

(案)

名神湾岸連絡線の計画検討にあたり 「計画段階評価」を実施します

■名神湾岸連絡線とは

名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を連絡し、阪神高速3号神戸線と国道43号に集中している交通を阪神高速5号湾岸線に分散させることにより、周辺地域の交通渋滞の解消や交通安全、沿道環境の改善を図ります。

また、名神高速道路と阪神港をスムーズに連絡し、物流ネットワークの形成を図ります。



■計画段階評価の概要と進め方

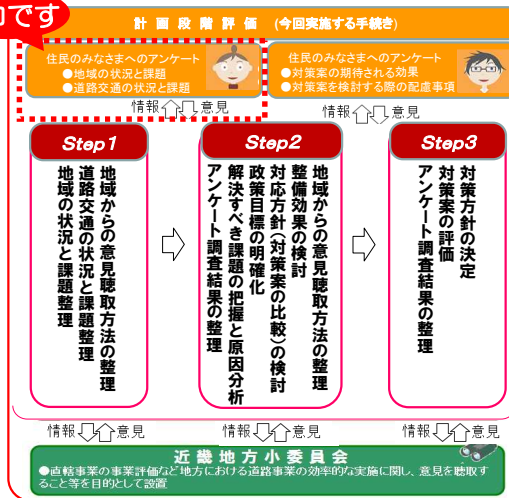
公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規採択時評価の前段階における国土交通省の独自の取り組みとして、計画段階評価を実施することとしました。

計画段階評価においては、関係する県や市などの意見を聞いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等から意見を聞き、対応方針を決定します。

○評価の視点

- ・解決すべき課題・背景を把握し、原因を分析する。
- ・政策目標を明確化する。
- ・評価項目を設定し、複数案にて比較・評価を実施する。

ココです



アンケート調査へのご協力をお願い

名神湾岸連絡線の計画検討にあたり、周辺地域在住のみなさまのご意見をお聞かせいただき、計画に反映させるため、アンケート調査をお願いします。

調査の対象とさせていただいた方は、住民基本台帳から無作為な抽出方法によって選出させていただきました。ご意見は統計処理いたしますので、ご記入頂いた方々にご迷惑をおかけすることはありません。また、他の目的で利用したり、第三者に提供することもございません。

また、アンケート調査結果は、とりまとめの上、広報誌やホームページ等により公表させていただく予定です。

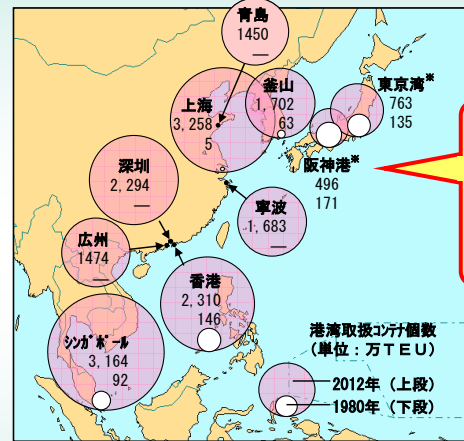
ご多忙の中、恐れ入りますが、ご協力のほどよろしくお願いします。

現状と課題⑦

国際貿易拠点・阪神港アクセス改善による競争力強化

阪神港は、近隣アジア諸港と比較すると、阪神港の取扱い貨物量は少なく、国際競争力を高めるためには、物流機能を更に向上させることが課題となっています。

[近隣アジア諸港と阪神港の取扱い貨物量の比較]



阪神港の取扱い貨物量は、釜山港の3割に満たない

※東京湾は東京港・横浜港
阪神港は大阪港・神戸港
上段の数値はともに
2011年の取扱量

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982
およびLloyd's List資料をもとに国土交通省港湾局作成

世界の港湾取扱貨物ランキング

1998年・・・神戸港(14位)、大阪港(21位)
2012年・・・両港ともランク外(50位以下)に下落

[西日本経済の競争力強化のための戦略港湾「阪神港」の総合施策]

