

きにくい山間部向けの一補助中継所に頼っており、水防時などに通話が輻輳ふくそうした。このため、県内に五中継所を新設し、県庁と中継所との間を全て多重無線で結び、通話の輻輳の緩和等を図った。

その後、平成八年等において水防用テレメータは、「観測地点で降雨があれば、自動的に観測所から監視局に送信する機能」などが開発され、平常時は無人管理のダムや土木事務所で監視することが可能となった。

第五節 県内二時間交通の実現に向けて

この時代には、昭和五十二（一九七七）年に策定された「第三次全国総合開発計画」及び六十二年に策定された「第四次全国総合開発計画」による交通インフラの整備が全国的に進められた。このうち、道路整備については、道路整備緊急措置法に基づき策定された「第八次道路整備五箇年計画」（昭和五十三～五十七年度）から「第一次道路整備五箇年計画」（平成五～九年度）にわたって毎回大幅な増額を伴う予算総額約一九二兆円に及ぶ国の長期計画に基づき、兵庫県では高速道六基幹軸や生活道路の整備が進められた。

県では、昭和六十一年三月に策定した「兵庫県総合交通計画（基本計画）」を踏まえ、従来から推進してきた陸上交通の「県内二時間交通」を実現するとともに、二〇〇一年を目標して高速道路、新幹線、航空等の総合的な高速交通網の拡充整備を図り、交通機関の選択による「県内一時間高速交通圏」を確立することを交通体系の整備目標とした。あわせて、異種交通手段のネットワーク化、新しい情報システムの活用による

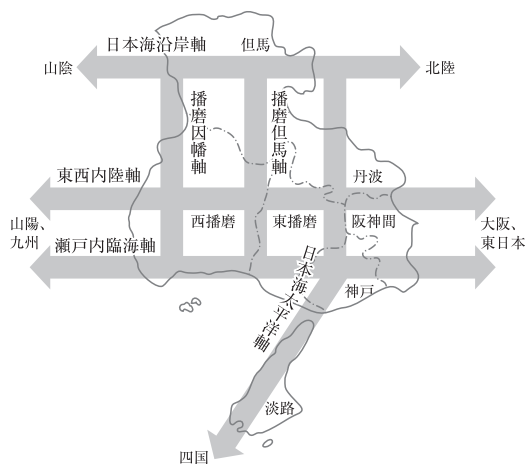


図 52 高速道六基幹軸
 (『兵庫県総合交通計画』より引用)

交通誘導などのソフト技術を開発し、信頼性の高い選択性に富む多元・多重交通ネットワークの形成を目指すことを交通体系の整備目標とした。

一 進展する道路整備と国鉄再建の影響

「県内二時間交通」の実現に向けて、道路については、東西三本（瀬戸内臨海軸、東西内陸軸、日本海沿岸軸）、南北三本（日本海太平洋軸、播磨但馬軸、播磨因幡軸）の軸からなる「高速道六基幹軸」の整備を進展させる方針とした。具体的には、日本海と太平洋を結ぶ南北道路では明

石海峡大橋や大鳴門橋をはじめ、西神自動車道、阪神高速道路北神戸線、六甲北有料道路、近畿自動車道舞鶴線、北近畿豊岡自動車道、播但連絡道路、円山川右岸道路、国道三二二号バイパスなどの整備を進め、東西道路では山陽自動車道をはじめ、大阪湾岸道路、国道二号太子・竜野バイパス、明姫幹線（国道二五〇号バイパス）などの整備を進めることとした。

阪神高速道路大阪西宮線の開通を皮切りに、大鳴門橋、六甲北有料道路、西宮北有料道路が開通するとともに、明石海峡大橋が工事中したほか、神戸西バイパス、平成元（一九八九）年に西神自動車道、北近畿豊岡自動車道がそれぞれ整備着手し

