

## 阪神間都市計画道路 1.5.8号 名神湾岸連絡線 環境影響評価準備書に対する住民意見(第2次住民意見書)への事業者の見解書

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
1	環境全般	<p>環境影響評価は、SDGs(持続可能な社会)を考慮すべきである。新型コロナウイルスで緊急事態宣言がでて、説明会が延期になり詳細が判らない点が多くあるので、縦覧したり専門家に相談したり図書館で調べたりしたいが自粛要請で出来ないのに意見書を自粛要請期間中に提出させるのは市民の人権侵害である。仮にこの名湾線が必要でも供用が4~5年延びても悪影響が無い。</p> <p>兵庫県は新型コロナウイルス対策に全力を挙げている。県民も自粛要請に応じている。貴職の方々もその応援をしてほしい。</p> <p>西宮市長は「市民に丁寧な説明をお願いします。」と発言しているのに不備が17つもあり、市民を無視している。この環境影響評価準備書は丁寧な説明ではないので、「環境影響評価準備書」とは言えない。</p>	<p>新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、令和2年3月25日に公告した説明会(4月17日~4月25日)を、緊急事態宣言解除後の令和2年6月28日~7月12日に延期し、感染防止対策を講じながら実施しました。</p> <p>併せて、環境影響評価準備書の縦覧及び準備書に対する意見書の受付についても、令和2年3月25日に公告した期間(縦覧:令和2年3月25日~4月28日、意見書提出:令和2年3月25日~5月8日)に加え、再度(縦覧:令和2年6月10日~7月13日、意見書提出:令和2年6月10日~7月27日)実施しました。</p>
2	環境全般	<p>名神湾岸連絡線に関する環境影響評価準備書についての縦覧期間と意見書の提出期限を延長するか、あるいは再設定を求める。</p> <p>新型コロナウイルスの感染が拡大し、兵庫県を含めた全都道府県において現在、緊急事態宣言が発令されている。井戸知事は2020年4月7日のメッセージで県民に対して「生活の維持に必要な場合を除き、みだりに居宅等から外出しないことを要請し、帰省、旅行、会合を控えることをお願いします」などと要望している。</p> <p>準備書の説明会は全て延期になった。この中で、市民が縦覧期間中に、準備書の縦覧場所までに出向くこと、市民が準備書について検討・協議する会合を開催することなどは事実上、不可能であり、準備書を精査できる環境にはない。このため、縦覧期間の最終日である2020年4月28日に設定されている意見書の提出期限までに意見書を提出することは難しい。</p> <p>こうした状況を踏まえ、準備書についての縦覧期間と意見書の提出期限を緊急事態宣言が解除されて一定期間が経過した後まで延長するか、緊急事態宣言の解除後に改めて設定することを求める。</p> <p>市民の多くは縦覧期間と意見書の提出期限が現状のまま放置されている状況について不安を感じており、延長あるいは再設定を決めた際には速やかに公表するように求める。また、延長あるいは再設定を行った場合は、延長あるいは再設定を求める私の意見書をはじめ、現在の提出期限に間に合わせるために拙速な形で作成した意見書などの提出者が準備書を精査したうえで、再度、意見書を提出する際、意見書を提出した既成事実を理由にして再度の提出を拒否することがないように求める。</p>	
3	環境全般	<p>国の新型コロナウイルスに係る緊急事態宣言を受けて、県はそれまで実施してきた感染拡大防止策をさらに強化して、県民に外出自粛や集会の自粛を要請している。</p> <p>また、西宮市も市役所への来庁は極力避けるよう要請したり、公民館や集会所等の市の施設を休館して、集会やイベントの自粛を住民に要請している。</p> <p>国交省兵庫国道事務所においても、4月17・19・22・25日に予定していた環境影響評価準備書の説明会を感染拡大防止のために取り止め、今後の取り扱いは改めてお知らせする旨を市の広報紙に表明している。</p> <p>このような社会情勢にもかかわらず、住民に縦覧や意見書の提出を呼びかけているのは、あまりにも非常識で、住民感情を逆なでするものである。</p> <p>もっと住民に寄り添った行政をすべきではないか！</p> <p>よって当然の如く、今すぐ縦覧と意見書の提出を延期すべきである。</p>	
4	環境全般	<p>感染症の緊急事態宣言中の手続きには相応の配慮が必要である。都市計画の案、環境影響評価準備書の縦覧期間及び意見書の提出期限が、感染症対策として発出されている緊急事態宣言の期間中と重なっており、環境影響評価準備書については説明会の開催が中止されている。</p> <p>この期間、市民は家族の感染症対策や毎日の暮らしのこと、また地域活動においても自治会の新年度の総会を書面による開催方式としなければならないという対応等で奔走しており、このような時期に都市計画の案や準備書の内容について理解を深める余裕などまったくない。平時ではないこのような時期に「法律にしたがい適正に手続きを行った」というような木で鼻をくくった説明は決して通用しない。説明会の開催、意見書の提出期間の延長など、緊急事態宣言に応じた対応をするべきである。</p>	
5	環境全般	<p>新型コロナウイルス感染症対策のため、法に基づく緊急事態宣言が発出されている下での縦覧と意見書提出は、外出の自粛が叫ばれ、指定場所における準備書の縦覧がし難いなか、円滑かつ適正に行われているとは到底言えない。また、書類の提供を受けても、公民館等公共施設の使用もできない下で、住民及び関係者による意見交換ができないなかで、意見の提出を求めることは手続きの求める要件を満たしておらず、無謀であると同時に、住民参加の機会の収奪、ひいては民主主義の軽視である。</p> <p>また、説明会を実施しない準備書の縦覧は、本件事案が法定アセスでないとしても、環境影響評価法第17条違反であり手続きの趣旨に反する。よって意見書提出期限を少なくとも非常事態宣言解除後に縦覧時間の告知をやり直したうえで1か月間とり、その後2週間までを意見書の提出期限とすることを強く求める。</p>	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
6	環境全般	<p>環境影響評価をする意義は、自然環境と住民環境を守る事である。この名湾線の環境影響評価は特に住民の健康を守るためである。既存の建物は、工事直前に調査して工事中に被害あれば補修や補償が出来るが、住民の健康の場合、事前に定期的に把握していなければ大気汚染・騒音・振動・低周波等が合算して、工事中や名湾線供用後に住民の健康にどんな影響を与えているかがわからない。環境影響評価をするために今から住民の健康調査をすべきである。</p> <p>2019年12月22日の公聴会の6番の意見に対する県の考え方に「環境基本法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」基準」・環境保全目標に対する調査、予測、評価により」とありながら「県として沿線住民の健康調査を実施予定はありません。」とある。ならば、「事業予定者の国交省近畿地方整備局が住民の健康に第一次的に関与する西宮市が健康調査を行うべき」とこの環境準備書に記載すべきである。</p>	<p>環境基準は、「環境基本法」第16条の規定に基づき「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」として定められたものです。</p> <p>環境影響評価の結果、環境基準が定められた項目については、環境基準を満足するとの結果を得ており、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。</p> <p>なお、西宮市において、大気汚染・騒音・振動等について測定を行っています。</p>
7	環境全般	<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「環境影響評価法」や県の「環境影響評価に関する条例」の対象となる規模ではないものの、県条例に基づく環境影響評価に準じて調査・予測・評価を実施しているとのことで、これについては有り難いことだと思っている。その評価において事業実施による環境影響は回避若しくは低減されるということだが、ただ次々と道路が建設されてきた、これまでの経緯があり、過去には公害訴訟で健康被害との因果関係が認められたこともあるので、この機会に、現時点での地域住民の健康調査(騒音・振動、大気汚染等についても含めた、アンケート調査的なものでどうか)を併せて是非実施してほしい。名神湾岸連絡線の開通供用後、本当に国道43号線、阪神高速3号神戸線の沿道環境が改善されるのかどうか、その開通供用後、一定の期間を置き、同様の健康調査を実施したら、比較検討し、検証することが可能になると思うが、どうか。</p>	
8	環境全般	<p>大気汚染については、このところ今津東線を挟んで拙宅の向かい側に設置されている「大気常時観測局よんさん未知るべ」の数値を毎日見ている。二酸化窒素の数値が時に0.060ppmを超えているようなこともあるが、ほとんど基準値内にはおさまっている。しかし数値がゼロになるようなこともない。前に、これは環境省の「そらプロジェクト」で自動車排気ガスによる大気汚染の状況とぜん息などの呼吸器疾患との関連を調べる調査が行われた結果、「関連性があるという一貫した結論は見出せなかったが(中略)引き続き大気汚染モニタリング体制の整備等に取り組むとともに、健康影響リスクのより一層の低減に向け、自動車排気ガス対策やPM2.5対策を含む幅広い大気環境保全対策を積極的に推進すべきことは論を待たない。」との結論であった。この「そらプロジェクト」による健康調査から10年以上経過しており、これまで半世紀以上、道路の騒音・振動、大気汚染等に晒されてきた地域住民の健康調査を、この機会に併せて、是非実現していただきたい。</p>	
9	環境全般	<p>健康調査をしてほしい。肺がんの方、肺がんでなくなられた方、ぜんそくのひどい方、昔、小児ぜんそくで今はアトピーのひどい息子。今津地域が多いのではないかと考える。去年の今津小学校の児童と他の自動車の交通の少ない小学校の児童のぜんそく率、アトピー率を調べてもらえないか。西宮市長が2つの学校に聞いたら、それで分かると思う。</p> <p>西宮市には、西宮市新環境計画があり、望ましい環境像を掲げている。「人を育み・・・」と書かれている。今津がNO<sub>2</sub>が0.02ppmでもソラダスの報告では約6%のぜんそく確実又はほぼ確実の児童がいると思われる。児童が100人なら6人。500人なら30人。そんなにいると思えないが、一度調べていただきたい。</p>	
10	環境全般	<p>環境負荷の軽減に努めてほしい。平成19年9月に、国交省から出された総合都市交通体系調査の手引き(案)第1部第1章の(1)の③に環境負荷の軽減の項に、環境負荷を軽減する都市交通体系整備を推進すると書かれている。たぶん、多くの人達のために、この連絡線を考えているのだと思うが、私達今津や西宮浜の少人数のことも考えていただきたい。たぶん、それも考えており、「基準以下になると予想されます。」とか「〇〇を実施することにより、基準以下になると予想されます。」と何度も言っていたが、その基準は安心できる基準か考えたのか。</p> <p>例えば、大阪府の府民が自主参加して調べている大阪NO<sub>2</sub>簡易測定運動(ソラダス)では、2016年の結果として、0.03ppmでも約9%がぜんそくが確実又はほぼ確実となっている。又、それよりも数値の低い0.01ppmでも約4%、0.02ppmでも約6%の人がぜんそくが確実、又はほぼ確実という数字がでている。決して、0.04~0.06ppmになっていないからといって、安心ではない。1978年に緩めた環境基準に合うからと言って安心と思わせる言い方はしないほしい。</p> <p>今津の人が受ける騒音と振動はひどすぎる。工事をしないでほしい。</p>	
11	環境全般	<p>窓の開閉について。国道43号、3号神戸線、名神高速道路に面している大東町、水波町、社前町、久寿川町の住居では今現在も窓を開けられず、窓は降下ばいじんで黒くなる。ここで問題なのは、騒音や降下ばいじんの為には窓は閉めなければならぬが、コロナ対策や低周波の為には窓は開けなければいけない。どうすれば良いのか教えて欲しい。</p>	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
12	環境全般	環境影響評価の項目はそれぞれ基準値内としていますが、それは一時的な曝露では無く、そこに生活する住民にとっては1日24時間365日、何年という永い年月、そこに道路が出来れば長期にわたって体は侵襲を受ける。一時的な数字だけで誤魔化さないでほしい。 また、生活している住民にとって健康度はそれぞれ異なる。健康な人を対象にした基準値であれば、弱者は健康を維持する事は出来ない。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。 対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。 環境影響評価の結果、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。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
13	環境全般	そもそも、環境影響予測は、建設工事も高架道路の供用もされていない段階で、どうして影響はないとか、基準値を満たしていると判断出来るのか。環境アワセメントではないのか。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。 詳細な計画の検討にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
14	環境全般	予測値をつくるのは国交省で、その予測数値を民間のコンサルがゴーサインを出す。いかにも公平に感じますが、住民らの意見を事前に調査することもなく、建設が先にありきではないのか。	
15	環境全般	計画によると連絡線はすべて環境基準に準じている。道路公害は心配無用との説明であったが、信用出来ない。なぜならすべての数値が仮定測定によるものだから。この数値の設定が無理。計画によると街の中心部に大きなジャンクションを作る計画は道路公害発生源を生むと信じる。 従って久寿川ジャンクションを全て地下構造にするか又は武庫川の河口に移転させることを提案する。西宮浜のジャンクションを1つにすれば費用は節約出来る。	
16	環境全般	料金所を43号線上に設置せず名神湾岸連絡線東線上に造る。43号線上は1車線ですむ。 5号湾岸線神戸行き、事故、他で渋滞。西には高速で行けない。名神湾岸連絡線と3号神戸線接続する。 インターチェンジ上と航路上の道路の高さ。この間盆地のようになっている。加速、減速、ブレーキと通常以上の公害になる。どのように考えているのか。 久寿川歩道橋でのこと。巽町に帰られる婦人と会う。新大阪からの帰りである。 こんな話を聞かせてくれた。時々夜に電話があり、今外を見てご覧月がきれいよ。 阪神高速3号線が邪魔になり何も見えない。あんた税金払っているのといつも言われる。 今津大東町のマンション。ここの住民名神湾岸連絡線のことで多くの人知らない。そう取った。知らせる方法を考える。市政ニュースだけでは駄目。いまさら遅いが。	
17	環境全般	国や県の担当者が、「全ての予測地点で、ほぼ環境基準をクリアしており、大部分の地域住民が日常生活において、支障がない」と言うのであれば、43号線・名神・3号神戸線・名湾連絡線・今津東線に囲まれた、この地区に移り住んでみては、どうか？その時、担当者は、こう言うでしょうね。「こんな最悪な環境の地区には、とてもじゃないが、住みたくありません。」と。誰がそのような最悪の地区にしようとしているのか？	
18	環境全般	名神湾岸連絡線の事を考えるだけで、ストレスになるが、完成すれば、毎日見ることになり、ストレスが固定化してしまう。うつ病にならないか、心配である。	
19	環境全般	地下水、野鳥、イヌノフグリ及びカワヂシャ、景観の「かけがえのないもの」に対して事業予定者はどうしてくれるのか回答してほしい。	環境影響評価の結果を踏まえ、地形・地質(地下水)については「関係機関との協議を踏まえた事業の実施」、動物については「汚濁防止膜の設置」、植物については「貴重な植物種の種子の保管」、景観については「構造物の形式、デザイン、色彩の検討、道路附属物の形状、デザイン、色彩の検討、関係機関との協議を踏まえた事業の実施」などの環境保全措置を適切に実施することにより、できる限り低減します。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
20	環境全般	野鳥について、5号湾岸ができたことで、甲子園浜への野鳥の飛来が減少した。野鳥の飛来が減少するということは、当然そこに住む人間にも影響があるということだ。その単純明快な事に対して兵庫国道事務所はどういう見解を持っているのか提示してほしい。	対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、自然環境及び生活環境を対象に環境影響評価を実施しています。 環境影響評価の結果、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。
21	環境全般	調査地点を250メートル幅にした事にも非常に疑問を覚える。工事中の影響を考慮しての設定だとされているが、大気汚染や騒音、低周波音はその範囲にとどまるものでなく、その時点、気象条件によっても異なり範囲を拡げるべきだと思う。	準備書において約250mの幅で記載した都市計画対象道路事業実施区域は、対象道路を中心に、工事施工ヤードが想定される概ねの範囲も含んだ区域として示したものであり、調査地域を示したものではありません。
22	環境全般	環境影響評価概要書に記載されていた名湾線は、今津浜の新水門工事や今津灯台の上を通るようになっていたが、今の名湾線の計画は、そこを避けている。正に環境に配慮して変更している。	概要書に記載した都市計画対象道路事業実施区域は、概要書の時点において、対象事業の実施が見込まれる概ねの範囲を示しています。 準備書に記載した対象道路は、住居等の保全対象を可能な限り避けた計画としています。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
23	環境全般	第3章の住民の意見に対しての事業予定者の見解で、重要な所は「適切に配慮すること」「適切に手続きを進める」「専門家等の意見を伺いながら」等々でどんな専門家など具体的な記述がない。	本事業に係る環境影響評価は、大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、低周波音、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及び景観に係る専門家の意見を伺いながら実施しています。
24	環境全般	名神湾岸連絡線の整備を通じて「環境の保全と創造のための措置を行う」とあるが、「創造」とは何を言うのかわからない。具体的に表現し、提示してほしい。	兵庫県の「環境の保全と創造に関する条例」第116条によると、「豊かな緑の創造、地域の環境の美化、歴史的文化的遺産の保全、良好な景観の形成、自然とふれあえる場の創造等」とされています。
25	環境全般	環境影響評価準備書は7月13日以後はホームページからも削除されている。ゆっくり見たかった。	準備書は、国土交通省兵庫国道事務所のホームページにおいて、令和2年7月13日以降も公表しています。
26	環境全般	間接的影響を受ける地域の意見について。私の居住する地域は名神湾岸連絡線が通過する地域と隣接するものの距離があり、直接的な環境影響は受けないと考えられる。しかし、周辺地域に対して直接間接に多大な影響を及ぼす道路のような社会基盤施設に対しては、隣接する地域であっても意見を述べる権利とそれを受け入れてもらう権利は十分にあるはずである。直接に関係しない地域からの意見だからといって等閑視せず、同じ西宮地域内、良好な住環境さらには自然環境を有する阪神間にある浜甲子園地域からの意見にも真摯に対応されることを要望する。	兵庫県の「環境影響評価に関する条例」等の規定に基づき、環境の保全と創造の見地から提出されたすべての第2次住民意見書に対して、環境影響評価の結果を踏まえ見解を示しています。対象道路に係る環境影響については、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。
27	環境全般	現況(現状)調査において都市計画に定められた地区計画についての言及がない。言及すべきである。湾岸道路の西宮港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、「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うるおいある海辺の健康住宅地」と、また浜甲子園団地は、「建替えにあたっては、…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」と定められている。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。 都市計画決定と並行して行われている環境影響評価において都市計画で定められている地区計画に関する言及が漏れていることは重大な不備である。	対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」「(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。環境影響評価では、事業により影響を及ぼすと考えられる範囲において調査及び予測を行うこととしており、浜甲子園及び浜甲子園団地の区域は、本事業の実施に伴う大気汚染、騒音、振動及び低周波音の影響範囲とは考えておりません。 なお、供用中の阪神高速5号湾岸線の西宮港大橋から鳴尾浜に至る区間に対する意見については、当該道路管理者及び西宮市に伝えます。
28	環境全般	環境影響評価準備書・要約書について。不都合なことは「あらましに」公表しただけでなく、「湾岸線建設による環境悪化の不安だ」との意見に対して、要約書における事業予定者の見解は「事業の実施に際し健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的」と美辞麗句を並べているが、意見に何一つ答える内容になっていない。	兵庫県の「環境影響評価に関する条例」等の規定に準拠し、「準備書」及びこれを要約した「要約書」を作成し、縦覧に供するとともにインターネットにより公表しています。 「準備書のあらまし」は、準備書及び要約書とは別に、説明会等において準備書の内容を理解していただくための資料として、準備書掲載内容のうち事業計画や予測評価結果の概要を掲載したものです。
29	環境全般	必要なことを「あらましに」記載せず、本準備書は住民の立場、科学的見地に立っているとは言えず、環境影響評価としては、不十分であり再度内容を充実させて再提出を求める。	
30	環境全般	準備書のあらまし(パンフレット)と概要(プリント冊子)の数値の誤りについて。環境アセスメントは住民と社会へ提示されるものであり、環境配慮を行う証である。それに数値の誤りがあるとはどういうことであろうか？ ①騒音の建設機械の予測結果(準備書4.3.3-32ページ)及び工事用車両の評価結果(準備書4.3.3-52ページ)について、パンフレットと冊子には異町があるが、原本の準備書では異町がない。 ②騒音の自動車走行による予測結果(準備書4.3.3-71、72ページ)について、昼64dBは地点10、13ではなく地点11の社前町の数値。夜59dBは地点10、13ではなく地点14の港町の数値。 ③振動の自動車走行による評価結果(準備書4.3.3-83ページ)について、パンフレットと冊子には異町があるが、原本の準備書には異町がない。 ④低周波の調査結果(準備書4.3.5-8ページ)について、社前町11において2回目L <sub>G5</sub> 83~86dBが一番高い数値だが、記載がない。 ⑤低周波の自動車走行による予測結果(準備書4.3.5-27ページ)について、パンフレットと冊子にはL <sub>G5</sub> 85とあるが原本では84である。 ⑥騒音と振動の現況交通量において、騒音は16時間の台数を、振動では11時間の台数が記載されているが、何故調査時間が違うのか。 ⑦冊子のページ数記載では39、40、41ページの印字がない。 以上の点から、パンフレットや説明会で使用された冊子はどこの、誰が責任を持って作成したのか開示を要求する。	①③説明会で配布した「準備書のあらまし」及び「準備書の概要」は、準備書の内容を理解していただくための資料として作成したものです。準備書において「今津東線周辺」と示している予測地域については、分かりやすくするため「今津港町・今津巽町」と記載しています。 ②準備書及び「準備書の概要」の記載内容は整合しています。 ④「準備書の概要」においては、「(仮称)西宮JCT・IC周辺」として、社前町1を含む7箇所における調査結果をまとめて記載しています。 ⑤準備書及び「準備書のあらまし」の記載内容は整合しています。 ⑥騒音及び振動に係る各基準の昼間の時間区分(騒音:6時~22時の16時間、振動:8時~19時の11時間)における台数を記載しています。 ⑦第3回の説明会より、ページを記載し修正した資料を用いています。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
31	環境全般	私の家はどうなるのか。説明会にも出席したが、よく分からない。係の方は膨大なプリントを作成し、正確な語で説明してくれたが、そもそも専門用語を使って説明してもらっても、理解できない。私はかつて教員として働いていたが、生徒達には彼らの使う易しい言葉で具体的に伝える努力をしてきた。	詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
32	環境全般	令和2年6月28日10時からの1回目の説明会で、事業予定者で環境アセスの報告をする兵庫国道事務所の対策官が、名神湾岸連絡線の当該地域の町名を悉く間違えた。問題なのは、他の対策官も調査会社の社員も指摘があるまで気が付かなかった事だ。兵庫国道事務所にとっては「道路建設」が目的であり、「道路を建設する地域」という認識であって、町名の呼び名はいつでもよいことなのだろう。 名神湾岸連絡線は住宅地に建設される高架道路で、既に国道43号、名神高速、3号神戸線を背負っている地域だ。そこに住む人々にとって「町名の呼び方を知らなかった事」に、どれほど傷ついたか。午後の部で指摘があり、すぐさま謝罪されたが、傷が癒えることはない。  本来、アセスメントは、市民参加の場と事業予定者の意思決定をつなぐもので、その機能は両者間のコミュニケーションを円滑にすることにある。ところが、12回の説明会では形式的な説明に終わり、その応答のほとんどはゼロ回答と同じであった。環境アセスメントの説明会であっても、環境アセスメントの内容に対しての質問に限定するのではなく、住民の疑問や不安に思っていることに対して「意味のある応答」をしなければコミュニケーションにはならない。市、県、及び兵庫国道事務所が、住民の理解を得るまで説明・協議し、合意形成を図るところまで、真摯に向き合う覚悟を見せてほしいと願う。	
33	環境全般	この度、名神湾岸連絡線建設に向け、環境影響評価準備書をもとに、説明会が西宮市内関係各所で開催された。私も、2回参加したが、準備書では工事中から工事終了後も目に見えない大気汚染、騒音、振動その他の項目が全て基準内に収まっているとし、少しはみ出る物については、工夫によりその影響を低減させるとうたっている。 しかし、参加住民の質問に対し、全体で2時間程度の説明、質問時間が設けられ、質問時間に対しては約40分程度であった。その中では質問に対しても十分な時間が頂けず、途中で打ち切り指示される場面もあり不消化に終わった。	説明会の開催にあたりましては、会議室のなかで一定時間を過ごすことが、新型コロナウイルス感染のリスクを高めるとされていたことから、質問時間を含めて開催時間を2時間としました。このため、準備書の説明会を12回開催し、質問の機会を増やすことで対応しました。 詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
34	環境全般	説明会のあり方について。環境アセスメントの主役は住民であり、説明会は住民の心配をなくすよう事業予定者である兵庫国道事務所が環境影響の回避の低減にどれだけ努めたか、それを住民に、社会に説明する場である。ところが、コロナ対策と称して、1回の説明会の時間を2時間に限定し、空調と換気が同時に出来る市役所東館でも30分に1回の換気がなされ、結局説明に1時間20分、質問は残りのたった40分で1人1質問に限られ、2順目の質問が出来るかどうか分からないまま、前の発言者の質問に付加した内容の質問をしたくても、それを行うと自分の質問が出来なくなるシステムになっており、質問者の気持ちを削ぐものとなった。 兵庫国道事務所は「自治会から要請があればいつでも説明会に伺う」と言っているが、それは12回の説明会の後のことであって、12回の説明会では、芦屋市や西宮市の北部など当該地域ではない人も多く参加している訳だから、今ここにいる人々とコミュニケーションを取り、説明するのが本筋ではないのか。	
35	環境全般	今津東線の社前町には東西に14軒の住宅と2つのマンションが建っている。名湾線での一番住宅が多く建っている箇所である。今津東線両脇に住む住民にとっては、立ち退きか、私有地を一部削られるのか、最大の関心事である。この事を軽くあしらい、2車線だと強調している姿勢には納得できない。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。
36	環境全般	名湾線に付随して、大阪からの43号から、西宮ICに繋ぐ新たな高架道路が現在の位置より南に新設される道路は、ほとんど解説されていない。何故詳しく取り上げないのか。 名湾線から阪神高速神戸3号線に繋ぐ超高層高架道路についても、ほとんど解説されていない。この超高層の高架道路でも、住宅の立ち退きや私有地の一部が削られる恐れがあるにも関わらず、ほとんど解説されていない。何故、住民にとっては一番の関心事なのに説明しないのか。	ルート及び構造は都市計画案で示されており、環境影響評価は都市計画案に基づき実施しています。また、対象事業に必要な用地については、事業実施段階で説明します。 詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
