

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

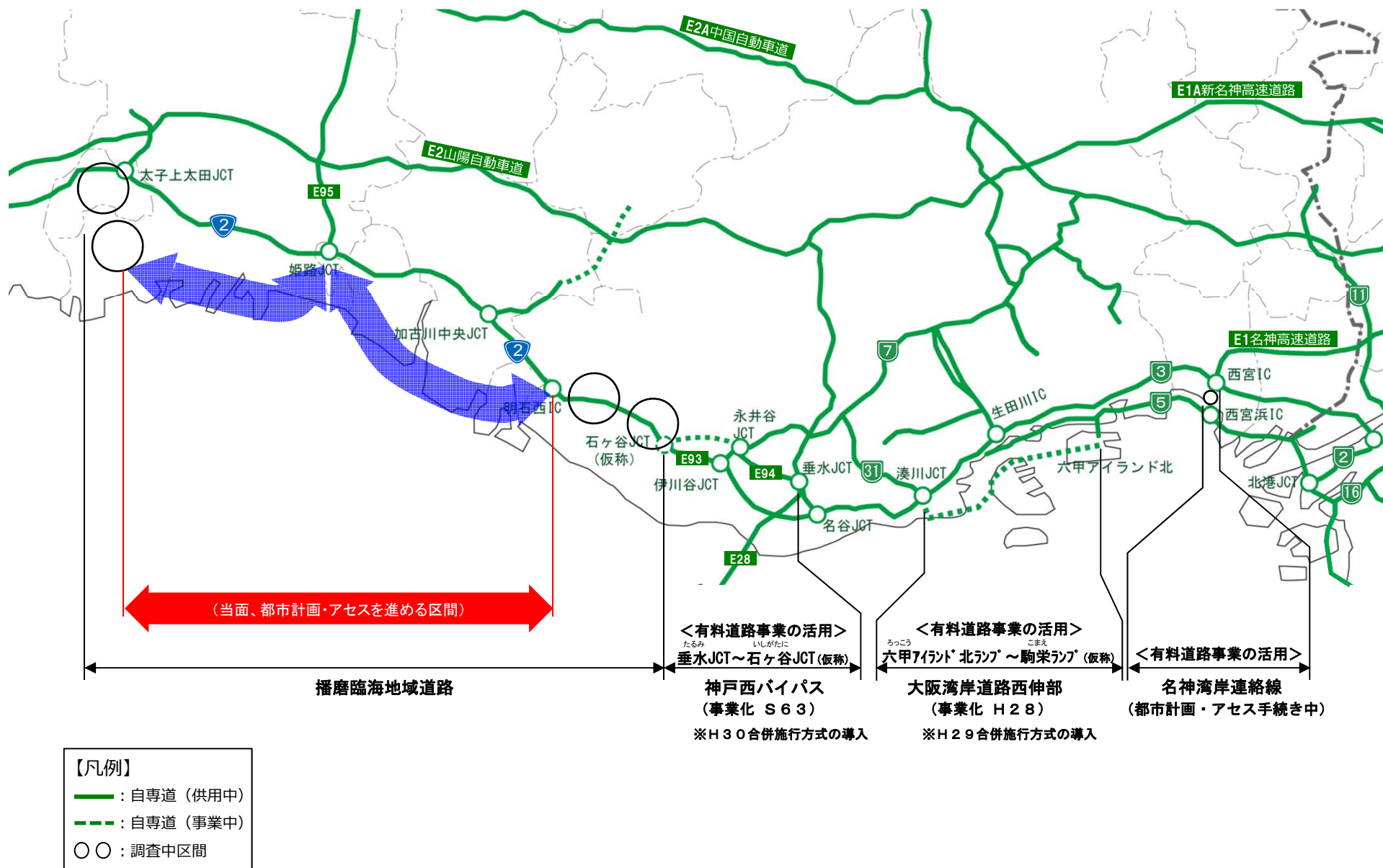
令和元年8月

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	・ ・ ・	16
5. 今後の計画段階評価の進め方(案)	・ ・ ・	19

