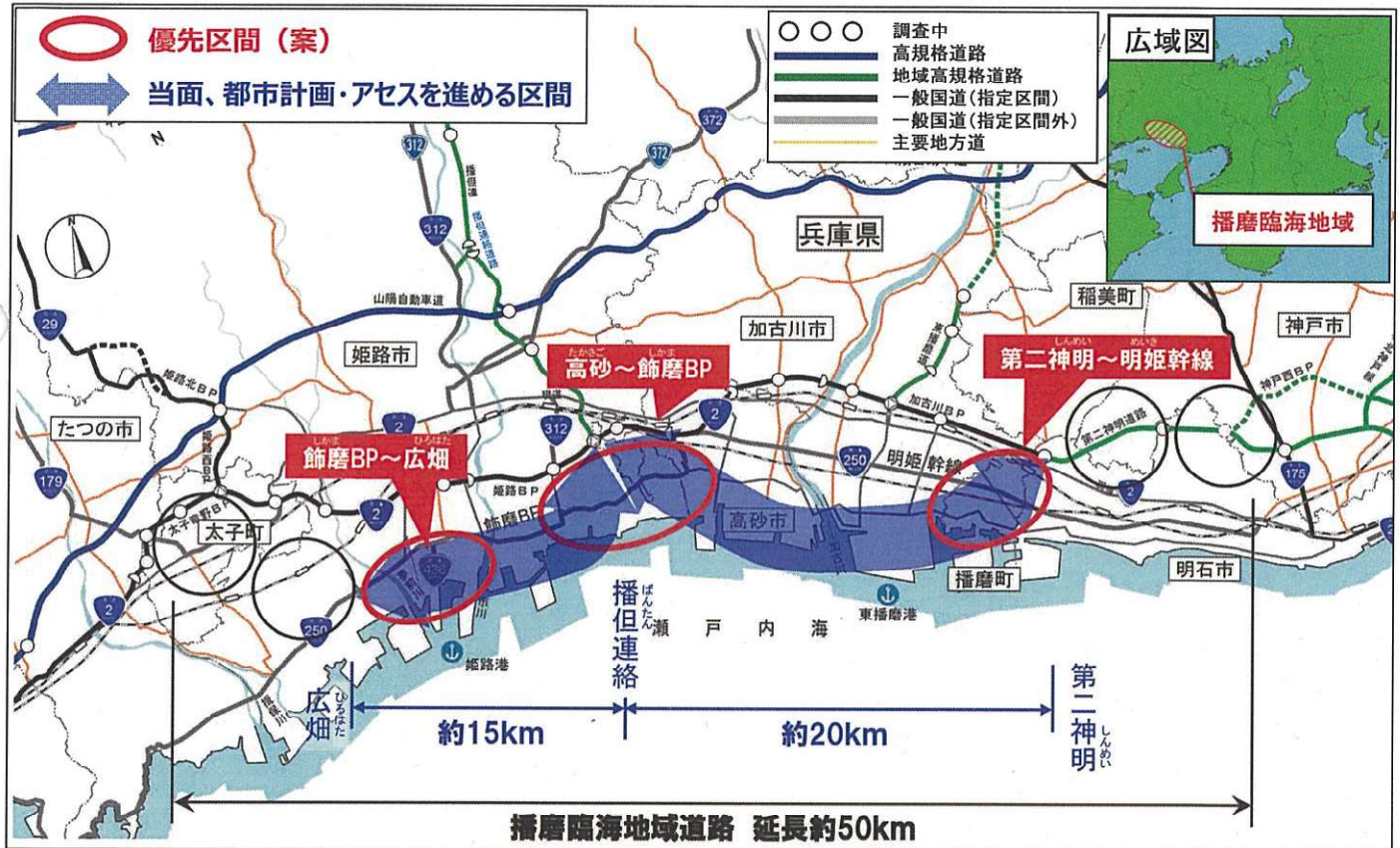


播磨臨海地域道路

事業区間: 兵庫県神戸市西区こうべにし～姫路市ひめじ広畑区ひろはた

延長: 約35km



- ・平成25年12月に優先区間の絞り込みに向けた検討着手。
- ・平成28年5月に優先区間を絞り込み、当面、都市計画・アセスを進める区間を設定。
- ・平成29年12月～平成30年2月に、地域、道路・交通の状況と課題等について、地域の皆様からの意見を聴取。
- ・令和元年8月に第3回地方小委員会を開催し、対策案について審議し、10月から計画に際し、重視すべき事項について地域の皆様からの意見を聴取。
- ・次回の地方小委員会において対策方針案について審議を行う予定。

播磨臨海地域道路のルート帯案 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
政策目標	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
	製造業の活性化、投資促進	・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》
観光周遊の促進	製造業の活性化、投資促進	・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るため、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	・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。
交通安全の削減	交通安全の削減	・国道2号BPPにおける渋滞解消による追突事故の削減	・国道2号BPP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BPP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BPP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。
	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	・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BPP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。
その他	生活環境への影響	・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。
	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。	・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、内陸ルートに比べて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、他案に比べて影響する範囲は少ない。
	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BPPと臨海部をつなぐ南北道路の主要渋滞箇所