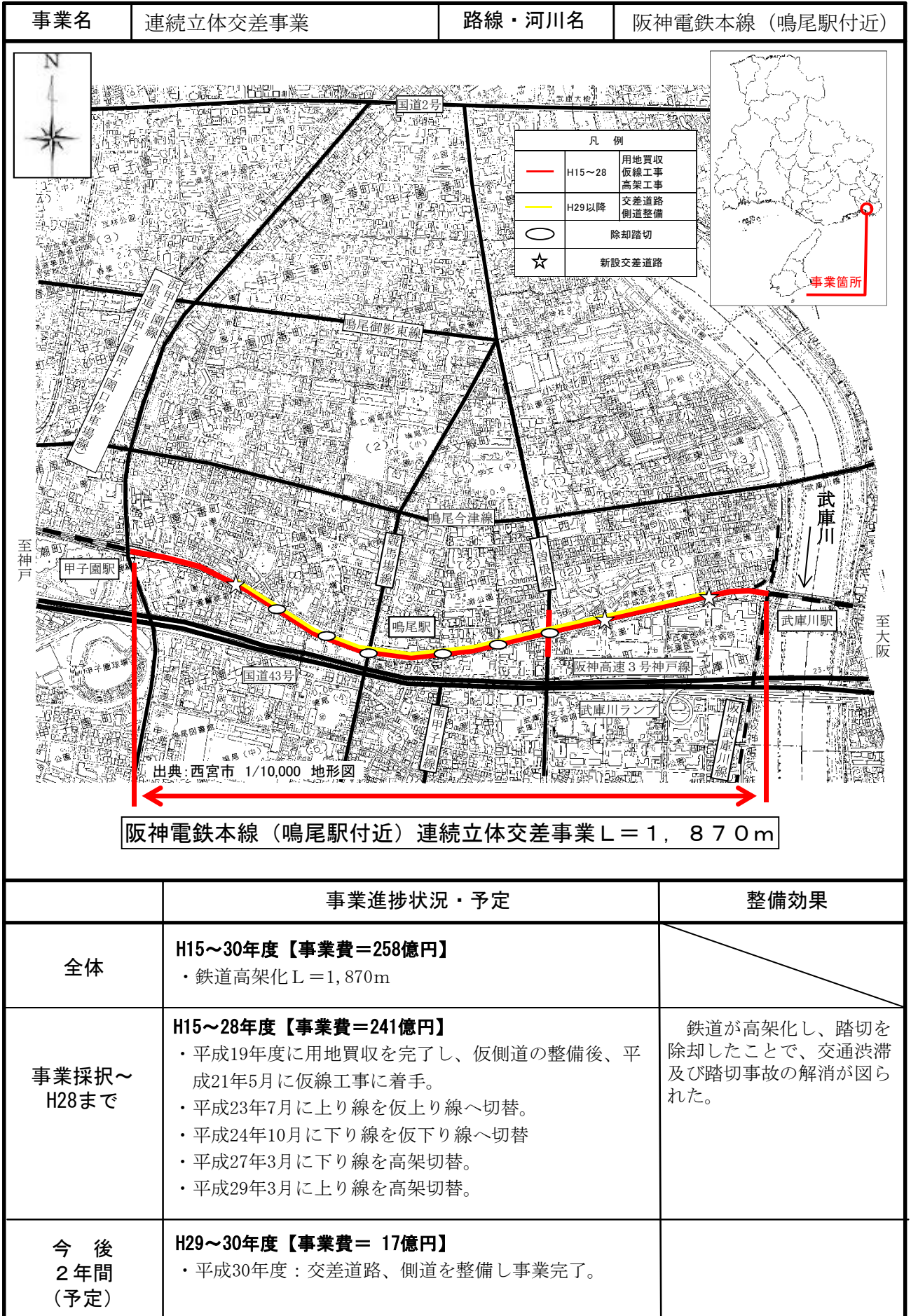


投資事業評価調書（継続：再評価 [第2回]）

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 上野 敏明 (街路班長 芦田 渉)		内線	4474 (4480)
事業種目	連続立体交差事業	新規評価年度	平成 14 年		現計画	前回(平成 24 年度)評価時点
事業名	阪神電鉄本線 (鳴尾駅付近)	事業採択年度	平成 15 年	総事業費	258 億円	258 億円
		着工年度	平成 15 年	(内用地補償費)	50 億円	50 億円
事業区間	西宮市甲子園浦風町 ～西宮市小松南町	再評価年度	平成 24 年	完成予定年度	平成 30 年度	平成 30 年度
				進捗率 (内用補進捗率)	93% (100%)	47% (100%)
所在地	西宮市甲子園浦風町～西宮市小松南町			残事業費	17 億円	136 億円
事業の目的				事業内容 前回(平成 24 年度)評価時点から変更なし		
○踏切除却による交通渋滞および踏切事故の解消 鉄道を高架化することで踏切を除却し、渋滞解消による交通の円滑化と、踏切事故の解消を図る。 ○市街地の活性化 鉄道による南北市街地の分断を解消し、西宮南部市街地の活性化を図る。				○連続立体交差事業 ・鉄道高架化 延長 L=1, 870m ・側道整備 延長 L=1, 166m、幅員 W=9～10m 除却する踏切：6箇所 うち開かずの踏切5箇所 立体交差する道路：9路線 うち新設3路線 ○関連事業 ・阪神鳴尾駅周辺沿道区画整理型街路事業（西宮市施行） 駅前広場 1, 360 m <sup>2</sup> 、アクセス道路 374m ・阪神甲子園駅総合改善事業（神戸高速鉄道㈱施行） ホームの拡幅、エレベーター5基、大屋根の設置		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	事業区間の5箇所の「開かずの踏切」について、国交省は平成 28 年 6 月に緊急対策踏切として抽出・公表した。 <b>【前回評価時点からの事業計画の変更】</b> なし					
