

を目的の一つとして計画され、当初は姫路市及び太子町を対象として昭和五十三年に都市計画決定が行われた。

第五節 人口集中と交通基盤の整備

一 激増する交通量や輸送需要への対応

本編の時代には、鉱工業生産や個人消費等の高い伸びを背景に、国内の輸送活動は活発な動きをみせていた。これを受け、昭和四十四（一九六九）年に策定された「新全国総合開発計画」や五十二年に策定された「第三次全国総合開発計画」に基づき、全国的に交通インフラの整備が進められた。

兵庫県では、高度経済成長下での年平均五万人以上の人口増加を背景に、県内の自動車保有台数も大きく増加しており、昭和四十二年の自動車保有台数を基準にすると、四十七年に二倍、五十四年には三倍を超える勢いであった。一方で、道路整備や交通管制などハード、ソフトも整備していたものの、自動車保有台数の増加には全く追いつかず、毎年多くの交通事故が発生し、「交通戦争」と言われる時代であった。昭和四十四年から四十六年頃が事故件数、死者数、負傷者数ともにピークであり、その後はハード、ソフト両面の対策により減少傾向には入ったものの、高水準で交通事故件数は推移した。道路整備の面では、昭和四十二年から五十三年の約一〇年間で高速道路から一般道路までを合わせた県内の道路延長が一六六〇キロ

メートル、率にして六％増加したが、自動車保有台数の増加はそれを上回るペースで伸びていた。主要一般国道の交通量を見ても、昭和四十年代から県内の自動車交通量は急激な増加を続け、特に瀬戸内海側は高規格道路の開通に伴って交通量が激増した。鉄道やバスなど公共交通についても、人口増やニュータウン開発などによる住宅地の郊外化に伴い、特に郊外路線の神戸電鉄や能勢電鉄は一〇年で二倍以上の輸送人員の増加となった。他の鉄道路線でも輸送人員は増加し、朝の通勤時の混雑率は毎年二〇〇％前後にもなるような「通勤地獄」と言われるすさまじい混雑であったことから、車両の増備を行ったりタイヤを過密化するなどして対応していた時代であった。

二 人口集中と道路・鉄道の整備

道路整備 我が国の道路整備については、増大する自動車交通需要に対し、昭和四十二～四十四年度「第八次」（五十三～五十七年度）と続く国の長期計画を基に大幅に整備が進められた。兵庫県でも昭和四十二年四月現在で道路延長（国道、主要地方道及び一般県道）は四一八二キロメートルにまで及んだが、そのうち改良延長は一七八三キロメートル（四二・六％）、舗装済延長は一〇三九キロメートル（二四・九％）にとどまり、県道の自動車交通不能延長（幅員・曲線半径・勾配他の道路状況により、最大積載量四トンの貨物自動車が行できない区間の延長）は三八三キロメートル（道路延長の九・二％）にも達していた。

これを踏まえ、県では、昭和五十五年を目標とした長期計画である「県勢振興計画」（四十一年八月策定）



図 52 県内 2 時間交通を実現する道路網計画 (昭和45年)
 (「ニューひょうご」を参照して作成)

としては、産業経済振興に必要な道路網の整備に重点を置き、交通量の激増に対処するため、一般国道一七一号(京都神戸線)の全線、一七五号(明石舞鶴線)の明石・西脇間、一七六号(福知山大阪線)の宝塚・大阪府県境間、一七九号(姫路倉吉線)の太子・竜野間(二次改築)を昭和四十六年度までに完了することとした。また、姫路豊岡間道路(主要地方道姫路豊岡線、後に国道三二二号、現播但連絡道路)、但馬阪神連絡道路(現国道

に基づいて、全県の調和ある発展のため、まず経済の動脈となる道路交通網の整備を第一に実施することとした。県内主要地点をどこでも二時間で結ぶことを目標にして、道路の改良や舗装を促進するとともに、維持管理を強化していくこととなった。

具体的な道路整備と



写真 82 阪神高速道路（京橋～柳原間）
開通式（神戸市提供）

一七六号等）など八大幹線道路について、特に重点的に整備を進める方針が打ち出された。一方、高速道路は、中国縦貫自動車道、山陽自動車道、近畿自動車道舞鶴線、近畿四国連絡自動車道、山陰阪神連絡自動車道、中国横断自動車道鳥取姫路線、阪神高速道路神戸市道一号线（現県道高速神戸西宮線）の整備を促進することが位置づけられ、あわせて播但連絡道路など広幅員自動車専用道路の整備を進めることとなった。

