

平成27年度 第1回
神戸市都市計画審議会

都市計画の案に係る意見書の要旨の集約及び神戸市の考え方

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について

(須磨多聞線)

都市計画の案に係る意見書の要旨の集約及び神戸市の考え方 目次

1. 都市計画変更案（4車線→2車線）に関する意見 …… 1
2. 須磨多聞線の必要性に関する意見
3. 環境面及び環境影響評価に関する意見 …… 2
4. その他の意見 …… 3

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>1 都市計画変更案（4車線→2車線）に関する意見</p> <p>① 須磨多聞線の整備により、交通の適正な分散が図れるとともに、自家用車からバスなどに移動手段を転換できる仕組みが期待でき、相対的な交通量の低減にも貢献できる道路になると期待している。西須磨地域周辺および神戸市西部のネットワークの充実と西区在住者の立場を勘案し、本来4車線にすべきとは思いますが、2車線でも早期実現に向けて速やかに実現してほしい。</p>	<p>今回の須磨多聞線の変更は、将来の交通需要を踏まえて、車線数を4車線から2車線に変更しようとするものです。</p> <p>須磨多聞線は道路のネットワークを形成し、既成市街地と新市街地を連絡する重要な道路ですので、事業については、広く地域の皆さんの意見を伺いながら、なるべく早期に整備ができるよう努めてまいりたいと考えています。</p>
<p>2 須磨多聞線の必要性に関する意見</p> <p>① 周辺道路の整備により、10～20年前に比べて渋滞は激減している。西須磨工区は整備される方が有難いが、離宮付近の住民の方々のことを考えると、無理してまで整備する必要があるのか。</p> <p>② 2040年には日本の人口は8,000万人になり、須磨区の人口も3万人減少するそうなので、須磨多聞線は必要ない。行政は、20～30年先を見て、もっと真剣に考えるべき。</p> <p>③ 須磨多聞線の計画ありきで進めるべきではない。須磨多聞線の整備により、住宅の資産価値が下がり、道路沿線の商店は閑散とする。誰が補償するのか。責任は誰が持つのか。</p> <p>④ 風光明媚な地域資源を失ってまで建設する必要はない。</p> <p>⑤ 須磨多聞線の整備により、地域環境の悪化、地域社会の分断、環境破壊をもたらすことは看過できない。</p> <p>⑥ 山麓線が整備されて以降、周辺の離宮道や天井川左岸線が渋滞しているのは、ある一部の時間帯だけである。</p>	<p>須磨多聞線は、道路のネットワークと都市の骨格を形成する重要な幹線道路です。</p> <p>当路線は、昭和40年に策定した「神戸市総合基本計画」において、都市の骨格を形成し、既成市街地と新市街地をつなぐ道路として整備を進めていくことを位置付けて以降、基本計画等を定期的に見直して更新している中でも、変わらず常に位置付けがされてきたものです。現行のものでは、平成23年策定の「第5次神戸市基本計画」および部門別計画である「都市計画マスタープラン」や「みちづくり計画」等に位置づけています。</p> <p>また、道路の機能や整備による効果については、自動車交通の分散による周辺道路の混雑緩和、沿道環境の改善、延焼遮断帯の形成による防災性向上、災害時や緊急時の輸送路・避難路の確保、緊急車両の速達性の向上、散策や憩いの場などゆとり空間の創出、周辺土地利用の誘導などが見込まれると考えています。</p> <p>以上のこと等から、須磨多聞線は全市的な観点から必要な路線であると考えています。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>3 環境面及び環境影響評価に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 須磨多聞線の整備により、長年に渡る地域の渋滞緩和が期待でき、ガソリン車から排出されるNOx/PM低減にもつながり、周辺住民の皆さんの生活環境改善に役立つと考える。 ② 騒音や大気質では環境基準を超過している現状があり、さらに1日9,000台の車両が入り込むことを考え、建設自体の再検討が必要である。 ③ 新たに1日9,000台の車両が地域に入り込み、環境基準が守られない地域が新たにできる。また、環境基準を超えている地点においても、少しの改善しか見られず、環境基準をクリアできていない。 ④ 地域周辺の生活環境や健康被害の悪化は明白である。 ⑤ 2車線でも4車線でも、高架道路が地域の景観を台無しにすることは同じである。 	