

# 継続事業評価調書

## 【街路事業】

都市計画道路 尼崎宝塚線（武庫・山田）

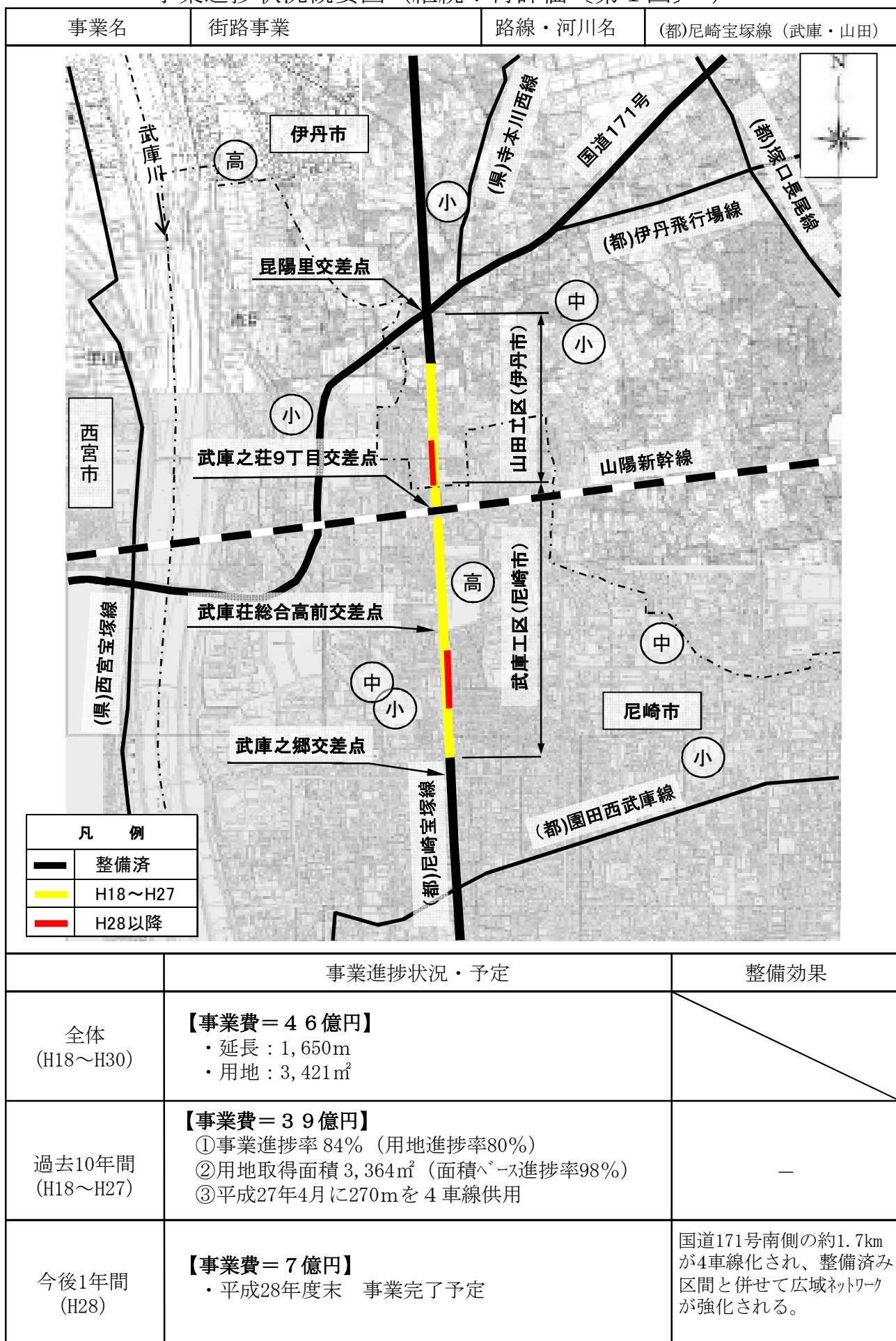
県土整備部

土木局 道路街路課

投資事業評価調査（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	
事業名	都市計画道路 尼崎宝塚線 (武庫・山田工区)		事業採択年度	平成 18 年度	総事業費	46 億円
			着工年度	平成 18 年度	内地補償費	26 億円
事業区間	むこ さと やまだ 尼崎市武庫の里 1 丁目～伊丹市山田 5 丁目		完成予定年度	平成 28 年度	新規評価時点	平成 24 年度
			進捗率 (内地補進捗率)	84% (80%)		—
			残事業費	7 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 1,650m (1,650m)</p> <p>【幅員】 計画：4 車線＋両側歩道 2.5m W=12.0m [18.0m] 4 車線＋両側歩道 3.5m W=12.0m [20.0m] 現況：2 車線＋両側歩道あり W= 6.0m [10.6m]</p> <p>【計画交通量】30,100 台/日 [H42 年予測] (30,000 台/日)</p> <p>【現道交通量】[H22 センサ] (H11 センサ※自動車は H17 実測) 自動車：25,983 台/日 (24,243 台/日) 歩行者：523 人/12h (235 人/12h) 自転車：2,529 台/12h (1,036 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】</p> <p>①事業着手後に判明した地下室のあるビルや飲食店の駐車場を立体駐車場として補償するなど、用地補償費が 4 億円増加し、総事業費が 4 億円増加する。</p> <p>②用地取得にあたり地権者死亡による中断や相続処理、また補償価格の交渉に難航している箇所もあり、当初予定より期間を 4 年延伸し、完成を平成 28 年度とする。</p>					
進捗状況	<p>①進捗率は 84%、用地補償進捗率 80% である。平成 27 年 4 月に北側 270m の工事が完成。</p> <p>②早期に用地取得を完了し、平成 28 年度完成に向けて事業推進中である。</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、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、現況交通量が交通容量を大きく超えている。</p> <p>②歩道狭小部があることや、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 144 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(昆陽里地区)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=8.7 (全体) (新規評価時 B/C=10.4) B/C=43.3 (残事業)</p> <p>②東西主要幹線の国道 171 号等と南北に 4 車線で接続し、道路網の骨格を形成できる。また、中国自動車道や阪神高速へのアクセスが円滑になり、物流等の交通環境が向上し、地域の活性化が図れる。</p> <p>④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〕）

