

第3章 住民意見書に記載された意見等

3.1. 第1次住民意見書に記載された意見の概要及び事業予定者の見解

環境影響評価概要書を「環境影響評価に関する条例」（平成9年3月27日兵庫県条例第6号）第8条第2項により読み替えて適用される同条例第7条第2項に基づき、平成30年8月10日から平成30年9月10日に縦覧に供し、同条例第10条に基づき、縦覧期間満了日まで概要書の内容について環境の保全と創造の見地から意見を有する者の意見書の提出期間を設けた。

概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する事業予定者の見解は、表3-1に示すとおりである。

表3-1(1) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解
環境全般	多くの市民の最大の不安は、名神高速と阪神高速5号湾岸線の神戸方向だけではなく、阪神高速3号神戸線の大阪方向と湾岸線の大阪方向への接続が盛り込まれたことで、環境が悪化するのではないかとということである。	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。
環境全般	環境影響評価の手続きにおいては、市長意見や知事意見を反映できるようになっているが、知事と前市長が国交大臣に早期着工を要望しており、名神湾岸連絡線の工事が中止になる事は無いようになっているので、この概要書は形だけのものであり、どんな意味があるのか。	
環境全般	西宮市の「文教住宅都市宣言」には、「西宮市は・・・風光の維持、環境の保全・浄化、文教の振興を図り・・・」とあるが、名神湾岸連絡線はこれに反する。	
環境全般	縦覧した概要書は、西宮南部の観測局や測定局のデータの記載が主で、環境影響評価に関する記述がほとんど無い。	概要書は、環境影響評価の調査、予測及び評価の手法を示すものであり、対象道路による環境影響評価の結果については準備書に記載しました。
環境全般	対象区域内の町名と世帯数、人口は何人か。また、対象区域内にショッピング店、商店、事業所は何軒あるのか。	対象区域における町名、世帯数、事業所数などについては調査していませんが、環境影響評価では、対象区域における学校や病院、高齢者福祉施設など、環境保全についての配慮が必要な施設の情報などを把握したうえで、事業の実施が環境に及ぼす影響について調査、予測及び評価を行います。 なお、対象区域における学校や病院、高齢者福祉施設など、環境保全についての配慮が必要な施設の配置状況は、概要書P2-21～P2-35に記載しています。
環境全般	名神湾岸連絡線が設置されない場合、阪神高速神戸線の渋滞が解消しなかったり、周辺で一般道路の通行車両が増え、環境が悪化すると言われている。名神湾岸連絡線が事業化されない場合の環境への影響も数値化して説明すべき。	環境影響評価では、事業の実施が環境に及ぼす影響について調査、予測及び評価を行います。なお、概要書では現況について記載しています。

表3-1(2) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解
環境全般	概要書には海上交通を対象とした交通安全の確保などの影響評価に関する記載が見られないが、その理由をお聞きしたい。	環境影響評価は、対象道路に関する事業特性及び地域特性を勘案し、環境影響評価に関する条例に準拠して実施しています。 海上交通の安全確保については、事業実施段階において、関係機関と協議を行い、適切に対応します。
環境全般	名神湾岸連絡線が出来ることにより、資産価値が下がるのは確実で、立ち退きの範囲に入った時は、資産価値が低下する前の価格で算定されるのか。立ち退き範囲に入らなかった場合には、資産価値の低下に対する補償はあるのか。 また、立ち退き範囲に入らなかったとしても、希望すれば資産価値が低下する前の価格で買い取ってくれるのか。	環境影響評価は、開発事業の内容を決めるに当たって、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の観点から、よりよい事業計画をつくるものであり、補償の有無について述べるものではありません。
環境全般	阪神高速神戸線の大阪方向及び湾岸線の大阪方向と接続することが決まったことにより、名神湾岸連絡線の事業規模が大きくなり、立ち退きを迫られる事業所や民家の数が増え、環境への影響も大きくなるとみられる。そのため、その必要性和環境への影響を詳しく説明する必要がある。	対象道路の都市計画や環境影響評価にあたっては、関係法令や環境影響評価に関する条例に基づき説明会を開催するなど、住民等のご意見を伺いながら、適切に手続きを進めます。
環境全般	準備書が公表されるまでに市民のあいだで議論が深まる状況を作るべきである。特に、「フォト・モンタージュ」は早期に公表して何らかの支障があるとは考えられないことから、今後の環境影響評価手続きの中で、情報公開は随時に徹底して行うこと。	
環境全般	準備書の説明会より前に、関係する住民への聞き取り調査結果や、ルートの提示、実地調査報告、今津灯台の今後、大阪湾岸道路西伸部の状況などについて、説明会や県や市のHPで公表するなど、細かな対応が必要ではないか。	
環境全般	名神湾岸連絡線の環境影響評価については、環境への影響に関する市民の不安を払拭するとともに、事業の理解を得る必要がある。	
環境全般	概要書の住民説明会は、新聞各紙への公告や西宮市市政ニュースへの掲載により周知されたが、次回の説明会においては、対象区域となる住民にはチラシでの新聞折り込みか、各戸配布で事前に周知すべき。	概要書の説明会の周知については、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」に沿って、記者発表のほか、新聞や各戸に配布される西宮市市政ニュースへの掲載及びホームページでの公表により行いました。
環境全般	名神湾岸連絡線に関係する地域の人達に対し、説明会開催の周知やアンケートなどは戸別配布などにより行うべきである。また、インターチェンジをつくることになる西宮浜の住民へのアンケートはどうなっているのか。説明会を開催したという既成事実だけが先行しているのか。	概要書の説明会の周知については、兵庫県の「環境影響評価に関する条例」に沿って、記者発表のほか、新聞や各戸に配布される西宮市市政ニュースへの掲載及びホームページでの公表により行いました。 また、計画段階評価時のアンケート調査は、西宮浜も含め、西宮市、尼崎市、伊丹市、芦屋市、神戸市（東灘区、灘区、中央区、兵庫区、長田区）を対象に行いました。

