

継続事業評価調書

【道路事業】

一般県道 川西インター線

県土整備部

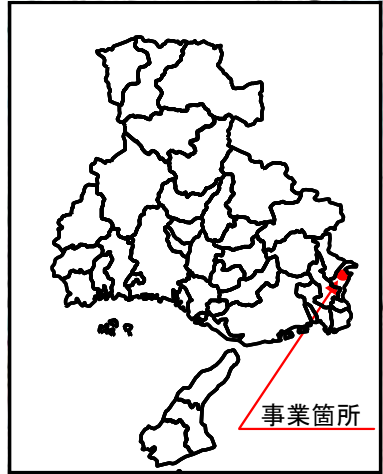
土木局 道路街路課

部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 杉浦 正彦 (県道班長 吉村 達郎)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道 路	新規評価年度	平成 12 年度	今回評価	前回評価	
事業名	道路事業 一般県道 かわにし 川西インター線	事業採択年度	平成 13 年度	総事業費	176 億円	220 億円
		着工年度	平成 16 年度	内用地補償費	70 億円	70 億円
		再評価年度	平成 22 年度	完成予定年度	平成 28 年度	平成 28 年度
事業区間	かわにししいしみち ひがしうねの 川西市石道～東 畦野	進捗率 (内用補進捗率)		89% (100%)	18% (51%)	
		残事業費		20 億円	181 億円	
事業の目的			事業内容 () : 前回評価時点			
<p>本路線は、新名神高速道路(仮)川西 I.C へのアクセス道路として、国道 173 号、県道川西篠山線に接続し高速道路の効率的な利用促進を図る重要な役割を担う。</p> <p>○円滑な交通の確保 (仮)川西 IC へアクセスする交通需要に対応した 4 車線整備により、円滑な交通を確保する。</p> <p>○緊急輸送道路の機能確保 新名神高速道路と国道 173 号等を連絡することで、緊急輸送道路としての機能を確保する。</p> <p>○地域間の交流・連携の促進 国道 173 号と県道川西篠山線を東西方向に結ぶ幹線道路として、地域の生活利便性の向上を図る。</p>			<p>【延長】 3,300m</p> <p>【構造規格】 第 4 種第 1 級</p> <p>【幅員】 計画：4 車線 両側自歩道 3.0m 車道 13.0m [全幅 26.0m]</p> <p>【計画交通量】 18,700 台/日 [H42 年予測] (19,400 台/日 [H42 年予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車： - 台/日</p> <p>【負担割合】 国 50%、県 50%</p>			
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>① 猪名川町内の住宅宅地開発の進展等から当該地域周辺の自動車交通量が増加している。 (H17→H22：川西篠山線(清和台)23,665 台/日→24,403 台/日 (1.03 倍)、国道 173 号(見野)22,847 台/日→27,196 台/日 (1.19 倍))</p> <p>【前回評価時点からの事業計画の変更概要】</p> <p>① 西日本高速道路(株)との調整により、当工区の残土約 90 万 m³ が(仮称)宝塚 SA で受入可能となったことから、投棄料が不要となり、運搬距離も短縮されたため、工事費約 44 億円が縮減された。</p>					
進捗状況	<p>① 進捗率は事業費ベースで 89%、用地取得で 100% (平成 27 年度末予定)。</p> <p>② 舗装、安全施設、植樹工事以外は概ね平成 27 年度に完了予定。</p>					
評価視点 審査会意見及び 対応方針	<p>評価結果の説明</p> <p>【審査会意見】 継続妥当 適切な樹種選定による在来植生の復元など、 周辺環境の保全に努めること。</p> <p>【対応方針】 盛土法面等を在来植生で復元するなど、周辺 環境の調和に努める。</p>					
(1) 必要性	<p>① 本路線は、新名神高速道路(仮称)川西 I.C へのアクセス道路であり、18,700 台/日の計画交通量が見込まれることから、交通需要に対応した 4 車線整備により円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>② 緊急輸送道路の機能を担う新名神高速道路と国道 173 号及び県道川西篠山線を連絡することで、緊急輸送道路ネットワークを強化する。</p> <p>③ 本路線の整備により、川西市内の主要な南北道路である国道 173 号と県道川西篠山線を東西に結ぶことから、地域の生活利便性の向上にも寄与する。</p>					
(2) 有効性 ・効率性 (執行環境状況)	<p>① 費用便益比 B/C=5.0(全体) (前回評価時点 B/C=5.0)、B/C=29.4(残事業)</p> <p>② 新名神高速道路との一体的整備により、川西市北部地域及び猪名川町からの高速道路利用の利便性が向上する。</p>					
(3) 環境適合性	<p>① 車道舗装を排水性舗装とし、交通による騒音を低減し、沿道環境に与える影響を軽減する。</p> <p>② 両側に植樹帯を設置することにより、沿道の景観及び生活環境の向上に寄与できる。</p>					
(4) 優先性	<p>① 新名神高速道路へのアクセス道路であることから、平成 28 年度に新名神高速道路と同時供用させる必要がある。</p>					
再評価 の結果	継続	理由	<p>① 事業の必要性は事業採択時と変わっておらず、新名神高速道路の整備にあわせ、継続して事業を実施する必要がある。</p>			

