

継続事業評価調書

【街路事業】

都市計画道路 尼崎宝塚線（元浜・大浜）

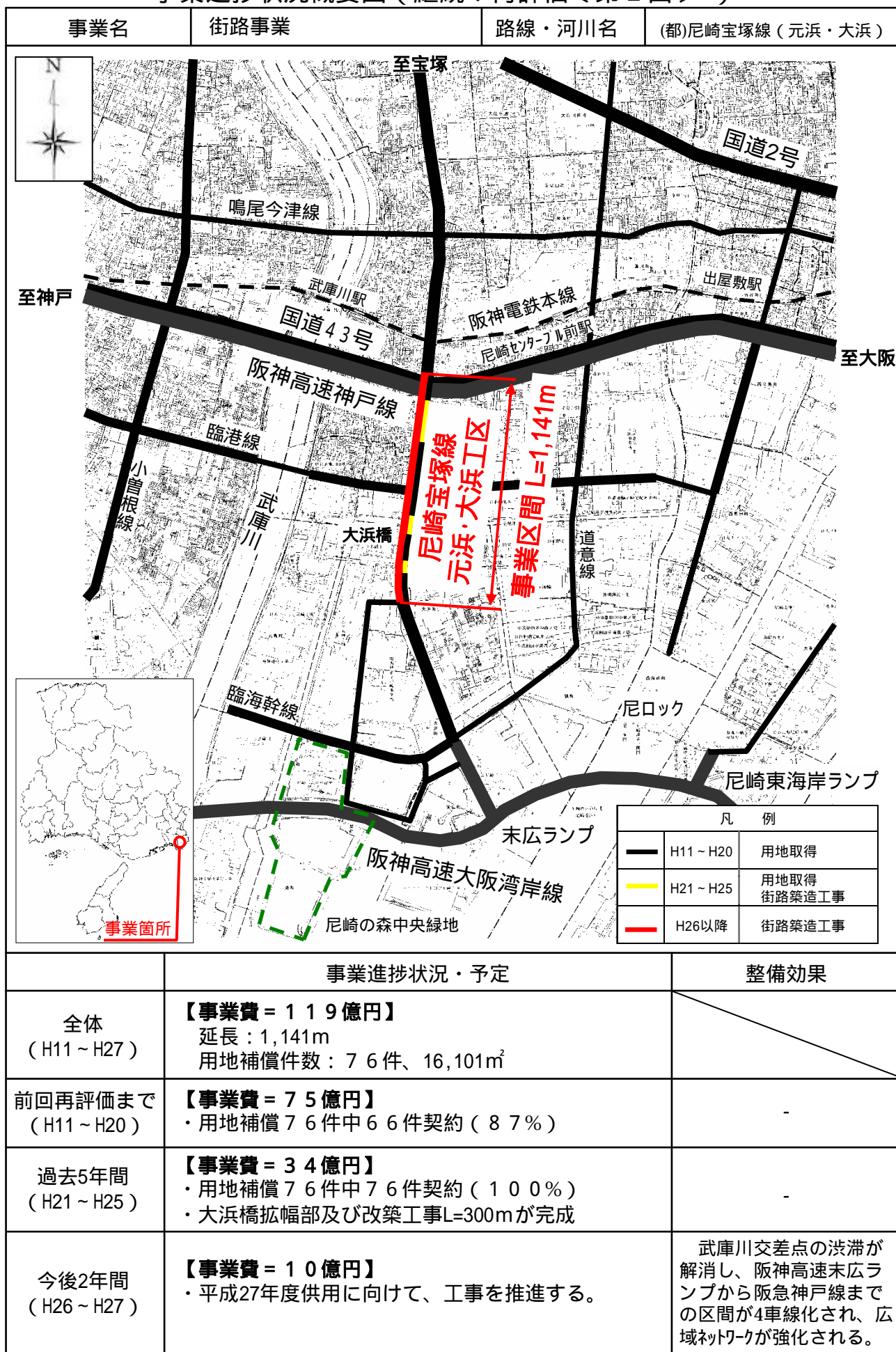
県土整備部

土木局 道路街路課

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 服部 洋平 (課長補佐兼街路係長 細井 将史)	内線	4474 (4480)
事業種目	街路事業	新規評価年度	-	現計画	前回評価時点
		事業採択年度	H 1 1	総事業費	119 億円
事業名	都市計画道路 尼崎宝塚線(元浜・大浜)	着工年度	H 1 1	内地補償費	89 億円
		再評価年度	H 2 0	完成予定年度	平成 27 年度
事業区間	尼崎市大浜町 2 丁目～武庫川町 2 丁目	進捗率 (内用補進捗率)		91% (100%)	67% (87%)
		残事業費		10 億円	34 億円
事業の目的			事業内容【 】: 前回評価時点		
阪神間都市圏の広域ネットワークの強化 ・本路線は、尼崎市から伊丹市を経て宝塚市に至る主要南北幹線道路であり、他工区とあわせ阪神間都市圏の広域ネットワークの強化を図る。 交通渋滞の解消 ・渋滞交差点解消プログラムに位置づけられた国道 43 号武庫川交差点付近の慢性的な渋滞解消を図る。 緊急輸送道路の早期整備 ・地震等の大規模災害に備え、阪神高速大阪湾岸線末広ランプと市内及び阪神間内陸部を結ぶ緊急輸送道路の早期整備を図る。			延長 : 道路改築 1,141m 道路規格: 第 4 種第 1 級 幅員 現況: 2車線 両側歩道3m 車道6.0m(全幅15m) 計画: 4車線 両側歩道4.5m 車道13.0m(全幅33m) 計画交通量: 14,900台/日(H42年予測)【14,000台/日】 現道交通量(H22セッス) 自動車: 12,153台/日 歩行者: 257人/12h 自転車: 618台/12h 混雑度: 1:10 [負担割合: 国 55%、県 22.5%、市 22.5%]		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	周辺の工業地域で企業進出が進み、日交通量は 10,912 台(H17セッス)から 12,153 台(H22セッス)と増加している。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 変電所や工場等における補償費の精査により、用地補償費が 12 億円増加した。 尼崎運河再生プロジェクトに基づく運河沿いの散策路の安全確保のため、道路と立体交差する通路(BOX 構造)を設置したこと等により、工事費が 3 億円増加した。 事業区域内に変電所が存在し、操業を継続しながら施設を移転するための代替地取得等に不測の時間を要したことから、当初より 4 年延伸し、平成 27 年度完成とする。				
