

# 令和5年度 第2回 西宮市公共事業評価委員会

山口南幹線整備事業（事前評価）

## 議事録

開催日：令和5年11月13日（月）

開催場所：西宮市役所 442 会議室

（西宮市六湛寺町 10 番 3 号）

## 令和5年度 第2回 西宮市公共事業評価委員会

### 1. 開催日時

令和5年11月13日（月） 13時00分から15時40分まで

### 2. 開催場所

西宮市役所 442 会議室（西宮市六湛寺町 10 番 3 号）

### 3. 審議内容

山口南幹線整備事業（事前評価）

### 4. 出席委員

- (1) 会 長 岸野 啓一（流通科学大学 特任教授）
- (2) 委 員 倉本 宜史（京都産業大学 准教授）
- (3) 委 員 安枝 英俊（兵庫県立大学 教授）
- (4) 委 員 山本 親（武庫川女子大学 教授）

### 5. 出席者

（担当課）

道路建設課

課 長 仲谷 秀一  
係 長 大島 弘稔  
主 査 屋敷 朋宏

（事務局）

政策局

参 与（行政経営改革等担当） 吉田 巖一郎

政策局 政策総括室 政策推進課

係 長 森近 直祐  
主 査 大川 匡之

## 令和5年度第2回西宮市公共事業評価委員会

日時：令和5年11月13日（月）

場所：西宮市役所本庁舎442会議室

時間：13：00～：

- 事務局 政策局の吉田でございます。定刻となりましたので、ただいまより令和5年度第2回西宮市公共事業評価委員会を始めさせていただきます。本日は「山口南幹線整備事業」の審議となりますので、よろしくお願いいたします。
- 本日の流れといたしましては、初めに担当部署が評価シートに沿いまして、事業の内容説明を行います。そして委員の皆様からの質疑応答の後、評価シートに沿って御審議をいただき、委員会の総合判断をまとめていただきたいと思いますと考えております。
- 本事業を評価いただくに当たりましての西宮市公共事業評価委員会への諮問書は、事前にメールにてお送りしておりますとおりです。それでは、ここからは岸野会長に議事の進行をお願いしたいと思います。岸野会長、よろしくお願いいたします。
- 会長 では進めさせていただきます。よろしくお願い致します。
- まず、最初に事務的な話ですが、本日御出席いただいている委員の先生方ですが、6名中4名の先生方に御出席いただいております。半数以上でございますので、西宮市附属機関条例第3条第5項の規定により、当委員会が成立しているということを最初に御報告いたします。それと、会議録の署名委員につきましてですね、本委員会の運営要領第5条で会長が署名委員を指名することになっております。本日は倉本先生をお願いしたいと思いますのですがよろしいでしょうか。
- 委員 はい。承知しました。
- 会長 では、よろしくお願い致します。傍聴を希望する方はいらっしゃいますでしょうか。
- 事務局 本日の傍聴希望者はいらっしゃいません。
- 会長 では、担当課のほうから事業の内容について御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。
- 担当課 道路建設課計画調整担当の仲谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは事業内容につきまして、公共事業評価シートに沿って御説明いたします。
- まず、様式1でございます。様式1号の中ほど事業の目的を御覧ください。

さい。

本事業の対象となる山口南幹線は、都市計画幅員32メートルのうち半分の16メートルを2車線で暫定供用しております。沿線では神戸市側から見て大型物流倉庫の開発事業が進められており、2車線道路の設計基準交通量を上回る将来交通量が見込まれています。

開発事業者の交通量予測によりますと、山口南幹線を通行する新たな発生集中交通量は、1日当たり約3,000台と推定されています。先日の現地視察におきまして、増加交通量の約3,000台が発生交通量なのか発生集中交通量なのか、どちらを指すのかとの御指摘がありました。物流倉庫への搬入台数及び搬出台数の両方を含みます発生集中交通量となります。

山口南幹線の現状交通量は1日当たり約1万2,000台であり、増加分を含めました合計約1万5,000台の交通量が今後見込まれております。2車線道路の設計基準交通量は1万2,000台であり、その台数を上回る交通量が今後見込まれていることに加え、開発事業に合わせて神戸市側の道路有野藤原線は4車線化される計画であり、山口南幹線においてボトルネックとなることから、道路の拡幅整備が求められております。

事業効果の対象となりますのは、道路を利用する自動車及び歩行者・自転車や沿線地域住民等となります。事業の目的といたしまして、山口南幹線を全面整備し4車線化することにより、渋滞の発生を抑制するとともに、西宮市北部地域における幹線道路ネットワークの強化、地域の道路交通の円滑化、利便性や安全性の向上を図ることとしております。

事業の成果を示す指標といたしまして、県道大沢西宮線から神戸市境までの走行時間を挙げております。山口南幹線において、将来交通量1万5,000台に対し、現在の2車線と将来の4車線の場合の走行時間を記載しております。現在値は132秒、最終目標値は99秒となり、33秒の短縮が図られるものとしております。

事業概要といたしまして、事業期間は令和11年度までとしており、用地測量、物件調査、用地買収、物件補償、道路工事を予定しております。計画延長1,380メートル、計画幅員は32メートルとしております。

続きまして様式2を御覧ください。

上段に年度ごとの事業費を記載しております。総事業費は15億6,700万円となり、そのうち約半分は国費を充当する予定としております。

その下の長期計画を御覧ください。

本事業の耐用年数は50年としており、ランニングコストは本市における過去3年間の市道年間維持管理費及び市道管理延長から算出しております。それらを合計いたしまして、一般財源のライフサイクルコストは8億6,610万円となります。

なお道路修繕費は全てランニングコストに含まれているため、大規模修繕費はゼロとしております。

次に費用便益分析です。費用便益分析につきましては、別紙となります資料2を御覧ください。

資料の2、費用便益分析結果に沿って御説明いたします。

まず1-1ページを御覧ください。

費用便益比は将来交通量を用い、3つの基本便益となる走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益及び費用より算出しております。算定の基本条件は国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づいており、社会的割引率は4%、基準年次は評価時点の令和5年度、計画期間は50年としております。

次に1-2ページを御覧ください。

山口南幹線は、整備の有無で配分交通量に相当の差がある道路の範囲が限定されると考えられることから、簡略な推計手法を用いて便益を算出しております。

将来交通量は令和4年度の道路交通量の調査結果及び、神戸市側の開発事業者の交通量予測結果を合計しております。対象区間のリンクは、図1.2.に示すとおり、西が0.28キロメートルのリンク1と、東側1.1キロメートルのリンク2の2つに分けております。

次に、1-5ページを御覧ください。

走行速度は兵庫県全域将来交通量推計のQV条件の考え方にに基づき設定しております。横軸に交通量、縦軸に走行速度を取り、山口南幹線の将来交通量に対する走行速度を設定しております。

次に1-6を御覧ください。

まず整備なしの2車線の場合、Q1の自由流限界交通量は4種1級・2車線の設計基準交通量1万2,000台とし、Q3の可能交通量はQ1の1.5倍の1万8,000台となります。山口南幹線のリンク1、リンク2の将来交通量に対する走行速度は、それぞれリンク1が時速37.6キロメートル、リンク2が時速37.8キロメートルとなります。

同様に整備ありの4車線の場合、Q1の自由流限界交通量は4種1級・4車線の設計基準交通量4万8,000台とし、Q3の可能交通量は、Q1の1.5倍の7万2,000台となります。リンク1、リンク2の将来交通量に対する走行速度は、リンク1、リンク2ともに

時速50キロとなります。

続く1—7から1—12ページには3つの基本便益の算定式及び原単位を記載しております。

次、1—14を御覧ください。

便益の現在価値は、社会的割引率4%を用い、基準年次である令和5年度の値に換算しております。なお物価変動の除去に使用するためのGDPデフレーターを用いておりますが、便益は全て令和12年以降の年度に計上されるため、デフレーター値は計算結果には影響しておりません。

次、1—16を御覧ください。

費用は、道路整備に要する事業費及び維持管理に要する費用が挙げられます。消費税相当額は費用から控除して算定しております。また、事業費のうち、用地買収費につきましては、評価期間終了後の残存価値として計上しております。

総事業費15億6,700万円に対し、費用便益分析対象額は、消費税相当額を控除した14億4,000万円となります。

また、維持管理費は本市における過去3年間の市道年間維持管理費及び市道管理延長から算出しております。

次に、1—17を御覧ください。

費用の現在価値は便益と同様、社会的割引率4%を用い、基準年次である令和5年度の値に換算しております。

次に、1—20を御覧ください。

これまでの費用便益の基本条件を基に費用便益比を算出した結果となります。現在価値化した費用は、事業費が12億2,300万円。維持管理費が1,700万円。合計が12億4,000万円となります。現在価値化した便益は、走行時間短縮便益が24億4,600万円。走行経費減少便益が1億1,200万円、交通事故減少便益が1億3,000万円、合計が26億8,800万円となります。

