

# 新規事業評価調書

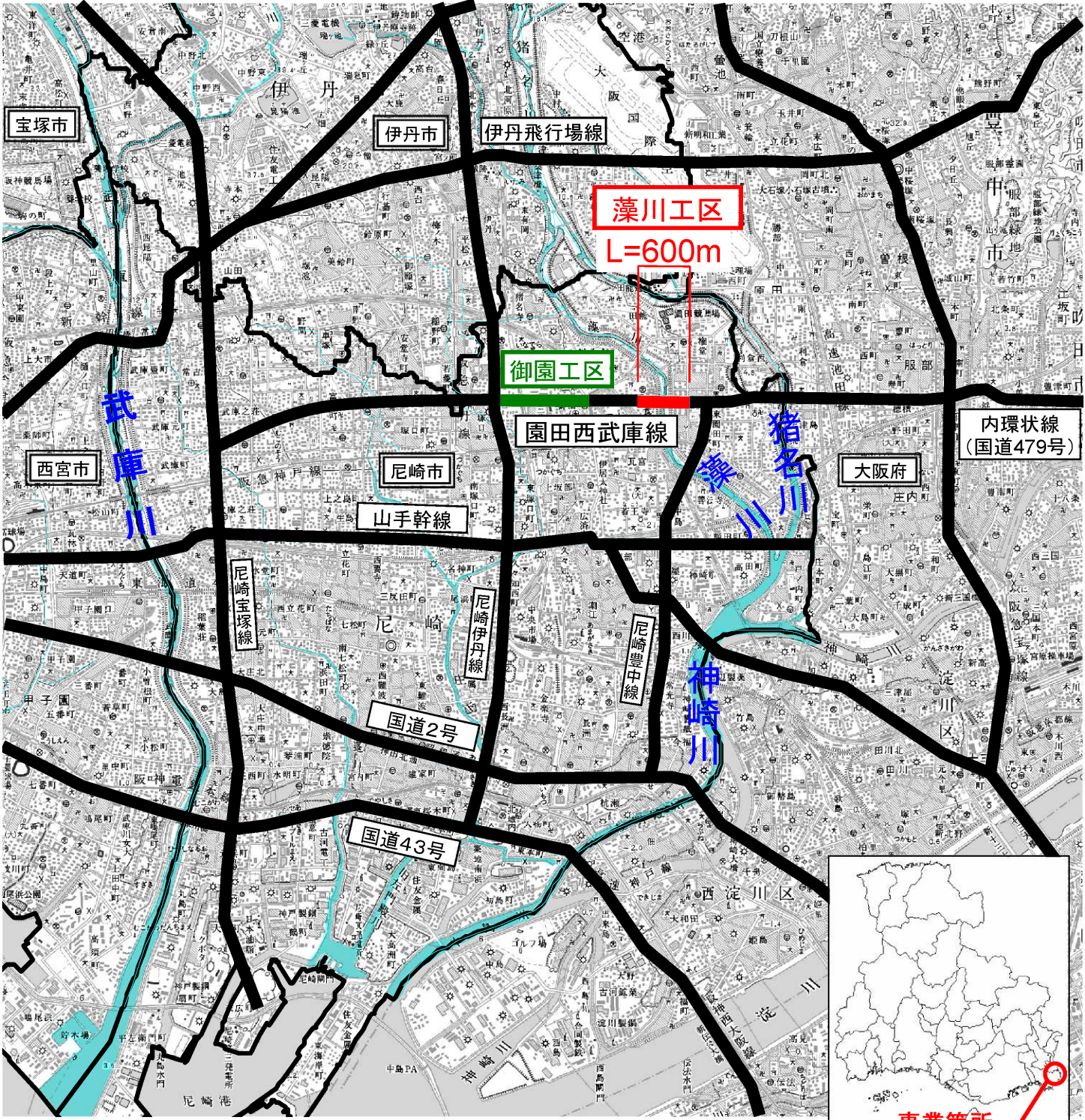
## 【街路事業】

土木局街路課

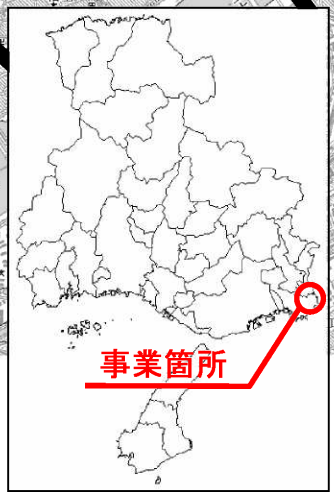
## 投資事業評価調書(新規)

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	約 33 億円
		都市計画道路 <small>そのだにしむこせん もがわ</small> 園田西武庫線 (藻川工区)	<small>あまがさきしけま</small> 尼崎市食満 5 丁目 <small>ひがしそのだちよう</small> ～東園田町 3 丁目	内用地補償費	約 13 億円
所在地				着手予定 年 度	完成予定 年 度
尼崎市食満 5 丁目～東園田町 3 丁目				平成 22 年度	平成 28 年度
事業目的			事業内容		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、尼崎市北部市街地において、国道 2 号、国道 43 号等の東西主要幹線道路を補完し、大阪府と接続する東西幹線道路である。</li> <li>・尼崎市北部において大阪府と連絡する東西道路ネットワークは脆弱なため、周辺道路では慢性的な交通渋滞が発生し、本工区周辺の藻川渡河部では、自動車と歩行者・自転車が錯綜している。</li> <li>・このため、本工区と御園工区の供用による本路線の全線開通により、当該地域の交通の円滑化を図るとともに周辺道路の交通渋滞の解消や安全性の向上を図るものである。</li> </ul>			道路改築 L=600m (橋梁部 L=130m) <b>【都市計画決定】</b> 昭和 58 年 <b>【現況幅員】</b> なし <b>【計画幅員】</b> 一般部 2 車線 W=6.0(15.0～22.0) 橋梁部 2 車線 W=6.0(17.0～20.0) <b>【計画交通量】</b> 8,800 台/日 (H42 年予測) <b>【負担割合】</b> 国 0.55、県 0.225、市 0.225		
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>・本路線の北側に位置する猪名寺椎堂線は、JR 福知山線と平面踏切によって交差していることに加え、交通容量不足により、随所で慢性的な交通渋滞を起こしている。このため本路線の全線供用により、渋滞解消を図る。</li> <li>・本工区周辺の藻川渡河部において本路線 (橋梁) を整備することにより、他路線の通過交通を転換及び分散させ、地域全体の交通安全の向上を図る。</li> <li>・園田西武庫線の全線開通は、都市防災機能の向上、広域的ネットワークの形成、周辺の交通需要に対する対応等、必要不可欠である。</li> </ul>				
