

資料 1 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  
おける公述人の意見及びこれに対する県の考え方

## 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おける公述人の意見及びこれに対する県の考え方

- 1 公聴会の日時及び場所 令和元年12月22日(日)10時～14時 西宮市役所東館8階大ホール  
 2 参加者数 公述人：18名、傍聴者：64名  
 3 意見の要旨及び県の考え方

番号	意見の要旨	県の考え方
1	<p>・名神湾岸連絡線は、西宮市内臨海部における一般道路等の沿道環境改善、災害時等のリダンダンシーの観点からも必要であるため、大阪湾岸道路西伸部の整備に遅れることなく、早期整備を要望する。</p> <p>・沿道環境改善のために、阪神高速5号湾岸線への迂回や低公害車への代替促進などに取り組んでいるが、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、トラック運送事業者が更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。</p> <p><b>【主な意見】</b></p> <p>・名神湾岸連絡線は、沿道環境改善のために必要な道路との観点から、阪神高速5号湾岸線に遅れることなく、早期整備を要望する。</p> <p>・名神高速道路のアクセスに阪神高速5号湾岸線が利用でき、阪神高速3号神戸線や国道43号の渋滞緩和となる。</p> <p>・阪神高速3号神戸線が事故等の渋滞でも、名神湾岸連絡線があると迂回により阪神高速5号湾岸線が利用でき、定時性が確保され、空港利用の利便性が向上する。</p> <p>・緊急時の防災機能を考慮した災害に強い道路づくりを要望する。</p> <p>・名神湾岸連絡線は今整備しなければ将来に後悔する。</p> <p>・名神湾岸連絡線により市街地の幹線道路の渋滞緩和や沿道環境の改善、また、甲子園浜の自然環境を守る観点からも、都市計画道路浜甲子園線の海上区間の廃止を理解する。</p>	<p>県が2018年3月に取りまとめた2050年を目標年次とする「ひょうご基幹道路のあり方」では、基幹道路ネットワークは、</p> <p>①物流・輸送の効率化や企業立地の推進等による「地域産業の活性化」                  ②県内外の広域的な地域間連携や観光拠点の周遊性強化等による「交流の拡大」                  ③災害時の代替路確保や救急医療の速達性強化等による「緊急輸送機能の確保」                  ④大型車や通過車両の生活道路からの分離等による「交通安全の向上」</p> <p>等の役割を担っており、安全・安心で活力ある地域づくりを支える基礎的な社会基盤であると位置付けられています。</p> <p>そのうち、名神湾岸連絡線の整備効果としては、</p> <p>①大阪市中心部を經由せず、関西国際空港と大阪国際空港間の所要時間を短縮することによる、定時性の確保                  ②名神高速道路から阪神高速3号神戸線へ向かう交通の一部を、阪神高速5号湾岸線へ転換させ阪神高速3号神戸線の渋滞緩和につなげることによる、全国ワースト1位だと言われている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、阪神港と名神高速道路を直結することによる、物流の活性化                  ③渋滞や事故発生時の代替路、災害時の緊急輸送の確保など、災害時などに強い道路ネットワークの確保                  ④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る、国道43号、阪神高速3号神戸線の沿道環境の改善                  ⑤大型車が一般道路を經由せず通行できるため、特に内陸部と臨海部を結ぶ</p>