37	環境全般	資産価値の低下について。名神湾岸連絡線の供用により、用地買収される家があり、環境基準内とは言えども、大気環境は現在より悪化する。そして、国道43号、名神、3号神戸線の上に名神湾岸連絡線の巨大なコンクリートの景観は、誰の目からも酷くみにくい景観となる。明らかに資産価値の低下だ。地元には何のメリットもない名神湾岸連絡線を計画した兵庫国道事務所には、資産価値を高める、つまり現状の資産価値を維持する方法を提示してほしい。	対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、自然環境及び生活環境を対象に環境影響評価を実施しています。 環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。 環境影響評価においては、資産価値に係る内容は対象としていません。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
38	環境全般	第1章の表1.3-4の主な建設機械に大きな機械が不足している。全回転機を動かすのに大きなユニットエンジンか発電機、掘削土を積み込むバックホウとダンプトラック、掘削完了したらトラックミキサ(生コン車)が必要である。それ等を記載しないこの表は、工事中の環境悪化を小さく見せようとしているのではないか。	準備書においては、現段階で想定される主な建設機械を掲載しており、詳細な施工計画は事業実施段階で検討します。建設機械の稼働に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、作業単位を考慮した建設機械の組み合わせ(ユニット)及びその数を設定して行っています。
39	環境全般	2020年4月15日の朝日新聞報道によれば、日本の人口が9年連続で減っている。更に高齢化が進む。いくら自動運転が発達しても車は将来減少する。その将来の姿が、今、新型コロナウイルスで車が減っている状況である。これからも感染症があり、これまでのような社会ではなくなり車の量が減るようになる。今、この車の量の調査をして将来の環境影響評価をすべきなのにしていない。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。計画交通量については、令和12年を推計年次とし、平成22年度に実施した全国的な規模での車の動きを把握するための実態調査(「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」)を基に、将来の人口や自動車保有台数、地域開発や産業経済の動向等の社会経済指標等を用いて車の動きを予測し、それを各道路網に配分するという方法で推計し、環境影響評価を適切に実施しています。
40	環境全般	環境影響評価準備書についての説明会の会場で配布された概要に基づいて、意見を述べる。 まず、車の交通量について、概要書では、名神湾岸連絡線の2030年の計画交通量を1日に、19,500台と予測している。そして、今津東線の交通量が現況調査では、大型車・小型車を合わせて、1日、6,153~11,733台となっており、単純に平均すれば、8,943台となる。今津東線の2030年の交通量の予測は、記載されていないが、現在今津東線の社前町区間を利用している車で、名神から5号湾岸線に向かう車は存在しない。また、43号線の大阪方面から5号湾岸線方面に向かう車も全体からすると少数であり、その内の何台かが、5号湾岸線を利用していると思われる。 次に、5号湾岸線から今津東線の社前町区間を利用して、名神に乗り入れようとするれば、43号線の今津交差点か高潮交差点でUターンしなければならず、そのような車は、少ないと予測出来る。特に高潮交差点には、右折可の信号がないので、Uターンする車は、存在しない。また、5号湾岸線から今津東線と43号線を経由して大阪方面の3号神戸線に乗り入れる車も少ないと見るべきである。 従って、名神湾岸連絡線が完成しても、今津東線の社前町区間については、車の台数はあまり減少せず、現在の車両数に近いと思われる。以上から、今津東線は、多く見込んで、2割程度しか減少しないと思われるので、現況調査の8,943台から、2割減の7,155台となり、名神湾岸連絡線の完成後の今津東線沿道は、名神湾線の予測台数19,500台に今津東線の7,155台を合算した、26,655台に激増する。つまり、約3倍増になると言うことである。これだけ見ても、名神湾岸連絡線が完成すれば、車の増加による、環境被害は、甚大になる。	
41	環境全般	1.3.2都市計画対象道路事業の概要(8)計画交通量では、推計結果として計画交通量1日当たり19,500台と記載されている。推計手順や設定の考え方が記載されているが、具体的にどのような計算で19,500台が導きだされたのかについて記載がない。供用後の自動車走行による大気汚染や騒音、振動、低周波音の各項目について環境影響評価をするにあたって、計画交通量は重要な数値であり、その積算根拠は必要である。	
42	環境全般	西宮市は平成30年11月、連絡線についての意見書を作成し、「大気環境・騒音などの予測の前提となる交通量については、事業計画と整合の取れた車種別時間別交通量をも明らかにすること」などを求めた。しかし、準備書では連絡線全体の1日当たりの交通量の予測を説明することにとどまり、車種別時間別交通量については変動係数の表を掲載するだけで交通量の実数を示していない。実数を知りたい場合は変動係数を使って計算する必要があり、市民にとってわかりにくい内容になっている。評価書には西宮市の意見書を尊重して車種別時間別交通量の実数を記載する必要がある。名神高速、阪神高速3号神戸線大阪方面、阪神高速5号湾岸線の大阪方面と神戸方面の各接続や西宮浜出入口のそれぞれの計画交通量も記載するべきである。	評価書において、ランプ別の計画交通量を記載することとします。車種別時間別交通量は、準備書4.3.1-69ページに示すとおり、表4.3.1-46に示す計画日交通量を方向別に分類し、車種別時間変動係数を乗ずることにより設定しました。
43	環境全般	第3章の表3-1(3)にこの調査は「国が調査主体です。必要な実績や資格を有する技術者が従事している企業に委託しています。」とある。第4章4.2-1ページに必要な資格名称・その人数・必要な器具名・所有台数や環境影響評価をした事業名の記載がないし、過去に不正をして有罪になっているこの会社に調査等を委託している理由がないので、この環境準備書は信頼できない。4.2-1ページにかなり余白があるので記載出来るはず。	対象道路の環境影響評価に係る調査や予測評価については、国が主体です。現地調査や予測などは、必要な実績や資格を有する技術者を有している企業に委託しています。また、環境影響評価の実施にあたっては、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づくとともに、専門家等の意見・助言を伺いながら調査、予測及び評価を行っています。
44	環境全般	準備書の作成を依頼したコンサルタントは問題あり。 環境影響評価を作成したコンサルタントは、詐欺事件や、特別背任事件を起こした当事者であり、公共事業に携わるのはふさわしくない。	
45	環境全般	調査会社について。調査会社に選ばれたコンサルタントは、2008年から国内外で相次ぐ不正、不祥事が発覚している。独立行政法人 緑資源機構に絡む談合で公正取引委員会から課徴金を課せられ、海外部門のグループ会社は、ベトナム政府高官に対する収賄、日本の内閣府への詐欺を行い、東京地検から有罪判決を受け、刑が確定とある。何故、このような会社に調査を依頼するのか。	
46	大気汚染	スパイクタイヤ粉じんも調べてほしい。スパイクタイヤ粉じんと降下ばいじんの違いが分からない。近所の人から、灰色の粉が降ってきて困っている。我が家は以前困っていましたが、今はぐっと減った。降下ばいじんと違うものであれば、スパイクタイヤ粉じんも調べて、予想もしてほしい。	粉じん等のうち、地表面に降下し堆積するものを降下ばいじんと呼びます。なお、スパイクタイヤについては、1990年12月末に製造が中止され、1991年3月末には販売も中止されており、スパイクタイヤを装着した車両は極めて少ないことから、スパイクタイヤ由来の粉じんは極めて少ないと考えられます。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
47	大気汚染	PM2.5は環境基準以下でも心停止のリスクが高まる。重要なことはPM2.5の調査・予測の結果を準備書のあらましに公表していないことである。 環境影響評価概要書・要約書には平成29年度の年平均値は津門川で15.2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ であり環境基準を超えていることである。都合の悪いことは公表しないという態度は許されるものではない。国立環境研究所などの研究チームがPM2.5の空気中の濃度が1 $\text{m}^3$ あたり10 $\mu\text{g}$ 上昇すると心停止が1.6%増えたとしている。特に男性は2.1%、75歳以上の高齢者は2%増えたと報告している。その時の1日の平均濃度は1 $\text{m}^3$ あたり13.9 $\mu\text{g}$ で、基準以下だった。このことから環境基準を満たしていれば大丈夫だとは言えない。なお、理由は判明しないが兵庫県や大阪府は5.9%上昇している。その他の研究報告でもPM2.5の長期暴露では肺がん死亡が増加し短期的には喘息患者にたいして症状の悪化や肺機能の低下、長期的には遺伝子にアトピー素因を有するヒトにおける喘息の新規発症の危険因子となることが指摘されている。再度ではあるが、このような重要な点を「あらまし」には記載していない。環境影響評価概要書・要約書には報告されているが、その数値は環境基準の年平均値15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ をこえ、15.2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ となっている。意図的にこの数値を「あらまし」に記載していないことは市民の知る権利を無視するものとしてこの「あらまし」は無効である。	浮遊粒子状物質の一部である微小粒子状物質(PM2.5)については、中央環境審議会答申によると、その発生源は多岐にわたり大気中の挙動も複雑であることから、当面、科学的知見の集積が必要であるといわれています。また、微小粒子状物質(PM2.5)については、その予測手法等が確立されていないため、予測・評価は実施しておりません。 微小粒子状物質(PM2.5)の削減対策については、『固定発生源や移動発生源に対して、これまで実施してきた粒子状物質全体の削減対策を着実に進めることが、まず重要である』(平成21年9月「PM2.5に係る環境基準の設定に関する中央環境審議会答申」とされており、関係機関と連携し対策を進めていく必要があると認識しています。 なお、対象道路の周辺においては、既存の大気汚染常時監視測定局として甲子園局、浜甲子園局及び津門川局において、微小粒子状物質(PM2.5)の常時監視が行われています。
48	大気汚染	大気汚染とコロナの関連性について。大気汚染物質に長期的にさらされた人は、新型コロナウイルスによる死亡率が高くなるという指摘がなされている。米国の研究者によると、PM2.5の大気汚染物質を長年吸いこんできた人はコロナウイルス感染症(COVID-19)による死亡率が大幅に高くなるという。 研究者らは、米国の人口98%をカバーする約3000郡について、大気中のPM2.5の濃度とコロナウイルス感染症による死者数を分析したところ、PM2.5の濃度が1 $\text{m}^3$ あたり1 $\mu\text{g}$ 高いだけで、その死亡率(人口当たりの死者数)が15%も高かった。とある。米国の研究者は「汚染された大気を吸ってきた人が、コロナウイルス感染症にかかったらガソリンに火をつけるようなものだ」と警鐘を鳴らしている。「環境基準内」という事が通用しない。このことにどう対処するのか教えてほしい。	
49	大気汚染	人体に1番悪影響を及ぼすとされているPM2.5に対して名神湾岸連絡道沿線に住む住民は非常に不安に思っている。環境影響評価項目に組み込まれていない理由についても、「兵庫県の条例の項目に入っていない」、「検査の予測手法が確立されていない」との回答で、参加住民の納得出来る回答ではなかった。	
50	大気汚染	2020年7月4日に西宮浜産業交流会館にておこなわれた説明会に参加し、初めてこの道路の全体概要を知ることができた。注目したのは、この道路が西宮浜一貫校・今津小学校・今津中学校の近くを通過するという点である。とりわけ西宮浜一貫校はすぐ近くを道路が通過する予定のようである。騒音や大気汚染が児童生徒の心身への健康被害が予測される。さらに、二酸化窒素・浮遊粒子状物質等の測定結果が「全地点において基準値を下回りました。」との標記があるが、PM2.5についての項目がない。 近年の大気汚染状況の把握について、PM2.5の測定は不可欠だと思う。環境アセスの項目にないのは知っているが、環境省のHPでも「環境省では、都道府県などの自治体が住民に対して注意喚起をするための「暫定的な指針となる値」を「1日平均値70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (マイクログラムパー立方メートル)」と定めています。これは、PM2.5濃度がこれを超えると健康影響が生じる可能性が高くなると考えられる濃度水準です。」と指摘している問題である。 従って、1.環境影響評価準備書にPM2.5の測定数値を記載すること。2.大気汚染の測定局をこの道路の始点と終点に設置し、他の大気汚染物質の数値と同様の公開を要請する。	
51	大気汚染	PM2.5の検査をしてほしい。PM2.5は、大変小さいので空中にいつまでも漂うため、呼吸器系などの健康への悪影響があるとのことである。自動車の多い所での数値が高くなっているようなので、今津や西宮浜も多いと思う。 今は、中国から来るPM2.5よりも、日本にあるPM2.5の方が多いらしいので、検査してほしい。	
52	大気汚染	大気汚染に関して、二酸化窒素と浮遊粒子状物質が取り上げられているが、二酸化炭素や近年問題となっているPM2.5についても調べなくて大丈夫なのか？ 二酸化炭素は、大気中の濃度が3~4%を超えると眩暈や頭痛を引き起こし、7%を超えると二酸化炭素中毒になり最悪の場合、死に至ると言われている。 PM2.5は、粒子状物質のうちで、2.5マイクロメートル以下の小さな粒子であり、最も症状が現れやすいのが、喉や気管支で、喉のかゆみや違和感・痛みのほか、咳やくしゃみなどの症状がでて、大量に吸い込むことで、肺炎や肺がんのリスクが高まると言われている。特に小さな子供は、屋外で過ごすことが多く、喘息などの症状を引き起こすリスクが高まり、アレルギー疾患が悪化する可能性があると言われている。子供たちが将来健康に過ごすためにも、しっかりとした対策が必要である。	
53	大気汚染	SPM(浮遊粒子状物質)とPM2.5(微小粒子状物質)について。環境アセスメントの評価項目の中にSPMとPM2.5はないことは承知しているが、とりわけ道路事業のアセスでは、人体への影響の観点から、SPMとPM2.5は環境アセスの指標とされなければならないと考えられている。 2.5ミクロン以下のPM2.5の大部分を占めるディーゼル排気微粒子(DEP)には非常に有害な発ガン物質のダイオキシンなど様々な毒性の強い有機化合物が多く含まれている。「アセスの項目にない」と言われても低濃度で長期暴露の場合、つまり下校時の児童はほぼ同じ時刻に通るわけだから、当然影響を受けることになる。「アセスの項目にない」の一言で片付く問題であろうか。どう対処するのか回答してほしい。	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
54	大気汚染	大気汚染について。全般的に出されている資料の中で、基準値を下回っていたとの事。調査の方法やまとめ方にいろいろな方法はあるかと思うが、具体的に調査は何日行い又は何回行ったのか。自分としては、この様な調査は連続しての10日間位は、して欲しい。又、3ヶ月に2回位はして欲しい。現状では、理解しがたい。	大気汚染の調査は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、準備書4.3.1-2ページに示すとおり、西宮市の大気汚染常時監視測定局や国土交通省の大気常時観測局において継続的に24時間365日測定されているデータの収集・整理を行っています。 また、第一次審査意見書に記載された意見も踏まえ、現地調査により降下ばいじん量の状況を把握しています。降下ばいじん量に係る現地調査は、準備書4.3.1-5ページに示すとおり、季節ごとに1ヶ月間実施しています。
55	大気汚染、騒音、振動	この事業で大気汚染・騒音・振動が一番大きいのは、陸上の橋脚を支える基礎杭工の中で場所打杭工である。私は、かつて場所打杭工に従事していた。その経験から以下に述べる。 第1章図1.3-7(1)に基礎杭工として「全回転型オールケーシング掘削機」と明記されている(略称:全回転機)。また、第1章表1.3-4の主な作業内容に場所打杭工があり、その主な建設機械として全回転機と記載されている。また、第4章表4.3.4-14~16にもユニットとして「オールケーシング工」と記載されている。全回転機はオールケーシング工の一種なので同じである。 それなのに第4章大気汚染の表4.3.1-19(1)以下の表に場所打杭工のユニットとして「リバースサーキュレーション工」と記載されている(略称:リバース)。この環境準備書が準拠している「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」の表-4.2.4には、両方のユニットが載っている。第1章と第4章が単独で別々の工種を載せるのはおかしい。工種を一つだけにするか二つの工種の調査予測を第1章と第4章ともに記載して比較検討すべきである。 拡底杭の場合は2つの工法を併用する事もあるが、それ以外で同じ橋脚の杭に2つの工法を使う事は通常はしない。リバースは、騒音・振動が低い。ただ、この工法を採用する際でも宮水対策でケーシング(スタンドパイプ)を建込む時は、市街地なので高周波パイプロを使用出来ないので全回転機やスイングジャッキを使用する。	建設機械の稼働に係る二酸化窒素の予測については、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき予測を行っており、最も影響の大きい工種を対象として準備書に記載しています。 本環境影響評価準備書においては、場所打杭工としてオールケーシング工を想定していますが、建設機械の稼働に係る二酸化窒素については、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」において場所打杭工で唯一示されているリバースサーキュレーション工の排出係数を採用し予測しています。また、浮遊粒子状物質の予測では土砂掘削、騒音の予測では鋼橋架設、振動の予測ではオールケーシング工を対象に予測しています。 なお、具体的な施工方法については、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮して検討します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
56	大気汚染、騒音	それぞれの機械や車両の1台毎の排気ガスや騒音が法令に適応していても、同時に作業するので法令基準をオーバーする事がある。更に多くの工区が同時に同じ工事をするので周辺の環境悪化は避けられない。この環境準備書は信頼できない。	建設機械の稼働に係る大気汚染や騒音の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、作業単位を考慮した建設機械の組み合わせ(ユニット)及びその数を設定して行っています。 複数のユニットを設定している場合には、同時施工として予測を行っています。 工事の実施にあたっては、環境保全措置として、排出ガス対策型・低騒音型の建設機械の採用、建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働、建設機械の取り扱いの指導、防音パネル等の遮音対策を実施し、排気ガスや騒音の影響を低減することとしています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
57	大気汚染	大気汚染の常時観測局は西宮市内で国道43号線沿線の4ヶ所は南側(海側)で、日中の交通量が多くなる時間は、海風が吹いて北側(山側)に流れているのでその4ヶ所の数値が低くて北側の数値は南側より高いはず。国道43号線沿線北側で西宮市内の常時観測局が1ヶ所では、この環境準備書の信頼が薄い。	大気汚染の予測にあたっては、当該地域を代表する場所に設置された西宮市の大気汚染常時監視測定局や国土交通省の大気常時観測局のデータを利用しています。 常時観測局(一般環境大気測定局)は、知事等が、大気汚染防止法に基づき、大気の汚染の状況を常時監視するために設置する測定局のうち、住宅地等の一般的な生活空間における大気の汚染の状況を把握するため設置したものです。 なお、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、国道43号北側の地域を含めて予測評価を行っています。
58	大気汚染	第4章図4.3.1-9の工事用車両運行ルートで現況交通量の表4.3.1-34に工事用車両交通量の表4.3.1-35を加えたらかなりの交通量になる。また、この工事で西宮ICから国道43号線~阪神高速神戸線の一部の高架を一旦撤去して西宮JCTを建設して開通するまで約8年間は工事の仮囲いで見通しの悪さと狭さで、この交差点がかなり渋滞する。表4.3.1-38・39の日平均値は、この地点の予測を別にすべきである。	工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事用車両の分散及び工事用車両の運行の指導を実施し、大気汚染の影響を低減することとしています。 事業実施段階においては、できる限り渋滞が発生しないような施工方法を検討します。 また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
59	大気汚染、騒音、振動	第4章4.3.1-101ページに「建設機械が稼働する時間・・・また、平均月間工事日数は16日とした。」と記載されているが、大気汚染・騒音・振動が多い建設機械や車両を使う基礎杭工は、平均月間工事16日では終わらない。1工区の基礎杭工を16日間で終了するには、基礎杭工のユニット数をかなり投入せざるを得ない。予測月間工事日数で査定し、更に工事別にすべきである。	環境影響評価においては、現段階で想定される工事内容をもとに予測を行っています。降下ばいじんに係る予測において示した平均月間工事日数は、基礎杭工に要する日数ではなく、季節別に1ヶ月当たりの降下ばいじん量を求めるため、休日や降雨の日数を考慮して設定した1ヶ月間において工事を行う日数を示しています。 なお、具体的な施工方法については、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮して検討します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
60	大気汚染、騒音、振動	大気汚染・騒音・振動の予測が「通行車両」「工事車両」「建設機械」とで別々になっているが、住民が受けるのはその3種類同時に受ける。大気汚染の種類ごとに調査され予測されているが、それらが全部混じって被害が出るのにその予測がこの環境準備書に無い。単なる合計以上の健康被害が出る。その予測がこの環境準備書に無い。また、この環境準備書の予測に反して健康被害が出たり持病が悪化する場合もある。これは健康調査を着工前に行い基準を作って定期的に健康調査をしていなければ判らない事である。これは「事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されるものと評価する」ためにも必要である。健康調査をしないのは環境基本法に反する。	工事中の影響については、概要書において環境要素及び環境影響要因の関係性より選定した「建設機械の稼働」及び「工事用車両の運行」を対象に大気汚染、騒音及び振動の影響について予測・評価を行っています。 予測にあたっては、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、建設機械の稼働及び工事用車両の運行のそれぞれにおいて、影響が最も大きくなる工種及び車両台数を対象に行っています。工事用車両の運行に係る影響については、既存交通による影響に工事用車両の影響を加味して求めています。 工事の実施にあたっては、準備書に記載した環境保全措置及び事後監視調査を適切に実施することにより、大気汚染、騒音及び振動の影響を低減します。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
61	大気汚染、騒音、振動	この名湾線事業に約600億円の費用と8年間の工事で供用する。その理由の一つに「小曾根線」「札幌筋」「阪神高速神戸線」3線の渋滞解消とある。名湾線が供用してこの3線の大気汚染・騒音・振動がどのくらい低減して、名湾線と今津東線の大気汚染・騒音・振動がどのくらい増える比較表がない。今津地区住民の環境を悪化させるのだからこれの比較表は、名湾線を供用するための環境影響評価準備書に必要不可欠な表である。	環境影響評価では、事業の実施が周辺の環境に及ぼす影響について調査、予測及び評価を行っています。 準備書において、対象道路及び今津東線の周辺における大気汚染、騒音及び振動の現地調査結果及び予測結果を記載しています。また、自動車の走行に係る騒音の予測結果については、表中に現地調査結果を記載しています(準備書4.3.3-70~72ページ)。
62	大気汚染、騒音、振動	大気汚染・騒音・振動の措置に必ず記載されているのが「事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること」とある。「実行不可能ならこの事業を止めるべき」と記載されておらず住民を無視している。特に「騒音」では「大部分の住民が日常生活に支障がないこと」とある。「大部分の住民」を誰が判断するのか？ 「環境の保全と創造のため」の「創造」が、事業者都合のいいように使われている。	準備書に記載した環境保全措置は、環境影響をできる限り回避又は低減するためのものであり、事業者の実行可能なものです。 現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。 なお、事後監視調査の結果は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」第30条の規定に準拠し、知事に報告します。知事は、その報告内容について審査を行い、対象事業等の実施等に関して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るときは、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るとされています。
63	大気汚染、騒音、振動	第4章表4.3.1-29(2)・表4.3.1-40(1)や第5章表5-1(1)などに「環境の保全と創造のための措置」として「集中稼働を避けること・・・」とか「工事用車両を分散させること・・・」と記載されているが、名湾線を大阪湾岸道路西伸部の供用時期に合せようとすれば「集中稼働」や「工事車両の集中」をする事になる。「事業者の実行可能な範囲内で・・・」とあるので、先ほどの措置は何の保障にもならない。	工事の実施にあたっては、準備書に記載した環境保全措置及び事後監視調査を適切に実施し、環境への影響の低減に努めます。 また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
64	大気汚染、振動、低周波音	環境影響評価準備書・要約書について。要約書の中で、影響を及ぼす恐れのある環境要素と環境影響要因の関連として供用時の大気汚染、振動、低周波音が挙げられているが、どれも人間が生活していくうえで重要なものであるにも拘わらず若干の対策が挙げられているが根本的対応策が記されていない。	環境影響評価の結果、供用時の大気汚染及び騒音については「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を、振動については「振動規制法」に基づく要請限度を満足すると結果を得ています。低周波音については、参考指標を下回ると予測しています。 また、環境保全措置や事後監視調査を適切に実施することにより、影響をできる限り低減します。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
65	大気汚染、騒音、振動	日照障害については第4章4.3.6-14ページの「1)回避又は低減に係る評価」で「・・・日陰に生じる損害等に係る費用負担について」(昭和51年2月23日建設省計用発第4号)に基づく、と記載されているのに大気汚染・騒音・振動にはなぜ「損害等に係る費用負担」が無いのか？	
66	大気汚染、騒音、振動、低周波音	今住んでる家は震災に合った。震災後新築した。防音の為、窓は2重窓にした。 43号線に面して自宅があるのは数軒である。多くは名神高速道路が出来てからの住人である。 寝るときはラジオをかけて寝る。夜中騒音で寝れないからである。夜中3時半頃から大型自動車が通行、ゴトンゴトンと騒音が高くなる。路面の接続部、段差、隙間のせいである。特に雨降り、雨上がりしゃーしゃーと音が高くなる。(一度目が覚めたら気になって眠れない) 1件1件公害の事は書かない。分かっていると思うので。 戸がビリビリと低周波で音がする。窓、玄関ドアの汚れ。黒いスス。 良く揺れる、震度1~2、分からない。テレビで知る。	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
67	大気汚染	<p>環境調査と予測結果は名神湾岸連絡線により環境悪化が促進することを示している。</p> <p>WHOの国際がん研究機関(IARC)が大気汚染は発がん性のグループG1(人に対する発がん性が認められる)に値すると発表した。また、大気汚染による早期死亡被害は世界で700万人と推計した。内訳は脳卒中40%、虚血性心疾患40%、慢性閉そく性肺疾患11%、肺がん6%、子供の急性下気道感染症3%と大気汚染に警鐘を鳴らした。</p> <p>2011年5月に環境省が行った「自動車排ガスと呼吸器疾患との関連についての研究調査」でも、自動車排ガスが学童の喘息発症の関連があること、成人の喘息発症にEC(元素状炭素、微小粒子状物質の1つ)が関係あること、持続性咳、たんの有無にEC、NOxが関係あることが示された。</p> <p>1978年にそれまでのNO2の環境基準は0.02ppmであったが、0.04~0.06ppmへと基準が緩められた。</p> <p>また、本環境影響調査・予測について測定地点が西宮ICを中心にしており、環境影響を評価するにあたって西宮全域を少なくても南部地域全体に行うべきであり不十分である。</p>	<p>二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を満足するとの結果を得ています。</p> <p>予測地域につきましては、本事業による影響を受けるおそ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います。</p>
