

令和 6 年 10 月 28 日
建設常任委員会資料

道 路 整 備 に つ い て

土 木 部

目 次

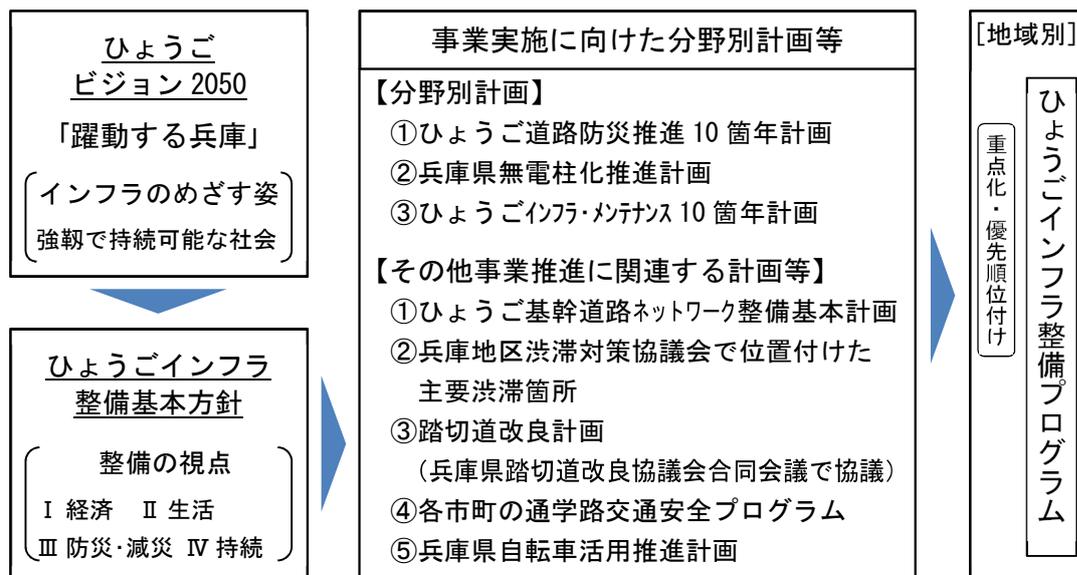
1	道路整備の進め方	3
	(1) 基本方針	3
2	道路整備の取り組み状況	4
	I 【経済】「経済」成長の実現	4
	(1) 高規格道路ネットワークの充実強化	4
	II 【生活】安全・安心で住みやすい県民「生活」の実現	14
	(1) 安全安心な暮らしの実現	14
	(2) 地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備	15
	(3) 都市の環境改善	19
	III 【防災・減災】「防災・減災」対策による自然災害に強い社会の実現	20
	(1) 切迫する大規模地震に備える地震・津波対策	20
	(2) 発災後の迅速な復旧・復興を支える緊急輸送道路等の機能強化	21
	(3) 減災のための情報発信	21
	(4) 災害復旧	22
	IV 【持続】老朽化対策や脱炭素化への取り組み等による「持続」可能な社会の実現	25
	(1) 計画的・効率的な老朽化対策	25
	(2) 官民連携（参画と協働による維持管理）	28
	(3) カーボンニュートラルの実現	30
	(4) インフラ DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進	31
参考	道路整備の現況	32
	(1) 道路整備の現況	32

1 道路整備の進め方

(1) 基本方針

1) ひょうごインフラ整備基本方針・ひょうごインフラ整備プログラム

『ひょうごビジョン2050』に描く『強靱で持続可能な社会』の礎となるインフラの構築に向け策定した「ひょうごインフラ整備基本方針」の「Ⅰ経済、Ⅱ生活、Ⅲ防災・減災、Ⅳ持続」の4つの視点を基本に、緊急かつ重要な事業を盛り込んだ「分野別計画」等や「ひょうごインフラ整備プログラム」に基づき、選択と集中の徹底を図り、計画的に道路整備を推進していく。



2) 道路整備の取組み

「ひょうごインフラ整備基本方針」に基づき、4つの視点、12の施策について、道路整備を推進していく。

<p>Ⅰ【経済】「経済」成長の実現 施策1 高規格道路ネットワークの充実強化</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう  産業支援</p>
<p>Ⅱ【生活】安全・安心で住みやすい県民「生活」の実現 施策2 安全安心な暮らしの実現 施策3 地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備 施策4 都市の環境改善</p>	<p>3 すべての人に健康と福祉を  命を守る</p>
<p>Ⅲ【防災・減災】「防災・減災」対策による自然災害に強い社会の実現 施策5 切迫する大規模地震に備える地震・津波対策 施策6 発災後の迅速な復旧・復興を支える緊急輸送道路等の機能強化 施策7 減災のための情報発信 施策8 災害復旧</p>	<p>13 気候変動に具体的な対策を  気候変動</p>
<p>Ⅳ【持続】老朽化対策や脱炭素化への取組み等による「持続」可能な社会の実現 施策9 計画的・効率的な老朽化対策 施策10 官民連携（参画と協働による維持管理） 施策11 カーボンニュートラルの実現 施策12 インフラ DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進</p>	<p>11 包み分けられるまちづくりを  まちづくり</p>

2 道路整備の取り組み状況

I 【経済】経済成長の実現

県内外の広域的な交流・連携や地域の産業発展を促進する基幹道路八連携軸など高規格道路ネットワークの整備を推進する。

また、道路ネットワークの効果を活かすため、高速道路の持続的利用・利活用の取り組みを推進する。

(1) 高規格道路ネットワークの充実強化

- 1) 高規格道路の整備推進
- 2) 高速道路の持続的利用に向けた取組
- 3) 高規格道路の利活用の推進

(1) 高規格道路ネットワークの充実強化

1) 高規格道路の整備推進

高規格道路は防災、救急医療、企業活動や観光等に欠かせない重要なインフラであり、県全体の発展基盤となる基幹道路八連携軸を構成する路線について、「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画」に基づき、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、神戸西バイパス、東播磨道、東播丹波連絡道路の事業中路線の整備推進を図るとともに、播磨臨海地域道路の早期事業化に向けて取り組み、基幹道路八連携軸の2050年までの完成を目指す。

【基幹道路八連携軸の整備状況】

(令和6年10月1日)

軸名称	延長 (km)				整備路線	
	開通済	事業中	未着手	合計		
東西軸	日本海沿岸軸	23.2 (45.7%)	19.9 (39.2%)	7.7 (15.2%)	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 (0.0%)	121.6	
	山陽内陸軸	127.8 (100.0%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	127.8	
	阪神播磨臨海軸	141.3 (63.1%)	24.1 (10.8%)	58.5 (26.1%)	223.9	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	33.7 (100.0%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	33.7	
	播磨但馬軸	96.6 (95.0%)	5.1 (5.0%)	0.0 (0.0%)	101.7	北近畿豊岡自動車道
	播磨丹波但馬軸	52.2 (68.1%)	7.5 (9.8%)	17.0 (22.2%)	76.7	東播磨道、東播丹波連絡道路
	日本海太平洋軸	180.3 (100.0%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	180.3	
合計	776.7 (84.7%)	56.6 (6.2%)	83.2 (9.1%)	916.5		

- 注) 1 基幹道路は、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
 2 各路線の延長は兵庫県内の延長である。
 3 ルートの定まっていない路線については想定延長としている。

兵庫県の道路ネットワーク



東西構成軸	構成路線
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 中国自動車道 (神戸JCT以东)
③山陽内陸軸	山陽自動車道 阪神高速11号池田線 国道29号バイパス 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
④阪神播磨臨海軸	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
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 (和田JCT以北) 播但連絡道路 東播磨道
⑦播磨丹波但馬軸	東播磨道 東播磨連絡道路 北近畿豊岡自動車道 (和田JCT以南) 舞鶴若狹自動車道 神戸淡路鳴門自動車道
⑧日本海太平洋軸	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

【兵庫県 基幹道路八連携軸】

①大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド～名谷ジャンクション L=20.9km）

六甲アイランド北～駒栄 L=14.5km [直轄事業（道路・港湾）＋阪神高速事業]

- ・調査設計、用地取得、駒栄工区開削トンネル工事、六甲アイランド地区橋梁工事を実施中。
- ・早期完成に向けた事業推進を国、阪神高速に要望。



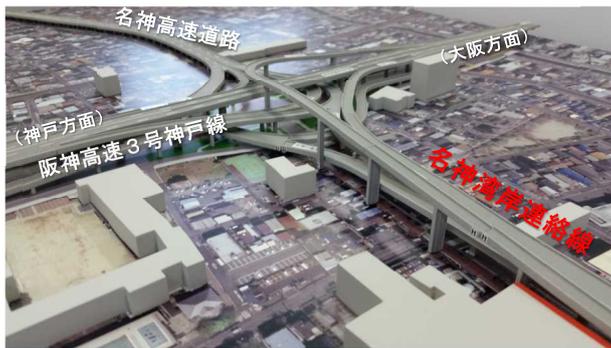
六甲アイランド地区（神戸市）



②名神湾岸連絡線（西宮市 L=2.7km）

[直轄事業＋阪神高速事業＋NEXCO 事業]

- ・令和3年度直轄事業着手。令和6年3月有料道路事業導入。海上部及び（仮称）西宮浜 JCT・IC の橋梁設計等を実施中。
- ・早期完成に向けた事業推進を国に要望。



