

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対する住民意見(記録書)への事業者の見解書

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
1	環境全般	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する。これが環境影響評価の基本だと考えている。	環境基準は、「環境基本法」第16条の規定に基づき「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として定められたものです。環境影響評価の結果、環境基準が定められた項目については、環境基準を満足すると結果を得ており、人の健康に影響を及ぼすような状況は想定されないと考えています。なお、西宮市において、大気汚染・騒音・振動等について測定を行っています。
2	環境全般	地域住民の健康調査の実施を求める。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だが、今津地区は昭和38年以降、過去57年間にわたり国道43号と名神西宮IC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実施していただきたい。名神湾岸連絡線の開通供用後、本当に国道43号、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。供用後、一定の期間を置き、同様の健康調査を実施すれば、比較検討し、環境保全することが可能になると思う。	
3	環境全般	大気汚染については、このところ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未知しるべ」の数値を毎日見ている。二酸化窒素の数値が稀に0.06ppmを超えているようなことがあるが、ほとんど基準値内には収まっている。 以前、環境省の「そらプロジェクト」で自動車排気ガスによる大気汚染の状況と喘息などの呼吸器疾患との関連を調べる調査が行われた。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あった。そら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、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。	
4	環境全般	健康調査をしてほしい。大阪府の人々が、四年に一度自主的に二酸化窒素を調べている。日本の環境基準内でも喘息が発生している。今津小学校や今津中学校の生徒は、7%が喘息になっていると思われる。私は学校の行き帰りを見ていると、皆元気そうなので、7%もなっているとは思わない。去年の今津小学校と今津中学校の喘息の生徒数を調べてほしい。可能であれば、きれいな場所とも比べてほしい。	
5	環境全般	環境負荷をこれ以上かけないでほしい。今でも騒音、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る。これ以上増えると体もたないかもしれない。	
6	環境全般	新設される高架高速道路の沿道に住んでおり立ち退きや私有地を削られる可能性がある住民への思いやりが、準備書では全く取り上げられていない。冷たい環境影響評価だと怒りを感じた。これでは環境アワセメントではないか。 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何故どうして影響がないだとか、環境基準を満たしていると断言できるのか。科学的な立証がされていない。自作自演の環境アワセメントと批判が出るのは当然である。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。 対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。 環境影響評価の結果、人の健康に影響を及ぼすような状況は想定されないと考えています。なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
7	環境全般	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及び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ある。コンサルタントは、対象になる沿道住民らの意見を事前に聞いたことはあるのか。行政から言われたことを事務的に調査するだけなのか。冷たい。	
8	環境全般	計算のシミュレーションでは環境問題を全てクリアしているように聞こえるが、内容の正当性について反論する資料を当方は持ち合わせていないので、本能的に道路公害がますます広がるだろうと考えている。今でもかなり困難な状態な場所に、道路が集中することになるのでIC周辺がひどいことになる。9階建てマンションの高さのICができることは問題である。このJCTを全て地下に埋めて、湾岸道路につながる道も全て地下に埋めたらどうかと考えている。そして、武庫川の河口にICを移して、西宮浜の埋立地に作るJCTを1つにしてはどうかと思う。そうすることにより排気ガスが比較的、街の中を漂うことが少なくなるのではないか。 支柱計画によると支柱が非常に脆弱であるので、地震に弱い。阪神淡路大震災の時のようなことになるのではないかと考えている。そのため、ICの位置を考え直すということ、都市の景観として環境影響評価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う。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。 IC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、シミュレーションの数字がどれだけ正しいかわからないが、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いる。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う。 ICを移動するだけでは、道路公害はなくなるのが現状なので、道路公害を少なくするような技術的に可能な方策を取ってほしい。	
9	環境全般	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るが、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た。今またなぜこの今津地区にこれでもかといばかりに公害道路を押しつけるのか。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ある。	
10	環境全般	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か。そのとき担当者はこう言うだろう。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ない。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か。公共事業の名のもとでは何をやっても許されるのか。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
11	環境全般	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ない。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らない。	対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」及び「環境影響評価指針」並びに「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所、平成25年)に基づき、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。
12	環境全般	今津社前町では、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る。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か、景観はどうなるのか、と心配する。これらの住民の危惧に評価書は全く寄り添っていない。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。ルート及び構造は都市計画案で示されており、環境影響評価は都市計画案に基づき実施しています。また、対象事業に必要な用地については、事業実施段階で説明します。詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
