

名神湾岸連絡線  
計画段階評価  
第3回 説明資料

平成29年1月23日

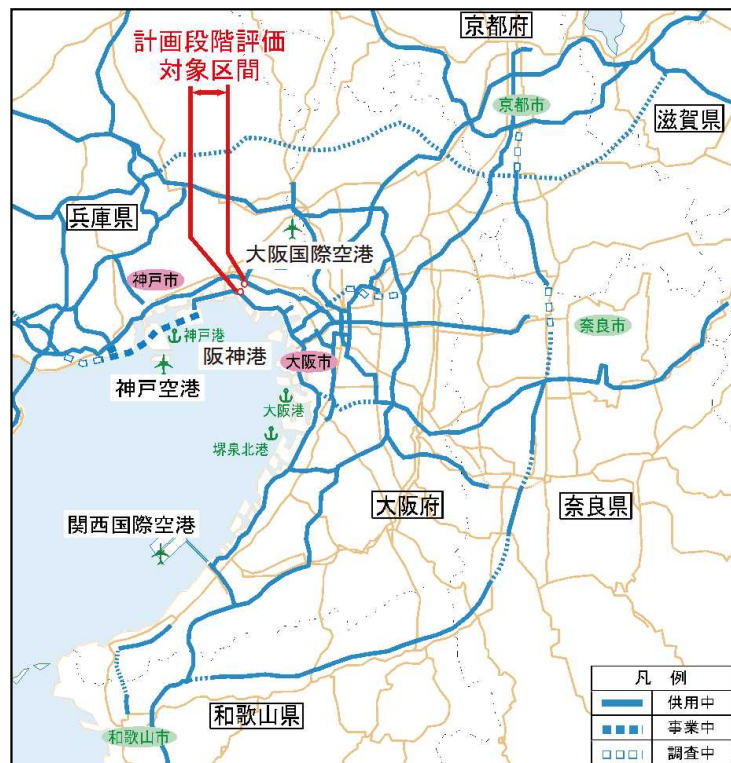
国土交通省 近畿地方整備局

# 目次

1. 前回までの審議内容	・・・	1
2. 第2回意見聴取の結果	・・・	8
3. 対応方針(案)のまとめ	・・・	13
4. 自治体への意見照会結果	・・・	16
5. 今後の流れ(案)	・・・	17

