

投資事業評価調書(新規)

| | | | | | |
|--|---|--------------------------|---|-------------|------------------------|
| 部課室名 | 街路課 | 記入責任者職氏名 (担当者氏名) | 課長 玉田 尋三 (濱 浩二) | 内線 | 4 4 7 4 (4 4 8 0) |
| 事業種目 | 街路 | 事業名 | 事業区間 | 総事業費 | 約 4 2 億円 |
| | | 都市計画道路 尼崎宝塚線(武庫・山田工区) | 尼崎市武庫の里 1 丁目 ～ 伊丹市山田 5 丁目 | 内用地補償費 | 約 2 2 億円 |
| 所在地 | | | 事業採択 予定年度 | 着工予定 年 度 | 完成予定 年 度 |
| 尼崎市武庫の里～伊丹市山田 | | | H 1 8 年度 | H 1 8 年度 | H 2 4 年度 |
| 事業目的 | | | 事業内容 | | |
| <p>本路線は尼崎市の阪神高速湾岸線末広ランプから伊丹市を経て宝塚市の中国自動車道宝塚 IC を連絡する阪神間中央部の南北主要幹線道路である。</p> <p>今回、以下の目的から事業を計画する。</p> <p>広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 阪神間の南北道路の整備により、地域内の連携・交流を図る。 <p>緊急輸送路の早期整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>渋滞の解消</p> <p>4 車線化により、慢性的な渋滞解消を図る。</p> | | | <p>道路改築(拡幅) L = 1 6 5 0 m</p> <p>現況: 2 車線 歩道有り W=6.0 (10.6)</p> <p>計画: 4 車線+2.5m 両側歩道 W=12.0 (18.0)</p> <p style="padding-left: 20px;">4 車線+3.5m 両側歩道 W=12.0 (20.0)</p> <p>昭和 3 2 , 2 5 年都市計画決定(尼崎、伊丹)</p> <p>交通量</p> <p>自動車</p> <p style="padding-left: 20px;">現況 : 24,243 台 / 日 (H17 年実測)</p> <p style="padding-left: 20px;">計画 : 30,000 台 / 日 (H42 年予測)</p> <p style="padding-left: 20px;">歩行者現況: 235 人 / 12h (H11 年センサ)</p> <p style="padding-left: 20px;">自転車現況: 1,036 台 / 12h (H11 年センサ)</p> <p style="padding-left: 20px;">〔負担割合 国 0.55、県 0.225、市 0.225〕</p> <p>混雑度; 1.7</p> | | |
| 評価視点 | 評価結果の説明 | | | | |
| (1)必要性 安全・安心 | <ul style="list-style-type: none"> 南北の主要幹線道路であるが、現道は 2 車線となっている。又歩道も狭小であるため、人身事故が多発するなど危険である。沿道には昆陽里小学校もあり、歩道の整備により安全性の向上を図る必要がある。(過去 3 年平均の死傷者数 13 人、死傷事故率 233 人 / 億台 km) 本路線は緊急輸送道路ネットワーク計画に緊急輸送道路として位置づけられており、早期に整備を行う必要がある。 | | | | |
| 地域の活性化 | <ul style="list-style-type: none"> 阪神高速湾岸線末広ランプから、阪神高速神戸線、国道 4 3 号、国道 2 号、国道 1 7 1 号、中国自動車道宝塚 IC 及び国道 1 7 6 号を連絡し、地域間の連携強化することにより、活性化を図る。 | | | | |
| 快適性、ゆとり | <ul style="list-style-type: none"> 福祉のまちづくり重点地区(昆陽里地区)に指定されており歩道をセミフラットとすることにより高齢者・障害者に配慮した整備を行う。 | | | | |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> 尼崎市及び伊丹市の街路整備プログラムに前期(H19 年度まで)着手路線に位置づけられ、広報誌により公表されている。 | | | | |
| (2)有効性・効率性 | <ul style="list-style-type: none"> 費用便益比 B / C = 1 0 . 4 本工区に隣接する寺本工区の整備と併せて南北主要幹線の交通緩和が図られるとともに、武庫之郷交差点、武庫之荘 9 丁目交差点及び昆陽里交差点周辺の交通環境の改善が図れる。 | | | | |
| (3)環境適合性 | <ul style="list-style-type: none"> 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。 電線共同溝の整備により都市景観の向上を図る。 | | | | |
| (4)優先性 | <ul style="list-style-type: none"> 本路線の慢性的な渋滞解消を図るには当該工区の 4 車線化が必要不可欠であるため、早急に事業着手する必要がある。 尼崎宝塚線は全延長 12.4 km のうち、6 km は完成又は概成済、4.3 km が事業中、2.1 km が未着手となっている。なお、事業中 4.3 km の内、1.8 km が H17 度に完成予定である。未着手 2.1 km については、武庫山田を含め H18 年度より事業着手し、早期の全線完成を図る。 | | | | |