

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：川崎 茂信

事業の概要

事業名	一般国道2号 おおさかわんがん せいしんぶ ろつこう 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）	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：兵庫県神戸市東灘区向洋町東 至：兵庫県神戸市長田区南駒栄町	延長	14.5km		
事業概要	大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCT から関西国際空港線のりんくうJCT に至る延長約80kmの自動車専用道路である。一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は、大阪湾岸道路の一部を構成する道路で、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。				
事業の目的、必要性	本道路は既存の大阪湾岸道路と連続し、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故など緊急時の代替機能確保等に寄与するものである。				
全体事業費	約5,000億円	計画交通量	約51,000台/日		
事業概要図					

**関係する地方公共団体等の意見**  
【神戸市長】  
一般国道2号大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）の予算化につきましては、同意いたします。一般国道2号大阪湾岸道路西伸部の整備により、大阪湾ベイエリアにおける環状道路が形成され、関西三空港を有機的に連携するとともに、国策で進める国際コンテナ戦略港湾・阪神港の機能強化につながります。国におかれましては、事業の推進にあたり、建設コストの縮減や有料道路事業枠の拡大等についてご検討いただきますようお願いいたします。また、本市としましては事業者とともに地域や神戸港利用者の理解や協力を得ながら取り組んで参りますので、大阪湾岸道路西伸部の一日も早い完成に向け、お願いいたします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
・新規事業化については妥当である。

**事業採択の前提条件**  
・費用対便益：便益が費用を上回っている  
・手続きの完了：都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H21.3.6）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.01	総費用：3,680億円 （事業費：3,407億円 維持管理費：272億円）	総便益：3,725億円 （走行時間短縮便益：3,570億円 走行経費減少便益：115億円 交通事故減少便益：39億円）	基準年：平成27年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=0.8（交通量 -10%）	B/C=1.3（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=0.9（事業費 +10%）	B/C=1.1（事業費 -10%）		
		事業期間変動	B/C=0.96（事業期間 +20%）	B/C=1.1（事業期間 -20%）		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・並行する一般国道2号及び阪神高速3号神戸線の混雑の緩和が見込まれる。 [一般国道2号の混雑度] 現況 1.11 → 整備後 1.02 [阪神高速3号神戸線の混雑度] 現況 1.47 → 整備後 1.08		
		事故対策	◎	・交通転換が図られ、死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる。 [並行する阪神高速3号神戸線のkm当たりの事故件数] 現況 37.6件/km/年 → 整備後 27.4件/km/年		
		歩行空間	—	・注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・都心部での慢性的な渋滞が緩和し、通勤等の定時性・速達性の向上が図られ、住民生活や円滑な企業活動を支援。 [神戸市西区（玉津IC）から大阪駅へのアクセス時間] 現況 96分 → 整備後 64分（32分短縮）		
		地域経済	◎	・地域間の所要時間の短縮により、神戸港・大阪港へのアクセス性が向上し、阪神港の「集貨」「創貨」促進や「国際競争力の強化」が図られる。 [神戸市西区（玉津IC）から神戸港へのアクセス時間] 現況 45分 → 整備後 31分（14分短縮）		
		災害	○	・大規模地震時の強震域を避け、津波発生時においても通行可能な道路ネットワークが確保され、復興時においても早期の道路啓開や物資輸送等の復興活動を支援。		
環境		◎	・並行する一般国道2号及び阪神高速3号神戸線の渋滞緩和による沿道環境の改善。 [沿道環境の改善効果（大型車類のNOx排出係数）] 現況 0.39g/km・台 → 整備後 0.27g/km・台			
	地域社会	○	・神戸市では、ポートアイランドにおいて先端医療技術の研究開発拠点を整備し、21世紀の成長産業である医療関連産業の集積を図る「神戸医療産業都市構想」を推進中。H26.3には「国家戦略特区」に指定されるなど、我が国最大の医療産業クラスターに成長しており、これら構想・計画を更に支援。			
事業実施環境	○	・都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H21.3.6） ・兵庫県知事、神戸市長より、国主体による平成28年度事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が1.01と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。また、大阪湾岸道路西伸部の開通により阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和が期待でき、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故などの緊急時の代替機能確保等に寄与するなど事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

## 新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

### 事業評価結果（防災機能）

<b>事業の必要性</b> 一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は既存の大阪湾岸道路と連続し、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通問題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故などの緊急時の代替機能確保等に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の幹線道路は市街地中心部に集中。兵庫県南部地震の強震域（震度7の帯）の地震発生時に、救助活動を支援するアクセス路の確保が課題</li> </ul>	※神戸創生戦略（H27.10） ・「神戸市国土強靱化地域計画（仮称）※」に基づき、あらゆる災害等を想定（土砂災害、浸水、地震、津波など）しながら、どんな事が起ころうとも最悪な事態に陥ることが避けられるような「強靱」な行政機能や地域社会をつくりあげます。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>並行する国道2号、阪神高速3号神戸線等は、慢性的な渋滞が発生</li> <li>阪神高速3号神戸線の渋滞損失額は全国の都市高速道路の中でワースト1位となっており、通勤等の定時性・速達性が課題</li> </ul>	※神戸創生戦略（H27.10） ・大阪湾岸道路西伸部の早期事業化や神戸西バイパス等の整備を進めるとともに、高速道路を賢く使う料金体系を実現し、広域幹線道路ネットワークの強化を目指します。 ・事業中・計画路線を選択と集中により効果的に整備するとともに、市内の主要な渋滞の解消を図り、主要幹線道路ネットワークを構築します。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪湾岸道路は、国際コンテナ戦略港湾阪神港、大阪・関西・神戸の3空港等の重要な物流拠点をつなぐ道路であるが、神戸市六甲アイランド以西が未事業化</li> <li>阪神港の機能強化のため、両港間及び神戸港へのアクセス性向上が課題</li> </ul>	※神戸創生戦略（H27.10） ・西日本を中心とした広域からの貨物集約等による「集貨」、産業集積による「創貨」、高規格コンテナバース整備による「競争力強化」を軸に、西日本の産業を支えるゲートポートとして国際基幹航路等の維持・拡大を図ります。 ・併せて在来貨物の拡大に向けた取り組みを事業者と協力しながら進めることにより神戸港の港勢拡大を図り、神戸経済の活性化や安定した雇用の創出につなげます。
その他		

<b>事業の有効性</b> ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通問題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化への貢献など有効性の高い事業と評価する。									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	神戸空港	兵庫県庁	5	0.62 (C)	0.53 (C)	▲ 1.12	0.02	0.13	○

<b>事業の効率性</b> 都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H21.3.6）
--