県内の道路の効率的な維持、補修をスピーディーに行う目的で、昭和四十二年六月には新たに洲本及び竜野を加え一三土木出張所に道路補修機動隊を配置した。昭和四十五年には、土木部に高速道路室が設置された。

阪神高速道路は、県道高速神戸西宮線区間の京橋―柳原間が昭和四十一年十月に開通したのを皮切りに、四十三年に生田川―京橋間及び柳原―若宮間、四十四年に若宮―月見山間及び摩耶―生田川間、四十五年二月に西宮―摩耶間、同三月に月見山―第二神明道路間が開通した。これら県道高速神戸西宮線二五・三キロメートル区間の全線開通により、東の名神高速道路と西の神明道路、第二神明道路が結ばれ、本県の臨海部の交通ネットワークの利便性が格段に向上することとなった。

昭和四十三年十月に川西―宝塚間が着工された中国道は、四十五年七月に豊中―宝塚間八・四キロメートルが完成した後、五十年十月に県内区間の全線を含めた吹田―落合間が開通した。

増大する自動車交通需要に対して著しく立ち遅れていた道路整備の現状を踏まえ、地方公共団体が出資する地方道路公社による有料道路事業によって



写真 83 播但連絡道路開通式

道路整備を拡大する目的で、地方道路公社法が昭和四十五年五月二十日に施行された。兵庫県でも、県内二時間交通の早期達成を目指し、県の予算に加え民間の資金も活用して昭和四十六年三月十六日に全国で四番目に「兵庫県道路公社」が設立された。播但連絡有料道路は、昭和四十四年に姫路―市川間の調査設計を開始した後、兵庫県道路公社が建設することとなった。昭和四十八年十一月に一期区間として姫路市砥堀―福崎北間が開通し、五十年十一月には福崎北―市川北間が開通した。

昭和四十五年三月には前述の県道高速神戸西宮線（阪神高速道路）とともに、第二神明道路二四・三キロメートル、加古川バイパス一二・五キロメートルが完成した。大阪万国博覧会開催を前に開通したほか、但馬阪神連絡道路は四十四年四月に七五・三キロメートルが完成した。一般国道一七一号、一七六号も昭和四十五年三月に全線開通した。一〇年の歳月をかけた但馬海岸道路も全線六五キロメートルが四十五年七月に完成した。姫路バイパスは昭和四十四年に事業着手し、五十年十二月に全線開通した。

明石・鳴門架橋（神戸―鳴門ルート）については、昭和三十二年から兵庫県と神戸市が調査を始め、三十四年には国も調査に乗り出した。神戸―鳴門ルートは、阪神と淡路・四国の一体となった開発を進めることが大きな目的であり、特に淡路島の島という制約からの開放や、巨大な工場群と過密化する都市を抱える阪神地域の再開発に極めて大きな効果をもたらすことが期待された。

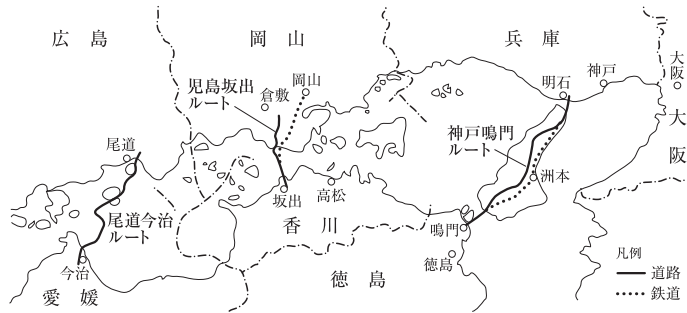


図53 本四連絡架橋3つのルート

(『本州四国連絡橋調査報告書』を参照して作成)

