

3. 但馬地域における 現状・課題と政策目標

(1) 概要



【余部鉄橋】



【竹野浜】



【城崎温泉】



【湯村温泉】



【ハチ高原】



【生野銀山】



【出石そば】



【竹田城跡】

人口・面積等

- 人口 17.0万人(3%)
- 面積 2,133km² (25%)
- GDP 5,796億円(3%)
- 域内市町数 3市2町

特産品

キャベツ、岩津ねぎ、朝倉さんしょ、お茶、ナシ、ズワイガニ、ハタハタ、ホタルイカ、但馬牛、ブロイラー、出石そば、かばん、柳細工、但馬ちりめん、ばね、家具等

観光

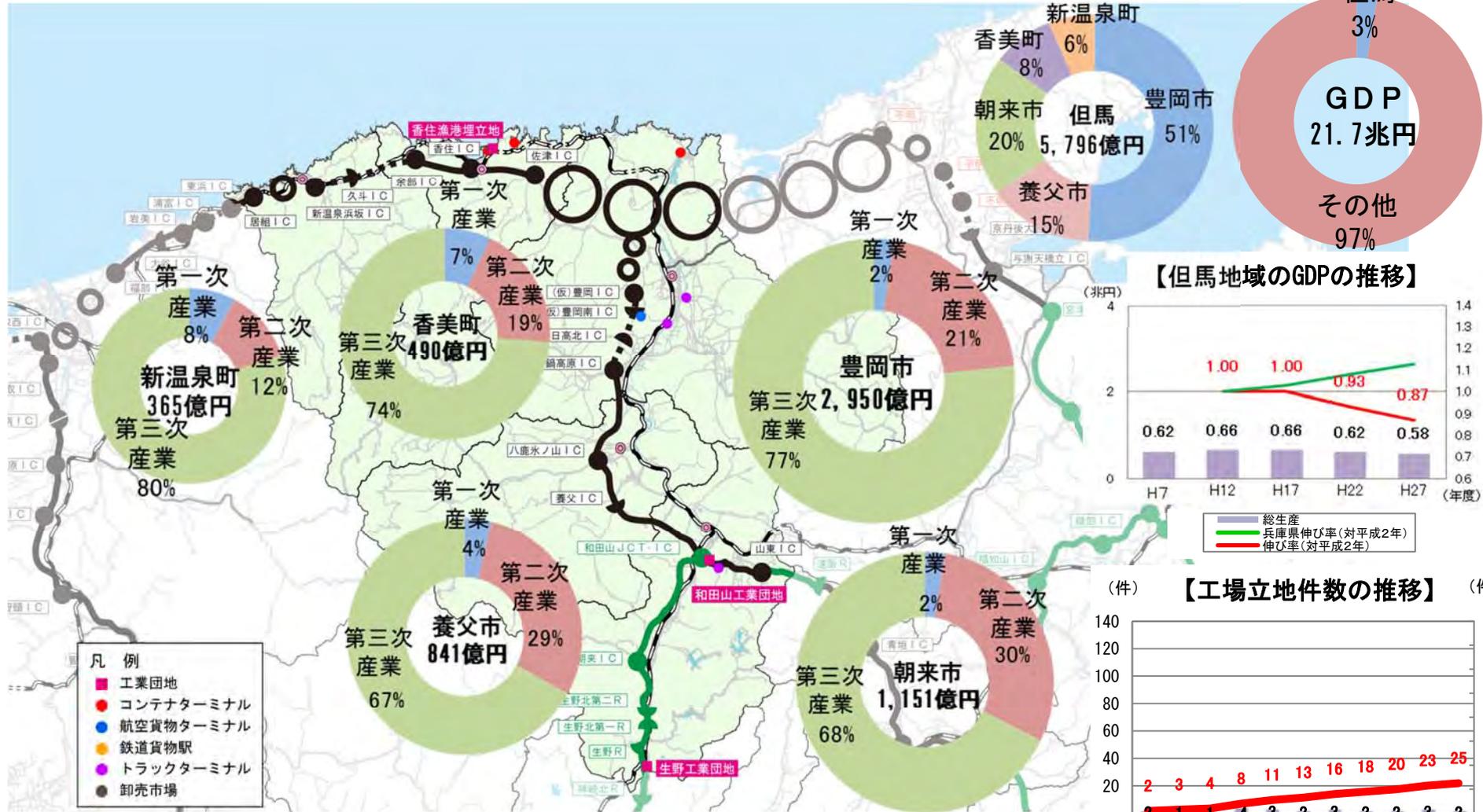
- 観光入込客数 1,033万人
- 主要観光地
 - 城崎温泉(豊岡市) 91万人
 - 竹田城跡(朝来市) 42万人
 - 湯村温泉(新温泉町) 42万人
 - 余部鉄橋・余部鉄橋(空の駅)
(香美町) 27万人
 - 氷ノ山・ハチ高原(養父市) 26万人

(2) 現状と課題(経済・産業)

- ◆ GDPは全県の3%程度で、減少傾向で推移
- ◆ 豊岡市が約半分を占めており、但馬地域の中心を担っている
- ◆ カニ、但馬牛、岩津ネギ、朝倉さんしょなど特産品が豊富



豊富な地域の特産品を活かした産業活性化



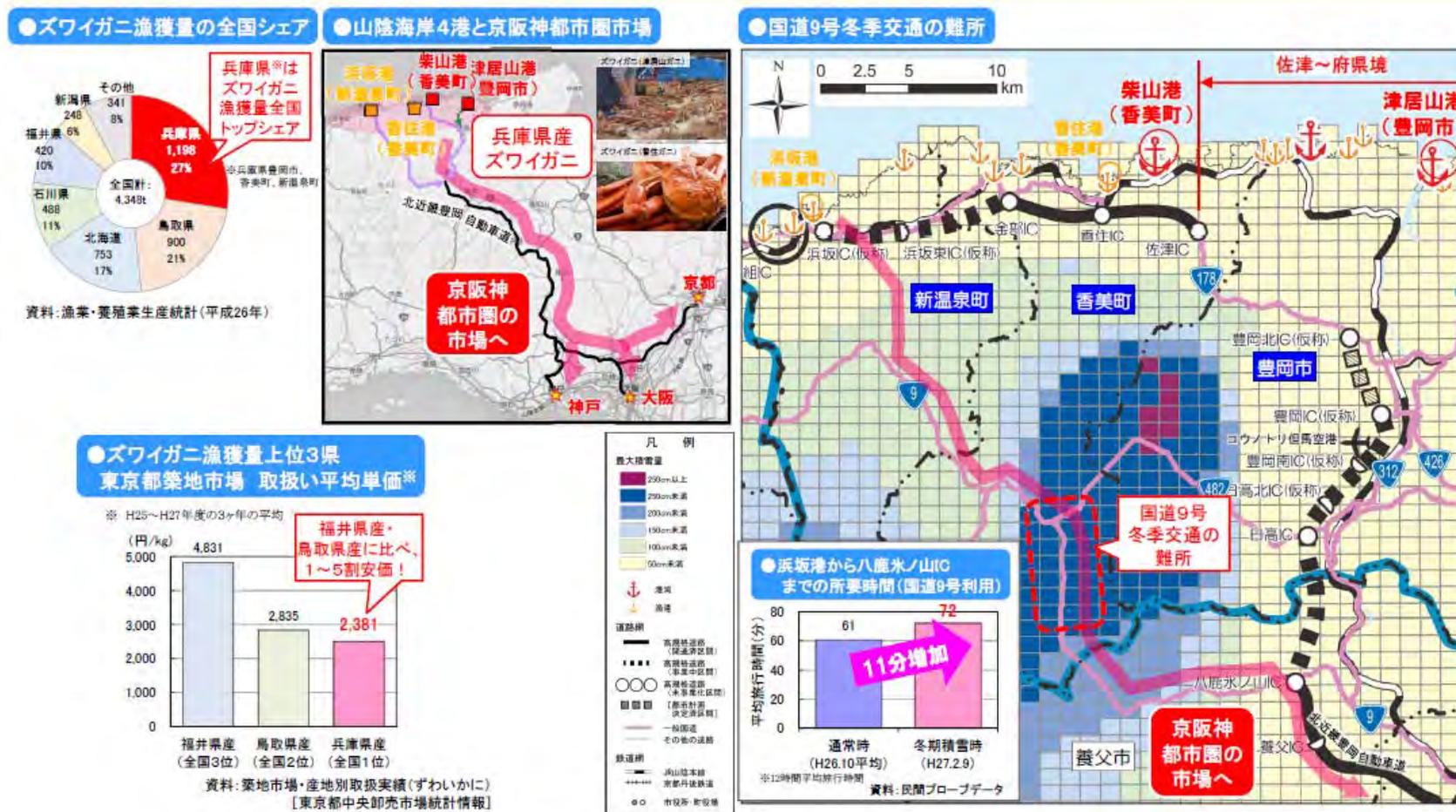
出典: <GDP> 兵庫県統計課「兵庫県民経済計算」(平成27年度 実質:平成17暦年基準 試算値)
 ※ただし、市町別産業別内訳は、平成27年度名目別平成17年度基準値

