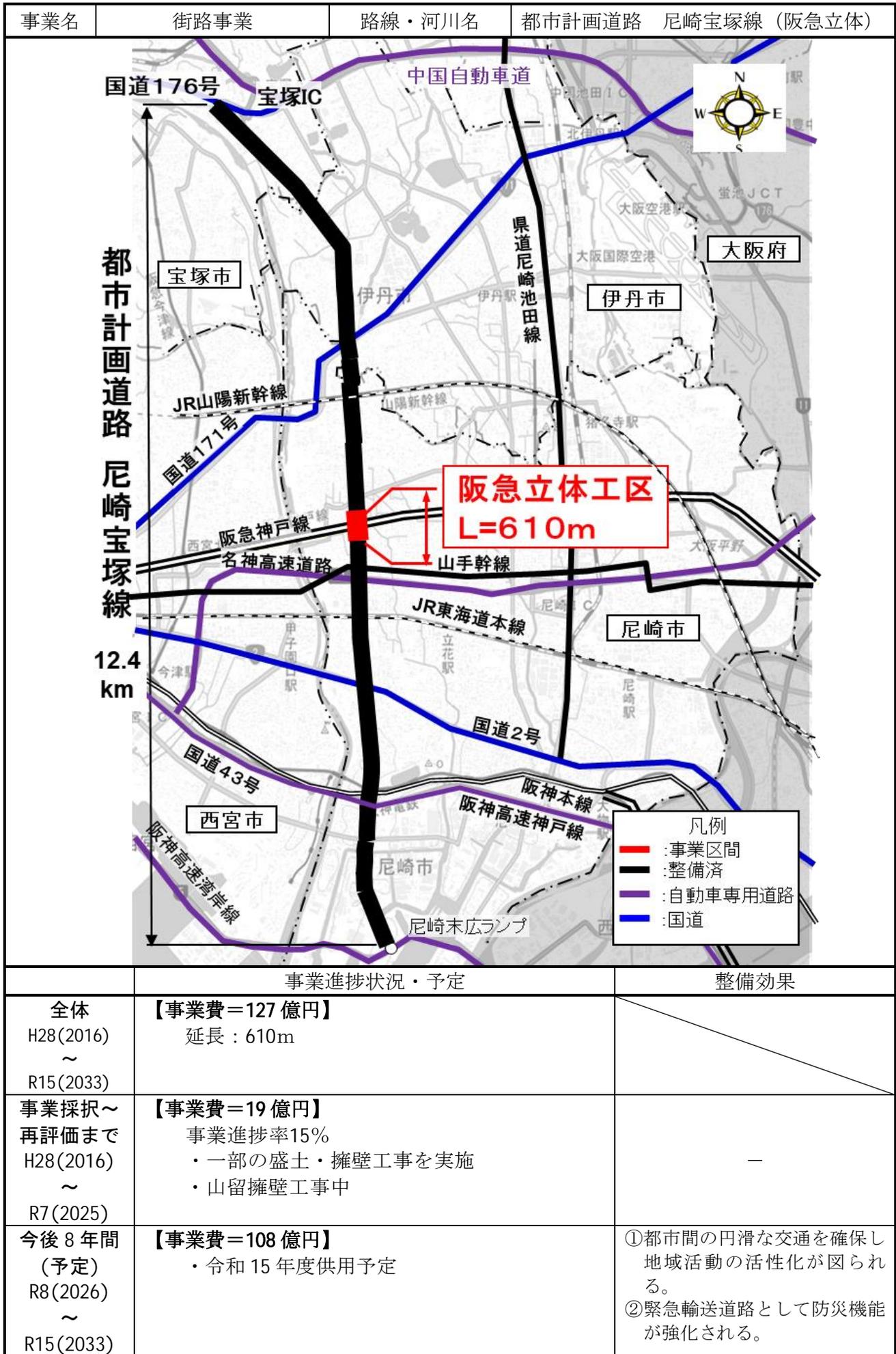


令和7年度 投資事業評価調書（継続：再評価 [第1回]）

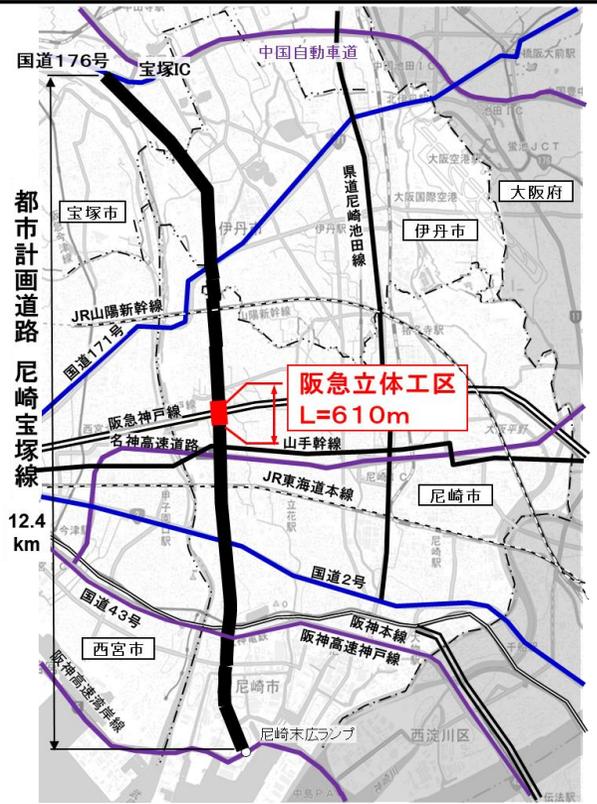
部課室名	土木部 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 竹本 修 (街路班長 佐藤 潤子)	内線	75135 (75148)	
事業種目	街路事業	新規評価年度	平成27(2015)年度	現計画	新規評価時点	
事業名	都市計画道路 尼崎宝塚線 (阪急立体)	事業採択年度	平成28(2016)年度	総事業費	127億円	
		着工年度	令和2(2020)年度	内地補償費	0億円	
				完成予定年度	令和15 (2033)年度	令和5 (2023)年度
事業区間	あまがさき みなみむこのそう むこちょう 尼崎市南武庫之荘～武庫町			令和5年度公共事業等審査会で報告済		
				進捗率 (用補進捗率)	15% ( ) ( )	-% ( ) ( )
				残事業費	108億円	-
事業の目的				事業内容 ( ) 新規評価時点		
当該路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インターチェンジ(IC)を連絡する阪神間中央部の南北主要幹線道路である。 ○円滑な交通の確保 4車線化により、混雑を解消し円滑な交通の確保を図る。 ○広域ネットワークの強化 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。 ○緊急輸送道路の早期整備 緊急輸送道路として早期整備を図り、都市防災機能を高める。				【延長】610m(600m) 【構造規格】第4種第2級 【計画幅員】 4車線+両側自歩道3.5m [全幅21.0m] 【計画交通量】 自動車：30,200台/日 [R22予測] (自動車：30,100台/日 [H42予測]) 【負担割合】 国:55%、県：22.5%、市：22.5% [防安] 国:50%、県：25.0%、市：25.0% [社交]		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	本路線北側の中国自動車道宝塚ICに接続する小浜南工区が令和6(2024)年4月に4車線化及び小浜南交差点の立体交差化が完了した。 【新規評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】 ①擁壁構造を側道通行の支障とならない山留擁壁に変更した。 ②跨線部の桁下空間を横断通路等確保のために橋長を長くとする構造に変更した。 ③線路北側の歩道幅員確保のため歩道構造を張り出し歩道から組立歩道に変更した。 ④鉄道委託工事の安全対策や架設方法を見直した。					