道路の交通負荷軽減による、交通事故に対する安全性の向上が期待されています。

以上のことから、様々な効果をもたらすことが期待できる名神湾岸連絡線は早期の整備が必要と考えます。

番号	意見の要旨	県の考え方
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画段階で十分に余裕をもった幅で計画してほしい。</li> </ul>	<p>都市計画道路の区域については、道路構造令等に基づき必要な区域として設定しています。なお、事業実施段階では工事に伴う仮設道路、橋梁設置時の大型クレーン設置ヤード等が必要になる可能性もあります。</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神高速5号湾岸線の交通量が現況より倍増するので、甲子園地区における阪神高速5号湾岸線に遮音壁の設置を要望する。</li> </ul>	<p>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都市計画手続及び事業予定者である国土交通省が行っている環境影響評価の対象区域外となっていますが、ご要望については、阪神高速道路(株)に伝えます。</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神高速5号湾岸線の完成により飛来する渡り鳥が減少した原因を調査した上で、対策を検討するべき。</li> </ul>	<p>阪神高速5号湾岸線の完成と、飛来する渡り鳥減少の因果関係の調査・分析については、今回の環境影響評価の対象とされていませんが、甲子園浜や香櫨園浜等広域を対象に工事の実施及び道路の存在に係る渡り鳥をはじめとする動物の貴重な種及び注目すべき生息地に及ぼす影響並びに侵略的外来種の侵入・定着・拡散リスクについて調査・予測・評価が行われており、その結果を取りまとめた環境影響評価準備書では、工事の実施及び道路の存在が及ぼす影響等はない、又は極めて小さいと記載されています。</p> <p>なお、阪神高速5号湾岸線に関しては今回の環境影響評価の調査対象区域に含まれていませんが、ご要望については、阪神高速5号湾岸線の管理者である、阪神高速道路(株)に伝えます。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早期に事業者を決定し、代替地の確保等を含めた具体的な交渉を開始してほしい。</li> <li>・事業による個人の資産価値低下等に対し補償をすべきである。</li> </ul> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西宮浜で移転が必要となる事業所への丁寧な対応をお願いしたい。</li> <li>・西宮浜で仕入れ販売事業を数十年間行っているが、従業員、配送ドライバーや長年経験したノウハウやスキルがあり、移転が必要になっても短期間では難しい。また、西宮浜で操業を続けたいが、移転した場合でも一時的に事業所を二重稼働する必要がある、固定費も3年から5年くらいは、二重にかかる。</li> <li>・当社の特殊性を理解し、早期に具体的な代替地案を提供し、安定稼働までにかかる様々な固定費等の補償をしてほしい。</li> <li>・西宮浜で数十年間、運送・倉庫事業を営んでいる。運送事業は24時間運行しており、騒音問題や出入りの危険性があるため、他では展開しにくい。会社の存亡がかかっている。</li> <li>・国、県、市が連携して、移転用地の斡旋をしてほしい。用地の一部が使用できなくなっても、この地、西宮浜で続けていきたい。事業主体を早く決定し、少しでも安心できるようにしてほしい。</li> <li>・資産価値がますます低下する。</li> <li>・国土交通省は住環境を破壊し、個人の資産価値を低下させた責任をとって補償すべきである。</li> <li>・地価が低下するが補償はどうなるのか。</li> </ul>	<p>県では、令和2年度中の都市計画決定を目指すこととしており、交渉・補償の前提となる名神湾岸連絡線の事業化は、都市計画の決定後、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となります。</p> <p>早期の事業者の決定、具体的な交渉の開始のご要望については、事業予定者である国土交通省に伝えます。</p> <p>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、工事に伴う事業損失等については、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。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
6	<p>・沿線住民の健康調査をしてほしい。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・付近住民の健康調査や疫学的調査を求める。地域住民の健康をないがしろにされている現状では、計画を認めることはできない。</li> <li>・沿道住民は、肺疾患が多く、肺がんで亡くなられた方もいる。臨港線、今津東線及び高速道路と大気汚染で肺がん、肺気腫を起こす物質が含まれていないのか、科学的に立証してほしい。国道43号の原告団が自ら学識者を招いて、国道43号沿線の小学校児童の疫学調査が行われ、ぜんそくが多いという結果となり、また、尼崎の国道43号沿線の小学校児童の健康調査では4人に1人がぜんそくという結果が出ている。</li> <li>・工事中やその後のメンテナンス工事による騒音、振動が問題になる。また、橋梁ジョイント部を大型車が通行するときに発生する低周波音により、車が通行していないのに、障子等から音がする。低周波音が人体へ影響ないのか教えてほしい。