

**( 仮称 ) 播磨臨海地域道路  
( 第二神明 ~ 広畑 )**

**環境影響評価方法書**

**令和3年7月**

**兵庫県**

**神戸市**



# 目次

<b>第1章 都市計画対象道路事業の名称</b> .....	1-1
<b>第2章 都市計画決定権者の名称</b> .....	2-1
<b>第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）</b> .....	3-1
3.1 都市計画対象道路事業の目的 .....	3-1
3.2 都市計画対象道路事業の内容 .....	3-2
3.2.1 都市計画対象道路事業の種類 .....	3-2
3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置 .....	3-2
3.2.3 都市計画対象道路事業の規模 .....	3-2
3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数 .....	3-2
3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度 .....	3-2
3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容 .....	3-5
<b>第4章 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況（地域特性）</b> .....	4-1
4.1 自然的状況 .....	4.1-1
4.1.1 大気環境の状況 .....	4.1-10
4.1.2 水環境の状況 .....	4.1-32
4.1.3 土壌及び地盤の状況 .....	4.1-63
4.1.4 地形及び地質の状況 .....	4.1-80
4.1.5 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況 .....	4.1-91
4.1.6 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況 .....	4.1-173
4.1.7 一般環境中の放射性物質の状況 .....	4.1-201
4.2 社会的状況 .....	4.2-1
4.2.1 人口及び産業の状況 .....	4.2-13
4.2.2 土地利用の状況 .....	4.2-22
4.2.3 河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用の状況 .....	4.2-31
4.2.4 交通の状況 .....	4.2-42
4.2.5 学校、病院その他の環境の保全について配慮が特に必要な施設の配置の状況 及び住宅の配置の概況 .....	4.2-52
4.2.6 上水道の整備の状況 .....	4.2-107
4.2.7 下水道の整備の状況 .....	4.2-107
4.2.8 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び 当該対象に係る規制の内容その他の状況 .....	4.2-108
4.2.9 その他の事項 .....	4.2-189
<b>第5章 計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果</b> .....	5-1
5.1 計画段階配慮事項の選定 .....	5-1
5.2 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の手法 .....	5-2
5.3 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の結果 .....	5-3
<b>第6章 配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解</b> .....	6-1
<b>第7章 配慮書の案についての意見と都市計画決定権者の見解</b> .....	7-1
7.1 配慮書の案についての一般の環境の保全の見地からの意見と都市計画決定権者の見解 .....	7-1
7.2 関係する地方公共団体の長からの意見と都市計画決定権者の見解 .....	7-4

## 第8章 都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに

調査、予測及び評価の手法	8-1
8.1 専門家等による技術的助言	8-1
8.2 環境影響評価の項目	8-3
8.3 調査、予測及び評価の手法	8-5

本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図 25000（地図画像）を複製したものである。

- ・測量法に基づく国土地理院長承認（複製）R 3JHf 108
- ・本製品を複製する場合には、国土地理院長の承認を得なければならない。

## 第1章 都市計画対象道路事業の名称

(仮称)播磨臨海地域道路(第二神明～広畑)

## 第2章 都市計画決定権者の名称

都市計画決定権者の名称：兵庫県

代表者の氏名：兵庫県知事 井戸 敏三

住 所：兵庫県神戸市中央区下山手通五丁目10番1号

都市計画決定権者の名称：神戸市

代表者の氏名：神戸市長 久元 喜造

住 所：兵庫県神戸市中央区加納町六丁目5番1号

### 第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

#### 3.1 都市計画対象道路事業の目的

播磨臨海地域の国道2号バイパス（加古川バイパス、姫路バイパス）では、1日の交通量が10万台を超える区間があり、慢性的に発生している渋滞は、産業活動や観光振興に影響を与えています。

また、渋滞による速度低下が原因の一つであると考えられる追突事故など、交通事故が多発している他、洪水などの災害発生時には、一部の主要幹線道路で通行止めや道路の寸断が懸念されています。

以上を踏まえ、播磨臨海地域道路は、「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4点を政策目標として設定し、より良い地域づくりに寄与するよう、計画づくりを進めています。

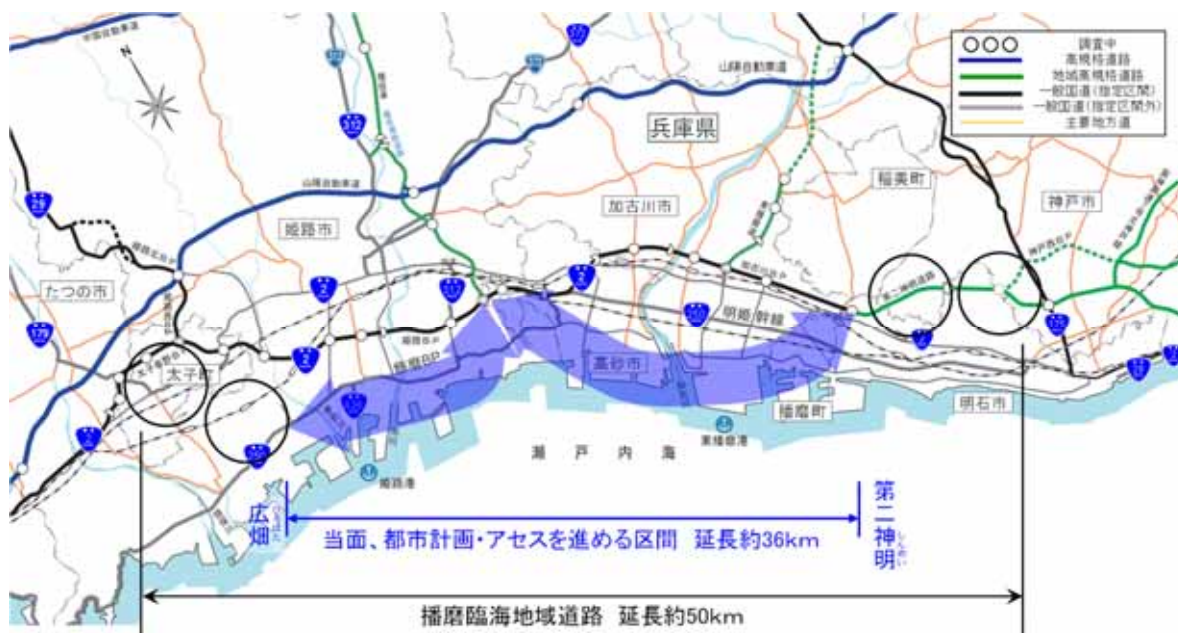


図 3.1-1 都市計画対象道路事業の周辺の状況

## 3.2 都市計画対象道路事業の内容

### 3.2.1 都市計画対象道路事業の種類

一般国道の改築

### 3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

#### 1) 都市計画対象道路事業の区間

起点：兵庫県神戸市

終点：兵庫県姫路市

#### 2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

計画路線により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築が想定される概ねの範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」といい、その位置は、図 3.2-1 に示すとおりです。

### 3.2.3 都市計画対象道路事業の規模

道路延長：約 36km

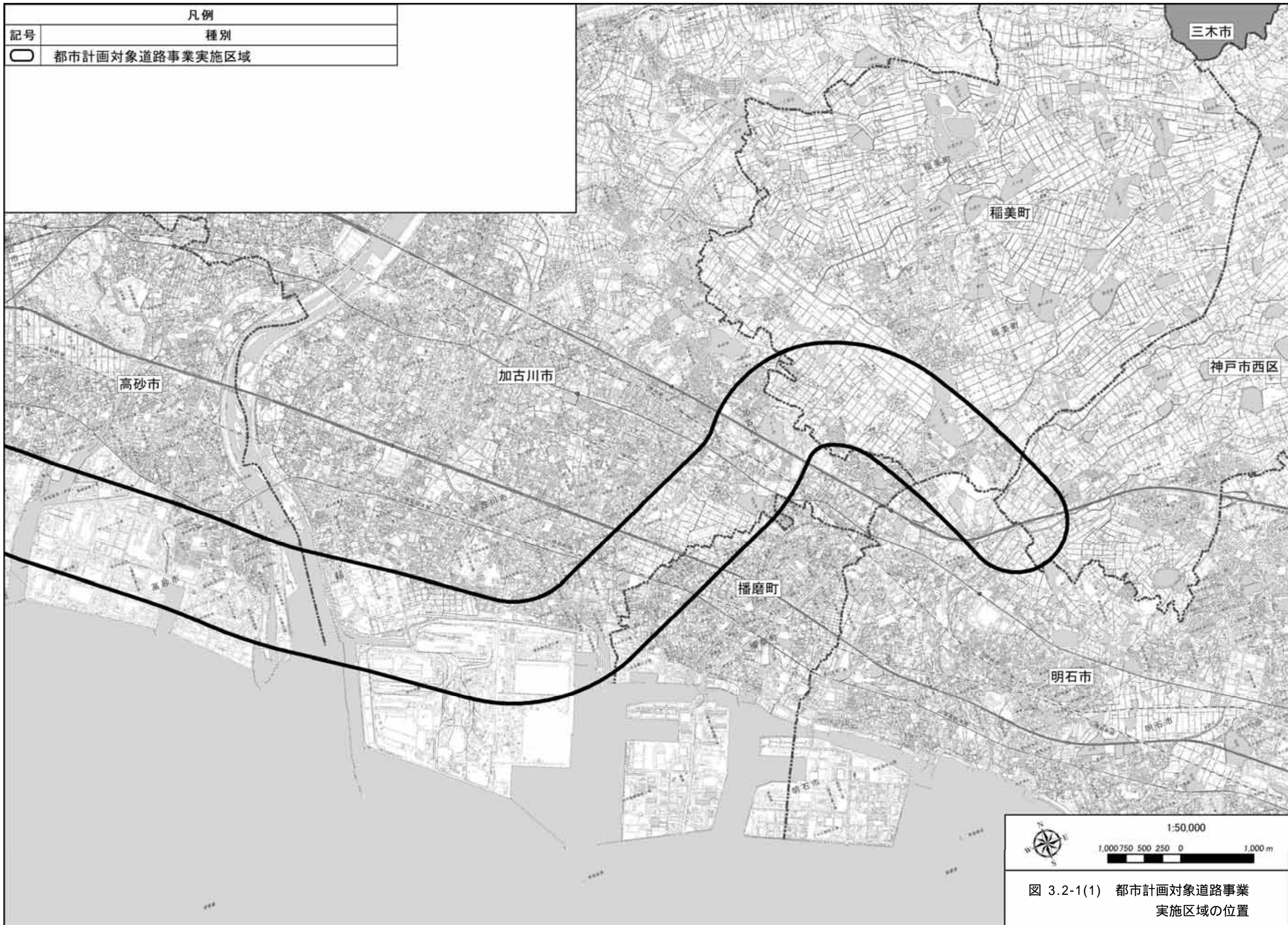
### 3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