進捗状況	進捗率は 91%、用地取得率は 100%である。 東側約 300m及び大浜橋拡幅部については工事完了しており、平成 27 年度の供用に向け、残る工事を推進する。				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び対応方針 (H20 年度 再評価)	【審査会意見】	継続妥当			【対応方針】
(1)必要性	国道 43 号との武庫川交差点では、交通渋滞(北行き渋滞長 300m)が発生しており、また、大型車交通量(大型車混入率 32.8%)が多いため、特に物流面における社会的損失が大きい。 地震等の広域災害時には、阪神高速大阪湾岸線末広ランプと市内及び阪神間内陸部を結び、救援物資の輸送など主要な緊急輸送道路としての機能を発揮する。 現道の歩道は狭く、大型車も多いため歩行者・自転車の安全な通行を確保する必要がある。 (現道の事故件数 14 件/年)				
(2)有効性 ・効率性 (執行環境状況)	費用便益比 B / C = 1.2 (前回評価時点 B / C = 1.5、残事業 B / C = 32.5) 市内中心部から尼崎 21 世紀の森拠点地区へのアクセスが向上し、尼崎臨海地域の再生を先導する尼崎 21 世紀の森づくりの推進を支援する。 自転車歩行者道のうち、自転車走行部をカラー舗装化することで、歩行者・自転車双方の安全性が高まる。 用地取得は全て完了している。				
(3)環境適合性 (騒音・沿道環境)	低騒音舗装による騒音低減とともに、広幅員でゆとりある歩道空間、電線類の地中化、植栽により沿道景観の向上を図る。				
(4)優先性	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、また、路線全体では他に 3 工区で事業実施しており、これらと合わせて尼崎から宝塚に至る広域道路ネットワークの強化に寄与する。				
再評価の結果	継続	理由	事業の必要性は事業採択時と変わっておらず、阪神間中央部の主要幹線道路として南北軸を形成する重要路線であることから、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〔第2回〕）



