

令和 5 年 10 月 24 日
建設常任委員会資料

道 路 整 備 に つ い て

土 木 部

目 次

1	道路整備の進め方	3
	(1) 基本方針	3
2	道路整備の取り組み状況	4
	(施策1) 県土の骨格となる高規格道路ネットワーク等の充実強化	4
	(施策2) 地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備	15
	(施策3) 都市の環境改善等に資する道路整備	18
	(施策4) 発災後の迅速な復興を支える緊急輸送道路等の機能強化	19
	(施策5) 安心安全な暮らしを実現する道路整備	24
	(施策6) 道路施設の計画的・効率的な老朽化対策	27
	(施策7) 次世代を見据えた道路整備	29
参考	道路整備の現況	31
	(1) 道路整備の現況	31

1 道路整備の進め方

(1) 基本方針

兵庫県では『ひょうごビジョン 2050』で描いた兵庫のめざす姿である『躍動する兵庫』の実現に向け、「人の流れを生み出す」「一人ひとりに寄り添う」「新しい時代の力を育む」の3つの視点により社会基盤整備を推進している。

道路は、県土の骨格となるとともに県民生活を支える重要な社会基盤であり、この3つの視点のもと7つの施策に体系づけ、道路整備を推進していく。

視点:人の流れを生み出す

- 施策1 県土の骨格となる高規格道路ネットワーク等の充実強化
- 施策2 地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備
- 施策3 都市の環境改善等に資する道路整備

視点:一人ひとりに寄り添う

- 施策4 発災後の迅速な復興を支える緊急輸送道路等の機能強化
- 施策5 安全安心な暮らしを実現する道路整備
- 施策6 道路施設の計画的・効率的な老朽化対策

視点:新しい時代の力を育む

- 施策7 次世代を見据えた道路整備

「躍動する兵庫、新時代への挑戦」へ 3つの視点

新しい時代の力を育む

- ・カーボンニュートラルの実現
- ・大阪湾ベイエリアの活性化
- ・社会基盤DXの推進
- ・次世代を見据えた道路整備(施策7)など



人の流れを生み出す

- ・高規格道路ネットワークの充実強化(施策1)
- ・地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備(施策2)
- ・港湾の機能強化・利用促進
- ・空港の有効活用・利便性向上
- ・県民の移動を支える公共交通の維持・活性化
- ・都市の環境改善(施策3)など



一人ひとりに寄り添う

- ・南海トラフ地震等に備える地震・津波対策
- ・頻発する風水害に備える総合的な治水対策
- ・土砂災害対策
- ・発災後の迅速な復興を支える緊急輸送道路等の機能強化(施策4)
- ・減災のための情報発信
- ・安全安心な暮らしの実現(施策5)
- ・計画的・効率的な老朽化対策(施策6)など



2 道路整備の取り組み状況

【施策1】県土の骨格となる高規格道路ネットワーク等の充実強化

県内外の広域的な交流・連携や地域の産業発展を促進する基幹道路八連携軸など高規格道路ネットワークの整備を推進する。

また、道路ネットワークの効果を活かすため、交通・防災拠点等の強化や、高速道路の持続的利用・利活用の取り組みを推進する。

- (1) 高規格道路ネットワークの整備
- (2) 道路ネットワークを活かす拠点機能等の強化
- (3) 高速道路の持続的利用に向けた取組み
- (4) 高速道路の利活用の推進

(1) 高規格道路ネットワークの整備

高規格道路は防災、救急医療、企業活動や観光等に欠かせない重要なインフラであり、県全体の発展基盤となる基幹道路八連携軸を構成する路線について、「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画」に基づき、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、神戸西バイパス、東播磨道、東播丹波連絡道路の事業中路線の整備推進を図るとともに、播磨臨海地域道路の早期事業化に向けて取り組み、基幹道路八連携軸の2050年までの完成を目指す。

【基幹道路八連携軸の整備状況】

(令和5年4月1日)

軸名称	延長 (km)				整備路線	
	開通済	事業中	未着手	合計		
東西軸	日本海沿岸軸	23.2 (45.7%)	19.9 (39.2%)	7.7 (15.2%)	50.8	山陰近畿自動車道
	中国内陸軸	121.6 (100.0%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	121.6	
	山陽内陸軸	127.8 (100.0%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	127.8	
	阪神播磨臨海軸	141.3 (63.1%)	24.1 (10.8%)	58.5 (26.1%)	223.9	名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部 神戸西バイパス、播磨臨海地域道路
南北軸	播磨因幡軸	33.7 (100.0%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	33.7	
	播磨但馬軸	94.6 (93.0%)	7.1 (7.0%)	0.0 (0.0%)	101.7	北近畿豊岡自動車道
	播磨丹波但馬軸	52.2 (68.1%)	7.5 (9.8%)	17.0 (22.2%)	76.7	東播磨道、東播丹波連絡道路
	日本海太平洋軸	180.3 (100.0%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	180.3	
合計	774.7 (84.5%)	58.6 (6.4%)	83.2 (9.1%)	916.5		

- 注) 1 基幹道路は、自動車専用道路など一定のアクセスコントロールがなされた走行性の高い道路
 2 各路線の延長は兵庫県内の延長である。
 3 ルートの定まっていない路線については想定延長としている。

兵庫県の道路ネットワーク



【兵庫県 基幹道路八連携軸】

1) 北近畿豊岡自動車道（豊岡市～丹波市春日町 L=73km） [直轄事業]

a 豊岡道路 L=2.0km

- ・トンネル、橋梁、改良工事を実施中。令和6年秋の確実な開通を国に要望。

b 豊岡道路（Ⅱ期） L=5.1km

- ・令和2年度事業着手。調査設計、用地取得を実施中。
- 12月16日に起工式を開催し、改良工事着手。
- ・早期完成に向けた事業推進を国に要望。



豊岡道路 豊岡出石 IC 付近（豊岡市）



2) 山陰近畿自動車道（新温泉町～豊岡市 L=約51km） [県事業+直轄事業]

a 浜坂道路Ⅱ期（居組 IC～新温泉浜坂 IC）L=7.6km

- ・トンネル、改良工事を実施中。

b 竹野道路（竹野 IC～豊岡北 JCT・IC）L=4.9km

- ・令和3年度事業着手。調査設計を実施中。

c 城崎道路（豊岡北 JCT・IC～城崎温泉 IC）L=7.4km

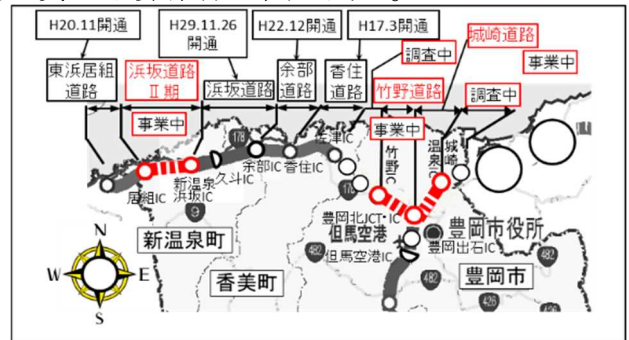
- ・直轄権限代行により令和5年度新規事業着手。調査設計を実施中。
- ・早期用地買収に向けた事業推進を国に要望。

d 佐津IC～竹野IC、城崎温泉IC～府県境

- ・未事業化区間の早期事業化に向けた調査費の予算確保を国に要望。



浜坂道路Ⅱ期 諸寄地区（新温泉町）



3) 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド～名谷ジャンクション L=20.9km）

六甲アイランド北～駒栄 L=14.5km [直轄事業（道路・港湾）+阪神高速事業]

- ・調査設計、用地取得、駒栄工区開削トンネル工事、六甲アイランド地区橋梁工事を実施中。
- ・早期完成に向けた事業推進を国、阪神高速に要望。



六甲アイランド地区（神戸市）



4) 名神湾岸連絡線 (西宮市 L=2.7km) [直轄事業]

- ・令和3年度事業着手。海上部の橋梁設計等を実施中。
- ・有料道路事業の早期導入、大阪湾岸道路西伸部に遅れることのない開通を国に要望。



(仮) 西宮 JCT・IC 完成イメージ



5) 神戸西バイパス (神戸市垂水区～明石市 L=12.5km)

永井谷JCT～石ヶ谷JCT(自動車専用部 L=6.9km、一般部 L=4.4km)

[直轄事業+NEXCO事業]

- ・調査設計、用地取得、埋蔵文化財調査、改良工事、橋梁上部工事等を実施中。
- ・早期完成に向けた事業推進、一般道路部の着実な整備推進による専用道路部との同時開通を国、NEXCOに要望。

