

繼 続 事 業 評 価

【 街 路 事 業 】

土木局街路課

投資事業評価調書（継続：再評価）

部課室名	県土整備部土木局 街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	街路課長 池村 和己 (副課長兼鉄道高架係長 市川 和幸)	内線	4474 (4482)
------	-----------------	---------------------	----------------------------------	----	----------------

事業種目	街路事業	事業名		事業区間		総事業費	111億円
		都市計画道路 建石線(立体)	西宮市北名次町～西宮市獅子ヶ口町	西宮市北名次町～西宮市獅子ヶ口町	西宮市北名次町～西宮市獅子ヶ口町	内地補償費	32億円
所在地		事業採択年度	着工年度	完成予定年度	進捗率 (内用補償率)	約14% (約27%)	
西宮市北名次町～西宮市獅子ヶ口町		H12	H12	未定	残事業費	95億円	

事業の目的		事業内容	
<p>本路線は、西宮市域の主要南北幹線道路であり、当事業箇所以南の整備は完成しているが、当事業箇所は、阪急甲陽線の踏切による慢性的な交通渋滞が発生しており、また、沿道は民家及び複数の学校が立地しているため、歩行者等の安全性の確保が課題となっている。</p> <p>また、本路線と同じく阪急甲陽線と交差している山手線(事業主体：西宮市)も、円滑な道路交通等が課題となっている。</p> <p>このため、県及び西宮市では共同して両路線を含む区間の鉄道地下化を行い、踏切除却により交通円滑化を図るとともに、快適な道路空間の構築による歩行者等の安全性向上を図る。</p>		<p><u>立体交差事業(鉄道地下化+道路改築(拡幅))</u> (都)建石線 L=699m、阪急甲陽線 L=1,161m 現況幅員：2車線+両側歩道 W=6.0(9.0)m 計画幅員：4車線+両側歩道 W=12.0(20.0)m 計画交通量：19,800台/日 (H42予測) ○西宮六甲線踏切データ (H21実測) 自動車交通量：11,985台/日、踏切遮断時間：4.7時間/日 ピーク時遮断時間(回数)：18.4分/時 (15回) 〔負担割合(補助)：国1/2、県1/3、市1/6〕 ※参考：(都)山手線 L=810m、計画W=6.0(16.0)m</p>	

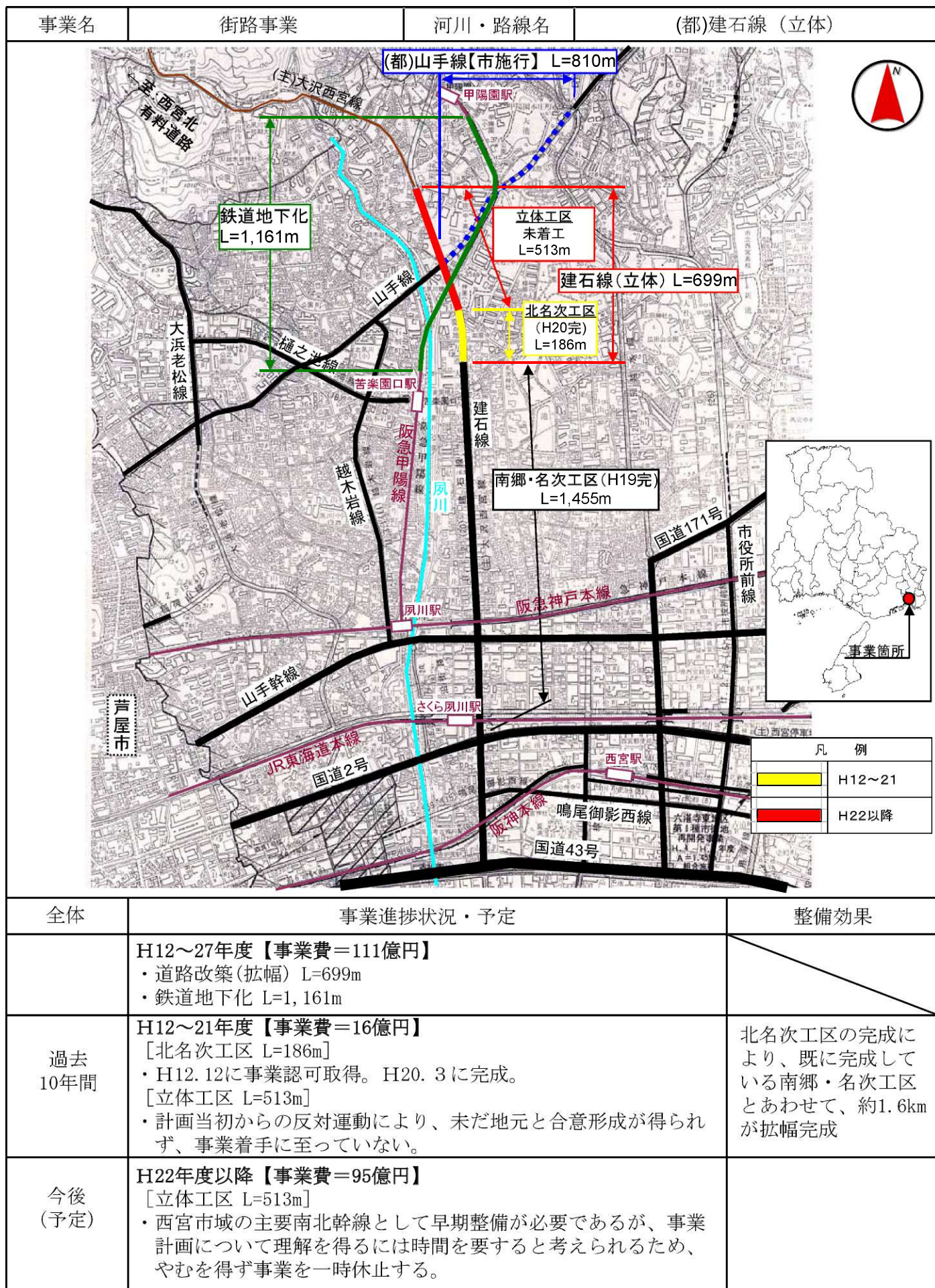
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・建石線(南郷・名次工区) [県施行]：平成20年3月にL=1.5kmが完成 ・西宮北有料道路[公社施行]：平成16年3月に南伸区間L=1.1kmが完成 ・阪急甲陽線の輸送力強化：平成18年10月に約15分間隔→約10分間隔にダイヤ改正
---------------------------	--

