

皆さまから頂いたご意見とご質問をもとに、 「神戸市の考え方」をご報告します。

平成26年9月に西須磨地域を対象に開催した説明会・相談所には、延べ約50名のご出席を頂きました。整備の必要性や環境への影響などについてご説明いたしましたが、十分ご理解を得るには至らず「事業に反対」とのご意見も多く頂きました。今後も引き続き「神戸市の考え方」を丁寧にわかりやすく説明することに努めていきたいと考えています。

総論的には、「神戸市のみちづくりの考え方」や「須磨多聞線の整備による影響」に関するご意見とご質問をいただきました。これらに対し、「①神戸市の道路整備についての考え方は？ 須磨多聞線の位置づけは？」、「②須磨多聞線が整備されると地域の環境はどうなる？」、「③将来の交通量が減るので、須磨多聞線はいらないのでは？」、「④高架下空間は使われる空間になる？」についてまとめています。

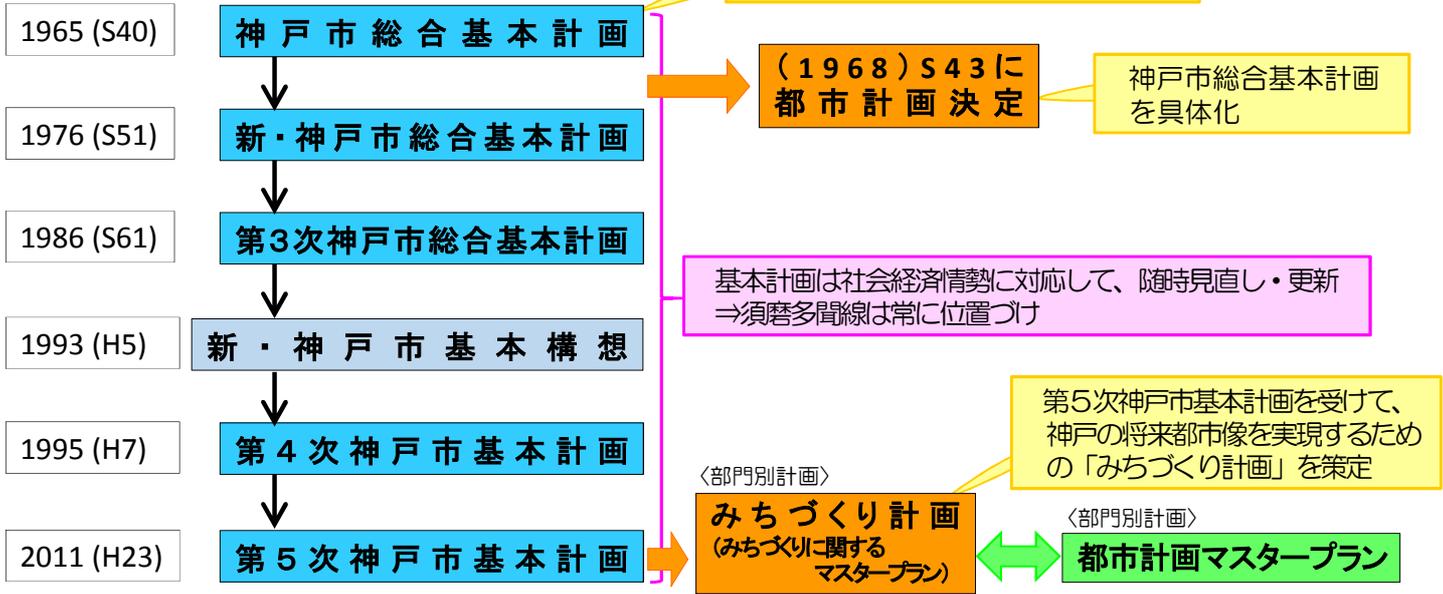
また、まだ現時点で具体的に検討できていない各論のご意見（離宮公園前交差点のあり方など）も頂きました。今後、ご意見を参考にさせていただきながら、整備内容を具体化していきたくと考えています。