13	環境全般	名神湾岸連絡線に付随して、大阪から国道43号を西宮IC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。この道路のことはほとんど無視され、掲載されていない。なぜ取り上げないのか。名神湾岸連絡線から阪神高速3号神戸線大阪行きに接続する28mの高さの超高架道路についても、ほとんど解説されていない。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る。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ない。倒壊のおそれはないと言えるのか。新設した阪神高速5号湾岸線が倒壊したのを見ていないのか。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。計画交通量については、令和12年を推計年次とし、平成22年度に実施した全国的な規模での車の動きを把握するための実態調査(「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」)を基に、将来の人口や自動車保有台数、地域開発や産業経済の動向等の社会経済指標等を用いて車の動きを予測し、それを各道路網に配分するという方法で推計しています。
14	環境全般	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19,500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台と予測している。現況の今津東線の全車両の交通量が単純平均で8,943台なので、2030年の今津東線の全車両の交通量は現在よりも43%も減少すると予測していることになる。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ない。そこで、私が予想するところによると、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、国道43号の大阪方面から今津東線を経由して阪神高速5号湾岸線を利用している車である。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2割程度と思われる。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倍に激増する。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る。国交省は2030年の大型車の1日の交通量は名神湾岸連絡線が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台になる。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倍に激増する。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ある。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。計画交通量については、令和12年を推計年次とし、平成22年度に実施した全国的な規模での車の動きを把握するための実態調査(「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」)を基に、将来の人口や自動車保有台数、地域開発や産業経済の動向等の社会経済指標等を用いて車の動きを予測し、それを各道路網に配分するという方法で推計しています。
15	環境全般	1.3.2都市計画対象道路事業の概要(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19,500台と記載されている。推計手順や設定の考え方が記載されているが、具体的にどのような計算で19,500台が導き出されたのかについて記載がない。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ある。	
16	環境全般	西宮市は平成30年11月、名神湾岸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明らかにすること」などを求めた。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留まり、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ない。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る。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る。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るべきである。	評価書において、ランプ別の計画交通量を記載することとします。車種別時間別交通量は、準備書4.3.1-69ページに示すとおり、表4.3.1-46に示す計画日交通量を方向別に分類し、車種別時間変動係数を乗ずることにより設定しました。
17	環境全般	環境影響評価に関する条例の規定に準じて、公聴会を開催していただいたのはありがたいと思う。ただ、これでは一方的な意見聴取にすぎないと思う。意見書についても同様である。そこで、条例にはないが、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もらえないだろうか。近年、環境影響評価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いた。持続可能な発展と、環境の保全と創造の見地から検討いただきたい。	環境影響評価においては、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」第9条の2、第16条及び第18条の規定に準拠し、説明会及び公聴会を行っています。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
18	環境全般	行政は海浜を安上がりな開発ルートだ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が、大阪港最深部の西宮港はそうではない。沖に大阪から神戸まで一文字があるのだが、それより北は水深7mのうち、表層から2m以深は無酸素層である。そのため、北風が吹くと表層が流れて、下層の無酸素層が上がってくる。無酸素層が上がるときれいな青色になるが、硫黄臭がする苦潮といって、魚が全滅してしまうような海になる。2018年10月の台風では、紀伊水道から入った波が西波止町の防波堤を越えて、芦屋の住宅地が浸水した。今津港についても浸水した。海に支柱を建てるのは簡単かもしれないが、海にとっては深刻な問題に発展するかもしれない。本計画における環境影響評価は陸側から考えると100点なのかもしれないが、海洋事情にも触れなければならない。海からの視線で海流汐の干満、海上の交通安全、無酸素層等を考慮しなければならない。海から見た環境影響評価については、今後100年の西宮今津港の環境を考慮して、潮の流れを考えながら工事をしていただきたい。	当海域内に設置する橋脚数はできる限り少なくする計画であることから、海域への影響は極めて小さいと考えています。なお、工事の実施にあたっては、環境保全措置として、汚濁防止膜の設置を実施し、海底の掘削による影響を低減することとしています。詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
19	大気汚染	今年の4月から7月まで、今津東線界隈に7トン車が走った際にはNO2が0.02ppm高くなった。名湾線工事により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る。 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、健康者とぜんそく患者とでは体に及ぼす影響が違うことから、そのような方を見つけるためにある。	環境基準は、「環境基本法」第16条の規定に基づき「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として定められたものです。 環境影響評価の結果、環境基準が定められた項目については、環境基準を満足するとの結果を得ており、人の健康に影響を及ぼすような状況は想定されないと考えています。 なお、西宮市において、大気汚染・騒音・振動等について測定を行っています。
20	大気汚染	2020年7月4日に西宮浜産業交流会館にて行われ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ある。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る。神戸新聞は7月22日付の阪神版で、「交通量1日19,500台」という見出しで記事にされている。「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いる。このような台数の車が学校のすぐ近くを毎日通過することから、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想される。 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るが、PM2.5についての項目がない。近年の大気汚染の把握について、PM2.5の測定は不可欠である。環境アセスメントの項目にないのは知っているが、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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ と定めている。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あると指摘している。 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する。特に西宮浜地区には測定局がない。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する。	浮遊粒子状物質の一部である微小粒子状物質(PM2.5)については、中央環境審議会答申によると、その発生源は多岐にわたり大気中の挙動も複雑であることから、当面、科学的知見の集積が必要であるといわれています。また、微小粒子状物質(PM2.5)については、その予測手法等が確立されていないため、予測・評価は実施しておりません。 微小粒子状物質(PM2.5)の削減対策については、『固定発生源や移動発生源に対して、これまで実施してきた粒子状物質全体の削減対策を着実に進めることが、まず重要である』(平成21年9月「PM2.5に係る環境基準の設定に関する中央環境審議会答申」とされており、関係機関と連携し対策を進めて行く必要があると認識しています。 なお、対象道路の周辺においては、既存の大気汚染常時監視測定局として甲子園局、浜甲子園局及び津門川局において、微小粒子状物質(PM2.5)の常時監視が行われています。
