

再評価結果(令和8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、渡邊 良一

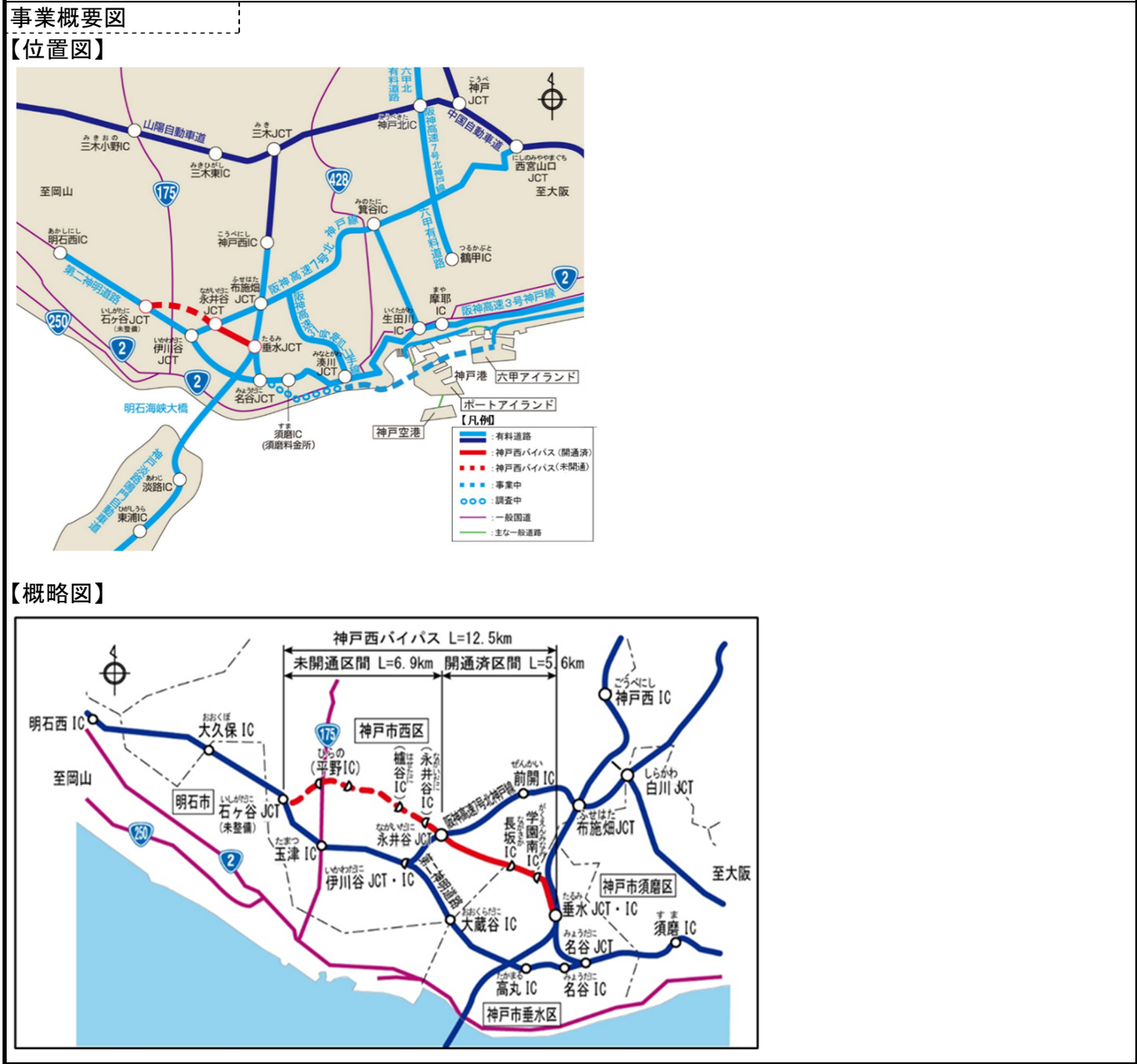
事業名	一般国道2号 神戸西バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	
起終点	自：兵庫県神戸市垂水区名谷町 至：兵庫県明石市大久保町						延長	専用部：12.5km 一般部：8.5km	
事業概要									
神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長約12.5kmの高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。 第二神明道路と東西の広域交通を分担し、日常生活や経済活動を支える重要な路線であり、神戸淡路鳴門自動車道へのアクセス道路としても機能。									
S63年度事業化			S62年度都市計画決定		H元年度用地着手		H3年度工事着手		
全体事業費		約2,970億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約60%		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 (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 945/5,605億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 4,228/6,025億円		基準年	
	1.1			事業費：830/5384億円		走行時間短縮便益：3874/5515億円		令和7年	
	1.8 [2%]	4.2%		維持管理費：115/221億円		走行経費減少便益：324/465億円			
	2.4 [1%]			更新費：0/0億円		交通事故減少便益：31/45億円			
	(残事業)	(残事業)		(事業全体)		(残事業)			
	4.5			交通量	B/C=0.97～1.2(±10%)		交通量	B/C=4.0～4.9(±10%)	
	6.5 [2%]	15.1%		事業費	B/C=1.06～1.09(±10%)		事業費	B/C=4.1～4.9(±10%)	
8.0 [1%]			事業期間	B/C=0.99～1.2(±20%)		事業期間	B/C=4.3～4.7(±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、旅行速度の向上に期待される。									
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									
・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、所要時間のばらつきが緩和する等、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									
神戸市長：									
一般国道2号神戸西バイパスは、第二神明道路や国道2号の慢性的な渋滞を緩和し、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、市民生活の向上などに資する効果の高い事業です。更には災害時及び第二神明道路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必要不可欠な路線です。									
今回の事業費増については、現地条件等をふまえた詳細設計による構造見直しや、物価上昇に伴う資機材・労務費の増加などやむを得ないものと理解しますが、出来る限りのコスト縮減に努めるとともに、引き続き有料道路事業を積極的に活用し、早期供用を図っていただくようお願いいたします。									

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道2号神戸西バイパス」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線地域の人口は事業化後増加、近年横ばい傾向であり、世帯数、自動車保有台数は増加傾向を示している。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
昭和63年度事業化、用地取得進捗率約99%、事業進捗率約60%(令和7年3月末時点)	
平成10年4月:垂水JCT～永井谷JCT 延長5.6km(専用部)部分開通	
：神戸市垂水区小束山地区～西区伊川谷町別府 延長4.4km(一般部)部分開通	
平成30年12月:神戸市西区櫛谷町菅野地区 延長4.4km(一般部)部分開通	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続きコスト縮減を図るとともに、事業費の管理徹底に努め、早期開通を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。	
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。	



※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)