

播磨臨海地域道路に必要な道路の機能(案)について

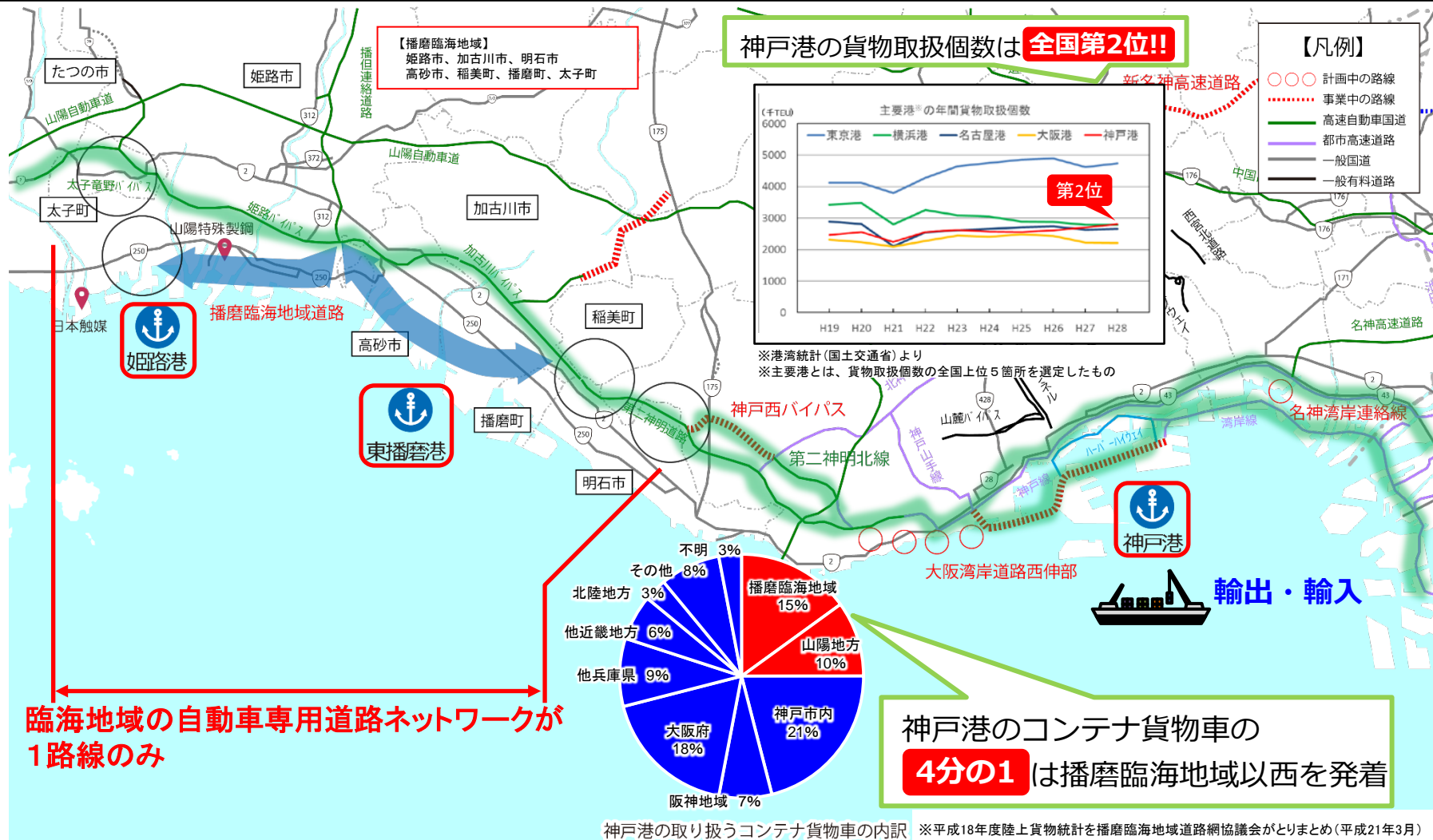
(第1回 播磨臨海地域道路連絡調整会議 資料)

- ・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
- ・東西方向のサービスレベルの向上(渋滞緩和)
- ・交通規制・通行止めリスクの低減

