

## 再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：高松 諭

事業名	一般国道176号 <small>なほ</small> 名塩道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町			延長	10.6km
事業概要					
<p>一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由し大阪府大阪市に至る延長約180kmの主要幹線道路です。</p> <p>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、土地区画整理事業との一体的な整備等により順次整備を進めており、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。</p>					
S60年度事業化(1,2,3工区)		S59年度都市計画決定		S61年度用地着手	
S63年度事業化(1-1,1-2工区)				S61年度工事着手	
全体事業費	1,086億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約91%	供用済延長	6.9km
計画交通量	37,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (事業)/ (事業全体) 151/2,138億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 1,478/2,501億円	基準年 令和5年	
	(残事業) 9.8	事業費：120/2,063億円 維持管理費：30/74億円	走行時間短縮便益：1,412/2,369億円 走行経費減少便益：64/127億円 交通事故減少便益：1.3/4.8億円		
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.3(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=8.8~10.8(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.2~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=9.1~10.7(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=9.6~10.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>① 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名塩道路未開通区間の交通量は、交通容量の約1.9倍。</li> <li>・主要渋滞箇所である大多田橋交差点など未開通区間では、朝の通勤時間帯に速度低下が発生。</li> <li>・名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和されることで、所要時間の短縮だけでなく、所要時間が安定することで定時性の確保が期待される。</li> </ul> <p>② 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名塩道路未開通区間の死傷事故率は兵庫県内の直轄国道の約1.6倍。</li> <li>・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6割。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>③ 異常気象時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名塩道路整備区間には、異常気象時事前通行規制区間が存在し、通行止めが発生。</li> <li>・また、平成26年度には武庫川からの越水による通行止めが発生。</li> <li>・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。</li> <li>・名塩道路整備により異常気象時事前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。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年8月に一般国道176号整備促進期成同盟会(西宮市長、宝塚市長、川西市長)から名塩道路の早期整備の要望を受けている。</li> <li>・令和5年11月に一般国道176号整備促進期成同盟会から名塩道路の早期整備の要望を受けている。</li> </ul>					

**兵庫県知事の意見**

一般国道176号「名塩道路」は、西宮市北部地域を東西方向に通過し、高速道路のICやJRの駅等をつなぐ現道拡幅及びバイパス事業で、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7.2kmが供用されている。

しかしながら、未開通区間は、歩道が未整備で線形不良の箇所があり、死傷事故率は県内直轄国道の約1.6倍となっている。また、大多田橋付近の交通量は交通容量の約1.9倍で、交通混雑による慢性的な速度低下が発生している。

加えて、異常気象時通行規制区間では、異常気象時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人流物流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、予算の確保と一層のコスト縮減に努め、生瀬地区の令和8年春の確実な開通を実現いただきたい。引き続き、早期の全区間完成を目指し、事業の推進をお願いする。

**事業評価監視委員会の意見**

審議の結果、「一般国道176号 名塩道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

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社会情勢の変化等に大きな変更はない。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

昭和60年度事業化、用地進捗率約97%、事業進捗率約91%(令和5年3月末時点)

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。2,3工区は令和8年春開通を目標とする。

**施設の構造や工法の変更等**

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

**対応方針**

事業継続

**対応方針決定の理由**

事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の視点から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。

**事業概要図**

**【位置図】**



**【概要図】**



凡 例		
名塩道路	未開通	---
	開通済	—
高速自動車国道		—
その他の有料道路		—
一般国道		—
主要地方道及び一般県道		—

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、標示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。