

兵庫県

新広域道路交通ビジョン

2021年3月
兵庫県・神戸市

目 次

1	はじめに	1
2	兵庫県の将来像	2
	(1) 兵庫県の現状と課題	
	(2) 兵庫県の将来像と目指すべき姿	
3	広域的な道路交通の課題と取組	5
	(1) 広域道路ネットワークの課題と取組	
	(2) 交通・防災拠点の課題と取組	
	(3) ICT 交通マネジメントの課題と取組	
4	広域的な道路交通の基本方針	8
	(1) 広域道路ネットワークの基本方針	
	(2) 交通・防災拠点の基本方針	
	(3) ICT 交通マネジメントの基本方針	

1 はじめに

平成 30 年 3 月 30 日に成立、同 9 月 30 日に施行された「道路法等の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。

このため、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会の議を経て、重要物流道路制度を契機とした「新広域道路交通計画」を各地域において中長期的な観点から策定することとし、これに先立ち、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）を策定することとなった。

また、「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策（令和 2 年 12 月 11 日閣議決定）」において、高規格道路のミッシングリンク解消及び 4 車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等の道路ネットワークの機能強化対策が重点的に取り組むべき対策として位置づけられた。

本県においては平成 30 年 3 月に策定した「ひょうご基幹道路のあり方」を基に、兵庫県の将来像を想定しながら、地域や道路の現状と課題を整理し、将来像の実現や課題の解消に向けて取り組むべき目標を設定し、本ビジョンを策定している。

本ビジョンの計画期間は、概ね 20～30 年間とする。なお、ビジョン策定後も定期的に見直しを行う。

2 兵庫県の将来像

(1) 兵庫県の現状と課題

- ・多様な地域から形成される兵庫県が抱える様々な課題の中から、広域道路交通と関係が深い項目として、「人口減少対策」、「産業活性化」、「観光振興」、「災害への備え」、「地域医療の充実」に分類し、現状と課題を整理する。

<人口減少対策>

- ・人口は2015年時点で約553万人となっており、既に2009年の約560万人をピークに減少に転じている。高齢化率（65歳以上の人口割合）は27%（2015年）である。
- ・2050年には、人口は約423万人（2015年の76%）まで減少し、神戸市でも2012年に人口が減少に転じ、約136万人（2015年の88%）まで減少する推計である。また、3人に1人以上（40%）が高齢者になる見込みであり、但馬・丹波・淡路地域などはその傾向が顕著である
- 人口減少により、経済の中心的な担い手が不足し、労働力不足に伴う生産性の低下や、税収減による社会資本のよりきびしい管理運営などの影響が予想され、その対策が重要である。

<産業活性化>

- ・2018年度の県内GDPは約20.6兆円で、阪神淡路大震災により一時停滞したものの、震災以降は緩やかに増加している。
- ・地域別に見ると、神戸・阪神地域など増加傾向の地域がある一方、丹波・淡路地域は、約15年前（2006年度）の水準を下回っている。
- 人口減少や東京圏への転出超過に伴う労働力不足に対して、成長産業の企業誘致を促進、企業活動の効率化により安定した雇用確保を進めることが重要となる。

<観光振興>

- ・2019年度の観光入込客数は約1.4億人で、阪神淡路大震災により一時減少したものの、震災以降は増加傾向で推移している。海外からの旅行者も年々増加し、2018年度には約187万人と、都道府県別では全国11位となっている。
- ・地域別に見ると、震災前の1990年と比較し、北播磨地域など入込客数が増加傾向の地域がある一方、東播磨地域は減少傾向、阪神地域などは横ばい傾向である。
- より魅力的な都市空間を構築するとともに、地域資源を活かし、ブランド力を高めることで、新しい人の流れをつくることが重要である。

<災害への備え>

- ・兵庫県内には、約2,920km（2017年）の緊急輸送道路ネットワークが整備されている。南海トラフ地震等や集中豪雨、大雪などの大規模災害の発生に備え、緊急輸送の要となる基幹道路や、これを補完する一般道路をバランス良く整備し、より一層災害に強い道路ネットワークを形成していく必要がある。
- ・南海トラフや山崎断層等に起因する地震により、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（100年に1回の発生確率）の地域が、瀬戸内海沿岸部を中心に広がっている。
- ・日本海でも、過去から日本海中部地震（1983年）など海底活断層による地震、これに伴う津波が発生し、その再発が懸念される。

