

播磨臨海地域道路  
の都市計画に係る  
公聴会の記録  
(中播会場)

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（中播会場）」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

中播都市計画道路に「1.4.4号播磨臨海地域道路」、「3.3.171号飾磨西インター線」を追加し、「3.3.21号海岸線」を変更する。

### 2 期日：令和7年6月8日（日）

### 3 場所：姫路市役所10階大会議室

### 4 公述人の氏名及び住所

- 1番 ○○（姫路市飾磨区野田町○○）
- 2番 ○○（姫路市木場○○）
- 3番 ○○（愛知県東海市中ノ池○○）
- 4番 ○○（姫路市大津区平松○○）
- 5番 ○○（姫路市飾磨区下野田○○）
- 6番 ○○（姫路市広畑区才○○）
- 7番 ○○（姫路市飾磨区須加○○）
- 8番 ○○（姫路市飾磨区中島○○）
- 9番 ○○（姫路市木場十八反町○○）
- 10番 ○○（姫路市的形町的形○○）
- 11番 ○○（姫路市的形町的形○○）
- 12番 ○○（姫路市大塩町○○）
- 13番 辞退
- 14番 ○○（姫路市的形町的形○○）

- 15 番 ○○ (姫路市的形町的形○○)  
16 番 ○○ (姫路市的形町的形○○)  
17 番 ○○ (姫路市的形町的形○○)  
18 番 ○○ (姫路市木場○○)  
19 番 ○○ (姫路市的形町的形○○)  
20 番 ○○ (姫路市的形町的形○○)  
21 番 ○○ (姫路市城北本町○○)  
22 番 ○○ (姫路市木場○○)  
23 番 ○○ (姫路市広畠区高浜町○○)  
24 番 辞退  
25 番 ○○ (姫路市木場○○)

※ 「播磨臨海地域道路の都市計画に係る公聴会の記録（中播会場）」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 定刻になりましたので、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、姫路市都市局まちづくり部都市計画課、姫路市都市局播磨臨海地域道路室、それぞれ出席していただきます。

では、以後の進行につきまし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課長の林でございます。よろしくお願ひいたします。

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） 公述人ナンバー 1 番の、○○と申します。住まいは姫路市内にあります、現在 74 歳です。

現役を卒業しておりますので、一市民としてのお話をさせていただきたいというふうに思っております。

私は生まれが兵庫県の淡路島で育ちました。そういう面で、いわゆる大きな道路、あるいは橋、なかんずく明石大橋につきましては、育ちました淡路島の島民を挙げて、非常に便益をこうむったと。特にその内容で、瀬戸内海特有の水がないということについては非常に難儀しておりましたが、その水を大きな巨大送水管で本州から頂き、大きな恵みをいただいているという点で、便宜をこうむっております。

さて、このたびの公述に当たりまして、当時、非常に便益を受けた淡路島ですが、あわせて今、住まいさせていただいているこの地域につきまして、一つの交通インフラはおおむね良好ということなのですが、さらなる便宜、あるいはまたこれから 21 世紀の今の世の中で、いかにその高速性・便利性等が求められるかというの

が、今日の私の主題になろうかなというふうに思っております。

今ある播但道につきまして、いわゆる姫路バイパスにおいても、時間的な部分ということですが、非常にラッシュアワーの時間があったり、その点が非常に課題になっておるところであります。そういう面において、ほかの、さらにそれ以上の部分があろうかということが今回の大きな柱であろうかなと思うんです。

あわせてこの地域、非常な工業地帯という点もあり、また産業の産業道路という点もありますので、その便宜と、それと私たちのふだんの乗用車における交通との絡みから、より産業発展のためにも、あるいはまた地域の発展、あるいはまたそれが全国につながる道路でありますので、姫路の産物あるいはまたこの播磨地域の物が全国により多く、より速く届けられるにはどうなんだという面において、やっぱり今、それが求められるのではというふうに思っております。

さて、その在り方におきまして、道路という面におきましては、道路だけの概念というよりも、これは私の考えでございますが、道路建設のほとんどが皆さん御案内のとおり、ゼネコンあるいはまた大きな建設会社がやっておるわけです。やっぱり高架であるとか、高架というのは高いですね、そういう建物につきましてはやっぱり専門家、あるいはまた巨大な知識・財産の塊とも言えるものなんですね。だから、道路という点と併せて、建物という概念もここに入れられたらどうかなというふうに思っております。

さて、その建物につきまして考えるならば、やっぱり高架下の使い方を考えてはどうかと。そこには有機物等の栽培とかそんなのではなくて、腐らないとか、あるいはまた保存ができるもの、あるいはまた現在、各官庁がもう手狭な事務所の狭隘化によって困っているような、ふだん使わないような物の一つの収納場所という使い方。

あるいはまた、これは私たちの道路であるという面から、それにはやっぱり今建物も、いわゆる若者の方々もみんな建物を建てておりますが、しかしながら小さい家という面もあります、そこにやっぱり物が置けないという不便さもあろうかと思うんです。それで今現在、民間ではトランクルーム等の業者もみんなやっておられる

のですが、これをいわゆるその高架下の部分に、トランクルーム的な形で使わせてもらってはどうかと。それによって第二の我が家と、いわゆるこれは賃貸ですので、所有物ではありませんけれども、みんなが自分の物だという気持ちでこのインフラを使えることになるかなというふうに思っております。

さて、道路上においてのことなのですが、現在、非常に電子化が発達し、走っている道路そのものもＥＴＣなしで走れないぐらいな形になっております。それについて、今、もう近い将来、自動運転車、あるいはまた空飛ぶ車とか、夢のような話が夢でなくなっこようかなというふうに思っています。

それにつきましては、やっぱり道路に光ファイバーの設置、あるいはまた携帯会社等が、これから8万基ほど必要とされています鉄塔、基地局、これらの利用にも資する道路、それによつていわゆる反対給付も受けられるということで、まさに一つのビジネスとしての道路、これらを考えることも大事かなと。いわんや大事というよりも、喫緊の課題かなと思っています。

今、そういうふうな電子のなきインフラはやっぱり全く使い物にならんと。今までの道路という概念だけではできないだろうというふうに思っております。そういう面で、それらを勘案した道路造りも大事かなというふうに思っています。

あわせて、これにつきましてはどんどんどんどん一方的な形で道路を造っていくということであつて、その当該町あるいはまた村には便利かもしれないけれども、やっぱりここへどんどん車が入ってこられたら、いわゆる町の居住空間も町並みも壊されてしまうという面もあります。

あるいは、また今課題になつておりますところの、いわゆる高速から出てきたところのランプから立つたときに、やっぱり市内のいわゆる交通インフラで、もうすぐ、即立ち往生になつてしまうのは、もうそこに一般道路としての信号が立ち往生のところがあるんです。これを考えるならば、思い切つてそのランプの場所を離してやる。自動車のことですぐ走れますので、ちょっと離したぐらいでは大丈

夫だというふうに思っております。

それによって町なかと、あるいはまた圃場の安全も図れようかなというふうに思っております。

そして、先ほどの建物としての道路という面におきましては、単なる物の収納場所のみならず、緊急性を要するということで高速道路があるわけで、そこへのやっぱり燃料、あるいはまたいわゆる交通に関わる監視機能の人々、あるいはまたインフラ、そういうような事故対応のときすぐに合うような物の、例えばドローンの収納とか、その辺りをしてはどうかと。

最後に、建物でございますので、これを今、南海トラフのこともございますので、ここへの避難場所としての使い方もあるうかなというふうに考えております。

なかなか言葉足らずの部分がありますのですが、対応をそういう点で、何とか新しい 21 世紀の道路として造っていただければというふうに思っています。

公述を終わります。

○議長 1 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、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 番の、姫路市木場の住民です。

私はこのたび、播磨臨海道路の建設計画に伴い立ち退きを求められている住民の一人として、強く反対の意を表明します。

播磨臨海道路が発展のために重要な説明は受けています。

しかし、都市計画とは長期的な発展を支える基盤づくりを目指すものであって、住民の意見を盛り込む必要があるにもかかわらず、住民が納得できないまま、既に決定済みであるかのような計画を推進され、なおかつ、勝手な判断で立ち退きを余儀なくされ、住民の生活を犠牲にしてまで推し進めるべき計画であるとは到底思えません。

私たちは数十年もの長きにわたり、近隣住民とのつながりを大切

にしながら、深い交流の中で生活基盤を築いてきました。本事業により日々の生活はもちろん、長年築いてきた地域コミュニティが分断され、高齢者の見守り体制や地域行事、社会的インフラが破壊されることになります。

年配の住民、自営業者、小さな子供を抱える家庭にとって、単なる物理的な建物の移動ではありません。生活の継続性や将来の不安に対する配慮が全くなされておらず、生活崩壊に等しい打撃と言つても過言ではありません。

既存道路を拡張する案や、ほかの未利用地を活用する代替案の検討も不十分であり、行政の透明性と合理性に欠けるものと考えます。

転居による精神的ストレスや経済的負担は極めて大きく、特に収入の少ない私たちにとって耐え難いものです。

国や県、市は強硬な方針での立ち退き要求を撤回するべきです。

住民の声を軽視し、生活を踏みにじる強引な進め方を反対します。市民の意見を取り入れ、それに基づいた誠実な対応を求めます。

これで公述を終わります。

○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） 公述番号3番です。高校まで木場で生まれ育ちましたが、今は愛知県で働いております。

それでは意見陳述を述べさせていただきますが、意見の骨子は八木公民館で述べさせていただいたのと全く同じです。

結論を先に申し上げます。

播磨臨海地域道路、インフラを造ること自体は大賛成であります、可能な限り早期の実現を期待します。一方で、木場を通過する計画ルート案には大反対の立場です。

まず、道路自体に賛成する理由からですが、先日、浜国道でこのような看板を見ました。「播磨臨海地域道路の実現なくして日本の成長なし」日本の成長なしというのはちょっと大げさだと思うので

すが、少なくとも関西圏の成長なしというのは大げさではないというふうに思います。

理由ですが、この下の姫路市役所の播磨臨海地域道路室の事務所の前のパネルにも書かれていましたが、播磨臨海地域には成長ポテンシャルのある企業がたくさんあります。しかし、明石より西の道路インフラの脆弱性から来る慢性的な渋滞がその成長ポテンシャルを阻害していると思います。

ちょっと話は逸れますが、私は木場で育ち、1985年、社会人になってから40年間愛知県に居を構えております。入社した1985年に工事が始まった愛知県の伊勢湾岸道路というのがあるのですが、またそれに続く第二名神高速道路という道路インフラが中部圏の地域経済の成長にいかに重要な役割をしてきたかというのを体感してきました。ここ、関西圏との差は広がる一方だと感じています。

また、関東圏でも同じことが言えるかと思います。本日の出席者の中には東京と千葉を結ぶアクアラインを利用された方も多いと思いますが、アクアラインも建設当時は大きな疑問符が出されておりました。アクアラインの場合はその大半が海底を通るので、地権者との調整などはなくて、土木技術的な問題のみが大きかったわけですが、今になって考えてみると、2車線なのですが、もし3車線で建設していればとか、もし鉄道を併設していれば、関東圏の発展にはもっともっとプラスだったのだと思います。

言いたいことは、建設当時、費用削減が第一優先ではないと思います。

さて、話を播磨臨海地域道路に戻します。

本日、出席の私を含めて、年配者の今後の生活にはあまり関係ないわけですが、将来の関西圏を支える次世代の若者のために、明石より西の道路インフラの整備、人で言うと動脈硬化状態を解決するための、この道路インフラというのはぜひ必要だと思っています。

次に、木場を横断する計画ルート案に対する反対意見を述べさせていただきます。

既に、昨年の7月、11月、今年の2月、3回の住民説明会が開

催されました。平行線のままで溝が全く埋まりません。行政案で最適とした案、これを、ルート変更はないということで行政が強行突破する場合、兵庫県知事なのか国土交通大臣なのか分かりませんが、最終的に認可した人には以下のことを理解していただきたいと思います。

木場を分断する道路の建設により、木場の、灘のけんか祭りでつながっていた木場の方たちの絆の崩壊につながる可能性が高いということです。

八木公民館の説明会では、木場の空中を道路が飛ぶような、いかにも夢のありそうな3D画像で説明されていましたが、こういった手法は反対意見を抑えるためによく使われるやり方だと思っています。実際は橋の橋脚が屋台蔵の近くに設置され、物理的・空間的にも分断されるとともに、特に山側の人は騒音に悩まされることと思います。もう既に木場の地価は下がっているとお聞きしました。

木場の空中を通過する道路の建設により無機質な木場村になって、けんか祭りでつながっていた地域の絆は希薄になることは容易に想像ができます。

公民館での地域説明会で、木場の方は毎回訴えてきましたが、行政の方は地域の方の気持ちなどほとんど理解できていないというか、理解するつもりがない。一度決めたことは修正しないという、行政のこれは特性だと思います。

先日、環境省のホームページに2017年に出している「交通インフラに関するガイドライン」というのを目にしました。健全な発展や秩序ある整備などを目的に、多様な価値観からの合意形成が求められるとあります。木場の地域の場合は、多様な価値観のまさに中心にけんか祭りがあるものだと思っています。

この道路によって物理的にも心理的にも分断された木場地域には健全な発展はなく、道路完成後、近い将来過疎・衰退の方向になることは容易に推定できると思っています。

また、ガイドラインの説明というところには、体制整備というところで以下の文言がございます。一つ目は、「関係者との連携協働

の取組」二つ目に、「地域公共団体ごとに創意工夫を凝らし取組を進める」とありますが、そのような連絡体制がでけて、真摯な議論がなされているのか、いささか疑問であります。

