

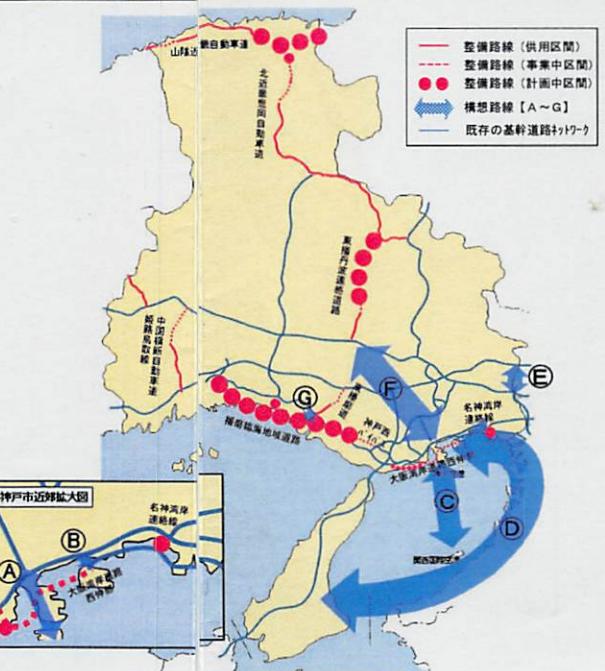
構想路線

構想路線は、市町・道路利用者、あり方委員会からの意見を踏まえた上で地域の政策目標の達成に繋がるものを位置づけており、社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討を行う。特に、近年のグローバル化の進展などは急速な社会の変化を生んでいることから、様々な可能性を想定しておくことが重要である。

また、期待される整備効果の違いにより路線によっては、複数案のルートを示すことで、今後想定される社会経済情勢等の変化に柔軟に対応できる計画としている。

<今後想定される社会経済情勢等の変化>

- ・関西3空港の一括運営による伊丹・神戸空港の国際化の推進や、国際コンテナ戦略港湾として競争力強化が進む神戸港の更なる活性化による交通需要の拡大
- ・世界最先端の産業集積やイノベーションの一層の拡大、五市の魅力に惹かれて訪れる外国人旅行客の増加、県産農産品の需要増加など新たな人・物の動きに対応する交通需要の拡大
- ・ICT技術の進展による道路需要の大幅な変化、大規模災害の発生など新たなネットワーク需要の発生、首都機能の関西地方への移転など



構想路線(E)

阪神高速池田線～新名神高速道路

阪神高速池田線池木部ICから川西市内の新名神高速道路を結ぶ区間

期待される効果

- ・中国道・新名神のリダンダーシー確保
- ・阪神北から3次救急医療機関へのアクセス強化

<広域ネットワーク模式図>



(留意事項)

- ・IC・JCTの接続位置は、視認性の良いことが望ましいため、トンネル付近を避ける。
- ・川西IC付近は、住宅地が広がる。

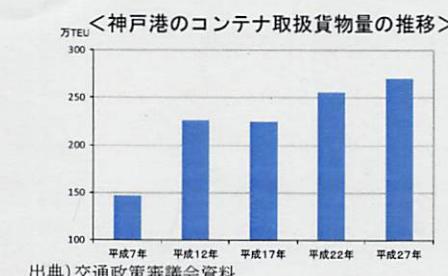
構想路線(A) 新神戸トンネル～神戸空港

新神戸トンネルの南側(新神戸駅付近)から神戸空港を結ぶ区間



期待される効果

- ・神戸港・神戸空港のアクセス強化
- ・新神戸トンネルと大阪湾岸道路 西伸部の連絡機能強化
- ・神戸市中心部の渋滞緩和
- ・神戸空港と高速鉄道の連携強化



構想路線(C) 神戸空港～関西国際空港

神戸空港から関西国際空港を結ぶ区間



期待される効果

- ・関西空港と神戸空港の連携強化
- ・大阪湾臨海部のリダンダーシー確保
- ・大阪湾エリアの空港、港湾等連携強化

<時間短縮効果>



に長期的な視点での検討が必要

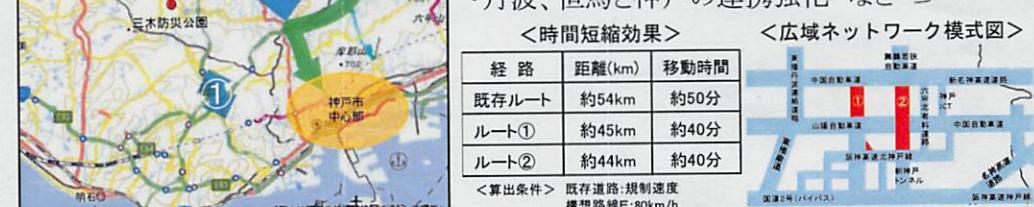
構想路線(F) 神戸市中心部～中国道加東市付近

既存の基幹道路ネットワークを活用し、神戸市中心部と加東市を結ぶ区間

- ・ルート①>山陽道の三木JCTと中国道の加東市内を結ぶ区間
- ・ルート②>新神戸トンネルの箕谷JCTと神戸市北区付近の山陽道及び三木市吉川町付近の中国道を結ぶ区間

期待される効果

- ・神戸港・神戸空港のアクセス強化
- ・北播磨と神戸の連携強化
- ・三木防災公園のアクセス強化
- ・丹波、但馬と神戸の連携強化など



構想路線(B) 阪神高速神戸線～阪神高速湾岸線

阪神高速神戸線の深江IC付近から阪神高速湾岸線の魚崎浜IC付近を結ぶ区間



期待される効果

- ・神戸線と湾岸線の連絡機能強化
- ・神戸線や周辺の渋滞緩和
- ・神戸線・湾岸線のリダンダーシー確保

<広域ネットワーク模式図>

構想路線(D) 紀淡海峡を渡り、大阪

洲本市内の神戸淡路鳴門自動車道から紀淡海峡を渡り、大阪湾沿岸部を通じて神戸市中央区付近で阪神高速湾岸線を結ぶ区間



期待される効果

- ・国土軸や大阪湾の環状路線を形成し、リダンダーシー確保や交流拡大
- ・関西空港のアクセス強化
- ・大阪湾エリアの空港、港湾等連携強化
- ・阪神間の渋滞緩和

長期的な視点での検討が必要

構想路線(G) 東播磨道～播磨臨海地域道路

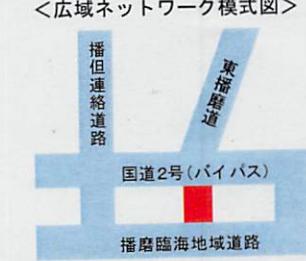
東播磨道の加古川中央JCTと加古川市内の播磨臨海地域道路を結ぶ区間



期待される効果

- ・播磨と丹波の連携強化
- ・東播磨道、国道2号バイパス、播磨臨海地域道路等の連絡機能の強化
- ・播磨臨海地域への企業立地の促進

<広域ネットワーク模式図>



(留意事項)名神湾岸連絡線などの供用後の交通状況等の確認

(留意事項)国家プロジェクトの一環であり