進捗状況	①平成 27 年 3 月に下り線、平成 29 年 3 月に上り線の高架切替を完了し、踏切を除却完了 ②残る交差道路、側道の整備に向けて仮線等の鉄道施設を撤去中					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び 対応方針 (H24 年度再評価)	<b>【審査会意見】</b> 事業継続妥当 事業効果の発現に向け、早期の事業完成を目指すとともに、まちづくりの観点から西宮市と鉄道事業者と連携し、高架下空間の景観にも配慮した利活用や側道の安全対策に努められたい。			<b>【対応方針】</b> 計画通り平成 30 年度事業完了の見通し。西宮市、鉄道事業者、地元に加え地元大学の協力を得ながら、駅舎デザインや高架下空間の景観や側道の安全対策を含めた駅周辺のまちづくりに取り組んでいる。		
(1)必要性	①平成 29 年 3 月の高架切替により、踏切除却が完了したことから、踏切に起因する交通渋滞および踏切事故が解消された。 ②兵庫医科大学病院（3 次救急医療）へのアクセスが改善され、地域の医療環境が向上した。 ③立体交差する道路として新たに 3 路線を整備することで、さらに南北交通が円滑化し、南北市街地の連携が強化される。 ④高架化に伴う日照障害や騒音対策として高架橋北側の側道を一体的に整備し、環境上必要な空間を確保することで、良好な住居環境を保全する。					
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比 B/C=1.9（全体）（前回評価時 B/C=1.9） ②地元および西宮市から、早期完成の要望が強く、県、西宮市、阪神電鉄で連携して、地元との連絡協議会を定期的を開催するなど、地元の意見を十分に聞きながら円滑な事業執行に努めている。					
(3)環境適合性 (騒音・沿道環境)	①レールのロングレール化、防振軌道の採用による沿線の騒音・振動の低減。 ②鳴尾駅の駅舎については、西宮市都市景観条例に基づき、西宮市景観アドバイザー会議に諮り、周辺景観に配慮したデザインとした。					
(4)優先性	①残る交差道路、側道の整備を進め事業を早期に完了させる。					
再評価 の結果	継続	理由	高架切替により、既に事業効果が発現されており、残る交差道路・側道を整備し、早期に完了させるため、継続して事業を実施する必要がある。			

