

継続事業評価調書

【街路事業】

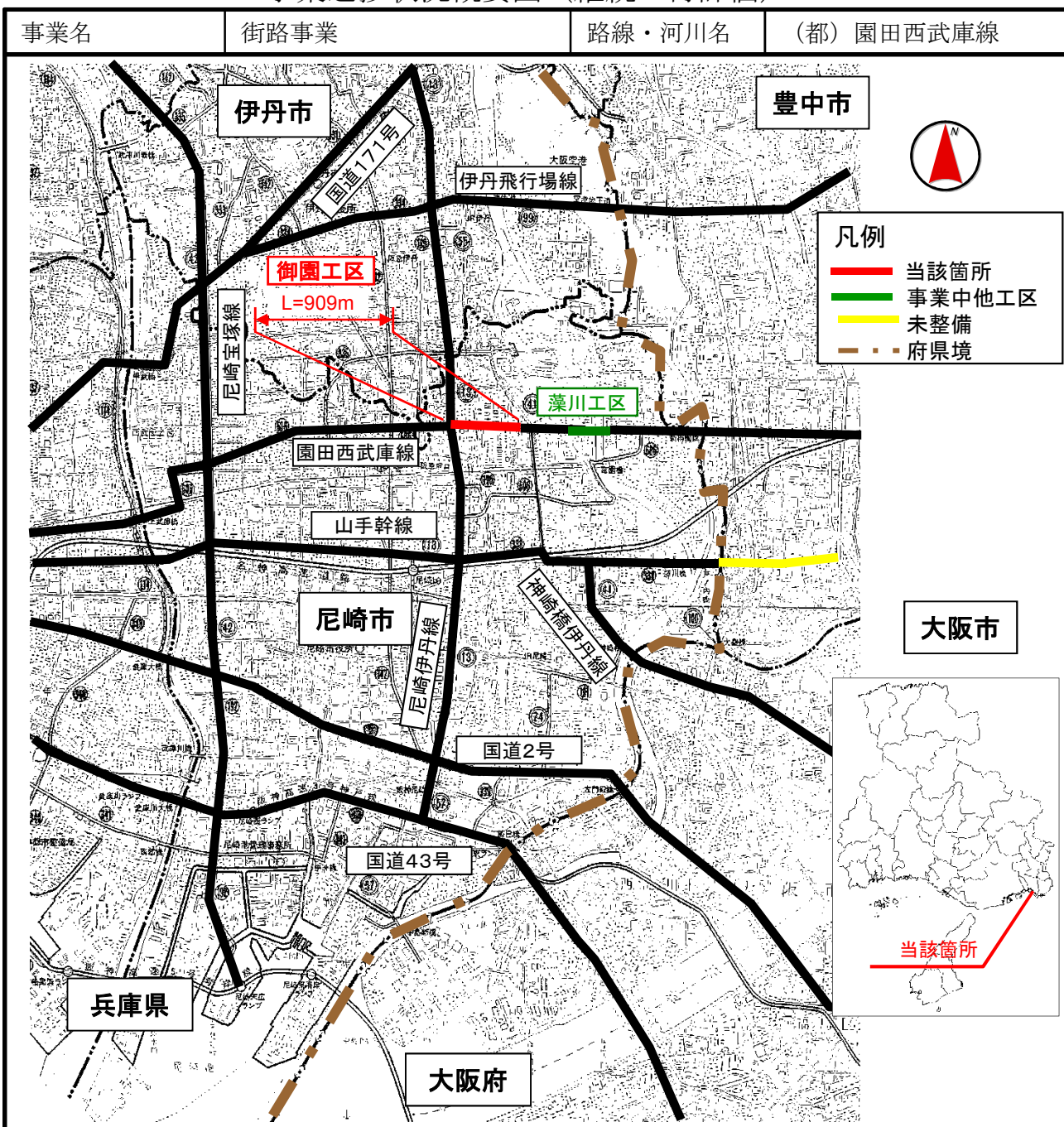
都市計画道路 そのだにしむこせん みその
園田西武庫線（御園工区）

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3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 上野 敏明 (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	-	現計画	前回(平成23年度)評価時点
事業名	都市計画道路事業 園田西武庫線(御園工区)	事業採択年度	平成9年度	総事業費	198億円	174億円
		着工年度	平成9年度	(内用地補償費)	108億円	104億円
事業区間	尼崎市御園1丁目～塚口本町6丁目	再評価年度	平成18年度 平成23年度	完成予定年度	平成35年度	平成30年度
				進捗率 (内用補進捗率)	30% (40%)	11% (10%)
所在地	尼崎市御園1丁目～塚口本町6丁目			残事業費	138億円	155億円
事業の目的				事業内容 () : 前回(平成23年度)評価時点		
<ul style="list-style-type: none"> 本路線は国道2号、国道43号等の東西主要幹線道路を補完し、大阪府と接続する尼崎市北部における東西幹線道路である。 尼崎北部では、大阪府と連絡する東西道路ネットワークが脆弱なため、周辺道路では慢性的な交通渋滞が発生している。 このため、本路線で整備が残っている本工区と藻川工区を合わせて供用し全線開通することにより、都市内交通の円滑化と都市機能の充実を図る。 				道路改築 L=909m (") JR福知山線とは、立体交差 【現況幅員】なし 【計画幅員】W=6.0 (18.0) m (") 2車線+両側歩道・自転車通行帯 (2車線+両側自歩道) 【計画交通】9,100台/日 (8,800台/日) [負担割合]国:5.5/10, 県:2.25/10, 市:2.25/10		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改訂された。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】					
	① 用地補償において、借地権割合で折り合いがつかず取用手続きに至ったことから約3年、また、工事においてJRアンダーパス部の詳細設計にあたり掘削底面の安定性の検討をした結果、地下水対策が必要となりSMW壁等の止水工を追加したことから約2年、合わせて5年延伸し事業完了を平成35年度とする。 ② 工事費においてはJRアンダーパス部の地下水対策の追加や工事期間の延伸に伴う保安費の増加、用地補償費においては前回評価時に物件調査が未了であった用地補償において補償方法に変更が生じたため、全体事業費を約24億円増額する。 ③ 自転車ガイドラインの改定(平成28年)等、“自転車は原則車道”の徹底を受け、道路幅員の再配分を行い、自転車歩行者道から歩道と自転車専用通行帯に変更する。					
