

事後評価調書

【街路事業】

都市計画道路 球場前線

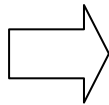
県土整備部

土木局 道路街路課

【完成写真】

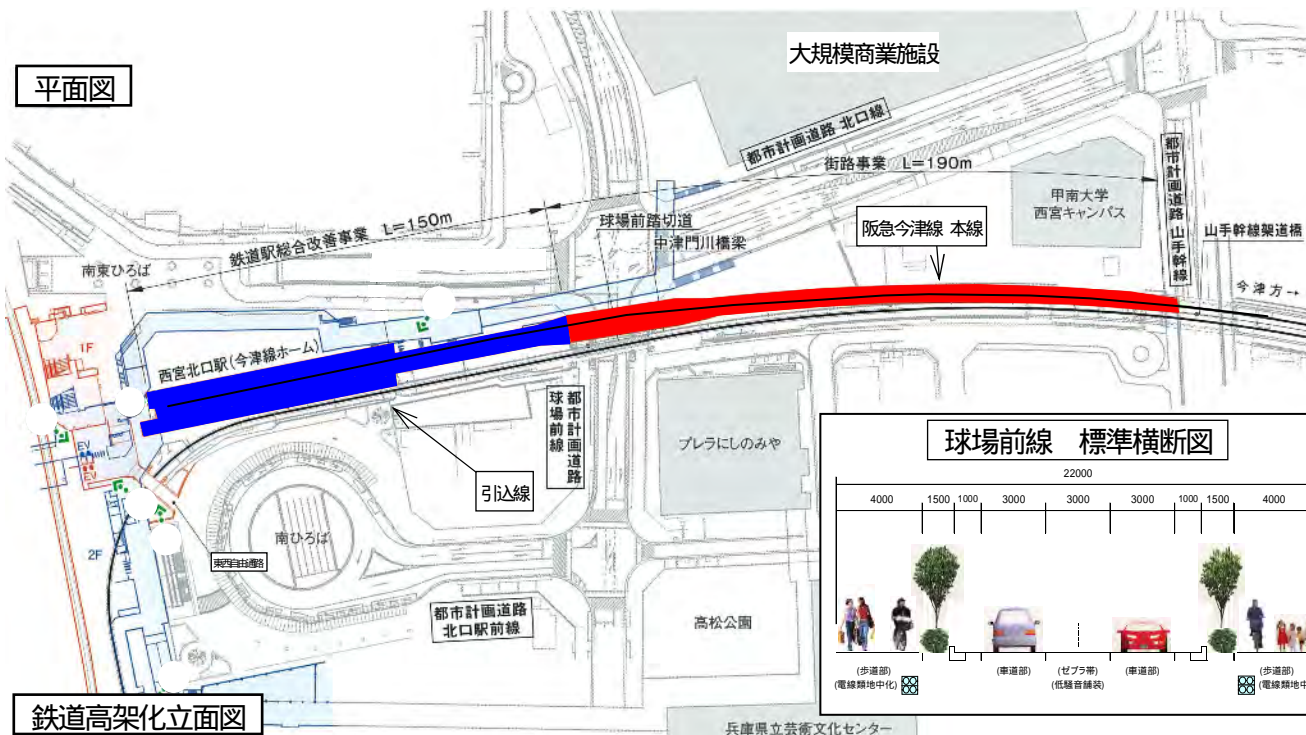


事業着手前

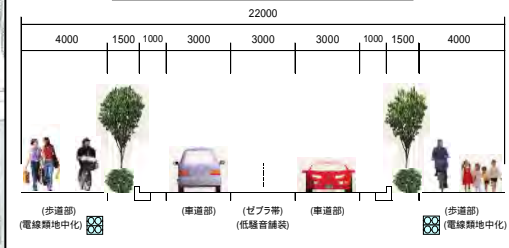


事業完了後

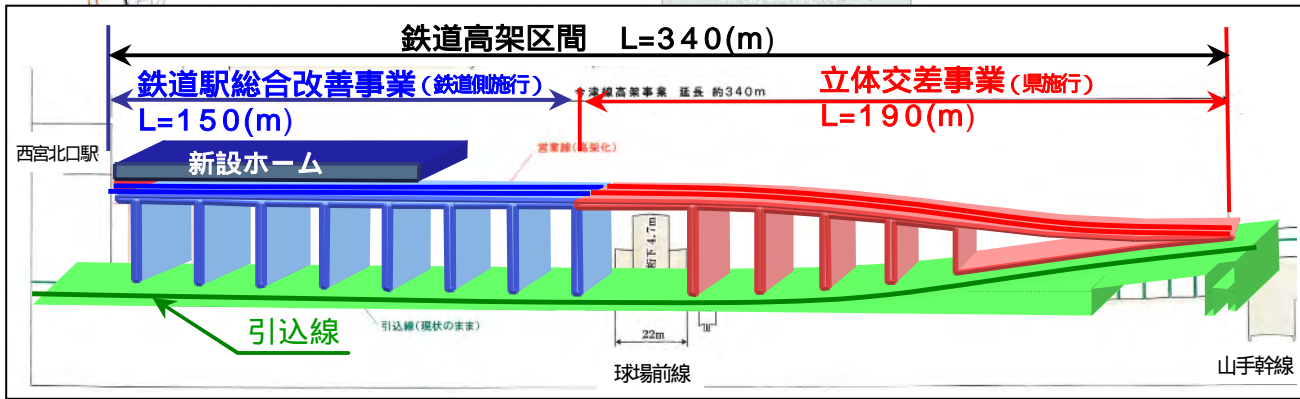
平面図



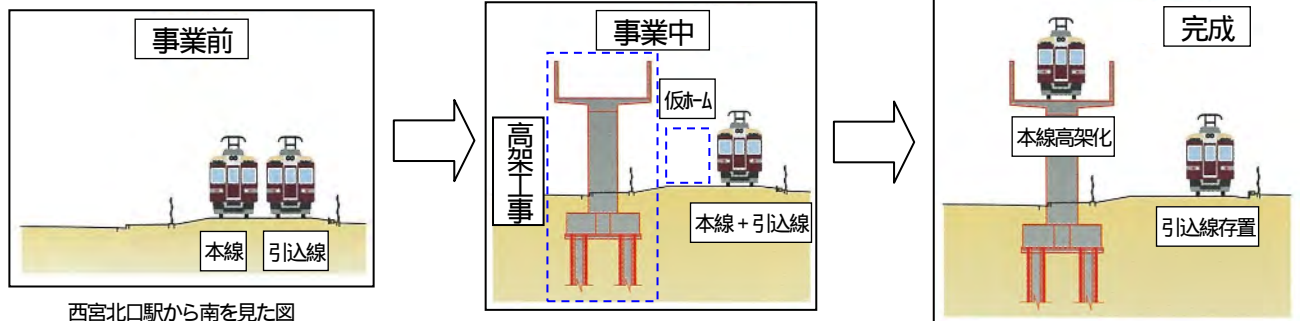
球場前線 標準横断面図



鉄道高架化立面図



鉄道高架化手順



西宮北口駅から南を見た図

事業を取り巻く社会情勢の変化等

人口の変化

西宮市の人口は、H18年に比べ約15,000人増加しており、近年人口増加を続けている。

西宮市人口推移

単位：人

H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
471,572	476,315	479,038	480,980	482,640	483,598	484,702	486,071

