

第 2 章 播磨臨海地域の概要

第2章 播磨臨海地域の概要

2-1 播磨臨海地域の特徴

(1) 土地利用と人口

- ① 播磨臨海地域の北部は中国山地、南は播磨平野が広がり、瀬戸内海に属する播磨灘に面し、市川、揖保川、加古川などが流れる。
- ② 姫路市と加古川市の臨海部を中心に市街地が構成され、加西市、加古川市、揖保川・市川には農耕地が多く分布している。

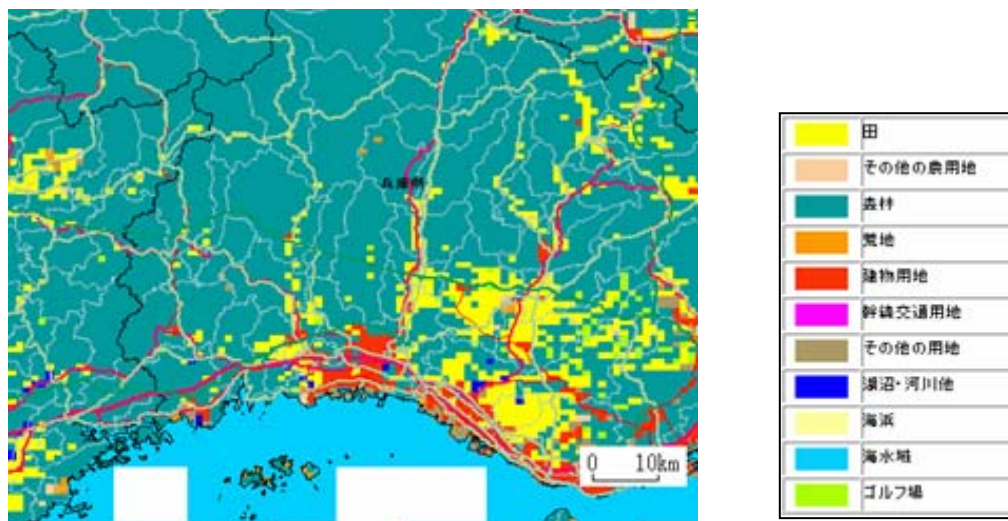


図 播磨地域の地勢

(2) 播磨臨海地域の人口の動向

- ① 姫路市を中心に、南部の国道2号の周辺に人口が集中している。

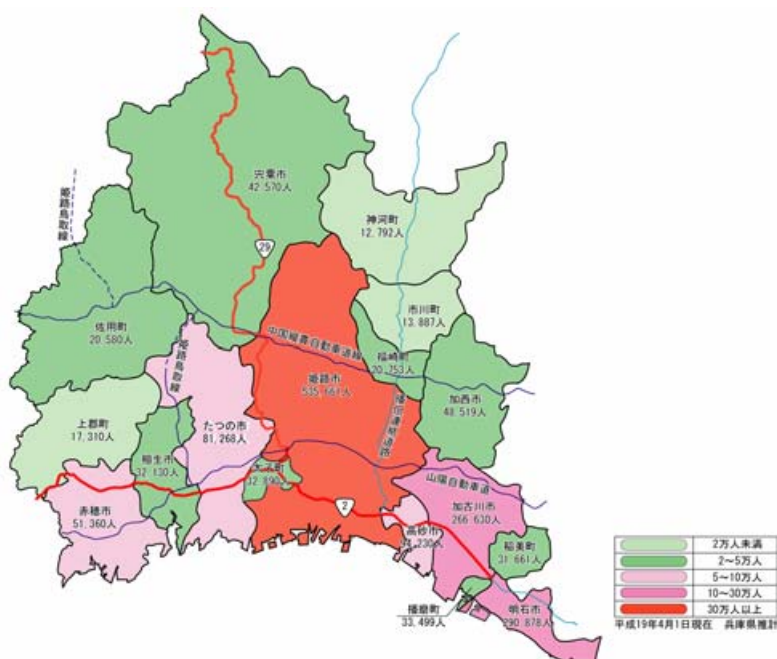
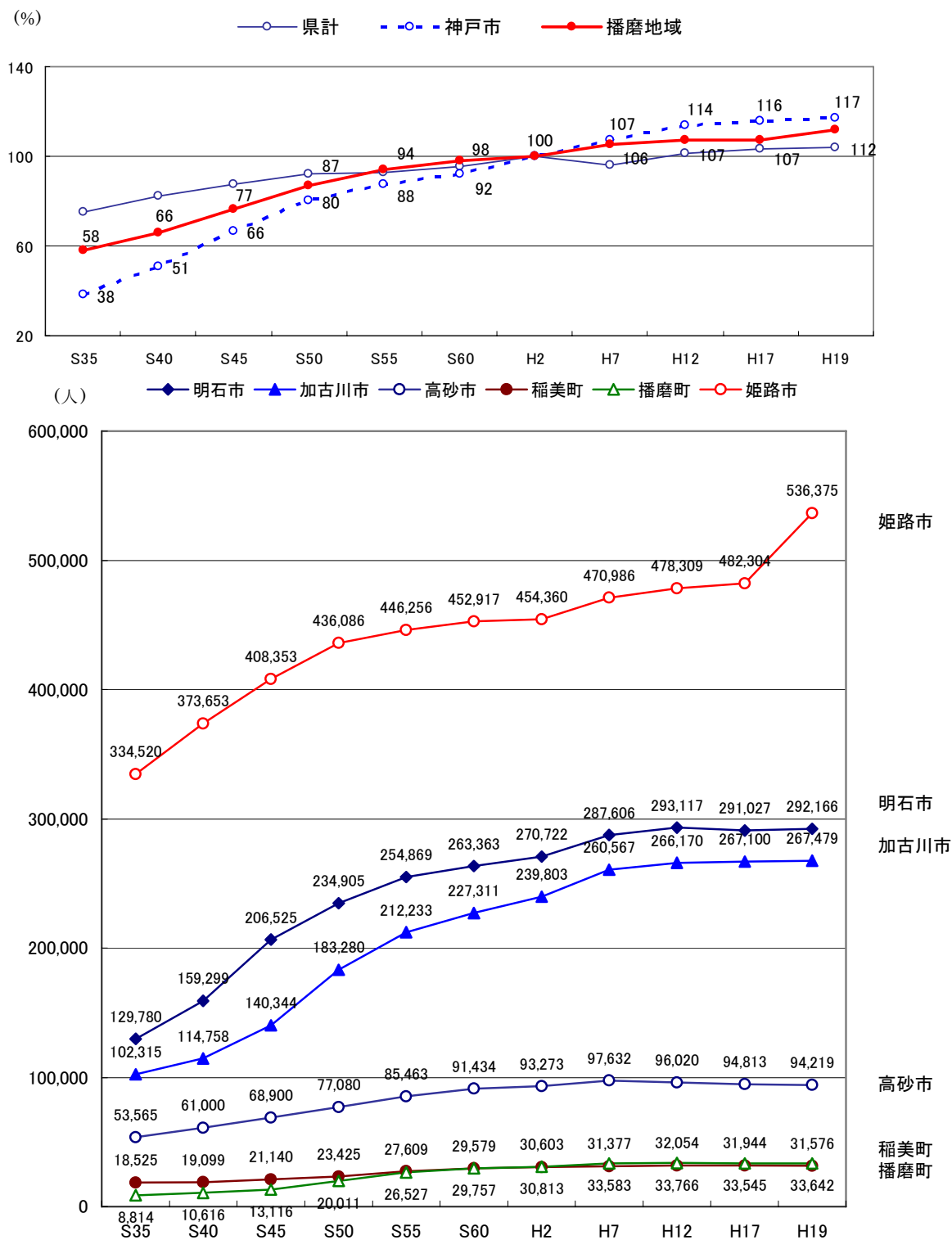


