



No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和元年度第2回

一般国道176号

な じ お
名塩道路

【再評価】

令和元年10月
近畿地方整備局

目次

1. 事業全体図
2. 事業の概要
3. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
4. 事業進捗の見込みの視点
5. 事業費の見直し
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
7. 関係自治体の意見
8. 対応方針(原案)

1. 事業全体図

一般国道176号 名塩道路

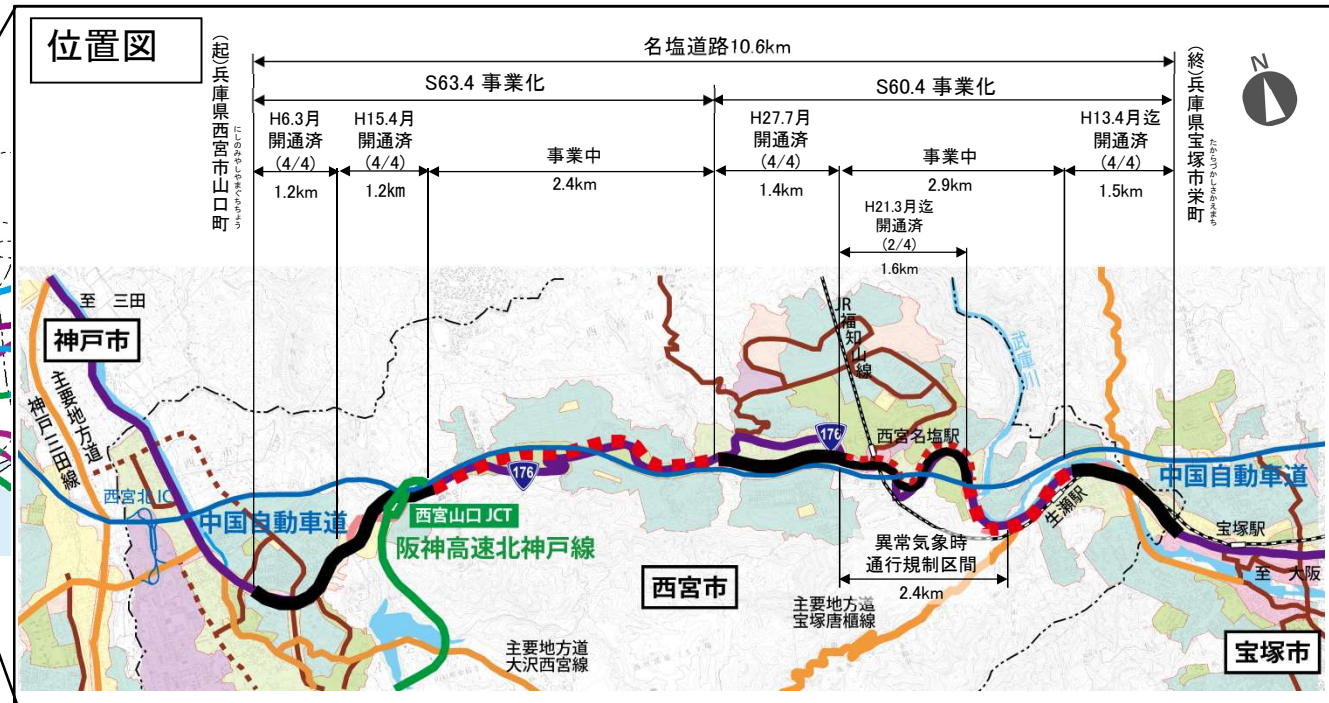
一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を経由し大阪府大阪市に至る延長約180kmの主要幹線道路です。名塩道路は、西宮市山口町から宝塚市栄町までの延長約10.6kmの現道拡幅およびバイパス事業で、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び異常気象時の交通確保を目的とした道路である

広域図



凡例		
道路	名塩道路開通済	——
	名塩道路事業中
	高速自動車国道	——
	その他有料道路	——
	一般国道	——
用途地域	主要地方道及び一般県道	——
	都市計画道路	——
	調査中	□□□□
	第一種低層住居専用地域	■
	第一種中高層住居専用地域	■
	第二種中高層住宅専用地域	■
	第一種住居地域	■
	第二種住居地域	■
	近隣商業地域	■
	商業地域	■
準工業地域	■	

位置図



2. 事業の概要

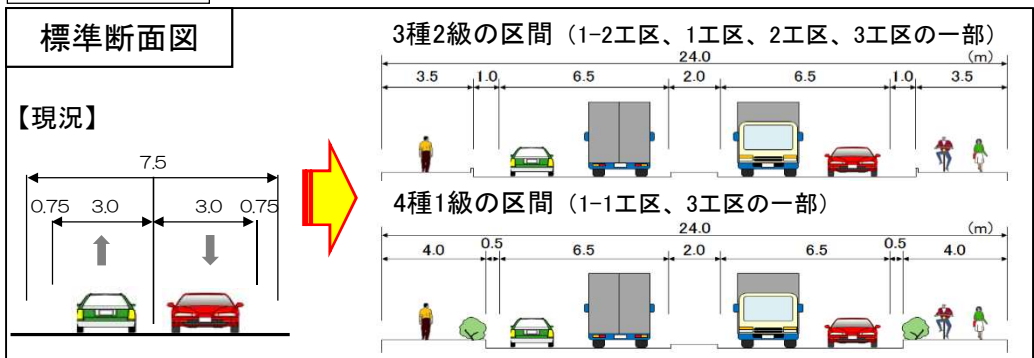
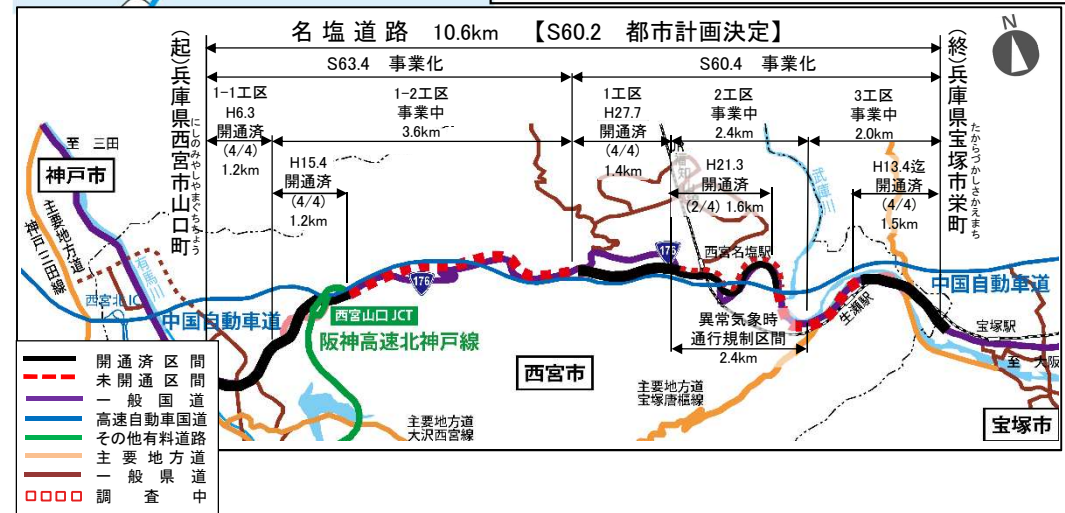
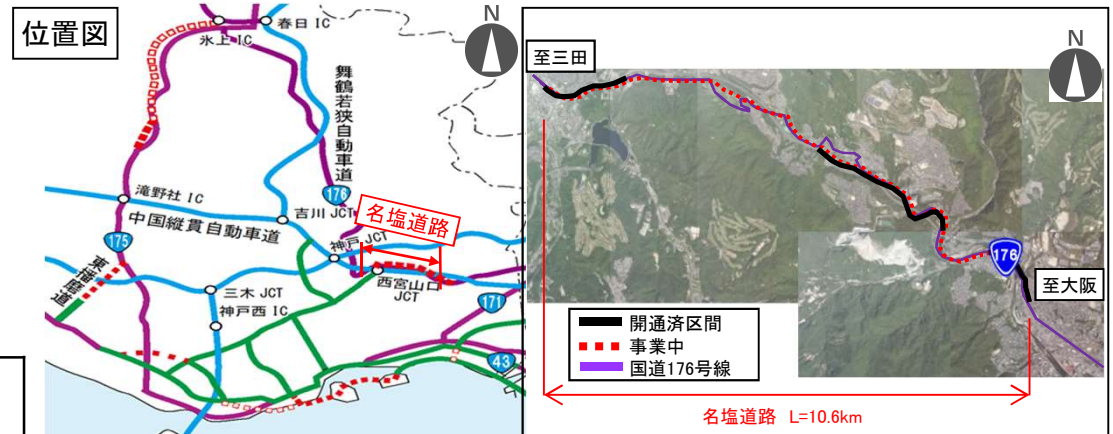
一般国道176号 名塩道路

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 異常気象時の交通確保

事業の概要・進捗状況

区間	<small>にしのみや やまぐちちょうかみやまぐち</small> (起)兵庫県西宮市山口町上山口 <small>たからづか さかえまち</small> (終)兵庫県宝塚市栄町3丁目
道路延長	10.6km
構造規格	第3種第2級、第4種第1級
設計速度	60 km/h
車線数	4車線
標準幅員	24.0m
計画交通量	37,100台/日
全体事業費	1,011億円
事業化	昭和60年度(1, 2, 3工区) 昭和63年度(1-1, 1-2工区)
都市計画決定	昭和59年度
用地着手	昭和61年度
工事着手	昭和61年度
開通延長	6.9km (4車線: 5.3km) (暫定2車線: 1.6km)
事業進捗率	約92% (平成31年3月末現在)
用地進捗率	約89% (面積ベース、同上)

