

資料 1 説明会等での主な意見とそれに対する回答及び市の考え方

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	1. <u>将来的に交通量が減少する見込みの中で、新たな高速道路を整備する必要があるのか。また、道路整備すればするほど交通量が増えるので、新たな道路を整備しない方がよいのではないか。</u>	<p>人口減少の進行のほか、若者の車離れや高齢者の免許返納等、社会情勢の変化はあるものの、平成31年3月末時点においても自動車の保有台数は微増傾向が続いています。</p> <p>自動車交通量については、一般道路における乗用車など小型車の交通量は減少傾向ですが、大型車や高速道路の交通量は増加傾向となっています。</p> <p>今後も大型車や高速道路の交通量はこれまでと同等に推移するものと予測しており、引き続き高速道路網の整備は必要であると考えています。</p> <p>また、交通は移動を必要とする目的に応じて発生するため、新たな道路が整備されても、単純に交通量が増えるわけではなく、経路の選択肢が増え、交通の分散が図られることで、全体としては渋滞の軽減に繋がると考えています。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道43号の交通量は減少したが、阪神高速3号神戸線が渋滞しており、両者を合わせると交通量が増えている。</li> <li>・道路を整備すればするほど交通量が増える。名神湾岸連絡線を整備することにより阪神高速5号湾岸線が渋滞すれば、どこに道路を整備するのか。</li> <li>・高齢化と少子化で将来的に交通量が減少するが、それでも名神湾岸連絡線は必要なのか。</li> <li>・不要な高速道路を整備し過ぎているのではないか。</li> <li>・若者の車離れなど、社会状況の変化を踏まえて名神湾岸連絡線の計画について考え直してほしい。</li> </ul>	
意見の趣旨	2. <u>大阪湾岸道路西伸部を整備するだけで、阪神高速3号神戸線や国道43号の交通量が減り、高速道路整備の目的は達成されるのではないか。大阪湾岸道路西伸部が整備された後に、その効果を確認してから名神湾岸連絡線の必要性を判断すればよいのではないか。</u>	<p>大阪湾岸道路西伸部のうち、六甲アイランドから湊川までの区間が整備されると、一定の交通が阪神高速3号神戸線から阪神高速5号湾岸線に転換するため、阪神高速3号神戸線や国道43号の交通量は減少すると考えています。</p> <p>一方、阪神高速5号湾岸線については、交通量がほぼ倍増すると予測されており、名神湾岸連絡線が整備されなければ、内陸部と臨海部を結ぶ一般道路（札幌筋線、今津東線、小曾根線）の交通量が増加すると予測しています。</p> <p>そのような状況にならないようにするため、名神湾岸連絡線については、大阪湾岸道路西伸部に遅れることなく整備する必要があると考えています。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪湾岸道路西伸部が開通してもその先が渋滞するのは明確であり、その渋滞解消工事を先行するべきではないか。</li> <li>・名神湾岸連絡線の整備費の1%程度の経費で交通量を抑制する社会実験を実施してから、名神湾岸連絡線の整備を考えるべきである。</li> <li>・大阪湾岸道路西伸部が開通すれば阪神高速3号神戸線の渋滞は緩和されるのではないか。</li> <li>・大阪湾岸道路西伸部が開通後に神戸市域の交通量がどの程度減少したのかを確認してから、再度アンケート調査を実施すべきである。</li> </ul>	

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	3. <u>高速道路料金はどうなるのか。料金所で渋滞しないのか。料金等を理由に高速道路を利用したくない人は一般道路を利用するので、名神湾岸連絡線の必要性はないのではないか。</u>	<p>名神湾岸連絡線に係る高速道路料金については、事業主体が決定した後、検討されることとなります。</p> <p>料金所については、事業の実施段階で、安全対策や渋滞発生抑制等の考慮した構造等について、詳細な検討を行います。</p> <p>また、元々高速道路間を乗り継いで利用されていた方にとっては、乗り継ぎ部が高速道路として整備された場合においても、抵抗なく利用されるものと考えています。</p> <p>さらに、当該道路の利用による料金と利便性の関係によっては、一般道路のみを利用していた方が、当該道路を利用する可能性も高まると考えています。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用料金はどのような設定になるのか。</li> <li>・ 料金所で渋滞が発生するのではないか。</li> <li>・ 高速道路を通行したくないドライバーは名神湾岸連絡線を利用しないのではないか。</li> </ul>	

