

令和 4 年 10 月 25 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 | 13 |
| | (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 | 23 |
| | (施策6) 道路施設の計画的・効率的な老朽化対策 | 26 |
| | (施策7) 次世代を見据えた道路整備 | 28 |
| 参考 | 道路交通及び道路整備の現況 | 30 |
| | (1) 道路交通の現況 | 30 |
| | (2) 道路整備の現況 | 33 |

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、「地域の価値を高める」「安全安心の網を広げる」「新しい成長の種をまく」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:地域の価値を高める

- 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:安全安心の網を広げる

- 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:新しい成長の種をまく

- 施策7 次世代を見据えた道路整備

「躍動する兵庫」へ 3つの視点 ~人・モノ・投資を呼び込む~



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4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%) | 12.5 (24.6%) | 15.1 (29.7%) | 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 | 49.7 (64.8%) | 10.0 (13.0%) | 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 | 772.2 (84.3%) | 53.7 (5.9%) | 90.6 (9.9%) | 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



| 東西構成軸 | 構成路線 |
|----------|---|
| ①日本海沿岸軸 | 山陰近畿自動車道 中国自動車道（神戸JCT以西） |
| ②中国内陸軸 | 新名神高速道路 中国自動車道（神戸JCT以東） |
| ③山陽内陸軸 | 山陽自動車道 阪神高速11号池田線 国道29号バイパス |
| ④阪神播磨臨海軸 | 名神高速道路 阪神高速3号神戸線 阪神高速5号湾岸線 阪神高速31号神戸山手線 大阪湾岸道路西伸部 第二神明道路 神戸西バイパス 名神湾岸連絡線 国道2号バイパス 播磨臨海地域道路 |

| 南北構成軸 | 構成路線 |
|----------|---|
| ⑤播磨因幡軸 | 中国横断自動車道姫路鳥取線 |
| ⑥播磨但馬軸 | 北近畿豊岡自動車道（和田山JCT以北） 播但連絡道路 東播磨道 |
| ⑦播磨丹波但馬軸 | 東播磨丹波連絡道路 北近畿豊岡自動車道（和田山JCT以南） |
| ⑧日本海太平洋軸 | 舞鶴若狭自動車道 神戸淡路鳴門自動車道 阪神高速7号北神戸線 阪神高速32号新神戸トンネル 六甲北有料道路 |

【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。早期着工に向けた事業推進を国に要望。



豊岡道路（仮）豊岡 IC 付近（豊岡市）



北近畿豊岡自動車道の整備状況

②山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）（L=約51km（県内）） [県事業]

a 浜坂道路Ⅱ期（居組 IC～新温泉浜坂 IC）L=7.6km

- ・トンネル、橋梁、改良工事を実施中

b 竹野道路（竹野 IC～豊岡北 JCT・IC）L=4.9km

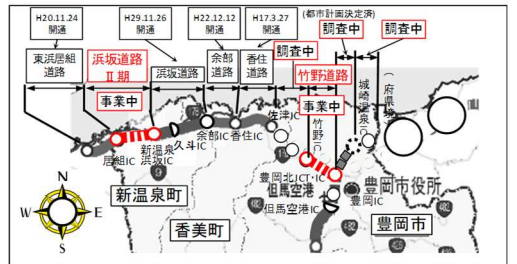
- ・令和3年度事業着手。調査設計を実施中。

c 豊岡北 JCT・IC～城崎温泉 IC L=7.4km

- ・令和3年度都市計画決定。
- ・令和4年度より国による直轄調査を実施中。
- ・直轄権限代行による早期事業化を国に要望。

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（仮）浜坂第2トンネル（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]

- ・調査設計や用地取得、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）



大阪湾岸道路西伸部の整備状況

④名神湾岸連絡線（西宮市 L=2.7km）〔直轄事業〕

- ・令和3年度に直轄事業として事業着手。
- ・測量（海上部測量）、調査設計等を実施中。
- ・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



名神湾岸連絡線 計画図

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、菅野地区改良工事、菅野地区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。



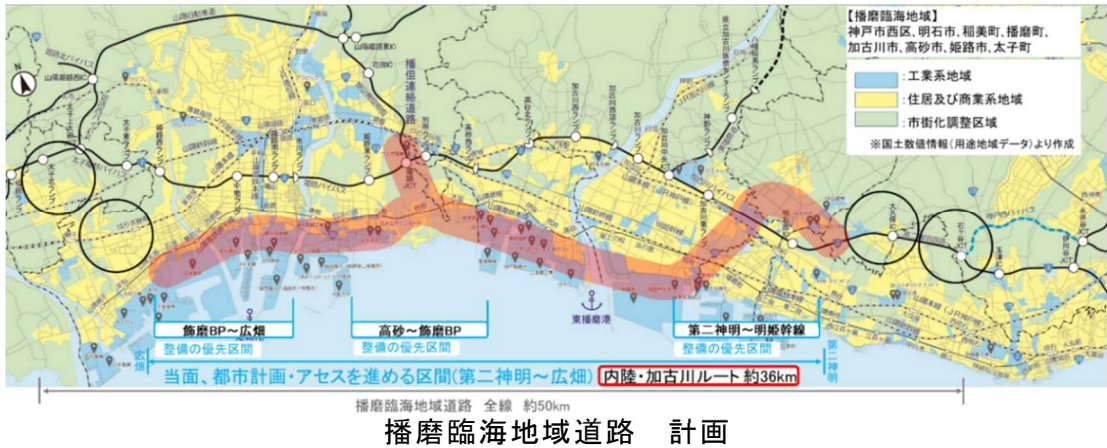
菅野高架橋（神戸市）



神戸西バイパスの整備

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。
- ・令和3年7月27日～8月26日に環境影響評価方法書の縦覧・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（ルート計画案の早期提示等）、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。



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〕

- ・切土盛土工、橋梁上下部等の工事を全線に渡って実施中。
- ・八幡稲美ランプ～八幡三木ランプ間（L=2.5km）の令和5年春部分開通、令和7年北工区全線開通を予定。



八幡三木ランプ（加古川市）



東播磨道の整備状況

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）

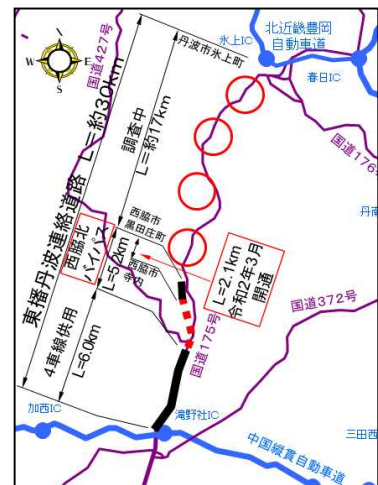
- ・橋梁・改良工事を実施中。令和8年春の確実な開通を国に要望。

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。



津万高架橋（西脇市）



東播丹波連絡道路の整備状況

トピックス

中国横断自動車道姫路鳥取線の全線開通（令和4年3月12日開通）

たつの市の播磨新宮 IC から宍粟 JCT までの区間（11.5km）が開通しました。これにより、鳥取市まで至る中国横断自動車道姫路鳥取線が令和4年3月12日に全線（兵庫県内 33.7km）つながりました。