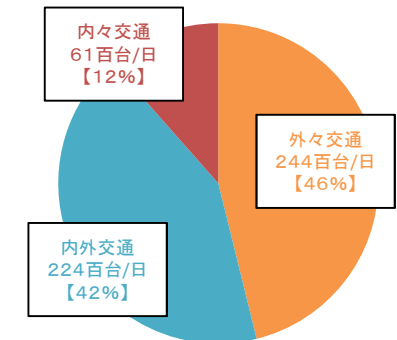
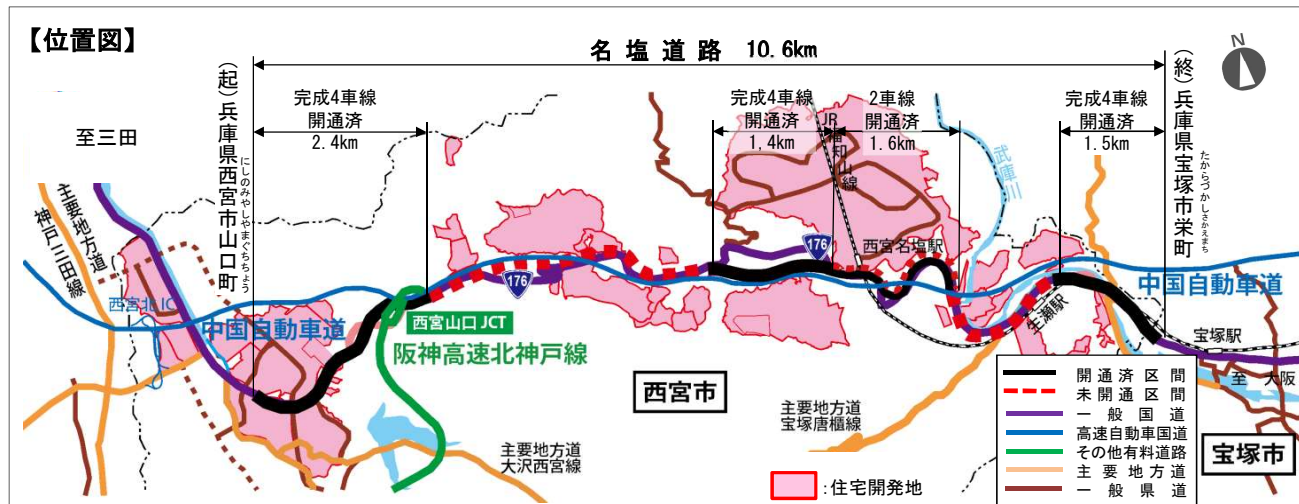


3. 事業の必要性に関する視点

一般国道176号 名塩道路

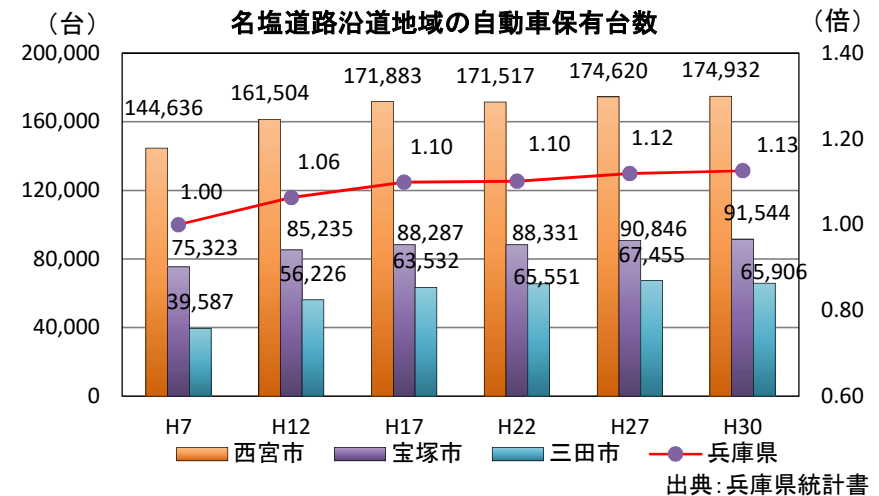
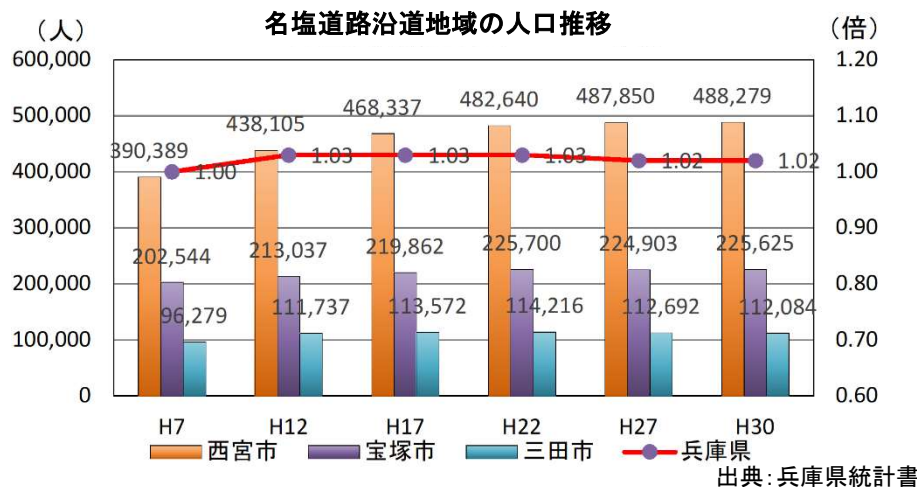
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 国道176号の交通特性は、外々交通が46%、内外交通が42%であり、広域的な交通が約9割を占める
- 名塩道路周辺地域の人口及び自動車保有台数は近年横ばいで推移しており、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変更はない



内外交通: 周辺地域とその他の地域の交通
内々交通: 周辺地域内の交通
外々交通: 通過交通

※周辺地域とは、当該道路が通過する西宮市
※平成22年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出

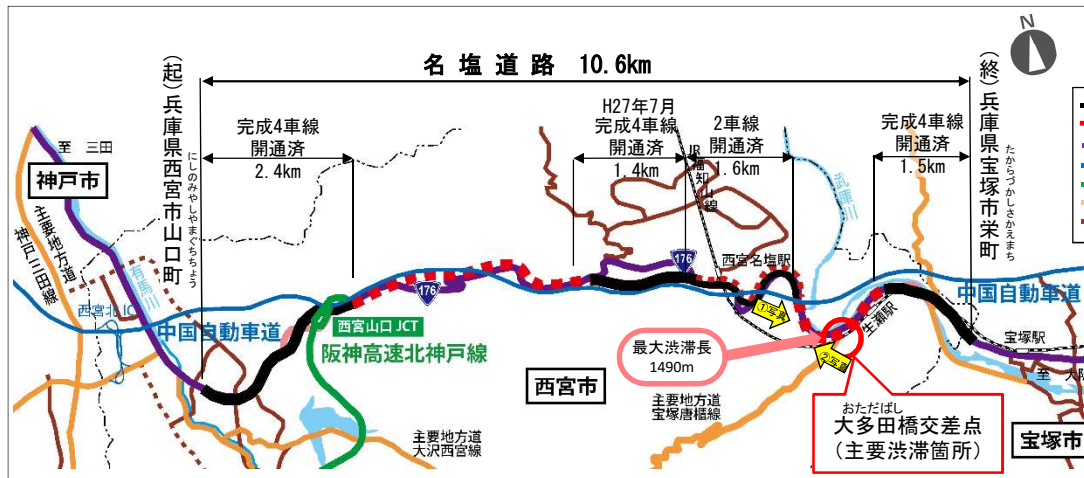


3. 事業の必要性に関する視点

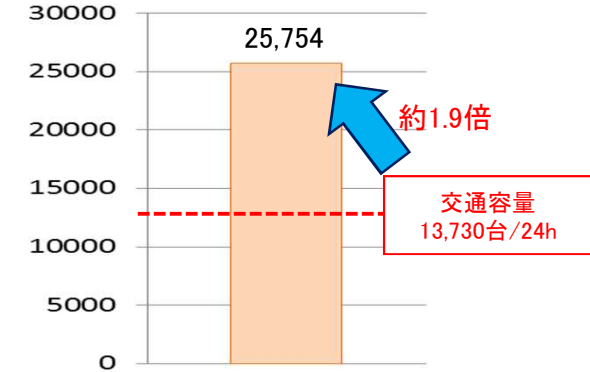
一般国道176号 名塩道路

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 名塩道路未開通区間の交通量は、交通容量の約1.9倍
- 主要渋滞箇所である^{おただばし}大多田橋交差点では、朝の通勤時間帯に交通混雑が発生
- 名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待される

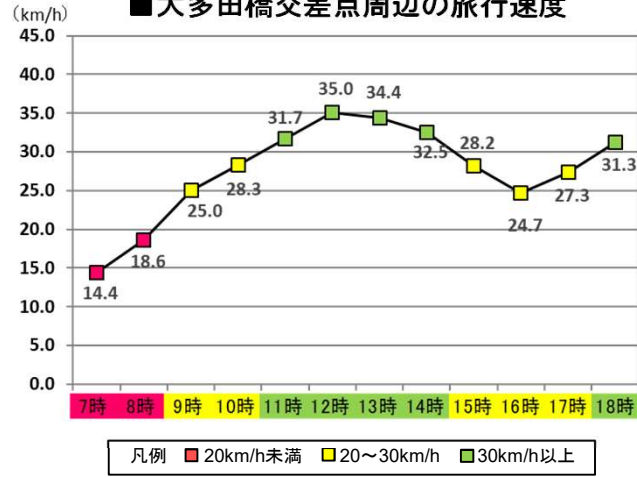


■未開通区間の断面交通量と交通容量 (台/24h) (大多田橋交差点)



出典: 交通量: 兵庫国道事務所調べ(R1.5.14)
交通容量: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)