- あらゆる災害（豪雨・豪雪、土砂災害、浸水、地震、津波）を想定し、災害時でも行政、地域社会が機能するよう、強靱なインフラづくりを進めることが重要である。

<地域医療の充実>

- ・ 3次救急医療機関からの 30 分*圏内人口は約 65%、30 分圏内面積は 25%となっている。* 多量出血の場合、30 分後の死亡率が約 50%とされている。
- 3次救急医療機関への速達性の強化など迅速な救急医療の確保が重要である。

(2) 兵庫県の将来像と目指すべき姿

<兵庫県の将来像>

- ・ 21 世紀兵庫長期ビジョン(2011 年 12 月)では、県民主役・地域主導の下で、兵庫がめざすべき 4 つの社会像とその実現方向を描いており、2040 年にめざすべき兵庫の姿「創造と共生の舞台・兵庫」の実現に向け、県民が主体的に活動し、地域が自立・持続する力を高めていく姿を将来像として描くとともに、その実現に向けた協働シナリオを掲げている。

- ・ 兵庫らしい健康で充実した生涯を送れる社会を実現する
- ・ 地域と共に持続する産業を育む
- ・ 災害に強い安全安心な基盤を整える
- ・ 地域の交流・持続を支える基盤を整える
- ・ 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

- ・ 兵庫県地域創生戦略(2016 年 3 月)では、急速な少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少を抑制するとともに、東京圏に一極集中している人口及び活力を地方に分散することにより、地方が自立する構造を確立し、将来にわたって、県内の各地域で活力のある地域社会を構築していくための取組を掲げている。

- ・ 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
- ・ 医療、防災、多彩な歴史・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
- ・ 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
→ 五国ならではのオンリーワンの魅力が国内外の人々を呼び込む
- ・ 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
→ 地域産業が高い技術やブランド力で地域経済を活性化する

<交通体系の整備方針>

- ・ ひょうご 21 世紀交通ビジョン(1996 年 3 月)では、「生活の中に交通がとけ込み交通を介して交流が広がり交流を通じて地域が生きづく」ような交通の実現を基本理念に、共生型交流ネットワーク社会の構築を目指し、5 つの基本目標を掲げている。

- ・ひょうごの拠点性を高め、国内外との交流を促進する交通体系の充実
- ・生活圏の広域化に対応した交通体系の拡充
- ・地域の活動を支援する交通体系の強化
- ・人と自然に配慮した交通の確立
- ・快適で多様な交通の創出

<上位計画を基に本ビジョンが目指すべき兵庫県姿>

- ・「ひょうご 21 世紀交通ビジョン」の中で想定する 2030 年、「21 世紀兵庫長期ビジョン」の中で想定する 2040 年を経て、「兵庫県地域創生戦略」の中で想定する 2060 年の将来像を基として、本ビジョンでは次のような将来像（概ね 20～30 年後）の実現を目指す。

- 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の中で、心豊かな暮らしを実現
- 医療、防災、教育力等に支えられた世界トップレベルの生活環境を確保
- 二地域居住など県内の交流が進み、農山村地域が持続
- 国内外からの来訪者があふれる県内各地域
- 基幹産業と地域産業が県内全域で展開

3 広域的な交通の課題と取組

(1) 広域道路ネットワークの課題と取組

<交通特性>

- ・兵庫県に関連した自動車交通は、約 592 万台/日であり、そのうち 9 割が出発地・目的地の両方を県内に持つ交通である。そのうち、約 4 割の 250 万台が神戸を通過、目的地とする交通である。残り 1 割の約 77 万台/日の内訳では大阪府、京都府など東側との交通が大半を占めており、西側との交通や兵庫県を通過する交通は、それぞれ全体の 1 %、約 6 万台/日である。
- ・兵庫県内の自動車保有台数は約 1.2 台/世帯（2018 年度）であり、全国平均の 1.5 台/世帯に比べて低い。
- ・兵庫県内の自動車走行台キロ（交通量(台)と距離(km)を乗じたもの)の総和は、280 億台キロで全国的な動向と同様、近年は横ばいで推移している。
- ・兵庫県内の高速道路分担率は 36.6%（2015 年度）で全国 2 位と高い状況にある。（全国平均 22.5%）
 - 神戸を中心とする阪神地域へのアクセス、京阪神を結ぶ関西環状機能を高めることが重要となる。

