

令和6年度 第1回 西宮市公共事業評価委員会

今津西線整備事業

(事前評価)

議事録

開催日：令和6年7月3日（水）

開催場所：西宮市役所442会議室

(西宮市六湛寺町10番3号)

令和6年度 第1回 西宮市公共事業評価委員会

1. 開催日時

令和6年7月3日（水） 14時30分から17時18分まで

2. 開催場所

西宮市役所442会議室（西宮市六湛寺町10番3号）

3. 審議内容

今津西線整備事業（事前評価）

4. 出席委員

- (1) 会 長 岸野 啓一（流通科学大学 非常勤講師）
- (2) 副 会 長 岡 絵理子（関西大学 教授）
- (3) 委 員 倉本 宜史（京都産業大学 教授）
- (4) 委 員 山本 親（武庫川女子大学教授）
- (5) 委 員 安枝 英俊（兵庫県立大学 教授）

5. 出席者

土木局道路部道路建設課

課 長 仲谷 秀一
係 長 大島 弘稔
主 査 屋敷 朋宏

政策局 財政改造改善推進部

部 長 田中 隆行

政策局 財政構造改善推進部財政構造改善推進課

担当課長 坂口 弘
係 長 小西 愛
主 査 大川 匡之

6. 議事録

発言者	内容
事務局	<p>定刻となりましたので、ただいまより令和6年度第1回西宮市公共事業評価委員会を始めさせていただきます。</p> <p>本日は「今津西線整備事業」の審議となりますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>本日の流れとしましては、初めに担当部署が評価シートに沿って、事業の内容説明を行います。そして委員の皆様からの質疑応答の後、評価シートに沿ってご審議をいただき、委員会の総合判断をまとめていただきたいと思いますと考えております。</p> <p>本事業を評価いただくにあたりましての西宮市公共事業評価委員会への諮問書は、事前にメールにてお送りしておりますとおりです。</p> <p>それでは、ここからは岸野会長に議事の進行をお願いしたいと思います。</p> <p>岸野会長、よろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>それでは、議事を進行いたします。はじめに、本日ご出席いただいている委員についてです。委員6名中5名が出席しております。</p> <p>出席者が会議の開催要件である半数以上に達していますので、西宮市附属機関条例第3条第5項の規定により、当委員会が成立していることをご報告します。</p> <p>また、会議録の署名委員については、本委員会の運営要領第5条で会長が署名委員を指名することとなっております。本日は倉本委員にお願いしたいのですが、よろしいですか</p>
委員	<p>はい。承知しました。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>傍聴を希望する方はいらっしゃいますか。</p>
事務局	<p>本日の傍聴希望者は0名です。</p>
会長	<p>わかりました。</p> <p>では、まずは担当課より評価シートに則って事業の概要説明をお願いいたします。</p>
担当課	<p>《事業概要説明》</p> <p>よろしくお願いいたします。評価シートに沿ってご説明させていただきます。本日ご審議いただきます今津西線整備事業は住宅街を縦貫して新設道路を整備する計画となっております。現場においての視察が難しいということから現場視察を割愛させていただいております</p>

ので、まずは現況につきましてモニターに映しております事業箇所図及び資料1の様式5、6号におきましてご説明させていただきます。

事業箇所図をご覧ください。図上にオレンジ着色しております部分が今回の事業区間です。施行延長約490m、道路幅員16mで計画しております。図面右下は国道171号線です。ここまでの1.2kmの区間につきましては整備済み区間として濃い青色で着色しております。それに続くオレンジ部分が当該事業、また、その後につきましては、北上し残事業区間として関西学院大学に沿う形で約650m計画がございます。

続きまして、配付しております資料1の様式5号をご覧ください。上段に位置図と下段に写真を配置しております。

上段の位置図ですが、これは右側を北として90度回転させたような配置で表示を行っております。図面左側に起点、右側に終点を図上で表示しております。また、起点と終点を結ぶ現況道路、現在使っております現況道路は、この図面上の紫色で着色して示しております。現況道路の様子につきましては、下段の写真③、④で示しており、近隣には関西学院大学があることから、近隣住民だけではなく、多くの学生が周辺を往来している状況です。現況道路も車道幅員約5.5mですが、車線分離標で区切られた路側帯があるような状況で、車同士が離合するのはなかなか難しい状況となっております。現況道路はバス路線に位置づけられており、平日約40本の路線バスが運行しております。

今津西線の計画につきましては、先ほど申し上げました計画延長が約490m、計画幅員16mです。

続きまして、様式6号をご覧ください。

上段の写真ですが、今津西線の先ほど申し上げた国道171号から続く整備済区間の写真を示しております。こちらも計画幅員16mで既に整備されておりますので、計画完成後イメージとして写真を掲載しております

その下、標準横断図を示してございます。車道につきましては、車線3m、路肩1mの片側一車線、歩道は片側4mを両側配置しております。今津西線の現況と計画の説明は、以上です。

次に、様式1号をご覧ください。

様式1号の中ほど、事業目的をご覧ください。本事業の対象となる今津西線が計画されている上ヶ原地区は、都市計画道路の整備から西宮市全体の中でも比較的に進んでいない状況です。道路ネットワークが不十分なため、生活道路へ交通流入する状況が常態化しています。また、狭隘な道路が多いことから、上ヶ原地区と南側地域の主要幹線道路を結ぶ道路整備が課題となっております。

事業効果の対象となりますのは、道路を利用する自動車及び歩行者・自転車、沿線地域住民等となっております。

事業の目的は、幹線道路の整備により地域間の交通円滑化、環境改善及び道路交通の利便性、歩行者等の安全性の向上を図ることとしております。

事業の成果を示す指標といたしまして、CO₂排出量と混雑度を挙げております。CO₂排出量は、国土交通省の国土技術政策総合研究所の文献を参考に、交通量、区間延長、走行速度

別CO₂排出係数を掛け合わせて算出しております。今津西線の整備に当たり、現況の狭隘な道路を通過した交通量の大半が、計画道路に転換することで走行速度が上がり、CO₂排出量は減少するとしております。具体的には、今津西線周辺におけるCO₂排出量は、年間約182t減少すると見込んでおります。

次に、混雑度は交通容量に対する交通量の比で算出しており、混雑度1.0以上はピーク時間帯を中心として混雑する時間帯が増加する可能性がある状態となっております。混雑度の現在値が1.66に対しまして、最終目標値0.42としております。

次に、計画概要及びスケジュールについてご説明いたします。事業期間は、令和13年度までとしており、用地測量、物件調査、用地買収、物件補償、道路工事を予定としております。一番下の第3次西宮市環境基本計画に係る目標といたしまして、環境目標の低炭素及び安全・快適が該当するとしております。効果といたしましては、道路ネットワークの形成による地域間の交通円滑化及び道路の低騒音舗装整備による安全性・快適性の向上が挙げられます。

続きまして、様式2号をご覧ください。

上段に年度ごとの事業費を記載しております。総事業費は41億7,018万円となり、そのうち約半分は国費を充当する予定としております。

その下にございます長期計画をご覧ください。本事業の耐用年数は50年としており、ランニングコストは本市における過去3年間の市道年間維持管理費及び市道管理延長から算出しております。それらを合計した一般財源のライフサイクルコストは、21億3,630万円となります。なお、道路修繕費は全てランニングコストに含まれるため、大規模修繕費は0としております。

次の費用便益分析についてですが、お配りしております資料2の費用便益分析結果に沿ってご説明いたします。

資料2の1-1をご覧ください。

費用便益費比は、将来交通量を用いて、3つの基本便益となる走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益及び費用より算出しております。算出の基本条件は、国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づいており、社会的割引率は4%、基準年次は評価時点では令和6年度、評価期間は50年としております。

次に、1-2をご覧ください。

今津西線は、整備の有無で配分交通量に相当の差がある道路の範囲が限定されると考えられることから、簡略な推計手法を用いて便益を算出しております。今津西線の整備なしの交通量は、図1-2に示すとおりであり、令和3年度及び令和5年度の交通量調査結果を基に、計画道路の整備によって交通量の変化が見込まれる区間の交通量を整理しております。現況道路で最も交通量が多いのは、図上のリンク4であり、12時間交通量は5,306台となっております。

次に、1-3をご覧ください。

今津西線の整備ありの場合の交通量は、図の1-3に示すとおりであり、先ほどのリンク4において今津西線が整備なしの12時間交通量5,306台であったものが、今津西線の整備に

よって交通量はリンク 1 とリンク 4 に分岐することとなります。リンク 1 の今津西線側には、約 63% の 3,324 台が転換しております。

続きまして、1-4 です。

今津西線整備なし・ありの車種別交通量を整理したものです。

2 ページ飛びまして 1-6 をご覧ください。

走行速度は、兵庫県全域将来交通量推計の QV 条件の考え方にに基づき設定しております。横軸に交通量、縦軸に走行速度をとり、今津西線の整備なし・ありの交通量に対する走行速度を設定しております。

1-7 をご覧ください。

まず、リンク 1、リンク 2 は、本事業の対象となる今津西線の整備区間となります。整備なしの場合は、道路自体が未整備のため、特に設定値はございません。整備ありの場合、Q1 の自由流限界交通量は、4 種 2 級・2 車線の設計基準交通量の 1 万台とし、Q3 の可能交通量は Q1 の 1.5 倍、1 万台の 1.5 倍、1 万 5,000 台となります。リンク 1、リンク 2 の計画交通量に対する走行速度は、ともに時速 40 キロとしております。