# **1. 前回までの審議内容**

【大阪湾周辺の幹線道路ネットワーク】



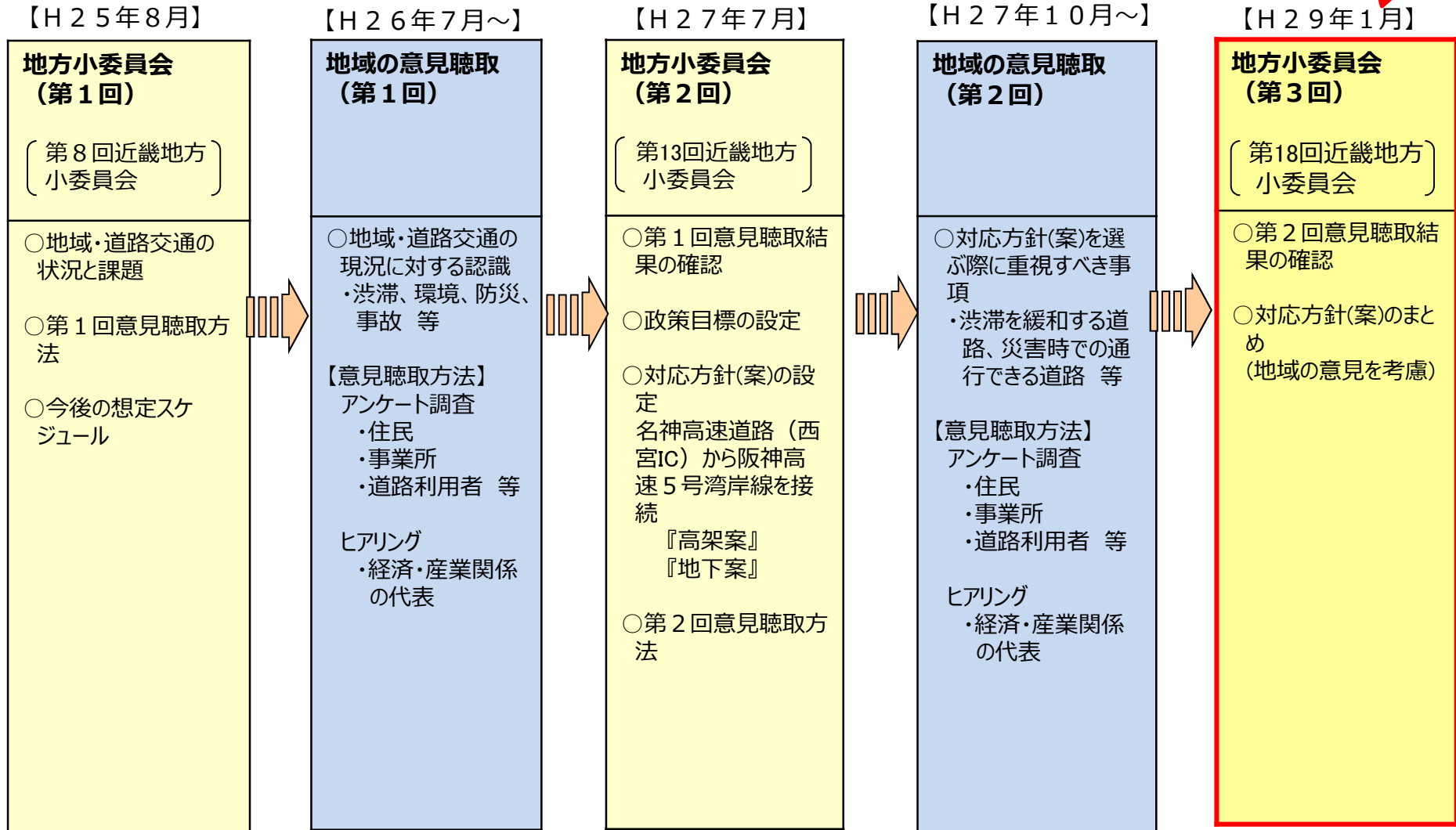
【阪神臨海部】



※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

# 1-2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

今回



# 1-3. 前回の審議内容(近畿地方小委員会(2回目)の審議内容)

## ■ 近畿地方小委員会(2回目)の概要

### ■ 実施日

平成27年7月13日

### ■ 主な議題

- 第1回意見聴取結果
- 政策目標の設定
- 対応方針(案)の検討
- 第2回意見聴取方法(案)

## ■ 近畿地方小委員会(2回目)での主な指摘事項と対応状況

指摘事項	対応状況
・ルート帯を一つとした考え方をしっかり説明し、その上で構造を提示したということを明確にすること	・意見聴取時の説明資料において、ルート帯を一つとすることの説明を追加することで対応
・地域の安全性だけでなく「通行車両の走行安全性」を比較項目に追加してはどうか ・周辺道路への影響として「地域分断」を加えるべき	・交通安全の確保を(地域)(通行車両)に分割 ・「周辺道路への影響」を( )書きとし「地域分断」に変更
・定量的な記載は困難と思われるが、ランニングコストを含め事業費に反映できないか	・定量的な記載は困難なため、地下案にランニングコストのかかる排水施設、換気施設、消火設備等が必要となる旨を追記
・今回の意見聴取ではルート帯・構造が公表され、沿道住民等からの問い合わせが想定されることから、オープンハウスなどにより、きめ細かく対応できるよう配慮が必要	・第1回意見聴取におけるオープンハウスに加え、ルート帯周辺にオープンハウスを2箇所追加(今津南会館、阪急今津駅)

