



令和6年度 投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

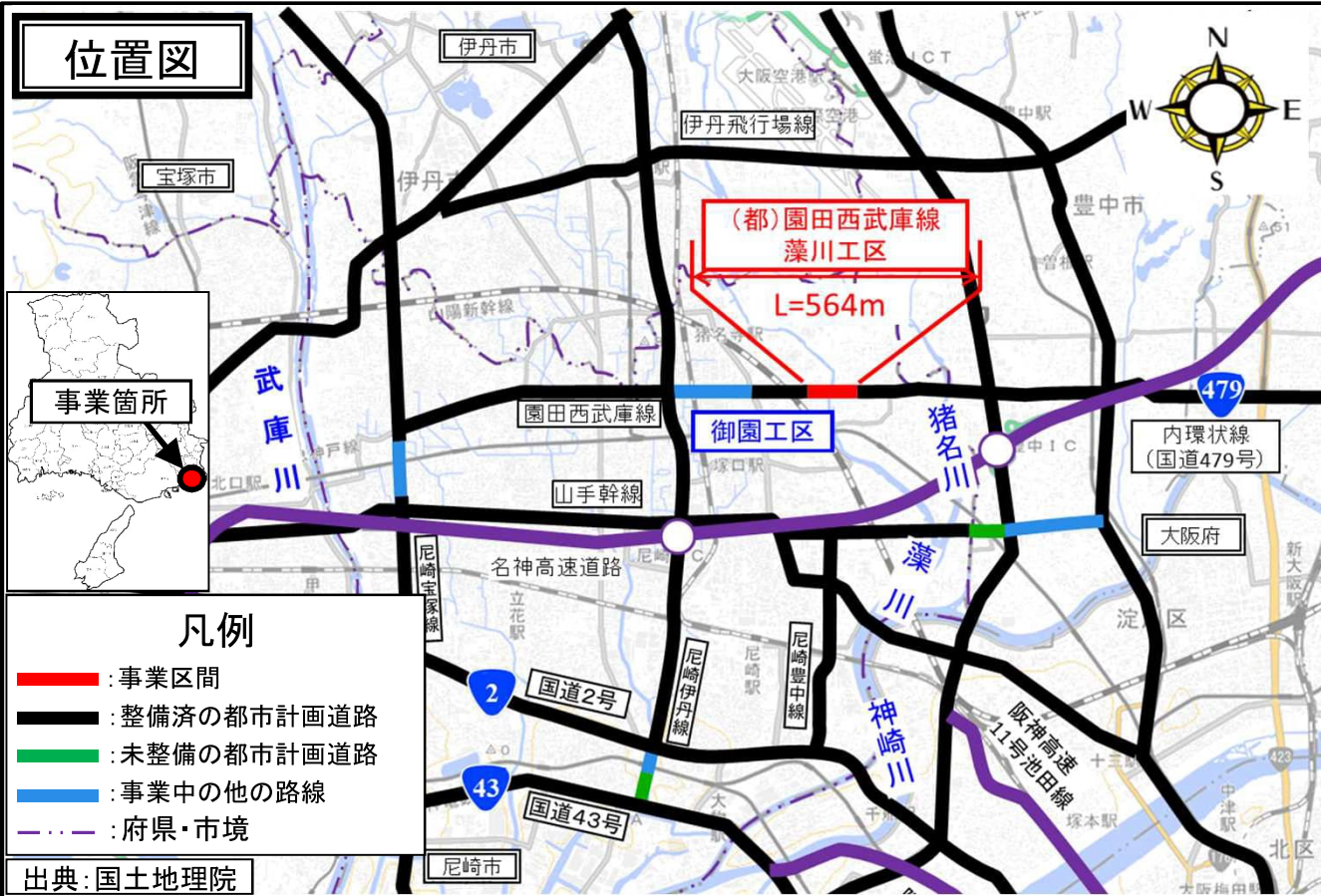
部課室名	土木部 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 志茂 大輔 (街路班長 芦田 渉)	内線	4362 (4474)
事業種目	街路事業	新規評価年度	平成21(2009)年度	現計画	前回評価時点
事業名	都市計画道路 そのだにしむこ 園田西武庫線 (藻川工区) もがわ	事業採択年度	平成22(2010)年度	総事業費	41億円
		着工年度	平成22(2010)年度	内地地補償費	2億円
		再評価年度	令和元(2019)年度	完成予定年度	令和8 (2026)年度
事業区間	尼崎市食満5丁目～東園田町3丁目 けま ひがしそのだ	進捗率 (用補進捗率)	95% (100%)	83% (49%)	
		残事業費	2億円	6億円	
事業の目的				事業内容 ( ) 前回評価時点	
<p>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。</p> <p>○円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府と連絡する東西道路ネットワークを強化することで、円滑な交通を確保し慢性的交通渋滞の解消を図る。</li> </ul> <p>○道路ネットワークの強化による都市防災機能の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本路線で整備が残っている本工区と御園工区を順次供用し全線開通することにより、都市防災機能の充実を図る。</li> </ul>				<p>【延長】L=564m うち橋梁部 L=134m</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】8,200台/日 (R22推計)</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。</p> <p>②本工区に近接した市立尼崎東高校跡地(3.4ha)において、園田東生涯学習プラザが令和3(2021)年度より利用開始。</p> <p>【前回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市道BOX基礎杭をPHC杭から場所打ち杭に変更し、現場の制約から小型の施工機械にて実施した。</p> <p>②当初計画では掘削土を流用する予定だったが、粘土質で高含水のため、処分となった。</p> <p>③上記①、②及び労務単価・物価上昇により8億円増額する。</p> <p>④地元要望による左岸アプローチ部の分割施工に伴い、事業期間を3年延伸して令和8(2026)年度までとする。</p>				
進捗状況	<p>①右岸(食満)側と渡河部については、令和2(2020)年度に完成した。</p> <p>②令和5年3月31日に橋梁の歩道部を先行開通した。</p> <p>③左岸(東園田)側は、令和5(2023)年度に用地買収が完了し、令和8(2026)年度に完成する見込みである。</p> <p>④同路線の御園工区は、令和6(2024)年度末の供用を目指し、事業を推進している。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び対応方針 (R元年度再評価)	【審査会意見】 継続妥当	【対応方針】 —			
(1)必要性	<p>①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渋滞が発生している。本路線の整備により大阪府と連絡するネットワークを強化することで、交通渋滞を緩和し、円滑な交通の確保を図る。</p> <p>②阪神高速道路や大阪内環状線とのネットワークを強化し、災害時の小学校等の指定避難場所へのアクセス性や都市防災機能の向上を図る。</p>				
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 <math>B/C=1.7</math> (全体) (前回 <math>B/C=2.7</math>)</p> <p>②事業完了後の現道(県道西宮豊中線)の管理引継は、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市街地内の東西交通について、現在迂回している交通を本路線へ転換することで、渋滞が緩和されCO<sub>2</sub>の排出を削減できる。</p>				
(4)優先性	隣接する御園工区は令和6(2024)年度末供用見込みであり、本路線で整備が残っている本工区が完成することにより、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。				
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〔第2回〕）