次、1-8 をご覧ください。

そのほかのリンク 3 から 9 の QV 条件を示しており、Q1 の自由流限界交通量は、1 車線道路の QV 条件に基づき 4,000 台とし、Q3 の可能交通量は 6,000 台となります。リンク 3 から 9 の交通量に対する走行速度は、図に示すとおりとなります。

続く 1-10 から 1-15 には、3 つの基本便益の算定式及び原単位を記載しております。

次、ページ飛びますけれども 1-17 をご覧ください。

便益の現在価値は社会的割引率 4% を用い、基準年次である令和 6 年度の値に換算しております。なお、物価変動の除去に使用するため、GDP デフレーターを用いていますが、便益は全て令和 6 年以降の年度に計上されるため、デフレーター値が計算結果には影響を及ぼしません。

続きまして、1-19 をご覧ください。

費用は、道路整備に要する事業費及び維持管理に要する費用が挙げられます。消費税相当額は、費用から控除して算定しております。また、事業費のうち用地買収費については、評価期間終了後の残存価値として計上しております。総事業費 41 億 7,018 万円に対し、費用便益分析対象額は消費税相当額を控除した 39 億 6,380 万円となります。また、維持管理費は、本市における過去 3 年間の市道年間維持管理費及び市道管理延長から算出しております。

次に、1-20 をご覧ください。

費用の現在価値は便益と同様、社会的割引率 4% を用い、基準年次である令和 6 年度の値に換算しております。

ページ飛びますが、1-23 をご覧ください。

これまでの費用便益の基本条件を基に、費用便益比を算出した結果となります。現在価値化した費用は、事業費が 31 億 1,000 万円、維持管理費が 600 万円、合計が 31 億 1,600 万円となります。現在価値化した便益は、走行時間短縮便益が 35 億 9,600 万円、走行経費減少便

益が1億9,100万円、交通事故減少便益が4,500万円、合計38億3,200万円となります。費用便益分析の結果、費用便益比は1.2、経済的純現在価値は7億1,600万円となります。

続く1-24以降には、費用便益の現在価値算定表を記載しております。

費用便益については、以上となります。

続きまして、また資料を戻っていただきますが、資料1の様式の2をご覧ください。

様式2号の一番下に、近隣市の類似事例を記載しております。神戸市、尼崎市、西宮市の事例を記載していますが、尼崎市、西宮市の事例は、電線共同溝事業や駅前立体交差事業の工事が実施されているため、事業費が割高となっております。

続きまして、様式3号をご覧ください。

本計画の代替となる案としまして、現況道路の拡幅整備が挙げられます。しかしながら、現況道路は起点・終点の間に交差点の曲がり角が3か所あるため、拡幅整備に伴う走行時間短縮や交通事故減少の効果が得にくくなると考えられます。また、用地買収の面積は、道路新設と比較して小さくはなりますが、都市計画区域外であるために用地買収が困難と考えられます。

事業計画の効果につきまして、上から順に読み上げさせていただきます。

用地の取得・借用につきまして、道路新設のため、新たな用地買収及び物件補償が必要となります。

災害防止・環境保全につきまして、上ヶ原地区は狭隘な道路が多いため、幹線道路は火災発生時の延焼遮断帯となると考えられます。

アクセスの確保につきましては、上ヶ原地区と南側地域の主要幹線道路を結ぶアクセス道路であり、アクセス性向上に寄与すると考えられます。

都市計画その他土地利用に関する計画との整合性につきまして、既に都市計画決定されており、円滑な事業執行の環境が整っていると考えられます。

敷地形状等につきましては、道路新設部には高低差が生じる箇所があり、擁壁を整備する必要があります。

建築物の規模については、新たな建築物の整備はいたしません。

敷地の規模について、延長及び幅員は、都市計画決定された区域です。

機能性につきまして、車道は低騒音舗装を整備することで交通騒音を低減し、歩道につきましては透水性舗装を整備し、勾配を適切に確保することによって水はけのよい仕上げとする予定です。

地域性につきましては、交通容量の増大により混雑が解消され、南北の移動時間が短縮されると考えられます。

環境保全性につきまして、走行時間短縮によってCO₂排出量の削減が期待できます。

ユニバーサルデザインにつきましては、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」に基づき、歩道の有効幅員の確保や波打ち歩道の解消を図ってまいります。

防災性につきましては、広域避難地である関西学院大学や神戸女学院大学に近接していることから、当該道路の整備により災害時の避難活動の向上に資することが見込まれておりま

	<p>す。</p> <p>次に、様式4をご覧ください。</p> <p>事業を実施しない場合の懸案事項について、上ヶ原地区の幹線道路の整備が不十分であり、生活道路への交通流入が常態化すると考えられています。また、起点・終点間の現況道路は幅員が狭いにもかかわらず、対面通行でバスが運行しており、歩行者空間も狭いことから事故の可能性が高く、交通安全面での課題があると考えられます。</p> <p>事業を実施した場合の懸案事項につきましては、都市計画予定区域にため池の一部が重なっているため、地元農会との調整やため池提体等の改修が必要と考えられます。また、道路新設に伴い、用地買収や物件補償が必要となってまいります。</p> <p>以上のことをまとめた当課の意見といたしまして、当該道路が計画されている上ヶ原地区は、幹線道路の整備が不十分であり、狭隘道路が多いことに加え、起点・終点間の幅員が狭い現況道路を対面通行でバスが運行しているなどのことから、アクセス性の向上や交通安全性の課題解消に寄与する本整備事業の必要性が高いと判断しております。</p> <p>公共事業評価シートの説明は以上となります。よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>どうもありがとうございました。</p> <p>ではまず、今のご説明に対しまして、ご質問がございましたらお受けしたいと思います。先生活方、どなたからでも結構です。ご質問がありましたら、お願いします。</p>
委員	<p>ご説明ありがとうございました。お聞きしたいのは、様式2のところにある用地費・補償費というところですが、この金額は道路になるところだけの面積に対する補償費でしょうか。小さい敷地の端っこが切れているなど、半分になったら、とても住宅として住めないようなものがたくさんあるので、そういう場合は全部買い取るということも想定しながら計算をされているのかどうかということをお聞かせください。</p>
担当課	<p>今回、想定している事業費ですが、まだ全体の用地測量等が済んでおりませんので、概算工事費という感覚です。今ご指摘ありましたような計画道路外の残地に当たるような部分の買収の数を拾っておりませんので、その分の面積というのは今後の交渉の中で残地まで買収する必要が出てくる可能性はございます。その分の面積がこの用地費及び補償費にカウントされているかということでは、ここではまだカウントできておりません。</p>
委員	<p>されていないということですか。西宮市の方針として、残地が何平米ぐらいだったら買い取るとか買い取らないとか、これまでの経緯から考えたときの方針っていうのはありますか。</p>
担当課	<p>事業の用地部署ではないので、はっきりとした基準までは存じ上げませんが、基本的に残地が宅地として、宅地の最低面積、地区によって70平米とか90平米などがあると思いますが、それを下回るようであれば再建不可能という形で残地の買収も視野に入れると聞いたことがあります。</p>

委員	少なくともその金額は乗せておかないと、実効性としては乏しいと思います。
会長	ありがとうございます。先生今のご説明でよろしいですか。
委員	はい。
会長	では、ほかの先生方から何かご質問ございましたらお願いします。
委員	<p>では、私から失礼いたします。ご説明ありがとうございました。幾つか先ほどご説明いただいた言葉が理解できなかった部分があるので、確認をさせてください。</p> <p>資料1の様式3号の中の事業計画の効果の中で、規模という話をされたところです。評価シート「敷地の規模」の項目について、都市計画決定された区域であることが評価の根拠として引用されております。都市計画決定された区域かどうかというのは質の話であって、本項目は都市計画決定された区域か否とを問わず、あくまで整備予定敷地の規模の適正さを自己評価するものと理解していますが、いかがでしょうか。もしくは、私の理解が誤っており、都市計画決定されたかどうかを問われている評価項目なのでしょうか。</p> <p>あと、同じような意味で社会性というところが下にあります。地域性というところで、根拠としては恐らくどういう地域なのかという現状が書かれている必要があると思うのですが、まずは住民にとって南北移動に価値がある道路だということが先に書かれた後で、しかしながら混雑している状況から、それが解消されるという書き方ならよく理解できます。交通量増大によって混雑が解消されると南北の移動時間が短縮されるという話で、現状がこうなっているから、こう解消するのだという書き方にされてはいかがでしょう。</p> <p>最後に、次のページもよろしいですか。もう一点になってしまいますが、様式4号のところ、事業を実施しない場合の懸念事項等と書かれているところで、事故の可能性が高いという部分ですが、資料を拝見した範囲では、危険であるということは十分理解しております。その上で実際、事故があるというような根拠があれば、こういう工事の必要性に関する理解が深まると思いますので、もしご存じでしたら、これぐらい危険だということを教えていただければと思います。</p> <p>以上、3点です。よろしく願いいたします。</p>
担当課	様式3号の規模のところですが、事業計画の敷地規模がどうかという観点だった際に、今回の事業というのは都市計画決定された、それは動かしようのない計画の延長となりますので、それをそのままダイレクトにここでは書かせてもらいました。
委員	それは分かりますが、規模ですので、おそらく計画延長と計画幅員など書かれたらよいのではないのでしょうか。これはもう都市計画されていることは理解していますので。そういう解

