

ひょうご基幹道路あり方検討委員会 第1回委員会

日 時：平成29年7月21日(金)10:00～

場 所：兵庫県民会館 7階 亀

次 第

1 開 会

2 議 事

(1) 委員会の設立について

(2) 委員会の検討スケジュール等について

(3) あり方検討について

3 連絡事項

4 閉 会

ひょうご基幹道路あり方検討委員会 第1回委員会

資料目次

1. 委員会の設立

- (1) 出席者リスト・配席図 . . . 資料1-1
- (2) 設立趣意書(案) . . . 資料1-2
- (3) 規約(案) . . . 資料1-3

2. 委員会の検討スケジュール等

- (1) 検討スケジュール(案) . . . 資料2-1
- (2) 本委員会でご議論いただきたいこと . . . 資料2-2

3. あり方検討

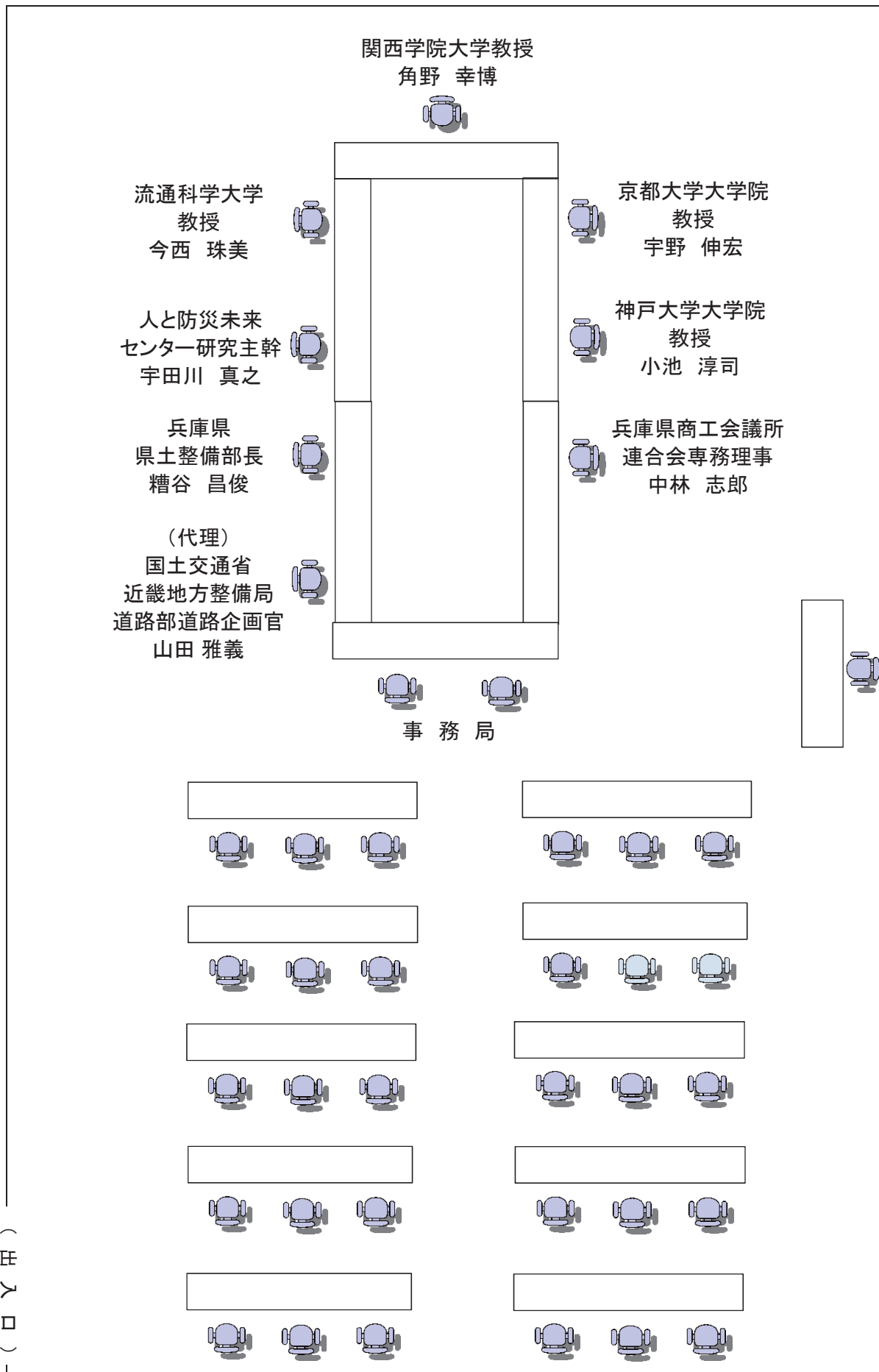
- (1) 兵庫県の現状と課題 . . . 資料3-1
- (2) 基幹道路をとりまく状況 . . . 資料3-2
- (3) 基幹道路とは . . . 資料3-3
- (4) 兵庫県の将来計画 . . . 資料3-4
- (5) 政策目標(案) . . . 資料3-5
- (6) 論点(案) . . . 資料3-6

ひょうご基幹道路あり方検討委員会 第1回委員会

出席者リスト

区分	氏名	所属・役職等
委員	角野 幸博	関西学院大学教授
委員	宇野 伸宏	京都大学大学院教授
委員	小池 淳司	神戸大学大学院教授
委員	今西 珠美	流通科学大学教授
委員	宇田川 真之	人と防災未来センター研究主幹
委員	中林 志郎	兵庫県商工会議所連合会専務理事
委員	糟谷 昌俊	兵庫県県土整備部長
オブザーバー	橋本 雅道 (代理: 山田 雅義)	国土交通省近畿地方整備局道路部長 (国土交通省近畿地方整備局道路部道路企画官)

ひょうご基幹道路あり方検討委員会 第1回委員会 配席図



ひょうご基幹道路あり方検討委員会

設立趣意書

基幹道路ネットワークは、「地域産業の活性化」、「交流の拡大」、「緊急輸送の確保」など幅広い役割を担っており、人口減少社会においても、地域の活力を維持し、地域創生の実現に必要な施設である。

このため、地域の現状と課題や、基幹道路をとりまく状況、兵庫県の将来像などを踏まえ、地域創生の実現に向け、概ね 30 年後の基幹道路の姿を示した「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画（仮称）」を策定することとし、計画策定に先立ち、「ひょうご基幹道路のあり方（仮称）」をとりまとめる。

幅広い議論のもとに「ひょうご基幹道路のあり方（仮称）」をとりまとめるため、学識者、道路利用者、行政による『ひょうご基幹道路あり方検討委員会』を設立する。

ひょうご基幹道路あり方検討委員会 規約

(設置)

第1条 本会はひょうご基幹道路あり方検討委員会（以下、「委員会」という。）と称する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

将来の兵庫県の基幹道路のあり方（以下、「あり方」）の検討に関すること。

(組織)

第3条 委員会は、別表の委員及びオブザーバー（以下、「委員等」という。）で構成する。

(委員長)

第4条 委員会に委員長を置く。

2 委員長は、委員の互選によって定める。

3 委員長は委員会を代表し、会務を総括する。

(会議)

第5条 委員会は、委員長が招集する。

(守秘義務)

第6条 委員等は、個人を識別したり、個人の権利利益を害したりする恐れのある情報などを漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(委員会の公開)

第7条 委員会は原則公開とし、配付資料及び開催結果は県ホームページに掲載する。

(謝金)

第8条 委員（県から給与等が支給されている学識者委員及び行政委員を除く。）が会議その他の委員会の職務に従事したときは、別に定めるところにより、謝金を支給する。

(旅費)

第9条 委員（行政委員を除く。）が委員会の職務を行うために、会議に出席し、又は旅行したときは、旅費を支給する。

2 前項の旅費の額は、職員等の旅費に関する条例（昭和35年兵庫県条例第44号）の規定により支給する額に相当する額とする。ただし、県から給与等が支給されている学識者委員については、当該職員の職務の級に基づく額とする。

(事務局)

第10条 事務局は兵庫県県土整備部土木局道路企画課に置く。

(委員等の任期)

第11条 委員等の任期は、委員会の目的を完了するまでとする。

(その他)

第12条 本規約に定めのない事項については、必要に応じ協議する。

(附則)

この規約は、平成29年7月21日から施行する。

別 表

委 員

区分	氏 名	所属・役職等
学識者	◎角野 幸博	関西学院大学総合政策学部教授
学識者	宇野 伸宏	京都大学大学院教授
学識者	小池 淳司	神戸大学大学院教授
学識者	今西 珠美	流通科学大学教授
学識者	宇田川 真之	人と防災未来センター研究主幹
道路利用者	中林 志郎	兵庫県商工会議所連合会専務理事
道路利用者	志智 宣夫	兵庫県商工会連合会会長
行政	糟谷 昌俊	兵庫県県土整備部長

◎：委員長

オブザーバー

行政	橋本 雅道	国土交通省近畿地方整備局道路部長
----	-------	------------------

[事務局：兵庫県土整備部土木局道路企画課]

1. 全体スケジュール

平成29年度 「ひょうご基幹道路のあり方（仮称）」とりまとめ

平成30年度 「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画（仮称）」策定

2. 平成29年度のスケジュール

第1回委員会 (H29.7.21)	①進め方 ②兵庫県の現状と課題 ③基幹道路をとりまく状況 ④兵庫県の将来計画 ⑤政策目標(案) ⑥論点(案)
----------------------	---

第2回委員会	①各地域における課題と政策目標 ②論点整理 ③意見聴取実施(案)
--------	----------------------------------

意見聴取【市町、道路利用者等】

第3回委員会	①意見聴取結果報告 ②素案
--------	---------------

パブリックコメントの実施

第4回委員会	①パブリックコメント結果報告 ②とりまとめ(案)
--------	--------------------------

「ひょうご基幹道路のあり方（仮称）」とりまとめ（平成29年度内予定）

地域の現状・課題や基幹道路をとりまく状況、兵庫県の将来像などを踏まえ、

- ①概ね30年後の基幹道路のあり方（政策目標、計画・整備の考え方）など
- ②基幹道路の計画・整備にあたり、留意すべきこと

○基幹道路とは・・・

県土の骨格を形成し、広域的な連携と交流を支援する道路であり、本委員会においては、「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」を対象とする。

1. 兵庫県の現状と課題

資料 3-1 目次

- (1) 兵庫県の概要
- (2) 人口・高齢化率
- (3) 総生産
- (4) 工場立地件数
- (5) 観光入込客数
- (6) 災害
- (7) 救急医療
- (8) まとめ

(1) 兵庫県の概要

兵庫・五国 —神戸・阪神、播磨、但馬、丹波、淡路—



○個性豊かな五国

大都市から多自然地域まで、多様な地域に多彩な地域特性が凝縮され、「日本の縮図」と言われる

○兵庫県の強み

ものづくり産業の集積、世界有数の科学技術基盤、気候風土に恵まれた多彩な食材と食文化、国際性豊かな地域社会、新たな未来を開拓する進取の県民性など

○阪神・淡路大震災を経験

その経験と教訓は、防災・減災対策だけでなく、医療・介護、子育て・教育、防犯など県民生活全体の安全安心に活かされている

(1) 兵庫県の概要



人口・面積等

- 人口 553.4万人(全国7位)
- 面積 8,400km²(全国12位)
- GDP 21兆6,295億円(全国7位)
- 県内市町数 29市12町

産業

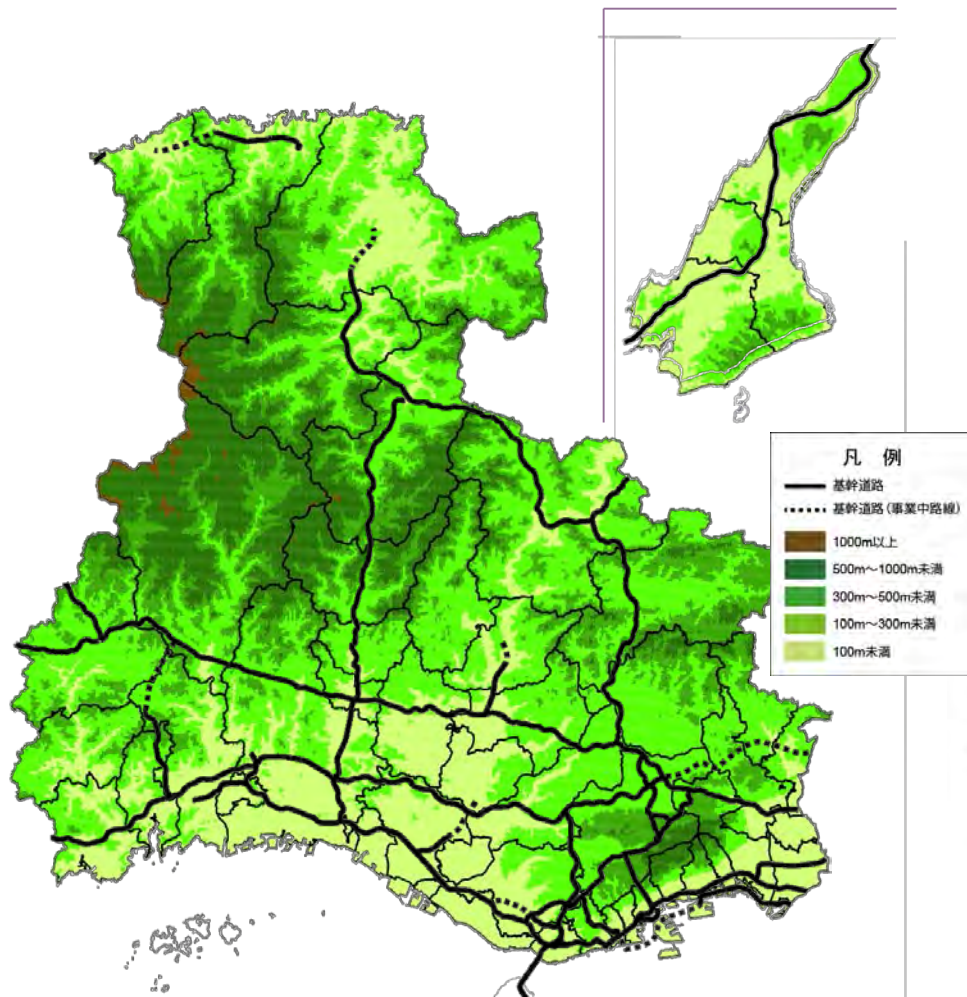
- 全国シェア1位の製造品
線香類(シェア41.2%)
手延べそうめん(シェア39.1%)
清酒(シェア26.6%)
- 全国シェア1位の農林水産物
酒米(シェア29.1%)
ズワイガニ(シェア27.6%)

観光

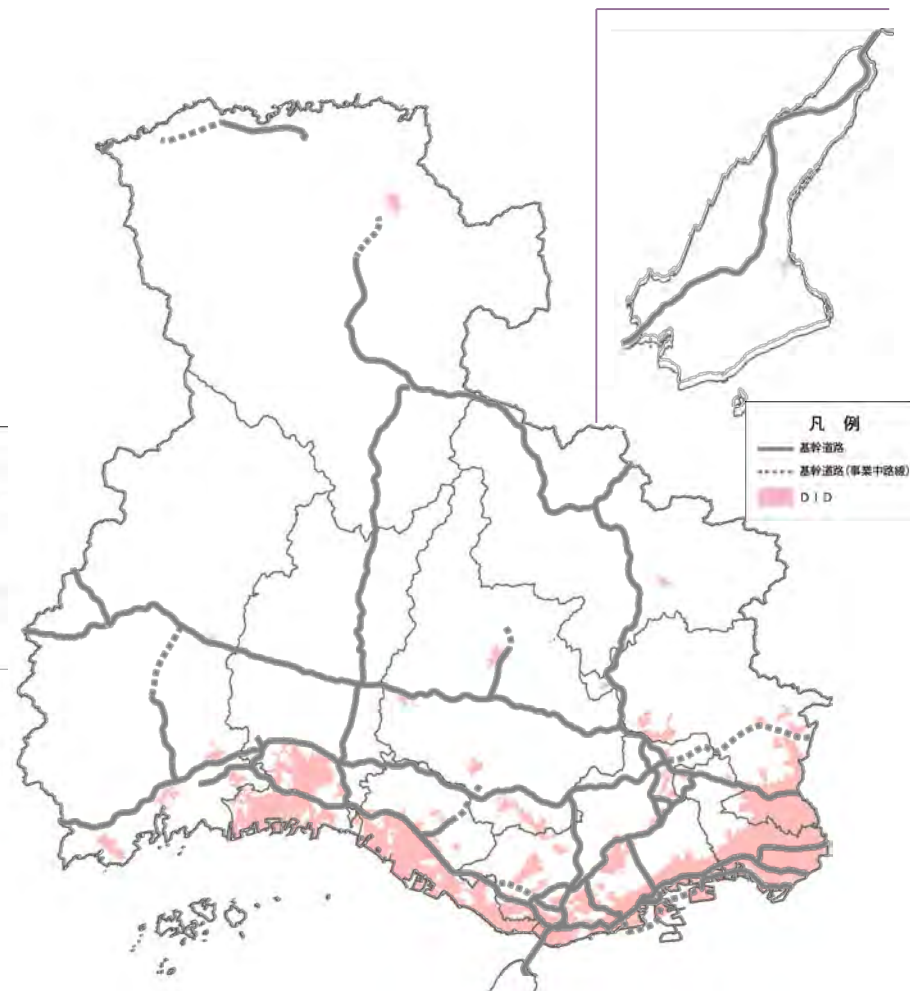
- 観光入込客数 1.4億人
- 主要観光地
宝塚大劇場 115万人
姫路城 287万人
城崎温泉 91万人
丹波の森公苑 26万人
淡路ハイウェイオアシス 169万人

(1) 兵庫県の概要(地形・DID地区)

- ◆ 可住地面積の割合は33.1%(全国24位:2,800km²)であり、主に瀬戸内海沿岸部側に広がっている。
- ◆ 瀬戸内海沿岸部の平地部を中心に人口の集積が進んでいる。



出典:国土交通省国土政策局「国土数値情報(標高・傾斜度5次メッシュデータ)」(2009年)をもとに兵庫県が編集・加工
※可住地面積は、総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いた面積

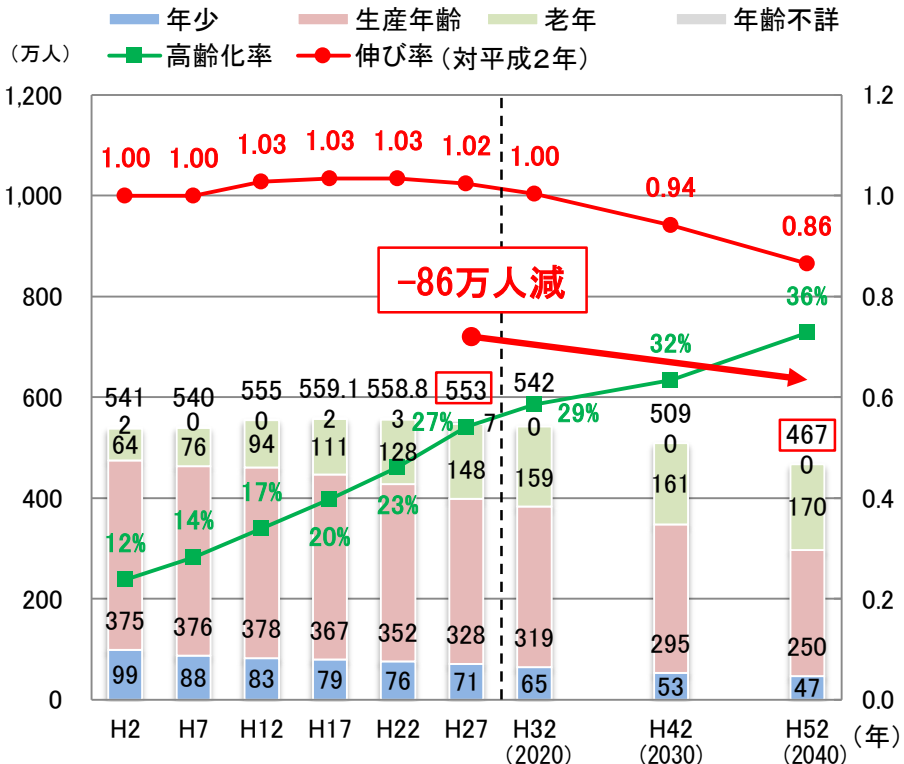


出典:国土交通省国土政策局「国土数値情報(平成22年人口集中地区データ)」(2010年)をもとに兵庫県が編集・加工

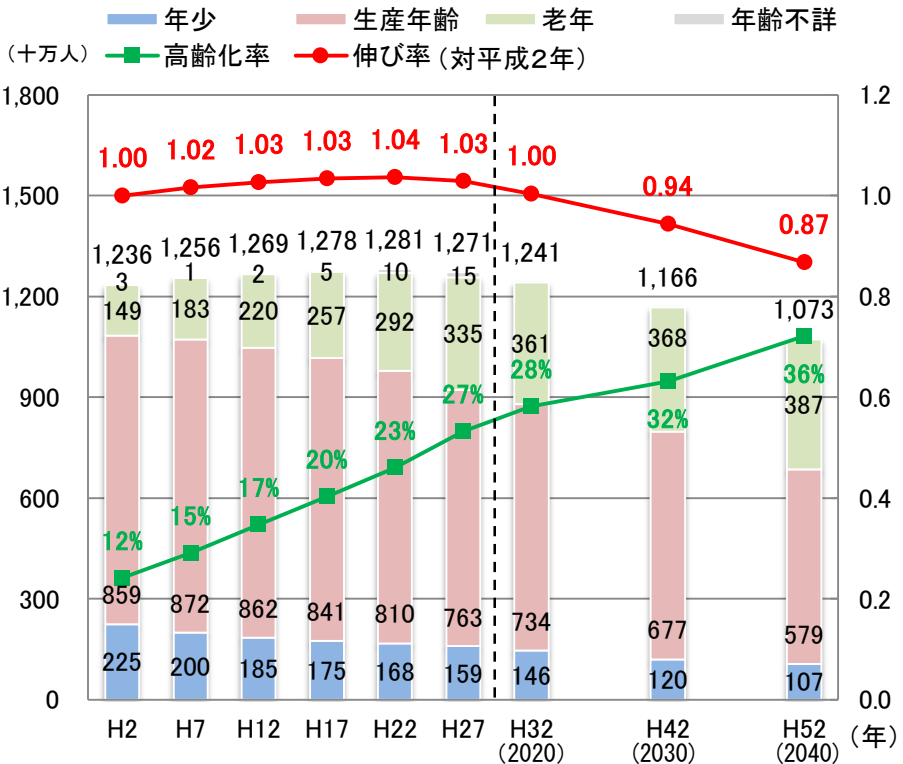
(2) 人口・高齢化率

- ◆ 県の人口は、平成21年の560万人をピークに減少し、平成27年で約553万人。2040年(平成52年)には、さらに約86万人減少の見込み。
- ◆ 県の高齢化率(65歳以上の人口割合)は、年々増加し、平成27年で27%。2040年(平成52年)には3人に1人が高齢者になる見込み。

<兵庫県の人口推移>



<全国の人口推移>

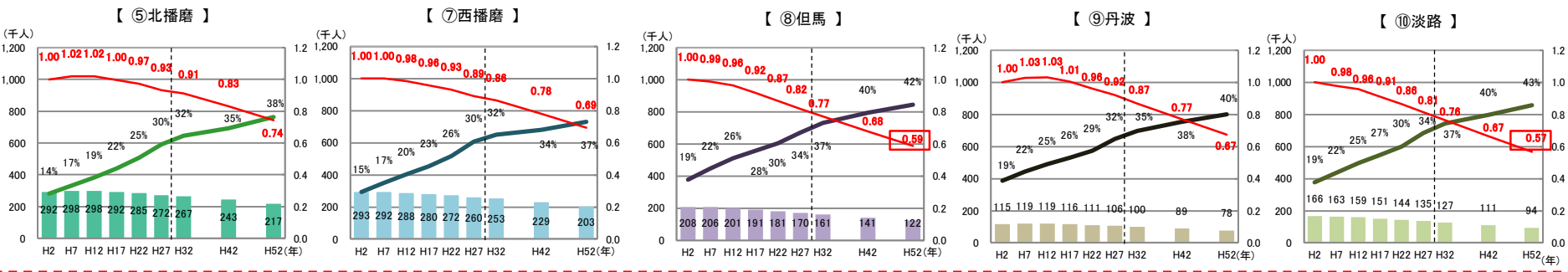


出典: <~H27> 総務省統計局「国勢調査」、
 <H32~> 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」 ※平成22(2010)年の国勢調査を基に推計。

