

第1章 都市計画対象道路事業の概要

1.1. 事業者等の名称及び住所並びにその代表者の氏名

1.1.1. 事業予定者の名称及び住所並びにその代表者の氏名

事業予定者の名称：国土交通省 近畿地方整備局

事業予定者の住所：大阪府大阪市中央区大手町一丁目5番44号

代表者の氏名：近畿地方整備局長 黒川 純一良

1.1.2. 都市計画決定権者の名称及び住所並びにその代表者の氏名

都市計画決定権者の名称：兵庫県

都市計画決定権者の住所：兵庫県神戸市中央区下山手通五丁目10番1号

代表者の氏名：兵庫県知事 井戸 敏三

1.2. 都市計画対象道路事業の名称

名神湾岸連絡線

1.3. 都市計画対象道路事業の目的及び概要

1.3.1. 都市計画対象道路事業の目的

名神湾岸連絡線は、図1.3-1に示すとおり、名神高速道路と阪神高速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。



凡例

- 都市計画対象道路事業実施区域
- 府県界
- 市界

1:200,000

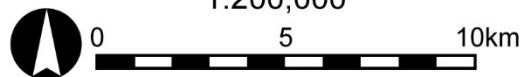


図1.3-1 都市計画対象道路事業実施区域の概略

1.3.2. 都市計画対象道路事業の概要

(1) 事業区間

都市計画対象道路事業実施区域は図1.3-2に、事業区間は以下に示すとおりである。

自) 兵庫県西宮市

至) 兵庫県西宮市

(2) 通過する行政区

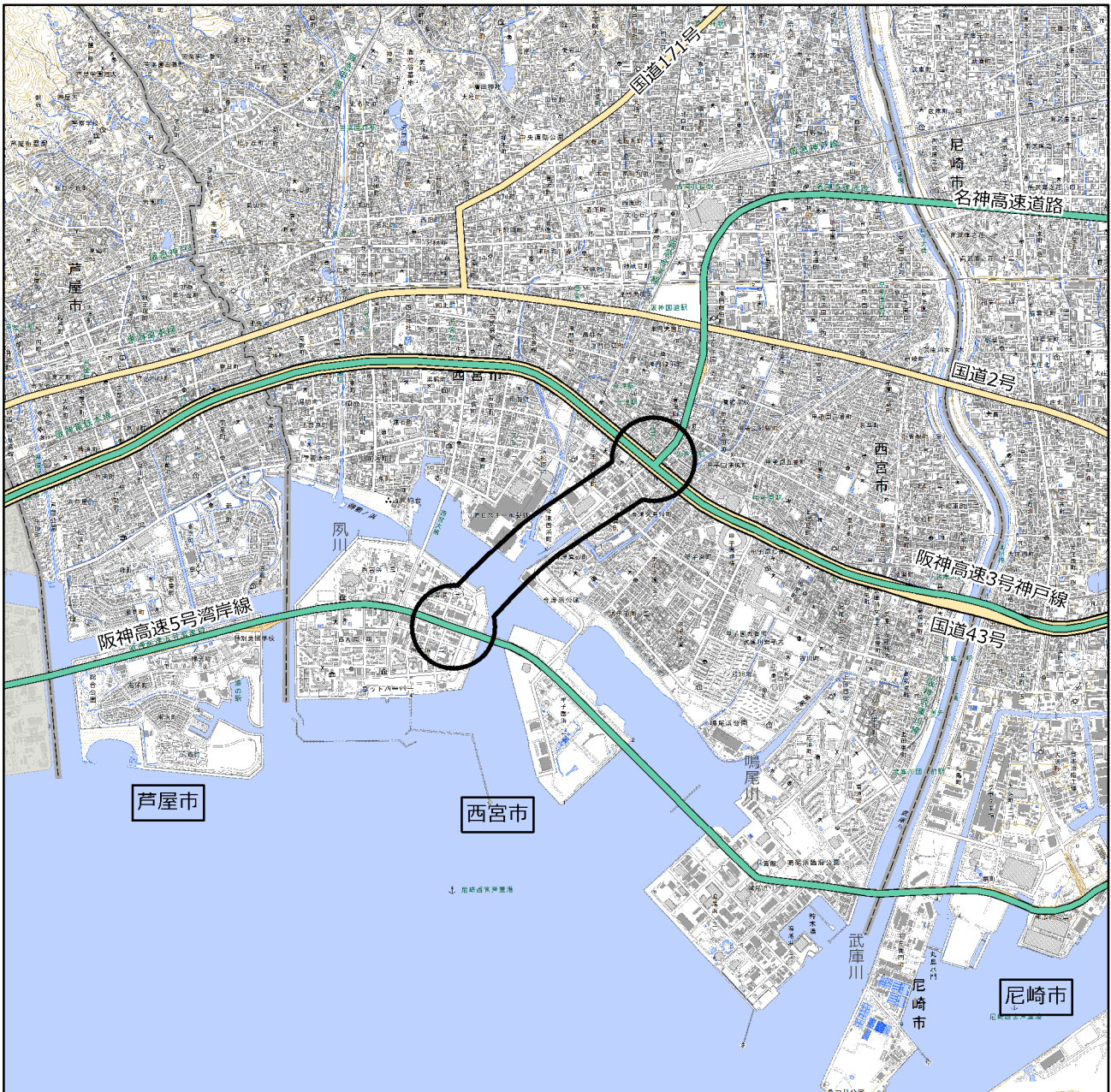