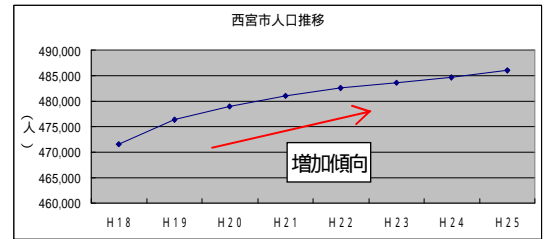
自動車登録台数

西宮市における自動車保有台数は近年横ばい傾向である。

西宮市自動車登録台数

単位：台

H19	H20	H21	H22	H23
172,677	171,689	171,729	171,348	172,477



事業の効果の発現状況

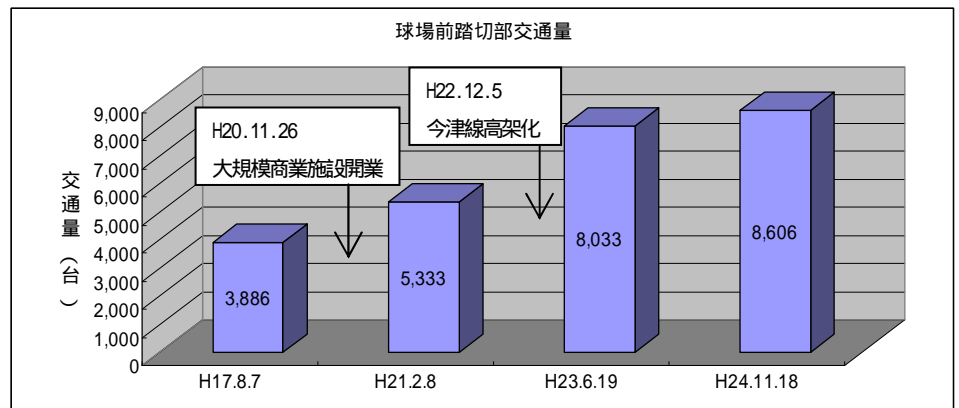
【直接効果】

阪急今津線高架化による交通の円滑化

阪急今津線の高架化（引込線は存置）により、踏切遮断時間が4.7時間/日から2分/日と大幅に減少し、踏切に起因する交通渋滞や事故が解消した。

適正規模の交通量の誘発

- 今津線高架化および県道西宮豊中線のバイパス整備により、H24年の踏切部の自動車交通量は、8,606台/日と大規模商業施設開業後のH21年2月と比べても約1.5倍に増加し、かつ2車線道路として交通容量に余裕のある、いわば適正な規模の交通量を誘発した。



踏切渋滞の解消

- 事業着手前に比べ球場前踏切部は自動車交通量が増加しているにもかかわらず、球場前踏切部（東行き）の渋滞長は減少し、踏切に伴う交通渋滞は解消した。
- 今津線を高架化していなければ、踏切部では深刻な渋滞が発生していたことが容易に想像できる。

渋滞長 120 m (H20) 30m (H24)



事業着手前



事業完了

踏切事故の解消

- ・ 阪急今津線本線の高架化により、踏切の列車運行本数が大幅に減少し、踏切事故が解消した。(踏切の列車運行本数 246 本/日 2 本/日(平日))

踏切事故件数 6 件/7 年 (H12~H18) 0 件/6 年 (H19~H24)

踏切による東西の分断解消

- ・ 阪急今津線本線の高架化により、踏切遮断自動車交通量が大幅に減少した。

踏切遮断自動車交通量 18,264 台・時/日 (H17) 286 台・時/日 (H25)

- ・ 踏切部の自転車・歩行者交通量が事業着手前と比べ大幅に増加しており、今津線高架化により、鉄道で分断されていた東西方向の人の流れが活性化し、まちの賑わいを創出している。

踏切遮断歩行者自転車交通量 31,851 人・台・時/日(H16) 459 人・台・時/日(H24)

歩行者交通量 H16 : 2,891 人/日 H25 : 6,833 人/日 [2.38 倍]

自転車交通量 H16 : 3,719 台/日 H25 : 6,957 台/日 [1.87 倍]



