

都市計画道路大西大通り線に関する近隣住民説明会の結果【概要版】

この記録は、2日間の説明会での、市長の発言及び出席者の方からいただいたご質問・ご意見について、同様の趣旨の発言等をまとめるなどして、内容を要約しています。

1 開催日時・参加者数(参加人数 119人)

日程	時間	参加人数	質問者数
令和8年4月19日(日)	13:30 ~ 15:55	71人	10人
令和8年4月22日(水)	18:00 ~ 20:00	48人	7人

会場：緑区合同庁舎 4階 集団指導室

<市の出席者>

本村市長、石井副市長、都市建設局長、都市建設局理事(まちづくり担当)

リニア駅周辺まちづくり担当部長、リニアまちづくり課長、リニア拠点整備事務所長

2 説明内容

説明会資料 プログラム 参照

3 市長から地権者・住民の皆様へ

- 昨年7月の住民説明会に2度出席させていただき、それ以前にも反対する会の皆様と2度対話をさせていただく機会がありましたが、昨年7月の住民説明会の際に、やはり皆様から大西大通り線の必要性、それから市道大西との違いがどういうところにあるかということの数値で示すべきとお話しをいただきました。
- 非常に貴重なご意見を賜ったと思っており、その中で私どもにおいて、市道大西と大西大通り線との違いや直達性の問題、道路の必要性などを議論し、昨年12月に追加説明資料として取りまとめ、地権者・住民の皆様にお示しをさせていただきました。
- その後、戸別訪問を通じた皆様との対話をはじめ、反対する会の皆様との対話を進めてまいりました。本日は、昨年12月にお示しした追加説明資料に基づきまして、皆様からご質問やご意見を頂戴できればと思っております。
- 会場でのご発言が難しい場合には、お配りした「質問カード」がございまして、そちらにご記入いただき提出いただければと思います。
- 大西大通り線でございますが、平成28年8月に市において「広域交流拠点整備計画」を策定いたしまして、平成28年8月から令和4年6月まで約6年間に渡り、庁内における議論・検討、そして交通管理者である神奈川県警や、交通事業者である神奈川中央交通などの関係者との議論を重ねてまいりました。
- 令和4年6月には、現在の大西大通り線のルートや道路の形状などをお示しさせていただいたところがございます。この6年間で、皆様にとっては、市からの説明がなかった期間でもありまして、大変申し訳なく思っております。
- そうした中で、私どもは皆様から様々なご意見を賜りながら、令和5年3月に都市計画決定をさせていただきました。これに関しましては、様々なご批判があらうかと思いますが、都市計画法に基づき、しっかりと議論を重ねながら進めたものでございます。
- そして都市計画決定を行った令和5年3月以降につきましては、今回の説明会前までに34回に渡り近隣住民説明会や反対する会の皆様との対話を行い、延べ1,006人の皆

様にご参加いただきありがとうございました。これまでの都市計画道路、県道52号や宮下横山台線などと比較しても、非常に多くの回数、皆様と対話を重ねてきたところでございます。

