

# 一般国道43号 名神湾岸連絡線に係る新規事業採択時評価

- ・名神高速から阪神高速3号神戸線への交通を阪神高速5号湾岸線へ転換させることにより、渋滞の緩和や物流の効率化を図る
- ・大阪湾岸道路西伸部と一体的に整備することで神戸港と名神高速道路が直結し、物流ネットワークの強化に寄与
- ・津波影響を受けない道路ネットワークの構築により、災害時の緊急輸送や阪神東西軸におけるリダンダンシーの確保に寄与

## 1. 事業概要

- ・起終点：兵庫県西宮市今津水波町  
～兵庫県西宮市西宮浜二丁目
- ・延長等：2.7km  
(A規格ランプ、2車線、設計速度60km/h)
- ・全体事業費：約1,050億円
- ・計画交通量：約17,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約6,900台/日	約2,800台/日	約7,300台/日



## 2. 課題

### ①阪神高速3号神戸線の慢性的な交通混雑

・阪神高速3号神戸線は、西宮IC以西で慢性的な渋滞が発生。【図3】  
全国の都市高速道路における渋滞損失時間が上下線でワースト1位・2位を占めており、定時性の低さが課題。【表1、写真】

表1 JCT区間別年間渋滞損失時間

順位	渋滞損失時間(万人・時間/年)	道路名	全国ワースト1・2位	方向
1	291.9	神戸線	西宮JCT～第二神明接続部	下り
2	252.9	神戸線	第二神明接続部～西宮JCT	上り
3	168.2	湾岸線	東関道接続部～西宮JCT	西行
4	158.6	東大阪線	東大阪JCT～東船場JCT	上り
5	153.8	池袋線	美木木JCT～桜橋JCT	上り



出典：国土交通省 交通状況ランキング(H31・R1) 写真 阪神高速3号神戸線

### ②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

・名神高速道路西宮料金所を利用する商用車の約6割が港湾地域を発着地とする交通。【図4】  
・西宮料金所を利用し港湾地域を発着地とする交通の約7割が渋滞している阪神高速3号神戸線を利用せざるを得なく、物流の速達性や定時性が課題。【図5】  
・国際戦略港湾に指定されている神戸港、尼崎西宮芦屋港があり、両港湾の取扱貨物量は年々増加傾向。【図6】  
一方で、港湾地域発着の物流は名神高速道路西宮ICにアクセスするまでに混雑区間を通過。【図7】

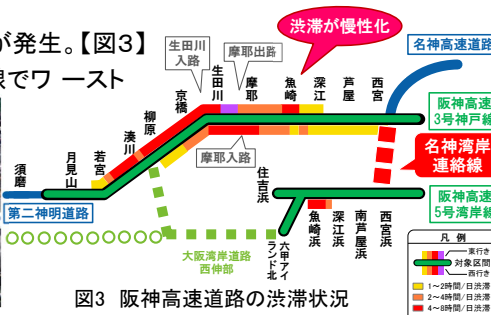


図3 阪神高速道路の渋滞状況

出典：阪神高速道路(H30.4.1～H31.3.31：平日平均)

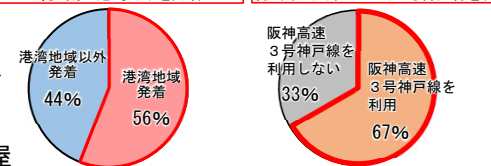


図4 道路利用割合

図5 渋滞路線を經由する割合

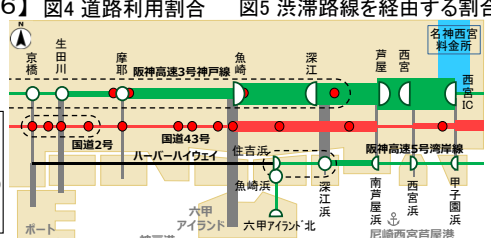


図7 名神高速道路を利用する港湾地域発着の経路別交通量と主要渋滞箇所

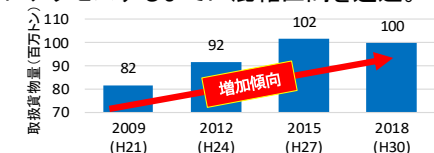


図6 神戸港・尼崎西宮芦屋港の取扱貨物量の推移

(注) 有料道路事業の活用などについて、今後検討を行う予定である。

### ③津波による緊急輸送道路の分断

・南海トラフ巨大地震による津波により、臨海部にある国道43号や県道等の緊急輸送道路が浸水する恐れがある。【図8】  
・災害時の緊急輸送や速やかな復旧のために、広域的な道路ネットワークが必要。



図8 南海トラフ巨大地震津波浸水想定図・緊急輸送道路

## 3. 整備効果

### 効果1 渋滞の緩和

・阪神高速5号湾岸線に交通転換することで、阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和し、速達性・定時性が向上。【図9】

■(仮)西宮JCT・IC⇄第二神明接続部 所要時間 ※1)

上り【現況】39分 → 【整備後】25分(14分短縮)