費用便益分析の結果、費用便益比は2.2、経済的純現在価値は、14億4,700万円となります。

1—21ページ以降には、費用便益の現在価値算定表を記載しております。

費用便益の御説明については以上でございます。

続きまして、公共事業評価にまで戻っていただきまして、様式の2号を御覧ください。

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

割高になっております。神戸市の事例が本事業に最も近いのですが、本事業の用地補償費は神戸市の事例と比較してかなり低いために、総事業費に大きな差が生じております。

次に、様式3号を御覧ください。

本計画の代替えとなる案として、バイパス道路の整備が挙げられます。バイパス道路の整備によりまして、現道部分は交通量が減少し渋滞が緩和されます。ただし、現状の山口南幹線の道路拡幅部分は大半が市有地及び県有地として用地取得済みであり、新たなバイパス道路の整備は費用面で劣ると考えられます。

事業計画の効果につきましては、上から順に読み上げさせていただきます。

用地の取得・借用については、過去の流通業務団地造成事業及び街路事業によりまして、起業地の大半が市有地及び県有地として用地取得済みであり、新たな用地買収の件数は少なくなっております。なお、用地買収及び物件補償の対象は以下のとおりであります。県有地は無償使用について現在協議中でありまして、さらなる事業費圧縮の可能性が残っております。

災害防止・環境保全につきましては、西宮市地域防災計画において避難路に位置づけられており、重点的に道路拡幅等を推進すべき路線であります。

アクセスの確保につきましては、阪神高速7号神戸線の山口南インターチェンジへのアクセス道路であり、また阪神流通センターのアクセス性向上に寄与すると考えられます。

都市計画その他の土地利用に関する計画との整合性につきましては、既に都市計画決定されており、円滑な事業執行の環境が整っております。

敷地形状等につきましては、道路拡幅部には高低差が生じる箇所があり、のり面や擁壁を整備する必要があります。

建築物の規模につきましては、この事業において新たな建築物は整備いたしません。

敷地の規模につきまして、延長及び幅員は、都市計画決定された区域でございます。

機能性につきまして、車道は低騒音舗装等を整備することで交通騒音を低減し、歩道につきましても、透水性舗装を整備することで水はけのよい仕上がりとする予定です。

地域性につきまして、交通容量の増大によって渋滞が解消され、東西の移動時間が短縮されます。

環境保全性につきまして、走行時間短縮によりCO<sub>2</sub>等の排出量が削

減できるものとします。

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

防災性につきましては、地域の防災拠点であります流通東公園や臨時ヘリポートとなるダイハツ工業西宮グラウンドに近接していることから、当該道路の整備により災害時の避難活動の向上に資することが見込まれます。

続きまして、様式 4 を御覧ください。

事業を実施しない場合の懸案事項について、神戸市側の大規模物流倉庫の開発事業に伴い交通量が増加することに加え、開発事業に合わせて神戸市側の道路が 4 車線化される計画であり、当該道路がボトルネックとなることで渋滞が慢性化するおそれがあります。

また渋滞による速度低下に伴い、経済損失及びCO<sub>2</sub>等の排出量が増大するほか、物流コストも増加します。

事業を実施した場合の懸案事項につきましては、交通容量の増大や、走行速度の上昇に伴い、渋滞によるエンジン音等はなくなる可能性があります。交通量の増加によりまして車両の走行音が増加するおそれがあります。また道路拡幅に伴い、用地買収・物件補償が必要となつてまいります。

以上のことをまとめた当課の意見といたしまして、神戸市側の大規模物流倉庫に接する神戸の市道有野藤原線は今後 4 車線化供用開始の予定であり、当該山口南幹線が暫定 2 車線のままではボトルネックとなることから、拡幅整備事業の必要性は高いと判断しております。

なお地元や議会からは神戸市側の大規模物流倉庫の開発事業による現況道路への影響が懸念されており、当該道路の拡幅整備等への理解は得られやすい状況となっております。

次に様式 5、様式 6 号を御覧ください。

本事業の整備前と整備後のイメージを記載しております。

山口南幹線は現行の 16 メートルの 2 車線道路から南側を 16 メートル拡幅し、幅員 32 メートルの 4 車線道路にする計画としております。事業内容の説明につきましては以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

会 長

ありがとうございました。先生方どなたからでも結構です。御質問がございましたらよろしくお問い合わせいたします。その前に前回の質疑に対する回答というのが抜けましたか。はい、失礼しました。現地調査のときですね、質問に対する回答を御用意いただいています。それをお聞きするの忘れてました。すいません、よろしくお願い致します。



担 当 課

それでは先日の現地視察の際に頂戴した御質問に対する回答につきまして御説明させていただきます。

資料の3でございます。現地視察質疑回答を御覧ください。

御質問につきましては、大きく4つに分けられ、まず1つ目、神戸市側の開発事業に伴う増加交通量について、2つ目山口町すみれ台について、3つ目、道路幅員について、4つ目その他と分けさせていただいております。

まず1ページ目を御覧ください。

1つ目の神戸市側の開発事業に伴う増加交通量についてでございます。まず山口南幹線を通行する増加交通量は発生交通量か、発生集中交通量かにつきまして、先ほどの説明の中でも申し上げましたが、神戸市側の大規模物流倉庫の搬入と搬出を含む発生集中交通量でございました。

次に、車種別交通量及び大型車混入率につきましては、ページ下部の表に示しております。1番上の表が令和4年8月19日に実施いたしました交通量調査の結果でございます。交通量は12時間当たりの台数となっております。2番目の表が1番目の表の数値に昼夜率1.3を乗じて、12時間交通量を1日当たりの交通量に換算しております。次に、3番目の表は、神戸市側の開発事業者の交通量予測結果でありまして、1番下の表は、2番目と3番目の表の数値を合計した山口南幹線における将来交通量となっております。1番下の表を見ていただきますと、山口南幹線を通行する将来交通量は1日当たり約1万5,000台となり、大型車混入率は約18%から約21%となっております。

次に2ページ目を御覧ください。

西宮市側と神戸市側の増加交通量の比率について、開発事業者の交通量予測結果によりますと、西宮市側の増加交通量は1日当たり3,527台、神戸市側の増加交通量は1日当たり2,331台。比率で申し上げますと、西宮市側が60.2%、神戸市側が39.8%となります。

なお開発事業地において想定される主な入居テナントは、事業者間同士の流通を行う事業者であることから、西宮市側と神戸市側の増加交通量の比率につきましては開発事業地から20キロ圏内の事業所数を方向別に配分して結果を用いております。

次に、西宮北インターチェンジと山口南インターチェンジの増加交通量の比率につきまして、開発事業者の交通量予測結果及び令和4年度に実施いたしました交通量調査結果を基に推計いたしますと、西宮北インターチェンジの増加交通量は1日当たり1,125台、山口南イ

インターチェンジの増加交通量は1日当たり1,451台となり、比率は西宮北インターチェンジが43.7%、山口南インターチェンジが56.3%となっております。

次に、2つ目の山口町すみれ台についてでございます。

山口町すみれ台はいつ頃整備されたかにつきまして、開発事業の時期につきましては昭和62年から平成元年であり、今から約35年前となっております。

年代別の人口、世帯数、高齢者の割合等につきまして、3ページに年代別人口を示しております。令和5年9月30日現在の町別年齢5歳刻み住民基本台帳人口を参考にしております。山口町すみれ台の世帯数は736世帯、人口は1,556人となっております。そのうち15歳未満の人口が6.3%、15歳から64歳人口が52.1%、65歳以上人口が41.6%となります。年代別に見ますと、60代から70代の人口が多くなっております。

次に、4ページを御覧ください。

3つ目の道路幅員についてでございます。

道路幅員32メートルは広過ぎであり、25メートル程度が妥当ではないか。幅員が広い分維持管理費も高くなるのではという御指摘につきまして、道路幅員を都市計画幅員であります32メートルに整備した場合、北側に当たる現況道路、現道部分につきましては整備済みであるために、新たに整備する箇所といたしましては、南側に拡幅する部分だけ等に限られると考えております。一方、道路幅員を都市計画幅員から変更する場合、全体の幅員構成の変更に伴い、現道部分の再整備が必要となるため、全体の整備費が増大するものと考えております。工事費の増大に加えまして、維持管理費を考慮いたしましても、ライフサイクルコストは道路幅員32メートルの場合と比較して高くなるものと考えております。