図 播磨地域の地域別人口分布

【人口の推移】

- ① 平成2年から約17年間で播磨臨海地域の人口は約12%の伸び、兵庫県平均の約4%を上回っている。
- ② 特に姫路市、明石市、加古川市の人口は昭和35年から一環して増加している。



※ 姫路市は平成18年に市町村合併により人口が増加

図 市町別人口の推移

(3) 播磨臨海地域の面積・人口と製造品出荷額

- ① 播磨臨海地域の面積・人口は京都、仙台、広島と同程度である。
- ② 播磨臨海地域の製造品出荷額は、東京 23 区をしのぐ約 5 兆円となっており、他の政令指定都市を凌駕する「ものづくり」の実力を持っている。

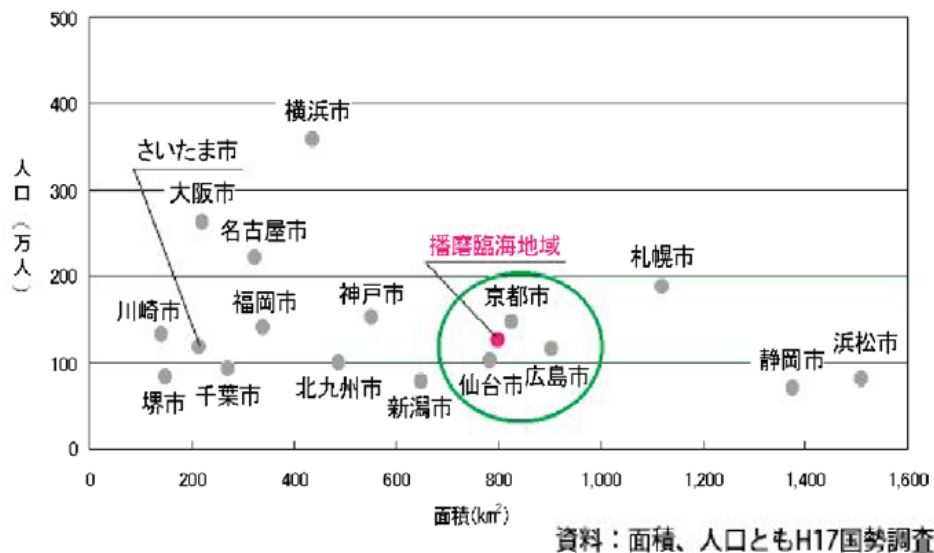


図 播磨臨海地域の面積・人口



図 播磨臨海地域の製造品出荷額

(4) 播磨臨海地域の商業販売額

- ① 平成16年の播磨臨海地域の商業販売額は、約1.1兆円であり、平成9年以降は減少傾向にある。
- ② 播磨臨海地域では、姫路市(約5,600億円)、加古川市(約2,400億円)、明石市(約2,200億円)の販売額が多く、3つの商圏が形成されている。

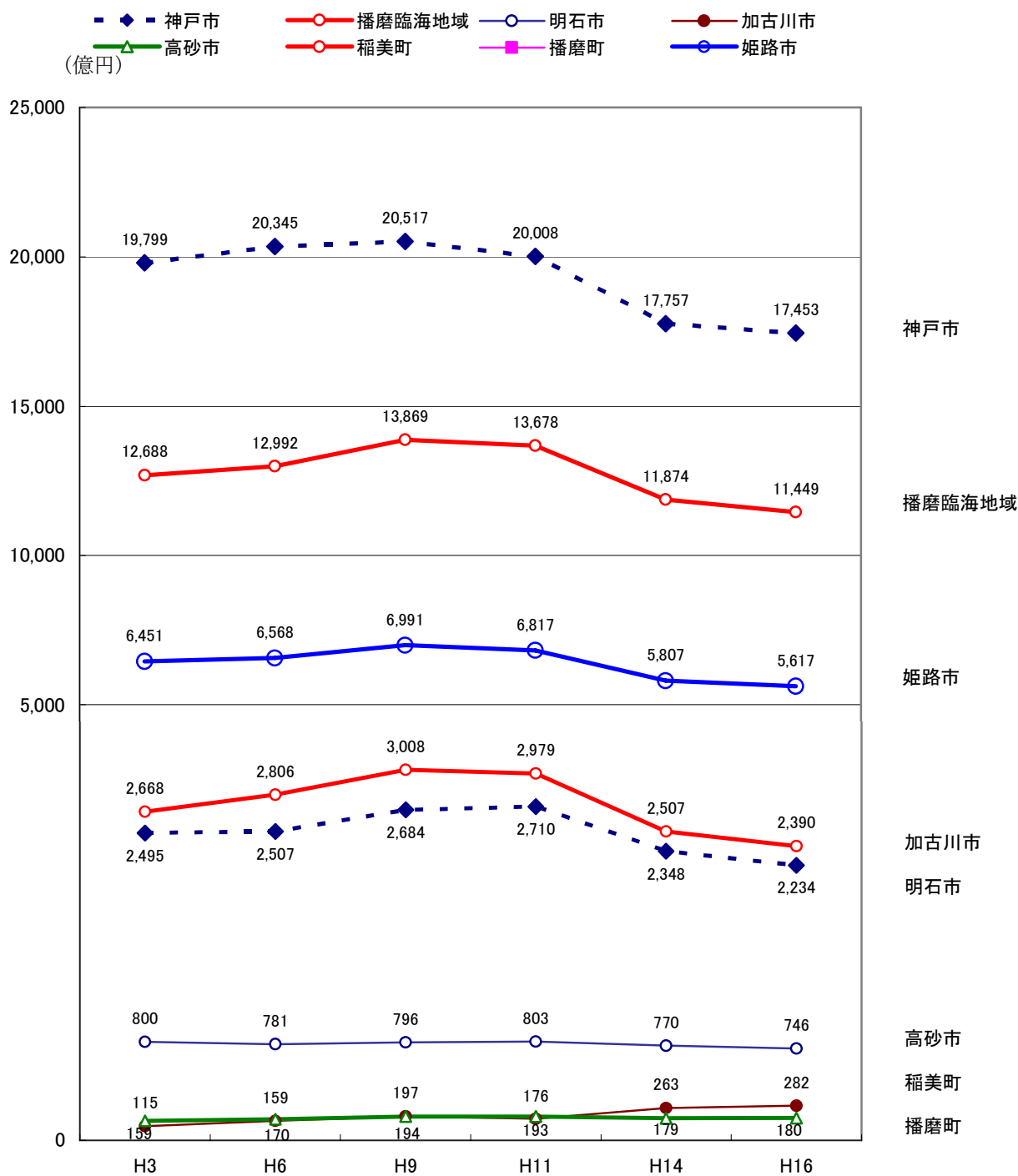


図 播磨臨海地域の商業販売額の推移

(5) 輸出入額の推移

- ① 播磨臨海地域は重厚長大型の産業が中心であり、姫路港の平成 18 年の輸出額は 1,950 億円、輸入額は 3,235 億円である。
- ② 播磨臨海地域を支える姫路港、東播磨港の取扱量は、兵庫県の港で 2 番目、3 番目に多く合計で 34%を占めている。