①神戸市の道路整備についての考え方は？須磨多聞線の位置づけは？

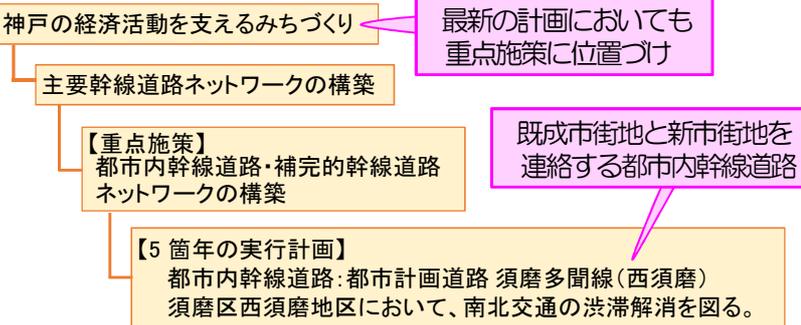
神戸市総合基本計画、神戸市基本計画

神戸市では都市の将来像を示す指針としての「総合基本計画」を策定しています。昭和40年に策定された「神戸市総合基本計画」以降、随時見直し・更新を行い、現在「第5次神戸市基本計画」が策定されています。道路整備については、この指針に基づき、「みちづくり計画」「都市計画マスタープラン」などを策定し整備を進めています。『神戸市は過去の計画を変えることができないから無理やり進めているのではないか？』とのご意見もありましたが、須磨多聞線は常にこれらに位置付けられてきた全都市的に重要な都市内幹線道路です。

〔神戸市の総合計画とみちづくり計画の経緯〕



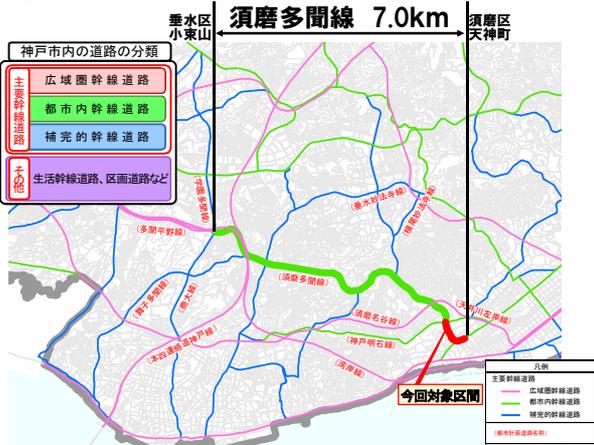
みちづくり計画における須磨多聞線の位置づけ



〔新たな空間整備〕

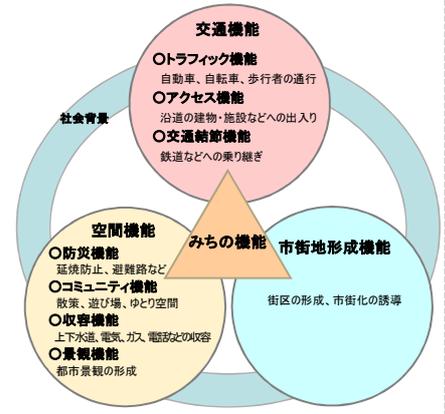


〔須磨多聞線の位置（広域）〕



＜コラム：道路の機能＞

道路には「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」といった「まちの骨格を形成する相互に補完する機能」があります。これらの機能は「相反する」こともあるので、神戸のまちが持続的に発展を続けていくためには、「バランスよく総合的に計画する」ことが必要です。
須磨多聞線においても、道路の各機能の発現が図られるよう、「交通状況の改善」「環境への影響」「新たなまちの空間の創出」などを検討し、総合的に道路計画を行っています。



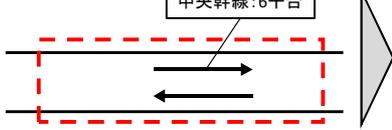
②須磨多聞線が整備されると地域の環境はどうなる？

○中央幹線の交通量は？

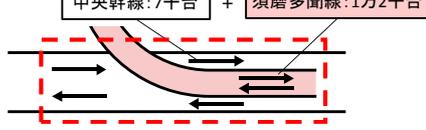
須磨多聞線と天井川左岸線は、相互に交通を分担することになるため、中央幹線の交通量は、約6千台から1万9千台へと増加します。