<整備状況>

- ・50 年以上前の名神高速道路の開通以降、県内の基幹道路ネットワークの整備が進み、2010 年度には、県内の 41 市町全てが県庁からの 3 時間圏域となった。一方、関西都市圏及び日本海国土軸には、依然としてミッシングリンクが存在している。
- ・北近畿豊岡自動車道（暫定 2 車線）や播但連絡道路・山陰近畿自動車道の完成 2 車線区間などは中央分離帯が整備されておらず、正面衝突等の重大事故が懸念される。
- ・兵庫県の高速自動車国道のインターチェンジ（以下「IC」という。）間距離は平均で約 12km と近畿圏（平均約 9 km）では最長となっている。
- ・2050 年には、開通後の年数が 50 年以上となる基幹道路が 74%（2016 年度末で 3%）に達する。
 - 日本海国土軸、関西都市圏のミッシングリンクの解消や暫定 2 車線区間の安全性向上、スマート IC の設置による基幹道路アクセスの向上が重要となる。

<利用状況>

- ・県南部の国道 2 号バイパスや阪神高速神戸線など交通量が非常に多い東西方向の基幹道路では、ピーク時の旅行速度が 30km/h 未満になっている。
- ・北近畿豊岡自動車道や播但連絡道路など、南北の基幹道路の交通量は 3 万台/日未満で、ピーク時の旅行速度は 60km/h 以上が保たれている。
- ・但馬地域など基幹道路ネットワークの整備が遅れている地域では、国道 9 号などで大型車の一般道路への混入が見られる。
 - 臨海部での交通容量が不足する地域や、一般道路への広域交通が流入する郊外での抜本的な対策が必要である。

(2) 交通防災拠点の課題と取組

1) 交通拠点の課題と取組

<利用特性>

- ・ 阪神間を中心に、鉄道網の整備が進み、多くの鉄道利用がある。その乗降客は、最も多い三宮で、各線あわせて1日あたり約70万人となっている。
- ・ 中国、四国地方とのアクセスは、高速バス路線網が中心となっている。
- ・ 神戸空港にアクセスする公共交通が、朝のピーク時には乗車率が130%となっている。

<整備状況>

- ・ 神戸の玄関口である三宮駅周辺は、中長距離バス乗降場が集積しているが、阪神・淡路大震災以降の機能更新が進まず乗降場が6つに分散している。
- ・ また、駅からまちへの導線が幹線道路で分断されるなど、そのつながりが弱い状況である。
- ・ 2018年4月に、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港は民間事業者による一体運営が開始されたことにより、関西の航空需要に機動的に対応できるようになった。
 - 3空港間及び既存交通網とのアクセスをさらに強化することで、回復後の拡大が期待される航空需要に関西で取り込み、我が国の玄関口として関西の機能向上を図ることが重要となる。
 - 鉄道駅とも直結する集約型の公共交通ターミナルを、官民連携事業により、民間資金等も最大限活用しながら、戦略的に整備することが重要となる。これにより、多様な交通モードが選択可能な利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化等をより一層促進させていくことになる。

2) 防災拠点の課題と取組

<活動スペースの確保>

- ・ 大規模災害発生時の緊急救急の輸送には、輸送機能としての道路だけでなく、物資の集配・積み込み、道路啓開や救命救急の部隊を展開できる場所が必要である。

<防災拠点の代替となる道の駅の機能強化>

- ・ 大規模災害時などでは、物資輸送や避難等において基幹道路沿いにある道の駅やサービスエリア・パーキングエリアなどが拠点となる可能性が高いため、防災拠点として指定されていない道の駅等においても災害情報を適切に把握できる設備を設けるなど防災機能の強化が必要である。