# 1-4. 政策目標の設定 ~目標と対策案の検討~

04

◇ アンケート調査結果や地域・道路の課題、地域の将来像を踏まえ、当該地域の政策目標を設定

地域課題と道路の問題

地域の将来像

住民等のニーズ、課題認識

渋滞

防災

沿道環境

事故

国際競争力

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

◇ 対策案の検討

【渋滞】

慢性的な渋滞を緩和する道路とは

【防災】

災害時等に機能する道路とは

【沿道環境】

沿道環境を改善する道路とは

【事故】

交通安全に寄与する道路とは

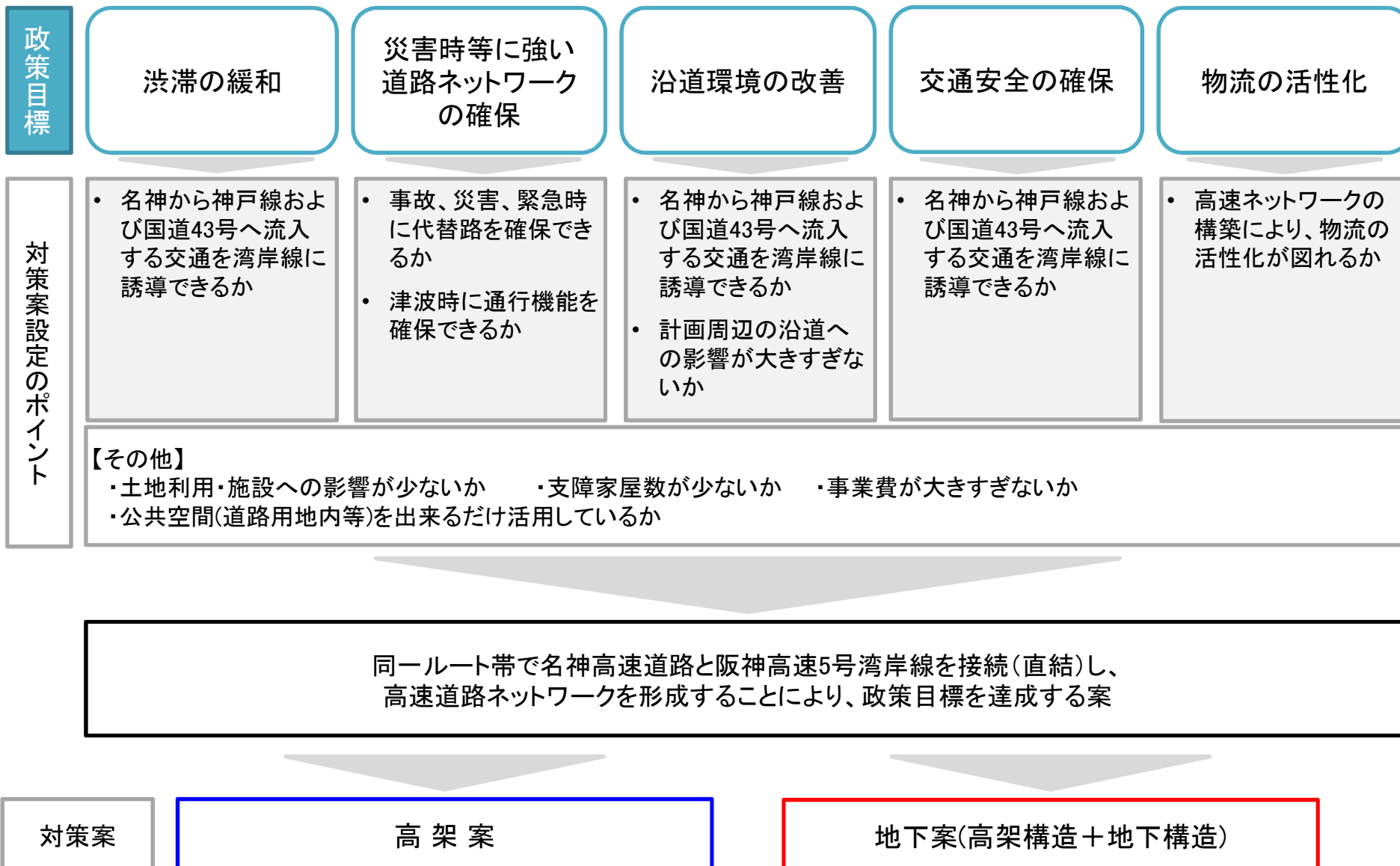
【国際競争力】

物流活性化を図る道路とは

