



No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和3年度第6回

一般国道175号
ひらのの
平野 拡 幅

【事後評価】

令和4年1月
近畿地方整備局

目次

1. 事業全体図
2. 事業の目的と計画の概要
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
4. 社会経済情勢の変化
5. 事業効果の発現状況
6. 事業を通して得られた知見・学び
7. 対応方針(案)

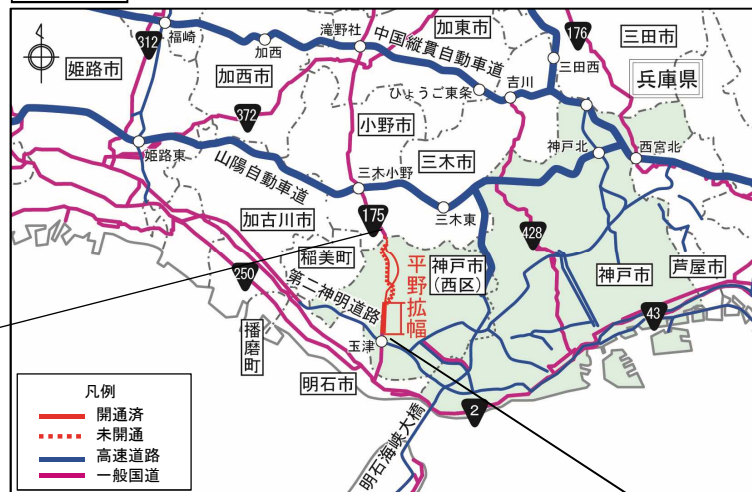
1. 事業全体図

一般国道175号 平野拡幅

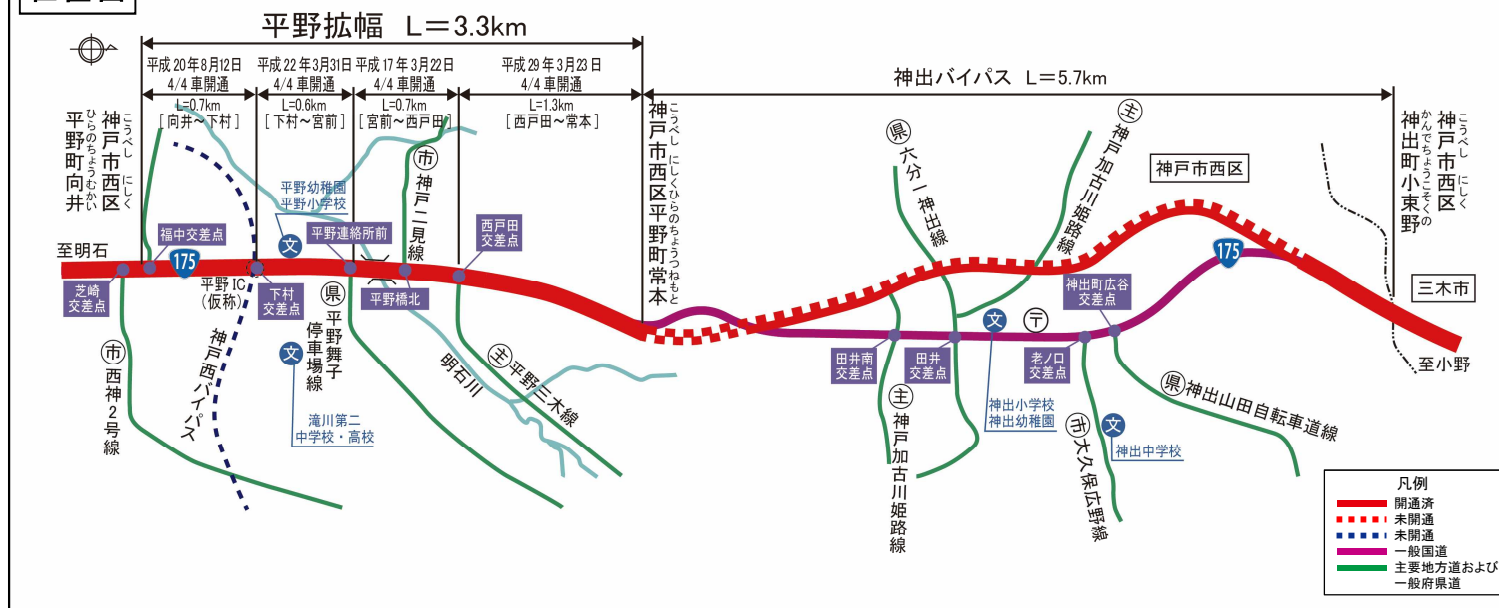
一般国道175号は、明石市から神戸市西区、三木市、小野市、加東市など東播磨内陸地域を縦貫し、京都府舞鶴市に至る主要幹線道路である。