1. 播磨臨海地域道路の周辺状況

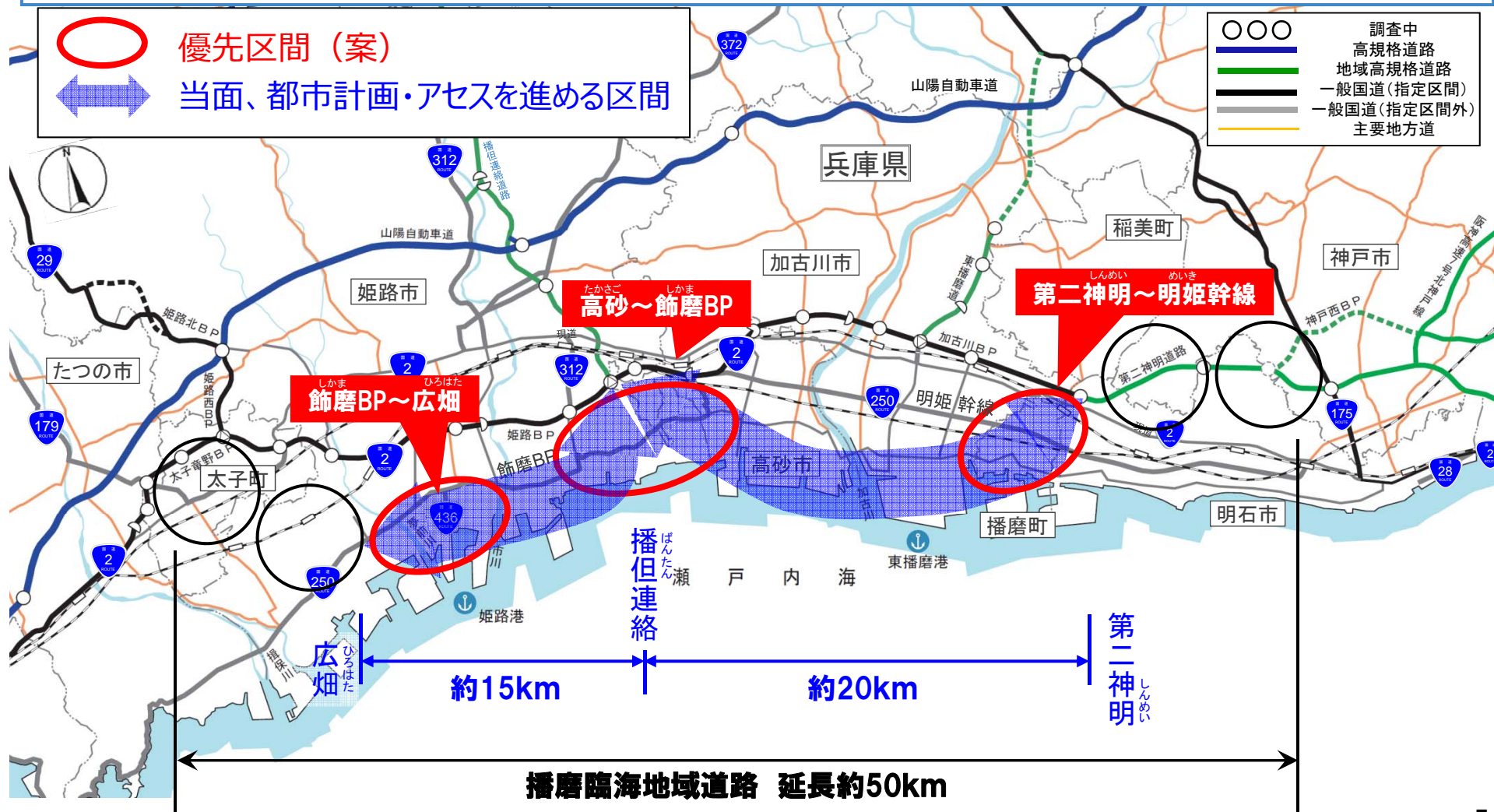
1. 播磨臨海地域道路の周辺状況



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

