

名神湾岸連絡線ほか4路線  
の都市計画に関する  
公聴会の記録

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課



この記録は、下記により開催した「名神湾岸連絡線ほか4路線の都市計画に関する公聴会」について、都市計画に関する公聴会開催規則（昭和44年兵庫県規則第76号）第17条の規定に基づき作成したものである。

## 記

### 1 案件の概要

阪神間都市計画道路に「1.5.8号名神湾岸連絡線」を追加し、「3.1.2号浜手幹線」、「3.1.84号湾岸側道1号線」、「3.3.153号浜甲子園線」及び「3.3.154号今津東線」を変更する。

2 期 日：令和元年12月22日（日）

3 場 所：西宮市役所東館8階大ホール

### 4 公述人の氏名及び住所

- 1 番 ○○（西宮市南甲子園○○）
- 2 番 ○○（神戸市中央区下山手通○○）
- 3 番 ○○（西宮市今津大東町○○）
- 4 番 ○○（西宮市中島町○○）
- 5 番 ○○（西宮市今津巽町○○）
- 6 番 ○○（西宮市今津水波町○○）
- 7 番 ○○（西宮市今津曙町○○）
- 8 番 ○○（西宮市上鳴尾町○○）
- 9 番 ○○（西宮市今津巽町○○）
- 10 番 ○○（西宮市今津社前町○○）
- 11 番 ○○（西宮市浜甲子園○○）
- 12 番 ○○（西宮市今津巽町○○）
- 13 番 ○○（西宮市今津社前町○○）
- 14 番 ○○（西宮市今津二葉町○○）

15 番 ○○ (西宮市今津社前町○○)

16 番 ○○ (神戸市灘区大東町○○)

17 番 ○○ (西宮市西宮浜○○)

18 番 ○○ (西宮市西宮浜○○)

## 5 公述人が述べた意見及び公聴会の経過

(開会：午前 10 時 00 分)

○**司会** ただいまから名神湾岸連絡線ほか 4 路線の都市計画に関する公聴会を開催いたします。

公聴会の議長として、都市計画に関する公聴会開催規則第 10 条の規定に基づきまして、兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課長の近都が知事の指名を受けております。

本日の公聴会には、関係者として西宮市都市計画課、事業予定者として国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所計画課が出席されております。

では、以後の進行につきましては、近都議長よろしく申し上げます。

○**議長** 本日の議長を務めさせていただきます、兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課長の近都と申します。よろしく申し上げます。

それでは、議事に入ります。

まず、各路線の概要について、事務局から説明をお願いします。

○**事務局** (公述の対象となる計画路線の概要について説明)

○**議長** 各路線の概要についての説明が終わりました。これから会場の配置換えを行いますので、しばらくお待ちくださいますようお願いいたします。

(配置換え)

○**議長** 会場の準備ができましたので、公述に移りたいと思います。

それでは、1 番の方、前の演台にて公述をお願いします。

○**公述人(1 番)** 皆さん、おはようございます。

私は、公述人番号 1 番、兵庫県西宮市南甲子園〇〇に居住する西宮市議会議員の〇〇です。

名神湾岸連絡線の都市計画決定の手續において、阪神高速 3 号神戸線との接続は慎重に検討すべきとの観点から意見を述べます。

西宮市は連絡線について、本市臨海部の交通問題の解消や沿道環境の改善のために必要な道路との観点から、阪神高速 5 号湾岸線を

神戸市長田区まで延ばす大阪湾岸道路の西伸事業の完了に遅れることなく、早期に整備が図られるように要望しています。

私は連絡線の必要性を認めた上で、事業化には環境や景観への影響、移転の範囲を最小限にし、市民の理解と協力を得ることが不可欠だと考えます。

その観点から、私は連絡線の計画内容の中で、神戸線との接続について慎重な検討が必要だと考えます。神戸線と接続しなければならない切実な理由が見当たらない上、この接続を決めたプロセスが不透明です。その一方で、移転が必要な住宅などが増え、環境や景観に大きな影響を与えそうです。

連絡線の接続については、国土交通省や兵庫県などで構成する県幹線道路協議会が平成 30 年 3 月、名神高速と神戸線の大阪方面、湾岸線の大阪、神戸の両方面の 4 か所とすることを決めました。

それまでは連絡線の最大の整備目的が神戸線などの渋滞解消であるだけに、名神と湾岸線の神戸方面との接続のみで整備目的の大半を達成できると見られていました。それだけに、焦点は名神と湾岸線の神戸方面のみとの接続にするのか、湾岸線の大阪方面とも接続するのかなの判断と見られ、神戸線との接続はないとの見方が一般的でした。

国交省は平成 27 年、計画段階評価の中で周辺住民などを対象とするアンケート調査を実施しました。その資料には、連絡線について「名神高速道路と阪神高速 5 号湾岸線を連絡」と記されているだけでした。神戸線との接続が明らかになった現在、住民へのアンケートを実施すれば、回答内容が変わる可能性があると思います。

国交省の諮問機関である社会資本整備審議会道路分科会近畿地方小委員会、有識者の委員らが連絡線について検討してきました。国交省近畿地方整備局のホームページにある小委員会の議事概要の中で、神戸線との接続についての委員の意見は、平成 29 年 1 月の会合での「阪神高速 3 号神戸線とは接続することが望ましい。」との一文だけです。

神戸線との接続によって、西宮ジャンクション・インターチェン

ジ（仮称）の事業規模は大きくなり、周辺に広い事業用地が必要になります。多くの住宅や事業所が移転を余儀なくされます。福應神社は神戸線から連絡線に接続するルート沿いにあり、神社の静ひつさを維持できるかどうかを不安視する声もあります。

国交省は、連絡線と他の高速道路との接続を検討する視点として、①広域的な交通ネットワークの形成、②関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港の連携強化、③神戸線と湾岸線とのリダンダンシーの確保、つまり災害などによって一部の区間が途絶した場合でも、全体の機能不全につながらないように、交通ネットワークを多重化したり、予備のルートを用意しておくことの3点を挙げています。

しかし、これらの視点はいずれも漠然とした内容に止まっており、国交省はそれぞれの接続の必要性について、数値化されたデータの提示や納得性のある説明をしていません。

以上の点から、神戸線との接続について地域への負担が大きいのにもかかわらず、接続の必要性が判然としません。そのため、地域への負担の度合いと接続の必要性について、具体的なデータに基づいて十分に検討していただきたいと考えます。

連絡線は、長く地域で市民と共存することになります。市民が誇りに思い、大切にしたいと思える都市インフラにしなければいけません。都市計画決定の手続においては、市民に対して十分な説明と協議を行い、市民の考えを計画に反映させるために力を尽くしていただく必要があると思います。

これで私の公述を終わります。御清聴ありがとうございました。

○議長 1番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、2番の方、前の演台にて公述をお願いします。

○公述人（2番） こんにちは。

2番。神戸市中央区下山手通〇〇。公益社団法人兵庫県バス協会〇〇の〇〇と申します。

それでは、公述いたします。

名神湾岸連絡線の整備を推進していただきたいと、このように考

えております。その理由といたしまして、阪神高速3号神戸線と国道43号に集中しております交通の渋滞並びにその沿道の環境を悪化させているのが現状でございます。

今般の名神湾岸連絡線を整備することによりまして、名神高速道路へのアクセスに阪神高速5号湾岸線が利用できるようになりますので、阪神高速3号線及び国道43号の交通量の緩和に寄与することができるのではないかと、このように考えております。

加えまして、これはバス協会といたしましての、バスの総意でございますが、三宮から阪神高速3号神戸線を通行して大阪方面に行き来する場合、事故等により渋滞する場合があります、特に伊丹空港のリムジンバスを運行している各社にとりましては、そのような事故があった場合、時間が読めないような状況でございます。

そのようなところから、迂回ルートとして阪神高速5号湾岸線が利用できるようになりまして、お客様からの要望でございます定時性の確保に寄与することができるようになり、空港利用者の利便性を向上させることができると、このように考えているところでございます。

最後に、名神湾岸連絡線を緊急時の防災機能を考慮しました、災害に強い道路づくりをお願いして、以上、公述を終了いたしたいと思っております。ありがとうございます。

○議長 2番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、3番の方、前の演台の方によろしく申し上げます。

○公述人（3番） 公述人番号3番です。

私が考えることは、今回の湾岸連絡線について、やるべきだと思っております。災害とか、そういうこともそうですが、将来に対する投資、公共投資、やるべきときにやらないと、後先、もう後悔することも出てくると思っています。

ただし、それを進めるに当たって、計画段階で十分な予定地を幅広く、余裕を持った形をとって計画してほしい。そのことを意見として言いに来ました。是非とも、国土交通省はじめ、西宮市、兵庫



県庁、この計画を推進するに当たって十分留意してほしいと思います。

以上です。

○議長 3番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、4番の方、前の演台にて公述をお願いいたします。

○公述人（4番） 4番です。

私は、西宮市中島町に住んでいます、〇〇と申します。原稿を読んで公述に代えたいと思います。

私は、名神湾岸連絡線（以下「連絡線」と申します。）に反対の立場で公述をいたします。

反対の理由は、以下の4点です。

1つ目は、連絡線の建設が日本国憲法や都市計画法、西宮市環境基本条例などの目的に沿っていないということです。日本国憲法25条には、全ての国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有するとしています。また、都市計画の意義について、都市計画の運用指針では、都市計画は健康で文化的な都市活動を確保しようとするものであるとし、そしてその続く文章には、さらには、幅広く環境負荷の軽減、防災性の向上、バリアフリー化、良好な景観の保全・形成と述べています。

西宮市の環境目標では、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としています。このように法や条例では、そこに暮らす住民に対し、健康で文化的な生活や環境負荷の軽減を権利として求めています。連絡線の建設でこのような権利が踏みにじられます。連絡線ができれば、今津地域の通過車両が増加するのは必然です。しかも、この事業を進める側の依頼で調査した環境影響評価の概要書には、結論としてこのように述べています。

将来の自動車走行による環境に及ぼすおそれのあるものに、騒音、振動、二酸化窒素、浮遊粒子状物質としています。このことは、環境悪化が避けられないことの指摘を裏づけるものであります。なお、

リアルタイムPM2.5環境汚染指数は、浜甲子園でAQI値、12月13日時点で53でございます。この53という数字は、こういうふうに説明をしています。特に敏感な人は、長時間又は激しい屋外活動の減少を検討する必要がある値と説明をしています。

最後に指摘したいのは、仮に環境影響評価が国の基準値に入っているとしても、日本の基準値はWHOの指針値やEUの規制値から見れば、二酸化窒素、PM2.5などの日本の環境基準は非常に緩いものになっています。にもかかわらず、西宮市は疫学的調査や健康調査をしないと断言しています。このような西宮市の態度は不当であります。直ちに付近住民の健康調査をすることを求めると同時に、疫学的調査も行うことを求めます。地域住民の健康第一の姿勢がないがしろにされている現状では、連絡線の建設は認めることはできません。