表3-1(3) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解
環境全般	<p>今津小学校で予定していた日が台風の接近により延期になったが、国土交通省近畿地方整備局のホームページを見ていない多くの住民は知らなかったと思う。</p> <p>また、今津小学校での説明会では、入り口の案内がなかったり、エアコン設備がなく、蒸し暑く、数台の扇風機や送風機の音が大きくて説明者の声が聞き取りにくかった。</p>	<p>台風の接近に伴う延期の周知については、ホームページへの掲載のほか、記者発表を行うとともに地元関係団体への案内、市広報掲示板への掲示及び説明会会場における来場者へのチラシ配布を行いました。</p> <p>なお、説明会については、より一層の改善に努めて参ります。</p>
環境全般	<p>事前調査等の委託先であるコンサルタント会社は、実績が不明であり、信用度や技術力度が分からない。</p>	<p>対象道路の環境影響評価に係る調査については、国が調査主体です。</p> <p>現地調査などは、必要な実績や資格を有する技術者が従事している企業に委託しています。</p> <p>また、環境影響評価の実施にあたっては、専門家等の意見・助言を伺いながら調査、予測及び評価を行っています。</p>
大気汚染	<p>対象区域内には、灘五郷の一つ今津郷があり、酒造りの命は美味しい水と綺麗な空気である。酒蔵の頭上に高速道路をつくり、排気ガスやタイヤの摩耗など浮遊粉塵を降下させることは愚策である。特に超微粒子の粉塵は目に見えず、いくら酒蔵を密封しても、出入口や窓の隙間から侵入し、致命傷の打撃になる。どのように対処されるのか。</p>	<p>大気への影響については、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質と粉じん等を予測項目としており、事業特性及び地域特性を踏まえ、専門家等の意見を伺いながら、調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>なお、微小粒子状物質については、発生源が多岐にわたることや予測手法が確立していないことから予測の対象としていません。</p>
大気汚染・騒音・振動	<p>名神湾岸連絡線が出来れば、CO₂を含む大気汚染は増加することになり、騒音・振動も増える。西宮市が作成した「持続可能な地域づくりECOプラン」の達成は不可能であり、西宮市が策定した「西宮市環境計画」にも反する。</p>	<p>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。</p> <p>なお、「地球温暖化対策の推進に関する法律」及び「パリ協定を踏まえた地球温暖化対策の取組方針について」に基づき策定された「地球温暖化対策計画」では、道路交通流対策の一つとして二酸化炭素の排出抑制に資する環状道路等幹線道路ネットワークの強化を推進することとされており、対象道路は幹線道路ネットワークの強化に寄与することから、大気環境改善の一助になると考えています。</p>
水質汚濁	<p>狭い海域に橋脚が立つことになるが、海流の調査はしないのか。</p>	<p>海底の掘削に係る水の濁りへの予測及び評価にあたって、海域の水象(水温、流向、流速)の状況を調査しました。</p>
騒音	<p>概要書の説明会において、担当者から防音壁を設けることは、計画段階では考えていない旨の回答があったが、阪神高速神戸線の渋滞緩和と大型車を迂回させることが名神湾岸連絡線の目的であるならば、相当数の車が通行するのは明らかである。名神湾岸連絡線という異様で威圧的な公害道路を造るに当たり、通行量を見てから防音壁を設けるかどうかを決めるというのは、住民感情を逆なでするものであり、当初から計画に入れておくのは当然の事である。</p>	<p>騒音への影響については、事業特性及び地域特性を踏まえ、専門家等の意見を伺いながら、調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>また、事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行いました。</p>