事業名	街路事業	路線・河川名	(都) 園田西武庫線
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="167 212 391 302" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>位置図</b></p>  </div> <div data-bbox="167 470 359 750" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>事業箇所</p>  </div> </div> <div data-bbox="167 750 550 996" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>凡例</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> : 事業区間</li> <li><span style="color: black;">—</span> : 整備済の都市計画道路</li> <li><span style="color: green;">—</span> : 未整備の都市計画道路</li> <li><span style="color: blue;">—</span> : 事業中の他の路線</li> <li><span style="color: purple;">—</span> : 府県・市境</li> </ul> <p>出典: 国土地理院</p> </div>			
	事業進捗状況・予定		整備効果
<p>全体 H22(2010) ～ R8(2026)</p>	<p><b>【事業費＝41億円】</b>                      延長：564m                      物件補償：2件、用地：30件 744.64m<sup>2</sup></p>		—
<p>前回再評価 まで (実績)</p>	<p><b>【事業費＝33億円】</b>                      事業進捗率：83%、用地進捗率：49%                      渡河部橋梁下部工完成                      右岸アプローチ部下部工完成</p>		—
<p>過去 5年間 R1(2019)～ R5(2023)</p>	<p><b>【事業費＝33億円】</b>                      令和2年度に渡河部、右岸アプローチ部が完成                      令和4年度末に歩道部を先行開通                      令和5年度末に用地買収が完了</p>		—
<p>今後3年間 (予定) R6(2024)～ R8(2026)</p>	<p><b>【事業費＝41億円】</b>                      令和8年度供用に向けて、事業を推進する</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の渋滞が緩和され、円滑な交通が確保される。</li> <li>・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。</li> </ul>

