

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	<p>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。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
2	<p>交通量の観点から必要性がない。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
4	<p>これまでの計画検討の進め方に問題がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

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	<p>住民意見に配慮した計画検討ができていない。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。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。</li> <li>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ず。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。</li> </ul>
6	<p>高砂地域を通るルートに問題がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「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なく、明らかな矛盾、論理破綻である。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、大木曾水路は、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。</li> <li>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。</li> </ul>

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	<p>稲美町を通るルートに問題がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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ね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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
8	<p>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。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

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	<p>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、科学的根拠や財源の見通しはあるのか疑問である。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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、財源の見通しはあるのか。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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>山陽新幹線を越える道路線形は危険である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本道路は、道路構造令などに基づき安全に走行できる構造で計画しています。</li> </ul>
11	<p>環境面での影響が心配である。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

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	<p>用地買収や物件補償について心配がある。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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を余儀なくされる。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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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となります。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
13	<p>周辺道路の整備計画を立ててほしい。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>