68	大気汚染	<p>二酸化窒素について。大阪府のNO2簡易測定運動(ソラダス2016)調査報告書では濃度が環境基準の日平均濃度0.030ppm以下でも喘息の有症率が比例的に上昇している結果が出ている。このことは環境基準(0.04ppm~0.06ppm)を満たしていても体には非常に有害であることを証明している。環境影響評価要約書によれば測定地点のほとんどが0.030ppmを超えている。</p> <p>また、環境影響評価準備書では二酸化窒素のバックグラウンド値を0.017ppmとしているが、武庫川測定局では0.030ppmとなっている。健康を考える場合近隣測定地点の最大値を、予測値として使用すべきである。日平均値が0.04ppm超過の日が武庫川測定局で年92回、西宮インター交差点で24回、甲子園で13回あったことは連絡線が建設されれば大気汚染が悪化することは明らかである。なお武庫川測定局で、1時間の最高値で0.06ppmを超過していることは、今後風向きや湾岸線の開設により吹き溜まりができ環境基準を超過することは本地においても十分考えられる。日平均値で0.04ppm以下をめざすことは国土交通省近畿地方整備局としては当然の責務である。</p>	<p>大気汚染の予測に用いたバックグラウンド濃度は、西宮市内に存在し対象道路に近い測定局におけるデータとしています。武庫川測定局は、尼崎市内の自動車排出ガス測定局であることから、本事業の実施に伴う大気汚染の予測評価においては、バックグラウンド濃度として適切ではないと考えています。</p> <p>二酸化窒素の予測結果は、「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を満足するとの結果を得ています。</p>
69	大気汚染	<p>浮遊粒子状物質については、甲子園測定局での測定値は兵庫県下では一番高い濃度(2020年3月19日5時のリアルタイム値で0.034mg/m<sup>3</sup>)となっている。このことはこの地域がいかに大気汚染の進行が激しいかを物語っている。</p>	<p>「西宮の環境(大気編)」(西宮市ホームページ)によると、平成30年度の浮遊粒子状物質濃度は、甲子園測定局(自動車排出ガス測定局)を含む市内すべての測定局(一般環境大気測定局6局、自動車排出ガス測定局5局)において、環境基準を達成しています。また、一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局の年平均値を比較しても大きな差は無いため、浮遊粒子状物質は市内の大気中でほぼ一様に分布するものと考えられます。</p>
70	大気汚染	<p>準備書の概要では、二酸化窒素について、西宮インター交差点の現況調査結果値が0.040ppmで、供用後の西宮インター周辺の値が、0.034~0.035ppmに減少していますが、これは将来低公害車が普及すると見込んでの数値なのか？いくら技術が進歩しても、石油燃料を燃焼させた場合には、大気汚染による人体への影響は、計り知れず、有害物質は排出される。もし、電気自動車の普及を想定しているのであれば、10年後の普及率をどの程度と見込んでいるのか？また、大型車にも普及するのか？電気自動車については、「バッテリーの大幅な技術革新」及び「急速充電用の充電設備の増設が必要」との理由で、電気自動車が普及するのは、まだ10年以上先だと言われている。大型車に普及するのは、まだもっと先である。従って、電気自動車の普及は、ゆっくりであり、名神湾岸連絡線の完成後の大型車の激増と比較すれば、むしろ二酸化窒素は、増加すると見るのが、妥当ではないのか。</p> <p>大気汚染について、はるか遠い将来の話がされても困る。それまで、我慢をしるというのか。</p> <p>沿線住民は、過去から現在、そして、遠い将来に渡って、ずっとこの住環境の中で生活していく訳であり、日々の大気汚染の積み重ねが、健康に影響することを心配している。大気汚染による健康被害は、自ら気付いていないだけで、すでに影響を受けているかもしれないし、近い将来かもしれない。現に今でも、排気ガスの臭いのきつい日は、気分が悪くなる。なお、電気自動車が普及して、大気汚染は、減少しても、タイヤの走行音や振動音は変化せず、車両振動と橋梁振動、橋脚振動、地盤振動、低周波音は変化しない。</p> <p>二酸化窒素は、肺から吸収されやすい性質を持っており、細胞を傷害する作用があるとされており、粘膜を刺激し、気管支炎や肺水腫の原因になると言われている。我々沿線住民がその危険性にさらされている！担当者は、何とも思わないのか？</p>	<p>自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、当資料に示された自動車排出係数及び将来交通量により行っています。この排出係数は、自動車排出ガス量の許容限度に関する中央環境審議会の第十次答申による挑戦的目標までの自動車排出ガス規制・低減対策に基づいて、2030年度を予測対象として設定されたものとされています。</p> <p>予測結果は、「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を満足するとの結果を得ています。</p> <p>また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p>
71	大気汚染	<p>浮遊粒子状物質について、西宮インター交差点での現況調査結果では、0.038mg/m<sup>3</sup>となっており、供用後の全地域では、0.054mg/m<sup>3</sup>と増加している。西宮インター周辺では、もっと値が多くなるのではないのか？大型車の通行が増加すると見込んでいると思われるが、浮遊粒子状物質は、特に大型車に代表されるディーゼル車の排ガスに多く含まれており、人体には発がん性があり、肺や気管に沈着するなど、呼吸器系に沈着することで、呼吸障害を誘発するとされている。現実問題として、我が家の窓のサッシに黒いスス状の物が溜まり、拭き取っても、やがて直ぐに溜まる。このススを我々沿線住民は、今でも吸い続けている。もし、高架橋道路が出来れば、このスス状の物を今以上に大量に吸い続けることになる。</p> <p>我々沿線住民は、日々健康被害にさらされており、我々を動物実験にするのは、やめていただきたい。</p>	
72	大気汚染	<p>全体的に見て各方面への環境への影響は基準内であるからOKだと言う結論の様だが、近隣住民は長年国道43号線、名神高速西宮IC、阪神高速3号神戸線によって大気汚染、騒音、バイ塵の被害を受けてきた。その上、今回持ち上がった来た名神湾岸連絡線の建設はどうい受け入れられるものではない。今現在も喉のいがらっぽさを常に感じ風向き・強さなどによって、よりひどく喉の異状を感じる様な状態である。絶対に住環境を悪くする連絡線建設には反対である。</p>	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
73	大気汚染、騒音、振動	工事中や完成後の振動、空気汚染、騒音が心配である。辺りの景色がどう変わり、生活がどう変わり、身体に影響はないのか心配である。住宅業者の「家を査定してやる」というピラなどが家のポストに入り「狙われているんじゃないか」と感じることもある。	環境影響評価の結果、工事中及び完成後の大気汚染、騒音及び振動は、基準との整合が図られているものと評価しています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
74	大気汚染、騒音、振動	静かな住宅環境が一転して騒音と振動、大気汚染の環境へと変貌していった。景観は高層の巨大なインターチェンジの出現によりコンクリートジャングルと化していった。国道43号線公害訴訟及び尼崎公害訴訟による道路構造対策(10車線から6車線へ)、防音防塵壁の設置や環境ロードプライシング、排ガス規制等(車の性能が良くなった)で幾分環境は改善されたが、今なおとても環境が良い住み良い場所とは言えないと思う。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状況でもある。 私が言いたいのは、この道路がもたらした騒音・振動、大気汚染等の環境の破壊は過去から半世紀以上継続した現在進行形の公害だということである。地域住民はその犠牲になってきたと思う。道路公共事業と、その影響を直接に被る地域住民の利害関係が根本的に相容れないものと思うが、これまで半世紀以上、道路の騒音・振動、大気汚染等に晒されてきた地域住民の苦労も、今一度、汲みとっていただきたいと思う。	対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。 また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
75	水質汚濁	我々の生活環境には、風・雨もある。この準備書で風に触れている部分が大気汚染の項だけで雨での調査と予測が全く無い。 降雨で大気汚染物が地上に落ちる。屋根や植物に当たり地下に浸透する。名湾線のタイヤ等の粉塵も排水口を通過して海に出る。その調査と予測がこの準備書にない。	降雨時に流出する路面排水については、初期流出時にやや高い汚濁濃度が一時的に排出される場合もありますが、時間の経過とともに速やかに濃度は減少すると考えられることから、影響は極めて小さいと考えています。
76	水質汚濁	主塔を支える橋脚のコンクリートは常に海水に触れている。コンクリートのアルカリ成分が海の生物への影響の調査と予測がこの準備書に無い。	コンクリートから溶出するアルカリ成分が海水のpHに及ぼす影響は、ほとんど無視できるとされていることから、完成後の橋脚が海域の水質に与える影響は、極めて小さいと考えています。
77	騒音、振動、低周波音	騒音、振動、低周波音の調査期間について、2019年10月15日～16日、12月9日～10日の2日間実施された。既存の資料を使用しての準備書となった訳だが、環境調査は年4回、春・夏・秋・冬の1週間ずつ、合計4週間される。その理由は季節によって数値が変わるからだ。平成30年9月～環境調査が始められたのに、なぜ10月と12月の2日間だけになったのか。その理由が知りたい。	調査期間は「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、適切に設定しています。
78	騒音、振動、低周波音	騒音・振動、大気汚染等について。環境影響評価の結果の概要によれば、要は数値的に基準又は目標に達しなかったのは騒音の一部だけで、それも環境保全措置を行えば、改善され基準又は目標内におさまるといふことである。騒音・低周波音については併用後も監視するということか。今回の現況調査を行った地点の内、(仮称)西宮JCT・IC周辺の近接空間とは、実際にどの地点(場所)で調査したのかを教えてください。というのも現況の騒音・振動は国道43号線、阪神高速3号神戸線、名神高速西宮IC、今津東線に起因するものなので、その近接空間で住居のあるところで行われたのかどうかということである。国道43号線から20m以上離れていたら意味がない。その近接空間に住んでいる者の実感としては、少なくとも現況では、騒音は常時セミの声以上あり、振動も大型車通過時等に戸や障子がカタカタ動くので、併用後、沿道環境が改善すると言われても、この数値は、にわかには信じる事ができない。	供用後の騒音及び低周波音については、準備書6-2ページに示すとおり、事後監視調査を行います。 (仮称)西宮JCT・IC周辺においては、準備書4.3.3-5ページに示すとおり、近接空間の4箇所にて現地調査を行っています。
79	騒音、振動	場所打杭工で使用するオールケーシング工の騒音と振動の調査と予測がないのがおかしい。またリバースサーキュレーション工は多量の泥水を使用するので宮水地帯で適正の有無の調査と予測がないのがおかしい。 統一性のない環境影響評価準備書を信頼出来ない。	本環境影響評価準備書においては、場所打杭工を行うこととしており、建設機械の稼働に係る振動の予測では、オールケーシング工を対象に予測結果を示しています。騒音の予測では、最も影響の大きい工種として、鋼橋架設を対象に予測を行っています。リバースサーキュレーション工の実施は、現時点では想定していません。 なお、具体的な施工方法については、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮して検討します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
80	騒音、振動	準備書に示されていない、高架橋道路の橋脚部分的に打ち込む杭の数は、何本なのか？工事期間中における、作業車による公害は、相当ひどいものと予想できるが、杭を打ち込む時に発生する騒音と振動は、特にひどいものだと予想される。これは、工事期間中の予測値に含まれているのか？	建設機械の稼働に係る騒音及び振動の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、作業単位を考慮した建設機械の組み合わせ(ユニット)及びその数を設定して行っています。本環境影響評価準備書においては、場所打杭工を行うこととしており、建設機械の稼働に係る振動の予測では、オールケーシング工を対象に予測結果を示しています。騒音の予測では、最も影響の大きい工種として、鋼橋架設を対象に予測を行っています。 工事の実施にあたっては、環境保全措置として、低騒音型・低振動型の建設機械の採用、建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働、建設機械の取り扱いの指導、防音パネル等の遮音対策を実施し、騒音や振動の影響を低減することとしています。 また、具体的な施工方法については、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮して検討します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
81	振動、 低周波音	全回転型オールケーシング掘削機で、硬い地盤・地層でケーシングが回転する時は大きい振動と低周波がある。深く硬い地層では遠い場所まで影響する。また、ハンマーグラブは自由落下するので振動する。工事現場周囲に鋼矢板を挿入し、その中を1m程掘り下げても、建設機械の転倒防止に作業盤を固くするので振動低減はない。	建設機械の稼働に係る振動の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、作業単位を考慮した建設機械の組み合わせ(ユニット)及びその数を設定して行っています。最も影響が大きいと想定されるユニットとして、オールケーシング工を対象とした予測の結果、基準を下回ると予測しています。さらに、環境保全措置として、低振動型建設機械の採用、建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働、建設機械の取り扱いの指導を適切に実施します。
82	振動	例えば杭の直径を1.5mとする。使用する全回転機の重さを30トンとし、それを吊るすクローラクレーンを90トン吊りとした場合、合計120トンになる。吊ったまま移動する時、遠くまで振動がある。移動する時の振動は抑える事は出来ない。このような一つ一つの具体例をシミュレーション予測した結果が無い。しっかりした杭のある建物以外は振動する。「事業者の実施可能な範囲内で環境影響をできるだけ回避又は低減すること」では住民の泣き寝入りになる。	
83	騒音	騒音の予測レベルは「環境の保全と創造の措置」をしても2dB程度しか減衰していない。夜間の60dBといえば、窓もあけられない音量である。合成値は既存道路水準になっているが風向きなどで合成値は変化するものである。しかも基準そのものが人間生活に合致していない。騒音の広域調査・予測がなされていないのも問題である。とりわけ今津巽町の高層マンションの予測調査は重要である。	自動車の走行に伴う騒音は、環境保全措置の実施により、「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を満足するとの結果を得ています。予測地域につきましては、影響を受けるおそ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います。ご指摘のマンションにおいても予測を行っており、その結果は準備書4.3.3-81ページの地点18に記載しています。
84	騒音	騒音について、西宮JCT・IC周辺南西部の供用後の予測結果値が基準値を上回っており、今津港町・今津巽町でも、上回っているか、同じレベルの値になっている。一つ疑問なのだが、なぜ西宮JCT・IC周辺の南東部の値が南西部よりも低くなるのか、分からない。神戸方面に向かう車は、43号線の西宮インター交差点の南東部の赤信号で車は、一旦停車して、アイドリングをしてから、エンジンを吹かすので、騒音は、南東部の方が値が高くなるのではないかと？南西部と南東部の値の違いは、何なのか？	(仮称)西宮JCT・IC周辺における自動車の走行に係る騒音の予測結果について、南西部の方が南東部よりも高くなると予測される要因は、南西部の国道43号沿道において、擁壁等によって遮音されている区間の一部に開口部が生じるためです。詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、国道43号沿道に対しても現況と同様の環境保全措置を講じていくこととしています。
85	騒音	名神湾岸連絡線には、今ある阪神高速神戸線(拙宅の前後に設置されている上部だけ開いた高架トンネルのような)の最新の防音防塵壁のようなものを設置してもらいたい。	準備書4.3.3-79ページに示すとおり、対象道路の高欄上に遮音壁を設置することにより、騒音の影響を低減し、基準との整合を図ることができると予測評価しています。事業実施段階において、環境影響評価の結果及び保全対象の立地状況等を踏まえ環境保全に十分配慮し、遮音壁の仕様や設置範囲等の詳細について、騒音の低減効果、設置及び維持管理に係る経済性等を総合的に勘案するとともに、騒音の低減に係る技術開発の状況を踏まえ、必要に応じて事業者の実行可能な範囲内でより良い技術を導入することとしています。
86	騒音	国交省は、騒音対策として、遮音壁を設置することにより、基準値以下になると予想されるとあるが、西宮JCT・IC周辺南西部の背後地では、遮音壁を設置しても、まだ基準値内であり、これでは、環境基準の達成及びその維持に支障がないとは、とても言えないレベルである。	
87	騒音	これ以上道路を増やしてどうするのか？車も増えるだろう。騒音などで環境は悪くなるだろう。家の前の酒蔵通りでさえ、やかましいなと思うときがあるのに、これ以上の騒音には耐えられない。静かな環境で生活したいと思うのはぜひいたくなのか？とにかく名神湾岸連絡線は止めてほしい。	
88	騒音	高架橋道路の設置に伴い、下の道路から発生する騒音が橋梁に反響して、騒音が増幅すると指摘されているが、それについてはどの様な対策を考えているのか？	自動車の走行に伴う騒音の予測では、平面道路から発生した音が高架道路により反射することを考慮した上で予測しています。予測結果は、環境保全措置を実施した場合、「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を満足するとの結果を得ています。また、事業実施段階において、環境影響評価の結果及び保全対象の立地状況等を踏まえ環境保全に十分配慮し、遮音壁の仕様や設置範囲等の詳細について、騒音の低減効果、設置及び維持管理に係る経済性等を総合的に勘案するとともに、騒音の低減に係る技術開発の状況を踏まえ、必要に応じて事業者の実行可能な範囲内でより良い技術を導入することとしています。
89	騒音	騒音には、生理的影響として、「聴力障害」と「睡眠妨害」があり、心理的影響として、「うるさい」「やかましい」の心理的ストレスが、活動妨害として、「作業妨害」「聴取妨害」、社会的影響として、幹線道路沿いなどの騒音レベルの高い地域では、騒音を原因とした「地価等の資産価値の下落」がある。資産価値の低下は、道路公害から逃れて、もっと静かで住みやすい土地に移転したいと思っている沿線住民にとっては、大問題である。この様な影響について、どの様な責任を取るつもりなのか？	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。環境影響評価においては、資産価値に係る内容は対象としていません。
90	騒音	騒音は、近隣住民の一人として、静かで安心して寝られ、健全で安心して生活出来る事が一番である。住民説明会説明資料の「5-3. 騒音」には注)3)に「・・・必要に応じて環境保全対策を講じます」と記載されているが、具体的には、どのようにして行くのか分かりやすく説明してほしい。専門用語での表現は分からない。	西宮浜の予測地点については、対象道路以外の道路の管理者である兵庫県及び阪神高速株式会社が、事業者と連携・調整を図りながら、将来における交通量の状況等を踏まえ、具体的な環境保全対策はその時点で検討することとしています。
91	騒音、振動	今津地区の歴史文化の一つで住民の精神の拠り所の福應神社境内が西宮IC建設でかなり削られた。神社の境内は、お祭り以外では静寂(振動が無いのも含む)が保たれることが重要である。今でも静寂が侵されているのに、この名湾線が出来ればその工事中から静寂が侵され神社の存在を侵される。福應神社の静寂をどう維持するかがこの準備書に無い。	(仮称)西宮JCT・IC周辺の住居においては、工事中及び供用後に環境保全措置を実施し、基準又は目標との整合が図られることから、住居に隣接する福應神社においても同様の環境であると考えています。
92	騒音、 日照障害	準備書では、日照障害や騒音などの環境被害が主として西宮JCT・IC(仮称)の周辺で発生すると予測されている。この多くは連絡線と神戸線との接続事業によって生じるものとみられる。神戸線との接続によって西宮JCT・IC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る。多くの住宅や事業所が移転を余儀なくされる。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、神社の静謐さを維持できるかどうかを不安視する声もある。	(仮称)西宮JCT・IC周辺における環境保全措置として、工事中は防音パネル等の遮音対策、低騒音型・低振動型建設機械の採用、建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働、建設機械の取り扱いの指導を適切に実施します。供用後においては、遮音壁等の設置や高架のジョイント部への対策を適切に実施します。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
93	騒音	<p>私は30歳頃から浜甲子園に居住して既に40年強になりますが、かつては静かな住宅地で、よく子供を連れて夕陽を見に行ったものである。</p> <p>その後、海は埋め立てられ、湾岸道路が通り、交通量が増加し、特に大型トラックが寸断なく通過することによる騒音が一日中届くようになった。</p> <p>湾岸線には、近隣では芦屋市や尼崎市には遮音壁が設置されているにもかかわらず、なぜ自然環境保護、住環境保護地区の甲子園浜区間に遮音壁が設置されていないのか？</p> <p>今回名神と湾岸線の連絡線の工事を施工されるに際し、同時に浜甲子園エリアに面した湾岸線の甲子園浜区間に遮音壁の設置を要望する。</p>	<p>環境影響評価では、事業により影響を及ぼすと考えられる範囲において調査及び予測を行うこととしており、浜甲子園及び浜甲子園団地の区域は、本事業の実施に伴う騒音の影響範囲とは考えておりません。</p> <p>なお、供用中の阪神高速5号湾岸線の西宮港大橋から鳴尾浜に至る区間に対する意見については、当該道路管理者及び西宮市に伝えます。</p>
94	騒音	<p>甲子園浜の湾岸道路にも遮音壁の設置を強く要望する。特に、湾岸道路は広幅員道路ゆえに、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る。</p> <p>湾岸道路の交通量は、兵庫県による平成27年の調査結果では、甲子園浜と西宮浜との間の断面では、1日約5万3千台になっており、その40%が大型車である。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き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、大阪と神戸の中間地点にあたる甲子園地区ではそれ以上になる恐れがあり、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2倍、3倍になる」と懸念が表明されている。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15万台にもなるわけであるが、甲子園浜の沿岸地域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～4丁目は低層戸建て住宅地である。最近では湾岸道路の騒音が昼夜を問わず海岸線から遠く離れた臨港線付近までも届いており、湾岸道路の騒音が大きいと苦情を言う住人が増えている。湾岸道路の騒音が浜甲子園の住宅地までよく聞こえてくることは、住宅地内の海を臨む路地に立ってみるとよく理解できる。海岸線から数百メートル(約300m)離れた拙宅前の路地からでも湾岸道路を疾走する大型車のボディがよく見渡せる。西宮市の環境局が毎年3月に浜甲子園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デシベルの基準を超過しており、今年3月の測定結果では昼間までもが環境基準(55デシベル)を超えている。</p> <p>そこで、海岸に行って堤防の上から湾岸道路を眺めてみると、西宮港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。ところが、西宮浜の米穀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には人が住んでもいないにもかかわらず、手厚く遮音壁が設置されている。一方で、甲子園浜の大阪方面行きのオフランプには白地にブルーのラインが入った遮音壁が不思議にも設置されていて、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5万台以上もの車が高速で走る本線の方である。</p> <p>ここで、さらに指摘しておきたいことは、湾岸道路は往復6車線という幅員が非常に広い道路なので、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ない。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播し、住宅地によく聞こえてくることになる。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る。</p> <p>以上、名神湾岸連絡線の湾岸道路への接続にあわせて、今後、甲子園浜を通過する湾岸道路の交通量が大幅に増加することになるため、西宮港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する。</p>	
95	騒音	<p>さまざまな環境上の影響が考えられるが、騒音に限って意見を述べる。</p> <p>準備書では予測調査の結果、環境基準を超過する地点があり、その対策として遮音壁等が考えられ、事業者の実行可能な範囲内で影響が回避などと評価されたと理解している。是非、事業者において実行されることを期待するが、問題はその対策の範囲である。</p> <p>準備書の評価結果では、対象道路においては、対象道路以外の道路の影響分を増加させないレベルであると評価されるものの、対象道路以外の道路においては、当該道路管理者及び事業者が連携・調整を図りながら、将来における交通量の状況等を勘案し、必要に応じて環境保全対策を講じるとされている。つまり、名神湾岸連絡線には一義的に遮音壁が設置されますが、名神湾岸連絡線以外の路線即ち湾岸線には、必要に応じてしか騒音対策などの環境保全対策が講じられないと評価していると理解している。将来の交通量等を見極めてから対策が講じられるということと理解する。</p> <p>ところで、湾岸線は六甲アイランド以西の西伸部が事業着手され、神戸線からの乗り換えなどにより交通量は増加することが十分に予測されるのではないかと。即ち、対象道路以外の道路の将来交通量の増加は現段階でも十分に予測され、そのための対策をうつ必要性は十分にあると思われる。対象道路以外の道路である湾岸線の騒音対策も対象道路である名神湾岸連絡線の事業化にあわせて、もしくは先行して実施されるべきと評価するべきと考える。</p> <p>現在においても浜甲子園地域では気象条件によっては環境基準を超過する騒音レベルに達しており、道路ネットワークの充実による交通量の増加が目に見えているのに、対策をうたないという選択肢はないと思われる。良好な住環境とあわせて浜甲子園地域には鳥獣保護区もあり、湾岸線に遮音壁などの騒音対策を講じることにより、地域の総合的な魅力が破壊されないように要望する。</p>	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
96	振動	久寿川町、今津社前町の振動レベルは、ここ数年横ばいか増加傾向にあるが連絡線ができれば振動レベルが向上し現在よりも悪化する。	自動車の走行に係る振動の予測は、準備書4.3.4-52ページに示すとおり、対象道路の他、名神高速道路、阪神高速3号神戸線、国道43号及び今津東線等の影響も考慮しています。予測結果は基準を下回り、環境保全措置として、高架のジョイント部への対策を適切に実施します。