進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・山手線は平成8年度に、建石線は平成9年度に補助調査開始。 ・一部沿線自治会や市民団体等は、夙川公園の桜等の樹木伐採や多大な事業投資等による市財政への影響を理由に、平成8年度から、本事業及び市施行の山手線整備に対し、また、着手に必要な山手線の都市計画変更について強硬な反対運動を展開。 ・平成16年度には鉄道地下化を現在線の下から、現市道の下に変更し、樹木伐採を減らす等の見直し案を取りまとめ、改めて地元説明を行ったが、理解が得られなかった。 ・その他、県及び西宮市では、道路の単独立体交差など代替案を検討したが、道路交通の円滑化、地域分断・周辺環境への影響から代替案は問題があり、採用出来なかった。 ・北名次工区L=186mは平成20年度に完成したが、残る立体区間L=513m及び山手線L=810m、鉄道地下化は、現在も地元の反対が強く、未だ事業着手の目処が立っていない。 <p>[経緯]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成8～10年度：山手線の都市計画変更にかかる地元説明 ・平成10～12年度：鉄道地下化計画について地元自治会・市民団体と話し合い(計10回) ・平成12年度：建石線の鉄道地下化計画に影響しない一部区間(北名次工区)を先行着手 ・平成16～17年度：見直し計画案による地元再説明(計10回)を行うが理解が得られず ・平成19～20年度：道路の単独立体など代替案について西宮市と協議(不採用) ・平成20年度：北名次工区が完成
------	--

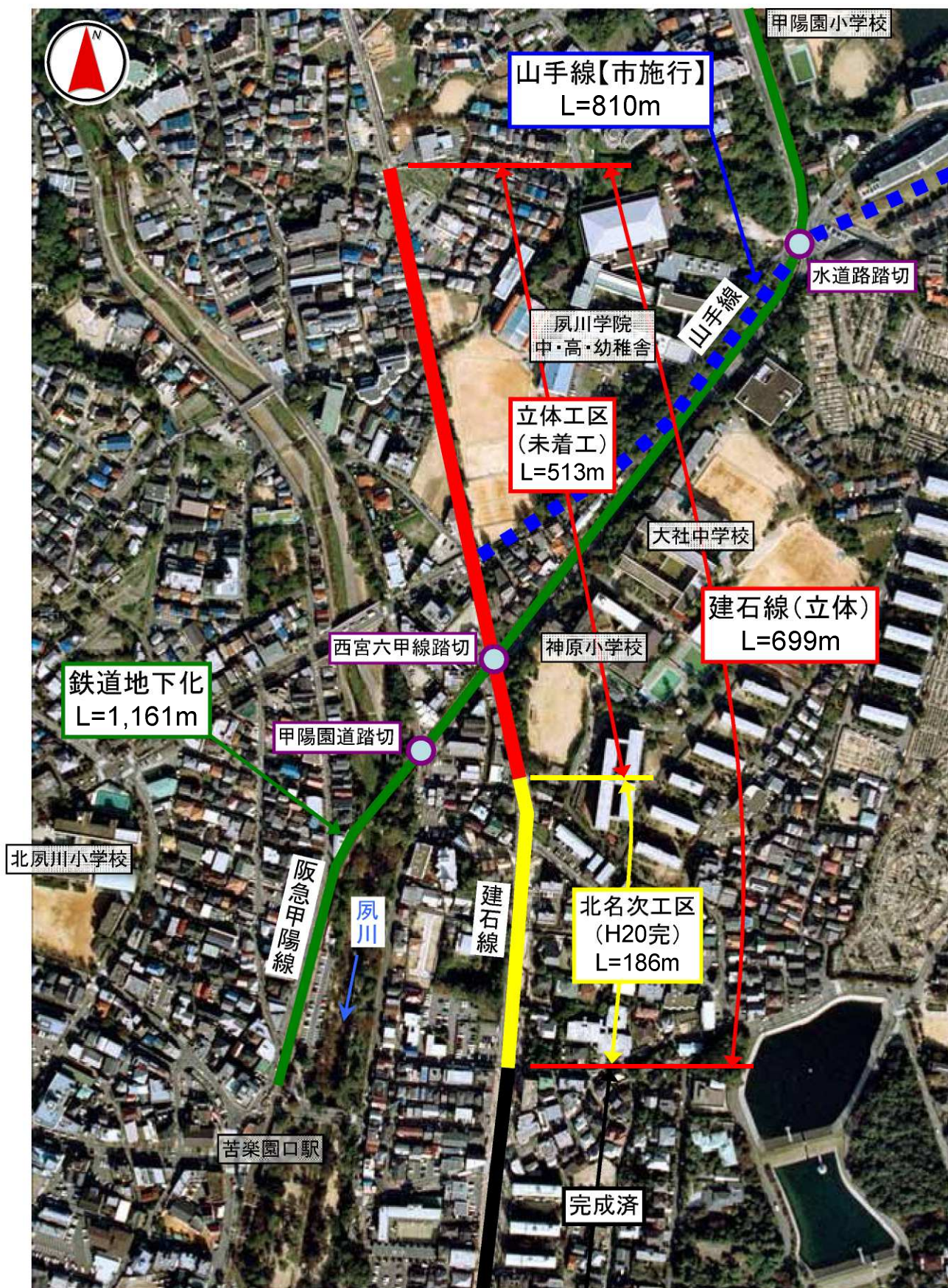
評価視点	評価結果の説明
(1)必要性	・本路線は緊急輸送道路であり、都市防災機能の向上に大きく寄与するとともに、鉄道地下化により近接踏切も含む計3箇所の踏切を除去することで、交通渋滞が解消され、円滑な道路ネットワークの形成とともに歩行者等の安全性の向上が図られる。
(2)有効性・効率性	・当該区間の整備により、国道43号から山手線交差部までの約2.3kmが拡幅整備され、西宮市域の主要南北幹線が形成される。 ・費用便益比B/C=1.7(残事業B/C=2.1)
(3)環境適合性	・車道は低騒音舗装、歩道は透水性舗装を行い、沿道環境の改善が図られる。 ・踏切除却等による渋滞解消及び走行速度の向上により環境への負荷が軽減される。 ・支障となる既存樹木等を、可能な範囲で復元及び新たに緑地を創出し、沿線環境を保全する。
(4)優先性	・既に当区間以南が整備されており、当区間の整備は、踏切除却による交通渋滞の解消及び歩行者等の安全性の向上の観点から、優先性は高い。