技術的な検討としては、建設省及び日本国有鉄道（以下、国鉄）が昭和三十六年に土木学会に対し、児島―坂出ルート、尾道―今治ルートも含めた本州四国連絡橋の技術的検討の委託を申し入れ、三十七年一月に学会内部に「本州四国連絡橋技術調査委員会」が設置された。その後、委員会では、基礎、上部構造、耐風設計、耐震設計、材料調査に関する各専門部会が延べ三三五回開催され、技術的な検討を重ねた結果、昭和四十二年五月に設計指針が答申された。これを基に、昭和四十三年二月に建設省及び運輸省から明石―鳴門ルートの工事費が発表されたが、道路単独橋で二五二億円（工期一四年）、鉄道・道路併用橋で三七二八億円（工期一五年）であった。経済調査も行われたが、明石・鳴門架橋の完成により阪神から四国の各都市への到達時間が半分以下に短縮され、架橋の時間短縮効果は約二四〇億円とされた。

児島―坂出ルート、尾道―今治ルートも名乗りを上げたことから、本四連絡架橋はどこに橋が架けられるのかをめぐって多くの議論を呼ぶことになったが、昭和四十五年に三つのルートとも架橋するという国の方針が固まった。本州四国連絡橋公団の設置法が可決され、同年七月に新しい公団が設立し、事業が動き出すこととなった。その後、神戸―鳴門ルートの調査・設計が行われ、昭和五十一年七月には淡路島と徳島県鳴門市を結ぶ大鳴門橋の建設に着工し、五

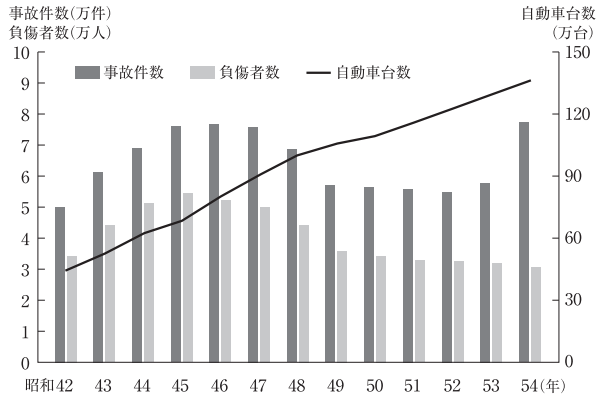


図54 自動車保有台数と交通事故件数・負傷者数の推移
 (『交通年鑑』より作成)

進めることとなり、昭和四十二年に企画部に交通安全対策室を置き、交通安全施設の整備、負傷者の救急医療体制の確立などを推進することとなった。具体的には、特に歩行者の安全を重点に、「交通安全施設等整備五カ年計画」に基づき、歩車分離、歩道の新設、高齢者や子ども利用しやすい横断歩道橋、地下横断歩道、道路照明、防護柵などの交通安全施設整備のほか、交差点改良、踏切改良、鉄道と道路の立体交差化などを急速なペースで推進していった。

十七年の完成を目指して工事が進められることとなった。昭和五十三年には、山陽自動車道(姫路―備前間)及び本四連絡道路淡路縦貫道の工事にも着手している。

モータリゼーション 着実に進められた道路整備の一方で、自動車のモータリゼーション進展の影響により交通事故が急増したことから、全国で「交通戦争」といわれる状況となっていた。兵庫県だけでなく、全国的に交通事故は増加の一途をたどった。特に事故による死傷者は増加する一方となり、国と地方自治体では交通安全に関する様々な対策を実施するための制度が要請され、昭和四十五年には「交通安全対策基本法」が制定された。

県では、生命の尊重を基本姿勢に、交通事故防止対策を総合的に

特に、昭和四十年代に入ると、大規模な立体交差事業が実施されるようになり、四十一年から国鉄東海道本線住吉―東灘貨物駅間の事業が始まった（五十一年に高架工事完了）。阪神電鉄石屋川駅―西灘駅間、芦屋市境―甲子園駅間、尼崎駅―左門殿川間、山陽電鉄大蔵谷駅―明石川間の連続立体交差事業も進められた結果、数多くの「開かずの踏切」が解消され、南北交通の円滑化に大きな役割を果たした。また、国鉄姫路駅付近延長六キロの連続立体交差事業についても、昭和五十三年に着工した。