兵庫県西宮市

(3) 都市計画対象道路事業の規模

道路延長：約3km

(4) 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

2車線



凡例

- 都市計画対象道路事業実施区域
- 高速自動車国道・都市高速道路
- 一般国道



1:50,000

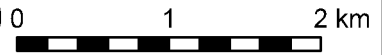


図1.3-2 都市計画対象道路事業実施区域位置図

(5) インターチェンジ等

接続するインターチェンジ等及び道路は、表1.3-1に示すとおりである。

表1.3-1 インターチェンジ等及び接続道路

名称	接続道路
西宮JCT（仮称）	名神高速道路 阪神高速3号神戸線（大阪方向）
西宮浜JCT（仮称）	阪神高速5号湾岸線（大阪方向・神戸方向）
西宮浜IC（仮称）	（未定）

(6) 標準横断図

標準横断図（高架部）は、図1.3-3に示すとおりである。

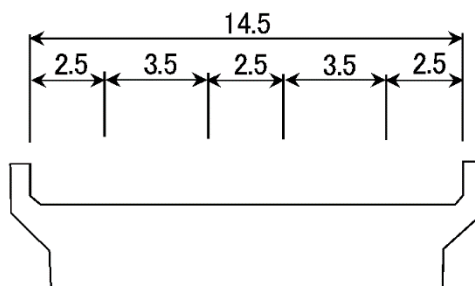


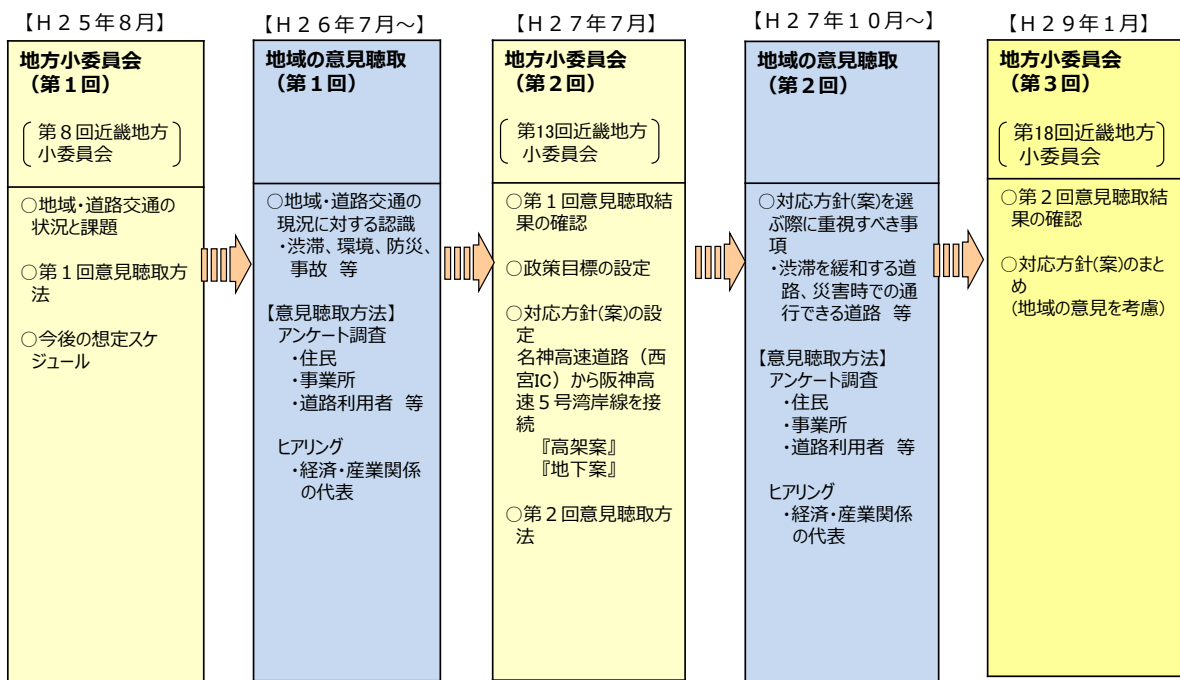
図1.3-3 標準横断図

1.4. 都市計画対象道路事業に係る計画の策定経緯

1.4.1. 計画段階評価の実施

名神湾岸連絡線については、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規採択時評価の前段階における国土交通省の独自の取り組みとして、計画段階評価を実施している。