平野拡幅は、一般国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。

広域図



位置図



2. 事業の目的と計画の概要

一般国道175号 平野拡幅

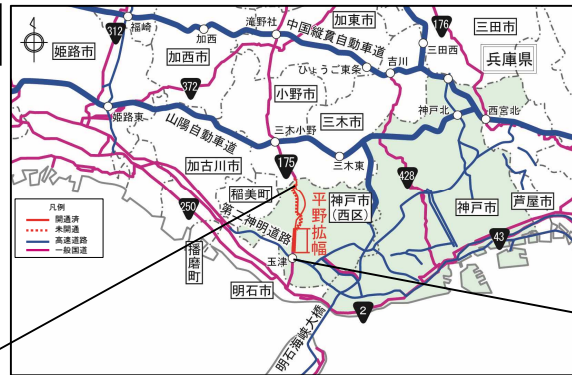
事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保

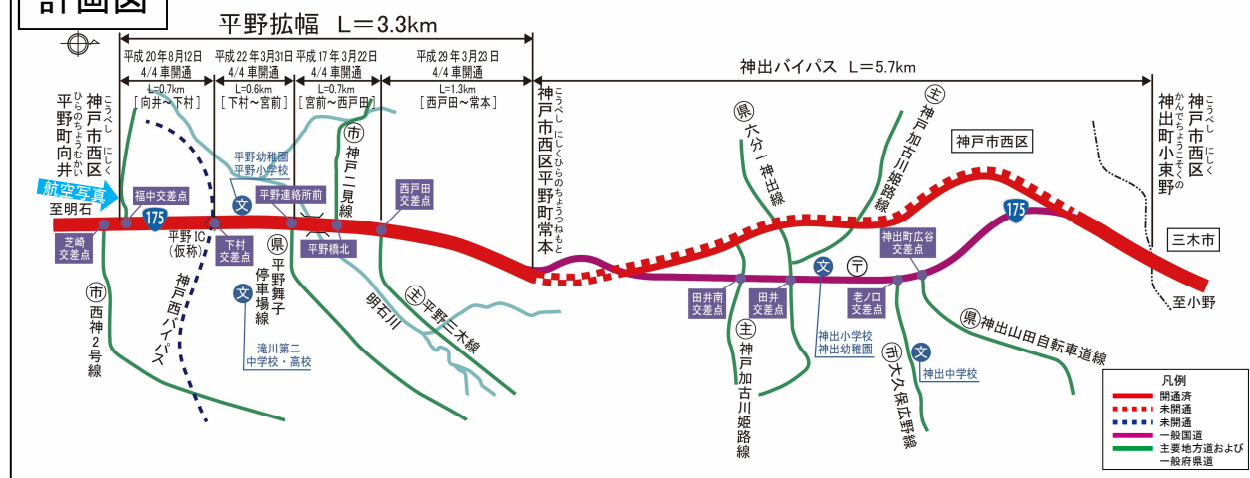
事業の概要、進捗状況

区 間	(起) 兵庫県神戸市 にしく ひらのちょうむかい 西区平野町向井 (終) 兵庫県神戸市 にしく ひらのちょうつねもと 西区平野町常本
道路延長	3.3km
構造規格	第3種1級
設計速度	80km/h
車 線 数	4車線
標準幅員	25m
全体事業費	130億円
都市計画決定	昭和58年11月
事業化	昭和58年度
用地着手	昭和59年度
工事着手	昭和63年度
開 通	平成29年3月23日

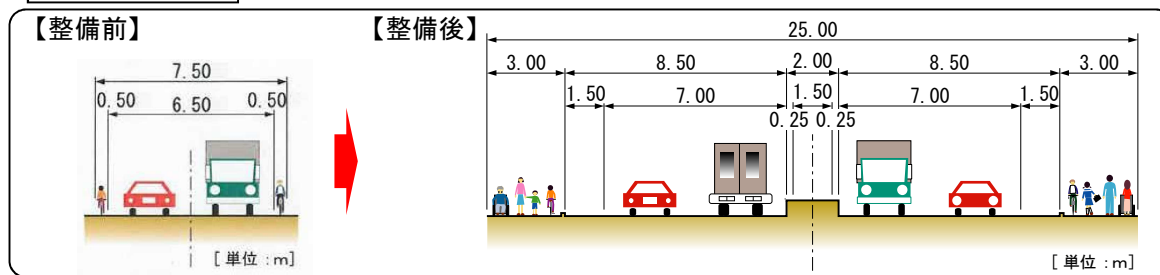
位置図



計画図



標準横断面図



3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び現在の状態

	当初計画 (H19再評価時) ^{※1}	前回評価 (H25再評価時)	整備後 (現在)	備考
道路構造等	4車線	4車線	4車線	-
総事業費	約130億円	約130億円	約130億円(精算)	-
交通量	35,100台/日 ^{※2} (R12 将来交通量推計)	36,800台/日 ^{※3} (R12 将来交通量推計)	27,127台/日 ^{※4} (R3 実績交通量)	-

※1 確認できる最も古い再評価時(H19)の値を記載。

※2 H42将来OD(H11全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、フルネットワークで算出した将来交通量推計

※3 H42将来OD(H17全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、事業化ネットワークで算出した将来交通量推計

