

平成20年度  
第3回兵庫県都市計画審議会

平成21年2月16日  
パレス神戸2階大会議室

開 会 午後2時

議長 平成20年度第3回兵庫県都市計画審議会を開催いたしましたところ、委員並びに幹事の皆様にはお忙しい中にもかかわらずご出席いただき、厚く御礼を申し上げます。

さて、国土交通省都市・地域整備局の来年度の予算案を見ておりますと、重点事項の1つ目に「地域の活性化に向けた取組の推進」が掲げられております。地域・民間・公共が一体となって、良好な都市環境や地域の活力の向上を図り、持続可能なまちづくりを推進することとされております。

また、これに関し、地域住民、企業等が主体となったまちづくり活動を推進するため、新たな無利子貸付制度や協定制度を創設するとともに、まちづくり交付金による支援の充実を図ることを目的とした都市再生特別措置法及び都市開発資金貸付法改正案が今国会に提出されるようでございます。

今後、地域や民間が主体となったまちづくりがさらに活発になることが予想されますが、このような支援策を活用した活動にこれからも注意していきたいと思っております。

ところで、本日の案件は、2月10日に事務局から事前説明がありました「神戸国際港都建設計画道路の変更」議案をはじめとする4議案であります。

大阪湾岸線西伸線(六甲アイランド~駒ヶ林南)につきましては、平成17年2月に開催いたしました都市計画審議会において、環境影響評価に関する事項の調査について知事から諮問を受け、専門委員会を設置し、4年にわたり調査、審議を行っていただきました。本日は、専門委員の皆様にも、5人の委員がご出席いただいております。調査、審議結果の報告をお願いしたいと思います。朝日委員をはじめ7名の専門委員の皆様には、4年の長きにわたり、ご調査、ご審議を賜り、厚く心から御礼申し上げます。ありがとうございました。

この後、お手元の議案書に基づき、議事を進めてまいりたいと思っておりますが、どうか十分にご審議を賜りますようお願いしたいと思います。

以上で、簡単でございますが、私の開会の挨拶とさせていただきます。

それでは、議案書の議案目録によりまして、本日付議されております各案件につきまして、ご審議を賜りたいと存じます。

なお、審議の中でご発言をなさる場合は、議事録作成上、皆様の前に置いております名札の番号を述べてからご発言くださいますようお願いいたします。

ところで、審議の順序でございますが、第3号議案、第4号議案、第1号議案、第2号議案の順で審議いただきたいと思います。

なお、第1号議案及び第2号議案につきましては、相互に関連しておりますので、説明は一括して行うことにしたいと思っておりますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 ご異議がないようですので、そういうふうに進めさせていただきます。

それではまず、第3号議案、福崎町に係ります「中播都市計画道路の変更(3.4.250号大門西治線の変更)」について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第3号議案、中播都市計画道路、大門西治線の変更についてご説明いたします。議案書は9から12ページ、議案位置図は8から9ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。大門西治線は、福崎町東田原を起点とし、同町西治に至る延長約3,340メートル、代表幅員18メートルの幹線街路として、昭和51年に都市計画決定されており、県道三木穴粟線として供用されております。

都市計画決定後、現行計画を前提として土地利用がなされてまいりましたが、当該都市計画道路の北側では、南側に比べ、駐車場として利用されているところが多く、支障となる物件が比較的小さいことから、事業着手に先立ち、交差点の安全性及び経済性も含めて総合的に計画の検証を行った結果、現行計画により事業を実施するよりも有利であることから、線形及び区域の変更を行おうとするものでございます。

赤色が今回の変更により追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

なお、現行計画では、中国自動車道福崎インターチェンジの側道と重複する部分がございますが、今回変更することによりまして、黄色の部分が削除されます。これにより、重複部分を解消し、整合が図れることとなります。

引き続き、関連案件である福崎町決定の辻川田尻線についてご説明いたします。

辻川田尻線は、福崎町西田原字前田を起点とし、同町西田原字下大明寺に至る延長約690メートル、代表幅員12メートルの幹線街路として、昭和51年に都市計画決定されております。

こちらは、大門西治線の線形を変更することに伴い、交差点部の区域を変更するものでございます。赤色が今回の変更により追加する区域、青色が変更のない区域でございます。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成19年8月23日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

なお、本案について、平成20年11月25日から12月9日まで2週間の縦覧に供しましたところ、2通の意見書の提出がございました。意見書の要旨は、お手元にお配りしております資料2に記載

してございます。意見に対する県の考え方と併せてご説明いたします。

1 通目の意見書ですが、その趣旨は大きく3点で、今回の都市計画変更の必要性に関して具体的な説明をお願いしたい。中島井ノ口線の国道化構想について、具体的な計画を明示してほしい。交差点改良を優先することだが、残りの区間が長期未着手になるのではないかと、というものでございます。詳細については、前面スクリーンを使いましてご説明いたします。

まず1点目は、「説明会の際に、整備が進められている中島井ノ口線との関係で、当初都市計画決定どおりに大門西治線を整備した際の問題点について説明があった。しかし、中島井ノ口線を都市計画決定した際には、こうした問題が想定されていたはずである。」というご意見でございます。

これに対する考え方ですが、中島井ノ口線は、福崎町東部における南北方向の幹線道路として、昭和51年に都市計画決定されており、現在、大門西治線との交差点以南において整備が進められているところでございます。説明会では、大門西治線を北側に都市計画変更するほうが有利であり、大門西治線との交差構造を整合のとれたものにする必要性を説明したものでございます。

2点目は、「中島井ノ口線の国道化構想について、具体的な計画を明示してほしい。また、現在、国道312号に架かる神崎橋の更新工事が行われているが、国道化構想との関連について説明してほしい。」というご意見でございます。

紫色の線でお示ししております道路が現在の国道312号でございます。また、緑色の線が大門西治線、青色の線が中島井ノ口線でございます。

この中島井ノ口線のうち、大門西治線との交差点以北が既に整備済みであることを踏まえまして、今後、国道312号のあり方が検討される予定でございます。また、国道312号神崎橋については、耐震及び車両の大型化に伴う対策工事が実施されているところでございます。

なお、このご意見は道路法の路線認定等に関するものであり、今回の都市計画の変更内容に直接関連するものではないと考えております。

3点目は、「道路線形を北側にシフトする都市計画変更の案が示されたが、事業実施する区間が交差点改良区間のみとの説明であり、結局残りの区間が長期未着手になるのではないかと危惧している。」とのご意見でございます。

お示ししておりますのが、都市計画変更後事業化が予定されている区間でございます。これが交差点の前後に限られていることから、今回変更する区間のうち、東半分が未着手になるのではないかとのご意見でございます。

このご意見は、都市計画の変更内容に直接関連するご意見ではございませんが、都市計画に基づく建築規制にかかわるご意見でございますので、こうしたご意見があった旨を事業者に伝えること

としております。

2通目の意見書のご趣旨は、行政に対する協力は惜しまないが、犠牲に対し、納得し得る説明、相応の補償をお願いしたいというものでございます。

このご意見は、事業実施に当たっての配慮、特に逸失利益に対する補償に関するもので、都市計画変更に関連するものではございませんが、事業推進に当たっての参考として、事業者にはこうしたご意見があった旨を伝えることとしております。

県決定の案件につきましては、去る1月9日に福崎町の都市計画審議会が開催され、原案どおり承認されております。

以上で第3号議案の説明を終わります。

議長 ただ今、事務局から説明がありましたが、これにつきまして、ご質問またはご意見ございませんでしょうか。

なお、お手元の意見書の要旨に記載しております提出者のお名前等は、個人情報等を保護するため、左端の番号に読替えてご発言いただきますようお願いいたします。

よろしゅうございますか。ご質問等がないようですので、それではお諮りいたします。

第3号議案「中播都市計画道路の変更(3.4.250号大門西治線の変更)」については原案のとおり可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

議長 異議がないようでございますので、第3号議案「中播都市計画道路の変更(3.4.250号大門西治線の変更)」については、原案のとおり可決いたします。

それでは、続いて第4号議案、南あわじ市に係ります「西淡都市計画道路の決定(3.5.420号湊線ほか1路線の決定)」について、事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第4号議案、西淡都市計画道路、湊線ほか1路線の決定についてご説明いたします。議案書は13から15ページ、議案位置図は10から11ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。議案位置図では、図面上側を北側として作成してございますが、スクリーンでは、画面の都合上、右側を北側とさせていただいております。

西淡都市計画区域は、平成10年に旧西淡町全域を対象として指定されたものでございますが、当該都市計画区域におきましては、今回初めて都市計画道路を定めることとなります。

こちらが神戸淡路鳴門自動車道の西淡三原インターチェンジ、この路線が淡路島の西側を南北に結ぶ県道福良江井岩屋線でございます。

この写真は、湊交差点を背に、南あわじ市西淡庁舎の方を見たものでございますが、幅員が6メ

ートル余りと狭小で、歩道設置等の改良が早期に求められる状況となっております。

このように、湊地区及び松帆古津路地区の県道福良江井岩屋線における近年の交通量の増加や都市的な土地利用の拡大を踏まえまして、当該地区の円滑な交通処理と良好な市街地形成を図るため、今回2路線を都市計画に定めようとするものでございます。

赤色が今回決定する区域でございます。湊線は、南あわじ市松帆西路字沖之浜を起点とし、同市湊字叶堂向に至る延長約880メートル、代表幅員15メートルの幹線街路として、湊古津路線は、南あわじ市湊字叶堂向を起点とし、同市松帆古津路字西原に至る延長約890メートル、代表幅員15メートルの幹線街路として、都市計画の決定を行おうとするものでございます。

これによりまして、ご覧のように、歩行者や自転車が安全に通行できる空間を確保してまいります。

なお、この計画の具体化は、平成19年度に行政機関、学識経験者、地区関係者等で構成された県道福良江井岩屋線道路整備推進協議会が設置され、合意形成を図りながら進められてきたところでございます。その結果、道路幅員の改善や支障物件ができるだけ少なくなるよう配慮された道路計画が策定されたことから、都市計画の手續に着手したものでございます。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成20年10月23日及び26日に住民説明会を開催し、本日と同様の説明をしております。

なお、本案について、平成20年12月12日から12月26日まで2週間の縦覧に供しましたところ、1通の意見書の提出がございました。意見書の要旨は、お手元にお配りしております資料2に記載してございます。ご意見に対する県の考え方と併せてご説明いたします。

ご意見の趣旨は、歩道は必要だと考えるが、過去の行政対応による長年の苦悩を分かってもらいたく意見書を提出するというもので、その内容は大きく3点でございます。

(1)昭和55年の河川激甚災害対策工事において、歩道及び水路が自宅兼店舗に突き当たる形で工事が終わった。水路が自宅兼店舗に突き当たる形になっているため今まで何度も浸水し、また、橋梁工事により低地化したことも受けて、平成16年台風23号の際は3度浸水被害に遭った。

(2)阪神淡路大震災で被災した際に、家の建替えを検討したが、県民局の担当者から、歩道の延長線上になることから家の位置を控えてほしいと言われ、建替えを断念した。

(3)昭和中頃の県道拡幅の際に頼まれ、土地の交換を行ったが、敷地については、進入路がいつの間にか西淡庁舎内に取り込まれ、接続する道路がない状態になっている。このため、子供の家を建てた際には公庫借入れができなかった。

(2)のような指導があったにもかかわらず、今回の計画では自宅兼店舗の反対側を拡幅して工事

実施するということであり、道路行政への不信感はぬぐえないというものでございます。

前面スクリーンを用いて補足をいたします。湊交差点付近においては、昭和54年台風16号による河川激甚災害対策特別緊急事業によりまして、御原橋の架替えが行われました。これに併せ道路改良が行われ、昭和62年に完成し、現在に至っております。その際の工事がご覧のように、歩道及び水路が自宅兼店舗に突き当たる形になっており、豪雨時に橋梁側から流れてくる水が溢れたということのようでございます。

