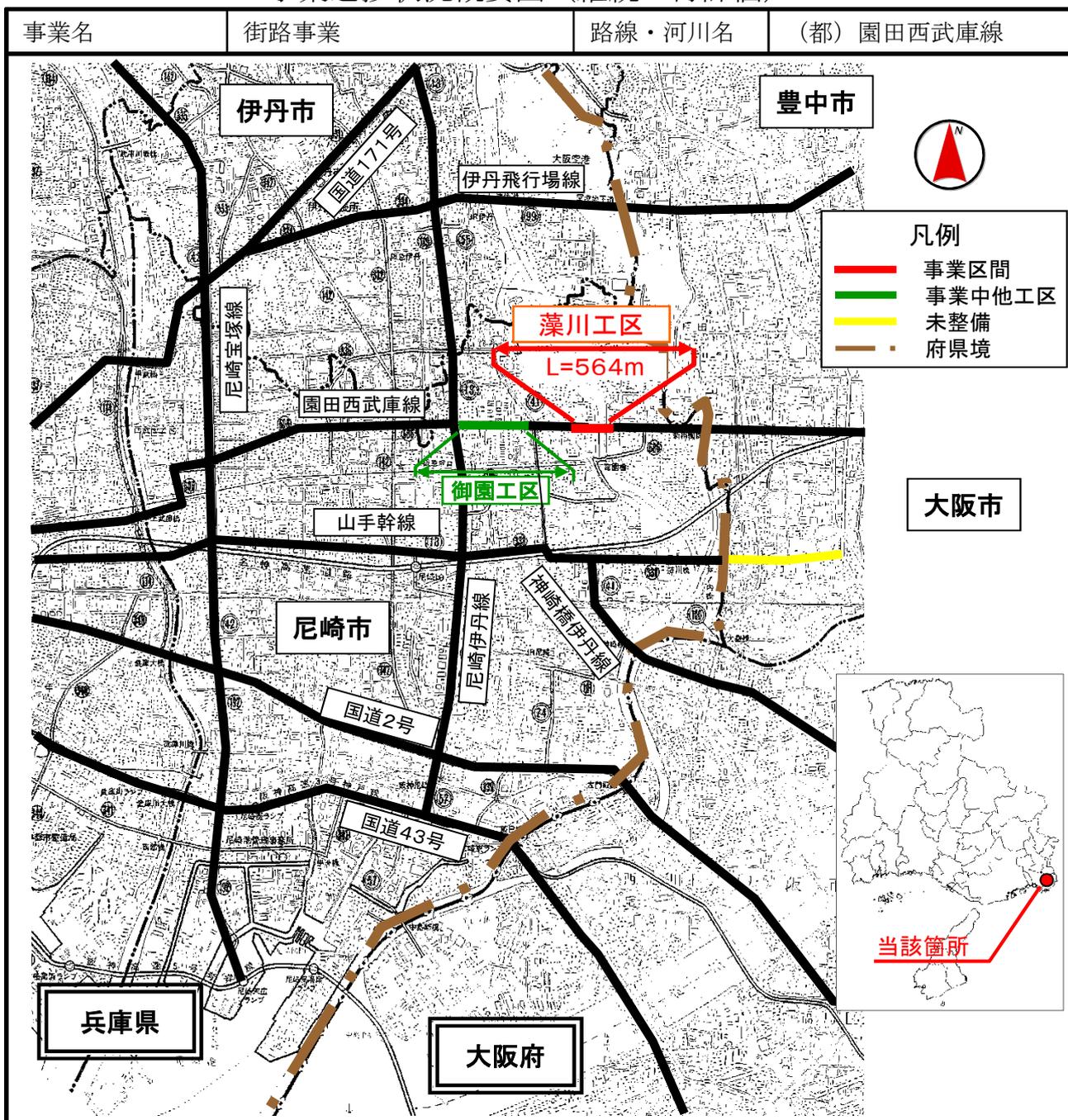


投資事業評価調書（継続：再評価）

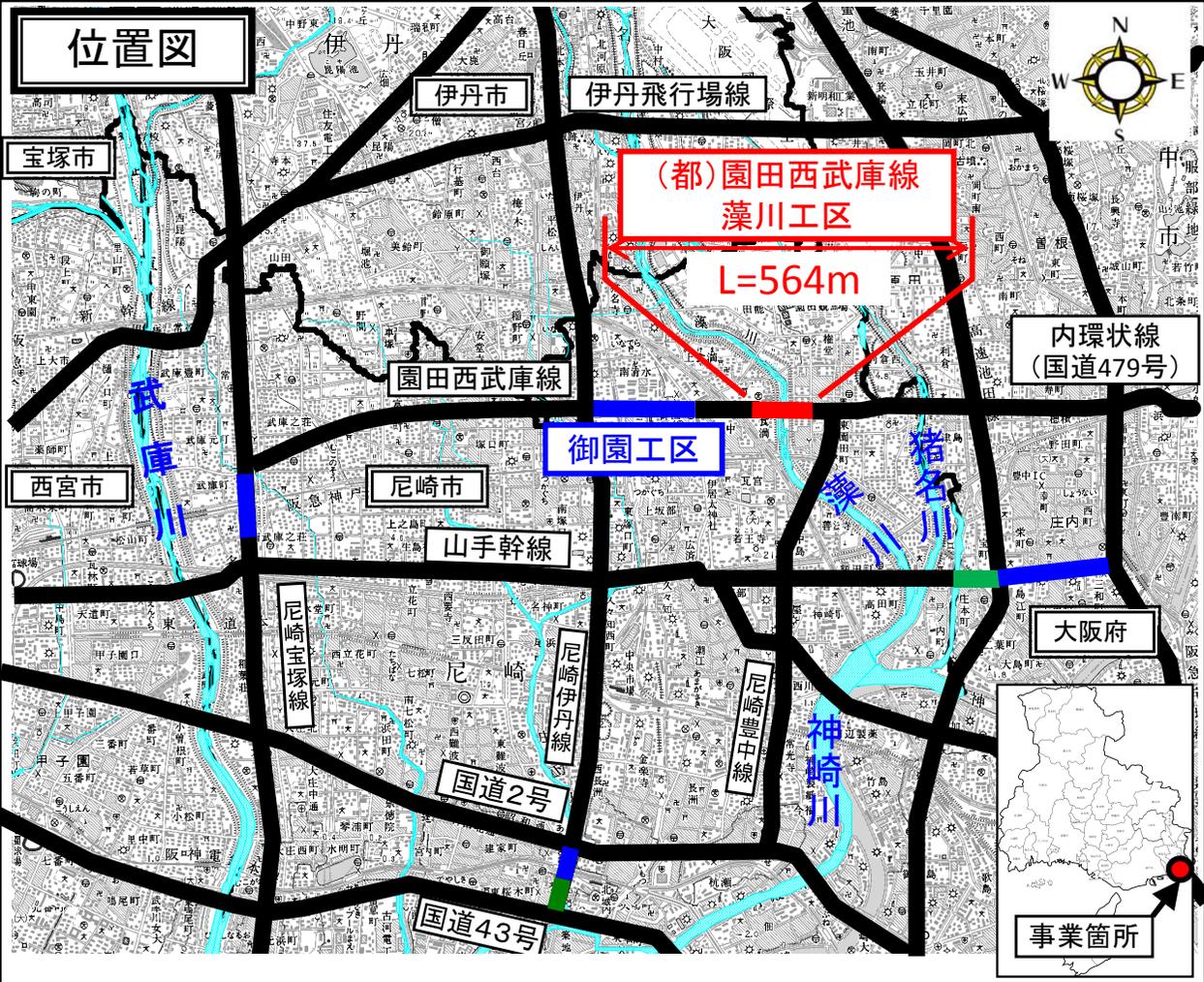
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	街路担当参事 荒谷 一平 (街路班長 安井 誠一郎)	内線	4474 (4480)
事業種目	街路	新規評価年度	H21(2009)	現計画	新規評価時点
事業名	都市計画道路	事業採択年度	H22(2010)	総事業費	3.3億円
	園田西武庫線(藻川工区)	着工年度	H22(2010)	内地地補償費	2億円
事業区間	尼崎市食満5丁目～東園田町3丁目	完成予定年度	R5(2023)	H28(2016)*	
		※H28年度公共事業審査会でR2への延伸報告済			
		進捗率 (内用補進捗率)	83% (49%)		
		残事業費	6億円		
事業の目的			事業内容 () 新規評価時点		
<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、尼崎市北部市街地において、国道2号、国道43号等の東西主要幹線道路を補完し、大阪府と接続する東西幹線道路である。 尼崎市北部では、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御園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及び都市防災機能の充実を図る。 			<p>【延長】L=564m(600m) うち橋梁部 L=134m(130m)</p> <p>【道路規格】第4種第2級</p> <p>【計画幅員】 渡河部 2車線 車道6.0m 両側歩道3.0m アプローチ部 2車線 車道6.0m 側道5.0～6.0m</p> <p>【計画交通量】8,100台/日(8,800台/日)</p> <p>【負担割合】国50%、県25%、市25%</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>①JR塚口駅前の大規模工場跡地(8.4ha)に、商業施設や住宅(約1300戸)の整備が平成28(2016)年度に完成。さらに、本工区に近接した市立尼崎東高校跡地(3.4ha)において、園田支所移転や高齢者施設の整備、住宅開発が行われる。