

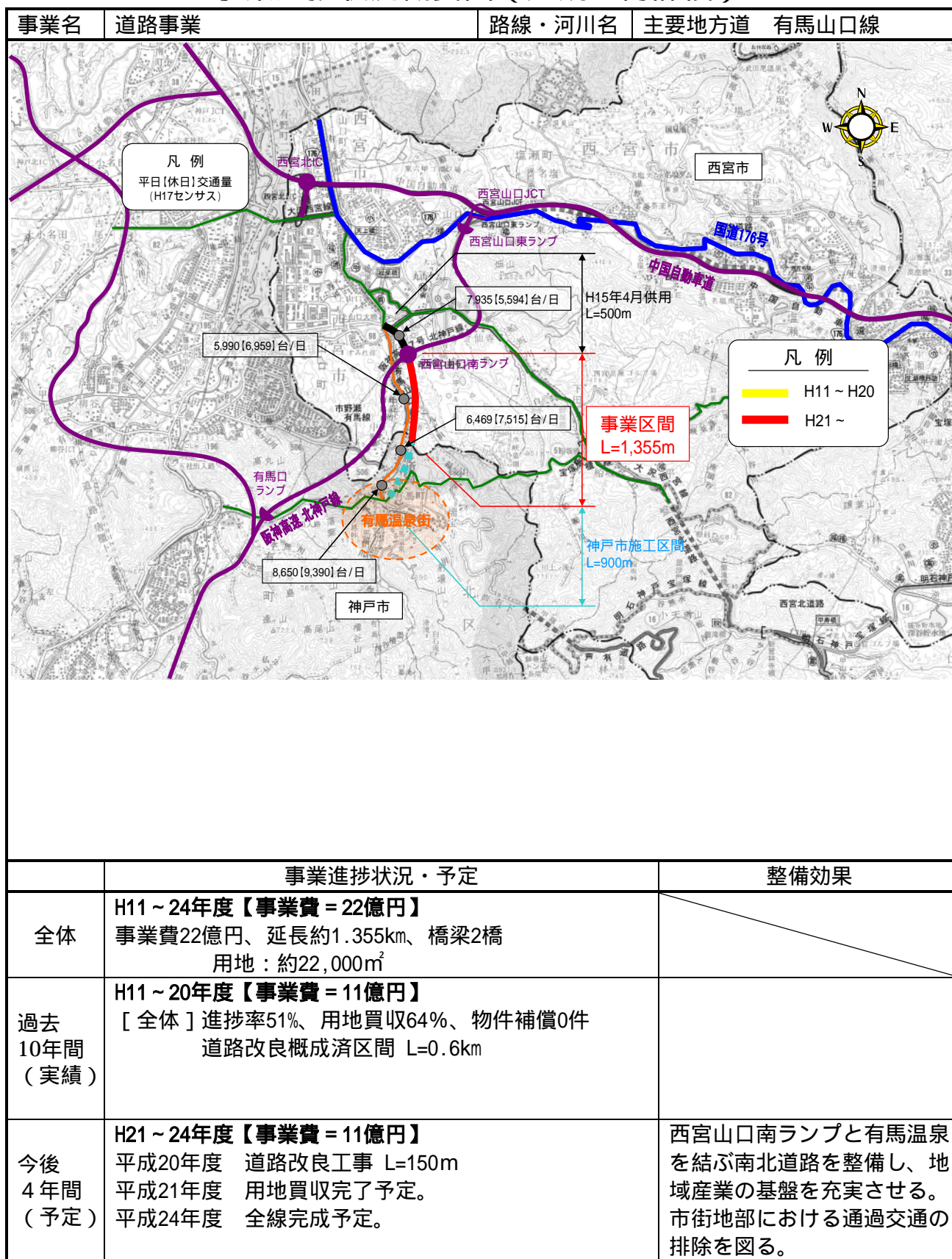
継続事業評価調書  
【道路事業】

土木局地域道路室

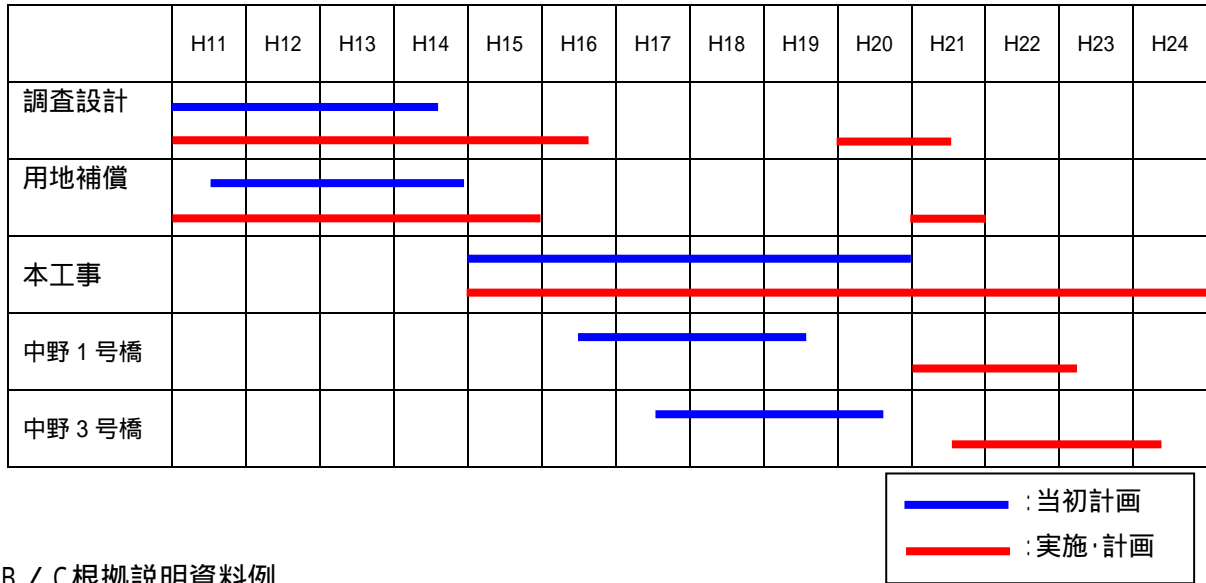
投資事業評価調書（継続：再評価）

部課室名	県土整備部土木局 地域道路室	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	地域道路室長 中村 誠 (課長補佐兼県道係長 松田 智)	内線	4362 (4376)
事業種目	道 路	事業名	事業区 間	総事業費	22億円
		道路改築事業 主要地方道 有馬山口線	こうべしきたくありまちょう 神戸市北区有馬町～ にしのみやしやまくちちょう 西宮市山口町	内用地補償 費	8億円
所在地		事業採択 年度	着工 年度	完成予定 年 度	進捗率 (内用補進捗率)
こうべしきたくありまちょう にしのみやしやまくちちょう 神戸市北区有馬町～西宮市山口町		H11	H11	H24	約51% (64%)
事業目的			事業内容		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)有馬山口線は、神戸市北区有馬町から西宮市山口町を結ぶ道路で、西宮市北部から神戸市街地への幹線道路であるととも、山陽自動車道、中国自動車道から有馬温泉へのアクセス道路となっている。</li> <li>・事業区間には大型車の離合が困難な区間や歩道未整備な区間があり、観光シーズンには大規模な渋滞が発生しており、地元観光協会からも交通環境の改善を求められているほか、沿道住民の生活へも大きな影響が出ている。</li> <li>・この課題解決のために、平成15年4月に開通した阪神高速北神戸線西宮山口南ランプから有馬温泉までの区間を、神戸市と連携してバイパス整備を行うものである。</li> </ul>			道路改築事業 L = 1,355m(県事業) 参考：神戸市施工区間L=900m 【構造規格】3種3級(山地部) 【計画幅員】6.0(11.0)m(2車線+片側歩道) 6.0(7.5)m(2車線) 【計画交通量】5,600台/日 【現況交通量】5,990台/日 (H17 交通センサス:平日) 6,959台/日 (H17 交通センサス:休日) 【負担割合】 国:5.5/10, 県:4.5/10		
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康への関心が高まっているなか、日本3古湯に数えられる有馬温泉を訪れる観光客数は、事業着手時と比べ増加(1.2倍)している。</li> <li>・有馬山口線の渋滞長が時には2km(通過時間約1時間)に及び、有馬温泉のイメージダウンへの懸念から地元観光協会からも強い要望を受けている。</li> <li>・平成15年4月に西宮山口南ランプ以北500m(都市計画道路 山口南幹線)と阪神高速北神戸線が同時に供用し、有馬温泉への高速アクセスが大幅に向上した。</li> </ul>				