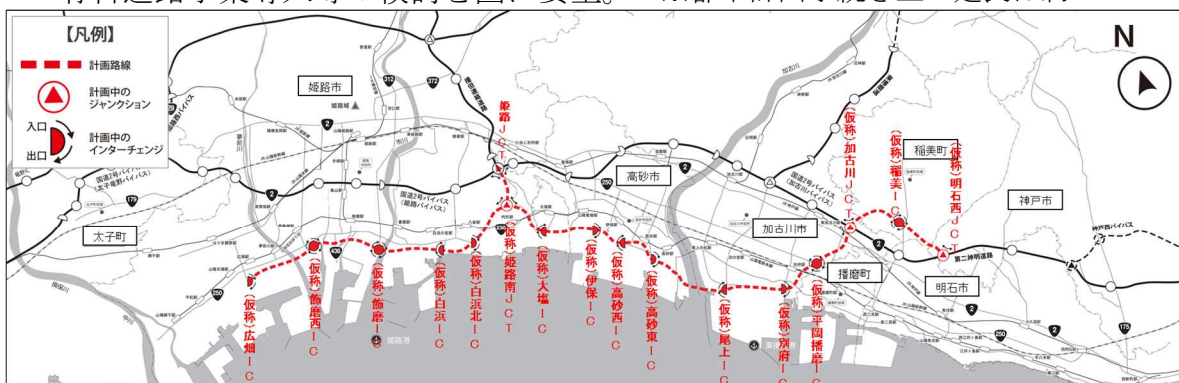


菅野高架橋 (神戸市)



6) 播磨臨海地域道路 (神戸市～太子町 L=約50km)

- ・「当面、都市計画・アセスを進める区間 (第二神明～姫路市広畑)」について、「内陸・加古川ルート (約36km[※])」を対応方針として決定。
- ・第二神明～姫路市広畑について、令和4年11月に国からルート計画案を手交。令和5年11月から、市町と連携し都市計画決定に向けた住民説明会を実施。
- ・早期事業化に向けた都市計画・環境影響評価手続への支援、早期完成に向けた有料道路事業導入等の検討を国に要望。 ※都市計画手続き上の延長は約32km



計画路線 第二神明～広畑 約36km[※]

7) 東播磨道 (加古川市～小野市 L=12.1km)

北工区 (八幡稲美ランプ～国道175号 L=6.9km) [県事業]

- ・八幡稲美ランプ～八幡三木ランプ間 (L=2.5km) は令和5年3月に開通。
- ・八幡三木ランプ～国道175号ランプ間 (L=4.4km) は、改良工事、橋梁上下部工事を実施中。令和7年開通を予定。



(仮) 国道175号ランプ (小野市)



8) 東播丹波連絡道路 (加東市～丹波市氷上町 L=約30km) [直轄事業]

a 西脇北バイパス (西脇市下戸田～黒田庄町 L=5.2km)

- ・橋梁、改良工事を実施中。令和8年春の確実な開通を国に要望。

b 西脇市黒田庄町～丹波市氷上地域 (L=約17km)

- ・早期事業化に向けた調査推進を国に要望。



下戸田高架橋 (西脇市)



東播磨道部分開通の効果

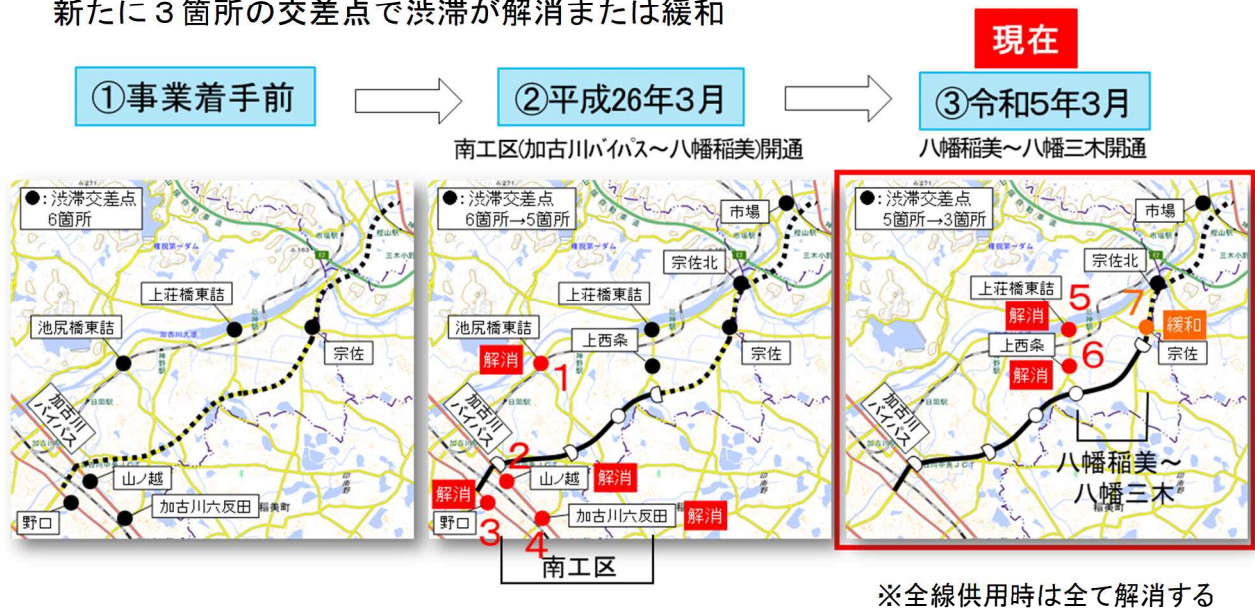
東播磨道は、令和5年3月21日に「八幡稻美ランプ～八幡三木ランプ」間の2.5kmが開通しました。これにより、全線12.1kmのうち64%にあたる7.7kmを利用できるようになりました。

東播磨道は3つの重要な役割を担っています。

- 全国屈指のものづくり拠点である播磨臨海地域と山陽自動車道を結び、製造品を全国にいち早く届ける「物流の大動脈」としての役割
- 周辺地域の高次救急医療を担う県立加古川医療センターへのアクセス「命の道」としての役割
- 県民の生活への影響が大きい渋滞緩和や交通事故削減の役割

今回の部分開通による効果の一つとして、周辺3箇所の交差点で渋滞が解消・緩和しました。全線開通により、更なる地域間交流・連携の強化、物流の効率化等が期待されます。

新たに3箇所の交差点で渋滞が解消または緩和



上荘橋東詰交差点
開通前



開通後



トピックス②

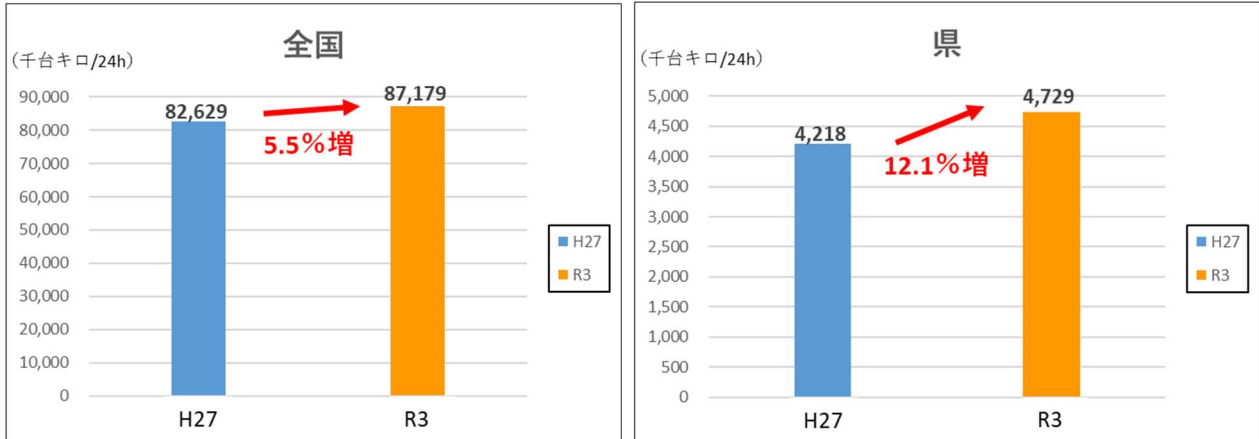
物流を支える高規格道路ネットワーク

令和3年度に実施した「全国道路・街路交通情勢調査」の一般交通量調査結果が、今年6月に公表されました。

県内の調査結果として、全車（小型車＋大型車）における*走行台キロは平成27年比で4.1%減少（全国5.3%減）している。一方で、物流交通を主に担う大型車は、高速自動車国道で12.1%増加（全国5.5%増）と全国平均を上回っており、コロナ禍においても、東西交通の要衝である本県の高規格道路ネットワークが物流交通を支えている状況が明らかとなりました。

*走行台キロ＝（区間延長×区間交通量）の総和

《大型車（高速自動車国道） 走行台キロの推移 H27→R3》



※R3年度の県内調査日は、緊急事態宣言期間と一部重複している

トピックス③

トンネル内車両火災発生による山陽道長期通行止め

令和5年9月5日に山陽自動車道の尼子山トンネル内において車両火災が発生し、約40時間延焼しました。幸いにも、死者は出ませんでした。合計23台の車両が焼損しました。

