

はり ま りん かい ち いき だい に しんめい ひろはた
播磨臨海地域道路 第二神明～広畑

計画段階評価

平成30年 7月

1. 前回委員会の内容	… 2
2. 意見聴取の結果	… 4
3. 播磨臨海地域道路に必要な機能	…14
4. 今後の計画段階評価のすすめ方（案）	…23

1. 前回委員会の内容

1. 前回委員会の内容

○政策目標を4つ、留意事項を2つ設定。妥当性を確認するための意見聴取方法を検討。

■前回近畿地方小委員会実施日：平成29年3月24日（金）

地域の現状と課題

道路交通の現状と課題

地域の将来像

アンケート・ヒアリング

政策目標

製造業の活性化、投資促進	臨海部から阪神方面への連絡時間の短縮
	南北道路における生活交通との混在による渋滞の回避
観光周遊の促進	産業交通の排除による国道2号BPの観光交通の速達性、定時性の向上
交通事故の削減	国道2号BPにおける渋滞解消による追突事故の削減
	南北道路からの産業交通の排除による事故の削減
災害に強いまちづくり	災害時に機能するネットワークの確保

留意事項

早期整備	課題の大きさを踏まえた対策
	民間投資のスピード感への対応
必要機能の確保	新しい道路に国道2号BPの渋滞が転換するだけにならない仕組みづくり

■前回近畿地方小委員会の主な意見と対応

主な意見※	対応
意見聴取は、今後概略ルート・構造の検討をする際、参考となる意見を聞き出すことが重要。	住民や企業・団体等への意見聴取において、ルート帯案を検討する上で重視すべきことについて質問を追加。
オープンハウスでは、道路整備の意味を地域住民の方にご理解いただくことが重要。	オープンハウスにおいて、展示パネルやリーフレットを使用し、播磨臨海地域道路の目的を住民に分かりやすく説明。

2. 意見聴取の結果

【政策目標の妥当性の確認】

2. 意見聴取の結果(意見聴取の概要)

○住民を対象に、オープンハウスによる意見聴取を実施。

○商工会・商工会議所や地元自治体の意見をもとに抽出した企業・団体へヒアリングによる意見聴取を実施。また、住民代表や関係自治体にもヒアリングによる意見聴取を実施。

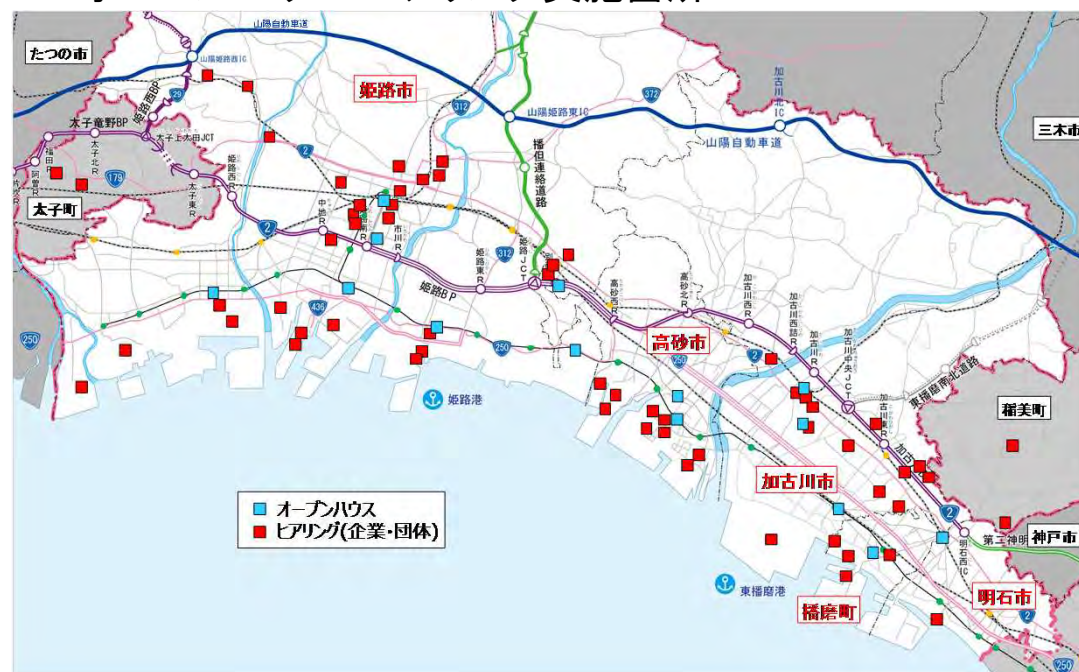
1. オープンハウスの概要 (実施期間:H30.2.2~2.19)

開催箇所	開催日時※1	回答数
明石SA(上・下)	H30.2. 4(日), 5(月)	632
別所PA(上・下)	H30.2.18(日),19(月)	570
JR姫路駅	H30.2.12(月),13(火)	362
JR加古川駅	H30.2.16(金),17(土)	232
JR土山駅	H30.2. 2(金), 3(土)	190
山陽飾磨駅	H30.2.12(月),13(火)	187
山陽広畑駅	H30.2.16(金),17(土)	221
山陽白浜の宮駅	H30.2.16(金),17(土)	580
山陽大塩駅	H30.2.18(日),19(月)	258
山陽荒井駅	H30.2. 4(日), 5(月)	72
山陽別府駅	H30.2. 9(金),10(土)	155
姫路市役所	H30.2.14(水),15(木)	599
加古川市役所	H30.2.14(水),15(木)	248
高砂市役所	H30.2. 6(火), 7(水)	298
播磨町役場	H30.2. 6(火), 7(水)	217
合計	15箇所(のべ30日)	4,821

2. ヒアリングの概要 (実施期間:H29.12.18~H30.2.15)

対象分類	箇所数	合計 85箇所※2
商工会・商工会議所	7箇所	
製造業・物流業	42箇所	
農業・漁業	12箇所	
観光業・バス・タクシー業	8箇所	
関係自治体	6箇所	
住民代表	10箇所	