再評価の結果	休止	<p>事業の必要性は採択時と変わっておらず、西宮市域の主要南北幹線として早期整備が必要である。しかし、樹木の伐採等に反対する一部沿線自治会等に対し、今後も説明を行うが、本鉄道地下化による道路の立体交差事業についての理解を得るには時間を要すると考えられるため、やむを得ず事業を一時休止する。</p> <p>なお、北名次工区の完成により、小学校前の交差点付近まで歩道が整備され、学童の安全性の向上等、事業効果は発揮されている。</p>
--------	----	---

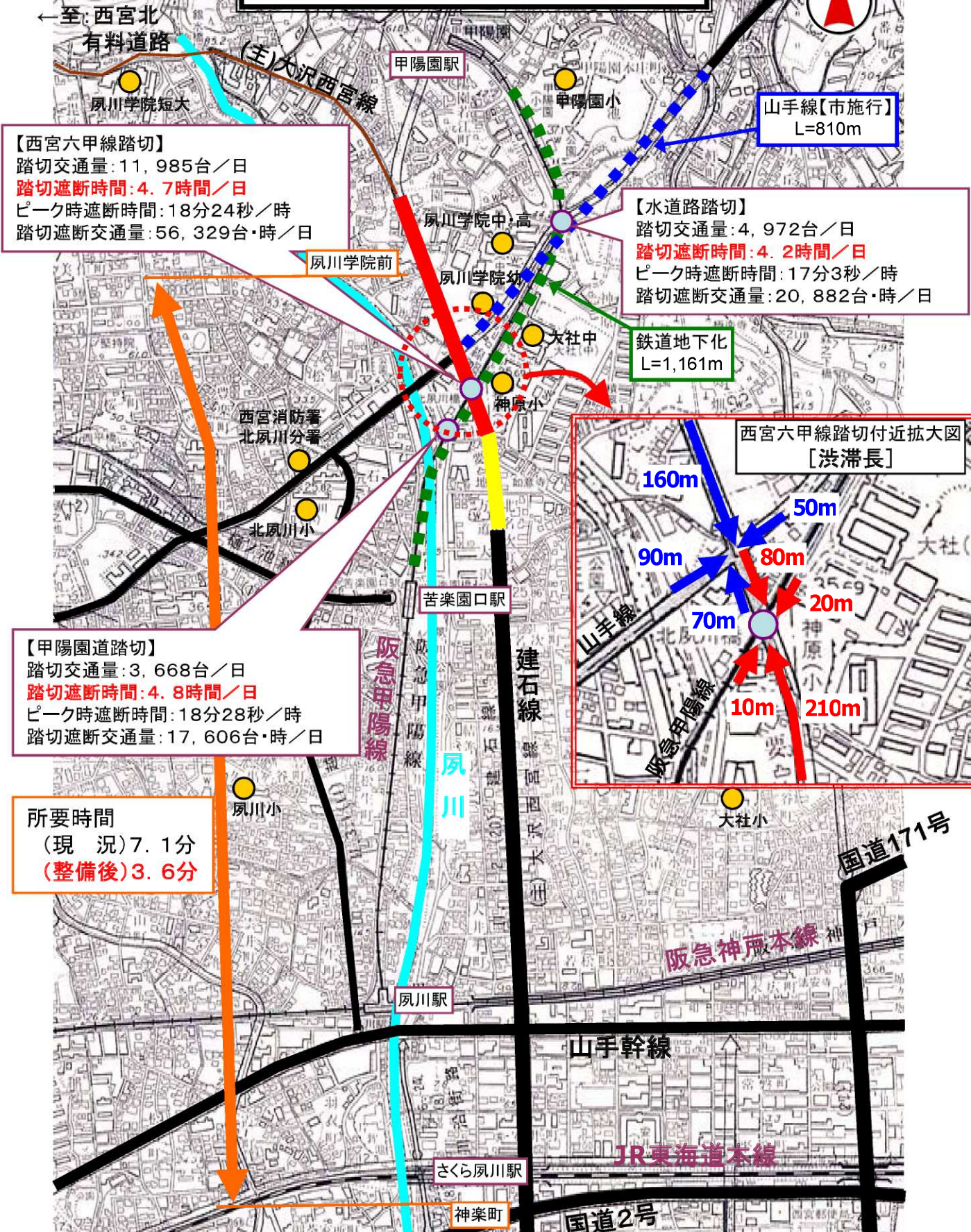
