

阪神間都市計画道路尼崎伊丹線（ほか2路線）の都市計画変更について

1 概要

尼崎伊丹線は、阪神間地域における広域的な南北方向の主要な幹線街路であり、本市南部と北部を結ぶ約5.7kmの幹線街路として、昭和21年5月6日に都市計画決定されています。阪神国道以北の区間（約5km）については4車線化（一部6車線）で整備が完了しております。しかし、阪神国道以南（約680m）については2車線しかなく、交通渋滞が常態化していることから、兵庫県では、尼崎伊丹線の阪神国道以南区間について、4車線への拡幅事業を予定しています。

この事業区間のうち、阪神電鉄以北については、平成19年度に都市計画変更が完了しています。この度、阪神尼崎駅周辺における交通の円滑化及び安全性の向上を図るため、阪神電鉄以南についても都市計画変更を行います。また、尼崎伊丹線の都市計画変更に伴い、これに平面交差する庄下橋線及び東町開明線についても都市計画変更を行います。

（これまでの経緯）

平成28年5月	事前地元説明会を実施
平成30年8月	事前地元説明会を実施
平成31年2月	事前地元説明会を実施
令和元年5月	事前地元説明会を実施
令和元年7月	要綱に基づき都市計画変更素案の公表及び説明会を実施

2 各路線の変更内容について

事前説明第15号

阪神間都市計画道路の変更（3.4.188号 尼崎伊丹線、兵庫県決定）について

番号	都市計画変更路線名	主な変更内容	決定権者	計画図
1	尼崎伊丹線	一部区間の線形、幅員及び区域の変更	県決定	15-5

事前説明16号

阪神間都市計画道路の変更（4.5.622号 庄下橋線ほか1路線、尼崎市決定）について

番号	都市計画変更路線名	主な変更内容	決定権者	計画図
1	庄下橋線	起点の変更	市決定	16-5
		一部区域の変更		
2	東町開明線	一部区域の変更	市決定	16-5

3 素案公表の結果

(1) 意見募集の結果について

募集期間 : 令和元年7月1日～7月22日
意見書の提出 : 0件

(2) 説明会の結果について (別紙)

実施日 : 令和元年7月9日
参加者数 : 24名
都市計画変更に対する意見 : 1件
その他意見 (対象外) : 8件
意見を受けて修正した箇所 : なし

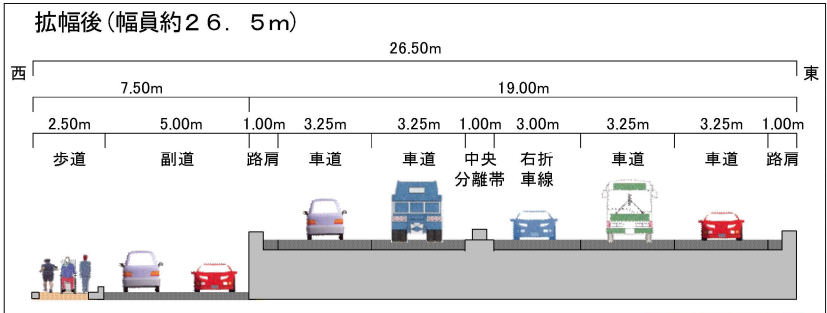
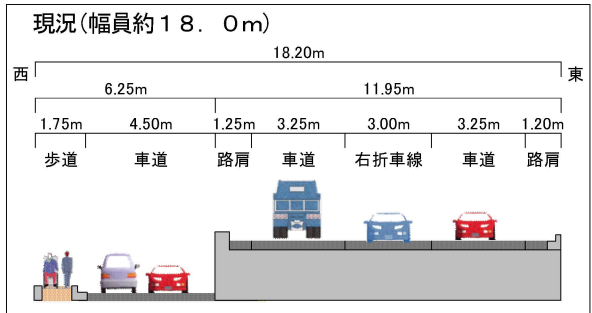
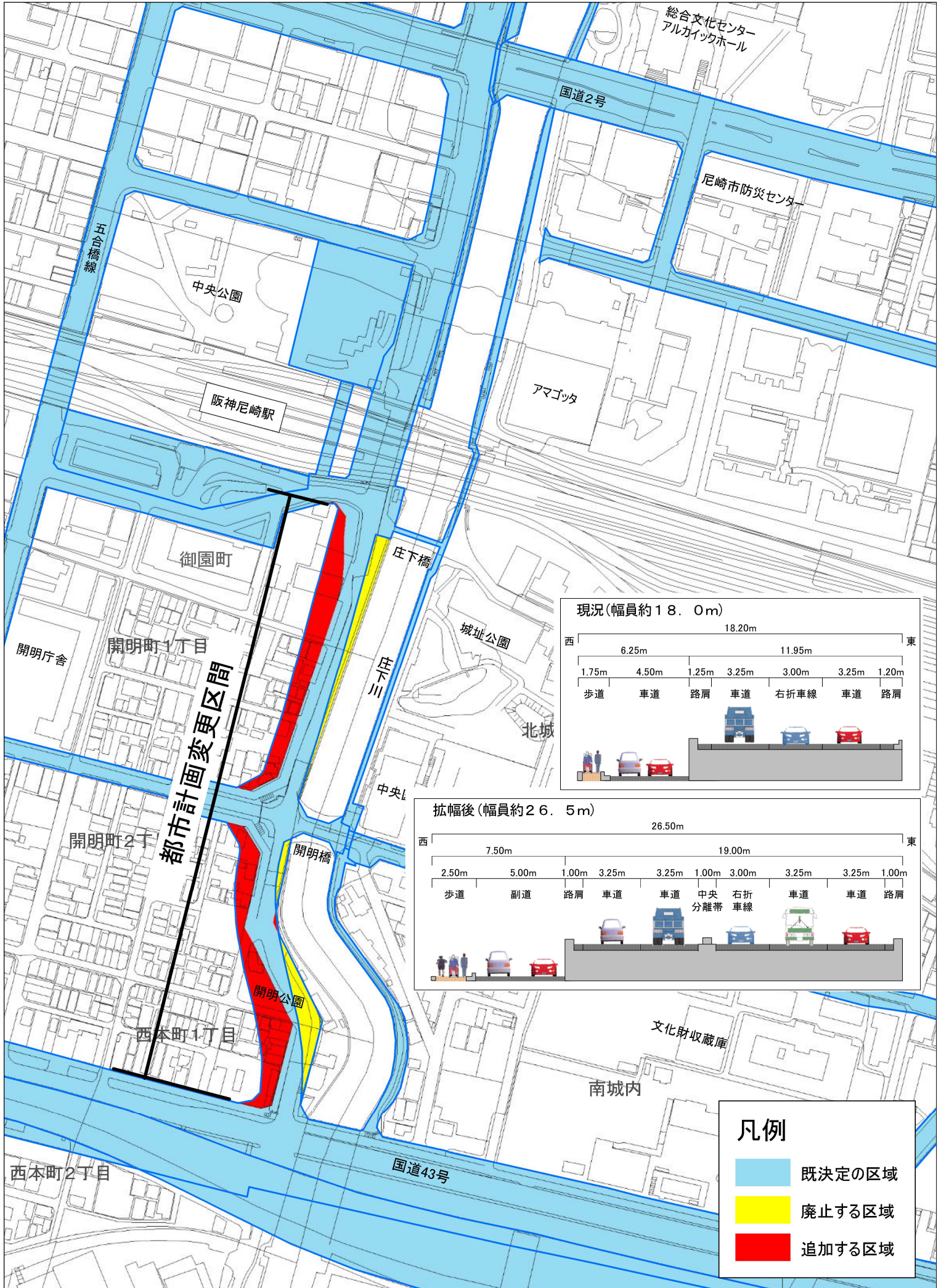
4 今後の予定

