



No. 5  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和3年度第2回

一般国道175号  
かん で  
神出バイパス

【再評価】

令和3年8月  
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中止による  
コスト、工期への影響は考慮していない

# 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. コスト縮減や代替案等の可能性の視点
6. 関係自治体の意見
7. 対応方針(原案)

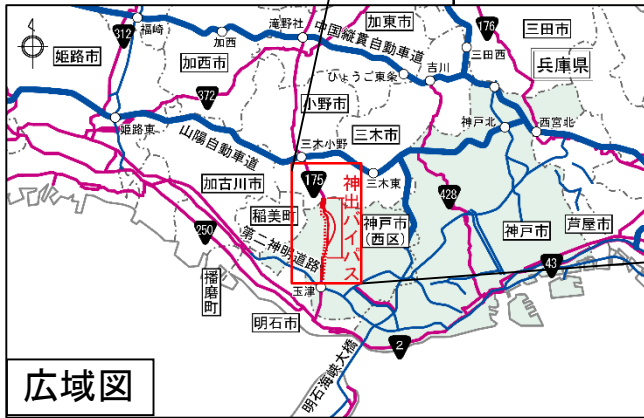
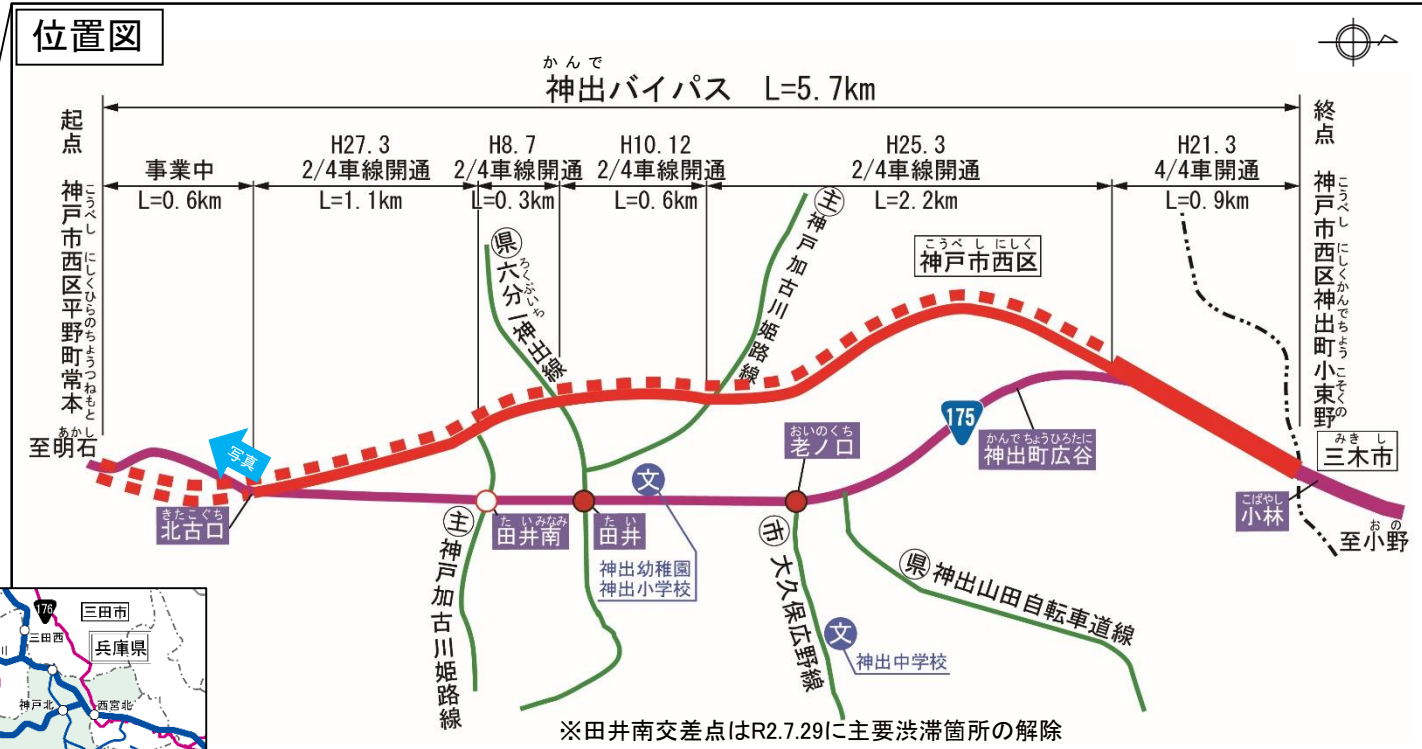
# 1. 事業全体図

一般国道175号は、兵庫県明石市を起点に、京都府舞鶴市に至る総延長約130kmの主要幹線道路であり、瀬戸内工業地域と舞鶴港を南北に結び、中国縦貫自動車道、山陽自動車道や第二神明道路などを相互に結ぶ重要な役割を果たしています。

神出バイパスは、神戸市西部における交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした道路です。



【一般国道175号の混雑状況】  
(北古口交差点付近)



凡例

- 供用中 (赤実線)
- 事業中 (赤点線)
- 直轄国道 (紫実線)
- 主要地方道および一般府県道 (緑実線)
- 主要渋滞箇所 (赤丸)
- 主要渋滞箇所解除済 (白丸)

# 2. 事業の概要

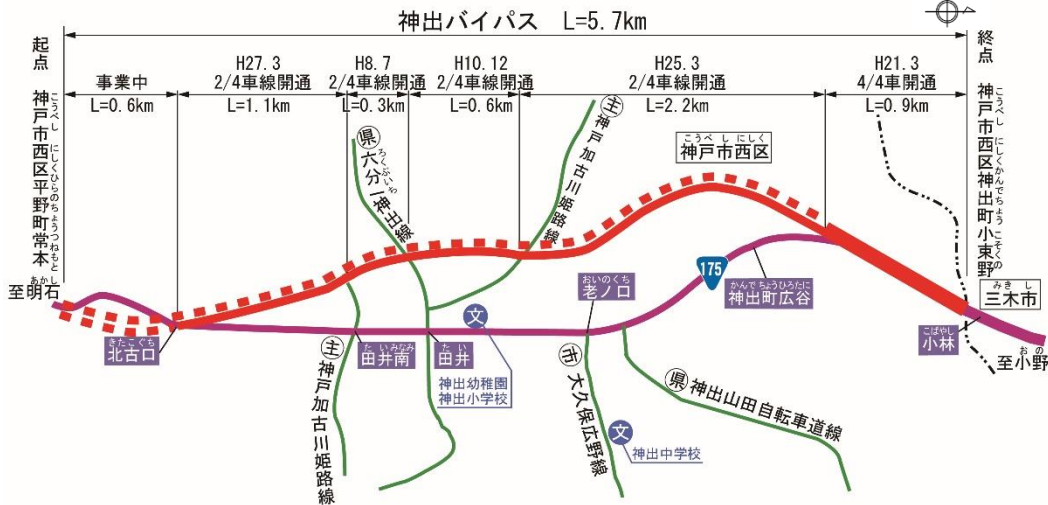
## 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域活性化への支援

