

継続事業評価調書

【街路事業】

都市計画道路 宝塚平井線（平井）

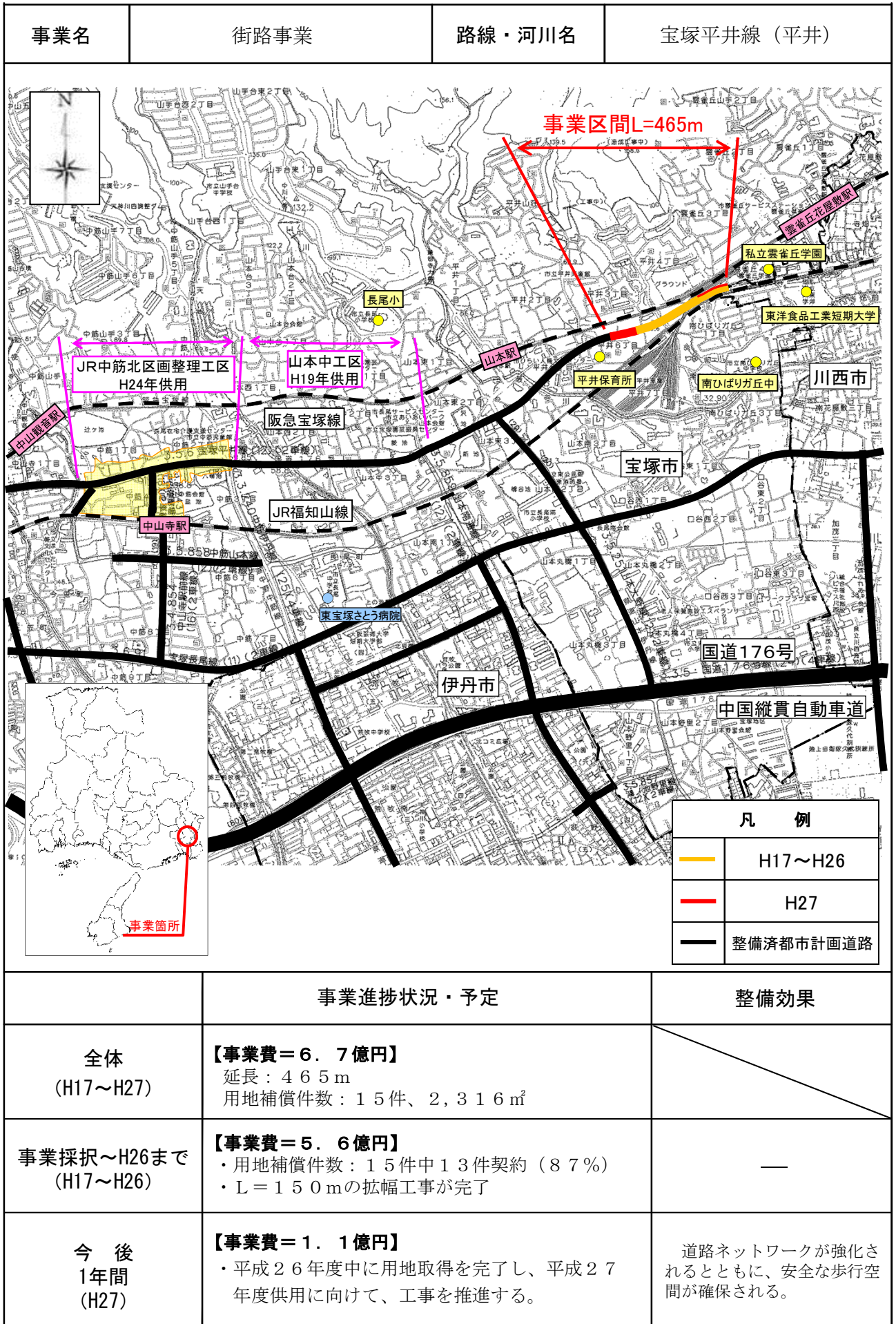
県土整備部

土木局 道路街路課

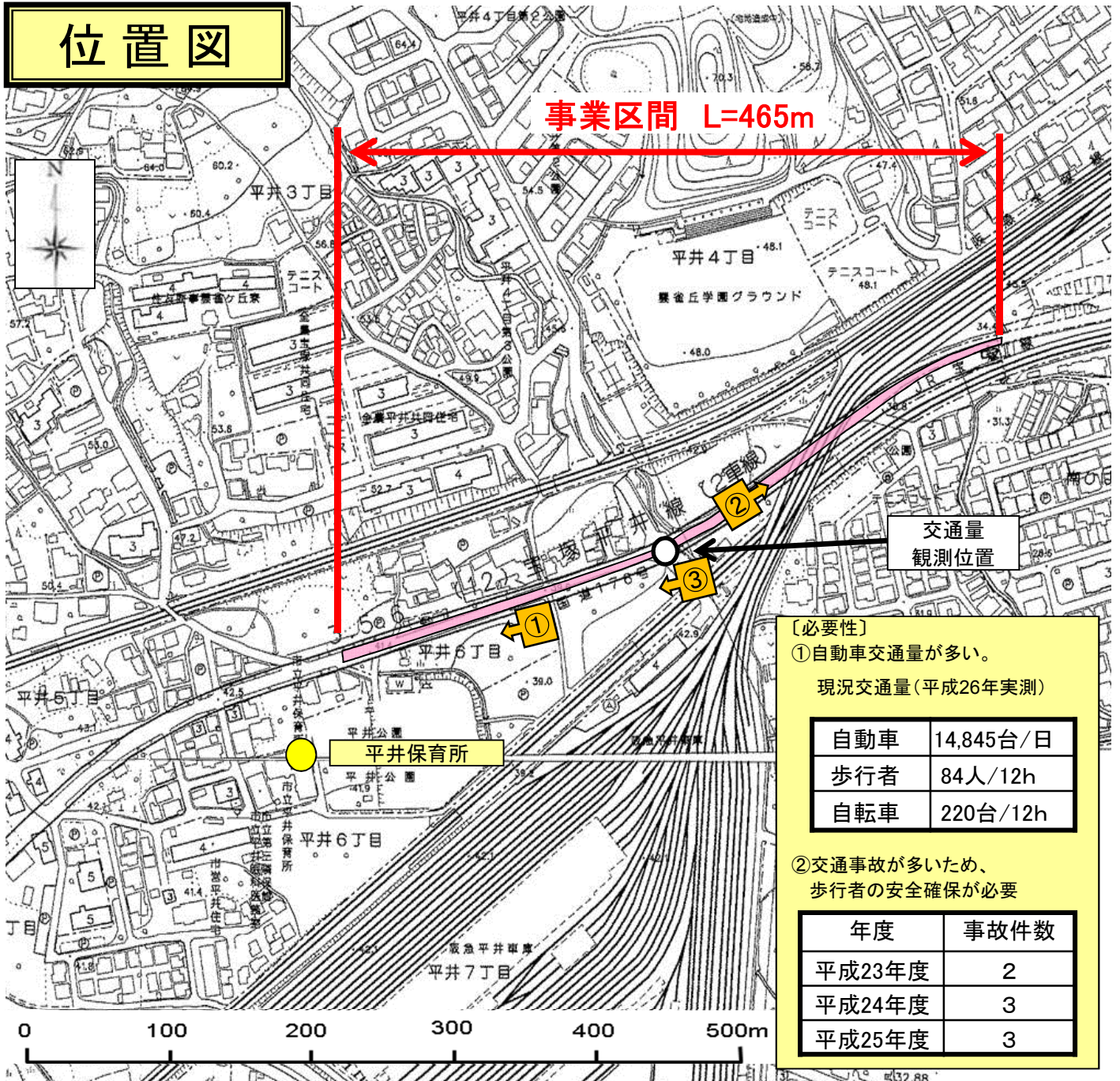
投資事業評価調書（継続：再評価）

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 小谷 和弘 (街路班長 關 康夫)	内線	4474 (4480)	
事業種目	街路事業	新規評価年度	H16	現計画	新規評価時点	
事業名	都市計画道路 宝塚平井線（平井）	事業採択年度	H17	総事業費	6.7億円	7.5億円
		着工年度	H17	内用地補償費	4.8億円	6億円
事業区間	宝塚市平井6丁目～雲雀丘4丁目	完成予定年度	H27	H27	H21	
		進捗率 (内用補進捗率)	83% (87%)	—	—	
		残事業費	1.1億円	—	—	
事業の目的			事業内容【 】：新規評価時点			
<p>本路線は国道176号として、宝塚市と川西市の中心市街地を連絡する阪神間北部の東西幹線道路であるとともに、地域の重要な生活道路である。</p> <p>○交通安全性の向上 歩道が未整備であり、歩行者が路肩を通行しており非常に危険であるため、歩道の整備により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○都市防災機能の強化 緊急輸送道路を補完する道路として、大規模地震時等の防災空間を確保するため、拡幅整備を行う。