今後は、以下のとおり都市計画変更手続きを進める予定です。

	県決定路線	市決定路線
令和元年8月	市 : 都市計画審議会 (事前説明) 市 : 市原案作成 市 : 県へ案の申し出 県 : 県案作成 県 : 市へ意見照会、縦覧依頼	市 : 都市計画審議会 (事前説明) 市 : 市原案作成 市 : 県へ知事協議 県 : 市へ知事協議の回答
令和元年10月	県市 : 案の縦覧	市 : 案の縦覧
令和元年11月	市 : 都市計画審議会 (諮問)	市 : 都市計画審議会 (付議)
令和2年2月	県 : 都市計画審議会 (付議) 県 : 計画決定告示・永久縦覧	市 : 計画決定告示・永久縦覧

以上

位置図



- 凡例
- 既決定の区域
 - 廃止する区域
 - 追加する区域

都市計画道路（尼崎伊丹線ほか2路線）の都市計画変更素案公表に対する説明会結果

1 説明会結果

- (1) 開催日 : 令和元年7月9日(火)
- (2) 会場 : 中央南生涯学習プラザ 大ホール
- (3) 参加人数 : 24名
- (4) 都市計画変更に対する意見 1件
 その他意見(対象外) 8件

※今回の都市計画変更に関する意見ではないため、対象外としております。

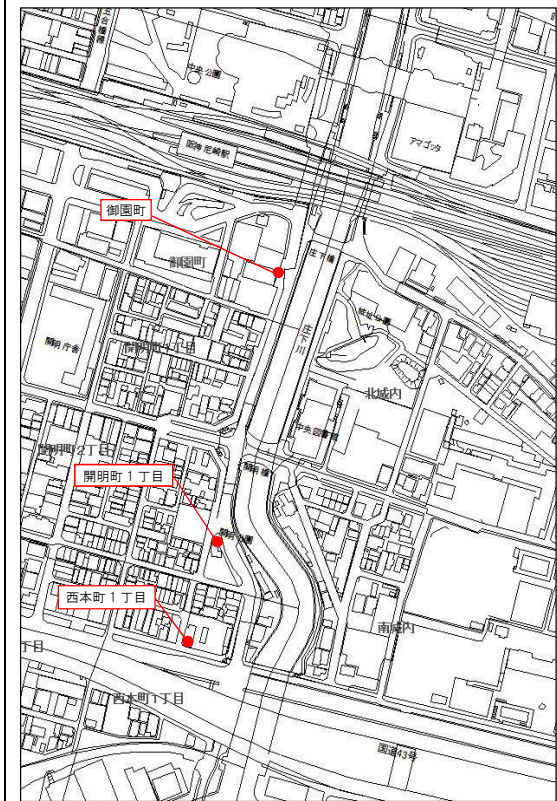
都市計画変更に対する意見

寄せられたご意見の概要	市の考え方
環境予測の振動について、現状より振動が大きくなることに対して、特別な対策が示されないのであれば、事業に反対である。	振動については、基準を超えない予測となっているため、特別な対策を行う予定はありません。なお、実際に施工する際は、荷重に耐えられる支持力であるか調査し、適切な施工に努めます。

その他意見

寄せられたご意見の概要	市の考え方
環境評価における騒音について、何時間測定したのか。また昼間と夜間はそれぞれ何時から何時で分けているのか。	24時間測定を実施しました。午前6時から午後10時までの16時間を昼間とし、午後10時から翌午前6時までの8時間を夜間としました。
環境評価における騒音について、3カ所で現況の測定を行っているが、すべて同日・同時間帯に実施されたのか。	御園町と西本町については、H24.1.17の24時間測定です。開明町については、H23.9.27に市公害対策課の実施した測定結果があるため、その値を引用しております。