一方、自動車の普及と道路整備によるモータリゼーションの進展は、大気汚染や騒音などの自動車公害問題も引き起こした。特に、国道二号のバイパスの役割を期待され、阪神間を東西に結ぶ大動脈として昭和三十八年に片側五車線の計一〇車線で開通した国道四三号では、交通量の増加に伴い深刻な自動車公害が発生し、沿線住民から訴訟が提起される事態となった。これを契機に、沿道環境を改善するため、国道四三号では緑地帯を設けた八車線化工事に着手するとともに、沿道住宅の防音工事に対する助成等が行われた（訴訟及びそれに伴う対応の詳細は第四章第二節参照）。この国道四三号問題を契機として、道路交通騒音の著しい幹線道路について、昭和五十五年に「幹線道路の沿道の整備に関する法律」が制定され、円滑な道路交通の確保だけでなく、遮音壁の設置や低騒音舗装による路面整備、環境レーンの設置など、良好な市街地の保全が図られることになった。

公共交通の 発展と変容

県内の鉄道は、昭和三十九年十月に開通した東海道新幹線に続いて、四十年九月に認可された。また、「県勢振興計画」では、国鉄については、通勤輸送の緩和と輸送力の増強のため、昭和五十五年



写真 85 神戸市電廃止(昭和 46 年 3 月最終運行)(神戸市提供)

ルの路線網を有し「東洋一の神戸市電」とまで言われた神戸市電

五十二年九月に工事認可され、五十七年度までの完成を目指して五十三年七月に着工した。

一方で、戦後復旧・復興され、全盛期には三五・六キロメートル

四電鉄より車両と乗務員を借りて旅客輸送を行うという鉄道事業者としては珍しい運営方式をとっていた。

国鉄福知山線宝塚―篠山口間の複線電化工事については、昭和

三年四月七日に開通した。神戸高速鉄道は、自社で車両や乗務員を保有せず、

行うことを目指して、昭和三十七年に神戸高速鉄道の建設が着手され、四十

たっていた阪神、京阪神急行、山陽、神戸の四電鉄を結び、相互直通運転を

このような中、神戸市内まで乗り入れているものの発着地点が大きく隔

飾磨―網干間の複線化を促進することとされていた。

山陽電鉄の網干―赤穂間の新設と、神戸電鉄の鈴蘭台―三木間、山陽電鉄の

上郡―佐用―智頭間)の新設を促進することが位置づけられた。一方、私鉄に

ついては、京阪神急行電鉄(現阪急電鉄)の伊丹―宝塚間、塚口―尼崎間、



写真 84 神戸高速鉄道開業式

を目標に、東海道・山陽本線の京都―西明石間の三複線化、西明石―相生間の複々線化、福知山線宝塚―福

知山間及び播但線姫路―和田山間の複線化、福知山線、播但線、山陰本線の電化の実現及び智頭線(赤穂―



写真 86 阪神電鉄甲子園線（昭和 50 年廃線）
（西宮市提供）

は、全国の他都市と同じように、自動車の普及と道路整備によるモーターゼーションの進展とともに路線の廃止が論じられるようになった。昭和四十一年五月に税関線が廃止されたのに始まり、四十三年には栄町線の一部など五路線の廃止が行われ、これにより大きく利用者が落ち込んだこともあり、四十六年三月十四日を最後に、全線が廃止された。一方、市電の代替交通機関として検討されたのが高架方式の路面電車と地下鉄、モノレールであったが、昭和四十三年六月の神戸市交通事業審議会において、地下鉄海岸線、山手線、西神線、東部線の整備を行うことが答申された。その中で、内陸部の須磨ニュータウンや西神ニュータウンから既成市街地への足を確保する目的で、ニュータウン開発と同時に先行して、西神・山手線を最初に整備することとなった。神戸市電廃止の翌四十七年十一月には、西の副都心新長田と須磨ニュータウンの中心である名谷とを結ぶ五・七キロメートル区間を着工、五年後の五十二年三月に開業し、引き続き同年十二月に新長田―新神戸間が着工された。また、翌五十三年五月には新交通システムのポートアイランド線も着工された。

阪神電鉄が運営していた路面電車である国道線二六・〇キロメートル及び甲子園線三・八キロメートルについても、モーターゼーションの進展とともに交通渋滞による定時性の確保が困難となった。沿線自治体からは廃線の要請が出されるようになり、昭和四十四年に国道線西灘―東神戸間が最初に廃止され、四十八年には甲子園線の浜甲子園―中津浜間、四十九年には国道線



