



No. 10-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第4回

一般国道2号

こう べ にし
神戸西バイパス

【再評価】

平成25年12月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見等
6. 対応方針(原案)

事業全体図

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の地域高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、沿道開発や神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴う自動車交通の需要増加に対応するため、第二神明道路のバイパスとして計画された道路。

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。

広域図



位置図



位置図



- : 有料道路
- : 供用済
- - - : 事業中
- ○ ○ : 調査中
- : 一般国道
- : 主な一般道路

1. 事業の概要

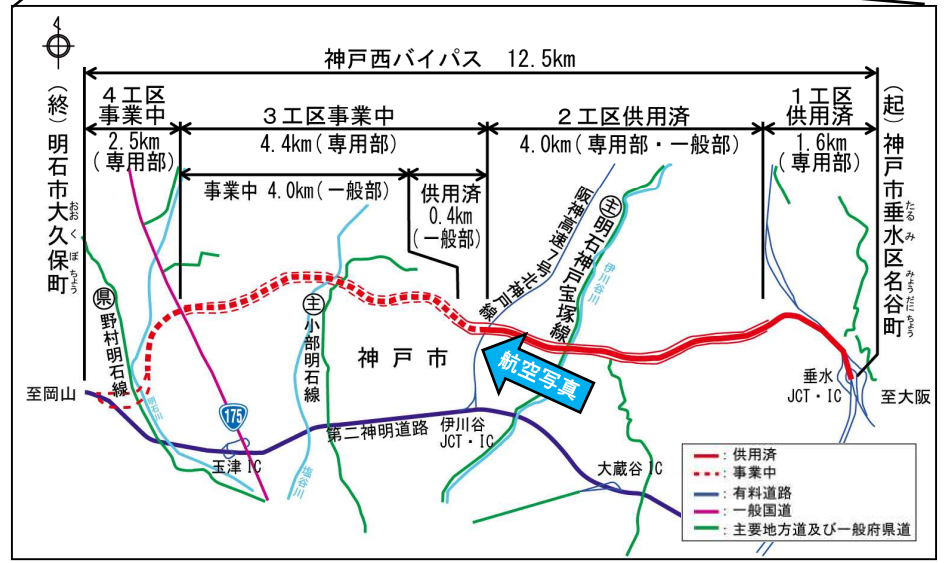
事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 物流の効率化

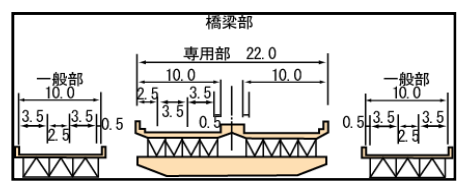
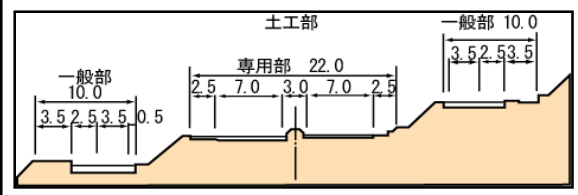
計画の概要・進捗状況

区間	(起)兵庫県神戸市垂水区名谷町 (終)兵庫県明石市大久保町
道路延長	専用部: 12.5km 一般部: 8.4km
構造規格	専用部: 第1種第3級 一般部: 第3種第2級
設計速度	専用部: 80km/h 一般部: 60km/h
車線数	専用部: 4車線 一般部: 2車線
標準幅員	W=22m~42m(うち専用部22m)
計画交通量	25,900台/日
全体事業費	1,900億円
事業化	昭和63年度
都市計画決定	昭和63年2月
用地着手	平成元年度
工事着手	平成3年度
供用延長	専用部: 5.6km 一般部: 4.4km
事業進捗率	約73%(平成25年3月末現在)
用地取得率	約87%(面積ベース、同上)