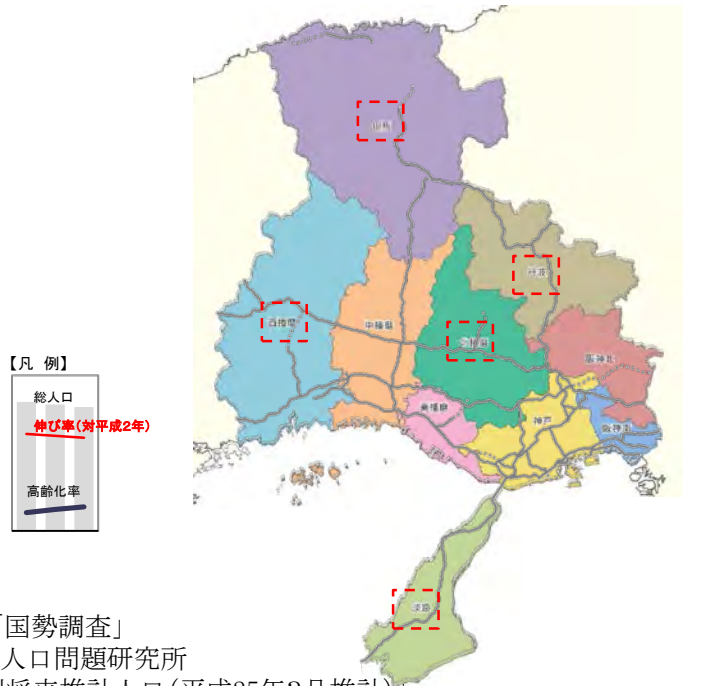
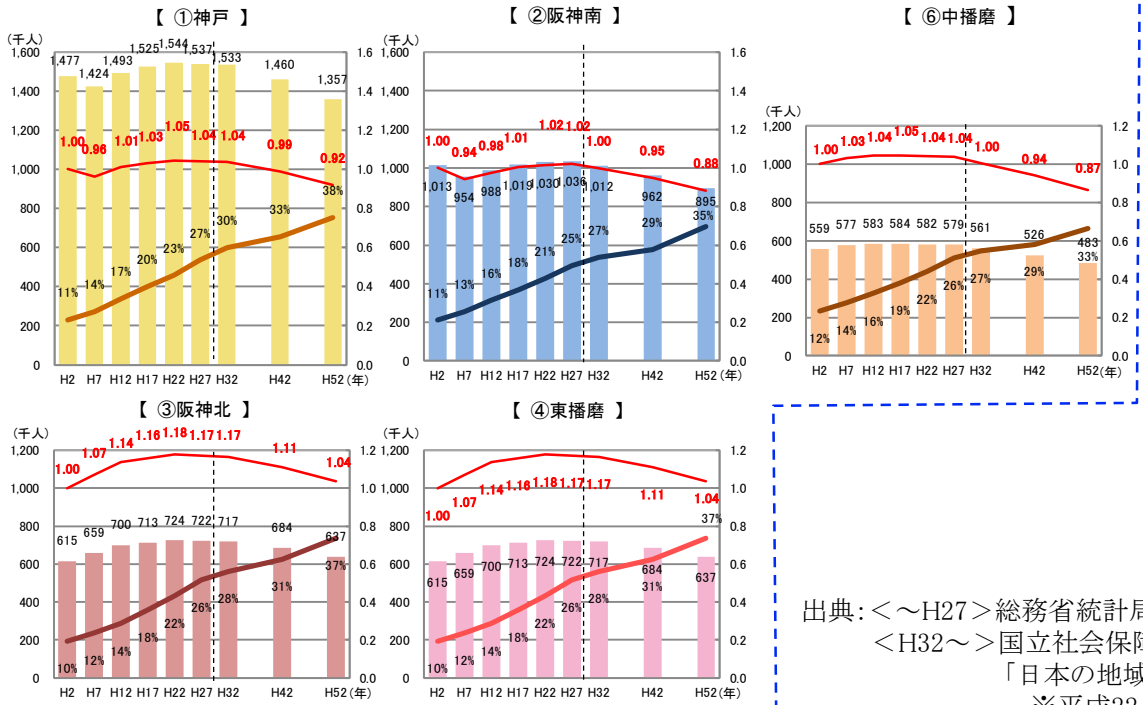
(2) 人口・高齢化率【地域別】

- ◆ 人口は、神戸・阪神等では増加又は横ばい、**但馬・淡路等では右肩下がりに減少。**
- ◆ 将来も同様の傾向で、**2040年(平成52年)には、但馬、淡路では平成2年の約6割まで減少の見込み。高齢化率は全地域で右肩上がりに増加する見込み。**

<人口が右肩下がりに減少する地域>



<人口が増加又は横ばいの地域>

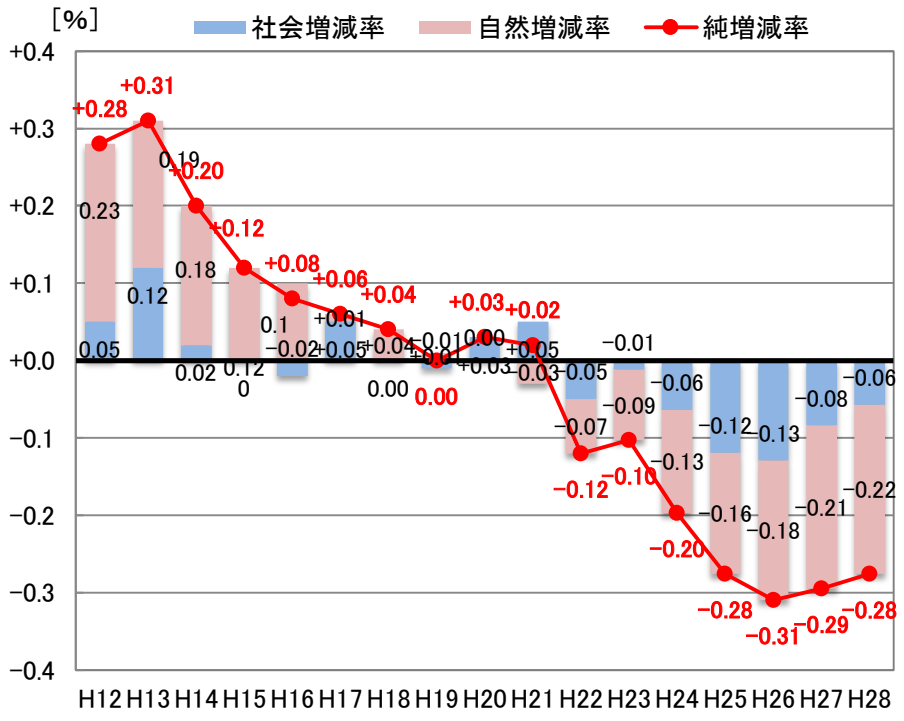


出典: <～H27> 総務省統計局「国勢調査」
 <H32～> 国立社会保障・人口問題研究所
 「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」
 ※平成22(2010)年の国勢調査を基に推計。

(2) 人口・高齢化率(人口増減率)

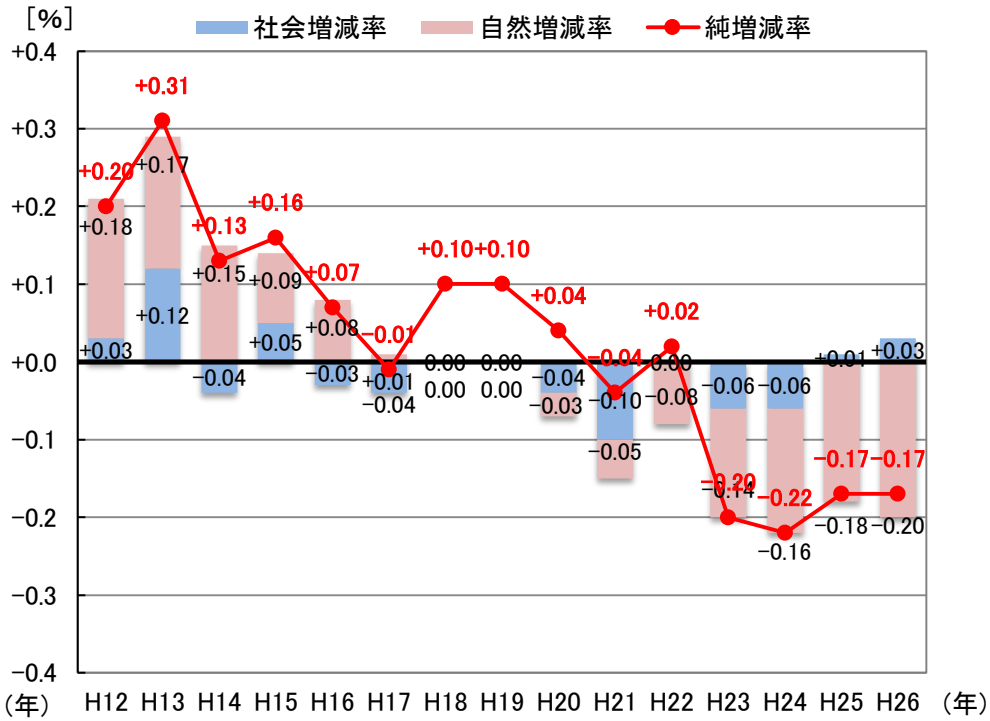
- ◆ 県の人口増減率（対前年からの人口増減数の割合）は、平成22年以降、社会増減率、自然増減率ともにマイナス
- ◆ 全国と比較して、社会増減率のマイナスが大きい。
- ◆ 県の社会減少数は、平成28年で全国ワースト3位。

<兵庫県の人口増減率の推移>



出典：総務省統計局「市町別毎月人口推計調査」
 ※ 前年との人口で比較、各年1月1日人口

<全国の人口増減率の推移>

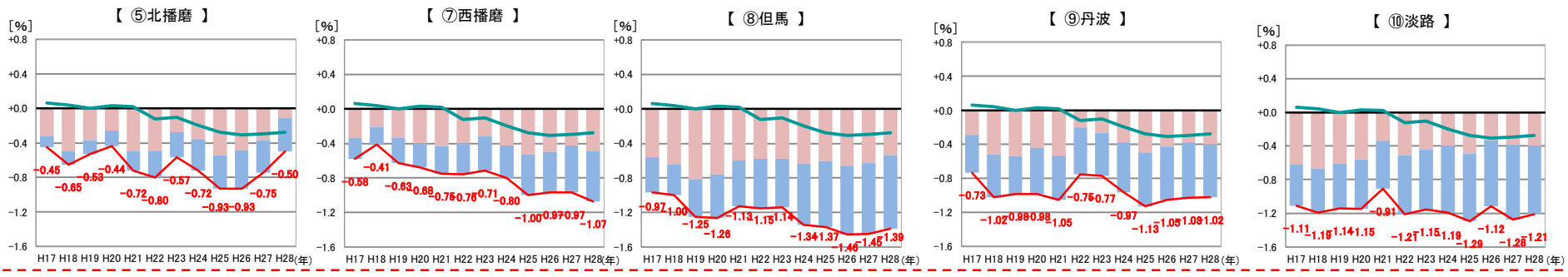


出典：総務省統計局「人口推計の結果の概要」
 ※ 前年との人口で比較、各年10月1日人口
 ※ 平成22年までの純増減には補間補正数を含むため、純増減は自然増減と社会増減の計とは一致しない。

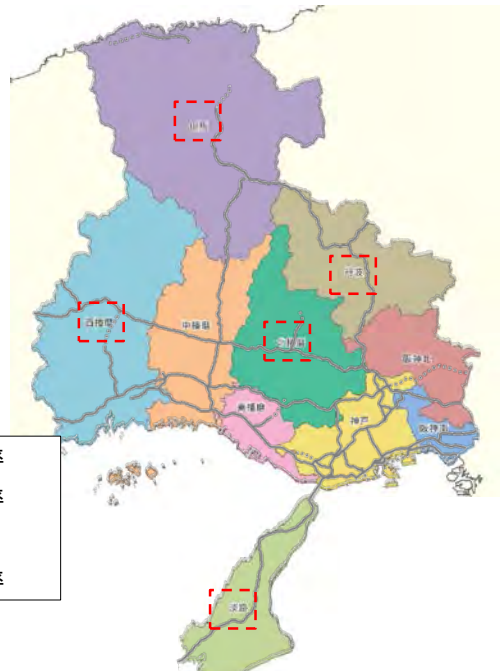
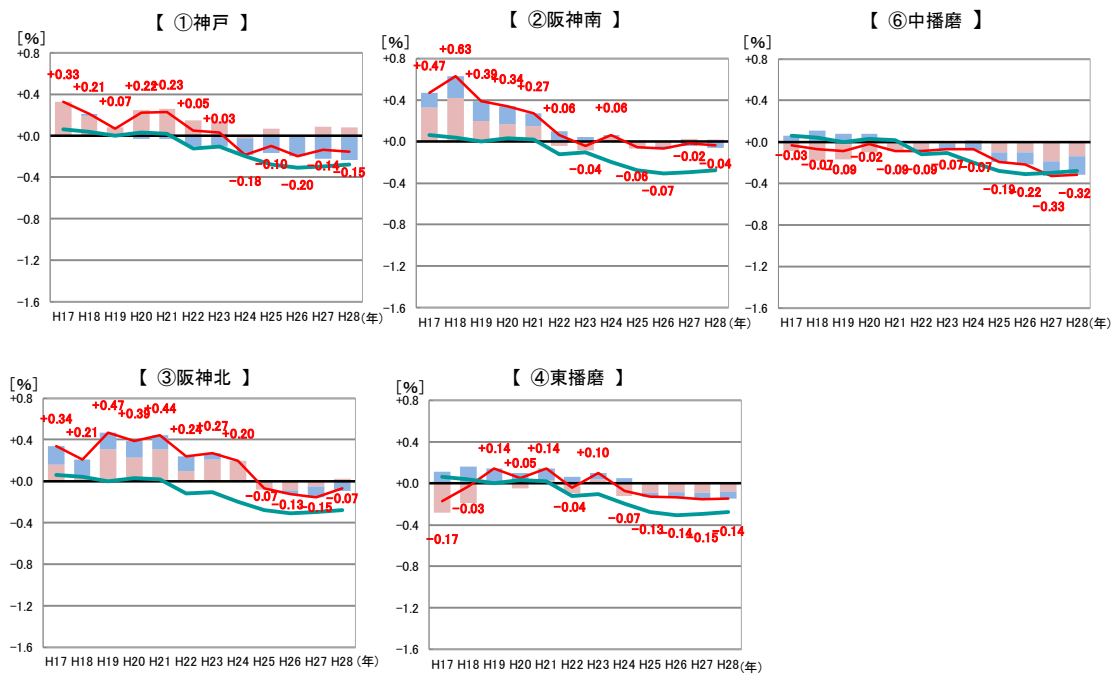
(2) 人口・高齢化率(人口増減率【地域別】)

- ◆ 人口増減率は、全体的にマイナス傾向で、平成28年には、全地域でマイナス。
- ◆ 特に但馬・淡路等ではマイナスが1%を超え、全国(-0.17%)や全県(-0.28%)の平均を大きく上回る。

<人口減少率が高い地域>



<人口減少率が小さい地域>



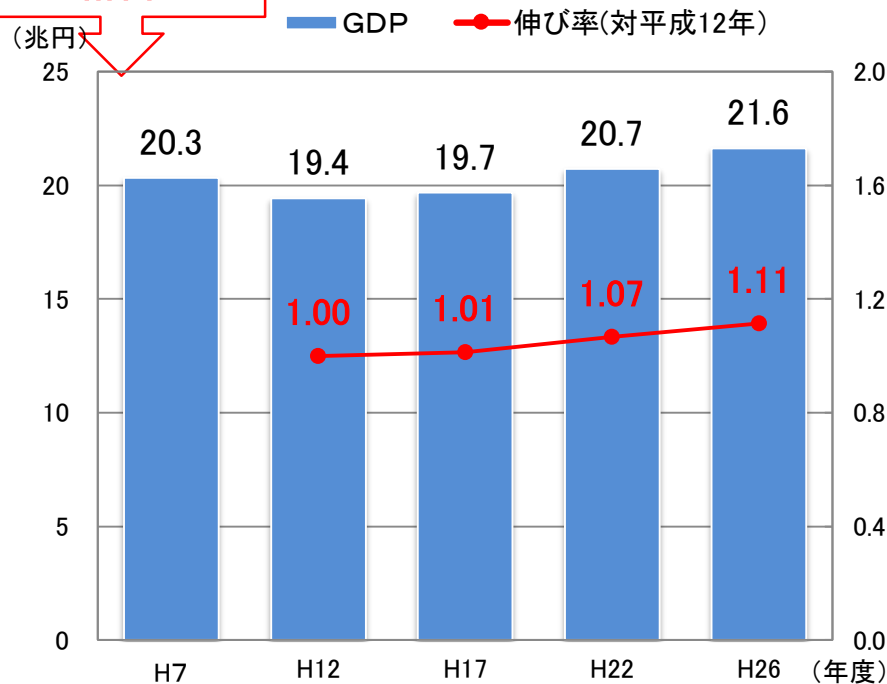
出典:総務省統計局「市町別毎月人口推計調査」
 ※ 前年との人口で比較、各年1月1日人口

(3) 総生産

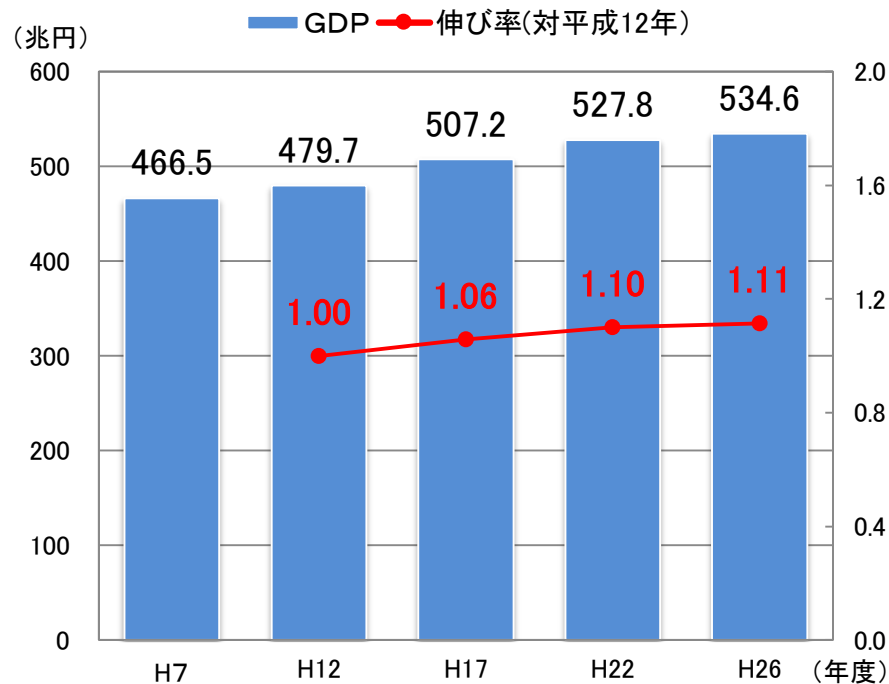
- ◆ 県内総生産は、震災以降一時停滞するが、その後順調に回復し、伸び率（平成12年度→平成26年度）は11%で国内総生産と同程度。
- ◆ 国内総生産は、右肩上がりで緩やかに増加。

<県内総生産(実質GDP)の推移>

阪神淡路大震災
H7.1



<国内総生産(実質GDP)の推移>



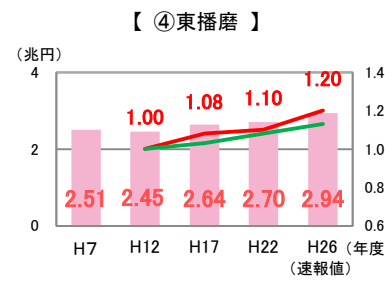
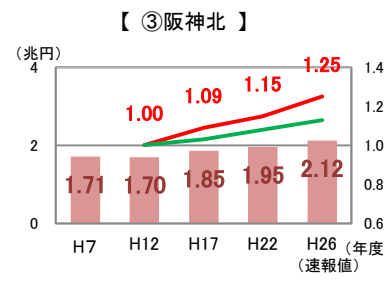
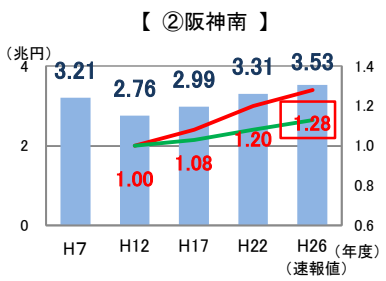
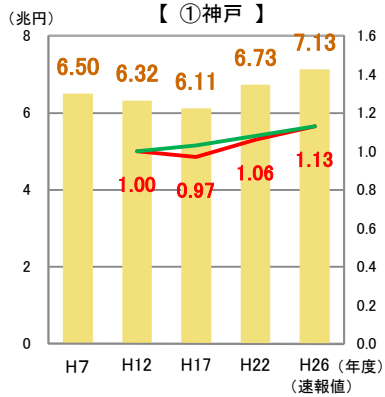
出典:兵庫県統計課「兵庫県民経済計算」(平成17暦年固定基準年方式)

出典:内閣府「国民経済計算」(平成17暦年固定基準年方式)

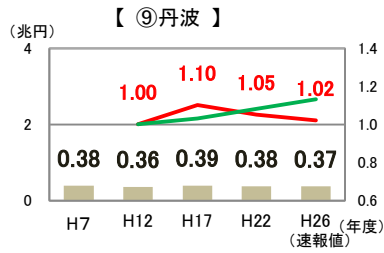
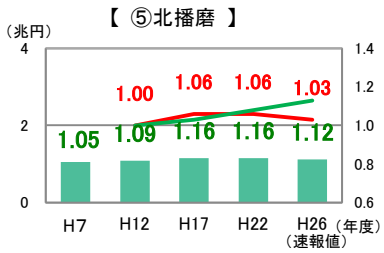
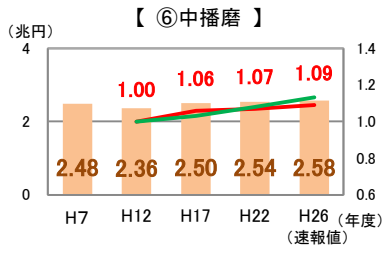
(3) 総生産【地域別】

- ◆ 神戸、阪神、東播磨は増加しており、特に阪神南が1.28倍と増加割合が大きい。
- ◆ 西播磨、但馬、淡路では、平成12年度を下回る水準。

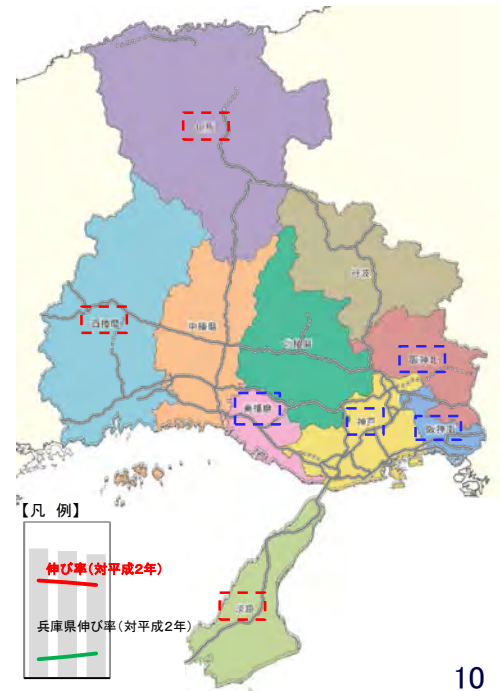
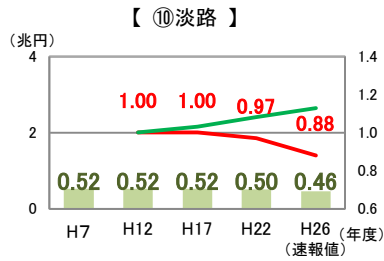
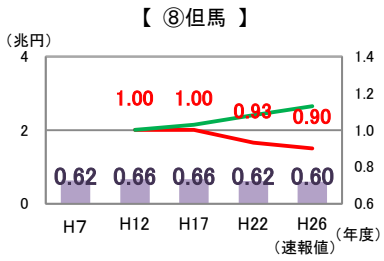
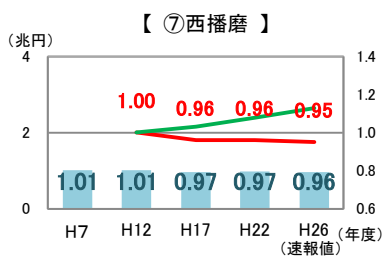
<H26の伸び率が1.1以上の地域>



<H26の伸び率が1.0~1.1の地域>



<H26の伸び率が1.0以下の地域>

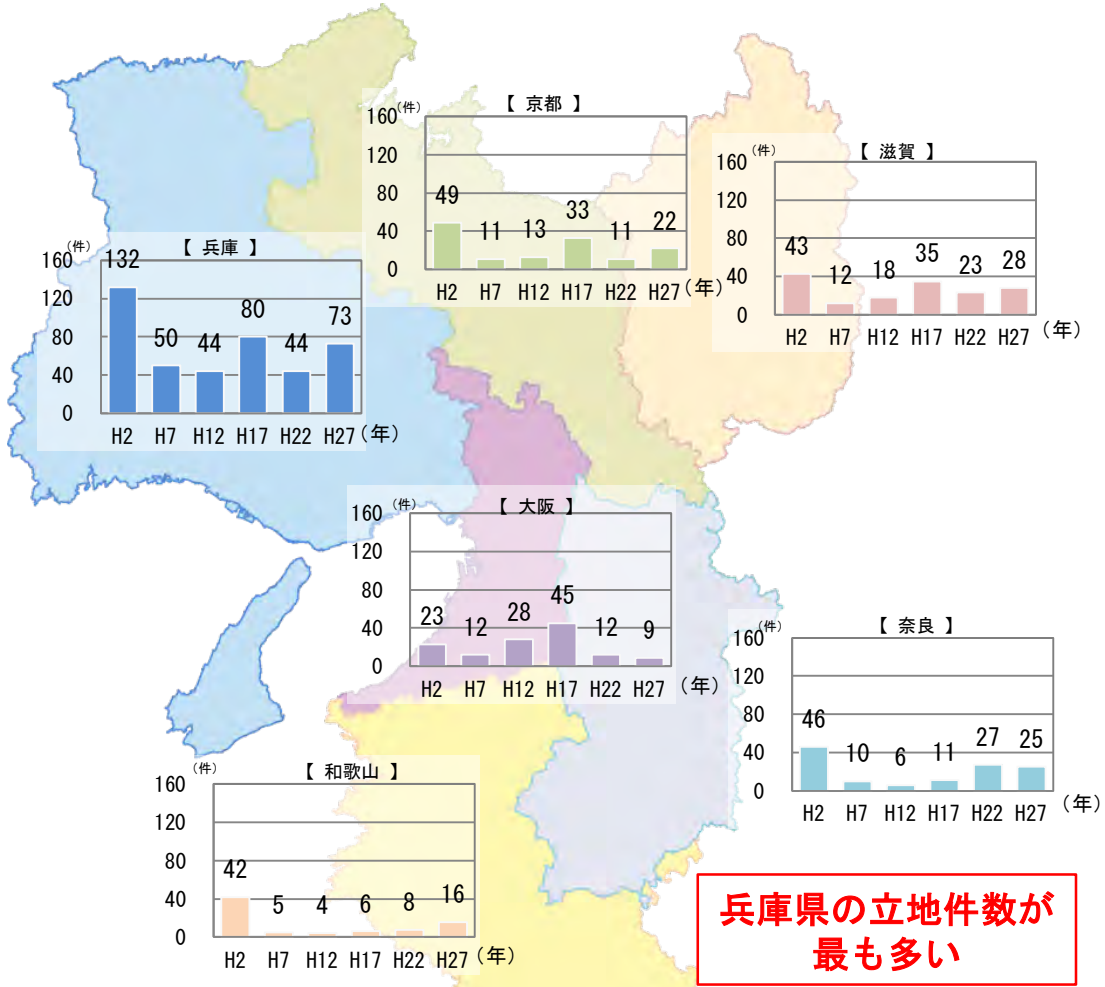


出典:兵庫県統計課「兵庫県民経済計算」(平成17暦年固定基準年方式)