また、公庫借入れができなかった土地については、西淡庁舎内に隣接するところにございまして、当初は里道により道路につながっていたようでございます。その後、里道の一部が西淡庁舎の敷地に取り込まれたことから、接道条件が確保できない状態になったものと考えられます。

このご意見は、過去の行政のあり方に対する意見であり、本都市計画案に直接関連するものではないと考えますが、事業実施に当たっての参考として、こうしたご意見があった旨を事業者に伝えることとしております。

本案件につきましては、1月23日に開催された南あわじ市の都市計画審議会において、原案どおり承認されております。

以上で第4号議案の説明を終わります。

議長 ただ今、事務局から説明がありました。これにつきまして、ご質問またご意見はございませんでしょうか。

27番 この計画によって、どれくらいの方の、例えば立ち退きなんかがあるでしょうか。数量的に分かりましたら教えてください。

事務局 すみません。今のご質問ですが、立ち退きの件数まで、今、把握してございません。申しわけございません。

27番 意見書が出ているのですけれども、道路そのものの計画には私も賛成で、住民の要求ということですので良いと思うのですけれども、それによって、それぞれ立ち退きなり、そういう変更をしなければならないという人たちにとって住み慣れた家ですので、十分な住民合意をぜひ今後も図っていただきたいと思います。要望しておきます。

議長 ほかにご意見ございますでしょうか。

それでは、質問等がほかにないようでございますので、第4号議案「西淡都市計画道路の決定（3.5.420号湊線ほか1路線の決定）」につきましては、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

議長 ご異議がないようですので、第4号議案「西淡都市計画道路の決定（3.5.420号湊線ほか1路線の決定）」につきましては、原案のとおり可決いたします。

それでは、続いて第1号議案、神戸市に係ります「神戸国際港都建設計画道路の変更（1.3.6号大阪湾岸線西伸線の決定）」及び第2号議案、神戸市に係ります「神戸国際港都建設計画道路 1.3.6号大阪湾岸線西伸線に係る環境影響評価書について」の審議に移ります。

大阪湾岸道路西伸部の都市計画に係る環境影響評価に関する事項につきましては、平成17年2月から、7名の専門委員の方々に調査・審議いただいております。事務局の説明の後、調査結果のご報告をいただきたいと思っております。

それではまず、第1号議案、第2号議案は関連しておりますので、一括して事務局の説明をお願いいたします。

事務局 第1号議案、神戸国際港都建設計画道路大阪湾岸線西伸線の決定及び第2号議案、大阪湾岸線西伸線に係ります環境影響評価書についてご説明いたします。

前面スクリーンにお示しする流れで順次説明させていただきます。まず最初に、大阪湾岸道路の概要について、次に都市計画並びに環境影響評価の経緯について、そして第1号議案、都市計画案について、引き続き第2号議案、環境影響評価書について、最後に都市計画手続及び環境影響評価手続の中で頂いたご意見の要旨と併せて、その経緯等を説明させていただきます。

それでは、大阪湾岸道路の概要についてご説明いたします。

大阪湾岸道路は、南は泉佐野市りんくうジャンクションで関西空港自動車道と結び、西は垂水区名谷町垂水ジャンクションで神戸淡路鳴門自動車道等と結び延長約80キロメートルの自動車専用道路であり、大阪湾沿岸諸都市を有機的に連絡し、都市の活力を向上させることを目的として計画されております。

これまでに、りんくうジャンクションから六甲アイランドまでの約56キロメートルと名谷ジャンクションから垂水ジャンクションまでの約1.8キロメートルが供用されております。また、駒ヶ林南から名谷ジャンクションの間約6.4キロメートルについては、平成6年に都市計画決定されております。大阪湾岸道路のうち、都市計画決定されていない六甲アイランド北ランプから駒ヶ林南ランプまでの約14.5キロメートル、前面スクリーンにお示ししておりますの区間をこの度、都市計画に定めようとするものでございます。

ここで、都市計画手続に至るまでの経緯を参考にご説明いたします。

平成元年8月に、当時の建設省から兵庫県、神戸市に対し、都市計画原案が提示されました。平成8年には神戸市案が作成され、平成8年2月から3月にかけて沿道地域の住民に対し説明会が開



催されました。その後、県が都市計画手続きに着手する予定としておりましたが、社会経済情勢の変化により手続を進めるには至りませんでした。

平成8年以降は、国を中心にコスト縮減などの検討が進められ、平成15年11月に、神戸市案からランプ配置などの見直しが行われた概略計画案について、国土交通省、兵庫県、神戸市で合意をいたしました。

その後、計画路線の検討をさらに進めていくに当たり、住民等に情報を提供し、広く意見を伺い、それを計画づくりに反映するパブリック・インボルブメント、いわゆるP Iプロセスが実施されました。5名の専門家からなる、第三者機関である大阪湾岸道路有識者委員会により、アンケートやヒアリングなどによる意見把握などが実施され、16回の委員会での慎重な審議を経て、平成17年1月に国土交通省に対して提言がなされました。この提言を受け、事業予定者である国土交通省において道路計画の具体化に着手されました。

また、都市計画決定権者である兵庫県は、平成17年2月、本審議会に、都市計画に係る環境影響評価に関する事項の調査について諮問させていただき、都市計画並びに環境影響評価手続に着手いたしました。

次に、都市計画並びに環境影響評価の手続に関するこれまでの経緯についてご説明いたします。

平成17年2月の諮問時の資料につきましては、お手元参考資料6のとおりでございます。参考資料6に添付されている手続フロー図の順に、その後の手続を進めてまいりました。前面スクリーンにフロー図をお示ししておりますが、その後、環境影響評価方法書を作成し、平成17年12月から平成18年1月にかけて公告、縦覧を行いました。方法書を踏まえ、平成18年から環境影響評価の調査等を実施しております。

平成19年9月から10月には、都市計画法に基づき、都市計画案を作成するに当たっての説明会及び公聴会を開催しております。

その後、都市計画案と環境影響評価準備書を作成し、平成19年11月6日から12月6日にかけてこれらを公告、縦覧に供するとともに、1カ月の縦覧期間中に、環境影響評価法に基づき、準備書の記載事項の周知を図るための説明会を開催いたしました。また、縦覧期間に合わせて意見書を募集しましたところ、18名の方から意見書の提出がございました。

その後、ご覧のとおり、平成20年8月には意見書及び環境保全上の知事意見を踏まえて、環境影響評価書を作成し、国土交通大臣等の意見を踏まえて補正したものがお手元にある環境影響評価書でございます。

以上、大阪湾岸道路の概要及び都市計画並びに環境影響評価の手続に関するこれまでの経緯につ

いて説明させていただきました。

それでは、第1号議案、神戸国際港都建設計画道路、大阪湾岸線西伸線の決定についてご説明いたします。議案書は3ページから6ページ、議案位置図は1から7ページでございます。

なお、この説明に使用いたしますジャンクション及びランプの名称は、既に供用されている六甲アイランド北ランプを除き、すべて仮称でございます。

ランプ及びジャンクションについては、土地利用状況を勘案し、一般道路に交通が集中することがないように配慮し、配置しております。六甲アイランド西ランプは西方向対応のハーフランプ、ポートアイランド東ランプは東方向対応のハーフランプ、ポートアイランド西ランプは西方向対応のハーフランプ、駒栄ランプは東方向対応のハーフランプでございます。また、南駒栄ジャンクションによりまして、阪神高速神戸山手線と接続いたします。

計画交通量につきましては、大阪湾岸道路がすべて供用し、周辺の幹線道路ネットワークの整備が概ね完了する平成42年を推計年次としております。

ランプ間の1日当たり交通量でございますが、六甲アイランド島内の区間では約8万6,000台を見込んでおります。六甲アイランドからポートアイランドの区間が約9万7,000台、ポートアイランド島内の区間については約8万4,000台、ポートアイランド西ランプから南駒栄ジャンクションまでの区間については約9万5,000台、南駒栄ジャンクションから駒ヶ林南ランプまでの区間については約7万9,000台を見込んでおります。また、南駒栄ジャンクションから駒栄ランプまでの区間の交通量につきましては、1日当たり約1万6,000台を見込んでおります。

計画諸元は、道路の規格を第2種第1級の自動車専用道路、往復6車線、本線の設計速度を時速80キロメートル、道路構造を嵩上式、いわゆる高架構造としてございます。本線部の道路幅員でございますが、車道部は1車線当たり3.5メートル、片側3車線で、総幅員が26.75メートルとなります。

次に、詳細なルートについて、東から順に、コンピューターグラフィックスの映像を用いてご説明いたします。

なお、この映像は説明会の際にもご覧いただいたものでございます。

映像は、計画路線の東側、六甲アイランドの方から順次ご覧いただきます。

阪神高速5号湾岸線六甲アイランド北ランプ付近でございます。ここが計画路線の起点となります。既に供用しております阪神高速5号湾岸線と整合を図るとともに、8車線の臨港道路の中央分離帯上を高架構造で通過する計画としております。

六甲ライナーの交差点では、六甲ライナーを上越しいたします。

左手に見えますのは、居住地と道路の間に設けられた緩衝緑地帯でございます。さらに、昨年3月に新たに竣工したマンション、ブリリア六甲アイランドでございます。ここから西側は企業地になっております。

西方向との乗り降りに対応する六甲アイランド西ランプが見えてまいりましたが、ここで本線と合流をいたします。

六甲アイランドの西端から海上部には灘浜航路、新港航路がございますが、これを長大橋で越えて、ポートアイランドに至ります。

ポートアイランドが見えてまいりましたが、東方向との乗り降りに対応するポートアイランド東ランプを計画してございます。

ポートアイランドにおきましても、六甲アイランドと同様、臨港道路の中央分離帯上を高架構造で通過する計画となっております。北側に見えますのは、港島トンネルの入り口でございます。

ポータルライナーや神戸大橋のランプ橋を上越ししながら南に曲がり、大学前道路の東側に沿って南下する計画としております。大学前道路の西側については、神戸学院大学、兵庫医療大学、神戸夙川学院大学などが新たに立地されたゾーンでございます。

その先に、西方向との乗り降りに対応するポートアイランド西ランプが見えますが、今後、南へ延伸される西側臨港道路との交差点により接続する計画としております。

和田岬までの海上部では、第2航路を越え、さらに和田岬側の神戸西航路を長大橋で越える計画としてございます。

三菱重工神戸造船所付近でございます。和田岬から駒ヶ林までの区間については、防潮堤沿いに高架構造で計画しております。

続きまして、遠矢浜進入水路が見えてまいりましたが、手前が兵庫区、先のほうが長田区でございます。その先に苅藻島クリーンセンターの煙突が見えてまいりましたが、この付近から海上を通過いたします。

そして、新湊川の河口上を通過し、右手に今見えてまいりましたのが長田港でございます。そして、既決定の湾岸線に接続いたします。ここが計画路線の終点となります。

南駒栄ジャンクションは、苅藻島クリーンセンター付近で分合流し、既に都市計画決定されている都市高速道路2号線、すなわち阪神高速31号山手線と4車線で接続いたします。

以上のとおり、本計画は高架構造を基本として、安全で快適な自動車専用道路としての機能を備えるとともに、沿道の土地利用状況や周辺環境への影響などを考慮し、計画しております。

以上の結果、ご覧のとおり変更いたします。赤色が今回の変更により追加する区域、青色が変更

のない区域でございます。

阪神高速5号湾岸線六甲アイランド北ランプ付近の計画図でございます。

次が、六甲アイランド西ランプ付近の図でございます。六甲アイランド内では、住宅地域や港湾施設などへの影響を考慮し、できるだけ既存道路上を通過するようにしております。