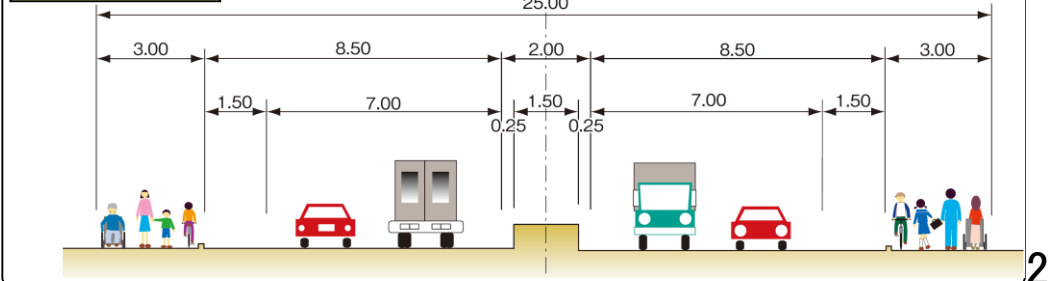
## 計画の概要・進捗状況

区 間	にしくひらのちようつねもと (起)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 (終)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	24,600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=5.1km (完成4車線供用L=0.9km、暫定2車線供用L=4.2km)
事業進捗率	約78%(令和3年3月末現在)
用地取得率	約89%(令和3年3月末現在)

## 位置図



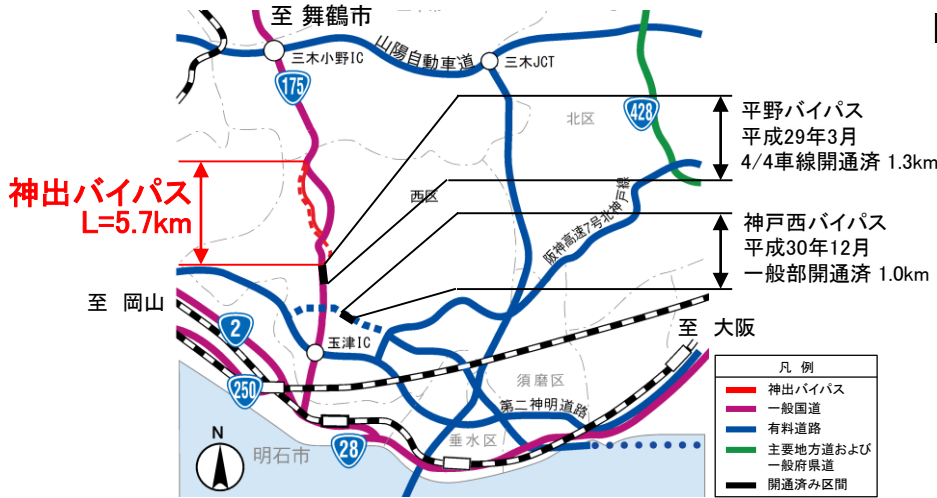
## 標準横断面図



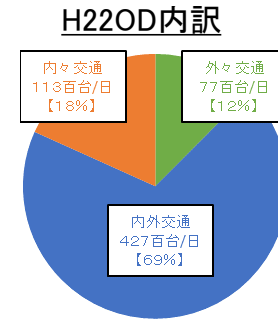
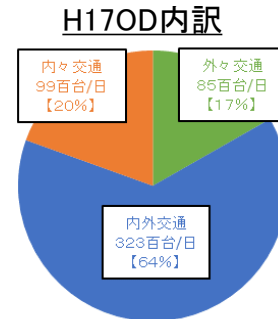
# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、事業の目的が失われるような社会経済情勢の変化はない。
- 一般国道175号を利用する交通特性は、内々交通が18%、内外交通が69%と周辺地域を発着地とする割合が約9割を占めており、概ね変化はない。



【一般国道175号OD内訳】

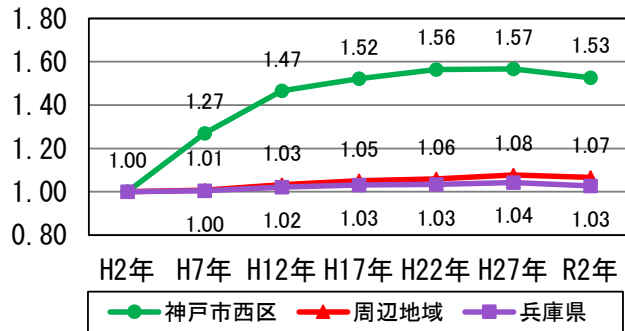


- 内外交通  
 ・周辺地域とその他の地域の交通
- 内々交通  
 ・周辺地域内の交通
- 外々交通  
 ・通過交通

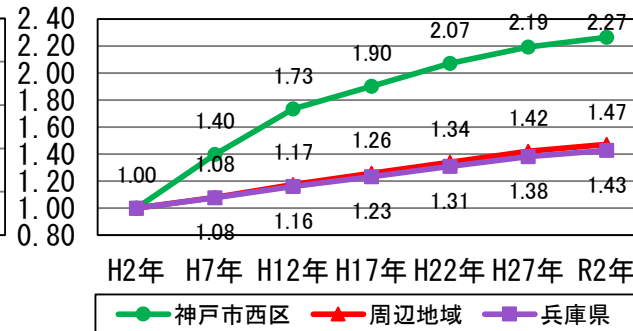
※周辺地域とは、神出BPの中心地から平均トリップ長29.5kmの範囲円に含まれる20市町を対象としている

※前回評価時(H28)は平成17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  
 ※今回評価時(R3)は平成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  
 ※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

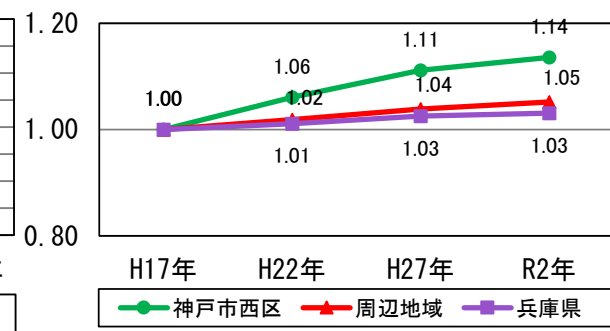
<人口の推移>



<世帯数の推移>



<自動車保有台数の推移>



出典)人口・世帯数: H2年は国勢調査、H7年以降は住民基本台帳自動車保有台数は兵庫県統計書  
 ※周辺地域は、神出BPの中心地から平均トリップ長29.5kmの範囲円に含まれる20市町を対象としている

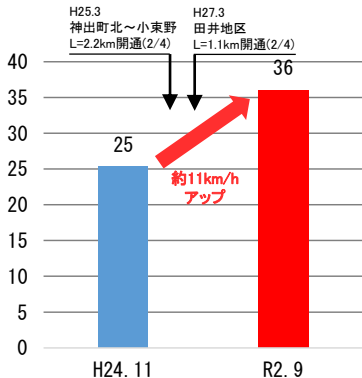
# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

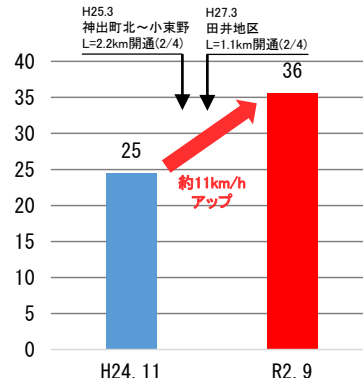
- 神出バイパスの段階的な部分供用(H25.3及びH27.3)に伴い、小林交差点～北古口交差点間の現道の旅行速度が向上し、田井南交差点の渋滞も解消。
- 暫定供用したバイパス区間では、交通容量不足により通勤時間帯の渋滞が発生。
- 残る区間の整備や4車線化により、バイパス部の渋滞解消が期待される。

