

継続事業評価調書

【街路事業】

都市計画道路 尼崎宝塚線（小浜南）

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1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 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	平成 17 年度	現計画	新規評価時点
事業名	都市計画道路		事業採択年度	平成 18 年度	総事業費	38 億円
	尼崎宝塚線 (小浜南工区)		着工年度	平成 18 年度	内用地補償費	21 億円
事業区間	あくらにし こはま 宝塚市安倉西2丁目～小浜2丁目		完成予定年度	平成 30 年度	平成 24 年度	
			進捗率 (内用補進捗率)	53% (52%)	—	
			残事業費	18 億円	—	
事業の目的			事業内容 (): 新規評価時点			
<p>尼崎宝塚線は尼崎市の阪神高速湾岸道路線尼崎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り、当該区間はその一部を構成する。</p> <p>○円滑な交通の確保 4車線化により、渋滞を解消し円滑な交通の確保を図る。</p> <p>○広域ネットワークの形成 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。</p> <p>○都市防災機能の強化 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。</p>			<p>【延長】 道路改築 412m (412m)</p> <p>【幅員】 計画：4車線＋両側歩道3.5m W=13.0m[22.0m] 現況：2車線＋片側歩道あり W= 6.0m[8.5m]</p> <p>【計画交通量】 26,100台/日 (H42年予測) (26,000台/日)</p> <p>【現道交通量】 [H27実測] (H17実測※自動車はH15実測) 自動車：22,012台/日 (21,511台/日) 歩行者： 47人/12h (82人/12h) 自転車： 362台/12h (393台/12h)</p> <p>【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>新規評価時点以降、平成 27 年 4 月で尼崎宝塚線 12.4km の内、約 8.9km の整備が完了し、残る 3.5km も 4 車線化に向け整備、計画を進めており、地元からも早期完成が望まれている。</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】 大規模工場の用地取得に時間を要していることから、当初より期間を 6 年延長し、完成予定を平成 30 年度とする。</p>					
進捗状況	<p>①進捗率は 53%、用地補償進捗率 52% である。</p> <p>②大規模工場 2 件のうち 1 件は契約済であり、残る 1 件の交渉を進めている。</p>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び 対応方針 (H17 年度新規評価)	【審査会意見】 新規着手妥当 事業効果の早期発現のため円滑な用地買収 など、早期に事業完了するよう努めること。		【対応方針】 交渉を重ね、残用地の早期取得に努める。			
(1) 必要性	<p>①前後が 4 車線整備済み及び整備中で、本工区は宝塚 IC に直結する区間でありながら 2 車線であり、現況交通量が交通容量を大きく超えている。</p> <p>②歩道の未整備区間があることや、事故が多発しており、交通安全の向上を図る必要がある。(現道の人身事故件数 29 件/過去 5 年)</p> <p>③尼崎宝塚線は緊急輸送道路として位置づけられており、防災機能の強化のため早期に 4 車線整備が必要である。</p> <p>④福祉のまちづくり重点地区(小浜・安倉地区)に指定されており、歩道のセミフラット化など高齢者、障害者に配慮した整備が必要である。</p>					
(2) 有効性 ・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.7 (全体) (新規評価時 B/C=1.6) B/C=3.8 (残事業)</p> <p>②本工区の整備により、東西主要幹線である国道 171 号と国道 176 号の間を南北に 4 車線で接続することになり、道路網の骨格を形成できる。また、宝塚 IC へのアクセスが円滑になり、物流等の交通環境が格段に向上することで、地域の活性化を図れる。</p> <p>③尼崎宝塚線道路整備促進協議会(尼崎市、伊丹市、宝塚市)より早期整備の要望がある。</p>					
(3) 環境適合性 (騒音・沿道環境)	<p>①車道舗装を排水性舗装とし、交通による騒音を低減し沿道環境の改善を図る。</p> <p>②歩道舗装を透水性舗装とすることで、雨水が地盤へ浸透し、ヒートアイランドの抑制や地下水涵養など都市環境の改善に寄与する。</p> <p>③無電柱化により、防災機能とともに都市景観の向上を図る。</p>					
(4) 優先性	他工区の整備と併せ、本工区を 4 車線化し、事業目的の早期達成が必要である。					
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。			

