

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

令和元年8月

目 次

1. 播磨臨海地域道路の周辺状況	・ ・ ・	2
2. これまでの経緯	・ ・ ・	4
3. 対応方針(ルート帯案)について	・ ・ ・	8
4. 第2回意見聴取の方法	・ ・ ・	1 6
5. 今後の計画段階評価の進め方(案)	・ ・ ・	1 9

1. 播磨臨海地域道路の周辺状況

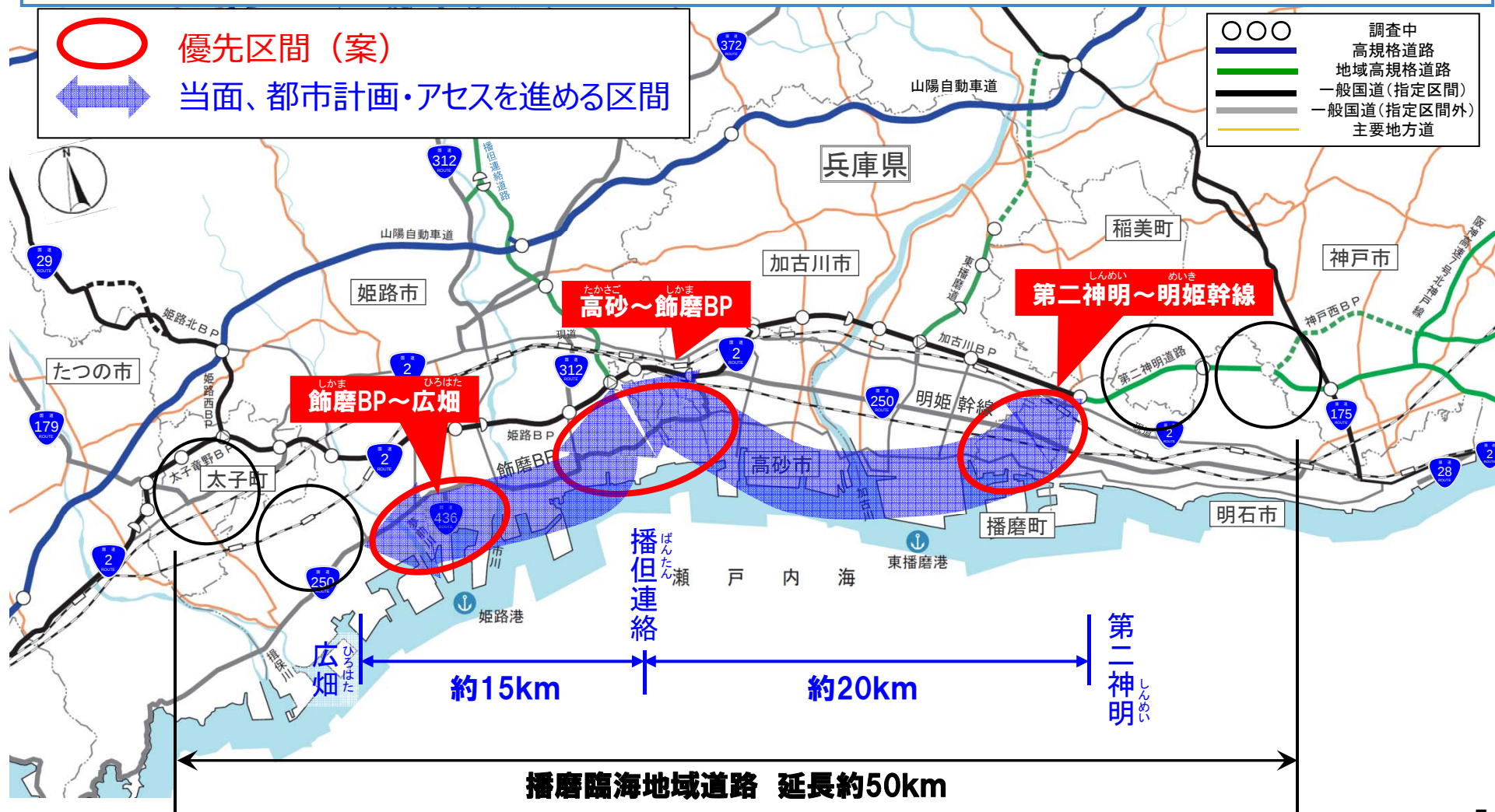
1. 播磨臨海地域道路の周辺状況



2. これまでの経緯

2-1. 優先区間の設定(H28.5.9小委員会資料抜粋)

