

# 継 続 事 業 評 価

## 【 街 路 事 業 】

尼崎宝塚線（元浜・大浜）

土木局街路課

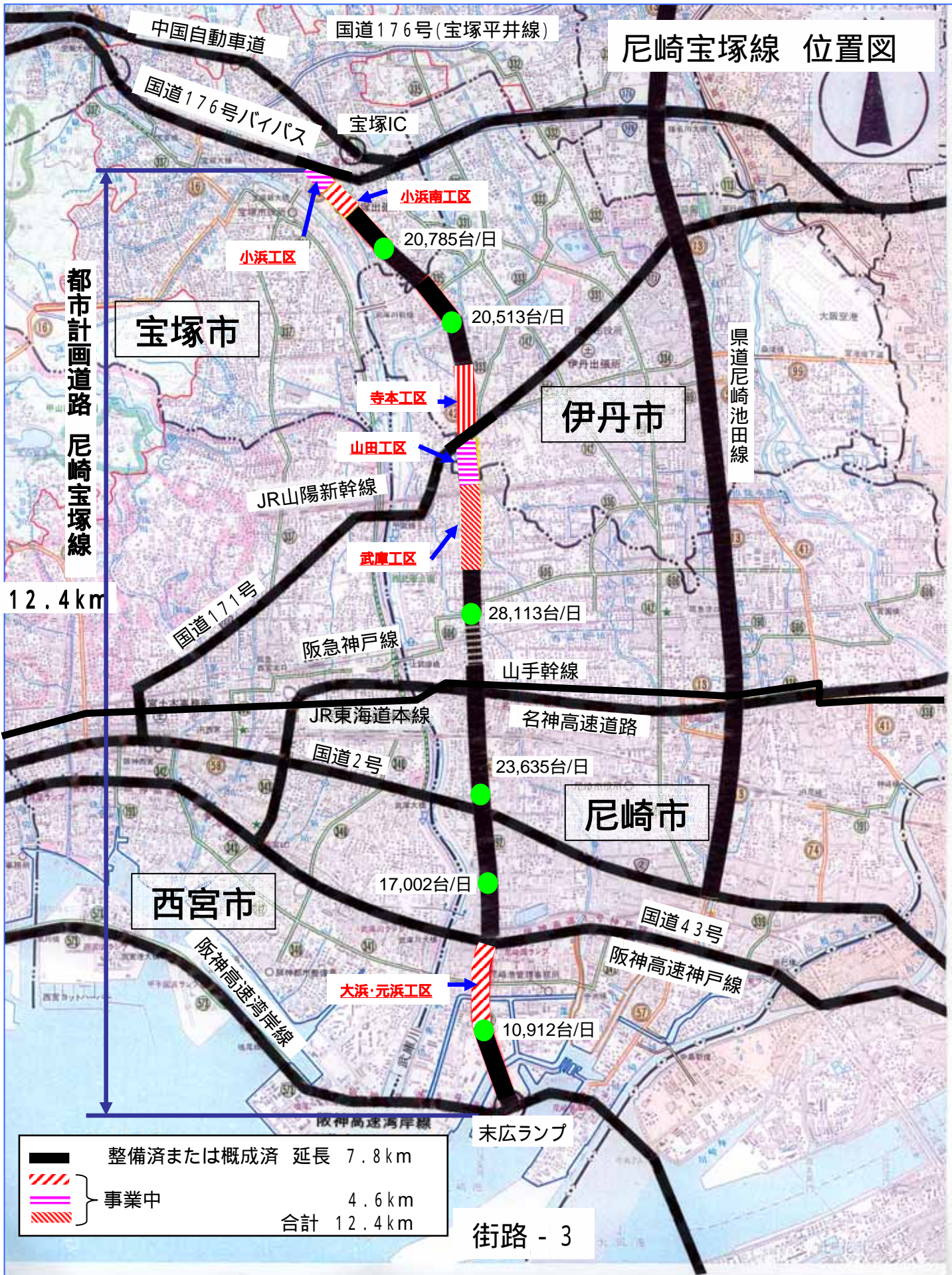
投資事業評価調書（継続：再評価）

部課室名	県土整備部土木局街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	課長 樋口 孝 (課長補佐兼街路係長 小谷和弘)	内線	4474 (4480)
事業種目	街路事業	事業名	事業区間	総事業費	104億円
		都市計画道路 尼崎宝塚線(元浜・大浜)	尼崎市大浜町2丁目 ～武庫川町2丁目	内用地補償費	77億円
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)
尼崎市大浜町2丁目～武庫川町2丁目		H11	H11	H23	67% (87%)
事業の目的			事業内容		
<p>本路線は、尼崎市から伊丹市を経て宝塚市に至り、阪神高速湾岸線末広ランプと中国自動車道宝塚IC及び国道176号を結ぶ阪神間中央部の南北主要幹線道路である。しかしながら、本工区など2車線の区間において慢性的な渋滞が生じている。このため、順次整備を進め、交通の円滑化と安全性の向上及び阪神間における広域幹線道路網の形成を図る。また、本工区は国道43号以南の1.1kmであり、尼崎臨海部へのアクセス道路としても早期整備が必要である。</p>			<p>道路改築(拡幅) L=1,141m                  現況：2車線 両側歩道3m W=6.0(15.0)                  計画：4車線 両側歩道6m W=13.0(33.0)                  平成9年都市計画変更                  交通量                  自動車 現況：10,912台/日(H17セッス)                            計画：14,000台/日(H42予測)                  歩行者 現況：110人/12h(H17セッス)                  自転車 現況：408台/12h(H17セッス)                  [負担割合 国0.55、県0.225、市0.225]                  混雑度：1.03</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<p>平成18年度には阪急神戸線との交差部付近を除き全線で事業着手しており、阪神高速湾岸線末広ランプから北0.7km区間は平成17年度に4車線供用している。