3. オープンハウス・ヒアリング実施箇所



※1 いずれも10:00~16:00の間で実施

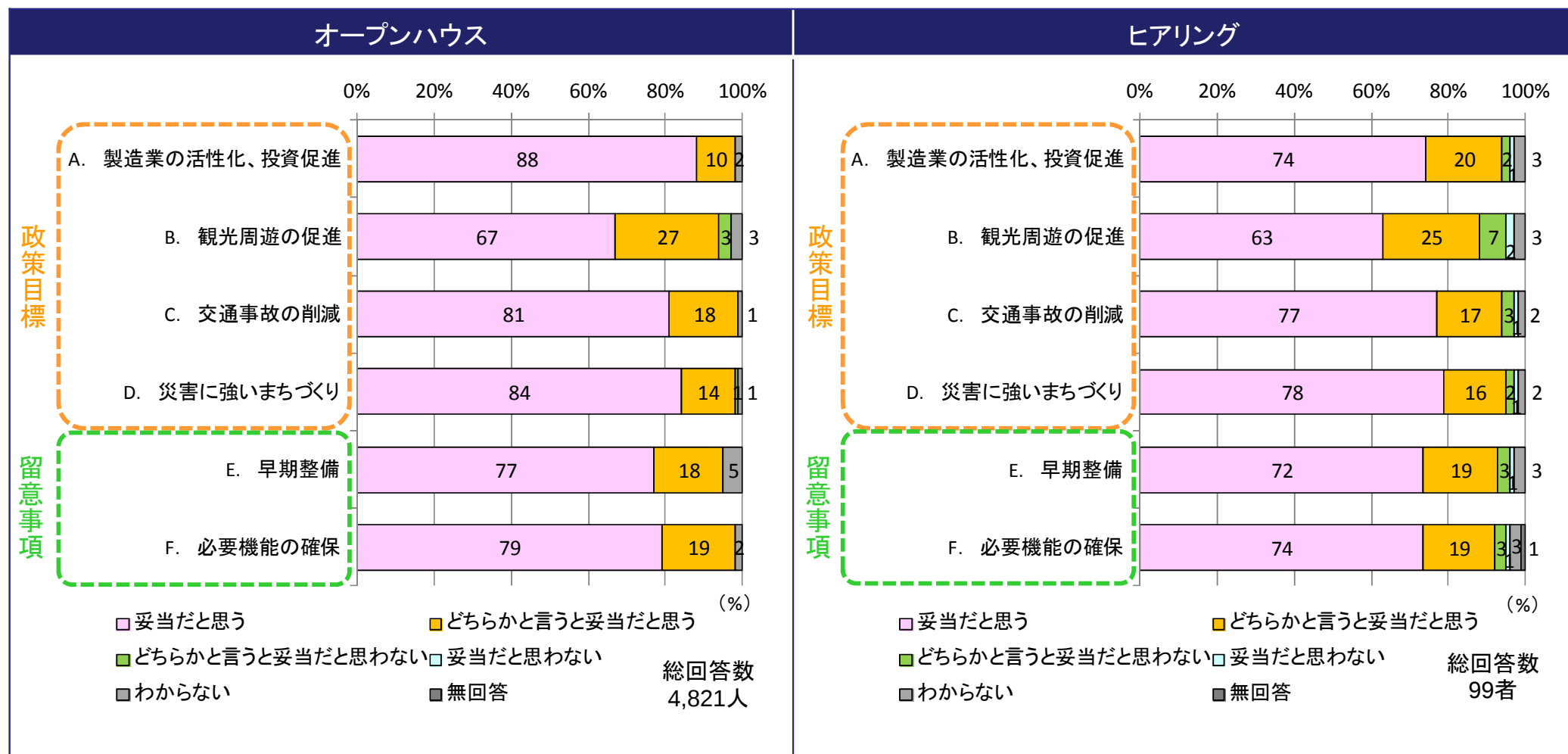
※2 1箇所のヒアリングで複数の対象者から回答を得たケース(関連企業、関連住民代表等)があるため、回答者数としては99者

2. 意見聴取の結果(オープンハウス・ヒアリング)

＜政策目標・留意事項の妥当性＞

○地域・道路交通の現状と課題、地域の将来像等をもとに設定した政策目標・留意事項の妥当性については、オープンハウス・ヒアリングのいずれの結果も、「妥当だと思う」、「どちらかと言うと妥当だと思う」の合計が9割程度。

地域・道路交通の現状と課題や地域の将来像等を踏まえ、政策目標と留意事項を考えました。あなたのお考えをお聞かせください。

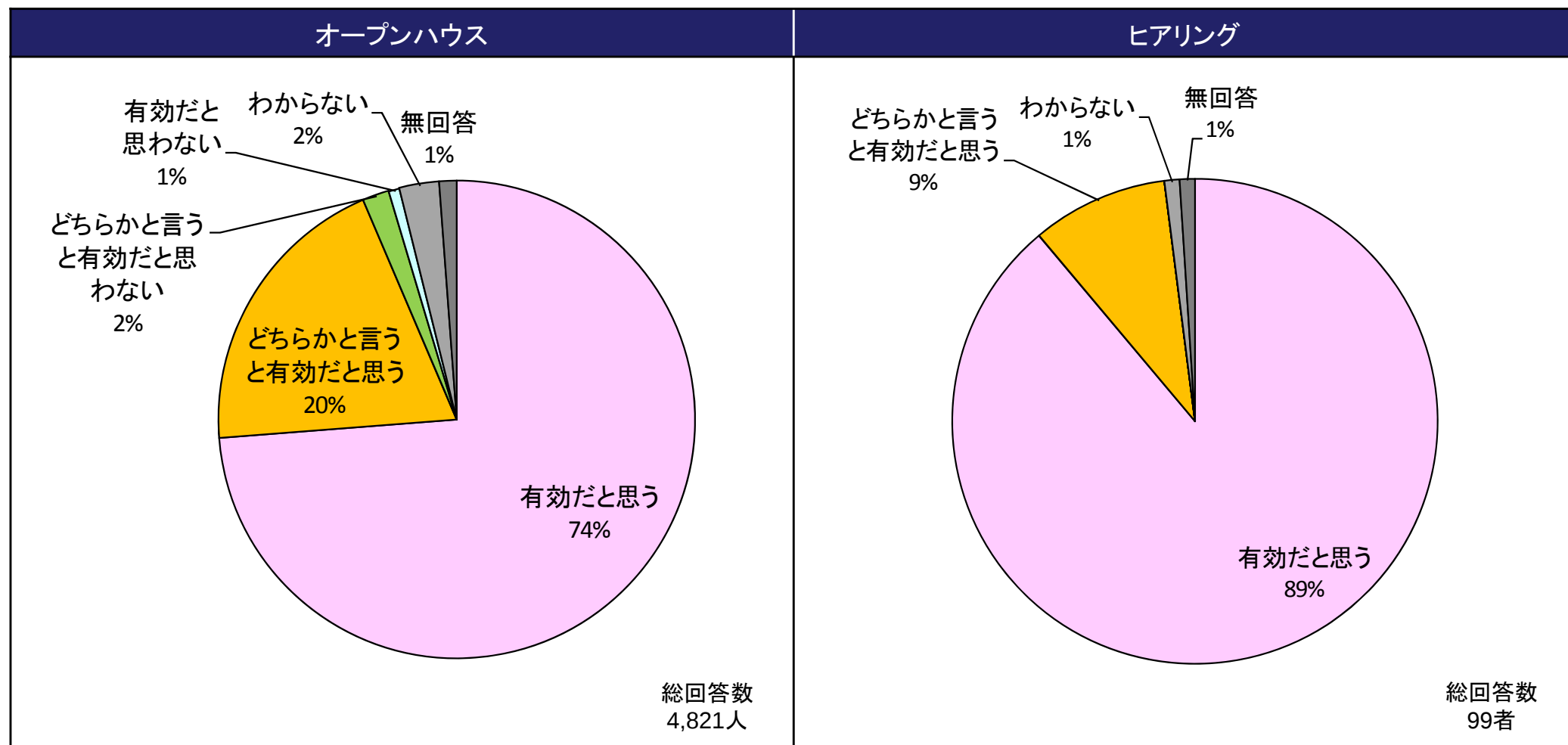


2. 意見聴取の結果(オープンハウス・ヒアリング)

＜播磨臨海地域道路の有効性＞

○播磨臨海地域道路の有効性について、オープンハウス・ヒアリングのいずれの結果も、「有効だと思う」、「どちらかと言うと有効だと思う」の合計が9割以上。

播磨臨海地域の課題を解決するために、播磨臨海地域道路の整備は有効だと思いますか。



2. 意見聴取の結果(ヒアリング【関係自治体】)

<行政計画との整合性>

○関係自治体へのヒアリングにより、設定した政策目標と関係自治体の各種行政計画との整合を確認。

播磨臨海地域道路の政策目標が既存の行政計画(総合計画、都市計画、地域創生戦略等)と整合しているかどうかを教えてください。

政策目標

政策目標と整合している既存の行政計画

製造業の活性化、投資促進

- ◆ 21世紀兵庫長期ビジョン【兵庫県】
- ◆ 兵庫県地域創生戦略【兵庫県】
- ◆ 姫路市総合計画【姫路市】
- ◆ 明石市第5次長期総合計画【明石市】 他18計画

