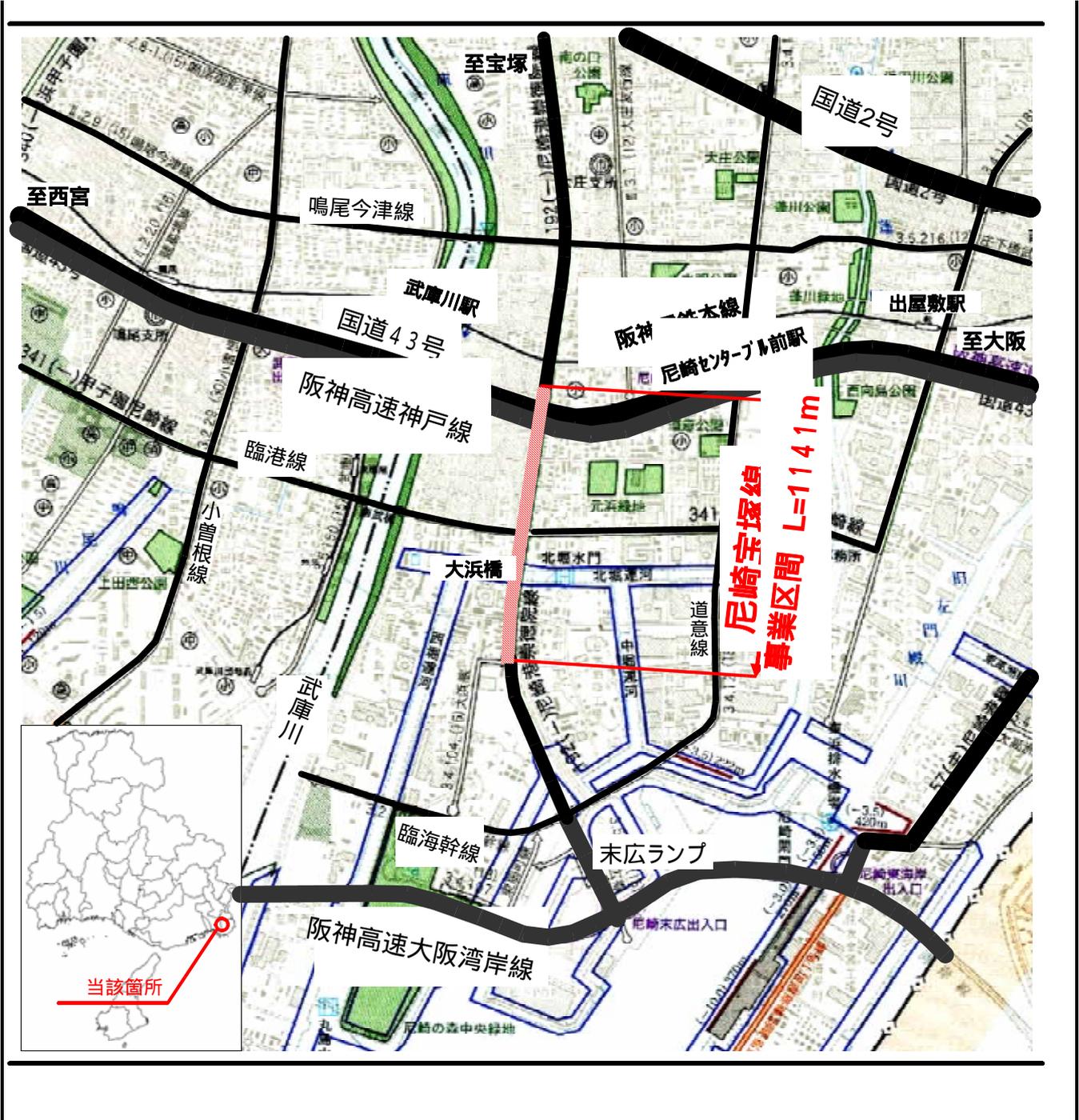


再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：近畿地方整備局 都市整備課
担当課長名：奥田 謁夫

| | | | | | |
|--|---------------------------------------|----------------------------------|--------|--|-----|
| 事業名 | あまがさきたからづかせん もとはま 都市計画道路 尼崎宝塚線（元浜） | 事業区分 | 街路 | 事業主体 | 兵庫県 |
| 起終点 | 自：兵庫県尼崎市大浜町2丁目 至：兵庫県尼崎市武庫川町2丁目 | 延長 | 1.1 km | | |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>本路線は、尼崎市から伊丹市を経て宝塚市に至り、阪神高速湾岸線末広ランプと中国自動車道宝塚IC及び国道176号を結ぶ阪神間中央部の南北主要幹線道路である。しかしながら本事業区間など2車線の区間において慢性的な渋滞が生じている。このため、整備を進め、交通の円滑化と安全性の向上及び阪神間における広域幹線道路網の形成を図る。また、本事業区間は国道43号以南の1.1kmであり、尼崎臨海部へのアクセス道路としても早期整備が必要である。</p> | | | | | |
| H11年度事業化 | | S21年度都市計画決定 (H9年度変更) | | H11年度用地着手 | |
| | | | | H20年度工事着手 | |
| 全体事業費 | | 104億円 | | 事業進捗率 | |
| | | | | 67% | |
| 計画交通量 | | 14,000台/日 | | 供用済延長 | |
| | | | | 0 km | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) | 総費用 (残事業)/(事業全体) | | 総便益 (残事業)/(事業全体) | |
| | 1.5 | 29/98億円 | | 148/148億円 | |
| | (残事業) | 事業費：29/98億円 維持管理費：0.54/0.54億円 | | 走行時間短縮便益：138/138億円 走行経費減少便益：9.7/9.7億円 交通事故減少便益：1.1/1.1億円 | |
| | 5.1 | | | 基準年：平成20年 | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| <p>本事業区間の整備により、阪神高速湾岸線末広ランプから国道43号を経て阪急神戸線まで約5kmの4車線化が完了する。本路線は緊急輸送道路であり、都市防災機能の向上に寄与する。また、路線の両側にゆとりのある歩行空間を確保することにより快適性が向上する。</p> | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | |
| <p>尼崎市都市計画マスタープランでは、本路線は幹線街路として推進する路線に位置づけられている。</p> | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | | | | | |
| <p>尼崎臨海部では「尼崎21世紀の森構想」によるまちづくりを進めており、平成18年にスポーツ健康増進施設が完成し、国体の水泳競技に利用された。更に同地区では新たな産業拠点として松下PDP工場などの企業立地が急ピッチで進んでいる。</p> | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | | | | | |
| <p>用地進捗率は87%であり、工事については今年度より、大浜橋の橋梁下部工工事に着手する。来年度以降、用地買収済み箇所から順次、工事に着手する。</p> | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | | | | | |
| <p>未買収用地については、土地収用の活用も検討しており、1件については、平成21年4月に裁決申請を予定している。</p> | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | | | | | |
| <p>特になし</p> | | | | | |
| 対応方針 | | 事業継続 | | | |
| 対応方針決定の理由 | | | | | |
| <p>事業の実施により、慢性的な交通渋滞や交通事故の多発という課題が解消され、また、都市軸の形成による都市機能の向上、道路植栽や電線類の地中化等による快適な都市空間の形成などが見込まれるため、事業継続が妥当である。</p> | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | |
| <p>次頁参照</p> | | | | | |



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。