また山口南幹線は阪神流通センターに面しており、大型車両の通行が多いため、自転車の走行場所として、歩道内に自転車走行レーンを整備することも想定しております。

以上のことから、道路拡幅に関しまして事業費及び沿線地域住民の安全性・利便性等を考慮して、道路幅員は32メートルが妥当と考えております。

4つ目のその他といたしまして、費用便益の算出根拠につきましては、先ほどの分析結果に沿って御説明させていただいたものに代えさせていただきます。

最後に、山口地域が西宮市に合併された時期についてでございます。昭和26年度4月1日に、有馬郡山口村が武庫郡鳴尾村、有馬郡塩瀬

村とともに西宮市に合併された記録となっております。

先日の現地視察での質疑回答は以上となります。よろしく願いいたします。

会 長

どうもありがとうございました。

ご質問があればお受けしたいと思います。どなたからでも結構ですので、よろしく願いします。

委 員

先ほど説明いただいた内容について、少し私の理解が追いついてない部分もありますので質問させてください。

例えばですね、資料の2の中の1—3ページ目に書かれています神戸市域の流通センター開発による将来交通量の推計という、これはどなたがつくったのかちょっと分からないのですけれども、リンク1、リンク2と分けて計算されています。この分けられた何か理由があれば教えてください。

担 当 課

まずリンク1とリンク2で分けておりますのは、リンク1とリンク2の間の交差点が流通センターに抜ける道路でございますので、山口南幹線を通過する全体の交通量のうちですね、今回の神戸市側の開発により発生集中交通量も流通センター側にここで分岐する道路を使って枝分かれする。またこっちから南幹線に対する影響としては、北インターからこちらへ流入するというのも考えられますので、ここで全体の交通量としての総数が変化することが考えられますので、まず山口南幹線をこの交差点において2つの区間として設定を分けさせていただきます。

委 員

ありがとうございます。もう一つよろしいですか。ただいまのお話で、山口町にある流通センター内の交通の動向も変わってくるということは大変理解できました。それを踏まえて、費用便益分析のほうを拝見しておりますと、便益のところについては基本のいわゆる交通学ですとか交通経済学の交通工学ですとかで学問上言われている基本便益というのはもちろん理解しておりますので、この計算結果が特にどうこう言うつもりはありません。これはあくまでも神戸市側の団地ができることによって、悪い言い方すると被害が発生し、それを食い止めるために、西宮市が道路を拡幅することによってその被害をどれだけ抑えられるかという面での便益になつてるように感じておりますが、山口の流通センターですとか、地域の住民ですとか、そういう人たちの直接的な便益も発生するに思うんですが、そちらは特にここでは書かれてないにしても、市としてどのように把握されているか教えてくださいませんか。

例えばですね、税収が上がるですとか、観光しやすくなるですとか、そういうこの費用便益分析上では出てこない便益などについてお教

えください。

担当課

おっしゃるとおり、その便益を数値化して、今回検討はしておりません。沿線の土地利用としては非常に密度が低いといいますか、まだまだ畑であったりとか石山のままとというような土地利用です。今回の西側の神戸市側の団地の造成によりまして、少なからずこの周辺地域は沿線の土地利用なんかが活発化するのではと見込まれております。それを見ますと、おっしゃられましたように、土地利用が活発化することによって固定資産等の価値の上昇も十分見込まれますし、道路整備の中でも現況の歩道の中に自転車道の整備も考慮、想定しておるのですけれども、この道路を通じて、そのまま神戸市側に入りますと、神戸電鉄の岡場駅という駅に直結しておりまして、実際このあたりの方は、一番身近な商圈としては神戸市側のこの岡場辺りのショッピング街ではないかと想定されておりますので、普段からここを通られる一定の需要はあると考えられておりますが、今回整備することによりまして、歩道が通行しやすくなる、自転車等も通行しやすくなるということで、地域住民の方にとってもアクセス道路が整備されることよっての走行性の快適性の向上であったりとかいうところは、数値化できないかもしれませんが、やはり便益ではないのかなと考えております。

委員

ありがとうございます。すいません、私の意図としましては、交通だけの話ではなくてまちづくり全体の話にも関わってくる話ですので、今後もし同じような事業をされるときには、この基本の計算もありながらも、まち全体の便益も図られたら、もう少しこの便益も変わってくるのかなと。あとは今回特に神戸市側からの工事の影響なので、市民の皆さんに説明するとき、西宮市民にとってもこれだけプラスなんですよ、という説明をされたほうが市民としても納得しやすい部分があると思いますので、こちらをお願いいたします。

もう一点よろしいですか。

会長  
委員

はい、どうぞ。

資料1の様式3のところなんですけれども、事業計画の効果の部分になります。都市計画その他の土地利用に関する計画との整合性、そして敷地形状等にかかれていてる部分で、ここは効果という位置づけですが、何かの効果があるという書き方ではなく、環境が整ってるといような書き方で効果と解釈していいのかどうかについては私は分かりません。もう一つ、法面や擁壁を整備する必要があると書いてある箇所では、これは効果ではなくて、何か環境の説明にとどまっているような気がしますので、効果なのかなと。

担当課

効果というには確かにあれですね、現状ではないかというふうなとこ

ろかと思います。道路にとってのその敷地形状となると逆に効果として何か述べるべき対象があまり思い浮かばなくて現状の説明にとどまっているところです。

委員  
会長  
委員

分かりました。私から以上です。ありがとうございます。

ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

自己評価、様式3号なのですけども、環境保全性、本当にシンプルに走行時間短縮によってCO<sub>2</sub>等の排出量が削減できると、すらっと書いてあるのですけれども、そもそも走行する車両の台数が増えてますし、総量としてはCO<sub>2</sub>の削減になるのかということがちょっと疑問なんですね。走行時間短縮によって同じ台数が通ることを想定したならば、それよりはましだということなんだろうと思うんですよね。一方でそこに住んでる人からしてみれば、総量が問題であって、効率が上がったかということがですね、直接の関心ではないんじゃないかなという気がするんです。一方で、これは前提としてどうしても車の台数が増えるのだからということはあるのかもしれないのですけども、ちょっと何か引っかかるんですよね。

それから、騒音の問題も当然あるんじゃないかと思ひまして、特に決められた時間帯ですね、例えば午後8時以降とか、そういうふうなところの、住宅地に及ぼす騒音レベル、これの予測なんかっていうのはなされてもいいのではないかなと。単純に車の走行、総量として増えている、速度も上がっている中で、住宅地近辺、道路近辺の生活圏における、騒音の発生量の予測というものがあってもいいんじゃないかなと。騒音の予測等については、何か今後予測をされるというふうなことを考えておられるのかどうかというところなんですけど。

会長

ありがとうございます。少しだけ加えさせてください。私もちょっと同じことを感じたところがありまして。交通量の予測結果を見ますと、大型車交通量が倍増するんです、そうした中で走行時の速度が上がるとかね、短縮されるからといって、CO<sub>2</sub>が削減されるってのはちょっと私どうかなとも思っていましたので、それも含めてちょっとお答えいただければと思います。

担当課

ご指摘ありましたように、CO<sub>2</sub>につきましては、数値予測が出たものでもなく検証によるものでもなく、そこは確かに渋滞発生に対する渋滞が解消された走行性の向上というところで、台数の増加もありますけれども、渋滞によるCO<sub>2</sub>は車両が走行する、通過することによって減少するという、その効果を期待値として表現したような形になりました、台数に基づくCO<sub>2</sub>の総量がどうであるとかいう比較検証した結果としての表現ではないので、その根拠性につきましては確かにおっしゃるよう結びついてないところはあるかもしれません

し、大型車の混入率の増加によって、それに伴う普通車と大型車によるCO<sub>2</sub>の影響度合いであるとか、その比率によるCO<sub>2</sub>への影響なんかも特段何か参照して基づいたわけでもございません。純粹に渋滞のあるなしを一つの判断基準として、CO<sub>2</sub>への影響というのが検証されるものという推測でこういう表現をしているのが現状になります。

会 長

あと騒音の話がありますが、ちょっと間に挟ませていただきますと、何と何を比較してるかがあやふやなので、こうなると思うんですね。現状と、4車線化された後っていう比較をすると、確かに先生がおっしゃったり、私が申し上げたことになるんですが、2車線のまま将来交通量が増える場合と、それを4車線化して将来を迎える場合を比較すれば、2車線のままよりは4車線化した方が、CO<sub>2</sub>の削減になるというのは分かると思うんですね。そのあたりをきちんと回答いただいたらいいのかなと思っています。あと、騒音の件について、測定されるかどうかという先生のご質問があったかと思います。

担 当 課

この道路の整備につきましては考えておりませんでした。実際、地域の方からもこういう道路が出来上がる、神戸市で開発が行われる、道路も広げてほしいという中で、騒音なんかどうなるかというご心配の声は、現時点でも幾ばくかは聞いておりますけれども、直ちに騒音対策として何か整備に合わせてやるというところまでは市では考えておりません。開通した後に、ちょっとこれは住宅街では許容できないようなレベルじゃないな、という声が出てきた折には、また対策等を考える用意はあるというような形で現時点で地元の方なんかには説明をしている状況です。

