

令和2年度  
第3回兵庫県都市計画審議会

令和3年1月29日（金）  
兵庫県農業共済会館7階 大会議室

開 会 午後 1時28分

【会長挨拶】

【議事審議】

○議長 それでは、第1号議案、西宮市に係ります「阪神間都市計画道路（1.5.8号名神湾岸連絡線ほか4路線）の変更」について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 第1号議案、阪神間都市計画道路（1.5.8号名神湾岸連絡線ほか4路線）の変更について説明いたします。

資料は、資料1は議案書、資料2は議案説明資料、資料3は意見書の要旨及びこれに対する県の考え方、資料4はスクリーンのスライドを印刷したもの、参考資料1は環境影響評価結果の概要、参考資料2は環境影響評価準備書に関する県知事審査意見書と西宮市長意見です。

今回の変更は、西宮市における自動車専用道路である名神湾岸連絡線の追加及びこれに係る浜手幹線をはじめとする幹線街路4路線の変更です。

それでは、前面スクリーンを御覧ください。まずは、名神湾岸連絡線、その後、関連する4路線について説明します。

前面スクリーンは、西宮市を中心にした阪神間の高速道路の位置図です。スクリーン上が北方向になります。なお、今後説明がない限り、全て上が北方向です。

東西方向に阪神高速3号神戸線、同じく5号湾岸線、また、西宮JCT・ICから北東方向に名神高速道路が既に供用中で、六甲アイランドから西に向けて赤い破線の大阪湾岸道路西伸部が事業中です。

名神湾岸連絡線は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線をつなぐ、延長約2キロメートルの自動車専用道路ですが、阪神高速3号神戸線とも連絡することで、3号神戸線や国道43号に集中している交通を5号湾岸線に分散させ、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るとともに、災害時に強い道路ネットワークの確保、また関西3空港の一体運用・阪神港などの物流拠点への直結による物流ネットワークの強化を図る目的で計画されたものです。

次は、名神湾岸連絡線の部分を拡大したものです。名神湾岸連絡線は、北側で名神高速道路、阪神高速3号神戸線と、南側で阪神高速5号湾岸線と接続しており、途中にICはありません。

続いて、都市計画で定める事項です。種別は、自動車専用道路、路線名は、1.5.8号

名神湾岸連絡線。起点は、今津社前町、終点は、西宮浜1丁目、主な経過地は今津港町です。

延長は、約2,010メートル、構造形式は嵩上げ式いわゆる高架構造で、片側1車線の2車線で幅員15メートルの道路です。

続いて、周辺高速道路との接続形態を示す模式図です。赤線が名神湾岸連絡線、黒線が名神高速道路、中央左右の青線が阪神高速3号神戸線、下段左右の青線が阪神高速5号湾岸線です。

赤色矢印で示すとおり、名神湾岸連絡線は名神高速道路、3号神戸線の大阪方面、5号湾岸線の大阪方面・神戸方面と接続します。また、西宮浜に出入口を設置します。

なお、黒色矢印で示すとおり、名神高速道路と3号神戸線の神戸方面は既に接続されています。

次に、都市計画の変更内容について説明します。

次の図面は、名神湾岸連絡線の幅員構成を示した図です。単路部では片側1車線の2車線道路となっており、代表幅員は15メートルです。

次は、名神湾岸連絡線の全体計画です。スライドを印刷した資料4の7ページ、8ページも併せて御覧ください。

本路線は、仮称西宮JCT・IC付近では、今回変更する4路線の1つである今津東線上に計画されており、大阪ガスのグラウンドの間を抜け、JFE西宮工場の東側と海上部を通り、西宮浜で阪神高速5号湾岸線に接続します。

次は、仮称西宮JCT・IC付近の模型を南から写したものです。既存の西宮JCTに接続するため、各ランプが立体的に交差した構造です。

次は、仮称西宮JCT・IC付近の平面図です。青色で示す部分は、既に都市計画決定済であり、今回、名神湾岸連絡線の追加に伴い赤色の区域を追加します。名神湾岸連絡線は、既に都市計画決定済である今津東線上に計画されているため、追加するランプ構造に必要な区域を追加しています。

前面スクリーンは、仮称西宮浜JCT・IC付近の模型を南東から写したものです。既存の自動車専用道路に接続するため、各ランプが立体的に交差した構造です。

次は、仮称西宮浜JCT・IC付近の平面図です。各方面へ接続するランプ及び出入口に必要な赤色の区域を追加します。

前面スクリーンは、単路部の平面図です。①の区間では、今津東線上に重なって計画されるため、区域の追加はありません。②の赤色区間を、新たに必要となる区域として追加しま

す。

次に、浜手幹線はじめ4路線の変更の内容を説明します。

前面スクリーンは、浜手幹線の位置図です。浜手幹線は、国道43号のことです。

次は、浜手幹線の平面図です。名神湾岸連絡線の追加に伴い、西宮インター交差点部の区域を追加します。

前面スクリーンは、今津東線の位置図です。

次は、今津東線の平面図です。スクリーン右上が北方向です。名神湾岸連絡線の追加に伴い、周辺地域の道路交通が分散されることから、一部区間の車線数を4車線から2車線に変更します。変更後は、中央帯に名神湾岸連絡線の橋脚を計画しています。

前面スクリーンは、浜甲子園線の位置図です。

次は、浜甲子園線の平面図です。名神湾岸連絡線の追加により臨海部の道路交通が分散されることから、黄色の区間を廃止します。

前面スクリーンは、湾岸側道1号線の位置図です。

次は、湾岸側道1号線の平面図です。接続する浜甲子園線の一部区間の廃止に伴い、交差点部の一部区域を変更します。

次に、名神湾岸連絡線の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します。

名神湾岸連絡線の手続フローです。前面スクリーンでは文字が小さいため、資料2議案説明資料の10ページを御覧ください。

資料左側の青囲みは事業予定者の国土交通省が手続を行っている環境影響評価、右側のオレンジ囲みは道路計画ですが、そのうち、右下の点線で囲んだ範囲が都市計画手続となります。赤矢印で示している箇所が現段階です。

まず、オレンジ囲みの道路計画について、一番上を御覧ください。本路線は、平成10年に地域高規格道路として指定されています。平成25年から3回にわたり国土交通省が計画段階評価を行い、その間、沿道住民や周辺事業所を中心に行ったアンケートやオープンハウス形式の意見聴取の結果も踏まえて、地域課題及びその解決方針の検討を行いました。さらに、国、県、高速道路会社等で構成している兵庫県幹線道路協議会において、周辺ネットワークとの接続形態を含めた現在の内容で平成30年3月に合意を得ています。

一方、青囲みの環境影響評価は、環境影響評価法や県の環境影響評価に関する条例の対象事業となる規模ではないものの、市街化が相当程度進んだ地域に大規模な構造物を伴う自動

車専用道路を建設することから、事業予定者である国土交通省が、県条例に準じて環境影響評価を実施しているものです。

再び、オレンジ枠になります。道路計画では、平成 31 年 4 月に事業予定者からルート計画案の送付を受け、都市計画手続に着手しています。

その後、西宮市において、都市計画素案を作成し、令和元年 9 月に市民を対象にした説明会や地元自治会及び地元企業などに対して説明を行い、説明会での様々な意見や質問に対して十分な時間を設けて対応し、それを踏まえて、11 月には、地元説明の結果や地元意見に対する市の考え方も示された上で市から都市計画素案の申出を受けました。

しかしながら、住民の方からの沿道環境の悪化を懸念する意見が多くあったため、県としても改めて住民の方から意見を聴く機会が必要と判断し、12 月に公聴会を開催したところ、18 名の方から公述がありました。

公聴会でも、沿道環境の悪化を懸念する御意見等がありましたことから、事業予定者が作成を進めていた環境に対する調査・予測・評価・環境保全対策の検討の結果である環境影響評価準備書の内容を確認し、「環境保全目標を満足する、または、満足できない場合においても事業者の実行可能な範囲内で環境保全に向けた対策を行うことにより、事業実施による環境影響は回避、もしくは低減されると評価」されていることが確認できたため、令和 2 年 3 月に都市計画案を確定させ、4 月に環境影響評価準備書の縦覧と同時に都市計画案の縦覧を行いました。

なお、新型コロナ感染拡大により環境影響評価準備書説明会が 7 月に延期となり、これに併せて準備書の再縦覧が行われることとなったため、都市計画案も再度縦覧を行っています。

また、縦覧期間中は、都市計画案の確定に至った県の考え方を住民の方に知ってもらうため、公聴会での公述意見及びこれに対する県の考え方も併せて公開し、公述人の方には県の考え方を記載した資料などを郵送しています。

青枠に戻りまして、事業予定者の手続である環境影響評価では、環境に対してどのような方法で調査・予測・評価をしていくのかという計画を示した概要書を平成 30 年 8 月に縦覧し、併せて地元説明会を開催、その後、住民意見、市長意見、知事意見を踏まえて準備書を作成しています。

準備書作成後は、概要書の時と同様、縦覧に合わせて説明会を開催、8 月には県環境部局による公聴会が行われ、準備書に対する住民意見や公聴会意見、市長意見を踏まえた知事意見が事業予定者に送付されました。事業予定者は、その意見を踏まえて評価書を作成し、本

年1月に県環境部局に提出。その写しが都市計画部局に送付されています。

なお、環境影響評価の結果は、後ほど説明いたします。

以上、名神湾岸連絡線の都市計画並びに環境影響評価の手続に関する経緯の説明を終わります。

次に、都市計画案について提出された意見書の要旨及びこれに対する県の考え方について説明いたします。

お手元の資料3「阪神間都市計画道路の変更（兵庫県決定）に関する意見書の要旨及びこれに対する県の考え方」を御覧ください。

表紙の裏側を御覧ください。1度目の縦覧と2度目の縦覧を合わせて45名の方から意見書が提出されています。1名の方が複数の項目について意見を提出している場合もあれば、同じような内容の意見が複数の方から提出されている場合もありますが、これらを項目ごとに整理した結果、意見要旨は、①から④④までの44項目です。意見書提出者45人の内訳は、賛成15人、要望9人、反対21人です。

賛成意見としては、「①名神湾岸連絡線の追加による浜甲子園線の海上区間廃止に賛成」。

次に、補償・環境対策の要望として、「④早期事業者の決定」、「⑥事業継続についての補償」、「⑦景観面や住環境の配慮」、工事の対応要望として、「⑩工事前に事前協議を行うこと」。

また、計画説明の要望として、「⑪接続の必要性の具体的説明」、「⑫整備効果についての具体的なデータの提示」を求める意見がありました。

反対意見として、生活環境の悪化に対する、「⑬の排ガス、騒音」、「⑰の景観」「⑳の地下水」等に対する懸念。

また、安全対策の不安として、「㉑通学路の安全確保」、「㉒東南海地震に対する安全性」、「㉓地域社会の分断」等の懸念が示されています。

また、このほかにも、名神湾岸連絡線の必要性について、「㉔人口減少下での必要性」や「㉕整備効果」等に対する疑問等も示されています。

意見の要旨に対する県の考え方を説明します。1ページを御覧ください。

まず①です。

意見の要旨は、「名神湾岸連絡線の追加による交通量の分散効果で浜甲子園線の海上区間を廃止する案について賛成する」というものです。

これに対しては、名神湾岸連絡線が開通することで、名神高速道路から阪神高速3号神戸線への交通の一部が阪神高速5号湾岸線に転換することにより、内陸部と臨海部を結ぶ一般

