

No. 5
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成16年度第3回)

一般国道176号

な じお
名 塩 道 路

平成17年1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	
1．事業の経緯	3
2．事業の進捗	4
3．関係機関との調整等.....	5
4．現在の状況	6
事業を取り巻く社会状況	
1．社会的背景	7
2．道路交通の状況.....	8
3．交通事故の発生状況.....	10
4．周辺の主な事業の概要	11
5．地域における計画.....	12
6．要望経緯	13
事業の整備効果	
1．交通混雑の緩和	14
2．交通安全の確保	16
3．異常気象時通行規制区間を解消	18
4．災害時の交通確保.....	19
5．地域の活性化	21
費用便益比の算定	22
コスト縮減や代替案立案等の可能性	24
対応方針.....	25

事業の目的

- ・ 交通混雑の緩和
- ・ 交通安全の確保
- ・ 異常気象時通行規制区間の解消、災害時の交通確保
- ・ 生活の利便性の向上

国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由して大阪府に至る延長約147kmの主要幹線道路です。このうち名塩道路は、西宮市山口町から宝塚市栄町の区間について、現道拡幅を主体として計画された延長10.6kmの道路です。

当該区間の現道は、カーブが多く幅員が狭小な2車線道路に1日当たり約2万台の交通量があり、慢性的な交通渋滞が生じています。さらに、一部区間においては、異常気象時通行規制区間に指定されているとともに、当該区間の現道のほとんどの区間には歩道が無く、歩道がある区間についても幅員が極めて狭いため、交通安全の確保が求められています。

阪神・淡路大震災時は、被害の少なかった国道176号が物資輸送等において重要な役割を担いました。

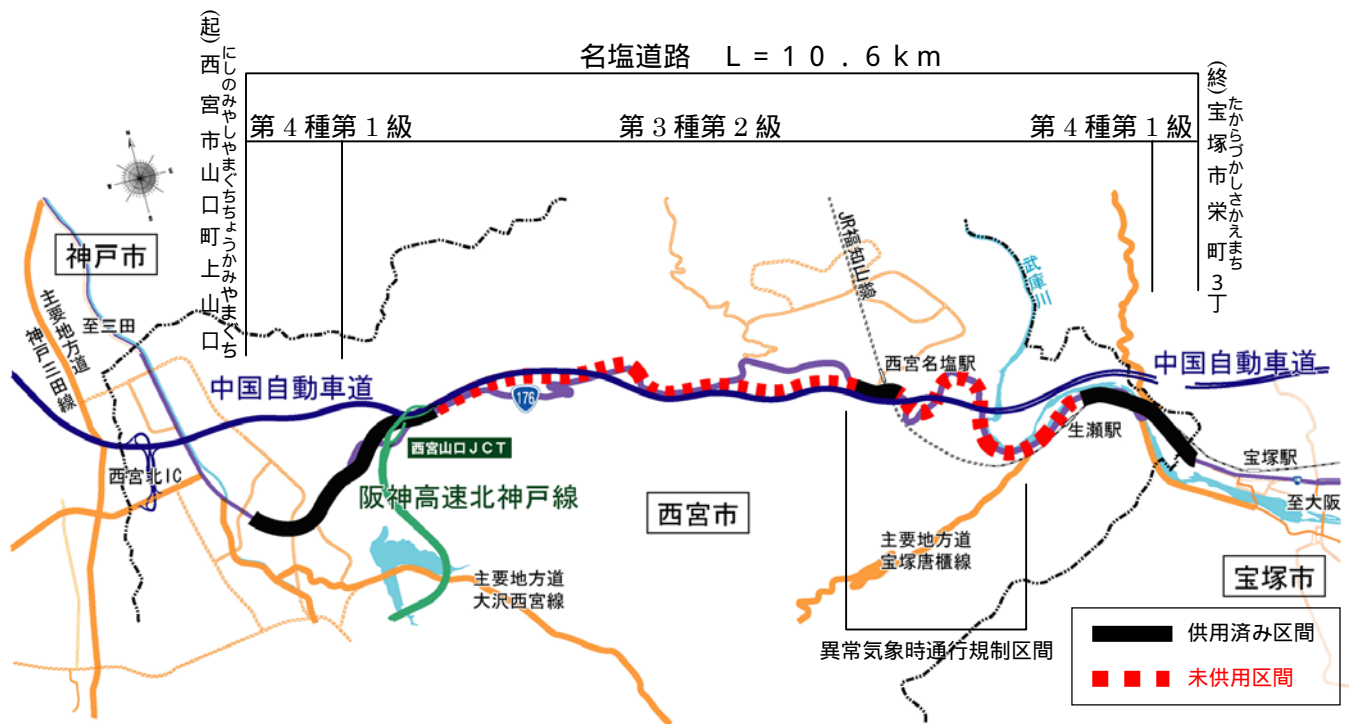
名塩道路は、現道の交通渋滞の解消及び交通の安全確保、異常気象時通行規制区間解消などを目的に計画されたものであり、地域の発展に大きく寄与するものと期待されています。



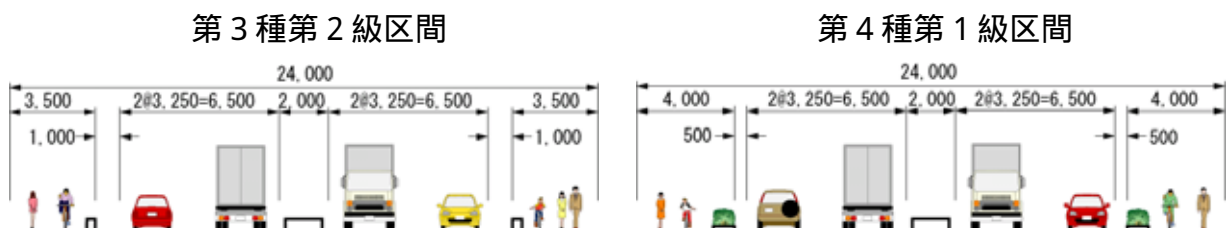
名塩道路位置図

計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 起点) 兵庫県西宮市山口町上山口^{にしのみやしやまくちちょうかみやまくち}
 終点) 兵庫県宝塚市栄町 3丁目^{たからづかしさかえまち}
- ・ 計 画 延 長 L = 10.6 km
- ・ 標 準 幅 員 W = 24.0 m
- ・ 構 造 規 格 第3種第2級および第4種第1級
- ・ 設 計 速 度 60 km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 全 体 事 業 費 約 850 億円