事業着手前



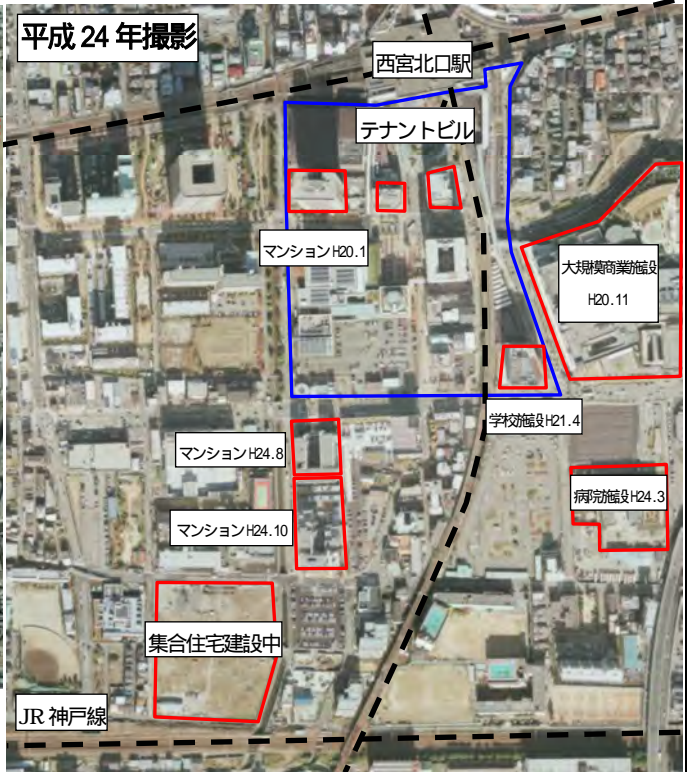
事業完了後

事業の効果の発現状況

【間接効果】
中心市街地の活性化

駅南エリアの開発誘導

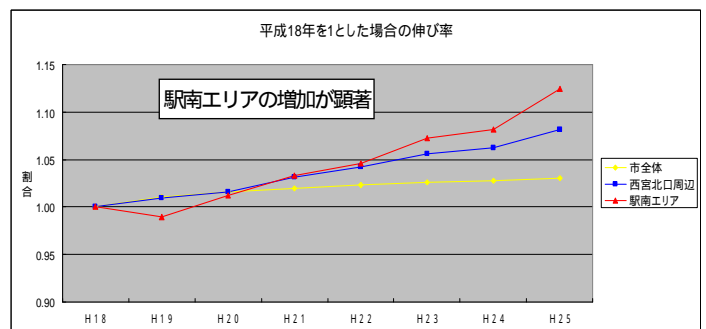
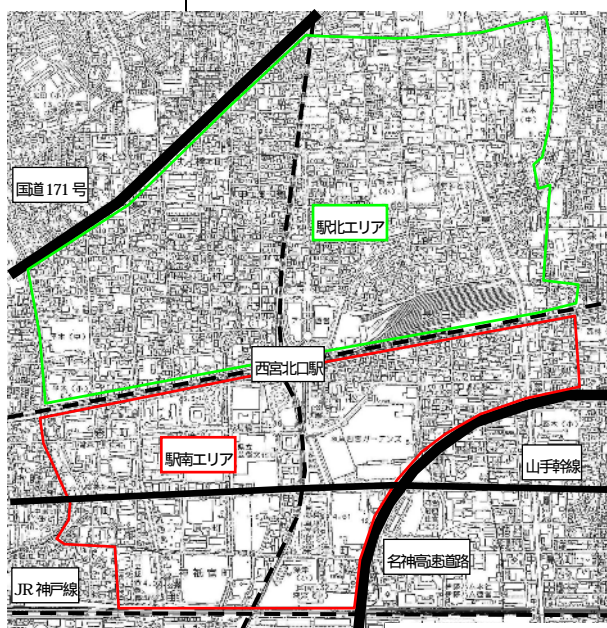
- ・当該事業の完成に先立ち、西宮北口駅南土地区画整理事業が平成 20 年 3 月に事業完了し、大規模商業施設が平成 20 年 11 月にオープンするなどの周辺整備が進んでいる。
- ・また、学校施設、病院施設、マンション等が建設されるなど、民間開発が促進され、複数の事業が一体となって、阪急西宮北口駅南側市街地の活性化につながっている。



凡 例	
	民間開発箇所
	区画整理事業区域

西宮北口駅周辺の人口増加

- ・H25年の西宮北口駅周辺（駅北エリア+駅南エリア）の人口は、新規着手時のH18年と比較して1,981人増加（約8%増）しており、特に駅南エリアにおいては、マンション建設が進んだことで人口流入が発生し、増加傾向が顕著（約12%増）である。
（cf.西宮市全体の人口伸び率 H25/H18：約3%増）



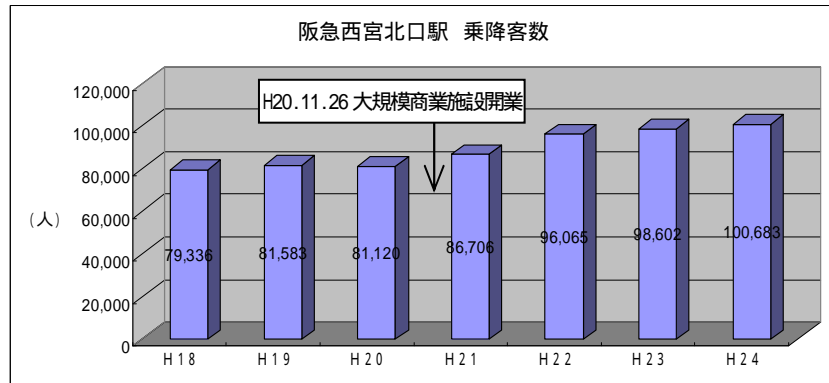
西宮北口駅周辺人口変動

単位: 人

	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	増加人口 H18-H 25
駅南エリア	10,668	10,555	10,794	11,020	11,157	11,443	11,542	11,994	1,326
西宮北口周辺	24,344	24,574	24,724	25,115	25,364	25,699	25,853	26,325	1,981

