

平成20年度の
事後評価
(北神戸線)

平成21年3月16日

事後評価 兵庫県道高速北神戸線



1 . 事業概要

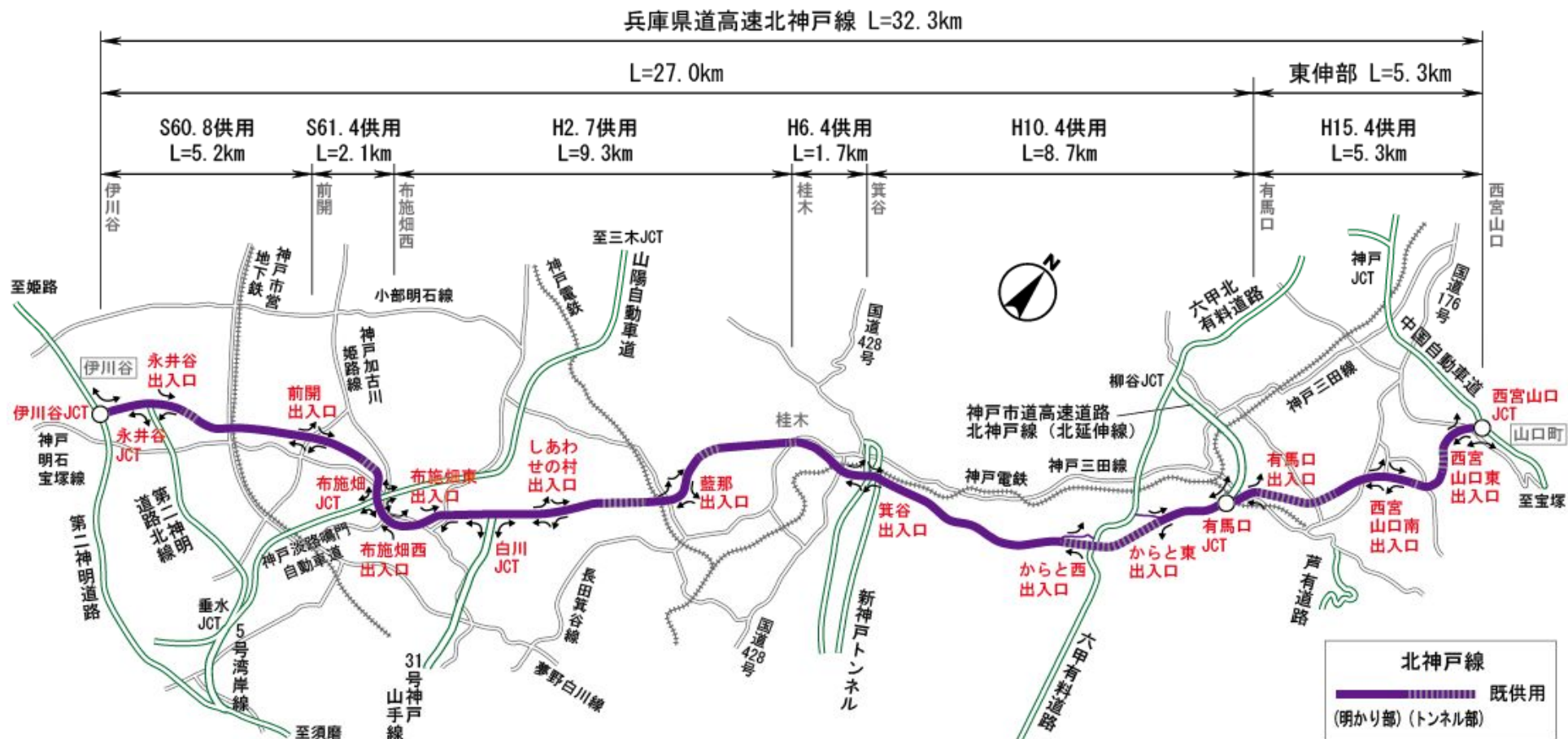
- ・北神戸線の位置付け
- ・事業概要
- ・北神戸線の現状

2 . 北神戸線の整備効果

- ・整備効果
- ・事業の投資効果（ B / C ）

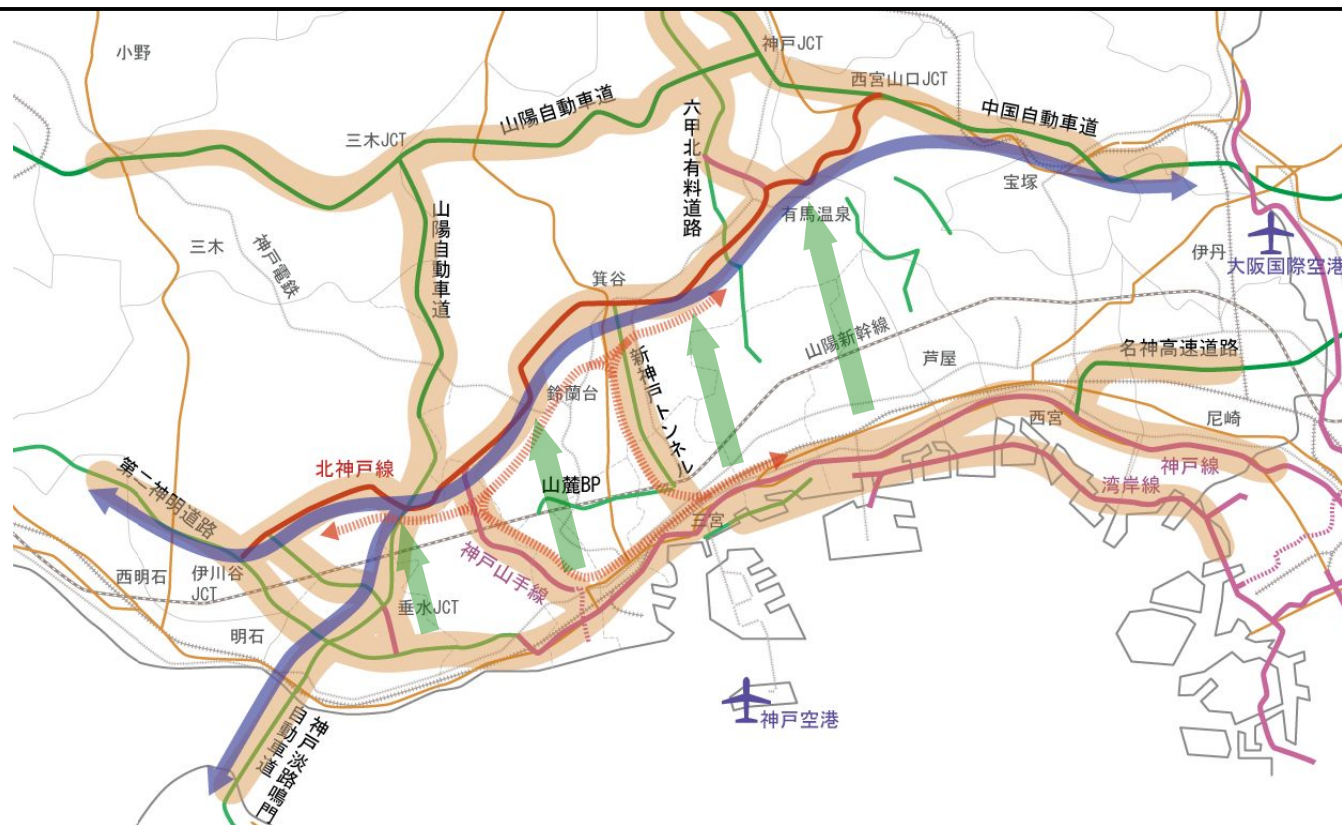
3 . 対応方針（案）