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	<p>4. <u>新名神高速が整備されたことなどにより名神高速や阪神高速3号神戸線の交通量が減少すれば、名神湾岸連絡線は必要ないのではないか。</u></p>	
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新名神高速の整備による名神高速、阪神高速3号神戸線の交通量の変化を確認すべきである。</li> <li>・吹田方面から神戸以西に向かう車両は中国自動車道を通行するため名神湾岸連絡線は不要ではないか。</li> <li>・浜甲子園線を廃止せず、当初の計画通りに建設すれば名神湾岸連絡線は不要である。</li> </ul>	<p>新名神高速の整備により、中国自動車道の交通量や渋滞が減少し、新名神高速への交通の転換が進んでいます。しかしながら、阪神高速3号神戸線の西宮インターチェンジ以西の交通量については、新名神高速の開通前では約9.2万台/日、開通後では約9.4万台/日と差はなく、新名神高速の開通による変化は見られません。</p> <p>また、名神湾岸連絡線の整備により、内陸部と臨海部を結ぶ一般道路の交通量は減少すると予測していることから、今回浜甲子園線の海上区間についても廃止することとしています。</p>

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	<p>5. <u>今回提示された都市計画素案は、どのような位置付けのものか。今回の説明会はどのような趣旨・目的で開催されており、説明会での参加者の意見はどのように取り扱われるのか。</u></p>	<p>名神湾岸連絡線の都市計画は、兵庫県で決定することとなりますが、今回、国から提示を受けたルート計画案をもとに、都市計画の案の内容となるべき事項を市でとりまとめ、その事項を都市計画法第十五条の二に基づき県に申し出るものです。</p> <p>今回の説明会は、この内容を市民等に説明し、ご意見をお聴きするために開催しているものです。</p> <p>また、説明会でいただいたご意見については、それに対する市の考え方とあわせて、市都市計画審議会に報告し、その後、市のホームページで公開します。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この説明会の趣旨は何か。</li> <li>・計画ありきで計画を住民に押し付けているのではないか。説明会の意味がない。</li> <li>・説明会での反対意見は公表されるのか。</li> <li>・説明会で発言された意見を踏まえ市の方針を明らかにするべき。</li> <li>・都市計画法では、説明会の扱いについて、どのように規定されているのか。</li> </ul>	

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	<p>6. 計画段階評価の結果は、今回の都市計画素案にどのように反映されているのか。名神湾岸連絡線のルートや構造形式はどのように決まったのか。なぜ、今回提示された場所で阪神高速3号神戸線と阪神高速5号湾岸線を接続しなければならないのか。</p>	<p>平成27年10月、11月に計画段階評価で実施された地域意見アンケート調査では、沿道住民から1670件、周辺住民からは1969件の回答、また、オープンハウスによるヒアリングでは642件の回答を得ており、評価に有効な回答数が得られているものと考えております。</p> <p>計画段階評価の意見聴取では、重視すべき項目として「阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路」、「災害時等にも通行できる道路」、「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」が多く選ばれていました。</p> <p>これらの課題解決に向け、渋滞が慢性化している阪神高速3号神戸線の西宮インターチェンジより西の交通の一部を、阪神高速5号湾岸線に転換させるため、名神高速及び阪神高速3号神戸線の大阪方面と阪神高速5号湾岸線を名神湾岸連絡線で接続することになりました。なお、名神湾岸連絡線と阪神高速3号神戸線の神戸方面との接続については、阪神高速3号神戸線の西宮インターチェンジより西の交通量が増える可能性があることから、接続していません。</p> <p>さらに、名神湾岸連絡線が今回お示しした経路と接続方法により整備されれば、阪神高速3号神戸線や国道43号の沿道環境の改善や、災害時においても利用可能な経路の選択肢が増えることによる、リダンダンシーの確保にも繋がると考えています。</p> <p>同じく計画段階評価の意見聴取のうち、ルート帯周辺の住民については、上記の3項目以外で重視すべき項目として「計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」、「周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路」の意見が多く、また、地域固有の事項である「地下水（宮水）の水質変化の影響が少ない道路」についても多くの意見がありました。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線ができると、自宅の近くに大きな構造物ができる。どのような項目を調査して、どのようなメリット・デメリットがあり、ルートのコントロールポイントを選定したのか。</li> <li>・ルートのコントロールポイントは住民を差し置いて決定しているのではないのか。</li> <li>・誰がどのように計画を決めたのか。</li> <li>・今回のルートありきの計画はおかしい。</li> <li>・ルートを選定を行うにあたり3つの比較案を検討していたはずである。</li> <li>・構造形式が地下案に戻る事は無いのか。高架案で決定したのか。</li> <li>・何故、今津地区に道路を集中させるのか。</li> <li>・インターチェンジへの他の接続方法はなかったのか。</li> <li>・何故、名神湾岸連絡線と阪神高速3号神戸線の神戸方面を接続しないのか。</li> <li>・名神湾岸連絡線と阪神高速5号湾岸線の大阪方面との接続について、甲子園浜で接続できないのか。</li> <li>・計画段階評価で実施したアンケート（H26～H27）の回収率が20%程度と低い。再度、アンケートを実施するべきで、回収率が低い場合は計画を中止するべきである。</li> <li>・アンケートの意見を踏襲して5項目の目標を掲げたとの説明であったが、私たちの意見はどこに反映されているのか。</li> </ul>	<p>(次頁に続く)</p>