進捗状況	① 大規模工場(平成23年3月に契約締結)以外の用地補償も土地開発公社を活用し、全件の契約が完了し、また本工事に着手するための大規模工場の関連移転工事完了の目途がついた。 ② JRアンダーパス部については平成26年度に詳細設計が完了したため、鉄道事業者と平成27年に施工協議を行い、平成28年度に立体交差工事の着手予定。 ③ 藻川工区は平成26年度より工事着手している。					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び 対応方針 (H23年度再評価)	【審査会意見】事業継続妥当 当該事業の効果を十分に発揮させるため、本路線で未供用となっている藻川工区の事業進捗も図り、全線の早期完成に努められたい。			【対応方針】 本路線の効果を発揮するため、藻川工区も含め本工事の推進を図る。		
(1)必要性	① 本路線の北側に並行する ^{いなでらしどう} 猪名寺椎堂線のJR前畑踏切(「踏切すっきり安心プラン」問題踏切)など、周辺道路では、慢性的な交通渋滞が見られる。本路線の整備、JRとの立体交差化により、交通渋滞を緩和し交通の円滑化及び交通の安全を図る必要がある。 ② また、阪神高速道路や大阪内環状線とのネットワークの強化による緊急物資等の円滑な輸送、避難場所(園田小・中)へのアクセス性を高めるなど災害時の都市防災機能の向上を図る必要がある。 ③ JR福知山線及びその沿道に集中する工場群により、東西に分断された市街地の地域間交流、活性化を図り、また周辺駅(JR猪名寺駅、塚口駅、阪急塚口駅)や大規模集客施設、周辺公共施設等へのアクセス性を向上させることができる。 ④ 歩行者、自転車の安心・安全のため、自転車走行環境を整備し、自転車ネットワークを形成できる。 ⑤ 植樹や歩道のインターロッキング舗装により、快適でゆとりのある空間を形成することができる。					
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	① 費用便益比B/C=2.5(全体)(前回B/C=3.3)、B/C=3.8(残事業) ② 事業完了後の現道(県道西宮豊中線)の管理引継については、尼崎市の合意を得ている。 ③ 地元より早期整備の要望書が提出されている。					
(3)環境適合性 (騒音・沿道環境)	① 車道は低騒音舗装、歩道は透水性舗装を行い、沿道環境に配慮することとしている。 ② 市街地内の通過交通をバイパスへ転換することで、走行速度を上げ、交通を分散できることから、大気に与える影響を軽減できる。					
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> 本路線で整備が残っている本工区と藻川工区を供用することにより、大阪府と連絡する東西ネットワークが形成されることから、早期に供用を図る必要がある。 					
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、用地補償契約が完了し、本工事に着手しており地域住民からも早期完成を望む声が強いため、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）