- 地域の渋滞の状況や発生要因を鑑み、第二神明道路から臨海部の拠点を連絡しつつ、西端の姫路市広畑までを連絡する区間について、当面、都市計画と環境アセスメント手続きを進める
- 現道の渋滞状況を踏まえ、播磨町～高砂市間の明姫幹線と飾磨バイパスを活用し、第二神明道路から明姫幹線及び高砂から飾磨バイパス、飾磨バイパスから広畑の3区間を優先区間に設定
- 臨海部と内陸部とのアクセス機能の確保及びネットワーク強化の観点から播但連絡道路と接続



2-2. 第1回小委員会の内容

○地域・道路交通の現状と課題、地域の将来像、アンケート・ヒアリング結果を踏まえ、政策目標を4つ、留意事項を2つ設定。

■第1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

2-3. 第2回小委員会の内容

○交通課題を踏まえた整備の方向性として、概略ルート・構造を検討する際の前提条件を3つ設定。

■第2回近畿地方小委員会実施日：平成30年7月5日(木)

■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

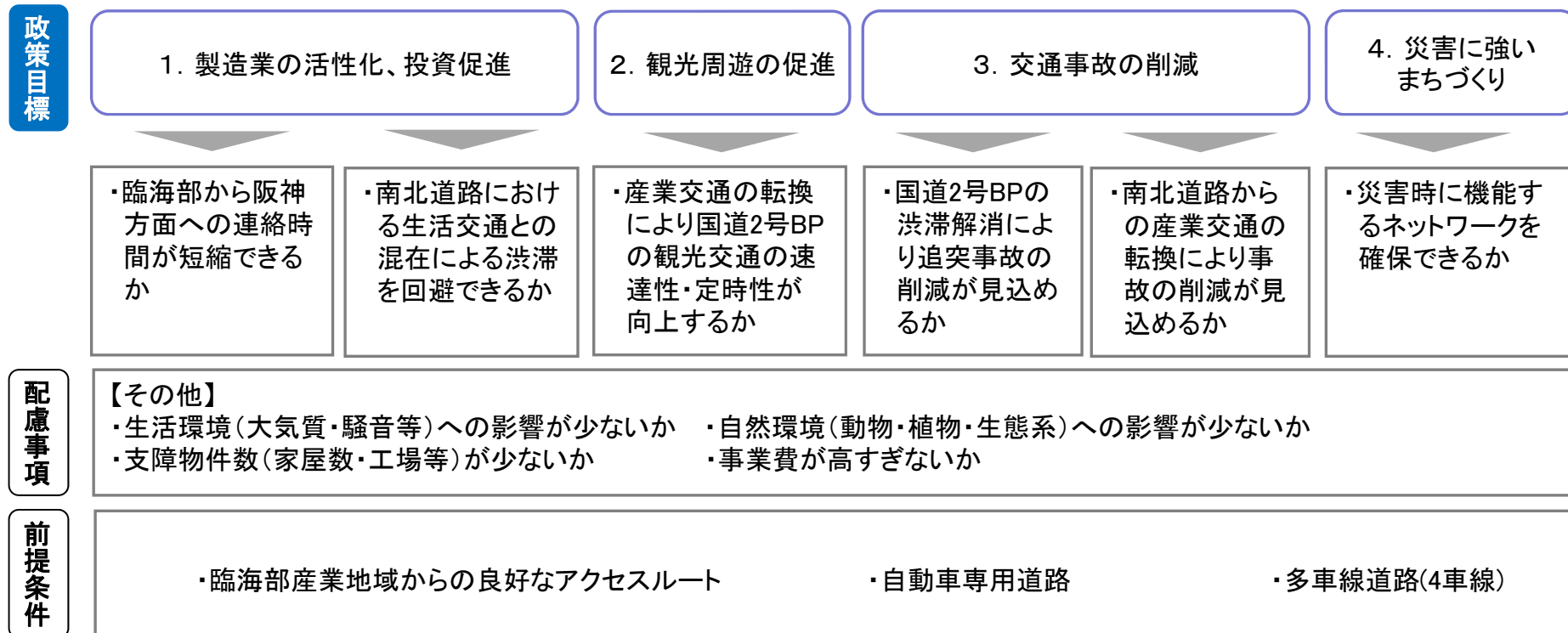
自動車専用道路

多車線道路(4車線)