- また、リニア事業に関して、区分地上権の設定にご協力をいただいた皆様にとりましては、新たに道路事業へのご協力をお願いすることになり、大変心苦しく思っているところでございます。
- 一方で、この橋本地域は、リニア中央新幹線の駅が設置されるという、神奈川県内では唯一の場所でございます。橋本駅を中心に、自動車で約1時間圏内に985万人規模の人口を抱える地域であり、今後選ばれるまちとなっていく大きなチャンスであると考えております。
- この千載一遇の大きなチャンスという中、降りたくなる駅・訪れたくなるまちをしっかりと描きながら、まちづくりを進めていかなければならないと思っております。このまちづくりに伴い、圏央道と橋本駅を結ぶ大西大通り線という道路は必要不可欠と考えていますので、一人でも多くの皆様と対話を繰り返しながら、ご理解いただけるよう取組を進めてまいりたいと思っております。
- 現在、人口減少や少子高齢化と言われる中ではありますが、相模原市においては、令和3年から6年まで、転入超過という形で、多くの皆様に選ばれるまちになりつつあります。そうした中で、リニアというチャンスを生かし、50年・100年先のまちづくりを、市民の皆様と共に対話をしながら進めていきたいと思っております。
- また、移転先についてのご不安の声もいただいております。昨年は市内の不動産関係団体と連携し、不動産情報の提供についての協定を結ばせていただきましたが、まだまだ十分ではないと認識しております。市としても主体的に関与しながら、国有地、民有地を問わず、代替地の確保などに取り組んでまいりたいと考えております。今後もリニア拠点整備事務所の担当者をはじめ、皆様と顔の見える関係の中で丁寧に対応してまいります。
- 住まいというものは、人生において非常に大切なものであり、その移転に伴うご不安は当然のことでございます。私どもとして代替地対策に責任を持って対応してまいります。
- これまで反対する会の皆様とも2度対話をさせていただき、住民説明会については、昨年7月に2度出席いたしました。そして今回は、本日を含め2回出席させていただきますが、これまで、市としての考え方をお伝えし、皆様のお考えやご不安などをお聴きしてまいりました。
- こうした中で、この大西大通り線につきましては、近く、第一工区の事業認可申請について判断してまいりたいと考えております。
- 本日はお忙しいところご参加いただき、誠にありがとうございます。本日は限られた時間でございますが、皆様から様々な視点でご意見を頂戴できればと思っておりますし、皆様にとって少しでも疑問の解消につながれば幸いです。また新たな疑問が生じた場合でも、引き続き対話を重ねてまいりたいと考えておりますので、本日はどうぞよろしく願いいたします。

4 主なご質問・ご意見

(4月19日の質疑)

● 「42秒短縮」という説明は実態に合っていないのではないか

- ・ 市は、大西大通り線の整備により「42秒の時間短縮効果がある」と説明しているが、自身で相模原 IC から橋本駅周辺まで実際に走行したところ、所要時間は日によってかなりの差があった。最短と最長では数分の差があり、42秒という数字は誤差の範囲で、政策判断の材料にはならない。加えて市の説明は 920m程度の一部区間だけを切り取って算出しており、直達性を判断すべき相模原 IC から橋本駅周辺までの間を見た評価になっていないのではないか。
- 市:42秒という数字は、図面上でもお示した大西大通り線と現道拡幅案を比較したことによる差を示したものである。相模原ICから橋本駅周辺までのルートをそのまま比較したものではなく、道路整備の効果を定量的に示すため、対象区間を設定して比較・算出している。1台当たりでは、短く思える時間でも、利用者が多く長期間にわたって積み重なれば大きな効果になると考える。
※4月22日も同様の質疑あり。

● B/C(費用便益分析)の計算は恣意的ではないのか

- ・ B/Cの計算においても、42秒という数字が大きく影響しているのではないか。また、比較対象が「現道拡幅案」になっているが、本来は「整備しない場合」と比較すべきではないか。有利になる数値を出すために比較条件を変えているように見える。
- 市:費用便益分析は、大西大通り線と現道拡幅案のそれぞれについて、「道路整備が行われない場合」と「道路整備が行われる場合」のそれぞれの便益や費用を算定し、比較・分析している。便益には、走行時間短縮便益だけでなく、走行経費減少便益、交通事故減少便益があり、周辺道路ネットワーク全体で効果を算出している。よって42秒だけでB/C全体が決まっているわけではない。
※4月22日も同様の質疑あり。

● 交通量推計は現実を反映しているのか

- ・ 将来交通量の推計だけで説明しているように見える。実際の現状交通量と照らし合せて補正しなければ、正しい推測とは言えないのではないか。新しい道路を作らなければ交通量が増えるのは当たり前であり、それをもって必要性を説明するのはおかしいのではないか。
- 市:交通量推計は、現状だけでなく、将来のまちづくりや駅南口の整備などに伴う発生交通も考慮して行っている。新しい道路ネットワークをつくることを前提に将来交通量を見込んでいるため、現状の交通量だけで評価しているわけではない。道路の必要性の判断も、将来交通量を踏まえて行っている。
※4月22日も同様の質疑あり。

● 構想段階で地権者や住民に相談しなかったのは問題ではないのか

- ・ 道路新設の構想段階から住民、地権者に説明や相談をせず、突然発表したのは大きな問題であり、国のガイドラインや都市計画法の趣旨にも反しているのではないか。法律に明文規定がないから説明不要という考え方はおかしいのではないか。