事業進捗状況概要図（継続：再評価）



建石線(立体工区)周辺の航空写真



建石線(立体)の整備の必要性



建石線 現況写真(1)

○神園町地内[夙川学院グランド横](南→北)



○西宮六甲線踏切 (南→北)



建石線 現況写真(2)

○北名次地内[神原交差点付近](南→北)



○名次交差点付近(南→北)



関連踏切の状況写真

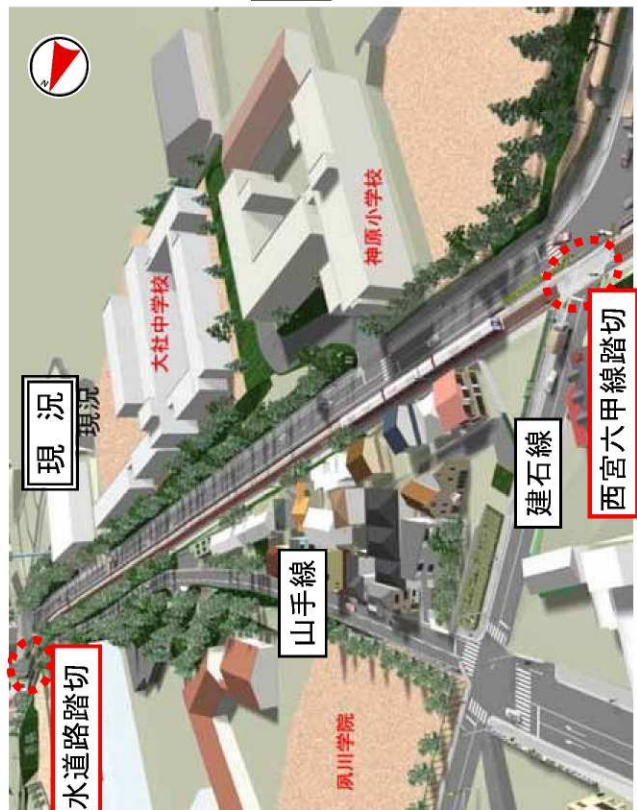
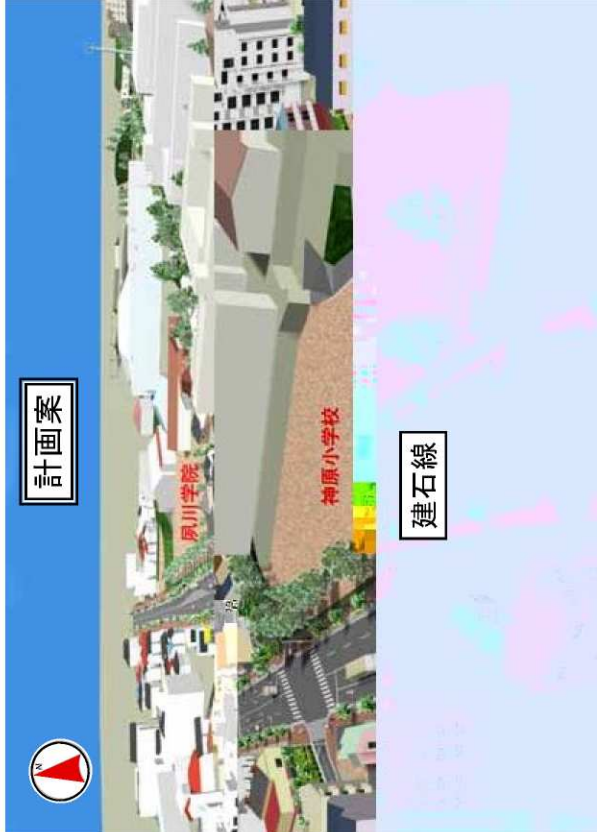
○甲陽園道踏切



