

令和2年度第2回 西宮市都市計画審議会

【令和2年11月13日（金）午後1時30分から午後3時44分】

議 題	内 容
議案第1号 議案第2号	阪神間都市計画用途地域の変更（西宮市決定）について【再付議】 阪神間都市計画高度地区の変更（西宮市決定）について【再付議】
審議結果	本案について都市計画決定の手続きを進めることを承認する。
主な質問等	○ 特になし
議案第3号	阪神間都市計画生産緑地地区の変更（西宮市決定）について【付議】 （中野奥畑2生産緑地地区ほか9地区）
審議結果	今後、本案の縦覧を行い、その結果、意見書の提出があった場合は再度審議することとし、意見書の提出が無ければ、本案について都市計画決定の手続きを進めることを承認する。
主な質問等	○ 特になし
議案第4号	阪神間都市計画地区計画の変更（西宮市決定）について【付議】 （浜甲子園団地地区計画）
審議結果	今後、本案の縦覧を行い、その結果、意見書の提出があった場合は再度審議することとし、意見書の提出が無ければ、本案について都市計画決定の手続きを進めることを承認する。
主な質問等	○ 特になし

議案第5号	阪神間都市計画道路の変更（1.5.8号名神湾岸連絡線ほか4路線の変更）について【諮問】
審議結果	本案について意見を付した上で、異議無い旨答申する。
主な質問等	<p>○ <u>都計審の委員の中には、少なくとも当該地域で悩まれている方からお手紙や電話等をいただいている。当該地域の方々が最も不安に思っているのは、地元の人たちへきめ細かな説明が十分にされていないから、誤解が生じ、また不安や悩み事が生じることとなっているのではないか。自分たちの意見が反映されるのかどうかという不安の中で、本日傍聴に来られている方もおられるかと思われるが、傍聴の方々の前で、当該地域の方々に対する影響等について、市としてこれまでどのように説明し、また、今後、補償も含めて、きめ細かな説明がなされるのかどうなのかを聞きたい。</u></p> <p>【当局回答】</p> <p>市としても事業を円滑に進めるためには地元で理解が必ず必要であると考えている。まず、これまで国・県・市で連携して実施してきた説明会について、昨年9月に市の都市計画素案の説明会を計4回開催した。また、本年6月から7月の国による環境影響評価準備書の説明会については、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、人数を制限したこともあり、回数を増やして合計12回開催した。さらに、今津地域においては、連合自治会である今津連合福祉会を通じて個々の自治会単位でも説明会を開催することについても周知させていただき、そのような説明会等も開催している。皆様が不安がられているというご意見であるが、現在は都市計画及び環境影響評価の途中で、事業者が決定していないため、具体的な説明等ができない。今後、事業者が決定し、その事業者が詳細な測量、設計を進めていく中で、具体的な説明を行うことができるようになる。その際には、市としても、環境に配慮しつつ、住民と事業者の調整という大きな役割を担っているため、事業者と連携を図りながら丁寧に地域住民の方々に説明を行っていく。進捗状況に応じて具体的な説明もできるようになるので、それらの説明の中で理解を深めていただければと考えている。</p>

- 今後の具体的なスケジュールを教えてください。

【当局回答】

現在、都市計画及び環境影響評価の途中であり、早ければ来年2月から3月くらいには完了すると思われる。それらの手続が終われば、おそらく国において事業化に向けた手続に着手していただけるものと思われる。事業化されて以降、測量、設計に3年程度要すると聞いている。測量や設計により、道路の幅員が確定し、家屋への影響など具体的な構造のお話ができるようになる。ただ、事業化してから3年後に突然そのようなお話をするのはなく、まずは、事業者が決定した段階で、今後どういったスケジュールで進めていくのか等、事業の進捗に応じた説明を求めていきたいと考えており、地域に丁寧に説明を行い、ご理解を深めていただくことができると考えている。

