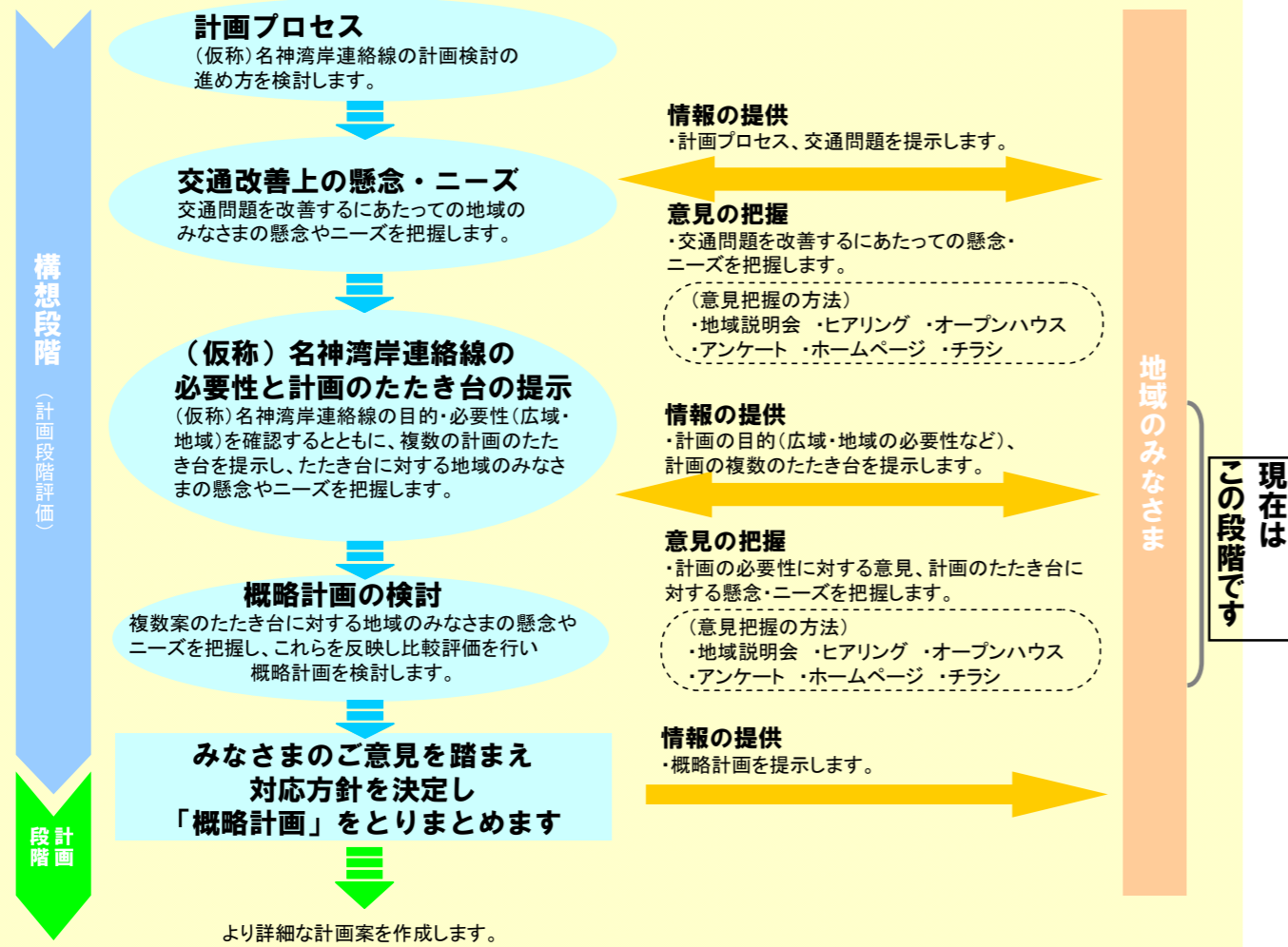


「(仮称)名神湾岸連絡線」の計画プロセスは広くご意見をお聴きしながら進めます

名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を結ぶ道路の計画検討を行うに際して、計画づくりの初期段階から関係する地域のみなさまに情報を提供したうえで、広くご意見をお聴きし、それらを計画づくりに反映していきます。



第三者委員会から助言・評価を頂きます

公正中立の立場から計画検討の手法や進め方について「社会資本整備審議会道路分科会近畿地方小委員会」を開催し、助言・評価を頂きます。

委員会メンバー

- 飯塚 敦 氏 [神戸大学 自然科学系先端融合研究環
都市安全研究センター 教授]
- 宇野 伸宏 氏 (京都大学経営管理大学院 准教授)
- 浦尾 たか子 氏 (京南倉庫株式会社 常務取締役)
- 川本 義海 氏 (福井大学大学院工学研究科 准教授)
- 小林 潔司 氏 (京都大学経営管理大学院 教授・経営研究センター長)
- 五回 かおる 氏 [作家
大阪芸術大学大学院 教授・兵庫県教育委員]
- 横村 久子 氏 (京都女子大学宗教・文化研究所 客員教授)
- 宗田 好史 氏 (京都府立大学大学院生命環境科学研究科 教授)
- 山下 洋 氏 (関西学院大学法学部 教授)

ホームページを開設しました

(仮称)名神湾岸連絡線に関する情報をみなさまに提供するためにホームページを開設しました。

ご意見・ご質問がございましたら、ホームページの「**お便りコーナー**」をご利用下さい。

メールアドレス記載予定

この冊子についてご質問がある場合は、下記までお問い合わせ下さい。

国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課

電話：078-331-4498 (直通) (土・日・祝日を除く9時~17時まで)
〒650-0042 兵庫県神戸市中央区波止場町3番11号

兵庫県 県土整備部 土木局 道路企画課 計画調査班

電話：078-362-3514 (直通) (土・日・祝日を除く9時~17時まで)
〒650-8567 兵庫県神戸市中央区下山手通5丁目10番1号

あなたと

考 え る

(仮称)
名神湾岸
連絡線
Vol. 2

阪神臨海部の道路交通問題の改善に向けて

みなさまのご意見をお聴かせ下さい



国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所
兵庫県県土整備部土木局道路企画課

「(仮称)名神湾岸連絡線」について、みなさんのご意見をお聞かせ下さい。

阪神臨海部では、阪神高速3号神戸線や国道43号に交通が集中し、**交通渋滞が発生、沿道環境への負荷**や南海トラフ大地震に備えた**防災・減災対策**、臨海部における**物流の効率化**など様々な課題があります。

