

名神湾岸連絡線の検討経緯

令和3年 3月 9日

第30回近畿地方小委員会

【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]	[配慮すべき事項]
1. 阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路	4. (沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路
2. 災害時等にも通行できる道路	5. (沿道)地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路
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	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。
		—	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。
	地域分断 (周辺道路への影響)	○	高架構造で通過するため、地域分断は生じない。周辺道路への影響は限定的である。	△	高架構造から地下構造の移行区間で交差道路の分断・迂回が伴い、周辺道路への影響が大きい。
	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 △:他案に比べて劣る

【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有り、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】

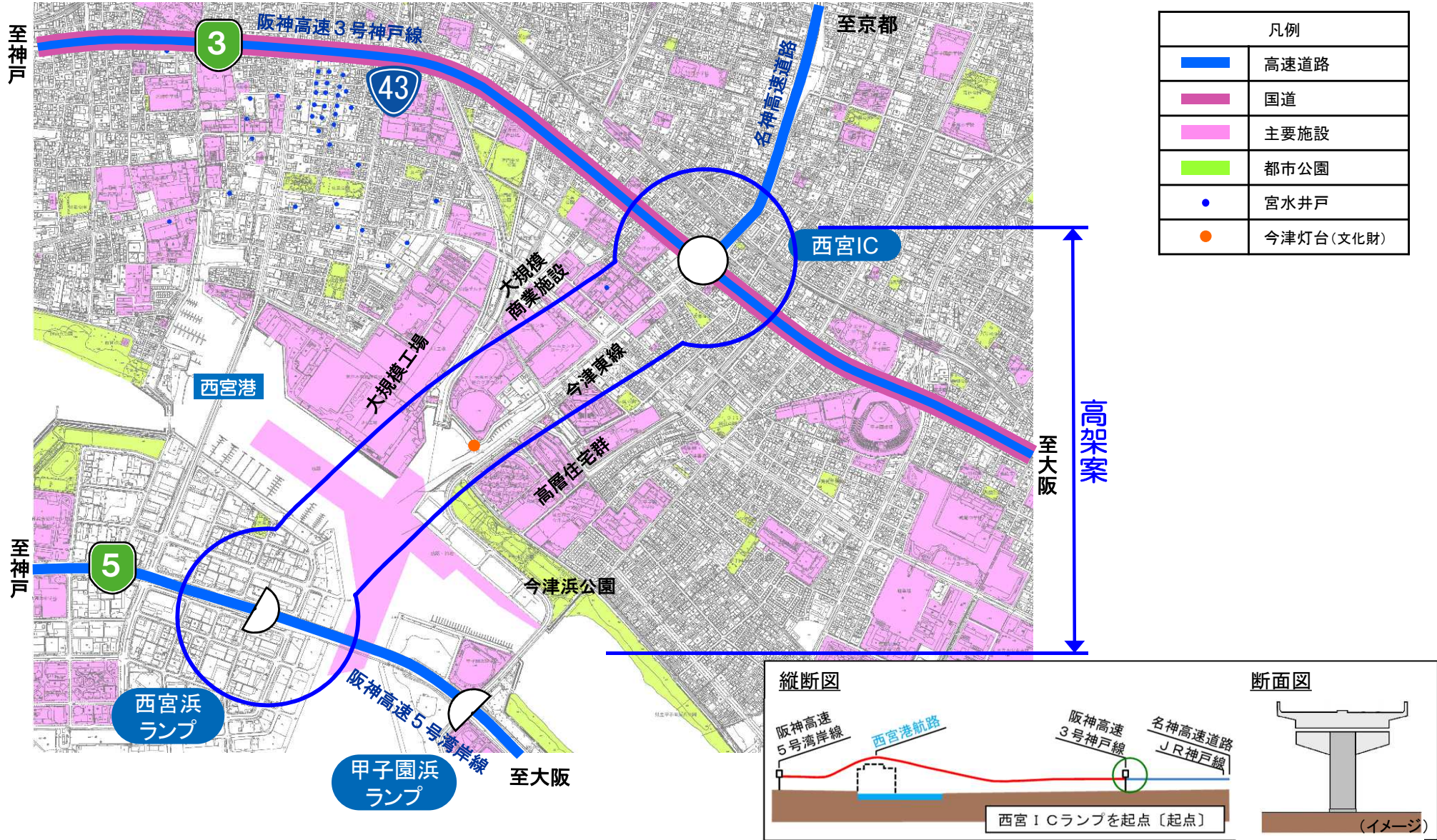
- 『高架案』は、「渋滞の緩和」「災害時に強い道路ネットワークの確保」「沿道環境の改善」「交通安全の確保」「物流の活性化」のすべての政策目標を満足する。
- 地域意見聴取結果においては、「渋滞の緩和」「災害時等に強い道路ネットワークの確保」「沿道環境の改善」を重視すべきとする意見が多く寄せられているが、特に「災害時等に強い道路ネットワークの確保」が政策目標面で『高架案』が優れている。
- ルート帯周辺の住民からは「(沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」「周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路」への配慮を望む意見が寄せられているほか、「地下水(宮水)への水質変化の懸念が少な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

