

阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直しに係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方

- 1 公聴会の日時及び場所 令和7年7月22日（火）19時～20時 宝塚総合庁舎 1階第2会議室
- 2 参加者数 公述人：4人、傍聴者：0人
- 3 意見の要旨及び県の考え方

| 番号 | 意見の要旨 | 県の考え方 |
|----|--|--|
| 1 | <p>名神湾岸連絡線事業に反対する。都市計画区域マスタープランに記載すべきでない。</p> <p>（1）必要性について疑義がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化、人口減少により、渋滞が減り、トラックドライバーも減り、運ぶ物も減る、この近い将来に名湾は必要ですか。 ・日本のコンテナ取扱量は減少しており、需要が見通せない中、物流の活性化の効果に疑問がある。 ・地元今津では全く乗り降りできず、全く利便性のない通過道路である。 ・船の検討、鉄道の活用、バス等の活用、車に過度に依存しない交通政策が必要である。 ・高速神戸線の車を減らすためにナンバー規制と並行して、新名神高速道路・中国高速道路・高速湾岸線にスムーズに誘導する料金体系を実施すべき。 ・神戸ハーバーハイウェイと高速湾岸線への登録制をなくして、もっと利用し易い料金体系と道路構造を実行すべき。 ・今や荷物を運ぶ新幹線や私鉄もある。阪神地区には3つの鉄道が、東は米原・敦賀・奈良・京都で、西は姫路・網干まで通っている。乗客の少ない時間帯で荷物を運ぶ検討が必要である。 ・阪神電車、阪急電車、JRなどの電車、幹線もある。船やバスなどを利用しても広域との連絡はつく。 ・ハーバーハイウェイと湾岸線の連結の工夫をすればよい。 ・名神と湾岸線と神戸線の3線を結ぶことについてアンケートを取ったことが一度もない。もう一度、アンケートを取るべき。 | <p>都市計画区域マスタープランは、中長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにするため、都市計画の基本的な方向性を定めるものです。さらに、その将来像等を踏まえた主要な都市施設等について、将来のおおむねの配置、規模等を記載しています。</p> <p>一方、道路等の個別の都市計画については、都市計画法に基づく手続を経て決定されます。</p> <p>名神湾岸連絡線は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線をつなぐ自動車専用道路で、阪神高速3号神戸線とも連絡することで3号神戸線や国道43号に集中している交通を5号湾岸線に分散させ、周辺地域の交通渋滞の緩和や交通安全、沿道環境の改善、道路ネットワークの確保、物流ネットワークの強化を図る目的で計画されました。</p> <p>令和3年2月に都市計画決定を行い、事業が進められていることから、引き続き、本事業を都市計画区域マスタープランに記載することとしています。</p> |

| 番号 | 意見の要旨 | 県の考え方 |
|----|---|---|
| | <p>(2) 地元への説明が不足している。説明会の開催を要求する。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年6月に開催される予定であった名神湾岸連絡線事業に関する説明会は、突如、延期となった。事業に様々な不安を抱えた地元住民は納得できない。地元説明会の開催を強く要求する。 ・大規模な会場で、地元住民が一同に集まって質問や意見が交わせる形式で、質疑応答時間を十分に取った説明会の開催をお願いする。 ・地元今津地区住民には、関係機関から一切説明がないので、不安を感じている人が多く存在する。 ・県知事から国へ名神湾岸連絡線事業の現時点での進捗状況について地元説明会を開催するよう強く働きかけていただきたい。 ・県知事の意見にある「地元関係者への事業進捗に応じた丁寧な説明」がなされていない。 | <p>頂いたご意見は、事業者である国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所、阪神高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社に申し伝えます。</p> |
| | <p>(3) 工事費は今後もっと増加するおそれがある。また、今後の維持管理等に膨大な費用がかかる。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西伸部は軟弱地盤のため、1,700億円プラスオンされた。名湾も軟弱地盤であることを思うと、1,050億円にいくらプラスしなければならないのか。 ・費用便益の面から鑑みて、別ルートを用意する方が賢明ではないのか。 ・名湾線事業の維持管理と数十年単位の大規模補修に膨大な費用が掛かる。 ・2.7kmに1,050億円のお金を生活道の液状化対策や木造家屋の耐震補強に使うべき。 ・名湾線の事業費1,050億円を介護や路線バスやタクシーの補助等に使えば住みよい社会となり、人口減を止めることができる。 ・人口減で大きなコンクリートの建造物の修理がしにくくなる。 ・湾岸線の西伸部に、とう曲という地形と、軟弱地盤が発見されたこともあって1,700億円を上乗せされた。名湾線でも同じようにして新しいものが出てきたら上乗せしようとしているのか。 | <p>頂いたご意見は、設計を進めている事業者(国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所、阪神高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社)に申し伝えます。</p> |

