

ひょうご基幹道路のあり方（素案）

目 次

- 1 はじめに
- 2 目標年次と基幹道路の定義
- 3 兵庫県の将来像
 - 4 (1) 21 世紀長期ビジョン(H23. 12)
 - 5 (2) 兵庫県地域創生戦略(H28. 3)
 - 6 (3) 想定する将来像
- 4 地域の現状と課題
 - 5 (1) 兵庫県の現状と課題
 - 6 (2) 各地域の現状と課題
- 5 道路をとりまく現状と課題
 - 6 (1) 兵庫県の道路をとりまく現状と課題
 - 7 (2) 各地域の道路をとりまく現状と課題
- 6 市町・道路利用者からの意見聴取
- 7 基幹道路ネットワークの役割と分類
- 8 政策目標と基幹道路ネットワークの目指すべき姿
 - 9 (1) 政策目標
 - 10 (2) 地域ごとの政策目標と基幹道路ネットワークの目指すべき姿
 - 11 (3) 基幹道路ネットワークの目指すべき姿
 - 12 (4) ひょうご基幹道路ネットワーク 2050
- 9 留意すべき事項
 - 10 (1) 基幹道路ネットワークを賢く使う方策
 - 11 (2) 安全・安心の確保
 - 12 (3) 負担のあり方
 - 13 (4) その他
- 10 おわりに

1 はじめに

- 日本のほぼ中央に位置する兵庫県は、中国自動車道・山陽自動車道などの国土軸となる基幹道路ネットワーク、開港 150 年を迎えた神戸港、神戸空港など関西 3 空港やコウノトリ但馬空港、新幹線をはじめとする高速鉄道網など、陸・海・空の交通機関が整備され、「日本の玄関口」としての重要な役割を果たしてきた。
- 基幹道路については、約 50 年前の 1963 年（昭和 38 年）に、日本初の高速道路である名神高速道路（栗東～尼崎）が開通し、その歴史がスタートした。1986 年（昭和 61 年）には、「兵庫県総合交通計画」の中で、県内外の交流の円滑化や県土の一体的な発展を図る基盤施設として、東西 3 本、南北 3 本の基幹軸からなる「高速道六基幹軸」を示し、基幹道路ネットワークの形成に積極的に努めてきた（2018 年 3 月末現在で約 90%が開通）。
- 基幹道路ネットワークは、物流の効率化や企業立地の促進等による「地域産業の活性化」、地域間の連携強化や観光拠点の周遊性強化等による広域的な「交流の拡大」、「緊急輸送機能の確保」、「交通安全の向上」など様々な役割を担い、雇用創出や教育、医療などの面でも県民の生活を幅広く守り支える基礎的な社会基盤として、兵庫県の発展に大きく貢献してきた。
- 2018 年、兵庫県は県政 150 周年の節目を迎える。これまでの成長の時代から人口が減少し続ける成熟社会への転換点であり、今後も活力に満ちた兵庫県であり続けるため、人口減少、少子高齢化に適応しながら、新たな価値観や多様な県民ニーズに対応できる新しい地域づくり、地域創生へ挑戦を始める。
- このような地域創生の実現に向け、今後の基幹道路ネットワークについて、兵庫県は、第 3 者委員会「ひょうご基幹道路あり方検討委員会」での幅広い議論、検討を経て、2050 年（概ね 30 年後）の基幹道路ネットワークの目指すべき姿を「ひょうご基幹道路のあり方（以下、「あり方」という。）」としてとりまとめた。
- とりまとめにあたっては、兵庫県の将来像を想定し、地域や道路の現状と課題を整理し、将来像の実現や課題の解消に向けて取り組むべき目標（政策目標）を設定した上で、市町・道路利用者からの意見聴取、パブリックコメントを実施した。
- また、持続可能な地域づくりを進めるためにミッシングリンクの早期解消が必要な路線や、交通容量の不足を解消し地域経済を支える路線、更に、将来、社会経済情勢等が変化した場合に整備の検討が必要な構想段階の路線についても「あり方」の中で位置づけ、開通済みの基幹道路とあわせて、「ひょうご基幹道路ネットワーク 2050」と定めた。
- 今後、人口減少や少子高齢化が進展する中であっても、地域が活力を維持していくためには、現在の基幹道路ネットワークを次世代に適切に引き継ぐだけでなく、これからの社会に求められる基幹道路の整備や検討を進めていくことが今の世代の責務である。兵庫の未来を拓き、地域創生の実現を支える基幹道路ネットワークの形成に向け、本あり方をとりまとめた。

2 目標年次と基幹道路の定義

- ・「兵庫県地域創生戦略」では、将来の人口規模と経済状況について、
 - ① 2060年においては、450万人の人口を目指す
 - ② 450万人の人口規模を前提として、2050年代において県内総生産（GDP）成長率で1.5%～2.0%程度を目指す。また、県民総所得（GNI）に占める海外等からの所得の比率を高めていく。としており、地域創生戦略が目指す地域創生の実現に向け、「あり方」における目標年次を2050年（概ね30年後）とした。
- ・目標年次までに完成を目指す「今後順次整備を進める基幹道路」と、社会情勢等の変化に応じて整備の必要性を検討する「構想路線」に分類し、段階的に着実に整備を図る。
- ・「あり方」の検討対象とする基幹道路を、「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」と定義し、兵庫県内（神戸市含む）における国直轄事業や有料道路事業、事業主体が未定の事業など、県以外の事業主体の基幹道路についても検討の対象とした。

3 兵庫県の将来像

- ・基幹道路ネットワークは、兵庫県の将来像の実現を支える社会基盤であり、将来像の内容に沿って整備が進められるべきである。このため、「21世紀兵庫長期ビジョン」や「兵庫県地域創生戦略」に描かれる将来像のうち、将来像の実現に今後の基幹道路ネットワークのあり方が大きく影響すると想定されるものを基に、「あり方」として想定する将来像を整理した。

(1) 21世紀兵庫長期ビジョン（H23.12）

- ・21世紀兵庫長期ビジョンは、県民主役・地域主導の下で、兵庫がめざすべき4つの社会像とその実現方向を描いた指針である。
- ・2040年にめざすべき兵庫の姿「創造と共生の舞台・兵庫」の実現に向け、県民が主体的に活動し、地域が自立・持続する力を高めていく姿を12の将来像として描くとともに、その実現に向けた協働シナリオを掲げている。
- ・12の将来像のうち、基幹道路ネットワークの影響が大きいと想定されるものは次の5つである。

[将来像 2]	兵庫らしい健康で充実した生涯を送れる社会を実現する
[将来像 5]	地域と共に持続する産業を育む
[将来像 9]	災害に強い安全安心な基盤を整える
[将来像 10]	地域の交流・持続を支える基盤を整える
[将来像 11]	個性を生かした地域の自立と地域間連携で元気を生み出す

1 (2) 兵庫県地域創生戦略 (H28. 3)

- 2 ・「地域創生」とは、急速な少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少を
3 抑制するとともに、東京圏に一極集中している人口及び活力を地方に分散す
4 ることにより、地方が自立する構造を確立し、将来にわたって、県内の各地
5 域で活力のある地域社会を構築していくための取組である。
6 ・「兵庫県地域創生戦略」に描かれる「2060年の兵庫の姿」のうち、基幹道路
7 ネットワークの影響が大きいと想定される将来像は次のとおりである。
8

- 9 1 個性ある多様な地域の中で心豊かな暮らしが実現する兵庫
10 ・圏域ごとの機能分散と連携による多極分散型の県土構造で活力が向上
11 2 医療、防災、多彩な歴史・文化の蓄積、教育力等に支えられた世界トップ
12 レベルの生活環境が確保されている安全安心の兵庫
13 ・世界最高水準の防災基盤と防災意識で災害を抑制
14 3 二地域居住など県内での交流が進み、国内外からの来訪者があふれる兵庫
15 ・五国ならではのオンリーワンの魅力が国内外の人々を呼び込む
16 ・二地域居住の浸透や交流人口により農山村地域が持続
17 5 世界経済をリードする基幹産業と地域に根ざした地域産業が県内全域で
18 展開される兵庫
19 ・地域産業が高い技術やブランド力で地域経済を活性化する
20