〔右図①付近の交通量変化〕

<供用前>



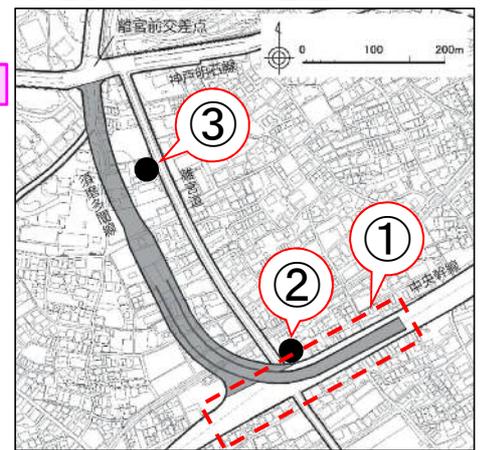
<供用後>



須磨多聞線の合流部は約1万9千台

中央幹線: 7千台 + 須磨多聞線: 1万2千台

〔須磨多聞線周辺の位置図〕



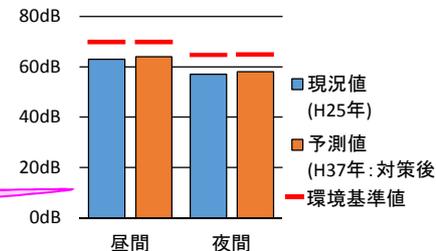
○中央幹線の騒音の影響は？

〔右図②付近の交通量変化〕

	H25年	H37年
中央幹線 + 須磨多聞線	6,000	⇒ 19,000
離宮道	7,000	⇒ 3,000

騒音予測値は、交通量には正比例せず、さらに排水性舗装などの対策も行っているため、微増に留まっている

〔右図②付近の騒音の予測結果〕

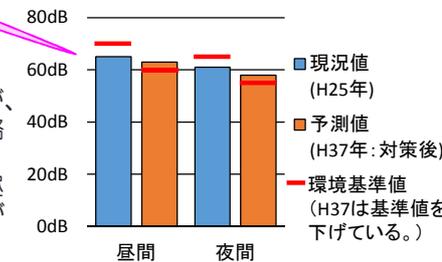


○離宮道付近の騒音予測値が環境基準値を超えることになっているが？

離宮道周辺で、予測値が基準値を超える箇所であっても、騒音は現在と比べ同等、または低減する予測結果となっている

- 現在、離宮道は幹線道路の機能を担っていますが、須磨多聞線の整備後は、地域内交通を担う道路となります。
- このため、評価にあたっては、環境基準値が 昼間70dBから60dB、夜間65dBから55dBに下がる想定をしています。

〔右上図③付近の騒音の予測結果〕



参考資料：騒音の目安

日常生活の中で感じる騒音の目安の程度としては、以下のようなものが示されています。

100dB	電車が通るときのガード下
90dB	パチンコ店内
80dB	航空機の機内
70dB	蝉の声
60dB	博物館の館内
50dB	書店の店内
40dB	図書館の館内
30dB	ささやき声
20dB	木の葉のふれ合う音

<参考文献>

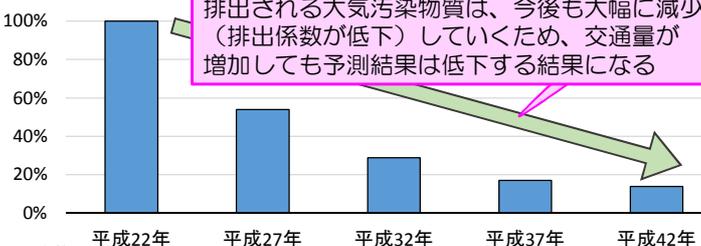
- 騒音の目安(都心・近郊用): 全国環境研協議会 騒音小委員会
- 騒音の大きさの例: 兵庫の環境 望ましい環境の創造