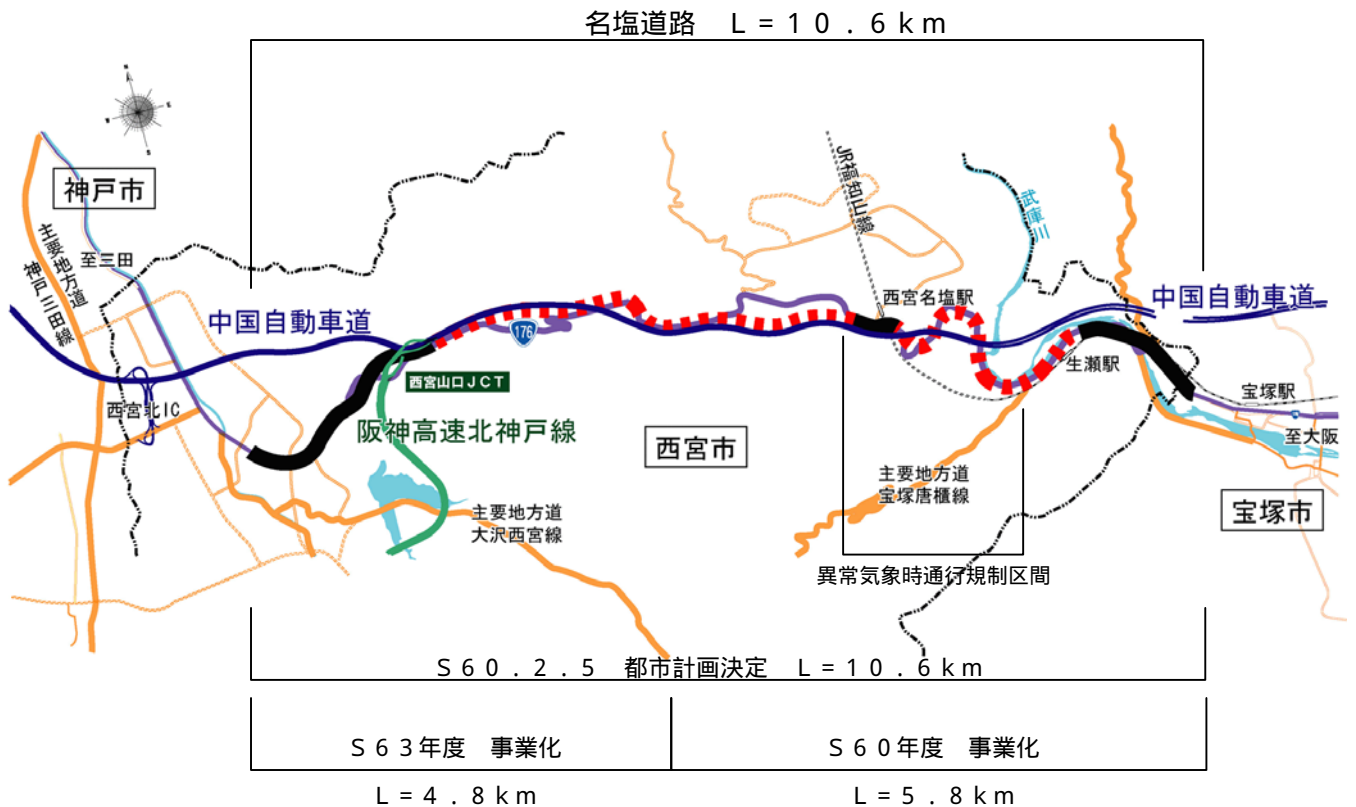
標準断面図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

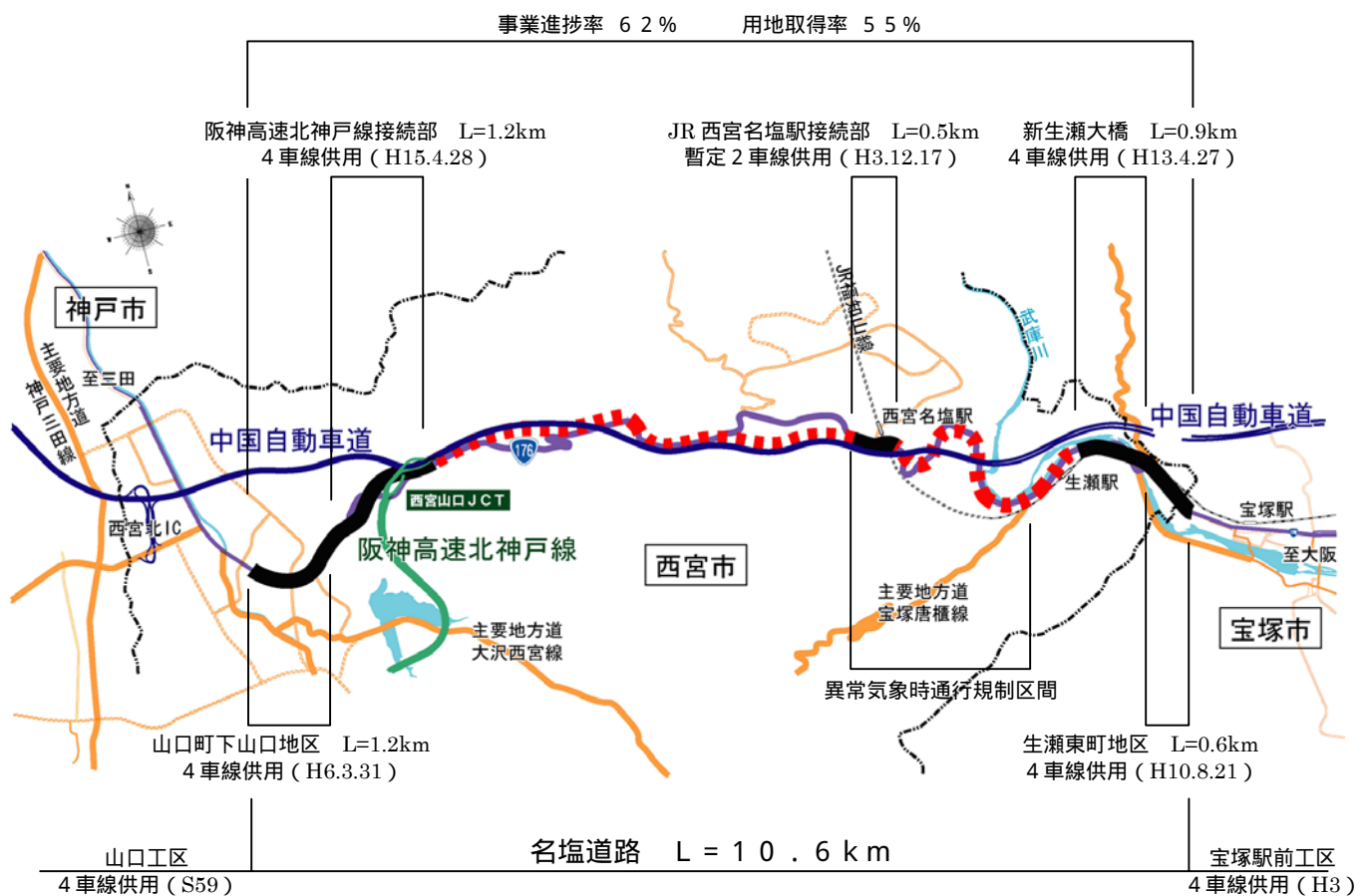
- ・都市計画決定 昭和60年2月 L = 10.6 km
- ・事業化 昭和60年度 L = 5.8 km
しおげちょうなじお たからづかしさがえまち
 (西宮市塩瀬町名塩 ~ 宝塚市栄町)
- 昭和63年度 L = 4.8 km
やまぐちちょうかみやまぐち
 (西宮市山口町上山口 ~ 西宮市塩瀬町名塩)
- ・用地着手 昭和61年度
- ・工事着手 昭和61年度



2 . 事業の進捗

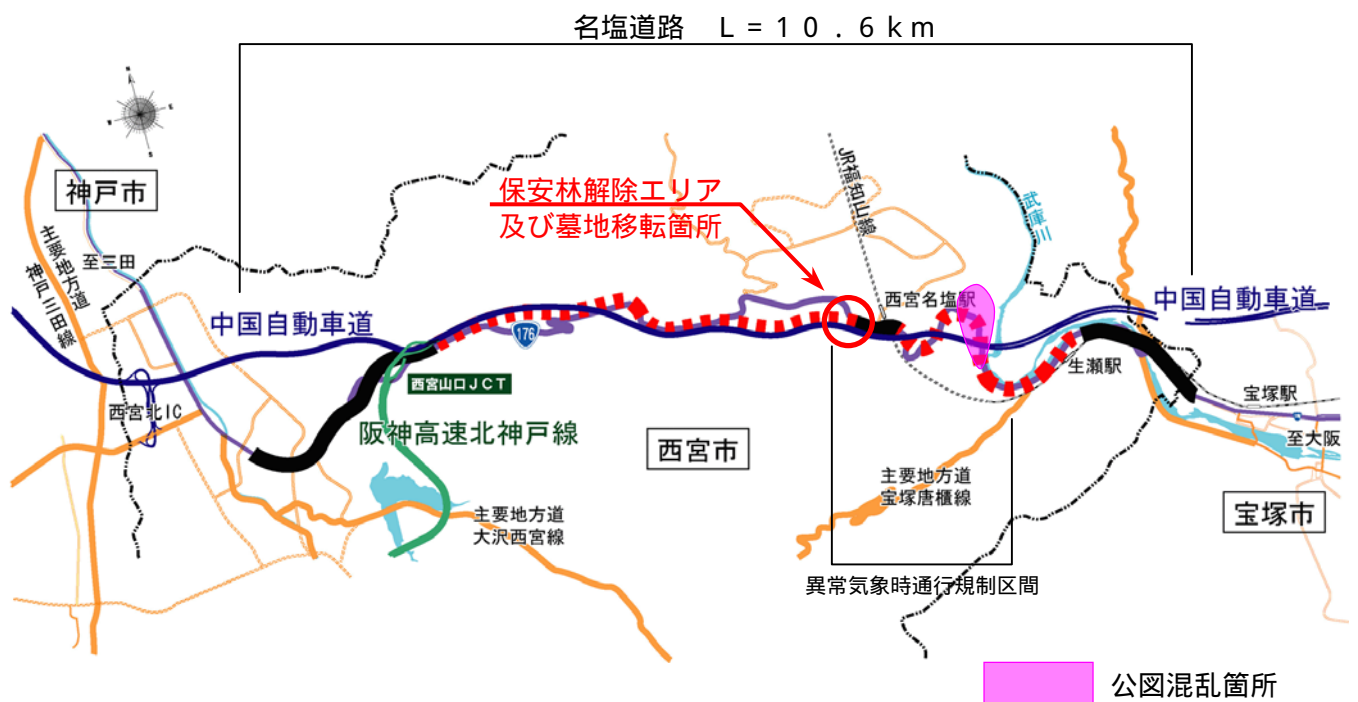
- ・ 事業進捗率 62% (平成15年度末現在)
- ・ 用地取得率 55% (平成15年度末現在、面積ベース)
- ・ 供用延長 4.4km / 10.6km (42%、平成15年度末現在)

