

計画段階評価について 名神湾岸連絡線

平成25年8月28日

国土交通省 近畿地方整備局

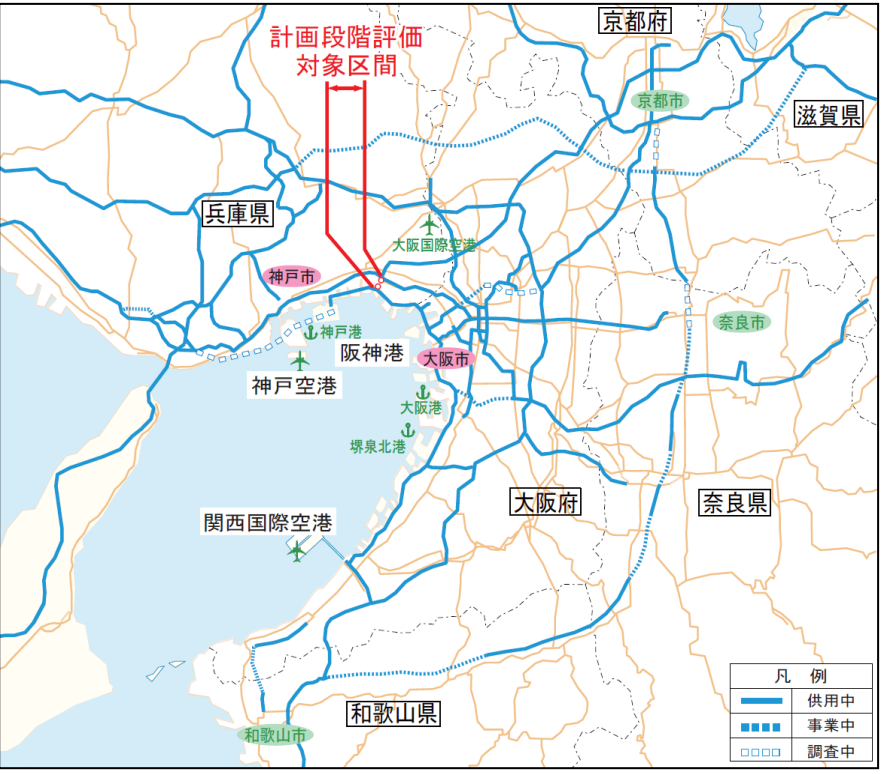
1. 地域の状況と課題	・・・	01
2. 道路交通の状況と課題	・・・	11
3. 地域からの意見聴取方法	・・・	17
4. 今後の想定スケジュール	・・・	22

1. 地域の状況と課題

1. 地域の状況と課題 ~位置及び構成市町~

- 計画段階評価対象区間が位置する阪神臨海部※は、六甲山系と大阪湾に挟まれた東西方向に細長く伸びる狭隘な平地と丘陵地に市街地を形成。
- 神戸方面と大阪方面を結ぶ阪神高速3号神戸線及び5号湾岸線、さらに京都方面を結ぶ名神高速道路が東西に並行して整備されており、名神高速道路と3号神戸線は直結されているが、5号湾岸線とは繋がっていない。

[大阪湾周辺の幹線道路ネットワーク]



[阪神臨海部]

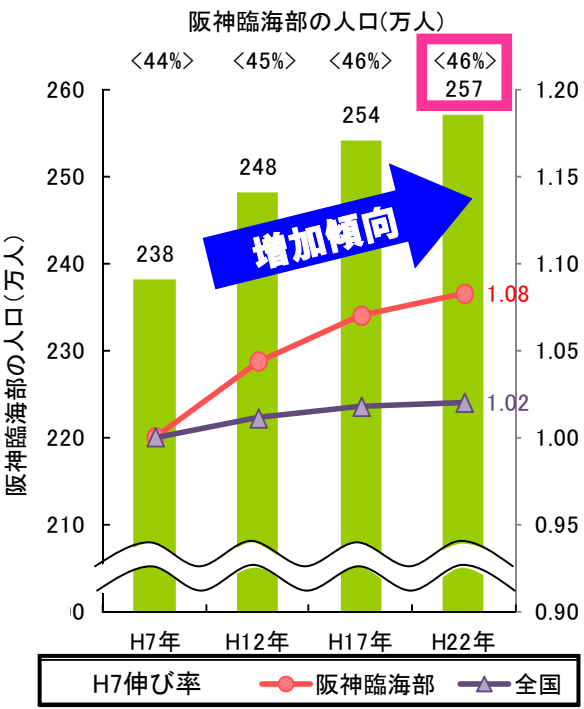


※神戸～大阪間の臨海部に位置する神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市を阪神臨海部として定義

1. 地域の状況と課題 ~人口・地域経済の状況~

- 阪神臨海部の人口は増加傾向にあり、平成22年で257万人、兵庫県の概ね5割を占めている。
- 事業所数及び従業者数は、全国的に減少傾向であるが、阪神臨海部は兵庫県の概ね5割を維持している。

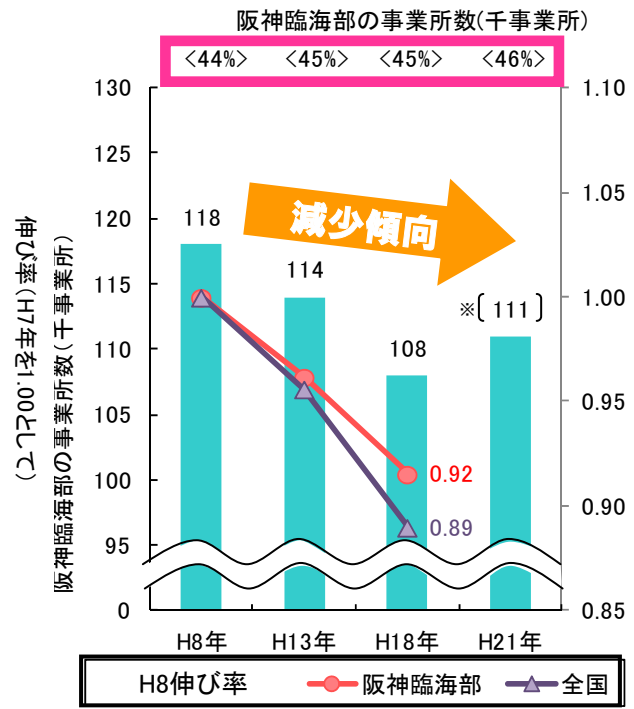
[人口の推移]



< >: 阪神臨海部の兵庫県の割合

資料: 国勢調査(総務省統計局)

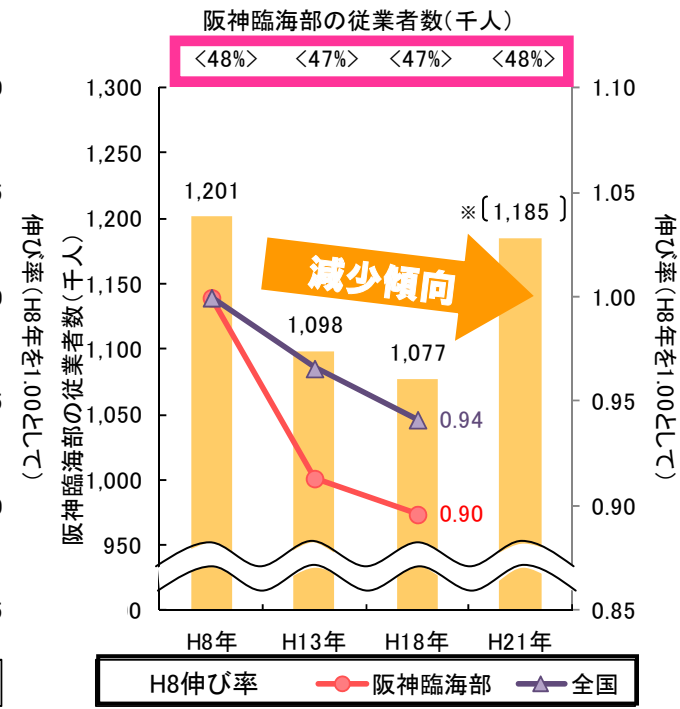
[事業所数の推移]



< >: 阪神臨海部の兵庫県の割合

資料: 事業所・企業統計調査(H8~H18)(総務省統計局)
経済センサス基礎調査(H21~)(総務省統計局)