ポートアイランド東ランプ付近の図でございます。

ポートライナー等との交差点付近の図でございます。

ポートアイランド西ランプ付近の図でございます。ポートアイランド内においても、住宅地域や港湾施設などへの影響を考慮し、できるだけ既存道路上を通過するようにしております。

和田岬付近の図でございます。海上部では、神戸港の主要航路を航行する船舶の安全性を確保するとともに、長大橋梁の構造特性に配慮し、できるだけ直線的に横断するようにしております。

駒栄ジャンクション及び既決定の都市高速2号線との接続付近の図でございます。

最後に、駒ヶ林南ランプ付近の図でございます。兵庫区及び長田区の臨海部では、住宅地域や企業施設、船舶航行への影響なども考慮し、護岸沿いを通過するとともに、石油コンビナートに隣接する区間では、防災安全上必要な離隔距離を確保しております。

以上が第1号議案に係る説明です。

事務局 続きまして、第2号議案、大阪湾岸線西伸線に係ります環境影響評価書についてご説明いたします。本案件は、環境影響評価法に基づき、事業者に代わり、都市計画決定権者であります兵庫県が環境影響評価の手続を行ったものです。

まず、環境影響評価手続に係りますこれまでの経緯を簡単にご説明させていただきます。

前面スクリーンをご覧ください。本案件は、平成17年2月に本都市計画審議会へ環境影響評価に関する事項の調査について諮問をしました。

その後、専門委員による調査を行い、環境影響評価の項目や方法を示した方法書、環境影響評価の結果を示した準備書、さらに住民や知事、大臣の意見を踏まえるなど、準備書の内容を見直した評価書を順次作成してまいりました。前面のスクリーンに示しているように、手続の過程においては、環境影響評価法等に基づき、縦覧や意見書の受け付け、説明会を開催するとともに、知事や国土交通大臣からの意見等を勘案して進めてまいりました。

以上のような経緯のもと、最終的に作成しましたのが、お手元にお配りしております環境影響評価書でございます。

なお、説明会の開催状況や意見書の要旨等につきましては後ほどご説明いたします。

では、まず、評価書の構成をご説明いたします。スクリーンと併せて、お手元の評価書をご覧ください。

ださい。表紙を3枚ほどめくっていただきまして、目次をご覧ください。評価書は、第1章から第15章までで構成されております。

第1章から第5章までは、事業の概要に関する記載でございます。都市計画対象道路の名称をはじめとしまして、ご覧のとおりでございます。第6章、第7章は、方法書についての住民の方々からの意見と環境の保全の見地からの知事意見、それらに対します都市計画決定権者の見解をそれぞれ記載しております。第8章から第10章までが環境影響評価の実質の内容部分で、環境影響評価の項目並びに調査・予測及び評価の手法、環境影響評価の計画、環境影響の総合的な評価となっております。第11章と第12章は、準備書についての住民の方々からの意見と環境の保全の見地からの知事意見及びそれらに対します都市計画決定権者の見解を記載しております。第13章には、国土交通大臣意見及び都市計画同意権者の意見と都市計画決定権者の対応を、第14章は準備書の記載事項の修正内容を記載しております。これは、先ほどの住民意見や知事意見を踏まえ、この環境影響評価書を取りまとめる際に修正した内容を記載しております。最後に、15章には環境影響評価の委託先を記載しております。

その評価書の内容についてご説明いたします。再度、前面のスクリーンをご覧ください。

なお、お手元にお配りしております参考資料3ですが、準備書の作成の際に沿道の地区に配布し、また、説明会でも使用したものの、これをミニニュースと呼んでおられるわけですが、この資料が評価書の要点を比較的分かりやすくまとめておりますので、併せてご覧いただければと思います。

まず、環境影響評価を行う上で、都市計画対象道路事業の内容です。先ほどの計画案のところでもご説明いたしましたが、道路は6車線で延長14.5キロメートル、その大部分が高架または橋梁となっております。また、計画交通量については、現時点で公表されている交通量の伸び等を勘案し、環境影響が最大となる時期、つまり交通量が最大となると見込まれる平成42年の推計値を用い、本線部分で約7万9,000台から9万7,000台と設定しております。以上のような計画内容を予測条件として、環境影響評価を行いました。

次に、環境影響評価を行いました項目でございます。ご覧の大気質、騒音、振動、低周波音から廃棄物等までの12項目につきまして、完成後と工事実施時の大きく2段階に分けて、丸印のある項目について予測評価を行いました。

それでは、大気質からご説明いたします。まず、現況ですが、湾岸道路近傍のご覧の3カ所の大気監視局の観測データを収集いたしました。その結果、現況では、いずれの地点においても二酸化窒素、浮遊粒子状物質は環境基準値を下回っておりました。大気質では、この現況値のほか、風向

や風速等の湾岸道路周辺の気象条件を加味して予測評価を行いました。

また、スクリーンには、参考までに陸上部での施工方法をお示ししております。工事の実施に係る影響については、このような施工方法や建設機械の種類、配置なども勘案し、工程の中で最も環境影響が大きくなる工種において予測評価を行いました。

なお、以降の騒音や振動など、ほかの項目についても工事実施時の予測についても同様の考え方でございます。

建設機械の稼働に係る大気質の影響の予測についてでございます。予測地点はご覧の4カ所です。予測の結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等は、いずれも基準を満足します。

次に、同じ工事中ですが、工事用車両の運行に係る大気質の影響の予測でございます。概ねの区間ごとに、その近傍で工事用道路として利用することが想定される道路上で、計7地点で予測を行いました。予測の結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等は、いずれも基準を満足します。

続いて、道路完成後、自動車の走行による大気質への影響です。予測は、近傍に住居等の保全対象のあるご覧の5カ所で行いました。予測の結果ですが、予測地点近傍の高層マンションの階数も考慮し、高さ方向についても予測をしていますが、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともにすべての予測地点、高さにおいて、環境基準を満足することとなりました。大気質については以上です。

続いて騒音です。まず、建設機械の稼働に係る騒音ですが、ご覧の4地点で予測を行いました。これも住居等の保全対象の位置を勘案して選定しております。また、先ほど同様、高さ方向についても考慮し、工事工程のうち、例えば橋桁の架設や舗装工など騒音が最大となる工種を想定し、予測を行いました。その結果、場所によっては防音パネル等を設置することにより、すべての予測地点において基準を満足することとなります。

続いて、工事用車両の運行に係る騒音です。まず、現況についてご説明いたします。工事の際に利用することが想定される道路、ご覧の7地点で現況調査を実施したところ、の兵庫区浜山通5丁目と長田区苅藻通7丁目の2カ所において、現況で環境基準を超過しておりました。このことを踏まえ、工事用車両の運行に係る騒音の予測結果ですが、基準を満足するほか、現況で基準を超過していた地点については、湾岸道路の工事用車両の台数制限などを行うことによって現況値をさらに悪化させることがないようにしております。

続いて、道路完成後の自動車の走行による騒音です。まず、現況ですが、住居等の保全対象の位置を考慮し、現況を適切に把握できるご覧の5カ所で調査を行いました。調査の結果、昼間、夜間ともに、5カ所すべてにおいて環境基準を満足しておりました。次に予測ですが、ご覧の5カ所において、道路との敷地境界としたほか、大気質同様に周辺の高層マンションの階数も考慮し、高さ

方向についても予測しました。

ここで、騒音の予測位置について補足いたしますと、騒音については、昼間、夜間のほかにも、敷地境界とそこから一定距離離れた位置とで適用される環境基準が異なることから、今回も予測地点によっては、スクリーンのイメージ図のように、近接空間と背後地の2地点で予測をしています。これに、先ほどご説明したとおり、近傍の建物高さを考慮し、高さ方向についても予測いたしております。さらに、六甲アイランドやポートアイランド内の区間では、湾岸道路の脇を既存の道路が走っておりまして、これを併設道路と呼んでおりますが、予測計算上は、この併設道路を走る車からの騒音も考慮しております。

このようなことを踏まえ、予測を行った結果がご覧のとおりです。文字が小さいのですが、必要に応じて、高さ1メートルから7.5メートルの遮音壁を設置することによって、予測騒音レベルは基準を満足します。ただし、ポートアイランドにおける予測地点2カ所については、湾岸道路からの騒音については遮音壁を設置することにより基準以下に低減できるものの、併設道路を走る車からの騒音の影響が大きくなるために、両者を足し合わせると環境基準値を超過する結果となりました。つまり、湾岸道路だけでいくら対策を講じても基準を超過する計算結果となりました。

そこで、この箇所については、湾岸道路には遮音壁を設置し、寄与分を最大限低減させるほか、騒音低減効果のある排水性舗装の敷設に努めることとします。そして、併設道路については、道路管理者である神戸市が事業者と連携を図りながら、必要に応じて適切な環境保全対策を講じることとしております。騒音については以上です。

続いて、振動です。振動の予測地点は、先ほどの騒音と同じです。建設機械の稼働については、ご覧の4カ所で予測を行い、その結果すべての地点で基準を満足することとなります。工事用車両についても騒音同様ご覧の7カ所で予測を行い、その結果、これもすべての地点で基準を満足いたします。

道路完成後、自動車の走行による振動です。こちら騒音と同じく、ご覧の5カ所で予測を行い、その結果、すべての地点で基準を満足いたします。

次は、低周波音です。低周波音とは、人の耳には感知しがたい低い周波数の空気振動のことで、高架道路において、上を走る車の振動が橋脚等に伝わって発生すると言われており、影響の程度によっては、近傍の住居内で建具ががたつくとか、人によっては不快感を生じるといった報告がございます。今回、湾岸道路については、大部分が高架構造となるために、この低周波音についても予測を行いました。予測地点は、住居等の保全対象の位置を考慮して、ご覧の3カ所です。予測の結果ですが、ご覧のとおりすべての地点において人に影響を及ぼすとされる値以下となっております。

す。

次に、水質、底質でございます。水質は、海上での橋脚の工事を行う場合に発生する水の濁りを予測するものですが、大阪湾全体海域を対象にシミュレーションを行った結果、工事による影響は濁りの指標となる値以下となります。

なお、影響をさらに低減させるために、橋脚の施工時期が集中することを回避することとしております。

次の底質は、海底掘削工事の際に、海底に存在する有害物質の拡散を予測するものですが、そもそもこの工事実施区域周辺には汚染底質が存在しないことが確認されておりますことから、この底質についての影響はございません。

続いて、土壌、日照障害でございます。まず、土壌です。これは、陸上における掘削工事の際に土壌中に存在する汚染物質の拡散を予測するものですが、今回、和田岬以西の工業専用地域において、化学工場をはじめとする多種多様な工場が操業しており、過去には土壌汚染も確認されておりますことから、事業実施段階において土壌汚染や地下水汚染の存在を調査し、確認された場合には、法令に基づき、除去、拡散防止等の適切な措置を講じることといたしております。

続いて、日照障害です。これは、道路の高架によって、近傍の住居等に対して新たに日陰を生じることの影響を予測評価するものです。道路と太陽の位置関係などを踏まえて予測したところ、ポートアイランド西部において、大学の校舎に湾岸道路の影が伸び、1時間未満ですが、新たに影が生じることとなります。この日影時間は、国が定めた損失補償が発生するとされる値以下でございます。

続いて、動物でございます。事業実施区域及びその周辺では、底生動物と鳥類に重要な種が確認されております。底生動物は、キセワタガイ、オキナガイ、チロリ、アリアケヤワラガニの4種で、海底の掘削の際には閉切りによる工事を行うこととしているため、これらの生息環境は残されると予測しております。