おただばし
■ 大多田橋交差点周辺の旅行速度



出典: ETC2.0プローブデータ(H30.9-11平日) 下り(東行き)

■未開通区間の交通混雑状況(大多田橋交差点付近)

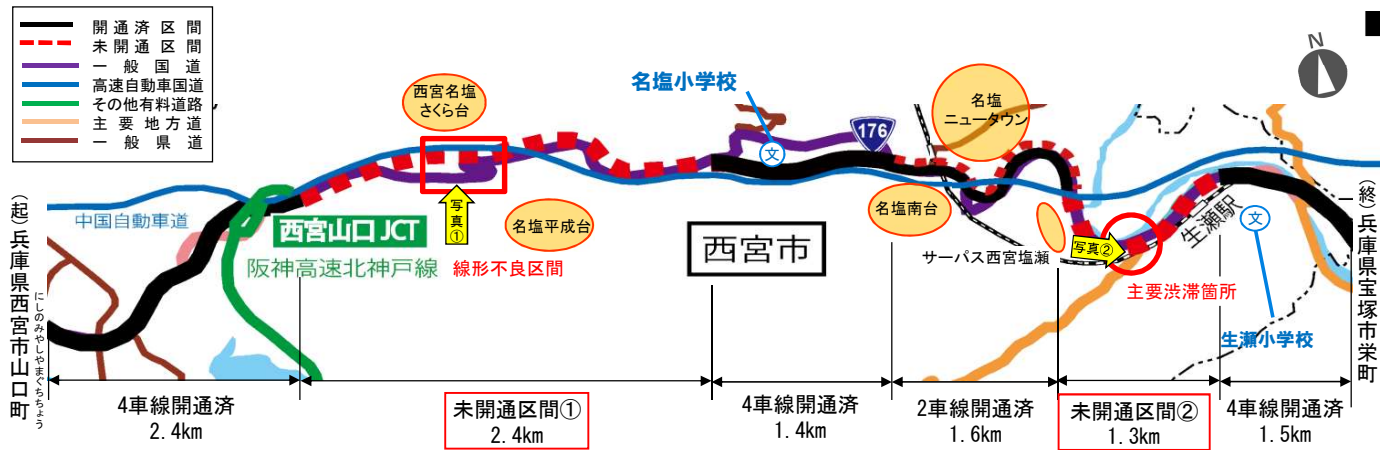


3. 事業の必要性に関する視点

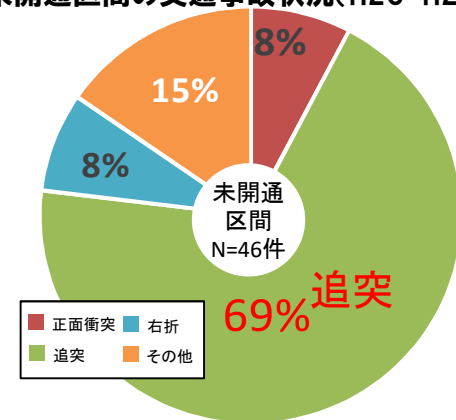
一般国道176号 名塩道路

2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 名塩道路未開通区間の死傷事故率は兵庫県内の一般国道の約1.3倍
- 事故類型別では、交通混雑及び線形不良による速度低下が主な原因と考えられる追突事故が約7割
- 名塩道路の整備により交通混雑の緩和及び線形不良区間が解消し、安全性の向上が期待される



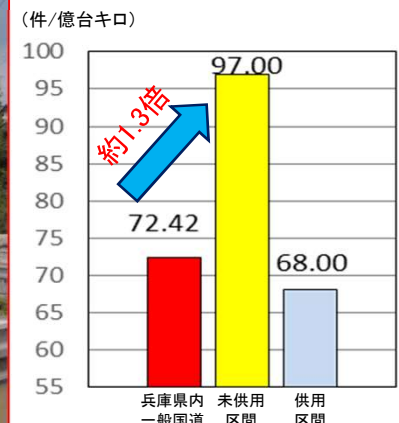
■ 未開通区間の交通事故状況(H26-H29)



出典: 交通事故統計データベース(H29)



■ 死傷事故率(H26-H29)

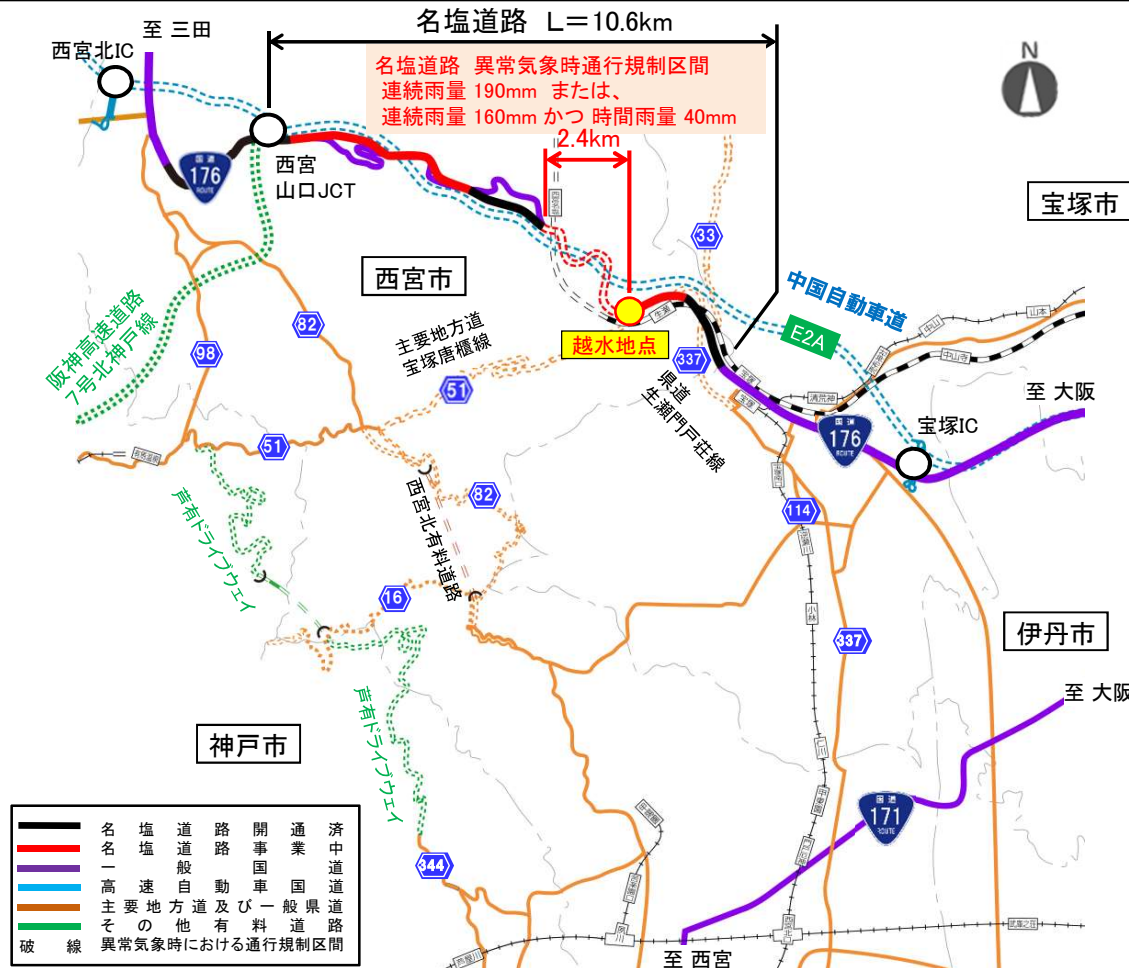


3. 事業の必要性に関する視点

一般国道176号 名塩道路

2) 事業の整備効果(異常気象時の交通確保)

- 名塩道路整備区間には、異常気象時通行規制区間が存在し、毎年のように通行止めが発生
- 名塩道路整備区間の周辺においても、異常気象時に通行止めとなる区間が複数の道路で存在し、異常気象時には阪神北部と大阪を結ぶ人流物流に支障をきたし、帰宅困難者も発生
- 名塩道路整備により異常気象時通行規制区間の緩和・解消が図られ、異常気象時の交通確保に期待



■写真:生瀬地先浸水状況

国道176号規制により
帰宅困難集落が発生

●過去10年間の通行規制履歴 (名塩道路 異常気象時通行規制区間)

規制日時	時点	内容
H21.8.2	約5時間半	規制雨量超過
H22.5.24	約1時間半	規制雨量超過
H23.5.29	約2時間	規制雨量超過
H23.9.4	約1時間	規制雨量超過
H25.9.16	約8時間	規制雨量超過
H26.8.9	約4時間半	規制雨量超過
H26.8.10	約6時間半	規制雨量超過(越水)
H27.7.17	約14時間	規制雨量超過
H30.7.5	約24時間	規制雨量超過
H30.8.24	約4時間	規制雨量超過

出典:兵庫国道事務所 災害体制履歴

3. 事業の必要性に関する視点

一般国道176号 名塩道路

3) 事業の投資効果

■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出

■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出

■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,958億円	77億円	10億円	2,044億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,688億円		67億円	1,755億円	

■ 算出条件等

基準年 : 令和元年度
 検討期間 : 50年間
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
 交通量の推計時点 : 令和12年度
 交通量の推計手法 : 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査

■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,272億円	38億円	6億円	1,315億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	132億円		23億円	155億円	

適用した費用便益分析

マニュアル : 平成30年2月版
 事業費 : 901億円
 維持管理費 : 38百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

※4 将来交通需要推計ベースの変更(H17→H22)をしたことにより、周辺地域で将来交通量が増加したため、前回算出時より便益が増加している

3. 事業の必要性に関する視点

一般国道176号 名塩道路

4) 地域における計画等

■地域における計画

名塩道路は、下記の計画に位置づけあり

- 道路の整備に関するプログラム(2019~2028)(兵庫県:令和元年5月改定)
- 兵庫県都市計画区域マスタープラン
「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(兵庫県:平成28年3月)
- 第5次西宮市総合計画(西宮市:平成31年3月改訂)

