

## ひょうご基幹道路あり方検討委員会 第2回委員会

日 時：平成29年10月25日(水)15:00～

場 所：兵庫県民会館 7階 鶴

### 次 第

1 開 会

2 議 事

(1) あり方の検討について

(2) 意見聴取(案)について

3 閉 会

# ひょうご基幹道路あり方検討委員会 第2回委員会

## 資料目次

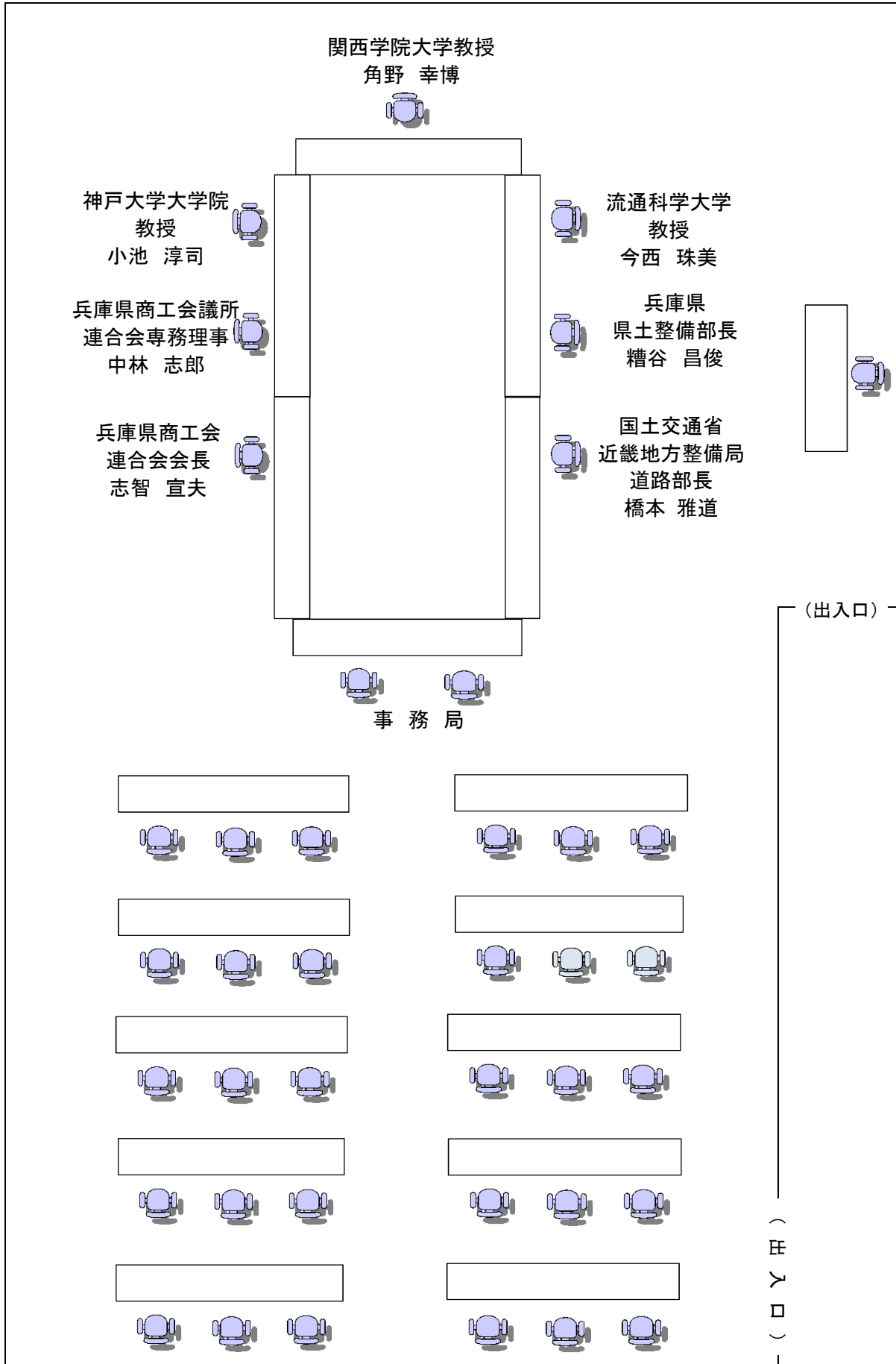
|       |                           |
|-------|---------------------------|
| 資料1-1 | 出席者リスト・配席図                |
| 資料1-2 | スケジュール                    |
| 資料2-1 | 第1回委員会での意見と対応             |
| 資料2-2 | 論点整理（案）                   |
| 資料2-3 | 各地域（五国）における現状・課題と政策目標     |
| 資料2-4 | 兵庫県の基幹道路の目指すべき姿（案）        |
| 資料3-1 | 意見聴取（案）                   |
| 資料4-1 | 小池委員提出資料                  |
| 参考資料1 | 兵庫県各地域の将来ビジョン             |
| 参考資料2 | 兵庫県の現状                    |
| 参考資料3 | 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策に関する資料 |

## ひょうご基幹道路あり方検討委員会 第2回委員会

## 出席者

| 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     | 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     | 中林 志郎 | 兵庫県商工会議所連合会専務理事  |
| 委員     | 志智 宣夫 | 兵庫県商工会連合会会長      |
| 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 | 国土交通省近畿地方整備局道路部長 |

# ひょうご基幹道路あり方検討委員会 第2回委員会 配席図



## 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<br>(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<br>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<br>(H29.10.25) | ①論点整理(案) ②各地域における課題と政策目標<br>③意見聴取(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)

# 第1回委員会における 意見と対応

# (1) 意見と対応

| No | 内 容  | 対 応  |
|----|--|--|
| 1  | 例えば、神戸と豊岡では、30年後の将来像は全く異なる可能性がある。 <u>道路を使った生活のイメージを共有できると議論しやすい。</u>   | 各地域の将来ビジョンをまとめたものを提示。(参考資料1)   |
| 2  | 地域毎の将来像実現のために、道路に期待されていることが何か、 <u>地域ビジョンでの検討と繋げて考えていく必要がある。</u>  | 地域ビジョン、地域創生戦略地域版等に示される地域のビジョン・目標を、地域別資料に提示。(資料2-3)                               |
| 3  | 道路の投資には、①生活に必ず必要な「生活基盤型」、②渋滞対策などの「問題解決型」、③「将来投資型」の3種類がある。これらは分けて考えるべき。   | (1)今後順次整備を進めて行く道路と(2)将来の社会情勢の変化に対応し検討を進める道路に分類。さらに(1)を「生活基盤型」、「問題解決型」に分類。(資料2-2) |
| 4  | 逆走等の問題もあるが、正しく利用されれば、 <u>基幹道路は一般道路より安全であり、基幹道路の持つ役割の一つである。</u>   | 論点「基幹道路が担う役割」に「④交通安全の向上」として追記。(資料2-2)  |
| 5  | 人口が減少しても、利便性の高いところに再配分されて混雑は減らないという検討や、ドライバーの高齢化等により、以前より道路の処理能力が低下しているという考えもあるため、 <u>瀬戸内側の基幹道路の渋滞は重点的に考える必要がある。</u> | 地域別資料に旅行速度等を提示(資料2-3)<br>地域別資料(神戸・阪神、播磨)の政策目標に反映。(資料2-3)                         |
| 6  | <u>長大橋梁等はそれ自体が観光資源になりうる。道路本来の目的ではないかもしれないが、今後はこれまで以上に留意すべき。</u>  | あり方素案に反映予定。  |
| 7  | <u>災害時に大事なのはネットワークとして繋がっていること。また、物資輸送として道路本体も重要だが、救援部隊の集結する拠点としてSA、PAの活用も重要である。</u>                                  | 地域別資料に基幹道路のSA、PAを提示。(資料2-3)  |
| 8  | 道路を賢く使うという意味では、できるだけ早く沿線に工場等が立地することを考えないといけない。 <u>道路整備とアピールのタイミングが重要である。</u>   | あり方素案に反映予定。  |
| 9  | <u>財源が厳しい中では、生活に必要な道路の更新は公費、問題解決型の道路の新設等は、場合によっては有料ということも、将来的には考えていくべき。</u>  | 有料道路事業に関する国の検討資料を提示。(参考資料3)<br>論点「財源確保の方策」に反映。(資料2-2)                            |
| 10 | ネットワークがつながることで、発展する地域と衰退する地域が出てくる。 <u>どこかにつながれば、通過されるだけの地域が出てくることに注意が必要である。</u>                                      | あり方素案に反映予定。  |

# 論点整理(案)



# (1) 論点整理(案)

対象路線：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

## ① 概ね30年後の基幹道路のあり方について

|     |  |
|-----|--|
| 論点ア | <b>基幹道路が担う役割</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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？</li></ul> |
|-----|--|

|     |  |
|-----|--|
| 論点イ | <b>兵庫県の将来像を実現するための基幹道路のあり方</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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？</li></ul> |
|-----|--|

## ② 基幹道路の計画・整備の留意事項について

|     |   |
|-----|---|
| 論点ウ | <b>既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策</b> <ul style="list-style-type: none"><li>「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？</li></ul> |
|-----|---|

|     |  |
|-----|--|
| 論点エ | <b>維持修繕・更新・新設に必要な財源を確保するための方策</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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？</li></ul> |
|-----|--|

## (2)論点ア 基幹道路が担う役割

- ・ 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？



第1回委員会のご意見を踏まえた  
事務局案

基幹道路は、引き続き

- ① 物流・輸送の効率化や企業立地の推進等による「**地域産業の活性化**」
- ② 県内外の広域的な地域間連携や観光拠点の周遊性強化等による「**交流の拡大**」
- ③ 災害時の代替路確保や救急医療の速達性向上等による「**緊急輸送機能の確保**」
- ④ 大型車や通過車両の生活道路からの分離による「**交通安全の向上**」  
など様々な役割を担うことにより、**安全・安心で活力ある地域づくりを支える基礎的な社会基盤**である。

### (3) 論点イ 兵庫県の将来像を実現するための基幹道路のあり方

- ・ 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？



第1回委員会のご意見を踏まえた事務局案

人口減少・少子高齢化が本格化する中、地域の活力の維持や働き手の減少に備えた生産性の向上、広域周遊ネットワークの形成、頻発する自然災害への備えなど、対応すべき多様な課題がある。地域の課題解決や将来像の実現に向けて、様々な役割を担う基幹道路に対する期待は大きい。

このため、**現在の基幹道路ネットワークを適切に維持**しながら、主に次の(1)、(2)の機能に分類して、基幹道路の整備を進めて行くべき。

#### (1) **今後順次整備を進める基幹道路（概ね30年後の完成を目標）**

① **生活基盤型**・・・地域間の連携など広域的な交流を促進し、全ての地域が持続可能な地域づくりを進める上で必要な道路

⇒ 北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道など

② **問題解決型**・・・渋滞解消など明確な課題を解決するために必要な道路

⇒ 大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、播磨臨海地域道路など

#### (2) **社会情勢等の変化により、整備を検討する基幹道路**

⇒ 委員会の議論および意見聴取等を踏まえて検討

なお、整備にあたっては、ICTの急速な進展（自動運転技術等の社会実装）、財政的制約、維持修繕、既存ストックの有効利用などに十分配慮すべき。

## (4)論点ウ 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

- ・「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？



今回、事務局案と参考資料を提示

既存の道路ネットワークの活用については、次の観点から、道路の機能を最大限に発揮させる「賢い使い方」を進めて行くべき。

- ①スマートICを活用した高速道路と地域のアクセス強化等による  
「地域の活性化」
- ②逆走対策や暫定2車線道路の安全対策等による  
「安全・安心の確保」
- ③公共交通ターミナルとの連携などモーダルコネクトの強化による  
「利便性の向上」
- ④自動運転の実装など新技術の導入による  
「道路利用の効率化」

詳細は参考資料3参照

## (5)論点Ⅰ 維持修繕・更新・新設に必要な財源を確保するための方策

- ・ 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？



第1回委員会のご意見を踏まえた  
事務局案

- 受益と負担の関係を考慮した上で必要な財源の確保
- 有料道路制度を有効に活用するための料金徴収期間の延長 など

<社会資本整備審議会 道路分科会 建議案 (H29.8.22) より>

V 施策の進め方についての提案

○ 予算・財源について

予算・財源については、インフラ整備・管理の着実な実施のため、担い手の確保・育成の観点からも、安定的・持続的な確保が重要である。

その際、EU 等では様々な課金制度等が導入されているが、施策効果や受益と負担の関係等を十分考慮した上、現在の予算・財源の枠組みを適宜見直し、新たな制度設計をすることも必要である。

特に、今後、維持修繕・更新の費用の増大が予想されることも踏まえ、その費用を的確に予測しつつ、（受益と負担の考え方に則り、その費用を賄うために）必要な財源を確保することを検討する必要がある。

また、高速道路及びそれに並行する幹線道路の整備や利用状況を踏まえながら、料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在する路線等の有料・無料の整理や償還満了後の料金徴収を検討することも必要である。

# 1. 神戸・阪神地域における 現状・課題と政策目標

## 資料 2－3 各地域 目 次

- (1) 概要
- (2) 現状と課題  
(人口・面積、経済・産業、観光、災害、医療)
- (3) 道路をとりまく状況  
(整備状況、OD、交通量、大型車混入率、  
旅行速度、事故率)
- (4) 課題まとめ
- (5) 将来計画
- (6) 政策目標(案)
- (7) 基幹道路の目指すべき姿 (案)



# (1) 概要



【宝塚大劇場】



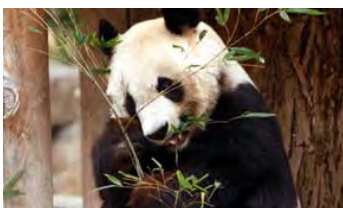
【清荒神】



【中山寺】



【有馬富士公園】



【王子動物園】



【須磨海浜水族園】



【阪神甲子園球場】



【西宮神社】

## 人口・面積等

- 人口 329.5万人(60%)
- 面積 1,207km<sup>2</sup> (14%)
- GDP 128,364億円(59%)
- 域内市町数 8市1町

## 特産品

イチゴ、ブドウ・ワイン、イチジク、ホウレンソウ、肉用牛、清酒、有馬かご、ケミカルシューズ、ゴム製品、ボルト、真珠製品、鉄鋼、造船等

## 観光

- 観光入込客数 6,758万人
- 主要観光地
  - 阪神甲子園球場(西宮市)416万人
  - 清荒神(宝塚市) 304万人
  - 西宮神社(西宮市) 223万人
  - 中山寺(宝塚市) 132万人
  - 王子動物園(神戸市) 123万人

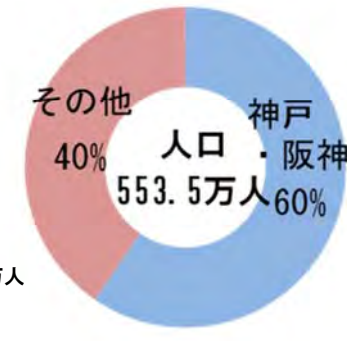
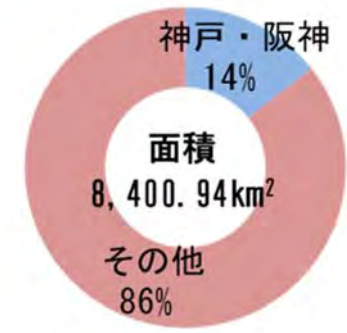
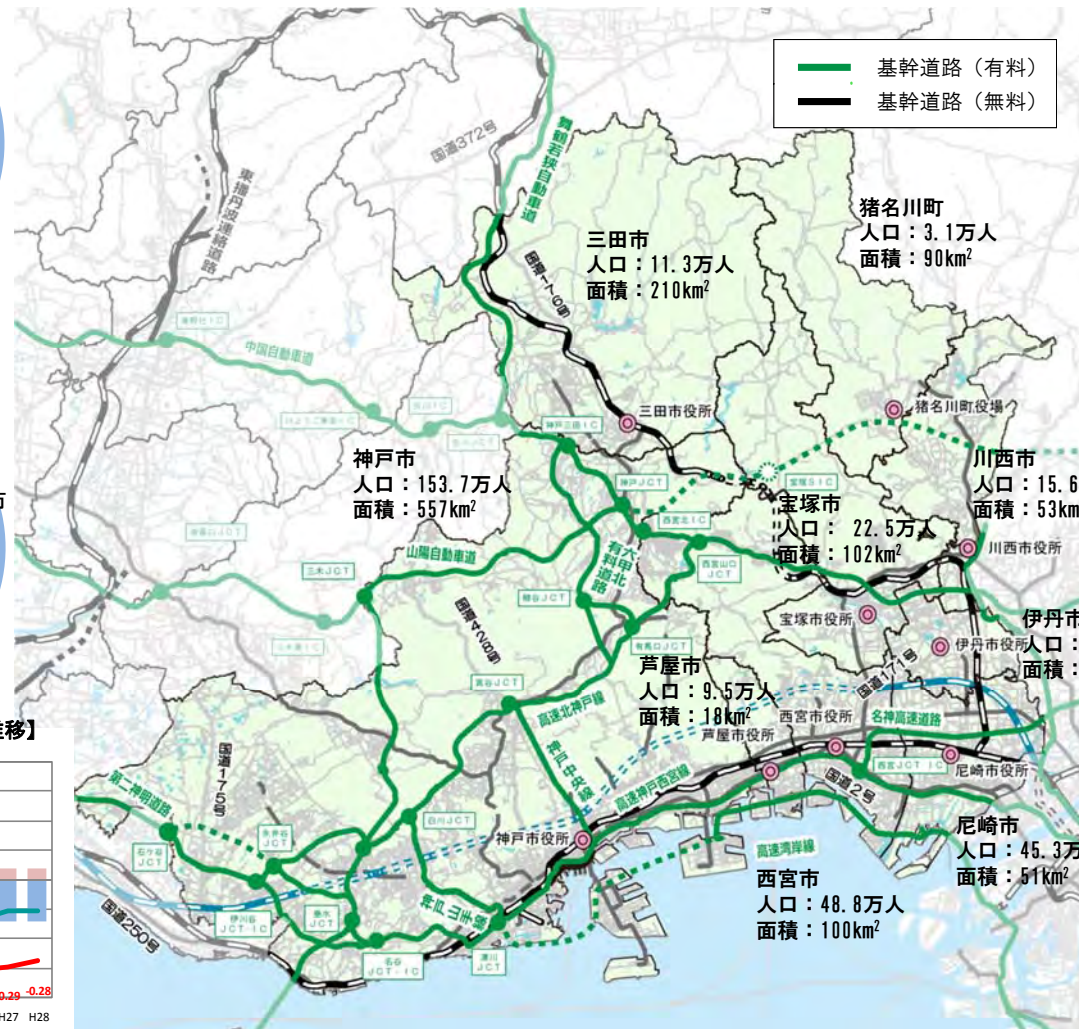
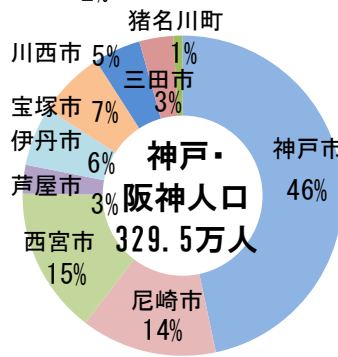
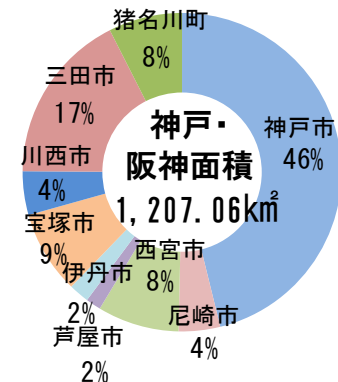


