

道路整備について

県土整備部

目 次

1	道路交通及び道路整備の現況	3
	（1）道路交通の現況	3
	（2）道路整備の現況	6
2	道路整備の進め方	10
	（1）基本方針	10
	（2）道路整備の進め方	11
3	道路整備の取り組み状況	12
	（1）広域交流や産業発展につなぐ道づくり	12
	（2）地域間交流や都市の活力を支える道づくり	17
	（3）日々の暮らしを支える道づくり	21
	（4）自然災害に備える道づくり	24
	（5）良質な社会基盤や良好な環境を次世代につなぐ道づくり	27
4	高速道路の利便性向上	31
	（1）利用しやすい高速道路料金の実現	31
	（2）スマートインターチェンジの整備推進	33

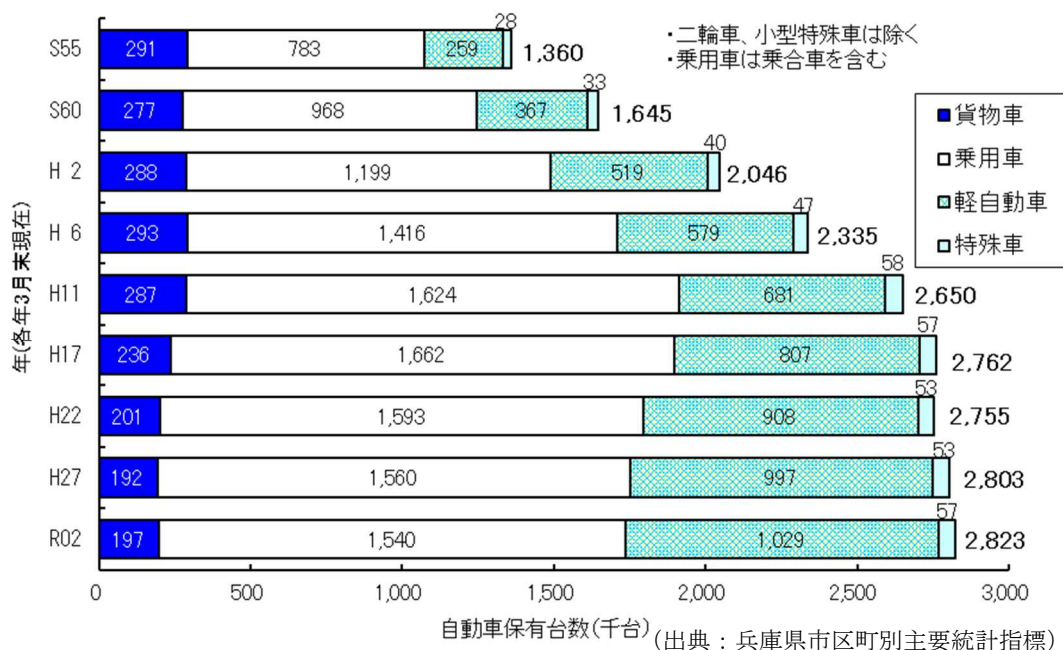
1 道路交通及び道路整備の現況

(1) 道路交通の現況

1) 自動車の保有状況

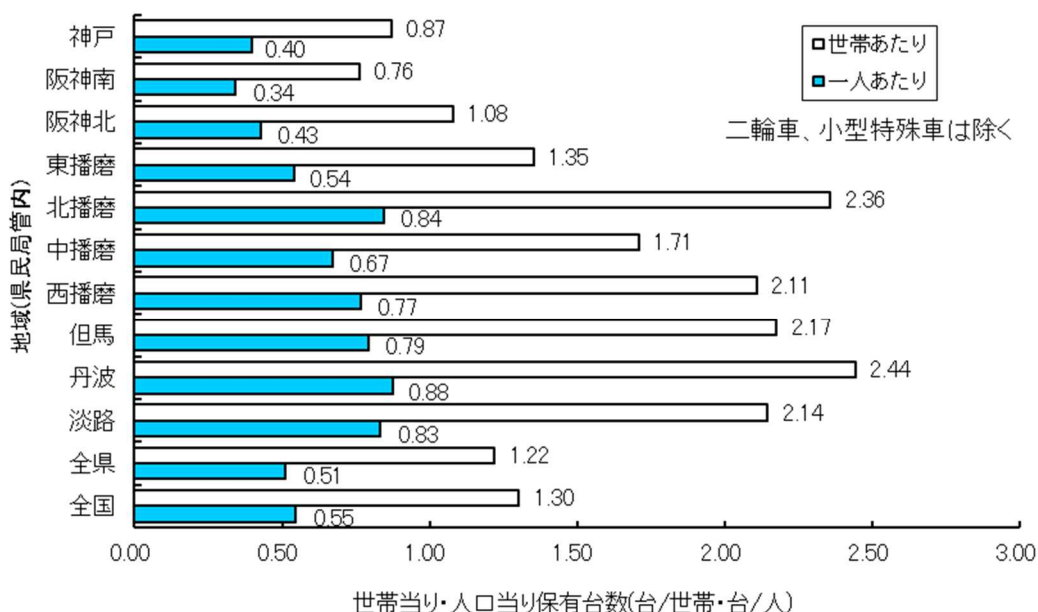
令和2年3月末現在の兵庫県内の自動車保有台数は、約282万台となっており、昭和55年と比べ、約2.1倍になっている。近年は横ばい傾向である。

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2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。



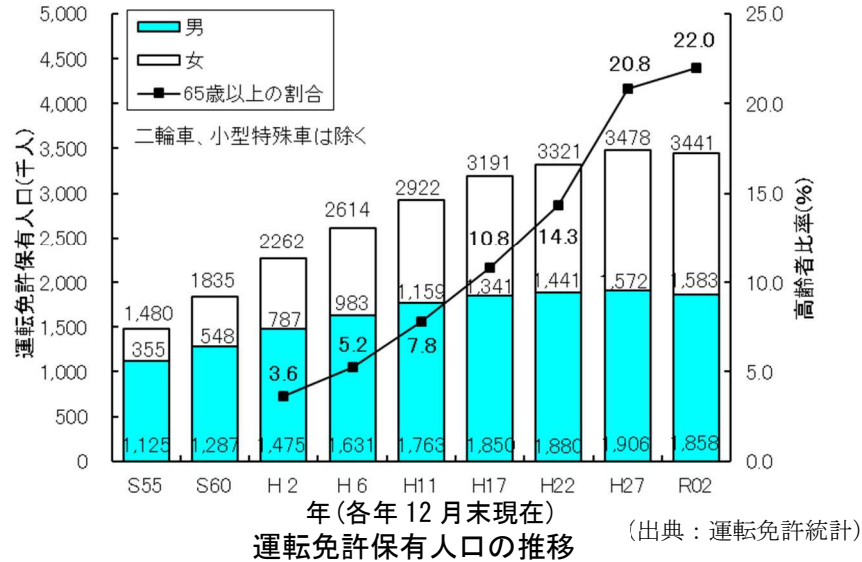
地域別自動車保有台数(令和2年3月末現在)

2) 運転免許の保有状況

令和2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1.7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2年末現在で約22%である。



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。

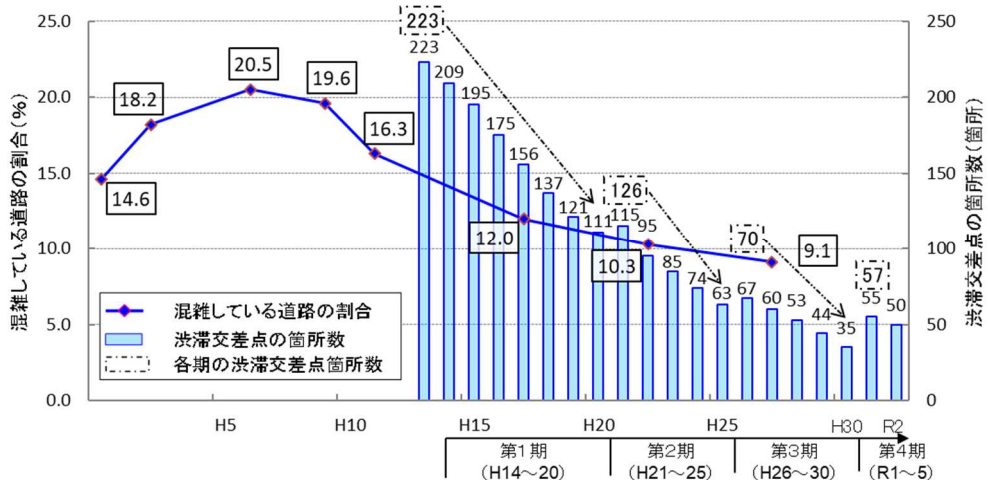
また、渋滞交差点について、関係機関と連携して対策に取り組んできた結果、平成14年の223箇所から減少し、令和3年4月には50箇所となっている。