- 民の視点からの港湾経営の実現
 - 港湾コストの低減
 - 国内コンテナ貨物の集積
 - 高速ネットワークの充実
- ・**阪神港にアクセスする高速道路網の充実**
と都市圏高速道路の一体運営など利用しやすい料金体系の確立

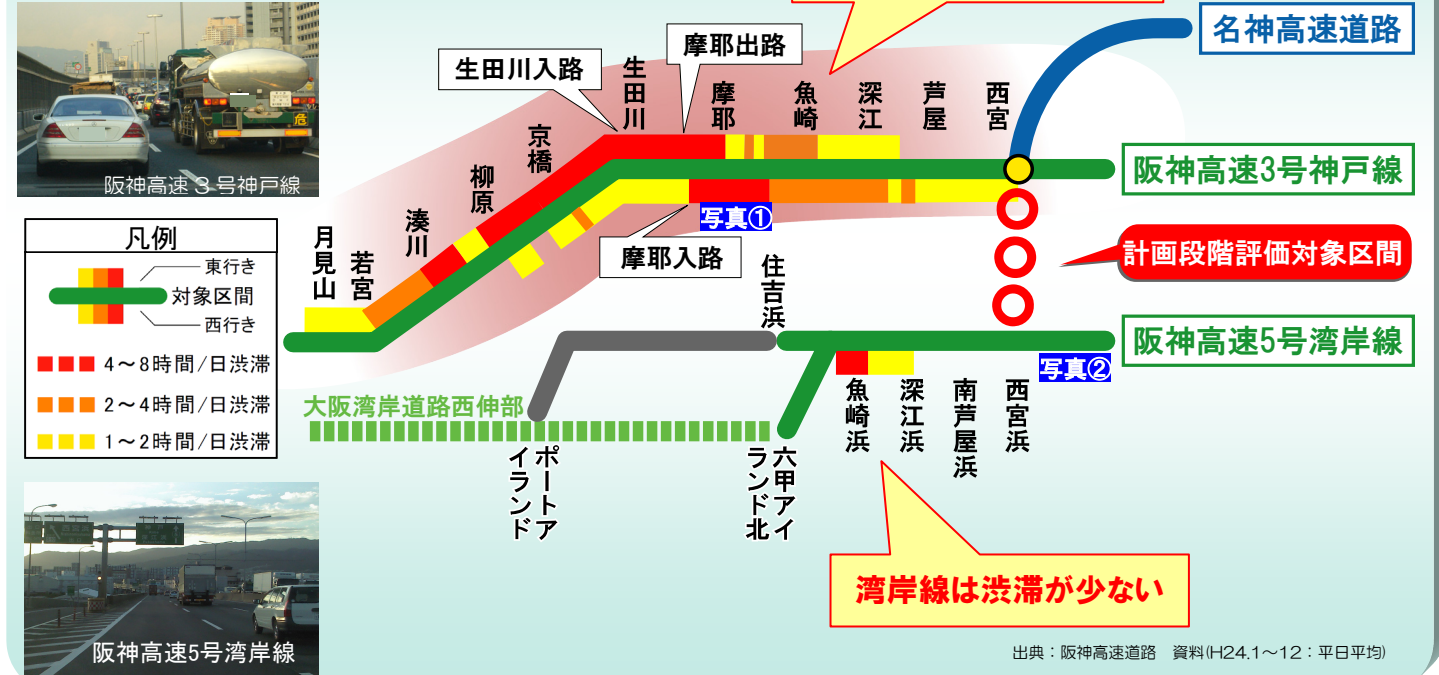
出典: 阪神港国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書(港湾管理者からの提言)

現状と課題①

阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞

交通が集中する阪神高速3号神戸線は、神戸方面・大阪方面ともに西宮IC以西において渋滞が慢性化しています。一方、渋滞の少ない阪神高速5号湾岸線への転換を図るなどの有効活用が課題となっています。