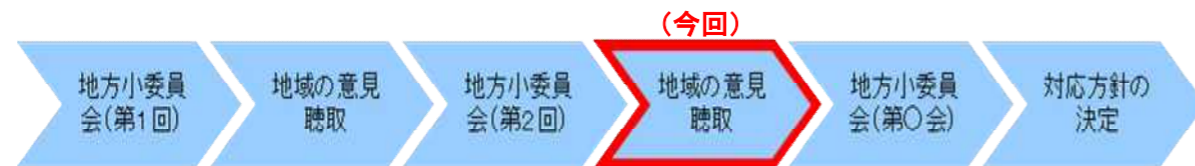


混雑する阪神高速3号神戸線(京橋ランプ付近)



混雑する国道43号(西宮市今津二葉町付近)

これらの道路交通の課題について、地域の皆様にアンケート調査やオープンハウス、聞き取り調査によりご意見を伺い、その結果を基に課題解決のための**政策目標**や**目標**を達成するための計画案のたたき台となる**ルート帯「(仮称)名神湾岸連絡線」**を作成しました。対応方針の決定に向けて引き続き皆様のご意見をお聞きしたく、ご協力をお願いします。

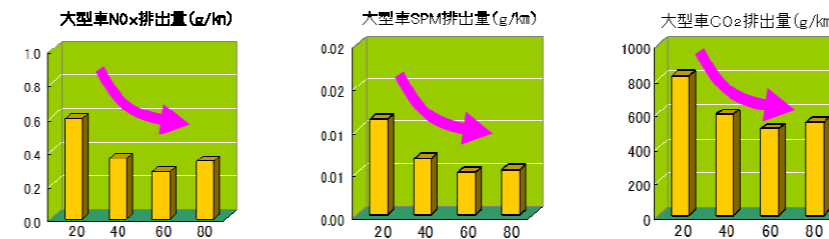


■整備効果：沿道環境の改善

名神高速道路から阪神高速3号神戸線の交通が、名神湾岸連絡線と大阪湾岸西伸部を一体的に整備することで阪神高速5号湾岸線に転換し、交通の分散により国道43号及び阪神高速3号神戸線の沿道環境が改善します。



阪神高速3号神戸線の混雑時における国道43号の渋滞状況



※平均走行速度…信号待ちや交通渋滞の影響を含んだ、ある区間の平均走行速度
 ※SPM…一般大気中に浮遊する粒子状物質で、粒径が10μm以下のもの
 ※NOx…一酸化窒素(NO)と二酸化窒素(NO2)とを合わせた窒素酸化物のこと
 ※CO2…二酸化炭素。地球温暖化の主な原因とされている

スムーズな走行により排出ガスを削減

■整備効果：交通安全の確保

名神湾岸連絡線の整備により、特に大型車がこれらの地域へ一般道路を経由せずに通行できるようになり、交通負荷の軽減や交通事故に対する安全性の向上が期待できます。



一般道利用の交通を名神湾岸連絡線へ転換



通学路を通過する大型車(今津小学校前)

「(仮称)名神湾岸連絡線」の整備により得られる効果

■整備効果: 渋滞の緩和/物流の活性化

名神高速道路から阪神高速3号神戸線へ向かう交通が、交通量に対し余裕がある阪神高速5号湾岸線に分散することで、渋滞を緩和し、走行速度、定時性が向上します。

大阪湾岸道路西伸部と一体的に整備することで円滑な交通処理が可能となる道路ネットワークが形成され、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」と名神高速道路と直結し、物流ネットワークが強化します。



■整備効果: 災害時等に強い道路ネットワークの確保

大阪湾岸西伸部と一体的に整備することで渋滞や事故状況に応じて、複数経路の選択が可能になります。また、災害時の緊急輸送や速やかな復旧のために、津波がきても浸水しない道路ネットワークを確保できます。

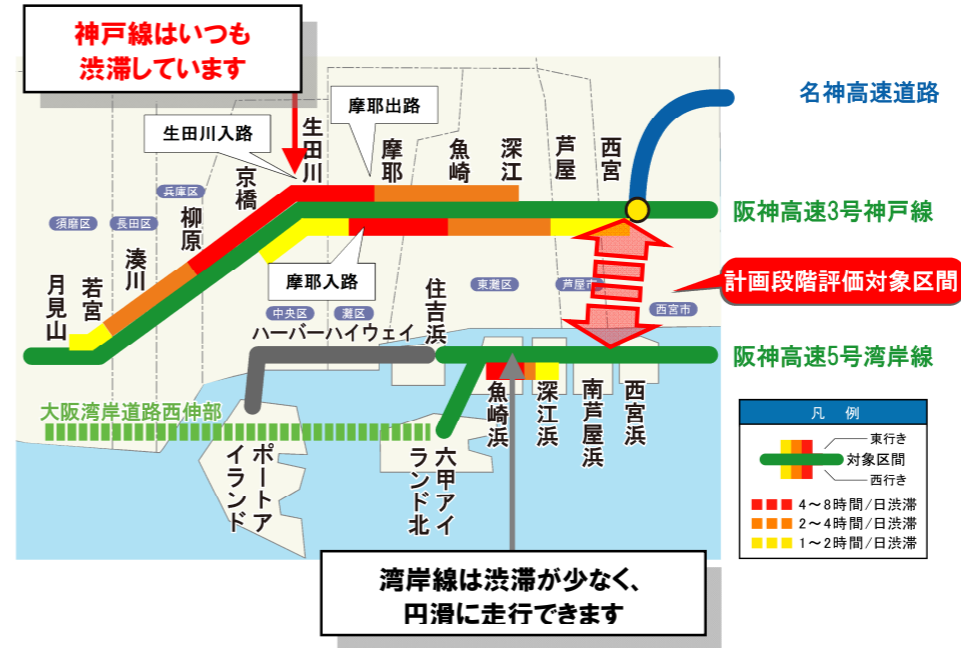
※地下案(高架構造+地下構造)は、坑口部分が浸水想定高より低くなることを考慮した対策が必要



