

令和3年度
第2回兵庫県都市計画審議会

令和4年1月31日(月)
兵庫県農業共済会館 7階 大会議室

開会 午後 1時 59 分

【会長挨拶】

【議事審議】

議案審議に入らせていただきます。議案書の議案目録によって、本日付議されている各案件について、ご審議をお願いいたします。

第1号議案「阪神間都市計画道路(3.5.272号 火打滝山線)の変更」について、事務局からご説明をお願いします。

- 事務局 第1号議案、川西市における「阪神間都市計画道路(3.5.272号 火打滝山線)の変更」について説明します。

資料は、資料1の議案書1ページから7ページまで、前面のスクリーンのスライドを印刷したものが資料2の1ページから7ページまでとなっています。今回の変更は、火打滝山線の終点側で接続する市道15号線との接続方法を見直したことから、一部区域を変更するものです。

それでは、前面のスクリーンをご覧ください。

画面は、川西市の位置図です。川西市は、兵庫県の南東部に位置し、人口約15万人、面積約53平方キロメートルの市です。東に大阪府、北に猪名川町、西に宝塚市、南に伊丹市が隣接しています。

続いて、火打滝山線の位置図です。火打滝山線は川西市役所や阪急川西能勢口駅などが存在する川西市の南部に位置しています。

こちらは、拡大した火打滝山線付近の航空写真と概要です。火打滝山線は、都市計画道路川西猪名川線から出在家町に至るまでの延長約980メートル、車線数2車線、代表幅員12メートルの都市計画道路です。黄色で網掛けしている区域が、川西市が実施する中央北地区土地区画整理事業です。同事業では、住宅・医療・集客等の多様な機能が連携した複合的なまちづくりを目指しています。平成22年に都市計画決定され、令和3年度末の完成を目指しています。

変更箇所についてです。図の赤色で示している箇所が、今回都市計画変更する区間になります。終点側で交差する市道15号線との接続方法を見直したことから、都市計画道路の区域を変更します。

変更内容を説明します。左側の図では変更前の都市計画道路区域を、右側の図では変更後の都市計画道路区域を示しています。追加区域を赤色で、削除区域を黄色で着色しています。このように、終点部のすりつけ方法を直線から曲線に変更します。

続いて、今回の都市計画変更の要点について説明します。要点は、終点部交差点における主道路の線形の見直しです。終点側で交差する現在の市道 15 号線との主従関係が、昭和 28 年の当初決定時から逆転しています。それに伴い、主道路となった火打滝山線の交差点部の線形を改良します。これらの内容について、次のスライドにより説明します。

こちらは火打滝山線周辺の土地利用と道路網を、当初決定時の昭和 28 年と現在で比較した図です。左側の図は、昭和 28 年当初決定時の図面に、昭和 35 年の DID 地区を重ね合わせたものです。当時、DID 地区が猪名川沿いを中心に存在していたことが分かります。一方、右側の現在の図では、川西能勢口駅周辺を核として、北西方向に市街地が広がっており、DID 地区も全体に拡大しています。これらのまちの構造の変化により、幹線道路が猪名川沿いから、火打滝山線に変化しています。

こちらは、主道路が変化したことによる、道路線形の変更について説明する図です。昭和 28 年当時は、猪名川沿いに旧県道川西篠山線が供用されており、火打滝山線は、この旧県道川西篠山線に接続する従道路として計画されていました。今回の変更では、火打滝山線が主交通になっていたことから、終点部の線形を見直します。

このスライドは、先ほど説明しました交差点部における道路の変遷を時系列順にまとめています。画面の上段は、交差点部の線形を示した図、中央は時間軸、下段は当時の航空写真を表示しています。画面で、赤線、赤矢印線で示しているのが、県道川西篠山線になります。火打滝山線の昭和 28 年当初決定時は、旧県道川西篠山線に接続する従道路として計画されていました。昭和 43 年に、火打滝山線の 2 車線暫定整備に伴い、県道川西篠山線の道路区域を変更し、供用を開始しています。ただし、この時点では、交差点部の道路線形は変更されていません。その後、昭和 57 年に火打滝山線が主道路になるよう、現道区域内で、交差点部の線形が変更されています。

このスライドでは、今回の変更で、昭和 57 年より供用してきた道路の線形から、どのように変更するのかを説明します。道路構造令の解説と運用では、設計速度時速 40 キロメートルの道路では、曲線半径 100 メートル以上が望ましい値と規定されています。昭和 57 年の変更では、交差点部の曲線半径が 60 メートルであり、道路構造令は満足していましたが、今回の変更により、望ましいとされている曲線半径 100 メートルに変更します。

次に、説明会等の実施状況について説明します。令和 3 年 7 月 20 日に、川西市が住民説明会を開催するとともに、11 月 2 日から 16 日まで 2 週間、都市計画案を縦覧に供しました。意見書の提出はなく、本案について川西市に意見照会を行い「異存なし」との回答を得ていま

す。なお、市の説明会にて、住民へ説明がなされているため、県の説明会は省略しています。

最後に、住民説明会であった質問についてです。「新たに市民に制限はかかるのか」との質問に対して「都市計画道路に対して、西側土地の一部が、新たに制限がかかる区域となる。」と回答しています。西側土地の一部の区域については、画面下段に示しています。歩道の幅員が不足しており、川西ケアセンターそよ風の垣根の一部が、新たに制限がかかる箇所になりますが、既に地権者の了解は得ています。なお、右側の追加区域は既に道路用地であり、新たな制限はかかりません。また、黄色で示す削除区域についても、既に地権者の了解が得られています。

以上で説明を終わります。ご審議をよろしく申し上げます。

- 議長 ただいまの説明について、ご質問、ご意見がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。どうぞお願いします。
- 25 番委員 説明ありがとうございました。説明を聞いて気になったのが、主道路が変わったのが昭和 43 年で、曲線型に変形したのが昭和 57 年。主道路が変わって曲線になったからというのが今回の都市計画に関わる変更ですが、なぜ、昭和 57 年にその計画を変更せずに、随分経って、今変更になるのかを教えてくださいませんか。
- 議長 事務局、お願いいたします。
- 事務局 昭和 57 年のときに、確かに最小曲線半径である 60m の曲線は入れていますが、この当時は、まだ暫定整備で、歩道等が整備されていませんでした。このため、都市計画道路の区域内で収まっており、直ちに都市計画の変更が必要なかったため、この当時は変更していないというのが実情です。
- 議長 よろしいでしょうか。
- 25 番委員 はい。
- 議長 ほかに何かご質問、ご意見はありますか。よろしいでしょうか。そうしましたらお諮りしたいと思います。第1号議案については原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