○交通量が増加する箇所でも大気汚染物質量は低下する予測結果となっているのは、なぜ？

自動車排出ガス規制への対応やハイブリッド車台数の増加などから、全国で大気汚染物質は減少傾向

予測に用いる排出係数について

【自動車の大気汚染物質排出係数(窒素酸化物: 大型車、速度50km/h)】

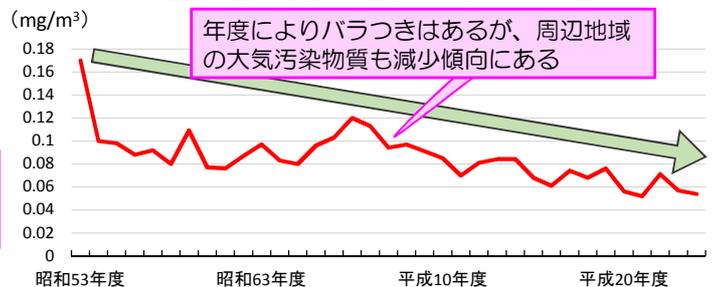


排出される大気汚染物質は、今後も大幅に減少(排出係数が低下)していくため、交通量が増加しても予測結果は低下する結果になる

<引用文献>

道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版): 国土技術政策総合研究所

【須磨一般大気測定局 経年変化(浮遊粒子状物質 日平均値の2%除外値)】



年度によりバラつきはあるが、周辺地域の大気汚染物質も減少傾向にある

<コラム：排出係数とは>

- 自動車から排出される大気汚染物質量の予測は、①自動車の交通量と②自動車1台から排出される大気汚染物質の排出係数から求めます。
- 排出係数は、自動車の走行試験によるデータや将来の自動車排出ガス規制の動向、ハイブリッド車の普及傾向などを踏まえて算出されたものが国土交通省国土技術政策総合研究所から公表されています。

PM_{2.5}に関する国内の状況について

■アセスに係る内容

- PM_{2.5}の二次生成粒子の反応機構は詳しく説明されておらず、公的な予測手法が確立されておられません。
- 国土交通省「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」においても、予測にあたっては、当面、科学的知見の集積が必要であるといわれています。
- そのため、「神戸市環境影響評価等技術指針」およびマニュアルにおいても、現在のところPM_{2.5}の予測評価に関する記載はなく、これまでにPM_{2.5}を予測評価の項目として選定した「神戸市環境影響評価等に関する条例」に基づくアセス事例はありません。

■国内の動向

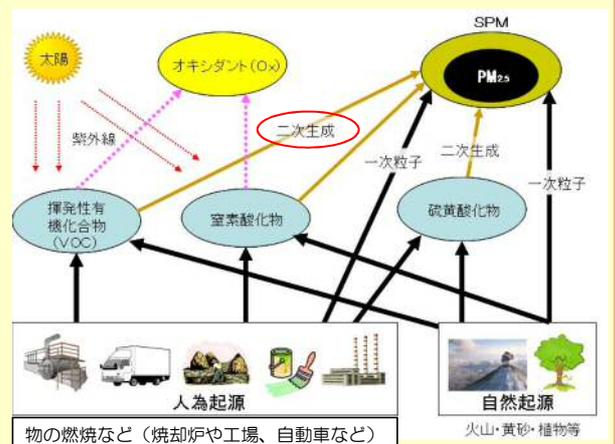
- 全国的な大気環境監視結果によれば、都市域の一般的な場での濃度と沿道周辺での濃度は、近年ほぼ同値となってきております。
- 須磨大気測定局では、平成24年度からPM_{2.5}を測定しており、平成25年度の年平均値は16.4 μg/m³となっています。平成25年度における神戸市内でPM_{2.5}を測定している全測定局: 17箇所の年平均値は最大18.7 μg/m³、最小12.7 μg/m³、平均15.1 μg/m³)
- なお、環境省が示している今後のPM_{2.5}に対する政策方針においては、アジア圏などへの広域的な対応とともに、発生源ごとの寄与割合等の把握を踏まえた対策の検討を進めることが示されています。

<引用文献>

- 環境影響評価法に基づく基本的事項等に関する技術検討委員会 報告書: 環境省総合環境政策局(平成24年3月)
- 道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版): 国土交通省 国土技術研究所
- 神戸市大気汚染常時監視結果: 神戸市HP
- PM_{2.5}に関する総合的な取組(政策パッケージ): 環境省(平成25年12月)
- 微小粒子状物質(PM_{2.5})対策: 東京都環境局HPより

〔PM_{2.5}生成メカニズム 概念図〕

(東京都HPのものを基に作成)