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

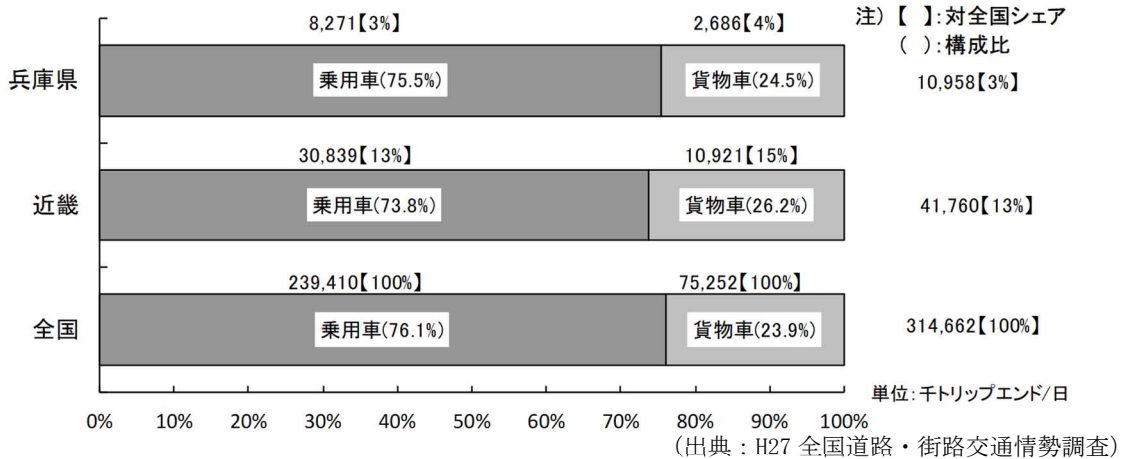
4) 発生集中交通量の推移

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。

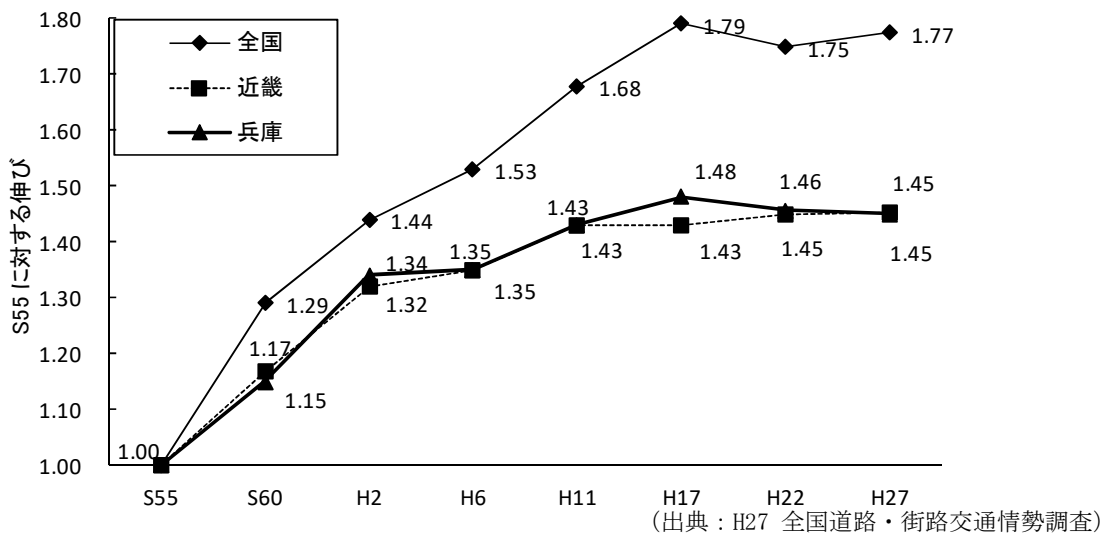
兵庫県の発生集中交通量は、昭和55年から平成17年にかけて年々伸び、昭和55年比で1.5倍となり、平成17年以降は横ばいである。また、兵庫県の発生集中交通量の伸びは全国平均より緩やかな傾向にある。

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)



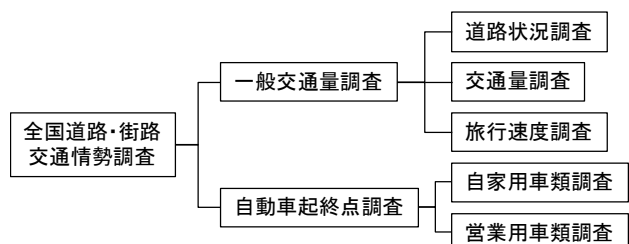
発生集中交通量伸び率の全国比較

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年度に初めて実施し、昭和55年度以降は概ね5年毎に実施しており、今年度実施している。

一般交通量調査：10～11月頃

自動車起終点調査：9～11月



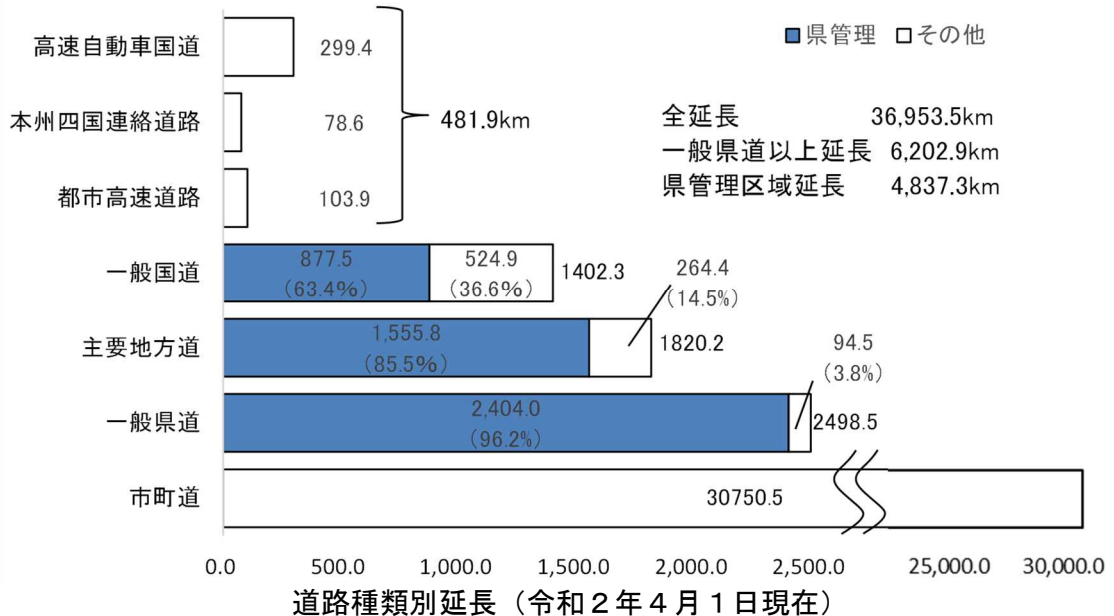
調査体系図

(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2年4月1日現在約36,950kmであり、このうち一般県道以上の道路延長は約6,200km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480km、一般国道約1,400km、主要地方道約1,820km、一般県道約2,500kmである。

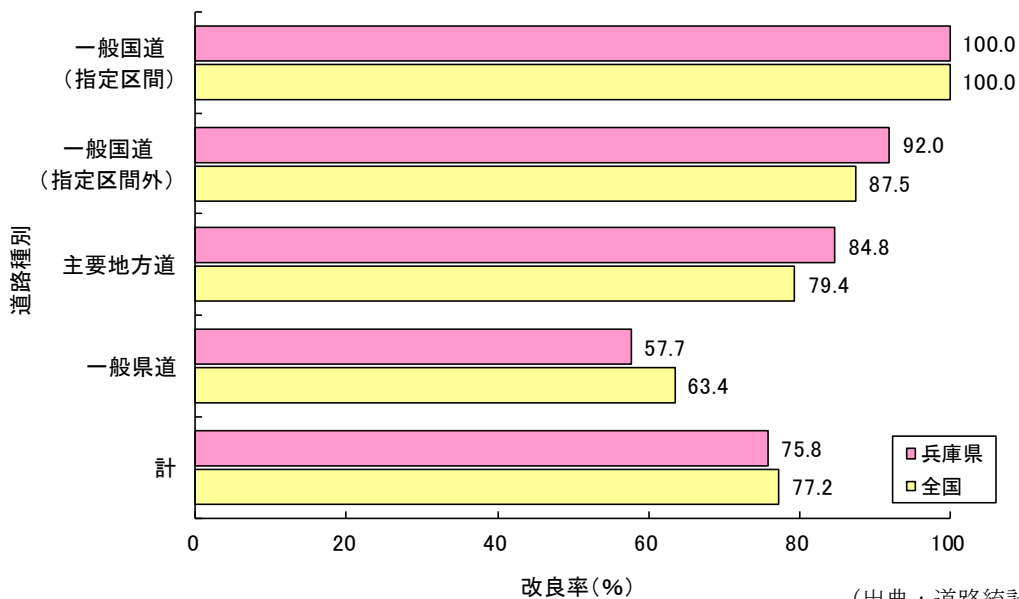
このうち、兵庫県は一般国道約880km(約63%)、主要地方道約1,560km(約86%)、一般県道約2,400km(約96%)、計485路線 約4,840kmを管理している。