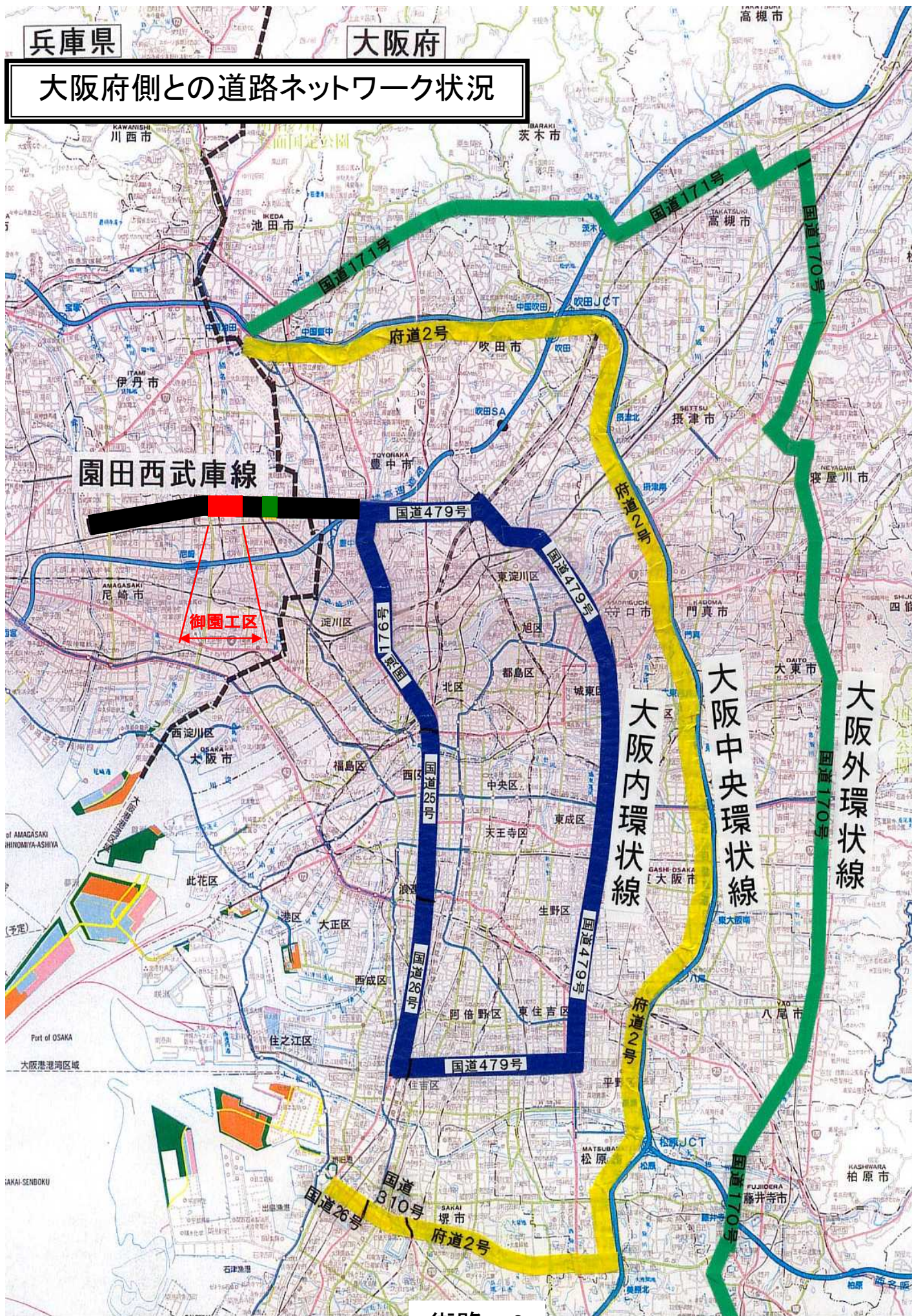


	事業進捗状況・予定	整備効果
全体 (H9～H35)	【事業費＝198億円】 延長：909m 物件補償：9件、用地：9件 18,199㎡	
前回再評価 まで(実績) (H9～H23)	【事業費＝23億円】 ・ 用地補償9件中3件契約（2%契約済み）	—
過去 5年間 (H24～H28)	【事業費＝37億円】 ・ 用地補償全件契約完了(100%契約済み) ・ JRと施工協定を締結し、交差部工事着手	—
今後 7年間 (H29～H35)	【事業費＝138億円】 ・ 平成34年度にJR立体交差部完成予定。 ・ 土地開発公社からの買戻を順次進めていく。 ・ 平成35年度に全区間完成予定。	「踏切すっきり安心プラン」に位置づけられた、猪名寺権堂線のボトルネック踏切前畑踏切など周辺道路の渋滞が緩和される。また、JRの東西における地域間交流が促進される。

