

NO.5

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成17年度第2回)

一般国道175号

神 出 バ イ パ ス

平成17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 | 3 |
| 事業を取り巻く社会状況 | 5 |
| 1．社会的背景 | 5 |
| 2．交通状況 | 7 |
| 3．周辺における事業等 | 13 |
| 4．地域における計画 | 14 |
| 5．要望経緯 | 14 |
| 事業の整備効果 | 15 |
| 費用便益比の算定 | 20 |
| コスト削減や代替案立案等の可能性 | 22 |
| 対応方針 | 23 |

事業の目的

- ・ 国道 175 号における交通の円滑化
- ・ 沿線における環境改善および交通安全対策
- ・ 沿線地域の活性化
- ・ 兵庫県南部地域におけるラダーネットワークの形成

一般国道 175 号は、明石市を起点に神戸市西区、三木市、西脇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 118 km の幹線道路です。

一般国道 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骨格路線であり、阪神・淡路大震災発生直後には、神戸市街地を迂回して山陽・瀬戸内地域と京阪地域を結ぶ物資輸送路として重要な役割を果たしました。

神出バイパスは、一般国道 175 号の神戸市西区神出町域における延長 5.7 km のバイパス道路で、沿線地域間相互の所要時間の短縮、渋滞交差点の緩和による交通の円滑化、沿線の環境改善および交通事故に対する安全性の確保、沿線地域の活性化、および高規格幹線道路を相互に結ぶ骨格道路としての一般国道 175 号の機能強化を目的としています。

・ 神出バイパス位置図



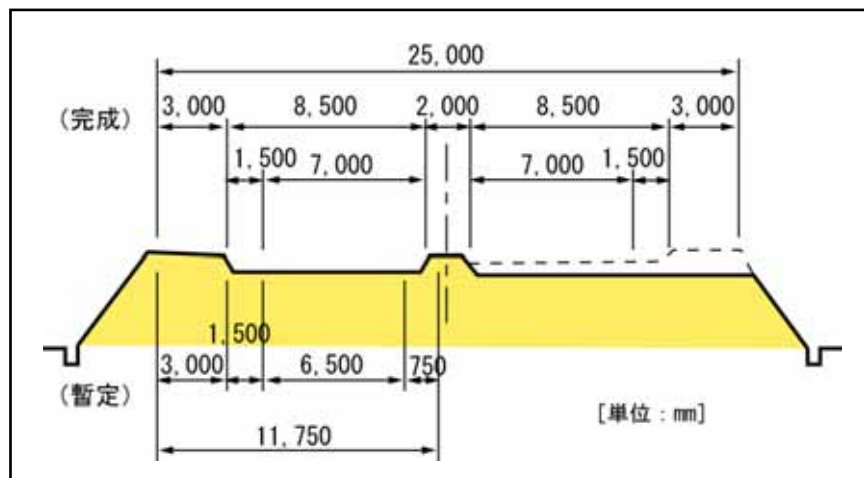
計 画 の 概 要

- ・起終点 起点) 神戸市西区平野町常本
こうべしにしくひらのちょうつねもと
 終点) 神戸市西区神出町小束野
こうべしにしくかんでちょうこそくの
- ・計画延長 L = 5.7 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220億円

計 画 図



標準断面図



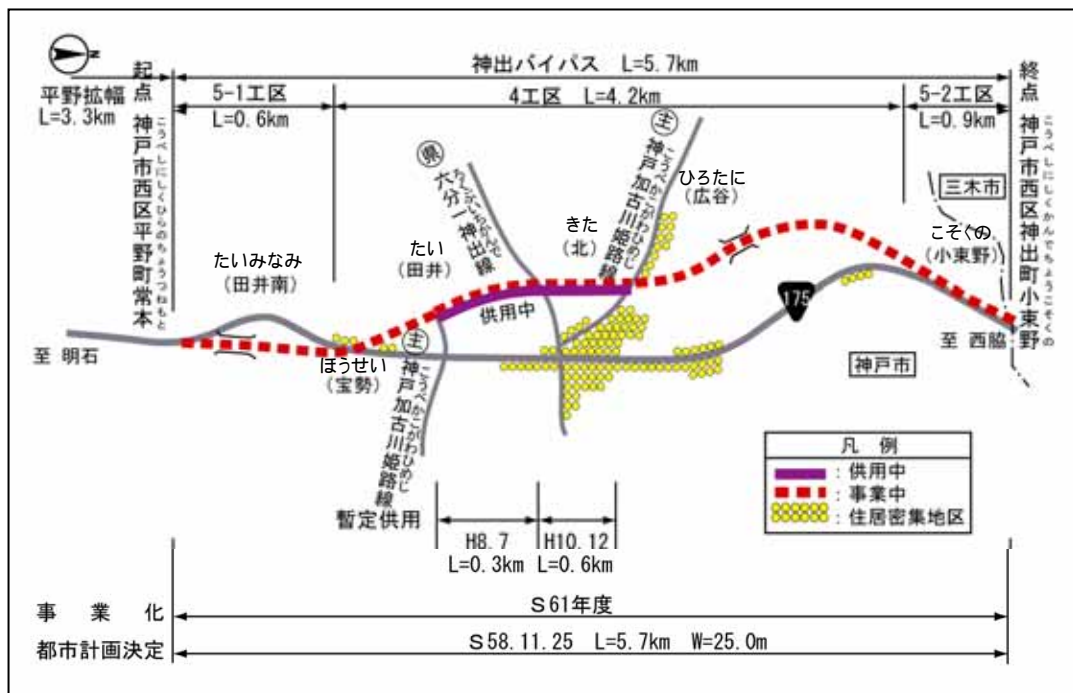
事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 昭和58年11月 L=5.7km
- ・事業化 昭和61年度
- ・用地着手 昭和61年度
- ・工事着手 平成5年度
- ・暫定供用 平成8年7月15日 L=0.3km
平成10年12月11日 L=0.6km

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 : 50% (暫定 60%)
(平成16年度末現在)
- ・用地取得率 : 88% (面積ベース、平成16年度末現在)



3 . 関係機関との調整等

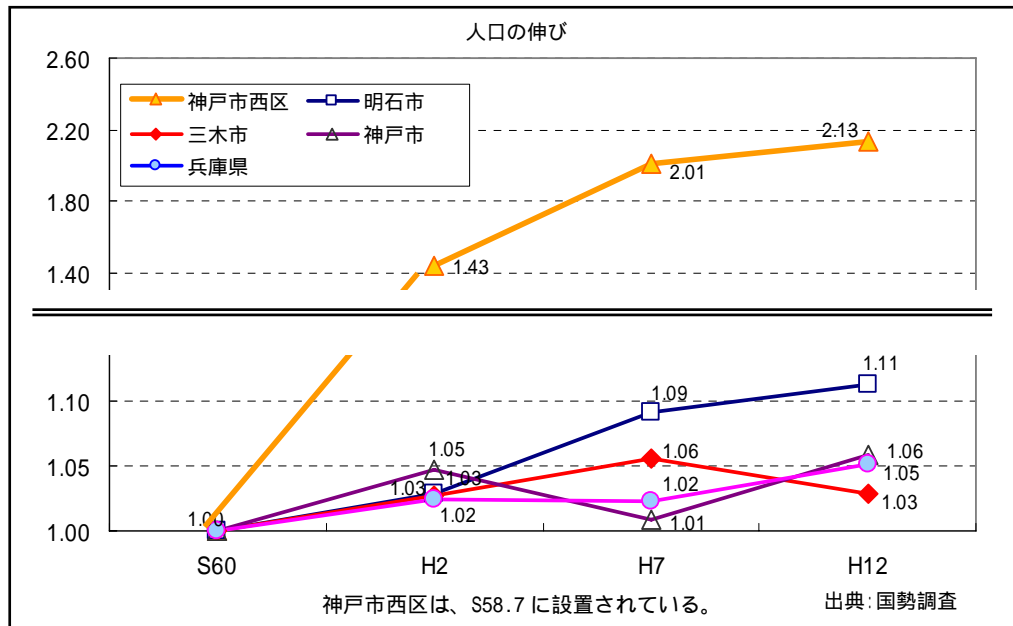
- ・ 昭和61年度に事業化し、主要渋滞ポイントのある神出町田井を通過するバイパス区間(4工区)を優先的に事業を進めてきましたが、公図混乱があり公図整理及び用地買収に時間を要しました。
- ・ 平成5年度より工事着手し、平成8年から10年にかけて、バイパス区間(4工区)のうちL=0.9kmについて暫定2車供用を行いました。
- ・ その後、残区間(4工区及び5-2工区)において用地買収を進めるとともに、用地買収済み箇所改良工事に着手しました。しかし、未買収区間において、一部の地権者の同意が得られず、用地買収が難航し、早期に用地取得を完了させるため平成16年3月に事業認定を受けました。
- ・ また、一部の区間には、埋蔵文化財が分布しており、発掘調査等に時間を要しました。

