

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**

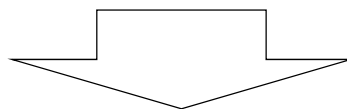
**参考資料－1**

**令和元年8月**

## 参考. ルート帯検討時の主なポイント①(導入空間の検討)

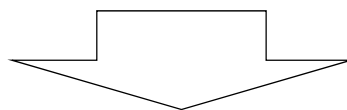
### ○地域の状況

播磨臨海地域の大部分は既に市街地や工業地域が形成されている状況



### ○着眼点

沿道地域への影響を最小限にし、早期整備に繋げる事が重要



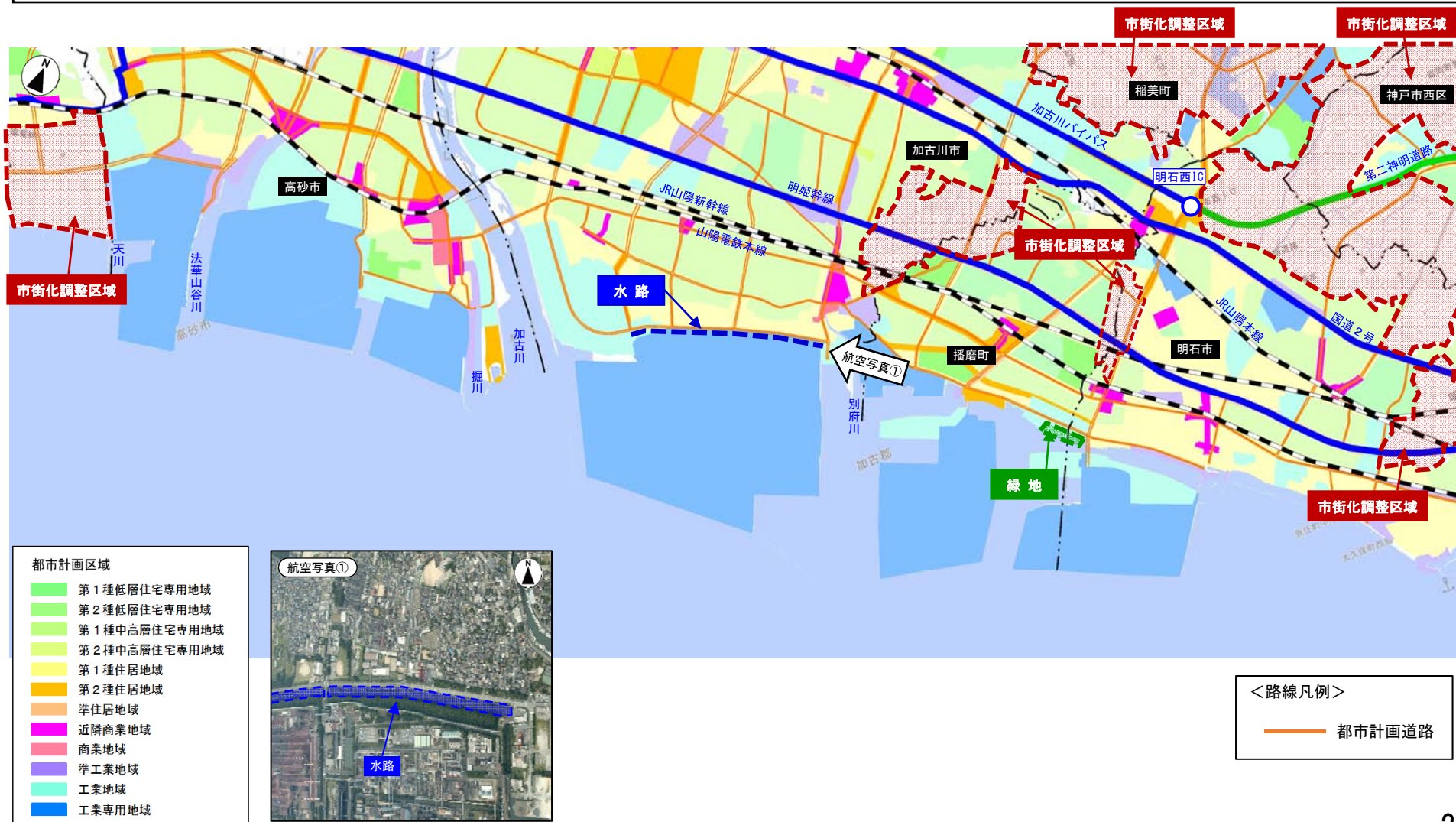
### <導入空間の検討方針>

- ・公共空間(道路、水路、緑地、海上等)の活用  
※既存の機能を最大限存置したうえで、一部の空間の活用を検討