【現道の旅行速度(km/h)の推移】

【小林交差点→北古口交差点】



【北古口交差点→小林交差点】



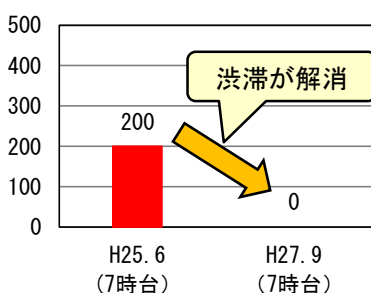
出典：平成24年11月8日、平成25年4月17日は交通量調査業務における実走調査結果  
令和2年9月はETC2.0プローブ情報に基づく、平日7時～19時の12時間平均旅行速度

【田井南交差点の渋滞の解消】

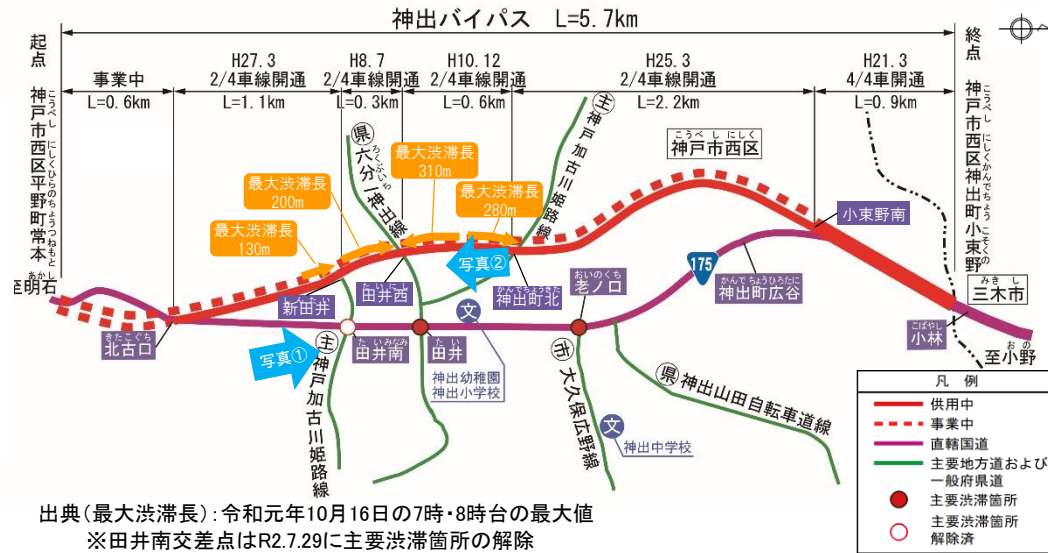
写真①：渋滞状況(田井南交差点)



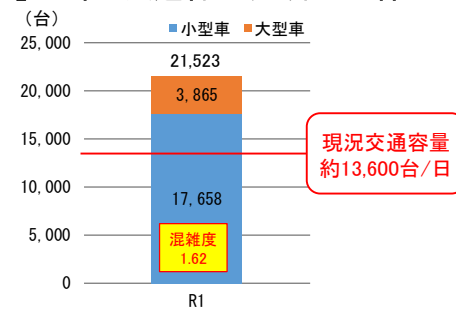
【田井南交差点(下り)】



出典：兵庫国道事務所・交通量調査結果より  
平成25年6月6日(部分供用前)、平成27年9月8日(部分供用後)



【BP部の交通容量(田井西～神出町北)】



出典：全国道路・街路交通情勢調査(H27)及び兵庫国道事務所交通量調査(R1.10.16)  
※交通容量：H27年全国道路・街路交通情勢調査から算出  
※混雑度：H27全国・道路街路交通情勢調査結果

【写真②：BP部の渋滞状況】

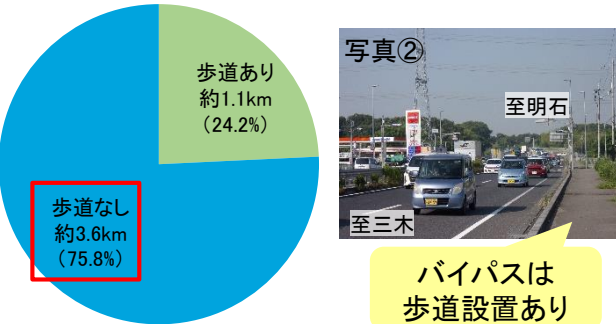


# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

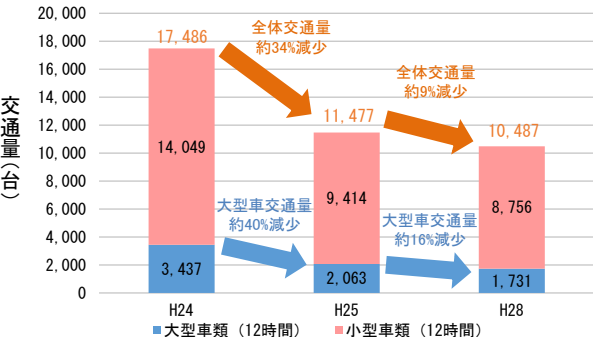
- 一般国道175号(事業区間の現道)は一部通学路指定されている区間があるものの、約8割が歩道未整備であり、自転車・歩行者の安全確保が課題。
- 神出バイパス部分供用(H25.3及びH27.3)に伴い、現道を通過する全体交通量の約4割、大型車両の約6割が段階的に減少し、歩行者の安全性が向上。
- 残る区間の整備や4車線化により、通過交通が神出バイパスに転換することで、現道の交通量がさらに減少し、事故減少や自転車・歩行者の安全性向上が期待される。

【現道の歩道有無の割合】

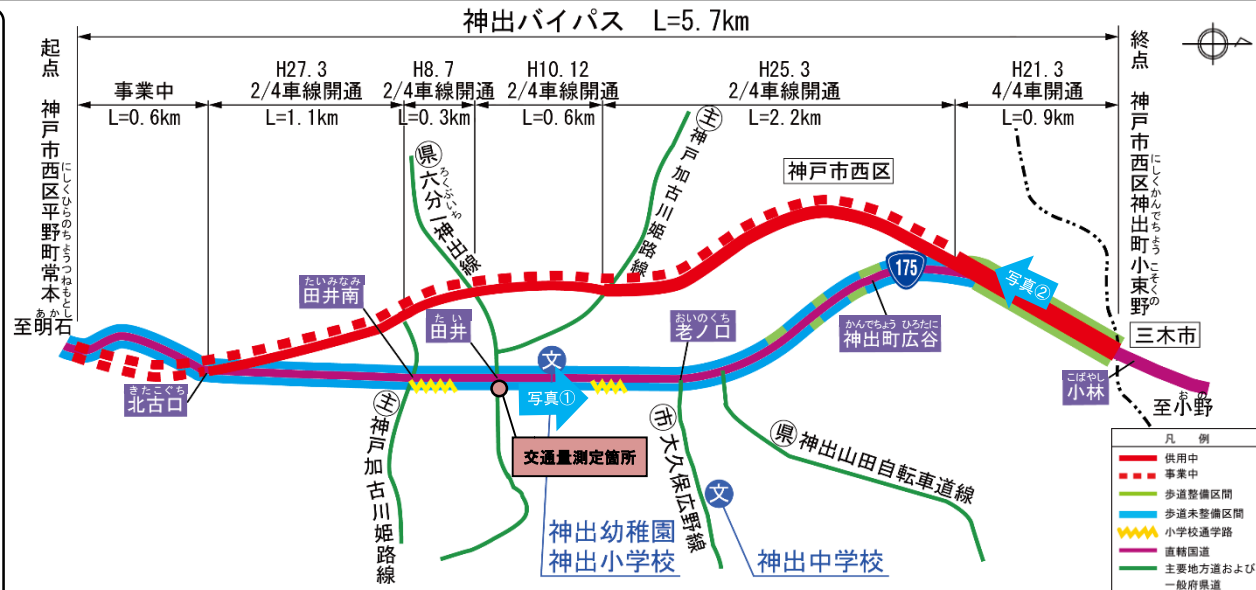


出典:平成27年全国道路・街路交通情勢調査 撮影日:令和3年6月10日(木)