計画段階評価においては、沿道住民や事業所へのアンケートをはじめ、オープンハウスや経済・産業関係団体へのヒアリング等のほか、関係する県や市などの意見を聞いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等から意見を聞き、対応方針を決定した。



出典)「社会資本整備審議会道路分科会 近畿地方小委員会(第18回)名神湾岸連絡線計画段階評価第3回説明資料」(国土交通省近畿地方整備局、平成29年1月)

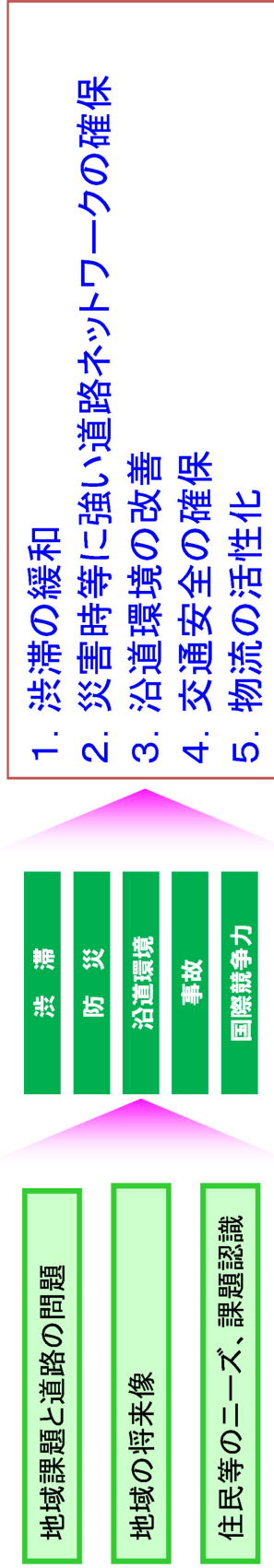
図1.4-1 計画段階評価の流れ

1.4.2. 政策目標の設定

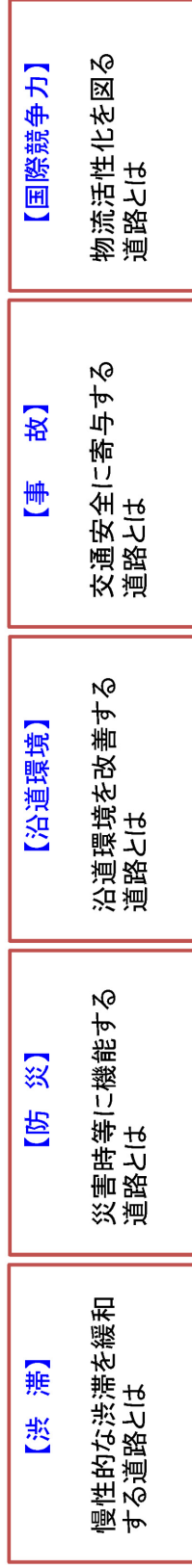
アンケート調査結果や地域・道路の課題、地域の将来像を踏まえ、当該地域の政策目標として、以下の5点を設定した。