(3) ICT交通マネジメントの課題と取組

<広域道路ネットワークを賢く使う取り組み>

- ・ 2017年6月に高速道路を賢く使う料金体系として、都心の混雑する区間（阪神高速神戸線）から郊外（阪神高速北神戸線）へ誘導する「都心迂回割引」が導入された。
- ・ 未だ時間帯によっては都心部の阪神高速神戸線に交通が集中するなど、高速道路機能が最大限に発揮されていない状況である。
- ・ また、ミッシングリンクが未だ残されていることで、ネットワークを賢く使う環境が整備されていない状況である。

<ITS スポット等の整備>

- ・ITS スポットが高速道路に整備されているが、未だ一般道での設置は限られた範囲となっている。
- ・また、ETC2.0 を活用できる普及率が低く、情報端末としての十分な機能が発揮できていない状況である。

<都心部における渋滞>

- ・神戸三宮都心部では、エリア内に点在している観光地・商業施設・駐車場を目的とする交通が集中する一方、国道 2 号や県道神戸明石線をはじめとする幹線道路が都心部を東西に横切っており、都心部に目的地を持たない「通過交通」も多く都心内に流入している状況にある。

<自動運転技術の導入>

- ・自動運転の実用化により、安全性の向上、運送効率の向上等が図られ、大幅な生産性向上に繋がると予想され、ルールの整備やシステムの実証などの課題がある。

4 広域的な道路交通の基本方針

(1) 広域道路ネットワークの基本方針

- ・兵庫県では、第3者委員会「ひょうご基幹道路あり方検討委員会」を設置し、基幹道路について幅広い議論・検討を経て、2018年3月に「ひょうご基幹道路のあり方」としてとりまとめている。「ひょうご基幹道路のあり方」で示された、基幹道路の目指すべき姿を広域道路ネットワーク形成の基本とする。
- ・神戸市を中心とした阪神地域では、成長分野である知的産業の臨海部への集積、国際戦略港湾である神戸港、空の玄関口である大阪国際空港、神戸空港、多様な鉄道による陸の旅客輸送の交通基盤を相互に連携する道路網を充実させ、関西経済をけん引するネットワークとして、「海・空・陸の総合交通ネットワーク」の形成を目指している。

1) 「ひょうご基幹道路のあり方」で示す基幹道路の目指すべき姿

- ・㉑神戸からの放射状路線と神戸・阪神地域の環状路線の形成
- ・㉒神戸・阪神地域～播磨地域間のダブルネットワークの確保
- ・㉓神戸・阪神地域～但馬地域のネットワークの確保
- ・㉔日本海沿岸部の東西ネットワークの確保
- ・㉕丹波地域と瀬戸内海沿岸部の基幹道路によるダブルネットワークの確保
- ・㉖空港・港湾との連絡強化に繋がるネットワークの拡充
- ・㉗災害時におけるリダンダンシーや医療施設への速達性確保に必要なネットワークの確保
- ・㉘スマート IC 等の設置による基幹道路ネットワークの機能強化
- ・㉙4車線化による走行性・安全性の向上

2) 阪神間の海・空・陸の総合交通ネットワーク

- ・国際戦略港湾である神戸港、空の玄関口である大阪国際空港、神戸空港、東西に4つの新幹線駅を有する多様な鉄道による陸の旅客輸送の交通基盤について、これらの相互に連携する道路ネットワークを充実させることで、兵庫の強みである海・空・陸の総合的な交通ネットワークに磨きをかける。
- ・特に、基幹道路が途切れ、一般道を介してアクセスが強いられる、大阪国際空港・神戸空港間の連絡、兵庫内陸部や日本海側からの神戸港へのアクセスをつなぐことで、空港、港湾機能の更なる活性化を図る。