表3-1(4) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解	
地形・地質	これまで、宮水対策をすれば影響は小さいとして杭工事や地下工事が行われてきたが、阪神高速神戸線やマンション、工場、大型店舗等が次々と作られ、すでに43号線脇の宮水井戸や、宮水発祥の地にある井戸も湧水していない。	宮水への影響については、専門家等の意見を伺いながら、地下水位や水質、地質調査等を行い、地下水位等の現況について十分把握するとともに、工事中及び工事後の影響について予測・評価を実施しました。 なお、事業実施段階には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、適切に対応します。	
地形・地質	「酒造用地下水保全に関する要望書」（灘五郷酒造組合水資源委員会、宮水保存調査会）にある酒造期（毎年10月より翌年3月末までの6ヶ月）を避けて、名神湾岸連絡線という大規模な工事はできるのか。		
地形・地質	宮水取水井戸は数回移動しているとされており、名神湾岸連絡線の影響で宮水が消滅するかもしれない。		
地形・地質	概要書2-20ページに、「宮水地帯の井戸の水面は地表からわずか2～3mのところにある」とあるが、この層（透水層）の厚さが記載されていないのは何故か。		
地形・地質	道路の支柱（基礎杭）が地下深く入ることにより宮水に変化があると思われる。どこを掘ったら宮水に影響があるかなどの調査はぜひ実施してもらいたい。関係する酒造メーカーの意見について公表してもらいたい。		
地形・地質	名神湾岸連絡線は、生活環境の悪化や人工的に作れない「宮水」消滅の危機をもたらすため、名神湾岸連絡線は必要ない。		
地形・地質	概要書によると、西宮JCT（仮称）周辺は海岸低地や砂州であり、地表の亀裂もある。大地震の時には、液状化や地盤沈下、地盤の移動も考えられ、JCTは損傷し長期間使用出来なくなる。 また、兵庫県南部地震時に現れた地表の亀裂が隠れていることも考えられることから、出来る限り現況調査を行うべきである。		地震、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。
植物・動物・生態系	今津浜には貴重な海浜植物であるハマエンドウが生育し、貝類やカニ類等の生物も存在する。また底生動物を求めて野鳥も、花を求めて昆虫類もやってくる。今津浜の現地調査時期及び現地調査結果の公表はいつ頃されるのか。		対象道路のルート選定にあたっては、今津浜の改変を伴わないルート計画としました。 動物・植物・生態系への影響については、専門家や関係機関の意見を伺いながら、現地調査を行い、工事中及び工事後の影響について予測・評価を実施しました。
植物・動物・生態系	大阪湾で数少ない砂浜の一つである今津浜には、貴重な「ハマエンドウ」が自生している。		
植物・動物・生態系	今津浜で失われる自然環境・生態系を回復する措置を取ること。		
植物・動物・生態系	海浜植物にとって、日照は大きな問題であることから、日照がどう変わっていくのかについて調査をお願いしたい。		
動物（魚類）	狭い海域に橋脚を立てると海流が変化し、魚類への影響が考えられることから、魚類の動向も含めて調査をお願いしたい。狭い海域の海流の流れを変えるような状況は本来好ましくない。		

表3-1(5) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解
文化財	今津灯台について、現況調査を行わず、文献や関係部署への調査だけで、その重要性がわかるのか。	文化財については、既存資料による情報収集・整理及び教育委員会等への聴取により必要な情報を得ることができるため、現地調査を行わないこととしました。予測・評価については、専門家や関係機関の意見を伺いながら実施しました。
文化財	我々には、昔から大事にして来た「今津浜」や「今津灯台」などの文化財を将来に伝える責務がある。	
文化財	西宮市が発行した「西宮歴史散歩案内マップ」によると、この地区には、西宮市指定の近代化遺産として、「今津小学校六角堂」、「今津砲台の跡」、「今津港」及び六角堂の前身の「大観楼跡」がある。	
文化財 景観	今津灯台について、現役であることが重要である。内陸に移設する話もあるようだが、灯台としての価値を維持するためには海の見える場所に移設するのが最適である。県との協議が必要ならお願いしたい。	
文化財	名神湾岸連絡線によって、今津灯台が海の見えない場所に移転されると、文化財の価値が下がる。	景観への影響については、事業特性及び地域特性を踏まえ、調査、予測及び評価を行いました。 予測に用いた将来交通量については、将来の交通需要に基づき適切に設定し、準備書に記載しました。
文化財 景観	「今津灯台」を移設する場合は、移設先は海岸に面した位置とすること。	
景観	西宮砲台や住吉神社から南東を見た時、すでに西宮大橋で眺望権が損なわれているのに、名神湾岸連絡線が出来れば、眺望権は喪失し西宮市の観光資源がなくなる。	
事業 計画	名神西宮インターから名神湾岸連絡線に南下する交通量の予測値は何台か。	
事業 計画	名神湾岸連絡線から名神インターに北上する交通量の予測値は何台か。	
事業 計画	阪神高速神戸線の神戸行き方面から名神湾岸連絡線に入る交通量の予測値は何台か。	
事業 計画	名神湾岸連絡線から阪神高速神戸線の大阪行き方面に向かう交通量の予測値は何台か。	
事業 計画	政策目標の「渋滞の緩和」について、小曾根線や札場筋線・43号線は緩和されるが、名神湾岸連絡線に車が集中して、渋滞するのではないか。	
事業 計画	名神湾岸連絡線から阪神高速神戸線への大阪行き車線は、どの様に接続するのか。また、現在の西宮インターは、1層が43号、2層が名神高速、3層が神戸線だが、大阪方面行きに接続するには4層となるのか。対象実施区域には住宅が密集していることから、これは許されない。	