- ・渋滞の緩和
- ・災害時等に強い道路ネットワークの確保
- ・沿道環境の改善
- ・交通安全の確保
- ・物流の活性化

◇ アンケート調査結果や地域・道路の課題、地域の将来像を踏まえ、当該地域の政策目標を設定



◇ 対策案の検討



■ 当該地域に求められるサービスとは

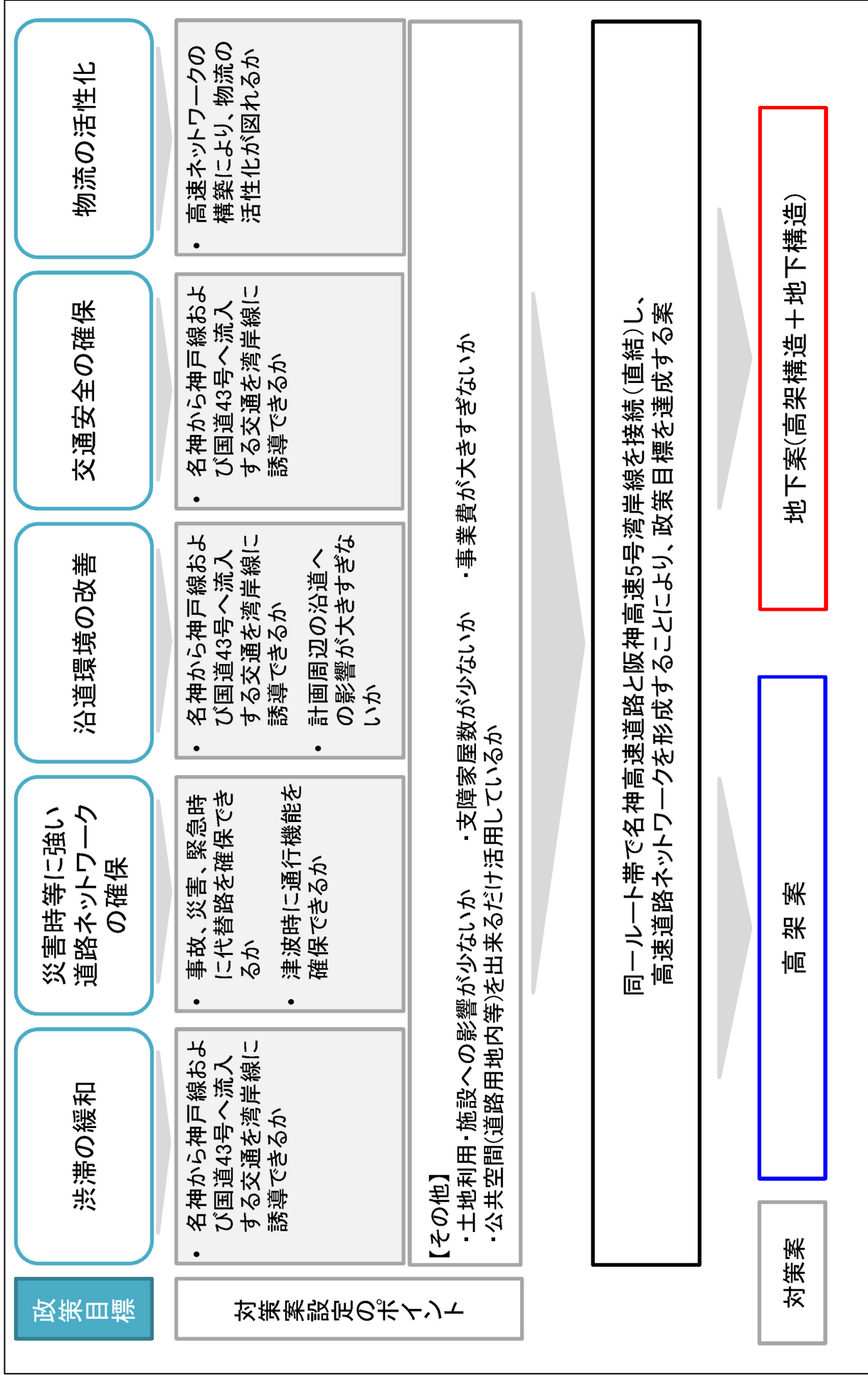
- ① 既存路線（湾岸線）に交通を分散し、神戸線・国道43号の渋滞を緩和
- ② 事故、災害、緊急時の代替路や強靱な道路を確保
- ③ 国道43号の沿道環境の改善
- ④ 生活道路への大型車の流入を抑制し、安全安心な生活空間を確保
- ⑤ 阪神港の国際競争力の向上や物流機能の強化