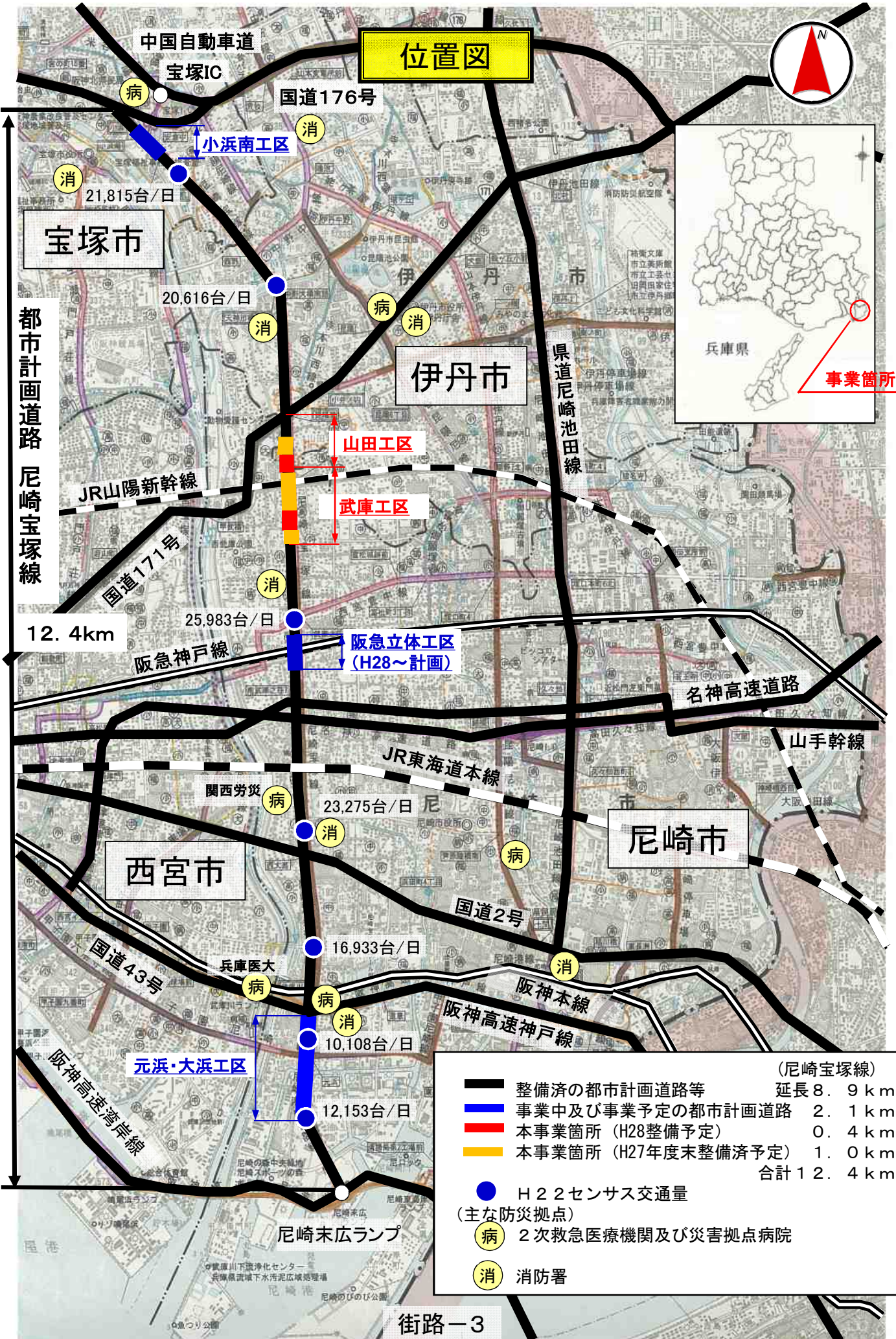




# 位置図



事業箇所



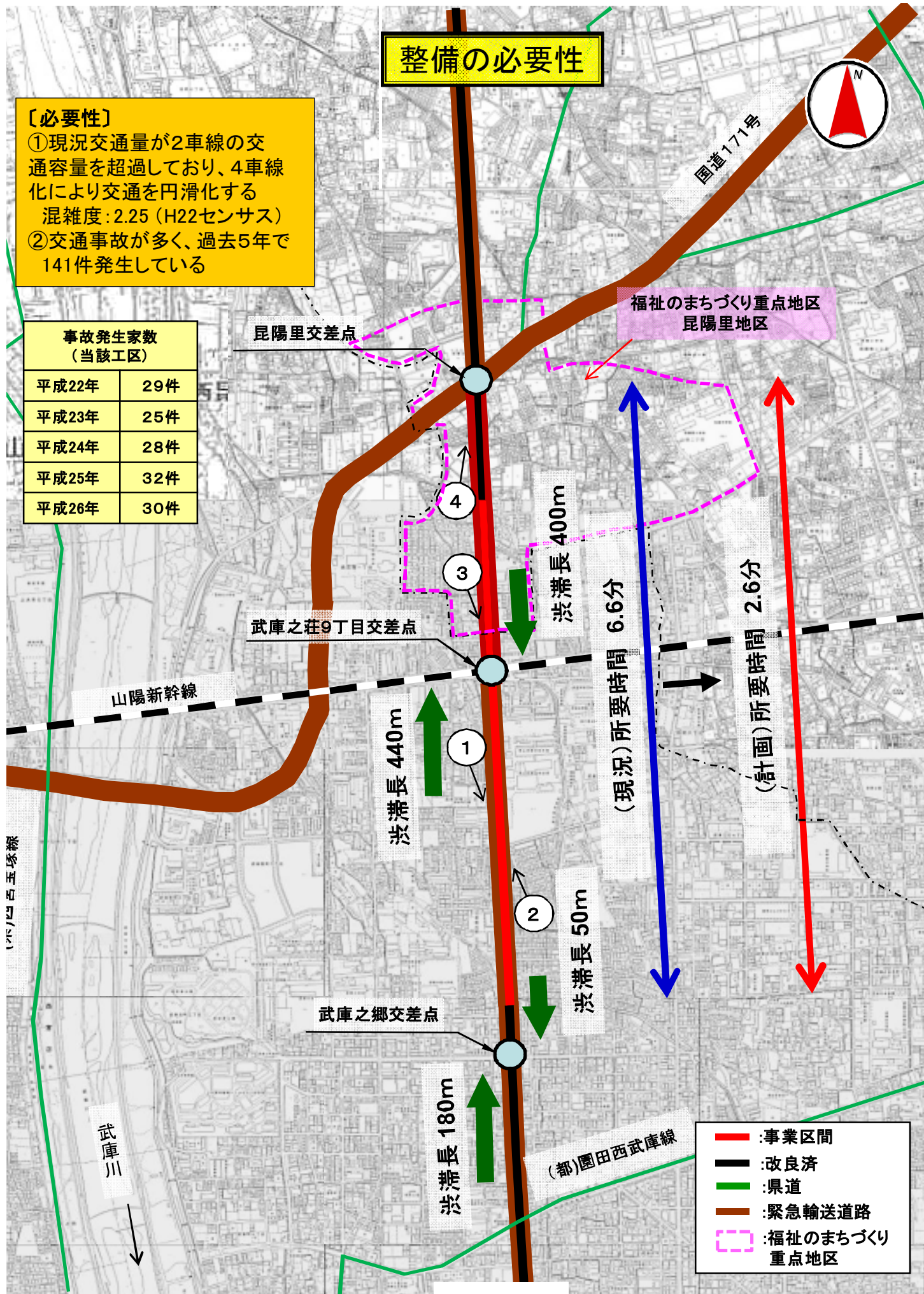
●	H22 センサス交通量 (主な防災拠点)
●(病)	2次救急医療機関及び災害拠点病院
●(消)	消防署
— (黒)	整備済の都市計画道路等 延長 8.9 km
— (青)	事業中及び事業予定の都市計画道路 2.1 km
— (赤)	本事業箇所 (H28整備予定) 0.4 km
— (黄)	本事業箇所 (H27年度末整備済予定) 1.0 km
	合計 12.4 km



