

平成 2 3 年度  
第 1 回兵庫県都市計画審議会

平成 2 3 年 1 1 月 2 9 日 ( 火 )  
兵庫県農業共済会館 7 階 大会議室

【議長挨拶】

【議案審議】

事務局 それでは、第1号議案、阪神間都市計画道路、第2号議案、神戸国際港都建設計画道路のうち第二名神自動車道と、これに関連いたします川西インター石道畦野線の変更について御説明いたします。

議案書は、第1号議案については3から26ページ、第2号議案については27から53ページでございます。

前面スクリーンのほうをお願いいたします。

第二名神自動車道は、名古屋市を起点とし、神戸市に至る延長約174キロメートルの高速道路でございます。平成7年の当初計画時は、第二名神自動車道という名称でございましたが、快適性や走行性にすぐれた21世紀の新時代にふさわしい道路という意味を込めて、平成19年に管理名称が新名神高速道路に変更されております。このたび、都市計画道路の名称についても、第二名神自動車道から新名神高速道路に改めることとしております。

昭和40年に全線開通した名神高速道路は、東西を結ぶ大動脈として、国民生活や産業・経済活動に大きな貢献をしてきましたが、現在は交通量の増加による交通混雑が頻発し、高速道路本来の機能が十分発揮できない状況になっております。

新名神高速道路は、名神高速道路と交通機能を補完することにより、高速道路ネットワークに求められる高速性、定時性、快適性、安全性などの機能を高めるとともに、沿道及び西日本のさらなる発展に寄与することを目的に計画されました。

日本の大動脈である名神高速道路及び中国自動車道には代替ルートがなく、阪神・淡路大震災の際には、高速道路ネットワークが一時的に機能停止になりました。新名神高速道路は、このような重大な事故や地震発生時などの緊急時に代替道路機能を果たします。平時においても、高速道路の補修や改良工事、事故、非常事態発生時に他の高速道路と補完し合うことにより、交通の安定性をより高めることが可能となります。また、交通の利便性向上や生活範囲の拡大など、地域の活性化が期待されるところです。

新名神高速道路のうち阪神間都市計画区域については、川西市東畦野を起点とし、宝塚市玉瀬に至る延長約1万4,310メートル、代表幅員32メートルの自動車専用道路として、神戸都市計画区域については、神戸市北区道場町生野を起点とし、同市北区有野町二郎に至る延長約6,720メートル、代表幅員35メートルの自動車専用道路として、いずれも平成7年に都市計画決定されてお

ます。変更内容ですが、先ほど申し上げた名称変更のほか、宝塚市玉瀬字奥之焼地内においてサービスエリアの設置が決定したことを踏まえ、同施設区域を追加いたします。

こちらが、宝塚サービスエリアの概要図です。新名神高速道路事業で発生する残土の処分地を利活用するものであり、施設面積は約11ヘクタールとなっております。また、地質調査等の現地精査並びに地形改変に伴う環境面への影響を低減するための縦断線形の変更などを行った結果、法面構造等に変更が生じたことから一部区域を変更いたします。

こちらが、縦断線形を変更する箇所です。3カ所とも環境面への影響を低減することを目的とし、道路の高さの計画を変更するものです。

こちらは、道路の高さの計画を示した縦断図です。1の区間は、縦断を下げることにより橋梁の延長を縮小しております。2の区間は、新名神高速道路事業で発生する残土をよそへ搬出するのではなく、事業地内で利活用するために縦断を上げております。

こちらは、盛土区間における断面の模式図です。道路の計画高を上げることで残土を事業地内で利用するものです。青色が変更前の都市計画施設区域、赤色が変更後の都市計画施設の区域でございます。の区間は、掘削等により発生する残土を減らすために縦断を上げております。

こちらは、切土区間における断面の模式図でございます。道路の計画高を上げることで、掘削等により発生する残土を減らすものです。青色は変更前の都市計画施設の区域、赤色は変更後の都市計画施設の区域でございます。