（仮）西宮 JCT・IC 完成イメージ



③神戸西バイパス（神戸市垂水区～明石市 L=12.5km）

永井谷JCT～石ヶ谷JCT（自動車専用部 L=6.9km、一般部 L=4.4km）

[直轄事業＋NEXCO事業]

- ・用地取得、埋蔵文化財調査、橋梁工事等を実施中。
- ・早期完成に向けた事業推進、一般部の着実な整備推進による専用部との同時開通を国、NEXCOに要望。

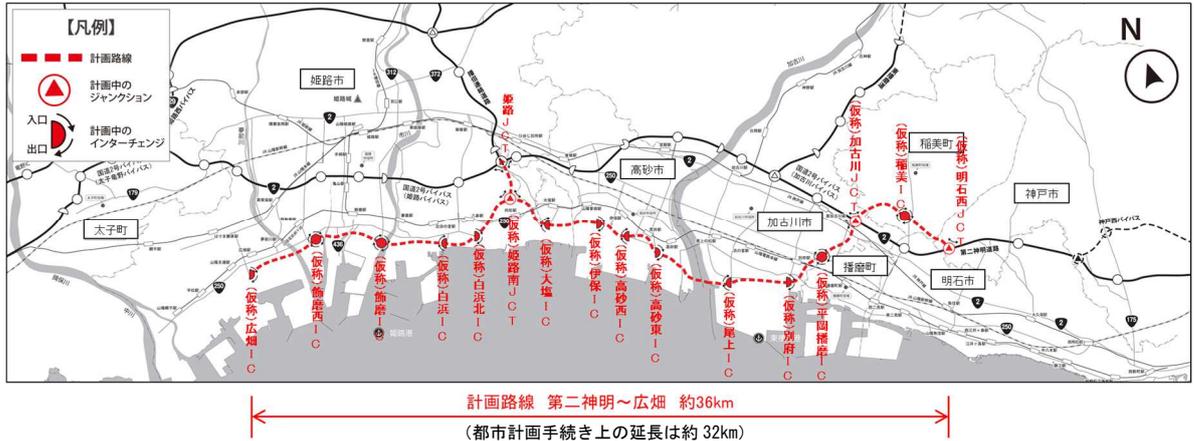


菅野高架橋（神戸市）



④播磨臨海地域道路（神戸市～太子町 L=約50km）

- ・第二神明～姫路市広畑^{*}について、令和4年11月に国からルート計画案を手交。
- ・令和5年、令和6年、市町と連携し都市計画決定に向けた住民説明会を実施。
（参考）
- ・住民説明会（本線・JCT・IC）：令和5年11月～12月（5市1町、計32回）
- ・住民説明会（アクセス道路等）：令和6年7月～9月（5市1町、計30回）
- ・早期事業化に向けた都市計画・環境影響評価手続への支援、早期完成に向けた有料道路事業導入等の検討を国に要望。※当面、都市計画・アセスを進める区間



⑤東播磨道（加古川市～小野市 L=12.1km）

北工区（八幡稲美ランプ～国道175号 L=6.9km） [県事業]

- ・八幡稲美ランプ～八幡三木ランプ間（L=2.5km）は令和5年3月に開通。
- ・八幡三木ランプ～小野ランプ間（L=4.4km）は、改良工事、橋梁上部工事を実施中。
令和7年開通を予定。



美囊川橋（三木市）



⑥北近畿豊岡自動車道（豊岡市～丹波市春日町 L=73km） [直轄事業]

a 豊岡道路 L=2.0km

- ・令和6年9月23日に供用

b 豊岡道路（Ⅱ期） L=5.1km

- ・調査設計、用地取得を実施中。
令和5年12月16日に起工式を開催し、改良工事着手。
- ・早期完成に向けた事業推進を国に要望。



豊岡道路 豊岡出石 IC 付近 (豊岡市)



⑦山陰近畿自動車道 (新温泉町～豊岡市 L=約51km) [県事業]

- a 浜坂道路Ⅱ期 (居組 IC～新温泉浜坂 IC) L=7.6km
 - ・トンネル、改良工事を実施中。
- b 竹野道路(竹野 IC～豊岡北 JCT・IC) L=4.9km
 - ・令和3年度事業着手。調査設計、用地買収、進入路工事を実施中。
- c 城崎道路(豊岡北 JCT・IC～城崎温泉 IC) L=7.4km [直轄権限代行]
 - ・令和5年度事業着手。調査設計を実施中。
 - ・早期用地買収に向けた事業推進を国に要望。
- d 佐津IC～竹野IC、城崎温泉IC～府県境
 - ・未事業化区間の早期事業化に向けた調査費の予算確保を国に要望。



浜坂道路Ⅱ期 居組 IC 付近 (新温泉町)



⑧東播丹波連絡道路 (加東市～丹波市氷上町 L=約30km) [直轄事業]

- a 西脇北バイパス (西脇市下戸田～黒田庄町 L=5.2km)
 - ・橋梁、改良工事を実施中。令和8年春の確実な開通を国に要望。
- b 西脇市黒田庄町～丹波市氷上地域 (L=約17km)
 - ・早期事業化に向けた調査推進を国に要望。



下戸田高架橋 (西脇市)



2) 高速道路の持続的利用に向けた取組

①有料の高速道路における更新・進化の着実な実施

将来にわたり安全・安心な高速道路ネットワークを維持していくため、道路整備特別措置法等改正を踏まえた更新・進化学業を着実に実施するよう国に提案している。

②利用しやすい高速道路料金の実現

必要なネットワーク整備を進めつつ、既に利用されている高速道路の機能を十分に発揮し、道路をより賢く使うため、利用しやすい高速道路料金の実現を国に提案している。

a 阪神高速道路(株)

利用度合いに応じた公平な料金体系に向けて、平成 29 年から対距離制を基本とした料金が段階的に導入されている。

令和 6 年 6 月からは、阪神高速道路の利用状況や課題等を踏まえ、道路をより賢く使うため、新たな上限料金（普通車 1,950 円）の設定や各種割引の拡充（大口割引）・導入（深夜割引・都心迂回割引）を実施している。

b 本州四国連絡高速道路(株)

平成 26 年度の全国的な料金水準の見直しの中で、神戸淡路鳴門自動車道の通行料金についても、現行の水準となった（明石海峡大橋(垂水 IC～淡路 IC):普通車(ETC 利用)2,300 円⇒910 円）。

この料金水準は、平成 26 年度から当面 10 年間の時限措置とされていたが、令和 5 年度末に、今後 10 年間(令和 16 年 3 月 31 日まで)、現行料金水準を継続することが決定された。

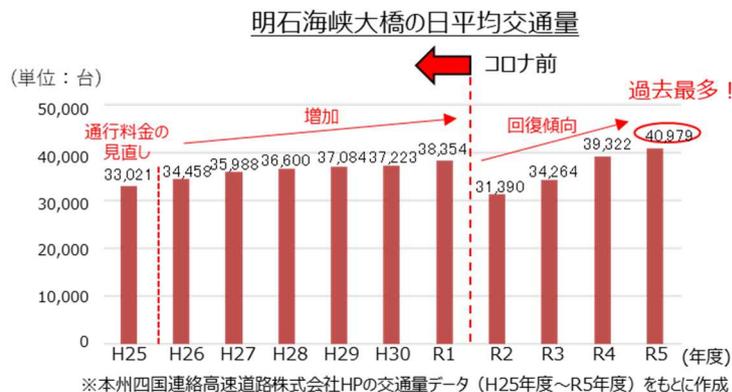
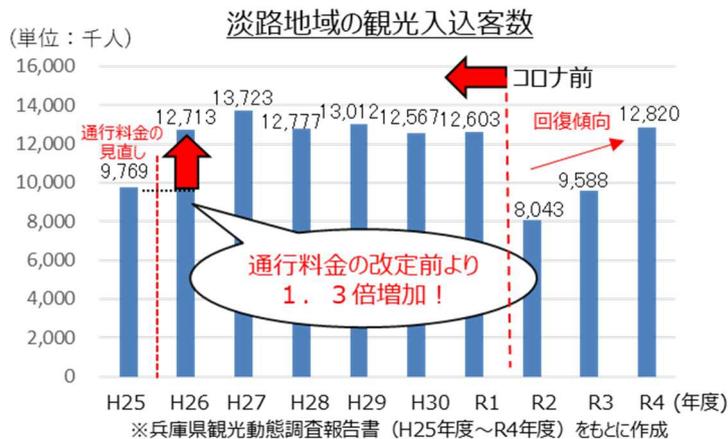
c 兵庫県道路公社

播但連絡道路では、但馬地域と播磨地域の交流促進や観光振興を図るため、休日割引（3 割引・全線利用で 4 割引(普通車(ETC 利用)1,470 円⇒880 円)) や、NEXCO 等と連携した周遊割引を実施している。

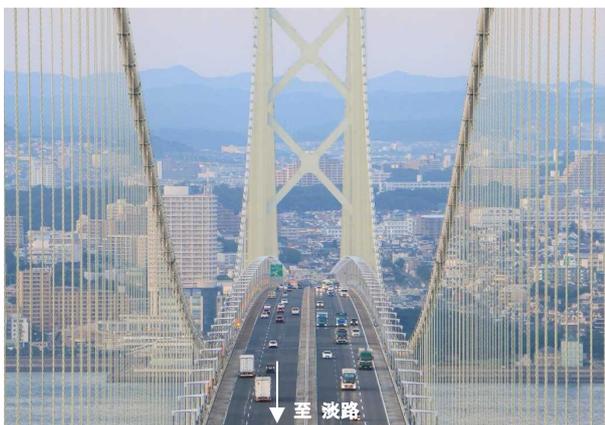
明石海峡大橋の交通量が過去最多を記録

平成26年度に全国的な料金水準の見直しにより、明石海峡大橋(垂水IC～淡路IC)の通行料金が2,300円から910円に引き下げられました。その後、交通量は徐々に増加し、コロナ禍により落ち込んだものの淡路地域の観光需要の回復とともに、交通量も回復し、開通から25年を迎えた令和5年度では、通行台数が40,979台/日を記録し、2年連続で過去最多となりました。