- 議長 ご異議がないようですので、第1号議案については原案のとおり可決します。

次は第2号議案「豊岡都市計画道路(1.5.4 号 山陰近畿道城崎豊岡線)の変更」です。では、事務局からお願いいたします。

- 事務局 第2号議案「豊岡都市計画道路(1.5.4 号 山陰近畿道城崎豊岡線)の変更」について説明します。

資料は、資料1の議案書9ページから 19 ページまで。前面スクリーンのスライドを印刷したものが、資料2の8ページから 30 ページまで。「意見書の要旨及びこれに対する県の考え方をまとめたものが、資料3です。

今回の変更は、既に都市計画決定している北近畿豊岡自動車道の(仮称)豊岡北インターチェンジから城崎温泉付近を結ぶ自動車専用道路を新たに都市計画道路に位置づけるものです。

それでは、前面のスクリーンをご覧ください。

豊岡市は人口約7万9,000人、面積約697平方キロメートルで、兵庫県の北東部に位置し、北は日本海、西は香美町、南は養父市と朝来市、東は京都府と接しています。

市南部には北近畿豊岡自動車道が整備されており、城崎温泉や城下町出石、神鍋高原スキー場、竹野浜海水浴場などの観光地を有し、年間約470万人の観光客が訪れています。

次に、山陰近畿自動車道の位置図です。

地域高規格道路鳥取豊岡宮津自動車道、通称山陰近畿自動車道は、鳥取県鳥取市と京都府宮津市を結ぶ全長約120キロメートルの自動車専用道路です。県内延長は約51キロメートルで、黒色で示す23.2キロメートルが開通済みです。緑色で示す「浜坂道路Ⅱ期」及び「竹野道路」が現在事業中です。

今回、赤色で示す(仮称)城崎温泉インターチェンジから(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジまでの約7.6キロメートルを都市計画決定します。

次に、城崎豊岡線の位置図です。

スライド下に、豊岡の市街地が位置します。スライド中央やや上に、城崎温泉があります。中央に、一級河川円山川が位置しています。流下方向はスライドの上側になります。

城崎豊岡線は、山陰近畿自動車道のうち、豊岡市街から円山川を渡り、城崎温泉周辺までを結ぶ区間に位置しています。

豊岡市街の北西に(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジを設置し、赤線で示している国道178号、それからネズミ色破線の北近畿豊岡自動車道及び山陰近畿自動車道竹野道路と接続します。

また、城崎温泉周辺の(仮称)城崎温泉インターチェンジは、緑線で示している県道豊岡竹野線と接続します。城崎温泉へは、現在建設中の城崎大橋を利用しアクセスします。

さらに詳細な位置図です。

(仮称)城崎温泉インターチェンジから(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジまで

の、約 7.6 キロメートルのルートを示しています。起点側の(仮称)城崎温泉インターチェンジから、トンネル構造で終点に向かいます。円山川の右岸に位置する玄武洞の北側で、円山川を橋梁構造で渡り、さらに円山川左岸から終点側の(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジまで、トンネル構造で通過します。

次に、都市計画の概要について説明します。

種別は、自動車専用道路。路線名は、1.5.4 号山陰近畿道城崎豊岡線。位置は、兵庫県豊岡市城崎町飯谷から豊岡市岩熊まで。延長は、約 7.6 キロメートル。構造形式は、嵩上式・地下式・地表式。車線数は、片側1車線の2車線。幅員は、橋梁部及びトンネル部では 12 メートル、土工部では 13.5 メートルになります。この幅員の差は、路肩幅の違いによるものです。

実際に定める区域と道路の計画について、計画図や航空写真などにより、終点側の(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジ付近から5区間に分けて説明します。

まず終点の区域です。青色で着色している箇所は、北近畿豊岡自動車道として既に都市計画決定されている区域です。今回、山陰近畿道城崎豊岡線として、赤色の着色箇所を新たに都市計画決定します。(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジでは、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道竹野道路及び国道 178 号と接続します。また、それぞれの路線同士の接続が可能です。(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジから水色の線で示している大浜川及び緑色の線で示している国道 178 号、こちらを橋梁構造で横断し、新堂集落と滝集落の間にトンネルの坑口を設けます。

この先も同様ですが、赤丸の番号、本スライドでは新堂集落付近にある①②は、フォトモンタージュの撮影地点を示しています。

写真①、(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジ北側の三柱神社から、(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジを望むフォトモンタージュです。写真奥に向かって伸びる高架道路が城崎豊岡線で、いずれも橋梁構造を採用しています。

次に写真②、同じく(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジ北側の新堂会館から、(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジを望むフォトモンタージュです。

(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジから、起点側へ進んだ区域です。円山川左岸までトンネル構造を採用しています。

次に、円山川左岸の区域です。上山地区の山地部に、トンネル坑口を設けます。JR 山陰本線、これと並行する県道豊岡瀬戸線、緑色で示している線です。及び円山川を、橋梁構造で横断します。

こちらは視点③、円山川左岸上流の渡船乗り場から、城崎豊岡線を望むフォトモンタージュです。

次に視点④、円山川右岸側上流の玄武洞駐車場から、城崎豊岡線を望むフォトモンタージュです。

次に視点⑤、円山川右岸側上流の玄武洞公園から、城崎豊岡線を望むフォトモンタージュです。

次に円山川右岸の区域です。円山川及び緑色の線で示している県道戸島玄武洞豊岡線を、橋梁構造で横断します。また山地部は、ほとんどの区間でトンネル構造としています。一部、盛土構造で結川周辺の谷を横断します。

視点⑥、円山川下流の結和橋から、城崎豊岡線を望むフォトモンタージュです。円山川を横断する橋梁を確認できます。

視点⑦、円山川下流の県道戸島玄武洞豊岡線から、城崎豊岡線を望むフォトモンタージュです。

最後に、起点の区域です。谷地形となる箇所にはトンネル坑口を設けます。坑口から谷沿いに、盛土構造の道路を計画しています。そのまま北東に向かい、飯谷集落を避ける形で、(仮称)城崎温泉インターチェンジで県道豊岡竹野線に接続します。

視点⑧、県道豊岡竹野線から、(仮称)城崎温泉インターチェンジを望むフォトモンタージュです。手前の道路が県道豊岡竹野線で、写真の右手奥で(仮称)城崎温泉インターチェンジが接続します。

今回の都市計画決定の要点は、お示しする3つです。

1つ目は、城崎豊岡線の必要性、2つ目は、道路ネットワークとしての必要性、3つ目は、位置の妥当性です。

まず、1つ目の城崎豊岡線の必要性について説明します。

①命の道です。

但馬地域では3次救急病院が公立豊岡病院のみであり、救急医療サービスの向上が課題となっています。北近畿豊岡自動車道及び山陰近畿自動車道の全線開通により、ドクターカーの30分到達圏域が広がり、救急輸送の時間短縮が期待されています。

図は、豊岡市中心部から30分到達圏域及び60分到達圏域です。左の図では2015年の道路ネットワーク、右の図では山陰近畿自動車道等が全線開通した際の道路ネットワークに基づき算出した圏域を表しています。山陰近畿自動車道の整備により、但馬地域におけるドク