(2) 現状と課題(経済・産業)

- ◆ 兵庫県産ズワイガニの漁獲量は全国トップシェアだが、東京・築地市場での価格は、福井県産・鳥取県産よりも低い(ブランド価値が低い)
- ◆ 国道9号(香美町村岡)等は冬季交通の難所となるため、積雪時の輸送の速達性・定時性が課題



兵庫県産ズワイガニなど、特産物の付加価値を高めるため、特に**冬季の大都市市場への速達性や定時性の確保**



(2) 現状と課題(経済・産業)

- ◆ 北近畿豊岡自動車道の延伸により、日本海沿岸部の港湾・漁港から大阪市中心卸売市場までの所要時間は短くなっている

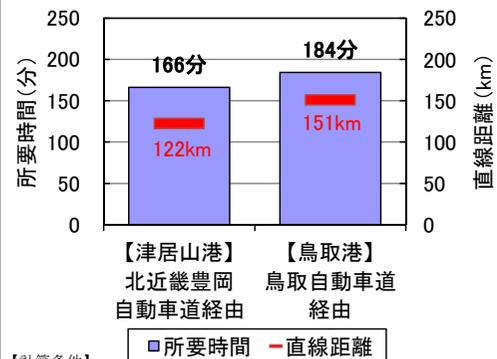


大都市市場への速達性
や定時性の確保

●対象地域及びその周辺の港湾・漁港と高速道路IC5km圏域



●津居山港・鳥取港から大阪市中心卸売市場までの所要時間・直線距離



【計算条件】
 ■ネットワーク設定:平成27年時点の道路ネットワーク
 ■速度設定
 ・H22交通センサの旅行速度調査結果(12時間平均旅行速度)
 ・H23以降の開通路線は規制速度を採用
 資料:H22道路交通センサ



●関係者の声(仲買人)

道路整備の最大のメリットは出発時間を遅く出来ること。鳥取方面は道路整備が進んで速くなった。山陰近畿自動車道をとにかく早く全線つなげて欲しい。



山陰海岸で生鮮水産物を扱う卸売業者

(2) 現状と課題(観光)

- ◆ 「城崎温泉」「山陰海岸ジオパーク」「竹田城跡」などの多様な観光地への観光客は、年間1,000万人強で全県の1割弱。
近年は横ばいで推移
- ◆ 地域内では豊岡市が約4割、朝来市が約2割を占めている
- ◆ 近年は「城崎温泉」などに外国人観光客が増加

多様な観光資源間の周遊性向上による観光振興
観光資源を活かした交流人口対策



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）

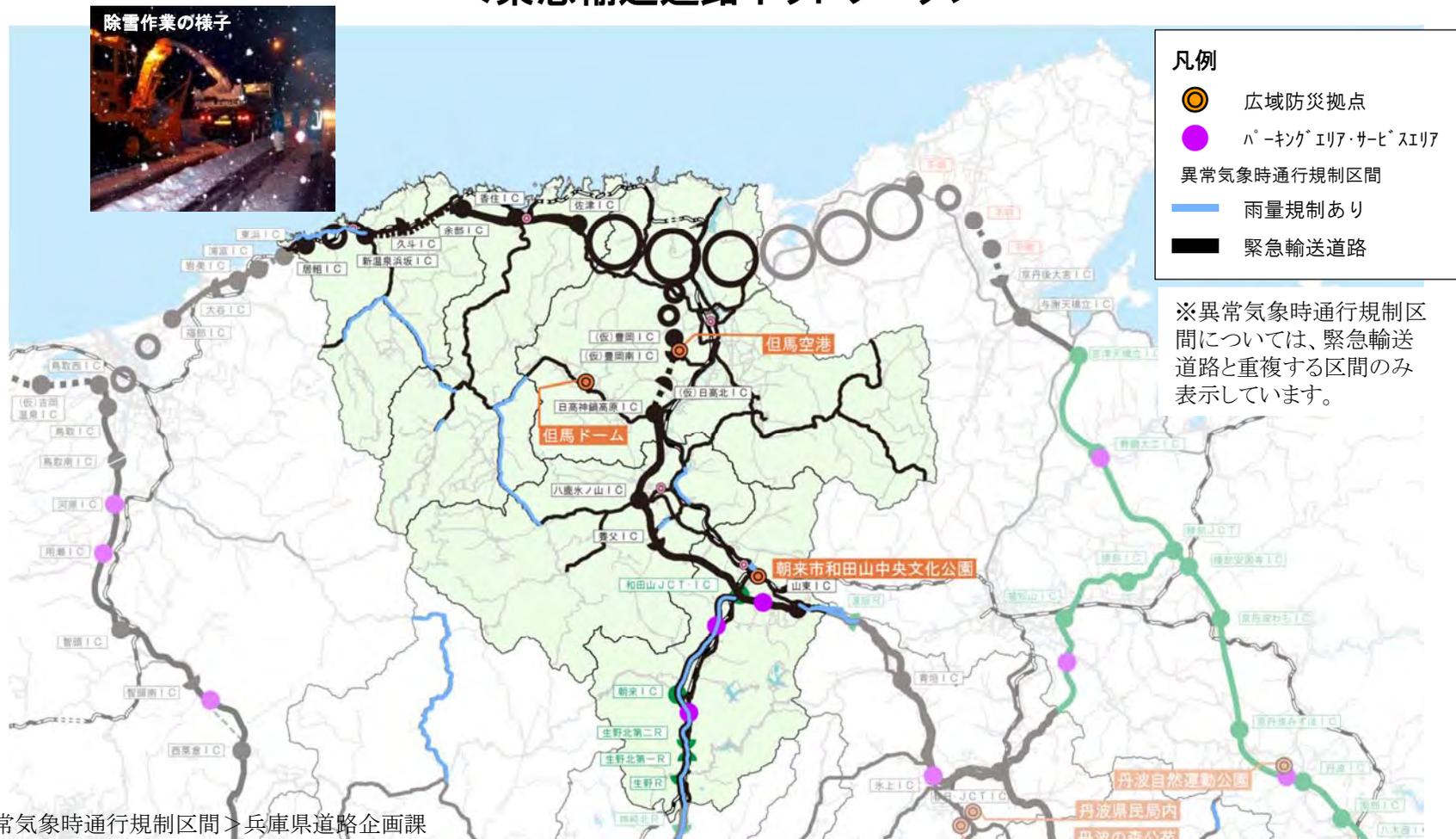
(2) 現状と課題(災害)