(4) 工場立地件数

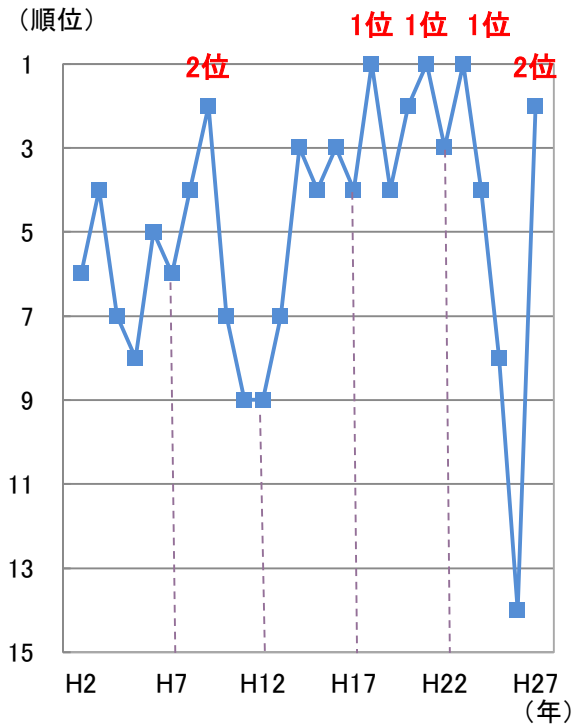
- ◆ 県の工場立地件数は、**近畿2府4県内で最も多い**。
- ◆ 全国でも**過去25年にわたって上位の水準**。

<立地件数>



兵庫県の立地件数が最も多い

<国内での立地件数順位>



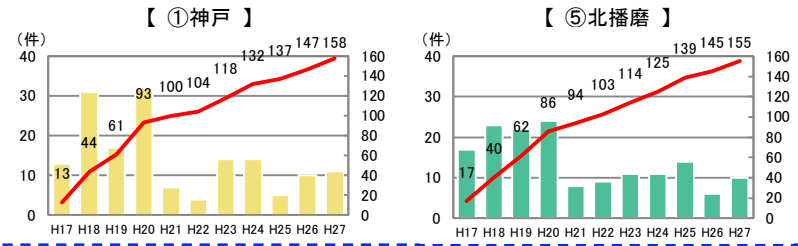
出典: 経済産業省「工場立地動向調査」

※調査対象: 各年1月1日から12月31日までの1年間に、県下で工場の新増設を行うために1,000㎡以上の用地を取得(借地を含む)したもの。

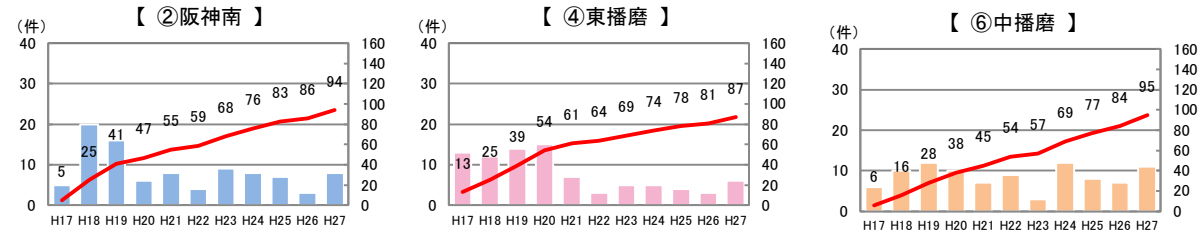
(4) 工場立地件数【地域別】

◆ 工場立地件数は、神戸、北播磨が多く、基幹道路沿い及び瀬戸内海沿岸部に集中。

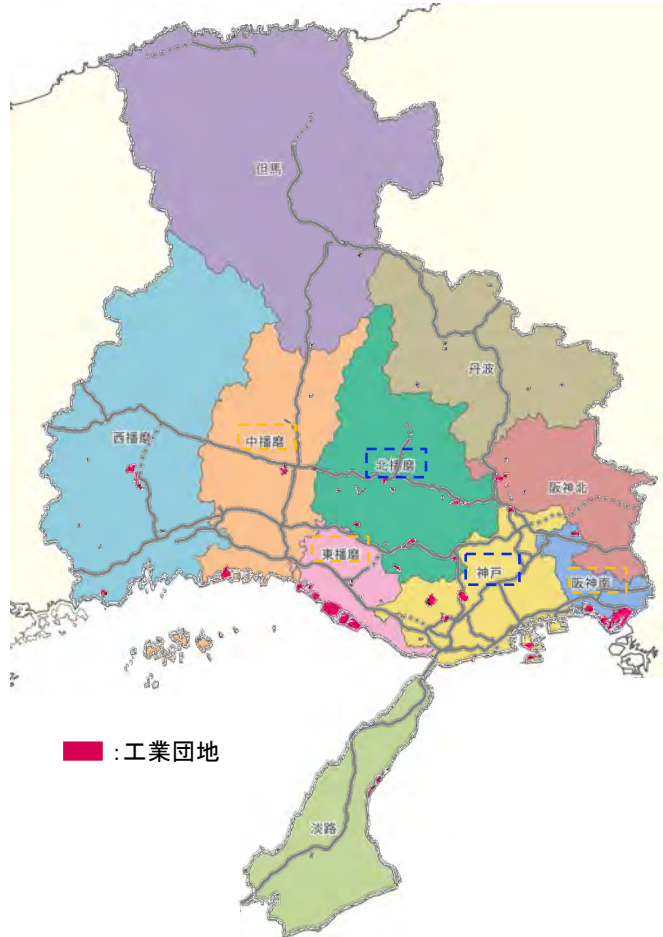
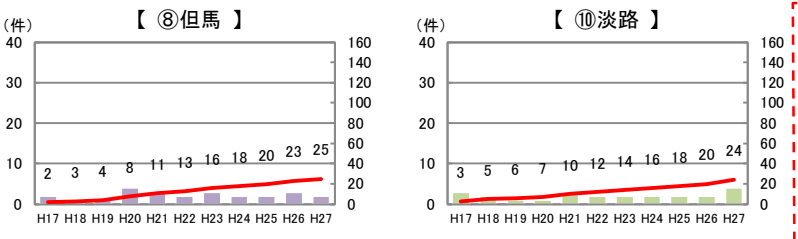
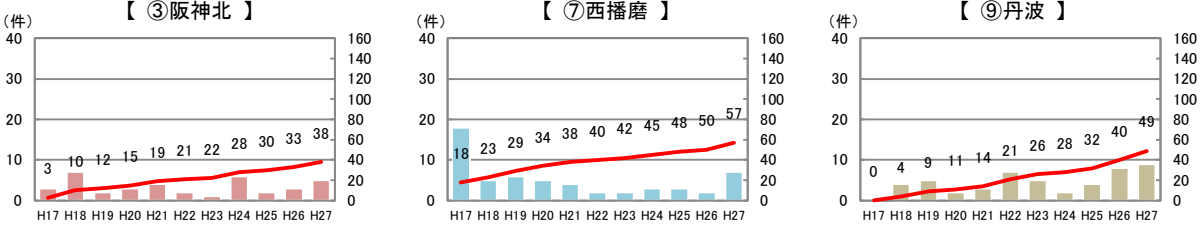
<H17~H27の工場立地累計件数が125件以上の地域>



<H17~H27の工場立地累計件数が75~125件の地域>



<H17~H27の工場立地累計件数が0~75件の地域>

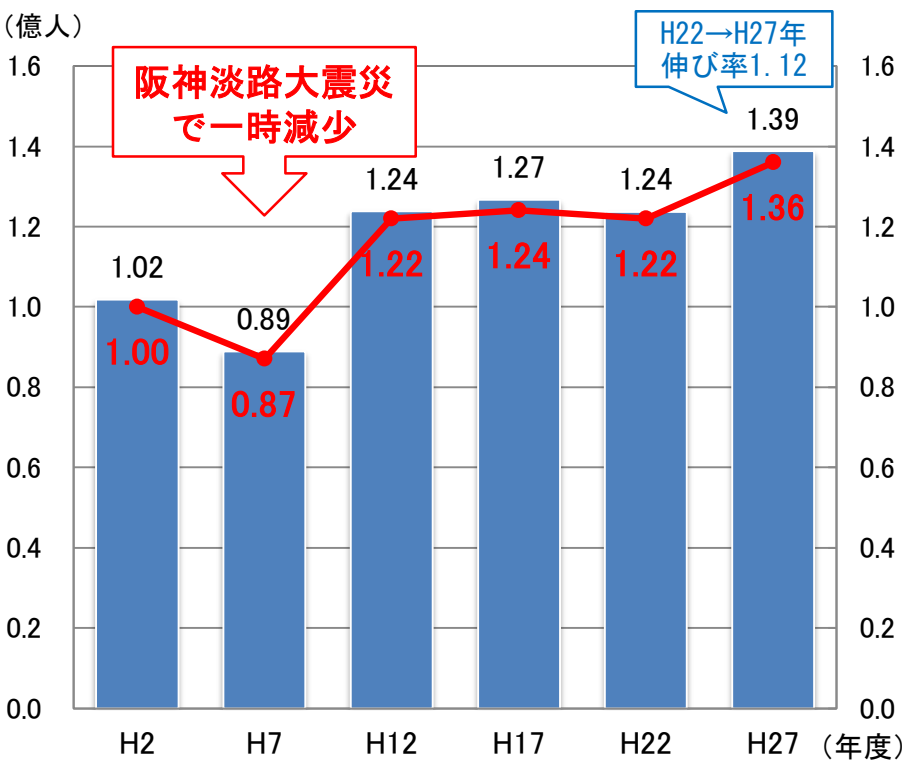


出典：<立地件数>経済産業省「工場立地動向調査(記者発表資料)」
 <工業団地>ひょうご・神戸投資サポートセンター「国土数値情報(工業団地)」

(5) 観光入込客数

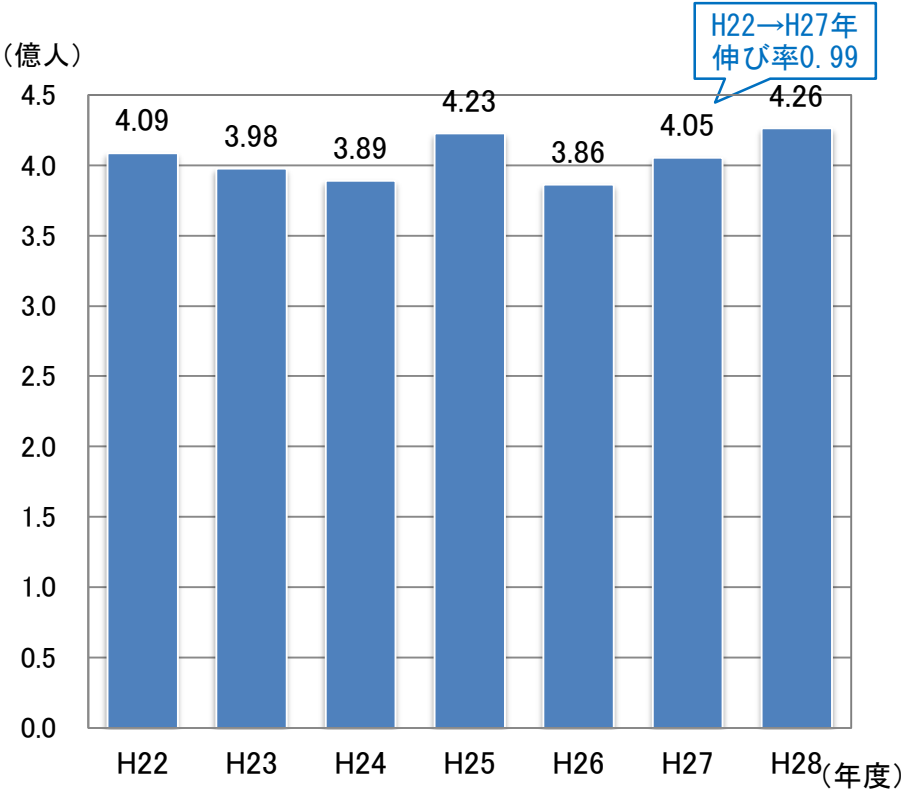
- ◆ 県の観光入込客数は増加傾向にあり、平成2年度と比較し平成27年度は、約1.4倍の約139百万人。
- ◆ 全国の国内旅行者数は近年増加傾向。

<兵庫県観光入込客数の推移>



出典: 兵庫県観光政策課「兵庫県観光客動態調査報告書」
 ※平成22年以降の調査は、観光庁「観光入込客統計に関する共通基準」に基づき実施。県内対象施設数が約2,200施設から約1,100施設に変更。
 調査方法: 延べ入込客数調査のため、複数の観光地等を訪れた場合は重複してカウントされる。

<全国の国内旅行者数の推移>

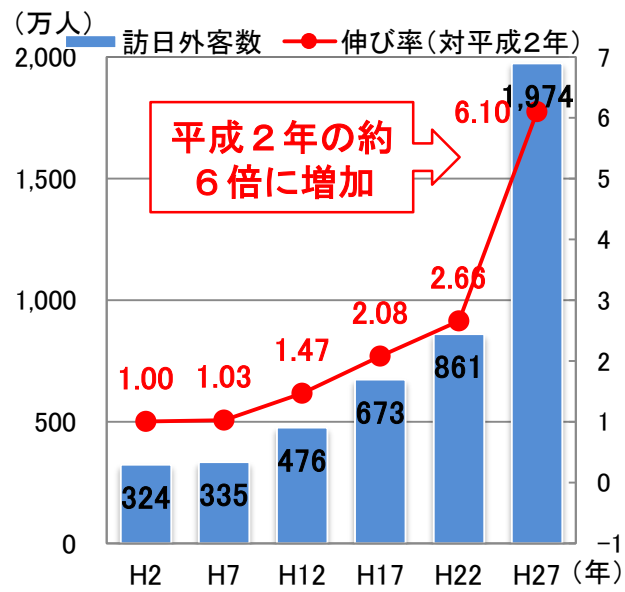


出典: 国土交通省 観光庁「旅行・観光消費動向調査」
 ※旅行目的「観光・レクリエーション」の国内旅行延べ旅行者数の47都道府県の合計。
 調査方法: 対象期間内で旅行に行った回数・時期を調査。

(5) 観光入込客数【外国人旅行者数】

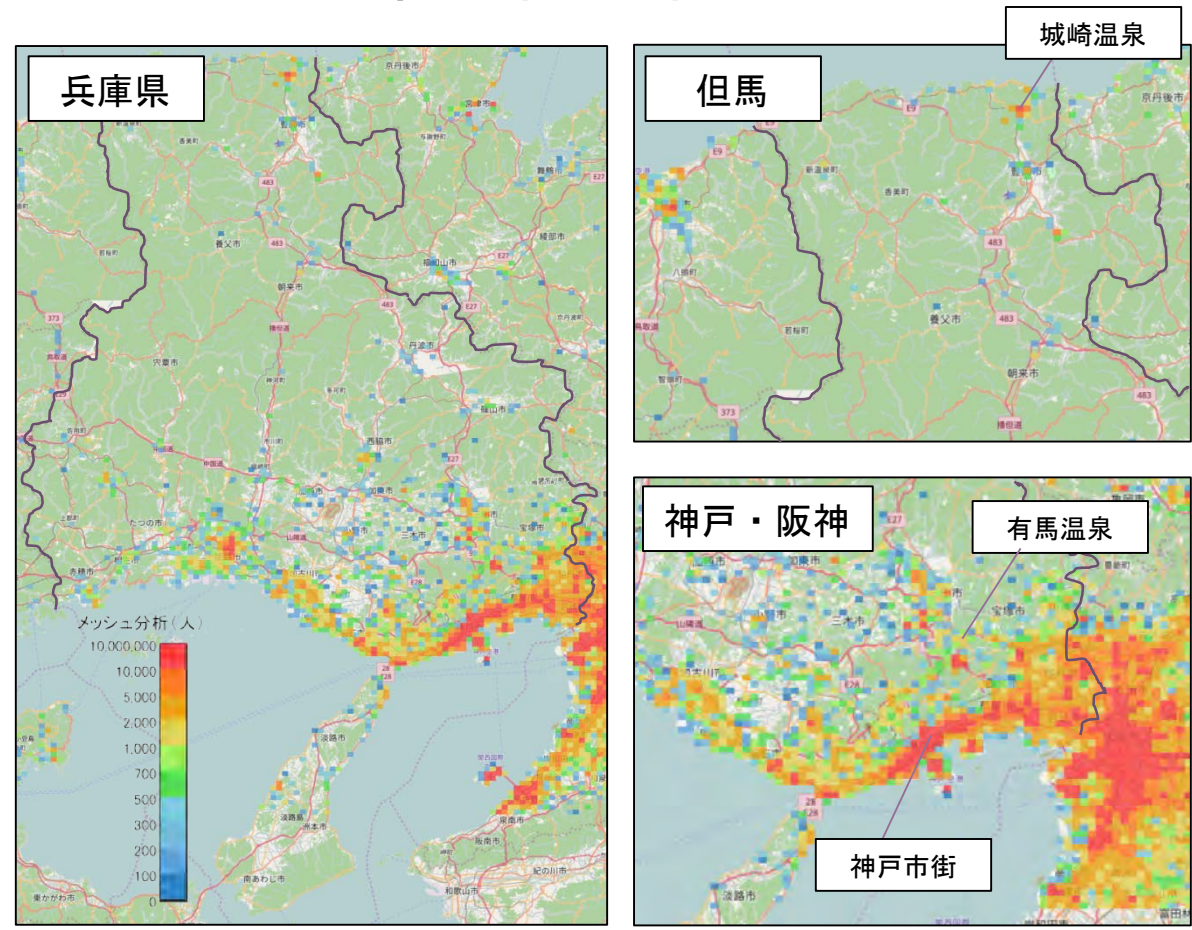
- ◆ 全国の外国人旅行者数は、平成2年と比較し、**平成27年は6倍に増加**。
- ◆ 外国人の滞在は、県では、阪神南、神戸の臨海部、姫路中心部、城崎が多い。

<全国の外国人旅行者数の推移>



出典：日本政府観光局「年別訪日外客数、出国日本人数の推移」

<兵庫県の外国人滞在者メッシュ>

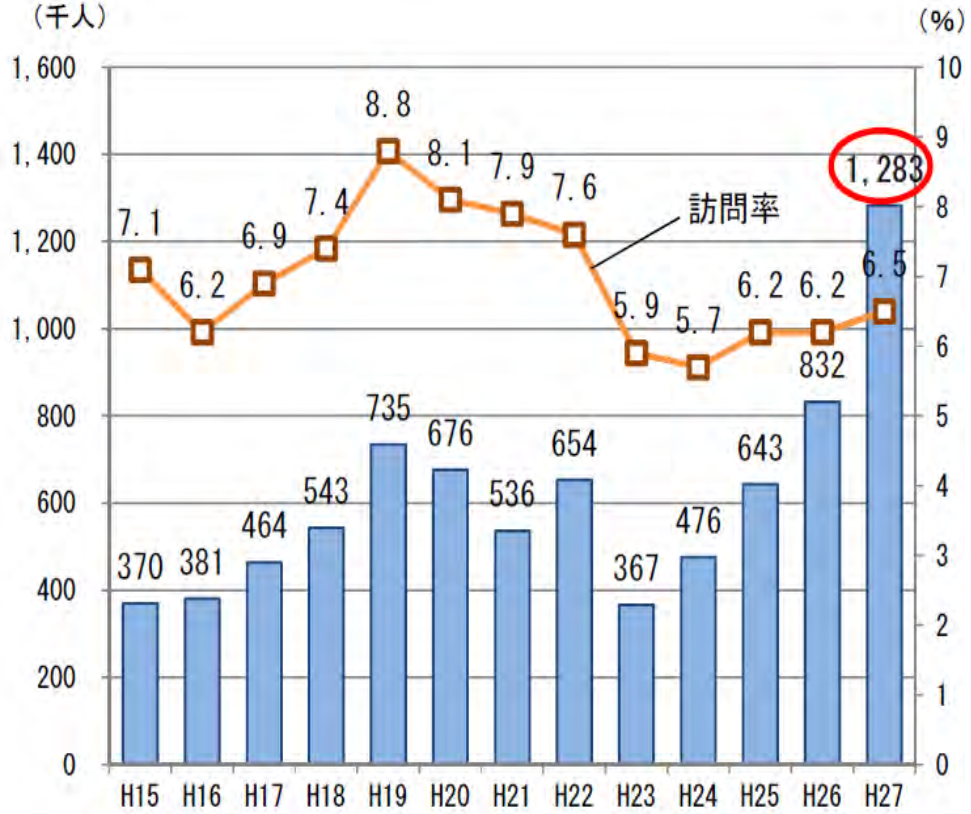


出典：RESAS地域経済分析システム「外国人メッシュ」(平成27年8月～平成28年7月)
 ※訪日外国人のうち、1時間以上その1kmメッシュの範囲に滞在した人数
 ※訪日外国人における約400万台の携帯電話の運用データを基に拡大推計を行ったもの

(5) 観光入込客数【外国人旅行者数】

- ◆ 県への外国人旅行者数は、平成27年に128万人。
- ◆ 都道府県別では、全国9位。近畿では大阪府、京都府に次いで3位。

<県内への外国人旅行者数・訪問率(県)>



※「訪問率」とは、インタビュー回答者のうち何%が当該地域を訪れたと回答したかを示す率であり、以下の計算式で求められる。
 兵庫県への訪問率 = 兵庫県を訪れたと回答した数 ÷ 全回答者数

<外国人旅行者数・都道府県別(H27)>

1位	東京都	1028.3	6位	愛知県	193.4
2位	千葉県	876.3	7位	福岡県	187.5
3位	大阪府	716.5	8位	北海道	159.9
4位	京都府	481.6	9位	兵庫県	128.3
5位	神奈川県	223.0	10位	山梨県	124.3

(万人)

※全国の訪日外客数(JNTO調べ)に都道府県別訪問率(観光庁調べ)を乗じた推計値。

<主要国からの旅行者数(H27)>

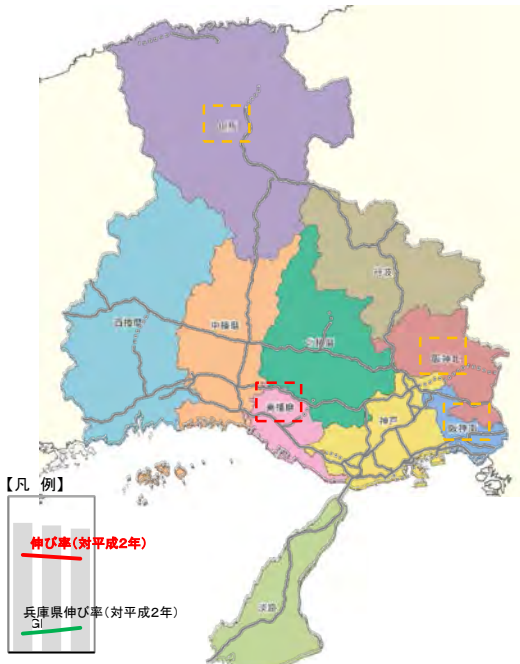
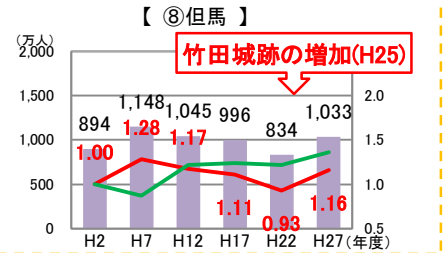
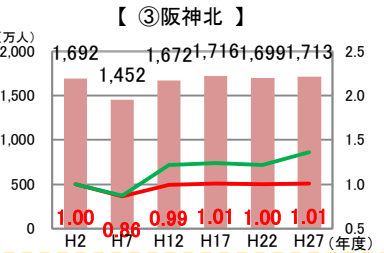
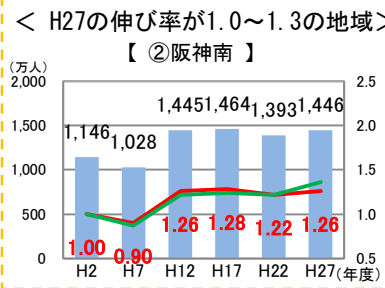
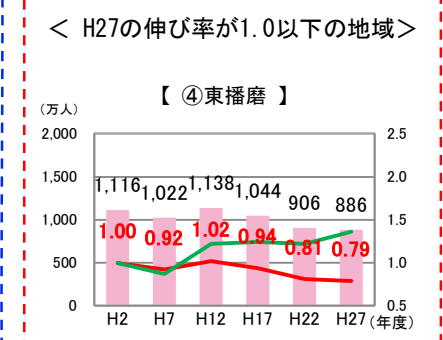
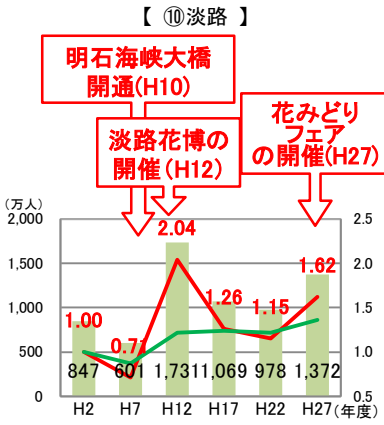
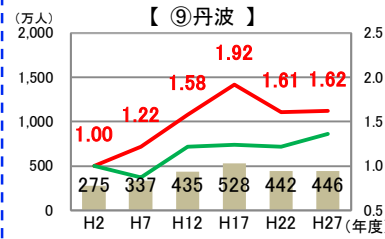
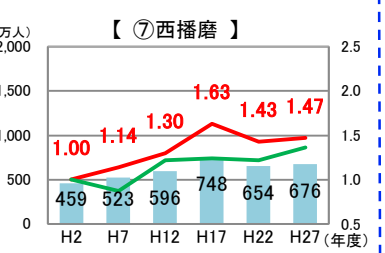
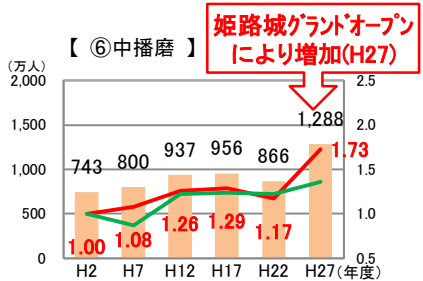
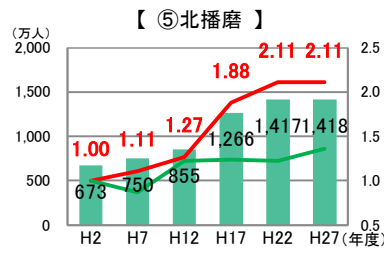
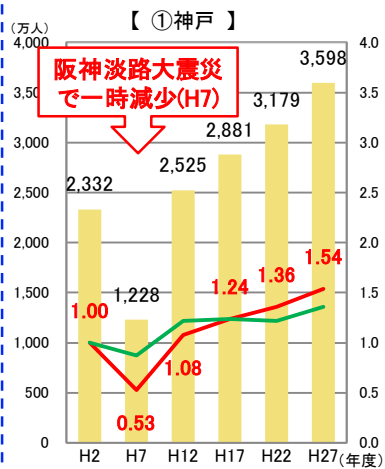
順位	兵庫県		全国	
	国名	人数 (万人)	国名	人数 (万人)
1	台湾	30.5	中国	499.4
2	中国	26.0	韓国	400.2
3	韓国	25.6	台湾	367.7
4	香港	12.0	香港	152.4
5	米国	4.6	米国	103.3