- ・ 構想の段階で判断できたはずではないか。地域住民、地権者に説明しないで進めて良いと判断されたということか。YESかNOで答えてほしい。
- 市: ガイドラインには、住民理解を得ながら進めることの重要性が示されている一方、事情に応じた対応も必要とされている。市としては、都市計画法に基づき、説明会や公聴会、都市計画審議会などの手続きを経て進めてきた。ただし、住民の皆様から「もっと早い段階で示すべきだった」という意見があることは重く受け止めている。

● 平成28年以降、長期間説明がなかったのはなぜか

- ・ 平成28年頃から構想が存在していたのに対し、令和4年までの約6年間にわたり、地権者に説明がなかった。この空白の期間が不信感の原因になっている。何故もっと早く説明しなかったのか。
- 市長:
- ・ 平成28年の広域交流拠点整備計画を策定した際には、国道16号から東側の道路に関して、リニアの駅函体の上には、交通広場や緑と憩いの軸をつくるということでお示した。国道16号から西側の道路は、バス専用車線と一般車線を含めた上下4車線も想定していた中、国道16号との交差は立体化も検討していたところ。
 - ・ 平成30年6月に、前市長のもとで、現在の大西大通り線の計画につながる内容にて検討を進めるという方向性としたところ、平成31年1月にはJR東海による区分地上権の設定と補償が始まったと認識している。本来であればその段階で、皆様にお示しをしなければならなかったと思うが、それが出来ていなかったのは大変申し訳なく思っている。皆様のお気持ちを私たちはしっかり受け止めなければいけない。
 - ・ 今、皆様と私たちの信頼関係が作られていない、崩れてしまっているということは大きな問題点だと思っている。
 - ・ 私が市長になってからの期間を含め、約6年間お示しをしてこなかったことは大変重い事実であり、私たち行政が、皆様に不安や、怒り、苦痛な思いを与えてしまったと考えている。約6年間、皆様との対話の機会を持てなかったということは、行政としては反省しなければならないと思っている。

● リニア開業の見通しが不透明なのに「リニアを見据えたまちづくり」は成立するのか

- ・ リニアは工事や環境面などの問題もあり、開業時期も不透明である。そのような状況で「リニアを見据えたまちづくり」と言い続け、住民の犠牲を強いる道路整備を進めることは、あまりにも無理があるのではないか。
- 市長:
- ・ リニアに対しては賛成、慎重、反対といった様々な立場があることは承知している。ただ、まちづくりはリニアだけで進むものではなく、行政が様々な環境整備を行い、企業や関係機関と連携しながら総合的に進めていくものである。今後も多くの事業者に相模原を選んでいただけるようなまちづくりをしっかりと進めていきたい。

● 用地買収や移転に伴う税金・登記・解体などの相談体制を整えて欲しい

- ・ 市長から、代替地対策について前向きな発言があり安心した気持ちもあるが、移転を迫られる住民にとって、移転先の確保に加えて、税金や登記、解体などの対応も深刻である。市は安心して相談できる体制を整えるべきではないか。高齢者にとって特に難しい問題と考えている。

→市:代替地対策は市として主体的に責任をもって取り組んでまいりたい。ご指摘のとおり、用地をお譲りいただくにあたっては、税金、登記、その他手続きなど、様々な不安があると思う。市職員で対応できることと、専門家の支援が必要ながあるため、他自治体の事例なども参考に様々な視点から支援体制について検討していきたい。皆様が困ったままにならないよう、環境整備を進めたい。

● 市長の「対話を大事にする姿勢」は本当にいきているのか

・ 市長はこれまで「市民と対話する」、「市長室のドアを開く」と言ってきたが、この問題では住民に十分に寄り添っているように見えない。謝るだけではなく、考え方や進め方を見直す姿勢が必要ではないか。

→市長:

- ・ 市長になり、行財政構造改革として施設の廃止や施策の見直しなどを行い、現在、財政もアクセルを踏める状況になってきた。この7年間、誰よりも多く、市民の皆様のもとに伺い、市民の皆様と直接対話をして、できることやってきたという強い思いがある。
- ・ 100人の方がいて100人の方が笑顔で暮らせる相模原をつくりたいという思いがあるが、時には、51人の方の幸せのために、49人の方からお叱りをいただくような決断をしなければならない時がある。しかし、それが市長としての立場だと思っている。
- ・ 例えば、小田急線多摩線の延伸については、令和元年に唐木田駅から上溝までの一括整備ができないという発表をした際、上溝地域や田名地域で強く反発され、ご理解いただくのに数年かかったが、諦めずに、対話の機会をいただき、今ではかなりご理解をいただいていると思っている。
- ・ 今後も、職員だけに任せるのではなく、市民の皆様とともに、誰一人取り残さない市政を行っていききたい。もちろん皆様の意図と違うことを決断しなければならないこともあるかもしれないが、しっかりと向き合っていきたい。

