

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>こうべにし</small> 神戸西バイパス	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：兵庫県神戸市垂水区名谷町 至：兵庫県明石市大久保町	延長	専用部 12.5km 一般部 8.4km																
事業概要	<p>神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長約12.5kmの地域高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、沿道開発や神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴う自動車交通の需要増加に対応するため、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。</p> <p>神戸西バイパスは交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化支援を目的に計画された道路である。</p>																		
S63年度事業化	S62年度都市計画決定	H1年度用地着手	H3年度工事着手																
全体事業費	1,900億円	事業進捗率	約73%	供用済延長	専用部5.6km 一般部4.4km														
計画交通量	25,900台/日																		
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.2</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 4.7</td> <td> 事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円 </td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成25年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益：84/174億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益：43/68億円)</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.2</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 4.7</td> <td> 事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円	(残事業) 4.7	事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成25年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益：84/174億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益：43/68億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円	基準年 平成25年	(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)		(走行経費減少便益：84/174億円)		(交通事故減少便益：43/68億円)					
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.2</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 4.7</td> <td> 事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円	(残事業) 4.7	事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成25年</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益：84/174億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益：43/68億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円	基準年 平成25年	(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)		(走行経費減少便益：84/174億円)		(交通事故減少便益：43/68億円)							
B/C (事業全体) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 401/2,634億円																		
(残事業) 4.7	事業費：357/2,556億円 維持管理費：43/79億円																		
総便益 (残事業)/(事業全体) 1,890/3,056億円	基準年 平成25年																		
(走行時間短縮便益：1,763/2,814億円)																			
(走行経費減少便益：84/174億円)																			
(交通事故減少便益：43/68億円)																			
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=0.8~1.4(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=4.7~8.4(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=4.3~5.2(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間：B/C=4.4~5.0(事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量：B/C=0.8~1.4(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=4.7~8.4(交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)	事業費：B/C=4.3~5.2(事業費 ±10%)	事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=4.4~5.0(事業期間 ±20%)								
(事業全体) 交通量：B/C=0.8~1.4(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=4.7~8.4(交通量 ±10%)																		
事業費：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%)	事業費：B/C=4.3~5.2(事業費 ±10%)																		
事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=4.4~5.0(事業期間 ±20%)																		
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路では交通容量を超過し、年間で514回の渋滞が発生しており、神戸西バイパスの整備により渋滞回数が減少し走行性の向上が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間に並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約9割占めており、神戸西バイパスの整備により事故の減少が期待される。 第二神明道路の通行止め時の迂回路として寄与することにも期待される。 <p>③物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 阪神・播磨地区には、臨海部に製造品出荷額が高いエリアが集中し、臨海部からの大型車の移動は、東西方向で約4割を占め、神戸西バイパスの整備により東西方向の物流の効率化が期待される。 <p>④新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三木市～新神戸駅への所要時間が短縮。(58分→55分) <p>⑤空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(58分→56分) <p>⑥特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三木市～神戸港への所要時間が短縮。(49分→47分) <p>⑦主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (王子動物園：観光客入込客数：約117万人、須磨海浜水族館：観光客入込数：約111万人) <p>⑧高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(53分→50分) 																		
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：																		

神戸市が、「平成29年度国家予算に対する提案・要望」で神戸西バイパスの整備促進を要望。
 (平成28年6月10日 神戸西バイパス専用部における有料道路事業の導入及び一般部の整備促進を要望)
 神戸市長の意見：

一般国道2号神戸西バイパスは、播磨から神戸・大阪までの交通を円滑に繋ぎ、兵庫県臨海部の次世代産業、製造企業拠点の集積をさらに加速させる重要な事業です。

また、側道（一般部）整備による救急活動や都心へのアクセス向上など、市民生活を支える上でも必要な事業です。

これらの整備効果を十分に発揮するためには、事業を継続し早期に完成させることが必要と考えます。

なお、早期完成のためには、第二神明道路の料金見直しの中で神戸西バイパスの整備財源を確保することが必要と考えます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号神戸西バイパス」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

神戸西バイパス沿線の住宅団地の人口は増加傾向。

神戸市西区の人口・自動車保有台数の伸びは増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに専用部5.6km、一般部4.4kmが開通済み、用地進捗率：約87%、事業進捗率：約73%

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、早期の供用を目指す。

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

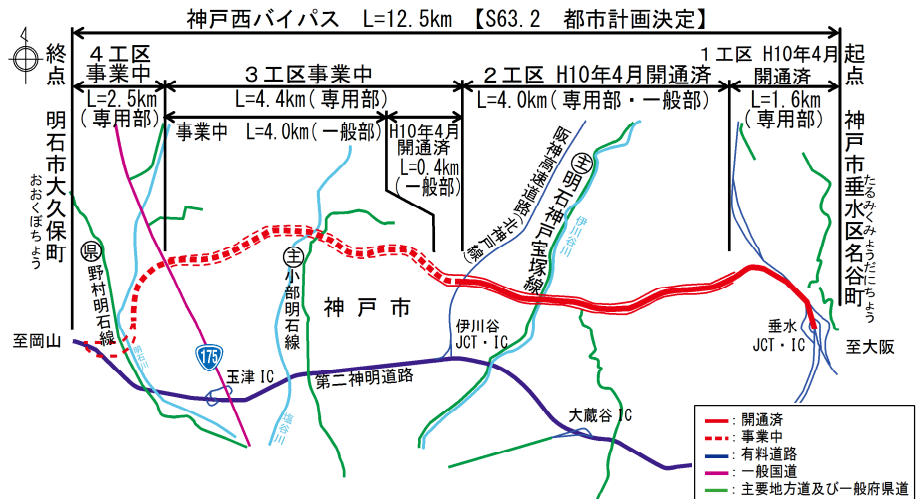
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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の。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。