事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

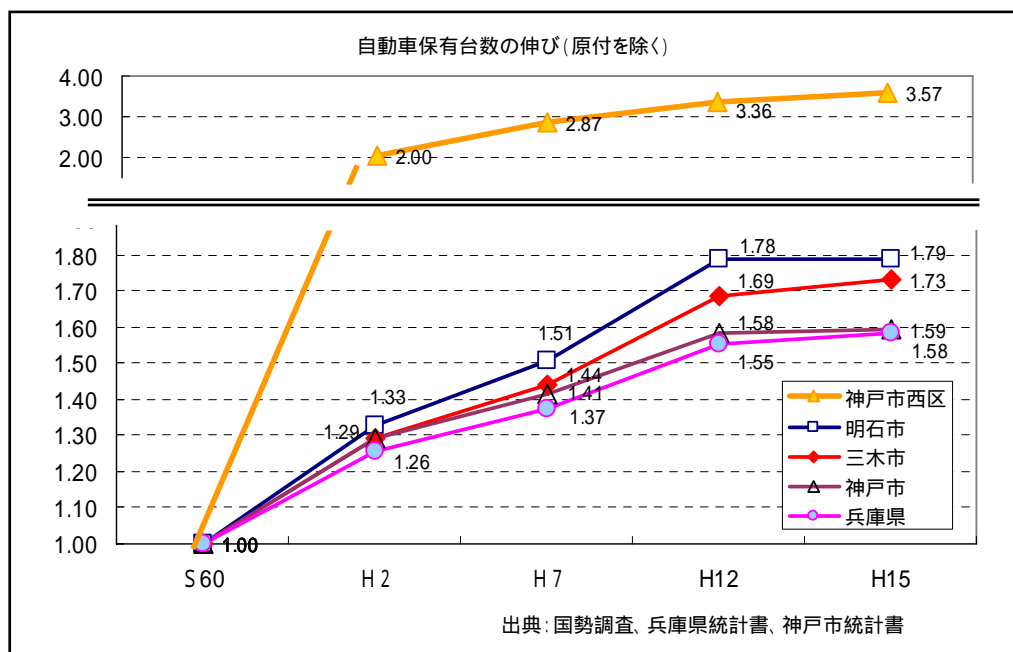
(1) 沿線地域の人口の推移

神出バイパスの沿線地域である神戸市西区の人口は、大規模住宅開発の進展により増加が著しく、兵庫県および神戸市全体また周辺の明石市、三木市の伸びを大きく上回っています。



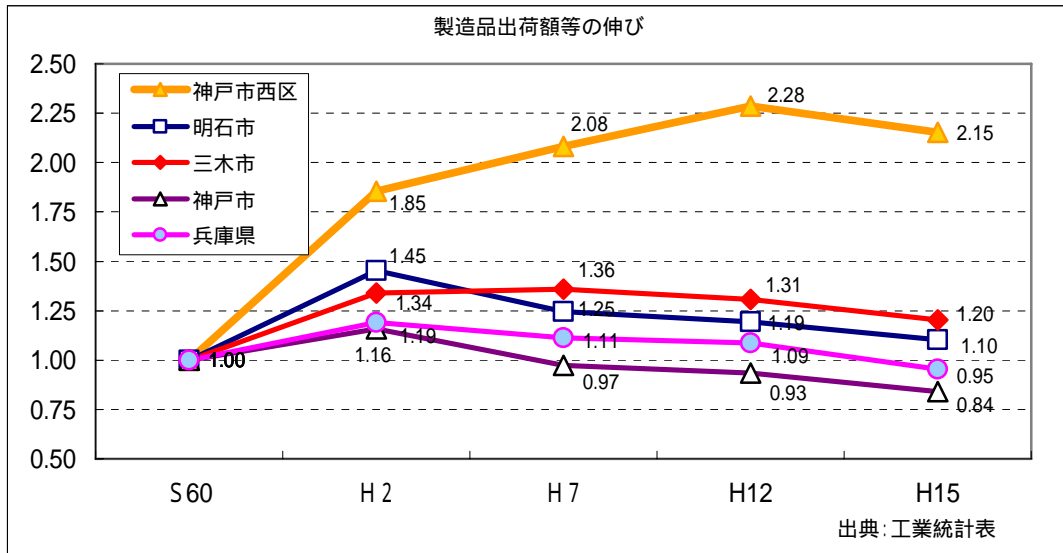
(2) 沿線地域の自動車保有台数の推移

神戸市西区における自動車保有台数の伸びは、県全体および神戸市全体、また周辺の明石市、三木市の伸びを大きく上回っています。



(3) 沿線地域の製造品出荷額の推移

神戸市西区における製造品出荷額等の伸びは、県全体および神戸市全体、また周辺の明石市、三木市の伸びを大きく上回っています。



2. 交通状況

(1) 神出バイパスの沿線の交通状況

一般国道175号の明石市から西脇市にかけての区間の大部分は既に4車線化されていますが、神出バイパスを含む神戸市西区の一部区間が2車線で残されています。

国道175号の神戸市西区神出町付近には、2万8千台/日の交通量があります。(現175号と神出バイパス暫定供用区間の合計)