この火災により、尼子山トンネル内に甚大な損傷を及ぼし、山陽道下り線（岡山方面）の播磨JCTから赤穂ICの通行止めが現在も続いています。NEXCO西日本では、技術検討会を設置し、トンネルの安全性の確認や復旧方法の検討を行っています。

県では、関係機関と連携し、中国自動車道への広域迂回を周知しています。なお、令和4年3月に播磨自動車道の播磨新宮ICから宍粟JCTが開通したことにより、このようなルート設定が可能となっており、リダンダンシー効果が発揮されています。

《火災後のトンネル内部》



《広域迂回ルート》



(2) 道路ネットワークを活かす拠点機能等の強化

道路ネットワークの効果を最大限活用するため、スマートインターチェンジ（以下SIC）や道の駅などの拠点整備（ノード対策）を推進する。

1) スマートインターチェンジの整備推進

【事業中のSIC】

- ・ (仮) 三木 SIC（山陽自動車道：三木市）
[市事業+NEXCO 事業]
令和2年度事業着手。
用地取得を実施中。改良工事着手。

【開通済のSIC】

- ・ 夢前 SIC（中国自動車道：姫路市）
- ・ 淡路島中央 SIC（神戸淡路鳴門自動車道：洲本市）
- ・ 宝塚北 SIC（新名神高速道路：宝塚市）
- ・ 淡路北 SIC（神戸淡路鳴門自動車道：淡路市）



(仮) 三木 SIC 整備イメージ（三木市）

2) 「道の駅」の整備

道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、活力ある地域づくりを行うための「地域の連携交流機能」を併せ持つ「道の駅」の整備を進めている。

また、国が推進する「防災道の駅」について、県としても地域の防災力を強化する上で有用であることから、選定箇所を増やせるよう市町へ働きかけていく。

県内での登録数 35 駅

- ・ 県管理道路沿道 20 駅
(うち道路管理者との一体型※ 13 駅)
- ・ その他の道路沿道 15 駅
(県道路公社、国土交通省、神戸市)

※道路管理者(駐車場、トイレ等)と市町(地域振興施設等)が連携し、一体的に整備する道の駅

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・ 道の駅やぶ（養父市）
(トイレリニューアル)



道の駅やぶ(養父市)

(3) 高速道路の持続的利用に向けた取組

1) 有料の高速道路における更新・進化の着実な実施

将来にわたり安全・安心な高速道路ネットワークを維持していくため、道路整備特別措置法等改正を踏まえた更新・進化事業を着実に実施するよう国に提案している。

2) 利用しやすい高速道路料金の実現

必要なネットワーク整備を進めつつ、既に利用されている高速道路の機能を十分に発揮し、道路をより賢く使うため、利用しやすい高速道路料金の実現を国に提案している。

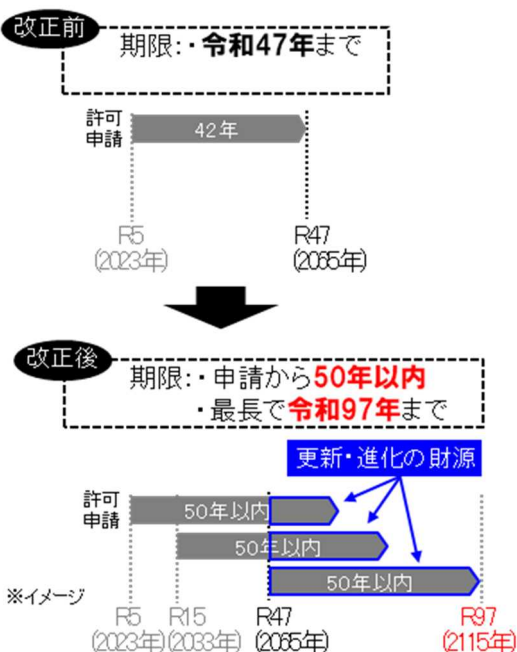
トピックス④

老朽化対策等の財源確保等を目的に道路整備特別措置法等が改正

老朽化した高速道路施設の更新や将来の自動運転普及に向けた整備等に必要な財源を確保するため、「道路整備特別措置法等の一部を改正する法律」が令和5年5月31日に成立しました。

県内には、山陽自動車道、中国自動車道、新名神高速道路などの多くの高速道路（延長728km [全国第2位]）があります。高速道路は、物流・交流の動脈として、社会経済活動に欠かせない重要なインフラであり、現在のサービス水準を将来にわたって維持していくことが必要です。対策が着実に実施されるよう、国や高速道路会社の動向を注視していきます。

《高速道路の料金徴収期間の延長》



《必要な整備の事例》

●橋梁等の老朽化した高速道路施設の更新・修繕



※写真は実施済みの状況（阪神高速3号神戸線（京橋～摩耶間）リニューアル工事）

●EV充電器の増設

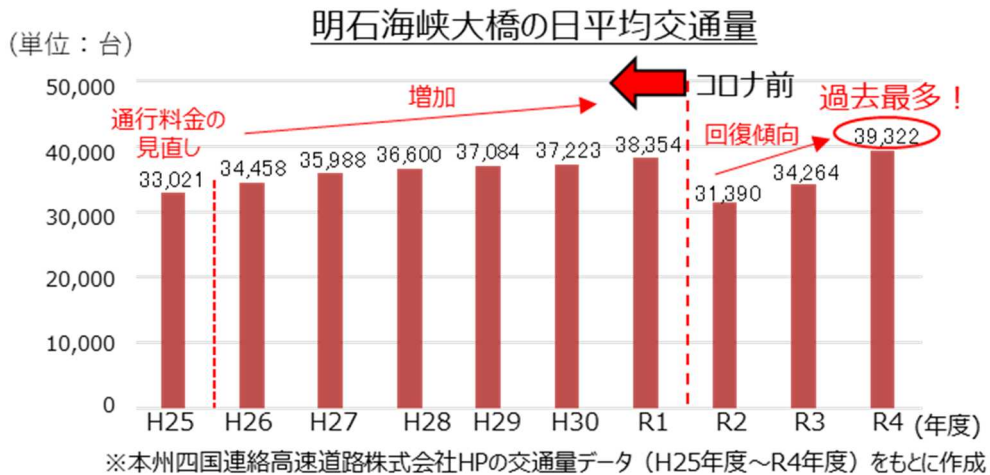
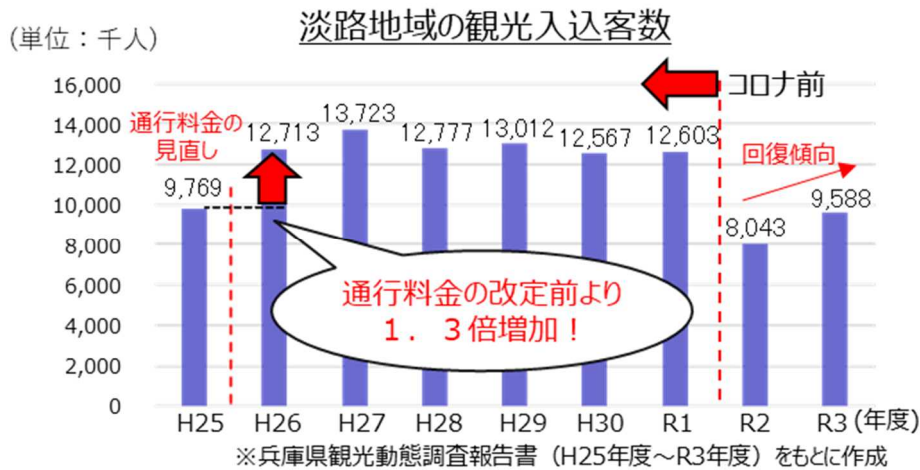


※写真は設置済みの状況（新名神 宝塚北 SA）

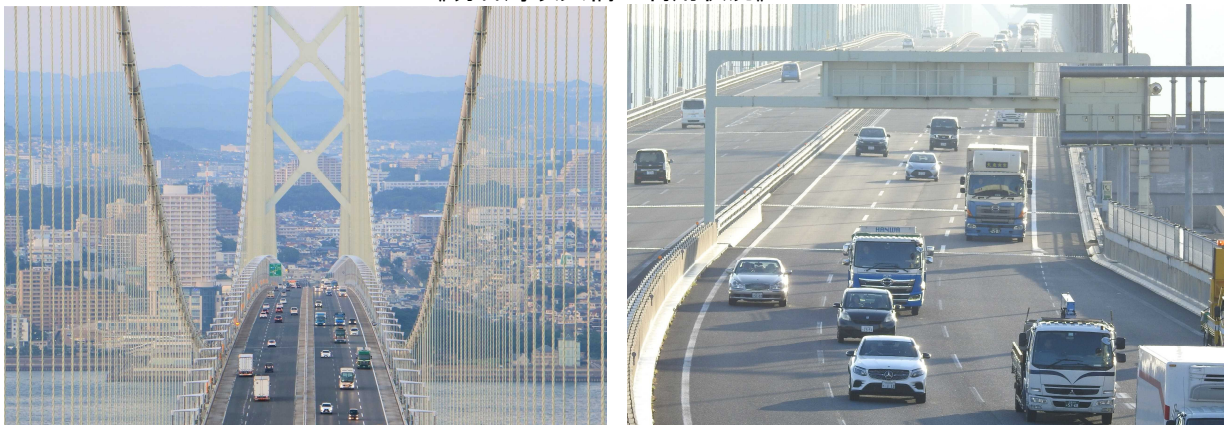
明石海峡大橋の交通量が過去最多を記録

平成26年度に全国的な料金水準の見直しにより、明石海峡大橋(垂水IC～淡路IC)の通行料金が2,300円から900円に引き下げられました。その後、交通量は徐々に増加し、コロナ禍により落ち込んだものの淡路地域の観光需要の回復とともに、交通量も回復し、開通から25年を迎えた令和4年度では、過去最多の39,322台/日を記録しました。

