

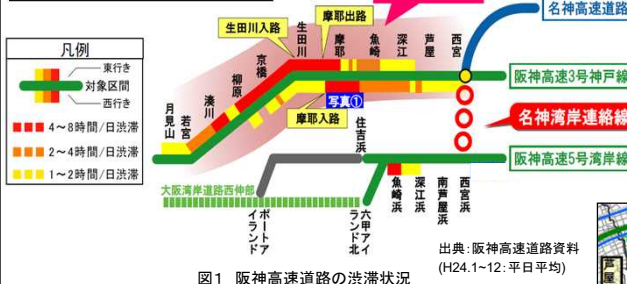
名神湾岸連絡線における計画段階評価

1. 阪神臨海地域の課題

① 阪神高速3号神戸線の慢性的な交通渋滞

○ 神戸線の西宮IC以西で渋滞が最大8時間発生(図1)

阪神高速3号神戸線の渋滞状況



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

○ 南海トラフ地震による津波により、国道43号等の幹線道路網が浸水(図2)

○ 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、及び阪神高速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

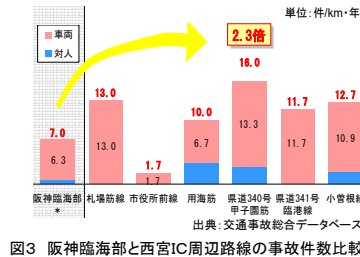


③ 阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境の改善

○ 阪神高速3号神戸線及び国道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阪神高速5号湾岸線への交通の転換が求められている

④ 生活道路の交通安全確保

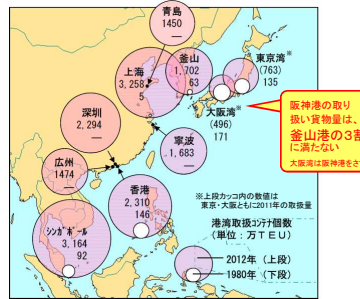
○ 西宮IC周辺部における事故件数は周辺の臨海部に比べ多い傾向で、主な県道では約2.3倍の発生件数(図3)



⑤ 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

○ 国内5大港である神戸港、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

○ 阪神港の取扱い貨物量は近隣アジア諸港に比べ少なく、高速ネットワークの充実が必要(図4)



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

2. 原因分析

① 阪神高速3号神戸線の西宮IC以西の交通容量の不足

○ 阪神高速3号神戸線の西宮IC以西は、名神高速道路が合流するため、交通容量が不足

○ 一方、阪神高速道路5号湾岸線は、比較的交通の流れがスムーズ(図5)

② 代替路としてのネットワーク機能が不完全

○ 阪神高速3号神戸線と阪神高速5号湾岸線とを結ぶ南北軸の高速道路ネットワークが不足

③ 大型車交通の集中

○ 阪神高速3号神戸線・国道43号における大型車交通量は阪神高速5号湾岸線・湾岸側道の約1.8倍(図6)

④ 大型車の生活道路への流入

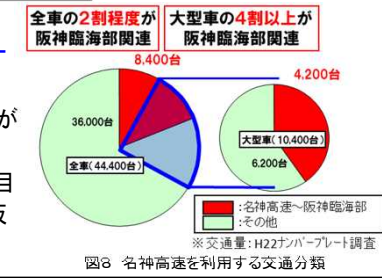
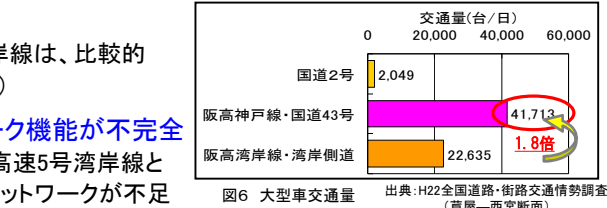
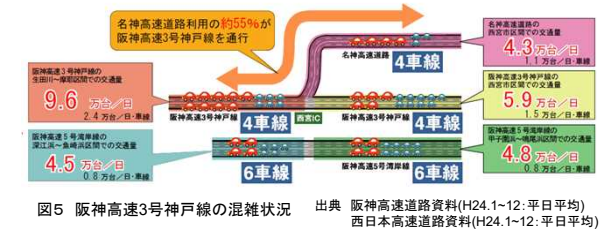
○ 名神高速道路を利用し、臨海部を移動する交通の5割以上が大型車