委 員

住民に対する説明会は開かれてるのですか。

担 当 課

まだ説明会まで検討してないですけども、議会を通していろいろ質問があったりというような話の中でそういう声を吸い上げて、お答えをしている状況です。

委 員

こういうふうな事業の場合、近隣に対して説明会をやるとか、何か規定があるんですか。

担 当 課

規定としては特にございません。この事業に関しては、都市計画事業として国の補助なんかを事業認可というのを受けて行う予定でございますので、そういう手続の折に、事業認可を取得しましたみたいな、そういう形の事業説明というのは、必ず事業担当としては行いますので、これから事業認可の手続に移ったときには、地元の方には説明会等はやっていく予定です。

委 員

私の立場としてもね、この事業を総体として、やらないほうがいいのかいうつもりは全然ないんですけども、建築なんかはよく住民説明会

とかやったりするものですから、そういうふうな場合に、やはりきちっと答えていかないといけない。そういう意味でいうと、騒音のこともCO<sub>2</sub>のことも住民側の突っ込みを想定しなきゃいけない部分があるんじゃないかなと。私は西宮市側についてるわけじゃないのですが、普通にそういうことはあり得るので、やはりそれに対してロジックは構築されておいたほうがいいですし、そうしておいてほしいと。例えば騒音問題ですと、やってみた結果、騒音が発生して苦情が出たので、それから対策を取るということでは、そこで予算も発生するし、大体そういうのは、泥縄式だからあんまりいいものにならないということがあります。

騒音の想定自体は、ある程度音の専門家とかにお願いすれば、環境評価の専門のような方が想定騒音というのを想定されてね。特に遅い時間帯での例えば10時以降はどうなのかとか、じゃあ朝の8時はどうなのか、大体夜の10時から朝の8時までは60デシベルとか。そういう騒音は少なくとも住宅側の境界線上で発生させたくないんじゃないかな、というふうに思うんですよね。もしそれが発生するんであれば、その音に対して騒音をどういうふうに軽減するのかということをしてできるだけスマートに、最初から計画の中で考えていったほうがお金の使い方としてもうまい解決になるんじゃないかな、というふうな感触を持つんですね。時々音を下げりゃいいんでしょう、みたいな感じで、本当に壁を立ててよしとしているような例も見ます。あんまりかっこいいものじゃないですよ。そういうリスクを事前に把握していただくということは最低限必要かなという、私の意見です。

会 長 ありがとうございます。今のご意見に対して何かお答えがありましたらお願いします。

担 当 課 この続きで、一段階進んで詳細設計等を工事着手に向けてやっていくのですが、まず対策が要るような交通騒音が発生する予測になるのかどうか、こちらの資料としてはその辺を準備した上で、対策も含めて検討の中で進めていきたいと思います。

委 員 よろしいでしょうか。

会 長 どうぞ。

委 員 資料2の1—2の将来交通量の表が複数あります。基本的な質問で大変恐縮なんですけど、例えばこの1—2のところの24時間の令和4年度現行交通量を見たときに、乗用車に関してはリンク1のほうが多くて、貨物のほうになってきますと、リンク2のほうが数多くて、これは要はリンク1と2で車が例えば連続的に流れてるわけじゃなくて結節点で、北側の道路のほうに、乗用車は走っていったら、貨物走っていったらとか、そういうことだと思うのですが、このリンク1とリ

リンク2で乗用車と貨物のどちらが多いかが逆転してるっていうのは、これは実際この中でどういうふうに乗用車が動いてるからこうなってるんで、貨物っていうのはこういうふうに動く傾向が強いからこうなってるんだっていうことを少し教えていただきたいんですが、いかがでしょうか。

会 長 お答えいただけますでしょうか。多分これは流通センターに入っていく車が貨物と乗用車で、特性が違うということですよ。

担 当 課 そうですね。あくまで将来交通量に乗った分っていうのも現況の現時点での流通センターへ向かっていく、流通センターから入ってくるっていう、この比率にちょっと案分したところがありますので、現状の交通の流れにちょっと引っ張られて、そのままオンしてるような感じなので。

委 員 そこだけですか。

担 当 課 はい。

会 長 だからこれだけ見るとリンク2のほうが貨物が多いので、東側から来て、流通センターに向かう貨物車のほうが西から来て流通センターに向かう貨物車よりもきつと多いのでしょうね。乗用車は流通センターに入らないから真っすぐ行く車が、通勤の車とか入るかもしれませんけど、そういうことになってるということかな、というふうに思います。

委 員 よく分かりました。東側から来るって言ってたところですね。

会 長 そうですね、その関係だと思えます。

委 員 あともう一つ周辺地域住民に対する便益を考えるとすることは私も大事かと思ってるんですが、例えばバス便に関しては今バス便って基本的にはどんどん減便されていく方向になりますけれども、これ現在とそれから将来の交通量で、この拡幅することによってバスが通りやすくなるとかあるいはバスに関しては今の交通量、便数を維持していくということで考えられてるのか、あるいは何かこの道路が通ると、バスの交通量も増える、便益が高まるということは、数字としては分かりやすく表せるのかなと思ってるのですが、このバスの数値っていうのは特にそういうことは考えずに据置きで入れられてるという理解でよろしいでしょうか。

担 当 課 そうですね、南幹線自体にはバス停がございませんで、通過交通。

委 員 通過型なんですね。

担 当 課 だけです。それで最初南幹線自体の沿線の土地利用が例えば活発化していったら、この辺でのバスの需要が出てきた折にはバス停の設置も含めての検討になるんですけれども、現時点ではちょっとそこまでは考えておりませんで、純粹に今通過だけなもんですから、交通量に対し



でオンするとかいう考えでは推計しておりません。

会長 ほかにございますか。よろしいですか。

私から幾つかお聞きしたいんですけど、今の表でちょっと非常に単純な質問ですけど、真ん中の物流センター交通量のST-1方向ってこれはどっち向きの交通量のことですか。

担当課 神戸市側の開発の拠点から、東、もしくは南東に向けての西宮市域をST-1方向と神戸市の交通量予測の中で使っています。

会長 いずれにしても流通センターのほうには来ないという交通量だけ何かたまたま表に載っちゃって、たぐらいの理解でよろしいですか。

担当課 ST-1方向は山口南幹線に乗ってくる。増加3,000台というのがST-1方向です。

会長 つまりはリンク1で総量減ってますけど、これどっかで曲がっちゃってるってことですか。

担当課 そうです。だからリンク2の数字が本来はST-1を乗せて、そこからST-1の道からさらにほかの別のところのときの交通量調査で上がっていく車が多数あったので、そのST-1の数値からさらに北に上がっているのはこれぐらいパーセントあるだろうなと推測した数字です。

会長 細かいところを突っ込むつもりはないんですが、結局現状で12時間は測られて9,300台で、一応昼夜率かけて24時間に換算して、物流センターの交通量を加えてられると。物流センターの交通量のリンク1が幾らでリンク2が幾らってというのは、これはこの事業者さんが計算された結果をそのまま使われると、そういう計算でよろしいですか。

担当課 そうですね。事業者が出された数字を、市のほうの別の交通量調査の中での割り振りでちょっといじってる形ですね。

会長 この物流センター交通量と書いてある表は、そっくりそのまま開発者が計算された数字を用いておられる、それとも開発者が計算したのは、ST-1方向というこの1行だけで、リンク1リンク2は西宮市さんで推計された、どっちでしょう。

担当課 リンク1・2は西宮市推計で、ST-1の3,527台、この表に合計が載ってます、これは神戸市さんの開発の中で算出された数字です。この3,527台は、この物流センターから当該道路に乗って東に向くか西に向くかっていうと、東に向くのが3,527台です。令和4年8月の山口南幹線だけの交通量調査によりまして、リンク1とリンク2の間の流通センターへ抜ける交差点はもちろんなんですけれども、リンク1と神戸市境との間、先日現地視察の際にバスを降りて現場を見ていただいた神戸市境のちょうどの交差点なんですけれども、あそ

こも現況交通量は流通業務団地側へ抜ける配分が出ておりました。なので、3, 527台が神戸市の物流団地から一旦東に向けて3, 527台が発生する、発生数値として出るんですけども、実際リンク1は3, 527台のうちの2, 863台です。

会 長 ああ、そういうことですか。はい、分かりました。流通のほうへ入ってるということですね。はい、分かりました。

担 当 課 3, 527台をその下の2, 863台のリンク1と2, 402台のリンク2がそれぞれのリンクごとにオンされる数字として配分しております。

会 長 現地の質問に対する回答で、歩道が広がるので自転車道でもつけましょうか、というお話がございましたが、この令和4年8月の交通量調査のときに歩行者自転車交通量は観測されてますでしょうか。