全線開通により、姫路市から鳥取市への所要時間は2時間15分から1時間55分へ約20分短縮し、山陰地方と関西圏との連携が強化され、沿道地域の「産業の発展」、「交流の拡大」が期待されます。特に播磨科学公園都市には、学術研究機関や先端医療施設などが集積しており、重要なアクセス道路としての機能が更に強化されました。



宍粟ジャンクション

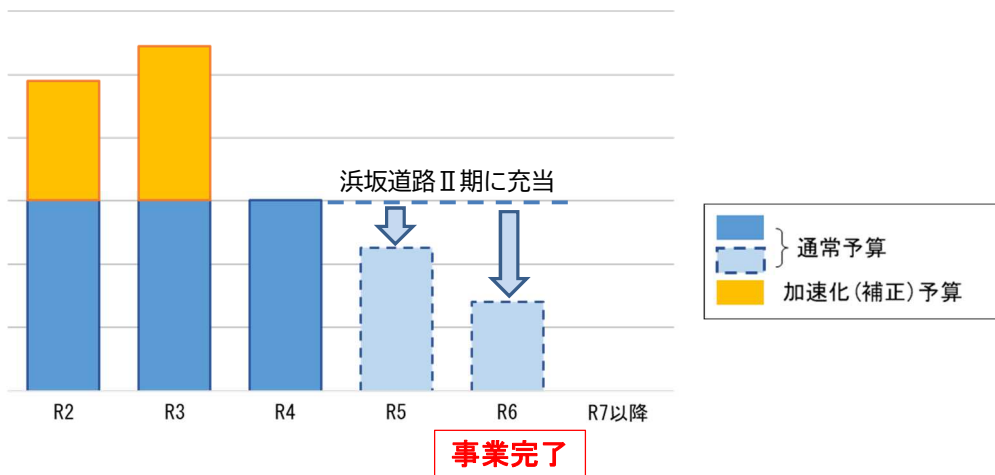
また、中国自動車道と山陽自動車道を結ぶ当路線は、播但連絡道路と共に南北交通のダブルネットワーク化を実現し、大規模災害時等の広域迂回路として重要な役割を担います。

トピックス

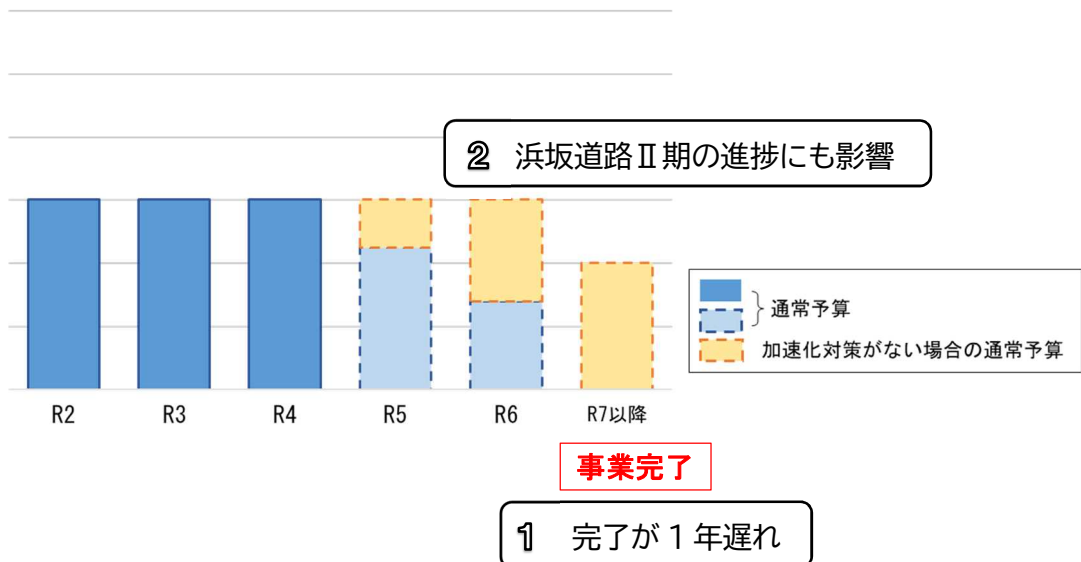
「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」による事業推進

東播磨道の事例

○加速化予算がある時



○加速化予算がない時



(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10月23日新規事業化]
今年4年度は、設計・用地取得を実施中。

【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)

[完了 (予定)]

- ・ 丹波おばあちゃんの里 (丹波市)
(トイレリニューアル)
※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



道の駅
「丹波おばあちゃんの里」(丹波市)

(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料金徴収期間の延長

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必要があることから、老朽化等に伴う更新事業や維持管理等を安定的に実施するために、料金徴収期間の延長を国に提案している。

高速道路料金に関する動向

①国土幹線道路部会「中間答申」のポイント(抜粋)

令和3年8月に国土幹線道路部会で「中間答申」がとりまとめられ、『高速道路を持続的に利用する枠組み』、『速やかに実現すべき料金制度のあり方』等が示された。

1) 高速道路を持続的に利用する枠組み

| 費用負担についての3つの理念 | |
|---|--|
| 維持管理・修繕、更新、進化・改良の負担 (Maintenance) (Renewal) (Grade up) | ・MRGを確実に実施する必要 |
| 利用者による負担 | ・最大の受益者である利用者が負担 |
| 地域の状況に応じた負担 | ・地域政策的な観点からも検討 <small>※料金が利用交通に与える影響を考慮</small> |

<更新・進化への取組>

- ・利用者負担を基本として、料金徴収期間の延長について具体的に検討
- ・見通しが明らかになった更新・進化について、一定期間毎に事業計画を策定し、計画的に事業を推進
- ・債務の確実な返済見通しの確認のために、債務返済計画を策定し、その期間の料金徴収の継続検討

<将来の維持管理等の負担のあり方>

- ・更新・進化の債務完済後、引き続き料金徴収を継続するか、税負担に切り替えるかどうかは引き続き議論

<現在無料となっている高速道路における維持管理等の負担の方向性>

- ・利用者負担を基本とし、周辺ネットワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、有料高速道路の隣接区間を中心に慎重に検討

2) 速やかに実現すべき料金制度のあり方

(2)大都市圏料金

- ・高速道路の機能を最大限に発揮するため、料金の賢い3原則に沿った料金を更に進化

| 料金の賢い3原則 | | 今後の取組の方向性 |
|--------------------------|---|-----------|
| ①利用度合いに応じた公平な料金体系 | <ul style="list-style-type: none"> ・物流等へ配慮しつつ、激変緩和としての上限料金を、順次見直し ・首都高速に続いて、阪神高速等の料金体系についても見直しを検討 | |
| ②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系 | | |
| ③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系 | | |

- ・都市部の政策的課題を解消するため、外側の環状道路の利用を促進
- ・ETC専用化等の取組を推進しつつ、本線料金所を順次撤去
- ・ターミナルチャージの重複徴収の撤廃について検討
- ・交通需要の偏在等に起因する混雑緩和のための料金を本格導入
- ・料金施策の効果を高めるため、料金に対する認知度向上に必要な広報
- ・柔軟に料金変更できるシステムへの改良

