

作成年月日	平成31年3月18日
作成部局	県土整備部土木局
課室名	道路企画課

## 「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画」の策定

昨年度とりまとめた「ひょうご基幹道路のあり方」で定めた「基幹道路八連携軸」の計画的な整備を推進するため、「今後順次整備を進める基幹道路（以下、「整備路線」という。）」の整備目標時期を示すとともに、「構想路線」の概ねの位置を示した「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画」を策定した。

### 1 「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画」概要 別紙参照

#### (1) 目的

「基幹道路八連携軸」の整備目標時期を示すことで、アクセス道路の整備や道路改良事業など、様々な道路施策を計画する上での指針とする。また、市町のまちづくり施策や基本構想・基本計画等の策定の参考とする。

#### (2) 内容

##### ① 整備路線

2050年までの完成を目指す整備路線について、概ね10年ごとに区分し整備目標時期を示す。

路線名	延長	整備目標時期		
		前期 (~2028)	中期 (~2038)	後期 (~2050)
中国横断自動車道 姫路鳥取線	11.4km	●		
東播磨道	6.9km	●		
神戸西バイパス	6.9km	●		
北近畿豊岡自動車道	約13km	● 日高神鍋高原IC~豊岡IC	● 豊岡IC~豊岡北JCT	
山陰近畿自動車道	約28km	● 浜坂道路Ⅱ期・ 竹野IC~(仮)豊岡北JCT・IC	● 佐津IC~竹野IC・ (仮)豊岡北JCT・IC~府県境	
名神湾岸連絡線	約3km		●前半	
大阪湾岸道路西伸部(8、9期)	約23km		●前半 9期	● 8期
播磨臨海地域道路	約50km		● 優先区間	●
東播丹波連絡道路	約22km	● 西脇北BP	● 一部区間	●

##### ② 構想路線

社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討を行う構想路線について、概ねの位置や期待される効果を示す。

### 2 今後の予定

本計画に基づき、関係機関と連携を図りながら基幹道路ネットワークの着実な整備推進を図っていく。

〈問い合わせ先〉 県土整備部土木局道路企画課計画調査班 Tel.078-362-3514

# ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画の概要

## 目的

兵庫県の基幹道路ネットワークの目指すべき具体的な姿である「基幹道路八連携軸」の整備目標時期を示すことで、アクセス道路の整備や道路改良事業など、様々な道路施策を計画する上での指針とする。

また、基幹道路は、まちづくりや企業誘致等を推進する上でも重要な社会基盤施設のひとつであり、道路施策だけでなく市町の基本構想・基本計画の参考とする。

## 基幹道路の定義

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。

## 整備目標時期

計画全体の目標年次を2050年とし、整備目標時期を概ね10年毎に区分する。

- 前期:2019~2028年
- 中期:2029~2038年
- 後期:2039~2050年

## 内容

### (1)整備路線

各事業者の計画等を考慮した上で整備目標時期を示し、2050年までの完成を目指す。

### (2)構想路線

概ねの位置や期待される効果を示す。

## 基幹道路八連携軸

高速自動車国道を中心に約920kmの路線網で構成されており、2019年2月現在、約750km(82%)が供用し、大阪湾岸道路西伸部など約60km(7%)の区間で事業を推進している。



基幹道路八連携軸の整備状況(2019年3月現在)

軸名称	延長 (km)				整備路線
	供用中	事業中	未着手	合計	
東西軸					
日本海沿岸軸	23.2 ( 45.7%)	7.6 ( 15.0%)	20.0 ( 39.4%)	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 ( 63.0%)	21.4 ( 9.5%)	61.5 ( 27.4%)	224.2	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	88.5 ( 87.0%)	8.1 ( 8.0%)	5.1 ( 5.0%)	101.7	北近畿豊岡自動車道
播磨丹波但馬軸	47.6 ( 62.1%)	12.1 ( 15.8%)	17.0 ( 22.2%)	76.7	東播磨道、東播磨丹波連絡道路
日本海太平洋軸	180.3 ( 100.0%)	0 ( 0.0%)	0.0 ( 0.0%)	180.3	
合計	752.5 ( 82.1%)	60.6 ( 6.6%)	103.6 ( 11.3%)	916.7	

