

# 令和6年度 第2回 西宮市公共事業評価委員会

## 甲東瓦木都市基盤整備事業

### 議事録

開催日：令和6年8月20日（火）

開催場所：西宮市役所442会議室

（西宮市六湛寺町10番3号）

## 令和6年度 第2回 西宮市公共事業評価委員会

### 1. 開催日時

令和6年8月20日（火） 13時00分から14時50分まで

### 2. 開催場所

西宮市役所442会議室（西宮市六湛寺町10番3号）

### 3. 審議内容

甲東瓦木都市基盤整備事業

### 4. 出席委員

(1) 会 長 岸野 啓一（流通科学大学 非常勤講師）

(2) 委 員 尾崎 平（関西大学 教授）

(3) 委 員 倉本 宜史（京都産業大学 教授）

(4) 委 員 安枝 英俊（兵庫県立大学 教授）

### 5. 出席者

都市局都市総括室市街地整備課

課 長 上河 潔史

係 長 米永 拓真

主 査 岸本 治人

主 査 波岡 悟史

政策局財政構造改善推進部

部 長 田中 隆行

政策局財政構造改善推進部財政構造改善推進課

担当課長 坂口 弘

係 長 小西 愛

主 査 大川 匡之

## 6. 議事録

発言者	内容
担当課	<p>本日審議いただきます甲東瓦木都市基盤整備事業の事業内容は、都市計画道路武庫川広田線と甲子園段上線の整備となっております。</p> <p>それでは資料に沿って説明させていただきます。</p> <p>まずは事業の位置と現況から説明いたします。</p> <p>資料の順番が前後しますが、資料3をご覧ください。</p> <p>本事業周辺の都市計画図となっております。</p> <p>武庫川広田線は、武庫川を起点とし、国道171号を終点とする阪急神戸本線の北側を東西方向に、甲子園段上線は、国道2号を起点として仁川を終点とする中津浜線の東側を南北方向に決定された都市計画道路となっております。図面の中ほど、赤色で着色しているのが今回の事業区間となっております。武庫川広田線は今回事業の西端である上之町交番から阪急今津線の手前までが整備済みとなっております。甲子園段上線は現在本事業の少し北側なのですが、樋ノ口土地区画整理事業により部分的に整備が進められているところです。</p> <p>次に1つ戻っていただき資料2をご覧ください。</p> <p>周辺位置図をもう少し拡大したものと現況の写真を添付しております。</p> <p>本事業では、武庫川広田線は上之町交番から東に向かって甲子園段上線までの約200メートルを、甲子園段上線はこの武庫川広田線から南に向かって、日野神社の北西角までの約300メートルを整備いたします。</p> <p>武庫川広田線の現況の写真ですが、1から4となっており、1が西の端、2と3がちょうど中間地点、4が東の端となっております。幅員が4メートル前後しかなく、歩行者や自転車と自動車ですれ違う際は徐行や停止が必要となります。この区間はおおむね南側に11メートル拡幅することになります。</p> <p>甲子園段上の現況は写真の5から8となっております。分かりにくいですが、5と6が北から、7と8が南からの現況で、ご覧のとおり現道がほとんどなく、多くの建物移転が必要となります。</p> <p>次に、現在地域内の通過に使われている道路のうち、東西方向の道路は写真の9から12となっており、幅員は6メートル前後となっております。</p> <p>また、南北方向の道路である瓦木なかの道は、写真の13から16となっており、幅員は8メートル前後です。</p> <p>写真の16ですが、バス停でバスが停まっているのですが、乗降中は後ろの車がその間待たないといけないような状況となっております。</p> <p>武庫川広田線と甲子園段上線を整備することで、バスルートや通学路として使われている瓦木なかの道などの通過交通を集約できるものと考えております。</p> <p>続いて、公共事業評価シートに沿って説明させていただきます。</p> <p>資料1の様式1号をご覧ください。</p>

シートの中ほどに事業の目的を記載しております。

都市計画道路武庫川広田線と甲子園段上線は、当該地域の発生集中または通過する交通を集約し、適正に処理できるよう、昭和21年に都市計画決定されたものの、一部を除きこれまで事業化に至っておりませんでした。道路ネットワークが脆弱かつ狭小な状況が続いている当該地域において、阪急武庫川新駅設置事業に進展があったことを契機として、地域内交通を処理するための補助幹線道路として整備を進めることで、住環境や通行安全性の向上を図るとともに、武庫川新駅への自転車・歩行者の安全なアクセス動線の確保を目指すものです。

また、甲子園段上線の今回整備区間の南端から武庫川新駅までの間は、市道瓦第324号線や336号線などの現況道路を通行することで、アクセス動線の確保が可能と考えております。

事業の成果を示す指標につきまして、上之町交番から日野神社までの車両の走行時間としておりますが、整備範囲が限定的であるため、これを数値的な成果として示すことは難しく、60秒から48秒に短縮する程度にとどまっています。

次に、同じ区間の歩行者と自転車の移動快適性としており、現在789人というのが、幅員4メートル前後の武庫川広田線に当たる道路を通行されている人数で、道路が整備されることによって瓦木なかの道のルートを使われた方を含め、合計2,191の方が快適に通行できるようになると考えております。

次に、計画概要です。

武庫川広田線の整備延長は200メートルで、幅員は15メートル、甲子園段上線の整備延長は300メートルで、幅員は12メートルです。

都市計画線上に多くの住宅等が立ち並んでいるため、用地買収面積は合計約4,100平米、建物の補償対象物件は39件と、用地買収や補償が主立った事業になります。

事業のスケジュールですが、令和5年度より武庫川広田線に関する現地の測量や概略の設計を始めており、それらを基に令和6年度中に都市計画事業として事業の認可申請を行う予定をしています。甲子園段上線につきましては、その後測量等を行い、令和8年度中の認可申請を予定しています。

測量や物件調査、用地交渉や用地買収を進め、道路整備が完了するのが令和16年度末を見込んでおります。

次に、様式2をご覧ください。

年度ごとの事業費を記載しており、総事業費としては約43億円となります。そのうち用地買収や建物補償に係る費用は約33億円となっており、総事業費の7割以上を占めております。

次に、長期計画です。

耐用年数は50年と設定しており、ランニングコストは本市における過去3年

間の市道全体に係る年間維持費を総延長に割り戻して算出しております。なお道路修繕費は全てランニングコストに含まれているため、大規模修繕は0としております。

次に、費用便益比です。

こちら算出方法については別添資料で説明させていただきます。

資料4の1ページをご覧ください。

費用便益比は、国土交通省の費用便益マニュアルに基づき、将来交通量を用いて走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3つの便益と事業費から算出することになっておりますが、本路線を整備することで、都市防災性の向上などそのほかにも得られる効果が存在するため、それらを拡張便益として採用しております。

