

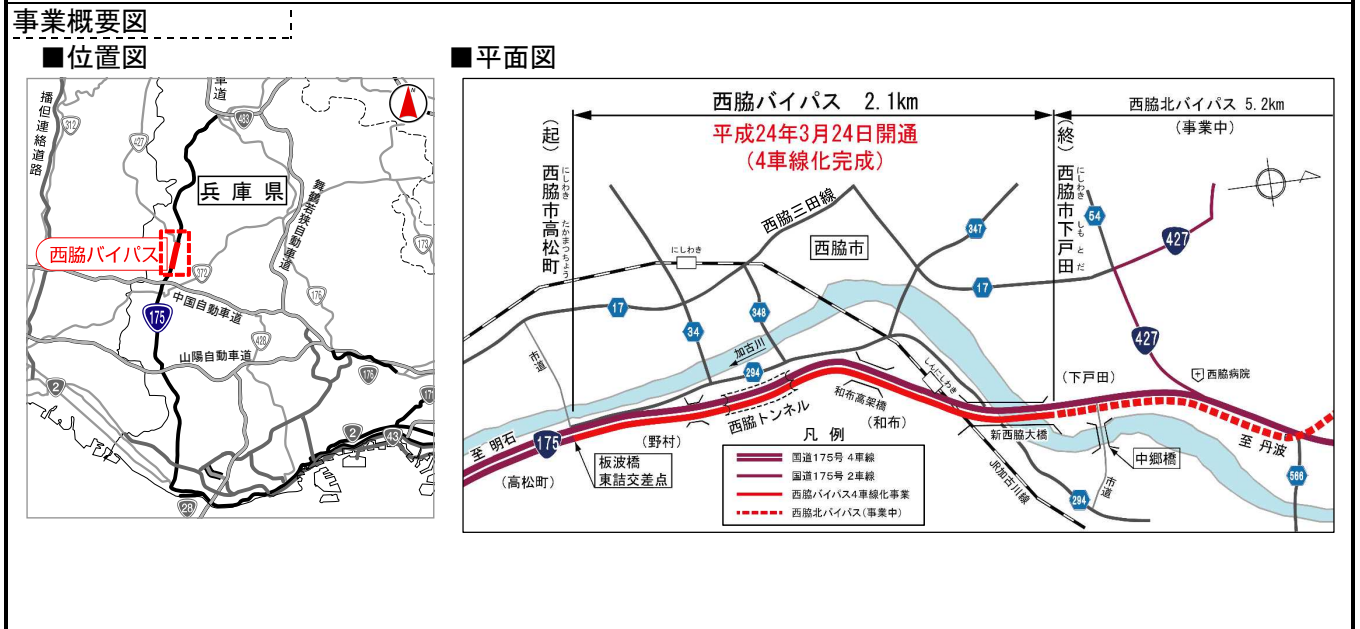
事後評価結果（平成28年度）

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：橋本 亮

事業名	一般国道175号 <small>にしわき たかまつ</small> 西脇バイパス	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：兵庫県西脇市高松町 至：兵庫県西脇市下戸田	延長	2.1 km		

事業概要
 一般国道175号は、兵庫県明石市から京都府舞鶴市に至る延長約130kmの主要幹線道路である。このうち、兵庫県加東市から丹波市に至る約30km区間は東播丹波連絡道路として地域高規格道路に位置付けられている。西脇バイパスは東播丹波連絡道路の一部を構成し、交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長約2.1kmの事業である。

事業の目的・必要性
 西脇バイパスは国道175号の交通混雑の緩和、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：平成19年度	用地着手：平成19年度	供用年	（当初） / H23	変動	1.0倍	
		都市計画決定：—	工事着手：平成19年度	（暫定/完成）	（実績） / H23			
	事業費	計画時（名目値） / 50億円	実績（名目値） / 44億円			変動	一倍	
		（暫定/完成）（実質値） / 52億円	（暫定/完成）（実質値） / 43億円					
	交通量（当該路線）	計画時（暫定/完成）	（H42年度） — 台/日 / 40,800~49,800台/日		実績（暫定/完成）	（H28年度） — 台/日 / 30,100台/日		変動
旅行速度向上（供用前現道→当該路線）	24.9km/h → 36.7 km/h （供用前年次）H17年度 （供用後年次）H28年度		交通事故減少：74.5件/億台扣 → 39.5件/億台扣 （供用前現道→供用後現道）：（供用前年次）H13~17 （供用後年次）H25・26					
費用対効果分析結果（当初）	B/C	9.8	総費用：51億円 （事業費：42億円 維持管理費：9億円）	総便益：500億円 （走行時間短縮便益：466億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：11億円）	基準年：平成18年			
費用対効果分析結果（事後）	B/C	5.9	総費用：67億円 （事業費：53億円 維持管理費：14億円）	総便益：397億円 （走行時間短縮便益：357億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：10億円）	基準年：平成28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"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：55万人・時間/年 ・(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：5割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：2477.31t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：7.75t/年、排出削減率：3割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：0.45t/年、排出削減率：3割削減) <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> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <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、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。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線市の兵庫県西脇市の人口は、事業化前(平成17年)の水準と比較すると減少傾向。自動車保有台数は、事業化前(平成17年)と比べると、近年横ばい。</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>西脇バイパスの開通により、渋滞の緩和、渋滞に起因する事故の減少が確認される等、効果の発現状況に特に問題はなく、今後、事後評価の必要性は生じていない。また、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。</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>現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。</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。

※ 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。