## (2) 現状と課題(人口・面積)

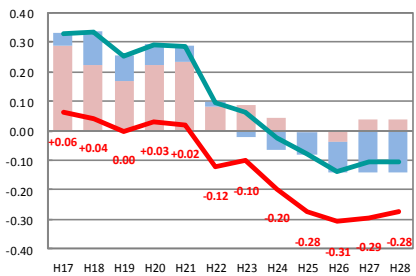
- ◆ 県土の1割強の面積に県人口の約6割が居住
- ◆ 神戸市が面積、人口ともに5割弱を占める
- ◆ 地域内人口は、2040年(平成52年)には平成2年の9割強に減少



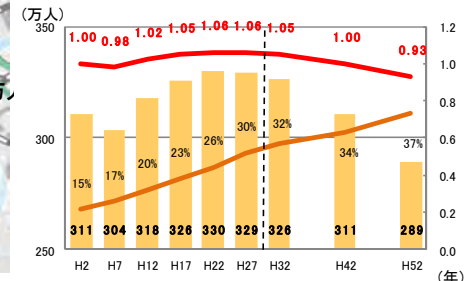
人口減少に備えた定住人口・交流人口対策



【神戸・阪神地域の人口増減率の推移】



【神戸・阪神地域の人口と高齢化率の推移】



出典:<人口>総務省統計局「国勢調査」(平成27年)  
<面積>国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成28年)

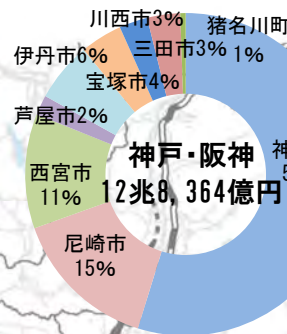
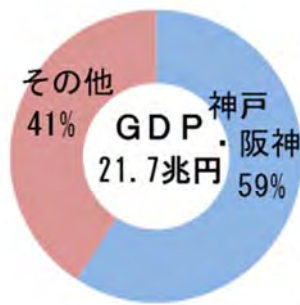


## (2) 現状と課題(経済・産業)

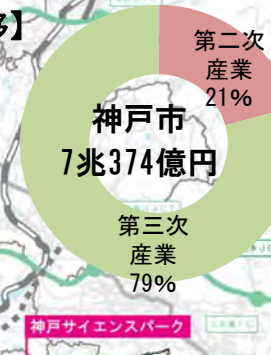
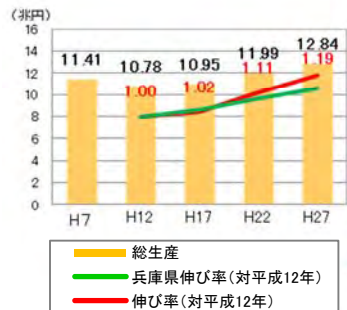
- ◆ GDPは全県の6割弱を占め、増加傾向で推移
- ◆ 三田市、尼崎市で第2次産業の割合が3割から4割と相対的に高い
- ◆ 臨海部、基幹道路・空港周辺に工業団地、物流施設が集積



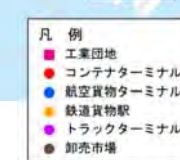
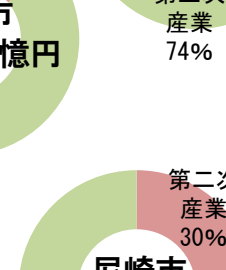
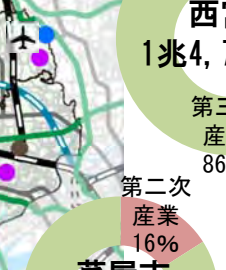
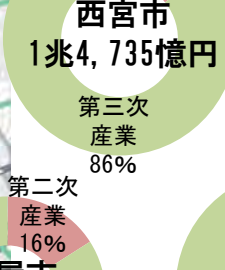
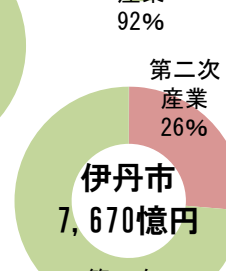
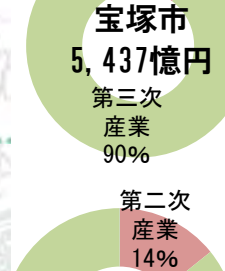
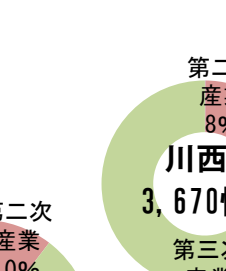
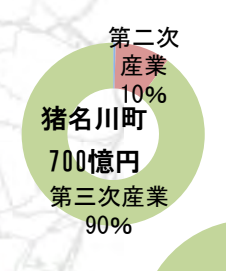
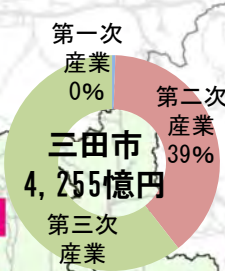
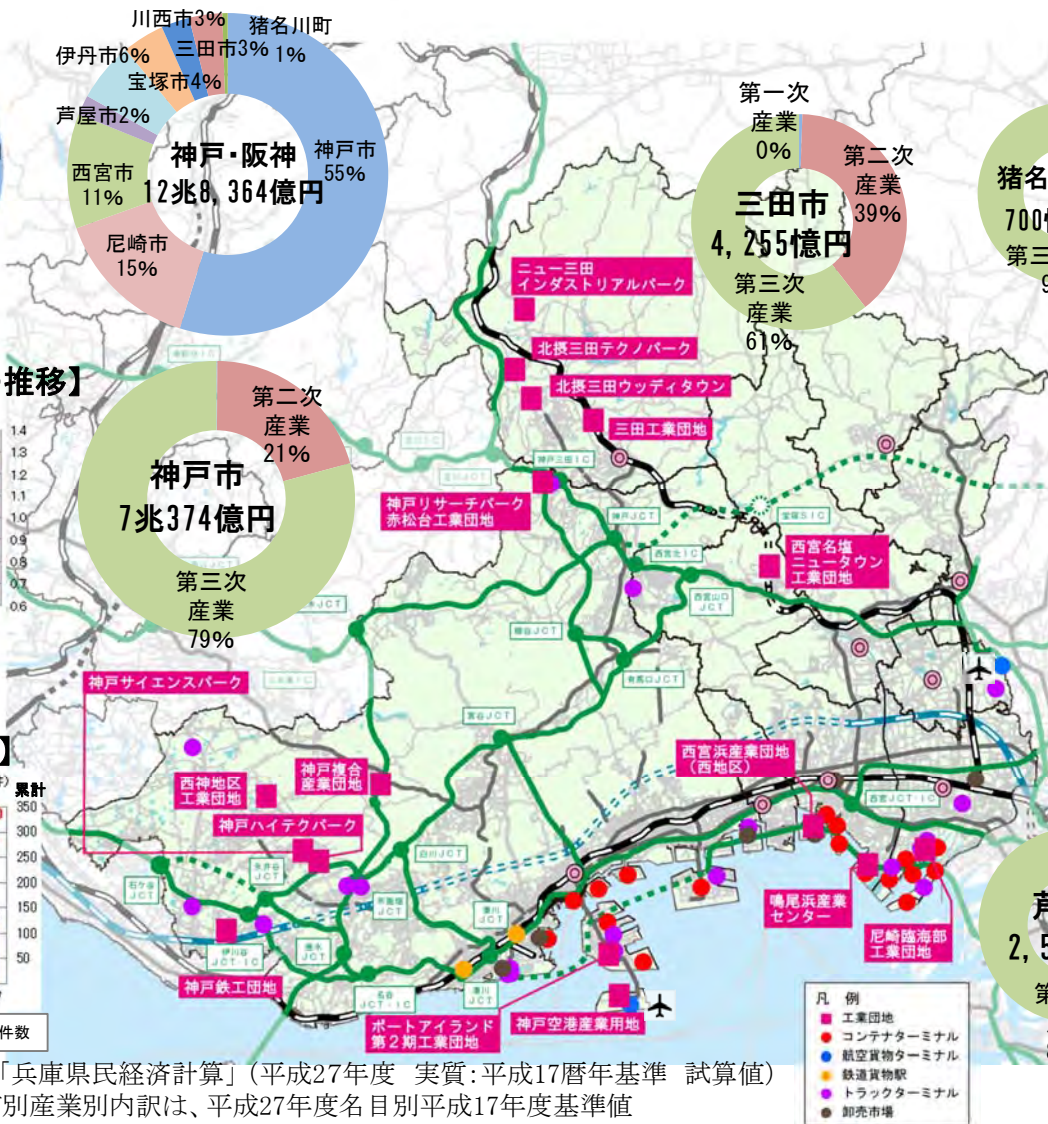
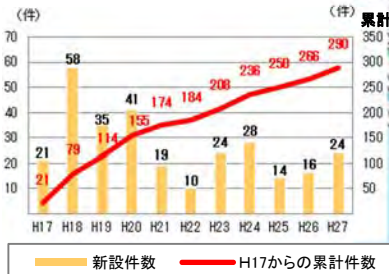
産業の集積や阪神港、  
関西3空港を活かした  
産業活性化



【神戸・阪神地域のGDPの推移】



【工場立地件数の推移】



出典: <GDP>兵庫県統計課「兵庫県民経済計算」(平成27年度 実質:平成17暦年基準 試算値)  
 ※ただし、市町別産業別内訳は、平成27年度名目別平成17年度基準値

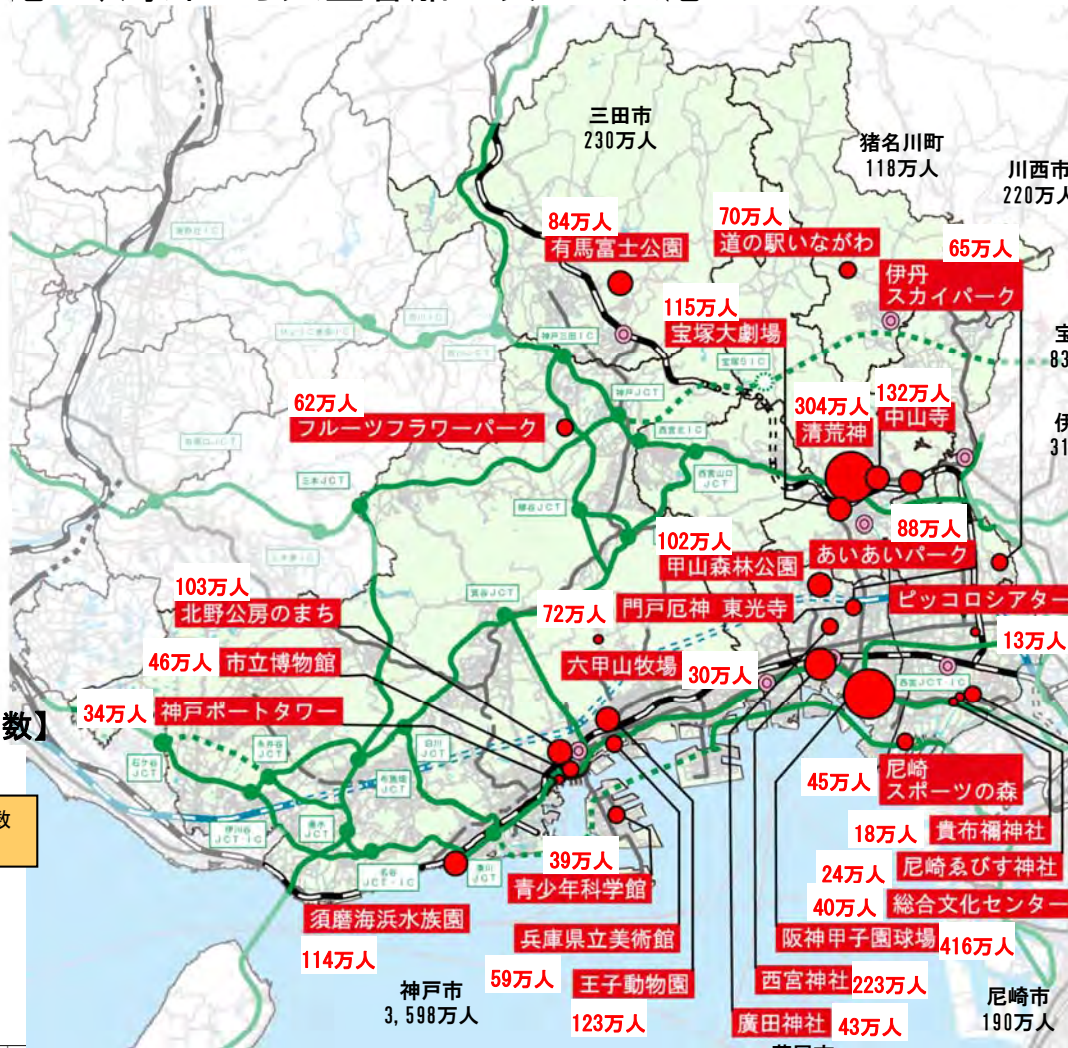
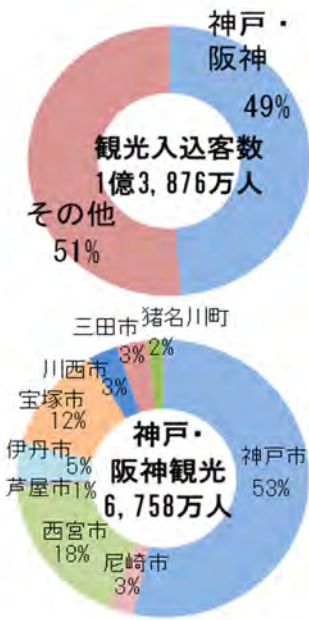


## (2) 現状と課題(観光)

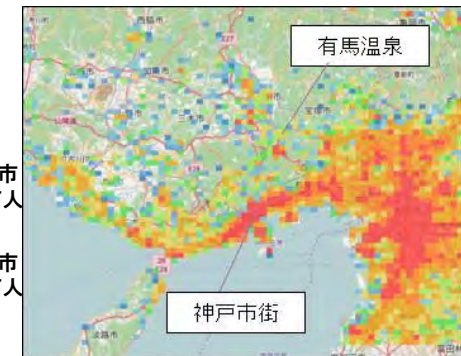
- ◆ 「甲子園球場」や「宝塚大劇場」など多様な観光地への観光客は、年間7,000万人弱で全県の約5割。近年は増加傾向で推移
- ◆ 神戸市が約5割を占めているほか、西宮市、宝塚市が多い
- ◆ 近年は神戸港に、海外から大型客船が次々に入港



ひょうごゴールデンルートなどの広域周遊ルートや多様な観光資源を活かした観光振興



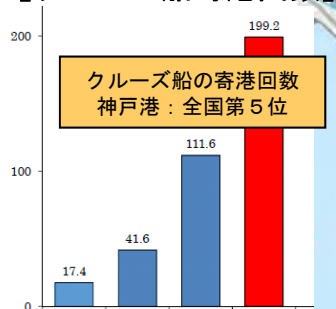
【外国人滞在メッシュ】



【神戸・阪神地域の観光入込客数の推移】



【クルーズ船寄港回数】



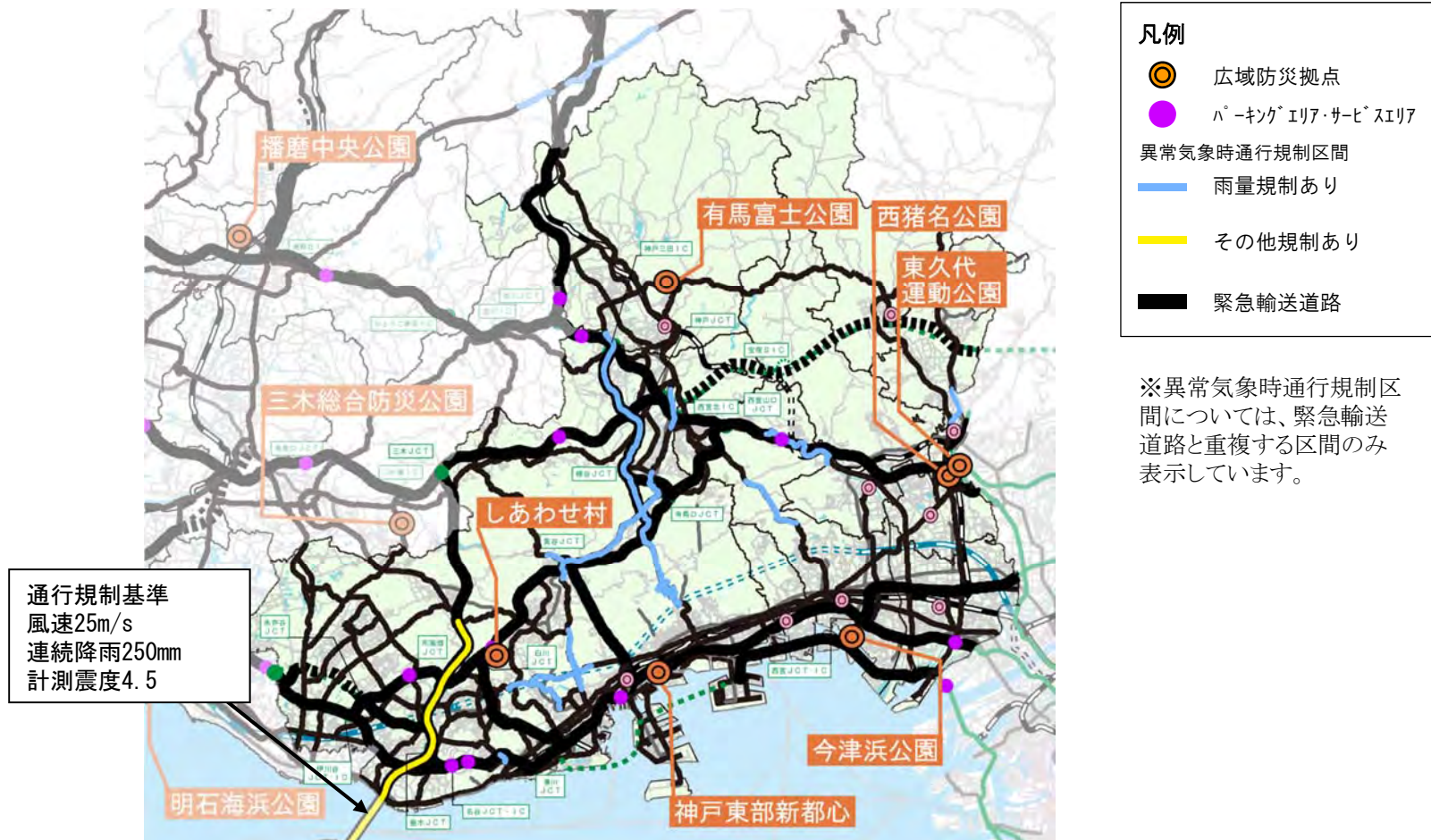
出典：＜観光入込客数＞兵庫県観光政策課「兵庫県観光客動態調査報告書」（平成27年度）  
＜クルーズ船＞国土交通省「記者発表資料」（平成29年1月17日）