現行の通行料金については、令和5年度末までの時限措置とされておりましたが、令和5年度末に、国により今後10年間(令和16年3月31日まで)の継続が決定されました。県では淡路地域における観光需要の回復、更なる増加に繋げるため、本四高速の利用促進に努めていきます。



《明石海峡大橋の利用状況》



3) 高規格道路の利活用の推進

道路ネットワークの効果を最大限活用するため、スマートインターチェンジ（以下SIC）や大鳴門橋自転車道の整備を推進する。

①スマートインターチェンジ（SIC）の整備

【事業中】

- ・(仮)三木 SIC（山陽自動車道：三木市）
[市事業+NEXCO 事業]
令和2年度事業着手。
用地取得及び工事を実施中。

【開通済】

- ・夢前 SIC（中国自動車道：姫路市）
- ・淡路島中央 SIC（神戸淡路鳴門自動車道：洲本市）
- ・宝塚北 SIC（新名神高速道路：宝塚市）
- ・淡路北 SIC（神戸淡路鳴門自動車道：淡路市）



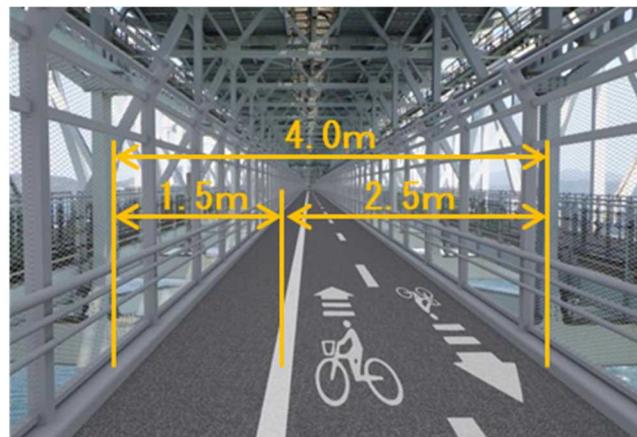
(仮) 三木 SIC 整備イメージ (三木市)

②大鳴門橋自転車道の整備

(南あわじ市～徳島県鳴門市 L=1.8kmのうち兵庫県分 L=0.9km)

[県事業(徳島県と共同)]

- ・令和6年7月22日に起工式を開催し、橋梁工事着手。令和9年度完成を目指す。



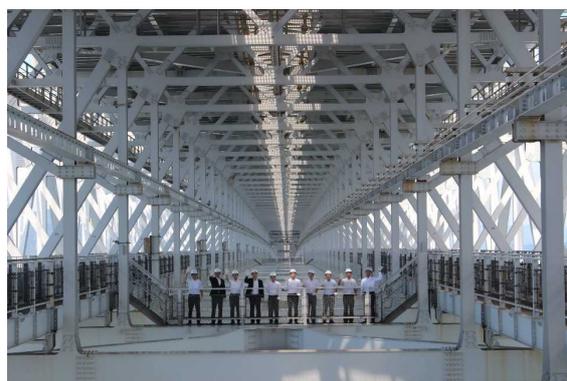
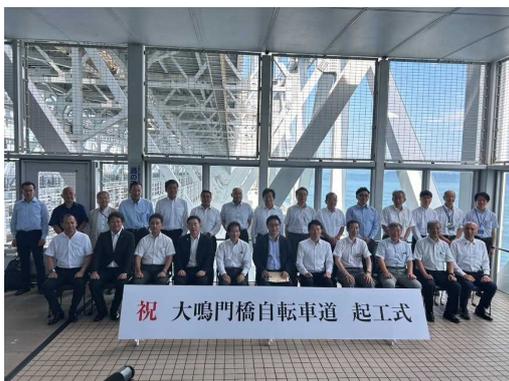
大鳴門橋自転車道の概要・整備イメージ

大鳴門橋自転車道起工式

令和6年7月22日、徳島県鳴門市の観光施設「渦の道」で起工式が行われ、兵庫県・徳島県両県知事など、およそ30人が出席し工事の開始を祝いました。

大鳴門橋自転車道は、四国側から淡路島への自転車走行のゲートウェイとなり、淡路島内を一周するサイクリングコース、「アワイチ」の更なる発展が期待されるとともに、瀬戸内海を自転車にて一周するルート「セトイチ」の一環としての位置付けも可能となります。これにより、広域的なサイクルルートの形成、広域的なサイクルツーリズムの実現が期待されます。

《起工式 記念撮影の様子》



II 【生活】安全・安心で住みやすい県民生活の実現

安全安心な暮らしの実現を目指し、歩行者や自転車の通行空間を確保する。また、高規格道路を補完する幹線道路の整備や良好な市街地の形成を図る街路網の整備、円滑な交通流を確保する渋滞対策などを推進する。

- (1) 安全安心な暮らしの実現
 - 1) 歩行者の安全・安心な通行空間の確保
 - 2) 自転車の安全で快適な通行空間の確保
- (2) 地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備
 - 1) 地域の個性ある発展を支える幹線道路網の整備
 - 2) 街路網の整備推進
 - 3) 渋滞対策の推進
 - 4) 問題踏切の解消
 - 5) 生活道路の整備推進
 - 6) 「道の駅」の整備
- (3) 都市の環境改善
 - 1) 無電柱化の推進

(1) 安全安心な暮らしの実現

1) 歩行者の安全・安心な通行空間の確保（各市町の通学路交通安全プログラム）

通学児童の安全を確保するため、学校、警察、道路管理者等が連携して各市町が策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路において歩道整備等の交通安全対策を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|------|-------------------------|---------|
| 【継続】 | ・ 県道 大沢西宮線 [甕岩町] | (西宮市) |
| | ・ 県道 下滝野市川線 [山田町] | (加西市) |
| | ・ 県道 神戸加東線 [山国] | (加東市) |
| | ・ 県道 西脇八千代市川線 [下牛尾・上瀬加] | (市川町) |
| | ・ 国道 178号 [芦屋] | (新温泉町) |
| | ・ 県道 下立杭柏原線 [上立杭] | (丹波篠山市) |



歩道整備
県道 香住村岡線（香美町）

2) 自転車の安全で快適な通行空間の確保

（兵庫県自転車活用推進計画（R6～R15））

① 自転車活用の推進

「兵庫県自転車活用推進計画」に基づき自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するとともに、計画に位置づけた「ひょうごサイクリングモデルルート」において、走行環境整備等を推進し、質の高いサイクリング環境を創出していく。

特に、淡路島を一周するモデルルート「アワイチ」については、国のナショナルサイクルルート指定を視野に入れた整備を推進する。



②自転車通行空間整備の推進

自転車の安全で快適な通行を確保するため、中高生の自転車通学の利用状況等を踏まえて、自転車通行空間整備を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|------|-------------------|------------|
| [継続] | ・ 県道 尼崎停車場線 (尼崎市) | 【自転車道】 |
| | ・ 県道 山本伊丹線 (伊丹市) | 【自転車専用通行帯】 |
| | ・ 国道 427号 (西脇市) | 【車道混在】 |



自転車道
県道 尼崎停車場線 (尼崎市)



自転車専用通行帯
県道 山本伊丹線 (伊丹市)



車道混在
国道 427号 (西脇市)



路肩拡幅
県道 本荘平岡線 (加古川市)

(2) 地域の交流・日々の暮らしを支える道路整備

1) 地域の個性ある発展を支える幹線道路網の整備

地域産業の活性化、地域間の連携強化、防災機能の強化等を図るため、幹線道路網等の整備を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- | | | |
|------|-----------------------|-----------|
| [継続] | ・ 国道 176号 [名塩道路] (直轄) | (西宮市～宝塚市) |
| | ・ 県道 三田西インター線 | (三田市) |
| | ・ 県道 川西篠山線 [屏風岩] | (猪名川町) |
| | ・ 国道 2号 [和坂拡幅] | (明石市) |
| | ・ 県道 宗佐土山線 [天満大池バイパス] | (稲美町) |
| | ・ 国道 372号 [加西バイパス] | (加西市) |
| | ・ 県道 小野藍本線 [松沢バイパス] | (加東市) |

- ・ 県道 加美八千代線 [三室バイパス] (多可町)
- ・ 県道 広畑青山線 (姫路市)
- ・ 国道 2号 [相生有年道路] (直轄) (相生市～赤穂市)
- ・ 県道 竜泉那波線 (相生市)
- ・ 国道 179号 [太子道路] (太子町～たつの市)
- ・ 国道 429号 [榎峠バイパス] (丹波市)
- ・ 国道 28号 [洲本バイパス] (直轄) (洲本市)
- ・ 県道 大谷鮎原神代線 [榎列掃守] (南あわじ市)
- [完了] ・ 国道 429号 [繁盛拡幅] (宍粟市)
- ・ 県道 養父宍粟線 [門野バイパス] (養父市)