ターカーの到達圏域が広がることが分かります。

②危機管理の道です。

城崎温泉周辺では、以前から複数の県道が冠水や土砂崩れなどの災害により、通行止めになることが多く、また、平成16年の台風23号をはじめ、円山川等では氾濫も起きており、災害に強いネットワークの確保が課題となっています。実際に平成30年7月豪雨では、国道178号及び県道豊岡瀬戸線が通行止めとなり、城崎温泉周辺は陸の孤島となりました。このとき、美方郡香美町では、先行的に山陰近畿自動車道が整備されていたおかげで、鳥取中央病院まで救急搬送が行われています。

城崎豊岡線は標高の高い位置を通過するため、水害の影響を受けにくく、緊急輸送道路としての機能確保が期待されています。

③交流の道です。

山陰海岸沿いには、城崎温泉を代表とする主要観光施設が立地していますが、京阪神地域からのアクセス及び山陰海岸沿いの観光地間のアクセスに時間を要しています。城崎豊岡線の開通により、城崎温泉等への速達性及び定時性が確保され、但馬地域内のさらなる観光・産業の活性化が期待されます。

また、山陰海岸沿いは、ズワイガニをはじめとする水産業が盛んですが、城崎豊岡線の開通により、津居山港などからの速達性及び定時性が確保され、但馬地域内のさらなる産業の活性化が期待されます。

2つ目の、道路ネットワークとしての必要性について説明します。

①新広域道路交通計画における位置づけです。

今後の広域的な道路の在り方として、国土交通省近畿地方整備局では、新広域道路交通ビジョン及び新広域道路交通計画を策定しています。地方部の広域的な交通の課題として、医療、福祉等の生活サービス機能を維持できるようにコンパクトシティ化を進めていく必要があります。また、地方都市間の連携や京阪神都市圏との対流促進・交流拡大を課題としています。

これに対する方針として、都市間を連絡する道路である、山陰近畿自動車道を広域道路ネットワークに位置づけています。

②都市計画マスタープランにおける位置づけです。

但馬地域都市計画区域マスタープランでは、都市機能の連携を強化し、広域的な観光交流の促進と生活利便性の確保を図るため、地域都市機能集積地区を結ぶ、図上の広域連携軸に位置づけた道路の整備を図ることとしています。

また、豊岡市都市計画マスタープランでは、豊岡市を北近畿の拠点都市として、快適で求心力のあるまちを創造するため、広域交通基盤の整備により、観光の振興、交流の促進、物流効率の向上等に取り組むものとしています。特に、山陰近畿自動車道については、未事業化区間の早期事業化を推進し、但馬地域全域での基幹道路ネットワークの形成を図ることとしています。

③大規模災害時のリダンダンシーの確保です。

平成 30 年7月豪雨では、中国自動車道等の高規格道路が通行止めとなり、広域交通に支障が生じました。これら大規模災害時の物資輸送を可能とするため、広域道路ネットワークにおける未整備区間を整備することにより、リダンダンシーを確保することが求められます。

続いて3つ目の位置の妥当性について説明します。

ルートを選定に当たっては、集落や地すべり地形、玄武洞、コウノトリ繁殖場などを回避し、ご覧のルートを選定しました。

北近畿豊岡自動車道・(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジのある終点側から追って説明します。

既に北近畿豊岡自動車道が都市計画決定されており、国道 178 号との接続部に豊岡北インターチェンジを設けることとしています。城崎豊岡線は、この豊岡北インターチェンジ部にジャンクション形式で接続し、京都府側に東進することとなります。まず、新堂集落及び滝集落への影響を避けるため、(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジから道路線形を北にカーブさせ、2つの集落の間を通ることとしました。

北西部には岩熊集落のほか、兵庫県版レッドリストAランクに位置づけられている貴重種の生息地があり、これらを回避しています。

円山川左岸側では、二見水源及び地すべり地形を回避し、上山集落手前で円山川を渡河します。この二見水源は、旧城崎町と旧豊岡町の上水道施設として大正時代に建設され、当時の温泉産業、生活衛生に貢献した水源です。現在も約 1,600 世帯に配水されており、土木学会の土木遺産に認定されています。

円山川を渡る橋梁は、円山川の流下の支障とならないよう、交差角が河川構造令の基準を満たすよう設計しています。

円山川右岸側にも地すべり地形が存在するため、これを回避しながら東進します。

起点側の地すべり地形も回避し、飯谷集落付近に(仮称)城崎温泉インターチェンジを設置します。(仮称)城崎温泉インターチェンジは、県道豊岡竹野線に接続させます。

最後に、説明会の実施状況等についてです。

令和3年6月7日から7月5日にかけて、計8回説明会を開催し、参加者は154名でした。

8月11日には、県原案について豊岡市に意見照会し、10月19日から11月2日にかけて、案の縦覧を実施しています。案の縦覧場所は、県都市計画課及び豊岡市で、縦覧者は11名、意見書は1通でした。なお、令和4年1月19日に、豊岡市から本案に対し「異存なし」との回答を得ています。

続いて、案に対する意見書の内容についてです。

(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジ部の道路構造について、豊岡市新堂から滝地区のカーブが急過ぎる、また盆地霧もよく発生する地域であり、事故多発の恐れがある、との意見でした。

これに対して県は、ルートについては、集落・地すべり区域及び希少生物の生息地等を回避しています。本計画は、全線において道路構造令を満足しており、一定の安全性は確保しています。本区間で適用しているカーブの曲線半径は、基準よりも緩やかにしており、また、曲線区間中でも前方の車両を十分に視認できるよう曲線の内側を拡幅していることから、都市計画に定める道路構造は問題ないと考えて、原案どおりとしています。なお、盆地霧への安全対策としては、事業実施段階における交通安全施設の設置などが考えられます。

また、参考に、説明会における参加者の主な質問等を紹介します。

都市計画の内容についての質問です。

県道戸島玄武洞豊岡線から計画道路までの高さについて質問があり、15メートル程度と回答しています。

橋梁の橋脚数について質問がありましたが、都市計画の段階では橋梁構造や径間数は決めていません、と回答しています。

豊岡病院に早く行くため、上山地区にインターチェンジが欲しいとの意見がありました。地形的にJRを越えて県道豊岡瀬戸線にアクセスすることが難しい旨を回答しています。

円山川を渡河する橋梁が、川の流れに対して直角でないことについては、河川構造令の基準である60度以上を満足していることをお伝えしています。

一般的なジャンクションやインターチェンジの計画位置について、分岐がはっきりと視認できる必要があるため、トンネルなどの特殊な構造がない位置で計画する旨回答しています。

二見地区に下道からアクセス可能なパーキングエリアを設置し、そこから玄武洞駅にかけて回遊性をもたせて、集落とつながる空間を作り出してほしいとの意見がありました。これに対し

