

播磨臨海地域道路の都市計画に関する公聴会の結果

資料 4－1

播磨臨海地域道路の都市計画に係る公聴会の記録（東播会場） 公表版

公聴会の実施概要

日時：令和 7 年 6 月 15 日（日）10:00～12:14

場所：加古川市役所新館 10 階大会議室

参加者数：公述人 13 名、傍聴者 133 名

資料 4－2

播磨臨海地域道路（第二神明～広畑） 都市計画に係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方【東播会場】

※資料 4－1 及び資料 4－2 は兵庫県ホームページで公開済み

播磨臨海地域道路の
都市計画に係る
公聴会の記録
(東播会場)

公表版

兵庫県まちづくり部都市計画課

この記録は、下記により開催した「播磨臨海地域道路の都市計画に係る公聴会（東播会場）」について、都市計画に関する公聴会開催規則（昭和44年兵庫県規則第76号）第17条の規定に基づき作成したものである。

記

1 案件の概要

東播都市計画道路に「1.4.2号播磨臨海地域道路」を追加し、「3.2.260号梅井線」、「3.5.261号高須松村線」を変更する。

2 期 日：令和7年6月15日（日）

3 場 所：加古川市役所新館10階大会議室

4 公述人の氏名及び住所

- 1 番 ○○（加古川市平岡町高畑○○）
- 2 番 ○○（高砂市西畑○○）
- 3 番 ○○（加古川市平岡町高畑○○）
- 4 番 ○○（稲美町六分一○○）
- 5 番 ○○（稲美町六分一○○）
- 6 番 ○○（加古川市平岡町新在家○○）
- 7 番 ○○（加古川市平岡町山之上○○）
- 8 番 ○○（加古川市別府町元町○○）
- 9 番 ○○（神戸市須磨区道正台○○）
- 10 番 ○○（加古川市別府町別府○○）
- 11 番 ○○（高砂市高砂町次郎助町○○）
- 12 番 ○○（播磨町南大中○○）
- 13 番 ○○（高砂市伊保崎○○）
- 14 番 辞退
- 15 番 欠席

※「播磨臨海地域道路の都市計画に係る公聴会の記録（東播会場）」から、個人情報や会場で案内した注意事項などを削除したものを公表版として作成しています

5 公述人が述べた意見及び公聴会の経過

(開会：午前 10 時 00 分)

○司会 それでは、定刻となりましたので、ただいまから播磨臨海地域道路の都市計画に係る公聴会を開催いたします。

公聴会の議長として、都市計画に関する公聴会開催規則第 10 条の規定に基づき、兵庫県まちづくり部都市計画課課長の林が知事の指名を受けております。

本日の公聴会には、関係者として明石市都市局道路安全室道路整備課、加古川市都市計画部都市計画課、高砂市都市創造部都市住宅室都市政策課、稲美町地域整備部都市計画課、播磨町都市基盤部都市計画課、それぞれ出席していただきます。

では、以後の進行については、林議長にお願いします。

○議長 本日の公聴会の議長を務めます、兵庫県まちづくり部都市計画課長の林でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、公述に入ります。

1 番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（1 番） 公述人 1 番、〇〇の〇〇の〇〇と申します。場所は平岡町の高畑にございまして、意見陳述をさせていただきます。

弊社の〇〇及び〇〇のどちらも高畑地区の加古川バイパス西行き側道沿いにあるんですけれども、どちらも加古川ジャンクションの道路計画図の下、以前いただいた書類のジャンクションの赤い地図の下に位置しているんですけれども、会社の移転は、企業自体や従業員に対して様々な負担が大きく、またいずれ移転をする前提で運営していくことになり、工場建屋の修繕や改築、また工場設備の更新などの予定が今どうしたらいいか立てられないような状況になっていますので、加古川ジャンクションの建設、現在の位置の建設自体は現時点では反対です。

ただ、この道路の必要性が理解できていないというようなわけはありませんので、建設地の変更や建設自体を推進することが変えられないのであれば、いつ頃に具体的な移転の交渉時期になるのかとか、いつ頃立ち退きをしなければならないのか、またどのような

代替地を御用意していただけるのかというのを早急に示していただきたいと思っています。

高畑の場所で 36 年弱事業を行っており、現在 35 人の従業員を雇用しているんですけれども、移転などにより通勤ができないなどで人員が辞めてしまうというような可能性もあり、この人手不足の時代に当社としては大きなダメージを被ることになります。

工場建屋も古くて、熱中症対策のために修繕もしていこうという方針だったんですけれども、これまでいろいろお聞きしたような、事業体が決まっていらないから 5 年先なのか 10 年先なのかというような、ちょっとぼんやりした御回答しかいただけていないので、できるだけ具体的に、何なら個別で早急に、移転等をしなければいけないのであれば、前を向いたお話をしていただきたいなと考えております。

これで公述を終わります。

○議長 1 番の方、ありがとうございます。お席にお戻りください。

続きまして、2 番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（2 番） 2 番、高砂市西畑〇〇から参りました〇〇でございます。

早速ですが、5 点意見陳述を申し上げます。

まず 1 点目、今回の公聴会は、高砂市等の担当者によれば、都市計画法第 16 条第 1 項に基づく公聴会との説明がありました。ならばこの公聴会は、都市計画の原案に対し、住民が意見・要望を述べることで、計画作成に住民の意見・要望を取り入れることが期待される場と認識します。

しかしながら、高砂市をはじめ近隣の市町では、加古川市を除き公聴会規則が見当たらず、制定していません。規則を制定せずとも、法に基づき実施するので問題ないということなのか、そもそも手続に基づき聞くだけ、案に取り入れ検討する気がさらさらないということなのか、県としてそのような市町の状況、報告をどう捉え、

我々の思い、要望に応えるつもりか、明確にお答えいただきたいと思います。

少なくとも、高砂市及びルート上の各市町で行われた説明会、個別説明会では、多くの住民、団体から要望、疑問、意見、懸念が多数出され、各種団体等からも嘆願書、反対決議書、署名等が多数出されていますが、市の審議会においても一切その事実の報告もなければ、それに基づく案の修正の事実もないのが現状です。

我々が活動している会においても、既に1万3,000筆を超える署名が集まり、住民世帯の4割以上が立ち退きを迫られる西畑1丁目自治会では、自治会総意で道路計画反対、見直しを求める決議書、署名を再提出しています。

各市町の担当者が言う「住民、地域に対し繰り返し丁寧に真摯に説明し、一定の理解は得られた」という説明、報告では済まされない。多数の民意、見直し・撤回を求める声がいまだに確かに存在するという事実をしっかりと御認識いただき、対応を願いたいと思います。

2つ目、昨今、バブル期、高度成長化時代につくられた様々なものが老朽化し、インフラの危機が叫ばれています。「ものさえつくれば、発展と成長と豊かさが得られた」という経済神話は、今や過去の遺物となっています。時代はSDGs、リサイクル、自然との共生、文化、歴史、自然の本質を生かした持続的で環境、人に優しい質の高い行政こそが求められています。

ましてや、20世紀の価値観のまま、地質の調査、地盤の調査もせず、費用算出は数十年前のもの、我々の様々な指摘、疑問に答えもしないずさんな計画は論外と言わざるを得ません。これから先、時代はさらに変化し、新規事業より我々の安全・安心に直結する多大な費用を要する維持管理、補修こそが最優先課題と考えます。

つくったものは、いずれまた老朽化します。人口減少が避けられない事実となった今、それらの負担はますます増え続け、我々住民、行政の負担となって覆いかぶさってきます。少なくとも今、一旦立ち止まり、冷静に全てを見詰め直し、撤回し考え直す必要があるの

ではないかと考えます。

3つ目、国が各自治体に要請して作成されている「公共施設等総合管理計画」という施策がありますが、県もそれに伴い高校の統廃合、県営住宅の削減を計画しています。高砂市においても、20年間で15%の公共施設を削減するとの数値目標を上げ、「公共施設全体最適化計画」なるものを推進しています。

折しも、つい最近、新たな学校づくり審議会、アンケートも立ち上がり、保護者等からは、「播磨臨海地域道路といい、学校・公園を潰し統廃合前提、まちを壊すのか」との声も上がっています。まさにこのルート案が国、県、市の行政懸案を一挙に解決できる一石二鳥、三鳥の妙案と安直、短絡的に策定したのではないかとさえ思います。全くもって行政のための国、県に忖度する決定、そこには住民に寄り添う姿勢、目線のかけられられません。まさに市行政のベクトルがある1点に向き集中していると感じざるを得ません。

播磨臨海地域道路説明会時の質問に対して、「公共地の活用」という表現をしてみたり、ある地元議員が「たかだか数十件の犠牲」と発言してみたり、行政による行政のためのルート、彼らにとって最適最善の唯一無二の自己満足ルートと言わざるを得ないのです。その大義のためなら多少の犠牲は致し方ない、取るに足らない数だ、そこにはルート上周辺の何の補償手当もない、その他大勢の方々や我々住民に対する配慮、寄り添う姿勢のかけられられません。

長きにわたる工事期間中はもちろん、未来永劫、騒音、粉じん、日照被害、不安に苦しむ周辺住民の方々は、決して取るに足らない数、少数ではありません。そのような、買物をするところも、学校も公園もなくなるかも分からないまちに新たに住もうとする方々が増えるとは到底考えられません。再考、見直しを強く要望いたします。

4つ目、この播磨臨海地域道路には、数々の不条理が存在しますが、その中の1つ、行政は「高砂町ではPCBの盛立地があるから住宅地を通さざるを得ない」としています。「現ルート案は、大規模工場、企業が集中する当該地域によって、PCB盛立地を回避し、

公共用地を通し、一部住宅を通す現ルート案が最適・最善と考える」と繰り返すばかりですが、「大規模工場、企業には操業に支障があるので」と一定の理解、配慮を見せますが、ルート上の我々住民には一言の事前説明、断りもなく、第二種低層住居専用地域にもかかわらずまちを壊します。

そのP C B問題の原因とされる製造元企業〇〇は、「既に法的に解決済み」と、企業責任も社会責任も、道義的責任等々も放棄しています。その一方で、今また我々西畑地域の住民は、第3、第4の被害を被ろうとしています。犠牲になるべきは住民ではなく、製造しながら責任を取らない企業ではないのか。全くもって納得できません。