2) 街路網の整備推進

渋滞解消による交通円滑化や歩行者・自転車の安全の確保及び都市の防災機能の向上を図るため、街路網の整備を計画的に推進する。

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・ 都市計画道路 園田西武庫線 [藻川] (尼崎市)
- ・ 都市計画道路 塚口長尾線 [昆陽南] (伊丹市)
- ・ 都市計画道路 朝霧二見線 [谷八木小前] (明石市)
- ・ 都市計画道路 西脇上戸田線 [東本町] (西脇市)
- ・ 都市計画道路 国道線 [姫路東] (姫路市)
- [完了] ・ 都市計画道路 園田西武庫線 [御園] (尼崎市)



都市計画道路
園田西武庫線御園工区
(尼崎市)

3) 渋滞対策の推進

交通渋滞の解消・緩和のため、渋滞箇所において、右折車線設置やバイパス整備等を推進する。

また、スマートフォンから得られる位置情報データを基に、人や車の移動経路等を詳細に分析し、新たな視点での渋滞対策を検討する。

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・ 都市計画道路 国道2号線 [加古川橋西詰交差点] (加古川市)
- ・ 県道 大江島太子線 [下太田交差点] (姫路市)

トピックス④

4車線化と立体交差化で渋滞解消（令和6年4月1日開通）

都市計画道路 尼崎宝塚線（宝塚市小浜交差点～安倉団地前交差点）は、交通量が20,000台／日を超える2車線の道路で、中国自動車道宝塚ICと平面交差することから、交通の流れが悪く、慢性的に渋滞が発生するなどの課題がありました。

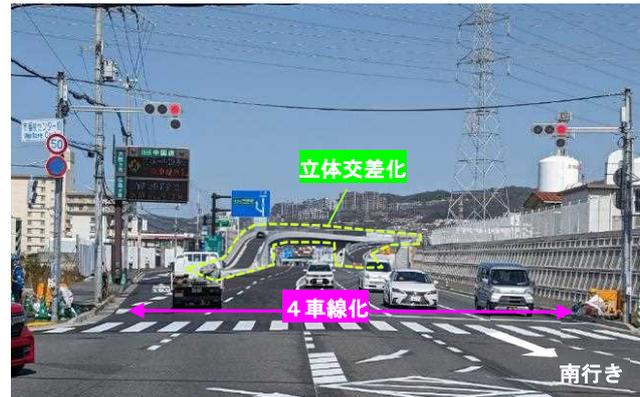
令和6年4月、4車線化と立体交差化の完成により、多くの車両が円滑に通行することができるようになり、渋滞が解消されました。

地元の皆様や利用者からも、「尼崎宝塚線沿線の病院にスムーズに行けるようになりました。」などの喜びの声が届いています。



【整備前（2車線）】

渋滞長：南行き 250m



【整備後（4車線）】

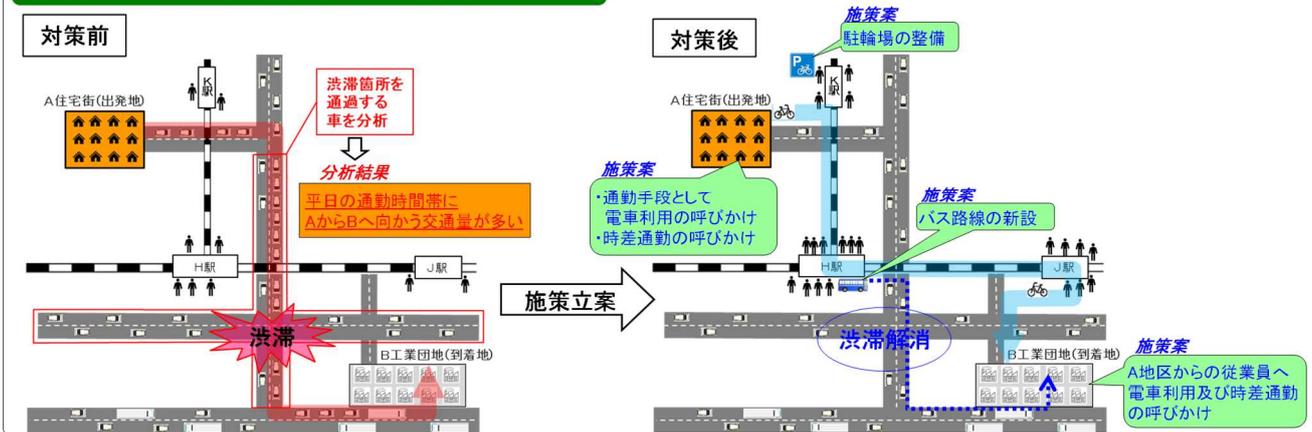
渋滞解消

トピックス⑤

ビッグデータを活用した渋滞対策

近年の情報通信技術の進展により、人の位置情報データ等を取得することが可能となっていることから、携帯電話の位置情報を活用し、渋滞対策の検討を進めている。渋滞箇所を通過する車両の移動経路等を分析し、できるだけ特定の箇所に交通が集中しないよう、移動経路の変更、移動時間の変更、交通手段の変更など適切に交通誘導を図り、交通を分散させる対策を検討していきます。

ビッグデータを活用した渋滞対策のイメージ



4) 問題踏切の解消

①連続立体交差事業の推進

開かずの踏切等による交通渋滞の解消や駅周辺のまちづくりのため、連続立体交差事業を推進する。

a JR山陽本線東加古川駅付近（加古川市）

- ・平成30年度～令和元年度に事業調査^{*1}を実施
- ・令和2年度から着工準備^{*2}に着手

b 山陽電鉄本線高砂駅～荒井駅付近（高砂市）

- ・令和2年度～令和3年度に事業調査^{*1}を実施
- ・令和4年度から着工準備^{*2}に着手

※1 事業調査：着工準備に向けた基本的な計画策定

※2 着工準備：事業着手に向けた調査・設計、都市計画決定



山陽電鉄本線高砂駅～荒井駅付近
(高砂市)

②踏切対策の推進

踏切による渋滞の解消や歩行者の安全確保を図るため、立体交差化や踏切部の歩道拡幅等を推進する。

【主な事業実施箇所】

[継続] ・県道 太子御津線 [茶ノ木踏切] (姫路市)

5) 生活道路の整備推進

生活道路の安全確保と通行支障箇所の早期解消のため、待避所設置や側溝蓋掛け等による通行空間の確保など地域の課題やニーズにきめ細かに対応する即効性の高い対策を推進する。

【主な事業実施箇所】

[継続] 側溝蓋掛け・県道 八鹿停車場線 (養父市)



側溝蓋掛け
県道 八鹿停車場線 (養父市)

6) 「道の駅」の整備

道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、活力ある地域づくりを行うための「地域の連携交流機能」を併せ持つ「道の駅」の整備を進めている。

また、国が推進する「防災道の駅」をはじめ、防災拠点機能の強化については、地域の防災力の強化にもつながるため、積極的に市町へ働きかけていく。

県内での登録数 36 駅

- ・県管理道路沿道 21 駅
(うち道路管理者との一体型^{*} 13 駅)

- ・その他の道路沿道 15 駅
(県道路公社、国土交通省、神戸市)

※道路管理者(駐車場、トイレ等)と市町(地域振興施設等)が連携し、一体的に整備する道の駅



道の駅「やぶ」(養父市)

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・道の駅「やぶ」 【一体型】 (養父市) : トイレリニューアル
- ・道の駅「うずしお」 【単独型】 (南あわじ市) : 全面リニューアル

(3) 都市の環境改善

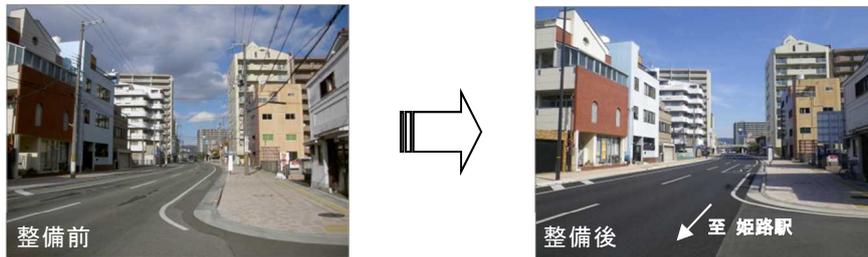
1) 無電柱化の推進 (兵庫県無電柱化推進計画 (R6~R10))

防災機能の強化、安全で安心な通行空間の確保、良好な景観形成等を目的として、「兵庫県無電柱化推進計画」に基づき、無電柱化を推進する。

【主な事業実施箇所】

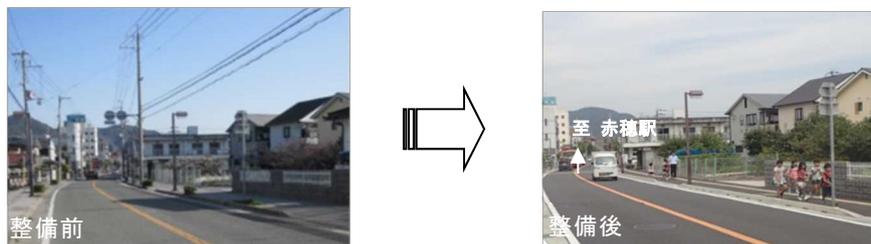
- [継続] ・県道 生瀬門戸荘線 (宝塚市)
- ・都市計画道路 尾上小野線 [安田] (加古川市)
- ・県道 豊岡竹野線 [II工区] (豊岡市)