	説明会等での主な意見	回答及び市の考え方
主な意見		<p>計画段階評価では、これらの意見を踏まえ、西宮インターチェンジから阪神高速5号湾岸線までを接続する構造として、高架構造だけで接続する「高架案」と、高架構造から地下構造に移行し、海底をくぐった後に高架構造に戻して接続する「地下案」について、比較検討が行われました。</p> <p>検討の結果、今津東線から沿道への乗入れについて影響が少ないこと、臨港線について名神湾岸連絡線による分断・迂回が生じないこと、また、地下水（宮水）への影響が少ないことなどから、高架案が選定されました。</p> <p>加えて、北摂地域と大阪府南部地域を結ぶ高速道路として、大阪市中心部を通過する経路の代替となる経路を確保するため、名神湾岸連絡線と阪神高速5号湾岸線の大阪方面との接続も確保しており、また、阪神・淡路大震災で橋梁の落下・損傷により孤立状態となった西宮浜については、内陸部との連絡経路の選択肢を増やすため、埋立地内に名神湾岸連絡線の出入口を設けています。</p> <p>なお、名神湾岸連絡線と阪神高速5号湾岸線の大阪方面との接続については、西宮浜と甲子園浜を繋ぐ西宮港大橋が、全体が一体の構造物となるよう組み立てられた上で架けられたものであり、橋梁区間での接続が困難なため、西宮浜の埋立地内で接続する形態となっています。</p> <p>以上のような計画段階評価等における検討を踏まえるとともに、用地取得や物件移転による影響をできる限り小さくするため、ルートの設定を工夫し、ジャンクション等の構造もできる限りコンパクトになるよう配慮して、今回の都市計画素案を作成しています。</p> <p>また、道路計画周辺の建物等への影響については、事業の実施段階で詳細な測量、構造設計等を行い、道路計画における影響範囲等を確定していきます。</p>

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	7. <u>都市計画決定されると、どのような制限を受けるのか。都市計画案の廃案や都市計画決定の延期の可能性はあるのか。</u>	都市計画決定後、都市計画道路の区域内では、次に掲げる要件に該当し、容易に移転・除却できるものと認められて、市長の許可を受けた建築物でなければ建築できません。 (1) 階数が3以下で、かつ、地階を有しないこと。 (2) 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。 また、都市計画では、目標とする決定時期を設定した上で手続を進めていきますが、決定時期は確定したのではなく、今回の都市計画素案の説明会をはじめ、都市計画案の縦覧、意見書の提出機会など、市民等への情報提供や意見聴取の機会を確保するとともに、各段階で都市計画審議会での報告、審議を行い、必要に応じて案を精査・修正する機会を設けながら慎重に手続を進めていきます。
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の手続の中で、都市計画素案が変更、撤回される可能性はあるのか。</li> <li>・どうすれば、名神湾岸連絡線の都市計画素案を廃案にできるのか。</li> <li>・都市計画決定後にどのような制限が課せられるのかなど、影響についても説明するべきである。</li> <li>・名神湾岸連絡線について、令和2年度末に都市計画の縦覧・告示の予定としているが、都市計画手続の期間の延長について限度はあるのか。</li> <li>・都市計画手続のうち、どの部分の手続で延長する可能性があるのか。</li> </ul>	
意見の趣旨	8. <u>名神湾岸連絡線の将来交通量は何台であると見込んでいるのか。車線数や幅員はどのような根拠で設定したのか。</u>	令和12年時点の将来交通量の推計に基づき、名神湾岸連絡線の計画交通量を約2万台/日と設定しており、この交通量に対し、必要な車線数として片側1車線の2車線で計画しております。なお、ジャンクション部や分合流箇所については、交通が輻輳することが予想されるため、渋滞対策や安全の確保等を踏まえ片側2車線の計画としています。 幅員等については、計画交通量等を踏まえ、道路構造令等の構造基準に基づき設定しています。
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線を通行する自動車の台数は何台と見込んでいるのか。</li> <li>・名神湾岸連絡線の車線数について、片側1車線で渋滞が起こるような計画ではなく、片側2車線にするべきである。</li> <li>・片側1車線である名神湾岸連絡線は、名神高速や阪神高速と合流すると渋滞するのではないか。</li> <li>・今後、幅員を広げるなど、計画を拡大することの無いようにしてほしい。</li> </ul>	