今回の署名提出に際しても、推進促進団体の要望には自ら立ち合いながら、1万3,000筆を超える我々住民の民意には、自ら向き合わない知事の姿勢といい、企業重視・優先、住民無視・軽視の行政姿勢そのものと言わざるを得ないのです。

今回の道路の必要性の説明で、「災害リスク」を上げ、「洪水及び南海トラフ巨大地震による津波、液状化等に伴う通行止め等のリスクに備えるための道路である」との説明がありました。現ルート案、高砂東インター、アクセス道路沖浜平津線の設置される大木曾水路一帯は、浚渫された汚染P C B土壌が両岸に埋められている地域です。

しかも、以前、平成19年9月の県資料において、震度6強の震災時の液状化現象の危険が指摘された地域でもあります。「隣接の恒久化対策済みのP C Bの盛立地は危険だから道路は通せない、それを避けるために住宅地を通さざるを得ない」としながら、なぜそれと同じような危険な大木曾水路地域にアクセス道路、インターチェンジが設置できるのか。そのようなことができるなら、わざわざ住宅地を通す必要はさらさらありませんし、明らかな矛盾、論理破綻です。再考をお願いします。

最後に、今様々な災害が起こり、その都度、被害者のメンタル被害、障害が問題となっています。未曾有の自然災害において、住み

慣れた住居、土地から転居を余儀なくされ、環境の変化によるストレスで心身に異常を来す事例が多くなっています。立ち退き対象住民はもちろん、道路周辺の住民は、このような様々な不安、疑問を抱え、騒音、環境被害を心配しながら未来永劫暮らすこととなります。にもかかわらず、そのような配慮、検討は全くなされているように思えません。

いま一度立ち止まり、今の時代に即した検討の見直し、撤回を強く要求し、陳述を終わります。ありがとうございました。

○議長 2番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、3番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（3番） 公述3番目です。平岡町高畑の〇〇です。無職、80歳です。平岡町高畑字北田〇〇、田んぼ1,056平米を所有しています。

現在、子供が自宅を急ぎ新築したい意向です。播磨臨海道路の計画地に当たるため、所有する土地への線引きが非常に重要です。新築する建屋図、方角的配置図の詳細設計ができません。大至急、土地の線引きを具体的に提示されることを要求いたします。

サラリーマンにとって、自宅の新築は人生最大のキーポイントのときです。以上、背景を御理解の上、早急に回答のほどをお願いいたします。

これで公述を終わります。

○議長 3番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、4番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（4番） 4番、稲美町在住、〇〇と申します。

意見の趣旨・要旨。播磨臨海地域道路の稲美町を通るルート計画案に反対です。理由は3点です。

1点目、播磨臨海地域道路全体として、稲美町を通る道路の位置

づけが疑問です。播磨臨海地域道路計画では、（仮称）明石西ジャンクションから（仮称）加古川ジャンクションへつなぐルートは、播磨臨海地域の名称なのに稲美町を通る計画となっています。播磨臨海地域道路全体としてどんな位置づけか、つまり役割・意義が本来にあるのでしょうか。

行政側は、現在の明石西インターの渋滞分散のために稲美インターチェンジをつくると言っていますが、そもそも明石西インターから南方面、明姫幹線、国道 250 号に行く車両が渋滞しているからで、北の稲美町にインターチェンジをつくっても渋滞分散の役割は果たせないと思います。

渋滞分散というなら（仮称）明石西ジャンクションから南の播磨臨海方面へ通すべきで、それにより神戸方面からは（仮称）明石西ジャンクション、姫路方面からは（仮称）加古川ジャンクションを利用すれば、現在の明石西インターの渋滞分散につながると考えます。

稲美町を通るルートについて、役割・意義を考えていただき、莫大な税金を使って新しい高速道路をつくるよりも、町民の生活道路である県道、町道は相当傷んでいます。また、車を利用できない高齢者の交通手段として、路線バス以外に乗り合いタクシーがありますが、それに加えて町内循環バスを走らせるなどの対策に税金を有効活用するべきと考えます。

2 点目、稲美町が掲げた第 6 次稲美町総合計画の矛盾点です。稲美町は、コウノトリが飛来する恵まれた自然環境、緑あふれる田園風景に、新しい住宅も多く増えつつあります。稲美町が第 6 次総合計画の中で「ともにつくる 未来へつなぐ 稲美町」を基本理念に捉え、農地やため池などの緑あふれる田園風景と、都市に近く地域のつながりが豊かな住環境が調和した子供から高齢者まで笑顔いっぱいのもちで、今後も住みやすさナンバー 1 のまちの実現を掲げています。

しかし、播磨臨海地域道路の計画では、高さ 10 メートル、幅 18.75 メートルの高架橋が閑静な住宅地、第二種低層住居専用地域、

農地、ため池を通り、住み慣れた稲美町の景観が失われます。

また、天満南幼稚園は立ち退きとなり、天満南小学校の校庭付近を通るため、子供たちの健康問題、教育問題にも影響があり、農業用水にも影響が出ます。

また、この道路は物流トラックの往来が主流となり、（仮称）稲美インターチェンジに大池バイパスをつなぐことにより、稲美町内の幹線道路等が渋滞し、自動車公害等が広範囲に拡散・発生し、生活環境は破壊されるのではないかと住民は日々不安を感じています。

このような状況が予想される中、住みやすさナンバー1のまちの実現が可能でしょうか。住民の生活環境、稲美町の自然環境を守るのも行政の務めではないでしょうか。

3点目、農業振興地域の整備に関する法律についてです。農業振興地域の整備に関する法律に、「国は国民に対する食料の安定供給の確保を図るため、我が国全体の農用地等が確保されるよう努めなければならない。また、地方公共団体は国との適切な役割分担のもと、当該地方公共団体における農用地等が確保されるように努めなければならない」とされていますが、市街化調整区域を安易に播磨臨海地域道路の計画路線に選定していませんか。稲美町の基幹産業は、農業であることを忘れてはならないと思います。

稲美町が守っていかなければならない自然環境、生活環境、農地の確保がこの播磨臨海地域道路計画によって壊されようとしています。都市計画に突っ走るのではなく、いま一度立ち止まって、本当に必要か考えていただくことを願います。

以上で公述を終わります。

○議長 4番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、5番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（5番） 5番、稲美町〇〇の〇〇です。

今4番の方がお話になった、あの方は〇〇、私は〇〇です。その間を道路が通ります。重複することが多いので、もうそれはやめて

言います。

私は、この年になって〇〇をしました。なぜかという、僕の失敗なんですけども、裁判ができると思いました。〇〇をすると裁判はできます。僕も裁判は得意ですから、やろうと思いました。ところが、都市計画決定をしていなかったらできないということが、わかりました。裁判をしたって負けるというのは分かるんです。ただ、証拠として残るから、僕はもう数年で死ぬと思いますから、それで証拠として残そうと思って〇〇をしようと思ったんです。

それから、まず言います。端折って言いますと、実は今日説明しようと、この公聴会に出席しますので、最初にもらった計画案を見ました。決められた計画案は、ほんまに一番安くて、工事が早く済む、そのルートだけなんです。

先ほどからもありましたけども、この道路は、まずニッケと河原山池の太陽光発電を潰します。今皆さんも御存じのとおり、クリーンエネルギー政策というか、それから昨年1月1日に能登では地震が起きました。9月では豪雨のために大災害になりました。それで、一番問題は温暖化で、温暖化を防ぐということでやっているのに、それに対する太陽光発電を潰す、もってのほかだと思います。

それと、先ほどから説明があったように、道路で天満南校区がめちゃくちゃに環境が悪くなります。二重にこの道路は温暖化対策に反しているということになります。

それで、今僕は5番目なんで、4番目まで説明がありましたけども、もうとにかく皆さんに幾ら言ってもだめだということをおっしゃっています。それは当たり前なんです。何でかという、この公聴会も都市計画決定の1つのセレモニーなんです。そのセレモニーを、今日はもう一つ残念なのは、皆さんは都市計画関係者で、これを計画された人は、国の国道事務所も県の道路関係者も誰も来ていない。これはセレモニーかということです。

だんだん興奮してきましたけども、そういうことで、なら我々にとって、先ほどから言っていたけども、反対してもこれはもうだめなんです。ならどうしたらいいか。収用をかけられる人、用地

買収をされる人が土地収用委員会、ずっと判を押さずに、まず収用法にかけてもらう。そして、収用委員会で採決をもらう。採決額は絶対に上がります。そして、こんなことは言いたくないですけども、たくさんの人の反対者が出たら、土地収用委員会の事務局、しれています。そうすると延びます。そういうことで、これを阻止するしか。でも結局は、収用法第2条によりもう収用されます。そんなことで、とにかく我々は犠牲者なんです。普通、道路ができたならメリットがありますけども、今回の道路は、私たちにとっては何のメリットもない。それなのに従わないかんのではないかと。

そうやけども、皆さんが先ほども言っておられましたけども、5月30日に神戸や播磨地域の経済団体でつくる播磨臨海地域道路建設促進協議会が「道路の早期事業化を考える要望書」を齋藤知事に提出しました。知事は、「事業化に向け着実に手続を進めていきたい」と答えた。これは神戸新聞に書いてありました。なら、先ほどから皆さんも言っておられるように、この公聴会は何なのかということに。これ以上言っても無駄なことなのでやめますけども、こういう計画そのもの、特に稲美、どこですけど、今回はむちゃくちゃです。

これ以上はやめます。どうもありがとうございました。以上です。

○議長 5番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、6番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（6番） 公述番号6、文章を読み上げて公述します。

平岡町新在家在住の〇〇と申します。都市計画法第16条に基づく公述をさせていただきます。

国や県、市町は、経済の活性化、観光の活性化、渋滞の緩和と事故防止、それから防災対策が強調されています。私はステークホルダーの1人として、次の点について疑問を持っていますので、公述させていただきます。

1、名古屋圏域に次いで播磨地域のGDPはナンバー2だと主張

されていますが、臨海部に隣立する大企業は流通確保、建設業は工事費で経済の活性化が図られると思いますが、地域住民の暮らしや経済活性化とは別問題であると思います。

洋の東西を問わず、格差社会が大きな社会問題になっています。日本でも 2022 年の総務省の家計調査報告では、上位 10% が全金融資産の 53.9% を保有、下位 50% の保有率は僅か 6.8% となっており、日本の可処分所得ベースのジニ係数は 0.33 で、完全平等から遠く、格差は先進国の中でも高水準となっています。