97	振動	振動について、「現況調査の結果、全地点において、要請限度を下回りました。又供用後の予測結果においても、全ての予測地点において、基準以下になると予測しています」とある。しかしながら、現在でも、自宅の3階の部屋で横になっていると、大型車が通るたびに、部屋が揺れ、場合によっては、地震と間違えるような揺れがあるのに、大部分の地域住民が日常生活において支障がないと言うのは、どう言うことなのか？ 今でも、地盤や家屋が揺れているのに、高架橋道路が完成すれば、車両振動に加え、橋梁振動や橋脚振動が加わる。そして、「地盤振動や家屋振動」及び「低周波音」の発生原因として、加振源となる「車両の振動」と振動源となる「橋梁の振動」、受振点及び受音点となる「家屋及び建具の振動」、これらの振動系の固有振動数が近接した場合に生じる「共振」が、主要因である場合が多いとされている。従って、今以上に振動が頻繁に起こることは、確実であり、家屋の耐用年数が短くなるのは、目に見えている。 振動による、家屋の耐用年数の低下に対する補償は、必ずしてほしい。	
98	低周波音	低周波音は遠方では高い周波数よりも影響が大きくなる傾向があるにも拘わらず測定地点が湾岸連絡線沿いしか測定していないのは不合理である。西宮市全域に測定地点を広げ、環境保全措置をとる必要がある。	低周波音の調査地域は、影響を受けるおそれがあると考え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、対象道路の周辺において現地調査を行いました。
99	低周波音	低周波音について、現況調査結果と供用後の予測・評価結果において、どちらも「参考指標を下回り、大部分の地域住民が日常生活に支障がない」と結論づけているが、低周波音に対する感じ方かなりの個人差があり、支障がないと言い切れるのか？そして、現況調査結果での西宮JCT・IC周辺の測定結果が、L <sub>50</sub> で63～80dB、L <sub>G5</sub> が68～87dBとなっており、供用後の予測結果がL <sub>50</sub> で70～76dB、L <sub>G5</sub> が98～84dBになっている。 低周波音は、車両が高架橋道路を走行することによって、橋梁下面から発生するといわれており、車両が激増し、尚且つ、高架橋道路の完成後の方が最大値が下がることは、ありえない。低周波音は、「不快感や圧迫感など」の、人への影響や「窓や戸の揺れ、がたつきなど」の建具などへの影響があるとされている。従って、高架橋道路が完成すれば、低周波音による、被害が大幅に増えるのは、確実である。	環境影響評価の結果、低周波音については、参考指標を下回ると予測しています。さらに、環境保全措置や事後監視調査を適切に実施することにより、できる限り影響を低減します。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
100	低周波音	西名阪低周波公害裁判について。日本で初めての低周波音による被害が裁判で争われた例が、西名阪低周波公害である。昭和47年12月に西名阪自動車道が供用されて以来、住民から頭痛、目まい、吐き気、イライラ、不眠、耳鳴り、胸への圧迫感、鼻出血等の苦情が住民から訴えられるようになった。昭和53年には健康被害調査が、昭和56年には家屋被害実態調査が行われ、昭和57年に香芝高架橋等で低周波音測定が始まった。昭和63年12月に住民と日本道路公団で和解が成立した。問題は、西名阪の低周波音の発生源となった香芝高架橋は住宅地の中にあり、今回の名神湾岸連絡線の住居環境と非常に似ている。故に裁判まで持ち込まれることのないよう、住民への健康調査と家屋の調査をしてほしい。	環境影響評価の結果、低周波音については、参考指標を下回ると予測しています。さらに、環境保全措置や事後監視調査を適切に実施することにより、できる限り影響を低減します。 なお、西宮市において、大気汚染・騒音・振動等について測定を行っています。
101	低周波音	低周波音について。パンフレット及び説明会で使用されたプリント冊子に記載されている低周波の参照値は50%時間率音圧レベルL <sub>50</sub> =90dB、5%時間率音圧レベルL <sub>G5</sub> =100dBは国交省の数値である(1999年改正、2013年最終改正)。ところが、環境省は「心身に係る苦情(身体的影響)の評価にあたっては、G特性音圧レベルと1/3オクターブバンド音圧レベルの両方を測定し、評価を行うことが重要である」と述べられ、参照値はG特性音圧レベル=92dBとされている(環境省評価指針より)。又、環境省の手引書は「参照値よりも近いレベルでもまれではあるが、心身に係る苦情が発生する可能性がある」とあり、人がどう感じるか(官能評価)での幅も認められている(環境省 手引書 P.14、P.16、評価指針の解説 P.2)。 また12月22日の公聴会で公述した方(水波町)の方に明らかに低周波音の物的影響が見られる。この物的苦情の対応にあたってはG特性音圧レベルは用いない。建具のがたつき閾値は、感覚閾値と全く異なる周波数特性を持っているから、1/3オクターブバンド音圧レベルを用いられるということだ。参照値を参考として、今現在発生している物的影響について発生源を調査する必要がある(環境省評価指針の解説)。調査を要求する。 心身に係る苦情に対しては、健康調査の必要があると考える。何故なら、低周波音以外の原因によって身体的症状が出ている人が、そのことを理解しないまま、低周波音による被害であると思いついたまま生きることは、極めて悲しいことであり、測定値と参照値との比較だけではなく、体感調査によって行われるべきだ。体感調査を要求する。	自動車の走行に係る低周波音の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、50%時間率音圧レベル(L <sub>50</sub> )及びG特性5%時間率音圧レベル(L <sub>G5</sub> )を対象として行っています。 なお、環境省による「低周波音問題対応の手引書」に示されている参照値については、「低周波音問題対応の手引書における参照値の取扱いについて」(環境省 都道府県等宛通知 平成29年12月27日)によると、「参照値は、固定発生源(ある時間連続的に低周波音を発生する固定された音源)から発生する低周波音について苦情の申し立てが発生した際に、低周波音によるものかを判断するための目安として示したものである。」とされており、自動車等の移動発生源とそれに伴い発生する現象には適用しないとされています。また、「参照値は、低周波音についての対策目標値、環境アセスメントの環境保全目標値などとして策定したものではない。」とされており、本環境影響評価には適用していません。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
102	日照障害	日照障害については、「必要に応じて関係通達に基づき適切に対処します。」とあるが、具体的にどのような対処なのか？他の大気汚染や騒音・振動・低周波音・景観被害等については、補償しないのか？	日照障害については、参考指標を超過する日影が生じると予測されますが、環境保全措置として、事業者の実行可能な範囲内で、高架構造物の上・下部工の形式・配置等の工夫を実施します。高架構造物の桁高の検討や桁下空間の確保、遮音壁形式の検討により、日照障害の影響をできる限り低減させることとしています。
103	日照障害	表4.3.6-7に依れば(仮称)西宮JCT・IC周辺の予測結果では「参考指標を超過する日陰が生じる」とある。これの措置として「高架構造物の桁高の検討・・・日陰の影響の低減できる」だけで日照障害がゼロではない。高架構造物の材質を透明にするしかない。構造物の透明化が出来なければ事業者の費用負担で是正すべきある。	やむを得ず本事業に起因して生じる日照障害に関する影響については、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」(昭和51年2月23日建設省計用発第4号)に基づき、適切に対処します。
104	日照障害	我が家の日照権を守ってほしい。我が家は、今津小学校の西隣の2階建てで、日照障害に関係があるかないかの境目ぐらいのところである。今でも、冬場の昼は今津小学校の影になっている。冬場は朝と夕方に光が入る。西宮JCT・ICが高く建ったら、朝の光が入って来ないかもしれない、庭の草花の生育が悪くなるかもしれないと心配である。我が家の日照権を守るためにも、阪神高速3号神戸線の大阪方面行きだけでもなくしてほしい。	大気汚染、騒音、振動、低周波音及び景観の影響については、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全措置や事後監視調査を適切に実施することにより、できる限り低減します。詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
105	日照障害	4.3.6日照障害(2)環境保全目標として「環境保全目標は、「環境影響評価指針」(平成10年1月9日兵庫県告示第28号)を踏まえ、表4.3.6-3に示すとおりにした」として、日照障害の環境保全目標について「大部分の地域住民が日常生活において支障がないこと」としている。つまり、この環境保全目標では、一部の地域住民の日常生活に支障が出ることを容認することを示唆している。 「環境影響評価指針」(平成10年1月9日兵庫県告示第28号)では、環境要素である日照の環境保全目標について「大部分の地域住民が日常生活において支障がないこと」としている。しかし、この指針は告示から20年以上が経過し、現在の市民意識と相いれず、政府が目指す方針とも合わなくなっている。準備書について旧弊ともみられかねない環境保全目標が盛り込まれた県の「環境影響評価指針」を根拠に策定されたことは適切性を欠いている可能性がある。 国際連合が2015年(平成27年)9月、採択した「持続可能な開発目標(SDGs)」においては実施のための主要原則として「誰一人取り残さない」ことを基本的理念としている。これを受けて、日本政府は「持続可能な開発目標(SDGs)推進本部」を設置し、平成28年に「持続可能な開発目標(SDGs)実施指針」を決定した。つまり、県が平成10年に告知した「環境影響評価指針」と政府が平成28年に決めた「持続可能な開発目標(SDGs)実施指針」との間で差異が生じている。令和2年に作成する環境影響評価書については「誰一人取り残さない」ことを基本的理念とする政府の「持続可能な開発目標(SDGs)実施指針」の趣旨に沿って、「全ての地域住民が日常生活において支障がないこと」とすべきである。	
106	日照障害	日照障害について、「予測地点の1箇所が参考指標を超過する日影が生じると予想され、環境保全措置をする」とある。そして、「高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫をする」と記されている。高架橋道路の建設そのものに反対の立場なので、建設を前提としたことは、言いたくないが、あえて言うと、遮音壁を低くしたり、シースルーにするとかの方法は、反対である。遮音壁を低くすれば、遮音壁の効果が薄れる。そして、高架橋道路のシースルー部分を走行している車両の存在自体を見たくない。又車両からも見られたくない。できれば高架橋道路の上に蓋をして、トンネル状にして欲しいくらいである。	
107	日照障害	神戸線との接続事業による環境負荷の大きさ、つまり騒音と日照障害、景観についてさらに詳しい記述が必要と考える。特に日照障害については深く憂慮すべき課題を含んでおり、十分な対策が不可欠である。準備書では西宮JCT・ICの北東部と北西部、南西部で建築基準法などに基づく参考指標を超える日陰が生じるとの予測結果が示されている。特に、南西部では参考指標の「5時間」あるいは「4時間以上」を大幅に超える7時間以上の日陰が生じると予測される地点がある。国交省は準備書の中で環境の保全と創造のための措置として「高架構造物の上下部工の形式、配置等の工夫」を挙げている。つまり、橋げたの厚さを薄くしたり、橋脚の間隔を広げることで日陰の時間を減らすことを検討しているようだ。 その一方で、「必要に応じて「公共施設の設置に起因する日陰により生じ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」としている。つまり、国交省は環境の保全と創造のための措置だけでは日照障害を解決できず、対象地域の住民との金銭交渉で解決する可能性を示唆している。国は国自らが定めた参考指標を守るべきであり、環境保全に対する努力を放棄すべきではない。なぜ、環境の保全と創造のための措置だけでは日照障害を解決できないのか、どの部分で「公共施設の設置に起因する日照により生じる損害等に係る費用負担について」に基づき、適切に対処する必要性が生じる可能性があるのかを記載するべきである。	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
108	廃棄物等	第4章4.3.7-5ページの5) 予測結果に「建設汚泥については、発生量は土質によって異なるため、現時点での把握は困難である。」とある。しかし、第1章の表1.3-3や表1.3-4により建設汚泥が出るのは主な工種で把握できる。陸上部の土質は第4章4.3.8-14ページの図4.3.8-4 地質構成図や阪神高速神戸線などの近隣の公共事業や大きな住宅建設や工場建設の建築確認申請書に添付されている柱状図(ボーリング図)で把握できる。海底部は西宮大橋と甲子園浜橋や今津浜の新水門の工事に柱状図がある。なぜそれ等を使わないのか？ 土質は大気汚染と違って風の影響を受けず一定である。公共事業や民間事業での建設汚泥はマニフェストで管理されているので排出量や搬出先が明らかなのにそれを利用していないのは何故か？	建設汚泥の量は、土質、地下水位、水分量、施工条件等によって異なることから、現時点での把握は困難であるとしています。そのため建設発生土として、準備書4.3.7-5ページに示している約98,000m <sup>3</sup> に含めています。 建設汚水や汚泥の具体的な処理方法は、事業実施段階で検討することとしています。準備書4.3.7-6ページに示すとおり、建設汚泥については、「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」(国土交通省、平成18年)に準拠し、場内での脱水、乾燥、安定処理等の改良を行い、土質材料として利用に努めるほか、リサイクル施設へ搬出して有価物化するなどの再利用に努め、最終処分場への搬出量の削減、不適正処理の防止を図ります。また、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく再生利用制度の活用についても事業実施段階において検討するとともに、余剰分を処理・処分する場合は、関係法令やマニフェスト制度に基づき、適正に対処することとしています。
109	廃棄物等	第4章4.3.7-5ページの5) 予測結果で「現時点での把握は困難である」のに表4.3.7-4廃棄物等の予測結果(建設汚泥量が不明)が載せてあるのはおかしい。 また4.3.7-7ページの「1)回避又は低減に係る評価」では「事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されるものと評価する。」とどうして言えるのか？これではこの環境準備書を信頼出来ない。	
110	地形・地質	宮水地帯が「西宮市宮水保全条例第4条の規定に基づく保全対象区域」と指定されているのにわざわざ「宮水地帯」と小さく表示した理由が無いのはなぜか？	「西宮市宮水保全条例」第4条の規定に基づく保全対象区域は、開発事業により宮水に影響を及ぼすおそれがあると認められる地域として市長が指定する区域をいい、宮水地帯の範囲とは異なります。
111	地形・地質	工事中や完成後に宮水に与える影響を予測する範囲を東西は武庫川～夙川で、南北が海～西宮市中央運動場近くまで広く設定しているにも関わらず、それ等の付近で現地調査を行っていないのは何故か？ 兵庫県は、武庫川の潮止堰を撤去した場合に海水の影響があるだろうと周辺の井戸の調査をしているのにそのデータを採用して解析すべきなのにしていないのはなぜか？	地下水の現地調査は、地下水位及び水質の変動の影響を受けるおそれがあると認められる地域において、地下水位及び水質の状況を適切に把握できる地点として対象道路及び宮水地帯周辺の3箇所において行っています。 地下水の予測にあたっては、ボーリング調査結果や既往ボーリング結果により作成した地質断面図をもとに三次元の地層としてモデル化したうえで、シミュレーションを行っています。
112	地形・地質	場所打杭は、地中に水中コンクリートを打設する。固まる時に強アルカリ性のブリージングが出る。杭の表面は常に宮水がアルカリ性のコンクリート表面に触れて流れる。この解析が無いのは環境評価準備書とは言えない。	場所打杭等の施工にあたっては、「西宮市宮水保全条例」に係る手続きに準じて関係機関と協議を行い事業を進めていくことにより、宮水地帯への影響を低減します。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
113	地形・地質	宮水への影響を難しい計算で解析されて「年間の変動幅の範囲に十分入ると予測される」と結論を出された。これはこれまでの阪神高速神戸線建設や周辺の大きな建物の建設での結論と同じだと思われる。そういう結論が重なって宮水発祥地の井戸や国道43号線西宮本町交差点の井戸が兵庫県南部地震以前から自噴しなくなった。それ等が自噴しなくなった原因の記載が無ければ、先ほどの結論に信頼性がない。このままこの工事が着工されたら地下水はあるだろうが、それは宮水とは言えない。西宮市の酒文化が無くなる。	
114	地形・地質	地下水について、この地域の地下水つまり井戸水は阪神淡路大震災の時に私達住民を助けてくれたかけがえのないものだ。つまり自衛隊の給水車に並ばずとも水を十分に確保できたのだ。名神湾岸連絡線の橋脚で地下水が分断されたり、濁水することは許されない。改めて、地下水浸透流解析の予測式に数値をあてはめての解説、説明をパソコンのホームページに提示してほしい。説明会では「個別に説明する」という返答であったが、疑問に思うすべての人に対して平等に説明するとなるとホームページ上しか選択肢はないはずだ。これなら数学者も静岡県の学者も見ることができる。	地下水に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、専門家の指導・助言を得ながら、地下水流動モデルによるシミュレーション解析により行っており、その予測式は、解析において用いられる基本的な式です。 解析にあたっては、専門家の指導・助言を得ながら地層や地下水等に関する様々な条件を設定し、コンピューターを用いて計算しています。解析結果も様々なデータとなることから、わかりやすく図面化し準備書に掲載しています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
115	植物	イヌノフグリ、カワヂシャについて。種子を保存することは理解できるが「消失の代償が見込まれる」の一文の解釈がわからないので、提示してほしい。	生育地が消失する影響に対し、回避・低減のための環境保全措置を実施することが困難であることから、代償措置として種子を保管することとしています。

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
116	動物	主塔と太いワイヤーロープに依って香爐園浜と御前浜や甲子園浜の特別鳥獣保護区に来る渡り鳥への危険性の調査と予測がこの準備書に無い。	鳥類に係る現地調査は、平成28年及び令和元年に実施しており、調査の結果、渡り鳥が飛来する海域において多数の飛翔及び分布(飛翔以外の行動)を確認しています。
117	動物	国が指定する浜甲子園鳥獣保護区に野鳥が飛来する環境を最大限に守ること。 都市計画の案と同時期に縦覧されている環境影響評価準備書では、環境影響評価概要書に対する知事と市長の意見に依り、甲子園浜に飛来する野鳥についても現況調査と予測を行い評価している。しかし、予測では、西宮港大橋の下をくぐって飛来する野鳥を目撃したという理由で、たとえ計画道路ができたとしても、その桁高が約26mもあるために、野鳥は計画道路の下をくぐり抜けて保護区に飛来するから影響はないと結論付けている。 ところが、桁下の高さが26mもあるのは工場から西宮浜に渡る海峡部だけであって、西宮ICからホームセンター付近までの区間では、その桁下高さは15m弱しかなく、その沿道にはマンションや工場群が林立しており、そのような桁下を野鳥が低空飛行でくぐり抜けて保護区に飛来することなどあり得ない。計画道路の建設により、野鳥のいわば“空の通り道”が名神湾岸連絡線の高架橋で遮られることになり、湾岸道路が平成6年に完成した後に保護区に飛来する野鳥の数が激減した以上に、野鳥が激減することを懸念している。この予測評価手法については日本野鳥の会ひょうごの会員の意見も聴取し、その妥当性を確認する必要がある。そして、野鳥の飛来を今までどおり確保するための有効な対策を示すべきである。	貴重な鳥類については、海域周辺の飛翔数(約4,100例)のうち、対象道路を横断した飛翔として約140例を確認しており、それらの飛翔ルートや飛翔高度等の結果に加え、近傍の類似橋梁として阪神高速5号湾岸線西宮港大橋を横断する飛翔状況を把握し、予測を実施しています。 また、鳥類に係る調査及び予測・評価の実施にあたっては、動物や生態系等に係る専門家の指導・助言を得ながら実施していることから、予測・評価は適切に行われており、その結果、対象道路が鳥類の移動の大きな障害にはならないと考えています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
118	動物	植物・動物・生態系(あらまし9ページ)の箇所でも、今津では雀すら住めなくなっていると感じる。今津を南北に分断している43号線・阪神高速神戸線の高架が原因だと思う。今まで1度も43号線を横断する雀を1匹も見つた事はない。増えるのはカラスと鳩だけの様である。雀は高架の高速道路を飛んで越えられないんだと思う。	現地調査の結果、スズメは今津地域を含む調査地域の全域で確認されています。 対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」に沿って、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。
119	動物	都市計画道路浜甲子園線の海上区間の廃止は当然であり、賛成する。 国土交通省による名神湾岸連絡線の必要性の説明として、「西宮IC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」を挙げていることからすると、浜甲子園線の海上区間の廃止は至極当然のことであり賛成する。 加えて、甲子園浜の東側半分は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、都市計画道路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る。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降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る。保護区内の干潟(特別保護地区)の涵養事業が昨年度まで環境省により実施されており、干潟に生息する生物の観察には地域住民(NPO法人海浜の自然環境を守る会)も参加して取り組んでいる。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至極当然のことであり賛成する。	対象道路とは別の道路に対する意見のため、見解は差し控えます。
120	景観	眺望景観について。表4.3.14-11(2)では、大阪方向を見て、西宮港大橋でも邪魔なのにこの名湾線で見えにくくなる。更に主塔が高すぎて異様である。	対象道路は、既存道路の敷地を利用し、主要な眺望点及び景観資源をできるだけ避けた計画としています。
121	景観	表4.3.14-11(3)では、今津小学校旧校舎六角堂前で東方向を見れば、酒蔵通り上空に異様なものが横断している。この地区の酒文化を壊す。	景観に係る予測の結果、景観への影響が生じることが考えられるため、環境保全措置として、構造物や道路附属物の形状、デザイン、色彩を検討します。
122	景観	表4.3.14-11(4)では、新しい巨大な新川水門と統合排水機場で『阪神なぎさ回廊』の趣が無くなっている所に名湾線が出来れば西宮市の観光地が消える。	また、「西宮市都市景観条例」の規定に基づく手続きを行い、関係機関との協議を踏まえて事業を進めていくことにより、景観への影響の低減を図ります。 詳細な計画の検討にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
123	景観	表4.3.14-11(6)では、大阪湾に数少ない自然の砂浜である甲子園浜から西方向を見れば六甲山系を二つに分断するのは眺望権への大きな侵害である。	なお、平成27年に実施した計画段階評価におけるアンケートでは、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」及び「物流の活性化」の5つの政策目標を達成するための対応・対策案として、高架案及び地下案の2案を提示しています。
124	景観	景観について悪化するの当然で、3号神戸線と連絡線により囲まれた盆地状態になり景観は悪化する。これは高架式で建設する以上いかんともしがたいことである。	
125	景観	環境影響評価準備書のあらましのパンフレットを見ても推進側(当局側)に不利な事は記載せず、さしさわりの無い都合のいい事が重点に作成されている様に思えてならない。私の自宅は今津小学校の東門の東西の筋に面した所だが、この筋は約30～40所帯ぐらいの住民が利用するのだが、景観(あらまし11ページ)の将来イメージ写真として今津小学校東門から東に連絡線を見た想像写真を載せてもらえたら、近隣住民だけでなく、多くの良識ある西宮市民は驚きの声をあげると思う。	
126	景観	景観については、「環境影響評価準備書のあらまし」に掲載されている今津小学校からのイメージ写真は遠景に過ぎるのではないか。実際には頭上に高さ20mの高架道が出現する。いくら「構造物の形式、デザイン、色彩の検討」を講じて大きく景観を損ねることは、間違いない。	
127	景観	景観について、一部の眺望景観について、変化があると予測される、と記載されているが、何を以て一部と言っているのか、全く理解出来ない。住民感情を逆なでするものであり、許せない。現在、自宅の窓からは、六甲山が見えており、四季折々の風情があり、心が安らぐひと時でもある。しかしながら、高架橋道路が完成すれば、景観が一瞬にして大変貌する。今まで見えていた六甲の山々が全く見えなくなり、その代わりにグロテスクなコンクリートのかたまりである、「巨大なモンスター高架橋」が目の前に現れる。おまけに、その高架橋道路の上を大型車が排気ガスを出して、大気汚染や騒音・振動等の公害をまき散らしながら、昼夜の別なく大量に走り回る。あなたは、我慢出来るのか？誰もが我慢できるわけがないだろう。誰が、このような最悪の景観に変えようとしているか。地区の住民にとって、高架橋道路そのものが嫌悪感と失望感の象徴であり、目障りなのである。 この景観の破壊と損失は、はかり知れないものがあり、全ての環境被害の中でも、最大のものと言っても良いと思う。この環境破壊と景観被害の損失の責任は、必ず取っていただきたい。	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
128	景観	景観について。六甲山系は自然の山だ。四季折々のその姿は誰もが美しいと思ひ癒されて日々暮らしている。それに値段はつけられないものであり、住民にとっては「かけがえのないもの」なのだ。名神湾岸連絡線の供用によって六甲山系が横一文字に切り取られたら、癒しの風景が一変し、怒の風景となってしまう。	
129	景観	六甲山を観る権利を奪わないでほしい。今津小学校からの景観の変化を予想されていたが、今津小学校の六角堂を含む景観はどうでもよい。もちろん六角堂も好きだが、六甲山の方がもっと好きである。この道路ができれば、この道路の西側からはなかなか六甲山が見えなくなるだろうと思うととても寂しい。地中につくる案も出してほしい。	
130	その他環境	主塔と太いワイヤーロープに依る周辺への電波障害の調査と予測がこの準備書に無い。	兵庫県の「環境影響評価指針」において、電波障害は環境要素に含まれておりません。事業の実施に伴う高架構造物の建設等により、電波障害の影響が生じた場合には、適切に対応することとしています。
131	その他環境	日照障害の調査と予測があるのに電波障害のそれが無いのは、なぜか？	
132	その他環境	テレビ・携帯電話は生活必需品である。災害時にも必要である。この連絡線の電波障害の調査と予測が無いのでこれは準備書とは言えない。電波障害が予測されるなら事業者の費用負担で是正となる。	
133	その他環境	ある方が、「電波障害の検証はなぜないのか。」と質問したとき、「兵庫県の環境影響評価に関する条例にはその項目が無いから」と答えていた。そうだとすると、住民が心配して聞いたのだから、「近々の内にお答えしますとか、相談しておきます。」と付け加えられ考え直してもいいのでは。住民に寄り添って考え、進めていこうと思ってほしい。	
134	その他環境	日照被害や電波障害についても、これは事前に計測できるものである。日照は何処まで日陰が有るか距離で示し、電波障害で何処までかを予測し記載すべきである。	
135	その他環境	(仮称)西宮JCT・ICでは現況より高くなる場所があり、今津東線の上は高架になり日常的にビル風が吹く。更に台風などの強風時に現状以上の風がいろんな方向から吹いて住民の建物に被害を及ぼす恐れがある。更に防音壁や衝立が強風で低周波があるかもしれない、それらの調査と予測がこの準備書に無い。	環境影響評価は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」等に準拠して実施しており、本事業の実施に伴う風の影響については、環境影響評価の対象としていません。
136	その他環境	名神湾岸連絡線開設は地球温暖化を加速する。計画案は近い将来も阪神高速5号湾岸線と阪神高速3号線の合計通過交通量は減少しないと仮定しているが、このことは、現在のモータリゼーションを追認していくことであり、パリ協定の順守はできない。なお、兵庫県環境基本計画ではCO2の排出量は1990年比で2010年は全排出量の削減率は8.2%であったが、運輸関係では車両の性能改善にも拘わらず削減率は3.2%であったと記載されている。このことは、如何にして車両の交通量を削減していくかを腐心しなくてはいけないのに、これ以上路線が建設されると兵庫県の通過交通量は増加し大気汚染は改善されず、結果的に地球温暖化を促進することとなる。	「地球温暖化対策の推進に関する法律」及び「パリ協定を踏まえた地球温暖化対策の取組方針について」に基づき策定された「地球温暖化対策計画」では、道路交通流対策の一つとして二酸化炭素の排出抑制に資する環状道路等幹線道路ネットワークの強化を推進することとされており、対象道路は幹線道路ネットワークの強化に寄与することから、大気環境改善の一助になると考えています。