21	大気汚染	PM2.5の検査をしてほしい。条例上、実施することになっていないからしないというのはあまりにも心がない。先日、我が家で測定した。大変大きな数字であった。私が間違っただけかもしれないので、国や県でも測定してほしい。	
22	大気汚染	PM2.5は人体にとって非常に脅威である。住民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、どのような数値が出るかわからないと当局は説明した。現況調査結果は概要書に掲載しているとの説明を受けたので、確認したところ、確かにその数値が出ていた。しかし、他の大気汚染や騒音の測定は250mの範囲内での測定結果が出ているが、PM2.5は固定局での測定結果で、津門川測定局では環境基準を超えていた。このように測定は250mの範囲で実施すると言いつつ、PM2.5だけは固定局の数値を使用していることについて同意できない。 私たちの実施したPM2.5の測定結果を報告したい。8日間測定した結果、63~274 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ という結果が出た。これを1日の平均値、環境基準に合わせてみた場合、4箇所が環境基準をオーバーしているという結果であった。現在でもこのような状況であるので、供用後のことを推察すれば、環境基準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ことになると思う。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 m^3 当たり10 μg 増加すると、男性は心停止が2%増加するという風に神戸新聞や朝日新聞で書かれていた。また、日本の研究者の論文では、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る。また、PM2.5の1日の平均値が10 μg 増加することにより、ぜんそく時のピークフロー値が低下することが認められている。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。 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。また、PM2.5の調査は地域の現状を表すものとはなっていない。 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る。よって、本アセスの再実施を求めたい。	
23	大気汚染	準備書では、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るが、これは将来低公害車が普及すると見込んでの数値なのか。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る。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か。また、大型車にも普及するのか。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る。大型車に普及するのはそれよりももっと先だと思われる。 したがって、電気自動車の普及はまだ先であり、名神湾岸連絡線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のか。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る。我々沿線住民がその危険性にさらされている。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ない。	自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測においては、ハイブリッド車や電気自動車の普及動向は考慮しておりません。環境影響評価の結果は、「環境基本法」第16条の規定に基づく「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」である環境基準を満足するとの結果を得ています。
24	大気汚染	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る。大型車の増加を見込んでいると思われるが、粒子状物質には、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る。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になる。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
25	大気汚染	降下ばいじんについて、準備書の基準は10tとなっているが、加古川の神戸製鉄所の前では3tという基準になっている。今の状況は大きくこの値をオーバーしている。	環境影響評価の結果、降下ばいじんについては、参考指標を下回ると予測しています。工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事中の散水、建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働、建設機械の取り扱いの指導、工事施工ヤードへの仮囲いの設置を実施し、降下ばいじんの影響を低減することとしています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
26	大気汚染、騒音、振動	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ある。地域住民はその犠牲になってきた。	対象道路は、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」に沿って、事業の実施に際し、健全で恵み豊かな環境の保全及びゆとりと潤いのある美しい環境の創造について適切に配慮することを目的に、環境影響評価を実施しています。 環境影響評価の結果、大気汚染、騒音及び振動について、基準又は目標との整合は図られているものと評価しています。 大気汚染及び騒音については、「環境基本法」第16条の規定に基づく「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」である環境基準を満足するとの結果を得ています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
27	大気汚染、騒音	この環境影響評価では、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る。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う。 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る。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る。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る。	環境影響評価における調査地域につきましては、本事業による影響を受けるおそれがあると認められる地域において、住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域としています。 本環境影響評価準備書において約250mの幅で記載した都市計画対象道路事業実施区域は、対象道路を中心に、工事施工ヤードが想定される概ねの範囲も含んだ区域として示したものであり、調査地域を示したものではありません。
28	大気汚染、騒音、振動、低周波音	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る。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がいる西宮浜の住民にとっては耐え難い事態である。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。 環境影響評価においては、資産価値に係る内容は対象としていません。