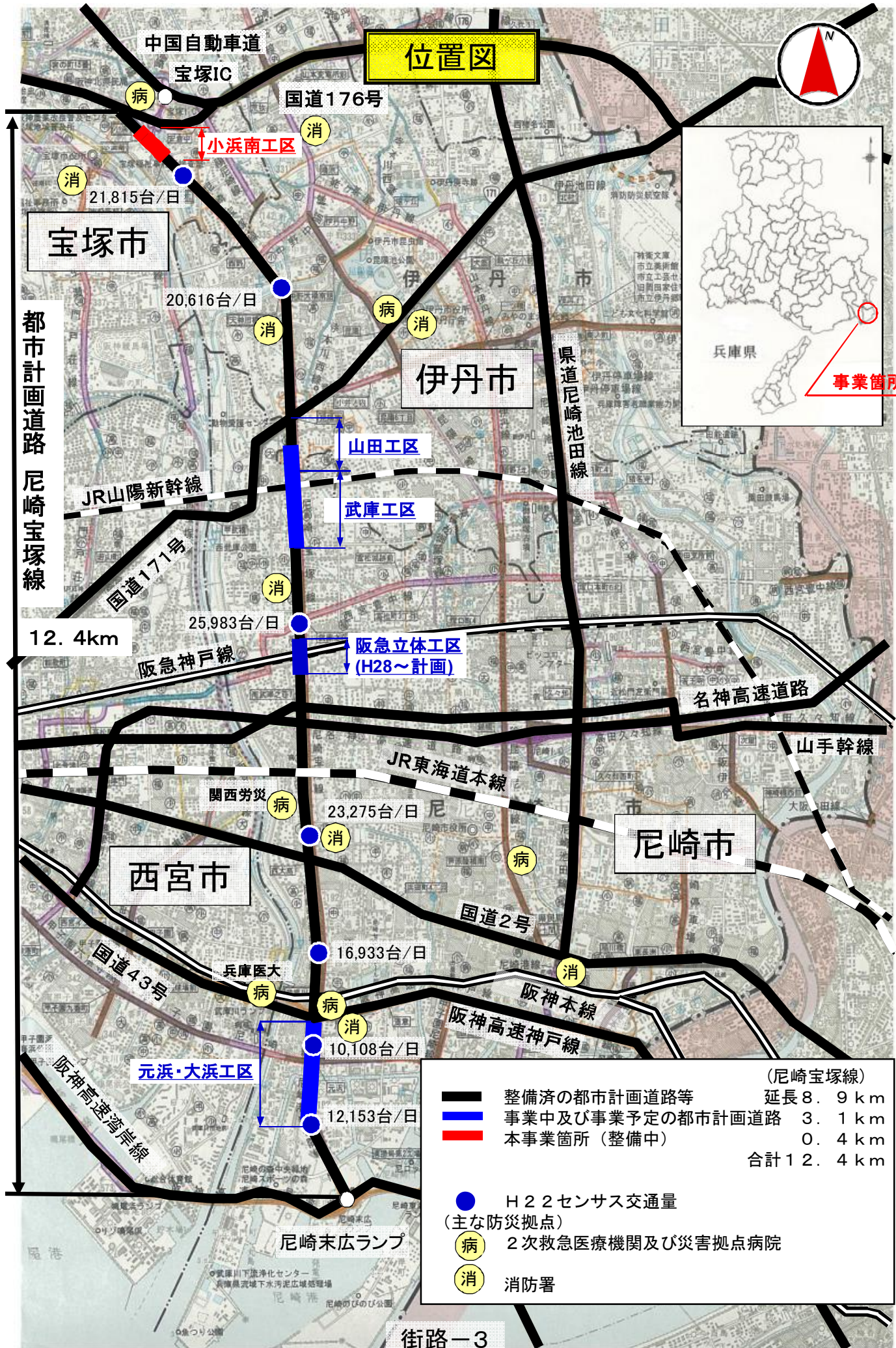
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第1回〕）

