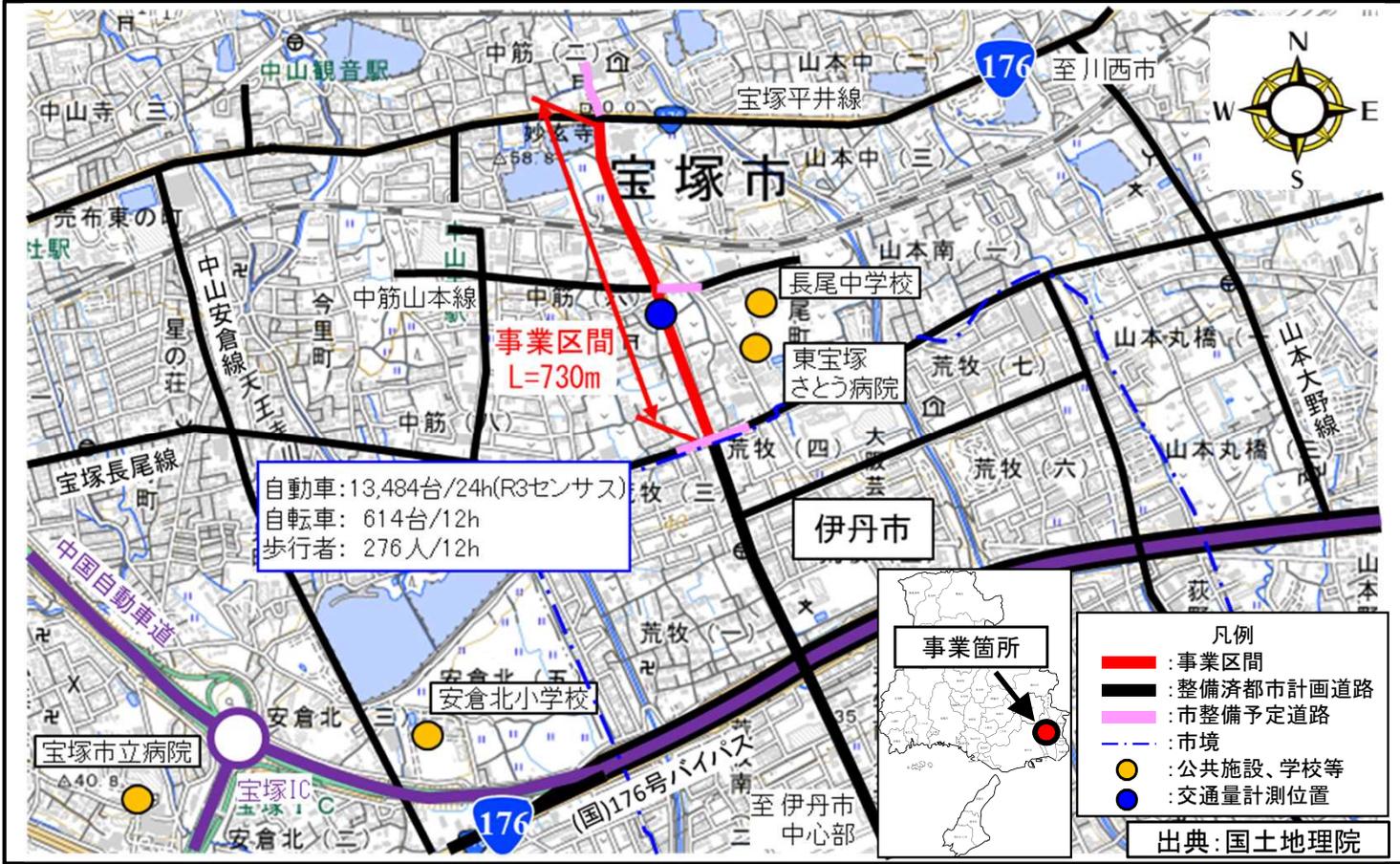


令和6年度 投資事業評価調書（新規）

部課室名	道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 志茂 大輔 (街路班長 芦田 渉)	内線	4362 (4474)	
事業種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
街路事業	都市計画道路 中筋伊丹線 (中筋工区)	宝塚市 中筋3丁目 ～中筋7丁目	42億円	30億円	令和7 (2025)年度	令和17 (2035)年度
事業目的			事業内容			
<p>当該路線は伊丹市と宝塚市を結び、国道176号に接続する南北幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 中筋2丁目交差点が主要渋滞箇所を選定されるなど、混雑している。4車線化により、混雑を解消し円滑な交通の確保を図る。</p> <p>○地域間の連携・交流の強化 伊丹・宝塚市域をつなぐ南北幹線道路の整備により、地域間の連携・交流を図る。</p> <p>○歩行者・自転車の安全性を確保 自転車専用通行帯の整備により、歩行者・自転車の安全な通行空間を確保する。</p>			<p>【延長】730m</p> <p>【構造規格】第4種第1級</p> <p>【計画幅員】4車線 両側歩道2m 両側自転車通行帯1.5m〔全幅24.0m〕</p> <p>【現況幅員】2車線 両側歩道2m〔全幅12.0m〕</p> <p>【計画交通量】 自動車16,500台/日(R22予測)</p> <p>【現況交通量】(R3センサス) 自動車13,484台/日 歩行者276人/12h 自転車614台/12h</p> <p>【負担割合】 国：50%、県25%、市25%</p>			
評価視点	評価結果の説明					
(1) 必要性	<p>①現況交通量(13,484台/日)は交通容量*を超えている。当該区間以南は4車線で整備済みであるが、当該区間のみ2車線で残っているためボトルネックとなり慢性的に混雑している。加えて事業区間北端の「中筋2丁目交差点」は主要渋滞箇所を選定されている。</p> <p>(※第4種第1級 12,000台/日(2車線))</p> <p>②伊丹市と宝塚市を結ぶ南北幹線道路であり、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に早期整備が必要である。</p> <p>③過去5年間に22件の交通事故が発生しており、歩行者・自転車等の安全な通行を確保する必要がある。</p>					
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比B/C=1.5</p> <p>②宝塚市立病院(第2次救急医療機関)、東宝塚さとう病院(第2次救急医療機関)へのアクセス性が向上する。</p> <p>③宝塚市より早期整備の要望がある。</p> <p>④本事業にあわせて、宝塚市も交差する東西方向の市道整備、交差点改良を行う予定である。</p> <p>⑤令和6年3月都市計画変更済</p>					
(3) 環境適合性	<p>①歩道舗装を透水性舗装とすることで、雨水が地盤に浸透し、ヒートアイランドの抑制や雨水流出抑制など都市環境の改善に寄与する。</p> <p>②渋滞解消によるCO₂の排出削減</p>					
(4) 優先性	<p>①伊丹市から宝塚市を経て国道176号に連絡する南北の幹線道路であり、南側の伊丹市域は4車線で整備済みであるが、当該区間は2車線でボトルネックとなっており、慢性的に交通混雑が発生しているため早期整備が必要である。</p>					
【事後評価】 対象・対象外	<p>①費用便益の3便益に加え、地域の活性化効果、事業に対する県民の満足感等について検証し、事後評価を行う。</p>					