29	騒音、振動、低周波音	騒音・振動、大気汚染、低周波音の予測地点について、現況調査の観測地点が、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。私の家がある名神JCT周辺の4箇所の観測地点は中心部分から微妙に外れている。名神高速IC、それから阪神高速3号神戸線、国道43号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が、観測地点に入っていないのは納得できない。この場所が、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してほしい。 この場所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、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する。振動も地震かと勘違いするほど戸や障子がカタカタ動く。これは超低周波音の可能性もあると思う。供用後に沿道環境が改善されると言われても、にわかに信じることはできない。 準備書の現況調査結果では、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るが、騒音測定器を借りて自宅前で騒音を計測してみたところ、昼間は概ね65～70dB、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75～80dBの数値になり、平均して70dBはあると思われる。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、法にのっとった観測点、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たい。	供用後の騒音及び低周波音については、準備書6-2ページに示すとおり、事後監視調査を行います。 (仮称)西宮JCT・IC周辺においては、準備書4.3.3-5ページに示すとおり、近接空間の4箇所現地調査を行っています。
30	騒音	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るが、それについてはどのように考えているのか。	自動車の走行に伴う騒音の予測では、平面道路から発生した音が高架道路により反射することを考慮した上で予測しています。 予測結果は、環境保全措置を実施した場合、「環境基本法」第16条の規定に基づく「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」である環境基準を満足するとの結果を得ています。

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
31	騒音	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箇所もある。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る。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る。	環境影響評価とは、対象事業の実施にあたり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価と環境保全措置の検討を行い、その結果を公表して、一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するための仕組みです。環境影響評価においては、資産価値に係る内容は対象としていません。
32	騒音	甲子園浜の湾岸道路にも遮音壁の設置を強く要望する。特に、湾岸道路は6車線の広幅員道路であるので、西行き車線からの回折音を遮音するために、中央分離帯にも遮音壁の設置を求める。 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丁目の対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、2020年3月の調査では昼間についても環境基準を超過していた。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るが、この地域は湾岸道路の側道にも面してはならず、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している。 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、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る。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台から10万台から15万台に増加することになるが、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るが、何らの騒音対策が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る。 私の自宅は湾岸道路からは800m、海岸からは300mも離れているが、自宅前の道路に出て海のほうを見通すと、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。湾岸道路は往復6車線という幅員が非常に広い道路であるため、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ない。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になる。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る。 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する。	環境影響評価では、事業により影響を及ぼすと認められる範囲において調査及び予測を行うこととしており、浜甲子園及び浜甲子園団地の区域は、本事業の実施に伴う騒音の影響範囲とは考えておりません。 なお、供用中の阪神高速5号湾岸線の西宮港大橋から鳴尾浜に至る区間に対する意見については、当該道路管理者及び西宮市に伝えます。
33	振動	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分かる。それゆえに壁の亀裂や建具のがたつきが懸念される。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る。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る。	自動車の走行に係る振動の予測は、準備書4.3.4-52ページに示すとおり、対象道路の他、名神高速道路、阪神高速3号神戸線、国道43号及び今津東線等の影響も考慮しています。予測結果は基準を下回り、環境保全措置として、高架のジョイント部への対策を適切に実施します。
34	低周波音	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るが、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るのか。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る。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ある。	環境影響評価の結果、低周波音については、参考指標を下回ると予測しています。さらに、環境保全措置や事後監視調査を適切に実施することにより、できる限り影響を低減します。 なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。
35	低周波音	低周波の身体的及び物的苦情、そのような人が道路が原因と思いついて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は必要だと思う。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ない。	
36	低周波音	低周波音について、国交省と環境省の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としている。また、人がどう感じるのかの官能評価も認めている。	自動車の走行に係る低周波音の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所、平成25年)に基づき、50%時間率音圧レベル(L ₅₀)及びG特性5%時間率音圧レベル(L _{G5})を対象として行っています。 なお、環境省による「低周波音問題対応の手引書」に示されている参照値については、「低周波音問題対応の手引書における参照値の取扱いについて」(環境省 都道府県等宛通知 平成29年12月27日)によると、「参照値は、固定発生源(ある時間連続的に低周波音を発生する固定された音源)から発生する低周波音について苦情の申し立てが発生した際に、低周波音によるものを判断するための目安として示したものである。」とされており、自動車等の移動発生源とそれに伴い発生する現象には適用しないとされています。また、「参照値は、低周波音についての対策目標値、環境アセスメントの環境保全目標値などとして策定したものではない。」とされており、本環境影響評価には適用できないと考えています。