- ・ 平成3年12月 L=0.5km JR西宮名塩駅接続部 暫定2車線供用
- ・ 平成6年3月 L=1.2km 山口町下山口地区 4車線供用
- ・ 平成10年8月 L=0.6km 西宮市生瀬東町地区 4車線供用
- ・ 平成13年4月 L=0.9km 新生瀬大橋 4車線供用
- ・ 平成15年4月 L=1.2km 阪神高速北神戸線接続部 4車線供用



3 . 関係機関との調整等

- ・ 西宮市^{しおげちょうなじお}塩瀬町 名塩地区には、保安林解除と墓地の移転を伴う箇所があり、兵庫県西宮市と地元との調整に時間を要しています。また、騒音の環境基準値を満足するために、名塩道路とあわせて中国自動車道にも騒音対策を施す必要があり、日本道路公団と地元との調整にも時間を要しています。
- ・ 概ね全線において住居系の市街化区域を通過することから、用地取得及び騒音対策等に関する地元調整に時間を要しています。
- ・ 用地買収については、公図が混乱している箇所があり、公図訂正に長時間を要しています。



4. 現在の状況



阪神高速北神戸線との接続部(H16.1 撮影)



あまこだに
尼子谷 2号橋工事状況(H16.12 撮影)



あまこだに
尼子谷 1号橋工事状況(H16.12 撮影)

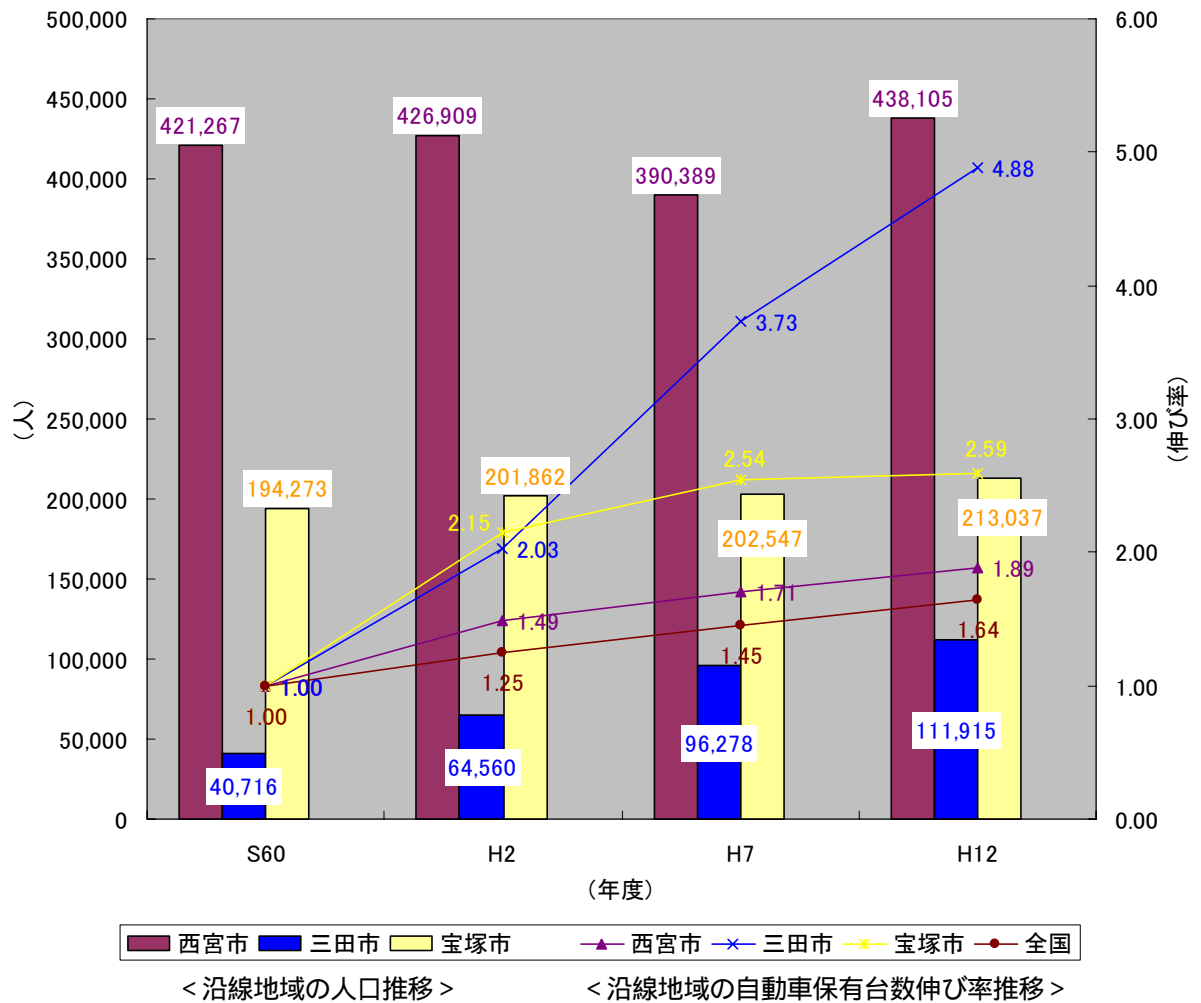
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【沿線地域の人口推移と自動車保有台数の伸び率】

- ・ 名塩道路沿線地域の人口と自動車保有台数の伸び率は、住宅開発の進展に伴い、着実に増加しています。
- ・ 特に三田市の人口及び自動車保有台数伸び率の増加が著しくなっています。