○水道路踏切



完成イメージ



鉄道地下化計画に伴う樹木への影響とその対策(1)



B: 通称「緑のトンネル」への影響

- ・鉄道地下化後の上空地に山手線を整備するため、鉄道側の樹木が支障
- ・なお、現在の都市計画法線では学院側に支障を及ぼすため都市計画変更予定



主な樹木伐採内容と対策案

		当初計画案	H16年度 見直計画案	反対者の意見
A	支障本数	計51本が支障 (うち桜20本)	同左	夙川公園の桜等、樹木の伐採が生じるため反対
	対策案	橋梁架替後の旧線敷等を利用し、新たな緑地を創出	同左 (但し、橋梁縮小案を検討し、景観面に配慮)	
B	支障本数	計82本が支障 (うち桜3本)	同左	
	対策案	鉄道地下化後の上空地や旧道敷等を利用し、新たに緑地を創出	同左	
C	支障本数	計61本が一時的に支障 (うち桜18本)	樹木への支障無し	
	対策案	鉄道地下化後の上空地等を利用し、新たに緑地を創出	工法見直しにより伐採回避する他、当初案同様、付近に新たな緑地を創出	

C: 「大社中学校の記念植樹」等への影響

- ・当初計画案では、市道上に仮線を敷設することに伴い、付替道路を学校側へ設置するため支障する
- ・H16見直計画案(工法変更)により、学校側の樹木の伐採を回避



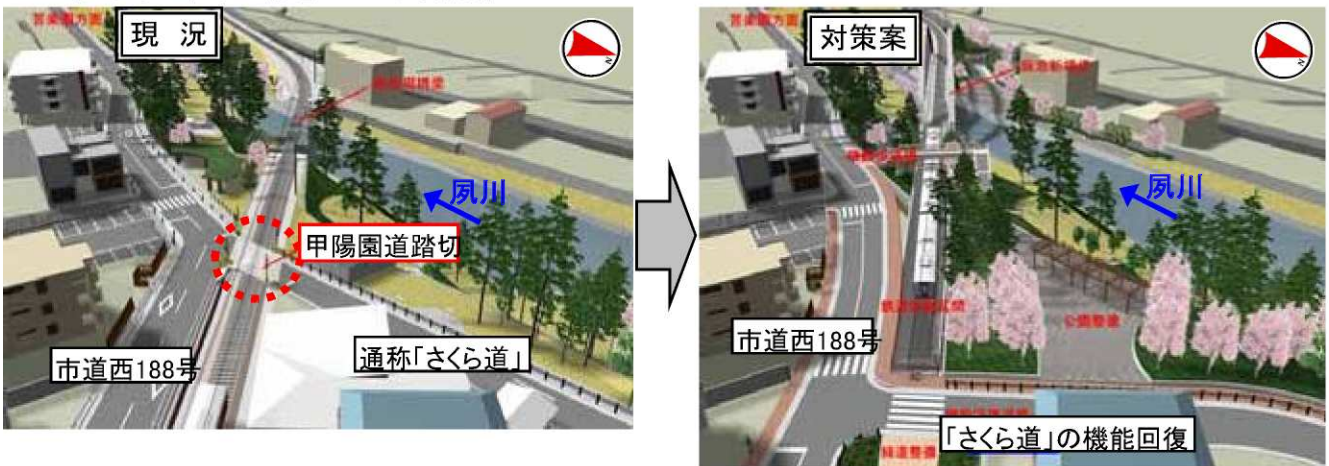
A: 「夙川公園の桜」への影響

- ・現線南側へ橋梁を架け替えるため支障する



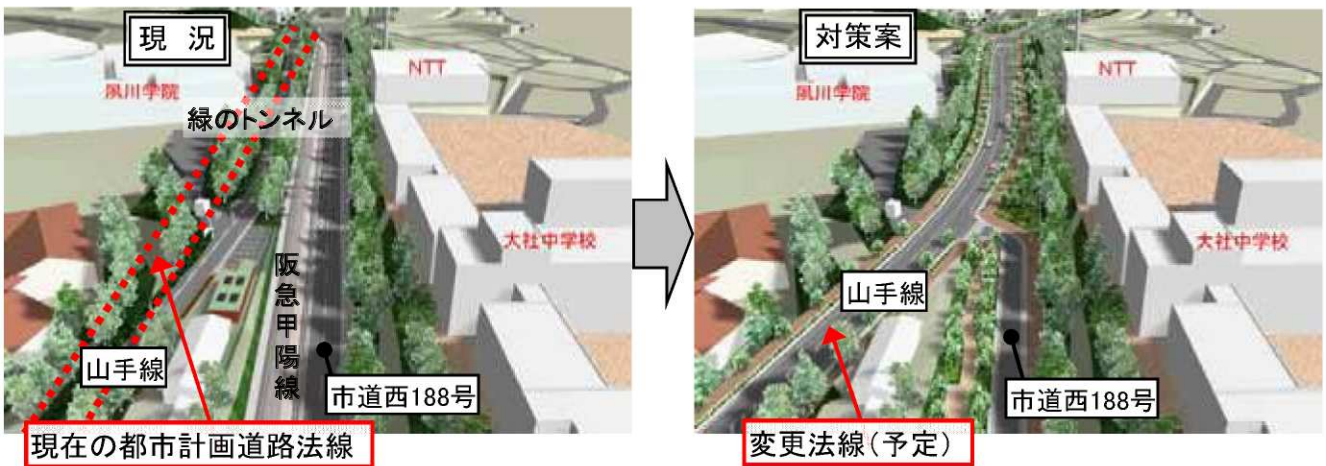
鉄道地下化計画に伴う樹木への影響とその対策(2)