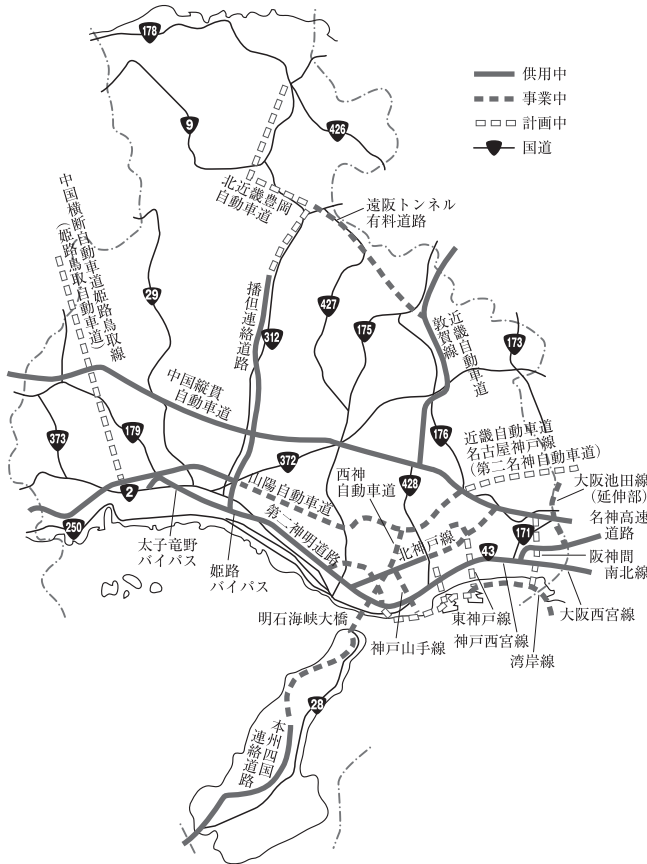


図 53 県内道路整備計画概要図(平成 5 年)
 (「兵庫の道路」を参照して作成)

た。このほか、一般道では明姫幹線及び円山川右岸道路が全線開通した。

**道路整備の
大幅な進展**

中国縦貫自動車道は、昭和五十年十月に県内未開通区間として最後まで残っていた宝塚 I C ー西宮北 I C 間及び福崎 I C ー岡山県境間が開通、吹田 I C ー落合 I C 間が全て開通することとなった。その後、交通量の増加に伴い、昭和六十三年七月に神戸三田 I C ー吉川 J C T 間、平成二年三

月には西宮北 I C ー神戸三田 I C 間が六車線化された。また、中国縦貫自動車道では、整備計画の決定が昭和四十一年と比較的早く、開通段階では利用者ニーズに照らして各 I C の間隔が長すぎるという課題があったことから、県は国や日本道路公団に I C の追加を求めた。いずれも困難な交渉・協議の末、昭和四十九年の吉川 I C をはじめ、神戸三



写真 80 大鳴門橋

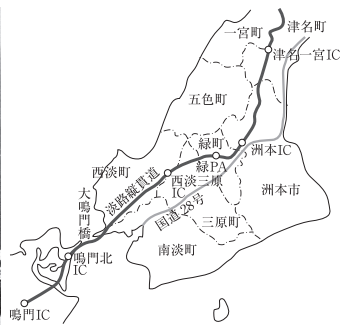


図 54 淡路縦貫道経路図
 (『ニューひょうご』を参照して作成)

田 IC (昭和六十三年八月)、加西 IC (平成四年三月)、ひょうご東条 IC (八年四月) が整備された。昭和四十七年に山陽姫路東―備前間の工事に着手した山陽自動車道は、龍野西 IC―備前 IC 間二・一キロメートルが五十七年三月に開通し、平成二年七月には山陽姫路西 IC―龍野西 IC 間、翌三年三月には山陽姫路東 IC―山陽姫路西 IC 間が開通した。

明石・鳴門架橋(神戸・鳴門ルート)については、昭和五十一年七月に建設着工した当時東洋一の吊り橋と言われた大鳴門橋が六十年六月に開通した。同時に淡路縦貫道の西淡出入口―淡路島南 IC―鳴門 IC 間及び津名一宮 IC―洲本 IC 間も開通した後、昭和六十二年十月に残る洲本 IC―西淡出入口が供用され、津名一宮 IC―鳴門 IC 間が部分開通した。なお、大鳴門橋は道路鉄道併用橋として計画されているため、補剛桁ほごうけた(吊り橋で強風時における桁の安全性を確保するためにトラス構造にして剛性補強した桁)によって新幹線規格の鉄道を敷設できる構造となっている。