	事業進捗状況・予定	整備効果
全体 (H11～H27)	【事業費 = 119億円】 延長：1,141m 用地補償件数：76件、16,101㎡	
前回再評価まで (H11～H20)	【事業費 = 75億円】 ・用地補償76件中66件契約(87%)	-
過去5年間 (H21～H25)	【事業費 = 34億円】 ・用地補償76件中76件契約(100%) ・大浜橋拡幅部及び改築工事L=300mが完成	-
今後2年間 (H26～H27)	【事業費 = 10億円】 ・平成27年度供用に向けて、工事を推進する。	武庫川交差点の渋滞が 解消し、阪神高速未広ラ ンプから阪急神戸線まで の区間が4車線化され、広 域ネットワークが強化される。

尼崎宝塚線 位置図

・(都)尼崎宝塚線は、宝塚IC(中国自動車道)と末広IC(阪神高速湾岸線)を結ぶ主要南北幹線道路であり、阪神間の広域ネットワークを強化するために重要な路線である。

・本路線では、交通容量の不足等により慢性的な渋滞が発生していることから、現在4工区で4車線化に向けて事業中である。

・4工区の完成により、阪急神戸線との立体交差部を除く4車線化が完了する。



宝塚市

伊丹市

尼崎市

西宮市

都市計画道路 尼崎宝塚線

12.4 km

— (黒)	整備済(4車線化)	延長 8.5 km
≡ (白)	未改良(現況2車線)	延長 0.6 km
— (赤)	事業中(4車線化)	3.3 km
— (青)		
		合計 12.4 km
● (緑)	H22センサス交通量	

21,815台/日

20,616台/日

25,983台/日

23,275台/日

16,933台/日

10,108台/日

12,153台/日

国道43号

尼崎宝塚線(元浜・大浜工区)の整備の必要性



武庫川交差点の慢性的渋滞



最大渋滞長: 300m
最大通過時間: 8分
H21.7.14(火)

武庫川交差点

現況交通量: 12,153台/日
歩行者: 257人/12h
自転車: 618台/12h
混雑度: 1.10
(H22セナ入)

元浜交差点

臨港線

(優先性)
隣接工区(未広工区)がH17年度に供用済

(必要性)
武庫川交差点の慢性的な渋滞解消
歩行者・自転車の安全確保
人身事故件数: 14件/年(4年平均)