【神出バイパス部分供用(H25.3、H27.3)前後の現道の12時間交通量】



出典:兵庫国道事務所・交通量調査結果 (H24.11、H25.6、H28.6)

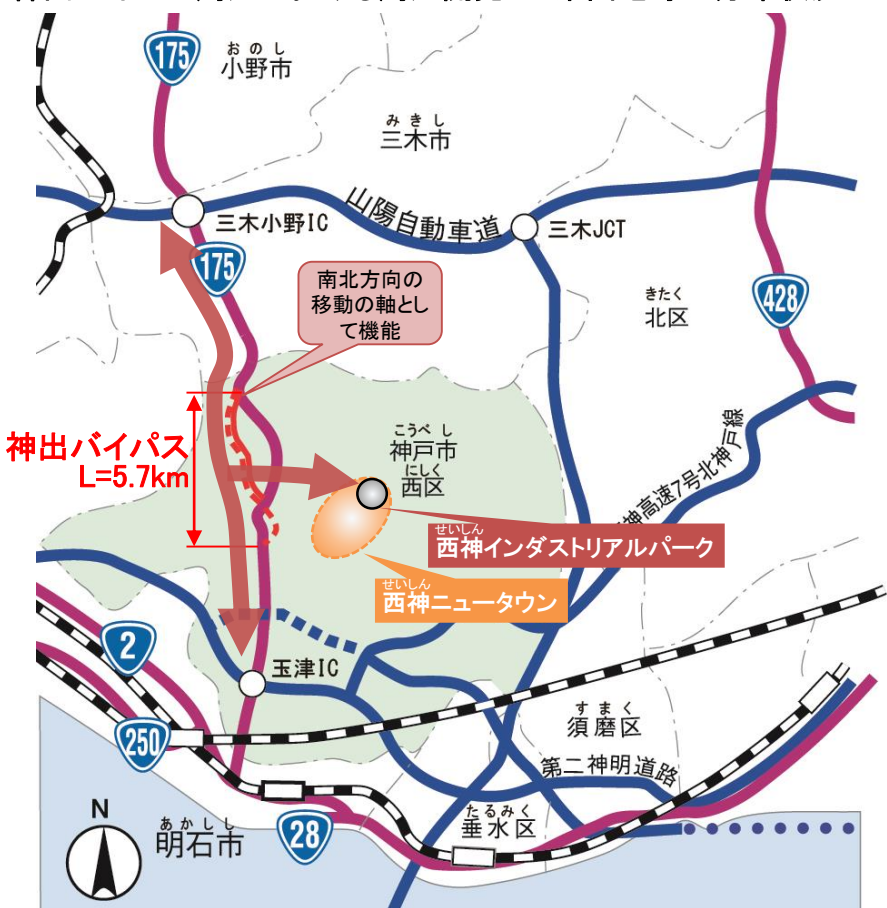


# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(地域活性化への支援)

- 神出バイパスが通過する神戸市西区では、産業団地が整備されており、製造品出荷額が増加傾向。
- 残る区間の整備や4車線化により、産業団地へのアクセス機能が向上し、物流活動が促進され、地域の活性化に寄与することが期待される。

神出バイパス周辺における周辺開発・工業団地等の分布状況



### せいしん 【西神インダストリアルパーク】

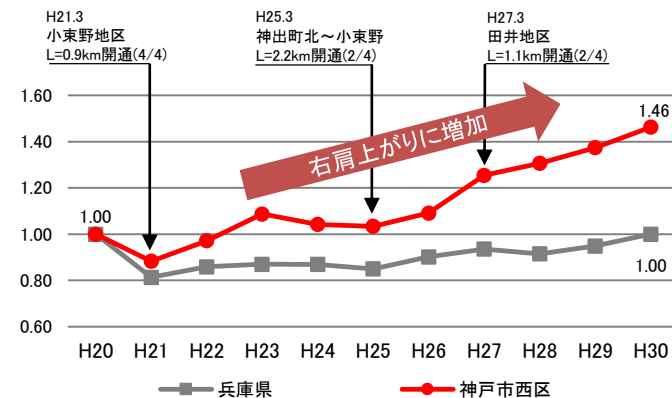
- ・整備年度: S46年度
- ・西神ニュータウンの近傍に位置し、日本で最初の「職住近接型」として整備された神戸市西区内で最大の面積を持つ大型工業団地として機能。
- ・食品や電子、機械などの多数の企業(約60社)が操業中。

※西神ニュータウン  
住宅と産業を中心とする複合機能団地として計画されたニュータウン。街開きは、西神住宅団地が1982年、西神住宅第2団地が1993年、神戸研究学園都市が1985年。

※職住近接型  
時間的なゆとりや文化、ショッピング等を重視した生活を求める街なか居住へのニーズに対応した、職場と住居が近接したまちづくり。



<神戸市西区の製造品出荷額の推移>



神出バイパスが通過する神戸市西区は増加傾向

出典: 工業統計調査及び経済センサス活動調査



## 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)
	653億円	20億円	2.3億円	675億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	384億円		43億円	427億円	

### ■ 算出条件等

基準年 : 令和3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  
 推計に用いた資料 : 平成22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30年2月版  
 事業費 : 224億円  
 維持管理費 : 49百万円/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)
	260億円	8.6億円	1.1億円	269億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	37億円		26億円	63億円	

※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

※4 推計に用いるOD表は現時点で最新の平成22年度全国道路・街路交通情勢調査を使用している

※5 参考: 前回評価資料 <https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/ippan/zygyohyoka/ol9a8v000000ce5w-att/10.pdf>

## 4) 地域における計画等

### ■ 地域における計画

神出バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

◆ 神戸都市計画区域マスタープラン素案(神戸市:令和2年7月)

「主要な都市施設などの整備目標」に記載

◆ 神戸市都市計画マスタープラン(平成23年3月)

「総合交通ネットワーク形成」の主要幹線道路ネットワークの形成において、  
広域圏幹線道路として位置づけ

### ■ 要望経緯

◆ 神戸市が、「令和2年度国家予算に対する提案・要望」で神出バイパスの  
整備促進を要望

◆ 一般国道175号整備促進期成同盟会

・構成メンバー 神戸市長、西脇市長、三木市長、小野市長、丹波市長、加東市長  
(最近の動向)

