

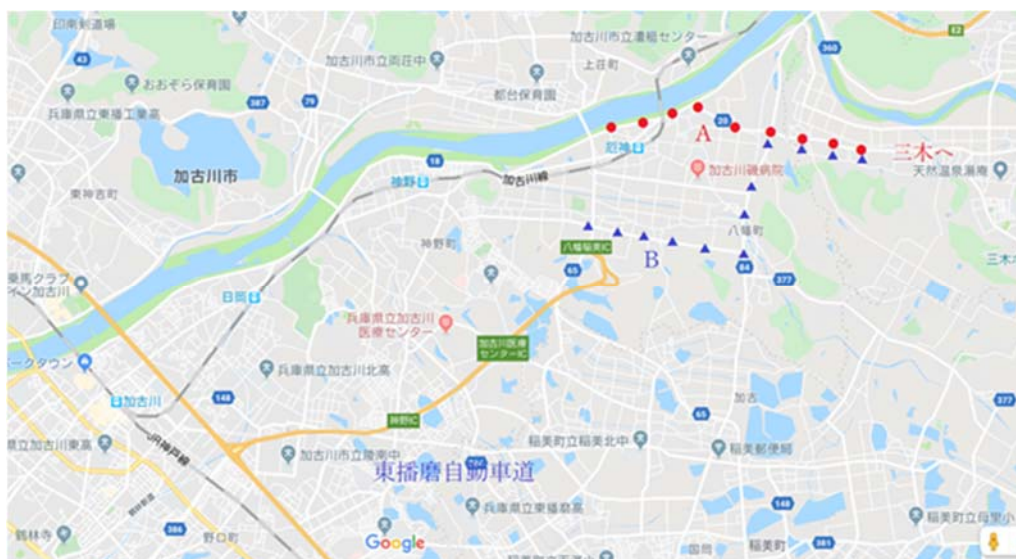
播磨臨海地域道路が開通すれば、ますます利便性向上が期待できる播磨南部地域

20～30年前には、加古川（西から高砂市－加古川市－播磨町－明石市と並ぶ）は東西の便は良いが、南北の便は極めて悪いと言われていた。朝の通勤ラッシュ時の南北道の渋滞は相当のものであった。

その渋滞も、右の東播磨自動車道路が開通し、かなり緩和された。かつては加古川や姫路から三木方面に向かう車は下の地図の赤丸を付けた道路を通過していたが、地図中 A で示したあたりは道が細くそこに大型車も通るためにそのすれ違いにも苦労し、常に多くの車がひしめいている状況であった。



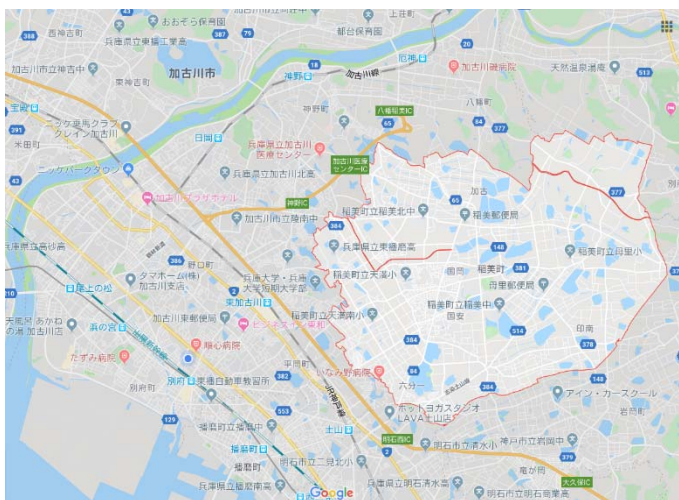
東播磨自動車道が八幡稲美ランプまで部分開通（2014年）したのちは、その車の流れは青三角を付けた大型車二台がすれ違える道路へと大きく変化した。そして現在、この東播磨自動車道は国道175号ランプまでの4年後の完成を目指し工事が進んでいる。この道路が全面開通した暁には、三木方面に向かう車は八幡北ランプで自動車道を降りることになるので、青三角で示した道路の交通量は激減するものと考えられる。



さらに、東播磨自動車道の国道 175 号ランプまでの開通により、加古川から兵庫県南部へのアクセスが大幅に良くなる。また、この道路は途中で山陽自動車道と交わるため、東西方向へのアクセスの大きな助けともなる。

最初に加古川では東西の交通の便は良く、南北の交通の便は悪いと記した。しかし、交通量の大幅な増加に伴い、この東西方向の交通も大きな障害をきたしている。国道 2 号線は常に渋滞状態であるし、通勤ラッシュ時には加古川バイパスや旧浜国道でも渋滞が起きている（加古川市を通る東西道は、北側より順番に加古川バイパス、国道 2 号線、旧浜国道）。

これを解決するために、播磨臨海地域道路の計画が進行中である。4 ルートが考えられているが、内陸ルートが選択できれば、今は農業地域である稲美町(右の地図参照)にも大きな変化が起こるものと考えられる。来年にはルートを決定?とあり、これは地域の将来に大きな影響を及ぼす決定となることだろう。なお、完成時期については新聞記事には記載されていない。



