

作成年月日	平成30年3月26日
作成部局	県土整備部土木局
課室名	道路企画課

## 「ひょうご基幹道路のあり方」の策定

今般、「ひょうご基幹道路のあり方」をとりまとめ、2050年までの完成を目指す「基幹道路八連携軸」を定めるとともに、基幹道路\*ネットワークの有効活用や機能強化などを適切に進めるための留意事項を整理した。

基幹道路ネットワークは、「地域産業の活性化」や「交流の拡大」、「緊急輸送の確保」、「交通安全の向上」など様々な役割を担い、県民の生活を幅広く守り支える基礎的な社会基盤であり、引き続き、整備推進、適切な保全を図る。

平成30年度に「あり方」を具体化するため、「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画（仮称）」を策定する。

※ 基幹道路：自動車専用道路など一定のアクセスコントロールされた走行性の高い道路

### 1 「ひょうご基幹道路のあり方」概要 別紙1

#### (1) 目標年次

2050年（概ね30年後）

#### (2) 内容

「基幹道路ネットワークの目指すべき姿」として、2050年までの完成を目指す「基幹道路八連携軸」と、これに構想路線を加えた「ひょうご基幹道路ネットワーク2050」を定めた。

また、基幹道路の有効活用や機能強化を適切に進めるための「留意事項」をまとめた。

#### ① 基幹道路ネットワークの目指すべき姿 別紙2

##### ア 基幹道路八連携軸

既存の基幹道路ネットワーク及び2050年までの完成を目標とする「今後順次整備を進める基幹道路」

##### イ ひょうご基幹道路ネットワーク2050

「基幹道路八連携軸」及び社会経済情勢等の変化に応じて整備の検討が必要な「構想路線」

#### ② 留意事項

基幹道路を賢く使う取り組み、安全・安心の確保、負担のあり方、その他

### 2 今後の予定

「あり方」を具体化するため、平成30年度に「今後順次整備を進める基幹道路」における各路線の概ねの整備目標時期などを示した「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画（仮称）」を策定する。

<参考 「あり方」の検討状況>

- 「ひょうご基幹道路あり方検討委員会」（委員長：角野幸博関西学院大学教授）を計4回開催
- 市町・道路利用者へのヒアリング（平成29年11月～平成30年2月）、パブリックコメント（平成30年1月26日～2月15日）を実施

<問い合わせ先> 県土整備部土木局道路企画課計画調査班 Tel078-362-3514

## 1 はじめに

- ①約30年前の1986年に「高速道六基幹軸」を策定 ⇒ 90%が開通（2018年3月末時点）
- ②あり方委員会での検討、市町等からの意見聴取、パブコメを経て、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と留意事項を「ひょうご基幹道路のあり方」としてとりまとめ

## 2 目標年次と基幹道路の定義

目標年次：2050年（概ね30年後）  
 基幹道路：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

## 3 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、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

- ①「**地域産業の活性化**」 ⇒ 物流・輸送の効率化や企業立地の推進 等
- ②「**交流の拡大**」 ⇒ 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
- ③「**緊急輸送機能の確保**」 ⇒ 災害時の代替路確保や救急医療の速達性強化 等
- ④「**交通安全の向上**」 ⇒ 大型車や通過車両の生活道路からの分離 等



既存基幹道路ネットワークを適切に維持修繕・更新し、機能強化を図りながら、必要な整備を推進

- (1) **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
- (2) **構想路線**：社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討が必要な基幹道路

## 4 兵庫県の将来像

- 【上位計画】①21世紀兵庫長期ビジョン  
②兵庫県地域創生戦略
- 【上位計画を基に想定する将来像】
  - 2060年に450万人の人口を目指す
  - 多極分散型の県土構造で心豊かな暮らしを表現
  - 医療・防災等に支えられた世界トップレベルの生活環境を確保
  - 県内の交流が進み農山村地域が持続
  - 国内外からの来訪者があふれる兵庫
  - 基幹産業と地域産業が県内全域で展開

## 5 地域の現状と課題

- ① **人口減少対策** 2009年の560万人をピークに人口が減少。人口減少・少子高齢化対策が大きな課題
- ② **産業活性化** 県内総生産は、震災以降停滞。その後回復するが、2000年の水準を下回る地域もあり、物流効率化等による産業活性化が課題
- ③ **観光振興** 入込客数は県全体では増加傾向。減少・横ばいの地域もあり、地域資源を生かした観光振興の実現が課題
- ④ **災害への備え** 南海トラフ地震等、県内で大規模災害の発生が懸念。着実な対策の推進が課題
- ⑤ **地域医療の充実** 3次救急医療機関からの30分圏内人口は65%。迅速な救急医療の確保が課題