● 「笑顔と希望あふれるまち」と言われても、立ち退きを迫られる側には受け入れ難い

・ 市の計画書には「笑顔と希望あふれるまちさがみはら」とあるが、移転を迫られる地権者から見れば、到底そのような言葉は受け入れられない。人生の終盤で住み慣れた場所を離れなければならない人に対し、その言葉は軽く聞こえる。

→市長:

- ・ 行財政構造改革などの改革の取組を、市全体の将来のために必要だと考えて進めてきた。立ち退きを求められている方にとっては受け入れ難い気持ちがあることは分かる。そうした立場の方にとって、この言葉は重く、あるいは空虚に聞こえることについては真摯に受け止めたい。
- ・ 笑顔と希望があふれる相模原をつくるためには、財政をしっかりと、安定的なものにしなければ、様々なサービスが持続出来なくなると考え、行財政構造改革という厳しい改革に覚悟をもって取り組んだ。

● 住民の理解が得られないまま事業が先行しているのではないか

・ 都市計画事業の認可前であり、住民の理解も十分ではないのに、道路予定地の中で解体工事が始まっている。法的な問題は別としても、地権者への配慮が欠けている。

● この道路は必要だと思う

- ・ この道路は、100年・200年先のことを考えると必要だと思う。橋本のまちづくり、相模原市にとっても必要なもの。
- ・ 移転先についても、市は地権者からの相談に丁寧に対応して進めていただきたい。

● 質問カードへの回答を文書でも示してほしい

- ・ 質問カードを多くの方が出しているのに、会場では一部しか取り上げられていない。答え難い質問が省かれているようにも思える。次回までに、どんな質問があり、それにどう答えるのかを文書で示してほしい。
- 市: 質問カードについて、会場ですべて紹介できなかった点は申し訳ないが、本日の質疑のやり取りや個別の内容の有無などを確認した中で、今後の対応について検討してまいる。

● 安全・安心の視点がまちづくりのイメージに不足しているのではないか

- ・ 市のまちづくりガイドラインや概要版には、「未来」や「にぎわい」は描かれていても、「安全・安心」が十分に示されていない。地震や災害のリスクもある中で、本来は安全な避難や防災まで含めてまちづくりを考えるべきではないか。
- 市: 概要版では十分に表現しきれていない面があったかもしれない。ただ、元となるガイドラインは、防災や安全な歩行空間などの視点も盛り込まれている。今後、皆様の意見をお聴きしながら、安心・安全の視点をよりしっかり反映できるようにしたい。
- 市長: 皆様が夢を感じられるような、魂が入ったまちづくりをしていかなければならない。また、安心して暮らせるまちづくりでなければならないと考えている。例えば、地下空間の活用についても、私がこれまで、庁内においてその必要性について継続的に問いかけをしてきた中で、ようやく様々な議論がスタートしてきている。防災や安全の視点も含め、行政主導ではなく、皆様に一緒に参加していただき、50年・100年先の未来に向けて、次の世代に託していけるよう考えてまいりたい。

(4月22日の質疑)

● 橋本大通り線や橋本相原線といった周辺道路の現況交通量を把握しているか

- 市はパーソントリップ調査を用いて、将来交通量を推計しているが、橋本相原線や橋本大通り線など、比較対象となる道路の現況交通量を把握しなければ、推計値の妥当性を確認する作業(キャリブレーション)が行えない。現況交通量を把握しない推計値は納得できない。
- 市:街路事業は整備まで長い時間を要すものであり、そういった中で、将来推計という形で、交通量を算出している。将来交通量の推計については、人の動きを捉えるパーソントリップ調査の結果をベースに、橋本駅南口の開発による発生交通量も踏まえて、令和12年度時点の交通量を推計している。交通管理者である神奈川県警とも協議しており、市としては妥当な推計と考えている。

