

No. 8

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(令和5年度 第4回)

一括審議案件に対する意見等

【事業名】 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄） 名神湾岸連絡線	（再評価：一括審議）
委員からの質問	質問に対する回答
名神高速道路終点から阪神高速5号湾岸線につなぐ名神湾岸連絡線の事業主体はNEXCO西日本(株)や阪神高速道路(株)ではなく近畿地整になるのか（事業主体の確認）。	現時点の事業主体は近畿地整となっており、追加・変更等は未定となっている。
沿線である芦屋市、尼崎市には何故意見照会が必要ないのか。	名神湾岸連絡線が通過するのは西宮市のみであり、事業箇所の沿線市町ではないため意見照会を行わない。
名神湾岸連絡線の区間は高速道路になるのか。	名神高速道路と阪神高速3号神戸線の合流部から、阪神高速5号湾岸線へ接続する構造になるため、道路機能的には高速道路となる。
名神湾岸連絡線の用地は買収するのか。	連続高架橋となるため、高架下が県道・市道の場合は用地買収は不要であるが、民地や工場の場合は用地買収が必要である。今後調査設計を進め、用地交渉を行う。
(P.5) 神戸港は国際コンテナ戦略港湾阪神港に指定されており、物流のコンテナ取扱貨物量も増加していると思う。それに伴い、需要が高まっている阪神港という説明も加えてはどうか。	ご指摘を踏まえて、説明内容を工夫したいと思う。取扱量について今手元にデータ持ち合わせていないが、コロナ禍で谷間になっていたもののやや増加傾向であったと思うので、その点もデータを踏まえて訂正したいと思う。ご指摘を踏まえ、取扱貨物量等を説明内容に追加させていただく。
令和3年度に事業化した名神湾岸連絡線はこれから進んでくるといふことでもいいか。	令和3年度に事業化した名神湾岸連絡線は調査設計中であり、今後事業進捗を図っていく。大阪湾岸道路西伸部は平成30年度に事業化しており、橋梁工事等を実施している。
個別B/Cはそれぞれ1.2と1.3だが一体評価で2.9となっているが相乗効果によってここまで大きくなったのか。	両事業と既開通区間を含む一連の道路ネットワークとして評価したことにより、個別評価時よりB/Cが大きくなっている。
(P.2,3,5) 効果の部分に『物流の効率化』とあるが、『定時性の向上』は物流以外にも得られる効果なので、追加で記載すべき。	追記させていただく。