

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	中国横断自動車道姫路鳥取線（播磨新宮～山崎JCT）
事業主体	西日本高速道路株

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比（B/C）= 3.3
	事業実施環境	■ 整備計画策定済	（整備計画策定済：平成10年12月）
		■ 円滑な事業執行の環境が整っている	都市計画決定済：平成9年12月（兵庫県）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失時間（現況）：86.39億人・時間/年 渋滞損失削減時間：1.58億人・時間/年（86.39億人・時間/年⇒86.38億人・時間/年） 渋滞損失削減率：0.018%削減
	□ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	□ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	
	■ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	山崎町～相生駅 39分⇒29分（10分短縮）
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港へのアクセス向上が見込まれる
■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上		鳥取市～姫路市 119分⇒117分（2分短縮）
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	姫路市～鳥取市
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	西播磨ラボリス(播磨科学公園都市) エコ・キャンパス「しその森」
		<input type="checkbox"/> IC等からアクセスが向上する主要な観光地が存在する	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	西播磨養護学校 総合リハビリテーションセンタープラチ 運動公園
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	姫路市～山崎町、佐用町：R29、R179、播但連絡道路（R29、R179、播但連絡道路は緊急輸送道路に指定）
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	神戸市～岡山市 山陽道経由⇒山陽道、中国横断道、中国道経由
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：705,545t/年
	生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 排出削減量：1,460t/年（全国）、排出削減率：0.1%削減（兵庫）
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	西播磨テクノポリス（播磨科学公園都市）
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～ 山崎JCT	L=12km	高速自動車国道	－

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,400	2	西日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成17年度		
単純合計	598億円	102億円	700億円
基準年における 現在価値 (C)	374億円	29億円	403億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成17年度			
供用年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	108億円	6億円	4億円	118億円
基準年における 現在価値 (B)	1,235億円	69億円	40億円	1,344億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	3.3
-------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	7,400	±10%	2.83～3.91
事業費	598億円	±10%	3.06～3.68
事業期間			
割引率	4.0%	±1%	2.87～3.92

交通状況の変化

事業名：中国横断自動車道 姫路鳥取線（播磨新宮～山崎JCT）

（推計時点 H33年）

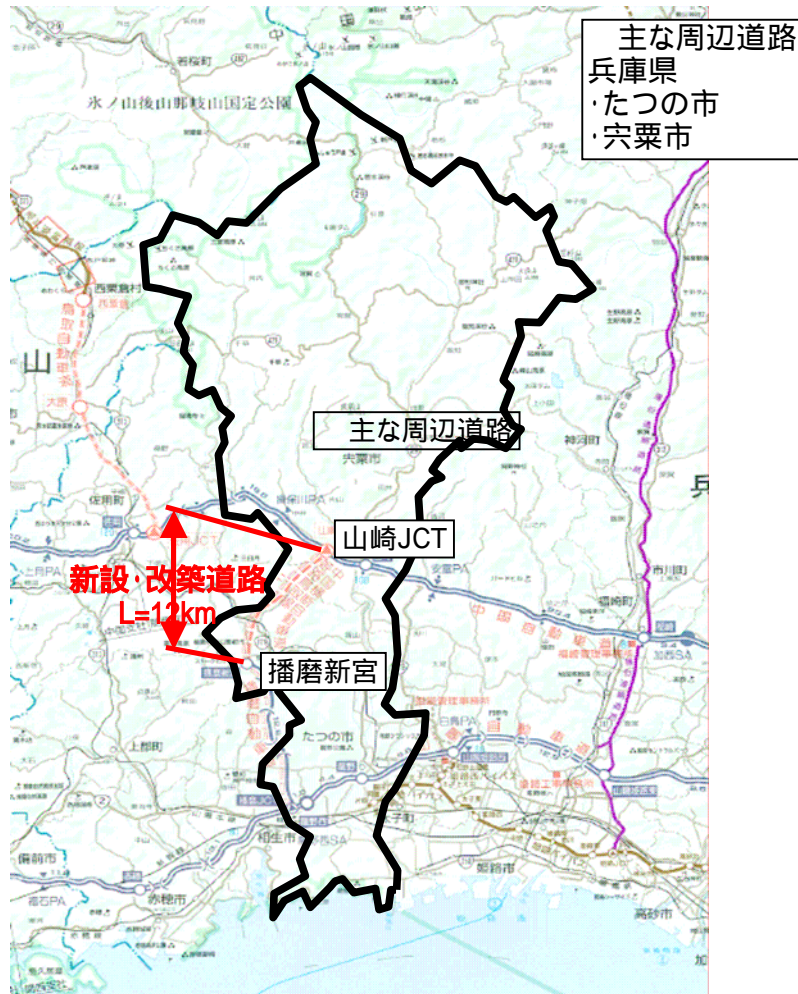
			整備なし(A)	整備あり(B)
新設・改築道路 中国横断自動車道 姫路鳥取線 (播磨新宮～ 山崎JCT):12Km	走行台キロ	[万台km/日]	0	9
	走行台時	[万台分/日]	0	7
	走行時間費用	[億円/年]	0	9
主な周 辺道路 兵庫県 たつの市 宍粟市 :3,801Km	走行台キロ	[万台km/日]	668	689
	走行台時	[万台分/日]	1,576	1,568
	走行時間費用	[億円/年]	4,214	4,194
その他道路合計 :439,394Km	走行時間費用	[億円/年]	1,136,391	1,136,295