位置図



標準横断面図

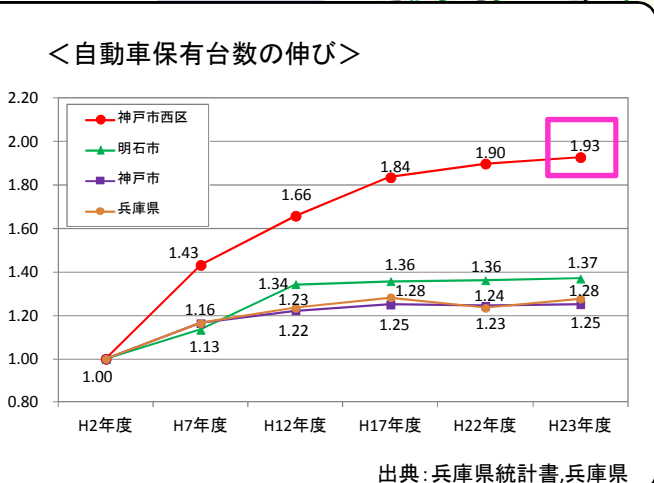
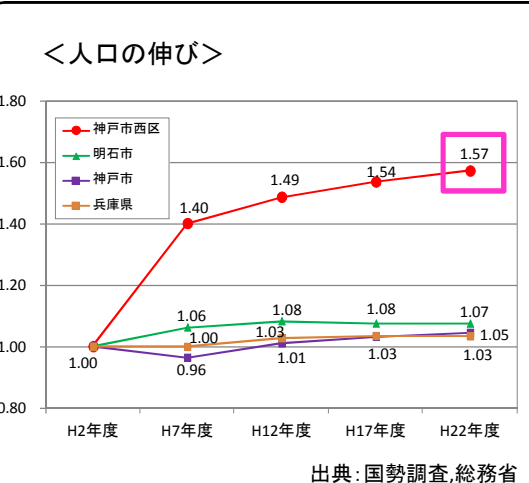
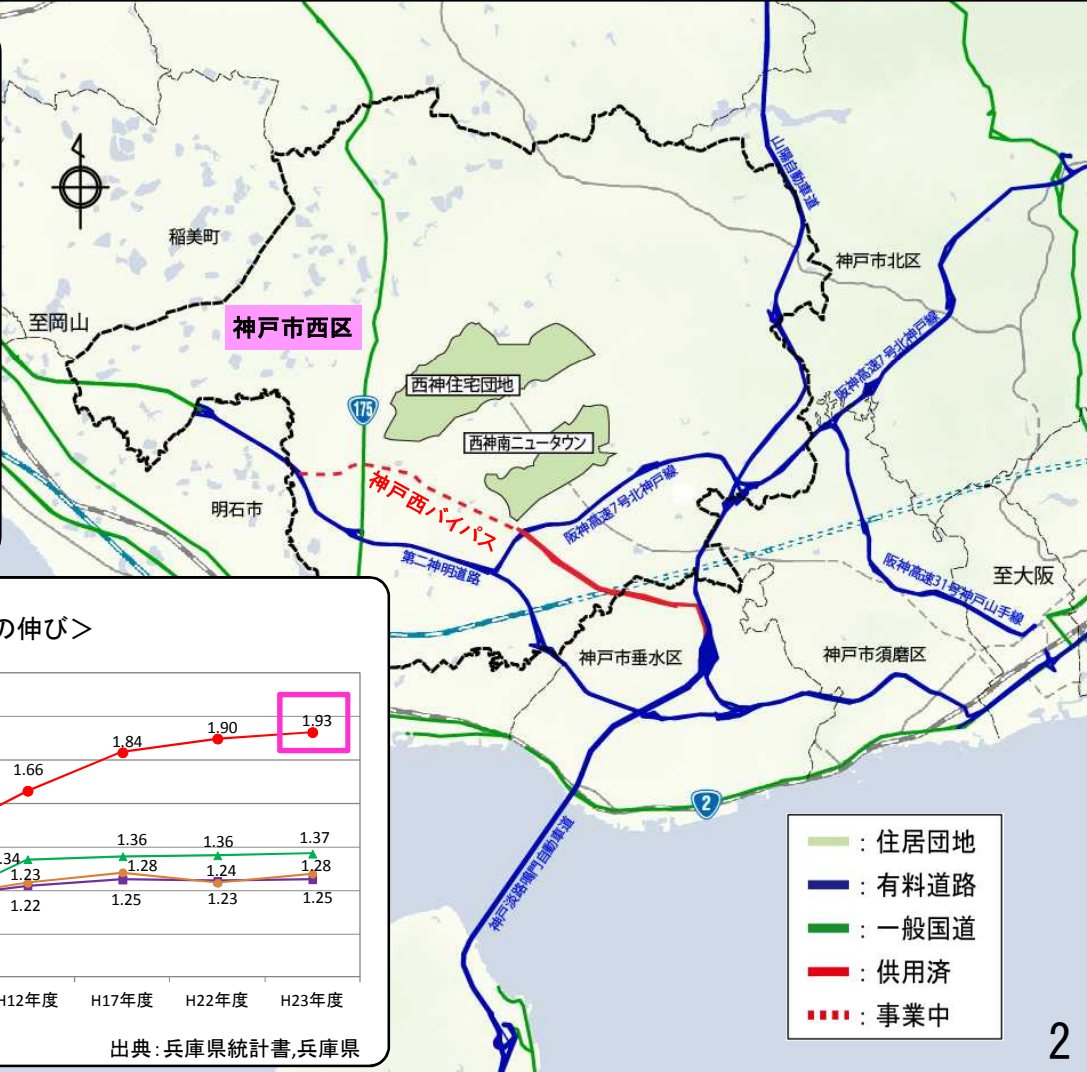
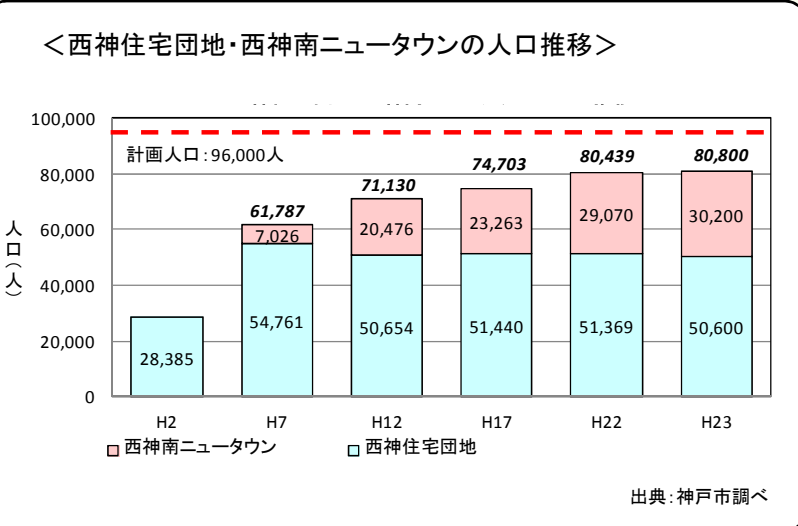


【単位:m】

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■神戸西バイパス沿線の住宅団地の人口は増加傾向。
 また、神戸市西区の人口・自動車保有台数の伸びは増加傾向。

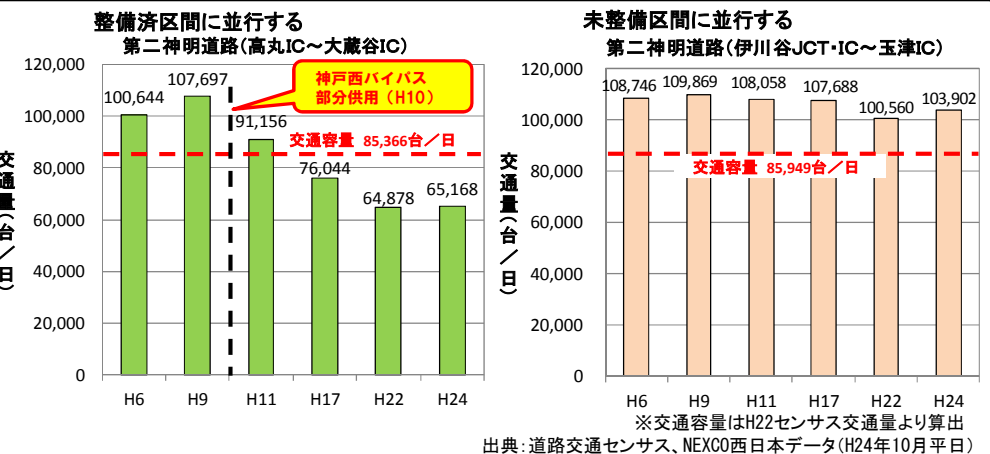


2. 事業の必要性等に関する視点

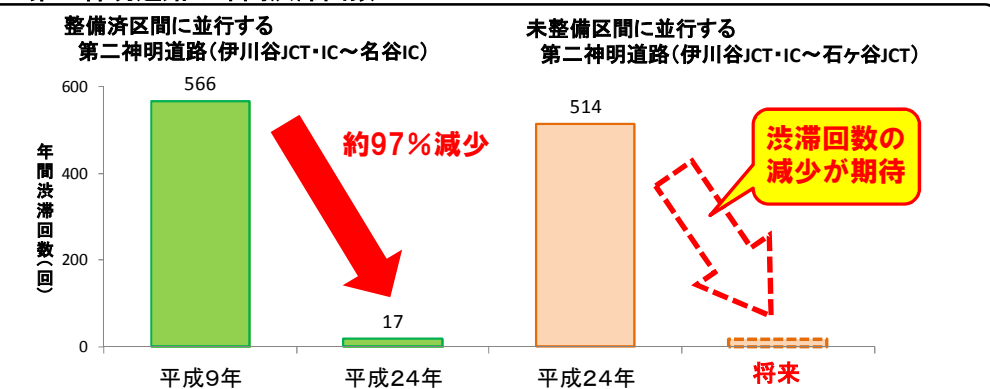
2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 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、渋滞回数が約9割減少。
- 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514回の渋滞(H24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。