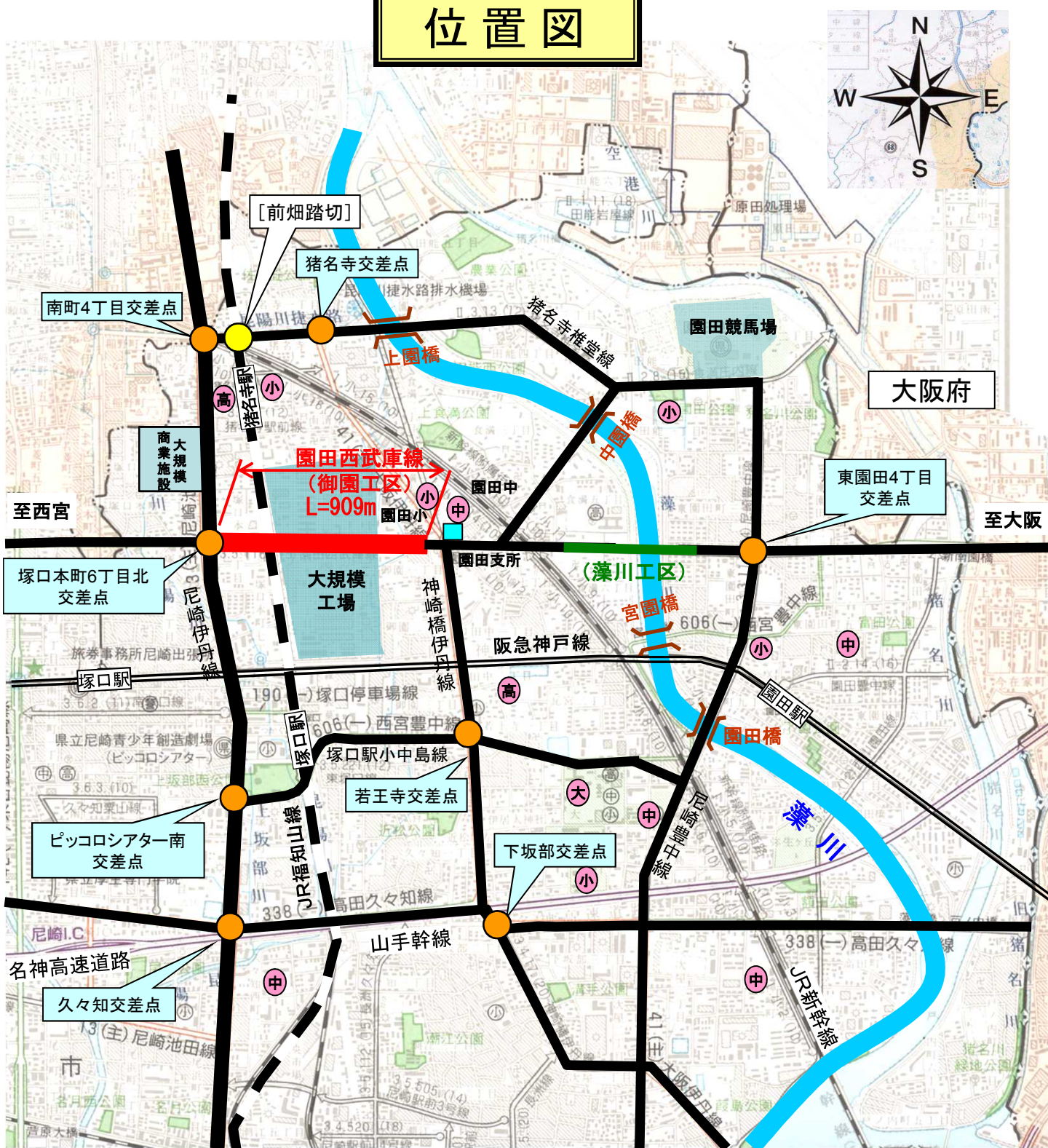
兵庫県

大阪府

大阪府側との道路ネットワーク状況



位置図



● 学校

園田西武庫線 現況写真

①園田西武庫線 整備状況（東側より）