では、先ほどのインターチェンジの設置と同様、県道豊岡瀬戸線と JR が近接していることから、設置困難と回答しています。

中央分離帯の構造について、コンクリート壁の構造を採用していると回答しています。

将来的に車線数が増えるかどうかについて、今回の計画道路は完成2車線である旨回答しています。

次に事業計画についての質問等です。

山陰近畿道ができることを心待ちにしているとの要望意見がありました。

事業期間や施工順序についての質問に対しては、現段階では未定と回答しています。

結地区では、集落内の市道をトンネル工事の進入路として使用することを心配しており、工事で使用する際には配慮する旨、事業予定者が回答しています。

整備の優先順位について質問がありました。北近畿豊岡自動車道と山陰近畿自動車道と、どちらが優先かについては、事業予定者が異なるため決まっていない旨回答しています。また、兵庫県内の山陰近畿自動車道については、効果が大きい区間から事業を実施すると回答しています。

次に手続についての質問です。

都市計画区域内の建築制限がかかる時期について、都市計画決定の告示日以降と回答しています。

都市計画決定後の計画変更について、現地測量や詳細設計に基づき、法面部などに変更の可能性があると回答しています。

次に、周辺環境についての質問です。

騒音の予測値について、工事中の工事機械騒音、ダンプ走行騒音、及び道路完成後の自動車走行による騒音を対象としている旨回答しています。

道路照明による作物への影響については、事業化後の検討になる旨回答しています。

二見水源は絶対に枯らさないように注意してほしいとの要望があり、計画ルートは水源から500メートル離れていますが、事業着手後も十分調査を行うと回答しています。

橋梁部の位置が、県道から15メートルと高いことから、コウノリなどの鳥類に対して影響がないかとの声がありました。橋の高さについては、学識者等の見解が示されておらず、現在、鳥類が衝突しにくい柵の色や構造について研究が進められている段階なので、事業段階で一番影響のない構造としていく旨、回答しています。

円山川右岸側にレストランがあるのですが、景観が悪くなるとの心配の声がありました。また、

道路との位置関係や、橋梁の色彩で景観に配慮できないか質問がありました。これに対し、レストランの建物は工事の改変範囲に入っていないこと、また橋梁の色彩について、事業化後に検討するよう記録を残していくことを回答しています。

次に周辺交通についての質問です。

(仮称)城崎温泉インターチェンジへアクセスするため、降雨時に浸水する箇所を通ることになるが、浸水対策はされるのかとの質問がありました。これに対しては、事業化後に市や関係者と調整し、浸水対策を進めると道路管理者より聞いている旨、回答しています。

(仮称)城崎温泉インターチェンジから新城崎大橋までダイレクトに道路をつなげてほしいとの意見がありましたが、現道の活用が現実的と回答しています。

計画交通量の算出方法について質問がありました。山陰近畿自動車道が2車線、北近畿豊岡自動車道が4車線で供用し、2030年時点での交通量を想定している旨回答しています。

最後に将来計画についての意見です。

将来、京都府側に道路が延伸した場合、飯谷地区の景観への影響について質問がありました。これに対し、(仮称)城崎温泉インターチェンジ以东の細かいルートや構造は未定と回答しています。

事業が(仮称)城崎温泉インターチェンジで終点とならないよう、京都府との府県境の区間についても早期に事業を進めてほしいとの要望がありました。これに対し、可能な限り早期に進めていくと事業予定者が回答しています。

以上となります。ご審議よろしく申し上げます。

●議長 ありがとうございます。

今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、お願いいたします。

●27番委員 いくつか質問させていただきます。

先ほどの説明の中にあつたのかもしれないですが、改めて確認の意味で説明いただきたいと思うのは、北近畿豊岡自動車道です。これが2016年に事業化されて、現在着手中ということですが、本議案の山陰近畿道城崎豊岡線、仮ですけど、(仮称)豊岡北ジャンクション・インターチェンジから(仮称)城崎温泉インターチェンジまで7.6キロメートルとつなぐ変更案との関係で、北近畿豊岡自動車道の但馬空港インターチェンジから(仮称)豊岡インターチェンジの進捗状況を改めて説明をしていただきたいということと、北近畿豊岡自動車道の今後の見通しをお聞きしておきたいと思います。

●議長 それでは、事務局のほうからお答えいただけますでしょうか。

●事務局 北近畿豊岡自動車道の但馬空港インターチェンジについては、令和2年11月1日に開通済みです。豊岡道路と言われる但馬空港インターチェンジから(仮称)豊岡インターチェンジまでは、平成30年度に工事着手しており、令和6年秋の開通を目指しています。

山陰近畿自動車道の予定は、先ほど説明しましたとおり、竹野道路については事業化されている状況です。城崎豊岡線については、今後の事業化は未定です。

以上、よろしく申し上げます。

●議長 よろしいでしょうか。お願いします。

●27番委員 引き続き確認の意味で質問させてください。この区間の事業主体がどこなのかということと、それから総事業費がいくらで、国と県の負担がどういうふうになっているのかということが分かりましたら、その点についてもお聞きしたいと思います。それとあわせて、先日1月19日に山陰近畿自動車道の全線開通を目指す大会が行われております。その中で本議案の(仮称)豊岡北インターチェンジ、(仮称)城崎温泉インターチェンジ区間について、工事に高度な技術を要することなどから、県に代わり国による事業の実施を求めているんじゃないかと思っております。それについて、国の見解はどのようなものかということが分かりましたら、ご報告ください。

●議長 お願いいたします。

●事務局 現時点では、兵庫県が事業の予定者という状況です。また、先ほど委員から話がありましたとおり、高度な技術を要するため国に事業をお願いしているところで、事業者が誰かはまだ決まっていない状況です。このため、負担の割合など、詳細はまだ決まっていません。また、この区間の事業費については、まだ詳細な数字が出されておらず、事業予定者に確認しましたが、未定という回答です。今、県から国に、高度な技術を要するため事業代行を求めています。これに対して、国から受けるあるいは受けないと回答があったのかは、把握していません。以上です。

●27番委員 ありがとうございます。それとパワーポイント25ページで説明もありましたけれど、1の妥当性の説明の中で、多数の地すべり地域、それから貴重種の生息地、コウノリの人工巣等がありまして、それを回避するルートになっているという説明でありました。現時点で地すべり区域などの対策は行われているのか。それから特に貴重種生息地の点について、特に環境が専門の先生方から何か意見が出ていないのかということをお聞かせください。

●議長 では事務局お願いします。

●事務局 ご質問いただきました地すべり地については、過去に動いたことがある場所を、地形

から把握しているものです。実際の地すべり地の範囲、位置については、事業着手後調査してから決まり、対策も決まることになります。

希少種の対策については、別のスライド、今、映し出しますが、現地の調査を行っており、その結果、貴重な動物は 141 種確認されています。このうち、イドミズハゼ種群、鳥類のサンバ・クマタカ、河川改変部に生息する魚類、底生動物の生息環境に影響を生じる、または生じる可能性があるかと予測されています。