■これまでの経緯

- ◆昭和53年2月 一般国道176号整備促進期成同盟会 設立
 - ・構成メンバー 西宮市長、宝塚市長、川西市長
- (最近の動向)
 - ・令和元年8月に国土交通省に対し、名塩道路の早期整備を要望

4. 事業進捗の見込みの視点

一般国道176号 名塩道路

1) 事業の進捗状況

令和元年度事業内容

- ・現在、調査・設計、用地買収、改良工事・橋梁工事等を実施

進捗状況

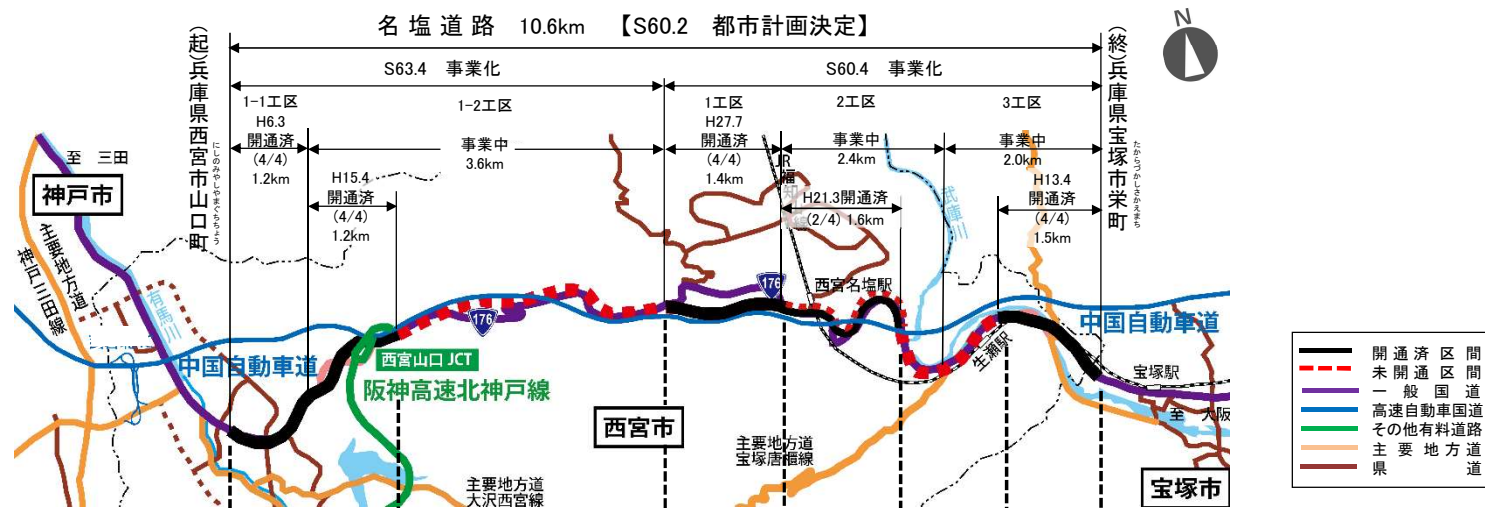
- ・平成30年度末までの進捗は、用地進捗率約89%(面積ベース)、事業進捗率約92%(事業費ベース)

事業進捗上の課題

- ・大きな課題はなし

2) 今後の事業スケジュール等

- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す



区間	開通済区間	未開通区間	開通済区間	2/4開通済区間	未開通区間	開通済区間
用地	用地取得済	用地推進	約89%			
工事	H6.3開通	調査・設計・改良工事推進	H27.7開通	H21.3迄暫定開通 改良工事推進	調査・設計 橋梁・改良工事推進	H10.4.5開通

※用地進捗率は、H31年3月末の面積ベース

5.事業費の見直し

一般国道176号 名塩道路

■ 全体事業費の見直し

切土区間における掘削工法の変更などにより約110.2億円の事業費増が生じたため、コスト縮減を図ったものの、事業費全体で約110.0億円の増額が発生(901億円⇒1,011億円(約12%増))

■ 事業費増加の要因

○事業進捗に伴い、地質条件を確認した結果、

- ・切土区間における掘削工法の変更(①)、
- ・盛土区間における地盤改良工の追加(②) が必要となった

※当該事業は周辺環境により逐次供用しており、残事業区間の起終点の平面線形、縦断線形が固定されているため、現況の平面線形、縦断線形で施工するために最適な工法変更を選択したものである。

○トンネル周辺は確実に経済的な施工方法の決定が困難、かつ技術的難易度が高いため、設計段階から施工者が参画する『ECI方式』で工事発注を行い、有識者の意見も踏まえ検討・調整した結果、

- ・現道拡幅区間の法面掘削工法の変更及び対策工の追加(③)
- ・トンネル掘削に伴う地山の緩みによる鉄道廃線トンネルの崩壊防止のため、所定の強度を持ち、軽量であるエアモルタルによる閉塞及びロックボルトによる地盤への縫い付けが必要となった(④)

■ コスト縮減の取組

○新技術を用いて擁壁構造を見直し、コストを縮減(⑤)

(単位:億円)

No.	主な増加理由		金額	備考
①	更 に 係 る も の 変	切土区間における掘削工法の変更	39.2	
②		盛土区間における地盤改良工の追加	37.0	
③		現道拡幅区間の法面掘削工法の変更及び対策工の追加	26.3	
④	トンネルに近接する鉄道廃線トンネルの影響対応		7.7	
⑤	新技術を用いて擁壁構造を見直し、コストを縮減		-0.2	
合 計			110.0	

5. 事業費の見直し

一般国道176号 名塩道路

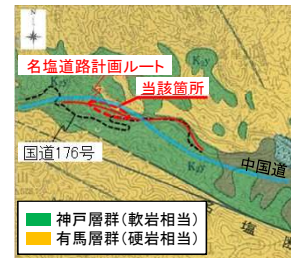
■ 切土区間における掘削方法の変更 (+39.2億円)

- 当初は文献調査、現地踏査により地質を軟岩と想定し、通常工法(油圧ブレイカーによる岩盤掘削)での施工を計画
- 用地進捗に伴い、詳細設計段階においてボーリングを実施。検証の結果、地質は割れ目がほとんど無い堅固な状態であり、隣接施工箇所との岩判定結果も踏まえ、通常工法での施工は困難と判断し、割岩工法への変更が必要となった

※当該事業は周辺環境により逐次供用してきており、残事業区間の起終点の平面線形、縦断線形が固定されており、見直しの余地がなく、
現況縦断線形で施工するために最適な工法変更を選択したものである

■ 当初想定

【文献調査】

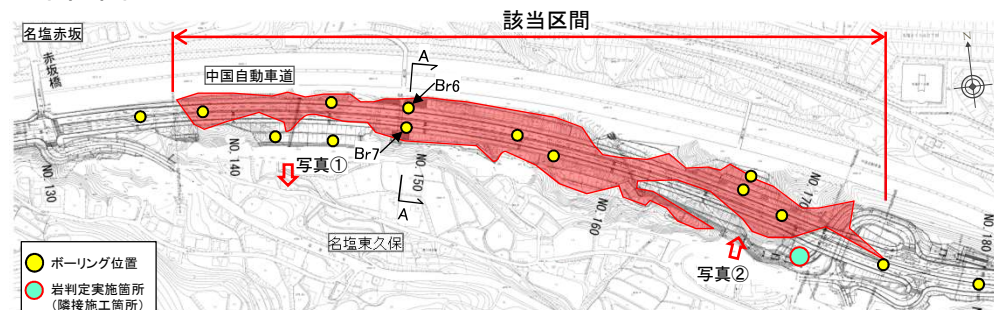


出典: 神戸市及び隣接地域地質図 (S45-1970) 5万分の1 藤田・笠間

当該箇所は、新生代第三紀の神戸層群に属する砂岩・礫岩・泥岩・凝灰岩が分布しており、軟岩と想定

- ※岩級区分は、一般的に形成年代と一軸圧縮強度により区分
- ・硬岩: 中生代 (65~212万年前) 以前の砂岩、礫岩等 (一軸圧縮強度: 25MN/m²以上)
- ・軟岩: 新生代第三紀 (1.7~65万年前) 以前の砂岩、堆積岩等 (一軸圧縮強度: 25MN/m²以下)

■ 平面図



【現地踏査】



付近は、神戸層群に属する凝灰質含礫砂岩の露岩が多く見られる



斜面の露岩の状況。節理が開口し、岩盤崩壊や転石が見られ、地山全体に風化が進んでいると想定

■ 掘削工法変更



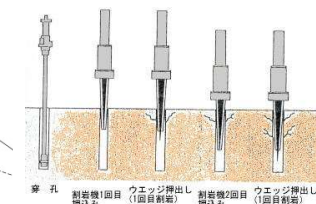
【当初: 油圧ブレイカー】

岩盤掘削では、油圧ブレイカを用いて破碎するのが一般的であるが、硬度の高い岩盤破碎の場合、打撃により先端が折れ破碎力が低下し、施工が困難



【変更: 割岩工法】

穿孔装置で孔を空け、その孔に油圧クサビを挿入して岩を破碎。引張破碎による破碎のため硬度の高い岩にも対応可能



■ ボーリング結果

Br6コア写真



岩質は新鮮であり、風化変質を受けておらず、割れ目がほとんど無い堅固な状態の箇所が多く、中硬岩と判定される硬質な岩を含む

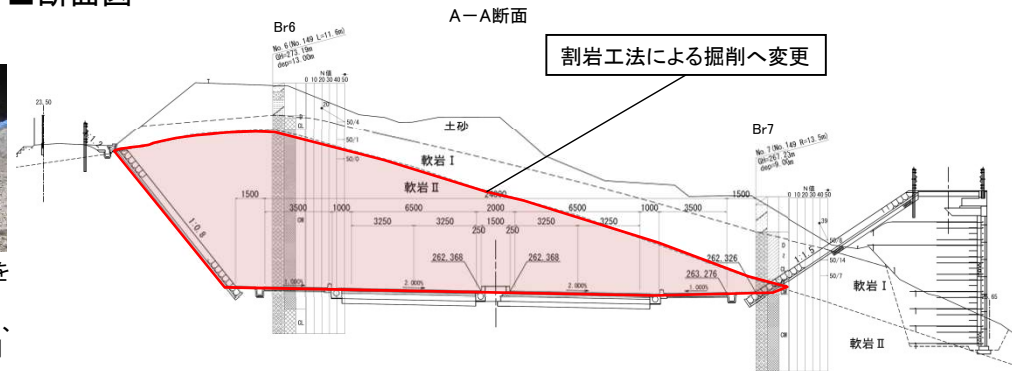
■ 岩判定結果

(隣接施工箇所)