2) 道路の改良率

平成31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75.8%(全国平均77.2%)であり、基幹的な道路ほど高くなっている。道路種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

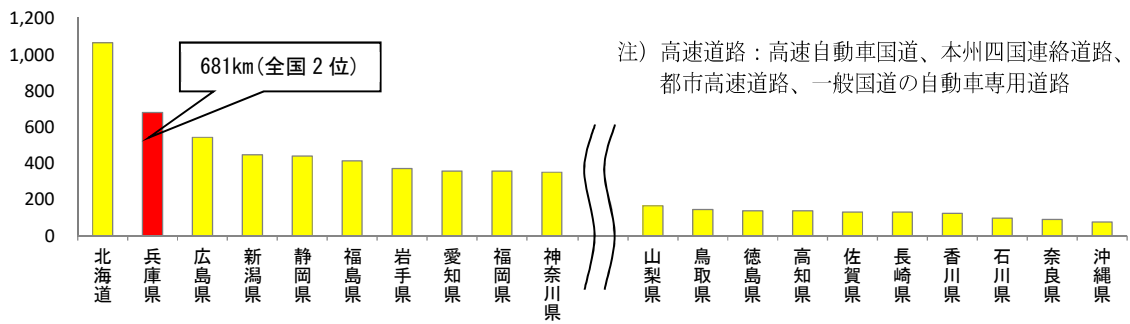


(出典：道路統計年報)

道路種別改良率(2車線改良) (平成31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。



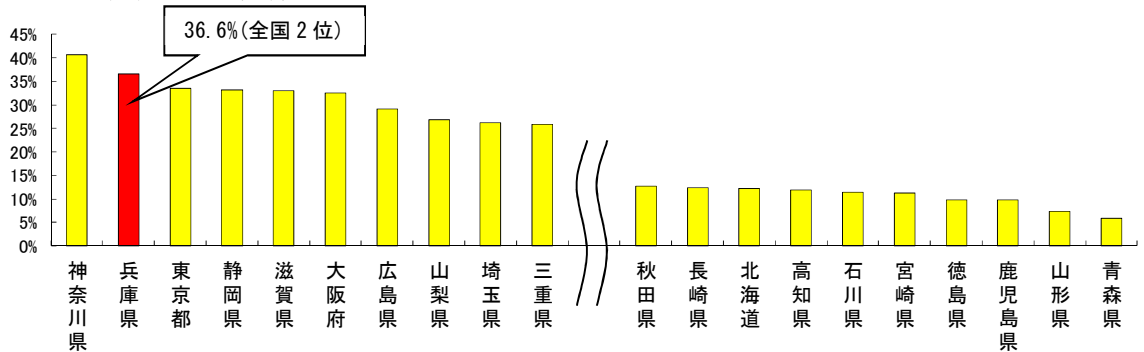
(出典：H27 全国道路・街路交通情勢調査)

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

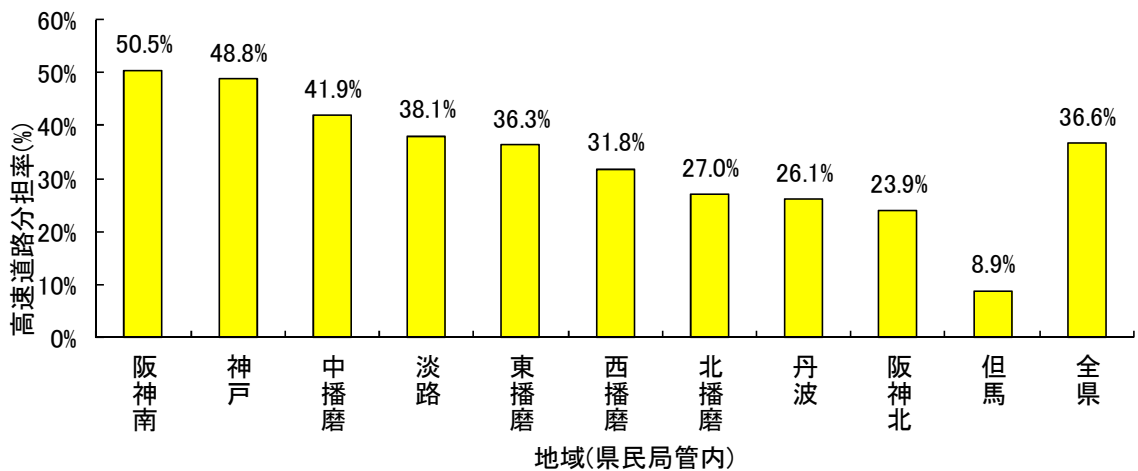
平成27年度道路・街路交通情勢調査での兵庫県内の高速道路分担率は36.6%であり、全国2位となっている。県民局別に見ると、高速道路の整備が遅れているため、但馬の高速道路分担率が著しく低い。

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：H27 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)

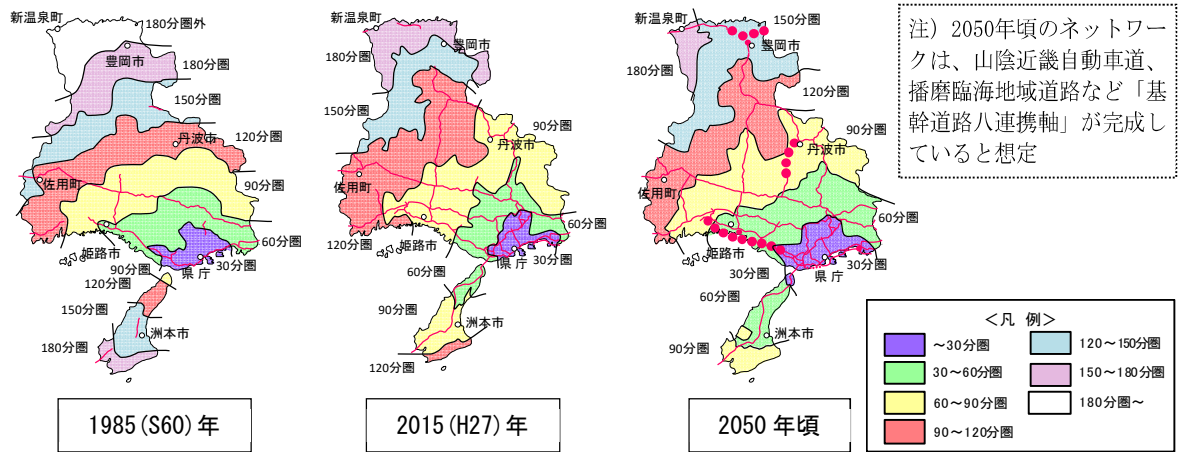


(出典：H27 全国道路・街路交通情勢調査)

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

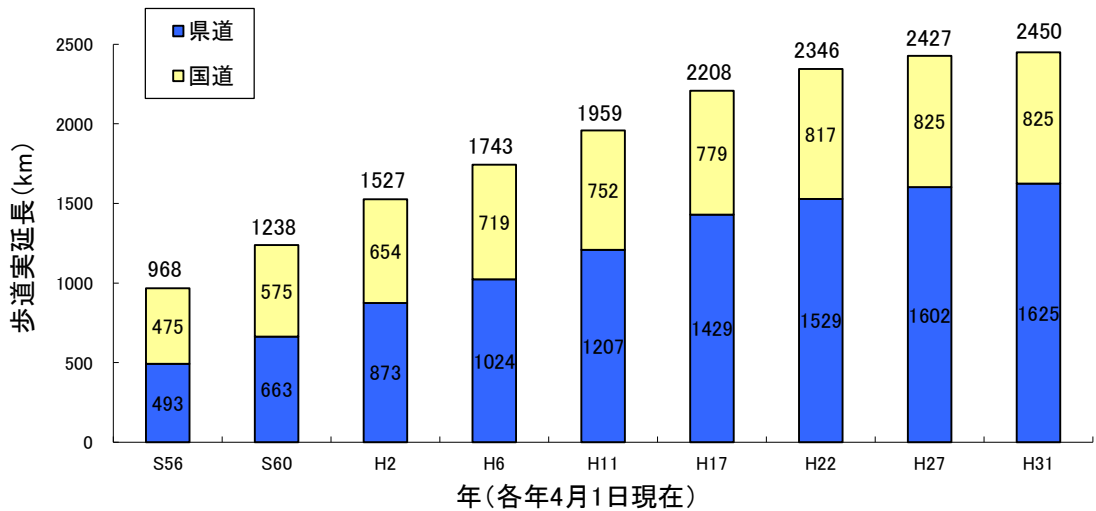
自動車による県庁からの移動時間の圏域は、昭和60年に150分圏域であった洲本市などの淡路島の概ね全域が、明石海峡大橋の開通等により、90分圏域内となっている。また、昭和60年に3時間圏域外であった新温泉町など、平成27年に兵庫県全域が3時間圏域内となった。今後、北近畿豊岡自動車道や山陰近畿自動車道の整備により移動時間等が短縮し、地域間の交流が促進される。