以上の事実から、経済の活性化といっても、地域住民にとっては主食の米が不足する事態の中で、1メートル 1,400 万円以上の工事費の負担は不要不急以外の何物でもありません。5,900 億円も工事単価の高騰で 1 兆円超えの情報も伝えられており、大問題だと考えています。

2、観光の活性化の主張ですが、高速道路は目的地間を短時間で通過するためのインフラであり、通過交通は地域に滞在せず消費をせず、市民生活の活性化とは程遠いと考えています。高速道路ができると、むしろ地元の商店街がスルーされるリスクさえ感じます。通過交通と観光誘客は別物ではないでしょうか。観光の名を借りて正当化されることは違和感を禁じ得ません。

3、計画起案時点から完成までのタイムラグが大きく、交通量予測に齟齬が発生しています。加古川バイパスは 19.4% 減と着実に減少し、人口減少や若者、高齢者の車離れ、リモートワークの普及などを踏まえると、今後も交通量は減少し続けるのではないのでしょうか。また、労働者不足も加味して流通革命が進んでおり、無用の長物となる可能性があります。

4、防災対策が強調されていますが、ルートがたくさんあると防災対策になるとの主張ですが、播磨臨海地域道路は海岸線近く、埋立地、低地部を通過する図面となっています。南海トラフ巨大地震や台風、風、高潮では、津波、液状化、高潮の直撃を受ける危険区域であり、避難、輸送路として危険性をはらんでいます。実際、防災の原則は高台、内陸ルートの確保であり、臨海部道路が防災路に

なるというのは逆行した説明ではないでしょうか。

5、環境影響調査は事前に行い、予測できる大気汚染や騒音、振動、低周波、電磁波、日照権、生物資源等のリスク調査を行い、住民に知らせて路線決定前に公表すべきだと思います。順序が逆ではないかと思います。また、加古川市内で南北道路の周辺住民から「日陰になって地価が下がってしまった」という附随的な影響も発生していると聞いていますが、こうしたことに対する補償は何もないと聞いています。

6、住民にとっての土地とは、単なる所有物ではなく、生きてきたあかしです。代替地や移転補償金では、ここに住み続けたかったという思いは償えません。特に高齢者や先祖代々の土地を守ってきた世帯にとっては、生活の根幹に関わる問題。立ち退き補償についても、減価償却した住まいの住民は、再出発するのに二重ローンを余儀なくされるのではないのでしょうか。

また、約 500 世帯が立ち退き等を余儀なくされると聞いていますが、トイレ、風呂など水回り部分だけ一部収用扱いされると、構造上は残っても実質居住不能となり、日常生活が破壊される事例も発生すると思われます。生活者にとっては一大事になります。

7、気候変動問題が大問題になっていますが、世界気象機関が今年の 5 月 28 日に発表した報告書では、人為的な気候変動により地球の温暖化が進み、今後 5 年間で新たな最高気温が記録される可能性が高いとの見通しを示し、世界の平均気温は産業革命以前の平均気温より 1.2 から 1.9 度高くなるとみられると報告しています。

カーボンニュートラル問題について、建築資材や建設プロセスに起因してCO₂が 11%押し上げられると言われている建設時の環境負荷への心配の声が上がっていますが、ゼロカーボン宣言をしている加古川市としても政策整合性が問われています。このことについての説明がないので、お願いしたいと思います。

以上 7 点、理事者提案に対する感想と心配事を述べさせていただきました。御回答をお願いして、私の公述とさせていただきます。御清聴ありがとうございました。

○議長 6 番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、7 番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（7 番） 7 番の公述をさせていただきます。山之上の〇〇をしています〇〇といいます。どうぞよろしくお願いします。

工事に関係する周辺への影響というのがありますので、特に町内を通る池とか道路の関係のことについて述べさせていただきたいと思います。

町内には大きな池が2つ、特に大きいのが1つあるんですけども、潰目池という大きな池、ちょうどその西側の端のほうの上空を道路が通ることになっています。池の上を通る際の橋脚の位置というのがすごく重要なポイントとこちらは考えておりまして、工事の関係で池の水量とか、水質に関する考え方というのはどのように持っておられるのかというのをお聞きしたい、明示させていただきたいと考えています。

潰目池は、下流側に農業用水として重要な水源になっています。池の東側には、営業として水上ゴルフ場とかもありますので、それにとっても重要な環境になっています。

臨海道路は、高架のために池の上を通過するところになりますけども、では工事をするために池の水を抜いてしまったりとか、そういう状態が起こりますと、農業には多大な影響が出てくると考えられます。池の水量の調整というのはそんなに簡単ではありませんので、期間によっては稲作等に大きな影響が出ますし、水上ゴルフ場にとっては水がなくなった場合、営業というのができなくなってしまいます。こういったところは営業がしばらく止まりますと、客離れを起こして、最終的に廃業になっているケースは当然多くありますので、そういった可能性もあって特に不安であるというところがあります。

水を抜かずに工事をする場合は、影響はかなり少なくはなると思いますが、景観の変化、影響等はあるって、非常に不安であります。

す。農業にしても事業にしても、水源と水質、水量の確保等については不可欠でありますので、その辺のところを御留意していただきたい、そういったことについての説明をしっかりといただきたいと考えます。

続いて、潰目池と別に 2 号線のすぐ下のところに小さな池があるんですけども、その池の東のところをかすめるような形で計画はなされています。これも小さいとはいえ、農業用水等について影響が出るのが考えられます。先ほどのことと併せて、工事の計画の概要、計画的な内容を早めに明示していただいて、工事の実施に伴う影響、その評価、それからそれが発生したときにいろいろなところに起こる不利益等についての補償についても早期に明示いただきたい、そういうふうに考えております。また、それぞれの利権者に納得のいく形での回答、またそれに伴う補償はお願いしたいと思えます。

池の環境のところになりますので、どちらかと言えば、個人のところではなくて、水利委員会とかいろいろなところの内容の団体がお話の対象になってしまいます。どうしても説明が後手に回っているような気がしますので、そういったところに対しても細かい説明をしていただいて、できるだけ不安を解消できるような形で御配慮願いたいと考えます。どうぞよろしく申し上げます。

2 点目、県道 382 号線の整備についてです。今回の計画は、本線が全て高架になります。その関係で近隣の県道に側道の役割を携わせるのではないかとというふうに考えて、またそういった内容のことを聞いております。現在の 382 号線、国道から明姫幹線につながる道ですけども、その県道は非常に道幅が狭く、歩道もごく一部しかついていません。平日の朝の 7 時、8 時台は大変混雑して、迂回する車が町内の狭い道を走っていくような形になっています。非常に危険な状態が続いています。

平岡播磨インターチェンジができた場合は、当然車の流入量が飛躍的に増加して、現状以上の混雑が想定されます。県道は 4 車線化されると思われますが、歩道や横断歩道、信号等の整備計画、本線

の工事規模の概要に合わせて、これも先ほどのことと同じですけども、早くの時点、早期に明示いただいて、住民の不安を解消していただきたい。こういった内容のところの積み重ねによって、基本的には反対ということが出たとしても、その次の手としての安心につながるような内容の手だてとして、早期に詳しい説明をしていただくことを切にお願いしたいと思います。

これで公述を終わります。ありがとうございました。

○議長 7番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

それでは、一旦ここで休憩を取りたいと思います。

(休憩)

○議長 それでは、時間となりましたので、再開いたします。

続きまして、8番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人(8番) 公述番号8番、加古川市別府町から来ました○○、66歳、職業は建築家です。本日はよろしくお願いいたします。

私は、道路建設予定地に含まれる別府に先祖から受け継いだ家があり、当事者の立場として、そして市民の立場から意見を述べさせていただきます。本日の主張は4点です。

1点目、住民不在、道路ありきで説明された道路計画の進行には不信感があります。播磨臨海地域道路の建設予定地に含まれるところに家がありますが、2023年10月に初めて道路計画が進行していることを知りました。同年12月に兵庫県及び加古川市から地域住民に対する説明会が行われましたが、初回であるにもかかわらず、道路ありき、播磨臨海地域道路は建設されるという前提で話されていることに疑問を感じました。県、市は道路建設計画に関する情報を公示したと主張しましたが、直接被害を被る地域への情報告知は十分に行われていません。限られた場所で消極的な告知をしたとしても、本来聞くべき意見を聞くことはなかったはずです。

立ち退きを要請される家もあり、道路建設は住民にとって生活基盤を破壊される重大な問題です。直接打撃を受ける地域の住民が意

見を述べる機会をうやむやにされたまま計画がかなり進められていることに強い不信感を抱いています。計画は地域住民の意見を公平に聞いて検討されるべきであり、不透明なまま決定して進められるべきではありません。

説明会で「道路の目的は」と問いかけたところ、「物流の効率化を図り、製造業の活性化を目的としている」との説明がありました。幹線道路の渋滞緩和にもなり、事故が減少するということは住民のためになると付け加えられましたが、言い訳にしか聞こえません。産業界、製造業を活性化するための渋滞緩和が地域住民の生活より重要とは到底思えません。産業界の需要と利益のために、地域住民の生活が犠牲にされるべきではありません。

2 点目、S D G s、持続可能な社会を実現する問題に対して、この道路計画は時代の要求に逆行し、環境を破壊します。別府・高砂エリアは、半世紀前の高度成長期の重工業進出によって環境が破壊され、住民は粉じん飛沫や水質汚染などに悩まされてきました。それでも、環境の回復を目指して植樹や運河の整備を地道に行ってきた結果、近年ようやく自然が再生し始め、人と生物が暮らせる環境が戻ってきたところです。この道路計画は、その自然と地域住民の生活、そして希望を再び破壊します。

社会は、この道路計画発案当時から大きく変わりました。地球温暖化、異常気象、森林破壊、生物多様性の減少など、近年は環境問題が深刻です。国連が提唱する S D G s に向き合うために世界は諸々の基準を見直しています。日本政府も 2050 年までにカーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言し、今年の 4 月には、建設を含めて脱炭素の計算が義務付けられました。道路計画は 30 年から 50 年先を想定し、時代に合わせて検討されるべきです。

