



No. 14-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第4回

国道175号
かん で
神出バイパス

【再評価】

平成22年12月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 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) 関係自治体の意見等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 対応方針(原案)

1. 事業の概要

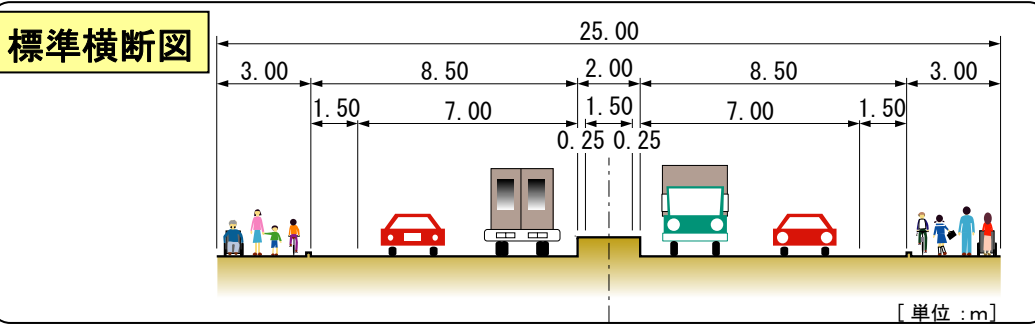
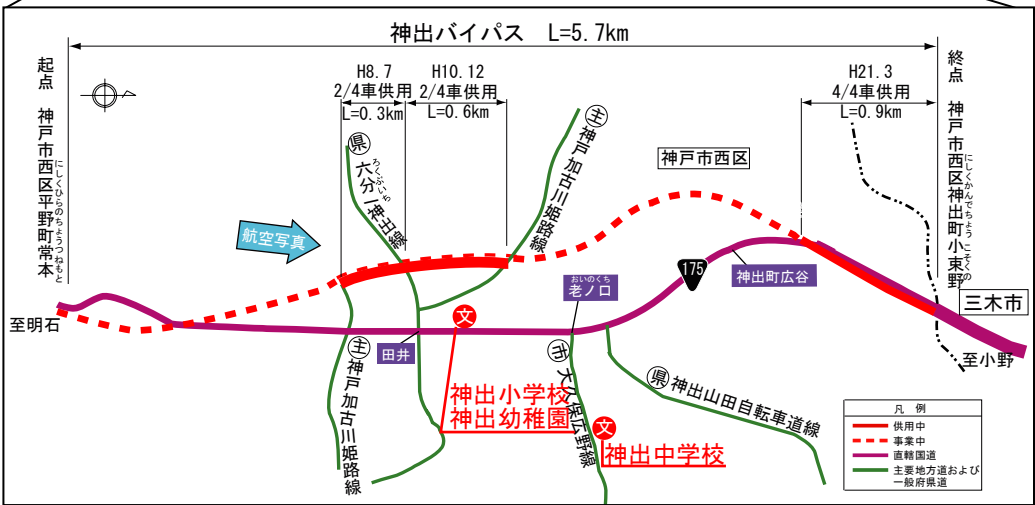
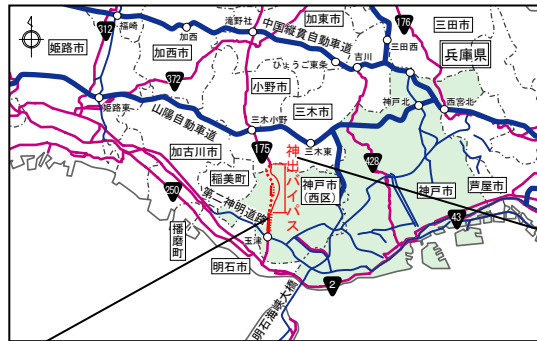
事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域の活性化

計画の概要・進捗状況

区 間	にしくひらのちようつねもと (終)兵庫県神戸市西区平野町常本 にしくかんでちようこそくの (起)兵庫県神戸市西区神出町小東野
道路延長	L=5.7km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=25m
計画交通量	30,700台/日
全体事業費	224億円
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
供用延長	L=1.8km(うち4車線供用 L=0.9km)
事業進捗率	約60%(平成22年3月末現在)
用地取得率	約89%(面積ベース、同上)

位置図

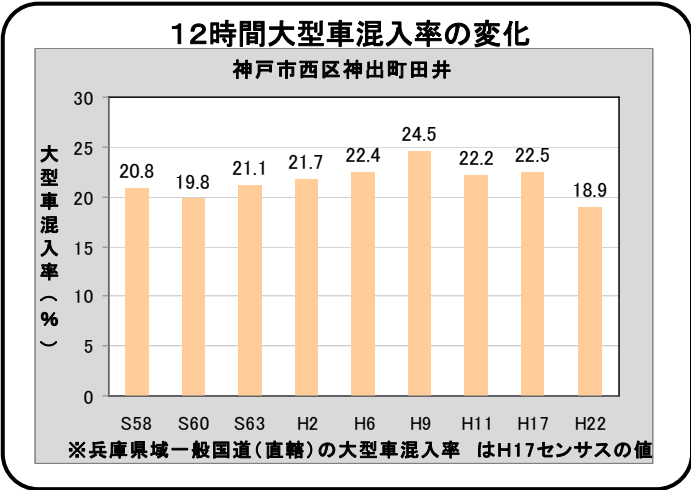
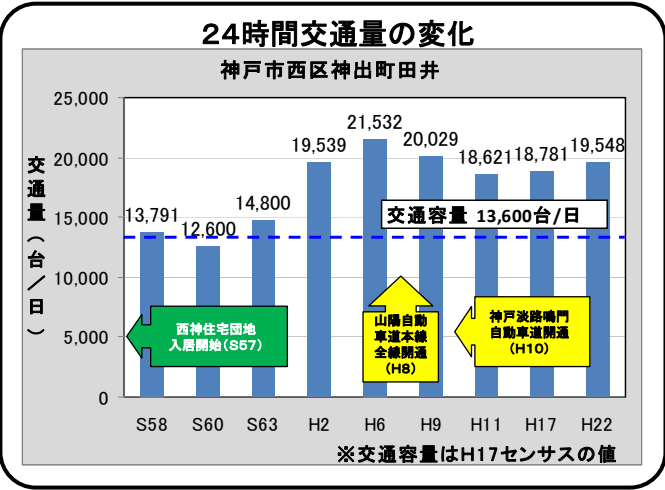
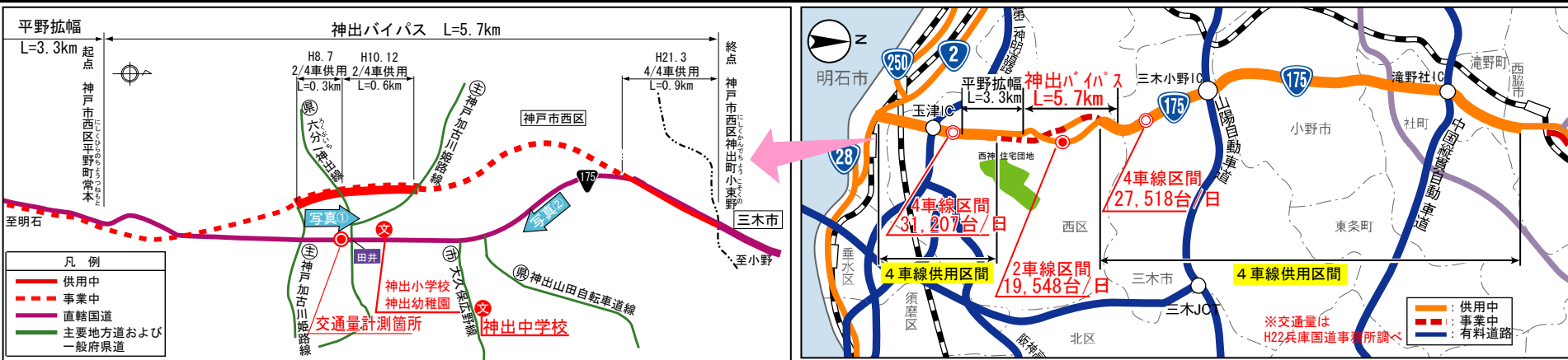


[単位:m]

2. 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(交通量の変化)

- 国道175号の交通量は事業化当時から増加しており、近年は約2万台/日で推移しているが、依然として交通容量を超過しています。
- 4車線区間の交通量約3万台に対し事業区間の交通量は約2万台であり、1車線あたりの交通量が多くなっています。



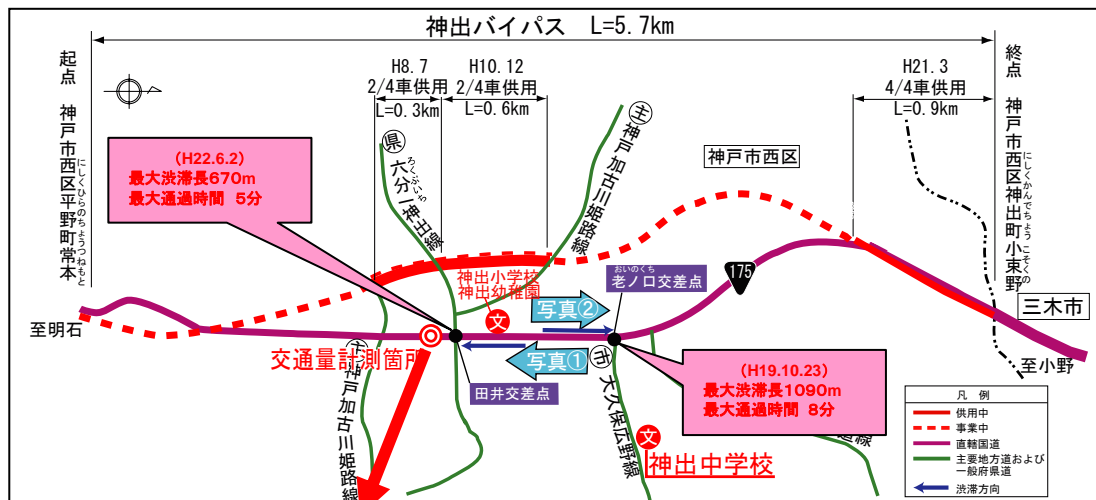
出典: 道路交通センサス (H22のみ兵庫国道事務所調べ)