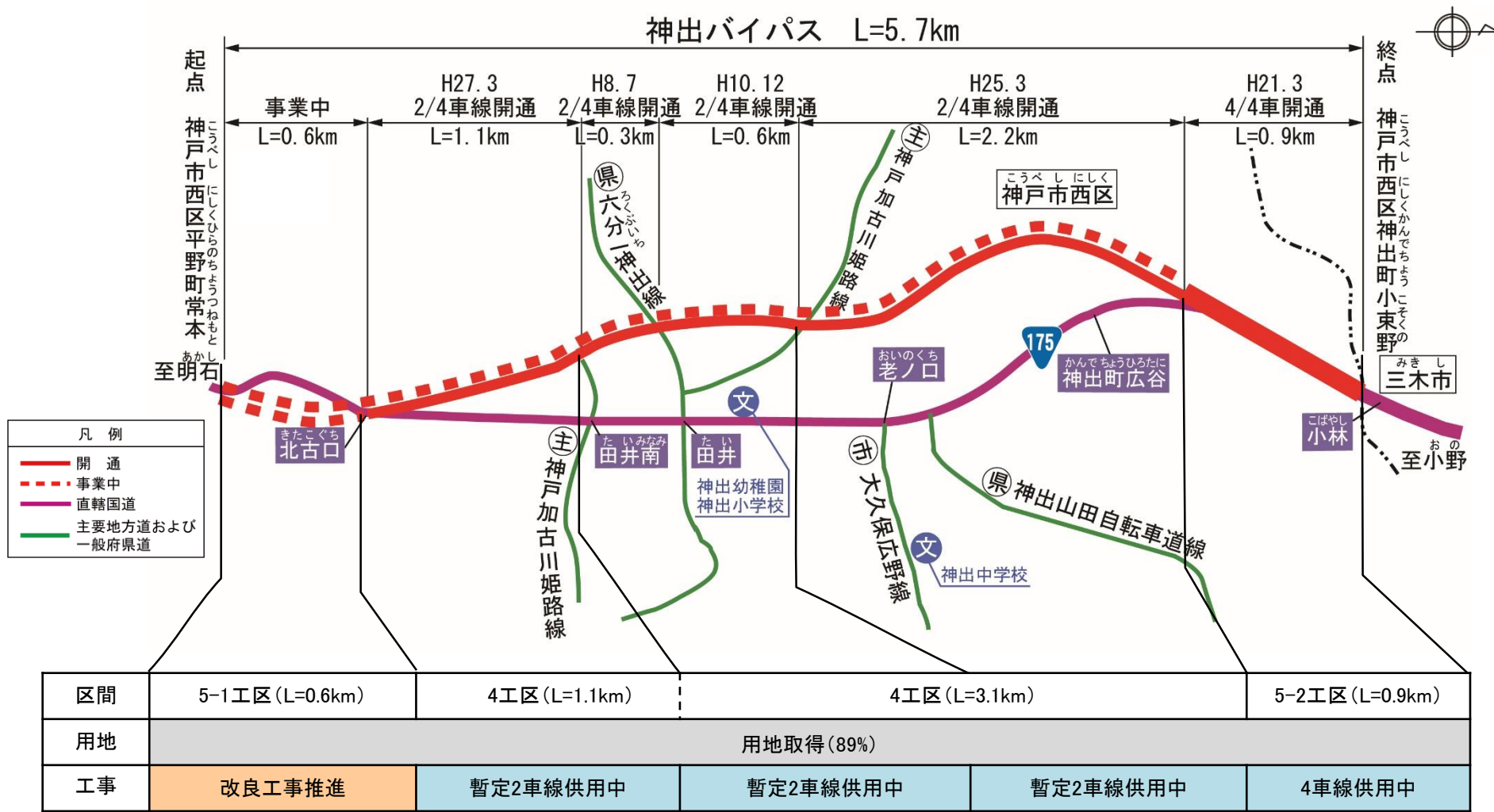
● 令和2年9月、11月 神出バイパスの整備促進を要望

(過去の動向)

令和元年8月、11月、平成30年11月、平成29年11月

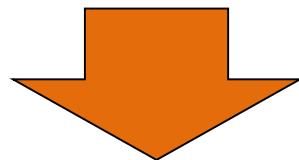
# 4. 事業進捗の見込みの視点

■ 神出バイパスは令和3年度までに、L=5.7kmのうちL=5.1kmを供用済み。  
 ■ 残る区間について事業を推進し、早期開通を目指す。



※用地進捗率は、令和3年3月末の面積ベース

神出バイパスの計画は、一般国道175号の交通混雑の緩和や交通安全の確保、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っています。



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。

## ■神戸市長

一般国道175号は、神戸市西部地域の経済活動や、災害時の緊急輸送道路、安全な交通の確保など、市民生活を支える上で重要な幹線道路です。その中でも神出バイパスの区間は、県道神戸加古川姫路線や県道六分一神出線と接続し、交通量が非常に多く、慢性的な交通混雑が発生している状況から市民生活への影響は大きいものとなっています。

一般国道175号の機能を最大限発揮させるためにも、効果の高い神出バイパスの整備は非常に重要であることから、未整備0.6km区間並びに暫定2車線4.2km区間の4車線化を早期に完了させる必要があると考えております。

神戸市としても、用地取得に協力し、事業推進に努めております。

## 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、地域活性化への支援が必要な状況は変化していない。
- ・神出バイパス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。
- ・神出バイパスの整備により通過交通がバイパスに転換し、交通安全の確保が期待される。
- ・神出バイパスの整備により産業団地へのアクセス機能が向上し、地域活性化への支援が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.6、残事業で4.3。

## 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=5.1kmを供用。
- ・残る区間について事業を推進し、早期開通を目指す。

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、早期の開通を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 5  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和3年度第2回

一般国道175号  
かん で  
神出バイパス  
【再評価】

(計算結果等参考資料)

令和3年8月  
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中止による  
コスト、工期への影響は考慮していない

(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175号 神出バイパス
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 248億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 4.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 207億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 23.3%)

●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)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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) : 16094万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 83万人・時間/年 (40274万人・時間/年⇒40190万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道175号 (県) 平野三木線 (県) 三木環状線 (県) 三木三田線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 72万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 2割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	神姫バス
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	三木市～JR西明石駅 (所要時間: 40分→35分)
		<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	三木市～神戸空港 (所要時間: 60分→54分)
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	三木市～東播磨港 (所要時間: 74分→68分)
	<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		
	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		



1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り		
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する		
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の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	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
		<input 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	ひまわりの丘公園(年間観光客入込数:約57万人/年 H30年)、三木山森林公園(年間観光客入込数:約57万人/年 H30年)	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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)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	三木市～兵庫県立災害医療センター8所要時間:55分→49分)		

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（第1次緊急輸送路）
		<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	（主）神戸加古川姫路線～（一）西神1号線～（一）西神中央線（神出町押部谷町和田～西区伊川谷町上脇）
		<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	● 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:2433.95t-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）：一般国道175号（県）平野三木線（県）三木環状線（県）三木三田線 排出削減量：11.53t/年、排出削減率：1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：5.3t/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）：一般国道175号（県）平野三木線（県）三木環状線（県）三木三田線 排出削減量：0.67t/年、排出削減率：1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：0.29t/年
		<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 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・BP・その他の別
一般国道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
24,600	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	令和3年度		
単純合計	213億円	127億円	340億円
うち残事業分	44億円	76億円	120億円
基準年における 現在価値 (C)	384億円	43億円	427億円
うち残事業分	37億円	26億円	62億円

### 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	令和3年度			
供用年	令和10年度			
単年便益 (初年便益)	43億円	1.3億円	0.15億円	45億円
基準年における 現在価値 (B)	653億円	20億円	2.3億円	675億円
うち残事業分	260億円	8.6億円	1.1億円	269億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.6
経済的純現在価値（事業全体）	248億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.2%
費用便益比（残事業）	4.3
経済的純現在価値（残事業）	207億円
経済的内部収益率（残事業）	23.3%