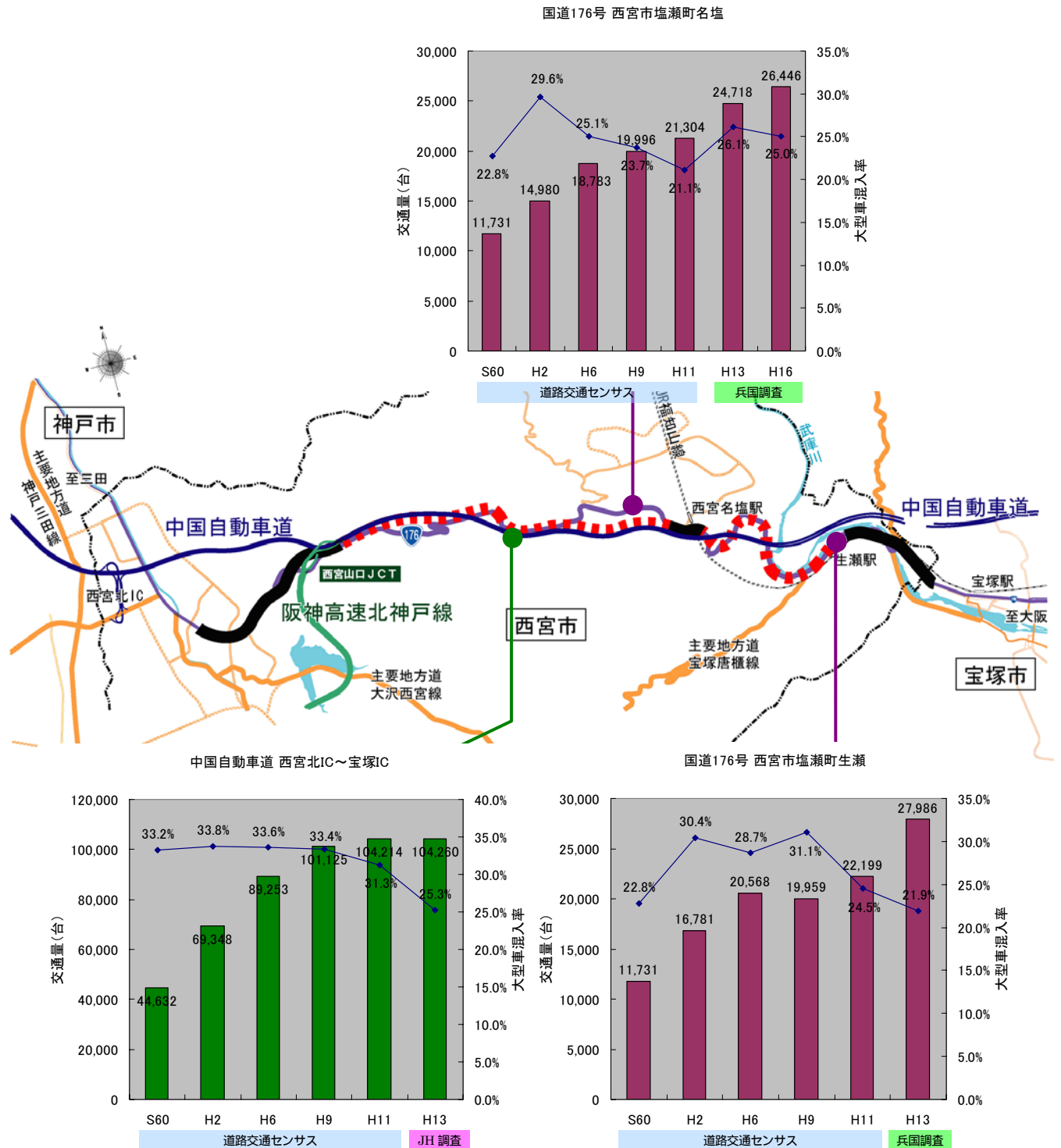
沿線地域の人口推移と自動車保有台数の伸び率



2. 道路交通の状況

【周辺の交通量】

- ・西宮市域の国道 176 号の交通量は増加しており、それと並行する中国自動車道の交通量も、沿線地域の人口増加に伴い増加傾向にあります。



(出典) S60～H11 道路交通センサス

名塩地区 H13,H16 兵庫国道事務所調査 (新生瀬大橋供用後)

中国自動車道 H13 日本道路公団神戸管理事務所よりデータ提供

【周辺地域の交通状況】

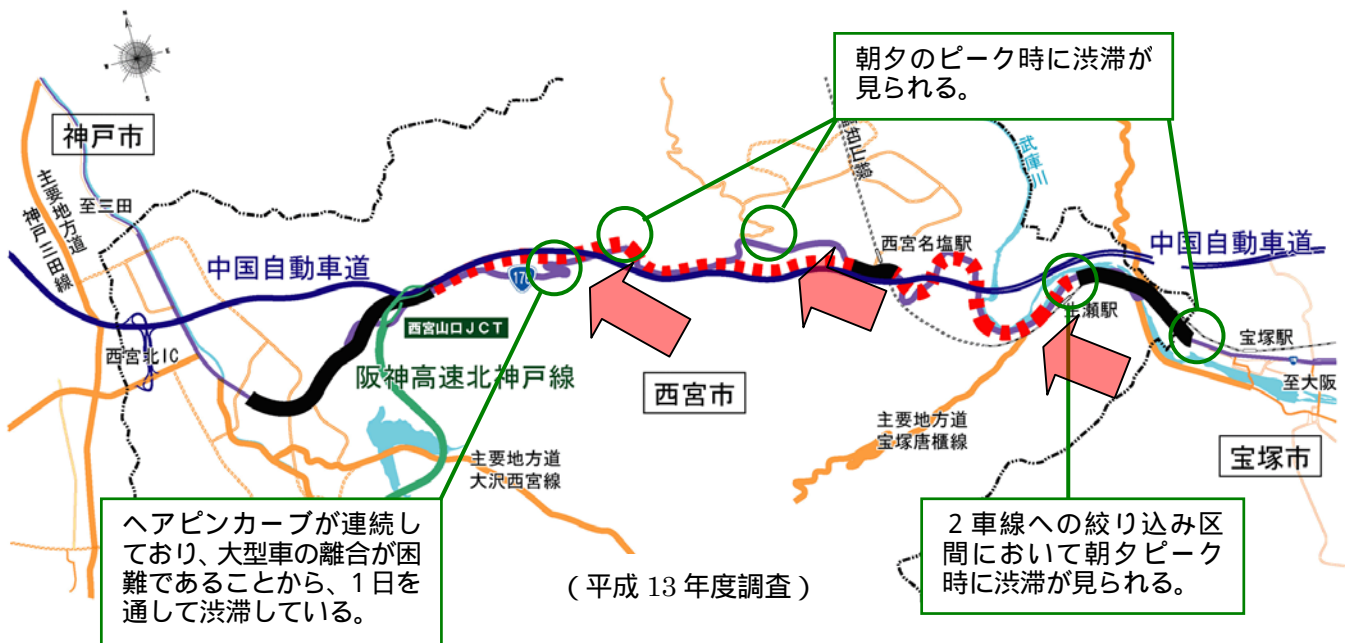
- ・名塩道路の未改良区間は線形が悪く、幅員が狭いことから、朝夕ピーク時には渋滞を引き起こしています。