</li> </ul>	<p>名神湾岸連絡線は、市街化が相当程度進んだ地域において、大規模な高架構造物が建設されることから、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・評価を実施しており、県の環境部局において、環境影響評価審査会での審査が行われています。</p> <p>名神湾岸連絡線に係る環境影響評価では、環境影響評価指針に基づき、「大気汚染」、「水質汚濁」、「騒音」、「振動」、「低周波音」、「日照障害」、「廃棄物等」、「地形・地質」、「植物」、「動物」、「生態系」、「文化財」、「人と自然との触れ合い活動の場」、「景観」の14項目が選定されており、環境基本法第16条において、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」と定められている環境基準等を参考に設定された環境保全目標に対する調査、予測、評価により、環境保全目標を満足する、又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（環境保全措置等）を行うことにより、事業実施による環境影響は回避若しくは低減されると評価されており、県として沿線住民の健康調査を実施する予定はありません。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
7	<p>・大型車の流入規制等、環境改善に取り組んでほしい。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線により、今津東線の大型車通行量が減少するのであれば歓迎する。</li> <li>・今津東線の車線数が減少すると今以上に渋滞するため、大型車を規制してほしい。</li> </ul>	<p>阪神臨海部周辺では、環境ロードプライシングとして、国道43号、阪神高速3号神戸線沿道の大气環境改善のため、平成13年11月から阪神高速5号湾岸線の貨物車などの料金が割引かれています。</p> <p>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。また、歩道の美装化による快適な歩行者空間の創造や緑地帯の設置・拡幅、新型遮音壁の設置、高架裏面の桁下への吸音板などの設置により、騒音低減や空気の浄化などに寄与しています。</p> <p>加えて、国道43号は歩道や緑地帯を広げ、市街地被災時における延焼防止や避難者を接炎や輻射熱から守る避難通路の確保といった機能を有する広域防災帯を整備する道路にも位置付けられています。</p> <p>今後も、国土交通省をはじめ、道路管理者、地元市及び県の連携、協力により、沿道の環境改善に継続して取り組まれるものと考えます。</p> <p>なお、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。</p>
8	<p>・料金設定により、今までどおり通行する車もある。今津西線、今津東線や大型車の通行規制が一番効果あり。</p>	<p>名神湾岸連絡線は有料道路事業の活用を前提としており、将来交通需要推計については、料金による一般道路と高速道路の転換も考慮した検討が行われています。</p> <p>検討では、料金と利便性及び経路の選択の関係によっては、一般道路を利用していた車両が当該道路を利用する可能性もあるとされています。</p> <p>なお、今津西線及び今津東線は都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理している幹線街路であり、これら路線の周辺には酒造工場や大型商業施設等が立地している工業系・商業系の土地利用となっているため、大型車の通行規制は困難と考えます。また、道路法において道路とは「一般交通の用に供するもの」であり、道路の通行の禁止や制限は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な範囲に限定されますので、これらのことから、当該幹線街路における大型車の通行規制は困難であると考えます。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
9	<p>・阪神高速3号神戸線との接続しなければならない切実な理由がない。また、国土交通省の小委員会の検討で、「阪神高速3号神戸線とは接続が望ましい」と一文があるだけで、接続を決めたプロセスが不透明である。</p>	<p>(将来交通需要推計については、先述のとおり) 名神湾岸連絡線の将来交通量は1日当たり19,500台と推計されていますが、そのうち阪神高速3号神戸線に連絡する車両は1日当たり2,300台と推計されています。</p> <p>平成25年8月から開催している国土交通省の「社会資本整備審議会道路分科会近畿地方小委員会」において、当初の段階から、「阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞緩和、阪神臨海部へのアクセス、それに伴う一般道の交通事故対策をはじめとする生活道路の環境対策、さらには周辺道路のリダンダンシー確保のためには、阪神高速5号湾岸線への転換が必要」との課題も示され、地域住民へのアンケートや各団体へのヒアリング結果でも、「対策案を選ぶ際に重視すべき事項」において、「①阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路、②災害時等にも通行できる道路、③国道43号等の沿道環境への影響を改善する道路」が大半となったことから、国土交通省において「接続に関する視点」として、①広域的な交通ネットワークの確保、②関西3空港と連携強化、③リダンダンシー確保の観点から、名神湾岸連絡線と阪神高速3号神戸線との接続の必要性について検討され、平成30年3月の「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は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線の大坂方面、阪神高速5号湾岸線の両方向、西宮浜出入口」とすることで合意され、決定されたものです。</p>