出典: 道路交通センサス (H22のみ兵庫国道事務所調べ)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 現道の田井・老ノ口交差点では、交通渋滞が慢性化しています。
- 一部暫定2車線供用により、並行する現道の交通量が減少しましたが、一部暫定2車線供用以降、交通量(混雑度)は増加しています。
- 神出バイパスの整備により、現道の交通量が分散され交通混雑の緩和が期待されます。



写真①: 渋滞状況(田井交差点)



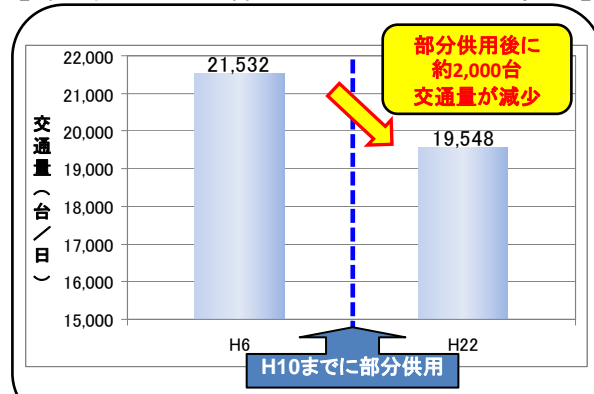
撮影日: 平成22年7月27日(火)

写真②: 渋滞状況(老ノ口交差点)

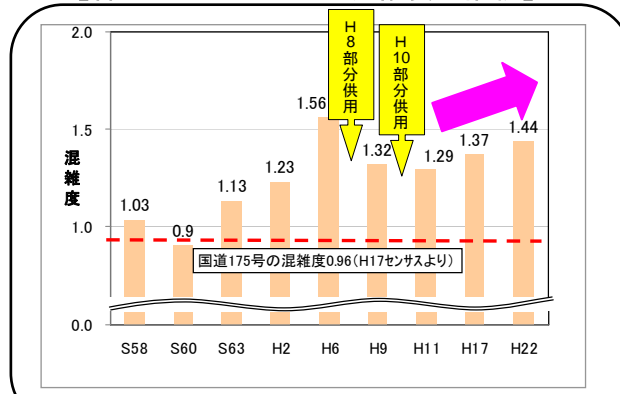


撮影日: 平成22年7月27日(火)

【部分供用による神出町田井の交通量の変化】



【神出町田井における混雑度の推移】



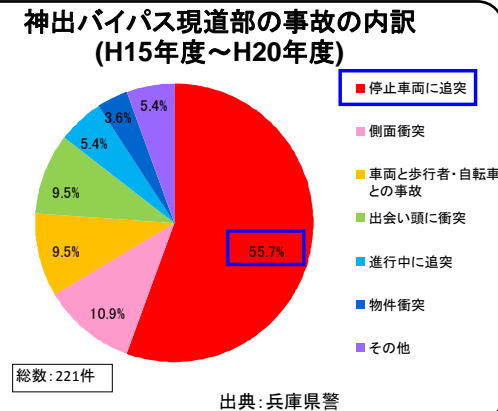
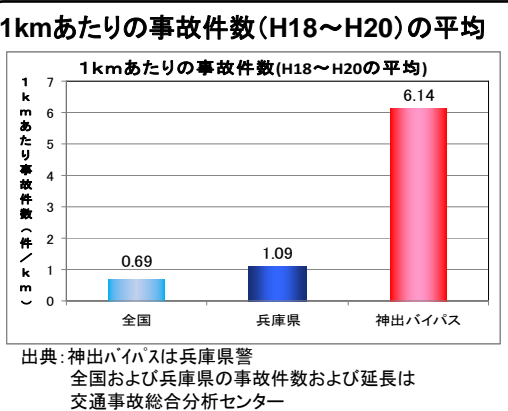
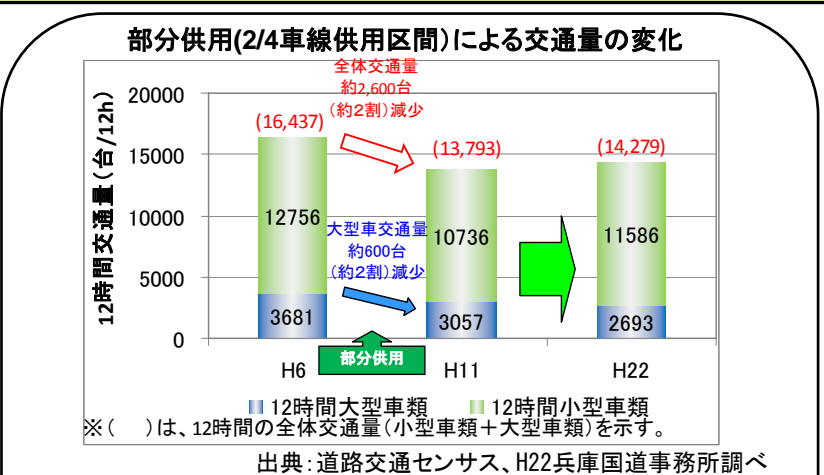
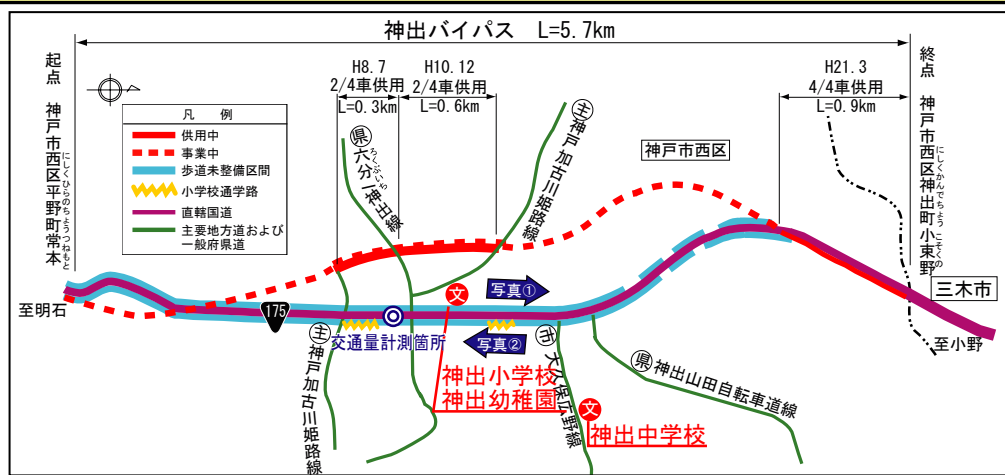
出典: H6道路交通センサ、H22兵庫国道事務所調べ

出典: H17まで道路交通センサ、H22兵庫国道事務所調べ

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 一部暫定2車線供用により、並行する現道の交通量が約2割減少しましたが、依然として渋滞が残っている状況であり、渋滞に起因する追突事故が5割を超えています。
- 現道の大半が歩道未整備であり、歩行者・自転車への安全確保が課題となっています。
- 神出バイパスの整備により、交通がバイパスに分散され、渋滞緩和による事故減少や歩行者・自転車の安全性向上が期待されます。



歩行者、自転車が危険

写真① 歩道未整備区間の自転車通行状況

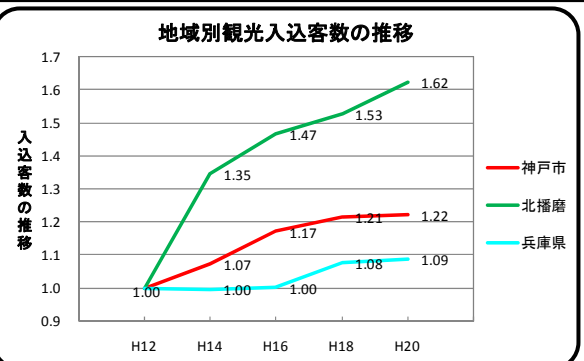
写真② 大型車の走行状況

写真撮影日: 平成22年7月27日(火)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(地域の活性化)

- 北播磨地域は、大規模な自然公園やスポーツ施設が点在し、兵庫県や周辺地域と比べ、観光入込客数が増加傾向にあります。
- 臨海部の都市圏と内陸部の北播磨地域を結ぶ国道175号を整備することにより、アクセス性が向上し観光入込客数の増大が見込まれ、地域の活性化に寄与すると期待されます。



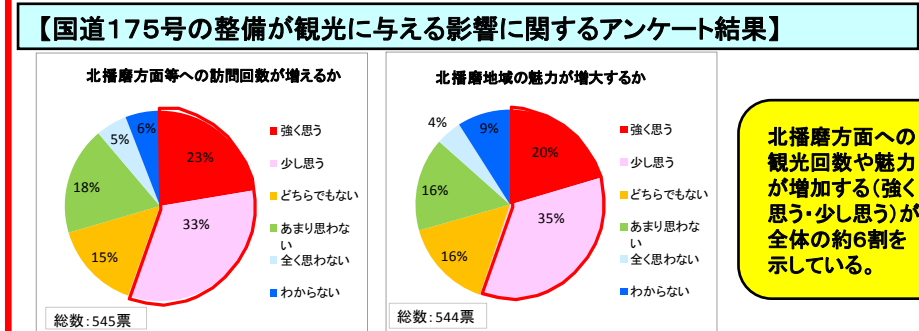
出典：兵庫県観光客動態調査報告書
注) 延べ人数調査であり、複数の観光地等を訪れた場合は重複して集計

