

# 繼 続 事 業 評 価

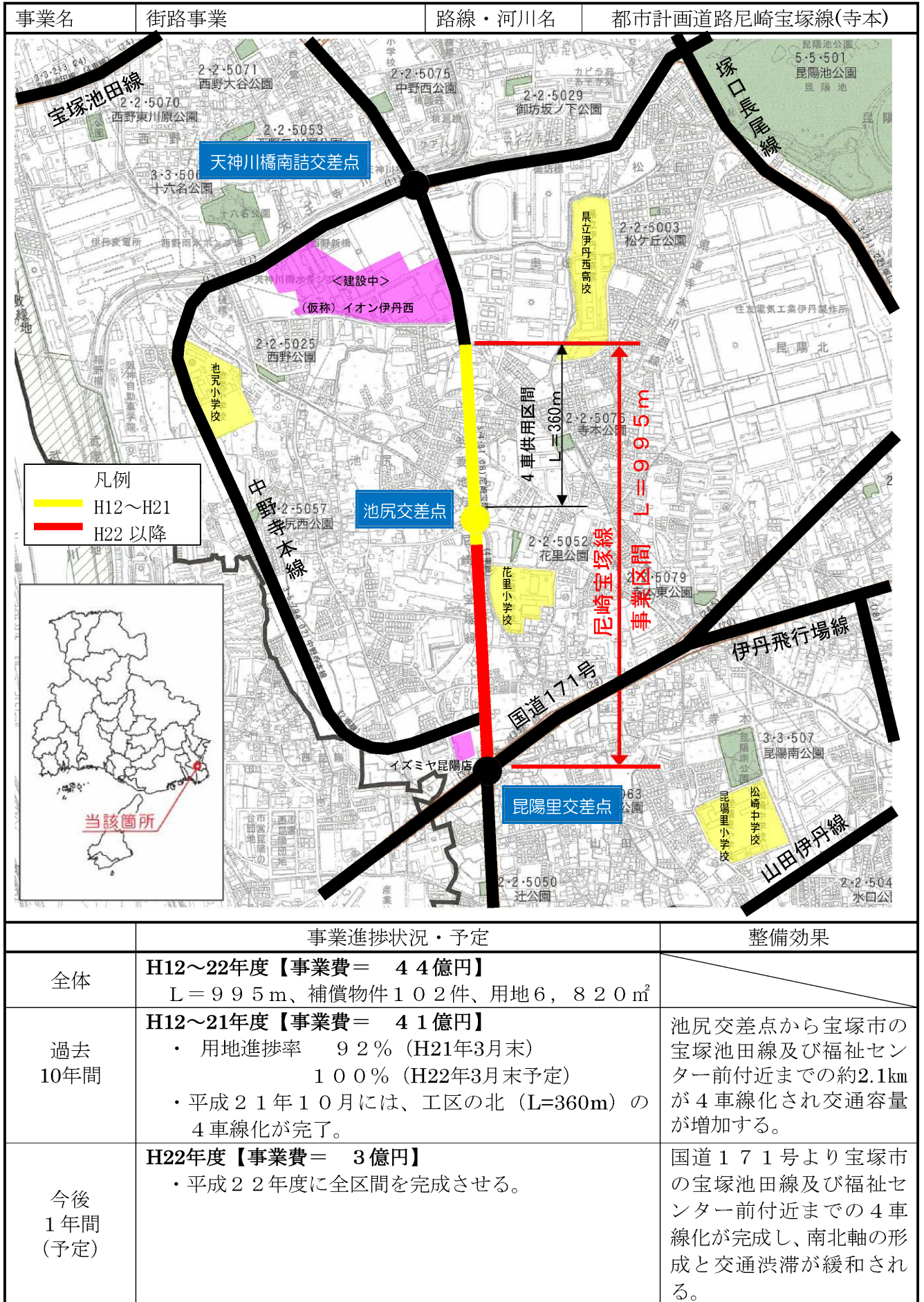
## 【 街 路 事 業 】

土木局街路課

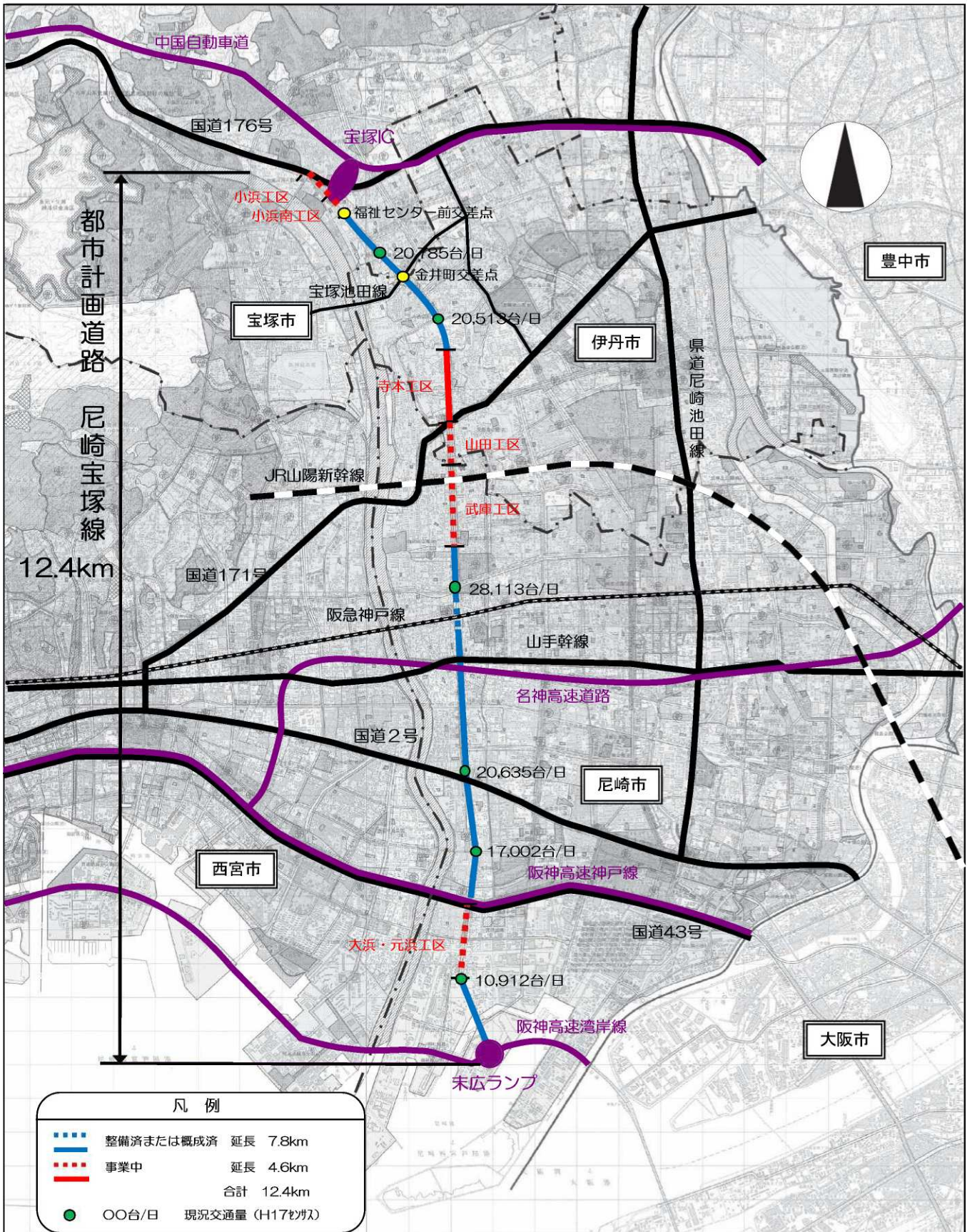
投資事業評価調書（継続：再評価）

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 池村 和己 (街路係長 下山 智)	内線	4474 (4480)
事業種目	街路事業	事業名	事業区間	総事業費	44億円
		都市計画道路 尼崎宝塚線(寺本工区)	伊丹市池尻1丁目 ～池尻3丁目	内地補償費	34億円
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)
伊丹市池尻1丁目～池尻3丁目		H12	H12	H22	92% (100%)
事業の目的			事業内容		
<p>本路線は尼崎市の阪神高速湾岸線末広ランプから伊丹市を経て宝塚市の中国自動車道宝塚ICを連絡する阪神間中央部の南北主要幹線道路である。 阪神間の南北道路の整備により、地域内の連携・交流を図るとともに、緊急輸送道路として早期に整備を図り、都市の防災機能を高める。 また、4車線化により、慢性的な渋滞解消を図る。</p>			<p>道路改築 L=995m 現況：2車線 両側歩道1.5m W=6.0 (10.6) 計画：4車線 両側歩道3.5m W=12.0 (20.0) 昭和25年都市計画決定 交通量 自動車 現況：20,513台/日 (H17年センサス) 計画：26,800台/日 (H42年予測) 歩行者 現況：165人/12h (H17年センサス) 自転車 現況：1,480台/12h (H17年センサス) 〔負担割合 