下り【現況】34分 → 【整備後】25分(9分短縮)

※1)【現況】ETC2.0プローブデータ(H31.1-R1.12)上り17台時、下り10台時の年平均値  
【整備後】60km/h(法定速度)



図9 (仮)西宮JCT・IC周辺における現在の交通状況と将来の交通転換イメージ

### 効果2 新たな道路ネットワークによる物流効率化

・物流の大動脈である名神高速道路と臨海部の阪神高速5号湾岸線を直結し、大阪湾岸道路西伸部と一体的に整備することで物流ネットワークの強化に寄与。

・新たなネットワークにより阪神高速3号神戸線等の渋滞が緩和され、速達性が向上することで神戸港の物流効率化に寄与。

■速達性向上(所要時間短縮) ※2)

ポートアイランドから(仮)西宮JCT・IC間の所要時間短縮

【現況】26分 → 【整備後】17分(9分短縮)

※2)【現況】ETC2.0プローブデータ(H31.1-R1.12)年平均値  
【整備後】名神湾岸連絡線：設計速度60km/h、大阪湾岸道路西伸部：設計速度80km/h、阪神高速5号湾岸線：一般道路(法定速度)

### 効果3 災害時等に強い道路ネットワークの確保

・津波の影響を受けない道路ネットワークの構築により災害時の緊急輸送や速やかな復旧に寄与。  
・事故、災害、緊急時などに阪神東西軸におけるリダンダンシーの確保が可能。

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※3)	総費用	総便益
1.2	5.2%	832億円※4)	994億円※5)

※3) EIRR:経済的內部收益率 ※4) ※5) 基準年(令和)年における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ペア数	脆弱度		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
5	0.06[B]	0.04[B]	▲0.78	0.00	0.03	○