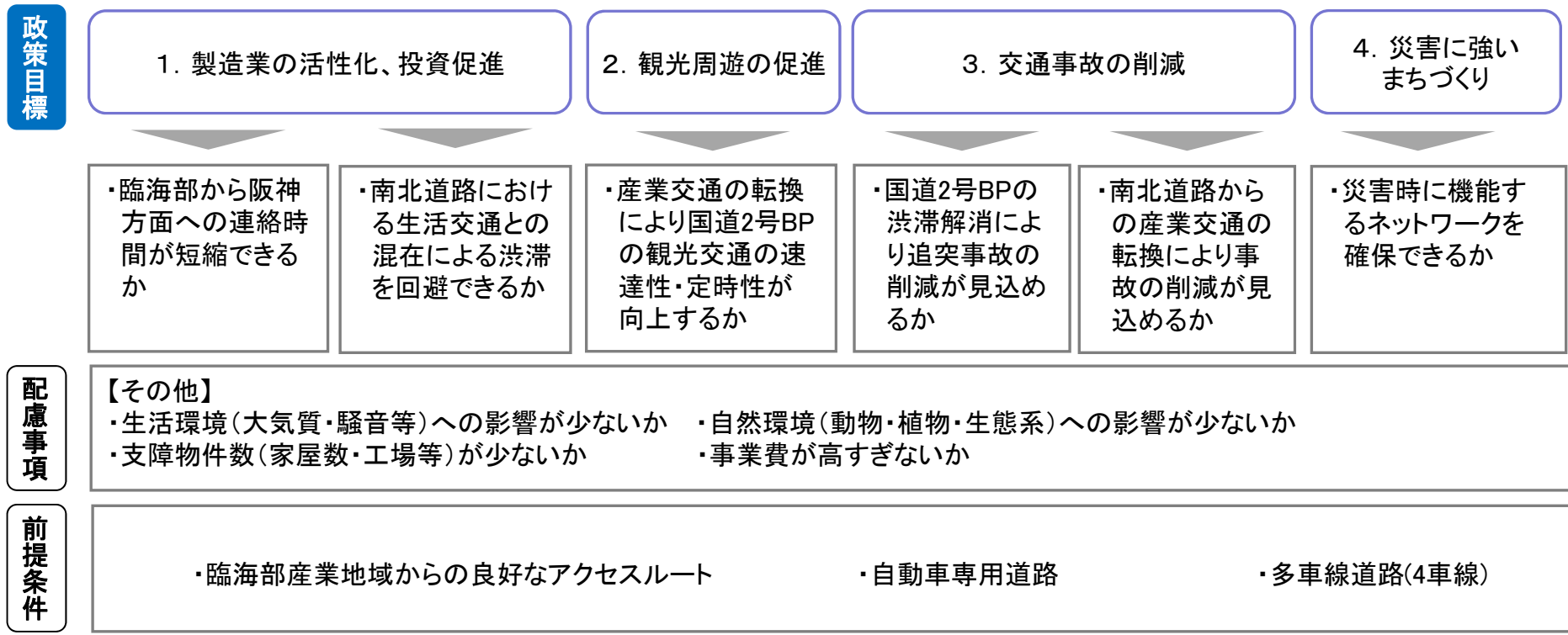
自動車専用道路

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

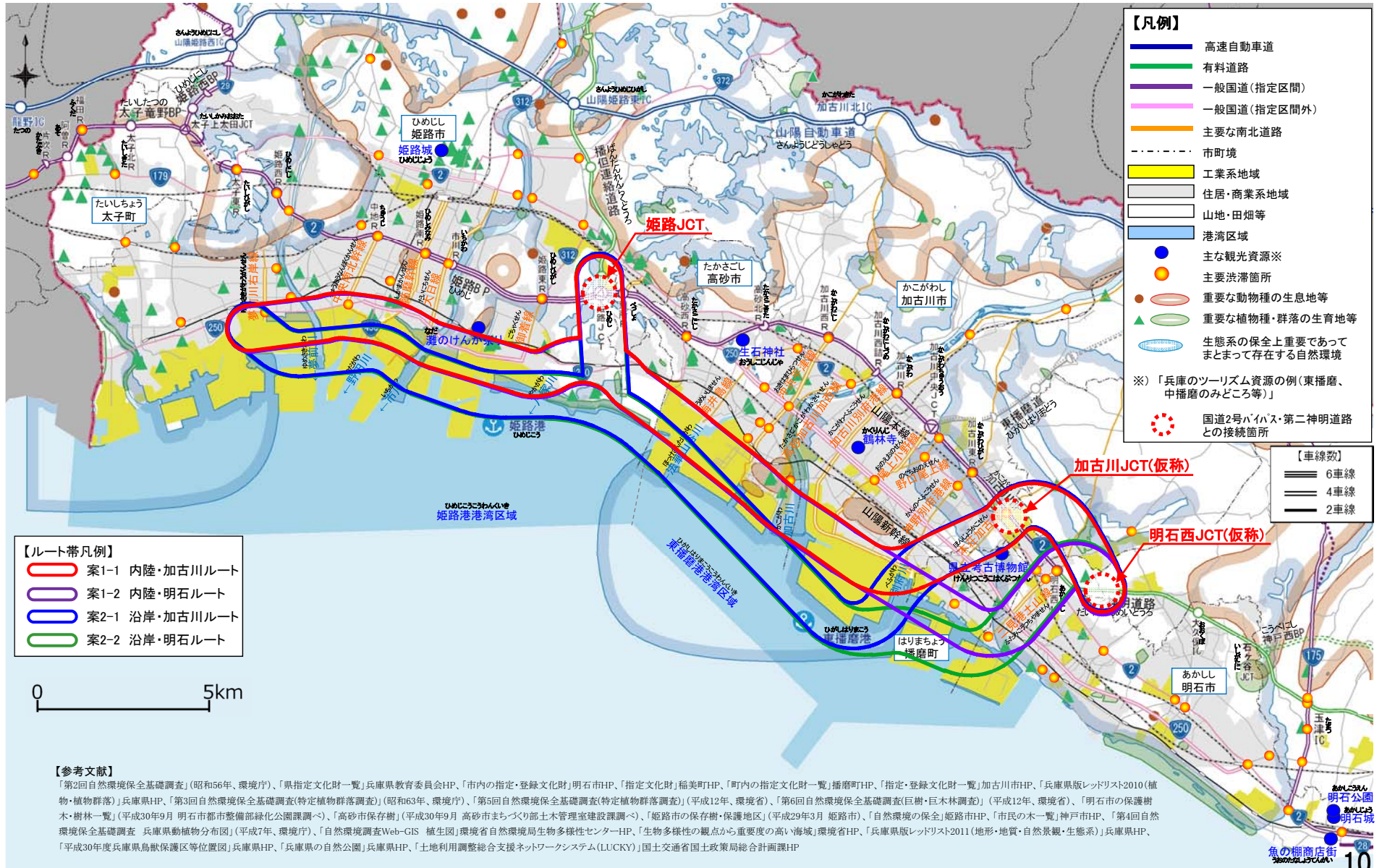
- 政策目標、配慮事項、前提条件等を踏まえて、ルート帯案を設定。
- 設定したルート帯案が各政策目標にどのように資するのか等を整理し、第2回意見聴取で地域がより重視するポイントを明らかにすることで、地域のニーズを十分に踏まえたものであるかを確認。