[従業者数の推移]



< >: 阪神臨海部の兵庫県の割合

1. 地域の状況と課題 ~港湾の状況~

- 国内5大港である神戸港と大阪港があり、阪神港として国際コンテナ戦略港湾に指定。
- 阪神港で扱う貨物量の地域別割合は、兵庫・大阪で66%、中国・四国で14%、滋賀・京都及び関東中部以東(名神高速道路利用圏域)で13%を占める。
- 阪神港の国際コンテナ貨物取扱量は、阪神淡路大震災後に減少したが近年増加傾向にあり、輸出・輸入ともに国内シェアは、およそ4分の1。

[国際コンテナ戦略港湾と

阪神港利用貨物の産地構成比]

[産地内訳]

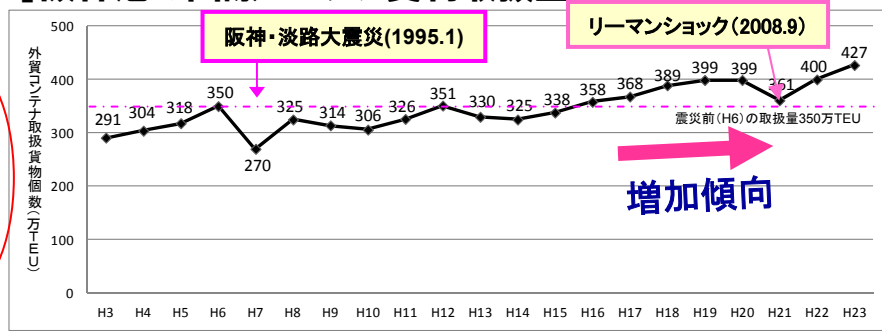
生産地	輸出	輸入	計
滋賀県	6.6%	3.2%	4.4%
京都府	5.0%	3.1%	3.8%
大阪府	29.4%	47.6%	41.0%
兵庫県	23.6%	26.3%	25.3%
その他近畿※	4.8%	4.3%	4.4%
近畿小計	69.4%	84.5%	78.9%
関東中部以東	8.6%	2.9%	5.0%
中国・四国	20.7%	10.5%	14.2%
その他	1.3%	2.1%	1.9%
全国計	100.0%	100.0%	100.0%

13.2%
66.3%
14.2%

※国際コンテナ戦略港湾
アジア主要諸国と遜色ないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定を行うこととし、平成22年8月に国際コンテナ戦略港湾として、阪神港及び京浜港が選定

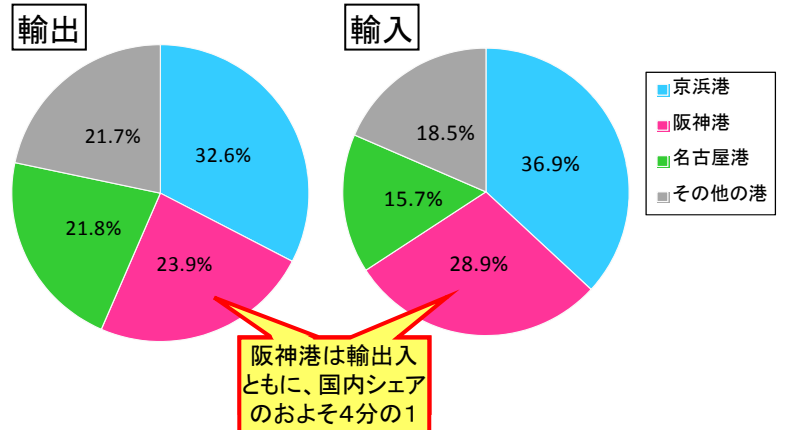
※その他(三重県、奈良県、和歌山県)
※割合は重量(トン)ベース

[阪神港の国際コンテナ貨物取扱量の推移]



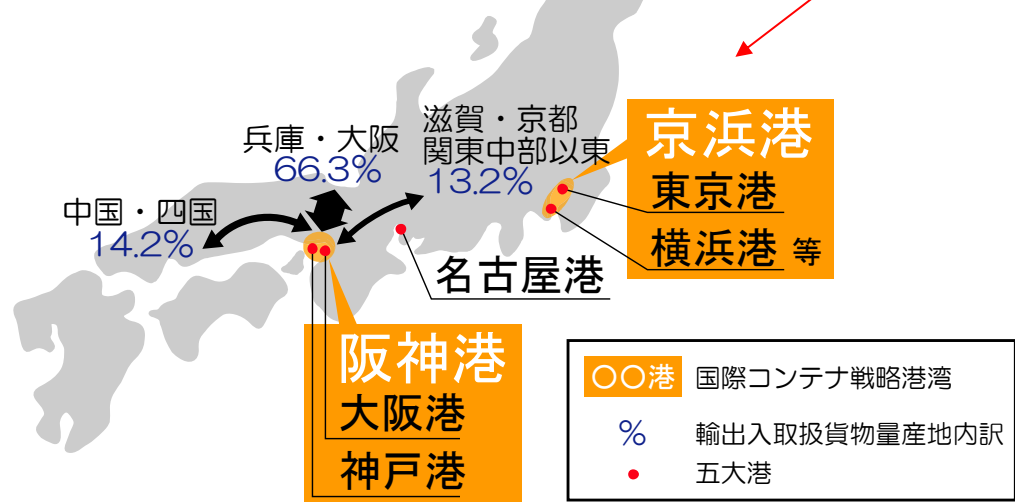
資料: 港湾統計(年報)を基に近畿地方整備局港湾空港部作成

[国際コンテナ貨物取扱量の港湾別国内シェア]



阪神港は輸出入ともに、国内シェアのおよそ4分の1

資料: 国土交通省「港湾統計(年報)平成23年分データ」



○ ○ 港 国際コンテナ戦略港湾

% 輸出入取扱貨物量産地内訳

● 五大港

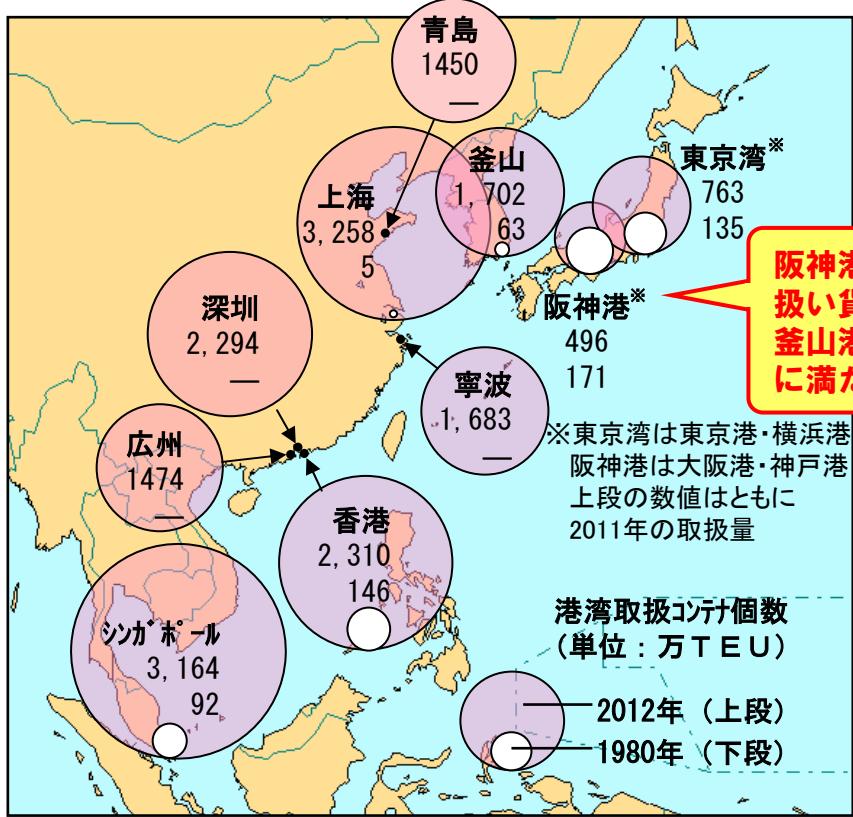
注: 産地構成比=地域別貨物量/阪神港総利用貨物量

資料: 財務省貿易統計「輸出入貨物の物流動向調査」(H20.9)

1. 地域の状況と課題 ~国際競争力強化~

- 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る。
- 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。