出典:JNTO「訪日外客訪問地調査」(平成27年)、
 観光庁「訪日外客消費動向調査」(平成27年)

(5) 観光入込客数【地域別】

- ◆ 平成2年度と比較して平成27年度は、北播磨の2.11倍を始め、神戸、中播磨、西播磨、丹波、淡路が大きく増加
- ◆ 一方、東播磨は0.79倍と減少、阪神南、阪神北、但馬は横ばい。

<H27の伸び率が1.3以上の地域>

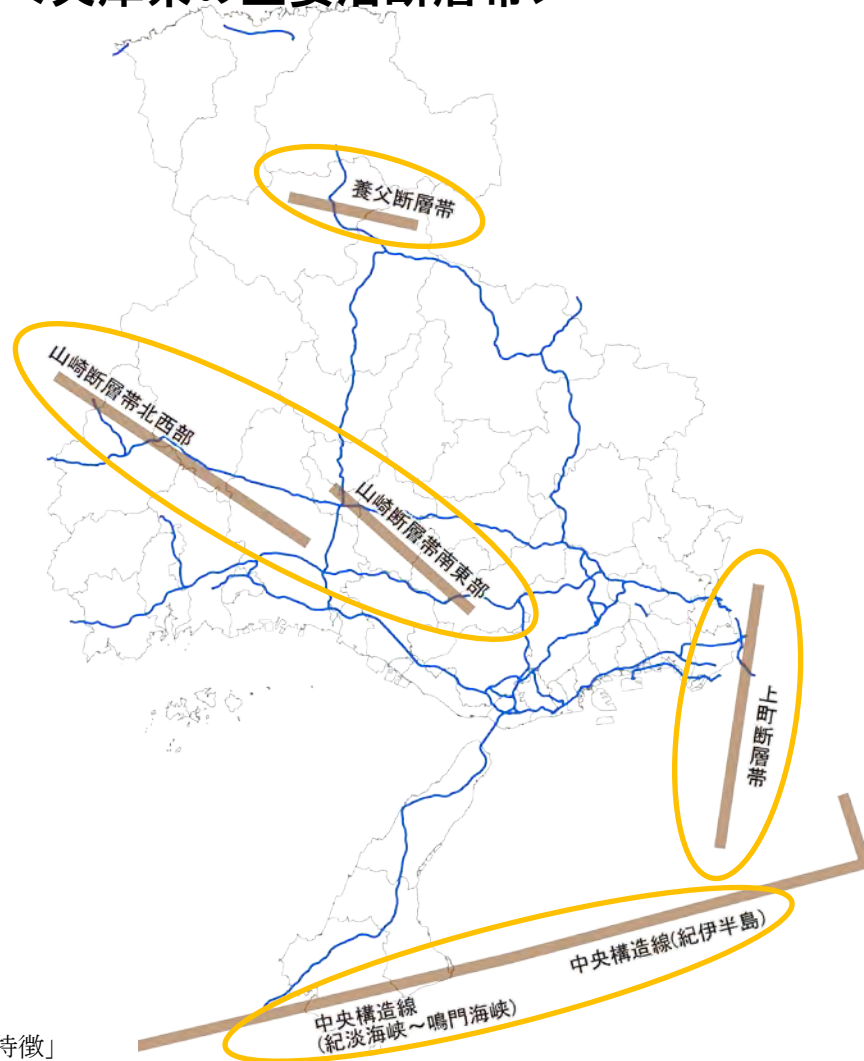


出典:兵庫県観光政策課「兵庫県観光客動態調査報告書」
 ※平成22年以降の調査は、観光庁「観光入込客統計に関する共通基準」に基づき実施。県内対象施設数が約2,200施設から約1,100施設に変更。

(6) 災害(兵庫県域で注意すべき地震①)

- ◆ 兵庫県地域防災計画では、発生確率や社会への影響度を考慮し、注意すべき地震として山崎断層帯地震、上町断層帯地震、中央構造線断層帯地震、養父断層帯地震の4つを想定している。

＜兵庫県の主要活断層帯＞



(6) 災害(兵庫県域で注意すべき地震②)

- ◆ 30年以内に**南海トラフ地震が発生する確率は70%程度。**
- ◆ 断層による地震の発生確率は小さい。

<南海トラフ、首都直下地震、兵庫県周辺の主要4活断層帯で起こる地震の発生確率>

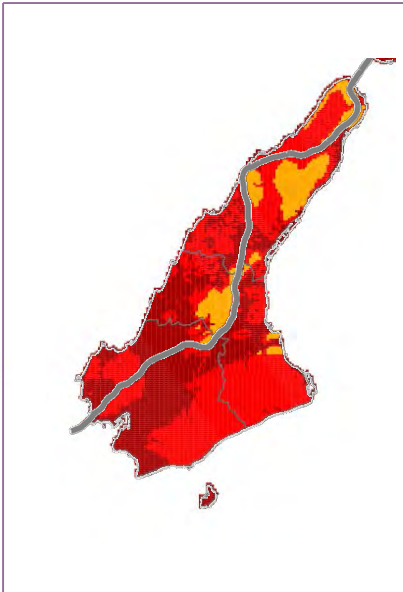
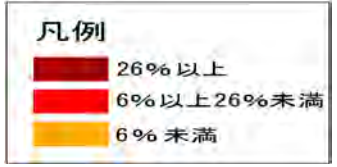
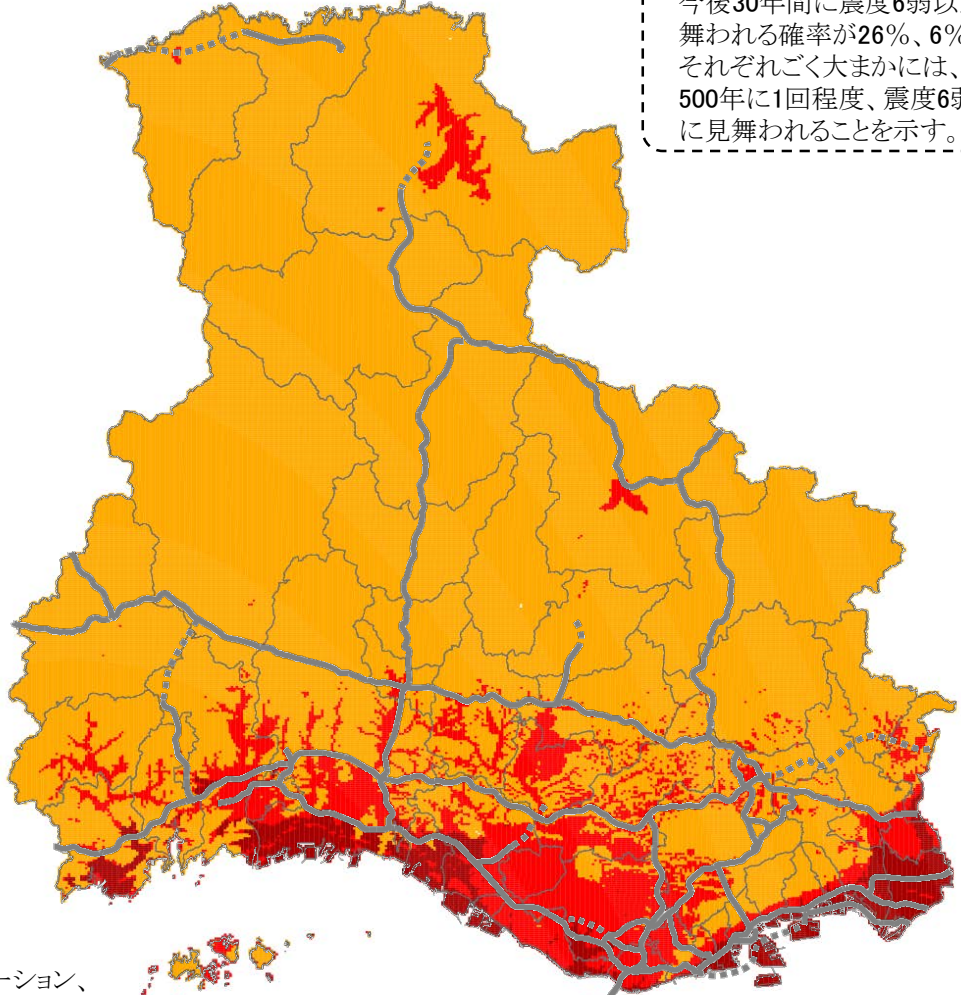
地震		マグニチュード	地震発生確率 (30年以内)
南海トラフ	南海トラフで発生する地震	8～9クラス	70%程度
上町断層帯		7.5程度	2%～3%
中央構造線断層帯	金剛山地東縁	6.9程度	ほぼ0%～5%
	和泉山脈南縁	7.6～7.7程度	0.07%～14%
	紀淡海峡－鳴門海峡	7.6～7.7程度	0.005%～1%
	讃岐山脈南縁－石鎚山脈北縁東部	8.0程度	ほぼ0%～0.4%
	石鎚山脈北縁	7.3～8.0程度	ほぼ0%～0.4%
	石鎚山脈北縁西部－伊予灘	8.0程度 もしくはそれ以上	ほぼ0%～0.4%
山崎断層帯	那岐山断層帯	7.3程度	0.06%～0.1%
	主部(北西部)	7.7程度	0.09%～1%
	主部(南東部)	7.3程度	ほぼ0%～0.01%
	草谷断層	6.7程度	ほぼ0%
養父断層帯地震		7.5程度	—
(参考)			
首都直下地震		7クラス	70%程度

(6) 災害(兵庫県域で注意すべき地震③)

- ◆ 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（約100年に1回に発生する確率）の区域は、瀬戸内海沿岸部を中心に広がっている。

<今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率>

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%、6%であることは、それぞれごく大まかには、約100年、約500年に1回程度、震度6弱以上の揺れに見舞われることを示す。

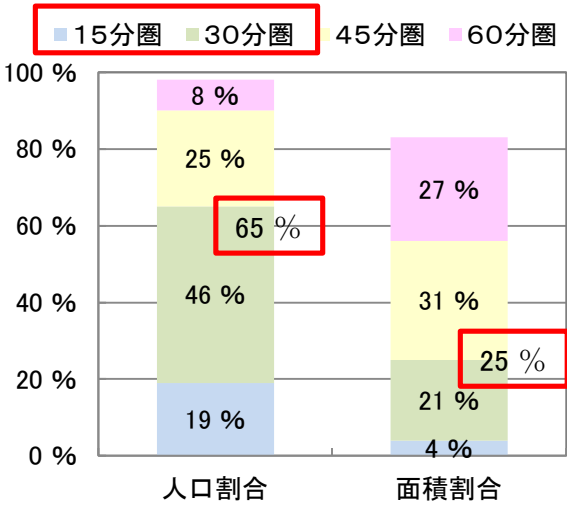
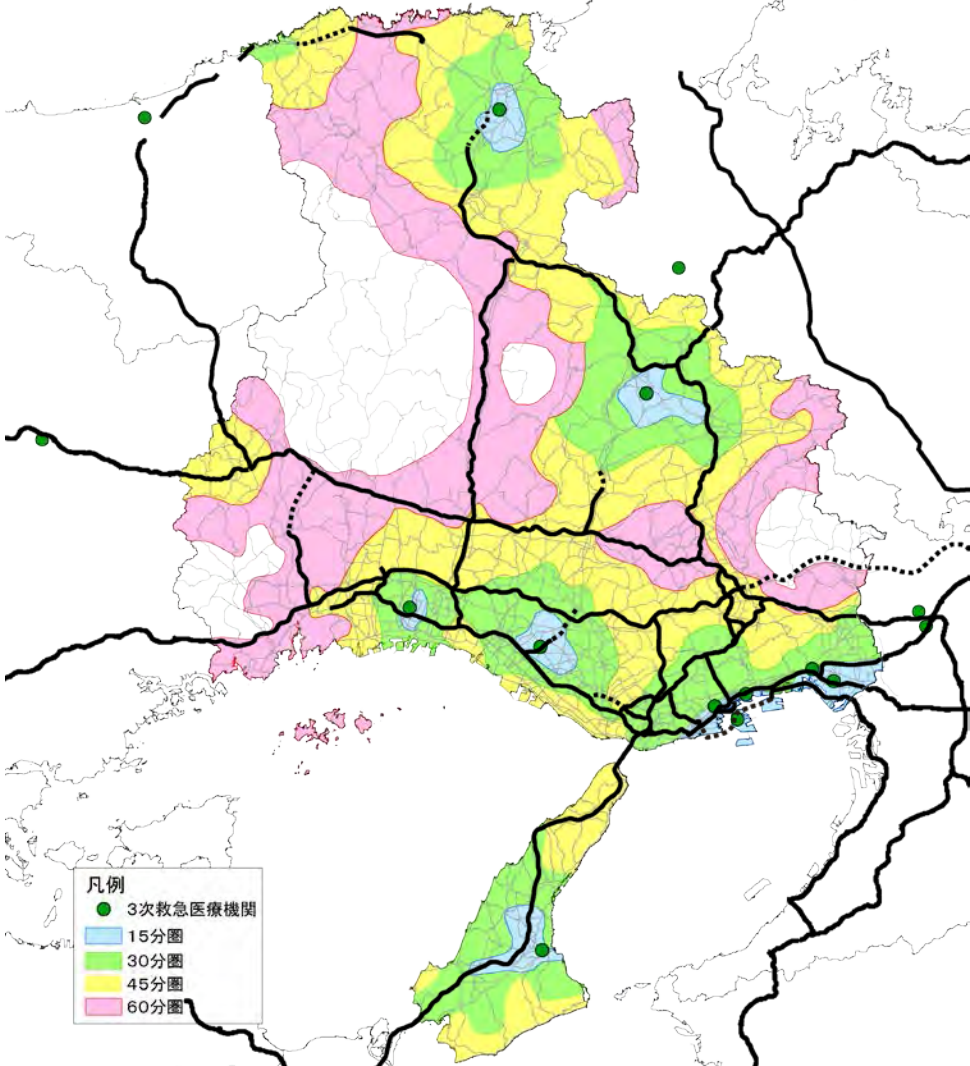


出典:国土交通省「地震ハザードステーション、社会資本整備審議会配布資料(報告事項)橋梁の耐震化」

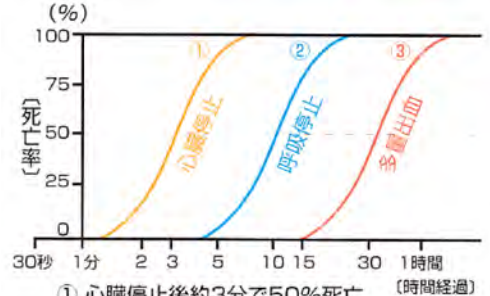
(7) 救急医療

◆ 平成22年時点では、3次救急医療機関からの30分圏内人口は65%。

<3次救急医療機関の時間圏域>



[カーラーの救命曲線]



- ① 心臓停止後約3分で50%死亡
- ② 呼吸停止後約10分で50%死亡
- ③ 多量出血後約30分で50%死亡

出典:海部東部消防組合
 「応急手当て～救急車がくるまでに～」

※平成22年センサス道路網で推計
 距離:実測距離 速度:混雑時平均旅行速度の上り下りで低い速度

(8) まとめ

(1) 人口・高齢化率

- ・ 県内では人口減少・高齢化が進展。その傾向は地方部で顕著であり、人口減少対策が大きな課題。

(2) 総生産

- ・ 県内総生産は、国内総生産と同程度に伸びているが、平成12年を下回る地域もあり、地域創生につながる産業活性化が課題。

(3) 工場立地件数

- ・ 県の工場立地件数は過去25年にわたって、全国でも上位の水準。
- ・ 地域別では、臨海部および基幹道路が発達した地域での立地件数が増加。

(4) 観光入込客数

- ・ 観光入込客数は、県全体では増加傾向。大きく増加した地域がある一方、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。

(5) 災害

- ・ 南海トラフ地震等、県内での大規模災害発生の懸念。着実な対策の推進が課題。

(6) 救急医療

- ・ 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。

2. 基幹道路をとりまく状況

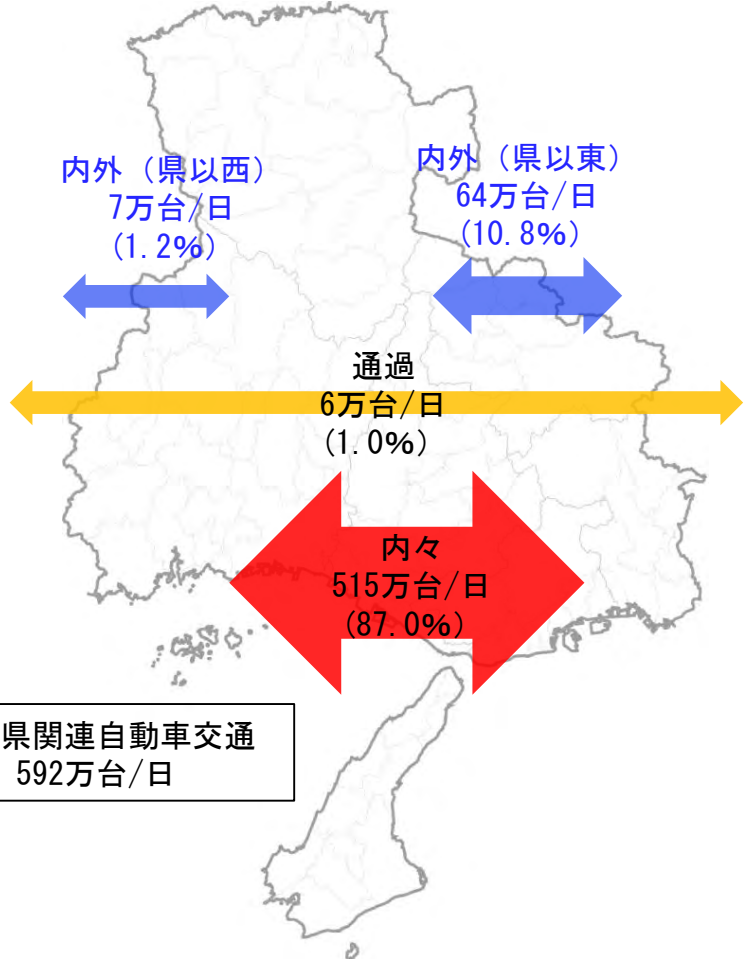
資料 3 - 2 目 次

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| (1) 自動車 O D 流動 | (9) 緊急輸送道路 |
| (2) 自動車保有台数 | (10) 空港・港湾へのアクセス状況 |
| (3) 運転免許保有者数 | (11) 老朽化状況 |
| (4) 自動車走行台キロ | (12) 交通量 |
| (5) 整備状況 | (13) 大型車混入率 |
| (6) 県庁からの移動時間
圏域 | (14) 渋滞状況 |
| (7) 車線数 | (15) まとめ |
| (8) インターチェンジ | |

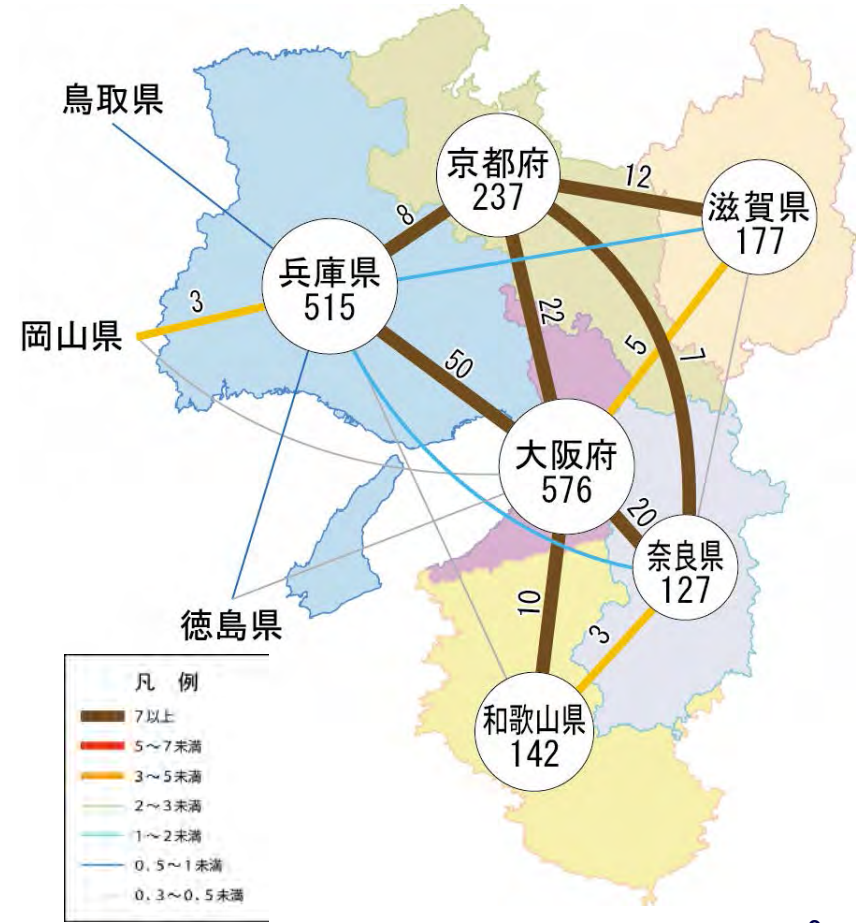
(1) 自動車OD流動(①内々・内外・通過)

- ◆ 兵庫県関連自動車交通の内訳を見ると、**内々での移動が9割弱**となっており、**県外との移動では県以東が1割**となっている。
- ◆ 県外では**大阪府、京都府間での移動が多い**。

＜兵庫県関連自動車交通の内訳＞



＜府県間の自動車OD流動＞



凡例

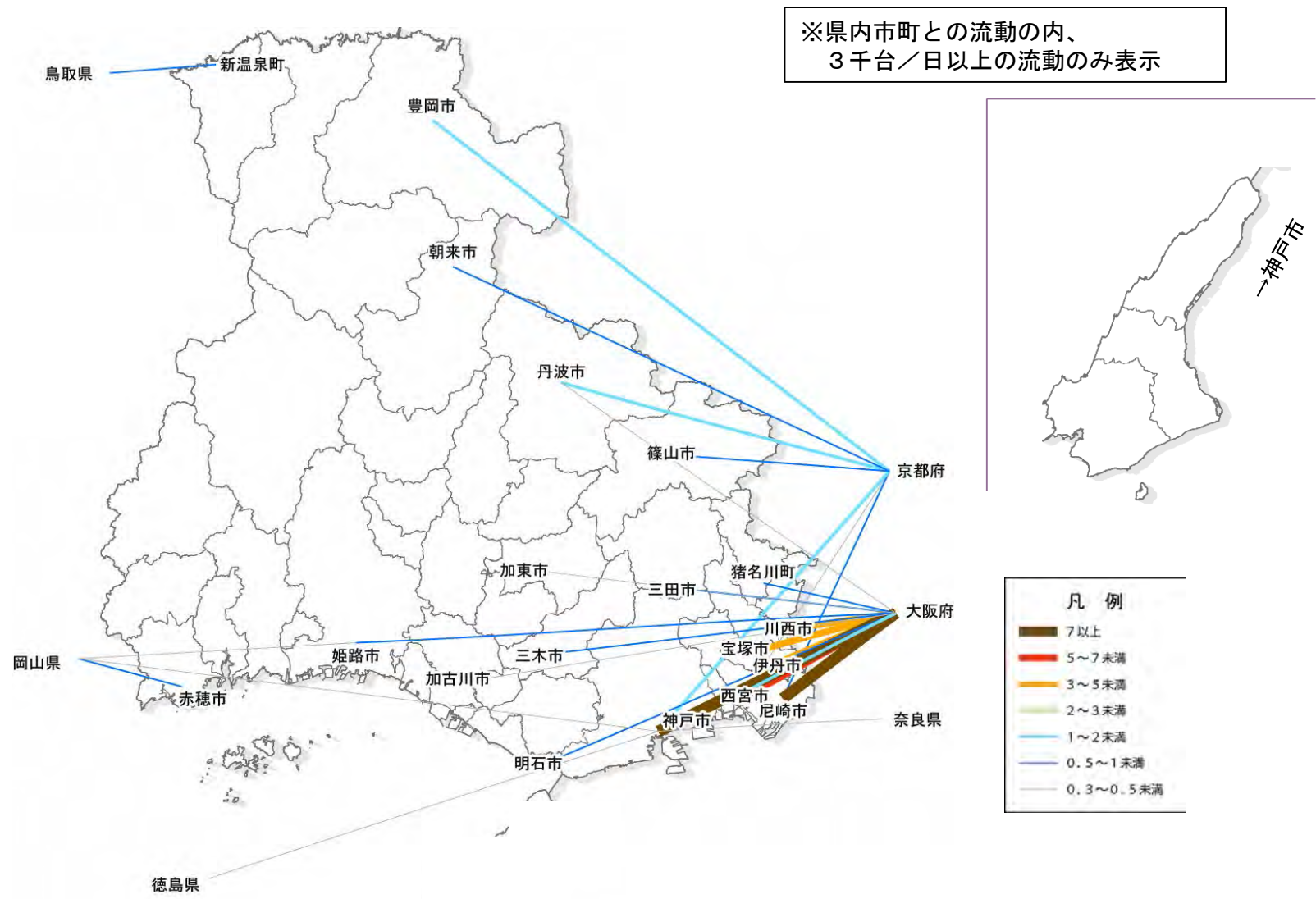
7以上
5~7未満
3~5未満
2~3未満
1~2未満
0.5~1未満
0.3~0.5未満

※3千台/日以上流動のみ表示

(1) 自動車OD流動(②内外流動)