## 6 道路をとりまく現状と課題

- ① **交通特性** 本県に関連する自動車交通は592万台/日。うち1割が大阪府など東方面との交通
- ② **整備状況** 基幹道路整備が進展し、2010年度には、41市町全てが県庁からの3時間圏域。一方、関西都市圏、日本海国土軸には、ミッシングリンクが存在し、早期解消が必要  
高速自動車国道の平均IC間距離(約12km)が近畿圏最長  
供用後50年以上の基幹道路が3%(2016年度末) ⇒ 74%(2050年度末)となり、道路構造物の老朽化対策が課題
- ③ **利用状況** 国道2号バイパスや阪神高速神戸線など東西方向の基幹道路で交通容量が不足し慢性的な渋滞が課題  
大型車の一般道路への混入もあり、地域の安全確保が課題

## 7 市町等からの意見聴取

- ① **市町ヒアリング**
  - ・県内41市町を対象にヒアリングを実施
  - ・地域の現状や課題、政策目標、基幹道路の役割等は、概ね委員会での整理と同じ意見
- ② **道路利用者ヒアリング**（主な意見）
  - ・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号バイパスを使うが、渋滞がひどく時間が読めない(漁業)
  - ・瀬戸内海側から日本海側への南北の移動、日本海側での東西の移動に時間がかかる(観光)
  - ・eコマースの進展で荷物取扱量が増加し、ドライバー不足。今後も同じ傾向が続く(物流)

政策目標（将来像の実現や地域の課題解消に向けた目標）の設定

## 8(1) 政策目標 [人 人口減少対策、産 産業活性化、観 観光振興、災 災害への備え、医 地域医療の充実]

- |   |   |   |  |   |
|---|---|---|--|---|
| <b>①神戸・阪神地域</b><br>① 県内外各地域との移動時間短縮<br>② 東西基幹道路の著しい渋滞の解消による物流機能強化<br>③ 南海トラフ地震等の大規模災害に備えた着実な対策の実施 等 | <b>②播磨地域</b><br>① 県内外各地域との移動時間短縮<br>② 神戸・阪神方面との物流機能強化<br>③ 緊急輸送道路のリダンダンシー確保<br>④ 相互に搬送する丹波地域や3次救急医療施設への移動時間短縮 等 | <b>③但馬地域</b><br>① 都市部や周辺地域との移動時間短縮<br>② 大都市市場への物流機能強化<br>③ 観光拠点間の連携や広域周遊ルートの利便性向上<br>④ 緊急輸送道路のリダンダンシー確保<br>⑤ 3次救急医療施設への移動時間短縮 等 | <b>④丹波地域</b><br>① 都市部や周辺地域との移動時間短縮<br>② 大都市市場への物流機能強化<br>③ 瀬戸内海沿岸部とのダブルネットワーク確保<br>④ 相互に搬送する北播磨地域や3次救急医療施設への移動時間短縮 等 | <b>⑤淡路地域</b><br>① 都市部とのアクセス強化や利便性向上<br>② 南海トラフ地震等の大規模災害に備えた着実な対策の実施 等 |
|---|---|---|--|---|