尼崎臨海部では「尼崎21世紀の森構想」によるまちづくりを進めており、平成18年にスポーツ健康増進施設が完成し、国体の水泳競技に利用された。更に同地区では新たな産業拠点として松下PDP工場などの企業立地が急ピッチで進んでいる。</p>				
進捗状況	<p>現状：大規模補償物件の一つと本年8月に契約締結しており、全体として用補進捗率は87%である。                  今後の予定：残る大規模補償物件等も早期に契約締結する。又、本工事は、北堀運河の大浜橋架替工事を今年度から着手し、平成23年度完成を目指す。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性 安全・安心  地域の活性化  快適性、ゆとり	<p>本路線は緊急輸送道路であり、都市防災機能の向上に寄与する。又、本工区北端の2次救急医療施設(田中病院)へのアクセス性向上を図る。                  阪神高速大阪湾岸線や「尼崎21世紀の森」拠点地区への主要アクセス道路として必要不可欠。                  両側に歩道(幅員3.0m)及び自転車道(幅員3.0m)を設置し、車道との段差の少ない歩道とすることにより快適でゆとりのある歩行空間を確保できる。</p>				
(2)有効性・効率性	<p>当該工区の整備により、阪神高速湾岸線末広ランプから国道43号を経て阪急神戸線まで約5kmの4車線化が完了する。                  費用便益費：B/C=1.5(残事業B/C=5.1)</p>				
(3)環境適合性	<p>車道は低騒音舗装、歩道は高木植樹等と透水性舗装を行い、沿道環境の改善を図ることができる。更に電線共同溝の整備により都市景観が向上する。</p>				
(4)優先性	<p>本工区南側阪神高速湾岸線末広ランプまでの間は平成17年度に完了しており、本工区の整備により、南北軸の形成と併せて臨海部の交通渋滞解消に寄与する。</p>				
再評価 の結果	継続	左の理由	<p>事業の必要性は事業採択時と何ら変わっておらず、阪神間中央部の主要南北軸形成のためにも必要不可欠であるため、継続して事業を実施する必要がある。</p>		