県は、大鳴門橋の開通を祝うとともに、明石海峡大橋建設への大きな弾みとするため、昭和六十年四月二十一日から一三三日間にわたり淡路島全島を会場にして「くにうみの祭典」を開催した。大鳴門橋の開通式祝賀会の挨拶で、坂井時忠知事は「大鳴門橋と明石海峡大橋はワンセットである。両方ができなければ意味がない。近畿の二〇〇〇万人、四国の四五〇万人

の総力を結集し、明石海峡大橋の建設に努力したい」と決意表明した。政府により長く着工凍結されていた明石海峡大橋は、昭和六十年八月に建設省、運輸省、国土庁の三省庁協議で道路単独橋建設で合意し、同年十二月にようやく凍結が解除され、翌六十一年四月に着工することになった。

阪神高速道路は、大阪西宮線が昭和五十六年六月に開通したのをはじめ、大阪湾岸道路が五十五年神戸市東灘区内、五十六年に西宮市鳴尾浜―大阪市西淀川区中島間の工事に着工し、平成六年四月に関西国際空港まで開通した。また、北神戸線は昭和六十年八月に伊川谷JCT―前開IC間、翌六十一年四月に前開IC―布施畑IC間が開通した。

近畿自動車道舞鶴線は、昭和六十二年三月に丹南篠山口IC―福知山IC間が開通し、翌六十三年三月には吉川JCT―丹南篠山口IC間が供用開始したことにより、中国縦貫自動車道とつながった。

播但連絡道路は、昭和四十八年十一月の砥堀IC―福崎IC間の開通を皮切りに、南へ北へと延伸し、平成四年三月に姫路JCT―生野北IC間が開通した。また、平成五年七月には、姫路JCT―砥堀IC間の四車線化が完成した。

このほか、昭和五十五年に国道二五〇号のバイパスとして整備していた明石市―高砂市間の明姫幹線が全線開通したのをはじめ、六十年十二月に国道二号太子・竜野バイパスが開通し、平成元年に六甲北有料道路が全線開通、三年に西宮北有料道路が開通した。また、同年夏には円山川右岸道路が全線開通した。

生活道路の整備としては、都市化の進展と生活圏の広域化に対応するため、バス路線の完全舗装化など道路の整備を進めるとともに、健全な都市の発展を図るため、各地で連続立体交差事業の推進を図った。特に、

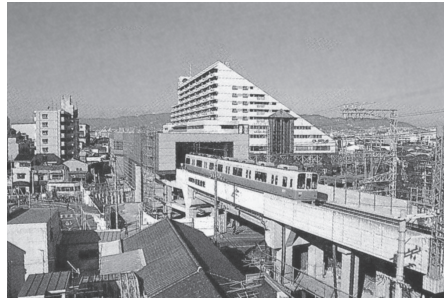


写真81 阪神電鉄尼崎・武庫川駅間の高架化

連続立体交差事業としては、阪神電鉄の尼崎―武庫川間約三・六キロメートル、芦屋市境―甲子園駅間約四・四キロメートル、山陽電鉄大蔵谷駅―明石間約二・〇キロメートル、国鉄播但線姫路駅―砥堀駅間約六・六キロメートル、阪急電鉄川西能勢口駅付近約一・八キロメートルで事業が進められた。

鉄道の廃止と新設

昭和六十一年三月に総合的な交通体系の整備の指針として策定

された「兵庫県総合交通計画」では、幹線旅客交通体系の確立として、新幹線駅へのバスや自動車利用を促進するための駅前広場や駅前駐車場の整備を行うこととされていた。在来鉄道の重点的整備としては、福知山線宝塚―篠山口間の複線電化や北神急行電鉄北神線の早期完成のほか、神戸電鉄公園都市線の整備、山陽本線西明石―網干間の複々線化、片福連絡線の整備、阪神電鉄西大阪線の近鉄難波駅への延伸、智頭線の建設と第三セクターによる運営などを促進することとされていた。また、高速バスの活用として、淡路地域と神戸・徳島方面との連絡高速バスの導入、大阪国際空港と阪神間地域をはじめ県内各地域との連絡高速バスの導入、関西国際空港と阪神間の連絡高速バスの導入を促進することが挙げられていた。