繰り返しになりますが、道路の建設から近い将来、木場の過疎化は一気に進むでしょうし、7か村のうち木場村がなくなり、八木村と統合して6か村のお祭りになるのではないかと私は推測しています。

そういう決断をするのが、兵庫県知事なのか国土交通大臣なのか、誰か分かりませんが、地域の思いを無視するような判断をするのであれば、しっかり記録として次世代につなげる必要があると思っています。でないと木場の人が浮かばれないと思うからです。

木場地域の灘祭りの存続ができれば、木場地域の繁栄を考えれば、代替ルートはあると思いますし、主張してきました。しかし、三度の説明会を聞く限り、行政は一度決めたことは撤回しないの一点張りで、現案が最適と地域の人には理解できないマル・バツをつけて言い続けるだけです。

最後になりますが、聞く耳を持たない行政相手に公聴会をやっても無意味と思いますが、次世代に記録・記憶を残すために意見を述べさせていただきました。

以上で公述を終わります。御清聴ありがとうございました。

○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） 姫路市大津区平松在住、借家経営、○○と申します。

私は、本計画には自然環境をはじめ、風土、眺望、伝統ある地域社会、文化、宗教等、私たちを取り巻く広い意味での環境の破壊が強く懸念されるため、反対します。

防災の観点からも、私の住む大津区から太子町にかけてはもちろんのこと、その他の多くの有史以前からの歴史ある古い町並みが巨

大きな高架道路の下に入ることになり、南海トラフなどの大地震の際には崩落した高架道路の下に埋もれてしまうのではないかと懸念されます。

それどころか、元来、軟弱な臨海地域の地盤にこのような巨大な建造物を建てるここと自体、地震の起因となるのではないかと大変危惧しています。

また、これまでの地域住民からの意見聴取の在り方にも問題があると思っています。

私が本日この場に立つことになったきっかけは、5月に自治会より配布された市の広報誌などの中にあった、本公聴会のチラシに目を留めたことです。数年前に一度、大きな計画地図が配布され、そのときも驚きはしたものの、まだかなり先のこと、特に私の住む大津区や太子町地区は第二次の工期だったということと、自分自身の生活の余裕のなさ、また行政に対する無条件の信頼から、いつしか脳裏から消えてしまいました。

そのことを少し恥ずかしく思いながら県のホームページを見ると、リアルな完成予想図が何枚も掲載されていました。それを見たときの率直な感想を述べさせていただきますと、巨大なワニの化け物がヤマタノオロチのように播磨灘にのたうっているというものでした。ショックでした。

そこから、これは黙っていては大変なことになる。何もできないかもしれないが、何かしなくてはならないと思い、今、ここにいます。

まず、問題点を三つほど簡略に申し上げます。

意見聴取の方法として、県の担当課の方にお電話しましたところ、お答えとして、住民の意見を集める方法としては抽出アンケートとオープンハウスとヒアリングであるとのお答えをいただきました。このことを質問しようと思ったのは、どうして私がこの計画について何も知らなかったのかということを疑問に思い、「こんな大事なことを市民に周知徹底していないはずがない。何かずっと連絡があったのに私がぼんやりしていて、生活の忙しさにかまけてそれを見

過ごしていたのだ、自分の責任なのだ」と恥ずかしく思ったからです。そしてどんなお知らせが県から、市から届いていただろうと思い返しても、なかなか思い浮かびませんでした。その数年前の計画地図のみでした。

それで、県の方にどんなふうに住民の意見を集められたかということを質問しました。そうしますと、お答えは抽出アンケートとオープンハウス、そしてヒアリングの三つをお答えになりました。

つまり、そのような意見聴取の方法があったとしても、私の生活の周囲にそういうものが全然見当たりませんでしたので、全く知らないまま今の時期まで来てしまったわけです。不思議だなと思いました。

テレビ、最近若い人は見ないと言いますけれども、それでもやはりテレビというものは人々にとって重要な情報収集の源であることにそれほど変わりはないと思っております。ところがテレビ番組での告知、問題提起、意見交換など一切行われていないということです。姫路市でやっているケーブルテレビとかそういうものがあるのか知りませんけれども、サンテレビとかＮＨＫの神戸局とか、そういうテレビ局で、これほどの大きな問題なですから、番組を制作して問題提起、意見交換、もちろん告知、そういうものをするべきなのにそれをしていないということが問題だと思います。

もう一つの問題は、抽出アンケートのその抽出の数量ですけれども、アンケートを 3,700 幾らでしたか、それだけの世帯に送ったとおっしゃっていました。しかし当該地域の住民の人口は 155 万 3,000 人以上です。そして抽出アンケートで配ったはがきの枚数というのは 3,700、つまり 0.2% 程度しかありません。答えが返ってきたものに関しては 0.2% に満たないのではないかと考えます。

つまり、1,000 人に 2 人程にしかアンケートをしていない。1,000 人のうち 998 人ははがきを受け取っていない、そんなことを知らない。そして、そのアンケートを受け取っても、これに積極的に答えようという人は、やはりこの道路によって利権があると言うと語弊があるかも知れませんが、お仕事の関係でこれを造りたいな

と思っている人、そういう積極的にイエスの答えを持った人がやはり積極的に回答すると思うんです。特に関係の無い人は、「そんなや。でも忙しいしな…」と放ってしまう人も多いのではないかと思います。だから、やはりあまりにも偏ったアンケートの結果ではないかと思っております。

そして問題の3点目ですけれども、今回見た、ワニの化け物のようだと思った詳細な完成予想図、リアルなものですがれども、そういう詳細な完成予想図は県のホームページでしか見られません。

つまり、そこまで行かないところなすごいものができるのだということが目から入ってこない。一瞬でインパクトのある、一瞬で理解できる、字を読むのがめんどうだという人も目で見たらすぐ分かる。そういうものは県のホームページまでたどり着いた人にしか開示されていないということになります。

以上から、自治会を必要に応じて何度でも招集するとか、該当地域の全世帯に詳細な完成予想図、リアルなCGの画像のついた、詳細な完成予想図も当該地域全世帯に配布し、そしてアンケートも当該地域全世帯に実施するなどの措置を講ずるべきではないかと考えております。

これまでの県の対応ですけれども、先ほどの方もおっしゃいましたように、もう結果ありきという感じで、例えほどなたかが反対ですという意見を述べられても、それに対する県の対応という欄には、もう決まったことなのでこのまま進めますという答えが、木で鼻をくくったように書いてある、それのみでした。これは意見聴取とか言いながら、住民の意見を全く聞く態度ではないなと思いました。

環境に関して、国際条約では、オーフス条約というものがあります。市民の情報アクセス権、意思決定への参加、司法へのアクセス権を保証したものです。一方、日本では万博にかかる費用が天井知らずで上がっていったり、あるいは一昨日、東電の裁判で原告側敗訴が決定することもありました。

本計画においても、このままどんどんと出費がかさみ、税金が天井知らずで上っていくのではないか、そして、それを司法に訴えよ

うとしても何か不本意なことになるのではないかと大変危惧しております。

以上でございます。

○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） こんにちは。姫路市飾磨区下野田に住んでいる○○と言います。64歳です。

介護で5年ほど前に実家に戻ってきました。一昨日その母が亡くなりまして、今日は喪主を務めるので、この後中座させていただきます。

僕がこの計画に強い関心を持ったきっかけは、国道2号バイパスと連携しているラダー型の道路網を形成するはずが、なぜか姫路南ランプに対応するインターチェンジだけが消えていたという、ちょっとその小さなところが気になったのですけれど、振り返ると、飾磨県や飾磨市があつという間になくなつたみたいに、飾磨が消えていくという歴史が続いていっているような、そんなふうに感じて、ちょっと納得できなかったのです。

国土交通省が計画したのだとしても、兵庫県なり、姫路市なり、山陽電車なりは何か抵抗してくれたらよかったですのになと思って、残念に思っています。

それは僕の個人的な感じかもしれないですけれど、一般にこの人口減少時代に将来性や採算性があるのかという不安を感じている人は多いはずで、道路が完成する頃には十分人口が減ってしまって、渋滞問題はなくなっているにもかかわらず、借金だけは次の世代に残る、メンテナンス費用も残るという、そういうことがかなり重いなと思っています。

でも、だからといって捨ててしまうというつもりもなくて、改良して何とかやってほしいと思っています。今の状態にはあんまり賛成はしたくないのですけれど。

その案として三つほどあるのですけれど、小学生がマインクラフトで街を設計しているみたいなことを今なら誰にでもできるはずなので、国土交通省がマインクラフトにMODを追加して、誰でも自由に、ここは高架でなく地上にしてどれだけコスト削減できるかとか、ちょっと信号が近くにあり過ぎるからアクセス道路を地下に引いて、そのコストは高くなるけれどどうだろうかとか、そういうのをいろいろ試せるようなものを国土交通省には作ってほしいです。今なら簡単にできるはずです。

アクセス道路をそんなふうにちょっと追加できるようになると、大分前ですけれど、ブラタモリで姫路が扱われたときに、姫路城と飾磨の船屋敷が、二つが扱われたのですけれど、もう全然跡形もないような状態なのですから、それを観光資源として復元していくみたいな、そういうアクセス道路と込みで、そういう計画も姫路市には頑張ってほしいと思っています。

だから、国土交通省にはシミュレーションソフトを作ってほしいですし、姫路市にはそのシミュレーションの結果を、誰でもスマホのAR画面で見れて、なおかつレンタサイクルでどの場所でも、自由に見たい場所でAR画面を見れるように、そういうふうな状況を整備して、理解を促すような政策を取ってほしいです。

改良点の2点目としては、渋滞解消が主な目的になっているのですけれど、さっき言ったみたいに、30年後まで渋滞が解消しませんみたいな計画になってしまふと大変意味がないので、それではなくて、スマート信号みたいな今ある技術を、首都圏だと既に使われているけれど田舎のほうにはやってきていない技術を、ちゃんとこっちのほうに早期に持ってくるように、さっき言ったみたいに全部を高架にしないで一部を地上に走らすことで予算を削減して、その予算を持ってきてスマート信号を入れるみたいな、そういうことをしてほしいです。

警察は、あとほかにも2号バイパスを常に2車線、東西方向に今、固定のはずですけれど、世の中ではリバーシブルレーンというのがあって、通勤ラッシュに合わせて東向きを3レーンにして西向きを

1 レーンにするみたいな、変更可能なような仕組みがあるので、30年後に渋滞解消ではなくて、早期にそれを実現してほしいです。

あと、自動運転の時代に完成するわけで、自動運転の時代に道路ができると、並列して走っている山陽電車が顧客を大幅に奪われてしまって、新幹線ができるとローカル線が潰れるみたいな、同じようなことが山陽電車に降りかかって、山陽電車のほうが駅が近い、インターチェンジのほうが遠いという人は不利益になってしまいますし、単にそれだけではなくて、それが副次的に人口減少とか、人気がなくなるとかで、高規格道路の需要自体も山陽電車が衰退することで落ち込んでしまう可能性があるので、双方が相乗的な効果を発揮できるような、よく練られた計画に改善していってほしいと思っています。

改善点として思いついたのはそれだけしかないのですけれど、例えて言うと、ルービックキューブを一面だけ解くのは誰でも簡単にできるので、今までどこにでもあったような高規格道路をポンと持ってきて造るのは簡単にできるのでしょうかけれど、それは時代にも合っていないというか、ライフサイクルは終えるような旧製品を田舎のほうに持ってきて、押しつけてくるという、そういう印象を受けてしまうので、渋滞だけという一面だけ解けたと言うのはおかしな話なので、ルービックキューブを、多面的な全ての面を解決できるような、よく練った、よく練習したというふうに評価されるように努力してほしい。

国土交通省の言うままでなくて、県も、市も、警察も、山陽電車も頑張ってほしいと思っています。

これで公述を終わります。

○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） 6番、広畠に居住している者です。

要旨に関しましては、国道250号、一般的には浜国と言いますけ

れども、その場所の慢性的な渋滞に対する抜本的な対策として、播磨臨海地域道路とアクセス道路の早期整備が必要と考えております。

結論から言いますと、地域のコンセンサスをする努力をした上で、都市計画案で示されたルートに賛成の立場から公述させていただきます。

私たち姫路市南西部の浜国のところでは慢性的な渋滞が発生しております。それに伴って渋滞を避ける車両が生活道路へ迂回をします。日常的に地域住民の安全を脅かしているのが実情です。また、子供たちの通学路もかなりあります。安全確保をすることも重要です。

令和7年度に暫定開通が見込まれます夢前川右岸線、これは姫路バイパスの姫路西インターから南下をして、和久今宿線と正門通りのところの交差点につなぐ、俗に広畠青山線が暫定開通をする見込みと言われております。

それに加えて、臨港道路広畠線、また網干沖線の完成後は、これまで以上に浜国を利用する車両が増える。そして、生活道路への流入が増大する。今まで以上に地域の日常の安全・安心が脅かされるものと思っております。

国道250号の正門通りから臨港道路広畠線とつながる、市道広畠60号線までの姫路市南西部の主要幹線であります浜国につきましては、臨海産業地域から京阪神へ往来する車両が浜国を経由して姫路バイパスを利用することで、慢性的な渋滞が発生していると思われます。それに伴いまして、その渋滞を避ける車両、先ほども言いましたが、生活道路のほうへ迂回します。地域住民の安全を脅かすというようなことになっております。