当初軟岩相当で掘削工法を選定
施工業者より協議が上がり、岩判定の結果、中硬岩と判定され、割岩工法へ変更

■ 断面図



5.事業費の見直し

■盛土区間における地盤改良工の追加(+37.0億円)

- 当初、文献調査及び既往ボーリングにより地質を想定し、現状地盤へ直接盛土することを計画
- 用地進捗に伴い、詳細設計段階においてボーリングを実施。検証の結果、圧密沈下が想定される粘土層が含まれていることが判明し、地盤改良工が必要となった

※当該事業は周辺環境により逐次供用してきており、残事業区間の起終点の平面線形、縦断線形が固定されており、見直しの余地がなく、現況縦断線形で施工するために最適な工法変更を選択したものである

■当初想定

【文献調査】

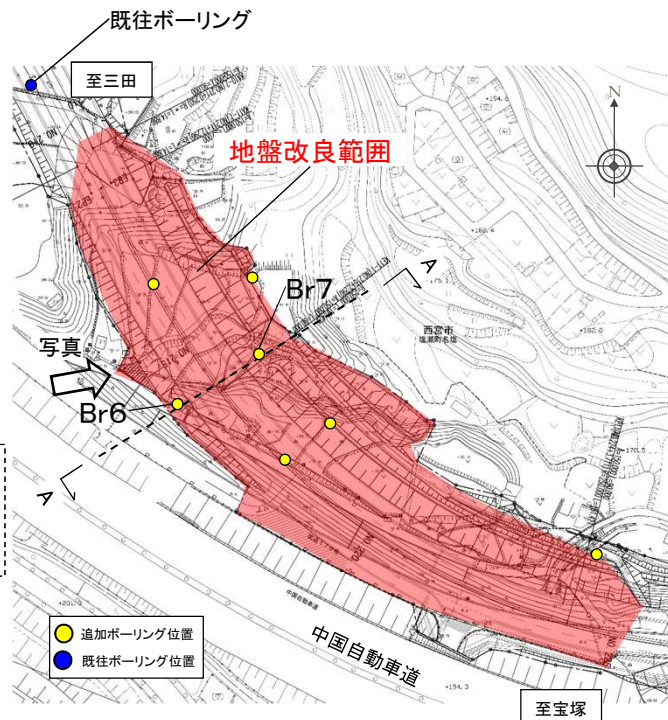


出典)神戸市及び隣接地域地質図(S45-1970)5万分の1(藤田・空間)

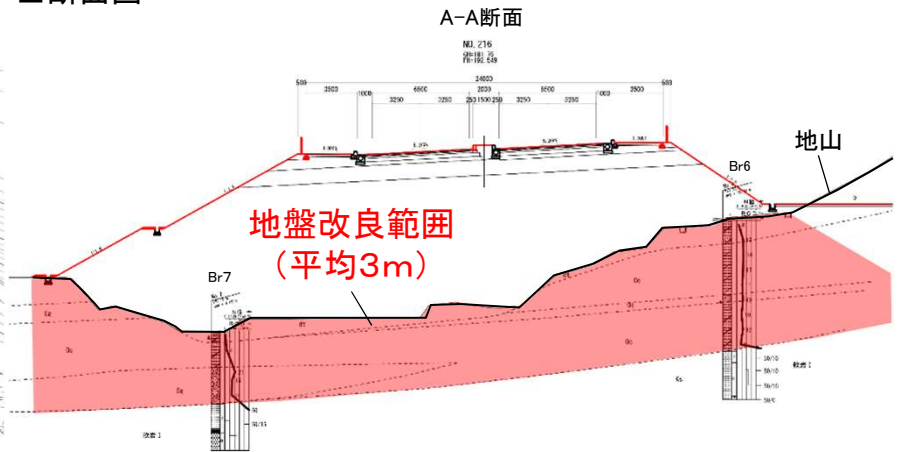
当該箇所は、新生代第三紀の神戸層群に属する砂岩・礫岩・泥岩・凝灰岩が分布しており、軟岩と想定

※岩級区分は、一般的に形成年代と一軸圧縮強度により区分
 ・硬岩: 中生代(65~212万年前)以前の砂岩、礫岩等(一軸圧縮強度: 25MN/m²以上)
 ・軟岩: 新生代第三紀(1.7~65万年前)以前の砂岩、堆積岩等(一軸圧縮強度: 25MN/m²以下)

■位置図



■断面図



Br7コア写真



Br6コア写真



【既往ボーリング】



【NO.6-NO.7】

深度6~9mまでは、大阪層群の粘性土(Oc)となっており、含水量が多い

5.事業費の見直し

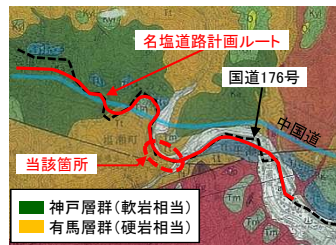
一般国道176号 名塩道路

■現道拡幅区間の法面掘削工法の変更及び対策工の追加 (+26.3億円)

- 当初、文献調査により軟岩と想定し、通常工法(油圧ブレーカーでの掘削)による掘削及びモルタル吹付を計画
- 詳細設計段階において実施した地質調査の結果、地山全体に亀裂の進行及び転石が確認され、掘削時の振動により広範囲の肌落ち、巨礫の崩落等が予想された
- 当該箇所は確実に経済的な施工方法の決定が困難、かつ技術的難易度が高いため、設計段階から施工者が参画する『ECI方式』で工事発注を行い、有識者の意見も踏まえ検討・調整した結果、第三者被害防止のため振動を抑制して掘削できる割岩工法への変更。また法面对策、表面風化防止対策、落石対策等の追加対策が必要となった

■当初想定

【文献調査】



当該箇所は、中生代白亜紀の有馬層群に属する流紋岩質凝灰岩が分布しており、基岩部は硬岩、表層部(法面掘削範囲)は風化に伴い軟岩と想定した。

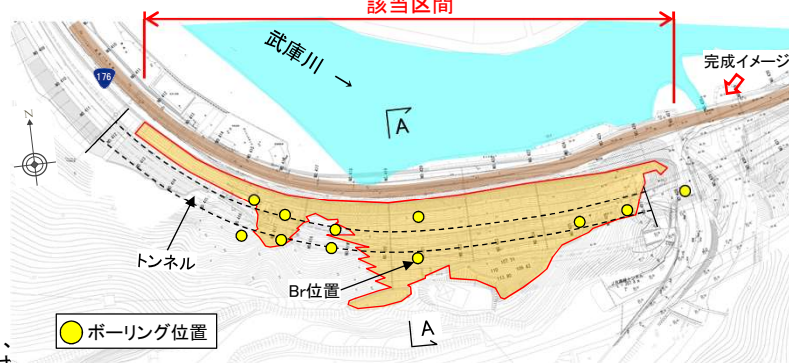
※岩級区分は、一般的に形成年代と一軸圧縮強度により区分
 ・硬岩: 中生代(65~212万年前)以前の砂岩、礫岩等
 (一軸圧縮強度: 25MN/m²以上)
 ・軟岩: 新生代第三紀(1.7~65万年前)以前の砂岩、堆積岩等
 (一軸圧縮強度: 25MN/m²以下)

■ボーリング結果

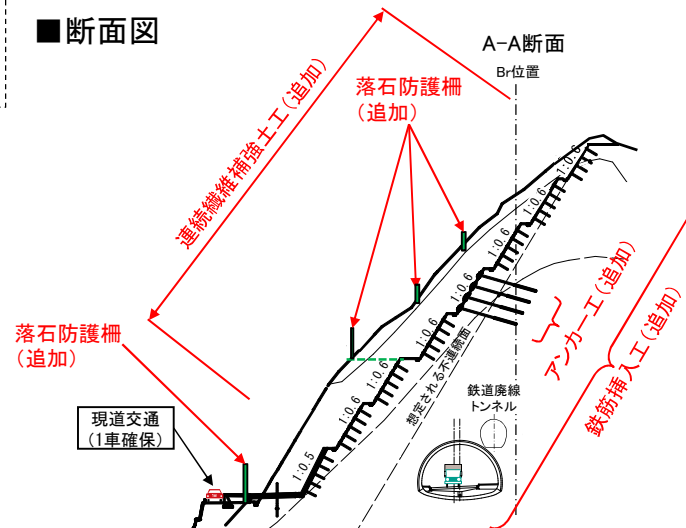


全般的に亀裂が非常に発達した有馬層群の溶結凝灰岩

■平面図



■断面図

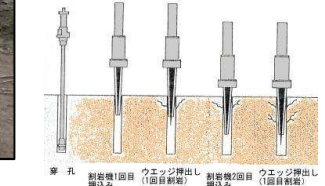


■法面掘削工法の変更

○割岩工法



穿孔装置で孔を明け、その孔に油圧クサビを挿入して岩を引張破砕

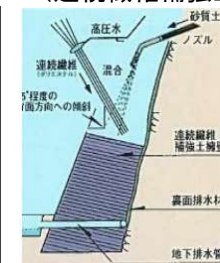


■対策工の追加

○法面对策 (アンカー工等)