21 将来の人口規模と経済状況

- 22 ・2060年においては、450万人の人口を目指す。
23 ・450万人の人口規模を前提として、2050年代において県内総生産（G D
24 P）成長率で1.5%～2.0%程度を目指す。また、県民総所得（G N I）
25 に占める海外等からの所得の比率を高めていく。
26

27 (3) 想定する将来像

- 28 ・「21世紀兵庫長期ビジョン」の中で想定する2040年を経て、「兵庫県地域創
29 生戦略」の中で想定する2060年の将来像を基として、「あり方」における目
30 標年次である2050年で想定する将来像を、以下のように整理する。
31

- 32 ○2060年においては、450万人の人口を目指す。
33 ○圏域ごとの機能分散と連携による多極分散型の県土構造の中で、心豊
34 かな暮らしを実現
35 ○防災基盤の整備や医療機関等へのアクセスなど、医療、防災、教育力
36 等に支えられた世界トップレベルの生活環境を確保
37 ○二地域居住など県内の交流が進み、農山村地域が持続
38 ○国内外からの来訪者があふれる県内各地域
39 ○基幹産業と地域産業が県内全域で展開

4 地域の現状と課題

- ・様々な課題の中から、人口減少や少子高齢化、産業、観光、災害、救急医療など、課題の解消に今後の基幹道路ネットワークのあり方が大きく影響すると想定される項目について、兵庫五国に倣い、県内を5地域（神戸・阪神、播磨、但馬、丹波、淡路）に分け、全県と各地域の現状と課題を整理した。

(1) 兵庫県の現状と課題

①人口減少対策

- ・人口は2015年時点で553万人となっており、既に2009年の560万人をピークに減少に転じている。高齢化率（65歳以上の人口割合）は27%である。
- ・2040年には、人口は467万人（2015年の84%）まで減少し、3人に1人（36%）が高齢者になる見込みであり、但馬・丹波・淡路地域などはその傾向が顕著である。
- ・地域間の連携強化や交流の拡大、安全・安心な地域づくりなどによる人口の減少や偏在化、少子高齢化への対策が大きな課題である。

②産業活性化

- ・2014年度の県内GDPは21.6兆円で、阪神淡路大震災以降一時停滞したものの、震災以降は緩やかに増加している。
- ・地域別に見ると、阪神・東播磨地域など増加傾向の地域がある一方、西播磨・但馬・淡路地域は、約15年前（2000年度）の水準を下回っており、物流の効率化などによる産業の活性化が必要である。

③観光振興

- ・2015年度の観光入込客数は1.4億人で、阪神淡路大震災で一時減少したものの、震災以降は増加傾向で推移している。外国人旅行者も年々増加し、2015年度には128万人と、都道府県別では全国9位となっている。
- ・地域別に見ると、震災前の1990年と比較し、北播磨・中播磨地域など入込客数が増加傾向の地域がある一方、東播磨地域は減少傾向、阪神地域などは横ばい傾向であり、地域資源を生かした観光振興の実現を図る必要がある。

④災害への備え

- ・南海トラフや山崎断層等に起因する地震、今後30年間に、震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上（100年に1回の発生確率）の地域が、瀬戸内海沿岸部を中心に広がっている。大規模災害の発生に備え、住民の避難対策や耐震対策の促進などのソフト・ハード両面から、被害をできる限り最小化するなど、防災・減災対策の推進が課題である。
- ・日本海では、過去から日本海中部地震（1983年）など海底活断層による地

1 震が発生し、これに伴う津波が発生しているため、津波浸水想定の実施など
2 により、必要な対策を推進する必要がある。

4 ⑤地域医療の充実

5 ・3次救急医療機関からの30分^{*}圏内人口は65%、30分圏内面積は25%とな
6 っており、迅速な救急医療の確保が課題である。

7 ※大量出血の場合、30分後の死亡率が約50%とされている。

9 (2) 各地域の現状と課題

10 ①神戸・阪神地域（8市1町）

11 （人口減少対策）

- 12 ・当地域は、県南東部に位置し、面積は全県の14%（1,207km²）で、人口は全県
13 の60%（329万人：2015年）、高齢化率は30%（2015年）である。
- 14 ・2040年には、人口は289万人（2015年の88%）に減少し、高齢化率は37%に
15 上昇する見込みである。
- 16 ・人口減少は他地域に比べ緩やかであるが、安全・安心な地域づくり等による定
17 住人口対策が課題である。

18 （産業活性化）

- 19 ・GDPは全県の59%（12.8兆円：2015年度）で、阪神淡路大震災で一時減少
20 したものの、震災以降、増加傾向で推移している。
- 21 ・臨海部や、中国自動車道・舞鶴若狭自動車道などの基幹道路、神戸空港周辺等
22 に工業団地や物流施設が集積しており、産業の集積や国際コンテナ戦略港湾
23 阪神港、関西3空港を生かした更なる産業活性化が必要である。

24 （観光振興）

- 25 ・観光入込客数は全県の半分（6,758万人：2015年）で、阪神淡路大震災で一時
26 減少したものの、震災以降、増加傾向で推移している。
- 27 ・近年は、神戸港に海外から大型客船が次々に入港するなど外国人の旅行客も増
28 加している。
- 29 ・「ひょうごゴールデンルート」などの広域周遊ルートや多様な観光資源を生か
30 した更なる観光振興が必要である。

31 （災害への備え）

- 32 ・地域内に6箇所の広域防災拠点配置されている。緊急輸送道路ネットワーク
33 が比較的充実しているが、大規模災害に備えて、基幹道路ネットワークのリダ
34 ンダンシーの確保が課題である。

1 (地域医療の充実)

- 2 ・地域内の3次救急医療施設（5箇所）が臨海部に集中して立地しているため、
3 北部や中部地域では、3次救急医療施設への到達までに30分以上かかるエリ
4 アが多く存在しており、速達性強化が課題である。

5
6 ②播磨地域（13市9町）

7 (人口減少対策)

- 8 ・当地域は、県中央部から西部に位置し、面積は全県の43%（3,594km²）、人口
9 は全県の33%（183万人：2015年）、高齢化率は30%（2015年）である。
10 ・2040年には、人口は149万人（2015年の82%）に減少し、高齢化率は37%に
11 上昇する見込みである。
12 ・人口の減少や偏在化に備えた定住人口・交流人口対策が課題である。

13
14 (産業活性化)

- 15 ・GDPは全県の34%（7.5兆円：2015年度）で、近年は増加傾向で推移して
16 いる。
17 ・臨海部や中国自動車道・山陽自動車道などの基幹道路周辺等には工業団地や物
18 流施設が、播磨科学公園都市には「Spring-8」などの科学技術拠点が集積し
19 ている。また、北部や西部では豊かな農業資源を生かした農業が盛んである。
20 ・産業の集積や農業資源等を生かした更なる産業活性化が必要である。

21
22 (観光振興)

- 23 ・観光入込客数は全県の31%（4,267万人：2015年度）、近年は増加傾向で推移
24 している。
25 ・「ひょうごゴールデンルート」などの広域周遊ルートや多様な観光資源を生か
26 した更なる観光振興が必要である。

27
28 (災害への備え)

- 29 ・地域内に8箇所の広域防災拠点が配置されている。地域内では中国自動車道の
30 直下を山崎断層が縦断しており、大規模災害に備えて、基幹道路ネットワーク
31 のリダンダンシーの確保が課題である。

