

## 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 上野 敏明 ( 街路班長 芦田 渉 )	内線	4474 (4480)	
事業種目	事業名	事業区間	総事業費	内地地補償費	着手予定年度	完了予定年度
街路事業	都市計画道路 尼崎伊丹線(阪神尼崎)	尼崎市御園町～ しょうわどおり 昭和通	78億円	35億円	平成30年度	平成36年度
事業目的			事業内容			
<p>当該路線は、尼崎市の国道43号から伊丹市を結ぶ阪神間東部の南北幹線道路である。</p> <p>当該工区は、東西の幹線道路である国道43号と国道2号を南北に結ぶ区間に位置し、街路網の整備において、重要な位置づけにある。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 4車線化により、地域経済活動の障害となる渋滞を解消するとともに、歩道拡幅により歩行者と自転車の通行空間を確保し、安全で円滑な交通の確保を図る。</p> <p>○広域ネットワークの形成 阪神間の南北道路の整備を進めることにより、地域内外の連携、交流を図る。</p> <p>○都市防災機能の強化 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 延長 300m</p> <p>【構造規格】第4種第1級</p> <p>【計画幅員】4車線 歩道 4.0m, 2.0m 自転車道 2.0m 車道14.0m (全幅28.0m)</p> <p>【計画交通量】27,700台/日 (H42 予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車：14,013台/日 (H27 センサス) 歩行者：1,348人/12h (H27 実測) 自転車：850台/12h (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 当該工区の北側は整備済みだが、当該工区は未整備で、現況交通量が交通容量を大きく超えており、特に朝夕の通勤時間帯の渋滞が著しい。渋滞を解消し、円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>② 過去5年間に51件の交通事故が発生しており、道路改良により円滑な交通を確保し、事故の軽減を図る必要がある。</p> <p>③ 阪神尼崎駅周辺は歩行者、自転車の交通量が多く、歩行者と自転車の交通分離や通行空間の拡幅など、安全で円滑な交通を確保する必要がある。</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、拡幅整備による防災機能の強化のため、早期に4車線整備が必要である。</p>					
(2) 有効性・効率性  (執行環境状況)	<p>① 費用便益比 B/C=2.0</p> <p>② 東西幹線の国道2号、43号、また阪神高速へのアクセスが円滑になり、物流等の交通環境が向上し、渋滞による経済損失の解消を図れる。</p> <p>③ 広幅員化により、建物火災や倒壊等が発生した際でも通行できる道路として、防災機能の強化を図ることができる。</p> <p>④ 地元より早期事業着手の要望がなされており、協力体制等事業執行環境が整っている。</p> <p>⑤ 平成19年6月都市計画変更決定</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、沿道環境の改善を図る。</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> <p>③ 無電柱化により、防災機能とともに都市景観の向上を図る。</p>					
(4) 優先性	<p>① 国道2号と交差する玉江橋交差点が、新渋滞交差点解消プログラムに位置づけられており、早期整備が必要である。</p> <p>② 地域の道路強靱化プランにおける緊急輸送道路に位置づけられており、災害に強い強靱な県土づくりを進める上で早期整備が必要である。</p>					
【事後評価】 対象・対象外	<p>① 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、事業に対する県民の満足感等について検証し、事後評価を行う。</p>					

# 街路事業 都市計画道路 尼崎伊丹線〔阪神尼崎〕

## 位置図



**（都）尼崎伊丹線  
〔阪神尼崎〕  
延長300m**

- 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
  - : 学校
  - : 公共施設等
  - : 渋滞交差点

## 横断図

## 事業概要



事業区間：尼崎市御園町  
～昭和通  
事業概要：現道拡幅  
延長：300m  
幅員：14.0m(28.0m)  
総事業費：78億円  
事業期間：H30～H36