【防災機能の強化】



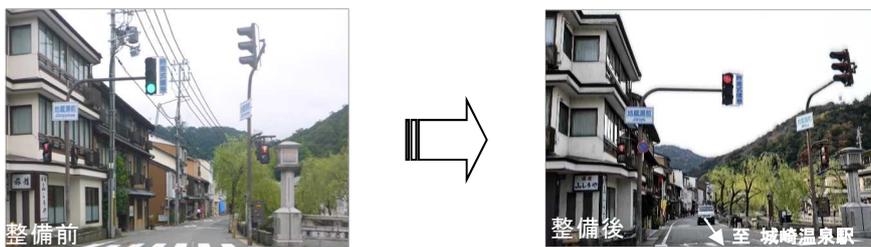
県道 姫路停車場線 (姫路市)

【安全で安心な通行空間の確保】



県道 坂越御崎加里屋線 (赤穂市)

【良好な景観形成】



県道 豊岡竹野線 [I工区] (豊岡市 城崎温泉街)

Ⅲ【防災・減災】防災・減災対策による自然災害に強い社会の実現

切迫する南海トラフ地震等に対し、災害に強く安全で信頼性の高い道路ネットワークを構築するため道路防災事業等を着実に進める。特に、災害発生後の初期段階から交通の確保が可能となるよう緊急輸送道路等の整備を集中的に推進する。

また、減災のための情報発信や災害に備えた道路啓開訓練などのソフト対策に取り組む。

(1) 切迫する大規模地震に備える地震・津波対策

1) 道路防災の推進

(2) 発災後の迅速な復旧・復興を支える緊急輸送道路等の機能強化

1) 緊急輸送道路等の機能強化

2) 高規格道路ミッシングリンク解消等による道路ネットワークの強化（再掲）

(3) 減災のための情報発信等

1) わかりやすい規制情報等の提供

2) 道路啓開訓練

(4) 災害復旧

(1) 切迫する大規模地震に備える地震・津波対策

1) 道路防災の推進（ひょうご道路防災推進10箇年計画（R6～R15））

災害に強い安全な道路ネットワークを構築するため、「ひょうご道路防災推進10箇年計画」に基づき、緊急輸送道路や被災した場合に社会的影響の大きい道路の橋梁耐震補強や法面防災対策を推進する。

①橋梁耐震対策

落橋・倒壊恐れのある橋梁のうち被災した場合に社会的影響が大きい15橋*や地震発生時に路面に段差が生じる恐れのある橋梁のうち緊急輸送道路上の124橋について、落橋防止装置や橋脚補強等の整備を進める。

※交通量1万台/日以上 of 橋梁、100m以上の長大橋、跨道橋、跨線橋、落橋した場合に孤立集落が発生する橋梁



落橋防止装置・橋脚補強
国道250号〔汐見橋〕（姫路市）

【主な事業実施箇所】

[継続] ・国道250号 [新工和橋] (相生市)
[完了(予定)] ・県道上鴨川西脇線 [鹿野大橋] (西脇市)

②法面防災対策

防災点検に基づく要対策箇所のうち緊急輸送道路や被災した場合に社会的影響が大きい道路*の342箇所について、落石防止網や落石防護柵等の整備を進める。

※交通量1万台/日以上 of 道路、被災すると孤立集落が発生する道路

【主な事業実施箇所】

[継続] ・県道 宍粟下徳久線 (宍粟市)
・国道429号 (養父市)



落石防止網
県道 宝塚唐櫃線（西宮市）

(2) 発災後の迅速な復旧・復興を支える緊急輸送道路等の機能強化

1) 緊急輸送道路等の機能強化

①緊急輸送道路等の整備

災害発生後の初期段階から交通の確保が可能となるよう緊急輸送道路等の整備・強化を推進する。

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・国道 427 号 [西脇道路(上野)] (西脇市)
- [完了] ・県道 豊岡出石インター線 (豊岡市)



県道 豊岡出石インター線
(豊岡市)

②道路防災の推進 (再掲)

2) 高規格道路ミッシングリンク解消等による道路ネットワークの強化 (再掲)

災害発生後の救急救命活動や緊急物資輸送等に必要となる強靱な道路ネットワークの確保に向け、高規格道路のミッシングリンク解消を推進する。

(3) 減災のための情報発信等

1) わかりやすい規制情報等の提供

①道路情報総合管理システム

道路規制状況や積雪・冠水状況等をホームページに掲載し、情報配信している。また、台風等による災害発生時には規制箇所一覧と合わせて位置情報を提供している。



「道路総合情報管理システム」QRコード



インターネットによる道路規制情報の提供

②道路情報板等

災害等により、広域的な迂回が必要となった場合に、県内の広範囲の道路情報板を活用し、通行規制箇所や迂回路等の情報発信を行っている。

また、冠水の恐れのある道路アンダーパス部について、車両進入による水没事故を未然に防止するため、冠水情報板 (24箇所) や空気式遮断機 (5箇所) 等を設置している。

さらに、南海トラフ巨大地震等に備え、甚大な被害が想定される淡路島の南側沿岸部に、津波警報発表等と連動した津波情報板を整備するとともに、淡路島や瀬戸内海の沿岸にある標識柱等に海拔表示シートを設置している。



道路情報板 ※文字は表示イメージ



空気式遮断機



津波情報板 ※文字は表示イメージ

③事前通行規制*

県内では193区間の事前通行規制区間を設定している。令和6年5月28日の豪雨では、54区間のうち、2区間で倒木や土砂流出が発生したが、通行車両等の事故を未然に防止した。

※地域毎の一定時間内基準累積雨量等による通行止め



土砂流出の状況

県道 多賀相生線（上郡町）

2) 道路啓開訓練

災害対策基本法の改正（平成26年11月）により、大規模災害発生時は、道路管理者自らが、通行の支障となる放置車両の移動ができるようになったため、平成27年度から毎年、合同防災訓練の一環として、県警、JAF、兵庫県レッカー組合、建設業協会、自動車整備振興会、警備業協会等と共同で道路啓開訓練を実施している。

※令和6年度は、台風10号の接近に伴い中止（9月1日）



道路啓開訓練（令和5年9月3日）

（放置車両レッカー移動）

（4）災害復旧

自然災害により被災した道路施設は1日も早い復旧に努めている。

令和5年8月台風7号等において発生した道路災害31箇所については、令和6年中の復旧完了に向け工事を進める

なお、令和6年度5月豪雨で被災した箇所の復旧工事は完了している。



県道 湯谷和田線（香美町）

令和6年能登半島地震を受けて（ひょうご災害対策検討会関連）

1 道路啓開体制の確保

東日本大震災では、震災直後から速やかに展開された“道路啓開”が、救助や救援活動等に大きく貢献しており、兵庫県においても、発生確率が高まっている南海トラフ地震等に対応した道路啓開計画を令和2年3月に阪神・淡路地域を対象に策定し、令和5年12月には啓開ルートや主要拠点を見直すなど、啓開実施体制を構成し、計画を更新しました。

令和6年元旦に発生した能登半島地震では、多くの道路が土砂崩れや地割れによる段差等で寸断され、物流の確保に必要な緊急輸送道路の整備・強化をはじめ、道路上の障害物除却の優先順位を事前に決める道路啓開体制の確保の必要性が改めて認識されました。

今後、内陸地震（山崎断層等）などにおける道路啓開計画の策定検討について、国など関係機関と調整していきます。

2 緊急輸送道路の高盛土の安全性の確保

能登半島地震により、緊急輸送道路である能越自動車道（国及び石川県管理）の高盛土区間において、複数の大規模崩壊が発生し、復旧活動に大きな影響を及ぼしました。

このため、県管理（道路公社含む）の緊急輸送道路上の高盛土（高さ10m以上）かつ集水地形箇所を対象に、必要に応じて、盛土法面点検や対策工を検討します。



（出典：石川県 HP から）

3 「道の駅」の機能強化

能登半島地震では、都道府県の圏域を越え、他県の「防災道の駅」から支援がなされるなど、広域的な支援がみられました。災害時を想定して配備されたトイレコンテナの他、コンテナ型移動ランドリー（道の駅「ようか但馬蔵」に設置）など高付加価値コンテナが活用され、話題となりました。

国では、「道の駅における高付加価値コンテナ活用ガイドライン」を策定（R6.4）しており、道の駅の防災拠点としての機能強化を呼びかけています。



被災地に派遣されたトイレコンテナの事例



コンテナ型移動ランドリーの事例

（出典：「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドライン）

国土強靱化対策が効果を発揮

県道洲本松帆線（洲本市～南あわじ市）では、平成29年台風第21号で、南あわじ市内で最大24時間降水量338mm（最大時間雨量38mm）の大雨に伴い法面が崩壊し、16時間の通行止めが発生しました。

再度災害防止の観点から「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を活用して、令和元年から令和2年にかけて同路線の法面点検において、対策が必要と判断した全ての箇所の対策を完了しました。

令和6年台風第10号では、淡路島付近で線状降水帯が発生し、南あわじ市付近では記録的短時間大雨情報が発表されました。南あわじ市内では最大24時間降水量206.5mm（最大時間雨量95mm）の大雨を観測したものの、大雨による変状等が生じることなく、交通機能を確保するなど、国土強靱化対策の効果が発揮されました。

県では、現在、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」として、道路法面の防災対策や橋梁の耐震強化、老朽化対策など、継続的に国土強靱化に取り組んでいるところです。