○表面風化防止対策 (連続繊維補強土工等)

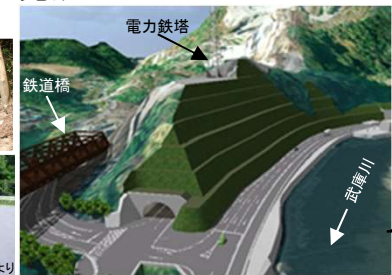


20cmの補強土(ポリエステル繊維を混ぜた土)により植生基盤を造成し植生吹き付け。当該法面は表面が風化した岩であるため、緑化の実現性が高く、法面の一体安定性が期待できる工法として採用

○落石対策 (落石防護柵)

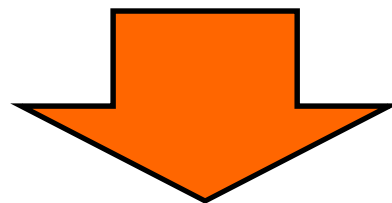


■完成イメージ



6. コスト縮減や代替案等の可能性の視点

名塩道路の計画は、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び異常気象時の交通確保を勘案し、選定された合理的な計画であり、周辺的环境や景観の保全を図っています



これまで新技術を用いて擁壁構造の見直しなどのコスト縮減に努めてきており、今後も技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していきます。

7. 関係自治体の意見

一般国道176号 名塩道路

○兵庫県知事

令和元年9月25日 土第1364号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

一般国道176号名塩道路は、著しく人口増加した西宮市北部地域を東西方向に通過し、高速道路のICやJRの駅等をつないで、阪神北部地域の日常生活や経済活動を支える重要な幹線道路である。

本道路10.6kmのうち、これまでに暫定2車線区間を含め約6.9kmが供用されている。

しかしながら、依然として歩道が未整備で線形不良の箇所がある上、交通容量(13,730台/24h)を大きく上回る約26,000台/日の交通が通過しており、大多田橋付近では交通混雑による慢性的な速度低下が発生している。

また、未開通区間では、死傷事故率が県内の一般国道の約1.3倍であり、交通混雑や線形不良に起因する追突事故が全体の約7割を占めるなど危険な状況であり、走向車両の安全性確保が喫緊の課題である。加えて、異常気象時通行規制区間では、平成30年7月豪雨時(約24時間の通行止め)をはじめ、毎年のように通行止めが発生し、帰宅困難者が発生するなど、沿線住民の日常生活や阪神北部と大阪を結ぶ物流などに大きな影響を与えている。

こうしたことから、安全で円滑な交通を確保するとともに、異常気象時の通行止めを解消するため、より一層のコスト縮減に配慮していただきながら、引き続き全区間の早期完成を目指し、事業推進に取り組んでいただきたい。

◆沿線市町村の期待

■西宮市長

一般国道176号 名塩道路は、兵庫県地域防災計画において緊急輸送道路に指定されている広域幹線道路であるとともに、本市北部地域の市民生活を支える重要な生活道路であり、一日も早い全線開通を待ち望んでいる。

(期待する効果)

- ①防 災:異常気象時通行規制区間の解消及び災害時に強い道路交通の確保
※平成30年7月豪雨の際には、国道が24時間に亘り通行止めとなり、市民生活に大きな影響を与えた。
- ②交通安全:通学児童や地元住民など歩行者の安全確保
※名塩道路の未整備区間では、歩道無し、または1.5m未満の狭い区間が約8割を占めており、通学児童など歩行者の安全確保が喫緊の課題である。
- ③渋滞解消:交通容量の拡大による交通混雑の緩和
※交通容量を大きく上回る交通が通過しており、ラッシュ時など交通混雑による渋滞が発生し、円滑な通行に支障をきたしている。

(取り組み)

○防災・交通安全

名塩道路の整備に併せ、兵庫県による武庫川の河川改修工事や、市道塩64号線西宝橋の架け替え工事(歩道新設)などを一体的に行い、生瀬地区における防災・交通などの安全性の向上を図る。

8. 対応方針(原案)

一般国道176号 名塩道路

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・事業目的である交通混雑の緩和、交通安全の確保、異常気象時の交通確保が必要な状況は変化していない
- ・名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待される
- ・名塩道路の整備により交通混雑の緩和及び線形不良区間が解消し、安全性の向上が期待される
- ・名塩道路の整備により異常気象時通行規制区間の緩和・解消が図られ、異常気象時の交通確保が期待される
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.2。残事業で8.5

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・名塩道路は昭和60年度に事業化し、全長10.6kmのうち6.9kmを開通し、現在工事を推進
- ・名塩道路は昭和61年度に用地着手し、平成31年3月時点で約89%取得済み
- ・名塩道路は引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す

名塩道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



な
名

一般国道176号

じお

塩 道 路

【再評価】

(計算結果等参考資料)

令和元年10月
近畿地方整備局

No. 4

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和元年度第2回

(再評価)

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	一般国道176号 名塩道路
事業主体	近畿地方整備局

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	全事業：費用便益比(B/C)=1.2(経済的純現在価値(B-C)=289億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.4%) 残事業：費用便益比(B/C)=8.5(経済的純現在価値(B-C)=1161億円、経済的内部収益率(EIRR)=33.7%)

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	指標チェックの根拠
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及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間:474万人・時間/年(40442万人・時間/年 39968万人・時間/年)	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間:474万人・時間/年(40442万人・時間/年 39968万人・時間/年)
		区間b(当該区間/並行区間)について:国道176号 大沢西宮線 川西篠山線 明石神戸宝塚線 宝塚唐櫃線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:485万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:5割削減	区間b(当該区間/並行区間)について:国道176号 大沢西宮線 川西篠山線 明石神戸宝塚線 宝塚唐櫃線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:485万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:5割削減
		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	H27全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度が7.4~19.1km/h(国道176号 生瀬~名塩茶園町)
		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	
		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	有馬線、名塩南台線、名塩さくら線(全て阪急バス 3路線)
		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	宝塚駅、西宮市名塩地域、改善見込み(西宮市名塩地域~宝塚駅、18分 7分)
	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	大阪国際空港(伊丹空港)、西宮市名塩地域、改善見込み(西宮市名塩地域~大阪国際空港、33分 22分)	
	物流効率化の支援	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が向上			
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	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	名塩新住宅市街地開発事業（西宮名塩ニュータウン ナシオン）に合わせ、西宮名塩駅前を部分供用
		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	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	
		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	
		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	西宮市名塩東久保地区のヘアピンカーブ(R=20m, R=30m)を解消
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	西宮市名塩地域から、日常活動中心都市（神戸市）へ、改善見込み（31分 27分）
	個性ある地域の形成	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	
		特別立法に基づく事業である	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		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	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/日以上全ての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		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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		三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	兵庫医科大学へ、西宮市名塩地域より（53分 42分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	
		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	歩道なし・狭小区間（名塩地区）（H22全国道路・街路交通情勢調査） 名塩地区：自動車14,893台/12h（H22全国道路・街路交通情勢調査） 歩行者645人/12h（H22兵庫国道調査結果）
	災害への備え	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	
		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	兵庫県地域防災計画で国道176号は、「幹線緊急輸送路(第1次)」に位置づけられている。
		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	中国自動車道（宝塚IC～西宮北IC）
		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）	
		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	防災点検要対策箇所：西宮市塩瀬町名塩他4箇所
		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	異常気象時通行規制区間（連続降雨量160mm） 西宮市塩瀬町名塩～生瀬 L=2.4km
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
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	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:15182.57t-CO2/年
	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	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：国道176号 大沢西宮線 川西篠山線 明石神戸宝塚線 宝塚唐櫃線 排出削減量：90.55t/年、排出削減率：4割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：83.78t/年
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：国道176号 大沢西宮線 川西篠山線 明石神戸宝塚線 宝塚唐櫃線 排出削減量：5.86t/年、排出削減率：4割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：4.22t/年
		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	夜間75db（西宮市塩瀬町名塩） 要請限度70db超過
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のアジェンダとの関係	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	
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	阪神高速北神戸線との一体整備（H15.4 L=1200m供用）
		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、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見込まれる	

(再評価)

様式 - 2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・ その他の別
一般国道176号	名塩道路	L = 10.6km	二次改築	現拡・B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
37,100	4車線	近畿地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和1年度		
単純合計	970億円	184億円	1,153億円
うち残事業分	146億円	62億円	208億円
基準年における 現在価値 (C)	1,688億円	67億円	1,755億円
うち残事業分	132億円	23億円	155億円

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	令和1年度			
供用年	令和6年度			
単年便益 (初年便益)	118億円	4.6億円	0.58億円	123億円
基準年における 現在価値 (B)	1,958億円	77億円	9.6億円	2,044億円
うち残事業分	1,272億円	38億円	5.7億円	1,315億円

結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	289億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.4%
費用便益比（残事業）	8.5
経済的純現在価値（残事業）	1,161億円
経済的内部収益率（残事業）	33.7%

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。

感 度 分 析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B / C）
交通量	37,100台/日	± 10%	0.9～1.4
事業費	146億円	± 10%	1.2～1.2
事業期間	4年	± 20%	1.1～1.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B / C）
交通量	37,100台/日	± 10%	6.7～10.5
事業費	146億円	± 10%	7.8～9.3
事業期間	4年	± 20%	8.3～8.7