事業名	街路事業	路線・河川名	(都)尼崎宝塚線（小浜南）						
<p>凡 例</p> <table border="1" data-bbox="233 1303 507 1496"> <tr> <td></td> <td>整備済</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H18～H27</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H28以降</td> </tr> </table>					整備済		H18～H27		H28以降
	整備済								
	H18～H27								
	H28以降								
	事業進捗状況・予定		整備効果						
全体 (H18～H30)	【事業費＝38億円】 ・延長：412m ・用地：4,877㎡								
過去10年間 (H18～H27)	【事業費＝20億円】 ①事業進捗率 53%（用地進捗率52%） ②用地取得面積 3,665㎡（面積ベース進捗率75%） ③第一小浜橋の拡幅(架替)工事を完成予定		—						
今後3年間 (H28～H30)	【事業費＝18億円】 ・平成30年度供用に向けて、工事を推進する。		小浜南、福祉センター前交差点の渋滞が解消し、国道176号から国道171号までの区間が4車線化され、広域ネットワークが強化される。						

位置図



事業箇所



	整備済の都市計画道路等	延長 8.9 km
	事業中及び事業予定の都市計画道路	3.1 km
	本事業箇所（整備中）	0.4 km
		合計 12.4 km

	H22 センサス交通量 （主な防災拠点）
	2次救急医療機関及び災害拠点病院
	消防署

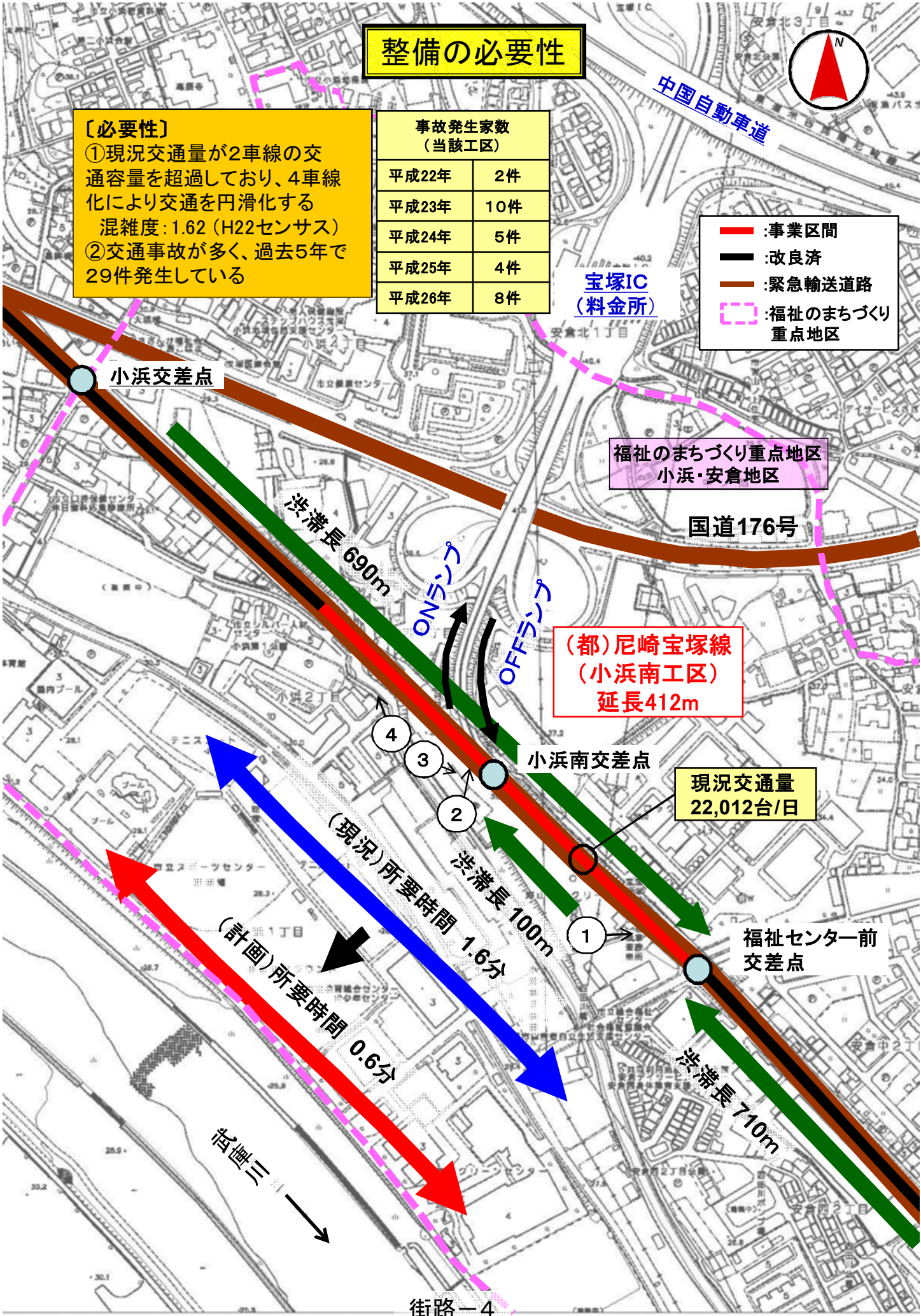
整備の必要性

〔必要性〕

- ① 現況交通量が2車線の交通容量を超過しており、4車線化により交通を円滑化する
混雑度: 1.62 (H22センサス)
- ② 交通事故が多く、過去5年で29件発生している

事故発生家数 (当該工区)	
平成22年	2件
平成23年	10件
平成24年	5件
平成25年	4件
平成26年	8件

- : 事業区間
- : 改良済
- : 緊急輸送道路
- - - : 福祉のまちづくり重点地区



宝塚IC
(料金所)