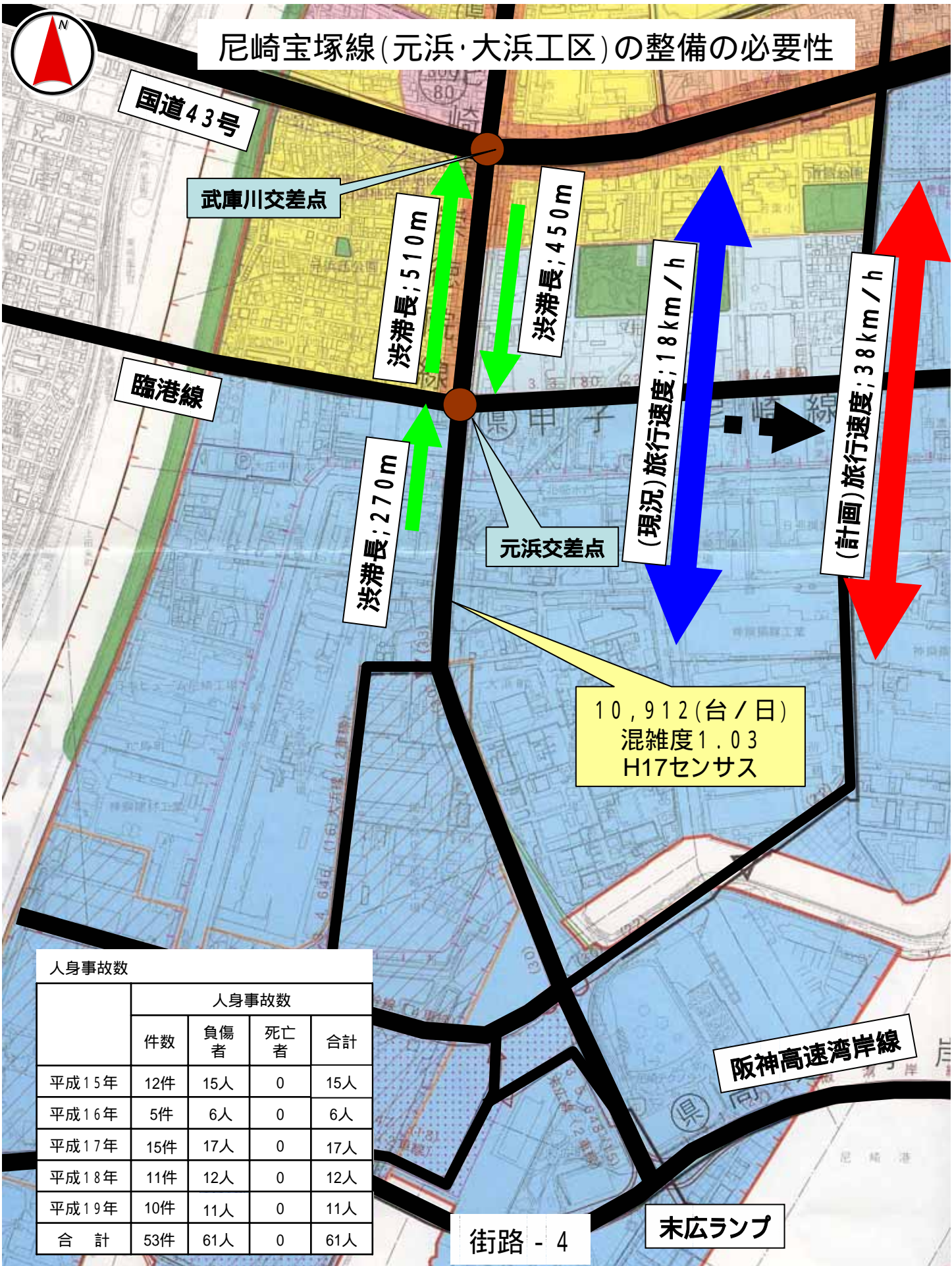
### 事業進捗状況概要図（継続：再評価）

事業名	街路事業	路線・河川名	(都)尼崎宝塚線（元浜・大浜）
事業進捗状況・予定		整備効果	
全体	<b>H11～23年度【事業費＝104億円】</b> 延長：1141m 用地補償件数：76件、16,101㎡		
過去10年間（実績）	<b>H11～20年度予定【事業費＝70億円】</b> ・用地補償76件中66件契約（87％）	-	
今後3年間（予定）	<b>H21～23年度【事業費＝34億円】</b> ・概ね平成22年度までには、全ての用地補償に伴う移転を完了させ、また平成20年度から着手可能な区間から道路改築工事に着手する。 ・平成23年度に全区間完成予定。 ・用地補償残事業費：13億円	阪神高速湾岸線末広ランプから阪急神戸線までの区間が4車線化されることにより、周辺道路を含む渋滞が緩和される。	

# 尼崎宝塚線 位置図



# 尼崎宝塚線(元浜・大浜工区)の整備の必要性



人身事故数

	人身事故数			
	件数	負傷者	死亡者	合計
平成15年	12件	15人	0	15人
平成16年	5件	6人	0	6人
平成17年	15件	17人	0	17人
平成18年	11件	12人	0	12人
平成19年	10件	11人	0	11人
合計	53件	61人	0	61人