観光周遊の促進

- ◆ ひょうごツーリズム戦略【兵庫県】
- ◆ 明石市総合交通計画【明石市】
- ◆ 加古川市総合計画【加古川市】
- ◆ たかさご未来総合戦略【高砂市】 他15計画

交通事故の削減

- ◆ 兵庫県交通安全計画【兵庫県】
- ◆ 姫路市総合交通計画【姫路市】
- ◆ 加古川市都市計画マスタープラン【加古川市】
- ◆ 第4次播磨町総合計画【播磨町】 他16計画

災害に強いまちづくり

- ◆ 兵庫県強靱化計画【兵庫県】
- ◆ 姫路市都市計画マスタープラン【姫路市】
- ◆ 高砂市都市計画マスタープラン【高砂市】
- ◆ 播磨町まち・ひと・しごと創生総合戦略【播磨町】 他18計画

※ 兵庫県、明石市、加古川市、高砂市、姫路市、播磨町への意見聴取結果をもとに作成

2. 意見聴取の結果

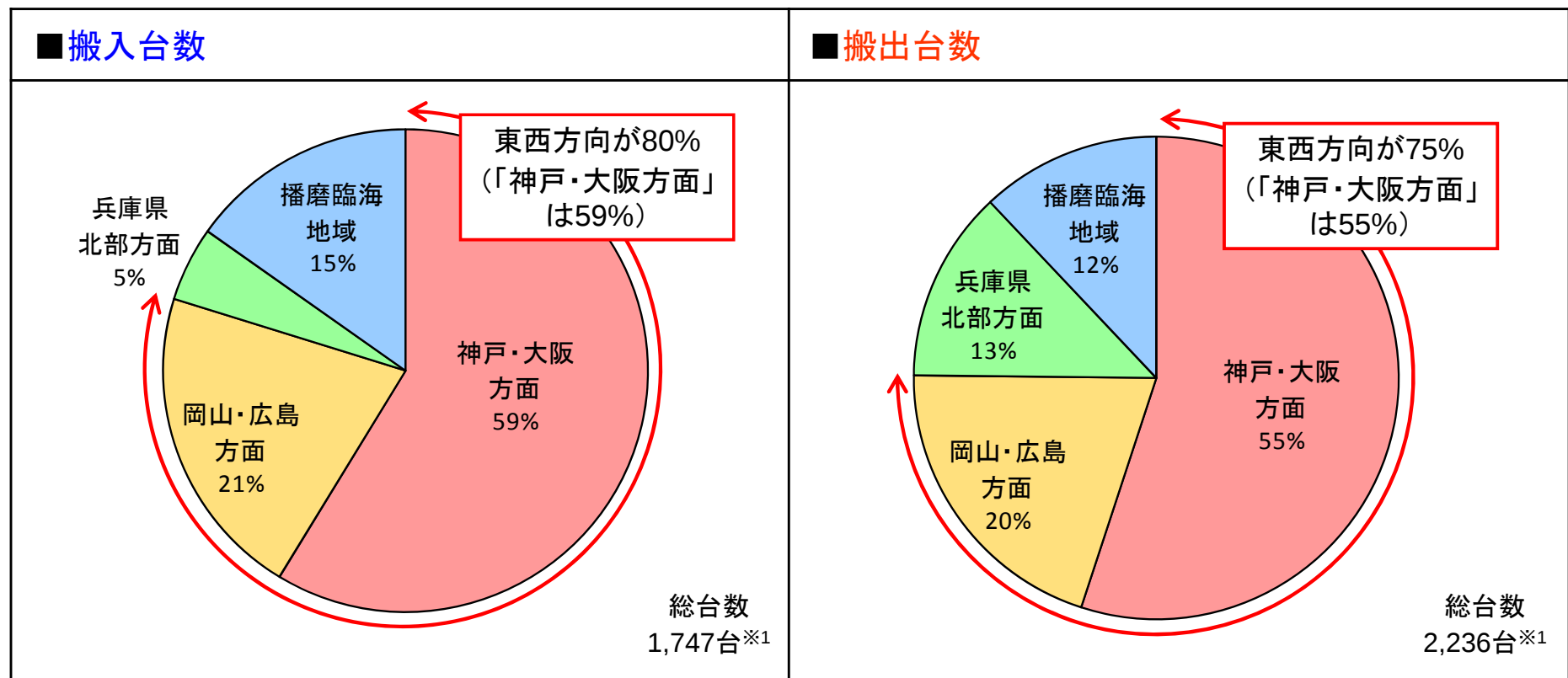
【企業活動に関するヒアリング】

2. 意見聴取の結果(企業等の輸送の経路)

＜材料・製造品等の搬入元・搬出先等＞

- ルート帯を検討する上で重要となる播磨臨海地域の産業交通の道路利用を調査。
- 企業・団体へのヒアリングにおいて、自動車による材料・製造品等の搬入・搬出台数を、「神戸・大阪方面」、「岡山・広島方面」、「兵庫県北部方面」、「播磨臨海地域内」の方面別に尋ねた。
- 搬入台数・搬出台数とも、「神戸・大阪方面」、「岡山・広島方面」を合わせた東西方向が約8割、「神戸・大阪方面」が約6割を占めており、播磨臨海地域の企業・団体の経済活動は「神戸・大阪方面」との結びつきが強い。

