

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、高速道路課

担当課長名：高松 諭、小林 賢太郎

事業名	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)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 阪神高速道路株式会社
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西尻池町			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の高規格道路であり、その内、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、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの高規格道路である。					
H28年度事業化（公共事業）	H20年度都市計画決定	H30年度用地着手		H30年度工事着手	
H29年度事業化（有料道路事業）					
全体事業費	約5,000億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約13%	供用済延長	-km
計画交通量	約48,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 2.9 (1.2) (残事業) 1.7 (1.4)	(残事業)/(事業全体) 4,929/71,979億円 事業費：4,406/60,885億円 維持管理費：523/8,853億円 更新費：-/2,241億円	(残事業)/(事業全体) 8,208/211,981億円 走行時間短縮便益：7,663/193,787億円 走行経費減少便益：493/16,327億円 交通事故減少便益：52/1,868億円	令和5年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=2.7～3.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.9～3.0（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.9～3.0（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=1.5～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.7（事業期間±20%）					
事業の効果等					
① 渋滞の緩和・物流の効率化					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪神高速3号神戸線は全国都市高速道路の中で渋滞による損失時間が最も多い路線である。 ・ 大阪湾岸道路西伸部の整備により、取扱貨物量が増加している国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への移動時間短縮だけでなく、定時性が確保されることで、物流の効率化が期待される。 					
② 沿道環境の改善					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺道路においては、主要渋滞箇所が広範囲に点在し、また、阪神高速3号神戸線は慢性的な渋滞が発生している。渋滞による速度低下はNOxやSPMなど沿道環境に影響を与える。 ・ 大阪湾岸道路西伸部の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待される。 					
③ 代替路の確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪神高速3号神戸線は、阪神高速全体の中でも事故が多いことや、建設から50年以上が経過しており、構造物の長寿命化に向けた大規模更新工事による通行規制が行われている。 ・ 大阪湾岸道路西伸部の整備により、代替路の確保が可能となり、維持管理の集中工事や交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道への交通集中が緩和される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和5年12月に兵庫県選出の国会議員による「阪神湾岸地域高速道路網整備促進国会議員連盟」より、国土交通省等に対し予算確保、早期整備等の要望を受けている。 ・ 令和5年12月に兵庫県議会議員による「阪神湾岸地域高速道路網（大阪湾岸道路西伸部・名神湾岸連絡線）整備促進県議会議員連盟」より、国土交通省、国会議員連盟等に対し早期整備等の要望を受けている。 ・ 令和5年12月に神戸市議会議員による「大阪湾岸道路西伸部整備推進神戸市議会議員連盟」より、国土交通省、国会議員連盟等に対し早期整備等の要望を受けている。 ・ 令和5年10月に関西経済連合会会長が会長を務める「関西高速道路ネットワーク推進協議会」より、 					

国土交通省、自民党、公明党、財務省に対し早期整備の要望を受けている。

神戸市長の意見

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、大阪湾ベイエリアにおける環状道路を形成し、阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞の緩和や国際コンテナ戦略港湾阪神港の機能強化、関西3空港へのアクセス改善など、本市の重要施策である陸・海・空の広域交通結節機能の強化にも寄与する必要不可欠な路線です。よって、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続し、一日も早い供用に向けてさらなる整備推進をお願いいたします。

また、事業進捗上の課題となっている事業費及び事業期間については、引き続きコスト削減を図り地方負担の軽減に配慮いただくとともに、早期の供用開始に向けた有料道路事業の最大限活用をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「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

大阪湾岸道路西伸部周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微増傾向ではあるものの、事業採択時からの社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度に事業化、用地進捗率約23%、事業進捗率約13%（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、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。

対応方針

対応方針決定の理由

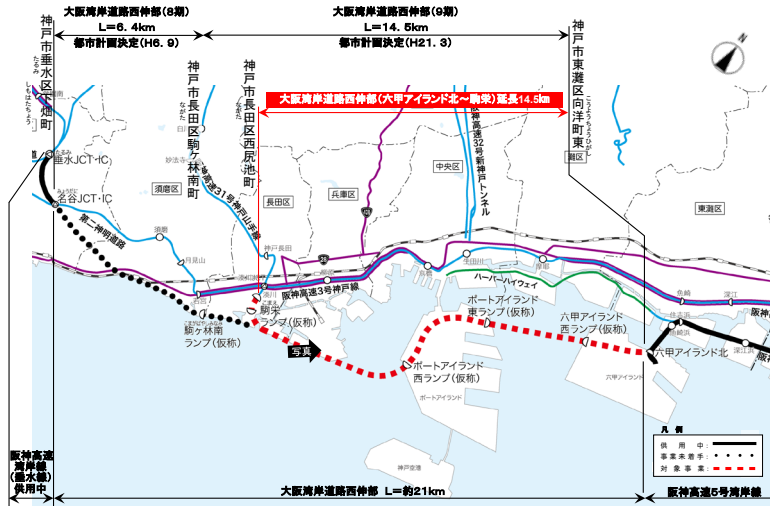
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 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、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。