

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関する

公聴会記録書

兵庫県農政環境部環境管理局

この記録書は、下記により開催した「名神湾岸連絡線に係る環境影響評価準備書に関する公聴会」の内容を、環境影響評価に関する条例第18条第3項及び環境影響評価に関する条例施行規則第20条の規定に準じてとりまとめたものである。

記

1 日 時：令和2年8月8日（土）午前10時30分から午後0時40分

2 場 所：西宮市勤労会館 第8会議室

3 公述人

- | | |
|-----|----------|
| 1 番 | 西宮市西宮浜 |
| 2 番 | 西宮市今津二葉町 |
| 3 番 | 西宮市今津社前町 |
| 4 番 | 西宮市南甲子園 |
| 5 番 | 西宮市今津水波町 |
| 6 番 | 西宮市今津社前町 |
| 7 番 | 西宮市西波止町 |
| 8 番 | 西宮市今津曙町 |
| 9 番 | 西宮市今津社前町 |
| 10番 | 西宮市中島町 |
| 11番 | 西宮市今津巽町 |
| 12番 | 西宮市浜甲子園 |

○公述番号1番

私は2000年4月から西宮浜の現在の住居に住んでおります。同じ西宮浜に住んでいる3人の孫が小学校と保育所に通っています。

先月7月4日に西宮浜産業交流会館にて行われまし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ました。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す。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ます。神戸新聞は7月22日付の阪神版で、「交通量1日1万9500台」という見出しで記事にされています。「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おります。

このような台数の車が学校のすぐ近くを毎日通過するわけですから、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測されます。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かけて説明会を行い、児童数の確保を図っているところですが、今年度は西宮浜以外の児童生徒がやっと21人になったと聞いております。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でしょうか。在校する生徒・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でしょうか。

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りますが、PM2.5についての項目がありません。近年の大気汚染の把握について、PM2.5の測定は不可欠かと思えます。環境アセスメントの項目にないのは知っておりますが、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 μ g/m³と定めています。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す」と指摘しています。

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します。特に西宮浜地区には測定局がありません。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します。
 - 3、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します。これが環境影響評価の基本だと考えています。いかがでしょうか。
- 加えて、この大気汚染、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ます。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もおられる西宮浜の住民にとっては耐え難い事態です。

加えて、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もあります。1995年の阪神淡路大震災では目の前の高速道路が倒壊し、重大な被害が生じました。高速道路がいかにか地震に対して脆弱であるかを暴露したと思います。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いてみたいものです。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でしょうか。

昨年の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ませていただきました。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ります。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3分の1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りました。

朝日新聞デジタル版は直近の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ます。「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おります。

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と思えます。

○公述番号 2 番

建設に反対する立場で発言いたします。

まず、橋の耐震、耐風の設計について考えを公表してください。あと30年ぐらいで南海トラフの大地震が起るとか言われ、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ました。巨大な構造物がいつも頭の上あたりにあるということは怖いことです。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ます。もし設計以上に入力がありましても、粘り強さが残り、すぐには崩壊いたしません。それで私たちの避難場所になることができます。この橋には、そのような考えはありませんか。住民の緊急避難所として使えるように考えてくれないませんか。この橋が倒れたら、私たち住民のライフラインが守れませんので、しっかりと考えて発表してください。

次に、名称を変えてください。この名前でしたら、まるで名神と湾岸線2つだけを結ぶように思われるからです。この際、この名前のとおり、2線だけを結んだらどうでしょうか。

3番目に、この冊子、こちらでいただいたこの冊子の表紙に目的が書かれているのですが、その言葉を変えてください。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ますので、正しく書き直してください。