# 街路事業 都市計画道路 園田西武庫線〔藻川工区〕

## 位置図



### 事業箇所



### 凡例

- : 事業区間
- : 整備済の都市計画道路
- : 未整備の都市計画道路
- : 事業中の他の路線
- : 府県・市境

出典: 国土地理院

## 目的

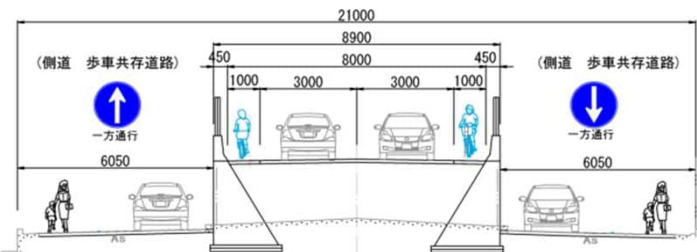
- ①円滑な交通の確保
- ②大阪府と連絡する東西道路ネットワークの強化による都市防災機能の向上

## 事業概要

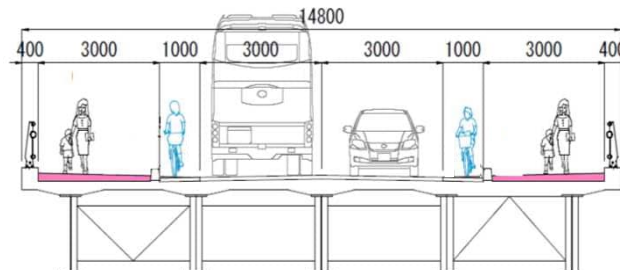
事業区間：尼崎市食満5丁目～東園田町3丁目  
 総事業費：41億円  
 内用地補償費：2億円  
 事業期間：H22～R8  
 事業概要：バイパス整備  
 延長：564m  
 計画幅員：渡河部 2車線 車道6.0m両側歩道3.0m  
 アプローチ部 2車線 車道6.0m 側道5.0～6.0m