- ◆ 地域内に3箇所の広域防災拠点が点在
- ◆ 基幹道路がネットワーク化されていないため、災害時には緊急輸送の速達性が確保されていない



緊急輸送道路ネットワークの
リダンダンシーの確保

<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(医療)

- ◆ 地域内には1つ、隣接市に3つの3次救急医療施設が点在
- ◆ 到達に30分以上かかるエリアが多く、60分以上かかるエリアも南西部で一部残る
- ◆ 豊岡病院のドクターヘリ出動回数は全国1位だが、夜間や悪天候時の救急体制に課題



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

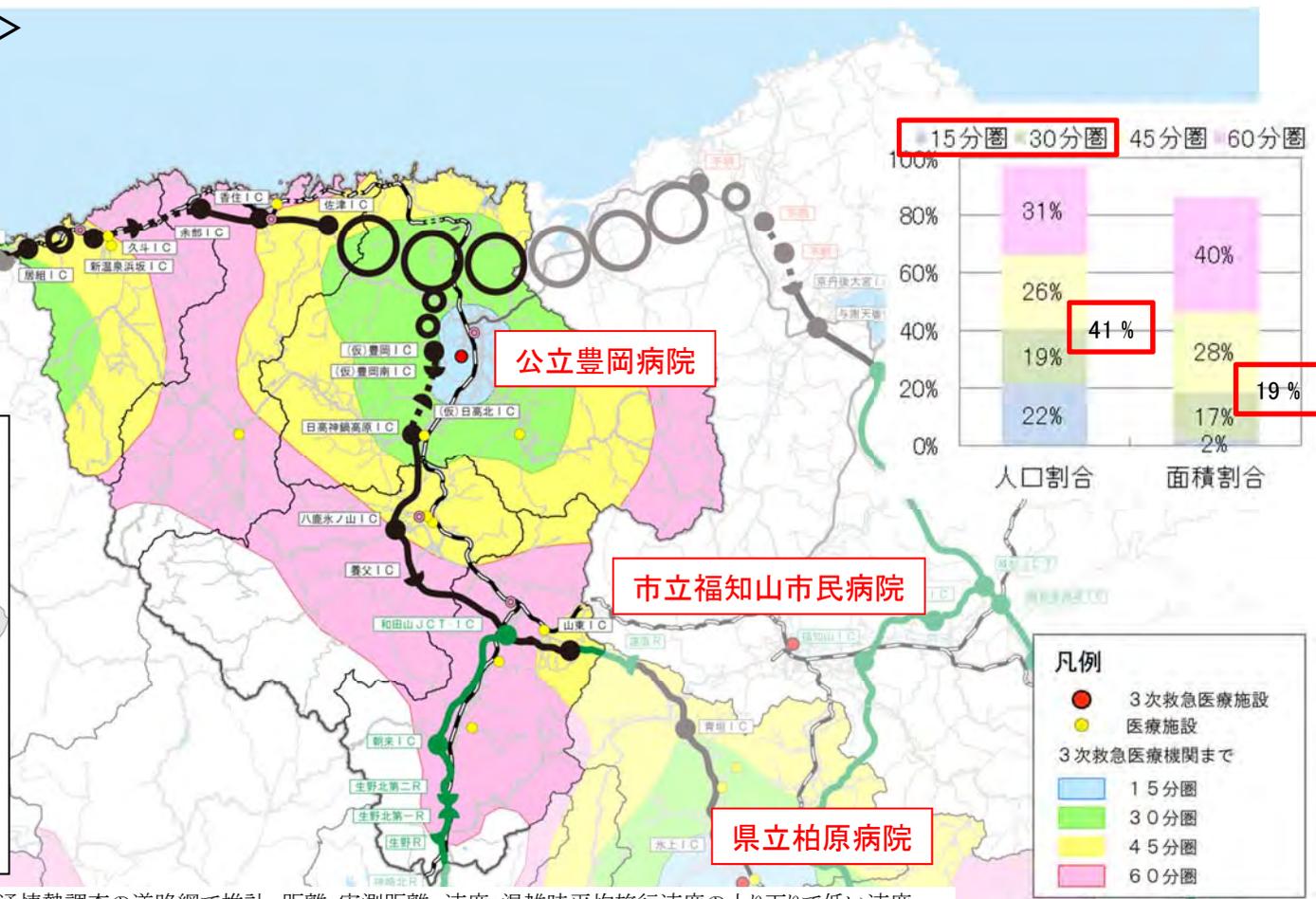
<但馬地域の3次救急医療施設までの等時間圏図>

<ドクターヘリ出動回数(H26)>

病院名	出動回数
1 豊岡病院	1,570
2 千葉北総病院	1,085
3 静岡病院	891
4 前橋赤十字病院	881
5 鹿児島市立病院	836

鳥取県立中央病院

<参考:東京23区の面積>



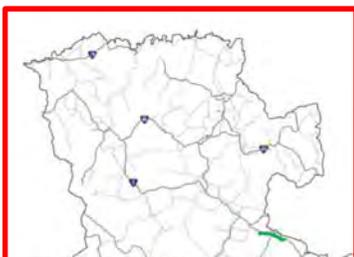
※等時間圏図:平成27年全国道路・街路交通情勢調査の道路網で推計、距離:実測距離、速度:混雑時平均旅行速度の上り下りで低い速度
 ※ドクターヘリ出動回数:日本航空医療学会

(3) 道路をとりまく状況(整備状況)

- ◆ 但馬地域の基幹道路は近年整備が進んでいるが、ミッシングリンクが残っている

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



H17 (約10年前)