課題に対するみなさまのご意見

■課題: 交通混雑

阪神高速3号神戸線では、神戸方面、大阪方面ともに西宮IC以西において、日常的に渋滞が発生しています。その一方で、阪神高速5号湾岸線は、渋滞が少なく、比較的スムーズに走行ができています。

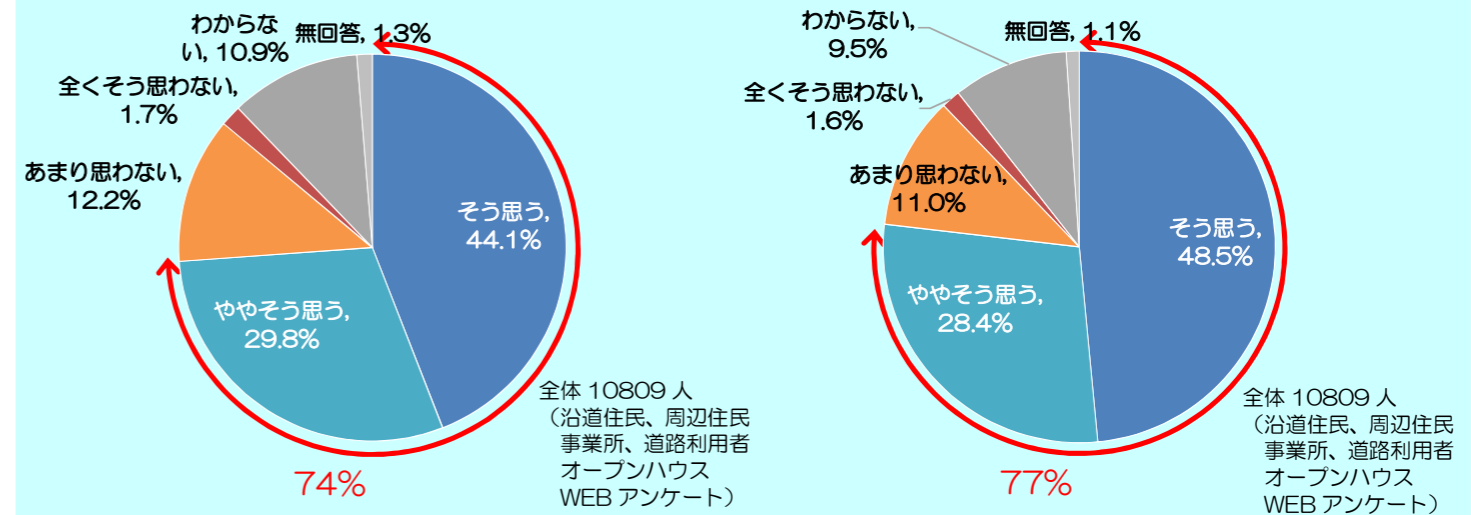


出典: 阪神高速道路 資料(H25.1～12: 平日平均)
おおむね時速30km以下を渋滞と定義



■みなさまのご意見

7割以上の方が、3号神戸線および国道43号の渋滞で不便と感じている



◎ 阪神高速3号神戸線(尼崎市～神戸市間)は、日常的に渋滞していますが、クルマの利用が不便だと思われませんか。

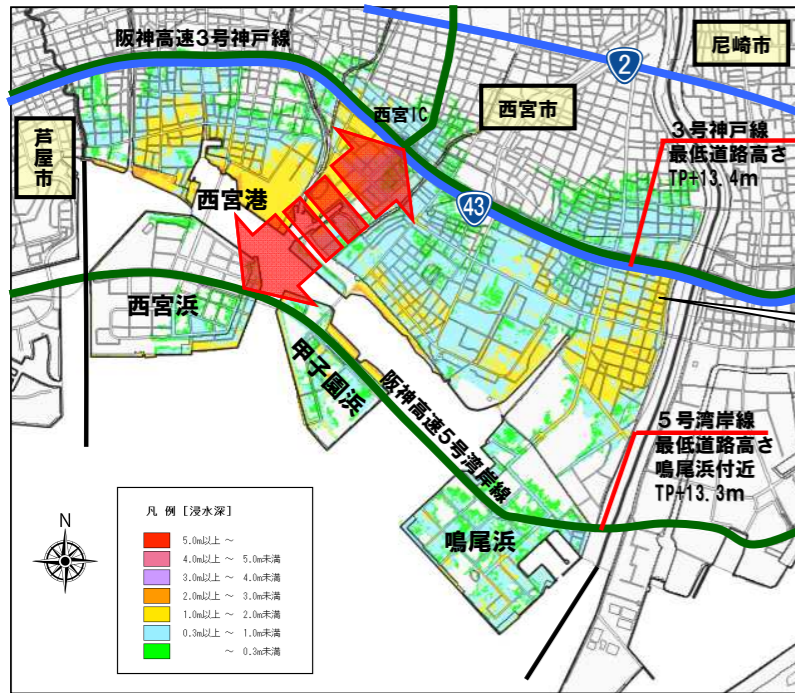
◎ 阪神高速3号神戸線(尼崎市～神戸市間)の事故等が影響し、国道43号等の一般道が渋滞していますが、クルマの利用が不便だと思われませんか。

政策目標

渋滞の緩和

課題に対するみなさまのご意見

課題：防災



資料：兵庫県津波浸水区域図(西宮市域) 兵庫県 H25.12.24

東日本大震災と同程度の地震による津波が発生した場合、国道43号などの一般道路が浸水する恐れがあります。津波災害時の緊急輸送や速やかな復旧が可能となるよう、浸水想定高さより路面が高い阪神高速3号神戸線及び5号湾岸線を活用した内陸部と臨海部を連絡する幹線道路の確保が課題です。

