

NO. 5

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第3回)

一般国道175号

平野拡幅

平成19年12月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□ 事業の目的	1
□ 計画の概要	2
□ 事業の経緯及び進捗	4
□ 事業を取り巻く社会状況及び整備効果	6
1. 社会的背景	6
2. 交通混雑の緩和	8
3. 交通安全の確保	10
4. 沿道環境の改善	12
5. 沿線地域の活性化	13
6. 地域における計画	14
7. 要望経緯	14
□ 費用便益比の算定(事業全体)	15
□ 費用便益比の算定(残事業)	16
□ コスト削減や代替案立案等の可能性	17
□ 対応方針	18

事業の目的

- ・ 交通混雑の緩和
- ・ 交通安全の確保
- ・ 沿道環境の改善
- ・ 沿線地域の活性化

一般国道175号は、明石市を起点に神戸市西区、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延長約129kmの主要幹線道路です。

175号は、神戸・阪神地域に連なる臨海地域と東播磨内陸地域を結ぶとともに、中国縦貫自動車道、山陽自動車道や第二神明道路などを相互に連絡する重要な路線です。

平野拡幅は、175号の神戸市西区平野町域における現道拡幅事業で、交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、沿線地域の活性化を目的とし計画された事業です。

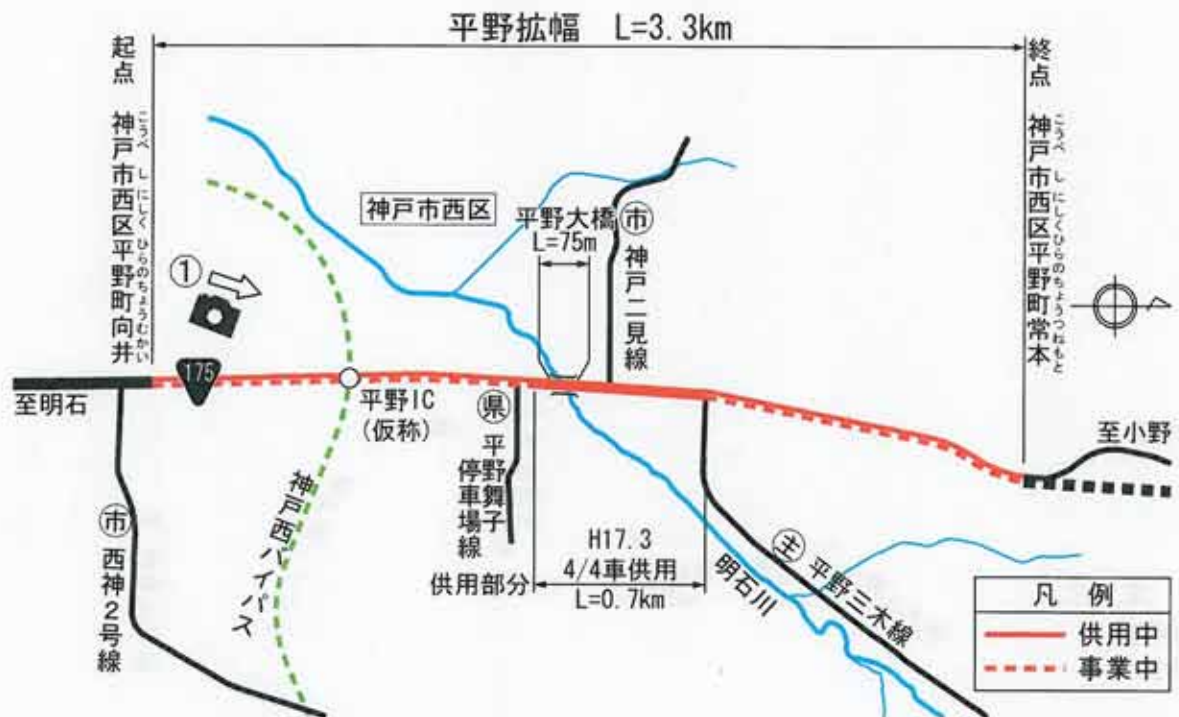
・ 位置図



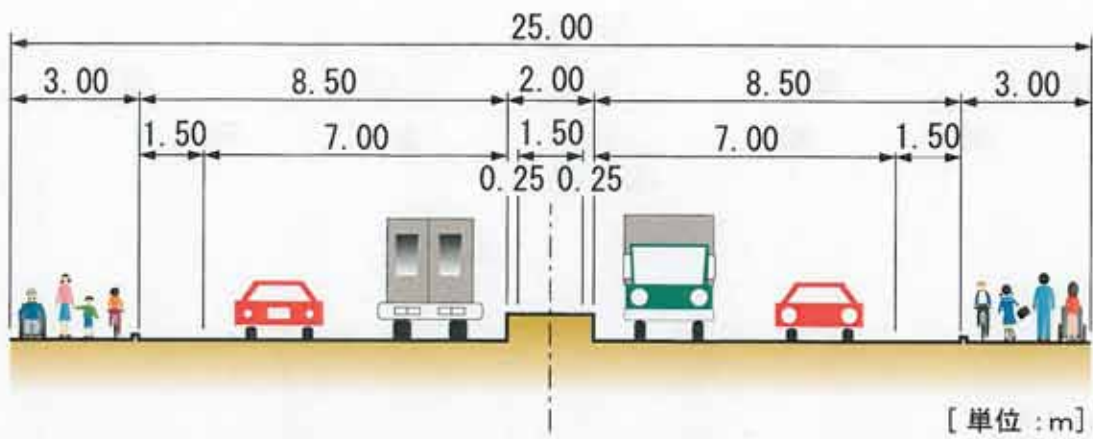
計 画 の 概 要

- ・ 起終点 起点) こうべしにしくひらのちょうむかい 神戸市西区平野町向井
 終点) こうべしにしくひらのちょうつねもと 神戸市西区平野町常本
- ・ 計画延長 L = 3.3 km
- ・ 幅員 W = 25.0 m
- ・ 構造規格 第3種第1級
- ・ 設計速度 80 km/h
- ・ 車線数 4車線
- ・ 全体事業費 約130億円

計 画 図



標準断面図



写真① 平野拡張の現在の状況

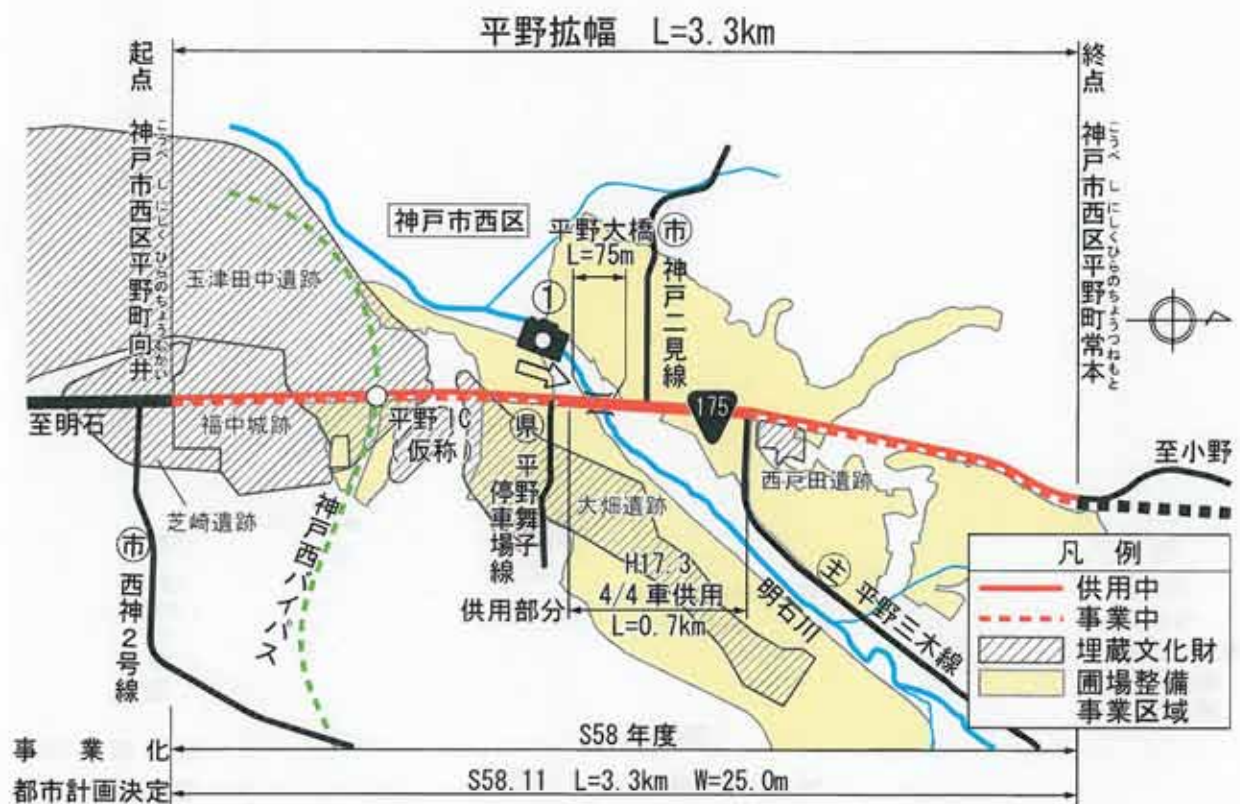
事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・昭和58年度 事業化
- ・昭和58年11月 都市計画決定
- ・昭和59年度 用地着手
- ・昭和63年度 工事着手
- ・平成17年 3月22日 部分供用 L=0.7km