- ・ 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



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



10年



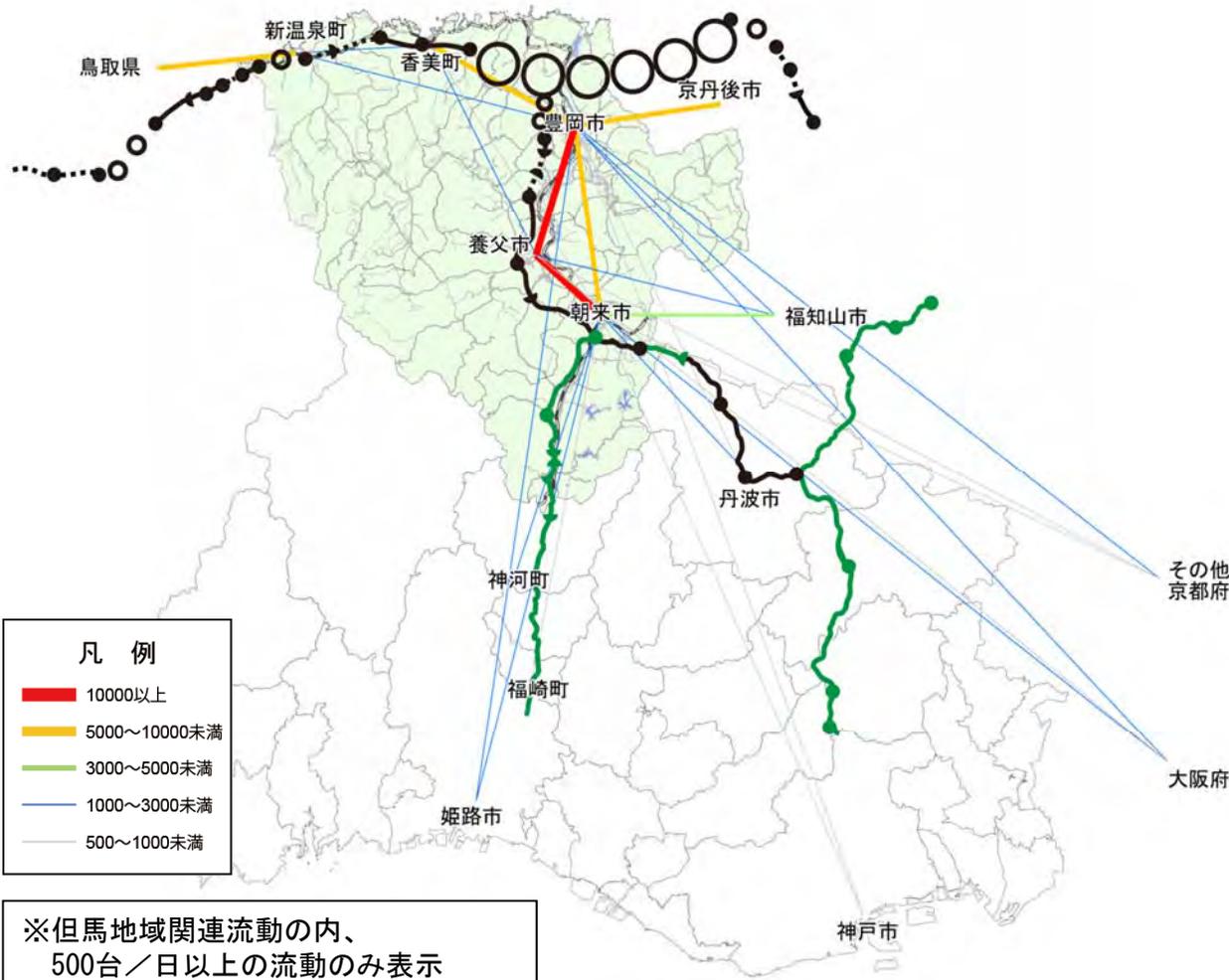
10年



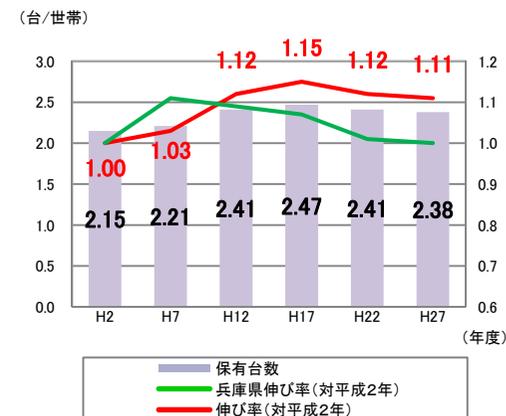
(3) 道路をとりまく状況(OD流動)

- ◆ 地域内の隣接都市間で大きな流動がある
- ◆ 豊岡市と京丹後市、新温泉町と鳥取県、朝来市と福知山市など地域外の隣接都市との流動がある
- ◆ 姫路市など播磨地域との流動がある
- ◆ 自動車保有台数が高く、交通における自動車への依存が高い

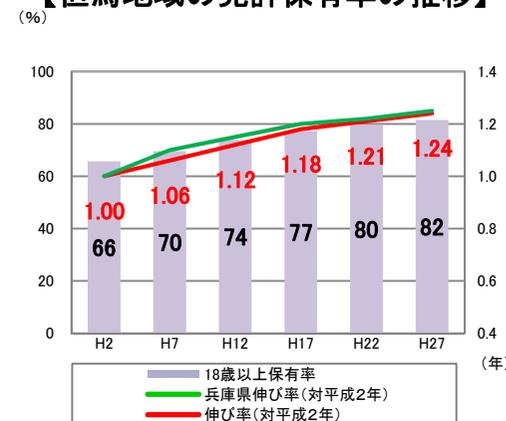
交通流動はあるが、基幹道路がネットワーク化されていない区間への対応



【但馬地域の自動車保有台数の推移】



【但馬地域の免許保有率の推移】



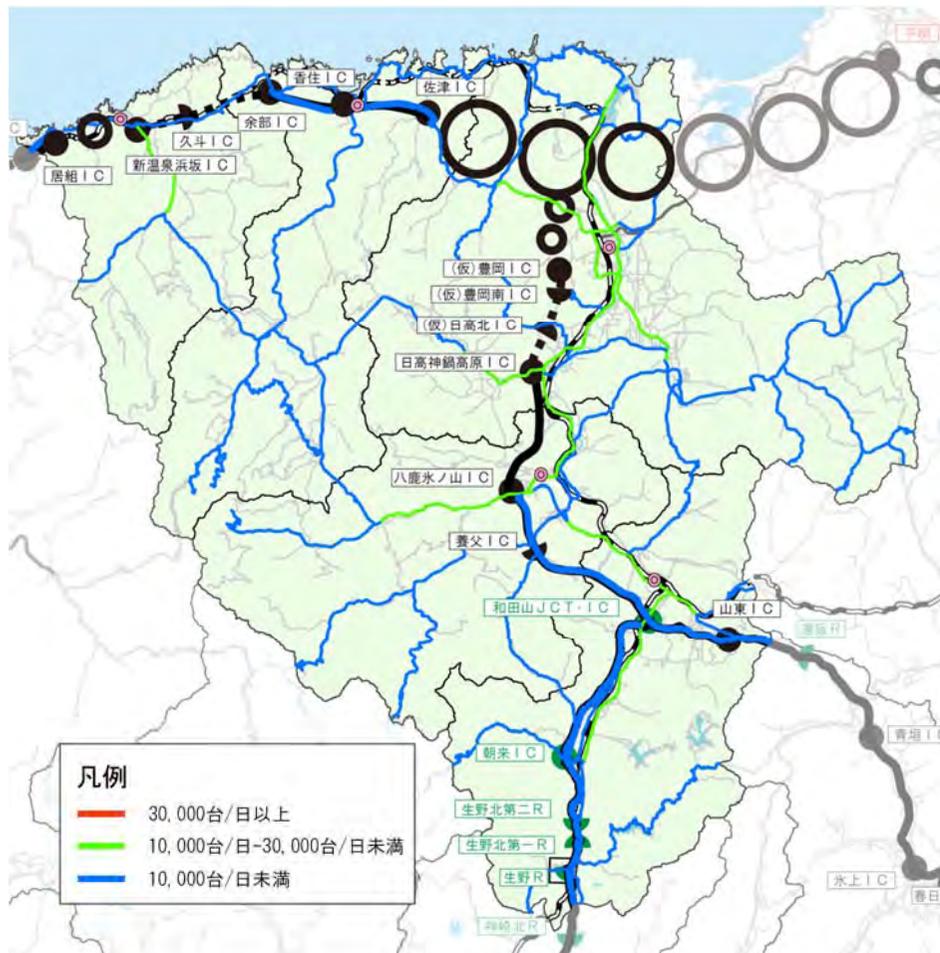
(3) 道路をとりまく状況(交通量と大型車混入率)