津波によって多くの道路が浸水し、最大で国道43号を超えると予想されています。

【構造物条件】

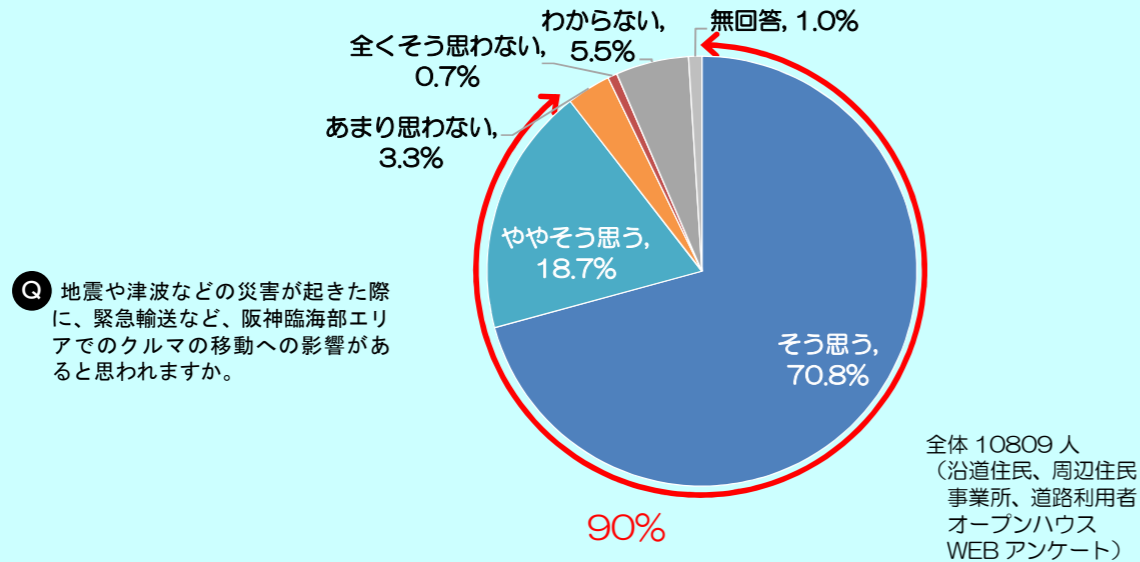
- 強震動による液状化に伴い防潮堤等の防潮施設は沈下し、さらに、津波が天端を越流したら破堤するとした場合（防潮門扉、水門は全開）
- 常時閉鎖されている、あるいは、耐震性を有し、自動化され、津波が到達するまでに閉鎖が完了できる施設は「閉」条件とする

海岸保全施設 河川管理施設	地震変動に伴う沈下	液状化による沈下	防潮門扉 水門の開閉	津波が施設天端を越流した場合
あり	沈降のみ考慮	考慮	一部閉鎖	破堤

比較案	高架案	地下案（高架構造+地下構造）		
対策案の要旨	西宮ICから西宮浜ランプ間を高架構造で接続する案	西宮ICから西宮浜ランプ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		
政策目標	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。	
	災害時等に強い高速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、坑口部分が浸水想定高さより低くなることを考慮した対策が必要	
	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。
		(沿道)	地下水(宮水)への影響は橋梁基礎部であり限定的。騒音・振動・大気・景観への影響が懸念される。	トンネル区間での地下水(宮水)への影響が懸念される。トンネル区間は、騒音・振動・景観に優れるが、高架構造から地下構造への移行区間(坑口付近)では、騒音・大気への影響が懸念される。
	交通安全の確保	生活道路を通過・流入する交通量が低減でき交通事故の減少が期待出来る。	生活道路を通過・流入する交通量が低減でき交通事故の減少が期待出来る。	
物流の活性化	臨海部と内陸部、空港間、都市間の連携強化が期待できる。	臨海部と内陸部、空港間、都市間の連携強化が期待できる。		
その他	周辺道路への影響	高架構造で通過することから、交差道路の分断は発生せず、周辺道路への影響は既存道路内での車線見直しと考えられ、限定的。	高架構造から地下構造に移行することから、一部区間で交差道路の分断、立体化等が生じ、沿道施設への乗り入れについても迂回が生じるなど周辺道路への影響は大きい。	
	沿道街区への影響	沿道街区への乗り入れについて影響は発生しない。	高架構造から地下構造に移行する区間(掘割構造等)において、沿道街区への乗り入れに不便が生じる。	
	工事の影響	本線工事に伴う規制が発生するが、橋梁基礎部の施工に伴う車線切替え等、影響は限定的。	橋梁基礎部施工の規制に加え、掘割構造部施工に伴う街路の通行止めが発生する。また、交差道路側の立体化に伴う規制も発生するため影響が大きい。	
	影響する家屋・施設数	約90棟	約160棟	
	概ねの事業費	約600~700億円	約1200~1300億円	

