

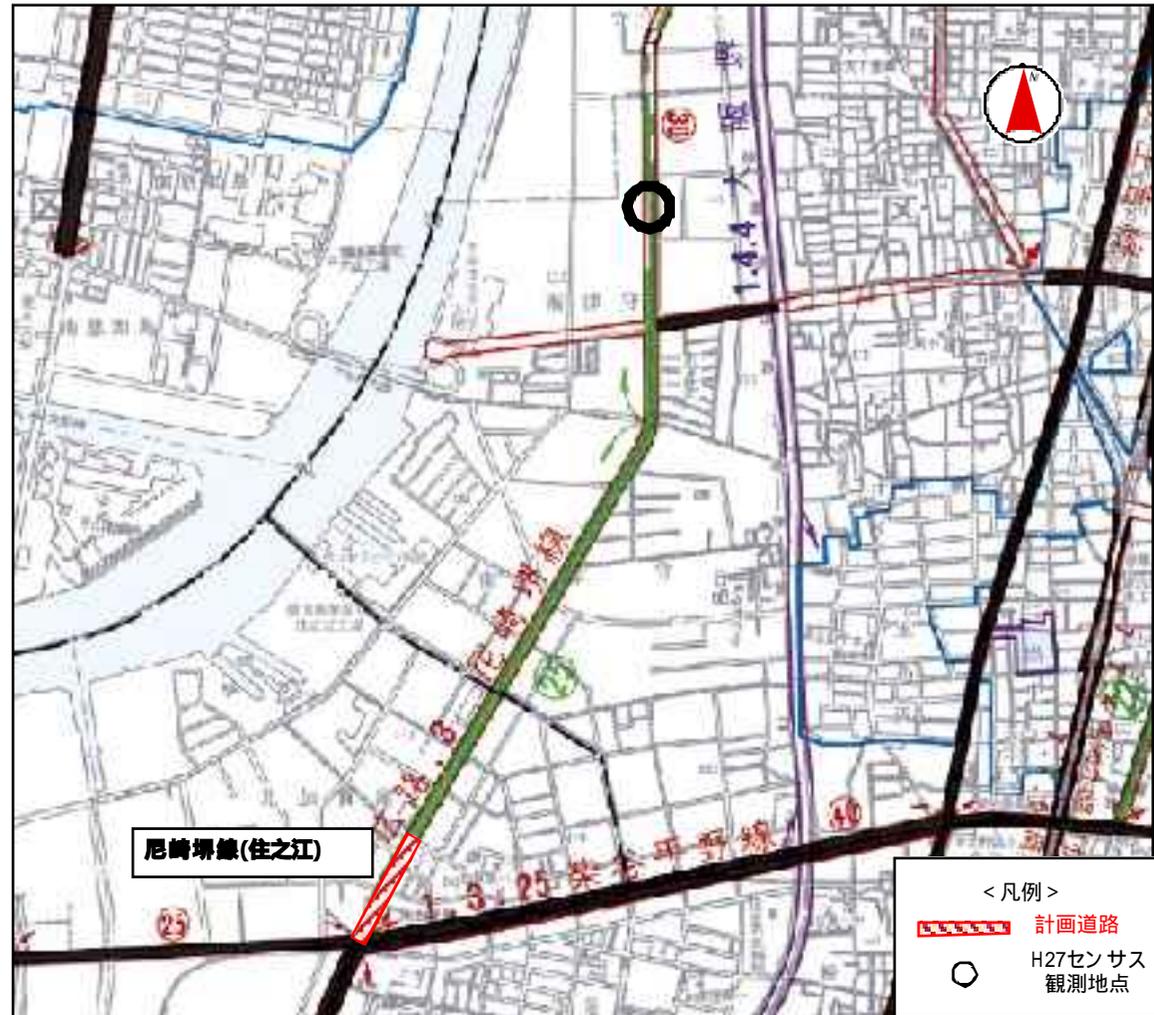
便益 (単位：億円)

走行時間短縮	0.7
走行経費減少	0.0
交通事故減少	0.0
歩行者快適性向上	0.6
合計(初年度便益)	1.4
便益総額の 現在価値	22.1

費用 (単位：億円)