兵庫県
姫路河川国道事務所

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

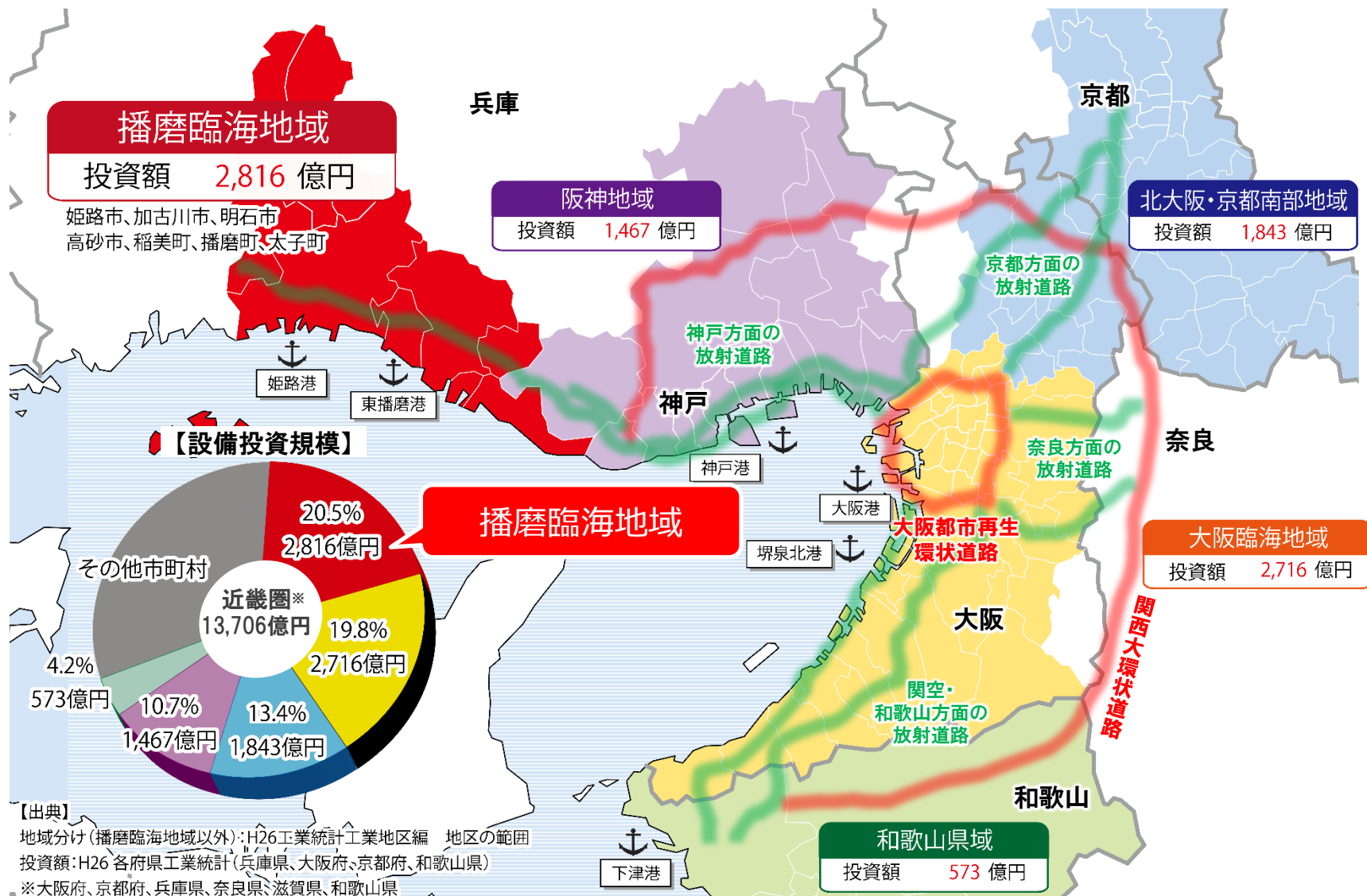
- 神戸港の貨物取扱個数は全国2位であり、神戸港のコンテナ貨物車の4分の1は播磨臨海地域以西を発着。
- 播磨臨海地域～神戸港・阪神地域間の交通需要が高い一方で、速達性、定時性に優れた自動車専用道路ネットワークは、国道2号バイパス1路線のみ。



