

新規事業採択時評価結果（平成18年度新規事業化箇所）

担当課：本省都市地域整備局街路課
担当課長名：松谷 春敏

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|----------|--------|-----|
| 事業名 | 都市計画道路 長洲久々知線 街路事業 | 事業区分 | 街路 | 事業主体 | 尼崎市 |
| 起終点 | 自：兵庫県尼崎市長洲西通 1丁目 至：兵庫県尼崎市潮江 5丁目 | | 延長 | 0.3 km | |
| 事業概要 | <p>当該路線は、都市再生緊急整備地域「西日本旅客鉄道尼崎駅北地域」へのアクセスを担う南北道路である。当該道路はJR東海道本線及び福知山線と平面交差しており、この池田街道踏切は、ボトルネック踏切（開かずの踏切）となっており、踏切道改良促進法の法指定をおこなっている。</p> <p>当該街路事業は、JRとの立体交差を含む延長0.3kmの2車線道路である。</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>鉄道と道路を立体交差化することにより、踏切を除却し、交通の円滑化と安全性の向上を図る。また、JR尼崎駅北開発へのアクセス性を向上させることにより当該路線の沿道、駅北地区の土地利用の増進を図る。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 8.7億円 | 計画交通量 | 7,000台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

事業採択の前提条件

- ・ 便益が費用を上回っている。費用便益比 B/C=5.3（区画整理、まち交事業含む）
- ・ 円滑な事業執行の環境が整っている。（道路整備プログラムでの位置付け有、鉄道事業者と合意済）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|----------------------------|---------------------------------------|--|--------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 5.3 | 総費用：106億円 （事業費：106億円 維持管理費： 億円） | 総便益：564億円 （走行時間短縮便益：550億円 走行費用減少便益：13億円 交通事故減少便益：1億円） | 基準年 平成17年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=5.6（交通量 -10%） | B/C=4.9（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=4.8（事業費 +10%） | B/C=5.9（事業費 -10%） | | |
| | | 社会割引率 | B/C=4.5（割引率 +1%） | B/C=6.4（割引率 -1%） | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ◎ | <p>ボトルネック踏切を除却する</p> <p>【踏切除却】（JR西日本 福知山線 池田街道踏切） ピーク時遮断時間 58分/時、踏切遮断交通量 16,070台時/日</p> <p>【渋滞損失時間の改善】 49.7万人時/年（現況：H11）⇒ 29.5万人時/年（H32整備あり）</p> <p>【渋滞損失時間の削減】 131.3万人時/年 = 160.8万人時/年（H32整備なし） - 29.5万人時/年（H32整備あり）</p> <p>【1kmあたり渋滞損失時間の改善】 71.0万人時/年km（現況：H11）⇒ 42.2万人時/年km（H32整備あり）</p> | | |
| | | 事故対策 | ◎ | <p>死傷事故発生踏切を除却する</p> <p>【死傷事故率】 踏切内事故 H.9、H.12、H.13 死亡事故発生 約305.8件/億台km（過去の事故経緯から年平均0.8件の事故数としている。）</p> <p>【その他の特徴】 踏切除却（踏切道改良促進法の指定有り）</p> | | |
| | | 歩行空間 | ◎ | 踏切横断（歩車分離なし）⇒立体横断施設（アンダー）への構造変更による安全性の向上 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ○ | 救急告示医療機関（県立尼崎病院等）へのアクセス向上 公共・公益施設（小田地区会館）の利便性の向上 | | |
| | | 地域経済 | ○ | 都市再生緊急整備地域へのアクセス道路 中心市街地（JR尼崎周辺地区）の活性化 都市機能更新型土地地区画整理事業の促進 | | |
| | | 災害 | ○ | 大火災避難場所（記念公園）、避難路へのアクセス向上 （第2次地震防災緊急事業五箇年計画、尼崎市地域防災計画に位置づけがある） | | |
| 環境 | | ○ | 渋滞損失時間削減による、CO2等の削減 | | | |
| | 地域社会 | ○ | 鉄軌道による南北地域分断の解消 | | | |
| 事業実施環境 | ◎ | 道路整備プログラムにおいて、事業中路線として位置付け | | | | |

採択の理由

採択の理由

※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。