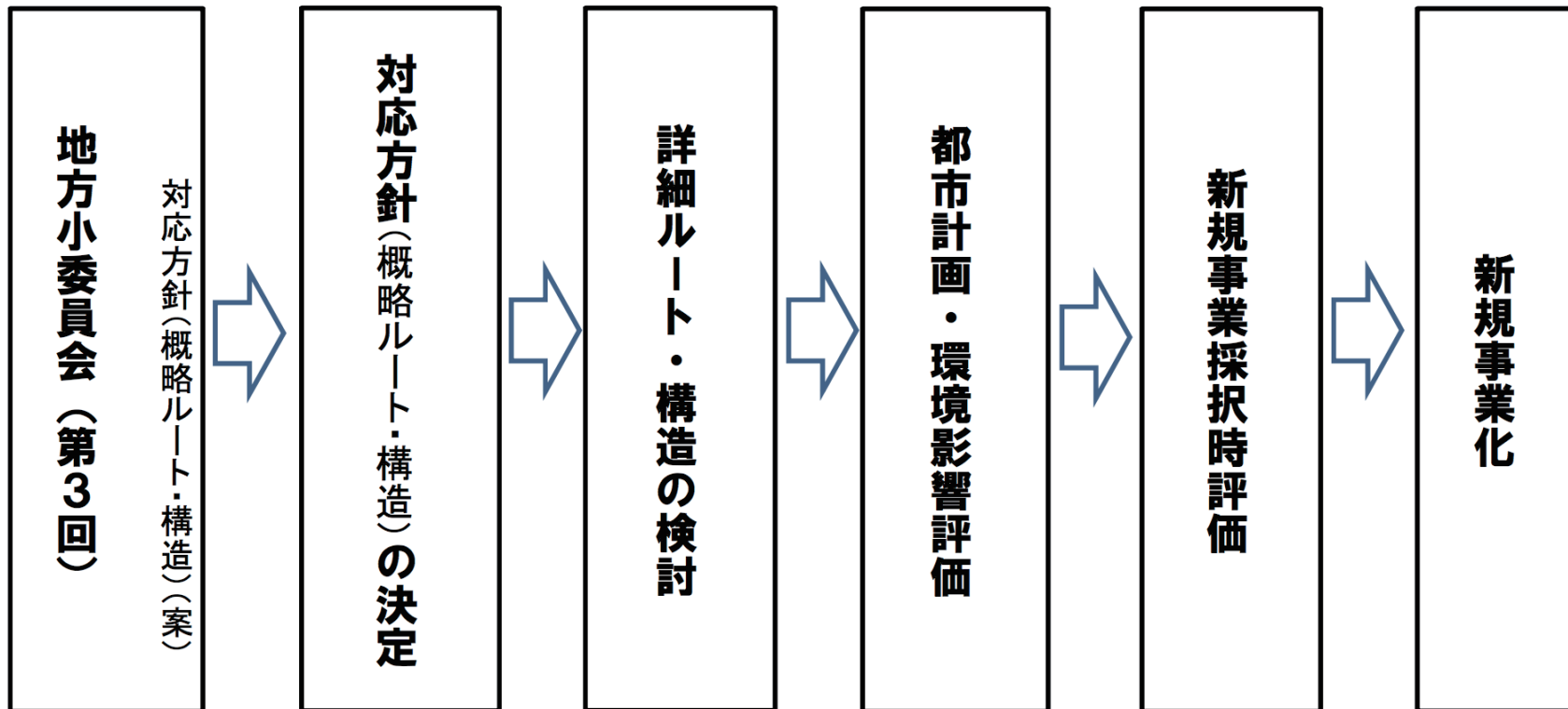


5. 今後の流れ(案)

17

【H29年1月】



一般質問資料②(平成29年3月1日)「名神湾岸連絡線」国土交通省作成(赤線は菅野)

1-5. 対応方針(案)の検討 ~対策案の概要及び比較~

07

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。	—
			○	地下水(宮水)への影響は橋梁基礎部であり限定的。	△
		(沿道)	—	<u>騒音・振動・大気・景観への影響が懸念される。</u>	—
	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。	—
		(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。	△
その他	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。
	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(掘割構造)、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	○	<u>約90棟</u>	△	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

菅野雅一(会派・ぜんしん)

3. 対応方針(案)

15

- 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