A:「夙川公園の桜」への対策案



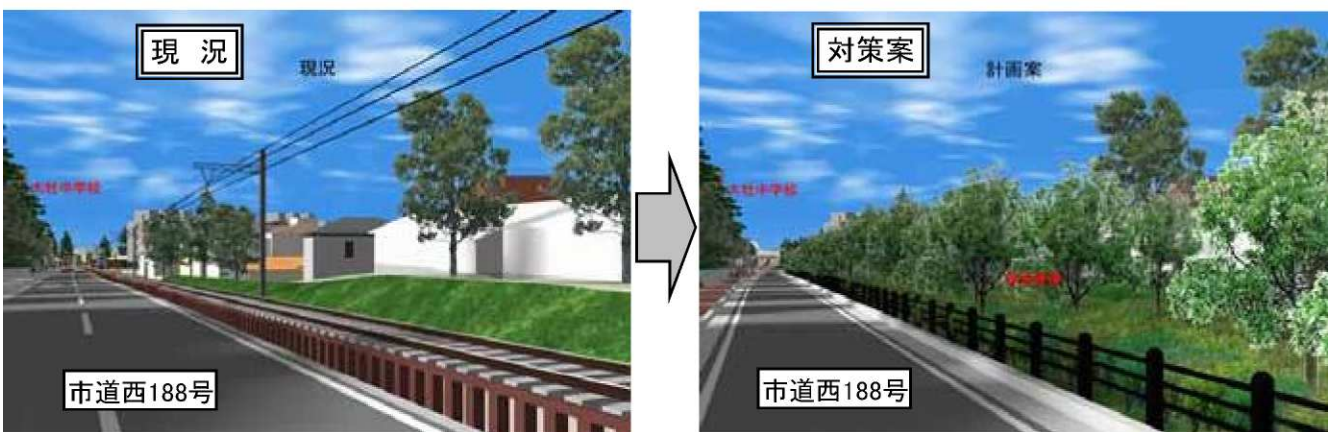
○鉄道地下化後の上空地及び市道188号の旧道部分を利用し、新たに緑地を創出する

B:「通称:緑のトンネル」への対策案



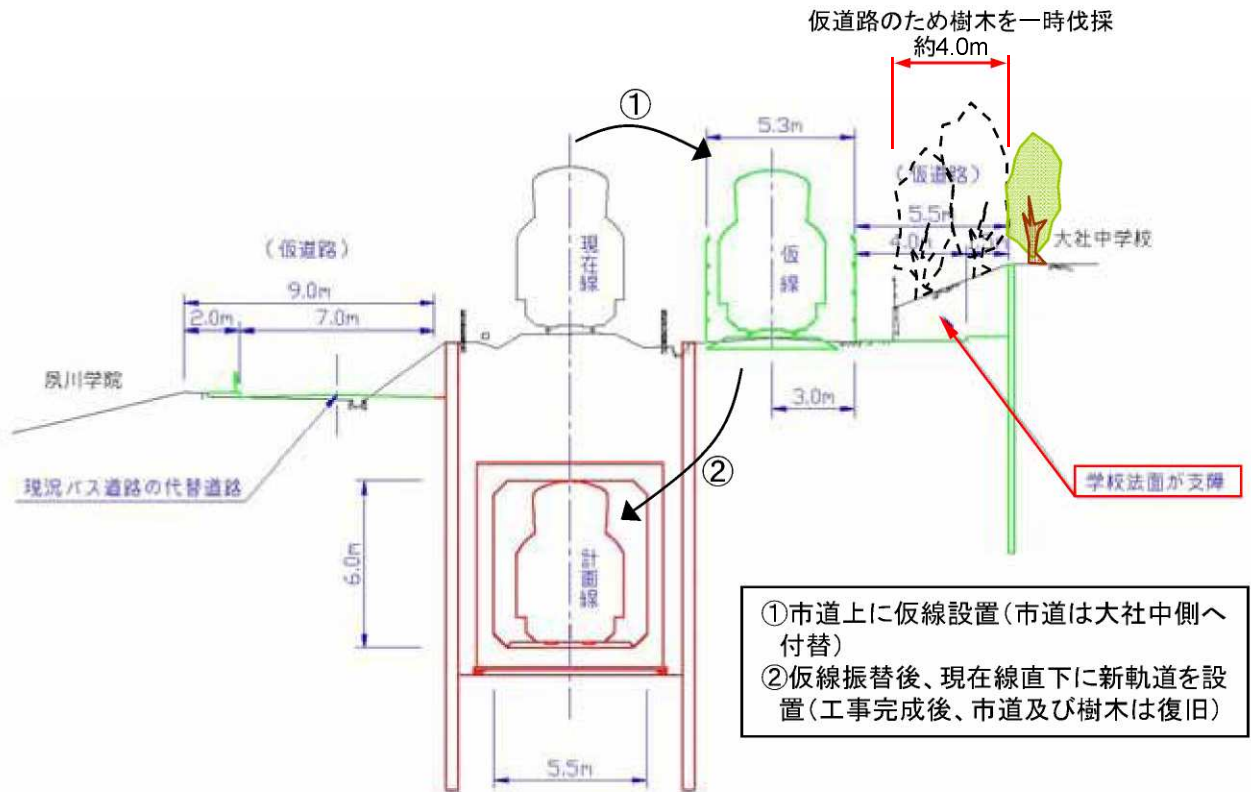
○鉄道地下化後の上空地及び山手線と市道188号の旧道部分を利用し、新たに緑地を創出する