2. 事業の進捗（平成18年末現在）

- ・事業進捗率： 73%（事業費ベース）
- ・用地取得率： 99%（面積ベース）



3. 関係機関との調整等

- ・昭和58年度に事業化し、昭和59年度より用地買収に着手しましたが、公図混乱による公図整理、圃場整備区間の換地手続き、事業認定による収用等、用地交渉、物件の移転に多くの時間を要しました。
- ・また、当事業地には、福中遺跡、玉津田中遺跡、大畑遺跡、西戸田遺跡等の埋蔵文化財が多く分布していたため、平成7年度から埋蔵文化財調査を開始し、平成18年度の完了まで、多くの時間を要しました。
- ・昭和63年度より工事着手し、平成8年度より平野大橋架替工事に着手し、明石川河川改修事業と調整を図りながら進めた結果、平成16年度に平野大橋を含むL=0.7kmを部分供用しました。

至小野



至明石

写真① 部分供用した平野大橋の状況

事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

【沿線地域の開発等】

神戸市西区の周辺では、昭和40年代から西神住宅団地などの住宅開発や西神インダストリアルパークなどの工業団地の開発が進められました。こうした沿線地域の発展とともに国道175号の交通需要は増加し、現在、交通量は約3.5万台/日にも昇り、交通渋滞が慢性化しています。



資料：道路交通センサス

【沿線地域の交通流動状況】

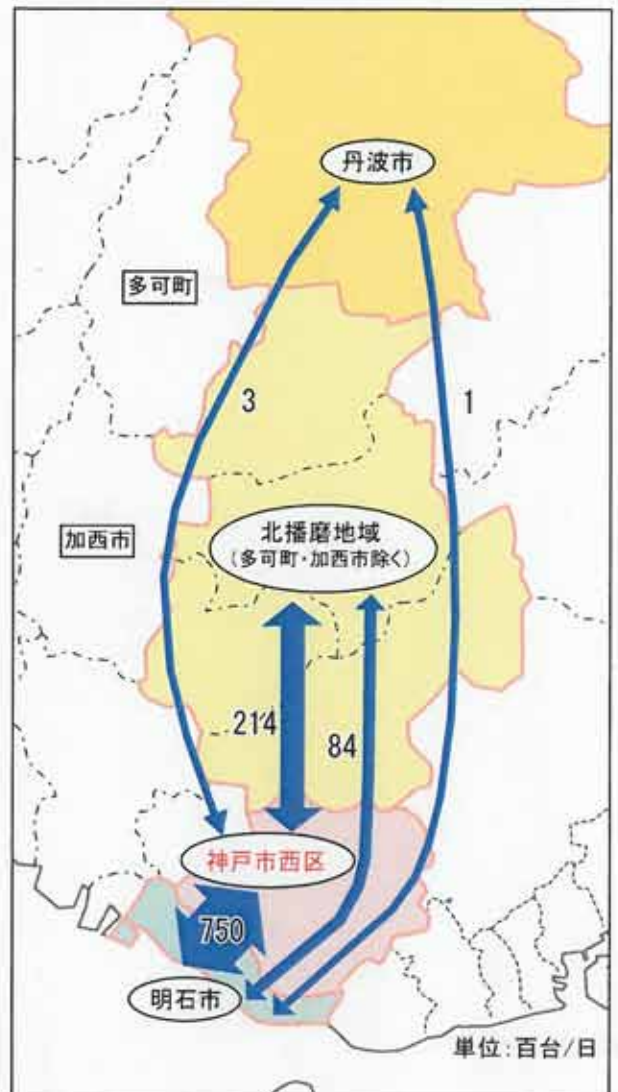
神戸市西区の周辺において住宅団地や工業団地の開発が進められたことにより、神戸市西区を中心とした国道175号沿線地域との通勤をはじめとした自動車の流動が活発になっています。