一方、国土強靱化基本法が令和5年6月に改正され、計画期間、必要な施策の事業規模等を定める中期計画の策定が法定化されたことにより、国土強靱化対策の継続が担保されることとなりました。

近年、頻発化・激甚化する自然災害に対し、県民の安心・安全を確保するためには、継続的に国土強靱化対策を実施することが重要です。そのためにも、「国土強靱化実施中期計画」の早期策定および対策実施に必要となる予算確保を国に要望しています。

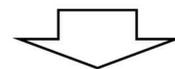
【位置図】



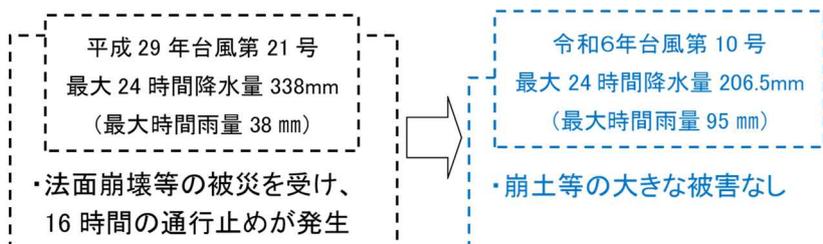
【H29 被災状況】



【対策実施状況】



【法面对策の効果】



IV【持続】老朽化対策や脱炭素化への取り組み等による持続可能な社会の実現

社会基盤施設の老朽化の割合が急増する中でも良好な施設機能を維持するため、橋梁などをはじめとした道路施設の計画的な老朽化対策、地域のニーズ等に応じた歩道橋などの撤去、道路の除草・樹木剪定、舗装修繕など適切な日常維持管理を推進する。また、カーボンニュートラルの実現に向けた道路の取組や、インフラ分野のデジタル化・スマート化を推進する。

- (1) 計画的・効率的な老朽化対策
 - 1) 老朽化対策の実施
 - 2) 施設の統廃合
 - 3) 安全安心な日常維持管理の実施
- (2) 官民連携（参画と協働による維持管理）
- (3) カーボンニュートラルの実現
 - 1) カーボンニュートラルレポートの形成支援
 - 2) 脱炭素を目指す道路の取組
- (4) インフラ DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進

(1) 計画的・効率的な老朽化対策

1) 老朽化対策の実施

①ひょうごインフラ・メンテナンス 10 箇年計画 (R6～R15))

橋梁やトンネルなど道路施設の安全性の確保はもとより、総コストの低減と予算の平準化を図り、計画的・効率的な老朽化対策を推進する。

[道路施設の老朽化対策実施箇所数]

施設名		施設数	10 箇年で 取り組む 箇所数
①橋梁		4,672 橋	465 橋
②舗装		4,100 km	950 km
③トンネル	覆工	114 箇所	15 箇所
	設備	114 箇所	50 箇所
④アンダーパス		16 箇所	5 箇所
⑤横断歩 道橋等	横断歩道橋	191 箇所	130 箇所
	組立歩道	12.8 km	5.6 km
⑥道路附属物 (道路照明灯等)		18,734 基	5,130 基
⑦道路法面施設		20,702 箇所	400 箇所
⑧大型カルバート		13 箇所	4 箇所
⑨シェッド		5 箇所	4 箇所

【主な事業実施箇所】

- [完了 (予定)]
- ・ 県道 宍粟香寺線 [荒木橋] (姫路市)
 - ・ 国道 175 号 [城山トンネル] (丹波市)

【修繕前】



【修繕後】



県道 白浜姫路停車場線 [阿保橋] (姫路市)

②定期点検に基づくメンテナンスサイクルの実施

平成26年7月に施行された「道路法施行規則の一部を改正する省令」により、橋梁やトンネル等の道路施設を対象に、適正な技能を有する者が近接目視による点検を5年に1回の頻度で行うことが義務づけられ、令和元～5年度の2巡目の点検が完了した。令和6年度からは、引き続き3巡目の点検を実施していく。また、補修が必要とされた橋梁については、計画的に修繕していく。

「点検・診断・措置・記録(メンテナンスサイクル)」を計画的に実施し、健全な道路構造物の保全に努めていく。

＜Ⅲ判定橋梁修繕の進捗状況

＜橋梁の点検結果(令和5年度末時点)＞

施設名	点検年次	点検結果				合計
		判定区分				
		I	II	III	IV	
橋梁	1巡目 (H26～H30)	1,066	3,038	462	0	4,566
	2巡目 (R1～R5)	618	3,815	198	0	4,631

(令和5年度末時点)

Ⅲ判定の割合 (%)	Ⅲ判定箇所着手率 (%)	Ⅲ判定箇所完了率 (%)
10.1%	100.0%	98.0%
4.3%	75.8%	46.5%

区分	定義	
I	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	道路橋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	道路橋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	道路橋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



橋梁点検車による点検

③播但連絡道路、遠阪トンネルの安全・安心で快適な道路環境の確保

将来にわたり安全・安心で快適な自動車専用道路としてサービスを安定的に提供するため、播但連絡道路の大規模修繕、橋梁耐震対策を計画的に実施するとともに、遠阪トンネルの老朽化対策の検討を進める。

【主な事業実施箇所】

- [継続] ・ 第8高架橋 [山陽新幹線北側工区] (姫路市)
- [完了] ・ 市川大橋 [砥堀ランプ] (姫路市)

2) 施設の統廃合

老朽化が著しく、また、通学児童の利用が無くなるなど建設当時の必要性が失われている歩道橋などの道路施設について、社会情勢の変化や地域のニーズを踏まえ、関

係者等との調整の上、撤去を検討する。

【主な事業実施箇所】

[継続] ・国道 427 号 [上野歩道橋] (西脇市)

3) 安全安心な日常維持管理の実施

①舗装修繕などの実施

道路の舗装修繕、除草などの日常的な維持管理については、限られた予算の中、修繕範囲や実施時期の工夫により、管理水準の確保に努めている。また、道路パトロールを原則 1 日 1 回実施し、緊急対応が必要な箇所の部分的な修繕等を行いながら適切な維持管理を進める。



道路パトロールによる路面補修

②冬期の交通対策

但馬地域を中心とする県北部において、冬季の降雪や路面凍結による交通障害を防止するため、消雪工、積雪センサー等の施設整備を行うとともに、除雪作業や積雪情報の提供を迅速かつ的確に行う。

また、将来の安定的な除雪体制の確保を目的に、「但馬地域除雪体制検討会」を設置し、除雪業務に関する課題とその対応について検討を進めている。

【主な事業実施箇所】

[継続] 除雪 ・国道 178 号 (新温泉町～豊岡市)

消雪工 ・国道 482 号 (豊岡市)



除雪状況

国道 178 号 [浜坂道路] (新温泉町)



消雪工

国道 178 号 (豊岡市)

③道路区画線の引き直し・通学路の除草などの実施

令和 4 年度から県民の安全安心に直結する日常維持管理の財源となる県単土木費を充実させ、目に見える形での管理水準の向上を図っている。

<道路区画線の引き直し>

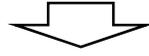
- ・正面衝突など重大な事故につながる箇所等：令和 3 年度時点で引き直しが必要と判断したセンターラインなどの区画線を 5 年間で引き直す (3, 000km)

<通学路等の年 2 回の除草>

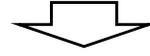
- ・通学路や交差点周辺など交通安全上重要な箇所：年 1 回から年 2 回除草に変更
- ・中央分離帯など除草作業時の危険回避や省力化を図れる箇所：張りコンクリートを実施



＜道路区画線の引き直し＞
県道 加美穴栗線（神河町）



＜通学路の除草＞
国道 312 号（朝来市）



＜中央分離帯の張りコンクリート＞
県道 川西インター線（川西市）

（2）官民連携（参画と協働による維持管理）

①ひょうごアドプト

整備後の道路の草刈り、清掃、植栽等の簡易な維持管理では、「ひょうごアドプト」の制度を活用し、地域住民等の活動団体とのパートナーシップにより推進する。

②道路愛護活動

県が管理する道路等において、地域住民等が自発的にボランティアで行う清掃等美化活動を支援する。



県道 三田後川上線（三田市）

③道路施設ネーミングライツ

新行革プラン再点検に伴うネーミングライツの取組として、平成24年度から歩道橋を対象に、平成26年度からはトンネルを対象に加えて公募している。



県道 尼崎池田線（伊丹市）

横断歩道等安全対策プロジェクト

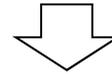
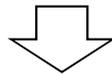
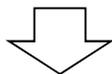
兵庫県の令和6年1月末時点における交通事故死者数が16人（対前年比+7人、全国ワースト1位）となったことを受け、これまで以上に交通事故の防止が喫緊の課題となっています。そこで、緊急対策として、県警と県が連携して、消えかかった横断歩道やセンターライン等を引き直しています。

具体的には、県内の消えかかった約1万箇所の横断歩道を県警が引き直し、これに併せ、センターライン等の約300kmを県が引き直しています。

【令和6年9月末時点の進捗状況】

	全県	神戸	阪神南	阪神北	東播磨	北播磨	中播磨	西播磨	但馬	丹波	淡路
横断歩道 予定 (箇所)	10,138	2,430	2,247	1,067	696	917	1,018	731	558	306	168
完了 (箇所)	10,138	2,430	2,247	1,067	696	917	1,018	731	558	306	168
(%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
区画線 予定 (km)	318.0	-	8	29	21	50	13	74	79	13	31
完了 (km)	275.0	-	8	29	14	50	13	54	79	13	15
(%)	86%	-	100%	100%	67%	100%	100%	73%	100%	100%	48%