県では淡路地域における観光需要の回復、更なる増加に繋げるため、令和5年度までの時限措置となっている現行料金水準を令和6年度以降も維持するよう国に要望しています。



《明石海峡大橋の利用状況》



【施策2】地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備

地域の交流を支える国道・県道等の整備を推進する。

- (1) 地域の個性ある発展を支える幹線道路網の整備
- (2) 街路網の整備推進
- (3) 渋滞交差点の解消
- (4) 問題踏切の解消
- (5) 安全で快適な自転車通行空間の確保
- (6) 生活道路の整備推進

(1) 地域の個性ある発展を支える幹線道路網の整備

地域産業の活性化、地域間の連携強化、防災機能の強化等を図るため、幹線道路網等の整備を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|------|--------------------|------------|
| 〔継続〕 | ・国道2号 相生有年道路（直轄） | （相生市～赤穂市） |
| | ・国道2号 和坂拡幅 | （明石市） |
| | ・国道28号 洲本バイパス（直轄） | （洲本市） |
| | ・国道176号 名塩道路（直轄） | （西宮市～宝塚市） |
| | ・国道179号 太子道路 | （太子町～たつの市） |
| | ・国道429号 榎峠バイパス | （丹波市） |
| | ・国道429号 繁盛拡幅 | （宍粟市） |
| | ・県道 宗佐土山線 天満大池バイパス | （稲美町） |
| | ・県道 広畑青山線 | （姫路市） |
| | ・県道 上伊勢誉田線 上横内 | （たつの市） |
| | ・県道 竜泉那波線 | （相生市） |
| 〔完了〕 | ・県道 楽々浦玄武洞豊岡線 赤石 | （豊岡市） |
| | ・県道 西脇篠山線 味間南 | （丹波篠山市） |

(2) 街路網の整備推進

渋滞解消による交通円滑化や歩行者・自転車の安全の確保及び都市の防災機能の向上を図るため、街路網の整備を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|------|----------------------|--------|
| 〔継続〕 | ・都市計画道路 園田西武庫線 御園、藻川 | （尼崎市） |
| | ・都市計画道路 塚口長尾線 昆陽南 | （伊丹市） |
| | ・都市計画道路 西脇上戸田線 東本町 | （西脇市） |
| | ・都市計画道路 国道線 姫路東 | （姫路市） |
| | ・都市計画道路 本竜野富永線 富永 | （たつの市） |



都市計画道路 朝霧二見線
谷八木工区（明石市）

(3) 渋滞交差点の解消（渋滞交差点解消プログラム(R1～R5)）

交差点の渋滞を解消・緩和し、日々の暮らしを支える道路の利便性や快適性の向上を図るため、右折車線設置やバイパス整備等の対策を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・国道 372 号 加西バイパス 法華口交差点 (加西市) 等
- [完了] ・都市計画道路 尼崎宝塚線 小浜南交差点 (宝塚市)



左折車線設置
 県道姫路神河線 横関交差点 (姫路市)

(4) 問題踏切の解消

1) 連続立体交差事業の推進

開かずの踏切等による交通渋滞の解消や駅周辺のまちづくりのため、連続立体交差事業を推進する。

① J R 山陽本線東加古川駅付近 (加古川市)

- ・平成30年度～令和元年度に事業調査^{※1}を実施
- ・令和2年度から着工準備^{※2}に着手

② 山陽電鉄本線高砂市域 (高砂市)

- ・令和2年度～令和3年度に事業調査^{※1}を実施
- ・令和4年度から着工準備^{※2}に着手

※1 事業調査：着工準備に向けた基本的な計画策定

※2 着工準備：事業着手に向けた調査・設計、都市計画決定



J R 山陽本線東加古川駅付近
 (加古川市)

2) 踏切すっきり安心プラン (R1～R5)

踏切による渋滞の解消や歩行者の安全確保を図るため、立体交差化や踏切部の歩道拡幅等を進め、5年間で問題踏切 58 箇所の対策を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・県道太子御津線 茶ノ木踏切 (姫路市) 等

(5) 安全で快適な自転車通行空間の確保

1) 自転車活用の推進

「兵庫県自転車活用推進計画」に基づき自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するとともに、計画に位置づけた「ひょうごサイクリングモデルルート」において、走行環境整備等を推進し、質の高いサイクリング環境を創出していく。

特に、淡路島を一周するモデルルート「アワイチ」については、国のナショナルサイクルルート指定を視野に入れた整備を推進する。

ひょうごサイクリングモデルルート



2) 自転車通行空間整備の推進（自転車通行空間整備5箇年計画(R1~R5)）

自転車の安全で快適な通行を確保するため、中高生の自転車通学の利用状況等を踏まえて、自転車通行空間整備を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・ 県道尼崎停車場線 (尼崎市) 【自転車道】
 ・ 国道 427 号 (多可町) 【車道混在】



自転車道
 県道尼崎停車場線 (尼崎市)



自転車専用通行帯
 県道黒石三田線 (三田市)



車道混在
 県道中山寺停車場線 (宝塚市)



路肩拡幅
 県道本荘平岡線 (加古川市)

(6) 生活道路の整備推進

生活道路の安全確保と通行支障箇所の早期解消のため、待避所設置等による通行空間の確保など地域の課題やニーズにきめ細かに対応する即効性の高い対策を推進する。

【主な事業実施箇所】

- [継続] 待避所設置 ・ 県道島能勢線 (猪名川町)
 側溝蓋掛け ・ 県道八鹿停車場線 (養父市)



待避所設置
 県道島能勢線 (猪名川町)

【施策3】都市の環境改善等に資する道路整備

安全、安心、快適で賑わいのある道路空間を創出する。

(1) 無電柱化の推進

(1) 無電柱化の推進（兵庫県無電柱化推進計画(R1~R5)）

防災機能の強化、安全で安心な通行空間の確保、良好な景観形成等を目的として、「兵庫県無電柱化推進計画」に基づき、無電柱化に着手する。

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・ 県道 生瀬門戸荘線 (宝塚市)
- ・ 都市計画道路 尾上小野線 安田 (加古川市)

【防災機能の強化】



県道姫路停車場線（姫路市）

【安全で安心な通行空間の確保】



県道坂越御崎加里屋線（赤穂市）

【良好な景観形成】



県道豊岡竹野線（豊岡市）

トピックス⑥

無電柱化で「鉾」復活

丹波篠山市河原町の(市)河原町南濠端線において、令和3年3月、無電柱化事業（L=600m）が完了しました。

本事業は「日本遺産のまち丹波篠山」の観光の中心である、篠山城下町のまち並み景観整備のため、丹波篠山市により進められてきました。

丹波篠山の三大祭りの一つ、春日神社の祭礼では、無電柱化により電線が撤去され、高さ制限が無くなったことで、城下町を巡行する鉾山9基のうち「鳳凰山」「三笠山」2基のシンボル「鉾」が修復され、本年3月19日、5月23日に110年ぶりに鉾復活巡行を実現させました。



鉾山を引く子どもたち（R5.5.23）
（丹波篠山市より提供）

【施策4】 発災後の迅速な復興を支える緊急輸送道路等の機能強化

災害に強く安全で信頼性の高い道路ネットワークを構築するため道路防災事業等を進める。特に災害発生後の初期段階から交通の確保が可能となるよう緊急輸送道路等の整備を集中的に実施する。

また、災害に備えた道路啓開訓練や、わかりやすい規制情報等の提供などソフト対策に取り組む。

- (1) 道路防災の推進
- (2) 緊急輸送道路等の機能強化
- (3) 災害復旧の取り組み
- (4) 道路啓開訓練の実施
- (5) わかりやすい規制情報等の提供

(1) 道路防災の推進（ひょうご道路防災推進10箇年計画（R1～R10））

近年の自然災害を踏まえて「ひょうご道路防災推進10箇年計画」を策定し、緊急輸送道路や被災した場合に社会的影響の大きい道路の橋梁耐震補強や法面防災対策を推進する。

1) 橋梁耐震対策

落橋・倒壊恐れのある橋梁のうち被災した場合に社会的影響が大きい37橋*や地震発生時に路面に段差が生じる恐れのある橋梁のうち緊急輸送道路上の130橋について、落橋防止装置や橋脚補強等の整備を進める。