そのような中、昭和六十二年に日本国有鉄道（以下、国鉄）の分割民営化が行われ、JRとして生まれ変わるとともに、不採算路線の廃止・譲渡が促進された。分割民営化に先立ち、まず昭和六十年に国鉄三木線及び北条線が第三セクター方式の運営に移行し、それぞれ三木鉄道及び北条鉄道として、国鉄から運行を引

表45 智頭急行の地元自治体出資比率

区 分	負担額 (千円)	負担割合 (%)	
鳥取県・関係市町村	605,000	60.50	
岡山県・関係市町村	135,000	13.50	
	260,000	26.00	
兵庫県	兵庫県	130,000	13.00
	上郡町	53,820	5.38
	佐用町	49,270	4.93
	上月町	26,910	2.69
合計	1,000,000	100.00	

(『智頭急行10年のあゆみ』より作成)



写真 82 智頭線開業式 (平成6年12月3日)

き継いだ。また、民営化後には、平成二年に鍛冶屋線が廃止されてバスに転換し、同じく宮津線は廃止されて第三セクター鉄道として北近畿タンゴ鉄道に移管された。

また、工事休止線となった国鉄智頭線については、昭和六十一年五月に智頭鉄道株式会社が設立された後、翌六十二年二月に工事が再開された。平成六年六月には智頭急行株式会社に変更され、同年十二月に智頭急行智頭線として開業することとなった。同社は、鳥取県、兵庫県等沿線自治体の出資による第三セクター鉄道である。

尼崎駅と京都府内の福知山駅を結ぶ福知山線は、単線・非電化のまま取り残された状態が国鉄時代から長い間続き、宝塚までの複線・電化が実現するのは昭和五十六年まで待たなければならなかった。県と沿線市町が粘り強く国鉄(民営後はJR西日本)及び運輸省への働きかけを重ねた結果、昭和六十一年に新三田駅までの複線化が完成し、篠山口駅までの複線化は、県と地元が国とともに支援する新たな鉄道整備基金制度の第一号認定路線として平成三年度に着工し、九年に完成した。国鉄と複線化について覚書を交わした昭和四十六年からすると、実に四半世紀もの年月を要した事業であった。

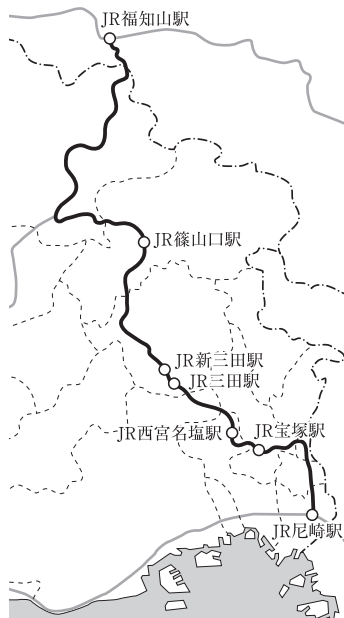


図 55 JR 福知山線路線図

に、昭和四十七年二月をもって篠山線の廃止を受け入れた。これに合わせて、知事は国鉄福知山鉄道管理局長と「国鉄福知山線三田地区・篠山口間複線電化に関する覚書」を交わし、国鉄は福知山線の複線電化を、県の地域開発計画の推進と相まって進めるものとし、一九八〇年度をその完了の目途とすること、県は沿線の開発を促進する等側面的に協力することを誠実に履行することを確約した。

しかし、福知山線の複線電化工事は、昭和四十六年の覚書にもかかわらず、実施計画すら決定されないまま経過した。昭和五十五年兵庫県知事の坂井時忠は、地元選出国会議員、沿線市町長らとともに、国鉄総裁に対して、信賴関係の問題として複線電化の促進を求めた。その結果、ようやく昭和六十一年十一月に新三田駅までの複線開業、西宮名塩駅と新三田駅の二駅の新設が実現したのである。

