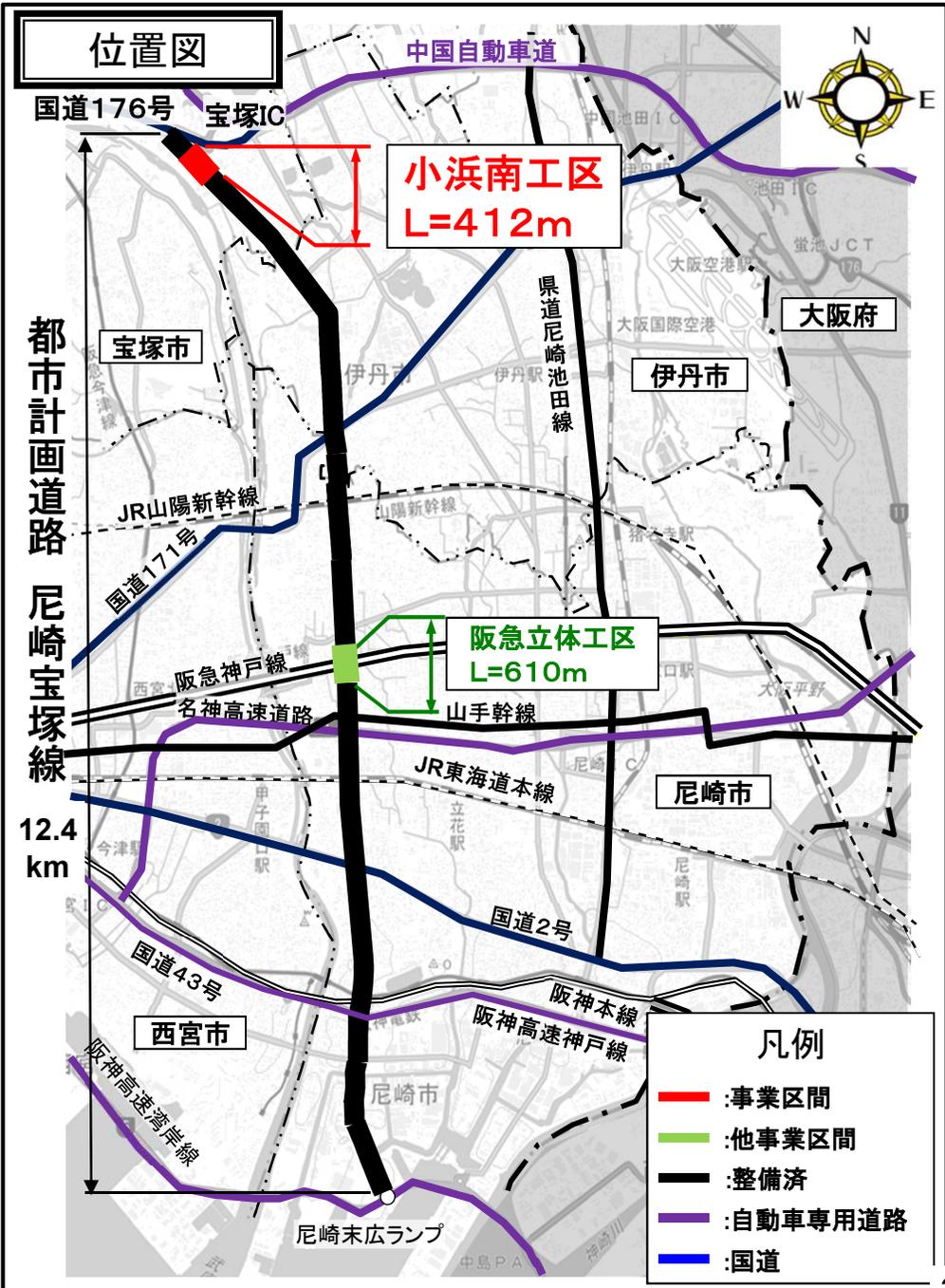


**投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）** 【評価調書様式3】

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 古川 雅一 (街路担当主幹 金澤 真文)	内線	4474 (4480)
事業種目	街路事業	新規評価年度	平成17(2005)年度	現計画	前回評価時点
事業名	都市計画道路 尼崎宝塚線 (小浜南工区)	事業採択年度	平成18(2006)年度	総事業費	44億円
		着工年度	平成18(2006)年度	内用地補償費	21億円
		再評価年度	平成27(2015)年度	完成予定年度	R4(2022)年度
事業区間	あくらにし こほま 宝塚市安倉西2丁目～小浜2丁目	※H30年度公共事業審査会でR4への延伸報告済			
		進捗率 (用補進捗率)	71% (100%)	53% (52%)	
		残事業費	13億円	18億円	
事業の目的			事業内容 ( ) 前回評価時点		
<p>尼崎宝塚線は尼崎市の阪神高速湾岸線尼崎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り、当該区間はその一部を構成する。</p> <p>○円滑な交通の確保 4車線化及び宝塚ICの立体化により、渋滞を解消し円滑な交通を確保する。</p> <p>○広域ネットワークの形成 阪神間の南北道路の整備により、地域内の連携、交流を図る。</p> <p>○都市防災機能の強化 拡幅及び無電柱化により、都市の防災機能を高める。</p>			<p>【延長】道路改築 412m(412m)</p> <p>【計画幅員】 4車線 車道13.0m 両側歩道3.5m (全幅22m)</p> <p>【計画交通量】 26,100台/日 (H42年予測)</p> <p>【現況交通量】 [H27実測](H17実測※自動車はH15実測) 自動車：22,012台/日 (21,511台/日) 歩行者：47人/12h (82人/12h) 自転車：362台/12h (393台/12h)</p> <p>【負担割合】国55%、県22.5%、市22.5%</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>令和2(2020)年4月で尼崎宝塚線12.4kmの内、約11.4kmの4車線化が完了し、残る1.0kmも整備を進めており、地元からも早期完成が望まれている。</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】 ①用地交渉の難航により、事業期間を4年延伸して令和4(2022)年度までとする。 ②現場条件の変動により、事業費を6億円増額する。</p>				
進捗状況	<p>①用地買収が完了。 ②R2(2020)年度、宝塚ICの立体化工事に着手。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見 及び対応方針 (H27年度再評価)	【審査会意見】 路線の重要性に鑑み、できるだけ早期に効果を発揮できるよう、早期完了に努められたい		【対応方針】 公共街路予算を確実に確保し、重点投資に努める。		