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：443,208km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,140,606	1,140,497	108

四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

事業名：中国横断自動車道 姫路鳥取線（播磨新宮～山崎JCT）

【 図面（ 、 に該当する道路を明示すること）】



費用便益分析の条件

事業名：播磨新宮～山崎JCT

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成17年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成32年)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H11センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の場合	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(高速自動車国道の便益算定速度は、実績データより速度と交通量の関係式を求めこれより算出)	<input checked="" type="checkbox"/>	

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 播磨新宮～山崎JCT

採用単価の根拠 高速道路		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
—	12	2.66

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
—13年目	H 19	0.9246				
—12年目	H 20	0.8890				
—11年目	H 21	0.8548				
—10年目	H 22	0.8219				
—9年目	H 23	0.7903				
—8年目	H 24	0.7599				
—7年目	H 25	0.7307				
—6年目	H 26	0.7026				
—5年目	H 27	0.6756				
—4年目	H 28	0.6496				
—3年目	H 29	0.6246	598	374		
—2年目	H 30	0.6006				
—1年目	H 31	0.5775				
供用開始年次	H 32	0.5553			2.54	1.41
1年目	H 33	0.5339			2.54	1.35
2年目	H 34	0.5134			2.54	1.30
3年目	H 35	0.4936			2.54	1.25
4年目	H 36	0.4746			2.54	1.20
5年目	H 37	0.4564			2.54	1.16
6年目	H 38	0.4388			2.54	1.11
7年目	H 39	0.4220			2.54	1.07
8年目	H 40	0.4057			2.54	1.03
9年目	H 41	0.3901			2.54	0.99
10年目	H 42	0.3751			2.54	0.95
11年目	H 43	0.3607			2.54	0.92
12年目	H 44	0.3468			2.54	0.88
13年目	H 45	0.3335			2.54	0.85
14年目	H 46	0.3207			2.54	0.81
15年目	H 47	0.3083			2.54	0.78
16年目	H 48	0.2965			2.54	0.75
17年目	H 49	0.2851			2.54	0.72
18年目	H 50	0.2741			2.54	0.70
19年目	H 51	0.2636			2.54	0.67
20年目	H 52	0.2534			2.54	0.64
21年目	H 53	0.2437			2.54	0.62
22年目	H 54	0.2343			2.54	0.59
23年目	H 55	0.2253			2.54	0.57
24年目	H 56	0.2166			2.54	0.55
25年目	H 57	0.2083			2.54	0.53
26年目	H 58	0.2003			2.54	0.51
27年目	H 59	0.1926			2.54	0.49
28年目	H 60	0.1852			2.54	0.47
29年目	H 61	0.1780			2.54	0.45
30年目	H 62	0.1712			2.54	0.43
31年目	H 63	0.1646			2.54	0.42
32年目	H 64	0.1583			2.54	0.40
33年目	H 65	0.1522			2.54	0.39
34年目	H 66	0.1463			2.54	0.37
35年目	H 67	0.1407			2.54	0.36
36年目	H 68	0.1353			2.54	0.34
37年目	H 69	0.1301			2.54	0.33
38年目	H 70	0.1251			2.54	0.32
39年目	H 71	0.1203			2.54	0.31
合計			598	374	102	29
単純事業費計			598		102	

- 注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)
- 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。
- 注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名: 播磨新宮～山崎JCT