また、若者の間で車離れが進んでいることは国交省の調査でも報告されており、トラックの運転手の数も減少傾向にあります。近年、環境省、国交省では、C O₂ 排出量を削減できる鉄道や船舶などの利用、モーダルシフトを道路輸送の代替手段として推奨しています。モーダルシフトの導入は、運転手不足の働き方改革といった社会背

景からも求められており、道路交通量の削減にもつながります。

海岸線の播磨工業地帯には産業港もあります。渋滞緩和を上げて安易に新しい道路を建設する計画は、世界規模で推進されている脱炭素の動きに逆行します。道路建設に固執せず、道路交通量の削減やCO₂の排出量の削減を目指すべきではありませんか。

この道路建設は自然を再び破壊するものであり、住民の生活の質をおとしめさせたかつての高度成長期の誤りの繰り返しに他なりません。環境問題は非常に深刻で、即時の改善が求められるため、道路建設の是非の再考を切願します。

3点目、安全性の問題、災害時の緊急用道路を液状化リスクの高いエリアに建設する計画への不安です。

道路建設が計画されている別府は、元は海岸線で、半世紀ほど前に神戸製鋼や工場建設のためにつくられた埋立地です。大地震の際に埋立地が液状化し、甚大な被害を引き起こすことは、阪神・淡路大震災のときに目撃されています。

さらに昨年、2024年の能登半島地震では、防災科学研究所主任専門研究員の先名重樹氏は、建物の被害の状況の検証から軟弱地盤では震度が倍増することを立証しており、また東京工業大学の田村修次教授は、震度が倍増することで杭基礎が壊れて、建造物が横倒しになったことを指摘しています。軟弱地盤の下にある硬い地盤まで掘って、建造物の杭を打つことで強度を上げるという理論はありますが、現在の技術では安全確保は不可能だと報告されています。

巨大地震が起きるリスクは日本中にあります。軟弱地盤の分布図を見ると、播磨臨海地域道路のルートの沿岸部分が軟弱地盤であることが分かります。渋滞緩和と同時に、災害時の緊急用道路の役割を担う予定のこの道路は、巨大地震の際に本当に安全に機能するのでしょうか。説明会では「安全に建設する」との返答がありましたが、技術的、科学的根拠に基づいた説明は一切なく、調査に信憑性が感じられません。

さらに、今後、例え建設技術が進歩したとしても、日本では工事費の高騰が大きな問題になっています。現在既に予算不足で建設工

事が頓挫するケースが多発していますから、過去に算出した予算での建設は到底不可能と思われます。非常時の緊急用に建設される道路自体が壊滅する不安、倍增する被害への恐怖は拭えません。

最後、4点目、評価・判断は公平に行われているのかという点です。

この計画道路の安全性、環境評価などはどのような組織が行っているのか。道路建設推進派に偏った組織で行われてはいないでしょうか。アセスメントや判断は公平な立場の第三者を含めるべきで、道路建設を前提にして進めるべきではありません。現実を見詰め直し、冷静に、そして公平な視点で道路建設の是非を再検討していただきたい。

以上、産業界の需要と利益のため住民の生活が犠牲にされる、道路ありきで進められているこの道路計画に対して反対です。環境、SDGsの問題、安全性の問題、そして透明性のある公平な評価・判断などの問題について、住民への明確な説明と見直しを求めます。

これで公述を終わります。ありがとうございました。

○議長 8番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、9番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（9番） 9番ですけれども、私は別府町の関係者です。

私が申し上げたいのは、安全と環境問題、これについて地域住民の観点から一言申し上げたいと思っております。

現計画によれば一部住民の住宅密集地を通り建設する計画となっていますが、以下の面から地域住民の安全・住環境を著しく阻害される事は必至です。

要旨を順番に申し上げますと、まず第一は、先ほども話がありましたけれども、超巨大地震が予想されております。阪神・淡路大震災とは比較にならない東南海・南海地震とか山崎断層のずれによる超巨大地震が今後、数十年の内に発生する確率が非常に高いと予想されております。そういう巨大地震対策を講じたとしても人知をは

るかに凌ぐ道路の損壊とか通行車両の落下は回避できません。以上より、住宅地域を避けて建設すべきです。

それから2つ目は、環境阻害です。これは従来、何十年来言われていることですが、大気汚染、自動車からの有害なガスの排出、それから粉じんもあり、騒音・振動、昼夜を問わずそういうことがありますし、夜間は特にヘッドライトとかによる光の害も起こります。そういうのも付近の住民には悪影響を及ぼすということがございます。

それから1つ可能性としてありますが、交通事故も起こります。交通事故も高架道路で起こりますと、最悪側壁を壊して下に落下します。上記を勘案し、現計画を深堀して道路、ため池、遊休地、企業の私有地、菜園、田畑、倉庫、工場等、住宅地よりは格段に危険性並びに悪影響の少ない敷地が多くありますのでこれらの上に建設すべきです。

例えば極端な話、これは非現実かもしれませんが、大阪湾岸の道路がございます。あれはどういうところを通っているかというところ、人工島とか波止場とかそういうところを通って、仮に何か事故が起きても、人的被害、物的損害もほかの住宅密集地域よりは少ないという事を勘案してルートの選定をやっている。

それから、阪神湾岸道路の西側が、この前の説明でもありましたが、延ばされるといふ計画もあります。そういうことを踏まえまして、こちらの播磨のほうも、例えば別府町のほうから播磨の人工島、二見の人工島とか、例えば、そういうところを通して、先ほどのバイパスにつなげるということも検討の余地があるんじゃないかと個人的には思っております。

そういうことで、最後に、立ち退きされる方が一番大変ですが、二、三十メートル周辺の方は今後何十年も住まれるわけですから、その方たちの安全が脅かされる、それから環境問題にも影響される、そういうことが何十年、何百年も続くわけです。

関連町村に在住し続けねばならない数多くの住民の方々の安全・健康・住環境保全に配慮して戴き是非、経路の変更を実現して戴き

たくご高配の程お願い申し上げます。

私の意見は以上です。よろしくお願いいたします。

○議長 9 番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、10 番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（10 番） 公述番号 10 番、別府町別府在住の〇〇です。

まず初めに、なぜ国民、県民、市民の税金、数十年前に提案された額は 5,900 億円、材料費の高騰や物価の高騰により 1 兆円以上もかかるとされる多額の税金を投入してまでも、なぜこの高規格道路を建設されようとしているのか。

渋滞緩和や交通事故の削減、産業の振興、製造業の活性化、観光周遊の促進などが言われております。しかし、現段階での世論調査でも、今後人口減少が進みドライバーの数も減る中、輸送形態も変わるであろうとも言われております。ましてや加古川市南部地域は、先ほども述べられましたように、過去には砂浜が長く続き、海水浴客や潮干狩りなどでにぎわったところであります。そのような軟弱地盤であるにもかかわらず、道路建設で掘削作業や埋立てなどにより、山崎断層や南海トラフ地震への誘発や、加古川での橋脚建設による海水汚染、海洋生物、土壌の浸食、地盤沈下のリスクなどへの影響をどのように考えられておられるのでしょうか。

また、2013 年 7 月に国土交通省道路局が『構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン』を発表いたしております。中身はというと、非常に分かりやすく表現され、具体的に書かれております。例えば、計画策定プロセスの適切性は、「透明性、客観性、合理性、公正性」の 4 つを要件としております。透明性とは、情報が誰に対しても開示されていること。客観性とは、データ、情報などが客観的なものであること。合理性とは、各種手順が合理的に行われていること。公正性とは、進め方や判断は偏りなく公正であること。

また概略計画では、「計画策定者は、概略計画を決定した場合に

はこれを公表する」、決定の考え方は、「コミュニケーションプロセスを経て、得られた情報を意思決定に当たって考慮する重要な要素」と書かれてあります。計画策定者は、当然あらかじめ必要と考えられるべく、情報収集やデータ分析などの準備を整えておくことが必要なのではないのでしょうか。各地区での説明会でも「今調査中である」、あるいは「資料や返答などは後日ホームページで」と言われておりましたが、国土交通省発表のこれらの中身を本当に理解して進められているのでしょうか。これらが発表されて約 12 年経とうとしているにもかかわらず、明らかにされたのはルートのみで、進めようとしていることが問題なのではないのでしょうか。

また、高規格道路ができれば雇用が増えるとも言われておりますが、それらの根拠すら明らかにしない。

また、観光客を呼び込む、どこに加古川市南部にそのような施設があるのでしょうか。

ホームページでの都市計画に関わる説明会の主な意見と回答に関しても、「新幹線の上を越えるのは危険ではないか」の意見に対し、「鉄道事業者と協議しており、危険ではないと考えている」と回答があります。本道路建設計画によりますと、山陽新幹線の上を越え、その北にあります高圧鉄塔の上、22 メートル上空を通り、1 キロ少し南に下がれば、今度は姫路に向かうためにカーブを余儀なくされます。道路を南下するため、11 トントラックがどれだけ登るのに加速し、すぐに減速しなければならない危険な計画設計道路の下には、日常生活を営む住民が生活しているのであります。

先日、山陽電鉄別府駅南のイトーヨーカドー前で市民の播磨臨海地域道路建設についてシール投票を行いました。「知っている」と答えた方は少なく、「知らない」と答えた方のほうが多くおられました。

説明会では、市民に理解をしてもらうために説明を事細かにと言われておりましたが、これらの実態はどのように思われるのでしょうか。これらは、実際にイトーヨーカドーの 1 つのスペースにアンケート用紙を置き、そこに市役所の方が座っておる、何をしている

のかも明らかにされない、通過している、この実態、果たして皆さん方は、これが本当の市民の声だと思われているのでしょうか。

また、「高速道路の料金所でアンケートを取った、また事業主と話をした、だからこれは進めていいんだ。」しかし、住民はこれに対して「知らない」という答えを出しているにもかかわらず、これを促進しようとする体制が問題ではないのでしょうか。

また、神社仏閣は避けるよう努力をするとありますが、別府住吉神社のすぐ北側を通るため、昼夜を問わず振動による建物への傷みなどが起こるのは当然ではないのでしょうか。住吉神社も長く親しまれておる関係上、やはり古くなり傷んでいる箇所も多くあります。そこを揺すってどうするのでしょうか。