3. 対応方針(ルート帯案)について

3-1. 対応方針(ルート帯案)の考え方

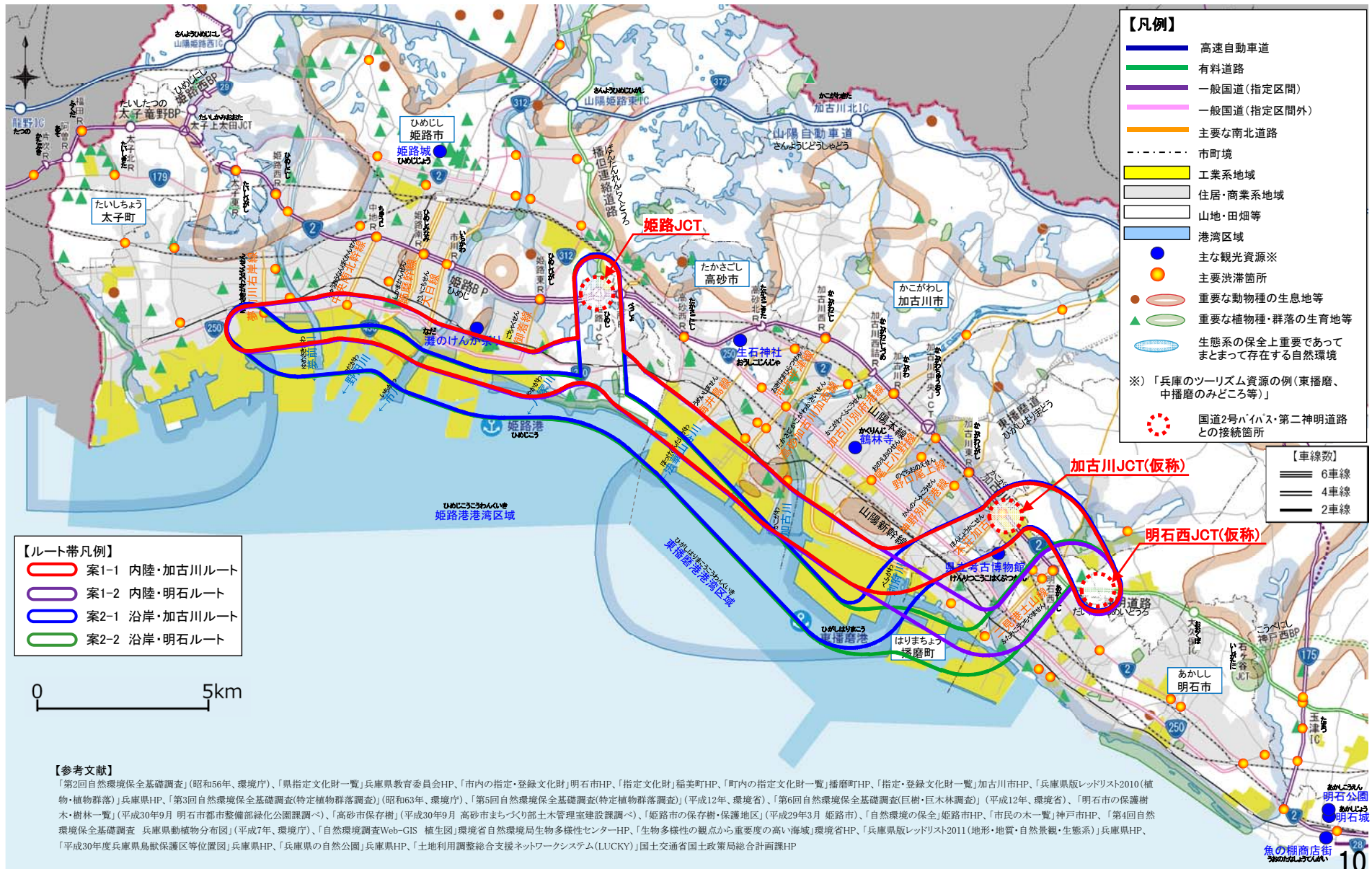
- 政策目標、配慮事項、前提条件等を踏まえて、ルート帯案を設定。
- 設定したルート帯案が各政策目標にどのように資するのか等を整理し、第2回意見聴取で地域がより重視するポイントを明らかにすることで、地域のニーズを十分に踏まえたものであるかを確認。



政策目標、配慮事項、前提条件等を踏まえて、ルート帯案を設定

※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

3-2. ルート帯案の概要(複数案の比較)



3-3. ルート帯案の検討 [案1-1 内陸・加古川ルート]

○加古川市の市街化調整区域を活用する案

○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



3-4. ルート帯案の検討 [案1-2 内陸・明石ルート]