令和7年度に、先ほど言いました夢前川右岸線の暫定開通が見込まれます。これによりまして、姫路バイパスのアクセスが従来の中地ランプの経由から右岸線経由に変化することが多分に見込まれます。

こうした中で、事業着手された姫路港広畠地区国際物流ターミナル整備事業において、令和8年度の広畠公共埠頭岸壁の完成と臨港

道路広畠線の4車線化、さらには令和12年度の臨港道路網干沖線の開通を目指して、現在、国・県によって整備が進められております。

これらの事業が完成した後は、ますます臨海産業ゾーンへの物流が活発化するものと思われます。これまで以上に浜国を利用する車両が増え、生活道路への流入がさらに増大し、今まで以上に地域の日常の生活の安全・安心が脅かされるものと思っております。

特に、浜国の市道幹第43号線、これは正門通りですが、臨港道路広畠線とつながる市道広畠60号線までの間について、接続する両道路が4車線になれば今まで以上の渋滞が予想されます。

これらの抜本的な対策として、播磨臨海地域道路とアクセス道路の早期整備が必要と考えております。

都市計画案で示されたルートに賛成するのですが、先ほども言いました地域のコンセンサスを十分やられる努力をした上で、地域住民の安全・安心を確保するために、一刻も早く都市計画の手続を完了し、早期の事業化を求めます。

以上で公述を終わります。

○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） 失礼します。飾磨区須加、○○です。歳は73歳です。

今回の播磨臨海道路の進路について質問させていただきます。

中島緑地帯から南細江の緑地帯に向けての、須加の住宅地をかすめてくるのは理解できるのですが、現状のコースでは須加住民の20軒弱の立ち退きが予想され、須加総軒数の1割の立ち退きとなり、後の自治会活動あるいは、ひいては秋の秋祭りにも大きな影響となってきます。またレジャーポート20隻余りの停船場の移動と、大いに問題ありと思われます。できればコースをもう少し南に振つて、野田川岸壁川側に橋脚が行くようにしていただきたいです。

南細江緑地帯から西側緑地帯の南半分を通過するようにコースを考えていただくことは可能なのでしょうか。このコースであれば、立ち退き件数が最小件数になると思います。

公述を終わります。

○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。

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） 公述人8番です。私どもは播磨臨海地域道路の計画ルート上に生産設備を有する法人です。

公共の安全と事業継続のため、意見を述べます。

まず、本事業は地域社会のさらなる経済発展に寄与することであることから、可能な限り協力する所存です。しかしながら、本計画ルートは弊社事業所を横断するものであり、事業への影響を懸念しております。

製品や設備は法の規制を受けるものです。製品の原料そのものは身の回りにあるものなのですが、物理的な性状から取扱いには認定された資格が必要なものです。このため、設備は法要件を満足するとともに、考え得るトラブルに備えるため、自社の安全対策を上乗せしております。

このような設備に対して、本ルート案を実施するには十分な措置を講じる必要があります。この十分な措置になるのが、近隣地への機能の移設と考えております。本事業の完成後の施設と、それから工事エリアから十分な離隔距離を置くことが必要です。

また、その費用については今後決定されるとお聞きしています事業主体様に負担をお願いすることが妥当だと考えております。

なお、この措置には複数の年度を要することから、この期間についても御配慮くださるようお願いいたします。

これで公述を終わります。

○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。

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。

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） 失礼いたします。9番です。

何点か要望を述べさせていただきます。

前回発表された播磨臨海地域道路のルートで、支障となる建物の多くは住宅などになりますが、中には現在事業を行っている企業の土地も含まれているケースもあるかと存じます。

私の土地も漏れなくそれに該当しております、現在、事業運営をしている土地の上を通るルート案とされております。

会社経営をしていく上で大型な設備投資等を行いたいと考えても、都市計画決定後の敷地内での建築や開発申請が通らなくなるため、播磨臨海地域道路の計画そのものが我々の事業運営の支障となっている状況であります。

個人的に、ルートを変更していただきたいと強く要望したいですし、その意見が通るのであればそれにこしたことはないのですが、計画進行具合を鑑みましても、その意見が通るのは非常に困難なことかと感じております。であるなら、早期事業化に向けたスケジュールを、支障となる企業にしっかりと伝えていただきたいと思います。

県・国・各自治体の皆様が事業化に向けて日々努力されているかとは存じますが、事業者の立場といたしましても、いつ事業化するかも分からず、待ちの姿勢で居続けることはできません。いつ事業化に入るかを明確に示していただければ、それに応じた事業運営や設備投資等の仕方を考え、決定し、行動することができます。

一つ目の要望として、いつ都市計画決定をし、事業化に入るのか教えていただきたく思います。

あと、事業化に入る時期も大事ですが、そもそも早期事業化が大事になってくるかと思います。今回の公聴会を経て、都市計画案の作成後、都市計画案の縦覧があるかと思います。それと並行して環

境評価の準備書の作成、そして準備書の縦覧が同じタイミングで行われるかと思いますが、できるだけ早く、都市計画案の縦覧及び準備書の縦覧、並びに説明会を執り行っていたいと思います。

縦覧期間が法的に決まっているため、この時間は短縮するということはできないと思いますので計画案の作成や準備書を作成する期間を短縮していただきたいと思います。それに伴い、早期の環境評価書の作成をお願いいたします。

これにいたりましては県や国の様々な機関が関与しておりますが、それらがしっかりと連携して、スピード感を持って早く作成していただき、一日でも早く都市計画案及び評価書を都市計画審議会にかけていただきたいと思います。そして、速やかに都市計画決定の公示、評価書の公告、そして縦覧を踏まえ、事業化に入っていただきたいと思います。

また、全てのスケジュールと並行しながら事業者決定も進めていただきたいと思います。日々行政の皆様が頑張っておられるることは重々承知ですが、早期事業化へ向け、いま一度頑張っていただきたいと思います。

二つ目の要望として、一日も早い都市計画決定並びに事業化に入っていただきたいという点でございます。

企業経営において、第三者的要因で経営の支障になつてはならないと考えております。それが公共事業で協力を求める立場であるならば、用地対象となる事業所の要望も酌み取っていただきたいと思います。

これで公述を終わります。

○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） 公述人10番、姫路市在住の〇〇と申します。

結論から言います。

私は播磨臨海地域道路の建設に反対します。高速道路を造らないでください。

理由は二つあります。

一つは私の住環境が悪くなってしまう。もう一つは的形の人口の減少が、今も減っているのですけれど、さらにひどくなってしまう。この二つが理由です。

私は2023年、2年前です、10月に姫路市的形町に土地を購入し、建物を新築しまして、昨年、2024年8月に明石から転入しました。

的形を選んだ理由は豊かな自然です。的形は南側で瀬戸内海に面していて、私のところから2キロぐらいで海岸に行けます。自然の砂浜が残され、近隣の地域の、姫路は大体工場群が多いですが、的形は工場群もありません。非常にきれいなところです。東と西と北はなだらかな山々で囲まれています。この山々は的形アルプスと呼ばれまして、きれいで木々の緑が目を楽しませてくれます。

その的形アルプスの山々の一つに坂の山というのがあります、私はそこの麓に住んでいます。この山は町の北側の中央にあります、的形アルプスの中でも中心的な要の位置を占めると、そういうところにある山です。これが坂の山です。

1年を通じて、毎月1日の早朝になりますと、坂の山御来光拝観一日登山というものが行われ、毎回何十人も参加されています。まさにアルプスの中心の山、そこの麓に私は住んでいます。

私は的形に来る前、明石の魚住に住んでいました。海のすぐ近くだったんです。住みよいのですけれど一つ問題があります、夏の夜が暑いんです。私はエアコンなしで暮らしています。地球温暖化が御存じのとおり進んで、夏はどんどん暑くなっています。

海の近くに住んでいると言いましたから、海が近いと涼しいと思う人が多いのですけれど、昼間はちょっと涼しいです。だけど、反対に夜は暑いんです。なぜかと言いますと、これは水は土とか岩よりも保溫力が高いんです。湯たんぽの原理です。湯たんぽはずっと朝まで温かいけれど、では例えば砂たんぽを作ったって、それはすぐ冷えてしましますよね。それと同じで、真夏に真夏の日差しで海

の水温が上がります。上がって、そのまま保温力が高いですから朝までずっと熱い今まで推移するんです。だから、夜はむしろ海側は暑くなります。内陸のほうが涼しいです。

それで、この夏の暑さに耐えられなくなりまして、私は転居を考えまして、いろんなところを見ていきました。そして坂の山の麓にある今の土地を購入しました。

初めてこっちを見たときに、すぐ後ろに山がありまして、緑いっぱいで、しかも周りは静かでのどかな里山です。その場で買おうと決めました。

先ほど言いました夏の暑さについては、山の麓にあるため夜になると山から涼しい風がすうっと吹き込んでいます。窓を開けていればその風が入ってきますので、夏の夜でもエアコンなしでよく眠れて、いいところに引っ越したと思っています。

そこにしかし、播磨臨海地域道路が出てきまして、これは実は私、土地を買ったときに知りませんでした。建物を建てはじめて初めて知りまして、結局、土地売買のときに不動産屋さんが私に道路のことを言わなかつたんです。不動産屋が知っていたかどうか分かりません。それは分かりませんけれど、言わなかつた。土地を購入する前に知っていたら、そもそも私はこの土地は買わなかつたと思います。

そういう経緯がありまして、それで私はこういった経緯で、豊かな自然に魅力を感じて、この涼しい風で今、夏の夜をエアコンなしで過ごしています。

しかし、ここに播磨臨海地域道路ができるとどうなるかといいますと、建設計画を見ますと、坂の山の南側の山肌が全面的に崩されます。そこに高速道路が走ることになります。つまり、私の家の北側のすぐ近くに高速道路が走ることになります。

しかも、姫路南ジャンクションというところがあつて、大塩側から來ると木場側から來るのとが合流します。だからたくさんの道路が合流して、しかも北に延びていくという形で、何本もの高速道路が交錯する形になります。非常に混雑するような感じになるんで

す。

そうしますと、私の周りの環境ががらりと変わってしまいます。坂の山は今の季節ですと青々とした若葉に包まれていますし、秋になると赤や黄色に色づいて非常にきれいです。しかしここに高速道路ができますと、私は殺風景な灰色のコンクリートを眺めながら暮らすことになってしまいます。

しかも、今は四季折々自然の音を楽しめます。春は小鳥がピイピイさえずりまして、今なんかですとウグイスもさえずっています。夏はセミの鳴き声が響き渡りますし、秋になりますと虫の音がコロコロと非常に心地よいです。しかしここに高速道路ができますと、替わりに騒音です。これらの替わりにブーブーと耳障りな自動車の騒音に私は悩まされることになってしまいます。

こういうことになってしまいますので、もし高速道路ができますと、私はまた転居を考えるのではないかと思います。考えると思います。しかしここでも問題が出てくる。つまり、高速道路がすぐ近くにあるのだから、そんな土地は誰が買うかと。なかなかこれは買手がつかないのではないかと思います。すると買う人はぐっと減りますし、私の土地と家はなかなか売れません。もし売れたとしても、今よりずっと安い価格になってしまいます。

以上が私、個人的に反対する理由です。

以下、的形を見ましても、反対理由としまして、的形全体の価値が下がってしまいます。

それはどういうことかと言いますと、的形地区の連合自治会が2022年にアンケート調査を行いました。そこで的形の魅力とか誇りとは何かと尋ねましたところ、実に63%の人が豊かな自然と静かな環境と回答しています。これはもう断トツの1位で、2番目は祭りと伝統という項目なんです。これは9.5%ですから、6倍以上、7倍近い差で、断トツで的形の人々は自然と環境を誇りにしています。

しかし、高速道路ができますと、この豊かな自然と静かな環境がもう一挙に崩れてしまいます。町の誇りである自然環境が消えてな

くなると言つていいと思います。

これは、今まで言いましたことは、今、住んでいる人たちです。もっと困るのは、損害を受けるのは、この今住んでいる人たちだけではなくて、これから代々的形に住む人にとってもマイナスになります。それはなぜかというと、人口減少が加速してしまうからです。

先ほど言いましたように、私は的形の自然に引かれて的形に来ました。ほかにもたくさん的人が的形の自然を、実際、姫路市でこんなに自然の豊かなところはなかなか少ないと思います。そこに引かれて入ってくる人は結構多いのだと思います。

しかし、この高速道路ができますとこの流れが止まって、的形の人口減少がひどくなってしまいます。それで現状の的形の人口を言いますと、姫路市のホームページによりますと、的形町の人口は2000年3月に6,501人。約6,500人でした。それが今年の2025年3月は5,265人です。25年間で1,236人減り、率にして19%、実に2割近い減少です。

これからも人口は減り続けますが、高速道路はこの現象を加速してしまいます。なぜなら、私のように的形の自然に魅力を感じて来る人が少なくなります。その分、どんどん人口が減っていきます。的形は老人ばかりが目立つ、子供や若者の少ない、活気のない町になるでしょう。

このように、高速道路は的形の自然を破壊し、人口の減少をさらにひどくし、町から活気を奪います。だから高速道路は私にとり、また的形の住民全体にとり、何の利益ももたらしません。反対に大きな迷惑です。まさに百害あって一利なしです。

以上から、私は播磨臨海地域道路の建設に強く反対します。

これにて公述を終わります。

○議長 10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、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） 11番の〇〇と申します。同じく的形町の住民

