

繼 続 事 業 評 価

【 街 路 事 業 】

伊丹飛行場線（昆陽東）

土木局街路課

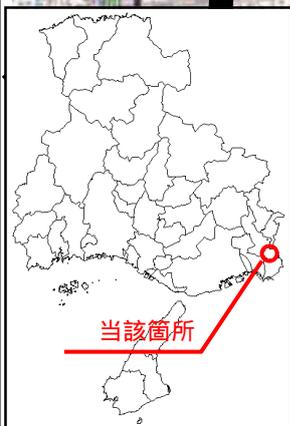
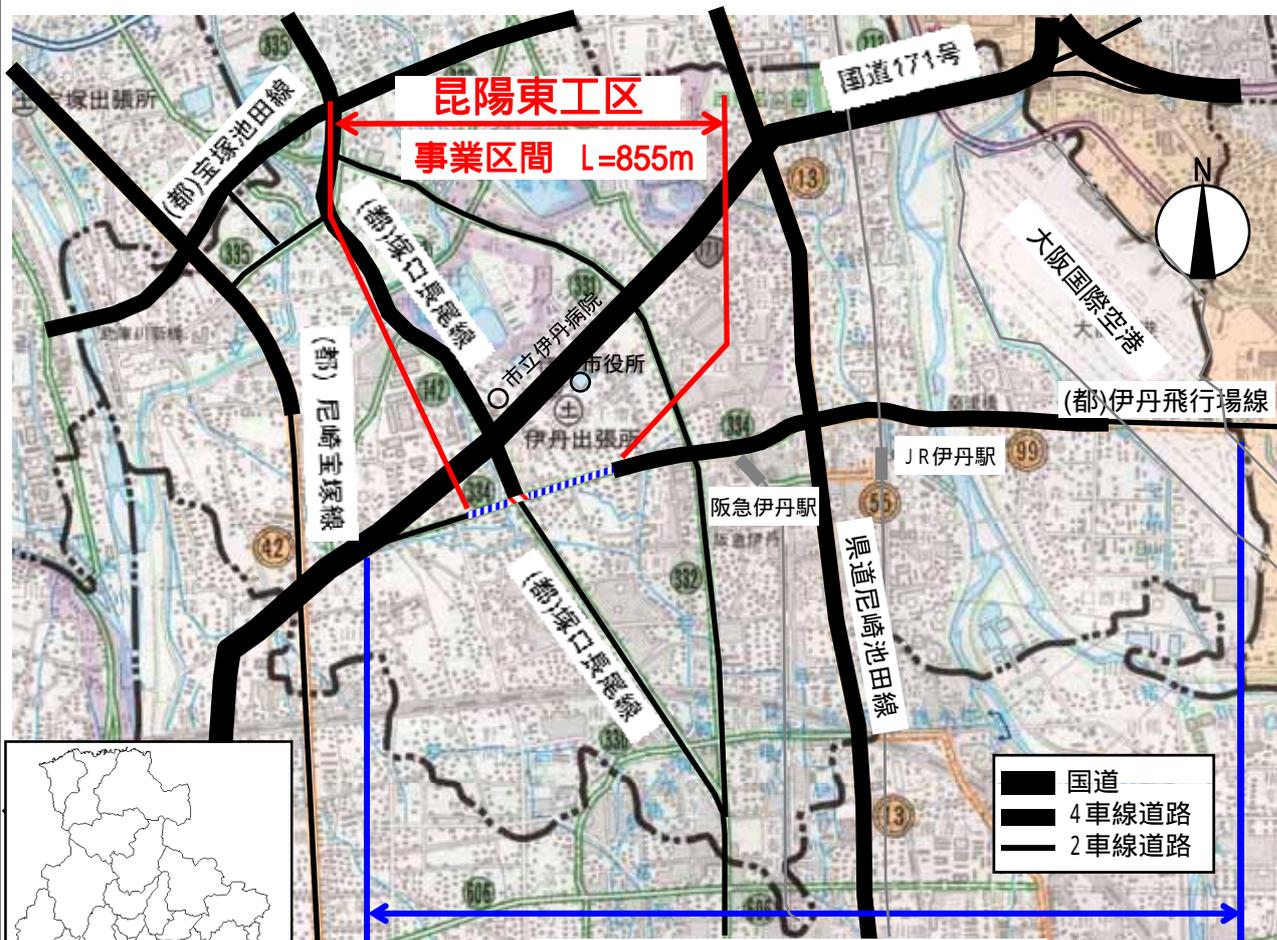
投資事業評価調書（継続：再評価）