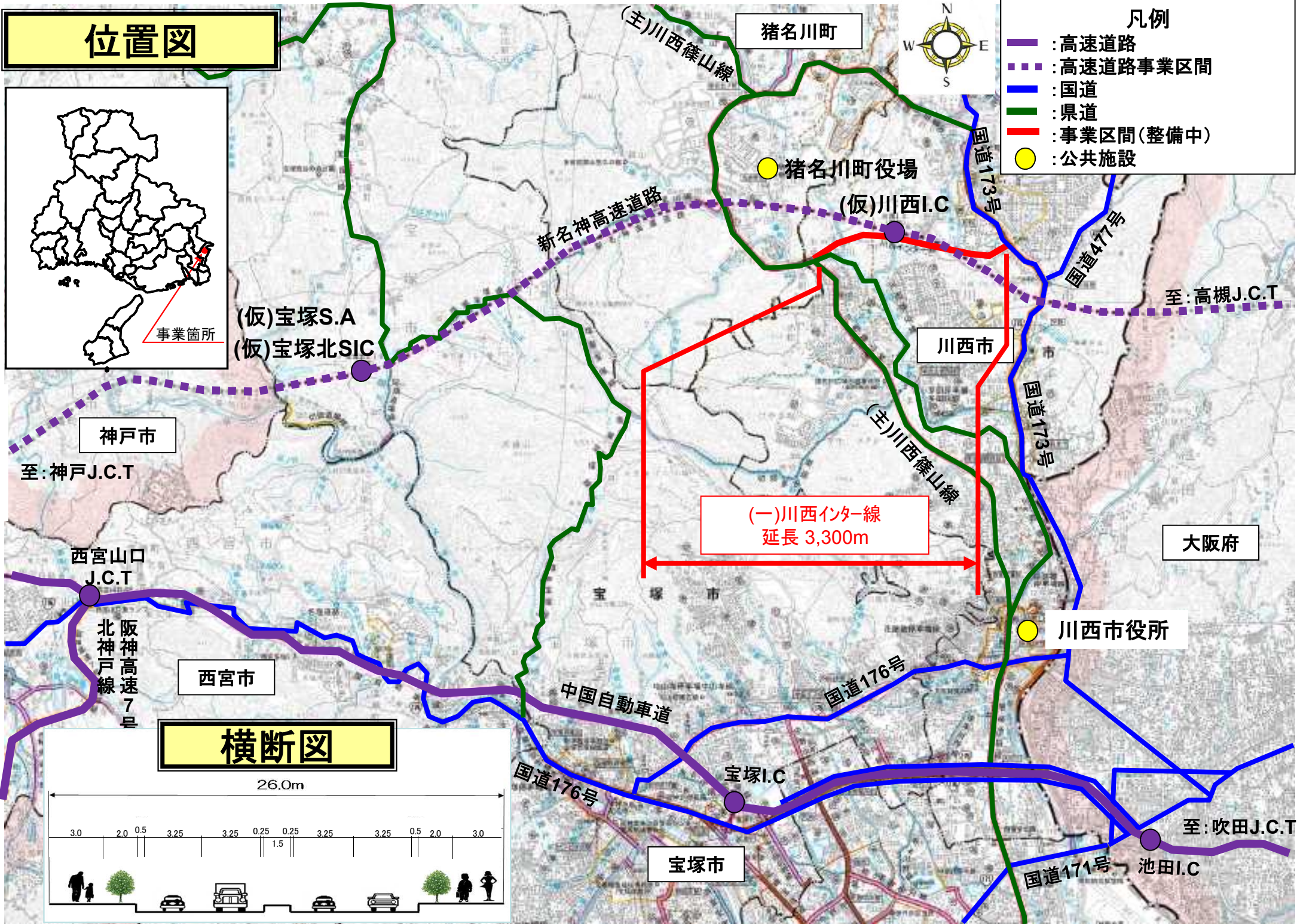
事業進捗状況概要図（継続：再評価 [第2回]）

事業名	道路事業	路線・河川名	一般県道 川西インター線
<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> — : H13～H22 — : H23～H27 — : H28以降 			
	事業進捗状況・予定	整備効果	
全体 (H13～H28)	【事業費＝176億円】 延長 3,300m 橋梁 3 橋 L=71m, L=250m, L=45m 用地約 154,000m ²		
前回 再評価まで (H13～H22)	【事業費＝39億円】 ①事業進捗率18%（用地進捗率51%） ②用地取得面積約89,000m ² （面積ベース進捗率58%）		
過去 5年間 (H23～H27)	【事業費＝117億円】 ①事業進捗率 89%（用地進捗率 100%） ②用地取得面積約 154,000m ² （面積ベース進捗率 100%）		
今後 1年間 (H28)	【事業費＝20億円】 H28年度 全線供用予定	新名神高速道路と一体的な整備により、川西市及び猪名川町からの高速道路利用の利便性が向上する。	