道路の交通負荷が軽減されます。このため、名神湾岸連絡線等を都市計画決定します。

次に②、③です。

意見の要旨は、「都市計画案の縦覧期間は、新型コロナによる緊急事態宣言中で、アセス準備書説明会もなく、都市計画案を検討できる状態でないため、縦覧期間及び意見書提出期間の延長または再縦覧を要望する」、「計画の周知が不十分であり、県・市担当者との直接的な質疑や全戸への広報誌配布など計画の周知徹底を要望する」というものです。

これに対しては、緊急事態宣言により延期となっていた環境影響評価準備書の説明会が、同宣言の解除等により同準備書の再縦覧と併せて開催されました。名神湾岸連絡線及びそれに関連して変更が必要となる4路線の都市計画案についても、再度、縦覧に供し、意見書の提出を受け付けました。これまで、地元説明会や公聴会において事業内容の説明や意見交換を行ってきていることから、十分に周知は図られていると考えています。

次に④から⑨です。

意見の要旨は、「早期に事業者を決定すべき」、「事業による資産価値低下等に対し補償してほしい」、「橋脚等で野積場が減少・分断される場合は代替地を用意してほしい。また、上空制限が発生する場合は、機能補償をしてほしい」、「景観面や良好な住環境への配慮を要望する」、「防音壁の設置、低騒音舗装、落下物対策及び電波障害対策について要望する。また、計画案に日照・電波障害の対象範囲や遮音壁の設置の有無等を明示してほしい」、「浜甲子園の鳥獣保護区に野鳥が飛来する環境を最大限守ること」というものです。

これに対しては、補償・用地交渉等の前提となる名神湾岸連絡線の事業化は、都市計画決定後、国において新規事業採択時評価が行われ、事業主体が決定された後に行われます。

なお、用地取得に伴う用地費及び移転補償費、当該施設の設置に起因する日陰、電波障害等については、事業実施段階において、適切に対応されるものと考えます。

また、防音壁など住環境、景観や自然環境への配慮についても、環境影響評価の結果などを踏まえて、事業実施段階における設計等において、適切に対応されるものと考えます。

次に⑩です。

意見の要旨は、「工事中は営業に支障がでるため、事前協議を入念に行ってほしい」というものです。

これに対しては、御意見については、事業予定者である国土交通省に要請します。

次に⑪、⑫です。

意見の要旨は、「名神湾岸連絡線と阪神高速3号神戸線、5号湾岸線大阪方面など他路線

との接続の必要性について具体的に説明してほしい」、「整備効果に疑問がある。具体的なデータで説明してほしい」というものです。

これに対しては、名神高速道路が通る内陸部と大阪湾臨海部との人流、物流の連携強化のため、また、大阪国際空港と関西国際空港を連絡する場合、混雑している大阪市内を經由することで定時性が確保されていないことから、その代替機能の確保及び3空港間の高速道路ネットワーク強化のためにも、阪神高速5号湾岸線の両方向への接続が必要と考えます。

また、阪神高速3号神戸線は渋滞による損失時間が全国ワースト1位で、車線規制のある事故件数も年間約400件発生していることから、交通分散や災害時のリダンダンシーを確保するため、阪神高速3号神戸線大阪方向への接続が必要と考えています。

さらに、大型車をはじめとする自動車交通が一般道路を經由せずに通行できるため、臨海部へのアクセス道路である札場筋線、今津東線、小曾根線の交通量が約3割減少し、生活道路の交通負荷が軽減し、交通事故に対する安全性の向上が期待できます。

次に⑬、⑭です。

意見の要旨は、「名神湾岸連絡線の設置ではなく、ハーバーハイウェイへの誘導などの阪神高速神戸線の交通円滑化や公共交通機関への転換、環境負荷軽減のための道路交通規制などを要望する」、「総合物流施策大綱ではモーダルシフトの取組を示しているが、名神湾岸連絡線の建設がモーダルシフトの取組に逆行していないか」というものです。

これに対しては、名神湾岸連絡線については、内陸部の東西交通を臨海部へ誘導し、阪神高速3号神戸線の西宮インターチェンジ以西の交通の一部が阪神高速5号湾岸線に転換され、慢性化する交通渋滞を緩和すると考えています。

また、物流施策の推進としてトラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換するモーダルシフトの取組も進められていますが、その実効性を確保するためには、駅や港等の転換拠点と工場や納品先を結ぶことが必要であり、これらの物流施策と道路整備を一体的に進める必要があります。

名神湾岸連絡線が大阪湾岸道路西伸部と一体的に整備されることで阪神港と直結し、物流ネットワークが強化され、モーダルシフトの取組のさらなる推進が期待されます。

次に⑮です。

意見の要旨は、「今津東線が2車線になると渋滞が悪化する。夜間だけでも国道43号のように通行帯規制してほしい」というものです。

これに対しては、国道43号では、①夜間22時から翌6時までの間の大型貨物自動車等の



中央寄りの車線である第3通行帯の通行、②ディーゼル自動車等の規制対象となる自動車の規制対象地域内の運行禁止、③黒煙を多量に発散する整備不良車、不正軽油使用者、過積載、許可のない特殊車両による公道の通行禁止、をはじめとした環境改善の取組が実施されていますが、今津東線については、名神湾岸連絡線の供用により車線数は片側1車線の2車線で処理できる交通量になるものと予測されています。

次に⑩です。

意見の要旨は、「阪神高速5号湾岸線の甲子園浜地区に遮音壁の設置を要望する」というものです。

これに対しては、阪神高速5号湾岸線における甲子園地区付近については、名神湾岸連絡線で行っている環境影響評価の対象区域外のため、御要望については、道路管理者である阪神高速道路（株）に伝えます。

次に⑪です。

意見の要旨は、「国道43号の二葉歩道橋にエレベーターの設置を要望する」というものです。

これに対しては、御要望については、名神湾岸連絡線に関連するものではありませんが、道路管理者である国土交通省に伝えます。

次に⑫から⑭です。

意見の要旨は、「排ガス、騒音などで生活環境が悪化する」、「景観に問題がないと言えるのか」、「これまでも公害等で苦しんできた。これ以上苦しめないでほしい」、「名神湾岸連絡線からの超微粒子は酒造にも影響を与える」、「住民の不安に対し、事業者の実行可能な範囲で対応を行うで大丈夫なのか」、「沿道住民の健康調査をお願いしたい」、「橋脚の基礎工事で地下水汚染が考えられるため、地下水への影響についてシミュレーションが必要である」というものです。

これに対しては、当該道路は、「環境影響評価法」や県の「環境影響評価に関する条例」の対象事業となる規模ではないものの、事業予定者である国土交通省は、県条例に基づく環境影響評価に準じて調査・予測・評価を実施し、大気汚染、騒音、振動、地形・地質、景観等、14項目について、環境保全目標を満足する、または満足できない場合においても事業者の実行可能な範囲内で環境保全に向けた対策を行うことにより、事業実施による環境影響は回避もしくは低減されると評価しており、人の健康に影響を及ぼすような状況は想定されないと考えています。

また、宮水地帯における地下水位及び地下水質の変化量は、年間の変動幅の範囲に十分入っていると予測されています。さらに、西宮市宮水保全条例に係る手続に準じて関係機関と協議を行いながら事業が進められることにより、宮水地帯への影響は低減されるものと考えています。

㉕から㉘です。

意見の要旨は、「ジャンクション等では急カーブ、急勾配になり、事故や落下物の危険がある」、「工事中や完成後において通学路等の安全が確保できるのか」、「東南海地震に対して、高架橋の倒壊や液状化は発生しないのか。また、阪神・淡路大震災前に比べ、耐震設計はどう変わったのか」、「地域社会が分断される。今より不便になる」というものです。

これに対しては、地域分断や通学路の安全等の懸念については、事業者において、名神湾岸連絡線の設計及び工事中の安全管理等の計画の中で対応されるものと考えています。

耐震設計については、阪神・淡路大震災前では、橋の供用期間中に発生する確率が高い地震動、いわゆるレベル1地震動に対して設計を行っていましたが、震災以降、発生する確率は低いが大きな強度を持つ地震動、いわゆるレベル2地震動に対して、少なくとも構造物全体が崩壊しないよう設計基準が変わりました。また、液状化については、従来から液状化を考慮した設計法が導入されています。

なお、名神湾岸連絡線のように地震後も緊急輸送道路として機能すべき道路については、被害が最小限で早急に機能回復できるよう、これらの基準等を踏まえて設計されることになります。

次に㉙から㉛です。

意見の要旨は、「人口や車が減少する中で名神湾岸連絡線は必要なのか。阪神高速の渋滞は減少している」、「10年後、20年後の交通量が示されていない」、「国道43号から乗り入れできない名神湾岸連絡線では、札幌筋線や小曾根線の交通量の緩和にはつながらない」というものです。

これに対しては、直近の全国道路・街路交通情勢調査の一般交通量調査結果の概要によると、「①走行台キロは、全体としてはほぼ横ばい。大型車や高速自動車国道で増加傾向。②混雑時の平均旅行速度は、全体としてやや低下となっており、また、モノの移動では、小口化・多頻度化が進展、長距離帯では、さらに長距離化が進展するものと考えています。

以上のことを踏まえると、名神湾岸連絡線の整備による諸課題への対応（①阪神高速3号神戸線や国道43号などの渋滞を緩和、②阪神港の国際競争力向上や物流機能の強化、③生

活道路への大型車の流入を抑制、④事故、災害、緊急時の代替性を確保等）は不可欠であると考えています。

なお、交通需要推計の現在公表されている予測年次については、全国的に統一した令和12年（2030年）となっています。

また、交通は移動を必要とする目的に応じて発生・集中するため、新たな道路整備により、単純に交通量が増加するわけではなく、経路の選択肢が増え、交通の分散が図られることで、全体としては交通混雑の軽減につながると考えています。

名神湾岸連絡線が完成すると、これまで阪神高速3号神戸線や札幌筋線、小曾根線などを経由していた交通の一部が名神湾岸連絡線に転換するため、札幌筋線、小曾根線の交通量は減少すると考えています。

次に⑳です。

意見の要旨は、「武庫川上空などにルートを変更してほしい。高架式でなく地下道にすれば公害が軽減され、耐震性、費用面でも有利となるのではないか」というものです。

これに対しては、名神高速道路を利用する全車両の約2割、大型車の約4割が阪神臨海部を発着しており、京滋・大阪北部方面から阪神臨海部へ向かう交通は、渋滞の多い阪神高速3号神戸線や国道43号をはじめとする一般道路を利用している状況です。

このため、名神高速道路の西宮ジャンクションを接続位置とし、できるだけ民地への影響を少なくするため、既存の道路空間を活用するとともに、集合住宅や商業施設などの大規模施設、今津灯台等の文化財、学校や航路などの公共施設等を主なコントロールポイントとして、阪神高速5号湾岸線に接続することとしており、湾岸線の橋梁構造等も考慮して、現在の接続位置で計画しています。

なお、名神湾岸連絡線を地下式にした場合については、建設費用が倍増すること、宮水への影響が懸念されること、災害時の浸水を考慮した対策が必要なこと等、高架式に比べて劣ると判断されています。

次に㉑㉒です。

意見の要旨は、「トラック輸送よりも鉄道貨物のほうが輸送量が多く環境に優しい。ドライバー不足や定時性を考慮すれば鉄道のほうが優れている。モータリゼーションは交通事故や環境破壊等を助長する」、「片側1車線の2車線である名神湾岸連絡線では阪神高速3号神戸線の渋滞を解消できない。大阪湾岸道路西伸部の完成後に検討すべき」というものです。