福祉のまちづくり重点地区
小浜・安倉地区

国道176号

(都) 尼崎宝塚線
(小浜南工区)
延長412m

現況交通量
22,012台/日

渋滞長 690m

渋滞長 100m

渋滞長 710m

(現況) 所要時間 1.6分

(計画) 所要時間 0.6分

小浜交差点

小浜南交差点

福祉センター前
交差点

街路-4

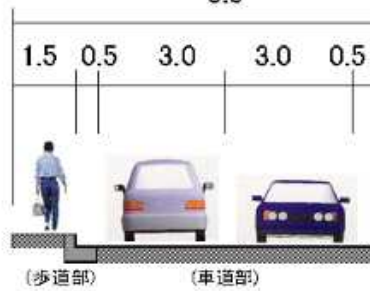
街路-3

尼崎宝塚線(小浜南) 現況写真



現況横断図

8.5



計画横断図

22.0



尼崎宝塚線(小浜南工区) 整備前後のイメージ図



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（小浜南工区）

（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	
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の整備）	○ 緊急輸送道路の整備
		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）	— —
	平時	救急医療体制の支援	○ 宝塚市立病院（２次救急医療）、阪神北広域こども急病センター等へのアクセス向上
		交通安全対策	○ 歩道拡幅による安全な歩行者・自転車空間を確保
②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	○ 宝塚ＩＣのアクセスを円滑にし、地域産業の活性化を支援	
	観光支援	○ 宝塚観光スポット（歌劇、手塚治虫記念館等）へのアクセスが向上	
	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	○ バス路線定時性の確保	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ <ul style="list-style-type: none"> ・電線類を地中化し、沿道景観が向上 ・車道部の排水性舗装による車両騒音の低減 ・景観に配慮した歩道舗装の採用 	

（３）地域からの要望状況等

要望状況等	尼崎宝塚線の通る３市（尼崎市、伊丹市、宝塚市）で構成される尼崎宝塚線道路整備促進協議会より早期整備の要望
-------	--