拡張便益については、多くの項目の評価を算出するマニュアルを整備されている秋田県の費用便益分析マニュアルを参考させていただきました。

なお算定の基本条件は、社会的割引率は4%、基準年次は令和5年度、計画期間は50年としております。

それでは、2ページをご覧ください。

令和5年度に実施した交通量調査から対象区間の交通量を整理しました。

なお調査は12時間で実施していることから、周辺交通量より昼夜率を1.3と設定して24時間交通量を算出しております。

3ページをご覧ください。

赤の矢印が本事業の対象区間です。

現在の24時間交通量は、武庫川広田線整備区間で296台です。こちらは東行き一方通行の規制がかかっており、また甲子園段上に当たる部分は現道もないことから、ほとんどが沿道に住まわれている方に限定して通行されていると推測されます。

次に、本事業で整備される代替機能として通行されているのが瓦木なかの道を通して、東西に移動する青色の矢印と緑色の矢印の現道ルート1及び2で、各々24時間交通量は949台と1,250台となっております。

これらの道路は幅員6メートル前後で歩道も整備されていないため、本事業が完了した際には、これらのルートを走行していた車両は、本事業で整備する道路へ全て振り替わるものと想定しました。

これに阪急武庫川新駅方面の交通量を加え、事業区間も通行する車両の合計は2,635台と推計しております。

4ページ目をご覧ください。

走行速度は兵庫県全域将来交通量推計のQV条件の考え方にに基づき設定しようとしたのですが、交通量は少なく条件に当てはまらないため、現状の走行速度をそのまま採用しております。

現武庫川広田線は幅員が4メートル前後しかなく、車両と歩行者が擦れ違うこ

とも難しく、ほとんどが徐行しかできないため、時速5キロで設定しました。整備後は市内全域の制限速度である時速40キロで設定しております。

現行ルートは時速30キロの規制がかかっている区間があることや、通学路指定されている区間もあるため、時速30キロで設定しております。

7ページから19ページまでは、各種便益の算定式等を記載しております。基本便益である走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3便益に加え、走行性が上がることによる二酸化炭素等の排出削減効果を貨幣換算する環境改善便益、道路を整備することで、沿道家屋の延焼防止による家屋価値上昇分を貨幣換算する防災便益、土地評価の上昇分を貨幣換算する沿道機能向上便益、歩行者と自転車の通行の移動性向上などを貨幣換算する移動快適性向上便益の4便益を採用しております。

20ページをご覧ください。

費用は、道路整備に要する事業費及び維持管理に要する費用となっており、消費税相当額は費用から控除して計上しております。総事業費42億9,800万円に対し、費用便益分析対象額は消費税相当額を控除した40億7,100万円となります。維持管理費は本市における過去3年の市道全体に係る年間維持費を総延長に割り戻して算出しております。

22ページをご覧ください。

費用の現在価値は便益と同様、社会的割引率4%を用い、基準年次である令和5年度の値に換算しております。

23ページ以降に、便益と費用の現在価値を算出した結果をまとめております。

最後27ページにそれぞれの費用と便益をまとめています。現在価値化した費用は、事業費が27億8,800万円、維持管理費が500万円で合計が27億9,300万円となります。

現在価値化した便益は走行時間短縮便益が4億2,600万円、走行経費減少便益が1,200万円、交通事故減少便益が200万円、環境改善便益が2,000万円、防災便益が1億3,800万円、沿道機能向上便益が21億8,800万円、移動快適性向上便益が2億4,900万円となり、合計が30億3,500万円となります。

これらの結果、費用便益比は1.09となります。

事業効果は数値化するとやや低い結果となっておりますが、武庫川広田線は東が尼崎市まで、西は国道171号までの接続が、甲子園段上線は、北は国道171号まで、南は阪急神戸本線との立体交差ができれば、広域的な幹線道路としての効果を発揮し、費用便益比も期待できますが、それらの整備には課題も多いことや時間も要するため、本事業では部分的な整備までとし、地域内の補助幹線道路として歩行者や自転車が安全に通行できることを目的としていること、また阪急武庫川新駅のアクセス動線が確保できるものとし、数値的に示す

ことはここまでとさせていただきます。

なお、本事業は無電柱化を計画しており、災害時における電柱の倒壊のおそれなくなるため、防災性の向上が図られます。

費用便益比についての説明は以上となります。

それでは公共事業評価シートに戻っていただき、様式2号の下段をご覧ください。

近隣市等の類似事例として、神戸市、兵庫県、姫路市の事例を記載しております。また事前に事業規模についてご質問いただいておりますので、事前質問の7番に追加で記載しております。

近年では同規模の事業が見つからなかったため、事業費は単価から比較することになりますが、土地の評価額に差があることや、建物の補償内容にもそれぞれの事情により異なるため、一概に事業費を比較することは難しくなっています。姫路市の事例が延長に違いはありますが、武庫川広田線の事業内容に近いため、施設整備費の単価を比較したいところですが、本事業のほうを整備の単価は高くなっており、甲子園段上線には現道がなく新設道路を整備することが影響していると考えられます。

それでは様式3号をご覧ください。

事業の必要性についてはこれまで説明させていただいたとおりです。

本計画の代替となる案につきましては、土地区画整理事業による整備が考えられます。

本計画の合理性といたしましては、土地区画整理事業は対象地権者も多くなり、事業の合意形成に時間を要しますが、都市計画道路のみの整備にとどめることで、対象地権者を絞り、交渉相手を限定的にできるため、事業期間の短縮につながるものと考えます。なお、本事業地周辺は過去に土地区画整理事業により都市計画道路を整備すべく都市計画決定をしていましたが、事業に反対される方が多いことで断念し、平成28年3月に土地区画整理事業の都市計画を廃止しております。

次に、事業の効果です。

用地の取得・借用につきましては、取得が必要な用地が多いことや、建物の移転補償も伴いますが、地権者へ事業の説明を行いながら現地の測量等に協力いただき、作業が進められています。

災害防止・環境保全につきましては、地域内は幅員4メートル未満の狭隘な道路が多いため、当該路線を地域内幹線道路として整備することで、緊急車両等の進入ルートの確保につながります。