②障害者割引の要件緩和

障害者割引は事前登録した自家用車しか適用されないが、自家用車を保有していない又は登録した自動車はやむを得ず使用できないなどの理由から割引の適用を受けられない障害者の方に配慮し、令和4年度中に全国の高速道路で、割引適用自動車の拡大を予定。(令和4年3月、国土交通省が各高速道路会社に措置の実施を通知)

【施策2】地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備

高規格道路の整備とともに、これらを補完する南北幹線道路などの整備を推進する。

また、良好な市街地の形成を図る街路網の整備や、円滑な交通流を確保する渋滞対策、踏切対策、自転車対策など日々の暮らしを支える道路整備を進める。

- (1) 南北道路など幹線道路の整備
- (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) 南北道路など幹線道路の整備

地域間の連携強化、防災機能の強化等を目指し、南北幹線道路（阪神南北、東播南北、揖龍南北）を多様な主体・手法により重点的に整備する。また、地域産業の活性化、地域間の交流を支援する道路の整備を進めている。

①南北幹線の整備

〈阪神南北道路〉（尼崎市～三田市 L=約46km）

ア 都市計画道路尼崎宝塚線

（尼崎市、伊丹市、宝塚市 L=12.4km 4車線化）

- ・整備済11.4km
- ・阪急立体工区（尼崎市）と小浜南工区（宝塚市）で早期4車線化に向け、工事を実施中

イ 国道176号 名塩道路〔直轄事業〕

（宝塚市～西宮市 L=10.6km 4車線化）

- ・整備済6.3km
- ・生瀬地区等において、工事等を実施中
- ・西宮市塩瀬町名塩～生瀬町のL=2.2kmにおいて令和8年春開通予定

ウ 県道三田西インター線

（三田市溝口～長坂 L=0.9km）

- ・橋梁上下部等の工事を実施中



〈東播南北道路〉（加古川市～小野市 L=約15km）

ア 東播磨道（地域高規格道路 L=12.1km）〔再掲〕

イ 都市計画道路尾上小野線

（国道250号明姫幹線～国道2号 L=1.6km）

- ・整備済0.9km
- ・都市計画道路加古川中央線から明姫幹線までのL=0.7kmで工事等を実施中



都市計画道路尾上小野線（加古川市）

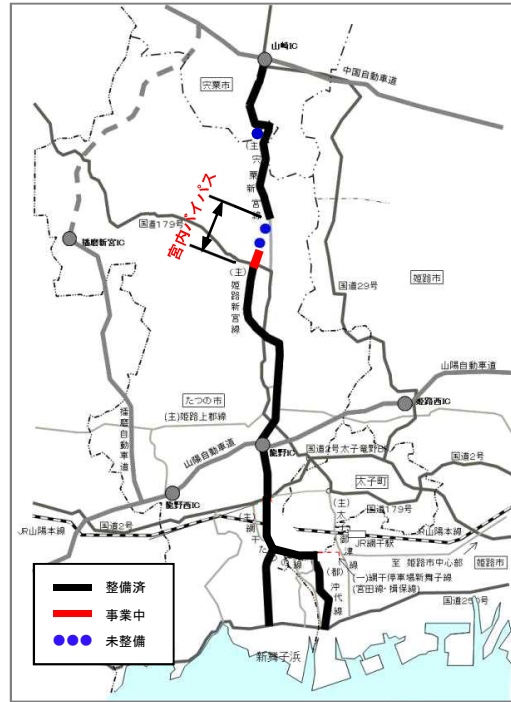
〈揖龍南北道路〉（姫路市～宍粟市 L=約27km）

県道宍粟新宮線（たつの市新宮町吉島～新宮 L=1.7km）

- ・宮内バイパス（第1工区）（L=480m）において、用地測量を実施中。



東播南北道路



揖龍南北道路

②その他の幹線道路の整備

- ア 国道2号相生有年道路(相生市若狭野町鶴亀^{つるかめ}～赤穂市東有年^{ひがしうね} L=8.6km) [直轄事業]
 ・2.2kmが開通。有年横尾地区の工事等を実施中
 ・相生市若狭野町八洞^{はつどう}～若狭野町若狭野のL=1.5kmにおいて令和4年10月30日開通予定(4車線供用開始)
- イ 国道28号 洲本バイパス(洲本市炬口^{たけのくち}～納^{おさめ} L=6.0km) [直轄事業]
 ・3.6kmが開通。宇山地区の用地取得、炬口地区の改良工事、炬口トンネル工事等を実施中
 ・洲本市炬口～宇山のL=2.4kmにおいて令和7年春開通予定
- ウ 国道175号 神出バイパス(神戸市西区平野町^{つおもと}～神出町 L=5.7km) [直轄事業]
 ・5.1kmが開通。常本地区の調査設計、用地取得、周辺整備工事を実施中
- エ 国道2号 和坂拡幅(明石市立石^{たけのくち}～和坂 L=1.3km) [県事業]
 ・用地取得、改良工事を実施中
- オ 県道宗佐土山線 天満大池バイパス(稲美町六分一^{ろくぶんいち}～国安^{くにやす} L=1.0km) [県事業]
 ・用地取得、橋梁下部工事等を実施中
- カ 県道神戸加東線 桃坂バイパス(三木市口吉川町桃坂^{ももざか}～加東市大畑 L=1.2km) [県事業]
 ・改良工事を実施中
- キ 県道広畑青山線(姫路市広畑区才^{さい} L=2.5km) [県事業]
 ・用地取得、物件補償、JR 交差点等の工事を実施中
- ク 県道福良江井岩屋線(南あわじ市湊^{みなと} L=0.7km) [県事業]
 ・用地取得、物件補償、水路付替工事を実施中

国道427号 豊部バイパス（令和4年6月4日開通）

多可郡多可町加美区豊部において、国道427号豊部バイパス（L=1.7km）が開通しました。

本事業は多可町による用地・物件の先行取得、農道機能の復旧及び多可町との施行区間の分担等、地元多可町の協力体制の下、事業期間2年と早期供用が実現し、緊急輸送道路の強化が実現しました。


また旧道については、多可町により地域の住民が安全に利用できる生活道路とすべく、車両の走行速度を抑制する効果が期待できる外側線の引き直しにより、自転車・歩行者の安全確保を行います。



（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 国道2号線 | (加古川市) |  |
| | ・都市計画道路 園田西武庫線 | (尼崎市) | |
| | ・都市計画道路 塚口長尾線 | (伊丹市) 等 | |
- 都市計画道路 加古川別府港線 中津工区 (加古川市)

（3）渋滞交差点の解消（渋滞交差点解消プログラム(R元～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、渋滞交差点57箇所について、右折車線設置などの対策を計画的に推進することにより、5年間で半減（29箇所の解消・緩和）を目指す。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|------|-----------------------|---------|
| 〔完了〕 | ・県道神戸加古川姫路線 野谷交差点 | (稲美町) |
| 〔継続〕 | ・国道372号 加西バイパス 法華口交差点 | (加西市) |
| | ・都市計画道路 尼崎宝塚線 小浜南交差点 | (宝塚市) 等 |

【整備前】



【整備後】



県道中安田市原線 市原東交差点（西脇市）

(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(R元～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。



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(R元～R5))

自転車の安全で快適な通行を確保するため、「自転車ネットワーク計画」及び中高生の自転車通学の利用状況を踏まえて、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]