- ◆ 兵庫県内外では、**神戸市や尼崎市等を発着する大阪府への流動が多い。**

＜兵庫県内市町と他府県間の自動車OD流動＞



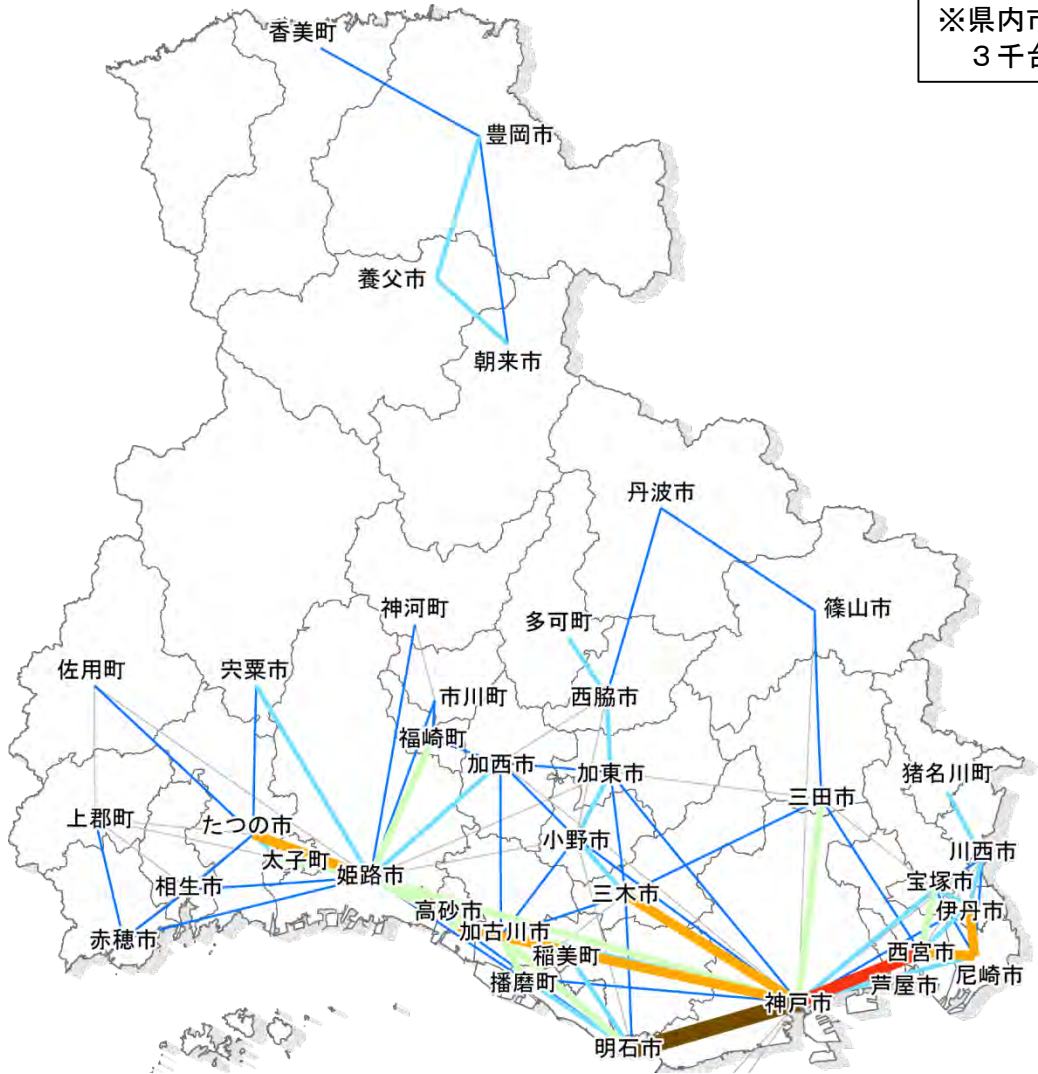
出典:国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成22年度)より作成

(1) 自動車OD流動(③内々流動1)

- ◆ 兵庫県内では、神戸市、明石市、姫路市等を発着する流動が多く、**臨海部の東西間流動**や**臨海部と内陸部の流動**が多い。

<兵庫県内市町間の自動車OD流動>

※県内市町間の流動の内、
3千台/日以上
の流動のみ表示



凡例	
■	7以上
■	5~7未満
■	3~5未満
■	2~3未満
■	1~2未満
■	0.5~1未満
■	0.3~0.5未満

出典:国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成22年度)より作成

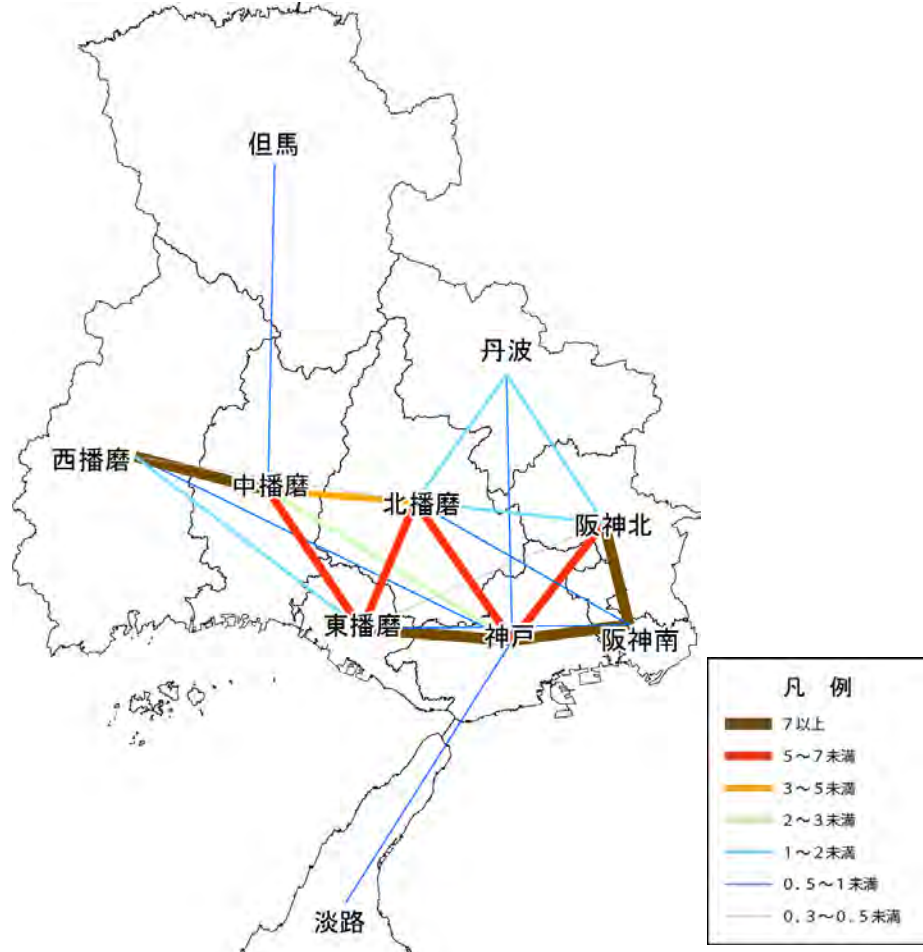
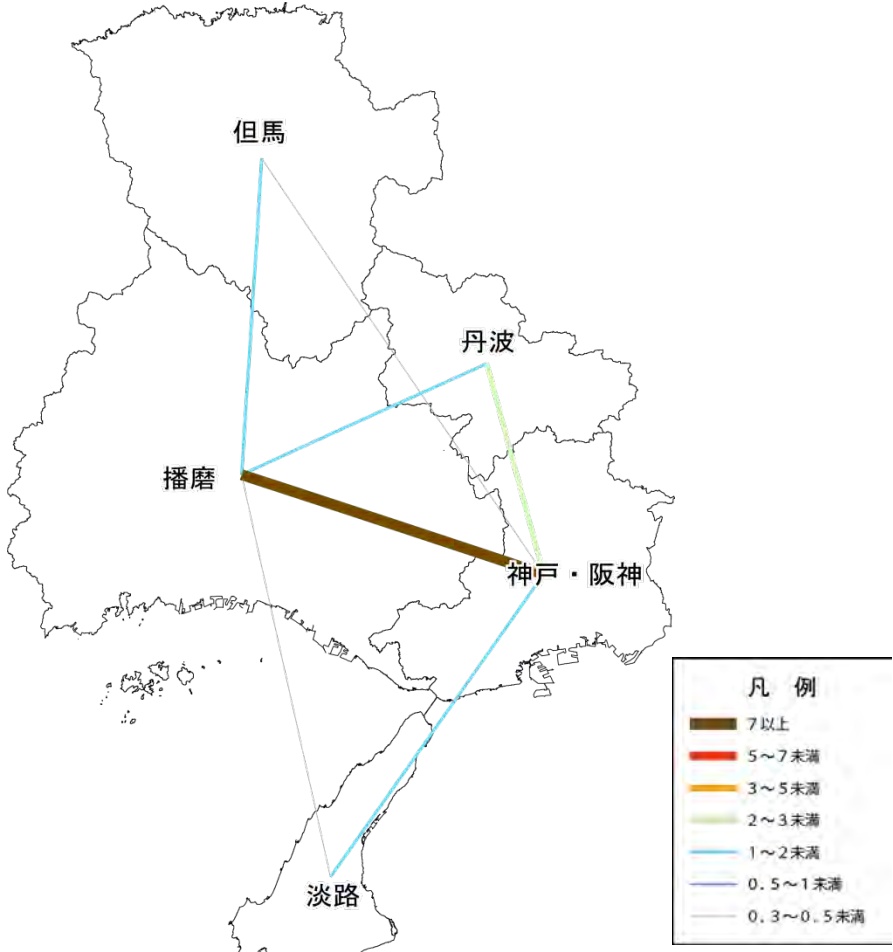
(1) 自動車OD流動(④内々流動2)

- ◆ 神戸・阪神と播磨との東西間の流動が多いが、神戸・阪神と丹波、播磨と但馬の南北間の流動も一定数確認できる。

＜五国間の自動車OD流動＞

＜県民局間の自動車OD流動＞

※ 3千台/日以上流動のみ表示

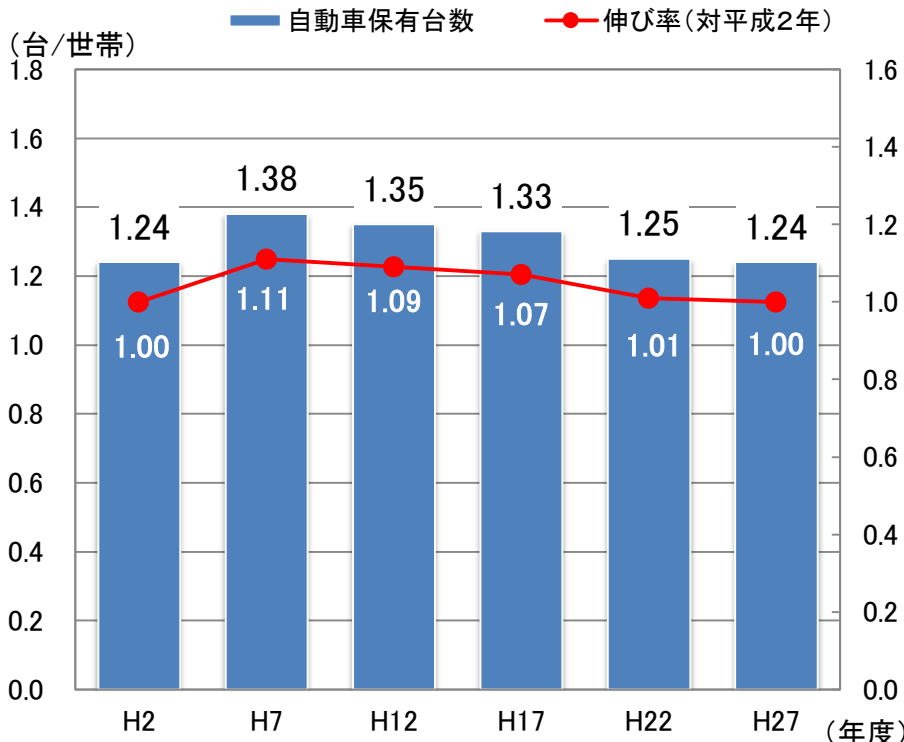


出典:国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成22年度)より作成

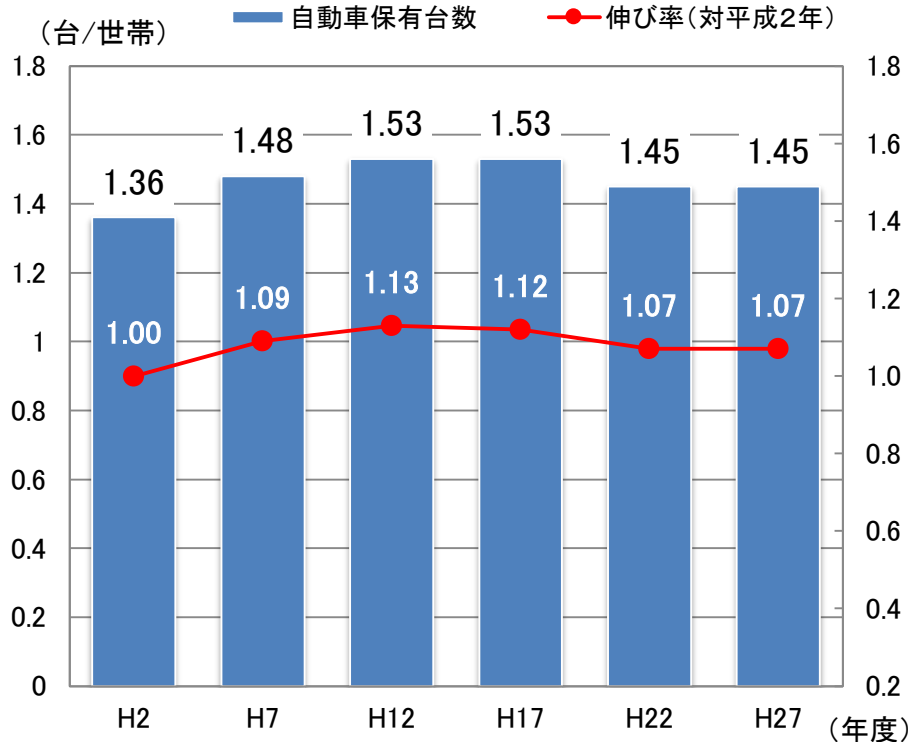
(2) 自動車保有台数(世帯当り)

- ◆ 県の1世帯当たりの保有台数は、平成7年をピークに減少傾向。
- ◆ 全国の1世帯当たりの保有台数は、県より多く、平成12年をピークに減少傾向。

<兵庫県の世帯当り保有台数の推移>



<全国の世帯当り保有台数の推移>

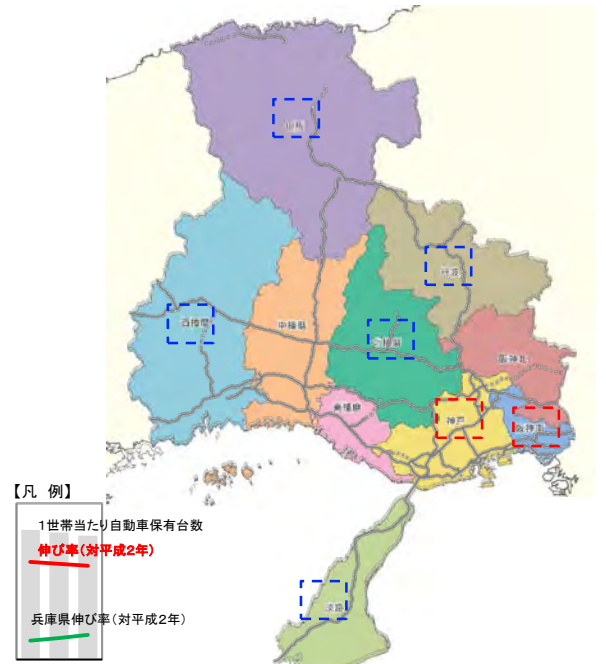
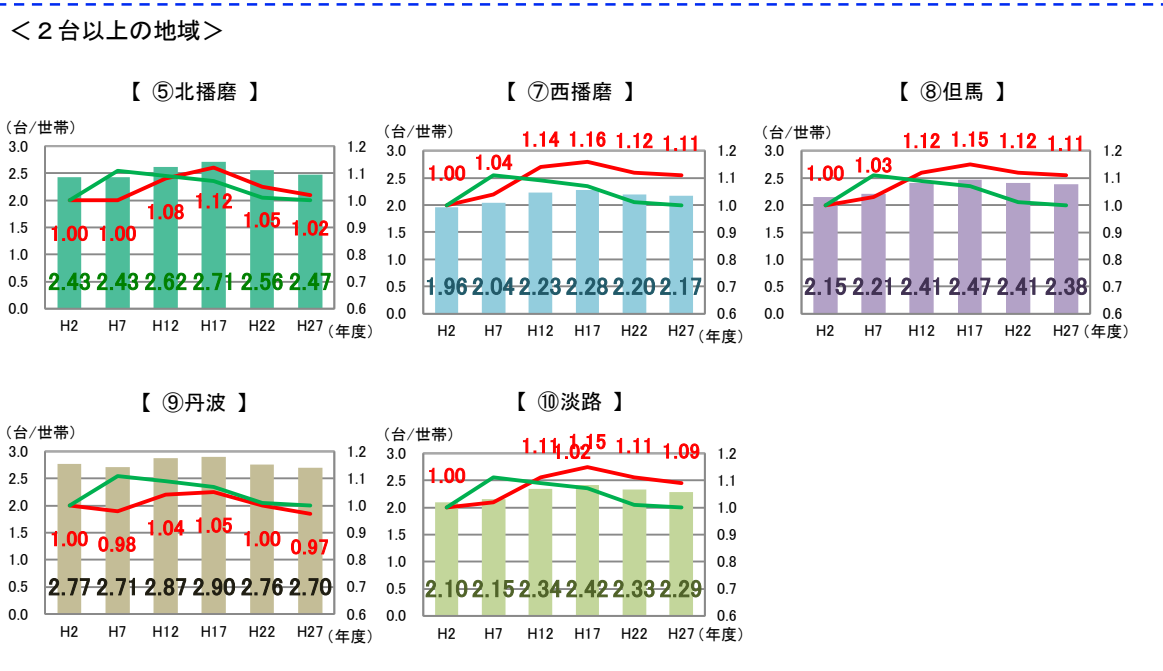
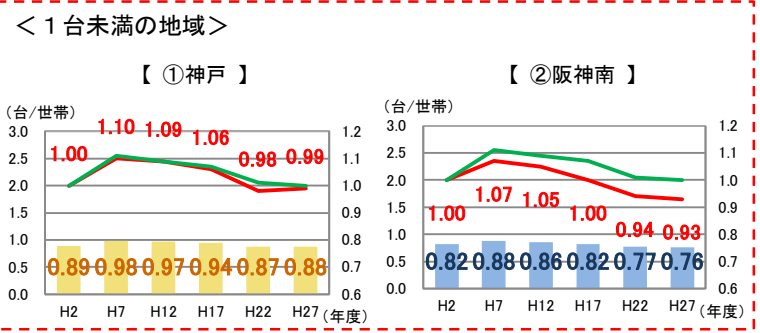


出典: <保有台数>兵庫県統計課「兵庫県統計書」
 <世帯数>総務省統計局「国勢調査」

出典: <保有台数>一般社団法人自動車検査登録情報協会
 「自動車保有台数」
 <世帯数>総務省統計局「国勢調査」

(2) 自動車保有台数【地域別】

- ◆ 1世帯当たりの自動車保有台数は、北播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路で2台以上と高い。
- ◆ 神戸、阪神南では1台未満と低い。

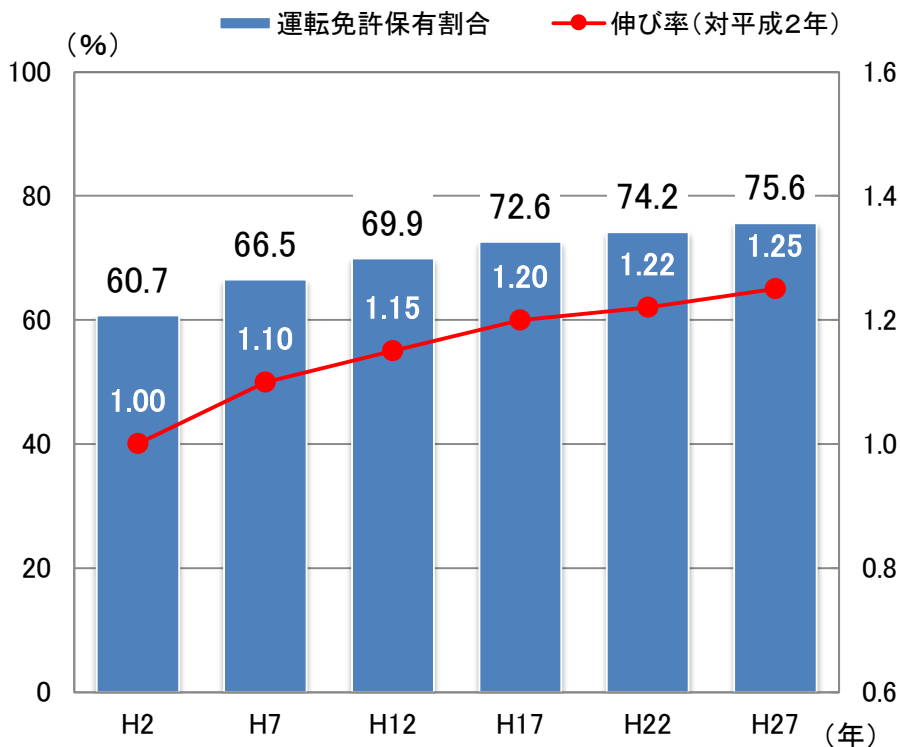


出典: <保有台数>兵庫県統計課「兵庫県統計書」
 <世帯数>総務省統計局「国勢調査」

(3) 運転免許保有者数(18歳以上人口の保有割合)

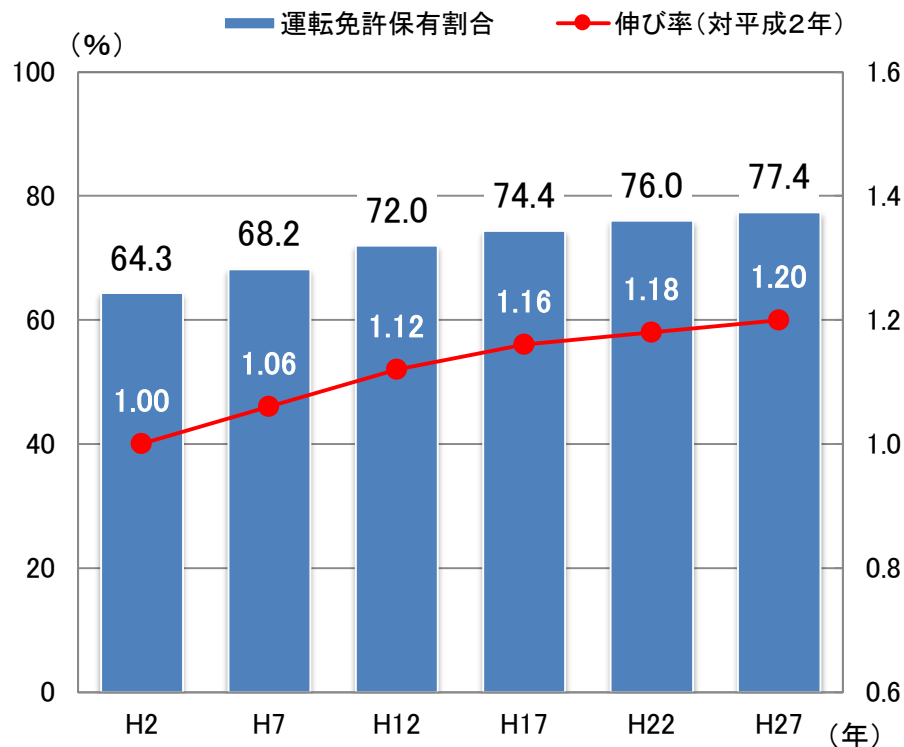
- ◆ 県の18歳以上の人口における**運転免許保有割合は、右肩上がり**で増加し、**平成27年で約75%**と全国の割合約77%よりも**やや低い**。
- ◆ **県の伸び率25%**（平成2年→平成27年）は、全国の伸び率20%と比較して、**やや高い**。

