

事後評価調書

【街路事業】

都市計画道路 山手幹線

土木局 道路街路課

事後評価調書

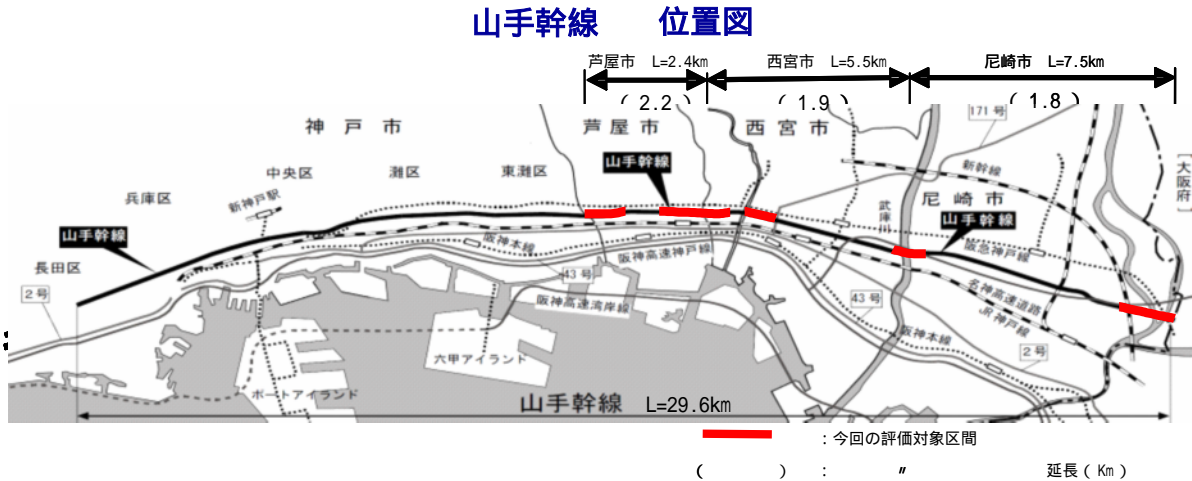
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	街路担当参事 服部 洋平 (課長補佐兼街路係長 鎗水 正和)	内線	4474 (4480)
------	-------------------	---------------------	-----------------------------------	----	----------------

事業種別	街路	事業名	都市計画道路事業 (震災復興事業)	事業主体	兵庫県 (関連事業; 芦屋市、西宮市、尼崎市)
路線名	都市計画道路 山手幹線			所在地	芦屋市三条南町～尼崎市戸ノ内町

事業目的	事業内容
<p>本路線は、神戸市長田区から大阪府境に至る4市域に跨る全長約30kmの東西幹線道路。 阪神・淡路大震災では、阪神高速の倒壊や国道43号の交通規制等により、国道2号に車両が集中し、大渋滞が発生したことから、救援、緊急物資の輸送等に大きな支障をきたした。このため、県と市が連携し、震災の教訓を踏まえた震災復興のシンボルロードとして、以下目的で未開通区間約6kmの整備に取組んだ。</p> <p style="text-align: center;">緊急時の防災機能の向上 交通の円滑化・安全性の向上 良好な市街地形成 都市防災機能の向上 都市景観の創出</p>	<p>兵庫県施行 3工区 C=204億円 L=1,625m W=27～38m(4車線)</p> <p>[関連事業]</p> <p>芦屋市施行 4工区 C=314億円 L=2,145m W=22～34m(暫定2車線)</p> <p>西宮市施行 5工区 C=271億円 L=1,950m W=22～34m(暫定2車線)</p> <p>尼崎市施行 1工区 C=21億円 L=446m W=22～28m(4車線)</p> <p style="text-align: center;">合計 12工区 L=5,863m</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>全線開通の効果を検証するため、市施行区間も含めた未開通区間全体を評価の対象とする。</p> </div> <p style="text-align: center;">芦屋川横断部は、県・市共同施行303m 【負担割合 国5.5/10、県・市4.5/10】</p>

事業期間	計画	-	事業費 (用地補償費)	計画	-
	実績	県: S48～H22 市: H3～H22		実績	県事業: 204億円(65億円) 市事業: 558億円(435億円)
完了年月	平成22年10月		過去の評価	H10、15再評価(継続)〔一部工区〕	

事業概要



【完成写真】



芦屋川横断区〔事業主体：兵庫県、芦屋市〕



戸ノ内区〔事業主体：兵庫県〕



(震災直後)神戸・芦屋市境で行き止まり



神戸・芦屋市境完成(事業主体:芦屋市)



山手大橋工区(事業主体:西宮市、尼崎市)