なお、アリアケヤワラガニについては、現地調査で1個体確認されましたが、その後の知見等から、事業実施区域は本種の主要な生息地ではないと判断しております。

鳥類については、ウミネコ、コアジサシなど計20種の貴重な種について、完成後の道路の存在による影響を予測しております。いずれも、湾岸道路の大部分は橋梁・高架であり、これらのえさ場である海域等の改変をできる限り避けた計画としておりますことから、これらの生息環境は残されると考えております。

続いて、景観です。予測地点とした主要な眺望点をご覧の4カ所です。



ここで補足しますと、後ほどにもご説明いたしますが、本環境影響評価で取り扱う景観は、自然的環境と一体をなしている景観、いわゆる自然景観としてでございます。従いまして、本事業実施区域とその周辺には、六甲山、摩耶山等の景観資源があることから、これらを望むご覧の主要な眺望点を選定したということでございます。

なお、みなと神戸らしい都市景観については、本環境影響評価とは別に、事業実施段階において、国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針(案)、いわゆる景観アセスメントの中で住民等の意見も聞きながら予測評価することとなっております。

それでは、今回予測評価を行いました4カ所の眺望点からの、道路完成前後のフォトモンタージュをご覧いただきたいと思います。

まず、神戸港クルージングからの眺望です。これは現在の様子。湾岸道路が完成しますと、このようなイメージとなります。

次に、明石海峡方面のクルージングからの眺望です。ご覧の現況に対して、このようなイメージとなります。

次に、ポートアイランドのキメックセンター10階展望ロビーからです。ご覧の現況に対して、このようなイメージとなります。

最後に、神戸空港ターミナル展望台からの眺望です。距離があるのでほとんど見えませんが、このようなイメージとなります。

景観については以上です。いずれにしましても、先ほどご説明いたしましたとおり、今後、事業実施段階において別途景観アセスメントを行いながら、橋梁の形式や色、詳細なデザイン検討を行うこととしております。

続いて、人と自然との触れ合いの活動の場と廃棄物等についてでございます。人と自然との触れ合いの活動の場として、六甲アイランドやポートアイランド島内の公園を対象としましたが、これらの直接的な改変は行わない計画としており、また、利用性や快適性にも変化は生じないと評価しております。

最後に、廃棄物等です。工事に伴い、建設発生土や汚泥、アスファルト、コンクリート等の廃棄物等の発生がございますが、今回それらの発生量を予測するとともに、その抑制と適正処理を行うこととしております。

以上が環境影響評価の調査、予測評価に関する内容でございます。

なお、総括といたしまして、評価書の10-1ページの後段にも記載しておりますが、今回影響評価した各項目について、事業実施段階及び供用後に神戸市環境影響評価等に関する条例に基づく事

後調査を実施することとしているほか、現時点で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合にも必要に応じて調査を行い、適切に対処することとしております。

続いて、評価書第12章の準備書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解についてご説明いたします。準備書の時点で知事から出された意見は、環境の保全の見地から、全体的事項、個別的事項として、騒音、動物、景観、廃棄物等、その他という内容でございました。都市計画決定権者といたしましては、それらの意見をさらに区分し、各々について見解を示しております。

前面スクリーンには、知事意見の要点をお示ししておりますが、まず - 1 事業の実施に当たっては、環境保全措置を着実に実施し、実行可能なよりよい技術の導入に努めること。次に、 - 1 騒音について、環境保全措置の実施に加え、事後の環境監視調査を行い、必要に応じた措置等を講じること。 - 2 動物について、本海域で確認された底生動物について、事業実施段階においても専門家の助言を受け、生息状況の確認を行うこと。 - 3 景観について、都市景観についても、事業実施段階において道路構造物のデザイン検討を実施し、住民の意見等を幅広く聴くこと。 - 4 廃棄物等について、処分量の低減や処理、保管等が適正に実施されることを確認することが趣旨として述べられております。都市計画決定権者といたしましては、これらの意見を踏まえ、評価書に反映させております。

次に、その他として、 - 5 地球温暖化防止の配慮や環境監視調査の適切な実施、事業実施における地元住民への説明等を求める意見でございます。これらについては、特に住民への説明については、これまでの手続の中でも説明会等を通じて情報提供に努めてきたこと、そして今後も事業の実施に当たっては、関係機関と協力、連携を図り、的確な情報提供に努めることといたしております。

以上が準備書についての知事意見とそれに対する都市計画決定権者の見解でございまして、その内容は評価書の12 - 1 ページから12 - 4 ページに記載しております。

続いて、第13章、国土交通大臣及び都市計画同意権者の意見と都市計画決定権者の対応についてでございます。評価書の作成段階で国土交通大臣等から出された意見ですが、その意見の要点といたしまして、1．評価書を踏まえた環境負荷の軽減。2．技術開発の進展を踏まえ、実行可能な範囲で環境保全措置の実施。3．供用後の沿道環境の調査と適切な対応。4．道路ネットワークの整備による交通円滑化を通じた沿道環境改善。5．工事の際の排ガス規制適合車の使用。6．排水性舗装の敷設による騒音低減。7．神戸港内の海水交換の阻害への検討。8．神戸市特有の優れた景観特性を踏まえた検討を求める、というものでございます。これら意見については、評価書作成時

に勘案し、適切に対応することなどを記載しました。特に、騒音低減のために、既存の併設道路を含めた対応や排水性舗装を敷設する等といったこと、神戸市条例に基づく事後調査の実施や景観についての検討を今後、事業実施段階において適切に実施することを評価書中に明記しております。

環境影響評価書の説明は以上でございます。

事務局 最後に、都市計画手続及び環境影響評価手続の中で頂いたご意見の要旨と併せて、その経緯等を説明させていただきます。

まず、平成 19 年 10 月 22 日に公聴会を開催いたしました。公聴会では、9 名の方から意見陳述がございました。その要旨については、お手元にお配りしております参考資料 1 に記載しております。なお、参考資料 1 の内容につきましては、都市計画案を作成するに当たって整理したもので、県のホームページにも公表してございます。

ご意見の内容は、ハーバーハイウェイ活用などにより、ルート、構造を見直すべきである。財政状況、地球環境問題などを踏まえると、必要性に疑問がある。この道路により環境や景観が阻害される、といったものでございました。これらのご意見の多くは、後ほどご説明する意見書と重複しておりますので、先に意見書の要旨について説明させていただきます。

都市計画案及び環境影響評価準備書を平成 19 年 11 月 6 日から 1 カ月間の縦覧に供しましたところ、18 名の方々から意見書の提出がございました。その要旨については、お手元にお配りしております資料 1 - 1 に記載してございます。

番号 1 の意見書は、港島自治連合協議会として、計画路線の見直しを求める意見書を提出されたもので、4,300 余名の方の署名を添付し提出されております。さらに、これと関連するご意見が 8 通提出されておりますので、これを一連のものとして整理しております。意見書の 2、8、9 については、都市計画の必要性を疑問視するご意見。3、6 については、都市計画案を是としつつも、住民と共存するものとするために、さらなる環境保全措置を求めるご意見。4 については、ポートアイランドの東側を南下する代替ルートが提案されているが、それに反対するというご意見。5 については、説明会の休日開催を求めるご意見。7 については、大学の研究施設への影響に配慮した設計と合意形成をさらに進めるべきとのご意見。10 については、経済の活性化、安全・安心なまちづくりに向けて、早期の都市計画決定、高速道路網の整備促進を求めるご意見でございます。

これらのご意見を項目ごとに整理したものが、資料 1 - 2 でございます。以下、ご意見の概要とご意見に対する考え方をこの資料によりご説明いたします。ご意見は、大きく都市計画案に関するもの、環境影響評価に関するものに大別されます。都市計画案に関するものは、事業の必要性に関するもの、事業計画に関するもの、その他に分類してございます。環境影響評価に関するものは、

大気質、騒音などの評価項目ごとに分類してございます。

まず、事業の必要性に関するご意見の概要です。(1)から(4)は、地球環境問題、高齢化・人口減少社会への移行等を踏まえると、将来交通量が減少する可能性があり、車社会の拡大をさらに助長する計画である。本事業の事業者、総工費及び県や市の負担が明確にされていない。これらのことから、都市計画手続の中止、見合せ、あるいは計画交通量の見直しを求めるとのご意見でございます。

これに対する考え方でございますが、この道路は、神戸・阪神地域の交通渋滞緩和や幹線道路の沿道環境改善、国際物流基幹ネットワークの形成、地域の利便性向上、災害に強い道路ネットワークの形成等の効果が期待できる道路として、早期に都市計画に定めることが必要な道路であると考えております。計画交通量については、大阪湾岸道路がすべて供用し、幹線道路ネットワークの整備が概ね完了する平成42年を推計年次とし、将来の人口や社会経済指標等を考慮して推計された交通需要と、予測時点における道路ネットワークの関係から推計しております。

なお、現在、国土交通省において将来交通需要推計の見直しが行われているところであり、今後、社会経済状況の変化に応じて、必要があれば計画を見直していくものと考えております。

また、この道路の供用により広域の交通流の円滑化が図られることによりまして、広域的には二酸化炭素の排出量は現況よりも削減されるものと考えております。

(5)は、今後も神戸経済の発展を図っていくためには、神戸港の再活性化、神戸空港の有効活用と併せ、これらを有機的に結びつける道路ネットワークを整備し、総合物流拠点としての力を発揮していくことが必要であり、早期都市計画決定と一刻も早い全線供用を願うというご意見です。

これに対する考え方ですが、都市計画決定後早期に事業着手できるよう、事業予定者と関係機関が連携し、事業手法や地方負担、有料道路事業の採算性、コスト縮減等の検討が進められているところでございます。

(6)及び(7)は、環境保全に最大限の措置が行われることを前提として、現状の都市計画案を是認する。事業実施に当たっては、住民の声を踏まえ、関係者の理解を得た上で推進されるようお願いするというご意見です。

これに対する考え方ですが、都市計画及び環境影響評価の手続を適正に進め、本事業の実施における詳細な計画の検討に当たっては、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮して行うとともに、地域の方々の理解と協力を得ながら、都市計画対象道路の早期完成を図るよう努めていくこととしております。また、環境保全措置等の実施に当たっては、技術開発の動向等を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討していくこと

としております。

次に、事業計画に関するご意見の概要です。(1)は、ハーバーハイウェイの有効活用、海底トンネル化など、住民の健康や景観に影響を与えない路線への全面見直しを求めるというご意見。(2)は、交通量の予測は過大であり、新たな高速道路の建設より阪神高速3号神戸線の構造的欠陥の是正に全力を傾注すべきであるというご意見。一つ飛んで(4)は、ポートアイランドでは、将来の環境を保全するため地下トンネル方式を採用すべきであるというご意見でございます。

これに対する考え方のうち、交通量に関する考え方につきましては、先ほどの事業の必要性に関する考え方と同様でございます。

ハーバーハイウェイの活用については、前面スクリーンでご説明いたします。4車線のハーバーハイウェイを大阪湾岸道路として利用できるようにするためには、曲線半径が大きくなるよう線形を改良するとともに、6車線を確保するためには別線の整備等が必要となり、ご覧のとおり全線にわたる大規模な改良が必要となります。このため、整備費用の節約や整備期間の短縮にはつながらないと考えております。また、地下トンネル構造については、特に経済性や航路切りかえなどの施工性の面で課題があります。これらを総合的に判断し、本計画が最適であると考えております。

