

繼續事業評価調書  
【道路事業】

土木局道路街路課

## 投資事業評価調書（継続：再評価）

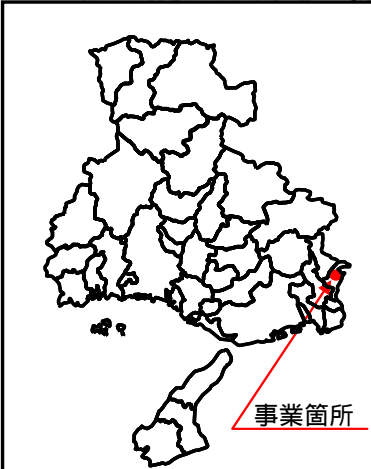
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 杠 典英 (県道係長 上田 英則)	内線	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	-----------------------------	----	----------------

事業種目	道 路	新規評価年度	H12		現計画	新規評価時点
事業名	一般県道 <sup>かわにし</sup> 川西インター線 道路改築事業	事業採択年度	H13	総事業費	220 億円	220 億円
		着工年度	H16	内用地補償費	70 億円	- 億円
事業区間	川西市石道 <sup>かわにししいしみち</sup> ～東畦野 <sup>ひがしうねの</sup>	完成予定年度	H28			H22
所在地	川西市石道 <sup>かわにししいしみち</sup> ～東畦野 <sup>ひがしうねの</sup>	進捗率 (内用補進捗率)	18 % ( 51 %)			
		残事業費	181 億円			
事業の目的				事業内容 ( ) 新規評価時点		
<ul style="list-style-type: none"> <li>一般県道川西インター線は、新名神高速道路(仮)川西インターチェンジへのアクセス道路として、国道173号、主要地方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。</li> <li>また、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。</li> </ul>				道路改築事業 L=3,300m( " ) <b>【構造規格】</b> 第4種1級 <b>【設計速度】</b> 60km/h <b>【計画幅員】</b> 13.0(26.0)m(4車線+両側自歩道) <b>【計画交通量】</b> 19,400台/日(18,000台/日) <b>【現況交通量】</b> - 台/日 <b>【負担割合】</b> 国：5/10 県：5/10		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路関係4団体民営化推進協議会設置(H14.2)から、西日本高速道路(株)発足(H17.10)の間、日本道路公団の民営化議論を踏まえた新名神高速道路の建設コスト削減が検討され、一般県道川西インター線についても進捗調整を行った。</li> <li>新名神高速道路(仮)高槻ジャンクション～神戸ジャンクション)起工式(H21.12)で、西日本高速道路(株)が、H28年度供用開始を発表した。</li> <li>また、猪名川町域の住宅宅地開発の進展から、当該地域における自動車交通量は増加している。(H11 H17で主要地方道川西篠山線(清和台)21,734台/日 23,665台/日(1.1倍)、国道173号(見野)20,745台/日 22,847台/日(1.1倍))</li> </ul> <b>【新規評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>新名神高速道路と同時供用するため、新規評価時点は平成22年度としていた完成予定年度を、新名神高速道路の供用開始時期の見直しに合わせて平成28年度に変更する。</li> </ul>					
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率は事業費ベースで18%、用地取得で51%(平成22年度末予定)。</li> <li>残る用地については、平成24年度までに取得する予定である。</li> <li>平成22年度より橋梁工事に着手し、平成28年度に供用を開始する。</li> </ul>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び 対応方針 (H12年度新規評価)	<b>【審査会意見】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道環境(騒音・大気など)への配慮</li> <li>事業費が大きいことから、暫定供用などの早期効果発現への取り組み</li> </ul>			<b>【対応方針】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>車道部を排水性舗装とし、騒音の軽減を図る。</li> <li>供用開始時から約2万台の需要が見込まれ、2車線の設計基準交通量(12,000台/日)を上回ることから、2車線による暫定供用は行わない。</li> </ul>		
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般県道川西インター線は、新名神高速道路(仮)川西インターチェンジへのアクセス道路であり、計画交通量が19,400台/日の需要が見込まれることから、4車線整備により、円滑な交通を確保する必要がある。</li> <li>緊急輸送路の機能を担う新名神高速道路と国道173号を連絡することから、その機能を担う。</li> <li>一般県道川西インター線の整備により、(仮)川西インターチェンジ周辺地域の交通利便性が向上されるとともに、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ことから、地域の生活利便性の向上にも寄与する。</li> </ul>					
(2)有効性 ・効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益比 B/C=5.0(全体)(前回B/C=4.9)、B/C=6.4(残事業)</li> <li>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。</li> </ul>					
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>供用後の騒音を軽減するよう車道部に排水性舗装を施工する。</li> <li>切土法面については、在来種等による植生の復元を図り、周辺環境の保全に配慮する。</li> <li>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。</li> <li>歩道部の透水性舗装により、雨水を地下に還元することができる。</li> </ul>					
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> <li>新名神高速道路へのアクセス道路であることから、新名神高速道路と一体的整備の必要があり、早期の完成が望まれる。</li> </ul>					
再評価 の結果	継続	左の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>			