路線図



北神戸線の位置付け

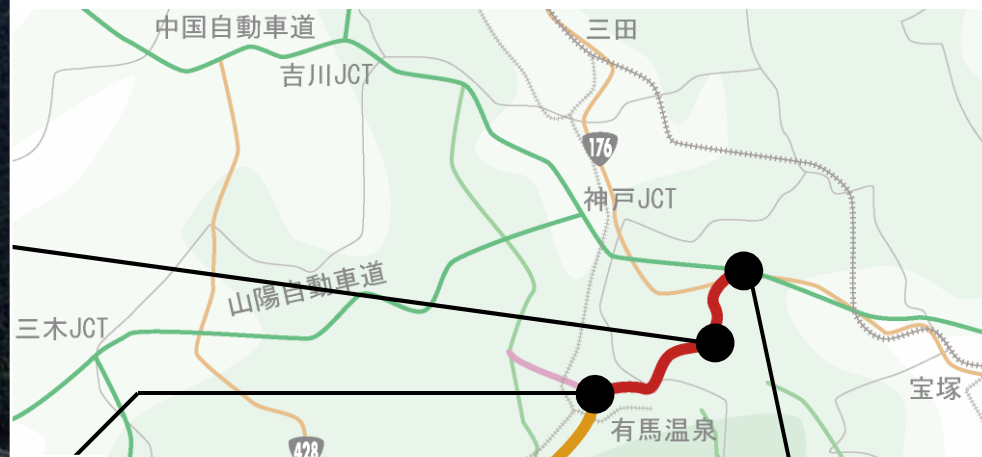
- ・ 発展が著しい神戸市北部、西宮市北部にかけてのエリアにおける東西方向の幹線道路として、周辺道路の交通混雑緩和に貢献。
- ・ 第二神明道路と中国縦貫自動車道を直結することで、ラダーネットワークの一部を構成。
- ・ 六甲山南側に集中する東西方向幹線道路に対する代替路となり、災害時における補完性の高い道路網機能の確保



