

再評価結果（令和4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：長谷川 朋弘、沓掛 敏夫

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 西日本高速道路株式会社	
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	12.5km			
事業概要 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、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。 第二神明道路と東西の広域交通を分担し、日常生活や経済活動を支える重要な路線であり、神戸淡路鳴門自動車道へのアクセス道路としても機能。						
S63年度事業化	S62年度都市計画決定 (H-年度変更)	H元年度用地着手	H3年度工事着手			
全体事業費	2,250億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約75%	供用済延長	専用部 5.6km 一般部 5.4km	
計画交通量	29,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 782/4,210億円 事業費：635/3,967億円 維持管理費：147/244億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,703/4,628億円 走行時間短縮便益：2,505/4,260億円 走行経費減少便益：171/315億円 交通事故減少便益：27/53億円	基準年 令和3年	
	(残事業)	3.5				
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.1(事業期間±20%)						
感度分析の結果 【残事業】交通量：B/C=2.7~4.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.2~3.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.4~3.5(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> 神戸西バイパス整備済区間と並行する第二神明道路では部分供用(H10)により交通混雑が緩和され、渋滞回数が大幅に減少。 一方、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た交通が発生しており、年間で380回の渋滞(令和2年)が発生。 神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の渋滞回数が減少し、走行性の向上に期待。 ②交通安全の確保 <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8割を占め、交通安全面に課題。 神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の交通混雑が緩和され、事故の減少が期待される。また、第二神明道路が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。 ③物流の効率化支援 <ul style="list-style-type: none"> 兵庫県の製造品出荷額等は全国5位と高く、その約9割が阪神・播磨地区から出荷。 阪神・播磨地区には、臨海部に出荷額が高いエリアが集中し、第二神明道路を走行する大型車の発着地は、阪神(兵庫)地区と播磨地区の臨海部で約7割を占める。 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。 						
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4年度国家予算に対する提案・要望」で神戸市より、神戸西バイパスの整備促進の要望を受けている。 過去にも平成29年7月、平成30年7月、令和元年7月、令和2年7月に上記の要望を受けている。 神戸市長の意見：						
一般国道2号神戸西バイパスは、交通混雑が著しい神戸市西部地域や、第二神明道路で慢性的に発生している渋滞の緩和に繋がり、緊急時、災害時の迂回路としての機能を果たすと共に、播磨から神戸・						

大阪までのネットワークが構築されることによる、物流機能の強化、観光周遊の促進、市民生活の向上などに資する効果の高い事業です。

平成30年3月には、神戸西バイパスの自動車専用部に西日本高速道路株式会社による有料道路事業が導入され、早期整備のための事業スキームが整いました。神戸西バイパスの早期完成・整備効果の早期発現に向けて、引き続き有料道路制度を活用しながら事業を継続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

神戸西バイパス周辺地域の人口及び自動車保有台数は近年横ばい、世帯数の推移は増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度事業化、用地取得率：約90%、事業進捗率：約75%（令和3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

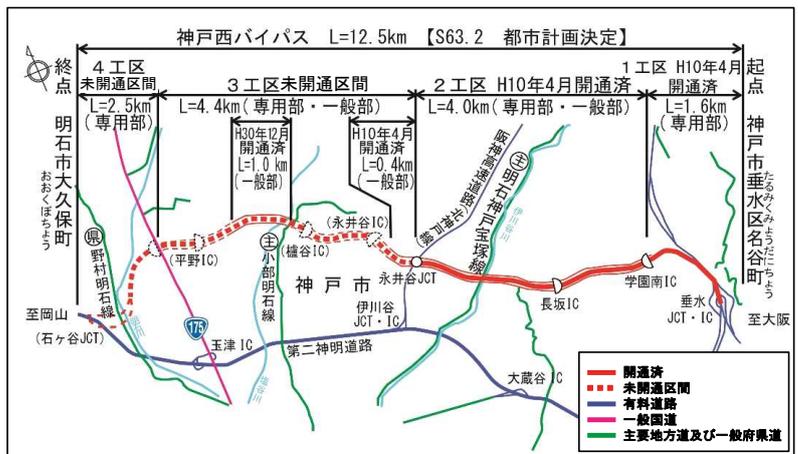
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。
 ※ 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。