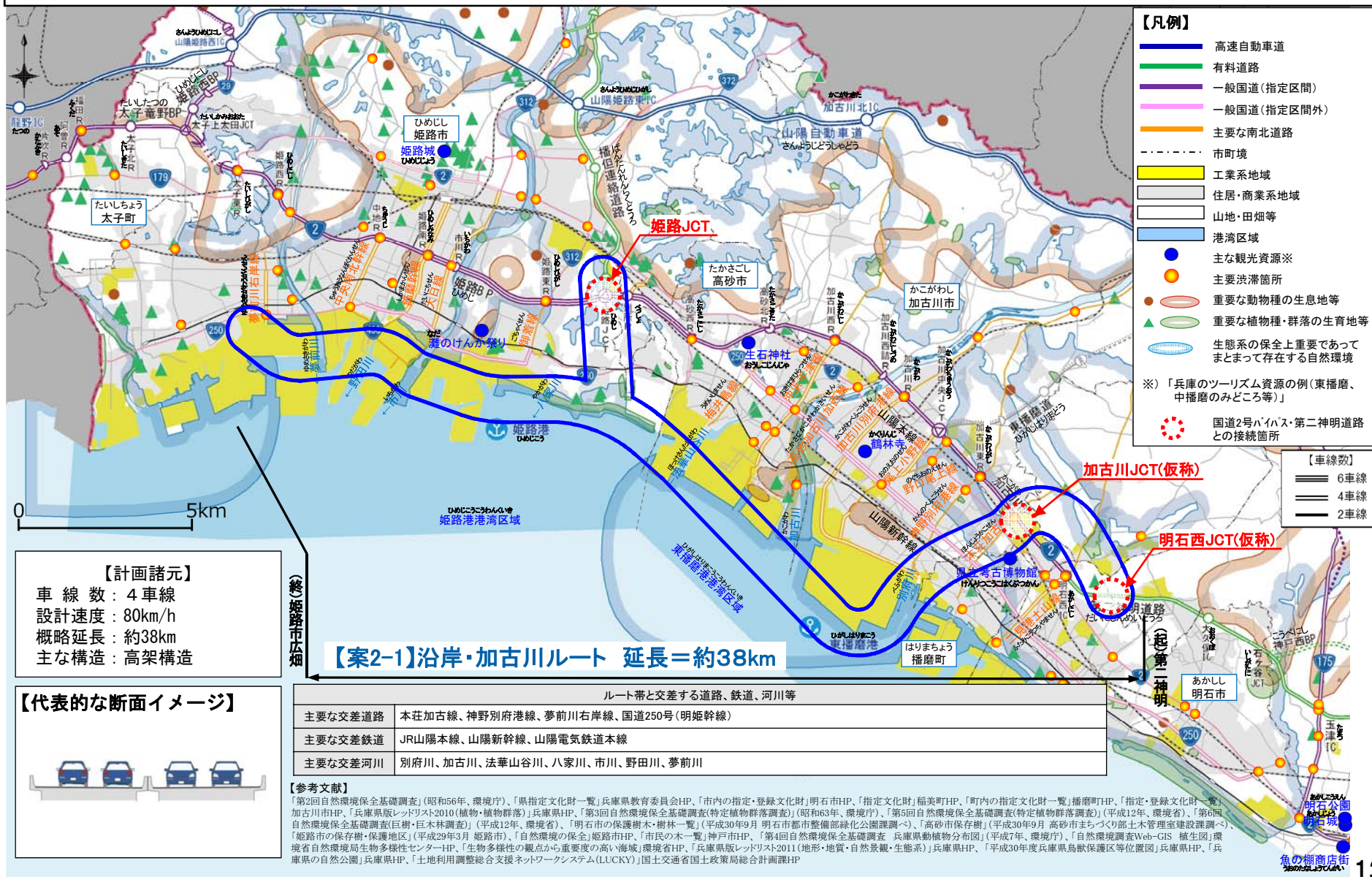
○明石市の市街化調整区域を活用する案

○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



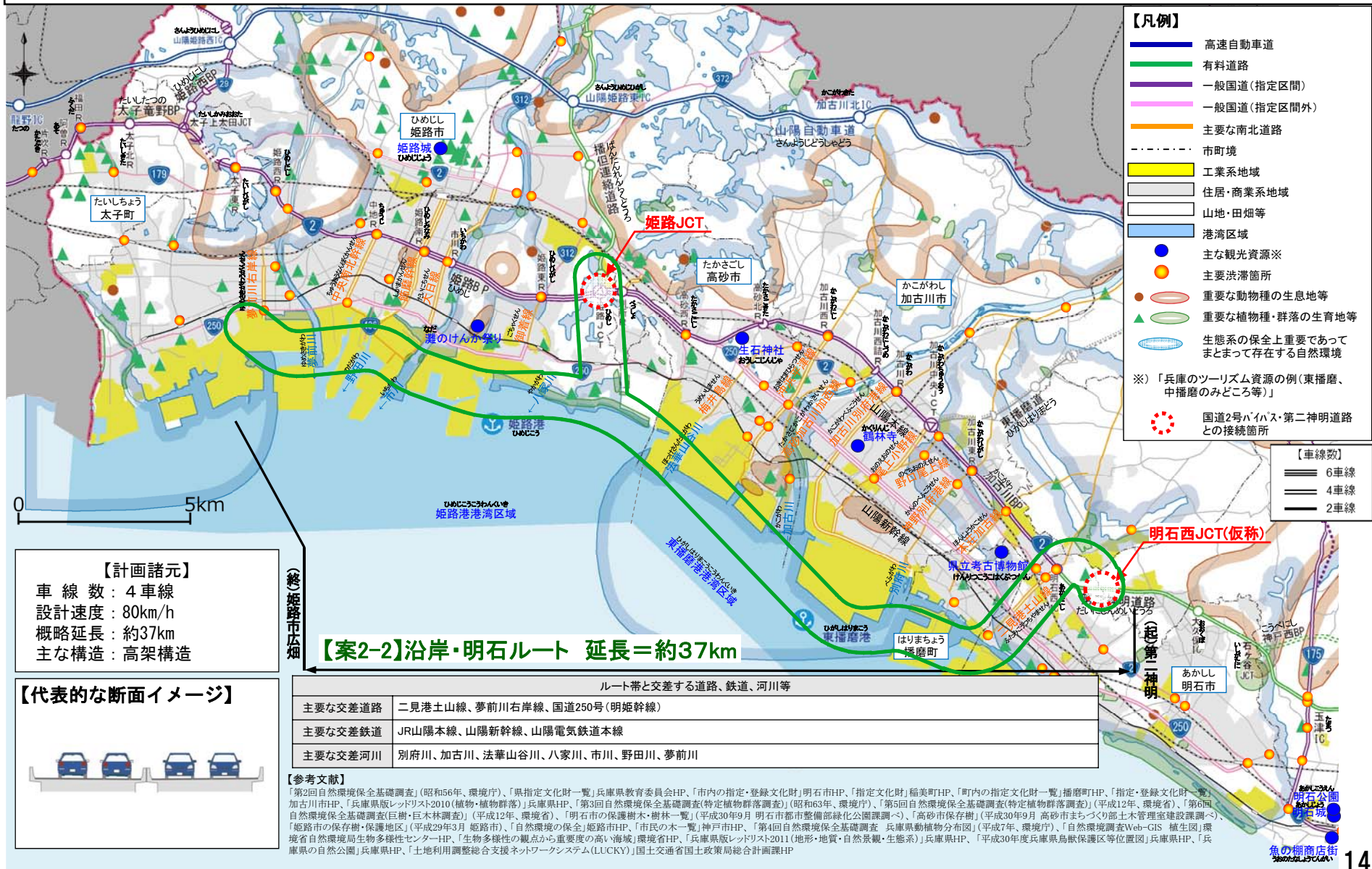
3-5. ルート帯案の検討 [案2-1 沿岸・加古川ルート]

- 加古川市の市街化調整区域を活用する案
- 企業地内の空間や海上空間を活用する案



3-6. ルート帯案の検討 [案2-2 沿岸・明石ルート]

- 明石市の市街化調整区域を活用する案
- 企業地内の空間や海上空間を活用する案



3-7. ルート帯案(複数案の比較表)