- ◆ 北近畿豊岡自動車道などで1万台/日を超える交通があり、地域の南北交通を担っている
- ◆ 近畿自動車道(余部-佐津)や北近畿豊岡自動車道、播但連絡道路などの基幹道路では、1~2割の大型車が利用
- ◆ 一般道路の国道9号では、3割近い大型車が利用

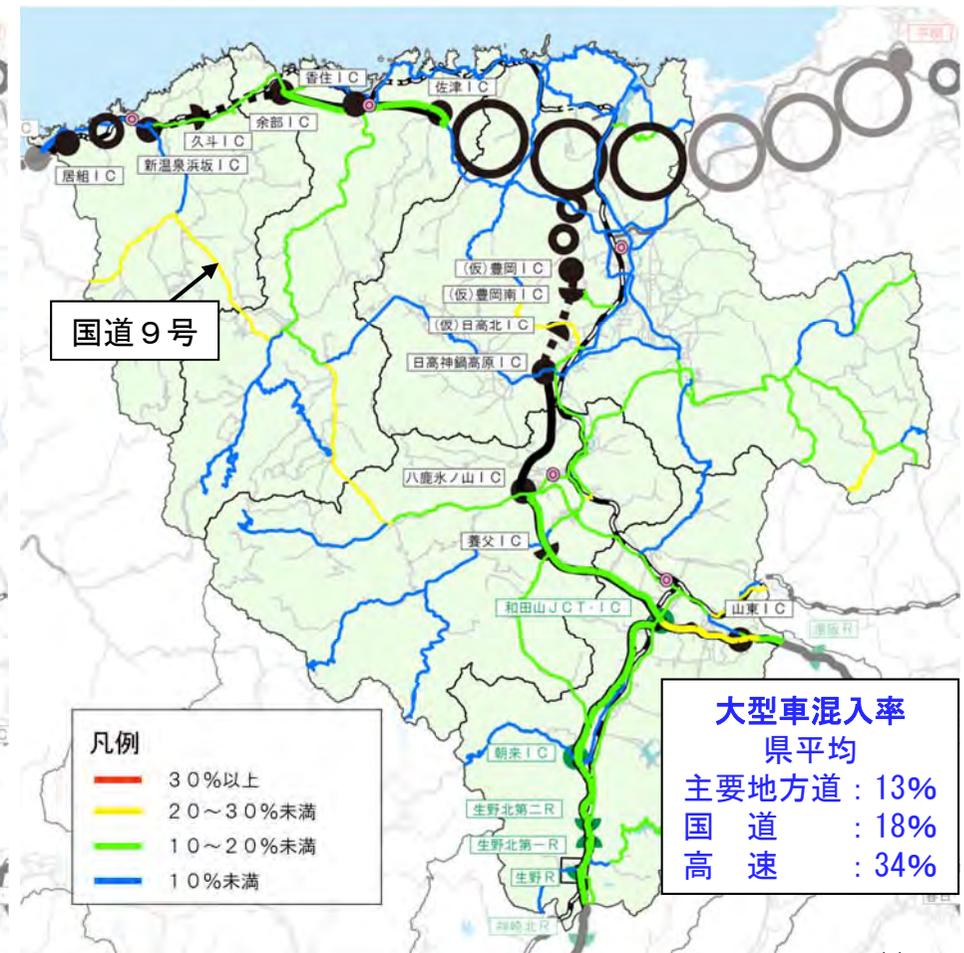


一般道路で大型車混入率が高い区間への対応

<24時間交通量>



<大型車混入率>



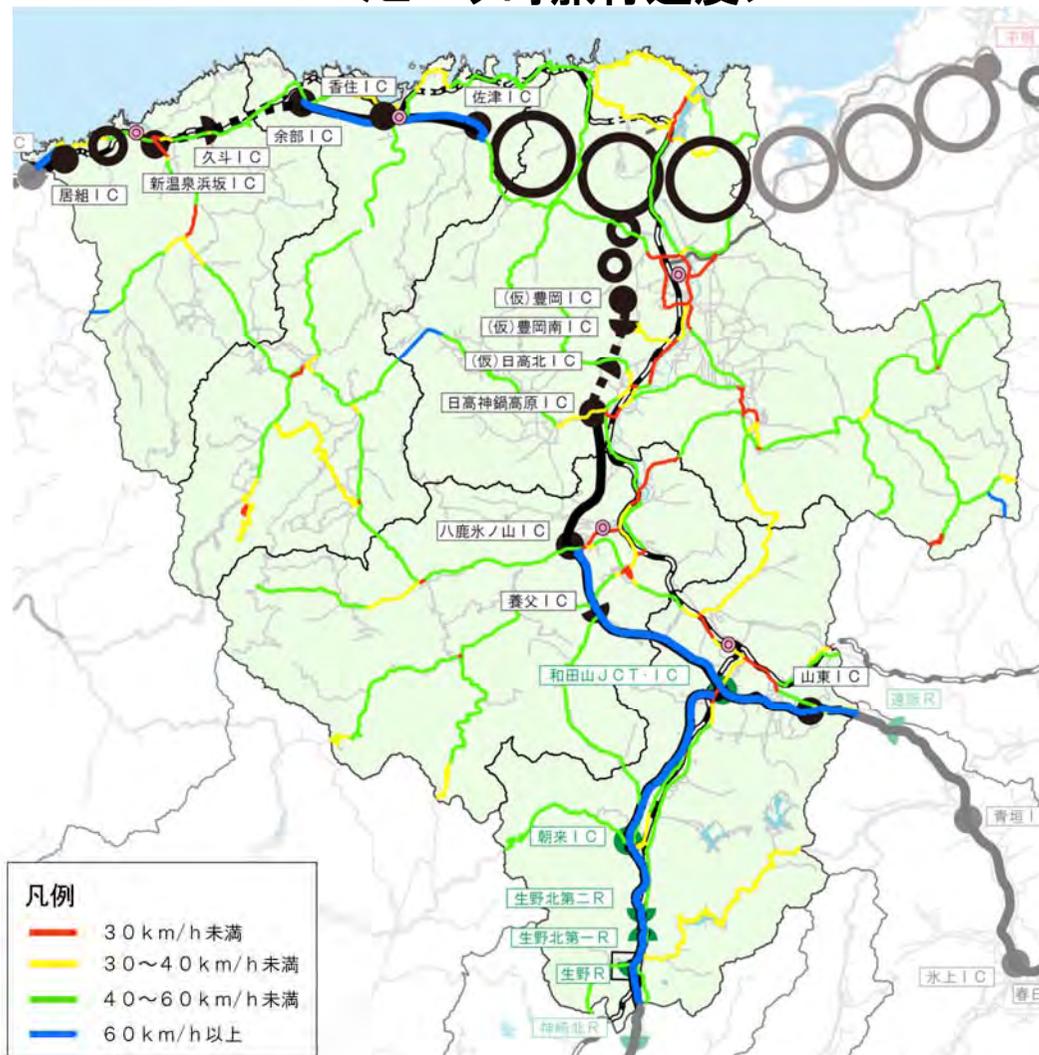
(3) 道路をとりまく状況(ピーク時旅行速度)