次の問題は、都市計画法が求めている民主的手続の下で計画が進められるかどうかです。都市計画法16条には、住民の意見を反映させる措置として公聴会を開くことができるとありますが、都市計画素案の段階でなぜ公聴会を開催しなかったのか。今日行われている公聴会も、西宮市の都市計画審議会で、〇〇議員の指摘で慌てて開催したものではありませんか。

また、都市計画の運用指針では、このように述べています。公聴会の開催等、住民の意見を反映させるための必要な措置として、例えば地区別に関係住民に対し、あらかじめ原案を示し、十分に説明しつつ意見を求め、これを積み上げて基本方針の案を作成し、公聴会・説明会の開催、広報誌やパンフレットの活用、アンケートの実施等を適宜行うことが望ましいとしています。

本計画は、運用指針から見ても、民主的手続を踏んで進めているとは思えません。この点から見て、連絡線建設の事業は計画先でありきで、住民の意見や要求を十分に反映する手順を踏んだ計画とは言えませんので、連絡線建設計画について反対いたします。

第3は、西宮市の都市計画局長は、西宮市都市計画審議会で〇〇議員の質問に対し、車が増えるので湾岸線は必要と答弁しました。

しかし、国土交通省総合交通体系調査の手引の都市交通政策の展開の項で、需要追従型から目標達成型の都市交通施策の転換の必要性がうたわれています。これは、車が増えるから道路を造るという発想はもう終わりにして、まちづくりの視点から道路行政を行うべきとしていると考えます。

例えば、西宮市の環境目標を達成するためには、どのような町を造るのか。そのために交通体系のあり方や通過交通をどのように制御するのかなどの視点から、道路建設の計画を考え直す必要があるとしているのではありませんか。この点からも、計画の再検討を求めます。

最後に、防災面について述べます。連絡線は、災害時に役立つ道路だと言っているのが、本当にそうでしょうか。西宮市では、過去に発生したマグニチュード8以上の地震。近年では1854年、1891年、1946年、そして直近は1995年の阪神・淡路大震災でした。この間、37年から55年の周期で大地震が発生しています。

ちなみに、阪神・淡路大震災のマグニチュードは7.2でした。それでも3号神戸線は倒壊しました。あと20年で大地震が来てもおかしくないのです。高速道路は、本当に災害に強い道路なのでしょうか。また、津波や武庫川の氾濫、決壊などのとき、生活道路が冠水すれば、仮に高速道路が残っていても、生活再建には何の役にも立ちません。これは、今年の台風19号による関東地方の水害から見れば明らかでございます。

また、地震では、高速道路が倒壊するだけでなく、問題は液状化であります。西宮市の液状化マップによれば、5号湾岸線接続部付近では、震度が5強で液状化が発生するとなっています。危険度は非常に高いのです。実際に阪神・淡路大震災時は、尼崎の築地で大規模な液状化が起こりました。にもかかわらず、事業者は液状化の調査、予測、対策などの説明がありませんでした。この点からも、連絡線の建設は拙速であり見直すべきです。

以上の4つの理由から、私は連絡線の建設に反対し、公述を終わります。

以上です。

○議長 4番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

それでは、5番の方、演台の方をお願いします。

○公述人(5番) 5番、私は名神湾岸連絡線の近くの巽町に住む者で、建設に反対します。その理由として、3号神戸線の渋滞とこれからの物流システムの観点から反対です。

私は、9月22日の今津公民館の説明会に参加しました。後日、私は兵庫国道事務所に、3号神戸線月見山ランプから西宮インターチェンジ、京橋ランプが渋滞する原因を電話で問合せしました。

回答は3つあり、1つ目は、西宮から神戸に行く車の数が多いこと。2つ目に車線の線形が悪いこと。最後に、西宮から京橋に行くほど車線の数が減少するとのことでした。

この車線というのは、5号湾岸線、3号神戸線、国道43号、国道2号の4本で、区間は西宮から京橋と言われました。それで間違いありませんねと郵便で確かめたところ、2週間後に送られてきた手紙には、最初に聞いたことと違い、実際は国道43号と国道2号を除いた名神高速道路、5号湾岸線、3号神戸線の3本の車線に減少され、区間も尼崎から湊川でした。

私が電話で聞いたことと違った内容だったので不信感を抱きました。だから自分で、3号神戸線、5号湾岸線、国道43号、国道2号、山手幹線、ハーバーハイウェイの6つの道路の渋滞状況を毎日朝の7時から夜の9時まで調べました。約1か月経ったころ、それぞれの道の渋滞基準が同じだろうかという疑問を持ちました。

つまり、渋滞の定義は何かです。調べたところ、国土交通省、西宮市は、共に定義なし。神戸市は「信号待ち回数が3回以上、また信号のない交差点の交差点通過時間が2分以上かかる」です。阪神高速は、徐行あるいは停止・発進を繰り返す車列が1キロメートルを超え、かつ、その状態が30分継続した場合です。つまり、渋滞の定義はばらばらで、曖昧なのです。

また渋滞にも3種類あり、1つ目は自然渋滞、2つ目は工事渋滞、

3つ目は事故渋滞です。この3つの中で渋滞の一番の要因となっているのが自然渋滞です。その自然渋滞は、何が原因で発生するかというと、名古屋大学によれば、物理的要因と個人の意思決定により発生します。物理的要因として、例えば道路の幅、勾配、曲線があります。下り坂から上り坂の変化点で、車のスピードが減速される地点をサグと言い、高速道路の年間渋滞ワーストランキング1位の東名高速にも、大和トンネルにサグがあり、今回問題となっている3号神戸線にも深江にサグがあり、もともとが渋滞の起きやすい道と言えます。

次に、個人の意思決定による渋滞は、個々の車両の加速と減速が正しく行われているか、前後左右を走る車両間の相互作用、いつ出かけるか、どの経路を通るかが挙げられます。つまり、いろいろな人のいろいろな運転の仕方が、時と場合により渋滞を引き起こすのです。だから渋滞は、道路を造ることで解消できるものではないと考えます。

次に、3号神戸線の渋滞を数値で言いますと、道路交通センサスでは、西宮から月見山の24時間交通量は、2010年と2015年を比べると約3,000台から4,000台減少しています。また、阪神高速に問い合わせたところ、自然渋滞の回数は、平成27年は個人に情報公開しないとのことでしたが、平成29年は3号神戸線の平日、1日の渋滞回数は、東上り、摩耶で2.5回、西下り、京橋で1.1回、深江で0.8回、魚崎で0.9回です。もちろん休日は渋滞回数が少なくなります。この渋滞回数の数字から見て、湊川から東に位置する西宮インターチェンジに名神湾岸連絡線は必要ないと考えます。

では、渋滞箇所にある企業は、どう渋滞に対応しているのでしょうか。

コープこうべは、魚崎浜にあります。問い合わせたところ、いろいろな道路を走って、魚崎浜の集配センターに到着するが、渋滞とは関係のない午前3時に搬入しています。菊正宗は、宮水をタンクローリーで運び、43号を渋滞しない時間帯に20分で魚崎に到着します。また、神戸市も30年前に、六甲アイランドやポートアイ

ランドに着く船の貨物の積出し、積卸しの道路として、ハーバーハイウェイを造っています。全ての企業を調べられませんが、企業は自然渋滞に既に対応されているのです。

ここまでが、3号神戸線の渋滞から見た反対意見です。

次に、物流システムの観点から言いますと、これからの物流システムは、大前提として、地球温暖化対策と共にあります。CO<sub>2</sub>の削減が急がれます。

国交省が2000年代初頭からモーダルシフトを始めました。モーダルシフトとは、車から貨物、船舶へと輸送を転換することです。つまり地球温暖化にある環境問題で、貨物や船舶の方が地球に優しいのです。そして何よりも、長距離トラックのドライバー不足が深刻なので、鉄道輸送やフェリーでの輸送へとシフトせざるを得なくなっています。

JR貨物で、東京・福岡間の貨物の取扱量を調べると、毎年1万トンから2万トン増え続けています。東京・福岡間で1日に17本。1つの列車は、最大で26両。1両にはコンテナが5個載ります。5個掛ける26両で130個のコンテナをたった1人の運転手で運びます。CO<sub>2</sub>の排出量は、車と比べて、船舶なら84%、貨物なら91%も削減されます。つまり、これからの物流は再び貨物に転換しています。これからの物流システムの面から見ましても、名神湾岸連絡線の必要はないと考えます。

最後に、私の意見をまとめます。

①渋滞緩和のために道路を建設すると、それに伴い別の場所に新たな渋滞が発生します。一番ひどいと言われる魚崎から湊川間に対しては、大阪湾岸道路西伸部が事業化されています。また、内陸部と臨海部を結ぶ道路は、阪神高速2号淀川左岸線が事業化されており、湾岸5号に接続されますので、名神湾岸連絡線の必要はないと考えます。

②これからの物流システムは、CO<sub>2</sub>削減のために輸送の形態が車から貨物、船舶へと移行している時代に既に入っています。これら2つの観点から、名神湾岸連絡線の建設に反対いたします。

これで公述を終わります。

○議長 5番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

それでは、6番の方、前の演台にて公述をお願いします。

○公述人（6番） 公述人、6番の者でございます。

名神高速道路の入口に住んで70年、半世紀以上、暮らしてきたわけですが、まず名神湾岸連絡線の計画図についてのみ、反対というよりも考慮していただきたいという、再考を促す問題提起をしております。

まず、東西交通の10年先、20年先の計測の予測が全然されておられません。資料によりますと、果たしてその先は交通がどういうふうなことになるか、もう少しシミュレーションする必要があるんじゃないか。

例えば、人口が減ったり、車が大体、今までどおり増えるかどうかということで、ここに問題があるんです。それで、私の知った限りの計画によりますと、久寿川のインターチェンジ周辺の健康状態が悪いし、問題がいろいろ起こっておりますので、住民の健康調査をしたり、交通量の測定をして将来の見通しを考え直す必要があるんじゃないかと。

計画によりますと、4階建てぐらいの4段構えの道路のタワーをつくるのを、町の真ん中に造ること自体が既に問題がありまして、私の勝手な私案ですが、このジャンクションといいますか、インターチェンジを引っ越しさせて、武庫川に移して、武庫川の上に道路を造って、西宮浜に造るジャンクションと引っ越しさせてほしい、1つにしたらどうかと思っております。

久寿川から湾岸道路へ、地下を掘れという案もありますし、とにかく町の真ん中に排気ガスをまき散らす、そういう今のやり方で、これ以上、耐えられないのが現状です。

道路の上に道路を建て、2階建ての道路がいかにもろいものか、地震にとってもろいものか、又は公害をまき散らすかということをもっと技術者として考えてほしいと思います。

それでは、インターチェンジの位置を変えることが、一番、変える計画を変更してほしいということです。市民の参加を求めて、もう少し、計画に入る前にみんなと話し合っただけだと思っております。

石井市長の進言によると、環境学習都市宣言をされておりますが、市自らの見解を持って、国や県に対して独自の見解を持ってそうしてください。環境学習都市宣言はどのようなものなのでしょう。今のままでは、到底、市民を無視したやり方になるんじゃないかと思っております。