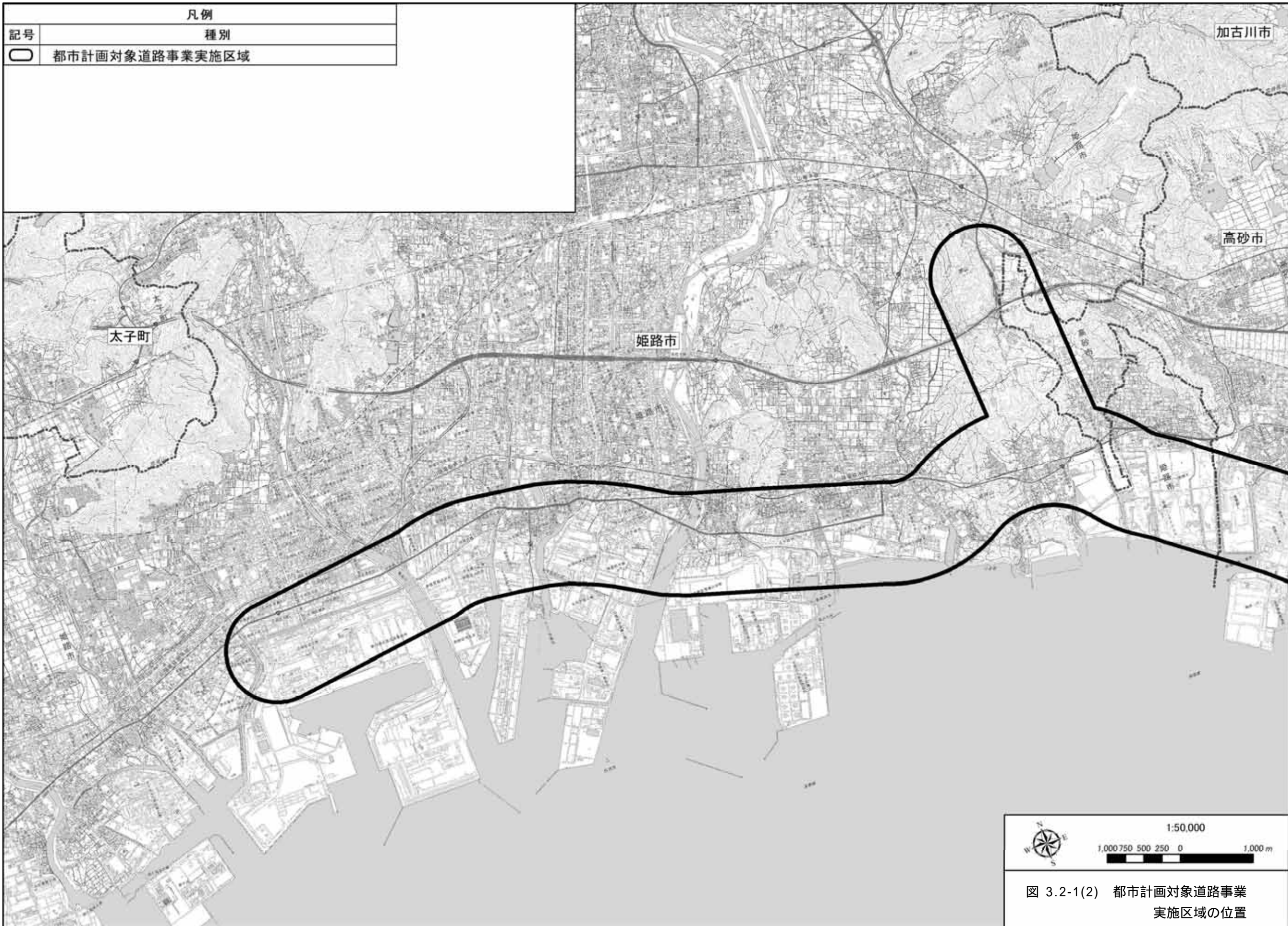
車線数：4 車線

### 3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：80km/h







### 3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容

#### 1) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）があります。

#### 2) 休憩所の設置

都市計画対象道路事業において、休憩所の設置の計画はありません。

### 3) 環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

#### (1) 都市計画対象道路事業の経緯

播磨臨海地域の国道2号バイパスや国道250号などの幹線道路等は渋滞が著しく、国道2号バイパス（加古川バイパス、姫路バイパス）では、1日の交通量が10万台を超える区間があるなど、慢性的に渋滞が発生しています。

当該地域には、姫路港や東播磨港が位置しており、企業の製造拠点も集積しているため、物流交通の多くが国道2号バイパスを利用しています。また、世界遺産姫路城等、観光施設のある周辺エリアへは、自動車やバスなどの車による移動の約5割が国道2号バイパスを利用する交通となっています。そのため、国道2号バイパスを中心とした幹線道路の渋滞は、企業の生産活動、物流コスト、観光振興に大きな影響を及ぼしています。

さらに、国道2号バイパスで発生する事故は、速度低下が原因の一つと考えられる追突事故が8割以上となっており、死傷事故率は国道2号バイパス、国道250号ともに兵庫県内平均の約2倍以上となっています。

また、播磨臨海地域では、洪水などの災害発生時には、一部の主要幹線道路で通行止めや道路の寸断が懸念されています。

このような地域の課題を解決するため、兵庫県神戸市～太子町に至る播磨臨海地域道路の調査・計画がされており、国土交通省近畿地方整備局が第二神明～広畑に至る約36kmの区間を「当面、都市計画・環境影響評価を進める区間」として設定し、平成28年度より計画段階評価を実施しています。

計画段階評価では、住民や企業への意見聴取や「社会資本整備審議会 道路分科会 近畿地方小委員会（以下、「近畿地方小委員会」という。）」での有識者の意見等をもとに、ルート帯等を総合的に決定しています。

