

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

事業名	一般国道2号 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 (R4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6年3月末時点)		71%		供用済延長		専用部 5.6km 一般部 5.4km	
計画交通量		31,300台／日									
費用対効果分析	B/C			EIRR			総費用	(残事業)/(事業全体)		総便益	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体)			(事業全体)			594/4,731億円		4,759/6,799億円		基準年
	1.4			4.9%			事業費：438/4,468億円		走行時間短縮便益：4,396/6,273億円		令和6年
	2.2 [2%]						維持管理費：156/262億円		走行経費減少便益：328/475億円		
	2.8 [1%]						更新費：－億円		交通事故減少便益：35/51億円		
	(残事業)			(残事業)			感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	8.0			38.2%			交通量	B/C=1.29～1.6(±10%)		交通量	B/C=7.2～8.8(±10%)
10.4 [2%]			事業費		B/C=1.5～1.5(±10%)		事業費	B/C=9.5～11.6(±10%)			
11.9 [1%]			事業期間		B/C=1.4～1.6(±20%)		事業期間	B/C=10.2～10.7(±20%)			
事業の効果等											
①交通混雑の緩和											
・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353回の渋滞(令和3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											
・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、事故の減少を期待。											
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。											
③物流の効率化支援											
・兵庫県の製造品出荷額等は全国4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を期待。											
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：											
・「令和7年度国家予算に対する提案・要望」で神戸市より、神戸西バイパスの事業促進の要望を受けている。											
・過去にも令和4年7月、令和5年7月、令和6年7月に上記の要望を受けている。											
・令和6年7月に関西高速道路ネットワーク推進協議会から、国土交通省、財務省に対し、早期整備の要望を受けている。											

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値