年次	年度 (基準年) H17	総走行台キロの年次別伸び率 (山陽7ロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)				
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 32				0.5553					108.05	60.00					6.05	3.36	3.51	1.95	117.61	65.31
1年目	H 33				0.5339					108.05	57.69					6.05	3.23	3.51	1.87	117.61	62.79
2年目	H 34				0.5134					108.05	55.47					6.05	3.11	3.51	1.80	117.61	60.38
3年目	H 35				0.4936					108.05	53.33					6.05	2.99	3.51	1.73	117.61	58.05
4年目	H 36				0.4746					108.05	51.28					6.05	2.87	3.51	1.67	117.61	55.82
5年目	H 37				0.4564					108.05	49.31					6.05	2.76	3.51	1.60	117.61	53.68
6年目	H 38				0.4388					108.05	47.41					6.05	2.65	3.51	1.54	117.61	51.61
7年目	H 39				0.4220					108.05	45.60					6.05	2.55	3.51	1.48	117.61	49.63
8年目	H 40				0.4057					108.05	43.84					6.05	2.45	3.51	1.42	117.61	47.71
9年目	H 41				0.3901					108.05	42.15					6.05	2.36	3.51	1.37	117.61	45.88
10年目	H 42				0.3751					108.05	40.53					6.05	2.27	3.51	1.32	117.61	44.12
11年目	H 43				0.3607					108.05	38.97					6.05	2.18	3.51	1.27	117.61	42.42
12年目	H 44				0.3468					108.05	37.47					6.05	2.10	3.51	1.22	117.61	40.79
13年目	H 45				0.3335					108.05	36.03					6.05	2.02	3.51	1.17	117.61	39.22
14年目	H 46				0.3207					108.05	34.65					6.05	1.94	3.51	1.13	117.61	37.72
15年目	H 47				0.3083					108.05	33.31					6.05	1.87	3.51	1.08	117.61	36.26
16年目	H 48				0.2965					108.05	32.04					6.05	1.79	3.51	1.04	117.61	34.87
17年目	H 49				0.2851					108.05	30.81					6.05	1.72	3.51	1.00	117.61	33.53
18年目	H 50				0.2741					108.05	29.62					6.05	1.66	3.51	0.96	117.61	32.24
19年目	H 51				0.2636					108.05	28.48					6.05	1.59	3.51	0.93	117.61	31.00
20年目	H 52				0.2534					108.05	27.38					6.05	1.53	3.51	0.89	117.61	29.80
21年目	H 53				0.2437					108.05	26.33					6.05	1.47	3.51	0.86	117.61	28.66
22年目	H 54				0.2343					108.05	25.32					6.05	1.42	3.51	0.82	117.61	27.56
23年目	H 55				0.2253					108.05	24.34					6.05	1.36	3.51	0.79	117.61	26.50
24年目	H 56				0.2166					108.05	23.40					6.05	1.31	3.51	0.76	117.61	25.47
25年目	H 57				0.2083					108.05	22.51					6.05	1.26	3.51	0.73	117.61	24.50
26年目	H 58				0.2003					108.05	21.64					6.05	1.21	3.51	0.70	117.61	23.56
27年目	H 59				0.1926					108.05	20.81					6.05	1.17	3.51	0.68	117.61	22.65
28年目	H 60				0.1852					108.05	20.01					6.05	1.12	3.51	0.65	117.61	21.78
29年目	H 61				0.1780					108.05	19.23					6.05	1.08	3.51	0.62	117.61	20.93
30年目	H 62				0.1712					108.05	18.50					6.05	1.04	3.51	0.60	117.61	20.13
31年目	H 63				0.1646					108.05	17.79					6.05	1.00	3.51	0.58	117.61	19.36
32年目	H 64				0.1583					108.05	17.10					6.05	0.96	3.51	0.56	117.61	18.62
33年目	H 65				0.1522					108.05	16.45					6.05	0.92	3.51	0.53	117.61	17.90
34年目	H 66				0.1463					108.05	15.81					6.05	0.89	3.51	0.51	117.61	17.21
35年目	H 67				0.1407					108.05	15.20					6.05	0.85	3.51	0.49	117.61	16.55
36年目	H 68				0.1353					108.05	14.62					6.05	0.82	3.51	0.47	117.61	15.91
37年目	H 69				0.1301					108.05	14.06					6.05	0.79	3.51	0.46	117.61	15.30
38年目	H 70				0.1251					108.05	13.52					6.05	0.76	3.51	0.44	117.61	14.71
39年目	H 71				0.1203					108.05	13.00					6.05	0.73	3.51	0.42	117.61	14.15
合計										4,322.00	1,235.01					242.00	69.15	140.40	40.12	4,704.40	1,344.28