これに対しては、大阪湾岸道路西伸部のみが供用されると、内陸部と臨海部を結ぶ一般道

路の交通負荷が増加するため、国道 43 号をはじめとする一般道路の沿道環境が悪化することが予想されます。名神湾岸連絡線と大阪湾岸道路西伸部とを一体的に整備することにより、内陸部の東西交通を臨海部へ誘導し、阪神高速 3 号神戸線の西宮インターチェンジ以西の交通の一部が阪神高速 5 号湾岸線に転換され、慢性化する神戸線や一般道路の交通渋滞を緩和すると考えます。

また、物流施策の推進として、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換するモーダルシフトの取組も進められていますが、その実効性を確保するためには、駅や港等の転換拠点と工場や納品先を結ぶことが必要であり、これらの物流施策についても必要な道路整備と一体的に進められる必要があります。

次に㉟です。

意見の要旨は、「用地影響範囲、標準横断図の場所、橋脚・杭の構造や位置、高架の高さ、柱状図、計画図への測点 No、大気観測局・移動測定値の位置、計画延長、今津東線の歩道・植樹帯等について図面や資料が不十分」というものです。

これに対しては、都市計画法第 14 条により、都市計画案の縦覧図書は、「総括図、計画図及び計画書」となっています。総括図は、当該区域の都市計画の全体を表示するものであり、同法施行規則第 9 条により、縮尺 2 万 5,000 分の 1 以上の地形図とされています。また、計画図は、おおむねの区域等を表示するものであり、同規則第 9 条第 2 項により、縮尺 2,500 分の 1 以上の平面図とされています。

名神湾岸連絡線は高架道路であることから、都市計画案を把握する上での参考とするために、交差する道路との高低差や路線の勾配、幅員構成などを参考図書として示しています。

次に㊱です。

意見の要旨は、「名神湾岸連絡線にかかる建設費用をコロナ対策、水害対策及び道路メンテナンス等に利用できないのか」というものです。

これに対しては、令和 3 年度予算では、感染拡大防止に万全を期しつつ、中長期的な課題にも対応する予算と発表されています。感染拡大防止として、予期せぬ状況の変化に備え、引き続きコロナ予備費が措置され、水害対策として、流域全体での治水対策や新技術を活用した老朽化対策など防災・減災、国土強靱化への重点化を推進することになっています。

次に㊲です。

意見の要旨は、「名神湾岸連絡線を緊急避難先として使用する方針はあるのか」というものです。

これに対しては、名神湾岸連絡線は、地域高規格道路として指定されていますが、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路は緊急輸送道路に指定され、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線として利用されることになり、それらの活動が優先されることになります。

現時点で、名神湾岸連絡線を緊急避難施設として活用する計画はありませんが、御意見については、事業予定者である国土交通省に伝えます。

次に㉔です。

意見の要旨は、「阪神高速5号湾岸線の渋滞が常態化した場合はどうするのか」というものです。

これに対しては、西宮浜付近における阪神高速5号湾岸線の交通量は、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査では1日当たり約5万台、名神湾岸連絡線開通後の推計交通量は1日当たり約10万台であり、いずれも交通容量約11万台は満足しています。

次に㉕です。

意見の要旨は、「公聴会の公述人意見に対して県はこれまでの主張を述べているだけであり、縦覧図書を含め丁寧な説明になっていない。公聴会は開催する必要はなかったのか（県はわざわざ開催したという説明だった）」というものです。

これに対しては、都市計画手続の着手後、西宮市において、素案に関する地元説明会を今津地域及び西宮浜地域で平日と休日を合わせて4回開催し、この説明会以外にも自治会や事業所に対して個別説明会を開催するなど丁寧な対応を行っています。県としても改めて住民の意見を聴く機会が必要と判断し、公聴会を開催したところです。さらに、縦覧期間中にいただいた意見は県の都市計画審議会に報告し、審議されます。

縦覧図書は、「総括図、計画図及び計画書」となっていますが、名神湾岸連絡線は高架道路であることから、交差する道路との高低差や路線の勾配、幅員構成などを示すことで、都市計画案を把握する上での参考とするため、縦覧図書に加えて参考図書も縦覧に供しています。

次に㉖です。

意見の要旨は、「国で示す都市計画の方針（幅広く環境の負荷を軽減し、防災性の向上、良好な景観の保全等）や西宮市の環境目標（良好な大気、水、土壌環境を次世代に引き継ぐため、あらゆる取組を進める）に沿っているのか」というものです。

これに対しては、名神湾岸連絡線の整備効果として、①関西国際空港と大阪国際空港間の

定時性の確保、②渋滞損失時間の低減、移動時間の短縮、定時性の確保、また、大阪湾岸道路西伸部との一体的整備による、物流の活性化、③災害時などに強い道路ネットワークの確保、④国道 43 号、阪神高速 3 号神戸線の沿道環境の改善、⑤内陸部と臨海部を結ぶ道路の交通負荷軽減による、安全性の向上があると考えます。また、名神湾岸連絡線は、「環境影響評価法」や県の「環境影響評価に関する条例」の対象事業となる規模ではないものの、事業予定者である国土交通省は、県条例に基づく環境影響評価に準じて調査・予測・評価を実施しており、環境保全目標を満足する、または、環境保全に向けた対策を行うことにより、事業実施による環境影響は回避もしくは低減されると評価されています。

以上のことから都市計画の方針や環境目標に沿っていると考えています。

次に④です。

意見の要旨は、「災害時は地域のインフラ再建が重要であり、高架橋の高速道路は地域に役立たない」というものです。

これに対しては、名神湾岸連絡線は、阪神・淡路大震災等を踏まえた最新の耐震基準で設計され、地震による災害時には緊急輸送道路としての役割を果たします。また、被災により損傷した道路等の社会基盤施設は、各管理者が速やかに復旧を行うものと考えます。

次に④です。

意見の要旨は、「総合都市交通体系調査の手引き」に「人口減少への対応」「高齢化社会への対応」「環境への負荷の低減」「成熟した都市社会では需要追随型から目標達成型の都市交通政策への転換」の 4 項目の記載があるため全項目について回答すべき」というものです。

これに対しては、手引きによれば、総合的な都市交通計画の策定においては、都市が直面する人口減少、高齢化社会、環境への負荷の軽減などの課題に対応することが求められていますが、名神湾岸連絡線はこれら諸課題についても対応するものとなっています。

「人口減少への対応」、「少子高齢化社会への対応」については、働き手の減少による生産性の低下や地方の衰退など様々な課題がありますが、基幹道路は、渋滞解消による物流や輸送の効率化等により産業の生産性を向上させるとともに、都市部と周辺地域の交流を活発化し、災害発生時の緊急輸送の確保や救急搬送時の速達性強化、生活道路の交通安全の向上など、地域の人々の安全・安心な暮らしにつながる社会基盤です。

「環境への負荷の軽減」、「成熟した都市社会では需要追随型から目標達成型の都市交通政策への転換」については、5つの政策目標（①渋滞の緩和、②災害時等に強い道路ネットワークの確保、③沿道環境の改善、④交通安全の確保、⑤物流の活性化）を設定し、それらの

目標を達成するため名神湾岸連絡線が計画されています。

次に④です。

意見の要旨は、「阪神高速新神戸トンネル神若出口から阪神高速神戸線生田川入口まで」でE T C乗り継ぎが可能となったため効果を先に検証すべき」というものです。

これに対しては、「阪神高速新神戸トンネル神若出口から阪神高速神戸線生田川入口まで」のE T C乗り継ぎについては、30分以内の利用で乗り継ぎ料金が不要となるため、阪神高速の神戸線と新神戸トンネル、さらに北神戸線との接続の利便性が向上することになります。

一方、名神湾岸連絡線は、①阪神高速3号神戸線や国道43号などの渋滞を緩和、②阪神港の国際競争力向上や物流機能の強化、③生活道路への大型車の流入を抑制、④事故、災害、緊急時の代替性を確保など様々な効果があり必要な路線と考えています。

次に④です。

意見の要旨は、「兵庫県幹線道路協議会では、広域的なネットワーク形成と記載しているが、県の考え方は、広域的な交通ネットワークの確保と記載等、公聴会の公述人意見に対する県の考え方の記載内容が不正確であり訂正すべき」、「ドライバーの最低賃金の保障等、トラックドライバーの指摘に対応していくことが先決」、「コロナ関係の生活の不安をまず取り除いてほしい」というものです。

これに対しては、いただいた貴重な御意見は、今後の参考とさせていただきます。

以上、都市計画案に対する意見の要旨及びこれに対する県の考え方の説明を終わります。

次に、事業予定者である国土交通省が行った環境影響評価結果の概要を説明します。参考資料1「名神湾岸連絡線 環境影響評価結果の概要」と同じものを前面スクリーンに映していますが、手元の資料を御覧ください。

環境影響評価の内容は、県の環境影響評価審査会において十分な議論、審査が行われた上、この審査会の答申を踏まえて、知事の審査意見書が事業予定者に提出されており、環境影響評価の審査は完了しています。

参考資料1は、環境部局から都市計画決定権者に対し送付があった評価書の写しの結果概要を取りまとめたものです。

はじめに、手続の位置づけです。1ページ上段です。

繰り返しになりますが、名神湾岸連絡線は、「環境影響評価法」や県の「環境影響評価に関する条例」の対象事業となる規模ではないものの、市街化が相当程度進んだ地域において大規模な構造物を伴う自動車専用道路を建設することから事業予定者である国土交通省が、

県条例に準じて環境影響評価を実施しています。

参考として、県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価法」の対象事業を表に示しています。名神湾岸連絡線は自動車専用道路ですが、2車線で延長約3キロメートルであることから条例及び法の対象外となります。

次は、主な予測地域です。1ページ下段です。

予測地域は、影響を受ける恐れがあると認められる地域において、住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域としており、図の青破線丸印で示す①から④の箇所において、大気汚染、騒音、振動等の予測が行われています。

次は、評価項目です。2ページ上段です。

事業特性・地域特性や概要書に対する意見を考慮して決定されています。

「工事、存在、供用」を環境影響要因として、大気汚染、水質汚濁、騒音・振動、動植物から景観まで全14項目が選定されています。

また、これら評価項目に対して、【大気汚染】や【騒音】等に係る「環境基準」や、振動に係る【振動規制法施行規則】等の「規制基準」、低周波音に係る「参考指標」等に基づき「基準」または「目標」を設定し、評価が行われています。

次は、環境影響評価結果等の概要です。2ページ下段です。

「調査及び予測結果並びに環境の保全と創造のための措置等の検討結果を踏まえ、本事業の実施による各環境影響評価項目に係る環境影響は、事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避または低減されており、必要に応じてその他の方法により、環境保全についての配慮は適正になされていると評価する。

なお、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった環境保全上の著しい影響が生じた場合には、専門家の指導・助言を得ながら、適切な措置を講じる。」というものです。

次は、各評価項目の予測結果です。生活環境への影響に関する項目を中心に説明します。3ページ以降、下線が引いてある項目を説明します。

工事中の建設機械の稼働による大気汚染・騒音・振動の結果です。3ページ上段です。

左は予測地域です。下段のグレー着色の欄は、基準または目標です。

また、予測値のうち、鍵括弧で示した数値は、環境保全措置を行った場合の数値であり、防音パネル等の遮音対策、低騒音型建設機械の採用等の環境保全措置を行うことで基準または目標を満足できると評価されています。