- H12～H20にオープンした主な観光施設
- 【日帰り温泉施設】
根日女の湯(加西市、H13)、吉川温泉よかたん(三木市、H14)、白雲谷温泉ゆびか(小野市、H16)、西脇温泉へその湯(西脇市、H17)、滝野温泉ぼかぼ(加東市、H18)
- 【公園】
ひまわりの丘公園(三木市、H14)、ブルボンビーンズドーム(三木市三木防災公園内、H19)、ラベンダーパーク多可(多可町、H20)

北播磨地域: 西脇市・三木市・小野市・加西市・加東市

主要施設: ラベンダーパーク多可, 道北はりまエコミュージアム, 日本へそ公園, ひまわりの丘公園, 三木ホースランドパーク, 県立フラワーセンター, 兵庫県立播磨中央公園

交通: 国道175号, 国道312号, 中国自動車道, 山陽自動車道, 阪神高速



北播磨方面への観光回数や魅力が増加する(強く思う・少し思う)が全体の約6割を示している。

- 【国道175号の整備に対する利用者の声】
(神戸市須磨区在住)
・国道175号は整備されてきており来やすくなった。もっと整備されればもっと来たい。
(多可町在住)
・神出付近が渋滞するので明石方面へ行くのは避け神戸へ行くことが多い。神出BPが整備されれば明石方面へ出かける頻度が増えるだろう。
(小野市在住)
・平日がととてもよく混む。よく使うので早く整備してほしい。
- ※H22.6.5(土)・6(日)の休日に「道の駅みき」・「北はりまエコミュージアム」でアンケートを実施

2. 事業の必要性等に関する視点

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)
	595億円	23億円	0.75億円	619億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	259億円		23億円	282億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成22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 : 平成42年度
推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス
適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版
事業費 : 224億円
維持管理費 : 27百万円/km
作成主体 : 近畿地方整備局

■ 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)
	568億円	18億円	0.68億円	587億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	68億円		19億円	87億円	

※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

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 関係自治体の意見等

■神戸市長

平成22年11月1日 神建道計第551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)

国道175号は神戸市内を南北に連絡する重要な幹線道路であり、当該区間は神戸示西地域の交通の要衝となっている。現道は交通渋滞が慢性化しているほか、歩道の未整備区間もあり交通安全の確保も課題となっている。

神出バイパスの整備により、交通渋滞が大幅に解消されるほか、歩行者・自転車への安全性も向上することから、引き続き、事業を継続し早期に完成することが必要であると考えます。

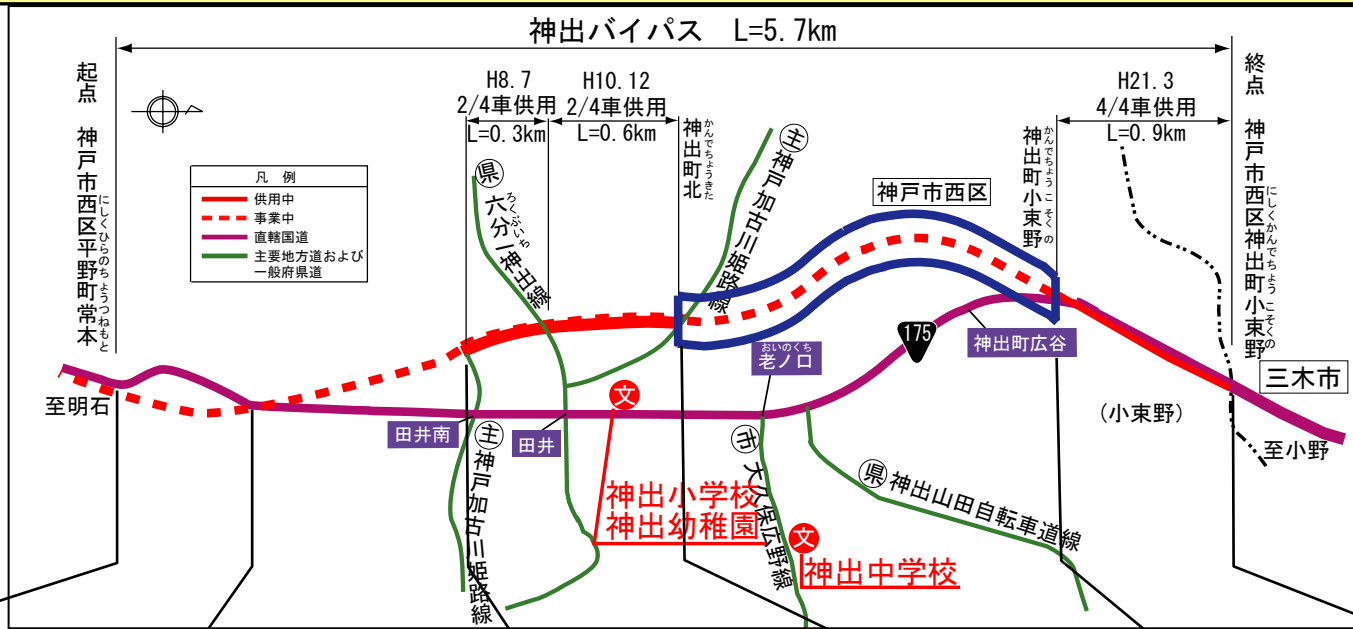
また、事業区間のうち、神出町北古口バス停以北は用地取得が99%完了しているほか、北古口バス停～神戸加古川姫路線間は路体も一部完成しているため、北古口バス停以北について、平成23年度末までの暫定2車線供用も含めた完成をお願いしたい。

地域計画等への位置付け

■西区中期計画(神戸市:H17.6)

3. 事業進捗の見込みの視点

- 神出バイパスは平成20年度までに、L=0.9kmを完成4車線、L=0.9kmを暫定2車線で供用しています。
- 残る区間については、用地取得の完了した区間から工事を推進しており、特に神出町北～同町小束野について早期完成を目指します。



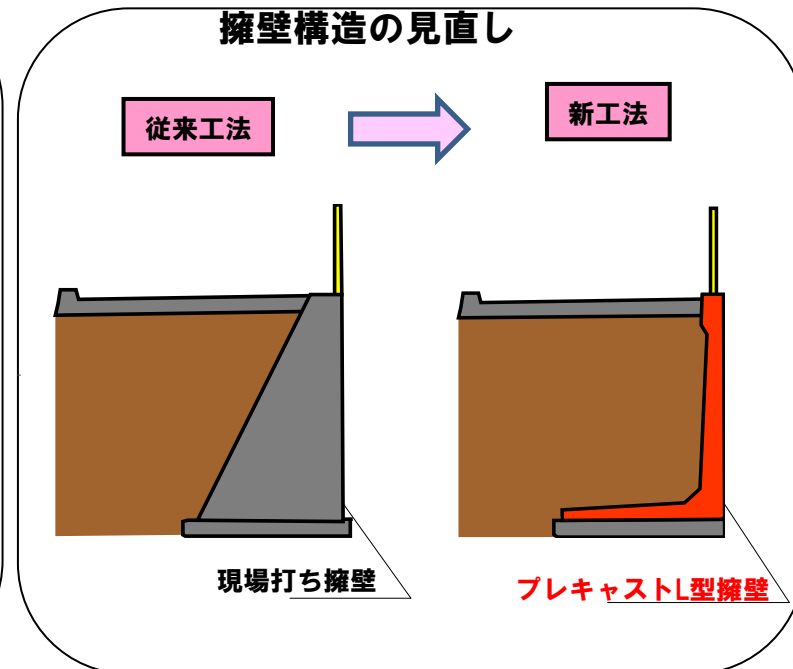
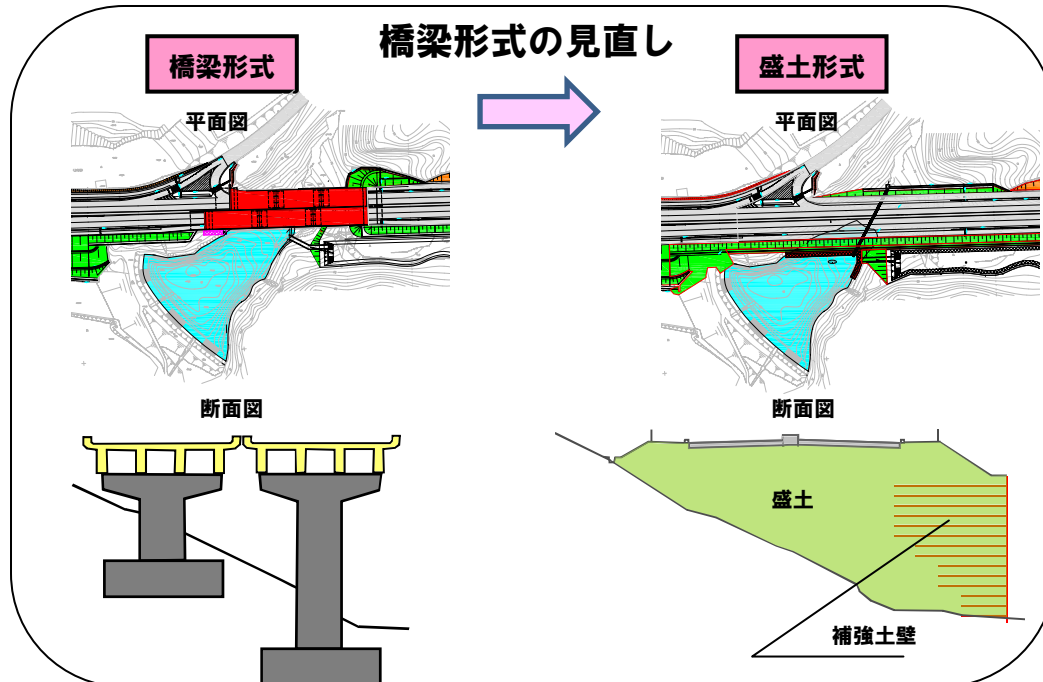
区間	5-1工区 (L=0.6km)	4工区 (L=4.2km)		5-2工区 (L=0.9km)	計
測量・設計等	前回 (H17) 道路予備設計 ↓ H21～ 道路予備修正、路線測量	前回 (H17) 道路予備設計 ↓ H21～ 道路予備修正、路線測量	H21～ 道路詳細設計(4車線)	前回 (H17) 道路予備・橋梁詳細設計 ↓ H21～ 道路詳細設計	完了
用地	用地取得(0%)	用地取得(99%) S61～		取得済 H8～H20	89%
工事	—	— H11～H12	暫定2車線供用中 H5～H10	橋梁工事等推進中 H11～H13、H19～	4車線供用中 H17～H20 供用中区間 1.8km