通勤流動の状況



資料：平成17年国勢調査

自動車流動の状況



資料：平成17年道路交通センサス

2. 交通混雑の緩和

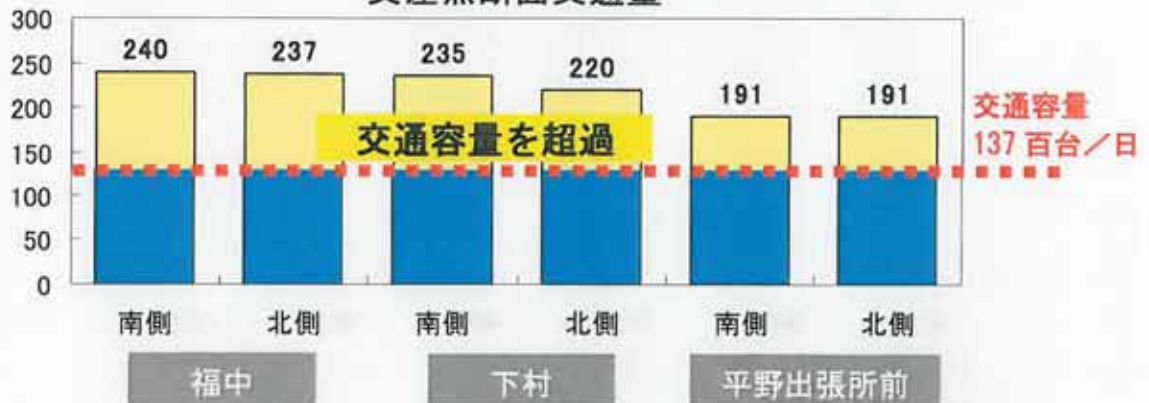
【沿線の交通状況】

平野拡幅区間では、交通量が現道の交通容量を超過しており、ピーク時には渋滞長が約1.4kmにも及んでいます。



資料：兵庫国道事務所調べ

交差点断面交通量



資料：兵庫国道事務所調べ、H17年度道路交通センサス



写真① 福中交差点の渋滞状況
(南向き)



写真② 平野出張所前交差点の渋滞状況
(北向き)

【交通混雑の緩和】

平野拡幅の整備により、国道175号の交通容量が大きくなり、交通混雑が緩和されます。

平野拡幅の整備による交通容量



資料：H17年度道路交通センサス
注）交通容量は「H17年度道路交通センサス」の「交通容量の算定方法」による。

◆部分供用済区間における整備効果

平野橋北交差点の渋滞が解消



3. 交通安全の確保

【交通事故の発生状況】

年間1kmあたりの事故件数は、全国の国道平均と比べて約1.7倍と高い状況です。また事故件数は増加傾向にあり、平成17年度には37件の事故が発生しています。



図 年間1kmあたり事故件数(H14~17平均)