32
33 (地域医療の充実)

- 34 ・地域内の3次救急医療施設（3箇所）が臨海部に集中して立地しているため、
35 3次救急医療施設まで30分以上かかるエリアが広範囲に存在している。
36 ・国道175号沿線には、複数の病院が立地しており、丹波地域と相互に救急搬送
37 を行っている。
38 ・丹波地域との連携や3次救急医療施設までの速達性強化が課題である。

1
2 **③但馬地域（3市2町）**

3 **（人口減少対策）**

- 4 ・当地域は、県北部に位置し、面積は全県の25%（2,133 km²）、人口は全県の3%
5 （17万人：2015年）、高齢化率は34%（2015年）である。
6 ・2040年には、人口は12万人（2015年の72%）に減少し、高齢化率は42%に
7 上昇する見込みである。
8 ・著しい人口減少・少子高齢化に備えた定住人口・交流人口対策が課題である。

9
10 **（産業活性化）**

- 11 ・GDPは全県の3%（0.6兆円：2015年度）で、近年は減少傾向で推移してい
12 る。
13 ・多様な特産物の付加価値を高めるため、特に冬季の大都市市場への速達性や定
14 時性の確保が課題である。

15
16 **（観光振興）**

- 17 ・観光入込客数は全県の7%（1,033万人：2015年度）で、近年は横ばいで推移
18 している。「ひょうごゴールデンルート」などの広域周遊ルートや多様な観光
19 資源を生かした観光振興が課題である。

20
21 **（災害への備え）**

- 22 ・地域内に3箇所の広域防災拠点配置されている。基幹道路の未整備区間（ミ
23 ッシングリンク）が存在しており、基幹道路ネットワークの形成による災害時
24 の速達性確保が課題である。

25
26 **（地域医療の充実）**

- 27 ・地域内の3次救急医療施設は豊岡病院のみで、隣接する鳥取市に鳥取県立中央
28 病院が立地している。豊岡病院、鳥取県立中央病院周辺を除いて地域内の大部
29 分が3次救急医療施設まで30分以上かかるエリアとなっている。
30 ・豊岡病院のドクターヘリの出動回数は全国1位と突出して多いが、夜間や悪天
31 候時にはヘリが出動できず、3次救急医療施設までの速達性強化が課題である。

32
33 **④丹波地域（2市）**

34 **（人口減少対策）**

- 35 ・当地域は、県中東部に位置し、面積は全県の10%（871 km²）、人口は全県の2%
36 （11万人：2015年）、高齢化率は32%（2015年）である。
37 ・2040年には、人口は8万人（2015年の74%）に減少し、高齢化率は40%に上
38 昇する見込みであり、著しい人口減少・少子高齢化に備えた定住人口・交流人

1 口対策が課題である。

2
3 **(産業活性化)**

- 4 ・GDPは全県の2% (0.4兆円：2015年度) で、近年は横ばいで推移している。
5 ・農産物などの特産品は全国的に高い評価を得ており、特産品を生かした産業活
6 性化が課題である。

7
8 **(観光振興)**

- 9 ・観光入込客数は全県の3% (446万人：2015年度) で、北近畿豊岡自動車道の
10 開通等で増加したものの、近年は横ばいで推移している。
11 ・地域の伝統文化や自然などを生かした多様な観光資源を生かした観光振興が課
12 題である。

13
14 **(災害への備え)**

- 15 ・地域内に2箇所の広域防災拠点が配置されている。丹波地域は、舞鶴若狭自動
16 車道と北近畿豊岡自動車道が結節する交通の要所であり、瀬戸内海沿岸部との
17 基幹道路ネットワークによるリダンダンシーの確保が課題である。

18
19 **(地域医療の充実)**

- 20 ・地域内の3次救急医療施設は県立柏原病院※だけであり、南東部など3次救急
21 医療施設まで30分以上かかるエリアが多く存在している。
22 ・国道175号沿線には、複数の病院が立地しており、北播磨地域などと相互に救
23 急搬送を行っている。
24 ・北播磨地域などとの連携や3次救急医療施設までの速達性強化が課題である
25 ※ 2019年に柏原病院と柏原赤十字病院が統合し「県立丹波医療センター」が開設予定

26
27 **⑤淡路地域 (3市)**

28 **(人口減少対策)**

- 29 ・当地域は、県南部に位置する。面積は全県の7% (596km²)、人口は全県の2%
30 (14万人：2015年)、高齢化率は34% (2015年) である。
31 ・2040年には、人口は9万人 (2015年の70%) に減少し、高齢化率は43%に上
32 昇する見込みである。
33 ・著しい人口減少・少子高齢化に備えた定住人口・交流人口対策が課題である。

34
35 **(産業活性化)**

- 36 ・GDPは全県の2% (0.5兆円：2015年度) で、近年は減少傾向で推移してい
37 る。
38 ・全国的に高い評価を得ている特産品を多数産出しており、農畜水産業を生かし

1 た産業活性化が課題である。

2

3

(観光振興)

4

・観光入込客数は全県の10%（1,372万人：2015年度）で、神戸淡路鳴門自動車道の開通以降、増加傾向で推移している。

5

6

・GDPに対する観光GDPの割合が15%と他の地域に比べ高く、多様な観光資源を生かした更なる観光振興が必要である。

7

8

9

(災害への備え)

10

・地域内に3箇所の広域防災拠点配置されている。神戸淡路鳴門自動車道は、緊急輸送道路となっているが、異常気象時には通行規制されるため、一般道路も含めたりダンダンシーの確保が課題である。

11

12

13

14

(地域医療の充実)

15

・地域内の3次救急医療施設は県立淡路医療センターであり、北部・南部地域など3次救急医療施設まで30分以上かかるエリアが多く存在しており、速達性強化が課題である。

16

17

18

5 道路をとりまく現状と課題

- ・基幹道路ネットワークの交通特性や利用状況等について、県内を5地域に分け、全県と各地域の現状と課題を整理した。

(1) 兵庫県の道路をとりまく現状と課題

①交通特性

- ・兵庫県に関連した自動車交通は、592万台/日であり、そのうち9割が出発地・目的地の両方を県内に持つ交通である。1割の約77万台/日は大阪府、京都府など東側との交通が大半を占めており、西側との交通や兵庫県を通過する交通は、それぞれ全体の1%、約6万台/日である。
- ・兵庫県内の自動車保有台数は1.2台/世帯(2015年度)で、全国平均の1.5台/世帯に比べ、低くなっている。
- ・兵庫県内の自動車走行台キロ(交通量(台)と距離(km)を乗じたもの)の総和は、270億台キロで全国的な動向と同様、近年は横ばいで推移している。
- ・兵庫県内の高速道路分担率は36.6%(2015年度)で全国2位と高い状況にある。(全国平均22.5%)

②整備状況

- ・約50年前の名神高速道路の開通以降、県内の基幹道路ネットワーク整備が進み、2010年度には、県内の41市町全てが県庁からの3時間圏域となった。一方、関西都市圏及び日本海国土軸には、依然としてミッシングリンクが存在しており、早期解消が必要である。
- ・北近畿豊岡自動車道(暫定2車線)や播但連絡道路・山陰近畿自動車道の完成2車線区間などは中央分離帯が整備されておらず、事故が起きた場合に重大事故となる可能性が高いなど、安全面の課題がある。
- ・兵庫県の高速自動車国道のIC間距離は平均で約12kmと近畿圏(平均約9km)では最長となっており、スマートICなどによる基幹道路ネットワークの有効活用が課題である。
- ・2050年には、開通後の年数が50年以上となる基幹道路が74%(2016年度末で3%)に達し、道路構造物の老朽化対策が課題であり、大規模更新・修繕に伴う通行規制等を与える社会的影響が懸念される。