金仙寺橋梁



北神戸線の整備状況



西宮山口JCT

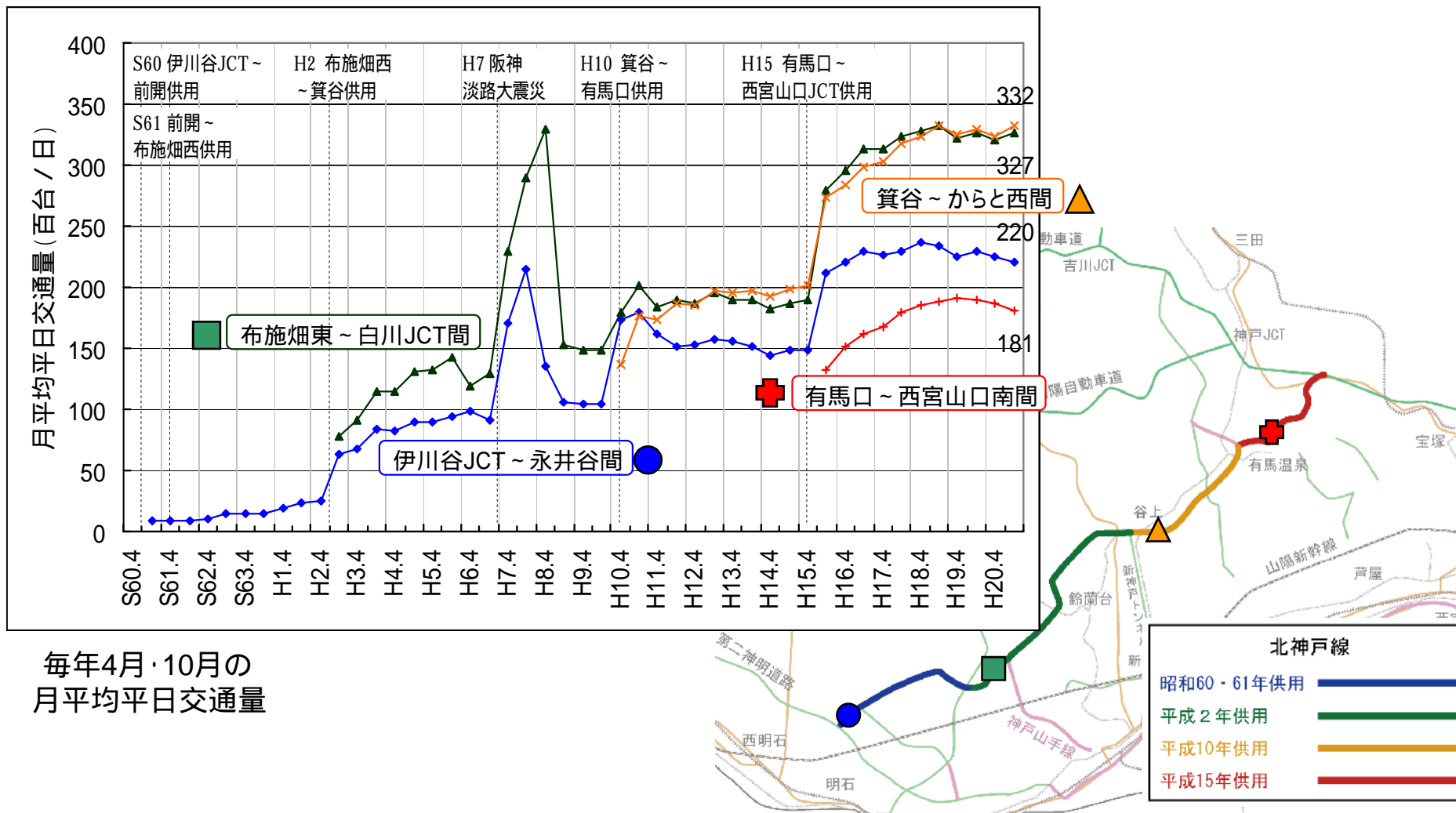


有馬口JCT



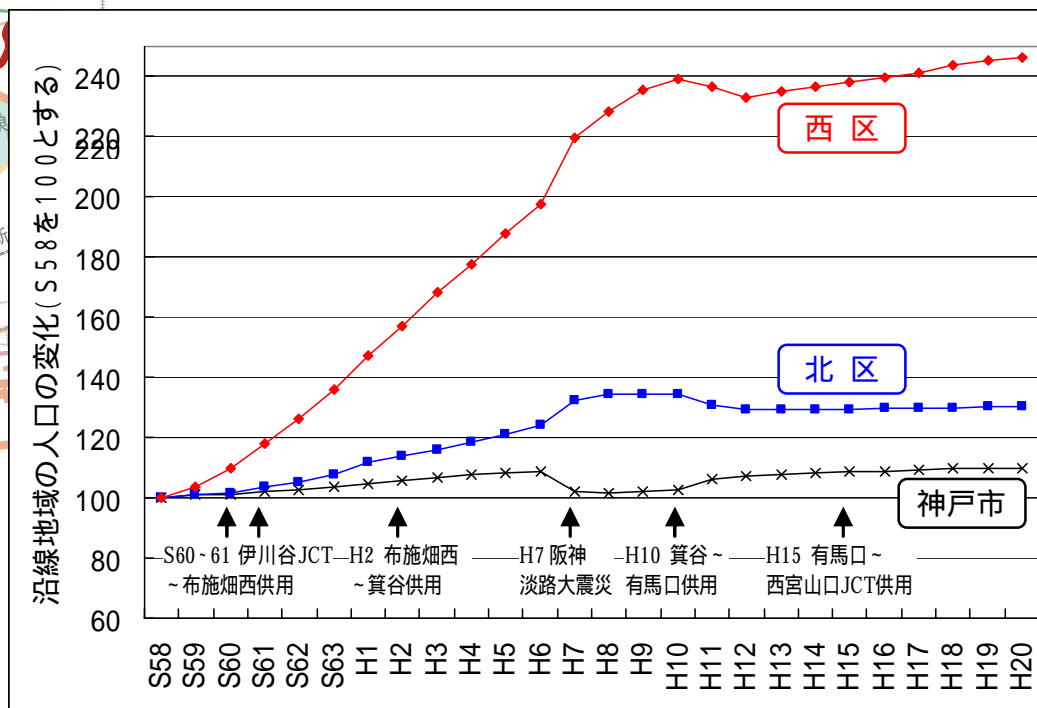
北神戸線の利用状況

- ・北神戸線の交通量は年々増加してきている。
 (布施畑東～白川JCT間：約33千台/日 有馬口～西宮山口南間：約18千台/日)