※名神：名神高速道路、神戸線：阪神高速3号神戸線、湾岸線：阪神高速5号湾岸線

1.4.3. 対策案の概要

これらの政策目標を実現するための対策案として、「高架案」及び「地下案」の2案を提示した。

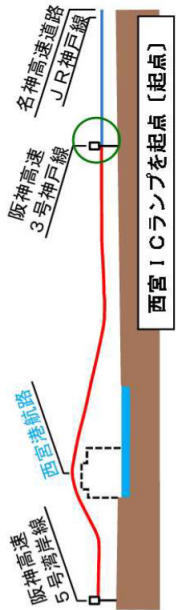
提示した「高架案」及び「地下案」の概要は、以下に示すとおりである。



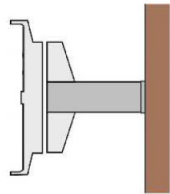
高架案

名神高速道路から阪神高速5号湾岸線を高架構造で接続する案

■ 縦断面図



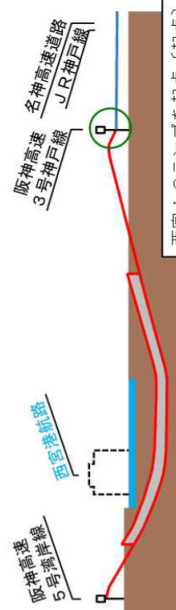
■ 断面図



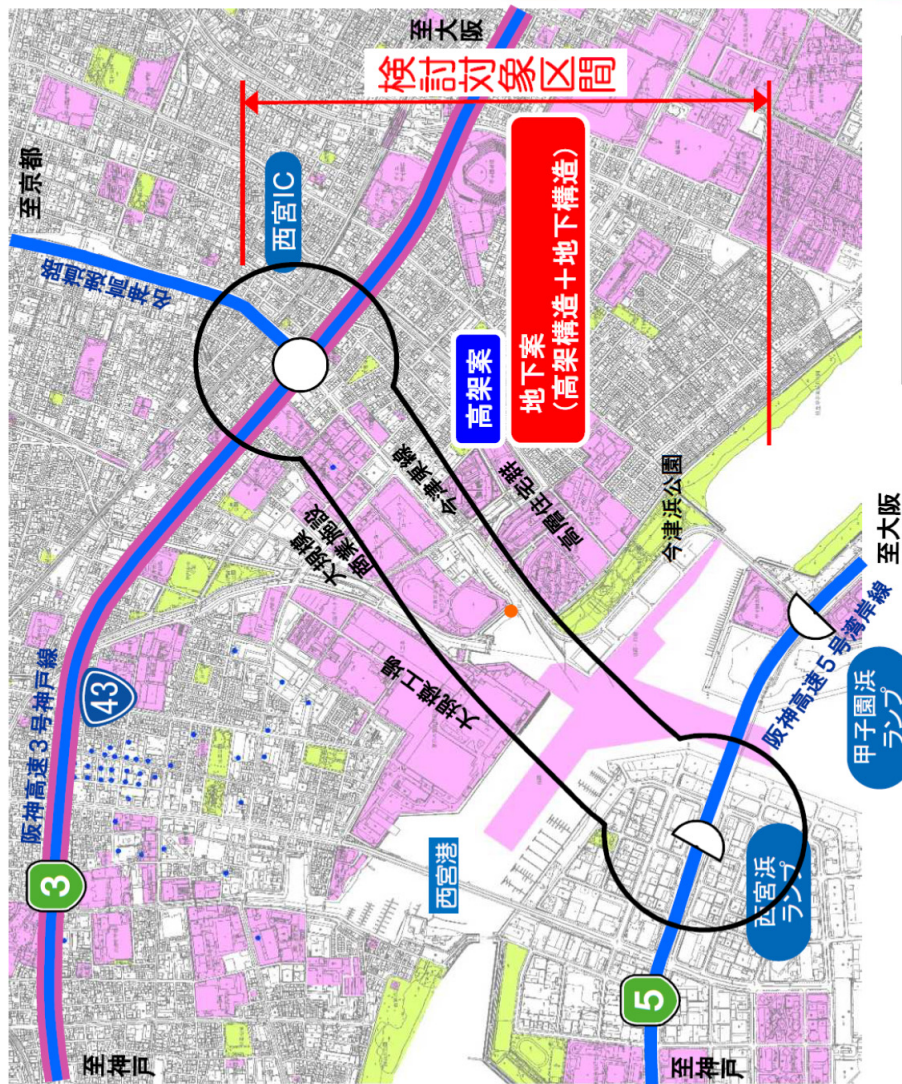
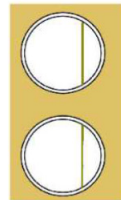
地下案(高架構造+地下構造)

名神高速道路から阪神高速5号湾岸線を高架構造から地下構造に移行した後、高架構造で接続する案

■ 縦断面図



■ 断面図



凡 例	
高速道路	宮水井戸
国道	●
主要施設	○
都市公園	今津灯台 (文化財)