## (2) 現状と課題(災害)

- ◆ 地域内に6箇所の広域防災拠点が点在
- ◆ 災害発生時に通行不能となる可能性の高い異常気象時通行規制区間が多いが、緊急輸送道路ネットワークのリダンダンシーは確保

### <緊急輸送道路ネットワーク>



出典: <異常気象時通行規制区間>兵庫県道路企画課  
「H27全国道路・街路交通情勢調査」より、雨量・雪・その他規制区間および冬期通行不可区間を表示

## (2) 現状と課題(災害:南海トラフ地震による浸水想定区域)

- ◆ 阪神高速神戸線、湾岸線が浸水想定区域内に入る。兵庫県内では、出入口への浸水が想定されるが、本線についての浸水は想定されていない。



出典: <浸水想定区域図>南海トラフ巨大地震津波浸水想定図(兵庫県)

出典: <阪神高速出入口浸水想定マップ>阪神高速HPより



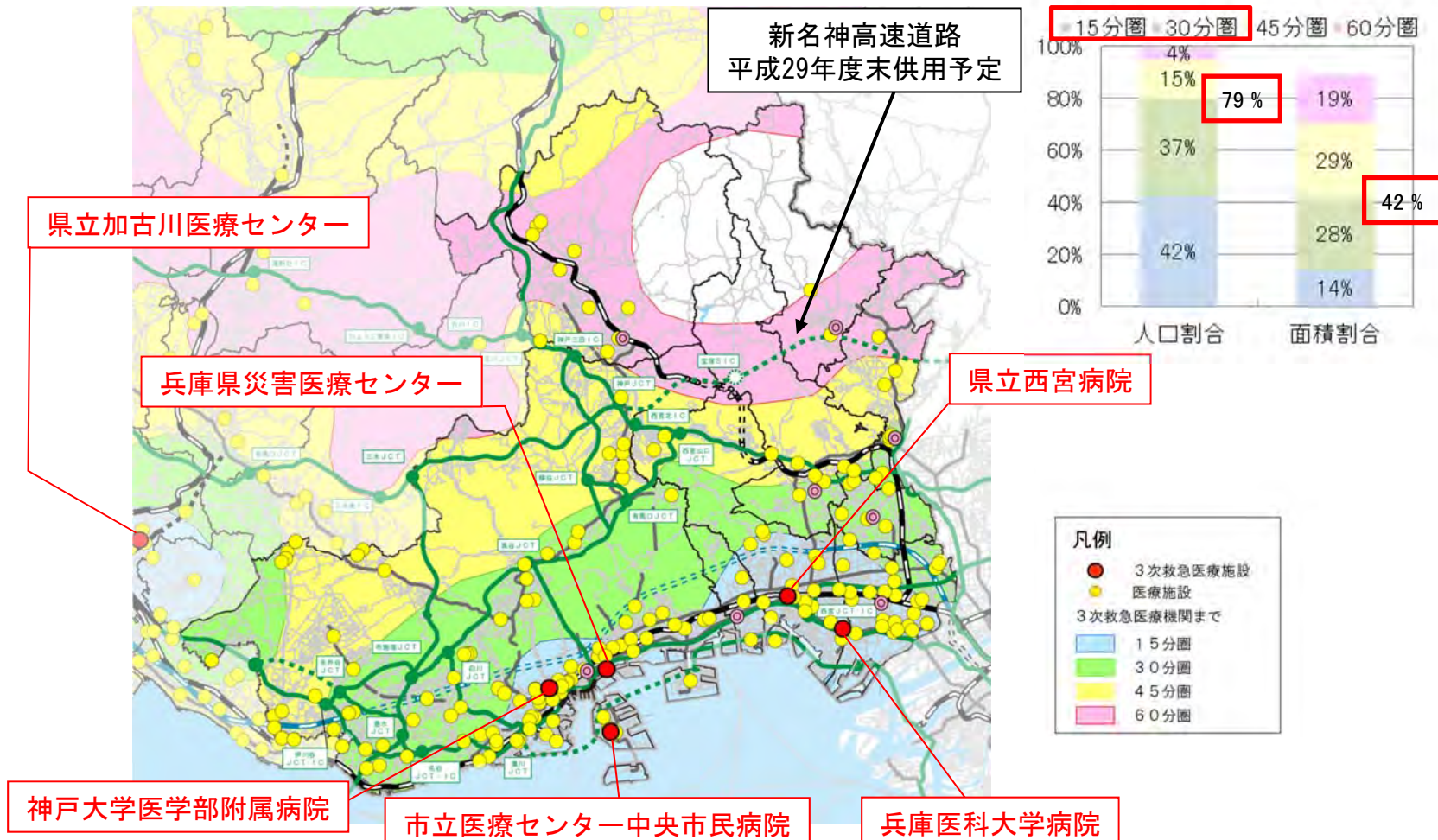
## (2) 現状と課題(医療)

- ◆ 地域内には5つの3次救急医療施設が、臨海部に集中して立地
- ◆ 到達に30分以上かかるエリアが北部・中部で多く存在。60分以上かかるエリアも北部で一部存在



北部など、3次救急医療施設まで時間がかかる地域の速達性の強化

### ＜神戸・阪神地域の3次救急医療施設までの等時間圏図＞



※平成27年全国道路・街路交通情勢調査の道路網で推計  
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

### (3) 道路をとりまく状況(整備状況)

- ◆ 神戸・阪神地域の基幹道路は東西道路を優先に、40年前より整備が進んでいる。

#### S50 (約40年前)

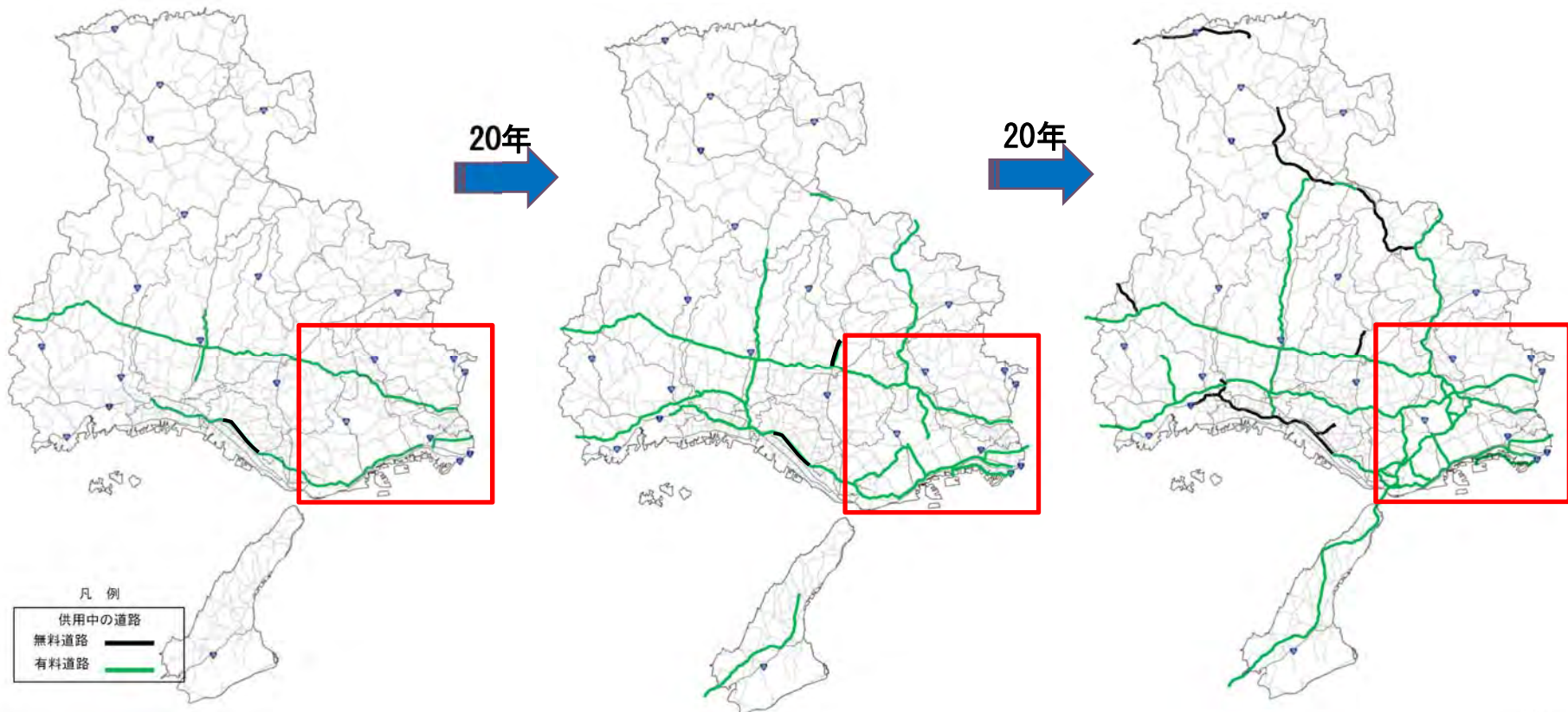
- ・ 中国道、阪高神戸線、第二神明、国道2号BP等の東西ネットワークが整備

#### H7 (約20年前)

- ・ 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

#### H29 (現在)

- ・ 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

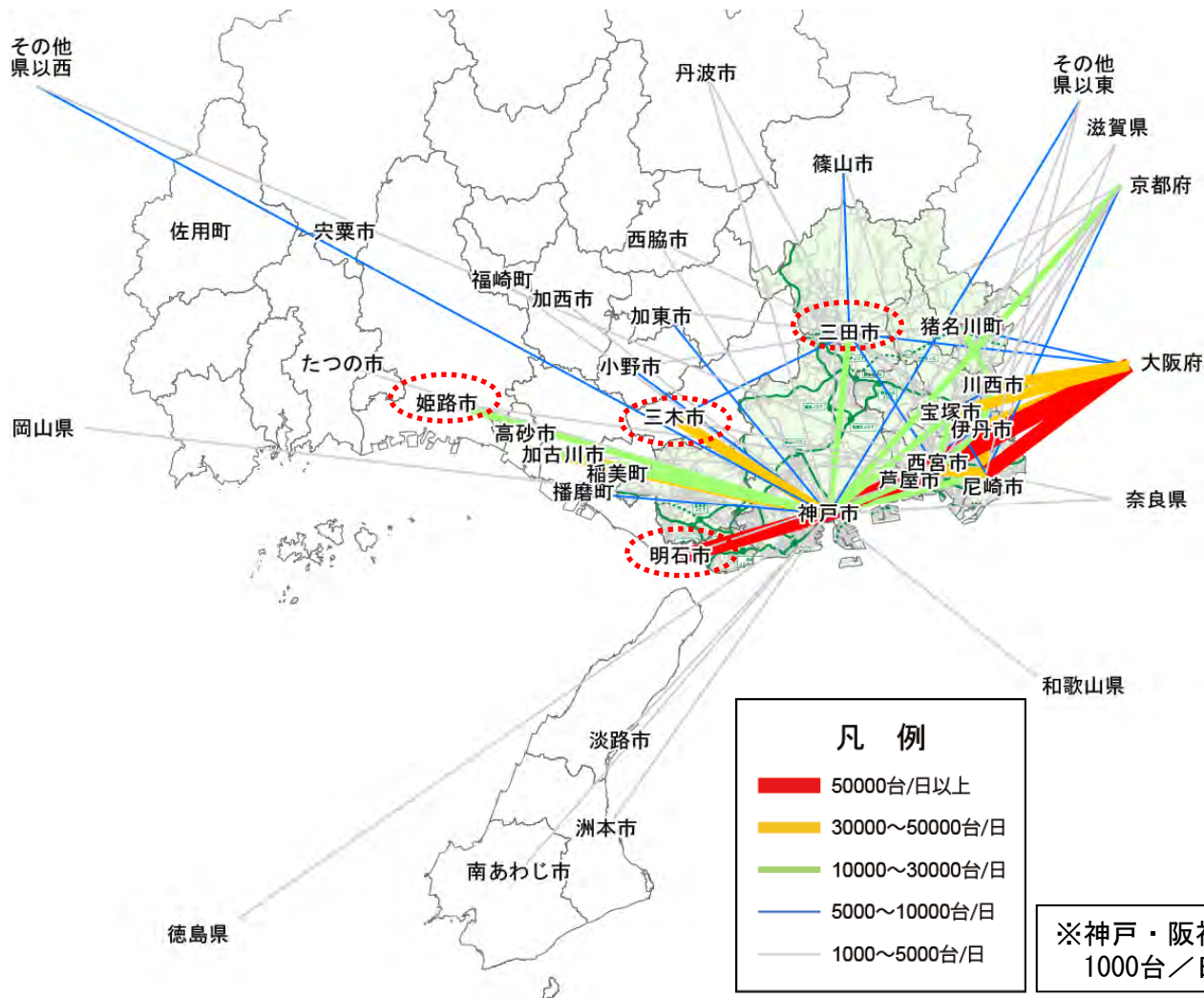




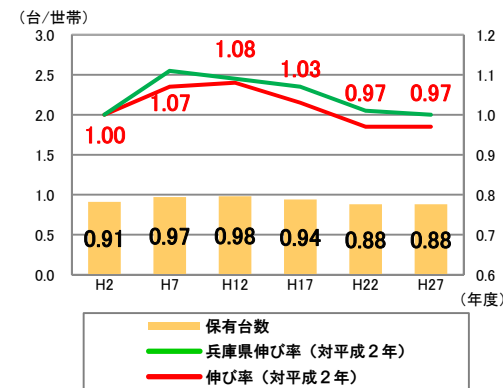
### (3) 道路をとりまく状況(自動車OD流動)

- ◆ 臨海部に大きな東西方向の流動がある
- ◆ 神戸市を中心として、姫路市や明石市、三木市、三田市など放射状に流動が発生
- ◆ 大阪府境の市町は大阪府との流動が多い

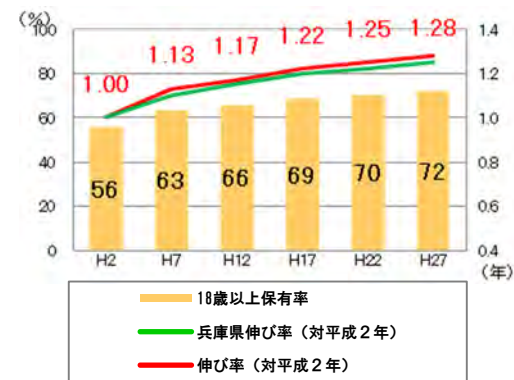
大きな交通流動があるが  
基幹道路がネットワーク化  
されていない区間への対応