次は、供用後の自動車の走行による大気汚染の結果です。4ページ上段です。



予測地域④西宮浜の結果を御覧ください。

背後地については、昼間及び夜間について基準または目標を超過していますが、下段の注釈9に記載しているとおり、④西宮浜の数字は、対象道路である名神湾岸連絡線の影響はわずかですが、阪神高速5号湾岸線等の将来交通量により基準または目標を超過するものであり、今後当該道路管理者及び事業者が連携・調整を図りながら、交通量の状況等を勘案して、必要に応じて環境保全対策を講じることになります。

このことから、名神湾岸連絡線による予測値は、基準または目標を満足できると評価されています。

次は、供用後の自動車の走行による騒音の結果です。4ページ下段です。

壁高欄上に遮音壁等の設置による環境保全措置を行うことで基準または目標を満足できると評価されています。

次は、日照障害の結果です。5ページ下段です。

仮称西宮JCT・IC周辺の保全対象の2階相当（地上4.0メートル）において参考指標を超過する日陰が生じると予測されますが、環境影響の低減を図るべく、高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫を講じます。

本事業に起因して生じる日照障害の影響については、必要に応じて、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき、適切に対処するとされています。

次は、地形・地質の結果です。6ページ中段です。

左の表が地下水位の変化量、右の表が地下水質の変化量となります。下段のグレー着色の欄は、現況調査による地下水位や地下水質の年間変動幅です。

対象道路から北西へ約1キロメートル離れた位置に、貴重な地質として宮水地帯が存在します。工事の実施及び道路の存在による、宮水地帯における地下水位及び地下水質の変化量は、年間の変動幅の範囲に十分入っていると予測されています。

次は、文化財に関する評価です。7ページ上段です。

名神湾岸連絡線や工事施工ヤード等の位置は、文化財である「今津灯台」から離れており、これを改変する恐れはないと評価されています。

なお、今津灯台は、現在工事が行われている新川水門・統合排水機場の水門より南側へ移設されると伺っています。

次は、景観の結果です。7ページです。

上段は、今津小学校から名神湾岸連絡線を臨んだ景観です。

下段は、西宮大橋からの景観です。

一部の眺望地点から、道路の存在に伴う景観への影響が生じることが考えられるため、「構造物の形式、デザイン、色彩の検討」等を講じることにより、景観への影響は低減されると評価されています。

最後は、事後監視調査です。8ページです。

事業の実施に当たり、対象都市計画道路事業の実施状況及び環境の保全と創造のための措置の実施状況を把握するとともに、予測及び評価を行った環境要素のうち、特に必要と考えられる表記載の項目について、事業者が事後監視調査を行うことになっています。

なお、事後監視調査の期間については、工事、存在、供用の各影響を確認できる期間とされており、通常、工事着手から供用後のおおむね3年程度とされています。

また、結果については、事業者が県に報告し、内容をインターネット等により公表することになっています。

事後監視調査結果が環境保全目標を超える場合や環境保全措置の実施が不十分と判断される場合等、環境の保全と創造について、さらに、適正に配慮する必要があると認められるときは、県は事業者に対し、必要な措置を講ずることを求めることができます。

以上で、環境影響評価結果概要の説明を終わります。

最後に、本都市計画案について西宮市からは、令和2年11月13日に西宮市都市計画審議会からの異議ない旨の答申を踏まえて、同年11月27日に市都市計画審議会の結果と併せて異存なしの意見をいただいています。

以上で全ての説明を終わります。御審議をよろしくお願いいたします。

○議長 ただいまの事務局からの説明に対しまして、御質問、御意見がございましたらよろしくお願いたします。

なお、審議の中で御発言になる場合は、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御発言くださいますよう、よろしくお願いいたします。

○20番 確認と、頭の整理をしたいのですが、今ずっと事務局の方から説明があつて、環境影響評価と道路計画の手続フローを、資料2で説明されたが、経緯の説明をされて、その後、環境影響評価を終了しているというように言われたと思います。我々は、都市計画審議会でこの環境影響評価というのを、どう審査するのかを教えてほしい。

○議長 事務局お願いたします。

○事務局 今回の環境影響評価ですが、環境影響評価法や県の環境影響評価に関する条例の対象事業となる規模ではございませんが、市街化が相当進んだ地域に大規模な構造物を伴う自動車専用道路を建設するということから、事業予定者である国土交通省が県条例に則した調査・予測・評価指標やプロセスを経て、環境影響評価を実施しております。

本日、配付しております参考資料2の環境知事から事業予定者への審査意見書、この書類をもちまして、環境影響評価そのものの審査は終了しております。

本議案の中で参考資料1の環境影響評価結果の概要を説明させていただきましたが、名神湾岸連絡線の都市計画案の審議に当たっては、この結果を尊重していただきますよう、お願いいたします。

○議長 よろしいでしょうか。はい、御質問、御意見お願いいたします。

○22番 先程の質問と少し関連するのですが、2点について。環境影響評価の手続の経緯の説明があったところですが、地元への説明などの詳細について、再度、御説明をいただければと思います。併せて、道路計画の手続についても、同様に地元への説明の詳細なことについて、再度説明を願いたい。以上、2点です。

○議長 はい、事務局回答をお願いします。

○事務局 ご質問が、2点ございました。環境影響評価の手続の詳細についてと、道路計画に係ります住民説明などの詳細の説明ということで、御理解させていただきます。

まずは、環境影響評価の経緯の説明の方をさせていただきたいと思います。前面スクリーンに環境影響評価の説明会等の実施状況を示しています。名神湾岸連絡線は、先程も申しましたとおり、環境影響評価法や県の環境影響評価に関する条例の対象事業となる規模ではないのですが、市街化が相当進んだ地域に、大規模な構造物を伴う自動車専用道路を建設するというので、国土交通省が県条例に則して環境影響評価を実施しているものです。

環境影響評価の手続着手は、国の計画段階評価を終えた後の事業予定者が環境知事へ概要書を提出した平成30年8月になります。概要書といいますのは、ルート帯において環境に対してどのような方法で調査・予測・評価をしていくのかという計画を示したものです。事業予定者が環境知事へ提出した後、すぐに縦覧を行いまして、併せて説明会を開催して4回の開催で、のべ48名の御参加をいただきました。その後、概要書に対しての住民の方々の御意見、市長の意見、知事の意見を踏まえて、準備書を作成しまして、準備書の作成後は先程の概要書の時と同様に、縦覧に併せて説明会を開催しております。このときは、12回の開催を行いまして、合計で212名の参加をいただきました。

また、縦覧及び説明会の後の8月には、県の環境部局による公聴会が行われております。このときは、12名の方に公述いただいております。

説明会や公聴会では、住民の方々から生活環境悪化に対する懸念、宮水への影響に対する懸念、日照障害に対する懸念などの意見が出されましたが、先程、参考資料1で説明させていただきました環境影響評価結果を事業予定者の方から、さらに詳しく、一つ一つ丁寧に説明がなされているところでございます。

その後、事業予定者は準備書に係る意見書や、公聴会における公述意見に対する事業予定者の見解を取りまとめた、見解書というものを環境知事へ提出して、環境知事は準備書とこの見解書、また、参考資料2の後ろについております市長意見も踏まえて、県の環境影響評価審査会で審議を行い、審査意見書を令和2年11月4日に事業予定者へ送付し、環境影響評価の審査を終了しております。

その後、事業予定者は、審査意見書を踏まえるとともに、それに対する事業予定者の見解も加えた評価書というものを本年1月に環境知事に提出いたしました。環境知事からは、都市計画知事へその写しが送付されており、その概要については先程説明した参考資料1ということになります。

環境影響評価につきましては、このような形になっております。

続きまして、道路計画の手続についてですが、名神湾岸連絡線は、平成10年に地域高規格道路として指定されており、平成25年から、国土交通省が計画段階評価を開始しています。この計画段階評価といいますのは、国土交通省が公共事業の効率性や、その実施過程の透明性の一層の向上を図るために実施しているものです。関係する都道府県や地元市の意見を聞いた上で、学識経験者などの第三者から構成される委員会などの意見を聞いて、対応方針を決定することとなっております。計画段階評価の資料や審議過程などは、ホームページで公表されております。

計画段階評価の中では、平成26年及び27年におきまして、地域住民の方々や周辺事業所へのアンケート、また、阪神西宮駅、阪急今津駅、今津南会館などで、オープンハウス形式の説明会としまして、来場者へのヒアリングなどを実施しております。この結果、阪神臨海部エリアの道路交通状況については、渋滞に不便を感じる声というのが7割を超えておりまして、交通の集中による住環境への影響を感じる声は8割を超えております。また、おおむね7割から8割の方が地域の交通課題に対して名神湾岸連絡線の整備は有効であるという回答をされています。

また、接続の必要性についてですが、平成 30 年 3 月に県や西宮市からの要望を受けて、国・県・高速道路会社間において、広域的な交通ネットワークの形成や、関西 3 空港の連携強化及び阪神高速道路神戸線、湾岸線のリダンダンシーの確保の観点から、名神湾岸連絡線及び阪神高速 3 号神戸線との接続の必要性について検討しておりまして、周辺道路ネットワークの接続については、名神高速道路、阪神高速 3 号神戸線の大阪方向、阪神高速 5 号湾岸線の両方向、西宮浜に出入口を設けるということと、さらに 2 車線の計画とすること、環境影響評価については、国が県条例に準じて手続を進めるということなどが、合意の上決定されています。

以上を踏まえまして、先程説明しました環境影響評価の手続、これを事業予定者である国土交通省が平成 30 年 8 月に着手しております。

環境影響評価の手続の経緯につきましては、先程前段で説明させていただいたとおりでございます。その後、道路計画については、環境影響評価の概要書の結果を踏まえまして、事業予定者から具体的なルート・構造であります、ルート計画案の送付を受けた西宮市が、平成 30 年 4 月に都市計画素案の検討及び作成に着手しております。

西宮市では、都市計画素案として名神湾岸連絡線とそれに関連する道路の計画案を作成しまして、令和元年 9 月に市民の方々を対象にした説明会を 4 回開催しており、310 名の方々に出席いただいております。また、これ以外にも開催の要請がありました地元自治会や地元企業などに対しましても、随時、個別に説明会を行っておりまして、全体としては合計 35 回、840 名の方々に対して、丁寧な対応をさせていただいているところでございます。

市民の方々を対象にした説明会では、様々な意見、質問がございましたが、時間制限を設けずに対応しておりまして、説明会での意見や質問、それに対する西宮市の回答などを整理・公表した上で、11 月に県に対して都市計画案の申出を行っております。

県におきましても、その申出内容を確認しておりますが、住民の方から生活環境の悪化を懸念する意見が多数ございましたため、県としても改めて住民の方から意見を聴く機会が必要だと判断いたしまして、12 月に地元の西宮市内で公聴会を開催させていただきました。この公聴会では 18 名の公述人の方から公述いただきまして、傍聴の方も 64 名の御参加をいただいているところでございます。

主な公述意見といたしましては、まず、一般道路などの沿道環境改善や、災害時などのリダンダンシーの観点からも必要であり、大阪湾岸道路西伸部の整備に遅れることなく早期の整備を要望する。その他に、長時間労働の削減や、労働生産性向上のためにも、働き方改革

