

山手幹線街路事業（熊野工区）について提出されたご意見等の内容とそれに対する市の考え方

平成21年9月25日から平成21年10月26日までの期間で実施しました意見提出手続（パブリックコメント手続）に基づく意見募集について、お寄せいただいた意見の内容とそれに対する市の考え方を取りまとめました。

1．意見提出者： 53名（49通 うち2名連名：2通、3名連名：1通）

（内訳）男性：31名 女性：21名 法人：1名

30歳代：3名 40歳代：5名 50歳代：6名 60歳代：20名 70歳代：12名 80歳代：2名 不明：5名

本庁地域：2名 瓦木地域：51名

会社員：9名 自営業：11名 無職：17名 その他：16名

メール：12通 FAX：23通 郵送：3通 直接提出：11通

2．事業の賛否：（内訳）拡幅、4車線化の事業に賛成：6名

拡幅、4車線化の事業に反対、または2車線供用とすべき：35名

その他：12名

3．意見の件数：157件

（内訳）道路整備を要望する意見：15件

事業の必要性に対する意見：59件

騒音・大気等の環境に対する意見：24件

交通安全対策などに対する意見：18件

治安、地域に対する意見：15件

説明会、パブリックコメントに対する意見：20件

その他の意見：6件

道路整備を要望する意見

ご意見の内容	件数	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・西宮市内の山手幹線を全て4車線化して、交通渋滞を緩和することに賛成である。 ・大型商業施設が、できた今、武庫川から中津浜線までの区間だけが、未だ対向2車線のままの不自然さで、特に週末などは、ひどい渋滞が続いている。この慢性的な渋滞をさけるため、最近では路地裏を抜ける車が急増し、これまで閑静だった住宅地を、車が駆け抜けて行きヒヤットすることが多い。山手幹線全線のスムーズな機能を確保するため、早期に道路幅拡張して欲しい。 ・この区間が2車のため、隣接する生活道路である県道西宮豊中線に迂回する大型車両が見受けられ、歩行者等の安全が脅かされている。一刻も早く山手幹線の完成を要望する。 ・この道路は、以前より都市計画道路として拡張の予定を聞いており、心づもりをしていたが、もう20年以上たってしまった。早く促進して欲しい。 ・4車線には、反対も賛成もあると思うが、自分個人のことでなく全体的に見るべきである。 ・車で出かけるときも、家に帰るときも、渋滞を避けるため、山手幹線に入らないようにして遠回りをしなければいけない状態である。 ・大型商業施設ができたため、車の量がずいぶん多くなり、西行きの単車と東行きの右折する事故が多発している。4車線になれば緩和されるのではないかと思う。 ・道路幅拡張には、交通量増加による排気ガスの問題も指摘されているが、車がスムーズに流れている時と、渋滞でビッシリ道路が詰まって、長時間排気ガスを撒き散らかしている時との差はどうか？ ・4車線整備に当たっては、交通渋滞対策だけでなく、歩道での自転車通行と歩行者との衝突事故などに配慮し、新設の歩道幅は、現状の歩道幅より狭くしないこと。また、メゾン甲子園東側付近の無信号道路では、交通事故が多発しているので、横断歩道と信号を設置して欲しい。 ・沿線の騒音や安全確保については、万全の対策を講じて欲しい。 ・山手幹線の道路幅拡張の計画は、かなり以前からあり、沿道では建築の際に、建物をセットバックさせられ、土地の有効利用ができないままになっている土地所有者が大勢いる。 	15	<ul style="list-style-type: none"> ・山手幹線は昭和21年に都市計画決定された阪神間の東西の主要幹線道路で、尼崎市の大阪府境から神戸市長田区に至る延長約30kmの道路です。戦災直後から順次整備が進められ、現在事業中である芦屋川付近が来年秋に完成しますと、本市の熊野工区が唯一残された未整備区間となります。 ・本市では昭和37年度から計画幅員(22m)で整備を進め、平成20年3月に市内全線5,450mの供用をしておりますが、熊野工区の730mは、道路幅18mで整備されたまま現在に至っており、都市計画に整合した道路整備が必要となっております。 ・道路ネットワークを形成するとともに、渋滞の緩和や地区内道路からの通過交通の排除、災害時の交通確保や防災上の機能向上が図られるため、山手幹線の事業化が必要と考えており、事業の実施に当たっては、現状の歩道幅員を確保するとともに、歩行者及び自転車の通行の安全性に配慮した道路整備を行ってまいります。 ・遮音壁の設置あるいは騒音低減効果の高い舗装工法の採用など、具体的な環境対策については、より詳細な調査、検討を行うとともに、地元の皆様とも協議しながら、環境の保全または改善に努めてまいります。