4番目に、アンケートを取り直してください。アンケートは平成27年に2つの線を結ぶという案はどうでしょうか、皆さん、と言ったら、ほとんどの人、7割から8割の人がいいことだなと言って賛成しました。ところが、その翌々年、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です。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です。そして、その翌年、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のです。これは今津の住民を騙されていたんですね。もし騙す気がないのならば、きちんと3線を結びます、西宮ジャンクションのところは4車線になります、高さは28mプラスアルファです、ということをきっちり書かれて賛成があるかどうかを見てください。大きなことですからきちんと取り直してください。今津小学校の子どもたちが社前交番の前を渡るのですが、今のこの案でしたら上を4車線通ります。そして2車線よりも暗いところを通っていかなくてもなりません。だから、ぜひこれは必ず守ってください。

5番目に、代替案を示してください。地下案もあったそうですが、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です。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、見せるようにと書かれています。

6番目に、環境負荷をこれ以上かけないでください。今でもかなり騒音、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ます。これ以上、

少しでも増えると体がもたないかもしれません。

7番目に、PM2.5の検査をしてください。するようになっていないからしないというのはあまりにも心がありません。先日我が家で測らせてもらいました。大変大きな数字でした。私が間違っただけかもしれないので、国とか県でも測ってください。

8番目に、健康調査をしてください。大阪府の何人かの人々が自主的にNO₂、二酸化窒素を調べています。4年に1回調べています。日本の基準内でもぜんそくが発生しています。この紙の考えでいくと、今津小学校や今津中学校の子は7%がぜんそくになっていると思われるのです。私は学校の行き帰りを見ていると、皆元気そうなのでまさか7%もなっているとは思いません。そこで去年の今津小学校と今津中学校のぜんそくの子ども数を調べてください。また、できましたらきれいなところとも比べてください。

9番目に、六甲山を見る権利を奪わないでください。あのなだらかな六甲山を見ると心が落ち着きます。

10番目に、以前公述したことに対してきちんと答えてください。計画交通量は1日に1万9500台と言われますが、これは10年後として発表されました。20年後も考えてください。国交省の総合都市交通体系調査の手引きに20年後のことも発表するようにと書いてあります。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ください。

○公述番号3番

先日、環境影響評価準備書の説明会に参加しまして、建設を進める側にとっては、実態とは少し離れたような、いいことばかりが書かれているような印象に私は感じました。私は建設反対の立場です。

昨日、西宮インターの交差点を夕方渡りましたら、西宮インターの高架部分、阪神高速への接続部分がずっと渋滞しておりました。夏休みということもあり、週末ということもあり渋滞していたのだと思うのですが、ただでさえ交通量の多い43号線、その上、高架部分まで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ます。

まず私は西宮インターの交差点を近隣住民としてよく利用しますので、あそここの信号待ち、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ですが、非常にストレスに感じます。ですから、西宮インター下の交差点、あそこにぜひとも地下道を作っていただきたいと私は思います。なだらかなスロープで自転車の方も通行できるような、そういう地下道をぜひとも作っていただきたいです。名神湾岸連絡道のような何百億円もかかるようなそういう予算があるのなら、普段、43号線、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いたいただきたいと私は思います。

先月も熊本、九州のほうで大変な大雨があり、最近毎年のように降る異常気象によって大雨、そのときに線状降水帯というのが発生し、何日もわたって大雨が降り、河川が氾濫し、家、財産が流されてしまう人たちなどが最近非常に多くなっております。今回の熊本地方の球磨川氾濫でも500世帯を超える、1000世帯に近い方々が家を失い、仮設、仮の住居住まいになっておられます。全壊した場合は100万円で、建て直しを決められるとそこにプラス200万円で、最高でも300万円しか援助がなされません。国民の命、財産を守る国の失政のために、家、財産をなくされたのですから、国はもう少しその補助金、援助金を上げるべきだと私は思います。何のために日々、月々納税しているのかということ非常に疑問に思います。

それは国の政策で、かつてあった国鉄を解体し、自動車運送のほうに力を入れられ、高速道路などを推し進めてこられましたが、それが地球環境の悪化につながり、ますます地球温暖化を進めているように感じます。ですから、国は高速道路、有料道路を推し進める姿勢を改めるべきだと私は思います。