(3)は、阪神・淡路大震災により補修工事を余儀なくされたハーバーハイウェイのように、埋立造成地や海中に基礎を置く道路は構造上脆弱で不安であるというご意見。(5)は、ポートアイランド西地区ではなく、倉庫、事務所等が集積している東側の地区を通過させるべきであるというご意見。(6)は(5)と対峙するご意見で、ポートアイランド南公園はポートアイランド唯一の大型の自然を有する公園であり、説明会で住民から提案のあったポートアイランド南公園に隣接するルートに変更するようなことには反対というものでございます。(7)は、車線数を6車線から4車線に変更し、制限速度を時速60キロメートルに抑える措置を検討してほしいというご意見でございます。

先ほどご説明しましたように、経済性や施工性などの面を踏まえて総合的に判断し、本計画が最適であると考えております。必要車線数は、計画交通量に基づいて設定しており、6車線としております。また、設計速度は、広域幹線道路ネットワークの形成並びに安全性及び快適性の観点から、既供用、既都市計画決定の大阪湾岸道路の区間の設計速度と同様、時速80キロメートルとしております。

なお、大気質、騒音等の予測の結果、自動車の走行に係る影響は、必要に応じて環境保全措置を講ずること等により環境基準等を満足するとの結果を得ております。

次に、その他の意見の概要です。(1)は、ポートアイランド西地区は、都市計画対象道路の構想段階にはなかった大学の進出、大規模住宅の建設、護岸公園の整備が進み、人々の往来が変化して

いる。このため、それに伴う既存道路の安全対策も十分配慮すべきであるというご意見です。

これに対する考え方ですが、ポートアイランド西地区の大学整備等に併せ、歩行者等の安全確保の視点から、歩道橋の整備、横断歩道や信号機の新設等の対策が図られています。今後も既存道路の管理者等が当地区の都市機能の成熟度に応じて、動線の安全性の向上について段階的に対策を検討することとされています。

(2)は、ルート、構造等について、住民が以前から提案しているハーバーハイウェイの活用、地下化、ルートの根本見直しなどの内容が全く反映されていない。これでは計画ありきではないかというご意見です。これに対する考え方につきましては、先ほど事業計画に関する考え方で述べたとおりでございます。

(3)は、説明会において、パブリック・インボルブメントプロセスで実施された住民アンケートの結果を重く受けとめていると説明していたが、説明会に参加した住民は誰一人としてこのアンケートを見ていないし、記入していない。これが有識者委員会でまとめた住民 50%以上賛成というアンケート結果の実態であるというご意見です。

これに対する考え方については、前面スクリーンを用いてご説明いたします。第三者機関である大阪湾岸道路有識者委員会により、パブリック・インボルブメントプロセスが実施され、広く住民の方々等の意見把握、分析を行うとともに、公益的観点から事業の必要性が示されておりますが、その取りまとめに関するご意見でございます。

ご覧のとおり、沿道地域住民に対するアンケートにおいて、ルート、構造に関する設問に対する回答が寄せられていて、「特に問題はないと思う」が 34.4%、「多少の問題はあるがやむを得ないと思う」が 21.9%で、賛成とする方が約 56%となっております。一方、「問題があると思う」が 7.3%となっております。

このアンケートは、公平を期すため沿道地区において無作為抽出を行い、依頼を行ったもので、その結果、全回収数が 2,735 票、このうち中央区が 360 票、ポートアイランドが 140 票で、全体の 5.1%を占めております。このアンケート票の配布計画を示すものですが、東灘区から長田区の沿道地区において 4,468 票を配布し、2,735 票を回収したものでございます。このように、アンケート調査は、全国レベルの世論調査等と同様、適切に行われたものと考えております。

(4)は、都市計画決定手続に関する広報、周知が消極的である。(5)は、都市計画原案に関する公聴会で計画に反対する意見を述べたが、意見は全く検討されていなかった。(6)は、月曜日の夜に説明会が行われたが、住民が出席しやすい日曜日に説明会を開催してほしい。(7)は、この道路の必要性について説明不足である。阪神高速 3 号線と 5 号線の乗り継ぎ渋滞等の観点から、十分な

説明をすべきである。(8)は、住民がルート見直しを要望しているにもかかわらず、ルート見直しについて、技術面、事業費、工期等の観点からの説明が不足している。(9)は、国土交通省、兵庫県及び神戸市の3者の権限と責任が不明確である。今までの説明会などで住民から出された疑問点や意見に対して、内容ごとに整理して説明すべきと考える。(10)は、工事の実施に当たっては、詳細設計などについて地域住民に説明し、それらの意見を尊重すること、というように、説明会の周知、設定、あるいは説明会における説明に関するご意見です。

これに対する考え方ですが、これまで都市計画面案及び準備書についての広報資料を配布するとともに、兵庫県、神戸市の広報紙、ホームページ等により周知に努めてきました。また、説明会は、神戸市内において平日の昼間、平日の夜間及び休日に開催しており、都合に合わせて時間、曜日を選択して参加いただけるよう努めてまいりました。今後の事業実施段階において、地域の方々に理解が得られるよう努めていくこととしております。

なお、この道路が整備されることにより、阪神高速3号神戸線と5号湾岸線の乗り継ぎなどの渋滞緩和、ポートアイランドを出入りする車両の円滑な交通処理にも寄与することとなります。

(11)は、この道路からの排ガスによる影響がある地区の住民に年2回の健康診断を実施すべきというご意見。(12)は、この道路の影響がある地区について、住民税、固定資産税、保険料の免除を検討すべきというご意見。(13)は、大阪湾岸道路西伸部という呼称に対するご意見でございます。

これらのご意見は、都市計画に直接関連するご意見ではございませんが、本事業の実施における詳細な計画の検討に当たっては、環境影響評価の結果を踏まえ環境保全に十分配慮して行うとともに、地域の方々に理解が得られるよう努めていくこととしております。「西伸部」という呼称は、大阪湾岸道路の未整備区間を総称するものとして、一般の方により分かりやすく認知していただくために使用しております。

事務局 次に6ページ、主として環境影響評価に関するものについてご説明いたします。

まず、大気質に関するご意見といたしまして、(1)予測を行う上での初期条件、いわゆるバックグラウンド値の設定方法について、その位置等を再考すべき。(2)と(3)、予測式の設定条件や予測結果を再確認すべき。(4)高さ方向について、予測結果がおかしい。(5)自動車からの排気ガスの濃度だけでなく、総量において予測評価すべき、といった旨のご意見でございます。

これらにつきまして、バックグラウンドは地域を代表する大気質の状況を把握できる大気監視局の測定値を用いていること。予測評価は、国土交通省令を踏まえてまとめられた「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて適切に実施していること。環境基準は濃度で示されていることなどを見解としております。

続いて、騒音に関するご意見ですが、現地調査に関する情報を記載すること。音源の位置、予測式の条件設定、高さ方向の予測結果に対して再確認すべき。また、(6)ですが、遮音壁だけでは安心できない。(7)大型トラックをはじめ、湾岸道路による騒音被害は甚大であるといった旨のご意見でございます。

これらについては、予測評価の手法については、先ほどの大気質と同様に、「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて適切に実施されており、必要に応じて遮音壁を設置することにより環境基準を満足するものであると考えております。

続いて、低周波音です。意見は、もっと広範囲で予測せよ、他事例ももっと参考にせよといった旨のご意見でございます。

これらについては、低周波音の特性を踏まえ、影響を適切に把握できる地点を選定していること。また、予測に当たっては、道路構造や交通条件が類似する既存の高架道路において調査を実施し、これを参考として予測評価を行っております。

次に、土壌に対するものとしたしましては、工事の際に使用することが想定されている地盤改良剤についての影響も考慮すべきとのご意見でございます。

これについては、現時点では地盤改良剤の使用は想定しておらず、もし必要となった場合は周辺環境に配慮することとしております。

次に、景観についてでございます。(1)ポートアイランド西景観形成地域と居住地域を分断するような計画は、市の景観形成方針に矛盾する。(2)湾岸道路の建設は景観を破壊する行為であり、市政の景観都市の形成についての一貫性を放棄するものである。(3)人が住む場所や集まる場所からの景観を予測すべき。(4)景観改善のために、道路に沿って緑地やイルミネーションを設けるべき。(5)ポートアイランドの大学施設と調和のとれた道路構造とすべき、といった旨のご意見でございます。

これらにつきましては、先ほどの評価書のところでもご説明いたしましたが、景観については、みなと神戸らしい景観特性を踏まえ、ご意見にもある市の景観形成方針との整合も図りながら、今後、国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針(案)に基づいて、地域住民等の意見も伺いながら予測評価を実施していくこととしております。さらに、新しい神戸の魅力を創出するようにも取り組んでいくこととしております。また、道路周辺の地域整備については、神戸市が地域住民の意見を伺いながら検討していくこととしております。

続いて、人と自然との触れ合いの活動の場に関するものについてのご意見ですが、この道路をつくる以前に、埋め立て工事等によって本来の自然環境は破壊されており、人と自然との触れ合いを



求めること自体が困難である。そのことを記載すべきであるという旨のご意見です。

これにつきましては、湾岸道路周辺の概況を調査した上で、近隣の公園など、本事業の実施によって、それら人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度、利用性等を把握することにより予測評価を行っており、適切と考えております。

最後に、環境全般に関するご意見といたしまして、ポートアイランドにおける高層住宅への環境影響を指摘するもの。予測の信憑性を問うご意見。ディーゼル車から排出される物質が健康被害をもたらすことを懸念するもの。上下線分離の道路構造を考慮した予測を求めるもの。密閉タイプの透明なシェルターの設置を求めるもの。ディーゼル車の排ガス対策。ポートアイランドの大学施設近傍での調査とその影響について説明を求めるもの。続いて12ページですが、橋脚の位置を遠ざけるなどの配慮。環境負荷に関する情報の記載。地球温暖化の観点からのご意見。評価書の内容の充実を求めるご意見。また、最後、13ページでございますが、今後、環境状況の把握や調査等、図書に記載している内容を確実に実施されたいというもの。供用前後における窒素酸化物に関する定期的な調査分析と結果の公表を求めるといったご意見でございます。

これらについての都市計画決定権者の見解といたしましては、調査、予測、評価は先ほども申し上げましたが、「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて適切に行っていること。また、現時点で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導、助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講じるほか、神戸市環境影響評価等に関する条例に基づく事後調査を実施することといたしております。また、地球温暖化の観点でございますが、二酸化炭素排出量については、湾岸道路の供用により広域の交通の流れが円滑化されることにより、現況よりも削減されるものと考えております。

以上が意見書の要旨と、それに対する都市計画決定権者の考え方でございます。

事務局 公聴会のご意見に戻ります。お手元の参考資料1をご覧ください。

ご意見の内容は、ハーバーハイウェイ活用などにより、ルート・構造を見直すべきである。財政状況、地球環境問題などを踏まえると必要性に疑問がある。この道路により環境や景観が阻害されるといったご意見が陳述されました。これらのご意見の多くは、意見書のご意見と重複しておりますので、重複していないご意見の概要とそれに対する考え方について説明させていただきます。

1番目の方の3つ目のご意見は、平成20年3月に新しいマンションが道路から60メートルの至近距離に完成予定である。その人たちの意見を聞いてから都市計画決定を行っても遅くはないというものでございます。

これを受けまして、開発業者にお手元の参考資料2及び参考資料3を提供し、入居希望者に都市

計画及び環境影響評価の手續について周知いただくよう依頼したところでございます。

3番の方のご意見は、六甲アイランドの東側を通過して南側を西伸するルートにより、環境問題等を解決できるのではないかと考えております。

六甲アイランド東側を南下するルートについては、住宅地の中を通過することになるだけでなく、港湾関連施設への影響が大きいなどの理由から、現行案のほうが優れていると考えております。

5番の方のご意見は、灘浜航路等における長大橋設計に当たっての留意点に関するものでございます。

航路を横断する橋梁の桁下高については、学識経験者、海事関係者等から成る委員会において、過去の入港実績等をもとに検討、調整されています。今後、学識経験者等から最新の知見を取り入れながら慎重な検討がなされ、適切な設計が行われるものと考えております。