</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右岸(食満)側交差点に右折レーンを追加している。</p> <p>②用地交渉の難航から、事業期間を7年延伸して令和5(2023)年度までとする。</p> <p>③堤防坂路の計画変更により、堤防沿いの建物を回避し、用地補償費を11億円減額する。また、工事費について、右岸交差点部への右折レーン設置、現位置でのボーリング調査の結果による杭長の増加等により11億円増額する。</p>				
進捗状況	<p>①右岸(食満)側については、土地区画整理事業で用地は確保済み。アプローチ部の橋梁上部工工事に着手し、令和元年度に完成する見込みである。</p> <p>②渡河部については、橋梁下部工が完成。平成30(2018)年度より橋梁上部工工事に着手し、令和2(2020)年度に完成する見込みである。</p> <p>③左岸(東園田)側については、用地買収が完了した箇所から順次工事に着手し、令和5(2023)年度に完成する見込みである。</p> <p>④同路線の御園工区については、令和5(2023)年度の事業完了を目指し、事業推進している。</p>				
評価視点		評価結果の説明			
審査会 意見及 び対応 方針	H21新規評価	【審査会意見】 新規着手妥当		【対応方針】 -	
	H28御園工区再評価	御園工区と藻川工区の整備により本路線全線が供用となり、大阪府と連絡する東西ネットワークが形成され、都市内交通の円滑化や都市防災機能の向上といった相乗効果を発揮させるため、両工区の早期供用に努められたい。		本路線の効果を発揮するため、藻川工区と合わせて令和5(2023)年度の完成に向けて事業を推進する。	
(1)必要性	<p>①本路線の北側に並行する猪名寺榎堂線のJR前畑踏切(踏切すっきり安心プランに位置づけ(自動車ボトルネック踏切))など、周辺道路では慢性的な交通渋滞が見られる。本路線の整備により交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る必要がある。</p> <p>②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、災害時の指定避難場所へのアクセス性などの都市防災機能の向上を図る必要がある。