1.4.4. 対応方針の決定

「高架案」及び「地下案」について検討した結果、下記の理由により「高架案」を対応方針とした。

＜高架案を対応方針とした理由＞

- ①『高架案』は、「渋滞の緩和」「災害時に強い道路ネットワークの確保」「沿道環境の改善」「交通安全の確保」「物流の活性化」のすべての政策目標を満足する。
- ②地域意見聴取結果においては、「渋滞の緩和」「災害時等に強い道路ネットワークの確保」「沿道環境の改善」を重視すべきとする意見が多く寄せられているが、特に「災害時等に強い道路ネットワークの確保」が政策目標面で『高架案』が優れている。
- ③ルート帯周辺の住民からは「(沿道) 計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」「周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路」への配慮を望む意見が寄せられているほか、「地下水(宮水)への水質変化の懸念が少ない道路」「建設費用ができるだけ少ない道路」への意見が住民・団体双方から寄せられており、『高架案』はこれら事項に対して配慮できている。

【比較項目の設定】
意見聴取結果を踏まえ、以下の7項目を検討にあたっての重視すべき項目及び、配慮すべき項目に設定

【重視すべき事項】

1. 阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路
2. 災害時等にも通行できる道路
3. (周辺)阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境への影響を改善する道路

【配慮すべき事項】

4. (沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路
5. (沿道)地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路
9. 周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路
13. 建設費用ができるだけ少ない道路

【対策案の比較表】

比較案		高架案	地下案 (高架構造+地下構造)
対策案の要旨		名神高速道路から阪神高速5号湾岸線間を高架構造で接続する案	名神高速道路から阪神高速5号湾岸線間を高架構造から地下構造に移行した後、高架構造で接続する案
重視すべき事項	渋滞の緩和	○ 阪神高速3号神戸線・国道43号の交通量が低減できる。	○ 阪神高速3号神戸線・国道43号の交通量が低減できる。
	災害時等に強い道路ネットワークの確保	○ 災害時等の代替路としての機能が期待できる。	△ 災害時等の代替路としての機能が期待できるが、浸水を考慮した対策が必要。また、トンネル内に排水施設、換気施設、消火設備等が必要。
	沿道環境の改善 (周辺)	○ 阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境が改善される。	○ 阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境が改善される。
配慮すべき事項	沿道環境の改善 (沿道)	○ 地下水(宮水)への影響は橋梁基礎部であり限定的。	△ トンネル区間での地下水(宮水)への影響が懸念される。
	地域分断 (周辺道路への影響)	○ 騒音・振動・大気・景観への影響が懸念される。	○ 高架構造から地下構造の移行区間で、騒音・大気への影響が懸念される。
	概ねの建設費用	○ 約600～700億円	△ 約1200～1300億円

【凡例】 ○：他案に比べて優れる △：他案と同等 △：他案と比べて劣る

【対応方針の考え方】

- ・ 比較評価の結果、重視すべき事項及び配慮すべき事項で総合的に優位な『高架案』とする。

1. 道路整備の必要性

政策目標を実現できる
道路整備を検討

【政策目標】

- 渋滞の緩和
- 災害時等に強い道路ネットワークの確保
- 沿道環境の改善
- 交通安全の確保
- 物流の活性化

- 神戸線の慢性的な渋滞：神戸線の西宮IC以西で渋滞が慢性化している一方、湾岸線の容量には余裕があり、阪神高速5号湾岸線への転換による渋滞緩和が必要。
- 浸水被害で臨海部の緊急輸送道路が分断される恐れ：国道43号以南地域の大部分が浸水する恐れがあり、災害に強い道路ネットワークが必要。
- 神戸線と国道43号の沿道環境の改善：名神高速道路から阪神高速3号神戸線への交通を阪神高速5号湾岸線へ転換することにより、神戸線と国道43号の沿道環境を改善する。
- 生活道路の交通安全：名神高速道路を利用し、臨海部の工業地帯へ出入する特に大型車の一般道路への流入を低減することが必要。
- 物流効率化や広域的なアクセス性向上のための地域間連携の強化：国際コンテナ戦略港湾である阪神港の国際競争力を高めるために高速ネットワークを充実させ、臨海部と内陸部、空港間、都市間のアクセスを改善することが必要。