137	その他環境	ヒートアイランド化について、コンクリート高架橋の夏場の温度上昇は10度以上になると聞いた。今回の環境影響評価の項目には入っていないが、法律にないため環境影響評価を行わないということか、念の為、確認したい。	環境影響評価は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」等に準拠して実施しており、ヒートアイランド化については、環境影響評価の対象としていません。
138	その他環境	人と自然のふれ合い活動の補償について、道路の存在により、連絡線を中心として東西に住民が分断される事は明らかである。高齢者は些細な障害物によっても行き来がおっくうになる。今まで出来ていた交流、買い物、コミュニケーションに支障が出てくるのは明らかである。構造物の形式やデザインによって低減できるものではない。	兵庫県の「環境影響評価指針」において、地域コミュニティの分断に係る内容は環境要素に含まれておりません。詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
139	その他環境	この名湾線の必要性に「災害に役に立つ」がある。予想されている南海トラフ地震が起きて、名神高速・阪神高速神戸線・大阪湾岸高速・国道43号線と名湾線が健在とした時に名湾線にどれほどの車が来て、大気汚染・騒音・振動の調査と予測がこの準備書に無い。	環境影響評価は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」等に準拠して実施しており、地震等の災害による特異な交通状況を踏まえた予測・評価は対象としていません。
140	その他環境	防災に関して、将来予測される東南海地震、近年しばしば到来する水害、暴風雨が危惧される。示された準備書は平常の穏やかな日常を想定された影響評価であり、道路建設推進ありきの評価書になっている。地球規模で進んでいる地球温暖化。輸送に関しても近い将来、交通手段も見直しがされる時期が到来していると思われる。	
141	事業計画	この名湾線の長さがこの環境準備書で約3km、計画書で2,010m(約2km)とある。1kmの事業費で約200億円も違う。これではこの環境準備書を信頼出来ない。	都市計画の区間延長は国道43号線上の起点今津社前町から湾岸線上の終点西宮浜1丁目の区間の約2kmとしています。また環境影響評価に用いる名神湾岸連絡線の道路延長は、名神高速道路と接続する地点の起点今津水波町から阪神高速5号湾岸線と接続する地点の終点西宮浜2丁目として、約3kmとしています。
142	事業計画	名神湾岸連絡線の延長を計画書では約2,010mで、環境影響評価準備書では約3kmである。この名神湾岸連絡線の起点と終点が、なぜ違うのか。名神湾岸連絡線の総工事費が約600億円と言われている。約1km違えば、単純計算で100億円も違う。これでは、この縦覧図書を信用出来なくなる。	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
143	事業計画	名湾線は今津地域では今津東線の上に高架高速道路が立つことになる。しかし概要標準横断面では2車線と強調されており、名神ICから繋がる今津社前町では4車線であるにも関わらず、4車線の断面図は記載されていない。何故4車線の断面図を記載しなかったのか。	(仮称)西宮JCT・IC周辺の地域については、ランプを新設し複数車線を設ける箇所もあることから、4車線もしくは5車線となる区間があります。準備書の第1章においては、道路延長の内、主な区間が2車線であることから、車線数を2車線と記載しています。
144	事業計画	海上の主塔の高さが判らない。以前の説明会の話では船が通るように一番高い橋梁の高さは約28mと聞いていた。海上の主塔はそれ以上である。主塔とそこから橋梁を吊り支える太いワイヤーロープが数多くある。	詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、関係法令等を遵守しながら、最新の知見を踏まえ、構造や形状、デザイン、色彩等を検討します。
145	事業計画	名神湾岸連絡線の名称を変えてほしい。あたかも、名神と湾岸線を結ぶだけのような名前にせず、神戸も入れてほしい。知らない人は、2つを結ぶ簡単な線と思う。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。
146	事業計画	冊子「名神湾岸連絡線 環境影響評価準備書のあらまし」の表紙、「名神湾岸連絡線の目的」の中のことばを変えてほしい。そこには「名神湾岸連絡線は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を連絡し、」と書かれている。これでは2線を結ぶだけのように思われる。きちんと、「阪神高速3号神戸線」も入れるか、「湾岸線等を」に変え、正しく表示するようにしてほしい。又は、この際、この名前の通り、2線だけを結ぶ線にしてほしい。	周辺交通ネットワークとの接続については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する計画段階評価を実施しており、その中で阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞緩和や浸水被害で臨海部の緊急輸送道路の分断回避、阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境の改善、生活道路の交通安全、物流効率化や広域的なアクセス性向上などの観点からも必要な道路とされています。
147	事業計画	1.3都市計画対象道路事業の目的及び内容1.3.6都市計画対象道路事業の目的の中での「名神湾岸連絡線は名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を連絡し、」との記述は不十分である。阪神高速3号神戸線大阪方面とも連絡するのであるから、その内容を記載するべきである。兵庫県が作成した都市計画案でも「名神湾岸連絡線は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線(大阪方面)及び阪神高速5号湾岸線を連絡し、」と阪神高速3号神戸線(大阪方面)について記載している。都市計画案との整合性を図るべきである。	平成26年及び27年において計画段階評価の中で地域住民や周辺事業所へのアンケートや各団体へのヒアリングを行い、また近隣SA/PAの道路利用者へアンケートとJR尼崎駅や阪神西宮駅、JR芦屋駅、JR灘駅、阪急今津駅と今津南会館ではオープンハウス来場者へヒアリングを実施し、阪神臨海部エリアの道路交通状況については、阪神高速3号神戸線や国道43号の渋滞に不便を感じる声が7割を超え、交通の集中による住環境への影響を感じる声が8割を超え、また、概ね7～8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の回答を得ています。また接続の必要性について、兵庫県及び西宮市からの要望を受け、国及び兵庫県や高速道路会社間において、「①広域的な交通ネットワークの形成」、「②関西3空港の連携強化」及び「③阪神高速神戸線・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「周辺ネットワークとの接続は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線の大阪方向、阪神高速5号湾岸線の両方向、西宮浜出入口とする」ことが合意され、決定されています。
148	事業計画	名神湾岸連絡線絶対反対。 阪神西宮と巽町の説明展示を見に行った。名神と湾岸5号線の接続とと思った。阪神高速3号線との接続の説明はなかった。このときも反対した。 みんな深く関心なかった。道路がこのようになるのだと説明がほしかった。 必要なら、名神高速道路と5号湾岸線を繋げるだけで良い。 現在、名神高速を出た車の大部分3号神戸線に行く。ので、3号神戸線は緩和する。 大阪からの阪神高速3号線と名神湾岸連絡線。名神湾岸連絡線から阪神高速3号大阪線接続の必要なし。 この地域の住民に、どんな利益があるのか。不利益だけである。43号線、名神高速、名神湾岸連絡線と、いつも不利益を受けるのはこの地域の住民である。 説明会に参加しても、説明の内容が分からないことがある。勉強不足。質問、意見をよう発言しません。緊張して。 私は80年間、この場所に住んでいる。43号線、名神高速道路と2度3度と、元の場所から後ろへ後ろへと下がっていった。現在の場所は、かつて道路があったところである。又借地面積は40坪以上から、土地が無いために狭くなった。自分の土地の人やお金のある人は買収に応じて出ていった。玄関や道路に面した部屋からは、太陽や月、空はほとんど見えない。六甲山の雲の流れで天気分かる。	また、各方向の接続については、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、渋滞の激しい大阪市内を経由することで定時制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。さらに、全国ワースト1位の渋滞で事故も多い阪神高速3号神戸線の西宮～月見山間の回避や災害時の阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線のリダンダンシーを確保するため、阪神高速3号神戸線大阪方向との接続が必要と考えます。
149	事業計画	国交省兵庫国道事務所や県の担当者は、名神湾岸連絡線の事業目的を、「名神高速と5号湾岸線を連絡し、3号神戸線と43号線に集中している交通を5号湾岸線に分散させることにより、周辺地域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、名神高速と阪神港をスムーズに連絡し、物流ネットワークの形成を図るものである」と説明しているが、これまで、今津地区に新たな道路が出来るたびに、車両が増大し、沿線住民は、その度に道路公害の被害を被ってきた。今またなぜこの今津地区に、これでもか！とばかりに、公害道路を押し付けるのか！怒りを感じずにいられない。 国交省の唱える交通渋滞の解消や交通安全、沿道環境の改善は、全く嘘である。それどころか、今以上に悪化することは、誰の目にも明らかである。 これまでも、国交省は、43号線・名神・3号神戸線を建設する時に、「完成すれば、地元住民にとって、便利になりますよ。」と強調したが、環境破壊や環境被害については、聞いていなかった。 その結果として、この地区に車両が集中豪雨のように激増し、騒音・振動・排気ガスが増大し、交通事故が多発するようになった。また、無機質なコンクリートのモンスター高架橋道路の出現による景観破壊によって、それまで静かで住みよい街が、公害道路に囲まれた、最悪の環境の街になってしまった。 今回も、地元住民には、耳ざわりの良い事しか言わずに、またも、地元住民をだまそうとしている。 そして、環境影響評価準備書は、どうしても高架橋道路を建設したい担当者が作成した、我田引水の報告書であり、43号線や3号神戸線の近くに住んでいる住民の実態を無視したものである。	なお、詳細な計画の検討にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
150	事業計画	市民が懸念する部分について詳細な記述を求める。 私は名神湾岸連絡線事業において、阪神高速3号神戸線大阪方面との接続は慎重に検討すべきと考える。こうした観点から意見を記載したうえで、準備書について改善すべき点を指摘する。	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
151	事業計画	<p>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伸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る。私は連絡線の必要性を認めたとうえで、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る。</p> <p>この観点から、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る。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うえ、この接続を決めたプロセスが不透明だ。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だ。</p> <p>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た。</p> <p>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だけで整備目的の大半を達成できるとみられていた。それだけに、焦点は名神と湾岸線の神戸方面だけ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の判断とみられ、神戸線との接続はないとの見方が一般的だった。</p> <p>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だった。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う。</p> <p>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では有識者の委員らが連絡線について検討してきた。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」との一文だけだ。</p>	
152	事業計画	<p>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への3点を挙げている。しかし、これらの視点はいずれも漠然とした内容にとどまっており、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ない。</p>	
153	事業計画	<p>神戸線との接続について地域への負担が大きいかかわらず、接続の必要性が判然としない。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ほしい。連絡線は長く、地域で市民と共存することになる。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ない。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努力が必要である。</p>	
154	事業計画	<p>名神湾岸連絡線と3号神戸線、5号湾岸線大阪方面との接続の必要性が説明されていない。都市計画決定するのであればその必要性の説明をしなければならない。</p> <p>都市計画の素案(西宮市作成)、都市計画の案(兵庫県作成)、環境影響評価準備書(国土交通省作成)のいずれにおいてもその必要性が説明されていない。公聴会における公述人番号1番の意見に対する兵庫県の考え方のなかで、3号神戸線と乗り継ぐ交通量は3,300台と明らかにされているのみで、いまだに5号湾岸線の大阪方面と乗り継ぐ交通量についての説明がない。</p> <p>このうち3号神戸線と乗り継ぐ交通量が1日当たり3,300台ということは1方向1,650台ということであるが、この程度の台数で連絡路を建設するほどの意味、つまり費用対効果はあると判断しているのか。この台数から1時間当たりの台数を推計してみると、昼間12時間では990台(昼夜率を1:1.5と仮定)、昼間1時間当たりでは80台少々、ということは1分間に3台弱しか車が走らないということになる。</p> <p>さらに、この連絡路を利用する車の起点と終点はどのような地域分布になっているか。起終点間の距離が長距離であれば、大阪市内で最初から湾岸線に乗るような経路選択をすればよいわけであり、近距離であればわざわざ3号神戸線に乗らずとも、最初から湾岸線に乗ればよいことになる。</p> <p>次に、5号湾岸線の大阪方面との乗り継ぎの台数は何台あるのか。そして、この乗り継ぎを利用する交通の起点と終点はどのような地域分布になっているのかを明らかにするべきである。その起終点間の距離についても上記と同じことが言えることに加えて、わざわざ遠回りになり高速道路を走行する距離が長くなるようなUターンのような利用はいかにも不自然である。3号神戸線と、5号湾岸線と連絡させる必要性の説明をお願いしたい。</p>	
155	事業計画	<p>西宮浜では、低周波音の測定がされず、保土ヶ谷バイパスの数値が使われている。保土ヶ谷バイパスは2015年の「道路交通センサス」では全国1位の交通量を記録した。3号神戸線の交通量1位 生田川-摩耶間94,387台/24h、2位 魚崎-深江91,958台/24h、3位の京橋-柳原間88,729台/24hであるが、西宮浜の5号湾岸の令和12年の予測交通量は114,900台/時間で何故このような大きい数字がたたき出されたのか、又、3号神戸線の渋滞緩和の為の名神湾岸線に渋滞が起きれば、渋滞箇所が変わっただけのことであり、大阪湾岸西伸部から神戸の街中に入ろうと思えば、湊川しか入る所がなく、下手をすれば、3号神戸線でも渋滞がおき、西宮浜でも渋滞がおき、湊川でも渋滞がおきということもあり得るのではないかと。また11号池田線の渋滞と名神湾岸連絡線との関連性についても、考えを聞きたい。</p>	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
156	事業計画	<p>環境影響評価概要書では、目的として「交通安全の確保として、生活道路への大型車の流入を抑制し、安全安心な生活空間を確保」するとあり、昨年12月に行われた公聴会における公述人に対する県の考え方においても、「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、及び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。」と示されており、又今年の2月に行われた沿線住民と西宮市長との話し合いでも、市長から「5号湾岸線からの大型車を名神湾岸連絡線に通過させ、下の道路に大型車が入り込むのを防ぎ、下の道路の通行量を減らし、児童の安全性を守る」と述べていたが、果してそのようなことが可能なのか？今津東線への大型車の規制をどのように実施するのか？</p> <p>現在は、西宮浜以西の車両は、わざわざ遠回りをしてまで、利便性の低い今津東線を利用しているとは考え難く、ほとんど利用していないと考えるのが妥当だと思う。西宮浜インターに名神湾岸連絡線への入口ができると、名神湾岸連絡線の車両数は、激増するが、今津東線の車両数は、減少しない。同じく名神湾岸連絡線が完成して、名神から5号湾岸線まで繋がっても、今津東線の交通量に変化はなく、名神湾岸連絡線の交通量が増えるだけである。</p> <p>従って今津東線の大型車が減少すると言うのは、まやかしてあり、詭弁としか言いようがない。今津東線から大型車を排除しようとするなら、今津東線の南北の交差点の入り口で、大型車通行止めの標識を掲げるしか、方法がない。実際にそんなことができるのか？出来もしないような事を言って、住民をごまかそうとしないでほしい。</p>	既に着工している大阪湾岸道路西伸部が完成すると、阪神高速3号神戸線の交通が阪神高速5号湾岸線に転換されると見込んでおり、その際、名神湾岸連絡線が整備されていない場合、臨海部と内陸部を結ぶ「札場筋線」、「今津東線」及び「小曾根線」等の交通量が増加すると予想しています。これらの道路は、現在でも大型車交通量が多く、さらに交通量や大型車混入率が増加すると、沿道環境や交通安全への影響も大きくなることから、大阪湾岸道路西伸部に遅れることなく名神湾岸連絡線を整備する必要があると考えています。
157	事業計画	<p>ハーバーハイウェイは、5年ごとの道路交通センサスと違って、1年ごとに交通量をとっている。H26年22,903台/24h、H27年26,058台/24h、H30年28,149台/24hと増加している。この道路にETC車に対応していればもっとこの道路は利用される。アセスの交通量の調査結果(2019.10/15～16、12/9～10)では、名神高速道路44,328台/24hとあるが、NEXCO西日本に2020.3月に調べてもらったら42,000台/24hということであった。また、3号神戸線の渋滞緩和として2020年3月3日から利用可能となった「神若出口から生田川入口まで」の経路がその役割を果たしているのか検証し、開示を要求する。</p>	情報の開示に関する取扱いは、道路管理者へ問い合わせ願います。
158	事業計画	<p>第3章の表3-1(8)では名神線の意義を述べているのに表3-1(10)の事業予定者の見解はおかしい。予想されている南海トラフ地震でこの名神線が落下する恐れがあるのにどうして「災害時に強い」と断言できるのか？</p>	「災害時に強い」とは、事故、災害、緊急時における代替路を確保するための道路ネットワークを構築することを示しています。
159	事業計画	<p>「高速道路ネットワークが災害時に役に立つ」とあるが、兵庫県南部地震で高速道路の倒壊や西宮大橋の被害を目撃した西宮市民は信じられない。救助や復興の邪魔にさえなる事を経験している。</p> <p>たとえ、地震や津波で名神湾岸連絡線に被害が無くても、地上では液状化や西宮JCT地帯に予想される断層で周辺が大きな被害を受けていけば車は下に降りられない。別の被災地に救援物資を運ぶのに役に立つだろうが、地元には何の役にも立たない。</p>	地震、液状化等に係る対象道路の安全性については、事業実施段階において、関係法令等を遵守しながら、最新の知見を踏まえ、道路設計上の工学的・構造的な検討を行っていきます。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
160	事業計画	<p>高架構造物等について。以下の事項は環境影響評価に関することではないかも知れないが、具体的な県の考え方が示されていないため、この機会に聞きたい。</p> <p>名神湾岸連絡線の事業スケジュールや完成時期は、現段階では未定ということだが、その工期は何年かかるのか。その工事期間中に大地震と津波、台風による高潮や風水害等の自然災害が発生した場合、クレーン等の建設機械の転倒や建設中の高架が倒壊するようなことはないか。現在、今津灯台の向かい側で東川の水門工事が行われているが、そのクレーンでもかなり大きく、おそらく名神湾岸連絡線の工事では、その高架の高さから30m以上のクレーンが使用されるのではないかと、また建設中の高架が倒壊し、万一、歩道や住宅側に倒れた場合、その被害の事を考えると恐ろしい。その安全を確認したい。</p>	工事期間は、用地取得をすべて終えてから、概ね8年を想定しています。なお、具体的な施工方法については、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮して検討します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
161	事業計画	<p>名神湾岸連絡線は完成後、高さが15メートルから20メートルもの高架道路になるが、阪神淡路大震災のような大地震や近い将来に起こるであろう南海地震の津波等の自然災害によって倒壊するようなことはあり得ないか、その強度と耐震性について今一度、安全を確認したい。</p>	
162	事業計画	<p>過去に名神高速道路からの落下物が何度もあったので、安全のため、今拙宅付近にある名神高速道路の強固な防護壁のようなものの設置をお願いしたい。</p>	詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、安全の確保に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
163	事業計画	<p>名神湾岸連絡線の高架下はどうなるのか。今津東線の真ん中に、幅6mの中央帯ができるわけであるが、どのように管理されるのか。荒廃したりしないか、どういう景観になるのか、念の為、確認したい。</p>	
164	事業計画	<p>準備書では、高架橋の橋脚が、今津東線のどの位置に建設されるのか、明記されていないので、判断しにくいですが、今津東線には、学童の通学路になっている横断歩道がある。もし、その近くに橋脚が建つとすると、視界が悪くなり、歩行者からは、反対車線の車が見えにくくなり、車からは、歩行者の姿が見えにくくなる。おまけに信号機のある横断歩道の道路幅が東西に広がることで、渡りきる時間が長くなり、これまで歩いて渡っていた児童が早く渡らなければと思い、走って渡り切ろうとするかもしれない。従って、以上の点からも交通事故が発生する危険性が懸念される。なによりも、未熟な小学生や幼児の交通事故が非常に心配される。</p> <p>車は、走る凶器と言われている。運転手の中には、他の者を思いやらず、自分さえ良ければと考える人間もいる。事故はいつ起こるか分からないが、かと言って、いつ起こってもおかしくない。起こってからでは遅い。</p> <p>従って、国交省の言う、「交通安全の向上」は誤りであり、今以上に事故の危険性があると認識してほしい。</p>	
165	事業計画	<p>名神湾岸連絡道の沿線には老人施設、西には小学校、中学校、南には高校が存在する。特に小学校には毎日連絡道を横断して350名の児童が通学する事になるが、工事中、工事後の安全確保は出来ているのか。子供達のメンタルにも非常に重要な事項である。是非示していただきたい。</p>	
166	事業計画	<p>もし工事が始まれば、学童の集団登校に危険が生まれる。特に下校時の児童個別の帰り道は一層の危険がともなう。こうした配慮が欠落している。行政として冷たいのではないか。</p>	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
167	事業計画	名神湾岸連絡線の近辺には保育所、小学校、中学校、高等学校や介護施設があり、今以上の健康被害を受ける。又、建設中、建設後の振動や汚染の公害被害を受ける事、通学時の事故等々、子供達の将来が心配である。	
168	事業計画	今も窓を開けているので車の騒音がガーゴートと煩く鳴っている。半世紀以上この騒音に晒されたせい、とうに難聴になっているのと、慣れで、あまり気にはならなくなっていたが、今回の名神湾岸連絡線建設の問題が起こってからは、改めてこの騒音は酷い、始終鳴っていると再認識している。 くれぐれも「まちの住民の、まちで働く人の、まちで遊ぶ人の、そして社会的弱者のそれぞれの視点からも、都市や地域を考える土木計画学が必要である。(中略)つくることを前提に単に物理的な強度を上げただけの、防災の視点・まちに住む人の視点が決定的に欠落した計画」にならないように願っている。 とにかく、もうこれ以上、今津の空に道路は要らない。名神湾岸連絡線の建設には強く反対する。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。 対象道路については、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阪神高速5号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。 周辺交通ネットワークとの接続については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する計画段階評価を実施しており、その中で阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞緩和や浸水被害で臨海部の緊急輸送道路の分断回避、阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境の改善、生活道路の交通安全、物流効率化や広域的なアクセス性向上などの観点からも必要な道路とされています。 平成26年及び27年において計画段階評価の中で地域住民や周辺事業所へのアンケートや各団体へのヒアリングを行い、また近隣SA/PAの道路利用者へアンケートとJR尼崎駅や阪神西宮駅、JR芦屋駅、JR灘駅、阪急今津駅と今津南会館ではオープンハウス来場者へヒアリングを実施し、阪神臨海部エリアの道路交通状況については、阪神高速3号神戸線や国道43号の渋滞に不便を感じる声が7割を超え、交通の集中による住環境への影響を感じる声が8割を超え、また、概ね7～8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の回答を得ています。また接続の必要性について、兵庫県及び西宮市からの要望を受け、国及び兵庫県や高速道路会社間において、「①広域的な交通ネットワークの形成」、「②関西3空港の連携強化」及び「③阪神高速神戸線・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「周辺ネットワークとの接続は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線の大阪方向、阪神高速5号湾岸線の両方向、西宮浜出入口とする」ことが合意され、決定されています。 なお、詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
169	事業計画	今回、予定されていた名神湾岸連絡線環境影響評価準備書の説明会は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、開催が延期され、準備書についてよく理解できていないが、名神湾岸連絡線の建設には反対する。これは国道43号線と名神高速西宮ICおよび阪神高速3号神戸線のすぐ南側に60年近く住んで、今回の都市計画案のとおりとなれば名神湾岸連絡線の高架の真下となる家に住むことになる者の個人的な意見に過ぎないが、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た。 道路建設等の経緯 昭和38年1月 国道43号線 開通 昭和39年9月 名神高速道路西宮インター 開通 昭和45年3月 阪神高速神戸西宮線 開通 昭和51年8月 国道43号線・阪神高速道路公害訴訟 提起 昭和56年6月 阪神高速神戸線 全線開通 昭和63年12月 尼崎道路公害訴訟 提起 平成7年1月 阪神淡路大震災 平成10年3月 国道43号線・阪神高速道路公害訴訟 和解 平成12年12月 尼崎道路公害訴訟 和解 拙宅付近に建設された道路等についての経緯はざっと上記のとおりである。	