※4 観測地点(国道175号下村交差点北側断面)採用値(整備後:交通量調査結果R3.7)

◆現道の状況

	整備前	整備後	整備前からの変化	変化の内容または理由
交通量 (国道175号)	12,865台/日 ^{※1}	27,127台/日 ^{※2}	14,262台/日増加	周辺を含め交通需要が増加
渋滞長 ^{※3} (平野橋北 交差点)	1,800m	0m	渋滞解消	交通容量拡大による渋滞解消
旅行速度 ^{※4} (国道175号)	29.1km/h	36.3km/h	7.2km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 ^{※5} (国道175号)	64件/億台キロ	51件/億台キロ	13件/億台キロ (約2割減少)	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量:観測地点(国道175号神戸市西区神出町田井(事業箇所近傍地))採用値(整備前:S58全国道路交通情勢調査)

※2 交通量:観測地点(国道175号下村交差点北側断面)採用値(整備後:交通量調査結果R3.7)

※3 渋滞長:観測地点(国道175号平野橋北交差点北向き)採用値(整備前:H13.6 整備後:H17.9)

※4 旅行速度:観測値(国道175号神戸市西区平野町向井~神戸市西区平野町常本)
採用値(整備前:S58全国道路交通情勢調査、整備後:R3.7 ETC2.0プローブデータ)

※5 死傷事故率:採用値(整備前:整備前:H14-H16交通事故総合分析センター、整備後:H30-R1交通事故総合分析センター)

4. 社会経済情勢の変化

一般国道175号 平野拡幅

◆沿道地域の状況(周辺道路の開通状況、人口、経済指標)

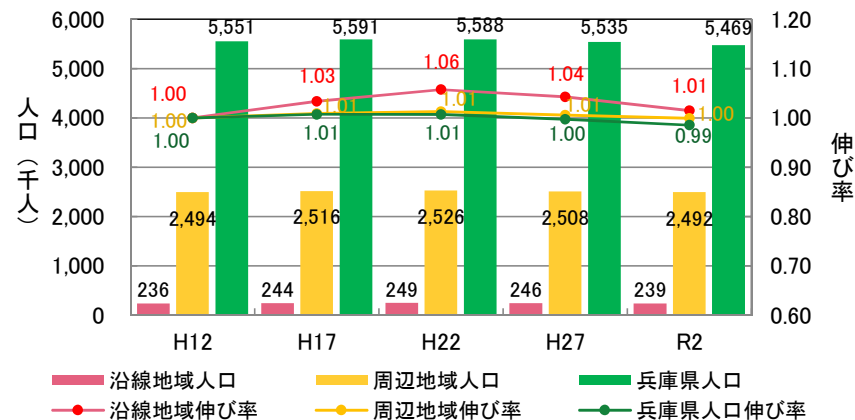
- 事業区間周辺では、神戸西バイパス(H30)の開通、神出バイパス(H27)の開通、神戸2号交差点改良(H28)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。
- 人口推移は、沿線地域及び周辺地域では、ほぼ横ばい。
- 経済指標(総生産額)の推移は、沿線地域では増加傾向、周辺地域ではほぼ横ばい。

●位置図



●沿線地域※の人口の推移

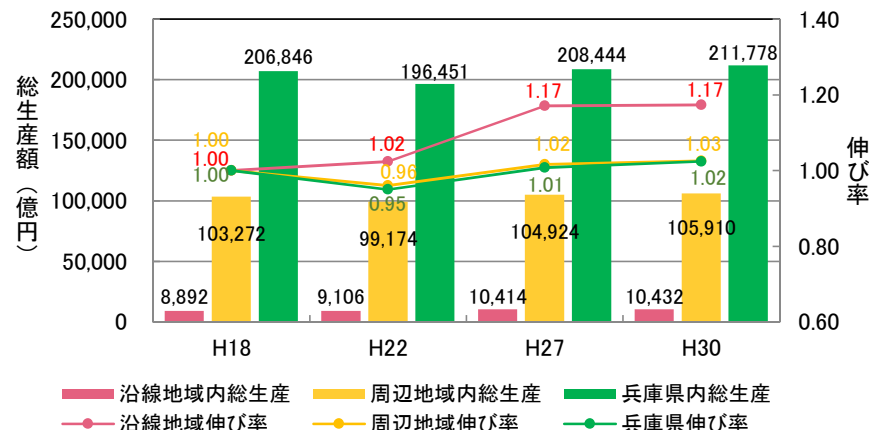
※沿線地域:神戸市西区
周辺地域:平野拡幅の中心地から中央値のトリップ長16.8kmの範囲内に含まれる11市町村 (H12を1.0とした場合)



●沿線地域※の経済指標の推移

出典:国勢調査

(H18を1.0とした場合)