部課室名	県土整備部土木局街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	課長 樋口 孝 (課長補佐兼街路係長 小谷和弘)	内線	4474 (4480)
------	-------------	---------------------	-----------------------------	----	----------------

事業種目	街路事業	事業名		事業区間		総事業費	49億円
		都市計画道路 伊丹飛行場線(昆陽東)		伊丹市昆陽6丁目 ～千僧5丁目		内用地補償費	39億円
所在地		事業採択 年度	着工年度	完成予定 年度	進捗率 (内用補償捗率)	98% (99%)	
伊丹市昆陽6丁目～千僧5丁目		H11	H11	H21	残事業費	1億円	
事業の目的			事業内容				
<p>本路線は、国道171号から伊丹市中心市街地、県道尼崎池田線を経て、大阪国際空港へ連絡する阪神間の東西幹線道路である。</p> <p>沿道には市役所等をはじめとするシビックゾーン、阪急伊丹駅周辺の中心市街地部があり、日常生活や経済活動を支える骨格となる道路網を形成している。このため、増加する交通量に対処し、慢性的な渋滞解消、歩行者、自転車利用者の安全性向上を図るため早期整備が必要である。</p>			<p>道路改築(拡幅) L=855m 現況：2車線 歩道一部有り W=5.5 (10.1) 計画：4車線 両側歩道3m W=13.0 (20.0) 昭和22年都市計画決定</p> <p>交通量 自動車 現況：15,476台/日 (H17センサ) 計画：16,200台/日 (H42年予測) 歩行者 現況：410人/12h (H17センサ) 自転車 現況：2,068台/12h (H17センサ) 〔負担割合 国:0.55, 県:0.225, 市:0.225〕 混雑度：1.19</p>				
事業を取り巻く社会 経済情勢等の変化		<p>本路線がアクセスする阪急伊丹駅周辺は、阪神淡路大震災で倒壊した駅舎を含め、駅前広場等の周辺整備が平成12年度に完了している。また、本工区に隣接する千僧5丁目交差点～県道尼崎池田線間は平成12年度に完了、本工区と交差する南北幹線道路である塚口長尾線が宝塚市境まで平成19年度に完了している。更に、西側に隣接する残る国道171号までの区間である昆陽西工区は、平成19年度に着手している。</p>					
進捗状況		<p>現状：用地買収104件のうち103件が買収完了しており、事業進捗率は98%である。 今後の予定：買収済用地については、順次工事を進めていく。残りの未買収用地1件を買収し、昆陽6丁目交差点の改良を行い、平成21年度の完成を目指す。</p>					
評価視点		評価結果の説明					
(1)必要性 ○安全・安心		<p>東西の幹線道路であるが、現道は2車線であり、歩道も狭小であるため、人身事故が多発している。(過去5年平均の死傷事故件数19件)また、通学路にも指定されており、歩道の整備により安全性の向上を図る。</p> <p>災害時には市役所等のシビックゾーンへの避難路としての機能を発揮できる。</p> <p>沿道の2次救急医療施設である伊丹恒生病院及び隣接する市立伊丹病院へのアクセス性が向上する。</p>					
○地域の活性化		<p>国道171号と伊丹市中心市街地、県道尼崎池田線及び大阪池田線へ接続することにより地域間の連絡を強化できるとともに、伊丹市の中央部の都市軸を形成することにより、地域が活性化する。</p>					
○快適性、ゆとり		<p>両側歩道(幅員3.0m)を設置し、車道との段差の少ない歩道とすることにより快適でゆとりのある歩行空間を確保できる。</p>					
(2)有効性・効率性		<p>昆陽6丁目交差点は、渋滞交差点解消プログラムに位置付けられており、交差道路の塚口長尾線が、平成19年度に完了し若干緩和されたものの、早急に渋滞解消を目指す。</p> <p>本工区に隣接する昆陽西工区と併せて整備することにより、全線完了し伊丹市域の交通環境が改善する。</p> <p>費用便益比；B/C=4.4(残事業B/C=15.2)</p>					
(3)環境適合性		<p>車道は低騒音舗装、歩道は高木植樹と透水性舗装を行い、沿道環境の改善を図ることができる。</p> <p>電線共同溝の整備により都市景観が向上する。</p>					
(4)優先性		<p>本線及び周辺道路の慢性的な渋滞解消を図るには、当該区間の4車線化が必要不可欠であるため、早急に事業効果を発現させる必要がある。</p>					
再評価 の結果	継続	左の理由	<p>事業の必要性は、事業採択時と何ら変わっておらず、阪神間の東西幹線として必要不可欠であるため、継続して事業を実施する必要がある。</p>				