沿線地域の状況

- 沿線の西区や北区では、人口が顕著に増加するなど大きく発展している。
- 北神戸線はこれらの地域の東西幹線道路として、発展に寄与している。



国勢調査あるいは毎月推計人口による各年10月1日現在の人口より

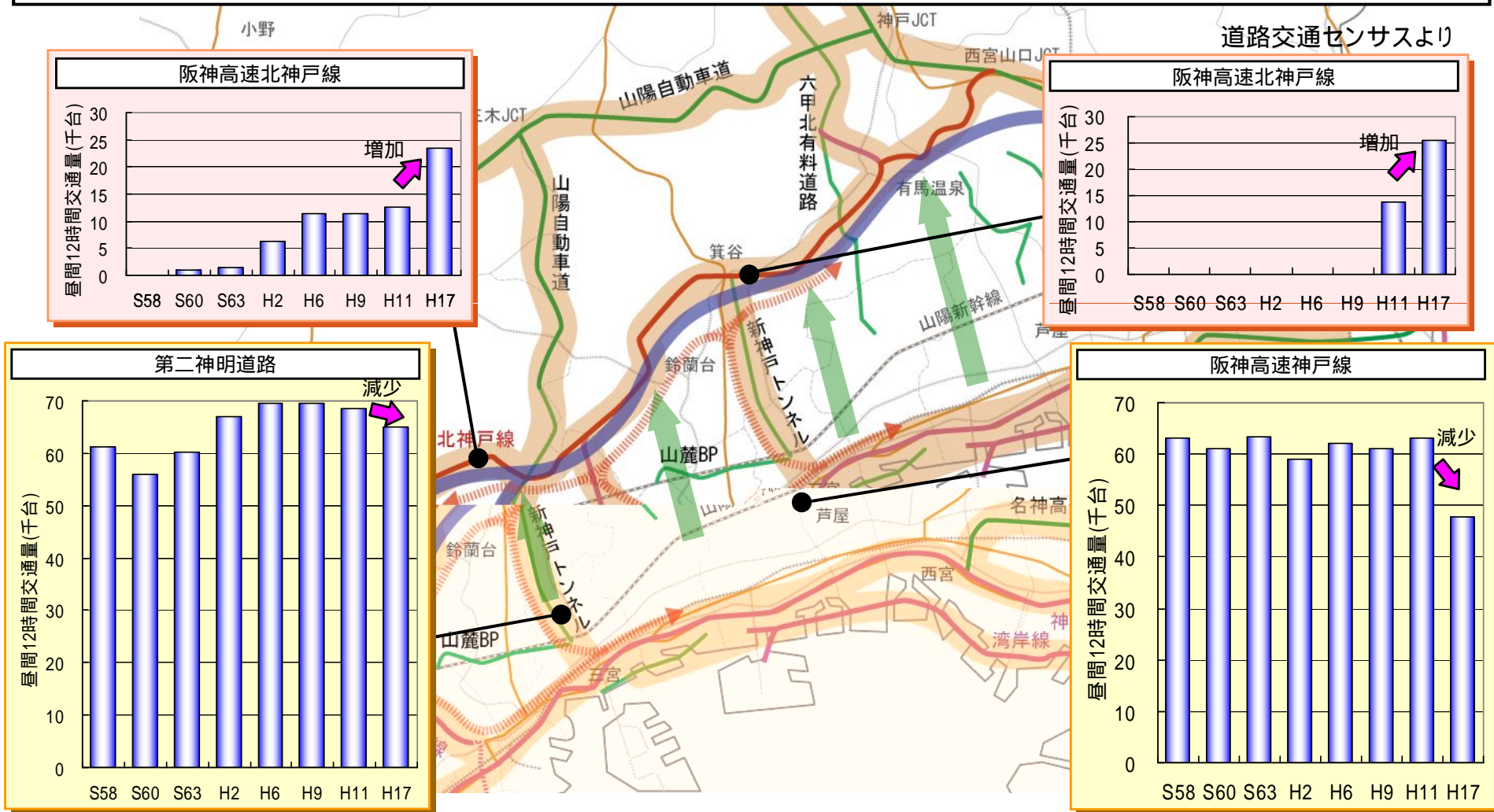
周辺における開発状況

- ・ 須磨NTや西神NTなど、西区・北区等の丘陵地における多くの住宅地開発が進展。
- ・ 神戸流通センターや神戸ハイテクパークなど物流施設・工業団地の整備。



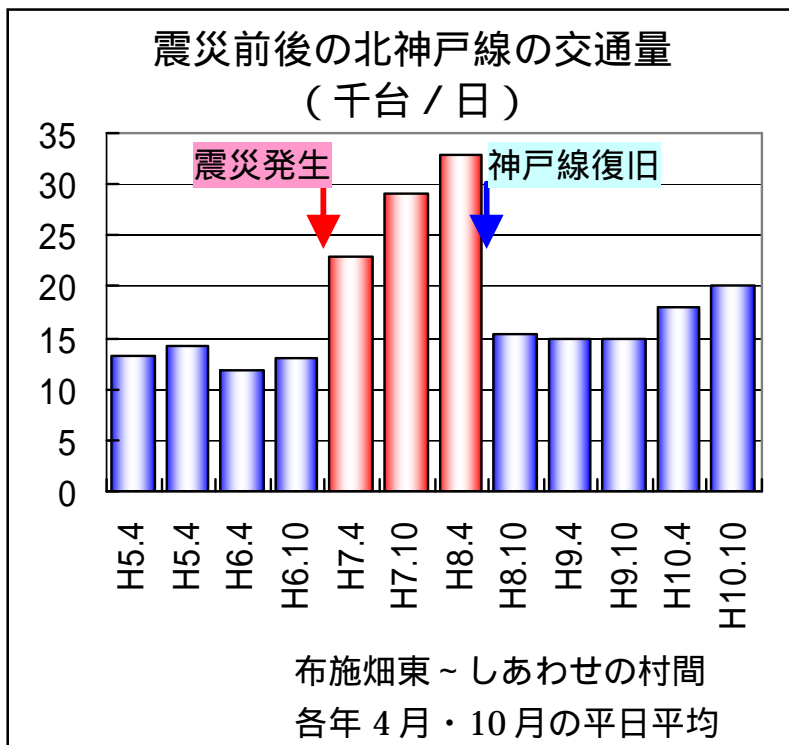
東西幹線交通の分散

