

再評価結果（平成31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： 東川 直正、山本 巧

| | | | | | | |
|---|--|--|------|---|--------|-------------------------------|
| 事業名 | 一般国道2号 <small>おおさかわんがん せいしんぶ</small> 大阪湾岸道路西伸部 <small>ろっこう きた こまえ</small> （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) |
| 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。 | | | | | | |
| H28年度事業化（公共事業） | | H20年度都市計画決定 | | H30年度用地着手予定 | | H30年度工事着手予定 |
| H29年度事業化（有料道路事業） | | (H-年度変更) | | | | |
| 全体事業費 | | 約5,000億円 | | 事業進捗率 | | 約1% |
| | | | | (平成30年3月末時点) | | 供用済延長 |
| | | | | | | -km |
| 計画交通量 | | 約50,000台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C | 総費用 | | 総便益 | | 基準年 平成30年 |
| | (事業全体) | (事業全体) | | (事業全体) | | |
| | 1.02 | 3,978/4,140億円 | | 4,221/4,221億円 | | |
| | (残事業) 1.1 | (事業費: 3,672/3,834億円) (維持管理費: 306/306億円) | | (走行時間短縮便益: 4,093/4,093億円) (走行経費減少便益: 110/110億円) (交通事故減少便益: 18/18億円) | | |
| 感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=0.80~1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=0.94~1.1 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=0.99~1.05 (事業期間 ±20%) 【残事業】 交通量 : B/C=0.84~1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=0.97~1.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.03~1.1 (事業期間 ±20%) | | | | | | |
| 事業の効果等 ①物流の効率化 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、国際戦略港湾・阪神港や関西国際空港などの物流拠点への移動時間が短縮され、物流効率化が図られる。 ②代替路の確保 ・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、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。 ③沿道環境の改善 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、交通が分散され、沿道環境が改善される。 | | | | | | |
| 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"> 平成30年7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早期整備等の要望を受けている。 平成30年7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。 平成30年7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。 平成30年1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、官邸、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。 平成29年5月に兵庫県・神戸市・神戸商工会議所の連名で国土交通省に対し早期整備等の要望を受けている。 神戸市長の意見： 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、国際コンテナ戦略港湾阪神港の機能強化や3空港連携など、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重要な路線であることから「対応方針（原案）」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、事業を進めるにあたっては、地元の理解と協力を得ることが不可欠であり、神戸市としても、引き続き事業が円滑に進むよう最大限の努力をしておりますので、これまでに引き続き、各地区において、丁寧な対応をしていただくよう、ご配慮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

港湾事業（事業費：約920億円）の参画により、事業の効率化を図ることとする。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度事業化、用地進捗率約0%、事業進捗率約1%（平成30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、調査設計及び用地取得、改良工事等を推進していく。

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、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の合計と一致しないことがある。