国5.5/10、県2.25/10、市2.25/10〕</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>工区の北では、平成23年春を目指し大規模商業施設（イオン伊丹西ショッピングセンター（仮称））が開業する予定であり、交通集中による混雑が予想される。</li> </ul>				
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>工区の北半分の歩道部は概ね完成している。又、用地買収は102件のうち94件が完了しており、用地の進捗率は92%である。（平成21年3月現在）</li> <li>平成21年10月には工区の北側（L=360m）の4車線化が完了した。</li> <li>残る用地買収地についても平成21年度中に契約をおこない、平成22年度の事業完了を目指す。</li> </ul>				
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性 ○安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北の主要幹線道路であるが、現道は2車線で、歩道も狭小である。沿道には花里小学校もあり、歩道の整備により安全性の向上を図る必要がある。</li> <li>本路線は緊急輸送道路ネットワーク計画に緊急輸送道路として位置づけられており、早期に整備を行う必要がある。</li> </ul>				
○地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪神高速湾岸線末広ランプから、阪神高速神戸線、国道43号、国道2号、国道171号、中国自動車道宝塚IC及び国道176号を連絡し、地域間の連絡を強化することにより、地域が活性化する。</li> </ul>				
○快適性、ゆとり	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉のまちづくり重点地区（昆陽里地区）に指定されており歩道をセミフラットとすることにより高齢者及び身体障害者に配慮した整備を行う。</li> </ul>				
(2)有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>本工区に隣接する山田工区の整備と併せて南北主要幹線の交通緩和が図られるとともに、昆陽里交差点周辺の交通環境の改善が図れる。</li> <li>工区南に隣接する国道171号では、国土交通省が平成22年度に電線共同溝・歩道セミフラット化工事を予定しており、これらの工事と併せて整備を進める。</li> <li>費用便益分析B/C=2.3（残事業B/C=19.7）</li> </ul>				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道は低騒音舗装、歩道は透水性舗装を行い、沿道環境の改善を図ることができる。</li> <li>電線共同溝の整備により、無電柱化され都市景観が向上する。</li> </ul>				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> <li>本工区の完成により、国道171号から宝塚市の宝塚池田線及び福祉センター前付近の4車線化が完成し、伊丹市域から宝塚市域南北軸の形成と交通渋滞が緩和できる。</li> </ul>				
再評価 の結果	継続	左の理由	<p>事業の必要性は、事業採択時と変わっておらず、事業進捗率は9割を超えており又、阪神間中央部の主要南北軸の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>		