C:「大社中学校の記念植樹」等への対策案

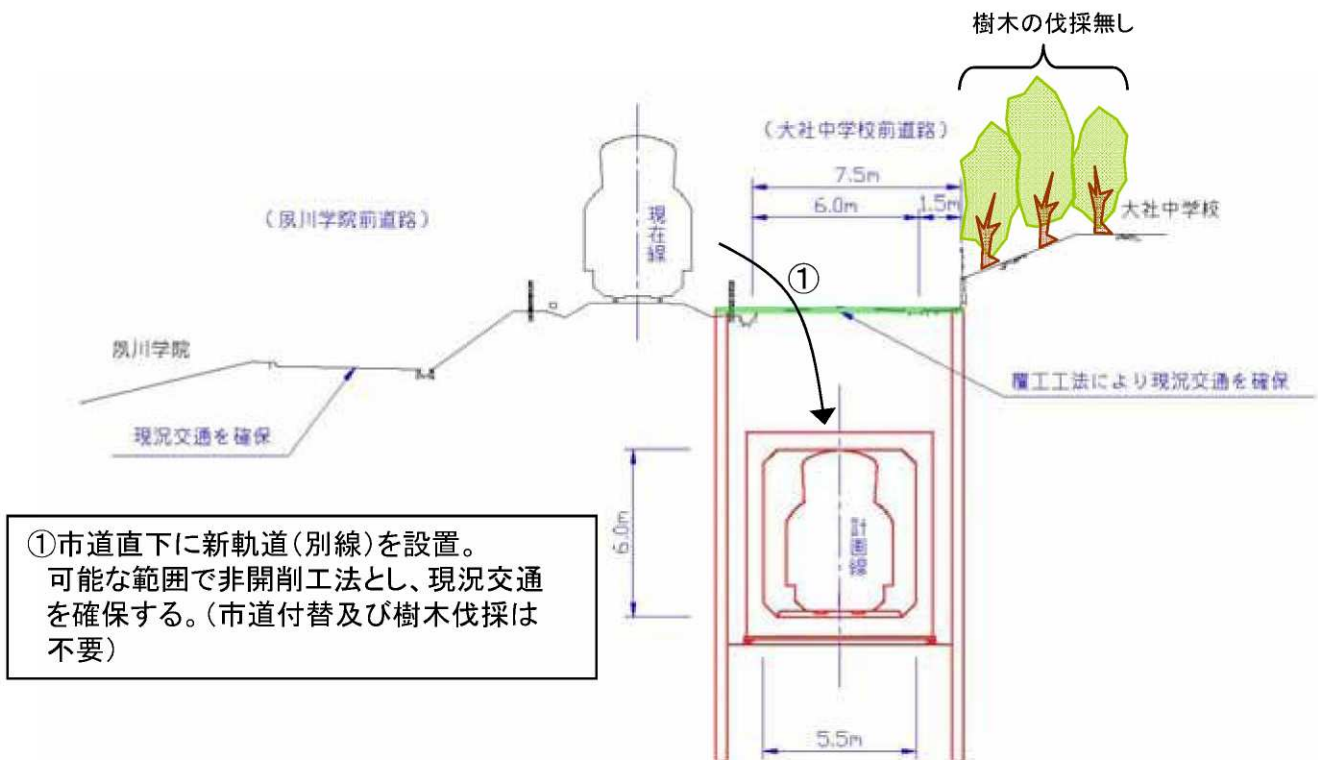


○見直し計画案により、大社中学校の記念植樹等には支障しない
○さらに、鉄道地下化後の上空地等を利用し、新たに緑地を創出する

当初計画案(仮線開削方式)



見直し計画案(別線非開削方式)



代替案(単独立体交差案)

○建石線



(主な問題点)

- 踏切が交差道路と近接するため、建石線の高架橋が山手線手前ですり抜けず、建石線と山手線が直接接続しない。
- 側道やループランプの整備のため多大な用地買収が必要となる。
- 沿線は民家や学校等が多くあることから、景観や地域分断など周辺環境に与える悪影響が大きい。

○山手線

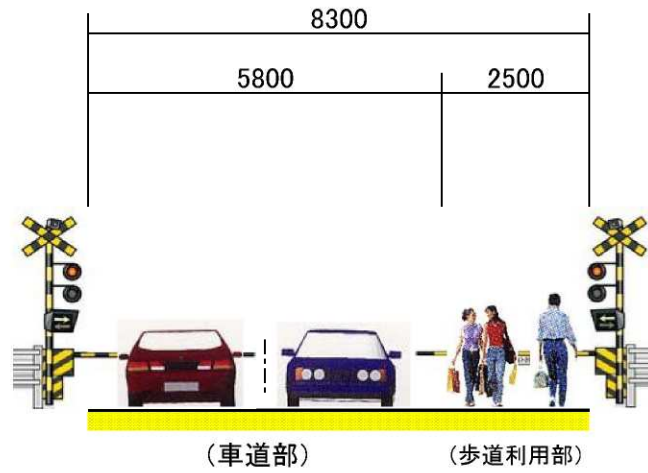


(主な問題点)