③利用状況

- ・県南部には、国道2号バイパスや阪神高速神戸線など交通量が非常に多い東西方向の基幹道路があり、ピーク時の旅行速度が30km/h未満になっている。交通容量の不足による渋滞の解消が課題である。
- ・北近畿豊岡自動車道や播但連絡道路など、南北方向の基幹道路の交通量は3万台/日未満で、ピーク時の速度は60km/h以上が保たれている。

- 1 ・但馬地域など基幹道路ネットワーク整備の遅れている地域では、国道9号な
2 どで大型車の一般道路への混入が見られ、生活環境の安全確保が課題である。

4 (2) 各地域の道路をとりまく現状と課題

5 ①神戸・阪神地域

6 (交通特性)

- 7 ・鉄道やバスなどの公共交通機関が発達しており、自動車保有台数は0.8～1.1
8 台/世帯（県平均1.2台/世帯）と低い。
9 ・臨海部に大きな東西方向の流動があるほか、神戸市を中心に阪神・中播磨・北
10 播磨地域などの各都市との放射状の流動がある。
11 ・大きな流動があるものの基幹道路がミッシングリンクとなっている区間や交通
12 容量の不足による渋滞等で十分に機能していない区間への対応が課題である。

14 (利用状況)

- 15 ・中国自動車道は10万台/日以上交通があり、大型車混入率も3割を超えるな
16 ど国土軸としての機能を発揮している。
17 ・第二神明道路・阪神高速神戸線は10万台/日前後の交通があり、臨海部の東西
18 方向に大きな流動が見られる。
19 ・ピーク時の旅行速度は、阪神高速神戸線や中国自動車道の一部区間で、30km/
20 h未満となっており、東西方向の幹線道路の渋滞解消が課題である。

22 ②播磨地域

23 (交通特性)

- 24 ・臨海部を中心に鉄道やバスなどの公共交通機関が発達しており、東播磨・中播
25 磨地域の自動車保有台数は1.3～1.7台/世帯（県平均1.2台/世帯）と比較的
26 低い。北播磨・西播磨地域は2.2～2.5台/世帯と高く、自動車交通への依存
27 が高い。
28 ・臨海部に各都市間や神戸市との東西方向の流動があるほか、北播磨地域と神戸
29 市との南北方向の流動があり、ミッシングリンクとなっている区間や交通容量
30 の不足による渋滞等で十分に機能していない区間への対応が課題である。

32 (利用状況)

- 33 ・中国自動車道は約3万台/日、山陽自動車道は約5万台/日の交通があり、大型
34 車混入率も3割を超えるなど、国土軸としての機能を発揮している。
35 ・国道2号姫路バイパスは12万台/日、第二神明道路、国道2号加古川バイパス
36 は9万台/日を超える交通があり、臨海部の東西方向に大きな流動が見られる。
37 ・ピーク時の旅行速度は、国道2号バイパスや第二神明道路など一部区間で
38 30km/h未満となっており、東西方向の幹線道路の渋滞解消が課題である。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37

③但馬地域

(交通特性)

- ・自動車保有台数が 2.4 台/世帯（県平均 1.2 台/世帯）と高く、自動車交通への依存が高い。特に但馬地域北部は降雪が多く、日常生活や産業活動を行う上で、安全な冬季交通の確保が必要である。
- ・地域内の隣接都市間で流動があるほか、豊岡市と京丹後市、新温泉町と鳥取県、朝来市と福知山市など、地域外の隣接都市との流動があり、基幹道路がミッシングリンクとなっている区間への対応が課題である。

(利用状況)

- ・国道 9 号など一般道路で大型車の混入率が高い区間、インターアクセス道路などでピーク時旅行速度が 30km/h 未満の区間があり、その対応が課題である。

④丹波地域

(交通特性)

- ・自動車保有台数が 2.7 台/世帯（県平均 1.2 台/世帯）と高く、自動車交通への依存が高い。
- ・地域内の丹波市と篠山市間に流動があるほか、丹波市では福知山市、西脇市、篠山市では三田市と流動があり、基幹道路が十分にネットワークされていない区間への対応が課題である。

(利用状況)

- ・国道 372 号など一般道路で大型車の混入率が高い区間、インターアクセス道路などでピーク時旅行速度が 30km/h 未満の区間があり、その対応が課題である。

⑤淡路地域

(交通特性)

- ・自動車保有台数が 2.3 台/世帯（県平均 1.2 台/世帯）と高く、自動車交通への依存が高い。
- ・地域内の隣接都市間で流動があるほか、洲本市、淡路市は神戸市との流動、洲本市、南あわじ市は、徳島県との流動がある。

(利用状況)

- ・大型車は概ね基幹道路を通行している。インターアクセス道路などでピーク時旅行速度が 30km/h 未満の区間があり、その対応が課題である。

1 6 市町・道路利用者からの意見聴取

2 3 (1) 市町ヒアリング

4 ①概要

5 ・2017年11月下旬から12月上旬に、県内41市町すべてにヒアリングを実施
6 した。

7 ・ヒアリングでの質問事項は次のとおりである。

8 質問① 委員会で整理した「地域や道路をとりまく現状や課題」について
9 の市町意見

10 質問② 兵庫県の将来計画と市町の将来計画の記載内容の確認

11 質問③ 委員会で整理した「政策目標」についての市町意見

12 質問④-1 基幹道路に期待する役割

13 質問④-2 新たに必要と考える基幹道路ネットワーク

14 質問⑤ 既存の基幹道路ネットワークの有効利用の方策

15 ②ヒアリング結果概要

16 ・地域や道路をとりまく現状や課題、政策目標、基幹道路に期待する役割等は、
17 概ね委員会での整理と同じ意見であった。

18 ・市町の将来計画は、概ね兵庫県の将来計画と整合した内容となっていた。

19 ・新しく必要と考える基幹道路ネットワークについては、12市町から提案が
20 あった。

21 ・既存ネットワークの有効利用の方策について、6市町から提案があった。
22

23 (2) 道路利用者ヒアリング

24 ①概要概要

25 ・2017年12月上旬から中旬にかけて、輸送、観光、物流関係等の道路利用者
26 4団体にヒアリングを実施した。

27 ②ヒアリング結果（道路利用者の主な意見）（詳細は参考資料のとおり）

28 ・昼セリを行う明石と物流拠点を置く姫路間の輸送は国道2号バイパスを使う
29 が、渋滞が酷く時間が読めない（漁業）

30 ・観光ツアーで、瀬戸内海側から日本海側への南北の移動、日本海側での東西
31 の移動に時間がかかる（観光）
32
33
34

7 基幹道路ネットワークの役割と分類

- ・基幹道路ネットワークは、主として次のような役割を担っており、安全・安心で活力ある地域づくりを支える基礎的な社会基盤である。

- 物流・輸送の効率化や企業立地の推進等による「**地域産業の活性化**」
- 県内外の広域的な地域間連携や観光拠点の周遊性強化等による「**交流の拡大**」
- 災害時の代替路確保や救急医療の速達性強化等による「**緊急輸送機能の確保**」
- 大型車や通過車両の生活道路からの分離等による「**交通安全の向上**」

- ・基幹道路は、広域的なネットワークとして繋がることにより、その役割を担うものである。人口減少、少子高齢化が本格化する中においても、基幹道路ネットワークは、地域を支える産業の生産性を向上させるとともに、都市部と周辺地域の交流を活発化し、災害発生時の緊急輸送の確保や救急搬送時の速達性強化、生活道路の交通安全の向上など、地域の人々の安全・安心な暮らしに繋がるものである。
- ・「あり方」においては、現在の基幹道路ネットワークについて、適切に維持修繕を行い、その機能強化を図りながら、次のように分類して整備を進めていくべきものとする。

ア) 今後順次整備を進める基幹道路 (2050年(概ね30年後)までの完成を目標)