	<p>積が規模なのかなと思います。</p>
担当課	<p>分かりました。失礼しました。</p> <p>あと地域性についてですが、先生がおっしゃられたように組み立て方は、その方が確かに順序立ててとなると、そのとおりだと思います。事業自体、交通量の増大というのが命題ですので、それが先に出たというところでは、地域性の順番からすると、まず先生がおっしゃったように混雑ありきでというところはそのとおりだと思いますので、その表現は修正したいと思います。</p>
委員	<p>お願いします。</p>
担当課	<p>事故の件ですが、本市では事故の起こった場所、過去3年分公開しております、本市における各場所における単独とか相互とかの事故を地図上にプロットした形で公開しております。それを見ると、今回の今津西線の周辺では、起点側に関しまして過去3年間の中で3件ほど事故が起こっております。あと現況道路沿いに1件とか、終点側で1件など自損事故が起こっております。</p> <p>それに関しましては、本市の他の場所と比べてどうかという話ですが、この今津西線の区域に関して他の場所と比較して頻度が特に多いとか、そういうことではない状況です。考えられる要因といたしましては、現状の道路自体幅員が狭いのと、先ほどおっしゃられていたように周りの住民の方もここは危ない道路だというのは認識されているので、ある程度この道路を通る際に事故が起こらないように、お互い気をつけて通っているのかなというのは考えられます。</p>
委員	<p>確かに物理的には危険であるけれども、住民が本来気を遣わなくてもいい部分まで気を遣っているという点でその負担があるという理解でよろしいですか。</p>
担当課	<p>おっしゃるとおりです。</p>
委員	<p>それが今回、解消されるということですね。分かりました。ありがとうございます。</p>
会長	<p>ほかにご質問ございませんか。</p>
委員	<p>ご説明ありがとうございます。費用便益分析に関してですが、資料2の1-2と1-3のところ、今津西線を整備した場合と現状との比較ですが、今津西線を通すことでリンク4、リンク5、それからリンク6、リンク9、リンク8も交通量が減っているということですが、リンク3は、これは増えるということでお間違いありませんか。リンク3というのは、今津西線の延長部分で、つないだのだからそこは増えるものと思いますが、写真を見ますと、これは様式5号の終点付近という写真で、終点付近をこれは北側から新設する今津西線方向を</p>

	<p>見ているという形だと思いますが、見ているこちら側の道路の状況というのは、どういう状況でしょうか。写真で見ると、今津西線は16mの、歩道が4m取られていて、非常に立派な道路だと思うのですが、それが今度つながる道路の状況というのは、この写真のとおりだと歩道がないということですよ。そこに交通量が1日1,000台ぐらい増えるのですか。この付近は西側が関西学院の中等部と関西学院大学、それから東側は住宅なのでしょうか。それとも畑などでしょうか。</p>
担当課	<p>ほとんど住宅が立ち並んでいる住宅街です。畑などはありません。</p>
委員	<p>現状2,400台のところだったものが、3,400台になったことで、25%から30%程度の交通量が逆に増えるということですので、言い方は悪いですが、この道路が割を食ってしまう状態で、その辺の評価というのはどういう風にしていくのでしょうか。</p>
担当課	<p>関学の方には、こちら側から見た歩道がついておりますので、今のリンク4、リンク5に比べると随分安全性は良いです。なので、おっしゃるようにリンク3、これは確かに増えるのですが、ここは片側幅員が6mで、関学側にはしっかりとした歩道があるということで、一定の安全性は保てると理解しています。</p>
委員	<p>それについて住民説明はなさらないのですか。</p>
担当課	<p>説明会で事業説明は、これから行っていく予定です。</p>
委員	<p>そういう場合は、リンク3の周辺住民も説明の対象になるのですか。</p>
担当課	<p>そうですね。地域の方には自治会等と協議して、どの範囲でご説明させていただきますかという話はさせていただいています。</p>
委員	<p>その辺を考えると、今後、事業を推進する上で反対意見も出る可能性があると思えますので、慎重に、またかつ丁寧に対応していただきたく思います。</p>
会長	<p>他にご質問はございますか。</p>
委員	<p>すみません。もう一点だけ確認させてください。現況道路のところ、様式5の写真を拝見しましても、路線バスが現況道路では通っているという話ですが、新たに整備される区間に、バスルートが変わることになりますか。</p>
担当課	<p>今回の整備に合わせてバス事業者が直ちに転換することやバス事業者との調整を行うということはないです。この現況道路を示しているところにもバス停がございますので、それを転</p>

	<p>換するとなったら、バス停の移動によって今まで利用されていた方の移動距離の問題などもあることからバス事業者も直ちにということでは判断できないと想定されます。ただ、新しい道路ができた利便性というのも事業者側がその辺を判断しながら、事業者側で必要となれば路線の新設もしくは路線の転換等も協議は向こうからなされるものと考えております。今時点でこの計画に伴って直ちにバス停を通すかということに関しては、バス事業者として即断はできないということで、一旦は現状が残る形になると思います。</p>
委員	<p>分かりました。ありがとうございます。</p>
委員	<p>76の宅地を買収する必要があるということですが、この76の中には、例えばこの地域のシンボルになっているような立派な古民家であるとか、そういうもの含まれているのか、あるいは1981年以前の旧耐震のそれほど敷地の規模も大きくない、建物を補償すれば同じような同程度の住宅を提供しやすいような物件が多いのか、その辺りお分かりだったら教えていただけますか。航空写真を見ていると、すごく立派で大きな建物が道路と重なっているように見えまして、申し上げました。</p>
担当課	<p>家屋の物件ごとの建築年数のお話や、今、先生がおっしゃったような物件の歴史的な価値の評価までは我々は把握しておりませんので、この対象物件のうちにそういうのが何件あるかとかという目ではまだ数字としては把握していない状況です。ただ都市計画の区域内にある建物に関しては、やはり同様の条件でそういう補償なり用地買収等の交渉を行っていくこととなりますので、その中の物件の補償の中で築年数もしくは使用材料等によつての補償の考え方は出てくる可能性はあると思いますが、そこを買収せずに済むかというようなことにはならないと思いますので、やはり同様の整備区間にかかっているかどうかまずは判断ということになると思っております。</p>
会長	<p>はい、ということですね。わかりました。</p>
委員	<p>よろしいですか。追加で2点ほど。 1つは様式1のところの計画等の取組内容のところ、道路ネットワークの形成という言葉があるのですが、これで都市計画道路は出てないですよ。都市計画道路を見ていると、今回の事業区間の間のところからまた西に行く都市計画道路がもう一本あるようですが、どういう道路ネットワークの中で考えられているのか、考え方を教えていただきたい。それで、今回これが整備されて、その次に整備される曲がった道ですね。そこは何件かの民間の土地を買収しながらまた進めていくことと思うのですが。その道路との関係を教えていただきたいというのがまず1つで、もう一つは、これは様式2号のところの近隣市の類似事例というところですが、これはどこに類似性があるのか説明をいただきたいです。</p>
担当課	<p>今ご指摘のあったのは（都市計画道路番号）3.5.457でお間違いありませんか。</p>

委員	そうです。それは全く今のところ整備されてないですね。
担当課	されていないです。計画があるだけです。先生からもご指摘ありましたが、このまま今回の区間が完了すれば、そのまま北上して関西学院前も同じように整備していくということで考えています。関西学院前につきましては、先ほど先生のご指摘もあった現況の写真の中で、歩道がないような現況かというご指摘のあったところについて、今後、終点の接続箇所の一部そういうところがあるのですが、関学前の大半はもう片側一車線の道路になっております。
委員	あれは関学が下がってくれているのですか。関学の敷地の中に歩道があるということでしょうか。
担当課	はい、歩道は関学さんのものです。歩道は関西学院の方で敷地内に歩道を整備しております。
委員	そうですよね。関学が整備していらっしゃるのですよね。
担当課	現況は計画を当てはめるとさらにということになるかもしれませんが、次に整備するときに、関学さんの敷地内の歩道を利用して16m造るわけではございません。
委員	そうですよね。
担当課	一定、片側一車線ずつの16m整備はできてないですが、おおよそ概成済みというような考え方で整理しています。この先のもう一つ東に進んだこの区間は車線が別れてないのですが、その先まで進むと車線がセンターラインで別れていますので、きちんとした歩道はないですが、道路の役目としては、幹線道路の補助的な役割を果たしていると考えています。まずはここと現況の今津西線が繋がれば一つ、完成形ではないものの、既設の道路を利用しながらネットワークを1つずつ造っていくという意味では、一定整理が進むと考えています。
委員	この道を一番北のところまで行くと、右（東）に下りられるというわけですね。本当はそこからさらに西に行くというわけですか。
担当課	はい。そうすると関学の裏手の次の都市計画道路とのネットワークが繋がってきます。道路ネットワークを一度に全部整備できない中で、今ある既存の道路を利用しながら、どこをつなげていこうかという取捨選択をしながら整備を進めている状況です。
委員	分かりました。