※ 交通量1万台/日以上 of 橋梁、橋長100m以上の橋梁、跨道橋、跨線橋



落橋防止装置・橋脚補強
県道芦屋鳴尾浜線 夙川橋（芦屋市）

【主な事業実施箇所】

[継続] ・ 県道福良江井岩屋線 御原橋 (南あわじ市)
[完了(予定)] ・ 国道250号 汐見橋 (姫路市)

2) 法面防災対策

防災点検に基づく要対策箇所のうち緊急輸送道路や被災した場合に社会的影響が大きい道路*の380箇所について、落石防止網や落石防護柵等の整備を進める。

※ 交通量1万台/日以上 of 道路、被災すると孤立集落が発生する道路

【主な事業実施箇所】

[完了(予定)] ・ 県道三木宍粟線 (姫路市)
・ 国道427号 (丹波市)



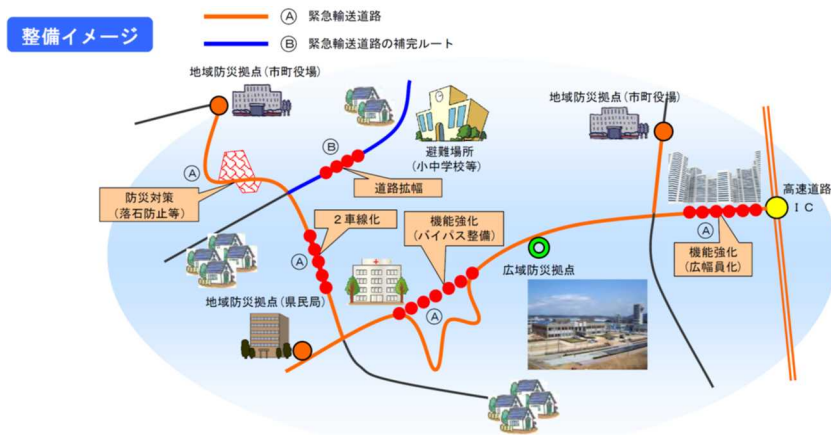
落石防護柵
国道373号 (上郡町)

(2) 緊急輸送道路等の機能強化

1) 緊急輸送道路等の整備推進

(地域の防災道路 強靱化プラン(H26～R5))

大規模地震に備え、強靱な県土を構築するため、緊急輸送道路の更なる整備・強化とそれを補完するルートの脆弱区間の解消を図る。



地域の防災道路 強靱化プラン 整備イメージ

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・ 県道川西篠山線 屏風岩 (猪名川町)
 ・ 県道三田後川上線 志手原 I (三田市)
 ・ 国道 429 号 千種 (宍粟市)
 ・ 県道日高竹野線 轟 (豊岡市)
- [完了] ・ 国道 312 号 下宮拡幅 (豊岡市)

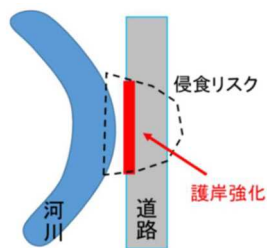
2) 緊急輸送道路強靱化 5 箇年計画 (R3~R7)

河岸侵食や土砂災害等による交通遮断および長時間浸水する地域への救助・救援活動の遅延に対して、護岸の強化や砂防施設との同時整備及びアクセス道路の整備を重点的に推進する。

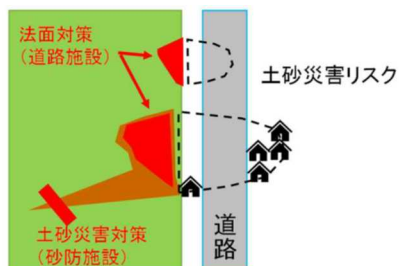
【主な事業実施箇所】

- [継続] ・ 国道 427 号 (西脇市)
 ・ 県道宍粟新宮線 (たつの市)
 ・ 県道洲本五色線 (洲本市)

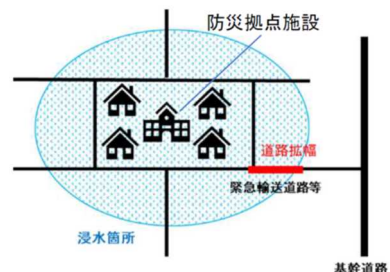
河岸侵食・冠水対策



土砂災害対策



大規模浸水対策



緊急輸送道路強靱化 5 箇年計画 整備イメージ

(3) 災害復旧の取り組み

自然災害により被災した道路施設は1日も早い復旧に努めている。

令和4年7月豪雨において発生した道路災害8箇所については、令和5年中の復旧完了に向け工事を進める。

令和5年度は8月の台風7号等で被災した箇所等の復旧工事に順次着手している。



県道本郷東浜谷線（丹波篠山市）

(4) 道路啓開訓練の実施

災害対策基本法の改正（平成26年11月）により、大規模災害発生時は、道路管理者自らが、通行の支障となる放置車両の移動ができるようになったため、平成27年度から毎年、合同防災訓練の一環として道路啓開訓練を実施している。

令和5年度は、9月3日に丹波の森公園グラウンドで、県警、JAF、兵庫県レッカー組合、建設業協会、自動車整備振興会、警備業協会と共同で道路啓開訓練を実施した。



道路啓開訓練（放置車両レッカー移動）

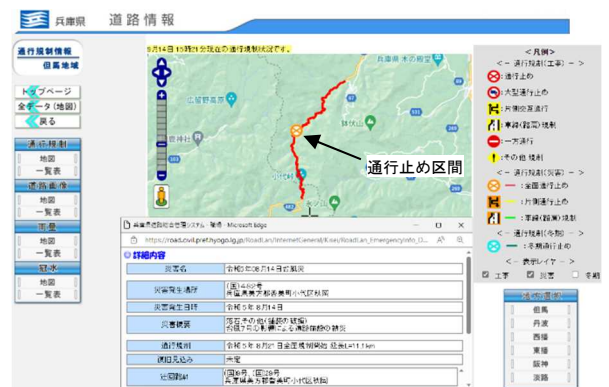
(5) わかりやすい規制情報等の提供

1) 道路情報総合管理システム

道路規制状況や積雪・冠水状況等をホームページに掲載し、情報配信している。また、台風等による災害発生時には規制箇所一覧と合わせて位置情報を提供している。



「道路総合情報管理システム」QRコード



インターネットによる道路規制情報の提供

2) 道路情報板等

災害等により、広域的な迂回が必要となった場合に、県内の広範囲の道路情報板を活用し、通行規制箇所や迂回路等の情報発信を行っている。

また、冠水の恐れのある道路アンダーパス部について、車両進入による水没事故を未然に防止するため、冠水情報板（24箇所）や空気式遮断機（5箇所）等を設置している。

さらに、南海トラフ巨大地震等に備え、甚大な被害が想定される淡路島の南側沿岸部に、津波警報発表等と連動した津波情報板を整備するとともに、淡路島や瀬戸内海の沿岸にある標識柱等に海拔表示シートを設置している。



道路情報板 ※文字は表示イメージ



空気式遮断機



津波情報板 ※文字は表示イメージ

3) 事前通行規制*

県内では 192 区間の事前通行規制区間を設定している。
令和 5 年 8 月の台風 7 号では、事前通行規制を行った
91 区間のうち、20 区間で崩土・陥没等の災害が発生した
が、通行車両等の事故を未然に防止した。

※地域毎の一定時間内基準累積雨量等による通行止め



崩土の状況

県道湯谷和田線（香美町）

トピックス⑦

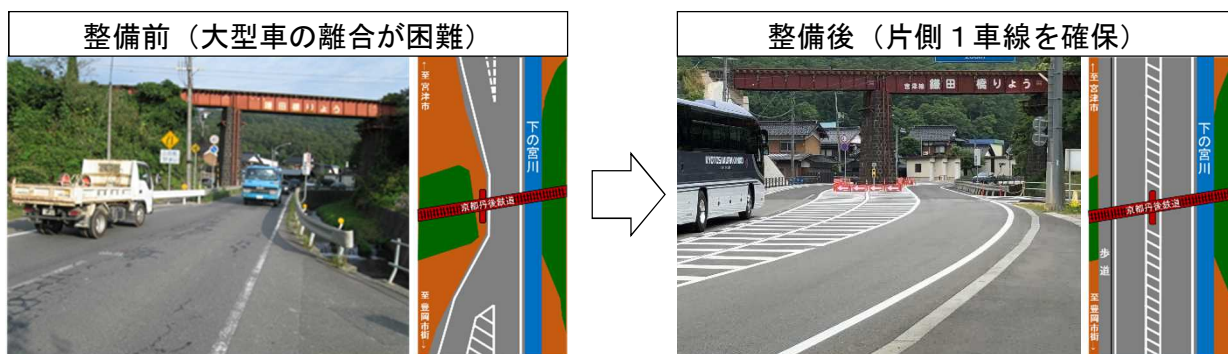
緊急輸送道路の強化（国道 312 号下宮拡幅の完成）

豊岡市下宮～鎌田の国道 312 号において、今年 6 月、拡幅事業（L=170m）が完了しました。

本事業箇所は、京丹後鉄道の鎌田橋りょうの下部を通過する道路で、幅員が狭く大型車の離合が困難でした。

この度、地元の三江地区の多大なる協力のもと、拡幅工事が完了し安全で円滑な交通を確保することができ、「緊急輸送道路の強化」を実現しました。

あわせて、歩道を整備することで通学児童の安全確保も実現しました。



開通記念式典（R5. 6. 5）

国土強靱化対策が効果を発揮

県道大屋波賀線（養父市～宍粟市）では、平成 30 年 7 月豪雨で、宍粟市内で最大 24 時間降水量 297 mm の大雨に伴い法面が崩壊し、47 日間の通行止めが発生しました。