【神戸・阪神地域の自動車保有台数の推移】



【神戸・阪神地域の免許保有率の推移】

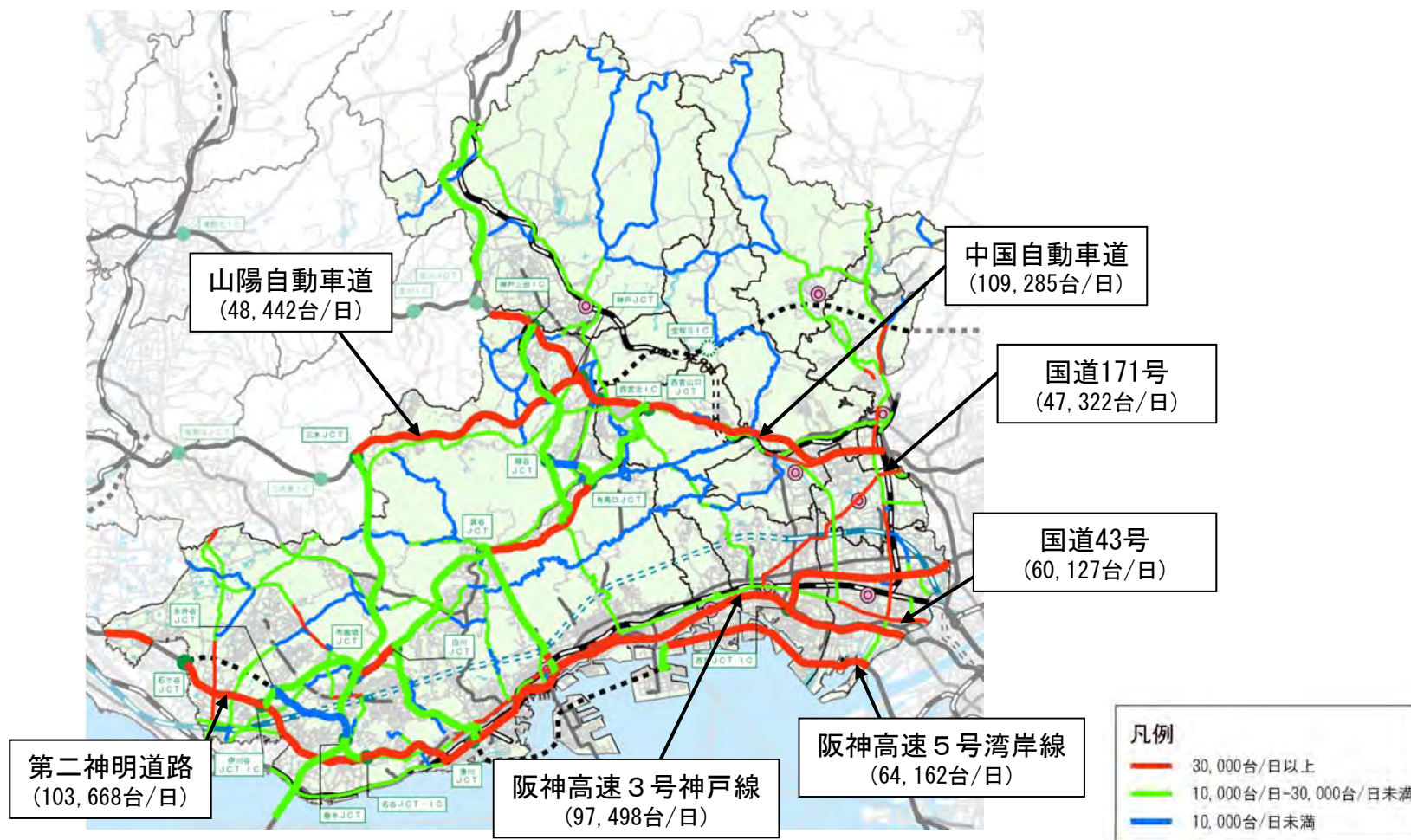


※神戸・阪神地域関連流動の内、  
1000台/日以上流動のみ表示



### (3) 道路をとりまく状況(交通量)

- ◆ 中国自動車道や第二神明道路は10万台/日以上、阪神高速3号神戸線等でも10万台/日近い交通があり、東西基幹道路の日交通量が多い
- ◆ 阪神地域の沿岸部では、一般道路の国道3号で6万台/日を超える交通がある



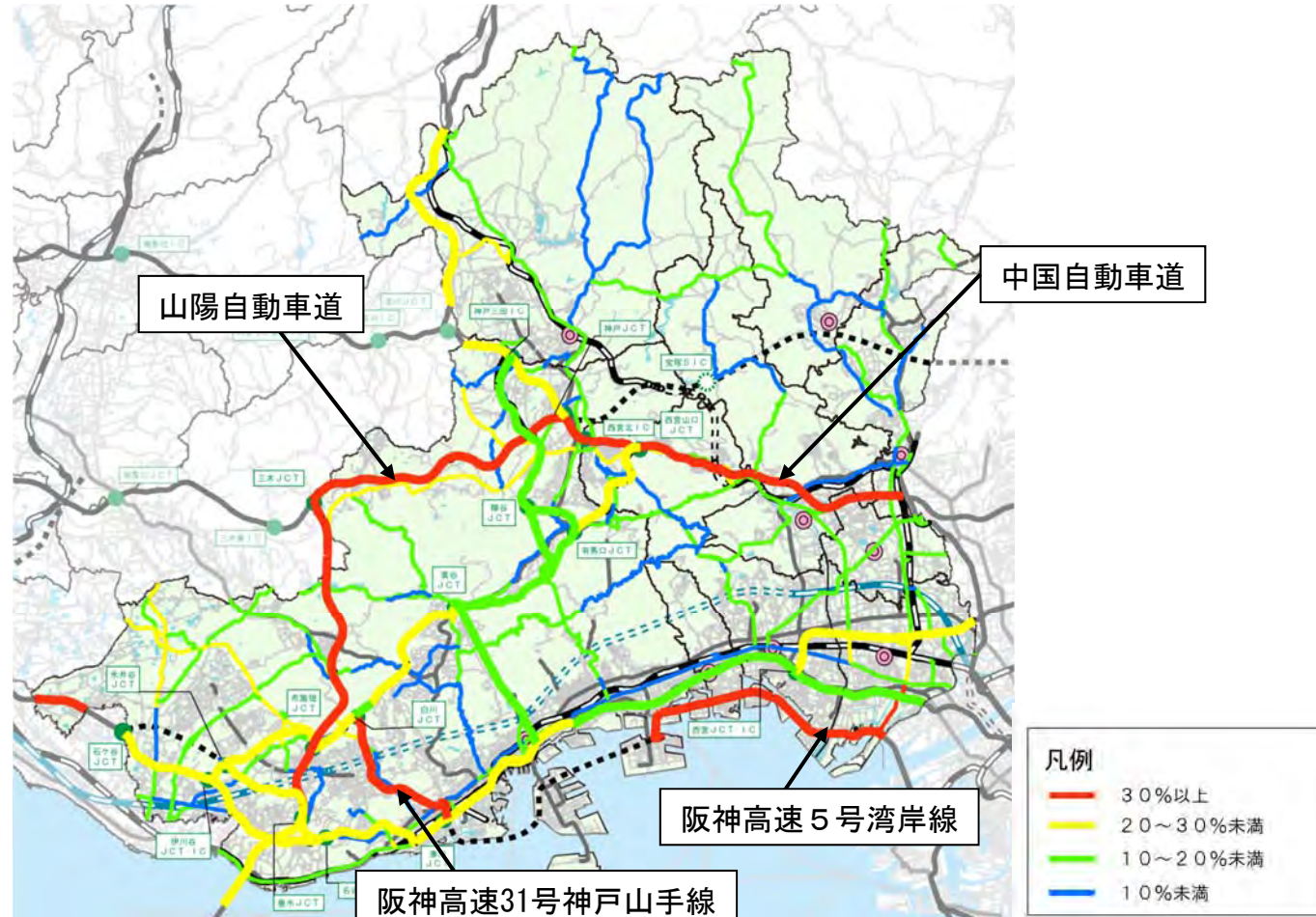
### (3) 道路をとりまく状況(大型車混入率)

- ◆ 阪神高速5号湾岸線、阪神高速31号神戸山手線、中国自動車道、山陽自動車道などの基幹道路で、3割を超える大型車が利用
- ◆ 一般道路の一部で大型車が3割を超える区間が存在



一般道路で大型車混入率が高い区間への対応

|        |       |
|--------|-------|
| 大型車混入率 |       |
| 県平均    |       |
| 主要地方道  | : 13% |
| 国道     | : 18% |
| 高速     | : 34% |



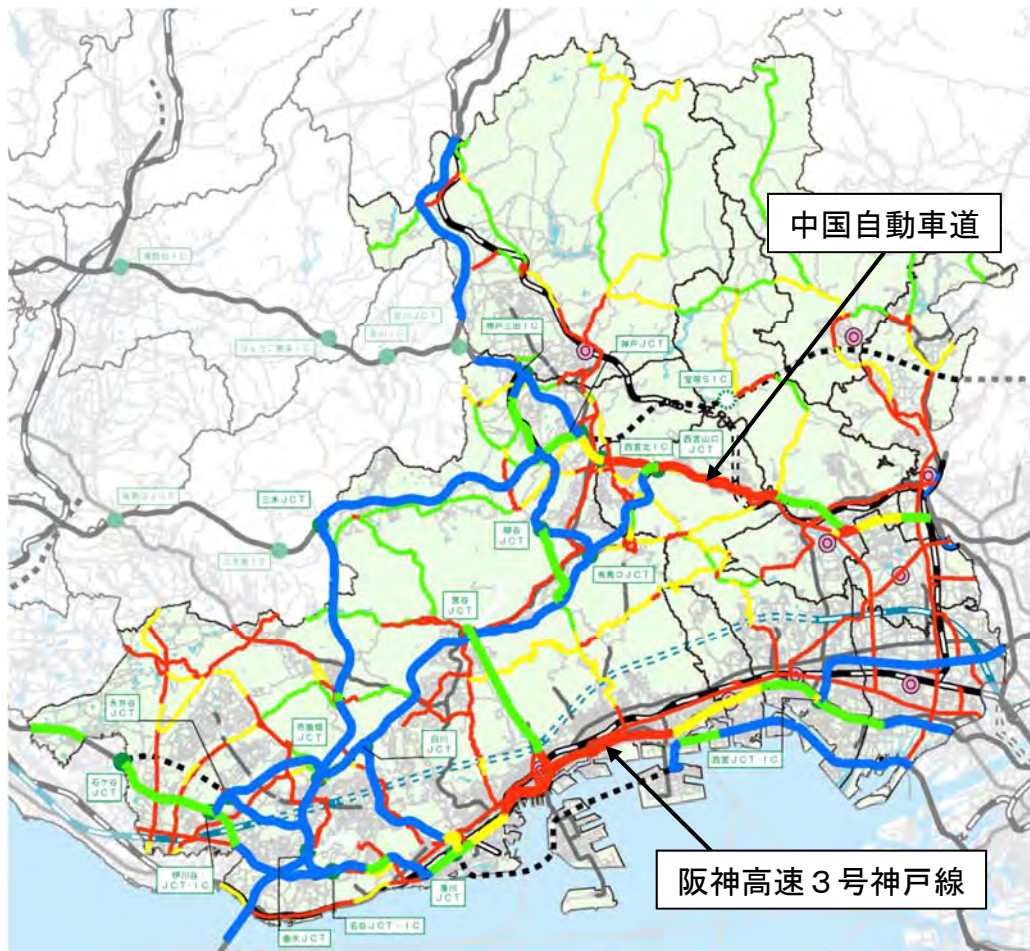


### (3) 道路をとりまく状況(ピーク時旅行速度)

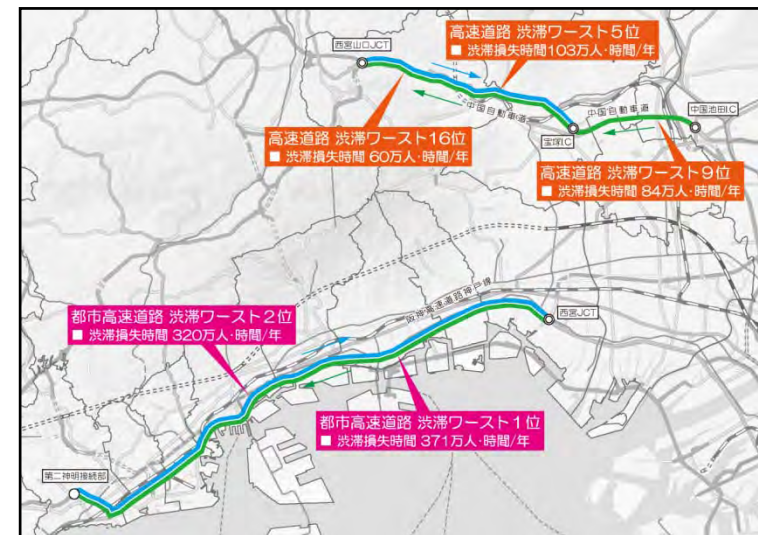
- ◆ 多くの基幹道路では60km/h以上の速度が確保されているが、**阪神高速3号神戸線**や**中国自動車道**で**30km/h未満の区間が存在**
- ◆ 一般道路では市街地を中心に速度が30km/h未満の区間が存在



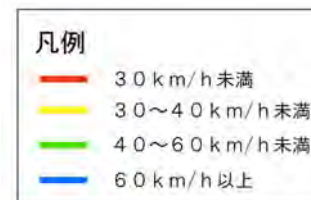
渋滞全国ワースト1の**阪神高速3号神戸線**など  
**東西基幹道路の渋滞緩和**



#### <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」





### (3) 道路をとりまく状況(事故率)

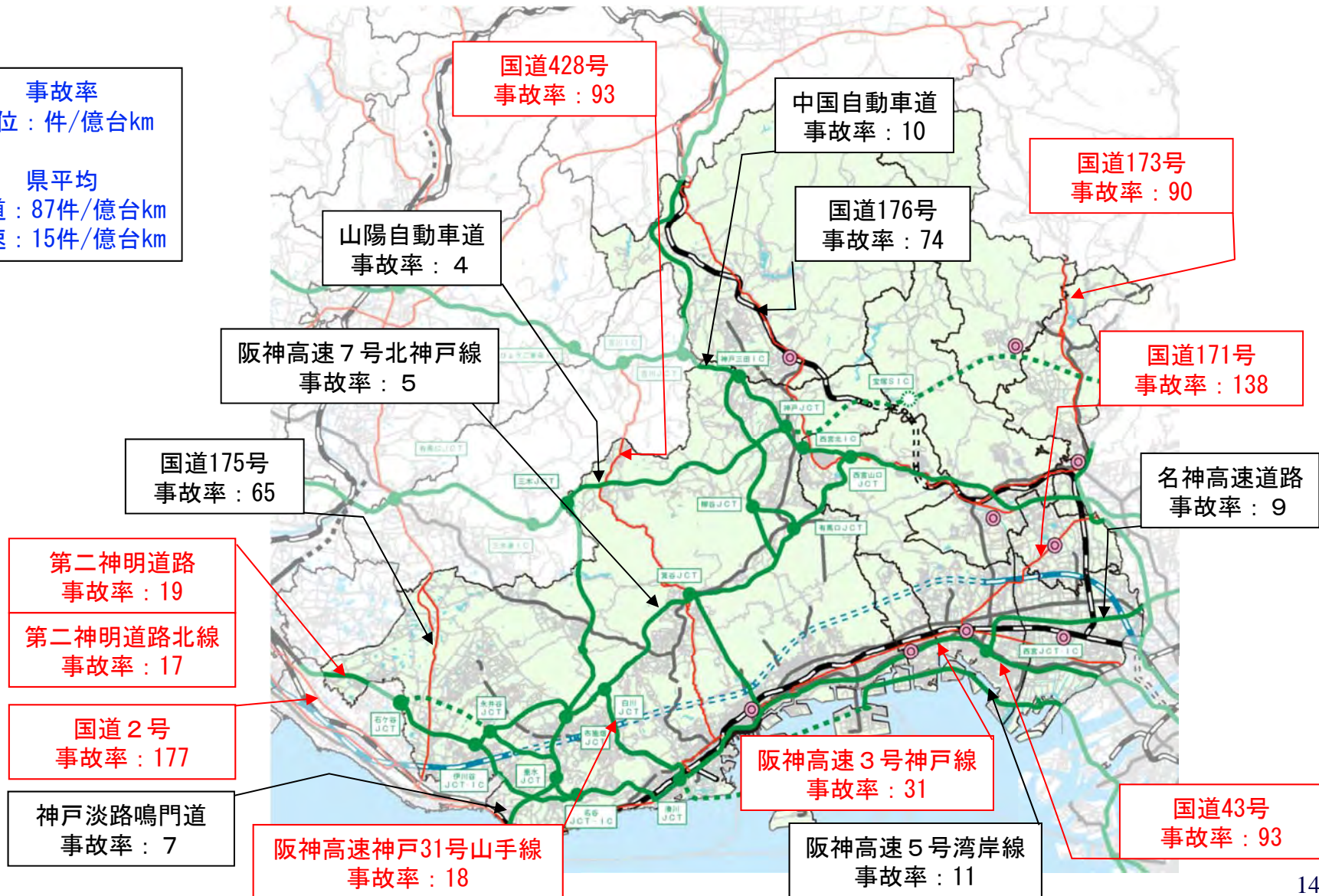
- ◆ 基幹道路では、阪神高速3号神戸線の事故率が高い
- ◆ 一般道路では、国道2号、国道171号の事故率が高い



事故率が高い区間への対応

事故率  
単位：件/億台km

県平均  
国道：87件/億台km  
高速：15件/億台km



## (4) 神戸・阪神地域の課題まとめ

| 項 目   |         | 課 題   |
|-------|---------|---|
| 地域の課題 | 人口減少対策  | 人口減少に備えた定住人口・交流人口対策   |
|       | 産業活性化   | 産業の集積や阪神港、関西3空港を活かした産業活性化   |
|       | 観光振興    | ひょうごゴールデンルートなどの広域周遊ルートや多様な観光資源を活かした観光振興                                 |
|       | 地域医療の充実 | 北部など3次救急医療施設への到達に時間がかかる地域への速達性の強化                                       |
| 道路の課題 | 交通需要・渋滞 | 大きな交通流動があるが基幹道路がネットワーク化されていない区間への対応<br>阪神高速3号神戸線など交通集中による著しい東西基幹道路の渋滞緩和 |
|       | 安全性     | 事故率が高い区間、一般道路で大型車混入率が高い区間への対応   |

## (5) 神戸・阪神地域の将来計画

| 項目     | 地域の将来像  |
|--------|---|
| 人口減少対策 | ○まちの賑わいづくりに繋がる交流人口拡大対策（県地域創生戦略神戸版）  |
| 産業活性化  | ○「モノづくり」先進地域としての戦略の促進、都市近郊の優位性を生かした農林業の振興など産業の活力を高める（阪神地域ビジョン）  |
| 観光振興   | ○自然や歴史、文化などの観光資源を活かしたまちの賑わいの創出（県地域創生戦略神戸版）<br>○伊丹空港や新名神高速道路等の交通基盤と地域資源を活かしたツーリズム等の展開による交流人口の増加（県地域創生戦略阪神北県民局） |
| 災害への備え | ○南海トラフ巨大地震などの自然災害へのハード・ソフト両面での防災・減災対策への取組（県地域創生戦略阪神南県民センター）   |

## (6) 神戸・阪神地域の政策目標(案)

|       |       |     |      |
|-------|-------|-----|------|
| 地域の課題 | 道路の課題 | 将来像 | 意見聴取 |
|-------|-------|-----|------|