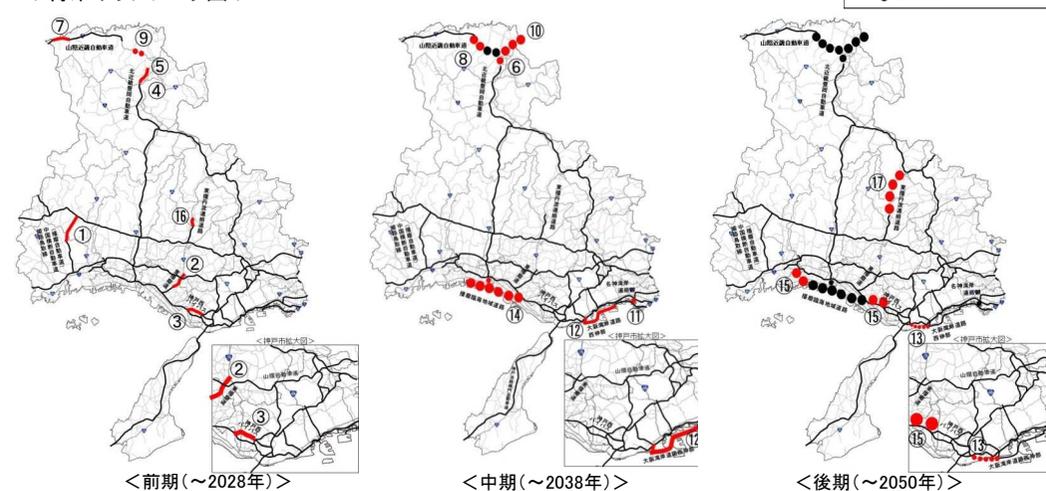
## 整備路線

ミッシングリンクや渋滞の解消など、地域づくりを進め経済活動を支える路線であり、順次整備を進める。

番号	区間	延長 (km)	事業者	事業化	整備目標時期※1			事業費 (億円)	備考
					前期 (~2028)	中期 (~2038)	後期 (~2050)		
<b>中国横断自動車道 姫路鳥取線 【播磨因幡軸】</b>									
①	播磨新宮IC~山崎JCT(仮称)	11.4	NEXCO西日本	2006	●			650	播磨自動車道
<b>東播磨道 【播磨丹波但馬軸】</b>									
②	八幡稲美ランプ~(仮)国道175号ランプ	6.9	兵庫県	2014	●			380	北工区
<b>神戸西バイパス 【阪神播磨臨海軸】</b>									
③	永井谷JCT~石ヶ谷JCT(仮称)	6.9	国・NEXCO西日本	1988	●			800	
<b>北近畿豊岡自動車道 【播磨但馬軸】</b>									
④	日高神鍋高原IC~(仮)豊岡IC	6.1	国	2006	●			500	日高豊岡南道路
⑤	(仮)豊岡IC~(仮)豊岡IC	2.0	国	2016	●			130	豊岡道路
⑥	(仮)豊岡IC~(仮)豊岡北JCT・IC	約5	国	未定		●		概算400※3	
<b>山陰近畿自動車道 【日本海沿岸軸】</b>									
⑦	居組IC~新温泉浜坂IC	7.6	兵庫県	2018	●			370	浜坂道路Ⅱ期
⑧	佐津IC~(仮)竹野IC		兵庫県	未定		●		1,200	
⑨	(仮)竹野IC~(仮)豊岡北JCT・IC	約20	兵庫県	未定	●			~	
⑩	(仮)豊岡北JCT・IC~府県境		兵庫県※2	未定		●		1,300	
<b>名神湾岸連絡線 【阪神播磨臨海軸】</b>									
⑪	名神高速道路~阪神高速5号湾岸線	約3	未定	未定		●前半		600~700	
<b>大阪湾岸道路西伸部 【阪神播磨臨海軸】</b>									
⑫	六甲アイランド北IC~駒栄ランプ(仮称)	14.5	国・阪神高速	2016		●前半		5,000	9期
⑬	駒ヶ林南ランプ(仮称)~名谷JCT	8.5	未定	未定			●	概算3,000※3	8期
<b>播磨臨海地域道路 【阪神播磨臨海軸】</b>									
⑭	第二神明~明姫幹線、高砂~飾磨BP、飾磨BP~広畑	約50	未定	未定		●		概算5,000※3	【優先区間】
⑮	神戸市~第二神明、明姫幹線~高砂、飾磨BP、広畑~太子町		未定	未定			●		
<b>東播磨丹波連絡道路 【播磨丹波但馬軸】</b>									
⑯	西脇市下戸田~西脇市黒田庄町	5.2	国	1997	●			400	西脇北BP
⑰	西脇市黒田庄町~丹波市氷上町	約17	国	未定		●一部区間	●	概算1,400※3	