担当課	それからで、もう一つは類似性ですが、近隣なので神戸市含めた阪神間の事業の中で、最近行われている道路整備事業を挙げさせていただいたところです。1つの比較の内容としては、事業費に関してほかの他市の事例として高額でないかどうか、という点が考えられます。
委員	この事業費は終了した事業としての金額ですか。
担当課	これは神戸市に関しましては、もう終わっている事業です。今回記入させていただいている事業費に関しましては、計画段階を対象に挙げさせていただいている金額になります。
委員	私としては今回の整備が490mというところで、それに近いところ1kmぐらいで近隣事例を参考にされたということかと漠然と考えていたのですが。なるほど。拡幅と、今回みたいに道のないところに道を造る話では全然違うのではという感覚だったものでお聞きしました。
会長	私からも幾つかお聞きしてよろしいでしょうか。今までの先生方のご質問である程度明確になったところもありますが、順不同でいきますと、先ほど山本先生から交通量の予測がありましたよね。簡便にやろうということではあるのですが、現況交通量については何らかの割合で振ったのみの計算でお間違いありませんか。
担当課	そうです。
会長	最初に思いつくのは、将来交通量というのは、どう見立てられているのか。将来と言っても10年以内ぐらいの整備なので現況で見てもいいのかもしれませんが、これはあくまで現況交通量で行っておられるのかというのが1つです。将来交通量をどういう風に見立てられたのか。それとあと、計算方法も簡便にやると書いてあるのですが、交通量配分的なことはお考えにならなかったのか教えていただきたいところです。あとB/Cの計算もいろいろ書いていただいているのですが、これについて細かくチェックはできないですし、何らかの形でB/Cは計算しないといけないとは思いますが、ここはあまり触れないことにしておきます。2つ目の質問は、今ちょうど岡先生からもございましたし、あと安枝先生からもございましたが、ここの都市計画道路の今津西線の計画決定されたのがいつでしょうか。何年に計画決定されたのでしょうか。というのが、実は私もグーグルの地図見ていましたら、先ほど安枝先生からもありましたように結構新しい家の上をまともに斜めにかかっているのです。先に都市計画道路の決定があったときに、そんな宅地の開発するのかなと。あるいは、比較的新しい家もありますので、そのところの何か地域の事情がおありなのかどうか、お伺いしたいと思います。

<p>担当課</p>	<p>将来交通量に関しましては、この今津西線は簡便的な出し方をしておりまして、今津西線の整備によって交通量が大きく変わることがないということで考えさせてもらっています。具体的には、今津西線周辺の現状の交通量は交通量調査結果から出ているのですが、その交通量が今津西線の整備によって、どのように転換していくかということで将来の交通量を算定しております。リンク4とかリンク5が現況の道路になるのですが、リンク4とかリンク5の道路の東側に住まわれている方は、仮に今津西線が整備されたとしても、現状の道路をそのまま利用しますし、一方さらに西側、今津西線区間を含めた西側に住まわれている方は、今津西線の整備によって新たに整備された道路を利用するということが推測されます。その中で東側と西側に分岐する影響範囲というものを周辺の道路網であるとか、地形状況を基に、ある程度この範囲の住民の方はこちらを通る、こちらの住民の方はそちらを通るといった形で範囲を設定させていただきまして、その影響範囲の世帯数の比率によって交通量を割り振ったものになります。それが将来交通量の値としております。</p>
<p>会長</p>	<p>整備後の交通量ですね。将来交通量は現状と同じと見たということですね、これを整理されるときに。</p>
<p>担当課</p>	<p>そうです。</p>
<p>会長</p>	<p>それは世帯数とおっしゃったが、沿線の人口比率なり世帯数の比率で割り振った。そこまでの計算はいいのですが、そこで先ほど山本先生からご指摘あったのは、振られた結果として関学の東側の道路は問題が生じないのかという話です。交通量配分なんかでやりますと、やはり道路の容量を考えて計算しますので、全部が全部移らない。これも計算上のものですが、ここは道路容量が少ないので、その周り方は変わってくるだろうという計算をしてから精査していくわけです。そのところはなされてないということなので、ある程度、今おっしゃったような仮定での計算結果としたらこうなるという数字である。それを根拠にB/C等の計算をされたということで理解しておきます。それが良いとか悪いとか、こうしてくださいとかいうところまでは、この会の権限ではないと思いますので、そういう前提の数字が使われているという形で理解しておきたいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>次の話をしますと、いよいよ質問から議論のほうに移っていきそうなのですか、気になったのは、これ都市計画道路、今津西線という一定の長さのある都市計画道路の部分を改良しようという話です。その必要性とか効果という話、特に必要性となってくるには、やはり今津西線として考えておられる全体の道路の役割というのがあって、その内、ここの部分はこういうことで必要だという話を私はすべきだと思います。であるにもかかわらず、当該区間だけについて、その周辺の住民がどうという話になっているので、非常に必要性を理解しにくい状況です。あるいは、全体から言えばこういう必要性があると言った方がすっきりすると思うのです。その1つの例が岡先生ご指摘のあった部分です。未整備の3.5.457号線の受皿にもなっていて、それは現状細い道路をバスが通っているようなところが、その中で</p>

	<p>ネットワーク化できればという話です。あるいは、関学の東側にしても今津西線の一部が現状は狭いが、その区間が出てきたら、さらに交通量が増えるので次にこういうことを考えていきます。その前段階としてこういうことを考えていく。今言ったことが全て正しいかどうかは別として、区間だけに着目するのではなくて、今津西線全体もしくは周辺の都市計画道路のネットワーク等を考えたときに、ここの当該区間がどういう役割を果たすのだということを必要性のところを書かれた方が、分かりやすくなると思います。その点書き加えていただきたいなと強く思うところです。その辺りご見解はいかがでしょうか。</p>
<p>担当課</p>	<p>評価対象がこの区間というのもあって、やはり我々もそこだけのご説明になってしまったというのはご指摘されて、そのとおりだと思っています。口頭でご説明する中でも全体の中で順序立ててやっていくという、一度に全部整備できない中でここから整備するというような考え方はもちろん市としても持っておりますので、だからその辺を前段でといたしますか、決めた中でやはりこの区間はこういうことだという説明をストーリー立てて記述すればよかったと思うところです。この対象を捉えた説明をという考えで資料を作成したため、こういった形にはなりましたが、道路ネットワーク、全体像の中での当該事業の位置づけという考え方は持っていないわけではございませんので、そこは追記したいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>書ける場所はどこかにあると思うのです。様式1か、あるいは様式3の事業計画の必要性とか、そこで前段として今おっしゃったようなこと、あるいは先ほどご説明されたようなことを書いていただくと、すごく分かりやすくなると思っていますので、ご検討ください。そういった意味も含め、他のお話でも結構ですので、何かご意見はございますか。</p>
<p>委員</p>	<p>よろしいですか。一番初めに申し上げたことなのですが、今回の道路を整備したときに出てくるヘタ地の件です。ヘタ地のところの面積が幾らでとかいうのをシミュレーションしたらすぐ分かることだとは思いますが、その金額というのは用地取得補償費のところには入れられないものなののでしょうか。</p>
<p>担当課</p>	<p>事業評価のときに、どこまで精査しないといけないのかということもありますが、事業化されるときにはさすがにその点も含めておくべきと考えております。</p>
<p>委員</p>	<p>そうですね。だから、この事業費というのは、用地費・補償費というのはどう考えればいいのか分からないところなのです。見ていると、これがちょうど交差点のところ、どう考えてもヘタ地が出てくるのではないかと思うのです。その金額というのを、これだけでは済まないということをどこかに書ければなと思うのですが。</p>
<p>会長</p>	<p>私なりに先生が今おっしゃったことをフォローさせていただきたいのですが、先ほどの航空写真などを見ますと、少々脱線した話からさせていただきますと、普通は都市計画道路の用地があって、そこに家を建てようと思ったら、今は都市計画の道路の区域内だから、それが</p>