説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	<p>9. 縦断図（参考図）で示された計画路線の高さは都市計画で決定されるのか。今回示された高さはどのような根拠で設定されたのか。</p>	
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画で定める事項として「高さ」がないのは何故か。</li> <li>・名神湾岸連絡線の高架高さについて、マンション7階相当になる21mに決定した根拠は何か。</li> </ul>	<p>道路の都市計画においては、位置と区域を示す起終点、幅員、延長、線形のほか、車線数、構造形式、道路種別等を定めることになっており、高さを含む具体的な構造等については、環境影響評価の結果も踏まえ、事業の実施段階で詳細な測量、構造設計を行った上で決定することになっています。</p> <p>今回、現時点で想定している名神湾岸連絡線の高さについては、接続する高速道路の高さや交差する道路での車両の通行に必要な高さ、海上区間での船舶の航行に必要な高さを考慮し設定したもので、参考として提示しています。</p>

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	10. 名神湾岸連絡線による環境等への影響については、どのように対応するのか。	<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、市として、国や県に対して、環境や景観に十分配慮して事業を進めることを求めてきました。</p> <p>その一環として、当該道路は、環境影響評価法や県の「環境影響評価に関する条例」の対象事業ではないものの、法令に基づく環境影響評価と同等の調査・予測・評価を行うよう要請してきた結果、県条例に基づく環境影響評価に準じた詳細な調査・予測・評価を国により実施することになり、県では、環境影響評価審査会での審査を行うこととしています。</p> <p>環境影響評価とは、事業が環境に与える影響について、事業主体等が事前に調査・予測・評価を行い、その結果を公表して住民等の意見を聴き、その結果を踏まえて事業内容を環境保全上より良いものにしていく制度です。</p> <p>環境に影響を及ぼす行為には「工事」、「存在」、「供用」があり、また、名神湾岸連絡線に係る環境影響評価の選定項目は、大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、低周波音、日照障害、廃棄物等、地形・地質（宮水）、植物、動物、生態系、文化財、人と自然との触れ合い活動の場、景観となっています。</p> <p>国では、既に環境影響評価概要書の作成手続を終えており、現在、調査等の結果、環境保全措置などを記載する環境影響評価準備書の作成を進めており、準備書作成後には公告・縦覧、準備書の内容に関する説明会を実施し、県知事からの審査意見書に基づき、環境影響評価準備書の記載事項の内容を必要に応じて修正し、環境影響評価書を取りまとめる予定となっています。</p> <p style="text-align: right;">（次頁に続く）</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪神高速3号神戸線の騒音や振動が遠くまで影響し、以前より悪化している。名神湾岸連絡線により更に影響が広がるのではないか。</li> <li>・ 名神湾岸連絡線ができることにより住環境が悪化し人口が減少するのではないか。</li> <li>・ 名神湾岸連絡線ができて六甲山を眺めることができるようにしてほしい。</li> <li>・ 今津地区には幼稚園、学校、介護施設などが多数あり、名神湾岸連絡線の工事中、また、開通後も騒音、振動及び日照が遮られ、文教住宅都市、環境学習都市を宣言している自治体の考えと相反するのではないか。</li> <li>・ 名神湾岸連絡線の橋脚により宮水に影響を及ぼすので止めるべきである。</li> <li>・ 名神湾岸連絡線の建設予定地では断層が位置している恐れがあり、その調査を行わずにルートを決めている。</li> <li>・ 名神湾岸連絡線には遮音壁を設置するのか。</li> <li>・ 環境影響評価準備書の作成段階とあるが具体的にどのような調査を実施しているのか。</li> <li>・ 環境改善措置を施しても改善し切れない場合はどうするのか。</li> </ul> <p style="text-align: right;">（次頁に続く）</p>	