9番の方のご意見は、大学やマンションの誘致によりポートアイランドの環境は平成9年当時と全く異なっていることから、大学前道路上を通る計画案に反対する。大阪湾岸道路の建設には賛成だが、当初の計画どおり西側臨港道路上に建設すべきというものです。

これに関しましては、過去の経緯を若干説明させていただきます。前面スクリーンをご覧ください。平成元年の建設省原案においては、西側臨港道路の中央分離帯上を通る計画になってございました。しかしながら、住民の皆様からの西風の影響等に関するご意見を踏まえ、平成8年の神戸市案の段階で現行計画のルートに修正された経緯があり、現行計画は地元のご意見にも配慮した適切な計画であると考えております。

なお、大学等については、大阪湾岸道路の計画を前提とした公募売却の結果、進出されたものでございます。

地元説明会等における状況として、少し補足をさせていただきます。お手元の参考資料4と5をご覧ください。参考資料4は、平成20年7月25日に開催されました神戸市都市計画審議会において配付された、ポートアイランド地区の経緯を示すものとなっております。参考資料5は、それ以外に本県に対して頂戴した地元からの文書をお示しするもので、六甲アイランド地区に関する経緯も併せて記載してございます。

参考資料4をご覧ください。本県に対しては、平成19年10月3日に「大阪湾岸道路西伸部の都市計画手續についての申し入れ」を、平成20年1月27日には「大阪湾岸道路西伸部の都市計画 住民の声に耳をかさず一方的に手續を進める当局に抗議するとともに、港島自連協提案ルートの検討を求めます」という抗議文を頂いております。

平成 19 年 10 月 3 日の申入れの要旨は、計画路線ありきの姿勢を撤回すること。環境影響や景観上の問題点指摘に対する十分な説明を行うこと。住民提案のルート変更案に十分な検証を行うこと、といったものでございました。

これに対しては、環境影響評価の結果、ルート・構造の比較検討内容について、次回の説明会で説明させていただき旨を回答させていただきました。環境影響評価準備書の説明会に当たっては、お手元の参考資料 3 を各戸配付するなどにより、都市計画案の概要と環境影響評価のあらましをお知らせするとともに、説明会の開催予定についても周知を図ったところです。

ポートアイランドにおいては、平成 19 年 11 月 22 日の説明会に加え、平成 19 年 11 月 25 日には、港島自治連合協議会に対する説明会を行いました。その際には、ルート・構造の比較検討の内容を説明するとともに、質問に対してはできるだけ分かりやすく答えるよう努めましたが、協議会の方から、説明資料を事前に全戸配付の上、再度説明会を開催してもらいたいとの要請がございました。

これを受け、平成 19 年 12 月 18 日から約 1 週間、全戸に資料を配付いたしました。配付した資料は、参考資料 4 の別紙 でございます。その上で、改めて平成 20 年 1 月 19 日に説明会を開催いたしました。この説明会では、事前配付資料に加え、住民の皆様が懸念されている西風による環境への影響についての補足資料を配付し、できる限り計画の内容の周知、説明に努めたところです。

次に、平成 20 年 1 月 27 日の申入れですが、その要旨は、説明会で環境アセスの説明が行われておらず、都市計画手続に瑕疵がある。都市計画手続を中断し、港島自治連合協議会提案ルート、港湾幹線道路を活かし、神戸大橋をまたいで直接和田岬につなぐ案を十分検討すること、といったものでした。

これに対しては、平成 20 年 3 月 21 日に文書によりまして、今後は都市計画審議会において、都市計画案及び環境影響評価書について、これまでに頂いた意見書も含めて審議していただく。1 月 27 日の文書内容についても都市計画審議会に報告する。ポートアイランドのまちづくりについては、地域の皆様と神戸市が協働と参画により取り組んでいきたい旨を回答いたしました。

なお、環境影響評価の説明ができておらず、都市計画手続に瑕疵があるというご指摘につきましては、以下のように考えてございます。

環境影響評価法第 17 条第 1 項において、「都市計画決定権者は準備書の縦覧期間内に、関係地域内において、準備書の記載事項を周知させるための説明会を開催しなければならない」と規定されております。これに基づいて、説明会の設定に当たっては、平日の昼間、平日の夜間、休日に開催し、都合に合わせて、時間、曜日を選択して参加できるよう配慮し、ポートアイランドを含む沿道

地域各地区で6回、県立のじぎく会館で1回の計7回の説明会を開催しました。また、環境影響評価法第17条第2項に基づき、説明会の開催を兵庫県公報において公告するとともに、参考資料3、4の各戸配付の資料、県ホームページ、広報こうべ及び県民だよりひょうごにより説明会の開催を周知しております。さらに、港島自治連合協議会からの求めに応じて、事前に公告した説明会とは別に、2回にわたり説明会を開催させていただいたところです。

次に、参考資料5をご覧ください。下線を引いている部分が神戸市都市計画審議会で配付された参考資料4に対して追加した項目でございます。平成20年5月23日には兵庫県環境影響評価審査会答申に抗議する文書をいただいております。また、六甲アイランドCITY自治会から冬柴国土交通大臣あてに、平成20年6月3日に、2,700余名の署名の提出がございました。

以上が都市計画手続及び環境影響評価手続の中で頂いたご意見の要旨とその経緯等でございます。

なお、本都市計画案については、去る7月25日に開催された神戸市都市計画審議会において原案どおり承認され、この答申を踏まえ、同日付けで同意する旨の神戸市長意見を頂いております。

長くなりましたが、第1号議案及び第2号議案については以上でございます。

議長 かなり長くなりましたが、続きまして、大阪湾岸道路西伸線（六甲アイランド～駒ヶ林南）の都市計画に係る環境影響評価について、調査・審議いただきました専門委員を代表して、31番委員から、調査結果の報告をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

31番 専門委員7名を代表いたしまして、ご報告いたします。

本案件につきましては、事前に周辺環境に及ぼす影響について十分に評価をする必要があるということで、本審議会から専門委員としての調査依頼を受けまして、平成17年2月から4年間にわたりまして、環境保全の見地から慎重に検討してまいりました。

環境影響評価の内容につきましては、ただ今、事務局からご報告があったとおりでございます。私たち、それぞれの専門の皆さんにとりましても、環境影響評価は妥当であるというふうに考えます。先ほどご報告がありましたが、環境保全の立場から、知事意見並びに国土交通大臣の意見を頂きまして、都市計画決定権者として、適切に対応して、環境影響評価書がとりまとめられたと考えております。

今後の事業実施に関しまして、報告書に記載されております環境保全措置及び事後調査を実施するとともに、沿道地区住民の意見や要望などを聴きながら、状況に応じた適切な対応をお願いいたします。

以上、報告させていただきます。

議長 どうもありがとうございました。非常に長い間のご調査、ありがとうございました。

それでは質疑に入りたいと思います。事務局からの説明及び専門委員会からのご報告について、質問またはご意見ございますでしょうか。

27番 昨年11月26日ですが、国土交通省が将来の交通量予測を基にした交通需要推計を発表しております。また、費用面からも、コスト管理をより厳しくするという事で、道路整備中期計画の見直しが避けられないというふうになっています。この都市計画道路は、平成元年、1989年に計画の原案が提示をされております。その後の情勢の大きな変化を踏まえて、この道路計画の妥当性を真剣に審議をしなければならないと思います。

その立場から、この道路の必要性の問題ですけれども、まず初めに計画交通量の面からですが、平成11年度、1999年の全国道路交通情勢調査、道路交通センサス、これをもとにして推計されているということですが、交通需要の予測は14年、それから去年の20年、2008年に見直しがされています。人口それから自動車の保有台数、免許証取得率、こういったことが基礎になっているということですが、例えば人口で見ましたら、2030年には2005年と比べて9.8%減少するというふうになっておりますし、自動車の保有台数についても減少する。ただし、女性は増えるということがございますけれども、これは短距離、軽自動車なんかが増えるというふうに見られています。高齢化によって、免許を返上する人も増えるだろうと。

それから、GDPの予測は、2030年には、計画では1.5%増えるとなっておりますけれども、今日、昨年末の10月から12月の実質国内総生産GDPの速報値が出されました。これを年率に直すと、-12.7%という状況が発表されております。こういったところで、この計画そのものの前提がかなり変わってきているのではないかなと思います。

昨年の交通需要の予測では、台キロが2020年で見ますと、前回調査、14年の調査で8,680億台キロ、これに増えるという予測が7,560億台キロで、前回より13%減少しているというふうに出ているわけございまして、この道路が計画されて、最後の平成42年、2030年の需要予測は、平成17年の実績値からも2.6%減少するというふうになっています。

国土交通省のこういった見直しがこの計画に実際に反映されているのかどうか。意見書に対する考え方の中でも、将来交通需要推計の見直しが行われており、そして今後の社会情勢、経済情勢の変化に応じて、必要があれば計画を見直していくものと考えているということが何度も書かれておりますけれども、本当にそういうふうに見直しがされたのかどうか、お聞きをしたいと思います。

議長 ただ今のご質問について、事務局からご回答を願います。

事務局 今、委員からご指摘がありました、いわゆる交通需要の見直しが国土交通省のほうで行わ

れておりますが、この計画手続は、最初にご説明いたしましたように、平成15年にパブリック・インボルブメントに着手されて、その後、17年2月に都市計画、環境影響評価の手続に着手しております。その後、準備書を作成する段階で、最新の交通需要の推計値を用いまして、計画交通量といたしまして、6車線で計画をしてございます。

今回の大阪湾岸線西伸線のように、環境影響評価を行う路線の計画の手続につきましては、相当の期間を要するという事で、手続を着手した時点から状況が若干変わってきていることはございますが、準備書、都市計画案を作成する段階においては、最新の情報をもって計画をして、そして環境影響評価をしたというようなことでございまして、そういった意味から、今、委員ご指摘のとおり、国土交通省のほうで推計値の見直しがなされているということですので、新しい推計値が示された段階でその推計値を踏まえて、今後、適切に対応したいということの説明させていただいたところでございます。

27番 今、世界同時不況という状況になっていまして、GDPが-12.7%だと、こういうのは確か30数年ぶりというふうに、今日も報道されておりましたけれども、こういった状況の中で、本当に計画されているからそのまま進めていくのだと。前提が大きく変わっているのに、実際には見直しがされないのは大きな問題だと思います。状況が変わってきているというのは、今、認識の中で言われているわけですから、これは本当に見直すべきだと思います。

次に、事業主体、総事業費の関係ですけれども、事前説明の中で、建設の総事業費は4,000億円から5,000億円というふうなご答弁もありました。事業主体は国が予定をされているというふうにご答弁もありました。しかし、これはまだ決まっていないわけですね。公共であるのか、民間なのか、方式も直轄方式なのか、住民負担がどうなるのか、有料か、無料か、こういうことも知らされていない。本当に大もとのところが住民に知らされていないのが大きな問題だと思います。それによって、計画を大きく判断する基準を奪われていると思います。

住民参加が近年叫ばれているんですけれども、先ほど説明の中でもアンケートがありました。こういうアンケートに今言いましたような根本的な情報が一切なくて、そうして住民に意見が聞かれると。そうなれば、道路が新しくできれば、それは時間が短縮をされますし、そういう利便性は上がることになりますから、道路が建設されるのは賛成という意見が多く出てくるのも当たり前だと思いますけれども、そういう大もとが決まっていない計画を都市計画として決めていくのはいかがかと。

それから、兵庫県も、そのほかの自治体、神戸市さんも、財政が大変だというわけですから、これだけの4,000億円から5,000億円というお金を投入してこの道路事業を進めていくのは、本当に