阪神高速3号神戸線の渋滞状況



現状と課題②

一般道路を利用せざるを得ない阪神臨海部への物流

名神高速道路を利用する大型車交通の約4割は阪神臨海部が目的地となっています。これらの交通は、渋滞の多い阪神高速3号神戸線や一般道路を利用せざるを得ないため、到着遅れや渋滞による余分な時間を見込む必要があり、物流の効率化を図る上で支障となっています。



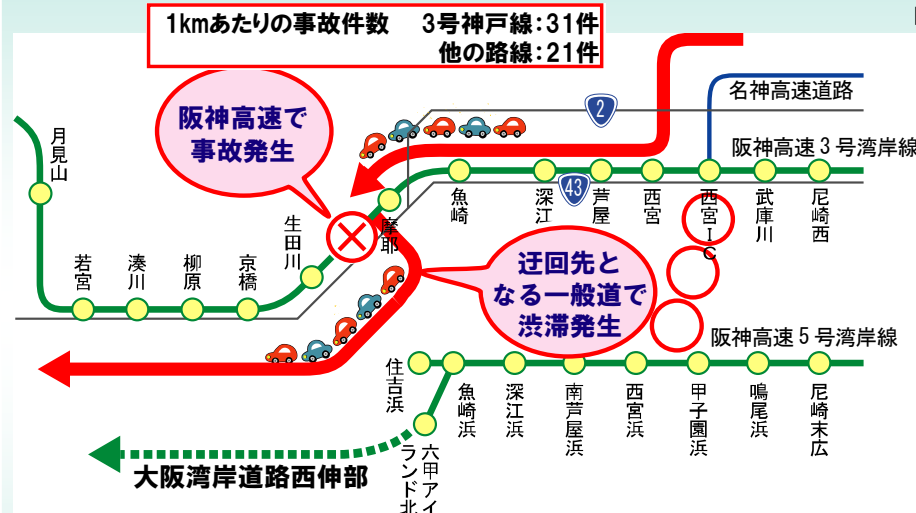
資料: 平成22年ナンバープレート調査結果

現状と課題③

阪神高速3号神戸線の代替ルートの不足

阪神高速3号神戸線の事故や工事規制により、国道43号などの一般道に迂回する車で渋滞が発生しています。そのため、代替ルートの不足が課題となっています。

【阪神高速3号神戸線の渋滞が一般道の渋滞を誘発するイメージ】



阪神高速3号神戸線における事故(名神高速西宮IC~京橋)は、阪神高速道路の中でも発生件数が多く、平成22年は、年間約700件(1日に2回の割合)発生している。

出典:阪神高速道路資料(H22.1~12:5分以上の規制を伴うものを対象)