＜兵庫県の運転免許保有割合＞



出典:＜保有者数＞兵庫県警察本部交通企画課「交通年鑑」
 ＜18歳以上人口＞総務省統計局「国勢調査」

＜全国の運転免許保有割合＞

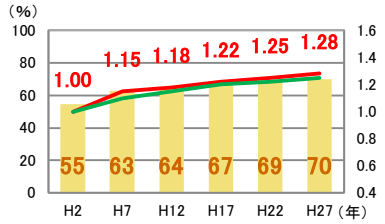


出典:＜保有者数＞警察庁「運転免許統計」
 ＜18歳以上人口＞総務省統計局「国勢調査」

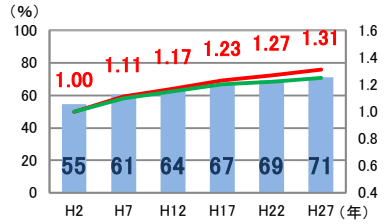
(3) 運転免許保有数【地域別】

- ◆ 18歳以上人口の運転免許保有割合は、全地域で増加傾向。
- ◆ 北播磨、丹波の保有割合は、平成27年で85%と高い。

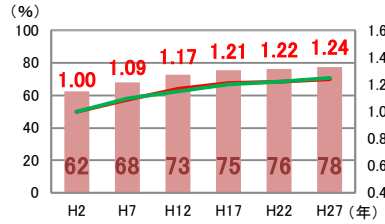
【①神戸】



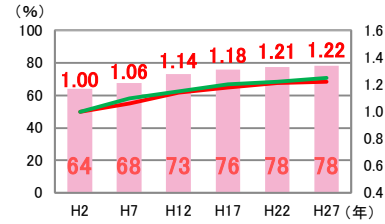
【②阪神南】



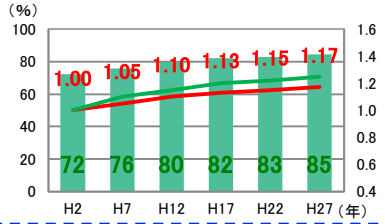
【③阪神北】



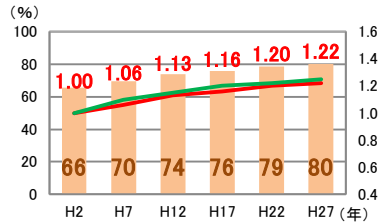
【④東播磨】



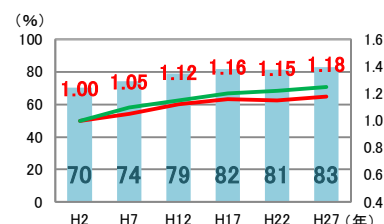
【⑤北播磨】



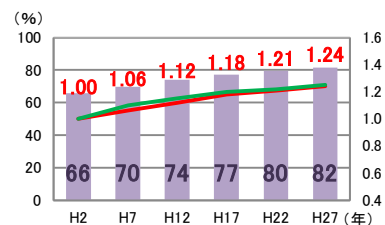
【⑥中播磨】



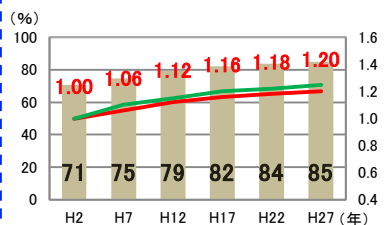
【⑦西播磨】



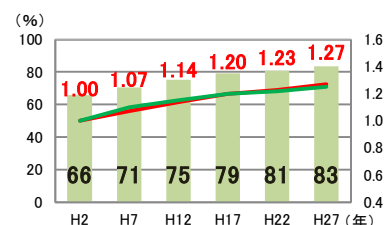
【⑧但馬】



【⑨丹波】



【⑩淡路】

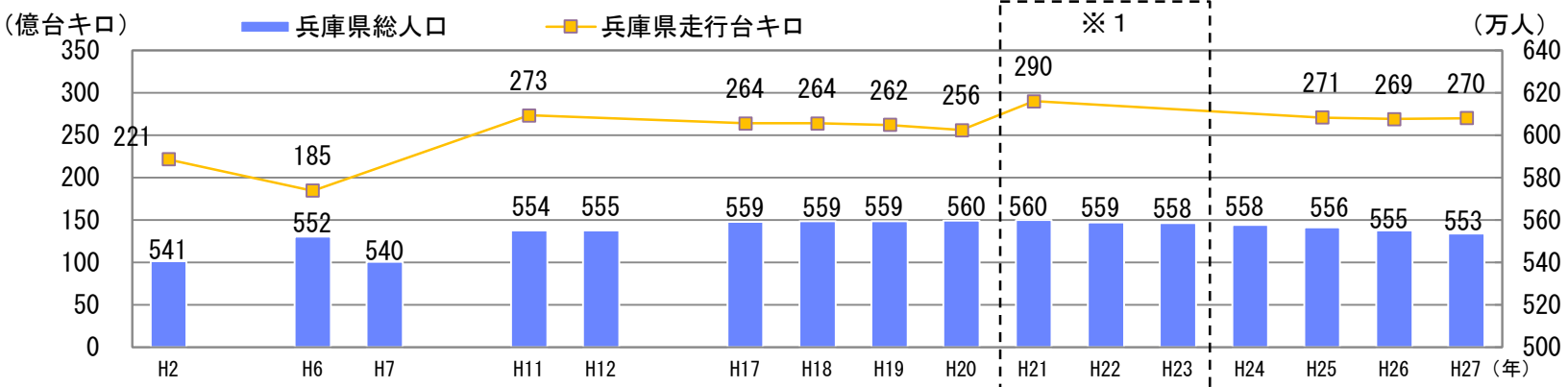


出典: <保有者数>兵庫県警察本部交通企画課「交通年鑑」
<18歳以上人口>総務省統計局「国勢調査」

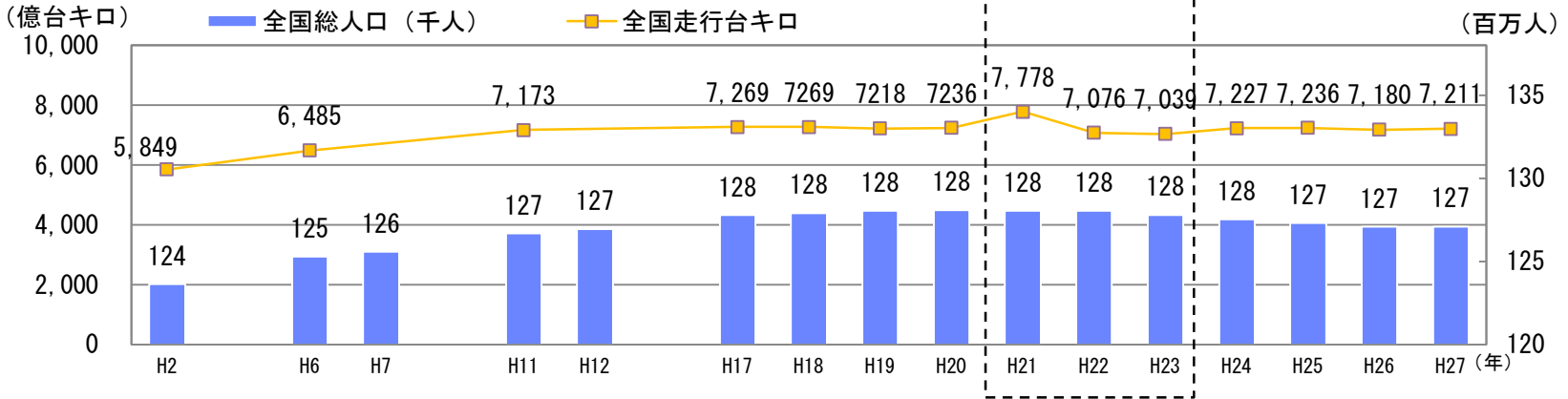
(4) 自動車走行台キロ

◆ 兵庫県の走行台キロ（交通量（台）と距離（キロ）を乗じたもの）の総和は、近年は横ばいで推移。

<兵庫県走行台キロ>



<全国走行台キロ>



※1 高速道路料金のETC限定割引。地方部については土日祝日上限1000円の休日特別割引。実施期間はH21.3~H23.6

出典: <H2~H21>国土交通省「自動車輸送統計年報」の数値に国土交通省「自動車燃料消費量統計年報」(平成22)に示された接続係数を乗じた値
<H25~>国土交通省「自動車燃料消費量統計年報」

(5) 整備状況(S40~S60)

S40 (約50年前)

- ・ 高度成長経済への移行
- ・ 太平洋ベルト地帯構想
- ・ 名神高速 (栗東~西宮)
- ・ 第二神明 (大蔵谷~名谷)

L=15.5 km

S50 (約40年前)

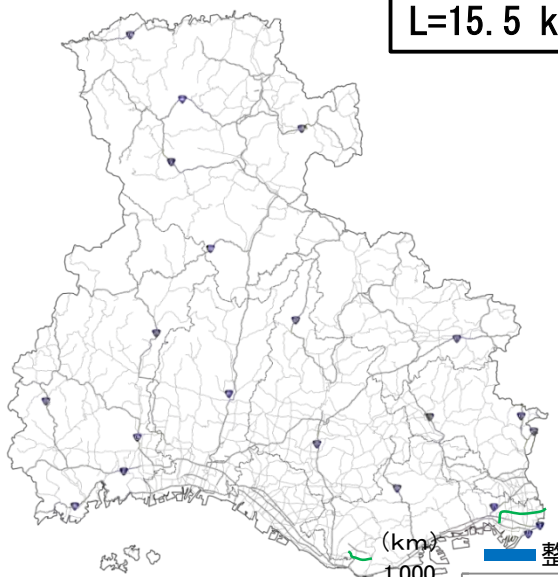
- ・ 山陽新幹線博多まで開通
- ・ 中国道、阪高神戸線、第二神明、国道2号BP等の東西ネットワークが整備

L=221.0 km

S60 (約30年前)

- ・ 人口、諸機能の東京一極集中
- ・ 播但連絡道路延伸
- ・ 山陽自動車道龍野西I.C以西
- ・ 神戸淡路鳴門自動車道

L=314.8 km



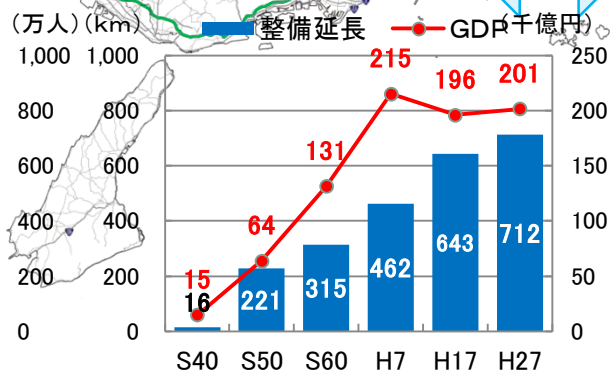
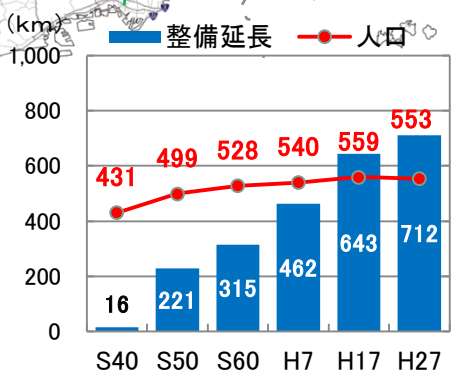
10年



10年



凡例
 供用中の道路
 無料道路
 有料道路



基幹道路の整備とともにGDPも増加

(5) 整備状況(H7~H29)

H7 (約20年前)

- ・ 阪神淡路大震災発生
- ・ 山陽道姫路以西、舞鶴若狭自動車道等の東西、南北ネットワークの整備が伸展

L=461.8 km

H17 (約10年前)

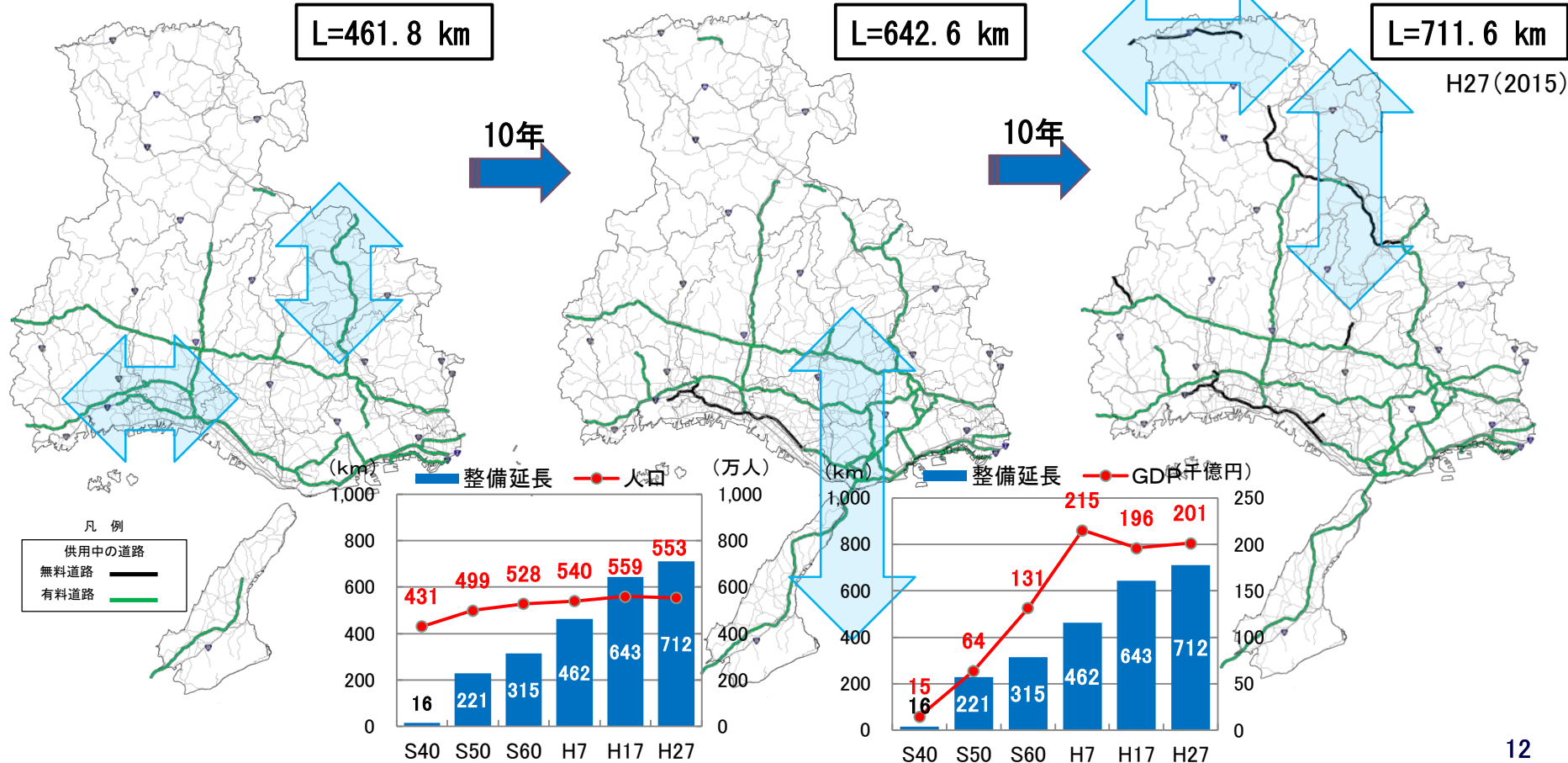
- ・ 高齢化社会の進展
- ・ 山陽道、本州四国連絡道路 阪神高速北神戸線、播但連絡道路全線供用

L=642.6 km

H29 (現在)

- ・ 人口減少に移行
- ・ 厳しい財政制約
- ・ 北近畿豊岡道、山陰近畿自動車道等の県北部のネットワーク整備が伸展

L=711.6 km



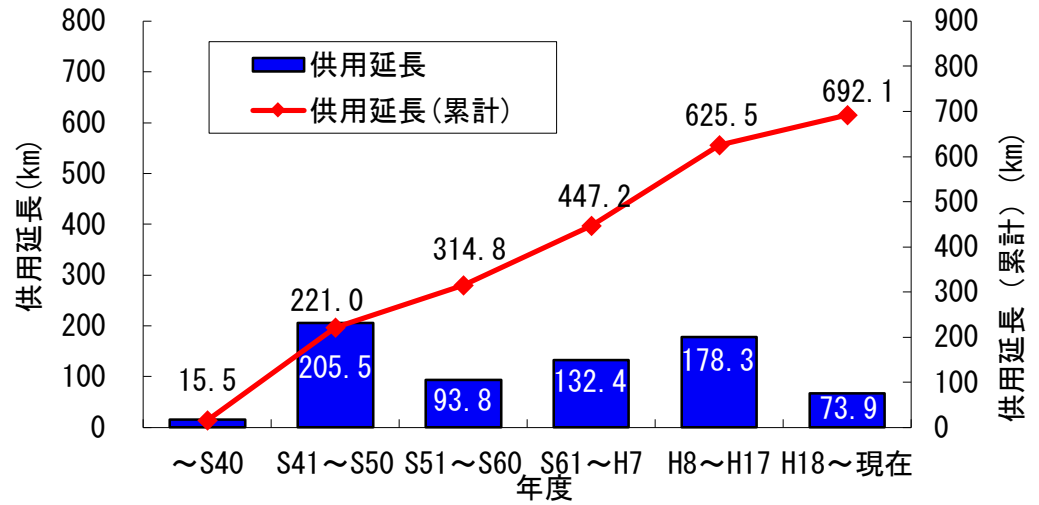
(5) 整備状況(現状)

- ◆ 高速道六基幹軸 (S61.3策定) は、平成29年4月1日時点で86%が供用。
- ◆ 関西都市圏及び日本海国土軸に**ミッシングリンク**が残る。

高速道六基幹軸



<高速道六基幹軸の供用延長>



<高速道路ランキング>

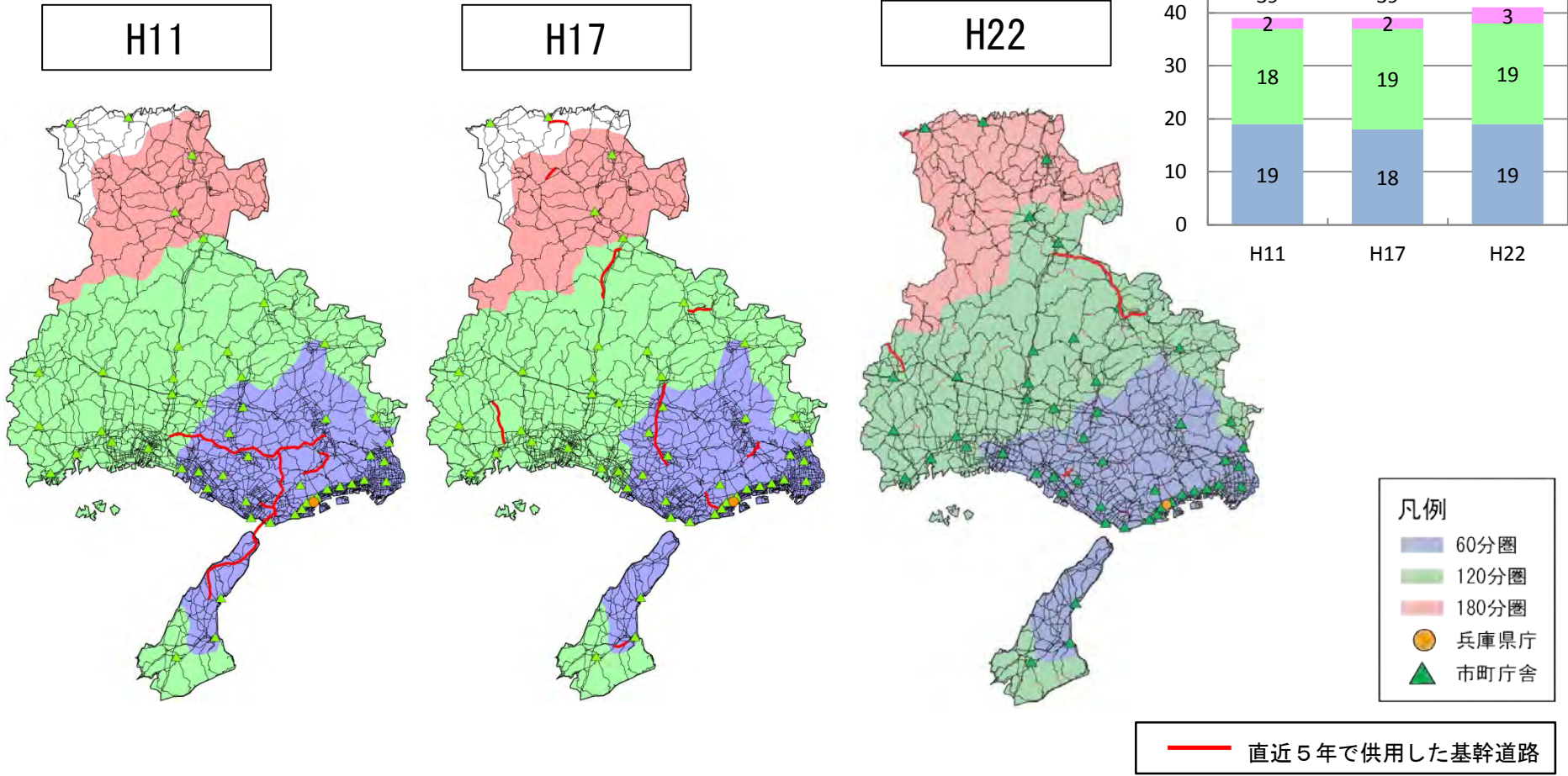
順位	高速道路供用延長		単位面積あたり供用延長		人口あたり供用延長		自動車保有台数あたり供用延長	
	都道府県	高速道路延長 (km)	都道府県	面積 (km ²)	都道府県	人口 (千人)	都道府県	自動車保有台数 (千台)
1	北海道	905	大阪府	1,898	秋田県	1,088	秋田県	795
2	兵庫県	640	神奈川県	2,416	岩手県	1,330	岩手県	952
3	新潟県	434	東京都	2,103	島根県	717	島根県	528
4	広島県	412	富山県	2,046	鳥取県	589	鳥取県	443
5	福島県	335	兵庫県	8,396	山口県	1,451	山口県	1,022
6	福岡県	327	福岡県	4,845	山梨県	863	北海道	3,498
7	愛知県	326	香川県	1,862	新潟県	2,374	新潟県	1,748
8	長野県	322	愛知県	5,116	大分県	1,197	愛媛県	982
9	岡山県	320	埼玉県	3,768	福島県	2,029	福島県	862
10	神奈川県	319	千葉県	5,082	愛媛県	1,431	広島県	1,759
12							兵庫県	2,784
26					兵庫県	5,588		1.15
一	全国計	11,140	全国計	37,533	全国計	18,655	全国計	15,383

出典:国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成22年度)より作成

(6) 県庁からの移動時間圏域

- ◆ 県庁からの自動車の移動時間圏域は、基幹道路の整備により順次拡大。
- ◆ 北近畿豊岡自動車道等の整備により、平成22年度には、**県内41市町全てが3時間圏域内**となった。

＜県庁からの移動時間圏域＞

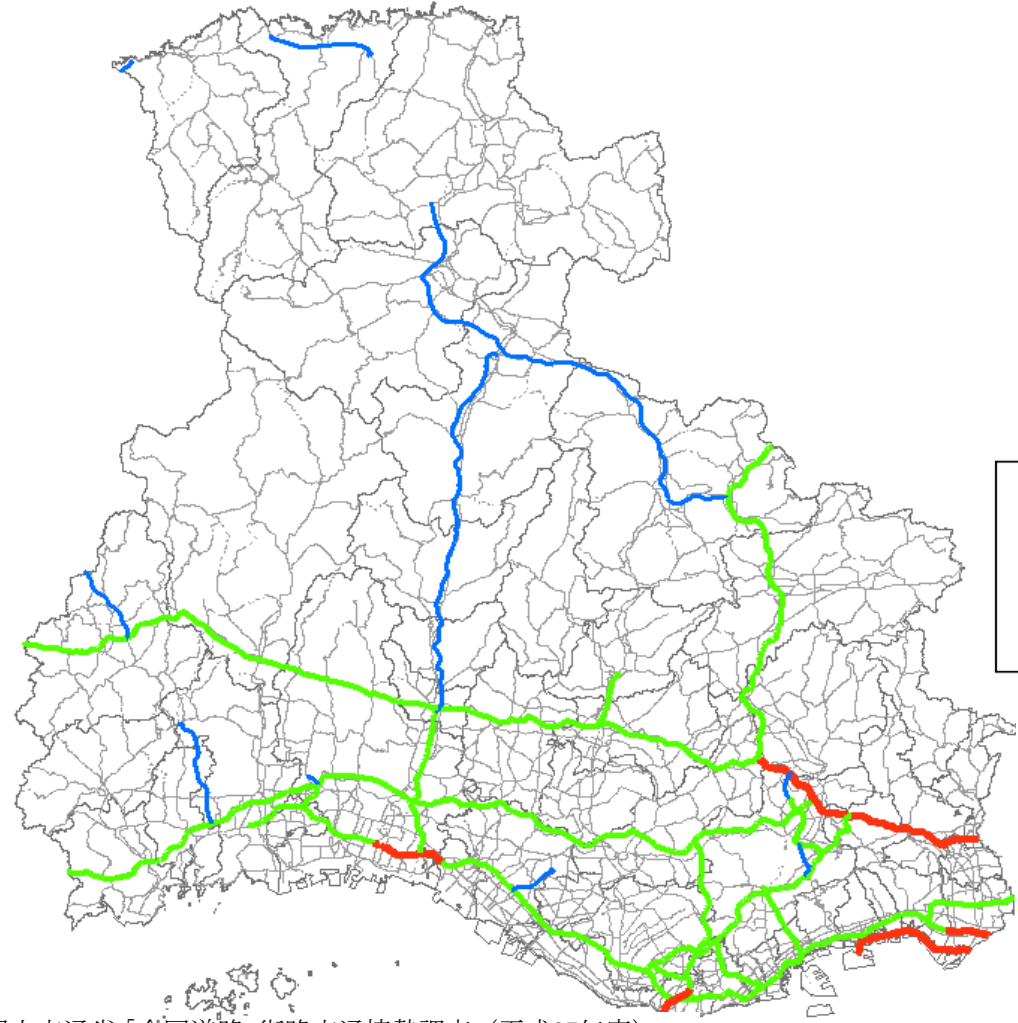


出典：国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成22年度)
 ※距離：実測距離 速度：混雑時平均旅行で推計

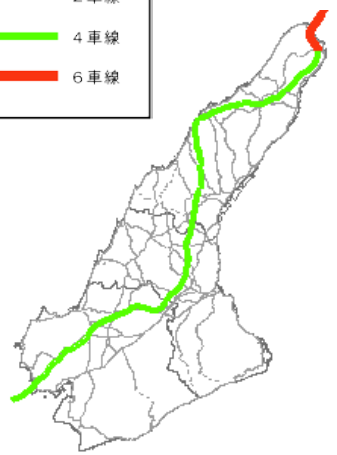
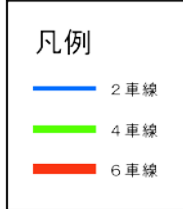
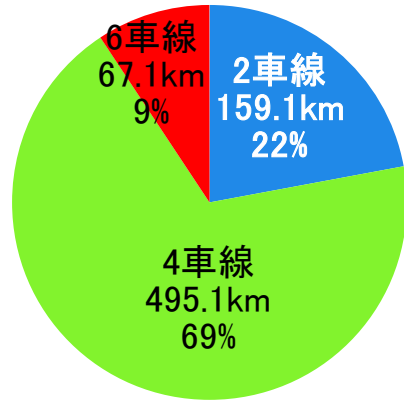
(7) 車線数