アクセスの確保につきましては、地域内幹線道路としての機能を果たすとともに、阪急武庫川新駅への安全で安心なアクセス動線が確保できます。

都市計画その他の土地利用に関する計画との整合性につきましては、昭和21年8月14日に都市計画決定されている道路で、都市計画マスタープランにお

いて地域内幹線道路として整備を促進することとしています。

敷地形状等につきましては、事業用地を買収した際に狭小な残地が発生するため、その取扱いを整理する必要があります。

建築物の規模につきましては該当ありません。

敷地の規模につきましては、武庫川広田線の幅員は15メートル、甲子園段上線の幅員は12メートルとして、昭和21年8月14日に都市計画決定されています。

機能性につきましては、周辺交通量を当該路線へ集中させることで、地域内の補助幹線道路としての機能を果たします。

地域性につきましては、地域内幹線道路として整備することで、歩行者や自転車が安全に通行できるようになることや、阪急武庫川新駅へのアクセス動線が確保できます。

環境保全性につきましては、走行性が改善されることで、二酸化炭素等の排出量削減につながります。

ユニバーサルデザインにつきましては、セミフラットの歩道を整備することで平坦性が確保でき、高齢者や視覚障害者、車椅子利用者等を含む全ての歩行者にとって安全で円滑な移動が可能となります。

防災性につきましては、緊急車両が円滑に進入できるようになることや、無電柱化することで災害時に電柱倒壊による道路の閉塞防止につながります。

次に、様式4をご覧ください。

事業を実施しない場合の懸案事項につきましては、現状のままであれば地域内の都市基盤が脆弱な状況が続き、地域内の発生集中または通過する交通を適正に処理できないこと、歩行者及び自転車の通行の安全性の向上が図れないこと、歩行者や自転車が阪急武庫川新駅を利用するための安全で安心なアクセス動線が確保できないことなどがあげられます。これに加え、緊急車両の進入が困難な状況が続くこととなります。

事業を実施した場合の懸案事項等につきましては、阪急武庫川新駅方面への交通量や、一定の通過交通が増加する可能性があり、それらによる振動・騒音の影響も懸念されます。また、用地買収や建物補償が多いため、交渉が難航し、事業完了までに相当な時間を要する可能性があります。

以上のことを踏まえまして、担当課といたしましては、地域内を通行する車両等を本路線へ誘導することで、自動車と自転車、歩行者が輻輳する状況が改善され、安全で安心に通行できるようになるため、整備の必要性は高いと考えます。

なお、今回整備を進める武庫川広田線と甲子園段上線は1路線ではなく、一体で整備し、これと一定幅員の道路と接続させることで効果を発揮する路線であるため、1路線のみを整備することでは効果はないに等しいと考えております。

	<p>次に、様式5をご覧ください。</p> <p>冒頭にも同じような資料を見ていただきましたが、位置図と現況の写真です。武庫川広田線と甲子園段上線の位置関係などを示しています。繰り返しになりますが、瓦木なかの道と青の点線で記載している通過交通動線の交通量を本事業の路線へ誘導できると考えております。</p> <p>写真は武庫川広田線に当たる道路で、現況は幅員4メートル前後しかありません。</p> <p>最後に様式6をご覧ください。</p> <p>各道路の完成後のイメージとして標準的な断面図を掲載しております。</p> <p>武庫川広田線は、昨年度、中津浜線から瓦木なかの道までの整備が完了しており、その整備方針を踏襲しております。</p> <p>道路幅員は15メートルで、車道は車線が3メートルと側帯が1メートルの、片側1車線とし、歩道は3.5メートルとし、その中に植栽帯を設けることとしております。</p> <p>甲子園段上線は、車道は車線が3メートルと側帯が0.5メートルの片側1車線とし、歩道は2.5メートルとし、植栽帯を設けないこととしております。</p> <p>説明は以上となります。</p> <p>会長 どうもありがとうございました。 では、引き続き、事前質問に対する回答のご説明をお願いしたいと思います。</p> <p>担当課 それでは、事前にいただいておりましたご質問に対して回答させていただきます。資料の5をご覧ください。 全部で11個あります。 順番に1つ目、都市計画道路の整備や優先順位、部門別計画の位置づけについてです。 都市計画道路を含む西宮市の道路整備の方針として、西宮市道路整備プログラムを策定しております。都市計画マスタープランにおいては、道路の整備の方針へ地域内幹線道路としての事業化に向けた検討を行うこととしており、道路整備プログラムにおいては、令和元年度からの10年間の道路整備の方針として事業路線として位置づけており、令和10年までに着手を予定する路線としております。 2つ目、都市計画道路網全体を対象とした将来交通量の予測についてです。平成25年度になりますが、都市計画道路網の見直しを行う際に将来交通量を予測しております。 3つ目、甲子園段上線の整備の見通しについてです。 本事業区間の北側については、住宅等が立ち並んでしまっていることや、南側については阪急神戸本線との立体交差することになりますが、これらを実施す</p>
--	---

るには膨大な事業費が必要であり、現段階では全線開通まで行わないため、今回の事業評価の対象とはしておりません。

武庫川新駅へのアクセス改善も目的の一つですが、地域内交通を処理するための補助幹線道路としての整備が主な目的となっております。

4つ目、阪急武庫川新駅のアクセス手段についてです。

自動車でのアクセスも多少見込まれますが、主に徒歩と自転車での利用を考えています。

5つ目、武庫川新駅に関する検討事項等についてです。

本事業は、地域内交通を処理するための補助幹線道路としての整備が主な目的であるため、範囲は限定的ですが、周辺の交通量を集約することを目的としてB/Cを算出しております。

武庫川新駅の西宮市側の利用者は1日1万人程度、うち阪急神戸本線以北からは半分の5,000人程度が見込まれており、内訳としては徒歩が4,000人程度、自転車は1,000台程度を想定しています。

甲子園段上線の利用者は直接推計をとっていませんが、そのうち1から2割程度を想定しています。

歩道設置のほか、地域内の通過する自動車交通の本道路への集約により、本道路及び周辺の区画道路を自動車・歩行者が安全で快適に通行できるようになると考えています。

また、既存道路については幅員が8メートル前後あり、大きな改善は不要と考えておりますが、今後、武庫川新駅周辺に必要な安全対策を地元とともに検討していきたいと考えております。

6つ目、道路の幅員についてです。

幅員については昭和21年に都市計画決定されており、当時の考え方に基づき決定されていますが、理由までは分かりかねます。推測ですが、武庫川広田線は尼崎市まで接続するため、広幅員で決定されているものと思われます。

7つ目、近隣市の事例や比較についてです。

武庫川広田線は約11メートルの拡幅で、甲子園段上線は現道がほぼない状況となっております。

他市の事業規模については記載のとおりとなっております。

先ほど公共事業評価シートでもご説明いたしましたが、類似事例として示したものの、土地の評価価格や建物の補償内容に差があると思われるため、一概に事業費を比較することは難しいと考えております。

8つ目、将来を踏まえた規模の検討についてです。

武庫川広田線と甲子園段上線の当該区間については、武庫川新駅設置事業に進展があったことを契機に今回整備を進めるものですが、将来交通量を見込んで、現在の計画で道路構造令の基準を満たしております。