事業進捗状況概要図（継続：再評価）



# 高架化による効果

- ①踏切除却による交通渋滞および踏切事故の解消
- ②地域分断解消による西宮市南部市街地の活性化

- [凡例]
- 高架化範囲
  - 側道整備範囲
  - 除却する踏切
  - 開かずの踏切 (H28緊急対策踏切)
  - 新設交差道路
  - 公共施設



## 高架化に伴う踏切除却による渋滞の解消

[事業前]



[高架化後]



(都)小曾根線【西開踏切】  
【H29.3に高架化完了】

## 環境側道の整備(残工事)



## 高架化した鳴尾駅

### 【デザインコンセプト】

『鳴尾の沖を行き交う帆掛舟』(駅舎全体で帆掛舟を表現)



## 高架切替記念出発式

平成29年3月18日(土)



## 地元大学と連携したまちづくりの取組

高架化する鳴尾駅について、武庫川女子大学大学院建築学専攻が駅舎デザイン案を作成。鉄道事業者が西宮市都市景観審議会景観アドバイザー会議に諮り、デザインを決定。



駅舎の模型



鉄道事業者と地元大学によるデザイン検討

## 高架下利用(駐輪場の整備)

平成29年10月23日供用



※駐輪場以外の高架下公共利用は防災倉庫を予定。

(景観への配慮)

- ・木目調格子フェンスの採用
- ・修景を図るデザインとした管理人室

## 環境側道の整備

平成30年度完成予定



(景観への配慮)

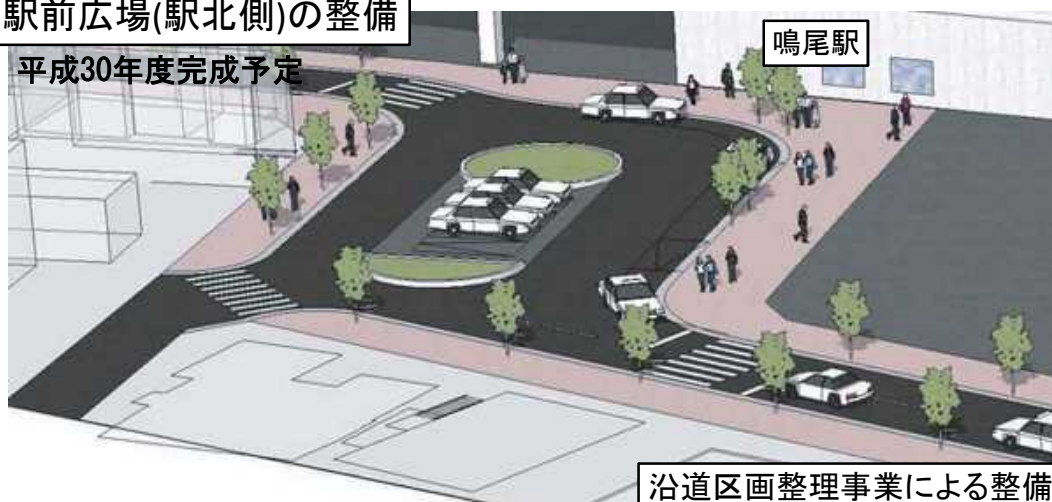
- ・インターロッキングの採用(歩道)
- ・歩道に植樹帯を設置

(安全対策)

- ・歩車道の分離(歩道の整備)
- ・道路照明灯の設置
- ・交通規制(一方通行規制等)

## 駅前広場(駅北側)の整備

平成30年度完成予定



### ①スケジュール

#### H24再評価時及び実施工程

	H15~H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
調査・設計	■■■■				■■■■						■■■■		
用地買収	■■■■												
仮側道工事			■■■■										
仮線工事				■■■■	■■■■	■■■■	■■■■						
高架本体工事							■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	
交差道路・側道工事												■■■■	■■■■

