

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【中播会場】

- 1 公聴会の日時及び場所 令和7年6月8日(日) 10:00～13:42 姫路市役所10階大会議室
- 2 参加者数 公述人23名、傍聴者88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>産業発展、地域の発展、日常生活の安全・安心の確保のため、播磨臨海地域道路は必要である。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業発展、地域の発展のため、播磨地域の産物が全国により多く、より速く届けられることができる道路が求められている。 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人で言う動脈硬化状態を解決するため、播磨臨海地域道路は必要である。 姫路市南西部では、国道250号の慢性的な渋滞に加え、今後周辺道路の整備に伴い、臨海産業ゾーンの物流が活性化し生活道路への車両流入が増大することで、今まで以上に地域の日常生活の安全・安心が脅かされるため、播磨臨海地域道路とアクセス道路の早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。引き続き、国、沿線市町と連携し、都市計画・環境影響評価の手続きを進めていきます。都市計画決定時期は現時点で未定です。
2	<p>早期に都市計画手続を完了し、事業化すべきである。 また、スケジュールを周知してほしい。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域のコンセンサスを十分得る努力をした上で、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る。 ルート変更ができない場合、事業運営や設備投資の方針決定のために、都市計画決定時期や早期事業化に向けたスケジュールを、支障となる企業に伝えてほしい。 早期事業化が大事である。 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開催してほしい。 	

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
3	<p>必要性や採算性に疑義がある。 老朽化対策等に予算をかけるべきである。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少時代に将来性や採算性があるのか。道路が完成する頃には人口が減少し、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ふことになるのか。 播磨灘沿岸にある大企業のために、姫路バイパスの交通量を1割減らすことに6,000億円から1兆円の税金を使うことに疑問がある。 人口が減少して、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負担するのか。 少子化が進む中、次の世代の負の遺産となりかねない。 事業費がどんどんかさみ、税金が天井知らずで上がっていくのではないのか。 誰も困らないルートはなく、この道路計画をやめさせることが、それぞれの市やまちの将来を明るくしていく最も良い方法である。 国道2号バイパス、一般道路、上下水道管等のインフラ老朽化対策に優先的にお金を使ってほしい。 水道管の老朽化による道路陥没などの問題が姫路市周辺であるにもかかわらず、大規模な予算をこの道路で使わなければならないのか疑問である。 この道路に無駄なお金をつぎ込むのではなく、2号バイパスの補修など、住民の要望に沿ったお金の使い方をしてほしい。 地域全体の交通量は減少傾向にもかかわらず、播磨臨海地域道路を造ることをどう考えているのか。 国道2号バイパスの交通量について一般車両と貨物車両の割合やどこへ向かう交通なのかを把握しないと、播磨臨海地域道路を整備しても利用されるか分からないのではないのか。 播磨臨海地域の製品出荷額が全国2位となっているが、他の工業地帯は市ごとの分類になっている。比較するのであれば姫路市、高砂市、加古川市の単位で比較すべきと考えるが、播磨臨海地域でまとめた理由が理解できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 全体事業費については現時点で未定ですが、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、事業主体が決まり事業化される際には、「新規事業採択時評価」の手続が行われ、第三者委員会等の意見も聴きながら、メンテナンス費用も含めた費用対効果の算出等により、必要性の評価が行われるものと考えています。 将来の人口、GDP等の社会経済指標等を考慮して交通量を推計しており、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、播磨臨海地域道路の整備により国道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。また、交通量は人口のみに比例するわけではありませんが、仮に人口と同様に交通量が減少した場合でも、国道2号バイパスの容量を上回る交通が見込まれ、本道路の必要性は変わらないと考えています。 国道2号バイパスの各調査地点における現況交通量の小型車両と大型車両の割合等については、兵庫県のホームページ等で公表されている全国道路・街路交通情勢調査結果により確認することができます。また、国が実施した「計画段階評価」において、国道2号バイパスの利用状況の分析がなされています。 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、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。 インフラの維持管理・更新等を着実に推進するため、国土交通省では「インフラ長寿命化計画」を策定し、持続可能なインフラメンテナンスの実現に取り組まれています。また県においても、「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に基づき、インフラ施設の老朽化対策を推進しています。一方で、播磨臨海地域における東西をつなぐ自動車専用道路は国道2号バイパスのみであり、国道2号バイパスで交通事故による通行止めが発生すると周辺地域の道路も渋滞することになります。本道路が整備されることにより、国道2号バイパスの将来の大規模修繕に伴う通行規制、通行止めのリスクを低減する代替路としての機能も期待されています。 播磨臨海地域道路が通る地域(播磨臨海地域)には、姫路港や東播磨港が整備されており、全国屈指のものづくり拠点で世界や国内のトップシェアを持つ製造拠点が集積しています。県作成のパンフレットでは、播磨臨海地域道路が通る地域として播磨臨海地域全体の製造品出荷額を分かりやすく表現するため全国主要都市と比較されています。