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成11年度より西宮山口南ランプ～西宮市境に着手し平成20年度末進捗率(予定)は、用地買収64%、全体51%である。(参考：神戸市域進捗率55%)</li> <li>・残る用地については平成21年度中に取得する予定である。</li> </ul>				
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中国自動車道西宮北ICや阪神高速北神戸線西宮山口南インターから有馬温泉への連絡道路となり、本バイパスの整備により、休日を中心に発生していた渋滞が解消され、現道を含めた通行車両及び歩行者の円滑で安全な交通が確保できる。</li> <li>・現道沿道は第2種低層住居専用地域であり、その外周に通過交通を処理するバイパスを配置することで、沿道の良好な市街地形成に資する。</li> </ul>				
(2)有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年4月に開通した(都)山口南幹線においては、7,935台/日(H17センサ)の交通が利用しているが、有馬温泉には北への迂回を強いられており、本事業を完成させることにより、円滑な交通ネットワークが確保できる。</li> <li>・西宮市と神戸市をまたがる本路線において、現道の課題を解決すべく県と市が同時期に整備を進めることで、効率的に課題の解消が図られる。</li> <li>・費用便益比 B/C = 1.2(全体), 2.8(残) 神戸市事業費含む</li> </ul>				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道からバイパスへの交通転換による渋滞の緩和や自動車走行速度の向上により、沿道騒音の改善やCO2排出量を削減でき、地域の環境改善に寄与できる。</li> </ul>				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光車両が集中する現道の交通環境改善につながることで、及び64%まで用地買収が終了していることから、重点投資により、早期の全線供用が望まれている。</li> <li>・また接続する神戸市域の工事が順調に進んでおり、神戸市と進捗を合わせて整備を進める必要がある。</li> </ul>				
再評価 の結果	継続	左の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の必要性は事業採択時と変わらず、地域住民からも早期完成を望む声強いことから、継続して事業を実施する必要がある。</li> </ul>		

