

事後評価結果（平成15年度）

担 当 課：阪神高速道路公団 計画部 調査課
 担当課長名：吉 田 聰

事業名	神戸市道高速道路湾岸線（7期）		事業区分	都市高速道路	事業主体	阪神高速道路公団			
起終点	自：兵庫県神戸市垂水区名谷町 至：兵庫県神戸市垂水区下畑町				延長	1.8km (うち1.2km供用中)			
事業概要	湾岸線(7期)は、第二神明道路(名谷JCT)と神戸淡路鳴門自動車道(垂水JCT)を連絡する延長1.8km、上下6車線の自動車専用路線であり、垂水区名谷町(垂水JCT)から垂水区下畑町(名谷JCT)までの1.2kmが平成10年4月に供用された。								
事業の目的・必要性	湾岸線(7期)は、神戸淡路鳴門自動車道や第二神明道路北線等と同時期に計画されたものであるが、それらの構成するネットワークの中においても、神戸・大阪方面と淡路・四国方面とを接続する重要な役割を持つ。								
事業概要図	<p style="text-align: center;">湾岸線（7期）（起点）神戸市垂水区名谷町 ～ （終点）神戸市垂水区下畑町 延長 1.8 km</p>								
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S63年度	用地着手	H元年度	供用年	(当初) /H10	変動	1.0倍
		都市計画決定	S62年度	工事着手	H元年度	(暫定/完成)	(実績) /H10		
	事業費	計画時	(名目値) / 300億円	実績	(名目値) / 859億円			変動	2.9倍
		(暫定/完成)	(実質値) (**)/ 292億円	(暫定/完成)	(実質値) (**)/ 832億円	(**)平成14年度の建設工事費フル→暫定値に制限した値			
	交通量	計画時	/ 71千台/日		実績	/ 14千台/日		変動	20%
	(暫定/完成)			(暫定/完成)					
旅行速度向上	28 → 82km/h		交通事故減少		→ 件/億台キロ				
	(供用前現道→当該路線) (供用直前年次)H9年度 (供用後年次) H11年度		(供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) (供用後年次)						
費用便益分析結果(事後)	B/C	2.1		総費用	1268億円	総便益	2693億円	基準年	H15年
				事業費	1217億円	走行時間短縮便益	2588億円		
				維持管理費	51億円	走行経費減少便益	77億円		
						交通事故減少便益	29億円		

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率 第二神明道路（名谷・高丸間）：供用前 230千人・時/年→供用後 51千人・時/年（▲78%） ■ 新幹線駅へのアクセス向上の状況 洲本市⇄新神戸駅間：長坂垂水線経由 68分→湾岸線（7期）経由 63分（▲5分） ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 洲本市⇄神戸市間：長坂垂水線経由 66分→湾岸線（7期）経由 61分（▲5分） <p style="text-align: right;">他 15 項目について効果の発現が見られる</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>名谷ロードパーク事業の一環として高架下に垂名公園（名谷あじさい公園）を設け、広く親しまれている。</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】 供用後の調査としては通年観測を実施していないため、環境保全目標値である【NO₂：日平均値の年間98%値、CO：日平均値の2%除外値】との比較はできないが、四季測定期間中の日平均値の最高値が環境保全目標値を下回っていることより、環境保全目標値を満足するものと推測される。</p> <p>【騒音】 供用後の調査結果は環境保全目標値を満足している。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>1) 人口の推移 湾岸線（7期）の沿線である神戸市の人口は平成7年の阪神・淡路大震災の影響で大幅な減少となっていたが、平成8年以降増加傾向を示している。また淡路地域の人口は、平成9年以降緩やかな減少傾向にある。</p> <p>2) 自動車保有台数の推移 神戸市・淡路地域の自動車保有台数は平成8年以降大きな変化はなく、ほぼ一定の水準を維持している。</p> <p>3) 経済情勢の変化 景気動向は、日本経済がバブル崩壊後、平成7年から8年にかけて各種景気刺激策が実施され回復の兆しもあったが、平成9年以降、金融不安等による景気の後退がみられた。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>事業効果が発揮されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いと考えられる。 なお、湾岸線（西伸部）等との接続により、並行道路の交通をより円滑にする効果が期待されることから、それらの整備が望まれる。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いと考えられる。</p>
	<p>特記事項</p> <p>「神戸国際港都建設計画道路1. 3. 4号西神戸線」として都市計画決定された第二神明道路北線については、永井谷JCT以西が未供用である（上記計画時交通量は当該区間の供用を前提としたものである）。</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。