こういうことで、経費だけを考えて、住民の生活を無視したやり方を、既に 43 号で失敗しておるにもかかわらず、またやるということが納得できません。43 号の公害訴訟問題についても、裁判では解決しておりますが、実態としては少しも改善されていない実情をもちまして、考慮を促す次第です。

これをもちまして、公述を終わります。

以上、どうもありがとうございました。

○議長 6 番の方、ありがとうございました。

それでは、7 番の方、お願いします。

○公述人（7 番） 7 番です。

現在、私は 84 歳です。私は名神湾岸連絡線に反対いたします。

私は、かつて高校 2 年生のときに、今津社前町〇〇に、親と共に引っ越ししてきました。ですから、名神高速西宮インターチェンジが供用される以前から、五十数年間、この地に住み続けていました。名神高速が開通する以前と開通後の経過や歴史を体験してきた者として、どのような悲惨な状況下にあったかを公述します。

名神高速インターチェンジの計画が発表され、地元の福應神社が削られる、お寺が取り壊される、酒蔵の大関の宮水の水路が断たれると。住民はあえて建設反対で、当時の今津連合福社会長、副会長、各町会長さんらと周辺住民らは、市役所に座り込みをし、建設省本省に陳情するなどの戦いを繰り広げてきました。残念ながら、押し切られてしまいました。

その結果、神社は縮小され、お寺は甲子園に移転、多くの住民が



立ち退きを強要されました。名神高速の工事が始まり、巨大な橋脚の杭打ちの開始です。当時は、矢板を上からたたいて打ち込むという方法です。現在のシールド工法でも騒音と振動が激しいのに、原始的な矢板の打ち込みが、どすん、どすんと、轟音と打ち込まれるたびの振動、我が家のひさしの屋根は、びり、びり、びり、びりと揺れてきます。何百回もの打ち込みで、屋根瓦がついに落ちてきました。夜間も含めた突貫工事です。

余りにも耐え切れず、夜間の工事は中止してほしいと現場事務所に申し入れました。若造、何言うとするねん。オリンピックに間に合わせる国の大きな仕事なんやでと、剣もほろろ、申し入れて憎まれ、以後、無言電話が架かってくる。家の庭に石を投げ込まれる。これが公共事業者のすることか。

名神高速が開通し、尼崎から来た何万台の車の全てが、今津二葉町の今津小学校北門前をくぐって 43 号に下りてきます。北門の東には学校のプールがあります。夏には児童が水泳をします。プールには浮遊粉じんが浮いているのです。先生方が総出で、ひしゃくを持って粉じんをすくい取って、児童を泳がせるのです。何と悲惨な光景でしょう。

近弁連、近畿弁護士連合会が鳴尾公民館で開かれた 43 号現地視察の報告会で、今津小学校の女性教諭がこのことを発表されました。会場から驚きの声が上がりました。我が家では、道路側の窓にどす黒いすすがたまり、拭き取っても拭き取ってもたまってくる。長女は目がちかちかし、医者からもらったホウ酸水で洗浄しながら、毎日通学をしておりました。

名神インターチェンジは、高速道路、急勾配のカーブなので、車は曲がり切れずに側壁に接触します。積んだ荷物が荷崩れし、道路内と道路下に落下しました。陸走車に積んだ新車が落下、リンゴや洗剤が落ちてくる。日本酒を積んだ車からは、800 本もの酒が道路下の側道へ。

まだあります。原木のような大きな木材が、どどーん、どどーんと落ちてきました。危険きわまりない状態です。私の乗用車のボン

ネットに、側壁にぶつかった車が高速道路のびょうを飛ばして、私のボンネットに穴があきました。どうしてくれるのと名神に電話しました。運転手に言ってくれと、つれない返事です。運転手は東京の車。住所も連絡先もわかりません。

排気ガスなどの浮遊粉じん、SPMも43号、阪神高速3号神戸線と3階建てが集中するのがインターチェンジです。余りにも大気汚染がひどく、健康被害を訴える人が多くいます。私たちはこの粉じんを、今津ふりかけと言っております。

25年前の阪神・淡路大震災では、阪神高速3号神戸線は、この地震の不名誉な象徴として、芦屋市で橋脚がドミノ倒しになり、西宮市でも市庭町でバスが高速道路にぶら下がる寸前、落下寸前でぶら下がっている。本町の札場筋では、橋脚から落ちた車と荷物が炎上している。久寿川町では橋脚が落ちて、車が下敷きになり、死亡されるという悲惨な事故が起こっております。高速道路は絶対安全だという神話は崩れたのです。一度となく、二度目の名神インターチェンジの大改造と酒蔵通り過ぎまでの新設4車線、湾岸4車線の湾岸道路です。

立ち退き対象者となるお宅、マンションなど、立ち退きも地獄、残っても地獄です。家の玄関や窓を開ければ、高架道路の橋脚がばあっと建つとると。想像に絶します。

酒どころの大関の仕込み蔵があります。見えないのが浮遊粒子、超微粒子です。目に見えませんが、これがちょっとしたすき間でも侵入してきます。酒をどうしてくれるんや、イメージが下がるやないか。このように名神インターチェンジ、28メートルもの高架高層となるジャンクションになるのです。住宅地のど真ん中にジャンクションです。必ず倒壊します、これは。

急カーブを曲がり切れなかった車は側壁にぶつかり、積み荷は道路下に必ず落下します。浮遊粉じん、さらに周辺住民は健康を害されます。名神にほど近い今津文協保育所では、先生らの要求で2台の空気清浄機が入りました。児童の通学路はどうなるのか、危険きわまりない状況になります。

私は、名神高速の直下、阪神高速、43号のそばに長年居住してきた者として、名神湾岸道路の建設に反対するものです。平穏な生活をしている今津社前町、大東町、二葉町、水波町、巽町、久寿川町、港町の今津の住民をこれ以上に苦しめないでください。

これが、今津ふりかけです。私の庭、15坪ほどの庭に3か月置いてためたものです。

これで公述を終わります。

○議長 7番の方、ありがとうございます。お席にお戻りください。

続きまして、8番の方、お願いします。

○公述人（8番） 8番、〇〇です。私は、名神湾岸連絡線に反対です。

その理由1、今津東線の交通安全の確保にならない。

①この連絡線が開通しても、今津小学校前や43号線は無料なので、車は余り減らない。この連絡線開通後の今津東線に停車帯や右折レーンを設置しても、橋脚で見通しも悪く危険である。

②この連絡線の工事中、今津東線の中央部がかなり幅広い現場になります。多くの工事車両と一般車が通る車道の隣を歩く子供たちが危険になります。今津小学校前の安全を確保するのに、今津東線の安全を脅かしてはならない。

2番、尼崎道路公害訴訟原告団・弁護士と国土交通省近畿地方整備局と阪神高速道路（株）との和解合意に反する。この連絡線ができれば、高速湾岸線との出入りが便利になり、小曾根線と札幌筋線の全体の車が減るかもしれないが、この連絡線に車が走るの、今津東全体では増える。また、西宮ジャンクションの高速神戸線の出入口が、大阪方面だけ設けてあるので、尼崎市内の高速神戸線と43号線への車両を増やすことになり、和解合意に反する。西宮市内の車も増えて、排気ガスや騒音も増えます。

3番、将来の社会状況の変化を予測しない計画です。国土交通省は、「総合都市交通体系調査の手引」を作成しています。その要約。①人口減少への対応、②高齢化社会への対応、③環境への負荷

の軽減、④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が必要とあります。この連絡線は、これに合致してない。

4番、環境ロードプライシング。これは前の3番と関連します。

昨年の説明会で、この連絡線建設費は約500から600億円と説明されました。そんな巨額を使わず、次のことを実行する。

①大量に物質を運べる鉄道や船を利用した流通網にする。想定外のことを考えて、リダンダンシーを高速道路ではなく海路や鉄道にする。阪神・淡路大震災では、高速道路がだめで、大阪から船で通勤者や物質を運んでいた例もあった。客船は、災害時の避難所にもできます。東日本大震災では、高速道路が不通で、JR各社が結束して、ガソリン等を日本海側回りで太平洋側に運んでいます。今、阪神高速道路のリニューアル工事をやられておりますが、地中の杭までなされてないので、巨大津波や地震が来たら被害を受ける。

②高速道路を新たにつくるより、まず市民の生活道路の安全を優先にすべきです。災害時、幾ら高速道路ができて、通行ができて、生活道路が不通なら市民の役に立ちません。

③10月28日の西宮市都市計画審議会で配付された資料の中に、新名神高速の開通前後の高速神戸線の車の量はほとんど変わらないとあります。車が減らないなら、高速神戸線の車を減らす。例えば、新名神高速道路と中国高速道路の料金を安くし、名神高速と高速神戸線の料金を高くして、高速神戸線と43号線の車を減らす。また、尼崎・神戸間の高速神戸線の料金を上げ、その間の高速湾岸線を無料にする、あるいは高速湾岸線を無料にして、名神高速の途中でナンバー規制して高速神戸線と43号線の車を減らす。

④例えば、宅配便で、ある地区の配送を午前中はA社、午後はB社にする等々の施策で運転手不足を補い、車を減らす。

5番、環境への悪影響。①工事では、多数の重機と多数の車が動くと周辺に大きな振動を与える。1台1台の排気ガスと騒音が法律や条例に適応していても、台数が多いと基準をオーバーする。

②今津東線には、大気・騒音・振動の過去のデータがないので、

環境影響評価ができない。西宮市内で 43 号線沿いの大気観測局は、国土交通省と西宮市で計 5 か所です。そのうち北側に 1 か所しかないのは、北側の住民の健康を無視している。43 号線沿いに振動と騒音の常時観測所がないのも、住民の健康を無視している。住民の健康状態を調査しない環境影響評価書は信頼できない。環境影響評価をする会社や団体の資料が明示されていないので、環境影響評価書の信頼性を確保できない。

この連絡線で、幾ら防音壁をしても、音はマンション上階に聞こえるし、高さ 28 メートルの西宮ジャンクションからの騒音は、さらに遠くまで聞こえる。この連絡線で日照時間が減り、六甲山や大阪湾への眺望権が侵される。この連絡線が福應神社のすぐそばを通ったり、神社が移転したら、地元の文化の破壊を意味します。

③他地区の渋滞解消のために、今津東線や 43 号線沿線の環境を悪化させてはならない。

6 番、宮水の危機。①橋脚 1 基の鋼矢板の設置はかなり広くて、深さは軟透水層まで挿入されます。これで完全に宮水の流れはストップされます。酒づくり期間の 10 月から翌年の 3 月を避けて、多くの橋脚工事は無理です。特に、西宮ジャンクションの橋脚の位置を大きく移動できない。

②阪神・淡路大震災時、地表に亀裂が出て、断層の疑いがある。そこに西宮ジャンクションを造ったら、地震時に大きな被害が出るし、宮水が濁水する。

③仮に、①と②がクリアしても、この連絡線が開通した場合、橋脚の地下には大きなフーチングがあり、宮水が枯れる。もし、流れがあっても、微妙なバランスが崩れて、成分が違ってくる。