- ・建物が比較的少ない市街化調整区域の活用

# 参考. ルート帯検討時の主なポイント①(導入空間の検討)

## ■ (明石市～高砂市地域の概況)

- 加古川市と明石市に、臨海部から第二神明道路・加古川BPの間に【市街化調整区域】が存在。
- 加古川市の臨海部に【水路】、播磨町臨海部に【緑地】が存在。
- 明石市～高砂市の臨海部は工業専用地域となっており、工場が集積。



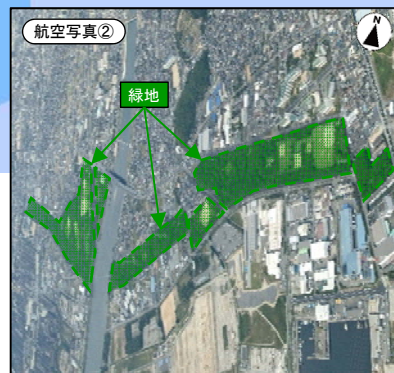
# 参考. ルート帯検討時の主なポイント①(導入空間の検討)

## ■ (高砂市～姫路市地域の概況)

- 姫路JCTの南側付近には【市街化調整区域】が広く分布。
- 姫路市の臨海部には東西に広く【緑地】が存在。
- 高砂市～姫路市の臨海部は工業専用地域となっており、工場が集積。