【搬入台数・搬出台数の方面別内訳※2】



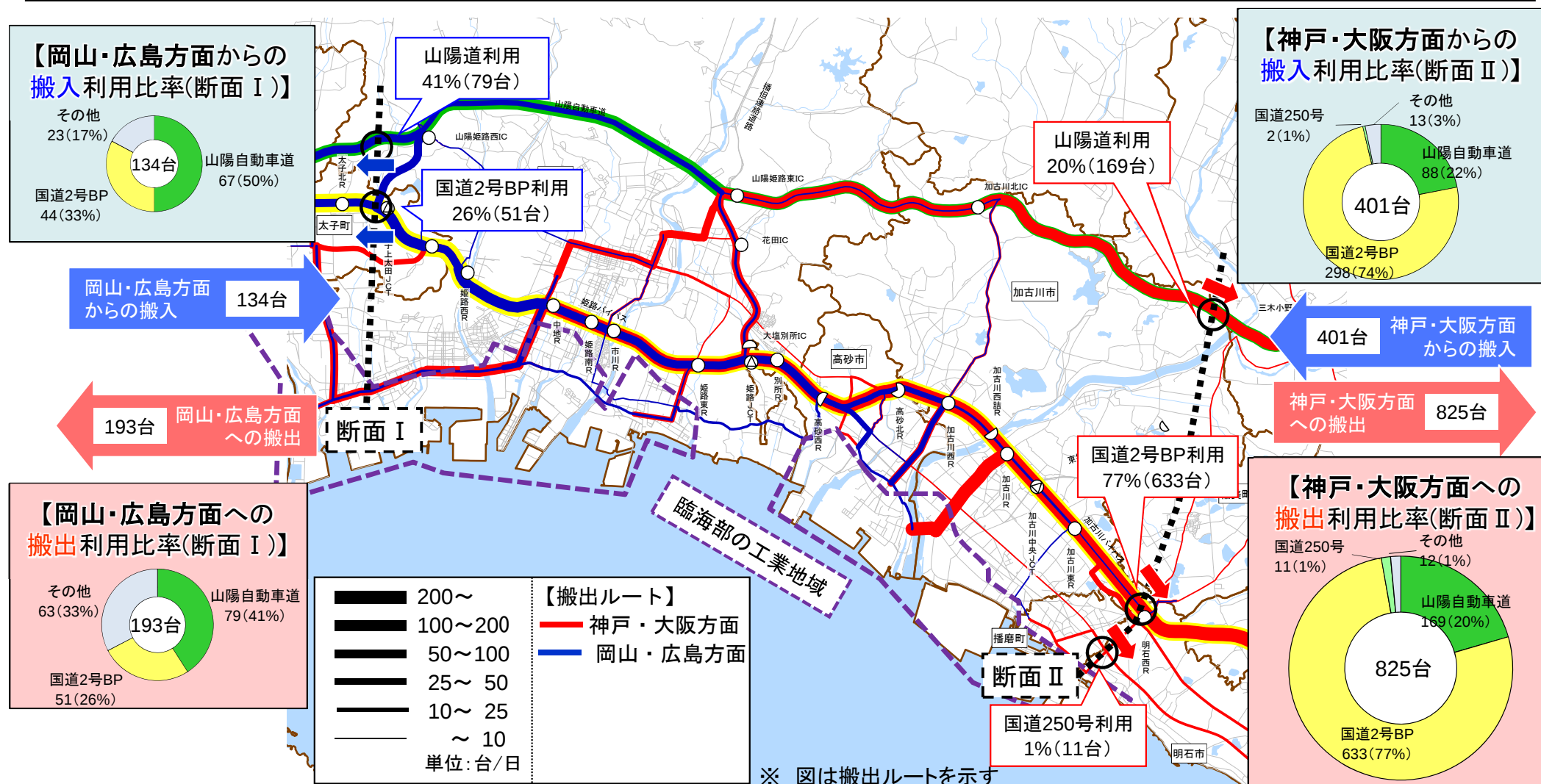
※1 有効な回答を得られた企業・団体(搬入:40者、搬出:42者)の回答を集計

※2 方面別内訳の「神戸・大阪方面」は神戸・大阪以東を含み、「岡山・広島方面」は岡山・広島以西を含む

2. 意見聴取の結果(企業等の輸送の経路)

<材料・製造品等の搬入・搬出ルート>

- 搬入・搬出台数ともに約8割を占める「東西方向」(神戸・大阪方面及び岡山・広島方面)のルートを整理。
- 「神戸・大阪方面」の約8割が国道2号BP、約2割が山陽自動車道を利用。
- 「岡山・広島方面」の約3割が国道2号BP、約5割が山陽自動車道を利用。
- 播磨臨海地域の企業・団体は、「神戸・大阪方面」からの材料・製造品等の搬入・搬出には主に国道2号BPを利用。



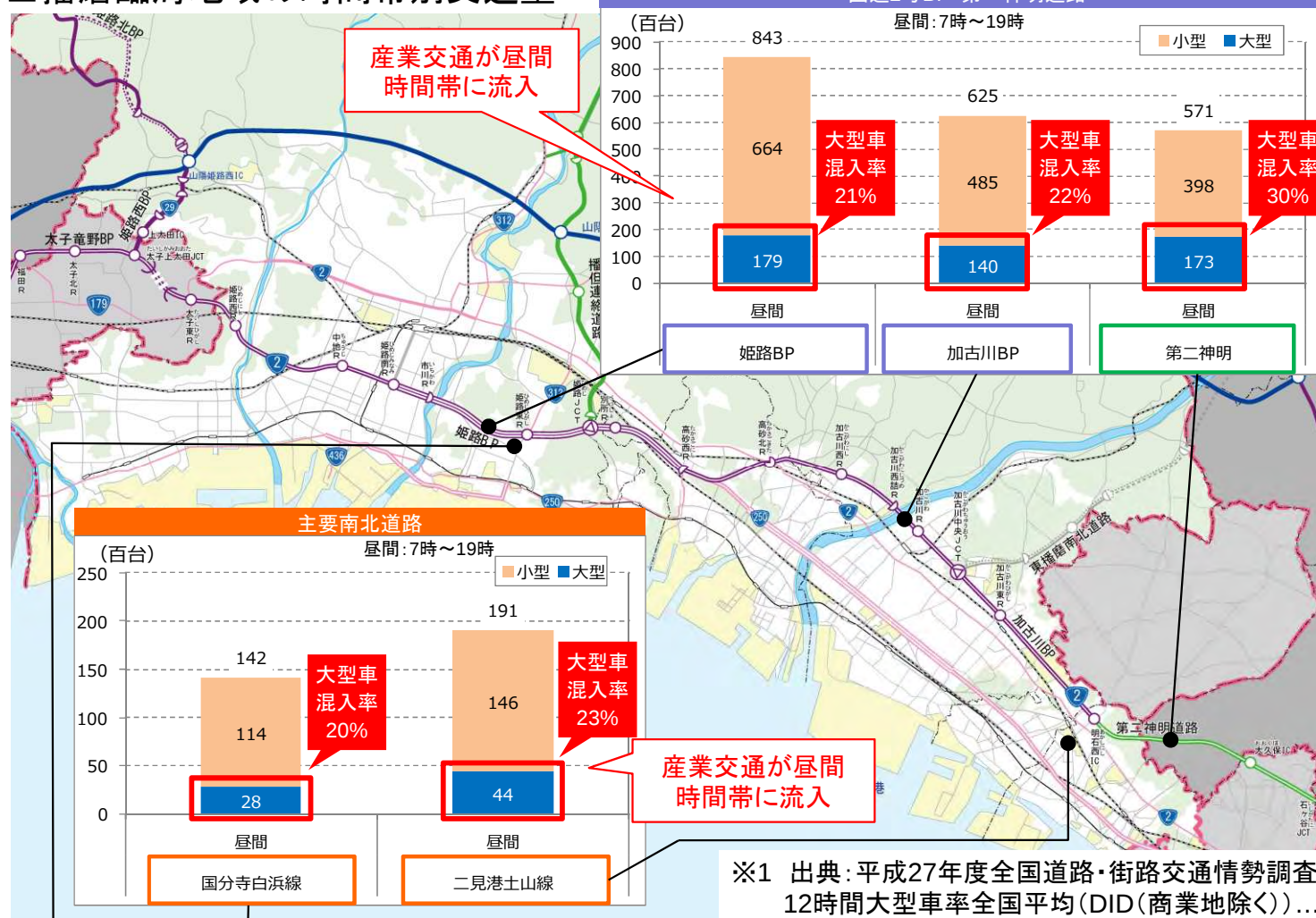
2. 意見聴取の結果(企業等の輸送の時間帯)

<材料・製造品等の搬入・搬出の時間帯>

○企業・団体へのヒアリングにおいて材料・製造品等の搬入・搬出の時間帯別割合を尋ねた結果、昼間(6時～18時)が約8割～約9割程度を占めていた。

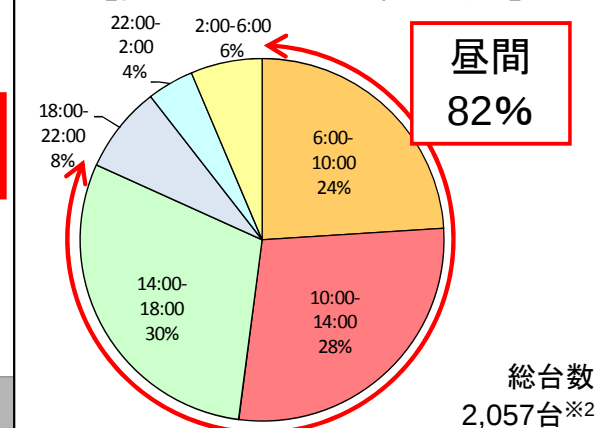
○国道2号BPや南北道路の昼間の交通量は大型車混入率が20%～30%と高く※1(直轄国道の全国平均16.5%)、産業交通が国道2号BPや南北道路の渋滞に影響を及ぼしている可能性がある。