事業進捗状況概要図 (継続：再評価)

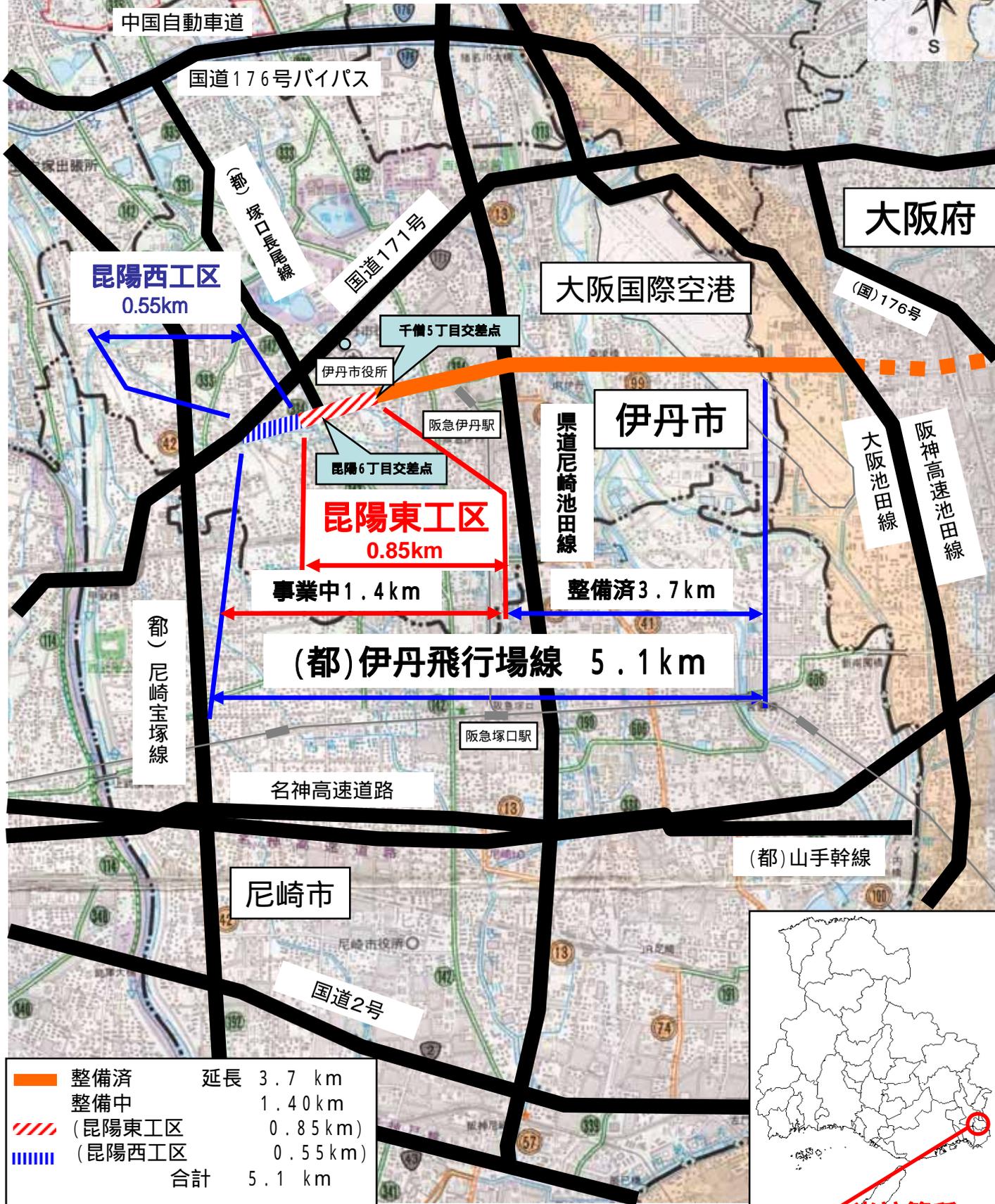
事業名	街路事業	路線・河川名	(都)伊丹飛行場線(昆陽東)
-----	------	--------	----------------