■ 第二神明道路の24時間交通量の変化



■ 第二神明道路の年間渋滞回数

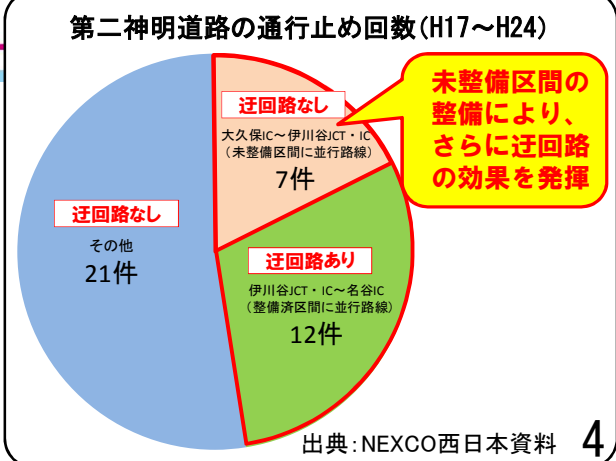
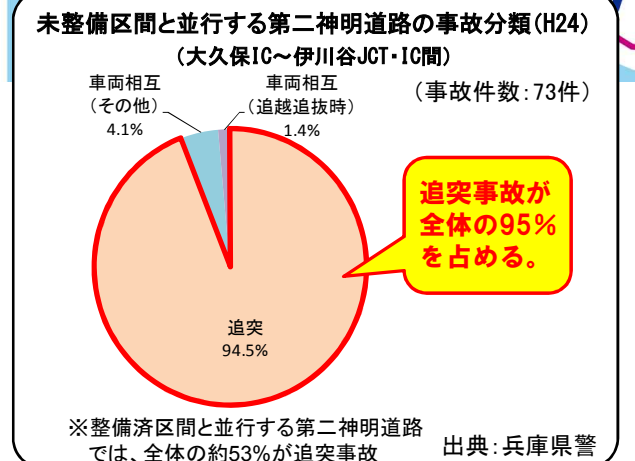
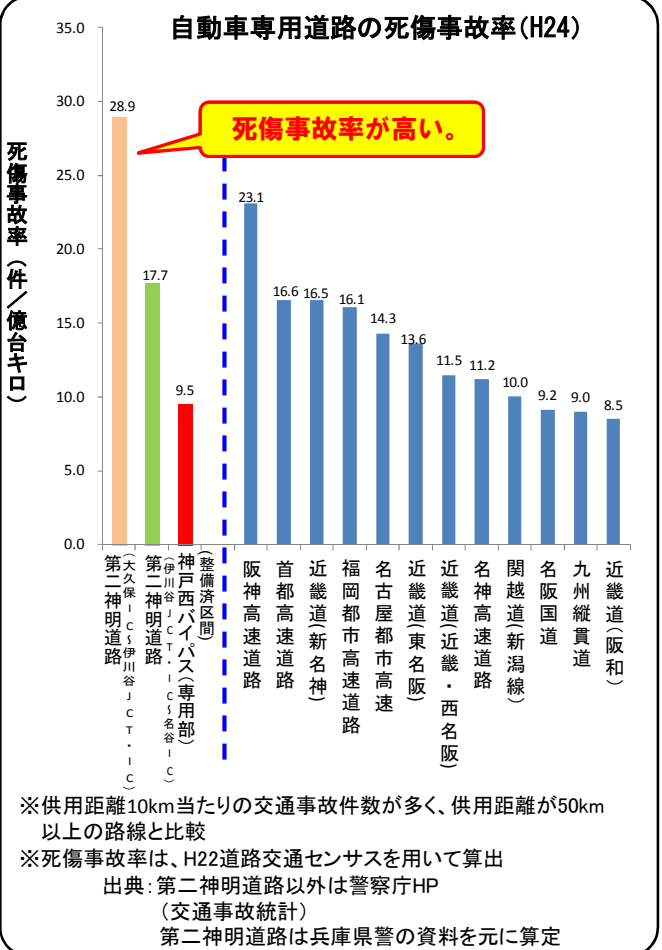


写真①: 玉津IC付近~伊川谷IC間 (神戸方面) 撮影日: 平成25年11月5日(火)7時台 (神戸方面) 撮影日: 平成25年11月5日(火)7時台

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(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。



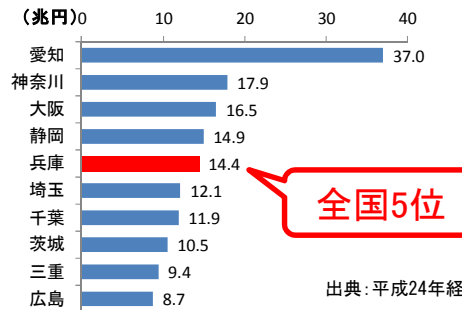
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(物流の効率化)

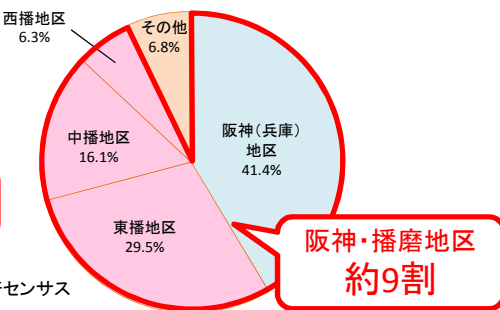
- 兵庫県の製造品出荷額等は全国5位と高く、その約9割が阪神・播磨地区から出荷。
- 阪神・播磨地区には、臨海部に出荷額が高いエリアが集中し、臨海部からの大型車の移動は、東西方向で約4割を占める。
- 神戸西バイパスの整備により、東西方向の物流の効率化が期待される。



製造品出荷額等(都道府県別の上位10都道府県)



製造品出荷額等(兵庫県の工業地区別)



臨海部からの方面別交通量割合(大型車)

出発地	播磨地区 臨海部	阪神(兵庫)地区 臨海部
東方面	41.3%	20.1%
西方面	3.4%	32.8%
南方面	0.1%	0.3%
北方面	0.9%	2.2%
内々交通	54.3%	44.6%

