

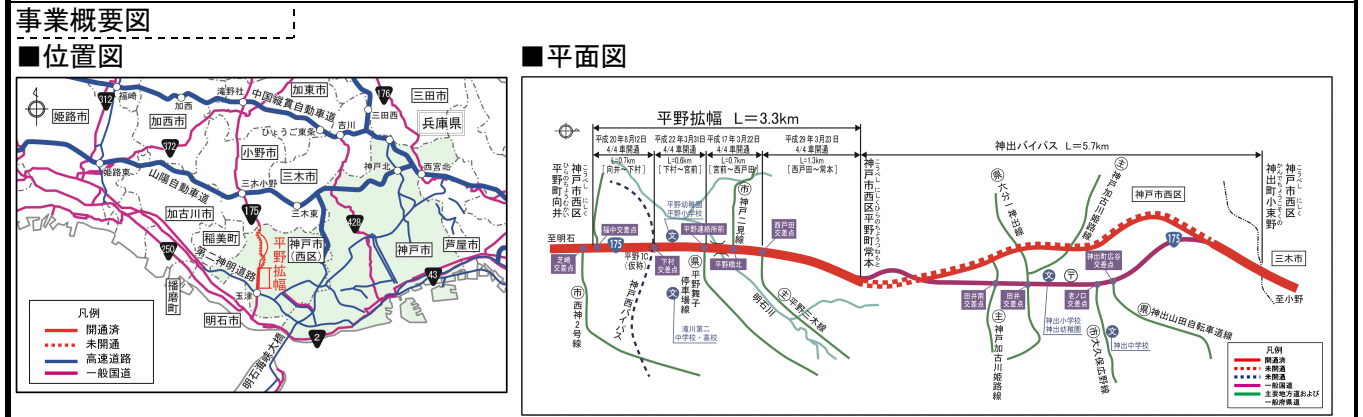
# 事後評価結果（令和3年度）

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：今井 康治

事業名	一般国道175号 <small>ひらのかくふく</small> 平野拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県神戸市西区平野町向井 至：兵庫県神戸市西区平野町常本	延長	3.3km		

**事業概要**  
 一般国道175号は、明石市から神戸市西区、三木市、小野市、加東市など 東播磨内陸地域を縦貫し、京都府舞鶴市に至る主要幹線道路である。  
 平野拡幅は、一般国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。

**事業の目的・必要性**  
 一般国道175号平野拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした事業である。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度：S58年度 都市計画決定：S58年度	用地着手：S59年度 工事着手：S63年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H25 (実績) -/H28	変 動	1.1倍	
	事業費	計画時 (名目値) - / 130億円 (暫定/完成) (実質値) - / 124億円	実績 (名目値) - / 130億円 (暫定/完成) (実質値) - / 123億円			変 動	1.0倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(R12年度) - / 35,100台/日	実績 (暫定/完成)	(R3年度) - / 27,127台/日	変 動	77%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	29.1km/h → 36.3 km/h (供用前年次) S58年度 (供用後年次) R3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) : (供用前年次) H14-16年度 (供用後年次) H30-R元年度		64件/億台扣 → 51件/億台扣			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 1.9	総費用 : 182億円 (事業費: 168億円, 維持管理費: 14億円)	総便益 : 341億円 (走行時間短縮便益: 319億円, 走行経費減少便益: 7億円, 交通事故減少便益: 16億円)	基準年 : 平成19年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.6	総費用 : 303億円 (事業費: 273億円, 維持管理費: 30億円)	総便益 : 476億円 (走行時間短縮便益: 454億円, 走行経費減少便益: 15億円, 交通事故減少便益: 6.5億円)	基準年 : 令和3年				
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : - 億円	便益減少額 : - 億円						

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：85万人・時間/年</li> <li>・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：2割削減</li> </ul> <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量：2,389.64t-CO2/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：6.47t/年、排出削減率：1割削減)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：0.37t/年、排出削減率：1割削減)</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</li> </ul>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間周辺では、神戸西バイパス(H30)の開通、神出バイパス(H27)の開通、神戸2号交差点改良(H28)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。</li> <li>・人口推移は、沿線地域及び周辺地域では、ほぼ横ばい。</li> <li>・経済指標(総生産額)の推移は、沿線地域では増加傾向、周辺地域ではほぼ横ばい。</li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道175号平野拡幅の整備により、国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等、整備による効果の発現状況に特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。</li> <li>・引き続き、周辺ネットワークの整備等を進め、事業効果を高める方策を必要に応じて検討する。</li> </ul>
	<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道175号平野拡幅は、昭和58年度の事業化後に、用地交渉の難航により事業認定の手続きを実施したことから、事業化から平成28年度の開通まで長期間を要している。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えている。</li> <li>・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。</li> </ul>
	<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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。