です。

私の立場としては、やっぱり先ほどの方と同じく、ルート変更をしてほしいということと、それから、そもそもこの計画ができた時代は何十年前なんですかという話で、時代とともに社会のニーズは変化していくと思うんです。

的形のみならずなんですけれど、姫路市も兵庫県もどんどんどんどん少子高齢化が進んで、ドライバー人口はどんどん減っています。産業道路に至っては、必要なものは必要だというふうにはちゃんと理解してはおるのですけれども、例えば県のやる仕事というのは、教育と福祉と防災と産業振興と、いろいろあると思うのですけれど、たくさんのお金と時間を使って、労力を使って、立ち退きで困る人がいてたりとか、事業計画どうのこうのというようなことがあったりとか、そんなことがあまりないように、できるだけ経費を抑えて、例えば今あるバイパスの方を極力3車線化するとか、もっと言うと明姫幹線だったりとか、川の上だったりとか、東京とか大阪はそういうところが多いと思うのですけど、できるだけちょっと立ち退きとかそういういったものがないような見直しができないのかというようなことは思っています。

大体、今まで賛成・反対する人の考え方とかそういうことを踏まえて、ちょっともうこれぐらいにしておきたいと思います。

以上です。

○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、大塩より参りました〇〇と申します。

意見を述べさせていただきます。

私の住居地は、播磨臨海地域道路の姫路南ジャンクションの掘削工事が予定されている山裾に位置しております。前は〇〇川で、山と川に挟まれています。

現2号線バイパスは緩やかなカーブですが、予定の道路は曲線が

多く、浜に沿って真っすぐ通るのではなく、播但連絡道につなげるために東西の両方から合流させ、播但連絡道に乗り入れるルートになっていますが、播磨臨海地域道路から入らずに、初めから現バイパスを通行されればよいのではないですか。遠回りになり、時間もかかり、しかも有料です。

この播但連絡道につなげるルートにより、我が家のある裏山にトンネルの工事が計画されていますが、この地域は姫路市、高砂市の両市の端になり、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）に指定されている地域や、また土砂災害警戒区域（イエローゾーン）にも指定されています。

住民説明会では、どうしてこのルートが選ばれたのか伺ったところ、航空写真的の図面で民家が少ないから、という安易な回答でした。

土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）に行政が指定しておきながら、あえて災害リスクの高い地域に対し人為的な掘削を加えることは、土砂災害の危険性を一層高めるものであり、安全性の観点からも容認できませんし、これでは県民・市民の権利、生活、安全、社会保障を無視していないでしょうか。

初めは「ルート変更もあります」とおっしゃっていましたが、後に、「変更はありません」に変わりました。これは決定ではないが変更はありませんと、これでは言い方を変えているだけで、決定ですか。

不安があるならしないと言いながら、調査もしないで、このルートは最も安全で大丈夫と決められたのでしょうか。事前調査が先ではないでしょうか。

専門知識のあるコンサルタントと相談しながら行っているとのことです、専門知識を持っている人たちが携わっているのにもかかわらず、なぜ土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）にトンネルを掘るのか、全く理解できません。避けるべきではないでしょうか。

そして、この裏山は岩山で、岩の上に土砂が堆積して希少なウバ

メガシが根を張り保たれています。

また、このトンネル工事により、山の水脈が変わることも懸念しています。

なぜなら、家の前の川、〇〇の生活排水口よりもさらに下に山からの水を吐く穴があり、いつも水が流れ出ています。水に関しては国道250号で的形から八家にかけての峠の途中に、七、八年ほど前から道路から水が湧き出ています。徐々に広範囲に広がり、道路が沈んでいます。

この道路ができて何十年も経っていますが、過日の他県の道路陥没事故のようなことが起こるのではと不安がよぎります。実際、我が家でもそれに近い被害を受けています。

昭和から平成にかけて家の前の川の河川工事があり、10年ほど過ぎた頃から我が家敷地内に畳二、三畳ほどの大きな陥没が2か所できました。振動等により下水管が割れ、家の下の石垣が波打っています。

そして、10年ほど前には庭の石灯籠が徐々に傾き、様子がおかしいと思っていると、家の基礎の下が陥没していました。50センチから60センチだったため、自分で埋め、石灯籠も直しましたが、また傾きだし、基礎にはひびが入り、地面は下がってきています。今は見えるところで起きていますが、床下で地盤沈下の可能性もあり、日々不安です。

40年近い前の工事ですが、まだこの先何が起こるか分かりません。今月1日の地震のときには、縦にドーンという音とともに揺れを感じ、一瞬地震と分からず、床下で陥没が起きたのではと不安になりました。

このように、川幅を広げ、川底を掘ったことにより、山中の水の流れが変化したことが関係している可能性があると思われます。

そして、川の土手がなくなり、自然の生物たちが住めなくなってしましました。以前はアカテガニや亀が道でひかれたりするほどたくさんいましたが、亀はとっくに見なくなり、アカテガニも年々見かけることも減り、去年は数匹見ましたが、今年は見られないかも

しません。

アカテガニは県の絶滅危惧種にもなっていると思います。自然をもっと大切にし、手を加えることばかりせず、守ってほしいと思います。

○○は塩田跡にルートが予定されていますが、とてもよい環境に中学校、大学があり、そのそばを道路が通ります。

塩田跡はいろんな廃棄物で埋め立てられ、地盤が軟弱で橋脚が心配されます。

そして、この度の報道で自動物流道路の実現、早期実用化を目指すとあります。そして、先日発表された令和6年度の出生率は統計開始以来最少の68万6,061人と、初めて70万人を切り、少子化が止まっていません。次の世代の負の遺産となりかねません。25年後のこの道路を造る必要があるのでしょうか。

今回の工事は大規模で、予測のできないことが生じる可能性はさらに高いと考えられます。万が一のときには想定外という言葉で終わらせられては困ります。正しい物事には正しいと、間違いには間違いだとしていくのが行政ではないでしょうか。正しい判断をお願いします。

将来、居住環境や地盤、住民の安全性に深刻な悪影響を及ぼすおそれがあり、強い危機感を覚えます。また、自然豊かなこの地域の生態系にも、大きな影響を与えることにも強い懸念を感じます。

以上の観点から、現在のルートによるトンネル工事の実施に断固として反対し、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローノーン）のリスクが高いルートは避けるべきであり、より安全性に配慮したルート変更を強く要望いたします。

以上で公述を終わります。

○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。

次は13番の方になりますが、事前に辞退の申出がありましたので、公述は行いません。

続きまして、14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（14番） 14番、的形の貴重な自然を守る会の〇〇です。

的形の資産である美しい自然について、三つの観点からお話しします。

一つ目、人の暮らしと近い豊かな生態系。

私は30年ほど前、北海道のムツゴロウ動物王国に勤務していました。自然と動物に興味がありました。

北海道の自然は雄大です。比べて、帰ってきた地元的形の自然は小さい。しかし、立ち止まってよく見ると、道端の草むらにテントウムシがいて、家のすぐ横の溝にはメダカがいて、ザリガニ、エビ、カワニナ、ヤゴ、アメンボ。そこに大人も子供も一緒に網を持ってはしゃいでいるんです。あれ、何て豊かなんだろう。こんな生活の近くに、こんなにも生き物が残っているんだと感動しました。以来、私は的形の身近な自然から目が離せなくなりました。

南を自然海岸に、三方を緑豊かな山々に囲まれた町、これが的形町です。

山には長い年月をかけて厚く積もった腐葉土があり、地元の人たちを自然災害から守り続けてきました。ここから染み出す水は、海にたどり着くと多様な生き物を育み、漁場を守ります。まさに播磨地域に残る命めぐる里山なんです。

山に入ると、クヌギ、コナラ、ウバメガシ。木々の名前を子供たち手作りの名札が教えてくれるんです。初夏にはコバノミツバツツジのピンクが彩り、秋になると白がまぶしい花が咲きます。ノジギクです。

鳥たちのさえずりは数えることができません。確認されているだけで118種類、うち20種類以上が絶滅危惧種です。オオタカ、ハイタカ、ノスリ、サシバ、コウノトリ。

山の麓には貴重な湿地が確保されていて、絶滅危惧種のニホンアカガエルとセトウチサンショウウオ、この2種の両生類については、私が手入れをしている藤井山の一角に大昔から住んでいます。

数年前から保護する取組を始めまして、複数の専門家の方々にも

見に来ていただきましたが、「この2種がそろっていることがすごい、ここは環境もすばらしいので、ぜひ保護を頑張ってください」と声をいただきました。

望みは、この豊かな生態系を次世代にこのまま渡すことです。しかし、今回示された道路図では、この生態系は失われます。

的形の静かな環境を好んで移住されてきた方からも声が上がっているので紹介します。

播磨灘沿岸部は工場など、開発され尽くしていて、しかし的形だけまるで光のように山々が残されている。つぶさないでほしい。

2番目。的形の自然の中で育った若者の声。

今年2月、『山と渓谷』という雑誌に的形アルプス最高峰として紹介された坂の山、たくさん的人が来られるようになりました。海を見渡す頂上にたどり着くと、「里山を守ろう」という看板が出迎えてくれます。これは子供たちが書いたものです。彼らの誇りなんです。

多様な生き物と共生する町をみんなの力で未来につなぐ、「生物多様性ひめじ戦略」の希望が、今ここに芽生えています。これはつないでこそ、この地域にも、姫路市にも、新しい価値が生まれるんです。

この道路は、この子供たちのものになるはずです。だとすれば、彼らが望むものになっていなければならない。山を崩す計画が果たしてそうなっているでしょうか。

私には神戸に住む2人の甥がいます。幼い頃、的形の山々によく遊びにきました。

あるとき、カブトムシを取りに来たときのこと、張り切って新しい網を買って山に登り、樹液に群がる彼らを眺めて、「こいつらここにおって幸せやな」と呟いて、長い間悩んで、結局何も取らずに帰ったんです。ちょっと寂しそうで、満足そうな様子を忘れることはできません。

それから10年以上が経ち、未来を担う若者になった彼らに的形道路図を見せました。するとこう言いました。「あかんやん、道は

要らん、もう十分便利や」それから考え込んだんです。「どないしたらええんやろう。どないしたら分かってもらえるん」。

切り崩した山を元に戻すことができますか。一度立ち止まり、住民も行政もあらゆる知恵を絞って、勇気を持ってこの町の未来を描き直したいです。

3番目、ルート策定における生態系への影響について。

的形の自然と生態系は県外の人からも視線を集め、多くの人たちにとって共有の財産になっています。今回示されているルート案では、この的形の生態系に大きな影響を及ぼすものであって、地元住民としては胸が潰れる思いで、直視することができません。

示されたルート策定に当たり、植物、生物、土壌などの生態系への情報をどれだけ詳細に集めたのか、疑問が残ります。

兵庫県による「生物多様性ひょうご戦略」、姫路市による「生物多様性ひめじ戦略」、いずれにおいても、生態系の情報の把握と多様な主体の連携による生態系保全のための行動指針が示されています。これにのっとれば、市民との対話なしに、道路の選定に当たって、著しく地域の生態系に影響を及ぼす今回のルートにはならないはずです。

道路建設を具体的に進める前に3つのことをお願いしたいです。

一つ目、現在の生態系に関するデータ収集のための調査。

2番目、その調査結果の情報公開と共有。

3番目、調査結果を踏まえた生態系保全の方策の検討を実施してほしいです。

3番の方策検討は、住民、行政、専門家が一緒に話し合いながら進めることを強く望みます。

私は的形の貴重な自然を愛する者として、できる限り力を尽くしたいと考えています。

令和3年の兵庫県知事の意見書には、「事業計画の検討に当たっては、環境影響を回避することを最優先として、十分な環境配慮を行うこととする」とあるものの、現状のルートでは配慮がなされているとは言えません。今後の環境影響評価のプロセスに入れば、恐

らく大きなルートや構造の変更はないものと思われます。その前に、少なくとも複数のルート、複数の道路構造をもって、生態系への影響を適切に検証し、地域の住民と共有していただきたいと強く望みます。

最後に、切り崩し予定の坂の山ふもとに越してこられた方に、どうしてここを選んだのか聞きましたら、「まるで桃源郷のように美しいから。」

ありがとうございます。公述を終わります。

○議長 14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、15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（15番） 15番、的形町、○○。

私は的形が大好きです。今ある暮らしの風景がずっと続くと思っていました。当たり前の日常を守るために、こんなにも努力が必要なのかと痛感しています。

的形の風景を未来に残し伝えるために、六つの項目に分けて公述させていただきます。

一つ目。町から見た山々の景観の保全。

的形町は周囲を山に囲まれた、自然豊かな景観の美しい町です。私たちは的形の町を見守るように鎮座する山々を裾野の暮らしの中から見上げると、大きな安心感を抱きます。その山々に大規模な道路が建設される計画を聞き、深い悲しみに襲われています。

約1,700年前に私たちの祖先が的形に住み始めてから、長い歴史の中でこの町の人々は常に的形の山々と共に暮らしてきました。この歴史的な蓄積は的形地域の重要な価値であり、今、私たちの時代で損なうべきではないと考えています。

二つ目。山から見下ろす町と海の景観の保全。

山頂から切り崩されてジャンクションが造られる坂の山は、的形のシンボルです。坂の山の山頂には里山会が作ったベンチと思い出箱があり、中には登山者が自由に書けるノートが置いてあります。