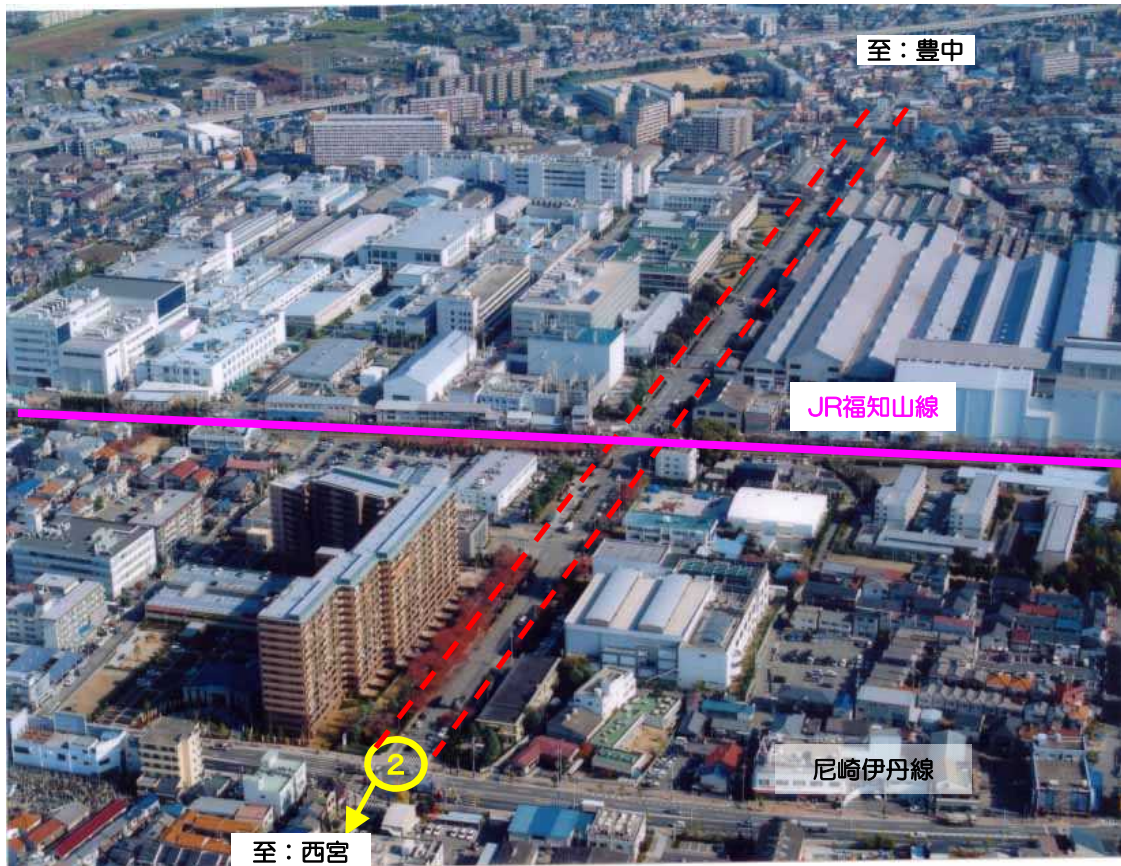
②園田西武庫線 整備状況（東側）



街路一6

園田西武庫線 現況写真

①園田西武庫線 整備状況（西側より）



②園田西武庫線 整備状況（西側）