出典:兵庫県市町村民経済計算

5. 事業の効果の発現状況

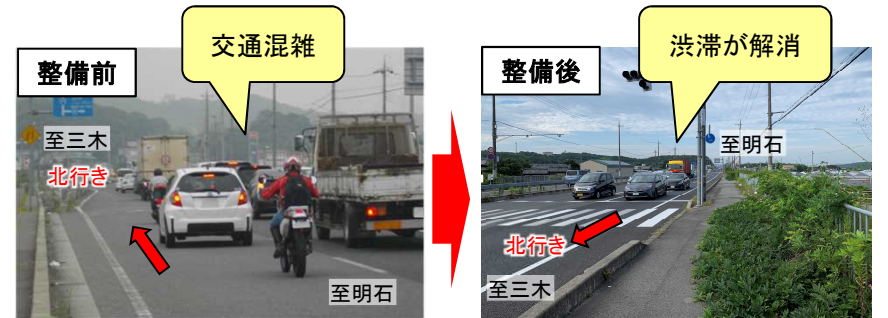
一般国道175号 平野拡幅

◆交通混雑の緩和

- 段階的に2車線から4車線に増設したことにより、交差点部の渋滞が解消。
- 路線バスの定時運行や救急車両のスムーズな緊急走行に寄与。



【西戸田交差点の交通混雑の緩和状況】

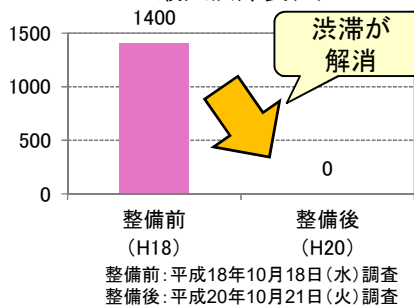


撮影日：平成25年7月31日(水)

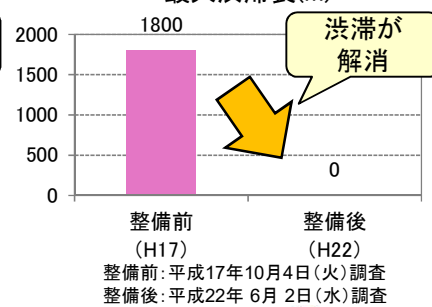
撮影日：令和3年7月28日(水)

【渋滞状況】

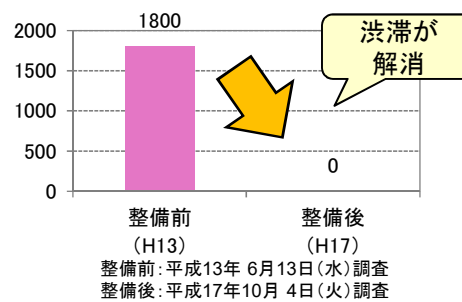
(福中交差点(南向き))
最大渋滞長(m)



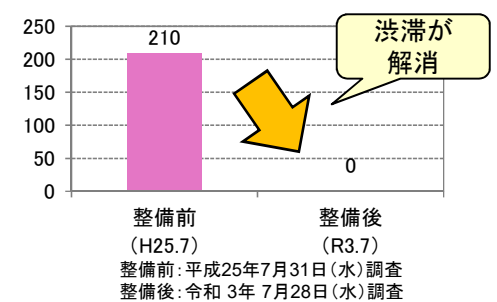
(平野連絡所前交差点(北向き))
最大渋滞長(m)



(平野橋北交差点(北向き))
最大渋滞長(m)



(西戸田交差点(北向き))
最大渋滞長(m)



- ・整備前は混雑による遅れやバス停の待合環境についての要望が寄せられていました。
- ・平野拡幅が完成したことで、以前よりは定時運行がしやすくなりました。



R3.10 神姫バスヒアリング

- ・整備前は渋滞により追越ができず走行が困難な場合があります。
- ・平野拡幅が完成したことで、渋滞が緩和し、追越が容易になり、緊急走行がスムーズに行えるようになりました。