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
4	<p>山陽自動車道等への誘導策も考えられるのではないか。 通過車両が多いと整備しても効果がないのではないか。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道2号バイパスを走行する車の大半は通過車両であるため、並走する山陽自動車道や中国縦貫道路の料金設定を変更するだけで、国道2号バイパスからこれらの高速道路への車両の誘導は可能ではないか。その他の誘導策も含め住民参画のもと検討すべきである。 ・バイパスの交通量について、例えば大阪から岡山までの通過交通量が多く、湾岸地域に南下しない場合、播磨臨海地域道路を整備しても意味がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年3月24日に国において開催された社会資本整備審議会道路分科会第19回近畿地方小委員会の配布資料によると、国道2号バイパスにおける播磨地域外から播磨地域外への通過交通の割合は約10%であり、播磨地域に発着点がある交通は約90%とされています。また、国道2号バイパス等の東西の主要幹線だけではなく、臨海部から国道2号バイパスにアクセスする南北道路でも慢性的な渋滞が発生しています。 ・臨海部から播磨地域外への交通は南北道路、国道2号バイパスを経由していることから、播磨臨海地域道路の整備により国道2号バイパス等からの交通転換が見込まれるとともに、南北道路の渋滞緩和にも効果があると考えています。
5	<p>道路計画の検討が不十分であり透明性に欠ける。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存道路を拡張する案、ほかの未利用地を活用する代替案の検討が不十分であり、行政の透明性と合理性に欠ける。 ・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。 ・住民に真摯に向き合い、根拠を開示するとともに、事実に基づいた説明をしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・播磨臨海地域における東西をつなぐ自動車専用道路は国道2号バイパスのみであり、国道2号バイパスで交通事故による通行止めが発生すると周辺地域の道路も渋滞することになります。通行止め等のリスク低減のため、代替路が必要と考えており、国の「計画段階評価」において、新たな多車線の自動車専用道路が前提とされています。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、できる限り地域への影響を少なくするため、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の検討を行った上で計画しています。なお、「計画段階評価」においても、国道2号バイパスの大規模修繕に伴う交通規制・通行止めのリスク低減に資するネットワーク代替性の強化が必要と判断されています。 ・将来交通量推計は、将来の人口減少や社会経済状況等を考慮し予測しています。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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
6	<p>地域住民に計画を十分周知し、意見を取り入れるべきである。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民が納得できないまま、既に決定済みであるかのように計画を推進している。 ・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る。 ・県の対応は結果ありきという感じであり、意見聴取と言いながら、住民の意見を全く聞く態度ではない。 ・環境省が出している『交通インフラに関するガイドライン(交通騒音問題の未然防止のための沿道・沿線対策に関するガイドライン)』に基づく体制整備により、真摯な議論がなされているか、いささか疑問である。 ・詳細な完成予想図が県のホームページでしか見られないため、該当地域の全世帯に配布するなどの措置を講ずべきである。 ・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を期待する。 ・テレビ番組を制作して問題提起、意見交換、告知などを行うべき。 ・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と一緒に描き、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む。 ・意見聴取のために実施した抽出アンケートは当該地域の人口の0.2%程度しか配付できておらず、回答は0.2%に満たないと考えており、偏ったアンケート結果ではないか。 ・今後は、労働人口の減少、自動運転技術の普及、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る。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してほしい。 ・国土交通省が誰でも自由に道路の構造やコストをシミュレーションできるソフトを作成し姫路市がそのシミュレーション結果を自由に見たい場所でAR画面で見られるようにすることで、住民の理解を促すような政策をとってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・播磨臨海地域道路については、国の「計画段階評価」時に、国において、アンケート、ヒアリング、オープンハウス等を実施し、幅広く意見聴取されているものと考えています。その後、都市計画法に基づく手続に着手し、国から手交されたルート計画案をもとに、県と沿線市町が検討を行い都市計画素案を作成し、令和5年度には本線についての説明会を18会場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20会場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回答してきたと考えています。 また、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、改めて住民の意見を聴く機会が必要と判断し、公聴会を開催したところで なお、説明会や公聴会時に会場に掲示した都市計画素案の図面や、参考として説明に用いたイメージ図は県ホームページに掲載しており、県のホームページ以外にも、各市町の窓口で閲覧することができます。 今後は、都市計画案を縦覧に供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。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。