■播磨臨海地域の時間帯別交通量※1

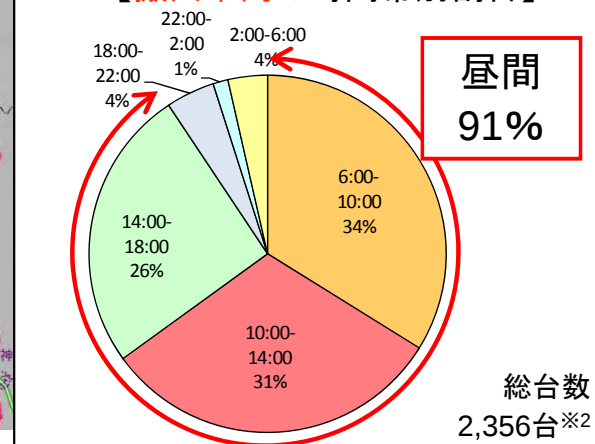


■意見聴取結果

【搬入車両の時間帯別割合】



【搬出車両の時間帯別割合】



※1 出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
12時間大型車率全国平均(DID(商業地除く))...直轄国道:16.5%, 地方道計:11.2%)

※2 有効な回答を得られた企業・団体(搬入:44者、搬出:44者)の回答を集計

2. 意見聴取の結果(政策目標達成に向けた重点事項)

- これまでの課題整理やアンケート・ヒアリング結果から、播磨臨海地域においては産業交通が抱える課題の解決を図ることが重要。
- このため、播磨臨海地域道路が地域の産業道路としても機能するために必要な道路機能を整理し、整備の方向性を定める。

政策目標

製造業の活性化、投資促進	臨海部から阪神方面への連絡時間の短縮
	南北道路における生活交通との混在による渋滞の回避
観光周遊の促進	産業交通の排除による国道2号BPの観光交通の速達性、定時性の向上
交通事故の削減	国道2号BPにおける渋滞解消による追突事故の削減
	南北道路からの産業交通の排除による事故の削減
災害に強いまちづくり	災害時に機能するネットワークの確保

留意事項

早期整備	課題の大きさを踏まえた対策
	民間投資のスピード感への対応
必要機能の確保	新しい道路に国道2号BPの渋滞が転換するだけにならない仕組みづくり

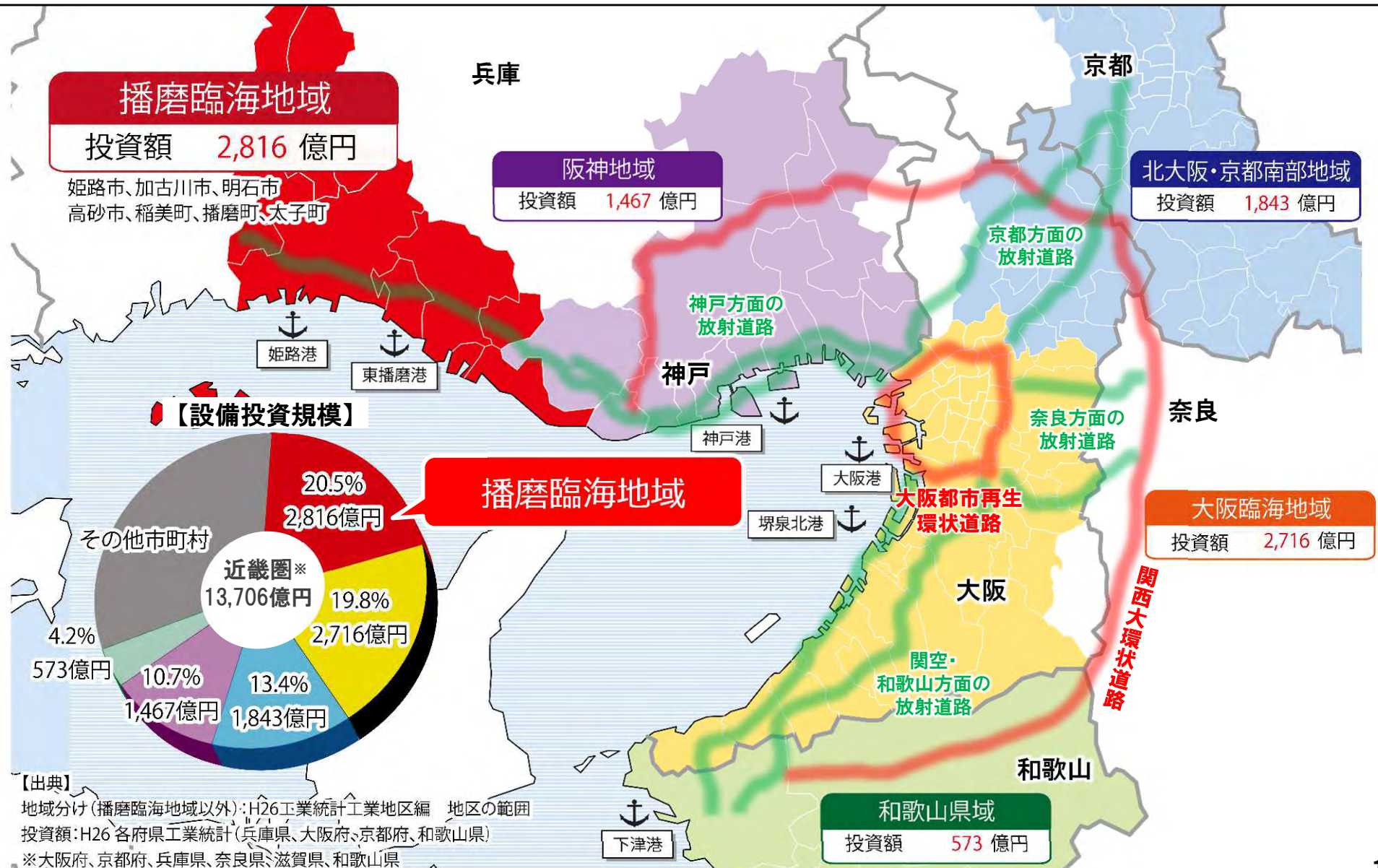
- ・産業交通に着目した道路の使われ方や企業・関係自治体の意見を丁寧に分析。
- ・播磨臨海地域道路の必要な道路機能を整理し、整備の方向性を定める。