進捗状況	①道路のり面の山留擁壁工事は令和8(2026)年度に完了予定。 ②迂回路となる仮橋設置は令和7(2025)年度以降に着手する予定。					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び対応 方針(H27年度新規評価)	【審査会意見】 新規着手妥当		【対応方針】 -			
(1)必要性	①当該区間の前後は4車線で整備済みであるが、当該区間は2車線で現況交通量(28,134台/日)は大きく交通容量を超えている。(混雑度:1.98) ②過去5年間に39件の交通事故が発生しており、安全を確保する必要がある。 ③尼崎市と宝塚市を結ぶ阪神間の南北幹線道であり、都市間の円滑な交通を確保し地域活動の活性化を図るため早期整備が必要である。 ④当該路線は緊急輸送道路として位置づけられており、防災機能の強化のため早期に4車線化整備が必要である。					
(2)有効性 ・効率性  (執行環境状況)	①費用便益比：B/C=1.3 ②尼崎市北部から関西労災病院(二次救急医療機関)及び兵庫医大病院(災害拠点病院)へのアクセス性が改善され、地域の医療環境が向上する。 ③4車線化に伴い、阪急神戸線に架かる跨線橋を架替えることで建設後95年を経過している跨線橋の老朽化対策ができる。 ④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がある。 ⑤昭和21年5月都市計画決定					
(3)環境適合性	①両側の歩車道境界部に遮音壁を設置することで、交通による騒音を低減し沿道環境に配慮する。 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。					
(4)優先性	(都)尼崎宝塚線12.4km全線のうち4車線の整備未着手区間は当該区間のみとなっているため、早期整備が必要である。					
再評価の 結果	継続	左の理由	事業の必要性・有効性等は事業採択時と変わっておらず、当該区間の早期供用を望む地元の声が強いため、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1回〕）