残りの新三田―篠山口駅間は、平成八年度までの工期で着手され、九年三月に複線開業した。これにより、大阪都心と一時間で結ばれ、利便性が飛躍的に向上した。また、JR東西線へも直通運転が行われることに

この覚書は昭和四十六年八月二十七日に篠山町長、城東町長、多紀町長及び丹南町長（以上、いずれも現丹波篠山市）と国鉄福知山鉄道管理局長が、兵庫県知事を立会人として交わしたものである。四人の町長は、当時懸案となっていた国鉄篠山線の廃止に対する要望（福知山線の複線電化等）を国鉄が誠実に実現することを条件

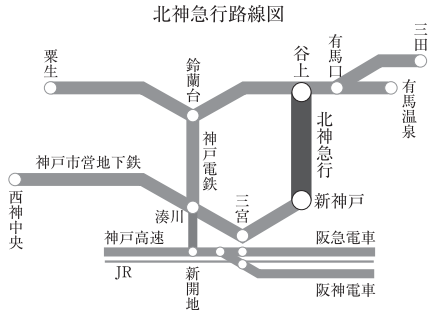
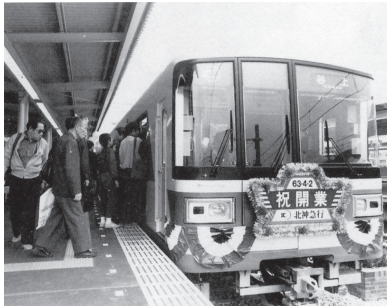


写真 83・図 56 北神急行電鉄開業
 (『ニューひょうご』を参照して作成)

なり、大阪都心を経て関西化学術研究都市へつながることとなった。

一方、民間鉄道では新線の整備が行われ、北神急行電鉄と北神線及び神戸電鉄公園都市線が開業した。北神急行電鉄(谷上―新神戸駅間七・五キロメートル)は、昭和四十四年の運輸省都市整備審議会において、神戸市北区箕谷付近と三宮を結ぶ新しい鉄道の建設が必要と答申されたことにより、神戸電鉄と阪急電鉄が中心となって、新しい鉄道案の検討が進められた。

そして、昭和五十三年九月に神戸市議会において、宮崎辰雄神戸市長が「北神急行」構想を公表し、六甲山を貫くトンネル鉄道案が具体化へと動き始めた。神戸市北部から三田市にかけて進められていた大規模ニュータウン「神戸三田国際公園都市」づくりによる人口急増に対応すべく、昭和五十六年十一月に着工した。工期は八年にも及び、総工事費も当初計画の五七〇億円から七一〇億円に膨らむ大規模な工事となり、昭和六十三年に開業した。営業キロ数七・五キロメートルのうち七・三キロメートルは六甲山系を貫くトンネル区間で、建設当時、JRを除く民営鉄道としては全国でも最長のトンネルであった。これにより、湊川・新開地経由で約四〇分を要していた谷上―三宮駅間が三〇分近く短縮されるとともに、鈴蘭台―新開地駅間の混雑も大幅に緩和されることになった。

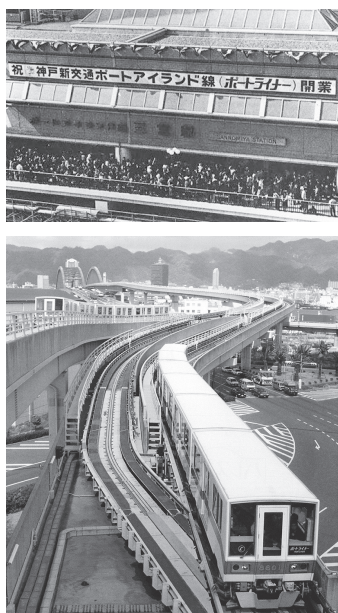


写真 84 ポートライナー開業
(上：神戸市提供)