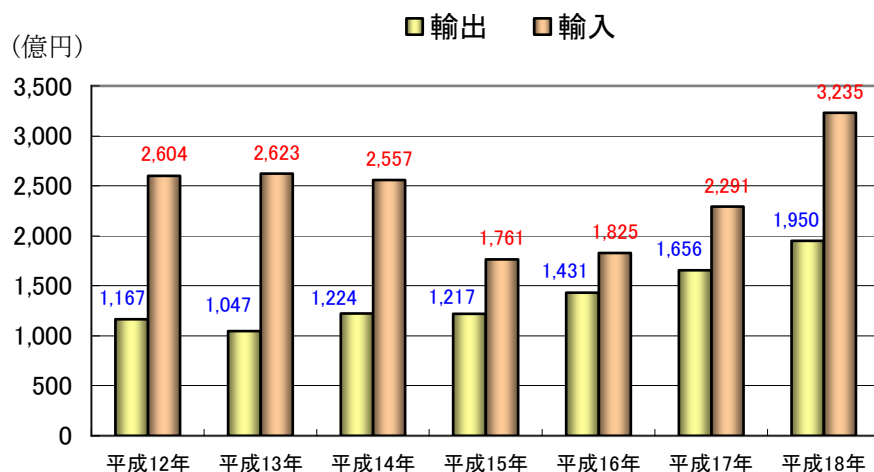


図 姫路港の輸出入額の推移

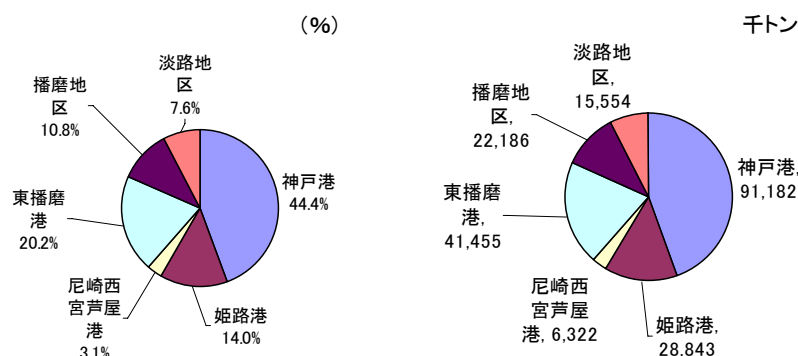


図 兵庫県内の港別の取扱量（平成 18 年）

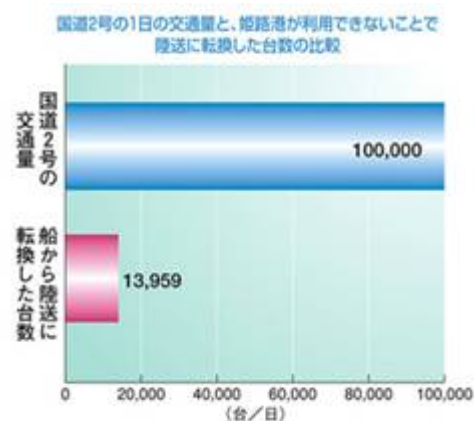
【参考】

姫路港が機能することによって、「自動車交通量(貨物車)の抑制」や「物流コストの低減」に役立っています。

現在姫路港で取り扱われている貨物が仮に神戸港に振り返られたとすると、姫路港の貨物量を陸送するために必要な貨物車の台数は約 14 千台/日になる。

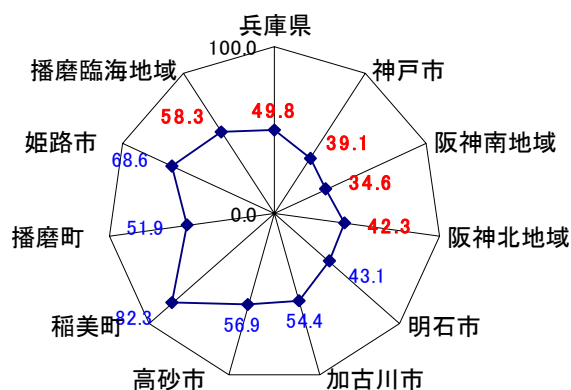
神戸と姫路間の主要道、国道 2 号の交通量は 1 日 9 ～ 10 万台であり、14%も交通量が増加することになる。また陸送で生じる時間ロスやガソリン代等を計算すると年間 425 億円もの社会的な負担がかかる。つまり姫路港が機能することで、その社会的な負担を回避している。

資料：姫路港 ポートセールス 推進協議会



(6) 播磨臨海地域の自動車保有水準

- ① 平成 17 年の兵庫県の自動車保有率 49.8%に対し、播磨臨海地域は 58.3%、特に姫路市は 68.6%と高い保有水準にある。
- ② 特に稲美町は 82.3%と非常に高い保有水準にある。
- ③ 播磨臨海地域の各自治体の自動車保有数は、一環して増加傾向にある。