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。

名神湾岸連絡線 対応方針について

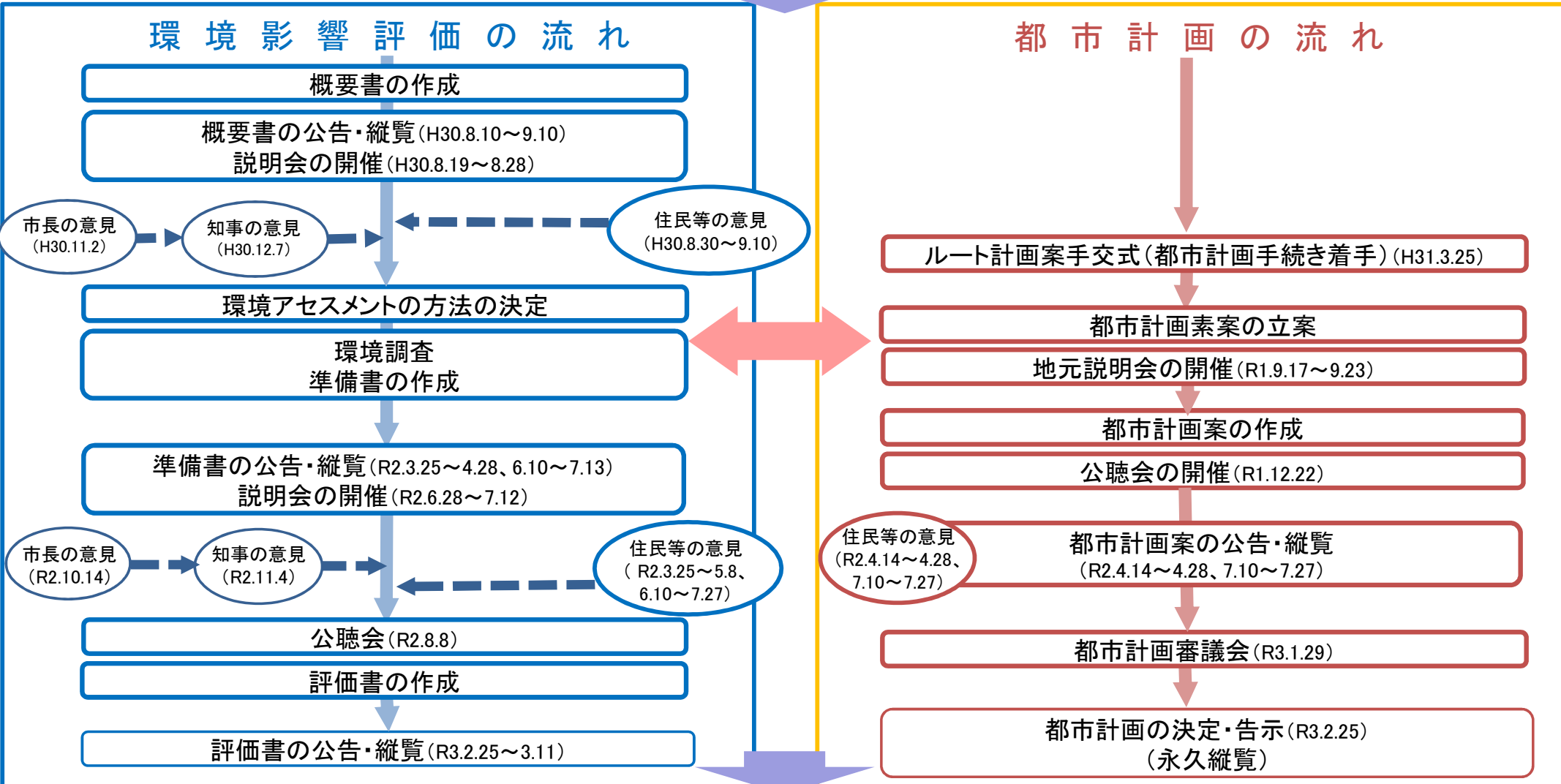
➤ 名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を連絡することにより、渋滞緩和、災害時等に強い道路ネットワークの確保、沿道環境の改善、交通安全の確保、物流活性化の政策目標を満足し、特に、災害時等に強い道路ネットワークの確保、地域分断・地下水への影響で優位な『高架案』を選定



名神湾岸連絡線 対応方針決定後の手続き（環境影響評価と都市計画）

計画段階評価による検討(H25.8～)

対応方針の決定(H30.4)



新規事業採択時評価

名神湾岸連絡線 環境影響評価と都市計画における主な意見

環境影響評価における主な住民意見と事業予定者の見解

主な住民意見(要旨)	事業予定者の見解(要旨)
PM2.5を環境影響評価の対象とするべき	予測手法等が確立されていないため、予測・評価は実施していません。
工事中、供用後の大気質・騒音・振動などについて、事後監視調査を行うこと。	事業の実施にあたっては、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」等に基づき事後監視調査を行います。
日照障害について、すべての住民に支障が出ないよう、環境保全措置に努めてもらいたい。	構造物の形式・配置等や遮音壁形式の検討により、影響をできる限り低減させます。
宮水地帯への影響が懸念されるため、地下水位及び水質について事後監視調査を実施し、必要に応じて専門家の助言を受け環境保全措置を実施すること。	事業の実施にあたっては、事後監視調査を行います。また、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。

都市計画説明会、公聴会での主な意見(要旨)

- ・構造形式は高架式であるが、整備後の高架下利用は可能なのか。
- ・環境面や良好な住環境への配慮を要望する。
- ・防音壁の設置、低騒音舗装、落下物対策及び電波障害対策について要望する。
- ・工事中や完成後において通学路等の安全が確保できるのか。
- ・名神湾岸連絡線を緊急避難先として使用する方針はあるか。
- ・3号神戸線の事故による渋滞等に対する迂回ルートとして5号湾岸線が利用できるようになる。
- ・緊急時の防災機能を考慮した災害に強い道路づくりをお願いします。

⇒事業実施段階において、工事中の安全性の確保や適切な環境保全措置を講じるとともに、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努める。