を実現して、トラック運送事業者がさらに社会貢献していく上で、重要なのが輸送効率を高める高速道路網の整備であるといった賛成の御意見と、早期に事業者を決定して代替地の確保を含めた具体的な交渉を早期に開始してほしいといった御要望、また、生活環境が悪化する、住民にメリットがない、宮水の影響が懸念される、地元との合意形成の進め方に問題がある、安全確保の面でも問題があるといった反対の御意見。人口減少や少子高齢化など、社会状況の変化に対応した道路計画ではないといったような御意見などをいただいています。

この公聴会の開催後、公述された意見内容の確認のために公述いただきました18名の方々に対しまして、公述記録を送付させていただき、電話でその内容の確認もさせていただいた上で、公述記録を公表させていただいております。

公述意見につきましては、素案説明会のときと同様に、生活環境への悪化を懸念するという意見がございました。このため、県といたしまして、事業予定者が作成を進めておりました環境に対する調査・予測・評価・環境保全対策の結果であります環境影響評価準備書の内容を確認する必要があると判断いたしまして、準備書の内容を確認した結果、環境保全を満足、または満足できない場合においても、事業者の実行可能な範囲で環境保全に向けた対策を行うことにより、事業実施における環境影響は回避、もしくは低減されていると評価されていることが確認できました。

以上から、公聴会開催の3カ月後の令和2年3月に県の都市計画案を確定させまして、4月と7月の環境影響評価準備書の縦覧と時期を合わせまして、都市計画案の縦覧を行ったところでございます。

都市計画案の縦覧に当たりましては、公聴会での公述意見と、これに対する県の考え方も併せて公開させていただきますとともに、公述された方々に対しまして、縦覧する都市計画案の図書の一式と、県の考え方を記載しました資料を郵送させていただくとともに、電話連絡も行わせていただいたところです。

縦覧後の対応については、議案説明させていただいた内容のとおりでございます。

以上です。

○議長 よろしいでしょうか。ほかに御質問、御意見ございましたらよろしくお願ひいたします。

はい、よろしくお願ひします。

○27番 私の方から、まず、本日配付されました参考資料2を見ていただきたいと思います。その中で西宮市長が昨年10月14日付けで知事に宛てられた、環境影響評価準備書に対する

意見について、本日配っていただいていると思います。その一番最初に全体的事項ということで、ちょっと省略をさせていただきますが、(1) 事業実施区域は、地元の多大な協力を得て、既存の高速道路等の建設事業への協力や国道 43 号の沿道環境の改善などを図ってきた経緯がある。周辺には住居や学校、福祉施設等が位置し、事業実施による生活環境への影響は大きいと考えられる。こうした歴史的経緯を踏まえ、住民等への対応に配慮することを求めています。

私も、ここに書かれているとおり、この地域というのは国道 43 号など、あるいは高速道路などによりまして、大変な環境悪化ということで、地元としては悪化から改善をさせようという努力が続けられてきました。まさに特別な配慮が必要だと思います。そのために事業の目的、それから環境影響等について住民の皆さんに十分な説明を行って、住民の皆さんとの合意が、私は何よりも必要と考えております。住民の皆さんへの説明は、十分なされていると思われるかもしれませんが、改めて私の方からも住民の皆さんに対して、十分な説明が行われたと思っていらっしゃるのかどうか、まずその点についてお伺いをしたいと思います。

○議長 事務局、御回答をお願いします。

○事務局 先程の御質問にもお答えしましたとおり、環境影響評価に関するこれまでの対応と、道路計画に対するこれまでの対応を説明させていただきました。これによりまして、道路計画の周知につきましては、十分させていただいてると思っております。

ただし、今回、やはり意見書が出たというところでは、事業実施段階でないと明確にお示しできないところが環境影響評価の中でもございました。ですので、今後引き続き事業化されて、詳細な道路計画が決まった段階で、再度、事業者と国・県・市が連携した形で住民の皆様丁寧な説明をして、御理解をいただいでいくという作業が必要だと考えております。

○議長 はい。

○27 番 今、御説明がありましたように、やはりこれまでの対応の中で周知についてはやってきたと、しかし、意見書が出ているということを受けて、実施段階でないと分からない問題、それからこの計画について事業者、そして県・市が一体となって説明していきたいというスタンスだと今、受け止めたわけなんです。

先程、意見書のところで報告がありましたけれども、この意見書について、賛成 15 人、要望 9 人、それから反対が 21 人あったということも報告をされました。やはり、反対が多数であったと思いますし、それから、この間の住民の皆さんからの様々な意見、私も地元で

ございますので、できる限り公聴会、また、環境影響評価準備書の説明会等々に参加をさせていただいて、公聴会で公述人の皆さんのご意見も一人一人お聞きをさせていただきました。そして、公述人の圧倒的な多数が、反対の意思を表明されていると思われました。そして、決して合意はされていないし、確かに自治会とあるいは地元企業に対して、様々な形での説明会をされているというのも承知しております。そのような努力もされていると思いますが、やはり、この事業の沿道にいらっしゃる当事者への説明が十分になされていないというように思っております。

だからこそ、この平成 30 年 11 月 2 日のときの市長からの回答の中では、事業者の説明が十分でないなどの住民の意思があることを踏まえて、本計画の必要性及び計画の決定に至る経過説明などについて、住民などの関係者に対して、適宜、積極的な情報交換に努めるよう、市長が知事への回答でそのように求めているように思います。

それから、一番新しい準備書に対する答申、これが昨年 10 月 5 日付けのその中で、今後も事業の目的、環境影響について、住民等に十分説明を行い、苦情、要望等に適切に対処することを要望されたということを受けて、市長の知事への回答として、その中に昨年の 10 月 14 日付けでございますが、そこにも明記をされている。

私は先程申し上げたとおり、説明は十分なされているというふうに思っているのかと、合意がやはりこういう計画を進めていく上で、住民の皆さんの理解と納得・合意、これがやっぱり一番必要なことでもありますから、私は決して、住民の皆さんとの合意はなされていないと受け止めているところであります。

それで次に、環境影響評価に関わってお聞きをしたいと思います。事業の目的として、沿道環境の改善を掲げておられます。名神湾岸連絡線を整備されることにより、環境への影響が低減されると先程からも御説明がありましたが、果たしてそうなんでしょうか。住民の皆さんからいただきました昨年 10 月 22 日行われました空気の汚れ調査、二酸化窒素に関わる、これは資料としては配付をされておりませんが、その測定結果を私いただきました。

それで、この事業が行われる最も中心的な地域、今津地域に 87 箇所のカプセルを住民の皆さんが環境の専門家の指導のもと取り付けられまして、24 時間測定をされておられます。それで、この日はちょうどあいにくの雨でした。28m の建物、そういうビルに匹敵するような建造物である J C T が、あの地域に建てられるわけです。そういう予定をされている今津水波町の名神インター交差点南東で、環境基準のぎりぎりの 0.059 p p m ということで、二酸化窒素が測定をされております。この数値が、本当に高いのか、低いのか、住民の皆さん



は自らのやっぱり健康を守っていくということで、こういう取組をされたんですが、それで西宮市内の比較的大型車がかなり通る中津浜線沿いの民家の前で測られたその測定値は、0.024 p p mです。それから、山手幹線沿いに同じく中島町の交差点では、0.020 p p mという結果でありました。

一例ではありますけれども、今回、計画が進められているこの地域での二酸化窒素のその値を紹介をさせていただいたのですが、これについて、確かに環境基準内、この基準そのものもかなり何度も改定されておりますから、そういう中で現在でも0.059 p p mと、昨年10月22日、少しあいにく雨だったのですが、そういう中で車両も少ないというような状況でありましたが、こういう数値が示されたということで、当局がやはりこの事業の目的である沿道環境、それでもやっぱり改善されると、この事業を行うことによってですね、どのように評価をされるのかという点について、お聞きしたいと思います。

○議長 はい事務局、回答をお願いします。

○事務局 前面スクリーンを御覧いただきたいのですが、こちら、平成27年に全国一斉に行われた道路交通センサス、それと目標年次にしております令和12年計画の交通量の差を示しているものになります。一例になります、国道43号ですと大阪方面が現況で約6万台通行しております。将来予測としましては、約5万台ということで、おおむね16%程度、交通量としては軽減されます。それから、神戸方面ですが、同じく現況が約6万台通行していると、将来予測としては約5万台ということになります。

内陸部から臨海部に渡りますこの辺りの交通としましては、東側から小曾根線、今津東線、それと札幌筋線、この3路線が臨海部に渡る道路になっております。この3路線を合わせまして、おおむね一番上に記載しておりますが、現況交通量から3割程度減少するという予測をしております。

先程、御質問のあった沿道環境の改善ですが、こちらの令和元年の国土交通白書の資料で、国道43号を例にさせていただきますと、現況交通のいわゆる旅行速度が昼間の大体平均で20km/h強、西宮市内で一番低いところでいきますと約15km/hという旅行速度になっております。これが規制速度の40km/hまで交通量の減少によって速度上昇しますと、数字でいきますと、この令和元年の国土交通白書、左側がいわゆる浮遊粒子状物質S P Mになります。それから右側が、窒素酸化物NO<sub>x</sub>になりますが、例えば、S P Mのほうは旅行速度が20 km/hから40 km/hに走行改善されるということになりますと、S P Mが44%軽減される。それから同じく、窒素酸化物につきましても、20 km/hから40 km/hに旅行速度が改善されますと、

40%軽減されるという効果も出ているようですので、こういった例からも周辺の交通を名神湾岸連絡線に一般交通から転換させるという一定の効果が、沿道環境の改善に資するものと考えております。

以上です。

○議長 はい、どうぞ。お願いします。

○27番 沿道環境の改善に資するものだというところでありますが、もう一点、騒音と振動です。これについても、お伺いしておきたいと思います。

現況から大幅に、数値が増加をしているのですが、この点についてもやっぱり改善されるというように思っているのか、特に学校、それから近くに小学校がありますし、住居等が張り付いている。そういうような周辺への影響は大変大きいというように思われるのですが、その点について、どのように考えているのかということ、お答えください。

○議長 事務局、御回答お願いします。

○事務局 こちらは、先程説明させていただきました参考資料1を御覧になっていただきたいのですが、事業予定者の方で進められておりますアセスは、環境基本法に基づいた環境基準は基本全てクリアできていると、その他のいわゆる規制基準、それから参考指標とされています保全目標、こちらについても対策を施されているということで、アセスそのものは対策を施されているというようになっております。

先程、委員がおっしゃった、自動車の供用後の騒音ですが、こちらにつきましても予測を行っております。西宮JCT周辺につきましても、何も対策をしなければ環境基準はオーバーしますが、遮音壁の環境対策をさせていただくことによって、環境基準をクリアするということで環境保全は確保されるというように考えております。

振動につきましても、目標に対して、こちらは5ページの方になりますが、供用後の自動車走行の振動につきましても、目標となる振動規制法の基準をクリアすると考えております。

以上です。

○議長 はい、どうぞ。

○27番 騒音については、遮音壁をつくると、そういう対策を取るからということと、それから、振動についても、これも大丈夫だというお答えだったのですが、ちょっとお聞きしたいのは、この大気汚染とそれから騒音・振動の状況について、低減されるというようなお答えだったわけですが、それでは、この事業を実施しない場合のその交通量についてお答えいただきたいと思うのです。事業を実施した場合と、それからしなかった場合とをやっぱり比