写真 87 拡張された大阪国際空港

の上甲子園―西灘間が廃止され、五十年五月六日を最後に国道線及び甲子園線は全区間が廃止された。路線バスに関しては、主に過疎地域の人口減少によるバス輸送人員の減少により運行が難しくなっている路線を対象に、県民の足を確保するため、経費の一部を補助し継続運行が行われた。例えば、昭和五十一年は二五三の路線バスを対象に、国との協調補助により赤字バス路線に対する維持費と車両購入費として、事業者に対し運行確保費の補助を行っている。あわせて、昭和五十三年から五年間かけて五二六キロメートルに及ぶバス路線の完全舗装化を計画的に進めることとした。

三 騒音問題と空港行政の展開

大阪国際 空港問題

大阪国際空港は、戦後に一時期アメリカ軍に接收され、昭和三十三年に米軍から全面返還され、三十四年七月には空港整備法に基づく第一種空港に指定された。大阪国際空港は、その後、昭和三十五年四月に国際線の運航を開始し、三十九年六月にはジェット旅客機が就航したが、増加するジェット機対応のために大規模な拡張工事が行われた。拡張工事が完了した昭和四十五年二月に、大阪万国博覧会の空の玄関として、三〇〇〇メートルのB滑走路が供用開始された。

一方で、空港の活性化によって騒音問題や大気汚染問題が発生し、空港周辺の各地で住民訴訟や公害調停が起こされた。それに伴い、昭和五十年十二月から

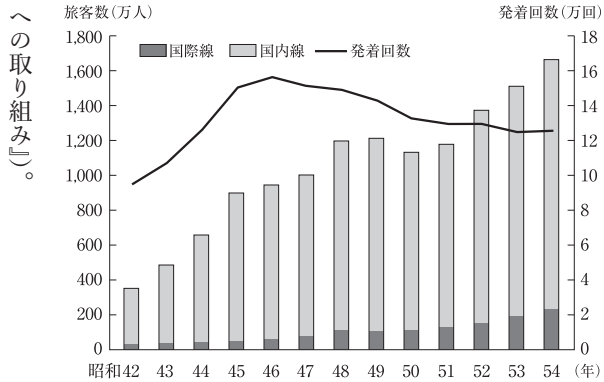


図 55 大阪国際空港の利用状況の推移
 (「平成元年大阪国際空港周辺都市対策協議会
 (10市協)総会資料」より作成)

への取り組み」。

昭和四十年四月には神戸商工会議所が淡路島北部に国際空港を建設する構想を提唱したことをきっかけに、四十一年五月には県と神戸市が淡路島北部（津名町、東浦町、北淡町にまたがる丘陵地）に関西第二空港を建設する構想を発表した。同年七月には県が淡路国際空港対策連絡協議会を設置し、神戸市や経済界とともに空港の誘致運動を行った。昭和四十二年十月には当時の運輸大臣から淡路島が適地であるとする発言があり、四十三年一月には近畿ブロック知事会議も明石架橋及び淡路新空港の建設促進を決議した。しかし、昭和四

は午後九時以降午前七時までの離着陸が原則禁止され、更に、五十二年十月からは一日の離着陸回数が三七〇回までに制限された（訴訟等及びそれに伴う対応の詳細は第四章第二節参照）。

このような中、欧州などの国際便や多数の国内空港からの増便要望が相次ぎ、これらの航空需要への対応が急務となった。

神戸沖 昭和三十七年の日本・国連合同阪神都市圏計画調査
 空港問題 団報告書（いわゆるワイズマン報告）で「伊丹空港の増

加する負担を軽減するための新空港を阪神都市圏に対して計画すべきである」と指摘された関西第二空港の必要性、更には大きな社会問題となった大阪国際空港の騒音等の問題に対処するため、近畿圏でも新空港建設の検討が始まった（『関西における「広域化」

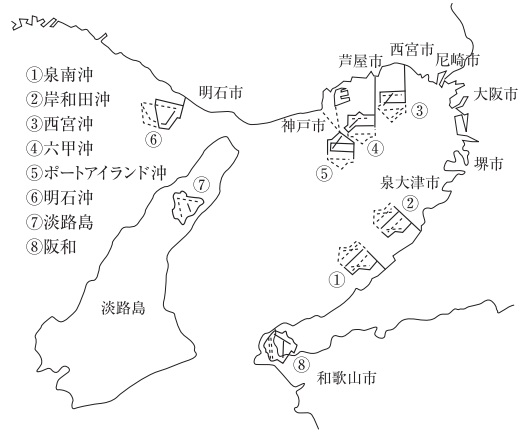


図 56 関西新空港の候補地
 (「関西国際空港計画に関する調査概要」を参照して作成)