事業進捗状況概要図(継続:再評価)

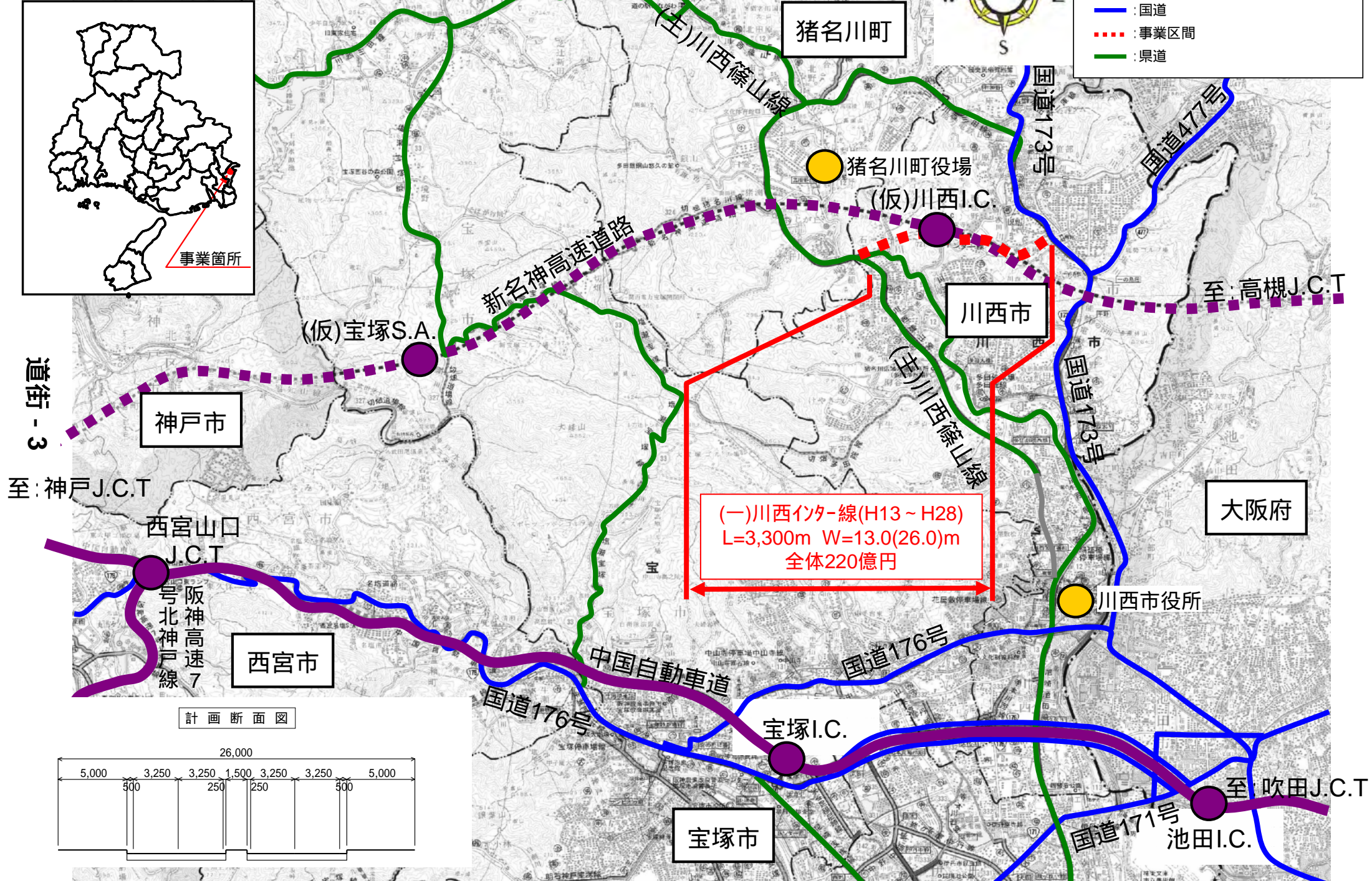
事業名	一般県道 川西インター-線道路改築事業	路線・河川名	一般県道 川西インター-線
	事業進捗状況・予定	整備効果	
全体	H13~28年度【事業費=220億円】 事業費 220億円、延長約 3.3km 工事：橋梁 3橋 L=115m, L=290m, L=50m 用地：約 154 千㎡		
事業採択 ~ H22 まで	H13~22年度【事業費 = 39 億円】 事業進捗率 18%、用地買収 51%	整備効果は、特になし。	
今後 6 年間 (予定)	H23~28年度【事業費 = 181 億円】 H24年度 用地買収完了予定 H28年度 全線完成予定	・新名神高速道路と一体的な整備により、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。	