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



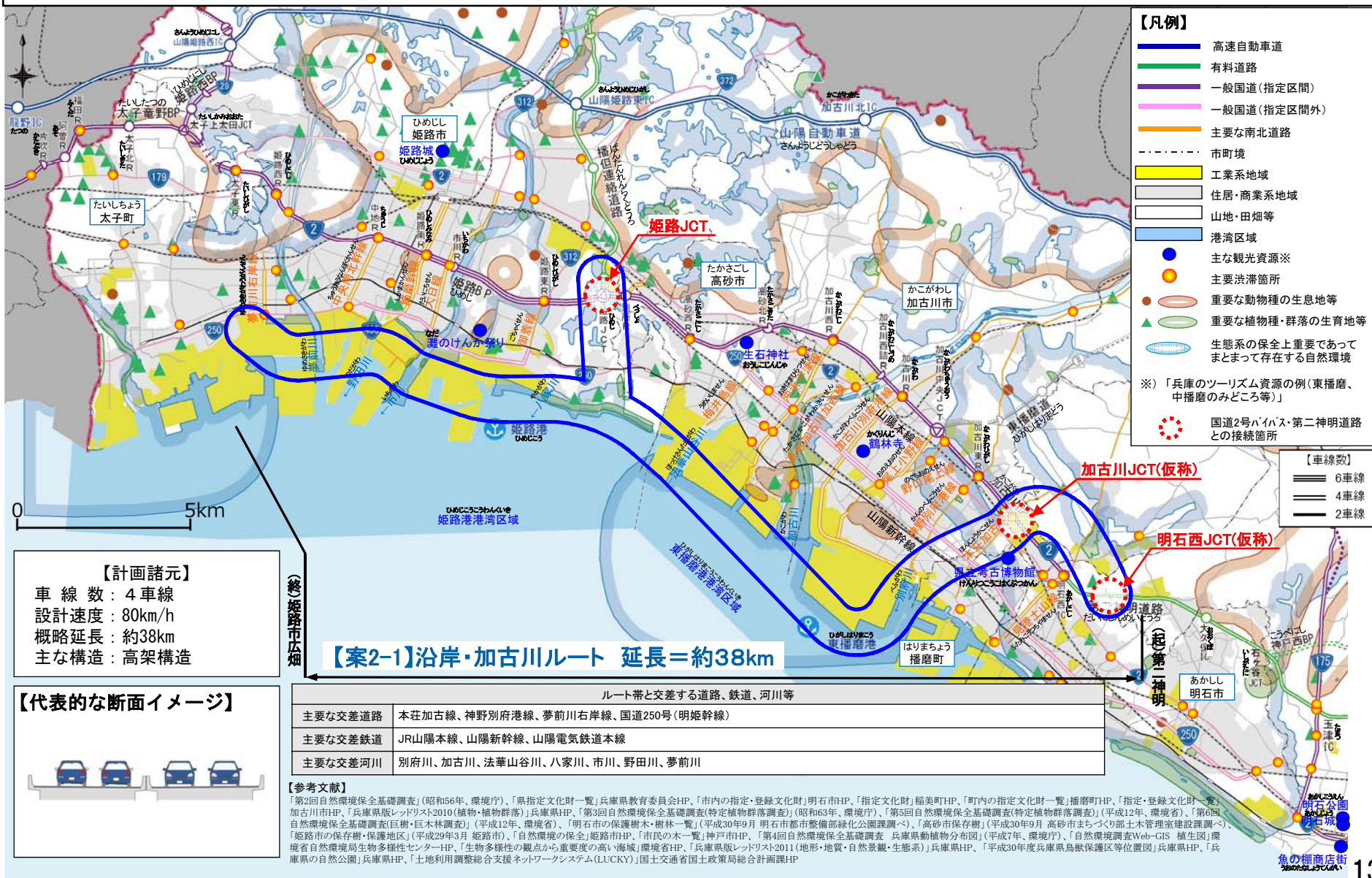
3-4. ルート帯案の検討 [案1-2 内陸・明石ルート]