- ①生活基盤型・・地域間の連携など、広域的な交流を促進し、全ての地域が持続可能な地域づくりを進める上で必要な基幹道路
- ②地域基幹型・・臨海部など交通が集中する地域の交通容量不足を解消し、地域の経済活動などを支える基幹道路

イ) 構想路線：社会経済情勢等の変化により、整備の検討が必要な基幹道路

- ・現時点では、整備の必要性は高くないが、今後の社会経済情勢の変化等により、整備の検討が必要な基幹道路

8 政策目標と基幹道路ネットワークの目指すべき姿

(1) 政策目標 (地域の課題解消や将来像の実現に向けて取り組むべき目標)

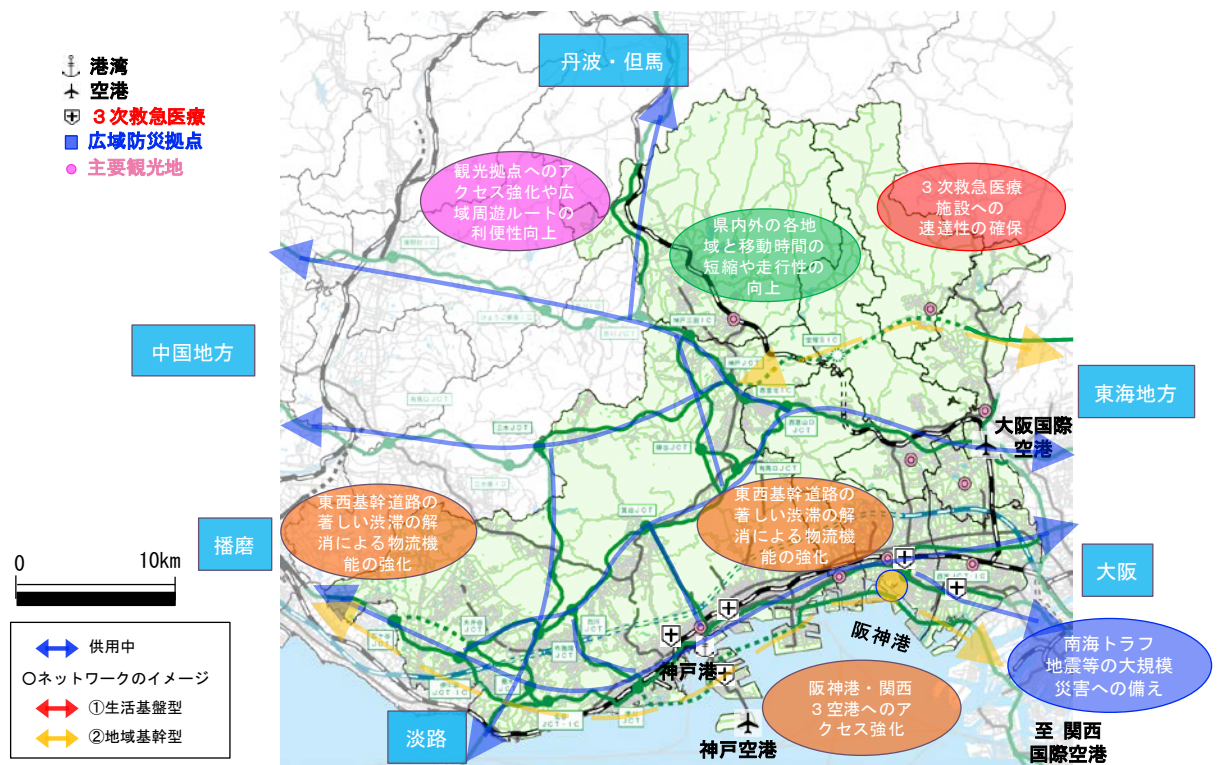
- ・各地域や道路の課題、将来像、市町などの意見聴取等を踏まえて、「人口減少対策」、「産業活性化」、「観光振興」、「災害への備え」、「地域医療の充実」など、基幹道路ネットワークが大きく影響する項目について、地域毎に政策目標を具体的に設定した。
- ・それらの政策目標を達成するために、地域ごとに基幹道路ネットワークの目指すべき姿を整理した。
- ・構想路線については、市町・道路利用者、委員会から意見のあった「新たに必要と考える基幹道路ネットワーク」の中から、委員会での検討を経て、政策目標の達成に繋がる可能性の高いものを位置づけた。

1 (2) 地域ごとの政策目標と基幹道路ネットワークの目指すべき姿

2 ①神戸・阪神地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○県内外の各地域との移動時間の短縮や走行性の向上	①神戸からの放射状路線と神戸・阪神地域の環状路線の形成
	○東西基幹道路の著しい渋滞の解消による物流機能の強化 ○阪神港・関西3空港へのアクセス強化	
観光振興	○観光拠点へのアクセス強化や広域周遊ルートの利便性向上	②神戸・阪神地域～播磨地域間のダブルネットワークの確保
災害への備え	○南海トラフ地震等の大規模自然災害に備えた着実な対策の実施	③空港・港湾との連絡の強化につながるネットワークの拡充
地域医療の充実	○3次救急医療施設への移動時間の短縮	

3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20



今後順次整備を進める基幹道路

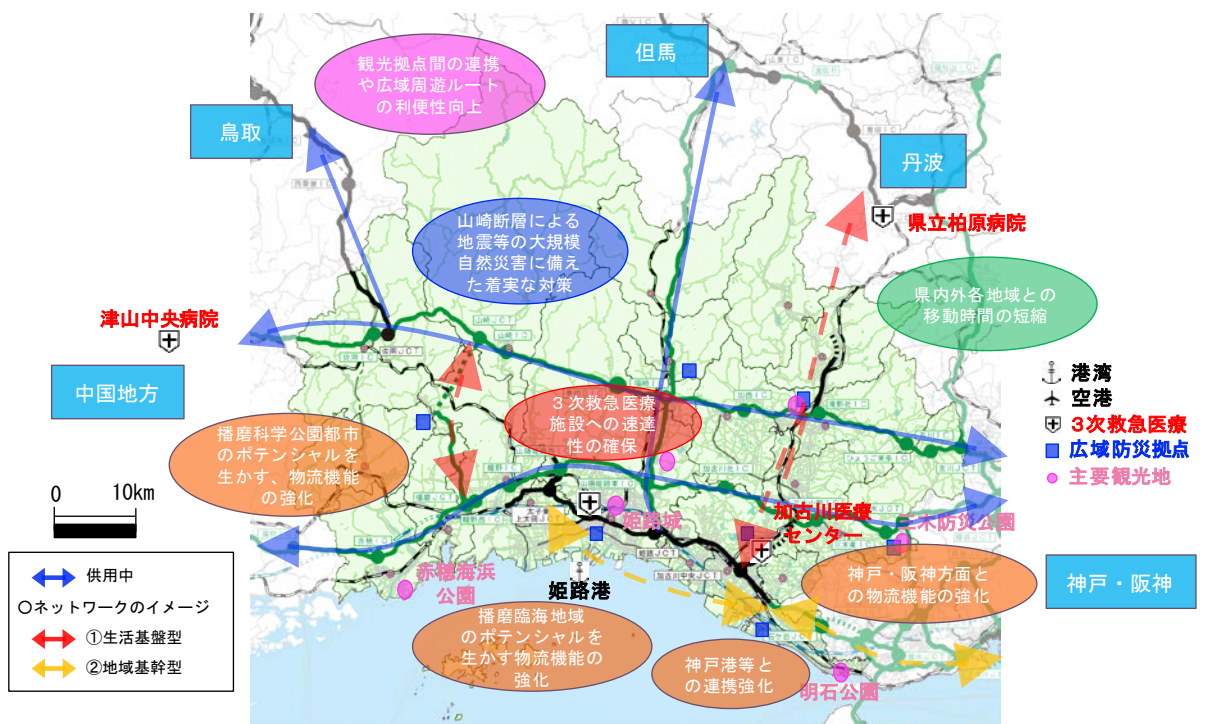
大阪湾岸道路西伸部（8期・9期）（②、③）	名神湾岸連絡線（②、③）
播磨臨海地域道路（②、③）	神戸西バイパス（②、③）