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

【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	24,600台/日	±10%	1.2~2.0
事業費	44億円	±10%	1.6~1.6
事業期間	6年	±20%	1.5~1.6

【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	24,600台/日	±10%	3.4~5.4
事業費	44億円	±10%	4.1~4.6
事業期間	6年	±20%	4.2~4.4

# 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 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (5.7km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	22,000	24,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	3	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	10.91	38.34	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 175号  (4.7km)	交通量	[台/日]	30,100	13,500
		走行時間	[分]	14	8
		走行時間費用	[億円/年]	77.51	20.84
	(県)平野三 木線  (11.2km)	交通量	[台/日]	11,700	11,500
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	66.22	63.90
	(県)三木環 状線  (2.5km)	交通量	[台/日]	10,100	8,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	9.25	7.30
	(県)三木三 田線  (3.0km)	交通量	[台/日]	15,100	14,800
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	16.04	15.61
		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 (7,280.6km)	走行時間費用	[億円/年]	24,728.92	24,720.01	

			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：7,307.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,908.85	24,866.00	42.86

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

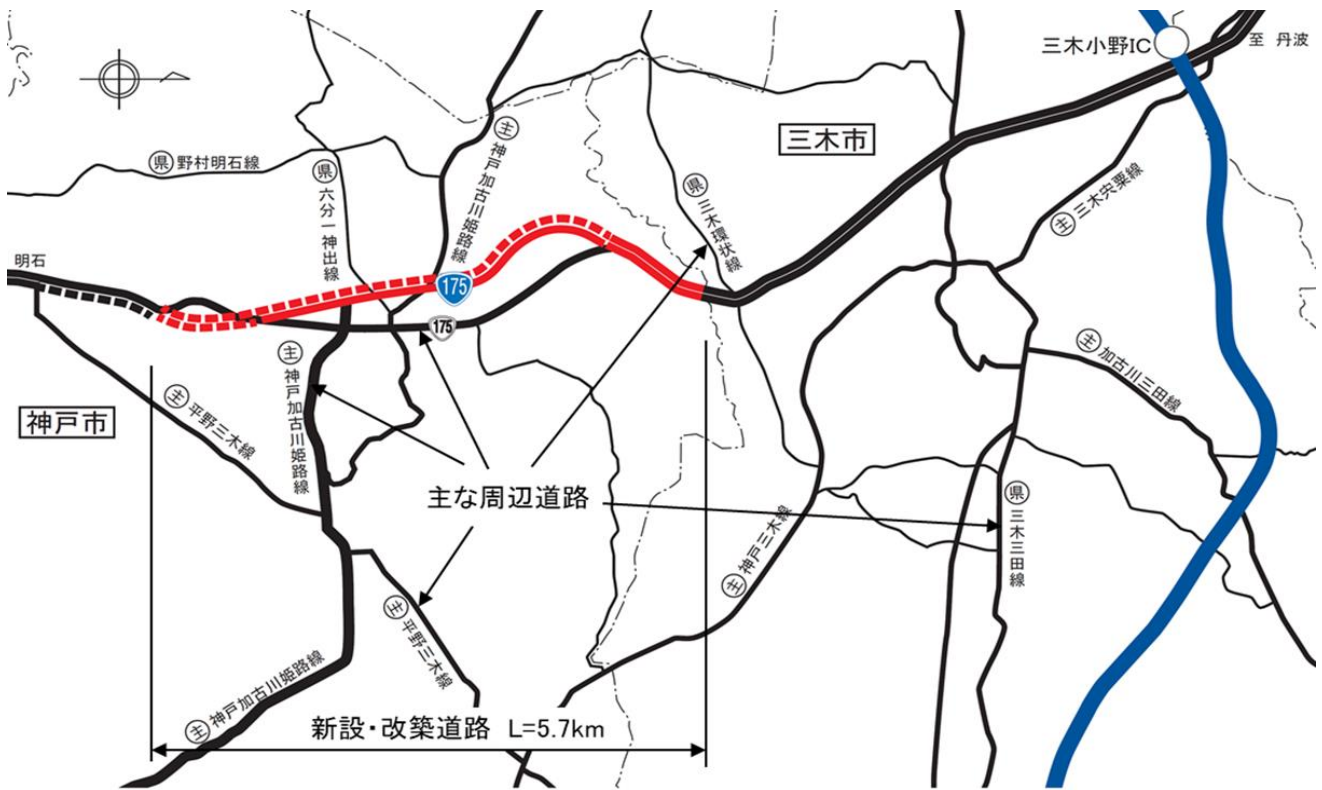
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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）

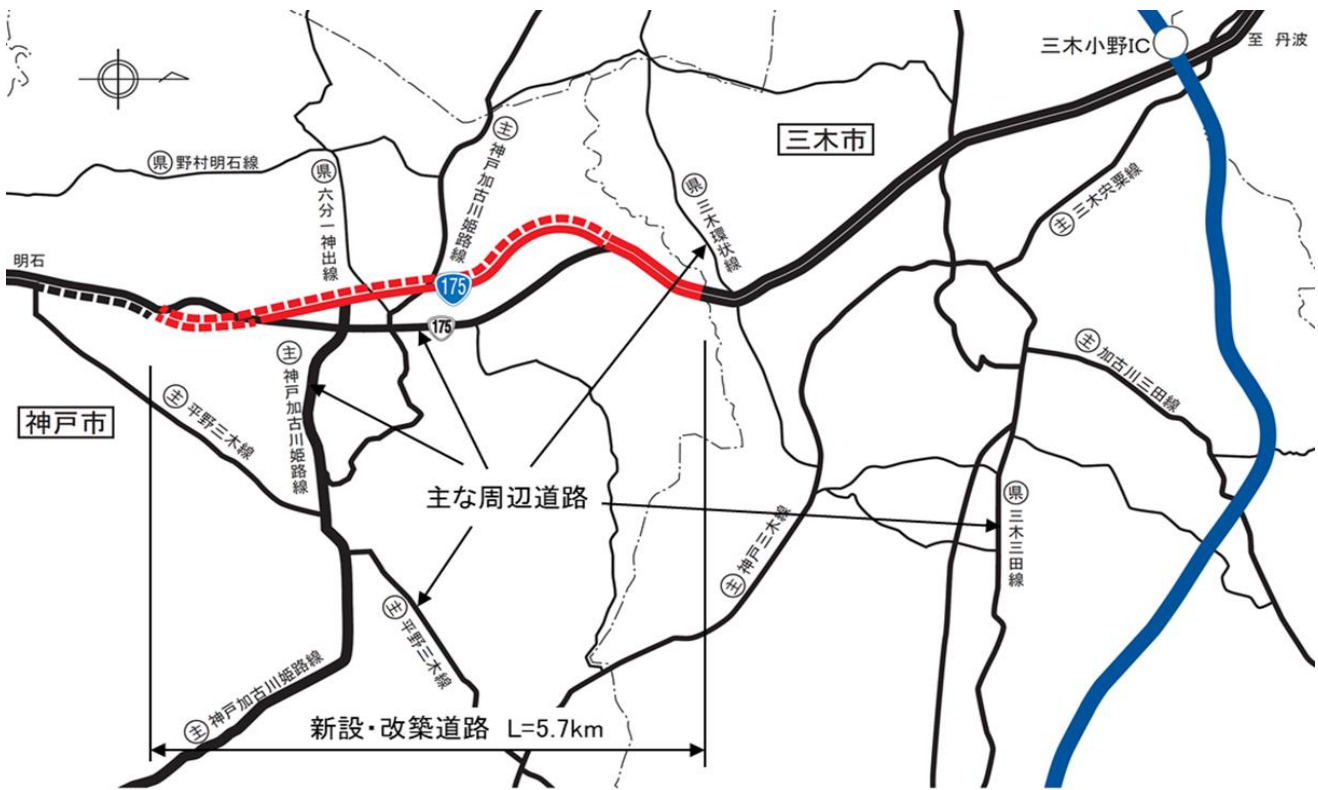
（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (4.8km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	17,400	23,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	8	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	26.40	31.19	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 175号 (4.7km)	交通量	[台/日]	19,800	13,500
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	37.71	20.84
	(県)平野三 木線 (11.2km)	交通量	[台/日]	11,600	11,500
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	64.39	63.90
	(県)三木環 状線 (2.5km)	交通量	[台/日]	9,100	8,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	8.05	7.30
	(県)三木三 田線 (3.0km)	交通量	[台/日]	14,800	14,800
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	15.69	15.61
		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 (7,281.5km)	走行時間費用	[億円/年]	24,730.75	24,727.16	