県庁からの等時間圏域図

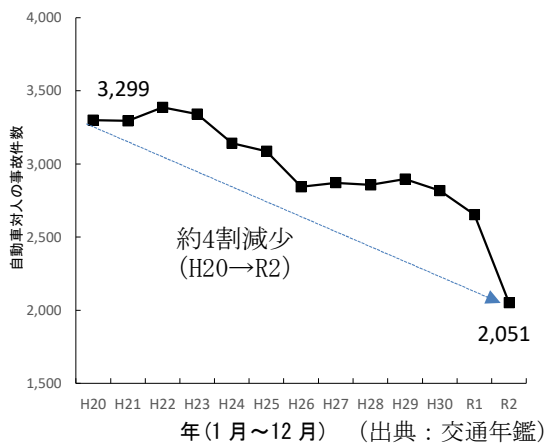
6) 歩道整備の推移

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、平成31年には2,450kmとなり、昭和56年の968kmに比べ約2.5倍となっている。

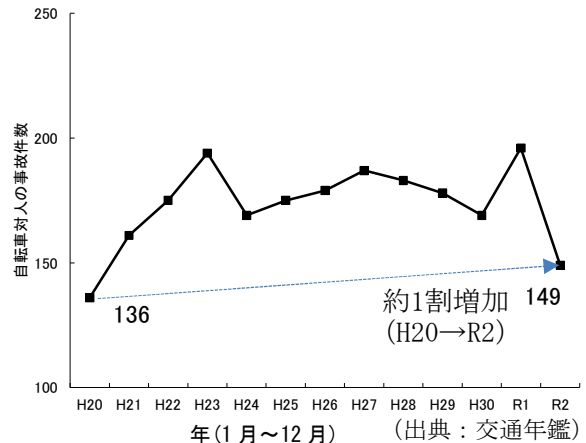


7) 交通事故件数(自動車対人、自転車対人)の推移

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2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2年では約1割増加している。



自動車対人の事故件数の推移



自転車対人の事故件数の推移

新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の影響

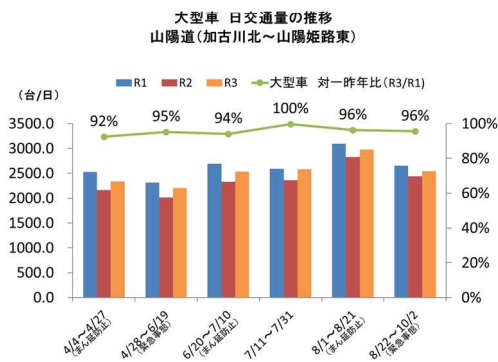
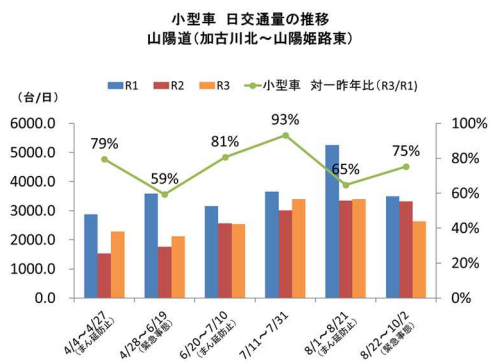
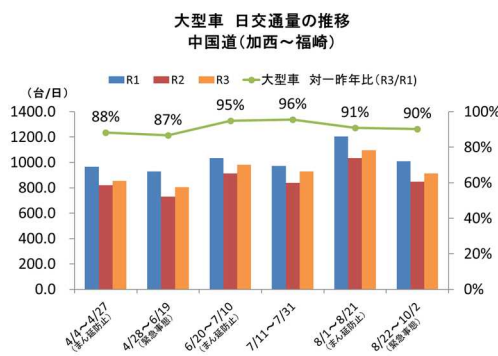
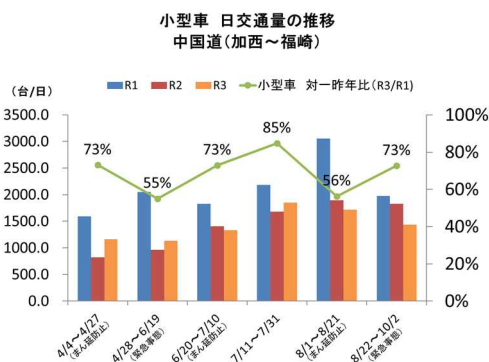
新型コロナウイルス感染症は、これまでの人の行動や意識、社会経済に大きな変化をもたらしている。

緊急事態宣言による移動自粛期間中の県内高速道路（中国道・山陽道）の交通量の変化について、平均で見ると、小型車は、一昨年比72%に減少、一方、物流を担う大型車は一昨年比93%に留まっている。また、一般道路では、主要渋滞箇所178箇所（令和3年10月時点）について旅行速度を確認した結果、主要渋滞箇所の解除となる基準*（渋滞の目安）を満たす箇所はなく、一昨年と比較して大差ない速度となっている。

コロナ禍においても、道路は生活や経済活動を支えるインフラとして必要不可欠であることが明らかとなった。

*主要渋滞箇所の解除基準は旅行速度全方向20km/h以上のみに限らず、信号待ち回数全方向2回以下を満たした場合でも特定解除となるが、速度・信号待ち回数ともに2年連続の確認が必要。

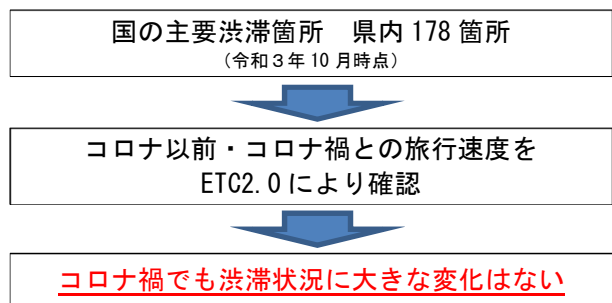
【高速道路の交通量】



小型車平均 (R3/R1) 72%

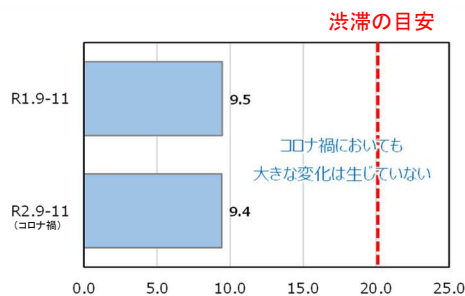
大型車平均 (R3/R1) 93%

【主要渋滞箇所の渋滞状況】



※令和2年における兵庫県での緊急事態宣言期間は、4月7日～5月21日令和2年3月からをコロナ禍とした。

(例) 玉江橋交差点(尼崎市)における
交差点速度の変化



【交差点速度データ出典】

ETC2.0 プローブデータを使用し、下記期間の全方向別速度を車両台数(サンプル数)で加重平均をし「交差点速度」として算出。

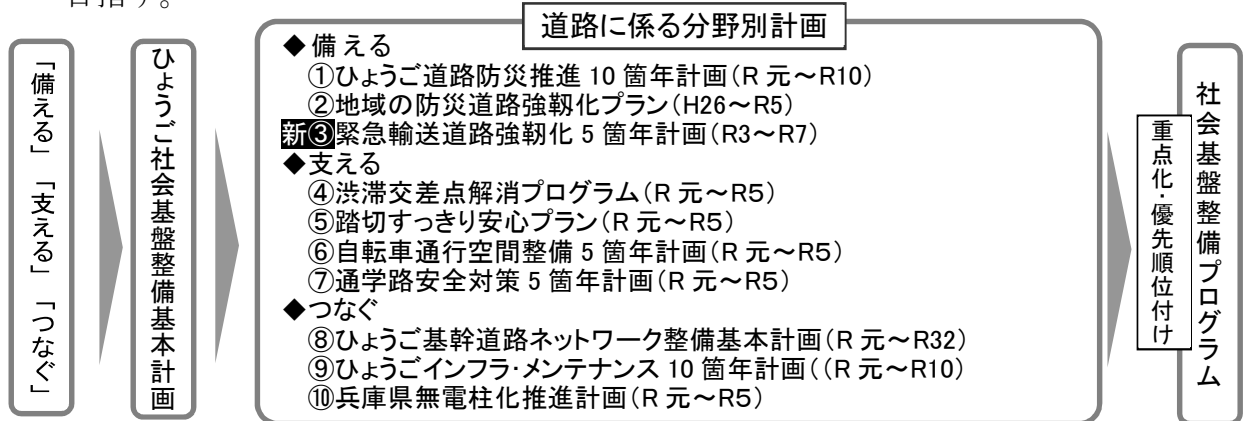
・R1年9月～11月(全平日)、・R2年9月～11月(全平日)