また、東播磨道近隣の方も、「この東播磨道ができれば便利になると言われ賛成したが、夜中でもトラックが通るたびに食器棚の食器がガタガタと音を立てて、地震かと思う。そして、寝ていることも不安視をする」このように述べられておりました。「安住の地として骨を埋めようと思っていたのに、寝耳に水とはこのこと」と嘆いておられる高齢者、「今さら引っ越してコミュニケーションがとれるのだろうか、二重ローンも組めない」との意見も多く聞いております。このように、一部引っかかってもそこから離れられない高齢者が多くおられる地域を真っ二つに割る、これが行政の行うべき仕事なのではないのでしょうか。

公述人の多くの方が撤回を求めています。私どもも、やはりこの自然破壊、これらに対する意見を述べ、このような観点から無謀な高規格道路建設には絶対に反対であることを述べ、公述を終わらせていただきます。

○議長 10 番の方、ありがとうございます。お席にお戻りください。

それでは、続きまして 11 番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（11 番） こんにちは。高砂から参りました、高砂町まちづくり協議会の〇〇と申します。

平素は、私たちのまちづくり協議会、県民局の方々をはじめ県の皆様方に設立当初から大変お世話になりまして、今日に至っております。この場をお借りしましてお礼を申し上げます。

さて、私たちの高砂町の紹介になりますが、これは播磨臨海道路との関連性がありますので申し上げます。非常に閑静な町並みがそろったまちです。そして、このまちが江戸時代につくられ、町並みがちょうど碁盤の目のようになっております。その町並みがそのまま今現在残っております。それらを私達は誇りにしています。そして、行事は9月に行われます万灯祭であるとか、10月の秋祭りなどがあります。そういった中で私たちまちづくり協議会は活動をさせていただいております。

そのような中で、播磨臨海地域道路の話が出てまいりました。この道路計画につきましては、随分以前から計画が出されておりました。私達もあくまで臨海道とした上での承知をいたしておりました。といいますのは、これからの日本、これからの私たちの播磨地方の発展を考えた場合に必要であろうという解釈をしておりました。

ところがです。具体的なルートが計画され、高砂町を通るルートが発表されました。先だってからいろいろ説明会で説明をいただいております。そのルートは、いわゆるまちを破壊するルートになってしまっております。東方から町なかに入ってきてまして、閑静な町並みが壊れます。数多くの住宅が犠牲になります。

そして、何と学校施設、小学校、中学校が破壊されます。答弁によりますと、「新しくつくります」というようなことをお聞きするんですが、新しくしたらいいようなものではありません。学校というものは、やはり地域で非常に大事な、「私たちの学校」というような意識があります。それだけやはり地域が育てていった学校であります。小学校、中学校が犠牲になります。

そして、それと共に公園が犠牲になります。この公園は鐘淵紡績工場の跡地利用ということで、いわゆる記念公園として立派な公園に生まれ変わっており、私たちは、それを高砂の遺産として大切にしながら、市民の方々が散歩をしたり、花壇をつくったりというよ

うなことで利用されております。市民の憩いの場になっております。

どうして町なかが破壊されるのでしょうか。ルートの問題がいろいろあると思います。ぜひ共検討いただきたい。

それから、私たちの生活にしましても、まちづくりにしましても、新しく生まれ変わっていくというようなものは当然出てまいります。それはそれで大事なことです、やはり守るべきものがあります。地域で大切に守り伝え、それを後世に伝えていくといったことは、やはり必要なんです。そういったものを私たちまちづくり協議会で取りくみをさせていただいております。

それから、最後に1点、これは非常に大事なことなんですが、平成18年度に高砂町が県から歴史的景観形成地区の指定をいただきました。そして私どものまちづくり協議会も、そういったものに沿った運動展開を今までしてまいりました。ところが、その私たちの本当に小さなまちなんです。その小さなまちに高速道路ができようとしているんです。この辺の矛盾は、非常に我々憤りを感じておるわけであります。私たちまちづくり協議会が今日までいろいろとまちづくりに、県の御指導の下やってまいりました。ところがこういう問題が起きてくる。高砂のルートという、高砂のど真ん中に大きな高速道路ができる。これは何とか阻止のお願いをするところです。

そして、高砂ルートは反対ではありますが、先ほど申しましたように、全体像としての播磨臨海道路については賛成の意向であります。ぜひともその辺の御考慮をいただきまして、よき将来にわたって高砂のまちづくり、そして、この播磨臨海道が私たち市民にとりましてよき道路になりますように願いまして、公述とさせていただきます。ありがとうございました。

○議長 11番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、12番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（12番） 12番として公述させていただきます。播磨町南大中の住民です。

播磨町は直接道路が通らないので、いわゆる協議会にも参加されていないかなと思いますけども、ただ間接的に影響があるので、特に生活道路に対する流入に関して意見を述べたいと思います。

私は、明姫幹線ができる以前の状態をよく知っております。あれができるまでは、その辺の生活道路に、どんどん正月、盆暮れ、特に暮れの正月に入ってきてどうしようもできない状態でした。すごく改善されて、それは道路の効果をよく評価しております。

ただ、私は播磨町周辺をうろうろ自転車で通ったり歩いたりしていて、道路の欠陥というか、気になることがあります。例えば、西中野から古田のほうに入る道路のところの交差点、旧道としては昔は県道だったので重要かと思えますけれども、信号をつくったために、姫路から来る車が右折してどんどん町内に入ってきます。その町内の道路は小学生が通ったりする生活道路ですので、それは非常に危ないです。だから昔は事故も起こったりしていますけども、その辺を避けるように計画ではしていただきたいということと、それからもう一つ、播磨町の瓜生交差点のすぐ東、100mほどのところに交差点があります。信号がない交差点です。昔は土山駅から二子のほうに行く道として重要だったんですけども、その西側に瓜生交差点で人工島に行く立派な道ができているのに、その東に信号がない交差点があります。このために、例えば二、三年前、若い方がバイクで右折するか何かして亡くなっています。私もそこを通るときに、突然車が出てきたりしてびっくりしたことがあります。それは、道路をつくるための地域住民との団体交渉の段階で、そういうのを認めてしまったのかもしれませんが。今の現状からしたら到底認められないような、そういう道路があります。

そういうことを今回各当事者の方がいろいろコメントされていますけども、交差点とかジャンクションのところじゃなくて、その周辺でも、そういう交通の常識を反するようなこと、またその周辺住民の生活環境を侵さないような交通事情の改善をお願いします。それは直接高速道路とは関係ないと思いますけども、それが非常に気になります。

例えば播磨町でも、明姫幹線のところから新島に行く道はありますけども、例えば浜国道のところが渋滞します。それで、みんな脇道から入ってきて行くわけで、そこに1つ橋を通せばスムーズにいて、そこに集中できます。そういうような配慮もしていただきたいと思います。

高速道路は確かに重要だと私は分かりますけども、できたことによって周辺の生活道路の影響、それを配慮して、そこまで県の予算でカバーするような形にしていただければ非常にありがたいと思います。

ただ、何回も言いますけども、交渉過程で、瓜生の東の交差点なんか何でそんなところに交差点ができたのかなと。私、明姫幹線を走っていて、信号のない交差点はそこしかありません。

そういうことで、私は当事者ではないし、部外者的な発言にもなりますけども、生活道路の流入を控えてほしい、また生活道路を改善して、なるべく当事者である工場なり、人工島に行く道路の改善も含めて計画にしてほしいと。中心の道路が必要なのは分かりますけども、その結果、周辺に迷惑をかけるのは非常に困ります。

例えば、道路が通る直接の人たちはもっと大変だということは、先ほどの公述でよく分かりましたけども、周辺の直接通らないところにも生活道路に入ってくる道に車両が増えるということ、これも考慮して、そういう周辺道路の整備も含めて計画を立てていただきたいと、そのように私は思い思います。

以上で私の公述を終わります。どうもありがとうございました。

○議長 12 番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

続きまして、13 番の方、前の公述人席にて公述をお願いいたします。

○公述人（13 番） 公述番号 13 番、高砂市伊保崎在住の〇〇と申します。

この道路計画は、現時点で住民の間には多くの疑問や不安があります。私のほうから、特に本線の事業の進め方や安全性に関して、

4つの観点から意見を申し上げます。

意見の1つ目は、播磨臨海地域道路・都市計画の説明は、参加者の疑問に答えるものであったか。初めから素案ありき、住民軽視の説明会ではなかったかということです。

令和5年の初日の説明会では、「住民の意見はどのように聞いたのか」という質問がありました。ホームページで公表されている播磨臨海地域道路・都市計画に係る住民説明会の主な意見と回答を改めて確認すると、平成29年度と令和元年度にアンケートやヒアリング、オープンハウスを実施しています。今回の道路計画に関するアンケートは、国道2号線沿いの住民を対象に実施されたと聞いています。一方で、実際に道路やインターチェンジが予定されている地域の方からは、「自分たちの意見は聞かれていない」という声が上がリ、何十年も住んできた終の棲家が奪われるとして、道路計画に反対の意を示されています。この道路計画は、初めから住民参加の公平性や説明責任が欠如しているのではないのでしょうか。

令和6年度の説明会では、令和5年度の市民の意見を踏まえ、代替案を提示、説明されました。複数のルートの中で、多くの住宅地を通る現実的とは言えないルートや工場の中を通るルートが示され、工場の操業に支障があると説明をされました。住民からは、「工場の操業に支障があるから通せないと言うが、ならば私たちの住宅地は通してよいのか」と、さらに市民の怒りを呼び起こしました。

市民の質問に対し行政側は、「これは素案であり、まだ決定ではありません。御意見は賜ります」と発言しました。加えて、事業者や全体の事業費も未定との説明では、住民はどこに意見を言えбайいか分かりません。

私は、令和5年度と6年度の高砂市で行われた説明会に全て参加し、会場を後にする市民の方の感想を聞きました。どの会場でも圧倒的多数の住民の合意は得られていないという印象です。

事業を進めるに当たり、住民の理解は重要な課題であると思います。しかし、この地域に本当に高規格道路は必要なのかという根本的な住民の疑問は、一度も丁寧に議論されていないのではないでし