9つ目、安全性の確保についてです。

	<p>瓦木なかの道及び東西の道路は通学路に指定されていますが、この道路を通過していた車両が武庫川広田線と甲子園段上線を利用するようになれば、通学路の安全性の向上につながると考えております。</p> <p>10個目、事故のリスクの増大についてです。</p> <p>歩道が設置されることや、見通しがよくなることで、事故リスクの軽減につながるものと考えております。</p> <p>最後に、事業の効果についてです。</p> <p>こちらはシートを修正させていただいております。</p> <p>以上が事前のご質問に対する回答となります。</p>
会長	<p>どうもありがとうございました。</p> <p>それでは、まず委員の皆様から全体を通じまして、ご質問がありましたらお受けしたいと思っております。どなたからでも結構です。よろしく申し上げます。</p>
委員	<p>では、よろしいですか。</p>
会長	<p>はい、どうぞ。</p>
委員	<p>道路を拡幅される、もしくは新しく造られるということ自体もよく分かりましたし、どういうイメージで造られるか、その目的も分かったのですが、現在の問題点として、狭くて危険だという話がありました。具体的に何か、ほかの道路の議論の際でも言いましたように、事故がこれだけあるとか、住民の方の不満が高いとか、そういった何か現在の問題点、現況の道路の問題点というものを具体的に、もし何かご存じであれば教えていただけますか。</p>
担当課	<p>まず現況の道路の状況ですが、こちらが幅員を色別に示しているものとなっております。大半が4メートル未満の道路となっております。狭隘な道路が多い状況になっています。</p> <p>事故についてですが、西宮市のホームページから過去3年間の交通事故の状況を見られるのですが、さほどこの地域で事故が起こってはいないものの、自転車と自動車の事故が何件か見受けられました。</p>
委員	<p>基本的には狭いということが問題点という理解でよろしいですね。</p>
担当課	<p>そうですね。集約するような道路が今ないもので、この道路整備することでこの地域の発生集中交通量を集約する役割を果たすと考えております。</p>
委員	<p>私がよく理解できていないことが悪いのですが、集約する必要性がどこにあるのかなと思います。今、集約しないと何か問題があるのであれば集約される道路が必要だという解釈になると思うのですが、いかがですか。</p>
担当課	<p>この中を通過されている道路というのは先ほどもご説明しました瓦木なかの道を通られて、東西にこの道路を使われている方が多いのですが、瓦木なかの道は、バスルートになっておりまして、幅員も8メートル前後しかないということもあるのと、通学路にも指定されていますので、ここの交通量を武庫川広</p>

	<p>田線、甲子園段上線に誘導できればと、こちらの道路が安全に通れるようになるというふうに考えております。</p>
<p>委員 担当課</p>	<p>瓦木なかの道を拡幅するというプランはないわけですね。</p> <p>ないです。</p>
<p>委員 担当課</p>	<p>それは何か理由があるのですか。</p> <p>都市計画道路として決定されている道路ではないというところはあります。</p>
<p>委員</p>	<p>そもそもその昭和21年に縛られて、昭和21年の都市計画が今回の目的になるわけですね。</p> <p>それから、もう1つ。他市と接続があるから必要だという理屈はよく分かりません。他市の都合もあるでしょうし、西宮市だけの都合でこの路線を造りません、なんてことは言えないということもよく分かります。</p> <p>それを踏まえた上で、今回は昭和21の計画年がポイントなわけですね。</p> <p>はい、分かりました、ありがとうございます。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいですか。</p> <p>ほかにご質問はございますか。では私からも、先によろしいですか。今先生からもご指摘があって、どうも腑に落ちないところが幾つかありまして、ご質問も事前にさせていただいたのですが、まず都市計画道路網の全体の整備計画というのを見ていますと、交通量予測もされているのですね。</p>
<p>担当課</p>	<p>そうですね。</p>
<p>会長</p>	<p>であればこの甲子園段上線ですか、縦のラインについても、これは将来的には道路網ができて、交通量がこうなるという想定はされているわけなのですよね、きっと。そうした中で今回駅ができるからそれに合わせて部分的に整備をしようというそういう立てつけかと思ってよろしいのでしょうか。</p>
<p>担当課</p>	<p>そもそも、説明の中でもあったと思うのですが、この甲東瓦木と私どもも申しているのは、大体おおむね171号線から阪急神戸線と武庫川とに囲まれたエリアになりますが、ここを区画整理事業としましょうということで昭和42年と44年、2回に分けて都市計画決定を行いました。ただしその事業を立ち上げようとしたときに、この地権者の猛反対に遭ってしまい事業が頓挫してしまいました。その当時、ここはほとんど一面田園地帯で、集落の住宅地が残っているという状況で、区画整理事業ができなかったことによってどんどん市街化していった訳です。本来であれば近隣住区論に基づけば、学校区ごとに住区を設定してその中に主要な道路、いわゆる補助幹線道路を入れ込むということをやっていないと交通がまず整理できません。それによって住環境が阻害されるということが、ここで現実になってしまっておりまして、今回一度で整備できればいいのですが、住宅が建て込んでおりますので一度に整備することはできない。なおかつこの辺りは特に幹線道路どころか4メートル未満の狭隘道路が多くあるというような中で、いろんなところに車が入ってしまうと、通過交</p>

<p>会長</p>	<p>通も発生集中で出ていく車も入ってくる車もということで、どうしてもこの辺の住環境を整理するためには、区画整理事業ができなかった後始末として、幹線道路、補助幹線道路的なものを入れ込まないと、交通の整理がつかないということで、必要最小限なのですが、やりたいというのが一つの動機です。</p> <p>ちなみに、武庫川広田線につきましては、当然、尼崎までつなげる計画ですが、これをつないでしまいますと、尼崎からの車が流れてきますので、そうしますと今度は阪急今津線が平面ですので、これを立体交差ししない限り、今度中津浜線に流れていくという現象が起こります。中津浜線は既に西宮北口（山手幹線との交差点）のところにおいて、西宮ガーデンズ付近でパンクしており、土日は動かない状態です。ということで、今とてもではないですが武庫川広田線をこっちに向かって整備するような状況ではないということと、甲子園段上線につきましては、もちろんつながれば効果は高いのですが、171号線まで伸ばさなければならない。この辺、既に住宅が立て込んでおりまして、これを全部進めていくのは、恐らく二、三十年かかるのではなかろうかと思えます。あと事業費も当然かかってまいります。ということで、今現在積年の課題としてあるこの主要な道路不足、これを改善したいというのが今回の事業の主なトピック。その契機となったのが武庫川新駅の整備ということになろうかと思えます。</p> <p>そういう事情がおありなのですね。甲子園段上線は全体整備をすれば例えば瓦木なかの道の交通量も代替するだろうし、中津浜線の補助もするだろうし、そういう補助幹線的な道路になってくる。それでいえばB/Cをこんな苦勞されなくてもよかったと想像できます。具体的な数字を見ましても、そんな感じがしました。あるいは、ご説明の中で例えば鉄道を越えるところが大変なので、今部分的に見ますという話なのですが、その一方でB/Cは50年先まで考えられているのですね。それが現状のまま50年間、コストについても追加コストないとの表現となっています。ということはこれができるからさらに50年間はそこの阪急を越えるところは整備しないと。そういう前提で物を考えられているのかと読めるわけなのですね。実際にそう思っておられるかどうか非常に穿った見方なのですが、そう読めてしまうわけなのですね。そしたらそんな既に都計決定から70年以上たっている道路をさらに50年間整備する意思がありませんよと読めてしまいましたね。それだったらもう都市によっては長期未着手の都市計画道路の見直しをやられて、廃道とするなど、概成済みを整備済みにしようとかそういうことやっているところがありますよね。そういうことも含めてやっぱり都計道路網全体の見直しをされた上でここはどうかと言うべきであるみたいに思ってしまうわけです。そこが非常に伝わらなくて、分からなかったのです。ただ今のお話で区画整理が頓挫したとかいう事情は分かりましたので、そのところは、スジ論では済まない苦勞があるのかなということとは理解しました。ということで、事情はよく分かりました。私の疑問も少し</p>
-----------	---