西宮北口駅の乗降客数の伸び

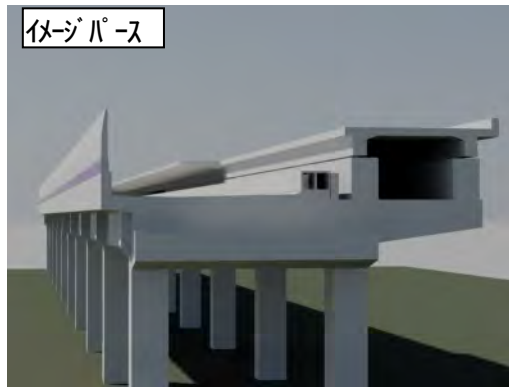
- ・ 阪急西宮北口駅の1日平均乗降客数は、大規模商業施設の完成や駅周辺部の人口増加に起因して約7.9万人(H18年) 約11万人(H24年)と増加している。



周辺景観への配慮

高架構造物のデザイン

- ・ 高架構造物のデザインについては、縦梁や橋脚の隅角部を面取りにより丸みをもたせることで、柔らかさを演出し、周辺の景観へ配慮した。
- ・ なお、デザイン案は、西宮市の景観アドバイザー会議に諮った上で、決定した。

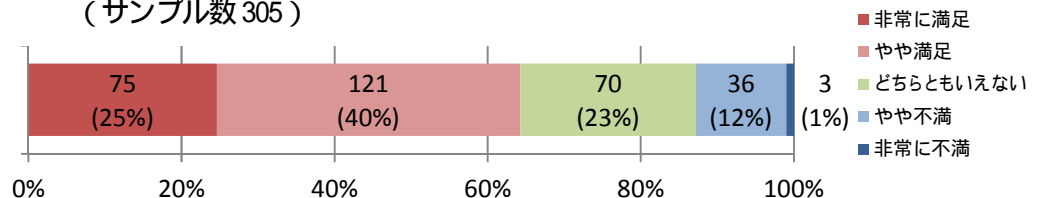


鉄道乗継ぎの利便性向上

鉄道乗継ぎの利便性向上

- ・ 当該事業と一体的に行われた「鉄道駅総合改善事業」により、阪急今津線の西宮北口駅ホームが橋上化された。
- ・ 乗継ぎの利便性についての満足度をアンケート調査した結果、橋上化前の状況を知っている人のうち、65%の人が満足しており、阪急今津線と阪急神戸線・今津北線(宝塚行き)との乗継利便性向上に効果があった。

阪急今津線を利用する人へのアンケート結果
(サンプル数 305)



「やや不満」「非常に不満」と回答している人も、大半の人が理由として、1984年以前の今津南線と北線が直接行き来できていた時代と比べての不便さを挙げており、当該事業のみを比べるとほぼ8割近い人が満足していることになる。

特徴的な取組み

引込線の存置によるコスト縮減

- ・当該事業では、阪急今津線本線のみを高架化し、引込線を存置した。
- ・事業着手前には、引込線も含めて高架化し、踏切を完全に除却する方法も検討したが、その場合は、74億円の事業費が必要となる。そこで、引込線の踏切を存置したとしても、十分な事業効果の発現が期待できることから、今津線本線のみを高架化する本案を採用することとした。

	本線のみ高架化	全線高架化
高架化延長	340m	560m
踏切	引込線部踏切存置	完全除却
事業費 (駅総分を含む)	31億円	74億円
踏切遮断時間	約4.7時間/日 2分/日に縮減	約4.7時間/日 0分/日に解消