また、橋梁区間の河川渡河部など、一部の区間で自動車の走行によるコウノトリや猛禽類への影響が想定されています。

あと、侵略的外来種は9種が確認されましたが、既に周辺に生息していると考えられるため、工事実施により拡散の影響が生じる可能性は低いと予想されています。

そのための環境の保全と創造のための措置です。

まずイドミズハゼ種群の生息状況調査の実施です。工事前、工事中及び供用開始後に適宜生息状況調査を行い、事業実施による影響が確認された場合は、専門家の指導・助言を得て、必要に応じて工法の変更等、生息環境保全のための措置を講じるということです。

サンバ・クマタカの繁殖行動の阻害の回避です。工事前、工事中及び供用開始後に適宜繁殖状況調査を行い、事業実施区域内で繁殖が確認された場合は、必要に応じて繁殖期の工事中断と、繁殖環境保全のための措置を講じます。

3つ目、河川改変部における施工方法等の配慮について、河川の付け替えを伴う改変工事に際しては、必要に応じて魚類の主な繁殖期、春から夏を避けた時期に施工を行います。付け替え河川の箇所に入土砂を入れ、生息環境を復元することにより生息地を代償します。

コウノトリ及び猛禽類の横断誘導です。移動または採餌の際に、橋梁区間の河川渡河部において、自動車と衝突する可能性があるかと予測されるコウノトリ及び猛禽類の生息が確認された場合には、最新の科学的知見を反映し、必要に応じて自動車より高い高度で飛行横断できるような、誘導構造物を設置すると事業者から伺っています。学識者については、この重要と思われる環境調査7項目に関して、7名の学識者に意見をいただいています。先ほど説明しましたが、コウノトリ等の横断については、事業着手後に最新の知見で対策を講じるべきというような意見などをいただいています。以上です。

●議長 よろしいでしょうか。

●27 番委員 ありがとうございます。最後ですけれど、パワーポイントの 39 ページに、地元の意見ということで、1月 19 日に豊岡市都市計画審議会が行われたとの説明が先ほどありまし

た。それで異存なしという照会に対する回答だったということですが、この中で特に何か地元から意見、豊岡市都市計画審議会の中で、何か意見が出ていたのかということを確認させていただきます。

- 議長 事務局お願いします。
- 事務局 豊岡市からは、特に意見はないと聞いています。
- 議長 よろしいでしょうか。
- 27番委員 審議会もですか。
- 事務局 はい。
- 27番委員 はい、分かりました。
- 議長 何かほかにご質問はありませんか。どうぞお願いします。
- 8番委員 城崎温泉のそばでトンネル工事をやりますね。これによる温泉の泉源に影響がないかどうか、その辺は調査されておりますか。
- 議長 では事務局お願いいたします。
- 事務局 事業者から温泉についての調査を実施しているという情報は聞いていません。
- 8番委員 静岡のトンネルでも影響があると知事が「うん」と言えないのと一緒に、やはりここはちょっと特殊な所ですから、そういった泉源調査というのをやっておく必要があるのではなからうかと思えます。影響ないと理論的に説明できるのであればそれでいいと思えますが、影響がないとしていたのに水が出た蘇武トンネルみたいなことになると困りますから。こちらは、枯渇でもすれば大変なことになると思うので、検討しておいていただいたらいいのではなからうかと思えます。
- 議長 今の8番委員のご意見について、事務局から何か。
- 事務局 先ほど27番委員からの話があったように、技術的に難しいと言われているのが、北但層群の上に、玄武岩などがあり、亀裂のある水のしみ込むような構造になっています。その北但層群が不透水層になり、その上に水が溜っていることが考えられています。そういったところは、非常に水を通る箇所、そこに閃緑岩という岩により、北但層群に亀裂が入っている箇所があると、委員が言われた蘇武トンネルと同じように水が出る可能性があります。それは、事業者でも認識しています。それが難しい工事になるのではないかと懸念しており、現在、国にお願いしているところですので、事業者も十分認識している状況です。
- 議長 よろしいでしょうか。ほかにも何かご意見はございますか。どうぞ。

そうしましたら、お諮りさせていただきたいと思えます。第2号議案について、原案のとおり

可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

●議長 ありがとうございます。第2号議案については、原案のとおり可決いたします。

では次に、当審議会への諮問案件であります、第3号議案の審議に移ります。

第3号議案「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直しに向けた基本方針に関する事項の調査」について事務局から説明をお願いします。

●事務局 第3号議案「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直しに向けた基本方針に関する事項の調査」についてご説明します。議案書は、資料1、21 ページから、パワーポイント資料は、資料2の 31 ページから掲載しております。

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」について説明いたします。

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、「都市計画区域マスタープラン」とも呼ばれているものです。これは、中長期的な視点に立った都市の将来像と、その実現に向けた道筋を明らかにするもので、都市計画の目標、区域区分、これは市街化区域と市街化調整区域の区分のことでございますけれども、この決定の有無、それから土地利用、都市施設の整備及び市街地整備事業に関する主要な都市計画の決定の方針を定めております。

この「都市計画区域マスタープラン」は、社会経済情勢の変化に対応するため、おおむね5年ごとに見直しを行っておりまして、10年ごとに全面改定、中間の5年に部分改定を行っております。見直しに当たりましては、見直し基本方針を定めまして、見直しに当たっての基本的な方向性を示すことといたしております。

今回の諮問は、この見直し基本方針を定めるために行う調査をお願いするものでございます。

なお、現在の「都市計画区域マスタープラン」につきましては、令和3年2月に都市計画審議会に付議いたしまして、令和3年3月に都市計画変更を行っており、今回は、令和7年度に全面改定を予定しております。

次に、「都市計画区域マスタープラン」について、ご説明いたします。

現在の「21世紀兵庫長期ビジョン」に代わる、次の新しいビジョンとしまして、令和4年3月に策定を予定しております「ひょうごビジョン 2050」があります。それから、令和4年3月に改定を予定しておりますけれども、「まちづくり基本方針」が、まちづくり分野の基本的な指針として定められております。「都市計画区域マスタープラン」は、これらを踏まえ定めております。

同じく、「まちづくり基本方針」を踏まえて定められている兵庫県国土利用計画など、県で策定するまちづくりに関する計画と連携を図るとともに、市町が定めます「都市計画マスタープラン」は、「都市計画区域マスタープラン」に即して定めるということになっています。

都市計画区域と都市計画区域マスタープランの関係でございます。

都市計画区域とは、一体の都市として総合的に整備し、開発し、保全する必要がある区域を指定したもので、右の表の右の欄の上から、神戸、阪神間、東播、中、東条、吉川など、全部で20の都市計画区域を指定しております。

この都市計画区域のうち、地域的なまとまりのある区域をまとめまして、表の左の欄のとおり、7つの地域ごとに、「都市計画区域マスタープラン」を策定しております。例えば、表の上から3つ目、「東播磨地域」では、東播、中、東条、吉川の4つの都市計画区域について、「東播磨地域都市計画区域マスタープラン」として策定しております。なお、神戸地域の都市計画区域マスタープランにつきましては、神戸市が決定しております。