(注) 自動車：登録自動車計+軽自動車（四輪乗用・四輪貨物）平成 18 年

図 播磨地域の市町別自動車保有率

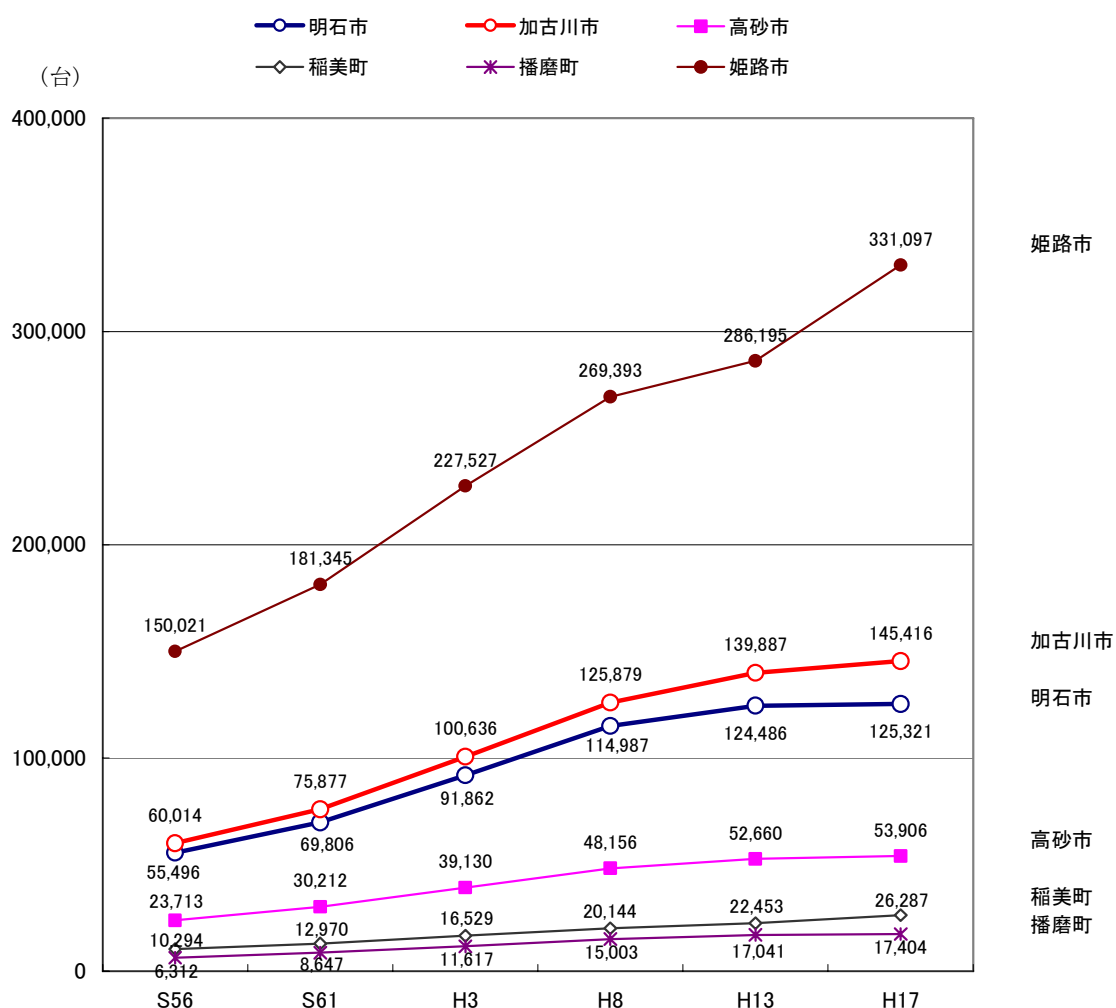


図 播磨臨海地域の市町別自動車保有台数の推移

(7) 年間観光入込み数

- ① 兵庫県の観光入込み数のうち、播磨臨海地域（東播磨、中播磨）は約 15%を占めている。
- ② 特に姫路城を抱える姫路市の入込み数は、昭和 55 年以降急激な伸びを示している。

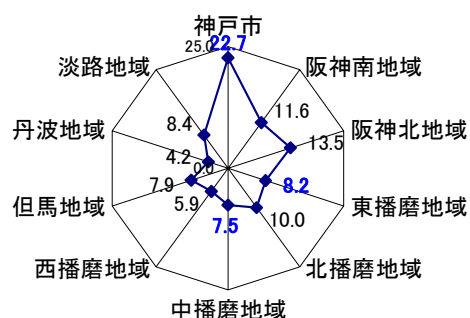
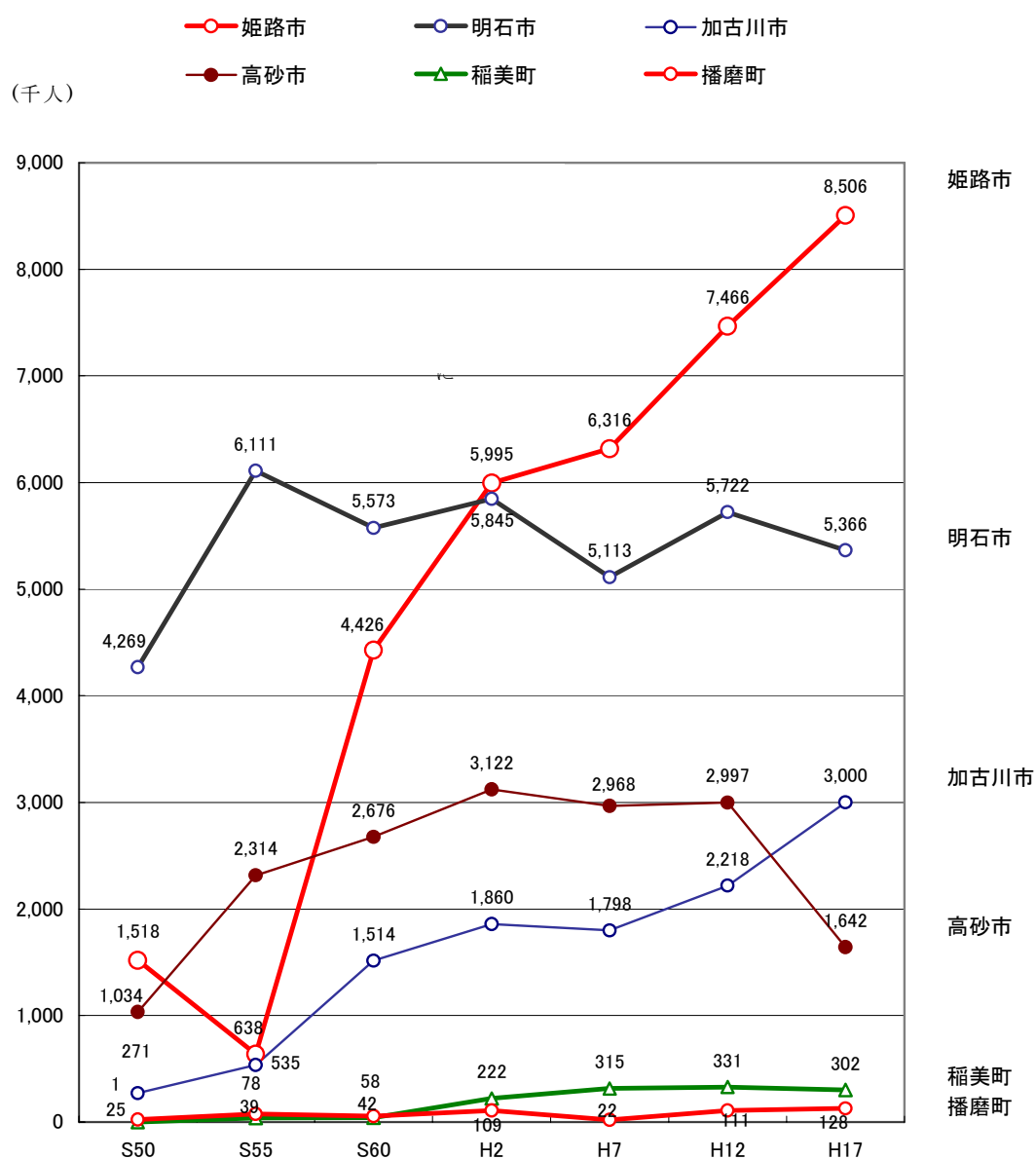


図 兵庫県の地域別
観光入込み数構成比



平成 5 年：姫路城がユネスコの世界遺産リストに登録

図 播磨臨海地域内の市町別年間観光入込み数の推移

- ③ 播磨臨海地域では旧山陽道に大久保宿、加古川宿、御着の宿、今宿などの宿場町の名残りが残っており、国や県指定する文化財を所蔵する神社・仏閣も多く立地している。



図 昔の主要街道と歴史遺産の分布

2-2 播磨臨海地域における自動車交通の現況と課題

2-2-1 播磨臨海地域における交通の現況

(1) 播磨臨海地域の幹線道路、鉄道、港湾、空港

- ① 播磨地域の幹線道路は東西の動脈として中国道、山陽道、国道2号があり、南北には国道29号、179号、国道373号が連絡している。
- ② 国道29号は姫路－鳥取を連絡する最短距離のルートである。
- ③ 播磨臨海地域の新幹線停車駅は、西明石駅、姫路駅、相生駅の3つがある。
- ④ 播磨臨海地域には特定重要港湾の姫路港、重要港湾の東播磨港がある。
- ⑤ 播磨臨海地域に近接して神戸空港、大阪国際空港、関西国際空港がある