較しないと沿道環境がやっぱり改善するとは言えないというように思うのですね。その根拠を示していただきたいと思います。いかがでしょうか。

○議長 はい、事務局お願いいたします。

○事務局 委員のおっしゃった質問が、理解ができていないところがあるのですが、今回、環境影響評価を事業予定者の方でやっている前提としましては、計画を定めるに当たって、沿道環境に対してどういう影響があるのかという予測がされたということになりますので、無いという前提の計画ではなくて、当然、先程冒頭で説明しました名神湾岸連絡線の5つの政策目標に対して計画を定めておりますので、その計画に対してどういった沿道環境に対して影響があるのか。影響がある場合については、どのような対策をするのかというところが、環境影響評価の結果だと認識しております。

委員の質問のお答えになってないかも分かりませんが、環境影響評価の結果につきましては以上です。

○議長 はい。

○27番 先程、質問の内容がよく理解できないということではありましたが、実は、この質問は昨年10月5日、西宮市が環境影響評価専門委員会というものを設けまして、そこで議論をされている。それで私、議事録を改めて読んでみました。専門家の先生の方から同じ質問をされていらっしゃるんです。事業予定者の方が、要するに実施しなかった場合の計画交通量は持ち合わせていないので比較はしていませんと、このように専門委員会の10月5日ですね、そこで答弁をされておられます。ですから、環境改善というけれども、その根拠となる計画交通量、これを事業者そのものがその答弁にあるように計画交通量も持ち合わせていないということでした。つまり、ネットワークを補強したり、それから全てそういうことで解決をしているとは限らないわけで、かえって悪化するところがあったり、それから交通が集中するところがあったりする。こういう可能性があるわけです。

それで、先程言ったように、この事業を実施しない場合の交通量、それで事業を実施した場合としなかった場合、これをやっぱり比較をしないと、やはり沿道環境が改善されるというふうに、改善されるはずだということは、まさに私は憶測であって、そういう点では憶測に過ぎないのではないかとということで取り上げてきたところなのですが、その点については当局どのようにお考えでしょうか。

○議長 事務局お願いいたします。

○事務局 委員がおっしゃった内容については、名神湾岸連絡線がある場合、ない場合という

ことかなと理解をさせていただいたのですが、将来予測の仔細の資料は、今、手元には持ち合わせてはいないのですが、将来予測として1万9,500台が名神湾岸連絡線に転換するというので、これにつきましては、大阪湾岸道路西伸部もつながった状態でネットワーク形成されるのですが、この名神湾岸連絡線がない場合につきましては、その1万9,500台が一般の道路交通に混ざってくるということになりますので、周辺の道環境がさらに悪化するというような話かなというように理解しております。

ですから、先程も説明させていただきましたとおり、将来の伸びも考慮した上での将来予測として、名神湾岸連絡線が無い場合は、当然、一般道路に負荷がかかりますので、大阪湾岸道路西伸部一体となって、名神湾岸連絡線を整備して、一般道路を走らなくてもいい車は、規格の高い名神高速道路ですとか名神湾岸連絡線、それと、大阪湾岸道路西伸部に乘っていただき、一般道路の沿道環境が改善されるというように理解しております。

○議長 はい、お願いします。

○27番 そういうことで分散させて、一般道路については環境は改善されているというように言われているのですが、私は先程、一番最初に申し上げたように、国道43号周辺、特に28mのビルに相当するようなJCTがつくられたりする。その中心部において、まさに環境が改善されるどころか、やっぱり悪化の懸念があると言っておられるのが住民の皆さんなのです。ですから、決して今のお答えで住民の皆さんも納得はしないだろうというように思います。

もう一点お聞きしたいのは、PM2.5の問題を少しお聞きしておきたいです。PM2.5については、予測指標が確立されていないということで、環境影響評価の対象ではないということではありますが、自動車の影響を考えなくて良いということではないと思うのです。それで、この点についてどう考えていらっしゃるのか。

それから固定発生源、移動発生源、これに対する削減対策を進めるということで、第2次住民意見書、ここに事業者への見解書には記載されております。事業者としては、そのような意味では固定発生源、移動発生源ですね、PM2.5の。それに、削減対策を進めると、このように書かれているわけですが、どのような対策を取るのか、この点についてお答えください。

○議長 はい、事務局お願いします。

○事務局 PM2.5につきましては、今回、予測の対象項目には入っておりません。これにつきましては、事業予定者から聞いております話ですと、環境省の中央環境審議会の答申の中

で、PM2.5 そのものの発生源はいろんな項目が入っていると。要は多岐にわたるといことで、大気中の挙動も複雑で、当面科学的知見の集積が必要であるというように言われております。あと、PM2.5 につきましては、予測指標が確立されていないということで、今回は予測は行われておりません。ただ、PM2.5 の削減対策については、先程、委員がおっしゃった固定発生源とか移動発生源に対して、これまで実施してきております粒子状物質全体の削減対策を着実に進めていくことが、まず重要であるという中央環境審議会の答申であると理解しております。

○議長 はい、どうぞ。

○27番 中央審議会の中で、そういう科学的知見がやはり必要だということは、そういう対応をしているということではありますが、やはり、予測指標が確立していないこのPM2.5 ですね、それについて予想できる物質、それはいろいろと対策はとれるというように思うのですが、やはりこのPM2.5 については、常に状況を注視していく、それから、現状よりもきめ細かい監視が必要だというふうに思うのですが、その点についてはどのようにお考えなのでしょうか。

○議長 事務局お願いします。

○事務局 PM2.5 につきましては、国道43号に幾つか測定ポイントがありますが、津門川で自動車の排出ガスの測定局がございます。こちらのデータにつきましては、事業予定者が概要書のときに公表しています。これを公表したのが、平成30年8月ですので、平成29年度までのPM2.5の経年変化の数値が現況として記載されているようです。それによりますと、平成29年度につきましては、環境基準はオーバーしているという結果になっております。ただ、それ以前の平成27年度、28年度、それから最新の平成30年度の数値につきましては、環境基準をクリアしているということで、この交通変動がどの辺りまで影響するのかが、先程申しました中央環境審議会でも、影響そのものが非常に多岐にわたるといこともございますので、一定その辺りは、こちらのほうで監視が継続されるものかなというように認識しております。

○議長 はい、どうぞ。

○27番 中央環境審議会の方で非常に影響が、このPM2.5の場合は大きいということで注視はされているところなのですが、事務局の説明をお受けしながら、やはり今度の事業の目的としまして、この名神湾岸連絡線を整備していくということで、沿道環境を改善というその目的について改善を掲げているということなのですが、このPM2.5の問題にしても、やは

り最低限の環境基準を満たすというようなことだけではだめだと思うのです。やはり、そういう点では監視の目をしっかりと向けていくということが、大切だというように思うところ  
です。

それで私、最後に市長から知事に対しての意見書ということで、その最初に全体的事項に関わってのところで読み上げさせていただいたのですが、最初にこの地域の歴史的な経緯というものを述べさせていただきました。既にある高速道路等の建設事業への協力、それから国道 43 号の沿道環境の改善などを図ってきた、そういう努力の経緯があるわけです。その最高裁まで訴訟をやって、それで最高裁判決が出るというような、国道 43 号の原告団のそのような訴訟もありました。その判決で明確なように、今なおやはり、国道 43 号の沿線では、住民の皆さんは大変、ぜんそくだとか様々な形で苦しんでいらっしゃるわけです。だからこそ、住民の皆さんはやむにやまれず様々な意見表明をされまして、このコロナ禍の下でも公聴会や様々な形の説明会にも出向いて行かれて、様々な声を届けていらっしゃるわけです。

特に事業そのものが、環境改善するよと低減するよと言われても、やはりこれまでの歴史的な経緯の中で環境が決してよくなれないとか、むしろ悪くなるというようなことで、この事業そのものの中止を求められておられます。今回、質疑をさせていただいたのですが、沿道環境の改善という目的一つ取ってみても、決して環境は改善されない、むしろ悪化していくという可能性があるというように私は思いました。そして、何よりもそのような意味では、一番最初に言った住民の皆さんとの合意、このことが得られていないという点からも、私はこの事業そのものは、やはり一旦立ち止まって再考するというところで考え直していただきたいということで、事務局の考え方をお聞きしたいと思いますがいかがでしょうか。

○議長 事務局、御回答お願いいたします。

○事務局 先程、委員から国道 43 号の話がございましたので、国道 43 号の沿道環境対策の取組を御紹介させていただきたいと思えます。

先程、公害訴訟の件がございましたが、国道 43 号では、昭和 55 年に幹線道路の沿道の整備に関する法律が制定されまして、その後、昭和 57 年に尼崎から神戸の 20 キロにかけて、沿道整備道路として指定されております。その中で、兵庫県の取組としまして、国道 43 号の沿道整備協議会というのを立ち上げておまして、こちらは県だけではなくて国土交通省、阪神高速道路、兵庫県警本部、沿道自治体が入った協議会組織になっておりますが、沿道環境対策、例えば、遮音壁の設置ですとか低騒音舗装の対策、それから、環境レーンの整備な

どを行っております。

それから、広域防災帯として環境防災緑地の整備を行っております。

さらに、沿道地区計画として、建築物の制限をかけるために地区計画を沿道で決めております。あと、道路管理者としましては、車線数の減少ですね。もともと昭和 38 年から 57 年にかけては、片側 5 車線の 10 車線道路ということでしたが、昭和 57 年から平成 10 年にかけては片側 4 車線の 8 車線道路、それから、平成 10 年以降は片側 3 車線の 6 車線道路ということで、車線数も減少させております。

それと、構造対策として、高架橋の下側にいわゆる裏面吸音板というのも設置したり、新型遮音壁の設置とか、歩道の美装化ですとか、特殊車両の自動計測装置なども行われております。

また、環境ロードプライシングとして、平成 13 年以降、阪神高速神戸線の大型車交通を湾岸線に転換させるということで、一定の低減効果も図られておるようで、国道 43 号、それから阪神高速神戸線の交通量も経年で減少しているようです。これは、対策の努力の結果の一つだと思っております。

それから、交通管理者の方でも国道 43 号の通行ルールということで、夜間の 10 時以降翌朝の 6 時まで、大型貨物車のいわゆる第三通行帯、要は一番内側の車線の通行、それから、黒煙を発生する整備不良車、自動車 NOx・PM 法で、いわゆる排ガスの対策をしていない車両は入れないというような対策も行われているようです。

ですから、こういった取組を道路管理者、県も含めて対策は施しているところです。

今回、都市計画決定ということで、事業を決めるわけではございません。あくまで、都市計画に位置付けるということで、都市計画権者として、いわゆる法規制の中でアセスの対象とされているものではないのですが、沿道住民の方の声もお聴きしながら、周辺的生活環境の配慮、それから、自然的歴史環境の保全とか景観への配慮も踏まえて計画するのは当然のことだと理解しております。

ただ、先程言いました事業予定者が条例に準じて環境影響評価を実施しておりまして、環境基準そのものは環境基本法に定められました人の健康保護、それから生活環境を保全する意味で維持されるのが望ましい基準ということで、そちらの基準項目については一定クリアをしているということがございます。

ですから、資料配付の参考資料 2 の環境知事の答申意見にもございますが、1 ページの一番下の 5 行。しかしながらのところでございますが、「住居が多数存在していると、当然、