#### ■ 計画段階評価手続き

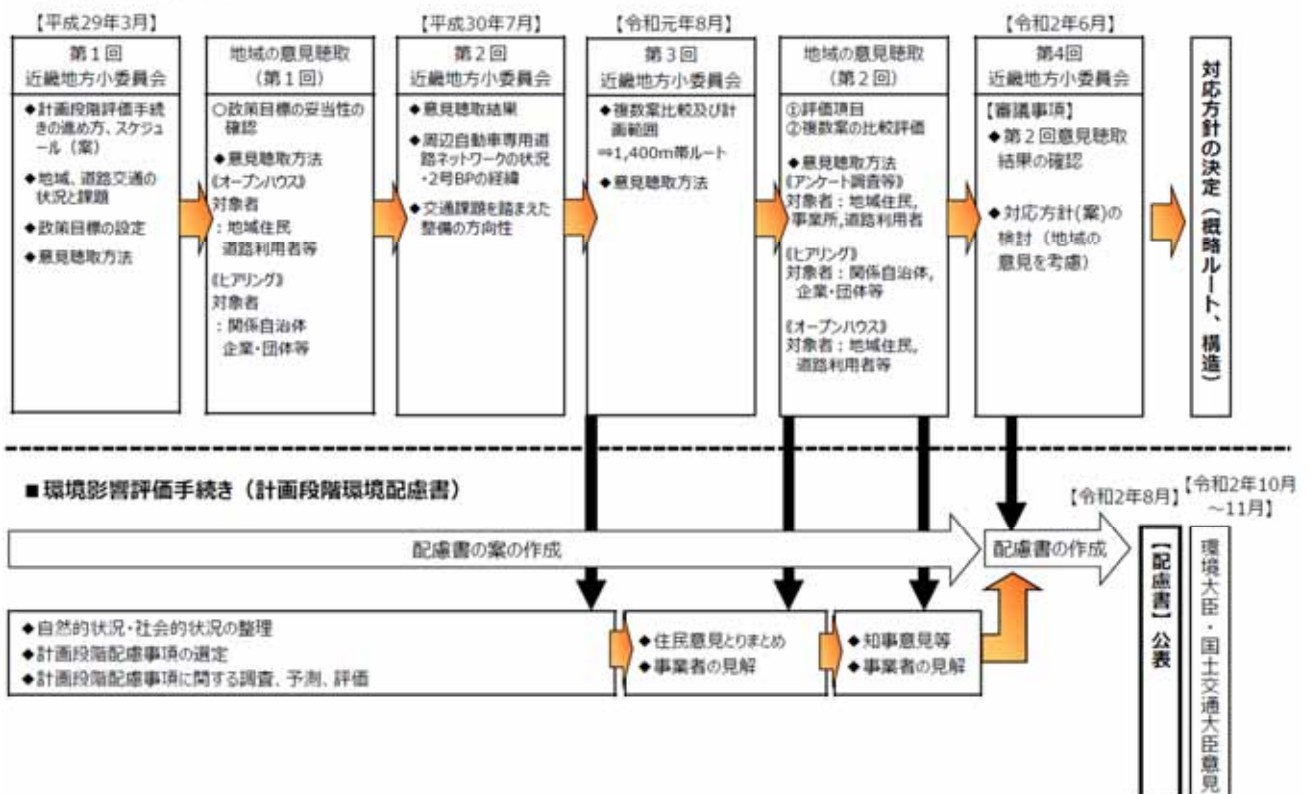


図 3.2-2 地方小委員会における審議経過及び環境影響評価手続きとの関係

### 地域の道路交通の現状と課題（渋滞状況）

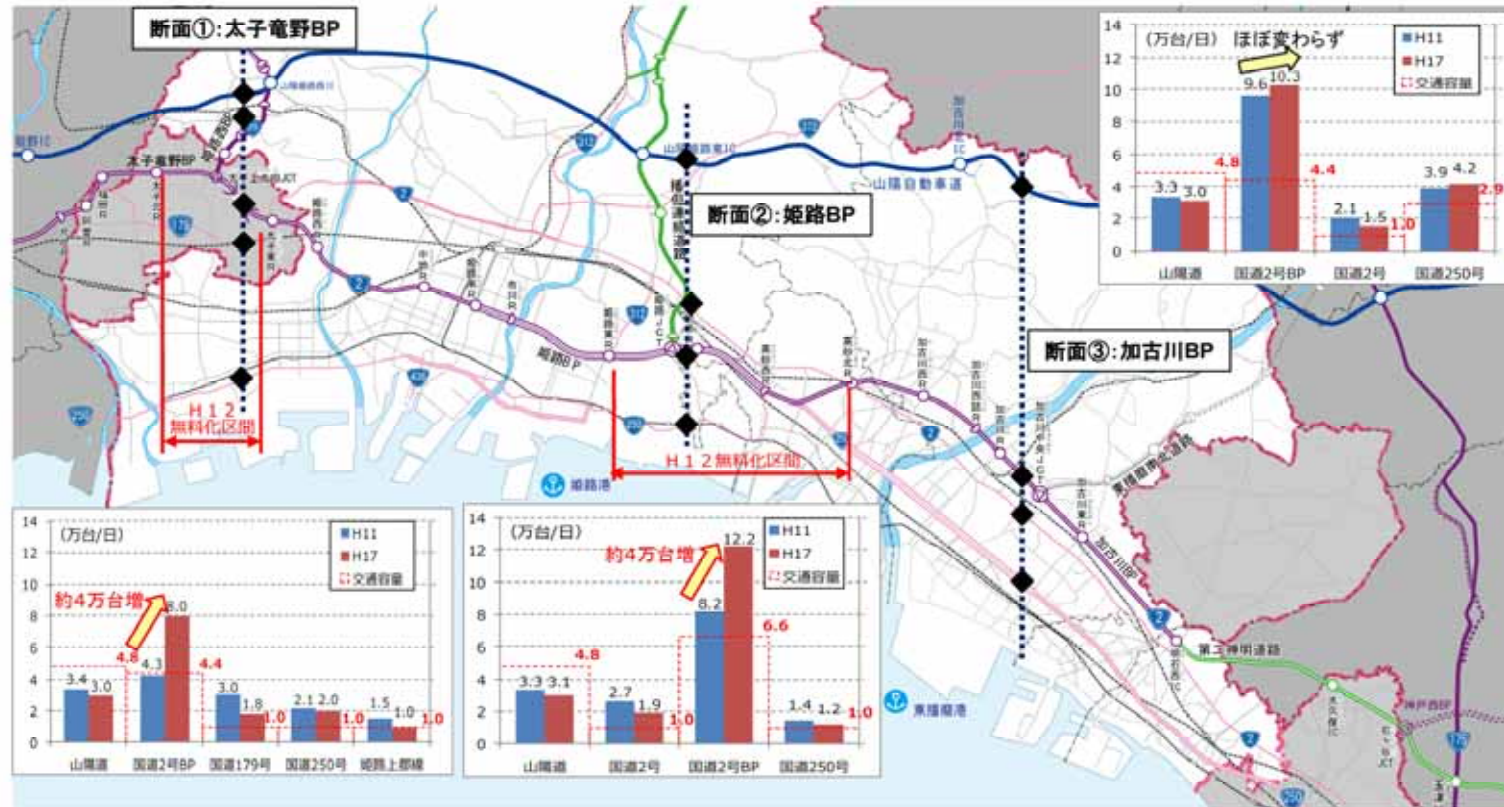
- 東西方向の国道2号BPを中心とした幹線道路は、**需要が大きく容量を大幅に超過**しており渋滞が著しく、国道2号BPを利用する交通は、姫路市中心部や加古川市中心部、また臨海部に発生集中が多い
- 国道2号BPや国道250号といった**東西の主要幹線と南北方向の臨海部アクセス道路のランプ、立体下交差点において特に渋滞が顕著**
- **国道2号BPへのアクセス道路は、物流交通と生活交通が混在するため渋滞**



図 3.2-3(1) 計画段階評価における地域の道路交通の現状と課題の整理状況

### 地域の道路交通の現状と課題（交通転換による渋滞の悪化）

- 国道2号BPの姫路BP、太子竜野BPは平成12年度に無料化された
- その結果、並行する山陽自動車道や国道179号等から国道2号BPへの交通転換が発生し、姫路BP、太子竜野BPともに約4万台/日もの増加となった



出典: H11年度・H17年度道路交通センサス

※交通容量は、道路構造令における1車線あたりの設計基準交通量を採用

山陽自動車道: 第1種第2級(12,000台)、国道2号BP: 第1種第3級(11,000台) 国道2号・国道250号: 第4種第1級 2車線区間(9,600台)、多車線区間(7,200台)

図 3.2-3(2) 計画段階評価における地域の道路交通の現状と課題の整理状況

### 地域の道路交通の現状と課題（臨海部の物流）

- 姫路港や東播磨港の取扱貨物の多くは、公共岸壁より臨海部立地企業の専用岸壁で荷卸しされている
- 臨海部の工業地域から播磨臨海地域外への物流は、**主に国道2号BPを利用し、神戸・大阪方面への輸送が多い**