(1) 必要性	<p>①前後が4車線整備済みで、現況交通量が交通容量を大きく超えており、交通のボトルネックになっている。これにより、接続する宝塚ICに影響している。 ②拡幅整備に併せて無電柱化を実施することで、緊急輸送道路の防災機能向上を図るとともに、歩行者・自転車の通行空間を確保する。</p>				
(2) 有効性 ・効率性  (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.5(全体) (H27年度再評価時B/C=1.7) B/C=7.7(残事業) ②本工区の整備により、阪神間の幹線道路ネットワークが強化される。また、宝塚ICへのアクセスが円滑になり、物流等の交通環境が格段に向上し、地域産業の活性化を図れる。 ③尼崎宝塚線道路整備促進協議会(尼崎市、伊丹市、宝塚市)より早期整備の要望がある。</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。 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。 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	他工区の整備と併せ、本工区を4車線化し、事業目的の早期達成が必要である。				
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、阪神間中央部の主要幹線道路として南北軸を形成する重要路線であることから、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) 尼崎宝塚線(小浜南)
		事業進捗状況・予定	整備効果
<p>全体 (H18(2006)~R4(2022))</p>	<p>【事業費＝44億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・延長：412m</li> <li>・用地：4,877 m<sup>2</sup></li> </ul>		
<p>前回再評価まで (H18(2006)~H27(2015))</p>	<p>【事業費＝20億円】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①事業進捗率45%（用地進捗率52%）</li> <li>②用地取得面積 3,665m<sup>2</sup>（面積ベース進捗率75%）</li> <li>③第一小浜橋の拡幅(架替)が完了</li> </ol>		—
<p>過去5年間 (H28(2016)~R2(2020))</p>	<p>【事業費＝11億円】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①事業進捗率71%（用地進捗率100%）</li> <li>②用地買収が完了</li> <li>③宝塚IC立体化工事に着手</li> </ol>		—
<p>今後3年間(予定) (R3(2021)~R4(2022))</p>	<p>【事業費＝13億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4(2022)年度供用に向けて、工事を推進する。</li> </ul>		<p>小浜南、福祉センター前交差点の渋滞が解消し、阪神間の幹線道路ネットワークが強化される。</p>