- 国の環境基準は当然大事だと思うが、それ以上に大事なのは、地元との話し合いである。今後、事業者が決まって以降、色々と地元への調整あるいは話し合いを行っていくことになると思われるが、例えば、些細な事項でも構わないので、気になる事項があれば、電話・連絡をください、という相談窓口について市として設置するという考えはあるのか。

【当局回答】

現時点でも、名神湾岸連絡線の都市計画の手続において、地元との窓口は全て都市計画課が担っている。また、地元説明では、今津地域においては、月に1度、各自治会が集まる今津連合福祉会の定例会があり、国・県・市でその定例会に出席し、何かあれば、まずは市都市計画課に連絡ください、と申し伝えている。また、西宮浜でも、西宮浜産業団地協議会という企業の団体がある。全ての企業が加盟している訳ではないが、その協議会を通じて企業に情報提供を行い、何かあれば市都市計画課に連絡いただくよう、お伝えさせていただいている。

- 相談窓口の電話番号については大きく掲示していただきたい。
今後、市は窓口として大変な努力、ご苦労だと思われるが、それ以上に、当該地域に住んでおられる方々の心のケアが非常に大事なことであり、「沿道環境の改善」を答申案として記載していることを踏まえて、地元の方々の意見を最大限聴取し、施策に反映していただくということを心よりお願いしたい。（意見のみ）
- 資料1と資料4において、地域コミュニティについての記述があり、その内容を見ると、供用後についてのコミュニティの確保について記載されているが、「供用後のコミュニティの維持」というのは、どのようなことを想定しているのか。

【当局回答】

今津地域については、今津連合福祉会という大きな連合自治会としてコミュニティを形成している。その範囲は今津小学校区及び南甲子園小学校区の一部と広範囲となっている。その中において、東西道路として国道43号及び阪神高速3号神戸線を跨いだ北側も今津連合福祉会の区域であり、現時点においても往来しにくいという状況になっている中で、今回、当該地域の中央部にある今津東線上に名神湾岸連絡線が整備されると、同様に東西方向にも往来しにくくなると思われるので、構造上の工夫等により往来しやすくするだけでなく、事業によって、道路として使用しないような土地が発生するのであれば、その土地をコミュニティ活動の場や、公園、緑地として活用することについて、市として提案し、少しでもコミュニティの維持につながることであればと考えている。

- 空いた土地で、東西方向の往来をしやすくするということがどういうことかよく分からないが、地域住民の希望によっては公園や集会所を整備するなど、地域に応じた運用を行っていくという理解で良いか。

【当局回答】

現時点で、地域の方々と具体的な話し合いができていないので、具体的な提案についてはお示しできないが、まずは、地域の方々のご意見を聴きながら、どのようなことができれば地域のコミュニティを確保できるのかということについて、市としても地域の方々と一緒になって考えていきたい。

- 山手幹線の整備では、当初の事業着工予定からかなりの年数が経過して、当該事業が始まった当初から買収に協力された方と、そうでない方との温度差が生じて、不信感につながった。情報は平等に発信していただきたいし、住民の方から頂いた要望については、他の方々にも共有できるようにする取組は非常に大事である。住民間の温度差はマイナス面になり、それがコミュニティの崩壊につながると考えているので、そのようなことが起こらないように強く念押ししておきたい。

また、山手幹線の拡張工事では、非常にきれいな歩道が整備された。照明が設置され、今以上に歩道が明るくなる。新しいLED照明が使用されている。将来的に無電柱化にも対応できるような道路整備がなされており、環境にも配慮した工事が行われている。今津東線においても、大きな構造物が建設されるため、無電柱化など、歩行者の安全・安心や防犯面の取組等について検討していただき、住みよいまち、また、環境に配慮した取組について、市民と一緒に築いていただきたい。（意見のみ）

- 宮水への影響について、影響がないという認識であると思うが、具体的なデータや調査結果等の資料を確認できていない。この点については、市民の方も非常に気にしているかと思うので、市の見解を聞きたい。