(2) 交通・防災拠点の基本方針

1) 人・モノが集まる港湾機能

- ・大阪湾から瀬戸内海にかけての臨海部は、神戸港や姫路港を中心に、工業、流通などの産業を牽引してきた。港湾をとりまく環境が様変わりしている中、港湾が我が国の経済を牽引するものとして、神戸港は「国際戦略港湾」に、姫路港は「国際拠点港湾」に指定された。
- ・神戸港を中心とする港を、大型コンテナ船に対応した岸壁の再整備や、西日本のハブ港としてコンテナ貨物集積に資する物流アクセス機能の強化を進める。また、西日本のクルーズ拠点、アジアをはじめとした航路への大型客船により海外からの来訪者に対応したターミナルの再編整備を進める。
- ・神戸港を中心としたウォーターフロントエリアにおいて、帆船や運河等の歴史的資源を交流空間として楽しめるよう、人が集い交流する親水空間の構築を進める。
- ・姫路港は、古くから瀬戸内海航路の要衝であり播磨の海の玄関口の工業港として発

展し、周辺には我が国有数の製造業が集積しているため、背後圏の産業を支える物流拠点として港湾機能強化を図る。

2) 関西・日本の入口としての空港機能

- ・2018年4月に開始された関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港の3空港一体運営により、航空需要の拡大に対応するとともに関西経済全体の発展につなげる。
- ・神戸空港の運用時間の延長、発着枠の拡大、国際化の実現、CIQ体制（税関、出入国管理、検疫）の充実など、空港機能の強化を進める。

3) 兵庫から全国をつなぐ新たなバスターミナル拠点

- ・兵庫・神戸の玄関口である三宮駅において、駅周辺の限られた空間を有効活用をしながら、分散する高速バス乗降場を集約した新たな中長距離バスターミナルを整備することで、兵庫から全国につながる新たな交通拠点を形成する。

4) 駅を中心とする地域拠点の機能強化

- ・居住、商業・工業、文化・教育、観光など兵庫の中心である大阪湾から瀬戸内海にかけての臨海部では、都市間の鉄道網が充実しており、4つの新幹線駅があるなど、県民、来訪者の重要な交通基盤となっている。
- ・各都市のまちの玄関口となるこれら鉄道駅周辺において、その魅力を高め、人・モノが行き交う駅前空間に再整備することで、拠点機能をさらに高めまちの活性化を図る。
- ・地域拠点となる主要駅におけるバスアクセス機能、ターミナル機能を強化することで、鉄道利便性の向上を図る。

5) 海・空・陸それぞれの拠点のモーダルコネク

- ・神戸港をはじめとした港湾、神戸空港・大阪国際空港、鉄道駅や新たなバスターミナル拠点など、海・空・陸の拠点機能を強化することに加え、それらを相互に結ぶモーダルコネク（交通結節機能）を進めることで、拠点機能を相乗的に高める。

6) 舞洲－神戸のアクセス強化

- ・2025年大阪万博が開催されそれを契機としてその後も開発が期待される舞洲・夢洲地区と神戸空港とのアクセス性を強化することで、来訪者の利便性向上を図る。

(3) ICT マネジメントの基本方針

1) 広域道路ネットワークをさらに賢く使う取り組みの推進

- ・ミッシングリンクによりネットワークが使いにくい現状や、大規模更新等により一時的に基幹道路ネットワークが使えない状況に対して、現在の高速道路ネットワーク機能を最大限発揮する「広域道路ネットワークをさらに賢く使う取り組み」を推進する。

2) ICT を活用した都心部の交通マネジメント

- ・自動運転やパーソナルモビリティの拠点など、未来型の移動手段導入に向けてターミナル整備や道路空間の活用を進める。
- ・三宮をはじめとした都心部での自動車交通集中に伴う渋滞に対して、ICT やAI 等を活用し、道路の利用状況を的確に把握した上で、都心部の交通抑制する交通マネジメントを進める。

3) 自動運転社会を見据えた新たな道路施策

- ・県内で先進的に行われている自動運転の実証実験等を推進するとともに、引き続き自動運転技術の実装など新技術に対応した取り組みを行う。
- ・トラック連結や荷物の再配置のための作業スペースなど、自動運転の普及に伴う道路への新たな対応などを検討していく。