<路線凡例>  
— 都市計画道路



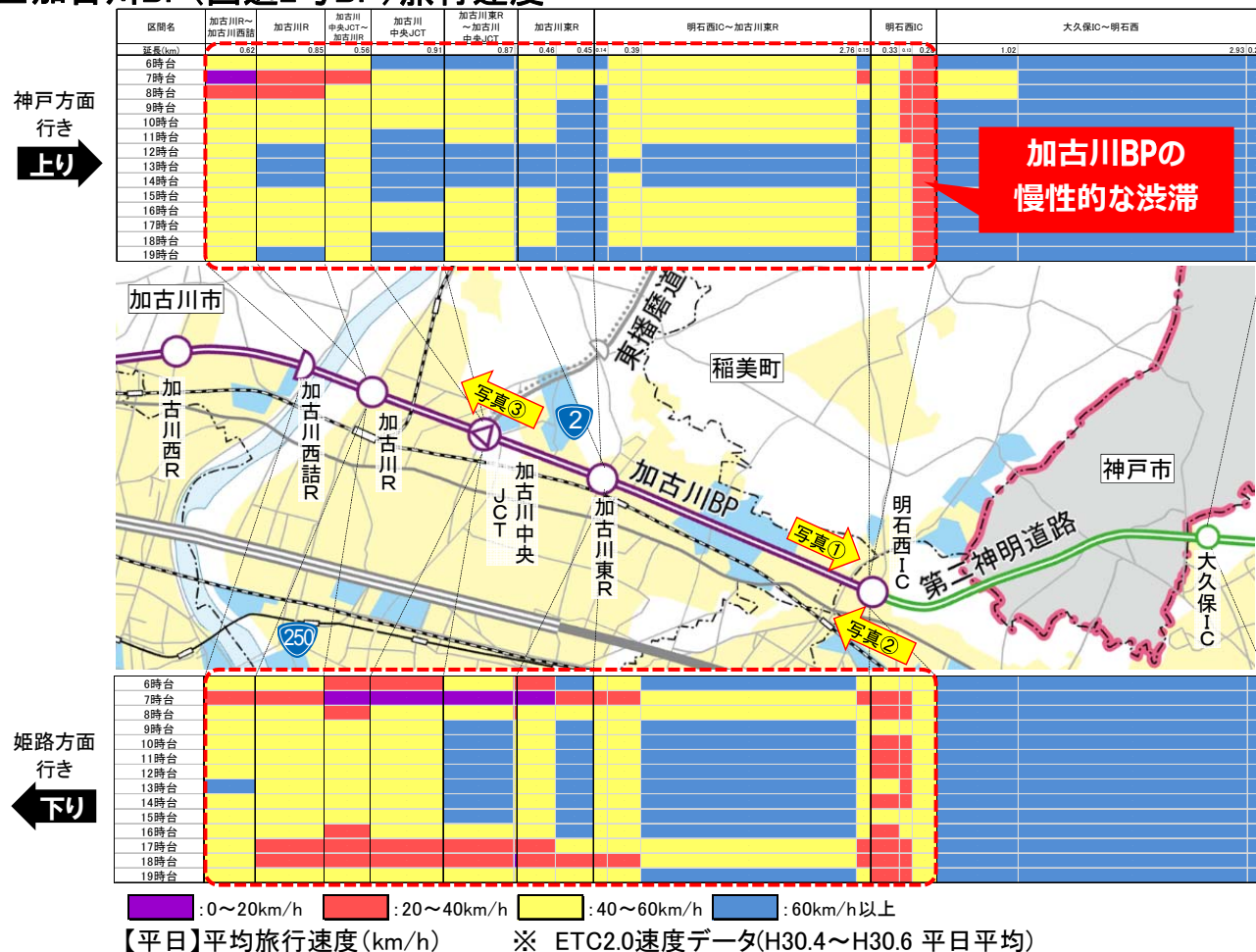
都市計画区域	
<span style="color: lightgreen;">■</span>	第1種低層住宅専用地域
<span style="color: green;">■</span>	第2種低層住宅専用地域
<span style="color: limegreen;">■</span>	第1種中高層住宅専用地域
<span style="color: yellowgreen;">■</span>	第2種中高層住宅専用地域
<span style="color: yellow;">■</span>	第1種住居地域
<span style="color: orange;">■</span>	第2種住居地域
<span style="color: lightorange;">■</span>	準住居地域
<span style="color: pink;">■</span>	近隣商業地域
<span style="color: magenta;">■</span>	商業地域
<span style="color: purple;">■</span>	準工業地域
<span style="color: cyan;">■</span>	工業地域
<span style="color: blue;">■</span>	工業専用地域

# 参考. ルート帯検討時の主なポイント②(渋滞リスクの低減)

## ■第二神明道路接続に伴う渋滞リスクの低減

- 加古川BP(国道2号BP)では神戸方面・姫路方面とも、全線にわたり渋滞が慢性化。
- 播磨臨海地域道路のJCTを加古川BP(国道2号BP)に接続することで、特に上り線において合流による速度低下が発生し、渋滞の悪化が危惧される。このため、比較的旅行速度が速い第二神明道路への接続(明石西IC以东への接続)が望ましい。

