

- 開催日 : 平成25年8月28日
- 審議事項 : 1. 地域の状況と課題、2. 道路交通の状況と課題、3. 地域からの意見聴取方法、4. 今後の想定スケジュール
- 主なご意見 :
 - この路線の必要性・公共性は高いと考える。
 - 物流などの広域的な課題を把握するため、特に事業所等については、広域な範囲で意見を聴取すること。
⇒名神沿線の府県トラック協会(大阪・京都・滋賀・福井)、京都商工会議所及び観光協会を追加。
 - 意見聴取にあたっては、広域的な関係者と沿線地域の関係者のそれぞれの関心事に合わせた工夫をしても良いのではないかと。
⇒沿道住民、周辺住民及び事業所でアンケート設問内容を変えて聴取



※神戸～大阪間の臨海部に位置する神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市を阪神臨海部として定義

課題1 - 神戸線の慢性的な渋滞 ~交通混雑~

神戸線の西宮IC以西で渋滞が慢性化しています。
(渋滞が1~8時間/日発生)



課題2 - 津波による浸水被害で臨海部の緊急輸送道路が分断される恐れ ~リダンダンシー~

南海トラフ地震による津波により、国道43号以南地域の大部分が浸水する恐れがあります。



課題3 - 神戸線と国道43号の沿道環境の改善 ~沿道環境の負荷軽減~

神戸線及び国道43号の沿道環境改善施策を実施中であるが、さらなる改善のため交通の湾岸線への転換が求められています。

横断幕による中央寄り車線の走行を促すよう啓発

中央寄り車線を走行する大型車



課題4 - 生活道路の交通安全確保 ~幹線道路の混雑と生活道路への迂回~

臨海部の主な県道・市道での死傷事故率が高く、各々最大で全国平均の4.1倍・2.6倍となっています。



課題5 - 代替ルート不足による時間信頼性の低下 ~定時性・速達性~

神戸線の事故渋滞や交通規制の際、一般道路に流れ込み、一般道での渋滞を誘発



課題6 - 物流効率化や広域的なアクセス向上のための地域間連携の強化 ~国際競争力強化~

国際コンテナ戦略港湾として阪神港の施設整備を推進しているが、阪神港の取扱い貨物量は近隣アジア諸港に比少なく、高速ネットワークの充実が必要です。
阪神臨海部への新規工場立地は件数は減少傾向にあり、交通利便性の向上が必要です。
国際競争力の強化及び地域産業の活性化に寄与するため、空港の一元管理強化が求められ、空港間のアクセス改善が必要です。

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・・・両港とのランク外(50位以下)に下落