[近隣アジア諸港と阪神港の取扱い貨物量の比較]

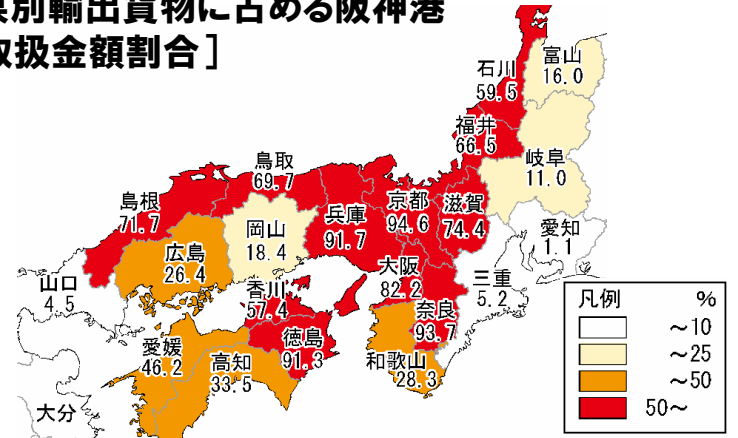


阪神港の取扱い貨物量は、釜山港の3割に満たない

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982
 およびLloyd's List資料をもとに国土交通省港湾局作成

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]



出典: 財務省貿易統計「輸出入貨物の物流動向調査」H20.09

[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)

1. 地域の状況と課題 ~空港の状況~

- 政府は、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与するために、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的な運用を推進。(「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」平成23年3月11日閣議決定)
- 関西3空港懇談会は、概ね10年先までの関西3空港のあり方として、一元管理により戦略的に広域に最適活用を提言。(関西3空港懇談会 「懇談会取りまとめ」(2010年4月12日)より 関西経済連合会会長、大阪府知事、大阪市長、兵庫県知事、神戸市長)
- また、関西3空港の運用最適化を進める上では、関西3空港間及び関西3空港と物流拠点のアクセス改善のための高速道路ミッシングリンク*の整備などが重要と提言。

[大阪国際空港と関西国際空港、神戸空港への経路]

*ミッシングリンク: 高速道路の未整備区間の部分をさす

大阪国際空港～神戸空港間の経路
 現況では混雑の激しい阪神高速3号神戸線および神戸市内の街路を經由
 混雑の激しい阪神高速3号神戸線および神戸市内の街路を迂回する代替路の確保が課題



凡例

- 大阪国際空港～関西国際空港間
 - 現況の経路
 - 混雑区間を迂回する経路
- 大阪国際空港～神戸空港間
 - 現況の経路
 - 混雑区間を迂回する経路

空港間のアクセス改善

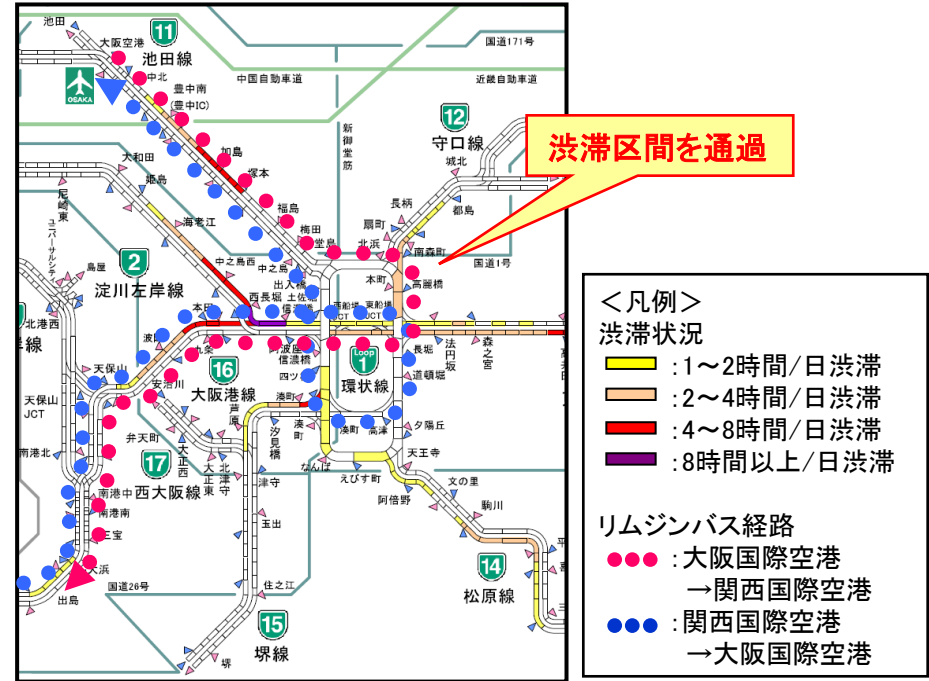
大阪国際空港～関西国際空港間の経路
 現況では混雑の激しい大阪市都心部の阪神高速を經由
 混雑の激しい大阪都心部を迂回する代替路の確保が課題

1. 地域の状況と課題 ~空港間アクセス~

- 関西国際空港～大阪国際空港間(約60km)をリムジンバスが日55便(往復合計)運行しているが、慢性的に渋滞している大阪市の中心部を経由するため、定時性・速達性が課題。
- 大阪市中心部の渋滞が著しい場合は、阪神高速5号湾岸線鳴尾浜ICから名神高速道路を利用するルートで運行されているが、一般道を利用するため、定時性・速達性に課題がある。
- 両空港の航空ネットワークを連携させ、一体的運用の効果を高めるためには、両空港のアクセスの充実・強化、リダンダンシー[※]の確保が課題。



※リダンダンシー: 事故などで道路が途切れても代わりとなる道路がある状態



※出典: 阪神高速道路資料(H24.1~12平日平均)

※リムジンバス運営会社: 関西空港交通株式会社
大阪空港交通株式会社

1. 地域の状況と課題 ~観光~

- 神戸は魅力が高い。
- 神戸、阪神南部の観光客数は近年減少傾向。
- 神戸の外国人観光客訪問率は6.7%(全国26位)であり、京都市23.6%(全国5位)、大阪市25.4%(全国4位)に比べて低い。京都、大阪との連携を強化し、観光活性化を図ることが課題。

[市町村の魅力度ランキング]

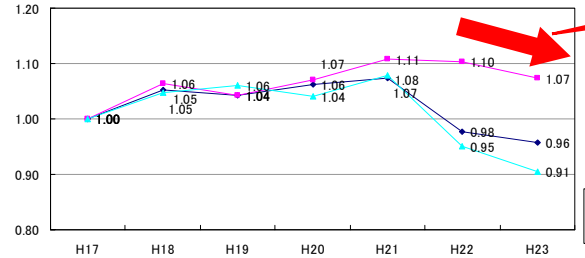
高い魅力

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
市区町村名	札幌市	京都市	函館市	横浜市	神戸市	小樽市	鎌倉市	富良野市	金沢市	石垣市	那覇市	屋久島町	軽井沢町	宮古島市	沖縄市
魅力度	60.0	55.6	52.8	49.7	47.0	44.9	44.9	44.9	42.5	41.0	40.5	40.2	36.8	35.4	35.3

出典: 地域ブランド調査2012(株式会社ブランド総合研究所)※
※消費者が各地域に抱く「魅力」を観光、居住、産品などの項目より数値化。

[兵庫県の観光客数推移]

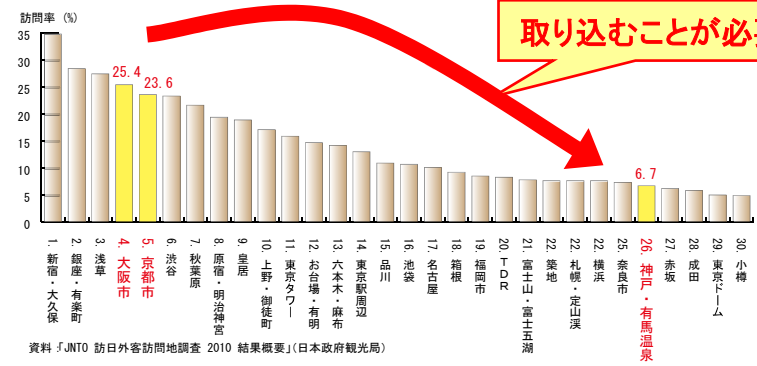
近年減少傾向



出典: 平成23年度兵庫県観光客動態調査報告書

[外国人観光客の訪問率都市・観光地ランキング]