## 事業進捗状況概要図（継続：再評価）



継続事業  
当初計画及び実施工程



B / C 根拠説明資料例

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	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	整備無しの走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	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	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	整備無しの事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: [交通量 × 距離 × 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 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	主要地方道 有馬山口線	全体事業費	走行時間短縮便益	4,816	時間短縮: 2.1分 (4.9分 2.8分)	4,303	4,142	161	1.2		
			走行経費減少便益	122						現況交通 6,959台/日	
			交通事故減少便益	61							計画交通 5,600台/日
			計	4,999							
	残事業費	走行時間短縮便益	4,816	時間短縮: 2.1分 (4.9分 2.8分)	1,755	1,594	161	2.8			
		走行経費減少便益	122						現況交通 6,959台/日		
		交通事故減少便益	61							計画交通 5,600台/日	
		計	4,999								

費用には神戸市事業費を含む

# (主)有馬山口線 位置図



**凡例**  
平日(休日)交通量  
(H17センサス)

西宮北IC

西宮市

西宮山口JCT

西宮山口東ランプ

国道176号

中国自動車道

7,935 [5,594] 台/日

H15年4月供用  
L=500m

5,990 [6,959] 台/日

西宮山口南ランプ

6,469 [7,515] 台/日

(主)有馬山口線 (H11 ~ H24)  
L=1,355m W=6.0(11.0)m  
全体 約22億円

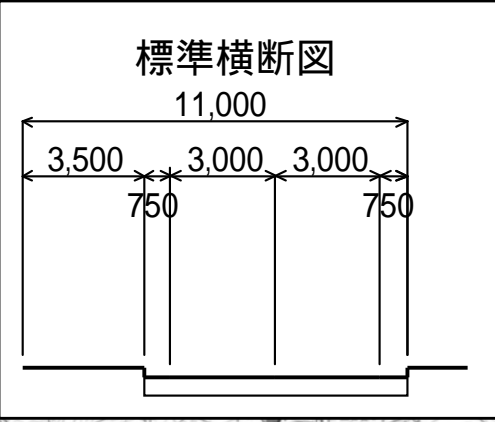
有馬口ランプ

有馬温泉街

神戸市施工区間  
L=900m

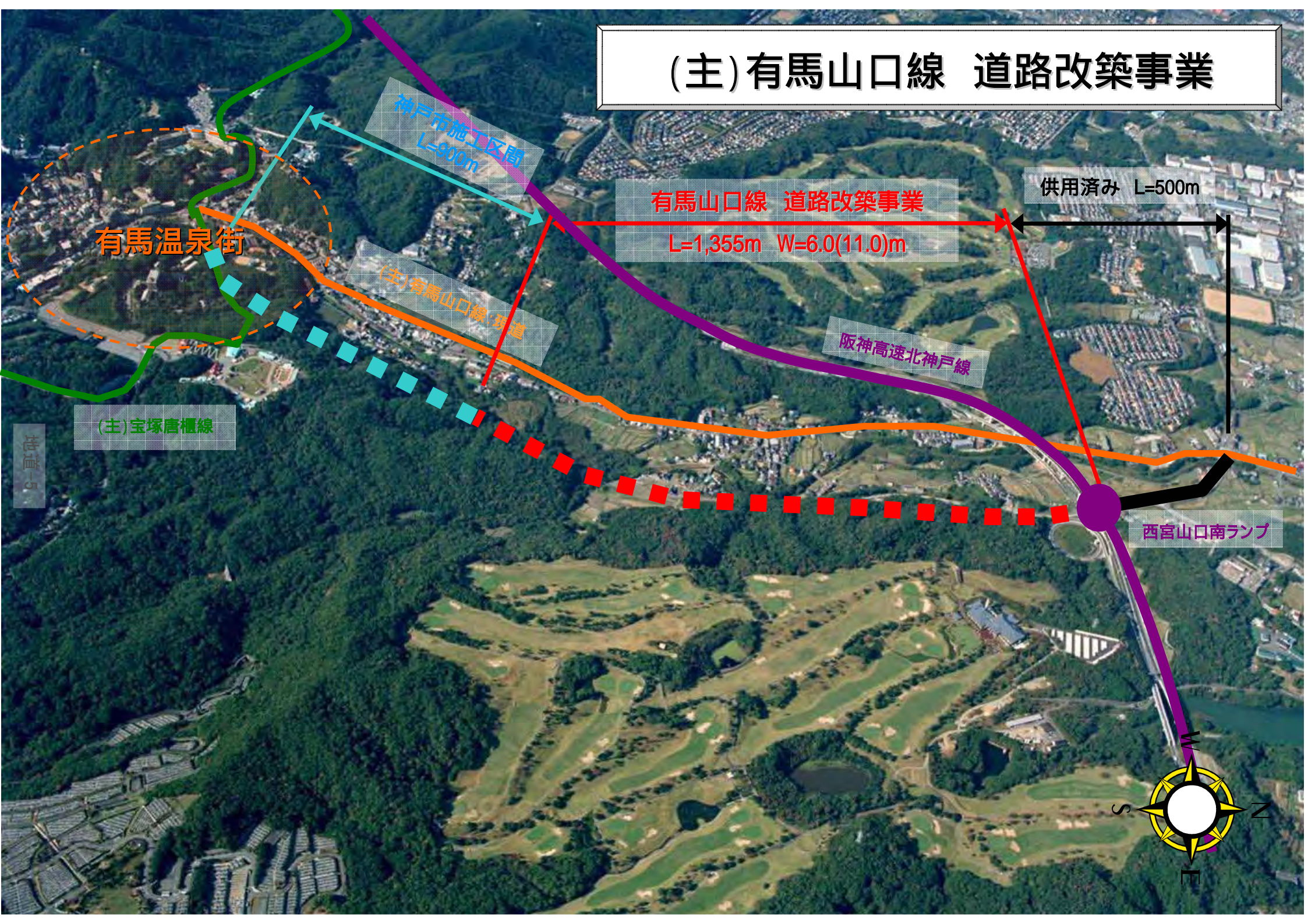
8,650 [9,390] 台/日

神戸市



地道-4