- 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



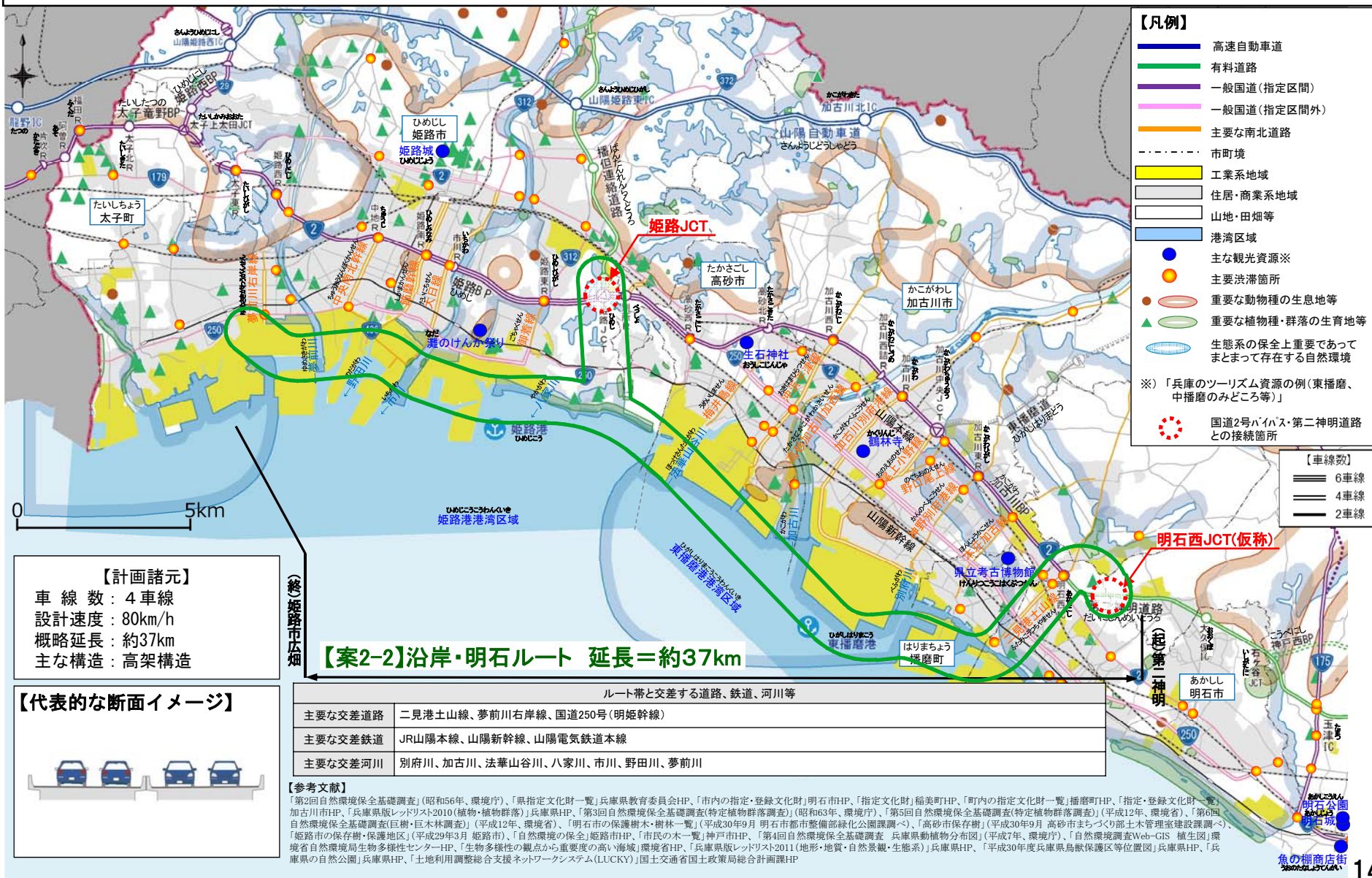
3-5. ルート帯案の検討 [案2-1 沿岸・加古川ルート]

- 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	<ul style="list-style-type: none"> ○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