都市計画区域と対象市町でございます。

先ほどのそれぞれの都市計画区域につきまして、どの市町が対象となっているかを示したものでございます。例えば、一番左の欄の上から3つ目、「東播都市計画区域」では、明石市、加古川市から播磨町まで、10の市町が対象区域となっております。そのうち、太字の明石市、加古川市、高砂市、稲美町、播磨町が、市町の全域が対象、細字の西脇市、三木市、小野市、加西市、加東市は、市町の一部が対象となっているということでございます。一番左の都市計画区域名の「東播」の下に下線が引いてございますけれども、これにつきましては市街化区域と市街化調整区域の区分、区域区分があることを示しております。

また、「神戸都市計画区域」「阪神間都市計画区域」などで、色分けをしておりますけれども、この色のまとまりごとに、都市計画区域マスタープランを策定しております。

今回、諮問する調査事項について、ご説明いたします。

令和7年度に予定しております都市計画区域マスタープランの見直しに当たりまして、社会経済情勢の変化による影響等を的確に反映させるため、見直し基本方針に関する事項の調査を諮問するものでございます。

調査事項といたしましては、都市計画に関する現状と新たな課題を調査しまして、課題解決に向けた都市計画の方向性を検討するとともに、都市計画の見直しの考え方として、市街化区域と市街化調整区域の区域区分の方針、住宅地、商業地、工業地などの主要用途の整備方針、中心市街地の活性化や空き地、空き家対策、市街化調整区域の計画的なまちづくりな

どの土地利用に関する方針、都市機能の誘導や市街地の再整備などの市街地整備の方針、道路など都市基盤施設の計画的・効率的な整備や更新、維持管理などの都市施設の方針などを調査することとしております。

調査方法及び結果の活用方法ですけれども、調査につきましては、兵庫県都市計画審議会条例に基づき、専門委員を知事が委嘱しまして調査を行っていただくこととしております。調査結果は、適宜、審議会に報告するとともに、見直し基本方針に反映させ、改めて報告させていただきます予定としております。

最後に、今後のスケジュールでございます。今回、調査について諮問させていただきまして、都市計画区域マスタープランの見直し基本方針につきましては、令和5年度に報告させていただきます予定としております。その後、基本方針に基づきまして、都市計画区域マスタープランの素案を作成し、市町、県、それから国の関係部署などとの協議・調整を進めまして、令和7年度には都市計画法に基づく手続を行い、令和8年3月に、都市計画の変更を予定しております。

説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

- 議長 ただいまの説明に関しまして、何かご質問、ご意見がありましたらお願いします。よろしいでしょうか。

ご質問がありませんので、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直しに向けた基本方針に関する事項の調査」につきましては、専門委員にあらかじめ調査をお願いすることとします。本案件については、検討内容がまとまった段階で専門委員に調査結果の報告を求めることとなります。

続きまして、報告事項に移らせていただきます。

「(仮称)播磨臨海地域道路の都市計画・環境影響評価」について、事務局からお願いいたします。

- 事務局 報告事項「(仮称)播磨臨海地域道路(第二神明～広畑)の都市計画・環境影響評価」について説明します。

本件は、昨年1月の都市計画審議会において、調査を諮問させていただいています。本日は、その後の手続の進捗状況を報告します。

資料は、報告資料で「(仮称)播磨臨海地域道路 手続の流れ」と記載している参考資料1と、前面スクリーンのスライドを印刷した参考資料2です。

まず、(仮称)播磨臨海地域道路の概要を説明します。

兵庫県南西部に位置する播磨臨海地域では、国道2号バイパス等において慢性的な渋滞や事故が発生し、大きな問題となっています。また、臨海部における物流の効率化などが重要であることから、製造業の活性化、交通渋滞・事故の削減等を目的として、神戸市から太子町までを結ぶ、延長約 50 キロメートルの道路が(仮称)播磨臨海地域道路として検討されています。そのうち、第二神明から姫路市広畑までが、当面都市計画と環境影響評価を進める区間として設定され、令和2年 11 月に道路のおおむねの範囲を示すルート帯が決定されています。本スライドには、ルート帯と道路の概要を示しています。

事業の名称は、仮称播磨臨海地域道路(第二神明から広畑)、種類は一般国道の改築です。区間は神戸市から姫路市までで、延長は約 36 キロメートル、車線数は4車線、設計速度時速 80 キロメートルの自動車専用道路です。

ここで、ルート帯周辺の現地の状況を撮影した写真がありますので、ご覧いただきます。写真は令和2年度にカメラマークの1から 11 の位置で撮影されたものです。

写真1です。第二神明の明石西インターチェンジ付近を撮影しています。第二神明道路、国道2号バイパスと県道志染土山線、宗佐土山線が交差しています。画面上側には、いなみの台地や天満大池が確認できます。

写真2です。加古川市平岡町付近を撮影しています。山陽新幹線と国道 250 号(明姫幹線)が見えます。

写真3です。加古川市沿岸部を撮影しています。画面中央に神戸製鋼加古川製鉄所及び加古川の河口域が見えます。

写真4です。高砂市沿岸部を撮影しています。画面右側に高砂海浜公園と向島公園。画面左側には、高砂西港や規模の大きな企業が立地しています。高砂西港の北側に見えるのがPCBの盛立地となっており、原因者である企業が管理しています。

写真5です。高砂市梅井付近を撮影しています。画面右側に法華山谷川が見えます。画面上側にある天川が高砂市と姫路市の市境となり、西側は姫路市となります。

写真6です。姫路市の的形町、木場付近を撮影しています。画面左側に小赤壁が見えます。高さ約 50 メートル、長さ約1キロメートルの流紋岩の絶壁となっています。

写真7です。姫路ジャンクション付近を撮影しています。国道2号バイパスと播但連絡道路が接続しています。

写真8です。姫路市白浜町の沿岸部を撮影しています。白浜海水浴場、妻鹿漁港が見えます。

写真9です。姫路港の飾磨港区付近を撮影しています。画面左側に夢前川が見えます。

写真 10 です。姫路市広畑付近を撮影しています。画面中央に日本製鉄の工場、北側に国道 250 号が見えます。

写真 11 です。姫路市広畑付近を北側から撮影しています。工業地帯と国道 250 号の間に緩衝緑地である浜手緑地が確認できます。

続いて手続の流れを説明します。

道路計画については、現在、国土交通省において詳細ルート・構造が検討されています。今後ルート計画案の送付後、関係市町が都市計画素案を作成します。

環境影響評価については、方法書の作成、公告・縦覧が完了しており、令和3年 12 月に知事意見が提出されたところです。今後、項目・手法を選定の上、調査・予測・評価を実施し、準備書の作成を行います。