政策目標を達成するために目指すべき「基幹道路ネットワークの姿」

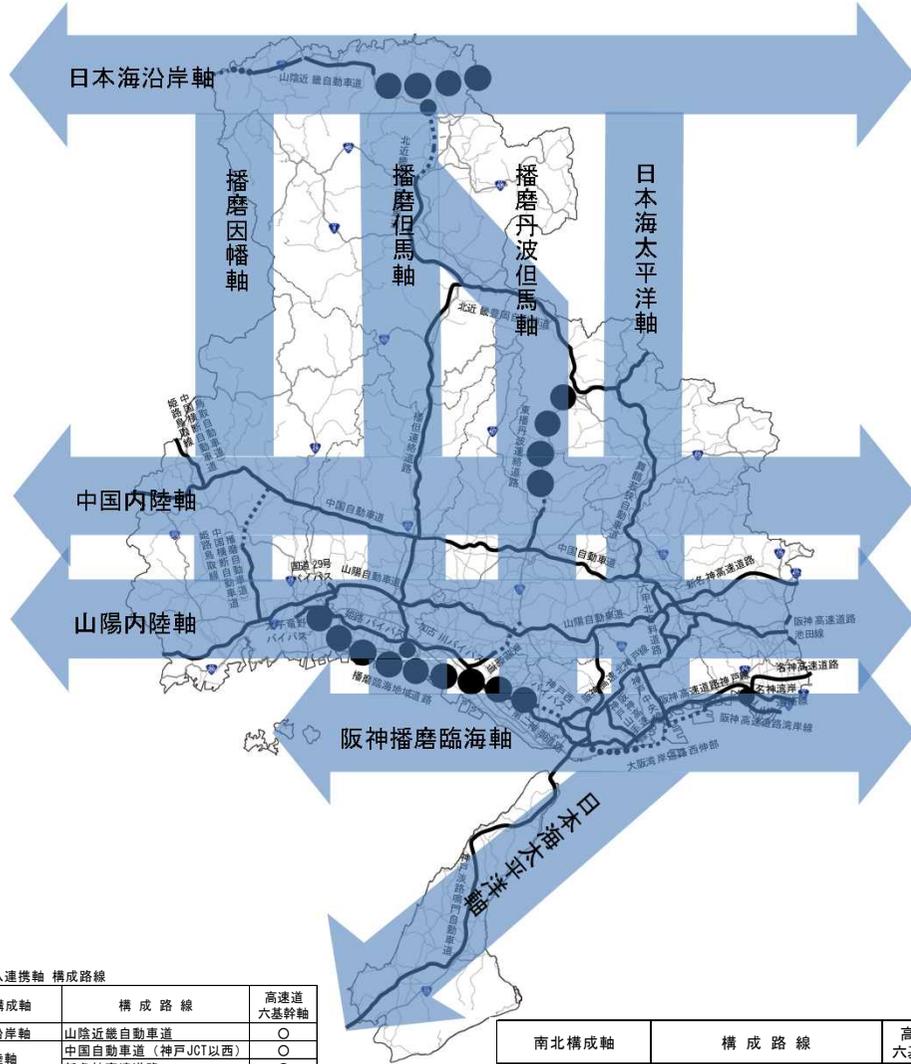
## 8(2) 基幹道路ネットワークの目指すべき姿 (3) 基幹道路八連携軸

- ・既存の基幹道路ネットワークと「今後順次整備を進める基幹道路」について、高速道六基幹軸に新たに、東西軸一本（播磨臨海地域道路等）、南北軸一本（東播丹波連絡道路、東播磨道）を加えた東西、南北それぞれ四本の基幹道路軸を、「**基幹道路八連携軸**」と定めた
- ・「基幹道路八連携軸」と「構想路線」をあわせて、「**ひょうご基幹道路ネットワーク2050**」と定めた

## 9 留意事項

- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <b>①基幹道路を賢く使う取り組み</b><br>・「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<br>[具体例] スマートICの設置<br>IC周辺のアクセス道路の充実<br>モーダルコネクットの強化 等 | <b>②安全・安心の確保</b><br>・2車線区間の安全対策の推進。事故防止等の観点から全線整備後の利用状況等を踏まえ4車線化を検討<br>・出入口部や分合流部の注意喚起標識・表示の設置などの逆走対策を推進<br>・予防保全の観点から、計画的な老朽化対策の推進<br>・大規模災害に備え防災・減災対策の推進 等 | <b>③負担のあり方</b><br>・厳しい財政状況下、維持修繕・更新費用の増大が予想される中、必要な財源を安定的に確保<br>[具体例] 利用者負担による整備(有料道路事業)<br>償還期間満了後の料金徴収の継続 等 | <b>④その他</b><br>・自動運転 ⇒ 自動運転技術の実装など新技術に対応した取り組みを推進<br>・計画的な整備 ⇒ 進捗状況や開通見通しを、計画的・積極的に公表。現道周辺地域の魅力向上や発信<br>・観光振興 ⇒ 道路からの景色など良好な景観の発見や創出 等 |
|--|--|---|--|