④この地区の建物一つ一つでは、宮水の影響が少ないことで建設されたが、宮水発祥の地の井戸は自噴してはず、43 号線の西宮本町交差点近くにある宮水の井戸も流れていない。台風や高潮の影響よりは、建造物の影響が大きい。これは宮水の危機を暗示しています。この連絡線で、宮水が枯れたり、成分が変わって宮水とは言えなくなる。西宮市の酒づくり文化が消える。

⑤宮水は、災害などで水道が使用できないときに役に立ちます。酒づくり期間以外でも、取水ができるようになっていなければなりません。

7番、この連絡線は西宮市の「安全都市宣言」、「文教住宅都市宣言」、「環境学習都市宣言」に反しています。西宮市内に今以上の大型道路の建設は、西宮市を住みにくくする。西宮沖埋立て反対や43号線公害反対と、名神高速、高速神戸線の建設や阪神・淡路大震災を経験した西宮市民を今度も傷付け、将来の西宮市民に申し訳が立たない。

以上の理由で、名神湾岸連絡線に反対します。これで公述を終わります。

○議長 8番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、9番の方、お願いします。

○公述人（9番） 皆さん、こんにちは。

杖をつきながらやってまいりました。私は、今津巽町、573世帯の大マンションに居住しているのでございます。573世帯のみんなの声を代表して、行ってくるわということで参りました。

本当に皆さんの発言を聞いていたら、お話しするのが怖いような気持ちで、今ここに立っております。

最初の説明と全く違う計画で、この9月に説明を受けました。最初は、この資料をいただいて、名神からただ通り抜けるだけと簡単に聞いておりました。でも、説明会の際に膨大な模型を見まして、本当にびっくりしました。私は、自動車のことは分からないから、乗せてもらうだけですけれど、ジャンクションがどんなものかということさえも知らないで聞いておりましたら、図形がありましたから、ああ、こんな大層なものができるんだなと思って。

そして、名神のインターチェンジは、今でも1階、2階、3階ですが、まだその上を通るんだと聞いたときに、今でも地下を通って、ずっと〇〇病院へ行っているんですけども、その上が地下から何メートルの高さになるのかなと思ったら、うっかりここは通られへん

なという感じで毎日を過ごしております。

計画が全く変わってしまったということに対しての意見陳述をしたいと思っておりました。でも、やっぱり住み着いて、臨港線なんかのCO<sub>2</sub>の調査などで、毎年調査をしてまいりました。途中で病氣しましたので、そういう記録が全くなくなってしまったけれども、コーナンとコープの角の電柱に調査の小さな瓶をつけて、24時間置いて、マンションの1階から15階までのあちこちにカプセルを置かせていただいて、1本100円で何本かマンションの会計から買っていて、調査したことを覚えております。

本当に、比較的コーナンの近辺が高かったことを、数字は分かりませんが記憶しております。そういうことで、環境保全も含めて意見を述べたいと思っておりました。

去年、19号の台風で、今津の湾岸の道路が水につかって、皆さん覚えていらっしゃる、何百台という中古車が燃え続けていた、その消防が水つかりで現地に行けなかったことも聞いています。そして、私のマンションの2号館のすぐそばに今津の湾があるんですが、そこの横に新しく建った家の前で、突風で自動車が横転した。もう1メートル先に飛んでいたら、その家はきっと倒れたであろうと。新築で入られたお家でした。

今、私は思いますが、19号の台風より、あちこちで被害を大きくしているこの不安を、道路よりももっと考えないといけないことがたくさんあるんじゃないかなと。これは死に土産として皆さんに訴えて、本当に道路よりも、あちこちの堤防を補強するなり。

コート甲子園の南に建ったマンションの新川のそばは、雨が降ったときなんか、もうつかるといえないかなという心配もしております。そういう周辺の調査もしていただいた上で、ぜひ20年、25年先のテープカットと聞いておりますけれども、私はそれまでおりませんけど、もっともっとすることはたくさんあるかなと思ってやってまいりました。

以上です。陳述を終わります。

それと健康チェックを、是非していただきたい。これもお願いし

たいと思っております。お願いばかりですが、どうぞよろしくお願ひします。つたない発言でしたけど、お許してください。

○議長 9番の方、ありがとうございます。お席にお戻りください。

ここで、一旦休憩を取りたいんですが、予定よりも早く進んでおりますので、冒頭、20分ぐらいと申し上げたんですが、12時まで休憩を入れたいと思います。12時に、またこちらに戻って来ていただくようお願いいたします。

12時に再会しますので、よろしく申し上げます。

(休憩)

○議長 それでは、時間となりましたので再開したいと思います。

10番の方、前の演台にて公述をお願いします。

○公述人(10番) 10番が公述します。

初めに、この公聴会が住民の意見は聞くが、単に聞くだけで終わり、意見が何も反映されないということがないようにお願いします。

私は現在、今津地区に住んでいますが、同じ地区内でも連絡線道路に対する考え方に温度差があるのは当然のことだと思ひます。なぜかと言へば、住んでいる場所が建設予定地から離れているか接近しているかによって、住環境に及ぼす影響が大きく異なるからです。建設予定地から離れている住民はそれほど関心がなく、近くなるほど関心が高まり、連絡線道路のすぐそばの住民にとっては大問題であります。

そして、予定地に近い住民であっても、国に逆らっても無駄であると諦めている人や、ほかの人を頼りにして、自らは公の場に出席しない人も、多くおられると容易に推測できます。なぜなら、私も国家権力という大きな壁に対して、半ば諦めの感情と、自分が表に出なくても誰かが反対運動をやってくれるだろうという思いが、時にはありました。

しかしながら、連絡線道路が完成した後の住環境を考えたときに、今、建設計画を阻止しなければ大変なことになるという考えが強くなり、他の人を頼らずに自分が立ち上がるべきだと、思うようにな



りました。

さて、この連絡線道路についてですが、完成すれば沿線住民にとっては、一生涯を通じて昼夜の別なく、多大な影響を受けることとなります。そして沿線住民にとっては、この連絡線道路は百害あって一利なしの公害道路であります。今津地区の住民は、今でも国道43号、3号神戸線、名神インターに囲まれ、道路公害の被害に遭っています。それにもかかわらず、さらに追い打ちをかけるように、連絡線道路を建設しようとする行為は、余りにも非人道的で、決して許すことはできません。

まず、道路完成前の工事期間中においては、工事そのものに伴う「騒音・振動・粉じん」公害が新たに発生し、工事車両が行き交うことによる、騒音・振動・排気ガス・交通事故の危険性も同時に発生します。そこで、今以上の住環境の悪化、健康被害、ストレスの増加が問題となります。

また、交通規制により、周辺の生活道路に車があふれ、交通事故の危険性が増加します。次に、今津東線の拡張工事と高架橋道路の建設が計画されていますが、上下に2本の道路が新しくできることになり、完成すれば車両数が大幅に増加します。その結果、完成後の問題として、今以上に騒音・振動・排気ガスの被害が深刻化し、さらなる環境の悪化と健康被害をもたらします。

また、5～8階建てに相当するような「巨大なモンスター高架橋道路」による景観破壊は暴挙としか言いようがなく、明らかに我慢の限界を越えています。

そして、今津東線の道路幅の拡張によって、横断距離が長くなり、交通事故の危険性が増加します。とりわけ通学路になっている児童の交通事故が心配されます。

高架橋道路による、コミュニティーの分断、資産価値の低下、ストレスの増加等、どれをとっても住民にとっては何一つ良いことはなく、住環境の悪化をもたらすものばかりであります。

資産価値の低下に対する国の補償についてですが、現在でも43号線、3号神戸線、名神高速によって資産価値が低下しているのに、

さらに連絡線道路が建設されれば、誰もこのような劣悪な環境の土地に住みたいと思う人はおらず、資産価値はどんどん下がっていきます。したがって、我々沿線住民がこんな劣悪な環境の土地から逃れようとしても、資産価値の益々の低下で転居することもできなくなります。

国交省近畿整備局は、住民の反対を押し切って建設を強行した場合には、住環境を破壊し、個人の資産価値を低下させた責任をとって何らかの補償を必ずすべきであります。沿線住民は今でも道路行政の犠牲になって、環境被害とストレスを抱えています。それにもかかわらず、なぜ次から次へと公害道路をこの地区に持ってきて、我々を苦しめるのですか。

これは何のための罰なのですか。我々が何か悪いことをしましたか。いえいえ、そうではないでしょう。全くの逆であり、国交省がこれまで積み重ねてきた強権的な道路行政により沿線住民はずっと苦しめられてきており、今回、さらに追い打ちをかけようとしています。罰を受けるのは国交省の方でしょう。まさに、住民軽視と人権無視の行為であります。

今回の高架橋道路の建設と、下を通る今津東線の拡張工事によって、今津地区の一角は掃きだめ地区と化して、人間が住むようなところではなくなります。これは人災と言える行為であり、この地区の住民をばかにしているとしか思えず、強い憤りを感じます。

この連絡線道路は誰が考えても公害道路であると認識できるのに、国・県・市の担当者は建設計画を推進しようとしています。連絡線道路が沿線住民に多大な損失を与えることは確実なのに、建設を推進する行為は、悪質で罪が重いと云わざるを得ません。このような最悪の道路公害をもたらすことになる連絡線建設計画を、沿線住民として、今ここで阻止しなければ、住環境が破壊され、一生涯後悔することになります。そして我々の世代だけではなく、半永久的に次世代へと受け継がれる問題であり、次世代からは、「なぜあのときに道路建設に反対しなかったのか」と非難されるのは必至です。

ところで、ここで疑問なのですが、国交省は将来の3号神戸線の

渋滞予測について、正確な根拠に基づいて計画されているのでしょうか。10年後の連絡線道路の完成を目指しているのであれば、10年後の正確な根拠となる要因と数値を示してください。

さて、市民や県民の中には国・県・市の担当者が発信する連絡線道路に関する広報紙や冊子を見て、交通渋滞解消の方が少数の住民の反対意見よりも優先されるので、高架橋道路を建設すべきであるという人がいると思います。そこにはどうせ自分には関係のない、他人事だという思いがあり、沿線住民の環境被害までは考えが及びません。

しかしながら、考えてみてください。あなたの住んでいる家のすぐ横に「巨大なモンスター高架橋道路」と、なおかつその下に現在よりも拡張された道路ができると知ったら、賛成しますか？それとも反対しますか？もちろん、反対しますよね。人は自分に直接被害が及ばない事柄に対しては無頓着で冷淡なものですが、自分に災難が降りかかってくると分かれば、必至で振り払おうとするものです。この道路計画は3号神戸線の利用者と沿線住民とでは全く利害が相反するものですから、議論は平行線のままでどこまでもかみ合いません。