東西方向が
全体の約4割

(臨海部の企業からの意見)
 物流において第二神明道路を多く利用しており、神戸西バイパスの開通により、物流の効率化が見込まれます。早期開通を期待します。

※工業地帯は、平成22年度道路交通センサスのBゾーンより設定
 ※平成22年度道路交通センサスODマスターを用いて算出
 ※内々交通とは、各臨海部内だけの移動を示す。

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益 (B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

■ 費用 (C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

■ 事業全体

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	2,814億円	174億円	68億円	3,056億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	2,556億円		79億円	2,634億円	

■ 算出条件等

- 基準年 : 平成25年度
- 検討期間 : 50年間
- 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
- 交通量の推計時点 : 平成42年度
- 推計に用いた資料 : 平成17年度道路交通センサス
- 適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版
- 事業費 : 1,900億円
- 維持管理費 : 46百万円/km
- 作成主体 : 近畿地方整備局

■ 残事業

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,763億円	84億円	43億円	1,890億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	4.7
	357億円		43億円	401億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である
 ※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある
 ※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 地域における計画等

■ 地域における計画

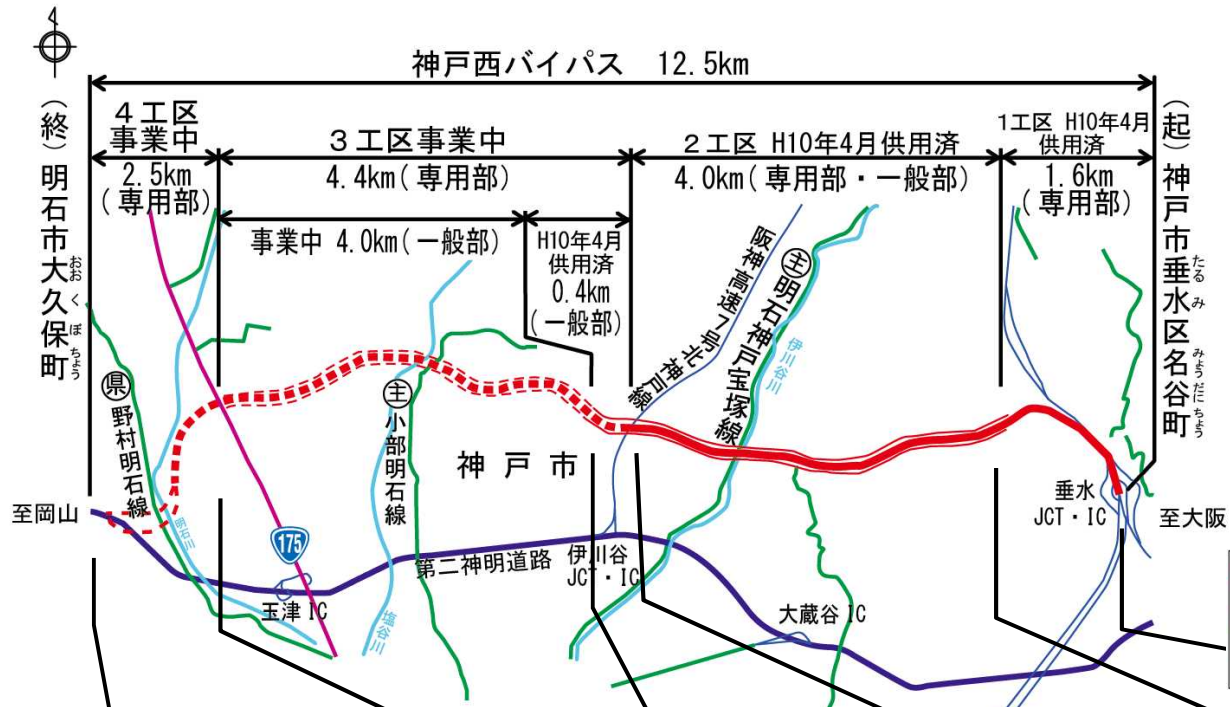
- ◆ ひょうご21世紀交通ビジョン(兵庫県:平成7年10月)
広域幹線道路網の中期に位置付けて記載
- ◆ 神戸都市計画区域マスタープラン(神戸市:平成21年4月)
「都市交通に関する都市施設等の整備目標」に記載
- ◆ 神戸2015ビジョン(神戸市:平成23年2月)
道路ネットワークの充実に関連して記載
- ◆ 神戸市都市計画マスタープラン(神戸市:平成23年3月)
「総合交通ネットワーク形成」の主要幹線道路ネットワークの形成において、
広域圏幹線道路として位置づけ
- ◆ 全県ビジョン推進方策-2040年への協働戦略(本編)(兵庫県:平成23年12月)
県土の広域交流・物流を支える基幹道路や公共交通などの基盤整備に位置付けて記載

■ 要望経緯

- ◆ 神戸市が、「平成26年度国家予算に対する提案・要望」で神戸西バイパスの整備促進を要望
(最近の動向)
平成25年6月10日 神戸西バイパスの整備促進を要望
- (過去の動向)
平成24年7月、平成23年7月、平成22年7月

3. 事業進捗の見込みの視点

■神戸西バイパスは平成10年度までに、専用部:5.6km、一般部:4.4kmの区間を供用しています。
 ■引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



<事業進捗状況>

- 1, 2工区
 - 平成元年 : 用地着手
 - 平成3年度 : 工事着手
 - 平成10年度 : 供用開始
- 3工区
 - 平成7年度 : 用地着手
 - 平成8~13年度 : 埋蔵文化財調査
 - 平成11年度 : 工事着手
 - 平成13~25年度 : 関係機関協議 (交差点協議、地元協議)
- ※公団混乱箇所において用地取得に時間を要している。
- 4工区
 - 平成9年度 : 用地着手
 - ※公団混乱箇所において用地取得に時間を要している。

— 供用済
 - - 事業中
 〓 有料道路
 〓 一般国道
 〓 主要地方道及び一般府県道
 〓 既存道路

区間	2.5km	4.0km	0.4km	4.0km	1.6km	計
用地	用地取得(69%)	用地取得(67%)		取得済	取得済	87%
工事	—	改良工事	一般部供用済	供用済 (専用部・一般部)	供用済 (専用部)	供用済区間 専用部:5.6km 一般部:4.4km

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

神戸西バイパスの計画は、第二神明道路や国道2号の交通混雑の緩和や交通安全の確保、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

5. 関係自治体の意見等

■神戸市長

平成25年11月26日 神建道計839号
近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

神戸西バイパスは、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路とともに東西の広域交通を分担する広域幹線道路である。

慢性的に渋滞が発生している国道2号や第二神明道路の交通を分散させ、神戸市西部地域の道路ネットワークを強化するためにも、事業を継続し、現在整備が行われている一般部を早期供用させるとともに、専用部についても有料道路制度による早期の整備促進を図るべきと考える。