- ◆ 基幹道路では60km/h以上の速度が確保されているが、基幹道路の未整備区間や市街地の一般道路では速度が30km/h未満の区間が存在



旅行速度の低い区間への対応

<ピーク時旅行速度>



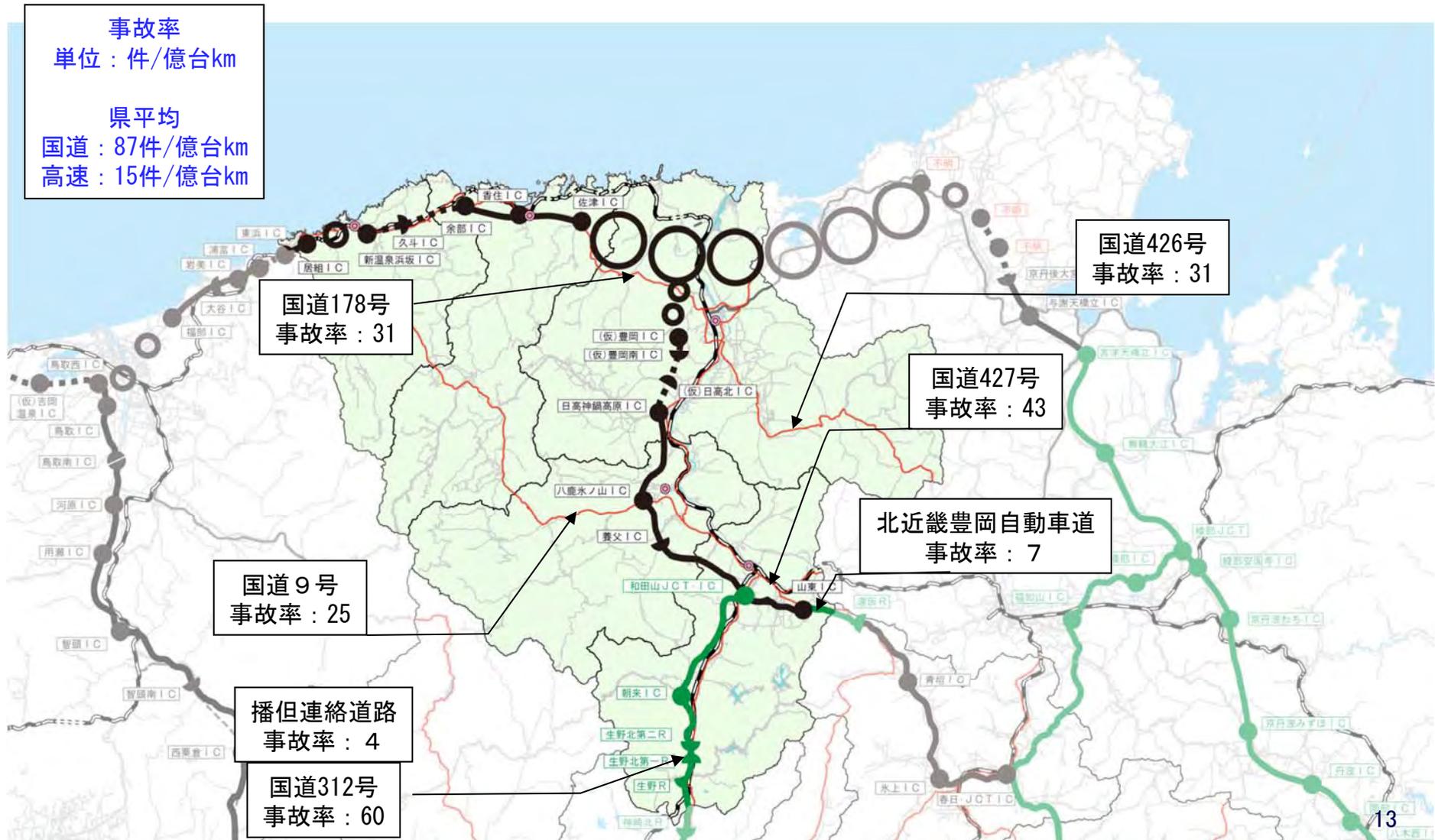
出典:<ピーク時旅行速度・混雑度>兵庫県道路企画課「H27道路交通全国道路・街路交通情勢調査」

(3) 道路をとりまく状況(事故率)

- ◆ 一般道路に比べて基幹道路の事故率は低い
- ◆ 暫定2車線区間では、重大事故の確率が高く、対向車線への飛び出しや逆走等の安全に課題



北近畿豊岡自動車道の暫定2車線区間への対応



(4) 但馬地域の課題まとめ

項 目		課 題
地域の課題	人口減少対策	著しい人口減少に備えた 定住人口・交流人口対策
	産業活性化	豊富な地域の 特産品を活かした産業活性化 (特産物の付加価値を高めるため、特に 冬季の大都市市場への速達性や定時性の確保)
	観光振興	多様な観光資源間の 周遊性向上による観光振興 観光資源を生かした 交流人口対策
	災害への備え	緊急輸送道路ネットワークのリダンダンシー確保
	地域医療の充実	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	交通流動はあるが、基幹道路がネットワーク化されていない区間への対応 旅行速度の低い区間への対応
	安全性	一般道路で大型車混入率が高い区間への対応 北近畿豊岡自動車道の暫定2車線区間への対応

(5) 但馬地域の将来像

項目	地域の将来像
人口減少対策	○雇用を創出する「定住人口対策」(県地域創生戦略但馬版)
産業活性化	○企業の進出や都市と農村の交流の一層の促進(但馬地域ビジョン) ○農・水・畜産物の都市部での販路の拡大(但馬地域ビジョン)
観光振興	○継続的な交流人口の確保(但馬地域ビジョン) ○観光産業の振興に繋がる「交流人口の拡大」(県地域創生戦略但馬版)
地域医療の充実	○安全安心な医療環境の確保(但馬地域ビジョン)

(6) 但馬地域の政策目標(案)