2 道路整備の進め方

(1) 基本方針

1) ひょうご社会基盤整備基本計画・社会基盤整備プログラム

『21世紀兵庫長期ビジョン』に描いた兵庫の将来像の実現に向け策定した『ひょうご社会基盤整備基本計画』を基本に、緊急かつ重要な事業を盛り込んだ『分野別計画』及び『社会基盤整備プログラム』に基づき、計画的・効率的に道路整備を推進し、兵庫県地域創生戦略の基本理念である五国の多様性を活かし、一人ひとりが望む働き方や質の高い暮らしが実現できる舞台、ふるさと兵庫をつくることを目指す。




2) 道路整備の取組み

『ひょうご社会基盤整備基本計画』に基づき、5つの基本施策に体系づけ、道路整備を展開している。


基本施策

(1) 広域交流や産業発展につなぐ道づくり




山陰近畿自動車道浜坂道路Ⅱ期
新温泉浜坂 IC (新温泉町)

(4) 自然災害に備える道づくり




県道宍粟下徳久線 (宍粟市) [道路防災]

(2) 地域間交流や都市の活力を支える道づくり




県道久畑香呂線 (姫路市) [現道拡幅]

(5) 良質な社会基盤や良好な環境を次世代につなぐ道づくり



県道宮津養父線 千石橋
(養父市) [橋梁修繕]

(3) 日々の暮らしを支える道づくり



県道三田篠山線 (三田市) [歩道整備]

(2) 道路整備の進め方

1) 効率的・効果的な整備

限られた財源で効率的に事業を推進するため、「社会基盤整備プログラム」に基づき必要性・緊急性の高い事業への重点化を図るとともに、部分的・暫定的な供用により、事業効果の早期発現に努める。

また、新技術・新工法の積極的な採用など、計画から工事実施までのあらゆる段階でのコスト縮減に取り組む。

2) 県民の参画と協働の推進

事業の各段階において、地域住民や関係者に対する積極的な情報提供と双方向コミュニケーションによる参画と協働の下、事業を推進する。

また、マスメディアや学校教育の場の活用、シンポジウムの開催など、事業の必要性や整備効果等について、適時・適切な情報発信に取り組む。

なお、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。

3) 環境・景観への配慮

環境に配慮した道路整備を行うため、必要に応じ計画段階で環境への影響について調査するとともに、事業実施にあたっては、沿道の自然環境や生活環境の保全に努める。

また、沿道景観との調和や地域の個性を活かした道路景観を創出するため、県民局毎の道路景観マスタープランに基づき、景観に配慮した車両用防護柵の設置など、沿道景観の向上に資する取り組みを推進する。



環境や景観との調和に配慮した
城崎大橋 完成予想パース (豊岡市)

4) 社会基盤の有効活用

社会基盤の機能を効率的・効果的に発揮させるため、ハード対策に加え、防災や道路利用に関する情報提供の拡充などソフト対策を一体的に推進する。

また、建設後50年を経過した橋梁が約41%（2021年現在）から10年後には約63%、20年後には約80%に増加するなど、今後、大量の社会基盤施設が老朽化していくことを踏まえ、適時適切な修繕・更新により施設の長寿命化を図るため、「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画(2019～2028年度)」に基づき、計画的・効率的に老朽化対策を推進する。

さらに、高速道路の利便性向上のため、公平で利用しやすい高速道路料金体系の構築に向けた取り組みを推進する。

5) 地域の実情に応じた整備

地域ニーズに適切かつ迅速に応え、通学路や生活道路の安全を確保するため、カラー舗装や側溝蓋掛け等の即効対策の他、局所改良や待避所設置など地域の実情に応じた整備に努める。

3 道路整備の取り組み状況

(1) 広域交流や産業発展につなぐ道づくり

県内外の広域的な交流・連携を支え、県土の骨格となり、地域の交流・連携を支援する高規格道路の整備を進める。

1) 基幹道路八連携軸を構成する路線の整備促進 (ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画)

1) 基幹道路八連携軸を構成する路線の整備促進

(ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画(R元～R32))

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、中国横断自動車道姫路鳥取線、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。

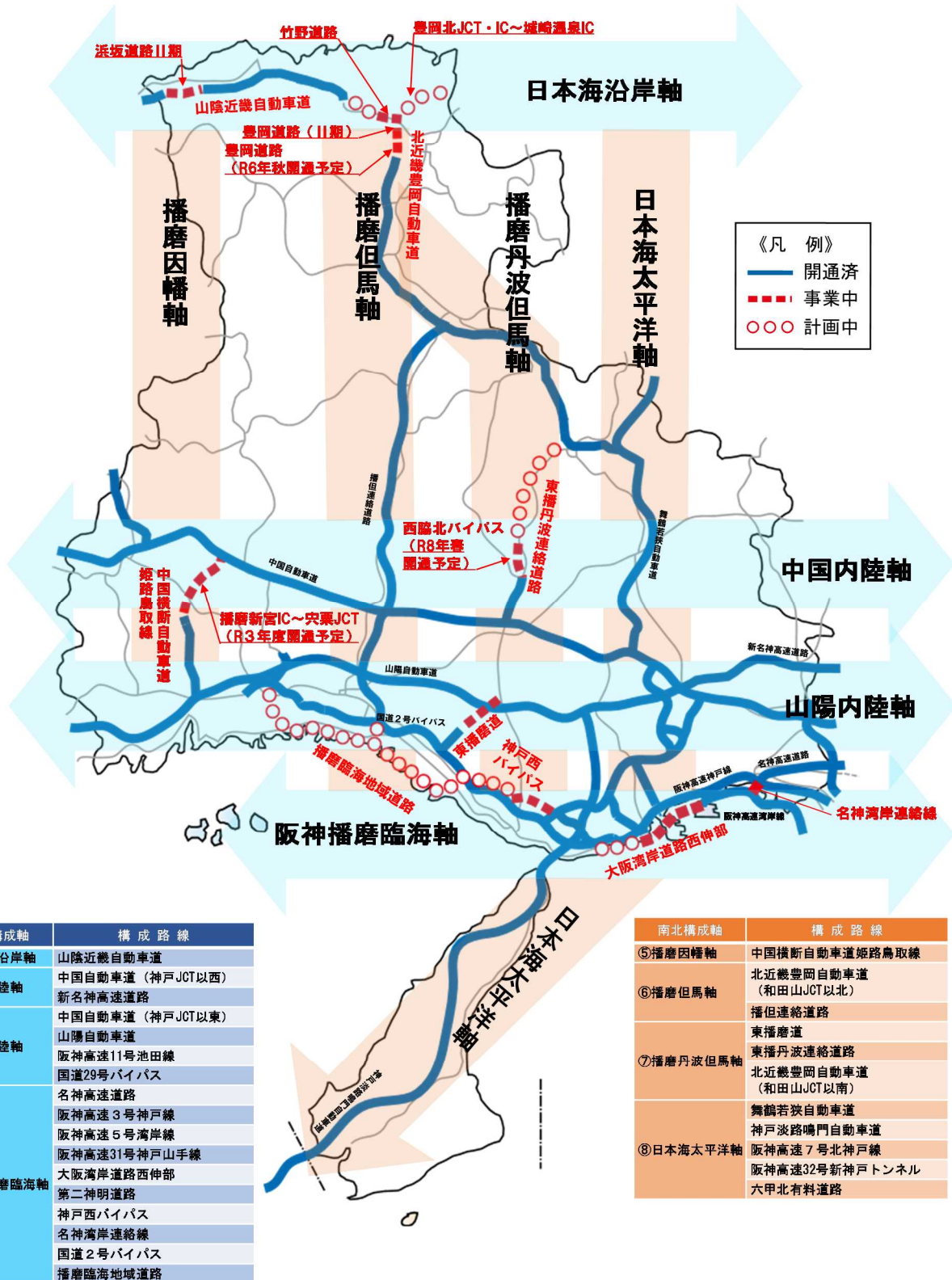
【 基幹道路八連携軸の整備状況 】

(令和3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%)	121.6	
	山陽内陸軸	127.8 (100.0%)	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	22.2 (66.1%)	11.4 (33.9%)	0.0 (0.0%)	33.6	中国横断自動車道姫路鳥取線
	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%)	180.3	
合計	760.7 (83.0%)	65.1 (7.1%)	90.6 (9.9%)	916.4		

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。

兵庫県の基幹道路(八連携軸)