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：名塩道路（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (10.6km)	交通量 ¹	[台/日]	26,700	37,100	
	走行時間 ²	[分]	35	40	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	180.30	283.84	
主な周 辺道路 ⁴	国道176号 (5.0km)	交通量	[台/日]	25,100	8,200
		走行時間	[分]	24	12
		走行時間費用	[億円/年]	117.84	18.59
	大沢西宮線 (15.1km)	交通量	[台/日]	15,500	13,300
		走行時間	[分]	54	49
		走行時間費用	[億円/年]	175.49	133.08
	川西篠山線 (9.2km)	交通量	[台/日]	27,500	25,700
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	113.89	101.84
	明石神戸宝塚線 (1.2km)	交通量	[台/日]	18,000	15,200
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	20.21	13.86
	宝塚唐櫃線 (5.6km)	交通量	[台/日]	5,900	3,600
		走行時間	[分]	15	13
		走行時間費用	[億円/年]	19.57	9.37
その他道路合計 (7,233.8km)	走行時間費用	[億円/年]	24,348.46	24,298.92	
			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：7,280.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,975.76	24,859.50	116.25

- 1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- 3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- 4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- 5： 主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面()、 に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式 - 3

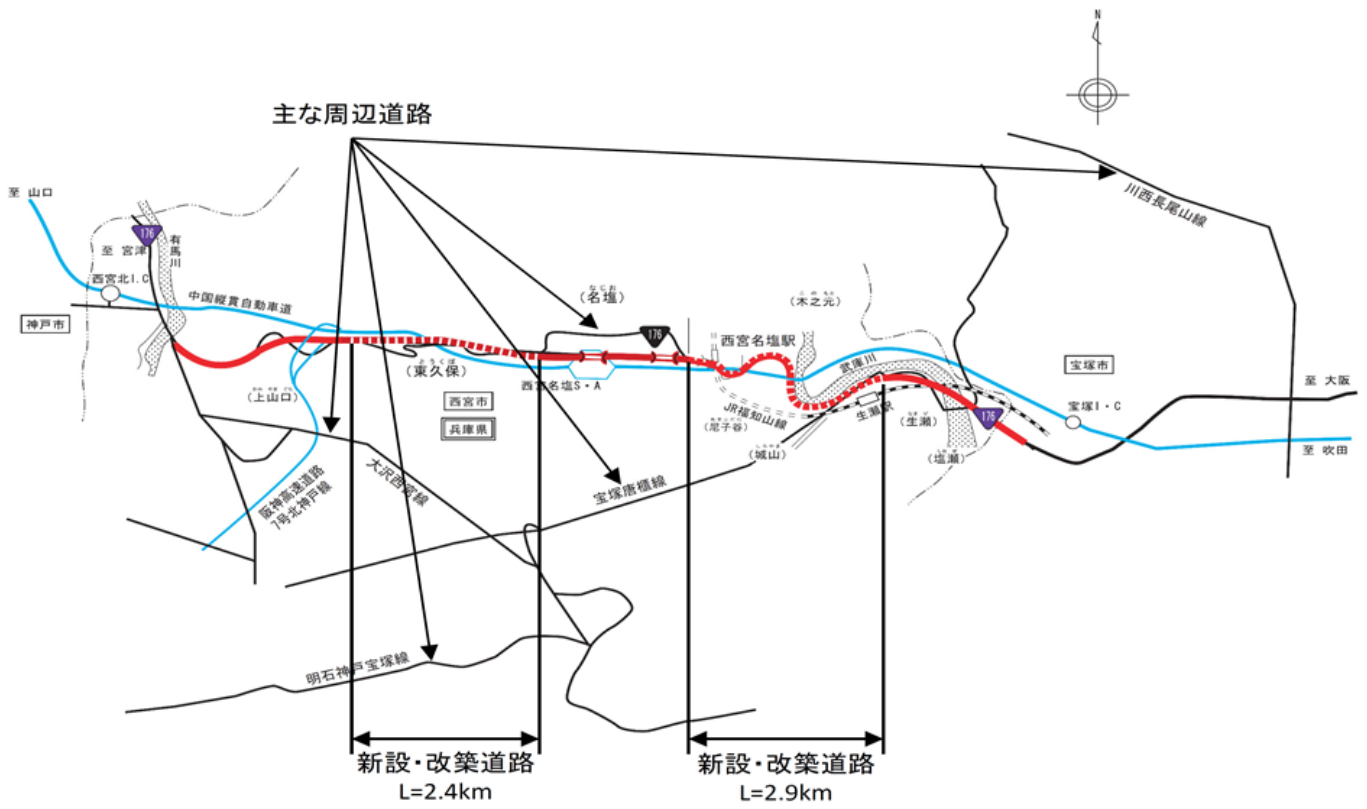
事業名：名塩道路（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (5.3km)	交通量 ¹	[台/日]	32,300	39,000	
	走行時間 ²	[分]	20	0	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	164.94	147.09	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道1 76号 (5.0km)	交通量	[台/日]	13,400	8,200
		走行時間	[分]	16	12
		走行時間費用	[億円/年]	54.55	18.59
	大沢西宮線 (15.1km)	交通量	[台/日]	14,600	13,300
		走行時間	[分]	52	49
		走行時間費用	[億円/年]	157.57	133.08
	川西篠山線 (9.2km)	交通量	[台/日]	27,000	25,700
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	110.19	101.84
	明石神戸宝 塚線 (1.2km)	交通量	[台/日]	16,800	15,200
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	17.22	13.86
	宝塚唐櫃線 (5.6km)	交通量	[台/日]	5,900	3,600
		走行時間	[分]	15	13
		走行時間費用	[億円/年]	19.78	9.37
その他道路合計 (7,239.1km)	走行時間費用	[億円/年]	24,410.50	24,435.67	
			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：7,280.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,934.75	24,859.50	75.25

- 1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- 3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- 4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- 5： 主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 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：名塩道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和1年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和12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	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
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"/> (H22全国道路・街路 交通情勢調査)	
	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 type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input 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 採択理由	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()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" 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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	(1) 日
			過去10年の実績値より算出	
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	通行止め区間以外で代替となる道路が存在するため、とり止め交通を考慮しない			
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般国道176号 名塩道路				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
				単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
				0.38		10.6		4.04	
年次	年度	割合率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)			
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値		
-39年目	S 60	3.7943	105.7	0.39	1.44				
-38年目	S 61	3.6484	107.6	9.29	32.45				
-37年目	S 62	3.5081	107.3	18.80	63.29				
-36年目	S 63	3.3731	107.9	17.04	54.86				
-35年目	H 1	3.2434	110.8	15.81	47.69				
-34年目	H 2	3.1187	113.3	20.97	59.47				
-33年目	H 3	2.9987	116.0	15.53	41.35				
-32年目	H 4	2.8834	117.6	25.38	64.10				
-31年目	H 5	2.7725	117.9	15.04	36.41				
-30年目	H 6	2.6658	117.8	31.83	74.19				
-29年目	H 7	2.5633	117.1	50.17	113.12				
-28年目	H 8	2.4647	116.6	19.33	42.08				
-27年目	H 9	2.3699	117.5	34.16	70.97				
-26年目	H 10	2.2788	116.9	38.83	77.97				
-25年目	H 11	2.1911	115.2	53.85	105.50				
-24年目	H 12	2.1068	113.8	33.92	64.68				
-23年目	H 13	2.0258	112.4	36.31	67.40				
-22年目	H 14	1.9479	110.5	38.03	69.04				
-21年目	H 15	1.8730	109.0	37.91	67.10				
-20年目	H 16	1.8009	107.9	33.73	57.98				
-19年目	H 17	1.7317	106.7	25.26	42.23				
-18年目	H 18	1.6651	105.9	29.75	48.17				
-17年目	H 19	1.6010	105.0	29.88	46.93				
-16年目	H 20	1.5395	104.4	15.28	23.21				
-15年目	H 21	1.4802	103.0	16.69	24.70				
-14年目	H 22	1.4233	101.3	12.50	18.09				
-13年目	H 23	1.3686	99.8	4.12	5.83				
-12年目	H 24	1.3159	99.0	21.10	28.89				
-11年目	H 25	1.2653	99.0	16.59	21.84				
-10年目	H 26	1.2167	101.5	27.04	33.38				
-9年目	H 27	1.1699	103.0	10.47	12.25				
-8年目	H 28	1.1249	102.8	11.70	13.19				
-7年目	H 29	1.0816	103.0	17.40	18.82				
-6年目	H 30	1.0400	103.0	18.58	19.32				
-5年目	R 1	1.0000	103.0	21.01	21.01				
-4年目	R 2	0.9615	103.0	22.77	21.90				
-3年目	R 3	0.9246	103.0	44.36	41.02				
-2年目	R 4	0.8890	103.0	46.15	41.03				
-1年目	R 5	0.8548	103.0	32.78	28.02				
供用開始年次	R 6	0.8219	103.0			3.67	3.02		
1年目	R 7	0.7903	103.0			3.67	2.90		
2年目	R 8	0.7599	103.0			3.67	2.79		
3年目	R 9	0.7307	103.0			3.67	2.68		
4年目	R 10	0.7026	103.0			3.67	2.58		
5年目	R 11	0.6756	103.0			3.67	2.48		
6年目	R 12	0.6496	103.0			3.67	2.39		
7年目	R 13	0.6246	103.0			3.67	2.29		
8年目	R 14	0.6006	103.0			3.67	2.21		
9年目	R 15	0.5775	103.0			3.67	2.12		
10年目	R 16	0.5553	103.0			3.67	2.04		
11年目	R 17	0.5339	103.0			3.67	1.96		
12年目	R 18	0.5134	103.0			3.67	1.89		
13年目	R 19	0.4936	103.0			3.67	1.81		
14年目	R 20	0.4746	103.0			3.67	1.74		
15年目	R 21	0.4564	103.0			3.67	1.68		
16年目	R 22	0.4388	103.0			3.67	1.61		
17年目	R 23	0.4220	103.0			3.67	1.55		
18年目	R 24	0.4057	103.0			3.67	1.49		
19年目	R 25	0.3901	103.0			3.67	1.43		
20年目	R 26	0.3751	103.0			3.67	1.38		
21年目	R 27	0.3607	103.0			3.67	1.32		
22年目	R 28	0.3468	103.0			3.67	1.27		
23年目	R 29	0.3335	103.0			3.67	1.22		
24年目	R 30	0.3207	103.0			3.67	1.18		
25年目	R 31	0.3083	103.0			3.67	1.13		
26年目	R 32	0.2965	103.0			3.67	1.09		
27年目	R 33	0.2851	103.0			3.67	1.05		
28年目	R 34	0.2741	103.0			3.67	1.01		
29年目	R 35	0.2636	103.0			3.67	0.97		
30年目	R 36	0.2534	103.0			3.67	0.93		
31年目	R 37	0.2437	103.0			3.67	0.90		
32年目	R 38	0.2343	103.0			3.67	0.86		
33年目	R 39	0.2253	103.0			3.67	0.83		
34年目	R 40	0.2166	103.0			3.67	0.80		
35年目	R 41	0.2083	103.0			3.67	0.77		
36年目	R 42	0.2003	103.0			3.67	0.74		
37年目	R 43	0.1926	103.0			3.67	0.71		
38年目	R 44	0.1852	103.0			3.67	0.68		
39年目	R 45	0.1780	103.0			3.67	0.65		
40年目	R 46	0.1712	103.0			3.67	0.63		
41年目	R 47	0.1646	103.0			3.67	0.60		
42年目	R 48	0.1583	103.0			3.67	0.58		
43年目	R 49	0.1522	103.0			3.67	0.56		
44年目	R 50	0.1463	103.0			3.67	0.54		
45年目	R 51	0.1407	103.0			3.67	0.52		
46年目	R 52	0.1353	103.0			3.67	0.50		
47年目	R 53	0.1301	103.0			3.67	0.48		
48年目	R 54	0.1251	103.0			3.67	0.46		
49年目	R 55	0.1203	103.0	-273.83	-32.94	3.67	0.44		
合計				695.92	1687.98	183.64	67.46		
単純事業費計				969.74		183.64			