</p>			<p>延長：道路改築 465m【420m】 幅員 計画：2車線 両側歩道2.5m W=6.0m (12.0m) 現況：2車線 両側歩道なし W=5.5m (6.5m) 計画交通量：11,300台/日 (H42年予測) 【13,930台/日】 現道交通量 (H26実測) 【H14実測】 自動車：14,845台/日 【12,939台/日】 歩行者：84人/12h 【70人/12h】 自転車：220台/12h 【40台/12h】 [負担割合：国55%、県22.5%、市22.5%]</p>			
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>①新規評価時点以降、平成24年11月までに、本路線の山本中工区および中筋JR北区画整理事業による道路整備が完了している。</p> <p>【新規評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】</p> <p>①平成23年3月の都市計画変更により付加車線を追加する等、線形を見直したことから45m延伸したことから、工事費が0.4億円増加した。また、物件等補償費の精査により、用地補償費が1.2億円減少し、総事業費が0.8億円減少している。</p> <p>②用地取得にあたり、代替地確保等の問題による用地取得に時間を要したことから、完成予定年度を平成27年度とする。</p>					
進捗状況	<p>①進捗率は83%、用地取得率87%である。平成25年度末時点で、150mの工事完成済。</p> <p>②平成26年度中に用地取得を完了し、平成27年度供用に向けて、工事を推進する。</p>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び対応方針 (H16年度新規評価)	【審査会意見】 新規着手妥当		【対応方針】			
(1)必要性	①沿道には、学校や駅等多くの公共施設が立地しているものの歩道が未整備であるため、人身事故が多発しており、歩道の整備により交通安全の向上を図る必要がある。(現道の人身事故件数3件/過去3年平均)					
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.2 (全体) (新規評価時B/C=1.6、残事業B/C=10.8)</p> <p>②本工区の整備により、川西市域の既設歩道を含め阪急宝塚線中山観音駅から雲雀丘花屋敷駅までの間の歩道が一連で繋がることとなり、歩行者の安全な動線を確保する。</p> <p>③用地取得率は85%を超えており、平成26年度中に用地取得を完了する予定。</p>					
(3)環境適合性 (騒音・沿道環境)	①周辺は密集した市街地であることから、車道は排水性舗装、歩道は透水性インターロッキング舗装を行い、都市環境の改善を図る。					
(4)優先性	①宝塚平井線の整備は、本事業区間以外は完了しており、宝塚市と川西市を連絡する阪神間北部の東西ネットワークの早期形成を図る。					
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、交通安全確保のため、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）



位置図



〔必要性〕

①自動車交通が多い。
現況交通量(平成26年実測)