そこで、この議論を解決する1つの良い方法があります。それは、どちらか一方の側が相手側の立場に立って物事を考えることで、おのずと結論が導き出されます。ここで一度、国・県・市の担当者は弱者の立場である沿線住民の側に立って考え、今の道路計画を見直してください。その上で、沿線住民に重大な被害と不利益をもたらす道路計画を白紙撤回してください。よろしくお願いします。

これで公述を終わります。

○議長 10番の方、ありがとうございました。席にお戻りください。

続きまして、11番の方、演台の方をお願いします。

○公述人（11番） 公述人番号11番、浜甲子園に居住します〇〇と申します。

私は西宮市浜甲子園で生まれてから六十有余年、甲子園浜で遊び、

甲子園浜の浜風を感じながら浜甲子園で生活をしてきました。現在は、甲子園浜の自然を守る活動として行われています海岸の清掃活動や野鳥の観察会に参加したり、甲子園地区の住環境を守る地域の活動に自治会役員として参加をしています。

以上の経緯と観点に基づき公述を行いますが、もとより高架の高速道路が頭の真上を通過する今津地区への影響を可能な限り軽微なものに抑え、今津地区のコミュニティーの分断と生活環境を守るための検討、そして実効ある対策の実施が最も重要なことであることは言うまでもありません。

まず、意見の第1は、都市計画道路浜甲子園線の海上区間の廃止を理解するという意見です。

西宮市においては、平成27年に全市の都市計画道路網の見直しを行い、甲子園筋を南に延伸して、甲子園浜の海を高架の橋で越えて、湾岸道路の側道に接続する都市計画道路浜甲子園線の海上区間が存続として都市計画の素案に含まれていたため、浜甲子園線の海上区間を廃止すべきとする意見書が204通もの多数、提出されました。

その直後の平成27年6月に、2日間にわたり浜甲子園センターで行われた説明会においても、全ての出席者がその廃止を強く訴えました。しかし、その説明会における市当局の説明は、大阪湾岸道路西伸部や名神湾岸連絡線の計画が不透明なその時点では、臨海部における将来の交通量の予測ができないため、浜甲子園線を廃止するには時期尚早であるので存続とすると説明をされました。

そして、市議会や都市計画審議会においても同様の説明が繰り返されたわけですが、27年11月の市議会建設常任委員会における当局の答弁では、浜甲子園線は名神湾岸連絡線と表裏一体の関係にあり、名神湾岸連絡線の計画が具体的になるのであれば、浜甲子園線の必要性に関する状況は大きく変化すると答弁をされていまして、この答弁を平たく言えば、名神湾岸連絡線が具体的になるのであれば、浜甲子園線はもはや必要がなくなるとまで断言をされているのです。

この都市計画道路網の見直しは平成 28 年 3 月に、当初の素案どおりで完了したわけですが、その翌月の 28 年 4 月には国土交通省が大阪湾岸道路西伸部の事業化を決定しましたし、さらにその翌年の 29 年 1 月には名神湾岸連絡線は高架案で検討を進めると決定され、既に臨海部における将来の交通量を予測するに必要な道路ネットワークは出そろっているわけです。

浜甲子園線の海上区間の廃止が今回の素案に盛り込まれましたことは、私ども甲子園地区の住民には歓迎すべきことですが、国土交通省が名神湾岸連絡線の必要性として、西宮インターチェンジから湾岸道路に乗り継ぐ大型車両を高架の専用道路に誘導することで市街地の幹線道路の混雑緩和や沿道環境を改善するという目的からすれば、浜甲子園線の海上区間の廃止は至極当然のことだと思います。

加えて、甲子園浜の東側半分の海面には、全国的に見ても貴重な渡り鳥の集団渡来地である浜甲子園鳥獣保護区が昭和 53 年 11 月に国により指定されており、浜甲子園線の海上区間は、この鳥獣保護区とほとんど接するような位置に、その 2 年後の昭和 55 年に都市計画決定されています。

そのようなルートで高架構造の浜甲子園線が整備され、湾岸道路から下りてきた大型貨物トラックがそこを走ることになれば、鳥獣保護区に野鳥が飛来しなくなることは容易に想像できます。甲子園浜の自然環境を守る観点からも、浜甲子園線の廃止は当然のことと受け止めています。

次に意見の第 2 は、甲子園浜の湾岸道路にも遮音壁の設置を強く要望する意見を述べます。

特に、湾岸道路は広幅員道路ですので、西行き車線からの回折音を遮音するため、中央分離帯にも遮音壁の設置を求めます。

湾岸道路の交通量ですが、平成 27 年の調査結果を兵庫県のホームページで見ると、甲子園浜と西宮浜との間の断面では、1 日、約 5 万 3,000 台になっており、その 40% が大型車です。

また、平成 19 年に行われた大阪湾岸道路西伸部の都市計画の手続の中で公表された交通量の予測結果では、神戸市域内における湾

岸道路の交通量は約 10 万台と予測されており、神戸市内で 10 万台になるということは、大阪と神戸の中間地点にある甲子園地区ではそれ以上になるおそれがあるということで、このことは平成 27 年 11 月の西宮市議会の建設常任委員会における市当局の答弁でも、市域内の湾岸道路の交通量は今の 2 倍から 3 倍になるという懸念が表明されています。ということは、甲子園地区の湾岸道路の交通量は 10 万台から 15 万台にもなるということになります。

ところが甲子園浜の沿岸は、浜甲子園から浜甲子園団地という住宅地になっており、特に浜甲子園の 1 丁目から 4 丁目は低層戸建て住宅になっています。最近では湾岸道路の騒音がかなり大きいという苦情を言われる住民が増えています。西宮市の環境局が、毎年 3 月頃に浜甲子園 2 丁目の海岸沿いで測定している騒音調査の結果によれば、環境基準は道路に面する基準ではなく、一般住宅地に適用される環境基準を適用するとされ、毎年のように夜間 45 デシベルの環境基準値を超過をしており、今年 3 月の測定結果でもこの環境基準を超えていました。

そこで海岸に行って、堤防の上から湾岸道路の方を眺めてみますと、西宮大橋から鳴尾浜に至る高架の本線区間には、遮音壁が一切設置されていないことが分かります。ところが、西宮浜のお米の工場や鳴尾浜の阪神タイガースの二軍の野球場に沿った区間、また尼崎の 21 世紀の森の区間には、人が住んでいないにもかかわらず手厚く遮音壁が設置されているのです。

ところが甲子園浜の大阪方面行きのオフランプには、不思議にも白地にブルーのラインが入った遮音壁が設置されているのですが、遮音壁が必要なのは交通量が少ないランプではなく、交通量が 1 日当たり 5 万台以上もの車が高速で走る本線の方なんです。

ここで、さらに指摘しておきたいことがあります。湾岸道路は往復 6 車線という幅員が非常に広い道路ですから、仮に北側の住宅地側、つまり道路の北側の側壁にのみ遮音壁を設置するだけでは遮音の効果はあまり期待できません。なぜなら、神戸方面行きの自動車からの騒音は、いわゆる音の回折現象で、北側の遮音壁の上を通過

して曲がって伝搬し、住宅地によく聞こえてくることとなります。したがって、神戸方面行きの騒音を遮音するためには、中央分離帯にも遮音壁を設置する必要があります。

以上、名神湾岸連絡線の湾岸道路への接続に併せて、西宮大橋から鳴尾浜に至る区間には遮音壁を、道路の北側の側壁と中央分離帯に設置することを強く要望いたします。

その理由ですが、1つには、先ほど述べましたが、夜間の騒音が環境基準を超えていることに加えて、湾岸道路の西宮大橋から鳴尾浜に至る区間に沿った浜甲子園及び浜甲子園団地の区域には、地区計画が定められており、地区計画の目標に浜甲子園は戸建て住宅と中低層の集合住宅が共存する良好な住環境と潤いある海辺の健康住宅地と、また浜甲子園団地は、建替えに当たっては周辺環境などに配慮した良質な都市型住宅地の形成に努めると定められています。

仮に湾岸道路からの騒音により住環境が損なわれることになれば、地区計画の目標が実現できないことになり、つまりは都市計画に背反することになるからです。

意見の第3は、甲子園浜に野鳥が飛来する環境を最大限に守ることという意見です。

昨年、夏に公表されました環境影響評価概要書に対する知事と市長の意見には、甲子園浜や夙川河口に指定されている鳥獣保護区への影響を予測し、評価することとする意見が付されています。このうち浜甲子園鳥獣保護区は、渡り鳥の集団渡来地としてシギやチドリが飛来する全国的に見ても貴重な鳥獣保護区で、古くは武庫川と、現在は甲子園筋になっている旧枝川、その枝川から分岐した申川によって形成された三角州でありました。謡曲「高砂」の歌詞には「遠く鳴尾の沖過ぎて」と読まれています。

日本野鳥の会兵庫の会員のお話では、平成6年に湾岸道路が六甲アイランドまで完成して以降は飛来する野鳥の数が減少しているそうで、今回の名神湾岸連絡線の湾岸道路への接続と、大阪湾岸道路西伸部の完成により甲子園浜の湾岸道路の交通量が2倍、3倍に増大することで、飛来する野鳥がさらに減少することを懸念します。

知事と市長の意見にある予測し評価する前に、湾岸道路の完成で飛来する渡り鳥が減少した原因をまず調査した上で、講ずべき有効な対策を検討すべきであって、決してその影響は軽微で問題はないという評価で終わってはなりません。

これで公述を終わります。

○議長 11番の方、ありがとうございます。席にお戻りください。

続きまして、12番の方、前の演台にて公述をお願いします。

○公述人（12番） 公述人の12番です。

文章を読ませていただいて、私の意見陳述に代えさせていただきます。

私は、名神湾岸連絡道が建設されようとしている沿線に住んでいる今津巽町の〇〇と申します。

道路建設により環境が悪化、住民の健康被害が増加するおそれがあり、建設に反対する立場から意見公述を行わせていただきます。

その理由として、国土交通省発行の都市計画の手引によれば、都市計画は住んでいる町の幅広い環境の負荷を軽減し、すなわち環境を悪くしている要因があれば、それを取り除き、近年多発する災害にも備え、防災上の向上、高齢者や障害者が安心して住めるバリアフリー化、そして良好な景観を保ち、あるいはそれを作り出しているものを除去し、歩いて暮らせるまちづくりをうたっています。が、今、建設されようとしている素案は、そのとおりの取組にふさわしい計画になっているのでしょうか。

私たちの住んでいる今津地域は、既に名神高速の出入口の道路、43号、阪神高速3号線と道路が密集しており、近隣には住宅、保育所、小学校、中学校、老人施設を有しています。特に、小学校、中学校は通学路にもなっており、毎日元気な子供たちの声が響いています。今、学校に行く通学路の中には今津東線が横たわっており、そこを毎日、福社会の高齢者の方たちが旗を持って子供たちの誘導をしてくださって、健やかに通学させてもらっています。

このような中、兵庫県は予測される環境汚染・振動や騒音・空気



汚染・景観を、どのように正確に調査し、建設中、建設の後も環境汚染をどう食い止めていくのか、どう健康を守っていくのか。沿線住民の健康調査はできているのか。住民の健康を守っていけるのか、甚だ疑問です。

