

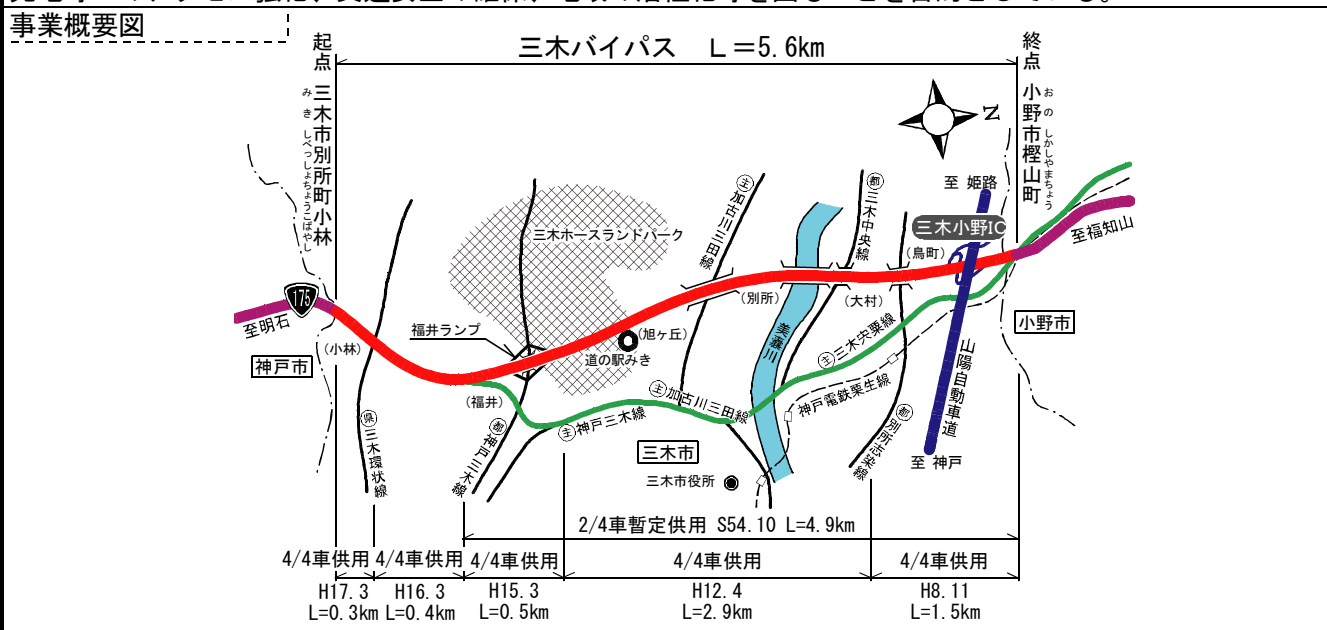
## 事後評価結果（平成21年度）

担 当 課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：原 久弥

<b>事業名</b>	一般国道175号 <small>みき</small> 三木バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局	
<b>起終点</b>	自：兵庫県三木市別所町 至：兵庫県小野市榎山町	<b>延長</b>	5.6km			

**事業概要**  
一般国道175号は、明石市を起点として舞鶴市に至る幹線道路であり、瀬戸内海臨海工業地帯と日本海側の玄関口である舞鶴港を結ぶとともに、中国縦貫自動車道・山陽自動車道や第二神明道路を連結しています。このうち三木バイパスは、三木市内における沿線地域の生活や地域開発、産業活動などの役割を担う延長5.6kmのバイパス事業である。

**事業の目的・必要性**  
一般国道175号は、交通量の増加や地域開発等により著しい交通渋滞が発生し、地域の人々の生活にも影響を及ぼしていた。三木バイパスは、バイパス整備により通過交通を市街地から転換し、交通混雑の緩和、観光地等へのアクセス強化、交通安全の確保、地域の活性化等を図ることを目的としている。



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：昭和45年度 都市計画決定：昭和53年度	用地着手：昭和47年度 工事着手：昭和47年度	供用年：(前回) — / H14 (暫定/完成) — / H17 (実績)	変動	1.09倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) — / 170億円 (暫定/完成) (実質値) — / 191億円	実績 (名目値) — / 204億円 (暫定/完成) (実質値) — / 223億円		変動	1.17倍
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — / 33,400台/日	実績 (暫定/完成) (H17年度) — / 29,338台/日		変動	0.88倍
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	14.1 km/h → 45.4 km/h (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H17年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	192 件/億台キロ → 131 件/億台キロ (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H18年度		
	<b>費用対効果 分析結果</b> (当初)	B/C : 2.8 (2車線→4車線)	総費用 : 319 億円 (事業費 : 298 億円 維持管理費 : 21 億円)	総便益 : 903 億円 (走行時間短縮便益 : 864 億円 走行経費減少便益 : 12 億円 交通事故減少便益 : 27 億円)	基準年	H12年度
	<b>費用対効果 分析結果</b> (事後)	B/C : 4.1 (整備なし→4車線)	総費用 : 599 億円 (事業費 : 561 億円 維持管理費 : 38 億円)	総便益 : 2,434 億円 (走行時間短縮便益 : 2,246 億円 走行経費減少便益 : 169 億円 交通事故減少便益 : 20 億円)	基準年	H21年度
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額 : 38.5 億円	便益減少額 : 368.9 億円			

	<p>事業遅延の理由</p> <p>昭和45年度に事業化され、昭和47年度に工事着手し、平成14年度の供用を目指していたが、現道拡幅区間の沿道物件における用地補償交渉、移転先決定、用地買収等に時間を要したことにより、事業が遅延した。</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①バス路線の利便性向上 ・旅行速度の改善により神姫バスの利便性が向上。(旅行速度：14.1km/h→24.2km/h)</p> <p>②新幹線駅へのアクセス向上 ・小野市役所～JR西明石駅への所要時間が短縮。(69分→53分：16分短縮)</p> <p>③第三種空港へのアクセス向上 ・小野市役所～神戸空港への所要時間が短縮。(三木バイパス区間 16分→9分：7分短縮)</p> <p>④主要観光地へのアクセス向上 ・山陽自動車道三木小野IC～道の駅みきへの所要時間が短縮。 (9分→4分：5分短縮、道の駅みきの観光入込客数：103万人(H20年度)) ・山陽自動車道三木小野IC～三木山森林公園への所要時間が短縮。 (9分→5分：4分短縮、三木山森林公園の観光入込客数：59万人(H20年度)) ・山陽自動車道三木小野IC～三木ホースランドパークへの所要時間が短縮。 (9分→4分：5分短縮、三木ホースランドパークの観光入込客数：26万人(H20年度))</p> <p>⑤三次医療施設のアクセス向上 ・小野市役所～兵庫県災害医療センターへの所要時間が短縮。 (三木バイパス区間 16分→9分：7分短縮)</p> <p>⑥災害時の代替路の確保 ・山陽自動車道、阪神高速7号北神戸線、第二神明道路が通行止となった場合の代替路の形成。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>・環境影響評価は実施していない。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、「国道175号三木バイパス」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針(案)のとおりでよいと判断される。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>北播磨地域の人口は横ばい傾向にある。また、北播磨地域の自動車保有台数はS55と比較し約2倍に増加しており、自動車への依存が見られる。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>三木バイパスにより、一般国道175号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。また、三木バイパスは想定された効果が十分に発揮されており、当面の改善措置の必要性は生じていない。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>三木バイパスにおいて、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。