3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

播磨臨海地域の特徴

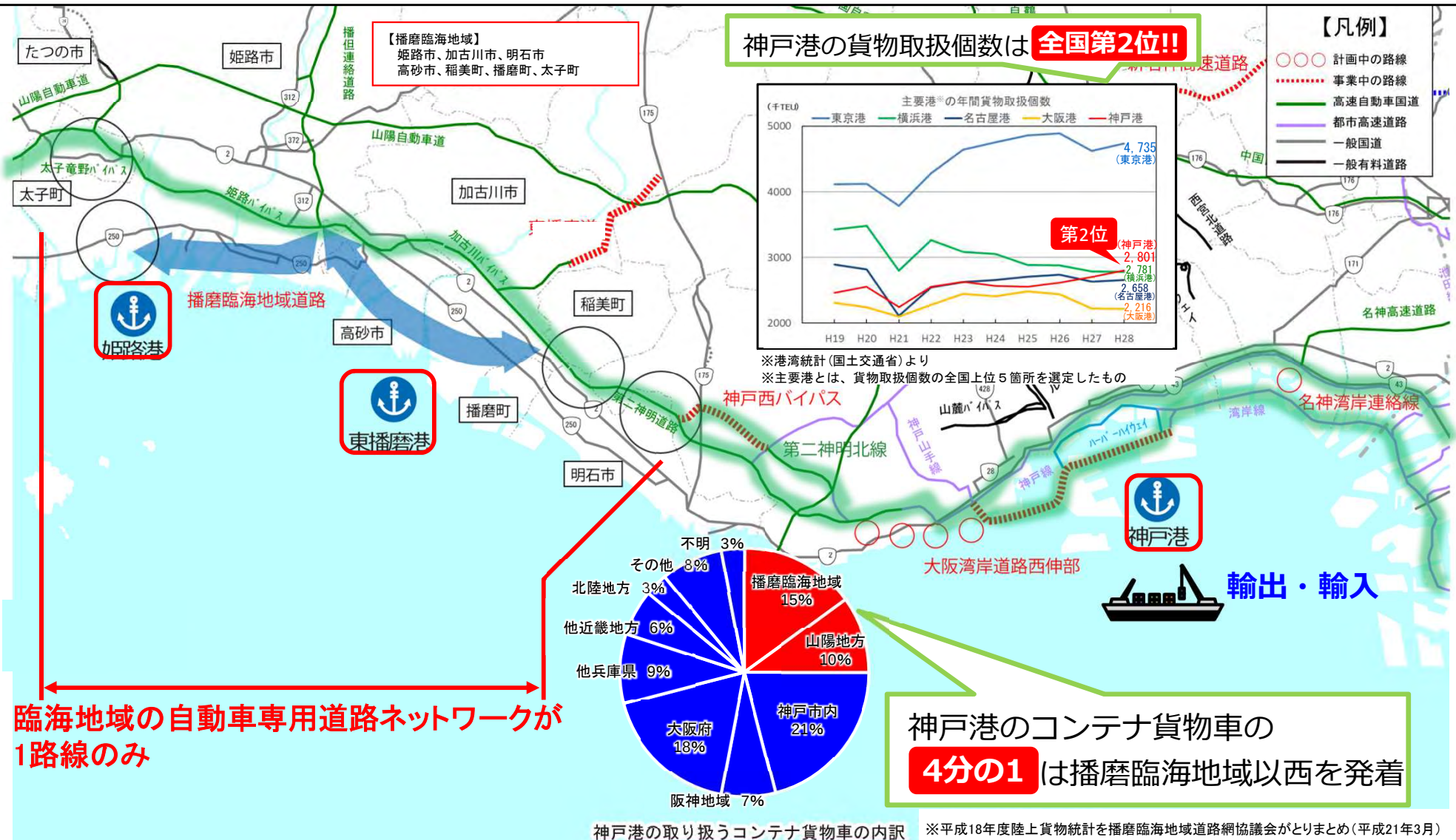
- 播磨臨海地域は近畿の産業圏・経済圏の西端に位置し、設備投資規模が近畿圏の約20%と大きく、近畿における一大産業地域。
- 大阪湾周辺には大規模港湾が連たんしており、港湾と産業地域は自動車専用道路のラダーネットワークにより連結。



3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

播磨臨海地域と主要な港湾拠点とのアクセス機能（速達性・定時性）の強化

- 神戸港の貨物取扱個数は全国2位であり、神戸港のコンテナ貨物車の4分の1は播磨臨海地域以西を発着。
- 播磨臨海地域～神戸港・阪神地域間の交通需要が高い一方で、速達性、定時性に優れた自動車専用道路ネットワークは、国道2号バイパス1路線のみ。



⇒ 播磨臨海地域にも阪神臨海部と同等の産業交通に耐えうる速達性、定時性に優れた自動車専用道路ラダーネットワークが必要

3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

国道2号バイパスの経緯

- 国道2号BPは昭和45年に加古川BPが初めて暫定開通した後、順次開通し、平成2年に全線が完成。
- 姫路BPは昭和50年、太子竜野BPは昭和60年からそれぞれ一部が有料区間として供用し、平成12年に無料化。

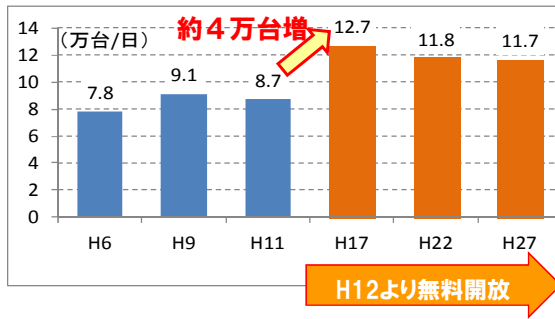


- S60** 部分開通
有料区間開通: 太子東～太子北
H2 全線完成開通
H6 有料区間 料金改定
H12 無料開放

- S48** 部分開通
S50 暫定開通
有料区間開通: 高砂北～姫路東
H2 全線完成開通
H6 有料区間 料金改定
H12 無料開放

- S45** 暫定開通
S49 完成開通

【交通量の推移 姫路JCT～姫路東ランプ間】



【参考】その他の出来事

- S45 日本万国博覧会
第二神明道路全線開通
- S47 第二神明道路全線4車線化完成
- S60 ユニバーシアード神戸大会
- H2 山陽自動車道(山陽姫路西～竜野西)開通
第二神明道路拡幅事業完了
- H3 山陽自動車道(山陽姫路東～山陽姫路西)開通

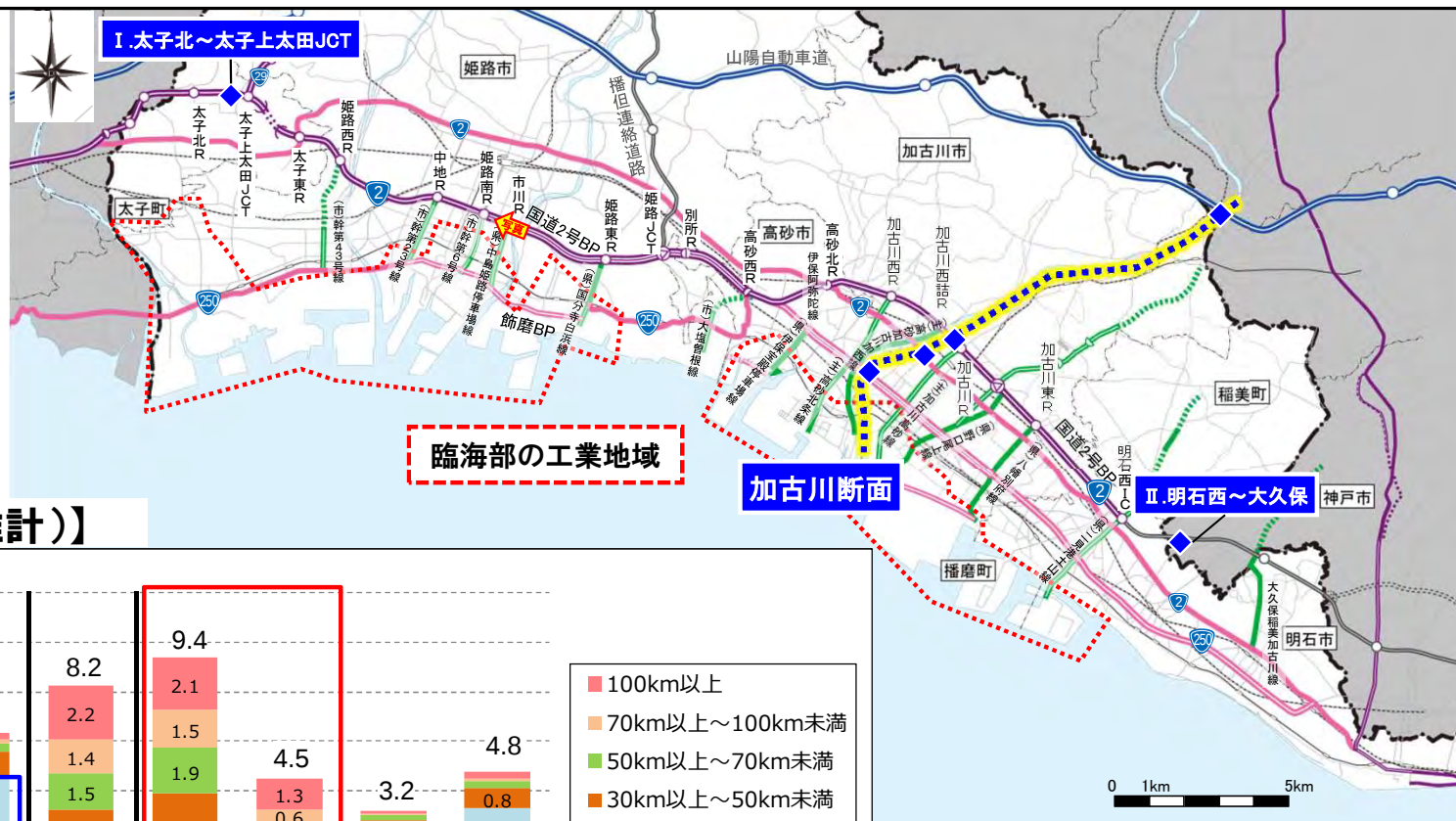
交通量出典: H6年度・H9年度・H11年度・H17年度・H22年度・H27年度※
 道路交通量調査 (※H27年度は非観測(推定値))