【阪神・淡路大震災時点の状況】

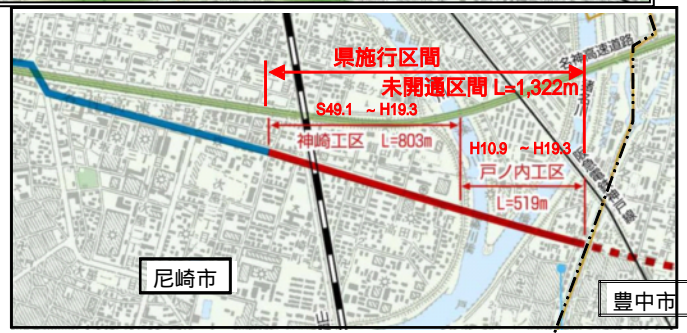
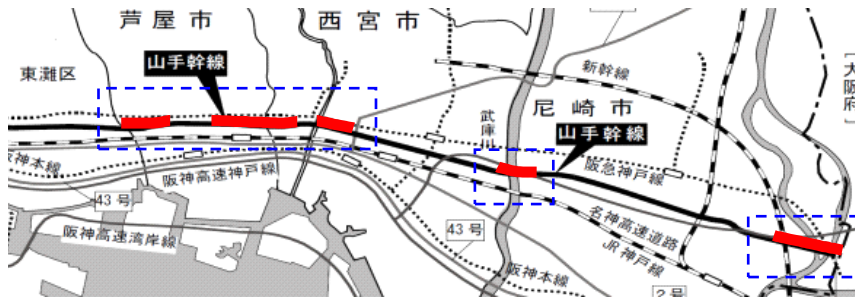
山手幹線は、戦災復興都市計画として、昭和21年に計画決定された。戦災復興区画整理事業や駅周辺の再開発及び街路事業等により順次整備が進められ、平成7年1月の震災時点で約24kmが供用されていたが、残りの約6kmは未開通で、各市境で行き止まりとなっていた。(芦屋市域の大半、西宮市域の国道171号以西の大半、西宮 - 尼崎市境、尼崎 - 豊中市境)

	延長	開通済	未開通	未開通率
神戸市	14,210m	14,210m	0m	0%
芦屋市	2,369m	224m	2,145m	90%
西宮市	5,450m	3,500m	1,950m	36%
尼崎市	7,540m	5,751m	1,789m	24%
計	29,569m	23,685m	5,884m	20%

平成7年1月(阪神・淡路大震災)時点

【主な開通時期】

西宮 - 尼崎市境 H14.5 神戸 - 芦屋市境 H19.4 芦屋 - 西宮市境 H20.3
 全線開通(芦屋川横断部) H22.10



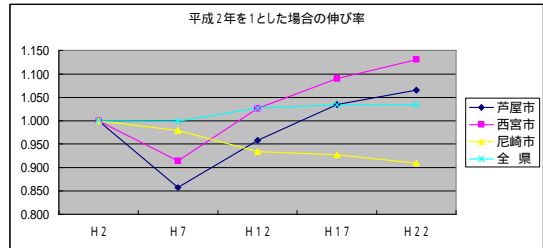
事業を取り巻く社会情勢の変化等

(1) 人口の変化

西宮市、芦屋市では、震災の影響で減少していた人口は、ともに増加しており、順調に復興をとげている。

単位：人

	H2	H7	H12	H17	H22
芦屋市	87,524	75,032	83,834	90,590	93,238
西宮市	426,909	390,389	438,105	465,337	482,640
尼崎市	498,999	488,586	466,187	462,647	453,748
全 県	5,405,040	5,401,877	5,550,574	5,590,601	5,588,133



(出典：国勢調査調べ)

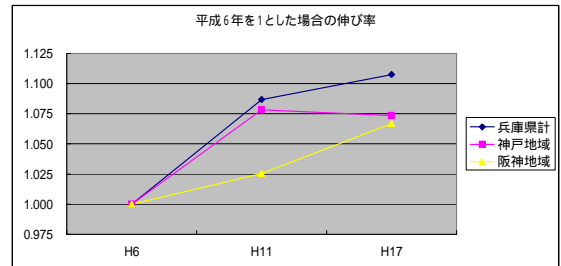
(2) 交通量の推移

平成6年から17年にかけて、全県的な交通量の伸びは鈍化傾向にあるが、阪神地域は伸びている。

単位：万台キロ / 12h

地域	H6	H11	H17
兵庫県計	4,029	4,378	4,462
神戸地域	811	875	871
阪神地域	782	802	834

(出典：道路交通センサス)