○ 朝の混雑時において、西宮ICから西宮浜IC間を移動する交通のうち約5割が通学路でもある生活道路を抜け道として利用、そのうち約5割が大型車(図7)

⑤ 国際物流拠点と国土軸を結ぶ物流ネットワークが脆弱

○ 物流の大動脈である名神高速道路と阪神臨海部が直結しておらず、物流ネットワークが不完全

○ 名神高速道路を利用する大型車の約4割以上の目的地が阪神臨海部となっているが、渋滞している阪神高速3号神戸線や一般道を利用(図8)



3. 政策目標

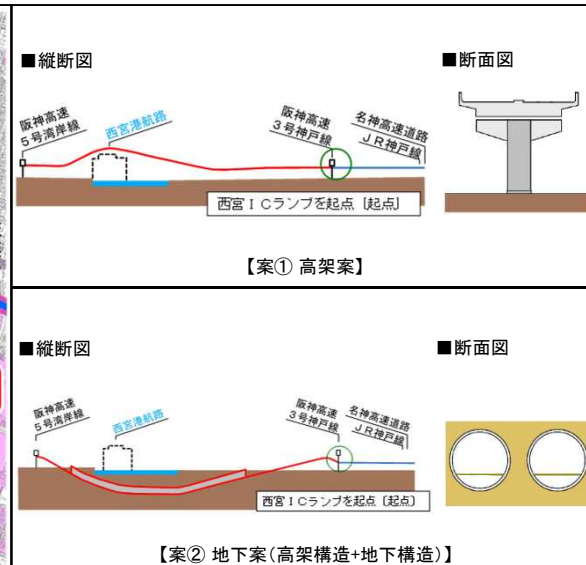
1. 渋滞の緩和
2. 災害時等に強い道路ネットワークの確保
3. 沿道環境の改善
4. 交通安全の確保
5. 物流の活性化

名神湾岸連絡線における計画段階評価

4. 対策案の検討

【凡例】○:他案に比べて優れる - :他案と同等 △:他案に比べて劣る

比較案		【案①】高架案		【案②】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		
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、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。
		(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。
	交通安全の確保	(地域)	-	生活道路を通過・流入する交通量が低減できる。	-	生活道路を通過・流入する交通量が低減できる。
(通行車両)	○	アップダウンが少ないため、走行安全性が優れる。	△	アップダウンが多いため、走行安全性が劣る。		
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	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・迂回を伴い、周辺道路への影響が大きい。	
	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の移行区間で、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の影響は限定的である。	△	本線工事(掘削構造)、交差道路の立体化工事に伴う街路の通行止めが発生する。	
	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	



対策方針: 案①による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名: 名神湾岸連絡線 (しのみやし)
- 区間: 兵庫県西宮市
- 車線数: 2車線
- 構造形式: 高架案

(参考) 当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- H25. 8月: 第1回計画段階評価開催(地域及び交通の課題)
- H27. 7月: 第2回計画段階評価開催(地域の意見聴取、政策目標の設定、対応方針(案)の検討)
- H29. 1月: 第3回計画段階評価開催(対応方針(案)の決定)
- H30. 3月: 兵庫県幹線道路協議会開催
- H30. 4月: 計画段階評価完了(概略ルート、構造の決定)
- R 3. 2月: 都市計画決定、環境影響評価書公表縦覧

地域の要望等

- R 1. 5月: 兵庫県が国土交通省へ要望
- R 1. 8月: 兵庫県、西宮市、関西高速道路ネットワーク推進協議会が国土交通省へ要望
- R 1. 9月: 兵庫県が国土交通省へ要望
- R 1. 10月: 関西高速道路ネットワーク推進協議会が国土交通省へ要望
- R 1. 11月: 兵庫県、西宮市長が国土交通省へ要望
- R 1. 12月: 兵庫県が国土交通省へ要望
- R 2. 2月: 兵庫県が国土交通省へ要望
- R 2. 7月: 関西高速道路ネットワーク推進協議会が国土交通省へ要望
- R 2. 9月: 兵庫県、関西高速道路ネットワーク推進協議会が国土交通省へ要望
- R 2. 11月: 兵庫県、西宮市が国土交通省へ要望