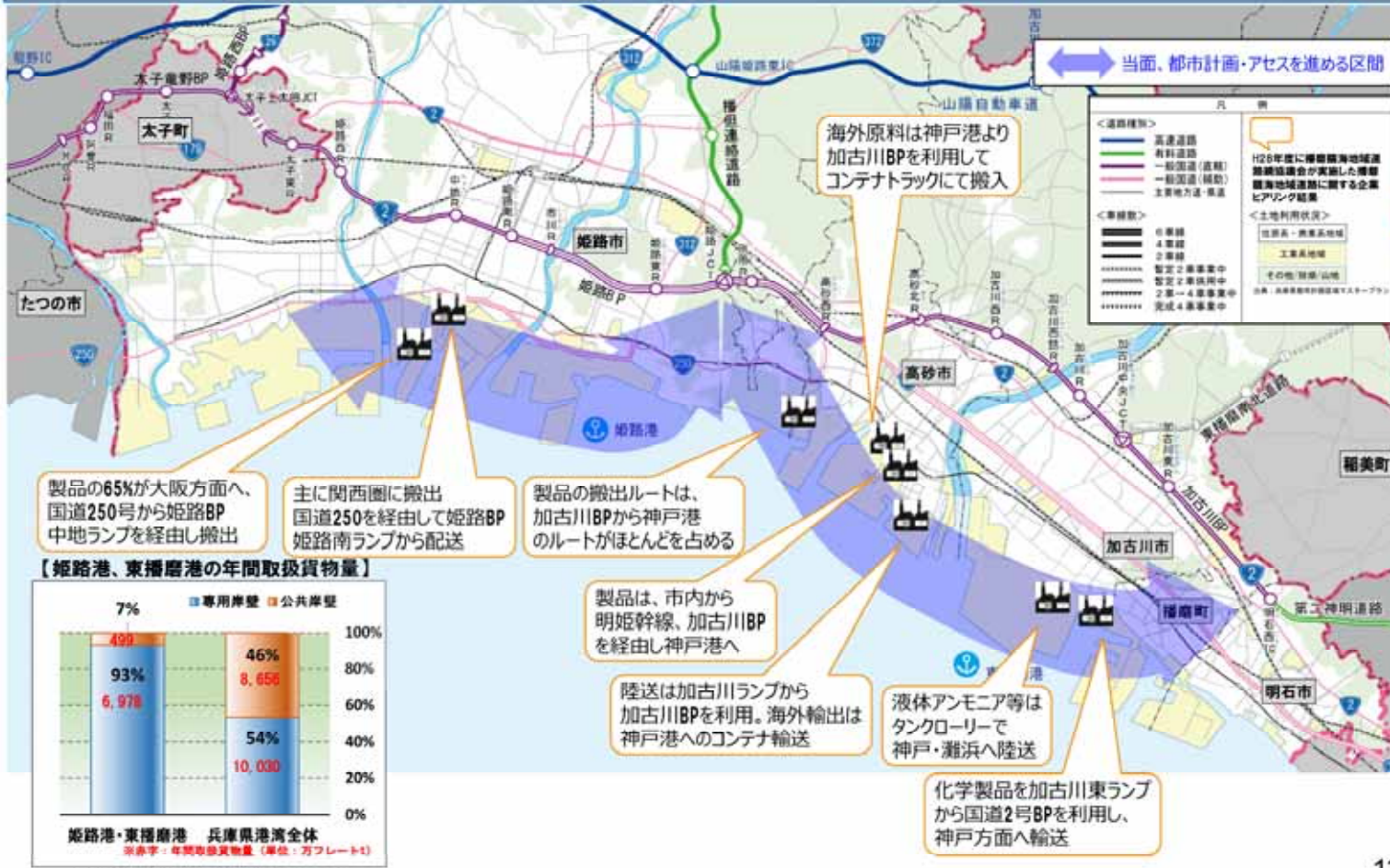


図 3.2-3(3) 計画段階評価における地域の道路交通の現状と課題の整理状況

### 地域の道路交通の現状と課題（道路交通の特徴）

- 国道2号BPは、長・短距離交通が混在し、神戸・大阪、岡山方面などの播磨地域外への交通が多い
- 播磨地域外への交通は臨海部に長距離交通エリアが広がり、臨海部からの交通は南北道路、国道2号BPを經由
- 国道2号BPへのアクセス道路である南北道路、国道2号BPの渋滞により、臨海部から発生する長距離交通の速達性・定時性が確保できていない
- 慢性的な渋滞は、材料入荷遅れ等の生産活動への影響、物流コスト増加による競争力低下等、民間投資へ大きく影響

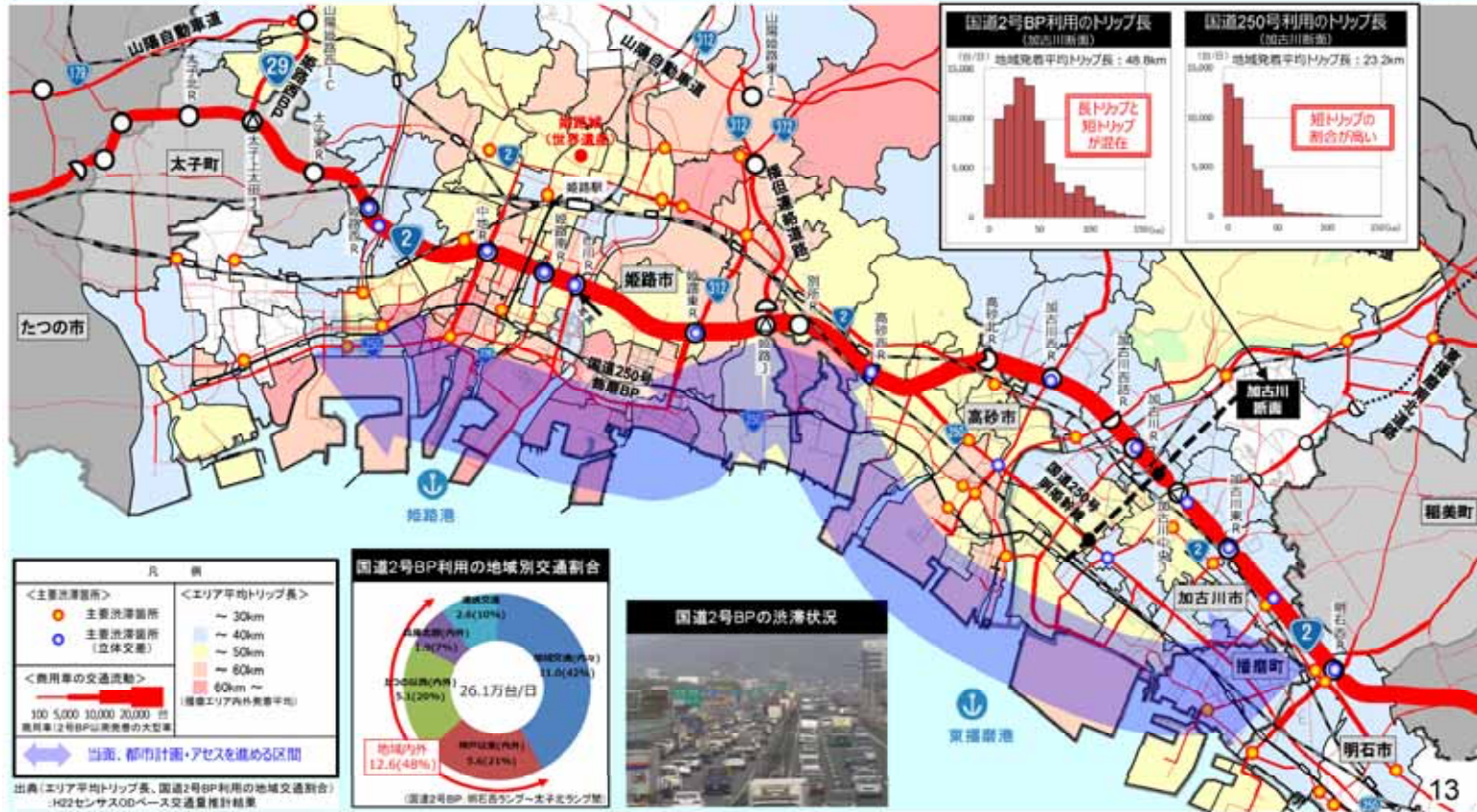


図 3.2-3(4) 計画段階評価における地域の道路交通の現状と課題の整理状況



### 地域の道路交通の現状と課題（観光移動の特徴）

- 播磨地域を代表する観光地の一つである世界文化遺産姫路城周辺エリアへの自動車利用の経路を調査
- 姫路城周辺エリアとたつの以西間、姫路城周辺エリアと神戸以东間の交通のうち、国道2号BP利用交通はともに約5割であり、**国道2号BPを利用する播磨地域外の東西交通は全体の約5割を占める**
- 観光分野においても国道2号BPは重要な役割を担っている