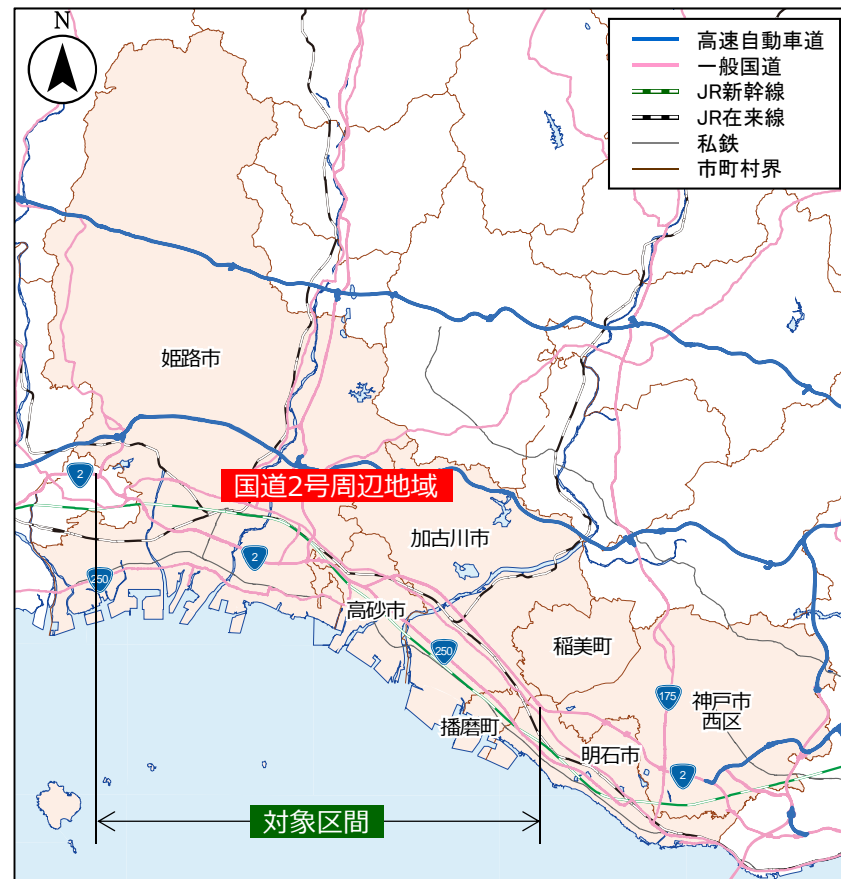
・オープンハウスによる意見聴取の対象

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

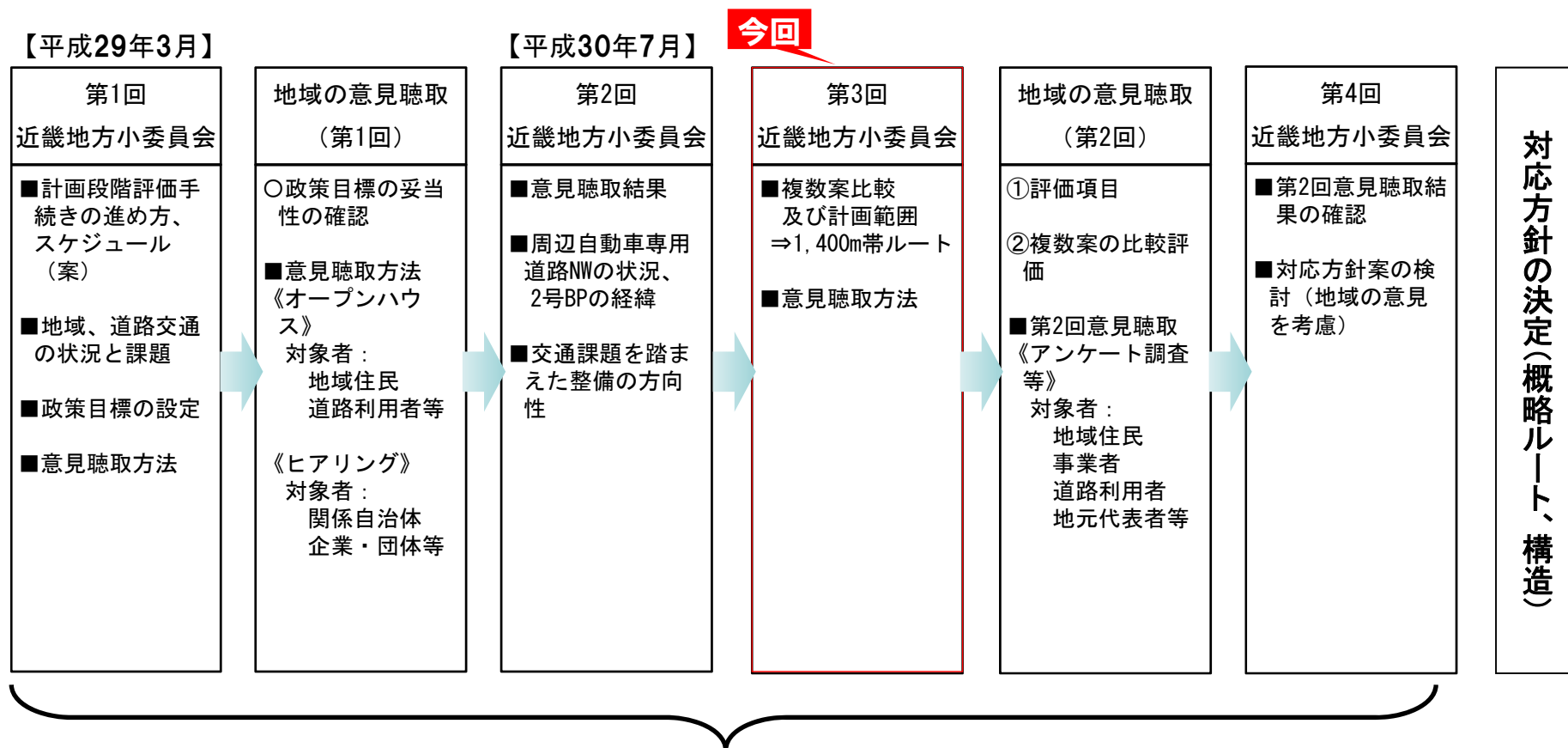
・国土交通省近畿地方整備局 姫路河川国道事務所

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