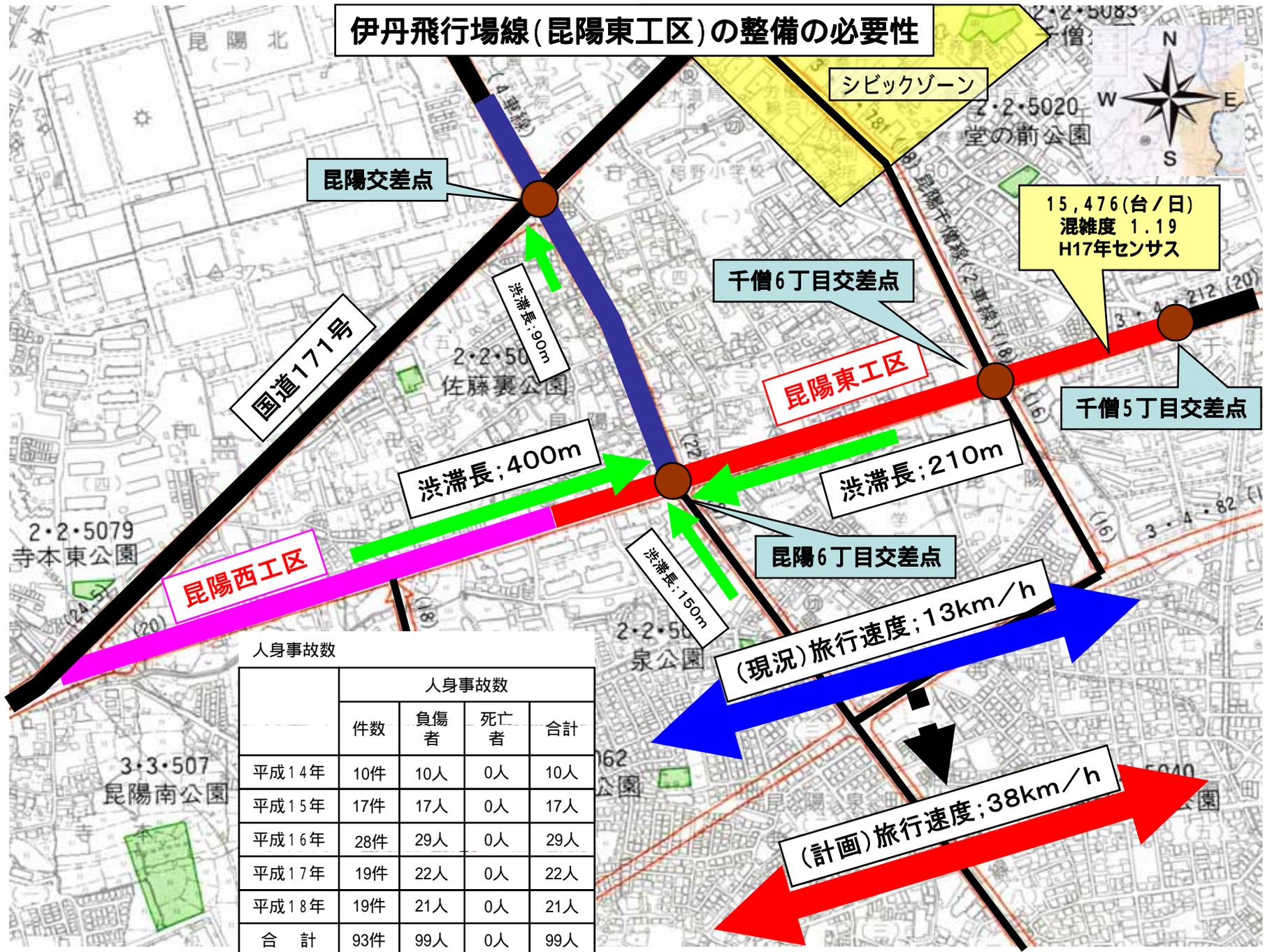


凡 例	
	H11～20
	H21以降

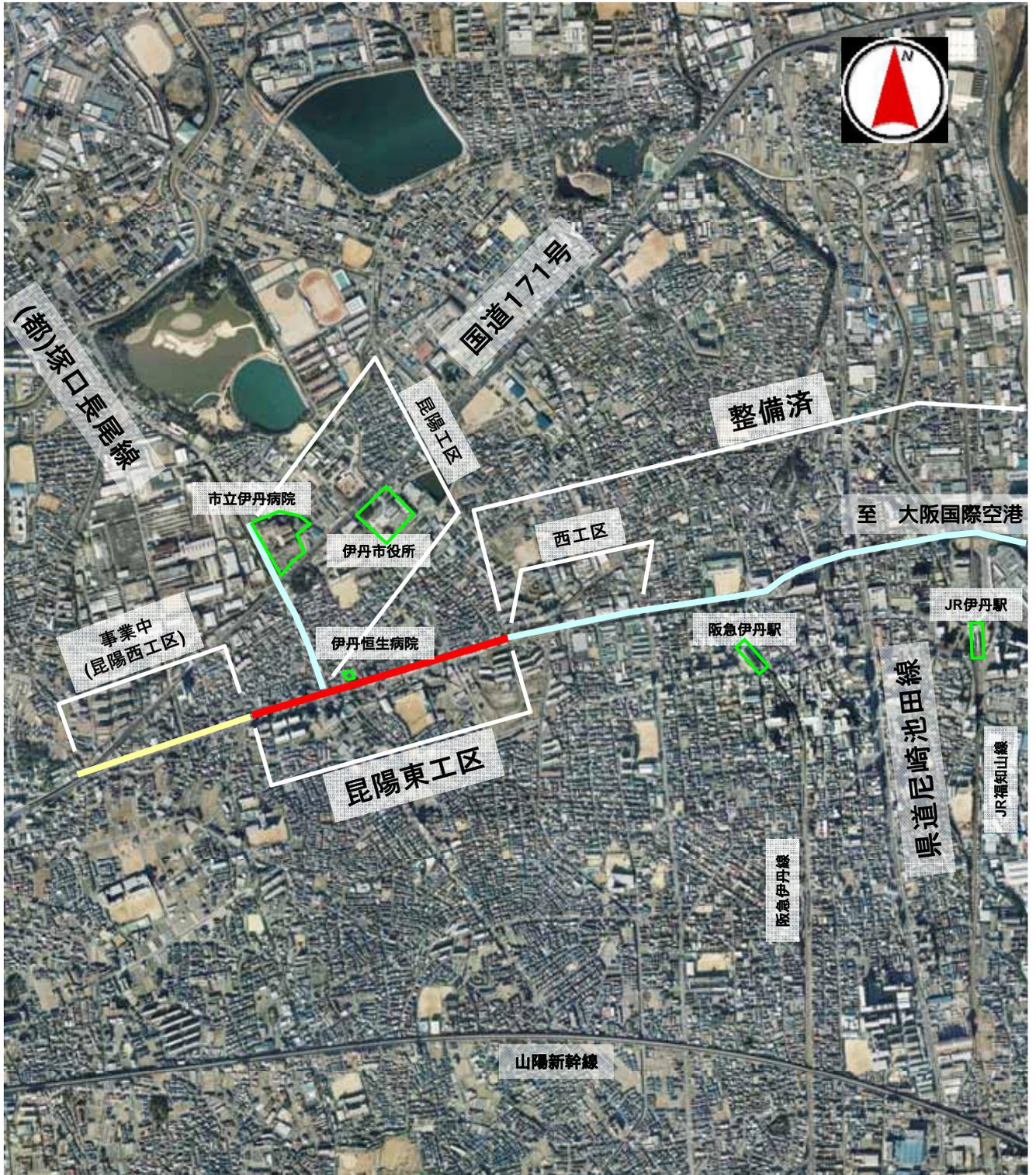
	事業進捗状況・予定	整備効果
全体	H11～21年度【事業費＝49億円】 延長：855m	
過去10年間 (実績)	H11～20年度予定【事業費＝48億円】 用地補償104件中103件買収完了(99%)	—
今後1年間 (予定)	H21年度【事業費＝1億円】 平成21年度に用地1件の買収と昆陽6丁目交差点周辺の工事を施行し、855m全区間完成予定。	4車線化されることにより、周辺道路を含む渋滞が緩和される。主要渋滞ポイントである昆陽6丁目交差点の交通流動が改善される。