# 一般県道 川西インター線 位置図



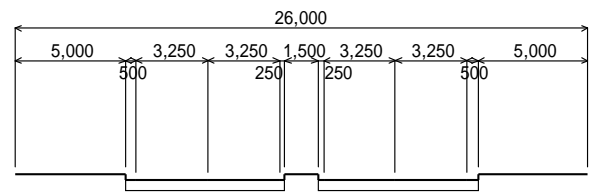
凡例

- : 高速道路
- - -: 高速道路事業区間(西日本高速道路株)
- : 国道
- · - · -: 事業区間
- : 県道



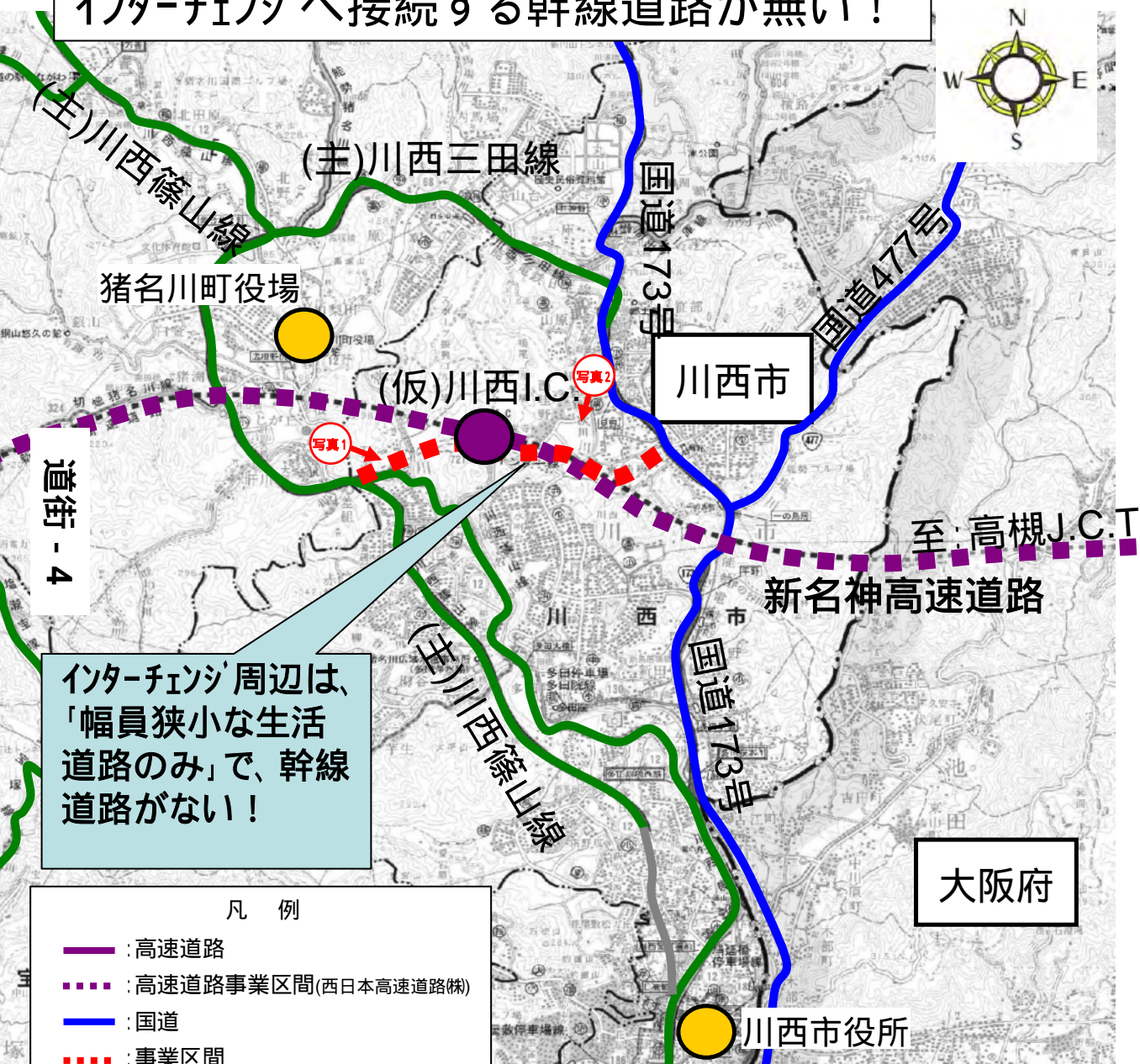
(一)川西インター線(H13~H28)  
 L=3,300m W=13.0(26.0)m  
 全体220億円