## 街路事業 都市計画道路尼崎宝塚線〔小浜南〕

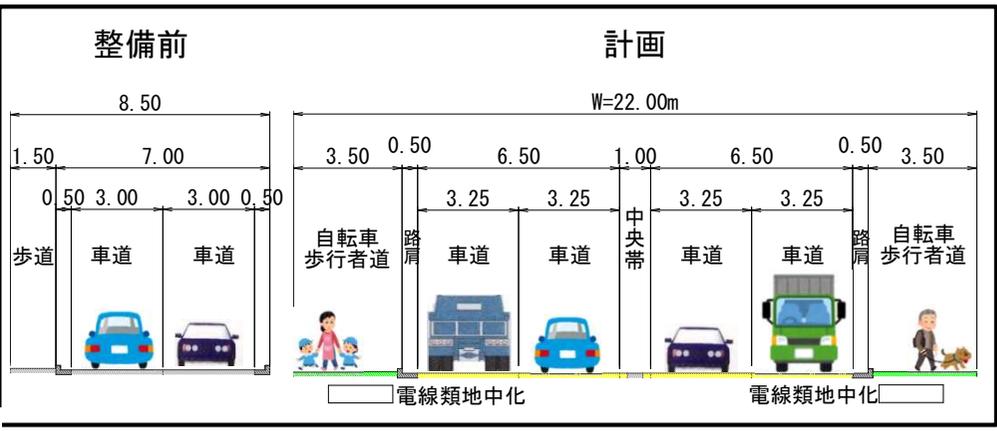
### 目的

- ①4車線化及び宝塚ICの立体化により、渋滞を解消し円滑な交通を確保する。
- ②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。
- ③拡幅及び無電柱化により、都市防災機能を強化する。