表3-1(6) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解	
事業計画	概要書1-6ページ「(5)インターチェンジ等」に記載されている接続道路の記載内容について、決定した経緯等の詳しい説明が必要。	対象道路の都市計画手続きにおいて、関係法令に基づき適切に進めます。	
事業計画	詳細ルートと構造について、どのような検討プロセスを経て決定するのか、詳しく説明する必要がある。		
事業計画	概要書1-8ページ「1.4.2. 政策目標の設定」において、現状について数値を示し問題点を指摘すべき。また、名神湾岸連絡線の実現によって、これらの政策目標がどのように達成させるかの見通しについても数値を示して説明すべき。		
事業計画	国道43号線及び阪神高速の渋滞緩和のため、名神湾岸連絡線によって湾岸線に車の流れを変えることと合わせて、湾岸線を延伸することについての説明も併せて行う必要があるのではないか。		
事業計画	概要書の説明会において、「立ち退きの範囲を示すように」と質問したところ、担当者から「まだ決まっていない」旨の回答があった。名神湾岸連絡線の計画を作成する上で、最も重要な要素である立ち退きの範囲を決めていないのは、ずさんな計画としか言いようがない。隠さず早急に示してほしい。		
事業計画	兵庫県南部地震では阪神高速神戸線の崩壊や湾岸線の通行不能など想定外のことが起こったが、南海トラフ地震でも想定外が起こり得ることから、名神湾岸連絡線では、何らかの対応はされるのか。		地震、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・構造的な検討を行います。
事業計画	西宮浜JCT（仮称）や西宮浜IC（仮称）は、埋め立て地に存在し、大地震により液状化や地盤沈下が予想され、付帯施設や取付け道路が長期間使用出来なくなる。		
事業計画	阪神大震災の時には阪神高速湾岸線も神戸線も役に立たなかった。また平成30年の台風（21号）で関西国際空港への橋げたが損壊した。高架道路をつくるより、港や護岸の整備を充実する方が大切に思う。		
事業計画	阪神高速湾岸線は建設後20年以上が経ち、海水や潮風に常に晒されているため、大きな地震や津波で壊れる恐れがあり、落下したら救助船が港に近づけない。		

表3-1(7) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解
事業計画	平成25年から計画段階評価を進めているということだが、それならもっと早い段階で説明会を開催できたのではないか。本来なら条例による環境影響評価の対象ではないというが、近隣住民にとっては大事な問題であり、国や県が勝手に進めていいのか疑問に思う。	計画段階評価は、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、計画段階におい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こととしています。対象道路においては、平成25年8月から計画段階評価を実施し、沿道住民や事業所へのアンケートをはじめ、オープンハウスや経済・産業関係団体へのヒアリング等のほか、関係する県や市などの意見を聴いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等から意見を聴き、対応方針を決定しました。
事業計画	実施した計画段階評価は、アンケート調査の回収率が低く、住民の意見を反映したものとは言えない。 計画段階評価については、新名神高速や大阪湾岸線西伸部の完成に伴う交通量の変化を把握するとともに、43号線裁判の意義を踏まえ、阪神高速湾岸線の無料化や阪神高速神戸線のナンバープレート規制など、先進的な交通量削減対策を行った後に実施するべきである。	また、対象道路の都市計画や環境影響評価にあたっては、関係法令や環境影響評価に関する条例に基づき説明会を開催するなど、住民等のご意見を伺いながら、適正に手続きを進めます。
事業計画	政策目標に「渋滞の緩和」とあるが、これまで阪神間に新しい道路をつくって、交通量が減ったためしがない。また一時的に渋滞が減ったとしても、今まで渋滞で避けていた車が神戸線に加わり、名神湾岸連絡線をつくってもすぐにまた渋滞になるのは確実である。	対象道路は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線をつなぐことにより、「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」が図られることが期待できることから、必要不可欠な路線と考えています。
事業計画	政策目標に「災害時等に強い道路ネットワークの確保」とあるが、台風時には高速道路が閉鎖になって使えない。阪神大震災では、阪神高速神戸線の高架橋脚が倒壊して高架下の道路の通行を阻んでいる。	また、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。
事業計画	政策目標に「沿道環境の改善」とあるが、長年、国道43号線と阪神高速に、騒音、振動、排気ガス、交通事故の危険性、高架構造物の威圧感、景観破壊等にさらされ、且つ慣らされてきた住民に対して、どの様な説得力のある改善があるのか具体的に示してもらいたい。	具体的な改善対策については、事業実施段階において検討します。
事業計画	政策目標の「沿道環境の改善」について、他の路線は改善されるだろうが、地域への大型車の流入規制をしたとしても車は増加し環境は悪化する。	
事業計画	政策目標に「交通安全の確保」として、大型車の流入を抑制し安全安心な生活空間を確保とあるが、同時に「物流の活性化」も上げており、当該地区に大型車が今以上に増大することは明白である。高架橋のみならず、高架下にも大型車が増えるのは、これまでの実態からみて容易に想像できる。また、橋脚が出来る事によって、道幅が大幅に広がり横断歩道もおのずと広がり、今以上に危険になる。また、地区が道路によって完全に分断されてしまう。	
事業計画	政策目標の「物流の活性化」について、他の地区は活性化されるが、車そのものを減らさない限り、この地区の活力は無くなるのでは。	
事業計画	西宮市南部は、名神湾岸連絡線の通過地域になり、大阪や神戸の「物流の活性化」の犠牲になるだけで、この地区の活力がなくなる。	