十三年頃から淡路島住民による反対運動が活発化し、様々な反対意見も出てきた。

これらを受け、運輸省は昭和四十三年度から八カ所（泉南沖、岸和田沖、西宮沖、六甲沖、神戸沖、播磨灘、淡路島北部、阪和県境）を候補地として調査を開始し、四十四年五月には候補地として泉州沖、神戸沖、播磨灘、淡路島北部の四カ所が選定された。この中で、神戸市が建設を推進する神戸沖以外は候補地周辺の地方公共団体、市町村議会が空港の建設に反対していたことから、当初は神戸沖が関西新空港建設地の最有力候補であった。神戸市も、昭和四十六年七月には関西新空港計画神戸市試案として、ポートアイランド（第一期）沖に四〇〇〇メートル滑走

路四本と三二〇〇メートル滑走路二本を建設する計画を公表した。県も大阪国際空港の騒音問題を抱えていたことから、一貫して神戸沖空港を推進していた。

しかし、昭和四十七年三月、神戸市議会は「関西新国際空港神戸沖設置反対」を賛成多数で決議し、市民アンケート調査でも七〇%近くの市民が空港に反対した。翌年の市長選挙で神戸沖空港の建設に反対して再選された宮崎辰雄が神戸沖空港案に反対する立場となったことから、神戸沖の新空港構想はこの時点で白紙となった。神戸市議会及び宮崎市長の反対により、四つの候補地の中では関西国際空港を受け入れるところ

がなくなった中、昭和四十九年七月の航空審議会関西国際空港部会での建設地について委員による投票を行った結果、このとき第一位となった泉州沖が建設地として適当であるという答申がなされるに至った。

【「高速道路」とは】

本節では高速道路網の整備等について記述しているが、日常生活で「高速道路」と呼んでいる道路も制度面から見ると一様ではない。そこで、本文の補足説明の意味も込めて簡単に解説する。

【道路の種類】

道路法上は、道路の種類は①高速自動車国道、②一般国道、③都道府県道、④市町村道の四種類がある。高速自動車国道とは、例えば中国縦貫自動車道のような自動車の高速交通専用の道路である。

【「高速道路の範囲の変遷】

かつては、「高速道路」の法的な定義はなく、一般的に高速道路といえば高速自動車国道のことを指していた。その後、昭和六十二年の第四次全

国総合開発計画で、ほぼ同義となる「高規格幹線道路」が位置づけられた。高規格幹線道路とは、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路からなり、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路とされた。更に、平成十六年に制定された高速道路株式会社法で「高速道路とは高速自動車国道、自動車専用道路並びに自動車専用道路と同等の規格及び機能を有する道路である」旨が定義されている。

【県内の主な事例】

《高速自動車国道》

①名神高速道路・路線名（正式名称）は中央自動車道西宮線。昭和三十八年七月に我が国で最初に開通（栗東IC－尼崎IC）した高速自動車国道

である。

②中国縦貫自動車道…本文参照。なお、道路標識では中国自動車道と表示されている。

《一般国道の自動車専用道路》

①神戸淡路鳴門自動車道…道路としては一般国道二八号であり、有料の自動車専用道路。本州四国連絡道路の一つである。

②播但連絡道路…道路としては一般国道三一二号であり、有料の自動車専用道路。当初、県道として整備されたが、昭和五十四・五十五年に一般国道に指定変更された。高規格幹線道路ではなく、それを補完する地域高規格道路に指定されている。

《阪神高速道路》

①阪神高速三号神戸線…本文記載のとおり、道路としては兵庫県道・大阪府道（高速神戸西宮線、高速大阪西宮線）であり、有料の自動車専用道路として整備された都市計画道路である。阪神地区の著しい交通混雑を解消するために首都高速道路と同様に公団方式で整備された。

《その他》

①第二神明道路…道路としては一般国道二号のバイパスで、有料の自動車専用道路である。地域高規格道路に指定されている。

第六節 都市化の進展と災害

昭和三十年代後半から、我が国は高度経済成長時代に入り、大都市周辺だけではなく中小都市でも都市化