

投資事業評価調書（新規）

部課室名	県土整備部県土企画局 交通政策担当課長	記入責任者職指名 (担当者氏名)	課長 河野 信夫 (金野 幸雄)	内線	4534 (4539)
事業種目	鉄道	事業名	事業区間	総事業費	130億円
		都市鉄道利便増進事業	阪神三宮駅	内用地 補償費	0億円
所在地			事業採択予定年度	着工予定年度	完成予定年度
神戸市中央区小野柄通			平成17年度	平成17年度	平成24年度
事業目的			事業内容		
<p>三宮駅周辺には、歩行者動線がフラワーロード付近に集中していること、快適な広場空間が少ないこと、ポータルライナーへのアクセス強化、阪神三宮駅の利便性・安全性の向上等の課題がある。また、三宮駅東側街区では新聞会館跡地開発等新たな市街地整備が進められている。</p> <p>これらの課題に対応するため、駅周辺の都市構造を再編して快適な歩行者空間の整備、回遊性の確保、街の賑わいの演出等を進めることとしており、本事業はその一環として、阪神三宮駅において東改札口の新設等の改良事業を実施するものである。</p>			<p>事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東改札口及びコンコースの新設 ・ホーム延伸及び駅構内配線の変更 ・エレベーターの新設 ・排煙設備の新設 <p>負担割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国1/3、地方1/3(県1/6、神戸市1/6)、事業者1/3 		
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性	(1)必要性				
快適性・ゆとり	<ul style="list-style-type: none"> ・東改札口の新設により、西改札口での混雑が緩和できる(西口85千人/日 62千人/日)。 ・東改札口の新設により、駅東方面からのアクセス時間が短縮できる。 ・ポータルライナー、JR東口、駅南バスターミナルとの乗換時間が短縮できる。 ・駅構内において、同一ホームでの乗り継ぎが可能となる。 ・各ホームからコンコース階へのエレベーターを設置することでバリアフリー対応となる。 ・ホーム幅が広がり、快適性が向上する(5.1m 7.5m)。 				
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ・東側に出入口を設置することにより、火災時の2方向避難路が確保できる。 ・排煙設備の設置により、火災時の駅構内利用者の安全性が向上する。 				
地域ニーズ等	<ul style="list-style-type: none"> ・地元や利用者から、東改札口新設の要望が強い。 				
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ひょうご21世紀交通ビジョンにおいて、「複合交通拠点」を形成する地区の一画として位置づけられている。 ・近畿地方交通審議会答申(平成16年10月8日)において、「既存施設の改良に関し検討すべき主な事業」に位置づけられている。 ・事業実施により利便性が大きく向上するが、採算性の面から鉄道事業者が単独で実施することが困難であるため、国、兵庫県、神戸市も協力して公的支援を行う。 				
(2)有効性・効率性	(2)有効性・効率性				
有効性	<ul style="list-style-type: none"> ・ $B / C = 4 . 1$ ・ 駅東方面からの移動時間が短縮される(例:改札~中央区役所;約2分10秒短縮)。 ・ ポータルライナーとの乗換時間が短縮される(改札~ポータルライナー改札;約1分20秒短縮)。 				
効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成16年度に、近畿運輸局、阪神電鉄(株)、神戸市とともに「三宮駅周辺地域における交通結節機能向上の基本方針」をとりまとめ、これに基づき、神戸新聞会館跡地の複合施設ビル、交通広場、地下通路、歩行者デッキ等と一体的に整備する。 ・ すでに国及び神戸市は費用を負担することとしており、事業執行の環境は整っている。 				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下駅であるため、周辺の環境や景観に与える影響はほとんどない。 				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪神西大阪線延伸事業により、平成21年度から近鉄と阪神電鉄の直通運転が開始される予定であること、平成20年度末までに地下駅火災対策基準に適合させることが義務づけられていることにより、事業規模、工事スケジュールを勘案すると、平成17年度に着手する必要がある。 				