名塩東久保地区 センターラインをはみ出して走行する大型車



名塩東久保地区 対向車をとまって待つ大型車



塩瀬町名塩地区 混雑状況



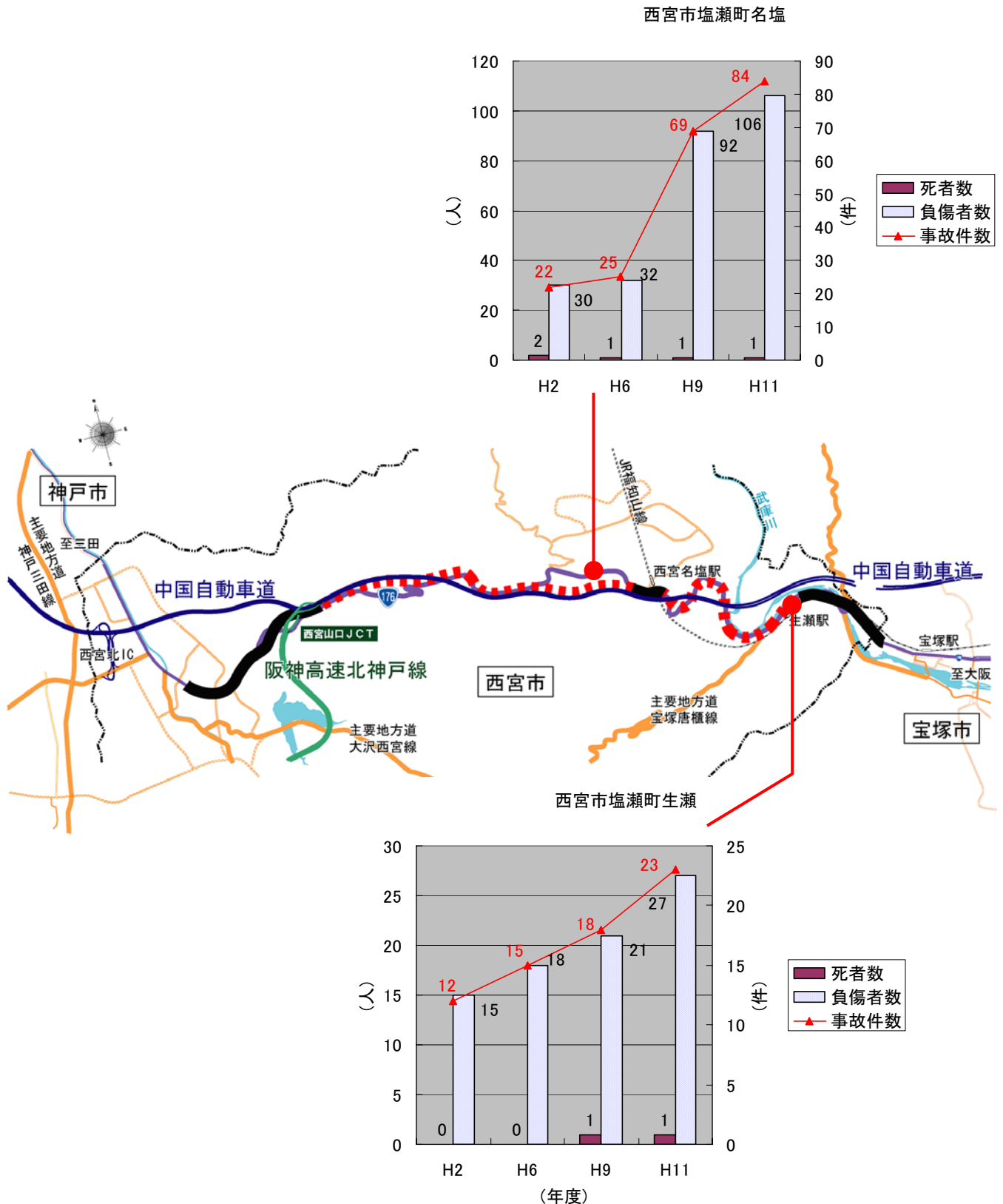
塩瀬町生瀬地区 混雑状況

3. 交通事故の発生状況

【交通事故件数及び負傷者数】

(出典) 道路交通センサス

- ・ 国道 176 号の事故件数及び負傷者数は、交通量の増加に伴い、名塩道路未整備区間において増加しています。



4 . 周辺の主な事業の概要

名塩道路沿線では、現道の改築計画とあわせて、昭和50年代から大規模な宅地開発が進んでいます。事業の中には開発状況が発展途上の区域も存在し、沿線では今後更なる人口と自動車保有台数の増加が予想されます。



平成16年10月1日現在

開発の名称	開発面積 (ha)	開発計画		開発状況		施工年度
		人口	世帯数	人口	世帯数	
北六甲台団地	77.3	6,106	1,790	5,452(89%)	1,791(100%)	S57~S62
上山口・丸山区画整理事業	64.9	5,194	1,732	3,432(66%)	1,255(72%)	S61~H10
東久保区画整理事業	50.2	2,685	895	793(30%)	250(28%)	H3~H8
ヴェルジュール名塩台住宅	24.9	1,086	362	269(25%)	87(24%)	H5~H10
尼子谷区画整理事業	54.1	2,700	793	2,333(86%)	757(95%)	S58~H7
西宮名塩ニュータウン	243.0	12,000	3,000	5,890(49%)	1,906(64%)	S53~H17

5 . 地域における計画

名塩道路は、下記の計画に位置づけられています。

- ・ 阪神・淡路震災復興計画（兵庫県 平成 7 年 7 月）
名塩道路を緊急時の救急・救援活動の般路として位置づけ、整備促進が要望されています。
- ・ 兵庫 2 0 0 1 年計画（兵庫県 平成 9 年 3 月）
県内各地域間の移動時間を短縮し、利便性を高め、地域間の交流を活性化するため、地域間幹線道路の整備が必要不可欠であり、名塩道路はその一つに盛り込まれています。
- ・ 高速道六基幹軸等の整備（兵庫県 平成 1 4 年 3 月）
兵庫県は、県内の主要な地域間を 1 時間以内で結ぶ交通体系「県内 1 時間高速交通圏」の確立を目指し、高速六基幹軸及び主要幹線道路の整備を推進しています。その中で阪神北部地域と阪神都市圏を結ぶ名塩道路の整備促進を強く要望しています。
- ・ 西宮市震災復興計画（西宮市 平成 7 年 6 月）
西宮市は、災害時の円滑な交通を確保するとともに、被害を受けても容易に迂回できるよう、格子状の広域的道路網の整備を推進しています。その中で国道 176 号名塩道路の拡幅整備促進を要望しています。

6. 要望経緯

(1) 兵庫南東部国道連絡会

名 称	会 長	構成メンバー
兵庫南東部国道連絡会議 (平成3年6月設立)	西宮市長	神戸市、西宮市 宝塚市、三田市 ほか(14市21町)