※用地進捗率は、平成22年3月末の面積ベース

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

神出バイパスの計画は、国道175号の交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

これまでに橋梁形式を函渠形式に見直しを行うなどコスト縮減に努めてきましたが、今後更に計画段階では、橋梁形式を盛土形式に見直し、また、施工段階では、新技術・新工法を活用し、従来の現場打ちコンクリート擁壁をプレキャストL型擁壁にする等、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。



1. 事業の必要性等に関する視点

- ・国道175号の交通量は、約2万台で推移しており交通容量を超過。
- ・一部暫定供用により交通量は約2割減少したが、依然として渋滞が残り、渋滞に起因する追突事故が約5割を超過。
- ・神出バイパスの整備により、現道の交通量が分散されるため、交通混雑の緩和が期待。
- ・現道の大半が歩道未整備であり、歩行者・自転車への安全確保が課題となっているが、整備により渋滞緩和による事故減少や歩行者・自転車の安全性向上が期待。
- ・北播磨地域は、観光入込客数が増加傾向にあり、整備により、アクセス性が向上し、地域の活性化に寄与すると期待
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で2. 2、残事業で6. 7。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・神出バイパスは、これまでにL=1. 8kmを供用。
- ・現在、残る区間では用地取得が完了した区間から工事を推進しており、特に神出町北～同町小束野の早期完成を目指します。

神出バイパスは、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



No. 14-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第4回

国道175号
か ん で
神出バイパス
【再評価】

平成22年12月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

事業名：一般国道175号 神出バイパス（道路種別：一般国道）

平成22年度 第4回事業評価監視委員会

事業化年度：昭和61年度

	前回評価時		今回評価		主な変更内容
	平成17年12月	平成22年11月	平成22年11月	再評価後3年間に経過	
再評価理由	再評価後5年が経過した時点で継続中				
事業諸元	延長:5.7km 幅員:25.0m 種級:第3種第1級 設計速度:80km/h 車線数:4車線		同左		・変更なし
全体事業費	224億円		同左		・変更なし
進捗率(事業費) (用地面積)	約50% 約88%		約60% 約89%		・進捗率(事業費)で約10%、 用地取得率(面積)で約1%進捗 ・H21.3.30にL=0.9kmを完成供用
費用対効果B/C (残事業)	2.8 (5.9)		2.2 (6.7)		・将来交通量需要推計の見直し ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・評価年、各年度事業費、GDPデフレ- タの時点修正 等
備考	・前回評価時に事業中であったL=0.9km(神戸市西区神出町小束野)については、平成21年3月30日に完成供用している。				

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	国道175号 神出バイパス
事業主体	石巻地方振興局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	種 類	指標チェックの概要
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用対率は (B/C) = 2.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 337億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 6.6%) 道事業：費用対率は (B/C) = 6.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 499億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 22.1%)

●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 (対象となる指標のみ記載、効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの概要
1. 志力 円滑なモビリティの確保	<p>● 現道の年間の平均歩行者数 (人・時間) 及び削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における道路歩行者速度が20km/h未満である区間の歩行者速度の改善が期待される</p> <p><input type="checkbox"/> 現道又は歩行区間等における平均交通量歩数が10,000台/日以上の区間道の歩歩もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 現道等に、当該路線の高欄により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p> <p>■ 新路線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 第一種立寄、第二種立寄、第三種立寄もしくは共用駅行場へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 重要河川もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>区間a (費用対率は採算区間) について 歩行者歩数 (概算) : 66,162万人・時間/年 歩行者歩数削減率 : 170万人・時間/年 (141,247万人・時間/年⇒141,077万人・時間/年) 区間b (歩行区間等) について : 高欄175号、野村町石巻、三木橋石巻、神戸加古川道路橋 歩行区間等の歩行者歩数削減率 : 278万人・時間/年 歩行区間等の歩行者歩数削減率 : 約1割削減</p>
地域活性化の促進	<p><input 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が向上</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における、総重量5tの車両もしくは15t積積荷重量トラックが通行できない区間を解消する</p>	
都市の再生	<p><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p>	

	<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"/> 在来市街地、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"/> 幹線都市計画道路新設率が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> 市街地内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路整備率が向上する <input type="checkbox"/> 対象区画が環状道路建設がない住宅地開発（30戸以上又は10ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への環状道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道（片側2車線）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"/> 当該路線が新たに環状都市間を高速幹線道路で連絡するルートを構成する（片側2車線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 当該路線が開通した日常生活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"/> 環状市における交通不能区画を解消する <input type="checkbox"/> 環状市における大型車のすれ違い困難区画を解消する <input type="checkbox"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的展開が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 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 <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"/> 新設路線の公共施設建設へ貢献する道路である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が100台/日以上、歩行者交通量が500人/日以上、全ての該当する区画において、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"/> バリアフリー都市に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される <input type="checkbox"/> 対象区画が電線杆地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は観光振興地区（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 <input checked="" type="checkbox"/> 三次区画建設へのアクセス向上が見込まれる	
国土・地域ネットワークの構築		
居住ある地域の形成		
2.暮らし	歩行者・自転車 のための生活空間の形成 無電柱化による美しい街並みの形成 安全で安心できるくらしの確保	王子動物園（年別観光客入込数：147万人/年 2017年）、三木山森林公園（年別観光客入込数：59万人/年 2017年） 三次区画建設へのアクセス向上が見込まれる 三木市～兵庫県立兵庫医療センター（所要時間 65分～55分）

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>道路等に水害被害率が500件/100台/日以上である区間が得ずる場合において、交通量の減少、歩道の設置又は歩道拡充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</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/1日以上（当該区間の道路幅員が30m以上）かつ歩行者交通量が100人/1日以上（当該区間が道路幅員が3m以上）の場合、又は歩行者交通量が500人/1日以上の場合において、歩道が狭い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>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道を解消する</p> <p>対象区間が、新交通地域防災計画、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られる、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけられる路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</p> <p>緊急輸送道路が通行止になった場合に大層な迂回を強いられる区間の代替道路を形成する</p> <p>通行する道路ネットワークの代替道路として機能する（A路線としての位置づけがある場合）</p> <p>現況等の防犯点検又は防犯点検要対策箇所もしくは対策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</p> <p>現況等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通閉鎖区間を解消する</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>1000排出削減量：5,722t-CO2/年</p> <p>（施設結集） 伊豆社会区間（並行区間等）：道路175号、新村特石線、三木環状線、神戸加古川線路線 排出削減量：45t/年、非排出削減率：52%削減</p> <p>（施設結集） 伊豆社会区間（並行区間等）：道路175号、新村特石線、三木環状線、神戸加古川線路線 排出削減量：5t/年、非排出削減率：53%削減</p> <p>道路175号 神戸市西区神出町日井 騒音レベルが年間騒音77dB、改善見込み</p>
5. その他	<p>他のアがほかとの関係</p> <p>その他</p>	<p>関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>他事業との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>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</p>

(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・BP・その他の別
国道175号	神出バイパス	L=5.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
30,700	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	214億円	73億円	288億円
うち残事業分	81億円	62億円	142億円
基準年における 現在価値 (C)	259億円	23億円	282億円
うち残事業分	68億円	19億円	87億円

② 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22年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	41億円	1.5億円	0.05億円	43億円
基準年における 現在価値 (B)	595億円	23億円	0.75億円	619億円
うち残事業分	568億円	18億円	0.68億円	587億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.2
経済的純現在価値（事業全体）	337億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.6%
費用便益比（残事業）	6.7
経済的純現在価値（残事業）	499億円
経済的内部収益率（残事業）	22.1%

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。

④ 感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	30,700台/日	±10%	6.0～7.4
事業費	81億円	±10%	6.2～7.3
事業期間	8年	±20%	6.3～7.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：神出バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [バイパス部] (4.8km) [拡幅部] (.9km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	29,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	45.69	
	交通量 ^{※1}	[台/日]	23,800	31,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	3	2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	11.77	9.32	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道 175号・並行 区間)(4.7km)	交通量	[台/日]	26,800	8,900
		走行時間	[分]	18	11
		走行時間費用	[億円/年]	85.16	17.88
	県)野村明 石線 (10.2km)	交通量	[台/日]	4,000	3,600
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	15.89	14.31
	県)三木環 状線(2.7km)	交通量	[台/日]	7,400	4,500
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	6.61	3.70
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (26,423.6km)	走行時間費用	[億円/年]	191,047.95	191,036.15	
			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：26,446.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,167.38	191,127.04	40.33