	説明会等での主な意見	回答及び市の考え方
主 な 意 見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線と住宅との間の緩衝帯についてどのように考えているのか。</li> <li>・環境に関する現況の数値を提示してほしい。</li> <li>・大気汚染による喘息などが心配である。</li> <li>・工事中の大型車両が環境に与える影響についてどのように考えているのか。</li> <li>・名神湾岸連絡線の高架高さがマンション7階相当になる21mになる場合に、環境に係る影響をどのように調査するのか。</li> <li>・環境影響評価の結果を見ないと意見が言えない。</li> <li>・環境影響評価の中で、意見は言えるのか。</li> </ul>	<p>また、都市計画の手続は、環境面も含めて都市計画案の合理性・妥当性を判断するものであり、環境影響評価の手続と整合を図りながら、都市計画案の公告・縦覧と環境影響評価準備書の公告・縦覧を並行して実施する予定となっており、都市計画案を県都市計画審議会に付議する際には、参考資料として環境影響評価書を提出することとなっています。</p> <p>市としては、引き続き環境影響評価の手続の中で、適正な調査・予測・評価を行った上で適切な環境保全措置を盛り込むよう国に求めていくとともに、事業主体に対して、環境保全措置を着実に実施するよう要請していきます。</p>

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	<p>1. 今後どのように事業を進めていくのか。名神湾岸連絡線の整備に伴う用地取得や物件移転はどうなるのか。道路区域にかかる場所で建物等を移転しないで済む方法はあるのか。</p>	<p>兵庫県が名神湾岸連絡線の都市計画を決定した後は、国が計画段階評価の次の段階の公共事業評価として、新規事業採択時評価を行い、事業主体等を決定した上で事業化されます。</p> <p>名神湾岸連絡線の事業スケジュールや完成時期は、現段階では未定です。六甲アイランドから湊川までの区間の大阪湾岸道路西伸部が、平成28年4月に事業化され、平成30年12月に工事着手されており、市としては、大阪湾岸道路西伸部の整備により、内陸部と臨海部を結ぶ一般道路の交通量が大幅に増えることがないように、大阪湾岸道路西伸部に遅れることなく整備するよう国等に要請していきます。</p> <p>事業主体の選定は、都市計画の決定後に国が実施する新規事業採択評価等の手続の中で行われます。住民や事業所から、「事業の具体的な内容や進め方を早く説明してほしい」、「事業主体を早く決めてほしい」などの声があり、市としては、国に対して、今後のスケジュールや事業主体選定等に関して、早い段階での情報提供を求めています。</p> <p>なお、事業の具体的な内容や進め方については、事業の実施段階で、事業主体が地域住民を対象とした事業説明会を開催することとなっています。</p> <p>今回、素案としてお示しした都市計画道路の区域は、概ね道路区域となる予定の区域であり、原則として区域内の土地や物件は、用地取得や物件移転の対象となります。</p> <p>具体の用地取得や物件移転については、事業の実施段階で詳細な測量、構造設計等を行い、対象となる範囲や対象物件が確定し、その結果をもって進めることとなります。</p>
主な意見	<p>【事業主体】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業主体は誰になるのか。</li> <li>・現在、国土交通省・兵庫県・西宮市で素案作成を進めているが、最終的な事業者は国土交通省で良いのか。</li> </ul> <p>【用地買収】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自分自身の敷地が名神湾岸連絡線の計画線に抵触するのか。</li> <li>・用地買収の時期を教えてください。</li> <li>・移転対象物件は何軒なのか。</li> <li>・建物の半分が抵触している場合の買収範囲は、抵触部分だけなのか、それとも建物全部なのか。</li> <li>・立ち退きが必要であれば、具体的な話を聞きたい。移転費用の準備も必要である。</li> </ul> <p>【完成時期】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線の完成時期を教えてください。</li> <li>・2028年の完成ありきで名神湾岸連絡線の計画を進めているのか。</li> </ul> <p>【高架下利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線の構造形式は高架式であるが、整備後の高架下利用は可能なのか。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(次頁に続く)</p>	<p>事業主体の選定は、都市計画の決定後に国が実施する新規事業採択評価等の手続の中で行われます。住民や事業所から、「事業の具体的な内容や進め方を早く説明してほしい」、「事業主体を早く決めてほしい」などの声があり、市としては、国に対して、今後のスケジュールや事業主体選定等に関して、早い段階での情報提供を求めています。</p> <p>なお、事業の具体的な内容や進め方については、事業の実施段階で、事業主体が地域住民を対象とした事業説明会を開催することとなっています。</p> <p>今回、素案としてお示しした都市計画道路の区域は、概ね道路区域となる予定の区域であり、原則として区域内の土地や物件は、用地取得や物件移転の対象となります。</p> <p>具体の用地取得や物件移転については、事業の実施段階で詳細な測量、構造設計等を行い、対象となる範囲や対象物件が確定し、その結果をもって進めることとなります。</p> <p style="text-align: right;">(次頁に続く)</p>