伊丹飛行場線 位置図





伊丹飛行場線(昆陽東)周辺の航空写真



伊丹飛行場線(昆陽東) 現況写真

渋滞状況(昆陽6丁目交差点西側)



渋滞状況(昆陽6丁目交差点東側)



伊丹飛行場線(昆陽東) 現況写真

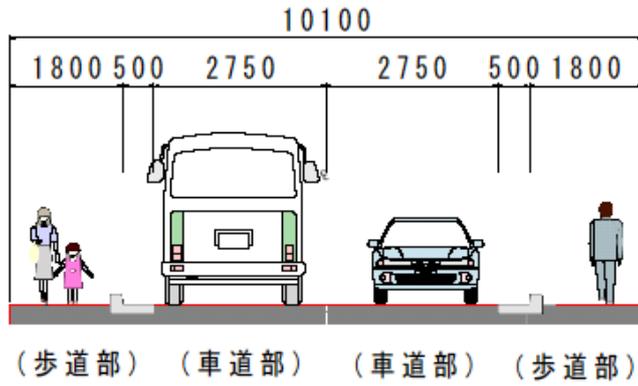
自転車通行状況



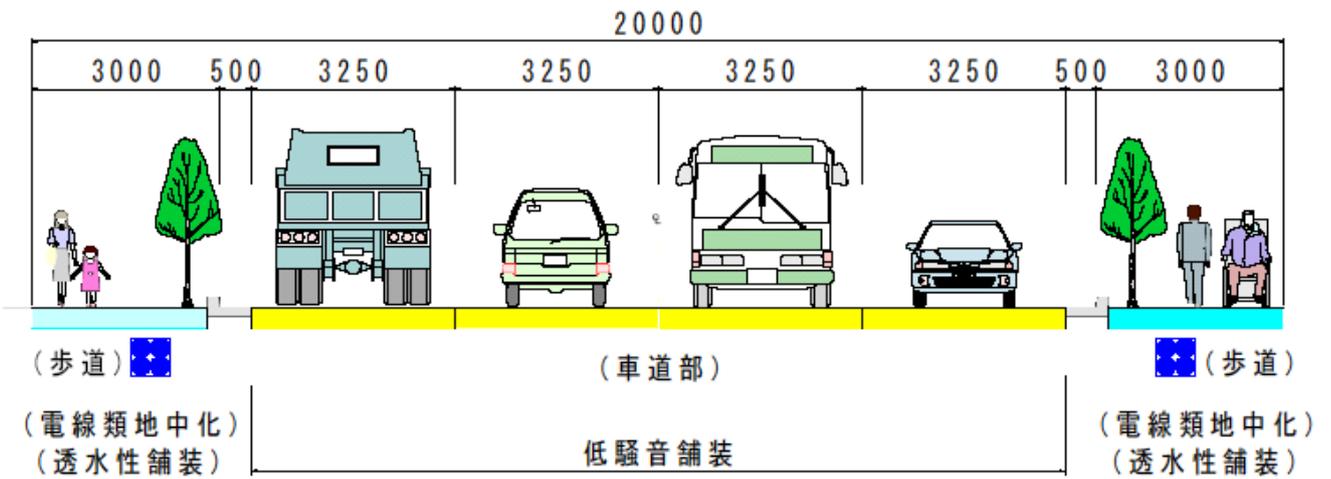
工事施行状況



現況横断面図



計画横断面図 (一般部)



継続事業
当初計画及び実施工程

	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
設計	■■■■■										
測量・調査	■■■■■								■■■■■		
用地・補償	■■■■■								■■■■■	■■■■■	
工事			■■■■■								■■■■■

■■■■■ : 当初計画
■■■■■ : 実施・計画

B / C 根拠説明資料例

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	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: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	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	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	整備無しの事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: [交通量 × 距離 × 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位]

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)				
道路	都市計画 道路 伊丹飛行場線 (昆陽東工区)	全体 事業費	走行時間 短縮便益	23,091	旅行速度: 13km/h 38km/h	5,424	5,380	44	4.4	
			走行経費 減少便益	550						現況交通 15,476 台/日
			交通事故 減少便益	23						
			計	23,664						
	残 事業費	走行時間 短縮便益	5,038	旅行速度: 34km/h 38km/h	340	334	6	15.2		
		走行経費 減少便益	136						現況交通 15,476 台/日	
		交通事故 減少便益	7							計画交通 16,200 台/日
計	5,181									