事業の効果の発現状況

想定した整備効果等

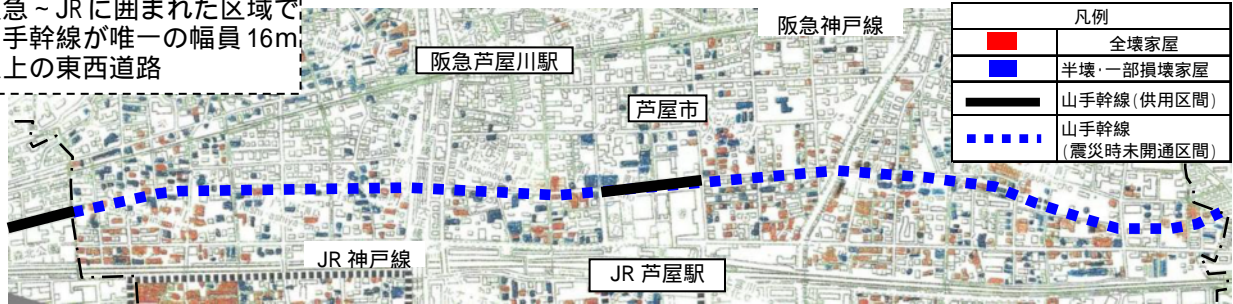
【直接効果】
緊急時の防災機能の向上

整備後の状況

【緊急輸送道路・避難路としての整備】

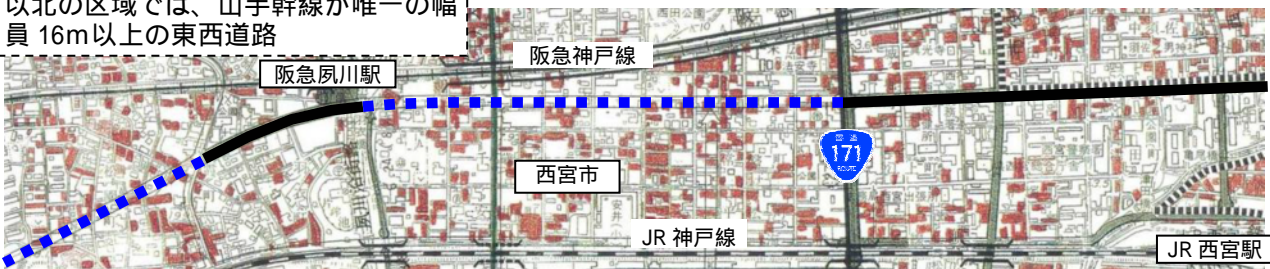
大震災時は、狭い生活道路の多くが家屋の倒壊等で閉塞され、道路が寸断されたが、山手幹線の3市域全線開通により、広域災害時の救援活動、救急物資の輸送など緊急輸送道路としての機能が確保され、阪神間南部市街地の防災機能が大きく向上した。

阪急～JRに囲まれた区域で、山手幹線が唯一の幅員16m以上の東西道路



阪神淡路大震災時点の芦屋市内の状況

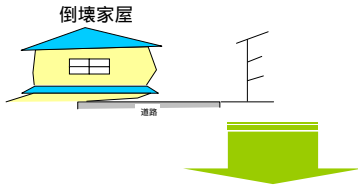
西宮市域では、JRが盛土構造で南北市街地を分断する要因となっており、JR以北の区域では、山手幹線が唯一の幅員16m以上の東西道路



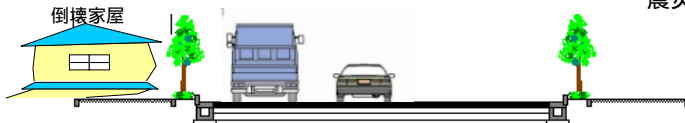
阪神淡路大震災時点の西宮市西部の状況

〔トピックス：家屋倒壊による道路閉塞と道路幅員の関係〕

道路が狭いと、倒壊家屋等により道が塞がれ
車両が通行出来なくなる

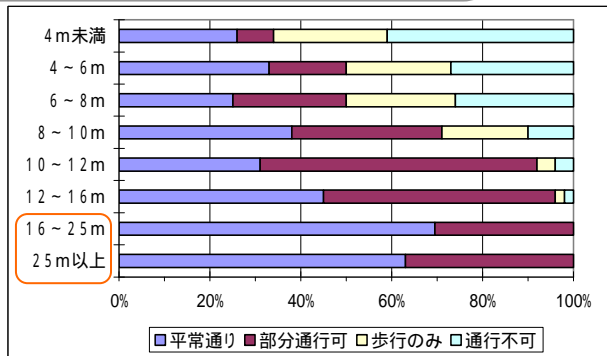


道路を拡げることで、緊急時の走行空間を確保できる



震災直後の松ノ内町、船戸町（芦屋市）

幅員 16m以上の道路では、家
屋の倒壊等があっても、部分通
行可も含めて、自動車の通行が
可能であった。



阪神・淡路大震災時の幅員別にみた道路通行状況グラフ（神戸市灘区での実績）
出典：（財）国際交通安全学会「阪神・淡路大震災の実態調査に基づいた震災時の道路交通マネジメントの研究」