			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：7,307.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,882.99	24,866.00	16.99

- ※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3年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	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センサス)	
	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 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				



## 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: 一般国道175号 神出バイパス		単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
		0.49	5.7	2.79			
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
-42年目	S 61	3.9461	104.4	2.24	8.57		
-41年目	S 62	3.7943	104.1	5.13	18.91		
-40年目	S 63	3.6484	104.7	5.28	18.62		
-39年目	H 1	3.5081	107.5	1.70	5.61		
-38年目	H 2	3.3731	109.9	1.18	3.68		
-37年目	H 3	3.2434	112.5	1.00	2.92		
-36年目	H 4	3.1187	114.1	0.39	1.07		
-35年目	H 5	2.9987	114.4	4.17	11.05		
-34年目	H 6	2.8834	114.3	2.85	7.29		
-33年目	H 7	2.7725	113.7	12.18	30.07		
-32年目	H 8	2.6658	113.2	5.49	13.07		
-31年目	H 9	2.5633	114.2	23.98	54.47		
-30年目	H 10	2.4647	113.6	7.80	17.13		
-29年目	H 11	2.3699	112.0	6.44	13.79		
-28年目	H 12	2.2788	110.7	12.04	25.08		
-27年目	H 13	2.1911	109.4	8.11	16.45		
-26年目	H 14	2.1068	107.6	3.38	6.70		
-25年目	H 15	2.0258	106.1	4.04	7.80		
-24年目	H 16	1.9479	105.0	0.29	0.54		
-23年目	H 17	1.8730	103.7	2.14	3.92		
-22年目	H 18	1.8009	103.0	1.99	3.52		
-21年目	H 19	1.7317	102.1	6.19	10.63		
-20年目	H 20	1.6651	101.6	6.49	10.76		
-19年目	H 21	1.6010	100.3	5.05	8.15		
-18年目	H 22	1.5395	98.6	4.48	7.07		
-17年目	H 23	1.4802	97.2	8.14	12.55		
-16年目	H 24	1.4233	96.4	11.76	17.57		
-15年目	H 25	1.3686	96.4	1.71	2.46		
-14年目	H 26	1.3159	98.7	2.22	3.00		
-13年目	H 27	1.2653	100.2	1.98	2.53		
-12年目	H 28	1.2167	100.3	0.09	0.11		
-11年目	H 29	1.1699	100.5	0.93	1.09		
-10年目	H 30	1.1249	100.4	1.85	2.10		
-9年目	R 1	1.0816	101.2	1.71	1.85		
-8年目	R 2	1.0400	101.2	1.78	1.85		
-7年目	R 3	1.0000	101.2	2.32	2.32		
-6年目	R 4	0.9615	101.2	2.36	2.27		
-5年目	R 5	0.9246	101.2	3.82	3.53		
-4年目	R 6	0.8890	101.2	7.45	6.63		
-3年目	R 7	0.8548	101.2	8.98	7.68		
-2年目	R 8	0.8219	101.2	10.91	8.97		
-1年目	R 9	0.7903	101.2	10.91	8.62		
供用開始年次	R 10	0.7599	101.2			2.54	1.93
1年目	R 11	0.7307	101.2			2.54	1.85
2年目	R 12	0.7026	101.2			2.54	1.78
3年目	R 13	0.6756	101.2			2.54	1.71
4年目	R 14	0.6496	101.2			2.54	1.65
5年目	R 15	0.6246	101.2			2.54	1.58
6年目	R 16	0.6006	101.2			2.54	1.52
7年目	R 17	0.5775	101.2			2.54	1.46
8年目	R 18	0.5553	101.2			2.54	1.41
9年目	R 19	0.5339	101.2			2.54	1.35
10年目	R 20	0.5134	101.2			2.54	1.30
11年目	R 21	0.4936	101.2			2.54	1.25
12年目	R 22	0.4746	101.2			2.54	1.20
13年目	R 23	0.4564	101.2			2.54	1.16
14年目	R 24	0.4388	101.2			2.54	1.11
15年目	R 25	0.4220	101.2			2.54	1.07
16年目	R 26	0.4057	101.2			2.54	1.03
17年目	R 27	0.3901	101.2			2.54	0.99
18年目	R 28	0.3751	101.2			2.54	0.95
19年目	R 29	0.3607	101.2			2.54	0.91
20年目	R 30	0.3468	101.2			2.54	0.88
21年目	R 31	0.3335	101.2			2.54	0.85
22年目	R 32	0.3207	101.2			2.54	0.81
23年目	R 33	0.3083	101.2			2.54	0.78
24年目	R 34	0.2965	101.2			2.54	0.75
25年目	R 35	0.2851	101.2			2.54	0.72
26年目	R 36	0.2741	101.2			2.54	0.70
27年目	R 37	0.2636	101.2			2.54	0.67
28年目	R 38	0.2534	101.2			2.54	0.64
29年目	R 39	0.2437	101.2			2.54	0.62
30年目	R 40	0.2343	101.2			2.54	0.59
31年目	R 41	0.2253	101.2			2.54	0.57
32年目	R 42	0.2166	101.2			2.54	0.55
33年目	R 43	0.2083	101.2			2.54	0.53
34年目	R 44	0.2003	101.2			2.54	0.51
35年目	R 45	0.1926	101.2			2.54	0.49
36年目	R 46	0.1852	101.2			2.54	0.47
37年目	R 47	0.1780	101.2			2.54	0.45
38年目	R 48	0.1712	101.2			2.54	0.43
39年目	R 49	0.1646	101.2			2.54	0.42
40年目	R 50	0.1583	101.2			2.54	0.40
41年目	R 51	0.1522	101.2			2.54	0.39
42年目	R 52	0.1463	101.2			2.54	0.37
43年目	R 53	0.1407	101.2			2.54	0.36
44年目	R 54	0.1353	101.2			2.54	0.34
45年目	R 55	0.1301	101.2			2.54	0.33
46年目	R 56	0.1251	101.2			2.54	0.32
47年目	R 57	0.1203	101.2			2.54	0.31
48年目	R 58	0.1157	101.2			2.54	0.29
49年目	R 59	0.1112	101.2	-76.16	-8.47	2.54	0.28
合計				136.81	383.53	126.82	43.03
単純事業費計				212.96		126.82	

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)