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
37	日照障害	<p>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に示すとおりとした」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」としている。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る。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」と記載されている。</p> <p>国際連合が2015年9月に採択した、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る。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る。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「全ての地域住民が日常生活において支障がないこと」とすべきである。</p>	<p>日照障害については、参考指標を超過する日影が生じると予測されますが、環境保全措置として、事業者の実行可能な範囲内で、高架構造物の上・下部工の形式・配置等の工夫を実施します。高架構造物の桁高の検討や桁下空間の確保、遮音壁形式の検討により、日照障害の影響をできる限り低減させることとしています。</p> <p>やむを得ず本事業に起因して生じる日照障害に関する影響については、必要に応じて、「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」(昭和51年2月23日建設省計用発第4号)に基づき、適切に対処します。</p> <p>大気汚染、騒音、振動、低周波音及び景観の影響については、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全措置や事後監視調査を適切に実施することにより、できる限り低減します。</p> <p>詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p>
38	日照障害	<p>日照障害について、1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る。高架橋道路の建設そのものに反対の立場であるので、建設を前提としたことは言いたくないが、遮音壁を低くしたり、シースルーにする等の方法は反対である。遮音壁を低くすれば遮音壁の効果が薄れる。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、見られたくない。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くらいである。</p>	
39	日照障害	<p>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る。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ある。準備書では、西宮JCT・ICも北東部と北西部、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る。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る。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る。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ある。</p> <p>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る。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る。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ない。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ない。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ある。</p>	
40	日照障害	<p>朝日新聞デジタル版では、2020年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る。「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いる。</p>	
41	日照障害	<p>日照障害について、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から人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る。名神線の高架道路は西宮IC付近に居住する方から太陽の光を奪う。2020年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た。</p>	
42	地形・地質	<p>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た。今津郷の酒造会社はタンクに貯められた宮水を手頃な価格で提供し、自衛隊の給水車に並ばずとも十分に水を確保できた。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ある。</p>	<p>事業の実施にあたっては、「西宮市宮水保全条例」に係る手続きに準じて関係機関と協議を行い事業を進めていくことにより、宮水地帯への影響を低減します。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。</p>
43	動物	<p>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である。</p> <p>2019年末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る。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」と言われている。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そうで、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る。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るが、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過ぎない。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ある。</p>	<p>鳥類に係る現地調査は、平成28年及び令和元年に実施しており、調査の結果、渡り鳥が飛来する海域において多数の飛翔及び分布(飛翔以外の行動)を確認しています。</p> <p>貴重な鳥類については、海域周辺の飛翔数(約4,100例)のうち、対象道路を横断した飛翔として約140例を確認しており、それらの飛翔ルートや飛翔高度等の結果に加え、近傍の類似橋梁として阪神高速5号湾岸線西宮港大橋を横断する飛翔状況を把握し、予測を実施しています。</p> <p>また、鳥類に係る調査及び予測・評価の実施にあたっては、動物や生態系等に係る専門家の指導・助言を得ながら実施していることから、予測・評価は適切に行われており、その結果、対象道路が鳥類の移動の大きな障害にはならないと考えています。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じます。</p>

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
44	動物、生態系	動物の現況調査で両生類がこの地域に全くないということは、この地域ではカエルもいないということである。高度経済成長期に、この地域の海や川は汚染されて真っ黒になった。昭和38年以降、国道43号と名神高速道路と阪神高速3号神戸線と、次々と大規模な道路が建設されて著しく自然環境が悪化し、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う。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う。準備書によると、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する。例えば自宅にはニホンヤモリが棲みついている。万一、自宅が立ち退きで取り壊されたら、少なくともこの家にいるニホンヤモリは生息場所を奪われる。種としての絶滅ではないが、影響がないとは絶対に言えないのではないか。	「市街地の生態系」は、人工改変が進んでいる地域であることから、予測対象から除外しています。動物については、陸域及び海域に生息する貴重な動物を対象に予測・評価を行っています。工事の実施により生息環境の一部が改変される貴重な動物が存在していますが、同様の環境は周辺に広く分布することから、生息環境への影響は極めて小さいと予測しています。また、対象道路は極力既存道路の敷地を利用し、工事施工ヤード及び工事用道路等については、都市計画対象道路事業実施区域内及び既存道路を極力利用することで、貴重な種の生息地を避けた計画としています。