みなさまのご意見

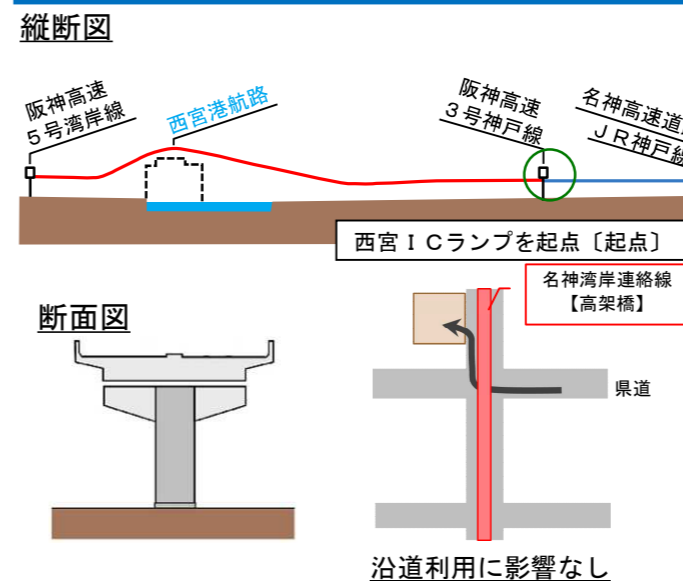
9割の方が、災害時に緊急車両の移動への影響があると感じている



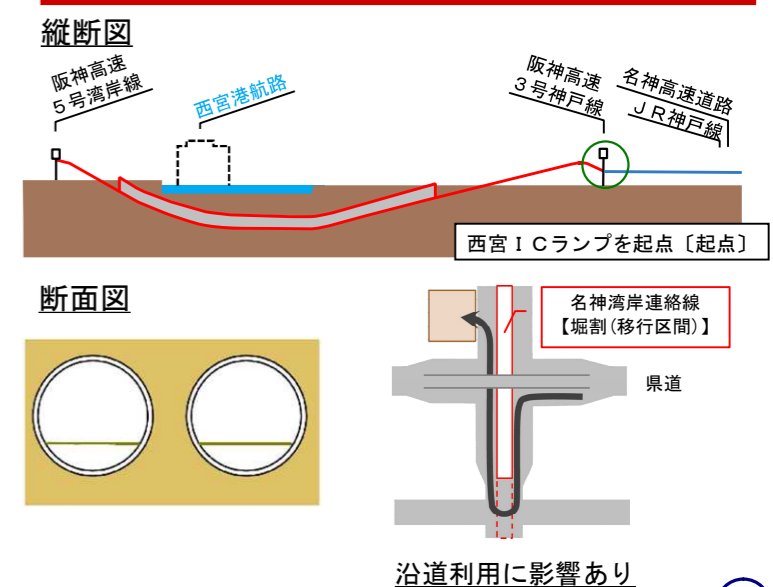
政策目標

災害時等に強い道路ネットワークの確保

高架案イメージ



地下案(高架構造+地下構造)イメージ



計画のたたき台

■対策案

阪神臨海部における政策目標を達成するための機能を有する道路として、検討区間の対策案を作成しました。

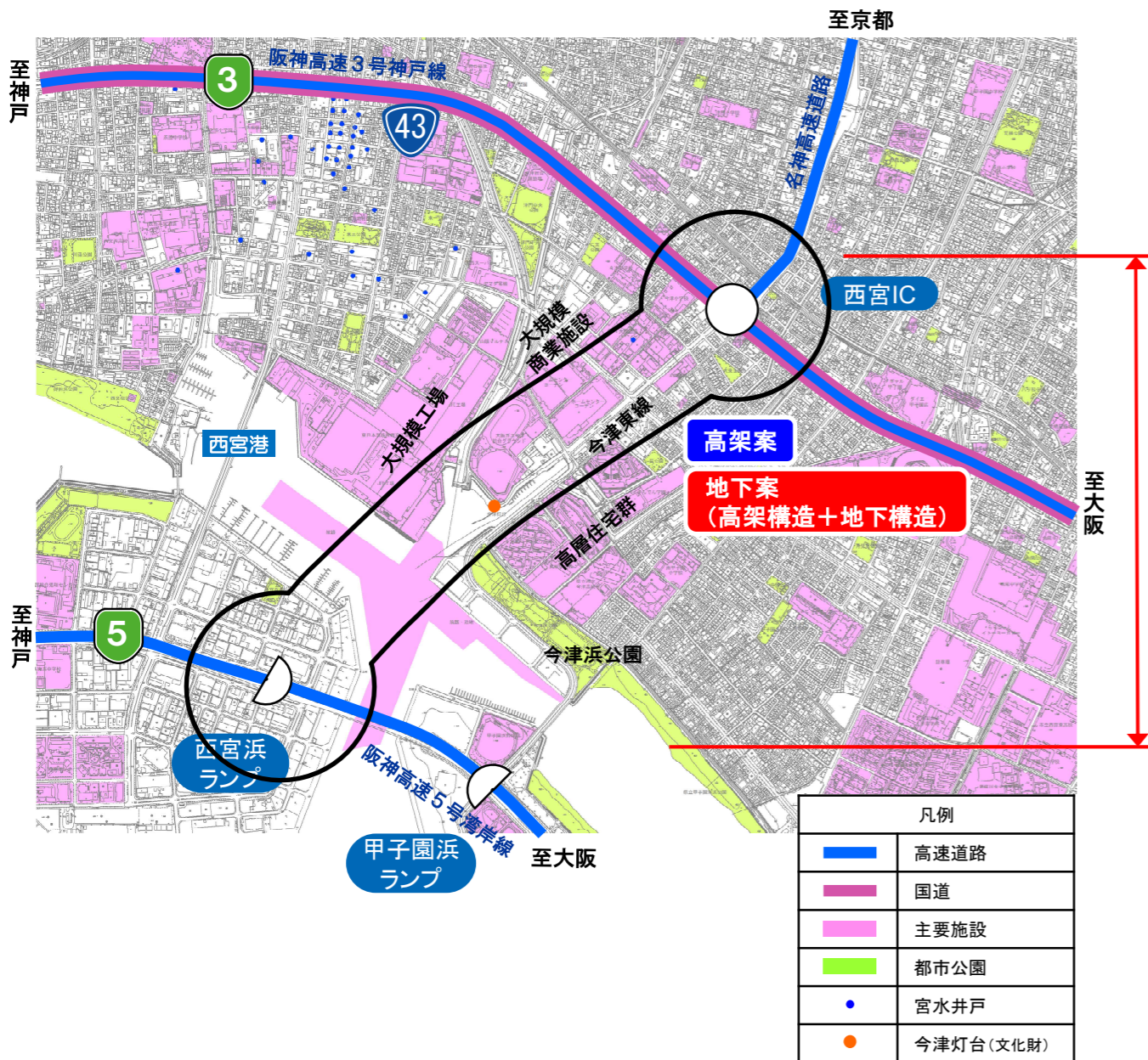
～対策案の考え方～

同一ルート帯で、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を接続(直結)し、高速道路ネットワークを形成することにより、政策目標を達成する案