園田西武庫線 現況写真

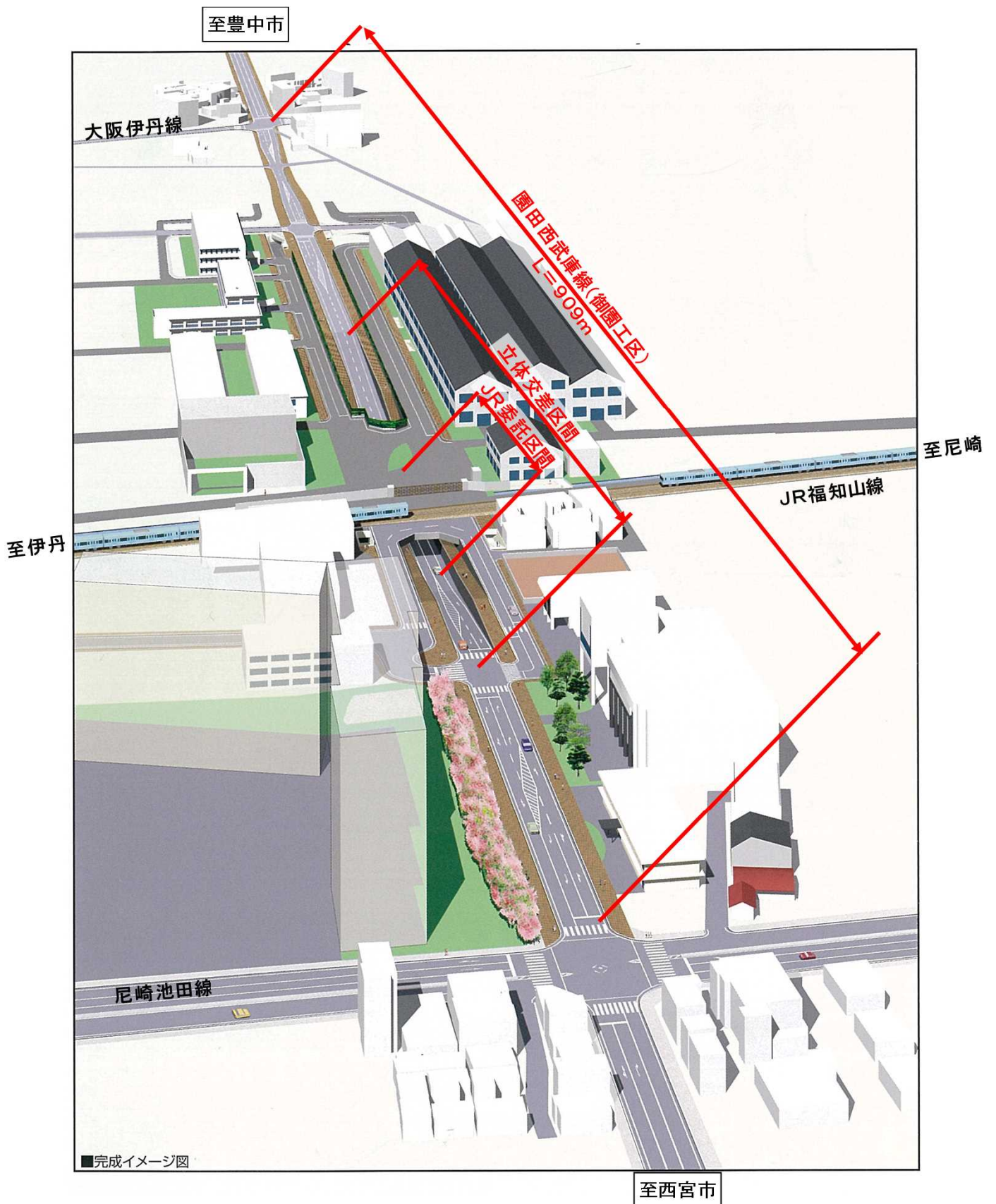
猪名寺椎堂線 渋滞状況 (JR福知山線 前畑踏切)



塚口駅小中島線 渋滞状況 (ピッコロシアター南交差点)