一部紹介します。

「今日はママとおばあちゃんと私で登りました。風がとても冷たかったけど楽しかった。また来ます。」

「低い山だけど、景色いいです。」

他にも、絵を書き残してくれた人もいます。風景は人を呼び、希望を生みます。

山頂から眺める的形の町、さらにその先に続く海の風景は姫路の重要な地域資源です。道路建設によって、重要な地域資源としての山頂からの景観が失われることは、的形の地域だけでなく、兵庫にとっても大きな損失だと考えています。

三つ目。地域住民の暮らしの質を高めている「山の辺」の環境の保全。

山と集落の境界である山の辺の環境は、非常に高い生物多様性を有し、豊かな生態系を支えています。道路建設予定地である藤井山と山河山に囲まれた、南山河の四角池から大鳥に抜ける道は、春はウグイスやシジュウカラが美しく鳴き、トンボや蝶が舞い、夏でも涼やかな風が吹く、四季を五感で感じができる人気の散歩コースです。ここに道路が建設されることになれば、集落と山の境界部分を分断し、これまで地域住民の日常に多くの楽しみと癒やしをもたらしていた「山の辺」「山裾」の生態系を著しく変化させてしまうのではないかでしょうか。

私は一住民として、的形に暮らす人々の暮らしの質を担保するために、行政機関の皆様と一緒に考えていきたいと思っています。

四つ目、的形で生まれ育った子供たちにとってのふるさとの風景を未来に残す。

毎年、的形小学校3年生は里山会の方々と一緒に坂の山に登り、環境学習をしています。今年も4月下旬に行われました。そのときの様子を紹介します。

山頂に登ると、子供たちから「わあ、きれい」と歎声が上がりました。当日は晴天、山頂からは瀬戸内海の島々がはっきり見渡せました。眼下には自分たちの暮らす的形の町が一望できます。

里山会の方が、「この景色を覚えていてね。大きくなつても忘れないでね。大人になって的形に戻ってきたら、ここをみんなが守つてくださいね」と言うと、子供たちは元気に「はーい」と返事をしました。的形が60年前まで塩田で栄えていたことも学びました。

ここ的形には、ここでしか体験できない子供たちの学びの場があります。的形で生まれ育った子供たちのふるさとの思い出は、的形の豊かな生態系や景観と一体です。

播磨臨海地域道路によって日常の風景が消えてしまうということは、ここで育った子供たちの「ふるさとの風景」を奪ってしまうということです。私は、未来の子供たちに山と海に囲まれた自然豊かな町の、「ふるさとの風景」を残したいと考えています。そのような風景は、経済性や利便性といった価値とはまた異なる、重要な価値を持っているからです。

五つ目、ライフスタイルが多様化する現代社会において、自然豊かな「選ばれる町」の可能性を残す。

的形は潮干狩り、海水浴、釣り、パラグライダー、里山登山といった観光資源が豊富です。的形の山や海に魅力を感じて、市外からの移住者も増えています。Uターンの子育て世代もよく見かけます。

的形は娯楽施設がないことで、不要な侵入者が少ない上に、高齢者が子供や子育て中のお母さんに声をかけ、的形の子供たちの成長に寄り添ってくれています。これらは今、ワンオペ育児などで問題になっている、子育て中の母親の孤立化の軽減や、町の防犯に寄与しています。

「子育て世代」や「富裕層」が住んでみたいと思う町「的形」は、姫路市や兵庫県の抱える人口減少の問題解決の一端となり得ると考えます。

さらに交通インフラの面からも、的形は山陽電車の駅があり、神戸や大阪へのアクセスもよく、姫路市が進めるウォーカブル計画にもぴったりです。

的形は静かで自然豊かな地域で、密接なコミュニティが形成されていて、子育て世代に優しく、なおかつ都市部にアクセスのよい町

です。これらの価値が一体的にあるのが的形の魅力であり、ライフスタイルが多様化する現代社会において、特徴ある、選ばれる町としての大きな可能性を持っています。

しかし今回、播磨臨海地域道路を建設することになれば、少なくとも「静かで自然豊かな地域」の部分が損なわれ、その結果として、的形の環境を好むIターンやUターンによる住民は減少するでしょう。そうすれば、的形は持続可能でなくなり、結果として地域の衰退と荒廃を招きます。

兵庫県の中の姫路市の的形という地域の固有の価値を明らかにした上で、町の将来ビジョンを住民と行政が一緒に描き、その上で、道路建設の在り方についても再度検討するプロセスが実現することを強く望みます。

六つ目、的形で暮らす人々の人生は、山と海に囲まれた静かな風景と共ににある。

景観工学や環境哲学では、「人間の人生は風景と共にある」という基本的考え方があります。風景は単なる物理的な環境の形ではなく、それを眺める主体との関係の間に成立するからです。

また、景観とは目に見えるものだけでなく、そこから感じられる雰囲気や地域の歴史、文化、風土など、暮らしや心、命の根っこにつながっています。

良好な景観とは、住民が誇り、また、訪れた人が「また来たい」と思えるような地域独特の魅力的な環境のことです。的形の町の特徴的な景観が道路建設によって大きく変化するということは、そこに暮らす私たちの行動や感情が一定の規定を受け、人生に深く影響を及ぼすということです。

的形で生まれ育った人、この環境を好んで移り住んできた人々は、山と海に囲まれた緑豊かな静かな風景の中で人生を送ることを強く望んでいます。道路建設を考える際に、物流や交通渋滞の問題と同じように、ここに暮らす一人一人の人生の在り方についてもきちんと目を向け、地域住民の声を適切に反映させながら、検討していただけることと期待しています。

これで公述を終わります。

○議長 15 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、16 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（16 番） 16 番、○○です。

的形に住んで 35 年。今回の公述において、町のありたい姿、あるいは計画に対する将来の不安などについて、5 点述べたいと思います。

まず 1 点目、道路計画が暮らしの安全・安心に及ぼす影響について申し上げたいと思います。

的形はこの 20 年に人口は 1,000 人ほど減っております。年齢別内訳を見ると、14 歳未満は 5 ポイント減少し、9.4%。一方、65 歳以上の年齢は 15 ポイントも増え、35.8%。典型的な少子高齢化を一歩も二歩も先取りをしている町となっています。

しかし、高齢化が進んだゆえの不断の優しさが生まれてきました。見かける高齢者の一人歩きには「どこから来たの」と声をかけ、的形アルプスの散策の方々には「気をつけてね」と笑顔で迎え、また村の中では毎週グラウンドゴルフを楽しみ、困った人には公民館を提供するなど、当たり前の優しさが根づいてきました。

このような人ととのふれあいを大切にしている町が、一転、坂の山を切り崩し、ジャンクションができ、岩鼻のど真ん中をトンネルが通過をして、出入口が玄関の先になるなんてことは、生活が大きく変わってくるというふうに想定をされます。

この岩鼻地区は当然、立ち退きを余儀なくされていますが、加えて、急傾斜直下の住宅も多く、工事中の振動による 2 次被害、あるいは工事後の地震による被害、こういうことが大きく想定をされます。

トンネルができる岩鼻地区、南地区においては高齢者の方もたくさんいらっしゃいますので、工事中のみならず、工事後小さな地震においても、崖崩れも容易に想定をされることから、不安は想像

に難くありません。

二つ目、自然の山々に囲まれた町をコンクリートで囲まれた町にしたくないということです。

国道 250 号を姫路から帰る途中、八家峠を通ると的形アルプスの山々に囲まれている町並みが当たり前の風景として目に入ります。この風景は、何十年も何百年も見慣れた風景だと思っております。

道路が建設されることになれば、この風景の中で坂の山に大きなコンクリートの塊とした構造物が設置をされることになります。この圧迫感、威圧感は住み慣れたものでなければ分からぬ感覺があり、ぜひ回避をお願いしたいと思います。

的形の人口は、姫路市の統計によりますと 2050 年には 3,800 人と、現在より 1,500 人も減少するというふうに想定をされております。近くの、先ほどもナンバー10 番の方がいらっしゃいましたが、町に移住してこられた方もおりますが、この言葉を借りれば、むしろ絶望感になっております。北側に大きなコンクリートの塊ができることによって、夏の暑い空気が山から流れてくる、これが非常に生活における絶望感になっているのだろうというふうに思います。

山に囲まれて、静かで、都市部でもアクセスがよく、素朴な住民同士のつながりがあることこそが的形の魅力なんです。この魅力を壊さないでください。住む価値として、失われた環境は復元が難しいのです。人口減少が予想される中で、町の魅力を守ることによって U ターン、 I ターン、そして新しい移住者が増え、人口減少対策にも希望が持てます。ひいては、町の防犯対策の防犯問題の解決、さらには町の活性化につながると信じています。

3 点目、将来にわたる低周波音を起因とした健康・騒音被害等の不安について述べたいと思います。

計画では八家峠からトンネルがスタートし、坂の山頂上付近まで続き、ジャンクションを経て再びトンネルに、このような計画であり、トンネル工事の発破から発生する低周波音、ジャンクションや橋梁から発生する低周波音については、他市では知覚、体感やめまい、耳鳴りのような圧迫感、聴覚過敏などの健康被害が生じている

との報告が出ております。住宅の基礎部分の亀裂、ブロック塀、地面の亀裂などの設備被害も紹介をされております。

ちなみに、一般財団法人小林理学研究所の報告書に書かれておりますが、「低周波音は距離によって減衰しない。低周波 20 ヘルツ以下で低音レベルになると、より不快感が増す。人体的な影響については、睡眠深度が浅い」という記録が記載をされています。

加えて、騒音被害は昼夜を問わず発生し、付近全体の問題であり、特に三交代者、児童の生活リズムを大きく変化させることになります。

山々の緑が失われ、近くを通行する車両が増加することから、的形の気温にも大きな影響が出るのではないかでしょうか。大型トラック等の排気ガス増大による大気汚染も考慮しなければなりません。

今後、技術革新はあると思いますが、現状において健康被害、騒音被害等の住民が安心をして健康に暮らることに疑問がある以上、計画はより慎重で、かつ丁寧な説明と納得性が必要不可欠です。

4 点目。大きく変わっていくであろう社会構造の中での計画について。

本計画を進めるまでの前提として、日本の人口減少や産業構造の変化、交通量の変化、現行の道路網整備と費用対効果の検証など明記されていない部分が多く、回答を求めて出せない・言えないの説明に違和感があることも実感としてあります。改めて、本道路の必要性の根拠となるデータの開示をお願いします。

加古川中央ジャンクションでは、平成 17 年の 1 日当たりの交通量は 10 万 2,600 台。これが令和 3 年になりますと、8 万 8,200 台と、14% 減少しております。

また、当局が懸念をされている現状の渋滞は、部分的かつ時間的な要素も大きく、全体的な交通量は減少することがこの数字によって明らかです。

今後の交通量は、従来の高度成長期ならまだしも、低成長時代に入って、労働人口の減少に加えて、働き方改革による労働力不足、コスト高、さらには自動運転技術の確立と普及、カーシェアリング

の普及、カーボンニュートラル等の考え方から公共交通機関へのシフトなど、道路事情をめぐる社会が大きく変化していくと想定されます。

これらを踏まえ、いま一度、道路計画が妥当なものなのか、住民と共に情報を共有しつつ、再検討するプロセスを実現することをお願いします。

データは国の宝であると同時に、国民の宝でもあります。道路建設に当たり、住民からのデータ開示を求める前に、必要なデータを行政側から提示しながら、住民と丁寧に対話することなど、事業の透明確保に努めていただきたいと思います。

最後に5点目。住民と行政との対話による事業の透明性確保について。

先ほども述べましたが、新道路計画のうち、トンネル工事が発生する岩鼻地区、南地区においては、土砂災害警戒区域として、全ての住民が安全性について危惧しています。

特に、これまでの説明会の中で現地調査のお願いを依頼をしても無理、専門家の検討では問題なし、地質・岩盤はどうか、工事の振動はどうかなど不明な点も多く、何を根拠に問題なしなのか、正面から向き合っていただきたいと思います。

住民は不安なんです。疑問が多いのです。行政の正面から向き合う真摯な対応が不安要素の解消につながります。結果的に行政においても望ましいことではないでしょうか。不安解消に、現地調査の一歩も二歩も進めた取組をお願いしたいと思います。

これで公述を終わります。

○議長 16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、ここで休憩時間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。

17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（17番） 公述人、○○と言います。住所は姫路市的形式

です。

私は現在行われている説明会等について、意見を述べたいと思います。

公述あるいは説明会等につきましては、都市計画法に基づいて実施されておりますけれども、この中でちょっとやっぱり抜けているところがあるなというふうに感じております。

それというのは、都市計画法の第3条によると、「国、地方公共団体及び住民の責務」というところで、1項目は、「国及び地方公共団体は、都市の整備、開発、その他都市計画の適切な遂行に努めなければならない」と。2項では、「都市の住民は、国及び地方公共団体がこの法律の目的を達成するため行う措置に協力し、良好な都市環境の形成に努めなければならない」と。3項には、「国及び地方公共団体は、都市の住民に対し、都市計画に関する知識の普及及び情報の提供に努めなければならない」というふうになっています。

この3項について、特に問題があるのではないかなというふうに理解して、質問をさせていただきたいというふうに思っております。

3項ができた経緯は、平成12年の都市計画法改正で3項が追加されたというふうになっております。それというのは、都市計画法の決定等に当たっては関係住民の合意形成を図ることが重要であり、そのためには都市計画法への住民参加を促進する必要があるが、一方で、都市計画制度は極めて複雑、一般の住民には理解することは困難という不安もあったために、というふうに理由づけされています。