平成16年7月15日

総会を開催

平成16年8月 5日

国及び国会議員に対し総会決議要望

(2) 一般国道176号整備促進期成同盟会

名 称	会 長	構成メンバー
一般国道176号整備促進 期成同盟会 (昭和53年2月設立)	西宮市長	西宮市、宝塚市 川西市、伊丹市

平成15年11月18日

名塩道路の整備促進を要望

(3) 兵庫県

平成16年7月

兵庫県が国土交通省に対し「平成17年度国の予算編成に対する
提案」で一般国道176号名塩道路の整備促進を要望

(4) 西宮市

平成16年5月28日

西宮市長が名塩道路の整備促進を要望

(5) 名塩、生瀬、山口地区自治会連絡協議会

平成13年7月13日

名塩道路の整備促進を要望

事業の整備効果

1. 交通混雑の緩和

- ・ 新生瀬大橋供用による交通渋滞の解消

生瀬橋東詰交差点及び西詰交差点は、主要渋滞ポイントになっていましたが、平成13年4月に新生瀬大橋が供用し、渋滞が解消されました。



生瀬橋付近の渋滞状況

供用前の生瀬橋付近

供用後



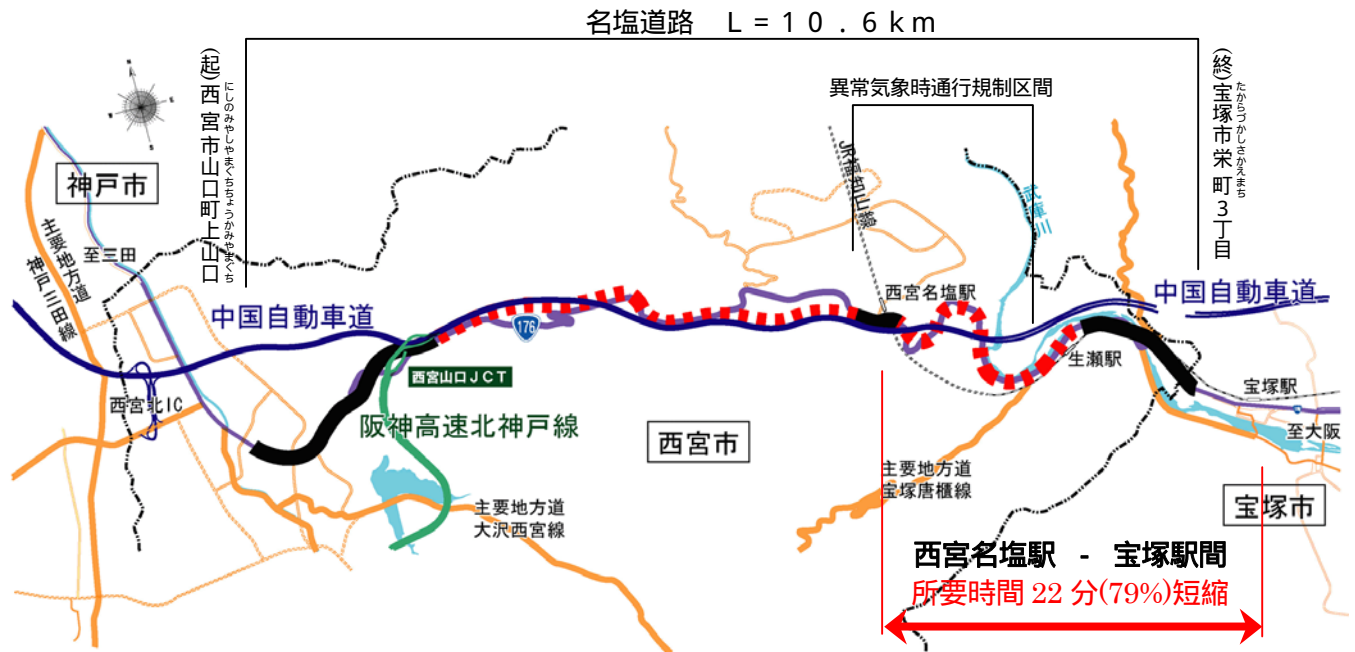
供用後の新生瀬大橋付近

渋滞長は平成13年4月 新生瀬大橋開通直前の調査結果による

- ・ 新生瀬大橋供用による所要時間の短縮

新生瀬大橋供用により、宝塚駅～西宮名塩駅間において 22 分(79%)の時間短縮が図られました。

名塩道路全線供用時には、更なる時間短縮が期待されます。

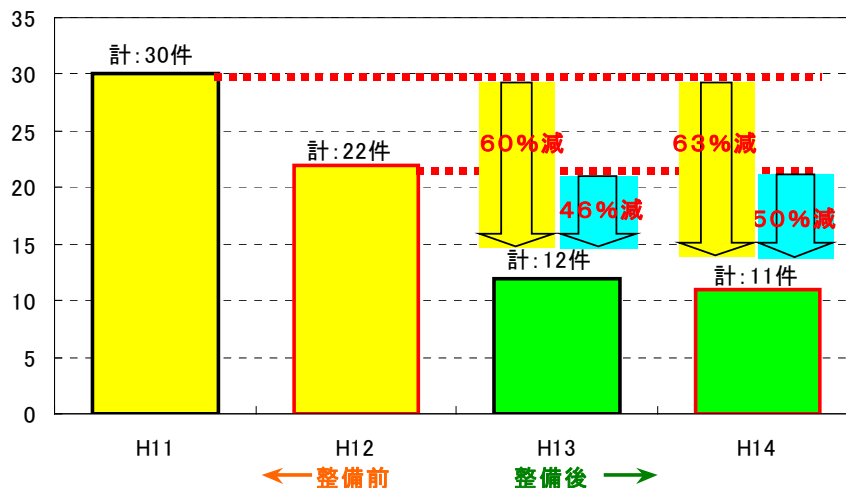
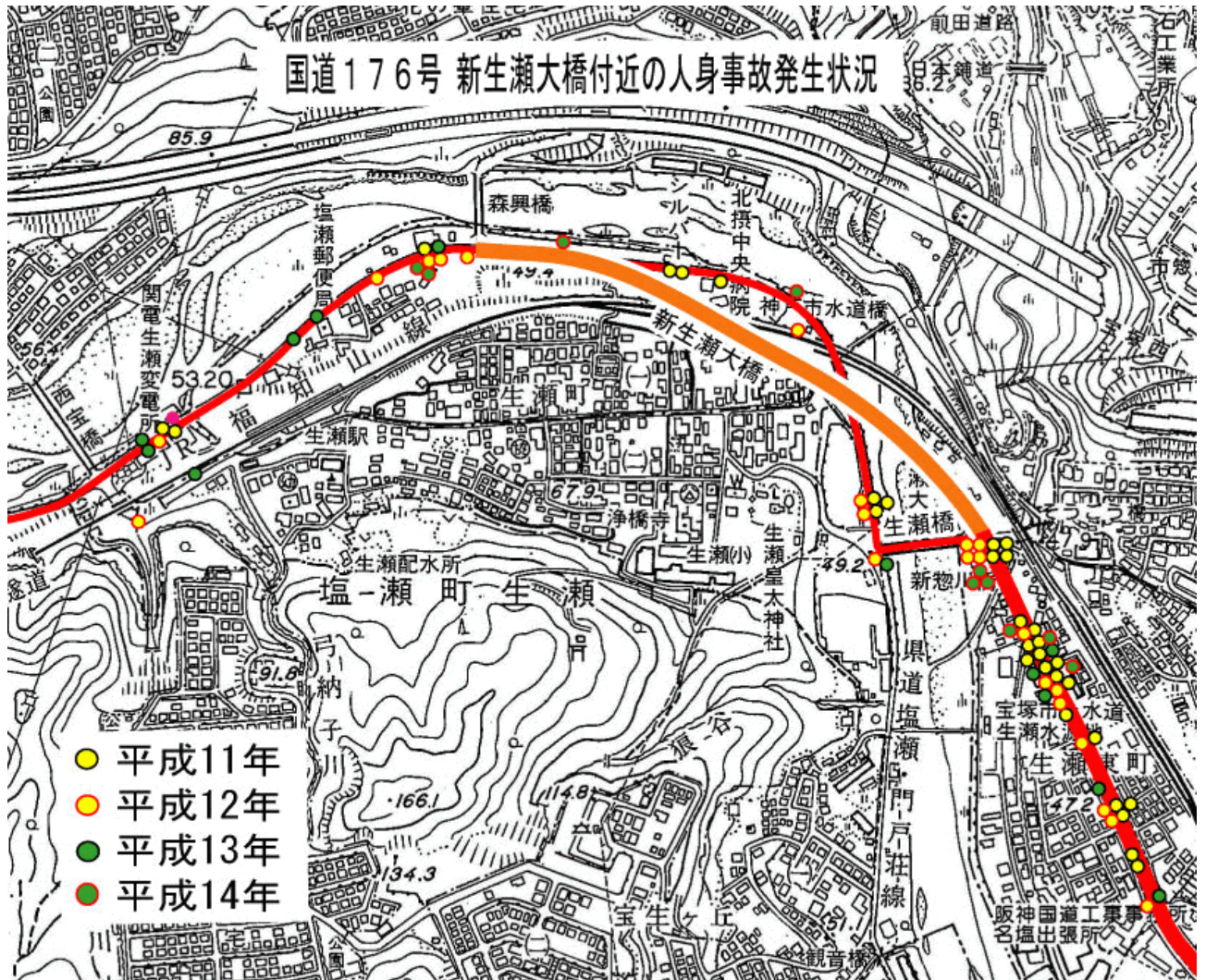


実測値は平成 13 年度実走調査による
(新生瀬大橋は平成 13 年 4 月供用)

2. 交通安全の確保

- ・新生瀬大橋供用により事故件数が減少

人身事故件数は、新生瀬大橋の供用により周辺において5～6割減少しました。



● 新生瀬大橋周辺の交通事故の変化(国道176号関連)