## ■加古川BP(国道2号BP)旅行速度



## ■加古川BP(国道2号BP)混雑状況



# 参考. ルート帯検討時の主なポイントまとめ

○過年度の優先区間の設定時の接続箇所、概略ルート・構造を検討する際の前提条件、導入空間の考え方を踏まえ、ルート帯案を検討。

## 播磨臨海地域道路(都計アセス区間)の起終点及び中間接続の位置・構造

	終点	中間接続	起点
位置	広畑付近	播但連絡道路(姫路JCT付近)	第二神明道路
構造	平面交差	JCT接続	

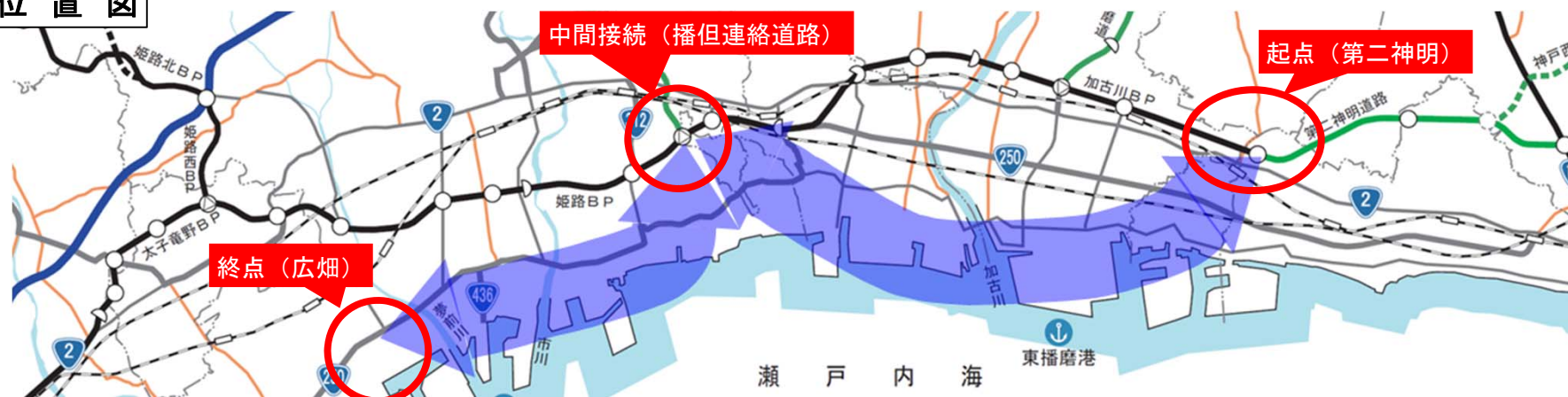
## 概略ルート・構造を検討する際の前提条件

- ・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)