手続の位置づけを説明します。

今回の(仮称)播磨臨海地域道路は、環境影響評価法において、「4車線以上・10 キロメートル以上の一般国道の改築」とされる第一種事業に該当していることから環境影響評価法の規定により、都市計画決定権者である兵庫県と神戸市が、概略計画の検討を実施してきた主体である国土交通省(以下、国と言います。)に代わり環境影響評価手続を行うものとされています。

次に、手続に当たっての審議会に関わりについて説明します。

画面は、昭和 61 年度の当審議会における、環境影響評価の専門的な審査を行うため決議された「都市計画における環境影響評価の実施に伴う兵庫県都市計画地方審議会の運営について」の事項です。内容は「1審議会は、付議予定案件に係る環境影響評価に関する事項について、知事から諮問を受けて、別途知事が委嘱する専門委員にあらかじめ調査させるものとする。」「2審議会は、当該都市計画案が付議されたとき、専門委員に環境影響評価に関する事項の調査結果の報告を求め、あわせて審議を行うものとする。」というものです。

専門委員には、関係する環境分野の有識者を選定し、都市計画決定権者である兵庫県が行う環境影響評価が適切に行われているかどうか、調査・審議していただきます。環境影響評価の調査事項は、環境影響評価法の「方法書に関する事項」「準備書に関する事項」「評価書に関する事項」の3項目です。

続いて、このたび委嘱しました専門委員の一覧です。本路線の環境影響評価について重要だと考えられる「大気」「騒音・振動」「水質」などの社会環境及び「動植物・生態系」などの自

然環境から合計9項目について7人の専門家に調査を依頼しています。なお、「景観」の項目については、赤澤委員に依頼していますので、都市計画審議会委員と兼務になっています。

環境影響評価について、令和3年1月以降の方法書手続について報告します。

先ほどご紹介した専門委員の委嘱を令和3年3月に行いました。

5月に第1回の調査として、方法書の内容について各委員から意見をいただきました。

その後、方法書を取りまとめ、7月27日から1か月間縦覧に供しました。縦覧期間中に説明会を13回開催しています。

9月9日までの住民意見書受理期間において、6件の意見書が提出されました。意見書については、概要を取りまとめ10月5日に環境知事へ提出しています。

一方、方法書の内容については、環境影響評価審査会で審査され、市町長意見や住民意見を勘案した知事意見が昨年12月24日に提出されました。

なお、今後の準備書作成に備えて昨年9月に専門委員が現地調査を行っています。現在、項目・手法について選定中であり、専門委員調査を経て確定します。

続いて、方法書の概要について説明します。

今後、環境影響評価を行う項目は、示している表の縦軸、環境影響の原因となる事象「影響要因」と、横軸の環境影響が及ぶ可能性がある事象「環境要素」の組合せで整理しています。

本事業では、当該事業における事業の目的や内容からなる「事業特性」と、大気、水環境等の自然的状況や、土地利用や交通の状況等の社会的状況からなる「地域特性」を基に、ご覧の項目を選定しました。

影響要因である工事の実施については、建設機械の稼働や車両による運搬が想定され、これらが影響する大気質や騒音・振動などの項目を選定しています。また、河川内の掘削に伴う水の濁りや、工事用道路及び施工ヤードの設置等による影響から動植物を選定しています。

完成後の道路の存在については、道路が存在することによる影響であるため、日照阻害や景観等の項目を選定しています。また、生息地の消失や分断による影響も想定されるため、動植物を選定しています。

完成後の自動車の走行については、自動車走行による影響であるため、騒音・振動や低周波音を選定しています。一方、粉じん等については、舗装された路面であり影響は極めて小さいため、自動車の走行については選定していません。

環境影響評価では、先ほど示した項目について、今後、調査・予測・評価します。方法書の

段階では、これら調査・予測・評価の「方法・手法」について記載しています。

調査は、必要となる環境情報を文献や現地での確認などにより収集します。

予測は、調査により収集した情報等に基づいて、事業を行うことにより、環境に影響が及ぶのか、また及ぶ場合は、どのような影響が、どの程度及ぶのかなどを予測します。

評価は、予測の結果に基づいて、当該地域の環境が保全されるのかを評価します。

具体的に例示しますと、大気質の二酸化窒素・浮遊粒子状物質や騒音・振動では、既存資料調査や現地調査を行います。また、計算式を用いて予測し、基準または目標との整合等について評価します。

動植物や生態系では、重要な種等の生態・分布及び生息地並びに生息環境の状況等について、既存資料調査や現地調査を行います。また、科学的知見や類似事例を参考に、影響の有無や程度等を予測し、評価を行います。

景観では、主要な眺望点や景観資源、主要な眺望景観の状況について、既存資料調査や現地調査を行います。また、図上解析やフォトモンタージュ等で視覚化することによって、影響の有無や程度等を予測し、評価を行います。

これら手法については、国土交通省が定める道路環境影響評価技術手法等を用います。

縦覧・説明会の開催状況についてです。

縦覧について、期間は、7月27日から8月26日までです。県庁や関係市役所・町役場など11か所で縦覧するとともに、県のホームページにも図書を掲載し、閲覧できるようにしました。縦覧者数は11名で、縦覧期間中のホームページの閲覧は2,202カウントです。なお、現在もホームページ上で閲覧できるようにしており、令和3年12月末現在では、4,041カウントです。

説明会は、縦覧期間内である7月31日から8月24日までの間に12会場で13回開催しました。また、縦覧期間中は、説明動画をホームページに掲載し、閲覧できるようにしました。説明会の参加人数は合計124名で、ホームページの動画の視聴回数は467回です。

縦覧・説明会の広報等の状況です。

6月18日に県・神戸市で縦覧・説明会について記者発表しました。7月2日には縦覧、27日には説明会についての公報を行っています。同じく27日には6社の新聞紙面の朝刊に縦覧・説明会の公告を行っています。さらに、県・各市町における広報紙、これは自治体が月1回発行している新聞ですが、こちらでも縦覧・説明会について掲載しています。なお、7月30日の神戸新聞には縦覧・説明会の内容が記事としても掲載されています。

提出された住民意見について主なものを紹介します。期間中に4名の方から6通の意見書

が提出されています。

事業計画について、①グリーンベルトを活用したルートにしてほしい。このグリーンベルトというのは、先ほど航空写真で見いただきました、緩衝緑地帯のことを指しています。②本道路の必要性は理解するが、大久保インターチェンジ(第二神明)や周辺道路への影響が不安であり、対策を講じてほしい。③事業を中止する選択はないのか。将来交通量が減少する中で必要な事業なのか。

環境全般について、①温室効果ガスやSDGsの視点から検討・評価しないのか。21世紀にふさわしい項目を検討・評価すべき。②身近な自然や環境を評価すべき。生態系・文化財について、鷺や昆虫など生態系を守るために計画を中止してほしい。文化財や墓地等を残してほしい。

その他として、計画が住民に周知されていない。説明会の参加人数が少ない。という意見がありました。

今後、この住民意見に配慮して、評価項目並びに調査等の手法を選定することになります。また、住民意見に対する都市計画決定権者の見解をまとめ準備書に掲載することになります。