番号	意見の要旨	県の考え方
10	<p>・日本国憲法、都市計画法、各種環境条例や各種宣言、マニュアル類の記載と整合しておらず認められない。</p> <p>【主な意見】</p> <p>・国土交通省の都市計画手引によれば、都市計画は環境を悪くしている要因があれば、取り除き、災害にも備え、防災性の向上など、安心して暮らせるまちづくりをうたっているが、今回の計画はその取組にふさわしいのか。</p>	<p>都市計画運用指針では、環境・景観への配慮として、「環境改善への貢献にはできるだけ配慮するとともに、当該計画によって環境に影響を与える可能性がある場合には、周辺生活環境への配慮、自然的・歴史的環境等の保全や景観への配慮を行い計画することが望ましい」と記載されています。</p> <p>今回の名神湾岸連絡線の計画に当たっては、市街化が相当程度進んだ地域において、大規模な高架構造物が建設されることから、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た詳細な調査・予測・評価を実施し、県の環境部局において、環境影響評価審査会での審査が行われています。</p> <p>また、名神湾岸連絡線の整備効果として、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①大阪市中心部を経由せず、関西国際空港と大阪国際空港間の所要時間を短縮することによる、定時性の確保</li> <li>②名神高速道路から阪神高速3号神戸線へ向かう交通の一部を、阪神高速5号湾岸線へ転換させ阪神高速3号神戸線の渋滞緩和につなげることによる、全国ワースト1位だと言われている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、阪神港と名神高速道路を直結することによる、物流の活性化</li> <li>③渋滞や事故発生時の代替路、災害時の緊急輸送の確保など、災害時などに強い道路ネットワークの確保</li> <li>④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る、国道43号、阪神高速3号神戸線の沿道環境の改善</li> <li>⑤大型車が一般道路を経由せず通行できるため、特に内陸部と臨海部を結ぶ道路の交通負荷軽減による、交通事故に対する安全性の向上</li> </ol> <p>が期待されています。</p> <p>以上のことから、都市計画法の基本理念である「健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきこと」にも適合するとともに、日本国憲法等にも適合しているものと考えています。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
11	<p>・人口減少や少子高齢化等、社会状況の変化に対応した道路計画となっていない。計画交通量の根拠等を示すこと。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車が増えるから道路を造るのではなく、まちづくりの視点から道路行政を行うべき。</li> <li>・計画交通量は10年、20年先の予測がされていない。</li> <li>・阪神高速3号神戸線の渋滞予測について、10年後の根拠となる要因と数値を示すこと。</li> <li>・少子高齢化で人口減少が急激となり、また、車を持たない若者が増えている。都市計画運用指針ではおおむね20年後の長期計画に加えて、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記載されており、県も20年後の予測をしてほしい。</li> </ul>	<p>将来交通需要推計については、全国の将来人口だけではなく、GDP等の社会経済状況により、全国の将来交通需要が推計されることとなります。</p> <p>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。等」となっています。また、モノの移動では、宅配の発達や在庫を持たない傾向の進展から小口化・多頻度化が進展、長距離帯では、物流拠点の集約化や市場圏の拡大などに伴って、輸送量シェアが拡大するとともに、更に長距離化が進展するものと考えています。</p> <p>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。</p> <p>なお、上記の交通需要推計により、名神湾岸連絡線については、1日当たり19,500台の将来交通量が予測されています。</p> <p>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、全体として交通混雑の軽減につながると考えています。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
12	<p>・名神湾岸連絡線の整備は、阪神高速3号神戸線の渋滞解消にならない。内陸部と臨海部の連絡は阪神高速2号淀川左岸線が担う。また、これからの物流は道路から鉄道や船舶へ転換すべき時代となっているので名神湾岸連絡線は不要である。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モーダルシフト対策で名神湾岸連絡線は不要となる。</li> <li>・環境ロードプライシングにより、阪神高速3号神戸線や国道43号の交通量を減少させる。例えば、リダンダンシーは高速道路ではなく、鉄道や船舶にする。また、新名神高速と中国自動車道の料金を安くし、名神高速と阪神高速の料金を高くする、宅配便の配送時間を工夫するなど。</li> <li>・メンテナンス費用のことや既存ストックを有効活用するためのソフト施策への転換が必要である。車が増える、渋滞が増えるから道路を増やそうでは駄目である。