取り込むことが必要



資料「JNTO 訪日外客訪問地調査 2010 結果概要」(日本政府観光局)

[都市間の連携強化による観光活性化]



(例)

- ・東京～大阪間を5泊で巡るゴールデンルートが中国人観光客には主流。
- ・ツアーには大阪(娯楽・商業施設)・京都(歴史文化遺産)が含まれる
- ・神戸など阪神地域は含まれていない。

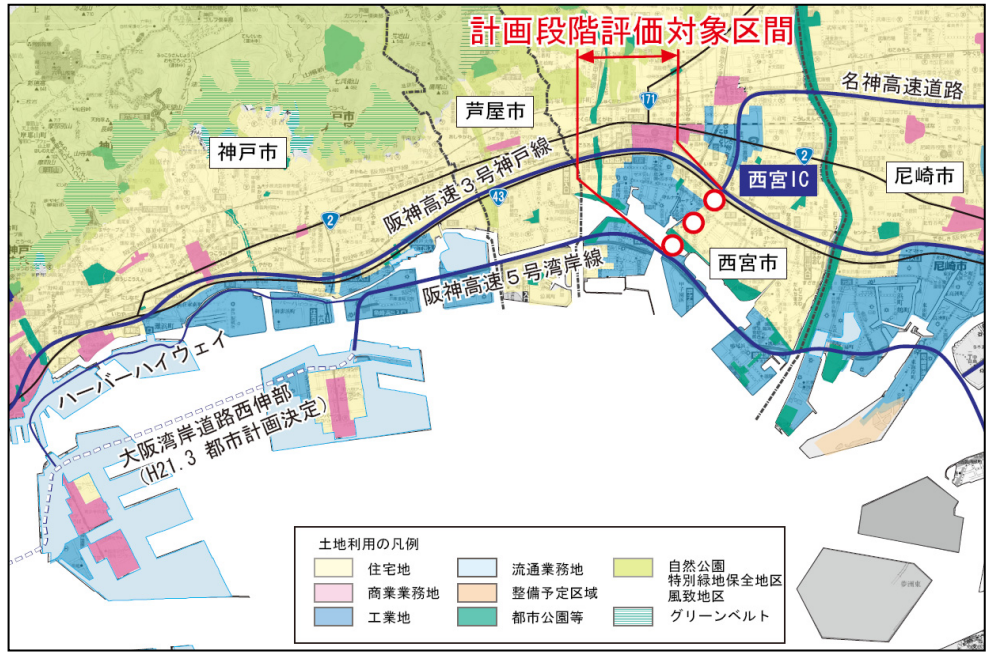
出典: 「訪日中国人観光客の現状と今後」 2010.5 日本政策投資銀行

1. 地域の状況と課題 ~土地利用~

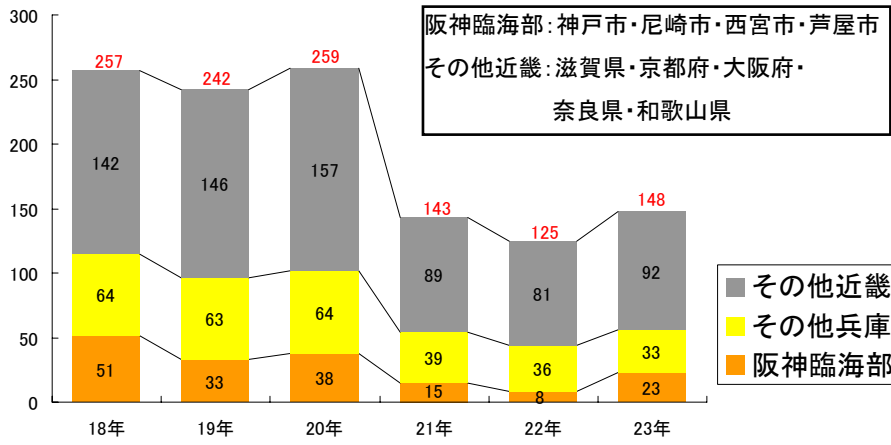
- 阪神臨海部には、工業系用途が多く集積し阪神工業地帯の一翼を担っている。
- 近年、阪神臨海部への新規工場立地件数が減少傾向。
- 進出企業は、本社、関連企業、市場、高速道路等へのアクセス性の良さを重視しており、産業促進のためには、阪神臨海部における「ミッシングリンク[※]」を解消し、交通利便性向上を図ることが喫緊の課題。

※ミッシングリンク:道路ネットワークの未整備区間の部分をさす

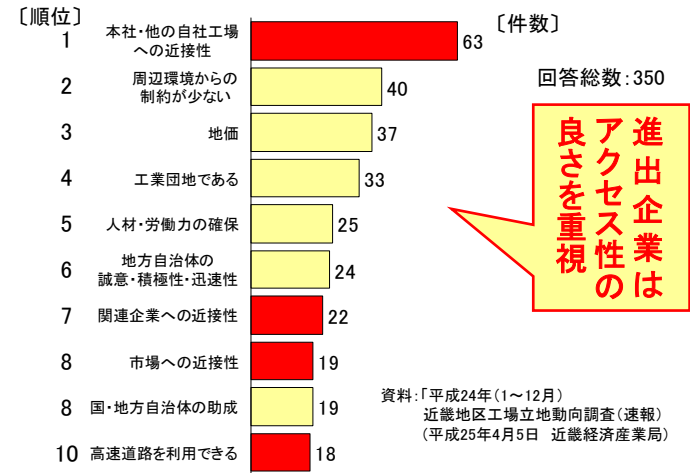
[阪神臨海部の土地利用状況]



■ 新規工場立地件数の推移



■ 立地場所の選定理由(上位10/複数回答あり)



進出企業は
アクセス性の
良さを重視

■ 阪神臨海部の企業などの声

- 法令でドライバーの運転時間が制限されている中、(道路整備により) **労務時間を短縮** できるのは有効 (尼崎市 運輸業)
 - 到着時間が読めないと困る。 **定時性、信頼性は重要** (神戸市 製造業)
 - ルートを決めて輸送している会社にとって **時間が読めることは重要** (尼崎市 運輸業)
 - **医療関係の品は極力輸送時間を短くするよう依頼されることが多い** (神戸市 運輸業)
 - **事業所の機能維持やBCPの観点から災害時のリダンダンシーは重要** (西宮市小売り業)
 - **神戸線で事故が起きたとき、国道43号等の一般道へ降りてきて混むことに困っている** (神戸市 運輸業)
 - 西宮浜から名神に向かうときに、**西宮市街地の道路を走る事で近隣の住民などに迷惑をかけている**という思いがある (西宮市 商工団体)
- 出典: 平成23年 兵庫県ヒアリング結果

1. 地域の状況と課題 ~地域産業~

- 阪神臨海部には、地域産業である酒造業として、灘の清酒で有名な灘五郷(今津郷、西宮郷、魚崎郷、御影郷、西郷)があり、計画段階評価対象区間周辺には、優れた原料水「宮水」が湧出している。
- 西宮港には、現役最古の木造灯台「今津灯台(文化七年(1810年)建立)」があり、西宮市の文化財に指定、また社家町には、西宮神社があり国の重要文化財に指定。

[宮水]