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番目となっております。まるで今から40年ほど前の田中角栄の唱えた日本列島改造論、いまだにその亡霊に取りつかれているかのごとく、ローカルにも高速道路を推し進めようとされておられます。ローカルの方々は高速道路を使うのは

長距離の旅行のときぐらいで、普段の生活のときにはほとんど高速道路の入口が遠い、高速道路の出口を降りてからも目的地が遠いというような状態で、高速道路はまるでシカやイノシシしか通らないようだと言われている地域もあると聞きます。

名神湾岸連絡線の反対側の六甲アイランドから延びる西伸部分ですけれども、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そうですが、その吊り橋の下を船舶を通過させるために非常に巨大な吊り橋を建設されると聞いております。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って国民の財産、自分の家、財産を失うような人たちが多数出ると私は思います。その方々のために予算の使い方を高速道路推進からそういった被災者のために使えるような方向にお金の使い方を変えていただきたいと思います。

○公述番号4番

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ます。私は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ます。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す。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です。こうした点を踏まえて、環境影響評価準備書について改善すべき点を指摘します。

1点目、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ます。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す。準備書では、西宮ジャンクション・インターチェンジの北東部と北西部、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ます。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ります。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」を挙げています。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す。

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」としています。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ます。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ありません。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ません。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す。

2点目、準備書の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」としています。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ます。この県の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」と記載されています。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、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ます。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）実施指針を決定しました。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ます。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「すべての地域住民が日常生活において支障がないこと」とすべきです。

3点目、準備書の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す。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であるから、その内容を記載すべきです。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ます。都市計画案との整合性を図るべきです。

4点目、準備書の（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1万9500台と記載されています。推計手順や設定の考え方が記載されていますが、具体的にどのような計算で1万9500台が導き出されたのかについて記載がありません。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す。

5点目、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」などを求めました。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ません。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ます。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ります。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べきです。

○公述番号5番

名神の入口のそばに住んで70年以上たっております。

いろいろこの計画発表会に参加して考えましたところ、交通の一方的な計算のシミュレーションではすべて環境問題をクリアしているように聞こえますが、果たしてそれが正しいかどうかという反論する資料は当方には持ち合わせておりませんので、ただ本能的に道路公害がますます広がるであろうということが考えられます。

それで、道路が集中するわけですから、インターチェンジのあたりがひどいことになりまして、今でもかなり困難な状態なところにそういう大きな9階建てのマンションのようなインターチェンジができるということはまことにもって問題です。まずこのジャンクションを全部地下に埋めて、湾岸道路につながる道もみんな地下に埋めたらいかがかと考えております。

そして、武庫川の河口にインターチェンジを移して、西宮浜の埋立地に作るジャンクションを1つにしたらどうかと思います。それで、排気ガスが比較的まちの中に漂うことが少なくなるのではないか。それから、もう1つ、支柱計画によりますと支柱が非常に脆弱ですので、地震に弱い。この間の淡路の地震のときのようなことになるのではないかと考えております。

だから、インターチェンジの位置をまず考え直すということ。都市の景観としてアセスメント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います。石井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です。

こういうことで、まずインターチェンジを移すか、地下方針を考えるか、あらゆる計算、費用も考えて、それからシミュレーションの数字がどれだけ正しいかわかりませんが、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一度考慮すべきと考えております。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います。

インターチェンジを移動するだけでなしに、なかなか道路公害はなくならないのが現状ですから、どうかして道路公害を少なくする、あらゆる技術的可能な方策を取ってほしいものです。

○公述番号6番

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」と説明していますが、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ました。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つけるのですか！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す。

さて、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1万9,500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台と予測しています。現況の今津東線の全車両の交通量が単純平均で8,943台ですので、2030年の今津東線の全車両の交通量が現在よりも43%も減少すると予測していることになります。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ません。そこで、私が予想する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「43号線の大阪方面から今津東線を経由して5号湾岸線を利用している車」であり、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、多く見込んでも2割程度と思われれます。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倍に激増します。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ります。