事業の必要性に対する意見

ご意見の内容	件数	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・ 山手幹線（熊野工区）は、地域住民の生活道路として、住民は満足している。一部時間帯の渋滞についても、受忍の限度を超えているとは考えられない。 ・ 大型商業施設のオープン以降、週末は多少の渋滞が見られるが、それ以外は、特に不便はないように思う。渋滞の原因のほとんどは、飲食店に入る車によるもの。 ・ これからの社会、車の台数は減少していく傾向にあるのに、何故、車優先の道路をつくるのか？ ・ 4車線化によって、ますます車両の通行量も増大し、近隣住民の被害も増大する。また、現在政府の方針としても高速道路の拡幅及び延長は一時中止の方針であり、今後全て熟考の段階で、今回拡幅工事は一時中断すべき。 ・ 22億円もの費用をかけ、用地買収までして整備するのは、税金の無駄使いである。むしろ少子高齢化対策（老人ホーム、福祉介護、保育所等）に使ったほうが理にかなっている。 ・ 市内には、すでに4車線の道が阪神高速湾岸線、臨港線、阪神高速神戸線、国道43号、国道2号等と南北に狭い区域に何本もあり、山手幹線を4車線にする必要はない。 ・ 地震時の国道43号、国道2号等の代替となる緊急道路として整備するのであれば、もっと迂回した北神戸地域などで有料道路整備を行うべき。山手幹線は国道43号、国道2号と至近距離にあり、直下型地震により道路が破壊されれば、同じような地域にある道路は、同時に破壊される。 ・ 4車線で整備しても、山手幹線の中津浜線～国道171号間の状況を見ればわかるように、路肩駐車、右折車で結局2車線の状態になる。 ・ 熊野工区での渋滞の原因は、中津浜線との交差点である。幅員を22mに拡幅するのならば、2車線のままとし、この交差点に右折・左折レーンを設置するだけで、4車線を想定した交通容量は確保できる。 ・ 山手幹線の交通容量を増やすことは、新たな渋滞の原因となる。山手幹線の交通容量が増えれば、山手幹線と交差する中津浜線の国道2号との交差点が、今以上に渋滞することとなる。 ・ 東西交通に比べ、南北交通が整備されていないから渋滞する。 ・ 4車線化すれば、ますます住宅街に車が入り込んできて、渋滞・事故多発地域になってしまう。2車線供用で、残りを植栽・防音壁・サイクリング道・歩道にすべきである。 	59	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の熊野工区では約2万台/日の交通量があり、2車線での交通処理能力（1万2千台/日）を超えていることから、熊野工区を4車線化することにより、道路交通の円滑化を図ろうとするものです。 ・ 今回の道路整備では、中津浜線等の主要な交差点において右折車線の設置を計画しており、現状に見られる右折車による渋滞の解消、交通安全性の向上を図るとともに、地区内道路への通過交通の進入を排除することができます。 ・ 災害時、緊急時等における緊急輸送路を確実に確保するためには、不測の交通障害などにも対応できる多車線（4車線以上）の道路ネットワークの形成が必要であり、阪神・淡路大震災の教訓も踏まえ、国道43号、国道2号などと合わせて緊急輸送路の機能を持つ山手幹線の整備は必要であると考えています。 ・ 道路整備に合わせ、歩道の無電柱化を行い、災害時の避難路としての機能及び歩行者空間としての快適性の向上を図ります。

<ul style="list-style-type: none"> ・「防災上(救急、消防)4車線化が必要だ」との説明があったか、4車線化して、緊急時は空きスペースを使うなどして、道路が将来混雑するまで、2車線供用にしておくことはできないか。 ・新聞報道では政府も不要、不急の計画は見直しており、他に優先順位が高い計画はないのか。例えば武庫川右岸の渋滞対策など。 	
--	--