	<p>整備されたときに困らないように家を建てることとなるはずなのです。それが関係なく敷地を斜めに切断しているところ、あるいは建売の住宅地みたいな形で何軒か建てたところを斜めに切断しているところがあるのです。いつ計画決定されたかお伺いしたのは、そこなのです。どっちが早かったのかです。なので、そこが非常に疑問でして、そういうことがあるので、先生からもご指摘があったものと思っています。私が言いたかったのは、それを評価の時点で、そういう特殊事情を考えて評価しないといけないのか、そういったことも含めてこの先生のご指摘に便乗させていただきますと、その用地費ないし補償費みたいなところをどう算定すべきなのかというところが私も少々思うところなのです。</p>
<p>担当課</p>	<p>先ほどの岸野先生のご質問にお答えできておらず、誠に申し訳ありませんでした。都市計画決定ですが、昭和 21 年に計画決定されております。西宮市内の都市計画道路はほぼこの時期、戦後の都市計画の中で都市計画道路を造られたという事情がございまして、それから何十年も計画の網だけかけて土地利用制限されていることから、お叱りも受けております。その後現在に至るまで家が建つなどという中で、都市計画道路区域内に家を建築するときのある種制限はあるのですが、全く建物が建てられないわけではございませんので、いわゆる一般的な戸建てであればほぼ建築はできます。ただ、その際には、ここには計画線があるということで届出でお互いが承知の上でということにはなっております。</p> <p>昭和 21 年の頃、この辺り、田んぼ畑ばかりだったはずなので、都市計画の線があります。その後いろいろ代替わりの中で宅地化されていく中で、やはり元の畑があった当時の配置が、今後の都市計画のラインでいうと斜めに交差するような土地、地物の並びになっておりましたため、結果、当時農地だったところを転用して住宅にするときにも、そういう今回の我々の道路計画からいうと斜めに交差するような宅地で現況の道路を利用して宅地化するものですから、斜めのまま宅地が配分されていくこととなり、都市計画道路がかかったときには、宅地を斜めに横切るような線が大多数、今回の計画地では占めている状況です。先ほどからご指摘があるように、残地がいびつな格好で残るのは想定されるというのは承知しているところですが、面積等の関係で買収ではなく補償の中での交渉ということも考えられます。とはいえ、やはり面積は狭小な残地が残るといのは何件かあるといのは把握しているのですが、それをその分、余分に買い取る前提で用地費として今回の計画ではすべきかどうかということになりますと、そこは今現在の現地での測量など、図面の重ね合わせぐらいはできるところですが、残地といのは扱わずに道路部分でおよそこの道路にはいくらかかるだろうという推測から事業費を算出するというのがこれまで行ってきた手法になりますので、残地のことといのは今回も乗せていない状況です。</p>
<p>会長</p>	<p>本員会の立場としては、その辺りについての責任に関しては負わないという整理として進めさせていただきます。また、これを実際に事業化する際スムーズに進むのかも疑問です。令和 12 年、13 年までに、この事業が予定通り終わるのかどうか。</p>
<p>担当課</p>	<p>建売の住居で新しい見た目の物件も見られると思うのですが、それぞれ都市計画法の 53 条</p>

	<p>の届出が義務になっていますから、それをみなさん理解された上で建築もなさっているの で、我々としては計画がある中で、土地利用の中で建築されたのでは、というお話をもって 交渉に行くしかないと考えております。交渉に行く中でよくある事例としては、まだまだ先 だと思っていたというお話を投げかけられることがあります。</p>
会長	<p>そうですね。</p>
委員	<p>もう一つ細かな話ですが、マンションが建っているのですが、マンションはきれいにあそこ の線を避けるようにして建っているものの、駐車場が全部そこにあるので、道路ができてし まうと駐車場がなくなるなど、あるいは敷地が2つに割れるということになるので、それは 分かった上で分譲しておられるということですよ、もちろん。</p>
担当課	<p>そうですね。あのラインにかからないように建築されて、それを分かった上でやっていま す。逆にはみ出すと違反になりますので。道路ができたなら直ちに既存不適格の扱いになりま す。建築の時には、それは問われませんので。</p>
会長	<p>本当にヘタ地で家も絶対建たないであろう土地が残されたところとか、斜めの道路との角の 土地は、これは市が所有しないとどうしようもないところが何か所か出てくるというのはご 承知ですよ。あとは、53条の申請もきちんとお受けになって説明はされているであろう し、それに対して西宮市が何か責任をもたないといけないということはないだろうし、ある いは我々がそれに対して責任を問われることもないでしょう。世の中の風潮というか、これ までの都市計画道路の見直しをどのようにされてきたのかなというのがありまして、市によ ってもですが、こういうのは進めることができないと検討を止める市も結構あるものです。 計画を諦めて、既存の道路を都市計画道路にせず少しずつ整備するようなことを行ってい る自治体もあります。今の世の中の状況との関係に照らしどうかと思うところはある一方 で、マンションのように分かった上で変形の形で建てたというところもあるわけですが、そ の辺の関係について理解を深める必要があると考えています。</p>
担当課	<p>この事業については、説明会用に作成した資料を使い、地元には一応これで話をさせていた 状況です。地元の感触としては、今のところはまだ反対はされておりません。こういう事業 をやります、これからやりますというのは、道路該当箇所の周囲、まさに土地がかかる方を 中心に案内をまいて令和5年12月に実施したところ。その中で、ずっと土地を買いま すと言っていたにも関わらず中々進捗がなかったことから逆に待っていたという方もいらっ しゃいました。確かに先ほどご説明させていただいたとおり、新しい家を建てた方々は、ま さか本当に進むとは思わなかった、まだ先だと思っていたという感覚の方もいらっしゃいま したが、元々聞いていた話だから仕方がないという一定の理解はしていただいている感触で した。ただ、今後、正式に用地測量を行って、補償の話とか用地の話になりますと、決して みんなが賛成というわけにはいかないものとは思っています。</p>

	<p>また、先ほどの都市計画道路の見直していいますと、平成 28 年に西宮市でも都市計画道路の一部見直しをしております、必要か不要か議論している中で、現況の道路を利用して多少線がずれても現況道路で一定代替機能と有していると考えられるような路線があるのであれば、見直しの上、廃止もやむを得ないというような視点で一部廃止を行った経緯はありません。その上で当該事業区間については残っているものです。</p>
<p>会長</p>	<p>わかりました。では、時間も押してまいりましたので、様式 7 号「西宮市公共事業評価シート」に沿って委員会の評価を行っていきたいと思います。</p> <p>まず、様式 1 号に書かれている「事業の目的・内容」のところからです。評価のところは「◎・○・△・×」ということで、◎と○が適当である。△が改善を要する。×が不適当ということでございます。先ほどのお話をここに入れ込むとどうなるでしょうかね。</p>
<p>委員</p>	<p>すみません、少しよろしいでしょうか。先ほど私が何を申し上げたかったかと言いますと、道路ネットワーク全体としての必要性の部分と言いたかったのですが、それはこの評価シートで言うところの様式 3 号の「必要性」のところでは表現した方がよいかもしれません。よろしくをお願いします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。では、資料 1 の「事業の目的・内容」の記述につきまして、先生方にお諮りしたいと思います。</p> <p>その前に 1 点すみません。混雑度が 0.42 になるというのは、少々不自然な数字でして、0.42 ということはがら空きの道路なのです。先ほどの交通量で言うところの日交通量が数千台なのでそれほど混雑しないと思いますが、逆に今 1.66 もあるものが、どこの場所で 1.66 なのでしょう。1.66 と言うと、1 日のうちほぼ昼間は渋滞しているという状態です。それが 0.42 となりますと、終日がら空きです。信号待ちもほぼない。信号待ち 1 回で行けるといような、そういう状態なのです。これ、どこの区間のことを指しているのでしょうか。</p>
<p>所管課</p>	<p>現在値の 1.66 に関しましては、一番交通量の多い、費用便益の分析の資料をご覧くださいますと 1-2 ページに載っております、1-2 のリンク 4 の箇所です。そこが今 12 時間交通量で 5,306 台となっております。ここの交通量が、日交通量で表現しますと 6,633 台に対して、設計交通量が一車線道路でありますので 4,000 台ということで混雑度を算出しております。</p> <p>今津西線の整備後の話なのですが、そちらに関しましてはメインの道路が今津西線に変わるということで、1-3 ページのリンク 1 で 12 時間交通量 3,324 台、日交通量で 4,155 台、ここで今、混雑度を算出しております。リンク 1 の場合は、設計交通量が今回の整備によって 1 日当たり 1 万台に増えておりますので、その割合で見ますと今回のような数字になっております。</p>
<p>会長</p>	<p>ということですね。分かりました。</p>

1車線道路の交通容量で表現するとなるとそうになってしまうわけですね。終日、そこまでひどく混んでいるわけではないですよ。いわゆる道路構造令に書いてあるとおりに計算したら、こうなったという数字であったということで理解しておきます。

では、この事業の目的・内容のところにつきましては、いかがでしょうか。やっぱり事業の目的のところを見ますと、この地区の問題のために、この道路を整備するのが目的であるという風になっていますので、ここの部分で今津西線の都市計画道路についての役割ということから書いていただいた方が良いでしょうと思います。ですから、様式7の原案を申し上げますと、厳しいですが、評価としてはまず「△」にさせていただけないですか。理由とは、当該区間の必要性の問題だけでなく、今津西線という都市計画道路の役割もしくは周辺の道路を含めた道路のネットワークとの関連から事業の目的とか内容について整理すべきであるということです。提案留意事項も同じですので、そこは空欄でよろしいかと思いますが先生方、いかがでしょうか。

委員 いいと思います。

会長 よろしいですか。ありがとうございます。西宮市さんには厳しいですが、一番気になったところなので申し訳ありませんが、よろしくお願いします。

それから、環境効果は、資料1様式1号の一番右下の端に効果という欄があって、道路のネットワークの形成による地域間の交通円滑化、道路のことに対して、これでいいかどうかですね。資料1の一番右下の端の記述に関して。これは今のバス道のことを含めてですよ。この今津西線のこの区間を整備することによって、どういう効果があるか、環境の効果があるか。ただ、それが左端を見ると西宮市環境基本計画における目標がこうであるから、それは置いといて環境効果ですか。