資料：(財)交通事故分析センター、道路交通年報

資料：兵庫県警察本部 路線別交通事故分析図

【歩道の整備状況】

現道は幅員が狭く、歩道の未整備区間があり、沿線には学校が多く立地しており、通学の安全性が確保されていません。



資料：兵庫国道事務所調べ



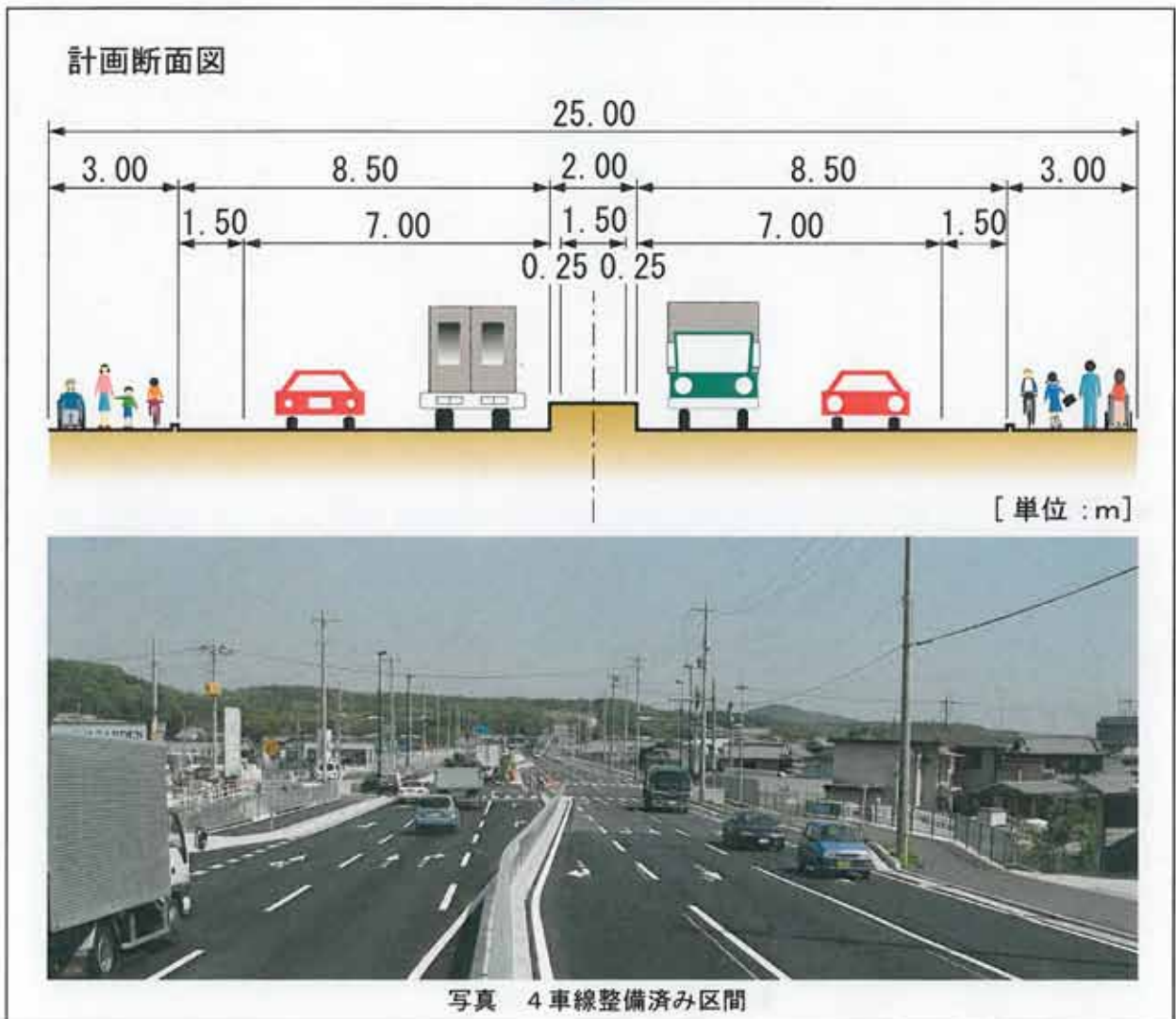
写真① 路肩を通学する自転車



写真② 路肩を通学する歩行者

【交通安全の確保】

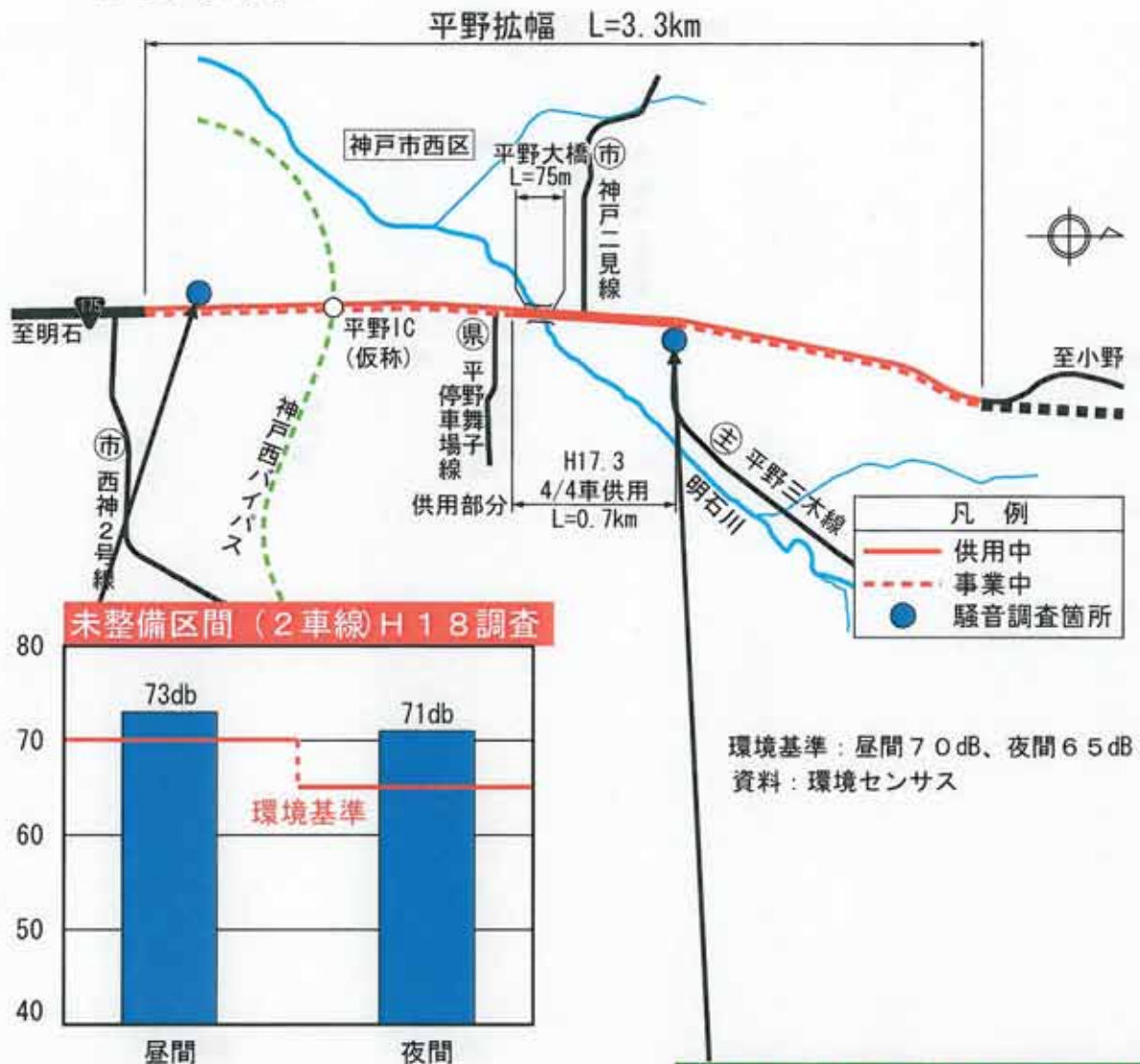
平野拡幅の整備により、中央分離帯と広幅員の歩道が設置され、自動車および歩行者の安全が確保されます。