今般、播磨灘の道路について説明会を聞いたり、あるいは市役所のほうに行ったりして、この項目に対して何らかの行動、あるいは知識を地域住民に宣伝するための資料等があるかといえば、これが国土交通省姫路河川国道事務所もなかつたし、姫路市にもなかつたし、兵庫県のほうは確認しておりません。

そういう面では、法律に基づいてきちんとやるべきこともやりながら、住民形成をつくっていく必要があるのではないかと。今の形でいけば、住民を、全く都市計画法が理解されないまま実行され

ているのではないかと。そういう面では、後々の問題にもなるだろうし、あるいは都市計画法の趣旨にも反するのではないかなどというふうに思っております。

そういう面では、大項目としてまず、都市計画法に対する法の理解を増すためにお願いがあります。まず出版物、そういうものを宣伝していただきたい。それをもって皆さん、地域住民の方々の理解を得る。

2番目に、必ず説明会を開いて、そのことについて説明していただきたい。特に土地所有者、地域の住民の方々に対する影響がどういうふうになるのか、法的な根拠はどうなるのか。例えば、土地所有者であれば土地開発の制限が加わります。あるいは騒音問題についても、法律ではたしか夜間で40ヘルツ、昼間で60ヘルツといったような規則がございます。それに対して、事業者側がどういう考え方で、どういうふうにしようとしているのかということも含めて説明をして、合意形成をつくっていただきたいということをお願いして、私の発言を終わります。

○議長 17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、18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（18番） 公述人18番、姫路市木場からやってきました、○○と申します。

私は自分の立場から一般論と、それから木場に住む人間というこの二つの立場から、公述をさせていただきたいというふうに思います。

私の実家は、もちろん今、姫路市木場にあるのですけれども、江戸時代からずっと、昭和30年代に専売の廃止があって、それ以後はやっておりませんけれども、塩業を家業として暮らしてきました。この木場でです。

そういう背景も言いつつも、まず一般論として、この都市計画道路への疑問をちょっと述べさせていただきたいということです。

まず、過去の近畿地方小委員会等の資料もちょっと確認をさせていただいて、公述書にも記載はしておりますけれども、まずこの播磨臨海地域道路のルートのルート案です。この評価序列が、建築される側からすると当然だろうと思うのですけれども、政策目標というものが優先されすぎて、生活環境とその他はもう本当にないがしろにされているとしか思えないということです。個人財産への侵害や自然破壊等については、もう二次的と言わず三次的なものにすぎないという位置づけであると思います。

まず、政策目標の第一である連絡時間の短縮。この地域道路建設による連絡時間の短縮や渋滞の回避について、第9回近畿地方小委員会資料2にもありますように、先ほどの公述にもあったのですけれども、平成17年を境に、姫路バイパスや明姫幹線での交通量自体はもう減少傾向にあると。最近の資料が手元にないのでちょっとあれなのですけれども、今後、さらに人口が減少して若者の車離れ。高齢者は自動車が不可欠だろうと思うのですけれども、原則、高架道路は利用されないです。それから、これもあったのですけれども、在宅勤務などの働き方改革によって交通量はさらに減少するということが、一般的にも予想されているんです。

本年、今年の2月14日に八木公民館で開催された住民説明会で、将来の交通量減少について質問しました。そのときに、兵庫県の金澤氏が「30年後には姫路バイパスの交通量は2割減りますと。ただし、それは播磨臨海地域道路ができているというのが前提で、そうでなければ、1割減にとどまる」というふうに言われたんです。

ということは、30年後の姫路バイパスの交通量を1割減らして、これは産業道路なので、播磨灘沿岸にある大企業の流通のために、東西の渋滞は解消すると思うのですけれども、この大企業のために1割減らして、6,000億から1兆の予算を使うのかと、血税を使うのかということです。これがまず問題点ではないかと。

説明会で、担当者の方は「道路を有料にするか、無料にするか、まだ未定です」というコメントをずっと繰り返されているのですけれども、人口が減少して、半減して、税収が減少する時代に、この

道路建設とその後の維持のコストを誰がどうやって回収するのと、誰が負担するのという問題は、全く説明されていません。血税を使うのかという質問に対しては、「そうです」と答えられました。

それで次に、観光周遊の促進というのがあったのですけれども、観光周遊の促進について、速達性・定時性の向上という目的が挙げられていました。観光客の誘致につながるというのも一つの目的としてあるという、それは姫路バイパスの交通量が減少するからという意味があるのですけれども、姫路バイパスは今もそうなんですけれども、観光客がいっぱい訪れたら特に姫路城周辺の交通量が非常に増える。迷惑を被るのは地域、その姫路城周辺の住民と、中小零細企業だと私は思っています。これに対して、具体的にどういうふうな方策を講じるかということは、何も述べられていません。

それから、交通事故の削減です。交通事故の削減については、運転手の過重な勤務形態の解消等々、いろいろ目指さなければいけないことがあるのですけれども、産業道路で渋滞が緩和された高規格道路で、大型トラックがスピードを出し過ぎて事故を起こしたとき、どういうことになるかと。この前も太子竜野バイパスで何日か前にありましたけれども、そういう、より大きな事故が起こる可能性が高くなるのではないかということを私は懸念をしております。

さらに、災害に強いまちづくりに関して、当該道路の建設予定ルートは今後 30 年以内に 80% の確率で発生予想されている南海トラフ大地震に加えて、前々から言われている、これは第 9 回の近畿地方小委員会資料に、これもそうなんですけれども、山崎断層帯大地震が発生した場合に、このルートは震度 7 が想定されている場所なんですよ、そもそも。もう大体海岸近くを走るので、地盤が軟弱です。そうしたら、震災に対応する構造物というのは、地盤が軟弱な場合には通常の強度の倍以上の強度をもった構造物でないと駄目と言われているわけですよ。

それにもかかわらず、確かに新しい規格で安全性も考えてやられるとは思うのですけれども、仮に山崎断層地震と南海トラフがほぼ同時に発生した場合に、そんな構造物が果たして建設できるのかど

うかということです。そういう道路は決して安全ではないと、有史的に見てもちょっと難しいというところがあると思いますので、災害に強いまちづくりとはどういうものかと、よく考えていただきたいと思います。

ちなみに、住民の立ち退きを予定されている木場地区では、高さ28メートルの高架道路になる予定です。仮に高さ2メートルか3メートルの津波が来ても、逃げられるだけの階段を造りますという話なのですけれども、木場を縦断するので、遠くの人、海辺の近い人はそれには遠いんですよ、距離的に。だから全く利用することができないと。ほぼできないし、お年寄りは特に階段があっても登ることはもう難しいでしょうと。特に震度7ぐらいの地震があると、建設中であれば橋梁自体の破壊や倒壊と。私の家は倒壊してきましたが全部潰れる場所にありますので、非常に心配です。

だから、以上のことから言えるのは、私としては優先的に資金を使うのは、今の姫路バイパスや加古川バイパスの橋梁を中心とした老朽化対策、それから一般道路の陥没がありましたけれども、一般道路の陥没やよく破裂する上下水道管、これらのインフラ老朽化対策にぜひお金を使っていただきたいと。

ちょっともう時間がないので、家族全員でまとめた意見がなかなか言えなかつたのですけれども、木場は非常に歴史がある村で、これを分断して、しかも子供がその工事予定ルートを小学校に通いますから、その安全性とかについては考慮していますというお話でしたけれども、お祭りも屋台の運行の真上が橋梁になっているので、これはあくまでも地域住民としての意見ですけれども、その辺りも先ほどの公述された的形の方と同じような、自然破壊も含めてこのルートでいいのかというのをもっと考えていただきたいなというふうに思います。

以上で公述を終わります。

○議長 18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、19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（19番） 19番です。住居は的形町の岩鼻自治会の者です。

まず最初に、地区の問題点から話をさせてもらいます。

それでは始めます。

1、的形町岩鼻山のトンネル工事の危険性について。

この山は、その3面が急傾斜地、土砂災害特別警戒区域と警戒区域に指定されています。急傾斜の岩山の上に土が乗った状態の山で、露出した岩を見ると亀裂が無数に入っています。そして、この土と岩をウバメガシが根を張り、支えています。ウバメガシの根が岩の割れ目に入って、土と岩を固定し、山崩れを防止しているのはよく知られた事実です。

ここにトンネルが掘られるわけですが、岩山であるがゆえに、発破の振動が表面にまで伝わり、表土の崩れが予想され、周辺の住民が心配しています。この件を説明会等で伝えると、行政からはコンクリートで覆い、崩れないような対策を取るという返答でした。

しかし、コンクリートには寿命があります。寿命が来たら更新する必要がありますが、これから日本の財政状況を見ると恐らくかなわないでしょう。

今のウバメガシが山を支える構図は何百年と続いています。寿命のあるコンクリートで対策を取っても、長期的なスパンから見れば短期間での対策でしかありません。これらを踏まえて、ルート決定前にこの山にトンネルを掘って本当に大丈夫かどうかの調査をしてほしいと要望しています。

しかし、行政からは文献での調査の結果、良好な岩であることを確認しており、事業実施段階の調査でよいと判断しているということでした。

しかし、この机上の調査では急斜面の上に土が乗っていること、岩に無数の亀裂が入っていることなどは把握されていません。また、事業実施段階での調査はトンネル工事の方法を検討するためのものであり、ここにトンネルを掘って大丈夫かどうかの調査ではないは

ずです。

これに対して、事業実施段階でトンネルを掘って大丈夫かどうかの調査もすると言われました。それであれば、その旨の覚書を締結されるようお願いしましたけれども、それはできないと言われました。

我々は無茶な要望をしているのではありません。ルートを決定する前に大丈夫かどうかの調査をしていただきますよう、再度お願いいたします。

2番目、的形町岩鼻山のトンネル工事による、岩の凍結崩壊への影響について。

この山は岩山のために、雨水は岩に染み込んで山裾から染み出してきます。今、染み出してくる水は何百年、何千年と染み出してきているルートなので心配していませんが、今回の工事で水の流れが変わって、これまでと違うところに染み出し、冬場にその水が凍つて岩の割れ目が大きくなり、将来、崖崩れが起こるおそれがあると心配しています。

次に3番目、岩鼻山のウバメガシ群について。

トンネルの貫通場所はウバメガシが純林を構成しており、市街地の中での純林構成は貴重です。純林の定義は、1種類の樹木の割合が75%以上となっていますが、トンネル工事の対象場所はほぼ100%であり、特に価値が高いところです。

行政からは二次林なので価値は高くないという説明を受けましたが、日本の山のほとんどが二次林であり、各地で種々の指定を受けている森林も多くは二次林です。二次林であるから価値が低いというのは間違いで、価値を否定するための根拠探しをしたとしか思えません。

また、ここには県の絶滅危惧種Bランクのアカテガニが、細々とではありますが生息しています。今回のトンネル工事で完全に絶滅すると思われます。

これらの自然の価値について、調査を行った上で判断していただきますようお願いします。

次に、全体の話に移ります。

4番、山陽自動車道と中国縦貫を活用すれば播磨臨海地域道路は不要です。

平成27年のデータでは、交通量は姫路加古川バイパスに対して、山陽自動車道は3分の1、中国縦貫は5分の1しかありません。東西に3本走っている高速道路のうちバイパスに交通が集中するのは、バイパスだけが無料だからです。

バイパスを走行している車の大半は通過車両で、逆に言うと、山陽自動車道と中国縦貫の料金設定を変更するだけで、この二つの道路への誘導は可能だと思います。料金設定については、テスト期間を設けて最適料金を導けばよいと思います。山陽自動車道と中国縦貫道の料金を下げた減収分は、播磨臨海地域道路の建設費と維持費で十分賄えると考えます。

山陽自動車道と中国縦貫への誘導策はほかにもあるはずです。ぜひ、アイデアを集めるために住民参画の検討会をつくって取り組んでいただきたいと思います。

次に5、安全性について。

高砂東インターチェンジから白浜インターチェンジまでの約8キロの間に、R290メートルからR500メートルのカーブが5か所あります。ちょうどい形地区で、釣り鐘型で北へぐっと曲がっていくところです。

そのうち二つは傾斜を伴ったトンネルです。傾斜の頂点は二つのトンネルに挟まれた部分と思われ、両方向とも傾斜のあるトンネルのカーブを下った後に、西行きはR400、東行きはR500とR290のカーブが控えています。

下り坂ではスピード超過となる車が多くなると思われ、道路設計上は80キロですが、半数以上の車が100キロを超えると予想されます。設計上の時速80キロでは道路構造令のRと勾配を遵守されていますけれども、実際に想定される100キロを超えるスピードでは道路構造令の制限を上回り、非常に危険です。

また、姫路南ジャンクションが二つのトンネルの間にありますが、

トンネルの間の距離は短く、危険です。二つのトンネルはカーブしているために前方の視界が悪く、しかも勾配を伴っています。これも道路構造令上は問題ありませんが、特殊なシチュエーションのため、非常に危険です。

安全性については、実際に想定されるスピードとシチュエーションを前提に再度検討願いたいと思います。

次に6番目、説明会についてなのですけれども、丁寧な説明をすると言われますけれども、誠意が見られず、事実と異なる説明もされています。

一例を挙げると、急傾斜地崩壊危険区域のトンネル工事について、砂防の専門家と検討し、安全性に問題のないことを確認しているという説明がありましたが、そのときの議事録を取り寄せたところ、安全性の検討ではなく、法律についての検討でした。