2. 対応方針

『高架案』を対応方針とする。

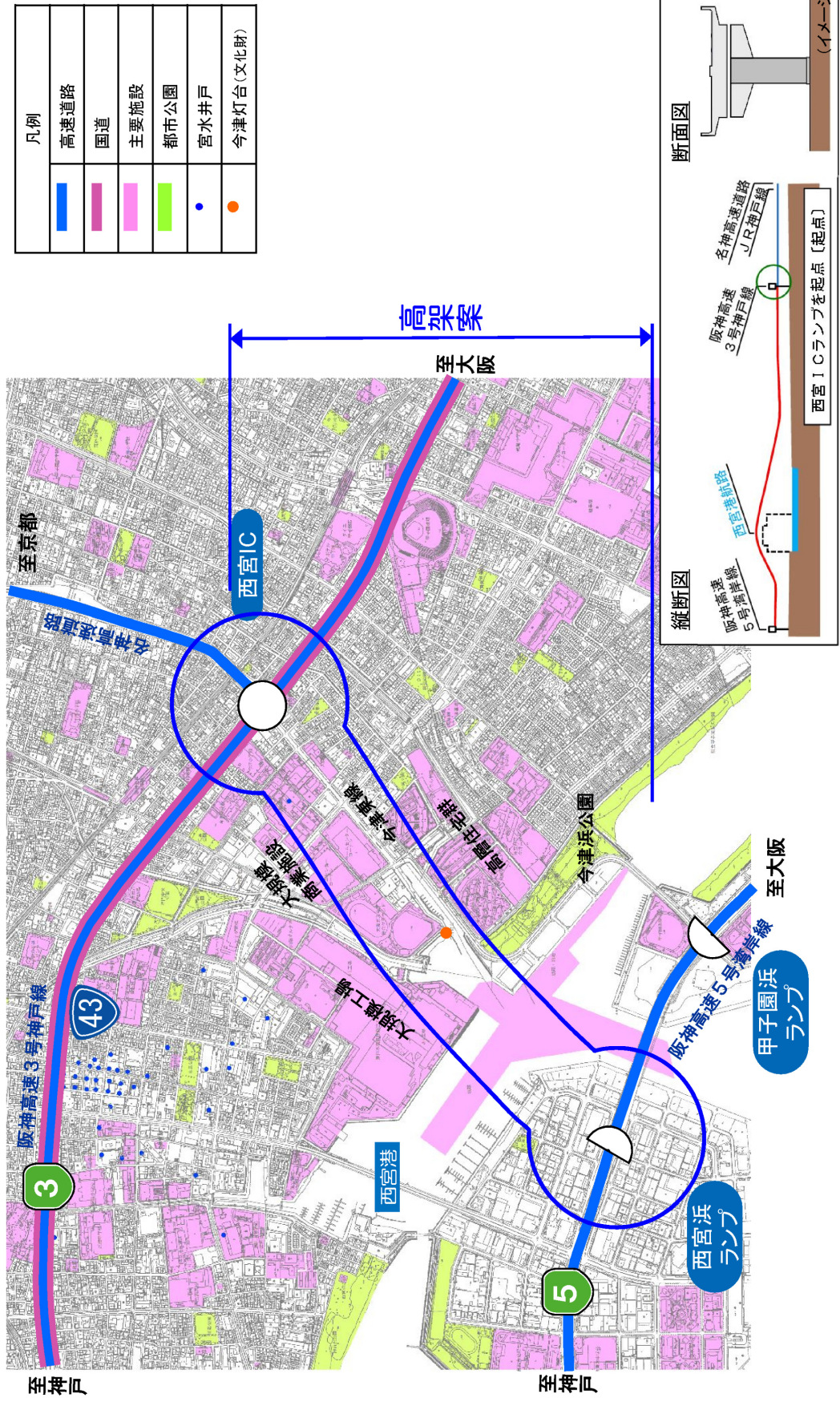
【理由】

- 『高架案』は、「渋滞の緩和」「災害時の緩和」「沿道環境の改善」「交通安全の確保」「物流の活性化」のすべての政策目標を満足する。
- 地域意見聴取結果においては、「渋滞の緩和」「災害時等に強い道路ネットワークの確保」「沿道環境の改善」を重視すべきとする意見が多く寄せられているが、特に「災害時等に強い道路ネットワークの確保」が政策目標面で『高架案』が優れている。
- ルート帯周辺の住民からは「(沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」「周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路」への配慮を望まれているほか、「地下水(宮水)への水質変化の懸念が少ない道路」「建設費用ができるだけ少ない道路」への意見が住民・団体双方から寄せられており、『高架案』はこれら事項に対して配慮できている。

3. その他

- 詳細なルート・構造の検討にあたっては、計画周辺は住居が多い市街地であることから、生活環境や景観など周辺への影響をできる限り少なくするとともに、災害時の対策、走行安全性、宮水への影響、コスト縮減に留意して検討を行う。

➤ 名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を連絡することにより、渋滞緩和、災害時等に強い道路ネットワークの確保、沿道環境の改善、交通安全の確保、物流活性化の政策目標を満足し、特に、災害時等に強い道路ネットワークの確保、地域分断・地下水への影響で優位な『高架案』を選定