21
22

②播磨地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○神戸・阪神など県内外各地域との移動時間の短縮や走行性の向上	⑩ 播磨～神戸・阪神地域間のダブルネットワークの確保 ⑦ 丹波地域と瀬戸内海沿岸部の基幹道路によるダブルネットワークの確保 ⑧ 災害時におけるリダンダンシーや医療施設への速達性確保に必要なネットワークの確保 ⑨ スマートIC等の設置による基幹道路の機能強化 ⑪ 東播磨道の4車線化による走行性の向上
	○「播磨臨海地域」や「播磨科学公園都市」のポテンシャルを生かす、神戸・阪神方面との物流機能の強化 ○神戸港等との連携強化	
観光振興	○地域の観光拠点間の連携やひょうごゴールデンルートなどの広域周遊ルートの利便性向上	
災害への備え	○山崎断層による地震等の大規模自然災害に備えた着実な対策	
地域医療の充実	○相互搬送を実施している丹波地域や3次救急医療施設への移動時間の短縮	

2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18



今後順次整備を進める基幹道路

播磨臨海地域道路 (⑩、⑧)	神戸西バイパス (⑩、⑧)
姫路鳥取自動車道 播磨自動車道 (⑧)	東播磨道 (⑦、⑧)
東播丹波連絡道路 (⑦、⑧)	

1

③但馬地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○神戸・阪神地域などの都市部や周辺地域との移動時間の短縮と走行性の向上	㊸神戸・阪神地域とのネットワークの確保
	○カニ等の但馬地域の特産物の付加価値を高めるために、特に冬季における神戸や大阪など大都市市場への物流機能の強化	㊹日本海沿岸部の東西ネットワークの確保
観光振興	○地域の観光拠点間の連携やひょうごゴールデンルートなどの広域周遊ルートの利便性向上	㊺災害時におけるリダンダンシーや医療施設への速達性確保に必要なネットワークの確保
災害への備え	○ミッシングリンク解消による緊急輸送道路のリダンダンシーの確保	㊻北近畿豊岡自動車道の4車線化による安全性の向上
地域医療の充実	○3次救急医療施設「豊岡病院」等への移動時間の短縮	
その他	○暫定2車線区間の安全確保	

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

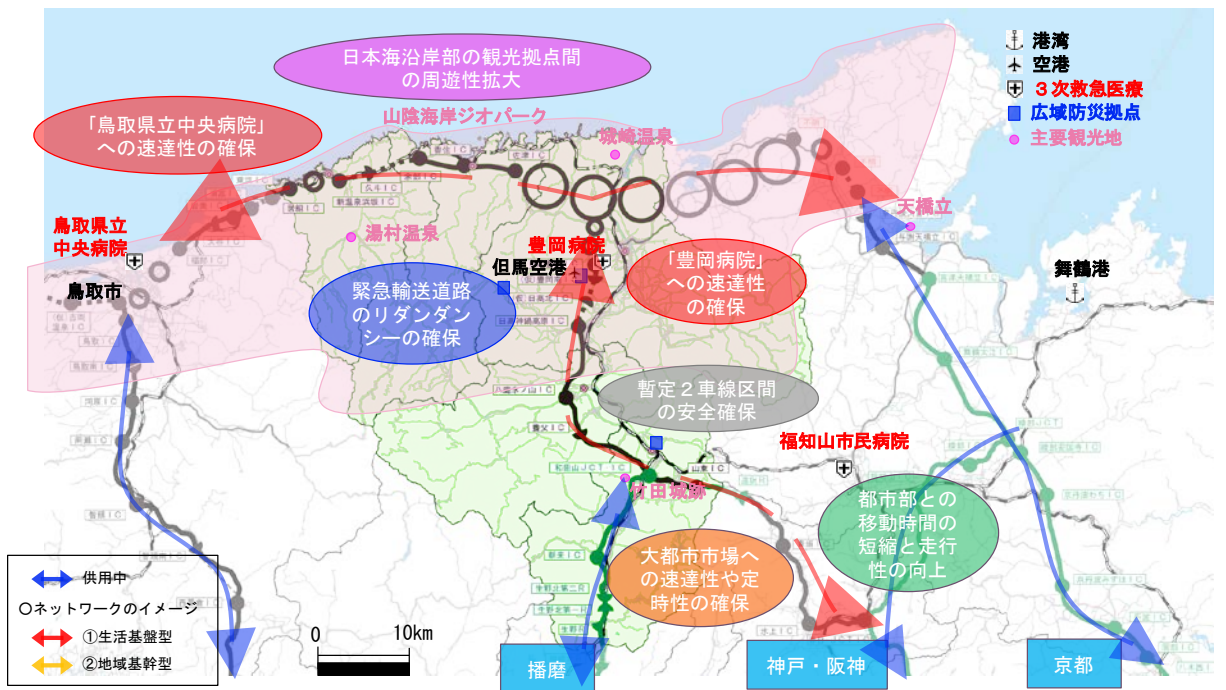
13

14

15

16

17



今後順次整備を進める基幹道路

北近畿豊岡自動車道 (㊸、㊹)	山陰近畿自動車道 (㊺、㊻)
-----------------	----------------

18

19

20

1

④丹波地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○U J I ターンなどを促進するため、神戸や播磨、但馬、福知山など周辺地域との移動時間の短縮と走行性の向上	㉞ 丹波地域と瀬戸内海沿岸部の基幹道路によるダブルネットワークの確保 ㉟ 災害時におけるリダンダンシーや医療施設への速達性確保に必要なネットワークの確保 ㊱ スマート I C 等の設置による基幹道路の機能強化 ㊲ 北近畿豊岡自動車道の4車線化による安全性の向上
	○丹波ブランドなどの特産品の販路拡大や付加価値の向上のため、神戸や播磨など大都市市場への物流機能の強化	
観光振興	○“交流のたんば”実現のため、神戸や播磨など都市部との移動時間の短縮	
災害への備え	○交通の要所である丹波地域と瀬戸内海沿岸部のダブルネットワークの確保	
地域医療の充実	○相互搬送を実施している北播磨地域などや3次的救急医療施設「県立柏原病院」、新設される「丹波医療センター(仮称)」への移動時間の短縮	
その他	○暫定2車線区間の安全確保	