</li> </ul>	<p>名神湾岸連絡線については、大阪湾岸道路西伸部と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を転換させ、慢性化する交通渋滞を緩和する効果が期待されています。</p> <p>また、物流施策の推進については、国土交通省においても「総合物流施策大綱」として取り組まれており、道路輸送、海上輸送、航空輸送及び鉄道輸送の機能強化としてのハード施策だけでなく、AI（人工知能）等の活用によるサプライチェーン（仕入れから出荷までの流通）全体の最適化に向けたソフト施策など様々な取組が進められています。</p> <p>加えて、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。</p> <p>なお、名神高速道路はその多くが京滋・大阪北部方面と阪神臨海部を連絡する交通を担うことになり、近畿自動車道の門真ジャンクションから阪神高速5号湾岸線を連絡する阪神高速2号淀川左岸線は、大阪ベイエリアと大阪都心部を連絡するため、名神湾岸連絡線とは異なる連絡機能です。ただし、両路線其他の周辺道路と併せて道路ネットワークを形成することになります。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 手続を丁寧に進めてほしい。</li> <li>・ 地元との合意形成の進め方に問題がある。</li> </ul> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公聴会の意見が反映されないことがないようにお願いします。</li> <li>・ 素人でも納得できる意見交換会や情報提供も文書でしてほしい。</li> <li>・ 計画ありきで進められており、民主的手続を踏んでいない。</li> <li>・ 計画前に市民参加を求めて話し合っしてほしい。住民の生活を無視したやり方は国道43号で既に失敗している。</li> <li>・ 当初は名神から通り抜けるだけの道路かと思っていたが、9月の説明会に模型を見て驚いた。</li> </ul>	<p>名神湾岸連絡線については、国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会近畿地方小委員会の計画段階評価時には事業予定者である国土交通省がアンケート調査、オープンハウス形式による説明会及び経済・産業関係の代表へのヒアリングを、また、環境影響評価概要書縦覧時には説明会を行っています。</p> <p>都市計画手続の着手後は、事業に対する市民の理解と協力を得るために、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。</p> <p>また、県としても都市計画に関し、丁寧な手続に努めており、西宮市で説明会が実施された上で、県に申出のあった本案について、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。</p> <p>今回、公聴会で頂いた意見については取りまとめを行い、意見に対する県の考え方と共にホームページにより公表しています。</p> <p>なお、公聴会で頂いたご意見や西宮市からの素案の申出と併せて報告があった説明会における意見に対する西宮市の考え方とも参考にしながら、県の都市計画案を作成し、先述した県の考え方と併せて縦覧しており、縦覧中には県の都市計画案に対して意見書を提出することができます。</p> <p>さらに、今回の名神湾岸連絡線の計画については、「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ける大規模な高架構造物の建設計画であることから、県・市の要望を受け、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た詳細な調査・予測・評価を実施し、県の環境部局において、環境影響評価審査会での審査が行われています。</p> <p>通常の都市計画決定に要する期間は約1年ですが、条例に準じた環境影響評価（概要書～準備書～評価書）をはじめとする各種手続を丁寧に進めることにより、約2年の手続期間を要することとなります。</p> <p>今後も、国・県・市が連携して、丁寧な手続に努めていきます。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
14	<p>・名神湾岸連絡線は地域住民の安全確保等の面で問題がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・児童の通学路はどうなるのか。名神湾岸連絡線ができることで危険な状況になる。</li> <li>・今津東線では、橋脚等で見通しも悪く危険であり、交通安全の確保にならない。また、工事中は工事車両により歩く子供たちが危険になる。</li> <li>・名神インターチェンジでは、カーブ走行中に、車の荷崩れで道路内や道路下に落下物がたびたび発生したが、道路管理者は対応せず危険な状況である。</li> <li>・今津東線の道路幅拡張により横断距離が長くなり交通事故が心配される。また、高架橋により地域コミュニティーが分断される。</li> </ul>	<p>名神湾岸連絡線の整備効果のうち、名神高速道路から阪神高速3号神戸線への交通が阪神高速5号湾岸線に転換することにより、国道43号、阪神高速3号神戸線の沿道環境の改善につながるとともに、大型車が一般道路を経由せず通行できるため、特に内陸部と臨海部を結ぶ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ると考えています。</p> <p>なお、事業実施段階における地域分断や通学路の安全などの懸念については、事業者において、名神湾岸連絡線の詳細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。</p>