○地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線が整備できることにより、藻川の左右岸における地域の分断を解消し、周辺道路へ迂回していた交通が本路線へ転換することによる移動時間の短縮を図る。更に、駅、公共施設及び大阪都心部へのアクセスの向上による地域の活性化を図る。</li> </ul>				
○快適性、ゆとり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車交通量が多いことが見込まれることから、歩道(W=2.0m)と自転車道(W=2.0m)を設置し、安全で快適な通行を確保する。</li> </ul>				
(2) 有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比 B/C = 3.1</li> <li>・本工区と御園工区の供用による本路線の全線開通により、主要南北幹線である尼崎伊丹線と大阪府の内環状線を連絡する広域的な道路ネットワークが強化され、尼崎市北部と大阪府との交流・連携の強化、地域の活性化等の効果が見込まれる。</li> <li>・本工区の藻川両岸の市街地については、土地区画整理事業により街区形成が終わり、当該橋梁の整備を残すのみとなっている。</li> </ul>				
(3) 環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の混雑緩和及び走行速度の向上による周辺地域の環境改善が期待できる。</li> <li>・住宅地を通過することから排水性舗装により騒音低下を図る。</li> </ul>				
(4) 優先性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該箇所が未整備であるため、藻川の渡河部において周辺橋梁を迂回する車両が多くなっており、周辺の交通需要に対する対応、東西道路ネットワークの強化、生活環境の改善及び歩行者・自転車利用者の安全性向上のため優先的に整備する。</li> <li>・兵庫県の社会基盤整備プログラムにおいて前期(H20～25)着手事業として位置づけており、県ホームページ等により公表している。</li> </ul>				
<b>【事後評価】</b> 対象・対象外	当該路線は、尼崎市北部地域の東西幹線道路であり、大阪府側との広域的なネットワークを形成することから、地域活性化や健全な市街地の形成等の効果について検証を行う。なお、実施時期は全線が完成供用した後に実施する。				

