

## 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43号 <small>めいしんわんがんれんらくせん</small> 名神湾岸連絡線	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 西日本高速道路株式会社
起終点	自: <small>ひょうご にしのみや いまづみずなみちよう</small> 兵庫県西宮市今津水波町 至: <small>ひょうご にしのみや にしのみやまにちようめ</small> 兵庫県西宮市西宮浜二丁目			延長	2.7km
事業概要	<p>一般国道43号名神湾岸連絡線は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線(大阪方面)及び阪神高速5号湾岸線を連絡し阪神高速3号神戸線と国道43号に集中している交通を阪神高速5号湾岸線に分散させることにより、周辺地域の交通渋滞の解消や交通安全、沿道環境の改善を図るとともに、名神高速道路と阪神港をスムーズに連絡し、物流ネットワークの形成を図るものである。</p>				
R3年度事業化(公共事業)	令和2年度都市計画決定	年度用地未着手	工事未着手		
R6年度事業化(有料道路事業)					
全体事業費	1,050億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約0.5%	供用済延長	- km
計画交通量	17,000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(1.3)		5,561/76,155億円	6,778/220,281億円	
	<small>参考</small> 3.2(1.9) [2%]	12.6%(5.7)	(事業費: 5,178/64,572億円)	(走行時間短縮便益: 6,322/201,334億円)	令和6年
	<small>参考</small> 3.4(2.3) [1%]		(維持管理費: 382/9,040億円)	(走行経費減少便益: 413/17,002億円)	
	(残事業)		(更新費: 0/2,542億円)	(交通事故減少便益: 43/1,945億円)	
		析分度感			
<small>参考</small> 1.8(1.9) [2%]	5.2%(5.8)	交通量	B/C=2.6~3.2(±10%)	交通量	B/C=1.1~1.3(±10%)
<small>参考</small> 2.2(2.3) [1%]		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"> <li>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。</li> <li>名神湾岸連絡線の整備により、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。</li> </ul> <p>② 沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>名神湾岸連絡線の整備により、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。</li> </ul> <p>③ 代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>名神湾岸連絡線の整備により、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号線通行規制時の一般道への交通集中が緩和。</li> </ul> <p>④ 災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名神湾岸連絡線の整備により、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・空の広域防災拠点が機能を発揮。</li> <li>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。</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>				

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。

兵庫県知事の意見:

一般国道43号名神湾岸連絡線は、大阪湾岸道路西伸部と一体となって大阪湾バイエリアの高速道路ネットワークを形成する重要な高規格道路である。

当該道路は、阪神高速3号神戸線等の渋滞緩和や沿道環境の改善、阪神港等の物流拠点、国際化を控える神戸空港への交通アクセスの強化に資することから、事業継続の対応方針(原案)に異論はない。

事業継続にあたっては、地元関係者への事業進捗に応じた丁寧な説明に努められたい。

引き続き、大阪湾岸道路西伸部の早期全線開通とともに、これに遅れることのない開通に向けた必要な予算確保等、事業の更なる推進をお願いする。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道43号名神湾岸連絡線」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

沿線地域の人口は横ばい傾向にあるが、世帯数および自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車への依存が高い傾向は当初計画時点と大きな変更はなく事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度新規事業化、用地進捗率0%、事業進捗率約0.5%(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

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

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】



【事業概要図】



※ 垂水 JCT～りんくう JCT 間：名神湾岸連絡線の事業評価を一体

※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)