人身事故件数	
平成21年	20件
平成22年	14件
平成23年	11件
平成24年	13件
計	58件

H17年度供用
未広工区

(尼崎スポーツの森)
健康増進施設には、年間47万人
(H24実績)の利用がある

産業の育成・支援拠点地区

(産業の育成・支援拠点地区)
産業の育成拠点地区では、平成
22年4月までに19区画全ての企業
進出が完了している

尼崎スポーツの森
健康増進施設

産業・まち交流拠点地区

阪神高速湾岸線

尼崎21世紀の森
拠点地区

尼崎の森
中央緑地

未広ランプ

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

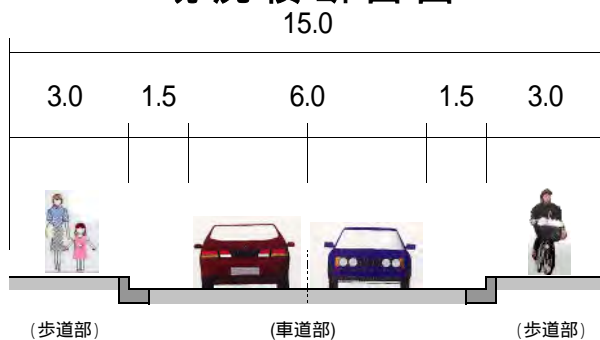
自転車通行状況



工事進捗状況

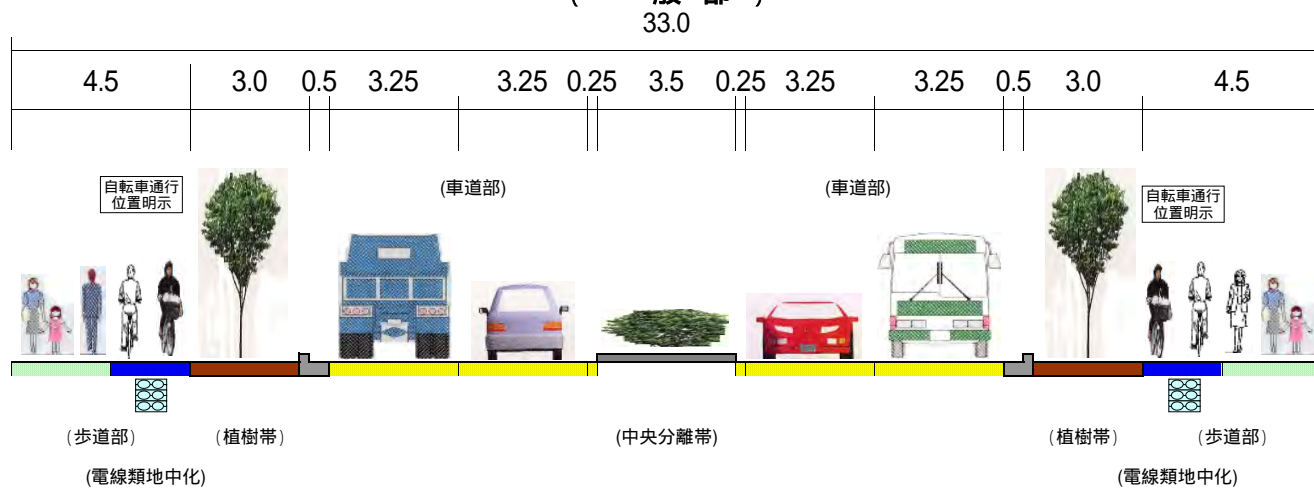


現況横断面図

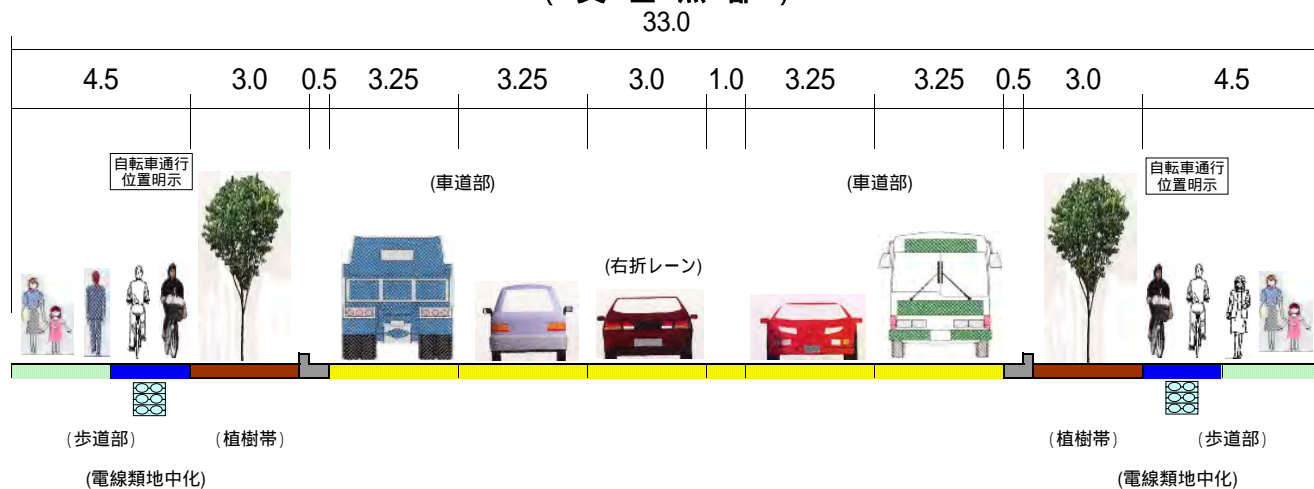


計画横断面図





(一般部)





(交差点部)



1 実施工程表

	H11 ~ H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
設計														
測量・調査														
用地補償														
道路改築工事														

 : 前回計画
 : 実施・計画

2 事業効果について

(1) 費用対効果

便益(B)の項目

事業	B (便益)	算出方法
街路	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	整備無しの走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 移動時間 × 時間価値原単位) × 365日
	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	整備無しの走行経費 - 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: (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)

費用便益比(B / C)算出根拠

事業	事業名	B (便益)		代表的な効果	C (費用)			B / C	
		便益額 (百万円)			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 (元浜・大浜工区)	全体事業費	走行時間短縮便益	14,268	・時間短縮 約4分 約2分 ・計画交通量 14,900台 / 日	13,153	12,937	216	1.2