最後に、昨年12月に送付されました方法書に対する知事意見について一部意見を抜粋して紹介します。

全体について、事業実施区域には、環境配慮施設や住宅、生物の生息地も多く存在することから、ルート選定等に当たっては十分配慮すること。自動車走行の評価では、周辺道路や関連道路の将来交通量も含め算定方法等も合わせて明らかにすること。環境影響評価の内容等を住民等に分かりやすく説明し、評価に当たり住民意見にも十分配慮すること、という意見がありました。

大気については、工事の実施に伴う粉じん等について、現地調査を実施し、状況を把握した上で、適切に予測等を行うこと。

騒音については、主要道路との交差点やランプ等では面的に予測等を行うこと。

水質については、水の濁りについて、可能な限り影響を回避できる工法を採用し、発生が予想される地点では、適切に調査等を行うこと。

日照障害については、遮音壁の設置等の措置も考慮して予測等を行うこと。

動植物・生態系については、事業実施区域等では猛禽類の生息が確認されていることから、専門家の意見を聴取し、適切に調査等を行うこと。

景観・人と自然との触れ合いの活動の場については、コウノリの飛来情報があるため池に関しては、人と自然との触れ合い活動の場を選定して評価を行うこと。

廃棄物等については、廃掃法の指定区域について影響を把握した上で、調査等を行うこと、という意見がありました。

なお、知事意見の全体については、県環境部局のホームページに掲載されています。今後、この知事意見を勘案して、評価項目並びに調査等の手法を選定することになります。

また、知事意見に対する都市計画決定権者の見解をまとめ準備書に掲載することになります。環境影響評価については、今後、調査・予測・評価を実施し、その結果をまとめた準備書作成へと移ります。

引き続き専門委員の意見等を伺いながら手続を進めますので、よろしくお願ひします。

以上で説明を終わります。

●議長 ただいま事務局から説明いただきました件につきまして、ご質問、ご意見等ありましたら伺いたいと思います。お願ひいたします。

●27 番委員 いくつか質問させていただきます。環境評価影響審査会から、先ほども知事意見抜粋ということで出てきておりましたけれど、昨年12月22日付けで齋藤知事宛てに答申された、この(仮称)播磨臨海地域道路(第二神明から広畑)に係る環境影響評価方法書の審査についての中で、お聞きしたいと思います。

動物・植物生態系の中で、事業実施区域等では、先ほど猛禽類ということで、様々な鳥類などが確認されております。これから調査ということですが、実際には様々な専門家の皆さんの研究などによって、そういう生息は確認されていると思いますが、その生息の実態についてお聞きしたい。それから必要に応じ、鳥類の生態、現地の状況に精通した専門家の意見聴取が求められているということになりますから、その点について、現段階での当局の見解についてお聞きしたい。それから道路の存在及び自動車の走行に伴う鳥類への影響について、事業実施区域ではコウノリの飛来も大変多く確認されております。また、ため池が渡り鳥の飛来地になっておりますし、その中でため池に飛来するコウノリを、豊かなため池生態系のシンボルとして、地域が主体となった生息環境づくりを進める、そういう「ため池コウノリプロジェクト」が実施されていると思いますが、そうしたため池について、人と自然との触れ合いの活動の場を選定し、環境影響評価を行うことを答申の中で求めておりますので、その点についても当局の考え方を、現時点でお聞きしておきたいと思います。

●議長 では事務局からお願ひします。

●事務局 委員ご指摘のとおり、知事意見の中に、動物・植物・生態系という項目で、猛禽類について専門家の意見を聴取し、適切に調査・予測及び評価を行うことという項目があります。これについては、国において、専門家の意見を聞きながら調査・予測・評価を進めていくところで、十分専門家の意見を聞いていると伺っています。

それから、当然ながら我々、都市計画決定権者が委嘱している専門委員にも、鳥類、猛禽類を専門にされている先生に入らせていただいていますので、十分意見を聞きながら進めます。

専門家の見解は、これから準備書に向けて作業を進めていくところですので、用意していません。

また、コウノリの飛来情報の把握は、国で作業していただいているところですが、これについて人と自然との触れ合い活動の場に選定するか、またそれに対する専門家の意見等についても、これから専門家と話をしながら進めることとなりますので、準備書の段階で報告、情報が示せればと考えています。以上です。

●27番委員 ありがとうございます。

それで今、知事意見ということで紹介させていただきましたが、齋藤知事に対するその環境影響評価に関して審査会からの意見ということで、今お聞きしましたが、その前に、実は井戸前知事が、国交省の近畿地方整備局長宛てに2020年1月17日付けで、「計画段階環境配慮書の案に対する環境の保全の見地からの意見の中で、事業予定者は自然環境への影響について、いずれのルート帯でも、自然環境の考慮すべき箇所はおおむね回避するため、自然環境への影響は小さい」としている。しかしながら、続けて、「事業実施想定区域及びその周辺には、いなみ野台地のため池群、それから仁寿山鳥獣保護区、そして姫路市東部の自然海岸など、生態系の保全にとって重要な自然環境が広く分布している。これらの一部分をいずれのルート帯も通過することから、動物・植物生態系への重大な影響が懸念される。生態系は一旦改変されると再度復元することは不可能である」と、このように強く当時の井戸前知事が国交省の近畿地方整備局長宛てに意見を述べていらっしゃいます。そういう点では、今まだこういう段階でありますけれど、いずれこの方法書から様々な調査をされていって準備書ということで取りまとめていかれると思いますので、そういう重要な意見も出ているという点で、この生態系に対する非常に大きな影響が今回の(仮称)播磨臨海地域道路の計画に基づいて懸念されているということを強く意見として申し上げておきたいと思います。以上です。

●議長 ありがとうございます。意見として承るということにさせていただきます。ほかにご意見はございませんか。どうぞ。

- 17 番委員 関連市町を代表して一言言わせていただきます。住民意見のその他の中で、計画が住民に周知されていないという部分あったと思いますが、これに関しましては、地元市町で(仮称)播磨臨海地域道路のプロモーションビデオを作成いたしまして、本格的には明日2月1日から各関連のところで、しっかりと周知することで、皆様にこの必要性とか、そういうところもしっかりとお伝えしていきたいと考えております。

それからもう一点、今回これから方法書から準備書へという段階で、環境影響評価はそういう流れになります。途中で市町から計画素案を出すという形になろうかと思いますが、そのあたりに関しましても検査をしっかりと都市計画決定権者としてのご協力をお願いしたい。その2点をよろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

- 議長 ありがとうございます。

ほかに何か皆さんからございますか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、これは報告事項でございますので、これでこの件は終了ということにさせていただきます。

以上で本日予定しておりました議事は、全て終了いたしました。

これをもちまして、令和3年度第2回兵庫県都市計画審議会を閉会します。熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。

事務局から連絡事項がございますので、しばらくそのままをお願いいたします。

閉会 午後 3時 37分