■ 当該地域に求められるサービスとは

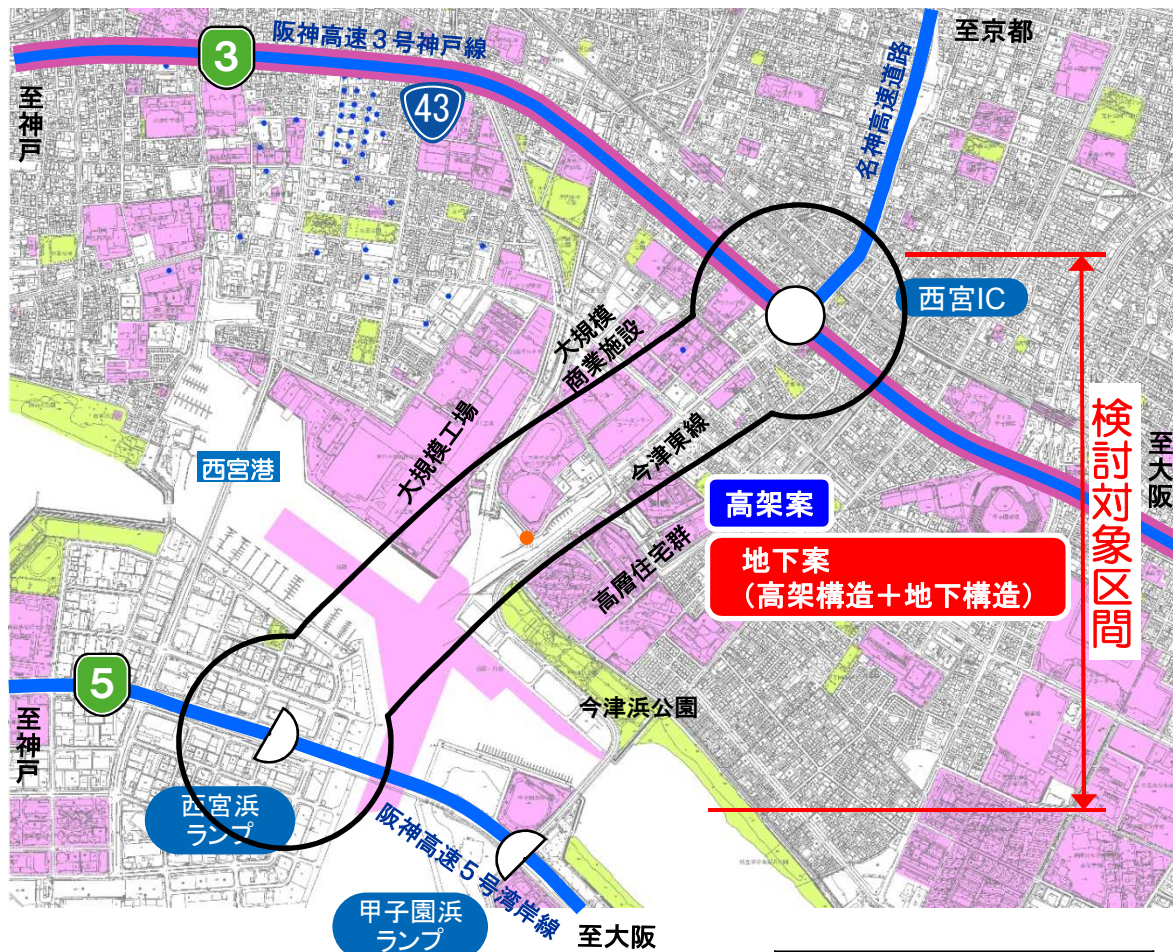
- ① 既存路線(湾岸線)に交通を分散し、神戸線・国道43号の渋滞を緩和
- ② 事故、災害、緊急時の代替路や強靱な道路を確保
- ③ 国道43号の沿道環境の改善
- ④ 生活道路への大型車の流入を抑制し、安全安心な生活空間を確保
- ⑤ 阪神港の国際競争力の向上や物流機能の強化

# 1-5. 対応方針(案)の検討 ~対策案の考え方~





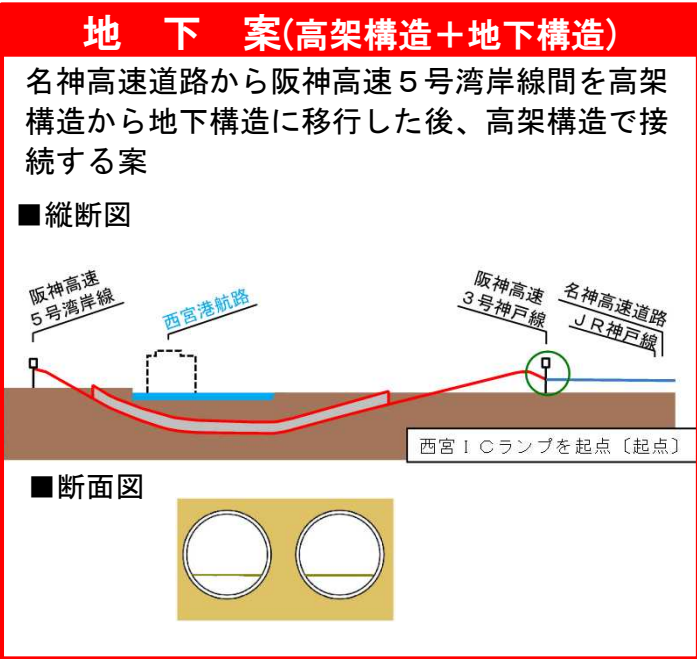
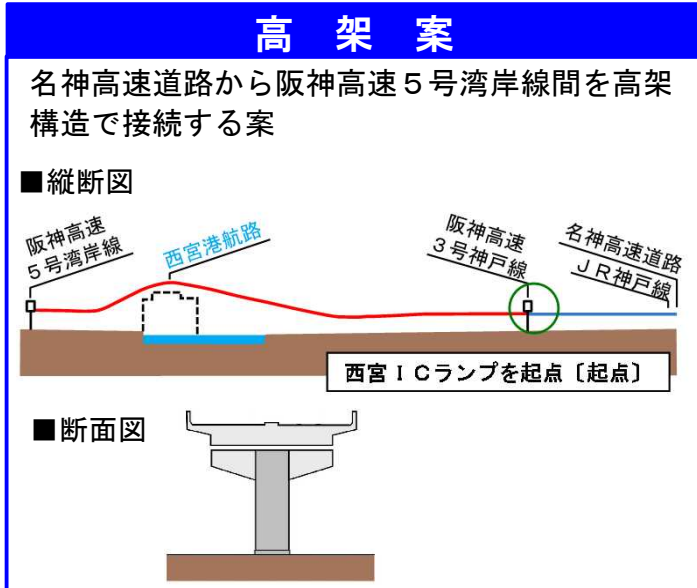
# 1-5. 対応方針(案)の検討 ~対策案の設定~