	<p>解消いたしました。ありがとうございます。</p> <p>他に何かご質問はございますか。</p>
委員	<p>段上線を整備すると171号線への接続だけではなくて、もう少し広域的な効果みたいなものっていうのがあるのでしょうか。</p>
担当課	<p>171号から北側につきましても整備済みとなっております。171号から阪急神戸本線区間が今整備されていない状況となっております。阪急神戸本線との立体交差ができれば、さらに南まで接続して南北の幹線的な道路になるというふうに考えておりますが、今現状なかなかここを接続することは難しいというところです。</p>
委員	<p>この立体交差が必要だということ。</p>
担当課	<p>はい。</p>
委員	<p>分かりました。</p>
担当課	<p>北側は、宝塚までつながっております。今現在武庫川の右岸線なり左岸の道路に流れている交通が一定甲子園段上線に持ってくるができるようになるかなということ、非常に効果は高いとは思いますが。</p>
会長	<p>そうですね。そうすると、例えば歩行者・自転車中心の駅へのアクセス道路だから、こういう幅員にすると書いてありますが、将来的に道路が通ると交通量が非常に増えてくるので、本当にその構造でよいのかとか、そのときにB/Cの計算においてもその改築みたいな費用を考えないといけないのかとなってきます。ですので、これ以上言いませんが、そういう難しい事情を抱えてあるということは理解いたしました。</p> <p>ほかにご質問ございますか。</p>
委員	<p>ちょっと1つだけよろしいですか。</p>
会長	<p>どうぞ。</p>
委員	<p>必要性などはすごく分かるのですが、今回の事業はB/Cが1を超えないとやれないという見解になるのですかね。</p>
会長	<p>全体のB/Cが大きいから、もし全体をやるというストーリーでいけば、全体のB/Cは高く、こちらは非常に部分的なので、いわゆる国交省マニュアルで進めると1まではいきませんが、それは必要性として認められるのではないですかという考え方だと思うのですね。それがちょっと部分的にだけ見ようとすると難しいですね。</p>
委員	<p>なので、今日の説明にもあったように、費用便益の拡張の部分を入れて、特にこの沿道機能向上便益が7割を占めるので、必要性はすごく分かるのですが、だから1を何が何でも超えなければならないというのはこの場で言うことではないのかもしれないなと。</p>
委員	<p>だから全体を見るべきで、部分的に見ることはやめておきましょうという話な</p>

委員	のかなと私も思っているのですが。 ここだけ切り取ってやると $\alpha$ で1.3とか1.1とかですね、既存の1.1とか1.3とか、影響範囲が50メートルとかっていうのが路線価の上昇っていうのが先行でやっているところが本当にそれだけ価格が上がっているのかという話になるので。
会長	部分的に見ない方が私はいいと思います。なんというか、全体が整備できればそれなりに大きなB/Cがある。ただいろいろな事情で部分的に先行したところがある。それは別に必要性がほかできちんと説明できれば、その部分的に取り上げたところのB/Cが1を超えてなくてもいいのではないかなというのとは私が先生の質問に対して答えるとしたら、そう答えると思います。いかがでしょうか。
委員	非常に苦労して、B/Cを算出されておりますよね。沿道機能向上便益、これが7割っていうのがすごく目立ちますよね。もう一ついいですか。
会長	どうぞ。
委員	さっき過去に要は区画整理事業が頓挫した背景がある中で、今回のものに対して少なからず数十件が対象になると思うのですが、そちらの見込みみたいなものってどのように考えておられますか。
担当課	具体的に地元に入って、例えば説明会のようなものを開催はしてないのですが、昨年度、武庫川広田線の設計に着手しております、そこで現況の測量の際に対象の区域の方の家の敷地の中に入れていただいて、そこでこういう事業を進めていくという説明をさせていただいている中では、都市計画決定されていることはご存じなので、さほど反対と言いますか、拒否されるような方は限られております。ただどうしても動いていただかないといけないのでそこに時間を要するとは考えています。 甲子園段上線につきましては、まだ全く地元にも入っていないような状況なので反応はまだ分かりません。ただこちら結構な軒数に動いていただかないといけないので、やはり時間はかかるかなとは思っております。
委員	そっちの南部の方が大変そうですね。
担当課	現道がないのでその移転補償だとかそういったものが難しいかなとは考えております。
会長	そうしたら尚更なぜこの区間だけ先にやるのだというのは、明確に説明できないといけないでしょうね。
担当課	地元に対して同じような説明をさせていただくことになります。この事業に関わっているところの方は比較的新しく住まれた方が多いですが、武庫川広田線は住宅地が古く、昭和30年代に既にできていましたので、元々ご存じでお住まいになられている状況です。甲子園段上線は比較的新しい住宅が多くございまして、こちらについては当然買われるときに重要事項で説明をされて住まわれているので、事業化されてしまえば買収がやってくるということは十分認識