寄せられたご意見の概要	市の考え方												
<p>環境評価における騒音について、測定値の最大値及び最小値を示すとともに、環境基準を超過した時間（割合）を示していただきたい。</p>	<p>騒音測定は、環境基準に基づき、等価騒音レベルで評価し、その基準値は、昼間で70dB以下、夜間で65dB以下と定められています。現況測定より時間当たりの等価騒音レベルを算出した結果、以下のとおりとなりました。</p> <p>御園町</p> <table border="1" data-bbox="810 712 1345 1077"> <thead> <tr> <th></th> <th>昼間 (AM6時～PM10時)</th> <th>夜間 (PM10時～AM6時)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最大値</td> <td>68.2dB</td> <td>66.9dB</td> </tr> <tr> <td>最小値</td> <td>64.1dB</td> <td>61.7dB</td> </tr> <tr> <td>基準を超過した時間（割合）</td> <td>0時間 (0%)</td> <td>1時間 (12.5%)</td> </tr> </tbody> </table>		昼間 (AM6時～PM10時)	夜間 (PM10時～AM6時)	最大値	68.2dB	66.9dB	最小値	64.1dB	61.7dB	基準を超過した時間（割合）	0時間 (0%)	1時間 (12.5%)
	昼間 (AM6時～PM10時)	夜間 (PM10時～AM6時)											
最大値	68.2dB	66.9dB											
最小値	64.1dB	61.7dB											
基準を超過した時間（割合）	0時間 (0%)	1時間 (12.5%)											



現況騒音測定箇所図

開明町1丁目

	昼間 (AM6時～PM10時)	夜間 (PM10時～AM6時)
最大値	71.4dB	68.3dB
最小値	66.7dB	63.4dB
基準を超過した時間（割合）	2時間 (12.5%)	6時間 (75%)

西本町1丁目

	昼間 (AM6時～PM10時)	夜間 (PM10時～AM6時)
最大値	62.6dB	59.4dB
最小値	57.1dB	54.5dB
基準を超過した時間（割合）	0時間 (0%)	0時間 (0%)

寄せられたご意見の概要	市の考え方
環境予測における騒音について、車線や交通量が倍近く増えるにもかかわらず、予測値が大きくなるのはなぜか。	騒音については、予測高さによって値に変化があります。そのため、予測高さによっては基準を超過している地点もあります。
環境予測における騒音について、基準を超過する場合に、遮音壁などの対策をした場合、日照権が侵害されるのではないか。	遮音壁で対策を実施することになった場合は、日照権の侵害にあたらないよう考慮します。
環境評価における騒音や振動について、評価基準として「兵庫県における騒音・振動規制基準」を採用していないのはなぜか。	「兵庫県における騒音・振動規制基準」は特定施設を有する工場や事業場に対する規制基準となっており、道路に対する基準ではないため、採用していません。
事業着手はいつ頃か。	事業着手は令和5年度までを予定しております。兵庫県社会基盤整備プログラムにも位置づけられています。
事業着手というのは、工事に着手するという意味か。	事業着手とは測量や設計を含めた事業への着手のことであり、すぐに工事着手ということではありません。

尼都計第 2420 号
令和元年 8 月 26 日

尼崎市都市計画審議会
会 長 様

尼 崎 市 長
稲 村 和 美



尼崎市事前説明第 15 号
阪神間都市計画道路の変更 (3. 4. 188 号 尼崎伊丹線、兵庫県決定) について

みだしのことについて、別紙のとおり事前説明を行います。

以 上
(都市計画課)

計 画 書

阪神間都市計画道路の変更（兵庫県決定）

都市計画道路中 3. 4. 188 号尼崎伊丹線を次のように変更する。

種 別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考				
	番 号	路線名	起 点	終 点	主 な 経過地	延 長	構 造 形 式	車 線 の 数	幅 員	地表式の区間 における鉄道 等との交差の 構造					
幹 線 街 路	3. 4. 188	尼崎伊 丹線	尼崎市 西本町 1 丁目	尼崎市 猪名寺 3 丁目	尼崎市 尾浜町 3 丁目	約 5,700m	地表式	4 車線	20m	阪神電鉄本線 と立体交差 幹線街路浜北 難波線と立体 交差 J R 東海道本 線と立体交差 自動車専用道 路と立体交差 1 箇所 阪急電鉄神戸 線と立体交差 幹線街路と平 面交差 12 箇所					
												4 車線		約 4,530m	
												6 車線		約 1,170m	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理 由

別添理由書のとおり

理 由 書

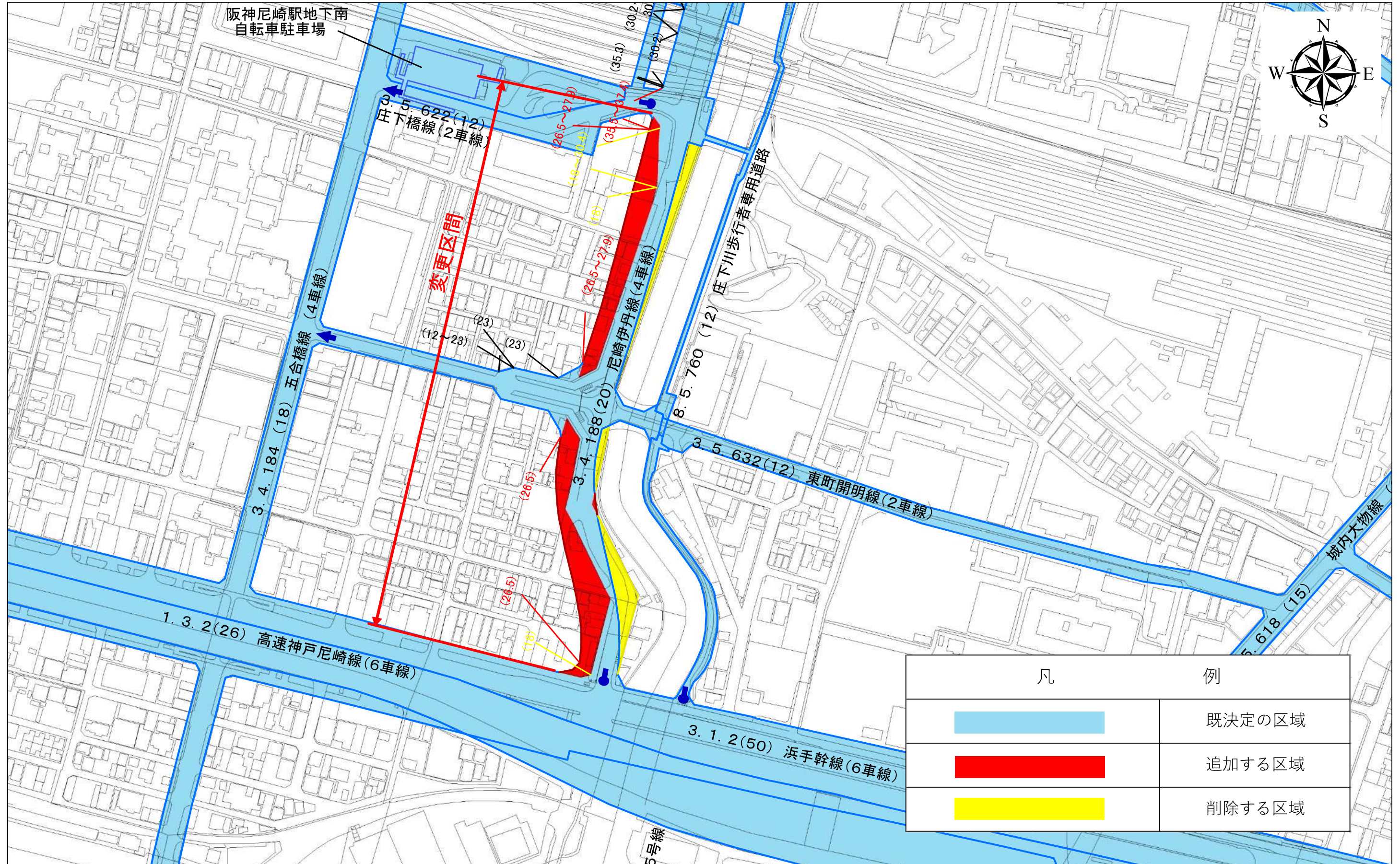
尼崎伊丹線は、尼崎市西本町1丁目の国道43号との交差点を起点とし、同市猪名寺3丁目の伊丹市境に至る延長約5.7kmの阪神地域における南北方向の主要な幹線街路である。