大きな問題だと思えます。

それから、住民合意も、これだけたくさんの意見書が出ているわけですから、説明責任を果たされてないのではないかと思います、そのへんの認識はいかがでしょうか。

事務局 先ほどの補足を一部させていただきます。先ほど 13%減の話が少し出ましたけれども、説明の中で計画量のご説明をしたわけですが、将来の計画の見直しといいますのは、将来どう交通需要、全体がどうなって、その交通需要に応じてどういう配分するかによって詳細検討されるわけですが、その結果を見てみると、この湾岸に将来的にどれだけの交通量が乗るかというのはわかりませんが、仮に 13%単純に落ちたとして考えましても、今、6車線で計画してありますが、4車線の場合は設計基準容量といまして、4車線での交通容量が道路構造令等で示されてありますが、それが7万2,000台、それを上回ると6車線になります。こういう容量を割り込まないような交通量になってくるということになります。

事務局 今の委員のご発言に関して3点お答えいたします。

交通量に関しましては、今後見直された段階で、その見直された数値に基づいて検討していくことにしております。

それから、事業主体等が未定の段階で都市計画決定手続を急ぐその理由でございますが、おっしゃいましたとおり、事業主体あるいは事業費、もし負担するとするならば、県と神戸市の負担の割合、そういったものは一切まだ未定でございます。都市計画決定するというその意味は、そういう事業化の検討、そういったことに着手するいわば前提でございます、前提として都市計画決定することをぜひご理解いただきたいと思えます。

最後、説明責任のお話でございました。評価書のいくつかの項目にもございましたように、これから事業実施段階に当たりましては、今後事業者になるであろう事業主体と、それから関係機関、並びに地元の道路が通過するエリアの皆様方と、十分意見を調整するといいますが、そういうことを考えてございますので、その段階で説明責任は果たしてまいりたいと考えております。

27番 参画と協働と言われまして、どういう公共事業を進めていく段階でも、住民の意見を十分踏まえて進めていくのが姿勢だと思います。だから、その事業を決定をしていく、行うのかどうかということも含めて決定していくところに、住民の合意なりがどうしても必要だと思いますので、決まってから説明を十分するという問題では、根本的にはないと思えます。

もう一点、環境の問題でお尋ねをしたいのですが、すべて環境は問題がないという結論になっていると思うのです。しかし、新しく道路ができるわけですから、例えば大気汚染の数値の問題でも、1日10万台近くが通過をして数値がほとんど動かないというのは、私は専門ではありませんけ

れども、考えられないです。例えば、1点、六甲アイランドの1番目の地点を見ましても、二酸化窒素の予測結果では、0.0005ppm、100億分の5しか影響がないというふうになっています。浮遊粒子状物質の予測結果では、0.0001ppm、100億分の1近くというふうなデータになっているのです。これは、もともと平均値のように私は捉えているのですが、ですから100億分の1の値が出されて、これが数字だと、影響だというふうに言うこと自体がほとんど意味がないのではないかと思うのです。

ですから、こういう結論が環境基準を当てはめて計算されて出てくると思うのですけれども、ほとんど問題がないと、環境に影響がないというのは考えられません。意見書にもありますように、総量でも必ず増えるわけですから、これは地球温暖化の問題からも、しっかりと捉えるべきだと思います。

構造物を海に造るわけですから、今でも漁業に埋め立てによって大きな影響が出ているというふうに漁師さんなんかは言われるのですけれども、こういった海流へ、潮の流れの影響なんかは検討されたのかどうか。

それから、安全性の問題で、これは多分産業道路になると思うのですが、例えばダンプとか、トレーラーとか、こうしたものが高い高架橋を通ると、どれくらいの風速で止まるのかわかりませんが、こういったことも検討されたのかどうか、お聞きをしたいと思います。

事務局 大気質の予測評価につきましては、「道路環境影響評価の技術手法」に基づきまして、適切に実施しており、施工中でありますとか、供用後におきましては、神戸市の環境影響評価条例等に基づきます事後評価を行いまして、適切に環境の影響について把握することといたしております。

潮の流れの検討でございますが、評価書の中でも、水質のところの説明したのですけれども、大阪湾全体海域を対象といたしまして濁り等によるシミュレーションを行いました。それによりますと、漁業に影響するような値以下となったということでございます。

高速道路を大型車が走ることについての検討でございますが、長大橋梁につきましては、今後、設計の段階で、耐震性とか、耐風性とか、その辺を含めて専門家の意見を交えながら検討して設計していくものと考えております。

27番 そうしますと、高さの問題であるとか、風速何メートルでどういう状況になるのかとか、それは特に風力の平均値は書いてあったのですけれども、ダンプとかが通るときに、何メートルであれば高架橋は通れないとか、そういうのはなかったように思うのですけれども、そのへんの回数なり詳細な調査は、それでは無いということですね。それと、さっきの潮の流れは調査はされてな



いということですか。

事務局 しております。

27番 しております。汚濁ではなくて、潮の流れはされているんですか。それも影響がないということですか。

事務局 影響がないということです。

27番 そうしたら、風速のものは。

事務局 今後、道路の設計に当たりまして、専門家の意見を聴きながら設計を行っていきまして、それが完成後に、どういう状況のときに通行止めを行うかとか、そういうことに関しましては、今後、道路ができた段階で、交通管理者と道路管理者が決定していくことであると考えております。

27番 今後の問題だというふうに、今、私は受け取ったのですが、先ほどから申し上げましたようにこの都市計画道路ですが、現状の日本の経済状況から見ましても、また道路の必要性から見ましても、十分検討がなされてきたとは思えません。1989年に計画原案が作られ、それが計画を遂行するという立場でずっと進められてきたと思います。今、お話を伺った中でも、すべて適切にというふうな話ですし、まだこれからの問題もありますけれども、この事業の決定をしまして、遂行していくことには私どもは賛同できませんので、反対の意思を表明させていただきたいと思いません。

議長 ほかに。どうぞ。

25番 何点かお伺いしたいのですが、この環境評価の専門委員による調査結果にございます中で、自動車の走行に係る騒音について、まずお伺いしたいのですが。

説明会等の資料を見ますと、「自動車の走行に伴う騒音レベル、予測地点5カ所中4カ所において環境基準を超過または併設道路寄与分を増加すると予測されるが、環境保全措置として遮音壁を設置することにより、環境基準を超過しない、または併設道路寄与分を増加させない騒音レベルとなる。」このように、少し分かりにくい表現になっておるわけですが、グラフの数値を見ますと、対策前に環境基準を超えておった箇所が、遮音壁を設置したとしても、対策後も環境基準を超えておる箇所がまだあるということで、環境基準を必ず守らなければならないということであれば、この結果が環境にはふさわしくないという結論になるのでしょうかけれども、これを見ますと、環境基準を超えておるが、それはそれでいいと。そんなことは書いてございませんけれども。環境基準を超える予測結果が対策後にも出ているにもかかわらず、これが適正だと言われる根拠、これは専門家の方に教えていただかないと、私も素人でございますからこれは事務的には難しい。調査をされた方にお伺いをしたいのですけれども、その騒音につきまして、まずお伺いします。

事務局 事務局からお答えします。

委員ご指摘のページは、9 - 2 - 80ページだと思うのですが、その9 - 2 - 80ページと9 - 2 - 81ページのところでございます。右側の表、六甲アイランド、ポートアイランド、和田岬以西ということで、5地点の評価結果がありまして、例えばポートアイランドの3ですと、近接空間が1.2メートルで、予測結果が71デシベルでした。基準は70デシベルです。その横に、都市計画対象道路寄与分が59デシベルとございまして、これが都市計画対象道路から出る騒音でございます。その右の併設道路寄与分というのは、湾岸線の横を走っております神戸市の市道から出てくる騒音でございます。

今回、環境影響評価を行っておりますのは、本線上の影響について、どれくらい低減しているかということを見るものでございまして、9 - 2 - 80ページの下に書いてありますけれども、この71を下げようと思いますと、併設道路における道路管理者と連携を図りながら、必要に応じまして、併設道路の環境保全対策を講じることによって、こちらの値が同時に下がるというふうな結果となるものでございます。

25番 よく分かりました。

それで、もう一点お伺いしたいのですが、私、実は阪神高速の3号神戸線をよく利用しております。朝晩等渋滞が起っております。ですから、私の立場、利用者の立場とすれば、臨海部分の道路は必要性が高いのではないか、このように利用者としては感じます。

ただ、今回、例えば意見書であるとか、公聴会の内容等を先週末ずっと見させていただいておりますけれども、我々利用者として利便性が高くなる人間の一方で、騒音とか、酸化物とか、そうしたものの、それこそ我々が利便を受ける逆のデメリットを受ける方が多い。その方々から、神戸市また兵庫県のこの環境評価等についても抗議するといったような文書が出ておったり、特に私が驚いたのは、個人の方で反対される方はいろいろな事情でございますけれども、その地域の、港島自治連合協議会ですか、こういった団体から正式に抗議をされておるといったようなこと。

これは、私が利用者として便利だからとかということで、そのまま賛成するのはなかなか難しいかなと思うわけですが、地域の方々に対する、事務局のほうからいろいろ説明があったわけですが、本当に今まで丁寧な、合意を求めるようなことが、これは県や神戸市だけではなくて、国の方からも当初から、それこそ三顧の礼ではございませんけれども、そういうふうな行為がきちんとあったのかなと。この辺りももう少し説明をしていただきたいのですが、いかがでございますか。

議長 地元住民に対する対応のあり方。ちょっとお待ちください。

事務局 今まで説明会等でいろいろなご意見を頂戴しておるわけでございますが、先ほどから説明申し上げておりますように、今後の事業実施に当たりまして、さらにいろいろな環境あるいは景観の面も含めまして、合意形成に努めて進めていきたいということでございます。

事務局 補足をさせていただきます。国がどのような協力をこれまでしてきたのかというご質問だと思います。

一昨年ですか、19年の秋に開催しております今回の計画の、あるいは環境影響評価に関する説明会においても、国と県と市がそれぞれの役割分担をもって、地元のほうに調整に入らせていただいております。その中では、国は決して後ろに控えているということではなくて、事業予定者として前に出て、地元に対する説明、これは真摯に、我々県とあるいは神戸市と同じ、同等の立場の中でご尽力いただいていると、そのような経緯でございます。

事後につきましては、先ほど答弁したとおりです。

25番 県議会の中で、当該地区に住んでおられる議員の方がよく県の当局に対して、説明が足りないのではないかというのを私の前で、半ばお怒りのような形で言われている姿を私何度となく拝見しておりまして、私も会派推薦ということで、ここに出させていただきますけれども、議員のような説明を受ける立場の者が説明が足りないと言っている姿は、私どもからすれば、やや汗をかいているというのが足りないのではないか。それが、このようなきつい抗議文のようなものになっているのではないかと思いますので、今日、採決されるのかどうかわかりませんが、先ほど答弁の中にあつた、地域の方に合意してもらえよう今後も努力するという、これは結果によってまた変わるとは思いますけれども、その点は結果にかかわらず、努力していただきたいと思ひます。以上でございます。

議長 ほかにご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

6番 この道路につきましては、平成元年からの経緯ということで、ずいぶん長い経緯をたどって今日に至っているということがございます。その間、大震災もあり、いろいろな計画案の見直しもあつたということで、現在の計画になっているかと思ひます。先ほど来からご意見ありますように、関係の方々に十分な事業の必要性、あるいは環境影響等につきまして、説明をし、理解をいただく。こういふことで、これまでの時間を要したのかなと考えております。