表3-1(8) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解
事業計画	政策目標の「交通安全の確保」について、小曾根線や札幌筋線・43号線は改善されるだろうが、「JCT」や「IC」での事故が多くなるのでは。	対象道路は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線をつなぐことにより、「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」が図られることが期待できることから、必要不可欠な路線と考えています。 また、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。 具体的な改善対策については、事業実施段階において検討します。
事業計画	西宮市南部では、国道2号線、43号線、171号線、阪神高速神戸線、阪神高速湾岸線の幹線道路に加え、山手幹線が作られた。道路を作れば作るほど車が増えている。名神湾岸連絡線を作れば、この地域にさらに車が増えるのでは。	
事業計画	兵庫国道事務所、近畿地方整備局、国土交通省は、「43号線裁判」の意義である「車公害をなくす。車を減らす」を思い出すべき。全国に先駆けて、新しい考えにより、この地区で車を増やさない社会にする責務があるため、名神湾岸連絡線は必要ない。	
事業計画	有料化されれば、名神湾岸連絡線を通る車は現在と変わらないのではないかと。また、西宮浜にインターチェンジなどが出来れば、通行する車の台数は増加し、西宮浜の環境も大きく変わると思われる。	
事業計画	保育所や小中学校、病院、高齢者福祉施設が都市計画対象道路事業実施区域やその周辺に存在しており、このような日常生活において重要な施設があるにもかかわらず、名神湾岸連絡線を整備するのか。	
事業計画	想定外の事態により、名神湾岸連絡線が壊れたりすると逆に復旧の邪魔になる恐れがある。	
事業計画	名神湾岸連絡線の完成まで、少なくとも15年から20年かかると思われるが、その頃には人口が減少し、車の台数も減り、物流方法も変わるなど、現在と同じ状況とは考えられず、道路網の延長は不必要と考える。逆に、通行量の増加をもたらすだけで、沿道住民の環境は変わらないのでは。	
事業計画	当該地区では、国道43号線、名神インターチェンジ、阪神高速神戸線、阪神高速湾岸線と順次造られてきたが、その度に車の通行量が増大し、日本有数の公害道路となった。そして、追い打ちをかけるように今回また新しく連絡道路を造ろうとしている。暴挙としか言いようがない。沿線住民に忍耐と我慢を強いてきた歴史があるだけに、更なる苦痛を強いる今回の名神湾岸連絡線計画は白紙に戻してほしい。	
事業計画	名神湾岸連絡線という大規模な計画を進める前に、国道43号の歩道橋の改修や今津西線歩道橋へのエレベータの設置を優先してもらいたい。	
事業計画	若者の車離れや団塊世代の免許証の返上、少子化が進むことにより、将来、車が減ることになる。効率的な車の利用や鉄道の利用を考慮する時ではないか。	
事業計画	国や自治体が抱える多額の借金や人口減による税収不足が考えられる状況において、名神湾岸連絡線に莫大な税金を使うよりも、既存道路の維持管理に使うべきである。	