このたび、阪神尼崎駅周辺における交通の円滑化及び安全性の向上を図るため、中央帯、付加車線等を設け、都心地区にふさわしいゆとりある交通を確保することから、一部区間の線形、幅員及び区域の変更を行うものである。

変 更 前 後 対 照 表

変更前後	種別	名 称		位 置			区 域	構 造			主 　　な 変更内容
		番 号	路線名	起 点	終 点	主 　　な 経過地	延 長	構 造 形 式	車 線 の 数	幅員	
変更前	幹線街路	3.4.188	尼崎伊丹線	尼崎市西本町1丁目	尼崎市猪名寺3丁目	尼崎市尾浜町3丁目	約5,700m	地表式	4車線	20m	<ul style="list-style-type: none"> ・一部線形及び一部幅員の変更 ・一部区域の変更
		車線の数の内訳		4車線			約4,530m				
				6車線			約1,170m				
変更後	幹線街路	3.4.188	尼崎伊丹線	尼崎市西本町1丁目	尼崎市猪名寺3丁目	尼崎市尾浜町3丁目	約5,700m	地表式	4車線	20m	
		車線の数の内訳		4車線			約4,530m				
				6車線			約1,170m				

3. 4. 188号 尼崎伊丹線



尼都計第 2430 号
令和元年 8 月 26 日

尼崎市都市計画審議会
会 長 様

尼 崎 市 長
稲 村 和 美



尼崎市事前説明第 16 号
阪神間都市計画道路の変更(3. 5. 622 号 庄下橋線ほか 1 路線、尼崎市決定)
について

みだしのことについて、別紙のとおり事前説明を行います。

以 上
(都市計画課)

計 画 書

阪神間都市計画道路の変更（尼崎市決定）

都市計画道路中 3.5.622 号庄下橋線及び 3.5.632 号東町開明線を次のように変更する。

種 別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考
	番 号	路線名	起 点	終 点	主 な 経過地	延 長	構 造 形 式	車 線 の 数	幅 員	地表式の区 間における 鉄道等との 交差の構造	
幹 線 街 路	3.5.622	庄下橋 線	尼崎市 御園町	尼崎市 御園町	尼崎市 御園町	約 190m	地表式	2車線	12m		面積 約 5,500 m ²
	なお、尼崎市御園町地内に尼崎駅前広場を設ける。										
	3.5.632	東町開 明線	尼崎市 大物町 2丁目	尼崎市 開明町 2丁目	尼崎市 北城内	約 930m	地表式	2車線	12m	幹線街路と 平面交差2箇 所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理 由

