

# 事後評価結果（令和2年度）

担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課  
 担当課長名：築地 貴裕

事業名	一般国道2号 神戸2号交差点改良	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：兵庫県神戸市須磨区西須磨 至：兵庫県神戸市垂水区泉が丘1丁目	延長	2.8 km		

**事業概要**  
 一般国道2号は、大阪府大阪市を起点に福岡県北九州市に至る総延長681km、西日本の経済活動・地域の生活道路として大きな役割を果たしている主要幹線道路である。  
 神戸2号交差点改良事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的に計画された延長2.8kmの拡幅事業である。  
 通勤時間帯において顕著に発生していた東行き渋滞の早期解消のため、東行き車線のみを1車線から2車線に増やした。

**事業の目的・必要性**  
 神戸2号交差点改良は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的に計画された拡幅事業である。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度：H13年度 都市計画決定：H一年度	用地着手：H一年度 工事着手：H17年度	供用年 (暫定/完成)	:(当初) /H18 :(実績) /H27	変動 3.0倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) /15億円 (実質値) /14.2億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) /25億円 (実質値) /25.3億円	変動 1.7倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H32年度) 一台/日/ 33,000台/日	実績 (暫定/完成)	(H29年度) 一台/日/ 26,413台/日	変動 80%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	36.7km/h → 53.8 km/h (供用前年次) H24年度 (供用後年次) H29年度	交通事故減少：219件/億台扣 → 150件/億台扣 (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H25-H27年度 (供用後年次) H28-H30年度			
	費用対効果 (当初)	B/C : 4.7	総費用 : 24億円 (事業費：14億円 維持管理費：10億円)	総便益 : 112億円 (走行時間短縮便益：88億円 走行経費減少便益：3億円 交通事故減少便益：21億円)	基準年 : 平成13年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.7	総費用 : 44億円 (事業費：35億円 維持管理費：9.0億円)	総便益 : 74億円 (走行時間短縮便益：67億円 走行経費減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：4.3億円)	基準年 : 令和2年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : ー 億円		便益減少額 : ー 億円			

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：11万人・時間/年</li> <li>・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：0.4割削減</li> </ul> <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量：300.64t-CO2/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：0.47t/年、排出削減率：0.1割削減)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：0.03t/年、排出削減率：0.1割削減)</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</li> </ul>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間周辺では、神戸西バイパス(H30)、平野拡幅(H29)、神出バイパス(H27)など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。</li> <li>・一般国道2号沿線地域の人口は平成12年度以降減少傾向。周辺地域及び兵庫県は横這い傾向。</li> <li>・経済指標(総生産額)の伸びでは、兵庫県、神戸市、周辺地域において増加傾向。</li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸2号交差点改良事業により、一般国道2号における安全で円滑な交通の確保、混雑緩和、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。</li> <li>・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。</li> </ul>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸2号交差点改良事業は、現道において慢性的な渋滞が発生する中で、海岸と鉄道に挟まれた地形的な制約の中で、渋滞の著しい東行き車線を2車線に拡幅した結果、通勤時間帯の渋滞が緩和した。</li> <li>・但し、関係機関との工程調整に時間を要しており、今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関の予算措置や人員配置も含めた協議の進め方について、効果的・効率的に事業を進捗する工夫が必要であると考えます。</li> <li>・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。</li> </ul>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。