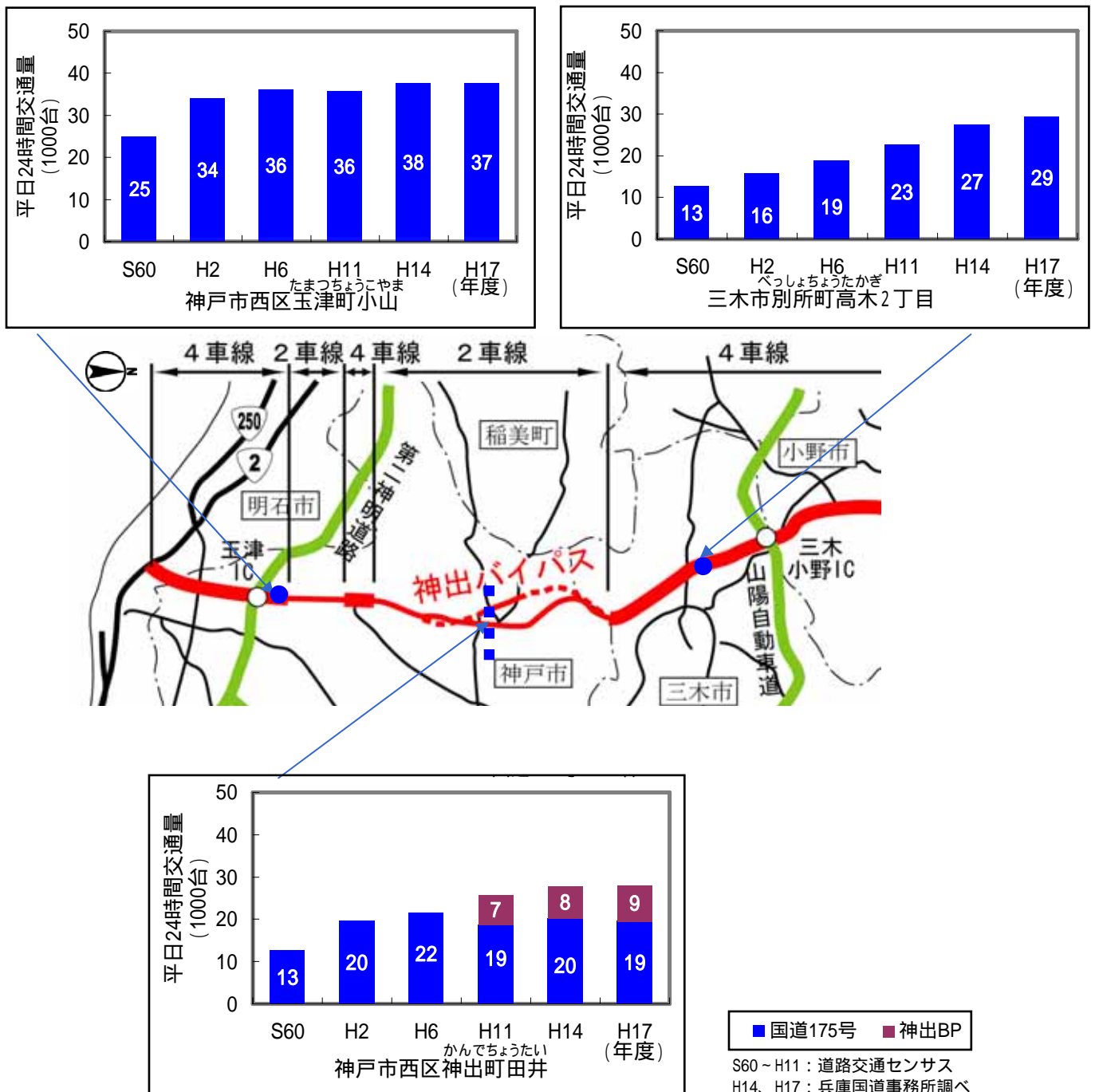
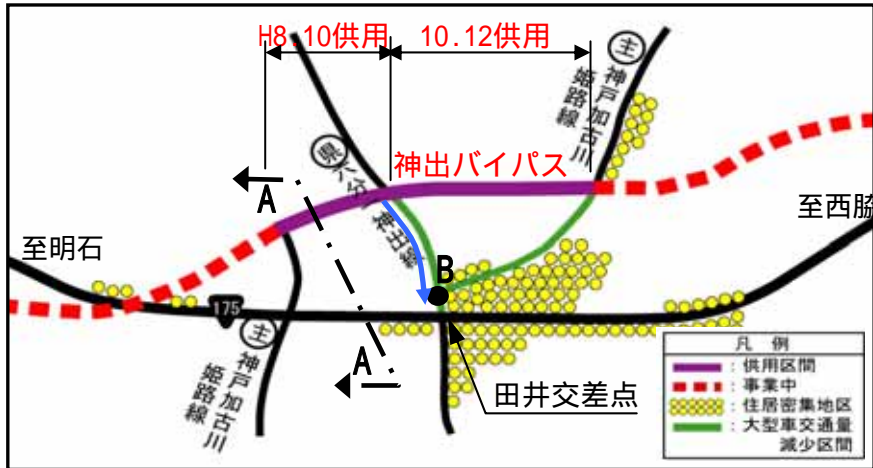


図 国道175号(明石市～西脇市)の現在の車線数と交通量の推移

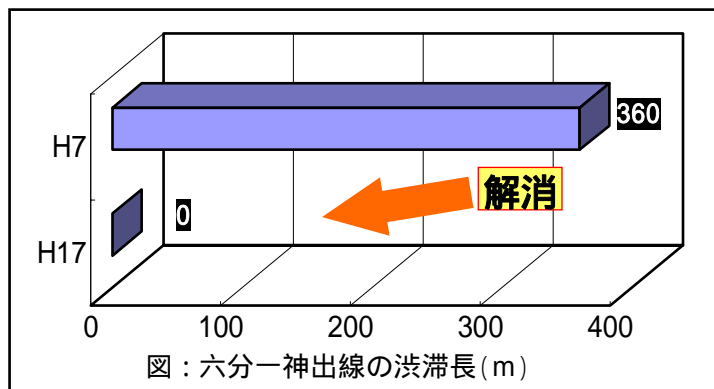
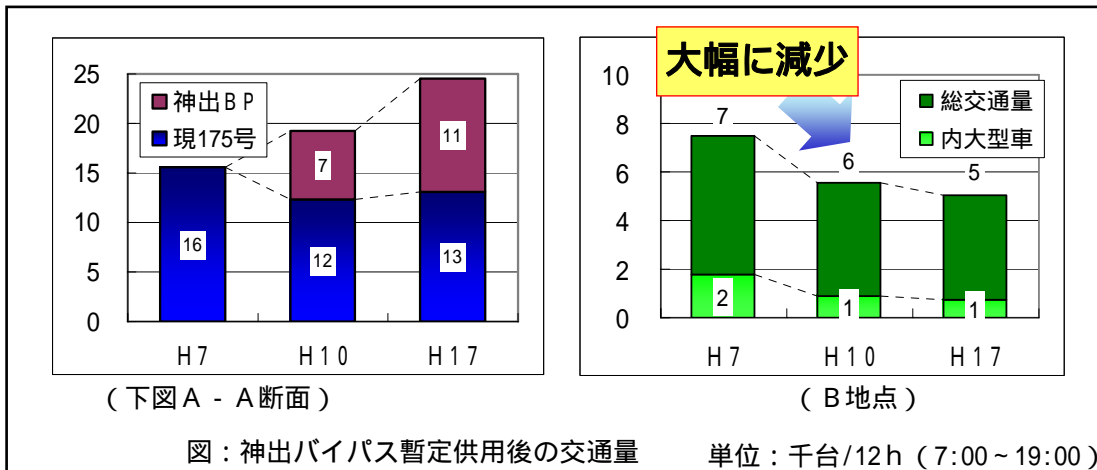
(2) 暫定供用の整備効果

神出バイパスの暫定供用により、住居密集地区を通過する県道六分一神出線では、バイパスに交通が転換し、交通量の大幅な減少効果が現れています。

このことから、田井交差点に接続する県道（B地点）の渋滞が解消され、また大型車交通量が約5割減少し、住居密集地区の交通環境が大幅に改善されています。



図：住居密集地区での大型車交通量の減少



(3) 神出バイパス沿線の渋滞状況

暫定供用後も、田井^{たい}交差点や老ノ口^{おいのくち}交差点では渋滞が慢性化しています。そのなかでも、田井交差点は主要渋滞ポイントに指定され、ピーク時には渋滞長が約3km生じ、最大通過時間13分という状況にあります。