別添理由書のとおり

理 由 書

庄下橋線は、交差する県決定の尼崎伊丹線一部区間の線形、幅員及び区域の変更に伴い、起点及び一部区域の変更を行う。

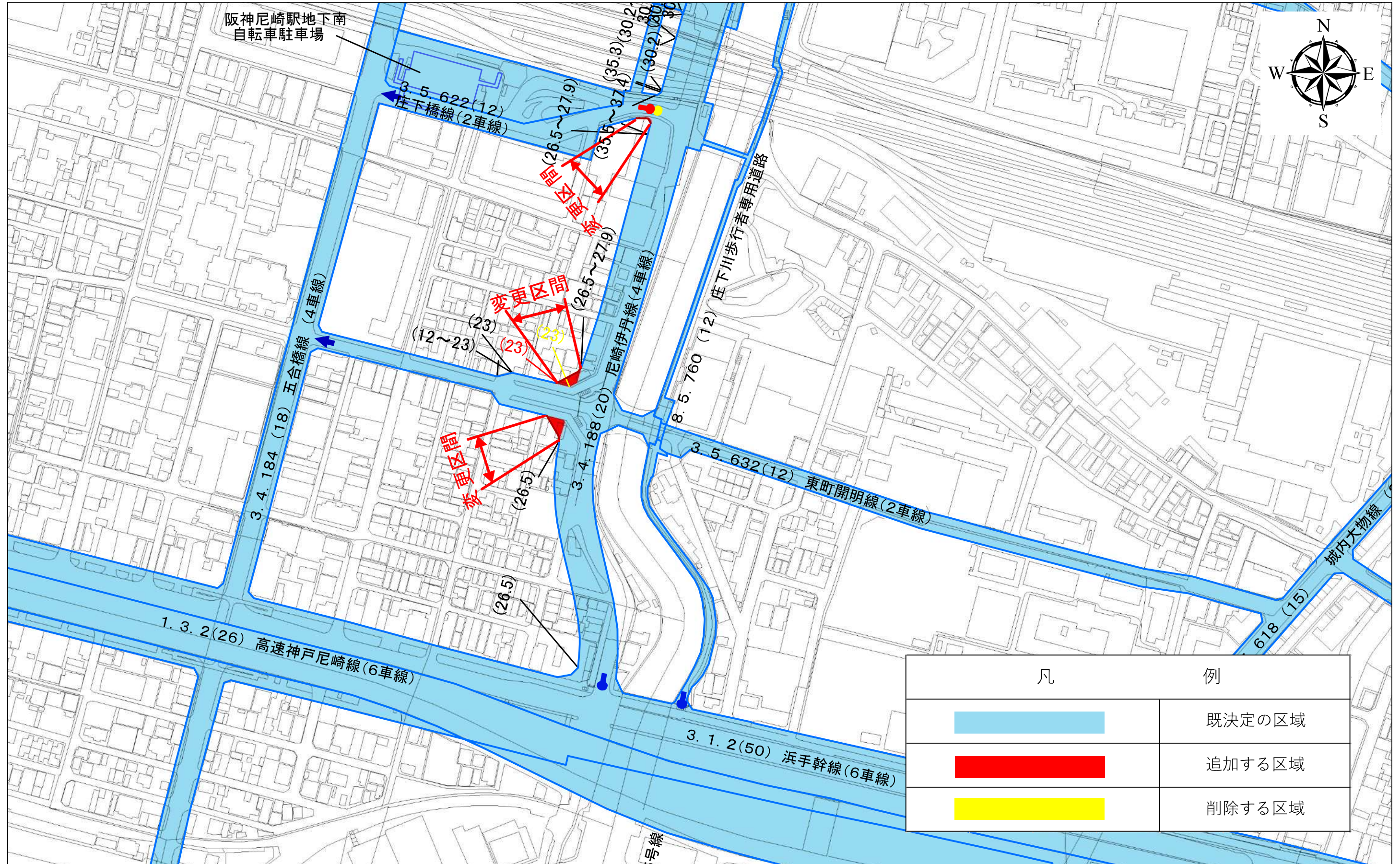
東町開明線は、交差する県決定の尼崎伊丹線一部区間の線形、幅員及び区域の変更に伴い、一部区域の変更を行う。

変 更 前 後 対 照 表

変更前後	種別	名称		位置			区域	構造			主 　　な 変更内容
		番号	路線名	起 点	終 点	主 　　な 経過地	延 長	構 造 式 形 式	車 線 の 数	幅員	
変更前	幹線街路	3.5.622	庄下橋線	尼崎市御園町	尼崎市御園町	尼崎市御園町	約200m	地表式	2車線	12m	<ul style="list-style-type: none"> ・ 起点を西方向に変更し、延長を約10m削減する。 ・ 一部区域の変更
変更後	幹線街路	3.5.622	庄下橋線	尼崎市御園町	尼崎市御園町	尼崎市御園町	約190m	地表式	2車線	12m	
変更前	幹線街路	3.5.632	東町開明線	尼崎市大物町2丁目	尼崎市開明町2丁目	尼崎市北城内	約930m	地表式	2車線	12m	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一部区域の変更
変更後	幹線街路	3.5.632	東町開明線	尼崎市大物町2丁目	尼崎市開明町2丁目	尼崎市北城内	約930m	地表式	2車線	12m	

3. 5. 622号 庄下橋線 3. 5. 632号 東町開明線

1/2,500尼崎市都市計画図(市決定)



環境予測について

1 環境予測について

尼崎伊丹線拡幅にともない、沿道の環境にどのような影響を及ぼす可能性があるのかを事前に予測したものです。なお、環境予測に用いた道路構造条件は、計画断面図のとおりとし、交通条件については、車種分類を2車種分類(小型車類、大型車類)、計画日交通量を26,900台/日(予測対象年次 令和12年)とした。

2 大気質

(1) 現況の調査方法

大気質について下記の4項目について調査しました。実施箇所については、図1のとおりです。調査高さは、図2 断面図のとおり地上1.5mの高さで調査しました。

- ・窒素酸化物 : 物が高い温度で燃焼した時に発生するものです。
- ・浮遊粒子状物質 : 大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径が $10\mu\text{m}$ ($1\mu\text{m}$ は1mの100万分の1)以下のものをいいます。
- ・一酸化炭素 : 燃料の不完全燃焼により発生するものです。
- ・二酸化硫黄 : ディーゼルエンジン中の硫黄が燃焼することにより発生するものです。



図1 位置図(大気質)

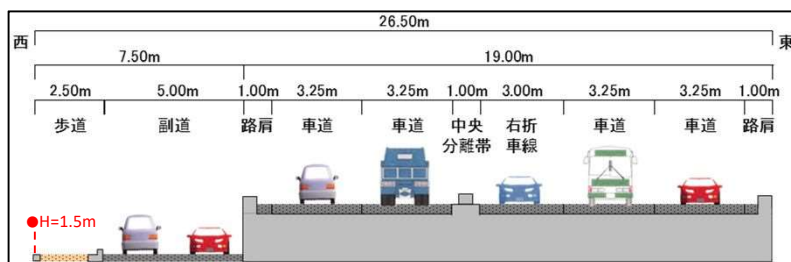


図2 予測地点の断面(大気質)