170	事業計画	私は名湾線建設は必要ないと主張する。	
171	事業計画	この度のコロナウイルス感染症のまん延でコロナウイルスの感染スピードは瞬間に拡がった。それは世界がつながるグローバル化が一因しており、グローバル化がウイルス感染を簡単にした。世界中の人々が「つながる」ことの危険性を痛感している。 武漢型のウイルスに端を発し、欧米型のウイルスで拡大し、今は東京・さいたま型のウイルスで東京は発生源となり、移動することで、大阪は第2波の到来と判断した。変異しつつあるウイルスと同時に居座り続ける線状降水帯に人はなす術がない状態だ。予想される南海トラフ地震へどう立ち向かうかも直近の課題である。 今までの私達の「無警戒」の体質をすべての人が改め、今一度どのような都市計画をしたら良いのか。この名神湾岸連絡線は供用時の令和12年に必要とされる道路か、を住民とのコミュニケーションを取りながら見直し、チェックすることから始めなければならないと考える。	
172	事業計画	コロナ禍、雨の災害地域への国交省の対策が一番の時に、中止はできないものか？とも考える。不安な日々はいつまで続くのか。	
173	事業計画	今、必要なのは新型コロナウイルス感染対策の大きな支援である。国民の命である。道路建設の財源を新型コロナウイルス感染対策の支援に使ってほしい。医療崩壊や事業者・雇用の自殺の無いことを願っている。税金の無駄遣いの話はよく耳にする。国の借金を増やさないでほしい。子供達の未来のためにも大きな借金を作らないでほしい。	
174	事業計画	近年の大きな自然災害で耐える事が出来ない河川壁崩壊や崖崩れ等、避難所の問題もあり、国の課題は沢山ある。この度の防衛省・河野防衛大臣の発表には驚いた。疑問が生じ、撤回された勇気に拍手を送る。国土交通省の職員の方々は国民の健康被害や命よりも名神湾岸連絡線の建設の方が大事なのか？意見書の回答をしてほしい。白紙に戻す勇気を持つ事を願っている。	
175	事業計画	新型コロナウイルスによる危機、九州地方全国あちこちで起きている風水害、九州球磨川の流域の水害は11米と報道されている。橋や鉄道の被害は甚大である。今から造る道路より被災地への復興、救援が必要である。国土交通省は、部分的な便利さよりも、国全体的に見て今すぐ必要とところにお金を使うべきである。同じ国に住む一人としても被害を受けた地域に又、人々の暮らしにお金は必要である。名湾線の予算を災害救援の地域に使うことを希望する。 人口も減少し少子化、自動車も小型化していこう。高齢者の自動車運転止め、若者の自動車離れも増えている。不用不急今すぐの道路拡張には考え直してほしいと考える。JRの貨物車ももっと利用出来る。予定されている今津港西は昭和初め(私の4.5才頃)観艦式、提灯行列があった深い海です。ご一考を!!	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
176	事業計画	<p>反対の立場で述べる。名湾線のお話しが持ち上がって来ている。このお話を聞いたのは三十年程も前であった。その時とは世の中も変っている。子供も少なくなった。そして老人社会になった。今も私はとても便利の生活をしている感じがする。これ以上便利になる事を誰が望んでいるのか？</p> <p>私は四十年前に現住所に越して来た。家の中がほこりの多くなるのが気になった。住めば都で今はスーパーも近くに有り買い物も便利ですごく気に入っている。</p> <p>今は災害も多く日本中いたる所で発生している。その上コロナウィルスで世界中が不安と恐怖の生活である。きょう有って昨日は有るかかわからない命を感じる。</p> <p>この「名湾線」でどの様になり、西宮の人に役に立つのか楽しみにするしかない。この巨額を貧困の方々に使ってくれと嬉しい。</p>	
177	事業計画	<p>少子高齢化、若者の車離れの時代にこんなもの必要なのか、という思いがある。</p>	
178	事業計画	<p>現状以上に環境・景観が悪化する高架橋道路の建設は、必ず阻止しなければならない。建設計画を推進しようとする国や県の担当者には、中止に向けた再考を促したいと思います。</p>	
179	事業計画	<p>名神湾岸連絡線の建設は住民の健康を著しく害し、安全面に関しても問題のある道路だと思う。建設の中止を求める。</p>	
180	事業計画	<p>平成25年2車線そして現在4車線という話に大変なおどろきを感じている。又、人口も減少の中と若者の車離れを考えた必要であるのかという疑問がある。</p>	
181	事業計画	<p>神戸3号を利用するものの意見として、混雑のひどさは災害時とうてい対応できない！と大変複雑な思いでいる。</p>	
182	事業計画	<p>名神湾岸連絡線の建設に反対である。国道43号線の公害訴訟で住民側との和解が出て被害者は減らず、住民は苦しめられている。</p>	
183	事業計画	<p>渋滞緩和のために作られた新名神高速道路は、ガラ空き状態。何の為の建設だったのか？</p>	
184	事業計画	<p>名神湾岸連絡線に反対である。縦覧図書を見て、また、2019年12月22日の公聴会の意見への県の考え方を読んでも疑問がある。西宮市民には「百害あって一利なし」を実感した。</p>	
185	事業計画	<p>西宮浜は、児童数減少の対策として「義務教育学校」の名称で塩瀬公民館や山口公民館、鳴尾公民館までわざわざ出かけて説明会を行っている。「大気汚染の影響がある学校」への忌避が生まれても当然である。加えて、大気汚染・日照時間の減少による住戸やマンションの資産価値の下落が考えられる沿線住民にとって、何のメリットもない道路計画と考える。この道路の全体計画を根本的に見直してほしい。</p>	
186	事業計画	<p>国と地方自治体の財政は、コロナ対費もあって膨大な借金がある。少子化と若者の車離れや高齢者の免許証返上などもあり、将来は車の減少が始まる。今、名神湾岸連絡線の建設より必要なのは、各地のトンネルや橋の老朽化対策に財政を廻す事である。国道・県道・市道の老朽化対策をやる。国道43号線の大気汚染浄化施設を確実に稼働させる。また小中学生が渡る歩道橋の手入れがなされていないのが多い。事故が起きてから、予算が無いとは言えない。</p> <p>また、異常気象に依る災害対策費である。今、西宮市民に大事なものは、名神湾岸連絡線より武庫川の洪水対策です。武庫川水系総合治水事業では、河川の流量を増やす工事・堤防強化・武田尾橋や南武橋の付け替え工事・流域に一時溜める工事等を行っているが、肝心の潮止堰の撤去か阪神武庫川駅の嵩上げ工事はされていない。線状降水帯が数時間続けば、阪神武庫川駅で水位が急激に上昇し、ここより上流では堤防から越流して西宮市や尼崎市に被害が出る。今、社会資本にお金をかける事は、名神湾岸連絡線の建設より目の前に起きる被害を少なくする事である。仮に名神湾岸連絡線が必要だとしても、財政の優先順位では低い。湾岸線西伸部が開通後でも良い。我々の子供や孫に莫大な借金を残してまで作る必要な道路ではない。</p>	
187	事業計画	<p>私自身「環境影響評価」の説明会に出席していないので詳しい事は分からない。ただ名湾線が建設される事によって環境に大きな影響を及ぼすなら、自分だけではなく他人にも健康被害を与えかねない。そのため、私もこの計画には賛成できない。</p>	
188	事業計画	<p>名神湾岸連絡線を計画する前に、次の事を行うべきある。</p> <p>①神戸市と国・県が協議して、阪神高速神戸線や国道43号線の車を神戸市管理の港湾幹線道路(ハーバーハイウェイ)に誘導して神戸地区の渋滞を解消する。</p> <p>②大阪湾岸道路西伸部が完成し通行量を検討してからでも遅くはない。</p> <p>③少子化と若者の車離れや高齢者の免許証返上などもあり、将来は車の減少が始まる。</p>	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
189	事業計画	国道43号線は大型車両の通行は多いが、阪神高速3号線も同様に渋滞する状況ではない。近辺には国道2号線や山手幹線、臨港線、湾岸線(阪神高速3号線と側道1号線)等の沿線があり、これらの沿線も渋滞状況ではない。又、輸送業界では夜間の輸送手段に変えている事業所も多くなり、震災前より自宅の揺れが多くなって夜中に起き上がってしまうことが多々ある。先ずこれらの沿線の補修工事が先ではないのか？	
190	事業計画	温暖化や環境影響で輸送手段も鉄道輸送、船舶輸送手段に変わると報道されており、これから先、車も人口も減少するのに名神湾岸連絡線が本当に必要なのか？私事ですが、日々神戸市へ行く。国道2号線は震災後整備され、山手幹線は一直線になり、どちらも渋滞なく通行しやすく、利用もしている。トラック協会等の要望を鵜呑みにしないでほしい。	
191	事業計画	この名神湾岸連絡線が出来れば便利になり名神高速道路・阪神高速神戸線・阪神高速湾岸線・国道43号線に車が増える。西宮JCT東側の国道43号線に名神湾岸連絡線出口があるので尼崎市内でも増え渋滞がひどくなる。特に甲子園球場で野球などの催し物があれば、この地区が渋滞する。	
192	事業計画	名神高速道路の混雑を解消する為に新名神高速道路を作った。昨年の説明会では「新名神高速道路が出来ても西宮ICでの交通量は、ほとんど変わらない。」と言う事であった。と言う事は、新名神高速道路建設前の予想が外れた事になる。この名神湾岸連絡線が完成しても予測が外れて、残るのは西宮市民への被害だけ残る。	
193	事業計画	複数案(代替案)の検討について。名神湾岸連絡線の複数案として概要書段階では、高架案と地下案が提示されていたが、兵庫国道事務所にお問い合わせすると「住民への問いかけはなかった」との返答であった。近年の環境における評価では、早期の段階からの情報公開と住民参加が必須とされているので、2つの案を住民に問いかける説明会が何故なかったのか、その訳を知りたい。	<p>・対象道路については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する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や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行っています。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、事業に対する住民の理解と協力を得るため、西宮市において、都市計画素案に関する地元説明会が今津地域及び西宮浜地域で平日及び休日を合わせて4回開催され、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が行われています。また、兵庫県においても、西宮市で説明会が実施された上で県に申出のあった都市計画素案について、県としても改めて住民の意見を聴く機会が必要と判断され、都市計画に関する公聴会が開催されています。公聴会における意見については、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されています。また、県の都市計画案は、公聴会における意見や、説明会における意見に対する西宮市の考え方も参考にしながら作成され、県の考え方と併せて縦覧されており、縦覧中には県の都市計画案に対する意見書を提出する機会が設けられています。</p> <p>なお、計画段階評価におけるアンケートでは、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」及び「物流の活性化」の5つの政策目標を達成するための対応・対策案として、高架案及び地下案の2案を提示しています。アンケートの結果、対応・対策案を選ぶ際に重視すべき事項及び配慮すべき事項として、下記の項目への配慮を望む意見が得られています。</p> <p>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阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境への影響を改善する道路  ④計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路  ⑤地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路  ⑥周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路  ⑦建設費用ができるだけ少ない道路</p> <p>この内容を踏まえ、高架案及び地下案を比較した結果、重視すべき事項及び配慮すべき事項において総合的に優位な「高架案」を選定しています。この対応方針については、兵庫県及び西宮市に意見照会を行っており、同意を得ています。</p>
194	事業計画	代替案を示してほしい。平成19年9月に、国交省から出された総合都市交通体系調査の手引き(案)第1部第1章(2)の③に、「複数代替案を設定し」と書かれており、代替案を考えたようだが、どうして今の案に決まったのか分からない。3案あったとか、地中を通す案では、工事費用が高いとか聞いたが、理由がわからない。例えば、地中を通す方が工事費は高いが、メンテナンスは安いように思う。16mや28mの高さでのメンテナンスは、作業員の命を守るだけでも大変で、その命を守りながら、修理していくのだから、何十年、何百年のことを考えると、地中を通すのも安いのではないかと思う。	
195	事業計画	これまでに実施された内容は、地域社会に開かれた評価プロセスではなかった。ましてや3号神戸線の大坂方面の接続ともなると、用地買収しなければならない所が増え、地域住民の居住環境への影響は計り知れないものとなる故に、住民参加は必須の条件であった。たとえ事業予定者である兵庫国道事務所が環境配慮を行ったとしても、そのプロセスに住民参加のないものはアセスメントとは言えないはずだ。なぜ、早期段階での説明がなされなかったのか教えてほしい。	
196	事業計画	アンケートの回収率が低いのは「当局は、法令に沿って行っているので回収率が低いのは市民の関心が無いからだ」と言っているようである。具体的なルートと構造が決まったので、改めて住民アンケート調査すべきである。	
197	事業計画	アンケートについて。住民アンケートは平成26年1月と平成27年10月に2回行われたがアンケート内容は非公表であった。また、3号神戸線の大坂方面の接続が決まったのは、平成29年1月で、この件に関して住民へのアンケートはなかった。その訳を知りたい。	

番号	区分	住民意見の概要(第2次住民意見書)	意見に対する事業予定者の見解
198	事業計画	アンケートの取り直しをしてほしい。平成27年10月にアンケートを取られた時には、2つの線を結ぶだけの案に対してのアンケートだったと思う。そして、その案がそのアンケートで認められたからといって、今の3つの線を結ぶ案が認められているとは言えない。「2線を結ぶ」から「3線を結ぶ」に変えたことにより、西宮JCT、ICの構造が3階建てから4階建てになり、その高さが28m+側壁+遮音壁の高さ、少なくとも30mになる恐ろしさや、出入りのややこしさからおこる大気汚染や騒音や振動のことを考えて下さる方がきつとおり、賛成と書かれていた方も反対と書かれるかもしれない。説明会のときに答えていたが、できないということしか分からなかったのもう一度、分かりやすく説明してほしい。	
199	事業計画	ヒアリングについて。名神湾岸連絡線へのヒアリングは物流関係5社、バス・タクシー会社2社、ホテル・マンション開発会社1社、観光業2社、銀行・大型店舗2社で、企業名とヒアリング内容は非公開であった。環境保護の観点からの専門家や環境保護団体へヒアリングをしなかったのか、その訳を知りたい。	計画段階評価においては、沿道住民や事業所へのアンケートをはじめ、オープンハウスや経済・産業関係団体へのヒアリング等のほか、関係する県や市などの意見を聞いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等から意見を聞き、対応方針を決定しています。環境影響評価においては、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」第10条及び第17条の規定に準拠し、環境の保全と創造の見地から意見書を提出する期間を設定しています。さらに本環境影響評価準備書においては、大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、低周波音、廃棄物、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及び景観に係る専門家の意見を伺いながら実施しています。
200	事業計画	名神湾岸連絡線の沿道に近く住む土地所有者の住民は資産価値も大きく下がると予測される。その補償はどうなるのか。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。環境影響評価においては、資産価値に係る内容は対象としていません。
201	事業計画	図面が、不親切である。縦覧では道路専門家だけでなく多くの市民が見る。 ①平面図に地名が無い。名神湾岸連絡線の「起点・終点・主な経過地(主な交差点を含む)」の町名が必要である。環境影響評価準備書には、調査地点の町名が記してある。 ②平面図に縦断図に記載されている測点が無い。主要な地点の測点番号が必要である。 ③縦断図の縦に記載されている高さの基準となる「0.000(+ゼロ)」がどこかが判らない、基準になるべきなのは、三角点・水準点・国道に設置してあるポイント等のどれなのか、それらの番号を記して、その標高を記しておくべきである。 ④標準断面図には高架の左右の寸法が入っているが高さが入っていない。縦覧されている縦断図では判りにくい、西宮JCT・酒蔵通りとの交差点部・橋梁部・西宮浜JCT等の高さが入った図面も必要である。 ⑤現在の今津東線(車道・緑地帯・歩道)上に高架がどのようになるのか、現状の道路に重ねて判る平面図が無いのでイメージが出来ない。	都市計画案の縦覧に係る図書は、「都市計画法」の規定に基づき、総括図、計画図及び計画書(理由書含む)とされており、参考図書として、標準断面図や縦断図もあわせて縦覧されています。都市計画の手続きに係る意見については、都市計画決定権者である兵庫県に伝えます。
202	事業計画	縦断図について。 ①全体縦断図について。測点「No.23+80.000」の計画高さは、31.675とある。ここは橋梁部なので吊り橋かそれ以外の構造なのに、全体の高さが判らない。野鳥に重要な場所なので橋梁全体図に予定寸法でも良いので高さを含めた図面を公表すべきである。 ②西宮JCT縦断図(6)について。測点「No.4」の計画高さは、29.104とある。防音壁を設置したら全体はもっと高くなる。急こう配の急カーブで防音壁もあり風景を見られないのでスピード感が判らず事故が起きやすい。以前、阪神高速の似たような場所で、壁に車が接触した跡を数多く見ている。西宮JCTには、名神高速道路・阪神高速神戸線・国道43号線が交わっているところに湾岸線からも車が各道へ来る。アプローチが短いので運転者が、方向間違いで慌てて事故を起こす。周辺に民家が多く、保育所・小中学校・介護施設等があり危険である。事故が多発したら通行止めにするべきである。	

阪神間都市計画道路 1.5.8号 名神湾岸連絡線 環境影響評価準備書に対する住民意見(記録書)への事業者の見解書

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
1	環境全般	この道路工事や開通で住民に健康被害が出るか否かを知るためにも、この道路着工前の周辺住民の健康調査を要求する。これが環境影響評価の基本だと考えている。	環境基準は、「環境基本法」第16条の規定に基づき「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」として定められたものです。環境影響評価の結果、環境基準が定められた項目については、環境基準を満足すると結果を得ており、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。なお、西宮市において、大気汚染・騒音・振動等について測定を行っています。
2	環境全般	地域住民の健康調査の実施を求める。準備書においては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ようだが、今津地区は昭和38年以降、過去57年間にわたり国道43号と名神西宮IC及び阪神高速3号神戸線と、次々と大規模な道路が建設されてきた。これまでの経緯があり、過去には公害訴訟で健康被害との因果関係が認められたこともあるので、この機会に現時点での地域住民の疫学的な健康調査を実施していただきたい。名神湾岸連絡線の開通供用後、本当に国道43号、阪神高速3号神戸線及び今津東線の沿道環境が改善されるのかどうか。供用後、一定の期間を置き、同様の健康調査を実施すれば、比較検討し、環境保全することが可能になると思う。	
3	環境全般	大気汚染については、このところ今津東線を挟んで自宅の向かい側に設置されている「大気常時観測局よんさん未知しるべ」の数値を毎日見ている。二酸化窒素の数値が稀に0.06ppmを超えているようなことがあるが、ほとんど基準値内には収まっている。 以前、環境省の「そらプロジェクト」で自動車排気ガスによる大気汚染の状況と喘息などの呼吸器疾患との関連を調べる調査が行われた。その結果、関連性があるという一貫した結論は見出せなかったが、引き続き大気汚染モニタリング体制の整備等に取り組むとともに、環境影響リスクの一層の低減に向け自動車排気ガス対策やPM2.5対策を含む幅広い大気環境保全対策を積極的に推進すべきことは論を待たないという結論であった。そらプロジェクトによる健康調査から10年以上経過しており、これまで半世紀以上複合的な道路の騒音、振動、大気汚染等にさらされてきた地域住民の疫学的な健康調査を、この機会に併せて実施していただきたい。	
4	環境全般	健康調査をしてほしい。大阪府の人々が、四年に一度自主的に二酸化窒素を調べている。日本の環境基準内でも喘息が発生している。今津小学校や今津中学校の生徒は、7%が喘息になっていると思われる。私は学校の行き帰りを見ていると、皆元気そうなので、7%もなっているとは思わない。去年の今津小学校と今津中学校の喘息の生徒数を調べてほしい。可能であれば、きれいな場所とも比べてほしい。	
5	環境全般	環境負荷をこれ以上かけないでほしい。今でも騒音、振動、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、降下ばいじんに苦しめられている。これ以上増えると体もたないかもしれない。	
6	環境全般	新設される高架高速道路の沿道に住んでおり立ち退きや私有地を削られる可能性がある住民への思いやりが、準備書では全く取り上げられていない。冷たい環境影響評価だと怒りを感じた。これでは環境アワセメントではないか。 環境影響予測は建設工事も高架道路の供用もされていない段階で何故どうして影響がないだとか、環境基準を満たしていると断言できるのか。科学的な立証がされていない。自作自演の環境アワセメントと批判が出るのは当然である。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。 対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。 環境影響評価の結果、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。なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
7	環境全般	予測値を考えるのは国交省で、その予測値を民間のコンサルタントがあたかも公平な立場で調査及び審査したとゴーサインを出す。パフォーマンスの一人舞台である。コンサルタントは、対象になる沿道住民らの意見を事前に聞いたことはあるのか。行政から言われたことを事務的に調査するだけなのか。冷たい。	
8	環境全般	計算のシミュレーションでは環境問題を全てクリアしているように聞こえるが、内容の正当性について反論する資料を当方は持ち合わせていないので、本能的に道路公害がますます広がるだろうと考えている。今でもかなり困難な状態な場所に、道路が集中することになるのでIC周辺がひどいことになる。9階建てマンションの高さのICができることは問題である。このJCTを全て地下に埋めて、湾岸道路につながる道も全て地下に埋めたらどうかと考えている。そして、武庫川の河口にICを移して、西宮浜の埋立地に作るJCTを1つにしてはどうかと思う。そうすることにより排気ガスが比較的、街の中を漂うことが少なくなるのではないか。 支柱計画によると支柱が非常に脆弱であるので、地震に弱い。阪神淡路大震災の時のようなことになるのではないかと考えている。そのため、ICの位置を考え直すということ、都市の景観として環境影響評価が本当に生かされているのか、市民の参加を計画に入れることが大事だと思う。市長の宣言による環境学習都市宣言を実施し、市から県へ、国へともっと提案してほしい。 ICを移すか、地下方針を考えるか、あらゆる計算、費用も考えて、シミュレーションの数字がどれだけ正しいかわからないが、10年先、20年先の見通しについて、健康状態、あらゆる方面においてもう一度考慮すべきと考えている。市独自の見解をもってこの新しい道路について考えてほしいと思う。 ICを移動するだけでは、道路公害はなくなるのが現状なので、道路公害を少なくするような技術的に可能な方策を取ってほしい。	
9	環境全般	国交省は事業目的の中で、周辺地域の交通安全、沿道環境の改善を図ると説明しているが、これまで今津地区に新たな道路ができるたびに車両が増大し、沿線住民はそのたびに道路公害の被害を被ってきた。今またなぜこの今津地区にこれでもかといかに公害道路を押しつけるのか。国交省の唱える交通安全、沿道環境の改善は詭弁であり、今以上に悪化することは誰の目にも明らかである。	
10	環境全般	国や県の担当者が、大部分の地域住民が日常生活において支障がないというのであれば、公害道路に囲まれたこの地区に移り住んでみてはどうか。そのとき担当者はこう言うだろう。こんな最悪な環境の地区にはとてもじゃないが住みたくない。誰がこの地区をそのような最悪な環境にしようとしているのか。公共事業の名のもとでは何をやっても許されるのか。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
11	環境全般	準備書の現況調査において、既定の都市計画である地区計画の指定状況が把握されていない。名神湾岸連絡線を都市計画で位置づけるのであれば、当然に地区計画の指定状況は把握できていなければならない。	対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所、平成25年)に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。
12	環境全般	今津社前町では、今津東線に沿って住宅が両サイドに14軒と2つのマンションが建っている。ルートが発表され、新設される道路ができる場合、地域の住民は我が家が立ち退きになるのか、現状の環境は守られるのか、健康被害が生まれないのか、景観はどうなるのか、と心配する。これらの住民の危惧に評価書は全く寄り添っていない。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。
13	環境全般	名神湾岸連絡線に付随して、大阪から国道43号を西宮ICにつなぐ新たな高架道路が、現在の位置よりさらに南に新設される。この道路のことはほとんど無視され、掲載されていない。なぜ取り上げないのか。 名神湾岸連絡線から阪神高速3号神戸線大阪行きに接続する28mの高さの超高架道路についても、ほとんど解説されていない。この超高架によって、今津水波町では住宅の立ち退きや土地の一部削られると予測される。住民にとっては一大関心事なのに、これらのことについても、ほとんど触れられていないのは解せない。倒壊のおそれはないと言えるのか。新設した阪神高速5号湾岸線が倒壊したのを見ていないのか。	ルート及び構造は都市計画案で示されており、環境影響評価は都市計画案に基づき実施しています。また、対象事業に必要な用地については、事業実施段階で説明します。 詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
14	環境全般	国交省は2030年の名神湾岸連絡線の全車両の1日の交通量を19,500台と予測しており、今津東線の全車両の交通量を単純平均で5,100台と予測している。現況の今津東線の全車両の交通量が単純平均で8,943台なので、2030年の今津東線の全車両の交通量は現在よりも43%も減少すると予測していることになる。しかしながら、半数近くも車両が減少するとはとても考えられない。そこで、私が予想するところによると、今津東線において車両減少の可能性が最も高いルートが、国道43号の大阪方面から今津東線を経由して阪神高速5号湾岸線を利用している車である。それでも全体から比較すれば少数であり、名神湾岸連絡線が完成しても今津東線の車両数はあまり減少せず、多く見込んで2割程度と思われる。したがって、今津東線の全車両の交通量が現在よりも2割減少したとしても、2030年には名神湾岸連絡線と今津東線の合計台数は一気に3倍に激増する。なお、国交省の予測でも2.75倍になり、車の増加による環境被害は甚大になる。 国交省は2030年の大型車の1日の交通量は名神湾岸連絡線が8,200台、今津東線が単純平均で850台と予測しており、合計すると9,050台になる。現況の今津東線の大型車の交通量は単純平均すれば1,151台であり、名神湾岸連絡線が完成すれば大型車が7.86倍に激増する。これだけ見てもとてつもなく環境が悪化することは明白である。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。 計画交通量については、令和12年を推計年次とし、平成22年度に実施した全国的な規模での車の動きを把握するための実態調査(「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」)を基に、将来の人口や自動車保有台数、地域開発や産業経済の動向等の社会経済指標等を用いて車の動きを予測し、それを各道路網に配分するという方法で推計しています。
15	環境全般	1.3.2都市計画対象道路事業の概要(8)計画交通量では、推計結果として計画交通量1日当たり19,500台と記載されている。推計手順や設定の考え方が記載されているが、具体的にどのような計算で19,500台が導き出されたのかについて記載がない。供用後の自動車走行による大気汚染や騒音、振動、低周波音の各項目について環境影響評価をするに当たって計画交通量は重要な数値であり、その積算根拠の記載は必要である。	