**高架案**  
**地下案**  
**(高架構造+地下構造)**

検討対象区間

凡 例	
<span style="color: blue;">■</span> 高速道路	<span style="color: blue;">●</span> 宮水井戸
<span style="color: magenta;">■</span> 国道	<span style="color: orange;">●</span> 今津灯台 (文化財)
<span style="color: pink;">■</span> 主要施設	
<span style="color: green;">■</span> 都市公園	



# 1-5. 対応方針(案)の検討 ~対策案の概要及び比較~

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		
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。
		(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

## **2. 第2回意見聴取の結果**

## ■ アンケート調査概要

### 1. 回答状況

実施項目		回答状況
アンケート調査	住民	沿道住民 アンケート 回答数: 1,670 回収率: 24%
		周辺住民 アンケート 回答数: 1,969 回収率: 20%
	事業所	周辺事業所 アンケート 回答数: 3,310 回収率: 26%
		兵庫県道路利用者協会・ 加入団体傘下の事業所 アンケート
		WEB アンケート 回答数: 53
	近隣SA・PAの道路利用者 アンケート	
オープンハウス		回答数: 642

### 2. 質問事項

回答者の属性	質問事項
・住民 ・WEBアンケート ・近隣SA・PAの道路利用者 ・オープンハウス	①自動車の利用頻度
	②自動車利用の目的
①性別 ②年齢	③名神高速や阪神高速の利用頻度
	④地域の交通課題への対応策として(仮称)名神湾岸連絡線の整備の有効性
事業所 ①従業員数 ②業種	⑤高架案・地下案の検討において、地域の望ましい案を選ぶ際に重視すべき事項
	⑥ルート・構造検討の際に配慮すべき事項 (⑤で選んだ項目についての自由意見)
③郵便番号	⑦その他 (自由意見)

## ■ 団体へのヒアリングによる意見聴取

経済・産業関係 団体の代表	県内外の商工会議所 道路利用者団体 (トラック協会、バス協会、タクシー協会) 観光団体 (観光協会、旅行会社)	(計15箇所)
------------------	---	---------

## ＜対策案を選ぶ際に重視すべき事項及び、配慮すべき事項＞

- 大半の属性で「1. 阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路」「2. 災害時等にも通行できる道路」「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」が多く、重視すべき事項とするのが妥当。
- 一方で、ルート帯周辺の住民では「4. (沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」「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」が多く、配慮すべき事項とするのが妥当。

問5. 今回、同一のルート帯の中で高架案・地下案(高架構造+地下構造)を検討していますが、地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目はどれだと思われますか？特に重要だと思われる番号を3つまで選び、解答欄の口にチェックをつけてください。