- ・ H15の全線供用に伴い、北神戸線既供用部の交通量が増加、神戸線や第二神明の交通量が減少しており、ネットワーク化による交通分散の効果が現れている。



災害に強いネットワーク

- ・ 阪神・淡路大震災発生時には、比較的早期に復旧した北神戸線は新神戸トンネルなどと連携し復旧・復興輸送に大きく貢献した。

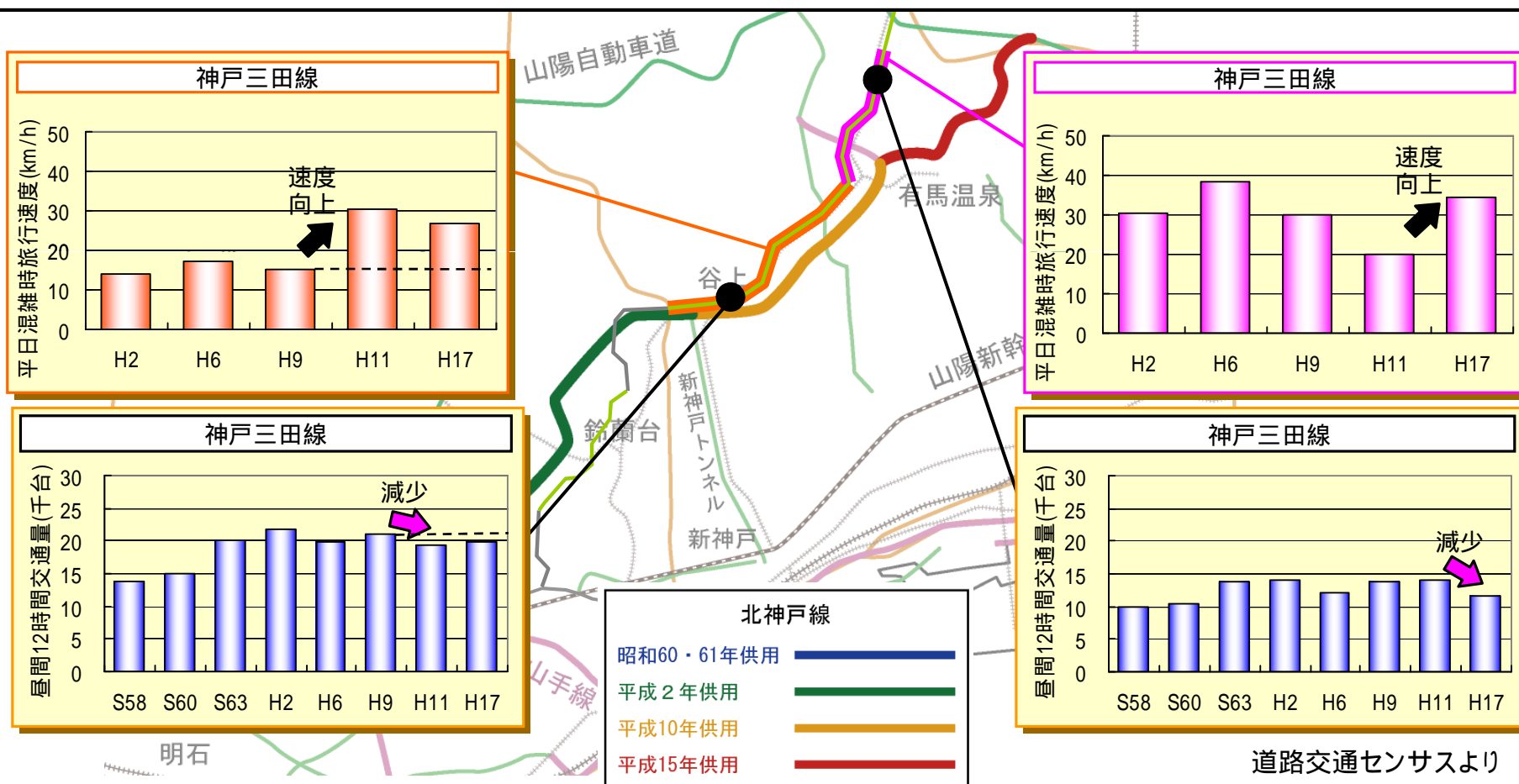


並行路線の混雑緩和

- ・ 箕谷～西宮山口間に並行する神戸三田線では、北神戸線の並行区間の供用に伴う交通量減少により、旅行速度が向上している。

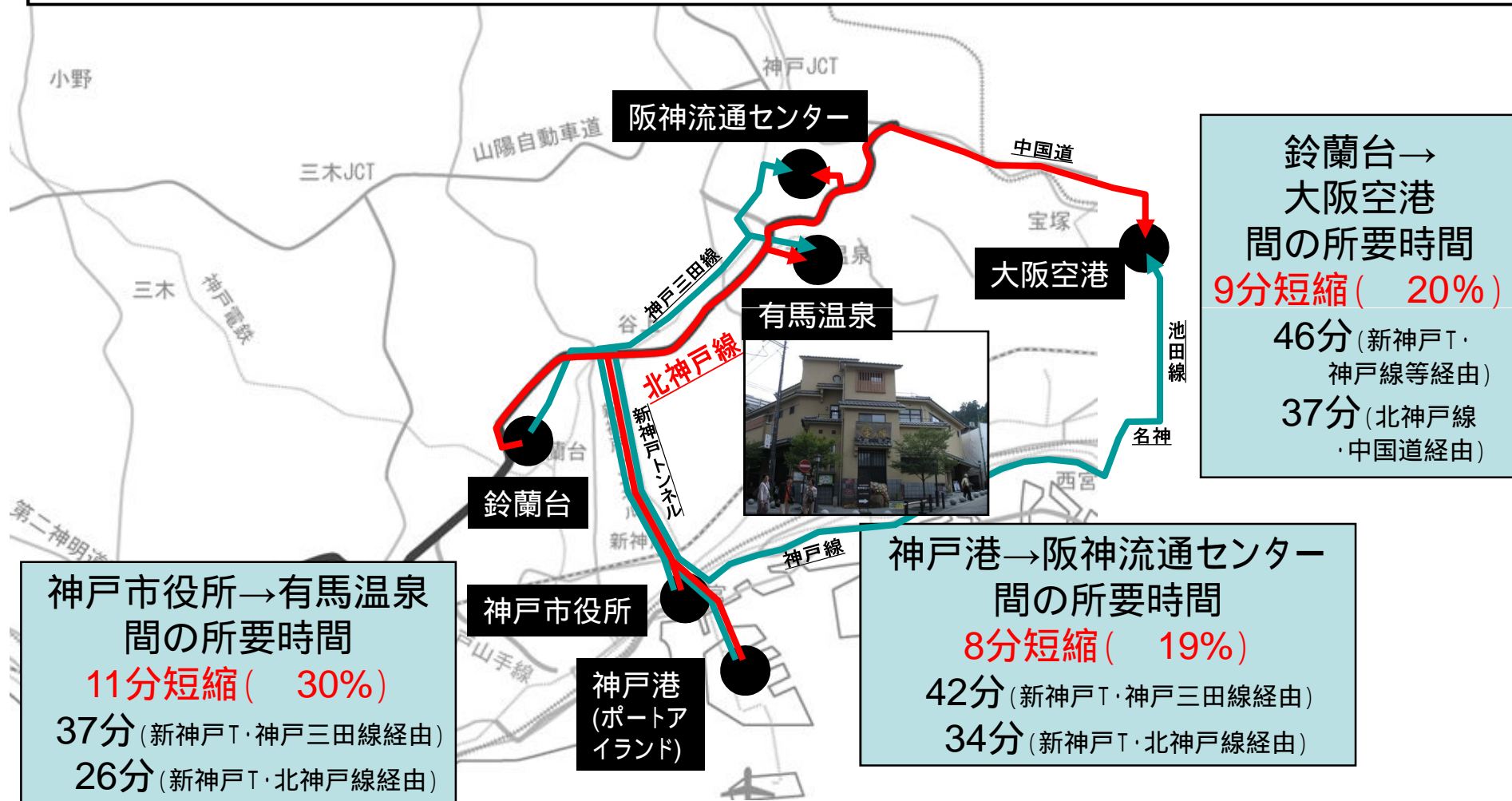
平成10年供用区間の並行区間 H9 : 15km/h H11 : 30km/h