3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

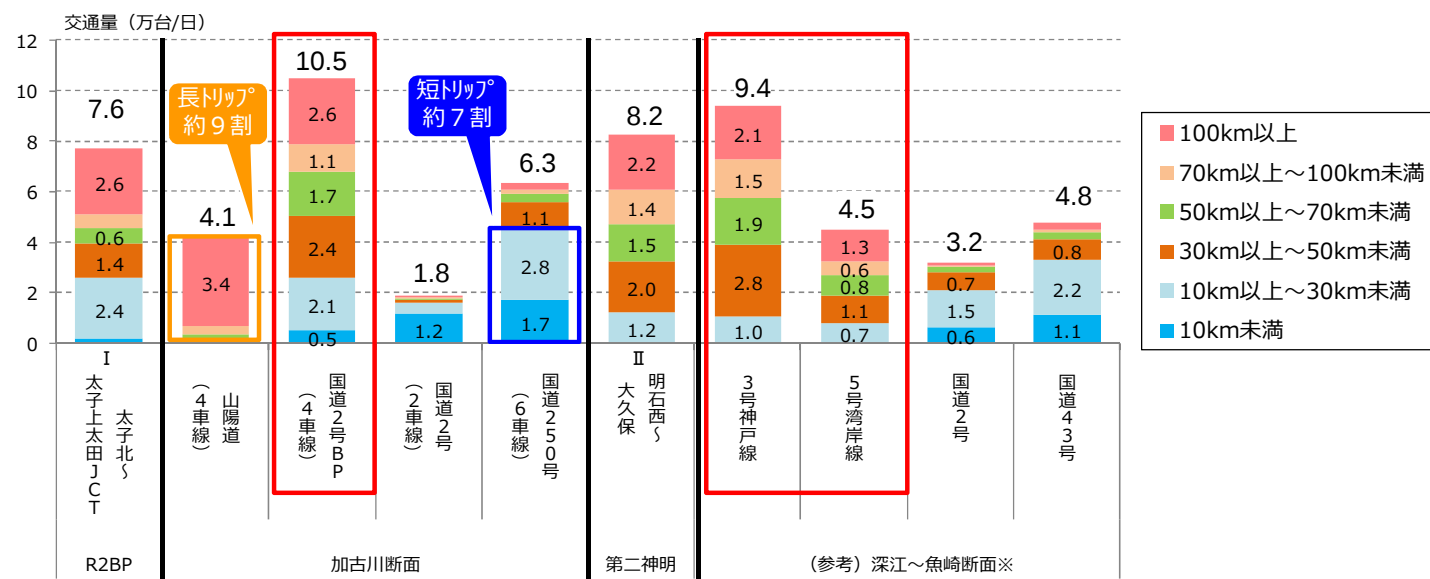
【参考】路線のトリップ長の分布

- 国道2号BPには、50km以上の長トリップの割合が高い自動車専用道路の山陽自動車道や30km未満の短トリップの割合が高い一般道の国道250号に比べ、長・中・短の様々なトリップが混在。
- 神戸・阪神地域臨海部の阪神高速3号神戸線・5号湾岸線及びその一般部の状況と比較しても、国道2号BPの1路線に極端に集中している状況。

写真：国道2号BP（市川付近）



【トリップ長分布の路線間比較(推計)】



凡 例	
道路種別	車線数
山陽自動車道	6車線
高速道路	4車線
有料道路	2車線
一般国道(直轄)	暫定2車線
一般国道(補助)	事業中
主要地方道・県道(一部市道含む)	未整備
南北道路	

注) 交通量は、交通量推計結果
(平成22年度 道路交通量調査ODベース交通量推計)

※3号神戸線：深江～魚崎、5号湾岸線：深江浜～魚崎浜、国道2号・43号：深江～魚崎断面の推計交通量

3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

東西方向のサービスレベルの向上(渋滞緩和)

- 東西幹線道路の断面としての交通容量は約30,000～65,000台/日不足していることから、国道2号バイパスは自動車専用道路でありながら大部分の速度は40km/h未満、国道250号の速度は概ね30km/h未満と混雑。
- 臨海部の工業地域から唯一の自動車専用道路である国道2号バイパスに交通が集中し、南北アクセス道路も速度が概ね20km/h未満と混雑。



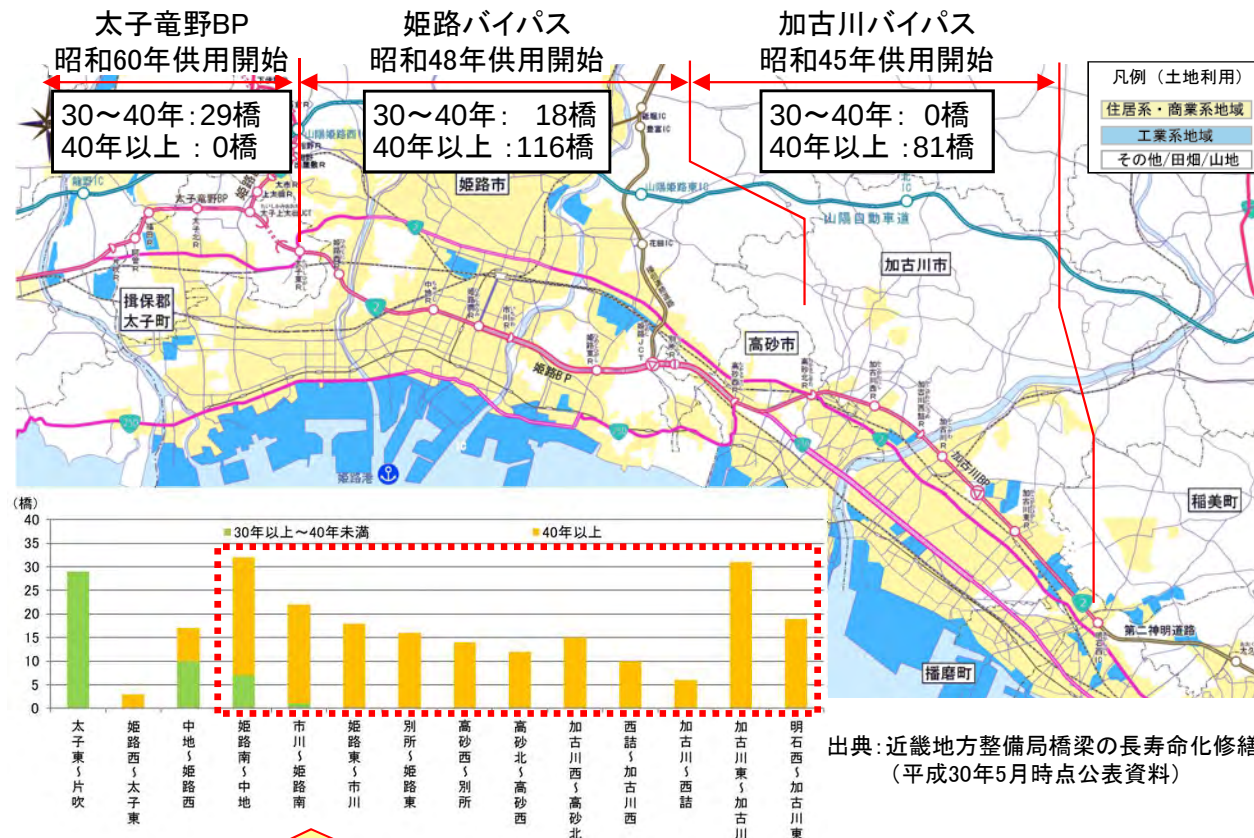
⇒ 東西方向の幹線道路ネットワークの交通バランスを考慮しながら、適切な機能分担を図りつつ、交通容量を拡大するための多車線道路が必要