次に、国交省は2030年の大型車の1日の交通量を名神湾岸連絡線が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台になります。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倍に激増します。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す。

次に、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する」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」とあります。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」と述べていましたが、果たしてそのようなことが可能なのですか？今津東線への大型車の規制をどのように実施するのですか？さきにも述べましたが、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ます。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%しか減少しません。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ではありませんか。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ありません。実際にそんなことができるのですか。でき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でください。

さて、今津東線には学童の通学路になっている横断歩道があります。信号機のある横断歩道の道路幅が東西に広くなることで渡り切る時間が長くなります。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ます。

次に、準備書の概要では、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ですか？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ます。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ですか？また、大型車にも普及しますか？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ます。大型車に普及するのはそれよりも、もっと先でしょう。したがって、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ですか。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ます。我々沿線住民がその危険性にさらされているのですよ。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ません。

次に、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ます。大型車の増加を見込んでいると思われませんが、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ことで呼吸障害を誘発するとされています。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となります。

次に騒音について、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カ所かあります。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」があります。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ります。なお、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ますが、それについてはどのように考えていますか？

次に振動について。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わかります。それゆえに壁の亀裂や建具のがたつき

が懸念されます。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ます。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ます。

次に、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」と結論づけていますが、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ますか。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ます。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す。

次に日照障害について。「1カ所の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」とされています。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のですが、遮音壁を低くしたり、シースルーにするとかの方法は個人的には反対です。遮音壁を低くすれば遮音壁の効果が薄れます。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、見られたくもないのです。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ぐらいです。

次に景観についてですが、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ります。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します。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のですよ。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のですよ。あなたは我慢できますか？誰もが我慢できるわけがないでしょう。この景観の破壊と損失は計り知れないものがあり、すべての環境被害の中でも最悪のものと言っていると思います。

最後に、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ですか？そのとき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ですか。公共事業の名のもとでは何をやっても許されるのですか。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りません。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。

○公述番号7番

私どもは昭和21年に西波止町でマリナー業をやっております。マリナーに特化したことだけをちょっと話をさせていただきたいと思います。よろしく願いします。

本県に限ったことではないが、行政が海浜を安上がりな開発ルート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。大阪港の一番奥の西宮港ではそうではないですね。沖に大阪から神戸まで一文字というのがあるのですが、それから北は無酸素層、例えば西宮港で言うと7mほど水深があるのですが、一番上の2mだけが光が入っているところで酸素があるところ、そこから下5mは全部無酸素層です。ですから、北の風が吹くと上の風が流れて下の無酸素層の部分が上がってくるわけです。上がってくると青いきれいな色になるのですが、それは硫黄臭のすごいにおいがして、苦潮といって、昔から魚が帰ってこない、全滅してしまうような海になっているんですね。おもてだけは、今も2mほどはきれいですが、そういうものがまたできることによって阻害されるのではないか。

紀伊水道から入ってくる波は、一昨年10月の台風によって、新聞その他でよく言われているのは芦屋の住宅地が浸水をしたと言われていますが、西波止町にある防波堤の高さを完全に超えて、その奥にある住宅地を襲うところまで来ているわけです。これに関しても、今防波堤を450億ほど予算をつけて、今年度あたりから調査、工事をやっていくと言っていますが、本当はそこではなくて、本当はさっき言いましたように大阪から神戸まである防波堤の入口が本来は神戸港に近いところが、魚崎のフェリーなどが入ってくる場所ですけども、そこは防波堤は神戸から大阪からここまでプスッと切れたままなんです。本来の計画ではこういうふうには波が入らないように作ってあるんです。今ここで切れたままなので、いつも芦屋の人工ビーチのところは作ったのですが利用できないぐらいの波が入ってくるんですね。一昨年の台風のとくにそこから高潮が一気に入ってきて、当然目の前にある住宅地はそれで浸水をしてしまった。西宮港の一番奥、今津港もそうですし、すべてこの地域の方々には浸水したということで、家が守れなかったわけです。そういうことも合わせながら、今回の、海に支柱を建てるのは簡単なのかもしれませんが、海にとっては深刻な問題に発展するかもしれません。