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・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、渋滞回数が約9割減少。
- ・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514回の渋滞(H24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。
- ・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。
- ・神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の事故の減少が期待。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。
- ・兵庫県では、臨海部に出荷額が高いエリアが集中し、臨海部からの大型車の移動は、東西方向で約4割。
- ・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。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.2、残事業で4.7。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・神戸西バイパスは、これまでに専用部5.6km、一般部4.4kmを供用。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

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、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 10-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第4回

一般国道2号
こうべにし
神戸西バイパス

【再評価】

平成25年12月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成25年度 第4回事業評価監視委員会

事業名：一般国道2号 神戸西バイパス（道路種別：一般国道）

事業化年度：昭和63年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成22年度	平成25年度	
再評価理由	再評価後3年間が経過	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長：12.5km(専用部) 8.4km(一般部) 幅員：22.0m～42.0m (うち専用部 22.0m) 種級：第1種第3級(専用部) 第3種第2級(一般部) 設計速度：80km/h(専用部) 60km/h(一般部) 車線数：4車線(専用部) 2車線(一般部)	同左	・変更なし
全体事業費	1,900億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約72% 用地取得率(面積)約86% 供用延長：5.6km(専用部) :4.4km(一般部)	進捗率(事業費)約73% 用地取得率(面積)約87% 供用延長：5.6km(専用部) :4.4km(一般部)	・進捗率(事業費)で約1%進捗 用地取得率(面積)で約1%進捗
進捗率(事業費)	約72%	約73%	・約1%進捗
費用対効果B/C	1.1 (残事業 4.2)	1.2 (残事業4.7)	①推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表 ②評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H25)等
備考	・H25(主)小部明石線～(都)西神5号線 一般部 1.0km 完成2車線供用予定		

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道2号 神戸西バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 422億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 4.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 1489億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 16.9%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 16094万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 781万人・時間/年 (42289万人・時間/年⇒41508万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：一般国道2号 (第二神明道路) (市) 舞子多聞線 (市) 永井谷線 (市) 漆山多聞線 (県) 小部明石線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 573万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 5割削減
	<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	<input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	三木市～新神戸駅 (山陽新幹線) (所要時間 : 58分→55分)
	<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	三木市～神戸空港 (第三種空港) (所要時間 : 58分→56分)
物流効率化 の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	三木市～神戸港 (特定重要港湾) (所要時間 : 49分→47分)
	<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合) <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	神戸西バイパス
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	第5次神戸市基本計画 神戸2015ビジョン(検証シート(評価対象:2012年度))(神戸市) 王子動物園(年間観光客入り込み数:117万人/年 H24年)、須磨海浜水族園(年間観光客入り込み数:111万人/年 H24年)
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三木市～兵庫県立災害医療センター (所要時間:53分→50分)
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	

		<p>当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p>	
	災害への備え	<p><input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p><input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p>	<p>兵庫県地域防災計画（1期供用済区間L=5.6kmが第1次緊急輸送路に指定）</p> <p>第二神明道路（名谷JCT・10～石ヶ谷JCT）</p>
4. 環境	地球環境の保全	<p><input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p>	CO2排出削減量：17897.79t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<p><input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道2号（第二神明道路）（市）舞子多間線（市）永井谷線（市）漆山多間線（県）小部明石線 排出削減量：188.24t/年、排出削減率：4割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：101.84t/年</p> <p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道2号（第二神明道路）（市）舞子多間線（市）永井谷線（市）漆山多間線（県）小部明石線 排出削減量：11.66t/年、排出削減率：4割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：5.05t/年</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p><input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p><input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p>	
	その他	<p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道2号	神戸西バイパス	L=12.5km	地高	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,900	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	1,827億円	271億円	2,098億円
うち残事業分	489億円	150億円	639億円
基準年における 現在価値 (C)	2,556億円	79億円	2,634億円
うち残事業分	357億円	43億円	401億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成36年度			
単年便益 (初年便益)	221億円	14億円	5.4億円	241億円
基準年における 現在価値 (B)	2,814億円	174億円	68億円	3,056億円
うち残事業分	1,763億円	84億円	43億円	1,890億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	422億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.4%
費用便益比（残事業）	4.7
経済的純現在価値（残事業）	1,489億円
経済的内部収益率（残事業）	16.9%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	25,900台/日	±10%	0.8~1.4
事業費 （全事業）	489億円	±10%	1.1~1.2
事業期間 （全事業）	10年	±20%	1.1~1.3

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	25,900台/日	±10%	4.7~8.4
事業費 （残事業）	489億円	±10%	4.3~5.2
事業期間 （残事業）	10年	±20%	4.4~5.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：神戸西バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (12.5km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	46,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	11	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	91.76	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道2号(第二神明道路) (16.9km)	交通量	[台/日]	98,300	67,600
		走行時間	[分]	24	19
		走行時間費用	[億円/年]	435.46	232.10
	(市)舞子多聞線 (3.4km)	交通量	[台/日]	15,100	14,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	27.24	26.79
	(市)永井谷線 (1.8km)	交通量	[台/日]	5,700	5,900
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	4.67	4.63
	(市)漆山多聞線 (0.9km)	交通量	[台/日]	48,200	47,800
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	70.43	69.44
	(県)小部明石線 (2.2km)	交通量	[台/日]	8,000	7,500
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	6.59	6.12
③その他道路合計 (6,828.3km)	走行時間費用	[億円/年]	24,313.79	24,205.99	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：6,866.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,858.17	24,636.82	221.36