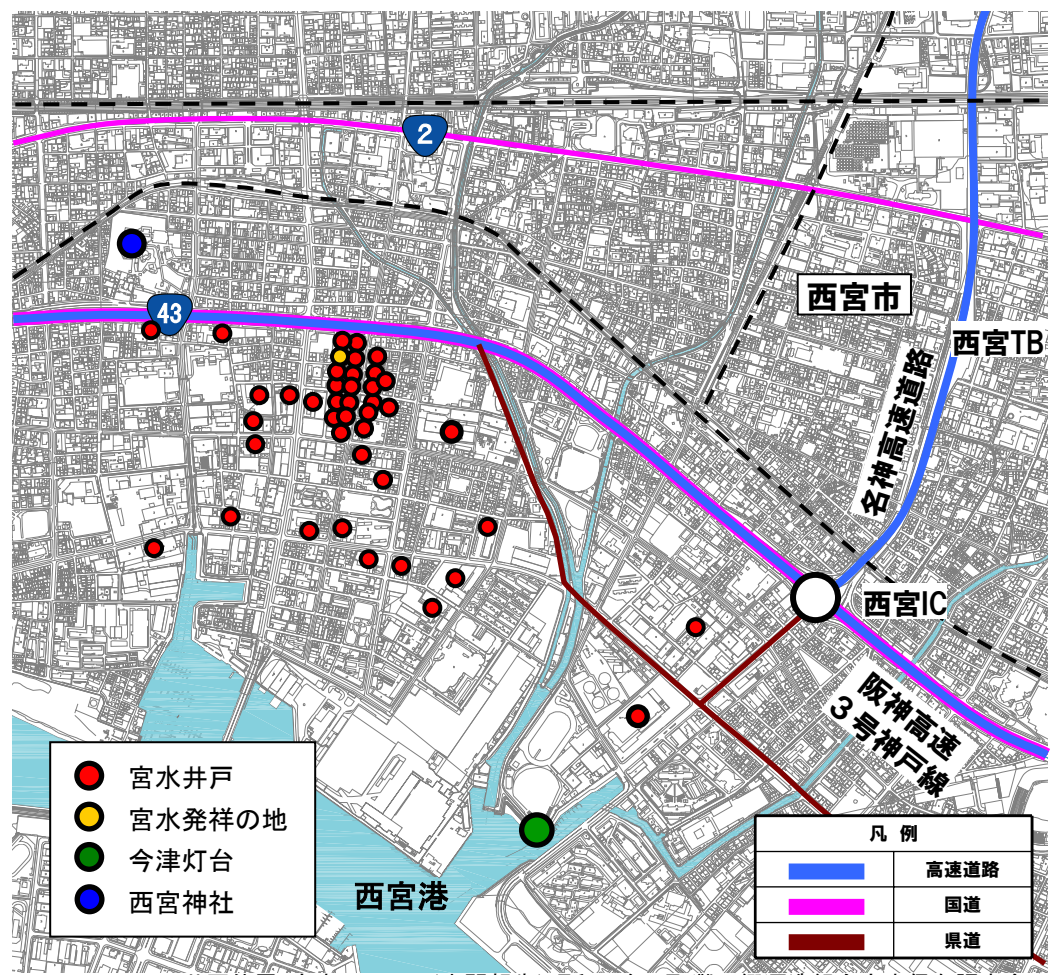
宮水とは、酒造用に用いられる地下5~6mにある良質の表層地下水を指す。



宮水 (宮水発祥之地の碑)



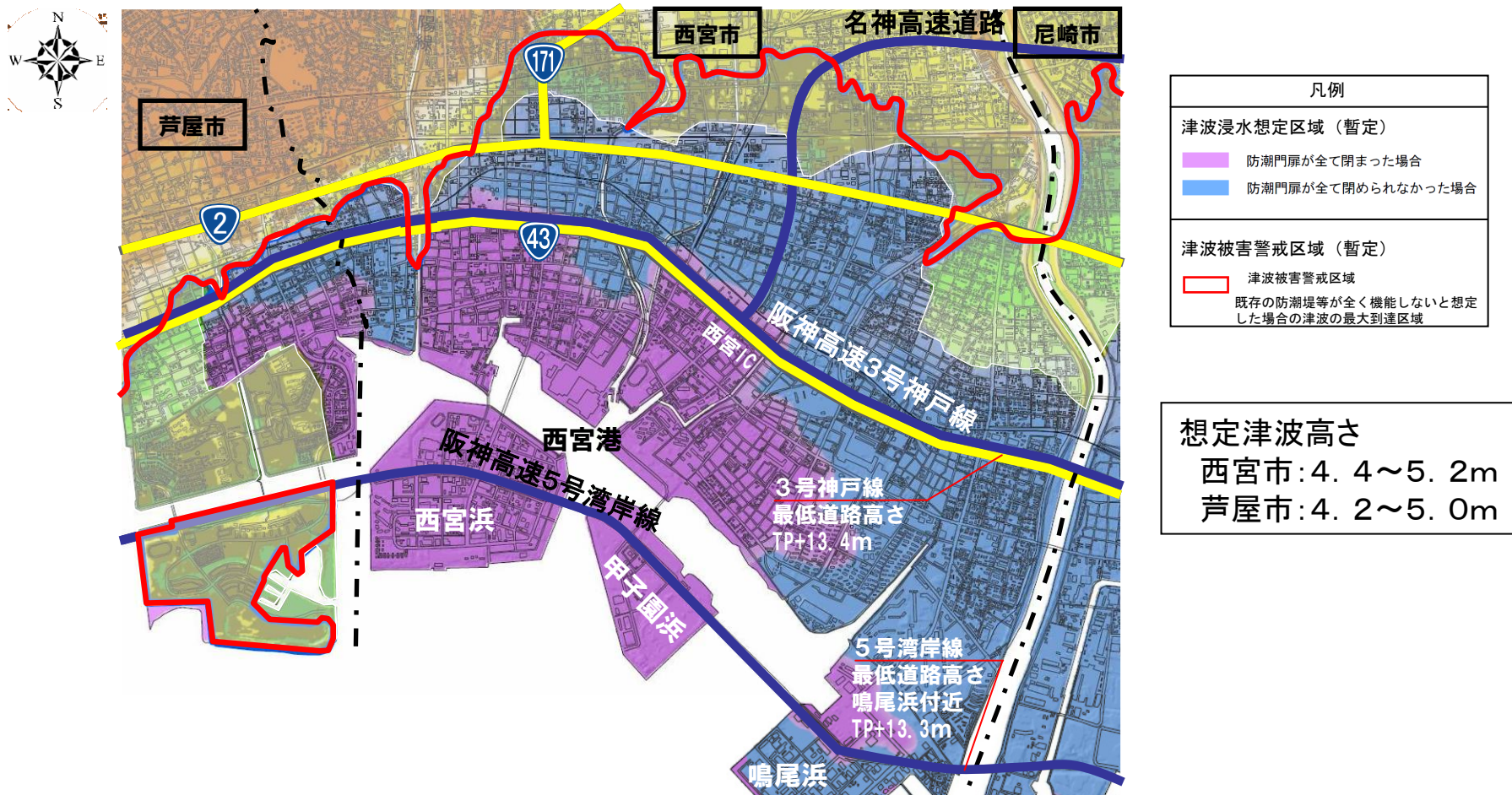
今津灯台



井戸位置: 宮水について(中間報告)昭和37年6月 灘五郷酒造組合宮水保存調査会

1. 地域の状況と課題 ~防災~

- 南海沖にて、東日本大震災(M9.0)と同程度の地震に伴う津波が発生した場合、防潮門扉が全て閉まった場合でも、西宮浜・甲子園浜および西宮港区周辺地域は浸水すると想定されており、国道43号等の幹線道路網が浸水。
- 津波災害時には、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。

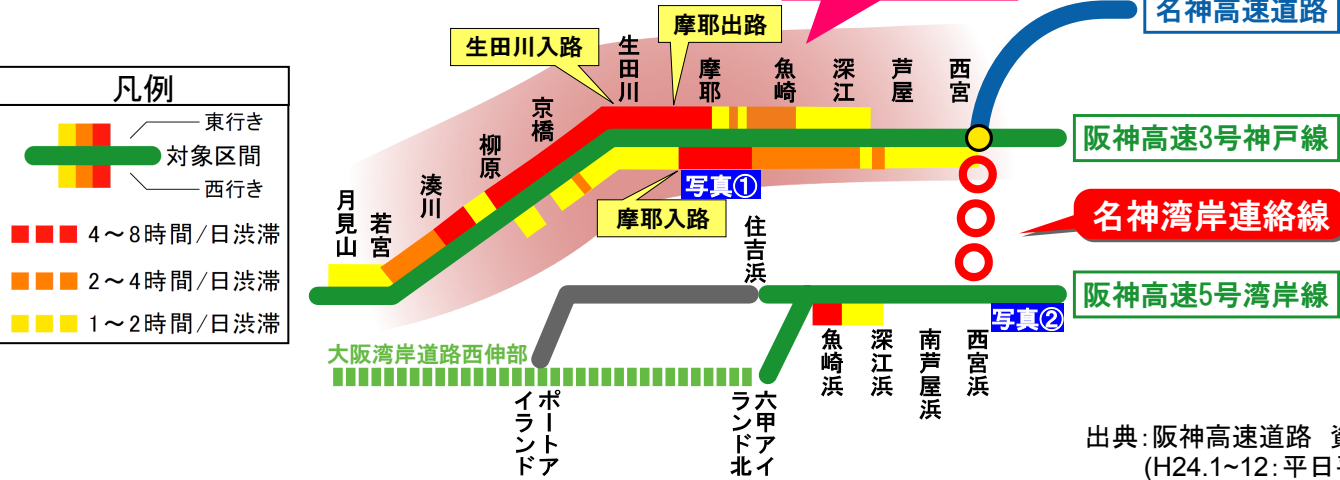


2. 道路交通の状況と課題

2. 道路交通の状況と課題 ~交通混雑~

- 阪神高速3号神戸線は、上下線ともに西宮IC以西で渋滞が慢性化。
- 一方、並行する阪神高速5号湾岸線は、交通容量に対し余裕があるが、阪神高速3号神戸線からの転換が図られていないことが課題。