また、種々の説明について根拠を求めるに、開示できないと言われ、その根拠が本当に真実なのか、また公平性があるのか疑問を抱いてしまいます。

兵庫県のホームページに、説明会での主な意見と回答が載せられていますが、都合の悪い意見は載せられていないと感じます。

住民に真摯に向き合い、根拠を開示するとともに、事実に基づいた住民のための説明を再度お願いします。

次に、最後ですけれど、私は実は立ち退き対象者です。その観点から述べさせてもらいます。

私は西宮からのUターン移住者です。ここが出身地ということもあります、自然豊かで里山生活ができ、さらに私鉄沿線で京阪神や姫路の市街地に近いという利便性から戻ってきました。そしてここから西宮市まで通いました。家の裏に我が家所有の山林と畑があり、犬や猫を遊ばせながらの里山生活です。ただ、休日も仕事で潰されることが多く、定年後の里山生活を夢見ながらの生活でした。

定年になったとき、雇用の延長はせずに里山生活を選びました。ただ、これまで十分に手が入れられていなかったので、畑や林の整備に時間を費やしました。そして整備が済み、ウグイスやメジロの

声を聞きながら、犬や猫を遊ばせながらの、やっと念願の里山生活にたどり着いたというときに、この道の話がやってきました。

これで生活は一変しました。老後の生活設計が一遍に壊れました。そして、これまでこの日のために辛抱してきた苦労も無駄になりました。大義のない臨海道路の犠牲にならないといけないのでしょうか。

実は私の家の両隣に両親の家があり、そのうちの1軒に娘が3年前に帰ってきました。もう1軒には息子が帰ってくる予定で、今、リフォームに取りかかっています。

ここに戻ってくる理由は、私と同じ自然に惹かれてのUターン移住です。この3軒ともがこの道路に引っかかり、3軒とも引っ越し対象です。

この地は自然の豊かさと立地条件のよさから、将来は西宮の苦楽園や甲陽園のような街になる可能性を秘めていると私は思っています。正直、立ち退きたくはありません。

今は数分の徒歩圏内にスーパー、銀行、コンビニ、医院、歯科医院等があって、非常に利便性のよいところです。鉄道の駅があって、利便性がよくて、さらに里山生活ができる。このような土地はほかにはありません。

立ち退きに応じるつもりはありませんが、国の事業であり、強制執行があるのでないかという不安に駆られる毎日です。少数とはいえ、人を犠牲にしてまでの道路建設の意味があるのでしょうか。立ち退いてもいいという人はいるはずですが、その調査もせずに住み続けたいという人を立ち退かせようとするのでしょうか。何とか人を犠牲にしない方法を考えていきたいと思います。

以上で終わります。

○議長 19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、20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（20番） 20番です。よろしくお願ひいたします。

書いている文章を読み上げながら、幾つかの点では口頭で付け足していきたいと思っています。

1番、的形の臨海道路建設予定地は、的形アルプスとして今熱く注目されているところを破壊します。

ここはもともと登山道ではなくて、的形里山の会が十数年かけて山道を全山周遊できるように整備してきたものです。それが里山ハイキングコースとなり、多くの高齢者の方が訪れるようになりました。

広がった理由としては、1、登山道がよく整備されており、安全性が高く、初心者でも十分楽しめる。2、的形駅から登山口までのアプローチが短い。3、周回コースではあるがショートコースにしてもよく、エスケープルートも多いと考えられます。

数年前にはユーチューブやインスタでこのことがアップされ始めると、インスタ映えする新しい登山道として広く認知されて、若い人も含めた登山者がたくさん訪れるようになりました。ユーチューバーの一人が的形アルプスというふうに命名した、それが広がった要因の一つになったと思っています。

今年に入ってからは、雑誌『山と渓谷』の2月号に的形アルプスという形で紹介されまして、それをきっかけに爆発的に広がりを見せるようになって、ほぼ毎日のように登山者が来るようになったということです。

登山道が新たに開設されるということは、僕も山に登っているのですけれど聞いたことがなくて、どちらかといえば登山道は廃道になってしまっている、峠道は廃道になっているのが日本に多く、有名な道以外はそうなっているのですがけれど、新たにできたというのがすごいことだなと思っています。

これとの絡みで言うと、やはり的形里山の会がやっぱり頑張ってこういうことをやって、それが地域の発展につながるということで、ずっと10年間続けてきたというのが今の成果になっているんだなと思います。

的形の魅力というのは、電車の駅もあり、神戸・明石方面も近い

利便性もあるのですが、自然が最も残されている地域なんですね。これを破壊せずに残していくことが、やっぱり地域のプラスになるのではないかなと思っています。

いろんなところで、やっぱり過疎化が進んできていますけれど、行政もいろんなことを考えているとは思うのですけれど、地域の、その土地の特色に合ったまちづくりを実践していくことが大切だと思いますし、それにマッチングした取組だと思っています。

現在、姫路市によって的形駅のバリアフリー化が進められています。的形は既に姫路市の景観遺産に登録されているところが幾つかあるんです。それがハイキングコースと重なっています。これを契機に的形アルプス全体を姫路市の景観遺産に登録していただきたいなと思っています。

2番、的形山陽電車南の塩田跡地の土壤汚染についてです。

的形で10年近く自治会長をやっていましたので、この土壤汚染の問題には常に振り回されてきました。塩田が廃止された後の埋立地ですが、地中に多くの廃棄物が埋まっていると言われています。また、その後も不法投棄、アスベスト廃材等があり、自治会長だった私は何度も調査を行ったことがあります。人の土地に入れないの、あそこにブルーシートがあるなとかいう、眺めるだけだったのですけど、いろんなことを経験させてもらいました。

10年近く前には、市道35号線での排水管埋設工事、これがやはり5年から6年かかってあったんですけど、そのときも汚染土が出てきまして、これの処分に困って工期が遅れたり、延期になったことがあります。こっそり捨てようとして、大騒ぎになったこともあります。

今度橋脚を造ると、掘ってみないと分からないと思いますが、やっぱりいろんな、市道35号線のときはヒ素とかフッ素とか、いろんなものが出ていましたので、こういうものが出てくる可能性が非常に高いと思うんです。

量については分からないですけど、そういう話も出ています。量がたくさんあると膨大な処分費用がかかると思いますので、こう

いうものはどうするのかなというのが大きいです。

塩田は、基本的に満潮・干潮の潮位の中間の高さで設定されております。その上に残土を盛っていると思うのですけれど、今でも地下ではやっぱり海水の行き来があるというふうに思われます。複雑な地下水構造になっていることが推測されます。

採掘をすると、やっぱり地下水の流れの変化というのは起こる可能性があると思いますので、これが海へ流出するとなると、やはりいろんな問題がまた出てくるのではないかなと思います。

的形町東側の塩田埋立地の家からは、マンホールから、やっぱり異臭が出てきます。因果関係は分からぬのですけれど、やっぱりこういうときに埋めたものが影響しているのではないかなということです。

現在、姫路市はヒ素等の調査を的形町的形〇〇の井戸水で行っています。これは僕の家なんです。これは塩田の真東、ぎりぎりのところの家なのですけれど、そこの井戸水はずっと、10年以上調査をしています。

基準値の範囲内で止まっています。これはラッキーなことやと思うんですけど、この工事を今後するというふうになると、非常に長期にわたって調査が必要になると思いますし、何かあったときの手だてというのは相当やっぱり考えていかないといけないのではないかなと思いますから、しっかりと事前調査をして、安全性の確認を図っていってもらいたいなと思います。

先ほど、地震のこともありましたけど、この35号線の近くには大きなマンションが建っているんです。ここは神戸の震災のときは大きく揺れて、エレベーターが破損するという事故があって、壁も大分壊れました。それぐらいやっぱり地盤が弱いので、相当、橋桁についてはしっかりとしたものを作らないといけないだろうし、そういうところで工事するということは、いろんなことが起こるということを覚悟しないといけないのではないかなと思っています。

これが二つ目です。

三つ目はバイパスの渋滞対策についてです。

自治会長を 10 年近くやっていましたので、最初の頃は促進大会という、何度も行きました。そのときは真っすぐ走るんやろうなと思っていたんです。ところが、見た瞬間にえらい曲がっているやんかと。これは大丈夫かなというのが最初の印象です。

これって危ないんちゃうかなということが、みんな言っています。今でも姫路バイパスが渋滞になったら車が的形の町内に走ってくるんです。これが姫路バイパスも結局、事故。トンネルと坂道を繰り返して曲がっている道路ができると、事故というのは起こりやすくなると思いますので、そういうところで事故があると、その真下の的形のところに下りてくる。そこをどんどん入ってくる。それで抜け道をどんどん入ってくるということが、今でもありますし、これからそれがもっと増えてくるのではないかなと思います。

木場の人も言うてはりましたけれど、ちょっと木場、的形、大塩はちょっと大変なことが多いのではないかなと思っています。

ぜひ、やっぱりそういうことも含めて、今の道、本当にこれでよかったですのかということを考えてももらいたいなと思います。

本当に僕は、こういう防災も含めていろんなことをもう少し、もう一度立ち止まって検討してもらいたいなということを最後に言って終わります。

以上です。

○議長 20 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、21 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（21 番） 21 番の〇〇です。

この道路については半世紀ぐらい前から聞いていましたけれども、途中で何か冬眠状態になって、消えたのかなと思ったら、数年前からまた盛り返ってきて、ではどんな夢が語られている計画なのかと思ったら、もう全くしようもなかった。

バイパスの渋滞や事故を減らすんだ、それで、物流をスムーズにして製造業を活性化させる、これも先ほど来、皆さん言われている

ようには、もう既に渋滞や交通量は減ってきてているわけですよね。これをまた十数年後に増やしたところでどうなるものでもないし、それから、広畠を中心とする工場地帯の活性化についても、これは渋滞が原因で、渋滞をなくしたら活性化するというものではありませんし、日本製鉄はピツツバーグへ行くというんですからね。ここで新しいバイパスを造っても、どうにもなりません。

観光客の誘致も、今のバイパスであれば、東から来ても、西から来ても、姫路城が見えてきたみたいなセッティングの仕方をしていますけれども、この新しいバイパスはどんどん遠ざかって、どこが姫路城という感じになってしまふのであんまり効果はありません。

それから、防災の問題なんですけども、これも先ほど言われましたけれども、やはり軟弱地盤だし、軟弱地盤であれば振動も震度も大きくなります。なので、ひょっとしたらこの新しいバイパスが一番危険な道路になるやもしれません。

こうやって見てくると、これは何のために造る道路という感じなんですね。それにとてつもないお金をつぎ込んでどうするのかということです。

しかもお金だけではなくて、今まで聞いてきたように、もう各地で多くの人が自分の暮らしの将来を失う、あるいは自分の子供たちや孫たちの未来をも失うというような、被害をもたらす可能性が非常に高い。みんなそれを心配されています。

それから、何人か私はこの道路計画に賛成の立場からという話をされていましたが、その立場から見ても、立ち退きは、要するにルート変更はしてほしい。自分はこれをそのままやってもらったら困る。はっきり言えば、この道路計画反対論ですよね。ほとんど賛成の方がいらっしゃらない。

そういう意味では、その方は早く計画を決めてくれと言われましたけれども、大部分の方はいろいろ工夫して、こっちのルートをしたらいい、どっちのルートにしたらいいということも考えておられましたけれども、計画の中止が一番です。みんなが助かるんです。

そして必要なことは、では何もしないでいいのかというと、この

播磨地域の交通状況はそんなに万々歳というわけではありませんから、例えば今のバイパス。そのうち補修をしなくてはいけない時期がもうかなり近づいていますよね。そういうこともしなくてはいけないし、高齢化が進めばコミュニティバスとか、そういう住民の足を確保するということも必要ですし、場合によってはどこかの鉄道をやめる、あるいは本数を減らす。そういう市民の足を守るという点から言っても、この道路に無駄なお金をつぎ込むのではなくて、そういう市民の、住民の要望に沿ったお金の使い方をしていただきたい。

今日のお話を聞いていて、私も勉強になることがたくさんありました。当局の皆さんも、ぜひよく聞いて考えていただきたい。そのために、皆さんも努力をしていただきたいと思います。

住民の皆さんも、ここまで話をしてくると、この道路計画をやめさせることが、それぞれの市や町やまちの将来を明るくしていく最もよい方法だと。ここは大変だからこれはやめてくれ、ここは大変だから、それをやめるとこっちの方が困るかもしれない。そういう状況ですので、皆さんでやっぱり手をつなぎ合って、よりよい播磨をつくっていくために、手をつないでいただきたいと。官も民も手をつないで、その方向でいっていただきたいと思います。

以上です。

○議長 21番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

引き続きまして、22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（22番） 木場からきました、○○と言います。

木場の予定計画道路から20メートルぐらいしか離れていないとこにある、正福寺○○。○○生まれて育ったのも、もちろん木場です。

先ほど○○が言われた、説明された道路に対する問題点。それは非常に賛同するところで、あえてその点については僕はもう言わないようにします。全く同意します。

それから、木場の地元の人たちも、2番目、3番目、18番目という、非常にたくさんの方が生活環境を破壊する、立ち退きをさせなあかん、祭りができるようになるんちゃうかということにも本当に賛同するところでありまして、これもあえて重ねて言えることはありません。

それから、的形の方々が自然環境をどれだけ大切にされているか、どれぐらい大切なところを破壊する道路かというのも、全く賛同するところでありまして、あえてここも重ねて言うということはしないでおこうと思います。