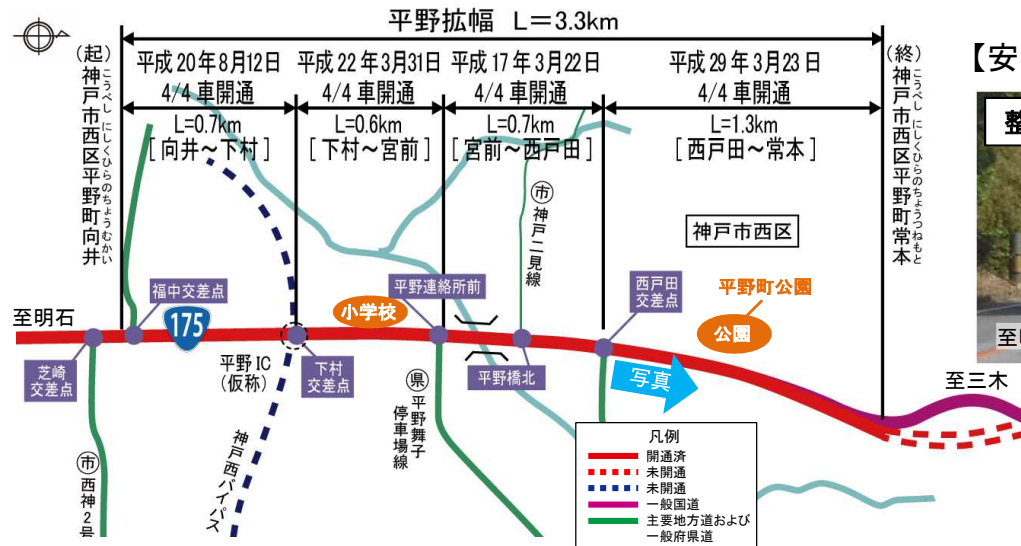
R3.10 神戸市消防局ヒアリング

5. 事業の効果の発現状況

一般国道175号 平野拡幅

◆交通安全の確保

- 整備により、死傷事故率は約2割減少し、安全性が向上。
- 歩道整備により、周辺施設を利用する歩行者の交通安全を確保。



【安全性の向上】



歩道がなく
歩行者が危険

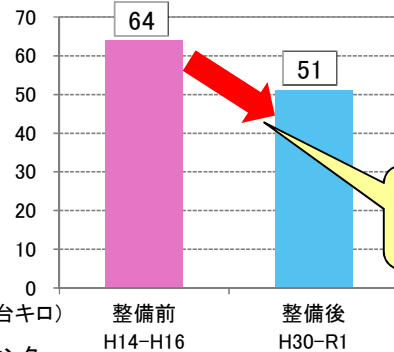
撮影日：平成25年6月5日(水)



歩道の整備により
歩行者の安全を確保

撮影日：令和3年9月24日(金)

【死傷事故率】



死傷事故率が
約2割減少

出典：交通事故総合分析センター

- ・西戸田交差点より北側の歩道は主に校外学習での移動や休日の野球部が平野町公園を利用する際に利用し、安全性が増しています。
- ・特に自転車を利用する児童はまっすぐでちゃんと舗装されている歩道を通ることが多いです。
- ・広く、車道とはっきり区分された歩道が整備されたことは児童の安全につながり、大変ありがたいと感じています。



5. 事業の効果の発現状況

一般国道175号 平野拡幅

◆地域の活性化

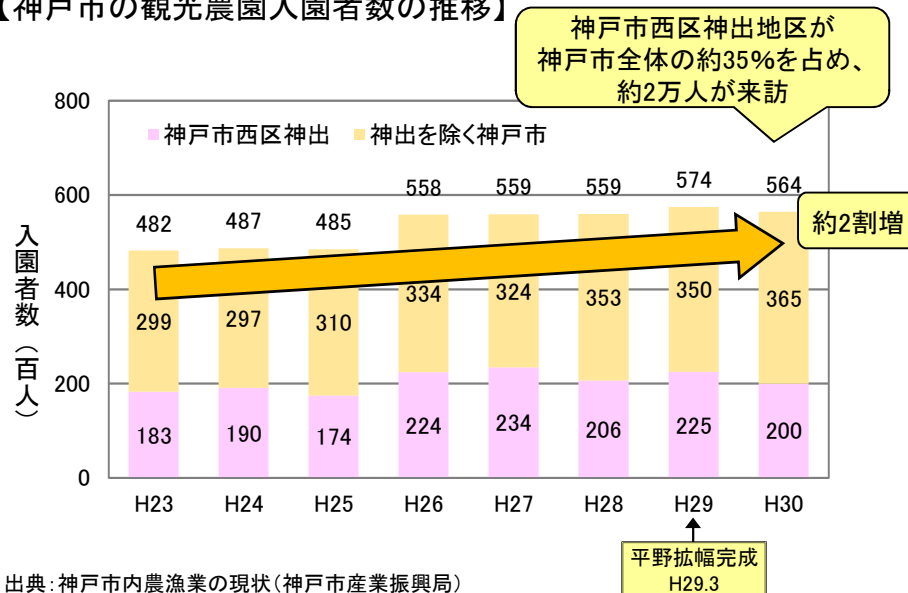
- 周辺地域には、農業体験施設や観光農園等が点在し、神戸市の観光農園には平成30年に年間約5.6万人が来訪し、その内約35%が神出地区。
- 整備により、臨海部の都市圏や山陽自動車道等からのアクセスが向上し地域活性化に寄与。

【一般国道175号平野拡幅周辺地域の観光農園・農業体験施設】



出典：神戸市観光園芸協会HP

【神戸市の観光農園入園者数の推移】



出典(写真)：神出ファームビレッジHP

6. 事業を通して得られた知見・学び

一般国道175号 平野拡幅

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

■事業計画

【事業区間の分割】

早期の整備効果発現を目的に、区間を分割し先行供用を開始した。

- ・宮前～西戸田(0.7km)：H17.3開通
- ・向井～下村(0.7km)：H20.8開通
- ・下村～宮前(0.6km)：H22.3開通
- ・西戸田～常本(1.3km)：H29.3開通