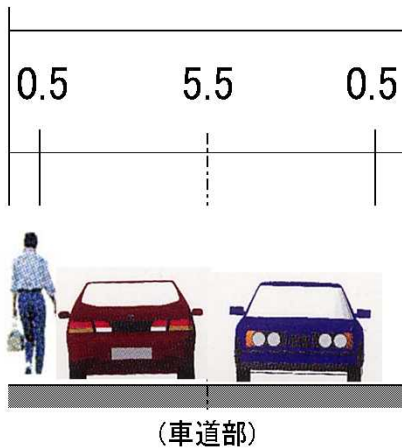
自動車	14,845台/日
歩行者	84人/12h
自転車	220台/12h

②交通事故が多いため、歩行者の安全確保が必要

年度	事故件数
平成23年度	2
平成24年度	3
平成25年度	3

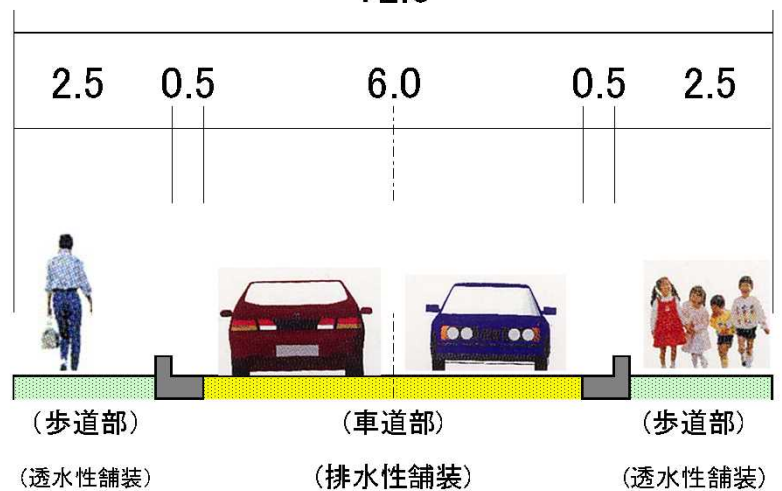
現況断面図

6.5



計画断面図

12.0



現況写真

①事業区間西端付近



歩道が無い
ため、歩行者が
路肩を通行し
危険

②事業区間東端付近(工事完成区間)











歩道整備により
歩行者の安全
を確保



③事業区間中間部付近(工事完成区間)



歩道整備により
近隣保育所児童
の安全を確保

1 スケジュール

	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

① 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
街路	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	○ 整備無し時の走行時間費用 - 整備有り時の走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{移動時間} \times \text{時間価値原単位}) \times 365$ 日
	② 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	○ 整備無し時の走行経費 - 整備有り時の走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{走行経費原単位}) \times 365$ 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	○ 整備無し時の交通事故損失額 - 整備有り時の交通事故損失額 事故損失額: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$

② 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 宝塚平井線 (平井工区)	全体事業費	① 走行時間短縮便益	717	・時間短縮 約2分→約1分 ・計画交通量 11,300台/日	679	656	23	1.2
			② 走行経費減少便益	57					
			③ 交通事故減少便益	25					
			計	799					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	717	・時間短縮 約2分→約1分 ・計画交通量 11,300台/日	74	51	23	10.8
			② 走行経費減少便益	57					
			③ 交通事故減少便益	25					
			計	799					

(2) 費用対効果に含まれない効果

- ① 緊急輸送道路と地域の避難所(小学校)を結ぶ避難路の整備
- ② 東宝塚さとう病院(2次救急医療)へのアクセス性が向上
- ③ 火災時の延焼遮断帯としての機能確保(W=12m)

道路・街路事業の効果

対象事業：街路事業（都）宝塚平井線

（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	
①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）	○	・緊急輸送道路と地域の避難所（小学校）を結ぶ避難路の整備
		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（幅 12m）
	平時	救急医療体制の支援	○	・東宝塚さとう病院（2次救急医療）へのアクセス性が向上
		交通安全対策	○	・歩道整備により、歩行者の安全を確保
②地域の活性化	地域間交流の促進		○	・川西市域へのアクセス性が向上
	中心市街地の活性化		—	—
	地域産業の活性化		—	—
	観光支援		—	—
	地域プロジェクト等支援		—	—
③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		○	・鉄道駅（JR、阪急）へのアクセス性が向上
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成		○	・景観に配慮した舗装の採用

（３）地域からの要望状況等

要望状況等	—
-------	---