	<p>はされていると思います。ですから、かつて土地区画整理事業をやろうとしたら、反対を受けて断念した際の軸となった方々は農家の方たちで、耕作面積が減少する、先祖代々の土地が減らされるということにすごい抵抗があり頓挫しましたが、今回についてはお分かりになられたうえでお住まいになられているということですので、そんなに大反対が起きるといことは今のところ考えてはいいです。</p>
委員	<p>先ほど聞き漏らしたかもしれないのですが、その区画整理が頓挫したのはいつでしょうか。</p>
担当課	<p>昭和45年ぐらいです。大反対運動が起きまして、諦めたと聞いております。</p>
委員	<p>今回の段上線の方は比較的新しいと言うと、新耐震基準ですか。</p>
担当課	<p>新耐震が割と多いです。</p>
委員	<p>多いですか。</p>
担当課	<p>平成に入ってから結構建っています。</p>
委員	<p>そうですか。でも比較的住宅もまだまだ20年、30年ぐらいっていうようなところなのですかね、大体。</p>
担当課	<p>そうですね。何軒か本当にここ最近建てられている方もおられます。</p>
委員	<p>あるのですね。それも分かって建てられているっていいことですね。</p>
担当課	<p>そうですね。</p>
委員	<p>当該路線の方は昭和30年代に開発が行われたところですので、その頃に建った家がまだ何軒か残っているという状況でしょうか。</p>
担当課	<p>そうですね、比較的古い家が多いですね。大分高齢化されていて、この先どうしようかって考えられている方もいらっしゃる状況です。</p>
委員	<p>ちょうど住み替えの転機になるとなる可能性もあるということですか。</p>
担当課	<p>そうですね。</p>
会長	<p>よろしいですか。</p>
会長	<p>あと、私からも最初の先生のご質問にも関連することを1つ。この2つの都市計画道路によって新駅へのアクセスが改善するということなのですが、今の駅勢圏との関係で、どれぐらいのどの地域が2つの都市計画道路の整備によって使えるのか、あるいは使えない地域があるのか。鉄道に近い地域はあんまり関係ないと思うのですが、その辺りどれぐらいの範囲を想定されているのかを教えてくださいいただけますか。</p>
担当課	<p>一応推定と言いますか、範囲としては171号と中津浜線に囲まれた範囲の中の方が使われるという想定です。</p>
会長	<p>その範囲の、武庫川線よりも上、北側の地域っていいことですかね。だから阪急神戸線より北側のエリアで行ったら、何も2つの都計道路まで上に、北に上がらなくても、もっと簡単にアクセスできますよね。例えば、ストリートビューで確認しますと、鉄道に沿って道路がありますよね。東西方向に。</p>

担当課	部分的に。
会長	部分的なのですか。瓦木なかの道ぐらいの間はありましたでしょうか。
担当課	瓦木なかの道から、東に向かってはあります。
会長	というのは、ちょっと非常に失礼な言い方なのですが、その駅アクセスのために2本の都市計画道路を使われる方の歩行者の数とか自転車の数が過大推計になっていませんかと、いうところなのですがいかがでしょうか。
担当課	今現在通っている自転車・歩行者がこちら側に移るという計算にしています。
会長	そうか、地図が90度回っている。上が東ですね。すごく南側から引っ張ってきているのかと誤解していました。失礼しました。承知しました。
会長	ではご質問がなければ評価シートの記入を進めていきたいと思います。 様式7号の最初のところですね、事業の目的・内容について、評価。評価の記号が「◎・○が適当」、「△が改善を要する」、「×が不適当」ということで、評価とその理由、あるいはもし提案事項があればということですが、事業の内容・目的につきましても、評価シートの様式、1号の中ほどの事業の目的・内容のところ、これにつきましても原案申し上げますと、◎というのは少々難しいですが、△というのも厳しいと思いますので、ここは○ということはいかがでしょう。
委員一同	はい。
会長	よろしいでしょうか。 理由についても原案を申し上げますと、都市計画道路網全体の整備という視点から考えるといろいろと課題はあるが、新駅の設置計画に併せて周辺地区（あるいは当該地区）から新駅へのアクセスの改善を図るという事業目的については理解できる。 先生方、いかがでしょうか。
会長	続いて、提案・留意事項のところの原案を申し上げますと、当該都市計画道路の全体が整備されたときとの整合性について引き続き検討していただきたいというようなことが言いたいのですけど。要は今回、ここの部分的について整備が必要であるということは理解しましたが、やはり都市計画道路網とか全体ができて初めて計画で想定された機能が発揮される、すなわち全体を造るということは必要なことですので、それを忘れてここだけ完成してよしというのは避けてくださいねと。あと全体ができたことについてもきちんと検討してくださいねということが書きたいのですが。 当該都市計画道路の全体の整備に向けた検討課題について引き続き検討です、というような形で、通じますでしょうか。
委員	はい、私はこれで理解できます。
会長	また後で何かありましたらおっしゃってください。

会長	次に環境効果ですが、これは先ほどの様式1号の下の環境目標・行動目標のところですね。低炭素と安全・快適ということで、効果として植栽帯の設置による緑化の推進やセミフラットの歩道を新設することでバリアフリー化が図られるということですが、これにつきましてまず適当かどうかということですが○でよろしいですか。
委員	○でよろしいです。
会長	何かその理由としましてはいかがいたしましょうか。 様式1号に記載のとおり内容は理解できる、自己評価の内容は理解できるということでもよろしいですかね。また何かありましたら後でお願いします。
会長	それと、次の項目の様式2号事業の年度別の計画と効果のところと、事業費、あとB/Cですね。これは先生からのご質問もありましたし、事前のご質問でも費用についてお尋ねがあったかと思いますが、先生方いかがでしょうか。
委員	B/Cについて1ちょっとだから駄目だと言っているわけでもありませんがいかがでしょうか。
会長	これも評価としたら○でよろしいでしょうか。
会長	あと、整備費用については、用地補償費の割合が非常に大きいのですね。単体の道路部分についてはそんなに多くないのですが。現状の市街化の進み具合などからいけばそれぐらいの費用が用地補償にはかかってしまうというところは仕方がないという理解で先生方よろしいでしょうか。あるいは効果については、先ほどお話ししましたように、道路全体の効果がどうとここに書いてしまわない方がよいかと思いますが、一方でやはり部分的な都市計画道路のネットワーク全体から考えると部分的な整備なので、B/Cが小さくならざるを得ないと。その数値が小さいからといって否定するものではないというような趣旨のことが記載できればと思います。それとこの整備の費用については40億ぐらいで、他の地域と比べて単価が高いということについてはやむを得ないという認識でよろしいでしょうか。ということであれば、現在の市街化の状況を考えると、事業費（用地補償費の割合が高いこと）についてやむを得ないでいいのですかね。 また、都市計画道路網の一部区間の整備であることから一旦してください。B/Cの値についても妥当と言ってしまっているのかどうかですね。B/Cの値が小さくならざるを得ないというようなところで、先生方いかがでしょうか。
委員	先生、1つだけ確認させていただいてよろしいですか。
会長	はい。
委員	今、この近辺の地域における人口は増えているのでしょうか。