箇所名:一般国道175号 神出バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.35		4.8	1.67
-6年目	R 4	0.9615	101.2	2.36	2.27		
-5年目	R 5	0.9246	101.2	3.82	3.53		
-4年目	R 6	0.8890	101.2	7.45	6.63		
-3年目	R 7	0.8548	101.2	8.98	7.68		
-2年目	R 8	0.8219	101.2	10.91	8.97		
-1年目	R 9	0.7903	101.2	10.91	8.62		
供用開始年次	R 10	0.7599	101.2			1.52	1.15
1年目	R 11	0.7307	101.2			1.52	1.11
2年目	R 12	0.7026	101.2			1.52	1.07
3年目	R 13	0.6756	101.2			1.52	1.03
4年目	R 14	0.6496	101.2			1.52	0.99
5年目	R 15	0.6246	101.2			1.52	0.95
6年目	R 16	0.6006	101.2			1.52	0.91
7年目	R 17	0.5775	101.2			1.52	0.88
8年目	R 18	0.5553	101.2			1.52	0.84
9年目	R 19	0.5339	101.2			1.52	0.81
10年目	R 20	0.5134	101.2			1.52	0.78
11年目	R 21	0.4936	101.2			1.52	0.75
12年目	R 22	0.4746	101.2			1.52	0.72
13年目	R 23	0.4564	101.2			1.52	0.69
14年目	R 24	0.4388	101.2			1.52	0.67
15年目	R 25	0.4220	101.2			1.52	0.64
16年目	R 26	0.4057	101.2			1.52	0.62
17年目	R 27	0.3901	101.2			1.52	0.59
18年目	R 28	0.3751	101.2			1.52	0.57
19年目	R 29	0.3607	101.2			1.52	0.55
20年目	R 30	0.3468	101.2			1.52	0.53
21年目	R 31	0.3335	101.2			1.52	0.51
22年目	R 32	0.3207	101.2			1.52	0.49
23年目	R 33	0.3083	101.2			1.52	0.47
24年目	R 34	0.2965	101.2			1.52	0.45
25年目	R 35	0.2851	101.2			1.52	0.43
26年目	R 36	0.2741	101.2			1.52	0.42
27年目	R 37	0.2636	101.2			1.52	0.40
28年目	R 38	0.2534	101.2			1.52	0.38
29年目	R 39	0.2437	101.2			1.52	0.37
30年目	R 40	0.2343	101.2			1.52	0.36
31年目	R 41	0.2253	101.2			1.52	0.34
32年目	R 42	0.2166	101.2			1.52	0.33
33年目	R 43	0.2083	101.2			1.52	0.32
34年目	R 44	0.2003	101.2			1.52	0.30
35年目	R 45	0.1926	101.2			1.52	0.29
36年目	R 46	0.1852	101.2			1.52	0.28
37年目	R 47	0.1780	101.2			1.52	0.27
38年目	R 48	0.1712	101.2			1.52	0.26
39年目	R 49	0.1646	101.2			1.52	0.25
40年目	R 50	0.1583	101.2			1.52	0.24
41年目	R 51	0.1522	101.2			1.52	0.23
42年目	R 52	0.1463	101.2			1.52	0.22
43年目	R 53	0.1407	101.2			1.52	0.21
44年目	R 54	0.1353	101.2			1.52	0.21
45年目	R 55	0.1301	101.2			1.52	0.20
46年目	R 56	0.1251	101.2			1.52	0.19
47年目	R 57	0.1203	101.2			1.52	0.18
48年目	R 58	0.1157	101.2			1.52	0.18
49年目	R 59	0.1112	101.2	-10.40	-1.16	1.52	0.17
合計				34.04	36.54	75.91	25.80
単純事業費計				44.44		75.91	

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。





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道175号	神出バイパス	4	5.7km

■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					8,736	
	改良費				5,001	
		土工	m <sup>3</sup>	510,506	872	切土(130,714m <sup>3</sup> )、盛土(360,419m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	式	1	159	
		法面工	m <sup>2</sup>	45,259	93	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,528	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	7,566	253	
		函渠工	m	970	460	
		排水工	m	22,138	649	
		中央分離帯工	m	1,910	18	
		雑工	式	1	969	縁石、区画線、仮設工
	橋梁費				1,280	
		橋梁	m	149	1,280	連続合成鉄桁1橋
	トンネル費					
		NATM	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,811	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	203,054	1,629	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	44,273	182	
	付帯施設費				644	
		付帯工事費	式	1	571	標識工、防護柵工、道路照明等
		その他	式	1	73	
②用地及補償費					9,450	
	用地費		m <sup>2</sup>	201,911	7,616	
		宅地	m <sup>2</sup>	29,241	2,132	
		田畑	m <sup>2</sup>	98,719	3,492	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	46,540	1,172	
		その他	m <sup>2</sup>	27,411	820	
	補償費		式	1	1,834	
③間接経費					4,214	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					22,400	



事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道175号	神出バイパス	4	5.7km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.7	1,900	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	12,050	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			13,950	

## 【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175号	神出バイパス	4	5.7km

■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					3,164	
	改良費				1,229	
		土工	m <sup>3</sup>	162,456	248	切土(51,181m <sup>3</sup> )、盛土(95,676m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	式	1	37	
		法面工	m <sup>2</sup>	13,846	36	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	224	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	2,543	120	
		函渠工	m	38	115	
		排水工	m	4,493	185	
		中央分離帯工	m	1,659	14	
		雑工	式	1	250	縁石、区画線、仮設工
	橋梁費				670	
		橋梁	m	149	670	連続合成鉄桁1橋
	トンネル費					
		NATM	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,100	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	91,506	982	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	19,780	118	
	付帯施設費				165	
		付帯工事費	式	1	155	標識工、防護柵工、道路照明等
		その他	式	1	10	
②用地及補償費					1,248	
	用地費		m <sup>2</sup>	20,969	1,040	
		宅地	m <sup>2</sup>	7,702	490	
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>	13,014	542	
		その他	m <sup>2</sup>	253	8	
	補償費		式	1	208	
③間接経費					372	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					4,784	

## 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道175号	神出バイパス	4	4.8km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.8	1,550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,800	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			8,350	

## 【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37号  
令和3年7月14日

神戸市長 殿

近畿地方整備局長  
(公印省略)

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3年8月4日(水)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3年7月28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

(再評価)

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道175号 神出バイパス	事業継続	

## 【港湾事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業	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。

神建湾推第 39 号  
令和 3 年 7 月 27 日

近畿地方整備局長 殿

神戸市長 久 元 喜 造

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 3 年 7 月 14 日付国近整企画第 37 号で依頼の標記について、下記のとおり回答します。

記

1. 回答内容

- (1) 一般国道 175 号神出バイパスについての意見  
別紙のとおり

担当：神戸市建設局湾岸・広域幹線道路本部推進課

電話 078-595-6441

FAX 078-595-6409

(別紙)

(1) 一般国道 175 号神出バイパスについての意見

国道 175 号は、神戸市西部地域の経済活動や、災害時の緊急輸送道路、安全な交通の確保など、市民生活を支える上で重要な幹線道路です。その中でも神出バイパスの区間は、県道神戸加古川姫路線や県道六分一神出線と接続し、交通量が非常に多く、慢性的な交通混雑が発生している状況から市民生活への影響は大きいものとなっています。

国道 175 号の機能を最大限発揮させるためにも、効果の高い神出バイパスの整備は非常に重要であることから、未整備 0.6 km 区間並びに暫定 2 車線 4.2 km 区間の 4 車線化を早期に完了させる必要があると考えております。

神戸市としても、用地取得に協力し、事業推進に努めております。