街路事業 都市計画道路 中筋伊丹線〔中筋工区〕

位置図



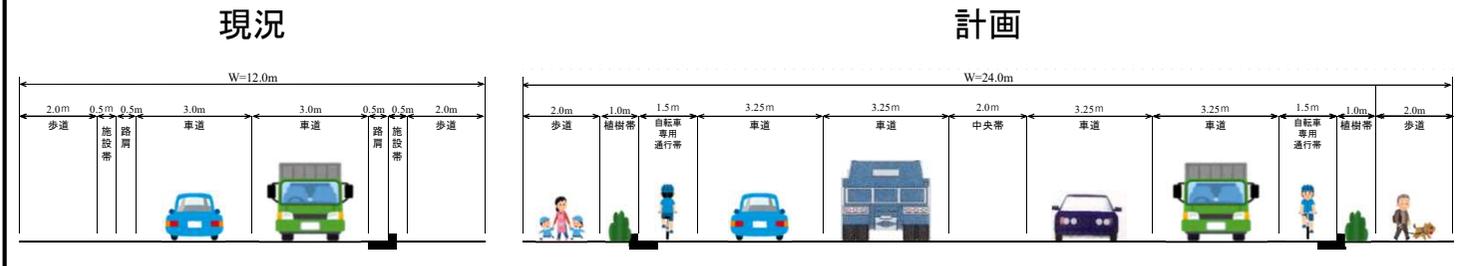
目的

- ① 4車線化整備による円滑な交通の確保
- ② 南北幹線道路の整備による地域間の連携・交流の強化
- ③ 自転車専用通行帯の整備による安全な通行空間の確保

事業概要

事業区間: 宝塚市中筋3丁目～中筋7丁目
 総事業費: 42億円
 内用地補償費: 30億円
 事業期間: R7～R17
 事業概要: 現道拡幅
 延長: 730m
 計画幅員: 13.0m(24.0m)
 費用便益比B/C: 1.5

横断図



工程表

工種	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	
調査設計	■											
用地補償	■		■									
道路改良				■								

事業の必要性・優先性

- ①現況交通量(13,484台/日)は交通容量*を超えている。南側の伊丹市域は4車線で整備済みであるため、当該区間がボトルネックとなり、南北の両端で交通渋滞が発生していることから早期4車線化が必要。
〈※第4種第1級 12,000台/日(2車線)〉
- ②伊丹・宝塚市域をつなぐ、南北幹線道路の整備により、都市間の円滑な交通を確保し、地域間の連携・交流を図る。
- ③自転車専用通行帯の整備により、自転車・歩行者の安全な通行を確保する。

平面図



現況写真

①現道の渋滞状況(中筋2丁目交差点)



②現道の渋滞状況(中筋7丁目交差点)



③幅狭い歩道の状況(中筋6丁目付近)



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	走行条件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費用便益比(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	事業費	維持管理費	
					(百万円)	(百万円)	(百万円)	
街路	都市計画道路 中筋伊丹線 (中筋工区)	①走行時間 短縮便益	4,297	・計画交通量 16,500台/日	2,984	2,880	104	1.5
		②走行経費 減少便益	170					
		③交通事故 減少便益	32					
		計	4,499					

(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・緊急物資の円滑な輸送の確保 (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の整備)	—	—
		救助・救援活動の支援 (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)	○	火災時の延焼遮断帯としての機能を確保
	平時	救急医療体制の支援	○	宝塚市立病院(第2次救急医療機関)、東宝塚さとう病院(第2次救急医療機関)へのアクセス性を向上
		交通安全対策	○	自転車専用通行帯の整備により安全な歩行者・自転車空間を確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○	伊丹・宝塚市域における地域間の連携・交流を図る	
	中心市街地の活性化	○	市中心部へのアクセス性を向上	
	地域産業の活性化	—	—	
	観光支援	—	—	
	地域プロジェクト等支援	—	—	
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	—	—	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○	植樹帯の設置により沿道環境を改善	

地域からの要望状況等

要望状況等	地元市より早期整備の要望がある。
-------	------------------