			内 陸 ルー ト		沿 岸 ルー ト	
評価軸			案1-1 内 陸 ・加古川ルート	案1-2 内 陸 ・明石ルート	案2-1 沿 岸 ・加古川ルート	案2-2 沿 岸 ・明石ルート
ルート帯の概要			・住居系地域と工業系地域の間を導入空間の基本とする案	・住居系地域と工業系地域の間を導入空間の基本とする案	・企業地内や海上空間を導入空間の基本とする案	・企業地内や海上空間を導入空間の基本とする案
政策目標	製造業の活性化、投資促進	臨海部からの阪神方面への連絡時間の短縮	・バイパスまでのアクセス性が良く、阪神方面への 連絡時間短縮 が期待できる。	・バイパスまでのアクセス性が良く、阪神方面への 連絡時間短縮 が期待できる。	・バイパスまでのアクセス性に劣るため、阪神方面への 連絡時間短縮は内陸ルートに比べて劣る。 《内陸ルートより約1. 2km ^{※1} 海側を通過》	・バイパスまでのアクセス性に劣るため、阪神方面への 連絡時間短縮は内陸ルートに比べて劣る。 《内陸ルートより約1. 2km ^{※1} 海側を通過》
		南北道路における生活交通との混在による渋滞の回避	・臨海部からの移動において、主要渋滞箇所を通過しなくなるため、南北道路の 渋滞緩和 が期待できる。 《主要渋滞箇所数 ^{※2} :20箇所》	・臨海部からの移動において、主要渋滞箇所を通過しなくなり、南北道路の渋滞緩和が期待できるが、明石西IC付近の 渋滞緩和については加古川ルートに比べて劣る。 《主要渋滞箇所数 ^{※2} :20箇所》	・臨海部からの移動において、主要渋滞箇所を通過しなくなるため、南北道路の 渋滞緩和 が期待できる。 《主要渋滞箇所数 ^{※2} :20箇所》	・臨海部からの移動において主要渋滞箇所の通過がなくなり、南北道路の 渋滞緩和 が期待できるが、明石西IC付近の 渋滞緩和については加古川ルートに比べて劣る。 《主要渋滞箇所数 ^{※2} :20箇所》
	観光周遊の促進	産業交通の転換による国道2号BPの観光交通の速達性、定時性の向上	・神戸～姫路間の移動時間・距離が短縮され、姫路城等の観光地への 速達性、定時性の向上 が期待できる。	・神戸～姫路間の移動時間・距離が短縮され、姫路城等の観光地への 速達性、定時性の向上 が期待できる。	・神戸～姫路間の移動時間・距離が短縮され、姫路城等の観光地への 速達性、定時性の向上 が期待できるが、 内陸ルートに比べて劣る。	・神戸～姫路間の移動時間・距離が短縮され、姫路城等の観光地への 速達性、定時性の向上 が期待できるが、 内陸ルートに比べて劣る。
	交通事故の削減	国道2号BPIにおける渋滞解消による追突事故の削減	・国道2号BPの渋滞緩和による 追突事故の削減 が期待できる。	・国道2号BPの渋滞緩和による 追突事故の削減 が期待できる。	・国道2号BPから新しいルートへの交通転換が限定的であり、 交通事故の削減効果は内陸ルートに比べて劣る。	・国道2号BPから新しいルートへの交通転換が限定的であり、 交通事故の削減効果は内陸ルートに比べて劣る。
		南北道路からの産業交通の転換による事故の削減	・南北道路の渋滞緩和による 交通事故の削減 が期待できる。	・南北道路の渋滞緩和による 交通事故の削減 が期待できる。	・国道2号BPから新しいルートへの交通転換が限定的であり、南北道路の 交通事故の削減への期待は内陸ルートに比べて劣る。	・国道2号BPから新しいルートへの交通転換が限定的であり、南北道路の 交通事故の削減への期待は内陸ルートに比べて劣る。
	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	・別線整備とすることで災害時のリダンダンシーが確保できる。 ・主に住居系地域に近い内陸部を通るため、災害時の避難・救助等に際しての 活用効果が高い。	・別線整備とすることで災害時のリダンダンシーが確保できる。 ・主に住居系地域に近い内陸部を通るため、災害時の避難・救助等に際しての 活用効果が高い。	・別線整備とすることで災害時のリダンダンシーが確保できる。 ・主に海上を通るため、災害時の避難・救助等に際しての 活用効果は内陸ルートに比べて劣る。	・別線整備とすることで災害時のリダンダンシーが確保できる。 ・主に海上を通るため、災害時の避難・救助等に際しての 活用効果は内陸ルートに比べて劣る。
その他	生活環境への影響		・一部集落・市街地を通過するため、大気、騒音等の 生活環境への影響 が懸念される。	・一部集落・市街地を通過するため、大気、騒音等の 生活環境への影響 が懸念される。	・一部集落・市街地を通過するため、大気、騒音等の生活環境への影響が懸念されるが、 内陸ルートに比べ影響する範囲は少ない。	・一部集落・市街地を通過するため、大気、騒音等の生活環境への影響が懸念されるが、 他案に比べ影響する範囲は少ない。
	自然環境への影響		・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への影響は小さい。	・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への影響は小さい。	・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への影響は小さい。	・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への影響は小さい。
	支障となる家屋及び工場等		・家屋:約240棟 工場等:約240棟 ・公共空間・市街化調整区域通過割合:約6割	・家屋:約240棟 工場等:約330棟 ・公共空間・市街化調整区域通過割合:約5割	・家屋:約170棟 工場等:約120棟 ・公共空間・市街化調整区域通過割合:約6割	・家屋:約60棟 工場等:約120棟 ・公共空間・市街化調整区域通過割合:約5割
コスト			約5, 900億円	約6, 200億円	約9, 300億円	約9, 500億円