### 事業概要

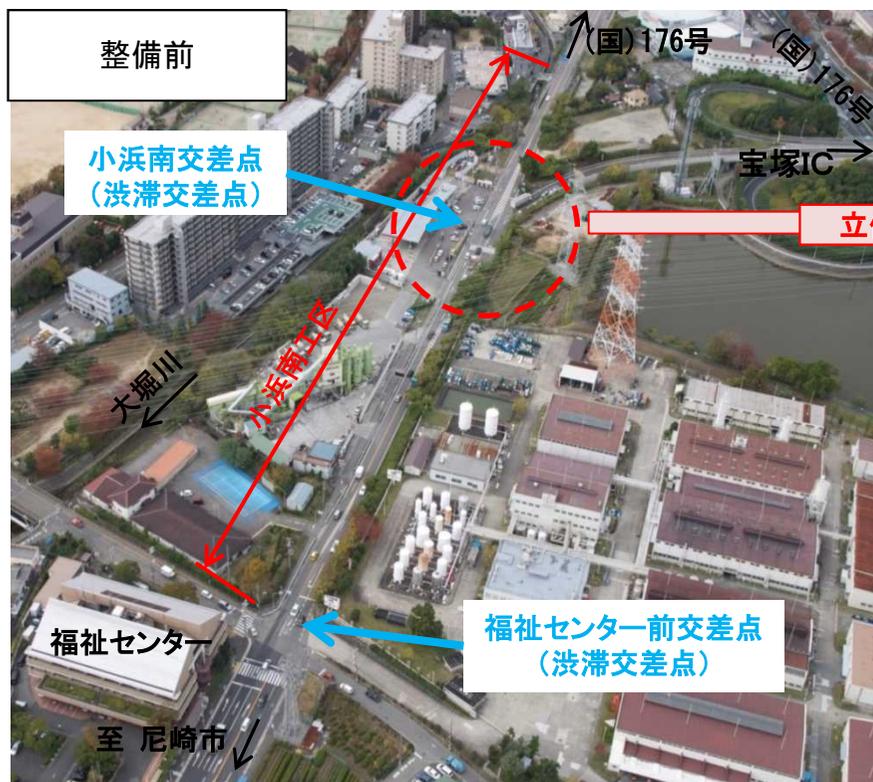
事業区間 : 宝塚市安倉西2丁目～小浜2丁目  
 総事業費 : 44億円  
 内用地補償費 : 21億円  
 事業期間 : H18～R4  
 事業概要 : 現道拡幅  
 延長 : 412m  
 費用便益比B/C : 1.5