※1 整備目標時期は、兵庫県の将来像を実現するための基幹道路の整備時期を示したものである。  
 ※2 直轄権限代行を要する。  
 ※3 県の想定事業費。

### < 将来ネットワーク図 >



< 凡例 >  
 ● 当該期に整備された路線(事業中)  
 ● 当該期に整備された路線(計画段階)  
 ● 整備済路線

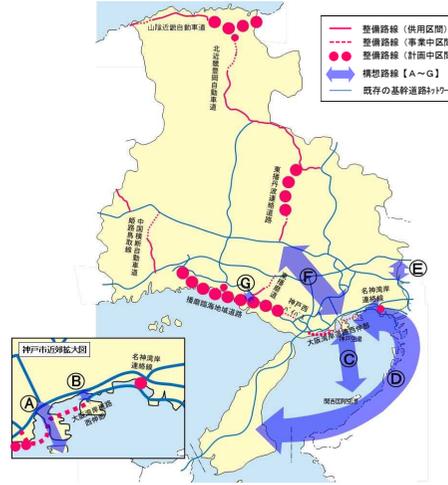
## 構想路線

構想路線は、市町・道路利用者、あり方委員会からの意見を踏まえた上で地域の政策目標の達成に繋がるものを位置づけており、社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討を行う。特に、近年のグローバル化の進展などは急速な社会の変化を生んでいることから、様々な可能性を想定しておくことが重要である。

また、期待される整備効果の違いにより路線によっては、複数案のルートを示すことで、今後想定される社会経済情勢等の変化に柔軟に対応できる計画としている。

### <今後想定される社会経済情勢等の変化>

- ・関西3空港の一体運営による伊丹・神戸空港の国際化の推進や、国際コンテナ戦略港湾として競争力強化が進む神戸港の更なる活性化による交通需要の拡大
- ・世界最先端の産業集積やイノベーションの一層の拡大、五国の魅力に惹かれて訪れる外国人旅行者の増加、県産農産物の需要増加など新たな人・物の動きに対応する交通需要の拡大
- ・ICT技術の進展による道路需要の大幅な変化、大規模災害の発生など新たなネットワーク需要の発生、首都機能の関西地方への移転 など



## 構想路線E 阪神高速池田線～新名神高速道路

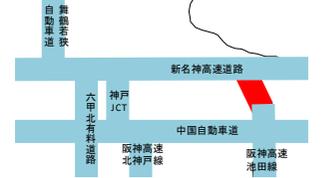
阪神高速池田線池田木部ICから川西市内の新名神高速道路を結ぶ区間



### 期待される効果

- ・中国道・新名神のリダンダンシー確保
- ・阪神北から3次救急医療機関へのアクセス強化

<広域ネットワーク模式図>



(留意事項)