⇒ 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

【参考】播磨臨海地域の特徴

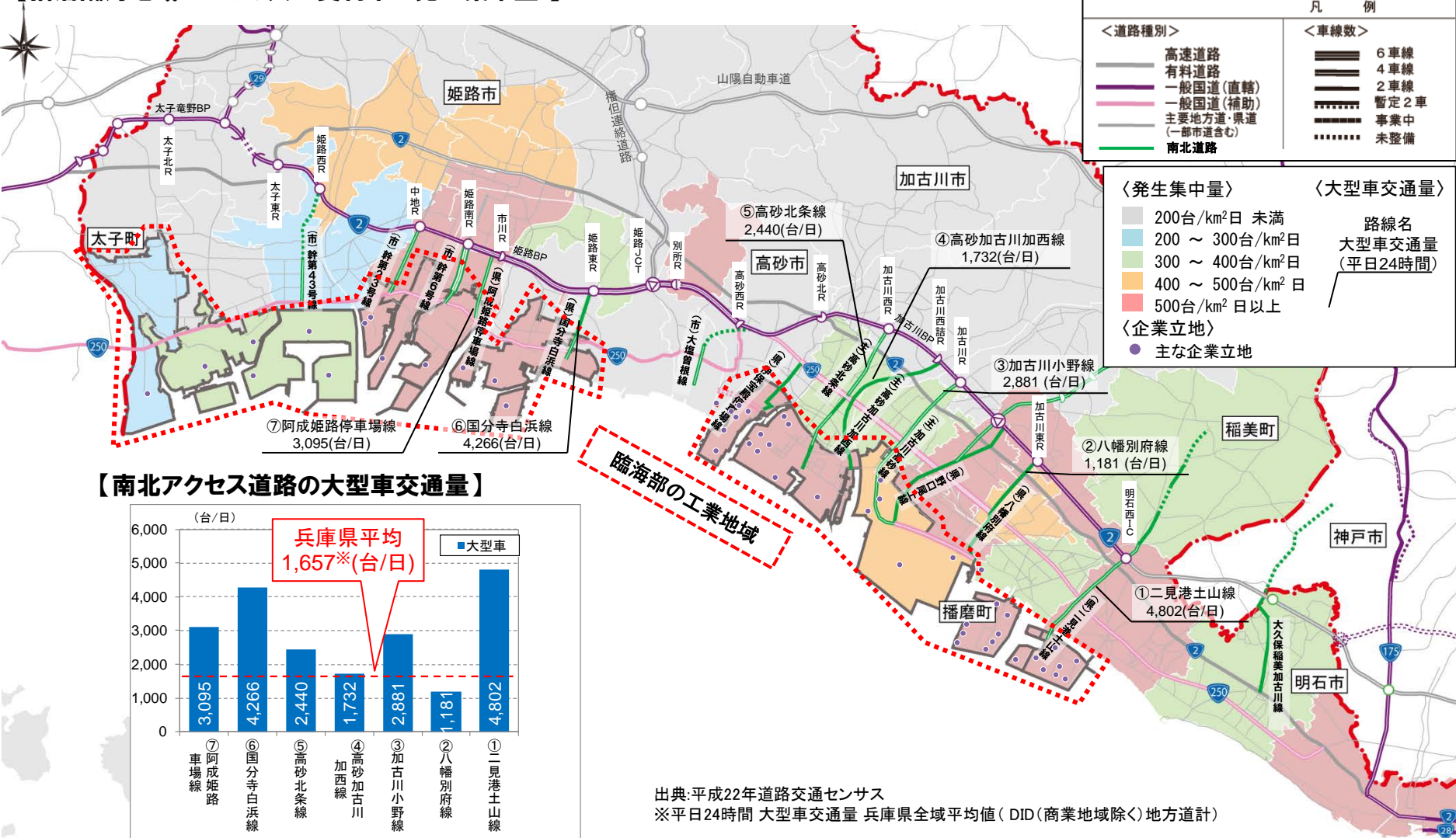
- 播磨臨海地域は近畿の産業圏・経済圏の西端に位置し、設備投資規模が近畿圏の約20%と大きく、近畿における一大産業地域。
- 大阪湾周辺には大規模港湾が連たんしており、港湾と産業地域は自動車専用道路のラダーネットワークにより連結。



【参考】臨海部の産業立地状況・大型車の交通状況

- 臨海部の工業地域に大規模企業が多数立地していることから、沿岸部を中心に大型貨物車の発生集中量が多い。
- 現状、速達性に優れる自動車専用道路(国道2号バイパス)は、臨海部工業地域の2~5km北に位置しており、大型貨物車は南北アクセス道路を介した移動を余儀なくされている。