(2) 予測の方法

「道路環境影響評価の技術手法」に基づく計算により予測値を算出しています。

(3) 評価基準

環境基本法第16条第1項の規定により定められた「大気汚染に係る環境基準」に基づき調査しています。それぞれの環境基準は、表1のとおりです。

物質	環境上の条件
二酸化窒素	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
浮遊粒子状物質	1時間値の1日平均値が $10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、1時間値が $0.20\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であること。
一酸化炭素	1時間値の1日平均値が10ppm以下であり、かつ、1時間値の8時間平均値が20ppm以下であること。
二酸化硫黄	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ、1時間値が0.1ppm以下であること。

表1 大気汚染に係る環境基準

環境基本法16条第1項

政府は、大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする。

(4) 評価結果

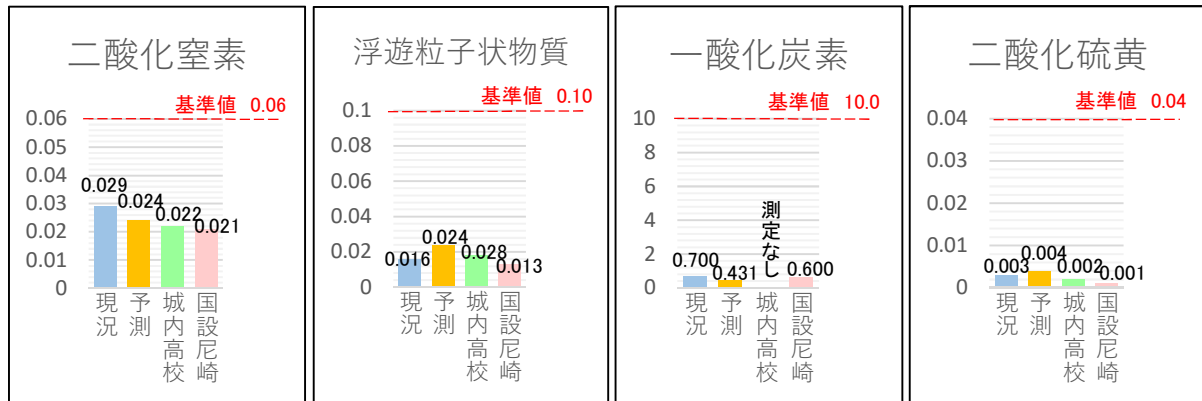
大気質の現況値と予測値の調査結果は、表2及びグラフ1のとおりです。すべての項目において環境基準内に収まる結果となっています。

また、沿道以外の近隣において城内高校及び国設尼崎にて測定した結果も併記しております。城内高校、国設尼崎の位置については、図3のとおりです。

[単位: ppm, mg/m³]

物質	基準値	現況	予測	城内高校 (H24)	国設尼崎 (H24)
二酸化窒素	0.060000	0.029000	0.024300	0.022000	0.021000
浮遊粒子状物質	0.100000	0.016000	0.023600	0.028000	0.013000
一酸化炭素	10.000000	0.700000	0.430900	測定なし	0.600000
二酸化硫黄	0.040000	0.003000	0.003900	0.002000	0.001000

表2 大気質の評価結果



グラフ1 大気質の評価結果

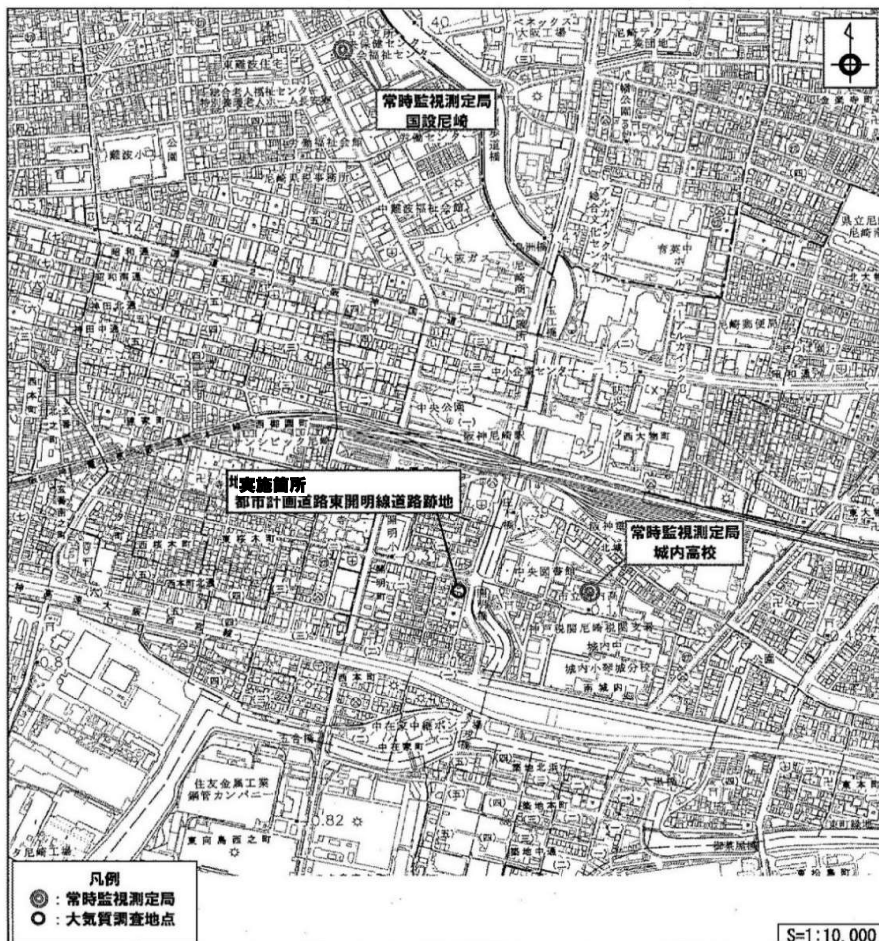


図3 位置図(常時監視測定局)

3 騒音

(1) 現況の調査方法

騒音について、図4に示したとおり3箇所において道路沿道騒音について調査しました。
 現況の調査高さは、図5のとおり地上1.2mにて計測しています。
 現況調査における測定は1.2m地点のみですが、環境予測については1.2m地点から3m間隔で19.2m(7階相当)地点まで予測を行っております。現況と予測を比較するため、グラフ2では、代表して1.2m地点の値を掲載しています。