</p> <p>③藻川の左右岸における地域の分断を解消し、地域間の交流、活性化を図ることができる。さらに、周辺駅(阪急園田駅、JR猪名寺駅、JR塚口駅)や公共施設、大阪府都心部へのアクセス性を向上させることができる。</p> <p>④歩行者、自転車の安心・安全のため、自転車走行空間を確保し、自転車ネットワークを形成できる。</p>				
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比B/C=2.7(全体)(前回B/C=3.1)、B/C=14.4(残事業)</p> <p>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。</p> <p>③地元より早期整備の要望書が提出されている。</p>				
(3)環境適合性	<p>①車道は低騒音舗装を行い、沿道環境に配慮することとしている。</p> <p>②市街地内の迂回交通を本路線へ転換することで、交通を円滑化できることから、大気に与える影響を軽減できる。</p>				
(4)優先性	<p>・本路線で整備が残っている本工区と御園工区を供用することにより、大阪府との東西ネットワークが強化されることから、早期に供用を図る必要がある。</p>				
再評価の 結果	継続	左の理由	事業の必要性は事業採択時と何ら変わっておらず、藻川工区の事業進捗率も向上している。今後更に事業推進を図り、御園工区も含めた全線供用することで早期に事業効果を発揮させるため、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 (H22(2010) ~R5(2023))	【事業費＝33億円】 延長：564m 物件補償：2件、用地：30件 744.64㎡	—
事業採択～ 再評価まで (H22(2010) ~R1(2019))	【事業費＝27億円】 ・用地補償30件中19件（63%）契約済 ・渡河部橋梁下部工完成 ・右岸アプローチ部下工完成	—
今後5年間 (R2(2020) ~R5(2023))	【事業費＝6億円】 ・令和2(2020)年度に（仮称）新藻川橋完成 ・令和5(2023)年度に園田西武庫線全線開通	・前畑踏切（踏切すっきり安心プランに位置づけ）など周辺道路の渋滞が緩和される。 ・大阪府との道路ネットワークが強化され、都市防災機能の向上が図られる。