# 園田西武庫線(藻川工区) 位置図

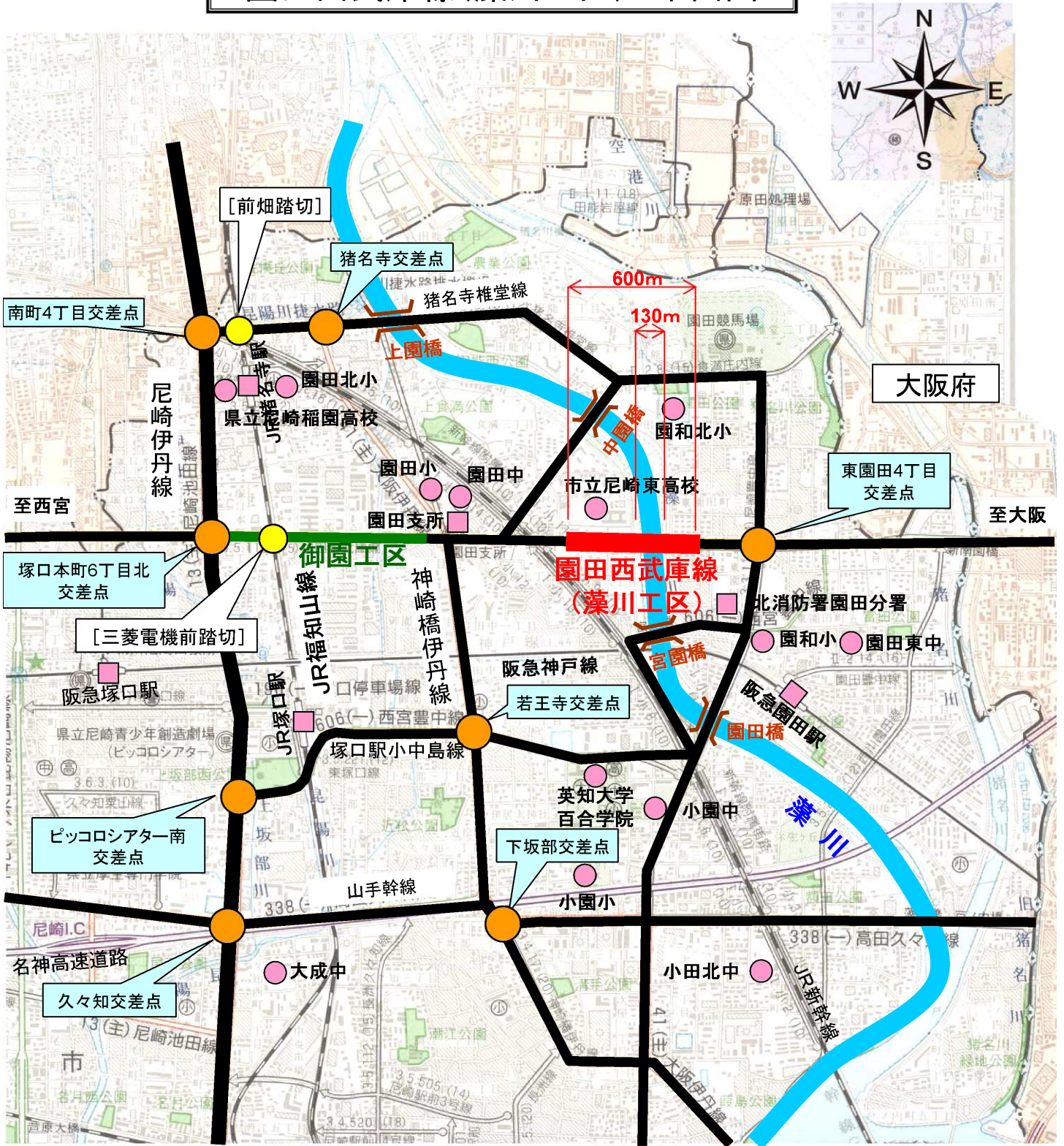


街路-2





# 園田西武庫線(藻川工区) 平面図





# 園田西武庫線 