

2020. 6. 30

畑 啓之

播磨臨海道 内陸・加古川ルートに決定される 東西方向交通緩和のため

新聞記事からは多少不確かではあるが、内陸ルートの通る地点を Google 地図上に描いてみた。

これを見ると、山陽電車の高砂駅近くを通過し、さらに神戸製鋼所の敷地内を通過する計画であるようだ。

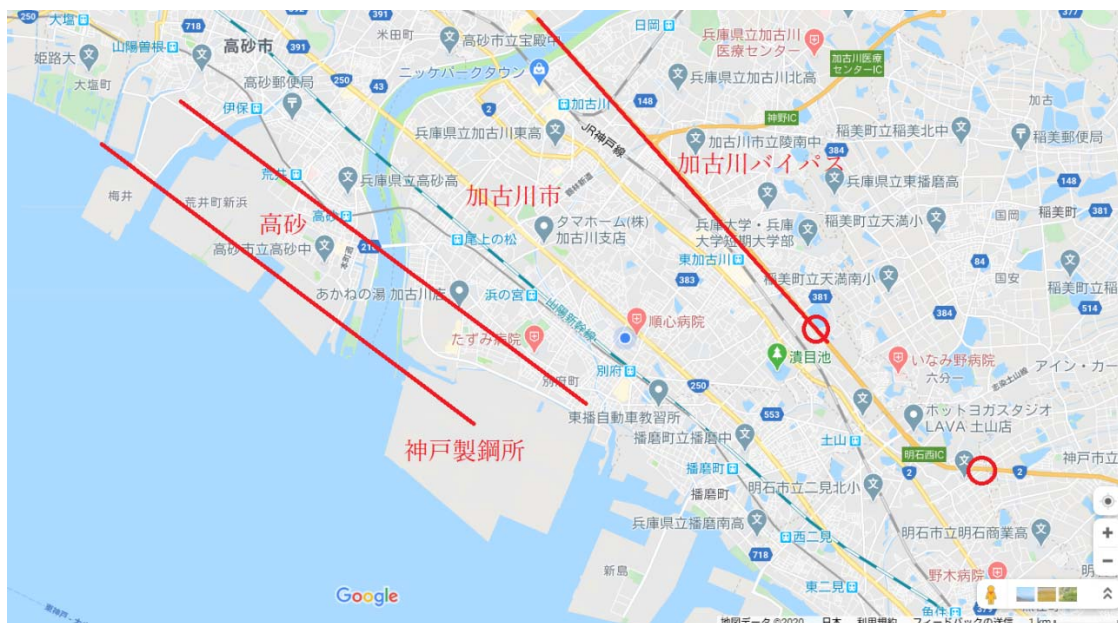
現在、東西方向の交通は、図に赤線で示した加古川バイパス（1970年開通）。その南に国道2号線。さらにその南に浜国道（明姫幹線、1980年開通）。そしてさらにその南に旧浜国道と4本の道が通っているが、この加古川ルートが増えると一気にさらに2本道路が増えることになる。

播磨臨海道が完成すれば、朝夕の渋滞はかなり緩和されることになるだろう。

関連ブログは次のアドレスにあります。

播磨臨海地域道路が開通すれば、ますます利便性向上が期待できる播磨南部地域

<http://www.alchemist.jp/Blog/191216.pdf>



播磨臨海道路 内陸・加古川ルートに

費用抑制、渋滞緩和に評価

神戸市西区と兵庫県太子町間の約50キロを結ぶ「播磨臨海地域道路」のうち、優先整備する約35キロのルートについて、国土交通省近畿地方整備局は29日、公表していた4案から、内陸を通り、東端で加古川バイパス(BP)に接続する「内陸・加古川ルート」を選定した。有識者委員会は、地元意見を最大限に尊重できるルートとして妥当性を強調した。事業化の時期は未定だが、今後、都市計画や環境影響調査などを進める。(30面に関連記事)

29日に大阪府中央区であった社会資本整備審議会道路分科会の近畿地方小委員会で示された。

播磨臨海地域道路は、兵庫県と播磨南部の市町などが約20年前から要望を続けてきた。慢性化する加古川、姫路の両BPの渋滞緩和や物流機能の向上が期待されており、第二神明道路、姫路市広畑区に設定した約35キロを優先整備する。

四つのルート案は大きく分けて内陸案と沿岸案があり、さらにそれぞれ東の接続部を加古川BPとする加古川案、第二神明からとする明石案があった。

地元尊重 明石ルート回避

8割が、地域や交通の課題解決に「効果的」という効果的」と回答したという。内陸案は沿岸案に比べて臨海部の事業所などから近く、神戸・大阪方面への所要時間短縮が期待されると評価された。さらに加古川案は、新設の加古川ジャンクションで加古川BP方面の国道2号西行きに接続され、付近の一般道路の渋滞緩和が見込まれるという。約500億円と4案で最も事業費が抑えられ、この点にも、同意が相次いだ。



委員会は、住民と事業所へのアンケート結果が示された。播磨臨海地域道路整備について、いずれも約

治岸案と比べ、騒音や大気汚染など環境への影響が懸念されること、同整備局は「今後の路線や構造の検討で影響を軽減させていく」と説明した。

委員長の山下淳・関西学院大教授は「ミニユニティの分断を危惧する声もある。国交省は丁寧で分かりやすい説明を続けてほしい」と話した。

住民意見などを踏まえた「計画段階評価」の手続きはこれで終了する。

(まどめ・竹本拓也)

神戸新聞 2020.6.30

播磨臨海道路 ルート決定

地元首長 一定の理解

29日に国が播磨臨海地域道路のルートとして選定した「内陸・加古川ルート」。昨年8月に四つのルート案が示された際は、立ち退きによる地域の分断や海の生態系への影響から明石市が「明石ルート」に反対を表明するなど沿線市町からさまざまな意見があったが、「内陸・加古川」に異論はなく、一定の理解が示された。(1面参照)

明石市の泉房穂市長は、明石ルートが回避されたことと「地元住民が反対しており、一貫して反対としてきた。それが反映されていることは確認できた」と述べた。ただ、新型コロナウイルス対応が最優先とされる情勢から「事業の優先順位を考え直すことも必要では」とくぎを刺した。

高砂市の臨海部には、神戸製鋼所など大手企業の工業地帯とともに住宅街も隣接し、環境への影響が懸念される。都倉達洋市長は「地元の納得を得られるルートの検討が細部にわたって必要になる」とした。



多くの車で混雑する加古川バイパス。国は播磨臨海地域道路の整備で通行量の分散を図る。加古川市平岡町新在家

加古川市の岡田康裕市長は「新たな土地利用の実現や地域の活性化など、市の発展に大きく寄与できると期待している」とコメント。費用負担の面などから内陸ルートを望んでいた姫路市の担当者は「渋滞緩和が課題の」国道250号近くを通ることになり、産業道路と生活道路の区分けも可能になる」と歓迎した。

(まどめ・竹本拓也)