街路事業 都市計画道路 園田西武庫線〔藻川〕



目的

- ① 尼崎市北部市街地における慢性的な渋滞の解消
- ② 大阪府と連絡する東西道路ネットワークの強化による都市防災機能の向上

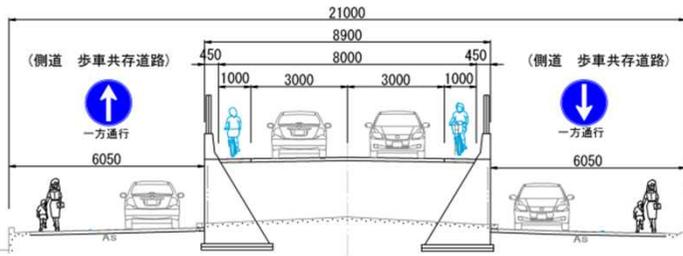
事業概要

事業区間： 尼崎市食満5丁目～東園田町3丁目
 総事業費： 33億円
 内用地補償費： 2億円
 事業期間： H22～R5
 事業概要： バイパス整備
 延長： 564m
 計画幅員： 渡河部 2車線 車道6.0m 両側歩道3.0m
 アプローチ部 2車線 車道6.0m 側道5.0～6.0m

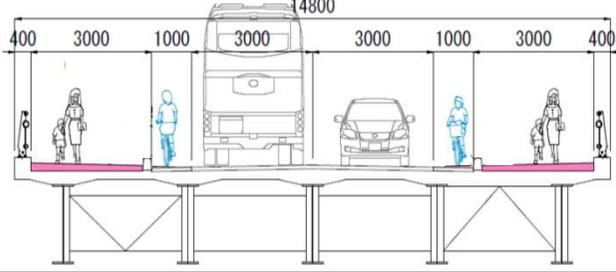
- ### 凡例
- : 事業区間
 - : 事業中の都市計画道路
 - : 整備済の都市計画道路
 - : 未整備の都市計画道路