| 番号 | 意見の要旨 | 県の考え方 |
|----|---|--|
| | <p>(4) 素案に記載の名湾線の長さが約2.0kmとある。最新の国土交通省近地方整備局のパンフレットは長さ2.7kmのままです。約2.0kmになった経過を公表していない。単なるミスなら、単純なミスををおろそかにするこの素案全体が信用できない。</p> | <p>都市計画区域マスタープラン(素案)には、名神湾岸連絡線の都市計画決定の長さ「約2.0km」を記載しています。</p> <p>なお、国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所のパンフレットに記載されている「2.7km」は、阪神高速5号湾岸線や名神高速道路との接続箇所を含む工事区間全体の長さです。</p> |
| | <p>(5) 耐震性について疑義がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 阪神・淡路大震災で3号神戸線は倒壊し、高架道路の脆さを目の当たりにした私達にとって、「災害時に強いネットワークの確保」と言われても信用できない。 ・ 西宮JCT予定地に亀裂が表れているのに、何の検証もしていない。しているなら公表をしていない。この年の新聞報道でこの地帯に断層の疑いを指摘している。 ・ 名湾線はマグニチュードがいくつまで耐えられるかの説明がない。 ・ 大震災で名湾線は大丈夫でも他の高速道路が不通だったら役に立たない。 ・ 西宮JCTの敷地内に亀裂があると概要書に書かれていたが、準備書には亀裂の跡形がなかった。 | <p>頂いたご意見は、設計を進めている事業者(国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所、阪神高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社)に申し伝えます。</p> |

| 番号 | 意見の要旨 | 県の考え方 |
|----|---|--|
| | <p>(6) 工事中、供用後の沿道環境等が悪化する(騒音、暑さ、大気汚染(N02)、振動、工事車両の危険、交通事故の懸念)。また、景観破壊や地下水、井戸水に影響がある可能性がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状でもすごい圧迫感があるのに、さらに四方がコンクリートに包囲され、とても人の住む町とは言えない。 ・騒音、降下ばいじん等の、日照障害だけでない住環境に対して補償は必須である。 ・騒音、大気汚染、地域分断による社会的孤立が待ち受けている。 ・工期中、供用後も大気汚染・騒音・振動等の一層の公害に悩まされることになる。 ・工期中、児童らが通学路で工事車両の危険にさらされる。 ・交通事故が予想されるし、排気ガスや、ばいじんが増える。防音壁を考慮したら30m以上の高さになる。工事中の重大事故の心配もある。 ・国道43号線の交通量を減らす最高裁での和解条件に反する。 ・環境アセスメントで抜けている地区が3ヶ所あるが説明がない。 ・環境アセスメントに入っていない項目がある。 ・臨港線と今津東線周辺に大型店舗が増えて渋滞が多いし交通事故も多い。そこに長期間の工事になれば、生活環境悪化と交通事故多発が考えられる。 ・今津の西宮IC辺りは二酸化窒素濃度が高く、ぜん息で、今も苦しんでいる方がいる。また、肺がんで亡くなった方もいる。 ・工事が出る残土や廃材等の大部分はリサイクルができず、別の場所で焼却したり埋立てたりして、別の場所での環境悪化を招く。 ・巨大な高架道路の出現により、環境、景観は破壊され、資産価値が下がる。 ・工事が始まれば小学校の新入生が卒業しても工事中になり、今津地区に良い印象を持ち得ない。 ・工事で地下水がかれば、災害時に井戸水が使えなくなる。 ・井戸にどのような影響が出るのか調査をしていない。 ・コスト縮減をうたい低周波音対策さえ行われないような安物の道路は困る。 | <p>頂いたご意見は、事業者及び管理者となる国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所、阪神高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社に申し伝えます。</p> <p>なお、名神湾岸連絡線は、環境影響評価法及び県の環境影響評価に関する条例の対象事業ではないものの、市街化が相当程度進んだ地域における大規模な高架構造物の建設計画であることから、事業予定者であった国土交通省が、県条例に基づく環境影響評価に準じて調査・予測・評価を実施しています。</p> |

| 番号 | 意見の要旨 | 県の考え方 |
|----|---|--|
| | <p>(7) 近畿地方整備局事業評価監視委員会に不信がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近畿地方整備局事業評価監視委員に住民代表が誰もいない。 ・ たくさんある事業に委員自らの調査結果を持ち寄り審議をすれば、たった2時間で済まない。 ・ 令和6年(2024年)度近畿地方整備局事業評価監視委員会の委員長と、専門委員として阪神高速株式会社の委員が同じでは名湾線の「再評価」に疑問がある。 ・ 近畿地方整備局事業評価委員会は全く無駄な会議であり委員を代えてやり直しをしてほしい。 | <p>頂いたご意見は、近畿地方整備局事業評価監視委員会を設置している国土交通省近畿地方整備局に申し伝えます。</p> |
| 2 | <p>43号沿道に植栽帯をつくっているが、雨が降ると水たまりができ、とても通りにくい。植栽帯の水が流れるように直してほしい。</p> | <p>頂いたご意見は、国道43号の管理者である国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所に申し伝えます。</p> |
| 3 | <p>この素案を理解するのに時間がかかるので、昭和・平成・令和という年号に西暦を併用すべきである。</p> | <p>本文の内容が分かりやすくなるよう、適宜、年号と西暦を併記します。</p> |