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

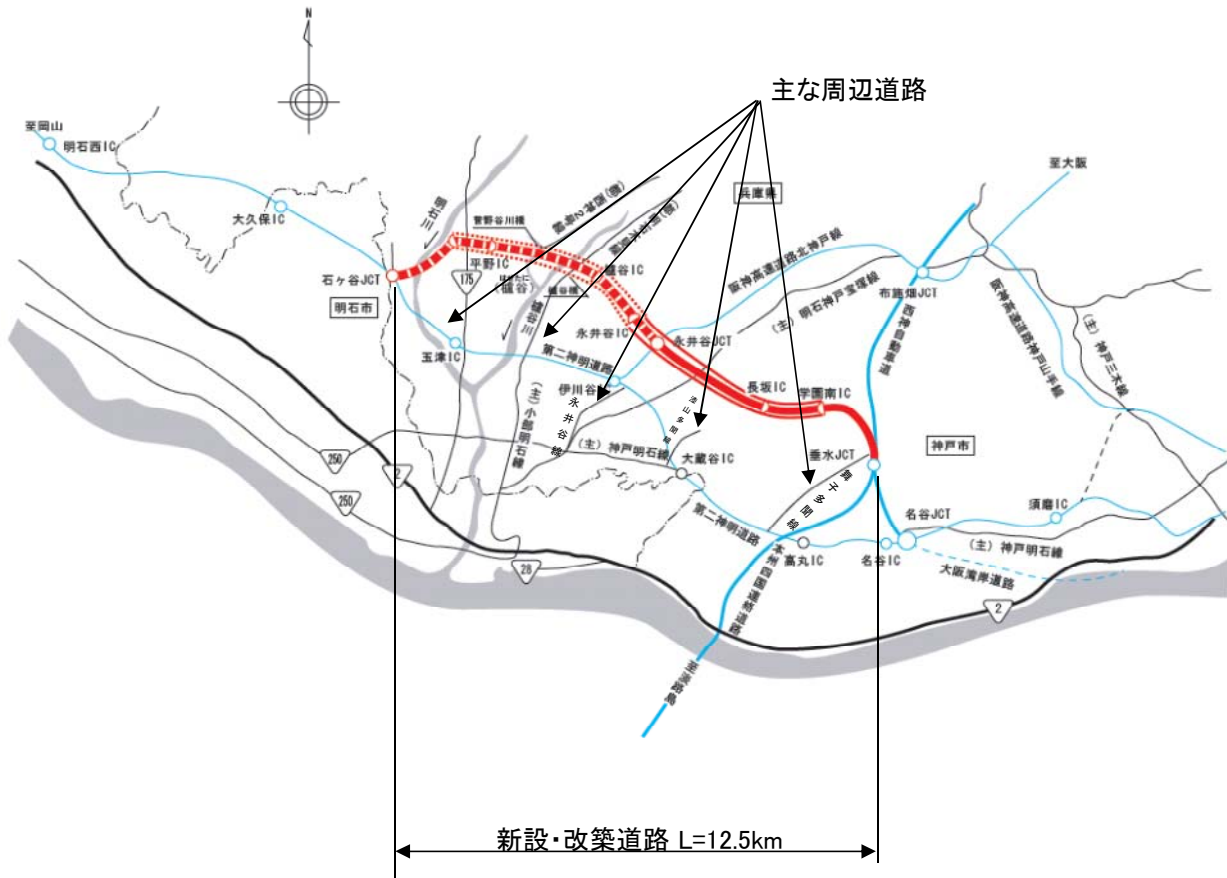
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：神戸西バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (6.9km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	56,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	62.68	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道2号(第二神明道路) (16.9km)	交通量	[台/日]	97,300	67,600
		走行時間	[分]	24	19
		走行時間費用	[億円/年]	426.93	232.10
	(市)舞子多聞線 (3.4km)	交通量	[台/日]	15,200	14,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	27.39	26.79
	(市)永井谷線 (1.8km)	交通量	[台/日]	6,500	5,900
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	5.41	4.63
	(市)漆山多聞線 (0.9km)	交通量	[台/日]	48,200	47,800
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	70.71	69.44
	(県)小部明石線 (2.2km)	交通量	[台/日]	12,900	7,500
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	12.34	6.12
③その他道路合計 (6.833.9km)	走行時間費用	[億円/年]	24,232.79	24,235.07	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：6,866.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,775.57	24,636.82	138.75

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

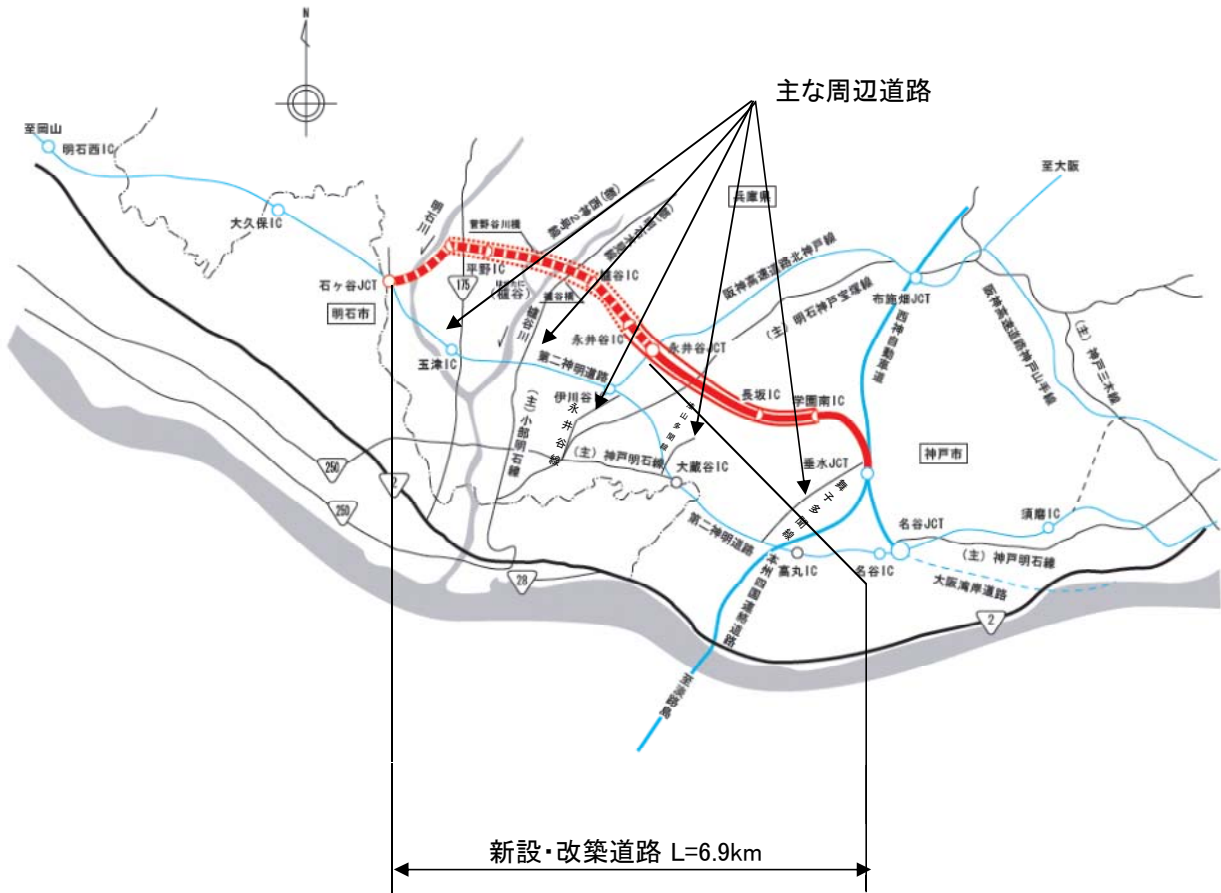
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：神戸西バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道2号 神戸西バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.46	12.5	5.69