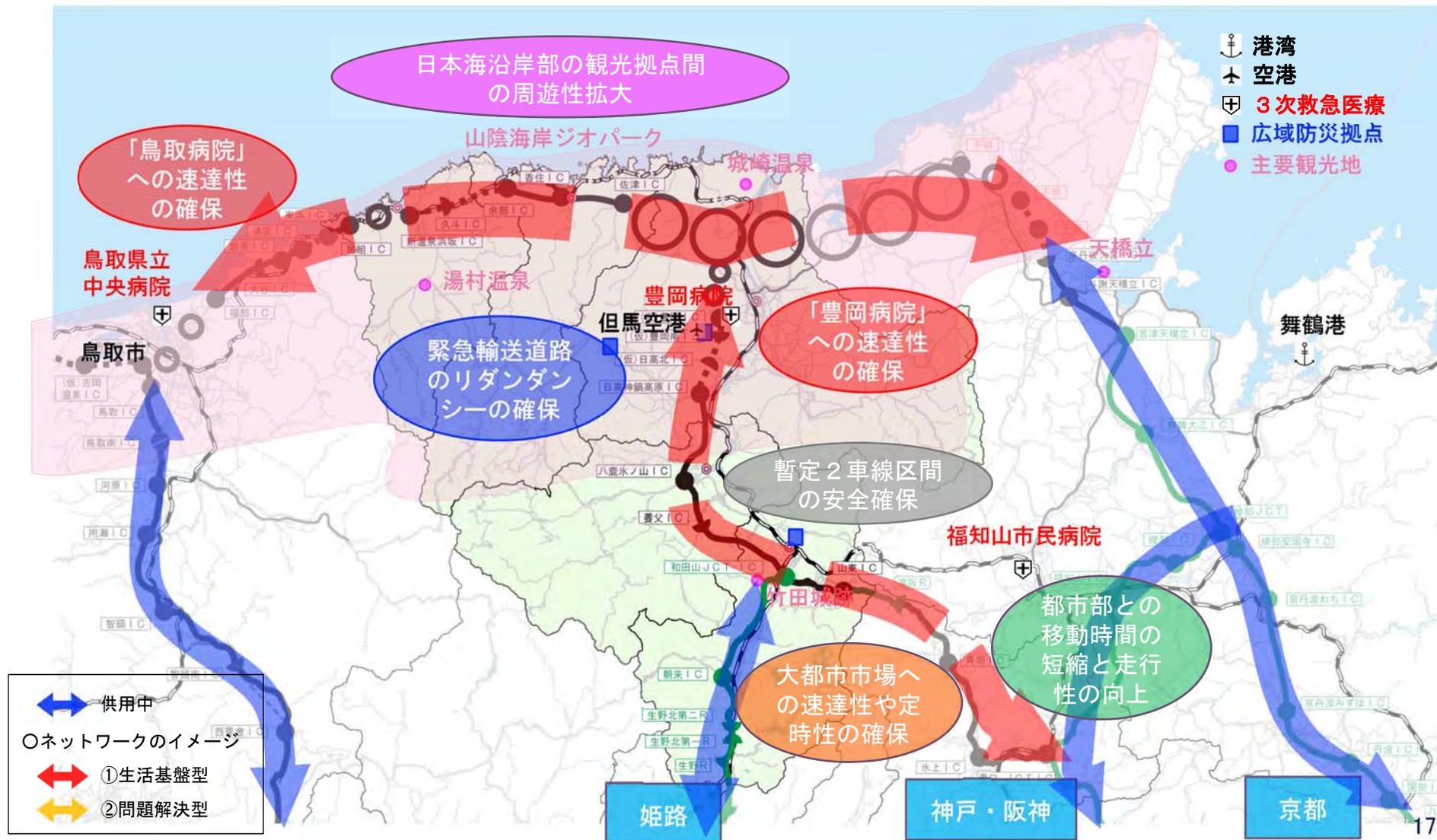
地域の課題	道路の課題	将来像	意見聴取
-------	-------	-----	------



項目	政策目標 (案)	基幹道路の 目指すべき姿 (案)
人口減少 対策	○神戸・阪神地域などの都市部との移動時間の短縮と走行性の向上	⇒神戸・阪神地域とのネットワーク確保
産業活性化	○カニ等の但馬地域の特産物の付加価値を高めるために、特に冬季における神戸や大阪など大都市市場への物流機能の強化	⇒日本海側の東西ネットワークの確保
観光振興	○ジオパークや城崎温泉など日本海沿岸部の観光拠点間の周遊性の拡大	⇒北近畿豊岡自動車道の4車線化による安全性の向上
災害への 備え	○ミッシングリンク解消による緊急輸送道路のリダンダンシーの確保	
地域医療 の充実	○3次救急医療施設「豊岡病院」等への速達性の確保	
その他	○暫定2車線区間の安全確保	

(7) 但馬地域の基幹道路の目指すべき姿(案)