私は今年 77 歳になります。看護師として 40 年間、小さな赤ちゃんから高齢になって命の燃え尽きる人生の終えんまで、ずっと見届ける仕事をしてきました。仕事をしている中で、人生の不平等にも怒りを覚えました。それは、がん末期でベッドに横たわっている少年が同じ年の高校生が甲子園球場ではつらつと野球をしている、その姿をじっとテレビで見られるのですね。自分の命はもう助からないと知って、どんなに悔しかったことか。

また、この世に両親に顔を見せるだけに生まれてきた小さな赤ちゃんもいます。御両親の喜びと悲しみを凝縮した小さな命でした。1 週間のうちに亡くなられました。

医学が進歩し、人々が英知を絞って医学は発展してきたにもかかわらず、救えない命もたくさんありました。しかし、人間の手によって健康を破壊することは、決して許されません。私たちは毎年 1 回 7 月に、名神湾岸連絡道が計画中の沿線にお住まいの方の健康チェックや健康相談を行っています。コープ今津南店の店舗を借りて行っております。生活協同組合の医療の部門が看護師 3 名を携えてボランティアで行っています。

そこには平均して 50 名から 60 名の方が健康相談にお見えになります。不眠で朝まで寝られない方、血圧が高くて、ええ、こんな放ったつたらあかんわと、すぐお医者様に結びつけなければいけない方、がんの末期や重い病気の方が相談に来られます。糖尿病は自覚症状がないので、もう治ったと思っとなったという人がおられ、いえいえというような、治療の中断も救うことができました。命に直結する大切な出会いが、そこではできています。

私の住んでいる今津巽町の沿道住民は、特に肺疾患が多く、ここ数年の間に私の知り得る限り、7 人が肺がんにかかられました。そのうち 3 名が亡くなられ、1 番若く亡くなった方は 52 歳です。今

から高校、大学と、教育をしていかなければならない時期に、御主人を失われた奥様の気持ち、本当に一緒に涙しました。

また、今日も傍聴に来てるんですけども、私の夫は、今年になって3回入院をしました。いずれも、ぜんそくに起因する肺炎です。臨港線、今津東線、高速道路と排気ガスが充満している今津地域、大気汚染の中にぜんそく・肺がん・肺気腫を起こす物質が含まれていないか、科学的にしっかり立証してほしいのです。

過去、43号ができる中、沿道の人たちが騒音・振動・排気ガスで健康被害を予測して、150人の方が建設反対に立ち上がられました。そこでは、原告団の人たちが自ら学識者を招いて、芦屋では43号の沿線にある精道小学校、また山手にある山手小学校の児童を対比させ、疫学調査も行われました。そして精道小学校の方にぜんそくが多い事が立証されたわけです。

また、尼崎の43号の沿線にあります城内小学校では、児童の健康調査を行い、43号の建設ができる中で、4人に1人の子供がぜんそくという、すさまじい結果が出ました。

今、傍聴に来られている中には、玄関に出ると目の前に、もう玄関の戸をあけると、わっと湾岸線の連絡道ができるっていう方もいらっしゃるってます。高齢になって住み慣れた町から転居するところもなく、本当に不安な日々を送っておられます。

その方が、私に2つの鈴を託してくださいました。ちょっと後ろの方、見えにくいかもしれませんが、今津の沿線の沿道に1つの神社があります。福應神社という所です。毎年元旦にお参りをして、その2つの鈴を賜られております。

こちら、ちょっと見えますか、黒くなっている方の鈴です。こちらは家の奥に置いておかれた鈴です。本当に1年間の間に、このように私たちの環境を汚しているこの鈴が、明確に物語っていると思います。

私たちの住んでいる町を汚さないでほしい。その観点から、名神湾岸連絡線の建設は、地域住民の健康を破壊する何者でもない。またその破壊を誘引する何者でもないということから、長年、命を守

ってきた看護師として切に訴えて、公述を終わらせていただきたいと思います。御清聴ありがとうございます。

○議長 12 番の方、ありがとうございます。席にお戻りください。

続きまして、13 番の方、前の演台にて公述をお願いいたします。

○公述人（13 番） 公述人 13 番です。

私は現在 62 歳です。住所は今津社前町〇〇に住んでおります。現在の居住地には私が 3 歳のとき、昭和 35 年に平家の 1 階、小さな家に引っ越してまいりました。それ以来、約 60 年間、今津社前町に居住しております。

兄弟は 4 人なんですが、私の妹が昭和 37 年生まれなんですが、まさに国道 43 号開通、西宮インター、名神全線開通、その前夜に生まれたということで、妹は物心つく前、幼稚園に行く前から小児ぜんそくになりまして、近くの水波町の〇〇医院に母親と診察に、長い間、通っておりました。

〇〇医院さんでは、小さな小瓶に入ったピンク色のイチゴジュースに似たようなおいしそうな溶液の薬をいつももらっており、それを常に服用していたようです。

家には、おやじが古い蒸気吸入器を購入してきまして、それは大学の先生の名前がついた、何とか式蒸気吸入器だったと思いますが、その当時は形が古かったのかどうか分かりませんが、アルコールランプを使って蒸気を吸入するような形のもので、家族全員がそれを使ってたんですが、私は特別ぜんそくがあるわけではなかったのですが、一応親の方がやれということなので、やったこともあるのですが、口の中に、よだれがたまってきて、のどの奥、口の中が気持ち悪くなって、もうこんな嫌やなみたいなことを覚えたのを記憶しております。

妹の場合は本当に小児ぜんそくが、せきが続くと普段の呼吸も困難になってしまうぐらいかわいそうで。せきとむせるというか、それを聞いてたら本当にかわいそうになって、5 つ違いの、本当に幼稚園行く前の小さい子が、そんな、ほんまにかわいそうやなと思っ

たのを覚えております。

妹は〇〇医院さんに行っておったんですが、熊本大学の医学部を出られた〇〇先生ですが、〇〇先生も明らかに、これは国道 43 号、名神インターを通行する車の排ガスの影響に間違いはないと言われておられたのを本当に覚えております。

妹は小児ぜんそく、小学校高学年になる頃には、そういう状況も治まりまして、中学時代、文化部として今津小学校、今津中学と過ごしたんですが、高校は上ヶ原にある〇〇高校の方に通い、高校 3 年間は、西宮市でも文教住宅都市のモデル地区になった空気のいいところで 3 年間学園生活を過ごしたのがよかったんだと思います。それで健康をすっかり取り戻し、〇〇の学園生活時代には応援団部に所属して大きな声を、応援団の発声練習をグラウンドでさんざんやったと。上ヶ原のいい空気をたくさん吸ったと言っております。

妹が高校 3 年生のときには〇〇の、女性でありながら応援団長を任され、全校生徒の前で応援団流の大きな声を張り上げて「妙見参りに行こうではないか」などとすごい応援活動を行って、クラブ活動を行っていたそうです。

その上ヶ原の〇〇に通っていた妹が言うには、やはり上ヶ原は本当に空気のいい、甲山に近い、空気のいい地域であって、やはり今津に帰ってくると、今津はやっぱり空気がよどんでるな、そういうことは常に言っておりました。

今津の地区は国道 43 号、阪神高速 3 号神戸線、名神もございまして、年中、車の排ガス、ばい煙にさらされ、それが屋根やまのそこらじゅうにたまり、台風や大雨が経過、過ぎた後は、本当に空気が変わったなと実感するようなきががありますが、それ以外のときは常に町中に、やはりばい煙がたまっているのでしょうか、風向きによっては、のどががらがらするなとかいうのも、感じるのは本当に日常的で慣れてしまって、何の違和感もないようになってしまっている自分がちょっと不思議なんです。

現在、私の家は 43 号、名神湾岸神戸線から南に約 100 メートルのところなので、本当に 43 号、阪神高速神戸線の直近に住んでら

れる方に比べれば、風向きによっては余り感じない距離なんですね、車の公害の影響を感じない距離ですが、今回予定されております名神湾岸連絡線ができましたら、私の家からは約 40 メートルから 35 メートルのところにビルの 9 階建ての、27 メートルほどの高架が建設されてしまいますと、高速道路網に囲まれるような状態になって、今まで夏の浜風の吹く時期には 43 号、阪神高速 3 号線の悪い空気の影響を余り感じなかったんですが、それが囲まれるようになると、年中、どこから風が吹いても悪い空気の影響を感じるような環境になってしまいますので、私はこの名神湾岸連絡道には絶対反対です。

私の 40 メートルほど離れたところに、その二十何メートルの高架ができてしまいますと、朝日が昇る時間が本当に遅くなって、昼前ぐらいに朝日が昇るというような環境悪化につながると思います。

それと西宮市は文教住宅都市、環境学習都市、そして交通安全都市など数々、市民のためのすばらしい宣言をしております。43 号の信号は、やはり車優先、車の流れ優先だけではなくて、歩行者の安全を考えて、スクランブル信号といいますか、歩行者が全てのよう状態にしていきたいと思います。どうもありがとうございました。

○議長 13 番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、14 番の方、前の演台にて公述をお願いします。

○公述人（14 番） 14 番です。

何年か前には地球温暖化と言われても、余りびんと来ていませんでした。そんなのはうそだと言われる方もおられ、どうなんだろうと思っておりましたが、去年の西日本豪雨のとき、梅雨前線の雨風が激しくなり、263 人も亡くなられたと聞いたり、今年の 19 号台風は、暑くなった太平洋の海水がたくさん蒸発して、それを台風が巻き込んで千葉県などに大雨をもたらし、水害被害額が 1 兆円を超え、過去最大だと聞いたりして、ああ、地球温暖化も本当なんだなと思うようになりました。

世界的には、オーストラリア東部の山火事で東京都の7倍の面積が焼けてしまい、6人が亡くなり、500戸の家が焼かれてしまいました。アマゾンの森林火災や海面上昇のため、国がなくなってしまうかもしれないところもあります。私たち人間の命やいろいろな生き物の命の危機となっています。

日本の私たちは、とりあえず川の氾濫をなくすように手立てを講じなければならないと思います。これは大変なお金がかかる仕事です。全国に約2万の川があります。川底を掘ったり、堤防のかさ上げをしたり、川の水が堤防を越えてしまった後、堤防が壊れないように堤防を強化したり、いろいろなことをしなくてははいけません。

また、上流での山林の手入れも必要です。多過ぎる木は減らし、戦後たくさん植えた杉などは針葉樹で、根っこも樹形と同じようにひたすら下へ下へと伸びていき、横に広がりません。これでは木は倒れやすく、土が固まりません。杉など針葉樹を抜いて、広葉樹に植え替えていけば根が張り、土が固くなり、山の保水力が大きくなると思います。

去年の、たしか西日本豪雨の後、12月に閣議決定した緊急対策の中には、今年の19号台風で堤防決壊をもたらした71河川、140か所は対策の中に入っていなかったそうです。日本の河川はまだまだまだたくさん対策を待っています。