<p>須磨多聞線は、神戸市環境影響評価等に関する条例の対象外ですが、公害調停の経緯なども踏まえ、平成25年から事業課が自主的に条例に準じて環境影響評価の手続きを進め、平成26年8月に環境影響評価書を公表しました。</p> <p>大気質については、二酸化窒素および浮遊粒子状物質について、須磨多聞線及びその周辺において予測をしていますが、二酸化窒素および浮遊粒子状物質ともに、すべての地点において環境基準を達成し、数値自体も減少する予測結果が出ています。この結果から、須磨多聞線の整備で交通が分散されることにより、沿道の環境が改善されることが期待できると考えております。</p> <p>騒音については、道路の後背地において一部で環境基準値を超過することが予想される地点があることが分かりましたが、この点については、供用後に事後調査を実施し、その実測結果を踏まえて騒音の影響を低減するための対策の必要性を判断します。なお、今回の騒音予測では水平、高さ方向合わせて98地点で予測を行っており、このうち、環境基準値を超える箇所は、昼間8点、夜間4点になります。</p> <p>景観面については、離宮道の一部区間で、海への眺望に影響しますが、範囲は限定的であると考えています。また、高架道路による景観への配慮として、計画段階では、橋梁形式を桁の高さが低い形式を、また橋梁の配置及び外観のデザイン・色彩等の選定については、圧迫感を感じさせないようなものを検討していきたいと考えています。</p> <p>なお、その他の環境要素についても、事業実施区域では環境保全措置を適切に実施することで、環境保全目標（環境基準等）を達成する予測結果となっています。</p> <p>以上から本事業は、環境基準および神戸市環境基本計画等の目標等の維持達成に支障を及ぼすものではないと考えています。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>4 その他の意見</p> <p>① 兵庫県の公害紛争調停委員会のたび重なる指導と勧告を一方的に打ち切ったのは、他ならぬ神戸市である。</p> <p>② 地域の環境悪化は明らかであるのに、市は「道路ネットワーク」や「離宮道が人中心の道になる」、「緊急車両が早く到着」などの都合のよいニュースを一方的に流しており、不信を強める。</p> <p>③ 現状混雑している離宮公園前交差点が5差路になるが、その内容がどうなるのか示されていない。また、現道の千森線との接続はどうなるのか。</p> <p>④ 阪神淡路大震災以前からの市と地域との経緯を知っている市職員がほとんどおらず、信頼関係が欠落している。</p> <p>⑤ 旧須磨警察署跡地周辺は、地域住民は、そこが代替地となることで納得したと思うが、この20年間、1軒の戸建住宅が建たないどころか、マンション業者に売り出そうと企んでいるらしい。用途変更や高度変更で高く売れるらしいが、地域住民はそんなことを望んでいない。</p> <p>⑥ 市当局と地域住民との信頼関係については、過去には寄り添った時期もあったが、現在はほとんどない状況である。</p> <p>⑦ 地域住民と折り合うには、徹底的な話し合いが必要である。</p>	<p>公害調停については、調停委員会からの受諾勧告が「須磨多聞線の建設は考慮の他として協議を今後も継続する」という内容であったため、その勧告を受諾できない旨を回答し公害調停が打ち切られております。</p> <p>神戸市では、平成7年1月の阪神・淡路大震災以降、震災復興事業として、既成市街地を中心に道路整備や土地区画整理事業、市街地再開発事業などを進めてきました。西須磨地域においては、千森線、中央幹線、須磨多聞線の整備を進めていくこととしました。</p> <p>事業の進行に当たっては、平成9年からの公害調停をはじめ様々な経緯がありましたが、地域の皆さんとの協働と参画の取り組みにより、千森線については平成16年に、中央幹線については平成20年にそれぞれ供用しました。</p> <p>須磨多聞線についても、地域の皆さんのご意見を伺い、出来る限り反映した内容で整備を進めていきたいと考えております。</p> <p>なお、離宮公園前交差点の具体的な形状については、公安委員会との協議を進めながら決定していきます。</p> <p>また、須磨警察署跡地は、須磨多聞線の用地買収の代替地の候補地でしたが、結果的に代替地として利用することはなく、当該地は基本的に売却する方針です。</p> <p>なお現在のところ、当該地の用途地域や高度地区を変更する予定はありませんが、売却に当たっては、地域の皆さんの意見もお聞きしながら手続きを進めたいと考えております。</p>