事業費 (単純合計)	11.8
維持管理費 (単純合計)	0.4
投資総額の 現在価値	19.3

社会費用便益比B/C	1.14
------------	------

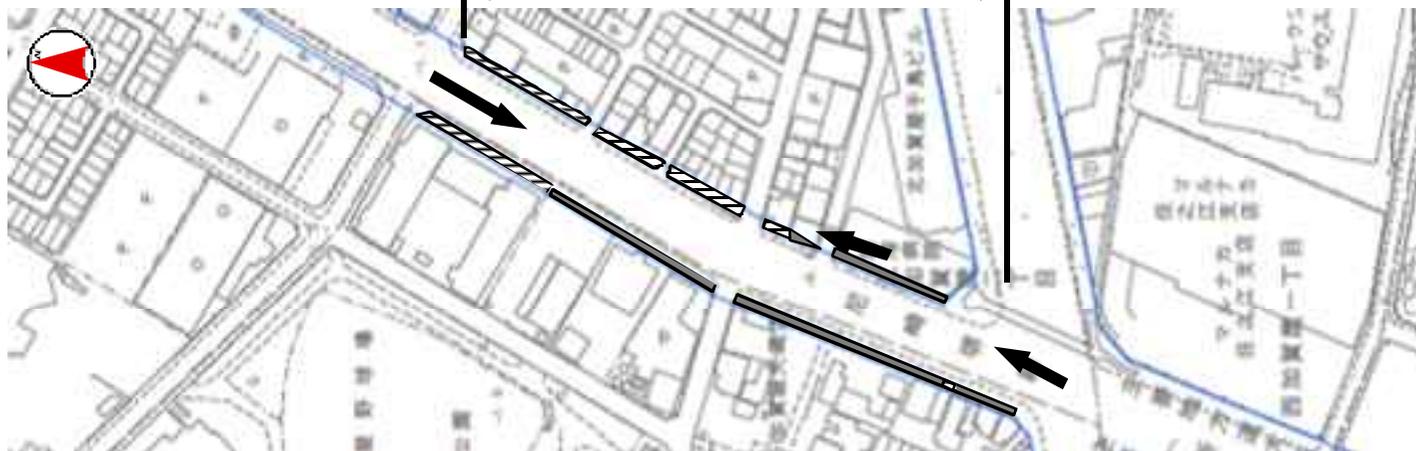


注) 便益額、費用額については単位(億円)下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

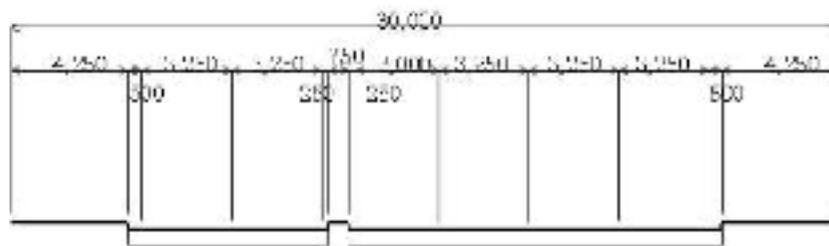
図 - 尼崎堺線と競合路線



尼崎堺線（住之江） 事業中箇所 L=240m W=30m



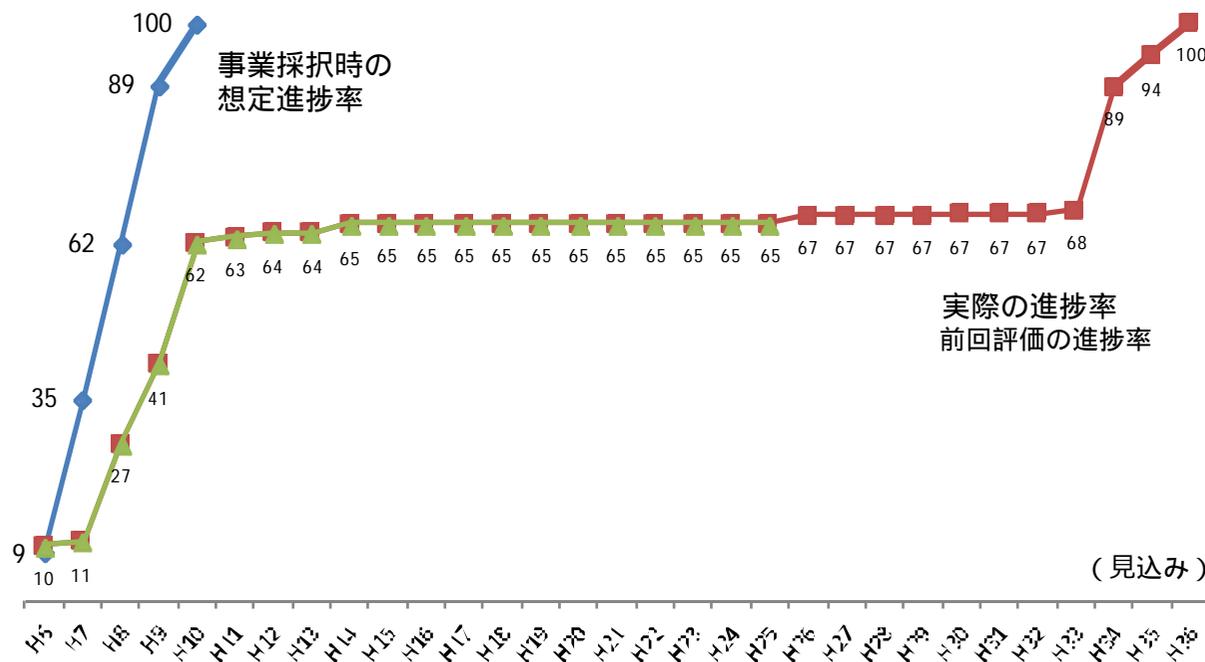
尼崎堺線 標準断面図



凡 例	
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件
	施工中箇所
	前回評価時(H25)からの進捗箇所

用地取得率：62%（面積ベース）
 工事進捗率：0%（面積ベース）
 事業費ベース進捗率：64%

進捗率の推移 (単位：%)



残事業の内容

- ・用地取得 4件 (456㎡)
- ・道路工事 (延長240m、面積7,200㎡)
- ・残事業費 約4億円

今後のスケジュール (見込み)

- ・平成37年度 事業完了予定

事業が遅延した原因とその状況

- ・用地取得において、近年の下落傾向にある土地価格での売買に難色を示されていることなどで、用地買収が難航し、事業が長期化していた。
- ・財政状況においても悪化しており、年次計画どおりの予算確保が難しく、当初計画に比べ進捗が遅れていた。

対応と解消の目途及びその根拠

- ・本路線は、既設道路には歩道を有するとともに、用地取得した箇所から歩道の仮整備を行っていることから、歩行者や自転車の通行空間は一定確保している。さらに、暫定的な交差点改良を行い、一定の自動車交通の円滑化も図っている。また、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しいため、買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るものの、年次計画どおりの進捗は難しい。