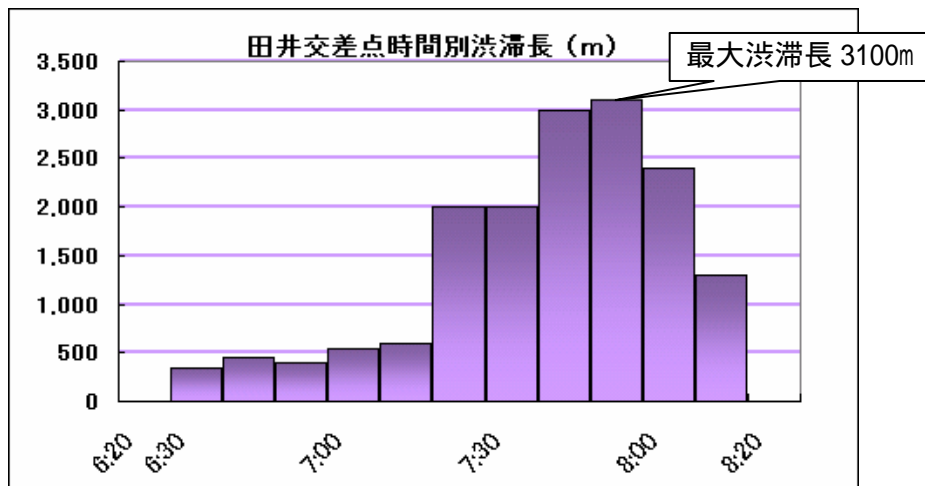
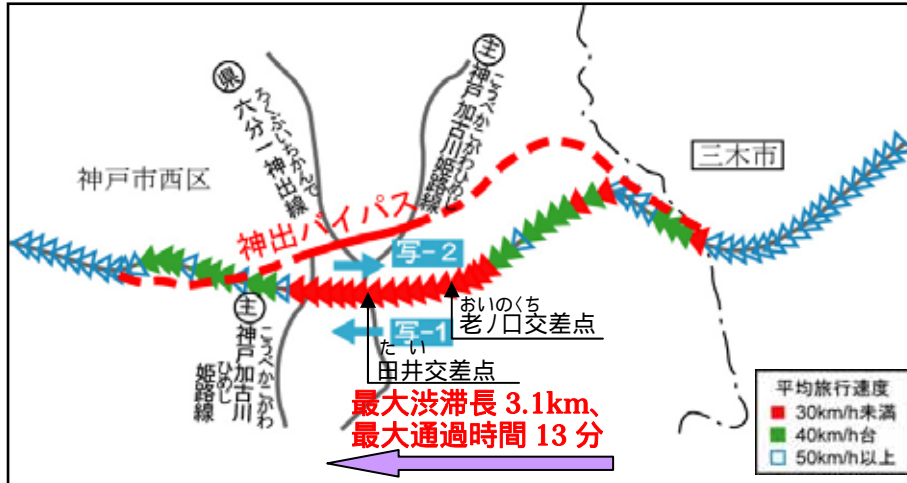


図 神出バイパス周辺の渋滞の状況 (H17.9.1 兵庫国道調べ)



写真 田井交差点の渋滞状況 (明石方向)

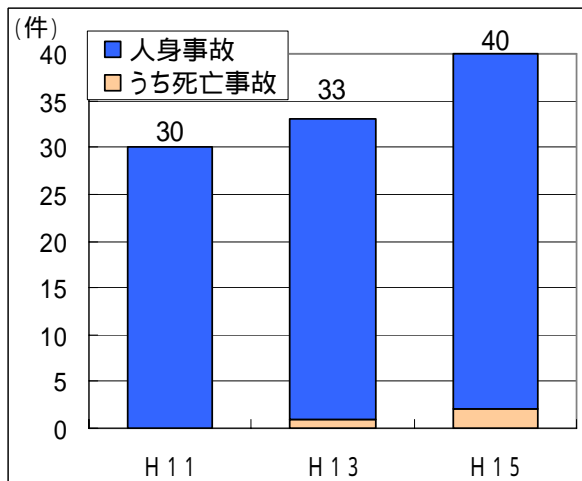
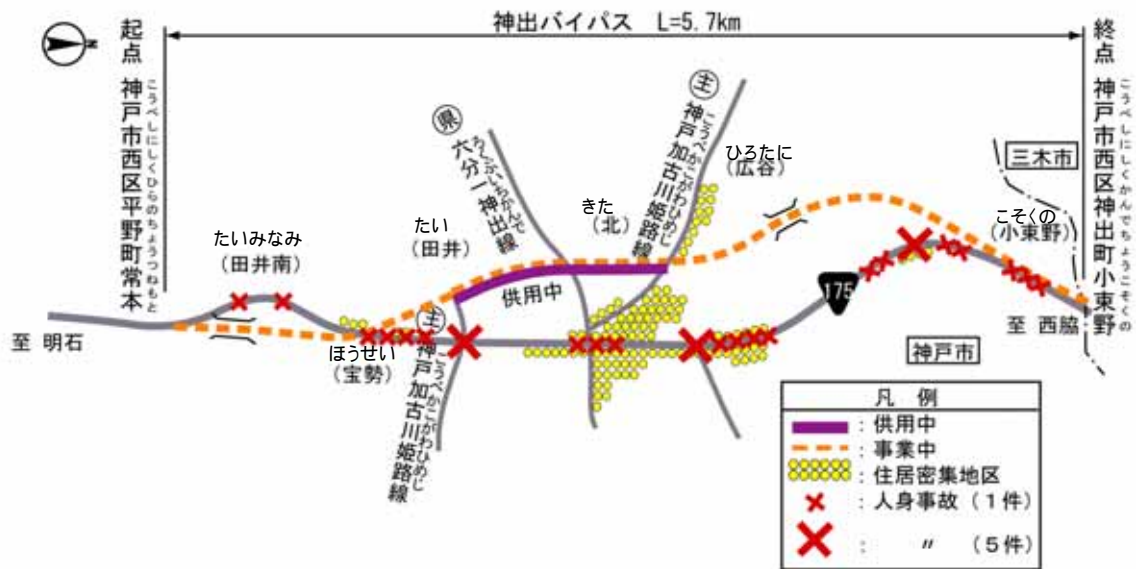


写真 田井交差点の渋滞状況 (三木方向)

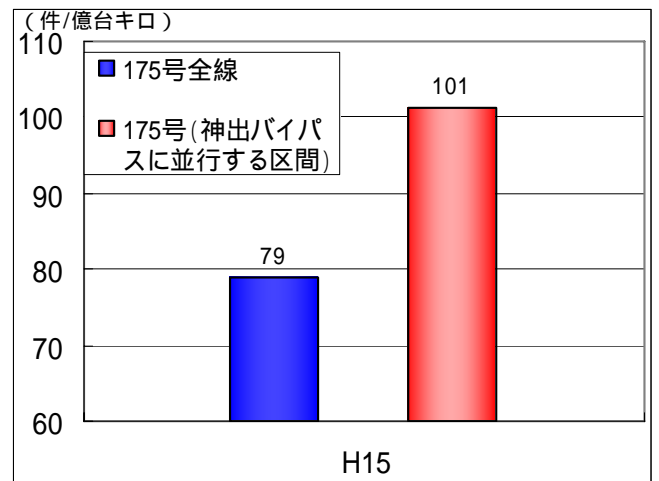
(4) 神出バイパス沿線の状況

【交通事故発生状況】

神出バイパスと並行する現道175号においては、毎年30件以上の人身事故が発生し、死傷事故率においては、国道175号全線の平均値を上回っています。



図：神出バイパス平行区間の事故件数



図：175号の死傷事故率(H15)

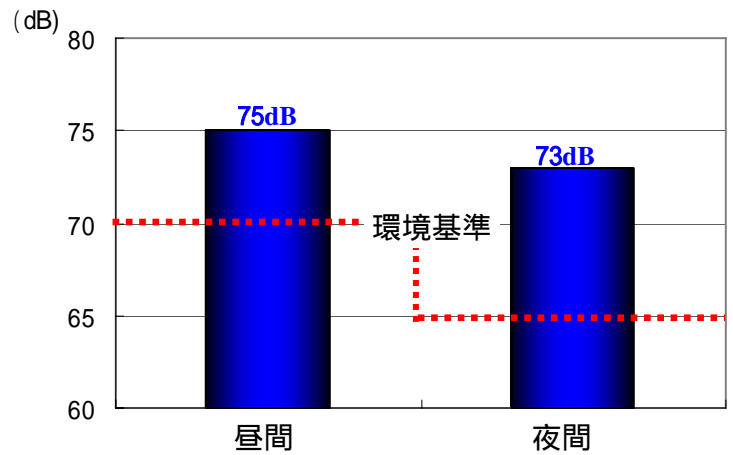
出典：兵庫県警察本部 路線別交通事故分析図

【環境】

175号の家屋密集地区では、夜間の騒音レベルが環境基準・要請限度を超過しています。



写真 田井交差点付近 (明石方向)