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
7	<p>環境への影響や方策を住民に丁寧に説明し、合意形成を図るべきである。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 生態系保全のための方策検討は、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む。 低周波音を起因とした健康・騒音被害など、住民が安心して健康に暮らせ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不可欠である。 騒音の規制に対して、事業者側がどのような対応をするのかを説明した上で、合意形成を図ってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 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ぬ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。提出された意見書を参考にするとともに、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審議していただく予定です。
8	<p>自然環境や生態系への影響を調査・検証し、地域住民と共有してほしい。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路建設を進める前に、(1)現在の生態系に関するデータ収集のための調査、(2)その調査結果の情報公開と共有、(3)調査結果を踏まえた生態系保全のための方策の検討を実施してほしい。 トンネルの貫通場所はウバメガシがほぼ100%の純林であり、特に価値が高い。また、県の絶滅危惧種Bランクのアカテガニが生息しているが、工事で完全に絶滅すると思われる。これらに対する調査を行った上で判断してほしい。 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。 	

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
9	<p>木場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"> 木場地域の祭りの存続、繁栄を考えれば代替えルートはあると思うが、行政は現案が最適と地域の人には理解できない評価を言い続けるだけである。 かつて市立八木小学校の移転候補地として木場の山の上をボーリング調査した際、すごい岩盤が出てきて建設を断念した経緯があると聞いたことがある。トンネルを掘った時の影響は計り知れず、あえてそこに道を造るべきではない。 支障件数をできるだけ少なくする方針であれば、現案ではなく木場地区の支障件数を0件とする海上ルート案を採用すべきである。 現案よりも海上ルート案の方が距離的にも時間的にも優位であり、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図られると考える。 人口減少の対応で地域との連携が不可欠というのであれば、木場地区においては地区への影響が最も少ない海上ルート案しかない。 現案では木場地区に残されている数少ない宅地が消滅し、人口減少が加速すると懸念される。 木場の地域分断、工事中の安全性、祭りへの影響、自然破壊も含めてこのルートでよいのかということをもっと考えてほしい。 本事業により、日々の生活、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。 木場を分断する道路の建設により、灘のけんか祭りにつながっていた木場の方たちの絆の崩壊につながる。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。 地区にとって非常に重要な自然環境、遺産、生活基盤などいろいろなものを破壊しつくすような計画であり、本当に反対である。 小赤壁等を避けるため木場の真上を通るという無謀な計画にしたと想像するが、海岸線沿いを東西に通す計画に無理がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 現案より海上を通るルートの方が、木場地区においてルートに影響する住宅等の軒数は少なくなりますが、海上施工となりコストが大幅に増えること、現案の方が国道2号バイパス及び播但連絡道路との接続性など全体としての利便性が優位であることなどを考慮し、総合的に判断した結果、現案の方が優位だと考えています。 ルート選定に係る文献調査において、現ルート案周辺は、一般的な岩質であることを確認しており、道路建設を回避すべき地質的課題は確認されていません。事業実施段階で、事業者が詳細な地質調査を行った上で適切な施工方法や対策を検討するものと考えています。 今後、人口減少などの課題を踏まえ、姫路市において高架下などを利用したまちづくりが検討されるなど、播磨臨海地域道路を契機としたまちづくりが進められるよう、地域と連携し、検討がなされる予定と聞いております。 生活環境や自然環境等への影響については、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、都市計画案の縦覧に併せて「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ことになっています。また、工事中の安全性への懸念に対しては、事業実施段階で、事業者において詳細設計及び工事中の安全管理等が計画される中で適切に対応されるものと考えています。