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

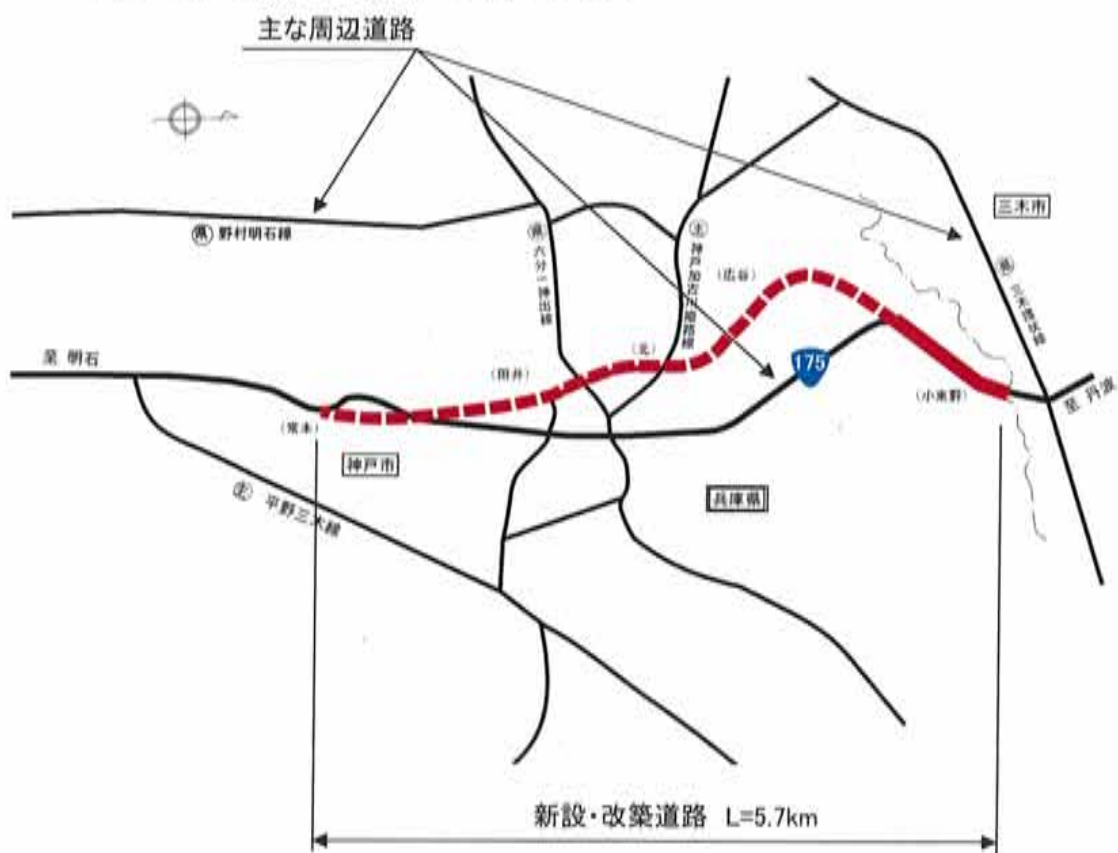
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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： ②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 (①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：神出バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (4.8km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	8,700	29,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	1	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	2.11	45.69	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道 175号・並行 区間)(4.7km)	交通量	[台/日]	26,900	8,900
		走行時間	[分]	18	11
		走行時間費用	[億円/年]	84.84	17.88
	県)野村明 石線 (10.2km)	交通量	[台/日]	3,800	3,600
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	15.35	14.31
	県)三木環 状線(2.7km)	交通量	[台/日]	7,800	4,500
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	6.99	3.70
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (26,422.1km)	走行時間費用	[億円/年]	191,056.28	191,045.47	
			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：26,446.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,165.58	191,127.04	38.54

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

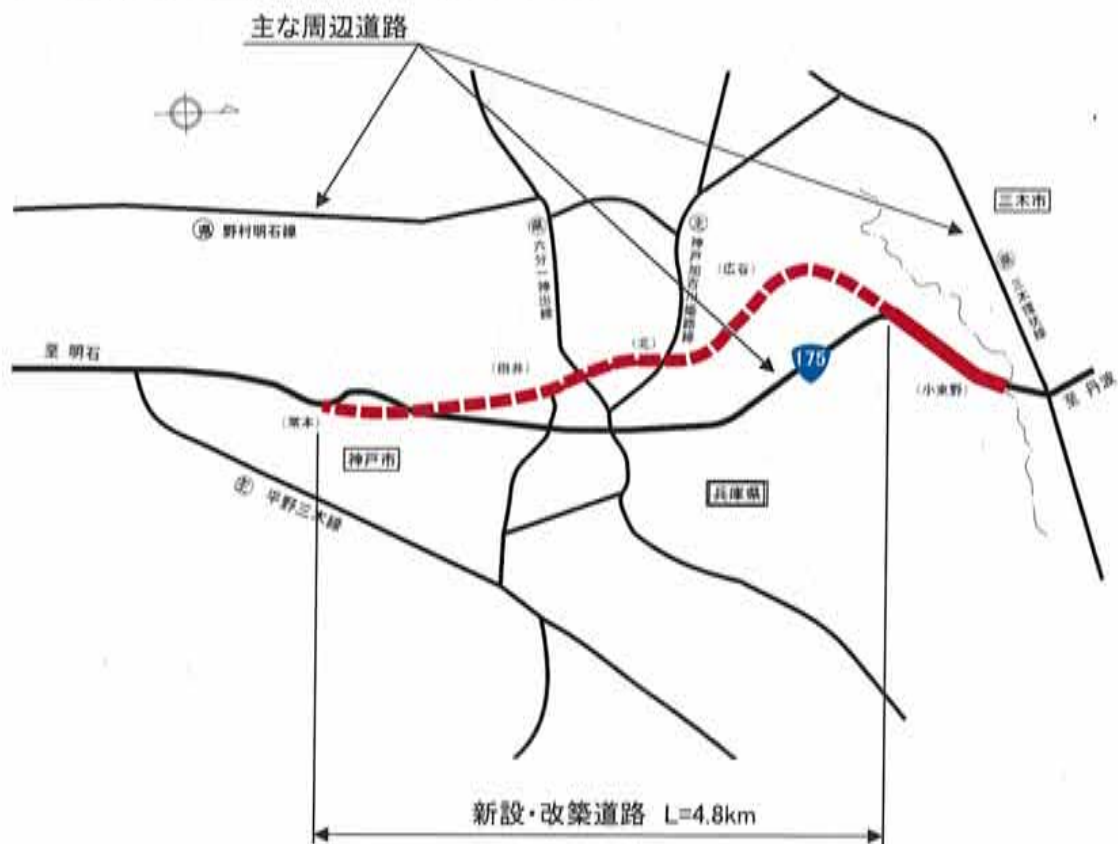
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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： ②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 (①、②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：神出バイパス

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<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	平成22年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	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
推計に用いたOD表	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
	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"/> (H17センサスベース)
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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>
	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	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
その他()	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。	
		<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄	
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 checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input 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	() 日
		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"/>
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			

便益の算定

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道175号 神出バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	5.7	1.54

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-33年目	S 61	2.5633	94.6	2.24	5.54		
-32年目	S 62	2.4647	94.4	5.13	12.23		
-31年目	S 63	2.3699	94.9	5.28	12.04		
-30年目	H 1	2.2788	97.4	1.70	3.63		
-29年目	H 2	2.1911	99.6	1.18	2.38		
-28年目	H 3	2.1068	102.0	1.00	1.89		
-27年目	H 4	2.0258	103.4	0.39	0.69		
-26年目	H 5	1.9479	103.7	4.17	7.14		
-25年目	H 6	1.8730	103.6	2.85	4.71		
-24年目	H 7	1.8009	103.0	12.18	19.45		
-23年目	H 8	1.7317	102.4	5.49	8.47		
-22年目	H 9	1.6651	103.4	23.98	35.26		
-21年目	H 10	1.6010	102.8	7.80	11.09		
-20年目	H 11	1.5395	101.3	6.44	8.93		
-19年目	H 12	1.4802	99.7	12.04	16.32		
-18年目	H 13	1.4233	98.4	8.11	10.72		
-17年目	H 14	1.3686	96.6	3.38	4.37		
-16年目	H 15	1.3159	95.4	4.04	5.09		
-15年目	H 16	1.2653	94.4	0.29	0.35		
-14年目	H 17	1.2167	93.2	2.14	2.55		
-13年目	H 18	1.1699	92.5	1.99	2.30		
-12年目	H 19	1.1249	91.7	6.19	6.93		
-11年目	H 20	1.0816	91.3	6.49	7.01		
-10年目	H 21	1.0400	91.3	5.48	5.70		
-9年目	H 22	1.0000	91.3	3.81	3.81		
-8年目	H 23	0.9615	91.3	10.09	9.70		
-7年目	H 24	0.9246	91.3	10.09	9.33		
-6年目	H 25	0.8890	91.3	10.09	8.97		
-5年目	H 26	0.8548	91.3	10.09	8.62		
-4年目	H 27	0.8219	91.3	10.09	8.29		
-3年目	H 28	0.7903	91.3	10.09	7.97		
-2年目	H 29	0.7599	91.3	10.09	7.66		
-1年目	H 30	0.7307	91.3	10.10	7.38		
供用開始年次	H 31	0.7026	91.3			1.47	1.03
1年目	H 32	0.6756	91.3			1.47	0.99
2年目	H 33	0.6496	91.3			1.47	0.95
3年目	H 34	0.6246	91.3			1.47	0.92
4年目	H 35	0.6006	91.3			1.47	0.88
5年目	H 36	0.5775	91.3			1.47	0.85
6年目	H 37	0.5553	91.3			1.47	0.81
7年目	H 38	0.5339	91.3			1.47	0.78
8年目	H 39	0.5134	91.3			1.47	0.75
9年目	H 40	0.4936	91.3			1.47	0.72
10年目	H 41	0.4746	91.3			1.47	0.70
11年目	H 42	0.4564	91.3			1.47	0.67
12年目	H 43	0.4388	91.3			1.47	0.64
13年目	H 44	0.4220	91.3			1.47	0.62
14年目	H 45	0.4057	91.3			1.47	0.59
15年目	H 46	0.3901	91.3			1.47	0.57
16年目	H 47	0.3751	91.3			1.47	0.55
17年目	H 48	0.3607	91.3			1.47	0.53
18年目	H 49	0.3468	91.3			1.47	0.51
19年目	H 50	0.3335	91.3			1.47	0.49
20年目	H 51	0.3207	91.3			1.47	0.47
21年目	H 52	0.3083	91.3			1.47	0.45
22年目	H 53	0.2965	91.3			1.47	0.43
23年目	H 54	0.2851	91.3			1.47	0.42
24年目	H 55	0.2741	91.3			1.47	0.40
25年目	H 56	0.2636	91.3			1.47	0.39