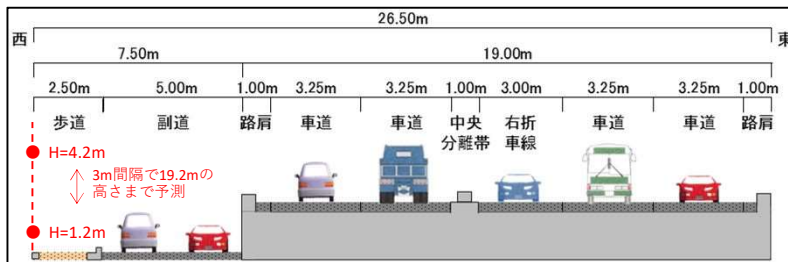


図5 予測地点の断面(騒音)

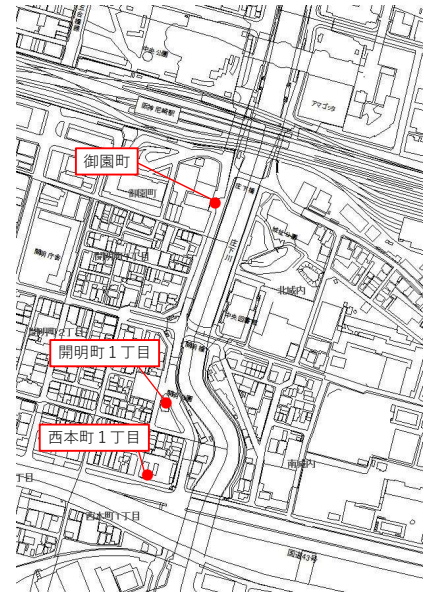


図4 位置図(騒音)

(2) 予測の方法

日本音響学会から発表された「道路交通騒音の予測モデル(ASJ RTN-Model2008)」の予測式により予測値を算出

(3) 評価基準

環境基本法第16条第1項の規定により定められた「騒音に係る環境基準」に基づき調査しています。
 当該地は、「騒音に係る環境基準」において「幹線交通を担う道路に近接する空間」地区に当てはまるため、表3の基準値を採用します。

環境基本法 16条第1項

政府は、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする。

基準値	
昼間	夜間
70デシベル以下	65デシベル以下

表3 騒音に係る環境基準(幹線交通を担う道路に近接する空間)

(4) 評価結果

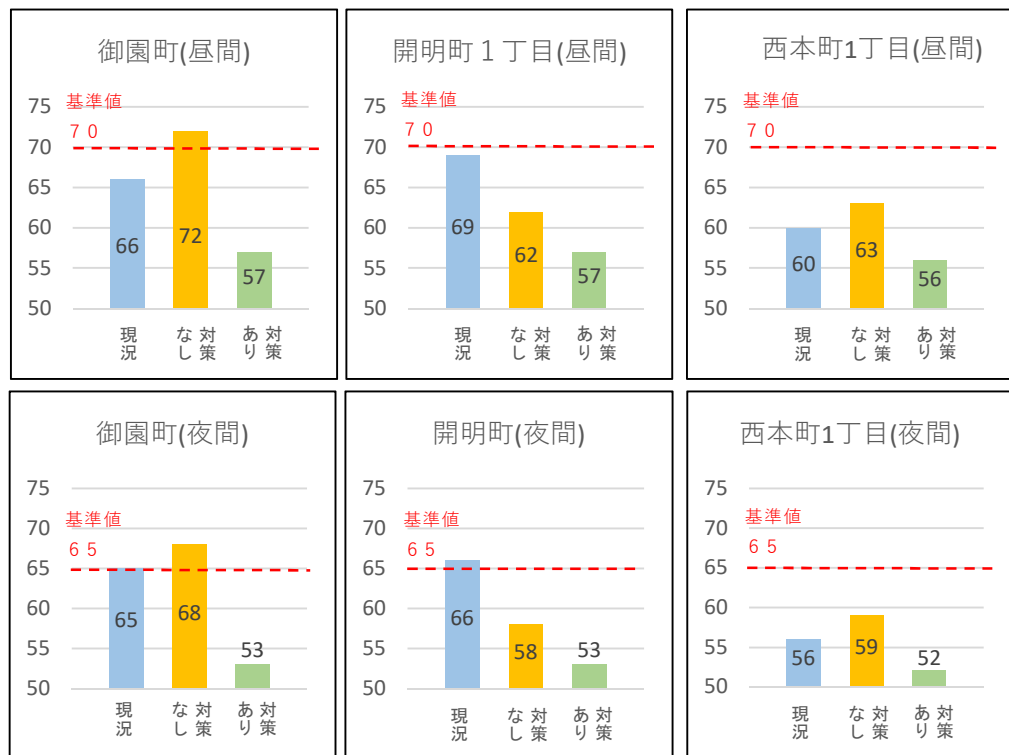
騒音の現況値と予測値の調査結果は、表4のとおりです。表の赤字部分が基準を超過した値です。基準超過地点については、全地点において基準を満たすよう対策(排水性舗装等)を行う必要性があります。高さ1.2mを代表として、対策実施による現況と予測を比較したものがグラフ2です。

[単位: デシベル]

時間区分	予測高さ	基準値	御園町			開明町1丁目			西本町1丁目		
			現況	予測結果 (対策なし)	予測結果 遮音壁 H=2.5m +排水性舗装	現況	予測結果 (対策なし)	予測結果 遮音壁 H=1.5m	現況	予測結果 (対策なし)	予測結果 遮音壁 H=2.0m
昼間	7F(18.2m)	70	-	70	68	-	-	-	-	-	-
	6F(16.2m)		-	70	68	-	-	-	-	-	-
	5F(13.2m)		-	71	69	-	-	-	-	-	-
	4F(10.2m)		-	71	69	-	-	-	-	-	-
	3F(7.2m)		-	72	67	-	71	69	-	72	68
	2F(4.2m)		-	72	63	-	70	61	-	71	61
	1F(1.2m)		66	72	57	69	62	57	60	63	56
夜間	7F(18.2m)	65	-	66	64	-	-	-	-	-	-
	6F(16.2m)		-	67	65	-	-	-	-	-	-
	5F(13.2m)		-	67	65	-	-	-	-	-	-
	4F(10.2m)		-	67	65	-	-	-	-	-	-
	3F(7.2m)		-	68	63	-	67	65	-	68	64
	2F(4.2m)		-	68	59	-	66	59	-	68	57
	1F(1.2m)		65	68	53	66	58	53	56	59	52