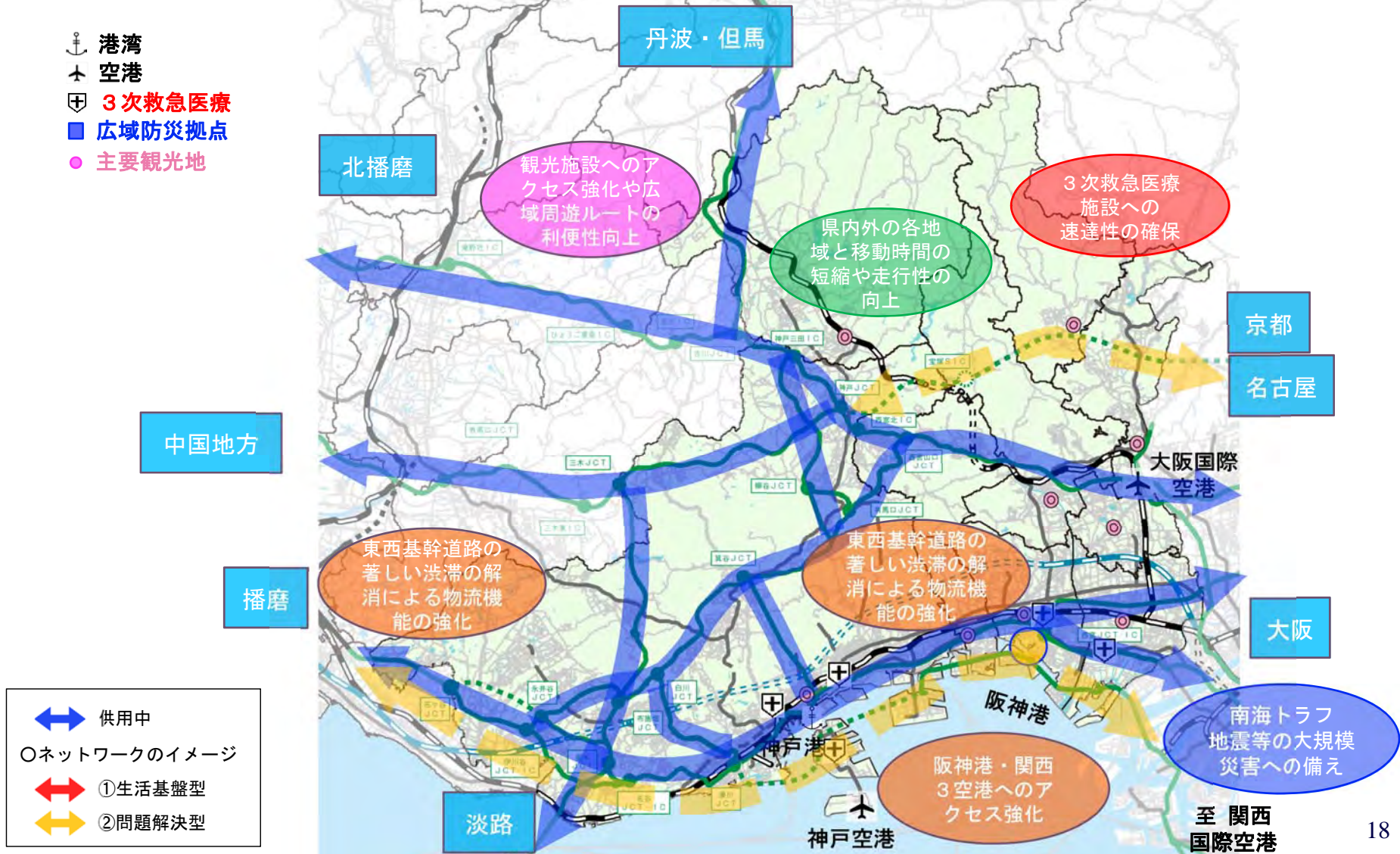
| 項目          | 政策目標 (案)   | 基幹道路の<br>目指すべき姿 (案)   |
|-------------|--|---|
| 人口減少<br>対策  | ○県内外の各地域との移動時間の短縮や<br>走行性の向上                         | ⇒神戸からの放射状路<br>線と神戸・阪神地域<br>の環状路線の形成<br><br>⇒神戸・阪神地域～播<br>磨地域間のダブル<br>ネットワークの確保<br><br>⇒空港・港湾との連絡<br>の強化につながる<br>ネットワークの拡充 |
| 産業活性<br>化   | ○東西基幹道路の著しい渋滞の解消によ<br>る物流機能の強化<br>○阪神港・関西3空港へのアクセス強化 |   |
| 観光振興        | ○観光施設へのアクセス強化や広域周遊<br>ルートの利便性向上                      |   |
| 災害への<br>備え  | ○南海トラフ地震等の大規模自然災害に<br>備えた着実な対策の実施                    |   |
| 地域医療<br>の充実 | ○3次救急医療施設への速達性の確保                                    |   |



# (7) 神戸・阪神地域の基幹道路の目指すべき姿(案)

- 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
- 神戸・阪神地域～播磨地域間のダブルネットワークの確保
- 空港・港湾との連絡の強化につながるネットワークの拡充

- ⚓ 港湾
- ✈ 空港
- ⚠ 3次救急医療
- 広域防災拠点
- 主要観光地





## 2. 播磨地域における 現状・課題と政策目標

# (1) 概要



【県立赤穂海浜公園】



【播磨中央公園】



【東条湖おもちゃ王国】



【姫路市立動物園】



【三木総合防災公園】



【姫路城】



【日岡神社】



【明石公園】

## 人口・面積等

- 人口 182.9万人(33%)
- 面積 3,594km<sup>2</sup> (43%)
- GDP 74,770億円(34%)
- 域内市町数 13市9町

## 特産品

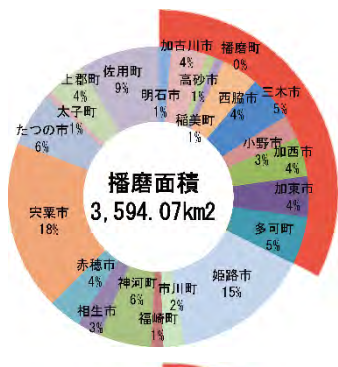
ブドウ、ウメ、酒米、シイタケ、あゆ、手延べそうめん、しょうゆ、塩、お茶、マッチ、播州織物、こいのぼり、そろばん、つり針、家庭刃物・鎌、木工芸品、皮革、ナット、鉄鋼 等

## 観光

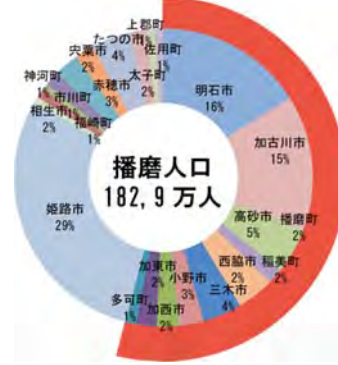
- 観光入込客数 4,267万人
- 主要観光地
  - 姫路城(姫路市) 287万人
  - 明石公園(明石市) 244万人
  - 三木総合防災公園(三木市) 100万人
  - 日岡神社(加古川市) 86万人
  - 姫路市立動物園(姫路市) 76万人

## (2) 現状と課題[東・北播磨地域](人口・面積)

- ◆ 播磨地域は県土の4割強の面積に県人口の約3割が居住
- ◆ 東・北播磨地域では、臨海部の明石市、加古川市等に人口が集積

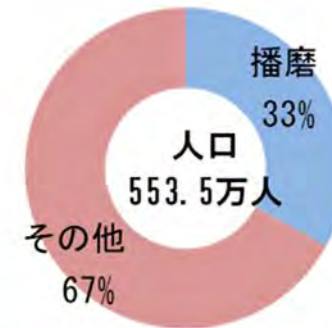
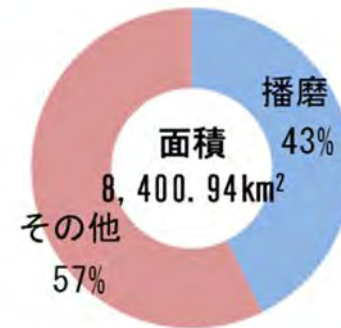
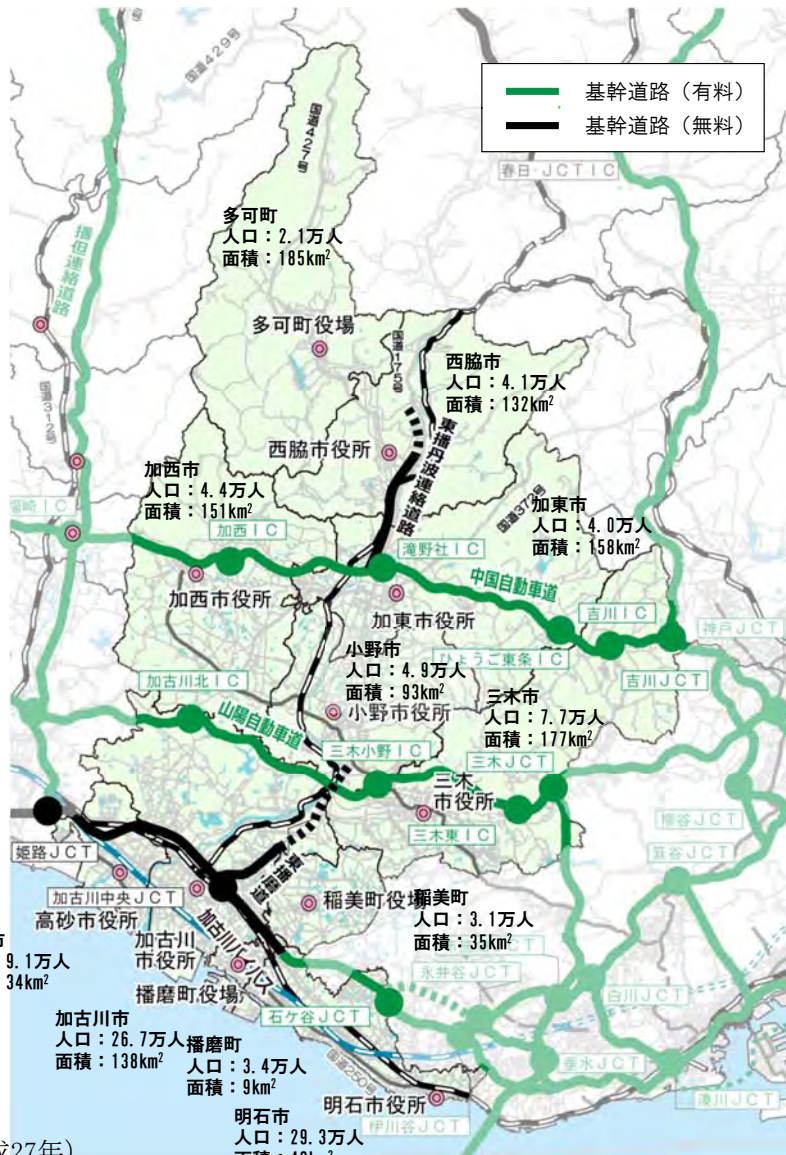
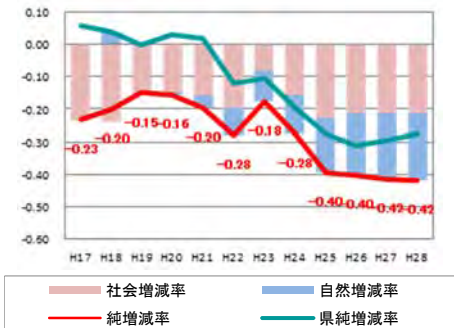


東・北播磨地域

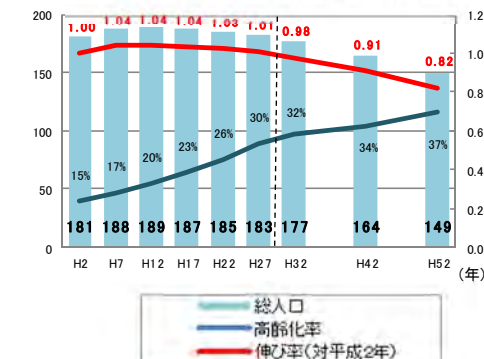


東・北播磨地域

【播磨地域の人口増減率の推移】



【播磨地域の人口と高齢化率の推移】



出典: <人口>総務省統計局「国勢調査」(平成27年)  
<面積>国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成28年)

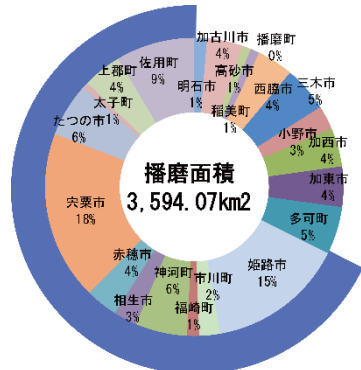


## (2) 現状と課題[中・西播磨地域](人口・面積)

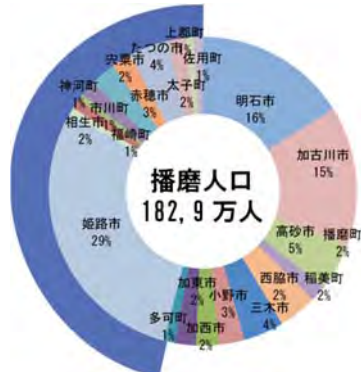
- ◆ 播磨地域内では、姫路市が人口の3割弱を占める
- ◆ 播磨地域内の人口は、2040年(平成52年)には平成2年の8割強に減少

⇒ 人口減少に備えた  
定住人口・交流人口  
対策

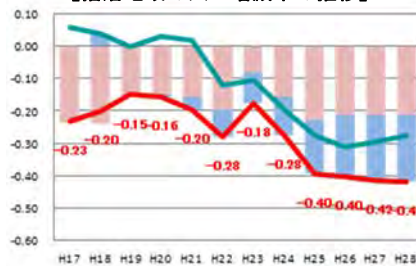
中・西播磨地域



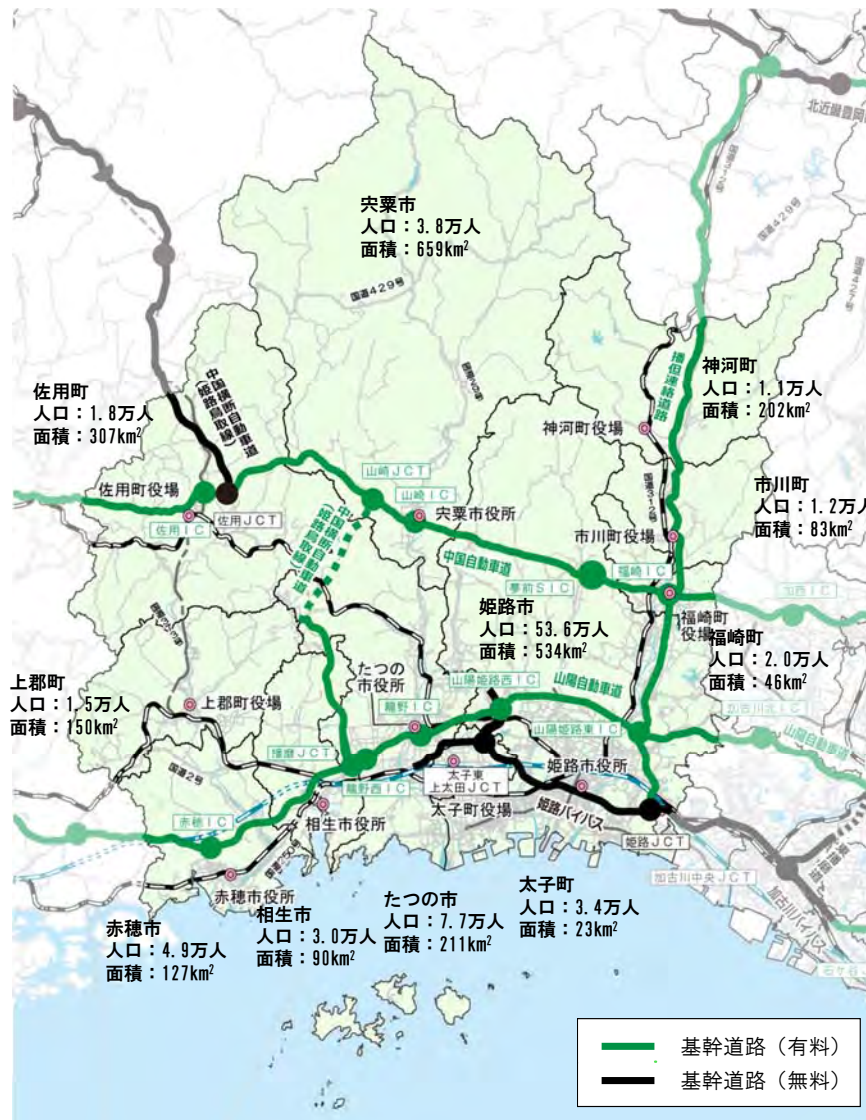
中・西播磨地域



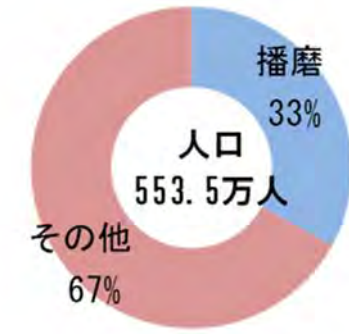
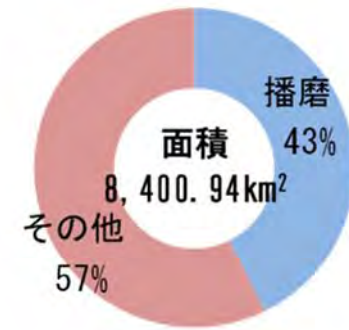
【播磨地域の人口増減率の推移】



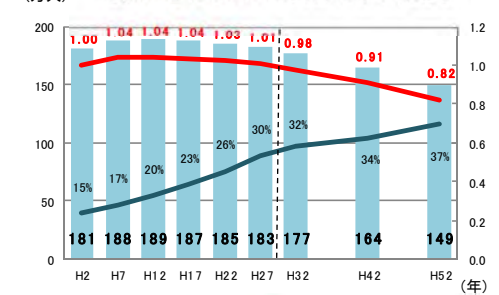
■ 社会増減率 ■ 自然増減率  
■ 純増減率 ■ 県純増減率



■ 基幹道路(有料)  
■ 基幹道路(無料)