担当課	人口については、地区を分けて推計されているのですが、この辺りは増えていくという傾向にあったかと思います。
委員	それでいて、かつ土地の値段も上がる傾向にあるという理解でよろしいか。
担当課	土地の値段は、比較的全市的に見て上がるところは上がっています。3%ほど年間上がっています。
委員	それであれば、今整備しておかなければならないというお話もありますよね。後回しにしてしまうと高くなってしまいますので。
担当課	はい。
会長	新駅ができれば、また人口は増えるのでしょうか。周辺の若い人が入ってくるのでしょうか。
担当課	この辺りはまだ農地が結構ありまして、農地が宅地化していくという中で新たに住宅が建っていく傾向になると考えられます。
会長	よろしいですか。
委員	はい。西宮は地価が高いというのは承知しており、地価が高いので、用地買収もお金がかかるのではないかと考えていますので、そういう意味では疑問は全然ないです。
会長	提案・留意事項というところはなしでよろしいですかね。
委員	すいません、文章の件でよろしいでしょうか。
会長	はい。
委員	事業費についてやむを得ないという表現が少々気になります。
会長	事業費という言葉が要らないですかね。用地補償費がかさむことについてはやむを得ない、ですかね。もう少し丁寧にするなら、用地補償費がかさみ、事業費全体が近隣の事例よりも割高になることについてはやむを得ない。
委員	あともう一つすいません。「また」の文からですが、当該事業は、都市計画道路網の、とする方がより意味が伝わるかなと思います。
会長	はい、ありがとうございます。 ほかの先生方よろしいでしょうか。
会長	では様式7号のところに戻っていただきまして、事業予測・説明責任に関する評価ということで、評価シートを踏まえて事業委員会の評価ということで評価シートを踏まえて評価委員会の見解を記入するということです。 この様式3号に書かれている事業計画の必要性について我々はどう評価するか考えるということが求められているのですが、今日のやり取りを踏まえすと、シンプルにするならば、記載のとおり自己評価に書かれていることで一定理解できるというようなことと、あるいは少し書き加えたとしたら、新駅ができることに合わせて地区の基盤整備をしようという方向性については理解できるというようなことかなと思うのですね、加えたとすれば。都市基盤が脆弱な当該地域において、都市計画道路全体の整備には時間や費用を要すると考えら

	<p>れる中で、新駅の設置計画を契機として、当該都市計画道路を整備することについては理解できると。先生方いかがでしょうか。</p>
委員	先生、順番だけ変えてもよろしいですか。
会長	はい。
委員	都市基盤が脆弱な当該地域においての部分も考えられる中での後に持ってきた方が、都市計画全体の方が広い話で、都市基盤の脆弱な地域という話は小さい地域の話になってくるので、「その中で」の後に持ってきてはどうかと思います。
会長	ありがとうございます。 ほか先生方いかがでしょうか。よろしいでしょうか。
会長	<p>また後で全体を振り返りたいと思いますので、次に様式7号の方に戻りまして、中ほどの2つ目ですね、様式3号の合理性に関する記述です。先ほど様式3号の上から2つ目の大きな枠ですが、代替案が、区画整理でしたね。地権者が多くなって合意形成に時間がかかる。都市計画道路の整備で交渉相手を限定的にできるため事業期間の短縮につながるという風にございますが、どうでしょうか。</p> <p>説明のときに流してしまいましたが、代替案としたら、区画整理しかないですか。</p>
担当課	そうですね、その他にはあまり思いつかないです。
会長	それは何を目的としたときに区画整理がいいのでしょうか。例えば武庫川新駅のアクセスを目的に区画整理するというのは少々大変ですよ。
担当課	沿道の土地利用に合わせて改善する場合には当然のことながら区画整理事業をもって区画道路というの廃止して健全な土地利用してもらうようにするというのがありますが、これだけいろいろな事象が入り混じっておりますと、買収する事業ではありませんので、移転していただくと、新しい換地のところに移っていただくという事業になりますので、非常に時間がかかるというデメリットがあります。ここで事業期間短縮というのは用地買収であればその単体、かかっているとこだけを買に行けばよいため、その事業短縮になるということで書いております。
会長	説明不足で恐縮ですが、今までの流れでいきますと、やはり全体の都市計画道路を整備するのは難しい中で、新駅を契機にここの部分をやるという、非常にフォーカスした事業としてよいただろうという流れになっています。その代替案が区画整理というのは大げさ過ぎないかという、そういうニュアンスなのですね。もう少しコンパクトな代替案というのはなかったでしょうかという意図でお聞きしたのですが、そこは伝わらなくてすみません。
担当課	あとは沿道型の区画整理事業とか、結局街路事業の一種ですので、我々としては思いつかなかったです。

<p>委員</p>	<p>代替事業の場合はもうワンブロックツーブロックぐらい含めて区画整理してしまうということを考えるケースが結構多いのですが、それは都市計画道路について周りがほぼ農地であるとか空き地であるとか、こういう場合は区画整理事業で併せて周りも健全化してしまうということをやりますが、通常こういう住宅が張りついているようなところで、もう買収以外でやるということがほぼないです。市街地の真ん中を行くと市街地再開発事業に絡めて縦貫道路整備するとか、密集市街地の改善の事業で公営住宅を建てて、そこに借家に移っていただくなど。あとは残りを共同建てで替えするというような事業もあるのですが、他の方法が見当たらない。</p> <p>こだわるところはないのですが、例えば、代替案は何もしないことであるというのはなしなのですか。あるいは現道の拡幅とか生活道路ですね、幅員4メートルの生活道路しかないようなところですが、それを例えば一方通行規制をして、車の流れを整理するなど、もう少し道路のカラーリングを変えるだけで車が減速してくれるようなことにするとか、あるいは自転車の通行帯を4メートルの幅員のところには入れられないですが、そういう歩車分離を図るとか、そういうような方策でアクセスの改善を図るというよりはもう都市計画道路を造ってしまったほうが早いのではないかなというようにこともないかなとは思ったのですが。</p>
<p>担当課</p>	<p>特に武庫川広田線の周りは狭隘道路しかない状況ですので、一方通行化も既に行っている状況です。</p>
<p>委員 担当課</p>	<p>そうなのですか。</p> <p>ある程度手は尽くした上で、何とか保ってきた状況ではあったのですが、これ以上となると都市計画道路を造るしかない。というのも、単純な道路拡幅として都市計画事業でやらないとなりますと、収用権がない等の問題が出てきますので、任意買収などということになると事業が進まない。過去にも任意買収でやろうとして頓挫した路線が近くにありまして、やるのであれば都市計画事業で収用権をしっかりとってやっていくということが必要であると考えています。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。</p> <p>ということで、代理提案としたら、区画整理をするようなことしか考えられない。それまでに対策は尽くされているということでありましたら、合理性のところについてはどうでしょうか。</p> <p>特になしということによろしいですか。</p>
<p>委員</p>	<p>はい。</p>
<p>会長</p>	<p>それから様式3号の位置・規模・効果のところについて、この記載に対して何か意見ありますでしょうか。</p> <p>都市計画道路の指定の変更とはやはり大変なのですか。</p>