平成15年供用区間の並行区間 H11 : 20km/h H17 : 35km/h



拠点間のアクセス向上

- ・ 神戸港や大阪空港など、交通結節点・物流拠点へのアクセスが向上。
- ・ 有馬温泉など観光施設へのアクセスも向上。



高速道路は規制速度又は設計速度、一般道路は道路交通センサス旅行速度を用いて算定

渋滞緩和・環境改善

- ・ 北神戸線整備による走行性向上により、二酸化炭素等の排出量が減少し、環境改善に寄与。
- ・ 並行区間における渋滞損失時間は非整備時に比べて13%減少。



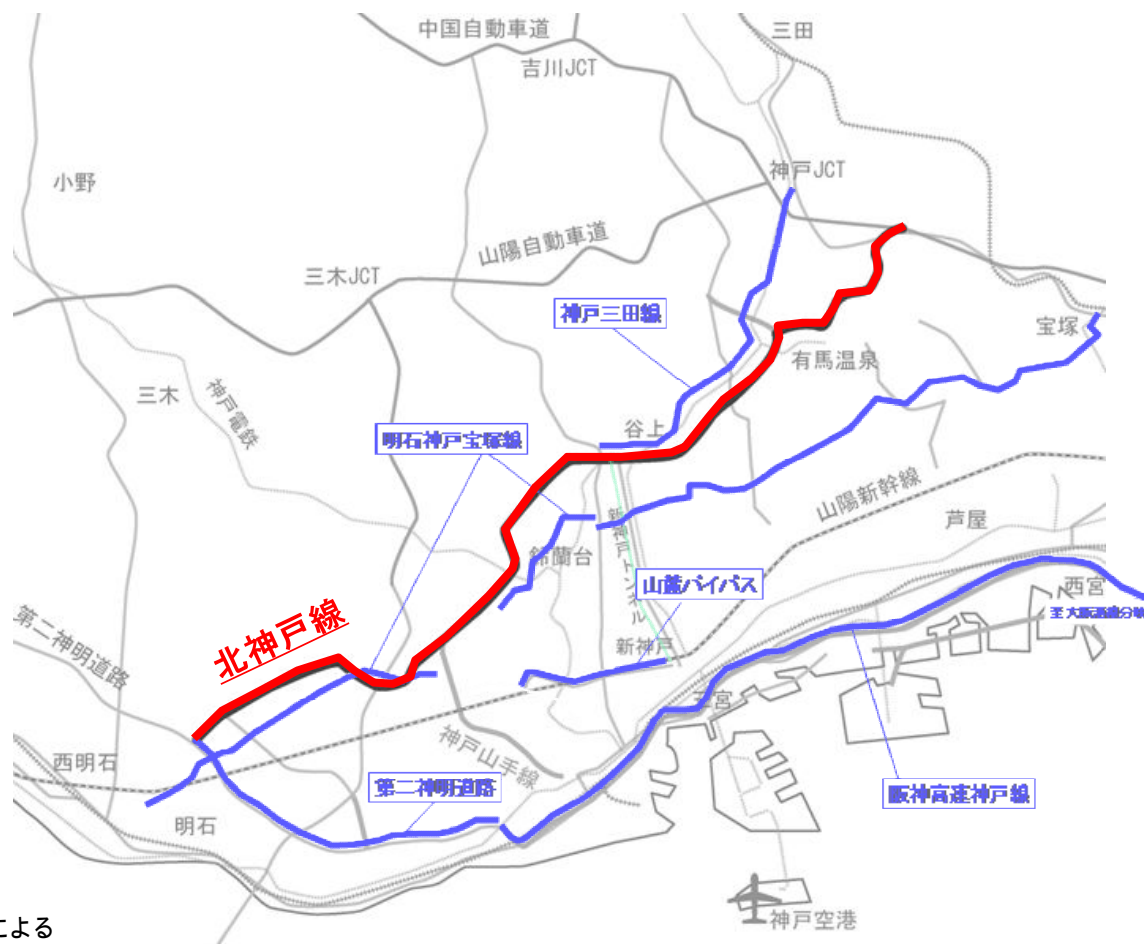
兵庫県における
CO2排出量

3.5万t-CO2削減
(森林面積甲子園球場
約800個分に相当)