この事業計画そのものにつきましては、事業目的あるいは事業効果のところでもまとめておられますように、阪神都市圏におきまして、広域的な交通の幹線としての役割、あるいは都市の基盤として、神戸線等の環境改善なんかの効果も持つておる。国道43号の環境改善にもつながるのではないかとはいふに私は期待をいたしてございまして、できるだけ早期の事業化が期待をされると考えて

おります。

とはいいいましても、先ほど来出ておりますように、そしてまた意見書が多く出されておりますように、非常に大規模な計画になりますので、その環境に与える影響は、景観も含めまして、非常に大きなものが想定されます。専門の先生方が4年間にわたりまして、詳細に検討いただき、アドバイスをいただいたということがございますので、現時点ではそういった環境影響の変動、あるいはそれに対する保全の措置につきましては、万全の考え方がとられていると考えておりますが、報告書の中にもありますように、まだまだ手法的に確立をしていない、されてない分野もございますし、これからの社会経済情勢がどう変化するのかというふうな不確定要素もあるかと思えます。

そこで2点、意見を申し上げたいと思えます。

1点は、多くの意見にも出されておるのですが、神戸らしいみなと景観に対する配慮ということでございますが、メリケンパークあるいはハーバーランドからの海を見た景観でありますとか、あるいはポートアイランドからの景観というようなことで、大変景観的に重要なエリアを通過する計画になりますので、いろいろな視点場からのモニターなんかも見せていただきましたが、やはり事業実施段階におきましては、もう少し身近な憩いの空間からの景観でありますとか、あるいはポートアイランドの大学からの景観でありますとか、そういったことに対する細かな配慮が必要になると思えますので、事業実施段階で専門家の意見を聞いて、十分検討をいただきたい。関係者の理解を得た上で、事業実施に持って行っていただきたいという点が1点です。

もう1点は、事後調査の確実な実施、そして関係の方々への情報公開、説明でございます。非常に不確定な要素、確立されていない手法もございますし、経済情勢の変化、社会情勢の変化もございますので、そういったことにつきまして、必要な環境要素につきまして、しっかりとした事後調査の計画をつくっていただいて、そして実施をしていただくことをお願いしたいと思います。以上2点です。

事務局 今、ご提案のございました2点につきましては、今後とも十分留意してまいりたいと思えます。特に、景観につきましては、評価書にも書かせていただきましたとおり、今後、事業実施段階に当たりまして、十分調整させていただきたいと思えます。

それから、事後調査の的確な実施と情報公開につきましても、それは事後調査したその結果を示して当然だと考えますので、今後、その点につきましては、神戸市ともども留意していきたいと思えます。

24番 先ほど来いろいろと意見が出ていましたが、1点はやはり住民への十分な説明が、今、ご説明、当局から伺いましたけれども、私も聞いていて不十分ではないかというところがあります。

もう一度、きちんとそのところが担保されない限り、やはりこの計画を進めていくのをここで今日、議決というか、決定をすることになることに対してちょっと不安が残るので、そのことをもう一度住民への説明をやっていただいて、今日、採決をしないことはあり得るのでしょうか。

そこをお伺いしたいということと、あと道路行政、今、国の方針もいろいろと変わってきている中で、財政的な裏付けが、先ほども計画が決まってからいろいろと決めるということでしたけれども、地方自治体にとっては非常に大きな負担になる可能性も含めていますので、そのところも見極める必要があると思うので、今ここでこの決定をするか否かを決めるのは早急なような気がするのですが、そこについて伺わせていただいてもよろしいでしょうか。

事務局 まず、住民へのご説明に関しましては、環境影響評価書の中身にも書いておりますけれども、知事からもそのような意見が出ております。事業実施に当たっては、事前に地元住民に十分説明を行って、住民からの要望、苦情に対して適切に対処しなさいというご意見を頂いています。

そういうことについては、環境影響評価書に基づきまして、都市計画決定権者であります兵庫県が、事業の実施に当たっては関係機関と連携、協力をしまして、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供に努めますということを書いておりますので、その点については事業者の考え方をお示しさせていただいたものでございます。

事務局 この都市計画の必要性に関するお答えでございます。この計画路線は、再三ご説明しておりますように、神戸阪神地域の交通渋滞の緩和や幹線道路の沿道環境の改善とか、こういった道路ネットワークの形成が必要であるという意味において、都市計画に定めることが重要な道路であると考えておりますが、今日ご審議いただくのは、いわゆる事業化というものをお諮りするということではなくて、要するにこの道路自体を、今、都市計画がされておられませんので、都市計画に定めて、今後事業化も含めてスキームを固めていこうということの前提になる計画のことでございますので、そういった観点でご理解をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

24番 計画が決定されて、事業化までの間に、例えば住民に説明をするといっても、計画でここで決まってしまったならば、それはそこからまた変更ということはあるのでしょうか。やはり計画として審議会の中で決まってしまうと、その計画どおりに事業化されるのが当たり前だと思うので、計画が決まるまでの間に住民への説明や合意をきちんとしておかないと、そこでいくら言っても、先ほどのように説明を今までしてきたというお話だったのですけれども、実際には、説明をしてもご納得はいただけないというのは、この意見書を見ても明らかだと思うのです。

そのところをもう一步、きちんと住民の方々の意見やそうしたご納得をいただかないと、計画を進める上では、その計画自体が非常に無理のあるもので、先ほどもおっしゃっていましたが

も、そういった意味での住民の参画も必要なことだと思うので、この計画を決める前の段階で、もっと県なり、また市なり、国なりというものはきちんとした説明を行う義務があるのではないのでしょうか。

事務局 先ほどご説明いたしましたけれども、この道路は都市計画に定める必要性が高い道路であるということで、都市計画の手続きに着手いたしました。途中、ご説明いたしましたように、都市計画法に基づきまして、都市計画の案をつくる前の説明会をまずさせていただいて、その後、都市計画面案と環境影響評価を一緒にして、それをまた説明をさせていただいて、そしてそれに対してのご意見を頂戴して、本日都市計画の審議会にお諮りしたという経緯になってございます。途中、アセスの説明もさせていただいたのですが、環境影響評価についても、必要に応じて遮音壁の設置などの環境保全措置を講ずることによって環境基準等を満足するとともに、事業者の実行可能な範囲内で回避、または低減されているというような評価をされてございまして、そういった観点で、適切な計画であると考えているところでございます。

委員ご指摘のように、今後の事業化にあっては、こういったいろいろなご意見を踏まえて、環境あるいは景観のご意見、合意、今の計画をベースにしながら、こういった配慮をしていくのかといったところを今後、議論させていただく。事業者を中心にさせていただくと考えてございます。

24番 意見ですけれども、結局この計画は20年ぐらい前にできて、ずっとそのまま計画も決まらず、事業化もされなかったわけですね。この20年間に、この道路が絶対に必要であるというのが、地元の方々も含め、またはこの高速道路を利用されるの方々も含めて、あまりそのニーズが絶対に必要というような形でのものというのが、例えば、今こうやって資料を頂いていますけれども、その中で見えないのだと思うのです。

なので、私が皆さんに今言ったのは、そういったことも含めて、この道路を今、都市計画しなければいけないということは分かりますけれども、そこに対しての住民の説明や、また、利用者に対しての説明はまだまだ不十分なのではないか。その中で、今日これで審議会の中で決定するのはいかなものかということ伺っているのですが。

28番 それはおかしい。この道路は必要不可欠なものであるということは確信いたしております。これは、43号線、公害問題が酷かったときも、道路がもう一つとか、いろいろなものも言われましたが、今は関空のほうから、東のほうから、また西のほうへの垂水の周辺とかの道路混雑とかという面からしましても、利用価値は十分あって、これは神戸市にとっても、兵庫県にとっても、住民にとっても必要なものと思っております。

ただ1点、住民の意見を聞くのは当然のことです。これは住んでおられるの方々、当然のことです。例

を言いますと、単純な問題で、街灯は自分の家の前にあったら明る過ぎてだめだけど、周辺は街灯がなかったらいかんと言われる。それとまた、ごみステーションが遠くであったら不便、自分の家の前はだめやと、こういう議論になってしまったらどうすることもできない。やはり必要性というものを十分訴えて、理解を深めて、深めて、そうしてなおかつ反対があれば、これは民主主義です。住民の声は十分聴くということは、これは必要である。また、今後とも一層の努力をして、理解を深めた上ですと。しかし、その理解を深めるには、さっき言ったみたいに、やはりこれはどうしようもない。100人のうちの1人の反対とか、そういうものであれば、事業着工をするべきではないか。すべての面において、これまで過去にいろいろな事業がございました。それがどうなってきたかという経緯も踏まえて、今日は結論を出していただきたい。このように思います。

議長 ほかにご意見ございますでしょうか。

私は、都市計画決定というのは、実際にいろいろな設計をしたりすることの大前提だと思いますけれども、これがなければ何も前にいかない。逆に言ったら、途中でいろいろな問題が出てきても、都市計画決定をしなければそれに対する具体的な対応も検討できない。そういう状況です。

そういうことでありますので、今日は採決はさせていただきたいと思います。もちろん、反対をしていただいても結構でございます。ほかに特段ご意見がなかったら、かなり時間がたっておりますので、第1号議案について採決をしたいと思います。

専門委員の方はすみませんが、採決にはかかわらないでいただきたいと思いますが、原案のとおり可決に賛成の方、挙手を願います。

(賛成者挙手)

議長 ありがとうございます。賛成が多数でございますので、第1号議案「神戸国際港都建設計画道路の変更(1.3.6号大阪湾岸線西伸線の決定)」については、原案のとおり可決いたしました。

次に、第2号議案についてお諮りをしたいと思います。第2号議案について、原案のとおり可決に賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

議長 ありがとうございます。賛成多数でございます。第2号議案「神戸国際港都建設計画道路1.3.6号大阪湾岸線西伸線に係る環境影響評価書について」は、原案のとおり可決いたします。

県決定の都市計画案件につきましては、以上のとおりです。この結果は、直ちに知事あてに答申することといたします。

本日予定しておりました議案は、以上すべて終了ということでございます。

それでは、これもちまして、平成20年度第3回の審議会を閉会いたします。熱心なご議論あり

ありがとうございました。

閉 会 午後4時30分



**平成20年度第3回兵庫県都市計画審議会  
出席委員名簿**

日 時：平成21年2月16日 午後2時～午後4時30分  
場 所：パレス神戸（神戸市中央区）

区 分	氏 名	職 名	備 考
学識経験のある者 (50音順) (第3条第1項第1号)	近 藤 勝 直	流通科学大学教授	
	多 淵 敏 樹	神戸大学名誉教授	会 長
	西 勝	神戸大学名誉教授	
	西 浦 道 雄	兵庫県農業会議副会長	
	原 口 和 夫	財団法人兵庫県園芸・公園協会理事長	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	齊 藤 昭	農林水産省近畿農政局長	代 理
	平 工 奉 文	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	木 下 誠 也	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	各 務 正 人	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	太 田 裕 之	兵庫県警察本部長	代 理
市町の長を代表する者 (第3条第1項第3号)	矢 田 立 郎	神戸市長	代 理
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	井 戸 まさえ		
	竹 内 英 明		
	岸本 かずなお		
	新 町 みちよ		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	植 中 進	神戸市会議長	
	田 口 勝 彦	丹波市議会議長（兵庫県市議会議長会）	
	杉 原 延 享	播磨町議会議長（兵庫県町議会議長会）	
専門委員 (第3条第2項)	朝 日 稔	兵庫医科大学名誉教授	
	小 谷 通 泰	神戸大学大学院海事科学研究科教授	
	北 村 泰 寿	神戸大学男女共同参画推進室特命教授	
	澤 木 昌 典	大阪大学大学院工学研究科教授	
	菅 原 正 孝	大阪産業大学人間環境学部教授	