横断図

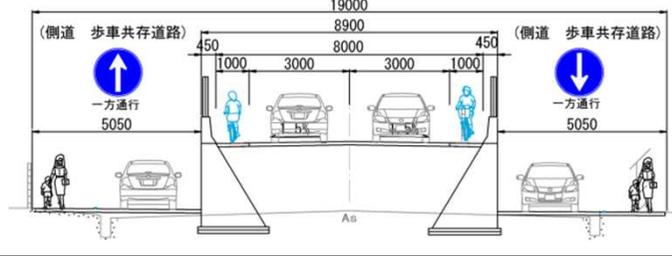
右岸アプローチ部



渡河部



左岸アプローチ部



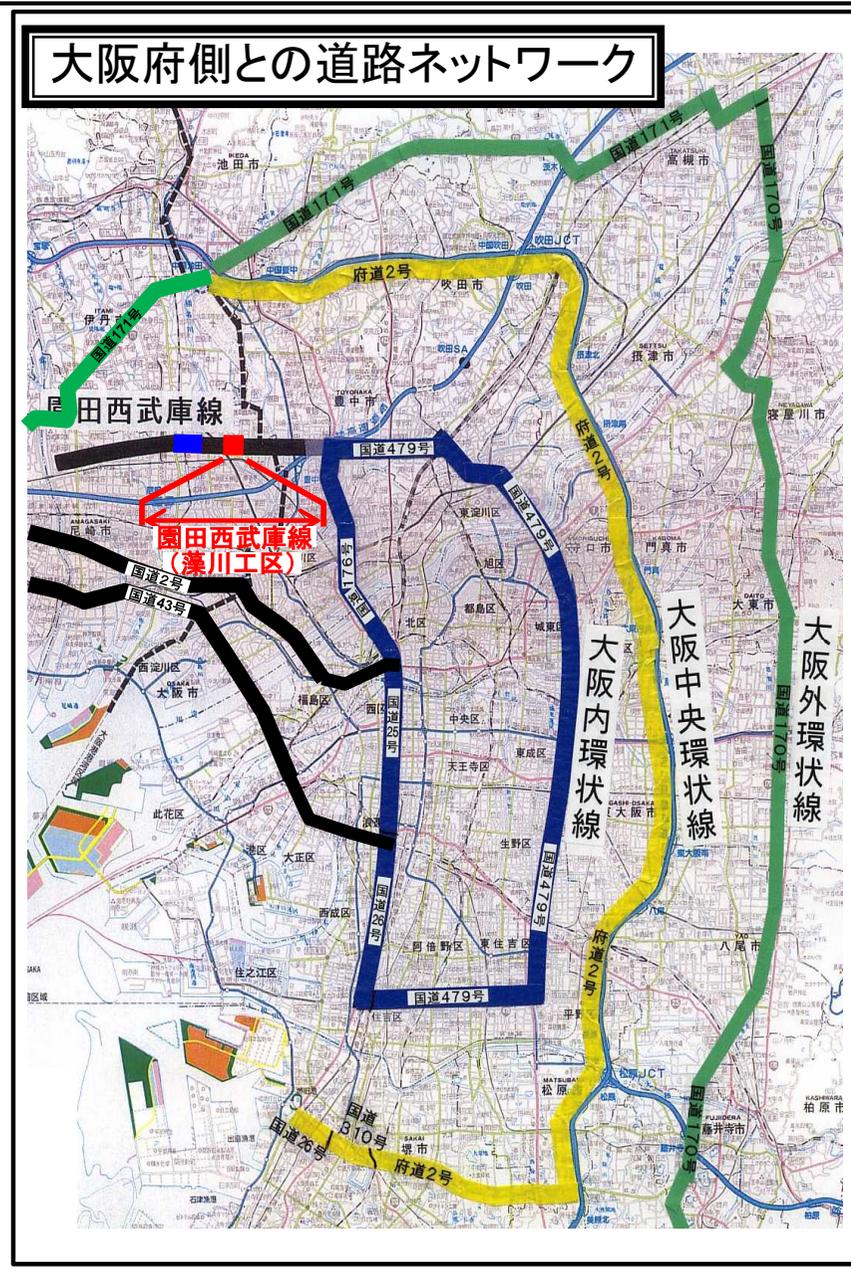
事業の必要性・優先性

- ①尼崎市北部市街地では、自動車ボトルネック踏切である前畑踏切(踏切すっきり安心プランに位置づけ)や渋滞交差点が存在するなど慢性的な渋滞が発生しており、本工区及び御園工区の整備により、交通の円滑化が必要。
- ②大阪内環状線との道路ネットワーク強化による災害時における緊急物資の円滑な輸送など、防災機能の向上が必要。