主要渋滞箇所を含む区間を先行して4車線化することにより、効果的に渋滞を解消し、地域振興に寄与した。

⇒今後も早期の整備効果発現を目指した事業計画を行い、効果的な事業の推進を図ること。

■事業期間の長期化(S58事業化、H29供用)【事業期間:34年】

【用地取得の難航】

平野拡幅では、昭和59年に用地買収に着手し、地権者140名のうち約50名で交渉が難航するなど、事業認定の告示を平成10年3月に行い、平成13年8月に収用裁決を行った。

また、全体延長3.3kmのうち、約1kmの区間で公図混乱であったことなどから用地取得に時間を要した。

⇒用地交渉難航には、事業認定を早期に実施すること。公図混乱のある場合は、市町等との連携を図ること。

■その他

【中央分離帯】

平野拡幅では、交通安全の観点から交差点以外は中央分離帯を開口しないように地元調整を行った。

⇒同様の4車線化拡幅事業においても、中央分離帯の開口部は、交通安全上、地元の理解を得ながら交差点部のみとすること。

7. 対応方針(案)

一般国道175号 平野拡幅

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

一般国道175号平野拡幅の整備により、国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等、整備による効果の発現状況に特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。

引き続き、周辺ネットワークの整備等を進め、事業効果を高める方策を必要に応じて検討する。

2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

一般国道175号平野拡幅は、昭和58年度の事業化後に、用地交渉の難航により事業認定の手続きを実施したことから、事業化から平成28年度の開通まで長期間を要している。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えている。

事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。



No. 4

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和3年度第6回

一般国道175号

ひらの
平野 拡 幅

(計算結果等参考資料)

【事後評価】

令和4年1月
近畿地方整備局

(事後評価)

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 平野拡幅
事業主体	近畿地方整備局

●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口を■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	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・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:85万人・時間/年(40411万人・時間/年⇒40326万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(県)野村明石線(県)平野三木線(県)神戸加古川姫路線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:96万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:2割削減	
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況		
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況		
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	神姫バス 29系統、30系統、36系統、37系統、37A系統、90系統、90A系統 ※事業区間内のバス停:西戸田上、平野橋、平野小学校前、環境西事業所前、向井	
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	三木市~JR西明石駅(所要時間:40分~37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の状況	三木市~神戸空港(所要時間:62分~58分)	
	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	三木市~東播磨港(所要時間:74分~69分)	
	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況		
	□ 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が解消		
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果	
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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			
□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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)への連絡道路となった			

1. 活カ	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が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
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た地区の一体的発展への寄与の状況		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	ひまわりの丘公園（年間観光客入込数：約57万人/年 令和元年度）、三木山森林公園（年間観光客入込数：約51万人/年 令和元年度）	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	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あり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
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の状況	三木市～兵庫県立災害医療センター（所要時間：55分～53分）	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input checked="" type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	歩道の無い区間に歩道設置 交通事故減少 開通前（H14～H16）：21件/年⇒開通後（H30～R1）：15件/年
	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が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	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	（主）神戸加古川姫路線～（一）西神1号線～（一）西神中央線（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	
		<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	
		<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が解消	

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: 2389.64t-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/並行区間等): (県)野村明石線 (県)平野三木線 (県)神戸加古川姫路線 排出削減量: 6.47t/年、排出削減率: 1割削減
		● 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/並行区間等): (県)野村明石線 (県)平野三木線 (県)神戸加古川姫路線 排出削減量: 0.37t/年、排出削減率: 1割削減
		○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		○ その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	○ 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	

(事後評価)

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	平野拡幅	L=3.3km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
34,700	2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	125億円	57億円	183億円
基準年における 現在価値 (C)	273億円	30億円	303億円

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	平成29年度			
単年便益 (初年便益)	19億円	0.61億円	0.28億円	20億円
基準年における 現在価値 (B)	454億円	15億円	6.5億円	476億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.6
経済的純現在価値 (B-C)	172億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.4%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：平野拡幅（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 (3.3km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	29,000	34,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	9	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	48.02	35.55	
②主な周辺道路 ^{※4}	(県)野村明石線 (4.6km)	交通量	[台/日]	6,200	3,700
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	8.70	4.66
	(県)平野三木線 (6.7km)	交通量	[台/日]	12,500	12,800
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	44.22	45.34
	(県)神戸加古川姫路線 (8.7km)	交通量	[台/日]	32,300	31,100
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	113.38	107.66
		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 (7,284.1km)	走行時間費用	[億円/年]	24,671.53	24,673.79	
			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：7,307.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,885.85	24,867.01	18.85