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
10	<p>住宅等の立ち退きが生じないルートに変更してほしい。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定後に企業敷地内での建築や開発申請が通らなくなり、大型な設備投資ができなくなるなど、事業運営の支障となるためルートを変更してほしい。 できる限り立ち退きが発生しないような計画に見直ししてほしい。 少数とはいえ、住み続けたい人に立ち退きを求めてまで道路を建設する意味があるのか。人を犠牲にしない方法を考えてほしい。 住民の生活を犠牲にしてまで押し進めるべき計画ではない。 須加地区で20軒弱の住宅の立ち退きが予想され、後の自治会活動等に大きな影響があるため、ルートを南側に振って野田川岸壁川側に橋脚を設置し、南細江緑地帯から西側緑地帯の南半分を通過するルートを検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、できる限り地域への影響を少なくするため、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の検討を行った上で計画しており、建設コストを抑えつつ、ルートに影響する住宅等を極力少なくした計画だと考えています。 須加地区について、野田川は航路になっており、関係機関協議の結果、川の中に橋脚を建てられないこととなっています。その他、ライフライン施設や大規模工場など、現実的に移転が困難な施設を避けたルートであり、現案が最適と考えています。

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
11	<p>安全に建設できるのか疑問である。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軟弱な臨海地域の地盤に巨大な建造物を建てること自体、地震の起因となるのではないか。 ・塩田跡地はいろいろな廃棄物で埋め立てられ、地盤が軟弱であり、橋脚を設置しても大丈夫なのか。 ・塩田が廃止された後の埋立地には多くの廃棄物が埋まっていると言われており土壌汚染等が考えられる。事前調査をして、安全性の確認をしてほしい。 ・山崎断層地震と南海トラフ地震がほぼ同時に発生した場合に、それに耐えられる構造物が建設できるのか疑問である。 ・トンネル発破の振動により表土の崩壊が心配される。ルート決定前にトンネルを掘って大丈夫かどうかの調査をしてほしい。 ・岩鼻地区、南地区の住民の不安解消のため、トンネル工事をして問題ないことを確認する現地調査をしてほしい。 ・トンネル工事により、これまでと違う場所から水が染み出し、冬場に凍って岩の割れ目が大きくなり、将来がけ崩れを起こさないか。 ・岩鼻地区は、急傾斜直下の住宅も多く、工事中の振動や工事後の地震による被害が想定される。 ・土砂災害特別警戒区域等に指定されている地域に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こととなり、安全性の観点から容認できない。事前調査をすべきである。山の水脈が変わることも懸念している。 ・南海トラフなどの大地震の際には高架道路が崩落し、歴史ある古い町並みが下に埋もれてしまうのではないか。 ・建設中の地震により、橋梁が倒壊して家がつぶれないか心配である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、地質に関する文献や既存の地質調査結果で確認しており、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、事業者において現地ボーリング等の詳細調査が行われた上で、把握された地質の状況、最新の技術基準に基づき適切な施工方法や対策が検討され、安全に施工できることの確認がなされ、地域住民に説明した上で工事が行われるものと考えています。 ・橋梁などの道路構造物の耐震対策については、事業実施段階で事業者において最新の基準等により設計が行われることで、必要な対策が講じられるものと考えています。
12	<p>道路の構造を見直してほしい。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ランプから降りてきた先にある一般道路が渋滞しているため、ランプの位置を一般道路から離れたらどうか。 ・道路構造令の制限を上回るスピードで走行することや、勾配を伴うカーブするトンネルなど、実際に想定されるスピードやシチュエーションを前提に安全性を再検討してほしい。 ・渋滞が緩和された高規格道路でスピードの出しすぎにより、これまでより大きな事故が起こる可能性があるのではないかと懸念している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・播磨臨海地域道路のランプは、国道2号バイパスや国道250号等からの交通転換を図ることや、沿線住民の利便性向上を図る観点から、国道250号や主要な南北幹線道路に接続する計画となっています。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あり、本道路が供用されるまでに改良されることで新たな渋滞は発生しないと考えています。 ・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。また、供用後は、道路管理者又は交通管理者において、交通状況に応じた必要な安全対策が講じられるものと考えています。