阪神高速3号神戸線の渋滞状況



阪神高速3号神戸線(摩耶出入口付近・月見山方面)

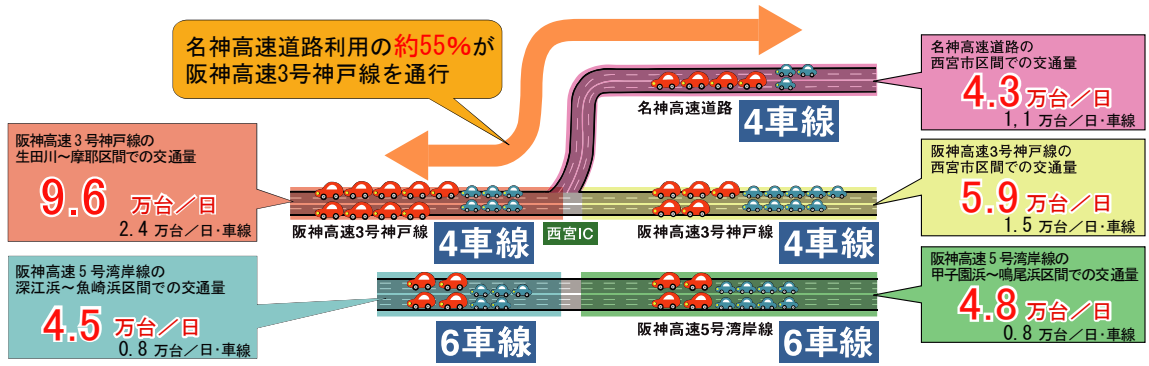


阪神高速5号湾岸線(西宮浜出入口付近・深江浜方面)

出典: 阪神高速道路 資料 (H24.1~12: 平日平均)

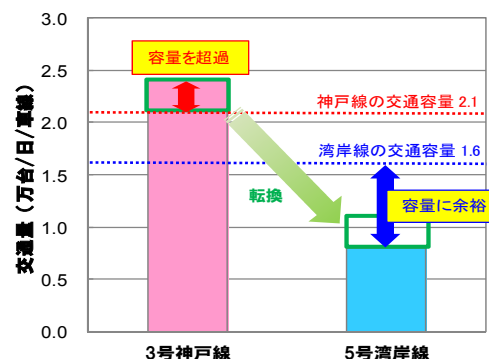
3号神戸線に神戸や阪神臨海部へのアクセス交通が集中

3号神戸線の西宮IC以西では1車線あたり、湾岸線の約3倍の交通量を受け持っている



出典: 阪神高速道路資料(H24.1~12: 平日平均)
西日本高速道路資料(H24.1~12: 平日平均)

神戸線及び湾岸線における交通容量に対する実交通量

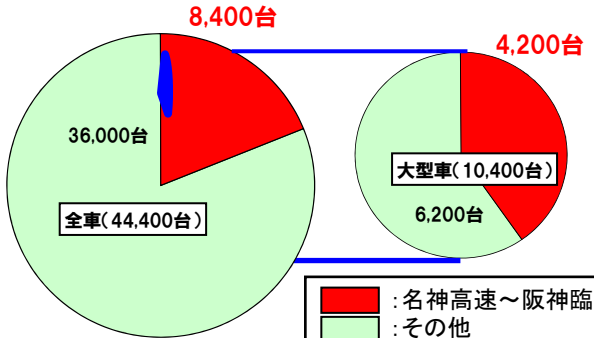


交通量はH24.1~12平日平均
交通容量はH22道路交通センサス

2. 道路交通の状況と課題 ~ 定時性・速達性 ~

- 名神高速道路を利用する大型車の約4割は阪神臨海部[※]を発着。
- 京滋・大阪北部方面から阪神臨海部へ向かう交通は、渋滞の多い阪神高速3号神戸線や一般道路を利用する必要がある。
- 阪神高速3号神戸線(月見山IC～西宮IC間)では、交通の集中により特に夕方の時間帯において、所要時間に最大130分の差が生まれ、定時性が確保されていない。
- 湾岸線の活用により定時性・速達性を確保し、物流の効率化を図ることが課題。

全車の2割程度が阪神臨海部関連
 大型車の4割以上が阪神臨海部関連

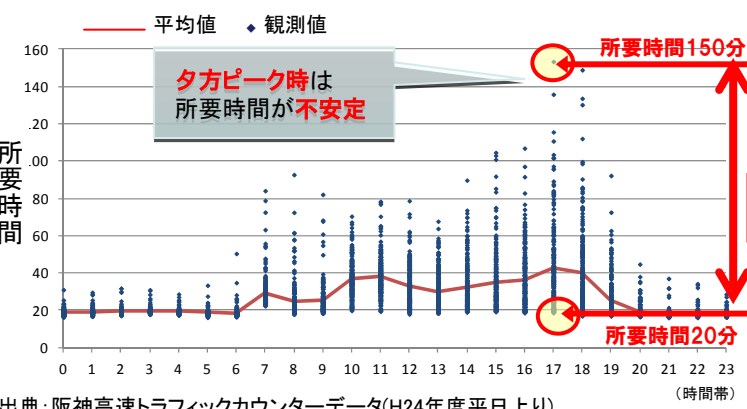


※交通量:H22ナンバープレート調査

名神高速道路から3号神戸線を利用して阪神臨海部へアクセスするルート



阪神高速3号神戸線(月見山IC～西宮IC間上り)の定時性の低さ



資料:平成22年ナンバープレート調査結果

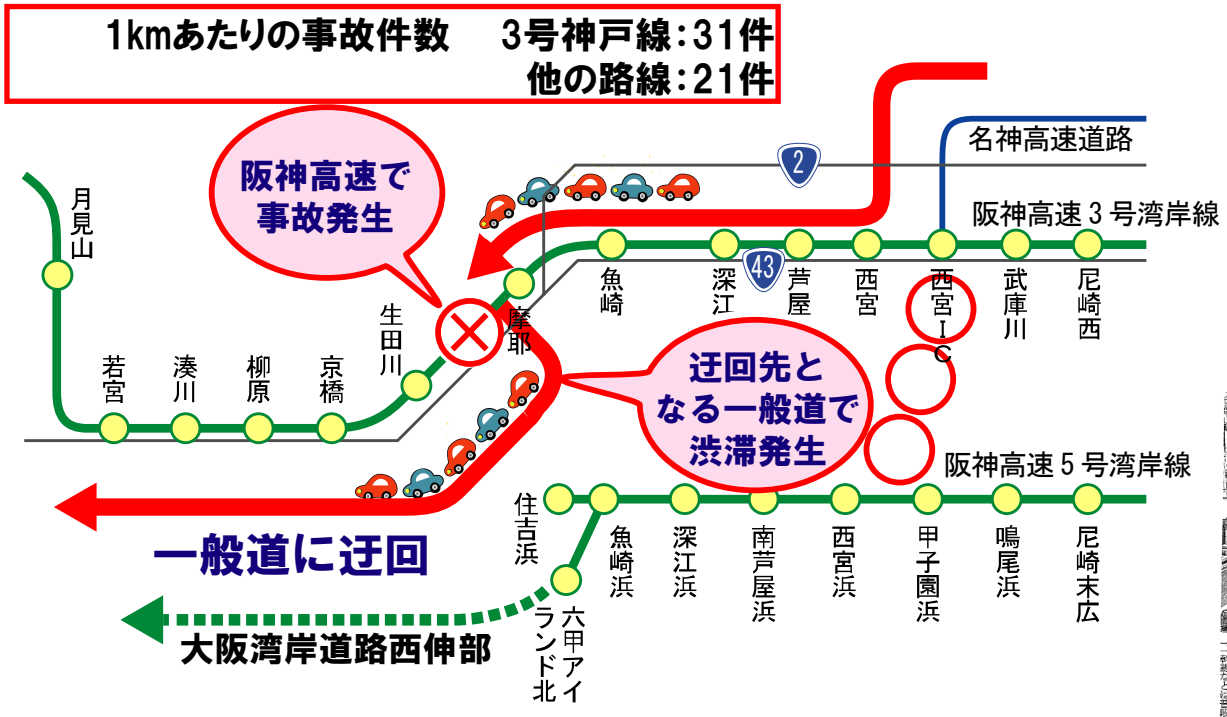
※神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市の阪神高速3号神戸線以南