平面図



大阪府側との道路ネットワーク



周辺道路の渋滞状況と整備効果

現況写真

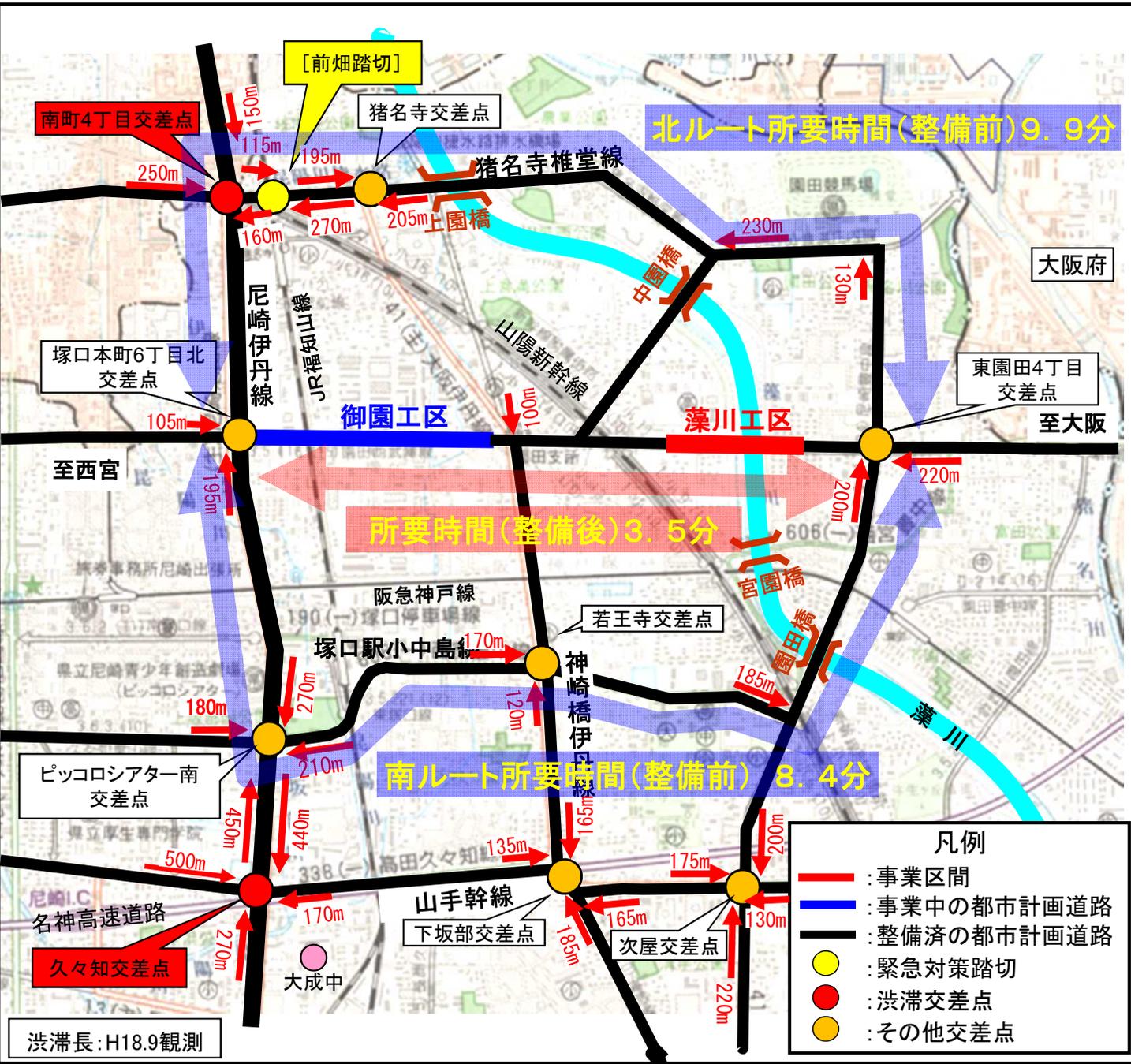
JR前畑踏切(猪名寺椎堂線)の渋滞状況



ピッコロシアター南交差点(塚口駅小中島線)の渋滞状況



久々知交差点(山手幹線)の渋滞状況



事業の必要性・優先性

③本工区の整備により、藻川左右岸の地域分断を解消し、周辺駅(阪急園田駅、JR猪名寺駅、JR塚口駅)や公共施設(園田支所)へのアクセス改善を図ることができる。

④中園橋や宮園橋では自転車交通が多く非常に危険な状態であり、本工区及び御園工区の整備により自転車ネットワークが形成されることで、自転車交通を本路線へ転換させ、自転車交通の円滑化を図ることができる。