# 街路事業 都市計画道路 尼崎宝塚線〔阪急立体〕

## 位置図



- 凡例
- : 事業区間
  - : 自動車専用道路
  - : 国道
  - : 整備済み都市計画道路

出典: 国土地理院

## 目的

- ① 4車線化により混雑を解消し円滑な交通の確保を図る
- ② 阪神間南北地域の連携・交流を図る
- ③ 緊急輸送道路として早期整備を図り、都市防災機能を高める

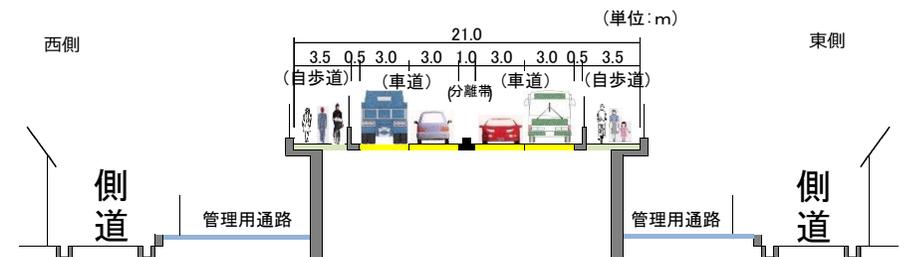
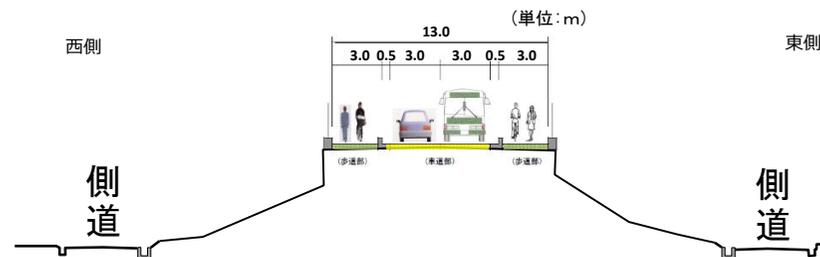
## 事業概要

事業区間 : 尼崎市南武庫之荘 ~ 武庫町  
 総事業費 : 127億円 (27億円)  
 内用地補償費 : 0億円  
 事業期間 : H28 ~ R15 (R5)  
 事業概要 : 現道拡幅 (2 → 4車線) ・ 立体交差  
 延長 : 610m (600m)  
 費用便益比 B/C : 1.3 (6.6)