ア 中国横断自動車道姫路鳥取線(たつの市～岡山県境 L=33.6km(県内))
播磨新宮IC～宍粟JCT L=11.4km<播磨自動車道> [NEXCO事業]

- ・令和3年度の確実な開通に向け、工事を実施中。



整備状況(たつの市)



中国横断自動車道姫路鳥取線の整備状況

イ 北近畿豊岡自動車道(豊岡市～丹波市春日町 L=約70km) [直轄事業]

- 豊岡道路 L=2.0km
 - ・用地取得、工事を実施中。令和6年秋の確実な開通を国に要望。
- 豊岡道路(Ⅱ期) L=5.1km
 - ・令和2年度事業着手。調査設計を実施中。早期着工に向けた事業促進を国に要望。



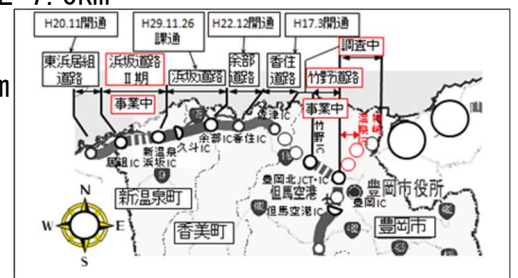
豊岡道路 戸牧トンネル(R3.7.28貫通)(豊岡市)



北近畿豊岡自動車道の整備状況

ウ 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]

- 浜坂道路Ⅱ期(居組IC～新温泉浜坂IC) L=7.6km
 - ・トンネル、橋梁、改良工事等を実施中
- 竹野道路(竹野IC～豊岡北JCT・IC) L=4.9km
 - ・令和3年度新規事業着手。調査設計を実施中。
- 豊岡北JCT・IC～城崎温泉IC L=約7km
 - ・令和元年度に有識者等からなる技術検討会で技術的な課題をとりまとめ。
 - ・令和3年度の都市計画決定に向けて手続中。
 - ・直轄による調査及び直轄権限代行による早期事業化を国に要望。
- 佐津IC～竹野IC、城崎温泉IC～府県境
 - ・平成30年にルート帯を決定。



山陰近畿自動車道の整備状況



浜坂道路Ⅱ期 新温泉浜坂IC(新温泉町)

エ 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、海上部防波堤等撤去工事、六甲アイランド地区橋梁下部工事を実施中。
- ・早期整備に必要な予算確保・全線での早期着工を国、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

オ 名神湾岸連絡線（西宮市 L=2.7km）[直轄事業]

- ・令和2年度に環境影響評価手続及び都市計画手続が完了し、令和3年度に直轄事業として事業着手。
- ・測量、調査設計等を実施中。
- ・有料道路事業導入による早期整備、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。



（仮称）西宮 JCT・IC 完成イメージ



名神湾岸連絡線 計画図

カ 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=4.0km）

[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、菅野地区橋梁上下部工事等を実施中。
- ・早期整備に必要な予算の確保・全線での早期着工を国、NEXCOに要望。



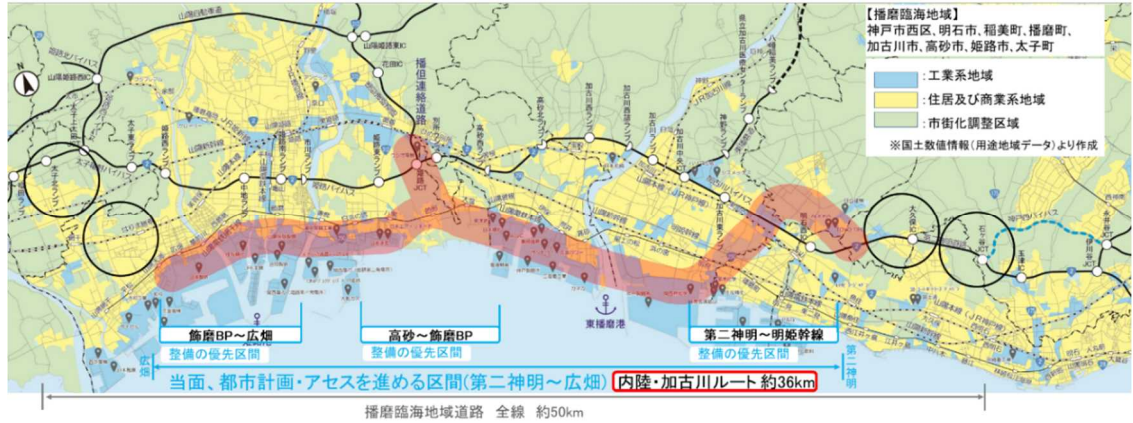
菅野高架橋（神戸市）



神戸西バイパスの整備状況

キ 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。
- ・速やかな都市計画・環境影響評価手続に向けた詳細ルート・構造の検討や、早期完成に向けた有料道路事業の導入検討等を国に要望。



播磨臨海地域道路 計画図

ク 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。



（仮称）八幡北ランプ（加古川市）



東播磨道の整備状況

ケ 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 国道175号西脇北バイパス（西脇市下戸田～黒田庄町 L=5.2km）

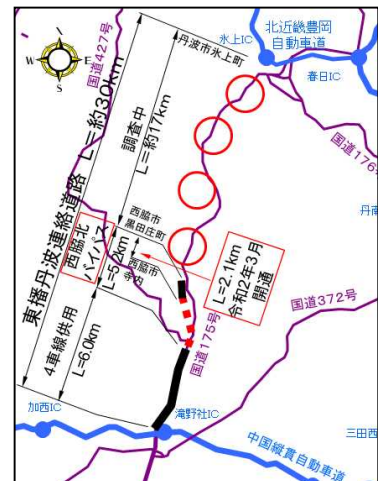
- ・用地取得、工事を実施中。令和8年春の確実な開通を国に要望。

b 西脇市黒田庄町～丹波市氷上地域（L=約17km）

- ・早期事業着手に向けた調査促進を国に要望。



津万高架橋（西脇市）



東播丹波連絡道路の整備状況

(2) 地域間交流や都市の活力を支える道づくり

基幹道路八連携軸等を構成する路線の整備とともに、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ため、街路網の整備を計画的に推進するとともに、都市交通の円滑化と踏切事故の解消を図るため、連続立体交差事業を推進する。

- 1) 南北道路など幹線道路の整備
- 2) 街路網の整備推進
- 3) 連続立体交差事業の推進
- 4) 「道の駅」の整備

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〕

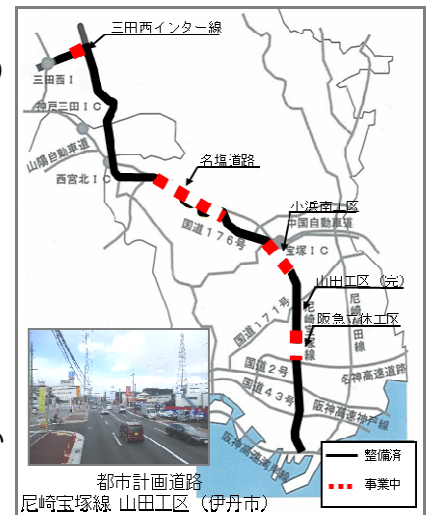
（宝塚市～西宮市 L=10.6km 4車線化）

- ・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



阪神南北道路

〈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



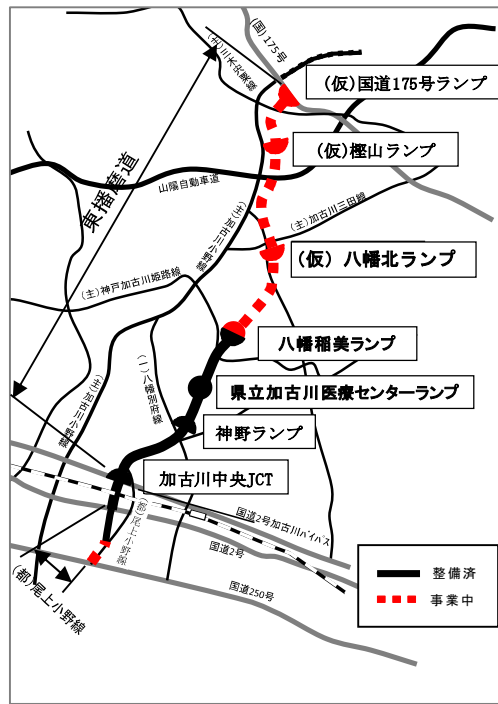
都市計画道路尾上小野線(加古川市)