私は武庫川の氾濫が怖いのです。西宮市のハザードマップによれば、今津二葉町の我が家は2階まで浸水します。阪神間で危ないのは、淀川と武庫川と藻川だと兵庫県が発表しています。武庫川も以前に比べては美しくなり、丈夫にしているように思いますが、決壊しやすいところを、あと何か所か残しておられるように思います。早く直していただきますようお願いいたします。

日本の河川をなるべく早く直して、災害に強い国にすることを優先させて、人の命や財産を守ってください。名神湾岸連絡線にかけのお金で、少しでも多くの川を強くしてください。ですから、名神湾岸連絡線は建てないでください。

ほかにも反対の理由があります。少子高齢化で、もうすぐ人口が

急激に減っていきます。また、非正規社員の増加で収入の少ない若者が増加しています。そのことにより結婚できず、子供をつくることができなかつたり、自家用車を持てなかつたりする若者が増えていきます。また、温暖化が急激に激しくなることによって、人々の温暖化防止の意識に変化が起こつたりして、自家用車は必ず減ります。公共交通機関の利用が増えます。

国土交通省が出された都市計画運用指針に、総合都市交通体系調査においては、都市交通基本計画の策定の中で、おおむね 20 年後の長期の計画に加えて、都市の計画課題に応じて、優先的に実施すべき施策の提案を行うことと書いてあります。

今までの説明会では、質問者が予測を聞かれたとき、10 年後の予測をされ、増えますと言っておられましたが、県の方でも国に準じて 20 年後の予測をしてほしいと思います。

また、同じく国交省の行政運営上の課題の 1 として、地方財政が逼迫する中、これまで以上に公共投資などの効率性への要求が高まってきている。

2 として、都市計画の決定や事業の実施については会計責任の向上が求められており、より一層の情報提供に努める必要がある。その際、定量的な根拠を示すことが求められていると書かれています。1 度建てたら壊れるまでメンテナンスが必要なのですから、費用のこともしっかり考えてほしいと思います。

また、近年重視されている施策上の課題として、既存ストックを有効に活用したソフト施策への転換が必要である。市民の意識啓発を推進することが求められていると書かれています。つまり、自動車が増えます。渋滞が増えます。はいはい、道路を増やしましょうではだめで、国として国民を啓発しなければいけないと思います。今、今津東線が 2 車線になると、渋滞は減るとおっしゃっていますが、料金のかからない道を選ばれるかもしれませぬ。

私の息子は小学生のとき、小児ぜんそくでした。しばらく止んでおりましたが、成人になるかならないぐらいのときに、急にひどいぜんそくになり、続いてアトピーになり、今はアトピーが大変つら

い状態です。私も、年齢かもしれませんが、息が苦しいことが多く、好きな鼻歌を歌っていても苦しくなることがあります。

今津小学校の子供は他の学校の子供と比べて健康なのか。私たち今津の市民は他の市民と比べてどうなのか。健康調査を是非やっていただきたいと思います。

ありがとうございました。

○議長 14 番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、15 番の方、前の演台にて公述をお願いします。

○公述人（15 番） 15 番の今津社前町の〇〇と申します。

今回の名神湾岸連絡線の起点となる名神高速道路、西宮インターチェンジと国道 43 号及び阪神高速神戸線、このすぐ南側に側道を挟んで住んでおります。

とりあえず、今から述べる理由により、名神湾岸連絡線の建設には反対いたします。直接に影響を受ける一住民として、その意思表示だけはしておくべきだと判断しました。

道路公共事業と、その影響を被る地域住民、これは根本的に相容れないものとは思いますが、名神高速道路の西宮インターと 43 号、阪神高速神戸線のすぐ南側に生まれて 60 年以上住んだ者の個人的な感想を具体的に述べたいと思います。気づいた点を申し上げたいと思います。

まず、43 号、これはいわゆる第二阪神国道といわれまして、建設当時は 10 車線、片側 5 車線あって、50 メートル道路とかと言われていました。開通したのは昭和 38 年 1 月で、名神高速道路西宮インターチェンジ、それは翌年、前の東京オリンピックの直前、昭和 39 年 9 月開通。それまではうちの前に、うちの自宅ですけど、前にロータリーがあって、北に常願寺さん、光明幼稚園、そういう静かな住宅街であったんですが、それが一転して騒音と振動、大気汚染の環境へと激変していきました。

その上、45 年に阪神高速の神戸西宮線、昭和 56 年 6 月には阪神高速神戸線が全線開通し、景観は高層の巨大なインターチェンジの



出現により、全くのコンクリートジャングルと化していきました。国道 43 号道路公害訴訟を経て、国道 43 号は遮音壁や緑地帯の設置と、阪神高速神戸線の中央分離帯で、当初は 10 車線あったのが 6 車線に減少したこと、それからディーゼル車の規制や排ガス規制等、車の性能が良くなったこともあって幾分環境は改善されましたが、今なお騒音や振動はあります。とても環境がよい住み良い場所とは言えない。また、商業施設や浜の方に続々とマンションも建ち、車と人口が増えている今の現況です。

この間、尼崎から初めてうちに来た知人ですね、これは輻輳する車や人の往来にびっくりして、えらいとこに住んではりますなと言われました。この上、頭上に高架道路ができれば、今度はどういうふうに言うかなと思いました。

まず、騒音と振動について申し上げます。

今ある道路より起こっている騒音、振動、これにはもう慣れっ子にはなっていますが、要はずっと窓を開けていられない地域です。少しでも窓を開けていたら、かなりの騒音で、締め切っていても音が聞こえます。台所の換気扇、この穴から始終ざあっという音が聞こえています。換気扇はずっと回っているんじゃないかなというぐらいの音がします。大型車、これが通過するときには、雷が打ったようなごろごろ、どんという音と、それと地震かと勘違いするほどの、かたかたといった音を伴い家が振動します。今回、この問題が起こって、改めて認識しました。

これについては、実際にこの場所である程度生活しないと理解できないところはあるとは思いますが、何か聞くところによると、名神湾岸線の環境アセスメントでは、24 時間の調査を 2 回以上行うということですが、今津東線の大型車の運行が名神湾岸線により、予想どおり減るのであれば、その点は歓迎します。

ただ、名神湾岸連絡線は自動車専用道路ですが、このわずか 3 キロにも満たない道路の料金設定等をどうするのか、それによっては従来どおり一旦名神高速を下りて、今津西線や今津東線を走り湾岸線に行く車もあるのではないかということで、できれば今津西線や

今津東線、乗り入れる大型車の規制をしていただけたら、これ一番効果があるんじゃないかなと思います。

大型車ですね、いわゆるコンテナとか、ああいう大型車が今津東線を通ると、もう家が揺れて振動して非常な騒音が起きますので、本当に雷違うかなと思うような騒音が起きますので、大型車の乗り入れを規制していただいたら、非常に効果があるんじゃないかなと思います。

それから、名神湾岸連絡線の工事中、その後のメンテナンス工事の作業時の騒音、振動、これも問題になるんじゃないかなと思います。先日、名神高速道路は吹田から西宮まで夜間のメンテナンス工事が行われたんですけど、8時ぐらいからがらがらがらと、もうかなりうるさかったです。だから、これはやっぱりメンテナンス工事は必ずやられるでしょうから、どれぐらいの期間工事は行われるのか、それからどれぐらいの頻度で行われるのか、その辺を知りたいです。

あと、補足として述べますが、朝寝てるときに、急にかたかたという音がして、風もないのに車も通ってないのに、かたかたという音がすることがあります。地面からの震動で障子とかの建具が音を立ててるんじゃないかなとは思いますが、これは、いわゆる橋梁上部の高速道路のジョイント部を大型車が通過するとき起こる低周波音じゃないかなと思うんです。

それは10ヘルツ以下の低周波であれば人間の耳には聞こえない。ただ、その振動によってかたかたという騒音を鳴らすという、そういうこともあるらしいので、24時間の調査を2回以上行うという名神湾岸連絡線の環境アセスメントで、当然低周波音も計測されていると思いますけど、単にその騒音、振動だけやなく、人体への影響はないのでしょうか。これは最新の研究に基づいた答えを教えてくださいたいと思います。

それと、今津東線の渋滞、説明会的时候も申し上げたんですが、確かに名神湾岸連絡線により、若干43号と阪神高速神戸線の渋滞は解消するかもしれませんが。それも今、阪神高速の湾岸線が六甲ア

イランドから湊川、それから第二神明まで続いてからの話やと思いますけど、それと同時期に名神湾岸連絡線もやるということですので、そうなったら若干減るかもしれませんが、今の今津東線、これは今日なんかもそうですけど、うちの前の辺から臨港線までずっと渋滞しています。

この状況で名神湾岸連絡線によって、今津東線の幅がまた狭まるようなことがあれば当然、素人考えですけど、どう見てもこれ以上に渋滞すると思います。予想では、交通量は3割程度減少するということですが、もしそれで渋滞が解消されない場合は、やっぱり商業施設に入る大型車以外は、東線の大型車を全部規制していただいたらどうかなと思います。大型車だけ規制するのは非常に難しいとは思いますが、それは非常に騒音、振動に関して有効になると思いますので、その辺よろしくお願いします。

環境について、これはうちのようには明らかに高架下となくなっても、頭上に15メートルか20メートルぐらいの高架道路が現れるんですよね。景観を損なう。日が差さなくなることは絶対あると思います。細かいことを言うようですが、地価は下がるかもしれない。その辺の補償はどうなるのかと、それと大気汚染は、今まで主に車が出す排ガス、排気ガスによるものかと思いますが、かつてはその排気ガスに含まれる真っ黒な細かい鉄粉のようなもの、これが洗濯物にびっしりと付着し、車にもびっしり付いていました。最近では、それが若干、43号が6車線に減少したことや。

○議長 15番の方、お時間が来てますので、まとめの方をお願いします。

○公述人（15番） そうですか、すみません。

そういうことなんで、まとめとしては、私のような素人でも納得できる形で、具体的な説明をしていただきたい。その説明も単にホームページとかで情報を伝えるだけじゃなく、直接影響を受ける近隣住民に関しては文書でも行ってほしい。一戸一戸ですね、文書で行っていただきたい。

また、今回公聴会を開いていただきましたが、ここではもう私ど

も公述人が意見を述べるだけで終わってしまうと。できましたら、意見交換会というようなものを、希望者を集めてやってほしいと。以上です。

○議長 15 番の方、ありがとうございました。

続きまして、16 番の方、前の演台にお願いします。どうぞ。

○公述人（16 番） 16 番です。

私は兵庫県下の営業用トラック運送事業者で構成をする一般社団法人兵庫県トラック協会の〇〇をしております。名神湾岸連絡道の都市計画推進をお願いする立場で公述いたします。

これまで阪神高速 3 号神戸線、国道 43 号の公害問題におきましては、国と連携をして兵庫県トラック協会におきましても沿線の企業での阪神高速 5 号湾岸線への迂回、さらには我々も事業者に対しましては低公害の車への代替促進とか、環境対策につきましては国と連携をして取り組んでまいらせていただきました。

