

再評価結果（平成16年度事業継続箇所）

担当課：国土交通省 道路局 有料道路課
 担当課長名：金井 道夫

事業名	神戸市道高速道路2号線（神戸山手線） <small>こうべやまてせん</small>		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：神戸市長田区南駒栄町 <small>ながたくみなみこまえちよう</small> 至：神戸市須磨区白川 <small>すまくしらかわ</small>			延長	9.5 km	
事業概要	神戸山手線は、7号北神戸線と3号神戸線とを接続する延長9.5kmの自動車専用道路である。本路線は、神戸市北西部地域と神戸都心部とのアクセス強化を図るとともに、慢性的な渋滞が発生している一般道路の混雑緩和が期待される路線である。また、ラダーネットワークを形成し、災害時等の代替機能の充実が図られる。					
S48年度事業化	S47年度都市計画決定 (H2年度変更)		H48年度用地着手	H59年度工事着手		
全体事業費	3,028億円		事業進捗率	87%	供用済延長	7.3km
計画交通量	29,600台/日					
費用便益分析結果	B/C ↓ (事業全体) 2.0 (残事業) 6.0	総費用 ↓ (残事業)/(事業全体) 263/4,274億円 (事業費：149/3,842億円) (維持管理費：115/432億円)	総便益 ↓ (残事業)/(事業全体) 1,573/8,471億円 (走行時間短縮便益：1,432/8,136億円) (走行費用減少便益：92/236億円) (交通事故減少便益：49/99億円)	基準年 ↓ 平成15年		
事業の効果等	・円滑なモビリティの確保（神戸西部エリアから神戸都心部へのアクセス向上） ・災害への備え（新神戸トンネル有料道路の代替路線として機能）					
関係する地方公共団体等の意見	神戸山手線は、兵庫県知事・神戸市長等の関係12府県市の首長で構成される近畿開発促進協議会において、残事業区間である神戸長田JCTから駒栄JCT（以下「南伸部区間」）までの早期完成が要望されている。（平成15年11月）					
前回再評価時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成15年8月に一部区間である白川JCTから神戸長田JCT間(7.3km)を部分供用した。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	南伸部区間については、用地取得が概ね完了しており、現在、開削トンネル工事を鋭意進めている。全線での進捗率は87%。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	残事業区間では、4箇所の鉄道交差部があり鉄道運行への影響を最小限にすべく、作業時間帯及び施工方法の見直しを行ったため、事業が長期化しているが、平成19年度末完成を目指し鋭意工事を進めている。					
施設の構造や工法の変更等	残事業区間については、開削トンネル構造が採用されており、設計手法の合理化、使用材料の見直しにより函体壁厚の縮小化を図るなどコスト縮減に努めている。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	当初からの事業の必要性・重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図	<p>神戸市道高速道路2号線（神戸山手線） 9.5km</p> <p>北伸部 2.4km</p> <p>南伸部 2.2km</p> <p>既定部 4.9km</p> <p>平成15年8月26日 部分供用 7.3km</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。