			走行経費減少便益	1,166					
			交通事故減少便益	74					
			計	15,508					
	残事業費	走行時間短縮便益	14,268	・時間短縮 約4分 約2分 ・計画交通量 14,900台 / 日	477	261	216	32.5	
		走行経費減少便益	1,166						
		交通事故減少便益	74						
		計	15,508						

(2) 費用対効果に含まれない効果

兵庫医大病院(3次救急医療機関、災害拠点病院)等への臨海部からのアクセスが改善され、地域の医療環境が向上。

広幅員の歩道の整備により、安全な歩行者・自転車区間を確保。

武庫川交差点の交通渋滞が解消し、バスの定時運行が確保され、バス利用が促進。

電線類の地中化により景観が向上し、低騒音舗装による車両騒音の低減などにより、沿道環境を改善。

道路・街路事業の効果

対象事業：都市計画道路事業（都）尼崎宝塚線（元浜・大浜工区）

（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

（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
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）	尼崎臨海部から兵庫医大病院（災害拠点病院）へのアクセス向上
		救助・救援活動の支援 （災害時の通行不能や孤立集落の解消）	
		減災対策への取り組み （二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保）	火災時の延焼遮断帯としての機能確保
	平時	救急医療体制の支援	尼崎臨海部から兵庫医大病院（3次救急医療）や田中病院（2次救急医療）へのアクセス向上
		交通安全対策	広幅員の歩道の整備による安全な歩行者・自転車空間を確保
地域の活性化		地域間交流の促進	尼崎から宝塚に至る広域道路ネットワークの強化により、地域間交流が促進
		中心市街地の活性化	
		地域産業の活性化	尼崎臨海工業地帯と国道43号を連絡し、地域産業の活性化を支援
		観光支援	市内中心部から尼崎スポーツの森（健康増進施設）へのアクセス向上
		地域プロジェクト等支援	尼崎21世紀の森づくりの推進を支援
円滑な交通体系の確保		公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	武庫川交差点の交通渋滞が解消し、バスの定時運行が確保され、バス利用が促進
地域の環境改善		沿道環境の改善 景観形成	・電線類を地中化し、沿道景観が向上 ・車道部の低騒音舗装による車両騒音の低減

印は当該事業効果の主な項目