45	景観	景観について、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る。しかし、高架橋道路が完成すれば景観が一瞬にして大変貌する。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。また、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。あなたは我慢できるのか。誰もが我慢できるわけがない。この景観の破壊と損失は計り知れないものがあり、全ての環境被害の中でも最悪のものと言っていると思う。	対象道路は、既存道路の敷地を利用し、主要な眺望点及び景観資源をできるだけ避けた計画としています。景観に係る予測の結果、景観への影響が生じることが考えられるため、環境保全措置として、構造物や道路附属物の形状、デザイン、色彩を検討します。また、「西宮市都市景観条例」の規定に基づく手続きを行い、関係機関との協議を踏まえて事業を進めていくことにより、景観への影響の低減を図ります。詳細な計画の検討にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
46	景観	六甲山を見る権利を奪わないでほしい。あのなだらかな六甲山を見ると心が落ち着く。	
47	その他環境	日照被害や電波障害についても、事前調査で距離が推定できることから、何軒ほどが対象となると具体的に明示できる。日照被害については軽く被害が予測されると記載されているにすぎず、電波障害については全く無視している。住民への配慮が欠けている。	兵庫県の「環境影響評価指針」において、電波障害は環境要素に含まれておりません。事業の実施に伴う高架構造物の建設等により、電波障害の影響が生じた場合には、適切に対応することとしています。
48	事業計画	名神湾岸連絡線の今津地域での基本構造は、今津東線上の高架道路である。しかし、標準横断面図では2車線と強調されているが、西宮ICから西宮浜JCTにつながる今津社前町では4車線である。なぜ4車線であるにもかかわらず、4車線の断面図を記載しなかったのか。意図的に書かなかったのではないか。	(仮称)西宮JCT・IC周辺の地域については、接続するランプの新設により複数車線を設ける区間もあることから、4車線もしくは5車線となる区間があります。準備書の第1章においては、道路延長の内、主な区間が2車線であることから、車線数を2車線と記載しています。
49	事業計画	名神湾岸連絡線の名称を変えてほしい。あたかも、名神と湾岸線を結ぶだけのような名前にせず、神戸も入れてほしい。知らない人は、2つを結ぶ簡単な線と思っている。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。周辺交通ネットワークとの接続については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する計画段階評価を実施しており、その中で阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞緩和や浸水被害で臨海部の緊急輸送道路の分断回避、阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境の改善、生活道路の交通安全、物流効率化や広域的なアクセス性向上などの観点からも必要な道路とされています。
50	事業計画	冊子「名神湾岸連絡線 環境影響評価準備書のあらまし」の表紙に目的が記載されているが、その言葉を変えてほしい。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るので、正しく書き直してほしい。	平成26年及び27年において計画段階評価の中で地域住民や周辺事業所へのアンケートや各団体へのヒアリングを行い、また近隣SA/PAの道路利用者へアンケートとJR尼崎駅や阪神西宮駅、JR芦屋駅、JR灘駅、阪急今津駅と今津南会館ではオープンハウス来場者へヒアリングを実施し、阪神臨海部エリアの道路交通状況については、阪神高速3号神戸線や国道43号の渋滞に不便を感じる声が7割を超え、交通の集中による住環境への影響を感じる声が8割を超え、また、概ね7～8割の方が地域の交通課題に対して名神湾岸連絡線の整備は有効であるとの回答を得ています。また接続の必要性について、兵庫県及び西宮市からの要望を受け、国及び兵庫県や高速道路会社間において、「①広域的な交通ネットワークの形成」、「②関西3空港の連携強化」及び「③阪神高速神戸線・湾岸線のリダンダンシーの確保」の観点から、名神湾岸連絡線及び阪神高速3号神戸線との接続の必要性について検討し「周辺ネットワークとの接続は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線の大阪方向、阪神高速5号湾岸線の両方向、西宮浜出入口とする」ことが合意され、決定されています。
51	事業計画	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ある。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だから、その内容を記載するべきである。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る。都市計画案との整合性を図るべきである。	また、各方向の接続については、名神高速道路が通る内陸部と大阪湾臨海部との人流、物流の連携強化のため、また、大阪国際空港と関西国際空港を連絡する場合、渋滞の激しい大阪市内を経由することで定時制が確保されていないことから、その代替機能の確保及び3空港間の高速度ネットワーク強化のためにも、阪神高速5号湾岸線の両方向への接続が必要と考えます。さらに、全国ワースト1位の渋滞で事故も多い阪神高速3号神戸線の西宮～月見山間の回避や災害時の阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線のリダンダンシーを確保するため、阪神高速3号神戸線大阪方向との接続が必要と考えます。なお、詳細な計画の検討にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
52	事業計画	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る。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る。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ある。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ることが想定される。	
53	事業計画	環境影響評価概要書では、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」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る。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たが、果たしてそのようなことが可能なのか。今津東線への大型車の規制をどのように実施するのか。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る。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%しか減少しない。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。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ない。実際にそんなことができるのか。出来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ほしい。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
54	事業計画	今津東線には学童の通学路になっている横断歩道がある。信号機など横断歩道の道路幅が東西に広がることで渡り切る時間が長くなる。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る。	詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、安全の確保に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
55	事業計画	工事中の予測では、安全確保に徹すると述べているが、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必要なのかどうかは全く触れられておらず、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、真剣に考えているのか疑問に思えてならない。	