	説明会等での主な意見	回答及び市の考え方
主な意見	<p>【事業化後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定された後に立ち退きを拒否した場合、強制的に事業が行われるのか。</li> <li>・事業に影響のある会社に限定して説明会を開催してほしい。</li> <li>・用地買収範囲の確定後に地域住民を対象に説明会を実施するのか。</li> <li>・名神湾岸連絡線により電波障害が起こり得るのではないのか。</li> </ul> <p>【企業移転】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移転を余儀なくされたり、影響を受ける企業との相談について、早期に実施してほしい。移転先についても西宮市内で見付けてほしい。</li> <li>・現在操業している企業が名神湾岸連絡線の事業の後でも変わらず操業できるよう、市内外への移転も含めた調整、対応について計画段階から検討してほしい。</li> <li>・名神湾岸連絡線と阪神高速5号湾岸線大阪方面との接続による敷地への影響は大きい。移転するとなると、用地や従業員の確保が必要となるが、そのようなことは考慮しないのか。</li> </ul>	<p>また、道路区域にかかるものの、道路が建物等の上空を通過し、建物等に直接抵触しない場合の建物等の取扱いについては、地権者等の意向を踏まえ、建物等の存続の可能性も含めて検討するよう事業主体に求めています。</p> <p>事業所等の移転については、事業者のご意見をよくお聴きし、兵庫県等の関係機関と連携しながら、市も積極的に協力することにより、移転先も含めた検討がされるよう努めています。</p> <p>また、事業主体が決定した際は、市として、地域に丁寧な事業説明を行い、事業による周辺への様々な影響についても検討を行うなど、地権者等の理解を得ながら事業を進めるよう要請していきます。</p>

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	<p>12. <u>阪神・淡路大震災による阪神高速3号神戸線の倒壊・落橋や平成30年台風21号による阪神高速5号湾岸線の側道の鳴尾橋の橋げた損傷などを踏まえると、高架道路の整備は災害に強い道路ネットワークの確保につながるのか。また、既存の高架道路について老朽化対策は行われているのか。</u></p>	<p>西宮インターチェンジの東は、阪神高速3号神戸線と名神高速の2本の高速道路が繋がっているのに対し、西は阪神高速3号神戸線しか繋がっていませんが、西宮インターチェンジと阪神高速5号湾岸線を名神湾岸連絡線で接続することにより、西宮インターチェンジの西に繋がる高速道路が2本となります。</p> <p>また、北摂地域と大阪府南部地域を結ぶ高速道路について、名神湾岸連絡線と阪神高速5号湾岸線の大阪方面とを接続することにより、大阪市中心部を通過する経路の代替となる経路が確保され、西宮浜については、埋立地内に名神湾岸連絡線の出入口を設けることにより、内陸部との連絡経路の選択肢が増えます。</p> <p>これらにより、災害や事故の影響で1本の経路が通行不能となった場合でも、代替の経路が確保される、いわゆるリダンダンシーが高まることとなります。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害は想定外のことが起こり倒壊や通行止めになる。また、海上区間では老朽化が進行している。</li> <li>・阪神・淡路大震災でも阪神高速3号神戸線が倒壊した。名神湾岸連絡線ができる、阪神高速5号湾岸線に交通が転換されるというが、大丈夫なのか。</li> <li>・県道芦屋鳴尾浜線(鳴尾橋区間)は、今年の台風で発生した船舶衝突事故により通行止めとなり、復旧に1年を要した。名神湾岸連絡線も災害時には同様に損傷するのではないか。</li> </ul>	<p>県道芦屋鳴尾浜線の鳴尾橋の橋梁損傷は、桁下の海面からの高さが低い区間で、船舶の衝突により橋桁がずれましたが、名神湾岸連絡線の海上区間は、潮位が高い場合でも船舶が安全に航行できるよう、桁下で海面から約23～26mの高さを確保する予定です。</p> <p>また、既存の高速道路等の老朽化に対しては、道路管理者が、定期的に近接目視点検や補修等による保全措置を行うなど、適切な維持・管理に努めており、名神湾岸連絡線についても、供用後は道路管理者により適切な維持・管理が行われるものと考えています。</p>