【当局回答】

宮水への影響については、国の環境影響評価準備書の中で工事中及び供用後の予測を行っている。それによると、宮水地帯における地下水位及び地下水質の変化量は、年間の変動幅の範囲に十分入っていると予測されている。さらに、事業実施段階において、西宮市宮水保全条例に係る手続に準じて、灘五郷酒造組合など関係機関と協議を行い、宮水地帯への影響を低減させるとしている。既に市の都市計画課が窓口となって、灘五郷酒造組合とは昨年度から国と共に調整・協議を行っている。具体的な協議は事業化されて以降になるが、今後も継続して協議を行い、更なる低減を図っていきたいと考えている。

- 第2次審査意見書では、引き続き、地下水位及び水質について事後監視調査を実施し、必要に応じて専門家の助言を受け、環境保全措置を実施すること、という記載があるが、これは具体的にどの行政機関がどの程度の頻度で事後監視調査というのを行っていくのか。どのような方法なのか教えていただきたい。

【当局回答】

事後監視調査については、環境影響評価手続の中の一環で、工事着手後に事業者が行う手続になる。

- 事業者が調査するということは、頻度や時期という具体的なスケジュールについては、現段階では分からないという認識で良いか。

【当局回答】

工事着手後ということになるので、現段階では分からない。

- 事業者の選定がまだというお話は、先程の回答にもあったので、事業者が決定したら、この案件に関しては必ず内容を固めておいていただきたい。（意見のみ）
- 西宮浜と今津地区で立ち退きを余儀なくされる事業所あるいは市民の方がおられるが、近隣で住環境が変わらない範囲での代替地の確保や補償について、市の見解を聞かせていただきたい。

【当局回答】

西宮浜の企業のほとんどが、西宮浜産業団地協議会に加盟されている。そのため、市都市計画課が窓口になって、西宮浜産業団地協議会を通じて各企業に情報提供や、説明会の案内について周知している。具体的な補償等については、事業者が決定して以降になるが、現時点でも、引き続き西宮浜に残りたいというご意見が多い。市としても、今後決定する事業者に企業のご意向を伝えていきたいが、現時点では代替地がなく、市としても各関連部署と情報共有、また連携を図りながら、代替地について探していきたい。

- 名神湾岸連絡線の整備目的は、国道 43 号や周辺環境改善という点であると思われるが、逆に国道 43 号の交通量が増えるのではないのかという意見もあるが、この点に関してはいかがか。その可能性はあるのか。

【当局回答】

名神湾岸連絡線事業の最大の目的は、西宮 IC 以西の阪神高速 3 号神戸線と国道 43 号の交通量を減少させることであり、交通量は減少するという推計結果になっている。

- 市民からは不安に思っている声が届いている。これまで 12 回 プラスアルファで説明会を開催している旨、先程、回答されたが、まだまだ不安の声があるという現状を認識した上で、市民に寄り添い、より丁寧に説明を行い、今後も意見交換の場を積極的に設けて、そのような不安や懸念点を解決できるよう努めていただきたい。（意見のみ）
- 今回、名神湾岸連絡線のルートが決定することによって、浜甲子園線の海上区間の計画が廃止されるということになっている。当該区間が廃止されるということは、地域の環境、将来の世代へ問題の種を残さないということで、非常に良いことだと思われるので、この計画案には賛成したい。（意見のみ）
- 微小粒子状物質 PM2.5 について、環境評価準備書に対する市の意見として県知事に対策、検討を要望しているということであるが、市民も大気汚染について心配されていると思われる。これについても市としてどのように対応していただけるのか、聞かせていただきたい。

【当局回答】

PM2.5 については、国の諮問機関である中央環境審議会の答申によると、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言われている。そのため、予測手法が確立されていないということで、国においても環境影響評価準備書の中で予測、評価されていない。現段階では困難かと思われるが、予測手法に関する研究や、大型車等の移動発生源対策に関する技術開発の動向も踏まえながら、関係機関と連携して、市としても必要に応じて対策を求めていく。