計画断面図



# (仮)川西インターチェンジへのアクセス道路

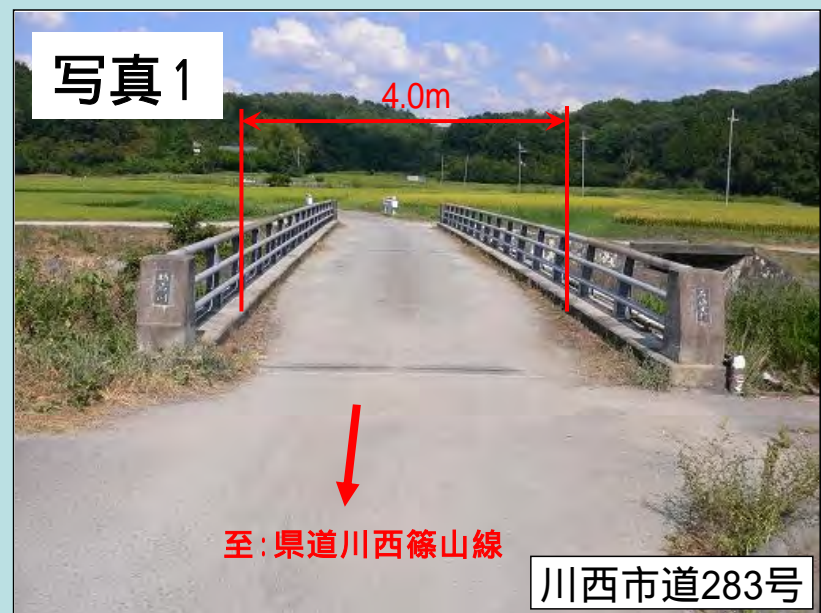
インターチェンジへ接続する幹線道路が無い！



インターチェンジ周辺は、「幅員狭小な生活道路のみ」で、幹線道路がない！

- 凡例
- : 高速道路
  - : 高速道路事業区間(西日本高速道路(株))
  - : 国道
  - : 事業区間
  - : 県道

写真1

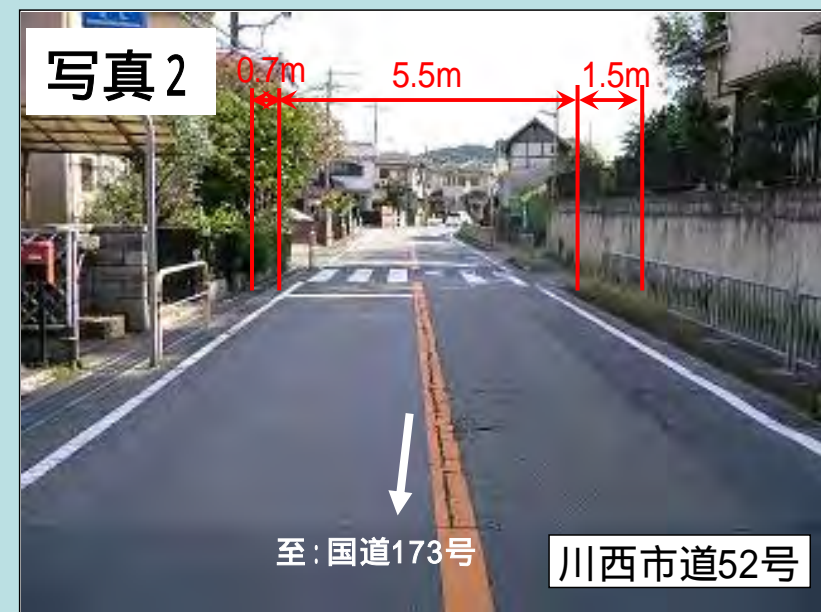


至: 県道川西篠山線

川西市道283号

幅員狭小な生活道路(石道地区)