【取組状況】



県道 尼崎宝塚線（宝塚市）

県道 大久保稲美加古川線（明石市）

国道 426号（豊岡市）

(3) カーボンニュートラルの実現

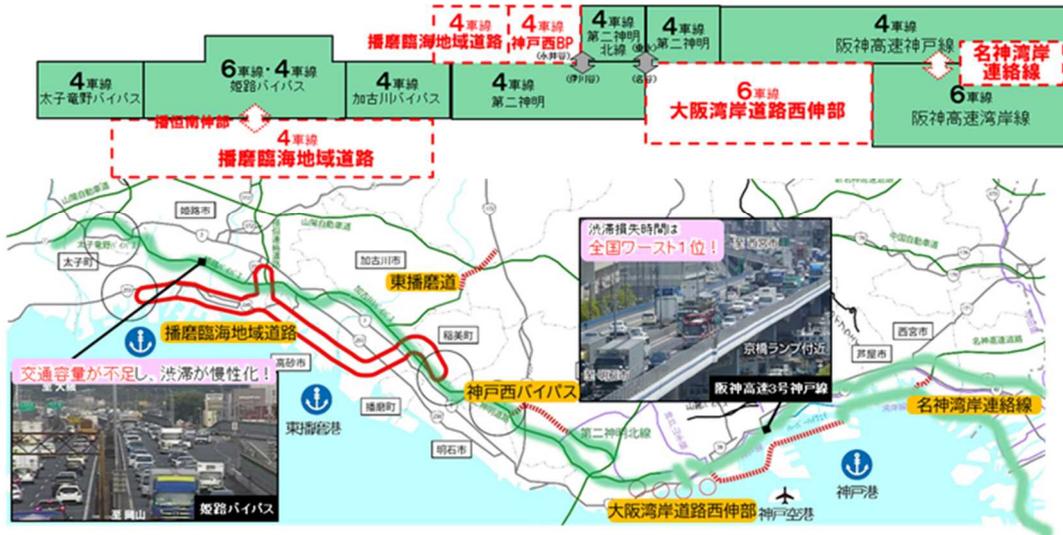
1) カーボンニュートラルポートの形成支援

①高規格道路の整備推進（再掲）

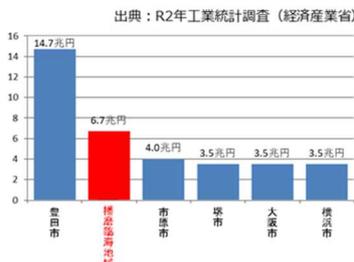
渋滞が著しい大阪湾と播磨灘臨海部において、ダブルネットワーク化に向けた高規格道路の整備により、ベイエリアの活性化やカーボンニュートラルポート形成の取組を支援する。

大阪湾ベイエリア・播磨臨海地域では、車線数の不足のため慢性的な渋滞が発生

➤ 渋滞解消や災害時のリダンダンシー確保のため、ラダー型ダブルネットワークの形成が必要



➤ 播磨臨海地域CNP（カーボンニュートラルポート）との有機的な連携を期待



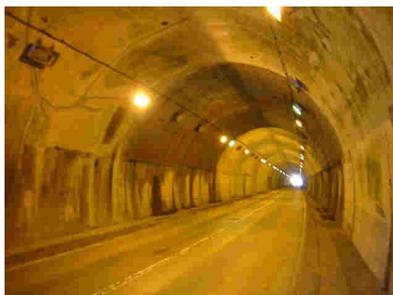
2) 脱炭素を目指す道路の取組

SDGsに関連する幅広い施策が実施される中、特に環境への取組として、エネルギー効率、自転車活用の取組、道路交通の円滑化について推進する。

①トンネル照明等のLED化

エネルギー効率向上の取組みとして、トンネル照明等のLED化を実施する。

【工事前】



【工事後】



国道 173 号 [板坂トンネル] (丹波篠山市)

②自転車活用の推進（再掲）

二酸化炭素などの温室効果ガスを排出せず、環境にやさしい移動手段である自転車について、自動車からの利用転換をすることで、温室効果ガスの削減、環境負荷の低減を図ることが期待される。

③高規格道路の整備推進（再掲）

高規格道路は一般道に比べて走行性が高いため、二酸化炭素排出量が少ないという特性がある。高規格道路ネットワークの整備を推進することで、生産性を高めるとともに、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出減少にも寄与していく。

④渋滞対策の推進（再掲）

走行性が低下している渋滞箇所を解消することで、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出減少に寄与していく。

（4）インフラ DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進

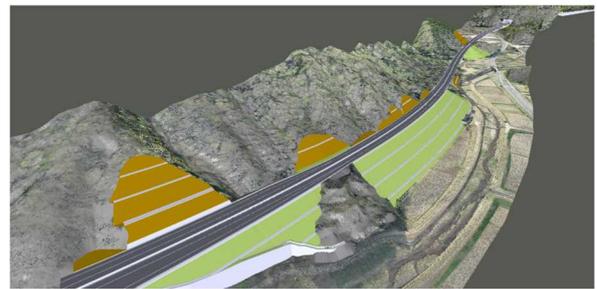
生産性向上と、インフラ建設・維持管理の効率化、デジタル社会に適応した働き方改革を進めるため、インフラ分野のDXを推進する。

①道路整備工事におけるDXの取組

BIM/CIMモデル（3次元モデル）の導入、遠隔臨場の試行、ICT活用工事の拡充等に取り組んでいる。



国道 372 号 [加西バイパス]



山陰近畿自動車道 [竹野道路]

BIM/CIM モデル（3次元モデル）を活用した事例

②橋梁など道路施設点検における新技術の導入

近接目視が必要な施設点検において、ドローンによる近接点検や、画像のAI解析によってトンネル壁面のひびわれを検知する点検など、新技術の導入による点検の効率化やコスト縮減に取り組んでいる。



ドローンによる橋梁点検



高精度の画像を取得する車両による
トンネル点検

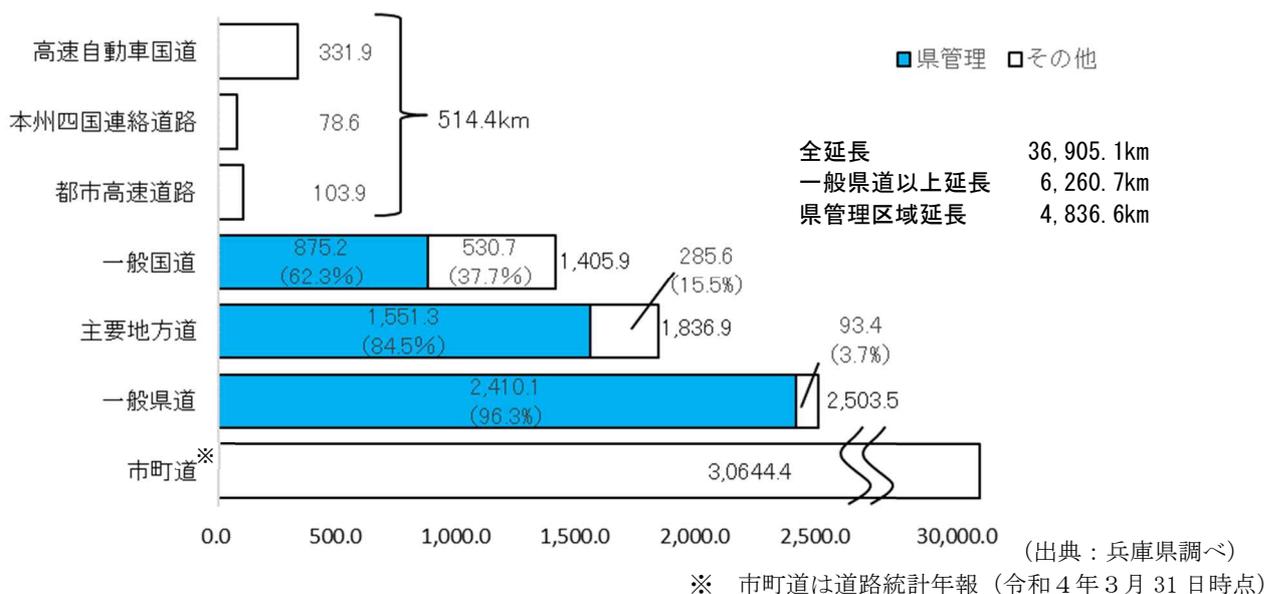
参考 道路整備の現況

(1) 道路整備の現況

1) 道路の延長

兵庫県内の全道路延長は、約36,910km。このうち一般県道以上の道路延長は約6,260kmで全体の約17%を占めている。その内訳は、高速自動車国道、本州四国連絡道路及び都市高速道路が約510km、一般国道約1,410km、主要地方道約1,840km、一般県道約2,500kmである。

このうち、兵庫県は一般国道約880km(約62%)、主要地方道約1,550km(約84%)、一般県道約2,410km(約96%)、計485路線 約4,840kmを管理している。