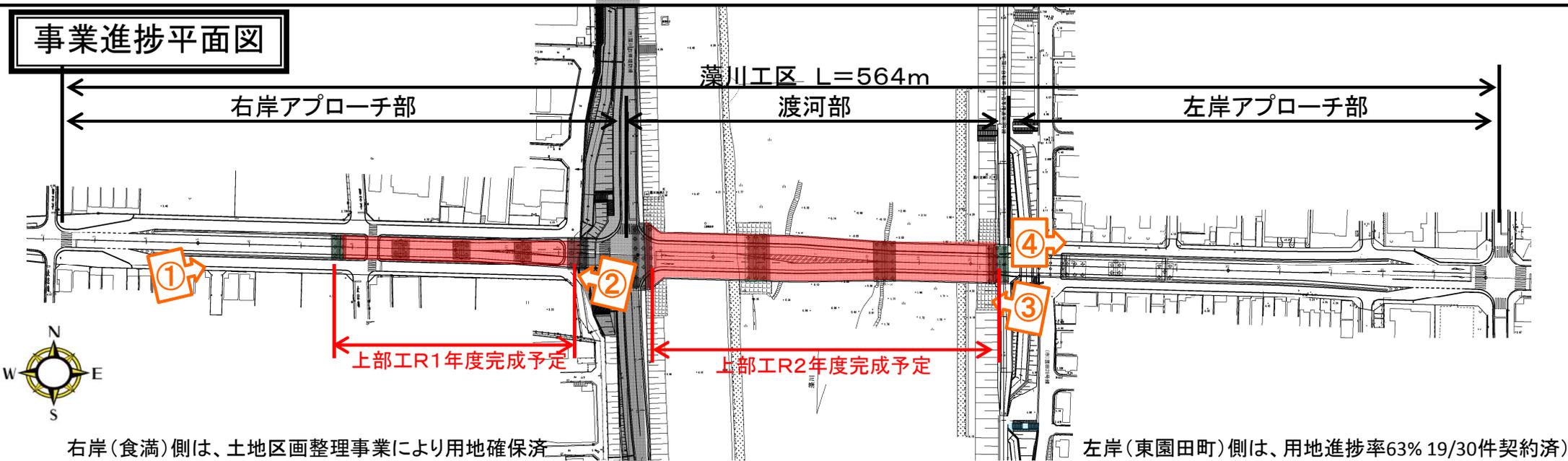


宮園橋(W=5.5m)における自転車と車の輻輳



- 凡例
- : 事業区間
 - : 事業中の都市計画道路
 - : 整備済の都市計画道路
 - : JR福知山線
 - : 阪急神戸線
 - (Yellow) : 緊急対策踏切
 - (Red) : 渋滞交差点
 - (Pink) : 学校
 - : 自転車道(ネットワーク路線)
 - : 自転車レーン(ネットワーク路線)
 - : 車道混在(ネットワーク路線)
 - : 自転車歩行者道、幅広路肩等(ネットワーク補完路線)

事業進捗平面図



右岸(食満)側は、土地区画整理事業により用地確保済

左岸(東園田町)側は、用地進捗率63% 19/30件契約済

現況写真

①右岸アプローチ部の状況



②右岸アプローチ部上部工を施工中



③渡河部の下部工が完成



④左岸アプローチ部の状況



工程表

- : 前回計画
- : 実施・計画

年度	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5
測量・設計	■	■	■	■										
物件調査		■				■	■	■	■	■	■			
用地補償			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
工事	右岸アプローチ部		■	■	■	■	■	■	■	■	■			
	渡河部		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
	左岸アプローチ部					■	■	■	■		■	■	■	■

事業の有効性・効率性

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
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
② 走行経費減少便益	交通の流れがスムーズになり、燃費などが向上することによる便益
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

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	園田西武庫線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	63,280	時間短縮 9.9分→3.5分	27,024	26,805	219	2.7
			② 走行経費減少便益	7,289					
			③ 交通事故減少便益	1,620					
			計	72,189					
	園田西武庫線	残事業費	① 走行時間短縮便益	63,280	時間短縮 9.9分→3.5分	4,998	4,779	219	14.4
			② 走行経費減少便益	7,289					
			③ 交通事故減少便益	1,620					
			計	72,189					

(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)	—	—
	平時	救急医療体制の支援	○	救急医療機関へのアクセス向上
		交通安全対策	○	自転車走行空間の確保による歩行者、自転車の安全向上
②地域の活性化	地域間交流の促進	○	藻川の左右岸の地域間交流の促進	
	中心市街地の活性化	—	—	
	地域産業の活性化	○	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	○	車道部の低騒音舗装による沿道環境の改善	

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	地元より園田西武庫線の早期整備について要望がある。
-------	---------------------------