26年目	H	57	0.2534	91.3			1.47	0.37
27年目	H	58	0.2437	91.3			1.47	0.36
28年目	H	59	0.2343	91.3			1.47	0.34
29年目	H	60	0.2253	91.3			1.47	0.33
30年目	H	61	0.2166	91.3			1.47	0.32
31年目	H	62	0.2083	91.3			1.47	0.31
32年目	H	63	0.2003	91.3			1.47	0.29
33年目	H	64	0.1926	91.3			1.47	0.28
34年目	H	65	0.1852	91.3			1.47	0.27
35年目	H	66	0.1780	91.3			1.47	0.26
36年目	H	67	0.1712	91.3			1.47	0.25
37年目	H	68	0.1646	91.3			1.47	0.24
38年目	H	69	0.1583	91.3			1.47	0.23
39年目	H	70	0.1522	91.3			1.47	0.22
40年目	H	71	0.1463	91.3			1.47	0.21
41年目	H	72	0.1407	91.3			1.47	0.21
42年目	H	73	0.1353	91.3			1.47	0.20
43年目	H	74	0.1301	91.3			1.47	0.19
44年目	H	75	0.1251	91.3			1.47	0.18
45年目	H	76	0.1203	91.3			1.47	0.18
46年目	H	77	0.1157	91.3			1.47	0.17
47年目	H	78	0.1112	91.3			1.47	0.16
48年目	H	79	0.1069	91.3			1.47	0.16
49年目	H	80	0.1028	91.3	-76.16	-7.83	1.47	0.15
合計					138.33	258.69	73.29	22.99
単純事業費計						214.49		73.29

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)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道175号 神出バイパス

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.27	4.8	1.30

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-8年目	H 23	0.9615	91.3	10.09	9.70		
-7年目	H 24	0.9246	91.3	10.09	9.33		
-6年目	H 25	0.8890	91.3	10.09	8.97		
-5年目	H 26	0.8548	91.3	10.09	8.62		
-4年目	H 27	0.8219	91.3	10.09	8.29		
-3年目	H 28	0.7903	91.3	10.09	7.97		
-2年目	H 29	0.7599	91.3	10.09	7.66		
-1年目	H 30	0.7307	91.3	10.10	7.38		
供用開始年次	H 31	0.7026	91.3			1.23	0.87
1年目	H 32	0.6756	91.3			1.23	0.83
2年目	H 33	0.6496	91.3			1.23	0.80
3年目	H 34	0.6246	91.3			1.23	0.77
4年目	H 35	0.6006	91.3			1.23	0.74
5年目	H 36	0.5775	91.3			1.23	0.71
6年目	H 37	0.5553	91.3			1.23	0.69
7年目	H 38	0.5339	91.3			1.23	0.66
8年目	H 39	0.5134	91.3			1.23	0.63
9年目	H 40	0.4936	91.3			1.23	0.61
10年目	H 41	0.4746	91.3			1.23	0.59
11年目	H 42	0.4564	91.3			1.23	0.56
12年目	H 43	0.4388	91.3			1.23	0.54
13年目	H 44	0.4220	91.3			1.23	0.52
14年目	H 45	0.4057	91.3			1.23	0.50
15年目	H 46	0.3901	91.3			1.23	0.48
16年目	H 47	0.3751	91.3			1.23	0.46
17年目	H 48	0.3607	91.3			1.23	0.45
18年目	H 49	0.3468	91.3			1.23	0.43
19年目	H 50	0.3335	91.3			1.23	0.41
20年目	H 51	0.3207	91.3			1.23	0.40
21年目	H 52	0.3083	91.3			1.23	0.38
22年目	H 53	0.2965	91.3			1.23	0.37
23年目	H 54	0.2851	91.3			1.23	0.35
24年目	H 55	0.2741	91.3			1.23	0.34
25年目	H 56	0.2636	91.3			1.23	0.33
26年目	H 57	0.2534	91.3			1.23	0.31
27年目	H 58	0.2437	91.3			1.23	0.30
28年目	H 59	0.2343	91.3			1.23	0.29
29年目	H 60	0.2253	91.3			1.23	0.28
30年目	H 61	0.2166	91.3			1.23	0.27
31年目	H 62	0.2083	91.3			1.23	0.26
32年目	H 63	0.2003	91.3			1.23	0.25
33年目	H 64	0.1926	91.3			1.23	0.24
34年目	H 65	0.1852	91.3			1.23	0.23
35年目	H 66	0.1780	91.3			1.23	0.22
36年目	H 67	0.1712	91.3			1.23	0.21
37年目	H 68	0.1646	91.3			1.23	0.20
38年目	H 69	0.1583	91.3			1.23	0.20
39年目	H 70	0.1522	91.3			1.23	0.19
40年目	H 71	0.1463	91.3			1.23	0.18
41年目	H 72	0.1407	91.3			1.23	0.17
42年目	H 73	0.1353	91.3			1.23	0.17
43年目	H 74	0.1301	91.3			1.23	0.16
44年目	H 75	0.1251	91.3			1.23	0.15
45年目	H 76	0.1203	91.3			1.23	0.15
46年目	H 77	0.1157	91.3			1.23	0.14
47年目	H 78	0.1112	91.3			1.23	0.14
48年目	H 79	0.1069	91.3			1.23	0.13
49年目	H 80	0.1028	91.3	0.00	0.00	1.23	0.13
合計				80.70	67.92	61.71	19.39
単純事業費計				80.70		61.71	

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。)

乗客の現在価値定率 (乗客全体)