- ・ 県道甲子園六湛寺線 (西宮市) 【自転車道】
- ・ 県道山本伊丹線 (伊丹市) 【自転車専用通行帯】



自転車道
県道大阪伊丹線 (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

「防災」、「安全・快適」、「景観・観光」の観点から無電柱化を進める。
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(R元～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、令和5年度までに、県管理道路38kmを含む約100kmの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)

[無電柱化の事例]

【防災機能の強化】



整備前



整備後

県道姫路停車場線（姫路市）

【安全で安心な通行空間の確保】



整備前



整備後

県道坂越御崎加里屋線（赤穂市）

【良好な景観形成】



整備前



整備後

県道豊岡竹野線（豊岡市）

トピックス

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、昨年度春、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。

無電柱化により電線がなくなり、丹波篠山の三大祭りの一つ春日神社の祭礼で鉾山の上に鉾を飾っての110年ぶりの巡行復活に期待が高まっています。

9基ある鉾山のうち「鳳凰山」と「三笠山」の鉾は破損や老朽箇所が修復され、本来の雄姿がよみがえります。令和5年3月19日に無電柱化した河原町で鉾復活巡行が予定されています。



神輿を引く子どもたち (R4.10.16)
(丹波新聞より提供)

【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（R元～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
県道加美穴栗線 山田橋（神河町）

【主な事業実施箇所】

| | | | |
|----------|----------|------------|---------|
| [完了(予定)] | ・ 県道市八木線 | 西川橋 | (南あわじ市) |
| [継続] | ・ 国道176号 | 久代高架橋(三田行) | (川西市) |

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)] | ・ 国道429号 | (穴栗市) |
| | ・ 国道427号 | (丹波町) |



落石防護柵・法柱
国道373号（上郡町）

(2) 緊急輸送道路等の機能強化

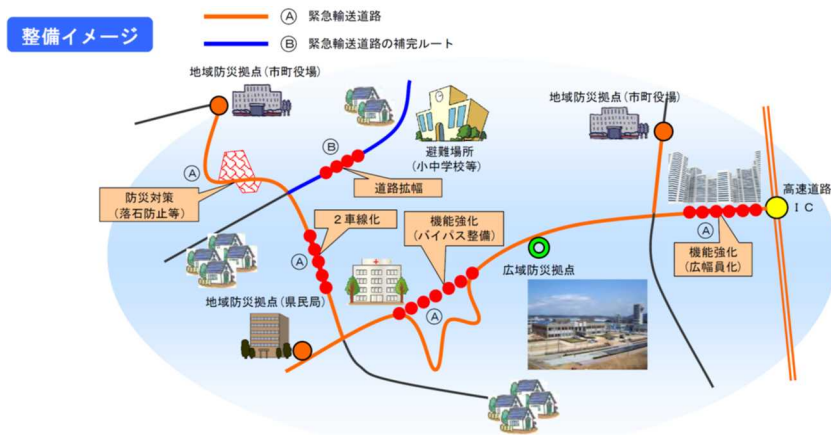
1) 緊急輸送道路等の整備推進

(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。



県道香住村岡線
境Ⅱ（香美町）



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】

- [完了(予定)]
- ・国道 312 号 下宮拡幅 (豊岡市)
 - ・都市計画道路 朝霧二見線 谷八木 (明石市)
- [継続]
- ・都市計画道路 呉服橋本通り線 寺畑 (川西市)
 - ・県道三田後川上線 志手原 I (三田市)
 - ・県道神戸加東線 山国 (加東市)
 - ・国道 427 号 西脇道路 (西脇市)
 - ・県道篠山山南線 黒田バイパス (丹波篠山市)

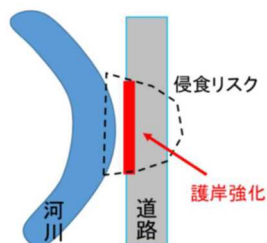
2) 緊急輸送道路強靱化 5 箇年計画 (R3~R7)

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。

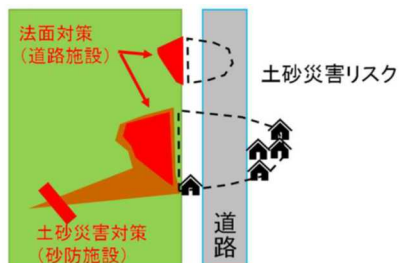
【主な事業実施箇所】

- [継続]
- ・県道豊岡瀬戸線 [豊岡市]
 - ・県道洲本五色線 [洲本市]

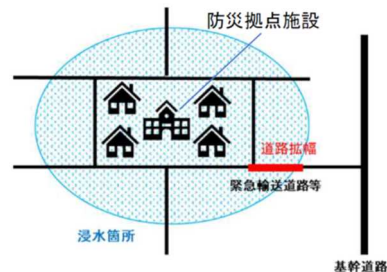
河岸浸食・冠水対策



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日でも早い復旧に努めている。

令和3年度の8月豪雨及び台風第14号において発生した道路災害2箇所については、令和4年6月末で復旧工事を完了させた。

令和4年度は7月豪雨で発生した道路災害8箇所について、順次復旧工事に着手している。



県道洲本灘賀集線（洲本市）

(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4年度は、9月4日に多可町中央公園グラウンドで、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。
平成 30 年 7 月豪雨災害では、事前通行規制を行った
145 区間のうち、21 区間で崩土・陥没等の災害が発生し、
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・路肩崩壊の状況
県道福良江井岩屋線（淡路市）

【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(R元～R5)）

通学児童の安全を確保するため、「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。

また、令和3年6月の千葉県八街市の事故を受けて、各市町の学校・PTA・警察・道路管理者等からなる協議会が実施した合同点検の要対策箇所についても、今後、対策を実施していく。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|------|------------|---------|
| [完了] | ・ 県道香住村岡線 | (香美町) |
| [継続] | ・ 県道下立杭柏原線 | (丹波篠山市) |



歩道整備
県道上村養父停車場線（養父市）

(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 312 号（豊岡市） |



除雪状況
県道香住村岡線（香美町）



消雪工
県道宮津養父線（養父市）

(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。



県道香美久美浜線(香美町)

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）

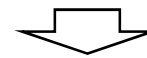
令和4年度から県の実負担が増えない範囲で緊急措置事業と維持修繕事業との間で予算を振り替える新たな仕組みを活用し、県民の安全安心に直結する日常維持管理の財源となる県単土木費を充実させ、目に見える形での管理水準の向上を図る。

＜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＞

(一) 浜坂港浜坂停車場線 新温泉町

＜通学路の除草＞

(国) 312号 朝来市

＜中央分離帯の張りコンクリート＞

(一) テクノパーク三田線 三田市

【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(R元～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)] ・ 県道丹南篠山口インター線 中野橋 (丹波篠山市)
 ・ 国道 178 号 森本トンネル (豊岡市)

【補修前】



【補修後】



国道 178 号 佐津ランプ橋 (香美町)

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3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~R3) | 329 | 2,191 | 133 | 0 | 2,653 | 5.0% |



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、大規模修繕、橋梁耐震対策を計画的に実施する。

【主な事業実施箇所】

[継続] ・ 砥堀ランプ 市川大橋 (姫路市)