### 横断図



## 整備内容

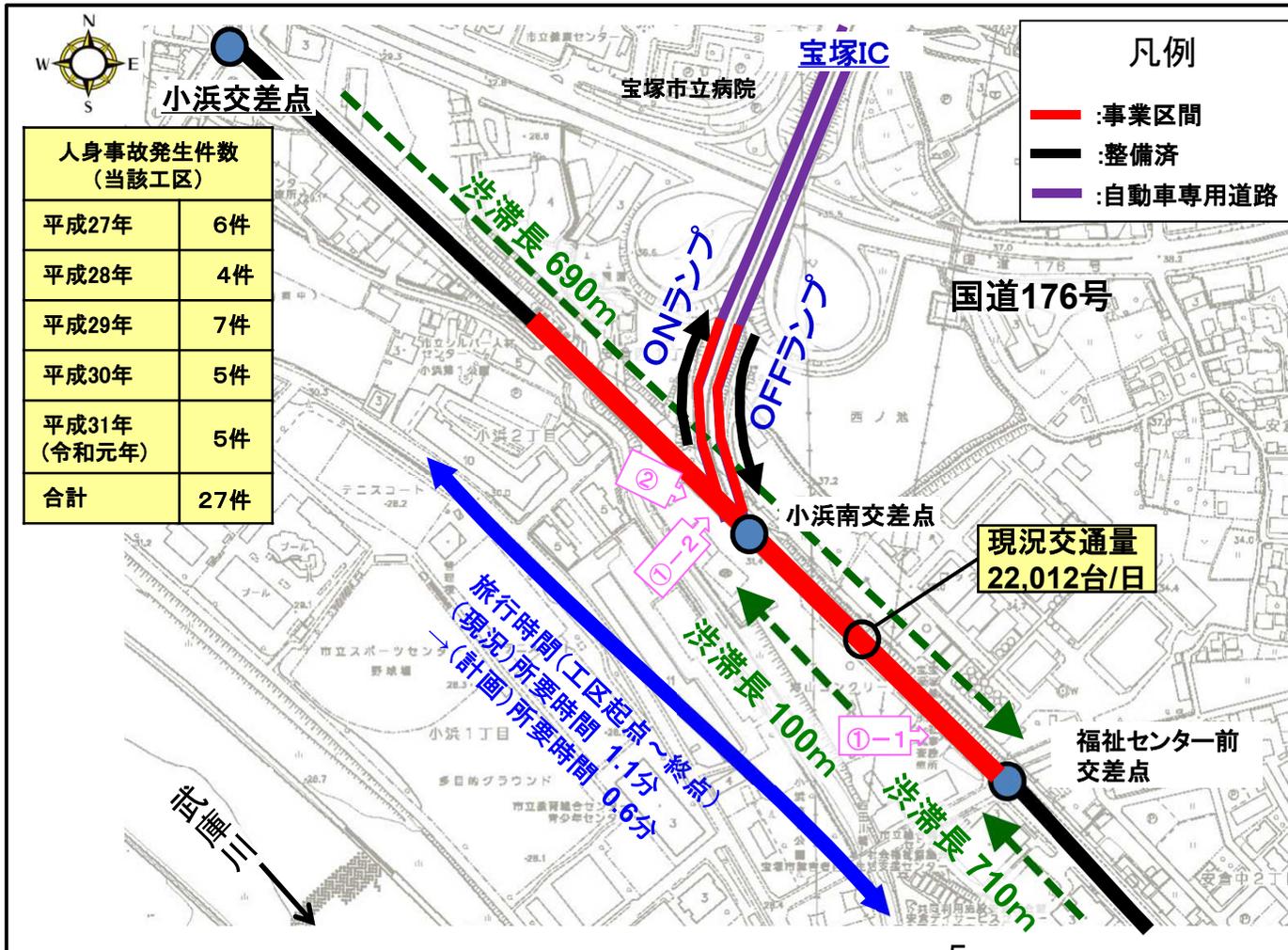
1. 現道拡幅 全幅 $W=8.5\text{m}$  →  $W=22.0\text{m}$ 
  - ・車道2車線 → 4車線化
  - ・歩道片側 $1.5\text{m}$  → 両側自転車歩行者道 $3.5\text{m}$
2. 宝塚ICを立体化
3. 道路拡幅に合わせた無電柱化