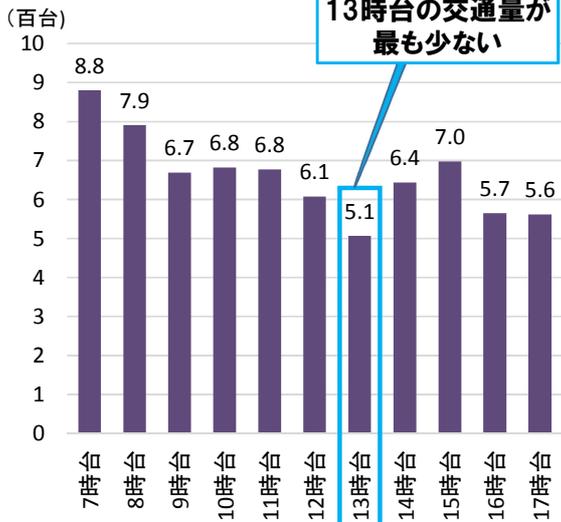


③将来の交通量が減るので、須磨多聞線はいらないのでは？

天井川左岸線の状況

〔神戸明石線（南行）の時間別交通量（平日）〕 〔天井川左岸線 山陽電鉄踏切の滞留状況〕

最も交通量が少ない
13時台でも混雑



出典：H22道路交通センサス時間別交通量

平日9時台の状況

(山麓線との交差点から南を臨む)



平日13時台の状況

北行で
滞留発生



南行は一時的に短くなるが、須磨橋東詰交差点や踏切により滞留が延伸



電車通過時に
滞留が延伸



踏切の滞留は一時的に短くなるが、山麓線交差点以北では滞留が延伸

(山麓線との交差点から北を臨む)



須磨多聞線を整備しても天井川左岸線の混雑は解消されないのでは？

「天井川左岸線」は、第二神明道路と中央幹線や国道2号などの東西幹線道路を結ぶ重要な路線です。須磨多聞線と天井川左岸線は、相互に交通を分担することになるため、踏切の影響は残りますが、天井川左岸線の交通量は大きく減少し、スムーズな交通が期待されます。

天井川左岸線を立体化してはどうか？

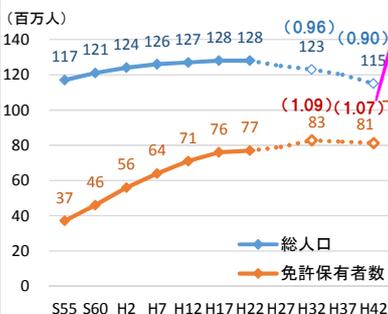
立体化するためには長期間に渡り通行規制を行いながら工事を行うことになり、更に交通の流れを悪くします。新たに多くの用地買収も必要になります。しかも、天井川左岸線への交通集中の状況は変わりません。それらを考えると現実的ではありません。