また、今回の変更とあわせて都市計画施設の区域と高速道路の区域の整合を図ります。

こちらは、トンネル構口付近の断面の模式図です。斜線の部分は、土被りの関係から道路として必要となる区域を示しております。地質調査や縦断線形を上げた結果、トンネル構口部に必要な土被りを確保するために、一部区域を追加いたします。

こちらは、神戸市における橋梁区間の平面図です。高速道路の適切な維持管理を行うために、上下線の橋梁の中間部分を区域として追加いたします。赤色が、今回の変更による追加する区域、青色が変更のない区域でございます。

以上の変更に伴い、一部区域を変更いたします。東側から西側にかけて計画図をお示しいたします。

こちらは、大阪府境付近から川西インター付近までを示す計画図でございます。赤色が今回の変更により追加する区域、黄色が変更により削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

こちらは、川西インター付近から、川西市と猪名川町の行政界付近までを示す計画図でございます。

こちらが、川西インターでございます。

こちらは、川西市と猪名川町の行政界付近から猪名川町猪瀬付近までを示す計画図でございます。

こちらは、猪名川町猪瀬付近から猪名川町と宝塚市の行政界付近までを示す計画図でございます。

こちらは、猪名川町と宝塚市の行政界付近から宝塚市切畑付近までを示す計画図でございます。

次は、宝塚市切畑付近から宝塚市と神戸市の行政界付近までを示す計画図でございます。

こちらが、宝塚サービスエリアでございます。

次は、宝塚市と神戸市の行政界付近から神戸市北区道場町生野付近までを示す計画図でございます。

次は、神戸市北区道場町生野付近から同市北区道場町平田付近までを示す計画図でございます。

最後でございますが、神戸市北区道場町平田付近から中国自動車道神戸ジャンクション付近までを示す計画図でございます。

それでは、新名神に関係します道路といたしまして、阪神間都市計画道路で変更するもう一つの路線、川西インター石道畦野線でございます。新名神高速道路との連絡を図るとともに、交通の円滑な処理と都市機能の向上を図ることを目的に、川西市清和台を起点として、同市東畦野に至る延長約3,300メートル、代表幅員26メートルの幹線街路として、同じく平成7年に都市計画決定されております。地質調査等の現地精査を行った結果、法面構造等に変更が生じたことから、一部区域を変更いたします。赤色が、今回の変更により追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

以上、県決定案件でございます。

引き続きまして、関連案件でございますが、川西市決定の矢問畦野線について御説明いたします。

矢問畦野線は、川西市西多田を起点とし、同市東畦野に至る延長約3,770メートル、代表幅員16メートルの幹線街路として昭和42年に都市計画決定されております。地形測量等の現地精査を行った結果、法面構造等に変更が生じたことから、一部区域を変更いたします。赤色が、今回の変更により追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成22年12月に宝塚市、川西市、猪名川町及び神戸市において住民説明会を開催し、いずれも本日と同様の説明を行っております。

なお、本案について、平成23年4月5日から19日まで2週間、都市計画法第17条第1項の規定

に基づく案の縦覧を実施したところ、意見書の提出はございませんでした。

県決定の案件につきましては、5月18日に開催された川西市都市計画審議会、6月3日に開催された宝塚市都市計画審議会、6月17日に開催された猪名川町都市計画審議会及び11月18日に開催された神戸市都市計画審議会におきまして、いずれも原案どおり承認されております。

なお、川西市決定の案件については、川西市都市計画審議会において原案どおり承認され、5月18日付けで川西市長に答申されております。

以上で、第二名神自動車道とこれに関連する川西インター石道畦野線の説明を終わらせていただきます。

それでは、引き続きまして、第2号議案、神戸国際港都建設計画道路のうち、残り2路線の変更について御説明いたします。

議案書は、27から53ページでございます。

都市高速道路1号線は、神戸市東灘区から神戸市須磨区の第二神明道路へ続く延長約20キロメートルの自動車専用道路で、昭和37年に都市計画決定され、昭和56年に阪神高速道路3号神戸線として全線供用しております。都市高速道路2号線は、阪神高速道路7号北神戸線白川ジャンクションから阪神高速道路3号神戸線を経て、都市計画道路大阪湾岸線西伸線へ至る延長約9.5キロメートルの自動車専用道路として、昭和47年に白川ランプから神戸長田ランプまでの約4.9キロメートルが、平成2年には南北に延伸された約4.5キロメートルがそれぞれ都市計画決定されております。