番号	意見の要旨	県の考え方
15	<p>・水害対策を優先すべきであり、名神湾岸連絡線の整備は不要である。</p> <p>・名神湾岸連絡線は災害発生時に安全なのか、また地域の役に立つのか疑問である。</p> <p>【主な意見】</p> <p>・台風 19 号以降あちこちで被害が発生しており、道路より堤防を補強するとか考えないといけないことがたくさんある。</p> <p>・名神湾岸連絡線にかけるお金で、日本の河川や武庫川を早く直したり、上流の山林手入れも行い、災害に強い国にすることを優先させて、人命や財産を守ってほしい。</p> <p>・名神湾岸連絡線は、地震時に倒壊するだけではなく、液状化も発生する。また、液状化の調査、予測、対策の説明がない。</p> <p>・阪神・淡路大震災で絶対安全と言われた阪神高速 3 号神戸線の橋脚が倒壊し、神話が崩れている。</p>	<p>水害対策の推進や事前防災・減災に向けた治山対策の推進などの国土強靱化対策については、国の関係府省庁が横断的に事業推進を図っています。また、近年激甚化している災害により全国で大きな被害が頻発している状況から、昨年度、「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」が閣議決定され、ソフト・ハードの両面から集中的に取り組まれています。</p> <p>県においても、武庫川をはじめとして、河川や下水道を整備する「ながす」対策に加え、ため池などを活用して貯留・浸透させて流出量を抑える「ためる」対策、浸水した場合でも被害を小さくする「そなえる」対策を組み合わせた「総合治水」や山地防災・土砂災害対策などにより、再度災害防止対策や事前防災対策を積極的に取り組んでいます。</p> <p>一方、県が 2018 年 3 月に取りまとめた 2050 年を目標年次とする「ひょうご基幹道路のあり方」では、基幹道路ネットワークは、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①物流・輸送の効率化や企業立地の推進等による「地域産業の活性化」</li> <li>②県内外の広域的な地域間連携や観光拠点の周遊性強化等による「交流の拡大」</li> <li>③災害時の代替路確保や救急医療の速達性強化等による「緊急輸送機能の確保」</li> <li>④大型車や通過車両の生活道路からの分離等による「交通安全の向上」</li> </ol> <p>等の役割を担っており、安全・安心で活力ある地域づくりを支える基礎的な社会基盤であると位置付けられています。</p> <p>そのうち、名神湾岸連絡線の整備効果としては、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①大阪市中心部を経由せず、関西国際空港と大阪国際空港間の所要時間を短縮することによる、定時性の確保</li> <li>②名神高速道路から阪神高速 3 号神戸線へ向かう交通の一部を、阪神高速 5 号湾岸線へ転換させ阪神高速 3 号神戸線の渋滞緩和につなげることによる、全国ワースト 1 位だと言われている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、阪神港と名神高速道路を直結することによる、物流の活性化</li> <li>③渋滞や事故発生時の代替路、災害時の緊急輸送の確保など、災害時に強い道路ネットワークの確保</li> </ol>