【播磨地域の人口と高齢化率の推移】



■ 総人口 ■ 高齢化率  
■ 伸び率(対平成2年)

出典: <人口>総務省統計局「国勢調査」(平成27年)  
<面積>国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成28年)

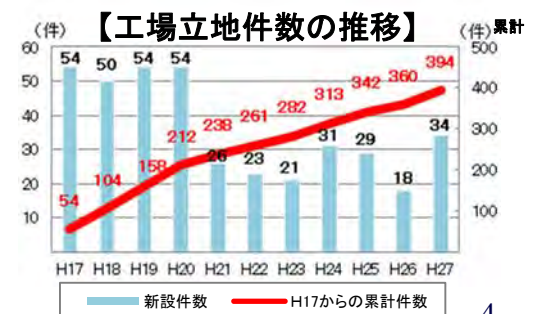
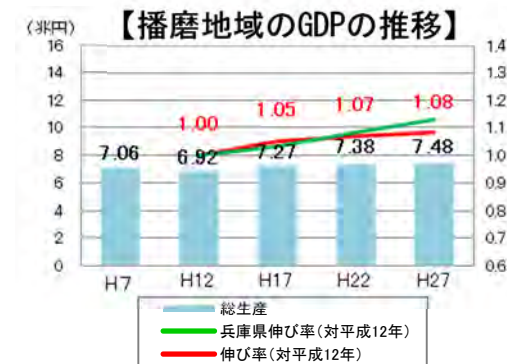
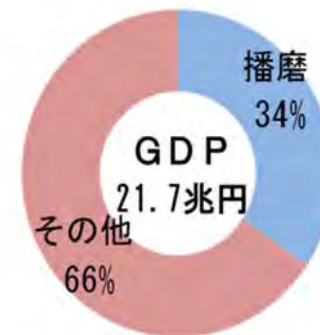


## (2) 現状と課題[播磨地域](経済・産業)

- ◆ 播磨地域のGDPは全県の3割強であり、増加傾向で推移
- ◆ 臨海部、基幹道路周辺に工業団地、物流施設が集積
- ◆ 播磨科学公園都市に「Spring-8」「SACLA」など科学技術拠点が集積



臨海部のものづくり拠点  
や産業の集積を活かした  
産業活性化

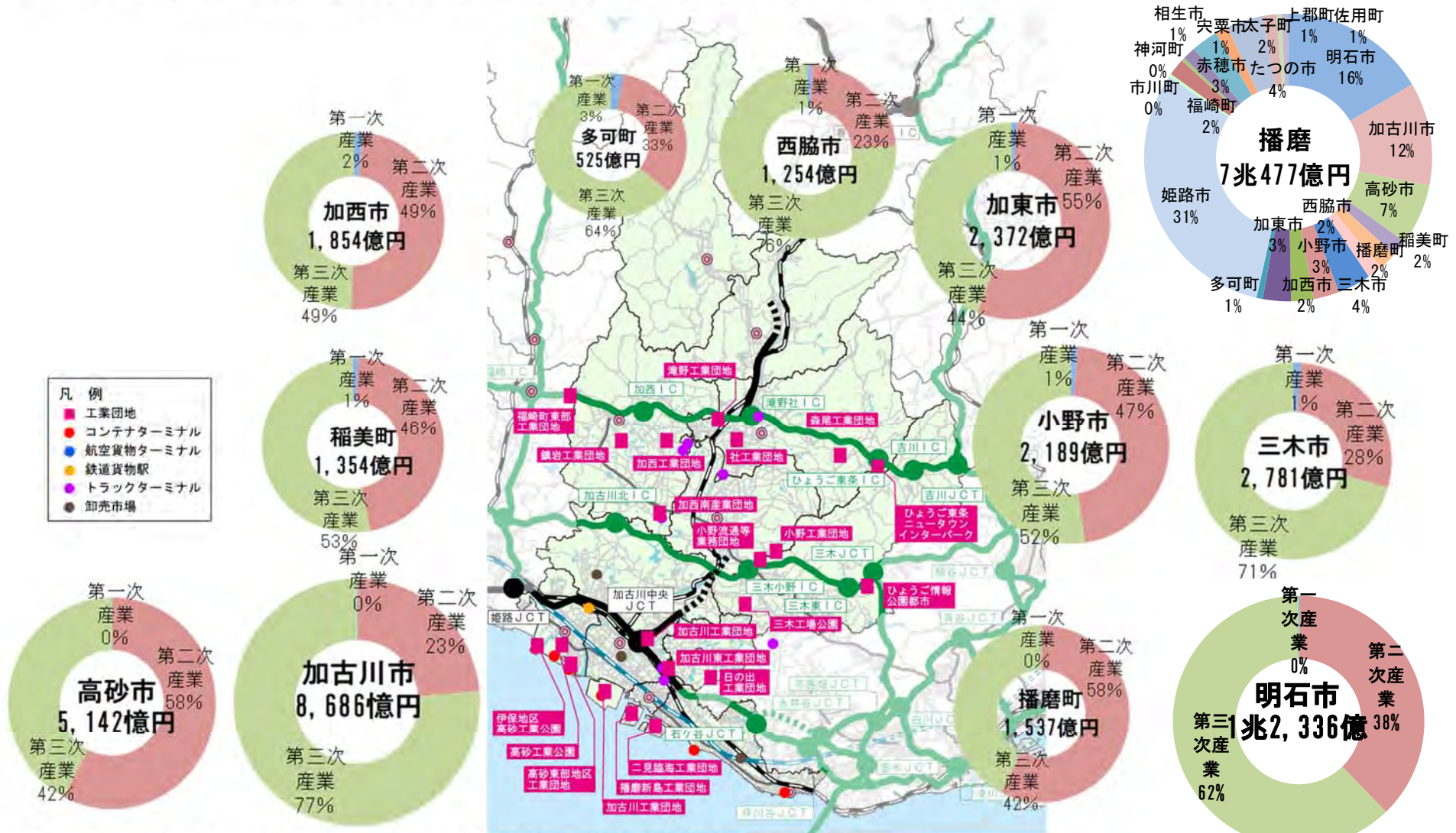


出典: <GDP>兵庫県統計課「兵庫県民経済計算」(平成27年度 実質:平成17暦年基準 試算値)  
※ただし、市町別産業別内訳は、平成27年度名目別平成17年度基準値



## (2) 現状と課題[東・北播磨地域](経済・産業)

- ◆ 全体的に第2次産業の割合が高く、特に、高砂市、播磨町、加東市では約5割から6割と相対的に高い
- ◆ 東・北播磨では、明石市、加古川市、高砂市のGDPが高い

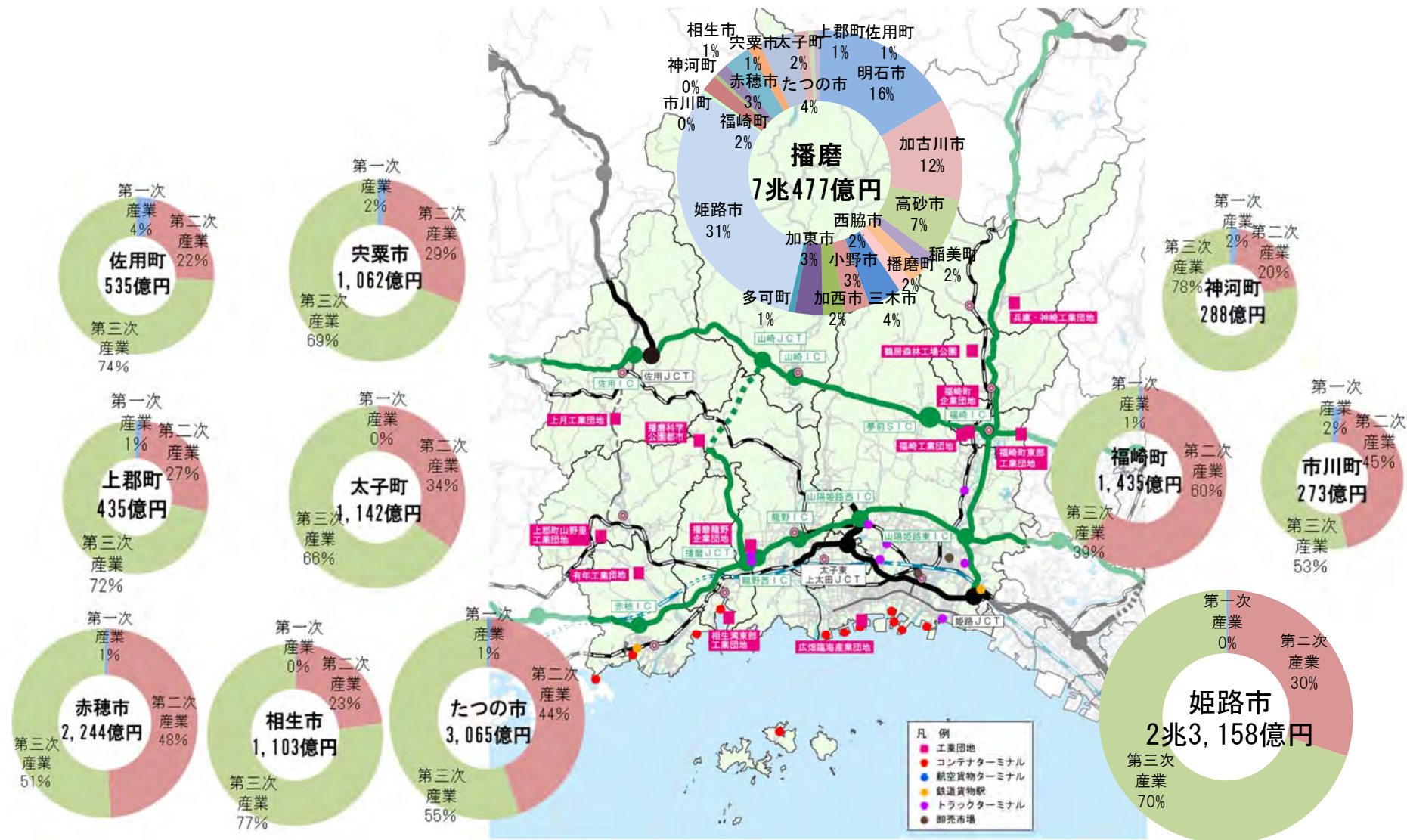


出典: <GDP> 兵庫県統計課「兵庫県民経済計算」(平成27年度 実質:平成17暦年基準 試算値)  
 ※ただし、市町別産業別内訳は、平成27年度名目別平成17年度基準値



## (2) 現状と課題[中・西播磨地域](経済・産業)

- ◆ 姫路市のGDPが高く、播磨地域全体の約3割
- ◆ 福崎町、市川町など基幹道路沿いの市町は第2次産業の割合が約5割から6割と相対的に高い



出典: <GDP>兵庫県統計課「兵庫県民経済計算」(平成27年度 実質:平成17暦年基準 試算値)  
 ※ただし、市町別産業別内訳は、平成27年度名目別平成17年度基準値



## (2) 現状と課題(経済・産業)

- ◆ 臨海部は世界や国内のトップシェアを持つ企業の製造拠点が集積しており、**日本有数のものづくりの拠点**となっている。

- 姫路港（国際拠点港湾）や東播磨港（重要港湾）が整備
- 播磨臨海地域の製造品出荷額は国内主要都市よりも多く、世界や国内の**トップシェアを持つ企業の製造拠点が集積**





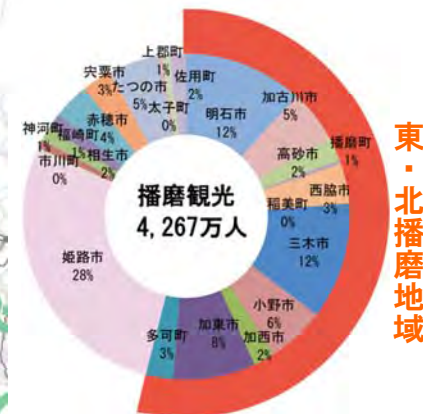
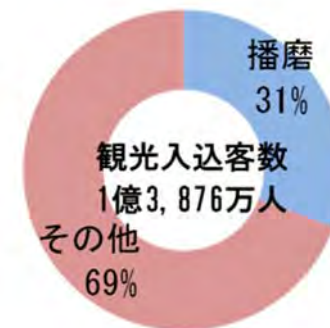
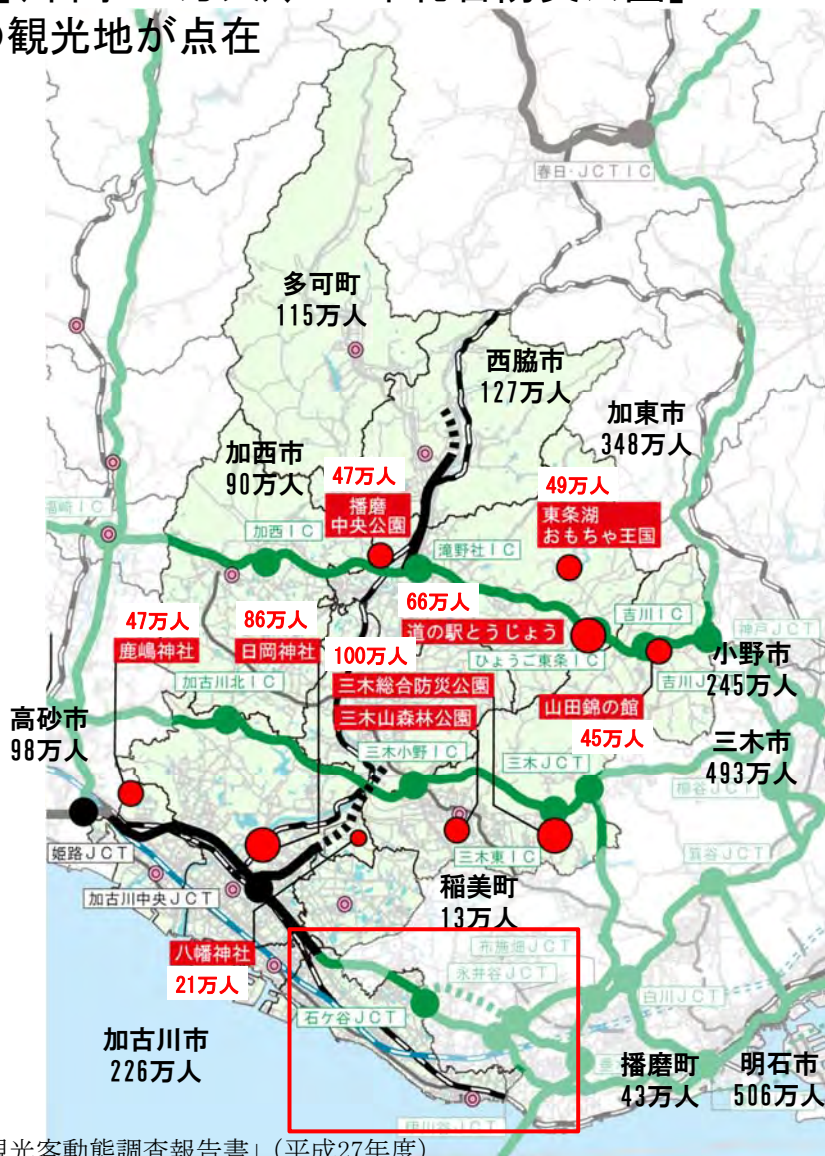
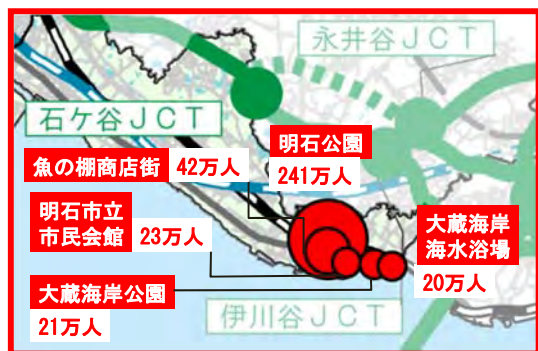
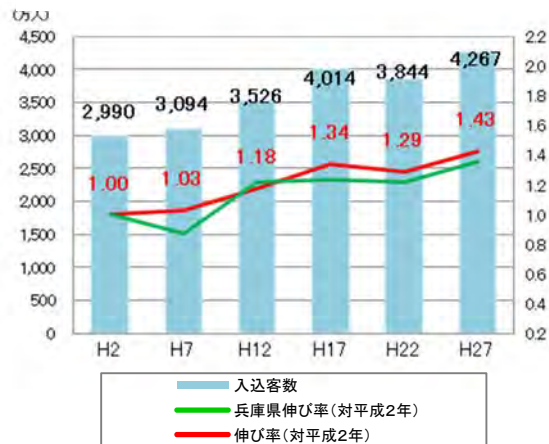
## (2) 現状と課題[東・北播磨地域](観光)

- ◆ 播磨地域への観光客は年間4,000万人強で全県の約3割。近年は増加傾向で推移
- ◆ 東・北播磨では、「明石公園」(年間241万人)、「三木総合防災公園」(年間100万人)などの多くの観光地が点在