環境基準：昼間 70 dB、夜間 65 dB

要請限度：昼間 75 dB、夜間 70 dB

【通学路】

国道175号沿線には、神戸市立神出小学校が立地しており、国道175号を含む周辺道路は通学路に指定されています。



図 神出バイパス周辺の通学路指定状況

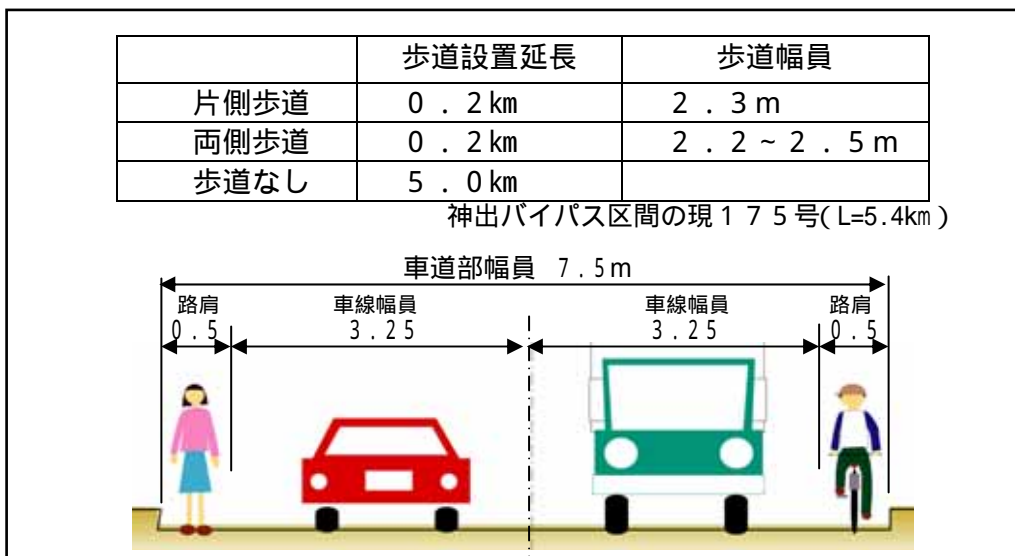


写真 狭い路肩を通行する自転車（三木方向）



写真 狭い路肩を歩く人（三木方向）

しかし、現175号の神出町田井付近は、沿線に住居が密集し、幅員も狭く、歩道も整備されていません。



3. 周辺における事業等

西神ニュータウン

西神ニュータウンは、人が住み、働き、学び、憩うという豊かな暮らしのできるまちづくりを目指すプロジェクトで、西神住宅団地、西神南ニュータウン、神戸研究学園都市からなっています。

このうち西神住宅団地は、神戸市西区の国道175号東側に位置する東西約5km、南北約1.5km、計画人口約61,000人の住宅団地で、メカトロニクス産業を中心とした先端技術工業団地である西神インダストリアルパークと一体となって、「職住近接」のニュータウンを形成しています。



西神住宅団地

事業主体：神戸市（港湾整備局）
 計画承認：昭和45年12月
 着手：昭和46年11月
 供用：昭和57年3月
 面積：634ha
 計画人口：61,000人
 現況人口：53,100人
 （平成15年度末）



出典：神戸市ホームページより



出典：神戸市ホームページより

西神インダストリアルパーク

事業主体：神戸市（港湾整備局）
 計画承認：昭和45年12月
 着手：昭和46年11月
 供用：昭和55年5月
 面積：275ha

主な進出企業

神戸製鋼所、松下電器産業、川崎重工業、日本電気、神戸ガイコ、山崎製パン、アシックス、シスメックス、国際試薬、コナミ 他

図 西神ニュータウンの概要

4 . 地域における計画

神出バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

高速道六基幹線軸等の整備 [兵庫県] (平成 16 年 3 月)

県土の骨格となる高速道六基幹線軸とあわせて兵庫づくりの根幹を支える道路として位置づけ

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

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

神戸市復興計画 [神戸市] (平成 10 年 2 月)

交通ネットワークの整備において格子状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

5 . 要望経緯

(1) 兵庫南東部国道連絡会

会長：西脇市長

主な構成メンバー：神戸市、明石市ほか（17 市 6 町）

- ・平成 17 年 7 月 西脇市長他が国および県選出国會議員に対し総会決議要望

(2) 一般国道 175 号整備促進期成同盟会

会長：西脇市長

主な構成メンバー：三木市、小野市ほか（6 市 1 町）

- ・平成 17 年 7 月 西脇市長他が完成した三木市小林地区以南の早期整備を要望

(3) 兵庫県

- ・平成 17 年 7 月 兵庫県が国土交通省に対し「平成 18 年度国の予算編成に対する提案」で国道 175 号神出バイパスの整備促進を要望

(4) 神戸市

- ・平成 17 年 7 月 神戸市が国土交通省に対し「平成 18 年度国の予算に対する要望」で国道 175 号の整備促進を要望

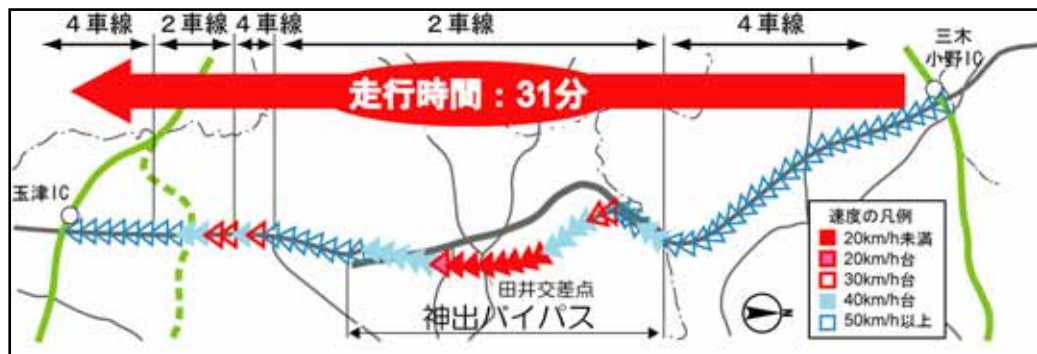
事業の整備効果

1. 国道 175 号における交通の円滑化

(1) 走行時間の短縮

走行性の高い 4 車線道路の整備により走行速度が向上し、国道 175 号を利用する際の走行時間が短縮されます。

現在



三木小野ICから玉津IC間の走行時間(H17.9.1兵庫国道調べ)

供用後

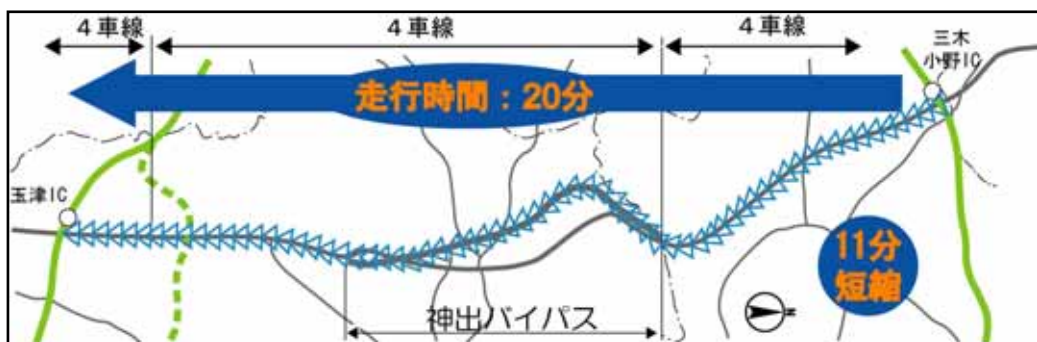
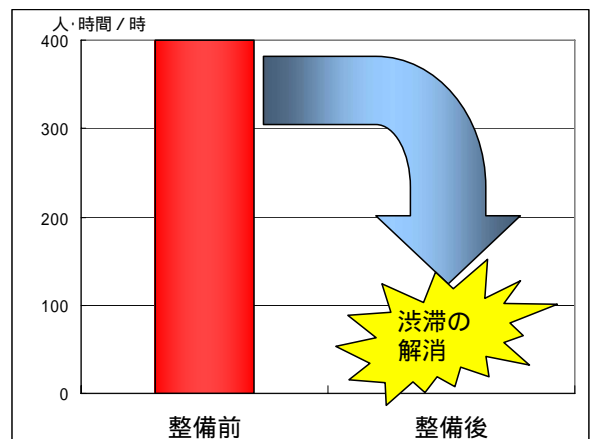