都市高速道路2号線は、阪神高速道路31号神戸山手線として供用されておりますが、白川ジャンクションから神戸長田ランプまでの7.3キロメートルが平成15年に供用、長田ランプから湊川ジャンクションまでの1.8キロメートルが平成22年12月に供用されております。今回変更いたします区間は、都市高速道路1号線の湊川ジャンクション付近及び都市高速道路2号線の神戸長田ランプから湊川ジャンクションまでの約1.8キロメートル区間でございます。

今回、事業実施に伴って都市計画施設の区域と完成した道路の区域との不整合が生じているため精査変更を行い、両方の区域の整合を図ります。

変更前の計画は、前面スクリーンのとおりとなっております。

主な変更点は、換気計画、排水施設、非常用施設、変電施設、連結路の線形変更の5点となっております。

一つ目の換気計画については、自動車排出ガス規制によりまして当初計画していた換気量が低減したため、本線の外側に換気ダクトを設置する構造から本線内部にジェット管を設置する構造

に変更したことで、換気施設の区域を削除しております。

完成後はこのようになっております。赤色が、今回の変更により追加する区域、黄色が今回の変更により削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

二つ目、排水施設につきましては、当初地上に車両をとめて、作業員が地下の排水ポンプ等の管理を行う計画としておりました。迅速な操作や管理に必要な資材の搬入等、より効果的な運用が可能となるよう本線に駐車帯を設け、直接連絡できるよう構造変更をしております。

現地はこのようになっております。赤色が、今回の変更により追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

非常用施設については、非常駐車帯及び非常階段の配置が500メートル間隔から300メートル間隔へ変更されております。内部はこのようになっております。

次、変電施設については、当初、当該変更区間南側の駒栄ランプ付近に変電施設を設置する予定でしたが、施工区間が湊川ジャンクションまでであり、当該区間における電気施設が必要となったため変電施設を追加しております。

連結後の線形変更については、都市高速道路1号線から都市高速道路2号線との連結路について、コスト縮減の観点から見直したことにより地上部の道路に影響が出ており、影響を最小限とするため線形を変更しております。

また、都市高速道路2号線と合わせ都市高速道路1号線の一部についても変更しております。都市高速道路2号線の整備に合わせ、都市高速道路1号線の湊川ランプ付近についても整備を行い、一般道から東行き入口付近の車路が一部不要となるため、一部区域を削除しております。

以上をまとめますと、ご覧の区域となります。赤色が今回変更により追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域でございます。

続きまして、関連いたします神戸市決定の案件についても、併せて御説明いたします。

まず、兵庫駅鷹取線でございますが、新湊川右岸にある市道のJR交差路が都市高速道路2号線の構造変更によりまして廃道となっております。その代替道路の整備に合わせ線形変更を行うものでございます。新長田南側線は、湊川東行出路の交通の円滑化を図るため線形変更を行うものでございます。

以上、本都市計画案をまとめるに当たりまして、工事説明会やピラの全戸配布等を合わせまして、数回にわたり住民説明を行っております。本日と同等の説明を行っております。

なお、本案について、平成23年4月5日から19日までの2週間、都市計画法第17条第1項の規定に基づきます案の縦覧を実施したところ、意見書の提出はございませんでした。

神戸市決定の案件につきましては、11月18日に開催された市の都市計画審議会において原案どおり承認され、同日付で神戸市長に答申されております。

県決定案件も併せて原案どおり承認されております。長くなりましたが、以上で2号議案の説明を終わらせていただきます。

議長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありました。これにつきまして御質問、また御意見はございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