〈揖龍南北道路〉（姫路市～宍粟市 L=約27km）

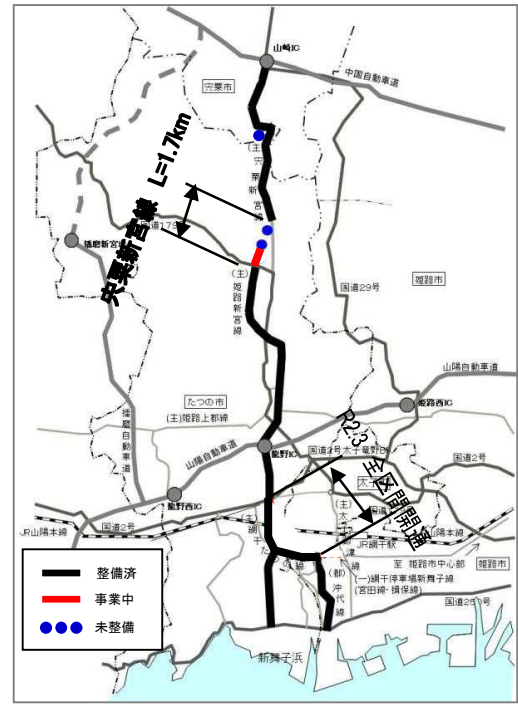
ア 県道網干たつの線：令和2年3月に全区間開通

イ 県道宍粟新宮線（たつの市新宮町吉島～新宮 L=1.7km）

- ・今年度から宍粟新宮線(宮内バイパス)において、調査設計を実施中



[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～若狭野町若狭野のL=1.5kmにおいて令和4年秋開通予定
- イ 国道9号 笠波峠除雪拡幅(香美町村岡区八井谷^{やいだに}～日影 L=4.6km) [直轄事業]
 ・1.5kmが開通。日影地区の改良工事、笠波トンネル工事等を実施中
 ・香美町村岡区福岡～日影のL=2.4kmにおいて令和5年秋開通予定
- ウ 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
- エ 国道29号 姫路北バイパス(姫路市相野～林田町 L=6.2km) [直轄事業]
 ・1.5kmが開通。下伊勢ランプ以北の調査設計、用地取得を実施中
- オ 国道175号 神出バイパス(神戸市西区平野町～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
- カ 国道2号 和坂拡幅(明石市立石～和坂 L=1.3km) [県事業]
 ・用地取得、改良工事を実施中
- キ 県道宗佐土山線 天満大池バイパス(稲美町六分一^{ろくぶいち}～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
- ク 県道三木宍粟線 高木末広バイパス(三木市別所町高木～末広 L=1.0km) [県事業]
 ・工事を実施中。令和2年9月26日にL=0.5kmを部分開通
 ・残る区間L=340mにおいて今年度末開通予定(全区間開通)
- ケ 県道広畑青山線(姫路市広畑区才 L=2.5km) [県事業]
 ・用地取得、物件補償、JR 交差部等の工事を実施中

国道 482 号 大谷バイパス I 期（令和 3 年 3 月 20 日開通）

美方郡香美町小代区城山～野間谷区間において、国道 482 号の大谷バイパス I 期 (L=0.9km) が開通した。

これにより、円滑な交通の確保、通過交通をバイパスに転換することによる通学児童等の安全の確保、スキー場、温泉施設など観光地へのアクセス強化による地域活性化が期待される。



大谷 BP I 期 開通式

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】

- | | | | |
|------|---------|---------|--------|
| [新規] | ・都市計画道路 | 国道 2 号線 | (加古川市) |
| [継続] | ・都市計画道路 | 園田西武庫線 | (尼崎市) |
| | ・都市計画道路 | 国道線 | (姫路市) |

都市計画道路 加古川別府港線
中津工区 (加古川市)**3) 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みちづくりのため、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 年度から事業調査^{*1}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)**4) 「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。

県下での登録数 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]

- ・あわじ (淡路市) (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「あわじ」(淡路市)

防災道の駅「但馬のまほろば」

道の駅は、東日本大震災等の大規模災害時に、救援物資の配送拠点、近隣住民の一時避難所、自衛隊による食料の炊き出し場所等として活用された。国は、この道の駅の防災的機能を全国の道の駅に展開していくため、令和2年度に、「防災道の駅」の認定制度を創設した。

国は6月11日に全国で39箇所の道の駅を選定し、本県では「但馬のまほろば」（朝来市）が選定された。

〈選定要件〉

○配置計画上等の要件

- ・ 県地域防災計画等への位置づけ（既存の広域防災拠点との整合）

○施設、体制上の要件

- ・ 2500m²以上の駐車場、建物の耐震化、無停電化（非常用発電装置）等
- ・ B C P（事業継続計画）の策定

※整っていない場合、今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整える計画が必要

施設配置図(道の駅「但馬のまほろば」)



(3) 日々の暮らしを支える道づくり

生活や経済活動に支障を来す慢性的な交通渋滞を解消するため、円滑な交通流を確保するとともに、誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインの道づくりなど、安全で安心な日々の暮らしを支える道路整備を進める。

- 1) 渋滞交差点の解消(渋滞交差点解消プログラム)
- 2) 問題踏切の解消(踏切すっきり安心プラン)
- 3) 歩行者・自転車の快適な通行空間の確保
- 4) 生活道路の整備推進(生活道路緊急対策の推進)

1) 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(予定)] ・ 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)

2) 問題踏切の解消(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】

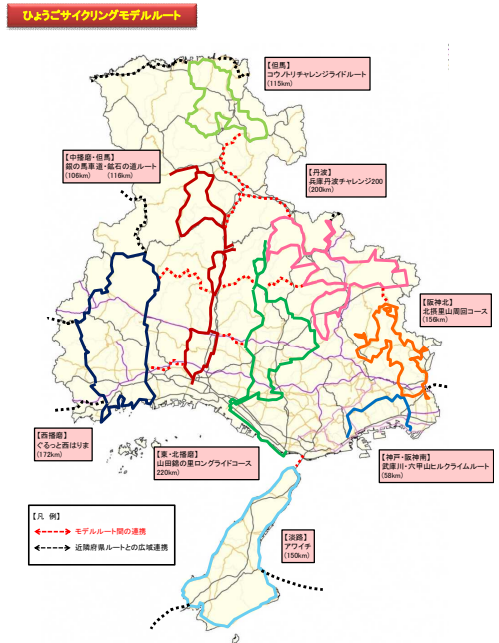
- [継続] ・ 県道太子御津線 茶ノ木踏切 (姫路市) 等

3) 歩行者・自転車の快適な通行空間の確保

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】

- | | | |
|----------|------------------|------------|
| [完了(予定)] | ・ 県道高田久々知線 (尼崎市) | 【自転車道】 |
| [継続] | ・ 県道砥堀本町線 (姫路市) | 【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)

③通学路等の安全対策の推進（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^{やちまた}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(予定)]・県道香住村岡線 (香美町)
- [継続]・県道西脇八千代市川線 (市川町)



歩道整備
県道上村養父停車場線（養父市）

トピックス

新たな観点を加えた通学路合同点検

通学路の安全対策については、各市町単位に、学校、PTA、警察、道路管理者等からなる協議会で策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、歩道整備、カラー舗装などのハード対策と交通安全教育などのソフト対策を組み合わせ実施している。

令和3年6月の千葉県八街市の事故を受けて、事故の教訓を踏まえた「大型車の進入が多い箇所」、「ヒヤリハットの事例があった箇所」などの観点を加え、各市町の協議会で合同点検を実施している。合同点検では要対策箇所の抽出を行い、年末までに全ての市町で対策案を策定する。



通学路合同点検状況（尼崎市）

4）生活道路の整備推進（生活道路緊急対策の推進）

生活道路の安全確保と通行支障箇所の早期解消のため、側溝蓋がけ等による歩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対策等を推進する。

【主な事業実施箇所】

- [新規] 即効対策・県道大谷鮎原神代線（南あわじ市）等
- [継続] 待避所設置・県道島能勢線（猪名川町）



側溝蓋がけによる
歩行空間の確保
県道宗佐土山線（稲美町）

(4) 自然災害に備える道づくり

災害に強く信頼性の高い道路整備を進めるとともに、わかりやすい規制情報等の提供に取り組む。

- 1) 道路防災の推進（ひょうご道路防災推進10箇年計画）
- 2) 緊急輸送道路等の機能強化
- 3) 冬期の交通対策
- 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
- 6) 災害復旧の取組み

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・倒壊の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、令和元年度からの10年間で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
の橋梁、橋長100m以上の橋梁、跨道橋、跨線橋



落橋防止装置

県道白浜姫路停車場線 阿保橋（姫路市）

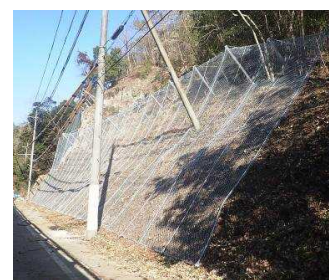
【主な事業実施箇所】

[完了(予定)] ・ 県道尼崎宝塚線 天神川橋 (伊丹市)
[継続] ・ 県道戸島玄武洞豊岡線 堀川橋 (豊岡市)