並行路線 における
渋滞損失時間

13%削減
1,703 1,477
(万人・時間/年)

阪神高速神戸線、第二神明道路、山麓
バイパス、神戸三田線、明石神戸宝塚線

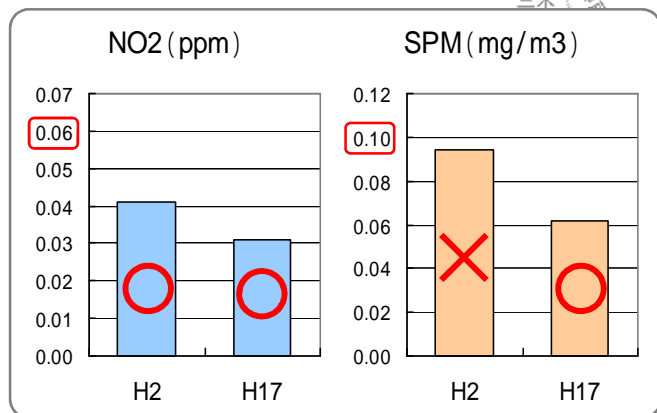
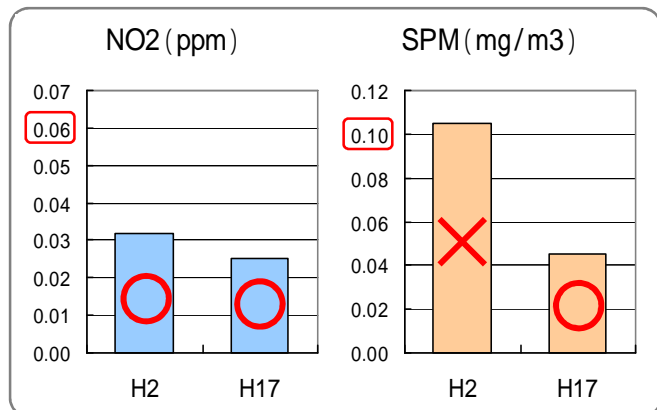


H42時点の整備有・無の場合の近畿全体の交通量推計結果による

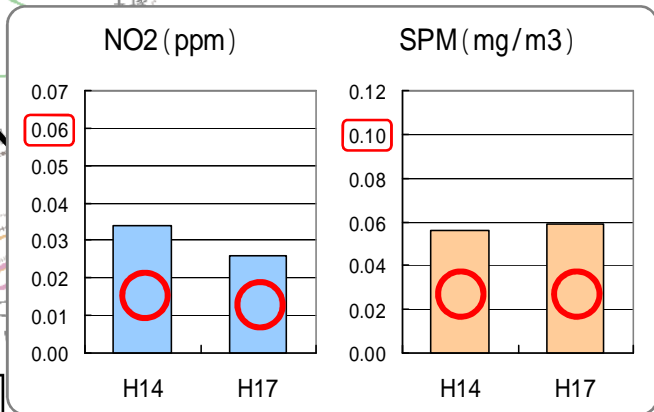
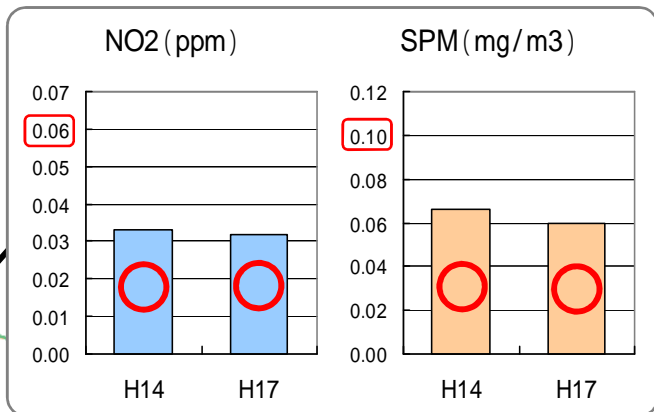
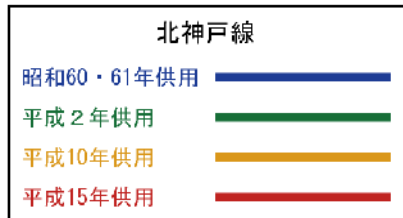
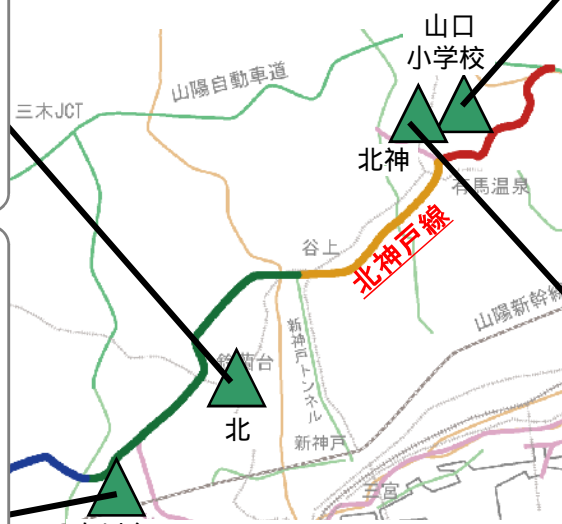
周辺環境の状況