写真2

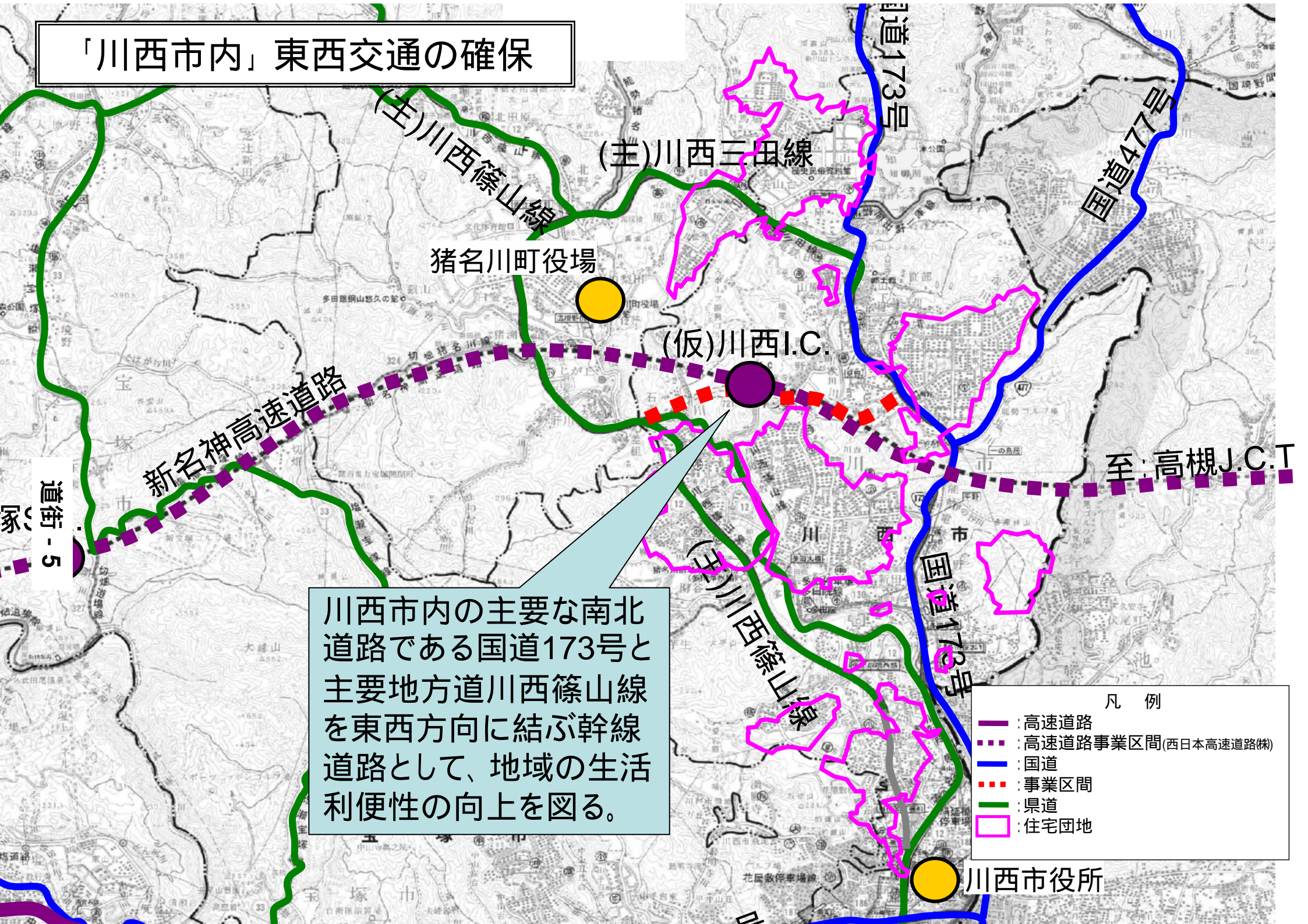


至: 国道173号

川西市道52号

幅員狭小な生活道路(西畦野地区)

# 「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。

- 凡例
- : 高速道路
  - - - : 高速道路事業区間(西日本高速道路株)
  - : 国道
  - · - · : 事業区間
  - : 県道
  - : 住宅団地