〔トピックス：南海トラフ地震による津波浸水被害シミュレーション〕

平成 24 年 8 月に中央防災会議による南海トラフ地震の津波浸水被害シミュレーション結果が公表された。前提条件により異なるが、最大想定時には、国道 2 号、国道 43 号の東西幹線が浸水により機能麻痺に陥る可能性もあり、その際には、山手幹線が最前線の緊急輸送道路として重要な役割を果たすことになる。



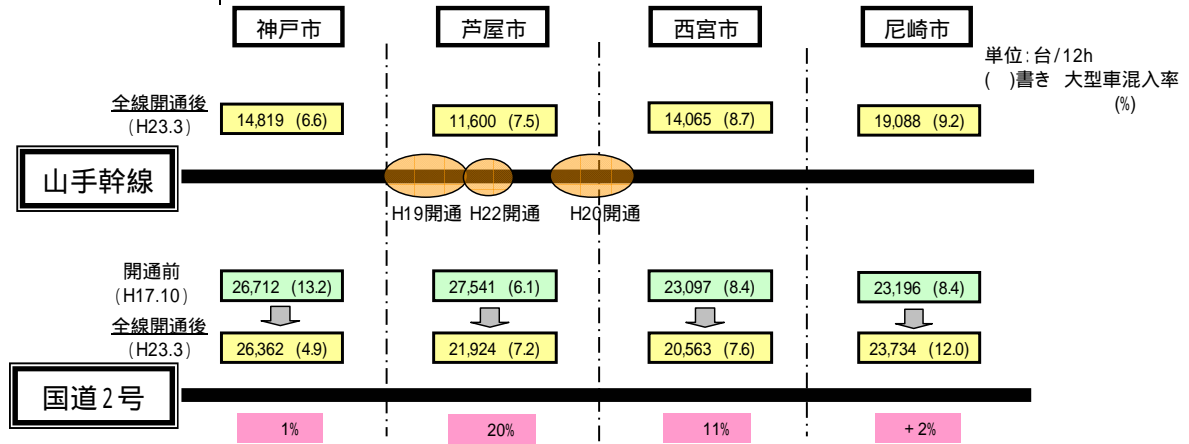
南海トラフ地震の津波浸水想定区域（H24.8 内閣府発表 図面出典：朝日新聞）

事業の効果の発現状況

周辺道路の交通円滑化・安全性の向上

【国道2号の混雑緩和】

山手幹線と並行する国道2号では、山手幹線の開通前後で比較して、芦屋、西宮の観測地点で交通量が11~20%減少し、山手幹線全線開通が国道2号の混雑緩和に寄与した。



【周辺道路の交通負荷軽減】

(1) 周辺生活道路の負荷軽減

山手幹線の開通により、並行する狭い生活道路へ流入していた交通が山手幹線に転換し、周辺市街地の生活道路の交通環境と安全性が大きく改善した。



周辺の生活道路の状況 (開通前) (芦屋市)

	[開通前 H22.3]	[開通後 H23.2]
市道 367 号	3,058 台/12h	1,564 台/12h
市道 359 号	5,714 台/12h	2,027 台/12h

【住民の声】

山手幹線の完成により、すれ違いに苦労する生活道路に入る必要もなく、全通後は生活道路に向かう車はぱったり消えました。(インターネット・ブログより抜粋)

(2) 渋滞交差点の解消

上宮川交差点 (渋滞交差点解消プログラムに位置づけ) において、宮川線から国道2号へ集中する交通が山手幹線に分散され、渋滞が緩和した。

(開通前) H22.3	(開通後) H23.2
200m	50m



事業の効果の発現状況

(3) 歩行者の安全性向上

山手幹線の整備により、通学路が歩道の無い細街路（又は狭い歩道）から山手幹線の歩道上へ振り替わり、小学生等の安全性が向上した。（3市域計で約2.5km振り替え）



通学路が安全性の高い山手幹線に振り替わった

通学路が山手幹線歩道に振り替わった延長(m)	
芦屋市	1,318
西宮市	926
尼崎市	206
計	2,450

凡例	
	山幹供用前の通学路
	山幹供用後の通学路

山手幹線の供用前後の通学路
(芦屋市山手小学校区の例)

良好な市街地形成

広幅員道路の整備により、街区の骨格が形成され、沿道土地利用の高度化が進むなど、良好な市街地が形成されつつある。



事業着手前
分銅・寿工区(西宮市)



開通後