委員 私のような建築の専門から言わせると、安全快適というのは誰にとってのものなのかという主語がないのはどうかと思います。車を運転している人にとっては安全で快適かもしれないけど、周りに住んでいる人とか暮らしている人とか、そういう人にとって誤解を生む形になってしまっています。どういう立場でこれを読めばいいのか。言ってみれば今津西線というのは幹線道路だから、当然、速度が上がるわけですよ。これができることで。車の速度は上がる。確かに歩道も広くなり、車を通すという視点からいえば、交通量をさばくという視点から見た際には正しいと思います。それが先ほど申し上げたように、現在の終点と呼ばれているところから、さらに北へ上がる部分で、そこで速度が落ちるのではないかと思うのですが、そうすると、そこは交通量が増えるだけということになります。そういうことを抜きにしても、将来の完成形を考えれば過渡的な対策としては有効であると。そういった際においても、安全快適というのは誰のためなのか不明確です。立場を変えると非常にデリケートで、多様な立場から発言されると、これが直ちに良いと表現することに疑問が残るわけです。

会長	ありがとうございます。今のご指摘にお答えいただきたいのですが、ここに書いてある記述をもう一度説明してもらえますか。主語を補いながら誰に対して、あるいはどの場所においてどうなるということが言いたかったのかご指摘を踏まえながらいただけますでしょうか。
所管課	新たなバイパス道路としての道路ネットワークを形成する中で、安全快適という単語は道路新設のときに使う場合は大抵、歩行者にとってという視点から使用する用語です。確かに幹線道路ができて車の走行性も向上しますし、車の運転者にとっても安全にはなるのでしょうけれども、今回の今津西線を整備することによって、この辺りではあまり現状では少ない歩道のある幹線道路を整備することによって、現況のバスや車に交ざって歩行者や自転車が通っているような通行状況から、歩行者や自転車にとっても通行空間の快適性が確保できるという風に思っております。
委員	新しくできる今津西線のことについて安全快適が向上するとおっしゃっているのか、現道の交通量が減って現道を歩いている人の安全快適性が向上するとおっしゃっているのか。今は現道がごちゃ混ぜ状態のところしか歩けないが、新しい道ができれば、そちらを歩いていただくことで安全性が保たれると。その辺のところが、しっかり分からなかったのです。
所管課	全員、新しい道路を使うようにと言うつもりはございませんけれども、歩道のある道路ができることによって、この間を移動する方にとっては、安全な通行空間が1つできた。現道はもちろん車の台数は転換することによって、現道の通行の車としての台数が減りますから、一定、今輻輳している歩行者と車両という関係性にとっては車が減ることによって、そこも一定安全性は確保できると思います。今でも歩道と車道が分離できているような道路ではございませんから、やはり混在している中というのは一定、条件が悪い道路にはなりますので、だからその車の台数が減ることによる効果はあると考えます。やはり歩行者の安全性となると、新設道路に対しては安全性という言葉を使わせてもらいたいと考えています。
会長	ありがとうございます。安全でないとは言いませんけれども、ただその効果というのは今までの車が減ることによって、輻輳度合いが減るということは安全ではあるのですが、それが直ちに安全性、効果としてアップしたであろうというのはあまり大々的には言えないのかなと思いました。今の西宮市の回答に対して、先生いかがですか。
委員	少なくとも誰にとっての安全快適か、どの部分においてかというのが、明快に表現されるべきと考えます。私がいつも学生などに言っている話なのですが、とにかく歩行者、人間にとって安全ということなのが一番重要な問題で、そういう意識をもって街並みをつくっていかねばいけない。市においてもそういう安全快適といった場合は、車がある種危険な存在であるという前提をもった上で、その危険度をどうすれば減らせるかというふうな立場で表現していただければいいと思います。

会長	<p>ありがとうございます。ということは、この様式7号に戻らせていただきまして、「環境効果」のところですが、私の原案申し上げますと、評価のところについては「△」、改善を要するというので、理由につきましては、現状の記述では誰に対することなのか、どういう場所に対することなのかが不明確である。提案留意事項のところには、先生からご指摘いただきましたように、どういう主体にとって安全快適性が増すのかということが明確になるような記述に改めていただきたいというようなことでお願いしたいのですがいかがでしょうか。</p>
委員	<p>すみません。ここに書かれているということはおっしゃったように、新設道路についてのことを書くという理解でよろしいでしょうか。でも、事業ですから道路を新設したときに、それによって現道にも効果が及ぶのであれば、それも書いてよいように思うのですが。</p>
委員	<p>私もそう思います。図らずもバイパス道路という言い方をされていたので、これはバイパス道路だったのだと。だから、通過交通を処理できるということですよ、結局。そういうのも含めてですよ。地域の生活道路のところにはバスが入ってくるとか、通過する道路が入ってくるのを円滑に流すための幹線道路だという認識でよろしいですか。道路ネットワークの話なので。</p>
所管課	<p>先ほど、バイパス道路という単語を使わせていただいたのは、現況道路が先ほどから説明しております狭いところを幾度も曲がったバス道があります。今回の整備区間において、その道路のバイパスとしてという意味で、外から通過交通を引き入れるというようなつもりではないです。</p>
委員	<p>やっぱりネットワークの話になりませんか。</p>
会長	<p>そこは難しいところで、どこまで遡るかですが、交通量配分されないのですかという話をしたときに、南へ行くと171号線とつながっているのです。そうなってくると、そういったところで部分的であれ道路ができますと、きっちり交通量配分という道路のネットワークの交通量を計算すると、今まで微妙なところを迂回していた通過交通がそこを走るようになることもあるのです。本来はそういうところまで考えないといけないというのが私の思いです。それは置いておきまして、特にバイパス道路と言われたときに私が思うのはそういうことなのです。通過交通が増えるのではないかと。先生もそう思われたと思うのですよね。いや、そうじゃないと。やっぱり、ここの道路の位置づけがどうなっているのだろうと。単に現道を走っている車が転換するだけなのか、あるいはネットワークとして道路の機能が少し良くなって、周辺から入ってくるのかという意識があるということはお含みおきください。</p>
委員	<p>少なくとも現況道路の話は書いてもいいのではないですか。</p>

会長	<p>そうですね。そう思います。あと、提案事項ですが、どのような主体にとって、あるいはどのような場所というのかな。というのちょっと加えていただけますか。先生ご指摘の点をこういう形で勝手に申し上げましたが、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>よいのではないかと思います。</p>
委員	<p>すみません。ちょっとだけ先ほどの私のコメントの意図を説明してもよろしいでしょうか。便益を考える際に、事故が減るとかいう話が出てくるじゃないですか。その事故が減ったときの効果というのは、明らかに現況道路との比較で、現況道路においても起こったものを想定して計算されていますよね。そういう意味では、現況道路の効果というのは、ここだけなぜか入らないというのは不自然だなと。現況道路の話が環境面だけはなしというのは。脈絡もなく現況道路を入れればよいという話ではないですよと。</p>
会長	<p>はい、分かりました。 では、次に「事業の年度別計画の効果」ということで、様式2号のところです。事業費に用地費・補償費がどこまで入っているかというところは先ほどの整理で理解したところで、という前提でこの金額が妥当かどうかなんですけど、これキロあたり82億円、0.5kmで41億円、大体これが相場なのでしょうか。</p>
所管課	<p>なかなかこのような物件数のあるほぼ宅地の真ん中を進めていくという事業はないです。現道の拡幅とはちょっと訳が違います。</p>
会長	<p>いや、用地費の比率が高い、あるいは高速道路が確かキロあたり200億円ぐらいでしたかね。鉄道も地下鉄とかでキロあたり200億円ぐらいですかね。それから言うと、都計道路の整備でキロあたり80億円というのは私的には直感として高いように思ったのですが、今ご説明ありましたように、数字も出ていますように用地補償費が結構ありますので、これは妥当というふうに思いますが先生方、いかがですか。</p>
委員	<p>そういう妥当性を下の類似事例から見られればよいのですが、読み取れないですよ。ですからそれが問題だなと思っています。類似事例というのは、やっぱり難しかったですか。</p>
所管課	<p>近隣市ということで範囲が狭まってしまうので、その中で新設道路となると、なかなか難しいです。</p>
委員	<p>この類似事例から何を私たちは読み取ったらよいのかがよく分からないので。選ばれた選定基準のようなものがあれば教えてください。</p>