表3-1(9) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解
事業計画	名神湾岸連絡線の事業には賛成しがたい。	対象道路は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線をつなぐことにより、「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」が図られることが期待できることから、必要不可欠な路線と考えています。
事業計画	この連絡線は必要ありません。	また、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。 具体的な改善対策については、事業実施段階において検討します。
事業計画	阪神高速神戸線との接続については、概要書の説明会での質問者の発言で初めて知った。その様な計画は、沿線の住民には一切知らされておらず、沿線住民が犠牲になるのだと実感した。近畿地方整備局に対する不信感を抱かずにはいられない。なぜ、沿線住民に隠し続けるのか。	対象道路は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線をつなぐことにより、「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」が図られることが期待できることから、必要不可欠な路線と考えています。 また、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。 対象道路の構造については、都市計画手続きにおいて、関係法令に基づき適切に進めます。 なお、対象道路における接続道路については、準備書に記載しました。
事業計画	過去の例から国土交通省近畿地方整備局が計画を中止したり、見直しをする可能性は低く、何を言っても無駄な気持ちだが、当該住民としての立場から敢えて意見書を提出する。	対象道路の都市計画や環境影響評価にあたっては、関係法令に基づき適切に手続きを進めます。
事業計画	概要書1-2ページ「1.3.1. 都市計画対象道路事業の目的」の1行目「名神高速道路と阪神高速5号湾岸線」の後に「、阪神高速3号神戸線の大坂方向」を挿入すべき。阪神高速3号神戸線の大坂方向との連絡は事業の骨格部分だけに記載が必要。	対象道路における接続道路については、準備書に記載しました。
事業計画	概要書1-15ページの「3. その他」において、1行目の「詳細なルート・構造の検討にあたっては」の「の検討」を削除すべき。この文章の最後が「検討を行う」となっているため、「検討」の表現が重なる。	文章については、今後適切な表現に努めます。

表3-1(10) 概要書の内容について意見を有する者の意見の概要及び事業予定者の見解

区分	意見の概要	意見に対する事業予定者の見解
その他	<p>甲子園浜北護岸にヨットを係留中であり、西宮浜北護岸への移動計画を持つが、名神湾岸連絡線事業と移動計画に関連があるのか。また、移動計画の明確な時期は分からないが、名神湾岸連絡線の工事時期や期間、完成後の影響に関し、助言を求めたい。</p> <p>さらに、大量のヨットの移動計画を進めることに利点があるのか、移動すべき時期について助言があれば拝聴したい。</p>	<p>環境影響評価では、事業の実施が環境に及ぼす影響について調査、予測及び評価を行うものであり、対象道路以外の事業について述べるものではありません。</p>
その他	<p>今津浜は、水門工事が完成した何年後かには水没すると聞いている。今津浜の嵩上げなどの対策はできないのか。あるいは、どこか別の場所へ移設するという方法を取ることはできないのか。</p>	
その他	<p>名神高速があるため、阪神電鉄の久寿川駅は高架化することが出来ず、今津港津門大筒線はアンダーパスになっている。大雨や津波では、電車が止まりこの幹線道路も使えない。</p>	
その他	<p>名神湾岸連絡線は災害で役に立つどころか、復旧の邪魔になる。災害時、名神湾岸連絡線に上って逃げられる話もあるが、阪神高速神戸線でも年に1回でも訓練をしているのか。</p>	

3.2. 第1次審査意見書に記載された意見及び事業予定者の見解

「環境影響評価に関する条例」（平成9年3月27日兵庫県条例第6号）第9条第1項に基づき、平成30年8月9日に提出した概要書について、同条例第12条第1項に基づき作成された第1次審査意見書が平成30年12月7日付で送付された。

第1次審査意見書に記載された意見及び事業予定者の見解は、表3-2に示すとおりである。

表3-2(1) 第1次審査意見書に記載された意見及び事業予定者の見解

項目	第1次審査意見書に記載された意見	意見に対する事業予定者の見解
全体的事項(1)	対象事業実施区域及びその周辺には多数の住居等が存在していることから、ルートを選定及び道路の詳細設計等に当たっては、十分な環境配慮を行うこと。	ルートの設定については、西宮市都市計画案において用地取得等による影響をできる限り小さくするための配慮が行われています。また、道路の詳細設計等については、環境影響評価の結果を踏まえ、環境に及ぼす影響について事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図れるように努めます。
全体的事項(2)	本事業では、名神高速道路及び阪神高速3号神戸線と接続するジャンクションを西宮インターチェンジ部に新設することとしている。名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び国道43号線は、いずれも非常に交通量の多い道路であること、また、西宮インターチェンジ周辺には住居等が密集していることから、接続工事の長期化が予想され、工事による生活環境への影響が長期間に及ぶ可能性がある。このことから、工法及び工事期間等の検討に当たっては、十分な環境配慮を行うこと。	事業実施段階における具体の工法及び工事期間等の検討に当たっては、環境影響評価の結果を踏まえ、環境に及ぼす影響について事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図れるよう努めます。
全体的事項(3)	予測評価の前提となる将来交通量については、本道路の供用に伴い変化すると考えられる周辺道路の交通量も含め、将来の交通需要に基づき明らかにすること。	予測に用いた将来交通量については、将来の交通需要に基づき適切に設定し、準備書に記載しました。
全体的事項(4)	海域に設置する橋脚については、潮流の停滞防止や生物生息環境の保全の観点から、位置及び構造等を検討すること。	海域に設置する橋脚の位置及び構造等については、事業実施段階において関係機関との協議や、経済性、施工性、環境への影響、維持管理等を総合的に勘案して検討することとしています。 また、潮流の変化による環境への影響については、生態系において予測・評価を行いました。
全体的事項(5)	事業目的、事業計画及び環境影響評価の内容等について、地域住民にわかりやすく説明し、理解を得るよう努めること。	環境影響評価の手続きにおける説明会については、わかりやすい説明に努めるとともに、住民等のご意見を伺いながら、的確な情報提供等に努めます。