その分、すごくローカルな話をしたいと思います。

○○お寺の本堂の裏には八幡岩という、これは歴史上にも、古文書に書かれているぐらい古い古い岩がありまして、伝説では、神功皇后が三韓征伐の帰りに腰かけて一休みしたとかいう、伝説もあるぐらいの昔からある岩があります。

その岩は大きな、本当に大きな岩で、岩盤が地中からせり出してきた岩であると。これも専門家の判断なのですけれども、その専門家によると、六甲山の岩盤がそのまま西へつながって、上にまでせり出してきた岩がこの岩ですよというふうに言われまして、それが神様の岩となっていて、200年ぐらい前、○○お寺がそこに建つまでの間は、神様の岩としてしめ縄が張ってあって、お祀りをされていたというぐらいの古いものなのですけれど、その岩盤がせり出してきたその裏側に今回、計画で山をVの字に切り取って通過させようという、向山という名前だと思うのですが、その山があります。広畠の西のほうから海岸線を通ってきて、急に北にカーブして、北に上がっていく場所があります。八家川を越えたところが木場の地区ですけれど、その木場の地区に入った途端に山があって、その山をVに切って道を通すという計画というふうに思っております。

そのVのすぐそばにお寺がありますが、その山ですけれども、実は1970年ぐらいだと思うのですけれども、Vに切る場所のすぐ近くに姫路市立八木小学校が建っていました。僕たちの年代であれば、姫路市立八木小学校は今、八木公民館が建っている場所ですけれど

も、八木公民館とか、木場地区のお祭りの屋台蔵がある辺りの場所です。そこに、市立八木小学校がありました。ただ、その頃は隣の八家川の公害がものすごくひどい。八家川の公害で大変な時代でありまして、硫化水素がぼこぼこ出ていたというときで、何とかその公害から避難して、安全な小学校を建てたいなというのが住民の願いがありました。

姫路市のほうでもそれを何とかしたいというふうになって、いろいろ探したのですけども、塩田は難しい、広いけれど塩田は無理。それで山の上に建てたらどうかという意見もあったそうです。その山の上を、取りあえずボーリング調査をしたというふうに、僕の亡くなった父親から聞いておりまして、そのボーリングの調査をしたらすごい岩盤が出てきて、こんな岩盤を整地したり、物を建てたりは到底無理やから駄目という結果が出たという。これは姫路市の方に一回調べてもらえば、1970 年前後の公立小学校建設に関する事例なので、何か記録が残っておるのではないかと思いますが、その後、今の小学校の場所に移転がかなったという歴史があります。

それぐらい、この辺の山は岩盤でできた、さっきの的形の方も言われていましたが、的形アルプスの山は岩盤がせり出して、その上に表土が乗って、自然の木が植わって、自然環境ができてきた、そういう山であると思うので、ただでさえ掘るのが大変で、もし掘つたらその影響は計り知れんものがあるとは思います。なので、こんなところの山をあえて切ってまで造るような道ではない、何のメリットもないというふうに私は思います。

だから、ちょうど V に切る予定地のすぐ下に、清水という湧き水が今でもあるのですけれども、すごく神秘的な洞窟のようなところなんですけれども、そこは多分江戸時代、水道がなかった時代は地区の人たちの大切な水源であったように思いますし、もしも何か災害で水道が使えないときは、それが災害用の水源に十分なるようなきれいな水が湧いているんです。そういうところの真上を、この工事をしたら、多分それは全部駄目になると思います。

お寺には山号というのがあります、「何々山何とか寺」といっ

て、「比叡山延暦寺」とかあるのですけれど、〇〇「清流山正福寺」という、清い流れる山というのは多分、この清水の湧き水を、そこから発想を得た山号をつけたのであろうと僕は〇〇考えておりまして、そういう大事な、地区にとって非常に大事な自然環境というのか、遺産を、みすみすこういう道が潰してしまうのは納得できないなというふうに思います。

自然環境とか地区の文化財であり、生活基盤、いろいろなものを破壊し尽くすような計画であると思うので、本当に反対をしています。

それからこの計画路の、姫路市の特に海岸線の状況を地図で見てみると、広畠から東へ海岸線をずっと工業地帯で、民家も幾つもあるので、その上をずっと通ってきて、それから木場のすぐ南に来たところで北へ上がってくる。何で北へ上がるかというと、小赤壁という自然の山、木場の人らは木庭山という山の名前で呼ぶのですけれども、その小赤壁が出てきます。

ここは兵庫県のレッドリストという指定をされておるんです。自然環境をこれだけはもう守らなあかん、放っておったらあかんようになるという、レッドリストの29番になるのですけれども、さすがにそこを通すというのは県の計画、市の方も、そこは迂回されたんやと思うんです。迂回した先が木場の我々の村の真上を通るという、そういう無謀な計画がそこで出されているのだろうというふうに想像します。

それから、その木庭山には今、高圧線が通っています。これは説明会で聞いて分かったのですけれど、高圧線が通っているところを、新しい高規格道路をつけるのは非常に難しいから、そこは無理なんやというのは、地区の説明会で教えてもらったのですが、その小赤壁と木庭山を迂回したというところを考えると、この計画自体が、やっぱり海岸線をずっと西から東に通すこと自体に、計画に無理があるというふうに思いますので、全面的に僕はこの計画道路について反対をしております。

以上で公述を終わります。

○議長 22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、23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（23番） 23番、姫路市広畑在住、〇〇と申します。

まず、貴重なお時間をつくっていただきて、誠にありがとうございます。

早速ですが本題に移りたいのですが、まず兵庫県のホームページに掲載されている播磨臨海地域道路の資料について、私の意見を幾つか述べさせていただきます。

地域の課題①、これなんですけれど、交通容量の不足についてなんですけど、姫路バイパスと加古川バイパスは設計基準の交通量に対して大幅な、約5万台ぐらいですか、不足と掲載されているのですが、一般車両と貨物車両の割合はどのくらいになっているのでしょうか。また、国道2号線のバイパスから臨海地域とか、海辺の工場地域へ移動している車両とか、そういったのは把握されているんですか。

例えばなんですけど、大阪から岡山までの交通量が多い場合、要は全然湾岸地域とかに下りなかった場合は、播磨臨海道路が整備されても、全く意味をなさないと思います。

次になんですけど、地域の特徴①の、こっちのグラフなんですけど、「播磨臨海地域は全国屈指のものづくり拠点」と書かれています、その中で製品出荷額の主要都市比較というのが棒グラフで書かれているのですけど、1番が皆さん御存じのとおり豊田市で、全国2位の規模が播磨臨海地域というふうに書かれているのですけど、Wikipediaというのがあるのですけど、ネットの記事によると、千葉県なんですが市原市が市で言うと全国2位なんです。

ほかのグラフをよく見ると、川崎市、横浜市、大阪市と書かれているにもかかわらず、なぜ播磨臨海地域とまとめて表示する必要があるのかちょっと僕には全く理解できなくて、本来だったらそれは個別で、姫路市、高砂市、加古川市で表示すべきだと、そのグラフ

としてはそれが正解だと思うんですけど、何かこれはもう意図的に印象操作して、この必要性というのを全面的に押し出しているようになんか僕は感じてならないです。

次に、都市計画に関わる住民説明会の内容、こちらの資料を見させてもらったのですけれど、高砂市の意見交換において主な意見として、多分抜粋なんでしょうね、これ、「地域全体で交通量が増えるのか減るのか」という問い合わせ、「地域全体の交通量は減少傾向」というのがここに書かれています。全体の交通量というのをもう分かっているんですよね。にもかかわらず、播磨臨海道路を造るという意味が、ちょっと疑問が残るんですけど、そういうのはどう考えていらっしゃるのでしょうか。

最後に、本件とずれてしまいますが、ちょっと皆さん、この場でぜひ言いたいことがあってこの場に僕はいるんですけど、大規模な予算が、先ほどの方も言っておられましたけれど、6,000億円以上かかるわけじゃないですか。この予算をほかに使うことができないのかというのは、多分皆さんも感じていると思うんですけど、例えば、最近のニュースで水道管の老朽化で地盤が陥没とか、別にその道路で言えば、いろんなところで道路標識とかが見にくい状況が、今、姫路市周辺もあるのにもかかわらず、なぜこの大規模な予算を使わなければならぬのか。

管轄が違うと言えばそれまでなんですけれども、私たち市民とか県民からすると、予算というのはそもそも税金なので、ちょっといま一度、有効に活用できるように考えてもらいたいと思います。

これで私の公述を終わります。

○議長 23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 24 番の方になりますが、事前に辞退の申出がありましたので、公述は行いません。

続きまして、25 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（25 番） 25 番、木場からきました○○です。

この播磨臨海地域道路の都市計画について、私の意見を述べさせていただきます。

まず、この道路を造ることを前提としての意見です。

私の意見は、現在、現案のルートよりも海上ルートを採用していただきたい。木場住民である私の願いです。

理由としまして、令和5年12月の説明会。その中の計画路線ルート並びに構造の考え方として、道路、水路、緑地等の公共空間を使う、建物が比較的少ない市街化調整区域を導入空間としてこのルートを設定した。つまり、支障件数をできるだけ少なくする現案のルートを選定したという説明がありました。

確かに、広畠から白浜まで、支障件数をできるだけ少なくする方針に沿っていると思われます。しかし、白浜インターチェンジから姫路南ジャンクションへの現案ルート、つまり、木場地区を通過する現案ルートの設定は支障件数をできるだけ少なくするという方針から大きく外れているものであります。

このことは、令和7年2月の八木公民館での住民説明会の、配布資料の中の支障件数を表示した表で分かります。現案では、全体で約50件、うち木場地区は約20件。海上ルート案では、全体で約30件、うち木場地区は0件との説明です。明らかに支障件数からでは、現案よりも海上ルート案のほうが当初のルート選定の原則に合致するものであると思います。木場地区である私にとっては、海上ルート案を採用することが当然だと考えております。

次に、この道路の果たす役割及び整備効果の面から考えました。

播磨臨海部から阪神方面への時間的短縮や渋滞緩和等による物流の効率化がもたらされると説明がありました。現案の白浜インターチェンジ、姫路南ジャンクション、大塩インターチェンジとするルートと、海上ルートである白浜インターチェンジ、的形ジャンクション、大塩インターチェンジと比較した場合、海上ルートの案のほうが距離的にも時間的にも優位であります。海上ルート案が完成し、利用され続ければ、説明会でありました工事費の増加という問題は、距離的・時間的な優位性を持つ海上ルートによって十分にその増加

した件数、工事費を回収し、それを上回る便益をもたらすと考えます。

このように、本道路が果たす役割及び整備効果の面からも、海上ルートが本計画路線にふさわしいものと信じます。

次に、木場地区へのメリットについて考えました。

令和7年2月の住民説明会の資料の最後のところに、木場地区へのメリットとして、「人口減少への対応のまとめ」という文があります。その中では、本市平均を上回る速度で人口減少している、このことは木場地区における近々の問題であると認識しているそうです。

次に、「播磨臨海地域道路の周辺整備事業としていろんなことをする、一体整備することが人口減少抑制につなげられる可能性」と説明されています。

灘中校区の中で人口増加が著しい糸引校区を考えました。

宅地化が可能な農地等が豊富なこの校区は人口が増えています。小学校もどんどん生徒が増えています。つまり、人口が増加する、人が住むには宅地が必要なのです。宅地がなければ人口は増えません。

このことを考えますと、現在の案では木場地区に残されている貴重でなおかつ数少ない宅地が消滅し、道路完成後に起こることが予想される住環境の悪化は、人口減少抑制どころか人口減少増進に寄与すると懸念されます。

人口減少増進に寄与すると考えられる現案よりも、現状の宅地等を残す海上ルート案のほうが木場地区の住民にとってはメリットが大きいと考えます。

それと最後になります。

この同じ表の中で、人口減少への対応は行政だけでなく、地域の方々との連携が不可欠であると述べられています。しかし、八木地区、木場地区におきましては、必ずしも行政を信頼していません。

その一つの例としては、約50年前、八家川汚染がもたらした悪臭と亜硫酸ガス、硫化ガス等による公害被害によって、八木小学校

が校区の中心部から通学に不便な、そして危険を有する北端の地へ、校区の北の端へ移転しました。ちょうどこの移転する前の小学校が今回のルートにかかることになっております。もし、小学校がこのまま残っていれば、このルートの設定もなかったのではないかと思います。

そして、八家川排水機場位置決定にいろいろと協力した八木、木場自治会の要望に対して、木場地区内の排水ポンプ場の増設をお願いしていましたが、いまだ計画もされず、放置されているところです。

このようなことから、木場地区においては行政に対して必ずしも信頼を置いていることをできないと、そんな雰囲気が漂っています。したがって、木場地区に影響が最も少ない海上ルート案、これが木場住民である私にとって、もしこの道路を建設するのであれば、この選択肢しかないのでです。

最後にもう一度お願いします。

もし、このルートで道路を建設するのならば、木場地区を通る現案ではなく、海上ルート案を採用してくださいますようお願いいたします。

以上で私の公述は終わります。

○議長 25番の方、ありがとうございました。お席にお戻りください。

以上で、本日の公聴会の議事は全て終了いたしました。

進行を事務局にお返しします。

○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、本当にありがとうございました。

本日の公聴会の記録と公述していただきました御意見の要旨は、いただきました御意見に対する県の考え方等も合わせまして、都市計画案の縦覧までに兵庫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1時42分)