# (主)有馬山口線 道路改築事業



有馬山口線 道路改築事業

L=1,355m W=6.0(11.0)m

供用済み L=500m

神戸市施工区間  
L=900m

(主)南馬山口線

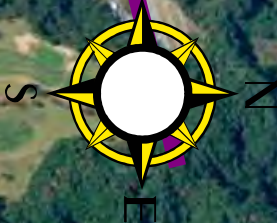
阪神高速北神戸線

西宮山口南ランプ

有馬温泉街

(主)宝塚唐櫃線

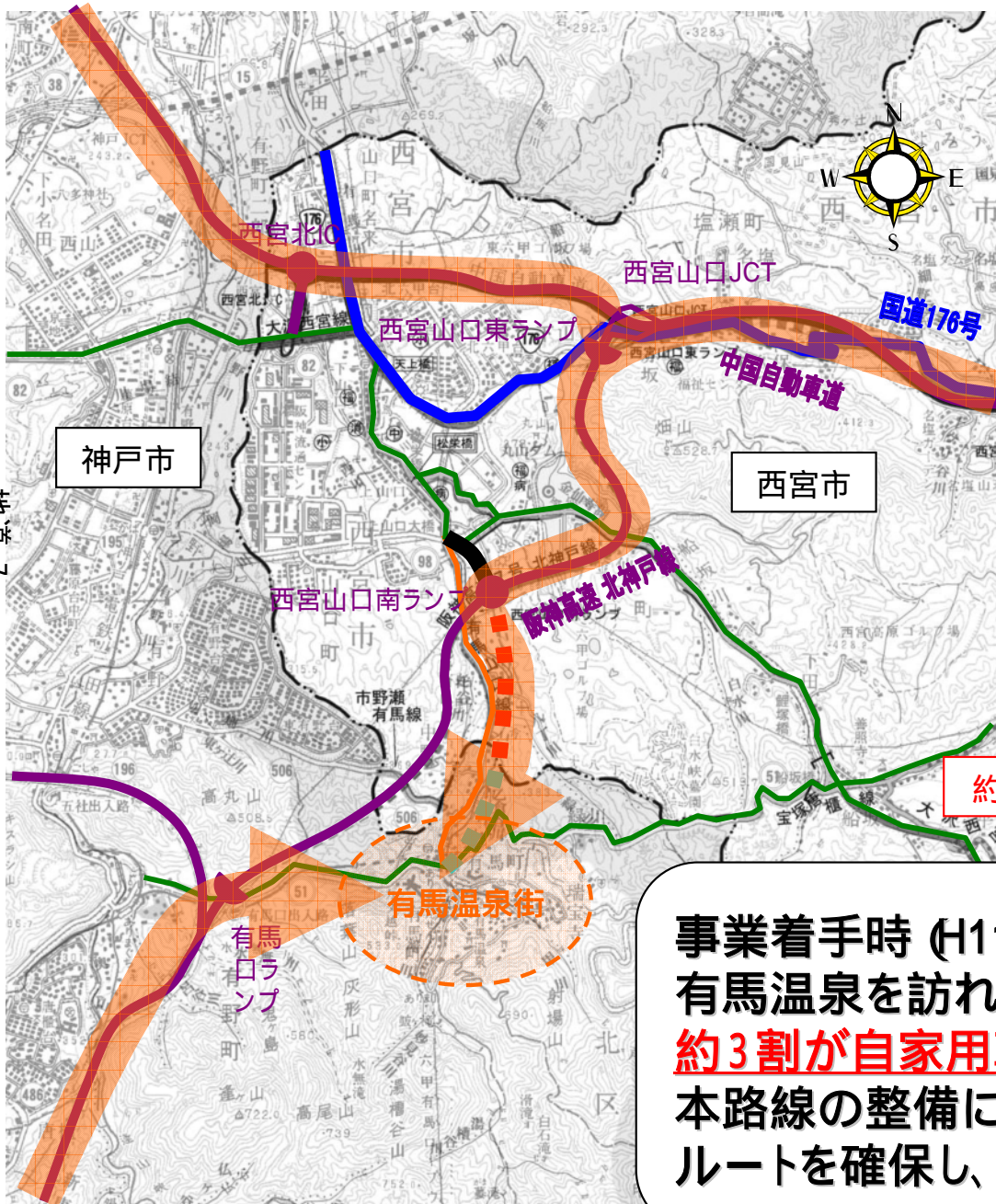
地道-5



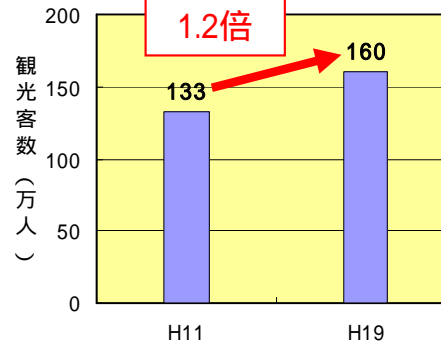
# 現道状況 (写真)



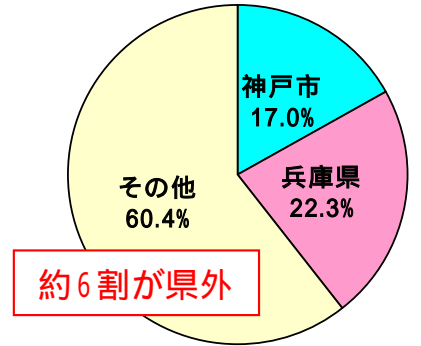
# 有馬温泉街へのアクセスの向上



観光客数の推移

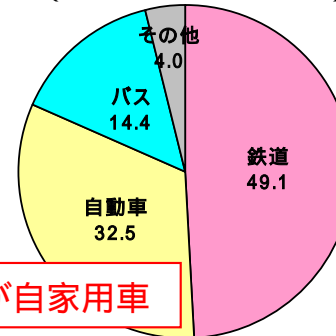


観光客の居住地  
(有馬での聞き取り結果)



約6割が県外

神戸までの交通手段  
(有馬での聞き取り結果)



約3割が自家用車

神戸市国際文化観光局のデータより

事業着手時 (H11) と比べて **観光客数 (H19) は約1.2倍に増加!**  
有馬温泉を訪れる観光客は **県外者が約6割** を占め、観光客の **約3割が自家用車** で訪れている。

本路線の整備により、観光客の安全安心なアクセスルートを確保し、観光振興に寄与することができる!