騒音・大気等の環境に対する意見

ご意見の内容	件数	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・今でも騒音、排気ガス等が規制値を超えているのに、これ以上環境が、破壊されることは絶対反対(尼崎国道43号公害のようなことになってはならない) ・4車線化に伴う沿道地域への環境対策を確立決定したうえで、事業実施の有無の判断をして欲しい。交通環境及び住民の利便性よりも、定住地域住民の生活環境を最重点に考えて欲しい。 ・事業概要書では、西宮市総合計画として、「人と環境に配慮したみちづくりを効果的に進めることを基本方針として」とあり、また「走行車両時間短縮によるCO2の削減」とあるが、走行車両が大幅に増加するのに、CO2排出量が減少するとは思えない。何をもち、人と環境に配慮していると言えるのか。 ・環境対策としては、騒音防止のための防音窓、二重窓への対策及び防音壁の設置などが必要であり、防音アスファルト舗装程度では不十分である。 ・山幹沿いに住む者としては、道路拡幅よりも、一部区間に設置されている遮音壁を全区間に設置して欲しい。 ・騒音源としては、二輪車、震動源は、特に大型車両(除く路線バス)であり、交通事故の深刻化も懸念されるため、規制ができないか。 	24	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地区の環境については、山手大橋架橋時の地元協議に基づき、環境調査を行うとともに環境保全目標を定め、調査結果を地元に報告しております。 ・環境調査は、大気の時常観測と交通量、騒音、振動の定期的観測を行っており、現在、大気、振動については環境保全目標を達成しております。 ・熊野工区の騒音については環境基準を超えておりますが、今後、より詳細な調査、検討を行うとともに、遮音壁あるいは騒音低減効果の高い舗装などの具体的な環境対策について地元の皆様とも協議しながら、環境の保全または改善に努めてまいります。

交通安全対策などに対する意見

ご意見の内容	件数	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・ 山手幹線は、大型商業施設の開業により、自転車の通行量が増え、歩行者にとって危険な個所となっている。通学路でもあり、これ以上歩道を狭くして欲しくない。 ・ 片側 2 車線のうち、1 車線を自転車専用道路とし、歩行者道路は歩行者専用道路として整備すべきである。 ・ 甲子園学院前交差点は、児童通学路（瓦木小学校、甲子園学院小学校）になっており、4 車線化に伴う交通量増大による、交通事故を未然に防ぐため、横断歩道橋を設置して欲しい。 ・ 山手幹線を安全に横断するための対策として、信号機や横断歩道の設置が必要である。 ・ 山手幹線を通して南側地域への車の出入りが困難であるため、中津浜線の山手幹線南交差点に信号機を設置して欲しい。 ・ 4 車線化するよりも、むしろ 2 車線のほうが安全である。22m の幅員で無理に 4 車線にすると、車線幅は、道路構造令の基準値である 3.25m を確保できず、例外的措置として 3.0m にしなければならない。2 車線であれば、中央分離帯が設置でき、安全度が増加する。また路側帯（歩道と車線端の間）も 2.0m は確保でき、緊急時の停車も可能となる。無理な 4 車線化では、路側帯は 0.5m しかなく、原動機付自転車などが追い越される際の逃げ場もない。 ・ 山手大橋方面からの坂道は、加速し易く事故の原因になるため、40km/h 規制を検討出来ないか。 ・ 4 車線にする場合、現在よりも駐車しやすくなり、各店舗前が一時駐車場となるので徹底的な規制が必要である。 	18	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の 22m の計画幅員では、4 車線を確保したうえで自転車専用道路を設置することは困難ですが、現状の歩道幅員の中で、歩行者と自転車の安全な通行等に配慮した歩道の利用が図れないか地元の皆様と協議してまいります。 ・ 信号機や横断歩道の設置や交通規制など、山手幹線の整備に伴う交通安全対策等については、地元の皆様のご意見も踏まえながら、公安委員会と協議し、検討してまいります。

治安、地域に対する意見

ご意見の内容	件数	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路ができると、街は分断されコミュニティーが崩れてくる。そのことにより、犯罪が増加する。山手幹線架橋・拡幅の現場でも、治安が悪くなっている。 ・西宮市の中でも熊野町、二見町といえは最高の住宅地であり、また高齢者の割合も高い地域でもある。そんな住宅地の中に、通過道路としか言えない4車線道路は、環境悪化を招くのみである。 ・この地域は閑静な住宅街であり、関西学院、神戸女学院などの地域と同じく文教地域である。山手大橋が完成し、かなり環境が破壊されたが、これ以上の破壊は、文教都市を掲げる西宮市として恥ずかしいことである。 	15	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティーを含む住環境の保全については、歩行者の山手幹線の横断時の安全確保や環境対策など、道路整備の中でどのような対策が可能か、地元の皆様のご意見もお聞きしながら検討し、関係機関と協議してまいります。