図 神出バイパス完成による走行時間の短縮

(2) 混雑緩和による交通の円滑化

現 175 号においては、多くの交通がバイパスへ転換することにより、渋滞が緩和され、渋滞損失時間が 400 人・時間/日 削減されます。

また、田井交差点における渋滞も緩和され、交通が円滑化されます。

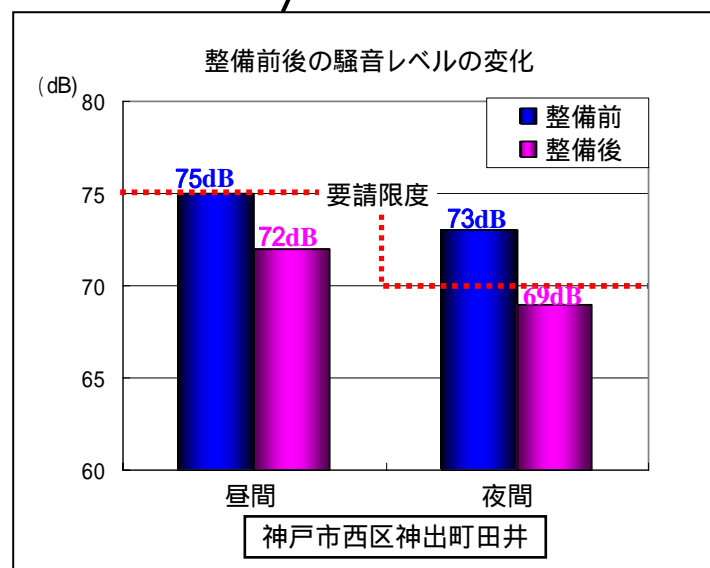
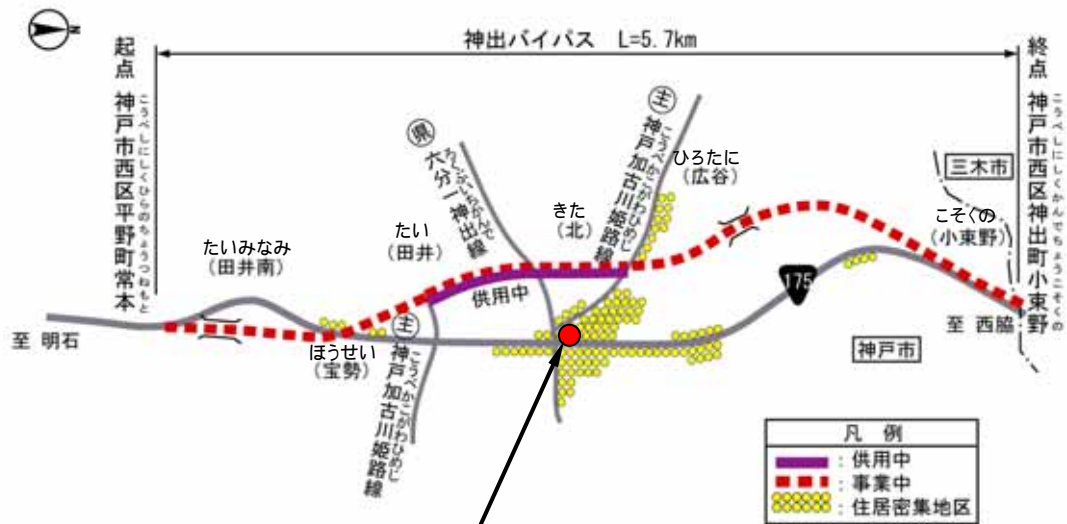


三木小野ICから玉津IC間の渋滞損失時間(H17.9.1兵庫国道調べ)