## 横断図

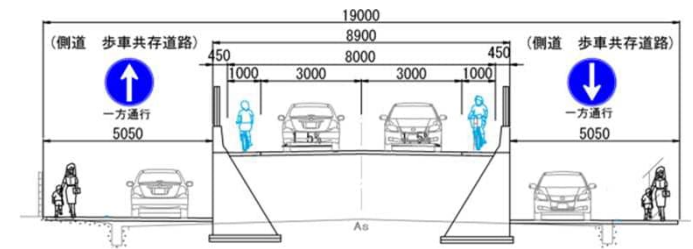
右岸アプローチ部



渡河部



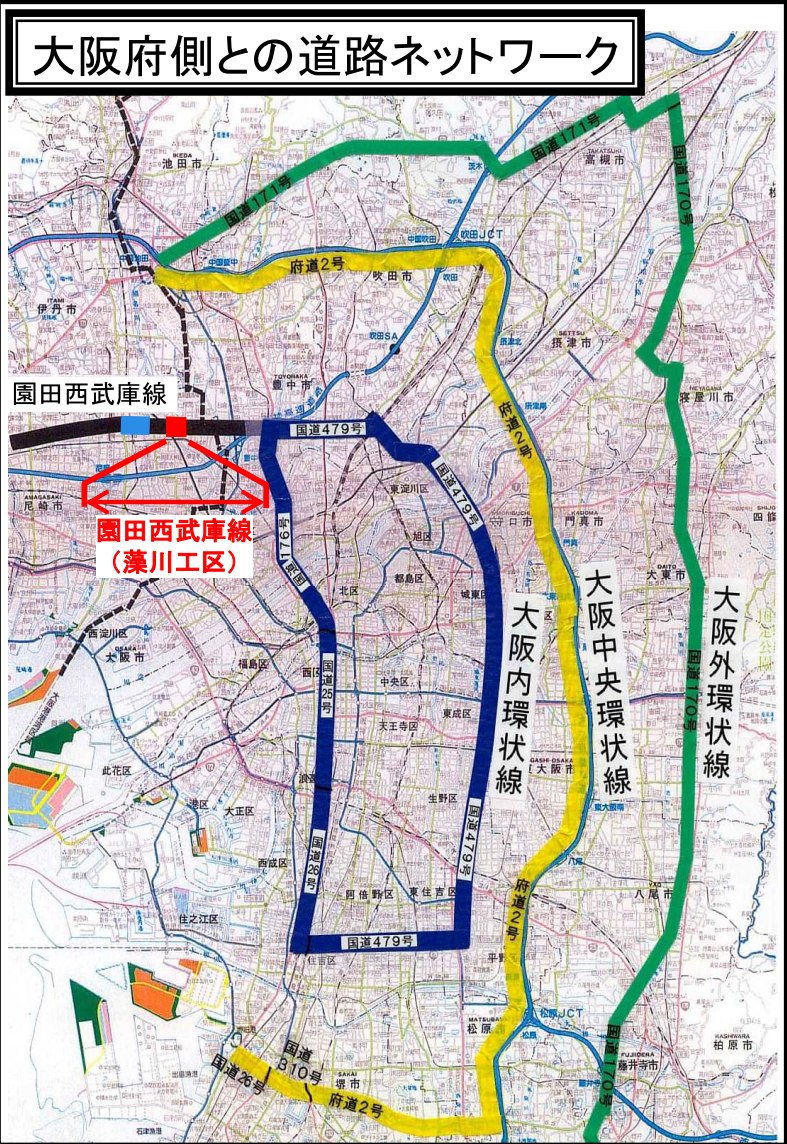
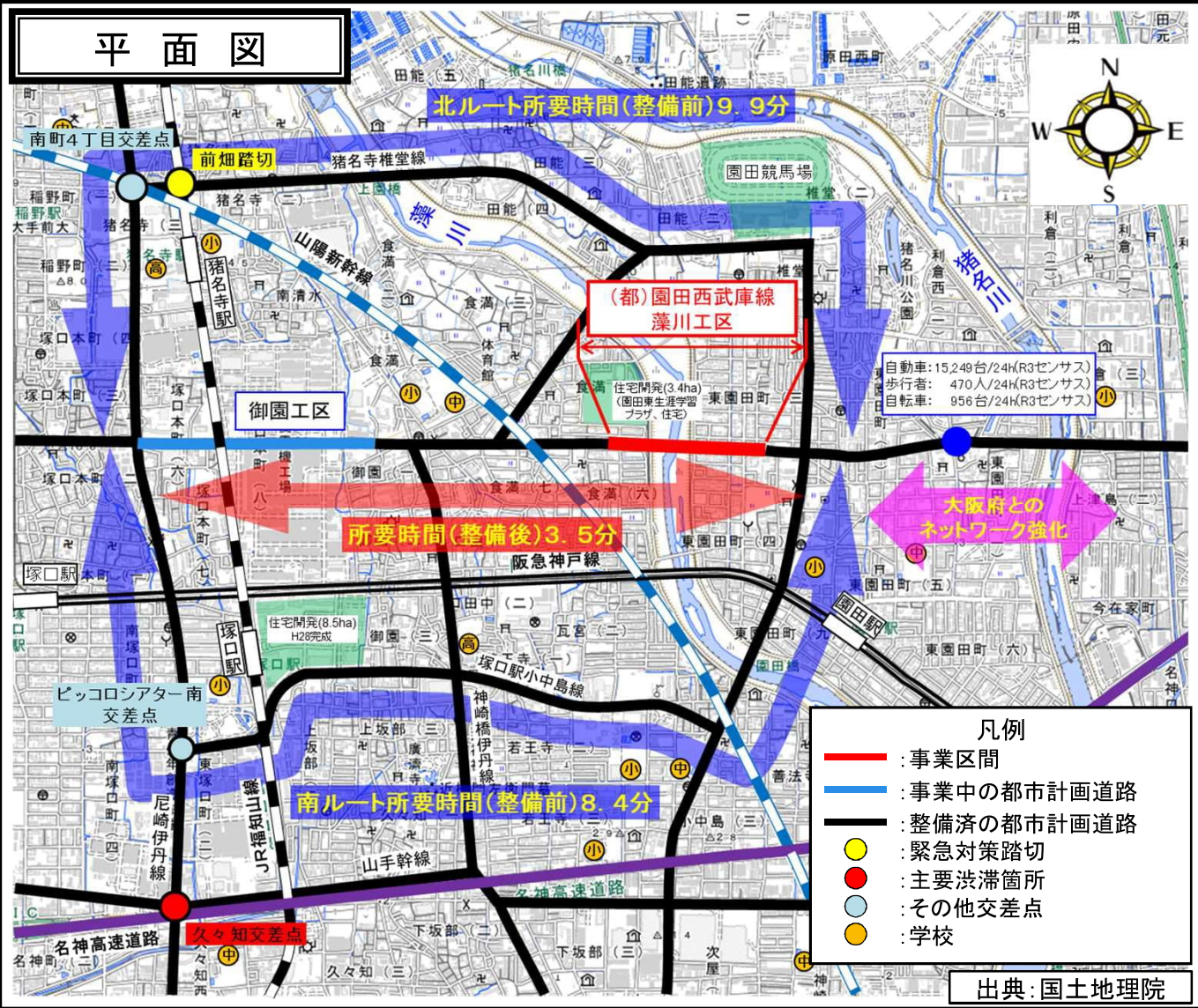
左岸アプローチ部