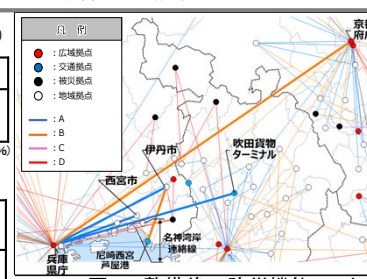
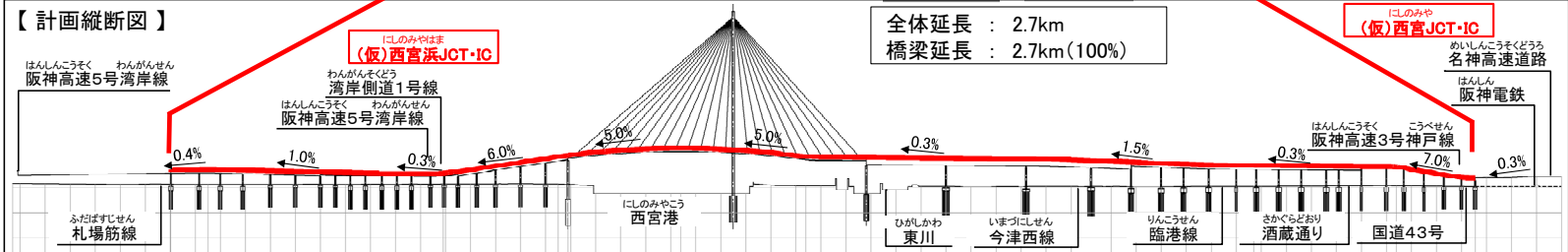
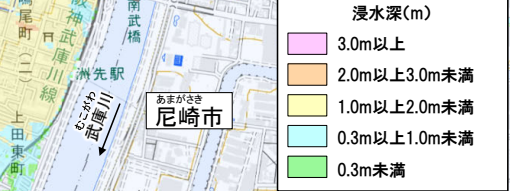
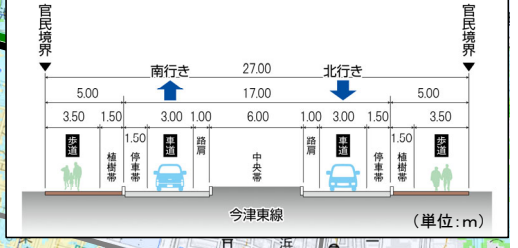
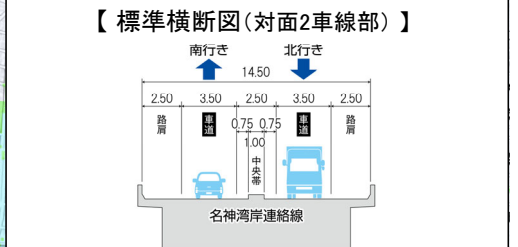
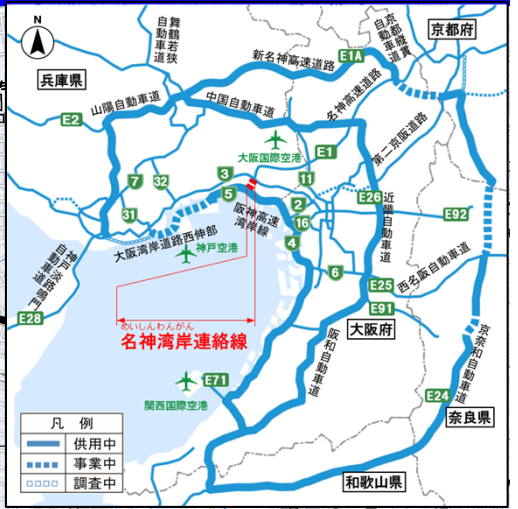
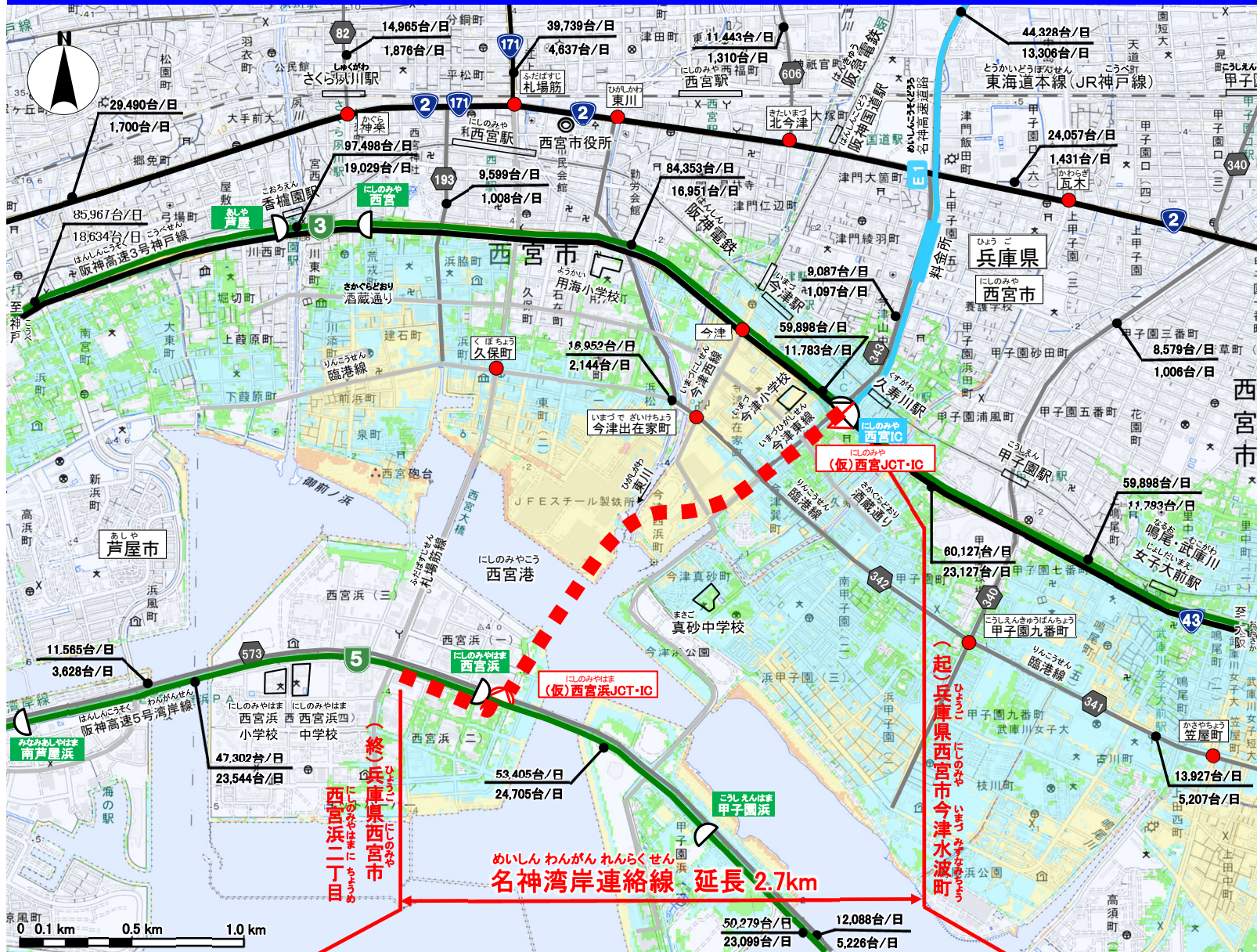


図10 整備後の防災機能ランク

# 一般国道43号

めいしんわんがんれんらくせん

# 名神湾岸連絡線に係る新規事業採択時評価



全体延長：2.7km  
橋梁延長：2.7km(100%)

出典：地図/国土地理院ウェブサイト  
津波浸水想定/南海トラフ巨大地震津波浸水想定図(H25.12兵庫県公表)

凡例	
■■■■■	対象区間
◁	高速道路相互の接続
∩	高速道路と一般道の接続
●	主要渋滞箇所
交通量 大型車交通量台/日	交通量 (H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
—	一般国道
—	都市高速道路
—	高速自動車国道
—	都道府県道
—	その他道路