## 導入空間の考え方

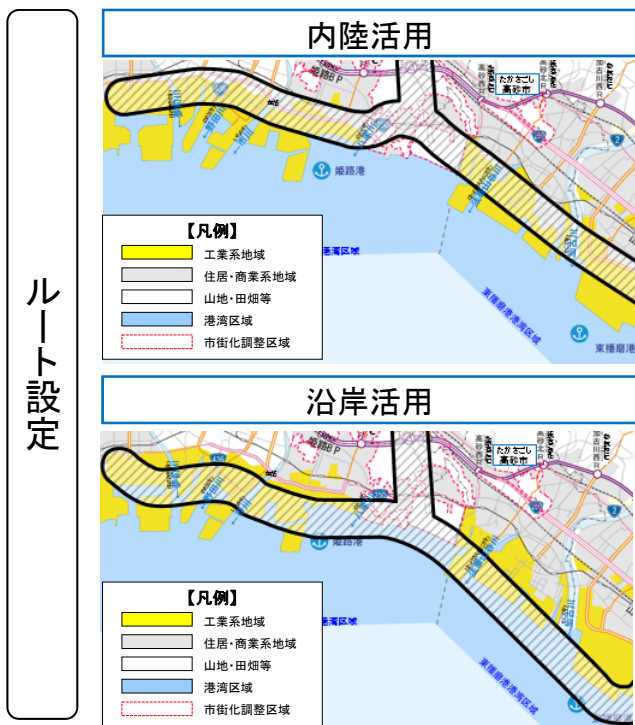
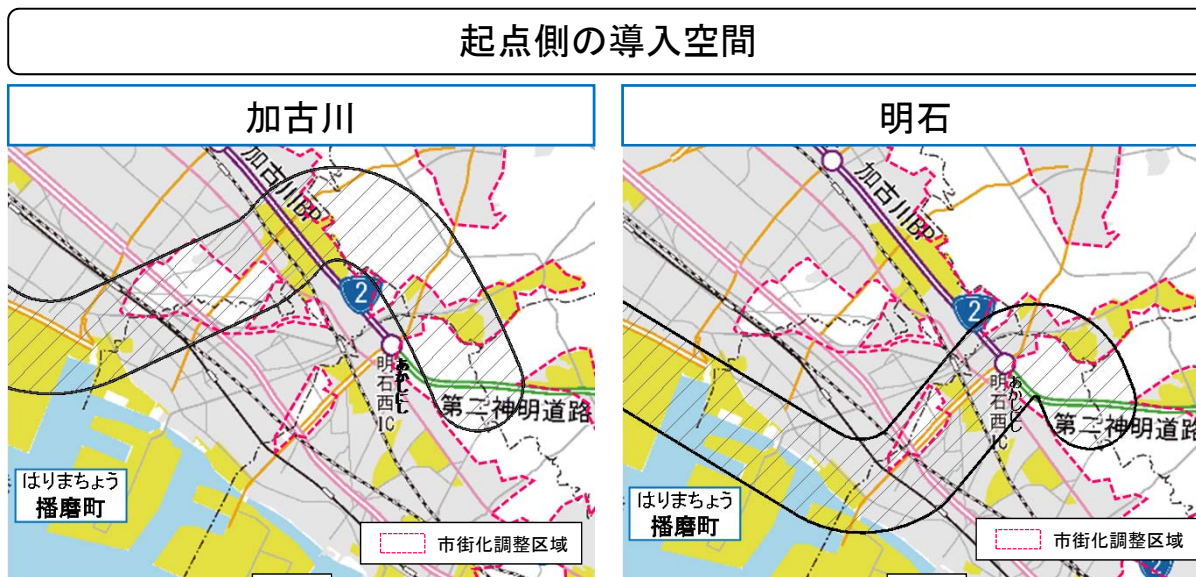
- ・公共空間(道路、水路、緑地、海上等)の活用
- ・建物が比較的少なく、早期整備を期待できる市街化調整区域の活用

