

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 大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド北～駒江)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 阪神高速道路株式会社	
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の高規格道路であり、その内、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、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの高規格道路である。						
H28年度事業化(公共事業) H29年度事業化(有料道路事業)	H20年度都市計画決定	H30年度用地着手	H30年度工事着手			
全体事業費	約6,740億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約11%	供用済延長	- km	
計画交通量	約48,900台/日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年	
	2.9(0.8)		5,561/76,155億円	6,778/220,281億円	令和6年度	
	参考 3.2(1.2) [2%] 3.4(1.5) [1%]	12.6%(3.1)	事業費: 5,178/64,572億円 維持管理費: 382/ 9,040億円 更新費: -/ 2,542億円	走行時間短縮便益: 6,322/201,334億円 走行経費減少便益: 413/17,002億円 交通事故減少便益: 43/ 1,945億円		
	(残事業)		(事業全体)	(残事業)		
	1.2(1.005)		交通量	B/C=2.6~3.2(±10%)	交通量	B/C=1.1~1.3(±10%)
	参考 1.8(1.5) [2%] 2.2(1.8) [1%]	5.2%(4.0)	事業費	B/C=2.9~2.9(±10%)	事業費	B/C=1.1~1.3(±10%)
		事業期間	B/C=2.9~2.9(±20%)	事業期間	B/C=1.2~1.3(±20%)	
事業の効果等						
<p>① 渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速3号神戸線は全国都市高速道路の中で渋滞による損失時間が最も多い路線。 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、取扱貨物量が増加している国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への定時性が確保されるなど、物流の効率化が期待。 <p>② 沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路においては、主要渋滞箇所が広範囲に点在し、また、阪神高速3号神戸線は慢性的な渋滞が発生。渋滞による速度低下はNOxやSPMなど沿道環境に影響を与える。 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待。 <p>③ 代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速3号神戸線は、建設から50年以上が経過しており、構造物の長寿命化に向けた更新事業による通行規制を実施。さらに、交通事故が多発する区間で通行規制になることも多い。 ・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、更新事業や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。 <p>④ 災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、高潮や津波の影響を受けない道路ネットワークが構築されることで、災害時の交通確保が可能となり、陸・海・空の防災拠点が機能を発揮。 ・具体的には、ポートアイランドにある3次救急医療機関や、災害時の物流輸送拠点となる神戸空港・六甲アイランド埠頭などへのアクセスが確保され、災害時の円滑な人命救助や復旧に貢献。 						
関係する地方公共団体等の意見						
<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年7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、国土交通省、財務省に対し早期整備の要望を受けている。 令和6年10月にも、同協議会より、国土交通省、自民党、公明党、財務省に対し、早期整備等の要望を 						

受けている。

- ・令和6年12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予算確保、早期整備等の要望を受けている。
- ・令和6年12月に兵庫県議会議員による「阪神湾岸地域高速道路網(大阪湾岸道路西神部・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。
- ・令和6年12月に神戸市議会議員による「大阪湾岸道路西神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。

神戸市長の意見

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、大阪湾ベイエリアにおける環状道路を形成し、阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞の緩和や国際コンテナ戦略港湾阪神港の機能強化、関西3空港へのアクセス改善、更には災害時及び阪神高速3号線の大規模更新工事の通行規制時における代替路の確保など、本市の重要施策である広域交通結節機能の強化にも寄与する路線であり、早期の全線供用が必要不可欠と考えます。よって、「対応方針(原案)」のとおり事業の継続をお願いいたします。

また、資材価格や労務費の高騰、軟弱地盤対策による長大橋基礎の大型化などを踏まえた、今回の事業費の増加は、やむを得ないものと考えますが、引き続き更なるコスト縮減を図り地方負担の軽減への配慮をお願いいたします。

なお、財政上の制約や今後の物価高騰などの社会経済情勢を踏まえると、まとまった資金を短期間に調達し早期の整備が期待できる有料道路事業を基本とした、その最大限活用の検討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

大阪湾岸道路西伸部周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数は微増傾向ではあるものの、事業採択時からの社会経済情勢の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度に事業化、用地進捗率約28%、事業進捗率約11%(令和6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

新港・灘浜航路部は、今後の詳細設計により、耐風・耐震対策の見直しを行う予定である。

ポートアイランド以西は、今後、海上部長大橋の基本構造を検討するとともに、地質調査や風洞実験を実施し、その結果を踏まえた構造物の耐震対策・耐風対策の検討を行う予定である。

施設の構造や工法の変更等

コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※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)