## 横断図

現況

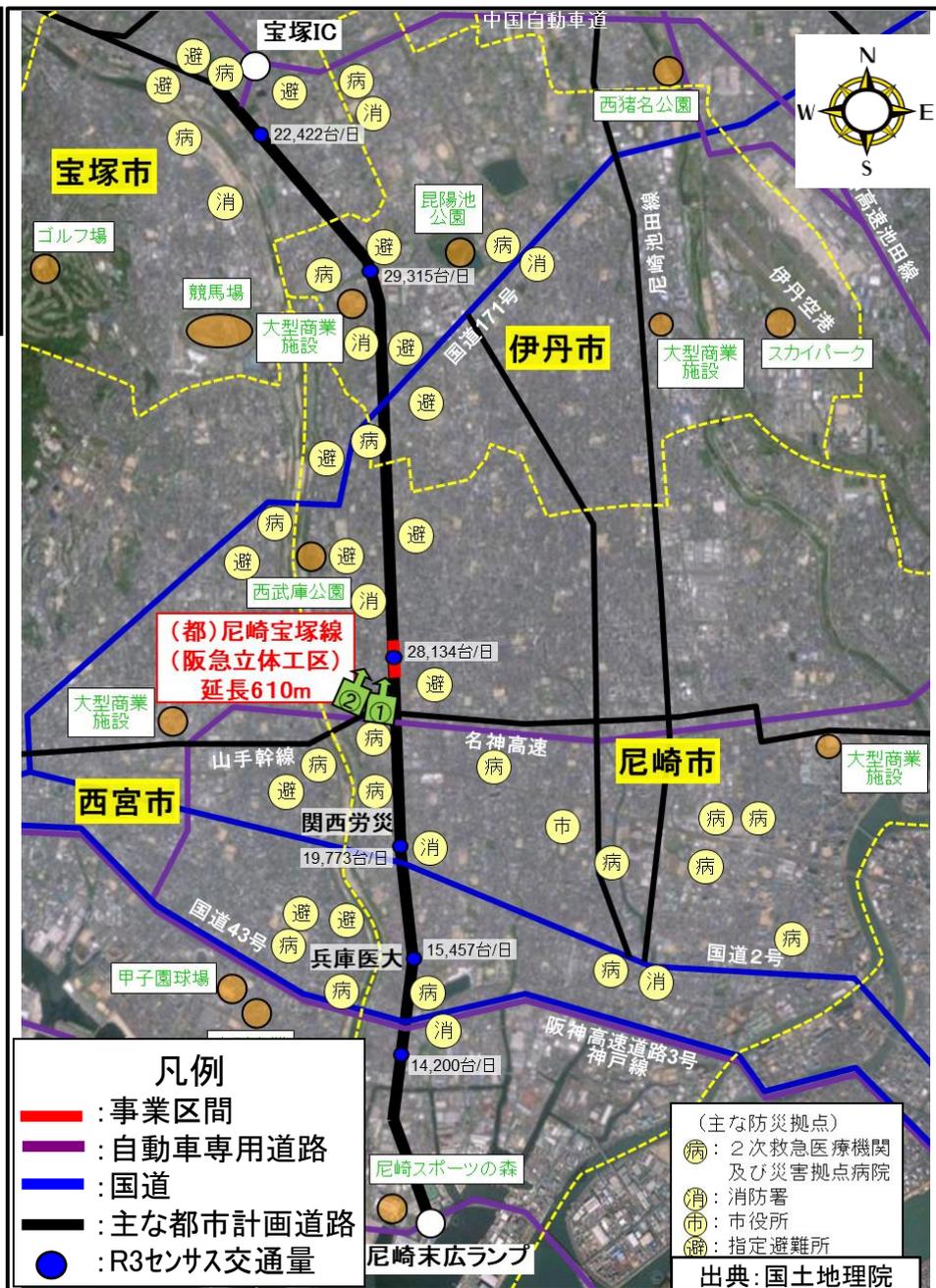
計画



# 事業の必要性・優先性

- ①当該区間の前後は4車線で整備済みであるが、当該区間は2車線で現況交通量(28,134台/日)は大きく交通容量を超えている。(混雑度:1.98)
- ②緊急輸送道路として位置づけられており、防災機能の強化のため早期に4車線化整備が必要である。
- ③尼崎宝塚線全線のうち4車線の未整備区間は当該区間のみであり、早期整備が必要である。

# 平面図



# 現況写真

## ①交通状況

施工済み(擁壁)



## ②土留杭工施工状況

施工済み(土留杭)