神戸新聞 2019年(令和元年)12月15日 日曜日

播磨臨海地域道路 国が四つのルート案公表

姫路—東播の大動脈 将来は

播磨灘沿岸を東西に結ぶ新たな大動脈として「播磨臨海地域道路」（神戸市西区一太子町、約 50km）の四つのルート案が、国土交通省から公表されました。2020年度中にも一つに絞り込まれ、大まかなルートが決まる見込みです。約20年前から要望を続ける兵庫県や地元自治体からは、「整備への大きな一歩」と歓迎する声が上がっています。どのような背景で計画され、どのような道路になるのでしょうか。（切貫滋巨）

渋滞緩和が目的 進出企業も整備要請

播磨臨海地域では東西を結ぶ要の加古川バイパス(BP)や姫路BPなどに交通が集中し、渋滞が慢性化しています。両BPが開通した1970年代以降、工場の進出や人口増などで交通量は急増。現在、交通量は加古川BPで1日9万4千台、姫路BPで11万7千台と、整備時の想定を各約5万台も上回っています。

渋滞によりさまざまな影響が出ています。死傷者を伴う交通事故率は加古川BPで県内平均

(自動車専用道路)の2.5倍以上。事故の8割が追突で、多くは渋滞が原因と考えられます。

また、沿線地域には神戸製鋼所など大手企業の製造拠点が集積。企業からは「渋滞によって生産活動への影響が出ている」との声が上がっています。新たな道路が開通し物流機能が強化されれば、さらなる工場進出も見込めます。

コストや効果 各ルートに長短

地元からの要望を受け、国交省は第二神明道路—姫路市広畑区間に設定した3区間を優先し

て整備する方針を決め、18年には片側2車線の自動車専用道路とすることを決めました。

今年8月に示されたルート案は約1.4%の幅のある带状で内陸案と沿岸案の2種類。それぞれ東端の第二神明との接続部に向かって、加古川市か播磨町を通り北上する「加古川ルート」と、播磨町と明石市を通り北上する「明石ルート」があります。播但連絡道路とは姫路ジャンクション（JCT）で接続します。

内陸案のメリットは、BPにアクセスしやすく大阪・神戸方面への所要時間が短い点などで、渋滞緩和効果が期待されること。デメリットは一部で市街地を通るため、大気汚染や騒音など生活環境への悪影響が懸念されることです。

沿岸案は海の上や工業地を主に高架で走らせる想定です。内陸案に比べて生活環境への影響範囲が小さいのですが、渋滞緩和の効果などが内陸案に劣り、建設費は約1.5倍です。

第二神明との接続については、加古川、明石ルートとも明石西インターチェンジ（IC）には直接つなげません。現在も周辺で頻繁に起きる渋滞に拍車をかける恐れがあるからです。

住環境や生産活動巡り 地元自治体に思惑

地元自治体のうち、明石市の泉房穂市長は明石ルートについて「立ち退きで地域の分断などが懸念される」と反対を表明。播磨町の清水ひろ子町長も「明石ルートは住環境への影響が大きい」とやや慎重な発言をしています。

一方、加古川市の岡田康裕市長は加古川ルートを積極的に受け入れる姿勢です。高砂市の登幸人市長は市内の工場地帯を通る内陸案について生産活動への影響を気にしています。姫路市は国道250号の渋滞緩和にはより効果が高いとして内陸案を支持しています。

国は住民アンケート結果などを踏まえて大まかなルートを決め「計画段階評価」を完了した後、各市町で詳細なルートなどを検討する都市計画決定に向けて話し合います。議論がスムーズにいくとは限らないことを踏まえ、専門家によると「道路の完成に向け、現段階はまだ5合目くらい」。ここ数年、整備に向けて計画は順調に前進してきましたが、事業化までに越えなければならないヤマ場はまだ多そうです。



長所・短所の比較

	加古川ルート	内陸・明石ルート	沿岸・加古川ルート	沿岸・明石ルート
生活環境への影響	集落・市街地を通過するため、大気や騒音への影響が懸念される	内陸ルートより影響範囲は少ない	他家に比べ影響範囲は少ない	
支障となる建物	家屋 約240棟 工場など 約240棟	約330棟	約170棟	約60棟
交通事故の削減	バイパス、南北道路の渋滞緩和で事故削減が期待できる	新ルートへの交通転換は限定的。事故の削減効果は内陸に比べて劣る		
コスト	約5900億円	約6200億円	約9300億円	約9500億円

※国土交通省近畿地方整備局の有識者委員会を示された資料から抜粋。

播磨臨海地域道路を巡る経過と今後の流れ

1998年	播磨沿岸の市町が「播磨臨海地域道路網協議会」を結成	計画段階評価
2007年	事業化に向けた調査費を国が計上	
13年	優先整備区間の調査を国が開始	
16年	第二神明道路-姫路市広畑区に設定した3区間を優先整備する方針を国が決定	
17年	事業化に向けた概略ルートや構造の検討を国が開始	
18年	第二神明道路-姫路市広畑区間を片側2車線の自動車専用道路とする整備方針を国が決定	
19年	四つのルート案を国が示し、住民らの意見を聴くアンケート実施	
20年?	ルート帯の決定	

都市計画・環境アセスメント

新規事業採択時評価

事業化

用地買収や工事