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
13	<p>的形の魅力が失われ衰退を招く計画である。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路により、的形の誇りである自然と環境が消えてなくなることで的形に魅力に感じて移住してくる人が減り、老人ばかりで子供や若者の少ない、活気のない町になってしまう。 ・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だろう。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く。 ・山を崩す計画になっているが、子供たちが望むものではなく、豊かな生態系を次世代に渡すことができない。 ・坂の山に大きなコンクリート構造物が設置をされることで圧迫感、威圧感を感じ、的形の魅力が壊れてしまう。 ・高速道路は的形の住民に何の利益ももたらさず、百害あって一利なしである。 ・約1,700年前から山々と共に暮らしてきた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。 ・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である。 ・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。 ・未来の子供たちに山と海に囲まれた自然豊かな「ふるさとの風景」を残したい。そのような風景は、経済性や利便性とは異なる重要な価値を持っていると考える。 ・的形アルプスとして注目されているところを破壊する。的形の魅力である自然を破壊せずに残していくことが、地域のプラスになる。 ・高速道路ができると、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る、耳障りな騒音に悩まされるなど、私の住環境が悪くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・播磨臨海地域は、産業交通と生活交通の混在により国道2号バイパスや国道250号といった東西の主要幹線と南北方向の道路で慢性的な渋滞が発生しており、播磨臨海地域道路を整備することにより、産業交通と生活交通の混在が緩和され、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。的形地区にとっても、近くに（仮称）大塩インターチェンジができることや、（仮称）伊保インターチェンジへのアクセス道路となる海岸線等が整備されることで、交通の利便性や安全性の向上が期待できるものと考えています。 ・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、できる限り地域への影響を少なくするため、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しており、的形周辺においても山地を選定することにより住宅地を極力避けた計画になっていると考えています。 ・環境への配慮については、環境影響評価法に基づき、現在は、環境への影響を調査・予測・評価し必要に応じて環境保全措置を検討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、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。 ・今後、人口減少などの課題を踏まえ、姫路市において高架下などを利用したまちづくりが検討されるなど、播磨臨海地域道路を契機としたまちづくりが進められるよう、地域と連携し、検討がなされる予定と聞いております。

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
14	<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"> 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である。 転居による精神的ストレスや経済的負担が極めて大きい。 法要件を満足する必要がある設備、取扱いに安全対策が必要な製品や材料を扱う企業に対しては、移設に際して道路と離隔が取れるようにするなどの措置が必要であるため、それらを考慮して補償してもらいたい。 移転には複数の年度を要することから、期間についても配慮してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収や物件補償については、事業実施段階で事業者において個別に交渉がなされることとなります。補償や移転に係るご意見については、今後、事業者に申し伝えます。
15	<p>周辺道路への影響が心配である。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 播磨臨海地域道路の周辺道路への車流入により、居住空間や町並みが壊されてしまうのではないかと。 姫路バイパスが渋滞になったら的形に車が流入してくる。播磨臨海地域道路で事故が発生するとさらに流入が増えると思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、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策が行われるものと考えています。
16	<p>高速道路の使い方を検討してほしい。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> トランクルームや緊急時の燃料置きなど、高架下の使い方を考えたかどうか。 南海トラフ地震時の避難場所として活用したらどうか。 高架道路に津波避難用の階段を造っても、海辺から距離的に遠いので全く利用できない。お年寄りや階段があっても登ることができない。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業実施段階において、事業者、関係市町、地域の方々等が連携して高架下の活用などについて協議・検討されるものと考えています。
17	<p>短期的な渋滞対策も実施すべきである。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部地上構造にすることで予算を削減し、その予算でスマート信号を導入してほしい。 早期の渋滞解消策として、2号バイパスにリバーシブルレーンを導入してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見については、道路管理者に申し伝えます。なお、自動車専用道路は出入口以外からの出入を制限するため、地上構造にすると地域のコミュニティの分断や一般道の交通の遮断が生じることが懸念されます。そのため主に高架橋構造を採用することとしています。

