

新規事業評価調書

【街路事業】

都市計画道路 尼崎宝塚線（阪急立体）

県土整備部

土木局 道路街路課

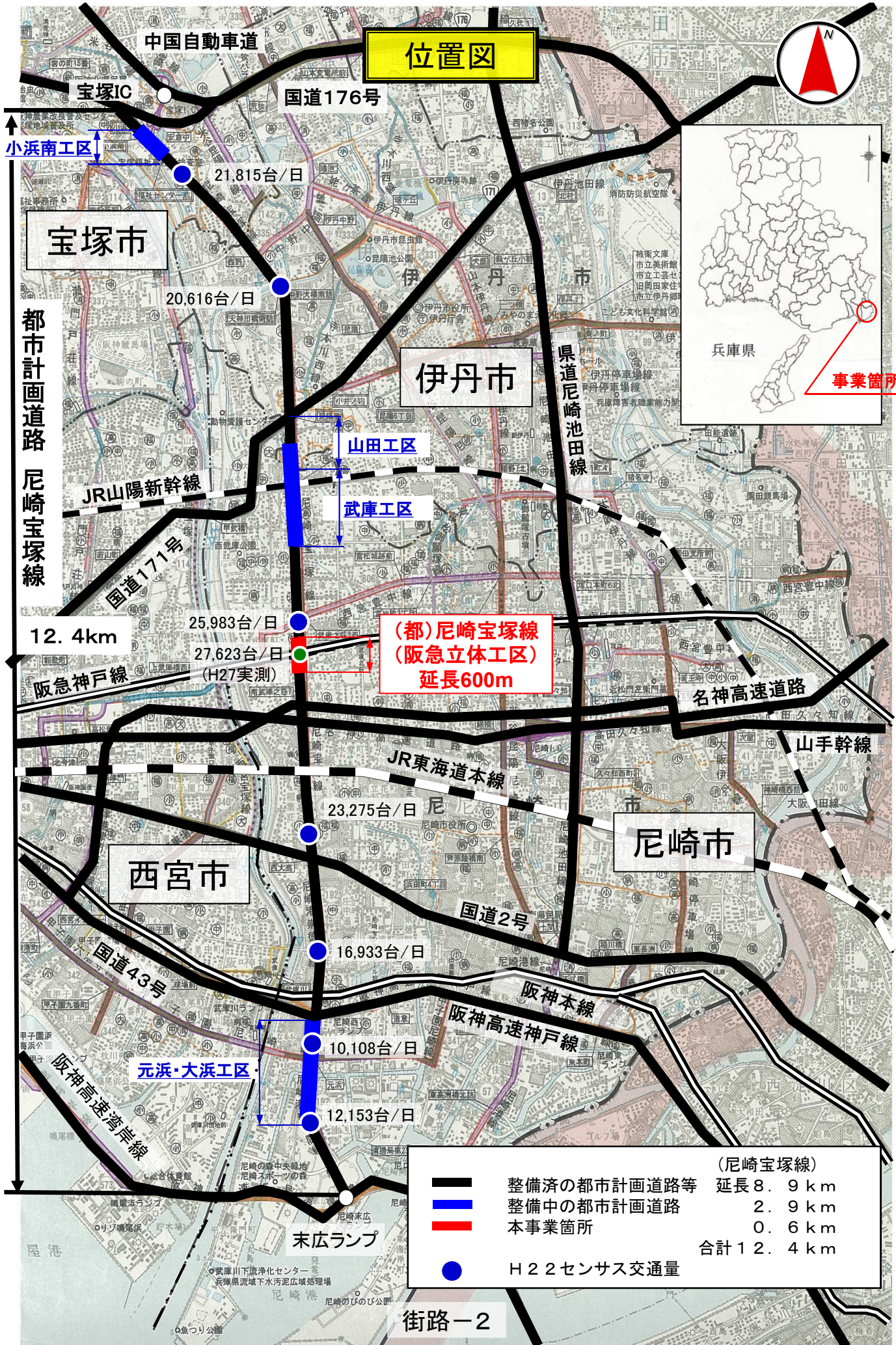
投資事業評価調書（新規）

部課室名	県土整備部土木局 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	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
街路事業	都市計画道路 尼崎宝塚線（阪急立体）	尼崎市南武庫之荘 ～武庫町	27 億円	-	平成 28 年度	平成 35 年度
事業目的			事業内容			
<p>当該路線は尼崎市の阪神高速湾岸線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る。</p> <p>○円滑な交通の確保 4車線化により、混雑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強化 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>○緊急輸送道路の早期整備 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】現道拡幅・立体交差 600m</p> <p>【構造規格】第4種第2級</p> <p>【計画幅員】4車線+3.5m両側歩道 幅員13.0 (21.0)</p> <p>【現況幅員】2車線+3.0m両側歩道 幅員 6.0 (13.0)</p> <p>【計画交通量】 自動車：30,100台/日 (H42予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車：27,623台/日 (H27実測) 歩行者：137人/日 (H27実測) 自転車：1,201台/日 (H27実測)</p> <p>【負担割合】 国：55%、県：22.5%、市：22.5%</p>			
評価視点		評価結果の説明				
(1) 必要性		<p>①当該区間の前後は4車線で整備済みであるが、当該区間は2車線で現況交通量（27,623台/日）は大きく交通容量を超えている。 (混雑度:1.89)</p> <p>②過去5年間に28件の交通事故が発生しており、安全を確保する必要がある。</p> <p>③尼崎市と宝塚市を結ぶ阪神間の南北幹線道であり、都市間の円滑な交通を確保し地域活動の活性化を図るため早期整備が必要である。</p> <p>④当該路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車線化整備が必要である。</p>				
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)		<p>①費用便益費：B/C=6.6</p> <p>②尼崎市北部から関西労災病院（二次救急医療機関）及び兵庫医大病院（災害拠点病院）へのアクセス性が改善され、地域の医療環境が向上する。</p> <p>③4車線化に伴い、阪急神戸線に架かる跨線橋を架替えることで建設後85年を経過している跨線橋の老朽化対策ができる。</p> <p>④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がある。</p> <p>⑤昭和21年5月都市計画決定</p>				
(3) 環境適合性		<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はかる。</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>				
(4) 優先性		<p>(都) 尼崎宝塚線12.4km全線のうち4車線の整備未着手区間は当該区間のみとなっているため、早期整備が必要である。</p>				
【事後評価】 対象・対象外		全線完成後に費用便益の3便益に加え、地域の活性化効果について検証し事後評価を行う。				

位置図



事業箇所



**(都)尼崎宝塚線
(阪急立体工区)
延長600m**

	整備済の都市計画道路等	延長 8.9 km
	整備中の都市計画道路	2.9 km
	本事業箇所	0.6 km
		合計 12.4 km
	H22 センサス交通量	

整備の必要性①

【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: 1.89

② 交通事故が多く、過去5年で28件発生している

事故発生家数 (当該工区)

平成22年	5件
平成23年	4件
平成24年	7件
平成25年	6件
平成26年	6件

現況交通量: 27,623台/日 (H27実測)