出典:阪神高速トラフィックカウンターデータ(H24年度平日上り)

2. 道路交通の状況と課題 ~リダンダンシー~

- 阪神高速3号神戸線での事故や工事規制では、3号神戸線の渋滞だけでなく、迂回路となる一般道においても渋滞が発生。
- 代替ルート不足による時間信頼性の低下が課題。

[阪神高速3号神戸線の渋滞が一般道の渋滞を誘発するイメージ]



[事例]

【阪神高速3号神戸線の集中工事による国道43号の渋滞】



H20年6月3日撮影 / 神戸市東灘区



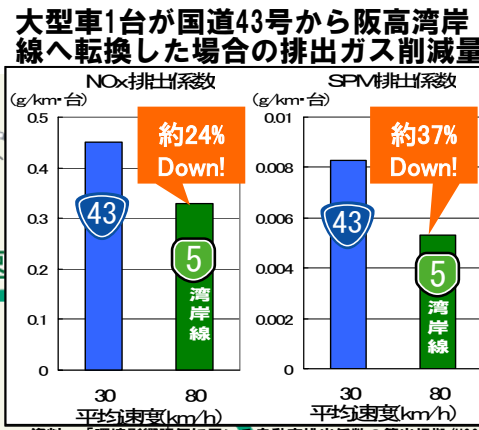
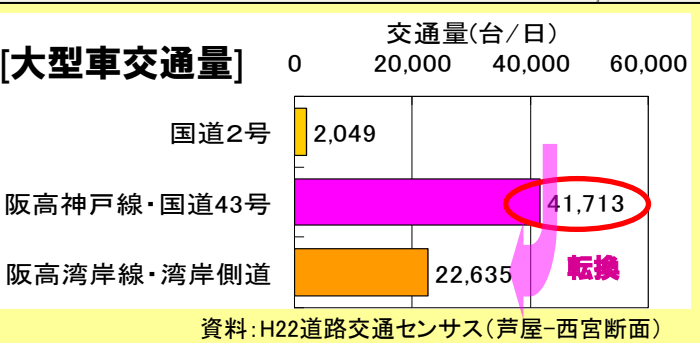
阪神高速3号神戸線における事故(名神高速西宮IC~京橋)は、阪神高速道路の中でも発生件数も多く、平成22年は、年間約**700件(1日に2回の割合)**発生している。

出典: 阪神高速道路資料(H22.1~12 :5分以上の規制を伴うものを対象)

摩耶~芦屋インターチェンジ間において通行止めを行った際に、高速道路を利用していた交通が国道43号に流入し渋滞が発生した(平成20年5月29日~6月6日)。

2. 道路交通の状況と課題 ~沿道環境の負荷軽減~

- 阪神高速3号神戸線・国道43号には約4万台の大型車交通があり、遮音壁などの整備や大型車を対象とした環境ロードプライシング及び国道43号通行ルールの導入等、沿道環境改善施策を実施中。
- 依然として国道43号及び阪神高速3号神戸線に交通が集中しており、阪神高速5号湾岸線に大型車交通の転換を図ることにより、さらなる沿道環境の負荷を軽減することが課題。



環境ロードプライシング
 神戸線及び国道43号の環境負荷を軽減するため、併行する湾岸線に料金格差をつけることによって、交通を転換させる手法



国道43号通行ルール
 大型車は中央寄り車線の通行をお願いします



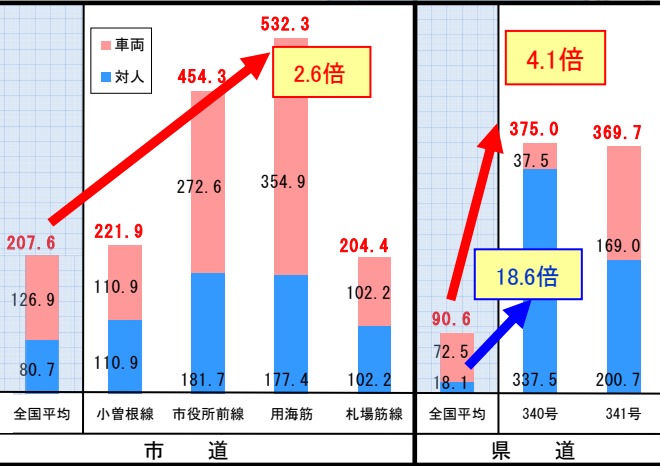
2. 道路交通の状況と課題 ~事故率~

- 臨海部の主な県道及び市道での死傷事故率は、それぞれ最大で全国の4.1倍、2.6倍。
- 事故類型別では、県道340号における対人(歩行者・自転車と車両)の死傷事故率は、全国平均の18.6倍と多く、歩行者・自転車の安全性の向上が課題。

〔西宮IC周辺道路における死傷事故の状況〕



■ 全国の死傷事故率との比較



出典:平成22年 交通事故総合データベース
ただし、国道43号は平成23年 交通事故総合データベース

2. 道路交通の状況と課題 ~幹線道路の混雑と生活道路への迂回~

- 名神高速道路を利用し、臨海部を移動する交通の5割以上が大型車。
- 西宮ICから西宮浜IC間を移動する交通のうち、通学路でもある生活道路を抜け道として利用している交通は約5割あり、その交通の約5割が大型車。
- 周辺には学校も数多く存在していることから、生活道路へ大型車等が流入していることによる安全性低下が課題。

〔名神高速道路を利用し、臨海部へ移動する交通の状況〕

混雑時3時間(8時~11時)の交通流動

写真①通学路を通過する大型車(用海小学校前)



211台(大型車108台)
大型車混入率:51%

うち生活道路を利用する交通
99台(大型車51台)
大型車混入率:52%

生活道路利用率
47%(大型車47%)

写真②通学路を通過する大型車(今津小学校前)



95台(大型車65台)
大型車混入率:68%

171台(大型車108台)
大型車混入率:63%

凡例

〔臨海部への幹線道路〕

- 西宮IC~西宮浜 (現況)
- 西宮IC~甲子園浜 (現況)
- 西宮IC~鳴尾浜 (現況)

〔学校〕

- 文:小・中学校
- :小学校区

●●●:抜け道利用(生活道路)