# 事業の必要性・優先性

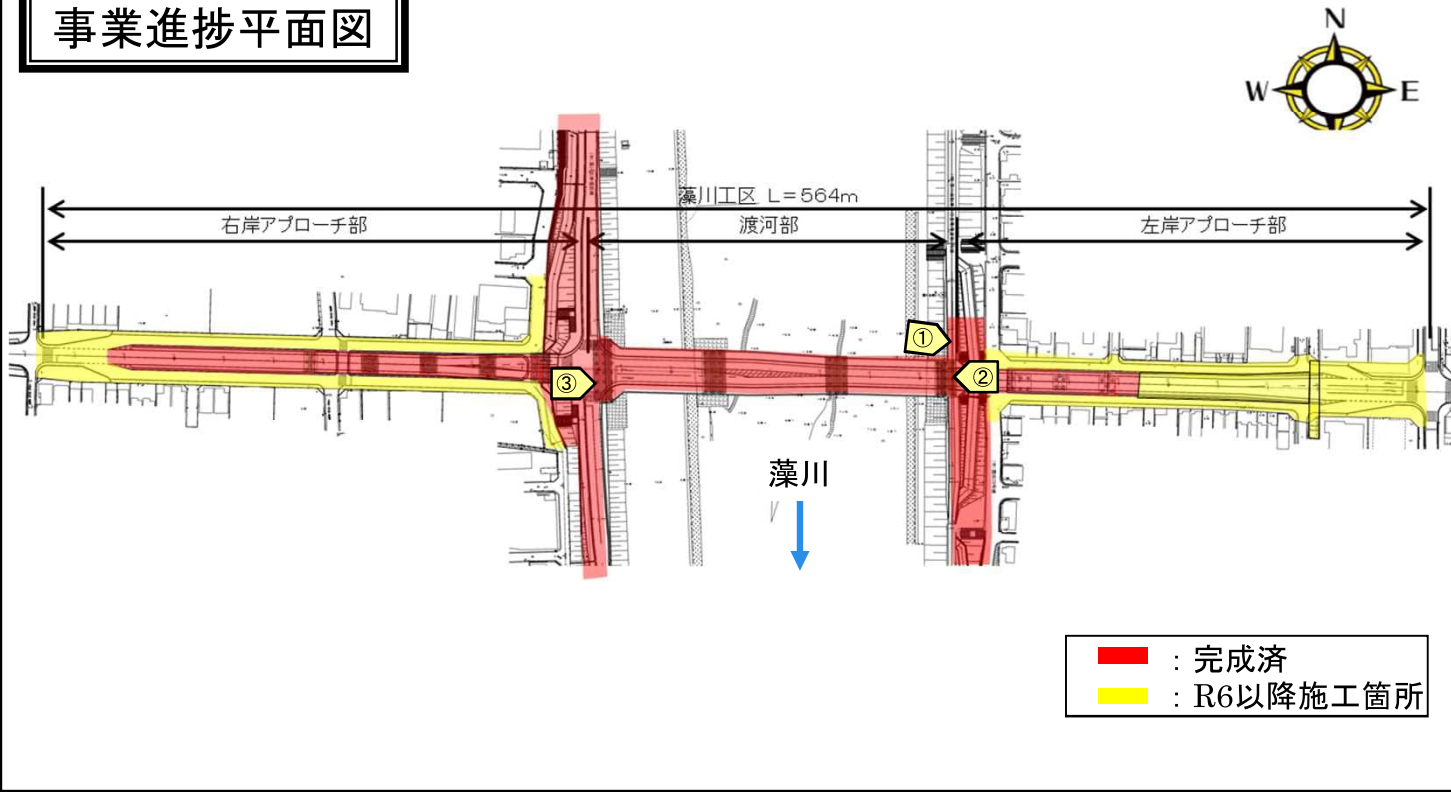
- ①大阪府と連絡する東西道路ネットワークが脆弱であることに加え、自動車・歩行者ボトルネック踏切である前畑踏切や主要渋滞箇所である久々知交差点が存在するなど慢性的な渋滞が発生しており、本工区及び御園工区の整備による円滑な交通の確保が必要。
- ②大阪内環状線との道路ネットワーク強化による災害時における指定避難所へのアクセス性や都市防災機能の向上が必要。





# 進捗状況

## 事業進捗平面図



# 現況写真

## ①左岸側アプローチ部施工状況



## ②橋梁本体工 (R2完成)



## 工程表

■ : 前回計画 (R1再評価時)  
■ : 実施・計画

工種	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
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 (全体舗装・照明を含む)									■	■	■	■	■	■	■	■

## ③歩道部の先行開通 (R5.3.31)



# 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 費用便益費(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	都市計画事業 園田西武庫線 (藻川工区)	全体事業費	① 走行時間短縮便益	53,491	時間短縮 9.9分→3.5分	35,445	35,207	238	1.7
			② 走行経費減少便益	5,084					
			③ 交通事故減少便益	435					
			計	59,010					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	53,491	時間短縮 9.9分→3.5分	527	289	238	112.0
			② 走行経費減少便益	5,084					
			③ 交通事故減少便益	435					
			計	59,010					

## (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)	○	地域の避難所(小学校等)へのアクセス性の向上
		災害・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	緊急医療体制の支援	○	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。
-------	---------------------------