表3-2(2) 第1次審査意見書に記載された意見及び事業予定者の見解

項目	第1次審査意見書に記載された意見	意見に対する事業予定者の見解
個別的事項(1) 大気汚染 ア	対象事業実施区域及びその周辺には住居等が多数存在している状況を考慮し、工事に伴う粉じん等の予測評価においては、対象事業実施区域及びその周辺における現地調査を実施して現地の粉じん等の状況を把握し、その結果をふまえて、可能な限り低い環境保全目標値を設定すること。	粉じん等（降下ばいじん）については、対象道路事業実施区域及びその周辺において現地調査を行いました。 環境保全目標となる数値については、規制・基準・目標が国や関係する地方公共団体より示されていないことから、「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)に示されている10t/km ² /月を参考値としました。 なお、事業実施段階においては、環境影響評価の結果を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で粉じん等の低減が図れるよう努めます。
個別的事項(1) 大気汚染 イ	対象事業実施区域及びその周辺は、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(平成4年法律第70号)」第6条第1項及び第8条第1項に基づく対策地域に含まれている。対象事業実施区域及び阪神高速5号湾岸線等の交通量の増加が想定される区域において、現地調査を行って大気汚染の状況を把握し、自動車の走行に伴う大気汚染物質の影響について適切に予測及び評価を行うこと。	阪神高速5号湾岸線等の交通量の増加が想定される区域のうち、西宮市域における大気状況については、西宮市が移動測定車により経年的に調査していることから、その結果により把握しました。 自動車の走行に伴う大気汚染の予測にあたっては、地域を代表する一般環境大気測定局(鳴尾支所局)の観測値を使用しました。 なお、予測及び評価については、都市計画対象道路事業実施区域及びその周辺(西宮浜を含む)における住居地域を対象に実施しました。
個別的事項(2) 水質汚濁 ア	コンクリート打設工によるアルカリ排水の発生が想定される場合は、水の汚れを調査項目に選定し、適切に調査、予測及び評価を行うこと。	海域内における工事は、橋脚工事のみでケーソン工法を想定していることから、コンクリート打設工によるアルカリ排水の発生は想定していません。事業実施段階においては、コンクリート打設工によるアルカリ排水の発生が想定される場合は、工事箇所状況を踏まえ、中和処理による排水対策等を適切に実施し、公共用水域にアルカリ排水が流入しないように努めます。
個別的事項(2) 水質汚濁 イ	「平成28年度公共用水域の水質等測定結果報告書(兵庫県)」によれば、橋脚の設置が想定される今津港は、県内の測定地点の中で底層の年間平均溶存酸素量が最も低い地点であり、周辺海域で青潮の観測事例もあることから、潮流の停滞性が高く、底質の有機物含有量が高いことが想定される。このことから、海底の掘削に伴う水の汚れを調査項目に選定し、調査、予測及び評価を行うとともに、工法及び工事期間等について検討すること。	「海底の掘削に伴う水の汚れ」を環境影響評価の項目として追加し、調査、予測及び評価を行いました。 なお、詳細な工法及び工事期間等については、環境影響評価の結果を踏まえ、事業実施段階において検討します。