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-36年目	S 63	2.6658	101.5	16.13	39.02		
-35年目	H 1	2.5633	104.2	10.07	22.82		
-34年目	H 2	2.4647	106.5	20.85	44.44		
-33年目	H 3	2.3699	109.1	34.72	69.47		
-32年目	H 4	2.2788	110.6	47.27	89.72		
-31年目	H 5	2.1911	110.9	172.13	313.19		
-30年目	H 6	2.1068	110.8	137.92	241.53		
-29年目	H 7	2.0258	109.9	349.85	593.94		
-28年目	H 8	1.9479	109.5	120.44	197.32		
-27年目	H 9	1.8730	110.4	217.15	339.31		
-26年目	H 10	1.8009	109.9	31.50	47.55		
-25年目	H 11	1.7317	108.4	21.17	31.15		
-24年目	H 12	1.6651	107.2	33.48	47.89		
-23年目	H 13	1.6010	105.7	32.49	45.32		
-22年目	H 14	1.5395	103.8	13.70	18.72		
-21年目	H 15	1.4802	102.3	13.82	18.42		
-20年目	H 16	1.4233	101.0	11.95	15.51		
-19年目	H 17	1.3686	99.6	11.43	14.46		
-18年目	H 18	1.3159	98.7	10.00	12.28		
-17年目	H 19	1.2653	97.6	9.55	11.41		
-16年目	H 20	1.2167	96.8	5.26	6.09		
-15年目	H 21	1.1699	95.6	6.21	7.00		
-14年目	H 22	1.1249	93.7	4.38	4.84		
-13年目	H 23	1.0816	92.1	0.95	1.03		
-12年目	H 24	1.0400	92.1	4.34	4.51		
-11年目	H 25	1.0000	92.1	1.43	1.43		
-10年目	H 26	0.9615	92.1	0.10	0.09		
-9年目	H 27	0.9246	92.1	0.19	0.18		
-8年目	H 28	0.8890	92.1	4.33	3.85		
-7年目	H 29	0.8548	92.1	42.86	36.63		
-6年目	H 30	0.8219	92.1	59.05	48.53		
-5年目	H 31	0.7903	92.1	70.40	55.64		
-4年目	H 32	0.7599	92.1	98.89	75.14		
-3年目	H 33	0.7307	92.1	99.05	72.37		
-2年目	H 34	0.7026	92.1	82.08	57.67		
-1年目	H 35	0.6756	92.1	32.17	21.74		
供用開始年次	H 36	0.6496	92.1			5.42	3.52
1年目	H 37	0.6246	92.1			5.42	3.38
2年目	H 38	0.6006	92.1			5.42	3.25
3年目	H 39	0.5775	92.1			5.42	3.13
4年目	H 40	0.5553	92.1			5.42	3.01
5年目	H 41	0.5339	92.1			5.42	2.89
6年目	H 42	0.5134	92.1			5.42	2.78
7年目	H 43	0.4936	92.1			5.42	2.67
8年目	H 44	0.4746	92.1			5.42	2.57
9年目	H 45	0.4564	92.1			5.42	2.47
10年目	H 46	0.4388	92.1			5.42	2.38
11年目	H 47	0.4220	92.1			5.42	2.29
12年目	H 48	0.4057	92.1			5.42	2.20
13年目	H 49	0.3901	92.1			5.42	2.11
14年目	H 50	0.3751	92.1			5.42	2.03
15年目	H 51	0.3607	92.1			5.42	1.95
16年目	H 52	0.3468	92.1			5.42	1.88
17年目	H 53	0.3335	92.1			5.42	1.81
18年目	H 54	0.3207	92.1			5.42	1.74
19年目	H 55	0.3083	92.1			5.42	1.67
20年目	H 56	0.2965	92.1			5.42	1.61
21年目	H 57	0.2851	92.1			5.42	1.54
22年目	H 58	0.2741	92.1			5.42	1.49

23年目	H	59	0.2636	92.1			5.42	1.43
24年目	H	60	0.2534	92.1			5.42	1.37
25年目	H	61	0.2437	92.1			5.42	1.32
26年目	H	62	0.2343	92.1			5.42	1.27
27年目	H	63	0.2253	92.1			5.42	1.22
28年目	H	64	0.2166	92.1			5.42	1.17
29年目	H	65	0.2083	92.1			5.42	1.13
30年目	H	66	0.2003	92.1			5.42	1.09
31年目	H	67	0.1926	92.1			5.42	1.04
32年目	H	68	0.1852	92.1			5.42	1.00
33年目	H	69	0.1780	92.1			5.42	0.96
34年目	H	70	0.1712	92.1			5.42	0.93
35年目	H	71	0.1646	92.1			5.42	0.89
36年目	H	72	0.1583	92.1			5.42	0.86
37年目	H	73	0.1522	92.1			5.42	0.82
38年目	H	74	0.1463	92.1			5.42	0.79
39年目	H	75	0.1407	92.1			5.42	0.76
40年目	H	76	0.1353	92.1			5.42	0.73
41年目	H	77	0.1301	92.1			5.42	0.71
42年目	H	78	0.1251	92.1			5.42	0.68
43年目	H	79	0.1203	92.1			5.42	0.65
44年目	H	80	0.1157	92.1			5.42	0.63
45年目	H	81	0.1112	92.1			5.42	0.60
46年目	H	82	0.1069	92.1			5.42	0.58
47年目	H	83	0.1028	92.1			5.42	0.56
48年目	H	84	0.0989	92.1			5.42	0.54
49年目	H	85	0.0951	92.1	-573.22	-54.51	5.42	0.52
合計					1254.08	2555.70	270.95	78.62
単純事業費計						1827.30		270.95

- 注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)
- 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道2号 神戸西バイパス