4. 沿道環境の改善

【騒音の状況】

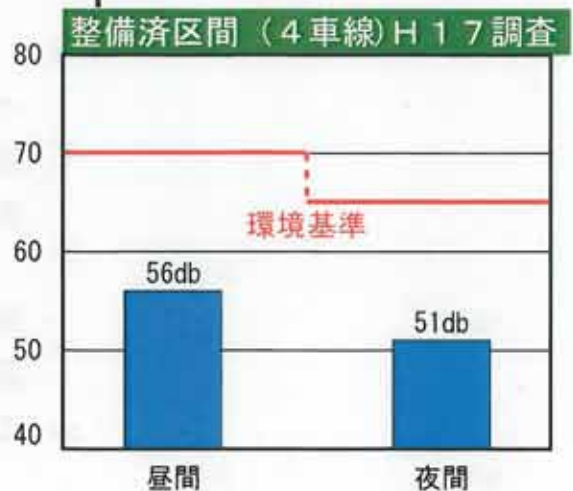
平野拡幅の区間では、騒音が昼間・夜間ともに環境基準を超過しています。



【沿道環境の改善】

平野拡幅の整備により、自動車からの離隔が大きくなることから騒音レベルが低減し、沿道環境の改善を促進します。

なお、平野拡幅の4車線整備が進んだ区間では、騒音レベルが環境基準を下回り、沿道環境が改善されました。



5. 沿線地域の活性化

【観光振興】

当事業周辺地域にはレジャースポットが点在し、年間約120万人が来訪しています。平野拡幅の整備により、円滑な交通が確保されることで周辺観光地へのアクセス性が向上し、観光振興に寄与します。



図 平野拡幅周辺の観光施設、農業体験施設

6. 地域における計画

平野拡幅は、下記の計画に位置づけられています。

- ◆第4次神戸市基本計画〔神戸市〕（平成7年10月）
広域圏幹線道路として位置づけ
- ◆神戸市西区 区別基本計画〔神戸市〕（平成8年3月）
区内を円滑に結ぶ防災ネットワークを形成する道路として位置づけ
- ◆地域戦略プラン「神戸の21世紀を見据えた福祉と安心・安全・ゆとりのまちづくり」〔神戸市〕（平成11年6月）
増大する交通需要への対応と災害時の代替機能を有する格子状の広域幹線道路として位置づけ

7. 要望経緯

(1) 一般国道175号整備促進期成同盟会

○会長：西脇市長

○構成メンバー：神戸市、西脇市、三木市、小野市、丹波市、加東市

（最近の動向）

年 月	内 容
平成19年 7月 10月	神戸市長他が神戸市西区における平野拡幅の早期完成を要望。

(2) 兵庫県

（最近の動向）

年 月	内 容
平成19年 3月	兵庫県が国土交通省に対し「国道175号の整備促進要望書」で平野拡幅の整備促進、早期供用を要望。
平成19年11月	兵庫県が国土交通省に対し「平成20年度国の予算編成に対する提案」で平野拡幅の整備促進を要望。