【工事前】



【工事後】



播但第1トンネル

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（加西バイパス）

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削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

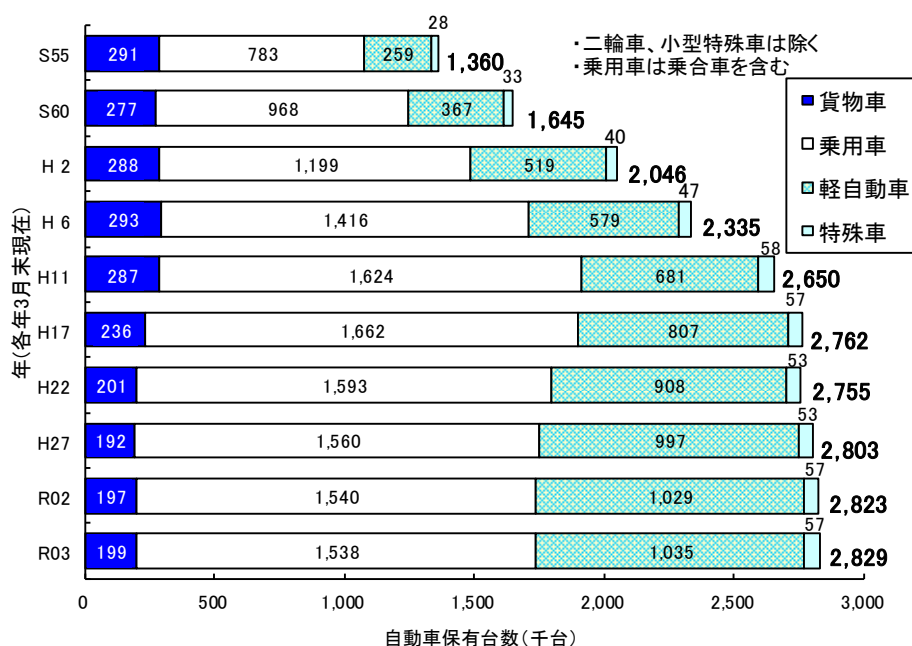
参考 道路交通及び道路整備の現況

(1) 道路交通の現況

1) 自動車の保有状況

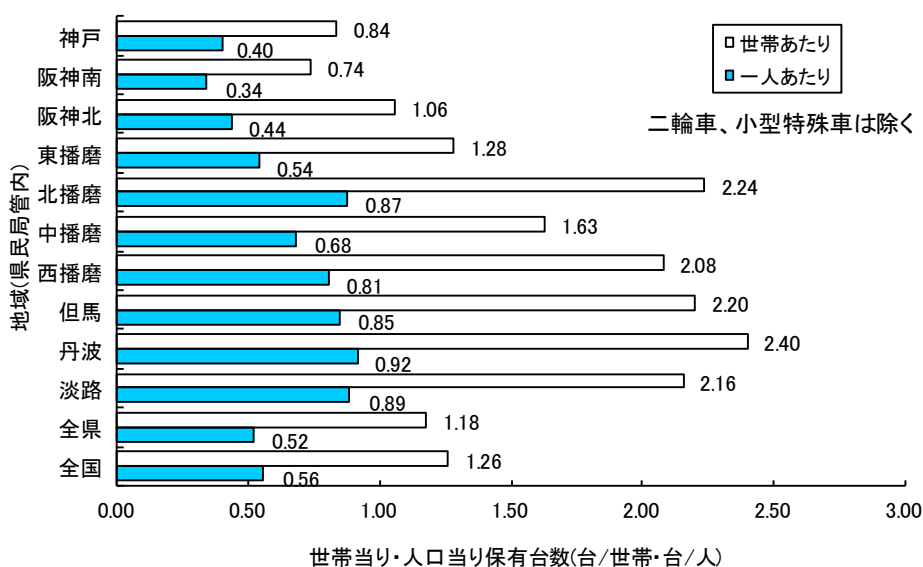
令和3年3月末現在の兵庫県内の自動車保有台数は、約283万台となっており、昭和55年と比べ、約2.1倍になっている。近年は横ばい傾向である。

車種別では、昭和55年と比べ、貨物車（約0.7倍）は減少しているのに対して、乗用車（約2.0倍）、軽自動車（約4.0倍）は大きく増加している。



自動車保有台数の推移

令和3年3月末現在の兵庫県内の1世帯あたり、1人あたりの自動車保有台数は、いずれも、全国平均よりやや低い状況にある。県民局別の1世帯あたりの自動車保有台数については、神戸、阪神南では、世帯あたり1台未満であるのに対して、北播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路では、世帯あたり2台を越えている。



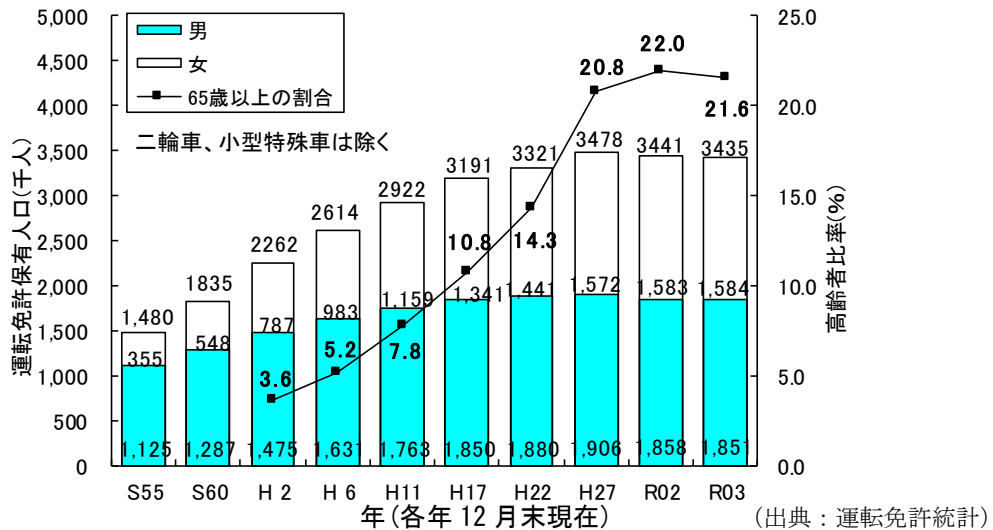
地域別自動車保有台数(令和3年3月末現在)