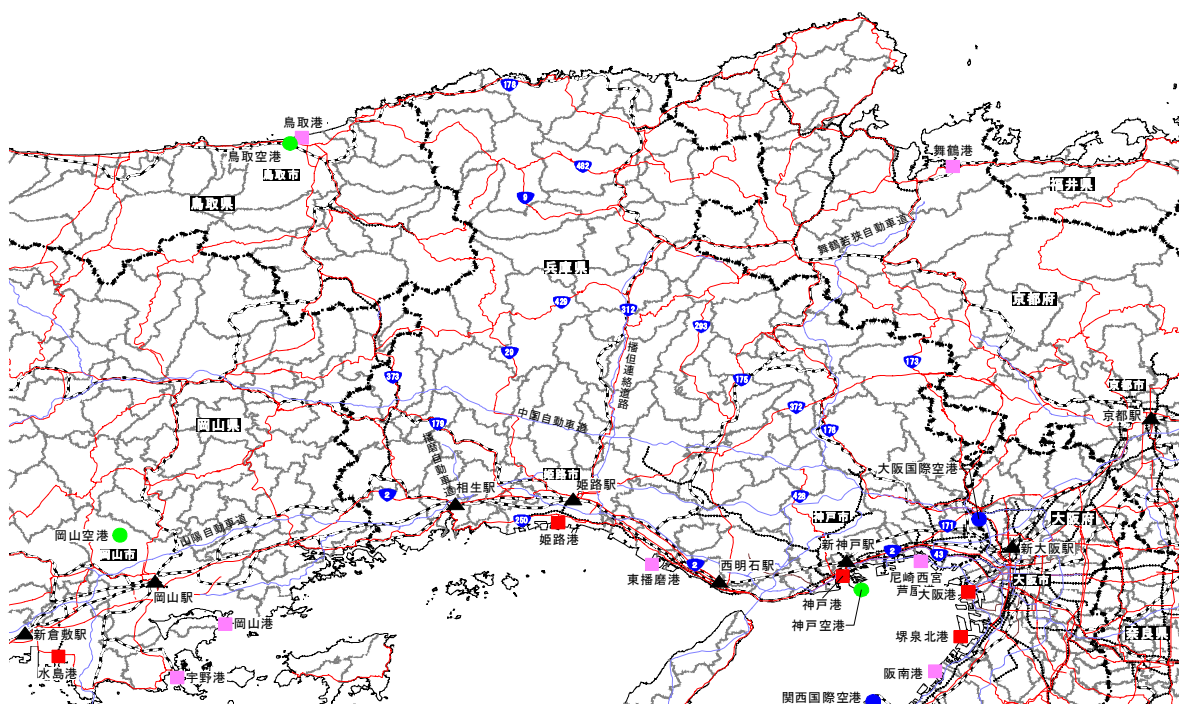


図 幹線道路と鉄道、港湾、空港の現況

(2) 播磨臨海地域の地理的条件

① 播磨臨海地域は、産業の国内外への流通ルートとして地理的に有利な位置にある。

- ・ 少ない自然災害
- ・ 豊かな大河と平野
- ・ 山陽軸の要
- ・ 山陰への玄関
- ・ 京阪神の一翼
- ・ アジア等への窓

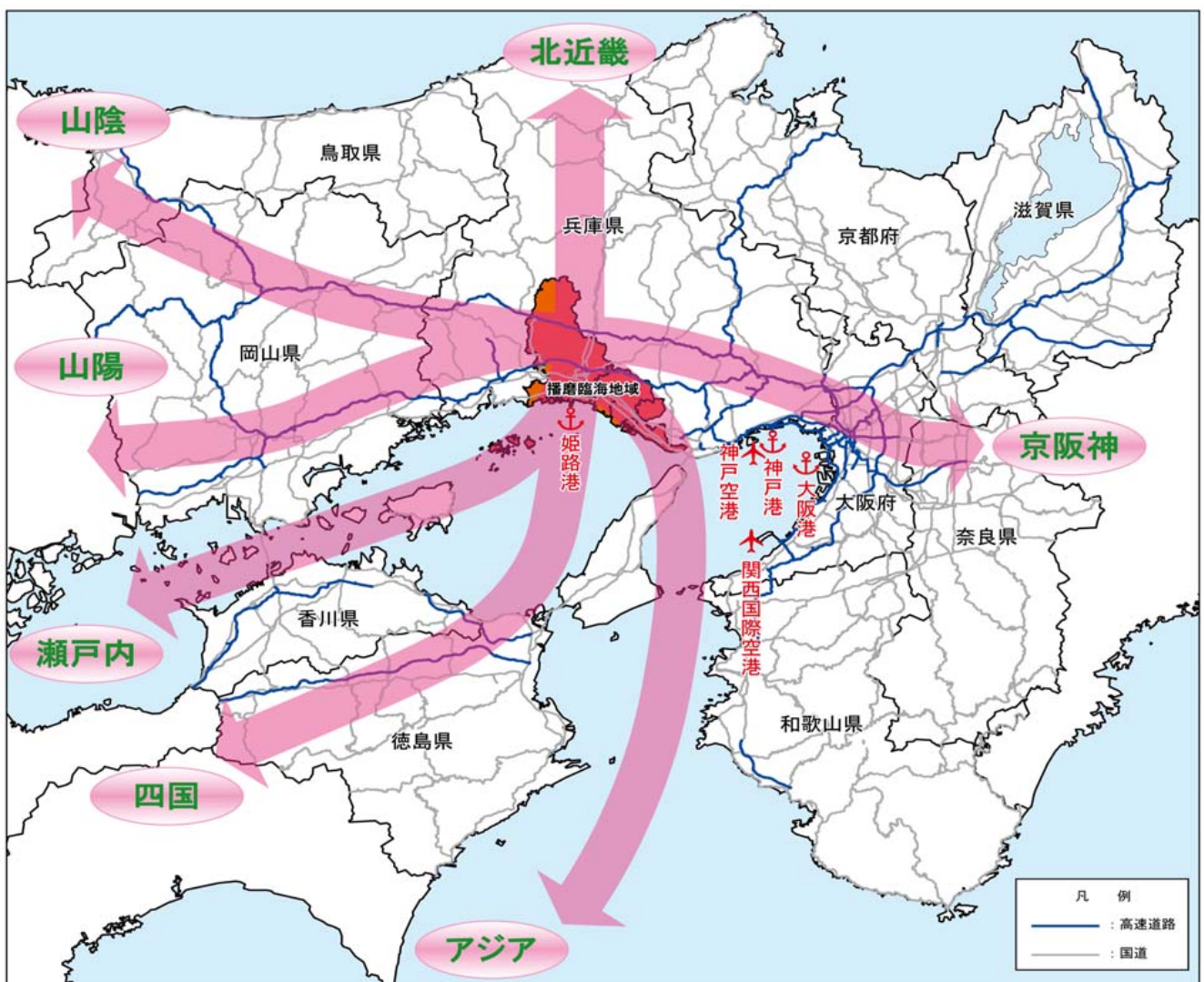


図 国内外への流通ルート

(3) 道路交通の現況と課題

① 臨海部から多くの大型車交通が発生する。

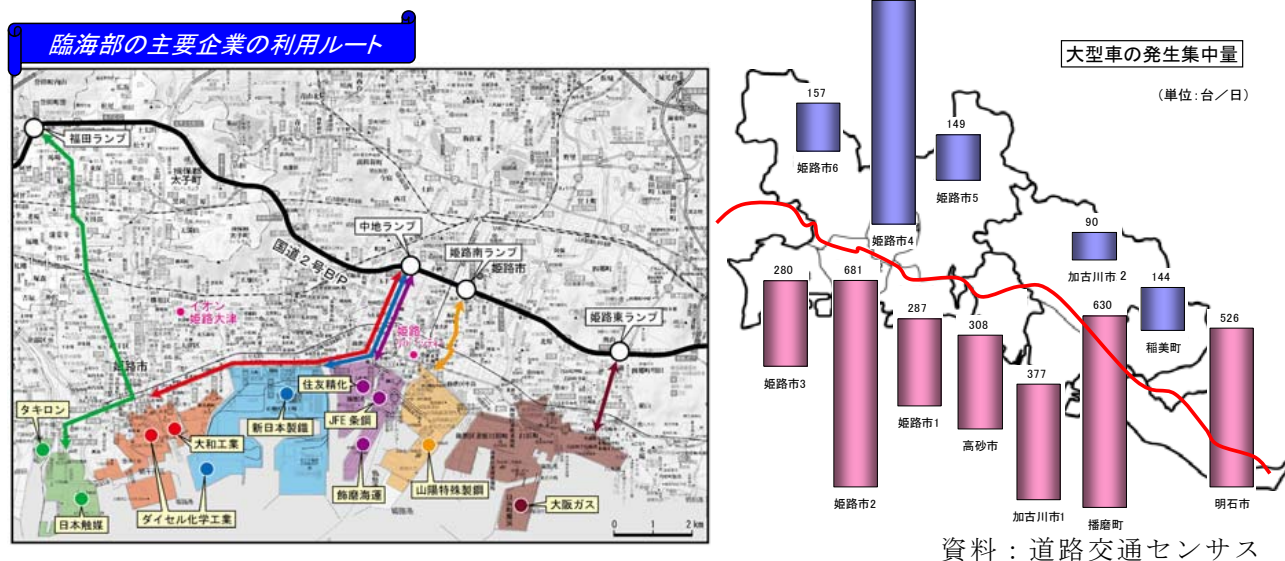


図 臨海部の主要企業の利用ルート

② 東西の交通流動を担っている国道2号バイパスは、道路交通容量の2倍の交通需要がある。

容量の2倍を超え、慢性的な渋滞が発生