## 位置図



# 参考. 対応方針(ルート帯案)の考え方

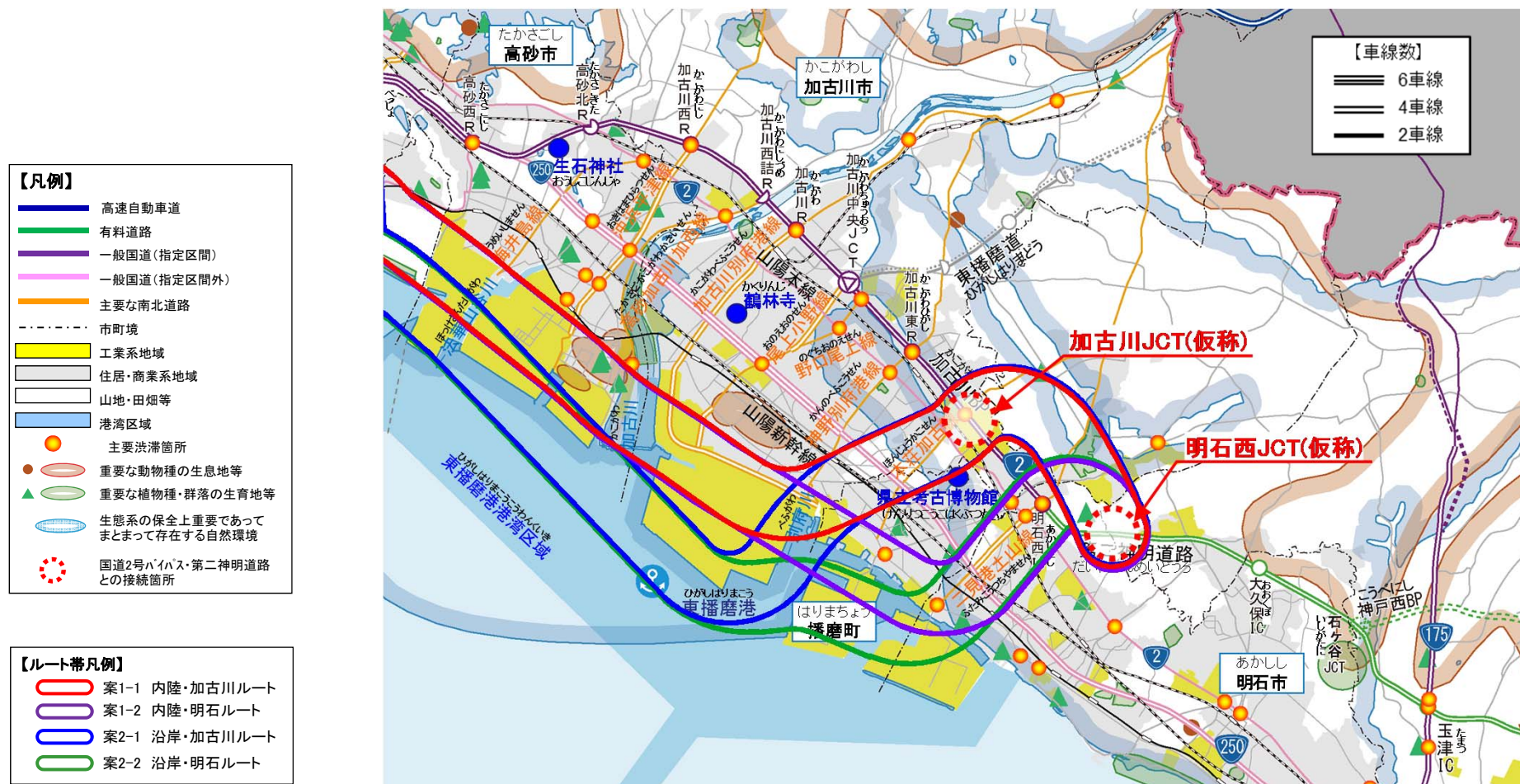
- 前提条件を踏まえたルート設定
  - ①内陸活用
  - ②沿岸活用
- 起点側の導入空間
  - 加古川と明石の市街化調整区域



<p><b>案1-1</b> (内陸・加古川ルート)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加古川市の市街化調整区域を活用</li> <li>・住居系地域と工業系地域の間を活用</li> </ul>	<p><b>案1-2</b> (内陸・明石ルート)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・明石市の市街化調整区域を活用</li> <li>・住居系地域と工業系地域の間を活用</li> </ul>
<p><b>案2-1</b> (沿岸・加古川ルート)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加古川市の市街化調整区域を活用</li> <li>・企業地内や海上空間を活用</li> </ul>	<p><b>案2-2</b> (沿岸・明石ルート)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・明石市の市街化調整区域を活用</li> <li>・企業地内や海上空間を活用</li> </ul>

# 参考. 国道2号バイパス・第二神明道路との接続について

- 明石ルート・加古川ルートともに、明石西IC付近の渋滞悪化を避けるため、明石西IC以东へ接続(明石西JCT(仮称))する。
- 明石西JCT(仮称)及び加古川JCT(仮称)での接続方向については、今後のルート・構造の検討に合わせて明石西ICでの渋滞を悪化させないよう検討を実施する。
- 明石西ICでの接続については、明石西IC付近での渋滞・事故を助長する懸念があるなど課題が多い。