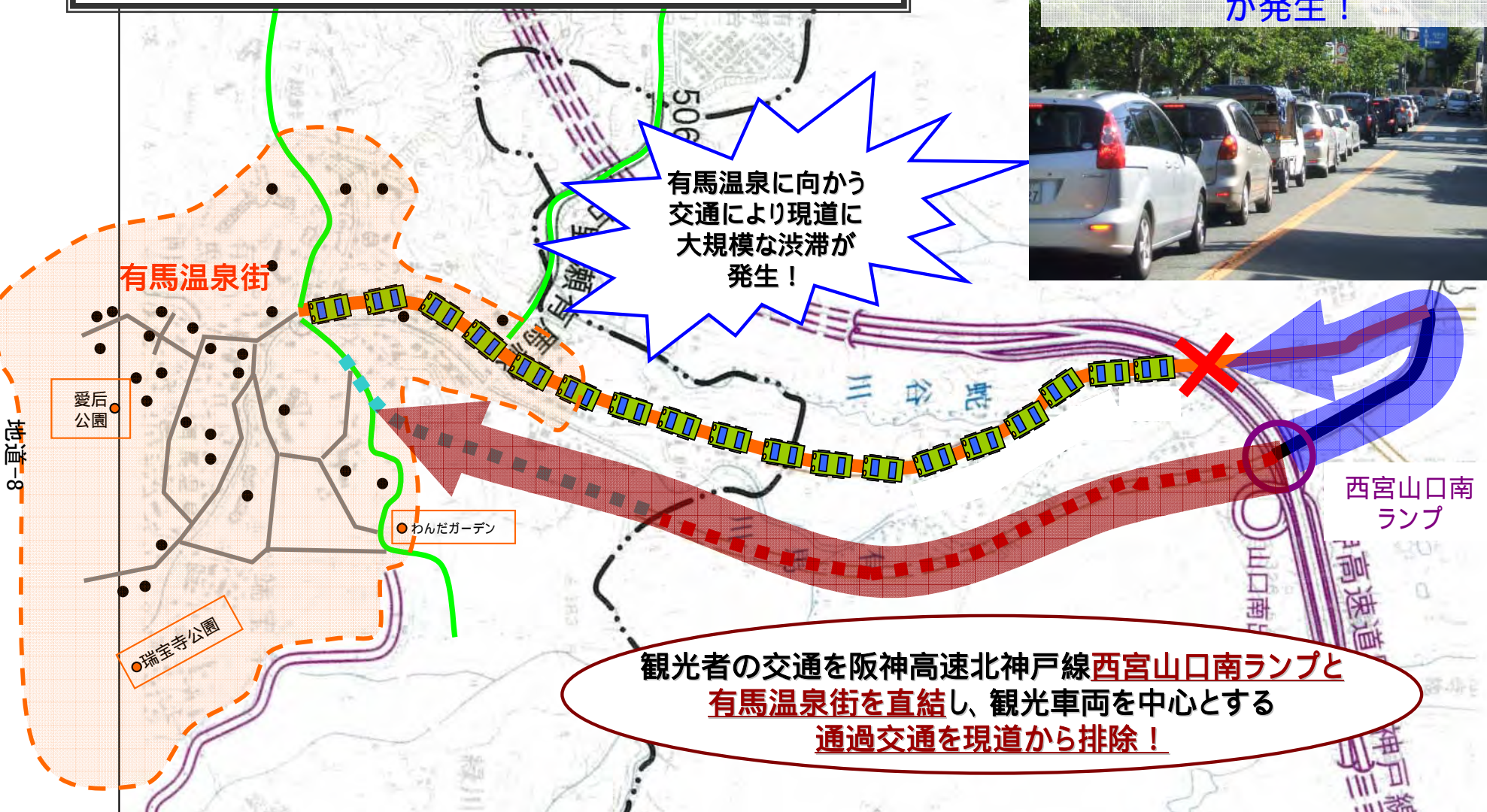


# 観光シーズンにおける現道の課題

紅葉シーズン(H14.11.16)には  
2,100m(通過時間 59分)の渋滞  
が発生!



有馬温泉に向かう  
交通により現道に  
大規模な渋滞が  
発生!