16	環境全般	西宮市は平成30年11月、名神湾岸連絡線についての意見書を作成し、「大気環境、騒音などの予測の前提となる交通量については、事業計画と整合の取れた車種別時間別交通量を明らかにすること」などを求めた。しかし、準備書では連絡線全体の1日当たりの交通量の予測を説明することに留まり、車種別時間別交通量については変動係数の表を掲載するだけで、交通量の実数を示していない。実数を知りたい場合は変動係数を使って計算する必要があり、市民にとってわかりにくい内容になっている。評価書には西宮市の意見書を尊重して、車種別時間別交通量の実数を記載する必要がある。名神高速道路、阪神高速3号神戸線大阪方面、阪神高速5号湾岸線の大阪方面と神戸方面の各接続や西宮浜出入口のそれぞれの計画交通量も記載するべきである。	評価書において、ランプ別の計画交通量を記載することとします。 車種別時間別交通量は、準備書4.3.1-69ページに示すとおり、表4.3.1-46に示す計画日交通量を方向別に分類し、車種別時間変動係数を乗ずることにより設定しました。
17	環境全般	環境影響評価に関する条例の規定に準じて、公聴会を開催していただいたのはありがたいと思う。ただ、これでは一方的な意見聴取にすぎないと思う。意見書についても同様である。そこで、条例にはないが、意見交換が可能なように意見交換会という形で、地域住民参加の場を設けてもらえないだろうか。近年、環境影響評価法の対象となる事業では、住民参加の意見交換会の場が設けられることもあると聞いた。持続可能な発展と、環境の保全と創造の見地から検討いただきたい。	環境影響評価においては、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」第9条の2、第16条及び第18条の規定に準拠し、説明会及び公聴会を行っています。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
18	環境全般	行政は海浜を安上がりな開発ルートだと考えているようだ。その裏では海流が捻じ曲げられて、海洋汚染は深刻に進んでいる。瀬戸内海は下水道の発達によりきれいになっているらしいが、大阪港最深部の西宮港はそうではない。沖に大阪から神戸まで一文字があるのだが、それより北は水深7mのうち、表層から2m以深は無酸素層である。そのため、北風が吹くと表層が流れて、下層の無酸素層が上がってくる。無酸素層が上がるときれいな青色になるが、硫黄臭がする苦潮といって、魚が全滅してしまうような海になる。 2018年10月の台風では、紀伊水道から入った波が西波止町の防波堤を越えて、芦屋の住宅地が浸水した。今津港についても浸水した。海に支柱を建てるのは簡単かもしれないが、海にとっては深刻な問題に発展するかもしれない。 本計画における環境影響評価は陸側から考えると100点なのかもしれないが、海洋事情にも触れなければならない。海からの目線で海流汐の干満、海上の交通安全、無酸素層等を考慮しなければならない。海から見た環境影響評価については、今後100年の西宮今津港の環境を考慮して、潮の流れを考えながら工事をさせていただきたい。	当海域内に設置する橋脚数はできる限り少なくする計画であることから、海域への影響は極めて小さいと考えています。なお、工事の実施にあたっては、環境保全措置として、汚濁防止膜の設置を実施し、海底の掘削による影響を低減することとしています。 詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
19	大気汚染	今年の4月から7月まで、今津東線界隈に7トン車が走った際にはNO2が0.02ppm高くなった。名湾線工事により大量の生コン車が入ると、ここは人の住む場所ではなくなる。 健康調査の必要性は、例えばNO2は環境基準内ですと言われても、健康者とぜんそく患者とでは体に及ぼす影響が違うことから、そのような方を見つけるためにある。	環境基準は、「環境基本法」第16条の規定に基づき「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」として定められたものです。 環境影響評価の結果、環境基準が定められた項目については、環境基準を満足するとの結果を得ており、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。 なお、西宮市において、大気汚染・騒音・振動等について測定を行っています。
20	大気汚染	2020年7月4日に西宮浜産業交流会館にて行われた説明会に参加して、初めてこの道路の全体概要を知ることができた。注目したのは、この道路が西宮浜小中一貫校・今津小学校・今津中学校の近くを通過するという点である。とりわけ西宮浜小中一貫校はすぐ近くを道路が通過する予定になっている。神戸新聞は7月22日付の阪神版で、「交通量1日19,500台」という見出しで記事にされている。「他の道路からの流入を考えると、その10倍以上の車の通過がある」という意見も聞いている。このような台数の車が学校のすぐ近くを毎日通過することから、大気汚染や騒音による児童生徒の心身への重大な健康被害が予想される。 さらに、環境影響評価準備書では、二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の測定結果が全地点において基準値を下回っていると記述があるが、PM2.5についての項目がない。近年の大気汚染の把握について、PM2.5の測定は不可欠である。環境アセスメントの項目にないのは知っているが、環境省のホームページでも、環境省は都道府県などの自治体が住民に対し、注意喚起をするために暫定的な指針となる数字を1日平均70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ と定めている。これはPM2.5の濃度がこれを超えると、健康被害が生じる可能性が高くなると考えられる濃度水準であると指摘している。 したがって、1.環境影響評価準備書にPM2.5の測定数値を記載すること。2.大気汚染の測定局をこの道路予定地の始点と終点に設置し、他の大気汚染物質の数値と同様の公開を要求する。特に西宮浜地区には測定局がない。速やかに常時測定局を設置して、兵庫県大気汚染常時監視データとしてホームページで公表することを要求する。	浮遊粒子状物質の一部である微小粒子状物質(PM2.5)については、中央環境審議会答申によると、その発生源は多岐にわたり大気中の挙動も複雑であることから、当面、科学的知見の集積が必要であるといわれています。また、微小粒子状物質(PM2.5)については、その予測手法等が確立されていないため、予測・評価は実施しておりません。 微小粒子状物質(PM2.5)の削減対策については、『固定発生源や移動発生源に対して、これまで実施してきた粒子状物質全体の削減対策を着実に進めることが、まず重要である』(平成21年9月「PM2.5に係る環境基準の設定に関する中央環境審議会答申」とされており、関係機関と連携し対策を進めて行く必要があると認識しています。 なお、対象道路の周辺においては、既存の大気汚染常時監視測定局として甲子園局、浜甲子園局及び津門川局において、微小粒子状物質(PM2.5)の常時監視が行われています。
21	大気汚染	PM2.5の検査をしてほしい。条例上、実施することになっていないからしないというのはあまりにも心がない。先日、我が家で測定した。大変大きな数字であった。私が間違っただけかもしれないので、国や県でも測定してほしい。	
22	大気汚染	PM2.5は人体にとって非常に脅威である。住民説明会では私の質問に対して、予測方法が確立されていないから、どのような数値が出るかわからないと当局は説明した。現況調査結果は概要書に掲載しているとの説明を受けたので、確認したところ、確かにその数値が出ていた。しかし、他の大気汚染や騒音の測定は250mの範囲内での測定結果が出ているが、PM2.5は固定局での測定結果で、津門川測定局では環境基準を超えていた。このように測定は250mの範囲で実施すると言いつつ、PM2.5だけは固定局の数値を使用していることについて同意できない。 私たちの実施したPM2.5の測定結果を報告したい。8日間測定した結果、63~274 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ という結果が出た。これを1日の平均値、環境基準に合わせてみた場合、4箇所が環境基準をオーバーしているという結果であった。現在でもこのような状況であるので、供用後のことを推察すれば、環境基準を大幅に超過する地点が増加するとともに、濃度も大幅に増加することになると思う。大学や国立環境研究所の調査では、環境基準内であっても濃度が1 $\text{m}^3$ 当たり10 $\mu\text{g}$ 増加すると、男性は心停止が2%増加するという風に神戸新聞や朝日新聞で書かれていた。また、日本の研究者の論文では、PM2.5が高濃度になると、当日または数日以内にぜんそく、慢性閉塞性肺疾患、呼吸器感染症などによる救急受診や入院の増加が認められるとしている。また、PM2.5の1日の平均値が10 $\mu\text{g}$ 増加することにより、ぜんそく時のピークフロー値が低下することが認められている。PM2.5は現在でも広範囲に環境基準を超過して曝露されている。これが名神湾岸連絡線の建設により濃度が大幅に上昇され、市民の健康に大きな影響を与えることは必至である。直ちに国土交通省と県は早急に現状把握のため、現地調査を広範囲に行うべきである。また、ぜんそくや肺疾患などの疫学調査を行い、現状を把握し、対策を取るべきである。また、西宮市は国土交通省に市民の健康を守る立場から疫学調査や健康調査を行うべく進言すると同時に、市独自でも行うべきである。 本環境アセスは市民の健康を守るものとはなっていない。また、PM2.5の調査は地域の現状を表すものとはなっていない。 本アセスについて全体的に不作為であるということが言える。よって、本アセスの再実施を求めたい。	
23	大気汚染	準備書では、二酸化窒素について、供用後の値が現況の値よりも減少しているが、これは将来低公害車が普及すると見込んでの数値なのか。いくら技術が進歩しても石油燃料を燃焼させた場合には、大気汚染による人体への影響は計り知れず、有害物質は排出される。電気自動車の普及を想定しているのであれば、10年後の普及率をどの程度と見込んでいるのか。また、大型車にも普及するのか。電気自動車については、バッテリーの大幅な技術革新及び急速充電用の充電設備の増設が必要との理由で、電気自動車が普及するのはまだ10年以上先だと言われている。大型車に普及するのはそれよりももっと先だと思われる。 したがって、電気自動車の普及はまだ先であり、名神湾岸連絡線完成後の大型車の激増と比較すれば、むしろ二酸化窒素は増加すると見るのが妥当ではないのか。二酸化窒素は肺から吸収されやすい性質を持っており、気管支炎や肺水腫の原因になると言われている。我々沿線住民がその危険性にさらされている。なお、電気自動車が普及して大気汚染は減少しても、その他の道路公害は変化しない。	自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測においては、ハイブリッド車や電気自動車の普及動向は考慮しておりません。環境影響評価の結果は、「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を満足するとの結果を得ています。
24	大気汚染	浮遊粒子状物質について、供用後の全地域で増加すると予測している。大型車の増加を見込んでいると思われるが、粒子状物質には、特に大型車に代表されるディーゼル車の排ガスに多く含まれており、人体には発がん性があり、肺や気管に沈着することで呼吸障害を誘発するとされている。もし高架橋道路ができれば粒子状物質を今以上に大量に吸い続けることになる。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
25	大気汚染	降下ばいじんについて、準備書の基準は10tとなっているが、加古川の神戸製鉄所の前では3tという基準になっている。今の状況は大きくこの値をオーバーしている。	環境影響評価の結果、降下ばいじんについては、参考指標を下回ると予測しています。工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事中の散水、建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働、建設機械の取り扱いの指導、工事施工ヤードへの仮囲いの設置を実施し、降下ばいじんの影響を低減することとしています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
26	大気汚染、騒音、振動	私が言いたいのは、この道路がもたらした騒音、振動、大気汚染の環境の破壊は、過去から半世紀以上継続した現在進行形の公害だということである。地域住民はその犠牲になってきた。	対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」に沿って、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。 環境影響評価の結果、大気汚染、騒音及び振動について、基準又は目標との整合は図られているものと評価しています。 大気汚染及び騒音については、「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を満足するとの結果を得ています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
27	大気汚染、騒音	この環境影響評価では、名神湾岸連絡線が予定されている両サイド東西250mの範囲内で、大気汚染や騒音の調査をしている。しかし、大気汚染や騒音は、気象条件により距離が近くてもそんなに影響がない。しかし、相当離れているところで影響があるというように、この250mの範囲内で大気汚染や騒音の測定をしたということについて、合理的、科学的な理由はないと思う。 私たちは7月25日から8日間、1日9回、PM2.5と騒音の測定をしてきた。その結果、250mを大きく離れたところでも環境基準を超える、そういう結果が出ている。このことは調査測定範囲を250m幅に限定することの科学的、合理的理由がないことを示している。少なくとも大気汚染の調査は今津、津門、甲子園地区を中心に西宮市全域に調査を広げるべきだと考える。	環境影響評価における調査地域につきましては、本事業による影響を受けるおそ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います。 本環境影響評価準備書において約250mの幅で記載した都市計画対象道路事業実施区域は、対象道路を中心に、工事施工ヤードが想定される概ねの範囲も含んだ区域として示したものであり、調査地域を示したものではありません。
28	大気汚染、騒音、振動、低周波音	大気汚染、騒音公害、日照時間の減少による住戸やマンションの資産価値の下落が考えられる。これは静かで環境のよい永住の住まいとしてローンなどを組んで、3000万や4000万のマンションを購入した方がいる西宮浜の住民にとっては耐え難い事態である。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。 環境影響評価においては、資産価値に係る内容は対象としていません。
29	騒音、振動、低周波音	騒音・振動、大気汚染、低周波音の予測地点について、現況調査の観測地点が、騒音規制法による個別の住居等における騒音を受けやすい面を代表する点になっていないのではないかと。私の家がある名神JCT周辺の4箇所の観測地点は中心部分から微妙に外れている。名神高速IC、それから阪神高速3号神戸線、国道43号と今津東線の西宮インター交差点に直近の南東角にある住居が、観測地点に入っていないのは納得できない。この場所が、なぜ観測地点に入っていないのかということの理由を説明してほしい。 この場所に住んでいる者の実感としては、少なくとも現状では騒音は常時セミの声ぐらいあり、トラックが通過すると雷が鳴っているようなゴロゴロというような音と、バイクのけたたましい排気音で夜中に起こされたりする。振動も地震かと勘違いするほど戸や障子がカタカタ動く。これは超低周波音の可能性もあると思う。供用後に沿道環境が改善されると言われても、にわかに信じることはできない。 準備書の現況調査結果では、等価騒音レベルで全時点において基準値を下回ったとされているが、騒音測定器を借りて自宅前で騒音を計測してみたところ、昼間は概ね65～70dB、時に大型トラックやタンクローリー、ミキサー車、バイクが通過すると75～80dBの数値になり、平均して70dBはあると思われる。等価騒音レベルで、これで基準値内で収まっていると言えるのかどうか、再度、法にのっとった観測点、個別の住居等における騒音の受けやすい面を代表する点での調査のやり直しをお願いしたい。	供用後の騒音及び低周波音については、準備書6-2ページに示すとおり、事後監視調査を行います。 (仮称)西宮JCT・IC周辺においては、準備書4.3.3-5ページに示すとおり、近接空間の4箇所で現地調査を行っています。
30	騒音	高架橋道路が完成すれば、下の道路から発生する騒音が橋梁に反響して、騒音が増幅すると指摘されているが、それについてはどのように考えているのか。	自動車の走行に伴う騒音の予測では、平面道路から発生した音が高架道路により反射することを考慮した上で予測しています。 予測結果は、環境保全措置を実施した場合、「環境基本法」第16条の規定に基づく「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」である環境基準を満足するとの結果を得ています。

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
31	騒音	騒音について、いくつかの地区で供用後の予測結果値が基準値を上回っており、騒音対策としての遮音壁を設置しても基準値ギリギリのところは何箇所がある。騒音には聴力障害や睡眠妨害、心理的ストレス等があり、騒音を原因とした資産価値の下落がある。資産価値の下落は、道路公害から逃れてもっと静かで住みやすい土地に移転したいと思っている沿線住民にとっては大問題である。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。環境影響評価においては、資産価値に係る内容は対象としていません。
32	騒音	<p>甲子園浜の湾岸道路にも遮音壁の設置を強く要望する。特に、湾岸道路は6車線の広幅員道路であるので、西行き車線からの回折音を遮音するために、中央分離帯にも遮音壁の設置を求める。</p> <p>湾岸道路の西宮大橋から鳴尾浜に至る区間の本線には一切遮音壁が設置されておらず、西宮市環境局が浜甲子園2丁目の対岸沿いの浜甲子園局において毎年測定している騒音調査においては、ほとんど毎年のように夜間において環境基準を超過しており、2020年3月の調査では昼間についても環境基準を超過していた。なお、西宮市環境局ではこの地域に適用する環境基準は、道路に面する地域の基準ではなく、一般環境に適用される基準であるとしているが、この地域は湾岸道路の側道にも面してはならず、湾岸道路との間には港湾緑地である甲子園浜海浜公園と甲子園浜の海が介在している。</p> <p>甲子園浜沿岸のうち、浜甲子園と浜甲子園団地には地区計画が定められており、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うるおいのある海辺の健康住宅地と、浜甲子園団地は古い公団住宅の建て替え事業が進められており、建て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、地区計画の目標に定めている。この地区計画の目標を実現するためには湾岸道路の騒音対策が必要不可欠であり、湾岸道路の六甲アイランド以西と名神湾岸連絡線の完成により湾岸道路の交通量が現状5万3000台から10万台から15万台に増加することになるが、このことは平成27年11月の西宮市議会建設常任委員会において市当局が懸念を表明しているが、何らの騒音対策が講じられないとすれば、名神湾岸連絡線は都市計画に背反する計画であるということになる。</p> <p>私の自宅は湾岸道路からは800m、海岸からは300mも離れているが、自宅前の道路に出て海のほうを見通すと、湾岸道路を走行する大型トラックのボディがよく見える。湾岸道路は往復6車線という幅員が非常に広い道路であるため、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ない。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、曲がって伝播し、住宅地によく聞こえてくることになる。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の設置をする必要がある。</p> <p>以上、名神湾岸連絡線の湾岸道路への接続に合わせて、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する。</p>	環境影響評価では、事業により影響を及ぼすと認められる範囲において調査及び予測を行うこととしており、浜甲子園及び浜甲子園団地の区域は、本事業の実施に伴う騒音の影響範囲とは考えておりません。なお、供用中の阪神高速5号湾岸線の西宮港大橋から鳴尾浜に至る区間に対する意見については、当該道路管理者及び西宮市に伝えます。
33	振動	振動について、現在でも自宅の3階の部屋で横になっていると大型車の振動で部屋が揺れているのが分かる。それゆえに壁の亀裂や建具のがたつきが懸念される。振動の発生原因として多くの場合、高架橋道路を走る車の車両振動と橋梁振動が主要な原因であるとされている。したがって、高架橋道路が完成すれば、今以上に振動が頻繁に起こることは確実であり、家屋の耐用年数が短くなるのは目に見えている。	自動車の走行に係る振動の予測は、準備書4.3.4-52ページに示すとおり、対象道路の他、名神高速道路、阪神高速3号神戸線、国道43号及び今津東線等の影響も考慮しています。予測結果は基準を下回り、環境保全措置として、高架のジョイント部への対策を適切に実施します。
34	低周波音	低周波音について、大部分の地域住民が日常生活において支障がないと結論づけているが、低周波音に対する感じ方にかなりの個人差があり、支障がないと言い切れるのか。低周波音は不快感や圧迫感などの人への影響や、窓や戸の揺れ、がたつきなどの建具への影響があるとされている。そして低周波音は車両が高架橋道路を走行することによって、橋梁下面から発生すると言われており、高架橋道路が完成すれば低周波音による被害が大幅に増えるのは確実である。	環境影響評価の結果、低周波音については、参考指標を下回ると予測しています。さらに、環境保全措置や事後監視調査を適切に実施することにより、できる限り影響を低減します。なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
35	低周波音	低周波の身体的及び物的苦情、そのような人が道路が原因と思い込んで診断も説明も受けられず、病気に苦しむことがないように健康調査は必要だと思う。昭和55年の西名阪低周波公害裁判のように裁判という最悪の事態は避けなければいけない。	
36	低周波音	低周波音について、国交省と環境省の2つの指標があり、環境省は1/3オクターブバンド音圧レベルとG特性音圧レベルにおいては92dBとしている。また、人がどう感じるのかの官能評価も認めている。	自動車の走行に係る低周波音の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、50%時間率音圧レベル(L <sub>50</sub> )及びG特性5%時間率音圧レベル(L <sub>G5</sub> )を対象として行っています。なお、環境省による「低周波音問題対応の手引書」に示されている参照値については、「低周波音問題対応の手引書における参照値の取扱いについて」(環境省 都道府県等宛通知 平成29年12月27日)によると、「参照値は、固定発生源(ある時間連続的に低周波音を発生する固定された音源)から発生する低周波音について苦情の申し立てが発生した際に、低周波音によるものを判断するための目安として示したものである。」とされており、自動車等の移動発生源とそれに伴い発生する現象には適用しないとされています。また、「参照値は、低周波音についての対策目標値、環境アセスメントの環境保全目標値などとして策定したものではない。」とされており、本環境影響評価には適用できないと考えています。

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
37	日照障害	<p>4.3.6日照障害(2)環境保全目標として、「環境保全目標は「環境影響評価指針」(平成10年1月9日兵庫県告示第28号)を踏まえ、表4.3.6-3に示すとおりとした」として、日照障害の環境保全目標について「大部分の地域住民が日常生活において支障がないこと」としている。つまり、この環境保全目標では、一部の地域住民の日常生活に支障が出ることを容認することを示唆している。環境影響評価指針では、確かに環境要素である日照の環境保全目標について、「大部分の地域住民が日常生活において支障がないこと」と記載されている。</p> <p>国際連合が2015年9月に採択した、持続可能な開発目標(SDGs)において、実施のための主要原則として誰一人取り残さないことを基本的理念としている。これを受けて日本政府は平成28年に持続可能な開発目標(SDGs)実施指針を決定した。つまり、日照の環境保全目標について「大部分の地域住民が日常生活において支障がないこと」とする県の環境影響評価指針と、誰一人取り残さないことを基本的理念とする政府の持続可能な開発目標(SDGs)実施指針との間で明らかに違いが生じている。これから作成する評価書における環境保全目標は、誰一人取り残さないことを基本的理念とする政府の持続可能な開発目標(SDGs)実施指針の趣旨に沿って「全ての地域住民が日常生活において支障がないこと」とすべきである。</p>	<p>日照障害については、参考指標を超過する日影が生じると予測されますが、環境保全措置として、事業者の実行可能な範囲内で、高架構造物の上・下部工の形式・配置等の工夫を実施します。高架構造物の桁高の検討や桁下空間の確保、遮音壁形式の検討により、日照障害の影響をできる限り低減させることとしています。</p> <p>やむを得ず本事業に起因して生じる日照障害に関する影響については、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」(昭和51年2月23日建設省計用発第4号)に基づき、適切に対処します。</p> <p>大気汚染、騒音、振動、低周波音及び景観の影響については、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全措置や事後監視調査を適切に実施することにより、できる限り低減します。</p> <p>詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p>
38	日照障害	<p>日照障害について、1地点が指標を超過すると予想され、高架構造物の形式、配置等の工夫をするとされている。高架橋道路の建設そのものに反対の立場であるので、建設を前提としたことは言いたくないが、遮音壁を低くしたり、シースルーにする等の方法は反対である。遮音壁を低くすれば遮音壁の効果が薄れる。そして、高架橋道路のシースルー部分から走行している車両の存在自体を見たくないし、見られたくない。できれば高架橋道路の上に蓋をして、トンネル状にしてほしいくらいである。</p>	
39	日照障害	<p>神戸線との接続事業による環境負荷の大きさ、つまり騒音や日照障害、景観について、さらに詳しい記述が必要だと考える。特に日照障害については深く憂慮すべき課題を含んでおり、十分な対策が不可欠である。準備書では、西宮JCT・ICも北東部と北西部、南西部で建築基準法などに基づく参考指標を超える日陰が生じるとの予測結果が示されている。特に南西部では、参考指標の5時間あるいは4時間以上を大幅に上回る7時間以上の日陰が生じると予測される地点がある。国交省は準備書の中で、環境の保全と創造のための措置として、高架構造物の上下部工の形式、配置等の工夫を挙げている。つまり、橋桁の厚さを薄くしたり、橋脚の間隔を広げることで日陰の時間を減らすことを検討しているようである。</p> <p>その一方で、必要に応じて「公共施設の設置に起因する日陰により生じる損害等に係る費用負担について」に基づき、適切に対処するとしている。つまり、国交省は環境の保全と創造のための措置だけでは日照障害を解決できず、対象地域の住民との金銭交渉で解決する可能性を示唆している。国は、国自らが定めた参考指標を守るべきであり、環境保全に対する努力を放棄すべきではない。この部分について、評価書の内容が準備書のままであれば、沿道の地域社会に大きな不安を与えかねない。なぜ環境の保全と創造のための措置だけでは、日照障害を解決できないのか。どの部分で「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、適切に対処する必要性が生じる可能性があるのかを記載すべきである。</p>	
40	日照障害	<p>朝日新聞デジタル版では、2020年8月4日付で「高速が自宅の日照権侵害、施工者に賠償命令」という見出しで、名古屋高裁での判決を報じている。「日照被害を緩和するための有効な措置を取っておらず、過失があったと認められる」との判決は名神湾岸連絡線にも適応すべき内容だと思っている。</p>	
41	日照障害	<p>日照障害について、メラトニンというホルモンが重要で、厚労省のホームページによるとメラトニンは下等動物から人まで生体リズム調整に重要な役割を果たし、朝や日中の明るい光を浴びることで覚醒するとある。名湾線の高架道路は西宮IC付近に居住する方から太陽の光を奪う。2020年7月30日に新東名高速道路建設による日照権裁判でNEXCO中日本に過失があったと認められた。</p>	
42	地形・地質	<p>神戸の震災の時、今津の人々は地下水、つまり井戸水に救われた。今津郷の酒造会社はタンクに貯められた宮水をすぐさま提供し、自衛隊の給水車に並ばずとも十分に水を確保できた。高架橋による地下水の水質悪化や濁水はあってはならぬことである。</p>	<p>事業の実施にあたっては、「西宮市宮水保全条例」に係る手続きに準じて関係機関と協議を行い事業を進めていくことにより、宮水地帯への影響を低減します。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。</p>