所管課	今回の場合は、類似事例は全て現道の拡幅という事例になっていますので、必ずしも今回の今津西線の道路の新設と比較できる対象ではないですが、なるべく近く、あと金額や事業の内容などが細かく公開されているというところで、近いとは言えないのですが、このような事例になってしまいました。
会長	例えば、事業費のうち用地費を除いた部分で言うと、41億7,000万円のうち36億円が用地費です。この件は整備費用としたら5億円ぐらいということです。下の類似事例を見て、例えば神戸市の例でいうと、これは27m幅員で、1.1キロ。それで13億円という、道路の整備費用としたらそんなもんなのかなとかいう読み方を一生懸命すれば、理解できなくはないと思うのですが、できればこの類似事例について、どういう比較をしたら上に書いてあることが妥当であるかという、補足があれば分かりやすいです。やはり道路の整備のための費用だとしたら、特殊な構造ではないと思います。地下を掘らないといけないわけではないと思いますし、上を引き算しますと残り5億円ぐらいで整備できるということであれば、妥当なのかなと。用地費が割合高い、そこをどう評価するかです。それを土地が補償する物件が多そうなので、この費用については妥当でしょうということかどうかなんですが、先生方、ご意見はございますか。
委員	下に書いてある比較評価を見ると、共同溝だけの話ですよ。共同溝事業が入っているから高くなっているの、これは入っていないので安いということです書いてあるように思います。これは入っていないですよ、共同溝は。それだけのような気がします。施設整備費の話ですよ、きっと。だから、数値として、施設整備費として参考にできるのは、神戸市だけということですよ。
所管課	今回の事業に一番近いのは、神戸市です。その中で話が繰り返しのなってしまいますが、施設整備費に関してはkm当たりの単価で見ると、今回の今津西線と大きく乖離してないと説明したいです。
会長	乖離してないということですね。用地補償費に関しましては、今回の西宮市の今津西線がかなり高くなっているのですが、その理由として神戸市は道路拡幅に対して、西宮市の今津西線は新設の道路であるので、用地の買収の対象となる家屋も多いので高くなっていることが比較できるのかなと思います。 それが1つともう一つ。様式7号のほうに「年度別計画と効果」というところがありまして、B/Cをどう見るかですが、この件の事業評価ということであれば、やはり当該区間のことだけの便益ですが、全体が延びることによる便益とかまで考えると複雑になるのですよね。例えば極端な話で言いますと、都市計画道路が両方から出てきています。ただ、つながっていません。最後、橋を架けるという手法が残っている。橋を架けたらすごく効果が上がりますと。そういったときには全体が通じることの効果が入ってくるわけですよ。今回は入っているのか。今回の部分ができた当該区間だけの費用と、それから発生する便益だけの

	<p>B/Cといったら、そんなに高くないと思います。だけれども、最初に言いましたように今津西線という都市計画道路、全体を進めていくとして際に、どういう効果があるか見るのであれば、そういった視点からのB/Cも検討しなければいけないと思うのです。でも、当該区間の整備にこれだけのお金をかけます。それに対して、そこの部分だけを見ても1.2ぐらいのB/Cがあります。だから、妥当ですということによいですか。</p>
所管課	<p>少なく見積もっても。</p>
会長	<p>ということですよ。少なく見積もってもそれぐらいの効果があるので、全体的にはもっと大きな効果があるはずだから大丈夫ですという考えでよろしいですね。</p>
委員	<p>続きの未整備のところについては、何も触れなくてよいのですか。交通量が増えていましたよね。危険になるのですが。</p>
会長	<p>それは私、他のところでちょっと指摘できるところがあるかなと思っていたのです。今回のことでいえば、この様式1号や、あと様式3号の下のところでも、その事業をやることによって交通量が増える区間があります。そういった問題にもきちんと対応してくださいねというのを意見として書ければよいと思っています。</p>
委員	<p>分かりました。</p>
会長	<p>「年度別の事業計画と効果」のところについては、原案申し上げますと「○」で、適切ということによろしいですか。どうでしょうか。</p> <p>理由のところ、もしくは提案留意事項のところ、事業に関する類似事例が示されている情報からだけでは判断しづらい部分であるので、補足説明があると分かりやすいと。いかがでしょうか。</p>
委員	<p>よろしいかと思えます。</p>
会長	<p>続きまして、評価委員会の見解ということで、様式3号「必要性」の部分については、これは再度申し訳ないですが、上に書いた様式1号のところで作らせていただいた、それです。再度重複になりますが、当該区間における必要性のみならず周辺の道路を含めた道路のネットワークとの関連から、事業の必要性を整理していただきたいと。先生方、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>はい。</p>
会長	<p>分かりました。では、続きまして様式3号「合理性」のところ。各整備について合理性</p>

	の主な根拠と書かれているところです。
委員	難しいですね。
会長	合理性と言ったときに、現道の拡幅が代替案なわけですね。これも局所的に見るから、このようなですね。事業の合理性というところも大げさに言うと、西宮市全体の都市計画道路のネットワークを整備していく。あるいは、局所的に見てもこの地域の都市計画道路との関連性を考えていく上で、この事業を進めていくのが合理的であるということですが、本計画の代替となる案というのが引っかかりますね。代替案ということは、都計道路のここは整備しないが、整備しない方法で考えなさいという、そういうことですか。であれば、現道拡幅か。
委員	代替案がないということを使って、合理性を示すということですね、これ。
会長	では、簡単に代替案が言えるかという気もしますが、この合理性の主な根拠のところの交通事故減少効果というのが、あんまりしっくりこないのですが、先ほどの話もありましたが、事故が大きくなりますよね。起こるとすれば今度、速度も速くなっているし、大きな事故が起こる可能性が高まるという気もします。
委員	そうですね。現道拡幅が本当に難しいのか検証されたかどうかはちょっと気になるところです。現道拡幅であればどれぐらいの事業費がかかるのか。後退しなければならぬ家が何軒あるのかとか、七十何軒も絶対ないなと思って見ていたのですが。
会長	それもですね。用地買収の面積は、道路新設と比較して小さくなるが、という風に書いてあります。
委員	都市計画区域外であるため、用地買収が困難である。これはどういうことですか。
所管課	任意買収になりますので、まず交渉からのスタートとなります。
会長	用地買収が困難というよりは、用地買収に時間がかかるということですね。できないわけじゃないですよ。手間と時間がかかるということですね。
所管課	最後の強制ができないというところで、そうです。
会長	そういう意味で、困難というのが出てくるわけですね。拡幅整備による走行時間短縮効果が出にくいというのも、疑問です。拡幅されたらスピードが上がるはずなので。
所管課	交差点は残りますので、そういう意味で今回の計画の起終点の間という意味で捉えると、そ

	<p>の交差点間は拡幅できるにしても、交差点は1つ障壁として残るという意味合いで書かせていただいています。</p>
会長	<p>そういうことから効果が得られにくいというわけですね。分かりました。さて、どういたしましょうか。代替案との比較で、代替案が現道として拡幅しかないということでは、これでよいとしてよろしいですか。</p>
委員	<p>はい。</p>
会長	<p>という理解の上で、ここの見解、特になしということではよろしいですね。</p>
委員	<p>可能であれば、やはり数字を出していただくのが一番ありがたい。</p>
会長	<p>そうですね。それはそう思います。大きい小さいだけじゃなくて、どの程度上回るという形で、それはぜひ書かせていただきます。合理性の主な根拠の項目に数値的な根拠を示していただきたい、という形で先生、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>はい、ありがとうございます。</p>
会長	<p>では、そうさせていただきたいと思います。続きまして、様式3号の事業効果のところ、「位置、規模、構造」ということで、特に意見がなければ、特に意見はなしでもよいと思うのですが。</p>
委員	<p>すみません。事業計画の効果で「規模」ってありますよね。建築物の規模しか該当しないのでしょうか。事業の規模のことを表現しているのですか。</p>
会長	<p>事業によっては、該当する項目がある事業もあるが、今回は該当しないという項目が幾つかあるということですね。特に規模に関しては。規模に関しては、これは該当しないという意味合いで書かれているという形で理解しましょう。決定された区域がある。延長幅員も都計決定に基づくものですので、事業所管課としてもそれを変えるというのも無理な話であるということですね。これ、透水性舗装は良いですね。雨の夜とかにも走りやすいですし。何か本委員会として指摘しておかないといけないということがないようでしたら、一旦、特になしという形にさせていただきませんか。</p>
委員	<p>そうですね。</p>
会長	<p>続きまして、その下の事業効果2の「社会性、環境保全性」というところです。「機能性」がまたその下に欄がありますので、今のところ、最後残った3つのうちの2つです。</p>

	<p>ここは先生が初めにおっしゃった社会性、地域性のところに当該道路が供用されることによって、逆に交通量が増える道路がある。そういったところの問題に対して、対応を検討するというようなことになりますでしょうか。</p>
委員	<p>対応となると難しいと思います。対応するというと次の事業でやりなさいということですね。4割の交通量が増えるわけですから、つながった先の道路で、4割交通量が増えるので、それが許容範囲なのかどうかという、どうなのでしょう。</p>
会長	<p>実態を申し上げますと、多分、計算上あのような形になるのですが、それが道路完成後、一時的には今津西線を通して、そちらのほうに交通が行きます。行った先が狭いと気づくと、元の東側の道路の方がよいと感じる車が出てき始め、大体相場として1か月ぐらいたつと、落ち着くものです。計算よりはおそらく、東側に増えるというか、元のルートで行かれる方が増えてきて交通量が落ち着く。あるいは、交通工学的には等時間原則というのですが、どっちの道路を通っても同じ時間になるように交通量は経験によって落ち着いていく。バイパス道路ができててもそうなのです。長くなるのでこの辺で止めておきますが、ずっとこのままにはならないとは思いますが。</p> <p>いずれにせよ、道路を新たに建設する、その部分だけではなくて、それ以外の部分の影響評価というものを適切に評価して、適切に利害関係者に説明できるということを望まれる、やっていただきたいと思うわけです。</p> <p>というところをどう書きますか。交通量が増加する道路があることに對し、適切に評価するとともに、関係する住民等に対して理解が得られるようにというのが私の理解ですが、先生、いかがでしょう。</p>
委員	<p>結構です。ありがとうございます。</p>
会長	<p>次が様式3号の事業効果の3「機能性」、ユニバーサルデザインと防災ということですが、先ほどの様式3号に戻っていただきまして、波打ち歩道の解消というのは何ですか。歩道は切り込むところが、そうですね。今は同じ高さにして縁石を造るのですか。</p>
所管課	<p>縁石が飛び出したような形で、歩道の高さを低くして、歩道自体はフラットでというような方向で進めるような計画にしています。</p>
会長	<p>あとは、よろしいですか。</p> <p>ここの「機能性」のところは、特になしということでもよろしいでしょうか。</p> <p>続いて、下から2つ目の反対意見等の内容についてということで、反対意見ではないですね。これは特にも要らないですか。なしですか。</p> <p>最後に、総合判断というところで、まず上のマス目に1から4の数字を入れないといけません。1番が計画どおりの実施が望ましい、2が計画の一部の見直しが望ましい、3は大幅見</p>