観光者の交通を阪神高速北神戸線西宮山口南ランプと  
有馬温泉街を直結し、観光車両を中心とする  
通過交通を現道から排除!

観光車両が分散することで  
温泉街へのアクセスも向上!

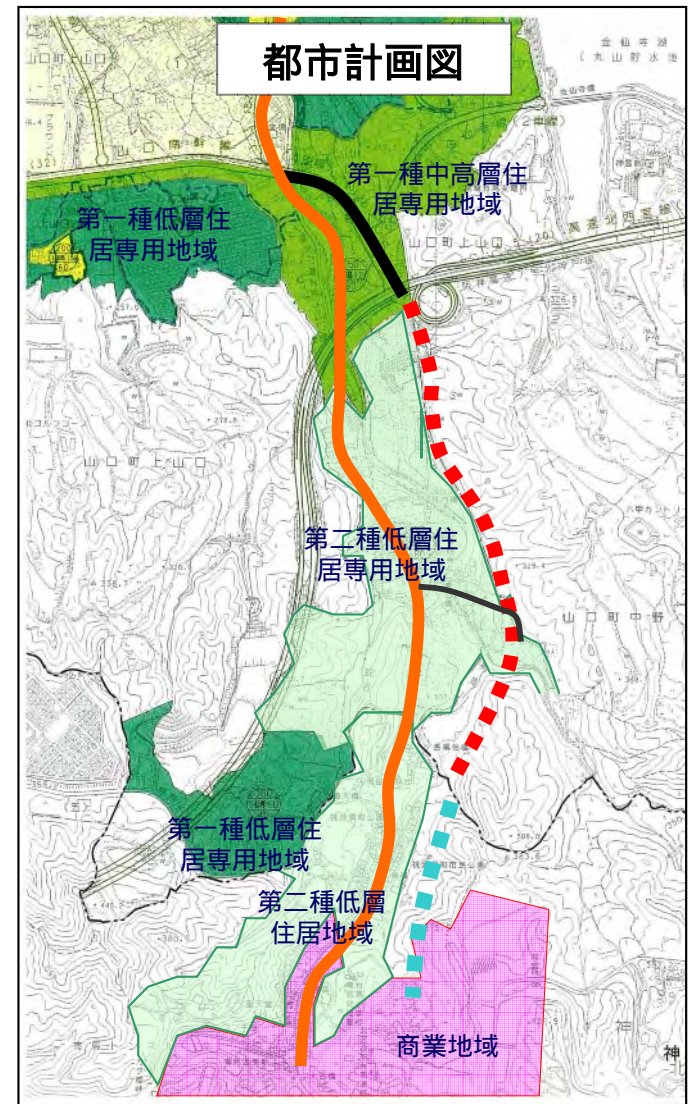
渋滞の解消など現道の交通課題が解決!

# 歩道整備の必要性

通学路図



都市計画図



現道または市道を使って小中学生が通学しているが、現道には歩道が設置されておらず、危険な状態である。また本整備区間に接して市街化区域があり、将来的には沿道利用が見込まれる。よって歩道(西側)を設置し、安全な歩行空間を確保する。