周遊性拡大による観光資源を活かした観光振興

【播磨地域の観光入込客数の推移】



東・北播磨地域

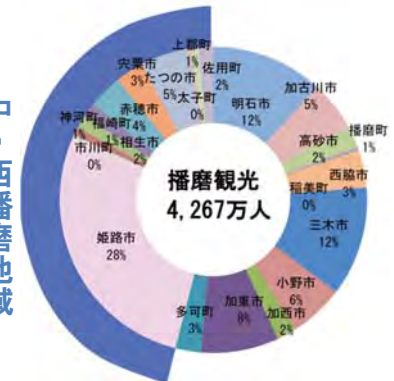
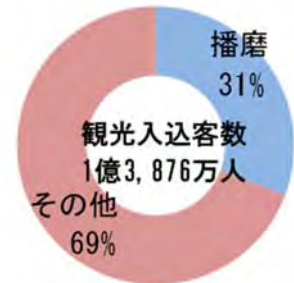
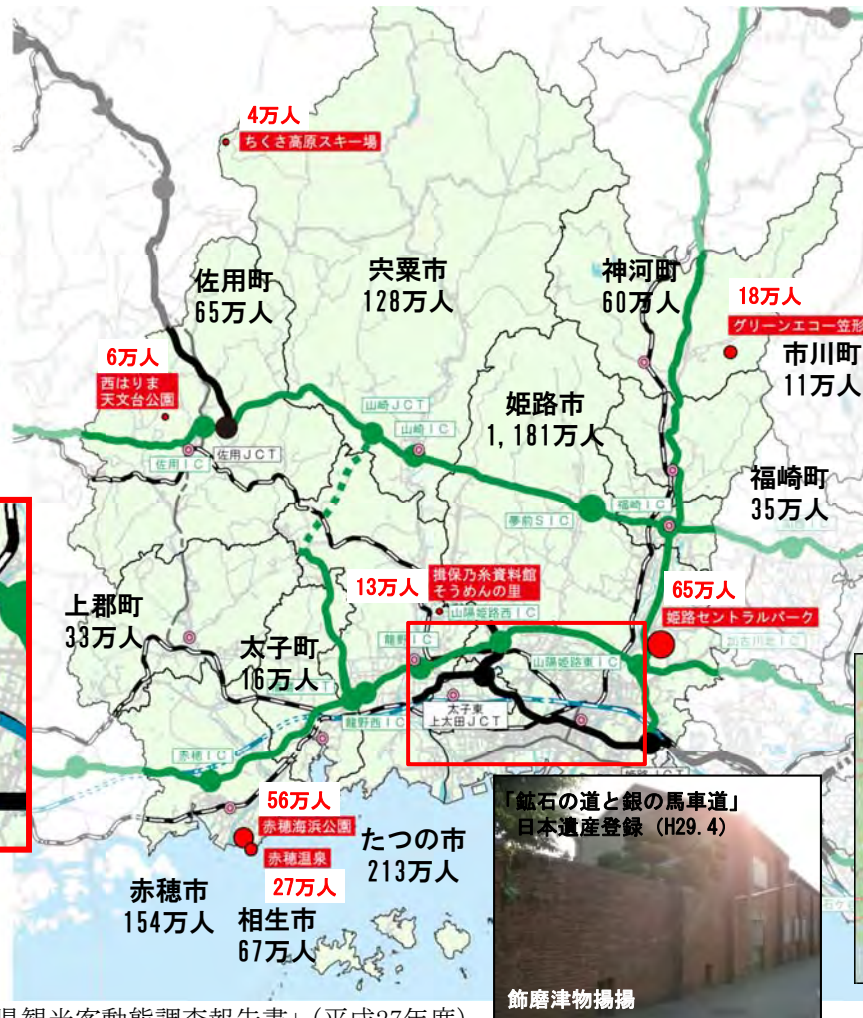
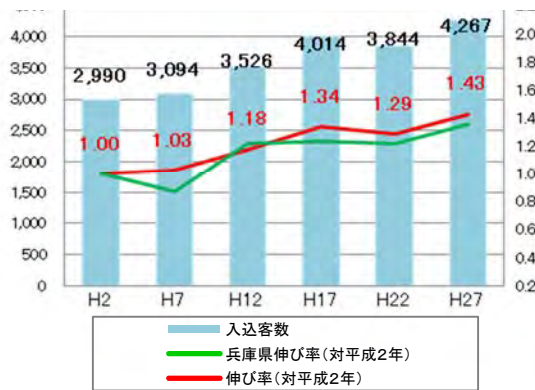


## (2) 現状と課題[中・西播磨地域] (観光)

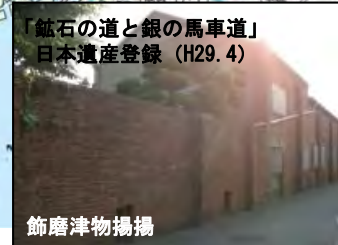
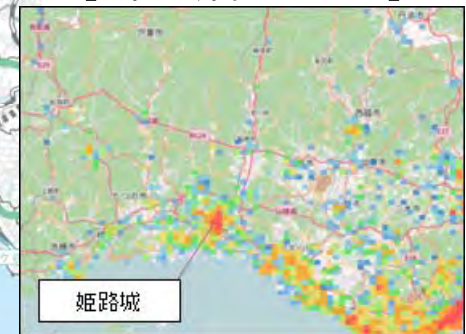
- ◆ 中・西播磨では、世界文化遺産「姫路城」(年間286万人)や「赤穂海浜公園」(年間56万人)、揖保乃糸資料館そうめんの里(年間13万人)、西はりま天文台公園(年間6万人)などの多くの観光地が点在

ひょうごゴールデンルートなどの**広域周遊ルート**を活かした**観光振興**

【播磨地域の観光入込客数の推移】

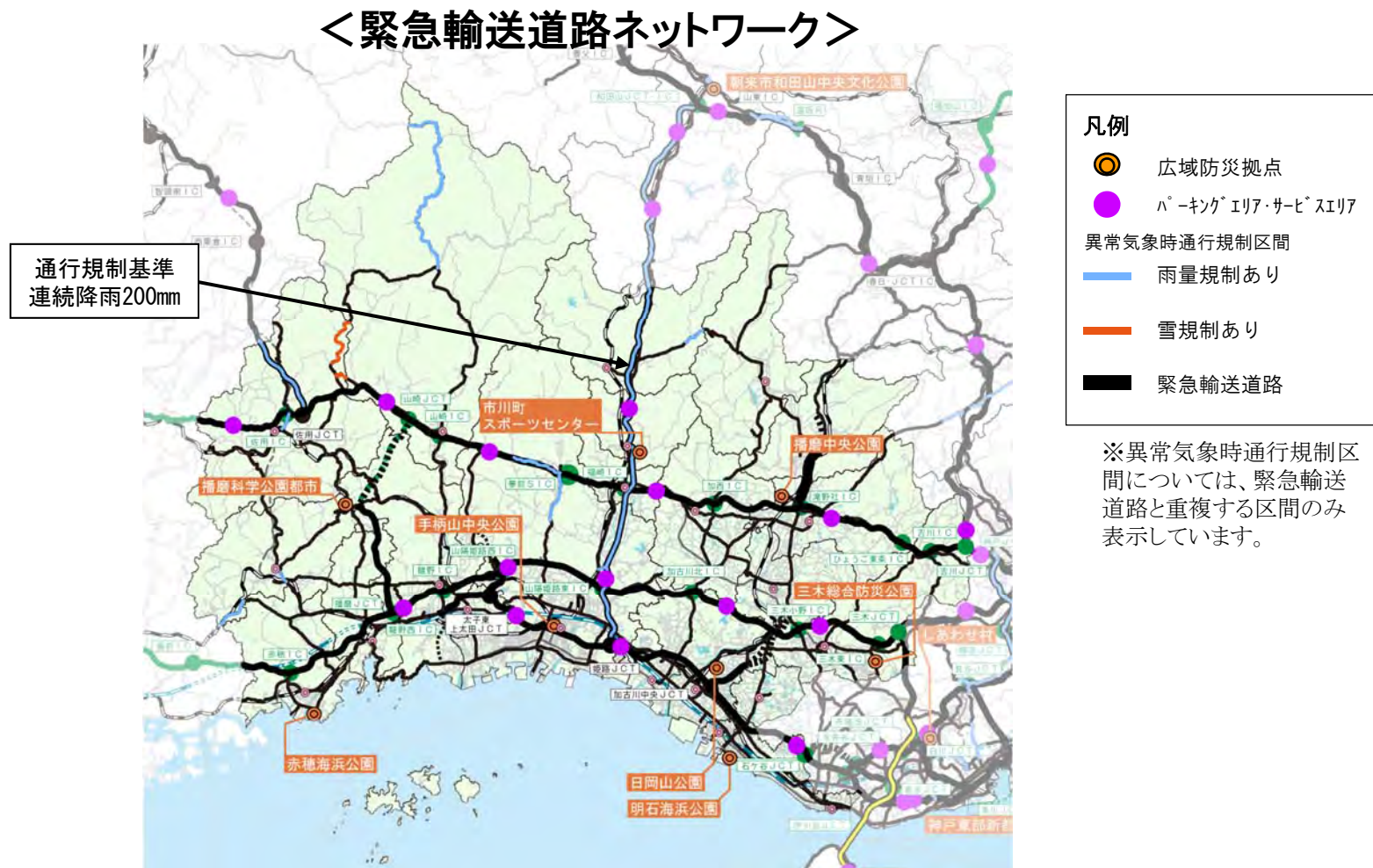


【外国人滞在メッシュ】



## (2) 現状と課題(災害)

- ◆ 地域内に8箇所の広域防災拠点が点在
- ◆ 播但自動車道などが異常気象時通行規制となっているが、緊急輸送道路ネットワークのリダンダンシーは確保



出典: <異常気象時通行規制区間>兵庫県道路企画課  
「H27全国道路・街路交通情勢調査」より、雨量・雪・その他規制区間および冬期通行不可区間を表示



## (2) 現状と課題(災害:南海トラフ地震による浸水想定区域、断層帯)

- ◆ 山崎断層帯が地域内を縦横断している



東西および南北の基幹道路のリダンダンシー確保



出典: <浸水想定区域図>南海トラフ巨大地震津波浸水想定図(兵庫県)

<断層帯>地震調査研究推進本部「兵庫県の地震活動の特徴」

兵庫県「地域の防災道路強靱化プラン」(兵庫県の地震被害想定(内陸型活断層))

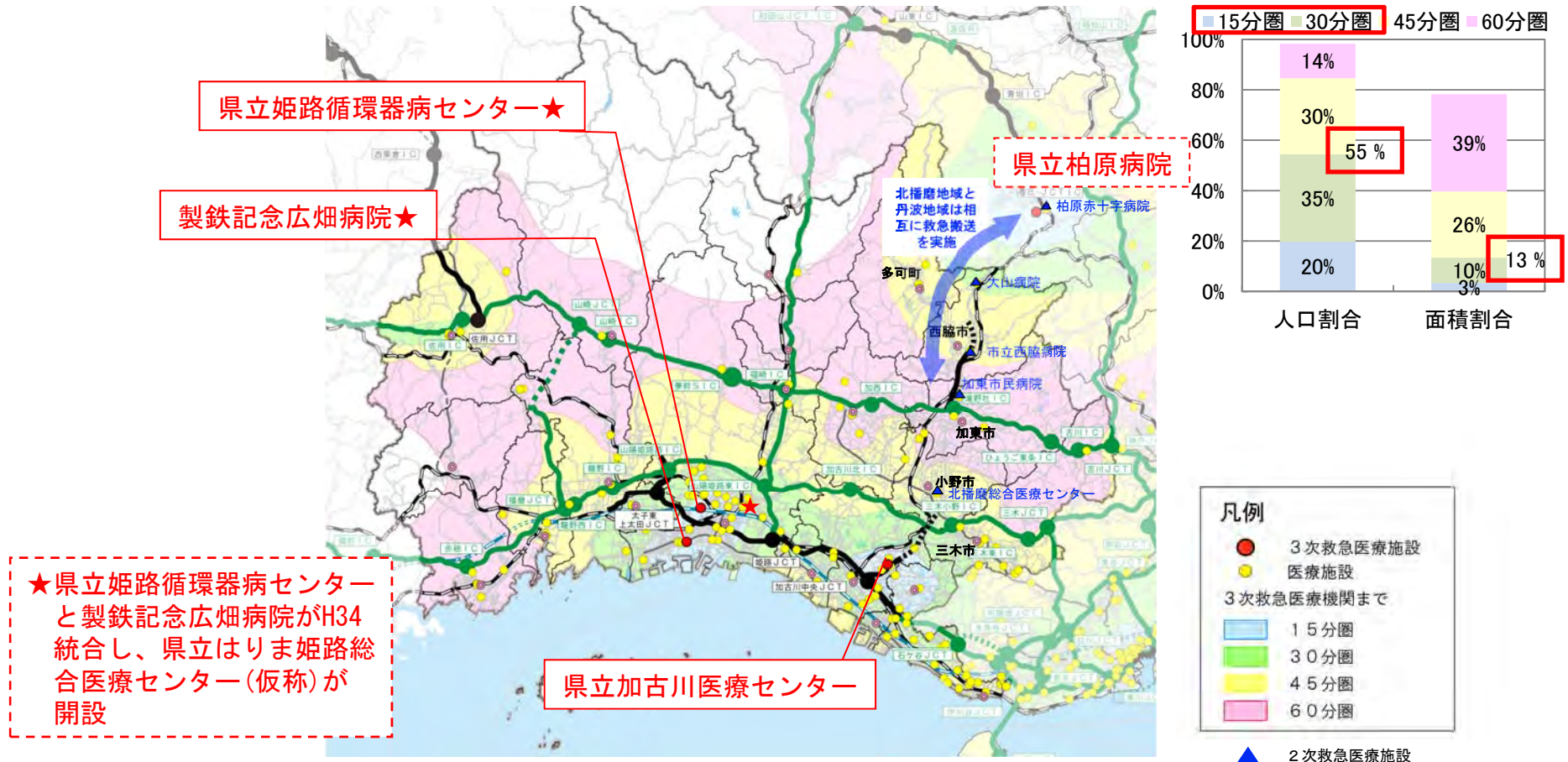
## (2) 現状と課題(医療)

- ◆ 地域内には3つの3次救急医療施設が、臨海部に集中して立地
- ◆ 到達に30分以上かかるエリアが北部・中部・西部で多く存在。60分以上かかるエリアも北部で一部存在
- ◆ 175号沿線では、北播磨地域と丹波地域が相互に救急搬送を実施



相互に救急搬送を実施している丹波地域や、北部など3次救急医療施設まで時間がかかる地域の速達性の強化

### <播磨地域の3次救急医療施設までの等時間圏図>



※平成27年全国道路・街路交通情勢調査の道路網で推計  
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