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

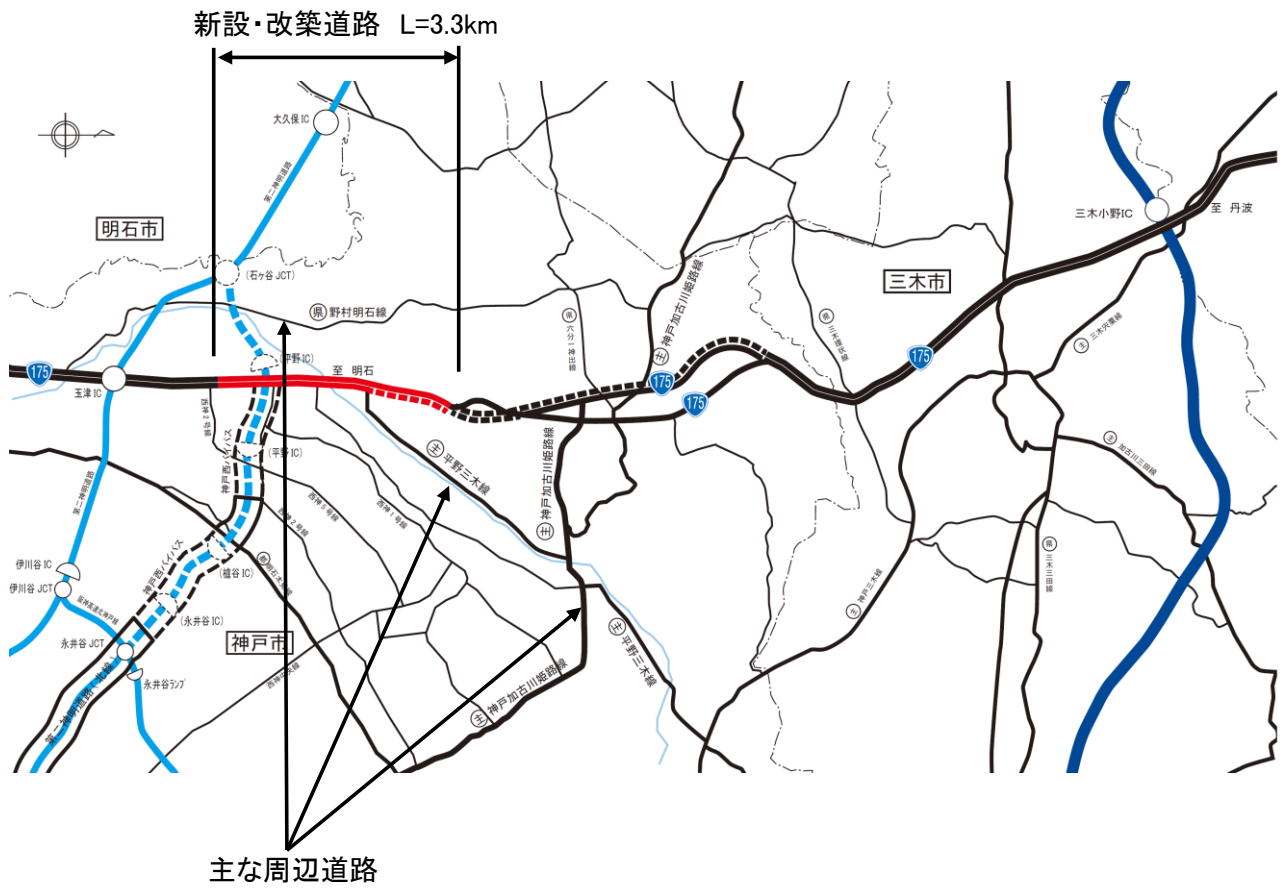
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：平野拡幅

(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
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
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 checked="" 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	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"/>