(都) 尼崎宝塚線
(阪急立体工区)
延長600m

事故多発箇所

2車線から4車線へ車道幅が変わる及び交差点付近で車同士の事故が発生している。

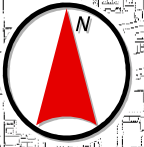
4車線化済

2車線

4車線化済

(現況) 旅行速度: 15km/h

(計画) 旅行速度: 38km/h



(一) 西宮豊中線

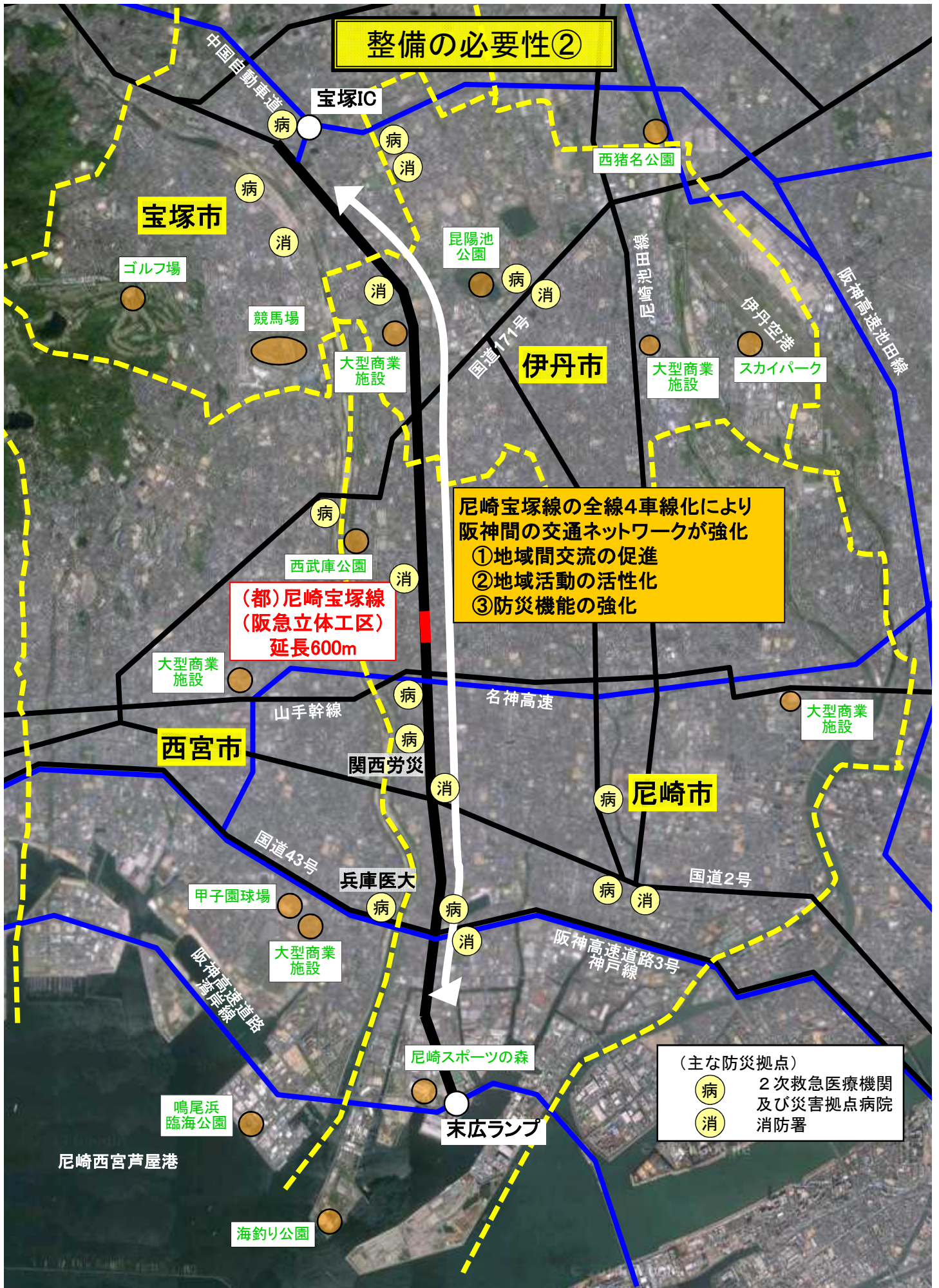
武庫之荘駅

(都) 山手幹線

名神高速道路

街路-3

- : 事業区間
- : 改良済
- : 高速道路
- : 県道
- : 緊急輸送道路



現況写真

①北側交差点部 渋滞状況(北方向望む)



②北側交差点部 渋滞状況(南方向望む)



③現況跨線橋盛土部

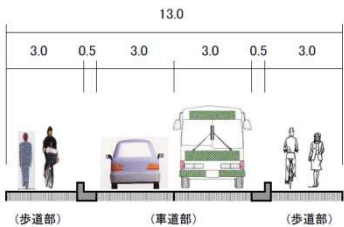


④現況跨線橋

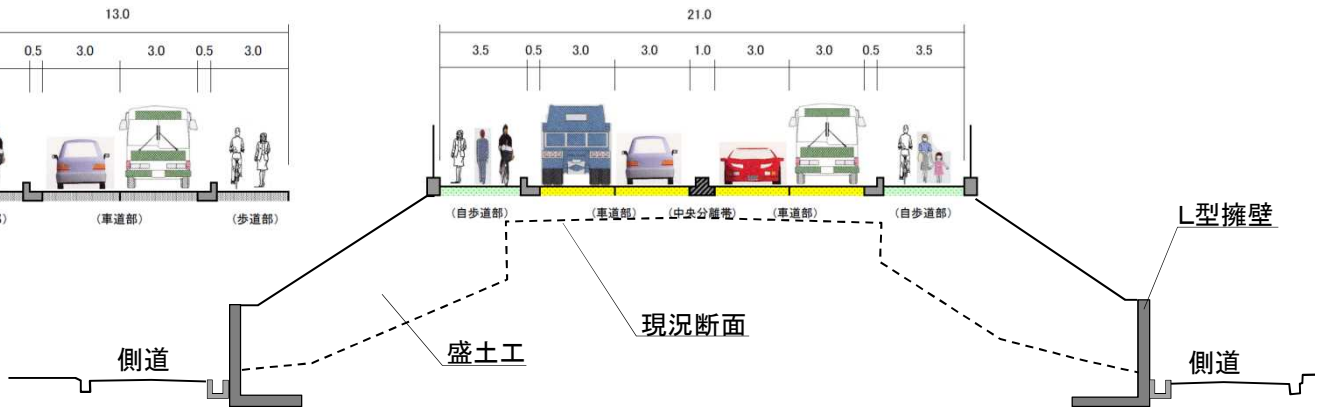


横断面

現況横断面



計画横断面



スケジュール

		H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
設計		—							
道路拡幅工事	取付道路部		—					—	
	橋梁部				—				

※現道路区域内で施工が可能であるため、用地補償は不要

整備効果

(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： Σ (交通量×移動時間×時間価値原単位) ×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	○整備無しの走行経費－整備有りの走行経費 走行経費： Σ (交通量×距離×走行経費原単位) ×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： Σ (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)

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 (阪急立体 工区)	全体 事業費	① 走行時間 短縮便益	12,891	・旅行速度 15km/h→38km/h ・計画交通量 30,100台/日	2,139	2,047	92	6.6
			② 走行経費 減少便益	1,165					
			③ 交通事故 減少便益	32					
			計	14,088					

(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) へのアクセス性が向上
- ③ 阪神間地域の連携強化と地域経済の活性化

道路・街路事業の効果

対象事業：街路事業（都）尼崎宝塚線（阪急立体）

（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、燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

（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	○	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）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・自転車空間の確保
	②地域の活性化		地域間交流の促進	○
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の活性化
観光支援			○	阪神間北部から尼崎スポーツの森（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	○	環境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	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
-------	--------------------------------------------------------