- ・IC・JCTの接続位置は、視認性の良いことが望ましいため、トンネル付近を避ける。
- ・川西IC付近は、住宅地が広がる。

## 構想路線A 新神戸トンネル～神戸空港

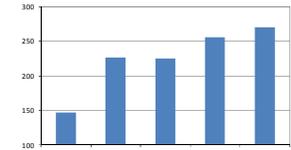
新神戸トンネルの南側(新神戸駅付近)から神戸空港を結ぶ区間



### 期待される効果

- ・神戸港・神戸空港のアクセス強化
- ・新神戸トンネルと大阪湾岸道路西伸部の連絡機能強化
- ・神戸市中心部の渋滞緩和
- ・神戸空港と高速鉄道の連携強化

<神戸港のコンテナ取扱貨物量の推移>



出典)交通政策審議会資料

## 構想路線C 神戸空港～関西国際空港

神戸空港から関西国際空港を結ぶ区間



### 期待される効果

- ・関西空港と神戸空港の連携強化
- ・大阪湾臨海部のリダンダンシー確保
- ・大阪湾エリアの空港、港湾等連携強化

<時間短縮効果>



<算出条件> 既存道路:規制速度 構想路線C:60km/h

(留意事項) 鉄道等の連絡機能強化も頭頭に長期的な視点での検討が必要

## 構想路線F 神戸市中心部～中国道加東市付近

既存の基幹道路ネットワークを活用し、神戸市中心部と加東市を結ぶ区間



### 期待される効果

- ・神戸港・神戸空港のアクセス強化 } ①②
- ・北播磨と神戸の連携強化 } ①②
- ・三木防災公園のアクセス強化 } ①
- ・丹波、但馬と神戸の連携強化 など } ②

<時間短縮効果>

経路	距離(km)	移動時間
既存ルート	約54km	約50分
ルート①	約45km	約40分
ルート②	約44km	約40分

<算出条件> 既存道路:規制速度 構想路線E:80km/h



## 構想路線B 阪神高速神戸線～阪神高速湾岸線

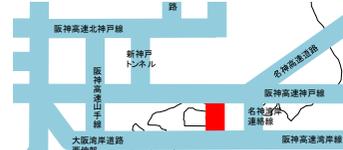
阪神高速神戸線の深江IC付近から阪神高速湾岸線の魚崎浜IC付近を結ぶ区間



### 期待される効果

- ・神戸線と湾岸線の連絡機能強化
- ・神戸線や周辺の渋滞緩和
- ・神戸線・湾岸線のリダンダンシー確保

<広域ネットワーク模式図>



(留意事項) 名神湾岸連絡線などの供用後の交通状況等の確認

## 構想路線D 紀淡海峡を渡り、大阪湾の環状道路を形成する路線

洲本市内の神戸淡路鳴門自動車道から紀淡海峡を渡り、大阪湾沿岸部を通過して神戸市中心部付近で阪神高速湾岸線を結ぶ区間



### 期待される効果

- ・国土軸や大阪湾の環状路線を形成し、リダンダンシー確保や交流拡大
- ・関西空港のアクセス強化
- ・大阪湾エリアの空港、港湾等連携強化
- ・阪神間の渋滞緩和

(留意事項) 国家プロジェクトの一環であり、長期的な視点での検討が必要

## 構想路線G 東播磨道～播磨臨海地域道路

東播磨道の加古川中央JCTと加古川市内の播磨臨海地域道路を結ぶ区間



### 期待される効果

- ・播磨と丹波の連携強化
- ・東播磨道、国道2号バイパス、播磨臨海地域道路等の連絡機能の強化
- ・播磨臨海地域への企業立地の促進

<広域ネットワーク模式図>



(留意事項) 播磨臨海地域道路のルート・構造等にあわせた検討が必要