我が国の国内貨物輸送のうち、トンベースで約 9 割をトラックが担っている状況でございます。そのトラックで運ばれる貨物は、農水産品、食料加工品、日用品といった消費関連貨物、木材、砂利、砂、石材、工業用非金属鉱物など、建設関連貨物、金属、機械、石油製品など、生産関連貨物は様々でございますが、我が国の国民生活及び経済活動を支える重要な産業であり、さらには災害発生時の緊急救援物資輸送も担っているところでございます。

近年、少子高齢化による生産年齢人口の減少による労働力不足が叫ばれております。これは全産業で深刻化しているところですが、トラック運送業界においても同様でございます。トラック運送事業は、業務の形態からどうしても長時間労働になってしまう。そうしたことから、どうしても若年労働者の就職先として敬遠されがちな業界でございます。

このような状況の中、平成 31 年 4 月から働き方改革関連の法律が施行されました。政府では、自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画に基づいて、荷主と協力による取引環境の改善や長時間労働の抑制等に係る諸施策が講じられております。それ

を踏まえ、トラック業界では昨年度策定をいたしましたトラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプランの普及に努めて、労働生産性の向上や多様な人材の確保、育成など、積極的に取り組んでいるところでございます。引き続き行政、荷主など、関係者が一体となりまして、国民の生活と経済のライフラインとしての機能を果たしていきたいと考えております。

こうした長時間労働を削減し、労働生産性向上のためには、高速道路の利用が不可欠な状況でございます。トラック運送事業者は、今後も積極的に高速道路の利用促進を図りたいと考えているところでございます。

働き方改革を実現し、トラック運送事業がさらに社会貢献していく上で重要なのが、輸送効率を高めるための基盤となる高速道路網の整備でございます。近畿圏には関西国際空港や阪神港といった物流拠点や各市の産業拠点多く立地されており、これらと背後地の経済圏の連携に当たり、高速道路の果たす役割は非常に重要でございます。早期の整備が必要であります。近畿圏の高速道路網には未整備の部分、いわゆるミッシングリンクが多く存在しているところでございます。

具体的に申し上げますと、近畿圏での主な物流ルートである阪神高速3号神戸線の深江インターチェンジから第二神明にかけては慢性的な渋滞が発生し、広範囲に大きな影響を及ぼしております。また、阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境への影響を改善するため、この名神湾岸連絡線の整備の必要性は言うまでもありません。

ミッシングリンクの解消は、慢性的な渋滞の解消による交通事故の減少や環境改善、震災等、災害発生時における防災ネットワークとしての機能、物流効率化による経済活動の活性化などにつながるものであり、トラック運送業界としても高速道路網の早期整備を強く要望するものであります。

このたびの名神湾岸連絡線だけでは先ほど申しました物流効率化にはまだまだつながりません。さらには、現在計画が進んでいます大阪湾岸道路西伸部、さらに播磨臨海地域道路がつながることによ

って、兵庫県の阪神臨海部から播磨臨海部にかけての東西の人と物の流れが改善し、物流の更なる効率化、トラック運転者の労働環境改善に資することに大いに期待するところであります。

最後になりますが、計画に当たりましては、沿道環境への影響を少なくすることはもちろんのこと、ルート上となる西宮浜には工事による移転が必要となるいろんな事業所があろうと思います。そういったものへの対応は丁寧にしていただくことをお願いしまして、私の公述を終わります。ありがとうございました。

○議長 16 番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、17 番の方、前の演台へお願いします。

○公述人（17 番） 公述番号 17 番です。

今後の名神湾岸連絡線事業の進め方について、企業として要望を公述いたします。

当社は、西宮浜で主にコンビニエンスストアへのチルド商品の仕入れ販売という事業を 33 年間行ってまいりました。現在、西宮浜の事業所では約 450 店舗のコンビニエンスストアと取引しており、社員、従業員合わせて 280 名の当社の従業員と、それに関連する相当数の配送ドライバーが当社では従事しております。

当社は、コンビニエンスストアと取引している関係から、24 時間 365 日稼働しておりまして、騒音や夜中の配送トラックが稼働する中で、町中で操業するのは難しい業種となっております。また、事業、現場の作業者は臨時従業員が中心で作業の方は行われておりまして、庫内作業に関しましては、長年経験したノウハウやスキルが必要であります。こういったベテランの臨時従業員の皆さんのおかげでうちの会社の事業が支えられて、日々の業務を行っているという状況になっております。

こういった背景の中から、今回、湾岸連絡線の計画により移転を迫られた場合、短期間で新しい土地を探すことは困難であり、近年の労働力不足などの問題から外部環境を考慮した場合、短期間で新たな土地で大量の臨時従業員を採用するのは非常に難しい状況にあ

ります。できることなら、このまま西宮浜で事業を続けたいと考えております。

仮に、立ち退きがあり、移転するといった場合には、新たなセンターを立ち上げて正常稼働するためには、その新たな土地で200名以上の臨時従業員を採用し、育成すると同時に、配送をストップさせないためには一時的にセンターを重複稼働させる必要があります。2か所の事業所を稼働させるためには固定費が3年から5年間ぐらい二重にかかることになります。

当社にとって、安定的な拠点の移動は必須であり、事業自体の死活問題にもなりかねません。9月に行われた西宮市の説明会では、これらの交渉は今後計画が進み事業主が決まらなると具体的な話ができないという説明でありましたが、当社事業の特殊性をご理解いただき、市や県におきましては、早急に具体的な代替地案の提供や新たな拠点での安定稼働までにかかる様々な固定費等の補償等をしていただくことを要望いたします。

また、このような企業の状況は当社だけではないと考えております。西宮浜には、様々な企業の条件があり、西宮浜でしか事業ができない企業があります。今回の計画で、そういった様々な企業、西宮浜で事業をしている企業等の実態や状況を把握、理解していただき、一刻も早い情報提供と補償問題に対して対応していただき、それぞれの企業が円滑に事業を進めていくことができるような対応を強く要望いたします。

以上で私からの公述を終わります。

○議長 17番の方、ありがとうございます。お席にお戻りください。

続きまして、18番の方、前の演台にお願いします。

○公述人(18番) 公述番号18番、西宮市西宮浜〇〇、〇〇、〇〇と申します。

私の会社は、今回の道路計画によりまして、会社の3分の1相当が大阪方面行きのループにかかるような状況になっております。

私の会社は西宮浜で、ほぼ商業用地として開始されて、もう当初

から入らせていただいているんですけども、昭和 60 年から、ですからさかのぼると 34 年間にわたって運送・倉庫事業を営んでおります。特に、運送事業は、騒音問題であるとか出入場時の際の危険性等で、なかなかほかのところで展開することもしにくいような状況です。

また、仕事の関係で、私のところは大手スーパーとかに生鮮物を運ぶような会社でして、ほぼ 24 時間運行している状況です。ですので、昼夜問わず出入りがあることも、今後ネックになると思います。

敷地は約 1,000 坪ですが、1,000 坪の事業用地のうちのほぼ 3 分の 1 がかかるような予定になっております。会社自体は、再来年で創業 50 周年を迎えるんですが、この計画と共に会社そのものの存続が、本当に危ぶまれると大変な危機感を覚えております。

この 8 月下旬、この素案が決まりましたして、9 月以降、2 回にわたりましたして西宮浜産業会館で説明会がありましたので、それにも出席させてもらって、意見としては述べさせていただいたんですが、なかなか思うような、何も決まっていない、計画そのものがまだ準備段階といいますか、一応素案の段階で何も返答を得られていないような状況ですけども、見ますと、この公聴会は本当に取り上げていただける、最後の場になるかもしれません。ですので、本当に声を大にしてお願いしたいと思います。

私のところもそうですけど、17 番で意見をおっしゃられた会社さんも近接してしまして、我々にとっては本当に生活が脅かされる、会社の存亡がかかっているような問題でございます。

私らが一番不安に思っていますのは、計画そのものを廃案にしろとか、そういうことは言いませんけども、やはり本当に進むのであれば、事業用地のあっせんとか、そういうことをやっていただきたい。あと、今の進め方で、どういうことでいつ決まっていくのかなと。それが短期間で移転するところもありますし、今の関西圏の状況を見ると、本当に事業用地が不足している状態です。その中で、何を対応していただけるかなということが、一番の不安です。

その状況を踏まえて、3 点お願いしたいと思います。



まず1点は、西宮市、兵庫県、国が連携して、移転用地のあっせんをお願いしたいと思います。従業員が通勤できること、それと荷主の集荷に無理のない範囲での土地のあっせんをお願いしたいなど。余り山の中でも困りますし、通勤が1時間もかかるようなところだと行けない人も出てきますし、お願いしたいと思います。

あと2番目に、一応今3分の1が使用できないようになっているわけですが、一部が使用できなくても、この土地でやっていきたいなど。西宮浜でやっていきたいなどと思います。去年の台風のときに本当に高潮が来まして、目と鼻の先まで来て、西宮浜の南側は結構浸水して、私の知っている会社さんもかなり被害を受けられたところもあります。こういった怖さもあるんですが、長年やってきたやっぱり土地を離れたくありませんし、いろんなことを想定しても西宮浜が一番我々にとっては最適ですので、この土地を離れずに事業を続けていきたいと思いますので、何とかお願いしたいなどと思います。

あと3番目に、事業主体という言葉でおっしゃられておりますけども、どこが中心になってやるのか。阪神高速、名神高速、どちらかが何かされると聞いておりますけども、主体的に実行する事業者を、今の予定よりもっと早く何とか決定していただいて、その際にその事業者が測量を実施して、それで立ち退きであるとか、やっていいよと決められるとおっしゃっておられますけども、時期を前倒しにして、早くそういうのを決めていただいて、我々が少しでも安心できるようにしていただきたいなど思っております。

本当にこの話が出まして、毎日不安でたまらないような状況でございます。公述された皆様も同じ気持ちだと思いますので、是非とも意見としてお願いしたいと思います。

以上で公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○議長 18番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

以上で、全ての公述が終わりました。公述人の皆様方、ありがとうございました。

続きまして、今後の流れについて、事務局から説明をお願いします。

す。

○事務局 本日、公聴会でお伺いしました御意見につきましては、本日の御意見だけではなくて、本年 11 月 1 日付けで、西宮市から兵庫県に提出のありました都市計画法第 15 条の 2 第 1 項の規定による都市計画の案の内容となるべき事項の申出の中で示されております、多数の方々の説明会の御意見、それに対する西宮市の考え方も踏まえまして、今後、兵庫県の中で検討をすることになります。

以上でございます。

○議長 以上で、本日予定しておりました公聴会の議事は全て終了いたしました。

公述人の皆様、傍聴人の皆様におかれましては、議事の円滑な進行に御協力を賜り、誠にありがとうございました。

これをもちまして、名神湾岸連絡線ほか 4 路線の都市計画に関する公聴会を閉会いたします。ありがとうございました。

(閉会：午後 13 時 24 分)