将来交通量の見通し

全国的な傾向

〔全国の人口と免許保有者の推移〕

全国的に総人口は減少するが、免許保有率は増加する見通し
※女性の免許保有率が高まっていることが背景

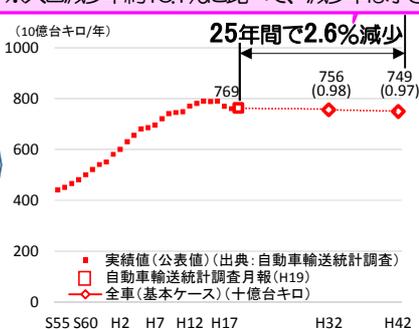


男性：-4%
H17：44百万人
H42：42百万人

女性：+21%
H17：32百万人
H42：39百万人

〔全国交通量（走行台キロ）の実績値と推計値〕

全国の交通量は、25年間で約2.6%減少する見込み
※人口減少率約10.1%に比べて、減少率が小さい

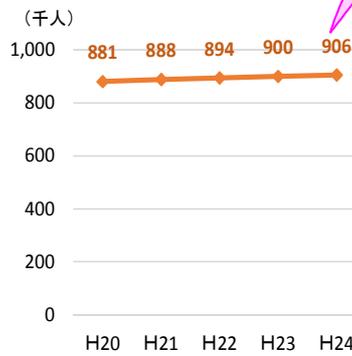


出典：国土交通省HP「新たな将来交通需要推計」より抜粋

神戸市の傾向

〔神戸市の免許保有者の推移〕

神戸市も全国と同様、免許保有者数が増加傾向



神戸市の将来交通量の見通し

神戸市も全国と同様に、人口は減少するものの交通量は微減に留まることが推測されます。

＜コラム：人口減少と将来交通量＞

- 市内の道路ネットワークの整備が進んだ前提（平成37年時）で、天井川左岸線の現在の交通量約2万台が、「須磨多聞線を整備しない場合」は約1万6千台、「須磨多聞線を整備した場合」は約1万2千台になると予測しています。
- 今後も人口減少により交通量が現在のペースで「25年間で約2.6%減少する」と仮定して単純計算すれば、その差約4千台を解消するには、数百年かかる計算になります。
- ただし、「遠い将来の交通量が約何台になるかを正確に推計すること」は不確定要素が多く不可能です。しかし、「相当の期間にわたって交通量が大きく減少しない傾向」を見て取ることはできます。これらも踏まえ、総合的に道路計画を行うことが必要です。

④高架下空間は使われる空間になる？

○高架下空間の活用事例

橋梁高架下の有効活用は全国的にも注目されており、各地で様々な取り組みがなされています。

ここに例示したのは、公園緑地的な利用ですが、他にも「グラウンド」や「遊歩道」、さらには「自治会館」や「保育所」などの建築物が整備されている事例もあります。



【若宮大通公園】



【六甲ライナー】

出典：名古屋高速道路の整備効果(名古屋高速道路公社)

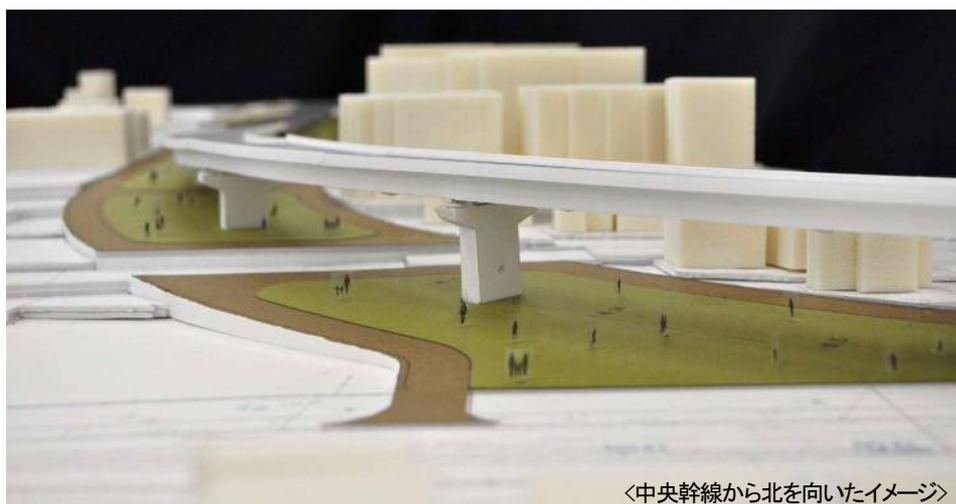
○高架下空間の模型を作成

須磨多間線の高架下空間の広がりをもっとわかりやすくイメージしていただけるよう、ミニニュースNo.3 (H22.5) でお示した整備計画案をもとに模型を作成してみました。

地域の「新たなまちの空間」となる緑地広場や副道の具体的な整備内容については、今後こうした模型なども活用しながら、地域のご意見を伺いして可能な限り反映していきたいと考えています。



〈中央幹線側上空からのイメージ〉



〈中央幹線から北を向いたイメージ〉



〈高架下空間の広がりイメージ 桜木町〉



桁下空間
高さ：約9m
広さ：約1,500㎡

〈高架下空間の広がりイメージ 天神町〉

- ① 「新たなまちの空間」として緑地広場を整備
- ② 副道は緑地広場と一体的にコミュニティ道路とすることも可
- ③ 緑地広場や副道は地域のご意見を踏まえて整備します

最後に

本紙では、平成26年9月開催の説明会にて頂きましたご意見、ご質問をもとに、「神戸市の考え方」を、補足説明いたしました。

今後も、本紙のような広報の発信、説明会の開催などを通じ、わかりやすく説明することに努めていきたいと考えています。

【問い合わせ先】

神戸市建設局道路部工務課 〒650-8570神戸市中央区加納町6丁目5番1号
TEL：078-322-5491 FAX：078-391-7773
Eメール：road_engineering@office.city.kobe.lg.jp

KOBE
UNESCO City of Design

リサイクル選性
この印刷物は、印刷時の紙へ
リサイクルできます。