■■■■ : 前回計画  
■■■■ : 実施計画

### ②B/C根拠説明資料

#### 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
連続立体交差	①移動時間短縮便益 ○目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	○整備無しでの走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用：Σ（交通量×移動時間×時間価値原単位）×365日
	②走行経費減少便益 ○走行条件が改善されることによる燃費等が向上することによる便益	○整備無しでの走行経費－整備有りの走行経費 走行経費：Σ（交通量×距離×走行経費原単位）×365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	○整備無しでの踏切事故損害額 踏切事故損害額：発生件数×損害額原単位 ○整備無しでの交通事故損失額－整備有りの交通事故損失額 事故損失額：Σ（交通量×距離×交差点以外の事故損失原単位 +交通量×交差点数×交差点部事故損失原単位）
	④高架下利用便益 ○高架下を優先利用することによる便益	○都市側利用分の高架下空間価値 高架下空間価値：都市側の高架下利用可能面積×高架下土地評価額 ※高架下土地評価額は、利用高さ制限、環境面を考慮して低減している

#### 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)			
連続立体交差	阪神電鉄本線 (鳴尾駅付近) 連続立体交差 事業	全体事業	①移動時間短縮便益	59,837	踏切遮断の解消 11.9時間/日→0	33,173	32,252	921	1.9
			②走行経費減少便益	3,423	現況交通量(小曾根線) 13,969 台/日				
			③交通事故減少便益	956	過去5年間の踏切事故 2件→0				
			④高架下利用便益	80	優先利用面積 1,428m <sup>2</sup>				
			計	64,296					

### ③費用対効果に含まれない効果

- ・鉄道に起因する地域分断が解消され、地域間交流が促進。
- ・鳴尾駅へのアクセス性が向上し、交通結節点機能が強化。
- ・兵庫医科大学病院(3次救急医療機関、災害拠点病院)への阪神本線北側からのアクセスが改善され、地域の医療環境が向上。
- ・踏切事故が解消し、鉄道の定時性が向上。
- ・踏切除却に伴い、踏切待ちのイライラや踏切警報音が解消。

## 連続立体交差事業の効果

対象事業：阪神本線鳴尾駅付近連続立体交差事業

### (1) 費用対効果

効果項目（費用対効果の便益内容）
走行時間短縮（目的地までの時間短縮）
走行経費減少（走行速度の向上や走行距離の短縮による、燃料費の節約など）
交通事故減少（踏切事故による人的・物的損害が解消）
高架下利用（高架下利用分の空間価値）

### (2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点	効果項目	該当する事業内容等
①安全・安心の確保	災害時	○ 緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 （※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備）
		○ 減災対策への取り組み （※雨水流出の抑制、津波時の緊急避難、鉄道施設の耐浸水化）
	平時	○ 救急医療体制の支援
		○ 交通安全対策
②地域の活性化	○ 地域間交流の促進	○ 兵庫医科大学病院（災害拠点病院）へのアクセス性が向上
	○ 中心市街地の活性化	○ 側道の歩道整備
③円滑な交通体系の確保	○ 交通結節機能の向上 公共交通機関利用の促進	○ 総合治水の一環として、浸透ますにより高架施設の雨水の流出を抑制 ○ 高架化による鉄道施設の耐浸水化（津波、内水）
④地域の環境改善	○ 沿道生活環境の改善 景観形成	○ 兵庫医科大学病院（3次救急医療）へのアクセス性が向上
⑤その他		○ 鳴尾駅へのアクセス性が向上 ○ 踏切事故が解消し、鉄道の定時性が向上
		○ 渋滞の解消に伴う車両騒音の低減 ○ 踏切除却に伴う警報音の解消
		○ 踏切待ちによるイライラの解消

○印は当該事業効果の主な項目