現況写真

猪名寺椎堂線 渋滞状況 (JR福知山線 前畑踏切)



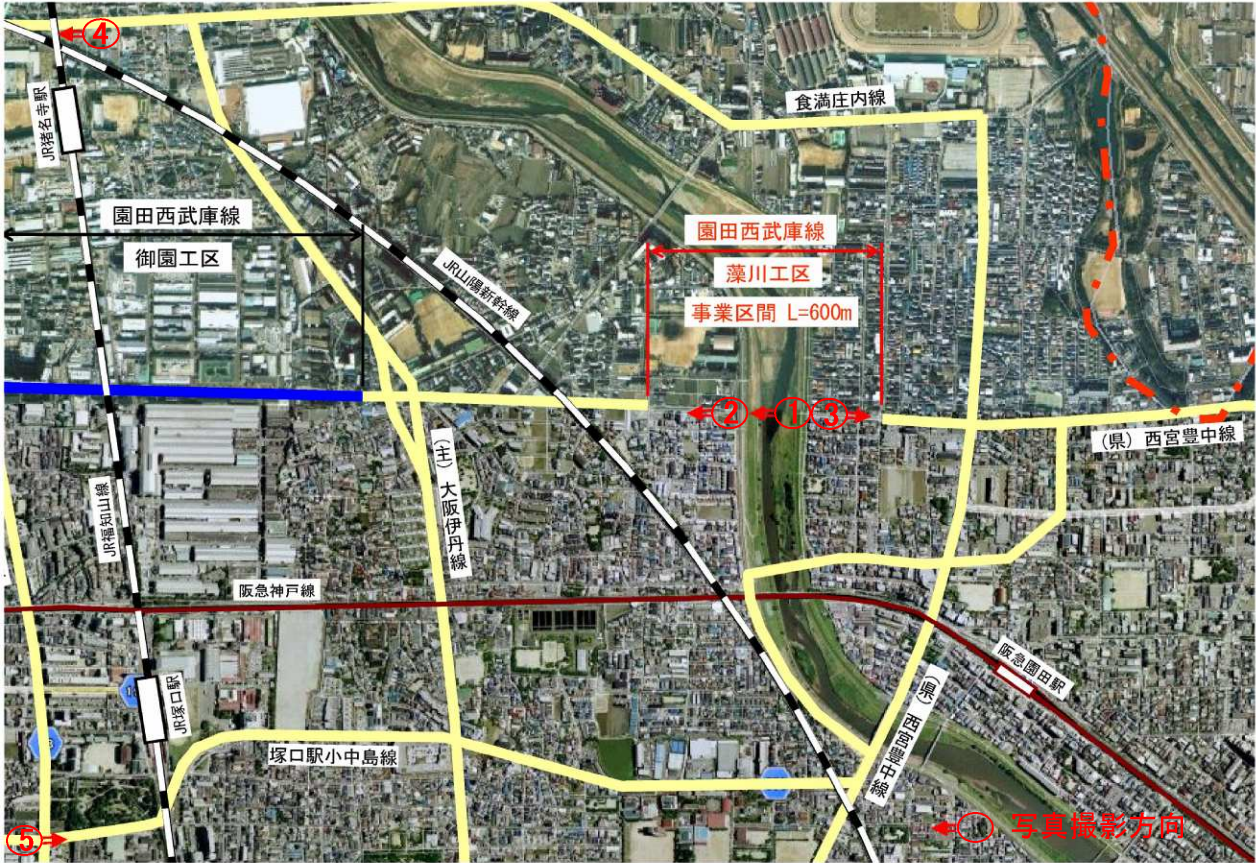
塚口駅小中島線 渋滞状況 (ピッコロシアター南交差点)