# 事故発生状況



地道-10

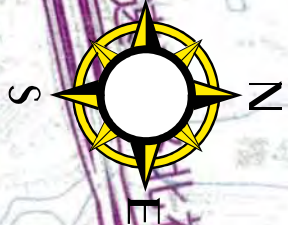
交差点付近事故  
8件（過去3年）

交差点付近事故  
3件（過去3年）

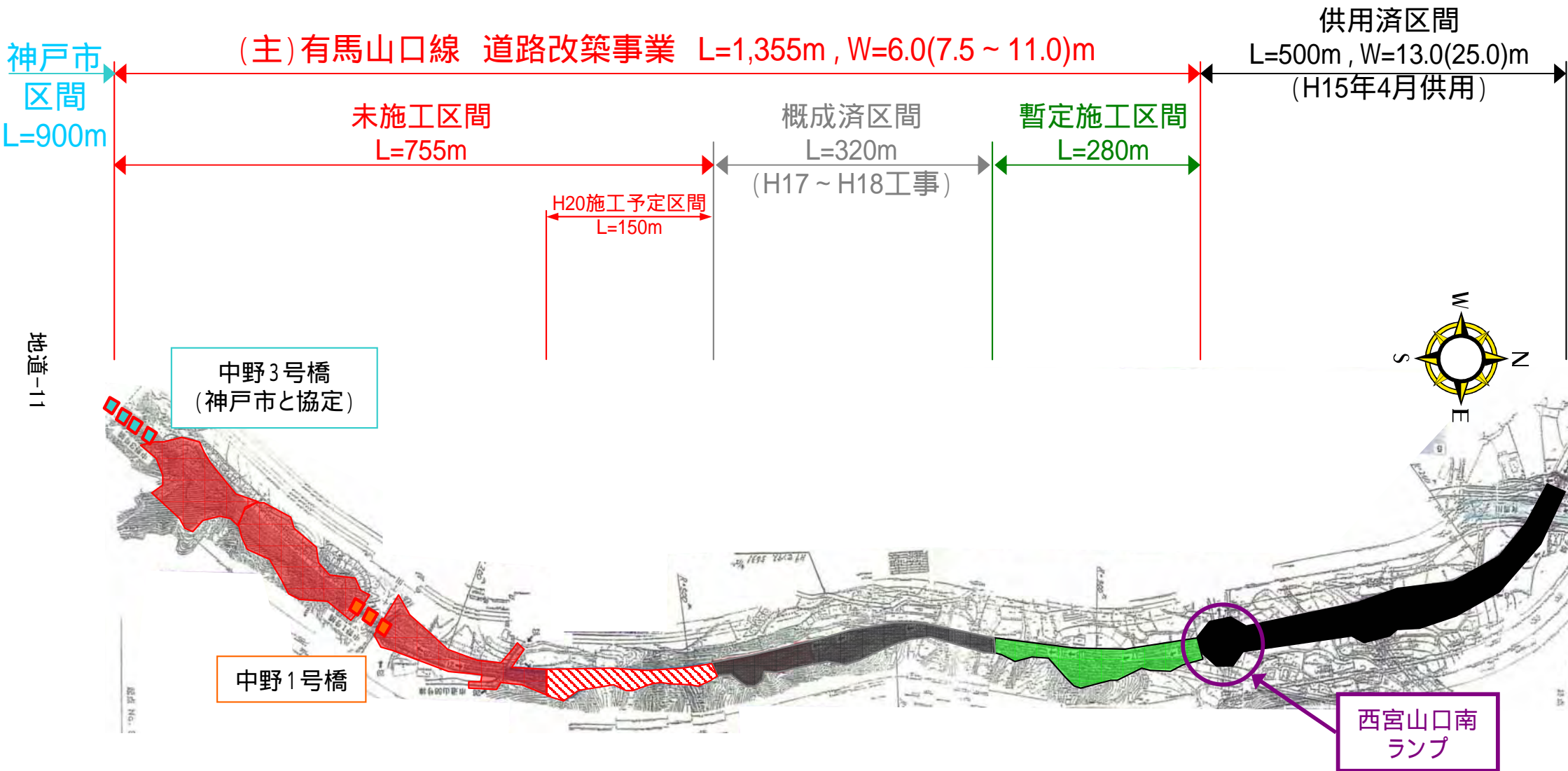
交差点付近事故  
4件（過去3年）

神戸市区間を含め、本事業区間の死傷事故率は  
84.6件/億台・km と県平均約100件/億台・kmより若干下回るが、  
**交差点付近に集中して発生しており**、早急な対策が求められている！

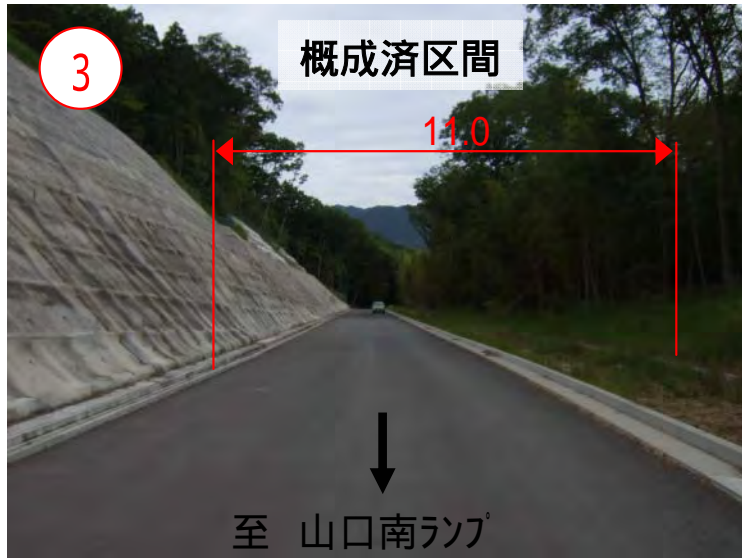
3箇所のセンサス区間の平均交通量より算出



# 事業の進捗状況



# 進捗状況 (写真)



地道-12