2) 運転免許の保有状況

令和3年12月末現在の兵庫県内の自動車運転免許保有者数は約344万人となっており、男女の割合は男性54%、女性46%となっている。

昭和55年との比較では、男性が約1.6倍の伸びであるのに対し、女性は約4.5倍となっており、女性の保有者の増加が目立っている。

また、自動車運転免許保有者に占める高齢者（65歳以上）の割合が増加傾向にあり、令和3年末現在で約22%である。



運転免許保有人口の推移

3) 混雑している道路の割合

ピーク時間帯以外でも渋滞しているとされる混雑度1.25以上の道路の割合は、平成6年の20.5%をピークに減少傾向にあり、平成27年は9.1%となっている。

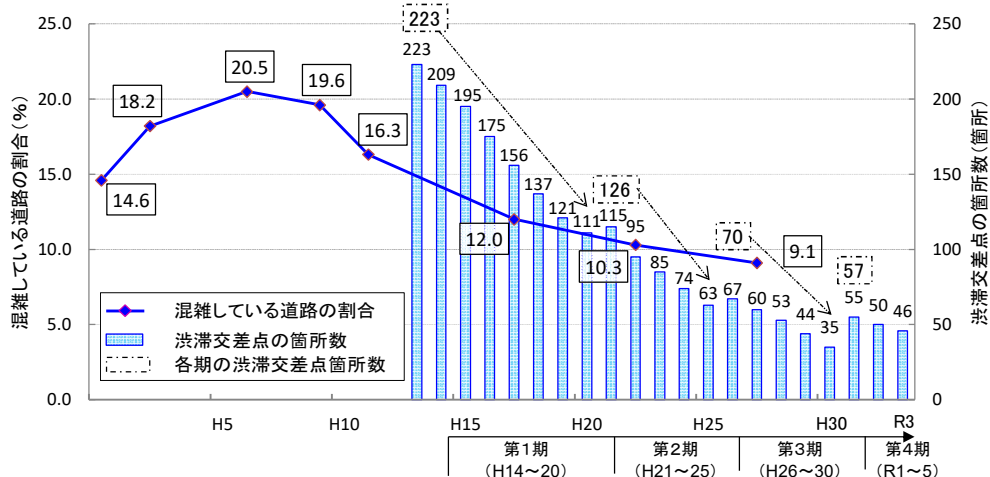
また、渋滞交差点について、関係機関と連携して対策に取り組んできた結果、平成14年の223箇所から減少し、令和4年4月には46箇所となっている。

注) 混雑度：道路街路交通情勢調査の調査項目の一つであり、ある秋の平日に調査した結果をもとに、交通量/交通容量で計算する。この値が1.25を超えると、ピーク時間帯（1日当たり1～2時間）を過ぎても渋滞が残るとされている。

混雑している道路の割合：混雑度1.25以上の道路区間延長/総延長×100(対象道路は県内の高速道路・一般国道・県道・主要な神戸市道、ただし通行不能区間を除く)

渋滞交差点の定義：①～③のいずれかに該当する交差点

- ① 信号がある交差点で、交差点を通過するのに信号待ちを3回以上要する箇所
- ② 信号がない交差点で、交差点を通過するのに2分以上要する箇所
- ③ ①、②に該当するほどの渋滞はないが、地元、交通事業者及び公安委員会等から渋滞に関する改善要望が強く寄せられている箇所



混雑している道路の割合の推移

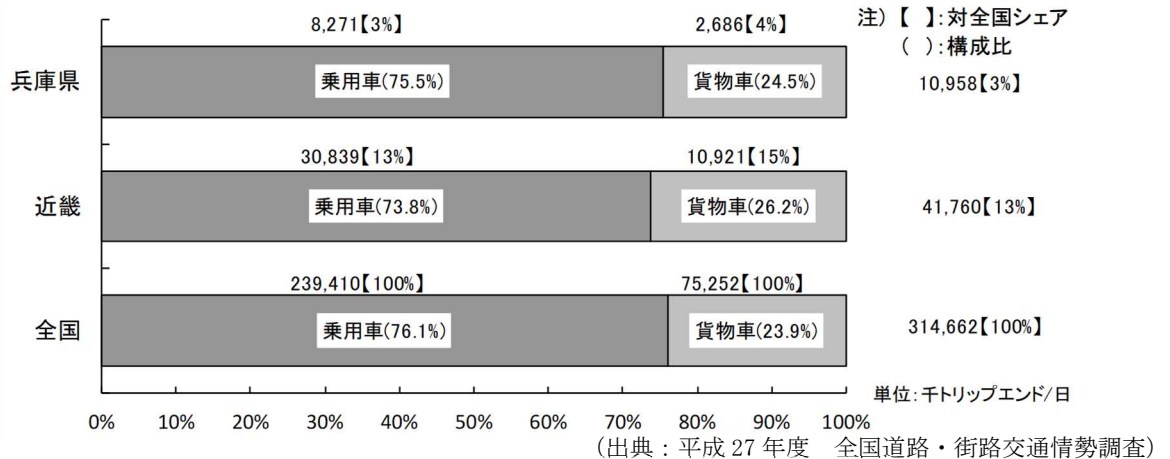
4) 発生集中交通量の推移

平成27年の兵庫県関連の発生集中交通量は約11百万トリップエンド/日となっており、全国の発生集中交通量の3%を占めている。兵庫県関連の発生集中交通量における車種別構成比は、乗用車75%、貨物車25%であり、全国、近畿も同様の傾向である。

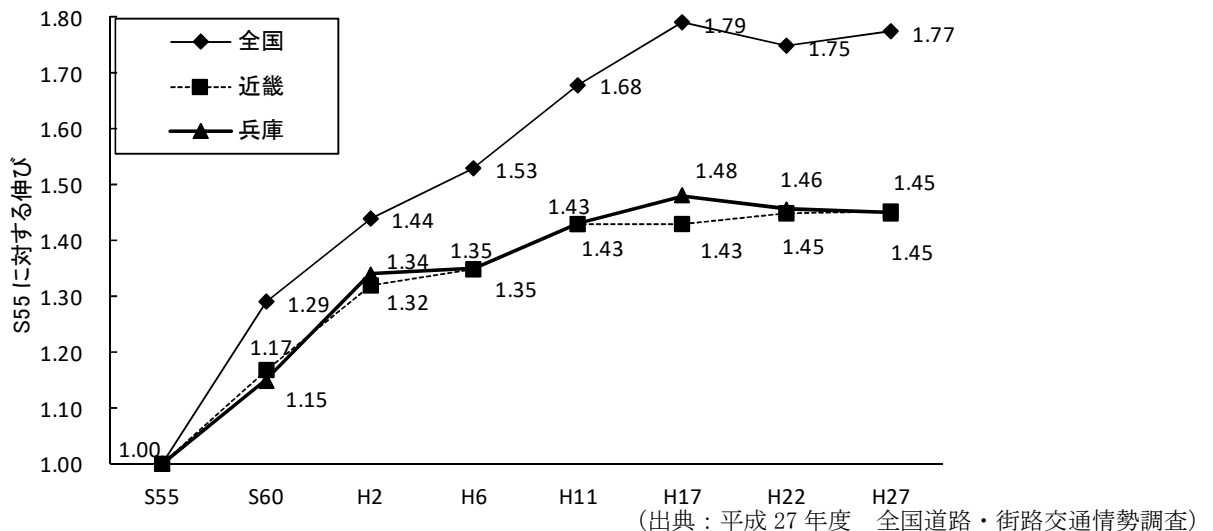
兵庫県の発生集中交通量は、昭和55年から平成17年にかけて年々伸び、昭和55年比で1.5倍となり、平成17年以降は横ばいである。また、兵庫県の発生集中交通量の伸びは全国平均より緩やかな傾向にある。

注) 発生集中交通量：ある地域から出発したトリップの数（発生交通量）とその地域に到着したトリップの数（集中交通量）の合計をその地域の発生集中交通量という。単位はトリップエンド。