# 基幹道路八連携軸

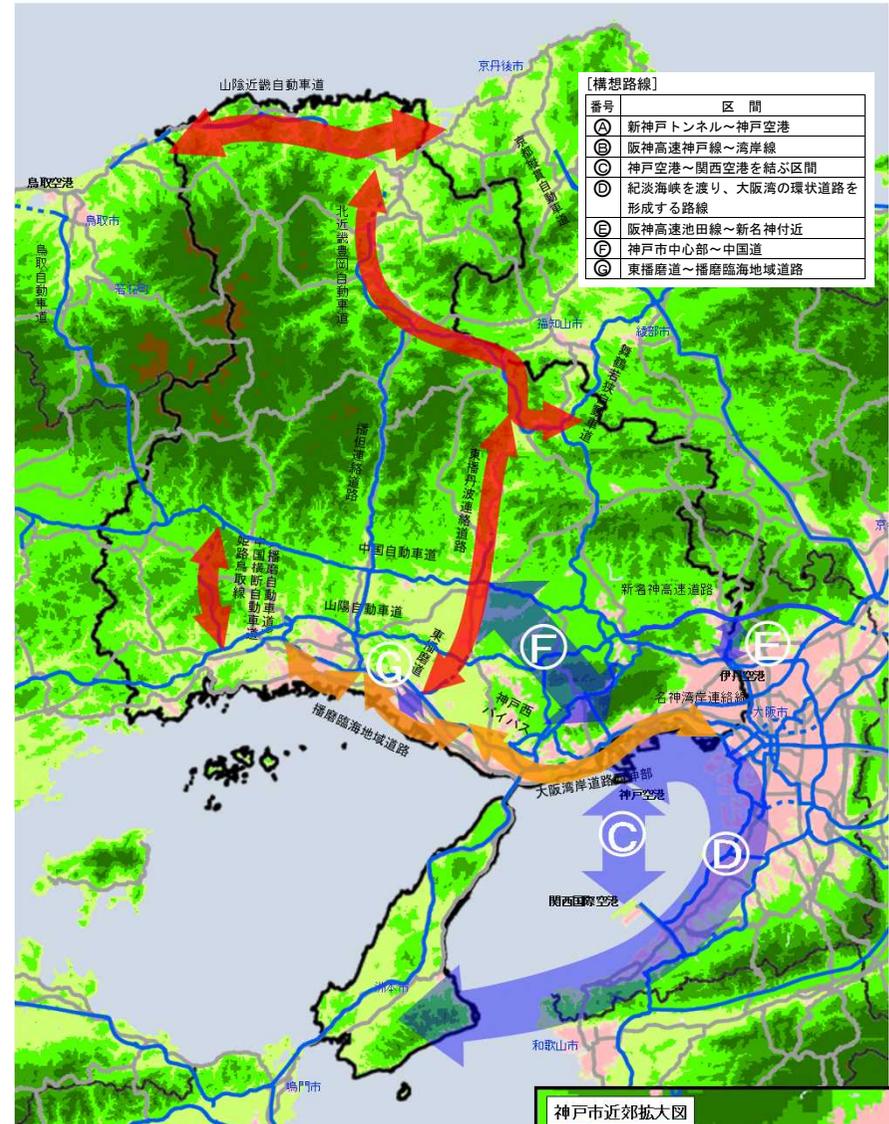


基幹道路八連携軸 構成路線

東西構成軸	構成路線	高速道 六基幹軸
①日本海沿岸軸	山陰近畿自動車道	○
②中国内陸軸	中国自動車道（神戸JCT以西）	○
	新名神高速道路	○
③山陽内陸軸	中国自動車道（神戸JCT以东）	○
	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	高速道 六基幹軸
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 （和天山JCT以北）	○
	播但連絡道路	○
⑦播磨丹波但馬軸	東播磨道	○
	東播丹波連絡線 北近畿豊岡自動車道 （和天山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	○

# ひょうご基幹道路ネットワーク2050



【構想路線】	
番号	区間
Ⓐ	新神戸トンネル～神戸空港
Ⓑ	阪神高速神戸線～湾岸線
Ⓒ	神戸空港～関西空港を結ぶ区間
Ⓓ	紀淡海峡を渡り、大阪湾の環状道路を形成する路線
Ⓔ	阪神高速池田線～新名神付近
Ⓕ	神戸市中心部～中国道
Ⓖ	東播磨道～播磨臨海地域道路

○供用・事業中：既存基幹道路ネットワークを適切に維持修繕・更新し、機能強化を図りながら、必要な整備を推進  
 供用中 ——— 事業中 - - - - -

○ネットワークのイメージ  
 (1) 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  
 (2) 構想路線：社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討が必要な基幹道路