乗客名: 国通175号 神出ハイバス

様式-5

年次	年度 (連年別)	総走行台数の年次別伸び率 (定額運賃プロック)	乗用車数	貨物車数	全量	割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間便益 (億円)				走行経路便益 (億円)				合計 (億円)			
								乗用車数	小型貨物	普通貨物	(1) 計	現在価値 (1) x (A)	乗用車数	小型貨物	普通貨物	(2) 計	現在価値 (2) x (A)	乗用車数	小型貨物
1980年	H 31	0.99920	0.99738	0.99862	0.70706	91.3	28.31	5.66	7.00	40.97	28.79	0.65	0.10	1.53	1.07	0.05	0.04	42.55	29.90
1981年	H 32	0.99864	0.99842	0.99857	0.67560	91.3	28.29	5.64	6.96	40.92	27.64	0.65	0.10	1.52	1.03	0.05	0.03	42.49	28.71
1982年	H 33	0.99864	0.99842	0.99857	0.64960	91.3	28.25	5.64	6.91	40.86	26.54	0.65	0.10	1.52	0.99	0.05	0.03	42.43	27.56
1983年	H 34	0.99864	0.99842	0.99857	0.62460	91.3	28.21	5.63	6.86	40.80	25.48	0.65	0.10	1.52	0.95	0.05	0.03	42.37	26.46
1984年	H 35	0.99863	0.99841	0.99856	0.60000	91.3	28.17	5.62	6.81	40.74	24.47	0.65	0.10	1.52	0.91	0.05	0.03	42.31	25.41
1985年	H 36	0.99863	0.99841	0.99856	0.57500	91.3	28.13	5.61	6.74	40.68	23.48	0.64	0.10	1.51	0.87	0.05	0.03	42.25	24.40
1986年	H 37	0.99863	0.99841	0.99856	0.55000	91.3	28.10	5.60	6.68	40.63	22.56	0.64	0.10	1.51	0.84	0.05	0.03	42.19	23.43
1987年	H 38	0.99863	0.99841	0.99856	0.52500	91.3	28.06	5.59	6.62	40.57	21.66	0.64	0.10	1.51	0.81	0.05	0.03	42.13	22.48
1988年	H 39	0.99863	0.99840	0.99856	0.50000	91.3	28.02	5.58	6.56	40.51	20.80	0.64	0.10	1.51	0.77	0.05	0.03	42.07	21.60
1989年	H 40	0.99862	0.99840	0.99855	0.48000	91.3	27.98	5.57	6.50	40.45	19.97	0.64	0.10	1.50	0.74	0.05	0.03	42.01	20.73
1990年	H 41	0.99862	0.99840	0.99855	0.47460	91.3	27.94	5.56	6.49	40.39	19.17	0.64	0.10	1.50	0.71	0.05	0.02	41.95	19.91
1991年	H 42	0.99859	0.99839	0.99854	0.45640	91.3	27.90	5.56	6.47	40.33	18.41	0.64	0.10	1.50	0.68	0.05	0.02	41.88	19.12
1992年	H 43	0.99848	0.99839	0.99849	0.43660	91.3	27.81	5.55	6.41	40.30	17.56	0.63	0.10	1.49	0.66	0.05	0.02	41.81	18.24
1993年	H 44	0.99837	0.99830	0.99843	0.42000	91.3	27.73	5.54	6.36	39.73	16.76	0.63	0.10	1.48	0.63	0.05	0.02	41.76	17.41
1994年	H 45	0.99826	0.99830	0.99827	0.40500	91.3	27.63	5.54	6.25	39.42	15.96	0.62	0.10	1.46	0.60	0.05	0.02	41.71	16.61
1995年	H 46	0.99814	0.99830	0.99822	0.39000	91.3	27.03	5.54	6.25	39.42	15.96	0.62	0.10	1.46	0.60	0.05	0.02	41.71	16.61
1996年	H 47	0.99802	0.99830	0.99822	0.37500	91.3	26.45	5.53	6.24	38.81	15.26	0.61	0.10	1.47	0.57	0.05	0.02	41.66	15.85
1997年	H 48	0.99802	0.99830	0.99822	0.36000	91.3	26.16	5.51	6.21	38.51	14.56	0.61	0.10	1.46	0.55	0.05	0.02	41.61	15.13
1998年	H 49	0.99811	0.99839	0.99829	0.34660	91.3	25.87	5.51	6.21	38.51	13.89	0.60	0.10	1.45	0.52	0.05	0.02	41.56	14.43
1999年	H 50	0.99855	0.99839	0.99827	0.33350	91.3	25.58	5.51	6.21	38.21	13.25	0.59	0.10	1.45	0.50	0.05	0.02	41.51	13.77
2000年	H 51	0.99851	0.99839	0.99827	0.32000	91.3	25.29	5.50	6.21	37.90	12.64	0.59	0.10	1.44	0.48	0.05	0.02	41.46	13.14
2001年	H 52	0.99838	0.99839	0.99814	0.30800	91.3	25.00	5.49	6.20	37.60	12.06	0.58	0.10	1.43	0.46	0.05	0.02	41.41	12.53
2002年	H 53	0.99824	0.99839	0.99818	0.29650	91.3	24.71	5.49	6.19	37.29	11.50	0.57	0.10	1.42	0.44	0.05	0.01	41.36	11.95
2003年	H 54	0.99810	0.99839	0.99811	0.28500	91.3	24.42	5.48	6.18	36.98	10.97	0.57	0.10	1.42	0.42	0.05	0.01	41.31	11.40
2004年	H 55	0.98796	0.99839	0.99174	0.27410	91.3	24.13	5.48	6.18	36.68	10.46	0.56	0.10	1.41	0.40	0.05	0.01	41.26	10.87
2005年	H 56	0.98782	0.99839	0.99168	0.26360	91.3	23.84	5.47	6.17	36.38	9.97	0.55	0.10	1.40	0.38	0.05	0.01	41.21	10.37
2006年	H 57	0.98768	0.99838	0.99161	0.25340	91.3	23.55	5.46	6.17	36.08	9.51	0.55	0.10	1.39	0.37	0.05	0.01	41.16	9.89
2007年	H 58	0.98753	0.99838	0.99154	0.24300	91.3	23.26	5.46	6.16	35.77	9.06	0.54	0.10	1.39	0.35	0.04	0.01	41.11	9.43
2008年	H 59	0.98735	0.99838	0.99148	0.23400	91.3	22.97	5.45	6.15	35.47	8.64	0.53	0.10	1.38	0.34	0.04	0.01	41.06	8.99
2009年	H 60	0.98719	0.99838	0.99139	0.22530	91.3	22.68	5.45	6.14	35.16	8.24	0.53	0.10	1.37	0.32	0.04	0.01	41.01	8.57
2010年	H 61	0.98702	0.99838	0.99131	0.21660	91.3	22.39	5.44	6.13	34.86	7.85	0.52	0.10	1.36	0.31	0.04	0.01	40.96	8.11
2011年	H 62	0.98685	0.99838	0.99124	0.20830	91.3	22.10	5.44	6.13	34.56	7.48	0.51	0.10	1.36	0.29	0.04	0.01	40.91	7.79
2012年	H 63	0.98668	0.99838	0.99116	0.20030	91.3	21.81	5.43	6.12	34.25	7.13	0.51	0.10	1.35	0.28	0.04	0.01	40.86	7.42
2013年	H 64	0.98650	0.99838	0.99108	0.19260	91.3	21.52	5.42	6.11	33.95	6.80	0.50	0.10	1.34	0.27	0.04	0.01	40.81	7.08
2014年	H 65	0.98631	0.99837	0.99100	0.18520	91.3	21.23	5.42	6.10	33.64	6.49	0.49	0.10	1.33	0.26	0.04	0.01	40.76	6.74
2015年	H 66	0.98612	0.99837	0.99092	0.17800	91.3	20.94	5.41	6.09	33.33	6.17	0.49	0.10	1.33	0.25	0.04	0.01	40.71	6.43
2016年	H 67	0.98593	0.99837	0.99084	0.17110	91.3	20.65	5.40	6.08	33.03	5.88	0.48	0.10	1.32	0.23	0.04	0.01	40.66	6.12
2017年	H 68	0.98573	0.99837	0.99075	0.16480	91.3	20.36	5.40	6.07	32.73	5.60	0.47	0.10	1.31	0.22	0.04	0.01	40.61	5.83
2018年	H 69	0.98552	0.99837	0.99067	0.15830	91.3	20.07	5.39	6.07	32.43	5.34	0.47	0.10	1.30	0.21	0.04	0.01	40.56	5.56
2019年	H 70	0.98531	0.99837	0.99058	0.15220	91.3	19.78	5.38	6.06	32.12	5.08	0.46	0.10	1.30	0.21	0.04	0.01	40.51	5.30
2020年	H 71	0.98509	0.99837	0.99049	0.14630	91.3	19.49	5.38	6.06	31.82	4.84	0.45	0.10	1.29	0.20	0.04	0.01	40.46	5.04
2021年	H 72	0.98488	0.99837	0.99040	0.14070	91.3	19.20	5.37	6.05	31.51	4.61	0.45	0.10	1.29	0.20	0.04	0.01	40.41	4.80
2022年	H 73	0.98467	0.99836	0.99030	0.13530	91.3	18.91	5.37	6.04	31.21	4.39	0.44	0.10	1.28	0.19	0.04	0.01	40.36	4.58
2023年	H 74	0.98445	0.99836	0.99021	0.13010	91.3	18.62	5.36	6.03	30.90	4.18	0.43	0.10	1.28	0.18	0.04	0.01	40.31	4.36
2024年	H 75	0.98424	0.99836	0.99011	0.12510	91.3	18.33	5.35	6.03	30.60	3.98	0.43	0.10	1.28	0.17	0.04	0.01	40.26	4.15
2025年	H 76	0.98403	0.99836	0.99002	0.12030	91.3	18.04	5.35	6.02	30.30	3.79	0.42	0.10	1.28	0.16	0.04	0.01	40.21	3.95
2026年	H 77	0.98382	0.99836	0.98993	0.11570	91.3	17.75	5.34	6.01	29.99	3.62	0.41	0.10	1.28	0.15	0.04	0.01	40.16	3.76
2027年	H 78	0.98361	0.99836	0.98984	0.11120	91.3	17.46	5.34	6.01	29.68	3.44	0.41	0.10	1.28	0.14	0.04	0.01	40.11	3.58
2028年	H 79	0.98340	0.99836	0.98975	0.10680	91.3	17.17	5.33	6.00	29.38	3.27	0.40	0.10	1.27	0.14	0.04	0.01	40.06	3.41
2029年	H 80	0.98319	0.99836	0.98966	0.10260	91.3	16.88	5.32	6.00	29.08	3.11	0.39	0.10	1.27	0.13	0.04	0.01	40.01	3.24
合計							1,182.47	273.86	339.85	1,795.18	585.32	27.10	5.03	69.54	22.64	2.25	0.75	1,866.96	618.71

乗客の現在価値算定表 (続前表)