43	動物	<p>甲子園浜に野鳥が飛来する環境を最大限に守るための対策を講じるべきである。</p> <p>2019年末に公表された環境影響評価概要書に対する知事と市長の意見書には、甲子園浜に指定されている国指定鳥獣保護区や夙川の河口に指定されている県指定の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る。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、古くには武庫川と、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、謡曲「高砂」の歌詞には「遠く鳴尾の沖過ぎて」と言われている。日本野鳥の会ひょうごの会員によれば、平成6年に湾岸道路が開通して以降、飛来する渡り鳥の数が減少しているようで、名神湾岸連絡線の完成により渡り鳥の空の通り道が遮断され、保護区に野鳥が飛来しなくなることが懸念される。準備書においては、西宮大橋の下を潜り抜けるのを目撃したので、計画路線ができてその影響は軽微と予測されているが、これは予測というよりも楽観的な希望的観測を記述しているに過ぎない。昭和53年11月に甲子園浜が鳥獣保護区に指定されて以来、観察と保護活動に取り組んでいる日本野鳥の会ひょうごの意見を聴取し、実効ある対策を講じるべきである。</p>	<p>鳥類に係る現地調査は、平成28年及び令和元年に実施しており、調査の結果、渡り鳥が飛来する海域において多数の飛翔及び分布(飛翔以外の行動)を確認しています。</p> <p>貴重な鳥類については、海域周辺の飛翔数(約4,100例)のうち、対象道路を横断した飛翔として約140例を確認しており、それらの飛翔ルートや飛翔高度等の結果に加え、近傍の類似橋梁として阪神高速5号湾岸線西宮港大橋を横断する飛翔状況を把握し、予測を実施しています。</p> <p>また、鳥類に係る調査及び予測・評価の実施にあたっては、動物や生態系等に係る専門家の指導・助言を得ながら実施していることから、予測・評価は適切に行われており、その結果、対象道路が鳥類の移動の大きな障害にはならないと考えています。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。</p>

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
44	動物、生態系	動物の現況調査で両生類がこの地域に全くないということは、この地域ではカエルもいないということである。高度経済成長期に、この地域の海や川は汚染されて真っ黒になった。昭和38年以降、国道43号と名神高速道路と阪神高速3号神戸線と、次々と大規模な道路が建設されて著しく自然環境が悪化し、市街地の生態系は人工改変が進んでいる地域というより、種の数の減少で生物多様性は既に失われていると思う。自然環境の悪化で、近年見かけなくなった種はたくさんあると思う。準備書によると、地域を特徴づける生態系への影響は極めて少ない、またはないと予測されているが、工事で海を浚渫し、地面を掘り返せば、少なくともそこにいる生物は死滅する。例えば自宅にはニホンヤモリが棲みついている。万一、自宅が立ち退きで取り壊されたら、少なくともこの家にいるニホンヤモリは生息場所を奪われる。種としての絶滅ではないが、影響がないとは絶対に言えないのではないか。	「市街地の生態系」は、人工改変が進んでいる地域であることから、予測対象から除外しています。動物については、陸域及び海域に生息する貴重な動物を対象に予測・評価を行っています。工事の実施により生息環境の一部が改変される貴重な動物が存在していますが、同様の環境は周辺に広く分布することから、生息環境への影響は極めて小さいと予測しています。また、対象道路は極力既存道路の敷地を利用し、工事施工ヤード及び工事用道路等については、都市計画対象道路事業実施区域内及び既存道路を極力利用することで、貴重な種の生息地を避けた計画としています。
45	景観	景観について、現在自宅の窓からは六甲山が見えており、四季折々の風情があり、何物にも代えがたい宝である。しかし、高架橋道路が完成すれば景観が一瞬にして大変貌する。今まで見えていた六甲の山々が全く見えなくなり、その代わりに無機質なコンクリートの塊である巨大なモンスター高架橋が目の前に現れる。また、高架橋道路の上を大型車が排気ガスを出して大気汚染や騒音、振動等の公害をまき散らしながら昼夜の別なく大量に走り回る。あなたは我慢できるのか。誰もが我慢できるわけがない。この景観の破壊と損失は計り知れないものがあり、全ての環境被害の中でも最悪のものと言っていると思う。	対象道路は、既存道路の敷地を利用し、主要な眺望点及び景観資源をできるだけ避けた計画としています。景観に係る予測の結果、景観への影響が生じることが考えられるため、環境保全措置として、構造物や道路附属物の形状、デザイン、色彩を検討します。また、「西宮市都市景観条例」の規定に基づく手続きを行い、関係機関との協議を踏まえて事業を進めていくことにより、景観への影響の低減を図ります。詳細な計画の検討にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
46	景観	六甲山を見る権利を奪わないでほしい。あのなだらかな六甲山を見ると心が落ち着く。	
47	その他環境	日照被害や電波障害についても、事前調査で距離が推定できることから、何軒ほどが対象となると具体的に明示できる。日照被害については軽く被害が予測されると記載されているにすぎず、電波障害については全く無視している。住民への配慮が欠けている。	兵庫県の「環境影響評価指針」において、電波障害は環境要素に含まれておりません。事業の実施に伴う高架構造物の建設等により、電波障害の影響が生じた場合には、適切に対応することとしています。
48	事業計画	名神湾岸連絡線の今津地域での基本構造は、今津東線上の高架道路である。しかし、標準横断面図では2車線と強調されているが、西宮ICから西宮浜JCTにつながる今津社前町では4車線である。なぜ4車線であるにもかかわらず、4車線の断面図を記載しなかったのか。意図的に書かなかったのではないか。	(仮称)西宮JCT・IC周辺の地域については、接続するランプの新設により複数車線を設ける区間もあることから、4車線もしくは5車線となる区間があります。準備書の第1章においては、道路延長の内、主な区間が2車線であることから、車線数を2車線と記載しています。
49	事業計画	名神湾岸連絡線の名称を変えてほしい。あたかも、名神と湾岸線を結ぶだけのような名前にせず、神戸も入れてほしい。知らない人は、2つを結ぶ簡単な線と思っている。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。周辺交通ネットワークとの接続については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する計画段階評価を実施しており、その中で阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞緩和や浸水被害で臨海部の緊急輸送道路の分断回避、阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境の改善、生活道路の交通安全、物流効率化や広域的なアクセス性向上などの観点からも必要な道路とされています。
50	事業計画	冊子「名神湾岸連絡線 環境影響評価準備書のあらまし」の表紙に目的が記載されているが、その言葉を変えてほしい。ここには2つの線を結べば神戸線とか43号線の渋滞がなくなるというように書かれているので、正しく書き直してほしい。	平成26年及び27年において計画段階評価の中で地域住民や周辺事業所へのアンケートや各団体へのヒアリングを行い、また近隣SA/PAの道路利用者へアンケートとJR尼崎駅や阪神西宮駅、JR芦屋駅、JR灘駅、阪急今津駅と今津南会館ではオープンハウス来場者へヒアリングを実施し、阪神臨海部エリアの道路交通状況については、阪神高速3号神戸線や国道43号の渋滞に不便を感じる声が7割を超え、交通の集中による住環境への影響を感じる声が8割を超え、また、概ね7～8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の回答を得ています。また接続の必要性について、兵庫県及び西宮市からの要望を受け、国及び兵庫県や高速道路会社間において、「①広域的な交通ネットワークの形成」、「②関西3空港の連携強化」及び「③阪神高速神戸線・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「周辺ネットワークとの接続は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線の大阪方向、阪神高速5号湾岸線の両方向、西宮浜出入口とする」ことが合意され、決定されています。
51	事業計画	1.3都市計画対象道路事業の目的及び内容1.3.6、都市計画対象道路事業の目的の中での「名神湾岸連絡線は名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を連絡し」との記述は不十分である。阪神高速3号神戸線大阪方面とも連絡することを計画しているのだから、その内容を記載するべきである。県が作成した都市計画案でも「名神湾岸連絡線は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線(大阪方面)及び阪神高速5号湾岸線を連絡し」と、阪神高速3号神戸線(大阪方面)について記載している。都市計画案との整合性を図るべきである。	また、各方向の接続については、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、渋滞の激しい大阪市内を経由することで定時制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。さらに、全国ワースト1位の渋滞で事故も多い阪神高速3号神戸線の西宮～月見山間の回避や災害時の阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線のリダンダンシーを確保するため、阪神高速3号神戸線大阪方向との接続が必要と考えます。なお、詳細な計画の検討にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
52	事業計画	私は名神湾岸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る。連絡線の計画内容の中で、阪神高速3号神戸線大阪方面との接続について慎重な検討が必要だと考える。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ある。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ることが想定される。	
53	事業計画	環境影響評価概要書では、目的として「生活道路への大型車の流入を抑制し、安全・安心な生活空間を確保」とあり、県の考え方においても、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が期待されるとある。また、沿線住民と西宮市長との話し合いでも、市長が5号湾岸線からの大型車を名神湾岸連絡線に通過させ、下の道路に大型車が入り込むのを防ぎ、下の道路の通行量を減らし、児童の安全性を守ると述べていたが、果たしてそのようなことが可能なのか。今津東線への大型車の規制をどのように実施するのか。今津東線の車両台数は多くても2割程度しか減少しないと予想している。この2割の中には、小型車も含まれるので、仮に大型車の割合を多く見込んで7割としても、14%しか減少しない。現に国交省も、今津東線の2030年の大型車の最大車両数を現況よりも多くなると予測している。今津東線から大型車を排除しようとするなら、今津東線の南北の交差点の入口で大型車通行止めの標識を掲げるしか方法がない。実際にそんなことができるのか。出来もしないようなことを言って住民をごまかそうとしないほしい。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
54	事業計画	今津東線には学童の通学路になっている横断歩道がある。信号機など横断歩道の道路幅が東西に広がることで渡り切る時間が長くなる。また、高架橋の橋脚の位置によっては視界が妨げられる可能性があるため、交通事故の危険性が懸念される。	詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、安全の確保に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
55	事業計画	工事中の予測では、安全確保に徹すると述べているが、今津小学校の児童の集団登校と下校時の安全対策に対しても、集団登校のコースの変更が必要なのかどうかは全く触れられておらず、安全確保をするとの口先だけで、どこまで児童の登下校の心配をしてくれているのか、真剣に考えているのか疑問に思えてならない。	
56	事業計画	私は名神湾岸連絡線の建設は必要ないと反対する。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。対象道路については、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阪神高速5号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。周辺交通ネットワークとの接続については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する計画段階評価を実施しており、その中で阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞緩和や浸水被害で臨海部の緊急輸送道路の分断回避、阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境の改善、生活道路の交通安全、物流効率化や広域的なアクセス性向上などの観点からも必要な道路とされています。平成26年及び27年において計画段階評価の中で地域住民や周辺事業所へのアンケートや各団体へのヒアリングを行い、また近隣SA/PAの道路利用者へアンケートとJR尼崎駅や阪神西宮駅、JR芦屋駅、JR灘駅、阪急今津駅と今津南会館ではオープンハウス来場者へヒアリングを実施し、阪神臨海部エリアの道路交通状況については、阪神高速3号神戸線や国道43号の渋滞に不便を感じる声が7割を超え、交通の集中による住環境への影響を感じる声が8割を超え、また、概ね7～8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の回答を得ています。また接続の必要性について、兵庫県及び西宮市からの要望を受け、国及び兵庫県や高速道路会社間において、「①広域的な交通ネットワークの形成」、「②関西3空港の連携強化」及び「③阪神高速神戸線・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「周辺ネットワークとの接続は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線の大阪方向、阪神高速5号湾岸線の両方向、西宮浜出入口とする」ことが合意され、決定されています。なお、詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
57	事業計画	現状以上に、環境、景観、健康被害が悪化し、資産価値が下落する、高架橋道路の建設は必ず阻止しなければならない。建設計画を推進しようとする国や県の担当者には中止に向けた再考を促したいと思う。	
58	事業計画	西宮浜小中一貫校は、児童生徒減少の対策として「義務教育学校」の名称で、塩瀬公民館や山口公民館、鳴尾公民館までわざわざ出向いて説明会を行い、児童数の確保を図っているところである。今年度は西宮浜以外の児童生徒がやっと21人になったという連絡を聞いている。しかし、このような大気汚染の影響がある学校への忌避が生まれて当然ではないか。在校生・児童数の減少が一層進んだ場合、誰がその忌避の責任を取るのか。	
59	事業計画	沿線住民や企業にとって耐えがたい大きな問題を抱えるこの道路は、全体計画を根本的に見直していただきたい。	
60	事業計画	西宮ICの交差点を渡ったら、週末ということもあり、西宮ICの阪神高速への接続部分がずっと渋滞していた。交通量が多い国道43号に加え、高架部も渋滞していると大変空気が悪く、気分的にも非常にストレスを感じる。私は西宮ICの交差点を近隣住民としてよく利用する。朝夕の車の多い時間帯は車優先ということで、車の通行時間が少し長くなるような時差信号になっていると思うのだが、非常にストレスを感じる。そのため、西宮IC下の交差点に地下道を作ってもらいたい。名神湾岸連絡線を建設する何百億円の予算があるのなら、普段、国道43号、阪神高速神戸線、名神高速道路の道路公害に苦しんでいる住民のために、少しでも住民生活をよくする方向にお金を使ってほしい。先月も熊本で大雨があり、毎年のように線状降水帯による大雨や河川の氾濫で、家・財産が流される被害が出ている。球磨川の氾濫でも1000近い世帯の方々が家を失い、仮設住まいとなっている。建て直しするにしても最高で300万円しか援助されない。国の失政のために財産を失ったのだから、国はもう少し援助金を上げるべきである。何のために納税しているのか疑問である。国の政策で、国鉄を解体し、自動車運送のほうに力を入れ、高速道路などを推し進めてきたが、これが地球環境悪化や温暖化を進行させていると感じる。国は高速道路や有料道路の建設を推し進める姿勢を改めるべきである。兵庫県は、北海道に並び、有料道路、高速道路の収益が少なく、赤字が全国で2番目となっている。日本列島改造論に従い、いまだに地方にも高速道路を推し進めようとしている。地方の方々は、高速道路を利用する人は少ない。ICから目的地が遠く、高速道路にはシカやイノシシしか通らないと揶揄されている地域もあると聞いている。六甲アイランドから延びる湾岸線西伸部では、神戸港を縦断する非常に高さもある吊り橋を建設されると聞いている。国は不要不急の支出を抑え、これから毎年起こるであろう災害により国民が財産を失うことも増えるだろうから、予算の使い方を、その方々のために使えるようにお金の使い方を変えてもらいたい。	
61	事業計画	外環道の関越から東名は、住民の大反対があり、今後の用地買収が難しい、厳しい状況との見解が示された。東京五輪までの開通が予定されていたが、延期になったことで現在開通時期が示されていない。つまり、この道路は目的を失った。淀川左岸線、湾岸線西伸部、そして名湾線が急がれる理由は、大阪万博やIR、カジノのためにあるのではとされている。しかし、WHOはコロナの影響は10年続くと発表し、コロナの行方もわからぬまま、この3つの道路も目的を失うかもしれない。無理に工事を急ぐ必要はなく、むしろ詳細な健康調査や合意形成を慎重に行うことが必要である。	
62	事業計画	今すべきことは、検証と再び考えることである。この秋に実施される道路交通センサスの結果を、そして将来予測を反映した計画の見直しが必要で、名湾線完成時に今と同じ車社会が続いているかなどの社会状況を考え、膨大な維持管理費など、名湾線の必要性を問わねばならない。また、視点を変えてドライバーの待遇について、標準賃金や最低賃金ではなく、実質賃金の改善が必要で、料金値段で交通量をコントロールするといっても、阪神高速はエリア制から距離制に変えたので、距離の長い湾岸から西伸部を走れるドライバーはそういない。利便性を追求せず、人口減少と交通量の関係や、環境にやさしい自動車を普及させて持続可能で暮らしやすい社会を目指すべきである。私たちも過剰なサービスを求めず、少々不便さに慣れることである。日本人の特性として、一度始めたプロジェクトは何が何でも進めてしまう。第二次世界大戦等に見られるように、何が何でも進めることを改めないと持続可能な社会にはならないと考える。私たちの健康や暮らし、そして命が最優先であり、名湾線の必要性を再び考えるべきである。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
63	事業計画	代替案を示してほしい。地下案もあったそうだが、住民には見せられず、費用の面とか宮水の面で高架案だけとなったようだ。国交省は総合都市交通体系調査の手引きに代替案を作り、見せるようにと記載されている。	<p>・対象道路については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する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や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行っています。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、事業に対する住民の理解と協力を得るため、西宮市において、都市計画素案に関する地元説明会が今津地域及び西宮浜地域で平日及び休日を合わせて4回開催され、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が行われています。また、兵庫県においても、西宮市で説明会が実施された上で県に申出のあった都市計画素案について、県としても改めて住民の意見を聴く機会が必要と判断され、都市計画に関する公聴会が開催されています。公聴会における意見については、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されています。</p> <p>また、県の都市計画案は、公聴会における意見や、説明会における意見に対する西宮市の考え方も参考にしながら作成され、県の考え方と併せて縦覧されており、縦覧中には県の都市計画案に対する意見書を提出する機会が設けられています。</p> <p>なお、計画段階評価におけるアンケートでは、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」及び「物流の活性化」の5つの政策目標を達成するための対応・対策案として、高架案及び地下案の2案を提示しています。アンケートの結果、対応・対策案を選ぶ際に重視すべき事項及び配慮すべき事項として、下記の項目への配慮を望む意見が得られています。</p> <p>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阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境への影響を改善する道路  ④計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路  ⑤地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路  ⑥周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路  ⑦建設費用ができるだけ少ない道路</p> <p>この内容を踏まえ、高架案及び地下案を比較した結果、重視すべき事項及び配慮すべき事項において総合的に優位な「高架案」を選定しています。この対応方針については、兵庫県及び西宮市に意見照会を行っており、同意を得ています。</p>
64	事業計画	アンケートを取り直してほしい。平成27年のアンケートは、名神と湾岸線の2つの線を結ぶという案はどうかという内容で、7割から8割の人が賛成した。ところが、平成29年に国交省のホームページに3線を結ぶとされていたそう。理由は、神戸線と接続するのが望ましいと一文書かれていただけだそう。そして、平成30年、国交省と兵庫国道事務所は3線を結ぶと発表した。これは今津の住民が騙されていたということになる。もし騙す気がないのならば、きちんと3線を結ぶ、西宮JCTのところは4車線になる、高さは28m+αである、ということをきっちり書いて賛成があるか聞いてほしい。大きなことなので、きちんと取り直してほしい。今津小学校の子どもたちが社前交番の前を渡るのだが、今のこの案であれば、その上を4車線が通る。そして、2車線よりも暗い場所を通っていかなくてはならない。だから、これは必ず守ってほしい。	計画段階評価におけるアンケートは、平成26年度及び平成27年度において計2回実施しました。その内、住民へのアンケートの配布及び回答数量は、平成26年度は、沿道住民約7,300世帯(回答:約2,500世帯)、周辺住民約10,000世帯(回答:約2,900世帯)、平成27年度は、沿道住民約7,000世帯(回答:約1,700世帯)、周辺住民約9,700世帯(回答:約2,000世帯)です。再アンケートについては予定しておりません。
65	事業計画	以前公述したことに対して、きちんと答えてほしい。計画交通量は1日に19,500台と言われているが、これは10年後の交通量として発表されている。20年後の交通量も考えてほしい。国交省から20年後のことも発表するようにと記載されている。コロナ禍とか、少子高齢化、地球温暖化防止に向けていろいろ考えてほしい。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。計画交通量については、令和12年を推計年次とし、平成22年度に実施した全国的な規模での車の動きを把握するための実態調査(「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」)を基に、将来の人口や自動車保有台数、地域開発や産業経済の動向等の社会経済指標等を用いて車の動きを予測し、それを各道路網に配分するという方法で推計しています。
66	事業計画	現在、新型コロナウイルス感染症が全国で拡大している中、コロナ禍後の社会のあり方が医療や介護だけでなく、東京への一極集中の是非、企業のあり方、働き方、自然との共生など、大きくコロナ後の社会のあり方が考えられるようになっている。このような状況下、5年前に計画された交通量をアセスの基礎として利用することは不確実性が大きく、今から考えれば不適切であると思う。いま一度立ち止まり、将来社会を見据えた予測交通量を見直すべきではないか。	
67	事業計画	海に面した西宮浜地域は東南海地震と津波による被害が甚大な予想場所である。1995年の阪神淡路大震災では目の前の高速道路が倒壊し、重大な被害が生じた。高速道路がいかに地震に対して脆弱であるかを暴露したと思う。30年以内に70%とも80%とも言われる東南海地震の発生と、それに伴う津波の襲来でどのような被害が想定されるのかぜひ聞きたい。東南海地震に対する想定と対策がなされていないとすれば重大な問題ではないか。	地震や液状化等の災害面に係る対象道路の安全性については、事業実施段階において、関係法令等を遵守しながら、最新の知見を踏まえ、道路設計上の工学的・構造的な検討を行っています。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
68	事業計画	南海トラフは2050年までに80%の確率で発生すると言われ、「ひょうご基幹道路のあり方」で知ったのだが、基幹道路八連携軸の建設は2050年まで続く。素人考えだが、壊れるために道路を作っているように見える。ここは断層帯に近く、都市直下型地震での被害が心配され、水波町という地名からわかるように、海であり、軟弱地盤で、必ず被害を受ける。今津港は軍艦が入るほど深く、武庫川団地となったところは戦闘機を製造していたため、空襲があった。武庫川団地の建設時には爆弾探査が行われ、今津港も危険だと思われる。また、東日本大震災では人は72時間以内に救出せねばならぬのに、高速道路の開通に1週間以上かかり役に立たなかった。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
69	事業計画	<p>橋の耐震、耐風の設計について考えを公表してほしい。あと30年ぐらいで南海トラフの大地震が起きると言われ、梅雨前線も台風でも予想外に雨風が激しいことが多くなってきた。巨大な構造物がいつも頭の上にあるということは怖いことである。</p> <p>今はどの学校も巨大な斜め材やX型部材が押し込められ、校舎全体を補強している。もし設計以上に入力があっても、粘り強さが残り、すぐには崩壊しない。それで私たちの避難場所になることができる。この橋には、そのような考えはないのか。住民の緊急避難所として使えるように考えてくれないのか。この橋が倒れたら、私たち住民のライフラインが守れないので、しっかりと考えて発表してほしい。</p>	<p>詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p> <p>地震や液状化等の災害面に係る対象道路の安全性については、事業実施段階において、関係法令等を遵守しながら、最新の知見を踏まえ、道路設計上の工学的・構造的な検討を行っていきます。避難場所としての利用は、地域の要請を踏まえ検討していきます。</p>
70	事業計画	<p>2019年12月22日に市役所東館ホールで行われた公聴会の記録を読んだ。西宮浜の企業の方が、移転を要求されても新しい土地の確保が困難であり、ベテランの従業員によって確保されている企業活動が維持できないとの訴えがあった。他の企業の方は、34年間も西宮浜で営業しているのに、会社の1/3相当が大阪方面へのループにかかっている。新しい事業用地の確保、今日の労働状況のもとで、従業員の確保ができないと不安でたまらないとの訴えがあった。</p>	<p>対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。</p> <p>詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、安全の確保に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p>
71	事業計画	<p>湾岸線西神部の完成により、全体の交通量が増加しすぎてしまい、名湾線そのものが渋滞したり、3号神戸線の渋滞がよりひどくなると考えられる。また、現在、ハーバーハイウェイ、生田川ランプ、摩耶ランプに分散している車が、5号湾岸線に集中することにより、名湾線は片側1車線であることから渋滞が発生することも考えられる。名神高速道路の高速スピードで走る車が、線形の悪い名湾線に突っ込んで事故が起きる。実際に首都高で起きたタンクローリー衝突事故では損害総額は45億で、運送会社は破産、30億以上のお金が通行料金に跳ね返っていると言われている。また、西宮浜では8%の急勾配、横断勾配と合わせると10%を超えるところが5箇所もあり、海からの強風によるダブル連結トラックの事故が予想される。そして、事故は必ず同じ場所で起きるものである。</p>	