再度災害防止の観点から「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」を活用して、令和元年から令和 2 年にかけて同路線の法面对策を実施しました。

令和 5 年台風 7 号では、最大 24 時間降水量 281 mm の大雨を観測したものの、大雨による変状等が生じることなく、交通機能を確保するなど、国土強靱化対策の効果が発揮されました。

県では、現在、「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」として、道路法面、盛土の土砂災害防止対策や老朽化対策など、継続的に国土強靱化に取り組んでいるところです。

一方、国土強靱化基本法が令和 5 年 6 月に改正され、計画期間、必要な施策の事業規模等を定める中期計画の策定が法定化されたことにより、国土強靱化対策の継続が担保されることとなりました。

近年、頻発化・激甚化する自然災害に対し、県民の安心・安全を確保するためには、継続的に国土強靱化対策を実施することが重要です。そのためにも、対策実施に必要となる予算確保を国に要望しています。

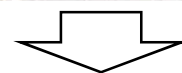
【位置図】



【H30 被災状況】



【対策実施状況】



【法面对策の効果】

平成 30 年 7 月豪雨
最大 24 時間降水量 297mm

・法面崩壊等の被災を受け、
47 日間の通行止めが発生



令和 5 年台風 7 号
最大 24 時間降水量 281mm

・降雨による事前通行規制
(約 22 時間)のみ
(崩土等の大きな被害なし)

【施策5】安全安心な暮らしを実現する道路整備

通学路等における歩道整備などの交通安全対策や県北部における冬期の交通対策を進める。

また、除草・樹木剪定、舗装修繕など道路の日常管理については、様々な工夫をしており、道路利用者の安全な通行を確保するため、適切な維持管理に努める。

- (1) 通学路の安全対策
- (2) 冬期の交通対策
- (3) 適切な道路の維持管理

(1) 通学路の安全対策（通学路安全対策5箇年計画(R1~R5)）

通学児童の安全を確保するため、学校、警察、道路管理者等が連携して各市町が策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路において歩道整備等の交通安全対策を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|----------|--------------|---------|
| [継続] | ・ 県道福良江井岩屋線 | (南あわじ市) |
| | ・ 県道西脇八千代市川線 | (市川町) |
| | ・ 国道178号 | (新温泉町) |
| | ・ 県道志筑郡家線 | (淡路市) |
| [完了(予定)] | ・ 県道中島揖保川線 | (たつの市) |



歩道整備
県道西脇八千代市川線（市川町）

(2) 冬期の交通対策

但馬地域を中心とする県北部において、冬季の降雪や路面凍結による交通障害を防止するため、消雪工、積雪センサー等の施設整備を行うとともに、除雪作業や積雪情報の提供を迅速かつ的確に行う。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|---------|----------|------------|
| [継続] 除雪 | ・ 国道178号 | (新温泉町～豊岡市) |
| 消雪工 | ・ 国道178号 | (豊岡市) |



除雪状況
県道川会入江線（香美町）



消雪工
国道178号（豊岡市）

(3) 適切な道路の維持管理

1) 舗装修繕などの実施

道路の舗装修繕、除草などの日常的な維持管理については、限られた予算の中、修繕範囲や実施時期の工夫により、管理水準の確保に努めている。また、道路パトロールを原則1日1回実施し、緊急対応が必要な箇所の部分的な修繕等を行いながら適切な維持管理を進める。



道路パトロールによる路面補修

2) ひょうごアドプト

整備後の道路の草刈り、清掃、植栽等の簡易な維持管理では、「ひょうごアドプト」の制度を活用し、地域住民等の活動団体とのパートナーシップにより推進する。



県道昭和東本町線(尼崎市)

トピックス⑨

安全安心に直結する日常維持管理の充実（道路区画線の引き直し・通学路の除草）

令和4年度から県の実負担が増えない範囲で緊急措置事業と維持修繕事業との間で予算を振り替える新たな仕組みを活用し、県民の安全安心に直結する日常維持管理の財源となる県単土木費を充実させ、目に見える形での管理水準の向上を図っています。

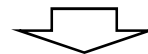
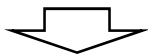
地域からも歓迎の声が寄せられています。

<道路区画線の引き直し>

- ・正面衝突など重大な事故につながる箇所や通学路で歩道のない箇所

<通学路等の年2回の除草>

- ・通学路や交差点周辺など交通安全上重要な箇所について、これまでの原則年1回実施から年2回実施
- ・中央分離帯など除草作業時の危険回避や省力化を図れる箇所において張りコンクリートを実施



<道路区画線の引き直し>

県道門柳大門線 西脇市

<通学路の除草>

国道179号 佐用町

<中央分離帯の張りコンクリート>

県道テクノパーク三田線 三田市

○主な地域の声

<道路区画線の引き直し>

- ・通学路の安全性が高まった。
- ・幅員狭小で道幅いっぱいには車が走っていたが、引直しにより路側帯への侵入が減ったと思う。

<通学路等の年2回除草>

- ・子供達が安全に通学できるようになり安心しました。是非来年も続けていただきたい。

<中央分離帯の張りコンクリート>

- ・右折時に雑草が視界を遮っていたが、見通しがよくなり、安全に運転できるようになった。

【施策6】道路施設の計画的・効率的な老朽化対策

社会基盤施設の老朽化の割合が急増することを踏まえ、橋梁などの道路施設について、点検に基づく適時適切な修繕・更新を行い、計画的・効率的な老朽化対策を進める。

(1) 老朽化対策の実施

(1) 老朽化対策の推進

1) ひょうごインフラ・メンテナンス 10 箇年計画 (R1～R10))

橋梁やトンネルなど道路施設の安全性の確保はもとより、総コストの低減と予算の平準化を図り、計画的・効率的な老朽化対策を推進する。

【道路施設の老朽化対策実施箇所数】

施設名		施設数	10 箇年で 取り組む 箇所数
①橋梁		4,590 橋	705 橋
②舗装		4,100 km	950 km
③トンネル	覆工	114 箇所	40 箇所
	設備	114 箇所	40 箇所
④アンダーパス		16 箇所	6 箇所
⑤横断歩 道橋等	横断歩道橋	193 箇所	137 箇所
	組立歩道	13.5 km	5.6 km
⑥道路附属物 (道路照明灯等)		18,734 基	5,130 基
⑦道路法面施設		16,285 箇所	400 箇所
⑧大型カルバート		13 箇所	4 箇所
⑨シェッド		5 箇所	5 箇所

【主な事業実施箇所】

[完了 (予定)] ・ 県道伊丹豊中線 天津陸橋 (伊丹市)
 ・ 国道 178 号 穴見トンネル (新温泉町)

【修繕前】



【修繕後】



県道物部藪崎線 新馬背場橋 (朝来市)

2) 定期点検に基づくメンテナンスサイクルの実施

平成 26 年 7 月に施行された「道路法施行規則の一部を改正する省令」により、橋梁やトンネル等の道路施設を対象に、適正な技能を有する者が近接目視による点検を 5 年に 1 回の頻度で行うことが義務づけられ、令和元～5 年度の 5 年間で 2 巡目の

点検を実施する。

「点検・診断・措置・記録(メンテナンスサイクル)」を計画的に実施し、健全な道路構造物の保全に努めていく。

〈橋梁の点検結果(令和4年度末時点)〉

施設名	点検年次	点検結果				合計	Ⅲ判定の割合(%)
		診断分類					
		I	II	III	IV		
橋梁	1 巡目(H26~H30)	1,066	3,038	462	0	4,566	10.1%
	2 巡目(R1~R4)	486	3,065	181	0	3,732	4.8%



橋梁点検車による点検

区分	定義
I 健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態
II 予防保全段階	道路橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III 早期措置段階	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV 緊急措置段階	道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

3) 播但連絡道路、遠阪トンネルの安全・安心で快適な道路環境の確保

将来にわたり安全・安心で快適な自動車専用道路としてサービスを安定的に提供するため、播但連絡道路の大規模修繕、橋梁耐震対策を計画的に実施するとともに、遠阪トンネルの老朽化対策の検討を進める。

