

事後評価結果（平成18年度）

担 当 課：兵庫県街路課

担当課長名：玉田 尋三

事業名	あまがさきこうわにしせん 尼崎港川西線外3線	事業区分	街路	事業主体	兵庫県
起終点	自：兵庫県尼崎市東難波5丁目 至：兵庫県川西市西多田	延長	15.3km		
事業概要					
<p>尼崎港川西線外3線（尼崎伊丹線、尼崎港川西線、川西伊丹線、川西猪名川線）は尼崎市の国道2号を起点に、伊丹市中心部を経て川西市へと至る阪神間東部の南北主要幹線道路である。現道2車線であるため、4車線化を図るとともに、鉄道との交差箇所3箇所を立体交差の整備を行った。</p>					
事業の目的・必要性					
<p>本路線は現道が2車線であるため、昭和30年代からの自動車交通の増大に伴い、慢性的な交通渋滞が生じていたことから、渋滞の解消や歩行者等の安全性の向上、さらに道路環境の向上等を目指すものである。</p>					
事業概要図					
事業の 効果等	事業期間	事業化年度：昭和34年度 都市計画決定：昭和21年度	用地着手： - 年度 工事着手： - 年度	供用年：(当初) - (実績) 平成16年度	変動： - 倍
	事業費	計画時 (名目値)： - / - 億円 (暫定/完成) (実質値)： - / - 億円	実績 (名目値)： - / 2039 億円 (暫定/完成) (実質値)： - / 1015 億円		変動： - 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (-) (暫定/完成)	実績 (H17年) (暫定/完成)： - / 30,737 台/日		変動： - %
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	17.7 28.8 km/h (供用直前年次) S55年度 (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	26.8 4.0 件/億台キロ (供用前年次) H9年度 (供用後年次) H17年度	
	費用便益 分析結果 (当初)	B / C： -	総費用： - 億円 (事業費： 億円 維持管理費： 億円)	総便益： - 億円 (走行時間短縮便益： 億円 走行経費減少便益： 億円 交通事故減少便益： 億円)	基準年： - 年

費用便益 分析結果 (事後)	B / C : 3 . 0	総費用 : 2 0 3 9 億円 (事業費 : 2 0 3 9 億円 維持管理費 : 0 . 1 1 億円)	総便益 : 6 0 2 8 億円 (走行時間短縮便益 : 5 5 3 4 億円 走行経費減少便益 : 3 6 0 億円 交通事故減少便益 : 1 3 4 億円)	基準年 : H 1 8 年
事業遅延によるコスト増	-	費用増加額 : - 億円	便益減少額 : - 億円	
事業遅延の理由				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
<p>旅行速度の改善 (S55年) (H17年) 17.7 28.8 km/h</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅行速度が向上したことにより、尼崎市から川西市の都市間の移動時間が40分から26分に14分の短縮となった。 <p>道路騒音の改善 (H13年) (H17年) 73 65.5 db</p> <ul style="list-style-type: none"> 車道に低騒音舗装を実施することにより、走行性の向上、沿道環境の改善が図られた。 <p>大気汚染物質 H11年 H17年 : (伊丹市南本町4丁目における計算値)</p> <p>CO2 7,665 t/年 6,935 t/年 (10%減)</p> <p>NOx 3.2 t/年 2.8 t/年 (13%減)</p> <p>SPM 3.3 t/年 2.6 t/年 (22%減)</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅行速度の向上により、大気汚染物質の低減が図れ、沿道環境の善が図られた。 <p>電線類の地中化による快適な歩行者空間の確保</p> <p>尼崎伊丹線 (つかしん付近) L = 700 m</p> <p>尼崎港川西線 (阪急伊丹駅付近) L = 1200 m</p> <p>川西猪名川線 (阪急川西能勢口駅付近) L = 300 m</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅周辺など歩行者が多い区間については電線類の地中化を図り、歩行者空間の創出が図られた。 <p>踏切の除却</p> <ul style="list-style-type: none"> J R 東海道本線、阪急神戸線、J R 福知山線を立体交差化し、踏切の除却等を行い、安全で快適な道路空間が確保された。 				
その他評価すべきと判断した項目				
<p>沿線道路の土地の高度利用</p> <p>5階建て以上の建物数 (S55年) (H13年) 16棟 91棟</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線の整備により、沿道の土地の高度利用が図られた。 <p>沿道の土地利用の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線沿道棟に大規模小売店が19店舗出店しており、沿道地域等の商業活動を活性化させるだけでなく、雇用の創出が図られた。 				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目			
	事業実施前の環境影響評価実施無し			
事業を巡る社会経済情勢等の変化	その他評価すべきと判断した項目			
	特になし			
<p>交通量の状況 事業完成前 (S55) 事業完了後 (H17)</p> <p>16,036台/日 30,737台/日</p>				
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>当初データがないため、当初計画との比較ができなかった。今後は必要データの把握の必要がある。</p>				
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>				
特記事項				

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の。