● 大西大通り線新設の事業の進め方は多くの法令違反をしている

- 道路新設構想の段階において、地権者に一切相談をしなかったことは、国のガイドラインに違反している。国のガイドラインは行政内部基準であり、これを無視することは、行政裁量の逸脱・濫用に該当する。
 - 都市計画案を作成しようとする構想の段階において、住民の意見を聴取しないことは、都市計画概略案の段階で住民意見を反映するという、都市計画法第16条第1項の趣旨に反しており、都市計画法違反である。
- 市:国のガイドラインについては、全国画一的に運用するものではないと認識している。また、大西大通り線については、都市計画法に基づき、都市計画説明会、公聴会の実施、都市計画審議会といった手続きを経て決定していることから、都市計画法に違反しているとは考えていない。

● 道路計画があることを知りながら、区分地上権設定を進めたことは詐欺行為である

- 市はJR東海から、区分地上権の設定に係る業務を受託した中で、リニアトンネルと大西大通り線の双方に関係する地権者に対して道路が新設されることを話さず、区分地上権を契約させていた。これは地権者に対する信頼保護原則違反であり、詐欺行為である。
 - 住めなくなるわけではないからと思い、苦渋の決断で区分地上権の契約をしたが、その3か月後に道路計画によって退いてくださいと言われた。市に騙された。
- 市長:
- 平成30年6月にリニア駅函体の上に道路を乗せるという話の議論が始まり、平成31年の1月に JR 東海にて区分地上権設定・補償が始まったと認識している。その後、令和3年9月に本市における最上位の庁内意思決定会議にあたる戦略会議において、橋本駅周辺の土地区画整理事業と大西大通り線以外の街路事業の実施を決定し、令和4年1月の戦略会議において、大西大通り線の事業実施と現在の概ねの位置等を決定している。
 - よって、平成30年6月から議論・検討はスタートしているが、令和4年1月の戦略会議で市として意思決定するまでは議論・検討に要した期間である。その後、令和4年6月まで、皆様へのお示しが遅れてしまった点はお詫びをしなければならない。

● 市は土地収用を行うつもりがあるのか

- ・ 資料では、事業認可の告示後、土地収用法の適用がされるとのことだが、市は土地収用を行うつもりがあるのか。今の住まいは居住環境がよく、離れるつもりはない。
- 市: 今後事業認可の申請を行っていく中、認可された場合については、法律の規定が適用されることになるためご説明したところであるが、現時点で収用を行うつもりはなく、個々のご事情を伺った中で、ご同意いただいた方から用地測量等の対応させていただきたいと考えている。事業にご理解をいただくうえでは、市としても代替地・移転地等に係る検討についても積極的に取り組んでまいりたい。

● 「誰一人取り残さない」には、大西大通り線の100世帯の住民は入っていないのか

- ・ 「誰一人取り残さない」には、大西大通り線の100世帯の住民は入っていないのかを伺いたい。4月19日の説明会で市長が発言された言葉を読み、信じられない思いである。
- 市長:
- ・ 「誰一人取り残さない」という思いは、変わることはない私の思いである。
 - ・ この7年間、誰よりも多く、市民の皆様のもとに伺い、市民の皆様と直接対話をして、できることをやってきたという強い思いがある。
 - ・ 市長は常に判断が求められる。100人の方がいれば100人の幸せを考えていきたいといつも思っているが、時に市長としての判断は、51人の方が賛成、49人の方が反対というときに、その中での判断をしなくてはならない立場である。
 - ・ 市長になってから、令和3年度から9年度までの中長期的な試算をしたら816億円の歳出超過になるという厳しい市の財政の中で、例えば、市立体育館の廃止、南市民ホールの廃止、重度障がい者の方々への医療費助成等の見直しなどを行い、大変お叱りもいただいた。
 - ・ 常にバラ色の話をして、私が市長になればこんなにハッピーですと言いたいところではあるが、市の財政を考え、子や孫の世代、30年・50年先を考えたときに、今私達の代だけ良ければ良いという判断ではなく、未来の相模原を選ばれるまちになっていくためには、厳しい判断をしなければいけないこともある。
 - ・ 今後も、職員だけに任せるのではなく、市民の皆様とともに、誰一人取り残さない市政を行っていきたい。もちろん皆様の意図と違うことを決断しなければならないこともあるかもしれないが、しっかりと向き合っていきたい。