教育施設ですとか医療施設、福祉施設も存在しているということで、また、酒造造りに不可欠な宮水での工事を伴うと、事業実施に当たっては準備書に記載しています環境保全措置を着実に実施することに加えて、よりよい技術とか対策を導入して、環境影響を低減するよう努められたい」というように答申がなされているということもございますので、一定、環境影響評価については、先程申しましたとおり審査が行われて、結果としてクリアしているということも、都市計画決定権者としては確認させていただいておりますので、都市計画に位置付けるべきであろうという判断をしております。

以上です。

○議長 はい。

○27番 今、国道43号の道路裁判の絡みで、様々な沿道の環境改善ということで、ロードプライシングだとかいろんな問題も含めて御報告がありました。それで、あれだけのことをやらなければいけなかったわけです。つまり、環境が非常にあの地域では、悪化をしまして、その国道43号の車両は大型車が特に多いですから、だからそれだけのことをやらなければならなかったのは、結局、国道43号の道路裁判、原告団の皆さんを含めて、あの地域の住民の皆さんが本当に命がけで自らの健康と命を守りたいという思いでやってきたからこそ、その最高裁の判決において、こういう様々な沿道環境の改善が取り組まれるようになったわけです。

ですから、そういうことをこの名神湾岸連絡線の道路整備をやることによって、同じようなことが繰り返されるのではないかという思いで、皆さんは本当に高齢の方もいらっしゃるし、様々な環境の中でいろいろな病気を持っていていらっしゃるような方々も含めて、本当に熱心に皆さんがこういう形で道路の問題について、様々な意見を挙げているということがあるというように私は思っています。

あくまでも、都市計画権者としては、この事業を位置付けていきたいということで、環境の影響評価についてはクリアしたということで進めようとしているということです。

最後に、意見だけを申し上げます。兵庫県は御承知のとおり、総延長距離681キロメートル、あの北海道に次いで2番目に長い高速道路を保有しております。過大なインフラを抱えまして、そして生活道路、それから橋梁などについても大変老朽化が進んでいます。その対策、それから維持費、今後莫大な予算が必要になってきます。そして、今、コロナ禍の下でまさに医療崩壊というような状況が日々報道されるような、そういう局面の中で、その新型コロナウイルス感染症の感染症対策に様々な影響を受けていらっしゃる事業者の皆さんも



含めて、そういう直接的な支援も求められていると、そういうところにこそ、今、兵庫県は予算を振り向けなければいけないと、国も当然のことです。そういう中で、この名神湾岸連絡線整備のためにということで進められようとしているその都市計画決定について、私は日本共産党として反対を表明させていただきます。

以上です。

○議長 はい、ありがとうございました。

それでは、ほかに御質問、御意見がございましたらよろしく願いいたします。

いかがでしょう。他に御意見ございませんでしょうか。いかがでしょう。

はい、どうぞ。

○8番 長いお話を聞いて、大分納得はしたのですが、これだけ住民の方からの意見書が出ているので、ここの地域の方々の気持ちは非常によく分かるのですが、ただ選択肢として、ここの④番から⑨番の意見の中で、補償について意見がありましたが、企業が決まらない、事業主体が決まらぬと何も言えないことだとは思いますが、先程国道43号のことも出ていましたので、おおよその補償とかいうのは一体どれぐらいのことが想定できるのか教えていただければと思うのですが、いかがでしょう。

○議長 はい、事務局お願いいたします。

○事務局 すみません、今の御質問の主旨が、理解できなかったのですが、その補償といいますが、

○8番 例えば、計画段階でいろいろな問題が起こってきたことに対して、それぞれ補償されるのだと思うのですが、事業が完成した後、やはりすごく問題が起こってきて、騒音が激しいとか空気が悪くなったとか、いつまでこういうことに対して対応していただけるのかとか、そういうことは何か分かりますでしょうか。

○議長 はい、お願いします。

○事務局 仮定の話ですので、お答えしにくい部分がありますが、今回、日照障害のところ、国が持っている日陰の基準がありますが、これは太陽光の角度が一番低い、冬至で予測した場合の時間がどれだけ超過するかという考え方の基準になっているのですが、これにつきましては、まだ計画段階ということで、概略での検討ということになります。

ですから、参考指標ということで評価をしております。事業者がまだ決まっておられないので、事業者が決まった段階で高架構造物の上部工の構造物、例えば、橋梁の桁厚を薄くするとかそういった工夫の中で、日照障害の影響をできるだけ設計段階でも軽減していこうと、

事業実施の前にも工事説明等も含めて、住民の方にも理解を得ながら進めていくということで、補償という言い方ではないのですが、例えば、そういう日陰につきましては、そういう基準も持っています。時間をオーバーする分については、一定費用負担をさせていただくというような場合もございます。

○8番 ありがとうございます。その補償の内容が、例えば、土地を移りたい方、もうここには住んでいたくないという方に対して、そういうことって補償していただくことになるのですか。ちょっと事業者じゃないので申し訳ないですが。

○事務局 一般論としてお答えしますが、通常、県の事業の場合ですと、新しく道路の区域に家屋が当たりますよと、引っかけますよという場合ですと、そこに対して、土地の用地費及び建物の補償費というのをお支払いするようになっております。

その補償のあり方につきましても、軒先にかかる場合から、家一軒丸々かかる場合もいろいろございますので、それに応じまして用地の補償基準というのがございまして、それに対して金銭にて補償するというような考え方になっております。

先程、日陰の話がございましたが、一般的な考え方でいいますと、損失補償という広い意味になりますが、事業地内といった私どもの補償と、事業地外については事業損失ということで、細かいことですが、言葉を使い分けておりまして、いずれにしてもそのような考えで事業は進めております。また、事業予定者ということで国交省が、まだ、事業者としては決まっておりますが、同じように対応されるものと考えております。

○8番 ありがとうございます。今までのかなりの工作物があつて、さらに大きなものがあるというようなことでいろんな障害が出てくると思いますので、やはり個人の選択としていろいろな方法が、抜け道が少しでもあるようにできるだけ丁寧に対応していただけたらと思います。ありがとうございます。

○議長 はい、ありがとうございます。

ほかに、御質問、御意見等ございませんでしょうか。

他に御意見、御質問がないようですのでお諮りしたいと思いますが、委員の皆様方から御発言がございましたように、また、縦覧意見におきましても、地域の住民の皆様方から生活環境への影響を心配される意見が出されております。そして、資料にもございますように、環境を所管する知事からも環境影響評価準備書に対する審査意見において、留意事項が付されております。これを受けまして、事業者の環境影響評価におきましても、事後監視調査を行う、また工事中、供用後においては現段階で予測し得なかった環境保全上の著しい影響が

生じた場合には、専門家の指導・助言を得ながら適切な措置を取ることになっております。

私としましても、事業者に対しまして、本事業を進めるに当たりましては、こうした点を踏まえまして、地域の住民の皆さんの理解が得られるよう丁寧な対応をしていただくよう、ぜひ要望したいと思っております。

この件に関しまして、議事録に残させていただいて、第1号議案について、お諮りをしたいと思いますがよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○議長 それでは第1号議案につきまして、賛成の方の挙手をお願いします。

(「賛成者挙手 24名」)

○議長 ありがとうございます。

反対の方の挙手をお願いいたします。

(「反対者挙手 1名」)

○議長 ありがとうございます。

よって、賛成多数ですので、本議案は可決いたしました。ありがとうございます。

それでは、次に、当審議会への諮問案件であります、第2号議案の審議に移ります。

第2号議案「播磨臨海地域道路（第二神明から広畑）の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」を上程いたします。これについて、事務局から御説明をお願いします。

○事務局 第2号議案、「播磨臨海地域道路（第二神明から広畑）の都市計画に係る環境影響評価に関する事項の調査」について説明いたします。

関係資料について、議案書は資料1、議案説明資料は資料2、前面スクリーンのスライドを印刷したものが資料4です。

今回の諮問は、今後、当審議会に付議を予定している「播磨臨海地域道路（第二神明から広畑まで）」に係る環境影響評価に関する事項の調査を、知事が当審議会に諮問するものです。

まず、播磨臨海地域道路の概要から説明します。

兵庫県南西部に位置する播磨臨海地域では、国道2号バイパスや国道250号に交通が集中し、慢性的な交通渋滞や交通事故が発生し、大きな問題となっています。さらに、臨海部における物流の効率化及び南海トラフ巨大地震等への防災対策が重要であることから、製造業

の活性化、交通渋滞・交通事故の削減等を目的として、神戸市の神戸西バイパス石ヶ谷 J C T 付近を起点に、たつの市及び太子町の国道 2 号太子竜野バイパス付近を終点とする、延長約 50 キロメートルの道路を播磨臨海地域道路として計画の検討が進められています。

このうち、平成 25 年から令和 2 年の国土交通省近畿地方整備局が設置した近畿地方小委員会での議論を経て、複数ルート帯案が示され、沿道住民や周辺事業所等に対するオープンハウス形式の説明会やヒアリングなどを経て、令和 2 年 11 月に、道路のおおむねの範囲を示すルート帯が決定されました。

ルート帯の概要は、区間が神戸市から姫路市、延長は約 36 キロメートル、車線数は 4 車線、設計速度毎時 80 キロメートルの自動車専用道路となります。

国土交通省から、兵庫県に対し、この道路に係る都市計画の必要性についての検討依頼が行われ、兵庫県は、関連市町の意見も踏まえ、「都市計画に位置づける必要がある」旨を回答しています。今後、都市計画手続と併せて環境影響評価手続を進めていくこととなります。

なお、東播都市計画区域と中播都市計画区域では兵庫県が、神戸市都市計画区域では神戸市が、それぞれ手続を進めます。

今回の播磨臨海地域道路は、環境影響評価法において、「4 車線以上・10 キロメートル以上の一般国道の改築」とされる第一種事業に該当していること、また環境影響評価法の規定により、都市計画決定権者である兵庫県が、事業予定者である国土交通省に代わり環境影響評価手続を行うこととされています。

次に、手続に当たっての審議会の関わりについて説明します。

画面は、昭和 61 年度の当審議会における、環境影響評価の専門的な審査を行うため議決された「都市計画における環境影響評価の実施に伴う兵庫県都市計画地方審議会の運営について」の事項です。

内容は、「審議会は、付議予定案件に係る環境影響評価に関する事項について、知事から諮問を受けて、別途知事が委嘱する専門委員にあらかじめ調査させるものとする」、「審議会は、当該都市計画案が付議されたとき、専門委員に環境影響評価に関する事項の調査結果の報告を求め、併せて審議を行うものとする」というものです。

今回は、この議決に基づき調査を諮問するものです。

専門委員には、関係する環境分野の有識者を選定し、都市計画決定権者である兵庫県が行う環境影響評価が適切に行われているかどうかを調査・審議していただきます。

環境影響評価の調査事項は、環境影響評価法の「方法書に関する事項」「準備書に関する

事項」「評価書に関する事項」の3項目になります。

最後に、手続の流れを説明します。前面スクリーンにも表示しますが、お手元の資料2議案説明資料の13ページ「播磨臨海地域道路手続フロー図」を御覧ください。

まず、環境影響評価の手続には、「配慮書」「方法書」「準備書」「評価書」の4つの段階があります。

第1段階の「配慮書」は、事業実施における環境保全のために配慮すべき事項を検討するものですが、事業予定者の国土交通省が令和2年10月に手続を完了しています。

続く第2段階の方法書からは、都市計画決定権者の兵庫県による手続となります。方法書は、配慮書で検討された配慮事項を基に、どのような項目をどのような方法で、調査・予測・評価していくのかを示したものです。方法書は、縦覧と併せて説明会を開催し、住民からの意見などを踏まえて環境影響評価の項目・手法を選定します。その後、決定された項目や手法に基づいて、調査・予測・評価を実施します。