説明会、パブリックコメントに対する意見

ご意見の内容	件数	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・住民からの意見収集が、パブリックコメントだけでは問題。事業方針を決定する前に、何回も討論会を開催すべき。 ・沿道住民・地権者の意見を良く聞き、その意見に行政は、真摯に耳を傾けて欲しい。説明会も計画ありきではなく、変更の可能性を担保して、充分に行って欲しい。 ・市民に公平な行政として、メリット・デメリットを正確に開示して欲しい。 ・今後の話し合いについては、沿道住民を分断するような姑息なことをせず、全ての人が、納得できる会にして欲しい。次の説明会は、瓦木・熊野・安井地区合同でして欲しい。 ・公共事業評価（いわゆる審議会）について。政府も審議회를廃止しようとしている。税金の無駄使いである。代わりに全地区の市民代表会議による承認制がほしい（本来は市会議員の仕事であるが）。 ・説明会の案内については、町内回覧ではなく、個々家庭に配布すべき。 ・コメントを出させて、あたかも住民との相談の結果のような市のやり方は、ポーズとしか考えられない。一方的に事業ありきの文章を説明会で配布し、募集期間を既に半分過ぎた時点で、説明会が行われたことは、住民を蔑視した傲慢な姿勢といわざるを得ない。 	20	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントについては、平成21年4月から施行されている「西宮市参画と協働の推進に関する条例」に基づき、実施しております。条例は「市民等と市がよりよい市の姿を共に考え、その実現に向けて行動する社会の形成に資する」ことを目的としており、いただいたご意見なども踏まえて、より詳細な調査、検討を行ない、計画を地元の皆様に説明したうえで、事業方針を決定してまいります。 ・今後行われる説明会等地元の皆様との協議にあたっては、その開催方法などについて自治会と協議し、実施してまいります。

その他の意見

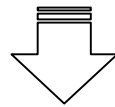
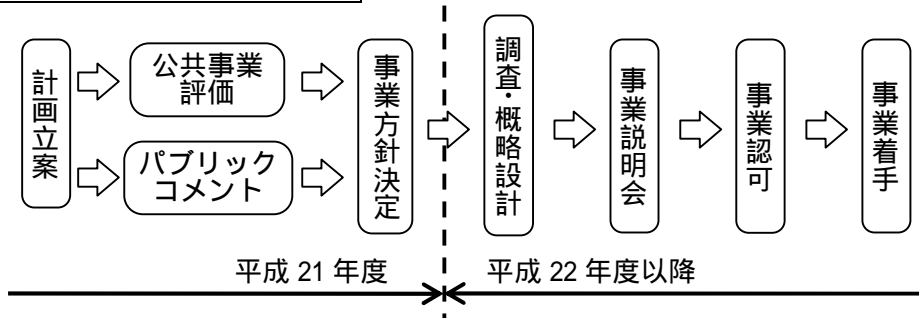
ご意見の内容	件数	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・ 山手幹線の買収用地にかかるが、すぐに事業を行われても困るので、しばらく、歩道が少し狭いままで待って欲しい。 ・ 大雨で水路の水が溢れたとき、今は道路に溢れるが、道路整備によって水路を今の高さで塞いでしまうと、下水(自分の家の排水溝)から、水が噴き出してくるのではないか。 ・ 4車線になって、今より交通量が増え、南北に横断している水路が陥没しないか心配。 ・ 現在、テナントからの家賃収入があるが、道路拡張(用地買収)で店舗の利用条件が変わり、テナントに出でいかれると収入がなくなり困る。こうしたことについて説明して欲しい。 ・ 用地買収(代替地提供を含む)、物件補償等は誠意を持って協議し、住民の納得出来る補償をして欲しい。 	6	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個別の用地買収、物件補償等の問題については、事業実施の段階で必要な調査を行ったうえで、公共補償基準に基づき、誠意をもって対応してまいります。 ・ 熊野工区の事業にあわせて、水路の雨水流下能力を含めて構造の改善を検討し、実施してまいります。

いただいたご意見から一部固有名詞等を読み替えしております。

4. 今後の進め方について

パブリックコメントでいただいたご意見を含めて、特に将来の交通量や環境に対する内容等について、必要な調査を今後実施したのちに、地元の皆様に対し説明会を開催いたします。その後、地元の皆様との協議や公共事業評価を踏まえ、事業方針を決定してまいります。

意見募集時の「事業着手までの流れ」



「事業着手までの流れ」の見直し