本計画における環境アセスは陸側から考えると100%となるのかもしれませんが、本計画は海洋事情に触れなければならない案件です。海からの視線で海流汐の干満、海上の交通安全、西宮港というのは特にかつてほど奥まで船が入ってこない。今は大きな工場としてはJFEというのがあるのですが、そこに入ってく

る船が1日に2便ぐらいが入ってくるだけなので、あまり大きな問題はないかもわからないですが、先ほど言いましたように、無酸素層のものが解消していないですね。重金属とかそういうものは西宮港の中にはないのですが、ただし今貝もいないですし、魚もそんなに、魚が住んでいるのはボラとチヌだけですよね。ボラなんて釣れないですし、食べれないですし、食べたら油臭くてどうしようもないと思うんです。こういうことを、海から見た環境アセスというのは今後の100年の西宮今津港、そのあたりの環境を考えて、潮の流れを考えながら工事をしていただいたらいいのではないかと思います。

○公述番号 8 番

私は名神湾岸連絡線の環境影響評価準備書の説明会に3回出席しました。膨大な準備書の閲覧も約1時間費やして黙読しました。作成のために長期間と大変な費用をかけて作成されたことの努力はひしひしと感じ取れましたが、率直に言ってよくぞここまで出来過ぎた予測値を考えられたものだ。自作自賛の評価をされるものだと感じ入りました。

評価書では、新設される高架高速道路の沿道に住み、立ち退きや私有地を削られることになる可能性が濃厚な住民への思いやりが全く取り上げられていません。何と冷たい環境影響評価だと怒りをもちました。これでは環境アセスメントではないですか。

1、名神湾岸連絡線の今津地域の基本道路は今津東線の上に高架高速道路が建つことです。しかし、概要標準横断面では2車線と強調されていますが、名神インターチェンジから西宮浜のジャンクションにつながる今津社前町では4車線です。その地域が最も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ます。なぜ4車線であるにもかかわらず4車線の断面図を書かなかったのか。意図的に書かなかったのか。だから冷たいと言うのです。

ルートが発表され、新設される道路ができる場合、地域の住民らが一番の関心事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だろうか、景観はどうなるのだろうかと心配するのです。これらの住民の危惧に評価書は全く寄り添っていません。だから冷たいのです。

さらに、名神湾岸連絡線に付随して大阪から43号線を名神西宮インターチェンジ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道路のことはほとんど無視され、掲載されていません。なぜ取り上げないのですか。おかしいではありませんか。

名神湾岸線から阪神高速3号神戸線大阪行きに、超高架、28mの高さでつなぐ路線についてもほとんど解説されていませんね。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ます。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ません。冷たいではありませんか。倒壊のおそれはないと言えますか。新設した5号湾岸線が倒壊したのを見ていないのでしょうか。

日照被害や電波障害についても、これらの予測の事前調査では、距離は推定でき、何軒ほどが対象となると具体的に明示できるものです。事前に明示できるものです。日照被害では軽く被害が予測されると記載されているにすぎず、電波障害には全く無視しています。ここでも住民に対しての配慮に欠け、冷たいではありませんか。

工事中の予測事項では、安全確保に徹すると述べていますが、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余儀なくされるのか否かも全く触れておらず、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、真剣に考えてくれているのか疑問に思えてなりません。冷たいではありませんか。

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、環境基準を満たしていると断言できるのですか。科学的な立証がされていない。自作自演の環境アセスメントと批判が出ているのは当然です。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、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す。一人芝居に思えてなりません。コンサルの人らは対象になる沿道住民らの意見や声を事前に聞かれたことはありますか。行政から言われたことを事務的に調査するだけですか。冷たいですね。