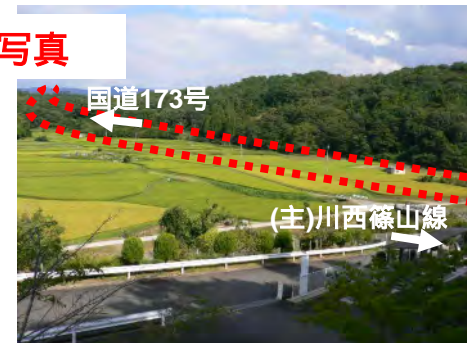
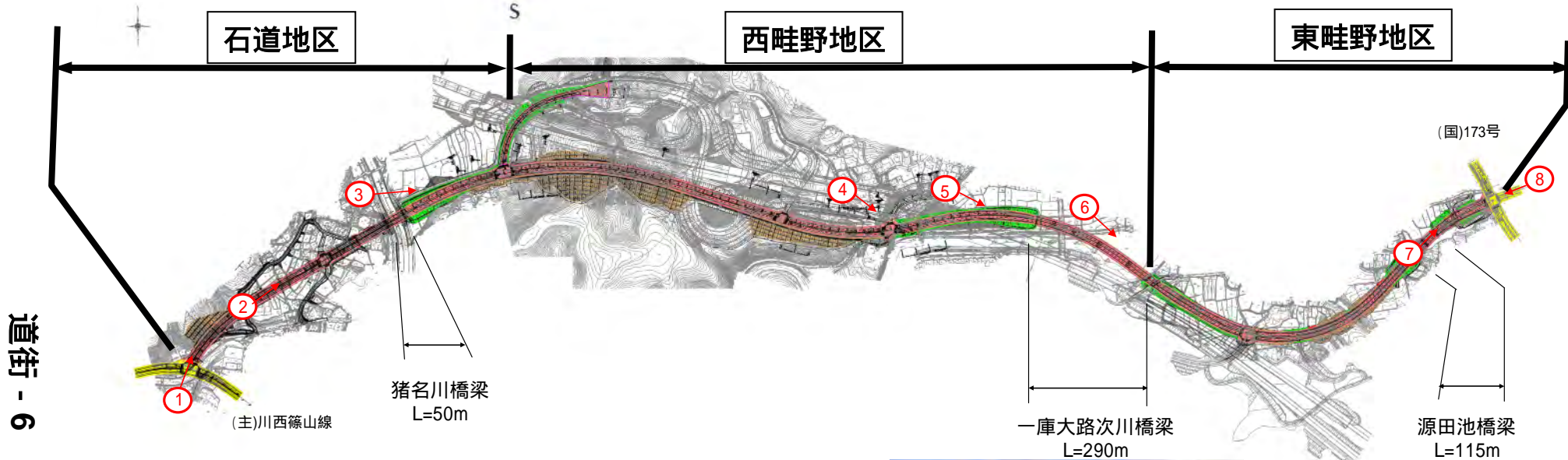
道街-5

至:高槻J.C.T

川西市役所







# 進捗状況



(事業進捗率(平成22年9月1日現在))  
 ・用地取得状況(H22.4.1現在面積 $\wedge$ - $\lambda$ (全体面積154千 $m^2$ )  
 石道地区 : 33%、 西畦野地区 : 16%、 東畦野地区 : 49%  
 合計 : 29%(取得面積45千 $m^2$ )



継続事業

当初計画及び実施工程

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

 当初計画(H12年)       実施計画

B / C根拠説明資料例

便益(B)の項目

事業	B (便益)	算出方法
道路	走行時間短縮便益 目的地までの所要時間が短縮されることによる便益	整備無しの走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	走行経費減少便益 走行速度の向上や走行距離の短縮により、燃料費などが節減される便益	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 中央分離帯の設置や通過する主要交差点数の減少により、交通事故が減少する便益	整備無しの事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: [交通量 × 距離 × 単路部(交差点以外)の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位]

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 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)		
道路	一般県道 川西ｲﾝﾀｰ線	全体事業費	走行時間短縮便益	77,030	時間短縮 計画交通量 19,400 台/日	18,720	18,480	240	5.0
			走行経費減少便益	12,880					
			交通事故減少便益	3,880					
			計	93,800					
	残事業費	走行時間短縮便益	77,030	時間短縮 計画交通量 19,400 台/日	14,620	14,380	240	6.4	
		走行経費減少便益	12,880						
		交通事故減少便益	3,880						
		計	93,800						