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
主な意見	13. <u>名神湾岸連絡線に隣接する地域には、どのようなメリット・デメリットがあるのか。</u>	<p>今回お示した名神湾岸連絡線の経路については、本市より西の臨海部と、名神高速沿いの地域、又は西宮インターチェンジより東の阪神高速3号神戸線や、それに繋がる高速道路沿いの地域を結ぶ交通について、その一部を西宮インターチェンジより西の阪神高速3号神戸線から、阪神高速5号湾岸線に転換を図る上で、最も効果的な経路であると考えています。</p> <p>また、名神湾岸連絡線が整備されれば内陸部と臨海部を結ぶ一般道路について、その交通の一部が名神湾岸連絡線に転換され、現況より交通量が減少することにより沿道環境が改善し、交通安全性が向上すると考えております。</p> <p>しかし、名神湾岸連絡線に隣接することとなる地域では、用地取得や物件移転が必要になるとともに、当該道路の工事及び供用の各段階で、大気汚染、騒音、振動などの環境への影響が懸念され、近隣における大規模な高架構造物の建設により、日照、景観、眺望などへの影響も考えられます。</p> <p>これらのことから、市としては、環境影響評価の手續の中で、適正な調査・予測・評価を行った上で適切な環境保全措置を盛り込むよう国に求めていくとともに、事業主体に対して、地域に丁寧な説明を行い、地権者等の理解を得ながら用地取得や物件移転を進めることや、環境保全措置を着実に実施することなどを要請していきます。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線ができると、自宅の近くに大きな構造物ができる。</li> <li>・何故、今津地区に道路を集中させるのか。</li> </ul>	

資料1 説明会等での主な意見とそれに対する回答及び市の考え方

【浜手幹線】

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
主 な 意 見	1. <u>なぜ、国道43号（浜手幹線）を都市計画変更するのか。</u>	名神湾岸連絡線の整備に伴い、国道43号（浜手幹線）の道路区域内に橋脚を設置することから、側道の道路幅員を確保するために一部拡幅を行うものです。



説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	<p><u>1. 名神湾岸連絡線が整備されても、今津東線の交通量は減少しないのではないか。片側1車線の2車線では渋滞するのではないか。</u></p>	<p>名神湾岸連絡線の整備により、名神高速及び阪神高速3号神戸線の大阪方面と阪神高速5号湾岸線が高速道路により結ばれることから、内陸部と臨海部を結ぶ一般道路については、その交通の一部が名神湾岸連絡線に転換し交通量が減少すると予測しています。今津東線についても、交通量が現況より3割程度減少し、約7,000台/日になると推計しており、これを踏まえ、計画交通量を1万台/日未満と設定しています。</p> <p>道路の構造基準である「道路構造令」に基づく、計画交通量等から、4種2級の道路区分となり、「車線数は片側1車線の2車線」、「車線の幅員は3m」となります。</p> <p>なお、商業施設に寄り付く大型車両が停車した場合の対策として、車線に加えて、幅員1mの右側路肩と幅員1.5mの停車帯を設置し、大型車両が停車車両を追い越すために必要な車道幅員(W=5.5m)を確保しています。また、信号交差点には右折レーンを設置し、交差点での渋滞対策等も踏まえた計画としています。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線が整備されれば、今津東線の交通量はどの程度減少するのか。</li> <li>・沿道には商業施設が立地しており、出入りする車両で混雑している中で、2車線に変更すれば渋滞がひどくなるのではないか。</li> <li>・名神湾岸連絡線が整備されても、今津東線の交通量は減少しないのではないか。</li> </ul>	
意見の趣旨	<p><u>2. 都市計画変更後の車道幅員について、3.25m必要ではないのか。また、当該区間は自転車及び歩行者の交通量が多いにもかかわらず、歩道幅員を狭めるのか。</u></p>	<p>歩道幅員については、現在の臨港線から今津西線までの区間と同等の3.5mとし、国道43号から臨港線までの区間は現在よりも幅員が狭くなる計画ですが、「歩行者の交通量が多い道路」に必要な幅員3.5mを確保しており、交通処理上は支障がないと考えています。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線の橋脚を設置することを前提として、幅員を3.25mから3.0mに狭めているが、幅員3.25mは必要ではないか。</li> <li>・今津東線は店舗が多く立地しており、日曜・祝日は自転車・歩行者交通量が多い。名神湾岸連絡線が整備されることにより歩道が狭くなるのか。</li> </ul>	
主な意見	<p><u>3. 今津東線の車道について、2車線に変更した後は、車線数を増やすなど、計画を拡大することのないようにしてほしい。</u></p>	<p>都市計画変更後は、右折レーンの設置区間を除き、片側1車線の2車線道路となります。なお、現段階で車線数を増やす計画はありません。</p>