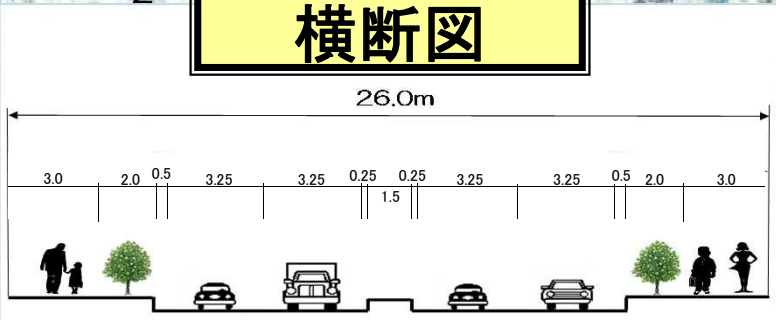
位置図



- ### 凡例
- : 高速道路
 - - - : 高速道路事業区間
 - : 国道
 - : 県道
 - : 事業区間(整備中)
 - : 公共施設

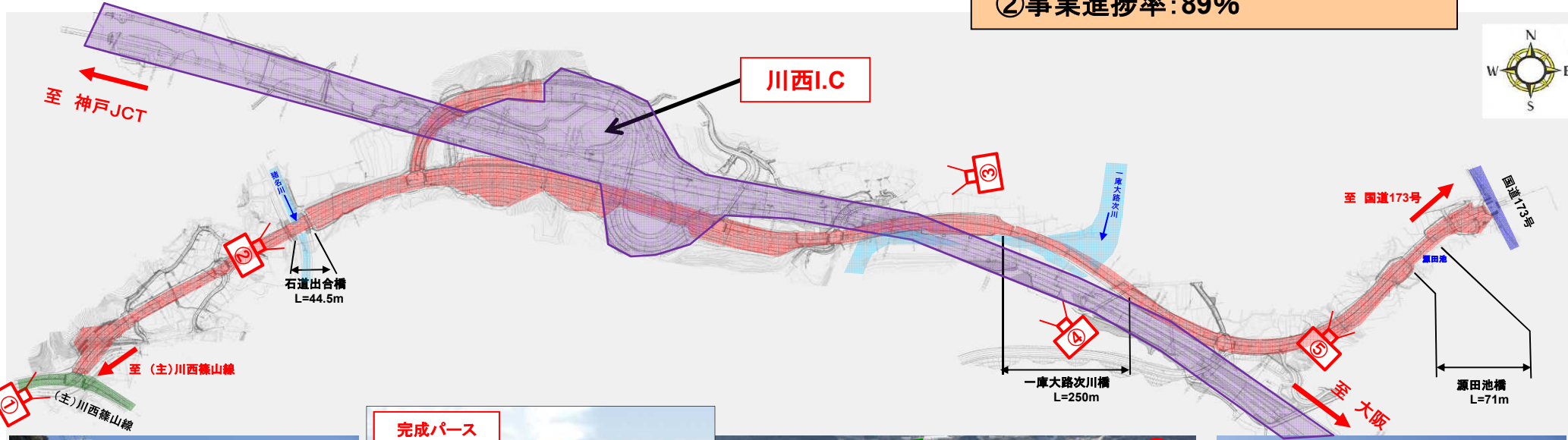


横断図



整備状況

(事業進捗率(平成27年度末))
 ①用地買収率:100%
 ②事業進捗率:89%



道路-4

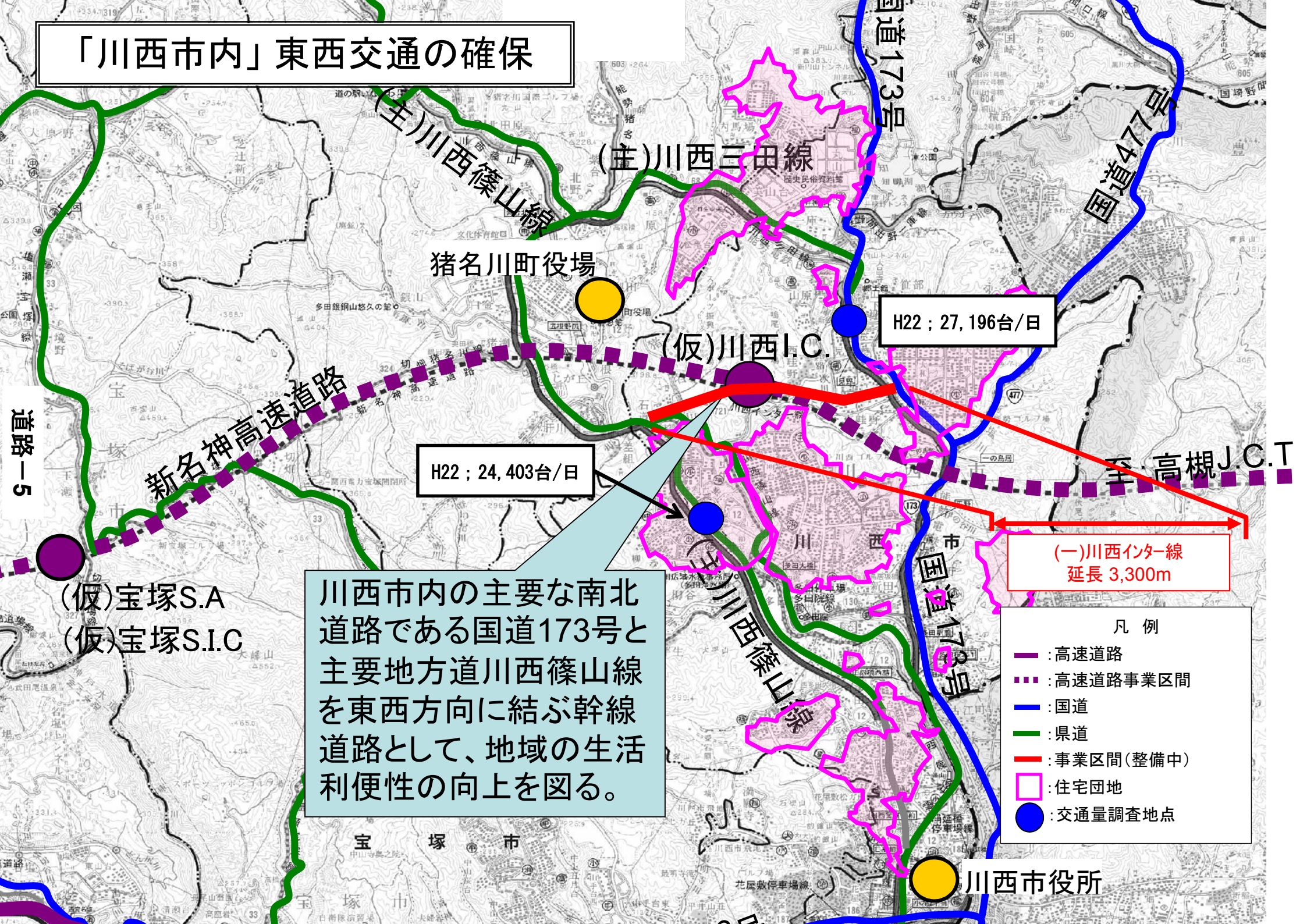


凡例

- 川西インター線(事業区間)
- 新名神高速道路(NEXCO施工区間)



「川西市内」東西交通の確保



川西市内の主要な南北道路である国道173号と主要地方道川西篠山線を東西方向に結ぶ幹線道路として、地域の生活利便性の向上を図る。

H22 ; 27,196台/日

H22 ; 24,403台/日

(一)川西インター線
延長 3,300m

- 凡例
- : 高速道路
 - - - : 高速道路事業区間
 - : 国道
 - : 県道
 - : 事業区間(整備中)
 - : 住宅団地
 - : 交通量調査地点

川西市役所

(仮)宝塚S.A
(仮)宝塚S.I.C

(主)川西篠山線

(主)川西三田線

(仮)川西I.C.

至高槻J.C.T

道路一5

1 スケジュール

工種	年度															
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
調査設計	■															
用地補償				■												
道路改良工事								■				■				
橋梁工事											■					

■ : 前回評価(H22)
■ : 実施・計画(H27)

2 事業効果について

(1) 費用対効果

①便益 (B) の項目

	B(便益)	算出方法