【主な事業実施箇所】

[継続] ・砥堀ランプ 市川大橋 (姫路市)

【施策7】次世代を見据えた道路整備

躍動する兵庫の実現に向け、新しい成長の種となるベイエリアの活性化や、カーボンニュートラルの実現、インフラ分野のデジタル化を推進するため、次世代を見据えた道路整備を進める。

- (1) 高規格道路ネットワークの整備（再掲）
- (2) 脱炭素を目指す道路の取組
- (3) DX（デジタルトランスフォーメーション）を推進する道路の取組

(1) 高規格道路ネットワークの整備（再掲）

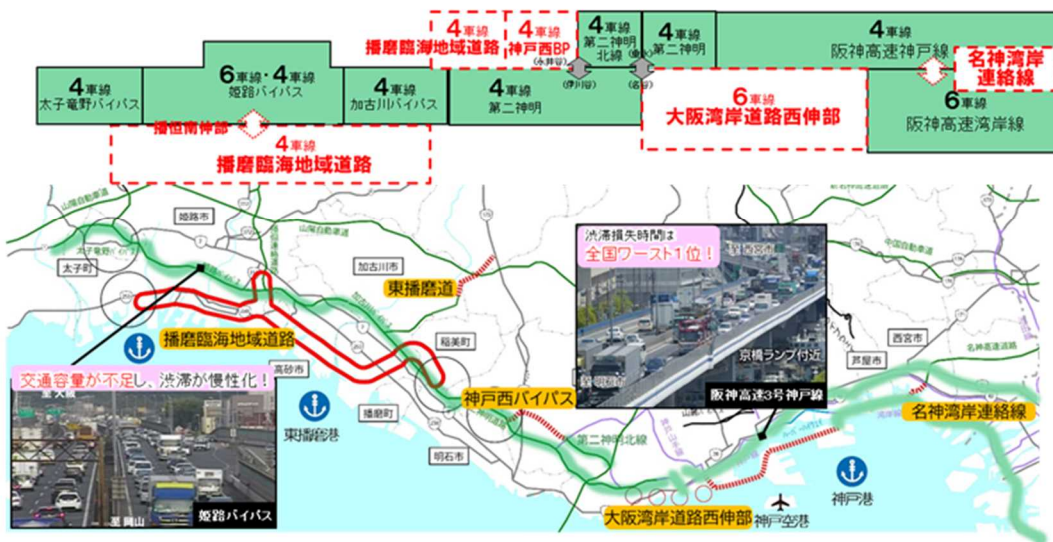
渋滞が著しい大阪湾と播磨灘臨海部におけるダブルネットワーク化や高速道路のミッシングリンクを解消することにより、ベイエリアの活性化や兵庫の魅力ある観光を支援する。

[基幹道路八連携軸 整備路線]

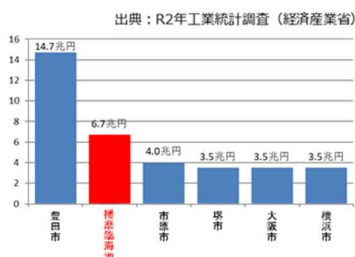
- ・北近畿豊岡自動車道
- ・大阪湾岸道路西伸部
- ・神戸西バイパス
- ・東播磨道
- ・山陰近畿自動車道
- ・名神湾岸連絡線
- ・播磨臨海地域道路
- ・東播丹波連絡道路

大阪湾ベイエリア・播磨臨海地域では、車線数の不足のため慢性的な渋滞が発生

➤ 渋滞解消や災害時のリダンダンシー確保のため、ラダー型ダブルネットワークの形成が必要



➤ 播磨臨海地域CNP（カーボンニュートラルポート）との有機的な連携を期待



(2) 脱炭素を目指す道路の取組

SDGsに関連する幅広い施策が実施される中、特に環境への取組として、エネルギー効率、自転車活用の取組について推進する。

1) トンネル照明等のLED化

エネルギー効率向上の取組みとして、トンネル照明等のLED化を実施する。

【工事前】



【工事後】



県道坂越御崎加里屋線 坂越トンネル（赤穂市）

2) 自転車活用の推進（再掲）

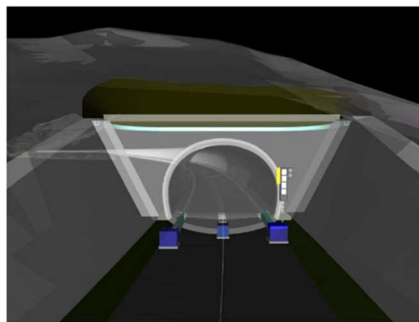
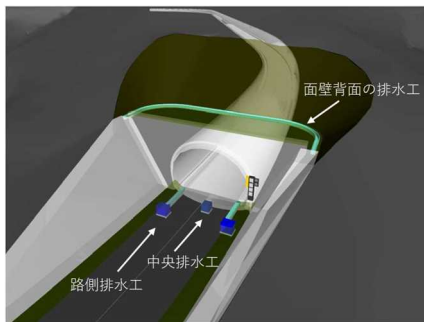
二酸化炭素などの温室効果ガスを排出せず、環境にやさしい移動手段である自転車について、自動車からの利用転換をすることで、温室効果ガスの削減、環境負荷の低減を図ることが期待される。

(3) DX（デジタルトランスフォーメーション）を推進する道路の取組

生産性向上と、インフラ建設・維持管理の効率化、デジタル社会に適応した働き方改革を進めるため、インフラ分野のDXを推進する。

1) 道路整備工事における DX の取組

BIM/CIM モデル（3次元モデル）の導入、遠隔臨場の試行、ICT 活用工事の拡充等に取り組んでいる。



BIM/CIM モデル（3次元モデル）を活用した事例（榎峠バイパス）

2) 橋梁など道路施設点検における新技術の導入

ドローンなど近接目視を補う新技術を活用し、点検の効率化やコスト縮減が図れるよう取り組んでいる。



ドローンによる橋梁点検

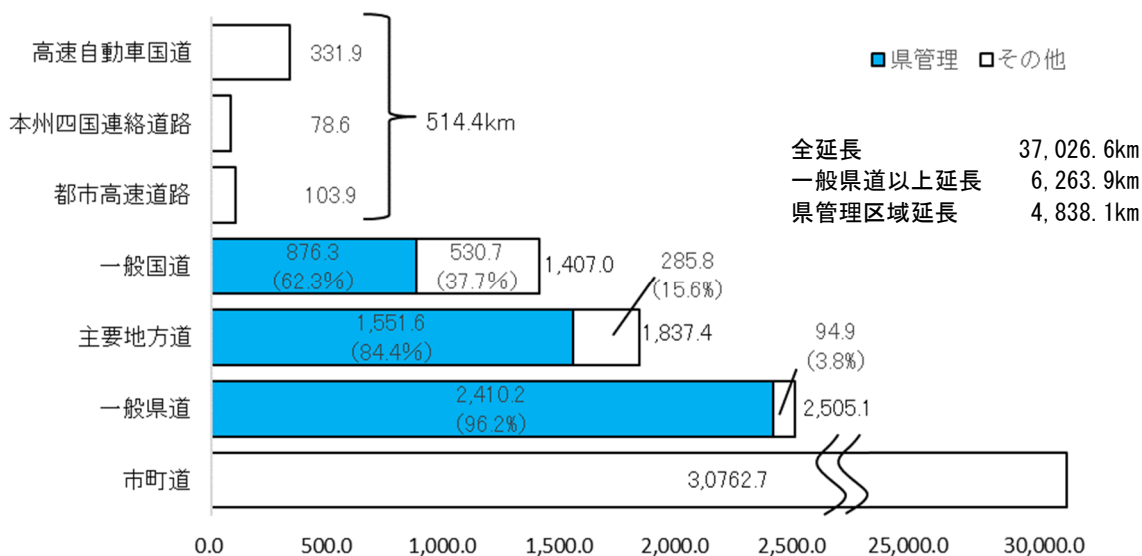
参考 道路整備の現況

(1) 道路整備の現況

1) 道路の延長

兵庫県内の全道路延長は、約37,020km。このうち一般県道以上の道路延長は約6,270kmで全体の約17%を占めている。その内訳は、高速自動車国道、本州四国連絡道路及び都市高速道路が約510km、一般国道約1,410km、主要地方道約1,840km、一般県道約2,500kmである。

このうち、兵庫県は一般国道約880km(約62%)、主要地方道約1,550km(約84%)、一般県道約2,410km(約96%)、計485路線 約4,840kmを管理している。