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。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道176号 名塩道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.26	5.3	1.37

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-4年目	R 2	0.9615	103.0	22.77	21.90		
-3年目	R 3	0.9246	103.0	44.36	41.02		
-2年目	R 4	0.8890	103.0	46.15	41.03		
-1年目	R 5	0.8548	103.0	32.78	28.02		
供用開始年次	R 6	0.8219	103.0			1.25	1.02
1年目	R 7	0.7903	103.0			1.25	0.98
2年目	R 8	0.7599	103.0			1.25	0.95
3年目	R 9	0.7307	103.0			1.25	0.91
4年目	R 10	0.7026	103.0			1.25	0.88
5年目	R 11	0.6756	103.0			1.25	0.84
6年目	R 12	0.6496	103.0			1.25	0.81
7年目	R 13	0.6246	103.0			1.25	0.78
8年目	R 14	0.6006	103.0			1.25	0.75
9年目	R 15	0.5775	103.0			1.25	0.72
10年目	R 16	0.5553	103.0			1.25	0.69
11年目	R 17	0.5339	103.0			1.25	0.66
12年目	R 18	0.5134	103.0			1.25	0.64
13年目	R 19	0.4936	103.0			1.25	0.61
14年目	R 20	0.4746	103.0			1.25	0.59
15年目	R 21	0.4564	103.0			1.25	0.57
16年目	R 22	0.4388	103.0			1.25	0.55
17年目	R 23	0.4220	103.0			1.25	0.53
18年目	R 24	0.4057	103.0			1.25	0.51
19年目	R 25	0.3901	103.0			1.25	0.49
20年目	R 26	0.3751	103.0			1.25	0.47
21年目	R 27	0.3607	103.0			1.25	0.45
22年目	R 28	0.3468	103.0			1.25	0.43
23年目	R 29	0.3335	103.0			1.25	0.42
24年目	R 30	0.3207	103.0			1.25	0.40
25年目	R 31	0.3083	103.0			1.25	0.38
26年目	R 32	0.2965	103.0			1.25	0.37
27年目	R 33	0.2851	103.0			1.25	0.36
28年目	R 34	0.2741	103.0			1.25	0.34
29年目	R 35	0.2636	103.0			1.25	0.33
30年目	R 36	0.2534	103.0			1.25	0.32
31年目	R 37	0.2437	103.0			1.25	0.30
32年目	R 38	0.2343	103.0			1.25	0.29
33年目	R 39	0.2253	103.0			1.25	0.28
34年目	R 40	0.2166	103.0			1.25	0.27
35年目	R 41	0.2083	103.0			1.25	0.26
36年目	R 42	0.2003	103.0			1.25	0.25
37年目	R 43	0.1926	103.0			1.25	0.24
38年目	R 44	0.1852	103.0			1.25	0.23
39年目	R 45	0.1780	103.0			1.25	0.22
40年目	R 46	0.1712	103.0			1.25	0.21
41年目	R 47	0.1646	103.0			1.25	0.21
42年目	R 48	0.1583	103.0			1.25	0.20
43年目	R 49	0.1522	103.0			1.25	0.19
44年目	R 50	0.1463	103.0			1.25	0.18
45年目	R 51	0.1407	103.0			1.25	0.18
46年目	R 52	0.1353	103.0			1.25	0.17
47年目	R 53	0.1301	103.0			1.25	0.16
48年目	R 54	0.1251	103.0			1.25	0.16
49年目	R 55	0.1203	103.0	-1.00	-0.12	1.25	0.15
合計				145.07	131.85	62.27	22.90
単純事業費計				146.07		62.27	

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。

便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 一般国道176号 名塩道路

Table with columns for Year (年度), Mileage (走行台キロ), Benefit Rates (割引率), GDP Deflator (GDP デフレータ), and various Benefit Categories (走行時間便益, 走行経費便益, 事故減少便益, Total (合計)). Rows include data from '供用開始年次' (Start of use year) to '49年目' (Year 49), and a '合計' (Total) row at the bottom.

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道176号	名塩道路	4	10.6km

■ 事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				49,380	
	改良費				24,547	
		土工	m ³	2,043,000	8,007	
		軟弱地盤改良工	式	1	2,846	
		法面工	式	1	3,457	
		擁壁工	式	1	2,669	
		函渠工	式	1	780	
		排水工	式	1	1,103	
		中央分離帯工	式	1	841	
		雑工	式	1	4,844	
	橋梁費				16,802	
		橋梁	m	1,890	16,802	
	トンネル費				5,561	
		NATM	m	782	5,561	
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,652	
		車道舗装	m ²	191,600	1,553	
		歩道舗装	m ²	29,400	99	
	付帯施設費				818	
		付帯工事費	式	1	818	付替道路、付替水路ほか
②	用地及補償費				33,662	
	用地費		m ²	558,400	27,383	
		宅地	m ²	102,100	9,778	
		田畑	m ²	71,900	3,802	
		山林・原野	m ²	384,400	13,803	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	6,279	
③	間接経費		式	1	18,058	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				101,100	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道176号	名塩道路	4	10.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.6	3,100	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	17,100	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			20,200	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道176号	名塩道路	4	5.3km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				15,847	
	改良費				8,729	
		土工	m ³	860,000	4,368	
		軟弱地盤改良工	式	1	1,480	
		法面工	式	1	991	
		擁壁工	式	1	540	
		函渠工	式	1	300	
		排水工	式	1	150	
		中央分離帯工	式	1	150	
		雑工	式	1	750	
	橋梁費				3,570	
		橋梁	m	600	3,570	
	トンネル費				3,014	
		NATM	m	311	3,014	
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				486	
		車道舗装	m ²	50,980	413	
		歩道舗装	m ²	21,660	73	
	付帯施設費				48	
		付帯工事費	式	1	48	付替道路、付替水路ほか
②	用地及補償費				101	
	用地費		m ²	3,868	100	
		宅地	m ²	461	56	
		田畑	m ²	1,655	30	
		山林・原野	m ²	1,752	14	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1	
③	間接経費		式	1	110	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				16,058	

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道176号	名塩道路	4	5.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.3	1,500	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,350	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,850	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

国近整企画第97号
令和元年9月13日

兵庫県知事 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和元年10月3日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、令和元年9月25日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・お問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(別紙)

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道176号名塩道路	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

土 第 1 3 6 4 号
令和元年 9 月 2 5 日

近畿地方整備局長 様

兵庫県知事



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成
に係る意見照会について（回答）

令和元年 9 月 1 3 日付け国近整企画第 9 7 号で照会のありました標記の件につき
まして、別紙のとおり回答します。

【道路事業】

＜一般国道176号名塩道路＞

兵庫県知事の意見

一般国道176号名塩道路は、著しく人口増加した西宮市北部地域を東西方向に通過し、高速道路のICやJRの駅等をつないで、阪神北部地域の日常生活や経済活動を支える重要な幹線道路である。

本道路10.6kmのうち、これまでに暫定2車線区間を含め約6.9kmが供用されている。

しかしながら、依然として歩道が未整備で線形不良の箇所がある上、交通容量(13,730台/24h)を大きく上回る約26,000台/日の交通が通過しており、大田橋付近では交通混雑による慢性的な速度低下が発生している。

また、未開通区間では、死傷事故率が県内の一般国道の約1.3倍であり、交通混雑や線形不良に起因する追突事故が全体の約7割を占めるなど危険な状況であり、走行車両の安全性確保が喫緊の課題である。加えて、異常気象時通行規制区間では、平成30年7月豪雨時(約24時間の通行止め)をはじめ、毎年のように通行止めが発生し、帰宅困難者が発生するなど、沿線住民の日常生活や阪神北部と大阪を結ぶ物流などに大きな影響を与えている。

こうしたことから、安全で円滑な交通を確保するとともに、異常気象時の通行止めを解消するため、より一層のコスト縮減に配慮していただきながら、引き続き全区間の早期完成を目指し、事業推進に取り組んでいただきたい。