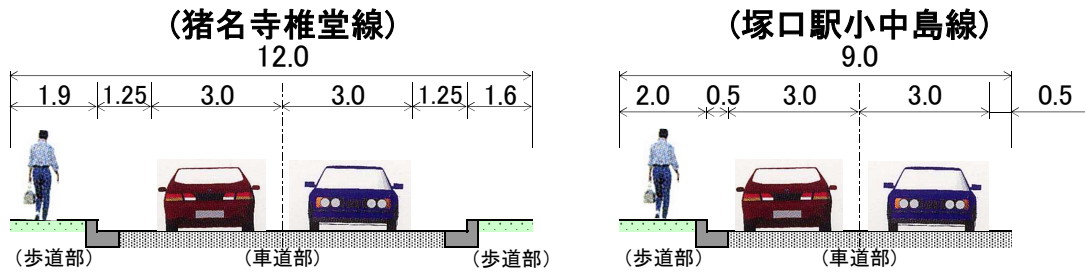


園田西武庫線 イメージパース



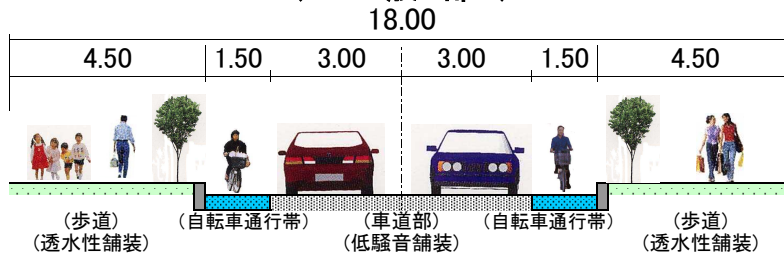
現況横断面図

※事業予定区間には現道が無いため、本路線と同様に東西交通を担う競合路線の横断面図を参考として以下に示す。

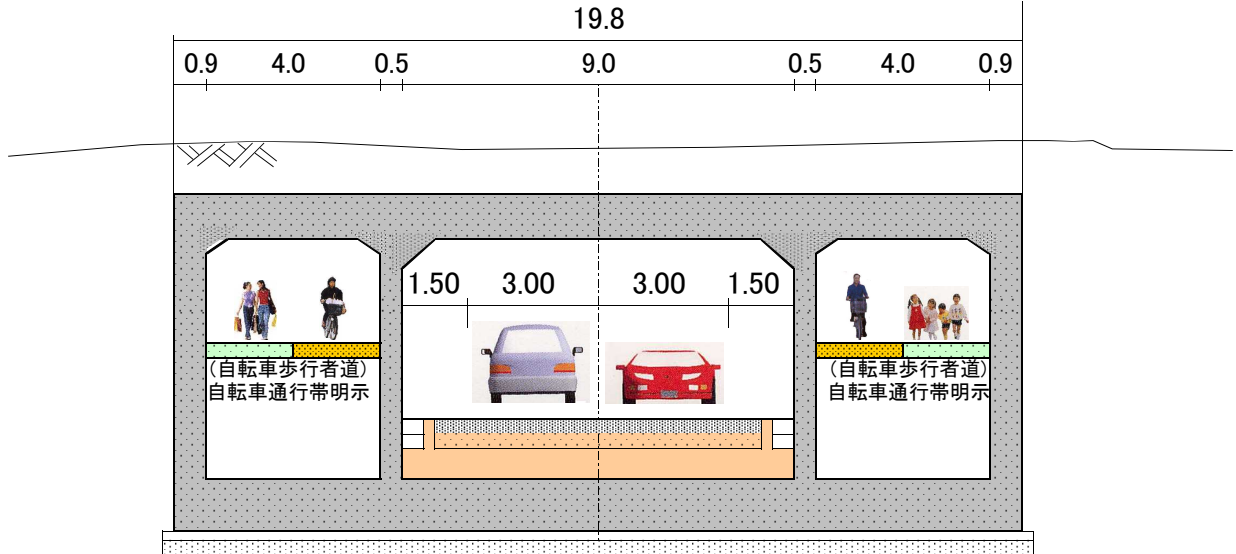


計画横断面図

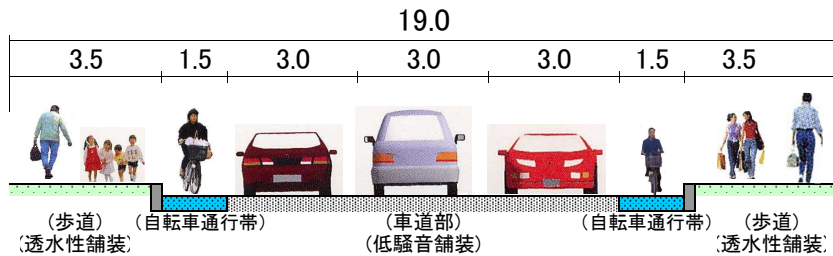
(一般部)