担 当 課 すいません、そのときはこの自動車4種だけに限ってやっております。

会 長 分かりました。この交通量調査のときに、時間帯別の交通量が出てきてると思うんですけども、それともう一つ、現地でのお話でも夕方とかに通勤時間帯なんかに渋滞するんですというお話を聞いておりました。その状況とその時間帯別の交通量の関係を検討されてるとか、それに対してこの開発交通量が乗っかってきたら、どういう時間帯がより一層渋滞が厳しくなるとか、そういうような吟味はされてますか。例えば大きなネットワークで交通量計算したときは日交通量かあるいは12時間を24時間に換算した交通量でもいいんですけども、これは局所的であって、具体的に問題を検討したいところですのでね、少なくとも時間帯別の交通量とかを吟味しておいていただくと分かりやすいかなということでございます。それと、周辺に住宅地もありましたんでね、今さら過去には戻れないですけども、歩行者と自転車の交通量も取っといういただけたらうれしかったかなという感じですね。今回のB/Cの計算の中で、ほかの事例と比べても用地費が少ないんですね。これは追加で取得される用地費がこれぐらいだというのを計上されてると思うんですね。ただこの事業を進めるに当たって、これまでに取得されてる用地があるようですね。その用地取得費というのはこのB/Cの計算には含めておられなさそうなんですけれども、それはよろしいんでしょうか。

県有地については無償という形で交渉されてるとかいう情報がありましたので、もしそれだったらそれでもいいんですけども、そのあたりの事情をちょっとお聞かせいただきたいと思います。

担 当 課 県有地については先生おっしゃったとおりで今確かに協議中のところはあるんですけども、市有地につきましても何かのタイミングで、ちょっとずつ買ってきて今に至るといってもなく、この流通業務

団地の建設の際に県が取得してた部分のうち、県有地で残ってるところと、市に移管された部分があり、市がちょっとずつお金を足して買いながら今に至ってるというような用地取得の経緯ではございませんので、これからの事業化に向けての用地費として、純粹に買い残ってるようなところの用地費だけを計上したというのが今回の計上分です。

会長 分かりました。ちょっと私なりの言い方をしますと、この事業のためにあらかじめ民地を買ったわけではないと。了解しました。それともう一つだけちょっと非常に細かい説明、質問ですが、これ4種1級なんですか。

担当課長 そうです。

会長 私、3種2級かなと思ったんですけど、4種1級なんですね。分かりました。ほかに先生方何か御質問ございますか。

委員長 大丈夫です。

会長 これで質疑応答が終わりまして、それではこの主題でございます資料1の様式7号、これを埋めていくのが本委員会のミッションでございます。

まず初めに、このシートの最初でございます事業の目的、効果等に関する評価ということでございます。

まず、この事業の目的内容、これは最初の資料1—1ページ目、様式1号に西宮市さんのほうで書いておられる中ほどちょっと上のところですが、こういう形でよろしいでしょうかということですが、変な言い方しますと、三角とかバツではないと思いますので、二重丸か丸かだと思うのですが、先生方、いかがでしょうか。

委員長 丸でいいと思います。

会長 丸でよろしいですか。

委員長 はい。もう造らざるを得ない事業で、二重丸じゃなくてもいいかなと思います。

会長 私も同じような意見です。

会長 では、本評価委員会としては、ここは評価は丸ということで、理由は、そうですね、隣接する自治体の事業との整合性等から当該事業については必要と考えられる、というような言い方でよろしいでしょうか。

委員長 それでお願いします。

会長 提案留意事項のところなんですけど、先に申しますと、どこかで騒音の評価みたいなことは書いておきたい。

あと、私見なんですけど、東海南海に大震災が来たときに、多分太平洋側はみんな壊滅的になるはずなんですね。ここの流通センターっていうのは西宮北インターで中国道なんで多分生き残っていて、太平洋側が大いにやられたときの主要な復旧というか、救援の拠点になる可能

性が大きいんですね。そういったことを念頭に置くとこの道路はそうしたときのアクセス数、交通量が多く、大型車が集まってくるところなんですね。そういった意味で、これは4車線化しとくべきだと思ってる。そういう防災面、防災拠点との連携みたいなこともこの事業の目的に加えておかれたらどうかなと思ってる。大規模災害に対する防災拠点としての役割を、流通センターが担うと思うのでアクセス道路としての整備ということも必要であるというような趣旨のことを書き加えていただければと勝手に思ってるんですが、いかがでしょうか。

担当課 確かにインターに直結する道路だが、幹線での緊急輸送路であったりとか、そういう位置づけというのは、今までされてなかったように思います。ただ、あそこの流通業務団地が、そういう拠点となっておる位置づけでは間違いありませんので、そういう意味合いでの重要性ってというのはあるかと思えます。

会長 あとは、またちょっと長くなって恐縮ですけども、多分ですね、広範囲に東海南海でやられたときにね、広範囲の救援の車だと、例えば自衛隊が全国から来るときに、どこから来るんだとなると、中国道は多分機能してると思うんですよ。それに直結する流通センターであって、そこからさらに南に行くアクセス道路の一翼を担うはずですということもあましてなんですよ。ただ市のほうで全然そういうことを位置づけられてないので、ここででぽんと出てくるのもちょっとどうかなと思ってお聞きした次第なんです。位置づけが想定される、ぐらいにしときましようか。

想定され、そのアクセス道路として事業の目的やから、当該道路の必要性が認められると書くかどうかなんですよ。

委員 個人的には非常に前向きな内容、ご意見だと思います。今、やはり災害に対して、どうするかっていうことをどのような事業においても念頭に置くべき時期に来ているというふうに思うんですね。そういう意味でも、可能であれば、そういうことを目的にされるのは非常に好ましいと考えます。

会長 ありがとうございます。

委員 先生1つよろしいですか。

会長 はい。

委員 その「アクセス道路としても」と、「も」を加えてもよろしいでしょうか。

会長 はい。「求められる」がちょっと。「認められる」も「求められる」もちょっとあれだったんですが、どうしましようかね。「考えられる」ぐらいに一旦しときましようか。

委員 そうですね。

委員 すいません。先ほどの私の質問に関連して、「周りの開発」って言い方は変ですので、経済効果も考えられるという言葉を加えていただけますか。もしかして下のほうの様式3号のところの2とも絡むのかなと思いましたが、特に経済効果の話というのは様式3のところにも書かれてなかったと思いますので、ここでもいいかなと。

会長 どう言えばいいですかね。

委員 道路周辺への経済効果についても、今回考えてなかったのと考えてほしいという要望です。

会長 「整理することが望まれる」とかですかね。

委員 そうですね。

委員長 整理することを検討すること。検討と整理だったら。

委員 「が望まれる」という形ですからね。

委員長 「検討が望まれる」ですか。

委員 はい、「検討が望まれる」。すいません、その一番最初のところに「まちづくりの観点から」と加えていただきたいです。いかがでしょう。

委員 結構でございます。

会長 では続きまして。環境効果ですね。資料1の様式1の環境効果。第3次西宮市環境基本計画に係る目標というところで、安全快適というところにチェックが入ってまして、効果として幹線道路ネットワーク形成による交通渋滞の解消及び道路の低騒音舗装整備による安全性快適性の向上ということが掲げられてますが、それに対して適当かどうかということでありまして、これも原案を申し上げますと、評価は丸でよろしいでしょうか。理由はさておき、あと提案のところに先生がおっしゃったことをちょっと書き加えていただくということで。

委員 1つはCO<sub>2</sub>の排出量の削減については絶対量のCO<sub>2</sub>発生の予測を用意しておくのがよいと思う。今の単純にCO<sub>2</sub>の排出量が削減できるっていうことで、今より少なくなるという話になってしまう。そういうことではないということ、その表現をこれは正直に書いていただいたほうがよいと思う。

委員 それともう一つは騒音の発生です。低騒音舗装整備ということで、騒音が軽減できる技術を用いるというのはいいんですけど、一方で交通量が5,000台増えるという中で、特に夜間の交通量の予測が必要ではないかというふうに考えている。ですのでCO<sub>2</sub>の発生量予測については、絶対値での比較が必要と考える。騒音については交通量が増える中で、住宅地における騒音予測をしておくことが望ましい。

会長 ありがとうございます。

委員 すいません、ちょっとよろしいですか。

先生がおっしゃるの絶対値での比較という表現が、また分野によって言い方が違うだけだと思うんですけど、経済学の分野では、ビフォーアフター分析と言われまして、ほかの分野ではまた違う、経営学でもまた違う用語らしいのですけども、ビフォーアフターでの比較と補足で書くかどこかで書いていただければ、私は理解しやすいですd。

会 長 そうですね。私さっき申し上げたwith／withoutですよ、とビフォーアフターですよ。

委 員 そうですね、両方あったほうが住民にとっては分かりやすいということなので。

会 長 そうですね。

委 員 with／without分析に加えてビフォーアフター分析もと書いていただければ多分、経済学的には分かりやすいです。

会 長 こういう形での表現でよろしいでしょうか。というお話を聞く前に、先に丸って言っちゃいましたけど、丸でよろしいですか。改善を要する三角というのか、丸かという形になってくるかと思うんですが。