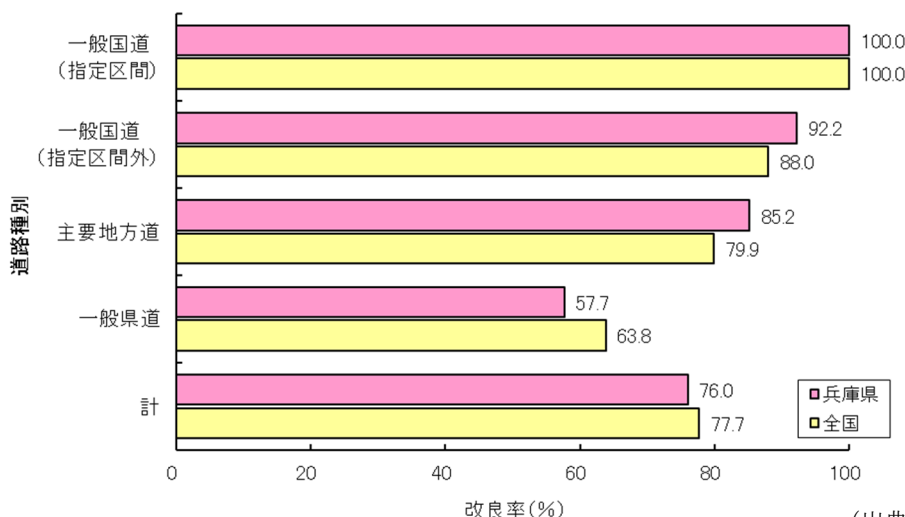
道路種別延長 (令和4年4月1日現在)

2) 道路の改良率

兵庫県内の国道及び県道の改良率(2車線改良)は76.0%(全国平均77.7%)であり、基幹的な道路ほど高くなっている。

注) 改良率(2車線改良) : (車道幅員5.5m以上改良済延長/実延長) × 100

実延長 : 総延長から重用延長、未供用延長及び渡船延長を除いた延長

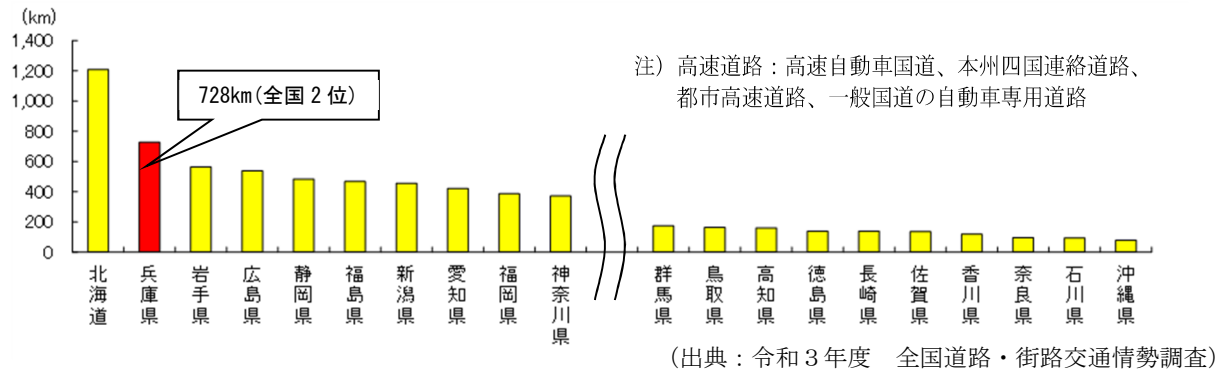


(出典：道路統計年報)

道路種別改良率(2車線改良) (令和3年3月31日現在)

3) 高速道路の延長

兵庫県内の高速道路延長は728kmであり、全国2位となっている。

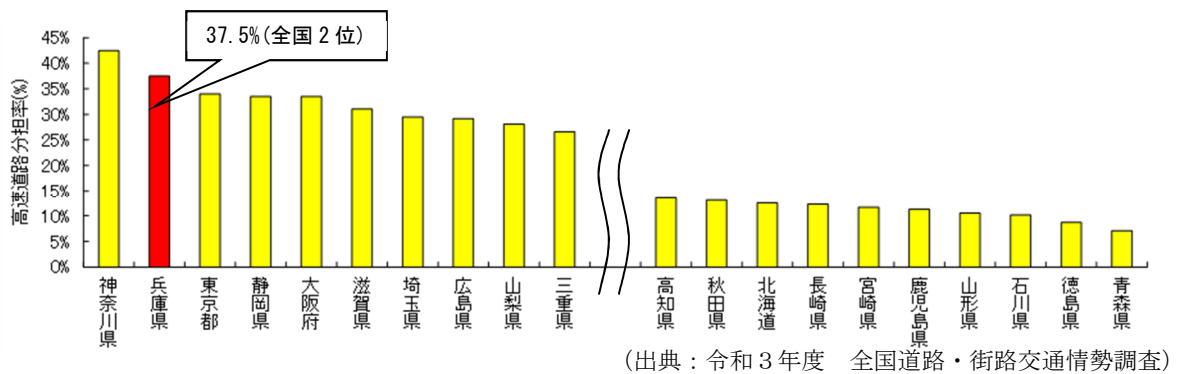


都道府県別高速道路延長 (令和3年度)

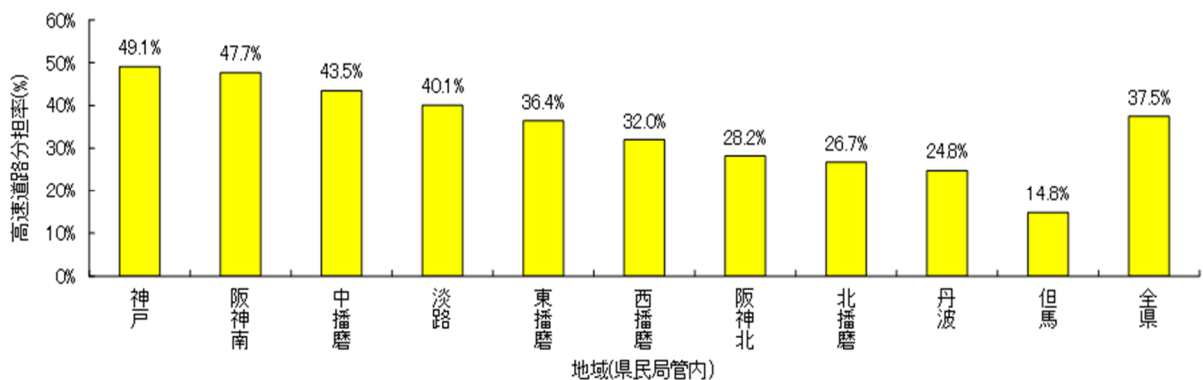
4) 高速道路の利用状況

兵庫県内の高速道路分担率は37.5%であり、全国2位となっている。県民局別に見ると、高速道路の整備が遅れているため、但馬の高速道路分担率が一番低い。

注) 高速道路分担率: 自動車の走行台キロに占める高速道路(一般国道以上の自動車専用道路)の走行台キロの割合



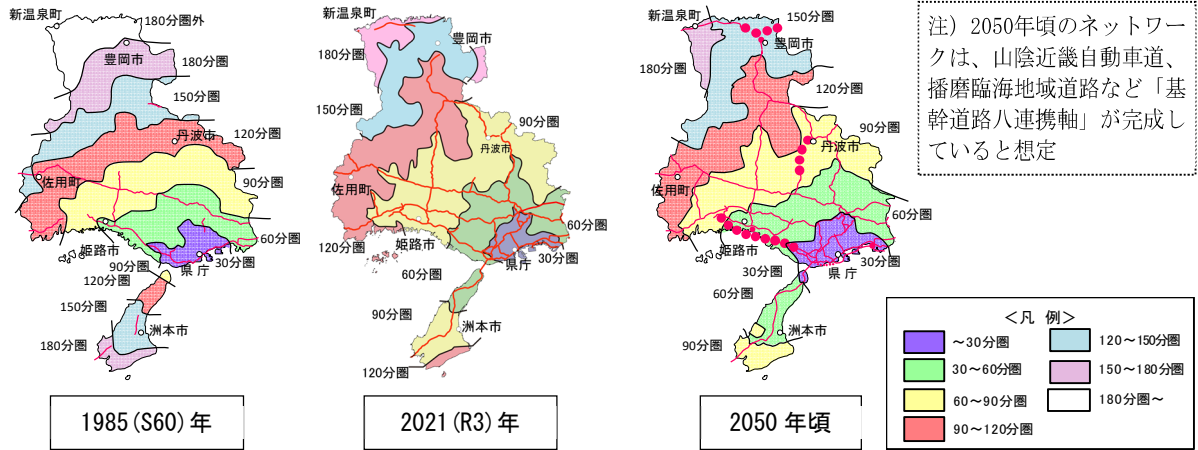
都道府県別高速道路分担率 (令和3年度)



県民局別高速道路分担率 (令和3年度)

5) 県内の移動時間の状況

自動車による県庁からの移動時間の圏域は、昭和60年に150分圏域であった洲本市などの淡路島の概ね全域が、明石海峡大橋の開通等により、90分圏域内となっている。また、3時間圏域外であった新温泉町などは、道路整備により移動時間が短縮し、令和3年時点で兵庫県全域が3時間圏域内となっている。今後、北近畿豊岡自動車道や山陰近畿自動車道の整備により、地域間の交流が促進される。



県庁からの等時間圏域図