

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43号 めいしんわんがんれんらくせん 名神湾岸連絡線		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：兵庫県西宮市今津水波町 至：兵庫県西宮市西宮浜二丁目			延長	2.7km	
事業概要						
<p>一般国道43号名神湾岸連絡線は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線（大阪方面）及び阪神高速5号湾岸線を連絡し阪神高速3号神戸線と国道43号に集中している交通を阪神高速5号湾岸線に分散させることにより、周辺地域の交通渋滞の解消や交通安全、沿道環境の改善を図るとともに、名神高速道路と阪神港をスムーズに連絡し、物流ネットワークの形成を図るものである。</p>						
令和3年度事業化	令和2年度都市計画決定	用地未着手	工事未着手			
全体事業費	1,050億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約1%	供用済延長	— km	
計画交通量	17,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.9 (1.3) (残事業) 1.7 (1.3)	総費用 (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：512/8,853億円 更新費：-/2,241億円	総便益 (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	基準年 令和5年		
感度分析の結果						
<p>【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%）</p> <p>【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%）</p>						
事業の効果等						
<p>① 渋滞の緩和・物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、定時制確保による物流の効率化。 <p>② 沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪湾岸道路へ交通交通転換することにより、混雑緩和による沿道環境の改善。 <p>③ 代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 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号線通行規制時の一般道への交通集中が緩和。 						
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"> 令和5年12月、西宮市長より、阪神高速3号神戸線や国道43号の慢性的な渋滞等、市域の諸課題の解決に寄与する道路として早期整備の要望を受けている。 また、大阪湾岸道路西伸部と一体的に整備することで、より大きな効果を発揮すると期待されている。 令和5年12月、阪神湾岸地域高速道路網整備促進議員連盟（平成29年設立）より有料事業の早期導入、早期完成に向けた事業推進の要望を受けている。 <p>兵庫県知事の意見：</p> <p>一般国道43号名神湾岸連絡線は、大阪湾ベイエリアと名神高速道路を結び、大阪湾岸道路西伸部と一体となり高速道路ネットワークを形成する重要な高規格道路である。</p> <p>阪神高速3号神戸線等の渋滞緩和や沿道環境の改善、阪神港の物流拠点、国際化を控える神戸空港への交通アクセス強化に資することから、事業継続の対応方針（原案）に異論はない。</p> <p>事業継続にあたっては、早期完成に向け、有料道路事業の導入や必要な予算確保を図るとともに、地元関係者への事業進捗に応じた丁寧な説明に努められたい。</p> <p>引き続き、大阪湾岸道路西伸部に遅れることなく、事業の更なる進捗をお願いする。</p>						

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道43号名神湾岸連絡線」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

沿線地域の人口は横ばい傾向にあるが、世帯数および自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車への依存が高い傾向は当初計画時点と大きな変更はなく、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度新規事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約1%（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。

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・重要性に変化は無く、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図

【位置図】



【事業概要図】



※ 垂水 JCT～りんくう JCT 間：名神湾岸連絡線の事業評価を一体評価する対象路線

※ 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は一体評価の値で、括弧内は個別評価の値である。