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【中播会場】

番号	意見の要旨	県の考え方
18	<ul style="list-style-type: none"> 事業の目的として観光周遊の促進があるが、観光客が増えて迷惑をこうむるのは観光地周辺の住民と中小零細企業である。これに対してどのような方策を講じるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客増加に対する懸念については、県・市が連携し、適切な対応に努めます。
19	<ul style="list-style-type: none"> 道路への光ファイバーや携帯基地局の設置など、電子化に対応したインフラ整備を行うこと、ビジネスとしての道路を考えるべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見の内容については、事業実施段階で事業者等において必要に応じた検討がなされることになると考えています。
20	<ul style="list-style-type: none"> 播磨臨海地域道路と並走する山陽電車が、道路完成後に衰退することがないよう、双方が相乗的な効果を発揮できる計画としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 播磨臨海地域道路は、慢性的な渋滞が発生している国道2号バイパス等からの交通転換が目的であり、鉄道利用からの転換等による鉄道利用者の減少など、鉄道利用への直接的な影響はないものと考えています。
21	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞だけを解消するのではなく、多面的な課題を解決できるような計画としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 播磨臨海地域道路を整備することで、渋滞緩和だけでなく、新たな道路ネットワークの形成により、「製造業の活性化、投資促進」、「観光周遊の促進」、「交通事故の削減」、「災害に強いまちづくり」の効果が期待されています。
22	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画法第3条3項に基づき地域住民の法の理解を広げるために、出版物を宣伝するとともに土地所有者に対して都市計画法上の影響について説明をした上で、合意形成を図ってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画制度の概要を県ホームページに掲載し、都市計画に関する情報の提供に努めています。 また、播磨臨海地域道路の都市計画手続においては、令和5年度及び令和6年度に、県と関係市町が連携して、都市計画法第16条第1項に基づく住民説明会を計62回開催しました。開催に当たっては開催日時等を県・市町のホームページや広報紙に掲載するとともに、沿線の住宅等には案内チラシを配布することで丁寧な周知に努めました。令和7年度の公聴会でも同様の対応による周知を行っています。さらに、再度説明を求める地区等に対しては、関係市町と連携し、法に基づく説明会とは別に、個別説明会等を開催しました。これらの説明会等の中で質問があった際には、建築制限等の都市計画法上の影響について説明をしています。なお、法に基づく住民説明会の説明資料や説明会の主な意見と回答等を県ホームページに掲載し、素案の内容についての情報提供にも努めています。 今後も都市計画案の縦覧期間・場所、意見書の受付等、都市計画手続についての情報提供に努めていきます。
23	<ul style="list-style-type: none"> 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るが、播磨臨海地域道路から入らずに、初めからバイパスを通行すればよいのではないかと。遠回りになり、時間もかかり、しかも有料である。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。また、国道2号バイパスを利用する交通量は、播磨地域に発着点がある交通量が多くを占めています。そのため、姫路ジャンクションで播磨臨海地域道路から国道2号バイパスの東西両方面と播但連絡道路にアクセスできるようにすることで、現状では臨海部から南北道路(一般道)を通り、国道2号バイパスや播但連絡道路に向かっている利用者が、南北道路を通らず播磨臨海地域道路を経由してアクセスできるようになり、南北道路等の渋滞緩和が期待できるルートになっていると考えています。 また、現在、播磨臨海地域には自動車専用道路は国道2号バイパスしかありません。新たな自動車専用道路として播磨臨海地域道路を整備し国道2号バイパスや播但連絡道路と接続することで、幹線道路ネットワークの代替性・多重性が確保され、交通規制や通行止めリスクの低減にも寄与すると考えています。