※1)内陸ルート帯中央部から沿岸ルート帯中央部までの平均距離

※2)国道2号BPと臨海部をつなぐ南北道路の主要渋滞箇所

4. 第2回意見聴取の方法

4-1. 意見聴取の内容

○2回目の意見聴取の内容は、地域・交通の課題を解消するために示したルート帯案は効果的かを確認するための質問の他、ルート帯案が地域のニーズを十分に踏まえたものであるかを確認するため、地域がより重視する政策目標に関する質問を設定

1. 意見聴取(2回目)の内容

意見聴取の項目	把握する意見		回答方法
① 属性	住民	性別、年齢、自動車の運転頻度	選択式
		普段の運転の目的	選択式(複数回答)
	事業者	従業員数、業種	選択式
		国道2号バイパスの利用目的	選択式(複数回答)
	共通	国道2号バイパスの利用頻度	選択式
		住所(郵便番号)	記述式
② ルート帯案について	地域・交通の課題を解消するために、今回示したルート帯案は効果的か		選択式
	効果的、あるいは効果的でないと思う理由は		記述式
③ ルート帯案を検討する際に重視すべき事項(政策目標等)	ルート帯を検討する際に重視すべき項目は		選択式(5段階評価)
④ 検討にあたって配慮すべき事項等	ルート帯を検討する際に配慮すべき事項は		記述式
⑤ その他	自由意見		記述式

4-2. 意見聴取の対象と方法

2. 意見聴取の対象(案)

・アンケートによる意見聴取の対象

対 象	調査対象者	調査手法	対 象
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	約3,700人 ※無作為抽出
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)	—
事業者	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	約3,700事業所 ※無作為抽出