私は以上の立場から、建設先にありきの名神湾岸連絡線の建設は必要ないと反対いたします。

○公述番号 9 番

まず私が申し上げたいのは、地域住民の健康調査の実施です。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ですが、今津地区は昭和 38 年以降、過去 57 年間にわたり国道 43 号線と名神西宮インター及び阪神高速 3 号神戸線と、次々と大規模な道路が建設されてきました。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ぜひ実施していただきたいです。名神湾岸連絡線の開通併用後、本当に国道 43 号線、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。その併用後、一定の期間を置き、同様の健康調査をやっていただいたら、比較検討し、環境保全することが可能になると思いますが、どうでしょうか。

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す。地域住民はその犠牲になってきたと思うんです。

これに関連して、大気汚染、PM2.5 を含むものについての健康調査についても、大気汚染についてはこのところは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道

しるべの数値を毎日見っていますが、二酸化窒素の数値が稀に 0.060ppm を超えているようなことがあります。ほとんど基準値内には収まっているようです。ただ、浮遊粒子状物質のうち、粒子の大きさが非常に小さいため肺の奥深くまで入りやすく、ぜんそくや気管支炎などの呼吸器系疾患への影響のほか、肺がんのリスクの上昇や循環器系への影響も懸念されている微小粒子状物質について環境基準をクリアしているのかどうか。準備書の概要には記載されていないようです。この PM2.5 について再度環境影響評価を実施し、そのデータを開示していただくようお願いいたします。

前にこれは環境省の SORA プロジェクトという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そくなどの呼吸器疾患との関連を調べる調査が行われました。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した。この SORA 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、前述のとおり、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ものです。

それから、3 点目、騒音、振動、大気汚染、低周波音の予測地点ですね、準備

書の。これについて、現況調査の観測地点について、いわゆる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。というのも、私の家がある名神ジャンクション周辺の4カ所の観測地点は中心部分から微妙に外れています。この地点は非常に名神高速インターチェンジ、それから3号神戸線、43号線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、つまりうちですね、ここが観測地点に入っていないのは納得できない。ここ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をお願いします。

この近接というか、ここ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ますし、時折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します。振動も地震かと勘違いするほど戸や障子がカタカタ動きます。これは超低周波音の可能性もあると思います。併用後、沿道環境が改善されると言われてもにわかには信じることはできません。

また、準備書の概要の現況調査の結果では、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ますが、今回騒音測定器をお借りして自宅前で実際に騒音を計測してみたところ、昼間は概ね65から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から80dBの数値になっており、平均して70dBはあると見られます。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、再度法にのっとりた観測点、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ます。

最後に生態系について、動物の現況調査で両生類がこの地域に全くいないということは、この地域ではカエルもいないということですね。高度成長期はこの地域の海や川は汚染されて真っ黒になりました。昭和38年以降、国道43号線と名神と、それから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、この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います。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います。準備書の概要によると、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ようですが、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します。例えばうちにはニホンヤモリがたくさんいます。万一うちが立ち退きで取り壊されたら、少なくともうちにいるニホンヤモリは生息場所を奪われるわけです。種としての絶滅ではありませんが、影響がないとは絶対に言えないのではないかと思いますので、どうでしょうか。

それから、これが最後になりますが、今回環境影響評価に関する条例の規定に

準じてこの公聴会を開催していただいたのはありがたいと思います。ただ、これではまだ一方的な意見聴取にすぎないと思います。意見書についても同様だと思います。そこで、条例にはありませんけれども、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いただけないでしょうか。近年アセス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きました。持続可能な発展と、環境の保全と創造の見地からご検討のほどよろしく申し上げます。

○公述番号 10 番

私は以下述べる 5 点を理由に、本環境影響評価準備書に対し不同意を表明し、再度のアセスの実施を求めるという立場から 5 点について発言したいと思いません。

第 1 は、予測交通量の件です。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きています。このような状況下、5 年前に計画された交通量予測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います。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でしょうか。