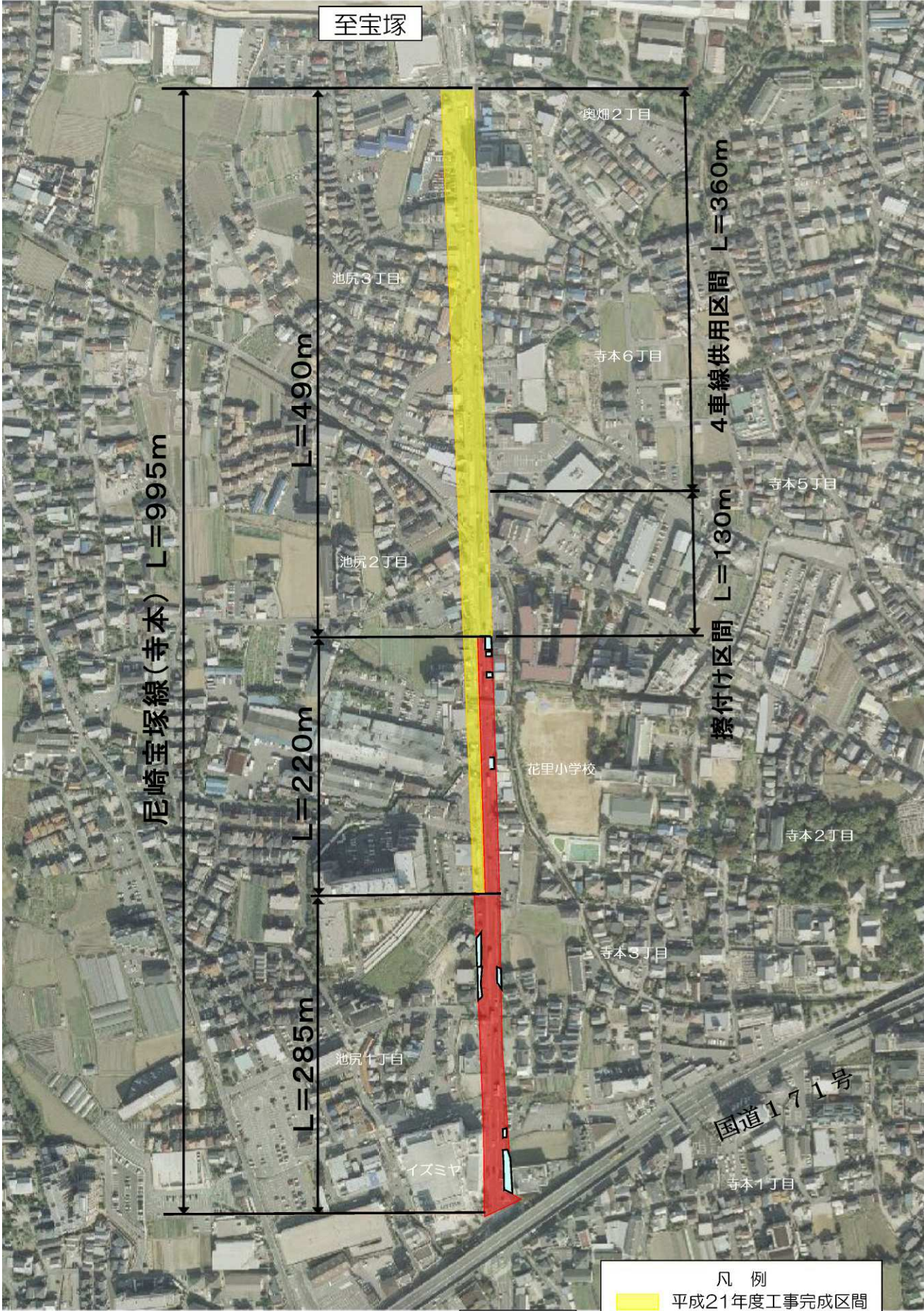
事業進捗状況概要図（継続：再評価）



# 尼崎宝塚線 位置図



# 尼崎宝塚線（寺本工区）事業進捗状況



至尼崎

- 凡例
- 平成21年度工事完成区間
  - 平成21年度工事着手区間
  - 平成21年度現在未買収地



# 尼崎宝塚線（寺本）現況写真

## 道路渋滞状況



## 歩道通行状況



# 尼崎宝塚線（寺本）現況写真

工事着手前

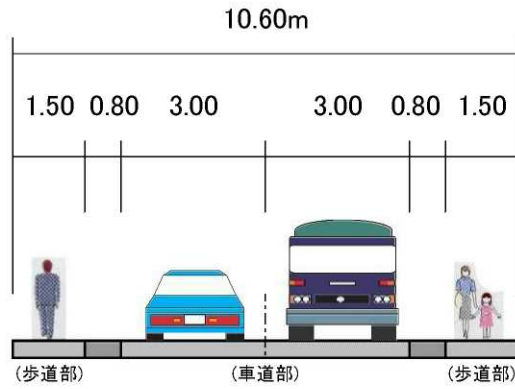


工事施工状況





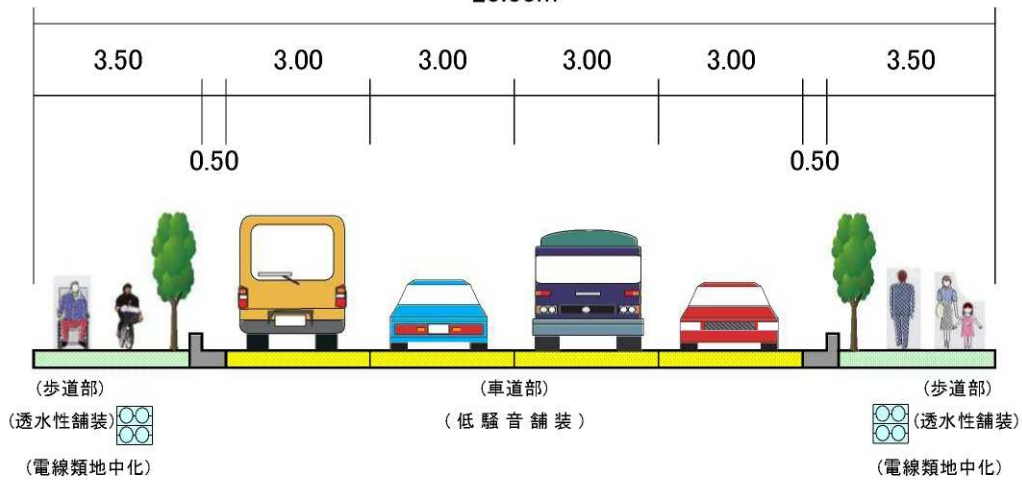
# 現況横断面図



# 計画横断面図

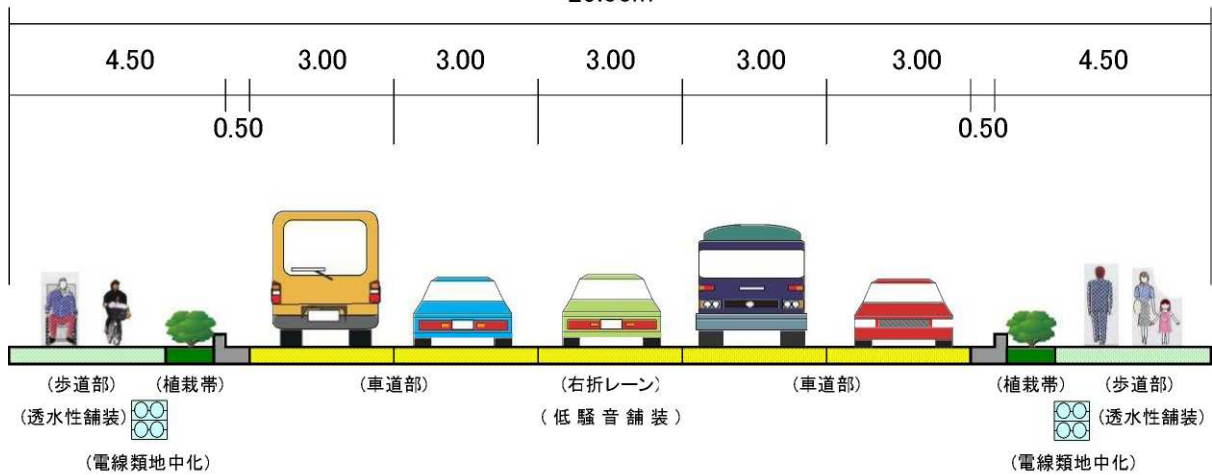
( 一般部 )

20.00m



( 交差点部 )

25.00m



## ■ 継続事業

### ①当初計画及び実施工程

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
測量・調査	■											
用地・補償	■						■					
工 事					■							

■ : 当初計画  
 ■ : 実施・計画

### ②B/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	①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: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365 \text{日}$
	②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: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{日}$
	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	整備無しの事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

#### 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)			
街路	都市計画道路 尼崎宝塚線 (寺本工区)	全体事業費	①走行時間短縮便益	10,669	旅行速度: 21km/h→32km/h	4,933	4,726	207	2.3
			②走行経費減少便益	618	現況交通: 20,513 台/日				
			③交通事故減少便益	81	計画交通: 26,800 台/日				
			計	11,368					
		残事業費	①走行時間短縮便益	8,131	旅行速度: 26km/h→32km/h	439	307	132	19.7
			②走行経費減少便益	477	現況交通: 20,513 台/日				
			③交通事故減少便益	67	計画交通: 26,800 台/日				
	計	8,675							