街路 - 4

末広ランプ

阪神高速湾岸線

10,912(台/日)  
混雑度1.03  
H17センサス

(現況)旅行速度; 18km/h

(計画)旅行速度; 38km/h

渋滞長; 510m

渋滞長; 450m

渋滞長; 270m

国道43号

武庫川交差点

臨港線

元浜交差点



# 尼崎宝塚線(元浜・大浜)周辺の航空写真



# 尼崎宝塚線(元浜・大浜) 現況写真

## 渋滞状況



## 渋滞状況



# 尼崎宝塚線(元浜・大浜) 現況写真

## 自転車通行状況



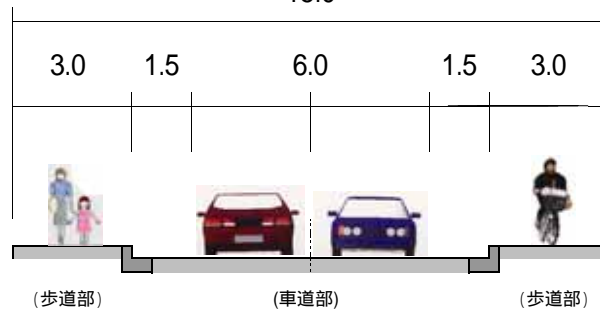
## 歩行者・自転車通行状況





## 現況横断面図

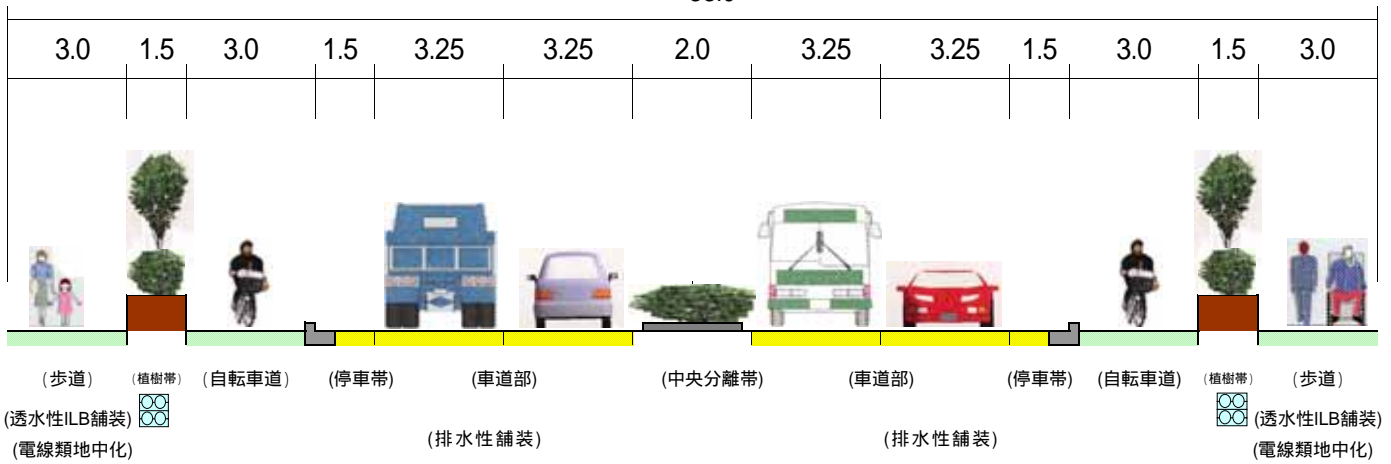
15.0



## 計画横断面図

( 一 般 部 )

33.0



( 交 差 点 部 )

33.0



継続事業

当初計画及び実施工程

	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
設計	■■■■												
測量・調査	■■■■												
用地補償	■■■■■												
道路改築工事		■■■■■											

■■■■■ : 当初計画  
 ■■■■■ : 実施・計画

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 of 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 of 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 of 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	都市計画道路 尼崎宝塚線 (元浜・大浜 工区)	全体 事業費	走行時間 短縮便益	13,757	旅行速度: 18km/h 38km/h	9,751	9,697	54	1.5
			走行経費 減少便益	966	現況交通 10,912 台/日				
			交通事故 減少便益	105	計画交通 14,000 台/日				
			計	14,828					
	残 事業費	走行時間 短縮便益	13,757	旅行速度: 18km/h 38km/h	2,927	2,873	54	5.1	
		走行経費 減少便益	966	現況交通 10,912 台/日					
		交通事故 減少便益	105	計画交通 14,000 台/日					
		計	14,828						