

新規事業採択時評価結果（平成25年度新規事業化箇所）

担当課： 道路建設課

担当課長名： 石田 泰宣

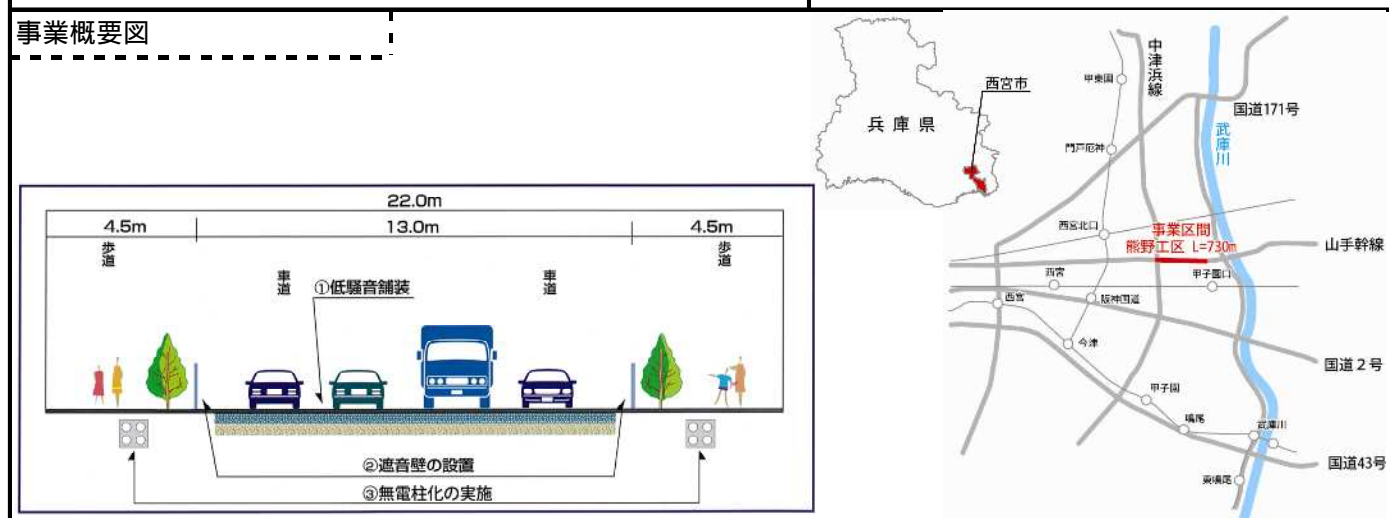
事業の概要

事業名	やまてかんせんがいろしぎょう くまのこうく 山手幹線街路事業(熊野工区)	事業区分	街路	事業主体	西宮市
起終点	ひょうご にしのみや くまのちよう 兵庫県西宮市熊野町 ひょうご にしのみや おおやちよう 兵庫県西宮市大屋町	延長	0.7km		

事業概要
山手幹線は兵庫県尼崎市の大阪府境から神戸市長田区までを東西に結ぶ総延長29.6kmの都市計画道路である。本事業は西宮市内の山手幹線で唯一の未整備区間(現況幅員18m)を拡幅(幅員22m)し、整備するものである。

事業の目的, 必要性
山手幹線は、阪神間の東西主要幹線道路の一つであるが、当該区間が未整備であることから大屋町交差点における渋滞などの交通混雑が発生しており、円滑な東西交通を確保するために当該地区の拡幅整備が求められている。
また、阪神・淡路大震災の発生で、阪神高速道路、国道43号が途断えたことにより、消防活動や緊急物資輸送等に大きな支障をきたした。このことから、災害時も交通機能の確保ができる整備を求められており、都市の防災力の向上や緊急輸送路としての機能を担うことが期待されている。

全体事業費	25億円	計画交通量	25,800台/日
-------	------	-------	-----------



関係する地方公共団体などの意見
山手幹線は、阪神間を東西に結ぶ延長29.6kmの都市計画道路で、兵庫県、尼崎市、西宮市及び芦屋市が連携し、震災復興の最重要路線として、また、創造的復興のシンボルロードとして、山手幹線の早期整備に取り組み、平成22年10月に全線開通している。
当該事業区間については、西宮市内において唯一の未整備区間(現況幅員18m)であることから、早期に整備(幅員22m)することにより東西交通の円滑化と安全性の向上を図ることを隣接市から求められている。

学識経験者等の第三者委員会の意見
.

事業採択の前提条件
・ 便益が費用を上回っている。
・ 既に都市計画決定されており、円滑な事業執行の環境が整っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.8	総費用: 20億円 〔事業費: 19億円 維持管理費: 0.94億円〕	総便益: 36億円 〔走行時間短縮便益: 29億円 走行経費減少便益: 3.6億円 交通事故減少便益: 3.1億円〕	基準年: 平成24年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.0 (交通量 +10%)	B/C=1.6 (交通量 -10%)	
		事業費変動	B/C=1.6 (事業費 +10%)	B/C=2.0 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.8 (事業期間 1年前倒)	B/C=1.8 (事業期間 1年延期)		

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	
事故対策			〔死傷事故率〕 熊野工区: 689件/億台km (死傷事故率比 (県内平均比) 9.5) 〔その他の特徴〕 交通混雑の解消により追突事故が回避され、安全な交通の確保が期待できる。
歩行空間			無電柱化により視認性や歩道幅員が向上し、安全で利用しやすい歩行空間が形成される。 歩行者通行と自転車通行を区分することにより安全な交通の確保が期待される。
社会全体への影響	住民生活		交通容量増大による旅行速度向上により生活環境や交通環境の改善が図られる。 渋滞解消により、混雑を避ける交通の地区内道路の通過が減少し、安全性が向上する。 利便性や安全性の向上により、住民の外出機会が増え、地域の活性化を促す。
	地域経済		市街地内の移動がスムーズになり、移動時間の短縮が図られる。 平成20年にオープンした阪急西宮ガーデンズ(大型商業施設)へのアクセスが容易になる。 阪急西宮北口駅へのアクセスが容易になる
	災害		道路の拡幅により延焼遮断帯としての機能が向上する。 道路の拡幅により緊急輸送路として機能する。 無電柱化により災害時の電柱の倒れや電線の垂れ下がりがなくなり、防災力が向上する。
	環境		走行時間短縮によるCO2等の排出量削減 整備前: 53,754(t-CO2/年) 整備後: 53,495(t-CO2/年)、年間259t-CO2/年の削減 遮音壁や低騒音舗装の整備により自動車交通騒音を低減する。
	地域社会		交通容量増大による渋滞の解消で東西の移動時間が短縮される。 無電柱化により美しい街並みが形成され、都市景観やまちの魅力が向上する。
事業実施環境			兵庫県、尼崎市、西宮市及び芦屋市が連携し、震災復興の最重要路線として、また、創造的復興のシンボルロードとして、山手幹線の早期整備に取り組んでる。

採択の理由

県下の山手幹線(兵庫県尼崎市～神戸市長田区)で唯一の未整備区間であることから、整備の必要性は高い。
事業の目的及び費用対便益も妥当であり、事業の実施環境も整っていると判断できるため、関係者との合意形成を図りながら、工期の短縮並びに財源の重点配分など、事業効果の早期発現に努めること。

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。