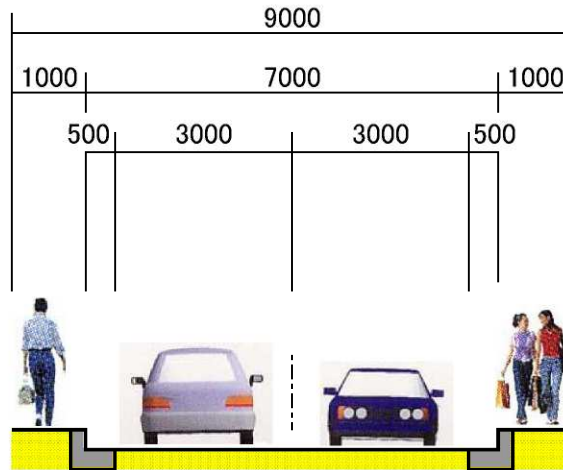
- 地形的に事業区間中最も高い位置にあるため、大半が高架橋となる。そのため、沿道利用のための側道が必要であり、多大な用地買収が必要となる。
- 沿線は民家や学校等が多くあることから、景観や地域分断など周辺環境に与える悪影響が大きい。

建石線（立体工区）

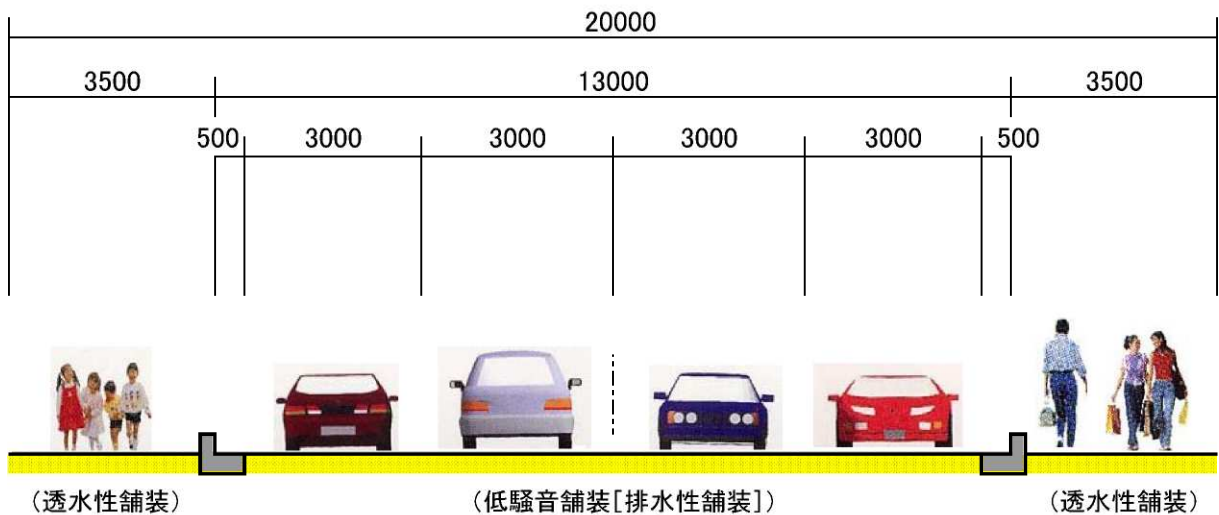
現況横断面図（踏切部）



現況横断面図（一般部）



計画横断面図



①スケジュール

当初計画及び実施工程

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	
用地 補償	■								■			H22以降未定					
道路 工事						■			■			H22以降未定					
鉄道 工事											■						
											H22以降未定						

■	当初計画
▬	実施・計画

- ・事業計画について再検討を要し、現段階での費用便益比を算出できない状況のため、当初計画の内容でH26に再開する場合の算出結果を記載する。

②B/C根拠説明資料

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	①走行時間短縮便益 ○目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無し of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365\text{日}$
	②走行経費減少便益 ○交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無し of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365\text{日}$
	③交通事故減少便益 ○交通事故が減少することによる便益	整備無し of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)			C(費用)			B/C		
		便益額 (百万円)	代表的な効果	総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)				
道路	都市計画道路 建石線(立体)	全体 事業費	①走行時間 短縮便益	20,180	旅行速度: 14km/h→30km/h	13,183	13,007	176	1.7	
			②走行経費 減少便益	2,258						現況交通 11,985 台/日 計画交通 19,800 台/日
			③交通事故 減少便益	547						
			計	22,985						
	都市計画道路 建石線(立体)	残 事業費	①走行時間 短縮便益	20,180	旅行速度: 14km/h→30km/h	11,167	10,991	176	2.1	
			②走行経費 減少便益	2,258						現況交通 11,985 台/日 計画交通 19,800 台/日
			③交通事故 減少便益	547						
			計	22,985						

※総費用は建石線(約111億円)と山手線(約69億円)の合計とし、社会的割引率等を考慮