委員	<p>昭和21年のときの都市計画がベースになっておりますよね。当時は当然新駅なんて想定もしてなかったことなので、想定してなかったときにつくられた都市計画道路を造るのが新駅の対応ですよってというのは何かある種矛盾していると思うのですが。そういう意味で、ここの規模のところ、都市計画道路が15メートル、12メートルでと書かれてありますが、それはもはや理由になっていないのではないのでしょうか。</p>
会長	<p>都市計画道路の見直しで一番問題になるのは、私権を制限しているわけで、それが長期間にわたっているわけですよ。それを、やめますと言ってしまおうと今までは何だったのかという意見が出てきますよね。</p> <p>大阪市はそれを大がかりにやりましたよね。1990年代の終わりぐらいに長期未着手都市計画道路の見直しということで、全体の都市計画道路の見直しをしました。廃道までされました。</p> <p>やりませんと決定することが必ずしも良いとは言わないのですが、今回で言えば12メートルでよいのかという話は、新駅は想定してないときで12メートルなのだから、新駅を想定した場合、本来はもっと幅が要るのではないかという意味で、都市計画道路の拡幅とか、新駅に沿っての新しい都市計画道路が線路沿いに指定されても本来はあってもよいのではないかと思ったわけです。要は西宮北口の周りは元々駅があったので、都市計画道路がかなり指定されていますよね。</p>
委員	<p>新しく都計を決定することができますよね。</p>
会長	<p>そうですね、区画整理事業なんかした場合は新たに都市計画を決定し、新たに道路指定してということもあります。</p> <p>あるいはそういう意味で、大阪市に限らず新たに都市計画道路を決定しているところがたくさんありますよね。西宮市の都市計画道路はほとんど昭和21年のときのままなのですか。</p>
担当課	<p>その通りです。恥ずかしながら。</p>
委員	<p>詳しく分かっていないのですが、要は、今住んでいる人は都計道路の上だというのが分かっていてということであれば理解を得やすいというのは分かるのですが、これから都計を決定するとなると、いやそんなつもりではなかったのにそんなところに勝手に道路が造られて退去してほしいと言われても困るという、逆なのかなと思ったのですが。</p>
担当課	<p>おっしゃるとおりだと思います。新たに都市計画道路を決定するとか、都市計画の幅を広げるとかということになりますと、当然かかってなかった方など、反対される方が出てきて、都市計画の手続をする際に当然説明会なり意見書を提出する機会がありますので、そこで大混乱に陥るといのはよくあることです。</p> <p>あと、鉄筋コンクリートの大きい建物が建っていると、そこは中々整備に行けないです。特に区分所有マンションにつきましては非常に難しいので、きれ</p>

委員	いに線形が通せるかどうかという問題も出てくると思います。 すみません、質問よろしいですか。
担当課	都市計画マスタープランの際には都計の見直し、都計道の見直しとかいうのは議論にならなかったのですか。
委員	そうなのですか。
担当課	神戸市や大阪市のように大きく踏み込みはしなかったという状況です。ですから、またすぐ見直しするということはないのかなと我々は思っております。
会長	なるほど。ありがとうございました。 では、位置・規模・構造については、特になしでよろしいですか、記載のとおりで。
会長	よろしければ次の事業効果2の社会性と環境保全性のところでは、この環境保全性のところの走行性が改善されるのでCO <sub>2</sub> の排出量削減につながるという記載があるのですが、環境の専門家として先生、この整理によってCO <sub>2</sub> の排出量削減につながるとまで言い切ってよいのかどうかお聞かせ願えますでしょうか。
委員	難しいでしょうね。CO <sub>2</sub> とか排ガスは基本的には60キロ走行で一定で走ればということなどで使用する表現ですから。 緑化の推進を図られるのですよね。
会長	甲子園段上線についても電柱の地中化もされるわけですよね。そういうような景観の改善ということも図られるのではないかと思うのですが、環境保全というところに景観を入れてよいかどうか先生いかがでしょうか。景観と環境は違いますか。やめておきましょうか。 では、ここについては、武庫川広田線について緑化の推進が図られる、としておきましょうか。先生いかがでしょうか。
委員	よろしいかと思えます。
会長	ありがとうございます。
会長	では次の機能性のところで、ユニバーサルデザインと防災性ということを挙げていただいておりますが、これは、セミフラットの歩道は甲子園段上線の方ですよね。
担当課	どちらも行います。
会長	どちらもということですか。あと防災性のところは先生、こういう記述でよろしいでしょうか。幅が広がると、いわゆる火事の際の延焼防止までではなくても延焼の抑制とか。
委員	そうですね、つながります。

会長	緊急車両の進入とか、そういうことの改善の効果も期待できると評価してよいでしょうか。
委員	そうですね。
会長	ということであれば、延焼防止ということも書いていただいたほうがいいですか。道路拡幅による延焼抑制の効果も期待されると。 あとよろしいでしょうか。
委員	1つ確認してもよろしいでしょうか。
会長	どうぞ。
委員	便益の評価をされるときに防災便益のところで延焼しないことによる効果をしっかり計算されていると思います。一方で、こちらの事業評価シートには書かれていなかったのですが、せつかくなので明記してもよろしいかと思いますがいかがでしょうか。
会長	分かりました。では冒頭に、費用便益計算にも示されているようにと付け加えましょうか。
委員	はい、ありがとうございます。
会長	よろしければ進めさせていただきます。反対意見等の内容ですが、特になしでよろしいですね。はい。
会長	最後になりますが、評価委員会の総合的な意見ということでございますが、これはどうでしょうか。 同じことばかり記載するものどうかと思いますが一旦重複をお許しいただいて、再度総合判断ということで今、私の頭の中にあること申し上げますので先生方でご意見をいただければと思います。 狭小幅員の道路が多いなど、都市基盤が脆弱な地域において、新駅の整備に合わせて部分的にでも都市計画道路の整備を推進されることについては理解できる、としましょうか。 あとはいろいろご苦労があったということを含みますと、これを契機に当該地区の更なる都市基盤整備を進めていただきたい、と一旦記載いたしましょう。 委員の皆様いかがでしょうか。 他に書き足りないことや違うということがありましたら遠慮なくおっしゃってください。
委員	はい、十分かと思います。
委員	大丈夫です。
会長	よろしいですか。
会長	では本日の審議についてはこれで終了させていただきたいと思います。 事務局の方で改めて確認していただきまして議事録と併せて各委員への確認を

	<p>取っていただきたいと思います。 それではこれにて本日の委員会を終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。</p>
--	--