- ◆ 北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道香住道路、東播磨道南工区が暫定2車線供用。

<兵庫県内の車線数内訳>



<車線数の割合>

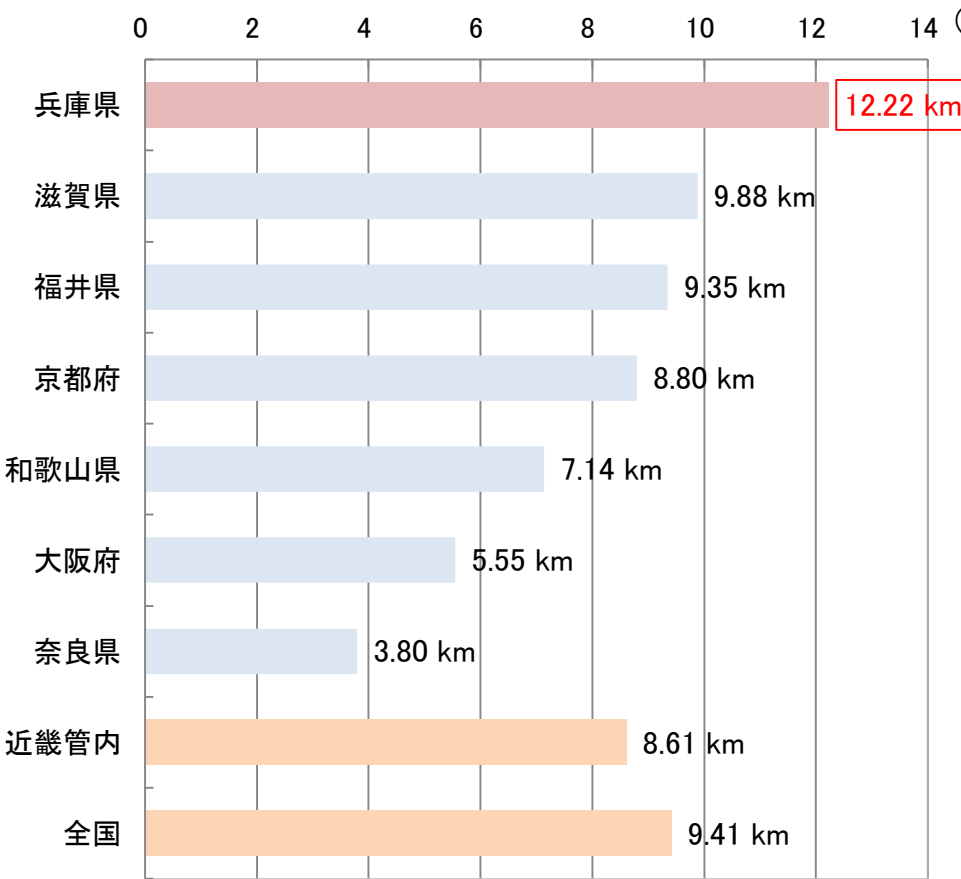


出典: 国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成27年度)

(8) インターチェンジ(IC間距離)

- ◆ 兵庫県の高速自動車国道のインター間の平均距離は、12.2kmと近畿管内で最も長い。
- ◆ 全国と比べてもインター間平均距離は長い。

＜高速自動車国道のインターチェンジ間の平均距離＞

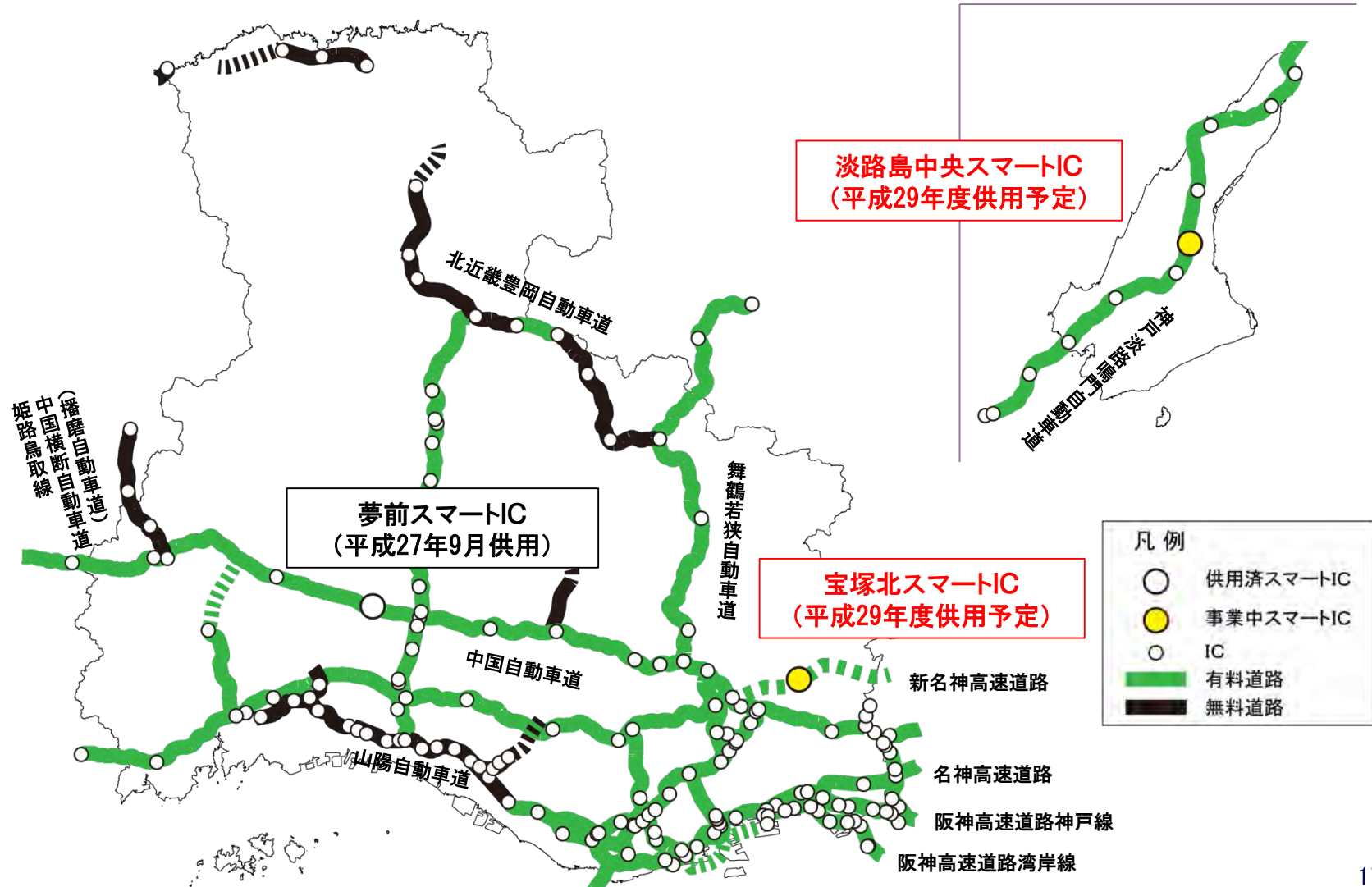


府県名	整備計画延長 (km)	IC数	インター間の平均距離 (km)
兵庫県	330	27	12.22
滋賀県	168	17	9.88
福井県	159	17	9.35
京都府	88	10	8.80
和歌山県	100	14	7.14
大阪府	161	29	5.55
奈良県	19	5	3.80
近畿管内	1,025	119	8.61
全国	9,428	1,002	9.41

(8) インターチェンジ(スマートIC)

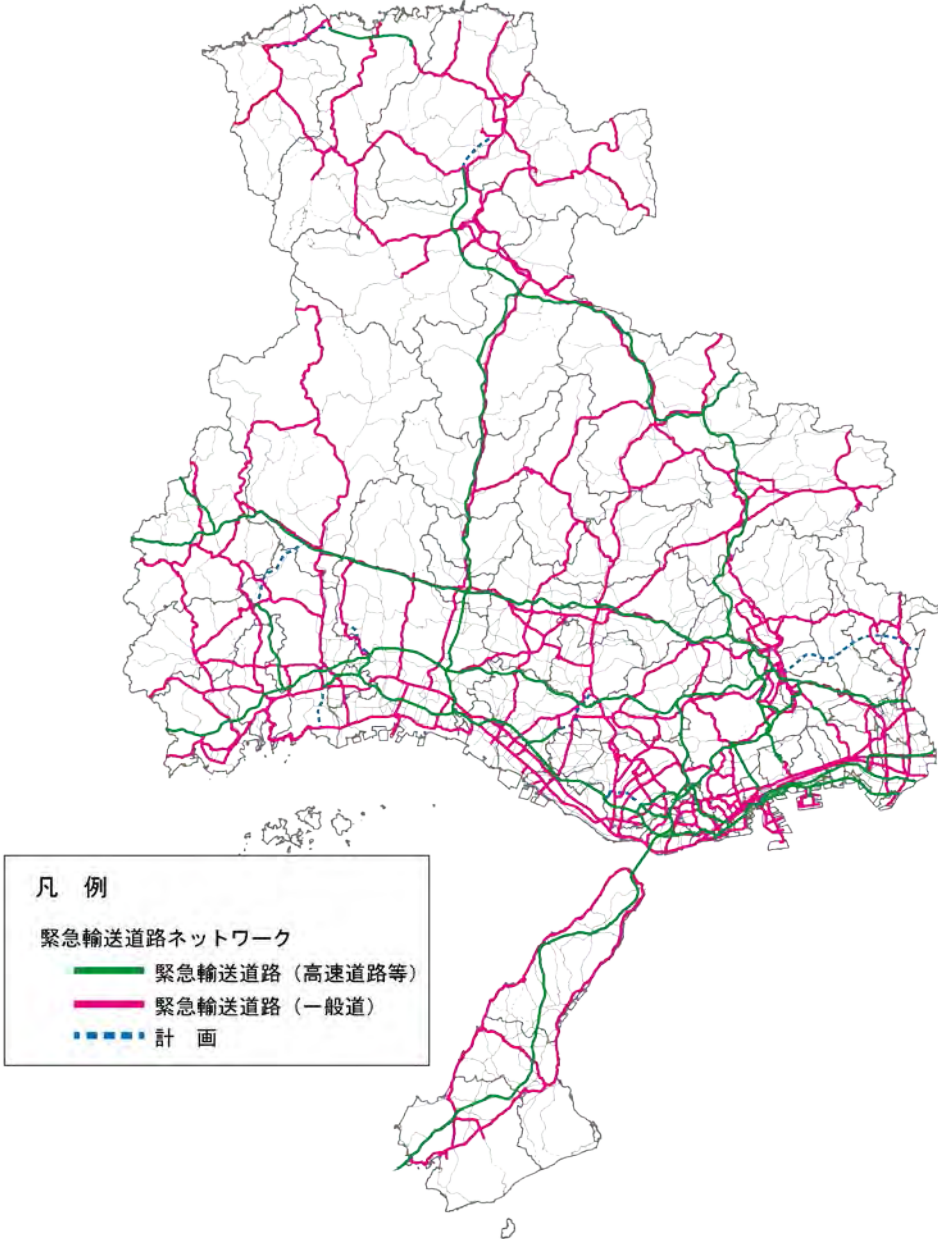
- ◆ 現在、県内のスマートインターチェンジは夢前スマートICの1箇所のみ。
- ◆ 宝塚北スマートIC及び淡路島中央スマートICの2箇所が事業中。

<兵庫県のスマートIC>



(9) 緊急輸送道路

◆ 基幹道路は全て緊急輸送道路に指定されている。



<緊急輸送道路ネットワーク>

管理者別	道路延長 (km)
高速道路会社	496.8
国	477.8
都道府県	1,400.4
県公社	73.0
政令市	319.8
市町	58.2
その他	46.1
合計	2,872.1

(10) 空港・港湾へのアクセス状況(1)

- ◆ 神戸から姫路港までのアクセスは約100分。神戸から大阪国際空港へは約60分、関西国際空港へは約80分の距離となっている。

＜空港・港湾へのアクセス状況(関西3空港・神戸港・姫路港)＞



出典:国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成22年度)
※距離:実測距離 速度:混雑時平均旅行で推計

(10) 空港・港湾へのアクセス状況(2)

- ◆ 但馬空港から豊岡市街までのアクセスは約15分、朝来市までは約45分となっている。

＜空港・港湾へのアクセス状況(但馬空港)＞

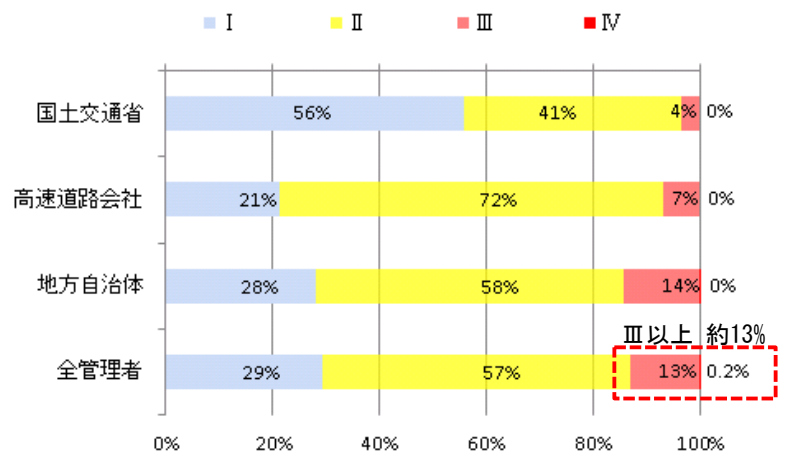


出典:国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成22年度)
※距離:実測距離 速度:混雑時平均旅行で推計

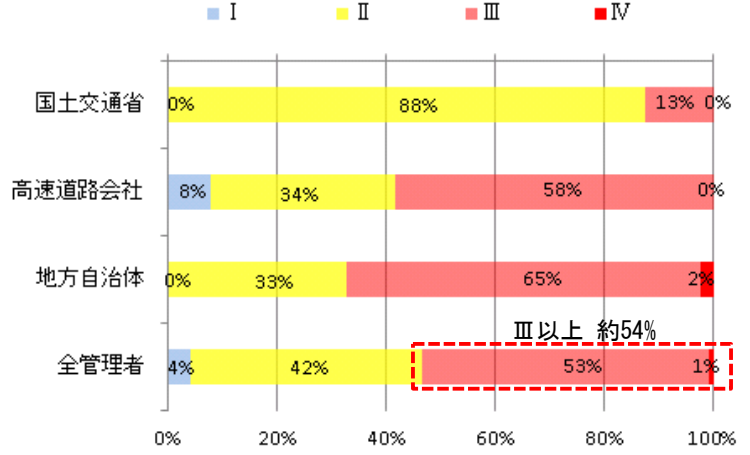
(11) 老朽化状況(橋梁・トンネルの点検結果)

- ◆ 県の橋梁のⅢ判定以上の割合は約13%であり全国と同程度。
- ◆ トンネルのⅢ判定以上の割合は約54%であり**全国と比べて高い**。

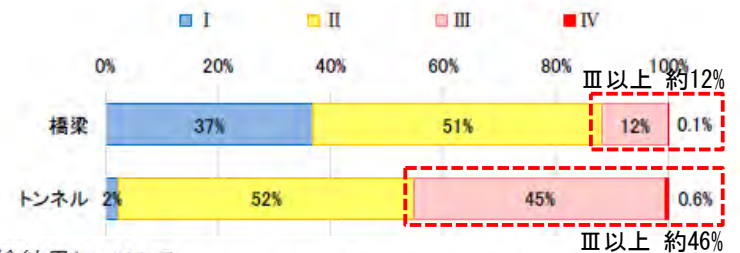
<兵庫県の橋梁点検結果 (H26・27)>



<兵庫県のトンネル点検結果 (H26・27)>



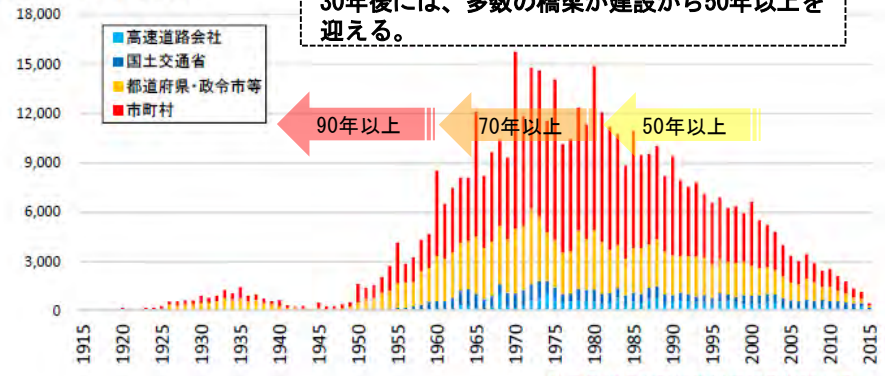
<全国の点検結果 (H26・27)>



点検結果について
橋梁、トンネル等の健全性の点検結果は、以下の4段階に区分します。

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物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	構造物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	構造物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。

○建設年度別橋梁数

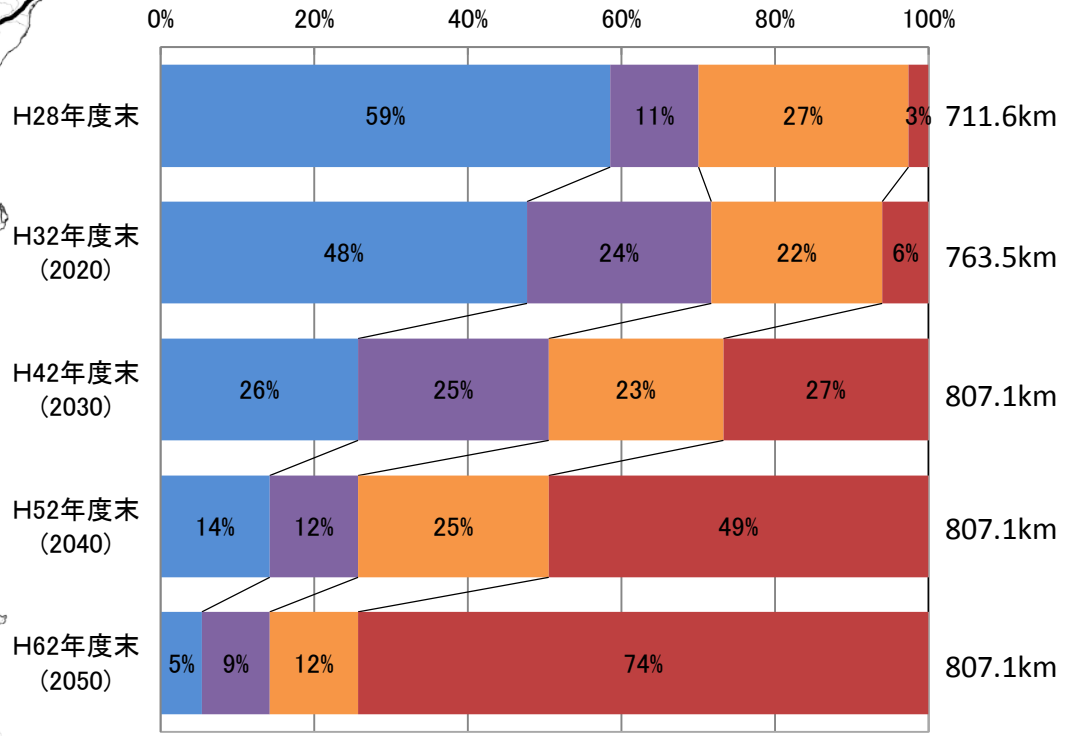
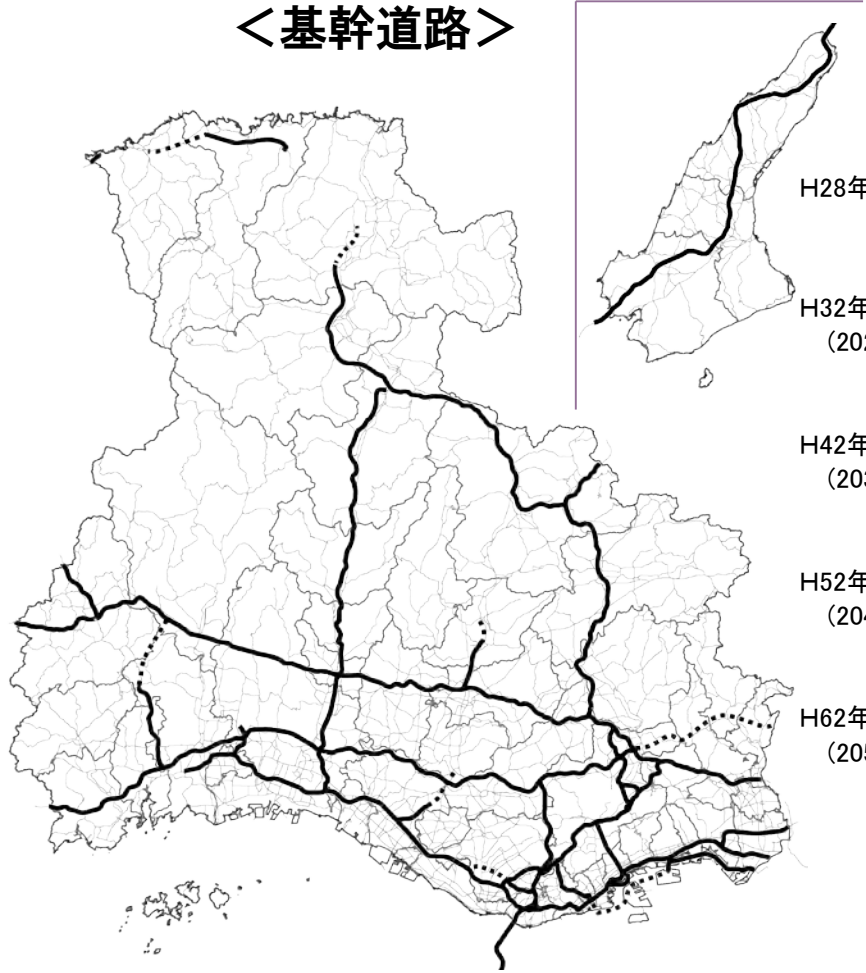


出典: 国土交通省「平成26年度道路メンテナンス年報」、「平成27年度道路メンテナンス年報」

(11) 老朽化状況(供用年数)

- ◆ 兵庫県内の基幹道路は、平成62年時点で、供用後50年以上の道路が約4分の3。
- ◆ 基幹道路の大規模更新・修繕に伴う交通規制や通行止めは、地域に及ぼす影響が大きい。

<基幹道路>



■ 供用後30年未満 ■ 供用後30~40年 ■ 供用後40~50年 ■ 供用後50年以上

(11) 老朽化状況(将来費用)

- ◆ 将来の維持管理・更新費は増加傾向。
- ◆ 維持管理費・更新費の増大により新設費用が抑制。

<維持管理費・更新費の推計>

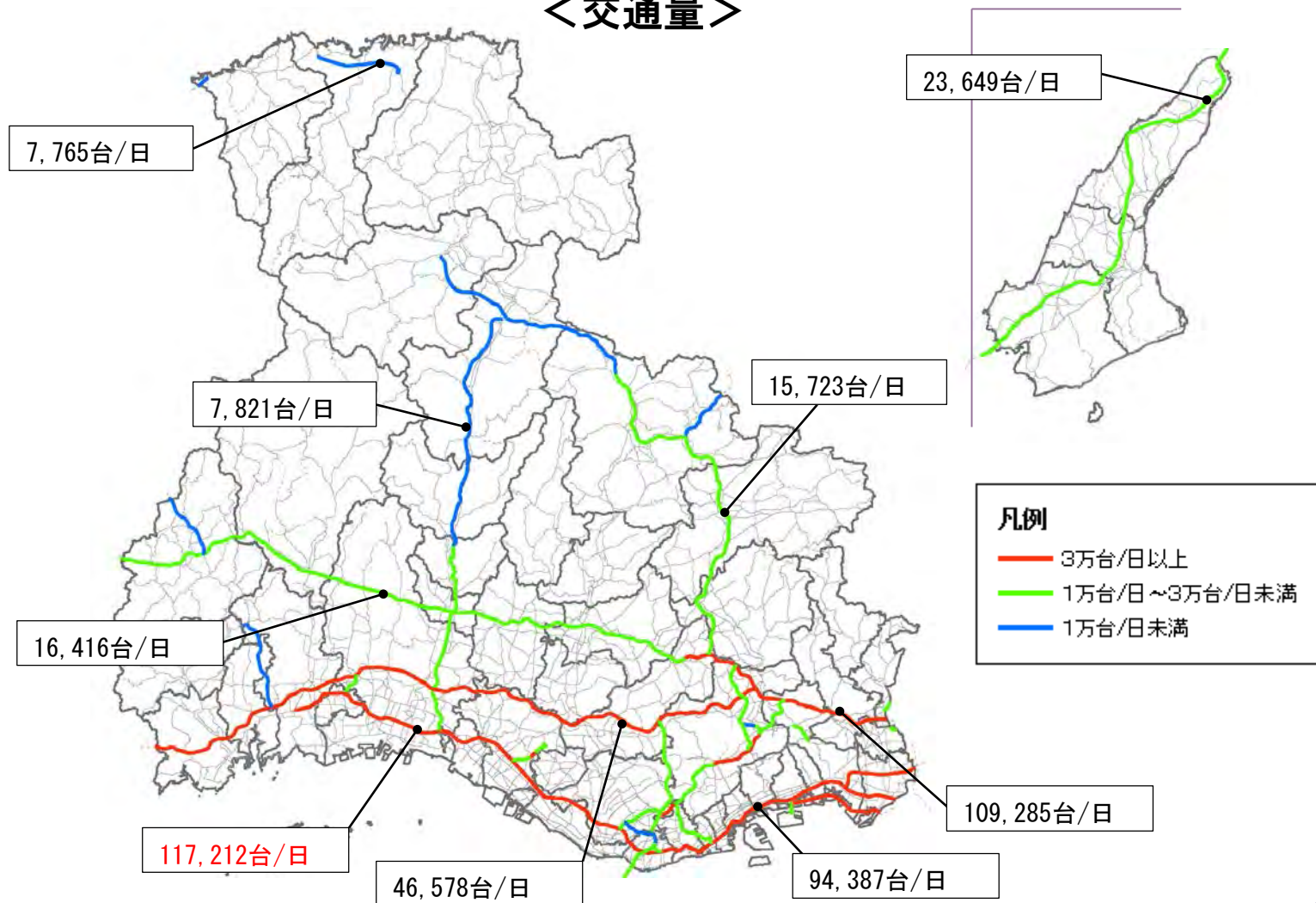


(注)推計方法について
別紙の推計を基に、社会資本の予防保全に先進的な取組みを行っている地方公共団体等にアンケート等を行い、予防保全を行うことによって変化する社会資本の耐用年数や維持管理費を想定し、先進的な地方公共団体等と同じレベルまで予防保全が導入されると仮定して推計。