委 員 はい、丸でよろしいです。

会 長 丸でよろしいですか。

委 員 元の様式1号の1番下のところなんですけど、環境目標で安全快適のところにはチェックが入ってますが、低炭素のところはチェック入れなくていいのでしょうか。ここは1個しか入れないというルールでしたでしょうか。2つあってもいいんですね。

会 長 西宮市さん、よろしいんですね、2つでも。

事務局 1つとは限りません。

委 員 様式1にチェックが入ってないと安全快適なことを書かなきゃいけないと思ってしまうので、チェックを入れてはいかがでしょうか、という提案です。

担当課 それを文言で説明させてもらってる中で抜けてるのは、ちょっと確かにおっしゃるとおり、漏れております。

会 長 さっきの評価は丸でよろしいですか。

委 員 はい。

会 長 ありがとうございます。この理由って必ず書かないといけないですか。環境効果の理由を書くとしたら、直接同じことの記載になるかもしれませんが、低騒音舗装による整備等環境対策については考慮されていると。文脈としては正しいという形で委員のご指摘が右側にあると、ただしこういうこともやってくださいねと、それでもって三角という評価ではありません。適当とは思いますが、右側の点についてもよろしく願います、いう気持ちを込めて、こういう形でよろしいですか。

委員 会長 はい。

委員 会長 ではまた何かありましたら後で振り返るとして、次の事業の年度別計画。この様式2号の上の表の数字が妥当かということなのですが、建設コストが今、軒並み上がってますよね。これはどういうふうに考えられますか。これでいくと、固定的に考えてられるんですけども、今の趨勢を見ている限り、5年6年というスパンでいえば、建設費の高騰というのはですね、考えられるかなと思うんですが、その点につきましては西宮市さんいかがお考えでしょうか。

担当課 おっしゃるとおりで、傾向としては、賃金含めて資材単価も右肩上がりなので我々も庁内での計画立てる中でも、3年前につくった事業費の計画がもうなかなかそこに乗っからないという実情は正直ございます。ただ今回のように新規事業を上げるに当たって、当初の市の内部資料としての事業費算出の積み上げと、データの中で将来的に幾らか上昇率を全部オンしてというところまではやってない。今回の計画に関しましても、昨年度に事業化に当たっておよその事業費として積み上げたところで、そこからさらに将来上昇分を見込んで何か係数をかけてるかということ、そういうものではないです。

委員 会長 いかがですか、このあたりは。

委員 会長 ここから先は予測、想像の世界になってしまうので何とも言えないですね。

委員 会長 もし今後建設費が上がった場合はどうされるんですか。予算ですから毎年のことだと思えるんですけども、組み替えていかれるという形になるのでしょうか。

担当課 これが別に市の内部でも確約されたわけでもございませんし、全体の一つの事業の予定額としては、一つの事業ごとにこういう形で担当部署としては持っておりますけれども、実際それを実行する際には、市の中での予算全体の整合を図る必要がありますので、その中で市の内部で実際に事業化する、予算集計する際に、年度ごとの、どういう割合でやっていこうか、みたいなことをそれぞれ局内部内担当の中で割り振っていきますので、場合によっては、6年でやるところが7年にせざるを得ない等の可能性は出てくるかもしれません。市の予算もそうですし、国庫の補助も当てにしているのですけれども、そこもなかなか思うどおりつかないというのが実情ですので、上がった分はやはり全部吸収できるわけではありませんので、上がった分はやっぱり総額が大きくなると事業費に反映するというのも考えなければならないとは思っています。

委員 会長 分かりました。別の見方をしますと、用地取得費が少ないので、キロ当たり単価でいったら、多分他の事例との比較しても決して高くない

というか、安いほうだとは思いますが、今考えるとこの費用が妥当性を欠くものであるとは全く考えてないんですが、建設費の高騰というところがありますので、それが気になるところです。そうした中で先生方にお諮りですが、評価としては丸ということで現状としては妥当である、ただし建設コストの増大というの懸念されるので、その場合は適宜適切に対応してほしいということを右側に書きたいというふうに思いますが、いかがでございましょうか。

委員 できるだけシミュレーションを用意しておいて、こんなはずじゃなかったという事態を避けるという準備はあってもいいのかなと。

委員長 なるほど、分かりました。右側のところも少し書き込みましょう。費用計算の妥当性はあるということで。これ経費ですね、ここで費用と書かれた、経費ですね。

会長 経費ですね。現状を踏まえれば、何を踏まえてんのかよく分かんないですけど、ちょっと一旦それで置いときまして、右側いきましようか。建設費の建設コストかな、が増加する傾向にある中で、増加っていうか割高になる、どういったらいいですかね。

委員 ひとまず増加でよろしいですかね。

委員長 増加してますねと、その中で状況が変わったら適宜判断、適切に対応してくださいっていうことでしたか。

委員 はい。「状況に応じて」で。「状況に応じて適切に対応」。

委員長 ありがとうございます。あと、どうおっしゃってましたっけ、できるだけ。

委員 できるだけ計画段階において、経費増加のシミュレーションを行うことで備えておくという言い方です。語弊があるかもしれませんが、要は後々になって後手後手に対応してほしくないということなので。

会長 そうですね。2つ一緒にしましようか。建設コストが増加する傾向にある中で、委員のおっしゃった、できる限り計画段階において経費増加のシミュレーションを行うなど、状況に応じて適切に対応することで通じますか。

委員 はい。よろしいかと思えます。

委員長 はい。じゃあこういう形で。よろしいですか。

委員 今さらながらなんですけども、ランニングコストは長期計画で1年当たり112万2,000円ですか。これでいいんですか、というのは大規模修繕費用はなし、括弧で道路修繕費は全てランニングコストに含むためということ、1年間で112万2,000円の道路修繕費で50年間いけるとということなんですかね。

会長 これ、具体的にどういうものが含まれるのかということをおっしゃっていただいたら分かりやすいかと思うんですけど、でも道路の清掃と



か維持管理が100万円でいけるんですか。

委員 清掃だけだったらまだこんなもんかなと思うんですけども、大規模修繕の費用、道路修繕費も全て含むということですよ。新設のときの参考単価が1メートル当たり113万6,000円なんですよ。1メートル当たり。1,380メートルの道路の50年間維持するのに1年当たり112万2,000円で、これ合ってます。何か桁間違っていないかなと思って。

会長 ありがとうございます。例えばまずランニングコストってどういう経費が含まれてるのかですね。それと、確かに桁の問題と、もうちょっと今、ライフサイクルコストのこの866100という数字が、これどういう計算で出てきてるのかですね。

委員 担当課 道路修繕費がライフサイクルコストに含まれるような気がしますね。ランニングコストは、清掃とか修繕、そういう費用が全部入っております。実際に維持管理の中で使う費用を1年間当たり市内全域でこれぐらいと、それを割り振ると、これぐらいになっていると。舗装の全面的なやり替えていうのは実際維持管理上あんまりしてなくて、そのあたりは、地下埋設物のやり替えのほうがむしろペースが速いですから、その表面的なやり替えなら意外とそういう事業者の中で経費を出します。実際道路管理者として維持管理してる中では、部分的な補修傷みとか、落ち葉であったりとか苦情がありましたら行くこともあります、以上の費用を単純に割ってるだけです。年間費用がありますので、それについてこの道路に対して割っているという形です。

委員 担当課 積み上げたものじゃないってということですか。

積み上げではないですね。年間の今までの西宮市が維持管理費でかけてる費用を西宮市の道路で割ってるという形になります。その割合をここにかけていると。

会長 ちょっとピンぼけだったらごめんなさい。そういう維持管理について何か専門の事業者さんに委託契約をしてやるというのではなく、西宮市さんの業務としてやっておられていて、例えばその中には市の方が働いておられるので当然人件費とか入ってるはずなんですけども、そういうことは計算されてなくて、それに関して必要になってる、例えば車両の燃料費とか、そういった直接的な経費を積み上げたものが市全体としてあって、それを道路延長で割られた計算で112万円ということですか。

担当課 維持管理は実際は全部委託とか工事で発注しますので、その予算を年間どれぐらいっていう金額が出ますので、それを市の道路で割り振るといって計算です。

会長 だとしたら何か安いような気がします。

担当課 恐らく舗装がきれいになったりしてるのは、大体維持管理じゃなくて、ガスさんや水道さん。50年もたてば全部必ず入れ替えてるので、意外とそういう費用ではなくて部分的な補修が維持管理上はほとんどです。

委員 妥当ならばいい。これは西宮市の計算として、この数字でいいというふうに理解してよろしいですか。

担当課 3年間の予算を平均して1年当たりの全道に掛けたらこれなので、これで今、維持管理をしておりますということです。

委員 32メートルの幅があって、それが1,380メートルあるわけですよ。それを維持管理するのが修繕費も含めて、1年112万2,000円でいけるんだというのは、舗装もそうだし清掃もそうだけど、街路樹も植えるわけですよ。街路樹はないんですか。