街路一6

# 園田西武庫線 現況写真

## 航空写真



## 架橋予定箇所

①



## 街路一7



# 園田西武庫線 現況写真

## 園田西武庫線 整備状況（西側）



## 園田西武庫線 整備状況（東側）



B/C根拠説明資料

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縮することによる便益	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 ・交通流がスムーズになり燃費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)		
道路	園田西武庫線	①走行時間短縮便益	48,527	時間短縮: 13.0分→3.5分	17,606	17,425	181	3.1
		②走行経費減少便益	4706	現況交通量: 14,779台/日→8,700台/日 (塚口駅小中島線)				
		③交通事故減少便益	588	計画交通量: 8,800台/日				
		合計	53,821					

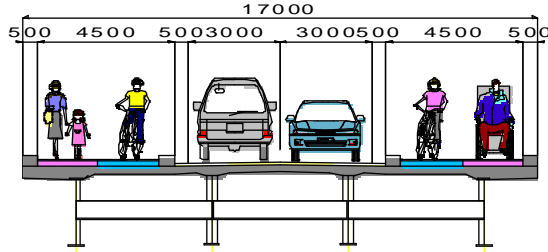
■新規事業  
実施工程表

街路—10

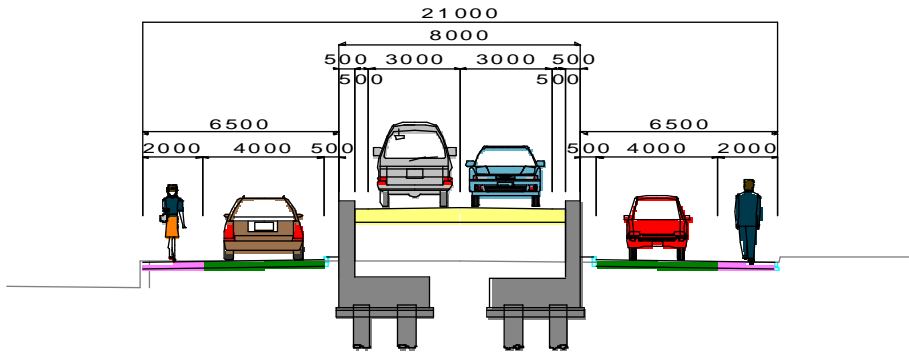
作業項目		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
測量		■■■■						
設計		■■■■■						
物件調査			■■■					
用地補償				■■■■■■■				
工事	渡河部			■■■■■■■				
	西側 取付部			■■■■■■■				
	東側 取付部					■■■■■■■		

# 園田西武庫線(藻川工区) 横断図

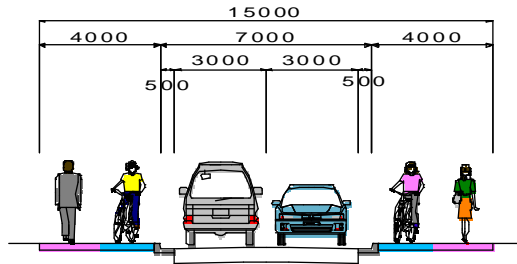
橋梁部



取付部



一般部



東側交差点部