【播磨臨海地域における大型貨物車の発生集中量】



出典:平成22年道路交通センサス
 ※平日24時間 大型車交通量 兵庫県全域平均値(DID(商業地域除く)地方道計)

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。

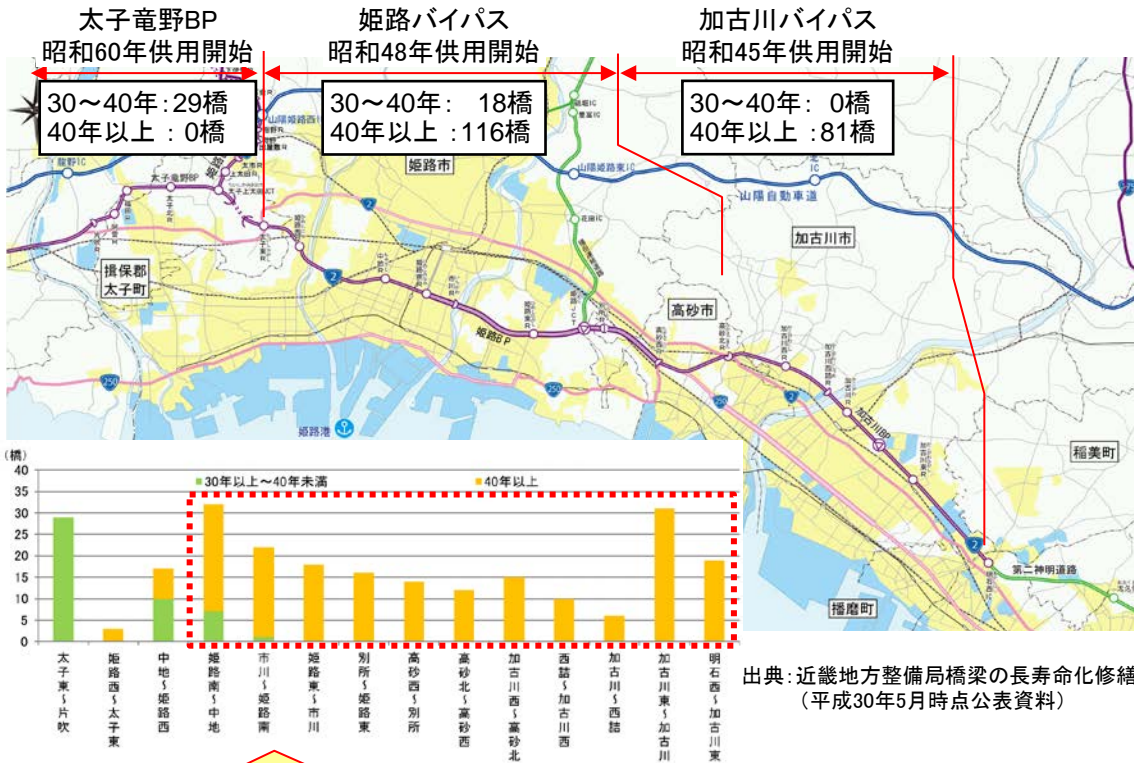


⇒ 東西方向の幹線道路ネットワークの交通バランスを考慮しながら、適切な機能分担を図りつつ、交通容量を拡大するための多車線道路が必要

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。

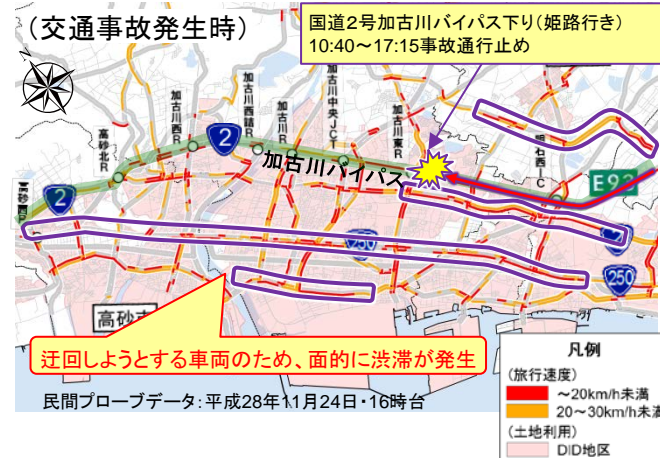
国道2号BPランプ間別の老朽化橋梁数



出典：近畿地方整備局橋梁の長寿命化修繕計画リスト（平成30年5月時点公表資料）

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

平成30年5月19日 播磨臨海地域道路整備促進大会 要望書「播磨臨海地域道路の早期実現を！」

要 望 書

平成30年5月19日

貴職におかれましては、平素から播磨臨海地域道路の計画推進につきまして、格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