(3) 神戸市

（最近の動向）

年 月	内 容
平成19年 8月	神戸市が国土交通省に対し「平成20年度国家予算に対する要望」で国道175号の整備促進を要望。

費用便益比の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道175号
事 業 名	平野拡幅
延 長	3.3 km

□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19年度			
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	319 億円	7 億円	16 億円	341 億円

… (B)

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成19年度		
単 純 合 計	123 億円	36 億円	159 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	168 億円	14 億円	182 億円

□算定結果

費用便益比 (CBR)	
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{341 \text{ 億円}}{182 \text{ 億円}}$
	$= 1.9$

費用便益比の算定（残事業）

路 線 名	一般国道175号
事 業 名	平野拡幅
延 長	3.3 km

□ 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19年度			
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	262 億円	1 億円	14 億円	277 億円

… (B)

□ 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成19年度		
単 純 合 計	29 億円	36 億円	65 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	26 億円	14 億円	40 億円

□ 算定結果

費用便益比 (CBR)	
B / C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{277 \text{ 億円}}{40 \text{ 億円}}$
	= 7.0

コスト削減や代替案立案等の可能性

- ・ 本道路の計画にあたっては、周辺の土地状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案の上最適ルート及び道路構造を選定しています。また、既に用地取得も99%完了しており、平成16年度に平野大橋を含む一部区間L=0.7kmを部分供用し、平成19年度には神戸市西区平野町向井～下村交差点間L=0.7kmの供用予定です。残る区間についても平成20年代半ばの全線供用を目指し事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。
- ・ なお、施工にあたっては、建設発生土を積極的に活用するなどコスト縮減に努めながら事業を進めてまいります。

対 応 方 針

1. 事業の必要性等に関する視点からの見解

平野拡幅は、国道175号の神戸市西区平野町域における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善を図るとともに、沿線地域の活性化を支援する道路として、早期整備が望まれています。

なお、残事業の費用対効果は、 $B/C=7.0$ となっており、事業実施の必要性が高い事業であると考えます。

2. 事業の進捗の見込みの視点からの見解

用地取得は約99%完了し、平成16年度には平野大橋を含む $L=0.7$ kmを部分供用しており、平成19年度には神戸市西区平野町向井～下村交差点間 $L=0.7$ kmの供用予定です。残る区間についても平成20年代半ばの全線供用を目指し順次工事を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進していきます。

3. コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

本道路の計画にあたっては、周辺の土地状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案の上最適ルート及び道路構造を選定し、事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、施工にあたっては、建設発生土を積極的に活用するなど、コスト縮減に努めながら事業を進めます。

◇対応方針（原案）

【事業継続】

平野拡幅は、国道175号の神戸市西区平野町域における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善を図るとともに、沿線地域の活性化を支援する道路として、事業促進が求められています。

今後とも、現計画に基づき引き続き事業を推進し、神戸市西区平野町向井～下村交差点間L=0.7kmの平成19年度内供用を目指すとともに、平成20年代半ばの全線供用を目指します。

一般国道 175 号

平野拡幅

チ エ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係わる資料

事業名		一般国道175号 平野拡幅		事業種別	一般国道 (二次改築)
事業の概要	起 終 点	<small>こうべしにしくひらのちょうむかい</small> 自：神戸市西区平野町向井 <small>こうべしにしくひらのちょうつねもと</small> 至：神戸市西区平野町常本		延長	L=3.3km
	事業化	昭和58年度	都市計画決定	昭和58年度	
	用地着手	昭和59年度	工事着手	昭和63年度	
	部分供用	平成17年3月22日 L=0.7km			
	全体事業費	約130億円			
事業の目的	一般国道175号は、明石市を起点に神戸市西区、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延長約129kmの主要幹線道路です。				
	175号は、神戸・阪神地域に連なる臨海地域と東播磨内陸地域を結びとともに、中国縦貫自動車道、山陽自動車道や第二神明道路などを相互に連絡する重要な路線です。				
	平野拡幅は、175号の神戸市西区平野町域における現道拡幅事業で、交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、沿線地域の活性化を目的とし計画された事業です。				
位置図					
	(Map description: The main map shows National Route 175 running north-south through Kobe City (West Ward), Sakai City, and Hyogo City. Other roads shown include the Chugoku Vertical Expressway, San'yō Expressway, and the 2nd Shinmei Road. Municipalities labeled include Kobe City, Sakai City, Hyogo City, and others. The inset map shows the project location within the Kansai region, highlighting the project area in red.)				