3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

交通規制・通行止めリスクの低減

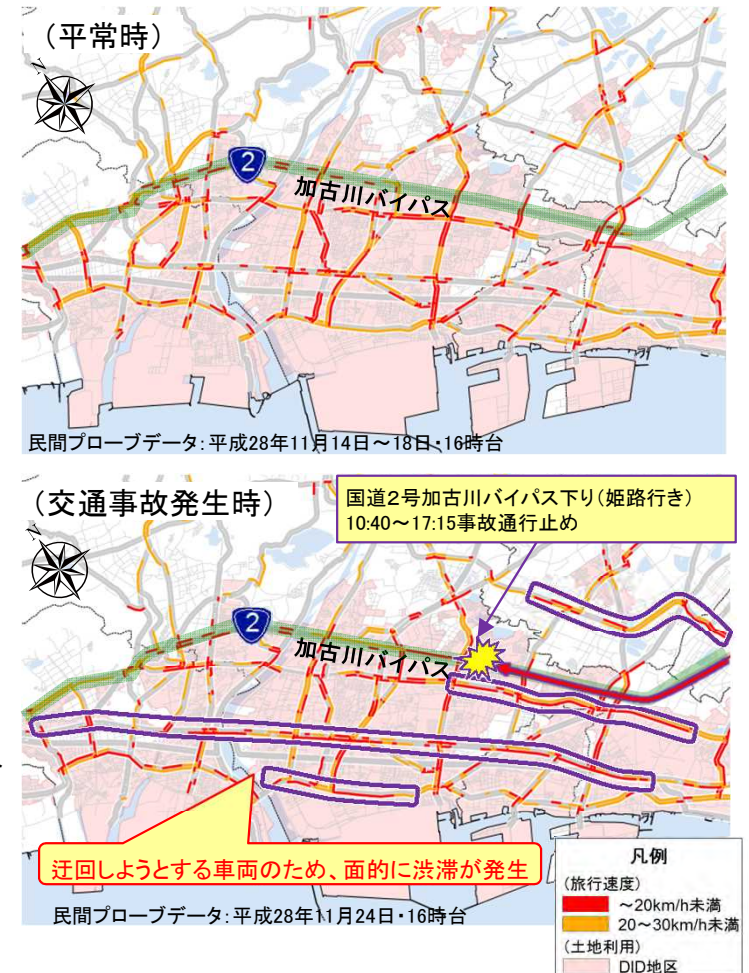
- 国道2号バイパスは、今後10年で、建設後50年以上を迎える橋梁が197橋。今後、さらに老朽化が進み老朽化対策や耐震補強等が必要となる橋梁、区間が増加。
- これまでも、国道2号バイパスで交通事故による通行止めが発生すると周辺地域は面的に麻痺状態になり、将来の大規模補修に伴う交通規制・通行止め時にも同様の道路混雑の発生が懸念。

国道2号BPランプ間別の老朽化橋梁数



大部分の橋梁において、今後10年で建設後50年以上を迎える

【参考】交通事故発生時の2号BP周辺状況



⇒ 交通規制・通行止めリスクの低減に資するネットワーク代替性の強化が必要

3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

地域からの意見 【地方公共団体】

■姫路市

- ・ 交通渋滞の緩和、国際物流や国際観光に対応できる広域的で高い規格の交通網、加えて災害に強い交通網として播磨臨海地域道路の早期整備を期待する。
- ・ ルート帯の選定にあたっては、早期整備の観点から、姫路市が管理する浜手緑地の活用も検討に入れていただきたい。

■高砂市

- ・ 本市においては、加古川・播磨・稲美の2市2町の広域行政として、平成34年に広域ごみ処理施設の稼働を目指しており、今後、交通の集中が懸念されるため、播磨臨海地域道路は、高い規格での整備とともに、一日も早い整備を期待する。
- ・ なお、ルート帯選定にあたっては、PCB盛立地について、地元の関心も高いため、特段のご配慮をお願いしたい。

■加古川市

- ・ 国道2号バイパスはS45に暫定供用し、今後老朽化等による大規模な補修等を行っていくうえにおいても、複数のネットワークの確保が必要であり、高い規格での播磨臨海地域道路の早期整備を期待する。
- ・ なお、ルート帯選定にあたっては、現状で一体的に土地利用がなされている区域（既存住宅区域、工業団地等）に対し、分断による影響が最小限となるように配慮をお願いしたい。

■明石市

- ・ 播磨臨海地域道路は、渋滞解消による生活道路の安全性の向上のみならず、企業活動の活性化につながるものであり、高い規格かつ渋滞解消に効果的なルート帯設定での早期整備を期待する。

■播磨町

- ・ 地域経済の活性化のためにも、播磨臨海地域道路の高い規格での早期整備を期待する。
- ・ なお、ルート帯設定にあたっては、「住宅地分断がないルート設定」「都市計画道路や既存道路へのアクセスを考慮したルート・インターチェンジの設定」「国道250号や既存道路の渋滞緩和を考慮したルート・インターチェンジの設定」をお願いしたい。

3. 播磨臨海地域道路に必要な機能

■ 播磨臨海地域道路に必要な道路の機能

1	播磨臨海地域と主要な港湾拠点とのアクセス機能(速達性・定時性)の強化 ・ 播磨臨海地域にも阪神臨海部と同等の産業交通に耐えうる速達性、定時性に優れた自動車専用道路ラダーネットワークが必要
2	東西方向のサービスレベルの向上(渋滞緩和) ・ 東西方向の幹線道路ネットワークの交通バランスを考慮しながら、適切な機能分担を図りつつ、交通容量を拡大するための多車線道路が必要
3	交通規制・通行止めリスクの低減 ・ 交通規制・通行止めリスクの低減に資するネットワーク代替性の強化が必要

■ 交通課題を踏まえた整備の方向性

○概略ルート・構造を検討する際の前提条件3つを設定。

臨海部産業地域からの良好なアクセスルート

自動車専用道路

多車線道路(4車線)

4. 今後の計画段階評価のすすめ方(案)

4. 今後の計画段階評価のすすめ方(案)

- 播磨臨海地域道路に必要な機能を踏まえた比較ルート案(複数案)を検討。
- あわせて、地域からの意見や留意事項(早期整備、必要機能の確保)を踏まえた整備手法を検討。

■計画段階評価手続きの進め方、スケジュール(案)