ようか。説明会で出た多くの懸念に対し、住民の意見が素案にどう反映されたのか全く見えません。

都市計画法では、公聴会など住民の意見を聞かなければ、都市計画決定ができないとなっています。説明はされましたが、住民の意見を全く取り入れず、最初に示した素案を通すような一方的な都市計画では、住民の意見を聞く前に方向性が決まったということが言えるのではないのでしょうか。このように決まった後に説明するやり方では、今後の計画も住民の信頼を失います。改善するつもりはありませんか。この計画は、住民の暮らしやコミュニティを壊し、自然が破壊される計画です。どこから見ても認めることはできません。白紙に戻すべきです。

意見の2つ目は、高砂市で計画されている本線ルートは、山崎断層帯や南海トラフの際、液状化の危険度が極めて高いエリアです。そもそも軟弱地盤に橋脚を立てることがどれだけ膨大な費用がかかるのか、私は懸念を抱いています。

県や市は、阪神・淡路大震災や熊本地震を踏まえて耐震基準の見直しがなされていると説明しています。しかし、令和6年の能登半島地震は、これまでの知見を覆すような新たな警鐘を鳴らしています。それは軟弱地盤の地域では、地震の揺れがところによっては通常の約2.5倍以上に増幅されるという現象です。能登半島でも埋立てや軟弱地盤を中心に深刻な被害が集中し、多くのインフラが機能不全に陥りました。

今回の道路計画が予定されている沿岸部や埋立部も同様の軟弱地盤が広がるエリアであり、橋梁やトンネルの建設においては極めて深刻なリスクを抱えています。そのような場所に、事業主体が決まってから調査を行うということに住民は納得できません。

高砂の西畑地域の住民からは、「家の改装で基礎をやり直すとき、埋めても埋めても基礎が安定しないということがあった。ここに橋脚を立てるのは無理だ」とお話を聞いています。住民から、「調査を行って万が一、難しいということになればどう対応するのか」という質問に、「あくまでも道路は建設する」と説明されました。こ

のような説明では、市民は納得できるものではありません。

調査は事業主体が決まってからということですが、現時点でこのような地盤に橋脚が立たない可能性があることをどこまで想定しているのでしょうか。必要な対策の技術的、財源的見通しはあるのか。もし計画どおりにいかず費用や工期が大幅に膨らんだ場合、誰が責任を取るのでしょうか。

意見の3つ目は、土砂災害特別警戒区域付近に道路、トンネルを掘ることへの懸念です。

本線ルートは、土砂災害警戒区域の上に計画されていますが、土砂災害特別警戒区域も隣接しています。崖のすぐ下に家が建っており、家屋のすぐ裏が崖という非常に危険な状態です。トンネル工事の振動により地盤が緩んだり、地下水の流れが変化すれば、住民の生活環境や安心・安全に重大な影響を与えることが懸念されます。この地域における土砂災害リスクに対する十分な調査は事業主体が決まってからということですが、説明会で住民からの「事業主体が決まって調査をして、万が一だめだったら中止するのか」という質問に、「あくまで危険がないように道路は建設していきます」と答えています。危険があると分かった場合、中止や大幅なルート変更も含めて見直す意思はありますか。危険がある前提でも、技術的に回避できるという想定で進めていくのでしょうか。

また、万が一災害が起こったとき、その責任は誰が負うのでしょうか。市民にとっては、自分たちの真後ろの崖のところにトンネルを掘ることが命に関わる問題であるということ、どうか理解していただきたいと思います。

意見の4つ目は、この道路が本当に必要なのか、その根拠が不明確です。

物流の効率化や災害時の代替ルートといった目的は上げられているものの、人口減少時代を迎え、具体的な交通量予測や有料化の場合の費用対効果の分析は示されていません。本当に必要があると言えるのでしょうか。人口減少と車利用の減少が進む中で、今後どれだけの交通需要が見込まれるのか、根拠のある予測を教えてください。

い。

結局この道路は、産業界からの要望によって設置が検討されているということではないでしょうか。市民全体の利益に本当になうものになっているのでしょうか。

播磨臨海地域道路は多くの住民が反対し、住民運動も各地で起こっています。不要不急の高規格道路の建設よりも、頻発する災害対策に税金は使われるべきです。播磨臨海地域道路に反対します。素案の撤回を強く求めます。

これで公述を終わります。

○議長 13 番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

次は、14 番の方になりますが、本日辞退の申出がありましたので、公述は行いません。

15 番の方につきましては、御本人と連絡がつながりません。

その他の方については、公述が全て終了しましたので、公聴会の議事を終了させていただきます。

進行を事務局にお返しいたします。

○司会 公述人の皆様、傍聴人の皆様、円滑な議事の進行に御協力をいただきありがとうございました。

本日の公聴会記録と公述していただいた御意見の要旨は、いただきました御意見に対する県の考え方と合わせて、都市計画案縦覧までに県のホームページなどで公表いたします。

これをもちまして、播磨臨海地域道路の都市計画に関する公聴会を閉会いたします。

（閉会：午後 12 時 14 分）

播磨臨海地域道路(第二神明～広畑) 都市計画に係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方【東播会場】

- 1 公聴会の日時及び場所 令和7年6月15日(日) 10:00～12:14 加古川市役所新館10階大会議室
- 2 参加者数 公述人13名、傍聴者133名
- 3 意見の要旨及び県の考え方

番号	意見の要旨	県の考え方
1	播磨臨海地域道路は不要である。新しく道路をつくるのではなく他の施策を進めるべき。 【主な意見】 ・臨海部に隣立する大企業は流通確保、建設業は工事費で経済の活性化が図られると思うが、地域住民の暮らしや経済活性化とは別である。工事費の負担も大きく不要不急以外の何物でもない。 ・産業界、製造業を活性化するための渋滞緩和が地域住民の生活より重要とは到底思えない。産業界の需要と利益のために、地域住民の生活が犠牲にされるべきではない。 ・渋滞緩和を目標に上げて安易に新しい道路を建設する計画は、世界規模で推進されている脱炭素の動きに逆行する。道路建設に固執せず、モーダルシフトの導入等により道路交通量の削減やCO₂の排出量の削減を目指すべき。 ・この計画は、住民の暮らしやコミュニティを壊し、自然が破壊される計画である。白紙に戻すべき。 ・新規事業より我々の安全・安心に直結する多大な費用を要する維持管理、補修こそが最優先課題と考える。 ・不要不急の高規格道路の建設よりも、頻発する災害対策に税金は使われるべきである。 ・新しい高速道路をつくるのではなく、傷んでいる県道、町道への対応や高齢者の交通手段として町内循環バスを走らせるなどの対策に税金を有効活用するべき。	・播磨臨海地域の主要路線では、交通量に対し、容量が不足しており、国道2号バイパスや国道250号といった東西の主要幹線と、臨海部から国道2号バイパス等にアクセスする南北道路で慢性的な渋滞が発生しています。このような交通状況により、「慢性的な渋滞による経済活動・観光への影響」や「多発する交通事故」、洪水等による通行止めなどの「災害リスク」といった地域の課題があり、これらの課題を解決する道路として、播磨臨海地域道路が必要であり、都市計画に定めるべきと考えています。播磨臨海地域道路の整備により、産業交通と生活交通の混在が緩和され、地域の住民や企業にとっても、生活道路の渋滞緩和、阪神方面への連絡時間の短縮や、交通事故の削減などのメリットがあると考えています。なお、県では「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」や「ひょうご公共交通10カ年計画」等に基づき、インフラ施設の老朽化対策や公共交通等の施策も推進しています。 ・2050年カーボンニュートラルや気候変動への対応など脱炭素化に向け、モーダルシフトの導入等を進めることは重要と考えています。鉄道や船舶などへの移行は環境負荷の低減に効果的ですが、一方で道路が担っている役割・機能も重要であるため、道路交通の円滑化に資する道路整備も進めていくべきであると考えています。
2	交通量の観点から必要性がない。 【主な意見】 ・人口減少や若者、高齢者の車離れ、リモートワークの普及などを踏まえると、今後も交通量は減少し続ける。また、労働者不足も加味して流通革命が進んでおり、無用の長物となる可能性がある。 ・物流の効率化や災害時の代替ルートといった目的は挙げられているものの、人口減少時代を迎え、具体的な交通量予測や有料化の場合の費用対効果の分析は示されおらず、本当に必要があると言えるのか。	・将来の人口減少だけでなく、GDP等の社会経済指標等を考慮して交通量を予測しており、その結果、将来においても国道2号バイパス等の容量が不足していることや、播磨臨海地域道路が有料の想定でも国道2号バイパス等からの交通転換が見込まれることを確認しています。 ・今後、都市計画案と併せて縦覧に供する「環境影響評価準備書」の中で、予測・評価に用いた交通量についてお示しする予定です。費用対効果については、事業費が現時点では未定のため算出できかねます。今後、事業に着手する段階で、事業者等において算出され結果が公表されることになると考えています。

播磨臨海地域道路(第二神明～広畑) 都市計画に係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方【東播会場】