	説明会等での主な意見	回答及び市の考え方
意見の趣旨	1. <u>なぜ、浜甲子園線を廃止するのか。</u>	
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浜甲子園線の廃止の考え方について説明してほしい。</li> <li>・春、夏の高校野球開催時には、多くのバスが通る。駐車場も浜甲子園線沿いがあり、浜甲子園線の海上区間を通れば良いのではないか。</li> </ul>	<p>名神湾岸連絡線の整備により、内陸部と臨海部を結ぶ一般道路の交通量は減少すると予測していることから、今回浜甲子園線の海上区間についても廃止することとしています。</p>

資料 1 説明会等での主な意見とそれに対する回答及び市の考え方

【その他】

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
意見の趣旨	<p><b>【南甲子園線】</b>  <u>1. 浜甲子園線の陸上区間の南端にある三角地はなぜ廃止しないのか。また、都市計画道路区域内の土地所有者は今後も建築制限が課せられていることを理解しているのか。</u></p>	<p>当該地は、都市計画道路「南甲子園線」のうち、路面電車の駅前広場として決定された区域です。今回は、名神湾岸連絡線及びそれに関連する都市計画道路において必要最小限の範囲で都市計画変更を行うもので、検討対象としていません。</p> <p>また、当該地の一部は私有地ですが、土地所有者は都市計画道路の区域内であることを認識されています。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浜甲子園線の陸上区間の南端にある三角地は都市計画道路区域となっているが、何のための区域か。廃止しないのか。</li> <li>・ 三角地の土地所有者は、都市計画道路の位置付けが残ることで今後も建築制限が課せられることを理解しているのか。</li> </ul>	
意見の趣旨	<p><b>【阪神高速5号湾岸線】</b>  <u>2. 大阪湾岸道路西伸部が整備されれば、なぜ阪神高速5号湾岸線の交通量は2倍になるのか。</u></p>	<p>大阪湾岸道路西伸部が整備されれば、阪神高速3号神戸線や国道43号を利用していた交通の一部が転換し、阪神高速5号湾岸線の交通量が大幅に増加すると予測しており、現況交通量の約2倍の10万台/日程度と推計しています。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪神高速5号湾岸線の将来的な交通量はどうか。</li> <li>・ 大阪湾岸道路西伸部が整備されれば交通量が2倍になる根拠を知りたい。一般車両はこれから減少していくが、交通量は2倍になるのか。</li> </ul>	
主な意見	<p><b>【臨港線】</b>  <u>3. 臨港線の西長五郎橋以西が2車線のため頻りに渋滞する。4車線化できないのか。</u></p>	<p>臨港線の西長五郎橋交差点以西は、幅員20m、計画車線数2の都市計画道路であり、現道路幅員では4車線化は困難であります。</p>

説明会等での主な意見		回答及び市の考え方
主な意見	<p><b>【札幌筋線】</b>  <u>4. 西宮浜に名神湾岸連絡線の出入口が設置されることによる札幌筋線の渋滞についてどのように予測しているのか。</u></p>	<p>名神湾岸連絡線が整備されれば、内陸部と臨海部を結ぶ一般道路の交通量が3割程度減少する推計結果となっております。そのため、現状よりも渋滞は緩和されると考えています。</p>
主な意見	<p><b>【将来交通量】</b>  <u>5. 将来交通量はどのように予測したのか。</u></p>	<p>全国的な規模での車の動きを把握するための実態調査の結果を基に、将来の人口や産業等の社会経済指標を用いて、出発地から目的地へ向かう自動車の交通量を予測し、それを名神湾岸連絡線や大阪湾岸道路西伸部等の開通を前提として、各道路の混雑状況を考慮し、最短時間で移動できる経路に交通量を配分する方法で、将来交通量を推計しています。</p>
意見の趣旨	<p><b>【広報】</b>  <u>6. 説明会の開催を知らなかった。広報の方法に問題があったのではないか。今後の対応をどのように考えているのか。</u></p>	<p>今回の説明会については、市政ニュース及びホームページ、お知らせビラの回覧などにより広報を行いました。周知方法等についてご指摘やご意見等を多数いただいているところです。今後は、より分かりやすい手法等について検討するとともに、効果的な広報について国及び県と調整してまいります。</p>
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会の開催について、市政ニュースで知ったが、ホームページでは見つけることができなかった。もっと分かりやすく掲載して欲しい。</li> <li>・説明会の案内を受け取っていない。</li> <li>・都市計画及び環境影響評価の意見書受付や説明会はどのように広報するのか。</li> </ul>	