道路事業	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	整備無し of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365 \text{日}$
	②走行経費減少便益 ○交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無し of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{日}$
	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	整備無し of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

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) (百万円)			B/C	
		便益額(百万円)			総費用	事業費	維持管理費		
道路	一般県道 川西インター線	全体事業費	①走行時間短縮便益	85,199	計画交通量: 18,700 台/日	18,641	17,957	684	5.0
			②走行経費減少便益	5,657					
			③交通事故減少便益	1,752					
			計	92,608					
		残事業費	①走行時間短縮便益	85,199	計画交通量: 18,700 台/日	3,152	2,468	684	29.4
			②走行経費減少便益	5,657					
			③交通事故減少便益	1,752					
			計	92,608					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 自転車歩行者道の整備による歩行者・自転車の安全性確保
- ② 新名神高速道路 (仮) 川西 I.C を介して、広域的なアクセスの向上

道路・街路事業の効果

対象事業:道路事業 (一)川西インター線

(1) 費用対効果

効果項目 (費用対効果の便益内容)	
走行時間短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による、燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

(2) 費用対効果に含まれない効果

○印は当該事業効果の主な項目

評価の視点	効果項目	該当する事業内容	
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)	○ 新名神高速道路と国道173号を連絡することにより円滑な輸送を確保
		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)	—
		減災対策への取り組み (※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)	—
	平時	救急医療体制の支援	—
		交通安全対策	○ 自転車歩行者道の整備による歩行者・自転車の安全性確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 川西市、猪名川町から新名神高速道路を介して広域的なアクセスの向上	
	中心市街地の活性化	—	
	地域産業の活性化	○ 新名神高速道路(仮)川西I.Cへのアクセス機能の向上による広域的な産業の活性化	
	観光支援	—	
	地域プロジェクト等支援	○ NEXCOと一体となった道路整備	
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	—	

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	地元からは、安全で円滑な交通確保の観点から、早期供用を望む要望が多い。
-------	-------------------------------------