	沿道住民	周辺住民	事業所	道路利用者 (SA・PA)	オープン ハウス ※1	オープン ハウス(ル ート帯周 辺) ※2	WEBアン ケート
1.阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路。	685	926	2,330	1,501	155	95	36
2.災害時等にも通行できる道路。	706	930	1,258	658	92	105	22
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。	543	593	1,132	429	76	68	14
4.(沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路。	350	309	384	185	44	153	13
5.(沿道)地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路。	289	277	240	172	41	83	8
6.計画周辺の生活道路を通過する車の減少につながる道路。	412	430	568	315	48	66	8
7.アップダウンが少なく、走行安全性が優れる道路。	105	180	340	420	31	28	3
8.物流の活性化のため大型車も走りやすい道路。	109	191	571	211	42	24	5
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。	272	275	351	198	19	99	10
10.沿道街区の乗り入れ形態の変更が少ない道路。	71	62	102	111	9	20	0
11.工事に伴う現道交通への影響が少ない道路。	139	143	402	204	10	25	6
12.工事により移転の必要な家屋・施設等ができるだけ少ない道路。	191	173	175	99	22	61	5
13.建設費用ができるだけ少ない道路。	295	447	576	421	80	59	13
14.その他	59	63	50	80	20	50	5
全体数	4,226	4,999	8,479	5,004	689	936	148
回答者数	1,632	1,926	3,158	2,116	256	366	53

※1 オープンハウス:JR灘駅・JR芦屋駅・JR尼崎駅・阪神西宮駅

※2 オープンハウス(ルート帯周辺):阪急今津駅・今津南会館

## 2-2. アンケート調査結果

10

➤ 自由意見においては、重視・配慮すべき具体の理由が確認された。

問6. ⑤でチェックした項目について、今後具体的な検討をする際に配慮すべき事項があれば、具体的にお聞かせください。(自由回答)

<主な意見>

No	問5選択項目	自由意見
1	阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路。	■ <b>名神湾岸連絡線のインターチェンジで渋滞が発生しないように</b> 分岐の設計に時間をかけるべき。(事業所 卸売業)
2	災害時等にも通行できる道路。	■ 南海トラフ地震の発生の可能性も言われているため、 <b>災害発生時の一時避難やライフライン確保時を見すえた構造やルート策定</b> が望ましいと感じる。(沿道住民 40代 女性) ■ 阪神淡路大震災、東日本大震災クラスの <b>大災害発生時にも有効に活用・活躍できる道路</b> を作してほしい。(事業所 金融・保険業)
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。	■ 周辺道路の渋滞緩和による <b>沿線環境の改善に大きくつながると考えられる</b> 。(WEB 60代 男性)
4	(沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路。	■ 住宅が多い中に建設するとなると、 <b>出来上がった後の騒音対策が先もって必要</b> と思います。(沿道住民 60代 女性) ■ <b>周辺に小、中学校の通学路</b> になっている場所あり充分配慮すること。(沿道住民 70代 女性) ■ 本計画による、完成後の沿線環境の悪化が考えられるが、 <b>環境対策には予算上の制限をかけずに実施</b> していただきたい。(WEB 60代 男性)
5	(沿道)地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路。	■ 歴史ある西宮の酒づくりのため、 <b>宮水への影響がない構造</b> としていただきたい。(周辺住民 40代 男性)
6	計画周辺の生活道路を通過する車の減少につながる道路。	■ 高速道路の渋滞の為、 <b>生活道路に大型車両等の進入</b> もあるため、その辺りを踏まえた計画をして頂きたい。(沿道住民 30代 男性)
7	アップダウンが少なく、走行安全性が優れる道路。	■ カーブは緩やかにする。 <b>現有高速道との接続部の安全対策</b> 。(事業所 建設業)
8	物流の活性化のため大型車も走りやすい道路。	■ 湾岸関係の <b>大型車両の通行しやすい道路網の整備</b> を、環境問題も含めて検討してほしい。(事業所 その他)
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。	■ <b>現在の環境を分断しないように</b> 。(沿道住民 60代 男性)
10	沿道街区の乗り入れ形態の変更が少ない道路。	■ <b>周辺とのアクセス</b> をよく計算して考えて欲しい。(事業所 その他サービス業)
11	工事に伴う現道交通への影響が少ない道路。	■ 計画区間は普段でも交通量が多いため、 <b>工事中に渋滞を発生させないように特に配慮</b> を求める。(事業所 その他)
12	工事により移転の必要な家屋・施設等ができるだけ少ない道路。	■ <b>工事により移転の必要の少ない道路</b> 。建設費用ができるだけ少ない道路。災害時等に通行できる道路。(事業所 建設業)
13	建設費用ができるだけ少ない道路。	■ <b>車線の最小化など費用削減</b> を徹底すべき。(沿道住民 50代 女性)