第 2 は、この環境影響評価の調査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ます。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います。実は私たちは 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ました。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ます。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ます。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ます。

3 つ目は、PM2.5 のことです。先ほどからも述べられていますように、PM2.5 は人体にとって非常に脅威であります。この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ういうふうな数値が出るかわからないんだというように当局は説明をしました。しかし、現況調査はしているので、要約書の何ページに載っていますよということで説明を受けましたので、私は帰ってその要約書を見ました。こんな分厚いやつですけれどね。要約書を見ました。そうしたら確かにその数値が出ていました。しかし、ほかの大気汚染であるとか騒音の測定は 250m の範囲内での測定結果が出ていたのですが、PM2.5 の測定の箇所というのは固定局での測定の結果でした。その固定局の測定結果でも、津門川の測定局でしたかね、は環境基準を超えていました。このように測定は 250m の範囲でやると言っているながら、PM2.5 だけは固定局でやっているということについても私は同意できません。

ここで私たちの行った PM2.5 の測定結果をご報告しておきたいと思えます。8 日間やった結果、最低は 63 から 274 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ という結果が出ました。これを 1 日の平均値、環境基準に合わせてみた場合、4 カ所が現在でも環境基準をオーバー

しているという結果でした。それで私はその調査した結果の一覧表をじっくり眺めたら、高速道路のすぐそばの家の方の数値が低いんです。何でかなと思ったら、7月25日以前に大雨が降って大気がきれいに洗い流されていたんです。この結果ではないかなと思って、再度同地点を測定しました。この測定日は8月5日です。ごっつい暑い日、天気のいい日がずっと続いていた日にちでした。その2回目の調査では、1回目の調査地点の測定値が89の地点が、2回目の調査で、誤差がないように2回測ったんです。そうしたら、平均が450あったんです。そして、もう1カ所のところは、1回目は113だったのですが、2回目の調査では平均で、これも2回測って350という結果が出ました。これらのことは今現在でもこういう状況ですので、供用後のことを推察すれば、環境基準値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ということになると思います。川崎医科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 m³当たり10 μ g増加すると、男性は心停止が2%増加するというふうに神戸新聞や朝日新聞で書いていました。また、兵庫医科大学公衆衛生学主任教授、これは西宮市の環境影響評価の専門委員でもある島正之先生の論文では、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ます。また、ぜんそく時のピークフロー値、ピークフロー値というのは私もインターネットで調べたのですが、息をしたら吸い込む量のことなのですが、そのピークフロー値がPM2.5の1日の平均値が10 μ g増加により低下することが認められているというふうになっています。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。

4つ目は、降下ばいじんの問題です。降下ばいじんは、この準備書の基準は10トンとなっていますが、加古川の神戸製鉄所の前で測定をやっているのですが、その製鉄所前でも3トンというふうな基準になっています。大きく今でもこれもオーバーしています。こういうことです。

以上、全体を通じて言えることは、予測交通量が将来社会の変化に対応するものとなっていない。

2つ目に、250mの範囲内で絞るということは、現状を正しく認識する上でも、合理的、科学的とは言えない。

3つ目は、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。

4つ目に、PM2.5の調査は地域の現状を表すものとはなっていない。

以上、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ます。よって、本アセスの再実施を求めたいと思います。

○公述番号 11 番

もともと日本は人口減少、超高齢による社会経済の変化があり、コロナウイルス感染の第 1 波では「人に会わない」ことが要請され、自粛後の経済活動の再開により第 2 波はなす術がありません。いずれは来るであろう終息後に人は元の暮らしを求めるでしょうか？ どのような街づくりならより安心して暮らせるのか、皆な考えています。

ドイツは欧米の中でもコロナに冷静に対応した国とされ、敗戦への反省があり、その根底には常々何に対しても「最悪のシナリオ」を前提にするという姿勢が根づいているからです。