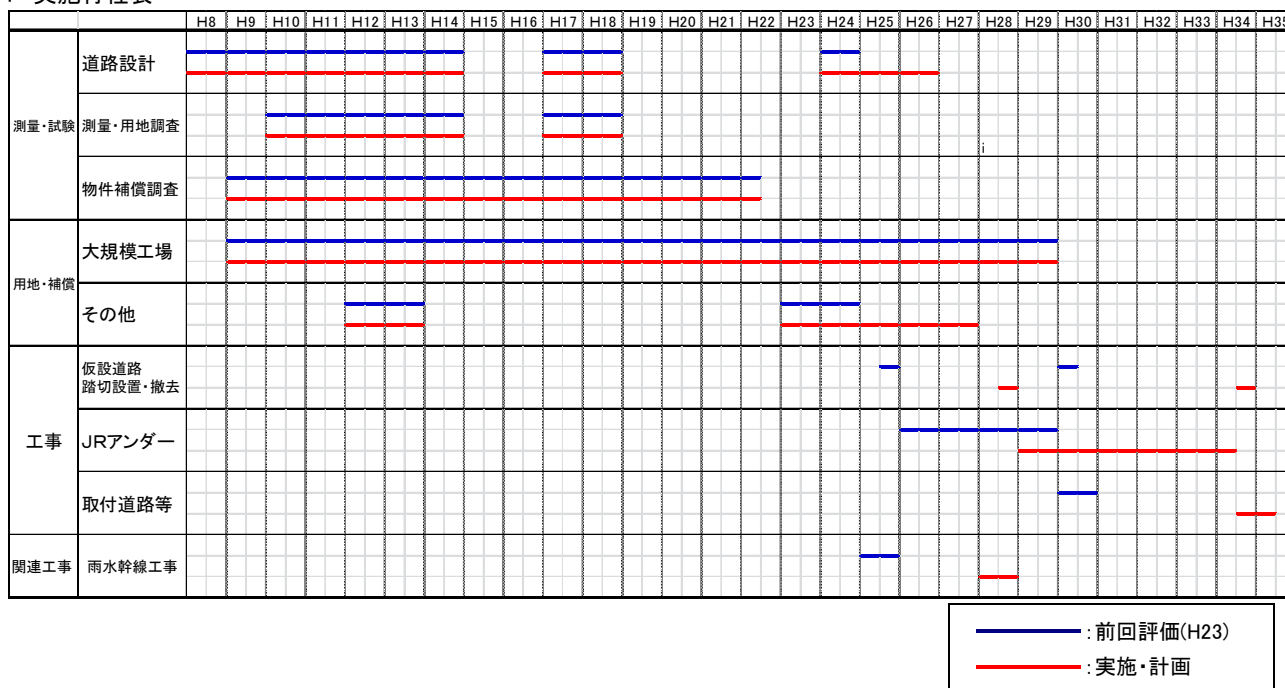
(JR交差点部)



(交差点部)



1 実施行程表



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 of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用; $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365\text{日}$
	② 走行経費減少便益 ○ 走行速度の向上や走行距離の短縮により、燃料費などが節減される便益	整備無し of 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 ○ 中央分離帯の設置や通過する主要交差点の減少により、交通事故が減少する便益	整備無し of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額; $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$

② 費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		C(費用)			B/C		
		便益額(百万円)	代表的な効果	総費用(百万円)	事業費(百万円)	維持管理費(百万円)			
街路	園田西武庫線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	52,549	時間短縮: 13.0分→3.5分 現況交通量: 14,779台/日 (塚口駅小中島線) 計画交通量: 9,100台/日	23,531	23,336	195	2.5
			② 走行経費減少便益	5,332					
			③ 交通事故減少便益	835					
			計	58,716					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	52,549	時間短縮: 13.0分→3.5分 現況交通量: 14,779台/日 (塚口駅小中島線) 計画交通量: 9,100台/日	15,491	15,296	195	3.8
			② 走行経費減少便益	5,332					
			③ 交通事故減少便益	835					
			計	58,716					

(2) 費用対効果に含まれない効果

- ① (災害時) 阪神高速等へのネットワーク強化による緊急物資等の円滑な輸送の確保。避難場所へのアクセス性向上等減災対策への取組(平時)歩道の整備による交通安全対策
- ② 鉄道及び工場群による東西地域分断の解消により地域間交流の促進
- ③ 周辺駅へのアクセス性を高め、交通結節機能を向上
- ④ 歩道部の透水性舗装による雨水の地下への還元及び車道部の低騒音舗装により、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）園田西武庫線線（御園工区）

（１）整備効果

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）	○	火災時の延焼遮断帯としての機能を確保
		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	—	—
		交通安全対策	○	歩道の整備
②地域の活性化		地域間交流の促進	○	鉄道及び工場群による東西地域分断の解消
		中心市街地の活性化	○	周辺公共施設・商業施設編のアクセシビリティ向上
		地域産業の活性化	○	広域的な都市間道路ネットワーク形成による物流の強化
		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	○	周辺駅へのアクセス向上
④地域の環境改善		沿道環境の改善 景観形成	○	街路樹の整備 歩道部の透水性舗装による雨水の地下への還元 車道部の低騒音舗装

（２）地域からの要望状況等

要望状況等	地元の地域活動グループより園田西武庫線の早期整備について、平成 22 年度より毎年要望がある。
-------	---