担当課 街路樹は維持管理に入ってないです。

委員 街路樹はまた別ということですか。

担当課 街路樹は公園が維持管理しているので、道路としては入っていません。

委員 これこれまでの西宮市のデータで割り付けたってということですか。

担当課 そうです。

会長 委託されているというの、この道路のためについていう委託じゃなく、市道全体について委託されていて、それに対して幾ら払われてて、何百キロかあるうちの1キロ区間なのでという理解ですね。一旦この数字が正しいということで説明させていただいてよろしいですか。

委員 はい。

会長 私もちよっと感覚的に安いかなという気もしなくはないんですが、あるいは街路樹を植えてられます。それは所掌は公園のほうだけでも、その費用をこの事業評価をするときに入れなくてもいいのかどうかということも若干気にはなりますが、一旦これを「正」として進めさせていただければと思います。

では、全体振り返りとして、次の事業予測の説明責任に対する評価ということでございまして、様式3号「必要性」、これは資料1の3ページ目でございます、一番上事業計画の必要性ということでございます。評価委員会の見解を、ということですが、西宮市さんのほうで書いておられることに対して、これでよいかどうかということですね、もし何か付け加えることがあればということですが、見解としては、様式3号に記載のとおりでよいという形でよろしいですかね、この必要性については、今否定するものでもありませんし。

委員 はい。補足を許していただけるのであれば、よろしいでしょうか。

会長 どうぞ。

委員 ボトルネックとなることで、市民にどんな悪影響があるから必要です、

という表現のほうが私は必要性が伝わるかなと思います。「ボトルネックです」だと、「だから」と疑問が出ます。「それは問題でしょうけど」ということになります。

会長 そうですね。恐らく神戸市側が4車線、新しい施設ができて神戸市側が4車線になって2車線のままだったら交通量が増えることは増えるだろうと、その数がどれぐらいかっていうのは一旦予測されてる数字をベースに考えましょうと。そうしたときにボトルネックになるほど混雑するかと云ったらそうじゃないといいきれない。2車線で2万台走ってるとこもなくはないんですが、混雑が予想されるというふうになると、おっしゃるように周辺に住んでられる方、あるいはそこを利用されてる、市民以外の方もいらっしゃるんですけど、西宮市民にとって何が影響するか。

基本的に様式3号に記載のとおりではあるが、委員がおっしゃったことを続けたいんですけども。

委員 近隣住民の生活への悪影響が考えられるため。ざっくりと言えばそういうイメージで話をしたんですが。

会長 そうですね。

委員長 事業の必要性が判断されると。「認められる」でいいと思うんです。当該道路がボトルネックになることの部分を取ってもいいですかね。「事業により混雑」というか「自動車交通量の増加が予想され」ですかね、「混雑のところ」ですね、上の行の、「自動車交通量増加（特に貨物車交通量）が予想され近隣住民の生活への」ですかね、こんな感じでいいですか。

委員 はい。ありがとうございます。

委員 さっき言われたボトルネックっていうのはあれですか、太い道路が細くなるって物理的なことをおっしゃってるのか、よく使う根本的な要因みたいな意味で使ってられるのかっていうのが、どちらなんですかね。

会長 形状的にはボトルネックになりますけども。

委員長 道路の形状のことでお書きになってる。

会長 どっちかという、私は道路というより交通のことをやっていますので、著しい渋滞が発生するような程度の交通容量と交通量のギャップが著しくなるところ、そういうイメージで、流れまで考えてというイメージです。

委員 承知いたしました。

委員長 なのでちょっとボトルネックというほどではないっていうのはそういう意味合いです。

委員 よく分かりました。

会 長 狭くなるのは事実ですよ。合理性の根拠のところがですね、様式3号のほうに戻っていただきますと、現道部は交通量が減少することで渋滞が緩和されるが、バイパス道路の整備に当たり、新たな用地取得が必要となるというのは、これは代替案としてバイパス道路を整備するとなるともっと大変なのでこの事業が合理性があるという、そういう理屈ですね。

委 員 員 これ本来は幅員が32メートル要るかどうかっていうところの合理性を問うべきだと思いますが、そこはもう既に都市計画決定されたものだから、この評価の中でそこをいちいち掘り起こす必要はないというように理解したらいいんですかね。

会 長 いや、そうなんですよね。逆にそうしたら都市計画決定されてるけども違うことするって言ったら。そんなに私権を制約してるところはごく僅かなんですけどね。ずっと都市計画道路としてのいわゆる建築制限とかかかっちゃうわけですからね、そういう状態をほったらかしにしておいて、何か他のことをするとかいうのはかえって非合理かなと。なので計画決定されてるんだから都市計画の決定どおりにやるのがいいんじゃないですかね。

委 員 員 そうですね。一番合理的っていうふうに私は思います。

会 長 長 なので、どうでしょうか。様式3号に記載のとおりでオーケーでよろしいですかね。

委 員 員 はい、問題ないと思います。

会 長 員 3つ目が様式3号事業効果で、位置と規模と構造と書いてあるわけですか。様式3号に戻っていただいて、事業計画の効果と書かれているうちの位置・規模・構造についてこれでよいかということですね。用地取得につきましては、県有地があったり既に取得されてるところがあると思いますので、これはこれでいいと思いますし、災害防止、環境保全のところにつきましてはちょっと先ほど上のところで触れております。アクセスは山口南インターへのアクセス道路という予測が本当かどうかよく分からないですけど、ただ現状の交通量から見ても、さっきリンク1、リンク2とあったところの大型車の交通量の差を見ると、山口インターのほうから流通センターのほうに入ってる車がそこそこあるということが分かりますので、これも妥当かなと思ってます。だから既に都市計画決定されていて、というのもいいと思います。

拡幅に合わせて法面整備というのは、必要なところはやらないといけない。あえて言えばやっぱり32メートルの幅っていうのが、今ここで何もなくて32メートルの都市計画決定を打ちますよというように話だったらちょっとそれは広過ぎるんじゃないかということな

んですが、恐らく以前に計画決定されたときの経済社会の状況では、32メートルですから、以前の道路構造令だったら多分6車線いけたと思うんですね、今の構造令だとちょっとしんどいかもかもしれませんが、6車線ぐらい要るだろうという計画があったんだけども状況が変わって、交通量的には4車線でもちますよと。そういう経緯がきつとおありだろうという中で、32メートルでいかないと仕方がないというちょっと変な言い方なんですけど、32メートルで整備されても著しく不合理であるとは思えないと、私は思っておりますが、これまた先生方いかがでしょうか、というのは後で御意見を聞きたいと思えます。

構造につきましては先ほどもありましたように、低騒音舗装とか歩道が透水性の舗装ということですが、構造だから、物理的な構造ですかね。もしかしたら規模に入るのかもしれないですけど、自転車道を整備されるに当たって現況どれぐらい自転車が本当に走られるのかですね。これはご検討いただきたい。すみれ台の人口も教えていただきましたけど、人口構成を見ますとオールドタウンになってきていて、65歳以上人口比率40%とか今、60、65、70のところを立てますけど、この道路ができる5年後には皆さん5歳年取られますので、あれが65、70、75というところにシフトするんですね。お子さんの数を見てみますと、数十人いらっしゃるんですね。ただ、0歳から5歳が減ってきてますので、5年後に小学校に通われる方っていうのは多分50人ぐらい。50人もいらっしゃるといえばいらっしゃるんですけども、そういうような住宅地、高齢化と少子化が進む住宅地になっていく中で本当に自転車がどれぐらい使われるのかとかですね。そういう構造というか歩道の使い方については、検討余地があるのかなと思っております。そういったことも含めてこの様式3号の位置・規模・構造のところが、果たしてこれで合理的かどうかという、そういうことでございます。

委員 歩道に自転車の専用ゾーンを設けると、道幅も広いからそれでいいじゃないっていう話でもないのは、自転車って結構危ないんですよ。歩道に自転車道を設けるっていうのは、よく考えないといけない注意点がかなりあると思います。それともう一つは透水性舗装、もちろん歩道に水たまりがないのはいいんですけど、具体的にどういうものを考えておられますかね。

担当課 一番簡易な案のものでしたら、簡易のアスファルト舗装で、下にフィルター層を造って、そのままアスファルト表面から水を浸透させます。透水性のアスファルトということですね。あれ、結構目詰まりしません。そういう例は聞きますね。

委員 透水性舗装すれば、水はけが必ずいいというものではない。それなりに道路の勾配もよく考えて、きちっと排水計画を、道路設計のときにやっていっていただかないといけないと思います。