		<p>④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る、国道43号、阪神高速3号神戸線の沿道環境の改善</p> <p>⑤大型車が一般道路を経由せず通行できるため、特に内陸部と臨海部を結ぶ道路の交通負荷軽減による、交通事故に対する安全性の向上が期待されています。</p> <p>以上のことから、水害対策をはじめとする国土強靱化対策を推進していくことはもとより、様々な効果をもたらすことが期待できる名神湾岸連絡線の整備についても着実に進めていくべきと考えます。</p>
--	--	---

番号	意見の要旨	県の考え方
16	<p>・名神湾岸連絡線の整備は生活環境の悪化につながるため認められない。</p> <p>・名神湾岸連絡線の整備により宮水への影響が懸念される。</p> <p>・尼崎公害訴訟の和解合意に反するものであり認められない。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・50 数年間この地に住んでいるが、名神高速も地元が座り込みの反対をしたが、押し切られた。また、工事の騒音や振動も激しく、振動で瓦がずれ落ちた。</li> <li>・名神高速により、近隣小学校のプールに浮遊粉じんが浮いている。また、我が家の窓には黒い煤が溜まり、拭いても溜まる。長女もホウ酸水で目を消毒しながら通学していた。西宮インターチェンジ付近は排気ガスなどの浮遊粉じん、SPMにより健康被害を訴える人が多い。</li> <li>・家の玄関を開けると目の前に高架橋で、想像を絶する。これ以上、周辺の住民を苦しめないでほしい。</li> <li>・目に見えない浮遊粒子により、酒のイメージが低下する。</li> <li>・工事では、振動、排気ガスや騒音が発生する。また、名神湾岸連絡線に遮音壁を設置しても、マンションの上階には影響する。さらに、日照時間の減少や六甲山などへの眺望が侵される。よって、周辺環境を悪化させる。</li> <li>・沿線住民には、生涯昼夜の別なく多大な影響を受けることになり、百害あって一利なしの公害道路である。今でも国道43号、阪神高速3号神戸線及び名神インターチェンジに囲まれており、名神湾岸連絡線により追い打ちをかける行為は非人道的で許せない。</li> <li>・工事中は工事、工事車両通過や交通規制により、また工事後は新しく道路が供用することにより、騒音、振動、粉塵、排気ガスや交通事故が発生し、今まで以上に住環境悪化、</li> </ul>	<p>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、大規模な高架構造物の建設計画であることから、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、県の環境部局において、環境影響評価審査会での審査が行われています。</p> <p>名神湾岸連絡線に係る環境影響評価では、環境影響評価指針に基づき、「大気汚染」、「水質汚濁」、「騒音」、「振動」、「低周波音」、「日照阻害」、「廃棄物等」、「地形・地質」、「植物」、「動物」、「生態系」、「文化財」、「人と自然との触れ合い活動の場」、「景観」の14項目が選定されており、環境基本法第16条において、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」と定められている環境基準等を参考に設定された環境保全目標に対する調査、予測、評価により、環境保全目標を満足する、又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（環境保全措置等）を行うことにより、事業実施による環境影響は回避若しくは低減されると評価されています。</p> <p>そのうち、宮水地帯における地下水位及び地下水質（塩化物イオン濃度）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。</p> <p>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。</p> <p>国道43号公害訴訟及び尼崎公害訴訟における和解の概要については、①大型車の交通量低減のための総合的な調査の実施、②環境ロードプライシングの試行、③大型車の交通規制の可否の検討に係る警察庁への要請などであり、これら和解事項への対応としては、道路管理者において沿道環境実現に向けた取組がなされており、和解事項は履行されているものと考えます。</p> <p>また、兵庫県をはじめ、国土交通省・阪神高速道路(株)の道路管理者、兵庫県警察本部及び沿道自治体において構成する協議会では、国道43号の沿道環境対策の取組や国道43号沿道のまちづくりとして、環境防災緑地の整備や沿道地区計画を定めるなどの沿道環境改善への取組を進めており、今後も継続して取り組んでいきます。</p>