トリップ：出発地から目的地への移動の単位。



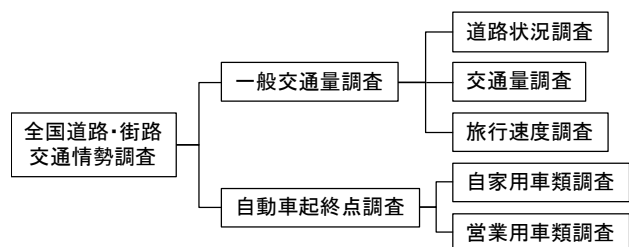
発生集中交通量の車種別構成比 (平成27年度)



発生集中交通量伸び率の全国比較

全国道路・街路交通情勢調査の概要

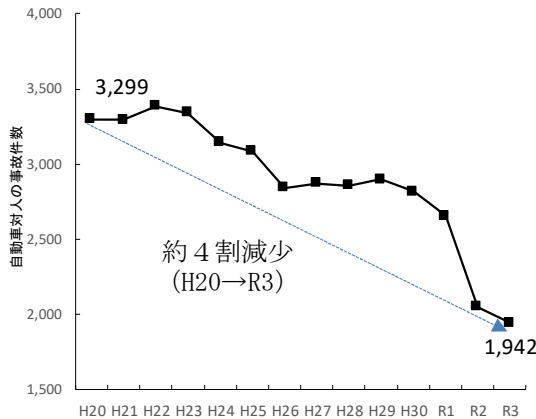
全国道路・街路交通情勢調査は道路交通の現状と問題点を把握し、道路の整備や維持修繕あるいは都市計画の策定を行うための基礎資料を得る目的で、昭和3年度から始まり、昭和55年度以降は概ね5年毎に実施している。直近では令和3年度に実施しており、現在、国交省で集計中である。



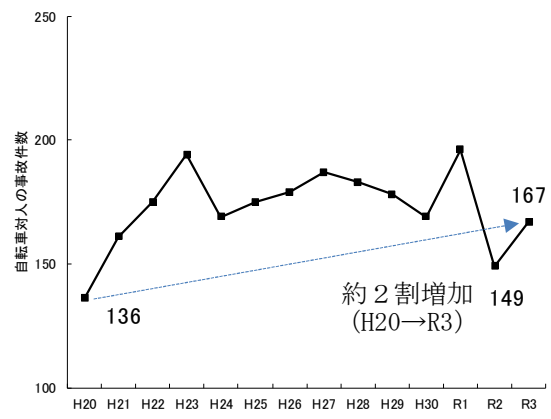
調査体系図

5) 交通事故件数(自動車対人、自転車対人)の推移

県内における自動車対人の事故件数は平成20年に比べ、令和3年では約4割減少している。一方、自転車対人の事故件数は平成20年に比べ、令和3年では約2割増加している。



(出典：県警 HP)
自動車対人の事故件数の推移



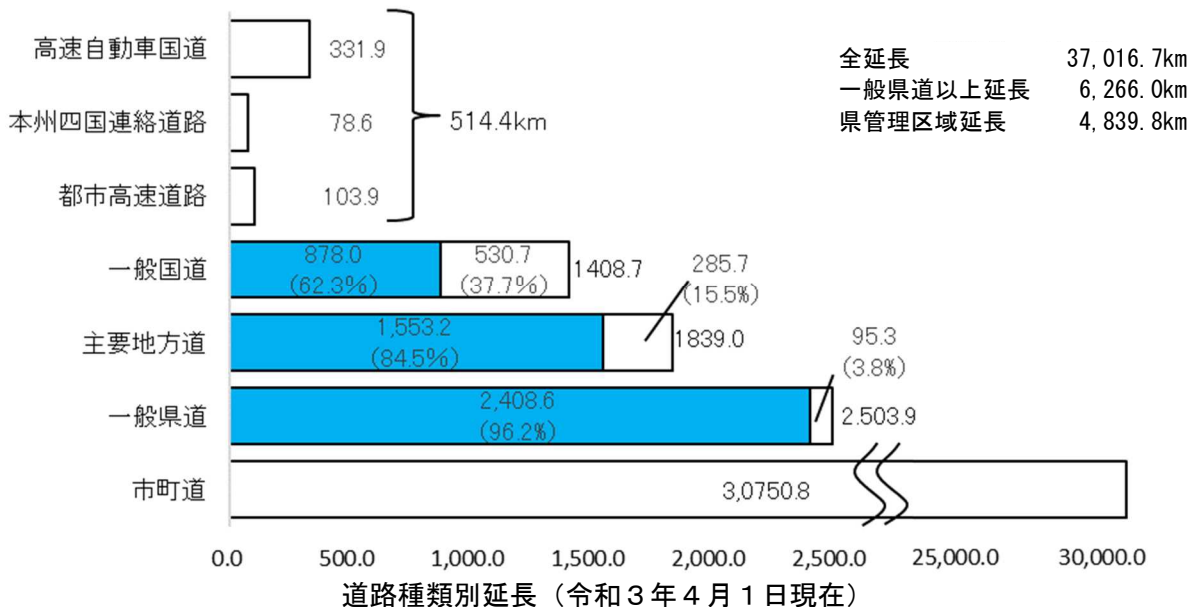
(出典：県警 HP)
年(1月～12月) 自転車対人の事故件数の推移

(2) 道路整備の現況

1) 道路の延長

兵庫県内の全道路延長は、令和3年4月1日現在約37,020kmであり、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85%)、一般県道約2,410km(約96%)、計485路線 約4,840kmを管理している。

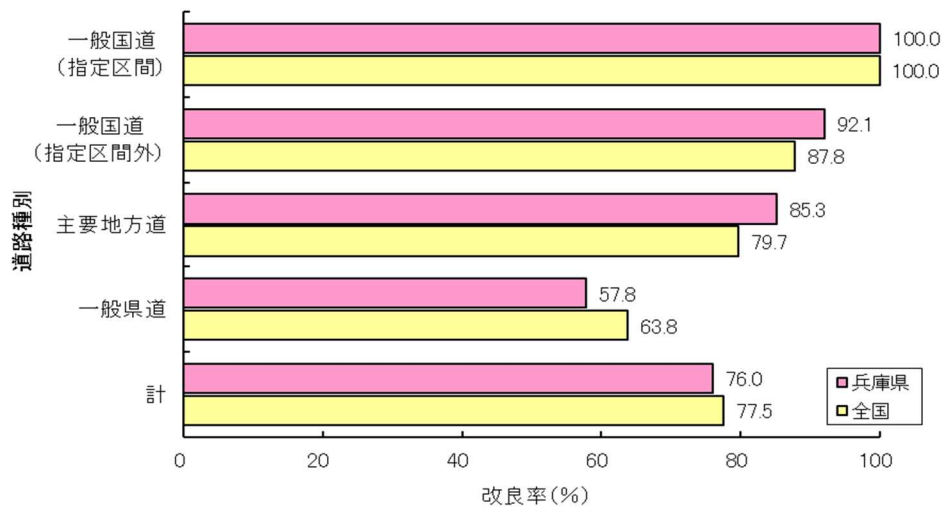


2) 道路の改良率

令和2年3月31日現在、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77.5%)であり、基幹的な道路ほど高くなっている。道路種類別の状況は以下のとおりである。