高架案…西宮ICから西宮浜ランプ間を高架構造で接続する案

地下案(高架構造+地下構造)

…西宮ICから西宮浜ランプ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

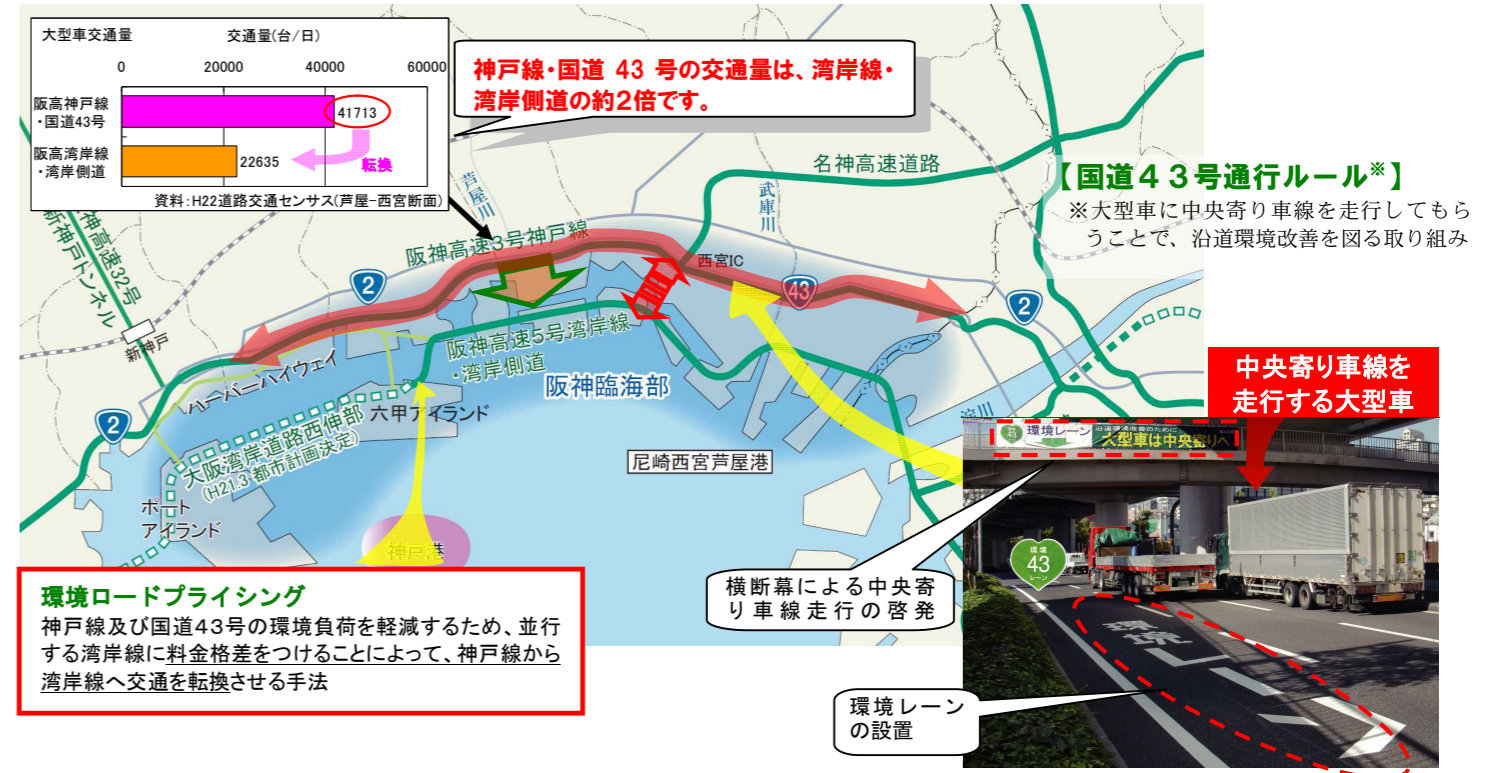


検討対象区間

課題に対するみなさまのご意見

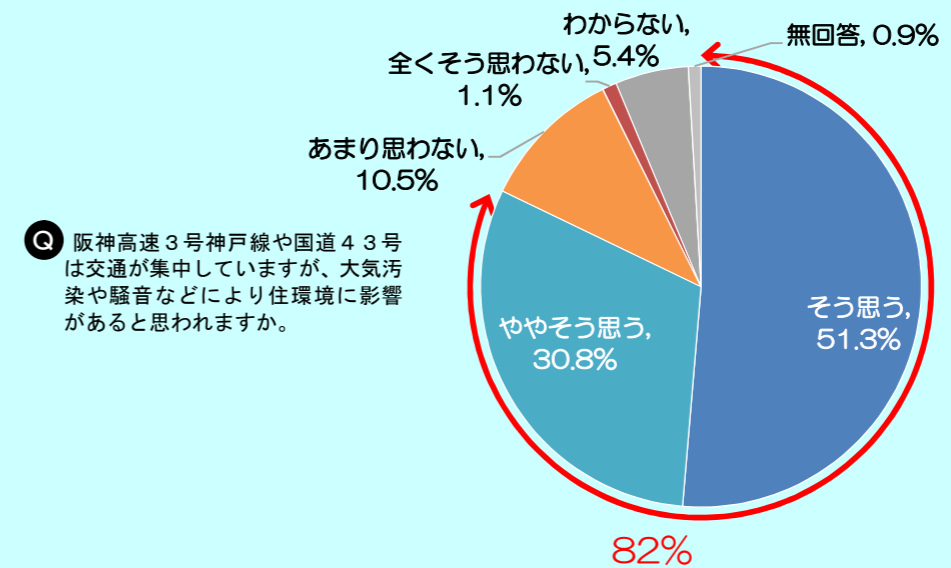
■課題:沿道環境

阪神高速5号湾岸線の料金を割引く環境ロードプライシングや、国道43号通行ルール等を導入し、沿道環境改善に努めていますが、なお多くの大型車が阪神高速3号神戸線や国道43号を通行しており、さらなる大型車の阪神高速5号湾岸線への転換が課題と考えています。