56	事業計画	私は名神湾岸連絡線の建設は必要ないと反対する。	対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。対象道路については、全国的な高規格幹線道路とこれに次ぐ幹線道路ネットワークである一般国道のサービスレベルに大きな格差が存在しているため、高規格幹線道路と一体となって地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する路線を平成10年6月に名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を連絡する地域高規格道路の計画路線として指定されています。周辺交通ネットワークとの接続については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する計画段階評価を実施しており、その中で阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞緩和や浸水被害で臨海部の緊急輸送道路の分断回避、阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境の改善、生活道路の交通安全、物流効率化や広域的なアクセス性向上などの観点からも必要な道路とされています。平成26年及び27年において計画段階評価の中で地域住民や周辺事業所へのアンケートや各団体へのヒアリングを行い、また近隣SA/PAの道路利用者へアンケートとJR尼崎駅や阪神西宮駅、JR芦屋駅、JR灘駅、阪急今津駅と今津南会館ではオープンハウス来場者へヒアリングを実施し、阪神臨海部エリアの道路交通状況については、阪神高速3号神戸線や国道43号の渋滞に不便を感じる声が7割を超え、交通の集中による住環境への影響を感じる声が8割を超え、また、概ね7～8割の方が地域の交通課題に対して名神湾岸連絡線の整備は有効であるとの回答を得ています。また接続の必要性について、兵庫県及び西宮市からの要望を受け、国及び兵庫県や高速道路会社間において、「①広域的な交通ネットワークの形成」、「②関西3空港の連携強化」及び「③阪神高速神戸線・湾岸線のリダンダンシーの確保」の観点から、名神湾岸連絡線及び阪神高速3号神戸線との接続の必要性について検討し「周辺ネットワークとの接続は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線の大阪方向、阪神高速5号湾岸線の両方向、西宮浜出入口とする」ことが合意され、決定されています。なお、詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
57	事業計画	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らない。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う。	
58	事業計画	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向いて説明会を行い、児童数の確保を図っているところである。今年度は西宮浜以外の児童生徒がやっと21人になったという連絡を聞いている。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か。在校生・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か。	
59	事業計画	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。	
60	事業計画	西宮ICの交差点を渡ったら、週末ということもあり、西宮ICの阪神高速への接続部分がずっと渋滞していた。交通量が多い国道43号に加え、高架部も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る。私は西宮ICの交差点を近隣住民としてよく利用する。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だが、非常にストレスを感じる。そのため、西宮IC下の交差点に地下道を作ってもらいたい。名神湾岸連絡線を建設する何百億円の予算があるのなら、普段、国道43号、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ほしい。先月も熊本で大雨があり、毎年のように線状降水帯による大雨や河川の氾濫で、家・財産が流される被害が出ている。球磨川の氾濫でも1000近い世帯の方々が家を失い、仮設住まいとなっている。建て直しするにしても最高で300万円しか援助されない。国の失政のために財産を失ったのだから、国はもう少し援助金を上げるべきである。何のために納税しているのか疑問である。国の政策で、国鉄を解体し、自動車運送のほうに力を入れ、高速道路などを推し進めてきたが、これが地球環境悪化や温暖化を進行させていると感じる。国は高速道路や有料道路の建設を推し進める姿勢を改めるべきである。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番目となっている。日本列島改造論に従い、いまだに地方にも高速道路を推し進めようとしている。地方の方々は、高速道路を利用する人は少ない。ICから目的地が遠く、高速道路にはシカやイノシシしか通らないと揶揄されている地域もあると聞いている。六甲アイランドから延びる湾岸線西伸部では、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と聞いている。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り国民が財産を失うことも増えるだろうから、予算の使い方を、その方々のために使えるようにお金の使い方を変えてもらいたい。	
61	事業計画	外環道の関越から東名は、住民の大反対があり、今後の用地買収が難しい、厳しい状況との見解が示された。東京五輪までの開通が予定されていたが、延期になったことで現在開通時期が示されていない。つまり、この道路は目的を失った。淀川左岸線、湾岸線西伸部、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る。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ない。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ある。	
62	事業計画	今すべきことは、検証と再び考えることである。この秋に実施される道路交通センサスの結果を、そして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らない。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いっても、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ない。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ある。私たちも過剰なサービスを求めず、少々不便さに慣れることである。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。第二次世界大戦等に見られるように、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る。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べきである。	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
63	事業計画	<p>代替案を示してほしい。地下案もあったそうだが、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だ。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、見せるようにと記載されている。</p>	<p>・対象道路については、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組として、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する計画段階評価時には、事業予定者である国土交通省がアンケート調査やオープンハウス形式による説明会及び経済・産業関係の代表へのヒアリングを行っています。また、環境影響評価概要書縦覧時には説明会を行っています。</p> <p>都市計画手続の着手後は、事業に対する住民の理解と協力を得るため、西宮市において、都市計画素案に関する地元説明会が今津地域及び西宮浜地域で平日及び休日を合わせて4回開催され、この説明会以外にも自治会や事業所に対して個別説明会が行われています。また、兵庫県においても、西宮市で説明会が実施された上で県に申出のあった都市計画素案について、県としても改めて住民の意見を聴く機会が必要と判断され、都市計画に関する公聴会が開催されています。公聴会における意見については、意見に対する県の考え方と共にホームページにより公表されています。</p> <p>また、県の都市計画案は、公聴会における意見や、説明会における意見に対する西宮市の考え方も参考にしながら作成され、県の考え方と併せて縦覧されており、縦覧中には県の都市計画案に対する意見書を提出する機会が設けられています。</p> <p>なお、計画段階評価におけるアンケートでは、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」及び「物流の活性化」の5つの政策目標を達成するための対応・対策案として、高架案及び地下案の2案を提示しています。アンケートの結果、対応・対策案を選ぶ際に重視すべき事項及び配慮すべき事項として、下記の項目への配慮を望む意見が得られています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路 ②災害時等にも通行できる道路 ③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 ④計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路 ⑤地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路 ⑥周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路 ⑦建設費用ができるだけ少ない道路 <p>この内容を踏まえ、高架案及び地下案を比較した結果、重視すべき事項及び配慮すべき事項において総合的に優位な「高架案」を選定しています。この対応方針については、兵庫県及び西宮市に意見照会を行っており、同意を得ています。</p>