## 2-3. ヒアリングによる意見聴取結果

➤ 各団体へのヒアリングで確認された意見は、アンケート結果と同様であった。

### ＜ルート・構造に関する主な意見＞

意見分類	意見の具体例	団体名
1. 阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路	定時性の確保はどの商売でも重要なので是非やっていただきたい。	商工会議所
	京都、大阪、神戸のバスでの移動が容易になるのでこの計画は有効。	観光団体
	移動時間が少しでも短縮できるように出来るだけ早く整備してほしい。	道路利用者団体
	整備されることで湾岸線に神戸線の交通が転換し、神戸線の渋滞が減れば恩恵は受ける。	道路利用者団体
2. 災害時等にも通行できる道路	地震による津波が起きた際に高架であれば逃げ場にもなる。	商工会議所
	災害時に有効であるので活用したい	道路利用者団体
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	環境面への配慮から、43号を通らなくていいように西伸部含め早期の整備を望む。	道路利用者団体
4. (沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路	沿道住民の理解を得ながら進めていくことが早期整備につながると思うので、配慮して進めてほしい。	商工会議所
5. (沿道)地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路	名湾周辺には酒蔵が多く、宮水への影響を考えると高架がいい。	商工会議所
7. アップダウンが少なく、走行安全性が優れる道路	線形が良く見通しのきく道路が事故が少ないと思われる	道路利用者団体
8. 物流活性化のため大型車も走りやすい道路	危険物積載車・特殊車両が通行しやすいような構造を望む。	道路利用者団体
11. 工事に伴う現道交通への影響が少ない道路	施工中の影響(通行止めなど)ができるだけ少なくなるように工期は短くしてほしい。	観光団体
13. 建設費用ができるだけ少ない道路	地下の方が沿道住民への環境面での影響は少ないだろうが、コスト・工期を考えると高架がいいだろう。	商工会議所
	早期整備を希望しているので、工期・コストの短い・低い高架構造がいい。	商工会議所
	コストが高いと通行料金に反映されるのではないかと考えるとコストが安い方がいい。	道路利用者団体

### ■ 対策案を選ぶ際に重視すべき事項及び、配慮すべき事項

- 大半の属性で「1. 阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路」「2. 災害時等にも通行できる道路」「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」が多く、重視すべき事項とするのが妥当。
- 一方で、ルート帯周辺の住民では「4. (沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」「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」が多く、配慮すべき事項とするのが妥当。
- また、地域固有の事項である「5. (沿道)地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路」の意見が寄せられており、配慮すべき事項とするのが妥当



### **3. 対応方針（案）のまとめ**

# 3. 対応方針(案)

## 【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]

1. 阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路
2. 災害時等にも通行できる道路
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

### [配慮すべき事項]

4. (沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路
5. (沿道)地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路
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    △:他案と比べて劣る