会長 その上での透水性舗装、歩きやすい舗装を用いているということで、そのところは気をつけていただかないと。

会長 ありがとうございます。歩道の自転車通行についてはですね、いろいろ御意見があるところだと思います。一方で、今回4車線化されて、道路交通法上でいきますと自転車は車道の左端を走るというのが、自転車にとって安全なのかという議論も必要だと思うんですね。というのも流通センターがあって大型車が多い、自転車の事故の少ない割合として大型車と自転車の事故というのがありますので、その自転車を果たしてどこを走らせるのかという議論をしっかりとしないといけないと思うんですね。そのときに、やはり自転車の現状の交通量っていうのは押さえとくべきです。どういう時間帯にどういう方が走られるのか、それによって対応が変わってくると思うんですね。当然量にもよってくると思います。そうしたことを総合的に勘案して、果たして歩道のつくりをどうするのか、自転車を通行させるのかどうかということは、ちょっと今後是非、よく検討していただきたいなと思っている次第です。

ほかにこの様式3号のこの事業効果のところでご意見ございますでしょうか。現状でいきますと、ご指摘がありました透水性舗装の件と自転車の通行について、この2点については精査してほしいということを書きたいです。

「歩道の幅員構成については自転車の通行の可否などを精査し」、「検討し」かな、「精査していただきたい。その際、自転車の交通量調査などのデータがあれば、より望ましい」と。

あと、「歩道の透水性舗装」ですかね、「については、設計段階において勾配などを考慮して精査していただきたい」と。

委員 「透水性の舗装だけに頼らず、排水計画を正確に確実に行っていただきたい」と。どう言えいいでしょう。

会長 最初から言いますと「歩道の整備については、透水性舗装だけに頼らず、排水計画なども検討していただきたい」。あと更にありましたら。

委員長 いいと思います。

委員長 よろしいですか。自転車もちょっと勝手にこんなこと言っちゃいましたけどよろしいでしょうか。

委員 はい。

委員長 はい。ほか、先生方この位置、規模、構造の件で何かございますか。

委員 大丈夫です。

会 長

よろしいですか。では、4つ目の事業効果の2ですかね、社会性、環境保全性、戻っていただいて資料1の様式3号の一番下の3つの箱のうち2つですかね、社会性、環境保全性、交通量増大で、交通容量の増大によって渋滞が解消され、移動時間の短縮、「30秒短縮したからどうなんだ」というようなこともちょっと感じてましてね。全体で130秒が30秒短縮されますって、「しょせん30秒ぐらい信号1回やん」みたいな、そういうふうに捉えられちゃうと、変な言い方ですが面白くないので、その効果がよりうまく伝わるように表現できたらなと思ってるところです。

ただ書いてあることは確かに交通容量を増やすことによって渋滞緩和をする、移動時間が短くなると。これは正しいことだと思います。それとCO<sub>2</sub>の排出については、これは最初に議論がありましたようにwith/withoutなのかビフォーアフターなのかということですね。そういう形で、ちょっと時間もあれですので原案申し上げますと、拡幅に伴う走行時間の短縮効果については様式3号に記載のとおりだと思います。

あとCO<sub>2</sub>の削減効果については、さっきと同じほうがいいですね、「with/withoutの比較、ビフォーアフターの比較について必要である」と。「望ましい」にしときましましょうか。

委 員

Withoutができてるっていうことはビフォーアフターもできないと、そもそもwith/withoutは計算できないはずですよ。ビフォーアフターの方が簡単なので、できてると思います。

委 員

つまりこの場所の渋滞は平日だけ。休日も渋滞するんでしょうか。

会 長

そこがきちんとは分かってないんですが、資料によりますと夕方渋滞してるという写真は見せていただいている。

また後で振り返るとして、その下の様式3号の機能性のところで、資料1に戻っていただきますと、ユニバーサルデザインと防災性とありまして、歩道の有効幅員の確保とか波打ち歩道の解消を図るということと、地域防災の拠点であるヘリポートの話ですね、が書かれておりますが、この機能性、ここにユニバーサルデザインと書かれてるんですが、現地で他の先生方からもお聞きしたかと思うんですが、すみれ台がちょっと気になってましてね。すみれ台ぎりぎりのところまで拡幅されるわけですね。東西南北と北側の端っこのほうの街区なんかは結局拡幅された道路のすぐ近くになって、大型車の交通量が増えてくるという形になってます。そうした中で少なくとも小学生が山口小学校まで通学される。住宅団地の中を歩いて最後に渡られるのか、西のほうの街区だと先に歩道拡幅されたら、山口南幹線の歩道を歩かれるんですかね。そういったことも含めてちょっとユニバーサルデザイン

に絡んでくるんですけども、「高齢の方が歩かれるかもしれない小学生が登校する、通学路に使うかもしれない」。そうしたことも踏まえながらどういう機能を持つべきかというところが少し気になっていたところですよ。

あまりにも道路の北側と南側で土地利用が違うんで、その歩道を、どんな使い方されてるのがちょっとイメージしにくいんですね。少なくとも南側歩道についてはすみれ台の方は使われるはずなので、あるいは先ほどの自転車道にしても、本来自転車道をつけるとしたら、北側歩道も南側歩道もついていて、東進と西進と分かれてほしいんですけどきつとそうはならなくて、南側歩道の自転車道を双方向に自転車が走るみたいなことになると思うんですね。そういうことも含めて機能面でどういうことにするのかですね。

委員  
担当課  
会長

ここは公共バスの停留所とかはあるんですか。

今はないです。

路線バスの停留所はすみれ台の中に2か所あるんですね。それとあと流通センターのところに1か所あって、岡場の駅からすみれ台を回って流通センターに行って山口営業所のほうに行くという路線バスが走ってます。

委員

そうすると歩道っていってもユニバーサルデザインが直接関係するのは、信号のある場所ぐらいじゃないかなと思うんですね。あとはさっき言った雨水の排水のためのね、道路勾配とのバランスをどう取るかというのがあると思うんですね。道路勾配というのが身体的な弱者の方の通行にとって不利益にならないようにするという。

あとは信号機を設けられるのであれば、その信号機が誰にでも使いやすい、いわゆるユニバーサルデザインになってるということが必要なんじゃないかなというふうに思います。

会長

ありがとうございます。全体的な言い方になりますけど、特に歩道の機能については周辺の住宅地、周辺住民ですかね、の利用の仕方などを考慮して適切な構造になるように引き続き精査していただきたいというような形で、書くとしたら括弧書きにしちゃうと失礼かもしれませんが、歩道の勾配とか、信号機周りのユニバーサルデザインとか、交差点ですね、などとしておきましょうか。勝手に書いちゃいますが、添削してください。こういう形で先生の意図されたことが表現されてますでしょうか。

委員  
会長

はい。

よろしいですか。ありがとうございます。さて、というところまで来まして、反対意見、これほか他の人の反対意見ですね、これは特になしと書かれていまして、その下の評価委員会の総合判断という欄がご



ざいまして、上に小さい四角があって、縦線が入ってますが、そこにその上の1、計画どおりの実施が望ましい。2、計画の一部見直しが望ましい。3、計画の大規模見直しが望ましい。4、実施の見送り、中止が妥当であると。この4択でございますが、何番でございますよう。

委員 私は特に見直すってところまでは今回は検討はしてほしいとは言ってますけど、直せとは言っていないような気がします。なので1かなと。

会長 1番ですね。よろしいですか。

委員長 はい。

委員 評価は1番とさせていただいて、ちょっとたたき台を申し上げますと、事業の実施については、特に異論はないという大変ですかね。事業の必要性、あるいは妥当性についてはおおむね認められる。「おおむね」というと失礼かもしれませんが、「おおむね認められる」。「本評価シート記載の事項について留意しながら事業を進めて推進していただきたい」と。

やっぱりちょっと失礼な書き方なんで、「事業の必要性、妥当性は認められる」と、シンプルにいきましょうか。

2行目、例えば事業の実施に当たっては、「この評価シートに記載の事項に留意しながら進めていただきたい」と。何を進めるかは読んだら分かるんで「進めていただきたい」でいいですかね。「進めていただきたい」の前の「事業を」、は取ってもらってたらいいと思います。勝手に言ってますが、いかがでございましょうか。

委員 はい、私はもうはっきりと伝わると思います。

会長 よろしいですか。もう一度ちょっと様式7号の、全体だけちょっと振り返っていただいて、もし何か手直しするようなことをお気づきの点が先生方ございましたら、ちょっとご指摘いただければと思います。

委員 一番上のところ私が言った部分ですけど、「周辺道路への」と、道路への経済効果になってしまっておかしいので、「周辺地域」ですね。

会長 ちょっと表現の問題だけなんですけど、様式3の必要性のところですね。最後のちょっと言い方だけ気になっていて、「であるが」、あと、「事業の必要性も当該事業は必要であると考えられる」ぐらいにしてください。

会長 これでよろしいかったですかね。では、長時間にわたりまして先生方ありがとうございました。また西宮市さんもどうもありがとうございました。では本事業の審議、これで終了とさせていただきたいと思えます。

事務局のほうでちょっと整理していただきまして、議事録と併せて各

委員への確認を取ってくださいということになっております。  
では、これもちまして本日の委員会を終了とさせていただきたいと  
思います。どうもありがとうございました。