64	事業計画	<p>アンケートを取り直してほしい。平成27年のアンケートは、名神と湾岸線の2つの線を結ぶという案はどうかという内容で、7割から8割の人が賛成した。ところが、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。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。そして、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。これは今津の住民が騙されていたということになる。もし騙す気がないのならば、きちんと3線を結ぶ、西宮JCTのところは4車線になる、高さは28m+αである、ということを書き添えて賛成があるか聞いてほしい。大きなことなので、きちんと取り直してほしい。今津小学校の子どもたちが社前交番の前を渡るのだが、今のこの案であれば、その上を4車線が通る。そして、2車線よりも暗い場所を通っていかなくてはならない。だから、これは必ず守ってほしい。</p>	<p>計画段階評価におけるアンケートは、平成26年度及び平成27年度において計2回実施しました。その内、住民へのアンケートの配布及び回答数量は、平成26年度は、沿道住民約7,300世帯(回答:約2,500世帯)、周辺住民約10,000世帯(回答:約2,900世帯)、平成27年度は、沿道住民約7,000世帯(回答:約1,700世帯)、周辺住民約9,700世帯(回答:約2,000世帯)です。再アンケートについては予定しておりません。</p>
65	事業計画	<p>以前公述したことに対して、きちんと答えてほしい。計画交通量は1日に19,500台と言われているが、これは10年後の交通量として発表されている。20年後の交通量も考えてほしい。国交省から20年後のことも発表するようにと記載されている。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ほしい。</p>	<p>対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。</p>
66	事業計画	<p>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いる。このような状況下、5年前に計画された交通量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う。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か。</p>	<p>計画交通量については、令和12年を推計年次とし、平成22年度に実施した全国的な規模での車の動きを把握するための実態調査(「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」)を基に、将来の人口や自動車保有台数、地域開発や産業経済の動向等の社会経済指標等を用いて車の動きを予測し、それを各道路網に配分するという方法で推計しています。</p>
67	事業計画	<p>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ある。1995年の阪神淡路大震災では目の前の高速道路が倒壊し、重大な被害が生じた。高速道路がいかに地震に対して脆弱であるかを暴露したと思う。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きたい。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か。</p>	<p>地震や液状化等の災害面に係る対象道路の安全性については、事業実施段階において、関係法令等を遵守しながら、最新の知見を踏まえ、道路設計上の工学的・構造的な検討を行っています。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p>
68	事業計画	<p>南海トラフは2050年までに80%の確率で発生すると言われ、「ひょうご基幹道路のあり方」で知ったのだが、基幹道路八連携軸の建設は2050年まで続く。素人考えだが、壊れるために道路を作っているように見える。ここは断層帯に近く、都市直下型地震での被害が心配され、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、必ず被害を受ける。今津港は軍艦が入るほど深く、武庫川団地となったところは戦闘機を製造していたため、空襲があった。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る。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たなかった。</p>	

番号	区分	住民意見の概要(公聴会記録書)	意見に対する事業予定者の見解
69	事業計画	<p>橋の耐震、耐風の設計について考えを公表してほしい。あと30年ぐらいで南海トラフの大地震が起こると言われ、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た。巨大な構造物がいつも頭の上にあるということは怖いことである。</p> <p>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る。もし設計以上に入力があっても、粘り強さが残り、すぐには崩壊しない。それで私たちの避難場所になることができる。この橋には、そのような考えはないのか。住民の緊急避難所として使えるように考えてくれないのか。この橋が倒れたら、私たち住民のライフラインが守れないので、しっかりと考えて発表してほしい。</p>	<p>詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p> <p>地震や液状化等の災害面に係る対象道路の安全性については、事業実施段階において、関係法令等を遵守しながら、最新の知見を踏まえ、道路設計上の工学的・構造的な検討を行っていきます。避難場所としての利用は、地域の要請を踏まえ検討していきます。</p>
70	事業計画	<p>2019年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んだ。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った。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1/3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った。</p>	<p>対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時等に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。</p> <p>詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、安全の確保に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p>
71	事業計画	<p>湾岸線西神部の完成により、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ひどくなると考えられる。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号湾岸線に集中することにより、名湾線は片側1車線であることから渋滞が発生することも考えられる。名神高速道路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る。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言われている。また、西宮浜では8%の急勾配、横断勾配と合わせると10%を超えるところが5箇所もあり、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る。そして、事故は必ず同じ場所で起きるものである。</p>	