(12) 交通量

- ◆ 県南部の東西方向の交通量が多く、国道2号バイパス等、多いところでは11万台/日を超える。
- ◆ 南北方向の交通は、1万台/日未満が多い。

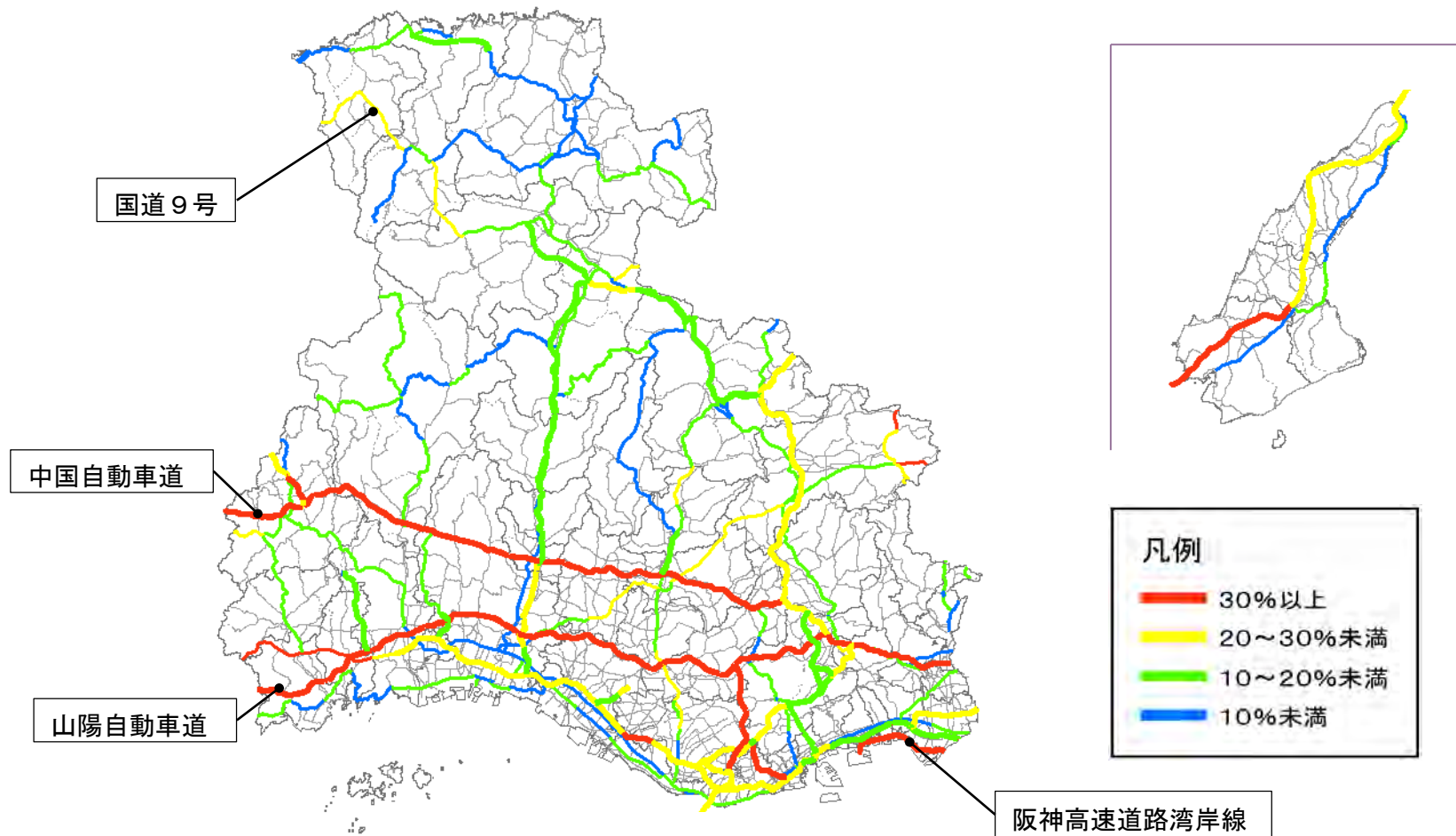
<交通量>



(13) 大型車混入率

- ◆ 山陽道や中国道など東西の基幹道路において大型車混入率が高い。
- ◆ 基幹道路整備の遅れている但馬地域では、一般道路でもある国道9号で混入率が高い箇所が存在。

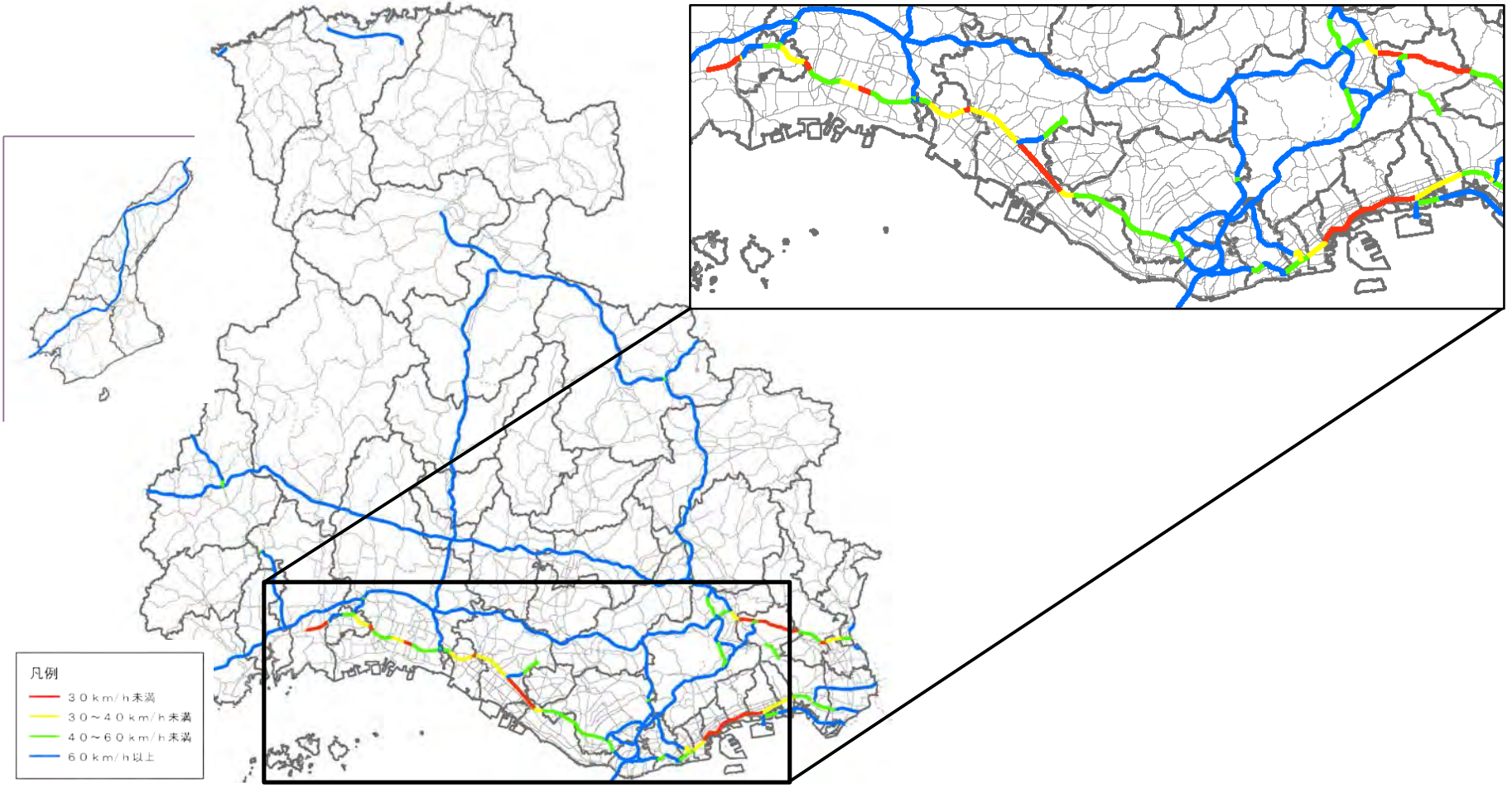
<大型車混入率>



(14) 渋滞状況(①混雑時旅行速度)

- ◆ 阪神高速神戸線や中国自動車道、国道2号バイパスの一部では、**混雑時旅行速度が30km/h未満や40km/h未満**となっている。
- ◆ それ以外の路線では、概ね60km/hが保たれている。

< 基幹道路の混雑時旅行速度 >

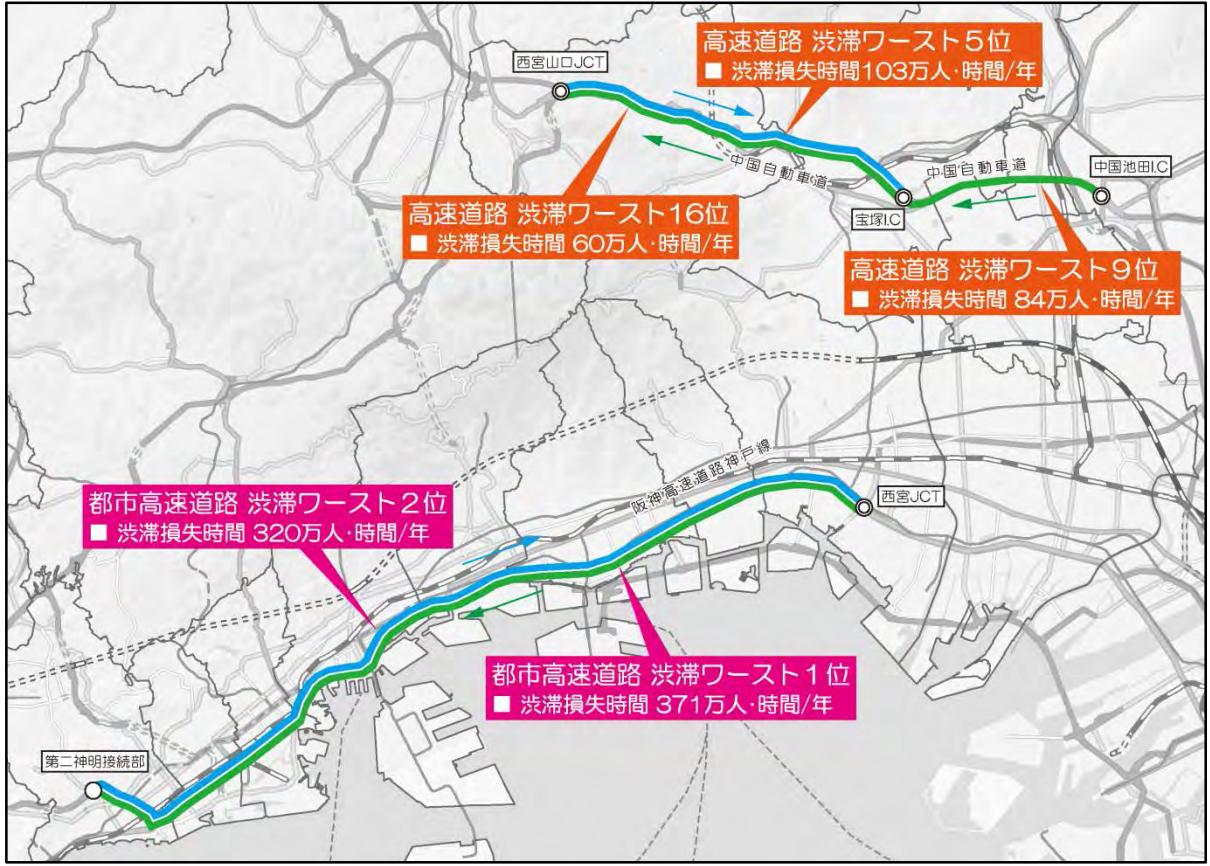


出典: 国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」(平成27年度)より作成

(14) 渋滞状況(②渋滞ワーストランキング)

- ◆ 都市高速道路の渋滞ワーストランキングの1位、2位は、阪神高速神戸線西宮JCT～第二神明接続部の上下線。
- ◆ 兵庫県に係る都市高速道路、高速道路の渋滞ワーストランキング30位までの区間の渋滞損失時間は、約5千人の労働力に相当。

＜兵庫県内の渋滞ワースト30位までの区間＞



出典:国土交通省「平成28年 年間・GW期間の渋滞ランキング(平成29年3月29日公表)」
※ 実動労時間は、1,741時間/年(2014)(平成28年版厚生労働白書)として算出

(15) まとめ

(1) 交通特性

- ・ 兵庫県関連の自動車交通は内々が9割。県外は県以東が1割と最も多い。
- ・ 近年の走行台キロは横ばいで推移。

(2) 整備状況

- ・ 基幹道路の整備は進んできたが、依然としてミッシングリンクが存在。
- ・ 県庁からの移動圏域は、基幹道路の整備により拡大。平成22年には、県内41市町全てが3時間圏域内。
- ・ 高速自動車国道のIC間距離が約12kmと近畿圏で最長であり、基幹道路の有効活用が課題。
- ・ 平成62年には、供用後の年数が50年以上となる基幹道路が74%、大規模更新・修繕に伴う通行規制等が与える社会的影響が懸念。

(3) 利用状況

- ・ 県南部の東西方向の交通量が非常に多い路線があり、ピーク時の速度が30km/h未満と低い。
- ・ 南北方向の交通量は概ね1万台/日未満で、ピーク時の速度は60km/h以上。
- ・ 大型車は、東西方向では基幹道路に集中している一方、基幹道路整備の遅れている地域では、一般道路の混入率が高い。

3. 基幹道路とは

資料 3－3 目 次

- (1) 基幹道路の定義
- (2) 基幹道路が担う役割
- (3) 地域産業の活性化事例
- (4) 交流拡大の事例
- (5) 緊急輸送の確保の事例

(1) 基幹道路の定義

○基幹道路ネットワークは
社会経済・県民生活の基盤

○基幹道路の定義

県土の骨格を形成し、広域的な連携と交流を支援する道路であり、本委員会においては、「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」を対象とする。

(2) 基幹道路が担う役割

役割 1

地域産業の活性化

～産業・物流拠点の連携を強め、国際競争力を強化～

役割 2

交流の拡大

～地域間連携や周遊性拡大により交流や観光を促進～

役割 3

緊急輸送の確保

～大規模災害時の緊急輸送や地域の救急医療を支援～

(3) 地域産業の活性化事例

- ・ 道路供用に伴い、**出荷エリアが拡大**。出荷額が1.3倍に増加。
- ・ 道路供用に伴い、製品の**安定供給が拡大**。関係者の**生産額増加**。

高原野菜が世界へ！
高速道路が鮮度を変える！



中部横断自動車道・京浜港(長野県)

サバの価格が4倍に
出荷戦略を支える西九州自動車道



西九州自動車道(長崎県)

before >>> after

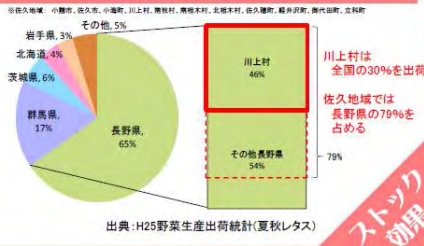


- 1 中部横断自動車道の整備により、首都圏の大消費地や流通拠点へ輸送時間短縮
- 2 短縮時間を、傷みの早いレタスの鮮度を長く保つための予冷処理に充てた結果、出荷エリアが拡大
- 3 特に川上村は「全国一の高原レタスの産地」として地域ブランドが定着。台湾、香港への海外販路も実現

レタス出荷額が増加



佐久地域のレタス生産量



ストック効果

before >>> after



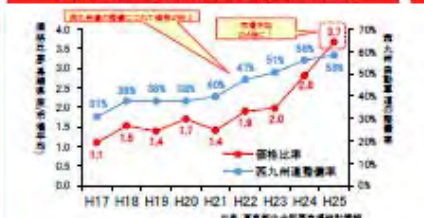
松浦漁港(長崎県松浦市の「さば」は全国3位の水揚げ)

西九州自動車道の整備につれて、新鮮なサバを安定供給。市場を選択しながら出荷できるようになり東京卸売り市場での取引価格が向上。漁業就業者の一人当たりの生産額が増加



<西日本魚市(株) ヒアリング結果>
・西九州自動車道の整備により時間短縮された分だけ、出荷時間を遅らせることができ、加工時間の確保や出荷量の増加が可能
・短縮時間で各漁港の出荷状況の把握が可能となり、市場での価格低下を防ぎ、安定した価格での取引が可能

長崎県産「さば」の東京卸売市場の平均取引価格



長崎県の漁業就業者一人当たりの生産額



ストック効果

(4) 交流拡大の事例

- ・ 道路供用に伴い、**点在する小学校間での合同事業を開始。**
- ・ 道路供用に伴い、**県境を越えた図書館相互利用が実現。**

高速道路が育てる「こどもたちの交流」 点在する5つの小学校間で合同授業を開始



山陰近畿自動車道(兵庫県)

- 小学校の統合は行わず、管轄・余部道路の高速性を活かし、5小学校間で合同授業を開始。
- 道路を活かした既設小学校の有効利用を実現。



合同授業(平成25年度より)
「学校間スーパー連携チャレンジプラン」(香美町)
道路周辺の5つの小学校が1つのグループとなり、スクールバスで集まり、
近畿図書館文化資料(4冊/年)

チャレンジプランの評価



- 小学校再編よりも**維持を望む保護者が圧倒的多数**
- ・通学の負担増
 - ・チャレンジプランへの期待
 - ・地域の活性化



県内整備率27%でこの効果。高速ネットワークの進展で対流促進がさらにパワーアップし、地域創生を後押し

高速道路が育てる「知の交流」 県境を越えた図書館の相互利用が実現



山陰近畿自動車道(兵庫県)

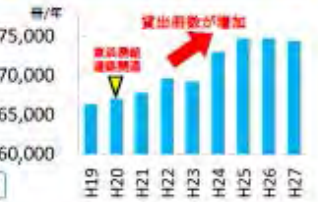
- 兵庫県新温泉町、香美町及び鳥取県岩美町の3町で図書館の相互利用協定を締結。
- 町民が借りられる蔵書数は、新温泉町で約2倍、香美町で約3倍、岩美町で約4倍と大増増。
- 道路整備により、既存施設の有効活用を実現。



日本海新聞 H27.9.16 NHKニュース神戸版(夕)でも放映

相互利用可能に
香美・新温泉・岩美の図書館
3町協定締結

地元町長の声
新温泉町 町長 日本町長



自動車専用道路の整備に伴い、隣の香美町から県境を越えて、わが町の図書館利用が増えています。

(5) 緊急輸送の確保の事例

・ 道路供用により、迂回路機能を発揮。災害時のリダンダンシーを確保。

期待されるストック効果
熊本天草幹線道路

災害に強いネットワーク リダンダンシーの確保

1 2



◆大規模災害発生状況

時期	被害地域	要因	被害額 (県内)
昭和47年7月	天草 球磨地方	豪雨による水害	約481億円
昭和51年9月	天草地方	台風による風水害	約195億円
昭和60年8月	天草 芦北地方	台風による風水害	約142億円
平成11年9月	不知火町 (宇城市)	台風による高潮	約1,086億円

資料: 熊本県地域防災計画(資料編)

▲昭和47年7月災害発生状況(天草地域)



◆天草3号橋付近での法面崩壊による通行規制
(平成27年6月11日発生)
・8時から片側通行となった13時までの約5時間にわたって全面通行止めとなり、10kmを超す渋滞が生じた。

◆災害による渋滞発生時の道路利用者の声
(養殖タイを加工場へ運ぶ途中だった水産会社従業員)
「鮮度が重要な仕事。とくに加工場についてははずなのに...」
(熊本市の病院で手術を受ける予定の主婦)
「今日に限ってなぜ...早く病院に着きたい」
《地元新聞社聞き取り結果:H27.6.12》

◆災害時の全面通行止め状況
(熊本天草幹線道路並行国道266号、324号)

路線名	地域	災害発生日	規制時間	種別
国道266号	宇城市		約 3.08時間 (全止)	路面冠水
国道266号 (国道324号)	上天草市	H24.6.24	約 0.58時間 (片交)	路面冠水
国道324号	天草市		約 2.08時間 (全止)	路面冠水
国道324号	天草市		約 6.08時間 (全止)	路面冠水
国道266号	宇城市	H27.6.11 ~ 13	約 5.58時間 (片交)	法面崩壊
国道324号	上天草市	H24.7.12	約 2.58時間 (全止)	路面冠水
国道266号 (国道324号)	上天草市	H27.6.11 ~ 12	約 4.58時間 (全止)	法面崩壊

資料: 熊本県防災情報(災害に伴う道路情報)

災害等の発生時には...
国道324号等の代替機能を発揮

▲災害発生(法面崩壊)状況
【国道266号(国道324号)】
(上天草市松島町合津)



(5) 緊急輸送の確保の事例

- ・道路供用により、ドクターカーの運用開始。地域の救急医療を支援。

⑬ 東九州自動車道の整備による救急医療への貢献

- 東九州自動車道(延岡市～宮崎市)の開通により、高速道路を活用したドクターカーの運用が開始し、人命救助に貢献。
- 高速道路ネットワークの整備により、移動時間の短縮や搬送者の負担軽減など救急医療以外の通院にも高速道路が活用されており医療活動に貢献。

ドクターカーの新規導入

- ・宮崎大学附属病院では、平成26年4月よりドクターカーの運用を開始。
- ・年間101件の出動実績のうち、**約20件で東九州道を利用**。



H27.3.16 朝日新聞(宮崎版)抜粋 (A16-H430)

(ドクターカーとは)
ドクターヘリの出動できない悪天候時や夜間に医師や看護師を乗せていち早く救急現場に派遣する車両で、患者が病院に搬送されてくるのを待たずに現場で救命処置を始めることができるため、救命率の向上や後遺症の軽減などの効果が期待される。

■H27.3.16 朝日新聞(宮崎版)

- 高鍋町で夜間、軽自動車が電柱に衝突する事故が発生し男性が意識不明となった。
- 宮崎大学附属病院からドクターカーが出動し「東九州道 宮崎西IC」で救急車と合流。(出動要請から26分後)
- 医師が車内で処置を行いながら宮崎大学付属病院へ搬送。
- 患者はショック状態で危険であったが、**従来より"26分"早く処置に入ることができ助かった。**

救急医療・通院患者の支援

<通院で東九州道を利用されるお客さまの声>

宮崎県の自宅から山口県の病院に約5時間かけて通院していました。日帰り午前予約の通院では、一般道がちょうど朝の通勤ラッシュとなるため、**東九州道(豊前～宇佐)の開通により時間短縮が見込め予約時間に間に合います。**

また、**体調不良の時など移動時間の短縮により負担がかなり軽減されるため本当にありがたいです。**

(NEXCO西日本お客様の声)



4. 兵庫県の将来計画

兵庫県の将来計画

①21世紀兵庫長期ビジョン
(平成23年12月)

②兵庫県地域創生戦略
(H28年3月)

③ひょうご社会基盤整備基本計画
(平成26年3月)

将来計画の展望年次と目的

展望年次 2060年
(平成72年)

兵庫県地域創生戦略

人口減少下にあっても、県内各地域が活力を持って自立し、県民が将来への希望を持つことができるよう地域の元気づくりに取り組み、「元気で安全安心な兵庫」の実現を図る

展望年次 2040年
(平成52年)

21世紀兵庫長期ビジョン

県民主役・地域主導のもと、21世紀初頭の兵庫県のめざすべき社会像とその実現方向を明らかにする。

ひょうご社会基盤整備基本計画

「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、県全体の社会基盤整備の基本方向を示し、真に必要な社会基盤整備を戦略的に推進する。

21世紀兵庫長期ビジョン

兵庫の将来像（12の将来像）

将来像9 災害に強い安全安心な基盤を整える

- ・ 社会基盤や地域共助のシステムの充実を通じて、災害や危機に強い安全安心を育む兵庫

将来像10 地域の交流・持続を支える基盤を整える

- ・ 多様な主体が地域経営に参画し、地域を取り巻くさまざまな基盤が有効活用されている兵庫

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

- ・ 集落や都市の潜在力が引き出された個性的な自立地域が連携・交流し、活力が満ちる兵庫

兵庫県地域創生戦略

(1) 人口規模

2060年においては、450万人の人口を目指す

(2) 経済状況

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%を目指す。

また、県民総所得（GNI）に占める海外等からの所得比率を高めていく。

兵庫県地域創生戦略

2060年の兵庫の姿

- 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
 - ・ 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高まる**
- 2 医療、防災、多様な歴史・文化の蓄積、教育力等に支えられた世界トップレベルの生活環境が確保されている安全安心の兵庫
 - ・ **世界最高水準の防災基盤と防災意識で災害を抑える**
- 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
 - ・ 二地域居住の浸透や**交流人口により農山村地域が持続**する
 - ・ 国内外を自由に往来する人と情報、もの、資金の創発・発信拠点になる
- 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展開**される兵庫
 - ・ 高成長が見込まれる海外諸国との連携で経済活力を呼び込む

ひょうご社会基盤整備基本計画

「つなぐ」～次世代につなぐ社会基盤の形成

1 広域交流や産業発展につなぐ

(1) 基幹道路ネットワークの充実強化

県内外の広域的交流・連携を支え、県土の骨格となる高規格幹線道路や地域の交流・連携などを支援する地域高規格道路などの基幹道路の整備を進め、**県内のミッシングリンクの解消を図る**

5. 政策目標(案)

(1) 政策目標(案)

■地域の課題

- ①人口減少・高齢化の進展
- ②各地域の特性に応じた産業の活性化
- ③地域資源を生かした観光振興の実現
- ④大規模災害に対する着実な対策の推進
- ⑤迅速な救急医療の確保

■基幹道路をとりまく課題

- ①瀬戸内海沿岸部で発生している著しい渋滞
- ②地域間の連携を阻害するミッシングリンクの存在
- ③老朽化する施設の大規模更新・修繕やそれに伴う通行規制等の影響
- ④厳しい財政制約下での基幹道路整備

■兵庫県の将来像

- ①21世紀兵庫長期ビジョン
- ②兵庫県地域創生戦略
- ③ひょうご社会基盤整備基本計画

■地域の意見

- ①市町からのヒアリング
- ②道路利用者からのヒアリング

■政策目標

①交流人口の拡大

②産業活性化

③観光振興

④災害への備え

⑤地域医療の充実

6. 論点(案)

(1) 論点(案)

①概ね30年後の基幹道路のあり方について

論点 1	基幹道路が担う役割 <ul style="list-style-type: none">・これまで基幹道路は、①地域産業の活性化、②交流の拡大、③緊急輸送の確保などの役割を担ってきたが、今後の基幹道路の担う役割とは？
論点 2	兵庫県の将来像を実現するための基幹道路のあり方 <ul style="list-style-type: none">・人口減少、産業活性化、観光振興、安全安心の確保など様々な課題を克服し、兵庫県の将来像を実現するための基幹道路のあり方とは？

②基幹道路の計画・整備の留意事項について

論点 3	既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策 <ul style="list-style-type: none">・「整備」の観点だけでなく、道路ネットワークの安定的な活用や道路の機能の最大限発揮といった「利用」の観点も重要。既存の基幹道路の有効活用（賢い使い方）の方策とは？
論点 4	維持修繕・更新・新設に必要な財源を確保するための方策 <ul style="list-style-type: none">・厳しい財政状況や維持修繕・更新費用の増大が予想される中、新設も含め、必要な財源を安定的に確保するための方策とは？