続く第3段階では、調査・予測・評価の結果を取りまとめた「準備書」を作成します。準備書は、道路の都市計画案とともに縦覧し、併せて説明会を開催します。

最後の第4段階では、準備書に対する住民意見や環境知事意見等を踏まえて、評価書を作成します。

最後に、評価書と都市計画案を本審議会に付議し、御審議いただくこととなります。

専門委員には、各段階において専門分野に関して意見をいただくとともに、播磨臨海地域道路の都市計画案と併せて評価書を本審議会に付議する際には、環境影響評価の調査結果を報告していただくこととなります。

以上で説明を終わります。よろしく申し上げます。

○議長 ただいま事務局から説明がありましたが、このことにつきまして、御質問、御意見がございましたらよろしくお願ひいたします。

はい、お願ひいたします。

○20番 教えていただきたいのですが、この今回の付議されている環境影響評価は、配慮書、方法書、準備書、評価書という手続になっているのですが、実は、名神湾岸連絡道路の手続フローの方では、配慮書がなくて概要書で準備書、評価書と3段階になっている。この4段階と3段階の違いというか、何かそういう規定があるのかなと思って、その辺教えていただきたい。

○議長 はい、事務局、回答お願ひします。

○事務局 名神湾岸連絡線ですが、先程説明をさせていただいたところですが、環境影響評価に関する条例に準じて実施しております。こちらの方で、今、申しました方法書に該当するものが概要書という形になってまいります。

播磨臨海地域道路の場合は、環境影響評価法の対象になってまいりますので、方法書という名前で記載をさせていただいているということです。

それと、法の対象のため、その前段で1段階増えて配慮書を作成しています。

○議長 よろしゅうございますでしょうか。

いかがでしょう、ほかに御質問・御意見ございますでしょうか。よろしいですか。

はい、どうぞ。

○27番 かなり時間取りまして申し訳ない。

播磨臨海地域道路の都市計画に係る環境影響評価に関する事項の調査ということで、諮問が行われているということなのですが、それでこの資料の2ですが、ここに先程のパワーポイントのところに出てくるかなと思うのですが、資料2でいうと11ページ、神戸市の対象都市計画区域については神戸市が決定するということが書かれております。今現在、その神戸市の都市計画手続、どんな状況なのかということ、それから、それ以外のルート帯で、それぞれ関係の市町がありますよね。それぞれの状況ですね、その点について。

それから、それぞれの今後の手続についても、今どういう段階にあって、今後どうなるのかということについて、お聞きしたいと思います。

○議長 はい、事務局お願いします。

○事務局 今現在の状況ですが、まず、国の方で、昨年6月にルート帯が決定を受けまして、12月に兵庫県へ都市計画の検討依頼というものが来ております。この検討依頼につきましては、兵庫県、神戸市、それぞれに検討依頼が来ております。この検討依頼が何かといいますと、こういう道路を考えているが、都市計画決定の必要があるかどうかということを知りてきております。兵庫県では、該当します東播都市計画区域、中播都市計画区域にこのルートを通ると思われる市町に意見照会をにかけているところでございます。

それで、神戸市は神戸市の方で同じ手続を踏んでおりまして、今後神戸市も、あと兵庫県も、同様の手続を踏んでいくことにはなるのですが、この検討依頼に対しての回答を返した後に、同じようにアセス、どういうことをしていくか、どういう方法でやっていくかとか、そういう類いのことにつきまして検討して、先程申しました方法書、準備書、評価書という手続を踏んだ上で、最終的に都市計画審議会で、その評価書と併せて付議して、審議をして

いただくというような形になります。

○議長 よろしいでしょうか。

○27番 先程、神戸市以外で、要するにルート帯の各市町あると思うのですが、明石市だとか加古川市、高砂市、姫路市、稲美町、播磨町、ということなのですが。

○議長 はい、御回答をお願いします。

○事務局 各市町の方ですが、先程説明しました国からの都市計画の検討依頼に関しまして、各市町へ意見照会をかけて、その点につきましては各市町からも都市計画を要する案件であるということで回答をいただいております。

○議長 はいどうぞ。

○27番 都市計画決定は必要だということで回答をされているという状況ですね。

それで、先程の名湾線に係る第1号議案の都市計画道路の変更の中で指摘をさせていただいた、要するにPM2.5、これについて確かに法令上は環境アセスの対象ではないということは十分承知はしているのですが、この播磨臨海地域道路、この都市計画に係る環境影響評価項目に私はやっぱりPM2.5は含めるべきだと、規模からいってもですね、いうことも是非、その点についてどう考えていらっしゃるのかという点、お聞きしたいと思います。

○議長 はい、事務局回答をお願いします。

○事務局 道路のアセスにつきましては、道路のアセスに関するマニュアルがございます。

我々も公共事業の前提となる都市計画の検討を行うということになりますので、一定の物差しの中で評価させていただくこととなります。その段階でPM2.5がどういった扱いになっているかということもございますが、現段階では名神湾岸連絡線と同様の扱いになろうかというように思っております。

○議長 はいどうぞ。

○27番 同様な扱いになると、対象項目ではないということではありますが、繰り返し、これは要望なのですが、予測指標が確立していないPM2.5ですから、予測ができる様々な物質に対しては、それ以上に常に監視をしっかりとやっていくということ、状況をしっかりと把握するということが必要だというように思いますので、是非この点についても監視を対象項目に入れていただきたいなということで、その点については要望させていただきます。

それと、また戻るのですが、申し訳ありませんが、先程の議案説明の資料2で、そちらの手の関係で、初めての播磨臨海地域道路の問題でございますので、遑って何点かお聞きしたいのですが、平成27年3月から7月、アンケート、ヒアリング、それから平成30年2

月、オープンハウス、ヒアリング、それから令和元年10月から11月は、アンケート、オープンハウス等で、沿道住民それから周辺事業所等に向けて、合わせて3回にわたって説明会が行われていると思うのですが、それぞれ住民の方々、事業所、対象が何名ほどいらっやって、そのうち何名参加をさせていただいたのか。

それから、事業所などは何箇所があって、そのうちどれぐらいの方々がこういう説明会に来られているのかということで、そのアンケートの結果ですね、それから、オープンハウスで意見書等を出されていると思うのですが、それを集約されていると思いますので、その点について、まず、お答えいただきたいと思います。

○議長 はい、よろしくお願いします。

○20番 今日、どこまで議論するのですか。

○議長 本件に関わる御質問、御意見に関してはお伺いいたします。

○20番 今の意見も含む訳ですか。

○議長 はい。

○事務局 今の御質問なのですが、現段階は国土交通省、事業予定者のほうからいわゆるアセスの 절차를バトンタッチするという段階になっておりまして、先程、計画段階評価で地元のアナケート調査、それから企業のアナケート、そういったものも公表資料の中では把握させていただいているのですが、まだ、資料そのものを都市計画決定権者は、いただいておりますので、詳しいところは、お答えできないのですが、概要としましては、意見聴取で沿道住民の1,600人の方、それから事業所では1,100社、それから道路利用者も1,100人からアナケート調査されているようです。

それから、沿道地域の活動主体として、82の団体企業に対してのヒアリングなり意見聴取をされているとお聞きしております。

以上です。

○議長 はい。

○27番 確かに、計画段階評価の手の続の過程ですから、なかなか、集約されてても今の段階では出せないということではありますが、この点について、また、詳しい状況が分かりましたら、大体概要は今分かりましたけれども、それで、この計画についても、住民合意というか、その辺りは、どうなのかということが非常に大きな問題になってくるというように思うのですが、今、沿道の関係でいうと1,600人だとか、それから事業所は1,100社だとか、道路事業者の方も1,100人がアナケート取っているとかが言われたのですが、やはりルート



帯の沿道の対象の方々からしたら、すごく少ないと思うのです。ですから、そういう点ではやはり、そういう説明が十分になされているのかなということ、これはされているというようには、私としては思えないということでもあります。

それで、もう意見を述べさせていただきたいのですが、播磨臨海地域道路計画については、私どもはこの間、県議会の中でも取り上げて、事業そのものがやはり中止すべきではないかという立場で、この間、論戦にも臨んでまいりました。それで、この播磨臨海地域道路計画は、今から 40 年以上前に人口もそれから自動車の保有台数についても、それから日本経済も右肩上がりの 1970 年代に、兵庫県が構想されまして、国に働きかけたものでございます。

しかしながら、県下の自動車保有台数は既に御承知のとおり、減少に転じておりますし、今後急激な人口減社会ということを迎えて、様々な災害にかける防災対策だとか、減災事業、こういうものに県民の皆さんは期待もあるということだと思っておりますが、それで国も、それから県も、大変な財政状況、特にこの事業は、総事業費がかなり多額になっておりますから、聞くとところによると 6,000 億円以上だとかいうことだとかも言われておりますので、本当にこういう高規格道路をつくる必要があるのかということで、大変厳しい意見が私どものところにも寄せられているところです。

その意見にどう答えていくのかということで、私どもは、この点については、特に交通量の問題で言いましても、交通センサスで、私どもは調べてみると、例えば、阪神高速 3 号神戸線、12 時間交通量は 2005 年が 63,675 台だったものが、2010 年には 60,856 台、それから、2015 年には 59,343 台ということで、大体 2005 年をピークにして自動車交通量が既に減少に転じております。

それから、加古川バイパス、姫路バイパスでも減少傾向だという状況ですので、人口減少は急速に加速し、既に都市部においても自動車交通量が減少に転じている中、今回のこういうコロナ危機の中で先行きが大変不透明な中で、こういう本計画を進めることに対して、私どもはやはり中止すべきだという立場から、この議案についても反対を表明させていただきたいと思っております。

○議長 この議案の取扱いに対しまして、事務局から御回答いただけませんか。

○事務局 前面スクリーンを見ていただきたいのですが、都市計画法の中で都市計画審議会・専門委員の位置付けといたしまして、都市計画法の 77 条というのがございます。これは、都道府県都市計画審議会の目的、権限など位置付け的なものを書いているものですが、この中で、この法律によりその権限に属せられた事項を調査審議させ、及び都道府県知事の諮問

に応じ都市計画に関する事項を調査審議させるため、都道府県に、都道府県都市計画審議会を置くということになっております。

つまりは、都道府県の審議会自体が、都市計画に関する事項を調査させるためにありますということなので、今回の諮問に関しましては、賛成・反対という位置付けではございません。賛成・反対の意思表示をしていただくのは、最終段階の都市計画審議会のときに評価書と併せて付議させていただいたときに、その判断を仰ぐという形になってまいります。

○議長 よろしいでしょうか。

それでは、特に御質問がないようですので、この案件に係る環境影響評価に関する事項につきましては、専門委員にあらかじめ調査をお願いすることといたします。

なお、本案件に係る環境影響評価に関する事項については、当該都市計画案が付議されたときに、専門委員に調査結果の報告を求めまして、あわせて御審議いただくように進めてまいります。

以上で、本日予定しておりました議事は、全て終了いたしました。

それでは、これをもちまして、令和2年度第3回兵庫県都市計画審議会を閉会いたします。皆様には、終始熱心な御審議をいただきまして、ありがとうございました。

閉 会 午後 4時 18分