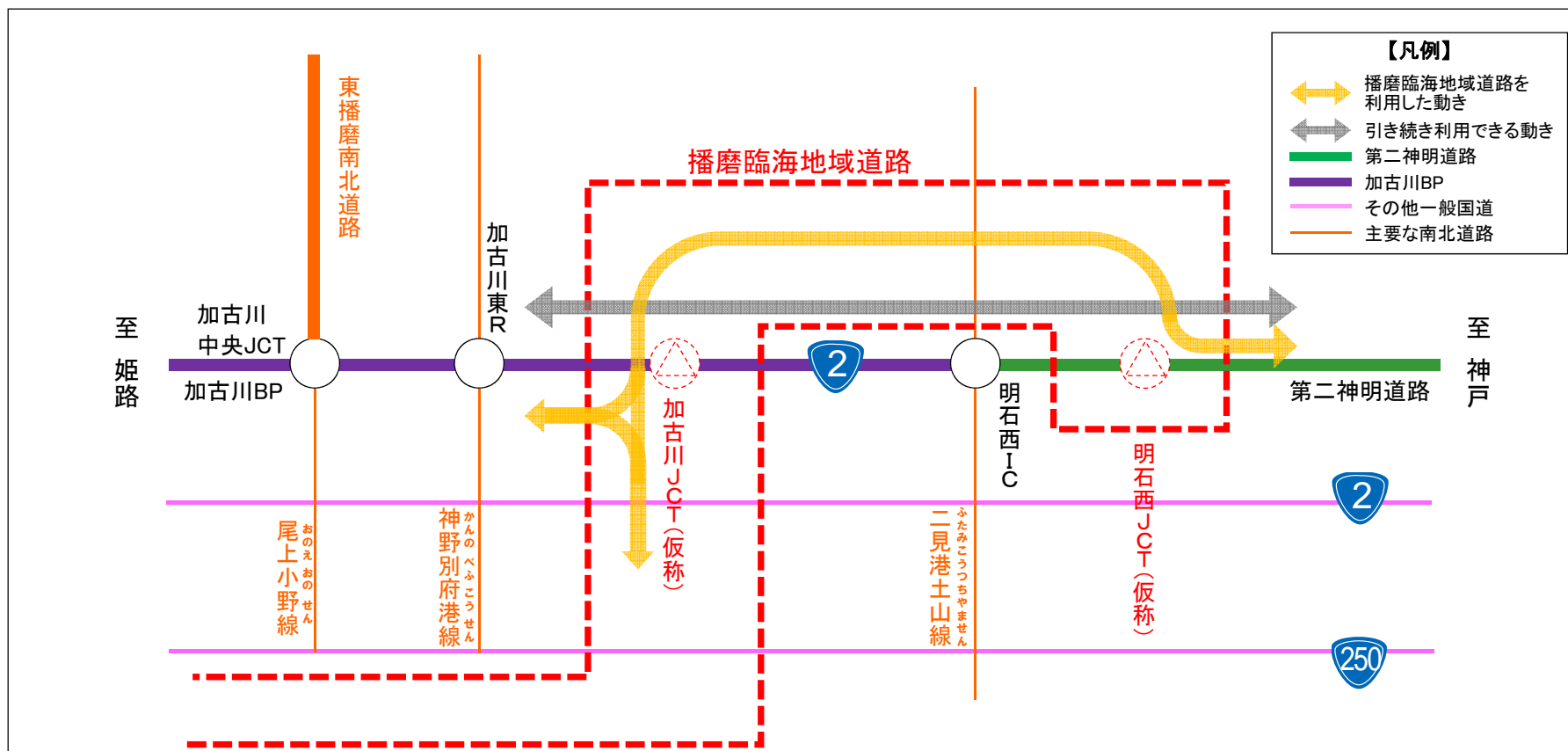




# 参考. 対応方針(ルート帯案)の考え方(案)

## <加古川ルートの接続方向(案)>

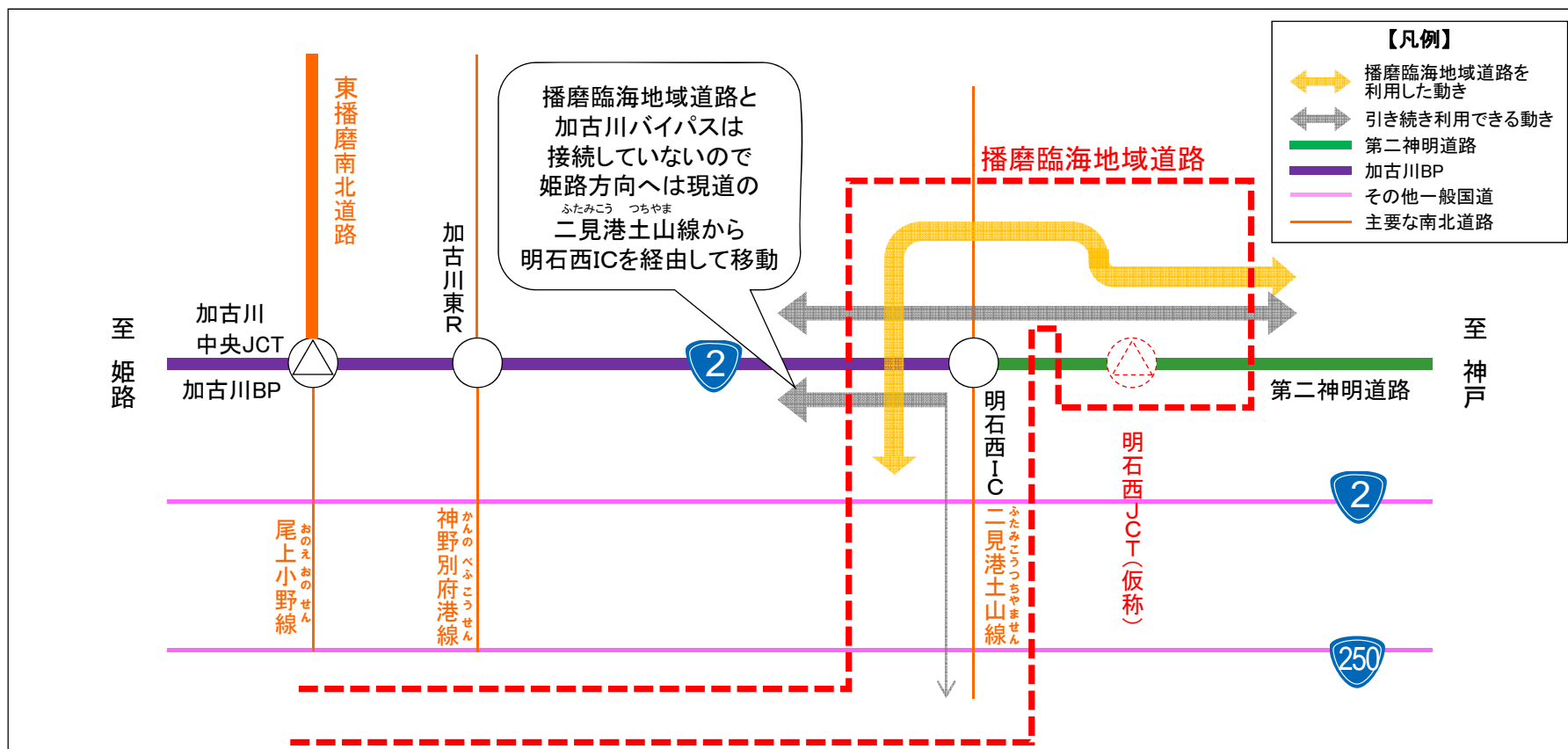
- 各JCTでの接続方向は、明石西IC周辺の渋滞緩和の観点から、第二神明道路とは神戸方向へ相互に接続することとし、国道2号BPとは姫路方向へ相互に接続することを想定。



# 参考. 対応方針(ルート帯案)の考え方(案)

## <明石ルートの接続方向(案)>

- 明石西IC周辺では渋滞が発生しており、IC周辺へ接続した場合、渋滞・事故を助長する事も考えられるため、明石西IC周辺では接続しないことを想定。
- 明石西JCT(仮称)での接続方向は、明石西IC周辺の渋滞緩和の観点から、神戸方向へ相互に接続することを想定。



# 参考. 対応方針(ルート帯案)の考え方(案)

<播但連絡道路と国道2号BP(姫路JCT付近)の接続方向(案)>

- 播但連絡道路とは、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接続する。
- 国道2号BPとは、自動車専用道路ラダーネットワーク形成のため、神戸・姫路方向全てについて相互に接続することを想定。