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、令和元年度からの10年間で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
の道路、被災すると孤立集落が発生する道路



落石防護網

県道川西三田線（猪名川町）

【主な事業実施箇所】

[完了(予定)] ・ 国道429号 (宍粟市)
・ 県道香美久美浜線 (香美町)

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。



県道関宮小代線
吉井バイパス(養父市)

【主な事業実施箇所】

[新規]	・ 県道篠山山南線 黒田バイパス	(丹波篠山市)
[完了(予定)]	・ 県道小野藍本線 天神バイパス	(加東市)
	・ 県道香住村岡線 境Ⅱ	(香美町)
[継続]	・ 国道 312 号 下宮拡幅	(豊岡市)
	・ 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)

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]
	国道 2 号 [平野] [加古川市]

3) 冬季の交通対策

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]	・ 国道 178 号 (新温泉町~豊岡市)
	・ 県道香住村岡線 (香美町)



除雪状況
国道 178 号 浜坂道路 (新温泉町)



消雪工
国道 178 号 (豊岡市)

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 3 年度は、12 月 5 日に淡路市生穂新島で、近畿府県合同防災訓練を実施する。



道路啓開訓練 (サインカー出動)

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。



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193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



県道福良江井岩屋線（淡路市）

6) 災害復旧の取組み

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2年度に発生した7月豪雨において、県内4箇所に道路災害が発生したが、令和3年7月末時点で全箇所の復旧工事が完了しており、通行止めは全て解除している。



県道佐野仁井岩屋線（淡路市）

(5) 良質な社会基盤や良好な環境を次世代につなぐ道づくり

社会基盤施設の老朽化の割合が急増することを踏まえ、点検に基づく適時適切な修繕・更新により、計画的・効率的な老朽化対策を推進する。

また、安全で美しい道路空間を創造するため、無電柱化など景観に配慮した道路づくりを推進する。

道路の日常管理については、限られた予算の中で様々な工夫をしており、引き続き、十分な対応が可能となるよう必要な予算の確保に努め、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) 老朽化対策の実施
- 2) 無電柱化の推進（兵庫県無電柱化推進計画）
- 3) 適切な道路の維持管理

1) 老朽化対策の実施

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）]
- ・ 県道宮垣八木線 剣大橋 （養父市）
 - ・ 県道川西篠山線 城東トンネル （丹波篠山市）

【補修前】



【補修後】



県道香住村岡線 大平橋（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 2 年度末時点)〉

施設名	点検年次	点検結果					Ⅲ判定の割合(%)
		診断分類				合計	
		I	II	III	IV		
橋梁	1 巡目 (H26～H30)	1,067	3,037	462	0	4,566	10.1%
	2 巡目 (R1～R2)	188	1,328	83	0	1,599	5.2%



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・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、令和 24 年度までの料金徴収により、計画的に大規模修繕、橋梁耐震対策に取り組んでいる。

【主な事業実施箇所】

[新規] ・大規模修繕、橋梁耐震対策 (姫路市)
[市川大橋]

トピックス

和歌山市の六十谷水管橋の崩落事故を受けた対応

10 月 3 日に、和歌山市の六十谷水管橋が長さ約 60m に渡って崩落し、一時は市内約 6 万世帯で断水する事故が発生した。

報道によると、水管橋は 1975 年に建設されたランガー補剛形式のアーチ橋で、橋をつり上げて支える「つり材」の腐食による破断が崩落につながった一因とみられている。

この事故を受け、県では、同種の構造形式の橋梁を対象に、過去に実施した点検で“近接目視による状態把握を行っているか”を再度精査し、著しい損傷が無いことを確認した。



県管理橋梁の近接目視による点検状況
(国道 250 号 網干大橋)

【県の老朽化対策の進捗状況】

道路メンテナンス事業が令和 2 年度から個別補助化され、対策費用を確保できたことなどから、「ひょうごインフラ・メンテナンス 10 箇年計画」の 2 年目となる令和 2 年度末で、要対策橋梁の補修状況は、目標 20% に対して進捗が 37% と目標を大きく前倒しすることができた。

引き続き、令和 2 年度補正予算にて位置づけられた「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」を活用し、更なる進捗を図っている。

今後も 5 か年加速化対策を活用し、要対策橋梁を早期に補修し、予防保全型による維持管理に転換することにより、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図る。

2) 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 芦屋停車場線 (芦屋市)
- ・ 都市計画道路 国道線(姫路東) (姫路市)

[無電柱化の事例]

【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)

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。



県道三木穴栗線(福崎町)

道路の日常管理の工夫

○管理状況

道路利用者の安全で快適な通行を確保するためには、適切な維持管理が不可欠であり、厳しい予算状況の中、現場では最低限の管理水準を守るべく懸命に努力している。

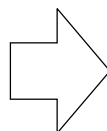
- ・草刈り：原則年1回であるが、通学路や交差点周辺等で、見通しの確保など交通安全上の理由から特に必要な箇所のみ年2回実施
- ・剪定：概ね2～3年に1回とし、成長が早い樹木は剪定期間を短く、遅い樹木は長くするなど樹種に応じて効率的に剪定

○さらなる工夫（雑草対策）

雑草の生えやすい舗装と側溝等の道路構造物の隙間へ、雑草を予防するための樹脂を注入するといった新たな取組も試行している。



雑草に熱湯をかけ、枯死させる



除草後、シリコン樹脂注入

4 高速道路の利便性向上

(1) 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、公平で利用しやすい高速道路料金の実現に向けた取組を推進する。

1) 阪神高速道路(株)

利用度合いに応じた公平な料金体系として、平成 29 年 6 月 3 日に対距離制を基本とした料金が導入された。その際、当面の激変緩和措置としての上限料金(普通車 1,320 円)の設定、車種間比率の段階的な実施に加え、物流の負担軽減のための大口・多頻度割引の拡充、明石方面から神戸都心への流入に関して「経路によらない同一料金」の導入等がなされている。

より公平で、利用しやすい料金となるよう、ターミナルチャージの重複徴収の撤廃、経路によらない同一料金の拡大等、管理主体を超えたシンプルで、シームレスな料金体系への見直しを進めることを国に提案している。

2) 本州四国連絡高速道路(株)

平成 26 年度から全国路線網に編入されたものの、料金割引は、未だ NEXCO との格差が解消されていないことから、段階的にでも NEXCO と同一とすることを国に提案している。

3) 西日本高速道路(株)

第二神明道路では、平成 31 年 4 月 1 日に対距離制を基本とした料金が導入された。その際、当面の激変緩和措置としての普通区間の料金水準(税抜き 24.6 円/km)の適用、上限料金(普通車 480 円)の設定、車種間比率の段階的な実施がなされている。

4) 兵庫県道路公社

播但連絡道路では、但馬地域と播磨地域の交流促進や観光振興を図るため、平成 29 年 4 月 3 日から 2 年間の社会実験として実施していた平日の通行料金に上限料金(普通車 1,000 円、軽自動車等 800 円)を設けた料金割引を実施している。

引き続き、これを令和 4 年度末まで 2 年間継続し、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた沿線地域の経済活動を支援していく。

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・進化の債務返済後、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

<今後の取組の方向性>

料金の賢い3原則	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 ・<u>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</u>
	②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・<u>ETC専用化等の取組を推進しつつ、本線料金所を順次撤去</u> ・ターミナルチャージの重複徴収の撤廃について検討
	③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・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首都高速料金（「首都圏の新たな高速道路料金の具体案」(抜粋)）

1) 具体方針

- ・料金体系の更なる整理・統一
- ・起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

2) 主な改定内容

- ・上限料金の見直し [普通車 1,320円⇒1,950円]
- ・大口・多頻度割引の拡充 [最大割引率 35%⇒45%]
- ・深夜割引の導入 [0時～4時：20%割引]

3) 令和4年4月以降から適用予定

③ETC専用化（「ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について」説明資料(抜粋)）

1) 導入目的・基本的考え方

- ・将来的な管理コストの削減、料金収受員や利用者に対する感染症リスクの軽減等のため、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進
- ・都市部は5年、地方部は10年程度で概成
- ・一部料金所で試行的に開始し、順次拡大
- ・当面の間、料金精算機をETCと併用することも検討

2) 都市部（近畿圏）のロードマップ

阪神高速：令和3年度末～5箇所程度で導入、令和4年度末～順次拡大
NEXCO西日本：令和4年度末～数箇所程度で導入し、順次拡大

(2) スマートインターチェンジの整備推進

高速道路の利便性向上に向け、スマートインターチェンジ（以下：SIC）の整備を進めるとともに、利活用方策を検討する。

【県内の SIC（事業中）】

- ・ (仮称) 三木 SIC（山陽自動車道：三木市）
〔令和 2 年10月23日新規事業化〕
今年 3 年度は、測量・設計を実施中。

【県内の SIC（開通済）】

- ・ 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）



(仮称) 三木 SIC 整備イメージ (三木市)