2. 沿線における環境改善および交通安全対策

(1) 沿線地域の環境改善

通過交通がバイパスへ転換することにより、現175号及び周辺道路沿線の神戸市西区神出町内の住居密集地区では、騒音等が軽減され生活環境が改善されます。

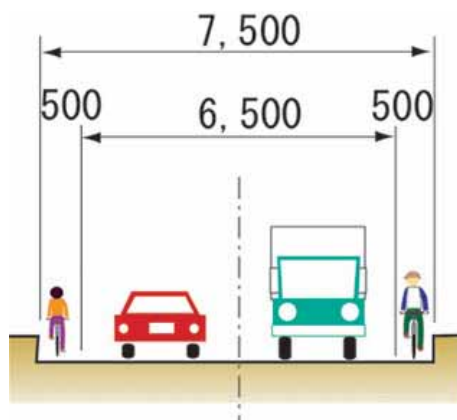


環境基準：昼間 70 dB、夜間 65 dB 要請限度：昼間 75 dB、夜間 70 dB

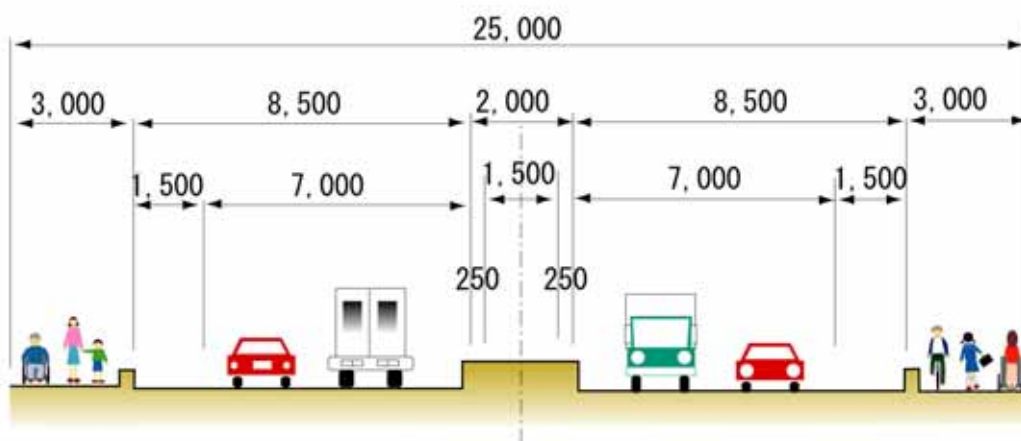
(2) 交通安全の確保

神出バイパスは中央分離帯と広幅員の歩道が設置された4車線道路であり、自動車の走行における安全性および歩行者の安全性が高まります。

現況断面図



計画断面図



3. 沿線地域の活性化

(1) 観光の支援

神出バイパス周辺には、年間約70万人の観光客が訪れています。神出バイパスは、第二神明道路から周辺観光地へのアクセス道路の役割を果たし、観光支援に寄与します。



図 神出バイパス周辺の観光施設、農業体験施設

4 . 兵庫県南部地域におけるラダーネットワークの形成

中国自動車道、山陽自動車道、第二神明道路などの東西幹線道路と一体となってラダーネットワークを形成し、これによって災害時のリダンダンシーがより強化されます。

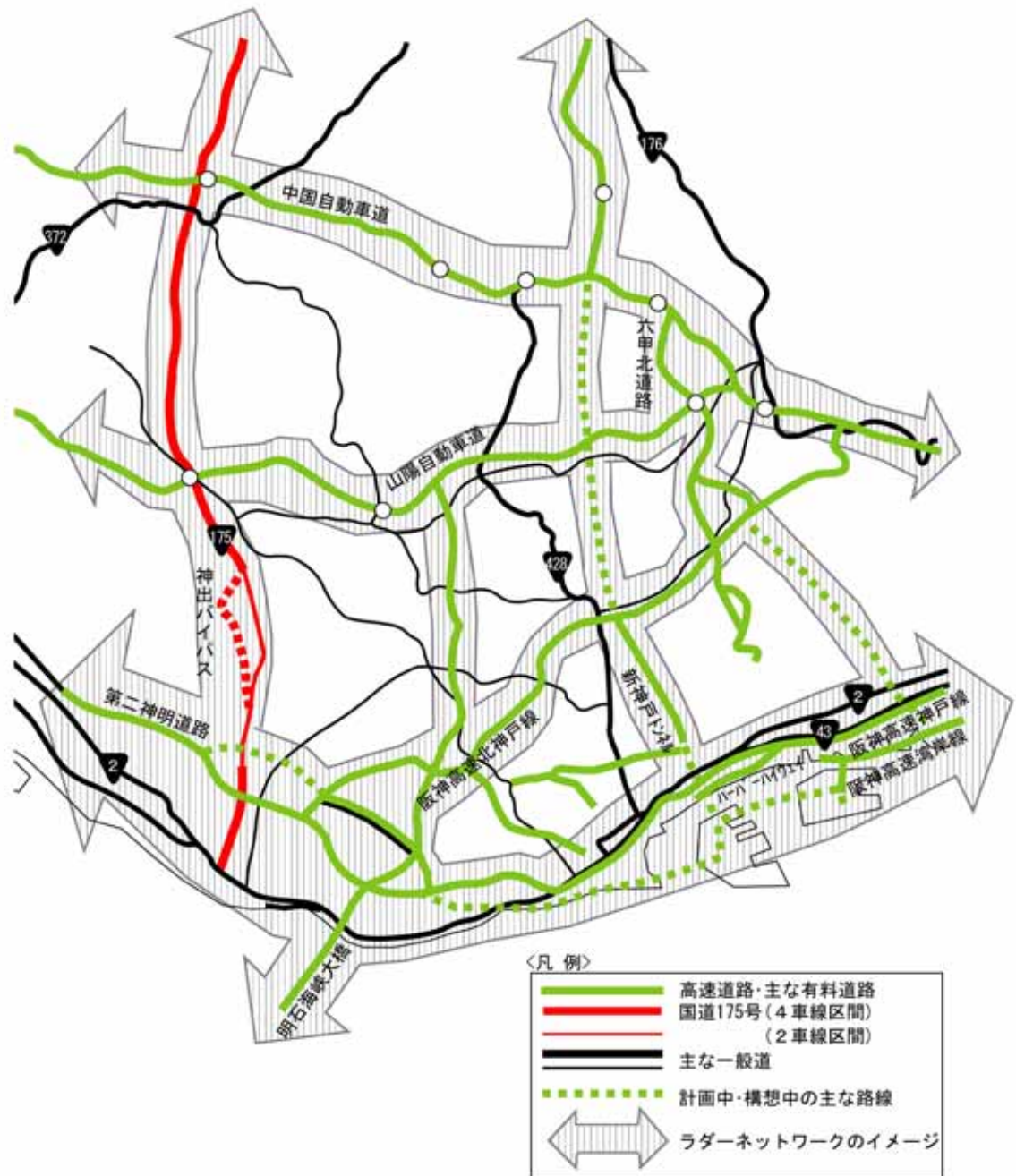


図 兵庫県南部地域におけるラダーネットワーク（神戸市復興計画 H7.6 より作成）

費用便益比の算定（事業全体）

| | |
|-----|----------|
| 路線名 | 一般国道175号 |
| 事業名 | 神出バイパス |
| 延長 | 5.7 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17年度 | | | |
| 基準年 における 現在価値 | 670億円 | 8億円 | 24億円 | 702億円 |

...(B)

費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|--------|-------|-------|
| 基準年 | 平成17年度 | | |
| 単純合計 | 215億円 | 62億円 | 276億円 |
| 基準年 における 現在価値 | 228億円 | 21億円 | 249億円 |

...(C)

算定結果

| | |
|------------|---|
| 費用便益比（CBR） | |
| $B / C =$ | $\frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{702 \text{ 億円}}{249 \text{ 億円}}$ $= 2.8$ |

費用便益比の算定（残事業）

| | |
|-----|----------|
| 路線名 | 一般国道175号 |
| 事業名 | 神出バイパス |
| 延長 | 5.7 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17年度 | | | |
| 基準年 における 現在価値 | 592億円 | 1億円 | 23億円 | 616億円 |

...(B)

費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合 計 |
|---------------------|--------|-------|-------|
| 基準年 | 平成17年度 | | |
| 単純合計 | 107億円 | 62億円 | 168億円 |
| 基準年 における 現在価値 | 83億円 | 21億円 | 104億円 |

...(C)

算定結果

| | |
|------------|---|
| 費用便益比（CBR） | |
| $B / C =$ | $\frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{616 \text{ 億円}}{104 \text{ 億円}}$ $= 5.9$ |

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おり、また、既に用地取得も 88%完了し、平成 8 年～平成 10 年にかけてバイパス部 L=0.9 km について 2 車暫定供用を行うとともに、残区間においても一部概成出来ていることから、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、コスト縮減に努めながら事業を進めてまいります。
- ・ 本事業のバイパス区間は、大部分が盛土構造となっていることから、公共工事建設発生土を積極的に活用していきます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 一般国道 175 号の明石市から西脇市にかけての区間の大部分は、4 車線化されていますが、神出バイパスの区間は 2 車線で残されており、混雑度も 1.29 (平成 11 年道路交通センサス) と高い状況にあります。中でも田井交差点は、最大渋滞長 3.1 km・最大通過時間 13 分と主要渋滞ポイントに位置づけられ、渋滞を解消するうえで早期のバイパス整備が望まれています。
- ・ なお、残事業の費用対効果は、 $B / C = 5.9$ 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

- ・ 平成 16 年度末時点の用地買収は、約 88% が完了し、平成 8 年～平成 10 年にかけてバイパス部 L=0.9 km について 2 車暫定供用をしています。
- ・ 今後、神出町北地区から同町小束野地区^{こそくの}について平成 20 年代前半の部分供用を行うとともに、残る平野町常本地区^{ひらのちょうつねもと}から神出町田井地区^{た い}についても事業を推進し、平成 20 年代後半の全線供用を目指します。

(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、コスト縮減に努めながら事業を進めてまいります。
- ・ また、本事業のバイパス区間は、大部分が盛土構造となっていることから、公共工事建設発生土を積極的に活用していきます。

対応方針（原案）

【事業継続】

一般国道 175 号は、兵庫県の瀬戸内臨海部と京都府の日本海沿岸部を南北に結ぶ幹線道路であり、一般国道 2 号の自動車専用道路である第二神明道路、高速自動車国道山陽自動車道及び中国縦貫自動車道とを相互に連絡する重要な道路です。

その一部を形成する神出バイパスは、神戸市西区神出町地内の交通混雑の緩和・交通安全の確保を図り、交通の円滑化を進めるために早期完成が求められています。

今後、神出町北地区かんでちようきたから同町小束野地区こそくのについて平成 20 年代前半の部分供用を行うとともに、残る平野町常本地区ひらのちようつねもとから神出町田井地区た いについても事業を推進し、平成 20 年代後半の全線供用を目指します。