- ・ 歩行者の安全性を確保

歩道が未整備であった西宮市生瀬東町地区では、平成 10 年に拡幅が完了し、安全な歩道が確保されました。

名塩道路の未整備区間は十分な歩道が確保されていませんが、名塩道路供用時には全線にわたり安全な歩道を整備し、歩行者の安全性が確保されます。



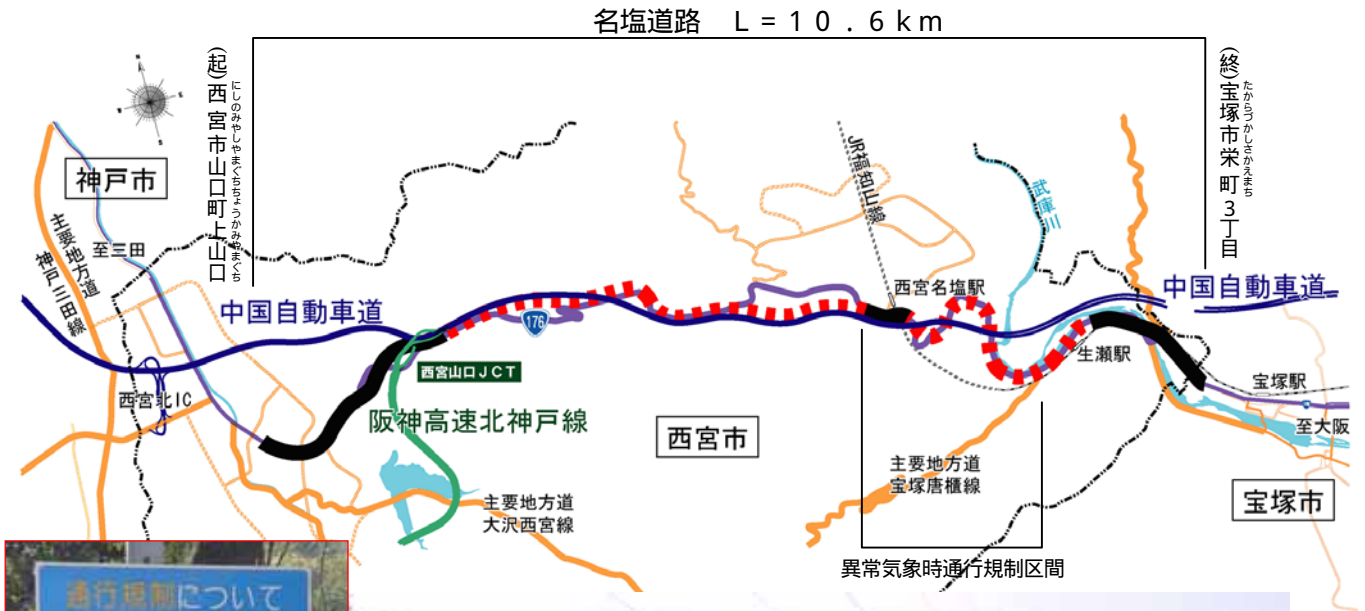
整備前の生瀬東町地区（整備前）



整備後の生瀬東町地区（整備後）

3. 異常気象時通行規制区間を解消

現在国道 176 号は、西宮名塩駅付近～太多田橋交差点付近にかけて異常気象時通行規制区間となっています。(連続降雨量が 160mm に達したとき) 名塩道路整備後は、異常気象時の通行規制を解消し、道路交通の確保が図れます。



異常気象時通行規制区間 (塩瀬町生瀬～名塩地区)

(最近の通行規制履歴)

規制日時	規制内容
H.07.05.12(金) 12:00～17:00	通行止め
H.11.06.30(水) 00:56～04:57	通行止め
H.16.10.20(水) 17:00～23:50	通行止め

4 . 災害時の交通確保

阪神・淡路大震災時は、中国自動車道が通行止めとなり、被害の少なかった国道 176 号が物資輸送等において重要な役割を担いました。

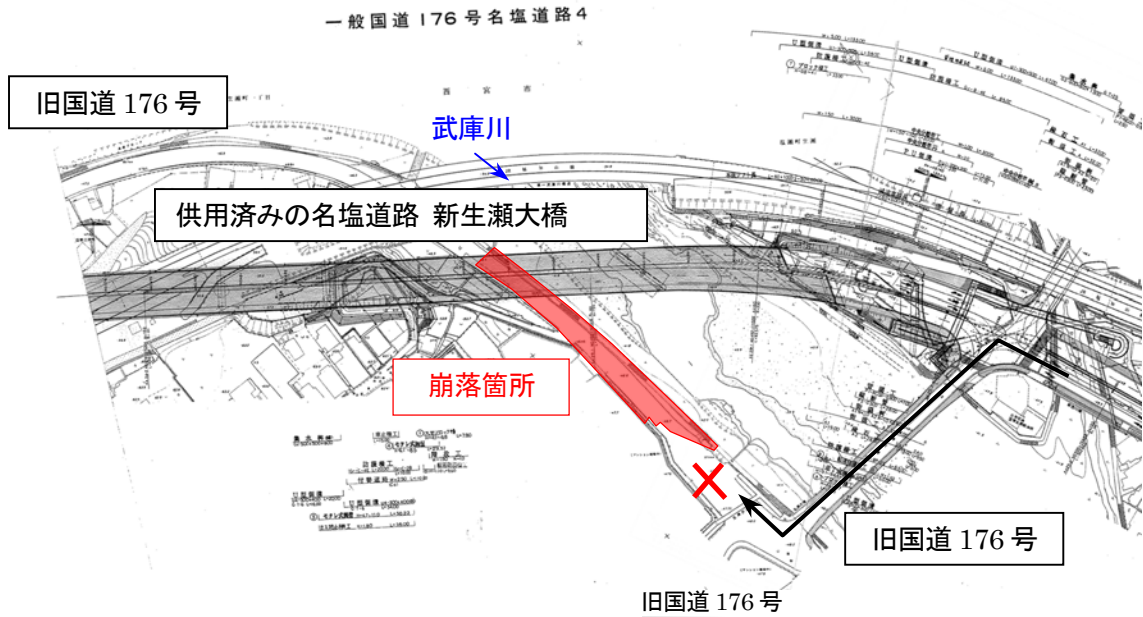
兵庫県 阪神・淡路震災復興計画(平成 7 年 7 月)では、高速性・代替性を備えた格子型高規格道路網の整備を推進しており、名塩道路はこの高規格道路網を補完する一般幹線道路として整備の促進が期待されています。



・災害に強い名塩道路

平成 16 年 10 月 20 日の台風 23 号の影響により、西宮市塩瀬町生瀬地区の武庫川右岸が崩落し、旧国道 176 号(西宮市道)が通行止めとなりました。

しかし、平成 13 年度に開通している一般国道 176 号名塩道路の新生瀬大橋を使うことにより、武庫川を渡る交通が確保されました。



神戸新聞朝刊 平成 16 年 10 月 21 日 24 面より



名塩道路 新生瀬大橋

崩落箇所 (旧国道 176 号)

5. 地域の活性化

・沿道開発の活性化

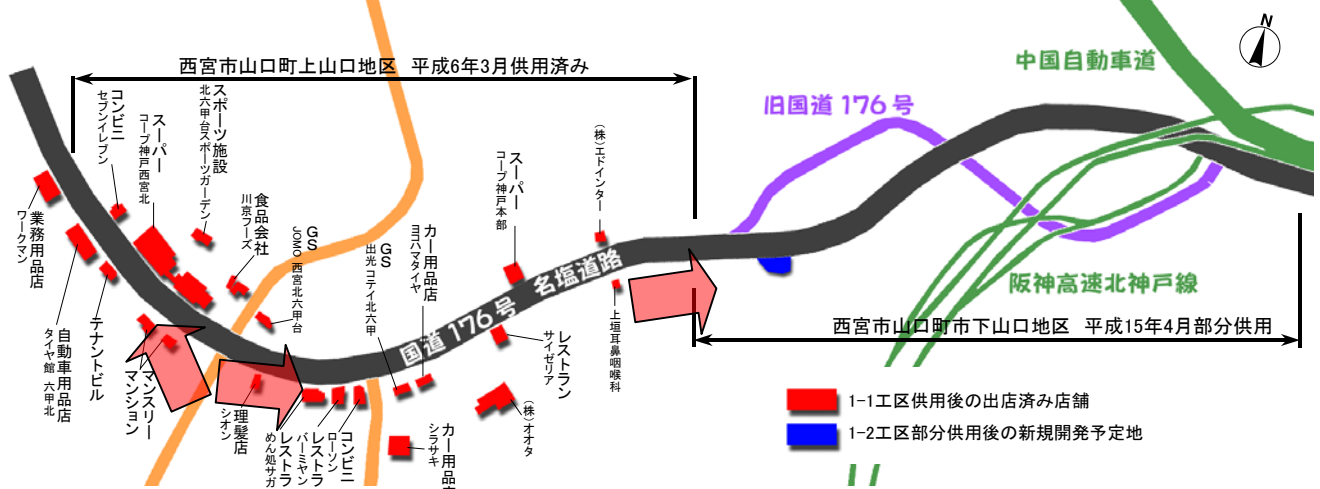
平成6年3月及び平成15年4月に部分供用した西宮市上山口地域では、コンビニエンスストアやレストランなど沿道型店舗の立地が進んでいます。名塩道路全線開通時には、更なる沿道地域の活性化が期待されます。



上山口地区 名塩道路供用前 (H4)



上山口地区 H16 名塩道路供用後 (H16)



上山口地区 沿道型店舗立地状況



下山口地区 コンビニエンスストア新規出店状況

費用便益比の算定（事業全体）

路線名	一般国道176号
事業名	名塩道路
延長	10.6km

便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成16年度			
基準年における 現在価値	3,959億円	42億円	1.3億円	4,003億円

.....(B)

費 用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基準年	平成16年度		
単純合計	819億円	125億円	945億円
基準年における 現在価値	931億円	56億円	987億円