・ヒアリング調査による意見聴取の対象

項 目	
関係団体・企業	○関係自治体 ○製造業・物流業 ○農業・漁業 ○商工会・商工会議所 ○観光業・バス・タクシー業 ○住民代表

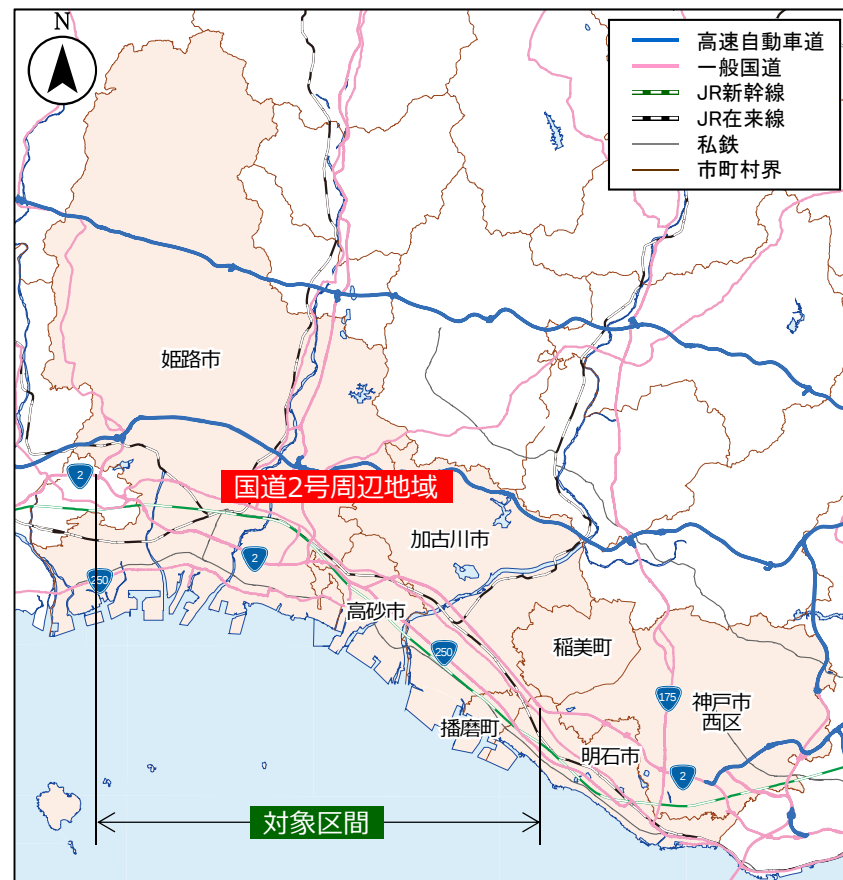
・オープンハウスによる意見聴取の対象

対 象	調査方法
地域住民	鉄道駅やショッピングモール、SA・PA等、前回意見聴取実施時と同程度の規模で実施

3. 地域への意見聴取の周知方法

情報提供の項目
市町が発行する広報誌で意見聴取の実施に関する広報を行う 姫路河川国道・自治体ホームページに意見聴取のバナーを設置し、幅広く広報を実施

・アンケート(地域住民、事業者)の配布範囲



4. 意見聴取期間

・2か月程度

5. 実施主体

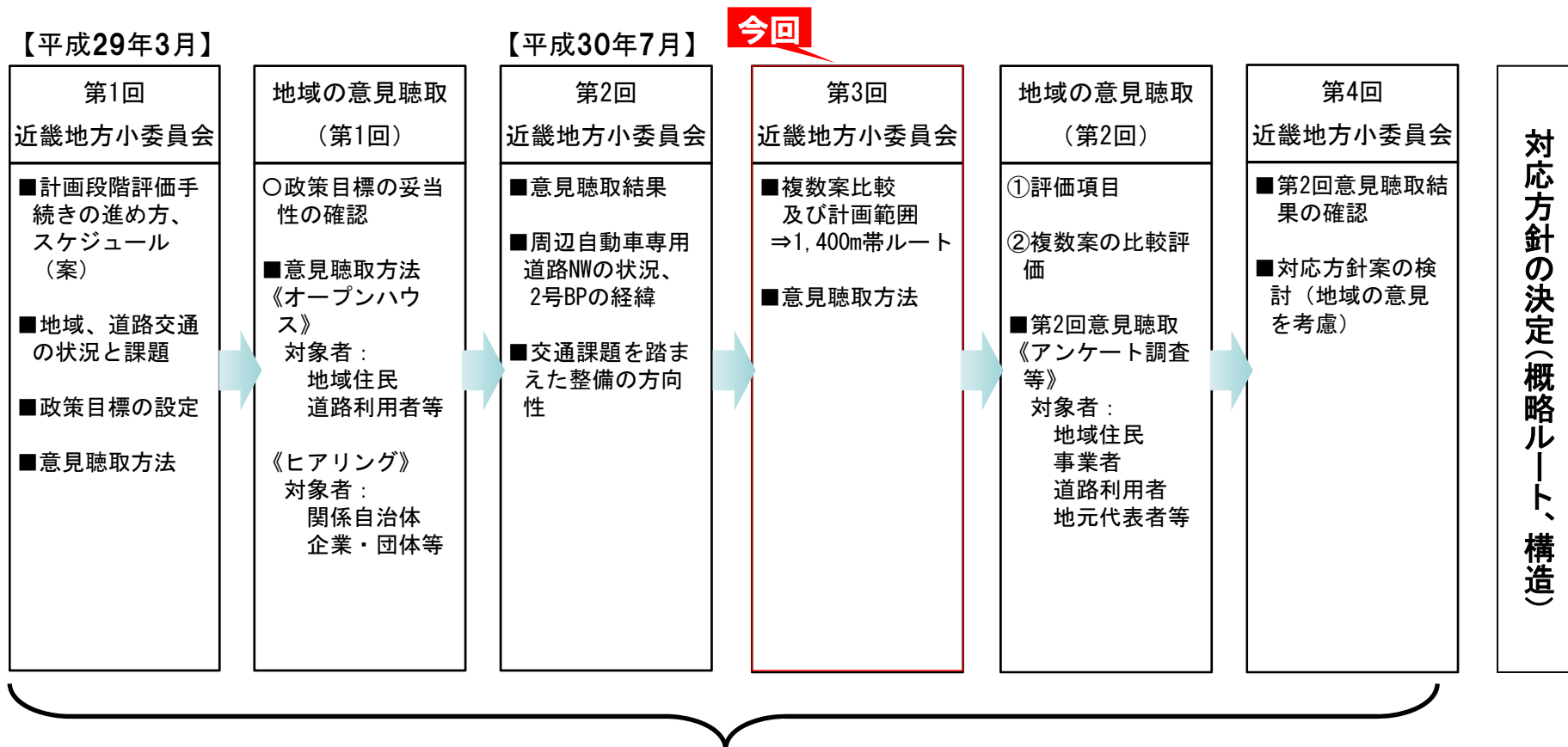
・国土交通省近畿地方整備局 姫路河川国道事務所

5. 今後の計画段階評価の進め方(案)

5. 今後の計画段階評価の進め方(案)

■ 今後の計画段階評価手続きの進め方、スケジュール(案)

地域住民や道路利用者の意見を聞きながら、道路計画【概略計画案(複数案)】について検討を行う



地 方 小 委 員 会

早期整備を見据えた整備手法案の検討