番号	意 見 の 要 旨	県 の 考 え 方
3	・ 高速道路は目的地間を短時間で通過するためのインフラであり、通過交通は地域に滞在も消費もしないことから、観光の活性化との主張には違和感がある。	・ 播磨臨海地域道路の整備による交通転換で、国道2号バイパスの渋滞が緩和し、その沿線地域の観光交通の速達性・定時性向上に寄与すると考えています。
4	これまでの計画検討の進め方に問題がある。 【主な意見】 ・ アセスメントや判断は公平な立場の第三者を含めるべきで、道路建設を前提にして進めるべきではない。公平な視点で道路建設の是非を再検討してほしい。 ・ 計画決定者はあらかじめ必要と考えられる情報の収集、データ分析などをしておくべきではないか。国土交通省道路局の『構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン』を理解して手続を進めているか疑問である。	・ 播磨臨海地域道路については、平成25年12月から令和2年6月にかけて国が有識者で構成される委員会において、整備を優先的に取り組む区間の検討を行う「優先区間の絞り込み」や事業の構想段階から地域の意見を取り入れる「計画段階評価」を行っており、播磨臨海地域の課題や、道路の必要性等について分析しています。また、4つのルート帯の案について社会面・経済面・環境面等の様々な観点から検討を行い、「内陸・加古川ルート」が選定されています。これらの検討資料や議事については、国土交通省のホームページで公表されています。その後、国から県及び神戸市へルート計画案が手交され、県と沿線市町が検討を行い、都市計画素案を作成しました。そして、都市計画法に基づき、地域住民等からの意見聴取を目的に住民説明会や公聴会を開催してきたところです。これまでの経緯において、都市計画手続の段階で必要な情報の収集、データ分析を行った上で計画を検討しています。 ・ 事業が環境の保全に配慮して行われるよう、環境影響評価法に基づき、手続を実施しています。まず、ルート帯決定前において、あらかじめ環境保全のために適正な配慮をしなければならない事項について検討を行い、その結果を取りまとめた「計画段階環境配慮書」を国が作成し、令和2年8月に公表しました。その後、県において、どのような項目について、どのような方法で調査・予測・評価をしていくのかという計画を示した「環境影響評価方法書」を作成し、令和3年7月から8月にかけて縦覧に供するとともに、縦覧期間中には説明会を開催しました。また、縦覧の際には環境の保全の見地からの意見書を受け付けました。現在は、環境への影響を調査・予測・評価した結果を取りまとめた「環境影響評価準備書」を作成中です。作成に当たっては、最新の科学的知見に基づく適切な環境影響評価を実施するため、県の都市計画審議会の専門委員調査等において、環境影響評価に関する知見を有する専門家の方々から技術的助言を受けることにしています。「環境影響評価準備書」の縦覧期間とその後2週間は、環境の保全の見地からの意見書の提出が可能です。提出された意見書や学識経験者で構成される環境影響評価審査会等の意見を踏まえて「環境影響評価書」を作成し、都市計画案と併せて、外部の有識者等で構成する都市計画審議会において公平な視点で審議していただく予定です。

播磨臨海地域道路(第二神明～広畑) 都市計画に係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方【東播会場】

番号	意 見 の 要 旨	県 の 考 え 方
5	住民意見に配慮した計画検討ができていない。 【主な意見】 - 立ち退き対象住民はもちろん、道路周辺の住民は、様々な不安、疑問を抱え、騒音、環境被害を心配しながら未来永劫暮らすこととなるが、配慮、検討は全くなされているように思えない。今の時代に即した検討の見直し・撤回を要求する。 - 直接被害を被る地域への計画の周知は十分ではなく、これらの地域の住民が意見を述べる機会をうやむやにされたまま計画がかなり進められていることに強い不信感を抱いている。計画は地域住民の意見を公平に聞いて検討されるべきであり、不透明なまま決定して進められるべきではない。 - 説明会では、市民に理解をしてもらうために説明を事細かにと言っていたが、計画を知らない市民の方が多い。この実態をどう思うか。 - 都市計画法では、公聴会など住民の意見を聞かなければ、都市計画決定ができないとなっている。説明はされたが、住民の意見を全く取り入れず、最初に示した素案を通すような一方的な都市計画では、住民の意見を聞く前に方向性が決まっていたと言えるのではないか。 - この公聴会は都市計画法第16条第1項に基づくものとのことだが、近隣の市町では、加古川市を除き公聴会規則を制定していない。県としてそのような市町の状況、報告をどう捉え、我々の思い、要望に応えるつもりか。各市町は「一定の理解を得られた」というが、多数の見直し・撤回を求める声が存在する事実を認識し対応願いたい。	- ルートについては、道路としての安全性や利便性を確保した上で、公共空間や建物が比較的小さい市街化調整区域等を選定するなど、できる限り地域への影響を少なくした計画であると考えています。住宅地を通過する区間については、基準に基づき道路構造物端から約8mの環境施設帯を設置し、生活環境への影響を低減することとしています。また、事業が生活環境や自然環境等の保全に配慮して行われるよう、環境影響評価法に基づき、都市計画手続と並行して環境影響評価手続を実施しています。現在、環境への影響を調査・予測・評価した結果を取りまとめた「環境影響評価準備書」を作成中であり、今後、「環境影響評価準備書」を縦覧に供し、県ホームページ等で公表するとともに、環境の保全の見地からの意見書を受け付けます。また縦覧期間中には「環境影響評価準備書」の内容を周知するための説明会を開催する予定です。 - 都市計画法第16条第1項の「公聴会の開催等」には説明会も含まれています。県と沿線市町が連携し、令和5年度に本線のルートや構造についての説明会を5市1町で計32回、令和6年度にはアクセス道路や関連都市計画施設等についての説明会を5市1町で計30回開催しました。開催に当たっては、県・市町の広報紙やホームページで説明会の周知を行うとともに、沿線の住宅等には案内チラシを配布するなど丁寧な周知に努めました。説明会を本線とアクセス道路等の2回に分けて開催することで、丁寧な説明と十分な質疑応答の時間を確保することができたと考えています。また、都市計画に係る説明会に加え、再度説明を求める地区等に対しては、関係市町と連携し、道路の必要性やルートの妥当性等を個別に説明し、地域住民からの質問や意見に丁寧に対応してきたと考えています。今回の公聴会は、これまでの説明会を経て市町が申し出た都市計画素案を基に、県が都市計画案を作成するに当たり、地域住民等の意見を伺うため、県の「都市計画に関する公聴会開催規則」に基づき県が開催したものです。今後は、都市計画案を縦覧する予定になっており、その際には、都市計画案に対し意見書を提出することができます。その後、提出された意見書と今回の公聴会での意見の要旨に対する県の考え方を外部の有識者などで構成する都市計画審議会に報告した上で都市計画案を審議していただき、その議を踏まえて最終的に判断していきます。
6	高砂地域を通るルートに問題がある。 【主な意見】 「隣接の恒久化対策済みのPCBの盛立地は危険だから道路は通せない、それを避けるために住宅地を通さざるを得ない」としながら、なぜそれと同じように危険な大木曽水路地域にアクセス道路、インターチェンジが設置できるのか。そのようなことができるなら、わざわざ住宅地を通す必要はなく、明らかな矛盾、論理破綻である。 - 全体像としての播磨臨海地域道路については賛成であるが、高砂町を通るルートは、閑静な街並みを壊し、住宅や小・中学校、公園が犠牲になり、歴史的景観形成地区の指定と矛盾するものであり、反対である。 - 公共施設の削減という国、県、市の行政懸案も解決できるルートとして安直、短絡的に策定したのではないか。買物をするところも、学校も公園もなくなるかも分からないまちに新たに住もうとする人が増えるとは到底考えられず、計画の見直しを強く要望する。	- PCB盛立地の上空を通過する場合、大規模工場や住宅地を回避するためには道路線形が曲線とならざるを得ませんが、PCB盛立地は幅が広く、PCB盛立地に橋脚を設置する必要があります。その際、盛立地を掘削する必要があり、PCB含有固化土の粉じん等の飛散リスクがあります。またPCB盛立地の直上に道路を整備する場合においても、盛土や通行車両等の荷重によりPCB含有固化土に影響を及ぼすことが懸念されます。一方、大木曽水路は、PCB固化処理土の幅が狭いことに加え、PCB盛立地と異なり現地盤下で固化処理されています。そのため、過去に実施した固化処理土の調査結果を基にすれば、PCB固化処理土を掘削・移動することなく、支持力的に問題ない構造とすることが可能と考えています。 - 高砂町は、住宅や企業等が多く立地しており、工楽松右衛門旧宅や十輪寺などの歴史的建造物があり、景観形成地区に指定されています。現案は、歴史的建造物を回避し、やむを得ず景観形成地区を通りますが、公共施設である高砂小学校・中学校や高砂公園の敷地の一部を通過することで、住宅地への影響を最小限とするルートであると考えており、公共施設削減の目的を加味した計画ではありません。

播磨臨海地域道路(第二神明～広畑) 都市計画に係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方【東播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
7	稲美町を通るルートに問題がある。 【主な意見】 - 稲美町を通るルートの役割・意義は何か。明石西インターから南方面、明姫幹線、国道250号に行く車両が渋滞しているため、北の稲美町にインターチェンジをつくっても渋滞分散の役割は果たせない。(仮称)明石西ジャンクションから南の播磨臨海方面へ通すべき。 - クリーンエネルギー政策や地球温暖化対策に資する太陽光発電を、本事業で潰すのはもってのほかだと思う。 - 農業振興地域の整備に関する法律に「農用地等の確保」が明記されているにもかかわらず、安易に市街化調整区域を通していかないか。稲美町が守っていかなければならない自然環境、生活環境、農地の確保がこの播磨臨海地域道路計画によって壊される。 - 今回の道路は、稲美町に住む私たちにとっては何のメリットもない。 - 生活環境や自然環境を守るのは行政の務めである。播磨臨海地域道路の計画は稲美町の第6次総合計画と矛盾するのではないか。	- 播磨臨海地域道路については、事業の構想段階から地域の意見を取り入れる「計画段階評価」を行っており、4つのルート帯の案について社会面・経済面・環境面等の様々な観点から検討を行い、「内陸・加古川ルート」が選定されています。現案は、「内陸・加古川ルート」の幅の中で、道路としての安全性や地域への影響等を考慮し作成した案であり、第二神明道路とは神戸方向へ、加古川バイパスとは姫路方向へ明石西インターチェンジから一定離れた位置で往来できることから、明石西インターチェンジ周辺に集中している車両の一部が播磨臨海地域道路を利用することで、明石西インターチェンジ付近の渋滞緩和が期待できると考えています。また、(仮称)明石西ジャンクションから南へ通すルートは、「計画段階評価」において「明石ルート」として検討されていますが、明石西インターチェンジと近接することから加古川バイパスと接続できず、付近の混雑緩和効果が劣ること、ルートに影響する住宅等が多くなることから、現ルートの方が優位であるとされています。 - ルートについては、道路としての安全性や利便性を確保した上で、学校や病院、住宅地等を含めて地域への影響が出来る限り小さくなるよう検討した結果として、農地やため池、太陽光発電施設が分布している市街化調整区域等を通るルートを選定しています。 - 農業振興地域の整備に関する法律に基づく「稲美町農業振興地域整備計画」の中で、他事業との関連については、「稲美町総合計画及び分野別計画等に基づき実施される道路整備や河川整備の諸事業を推進する。」との記載があり、道路整備でやむを得ず市街化調整区域を通ることについては計画上許容されているものと考えています。 - 稲美町内にインターチェンジが設置されることで、稲美町内から現在混雑している国道2号加古川バイパス、第二神明道路の明石西インターチェンジを利用せずに円滑な東西方向への移動が可能となり、町内の住民や企業の交通利便性の向上、交流人口の増加、新たな土地利用の需要の高まりなどが期待できると考えています。 - 稲美町の第6次総合計画の中で播磨臨海地域道路の早期実現が掲げられており、稲美町が目指すまちづくりに必要な施設とされているものと考えます。
8	振動による建物への影響や土砂災害リスクの懸念がある。 【主な意見】 - 別府住吉神社のすぐ北側を通るため、振動による建物への傷みなどが起こるのではないか。 - 土砂災害特別警戒区域付近のトンネル工事は、振動による土砂災害リスクが懸念される。事業主体決定後に調査をした結果、危険があると分かった場合、中止や大幅なルート変更も含めて見直す意思はあるのか。危険がある前提でも、技術的に回避できるという想定で進めていくのか。	- 振動による建物や周辺地山への影響については、事業実施段階において、事業者において必要に応じた対応が検討されるものと考えます。 - 現時点では、既往のデータ等により一般的な地質であることを確認しています。事業実施段階で事業者において詳細な地質調査が実施され、周辺地域に与える影響に配慮して安全にトンネルを掘削するための適切な施工方法や対策が検討され、住民説明会等で説明が行われるものと考えます。