表3-2(3) 第1次審査意見書に記載された意見及び事業予定者の見解

項目	第1次審査意見書に記載された意見	意見に対する事業予定者の見解
個別的事項(2) 水質汚濁 ウ	橋脚の存在によって潮流に変化が生じる可能性が考えられることから、潮流への影響について適切に調査、予測及び評価を行うこと。	橋脚の存在に伴う潮流の変化について、適切に調査、予測及び評価を行いました。 なお、潮流の変化による環境への影響については、生物の生息環境に影響を及ぼす恐れがあるため、生態系において予測・評価を行いました。
個別的事項(3) 土壌汚染	土壌の掘削工事等が予定されている区域においては、既存資料を基に土地の使用履歴を十分に把握し、必要に応じて土壌環境基準項目について調査、予測及び評価を行うこと。	廃棄物等の項目における地歴調査の結果、改変区域に土壌汚染の可能性があると考えられる施設及び事業所が10箇所存在しますが、事業実施段階において、「土壌汚染対策法」(平成14年法律第53号)等の法令等に基づき調査を実施し、土壌汚染が確認された場合には汚染土壌を適切に処理します。さらに、都市計画対象道路事業実施区域から掘削した汚染土を搬出する場合においても、関係法令等に基づき適切に処理することから、影響は極めて小さいと考えています。
個別的事項(4) 騒音・振動・低周波音 ア	現況調査については、24時間の調査を2回以上行い、平均的な騒音、振動及び低周波音の数値を把握すること。	騒音、振動及び低周波音の現地調査については、24時間の調査を2回行い、現況値を把握しました。
個別的事項(4) 騒音・振動・低周波音 イ	対象事業実施区域の東側には、複数の集合住宅が近接して存在している。このような場所では、音源から評価点へ直接伝搬する直接音のほか、建物の壁等に反射して伝搬する反射音、建物を乗り越えて伝搬する回折音の影響が想定されることから、道路に面している建物周辺のみならず、面していない建物周辺において、適切な予測地点を設定し、予測評価を行うこと。	自動車の走行に係る騒音については、道路に面していない背後地においても予測しますが、予測にあたっては、周辺建物による遮蔽・回折・反射の影響を考慮した場合、遮蔽による減音効果が発生するため、背後地においても建物が無い設定で予測・評価を行いました。
個別的事項(4) 騒音・振動・低周波音 ウ	遮音壁の構造の検討においては、周辺住居の階層高さを考慮すること。	自動車の走行に係る騒音については、住居の階層高さを考慮して予測・評価を行いました。
個別的事項(4) 騒音・振動・低周波音 エ	詳細設計においては、床版の厚さ、剛性及びジョイント部等について検討し、低周波音の発生しにくい構造とすること。	床版の厚さ、剛性及びジョイント部等については、環境影響評価の結果を踏まえ、事業実施段階において検討します。
個別的事項(5) 地形・地質	対象事業実施区域及びその周辺には、西宮市宮水保全条例(平成29年西宮市条例第15号)第4条第1項の規定に基づく保全対象区域が存在している。宮水は西宮市の伝統産業である清酒造りにおいて不可欠なものであることから、専門家の指導のもと、宮水に関する的確に調査、予測及び評価を行うとともに、宮水を保全するうえで適切な工法を採用すること。	宮水については、専門家の意見を伺いながら調査、予測及び評価を行いました。また工法についても、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、「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、検討を実施します。

表3-2(4) 第1次審査意見書に記載された意見及び事業予定者の見解

項目	第1次審査意見書に記載された意見	意見に対する事業予定者の見解
個別的事項(6) 植物・動物・ 生態系 ア	対象事業実施区域及びその周辺は、渡り鳥の貴重な飛来地であることから、渡りへの影響について予測及び評価を行うこと。なお、渡り鳥には夜行性の種も多いことから、夜間においても現地調査を行うこと。	鳥類については、夜間の現地調査を行うとともに、渡りへの影響についても予測・評価を行いました。
個別的事項(6) 植物・動物・ 生態系 イ	道路の詳細構造の検討にあたっては、走行する自動車へのバードストライクの防止策について考慮すること。	走行する自動車へのバードストライクの防止策については、環境影響評価の結果を踏まえ、事業実施段階において検討します。
個別的事項(6) 植物・動物・ 生態系 ウ	対象事業実施区域から東側に位置する甲子園浜、西側に位置する御前浜・香榎園浜は、阪神間に残された数少ない自然海岸であり、そこに形成されている砂浜及び干潟は地域を特徴づける貴重な生態系の場となっている。事業の実施によって水象及び水質等に変化が生じた場合、生態系に影響を及ぼす可能性があることから、必要に応じて、水象及び水質の調査結果を関連付けて予測及び評価を行うこと。	生態系については、水象（潮流）及び水質を含む「水質汚濁」の調査結果も踏まえたうえで、予測・評価を行いました。
個別的事項(7) 景観 ア	地域の景観資源である今津灯台及び甲子園浜等とその周辺が一体となった風景に及ぼす影響について、対象事業実施区域及びその周辺を俯瞰できる地点である西宮大橋及び西宮港大橋等を眺望点に含め適切に調査、予測及び評価を行うこと。	景観への影響については、西宮大橋及び西宮港大橋を眺望点に含め、適切に調査、予測及び評価を行いました。
個別的事項(7) 景観 イ	市街地を縦断する長大な高架構造物であり、景観に及ぼす影響が大きいことから、景観資源を可能な限り守ることができるルートとすることはもとより、シンプルな構造かつ周辺と調和した色彩等の圧迫感を与えないデザインとすること。また、眺望の開けた場所から見たときに、景観になじむ美しいデザインとすること。これらの点をふまえて予測及び評価を実施し、慎重な対策を行うこと。	構造物や道路附属物のデザインについては、環境影響評価の結果を踏まえ、必要に応じて専門家の意見を伺いながら、事業実施段階において検討します。 また、ルートについては、環境に及ぼす影響について事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減を図り設定しました。