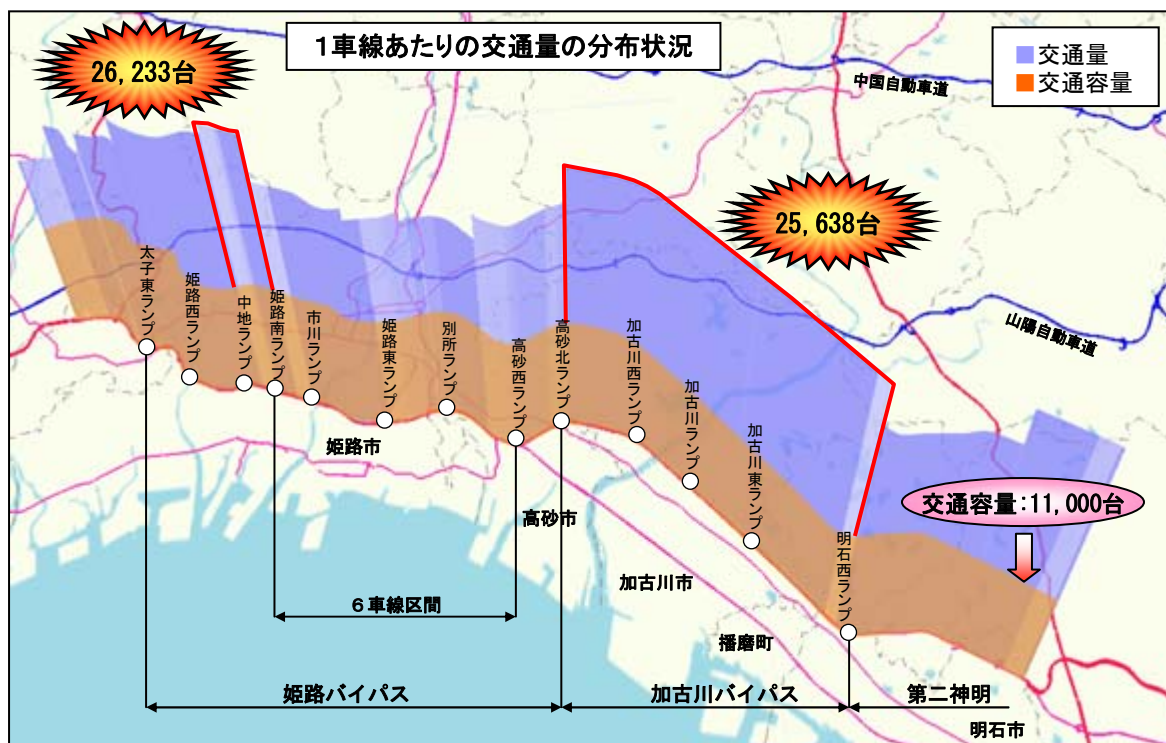
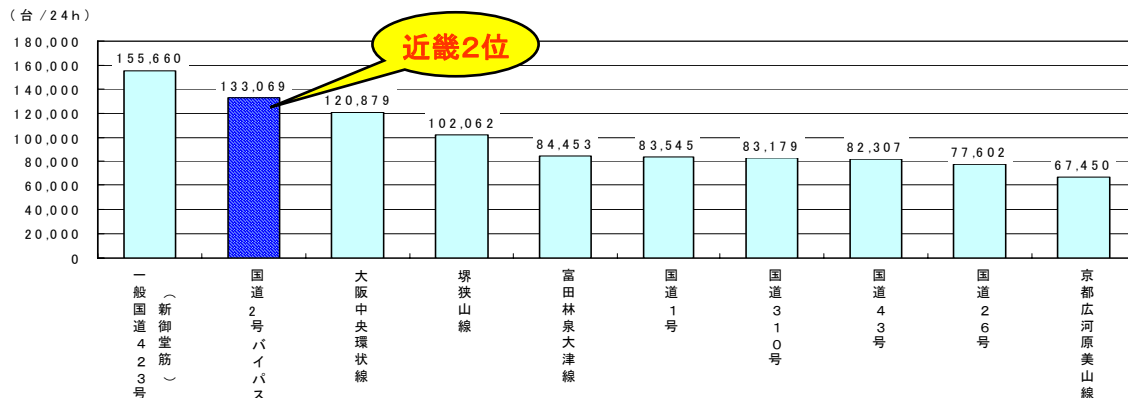


図 国道2号バイパスの道路交通容量と交通量

③ 国道2号バイパスは、近畿では2番目に多い交通量である（全国4位）



渋滞写真（加古川西ランプ～高砂北ランプ）

渋滞写真（姫路東ランプ～市川ランプ）

図 渋滞状況（その１）

④ 幹線道路だけでなく、周辺道路・南北道路までもが慢性的に渋滞しており、平成 18 年の渋滞損失時間は神戸市の約 2 倍となっている。

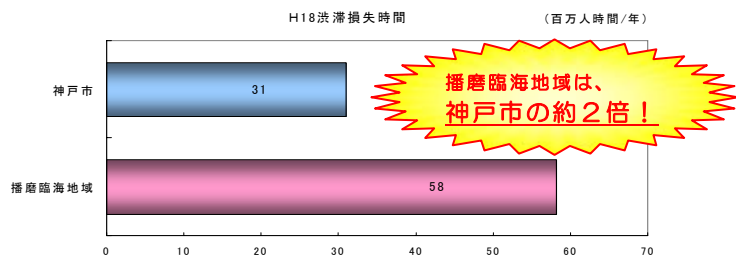


図 渋滞状況（その2）

- ⑤ 姫路バイパスにおける年度毎の交通量の推移は増大傾向にある。
- ・交通量の増加に伴い、平均走行速度は低下傾向にある。
 - ・平成 12 年 12 月に姫路バイパス（有料区間）の無料化を実施し、交通量が大幅に増加。