〔交通量〕

- 10台/3h
- 50台/3h
- 100台/3h
- 200台/3h

至大阪

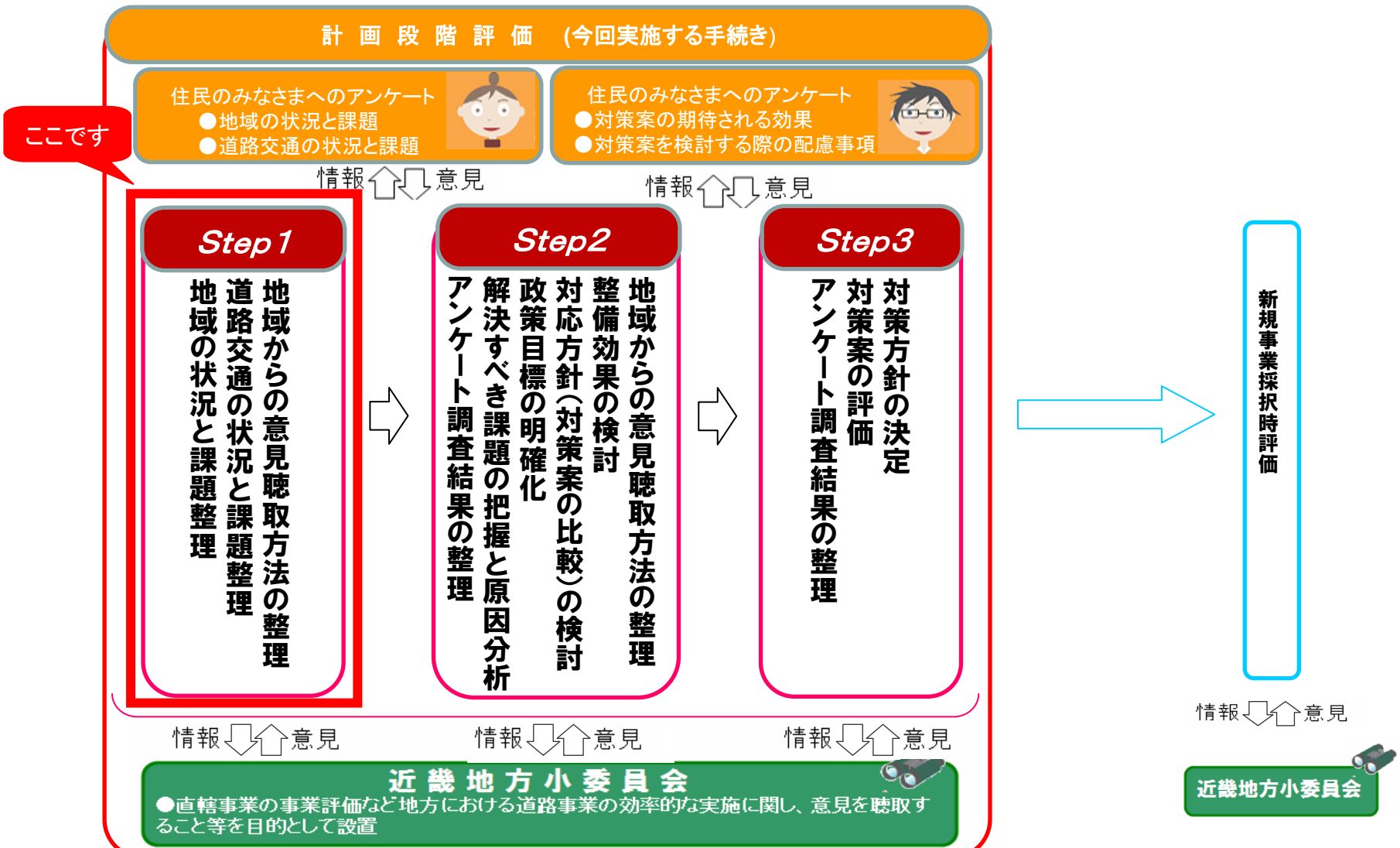
3. 地域からの意見聴取方法

3. 地域からの意見聴取方法 ~基本的な考え方(案)~

●地域からの意見聴取の目的

◇住民、事業所などより地域の課題および道路交通の課題について幅広く意見を聴取。

●事業化までの流れ



ここです

3. 地域からの意見聴取方法 ~基本的な考え方(案)~

●意見聴取の内容、対象範囲等

1. アンケート調査(案)

調査対象者		調査先選定	調査数	配布方法
地域住民	沿道	名神高速・国道2号より海側の神戸市灘区～尼崎市間の住民	無作為抽出 約7,300票※	郵送配布
	周辺	上記を除く神戸市長田区・兵庫区・中央区・灘区・東灘区、芦屋市、西宮市(南部)、尼崎市、伊丹市の住民	無作為抽出 約7,300票※	郵送配布
事業所		神戸市長田区・兵庫区・中央区・灘区・東灘区、芦屋市、西宮市(南部)、尼崎市、伊丹市の事業所	対象事業所 約7,300社※	郵送配布
道路利用者		兵庫県道路利用者協会加入団体傘下の事業所	約2,400事業所	郵送配布
		近隣SA、PAの道路利用者	約1,100人	聞き取りによる アンケート (平日および休日)

2. ヒアリングによる意見聴取(案)

調査対象者	調査手法
沿道地域住民 (西宮市)	地域説明などで聞き取り
経済・産業関係の 代表	商工会議所、道路利用者団体などに 地域の産業、地域の連携、防災、観光など地域の課題や道路交通の課題などについて意見を聞き取り

3. 地域からの意見聴取方法 ~アンケート配布範囲(案)~

●対象範囲等

調査対象者		調査先選定	調査数	配布方法
地域住民	沿道	名神高速・国道2号より海側の神戸市灘区～尼崎市間の住民	無作為抽出 約7,300票	郵送配布
	周辺	上記を除く神戸市長田区・兵庫区・中央区・灘区・東灘区、芦屋市、西宮市(南部)、尼崎市、伊丹市の住民	無作為抽出 約7,300票	郵送配布
事業所		神戸市長田区・兵庫区・中央区・灘区・東灘区、芦屋市、西宮市(南部)、尼崎市、伊丹市の事業所	対象事業所 約7,300社	郵送配布
道路利用者		兵庫県道路利用者協会加入団体傘下の事業所	約2,400 事業所	郵送配布
		近隣SA、PAの道路利用者	約1,100人	聞き取りによる アンケート (平日および休日)



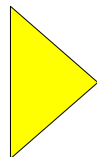
3. 地域からの意見聴取方法 ~アンケート調査等項目と考え方(案)~

- 地域等の意見を聴取するに当たって、以下の考え方でアンケート、ヒアリングにおける把握内容を設定

■ 地域住民へのアンケート調査

道路整備の必要性に関して、回答者の認識を把握しておくべき項目

道路交通の課題
現道の道路・交通問題に関する認識、意識の把握



■ 道路利用者の特性による回答の差を確認するために必要な項目

道路利用者の特性

- ① 住所・性別・年齢・家族構成
- ② 自動車の利用頻度
- ③ 自動車の主な利用目的
- ④ 阪神高速・名神高速の利用頻度

■ ヒアリングによる意見聴取(経済・産業関係の代表者)

道路整備の必要性に関して、回答者の認識を把握しておくべき項目

地域の課題

地域の産業、地域の連携、防災、観光などに関する認識、意識の把握

道路交通の課題

現道の道路・交通問題に関する認識、意識の把握

3. 地域からの意見聴取方法

～アンケート調査項目(案)～

●アンケートの調査項目と活用方針

アンケートにより明らかにしたい項目	アンケートの質問	アンケート結果の活用
西宮市中心地域とその周辺地域の道路に関する課題	西宮市中心地域とその周辺地域の道路に関する意見	西宮市中心地域とその周辺地域の道路交通の問題について、回答者の認識を確認し、回答者の考える現道の問題を把握することが必要。
その他自由意見	西宮市中心地域とその周辺地域の道路についての意見、要望	その他、西宮市中心地域とその周辺地域の道路に関する意見を聴取し、今後の作業の参考として活用する。
回答者の特性	住所・性別・年齢・家族構成	回答結果に差違が見られた場合、左記の分類で分析することが必要。
	自動車の利用頻度	
	自動車の主な利用目的	
	阪神高速・名神高速の利用頻度	

4. 今後の想定スケジュール

4. 今後の想定スケジュール

**地方小委員会
(第1回)**

【審議事項】

- 地域の状況と課題
- 道路交通の状況と課題
- 地域からの意見聴取方法
- 今後の想定スケジュール



地域の意見聴取

- 地域住民、事業所、道路利用者へのアンケート調査
- 沿道地域住民への聞き取りによる意見聴取
- 経済・産業関係の代表へのヒアリング

【意見聴取内容】

- 地域の状況と課題
- 道路交通の状況と課題



**地方小委員会
(第〇回)**

【審議事項】

- アンケート調査結果
- 地域の課題と一因となっている道路の問題
- 政策目標の設定
- 対応方針(対策案)の検討
- 地域からの意見聴取方法
- 今後の想定スケジュール



地域の意見聴取

- 地域住民、事業所、道路利用者へのアンケート調査
- 沿道地域住民への聞き取りによる意見聴取
- 地方自治体及び経済・産業関係の代表へのヒアリング

【意見聴取内容】

- 対策案の期待される効果
- 対策案を検討する際の配慮事項



**地方小委員会
(第〇回)**

【審議事項】

- アンケート調査結果
- 対策案の評価
- 地域意見を踏まえた対応方針の策定