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

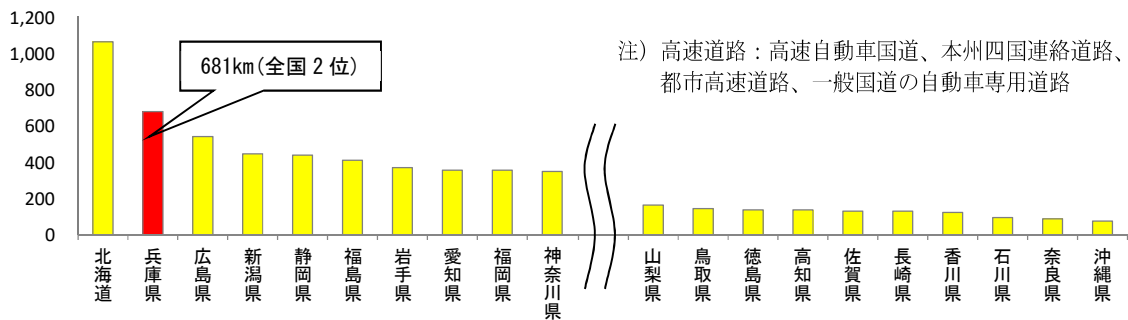


(出典：道路統計年報)

道路種別改良率（2車線改良）（令和2年3月31日現在）

3) 高速道路の延長

平成27年度道路・街路交通情勢調査での兵庫県内の高速道路延長は681kmであり、全国2位となっている。



注) 高速道路：高速自動車国道、本州四国連絡道路、都市高速道路、一般国道の自動車専用道路

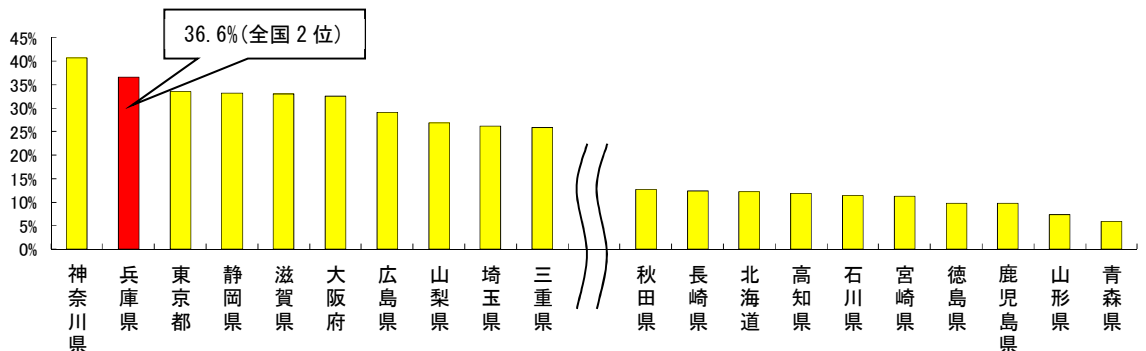
(出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査)

都道府県別高速道路延長（平成27年度）

4) 高速道路の利用状況

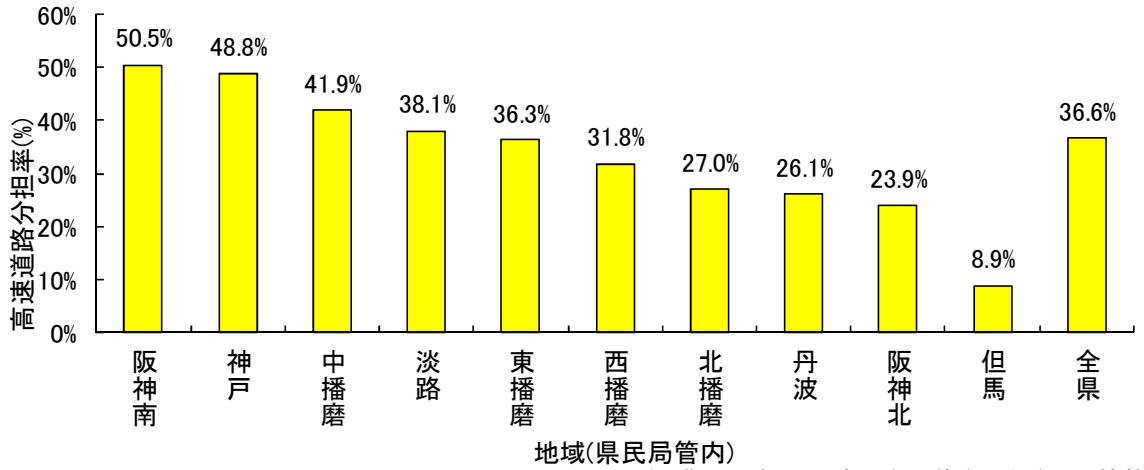
平成27年度道路・街路交通情勢調査での兵庫県内の高速道路分担率は36.6%であり、全国2位となっている。県民局別に見ると、高速道路の整備が遅れているため、但馬の高速道路分担率が著しく低い。

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



(出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査)

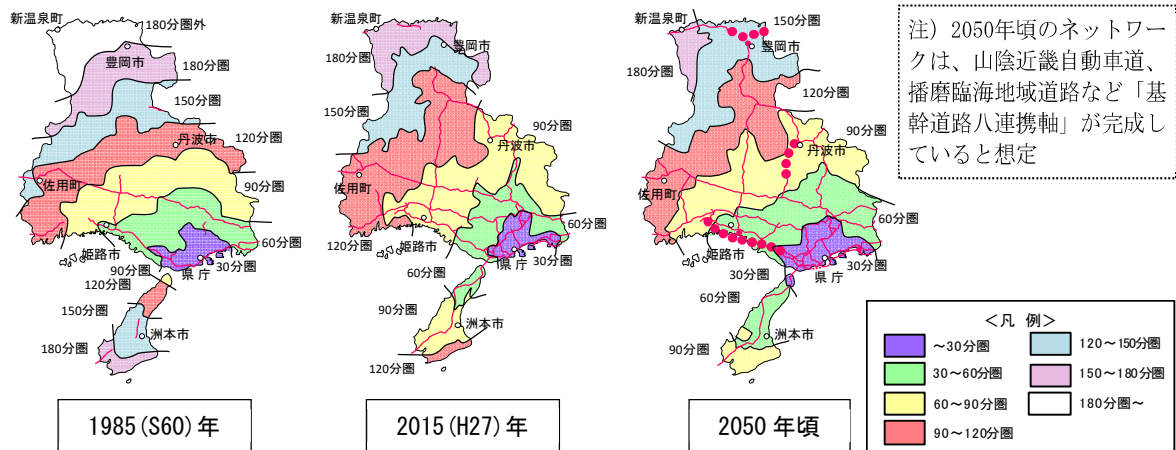
都道府県別高速道路分担率（平成27年度）



(出典：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査)
 県民局別高速道路分担率 (平成 27 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、昭和 60 年に 3 時間圏域外であった新温泉町など、平成 27 年に兵庫県全域が 3 時間圏域内となった。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移動時間等が短縮し、地域間の交流が促進される。



県庁からの等時間圏域図

6) 歩道整備の推移

県内の国道及び県道の歩道実延長 (国及び神戸市管理含む) は、令和 2 年には 2,461km となり、昭和 56 年の 968km に比べ約 2.5 倍となっている。