※赤字は基準超過を示す。

表4 騒音の評価結果



グラフ2 1.2m地点の騒音評価結果(現況と予測の比較)

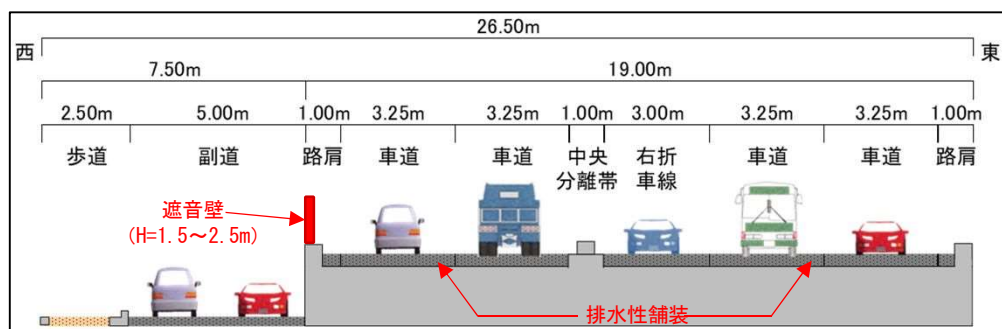


図6 対策内容の断面(騒音)

4 振動

(1) 調査方法

騒音について、図8に示したとおり3箇所において道路沿道振動を調査しました。

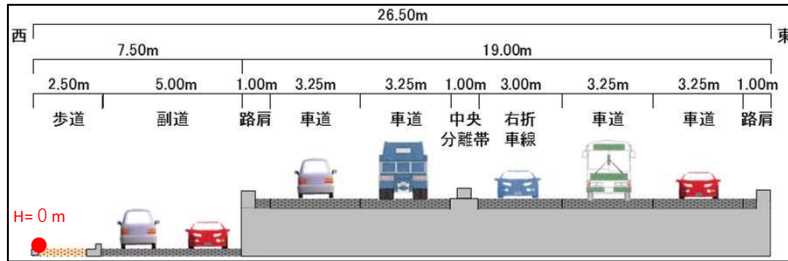


図8 予測地点の断面(振動)

(2) 予測の方法

「道路環境影響評価の技術手法」に基づく計算により予測値を算出しています。

(3) 評価基準

振動に係る環境保全目標は、振動規制法施行規則12条による道路交通振動の要請限度としました。

[単位:デシベル]

	昼間	夜間
要請限度	65	60

表5 道路交通振動の要請限度

振動規制法施行規則 第12条

環境基本法第十六条第一項の環境省令で定める限度は、表6のとおりとする。

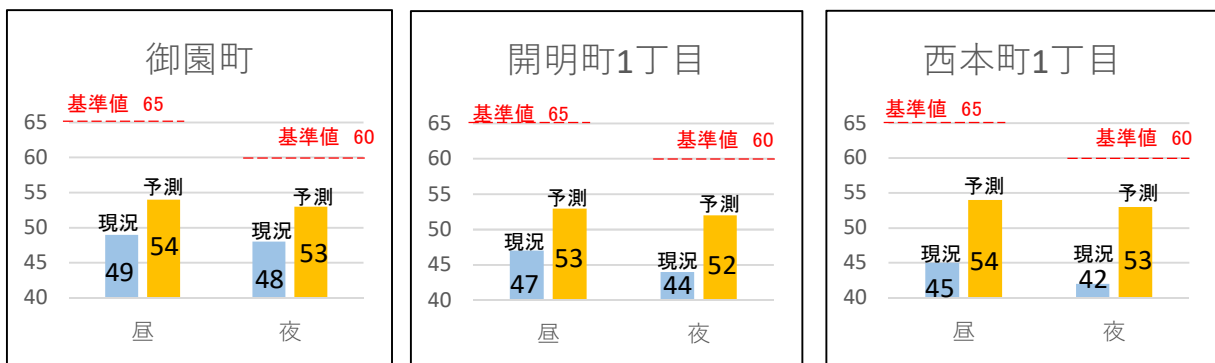
(4) 評価結果

振動の現況値と予測値の調査結果は、表6のとおりです。すべての値が基準値内に収まる結果となっています。

[単位:デシベル]

時間区分	基準値	御園町		開明町1丁目		西本町1丁目	
		現況	予測	現況	予測	現況	予測
昼間	65	49	54	47	53	45	54
夜間	60	48	53	44	52	42	53

表6 振動の調査結果



グラフ4 振動の評価結果

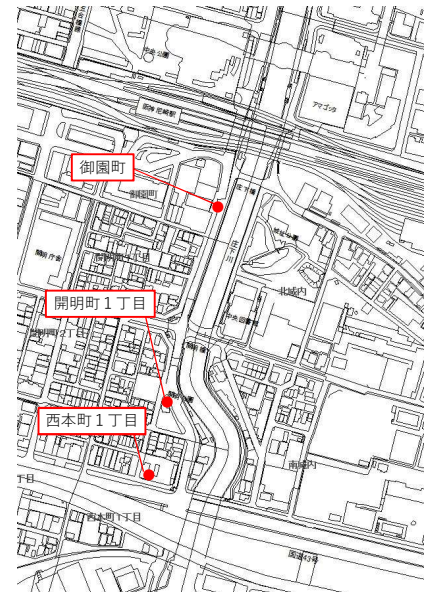


図7 位置図(振動)