神戸電鉄公園都市線（横山―ウッディタウン中央駅間五・五キロメートル）は、「神戸三田国際公園都市」のうち、三田市のフラワータウン、ウッディタウンと神戸・阪神方面及び大阪方面とのアクセス路線として計画されたものである。昭和五十四年に県、三田市等がニュータウンへの鉄道の早期実現を目指し、「北摂三田ニュータウン線建設促進協議会」を発足させ、六十一年に三田線横山駅から分岐してフラワータウン、ウッディタウンへ至る路線建設に合意した（『神戸電鉄70周年記念誌最近10年の歩み』）。昭和六十二年に第一期工事（横山―フラワータウン駅間二・三キロメートル）に着手し、約四年の工期と一七九億円に上る工費を投入して平成三年に完成し、フラワータウン―三田駅間のワンマン直通運転を開始した。その後、平成五年に第二期工事（フラワータウン―ウッディタウン中央駅間三・二キロメートル）に着手し、八年に開業した。これにより、公園都市線は全線開通となり、ウッディタウン中央―三田駅間が約一二分で結ばれることとなった。

また、新交通システムとしては、ポートライナーと六甲ライナーが開業した。ポートライナーは、「ポトピア81」が開催された昭和五十六年に世界初の完全無人の自動運転（開業当初のみ添乗員が乗務）として開業し、三宮―ポートアイランド駅間六キロメートルを結んだ。六甲ライナーは、住吉―マリンパーク駅間四・五キロメートルを結び、平成二年に開業した。双方ともゴムタイヤ式で運行されている。

表46 関西国際空港のあゆみ

年	主な動き
昭和43	運輸省、調査を開始（阪和県境、泉南沖、岸和田沖、西宮沖、六甲沖、ポートアイランド沖、明石沖、淡路島の八カ所を対象）
49	航空審議会が運輸大臣に「規模及び位置（泉州沖が最適）」を答申
56	運輸省、三府県（大阪府、兵庫県、和歌山県）に対し「関西国際空港の計画案」「関西国際空港の環境影響評価案」「関西国際空港の立地に伴う地域整備の考え方」を提示
57	大阪府、計画の具体化に同意する旨を運輸省に回答（以後、同年に和歌山県、昭和59年に兵庫県が同意回答）
59	関西国際空港株式会社設立
61	運輸省、関西国際空港の設置を許可
62	空港島護岸築造工事着工、空港連絡橋工事着工
平成元	空港島護岸完成
3	旅客ターミナルビル工事着工、空港島造成工事完了
5	空港基本施設（滑走路、誘導路、エプロン）完成
6	空港連絡橋完成、旅客ターミナルビル完成、空港連絡鉄道開業、関西国際空港開港

（関西エアポートホームページを参照して作成）

ミナル及び貨物ターミナルや、淡路地域におけるアクセス基地を整備すること、②新たな航空体系の整備として、地域航空システムの母港ともなる神戸空港の早期建設を推進すること、③大阪国際空港の環境対策を国とともに推進し、周辺整備に努め適正な運用を図ること、④高速交通利便性の低い但馬地域に新たに但馬空港を整備し、さらに播磨空港を建設することが位置づけられた。そのほか、ヘリコプターの活用を図るため、各地域にヘリポートを設置するほか、大阪国際空港の活用として、県内各地域からのアクセス機能強化のために、モノレール等新しい交通システムの検討や高速バスの導入などを促進することとした。

関西国際空港（三五〇〇メートル滑走路一本）は、

二 進展する空港整備

当時、兵庫県が目指していた「兵庫五空港時代」の航空体系の確立を図るべく、「兵庫県総合交通計画」では、広域交通体系整備の観点から、①関西国際空港への海上アクセス基地として、神戸港における旅客ター

表47 関西国際空港開港時の国際線の就航状況

空港名	就航航空会社数	就航路線数	就航便数
関西国際空港	27社	21カ国39都市	312便/週
伊丹空港	15社	13カ国28都市	194便/週

(注) 就航便数は旅客便のみ

(「関西エアポート」資料・読売新聞より作成)

昭和五十五年九月の航空審議会の第二次答申を経て、五十九年十月に関西国際空港株式会社が発足し、泉州沖約五キロの海上に建設計画が決定した。県は同年から関西国際空港株式会社や関西国際空港への海上アクセスの神戸旅客ターミナル株式会社に出資することとなった。その後、昭和六十二年一月に建設工事に着手した関西国際空港は、平成六年九月四日に開港した。関西国際空港の開港とともに、大阪国際空港の国際線は移管され、これ以降大阪国際空港は国内線専用の基幹空港となった。