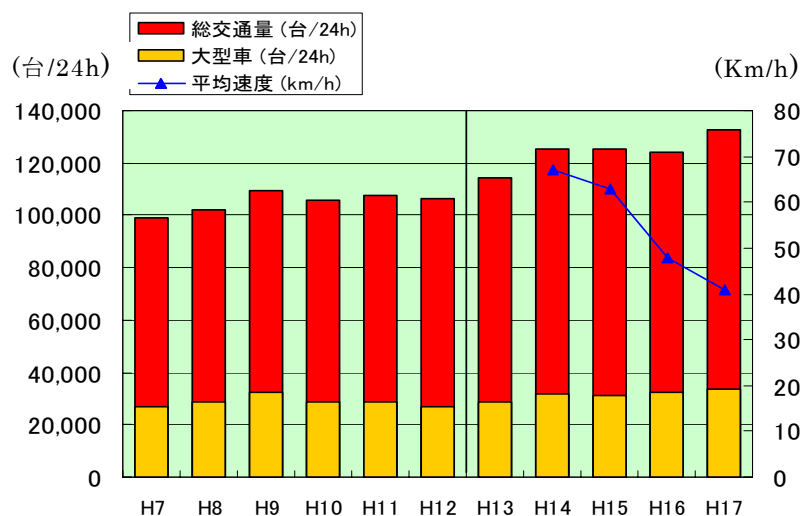


図 渋滞状況（その 3）

- ⑥ 国道 2 号バイパスの渋滞の影響が周辺的生活道路にも及んでいる。
- ・臨海部から多くの大型車交通が発生しており、これらの大型車が国道 2 号バイパスに向かうためには、生活街路を経由しないと行けない。



渋滞写真（姫路東ランプ付近）

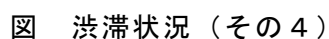


渋滞写真（中地ランプ付近）



渋滞写真（明石西ランプ付近）

-



- ⑧ 播磨臨海地域における1万人当たりの交通事故発生件数は神戸市の約1.4倍、全国平均の2倍弱と高くなっている。

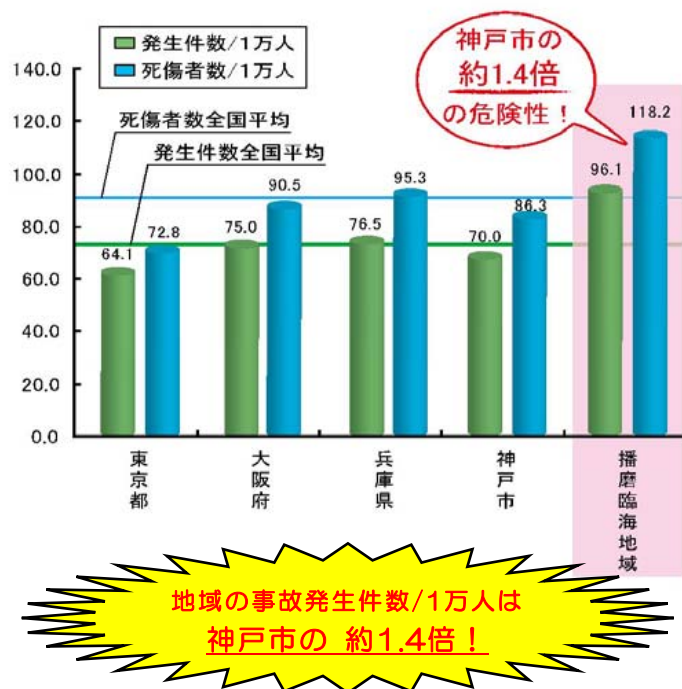


図 交通事故発生状況



写真 沿道状況

2-2-2 播磨臨海地域道路の概要

(1) 播磨臨海地域道路網の構想

平成19年3月に地方自治体で構成される播磨臨海地域道路網協議会の提案として、延長約50kmにわたる播磨臨海地域道路網のルート案が公表されている。

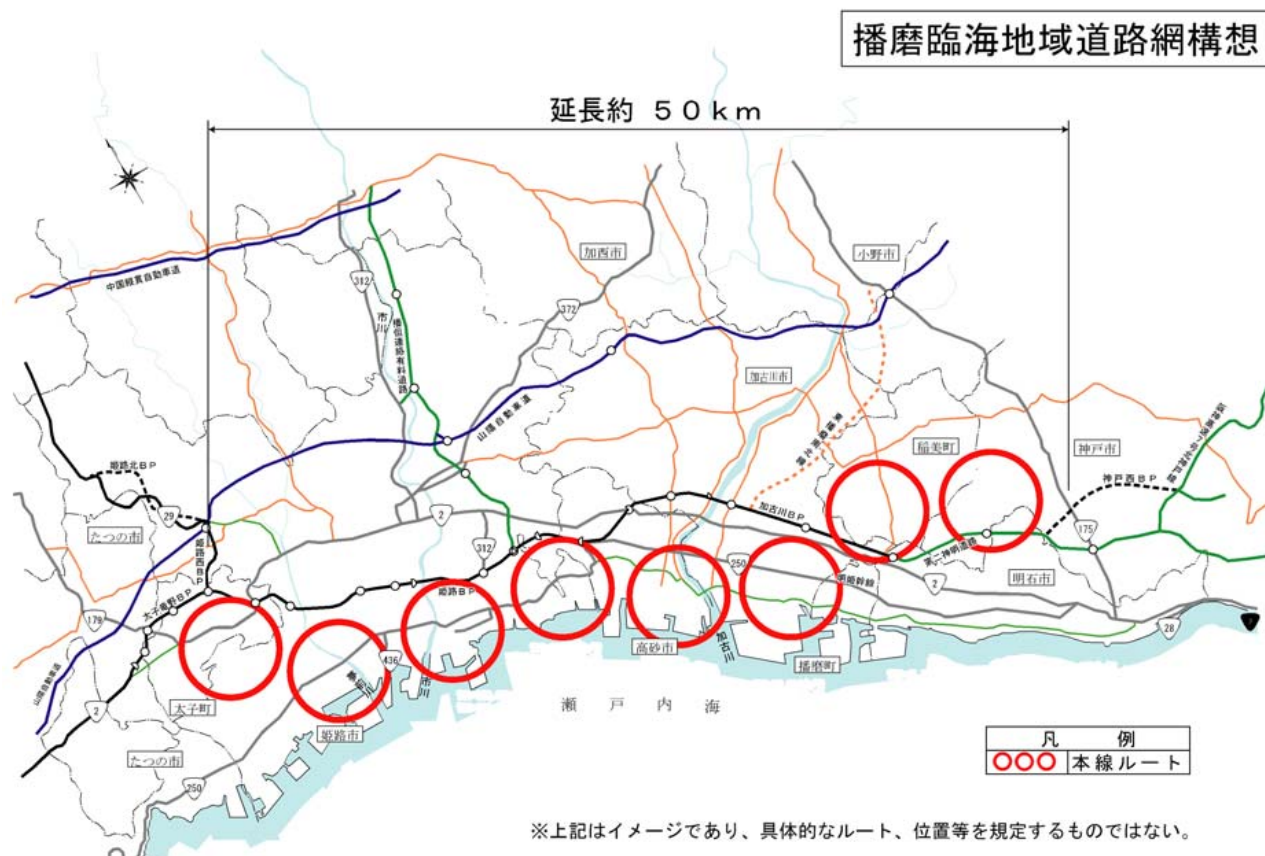


図 地域より提案されている播磨臨海地域道路網の構想ルート

（２）播磨臨海地域における道路交通課題の改善策

播磨臨海地域における道路交通課題に対し、抜本的な改善策として、

①山陽道への転換 ②国道２号バイパスの拡幅改良 ③国道２５０号のバイパス整備 ④国道２号バイパスのバイパス整備等が考えられるが、それぞれにメリット・デメリットがあるため、地域の実情を踏まえた対策が求められる。