### (3) 道路をとりまく状況(整備状況)

- ◆ 播磨地域の基幹道路は東西方向と比較して、南北方向の整備が遅れている

#### S50 (約40年前)

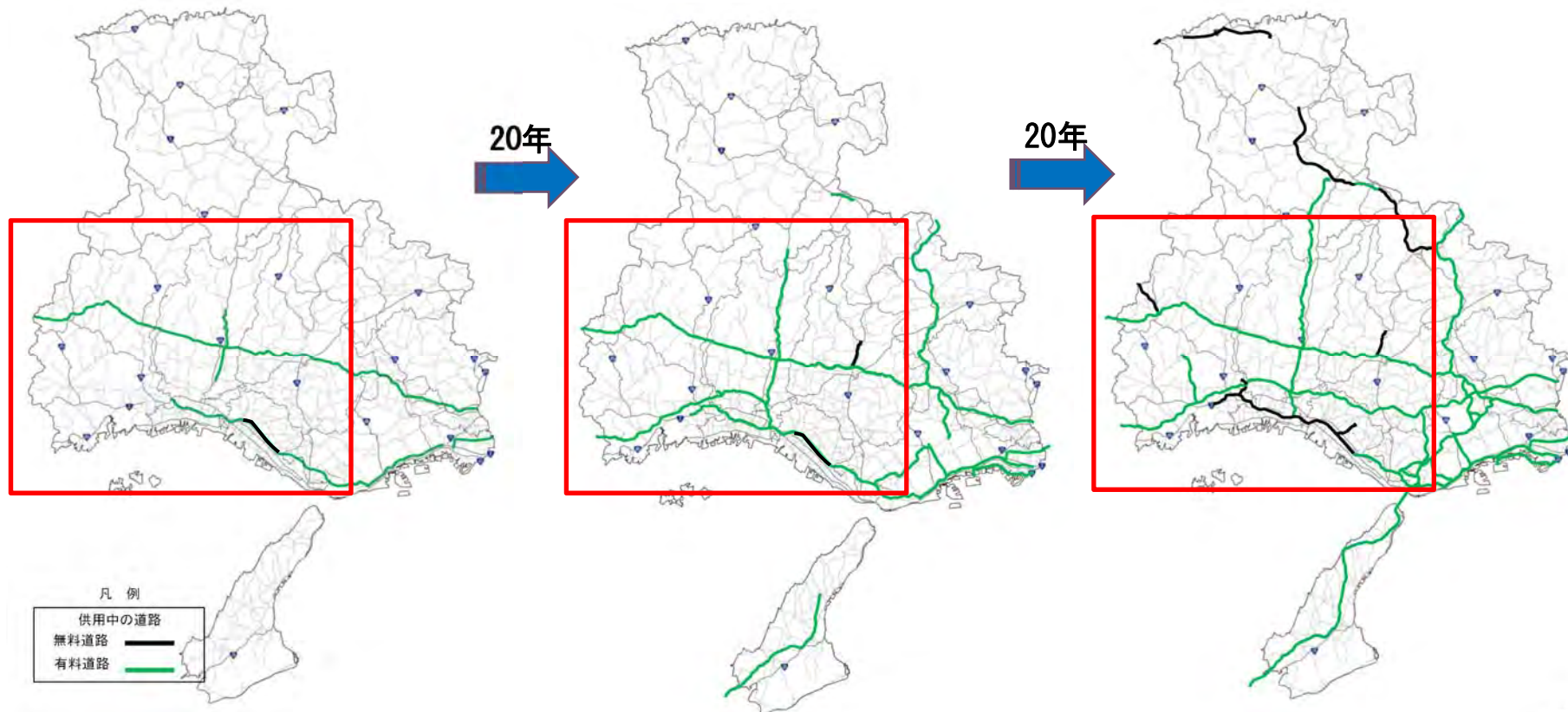
- ・ 中国道、阪高神戸線、第二神明、国道2号BP等の東西ネットワークが整備

#### H7 (約20年前)

- ・ 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

#### H29 (現在)

- ・ 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

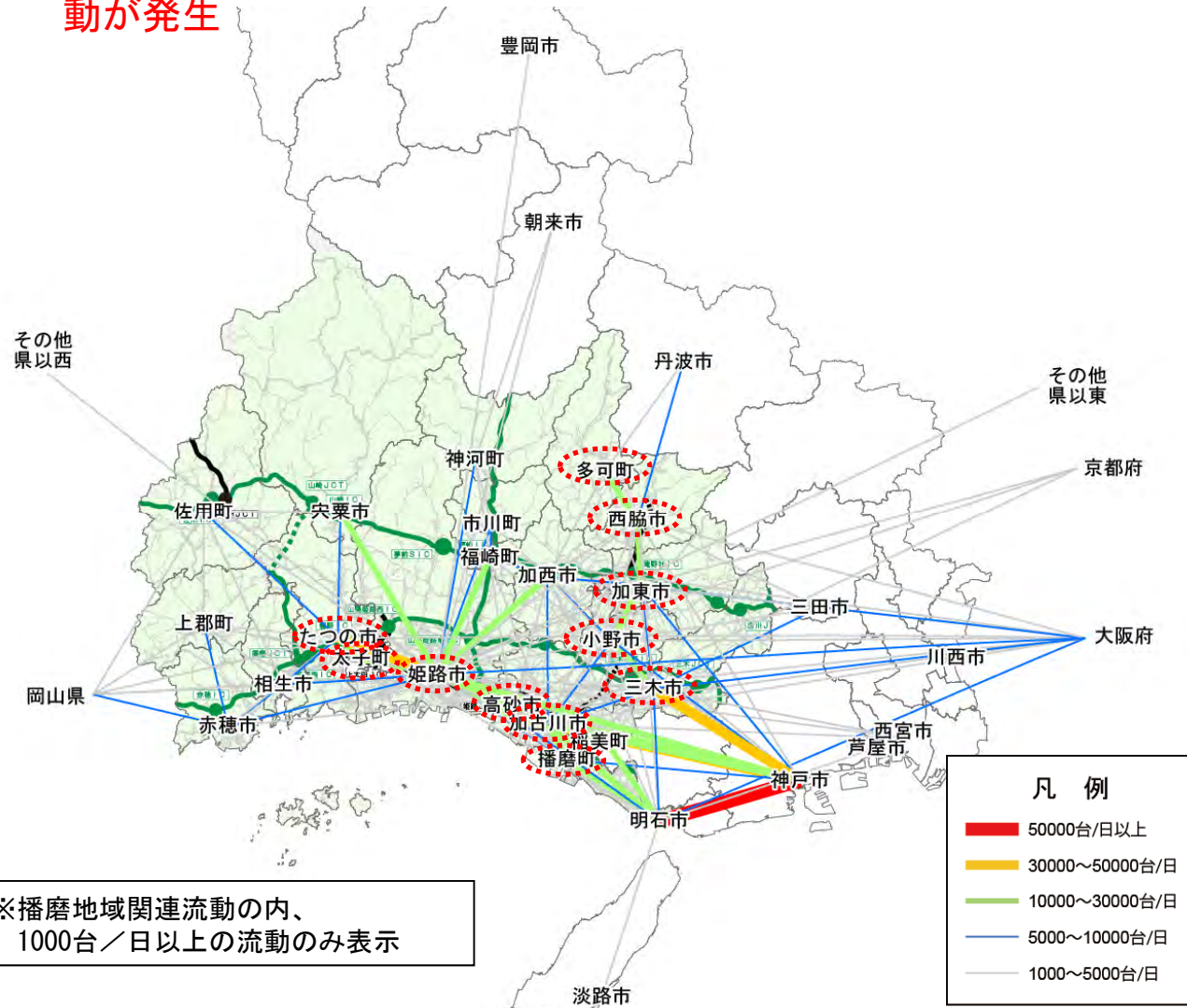


### (3) 道路をとりまく状況(自動車OD流動)

- ◆ 姫路市を中心とした播磨各地域間との放射状の流動がある
- ◆ 姫路市、明石市など、臨海部の各都市間および神戸市との東西流動がある
- ◆ 多可町-西脇市-加東市-小野市-三木市-神戸市という南北流動が発生

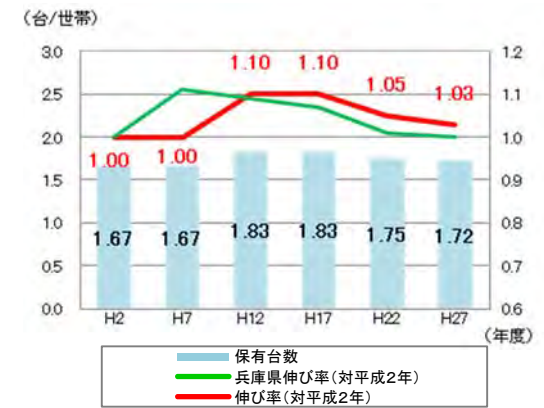


大きな交通流動があるが  
基幹道路がネットワーク化  
されていない区間への対応

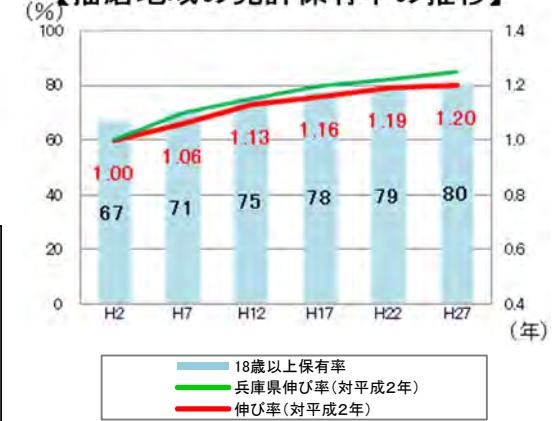


※播磨地域関連流動の内、  
1000台/日以上のみ表示

【播磨地域の自動車保有台数の推移】



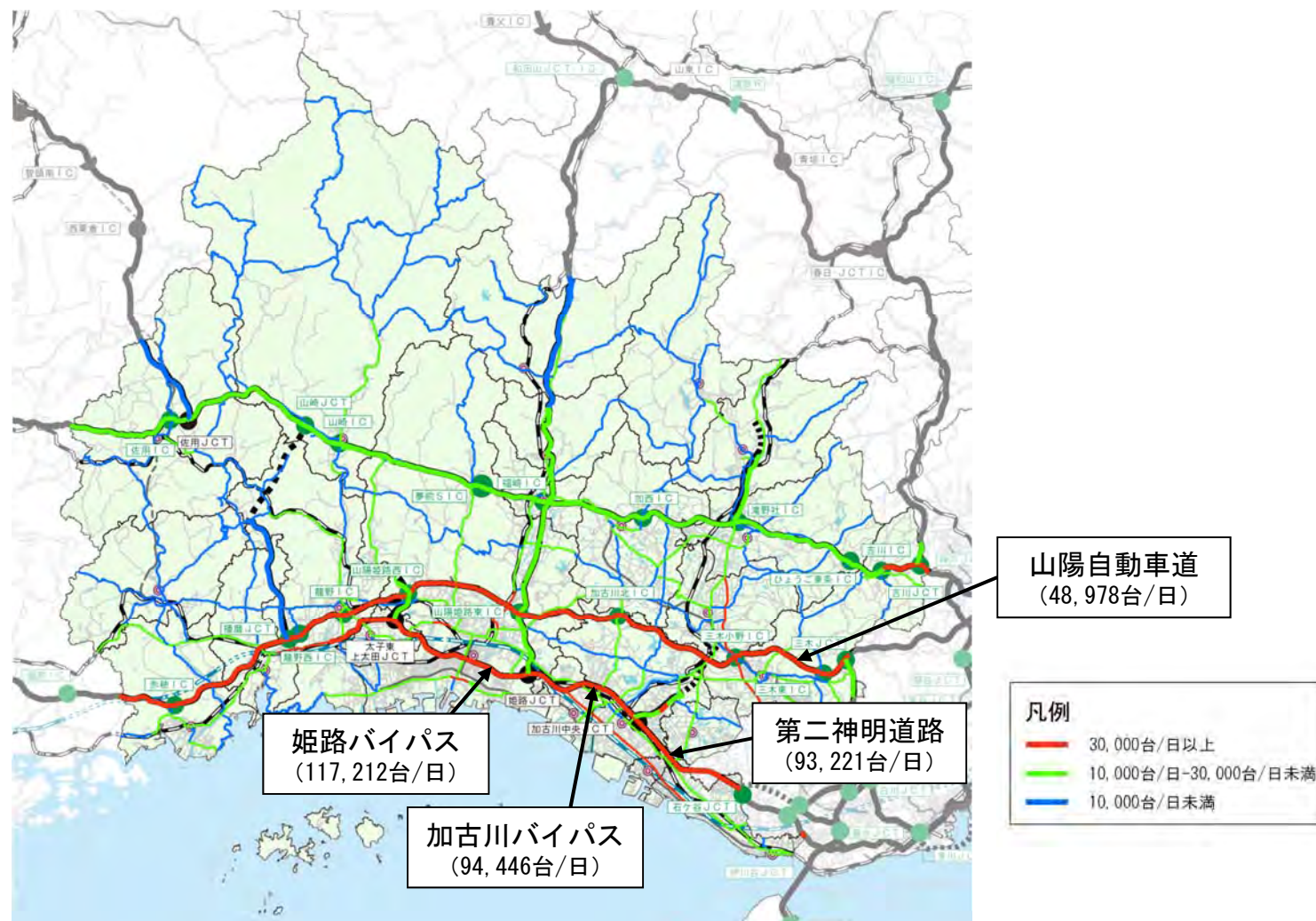
【播磨地域の免許保有率の推移】





### (3) 道路をとりまく状況(交通量)

- ◆ 国道2号姫路バイパスは11万台/日、第二神明道路、国道2号加古川バイパスは9万台を超える交通があり、東西基幹道路の日交通量が多い





### (3) 道路をとりまく状況(大型車混入率)

- ◆ 中国自動車道、山陽自動車道などの基幹道路で、3割を超える大型車が利用
- ◆ 一般道路の一部で大型車が3割を超える区間が存在



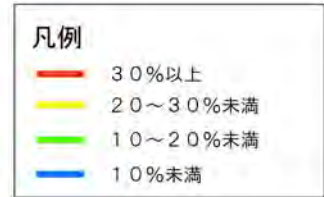
一般道路で大型車混入率が高い区間への対応

大型車混入率  
県平均  
主要地方道 : 13%  
国道 : 18%  
高速 : 34%



中国自動車道

山陽自動車道



### (3) 道路をとりまく状況(ピーク時旅行速度)

- ◆ 多くの基幹道路では、60km/h以上の速度が確保されているが、**第二神明道路などで30km/h未満の区間**が存在
- ◆ 一般道路では国道2号、250号など市街地を中心に速度が30km/h未満の区間が存在




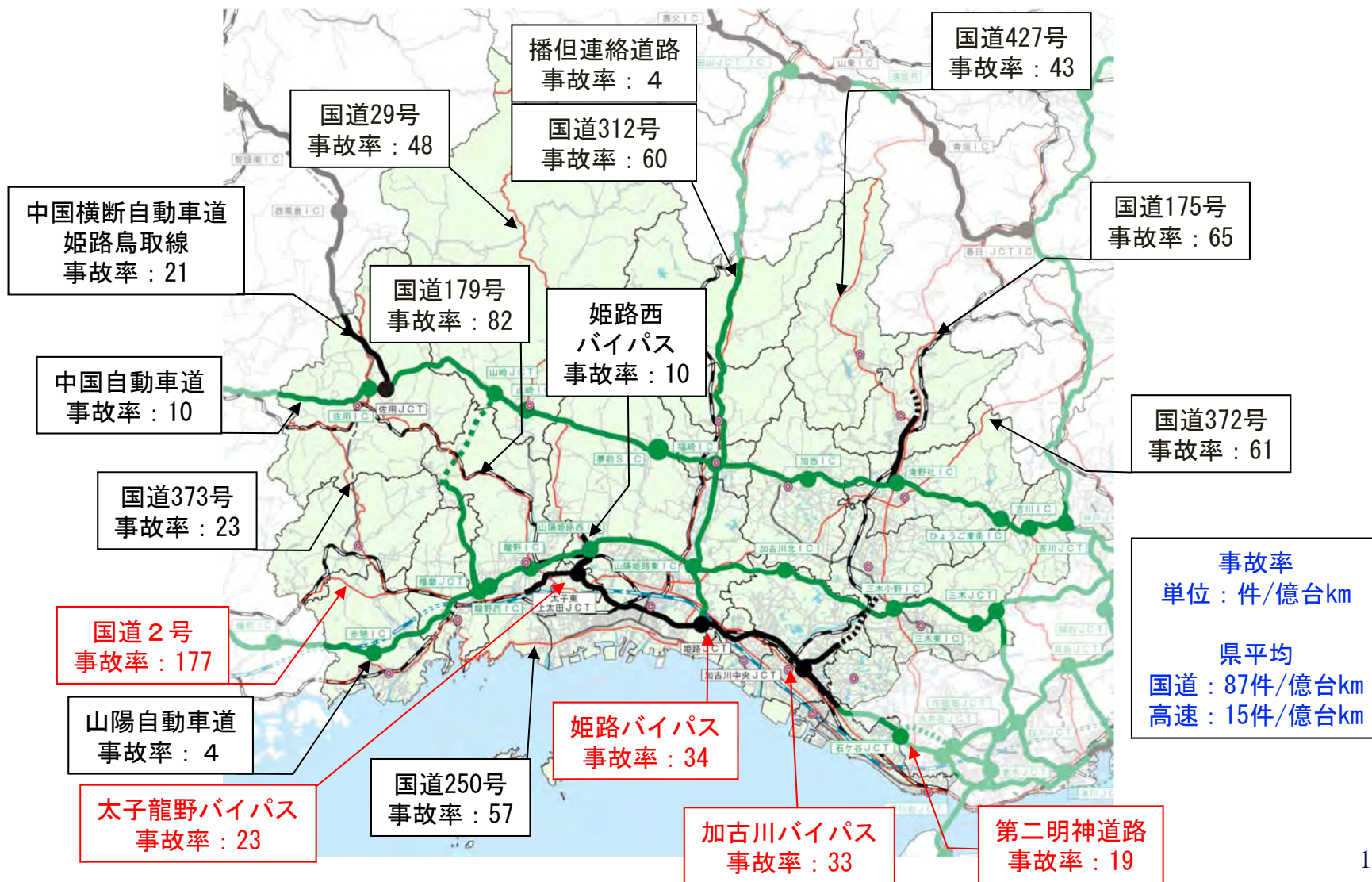
国道2号バイパスや第二神明道路など、**臨海部の東西基幹道路の渋滞緩和**





### (3) 道路をとりまく状況(事故率)

- ◆ 一般道路に比べ基幹道路の事故率は低い。国道2号加古川バイパス、国道2号姫路バイパスは他の基幹道路に比べ相対的に高い  事故率が高い区間への対応





## (4) 播磨地域の課題まとめ

| 項目    |         | 課題   |
|-------|---------|--|
| 地域の課題 | 人口減少対策  | 人口減少に備えた定住人口・交流人口対策  |
|       | 産業活性化   | 臨海部のものづくり拠点・産業の集積やポテンシャルを活かした産業活性化                                       |
|       | 観光振興    | 周遊性拡大による観光資源を活かした観光振興<br>ひょうごゴールデンルートなどの広域周遊ルートを活かした観光振興                 |
|       | 災害への備え  | 東西および南北の幹線道路のリダンダンシー確保   |
|       | 地域医療の充実 | 相互に救急搬送を実施している丹波地域や、北部など3次救急医療施設まで時間がかかる地域の速達性の強化                        |
| 道路の課題 | 交通需要・渋滞 | 大きな交通流動があるが基幹道路がネットワーク化されていない区間への対応<br>国道2号バイパスや第二神明道路など、臨海部の東西基幹道路の渋滞緩和 |
|       | 安全性     | 事故率が高い区間、一般道路で大型車混入率が高い区間への対応  |

## (5) 播磨地域の将来計画

| 項目      | 地域の将来像   |
|---------|--|
| 人口減少対策  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○農業資源を活用した雇用の創出や多様な交流活動の支援での地域の魅力向上による<b>交流人口の増加</b>（県地域創生戦略北播磨版）</li> <li>○<b>交通網の充実による生活利便性の向上</b>、地域特有の産業の創出による雇用の確保の促進により若者の流出抑制（県地域創生戦略西播磨版）</li> </ul>      |
| 産業活性化   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>播磨科学公園都市</b>において、<b>先端科学施設の集積等の地域特性を活かした企業立地の推進</b>や分譲促進等によりにぎわいを創出する。（県地域創生戦略西播磨版）</li> <li>○播磨を支える<b>産業競争力の強化および産業インフラの構築</b>（県地域創生戦略中播磨県民センター版）</li> </ul> |
| 観光振興    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域資源を活かした、<b>地域間交流や国際交流の推進</b>（中播磨地域ビジョン）</li> <li>○<b>地域資源同士を連携</b>させることで<b>魅力を創出</b>（県地域創生戦略東播磨版）</li> </ul>   |
| 災害への備え  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○安全安心社会、災害に強いまちづくりをめざす（西播磨地域ビジョン）</li> </ul>  |
| 地域医療の充実 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域医療、防災、防犯の取組の強化（北播磨地域ビジョン）</li> </ul>   |

## (6) 播磨地域の政策目標(案)

|       |       |     |      |
|-------|-------|-----|------|
| 地域の課題 | 道路の課題 | 将来像 | 意見聴取 |
|-------|-------|-----|------|

| 項目          | 政策目標 (案)  | 基幹道路の<br>目指すべき姿 (案)  |
|-------------|---|--|
| 人口減少<br>対策  | ○神戸・阪神など県内外各地域との移動<br>時間の短縮や走行性の向上                                      | ⇒播磨～神戸・阪神地<br>域間のダブルネット<br>ワークの確保や東播<br>磨道の4車線化によ<br>る走行性の向上<br><br>⇒災害時におけるリダ<br>ンダンシーや医療施<br>設への速達性確保に<br>必要なネットワーク<br>の確保<br><br>⇒S I C等の設置によ<br>る基幹道路の機能強<br>化 |
| 産業活性<br>化   | ○「播磨臨海地域」や「播磨科学公園都<br>市」のポテンシャルを活かす、神戸・阪<br>神方面との物流機能の強化<br>○神戸港等との連携強化 |  |
| 観光振興        | ○地域の観光資源間の連携やひょうご<br>ゴールデンルートなどの広域周遊ルー<br>トの利便性向上                       |  |
| 災害への<br>備え  | ○山崎断層による地震等の大規模自然災<br>害に備えた着実な対策  |  |
| 地域医療<br>の充実 | ○3次救急医療施設への速達性の確保   |  |



# (7) 播磨地域の基幹道路の目指すべき姿(案)

- 播磨～神戸・阪神地域間のダブルネットワークの確保や東播磨道の4車線化による走行性の向上
- 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
- SIC等の設置による基幹道路の機能強化