27番 27番です。

ちょっと参考までに聞きたいことがあるんですが、一つは、この新名神高速道路のこの計画では6車線ということになっているんですけども、実際の施工の段階では暫定4車線で施工するというのを聞いているんですけども、そういうことで間違いがないかどうかということと、もし4車線にするということであれば、その際の交通量がどうなるかとか、あるいはこの新名神高速道路を建設する際の理由といたしますが、中国縦貫道の渋滞を解消するということが大きな課題だったと思うんですけども、そういうものがどのように変わっていくのかと。

それから、6車線化を将来される見通しといたしますか、今、暫定的に4車線でいくけども、いつ頃には6車線にするというようなことも検討されているのかどうか、そういうのもあればちょっとお聞きしたいと思います。

それからもう1点、これも参考までにお聞きしているんですが、宝塚にサービスエリアが設置をされるということが今回決まりました。そこで、先ほど図面を示されたんですけども、もうちょっと、例えば利用者数の見込みですとか、あるいは地元の物品等が、あそこの店といたしますが、その中で販売するような、そういうこと等も含めて検討されているのかどうかというようなことが、もし分かれば教えていただきたいと思っております。以上です。

議長 それでは、事務局のほうからどうぞ。

事務局 1点目の都市計画6車線、実施される工事は4車線、そのとおりでございます。

それから、4車の交通量でございますが、1日当たり約4万9,900台、約5万台となっております。

それから、交通渋滞がどう変わるかということでございますが、委員がおっしゃられたとおり、現在、名神、中国道、1本でございますので、宝塚トンネルの前後、皆様一度は利用されたことがあると思っておりますが、あの辺の渋滞が緩和されるということが予想されております。

それから、6車化の見通しでございますが、今後の交通状況を見まして、適切な時期に国幹会議というものが開催されまして、その中で6車化の時期については議論されるというように聞いております。

それから、宝塚サービスエリアの店舗にどのような地元の方が入るかどうかということでございますが、それについては私どもとしては承知しておりません。

27番 今、4車線化が進められると。交通量が約1日5万台という御説明があったんですけども、宝塚の渋滞、これを解消するというお話があったんですけども、これは具体的には平成16年に調査をされてますけれども、このときは6車線化で計算されてると思うんですけども、4車線になった場合に、これがどうなるかというのは具体的に何か調査なり検討をされたものはあるのでしょうか。あれば今でなくてもいいですから、後でまた資料で示していただければと思うんですが、よろしいでしょうか。

事務局 今、手元に具体的なものがございません。

議長 他に御質問、御意見はございませんでしょうか。

第2号議案に関しても御質問、御意見がございましたら、よろしく願いいたします。

(「なし」の声あり)

議長 それでは、そのほかの御質問がないようですので、まず第1号議案についてお諮りいたしたいと思えます。

第1号議案「阪神間都市計画道路の変更」については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

何か、はい。

27番 すいません。それについては、ちょっと意見を表明させていただきたいんですけど。

議長 そうですか。御質問だと思っておりましたが、御意見の方ですね。

はい、どうぞ。

27番 これで表決をされるということですので、その前に意見を表明させていただきたいと思えます。

今日、いろいろと提案されているような変更案はともかくといたしまして、私はもともとこの第二名神高速道路は、もう当初から道路建設計画そのものが問題だということを考えまして、反対の立場をずっととってきました。今回の変更の内容につきましても、基本的な立場から、この後の第1号、第2号とも合わせて反対の立場から意見を表明させていただきます。

まず第1点目は、国も地方も今、大変な財政危機を迎えているわけですけども、この道路建



設というのは、もう余りにも巨費を投じて建設をする計画だということで、この財政難の折、この建設計画はやっぱりすべきではないという問題が一つあります。総事業費で言いますと、当初は4,659億円ということで出されたと思うんですけども、現在、これは、全体総事業費は当初はもう3兆5,000億円でしたね。これが恐らく今、3兆円近くになってるかと思うんですけども、これも大きいということと、今日問題になっております箕面・神戸間、これが22キロメートルあるんですけども、当初4,659億円の事業費が見込まれておりました。現在、平成19年の資料で見ますと、3,830億円ということで、1キロメートル当たり約182億円もかかる巨費を投じて行う計画で、これはやっぱりこの地にふさわしくないというのが第1点でございます。