(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 平野拡幅				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.38	3.3	1.26	
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	現在単価	単純単価	現在単価
-34年目	S 58	4.4388	99.8	0.10	0.45		
-33年目	S 59	4.2681	101.8	3.50	14.85		
-32年目	S 60	4.1039	102.6	4.82	19.51		
-31年目	S 61	3.9461	104.4	2.43	9.30		
-30年目	S 62	3.7943	104.1	1.54	5.68		
-29年目	S 63	3.6484	104.7	3.17	11.18		
-28年目	H 1	3.5081	107.5	0.27	0.90		
-27年目	H 2	3.3731	109.9	1.25	3.89		
-26年目	H 3	3.2434	112.5	1.20	3.49		
-25年目	H 4	3.1187	114.1	0.39	1.07		
-24年目	H 5	2.9987	114.4	4.56	12.09		
-23年目	H 6	2.8834	114.3	1.76	4.49		
-22年目	H 7	2.7725	113.7	1.27	3.14		
-21年目	H 8	2.6658	113.2	4.85	11.57		
-20年目	H 9	2.5633	114.2	14.11	32.05		
-19年目	H 10	2.4647	113.6	4.85	10.64		
-18年目	H 11	2.3699	112.0	8.36	17.91		
-17年目	H 12	2.2788	110.7	12.54	26.13		
-16年目	H 13	2.1911	109.4	7.33	14.86		
-15年目	H 14	2.1068	107.6	5.39	10.68		
-14年目	H 15	2.0258	106.1	2.76	5.34		
-13年目	H 16	1.9479	105.0	0.90	1.68		
-12年目	H 17	1.8730	103.7	2.39	4.37		
-11年目	H 18	1.8009	103.0	3.24	5.73		
-10年目	H 19	1.7317	102.1	4.38	7.52		
-9年目	H 20	1.6651	101.6	4.32	7.17		
-8年目	H 21	1.6010	100.3	4.57	7.38		
-7年目	H 22	1.5395	98.6	0.95	1.51		
-6年目	H 23	1.4802	97.2	0.52	0.81		
-5年目	H 24	1.4233	96.4	4.47	6.67		
-4年目	H 25	1.3686	96.4	2.23	3.20		
-3年目	H 26	1.3159	98.7	4.69	6.32		
-2年目	H 27	1.2653	100.2	1.39	1.78		
-1年目	H 28	1.2167	100.3	4.82	5.91		
供用開始年次	H 29	1.1699	100.5			1.17	1.37
1年目	H 30	1.1249	100.4			1.17	1.32
2年目	R 1	1.0816	101.2			1.17	1.26
3年目	R 2	1.0400	101.2			1.15	1.19
4年目	R 3	1.0000	101.2			1.15	1.15
5年目	R 4	0.9615	101.2			1.15	1.10
6年目	R 5	0.9246	101.2			1.15	1.06
7年目	R 6	0.8890	101.2			1.15	1.02
8年目	R 7	0.8548	101.2			1.15	0.98
9年目	R 8	0.8219	101.2			1.15	0.94
10年目	R 9	0.7903	101.2			1.15	0.91
11年目	R 10	0.7599	101.2			1.15	0.87
12年目	R 11	0.7307	101.2			1.15	0.84
13年目	R 12	0.7026	101.2			1.15	0.80
14年目	R 13	0.6756	101.2			1.15	0.77
15年目	R 14	0.6496	101.2			1.15	0.74
16年目	R 15	0.6246	101.2			1.15	0.72
17年目	R 16	0.6006	101.2			1.15	0.69
18年目	R 17	0.5775	101.2			1.15	0.66
19年目	R 18	0.5553	101.2			1.15	0.64
20年目	R 19	0.5339	101.2			1.15	0.61
21年目	R 20	0.5134	101.2			1.15	0.59
22年目	R 21	0.4936	101.2			1.15	0.57
23年目	R 22	0.4746	101.2			1.15	0.54
24年目	R 23	0.4564	101.2			1.15	0.52
25年目	R 24	0.4388	101.2			1.15	0.50
26年目	R 25	0.4220	101.2			1.15	0.48
27年目	R 26	0.4057	101.2			1.15	0.46
28年目	R 27	0.3901	101.2			1.15	0.45
29年目	R 28	0.3751	101.2			1.15	0.43
30年目	R 29	0.3607	101.2			1.15	0.41
31年目	R 30	0.3468	101.2			1.15	0.40
32年目	R 31	0.3335	101.2			1.15	0.38
33年目	R 32	0.3207	101.2			1.15	0.37
34年目	R 33	0.3083	101.2			1.15	0.35
35年目	R 34	0.2965	101.2			1.15	0.34
36年目	R 35	0.2851	101.2			1.15	0.33
37年目	R 36	0.2741	101.2			1.15	0.31
38年目	R 37	0.2636	101.2			1.15	0.30
39年目	R 38	0.2534	101.2			1.15	0.29
40年目	R 39	0.2437	101.2			1.15	0.28
41年目	R 40	0.2343	101.2			1.15	0.27
42年目	R 41	0.2253	101.2			1.15	0.26
43年目	R 42	0.2166	101.2			1.15	0.25
44年目	R 43	0.2083	101.2			1.15	0.24
45年目	R 44	0.2003	101.2			1.15	0.23
46年目	R 45	0.1926	101.2			1.15	0.22
47年目	R 46	0.1852	101.2			1.15	0.21
48年目	R 47	0.1780	101.2			1.15	0.20
49年目	R 48	0.1712	101.2	-35.21	-6.03	1.15	0.20
合計				90.11	273.24	57.34	30.02
単純事業費計				125.32		57.34	

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	平野拡幅	4	3.3km

■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				4,478	
	改良費				2,390	
		土工	m ³	160,932	202	
		軟弱地盤改良工	本	14,179	48	
		法面工	m ²	21,772	43	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	515	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	3,016	103	
		函渠工	m	1,115	442	
		排水工	m	9,466	347	
		中央分離帯工	m	3,211	29	
		雑工	式	1	661	縁石、区画線、構造物取壊し工、仮設工
	橋梁費				516	
		橋梁	m		516	
	トンネル費					
		NATM	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,026	
		車道舗装	m ²	92,996	943	
		歩道舗装	m ²	29,270	83	
	付帯施設費				546	
		付帯工事費	式	1	276	標識工、防護柵工、道路照明等
		その他	式	1	270	
②	用地及補償費				5,694	
	用地費		m ²	61,311	3,521	
		宅地	m ²	4,642	661	
		田畑	m ²	54,154	2,846	
		山林・原野	m ²	2,515	14	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,173	
③	間接経費		式	1	2,800	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				12,972	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道175号	平野拡幅	4	3.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	3.3	1,100	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,200	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,300	

【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。