健康被害やストレスが増加する。

- ・高架橋による景観破壊は暴挙である。
- ・この道路は公害道路であるが、国、県、市は建設を推進している。沿道住民に多大な損害を与えるのに推進する行為は悪質であり罪が重い。
- ・交通渋滞解消の方が少数反対者意見よりも優先されるので、道路を建設すべきという人がいると思うが、住んでいる家のすぐ横にモンスター高架橋ができると知ったら反対するはず。相手側の立場になって考えてほしい。
- ・予測される環境汚染、振動、騒音、空気汚染や景観を調査し、建設中や建設後も環境汚染をどう食い止めるのか。
- ・看護師として40年間、がん末期の少年なども見てきたが、人間の手で健康を破壊することは許されない。
- ・住んでいる町を汚さないでほしい。名神湾岸連絡線は地域住民の健康を破壊する。
- ・私の妹は昭和30年代生まれだが、幼稚園前から小児ぜんそくになり、医者も国道43号や名神インターチェンジを通行する車の排気ガスの影響であると言っておられた。ただ、小学校高学年には治り、高校は空気の良いところで過ごしたのが良かった。
- ・今津地区は年中、車の排ガス、ばい煙にさらされており、高架道路ができると高架道路網に囲まれることになり、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になる。また、20数メートルの高架が出来ると朝日が昇る時間が遅くなり、環境悪化する。
- ・昭和38年に国道43号が開通、昭和39年に名神高速西宮インターチェンジが開通、昭和56年に阪神高速が全線開通により、コンクリートジャングル化した。国道43号公害訴訟で国道43号には遮音壁や緑地帯の設置、当初10車線から6車線に減少、ディーゼル車の排ガス規制などの車両改善により、幾分環境は改善されたが、今なお騒音、

振動がある。騒音、振動には慣れているが、窓を開けられない地域である。

- 景観を損なう。日が差さなくなる。
- 小曾根線や札幌筋線の交通量が減少するかも知れないが、今津東全体では増加する。また、西宮ジャンクションの阪神高速3号神戸線への出入口が大阪方面だけ設けてあることで、尼崎市内の阪神高速3号神戸線と国道43号の交通量が増えることとなり、尼崎公害訴訟の和解合意に反する。

番号	意見の要旨	県の考え方
17	<p>・名神湾岸連絡線のルートについては、道路公害が集中し、健康被害も多い今津地区の西宮ジャンクション付近に設置せず、武庫川の上空などに設置してほしい。</p>	<p>名神湾岸連絡線については、全国的な高規格幹線道路とこれに次ぐ幹線道路ネットワークである一般国道のサービスレベルに大きな格差が存在しているため、高規格幹線道路と一体となって地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する路線を平成10年6月に名神高速道路と湾岸線を連絡する地域高規格道路の計画路線として指定されています。</p> <p>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。</p> <p>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、ルートについては、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、今津灯台などの文化財等、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。</p>