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.46	6.9	3.14	
-10年目	H 26	0.9615	92.1	0.10	0.09		
-9年目	H 27	0.9246	92.1	0.19	0.18		
-8年目	H 28	0.8890	92.1	4.33	3.85		
-7年目	H 29	0.8548	92.1	42.86	36.63		
-6年目	H 30	0.8219	92.1	59.05	48.53		
-5年目	H 31	0.7903	92.1	70.40	55.64		
-4年目	H 32	0.7599	92.1	98.89	75.14		
-3年目	H 33	0.7307	92.1	99.05	72.37		
-2年目	H 34	0.7026	92.1	82.08	57.67		
-1年目	H 35	0.6756	92.1	32.17	21.74		
供用開始年次	H 36	0.6496	92.1			2.99	1.94
1年目	H 37	0.6246	92.1			2.99	1.87
2年目	H 38	0.6006	92.1			2.99	1.80
3年目	H 39	0.5775	92.1			2.99	1.73
4年目	H 40	0.5553	92.1			2.99	1.66
5年目	H 41	0.5339	92.1			2.99	1.60
6年目	H 42	0.5134	92.1			2.99	1.54
7年目	H 43	0.4936	92.1			2.99	1.48
8年目	H 44	0.4746	92.1			2.99	1.42
9年目	H 45	0.4564	92.1			2.99	1.37
10年目	H 46	0.4388	92.1			2.99	1.31
11年目	H 47	0.4220	92.1			2.99	1.26
12年目	H 48	0.4057	92.1			2.99	1.21
13年目	H 49	0.3901	92.1			2.99	1.17
14年目	H 50	0.3751	92.1			2.99	1.12
15年目	H 51	0.3607	92.1			2.99	1.08
16年目	H 52	0.3468	92.1			2.99	1.04
17年目	H 53	0.3335	92.1			2.99	1.00
18年目	H 54	0.3207	92.1			2.99	0.96
19年目	H 55	0.3083	92.1			2.99	0.92
20年目	H 56	0.2965	92.1			2.99	0.89
21年目	H 57	0.2851	92.1			2.99	0.85
22年目	H 58	0.2741	92.1			2.99	0.82
23年目	H 59	0.2636	92.1			2.99	0.79
24年目	H 60	0.2534	92.1			2.99	0.76
25年目	H 61	0.2437	92.1			2.99	0.73
26年目	H 62	0.2343	92.1			2.99	0.70
27年目	H 63	0.2253	92.1			2.99	0.67
28年目	H 64	0.2166	92.1			2.99	0.65
29年目	H 65	0.2083	92.1			2.99	0.62
30年目	H 66	0.2003	92.1			2.99	0.60
31年目	H 67	0.1926	92.1			2.99	0.58
32年目	H 68	0.1852	92.1			2.99	0.55
33年目	H 69	0.1780	92.1			2.99	0.53
34年目	H 70	0.1712	92.1			2.99	0.51
35年目	H 71	0.1646	92.1			2.99	0.49
36年目	H 72	0.1583	92.1			2.99	0.47
37年目	H 73	0.1522	92.1			2.99	0.46
38年目	H 74	0.1463	92.1			2.99	0.44
39年目	H 75	0.1407	92.1			2.99	0.42
40年目	H 76	0.1353	92.1			2.99	0.40
41年目	H 77	0.1301	92.1			2.99	0.39
42年目	H 78	0.1251	92.1			2.99	0.37
43年目	H 79	0.1203	92.1			2.99	0.36
44年目	H 80	0.1157	92.1			2.99	0.35
45年目	H 81	0.1112	92.1			2.99	0.33
46年目	H 82	0.1069	92.1			2.99	0.32
47年目	H 83	0.1028	92.1			2.99	0.31
48年目	H 84	0.0989	92.1			2.99	0.30
49年目	H 85	0.0951	92.1	-154.92	-14.73	2.99	0.28
合計				334.18	357.11	149.57	43.42
単純事業費計				489.10		149.57	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	神戸西バイパス	専用部:4車線 一般部:2車線	専用部:12.5km 一般部:8.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				99,234	
	改良費				37,503	
		土工	m ³	6,902,000	20,686	切土(3,898,000m ³)、盛土(1,134,000m ³)、捨土(1,870,000m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	1	139	
		法面工	m ²	310,000	1,281	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,901	
		管渠工	m			
		函渠工	m	1,750	1,553	
		排水工	m	113,000	1,435	
		中央分離帯工	m	9,774	530	
		雑工	式	1	7,979	
	橋梁費				40,113	
		橋梁	m	9,790	40,113	
	トンネル費				14,885	
		NATM	m	2,480	14,885	
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				3,534	
		車道舗装	m ²	429,000	3,372	
		歩道舗装	m ²	42,000	162	
	付帯施設費				3,199	
		付帯工事費	式	1	2,394	防護柵工等
		その他	式	1	805	遮音壁
②	用地及補償費				63,691	
	用地費		m ²	1,348,000	57,322	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²	23,100	1,326	
		山林・原野	m ²	107,600	6,284	
		その他	m ²	1,217,300	49,713	
	補償費		式	1	6,369	
③	間接経費		式	1	27,075	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				190,000	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	神戸西バイパス	専用部:4車線 一般部:2車線	専用部:12.5km 一般部:8.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				32,456	
	改良費				8,735	
		土工	m3	3,083,700	4,468	切土(3,084,479m3)、盛土(467,686m3)、捨土(940,000m3)
		軟弱地盤改良工	m3	1	33	
		法面工	m ²	118,000	113	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,383	
		管渠工	m			
		函渠工	m	870	670	
		排水工	m	32,807	452	
		中央分離帯工	m	5,794	507	
		雑工	式	1	1,110	
	橋梁費				20,021	
		橋梁	m	4,723	20,021	
	トンネル費					
		NATM	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,927	
		車道舗装	m ²	238,335	1,874	
		歩道舗装	m ²	13,896	53	
	付帯施設費				1,773	
		付帯工事費	式	1	1,255	防護柵工等
		その他	式	1	518	遮音壁
②	用地及補償費				16,333	
	用地費		m ²	177,936	15,492	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²	3,049	358	
		山林・原野	m ²	14,203	1,699	
		その他	m ²	160,684	13,436	
	補償費		式		841	
③	間接経費		式		2,567	
	全体事業費				51,356	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	神戸西パイパス	4	12.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.5	3,350	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	25,100	橋梁9.8km、トンネル2.5km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			28,450	

国近整企画第80号
平成25年11月14日

神戸市長 殿

近畿地方整備局長

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年12月2日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成25年11月27日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号神戸西バイパス	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



神 建 道 計 第 839 号
平 成 25 年 11 月 26 日

近畿地方整備局長 様

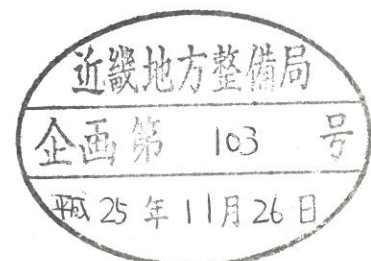
神戸市長 久元 喜造



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針（原案）の作成に係る意見照会について
（回答）

平成 25 年 11 月 14 日付、国近整企画第 80 号により意見照会のありました見出しの件について、別紙のとおり回答いたします。

神戸市建設局道路部計画課
広域幹線係 中山、益田
TEL : 078-322-5396



<事業名：一般国道2号神戸西バイパス>

○神戸市長の意見：

神戸西バイパスは、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路とともに東西の広域交通を分担する広域幹線道路である。

慢性的に渋滞が発生している国道2号や第二神明道路の交通を分散させ、神戸市西部地域の道路ネットワークを強化するためにも、事業を継続し、現在整備が行われている一般部を早期供用させるとともに、専用部についても有料道路制度による早期の整備促進を図るべきと考える。