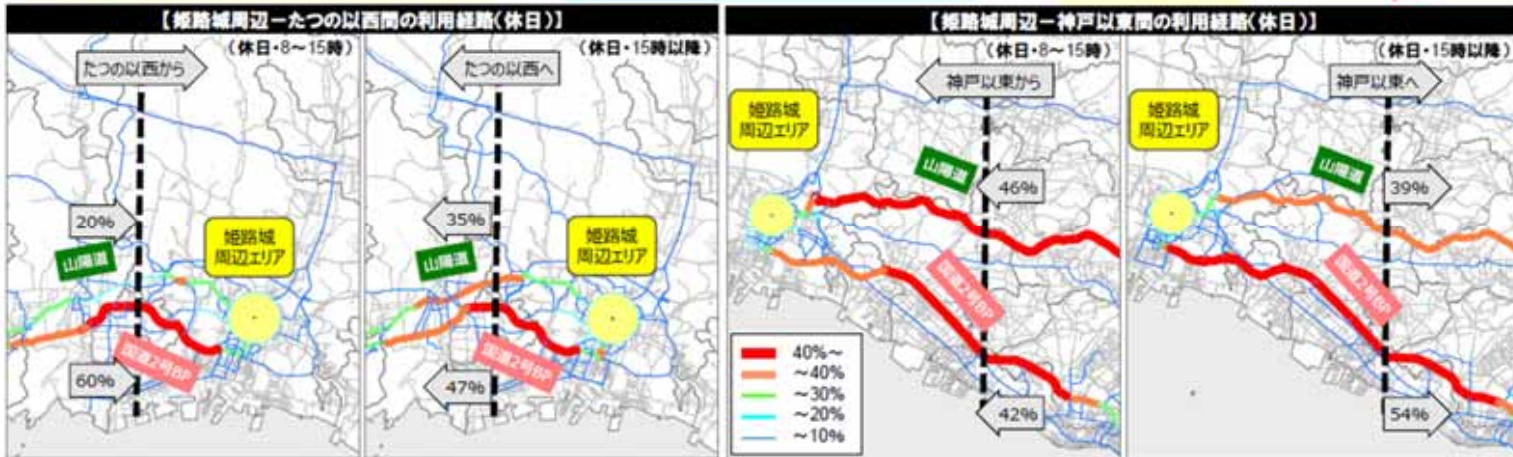
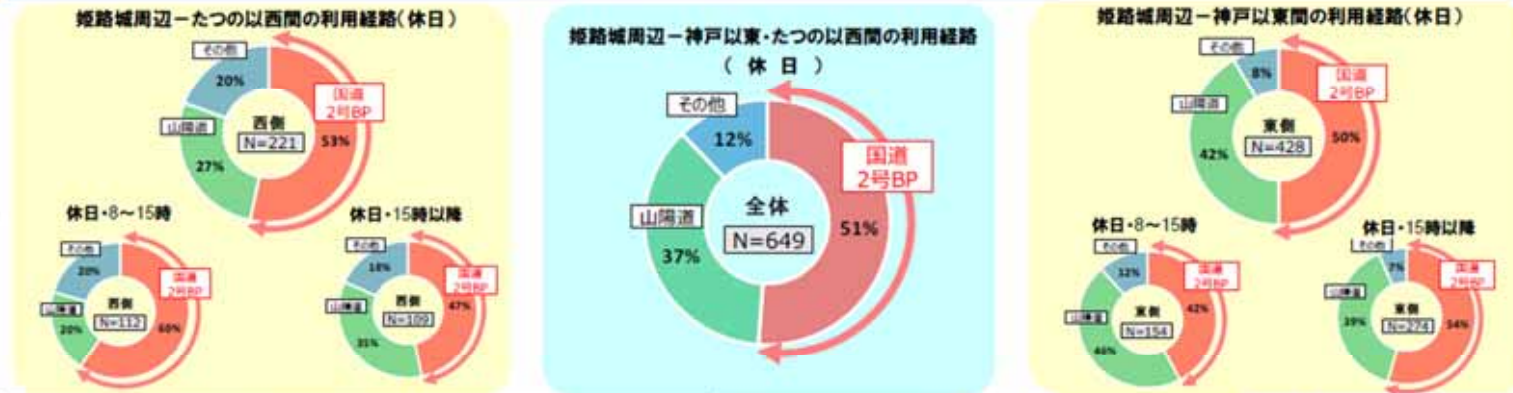


図 3.2-3(5) 計画段階評価における地域の道路交通の現状と課題の整理状況

### 地域の道路交通の現状と課題（観光周遊）

- 兵庫県では、外国人旅行者が多く訪れる県内観光地「神戸」、「姫路」、「城崎」をつなぐ県内周遊ルート「ひょうごゴールデンルート」として設定・提案し、兵庫のインバウンド観光ブランド力の向上を図り、誘客を促進することを目指している
- 神戸は、異人館や旧居留地の町並み、中華街や神戸ビーフに代表される食。姫路は世界文化遺産の姫路城。城崎は外国人宿泊者数が急増している城崎温泉。それぞれ特色の異なる観光地をつなぐことで観光の活性化を推進している
- しかし、国道2号BPの渋滞により、定時性・速達性が確保されていないため、播磨地域の観光地の魅力低下や広域観光周遊が進まないなど、観光業に影響を及ぼす



図 3.2-3(6) 計画段階評価における地域の道路交通の現状と課題の整理状況

## 地域の道路交通の現状と課題（事故）

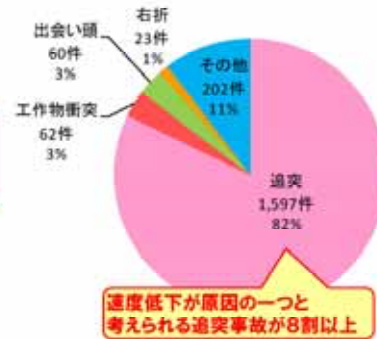
- 国道2号BP、国道250号ともに、**兵庫県内平均の約2倍以上の死傷事故率**
- 国道2号BPでは**加古川西ランプおよび加古川西詰ランプ**、国道250号では**姫路市飾磨区域**で**事故件数が多い**
- 国道2号BPの事故要因は、速度低下が原因の一つと考えられる**追突事故**が8割以上

【国道2号BP、国道250号の年平均死傷事故件数】



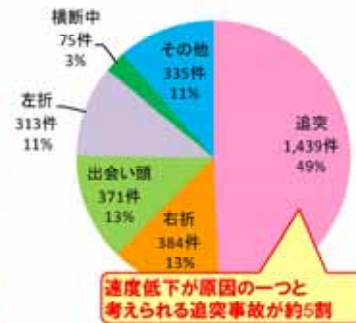
出典：ITARDAデータ  
※事故件数は、H23年～H26年の年平均

【国道2号BPの事故類型】



速度低下が原因の一つと考えられる追突事故が8割以上

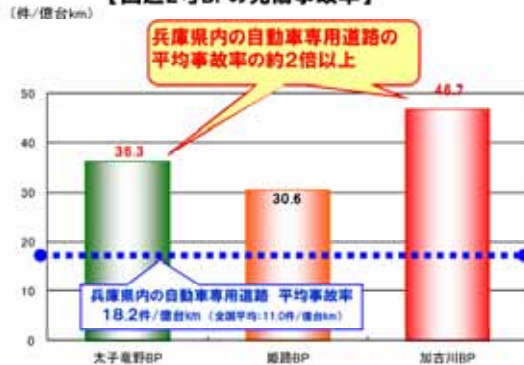
【国道250号の事故類型】



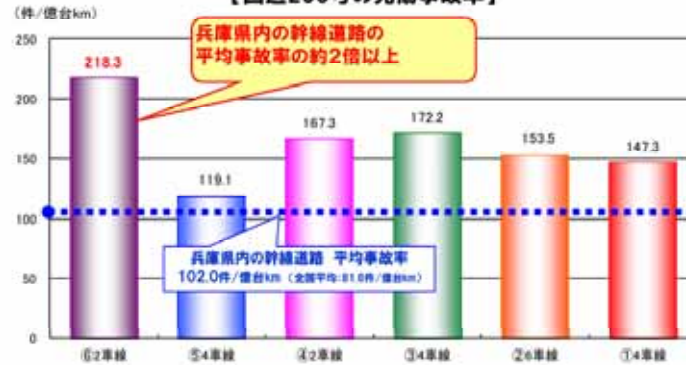
速度低下が原因の一つと考えられる追突事故が約5割

出典：ITARDAデータ（H23～H26の4年間合計）

【国道2号BPの死傷事故率】



【国道250号の死傷事故率】



注)「ITARDA データ」とは、交通事故の調査研究、分析を行っている交通事故総合分析センター（略称：ITARDA（イタルダ））所有の交通事故調査データ

図 3.2-3(7) 計画段階評価における地域の道路交通の現状と課題の整理状況

### 地域の道路交通の現状と課題（浸水・液状化）

- 洪水及び南海トラフ巨大地震に伴う津波により、一部の主要幹線道路で浸水による通行止めが懸念
- 播磨地域の臨海部には、液状化危険度が極めて高い範囲が広く分布



PL値(液状化指数): 地盤の液状化の激しさの程度を表す指標。液状化の発生する深さや層厚、非液状化層の厚さが勘案されており、液状化危険度マップの作成にあたって使われることが多い。「液状化対策技術検討会議」検討成果 (H23.8 国土交通省 液状化対策技術検討会議)

注) 津波浸水想定区域: 門扉が解放され、防潮堤等が津波の越流により破堤した場合を想定。適切な管理による門扉の閉鎖と津波対策の完了により、浸水想定区域はほぼ解消する見込み。

図 3.2-3(8) 計画段階評価における地域の道路交通の現状と課題の整理状況

## 地域の課題（第1回地域の意見聴取結果）について

### ○調査目的

公共事業の効率性及びその実施過程の一層の向上を図るため、オープンハウス・ヒアリング調査を実施しました。

第1回では、地域の課題を解決するにあたり設定した政策目標・留意事項の妥当性についてお伺いしました。

### ○調査方法・調査期間・配布回収数

住民等へはオープンハウスによるアンケート調査を、関係団体・企業へはヒアリングによるアンケート調査を実施しました。

調査期間：平成30年2月2日～2月19日（オープンハウス）

平成29年12月18日～平成30年2月15日（ヒアリング調査）

方法	実施場所	対象	回答数、実施箇所
オープンハウス	SA・PA、鉄道駅、市役所・町役場	住民	4,821人
ヒアリング	意見聴取対象の拠点等	播磨臨海地域の企業・団体、住民代表、関係自治体	85箇所

1箇所のヒアリングで複数の対象者から回答を得たケース（関連企業、関連住民代表等）があるため、回答者数としては99者

### ○調査結果及び分析等

#### 【政策目標・留意事項の妥当性】

政策目標・留意事項の妥当性については、住民・事業所等へのオープンハウス及びヒアリング調査結果ともに「妥当だと思う」と「どちらかと言うと妥当だと思う」の合計が約9割程度となりました。