事業名	一般国道175号 平野拡幅	事業種別	一般国道 (二次改築)
執行済み額 事業費：約95億円（進捗率73%）			
事業の進捗状況			
事業の進捗状況			
	<p>【調査・設計・施工】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地については、事業対象面積の99%が用地買収完了 ・平成7年度から埋蔵文化財調査を開始し、平成18年度に完了。 ・平成16年度に平野大橋を含むL=0.7kmを部分供用済み。 		
	<p>供用目標等今後の事業の見通し</p> <p>神戸市西区平野町向井～下村交差点間L=0.7kmの平成19年度内供用を目指すとともに、平成20年代半ばの全線供用を目指します。</p>		

事業名	一般国道175号 平野拡幅		事業種別	一般国道 (二次改築)
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、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 <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 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	
		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"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある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"/> 高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input 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(A'路線としての位置づけがある場合) <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	

事業名	一般国道175号 平野拡幅		事業種別	一般国道 (二次改築)
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活力	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、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	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"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <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"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <input checked="" type="checkbox"/> 該当区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（該当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（該当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 checked="" 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 <input 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（A'路線としての位置づけがある場合） <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"/> 現道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を解消する	

事業名	一般国道175号 平野拡幅		事業種別	一般国道 (二次改築)
事業を巡る	客観的評価指標			
	4. 環境	地域環境の保全	●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	
		生活環境の改善・保全	●現道等における自動車からのNO2排出削減率	
			●現道等における自動車からのSPM排出削減率	
■現道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				
		□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	□関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり		
		□他機関との連携プログラムに位置づけられている		
	その他	□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		
再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）				
社会情勢等の	1. 活力～円滑なモビリティの確保～			
	○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減			
	・国道175号の対象区間の渋滞損失時間は52,470人時間/年（平成18年度値）である。			
	・当該事業により渋滞損失時間は0人時間/年となり解消される。			
の	4. 環境～地球環境の保全～			
	○対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 排出量			
	・当該事業によりCO ₂ 排出量は、約1.1万t-CO ₂ /年削減される。			
	4. 環境～生活環境の改善・保全～			
○対象道路の整備により削減される自動車からのNO ₂ 排出量				
・当該事業によりNO ₂ 排出量は、約13.0t/年削減される。				
○対象道路の整備により削減される自動車からのSPM排出量				
・当該事業によりSPM排出量は約0.9t/年削減される。				
変化	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化			
	神戸市西区の周辺では、昭和40年代から西神住宅団地などの住宅開発や西神インダストリアルパークなどの工業団地の開発が進められました。こうした沿線地域の発展とともに国道175号の交通需要は増加し、交通渋滞が慢性化しています。			

<p>効事業 果業 分採 析択 の時 要の 因費 の用 変対 化効 果</p>	<p>【事業全体】 ○現在の費用便益比： $B/C = 1.9$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p> <p>【残事業】 ○現在の費用便益比： $B/C = 7.0$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立コ 案ス 等ト の縮 可減 能や 性代 替 案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、周辺の土地状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案の上最適ルート及び道路構造を選定しています。また、既に用地取得も99%完了しており、平成16年度に平野大橋を含む一部区間L=0.7kmを部分供用し、平成19年度には神戸市西区平野町向井～下村交差点間L=0.7kmの供用予定です。残る区間についても平成20年代半ばの全線供用を目指し事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>なお、施工にあたっては、建設発生土を積極的に活用するなどコスト縮減に努めながら事業を進めてまいります。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○一般国道175号整備促進期成同盟会が神戸市西区における平野拡幅の早期完成を要望されています。 ○兵庫県が国土交通省に対し「国道175号の整備促進要望書」で平野拡幅の整備促進、早期供用を要望されています。 ○兵庫県が国土交通省に対し「平成20年度国の予算編成に対する提案」で平野拡幅の整備促進を要望されています。 ○神戸市が国土交通省に対し「平成20年度国家予算に対する要望」で国道175号の整備促進を要望されています。
<p>対 応 方 針</p>	<p>○事務局案 (事業継続) (理由)</p> <p>平野拡幅は、国道175号の神戸市西区平野町域における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善を図るとともに、沿線地域の活性化を支援する道路として、事業促進が求められています。</p> <p>今後とも、現計画に基づき引き続き事業を推進し、神戸市西区平野町向井～下村交差点間L=0.7kmの平成19年度内供用を目指すとともに、平成20年代半ばの全線供用を目指します。</p>