チェックリスト

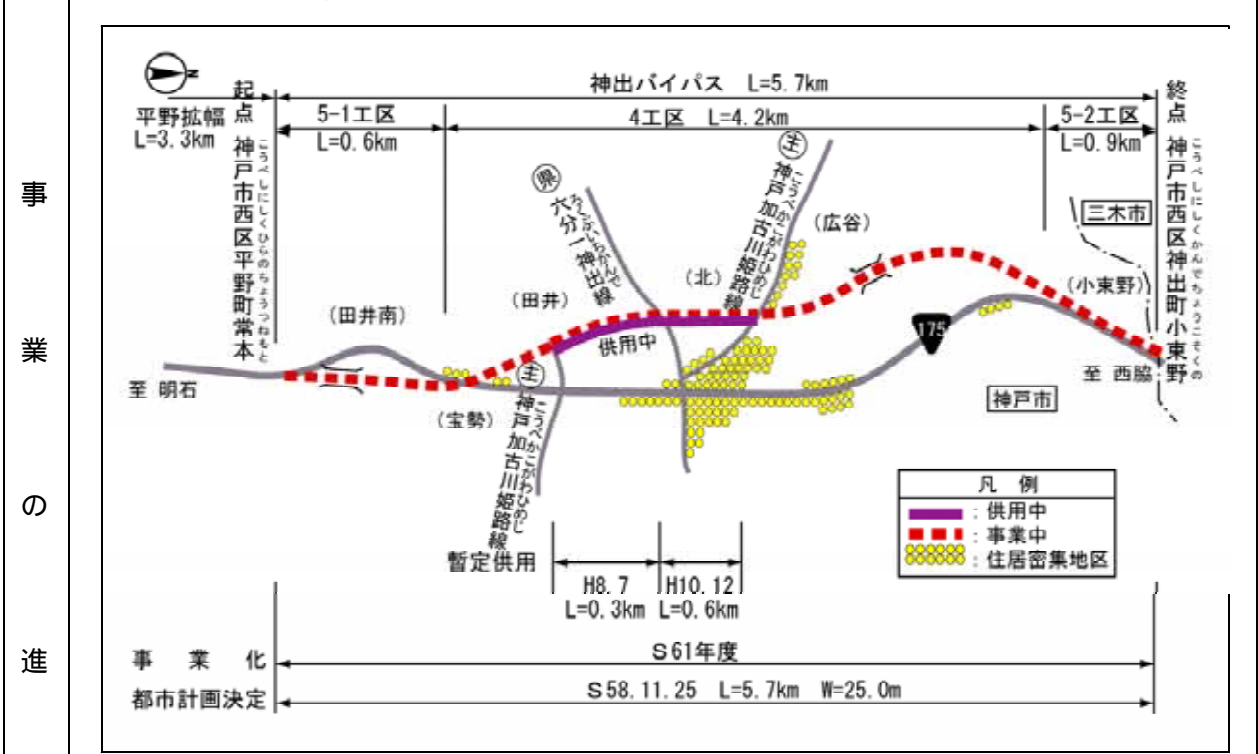
事業再評価に係る資料

| | | | | | |
|-------|--|-----------------------------------|--------|----------|--------|
| 事業名 | | 国道175号 <small>かんで</small> 神出バイパス | | 事業種別 | 二次改築 |
| 事業の概要 | 起終点 | 起点) 神戸市西区平野町常本 終点) 神戸市西区神出町小束野 | | 延長 | 5.7 km |
| | 事業化 | 昭和61年度 | 都市計画決定 | 昭和58年11月 | |
| | 用地着手 | 昭和61年度 | 工事着手 | 平成5年度 | |
| | 全体事業費 | 約220億円 | | | |
| 事業の目的 | <p>一般国道175号は、明石市を起点に神戸市西区、三木市、西脇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118kmの幹線道路です。</p> <p>一般国道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骨格路線であり、阪神・淡路大震災発生直後には、神戸市街地を迂回して山陽・瀬戸内地域と京阪地域を結ぶ物資輸送路として重要な役割を果たしました。</p> <p>神出バイパスは、一般国道175号の神戸市西区神出町域における延長5.7kmのバイパス道路で、沿線地域間相互の所要時間の短縮、渋滞交差点の緩和による交通の円滑化、沿線の環境改善および交通事故に対する安全性の確保、沿線地域の活性化、および高規格幹線道路を相互に結ぶ骨格道路としての一般国道175号の機能強化を目的としています。</p> | | | | |
| 位置図 | | | | | |

| | | | |
|-----|------------------------------|------|------|
| 事業名 | 国道175号 ^{かんて} 神出バイパス | 事業種別 | 二次改築 |
|-----|------------------------------|------|------|

執行済み額 事業費 : 約110億円 (進捗率50%)

事業の進捗状況



- 事業の進捗状況
- ・都市計画決定 : 昭和58年11月
 - ・事業化 : 昭和61年度
 - ・用地着手 : 昭和61年度
 - ・工事着手 : 平成5年度
 - ・暫定供用 : 平成8年7月 L = 0.3km
平成10年12月 L = 0.6km
- 【調査・設計・施工】
- ・昭和61年度に事業着手し、平成5年度には工事に着手し、平成8年～10年にかけてバイパス部L=0.9kmについて2車暫定供用を行いました。現在の事業進捗率は50%です。
 - ・用地については、事業対象面積の約88%が用地買収を完了しています。

供用目標等今後の事業の見通し

今後、完成供用に向けて事業を進めていく予定である。

| 事業名 | 国道175号 <small>かんで</small> 神出バイパス | 事業種別 | 二次改築 | |
|-------------|----------------------------------|----------------|---|--|
| 事業をめぐる社会情勢等 | 客観的評価指標 | | | |
| | 1. 活力 | 円滑なモビリティの確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ■ 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 □ 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 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 ■ 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 □ 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 | <ul style="list-style-type: none"> □ 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 ■ 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 □ 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 | <ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 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 □ 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 □ 中心市街地内で行う事業である □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である □ 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 □ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(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 | <ul style="list-style-type: none"> □ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけ有り □ 地域高規格道路の位置づけあり □ 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に限る） ■ 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 □ 現道等における交通不能区間を解消する □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する ■ 日常活動圏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 | <ul style="list-style-type: none"> □ 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 ■ 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 ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される □ 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 | <ul style="list-style-type: none"> □ 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 □ 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 |

| | | | | | | |
|-----------|---|------------------|--|--|--------------|--|
| 事業をめぐる社会等 | | 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）等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 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 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5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 | | |
| | | 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 | | |
| | | | 生活環境の改善・保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <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"/> 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 type="checkbox"/> 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 | <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 |
| | 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） | | | | | |
| | <p>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）及び削減率 ・ 神出バイパス並行区間の渋滞損失時間は約64万人・時間である。 ・ 当該事業により渋滞損失時間は約9割削減される。</p> <p>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CO2排出量 ・ 神出バイパス対象区間のCO2排出量は約2,096tである。 ・ 当該事業により、CO2の排出量は1,246t（約6割）削減される。</p> <p>4. 環 境～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 ・ 神出バイパス対象区間のNOx排出量は約16.3t、SPMの排出量は約0.7tである。 ・ 当該事業により現道のNOxの排出量は、9.0t（約6割）、SPMの排出量は、0.4t（約5割）削減される。</p> | | | | | |

| | | |
|----------------------|--|--|
| <p>事業を情勢等</p> | <p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> | |
| <p>効果分析の要因費用変化効果</p> | <p>【事業全体】 現在の費用便益比：B / C = 2 . 8 (基準年次：平成17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 = 5 . 9 (基準年次：平成17年 検討年次40年間で算出)</p> | |
| <p>立案等の縮減可能性代替案</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おり、また既に用地取得も88%完了し、平成8年～平成10年にかけてバイパス部L=0.9kmについて2車暫定供用を行うとともに、残区間においても一部概成出来ていることから、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、コスト縮減に努めながら事業を進めてまいります。</p> <p>また、本事業のバイパス区間は、大部分が盛土構造となっていることから、公共工事建設発生土を積極的に活用していきます。</p> | |
| <p>地方公共団体の意見</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・兵庫県南東部国道連絡会【西脇市、神戸市ほか(17市6町)】 <ul style="list-style-type: none"> ・・・・西脇市長他が総会決議要望 ・一般国道175号整備促進期成同盟会 【三木市、小野市ほか(6市1町)】 <ul style="list-style-type: none"> ・・・・西脇市長他が完成した三木市小林地区以南の早期整備を要望 ・神出バイパスを通過する県、市等 <ul style="list-style-type: none"> 兵庫県・・・神出バイパスの整備促進を要望 神戸市・・・国道175号の整備促進を要望 | |
| <p>対応方針</p> | <p>(原案)事業継続 (理由) 一般国道175号は、兵庫県の瀬戸内臨海部と京都府の日本海沿岸部を南北に結ぶ幹線道路であり、一般国道2号の自動車専用道路である第二神明道路、高速自動車国道山陽自動車道及び中国縦貫自動車道とを相互に連絡する重要な道路です。</p> <p>その一部を形成する神出バイパスは、神戸市西区神出町地内の交通混雑の緩和・交通安全の確保を図り、交通の円滑化を進めるために早期完成が求められています。</p> <p>今後、神出町北地区から同町小束野地区について平成20年代前半の部分供用を行うとともに、残る平野町常本地区から神出町田井地区についても事業を推進し、平成20年代後半の全線供用を目指します。</p> | |