車名: 国道175号 神出ハイバス

様式-5

年次	年度 (国庫)	総走行台数の年次別伸び率 (5年度基準プロック)		割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間乗客 (億円)				走行経費乗客 (億円)				乗客減少乗客 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車	貨物車			全量	乗用車	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (1) x (A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	計		現在価値 (2) x (A)
1981年度	H 31	0.99920	0.99738	0.99852	0.7076	91.3	27.38	5.57	6.21	38.15	27.50	0.45	0.66	1.19	0.83	40.38	28.37
1982年度	H 32	0.99864	0.99842	0.99857	0.6756	91.3	27.34	5.56	6.19	39.06	26.41	0.45	0.66	1.19	0.80	40.32	28.24
1983年度	H 33	0.99864	0.99842	0.99857	0.6486	91.3	27.31	5.55	6.18	39.04	25.36	0.45	0.66	1.18	0.77	40.27	28.16
1984年度	H 34	0.99864	0.99842	0.99857	0.6246	91.3	27.27	5.54	6.17	38.98	24.32	0.45	0.66	1.18	0.74	40.21	28.11
1985年度	H 35	0.99853	0.99841	0.99856	0.6006	91.3	27.23	5.53	6.16	38.93	23.38	0.45	0.66	1.18	0.71	40.15	28.12
1986年度	H 36	0.99853	0.99841	0.99856	0.5757	91.3	27.19	5.52	6.16	38.87	22.45	0.45	0.66	1.18	0.68	40.09	28.15
1987年度	H 37	0.99853	0.99841	0.99856	0.5533	91.3	27.16	5.51	6.15	38.81	21.52	0.45	0.66	1.18	0.65	40.04	28.22
1988年度	H 38	0.99853	0.99841	0.99856	0.5339	91.3	27.12	5.50	6.14	38.76	20.69	0.45	0.66	1.17	0.63	39.98	28.34
1989年度	H 39	0.99853	0.99840	0.99856	0.5134	91.3	27.08	5.49	6.13	38.70	19.87	0.45	0.66	1.17	0.60	39.92	28.50
1990年度	H 40	0.99853	0.99840	0.99856	0.4936	91.3	27.05	5.48	6.12	38.65	19.08	0.45	0.66	1.17	0.58	39.86	28.66
1991年度	H 41	0.99853	0.99840	0.99856	0.4746	91.3	27.01	5.48	6.11	38.59	18.32	0.45	0.66	1.17	0.56	39.81	28.82
1992年度	H 42	0.99853	0.99840	0.99856	0.4564	91.3	26.97	5.47	6.10	38.54	17.59	0.45	0.66	1.17	0.53	39.75	28.98
1993年度	H 43	0.99848	0.99830	0.99245	0.4388	91.3	26.93	5.46	6.09	38.24	16.78	0.44	0.66	1.16	0.51	39.45	29.14
1994年度	H 44	0.98937	0.99243	0.95243	0.4220	91.3	26.41	5.45	6.08	37.95	16.01	0.44	0.66	1.16	0.49	39.15	29.30
1995年度	H 45	0.98926	0.99190	0.95237	0.4057	91.3	26.13	5.45	6.08	37.65	15.28	0.43	0.66	1.15	0.47	38.85	29.46
1996年度	H 46	0.98914	0.99190	0.95226	0.3901	91.3	25.85	5.44	6.07	37.36	14.57	0.43	0.66	1.15	0.45	38.55	29.62
1997年度	H 47	0.98902	0.99190	0.95216	0.3751	91.3	25.57	5.44	6.06	37.07	13.86	0.42	0.66	1.14	0.43	38.25	29.78
1998年度	H 48	0.98890	0.99190	0.95205	0.3607	91.3	25.29	5.43	6.06	36.77	13.26	0.42	0.66	1.14	0.41	37.95	29.94
1999年度	H 49	0.98877	0.99189	0.95193	0.3468	91.3	25.01	5.43	6.05	36.48	12.65	0.42	0.66	1.14	0.40	37.65	30.10
2000年度	H 50	0.98865	0.99189	0.95181	0.3335	91.3	24.73	5.42	6.04	36.19	12.07	0.41	0.66	1.13	0.39	37.36	30.26
2001年度	H 51	0.98851	0.99189	0.95170	0.3207	91.3	24.46	5.41	6.04	35.89	11.51	0.41	0.66	1.12	0.38	37.06	30.42
2002年度	H 52	0.98838	0.99189	0.95158	0.3083	91.3	24.18	5.41	6.03	35.60	10.98	0.40	0.66	1.12	0.36	36.76	30.58
2003年度	H 53	0.98824	0.99189	0.95146	0.2965	91.3	23.88	5.40	6.02	35.31	10.47	0.40	0.66	1.11	0.35	36.46	30.74
2004年度	H 54	0.98810	0.99189	0.95134	0.2851	91.3	23.60	5.40	6.01	35.01	9.98	0.39	0.66	1.10	0.34	36.16	30.90
2005年度	H 55	0.98796	0.99189	0.95122	0.2741	91.3	23.32	5.39	6.01	34.72	9.52	0.39	0.66	1.10	0.33	35.86	31.06
2006年度	H 56	0.98782	0.99189	0.95110	0.2636	91.3	23.04	5.38	6.00	34.43	9.07	0.38	0.66	1.09	0.32	35.56	31.22
2007年度	H 57	0.98768	0.99189	0.95098	0.2534	91.3	22.76	5.38	6.00	34.13	8.63	0.38	0.66	1.09	0.31	35.26	31.38
2008年度	H 58	0.98754	0.99189	0.95086	0.2437	91.3	22.48	5.37	5.99	33.84	8.25	0.37	0.66	1.08	0.30	34.96	31.54
2009年度	H 59	0.98740	0.99189	0.95074	0.2343	91.3	22.20	5.37	5.98	33.55	7.88	0.37	0.66	1.08	0.29	34.66	31.70
2010年度	H 60	0.98726	0.99189	0.95062	0.2253	91.3	21.92	5.36	5.98	33.25	7.49	0.36	0.66	1.07	0.28	34.36	31.86
2011年度	H 61	0.98712	0.99189	0.95050	0.2166	91.3	21.64	5.35	5.97	32.96	7.14	0.36	0.66	1.06	0.27	34.06	32.02
2012年度	H 62	0.98698	0.99189	0.95038	0.2083	91.3	21.36	5.35	5.96	32.67	6.80	0.35	0.66	1.06	0.26	33.76	32.18
2013年度	H 63	0.98684	0.99189	0.95026	0.2003	91.3	21.08	5.34	5.95	32.38	6.48	0.35	0.66	1.05	0.25	33.46	32.34
2014年度	H 64	0.98670	0.99189	0.95014	0.1926	91.3	20.79	5.34	5.95	32.08	6.18	0.35	0.66	1.05	0.24	33.16	32.50
2015年度	H 65	0.98656	0.99189	0.95002	0.1852	91.3	20.51	5.33	5.94	31.79	5.89	0.34	0.66	1.04	0.23	32.86	32.66
2016年度	H 66	0.98642	0.99189	0.94990	0.1780	91.3	20.23	5.32	5.94	31.49	5.61	0.34	0.66	1.04	0.22	32.56	32.82
2017年度	H 67	0.98628	0.99189	0.94978	0.1712	91.3	19.95	5.32	5.93	31.20	5.34	0.34	0.66	1.03	0.21	32.26	32.98
2018年度	H 68	0.98614	0.99189	0.94966	0.1646	91.3	19.67	5.31	5.92	30.91	5.09	0.33	0.66	1.03	0.20	31.96	33.14
2019年度	H 69	0.98600	0.99189	0.94954	0.1583	91.3	19.39	5.31	5.92	30.61	4.85	0.32	0.66	1.02	0.19	31.66	33.30
2020年度	H 70	0.98586	0.99189	0.94942	0.1522	91.3	19.11	5.30	5.91	30.32	4.61	0.32	0.66	1.02	0.18	31.36	33.46
2021年度	H 71	0.98572	0.99189	0.94930	0.1463	91.3	18.83	5.29	5.90	30.02	4.39	0.31	0.66	1.01	0.17	31.06	33.62
2022年度	H 72	0.98558	0.99189	0.94918	0.1407	91.3	18.55	5.29	5.90	29.73	4.18	0.31	0.66	1.01	0.16	30.76	33.78
2023年度	H 73	0.98544	0.99189	0.94906	0.1353	91.3	18.27	5.28	5.89	29.44	3.99	0.30	0.66	1.00	0.15	30.46	33.94
2024年度	H 74	0.98530	0.99189	0.94894	0.1301	91.3	17.99	5.28	5.88	29.14	3.79	0.30	0.66	1.00	0.14	30.16	34.10
2025年度	H 75	0.98516	0.99189	0.94882	0.1251	91.3	17.71	5.27	5.88	28.85	3.61	0.29	0.66	0.99	0.13	29.86	34.26
2026年度	H 76	0.98502	0.99189	0.94870	0.1203	91.3	17.42	5.26	5.87	28.56	3.44	0.29	0.66	0.98	0.12	29.56	34.42
2027年度	H 77	0.98488	0.99189	0.94858	0.1157	91.3	17.14	5.26	5.86	28.26	3.27	0.28	0.66	0.98	0.11	29.26	34.58
2028年度	H 78	0.98474	0.99189	0.94846	0.1112	91.3	16.86	5.25	5.86	27.97	3.11	0.28	0.66	0.97	0.11	28.96	34.74
2029年度	H 79	0.98460	0.99189	0.94834	0.1069	91.3	16.58	5.25	5.85	27.68	2.96	0.28	0.66	0.97	0.10	28.66	34.90
2030年度	H 80	0.98446	0.99189	0.94822	0.1028	91.3	16.30	5.24	5.84	27.38	2.81	0.27	0.66	0.96	0.10	28.36	35.06
合計							1,142.95	269.52	300.51	1,712.97	568.28	18.97	2.93	54.48	17.69	1,769.50	586.75



神建道計第 551 号

平成 22 年 11 月 1 日

近畿地方整備局長 上総 周平 様

神戸市長 矢田 立郎



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）

平成 22 年 10 月 22 日付、国近整企画第 45 号により意見照会のありました見出しの件について、別紙のとおり回答いたします。

神戸市建設局道路部計画課
広域幹線係 久保田、森
TEL : 078-322-5396

<事業名：国道175号 神出バイパス>

○神戸市長の意見：

国道175号は神戸市内を南北に連絡する重要な幹線道路であり、当該区間は神戸市西地域の交通の要衝となっている。現道は交通渋滞が慢性化しているほか、歩道の未整備区間もあり交通安全の確保も課題となっている。

神出バイパスの整備により、交通渋滞が大幅に解消されるほか、歩行者・自転車への安全性も向上することから、引き続き、事業を継続し早期に完成することが必要であると考えます。

また、事業区間のうち神出町北古口バス停以北は用地取得が99%完了しているほか、北古口バス停～神戸加古川姫路線間は路体も一部完成しているため、北古口バス停以北について、平成23年度末までの暫定2車線供用も含めた完成をお願いしたい。