それから二つ目の問題は、道路計画そのものが非常に過大といえますか、建設の必要はないというふうに今思います。渋滞の問題が、先ほどから説明があったんですけども、私たちはこの阪神間、特に箕面・神戸間で見ましても、道路の改良で今の渋滞というのは解消ができるというふうに考えております。もともとの計画は、第4次全国総合開発計画で位置づけられたものなんですけども、名神高速道路の渋滞を解消するということがあったんですけども、これは天王山トンネル等の複数ルート化とかいろいろな対策によって、もう既にこれは随分前に解消されたというふうに言われております。

それから、神戸・吹田間のこの渋滞、これは年間538回というように資料ではなってるんですけども、これは1カ所で年間500回起こってるわけじゃないんですね。調査地点が6カ所あるんですけども、その6カ所を合わせて538回ということで、一番多いところでもですね。

吹田・豊中間で1日に256回なんですね。宝塚・西宮間で上りが1年で82回ということですから、本当に宝塚・西宮間で言いますと、もう4日に1回ぐらいしか起こってないと。それで限られた時間だということで、これは宝塚のその坂のところ、トンネル前の改良等で十分解消ができるというふうに言われてますので、やっぱりそういう改良等でやれば、この巨費を投じたこういう事業はやる必要はないというように考えまして、そういう立場からこの2件について反対を表明しておきたいと思います。以上です。

議長 どうもありがとうございました。

ほかに御意見、御質問等ございませんでしょうか、第1号議案、第2号議案ともに。

ただいまの御意見は、第1号議案に関する御意見でございましょうか。第1号議案、第2号議案合わせて。

27番 合わせて。

議長 二つ合わせて、はい。大変失礼いたしました。

他にございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 それでは、御意見が出たようでございますので、まず第1号議案についてお諮りいたします。

第1号議案「阪神間都市計画道路の変更」について、原案のとおり可決に賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

議長 ありがとうございます。

賛成多数でございますので、第1号議案については、原案のとおり可決いたします。

引き続きまして、第2号議案についてお諮りいたします。

第2号議案の「神戸国際港都建設計画道路の変更」についてでございますが、原案のとおり可決に賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

議長 ありがとうございます。

賛成多数でございますので、第2号議案については、原案のとおり可決いたします。

県決定の都市計画案件につきましては以上でございます。この結果は、直ちに知事あてに答申することといたします。

#### 【報告事項】

閉 会 午後 3時28分

## 平成23年度第1回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日 時：平成23年11月29日（火） 午後1時59分～午後3時28分  
場 所：兵庫県農業共済会館（神戸市中央区）

区 分	氏 名	職 名	備 考
学識経験のある者 （50音順） （第3条第1項第1号）	今西 珠美	流通科学大学教授	
	大内 麻水美	弁護士	
	沖村 孝	神戸大学名誉教授	
	小谷 通泰	神戸大学教授	
	上甫木 昭春	大阪府立大学教授	
	坂下 玲子	兵庫県立大学教授	
	笹倉 雅人	（財）兵庫県園芸・公園協会理事長	
	野崎 瑠美	建築士	
関係行政機関の職員 （第3条第1項第2号）	小栗 邦夫	農林水産省近畿農政局長	代 理
	長尾 正彦	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	上総 周平	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	石津 緒	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	倉田 潤	兵庫県警察本部長	代 理
市町の長を代表する者 （第3条第1項第3号）	矢田 立郎	神戸市長	代 理
	蓬萊 務	小野市長（兵庫県市長会）	代 理
	福田 長治	猪名川町長（兵庫県町村会）	代 理
県議会の議員 （第3条第1項第4号）	原 テツアキ		
	大谷 勘介		
	榎本 和夫		
	栗山 雅史		
	谷井 いさお		
	宮田 しずのり		
市町の議会の議長を 代表する者 （第3条第1項第5号）	蓮池 久志	淡路市議会議長（兵庫県市議会議長会）	
	安部 重助	神河町議会議長（兵庫県町議会議長会）	