- 大気汚染、健康については、市民の皆様が心配されているかと思われるので、十分寄り添った対応をお願いしたい。（意見のみ）
- 市民の方から名神湾岸連絡線の早期完成に期待する声が届いている。答申案の冒頭の4行に記載されているとおりである。この答申案に異議はない。（意見のみ）
- 環境影響評価と都市計画の関係、同時並行なのか、環境影響評価で疑義があれば、都市計画決定を止めることになるのか、環境影響評価準備書に対する意見が示されてから、都市計画の審議がされるのか、そのあたりの関連性、都市計画と環境影響評価の手續について説明いただきたい。

【当局回答】

国において実施している環境影響評価の手續は県の環境影響評価に関する条例に準じて実施している。環境影響評価法に基づくものではないので、都市計画と環境影響評価の手續は、直接関連するものではなく、情報提供するということになっており、それぞれ別々に進められることになっている。

- 環境影響評価準備書については、市の環境影響評価専門委員会で3回議論されている。3回目の審議を傍聴したが、委員の方からは心配される意見が出されていた。環境影響評価専門委員会の3回目の議事録が市のホームページに掲載されているが、この議事録は都市計画審議会の委員に共有されているのか。

【当局回答】

議事録については情報提供していない。最終的な答申や市長意見については情報提供させていただいている。

- 大阪湾岸道路西伸部は着工して3年程度経過し、10年程度の期間を要すると言われている。名神湾岸連絡線は大阪湾岸道路西伸部と同時に供用したいと言っているが、大阪湾岸道路西伸部の工事がいつ頃終わる見込みなのか。

【当局回答】

国に確認したところ、工事が進捗し、ある程度の目処が立った時点でおおむねの完了時期が判明すると聞いており、現時点では確定されたものはない。

- 新聞報道等によると、おおむね10年程度と記載されていたと思われるが、そのような理解で良いのか。

【当局回答】

具体的な完了時期や工事期間について国から聞いたことはない。ただし、一般的に大きな事業については、10年程度の期間を要すると言われていていると聞いているが、大阪湾岸道路西伸部において10年程度で完了するということについては、市として聞いたという認識はない。

- 名神湾岸連絡線の延長3kmに対して大阪湾岸道路西伸部は14.5kmなので、10年程度の工事期間で完了するものと思われる。名神湾岸連絡線の環境影響評価準備書では、用地買収が完了してから8年程度の工事期間を見込んでいると記載されている。大阪湾岸道路西伸部の工事も10年程度と言われていたが、名神湾岸連絡線においても、今後、都市計画決定を行い、事業者を決定し、その後、用地買収に着手するとなると、事業化後10年では完了しないと思われるが、そのあたりの認識を聞きたい。

【当局回答】

事業化されて以降、測量、設計に3年程度を要すると聞いている。その時点で道路の位置や構造が決まるので、それ以降、用地等の補償を行う。用地買収がどの程度の期間を要するかは分からないが、環境影響評価準備書では、用地買収が完了してから8年程度を要するとされていることから、最初の3年プラス8年で11年以上の期間を要すると見込まれるが、まずは用地買収がどれだけ進捗するのかということもあるので、事業化されてから具体的に判明してくるものと思われる。

- 環境影響評価準備書に対する意見書及び公聴会での口述意見を合わせて273の意見が出され、132項目に整理され見解が示されている。132項目のうち1割以上の項目で、「現段階で予測し得なかった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る」と記載されている。また、環境影響評価専門委員会の最後の質問では委員の方から、「現在の環境をできる限り守ることを考えていただ

かないと、最も被害を受けるのは周辺の住民である。実行可能な範囲でとあるが、実行できない場合、どうするのかというのが問題なるため、必ず影響を低減していただきたい」とある。「低減していただきたい」と言っているが、「実行できない場合にどうするのか」ということに対して、「実行できる範囲でしか対策を講じない」というのが、事業予定者の見解になっているということは、大変大きな問題であると思われる。環境影響評価では人体に対しての影響はないと記載されているが、国道43号の裁判を戦われた人達にとっては、健康被害があると思って道路を建設したのではないと思われる。後からそのような被害が出てきたのであるから、極めて慎重に進めていかなければならない。そういった点で、このような指摘をされていることは重要であると受け止めている。(意見のみ)