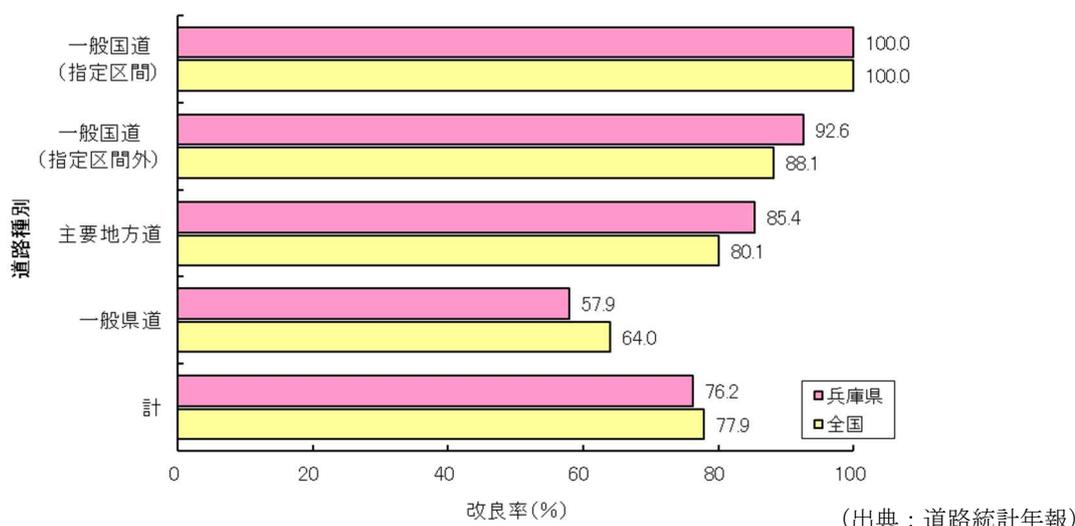


道路種別延長(令和5年4月1日時点)

2) 道路の改良率

兵庫県内の国道及び県道の改良率(2車線改良)は76.2%(全国平均77.9%)であり、基幹的な道路ほど高くなっている。

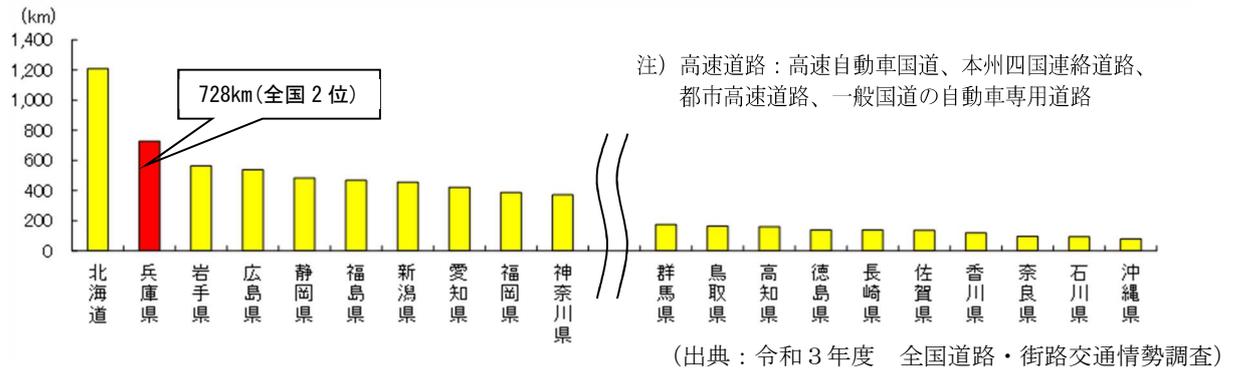
注) 改良率(2車線改良) : (車道幅員5.5m以上改良済延長/実延長) × 100
 実延長 : 総延長から重用延長、未供用延長及び渡船延長を除いた延長



道路種別改良率(2車線改良)(令和4年3月31日時点)

3) 高速道路の延長

兵庫県内の高速道路延長は728kmであり、全国2位となっている。

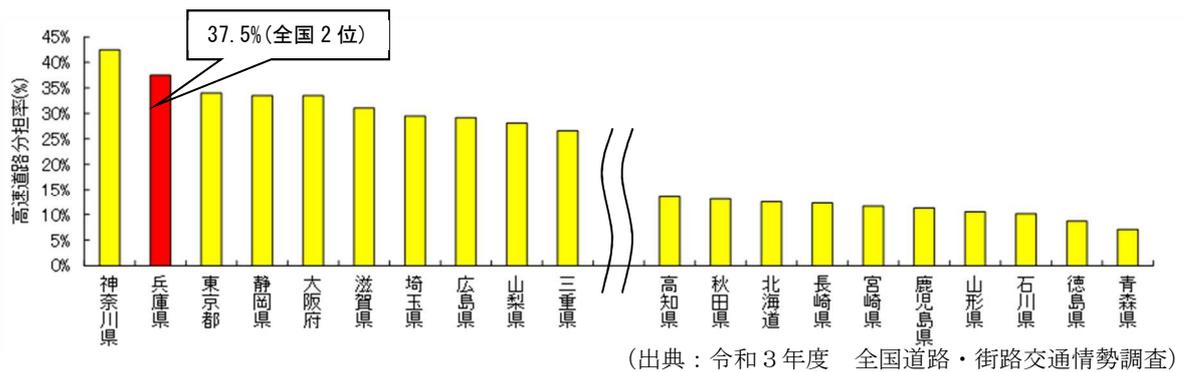


都道府県別高速道路延長 (令和3年度)

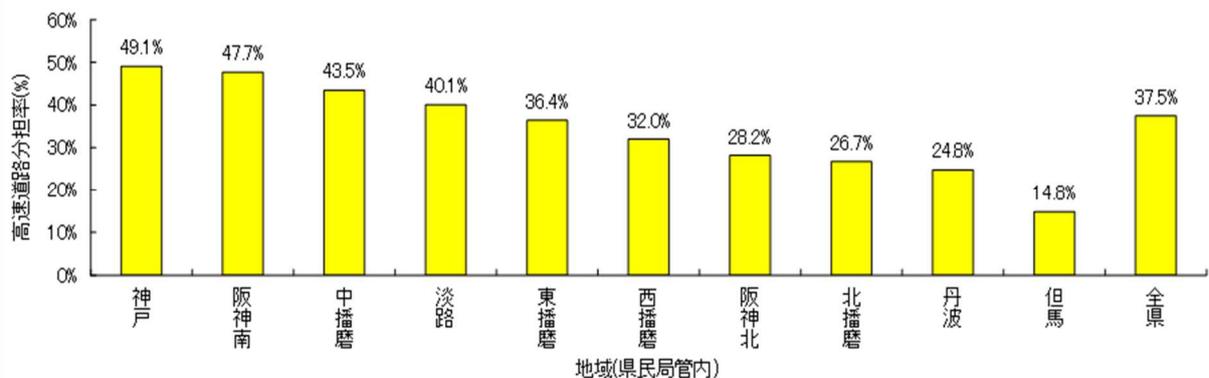
4) 高速道路の利用状況

兵庫県内の高速道路分担率は37.5%であり、全国2位となっている。県民局別に見ると、高速道路の整備が遅れているため、但馬の高速道路分担率が一番低い。

注) 高速道路分担率: 自動車の走行台キロに占める高速道路(一般国道以上の自動車専用道路)の走行台キロの割合



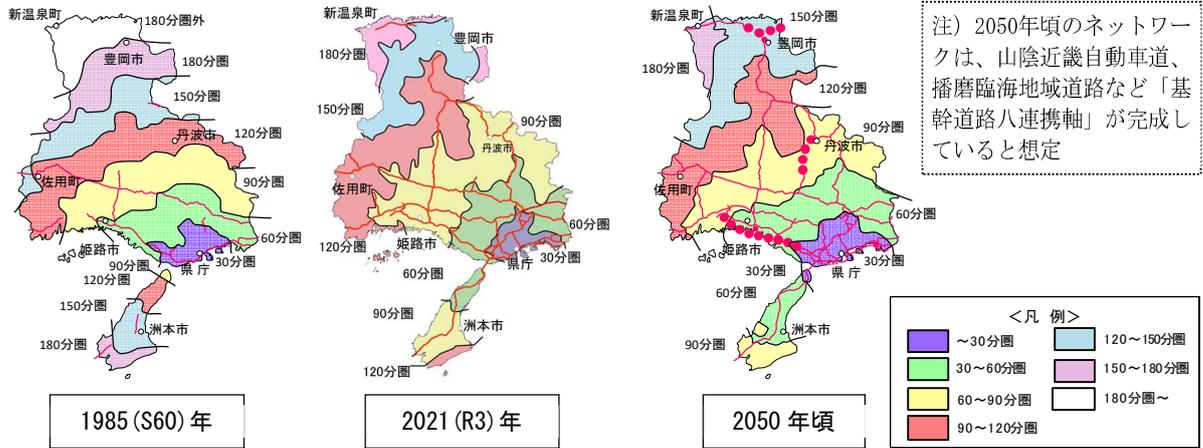
都道府県別高速道路分担率 (令和3年度)



県民局別高速道路分担率 (令和3年度)

5) 県内の移動時間の状況

自動車による県庁からの移動時間の圏域は、昭和60年に150分圏域であった洲本市などの淡路島の概ね全域が、明石海峡大橋の開通等により、90分圏域内となっている。また、3時間圏域外であった新温泉町などは、道路整備により移動時間が短縮し、令和3年時点で兵庫県全域が3時間圏域内となっている。今後、北近畿豊岡自動車道や山陰近畿自動車道の整備により、地域間の交流が促進される。



県庁からの等時間圏域図