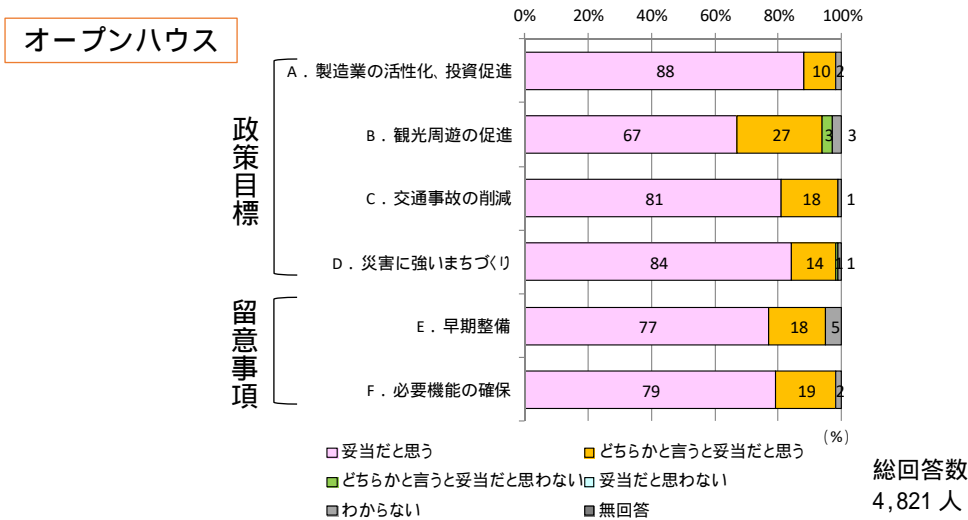
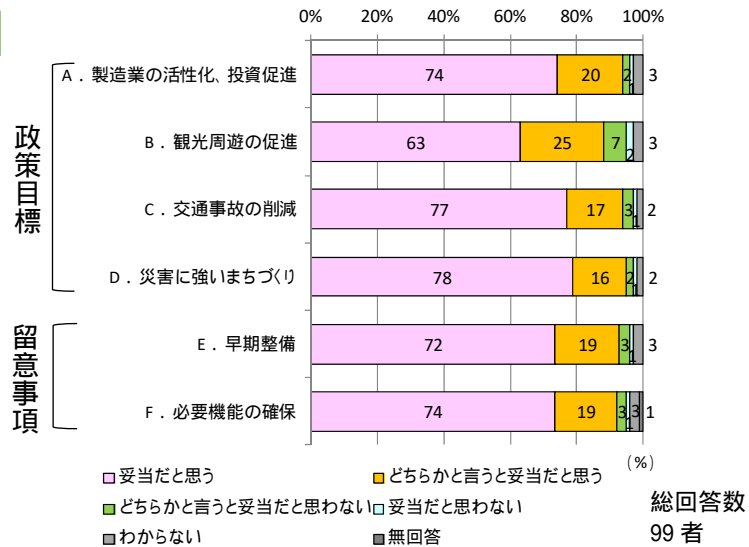


図 3.2-4(1) 地域の課題（第1回地域の意見聴取結果（近畿地方整備局））について

## 地域の課題（第1回地域の意見聴取結果）について

### ヒアリング



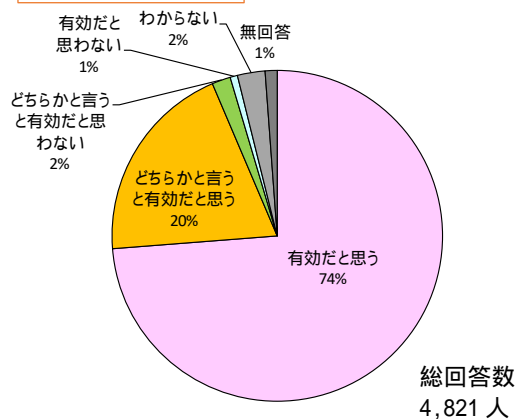
### その他、地域の課題に関する主な意見

- ・生活道路では大型車（トレーラー・トラック）に規制をかけ、住み分けが必要。
- ・道路整備と一体となったまちづくりを進めることで、生活道路の整備や地域の防災力向上を図ってほしい。
- ・働き方改革等による拘束時間の制限やドライバー不足、高齢化といった問題を抱えているため、輸送の効率化が課題である。 など

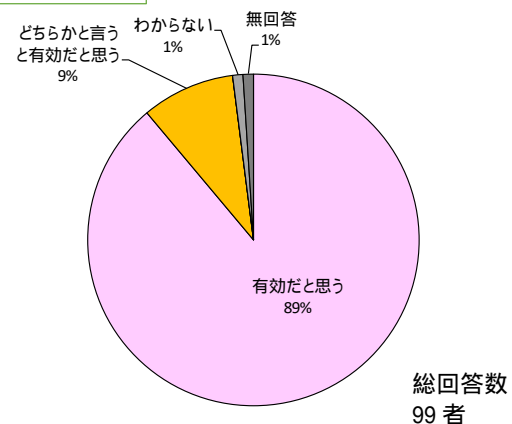
### 【播磨臨海地域道路の有効性】

住民等・事業者等への調査結果ともに、道路整備が「有効だと思う（有効だと思う＋どちらかと言うと有効だと思う）」の割合は9割以上を占めています。

#### オープンハウス



#### ヒアリング



### 【まとめ】

地域の課題に対する政策目標・留意事項については、住民等・事業所等とともに約9割の方が妥当だと思うと考えており、道路整備の有効性についても9割以上の方が有効だと考えています。

図 3.2-4(2) 地域の課題（第1回地域の意見聴取結果（近畿地方整備局））について

## 重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果）について

### ○調査目的

公共事業の効率性及びその実施過程の一層の向上を図るため、アンケート調査・オープンハウス・ヒアリング調査を実施しました。

第2回では、地域の課題を解決するためのルート帯案の検討にあたり、重視すべき点についてお伺いしました。

### ○調査方法・調査期間・配布回収数

住民・道路利用者へは無作為抽出による郵送配布・留置き・Web・オープンハウスによるアンケート調査を実施し、事業所へは無作為抽出による郵送配布、関係団体・企業へはヒアリングによるアンケート調査を実施しました。

調査方法及び・配布回収数は下表の通りです。

調査期間：令和元年10月1日～11月30日

#### 【アンケートによる意見聴取】

対象	調査対象者	調査手法	調査規模	調査状況	
地域住民	神戸市西区、姫路市、明石市、加古川市、高砂市、稲美町、播磨町	郵送配布・回収	3,700世帯 無作為抽出	1,042部	2,176部
		留置きアンケート	29箇所	838部	
道路利用者等	兵庫県等	WEBアンケート (姫路河川国道・自治体HP)		296部	
事業所	神戸市西区、姫路市、明石市、加古川市、高砂市、稲美町、播磨町	無作為抽出による 郵送配布・回収	4,200部 無作為抽出	1,262部	

#### 【ヒアリング調査による意見聴取】

対象	調査対象者	実施状況
関係団体・企業	関係自治体、救急医療関係者、商工会・商工会議所、製造業・物流業、観光業・バス・タクシー業、農業・漁業、地域住民	155者

#### 【オープンハウス】

対象	場所	調査状況
地域住民 (計15箇所)	ショッピングモール、SA・PA等	3,221部

### ○調査結果及び分析等

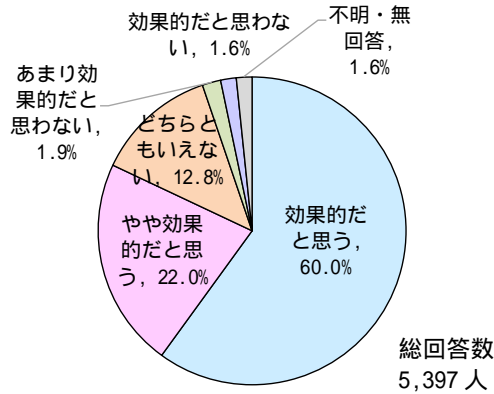
#### 【ルート帯案が効果的か否か】

住民等・事業所アンケート調査、オープンハウス、及び関係団体・企業へのヒアリング結果について、今回のルート帯案が「効果的だと思う(効果的+やや効果的)」の割合は約8割を占めており、「効果的だと思わない(効果的ではない+あまり効果的ではない)」の割合は1割を下回りました。

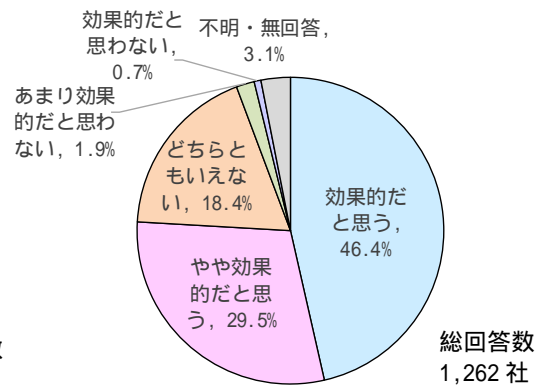
図 3.2-5(1) 重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果（近畿地方整備局））について