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

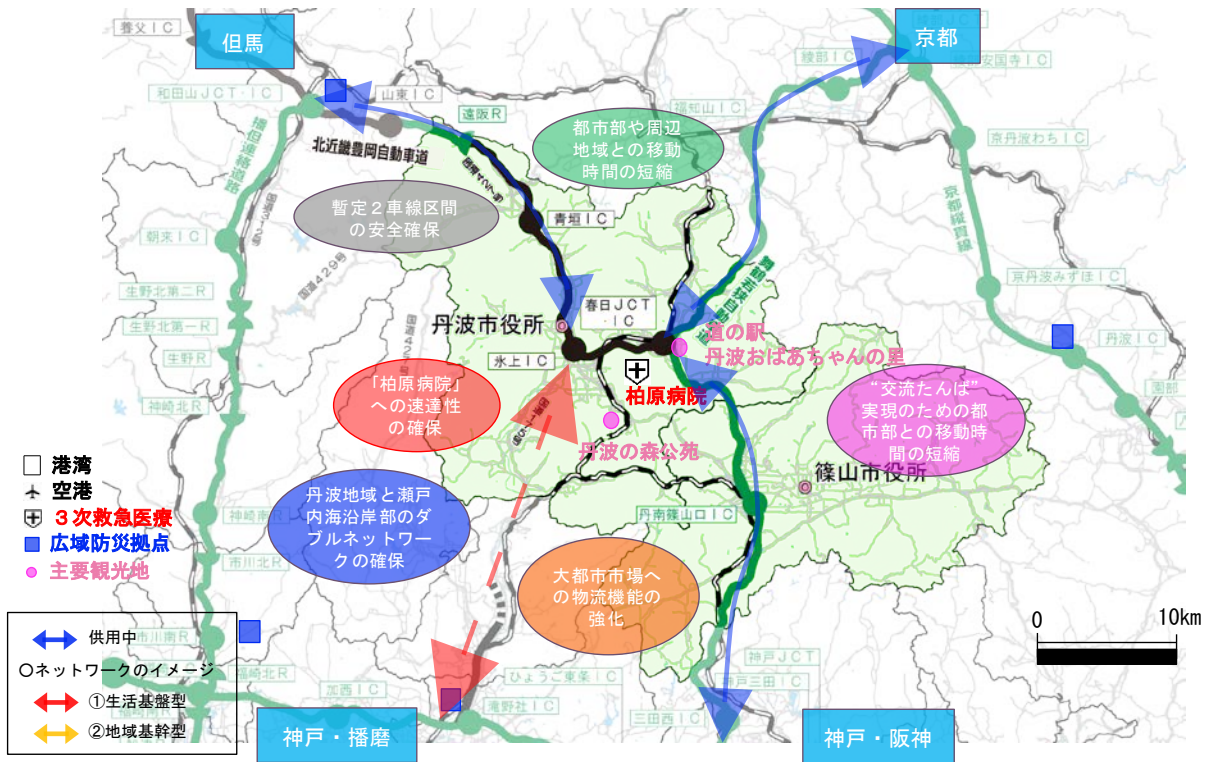
15

16

17

18

19



今後順次整備を進める基幹道路

東播丹波連絡道路 (㉞、㉟)

20

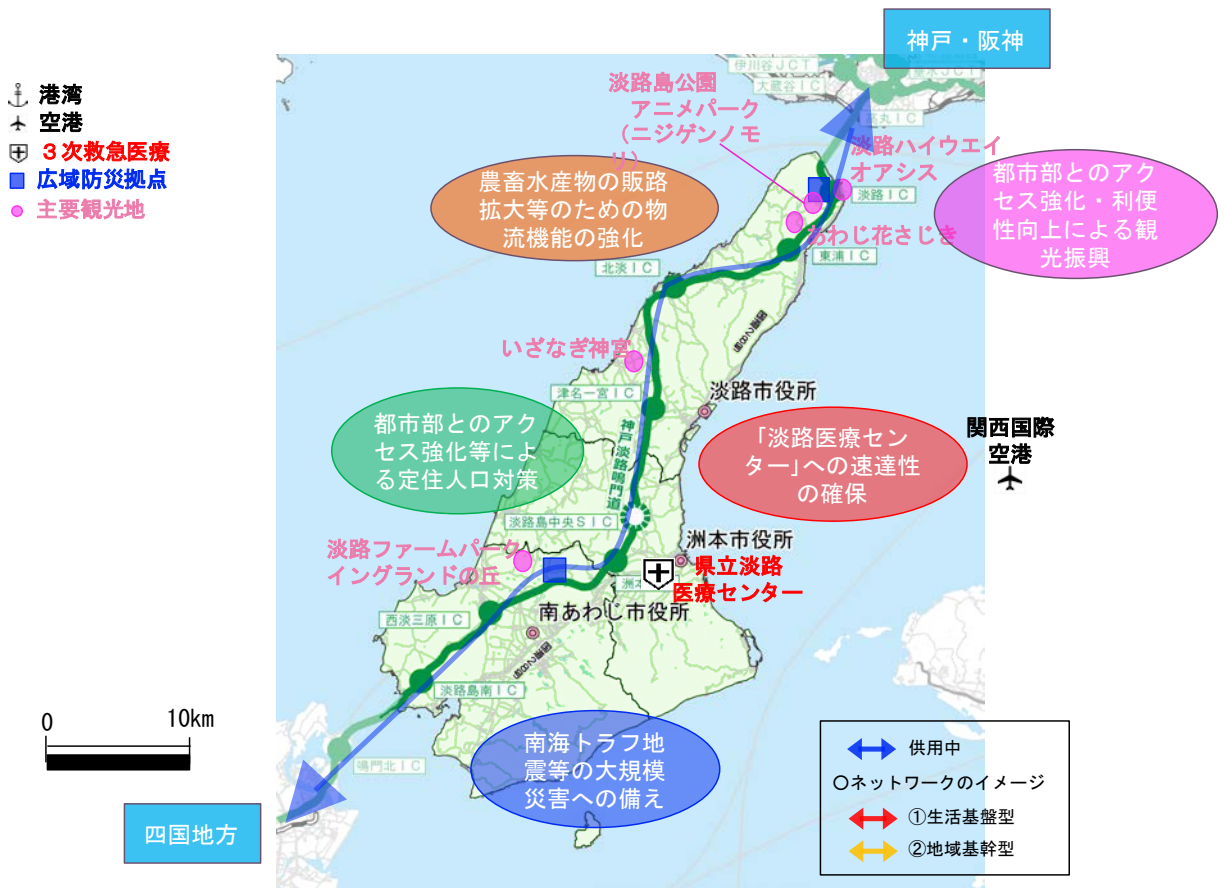
21

1

⑤淡路地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○U J I ターンなどを促進するため、神戸・阪神地域などの都市部との更なるアクセス強化や利便性の向上	①神戸からの放射状路線と神戸・阪神地域の環状路線の形成 ②スマートIC等の設置による基幹道路ネットワークの機能強化
	○「ブランド化」が進む農畜水産物の販路拡大や付加価値向上のための物流機能の強化	
観光振興	○一層の観光振興に向け、都市部との更なるアクセス強化や利便性の向上	
災害への備え	○南海トラフ地震等の大規模自然災害に備えた着実な対策の実施	
地域医療の充実	○3次救急医療施設「淡路医療センター」への移動時間の短縮	

2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27

(3) 基幹道路ネットワークの目指すべき姿

- ・各地域の政策目標の達成に向けて、兵庫県の基幹道路ネットワークの目指すべき姿を次のとおり、①～㊸に分類し、整理した。

[基幹道路ネットワークの目指すべき姿]

- ①神戸からの放射状路線と神戸・阪神地域の環状路線の形成
- ②神戸・阪神地域～播磨地域間のダブルネットワークの確保
- ③神戸・阪神地域～但馬地域のネットワークの確保
- ④日本海沿岸部の東西ネットワークの確保
- ⑤丹波地域と瀬戸内海沿岸部の基幹道路によるダブルネットワークの確保
- ⑥空港・港湾との連絡強化に繋がるネットワークの拡充
- ⑦災害時におけるリダンダンシーや医療施設への速達性確保に必要なネットワークの確保
- ⑧スマートＩＣ等の設置による基幹道路ネットワークの機能強化
- ⑨４車線化による走行性・安全性の向上

(4) ひょうご基幹道路ネットワーク２０５０

- ・開通している基幹道路ネットワークに加え、「今後順次整備を進める基幹道路」と「構想路線」を含めて、「ひょうご基幹道路ネットワーク２０５０」とする。
 - ・なお、「ひょうご基幹道路ネットワーク２０５０」は、「高速道六基幹軸」の路線を全て含んでおり、「高速道六基幹軸」を包含したものとする。
- ※基幹道路ネットワーク２０５０がイメージできるような副題を検討