■みなさまのご意見

約8割の方が、住環境への影響があると感じている



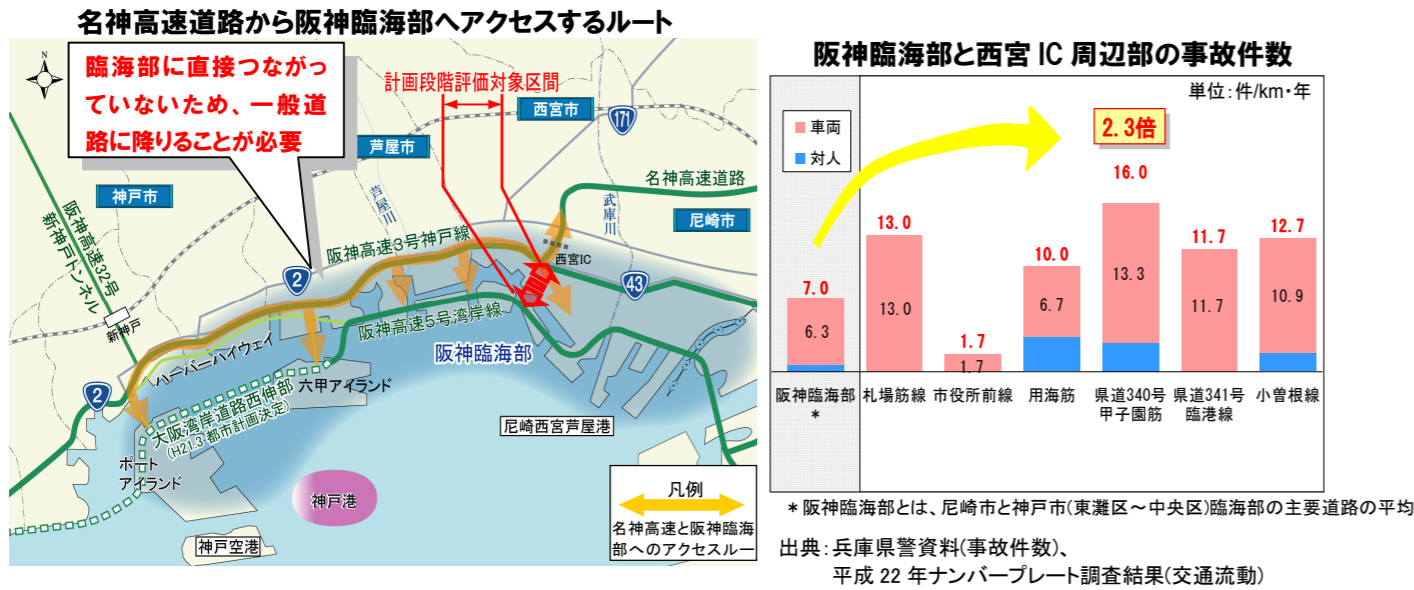
政策目標

沿道環境の改善

課題に対するみなさまのご意見

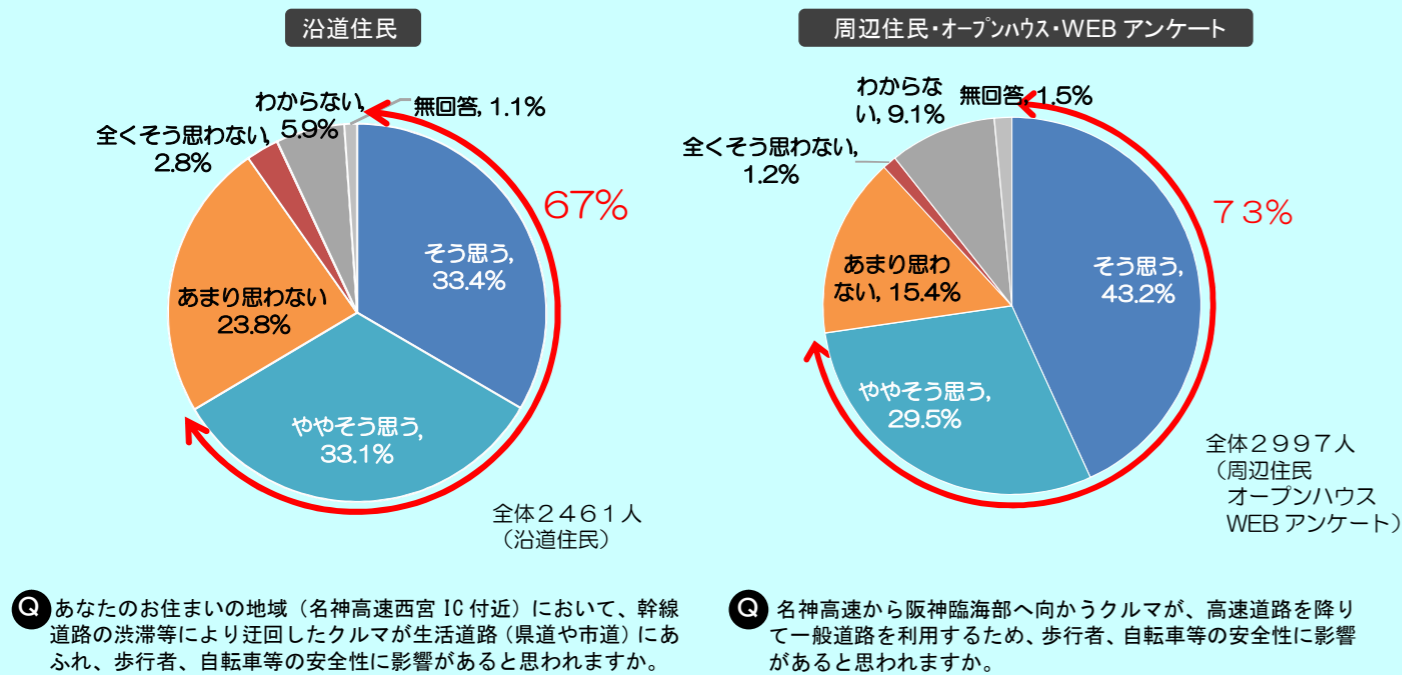
課題:事故

名神高速から西宮浜 IC に向かうクルマは、朝の混雑時に生活道路に多く流入しており、その半分は大型車です。また、西宮 IC 周辺部における事故は周辺の臨海部(下表の阪神臨海部)に比べ多い傾向です。