## 事業の必要性・優先性

- ①本工区前後は4車線整備済みで、現況交通量が交通容量を超え、ボトルネックになっている。これにより、接続する宝塚ICに影響している。
- ②拡幅整備に併せて無電柱化を実施することで、緊急輸送道路の防災機能向上を図るとともに、歩行者・自転車の通行空間を確保する。

## 平面図



## 現況写真

①-1南向き渋滞状況



①-2宝塚IC降り口付近の混雑状況



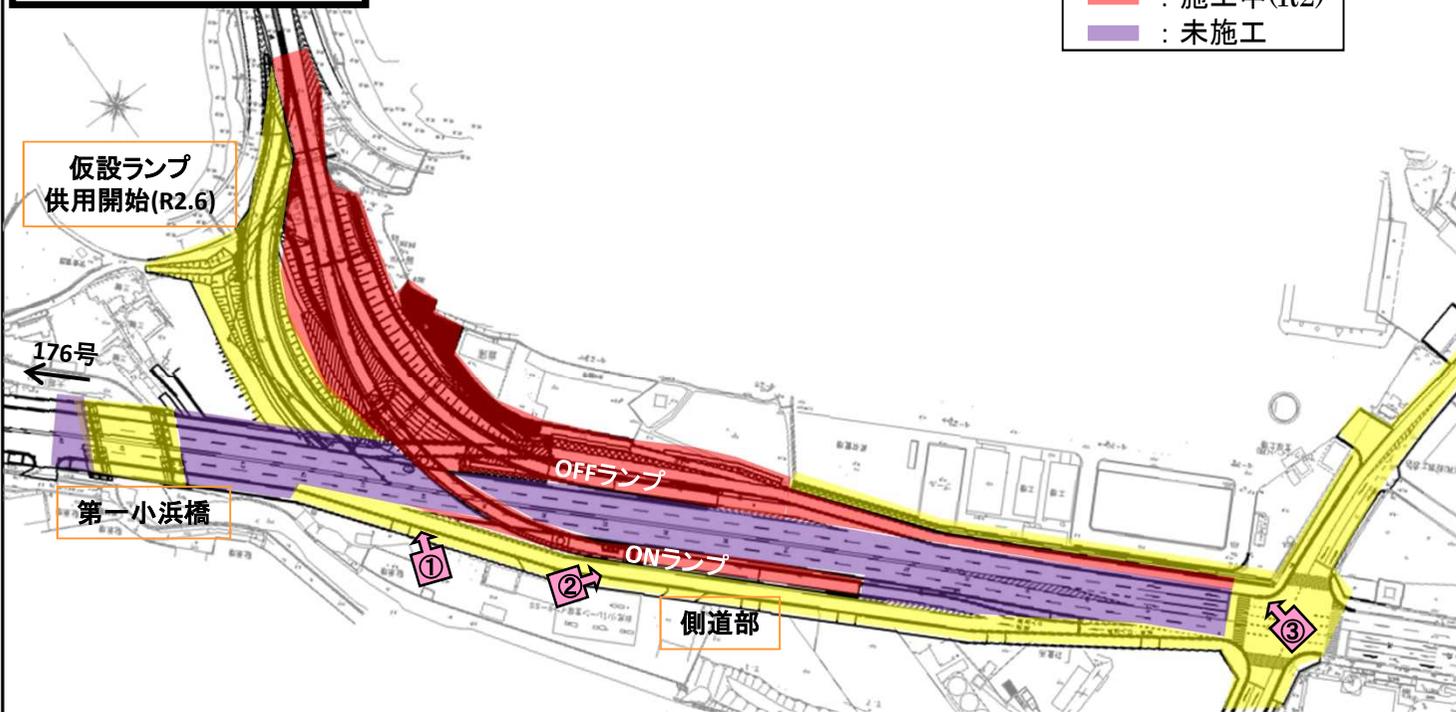
②災害時の電柱倒壊の懸念



# 進捗状況

## 事業進捗平面図

: 施工済み  
 : 施工中(R2)  
 : 未施工



## 工程表

: 前回計画  
 : 実施・計画

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 (R1)	R2	R3	R4
設計																	
測量・調査																	
用地補償																	
道路改築工事																	

### ①仮設ランプ供用開始(R2.6)



### ②側道部完成、ONランプ施工中



### ③東側擁壁完成



# 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)
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	中央分離帯の設置による、交通事故の減少など

### 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	都市計画道路 尼崎宝塚線 〔小浜南工区〕	全体事業費	①走行時間短縮便益	6,968	時間短縮: 1.1分 →0.6分	4,703	4,624	79	1.5
			②走行経費減少便益	210					
			③交通事故減少便益	41					
			計	7,219					
		残事業費	①走行時間短縮便益	6,968	計画交通量 26,100台/日	938	859	79	7.7
			②走行経費減少便益	210					
			③交通事故減少便益	41					
			計	7,219					

## (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	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)	○	緊急輸送道路の整備
	救急医療体制の支援	○	宝塚市立病院(2次救急医療)、阪神北広域こども急病センター等へのアクセス向上
	交通安全対策	○	歩道拡幅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	○	尼崎から宝塚に至る広域道路ネットワークの強化により、地域間交流が促進
	地域産業の活性化	○	宝塚ICのアクセスを円滑にし、地域産業の活性化を支援
	観光支援	○	宝塚観光スポット(歌劇、手塚治虫記念館等)へのアクセスが向上
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	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電線類を地中化し、沿道景観が向上</li> <li>・車道部の排水性舗装による車両騒音の低減</li> <li>・景観に配慮した歩道舗装の採用</li> </ul>

## (3) 地域からの要望状況等

要望状況等	尼崎宝塚線の通る3市(尼崎市、伊丹市、宝塚市)で構成される尼崎宝塚線道路整備促進協議会より早期整備の要望
-------	--