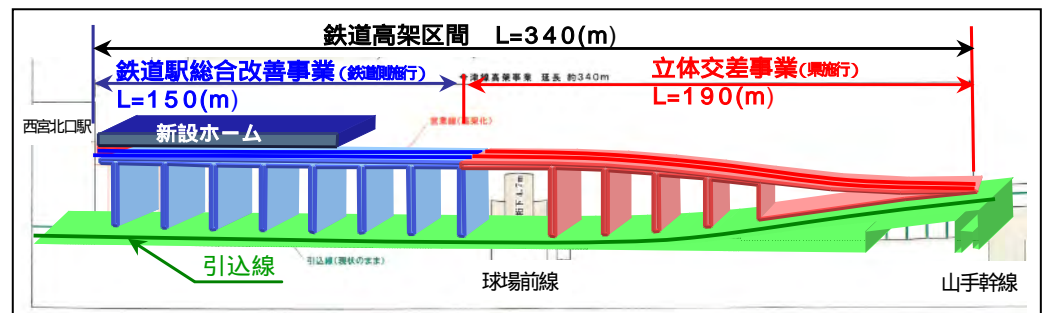


(引込線の必要性)

引込線とは、車輛の保守点検のため、本線と車庫をつなぐ線路のことであるが、阪急今津線沿いには車庫が無いいため、西宮北口駅東側の車庫まで今津線の車輛を移動させなければならず、当該事業において、引込線の機能維持は不可欠であった。

鉄道駅総合改善事業との一体施行

- ・街路事業による踏切対策（県施行）と鉄道駅総合改善事業による駅橋上化（鉄道側施行）を同時に施行することにより、交通流の円滑化と鉄道駅の利便性向上という西宮北口駅周辺エリアの抱える課題を、それぞれが単独で施行するよりも経済的にかつ同時に解決することができた。



関連事業の整備状況

西宮北口駅 鉄道駅総合改善事業 [鉄道側施行]
(都) 球場前線街路事業と鉄道駅総合改善事業を一体的に施行し、阪急今津線高架化事業を実施することで、交通結節点機能が強化され、阪急西宮北口駅の利便性が向上した。

(主な整備内容)

- ・ホームの橋上化
- ・東改札口の設置
- ・東西自由通路の整備 (人道踏切の設置)
- ・エレベータの設置



橋上化された駅ホーム



東西自由通路

県道西宮豊中線バイパス道路整備 [鉄道側施行]

従前の県道は、自動車が通行不能 (歩行者・自転車のみ通行可) であったが、西宮スタジアム跡の開発にあわせ、バイパス道路を整備することにより、今津線東側エリアから西宮北口駅へのアクセスが向上した。



西宮北口駅南土地地区画整理事業 [西宮市施行]

土地利用の適正かつ高度利用を推進し、兵庫県立芸術文化センターを中心とした芸術文化・商業施設・居住等の機能の集積により、計画的で魅力的かつ快適な都市空間の創出を図るため、駅前広場、都市計画道路、公園、緑地等の都市基盤を整備した。



西宮北口駅 南ひろば



高松公園

<p>改善措置の必要性</p>
<p>当初想定していた直接効果が確認できたこと、また、事業に対する住民の満足度も高いことが確認できたことから、現時点で特段の改善措置の必要性はない。</p>
<p>同種事業の計画・調査・事業実施のあり方、事業評価手法の改善等</p>
<p>事業実施計画のあり方について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、阪急今津線による交通遮断の解消という目的を達成するために、1日2本しか走らない車庫への引込線を存置し、本線のみを高架化することで、高架化延長を短くし、全体で43億円のコスト縮減を行った。 ・完成後も、引込線による交通阻害、事故誘発等のデメリットは生じておらず、当初の目的を半分の費用で達成したと言える。 ・今回の事業は、「高架化するのだから、踏切は完全に除却する」という固定観念にとらわれず、柔軟な発想で事業計画を立案し、また、鉄道会社による駅の橋上化と同時に共同で施工することで、双方がコスト縮減というメリットを享受することができた。 ・このような形での立体交差事業は非常にレアケースであり、そのままの形で今後の事業に活かす機会は少ないが、「柔軟な発想による計画立案」という視点は、広く公共事業にも活かせるものとする。
<p>事業概要等の変遷</p>
<p>事業概要については、新規評価時から変更は無い。</p> <p>【事業着手時】 総事業費 C=15億円 事業期間 H19～H22 計画延長（道路） 球場前線 L = 15m （鉄道） 阪急今津線 L = 190m（高架化） 計画幅員 球場前線 W = 車道 6.0m（全幅 22.0m）</p> <p>【事業完了時】 総事業費 C=15億円 事業期間 H19～H22 計画延長（道路） 球場前線 L = 15m （鉄道） 阪急今津線 L = 190m（高架化） 計画幅員 球場前線 W = 車道 6.0m（全幅 22.0m）</p>