みなさまのご意見

約 7 割の方が、渋滞で迂回したクルマにより、交通安全に影響があると感じている



政策目標

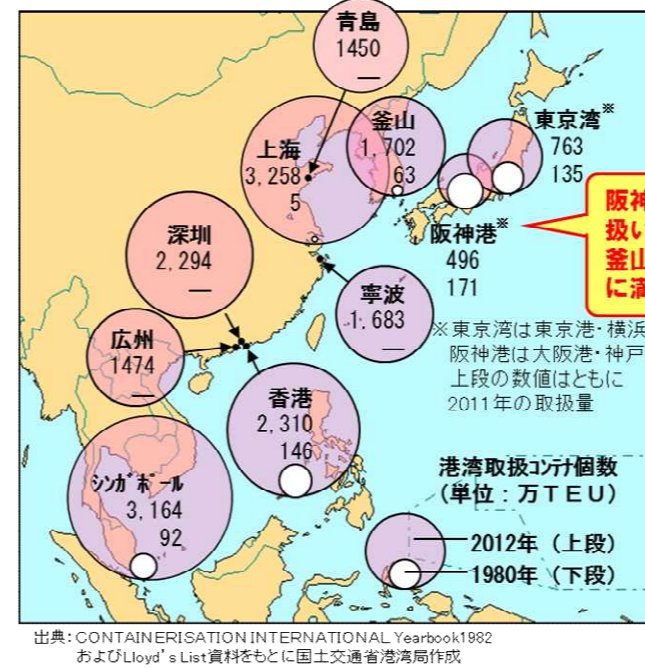
交通安全の確保

課題に対するみなさまのご意見

課題:国際競争力

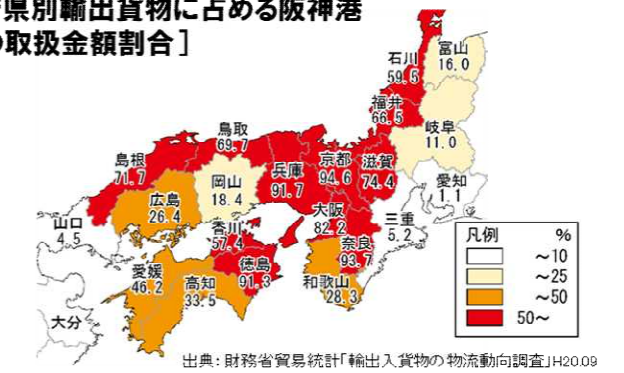
阪神港は、日本を代表する港湾として、近畿、中国、四国、北陸地方の輸出貨物を取り扱っています。一方、阪神港の取扱い貨物量は、近隣アジア諸港と比較すると少なく、国際競争力を高めるためには、物流機能を更に向上させることが課題となっています

[近隣アジア諸港と阪神港の取扱い貨物量の比較]



世界の港湾取扱貨物ランキング
1998年・・・神戸港(14位)、大阪港(21位)
2012年・・・両港ともランク外(50位以下)に下落

[府県別輸出貨物に占める阪神港の取扱金額割合]



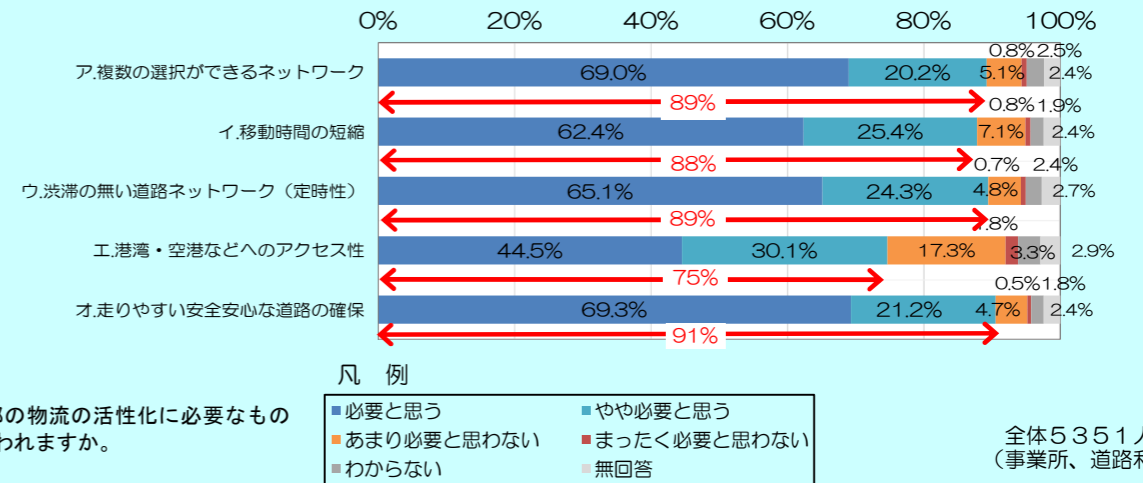
[西日本経済の競争力強化のための戦略港湾「阪神港」の総合施策]

- 民の視点からの港湾経営の実現
- 港湾コストの低減
- 国内コンテナ貨物の集積
- 高速ネットワークの充実
- ・ 阪神港にアクセスする高速道路網の充実と都市圏高速道路の一体運営など利用しやすい料金体系の確立

出典:阪神港国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書 H22年(港湾管理者からの提言)

みなさまのご意見

約 9 割の方が、物流の活性化には“代替性・時間短縮・定時性・安全安心な道路”の必要性を感じている



Q 阪神臨海部の物流の活性化に必要なものは何だと思われますか。

政策目標

物流の活性化