.....(C)

算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{4,003 \text{ 億円}}{987 \text{ 億円}}$	
$= 4.1$	

費用便益比の算定（残事業）

路線名	一般国道176号
事業名	名塩道路
延長	10.6km

便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成16年度			
基準年における 現在価値	1,008億円	13億円	0.5億円	1,022億円

.....(B)

費 用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基準年	平成16年度		
単純合計	307億円	119億円	425億円
基準年における 現在価値	248億円	48億円	296億円

.....(C)

算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}}$	$= \frac{1,022 \text{ 億円}}{296 \text{ 億円}}$
$= 3.5$	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

名塩道路の計画にあたっては、現道拡幅を基本として地形、周辺の土地利用状況、経済性等を勘案し、最適ルート及び道路構造を選定していることから、周辺の環境や景観の保全を図りながら、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、建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めます。

また、より経済的な構造形式を検討するなどして、更なるコスト縮減を目指し、事業を推進していく予定です。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点

国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由して大阪府に至る延長約147kmの主要幹線道路です。このうち名塩道路は、西宮市山口町から宝塚市栄町の区間について、現道拡幅を主体として計画された延長10.6kmの道路です。

名塩道路全延長10.6kmのうち平成15年4月までに、主要渋滞ポイント及び関連事業との調整を図りながら4.4kmを部分供用し、整備済み区間の道路環境や交通渋滞は改善されていますが、未整備区間では依然渋滞が続いており、カーブが連続し、安全性に問題のある区間が多く、異常気象時通行規制区間も含まれていることから、全線の早急な整備が求められています。

今後、早期供用に向けて事業を進めていく予定であり、残事業を進めることによる費用対効果は3.5となっており、事業実施の必要性が高い事業と考えます。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

平成15年度末時点の用地買収率は55%となっています。今後積極的に地元設計協議や関係機関協議を進め、平成20年代半ばの供用を目指し、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

施工にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めます。また、より経済的な構造形式を検討するなどして、更なるコスト縮減を目指し、事業を推進していく予定です。

対応方針（原案）

（事業継続）

国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由して大阪府に至る延長約147kmの主要幹線道路です。

国道176号名塩道路は、発展の著しい阪神北部地域の交通渋滞の解消及び交通の安全確保、異常気象時通行規制区間解消のため、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの供用を目指します。

事業再評価に係る資料

事業名	国道176号 <small>なしか</small> 名塩道路		事業種別	一般2次	
事業の概要	起終点	自： <small>ひょうごけんしのみやしまぐちちようかみやまぐち</small> 兵庫県西宮市山口町上山口 至： <small>ひょうごけんたからづかしきかえまち</small> 兵庫県宝塚市栄町3丁目		延長 供用済	10.6km 4.4km
	事業化	昭和60年度	都市計画決定	昭和60年2月5日	
	用地着手	昭和61年度	工事着手	昭和61年度	
	全体事業費	約850億円			
事業の目的	<p>名塩道路は、西宮市北部地域及び宝塚市を通過する国道176号の現道拡幅を主体とした改築事業であり、国道176号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び異常気象時通行規制区間の解消を目的としている。</p> <p>本道路の整備により、慢性的な交通渋滞を解消するとともに、安全で快適な交通を確保し、地域の発展に大きく寄与するものである。</p>				
位置図					

事業名	国道176号 <small>なしお</small> 名塩道路	事業種別	一般2次
-----	--------------------------------	------	------

執行済み額 事業費：532億円（進捗率62%）

事業の進捗状況

事業の進捗状況			
	関係機関協議：	<p>阪神高速北神戸線の開通に併せて、平成15年4月に阪神高速との接続部となる西宮市山口町下山口地区L=1.2kmの供用を図りました。</p> <p><small>しおぜちょうなしお</small> 西宮市塩瀬町名塩地区には、保安林解除と墓地の移転を伴う箇所があり、兵庫県西宮市と地元との調整に時間を要しています。また、騒音の環境基準値を満足するために、名塩道路とあわせて中国自動車道にも騒音対策を施す必要があり、日本道路公団と地元との十分な調整を必要とします。</p>	
	地元調整：	<p>概ね全線において住居系の市街化区域を通過することから、用地取得及び騒音対策等に関する地元調整に時間を要しています。</p>	
	用地状況：	<p>公図が混乱している箇所があり、公図訂正に時間を要しています。</p>	
	調査、設計、施工：	<p>西宮市塩瀬町生瀬地区は、現道とJR線路に挟まれた厳しい地形条件となっており、設計、施工において、十分な調整を必要とします。</p>	
	供用予定等今後の事業の見通し		
		<p>今後、平成20年代半ばの供用を目指し、事業を進めていく予定である。</p>	

事業名	国道176号 <small>なしお</small> 名塩道路	事業種別	一般2次
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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/日以上以上の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) としての位置づけあり □ 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

事業名	国道176号 <small>なしお</small> 名塩道路	事業種別	一般2次
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標		
	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）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 checked="" 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"/> 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 checked="" 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	生活環境の改善・保全	<input 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 checked="" 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

事業名	国道176号 <small>なじお</small> 名塩道路	事業種別	一般2次
事業を巡る社会情勢等の変化	再評価実施時点における評価指標該当項目		
	<p>1. 活力 ~円滑なモビリティの確保~</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本道路は、阪神北部地域から宝塚市さらには大阪の中心市街地へ至る国道176号を2車線から4車線に拡幅することにより、中心市街地へアクセスする交通の混雑を解消する。 ・ 並行区間の渋滞損失時間は158.1万人・時間/年 ・ 当事業により、渋滞損失時間は0.6万人・時間/年となり、約99%削減される <p>1. 活力 ~都市の再生~</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線に位置する上山口・丸山区画整理事業及び東久保区画整理事業等と併せて本道路を整備することにより、都市基盤形成に資する。 <p>3. 安全 ~災害への備え~</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 阪神・淡路震災復興計画後期5か年推進プログラム、「格子型高規格道路網」を補完する一般幹線道路網に指定されている。 ・ 当事業は、西宮市塩瀬町名塩～西宮市塩瀬町生瀬 L=2.4km の異常気象時通行規制区間を解消する <p>4. 環境 ~地球環境の保全~</p> <p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出削減量：142百t/年 <p>4. 環境 ~生活環境の改善・保全~</p> <p>○現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 排出削減量173t/年、排出削減率約30% <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 排出削減量7.7t/年、排出削減率約35% 		

<p>事業を巡る社会情勢等の変化</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>沿線地域において大規模な宅地開発が進展しており、人口及び自動車保有台数が着実に増加している。平成16年9月現在において、約42%の部分供用を果たし、供用部分の渋滞が解消されるなどの整備効果が見られるが、交通量の増加に伴い、未供用部分の渋滞が見受けられる。このような状況から、沿線の西宮市を中心に早期供用を期待する強い要望を受けている。</p>
<p>事業採択時の費用対効果</p>	<p>現在の費用便益比：B / C = 4 . 1 (事業全体) 現在の費用便益比：B / C = 3 . 5 (残事業) (基準年次：平成16年、検討年次40年間で算出)</p>	
<p>コスト縮減や代替案立案等の可能性</p>	<p>名塩道路の計画にあたっては、現道幅を基本として地形、周辺の土地利用状況、経済性等を勘案し、最適ルート及び道路構造を選定していることから、周辺の環境や景観の保全を図りながら、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、建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めます。また、より経済的な構造形式を検討するなどして、更なるコスト縮減を目指し、事業を推進していく予定です。</p>	
<p>地方公共団体の意見</p>	<p>バイパスを通過する市町村 西宮市.....名塩道路の整備促進を要望 宝塚市.....名塩道路の整備促進を要望 川西市.....名塩道路の整備促進を要望 伊丹市.....名塩道路の整備促進を要望 現道を通過する市町村 同上 関連する市町村 同上</p>	
<p>対応方針</p>	<p>事務局案 事業継続 (理由) 国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を経由して大阪府に至る延長約147kmの主要幹線道路です。 国道176号名塩道路は、交通渋滞の解消及び交通の安全確保、異常気象時通行規制区間解消のため、事業促進が求められています。 今後とも、引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの供用を目指します。</p>	