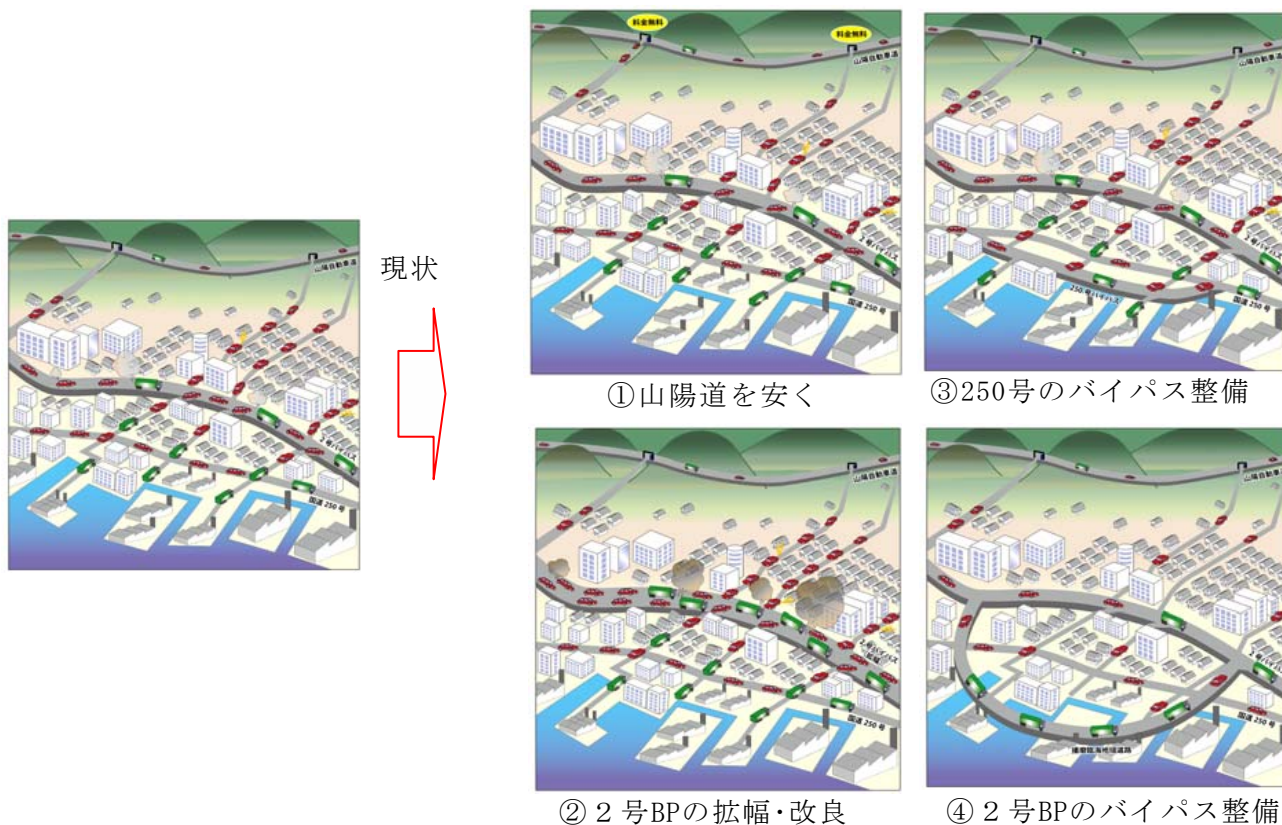


図 考えられる抜本的な改善策

(3) 播磨臨海地域道路の整備効果

国道2号バイパスの更なるバイパスルートとして、播磨臨海地域道路を整備した場合の効果や、移動利便性の向上、安全・安心の確保、生活環境の改善が考えられる。

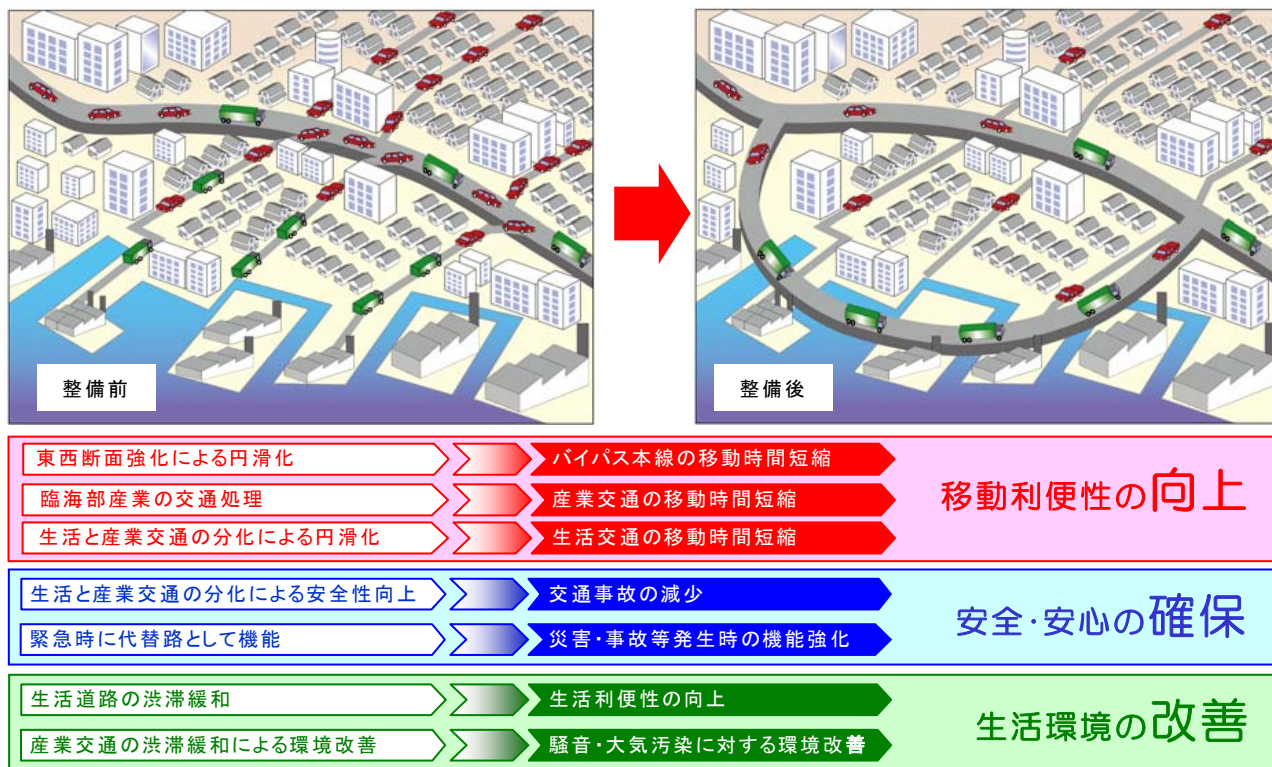


図 整備効果