## 重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果）について

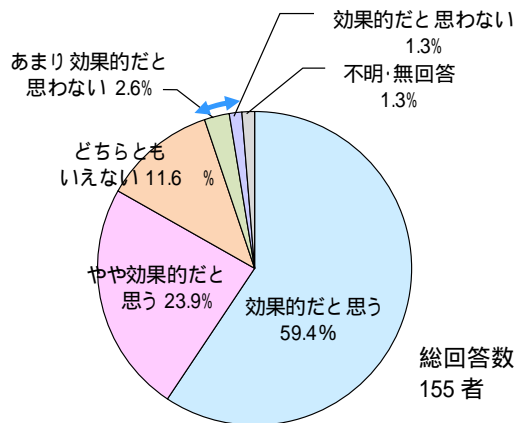
### 住民等（オープンハウス含む）



### 事業所



### 関係団体・企業（ヒアリング）



### 【地域の課題を解決するためのルート帯検討時の重視事項】

住民等・事業所のアンケート調査、オープンハウス、及び関係団体・企業へのヒアリング結果のいずれかにおいて、政策目標に関する事項については「製造業の活性化・投資促進」、「交通事故の削減」、「災害に強いまちづくり」、配慮事項に関しては「生活環境への影響」、「自然環境への影響」、「支障となる家屋及び工場等」を重視すべきとの意見が7割を上回りました。

### 住民等（オープンハウス含む）

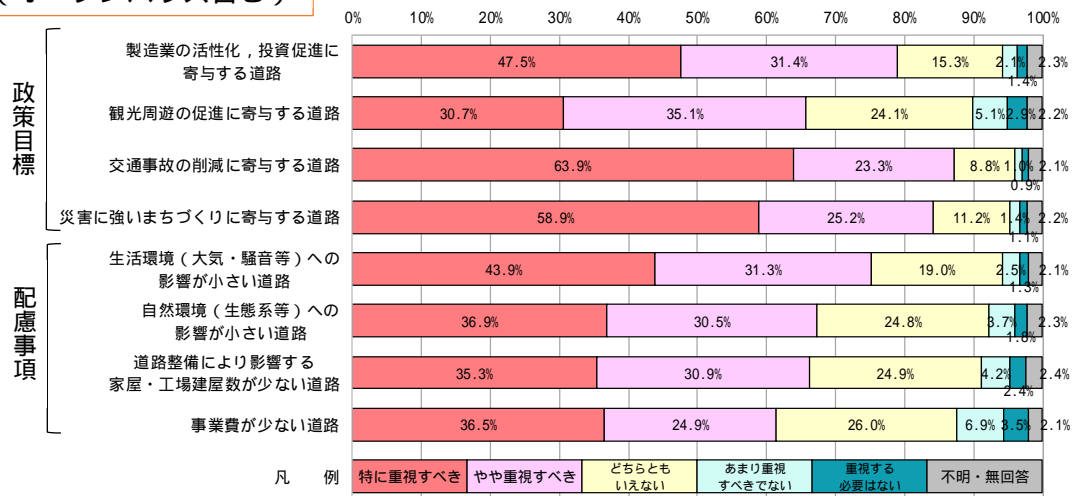
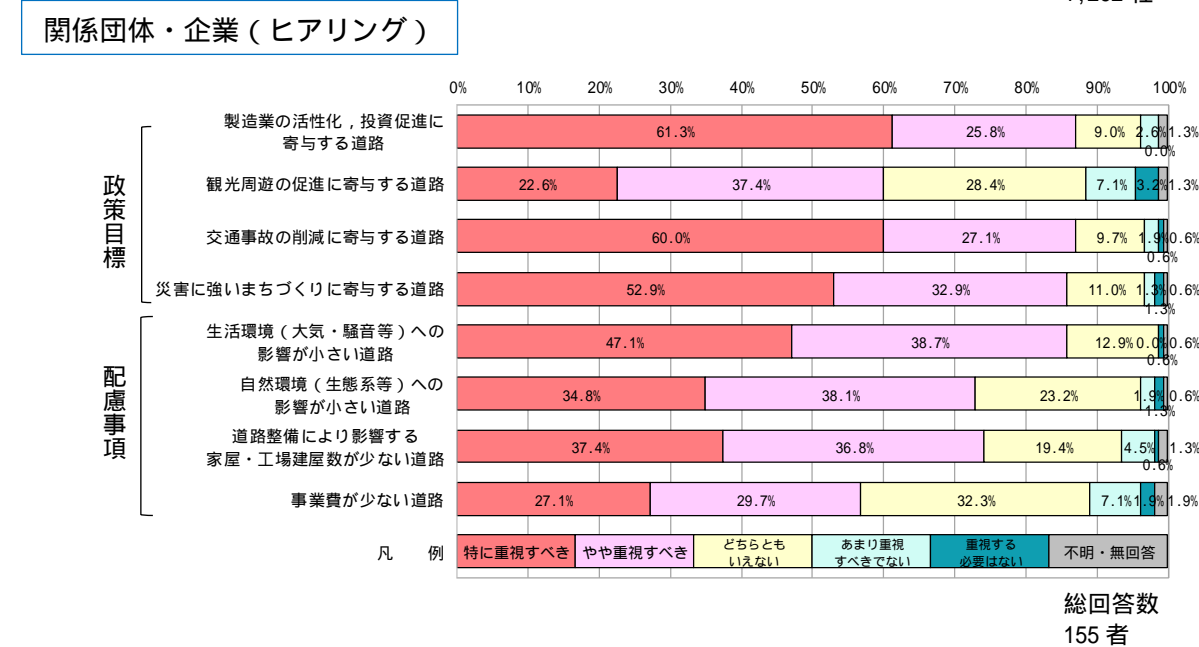
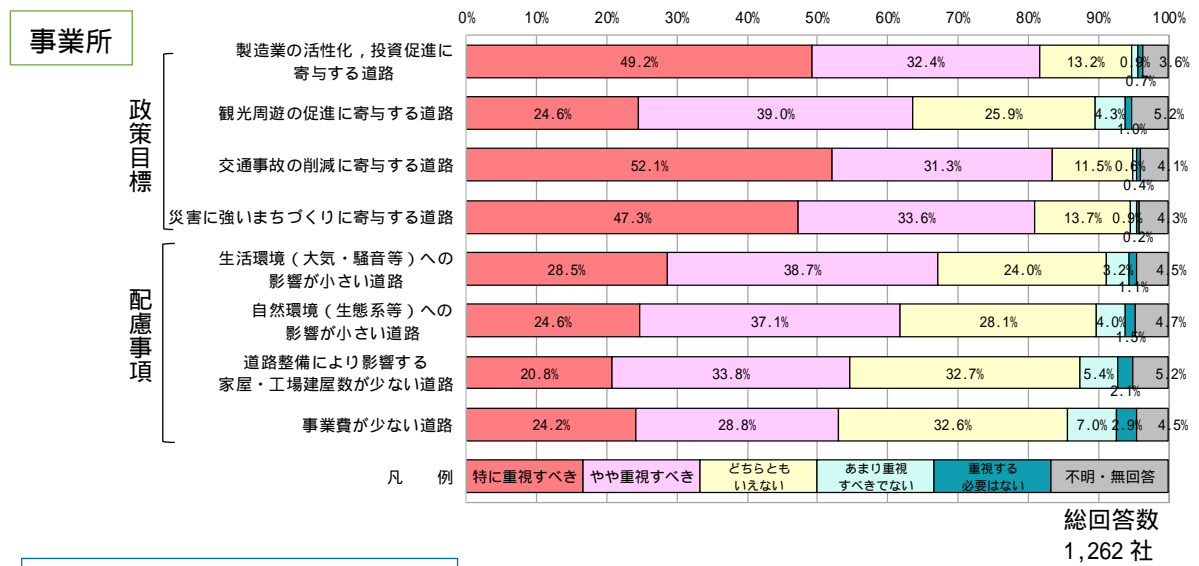


図 3.2-5(2) 重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果（近畿地方整備局））について



## 重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果）について



### その他、重視すべき事項に関する意見

- ・地域が分断されないようにしてほしい
- ・可能な限り早期実現してほしい
- ・多方面へのアクセスが便利のようにルートを考えてほしい など

### 【まとめ】

地域の課題を解決するためのルート帯検討時における重視すべき事項の意見を踏まえると、政策目標に関しては「製造業の活性化、投資促進」、「交通事故の削減」、「災害に強いまちづくり」について、配慮事項に関しては「生活環境への影響」、「自然環境への影響」、「支障となる家屋及び工場等」について重視すべきと考える方が多く、約 8 割の方が今回のルート帯案が効果的と考えています。

図 3.2-5(3) 重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果（近畿地方整備局））について

## (2) 位置等に関する複数案の設定についての考え方

本事業に係る計画段階配慮事項についての検討にあたっては、事業実施想定区域の位置又は規模に関する複数の案（以下、「複数案」という。）を適切に設定する必要があります。