【事例】

【阪神高速3号神戸線の集中工事による国道43号の渋滞】



摩耶~芦屋インターチェンジ間において通行止めを行った際に、高速道路を利用して交通が国道43号に流入し渋滞が発生した(平成20年5月29日~6月6日)。

現状と課題⑤

街路における交通事故の多発

臨海部の主な県道及び市道での死傷事故率は、それぞれ全国に比べ最大4.1倍、2.6倍と非常に高くなっており、交通安全性の向上が課題となっています。

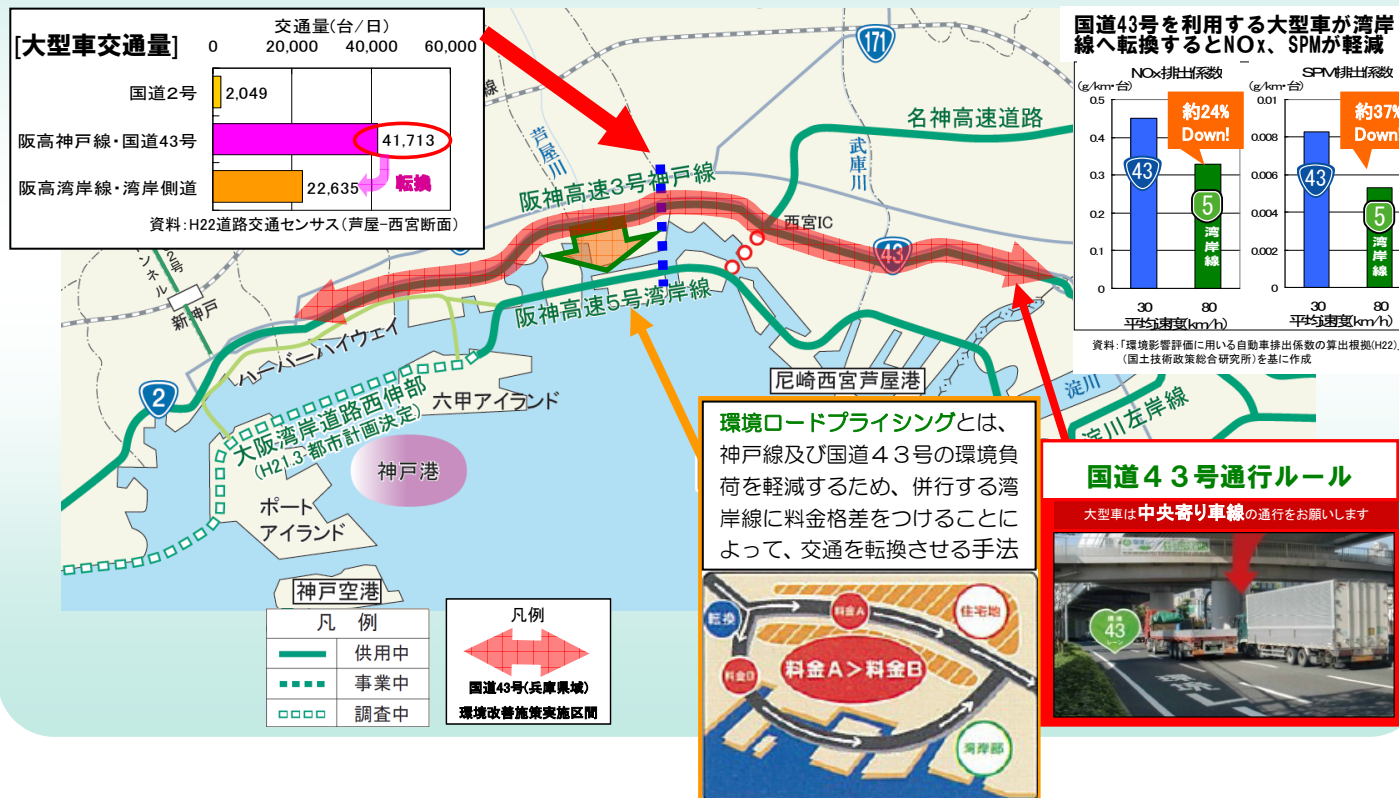
【西宮IC周辺道路における死傷事故率の状況】



現状と課題④

改善が求められる沿道環境

阪神高速3号神戸線・国道43号に交通が集中していることから、沿道環境の改善に取り組んでいます。特に、大型車を対象とした環境ロードプライシング(5号湾岸線料金割引)や国道43号通行ルール等を導入し、沿道環境の改善に努めていますが、なお多くの大型車が通行しており、さらなる沿道環境の負荷を軽減するため、5号湾岸線への転換が課題となっています。



現状と課題⑥

混雑時に通過交通が生活道路へ流入

西宮IC周辺の混雑時の交通状況を見ると、名神高速道路西宮ICと阪神高速5号湾岸線西宮浜IC間を移動する交通のうち、通学路でもある生活道路を利用している交通が約5割あり、その半分を大型車が占めています。周辺には学校も数多く存在していることから、通学路における安全性向上が課題となっています。

