

## 神戸長田トンネルにおける危険物積載車両の通行の規制について

### 1 規制対象となる水際トンネルの要件適合性

危険物積載車両の通行の規制については、道路法第46条第3項において水底トンネル（水底トンネルに類するトンネル含む）の構造を保全し、又は水底トンネルにおける交通の危険を防止するため危険物積載車両の通行を禁止し、又は制限することができるものとされている。

水底トンネルに類するトンネルについては、道路法施行規則第4条の9において、水際にあるトンネルで当該トンネルの路面の高さが水面の高さ以下のもの（水際トンネル）又は長さ5km以上のトンネル（長大トンネル）とされている。

神戸長田トンネルは、2級河川新湊川に並行に近接して整備される区間が存在し、当該区間の路面の高さが当該河川の水面の高さ以下であり、危険物積載車両の通行を禁止し、又は制限できる「水際トンネル」に該当する。

### 2 規制実施の検討

#### (1) 規制実施の可否について

平成18年9月から平成19年9月までに開催した当機構「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する審議会」において、阪神高速稲荷山トンネル（審議時は新十条トンネル（仮称））については、規制緩和推進計画（平成7年3月31日）を踏まえて規制緩和を実施した先行事例の規制緩和要件に基づき、規制実施の可否を審議した結果、規制を実施しないこととなった。

稲荷山トンネルで規制を実施しないと判断した際の要件は以下のとおりである。

トンネルが浸水した場合でも、避難又は救助に必要な時間が確保できること  
 復旧工事が現実的な工法で施工できること  
 毒性液体の漏洩や引火性液体の火災による人的被害の程度に関して、危険物積載車両の規制を実施していない同規模のトンネルと同程度であること

本件における新湊川は小規模で、かつ常時の水量が少ないことから、稲荷山トンネルの審議事例にならい、規制実施の可否について検証してみた。

については、トンネルと河川の離隔が最小4m程度である上に、トンネルに基準以上の特別な補強は行っておらず、河川も通常の三面張り構造で特別な補強は行っていないこと、さらにトンネル内にサグ部が存在し水没のおそれがあることから、爆発事故等が発生した場合、トンネルが損傷し、それにより河川水がトンネル内に浸入することにより、避難又は救助に必要な時間の確保が困難となる可能性が否定できない。

については、新湊川流域が六甲山系特有の急峻な山地特性などから上流域の洪水が短時間に下流に到達するという特徴を有し、さらに当該トンネル附近の下流域は密集市街地で代替水路の確保が容易でないことから、復旧作業にあたっては困難が生じる。

一方、 については、縦断線形のサグ部における漏洩物貯留槽の設置、トンネル内の常時監視装置（カメラ）の設置、突発事象検知装置の設置等の対策を講じることにしており、危険物積載車両の通行規制を実施していない同規模のトンネルと比較しても同程度の安全性が確保されていると考えられる。

上記 の検証結果や代替道路が存在し危険物積載車両の通行に支障を及ぼすことがないことを踏まえれば、当該トンネルについては、他の規制事例と同様、規制を実施することが適当であると思料される。

### (2) 規制内容の検討

神戸長田トンネルの規制内容については、以下のことから現在規制を実施している水際トンネルと同様の規制内容とすべきものと思料される。

各危険物関係法令等が近年大きな状況の変化がないこと  
 水際トンネルとして危険物積載車両の通行規制を実施している首都高速千代田トンネルと比較して、防災設備等について、規制内容を変更しなければならないほどの特段の違いがないこと

### (3) 規制区間の検討

今回の神戸長田出入口～湊川JCTの開通により、神戸長田トンネルは区間が延伸するが、従来どおり危険物積載車両は神戸長田出入口等から出入することができ、水際トンネル区間である神戸長田出入口～湊川JCT間を回避して通行することが可能であることから、神戸長田出入口～湊川JCT間を通行規制の対象区間とすべきと思料される。