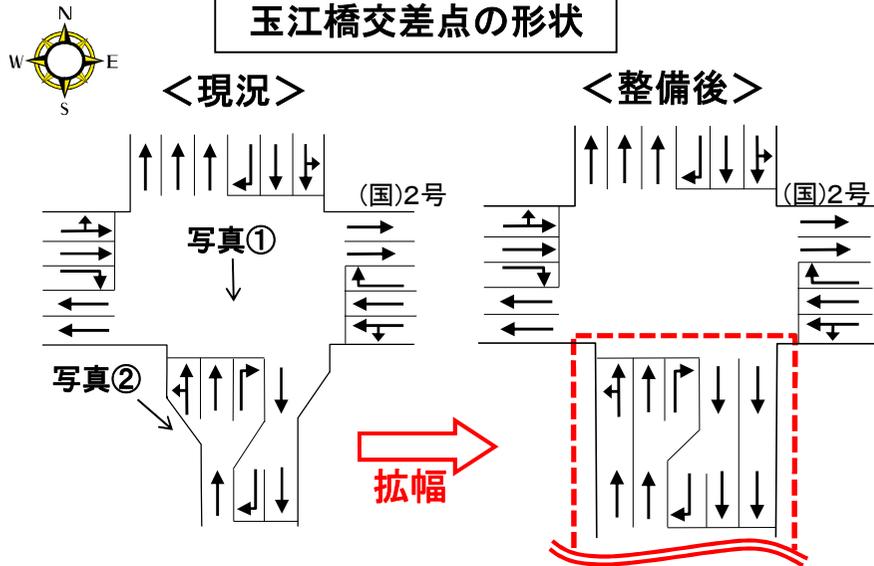
<現況>

<計画>  
街路-2

# 事業の必要性

- ①道路拡幅による交通容量の増大により、玉江橋交差点をはじめとする渋滞を緩和
- ②歩道拡幅により、阪神尼崎駅周辺の通行空間を確保し、歩行者・自転車の円滑で安全な通行を確保

## 玉江橋交差点の形状



## 平面図



### ①滞留する右折車(直進車線の確保)



### ②駅周辺の通行空間を確保



### ③阪神電鉄下部を大規模拡幅



## 1 実施工程表

	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
調査設計							
用地補償							
県・工事							
阪神電鉄・調査設計							
阪神電鉄・工事							

## 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	○ 整備無しの走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{移動時間} \times \text{時間価値原単位}) \times 365$ 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: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{走行経費原単位}) \times 365$ 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: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$

#### 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	都市計画道路 尼崎伊丹線 (阪神尼崎)	全体 事業 費	① 走行時間 短縮便益	10,710	時間短縮 1.2分 → 0.5分  計画交通量 27,700台/日	5,725	5,677	48	2.0
			② 走行経費 減少便益	796					
			③ 交通事故 減少便益	39					
			計	11,545					

### (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 県立尼崎総合医療センター(三次救急医療機関・災害拠点病院)等へのアクセス性が向上
- ③ 歩道拡幅、自転車道整備による、安全な歩行者・自転車空間を確保
- ④ 阪神地域の連携強化と地域経済の活性化
- ⑤ 慢性的な交通渋滞が解消し、円滑な物流やバスの定時運行を確保
- ⑥ 電線類の地中化により景観が向上し、排水性舗装による車両騒音の低減などにより、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）尼崎伊丹線（阪神尼崎）

### （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、燃料費の節約など）
交通事故減少

### （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）	○	臨海部から県立尼崎総合医療センター（災害拠点）等へのアクセス性が向上
		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）	○	火災時の延焼遮断帯としての機能を向上（幅 28m）
	平時	救急医療体制の支援	○	尼崎総合医療センター（三次救急医療機関）等へのアクセス性が向上
		交通安全対策	○	歩道拡幅、自転車道設置による安全な歩行者・自転車空間を確保
②地域の活性化		地域間交流の促進	○	臨海部と市街地のネットワークの強化が向上
		中心市街地の活性化	○	歩行者、自転車による駅へのアクセスが向上
		地域産業の活性化	○	臨海工業地帯と国道 2 号の円滑な連絡の向上
		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	○	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	○	・電線類を地中化し、沿道景観が向上 ・車道部の排水性舗装による車両騒音の低減 ・景観に配慮した歩道舗装の採用

### （３）地域からの要望状況等

要望状況等	商工会議所から渋滞解消（早期 4 車線化）の要望がある。
-------	------------------------------