1
2
3
4
5
6
7

ひょうご基幹道路2050
の図面

＜ 構成路線 ＞

ひょうご基幹道路ネットワーク2050（仮称）			
高速道六基幹軸		今回追加の路線	
基幹軸	構成路線	今後順次整備を進める 基幹道路	構想路線
日本海太平洋軸	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸淡路鳴門自動車道 ・山陽自動車道三木JCT ・舞鶴若狭自動車道 ・北近畿豊岡自動車道 ・六甲北有料道路 ・阪神高速道路 北神戸線 	<ul style="list-style-type: none"> ・東播磨道 ・東播丹波連絡道路 ・名神湾岸連絡線 ・播磨臨海地域道路 	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 150px; margin: 0 auto;"></div> 調 整 中
播磨但馬軸	<ul style="list-style-type: none"> ・播但連絡道路 		
播磨因幡軸	<ul style="list-style-type: none"> ・中国横断自動車道 姫路鳥取線 		
日本海沿岸軸	<ul style="list-style-type: none"> ・山陰近畿自動車道 		
東西内陸軸	<ul style="list-style-type: none"> ・中国自動車道 ・山陽自動車道(姫路東IC以东) ・新名神高速道路 		
瀬戸内海臨海軸	<ul style="list-style-type: none"> ・名神高速道路 ・阪神高速道路 湾岸線 ・阪神高速道路 神戸線 ・阪神高速道路 神戸山手線 ・大阪湾岸道路西伸部 ・国道2号バイパス ・山陽自動車道(姫路東IC以西) 		

9 留意すべき事項

- ・基幹道路ネットワーク整備にあたって、道路利用者の視点に立ち、スマートICの設置などにより、既存の基幹道路ネットワークの有効活用や機能強化などにより賢く使う取り組みを推進するとともに、2車線区間対策や防災・減災対策・老朽化対策を進めるなど、安全・安心の確保に留意する。
- ・整備や維持修繕・更新にあたっては、財源を安定的に確保する必要があり、受益と負担の関係も考慮した上で、有料道路事業も活用しながら、財源の確保を検討する。

(1) 基幹道路ネットワークを賢く使う

- ・「整備」だけでなく、「利用」の観点から、既存の基幹道路ネットワークの有効活用や機能強化などにより、その機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる賢く使う取り組みを推進する。
- ・スマートICの設置により、地域や観光拠点、交通・物流拠点等と高速道路のアクセスを強化し、地域の活性化や物流機能の強化などに繋げる。また、基幹道路のIC周辺のアクセス道路の充実を図り、利便性を高める。
- ・公共交通ターミナルとの連絡や高速バスの乗り継ぎ拠点整備など、モーダルコネクトの強化により利便性の向上を図る。
- ・ETC2.0等やICT技術を活用し、道路状況や渋滞等に関する情報収集・提供機能の高度化を図る。

(2) 安全・安心の確保

(2車線区間対策)

- ・暫定2車線で整備されている東播磨道や北近畿豊岡自動車道などにおいて、まずネットワークの完成を最優先とした上で、利用状況なども踏まえながら、速度低下対策や事故防止等の観点から、4車線化を検討する。財源については、利用者負担の活用も含めて、幅広く検討する。
- ・播但連絡道路や山陰近畿自動車道など完成2車線区間においては、正面衝突事故防止のための安全対策措置を講じる。
- ・基幹道路での逆走事故を減らすため、出入り口部や分合流部の注意喚起標識・標示の設置などの逆走対策を進める。

(緊急輸送機能の確保)

- ・基幹道路ネットワークは、大規模災害発生時に緊急輸送の要となる路線であり、災害による被害の未然防止に努めるとともに、仮に被災した場合も、速やかに機能復旧されるように必要な防災・減災対策を講じる。
- ・大規模災害発生時の緊急救急の輸送や部隊展開のために、広域防災拠点との連絡強化や、基幹道路周辺の道の駅やSA・PA等の防災拠点機能の強化を検討

1 する。

2 **(老朽化対策)**

3 ・道路構造物の高齢化、老朽化の急激な進展に対して、予防保全の観点から計画的に老朽化対策を実施し、新技術等も活用しながら効率的に健全な道路構造物の確保に努める。

6 **(基幹道路ネットワークの分担)**

7 ・幹線道路や生活道路における自転車・歩行者の安全・安心の確保などを図るために、基幹道路ネットワークを充実させるとともに、地域の通過交通を基幹道路ネットワークに適切に誘導する。

10 ・環境ロードプライシングの継続などにより、大型車を基幹道路に誘導し、一般道路と比較して環境にやさしい基幹道路の交通量の分担率を向上させる。

12 **(冬季の安全確保)**

13 ・降雪が多く自動車交通への依存も高い県北部地域において、降雪に強い基幹道路ネットワークの整備を進め、冬季の安全・安心な交通の確保に努める。

15

16 **(3) 負担のあり方**

17 ・厳しい財政状況下、維持修繕・更新費用の増大も想定される中、新設も含め、必要な財源を安定的に確保することが重要である。負担のあり方については、国の検討状況等を踏まえ、適切に対応していく。

20 ・整備や維持修繕・更新において、受益と負担の関係も考慮した上で、利用者負担（有料事業）による基幹道路の整備や、償還期間満了後の料金徴収の導入なども検討する。

23 ・新規路線の整備については、整備済み路線の料金徴収期間(2050年)よりも延長するなど、有料道路制度を有効に活用する。

25

26 **(4) その他**

27 **(自動運転)**

28 ・自動運転の実用化により、安全性の向上、運送効率の向上等が図られ、大幅な生産性向上に繋がることから、ルールの整備やシステムの実証などが進められている。基幹道路においても、自動運転技術の実装など新技術に対応した取り組みを行う。

32 **(計画的な整備)**

33 ・基幹道路ネットワークの整備にあわせ、沿線に企業団地や物流拠点等の立地が想定されることから、企業が計画的に進出等を検討できるよう、計画内容や開通見通しなどの進捗状況を積極的に公表する。

36 ・基幹道路ネットワークの開通後に、交通量が減少する可能性のある現道周辺地域において、地元市町と連携して、計画的に地域の魅力向上、発信に努めるなど、継続して地域の交流が保たれるような工夫を図る。

38

- 1 ・計画段階や事業着手段階などにおいて、各事業の必要性や投資効果等について
2 厳格かつ客観的に確認し、また、それらプロセスの透明性確保に努める。

3 **(観光の振興)**

- 4 ・ナンバリング標識やピクトグラムを用いた標識など、訪日外国人旅行者にもわ
5 かりやすい道路上の案内を行う。
6 ・新たなランドマークとなる長大橋による良好な景観の創出や、展望施設の設置
7 による新たな賑わい空間の創出など、魅力ある観光地域づくりを行う。

8 **(積極的なコミュニケーション)**

- 9 ・今回の「あり方」のとりまとめに際して、市町や道路利用者等に意見を聴いた
10 ように、関係者・関係機関と積極的なコミュニケーションを図るとともに、道
11 路の果たす役割・機能などについて、社会にわかりやすく伝えていく。

12
13 **10 おわりに**

14 県政 150 年の節目に 2050 年の将来の姿を念頭に置いて、基幹道路ネットワーク
15 の「あり方」をとりまとめた。これまで兵庫県内の基幹道路ネットワークは一定
16 の整備がなされてきたが、県内各地にはミッシングリンクや深刻な渋滞などの課
17 題が依然として残っている。基幹道路を適切に維持しながら、ネットワーク化す
18 ることにより、その機能が更に発揮され、兵庫の地域創生の実現に大きく貢献す
19 るものと期待している。今後の科学技術の進展、社会ニーズや経済情勢の変化な
20 どに、柔軟かつ現実的に対応しながら、基幹道路ネットワークのあり方について、
21 更に議論や検討を深めていく必要がある。

22
23
24 **参考資料（次回提示予定）**

- 25 (1) あり方委員会による検討
26
27 (2) 市町・道路利用者の意見聴取結果
28
29 (3) パブリックコメント結果