# 進捗状況

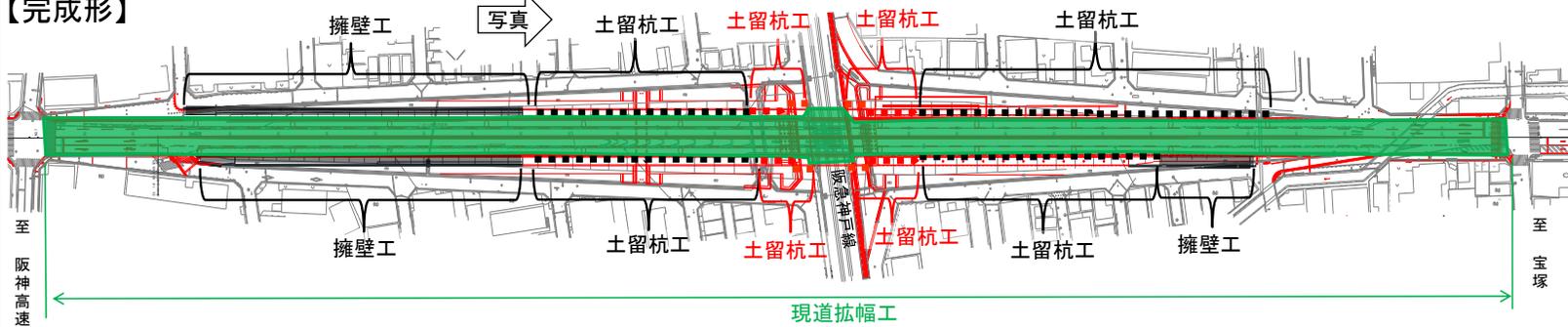
## 事業進捗平面図

凡例

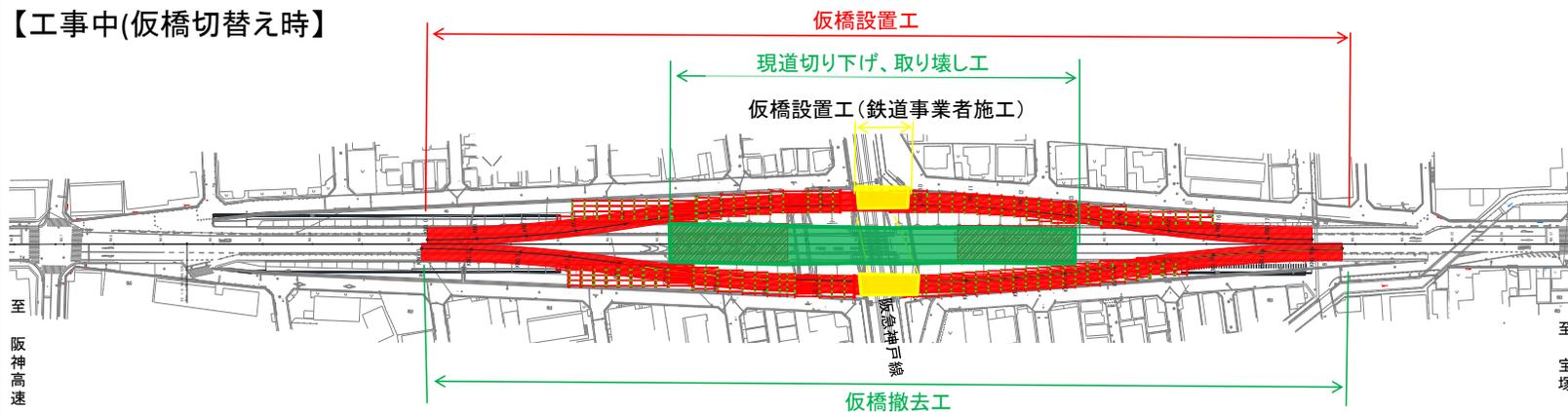
- 前年度以前着手箇所
- 今年度着手箇所
- 次年度着手箇所
- 次々年度以降着手箇所



【完成形】



【工事中(仮橋切替え時)】



## 工程表

- : 当初計画
- : 実施・計画

工種	年度																	
	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
設計・協議																		
取付道路部																		
橋梁部																		

## 写真

完成イメージ



# 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	走行時間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
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	都市計画道路 尼崎宝塚線 (阪急立体)	全体事業費	① 走行時間短縮便益	12,437	・旅行速度 15km/h→38km/h	10,601	10,508	93	1.3
			② 走行経費減少便益	781					
			③ 交通事故減少便益	46					
			計	13,264					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	12,437	・計画交通量 30,200台/日	7,347	7,254	93	1.8
			② 走行経費減少便益	781					
			③ 交通事故減少便益	46					
			計	13,264					

## (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・緊急物資の円滑な移送の確保 (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)	○	緊急輸送道路の整備
		救助・救助活動の支援 (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)	—	—
	平時	救急医療体制の支援	○	関西労災病院(二次救急医療機関)及び兵庫医大病院(災害拠点病院)へのアクセス性が向上
		交通安全対策	○	歩道拡幅による安全な歩行者・自転車空間の確保
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	
	中心市街地の活性化	—	—	
	地域産業の活性化	○	交通の円滑化による地域の活性化	
	観光支援	○	阪神間北部から尼崎スポーツの森(複合スポーツ施設)へのアクセスが向上	
	地域プロジェクト支援	○	尼崎 21 世紀の森づくりを支援	
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	○	環境に配慮した舗装の採用	

## (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
-------	--