● リニアは全国で多くの問題が起きている

- ・ リニアの開業時期は決まっておらず、全国では土砂崩れや残土の問題など様々な対策が求められている。相模川橋りょうも地盤を固めなければならないとのことで、先日のJR 東海が開催した小倉地区の説明会では、参加者から様々な懸念の声が出ていると聞いている。
- 市長:
- ・ リニアに対しては賛成、慎重、反対といった様々な立場があることは承知している。これまでも繰り返し議論をしながら、リニア事業へのご理解を賜れるよう努めてきたが、まだご理解をいただけていない方々もたくさんいるということも承知している。これからも丁寧にしっかり議論をしていきたい。

● 高齢者であり古い家に住んでいるため、補償金が出るのか不安。家を建ててほしい。

- ・ 高齢者であり、代替地があるだけでは困る。古い家に住んでいるため、補償金が出るのか不安である。市が「近隣に家を建てるので住んでください」というなら賛成する。そうでないなら、私は反対し続ける。
- 市: 移転先に関するご意見は様々伺っている。まずは適切な補償金をお示した中でご決断いただく必要があるかと思うが、そのうえで移転先についても、個々のニーズに合った移転先を一緒になって検討、提案していけるよう取り組んでまいりたい。

● 将来交通量について

- ・ 将来交通量18,500台はいつを想定しているのか。
 - ・ 相模原市の全体交通量は減少している認識だが、平成30年以降の交通量を伺いたい。
 - ・ 既存道路の現況交通量は調べていないとのことだが、以前いただいた資料では、開発前と後の交通量が示されている。調べていないのであれば、調べてほしい。
 - ・ 津久井方面から橋本駅南口への交通量が7,300台になると聞いており、国道16号がパンクするため、大西大通り線を作れば交通量が800台減ると説明されているが、本当にそうなると思っているのか。
- 市: 18,500台については、平成20年のパーソントリップ調査をベースに、まちづくりが完了して、駅前の開発がなされたうえで発生集中する交通量として、令和12年時点の推計値として出している。
- 市: お話しいただいている資料や細かな数字の点は確認させていただきたい。津久井方面からの7,300台については、パーソントリップ調査や、それを踏まえた普通自動車のOD表(発着地を調査したデータ)などをベースにどちらの方面に行くかという割合を出している。これをもとに18,500台を振り分け、津久井方面は7,300台と算出している。

● 高齢者であり、長くここに住んでいる。簡単に移転はできない。

- ・ リニアのトンネルと大西大通り線の重複地に住んでいる。市はJR東海と癒着・結託をしているのか。
 - ・ 自分も含め、周りの地権者・住民は多くが高齢者であり、これから住むところを探して、引っ越し、手続きをするなど到底できない。マンションに住んだことがない人が、マンションへ移転してくださいと言われても無理な話。
 - ・ 住民に相談なく事業を始めたことが許せない。テレビをはじめ、マスコミでも同じ意見を言っている。
- 市長:
- ・ 市とJR東海が結託しているということはない。もちろん友好的に対話する部分はあるが、市の立場・市民優先の立場から物を申して、正面からぶつかっている部分もたくさんある。こうしたJR東海との真剣なやり取りを、逆に周りから心配される部分もあるくらいである。それくらい、市職員はJR東海と向き合って、市としての考え方をしっかりと伝えている。
 - ・ 結託ということは誤解であるが、そう思われないことが大切である。皆様のご意見を踏まえて、引き続き、JR東海をはじめとする関係者との議論をしてまいりたい。大変重いお言葉と受け止めている。

以下、質問カードへの回答

● 道路の高さや雨水調整池、ガス・下水道等のインフラはどうなるのか

→市: 今後、道路の詳細設計をしていく中で調整していく。

● 道路ができていない中で、路線認定ができるのか

→市: 手順として、路線認定、道路の区域決定、用地取得となるので、手順通り進めている。

● 反対する会の皆様との対話を継続的に行うべき

→市: 引き続き、地権者の皆様への戸別訪問、反対する会の方々との対話をしっかりと対応してまいりたいと考えている。

● 現道拡幅案の方が事業費は安いのに、なぜ採用しないのか

→市: 費用便益分析において、現道拡幅案については、投資費用に見合った効果が出ないということで、大西大通り線が優位とご説明させていただいた。

以 上