## 【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。

# 3. 対応方針(案)

## 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(案)

『高架案』を対応方針(案)とする。

【理由】

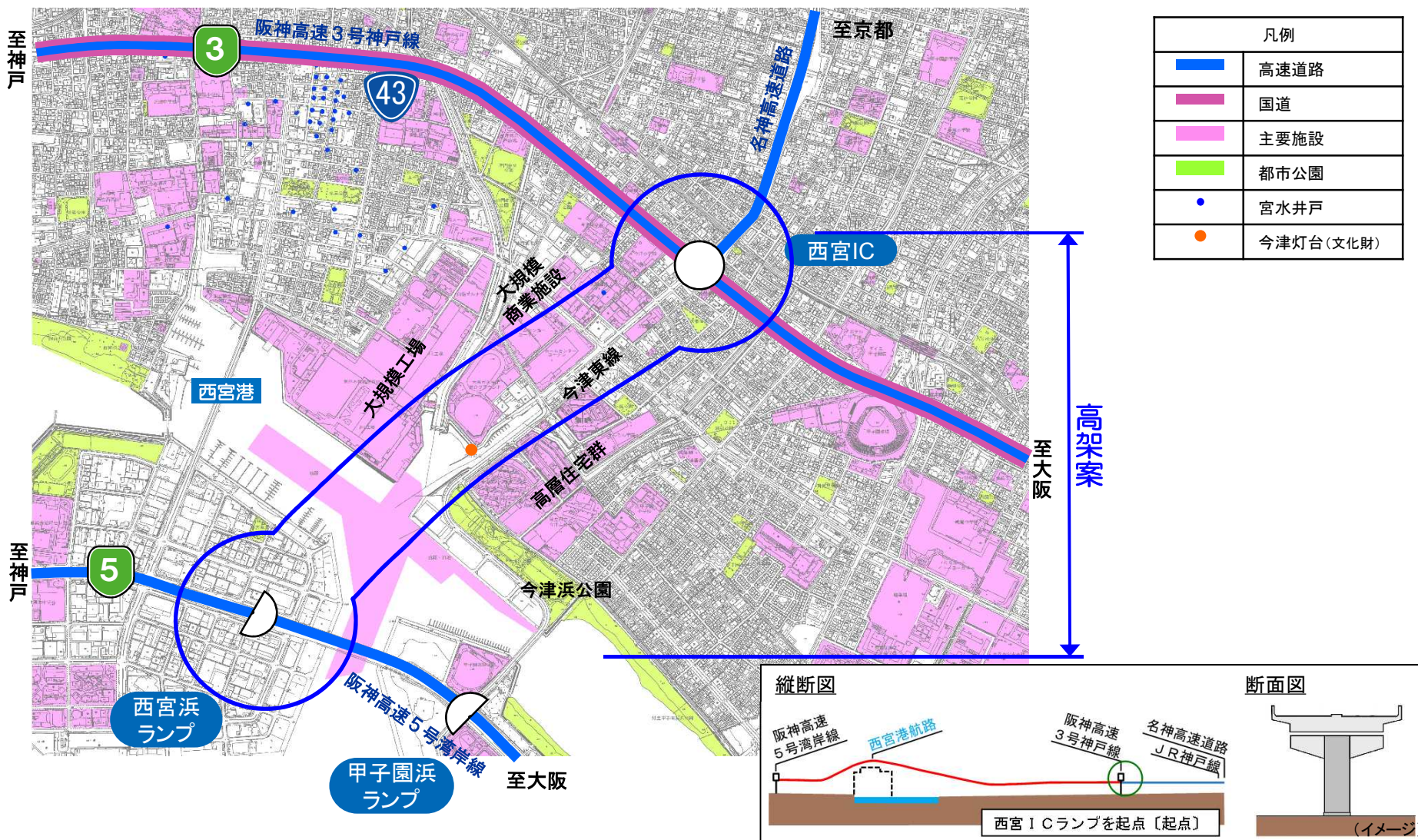
- 『高架案』は、「渋滞の緩和」「災害時に強い道路ネットワークの確保」「沿道環境の改善」「交通安全の確保」「物流の活性化」のすべての政策目標を満足する。
- 地域意見聴取結果においては、「渋滞の緩和」「災害時等に強い道路ネットワークの確保」「沿道環境の改善」を重視すべきとする意見が多く寄せられているが、特に「災害時等に強い道路ネットワークの確保」が政策目標面で『高架案』が優れている。
- ルート帯周辺の住民からは「(沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」「周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路」への配慮を望む意見が寄せられているほか、「地下水(宮水)への水質変化の懸念が少な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

# 3. 対応方針(案)

- 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



## **4. 自治体への意見照会結果**

## 4. 自治体への意見照会結果 ~対応方針(案)に対する意見~

16

### ■ 意見照会の回答

自治体名	意見
兵庫県	<p>名神湾岸連絡線における対応方針(案)について、同意します。</p> <p>本路線は、先端医療・航空機など次世代産業の研究開発・生産拠点が多数立地する大阪湾ベイエリアと国土軸である名神高速道路を結び、今年度新規事業化された大阪湾岸道路西伸部と一体となって広域的な道路ネットワークを形成するとともに、全国ワースト1位の阪神高速神戸線の渋滞緩和、国際コンテナ戦略港湾阪神港の物流、関西3空港の連携強化を図る上で、重要な道路です。</p> <p>このため、今後、必要な手続きを着実に進め、早期に事業化されるようお願いいたします。兵庫県においても、早期事業着手に向け、地元西宮市と連携し都市計画等の手続きの円滑化に努めてまいります。</p>
西宮市	<p>「名神湾岸連絡線」の計画段階評価における対策方針(案)に同意いたします。</p> <p>当該道路は、阪神・神戸地域の慢性的な渋滞解消や国道43号の沿道環境の改善に視するとともに、本市臨海部の交通問題の解決や沿道環境の改善のために必要な道路と考えており、大阪湾岸道路西伸部にあわせて整備が図られるよう期待しております。</p> <p>なお、今後の計画の具体化に際しては、周辺の住環境や景観に対する影響とその対策について十分にご配慮をお願いいたします。</p> <p>また、地元調整等につきましては、市としても引き続き協力してまいりますので、国におかれましても、地域関係者の理解と協力を得られるようご配慮をお願いいたします。</p>

## **5. 今後の流れ（案）**

【H29年1月】