特に、昨年12月から本年2月にかけて、経済界や各業界団体、地域住民等への意見聴取を実施していただき、深く感謝申し上げます。

さて、播磨臨海地域は、日本を代表する多様な企業の製造拠点が集積し、多くのトップシェア製品を生み出している日本有数のものづくり拠点であります。平成27年の製造品出荷額は5兆7千億円を超え、さらに、ここ8年間の企業の設備投資は約2兆円にもなり、他の大都市をはるかに凌ぐ規模であります。

東西交通の要である国道2号バイパスは、昭和35年から、順次整備、供用が開始され、現在では事業着手当時と比較して、地域の製造品出荷額が約2.3倍、人口が約2倍に増加するなど、道路整備が絶大な「ストック効果」を発揮してまいりました。

一方で、地域の交通量は9倍に増加し、中でも、国道2号バイパスの交通量は9万台から12万台と交通容量の約2倍となっています。このため、慢性的な渋滞が発生し、物流機能の低下を招いています。

こうした課題を解消する播磨臨海地域道路は、「ひと・もの」の流れを抜本的に改善し、「生産性革命」を実現する道路であります。さらなる民間投資の喚起による安定した雇用の創出など、その実現はストック効果を最大限に発揮させ、将来にわたり当地域の自立・持続的発展に大きく寄与するものと考えています。

「はりまの成長なくして日本の成長なし」、日本の新たな「創造と成長」は、ここ播磨から始まるといっても過言ではなく、播磨の地域創生こそが日本の経済成長を力強く牽引するものと確信しています。そのためにも本道路の早期実現が不可欠であり、次の事項について格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

1. 早期の「計画段階評価完了」と「都市計画決定等に向けた検討促進」
(第2回近畿地方小委員会の早期開催、検討促進のための合意形成の場の設置)
2. 早期完成に向けた国と県の役割分担による高い規格での整備
(播但連絡道路から東側を国、西側を県で整備)
3. 早期完成に向けた有料道路事業の導入検討
4. 播但連絡道路接続部の早期整備に向けた検討
5. 道路関係予算の総額確保

兵庫県知事

井戸敏三

播磨臨海地域道路網協議会

会長 姫路市長

石見利勝

副会長 加古川市長

岡田康裕

監事 明石市長

泉房徳

監事 高砂市長

登幸人

理事 稲美町長

古谷博

理事 播磨町長

清水ひろ子

理事 太子町長

服部千秋

神戸市長

久元喜造

播磨臨海地域道路網建設促進協議会

会長 姫路商工会議所 会頭

齋木俊治郎

副会長 明石商工会議所 会頭

平岡勝功

委員 加古川商工会議所 会頭

釜谷和明

委員 高砂商工会議所 会頭

森本幸吉

委員 稲美町商工会 会長

廣田政文

委員 播磨町商工会 会長

森田孝

委員 太子町商工会 会長

高井國昭

播磨臨海地域道路網促進期成議員連盟

会長 兵庫県議会議員

釜谷研造

副会長 山本敬信

北条やすつぐ

竹内英明

事務局長 松本隆弘

理事 水田裕一郎

堀井健智

委員 原吉三

石井秀武

上野英一

藤本百男

岸本かずなお

北浜みどり

北口寛人

伊藤勝正

委員 迎山志保

谷口俊介

山口晋平

松井重樹

天野文夫

吉岡たけし

樽谷彰人

岡つよし

委員 戸井田ゆうすけ

五島壮一郎

住吉寛紀

■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。

播磨臨海地域道路に必要な道路の機能（まとめ）

○アクセス機能（速達性・定時性）の強化

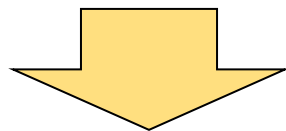
- ・ 播磨臨海地域にも阪神臨海部と同等の産業交通に耐えうる速達性、定時性に優れた自動車専用道路ラダーネットワークが必要

○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

○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



これらの機能の必要性について、本調整会議での議論を踏まえ、兵庫県幹線道路協議会において検討