・平成2年以降の供用区間周辺の観測地点では、SPMの排出量が減少し環境基準を達成。

【周辺地域のNO2・SPM濃度日平均値の年間98%値】



○ 環境基準達成
 × 環境基準未達



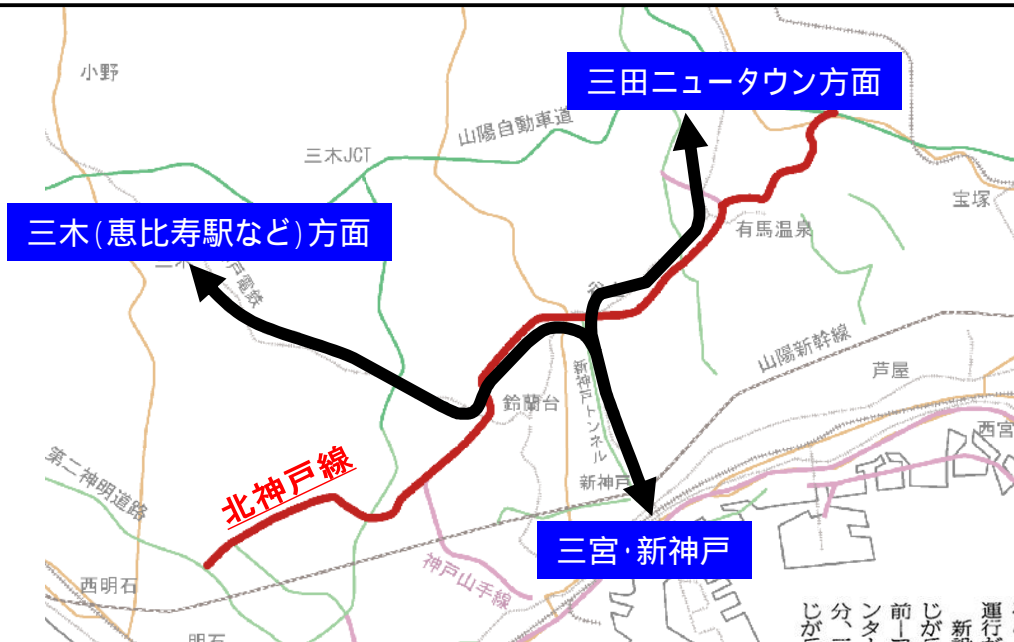
環境GIS(国立環境研究所)より

NO2(二酸化窒素)の環境基準
 NO2濃度の日平均値の年間98%値が0.06ppm以下

SPM(浮遊粒子状物質)の環境基準
 SPM濃度の日平均値の年間98%値が0.10mg/m3以下、かつ、0.10mg/m3を超えた日が2日以上連続しないこと

北神戸線の活用

・北神戸線を利用したバスが運行されており、通勤通学等日常の足となっている。



特急バス

- ・三田ニュータウン方面
- ・平日上下計100便

快速バス

- ・三木(恵比寿駅など)方面
- ・平日上下計82便



神姫バスは8月1日から、三田市のウッディタウン、フラワータウンから神戸・三宮までを結ぶ特急バス路線を新設する。これまで運行していた柏原・篠山方面からの特急バスは一般道を通っていたため、渋滞で遅れが常態化していたが、六甲北有料道路に加え、阪神高速北神戸線を利用することで、ほぼ定刻通りの運行が可能になる見込み。新設される路線は、つづじが丘北口〜えるむプラザ前〜フラワータウン市民センター〜三ノ宮(1時間17分、三ノ宮行き3本、つづじが丘北口行き4本)▽つづじが丘北口〜すずかけ台2丁目〜貴志〜三田〜フラワータウン市民センター〜三ノ宮(1時間半、三ノ宮行きのみ1本)▽ゆりのき台4丁目〜えるむプラザ前〜フラワータウン市民センター〜三ノ宮(59分、4往復)▽篠山営業所〜篠山口駅〜三田〜フラワータウン市民センター〜三ノ宮(1時間53分、4往復)の4路線など。

運賃は三田、フラワータウン市民センターからが700円、つづじが丘北口発1000円、ゆりのき台4丁目発750円。

さらに同日から、フラワータウンと三田駅を結ぶ路線のうち、昨年4月の廃止後、市民から要望が高かった中央公民館経由路線を復活。三田駅〜神戸市北区鹿の子台南町5丁目間の路線を1.7km延伸し、「鹿の子台南町2丁目北」まで4バス停を新設する。既に営業所窓口などで新時刻表を配布中。問い合わせは同バス三田営業所(0795・65・5711)へ。

【水谷 恭史】

三田のニュータウン〜三宮 特急バス路線 新設 神姫バスが来月から

平成11年7月30日 毎日新聞 地方版兵庫

事業の投資効果

- ・費用便益比（B / C）は1 . 2 と、便益が費用を上回っている。

		事業全体
便益 (B)	走行時間短縮便益（億円）	7,125
	走行経費減少便益（億円）	680
	交通事故減少便益（億円）	148
	計（億円）	7,953
費用 (C)	事業費（億円）	5,732
	維持管理費（億円）	1,066
	計（億円）	6,798
費用便益比（B / C）		1.2

費用及び便益額については平成20年度の価値に換算

阪神高速道路の対応方針（案）

今後の事後評価の必要性（案）

兵庫県道高速北神戸線では事業効果が発揮されていることから、今後、さらに事後評価を行う必要性は認められない。

今後の改善措置の必要性（案）

兵庫県道高速北神戸線では事業効果が発揮されており、「改善措置」を講じる必要性は認められない。

なお、新神戸トンネル有料道路との相互利用をさらに促進し、広域的な経路転換を図り、ラダーネットワークの有効活用に資するため、北神戸線の更なる有効利用の促進に努めることが望ましい。

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（案）

兵庫県道高速北神戸線については、適切な効果分析による事後評価を行うことができたと認識しており、「同種事業の事業評価手法」を見直す必要性は認められない。