播磨臨海地域道路(第二神明～広畑) 都市計画に係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方【東播会場】

番号	意 見 の 要 旨	県 の 考 え 方
9	災害時に機能する道路になるのか疑問である。 軟弱地盤に建設するに当たり、技術的、科学的根拠や財源的見通しはあるのか疑問である。 【主な意見】 - 播磨臨海地域道路は、南海トラフ巨大地震、台風、津波、液状化、高潮の危険区域を通り、避難、輸送路として危険性をはらんでいる。防災の原則は高台、内陸ルート確保であり、臨海部道路が防災路になるというのは逆行した説明ではないか。 - 軟弱地盤に建設する播磨臨海地域道路は、巨大地震の際に安全に機能し緊急用道路の役割を担うことができるのか。説明会では技術的、科学的根拠に基づいた説明が一切ない。 - 調査は事業主体が決まってからということだが、現時点で軟弱地盤に橋脚が立たない可能性があることをどこまで想定しているのか。必要な対策の技術的、財源的見通しはあるのか。もし計画どおりにいかず費用や工期が大幅に膨らんだ場合、誰が責任を取るのか。	- 本道路は高架道路であることから、液状化や洪水・津波による浸水等で一般道路が寸断されても本道路を利用し、避難や物資の供給等を行うことができると考えます。 - 事業実施段階で、事業者において詳細な地質調査が行われた上で、最新の耐震基準により設計が行われ、地震に強い道路として整備されるものと考えます。なお、現時点では、既往の文献調査で確認し、道路建設を回避すべき程の地質的課題は確認されていません。 - 道路構造に関する技術基準は平成7年の阪神・淡路大震災、平成28年の熊本地震などを踏まえ、より地震に強い構造に、また損傷したとしても速やかな復旧が可能となるよう適宜更新されているものです。播磨臨海地域道路においても、事業実施段階で最新の技術基準に基づき、設計・建設されることになると考えます。今後事業化に向けて、国を中心に県や関係市町、関係機関により、事業手法や地方負担、有料道路事業の適用可否、コスト縮減などの検討が進められると考えています。また、詳細な費用や工期については、事業実施段階で事業者において必要な調査が行われ、算出されることとなります。
10	山陽新幹線を越える道路線形は危険である。	本道路は、道路構造令などにに基づき安全に走行できる構造で計画しています。
11	環境面での影響が心配である。 【主な意見】 - 別府・高砂エリアは、高度成長期の粉じん飛沫や水質汚染などから環境回復を目指して植樹や運河の整備を地道に行ってきた結果、近年ようやく自然が再生し始め、人と生物が暮らせる環境が戻ってきたところ。この道路計画はその自然と地域住民の生活、希望を再び破壊するものである。 - 大気汚染や騒音、振動、低周波、電磁波、日照権、生物資源等の環境影響調査を事前に行い、路線決定前に公表すべきであり、順序が逆である。 - 大気汚染、自動車からの有害なガスの排出、粉じんもあり、騒音・振動、昼夜を問わずある。夜間は特にヘッドライトとかによる光が付近の住民に悪影響を及ぼす。 - 加古川市南部地域は軟弱地盤であるが、道路建設による山崎断層や南海トラフ地震の誘発、海水汚染、海洋生物、土壌の浸食、地盤沈下などへの影響をどのように考えているのか。	- ルートについては、道路としての安全性や利便性を確保した上で、住宅地等を含めて地域への影響ができる限り小さくなるよう検討しています。生活環境への影響を緩和するため、住宅地を通る区間は基準に基づき道路構造物端から約8mの環境施設帯を設置する計画となっています。また、できる限り自然環境や生活環境への影響を軽減するため、事業が環境の保全に配慮して行われるよう、環境影響評価法に基づき、都市計画手続と並行して環境影響評価手続を実施しています。現在、環境への影響を調査・予測・評価した結果を取りまとめた「環境影響評価準備書」を作成中であり、今後、「環境影響評価準備書」を縦覧に供し、県ホームページ等で公表するとともに、環境の保全の見地からの意見書を受け付けます。また縦覧期間中には「環境影響評価準備書」の内容を周知するための説明会を開催する予定です。ヘッドライトによる影響の懸念に対しては、事業実施段階で事業者において必要に応じた対策が検討されるものと考えています。 - 地盤の状況については既往の文献調査で確認しており、道路建設を回避すべき程の地質的課題は確認されていません。今後、事業実施段階で、事業者において詳細な地質調査が行われた上で、適切な施工方法や対策が検討されることとなります。

播磨臨海地域道路(第二神明～広畑) 都市計画に係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方【東播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
12	用地買収や物件補償について心配がある。 【主な意見】 ・ 会社の移転は、企業自体や従業員に対して様々な負担が大きく、いずれ移転をする前提で運営していくことになり、工場建屋の修繕や改築、工場設備の更新などの予定が立てられないような状況になっているため、現位置での建設は反対である。 ・ 住み続けたかった思いは代替地や補償金では償えない。立ち退き補償についても、減価償却した住まいの住民は、再出発するのに二重ローン余儀なくされる。トイレ、風呂など水回り部分だけ一部収用扱いされると、構造上は残っても実質居住不能となり、日常生活が破壊される事例も発生すると思われる。 ・ 具体的な移転の交渉時期、立ち退き時期、どのような代替地を用意してもらえるのかを早急に、個別に示してほしい。	・ ルートについては、道路としての安全性や利便性を確保した上で、公共空間や建物が比較的少ない市街化調整区域等を選定するなど、できる限り地域への影響を少なくした計画であると考えています。やむを得ずルートに影響する住宅等に対しては、事業実施段階において事業者が個別に交渉させていただくことになります。 ・ 用地買収等の具体的な交渉時期や移転等に係るご意見については、今後、事業者に申し伝えます。
13	周辺道路の整備計画を立ててほしい。 【主な意見】 ・ 平岡播磨インターチェンジができた場合は、県道382号線への車の流入量が飛躍的に増加して、現状以上の混雑が想定される。4車線化されると思うが、歩道や横断歩道、信号等の整備計画を早期に明示し、住民の不安を解消してほしい。 ・ 西中野から古田の方に入る道路の交差点周辺の生活道路や、播磨町の瓜生交差点の東の信号がない交差点が危険であり、浜国道など渋滞している箇所もある。高速道路ができると周辺の生活道路に入ってくる車両が増えるため、周辺道路の整備も含めて計画を立ててほしい。	・ 本道路の接続により交通量が増加し、容量が不足すると見込まれる一般道路については、本道路と併せて改良する計画です。また、事業実施段階や供用後においても、生活道路を含めて周辺交通に支障がないよう事業者又は道路管理者において適切な対応が検討されるものと考えています。なお、県道382号線〔国道2号～国道250号〕については、周辺環境の変化等を見極め事業化を検討する事業調整箇所として位置付けられています。
14	・ 建設時の環境負荷が懸念されるが、ゼロカーボン宣言をしている加古川市の政策との整合性について説明してほしい。	・ 道路建設時における環境負荷については、低燃費な建設機械の使用や低炭素建設材料の活用等により、事業者においてCO2排出量削減に努められるものと考えています。
15	・ 潰目池などの池を通過する箇所では、農業用水や水上ゴルフ場等への影響が懸念されるため、水質や水量の確保等に留意した工事計画としてほしい。また、工事計画や補償内容を早めに明示し関係者に説明してほしい。	・ 農業用水や水上ゴルフ場等への影響については、事業実施段階で事業者とため池管理者等とが協議され、対応が検討されるものと考えます。工事計画の早期明示等のご意見については、今後、事業者に申し伝えます。

播磨臨海地域道路(第二神明～広畑) 都市計画に係る公聴会における公述人の意見の要旨及びこれに対する県の考え方【東播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
16	計画地に土地を所有しているが、新築する予定のため土地の線引きを具体的に提示してほしい。	現案については、1/2,500の計画図を県及び沿線市町の窓口で閲覧することが可能であり、県のホームページにも掲載していますが、手続中であり確定したものではありません。そのため、具体的な播磨臨海地域道路の区域については都市計画決定後の計画図をご確認いただくこととなります。
17	地震時の倒壊、大気汚染・騒音等の周辺環境への影響、交通事故時の車両落下等の懸念があるため、住宅地を避けるルートに変更すべきである。	ルートについては、道路としての安全性や利便性を確保した上で、公共空間や建物が比較的小さい市街化調整区域等を選定するなど、できる限り地域への影響を少なくした計画であると考えています。住宅地を通過する区間については、基準に基づき道路構造物端から約8mの環境施設帯を設置し、生活環境への影響を低減することとしています。また、事業が生活環境や自然環境等の保全に配慮して行われるよう、環境影響評価法に基づき、都市計画手続と並行して環境影響評価手続を実施しています。現在、環境への影響を調査・予測・評価した結果を取りまとめた「環境影響評価準備書」を作成中であり、今後、「環境影響評価準備書」を縦覧に供し、県ホームページ等で公表するとともに、環境の保全の見地からの意見書を受け付けます。また、縦覧期間中には「環境影響評価準備書」の内容を周知するための説明会を開催する予定です。