- 工事期間は分からないものの、高さ28m程度の構造物となると日照権の問題や、立ち退きも含めて、順調には進まないと思われる。大阪湾岸道路西伸部と同時供用と言っているが、難しいのではないか。(意見のみ)
- PM2.5に関する質問もあったが、環境影響評価の評価項目に含まれていないが、欧米では当然のように評価項目に含まれているにもかかわらず、日本では含まれていないという問題もある。(意見のみ)
- 最大の問題はコロナウイルスの影響が何年続くか分からない中で、今後、財政的な問題も心配される。医療や介護に予算を充当すべきであり、高速道路の整備に充当して良いのかというのが、今後の大きな議題となってくるとと思われる。都市計画決定されても、事業化されるまで長年を要する場合もあり、順調に進捗するとは思わないが、そのような懸念も大きくあるということも含めて、今回の答申案には賛成することはできない。(意見のみ)

<p>報 告 第 1 号</p>	<p>阪神間都市計画道路の変更(西宮市決定)について【報告】 (3.5.169 号門戸仁川線)</p>
<p>主 な 質 問 等</p>	<p>○ <u>事業概要に平行する中津浜線との機能分担を図るとあるが、色々な機能がどう変わってくるのか。</u></p> <p>【当局回答】 門戸仁川線は南端を国道 171 号線、北端を中津浜線との合流とする区間なので、将来的には交通量の分担を図るが、今回整備区間が完了しても、山陽新幹線付近から中津浜線は未整備区間として残り、今後の課題として残る。</p> <p>○ <u>中津浜線と新幹線との接続部分の高架下をとおる道路の整備が完成すれば中津浜線の渋滞緩和に繋がるという理解でよいのか。</u></p> <p>【当局回答】 未整備区間の新幹線付近から中津浜線までの区間も開通されれば、交通量の分散もされてくるものとなる。</p> <p>○ <u>整備前と整備後を比較してこれだけ変わるというデータは作れるのか。</u></p> <p>【当局回答】 今回整備区間の状況も見ながら、長期的な課題として、検討、研究していく区間であり、まだまだそのような段階ではないが、幹線道路として、完成した場合、事業効果の検証も考えられる。</p> <p>○ <u>完成はまだまだ先ということであるが、中津浜線との役割分担を図る大きな事業となるため、やるのかやらないのかの方向性を持っていただきたい。(意見のみ)</u></p>

<p>報告第2号 報告第3号 報告第4号 報告第5号 報告第6号</p>	<p>阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)の変更(兵庫県決定)について【報告】 阪神間都市計画区域区分の変更(兵庫県決定)について【報告】 阪神間都市計画都市再開発の方針の変更(兵庫県決定)について【報告】 阪神間都市計画住宅市街地の開発整備の方針の変更(兵庫県決定)について【報告】 阪神間都市計画防災街区整備方針の変更(兵庫県決定)について【報告】</p>
<p>主な質問等</p>	<p>○ 特になし</p>
<p>報告第7号</p>	<p>特定生産緑地の指定について【報告】</p>
<p>主な質問等</p>	<p>○ <u>10年後、たくさんの生産緑地が解除されるのではないかと心配する。</u> <u>また、公園が少ない地域では公園が必要となるため、買取申し出があった場合は、積極的な買取をしていただきたい。</u> <u>(意見のみ)</u></p> <p>○ <u>農地に屋外広告物や太陽光パネルなどの工作物が設置されている場合、特定生産緑地地区の指定から除外されるのは、広告物収入や売電収入があるものは、特定生産緑地の目的に外れるという理解でよいか。</u></p> <p>【当局回答】 生産緑地法上、生産緑地内において設置できる建築物・工作物は、農業に関係するようなものに限定されているため、この指定基準を設けている。</p>