1.4.5. 計画段階評価等における環境に関する意見の概要及びそれに対する事業者の見解

(1) 住民等からの意見及びそれに対する事業者の見解

計画段階評価において実施したアンケート調査における、住民等からの環境に関する主な意見及びそれに対する事業者の見解は、表1.4-1に示すとおりである。

表1.4-1 住民等からの主な意見及びそれに対する事業者の見解

項目	主な意見の要旨	事業者の見解
生活環境	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅が多い中に建設するとなると、出来上がった後の騒音対策が先もって必要と思います。 ・本計画による、完成後の沿線環境の悪化が考えられるが、環境対策には予算上の制限をかけずに実施していただきたい。 ・音や公害等、近隣への環境の配慮。 ・現在国道43号線で起きている環境問題に配慮してほしいと思うと共に、工事中やその後の周辺環境にも配慮してほしいです。 ・計画周辺の沿道環境に対して、排気ガスや騒音、景観を損なう等がなるべくないように配慮して欲しい。 ・ルート帯直近に居住しているので、できるだけ地下に道路を通して欲しい。環境と景観に十分配慮して欲しい。 ・新しいマンション、戸建ても多く、小さい子供も多いので、住環境に配慮して欲しい。(騒音・排気ガス等) ・ここは学校や老人施設、住居、スーパーなどあります。生活に大変支障があるので心配です。騒音、環境に安全第一でないと住民は賛成しないと思う。 ・連絡線ができれば確かに便利になると思うが、工事に伴う揺れや騒音に悩まされ、家屋に生じる不具合など、一番迷惑する周辺住民の生活は守られるのでしょうか。 ・大気汚染、騒音、低影響、安全に考慮した計画実施を望む。 ・名湾を建設するにあたり、周辺住民の方への影響が心配。 ・環境が悪くなる、騒音、空気汚染等が気になるので、ない方がよい。 ・この名神湾岸連絡線事業には、絶対、反対である。もし道路整備をする場合は、環境が悪化(特に大気)して、持病のぜん息に影響が出るので、家を買って引越して来るようにして欲しい。 	<p>事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、大気質、騒音、振動、景観などへの影響に配慮します。</p> <p>また、今後の環境影響評価の手続きにおいて、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
地下水(宮水)	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史ある西宮の酒づくりのため。宮水への影響がない構造としていただきたい。 ・酒蔵(宮水)があるので配慮してほしい。 ・酒工場につとめている人とか多数いるので宮水には配慮すべき。 ・名湾周辺には酒蔵が多く、宮水への影響を考えると高架がいい。 	<p>事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、地下水(宮水)への影響に配慮します。</p> <p>また、今後の環境影響評価の手続きにおいて、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>

(2) 関係する地方公共団体の長からの意見及びそれに対する事業者の見解

計画段階評価等に係る地方公共団体の長からの意見及びそれに対する事業者の見解は、表1.4-2に示すとおりである。

表1.4-2 地方公共団体の長からの意見及びそれに対する事業者の見解

地方公共団体の長	地方公共団体の長からの意見	事業者の見解
兵庫県知事	<p>本路線は、先端医療・航空機など次世代産業の研究開発・生産拠点が多数立地する大阪湾ベイエリアと国土軸である名神高速道路を結び、今年度新規事業化された大阪湾岸道路西伸部と一体となって広域的な道路ネットワークを形成するとともに、全国ワースト1位の阪神高速神戸線の渋滞緩和、国際コンテナ戦略港湾阪神港の物流、関西3空港の連携強化を図る上で、重要な道路です。</p> <p>このため、今後、必要な手続きを着実に進め、早期に事業化されるようお願いいたします。兵庫県においても、早期事業着手に向け、地元西宮市と連携し都市計画等の手続きの円滑化に努めてまいります。</p> <p>また、周辺の住環境や景観に対する影響とその対策について、丁寧に検討されるようお願いいたします。</p>	<p>事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、大気質、騒音、振動、景観などの生活環境への影響に配慮します。</p> <p>また、今後の環境影響評価の手続きにおいて、具体的なルートや位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
西宮市長	<p>当該道路は、阪神・神戸地域の慢性的な渋滞解消や国道43号の沿道環境の改善のために必要な道路と考えており、大阪湾岸道路西伸部にあわせて整備が図られるよう期待しております。</p> <p>なお、今後の計画の具体化に際しては、周辺の住環境や景観に対する影響とその対策について十分にご配慮をお願いいたします。</p> <p>また、地元調整等につきましては、市としても引き続き協力してまいりますので、国におかれましても、地域関係者の理解と協力を得られるようにご配慮をお願いいたします。</p>	