# 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: 2.25 (H22センサス)
  - ② 交通事故が多く、過去5年で141件発生している

事故発生家数 (当該工区)	
平成22年	29件
平成23年	25件
平成24年	28件
平成25年	32件
平成26年	30件



街路-4

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

昆陽里交差点

福祉のまちづくり重点地区  
昆陽里地区

4

3

渋滞長 400m

武庫之荘9丁目交差点

1

渋滞長 440m

2

渋滞長 50m

武庫之郷交差点

180m

長渋滞

(都)園田西武庫線

山陽新幹線

武庫川

国道171号

(現況)所要時間 6.6分

(計画)所要時間 2.6分



尼崎宝塚線(武庫工区) 現況写真

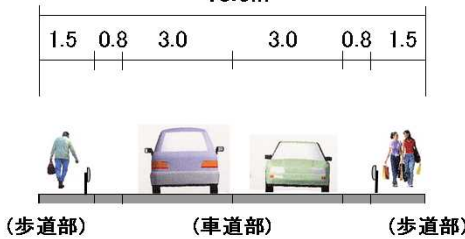


尼崎宝塚線(山田工区) 現況写真



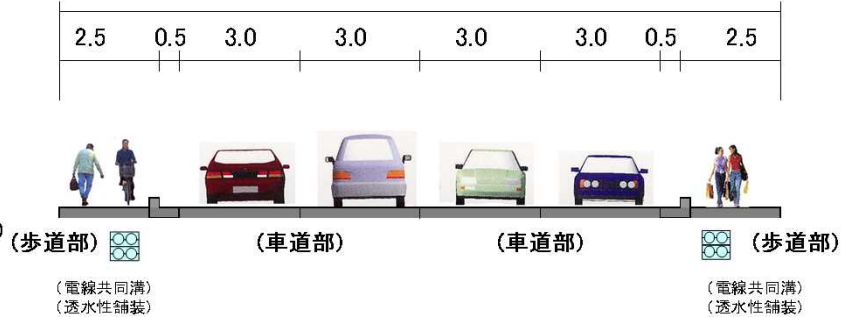
現況横断図

10.6m



計画横断図(武庫工区)

18.0m



計画横断図(山田工区)

20.0m



1 実施工程表

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
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: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{移動時間} \times \text{時間価値原単位}) \times 365\text{日}$
	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	○整備無しの交通事故損失額－整備有りの交通事故損失額 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 尼崎宝塚線 (武庫・山田工区)	全体事業費	① 走行時間短縮便益	40,643	時間短縮 6.6分 → 2.6分  計画交通量 30,100 台/日	5,133	4,796	337	8.7
			② 走行経費減少便益	2,236					
			③ 交通事故減少便益	1,931					
			計	44,810					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	40,643	1,036	699	337	43.3	
			② 走行経費減少便益	2,236					
③ 交通事故減少便益	1,931								
計	44,810								

(2) 費用対効果に含まれない効果

- ① 緊急輸送道路の整備
- ② 関西労災病院(二次救急医療機関)及び兵庫医大病院(災害拠点病院)等へのアクセス性が向上
- ③ 歩道拡幅による、安全な歩行者・自転車空間を確保。
- ④ 阪神地域の連携強化と地域経済の活性化
- ⑤ 慢性的な交通渋滞が解消し、円滑な物流やバスの定時運行を確保
- ⑥ 電線類の地中化により景観が向上し、排水性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（武庫・山田工区）

### （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）	○ 火災時の延焼遮断帯としての機能を確保
	平時	救急医療体制の支援	○ 関西労災病院（二次救急医療機関）及び兵庫医大病院（災害拠点病院）等へのアクセス性が向上
		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	○ 交通の円滑化による地域産業の活性化を支援
		観光支援	○ 尼崎スポーツの森（複合スポーツ施設）へのアクセスが向上
		地域プロジェクト等支援	○ 尼崎 21 世紀の森づくりを支援
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	○ ・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
-------	--