	直しが望ましい、4は中止という形ですが、必要性の考え方にこだわりましたが、だからといってこの事業の見直しをしてくださいということはないと思いますし、都市計画道路でそれを西宮市さんの全体の計画の構想があると思うのですが、それに基づいて実際に整備を進めていかれるということなので、それに対して反対ということはないと思います。計画どおりの実施が望ましいということで、私はよろしいかと思いますが、いかがでしょうか。
委員	いいと思います。
会長	ありがとうございます。 最後に、総合的な意見ということですが、これはどうしましょうか。ここでもう一回ネットワークのことを書くと少々くどいですが。
委員	ネットワークのことよりも、街並みというものが全くない道ができるので、これを総合評価としてよいのかどうかは分からないが、これが出来上がったときの懸念としては、ドライブインというか、ロードサイドショップが農地のところにできるなど、土地利用が急に活性化して、その上、三角形の土地ばかりになるということになるので、その辺りの街並み形成に関するところをちゃんとやってほしいなと思いますが、それはどこに書くのがよいのでしょうか。ここではないですよ。
会長	今の先生のご意見につきまして、いかがでしょうか。私の視点からは全く抜けておりましたので、どこかに書き加えた方が良くと思いますが。
委員	大体、道路を通すというのは土木の方。一方で街並みは別の部署となることが多い。実は道路と街並みは密接に関わっていますよね。ですので、本来そこをどうしたい、どのような町にするのかという、そういう構想と道路をどうしたいかというのは、本当は両方、分かちがたく議論しなければいけない性質のものなのですが、行政上は違う部署であることが多い。建築とかの立場の者からいうと、その辺りは制度的な壁があるとはいえ、そうはさりながら残念だなといつも思っている部分ではあるのです。
委員	補償とか換地とか、そういうところで丁寧に対応していただきたいということだと思います。三角形の土地が残るとか、それから先ほど言ったようにマンションなんかは駐車場を全部道に取られ、既存不適合になってしまうとか、そういうことに対して丁寧に対応して処理する。ヘタ地があんまり目立たないようにということかなと思いますけれども。
会長	今のご意見などをまとめて総合判断のところに書きたいと思いますが、取りあえず2つ書いてみて、どうつながるか見てみましょうか。 まずは、具体的のおっしゃっていただいたところです。補償とか換地っておっしゃいましたかね。用地の補償や換地等について、丁寧に対応していただきたい。それが1つと、もう一

	つ、交通空間としての道路を整備するだけでなく、街並み景観等についても、配慮していただきたい。
委員	結局は私も同じことを言っているつもりだったのですが、そうすることによって街並みが少しでも改善されるかな。だから、道を歩いていてヘタ地がいっぱいあって、そこに花が植わっているみたいなことになることがよくあるので、そうではなくて、そこを使う人がちゃんと使えるように換地なんかをしながらやってほしいなと思っています。
会長	分かりました。では、まず上下の順番を入れ変えてください。
委員	私が言いたかったのは、この道路は特性のある道路なので、とりわけ補償とか換地について対応していただきたいということ。
会長	なるほど。当該道路は、住宅の敷地を斜めに横切るような区間もあり、事業化に当たっては、用地の補償や換地について丁寧に対応していただきたい。という形でもう一度、先生方ご覧いただいていたかがでしょうか。
委員	これ、何が丁寧かは分かってもらえますかね。街並みがしっかりとできるようにとか、敷地に建つ建築物のことを考えて、敷地造りがしっかりとできるように対応してほしいなというところですが。
会長	私的には、ここの場所に道路を通すということが、これは西宮市の考えておられる都市構想と合致しているのか、ということです。行政側の都市景観というか都市計画というか、所管課としてはいろんな部署があるでしょうけれども、全体的にうまく調整して西宮市の目指すまちづくりをしっかりとやっていただきたいということです。縦割り行政で、各所管課が調整を行わないまま進むということがなければよいなという風に思っている次第です。
委員	「事業化に当たっては」の次に、「事業化に当たってはまちづくりの観点から」と入れてはどうか。
会長	上の最初の点ですが、「街並み形成について、関係部局とよく調整しながら進めていただきたい」と。 例えば、こういう大規模幅員の道路を通して、その両側に大規模マンションを建設し、広い歩道はあるけれど、あまり人は通っていないというような状況となり、まちづくりが失敗するというような話はよくあるものです。西宮市として、この地域はどうしたいのかということは、コンセプトはあると思いますので、それをしっかり維持していただきたいと思っています。 事業を進めていただくときに、ぜひよろしくお願ひしたいということで、よろしいでしょう

	か。
委員	はい。
会長	ほかに先生方、何かご意見などございますか。
委員	<p>ちょっとだけ補足をよろしいでしょうか。直接的には関係のない話ですがよろしいですか。まず1点目が、さっきの行政において所管が分かれているという所謂縦割りの話と関連するのですが、こういう事業評価をされる場合には、少なくとも用地の話もデータとしてあれば分かりやすかったと思います。今調べましたら、当該地域、第二種低層住居専用地域なのです。ある程度の開発はされないだろうなという前提があつての話になろうかと思ひますので、それがあつたほうが議論しやすかつたかと思ひます。</p> <p>もう一点確認させていただきたいのが、これもこの事業が良い悪いではなくて、こだわってしまったバスのところですが、資料2の1-4のところですが、先ほど、表1-1が整備なし、表1-2が整備ありで、路線バスに関しては、特に移動がないという話を伺ひまして、実際の数字を見ても上のところのリンク4が111、リンク5が76というのが整備なしの状況、そういう現状の数字だと思ひます。整備ありになつた際に、リンク4が42、リンク5が23へ減るのだろうということは理解できたのですが、リンク1、リンク2におおよそそのままリンク4の111から下の42を引いた69、そのプラス1になつた70がここのリンク1に来て、リンク5に相当する部分がほぼ数字としてはリンク2に移動して思ひます。</p> <p>ここで確認したいのが、リンク4、リンク5というのは、恐らくこれが路線バスの数字とほぼ一致するような状況なのかなということ。こんなに狭いところをわざわざ路線バス以外のバスが入ってくるということは、要はここが何か団体を運ぶような法事とか結婚式とかで運ぶ以外はないかなと仮定しての話で、恐らく42台とか23台が1日にバスが通つている路線バスかなと思つたのですが、この想定というのは現実に近い話でしょうか。それとも、あくまでもこれは数式上案分してこうなつただけであつて、現状の路線バスの数とかけ離れた数なのでしょうか。</p>
会長	<p>私がお答えしてしまつてはいけないのかもしれないのですが、一般的にそこまで細かいことは見ないです。一応、小型車か大型車かというのは交通容量などに響いてくるので確認しておりますが、路線バスがどう変わるというところまでは、一般的に評価しないです。</p> <p>路線バスはあくまで事業者の事業ですので、その事業者はお客様のいるところに行かれる。それが1つ。利用者側からすると、バス停を動かすというのは厳しいです。当然、動かして便利になる人もいるのですが、従前のバス停を使つていた方が遠くなる場合は、かなり色々とも問題も出てきます。なので、よくあるのは特に国道バイパスなんかそうですが、あるいは地方部に行つて旧道の狭いところへバイパスを通つた場合など、ほとんどの場合、バスは旧道を通ります。</p>

委員	<p>時間を取って申し訳ないです。分かりました。すみません。以上です。</p>
会長	<p>長時間にわたりまして、ありがとうございました。 では、事務局のほうにお返ししたいと思います。</p>
事務局	<p>本日は、長時間にわたりまして議論ありがとうございました。 次回開催予定が8月21日水曜日、13時半から16時を予定しております。内容につきましては甲東瓦木土地区画整理事業の審議という形になりまして、武庫川新駅の設置を踏まえた都市計画道路の整備についてです。 その他、令和6年度、今年度の予定案件としまして、残り2つほど予定がございまして、1つ目が阪神西宮駅北地区の公民連携事業の事前評価。概要としましては、新図書館の整備事業となっております。そのほか調整がつきそうであればですが、もう一つが大社中学校の教育環境整備事業の事前評価、こちらは校舎の改築等についてのお話になります。 引き続き、何卒よろしく願いいたします。 本日ににつきましては、以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。</p>