関西国際空港の開港時の国際線就航状況は、表47のとおりであり、開港前の大阪国際空港時代に比べて、一二社、八カ国一都市、週当たり一一八便と大幅に利便性が向上した。また、開港当初から公共交通アクセスは鉄道、バス、海上輸送の三つの交通手段であった。関西国際空港問題として避けられないものとして、空港の設置場所の問題が挙げられる。結果的には、地元神戸市の反対により神戸沖への設置は断念されたが、県としてはもともと神戸沖に設置すべきだという考えで一貫していた。昭和五十六年に運輸省が泉州沖関西計画について、三点セット（空港計画、環境保全、地域整備）で関係三府県（大阪府、兵庫県、和歌山県）に意見照会を行った。それに対し、昭和五十九年に坂井時忠知事は「兵庫県は泉州沖計画一分期に同意、その見返りに運輸省は神戸沖空港の調査に協力する」として、関空の具体化に同意した。これが、後の神戸空港の発案とされている（第一章第一節の「二世紀に向けた活力ある大兵庫づくり」参照）。

また、昭和五十六年策定の長期計画「二一世紀の生活文化社会計画」の後期重点推進方策の中では、地域



写真 85 但馬空港開港

航空システムの導入が決定されたが、その最初の対象となったのが、当時、高速交通空白地域と言われた但馬空港（正式名称…但馬飛行場）であった。第三种空港として県が主体の空港の整備事業は県職員にとっては全て未経験であり、その苦労は並大抵ではなかったが、幸いなことに、全国的にコミュニティー空港（小型機で短距離を結ぶ定期便の空港）の必要性が高まりつつあった時期で、地元（強い後押しもあって、コミュニティー空港として国の助成対象第一号となった。但馬空港（二二〇〇メートル滑走路一本）は、昭和六十三年度に豊岡市〜日高町（現豊岡市）境界付近で建設着手し、平成六年五月一八日に完成、開港した。

県立ヘリポートについては、播磨科学公園都市内で建設していた播磨ヘリポートが平成元年十一月二十七日に開港し、機動性を活かしたきめ細かいサービスで西播磨圏域の幅広い高速交通ニーズに対応することとなった。また、湯村温泉ヘリポートが平成六年五月十二日に開港し、同年七月末から神戸ヘリポート―但馬空港・湯村温泉ヘリポート間でヘリコプターによる定期運航が始まった。

昭和四十七年にいったん白紙となった神戸空港（二五〇〇メートル滑走路一本）であるが、一〇年後の五十七年になって兵庫県議会、神戸市議会とともに建設を求める意見書を採択し、一転して空港を誘致することとなった。神戸空港については、県としても今後見込まれるアジアの航空需要の大きな伸び、諸外国における空港整備の状況等を考えると、県や関西の将来の発展のためには、ぜひ整備が必要であるとの考え方をとってきた。ポートアイランド沖約四キロメートルに計画する神戸沖空港案は、当初は運輸省に強く拒否されて



写真 86 神戸空港建設促進協議会の設立

いたが、昭和六十一年の「第五次空港整備五箇年計画」では欄外に注記する形で記載された。平成元年に兵庫県・神戸市経済界で神戸空港建設促進協議会が設立され、三年の「第六次空港整備五箇年計画」では新規事業として組み入れられ、整備が進められることとなった。

一方、大阪国際空港は地元住民からの声を尊重して、大阪国際空港騒音対策協議会（一市協）により空港の撤去が強く求められていたが、平成二年に三回にわたる大阪国際空港懇話会が開催され、その意見として、存廃については、「将来の航空需要等を考えれば、環境問題にも充分留意しながら存続すべき」との意見が大勢であった。また、環境対策については、「継続して発生源対策、周辺整備対策等を進めていくべきであり、特に周辺整備については、国と地方公共団体が協力して、積極的に進めるべきである」とする意見が多かった。その後、同年十二月に国の航空審議会が大阪国際空港の存続方針を決定した。

第六節 高度経済成長の収束と災害

我が国全体の経済成長が鈍化する中、公害や環境問題への関心が高まった。それは、県民の価値観の変化