私も名湾線の「最悪のシナリオ」を 5 つ考えました。

1、かけがえのないものを失う。地下水と日照障害です。

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ました。今津郷の酒造会社はタンクに溜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のです。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す。

次は日照障害です。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～ヒト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ります。名湾線の高架道路は西宮インターチェンジ付近に居住する方から太陽の光を奪います。今年の 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」と認められました。

2、南海トラフが起きる。

南海トラフは 2050 年までに 80% の確率で発生すると言われ、「兵庫基幹道路のあり方」で定めた、「基幹道路八連携軸」は 2050 年まで続きます。素人考えですが、壊れるために道路を作っているように見えます。ここは断層帯に近く、都市直下型地震での被害も心配され、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、必ず被害を受けます。今津港は軍艦が入るほど深く、武庫川団地となった所は戦闘機の紫電改を製造していたので、空襲がありました。だから、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れます。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ちませんでした。

3、想定外の交通量と事故。

西伸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酷くなると考えられます。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 号湾岸に集中することで、名湾線は片側 1 車線なので渋滞が発生することも考えられます。

そして、名神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ます。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されています。また、西宮浜では8%の急勾配、横断勾配と合わせると10%を超える所が5カ所もあり、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ます。そして、事故は必ず同じ場所で起きるものなんです。

4、NO₂と低周波音。

今年の4月から7月まで、今津東線界限に生コン車が走った時はNO₂が0.02ppm高くなり、名湾線の工事の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ります。低周波音については、国交省のと環境省の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としています。また、人がどう感じるのかの官能評価も認めています。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、健常者とぜんそく患者とでは身体に及ぼす影響が違うわけで、そのような方を見つけるためにあります。そして、もう1つの理由は、低周波の身体的・物的苦情、これは9番の方が今訴えられていましたが、そのような人が道路が原因と思いつい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が必要なのです。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ません。

5、目的を失う。

外環道の「関越～東名」は住民の大反対があり、今後の用地買収は「難しい、厳しい状況」との見解が示されました。東京五輪までの開通が予定されていましたが、延期になったことで現在開通時期が示されていません。つまりこの道路は目的を失いました。淀川左岸、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？とされています。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ません。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す。

5つの最悪のシナリオを述べましたが、今すべきことは検証と、再び考えることです。この秋に実施される道路交通センサスの結果と、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りません。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言っても、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ません。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す。私たちも過剰なサービスを求めず、少々の不便さに慣れることです。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－第二次大戦や三菱重工業のスペースジェット計画－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ます。

以上のことから、私の意見は、「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」です。

○公述番号 12 番

私の意見の第 1 点目は、名神湾岸連絡線を都市計画として位置づけるのであれば地区計画の指定状況を把握するべきという意見です。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ません。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りません。この意見は、次に述べる湾岸道路の騒音問題にも関連をします。

意見の第 2 点目は、甲子園浜の湾岸道路にも遮音壁の設置を強く要望する意見を述べます。特に湾岸道路は 6 車線の広幅員道路ですので、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ます。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 丁目の海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、今年 3 月の調査では昼間まで環境基準を超過していました。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ますが、この地域は湾岸道路にも湾岸道路の側道にも面してはおらず、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をしているのであり、面しているのは港湾緑地であり、海なんです。

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、また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ます。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 台の 2 倍から 3 倍になるということは 10 万台から 15 万台になるわけですが、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ますが、何らの騒音対策も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ってしまいます。

ここで、さらに指摘しておきたいことがあります。私の自宅は湾岸道路からは 800m、海岸からは 300m も離れていますが、自宅前の道路に出て海のほうを見通してみますと、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のですが、湾岸道路は往復 6 車線という幅員が非常に広い道路ですから、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ません。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となります。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ります。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します。

意見の第3点目は、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という意見です。昨年夏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ます。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』と詠まれています。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ます。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ますが、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すぎません。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す。