複数案は、政策目標や地形・地質条件、生活環境、自然環境、コスト縮減などを踏まえて設定しています。

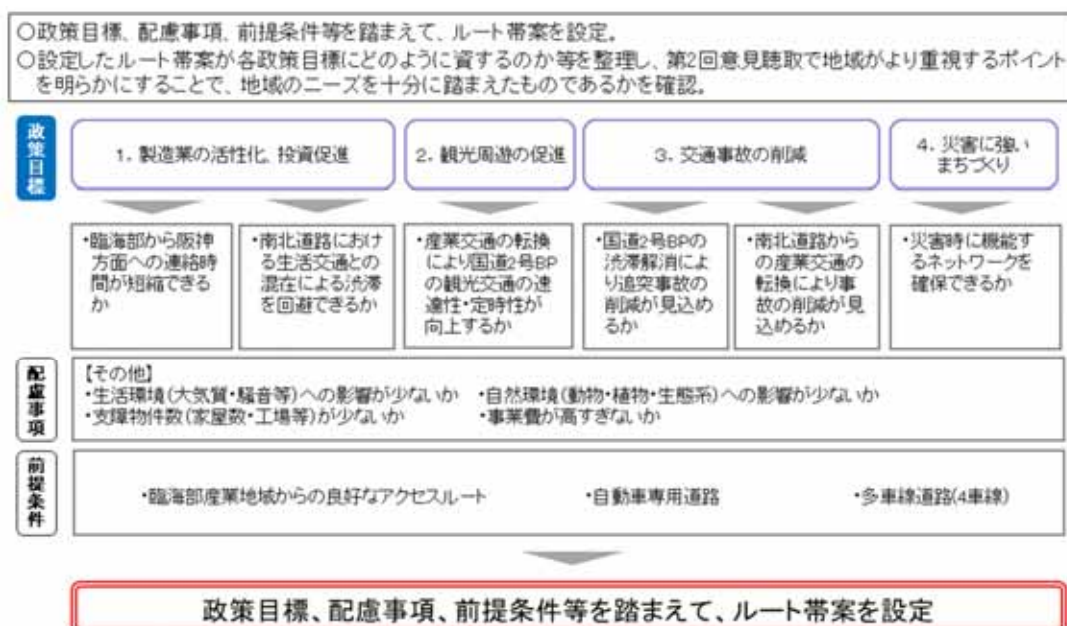
## (3) 複数案の設定にあたっての考え方

政策目標の達成に寄与する複数案として、兵庫県神戸市と兵庫県姫路市を結び、以下の案を選定しています。

複数案のルート選定にあたっては、解決すべき課題から求められる政策目標（「3.1 都市計画対象道路事業の目的」参照）の達成度について、経済面、社会面、環境面などを総合的に比較検討し、4案を選定しています。ルート帯案の概要を表 3.2-1 及び図 3.2-7、ルート帯案の考え方を図 3.2-6 に示します。

表 3.2-1 ルート帯案の概要

	内陸ルート	沿岸ルート
ルート帯案の概要	【案 1-1 内陸・加古川ルート】 加古川市の市街化調整区域及び住宅密集地と企業集積地の間の空間や公共空間を活用する案	【案 2-1 沿岸・加古川ルート】 加古川市の市街化調整区域及び企業地内の空間や海上空間を活用する案
	【案 1-2 内陸・明石ルート】 明石市の市街化調整区域及び住宅密集地と企業集積地の間の空間や公共空間を活用する案	【案 2-2 沿岸・明石ルート】 明石市の市街化調整区域及び企業地内の空間や海上空間を活用する案



※現道上の空間を活用する案は、播磨臨海地域道路が「自動車専用道路」で「リダンダンシーの確保」を目指す路線であるため、比較案としない

図 3.2-6 ルート帯案の考え方

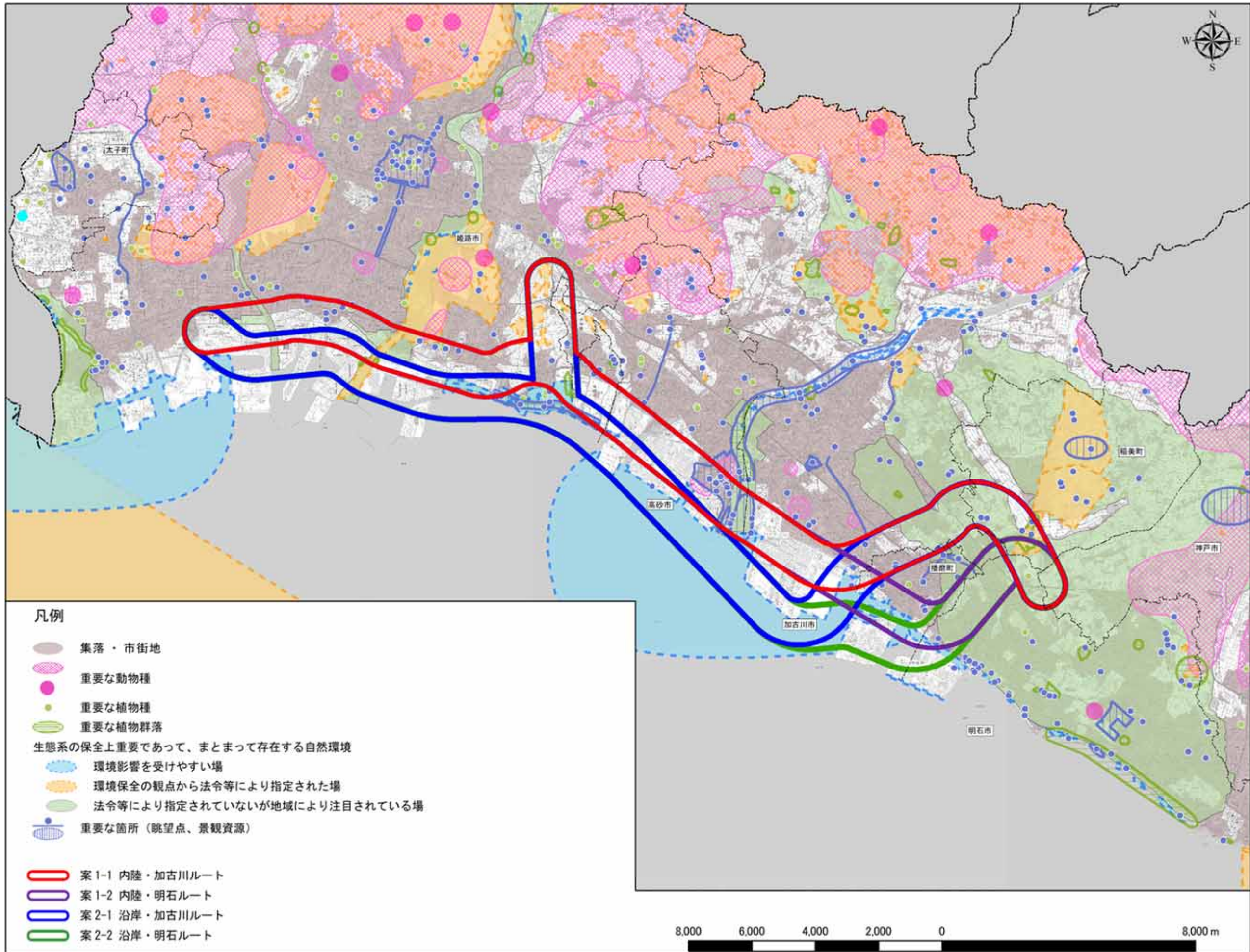


図 3.2-7 ルート帯案の概要

#### (4) 比較評価結果

比較評価の結果、【案 1-1 内陸・加古川ルート】は、他の3つの比較案に比べ、課題を解決するための政策目標である「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」の点において優れています。また、早期整備、必要機能の確保という留意点においても優れており、意見聴取で得られた、「『製造業の活性化、投資促進』、『交通事故の削減』、『災害に強いまちづくり』について重視すべき」とする地域のニーズにも応えることが可能です。

以上を踏まえ、計画段階評価における第4回近畿地方小委員会において、以下のとおり、対応方針（案）が了承されました。

#### 対応方針（案）

ルート帯案については、加古川市の市街化調整区域及び住宅密集地と企業集積地の間の空間や公共空間を活用する「内陸・加古川ルート」を対応方針案とする。

#### （理由）

- 地域の意見聴取結果において、政策目標、配慮事項、コストの8項目のうち、6項目（製造業の活性化、投資促進・交通事故の削減・災害に強いまちづくり・生活環境への影響・自然環境への影響・支障となる家屋及び工場等）について重視すべきとする意見が多く寄せられている。
- このうち、住民等・事業所アンケート、オープンハウス、関係団体ヒアリング全ての意見聴取において、「製造業の活性化、投資促進」、「交通事故の削減」、「災害に強いまちづくり」について重視すべきとする意見が多く、3項目全てにおいて効果が期待できる案は「内陸・加古川ルート」である。
- また、その他の重視すべきとする意見が多く寄せられた事項（生活環境への影響・自然環境への影響・支障となる家屋及び工場等）については、今後の環境影響評価手続きや路線・構造の検討において、一定程度影響を軽減することができると思われる。
- 従って、「内陸・加古川ルート」が最も適していると思われる。

出典：「近畿地方小委員会資料」国土交通省近畿地方整備局ホームページ（令和3年4月現在）

#### 4) 計画段階環境配慮書以降方法書までの経緯

近畿地方小委員会での有識者や住民等の意見を踏まえ、国土交通省近畿地方整備局が、「計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」という。）を作成し、令和2年10月27日の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。その後、国土交通省近畿地方整備局が、配慮書において複数案としていたルート帯のうち、「内陸・加古川ルート」を対応方針として決定しました。