- 神戸・阪神地域とのネットワーク確保
- 日本海側の東西ネットワークの確保
- 北近畿豊岡自動車道の4車線化による安全性の向上



4. 丹波地域における 現状・課題と政策目標

(1) 概要



【道の駅丹波
おばあちゃんの里】



【丹波の森公苑】



【丹波年輪の里】



【デカンショ祭】



【黒豆の館】



【丹波少年自然の家】

人口・面積等

- 人口 10.6万人(2%)
- 面積 871km² (10%)
- GDP 3,603億円(2%)
- 域内市町数 2市

特産品

マツタケ、クリ、ヤマノイモ、黒大豆、小豆、お茶、アマゴ、イノシシ肉、毛皮製品、丹波立杭焼、釣具等

観光

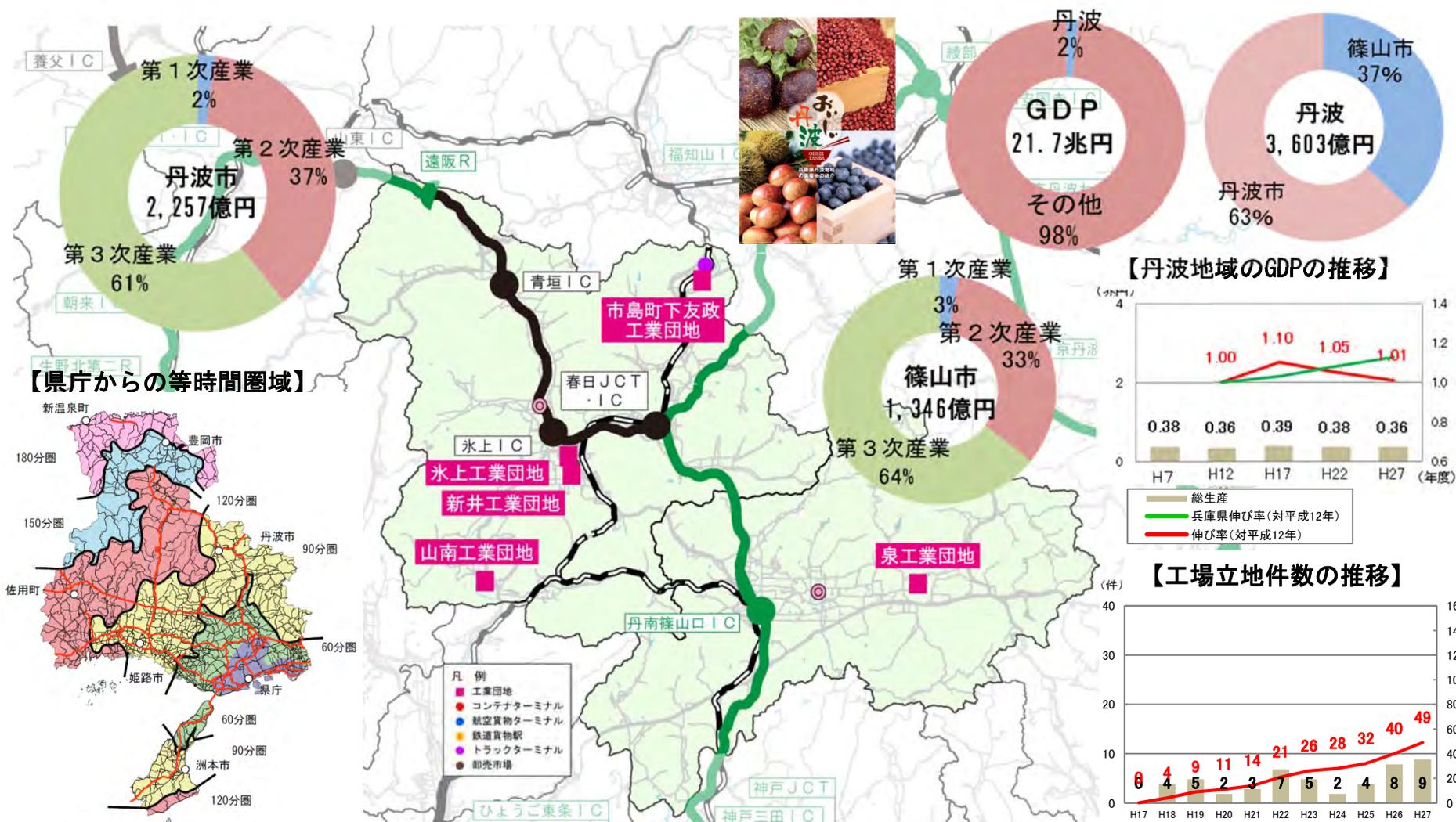
- 観光入込客数 446万人
- 主要観光地
 - 道の駅丹波おばあちゃんの里 (丹波市) 34万人
 - 丹波の森公苑(丹波市) 26万人
 - 丹波年輪の里(丹波市) 17万人
 - ぬくもりの郷(篠山市) 16万人
 - 黒豆の館(篠山市) 9万人

(2) 現状と課題(経済・産業)

- ◆ GDPは全県の約2%で、**横ばいで推移**
- ◆ 第2次産業の占める割合が約3割から4割と相対的に高い
- ◆ 丹波栗等の特産品は丹波ブランドとして、全国的に高い評価



丹波栗など「丹波ブランド」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(観光)

- ◆ 「道の駅 丹波おばあちゃんの里」「丹波の森公園」など自然を活かした観光地への観光客は、年間400万人強で全県の3%。近年は横ばいで推移
- ◆ 北近畿自動車道の開通以降、観光入込客数は伸び悩み



日本遺産「デカンショ節」など地域の伝統文化や自然を活かした観光振興による交流人口対策



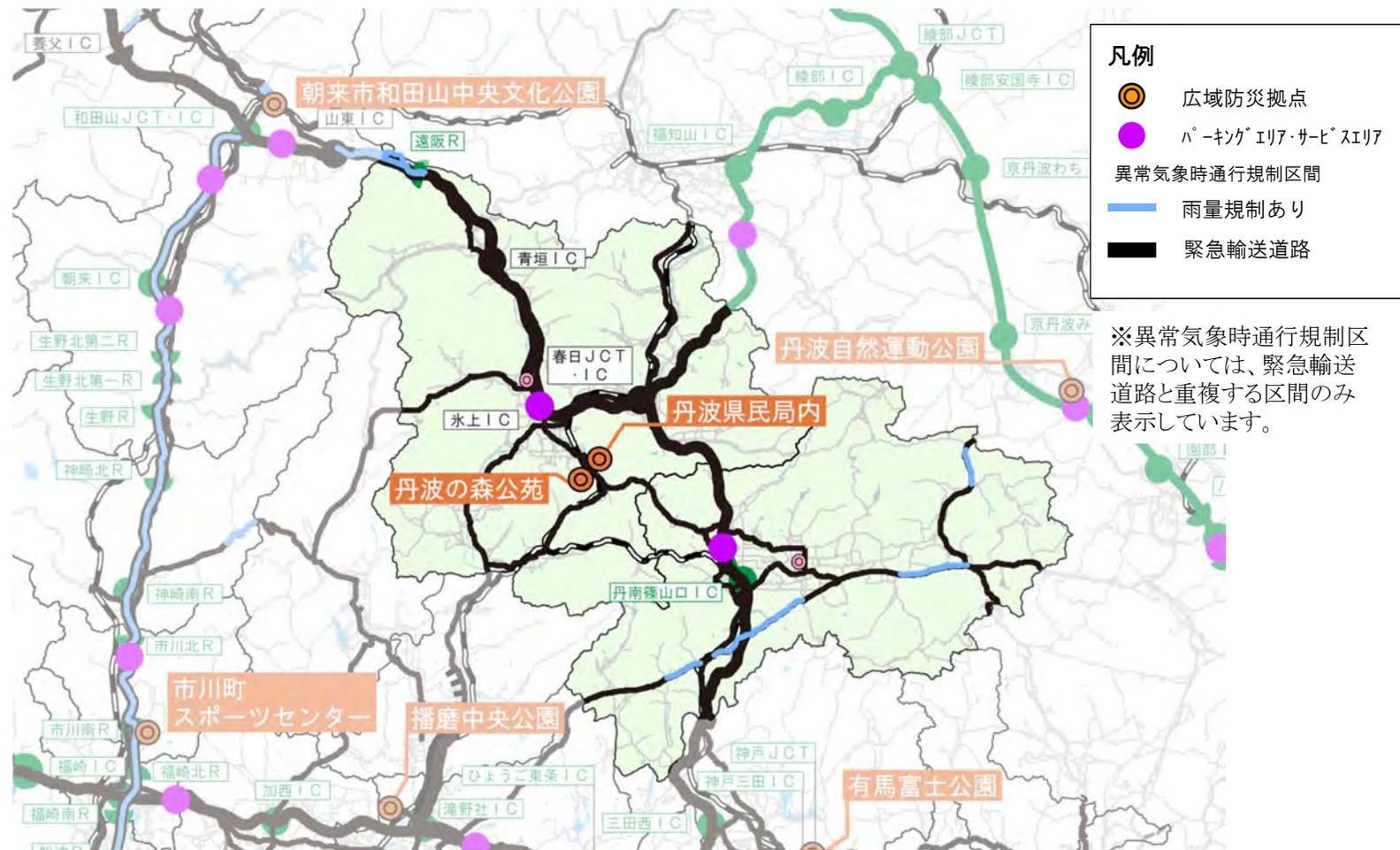
(2) 現状と課題(災害)

- ◆ 地域内の広域防災拠点は2箇所
- ◆ 神戸や播磨など瀬戸内海沿岸部とのリダンダンシーが確保できていない



交通の要所である丹波地域と瀬戸内海沿岸部の基幹道路のリダンダンシーの確保

<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

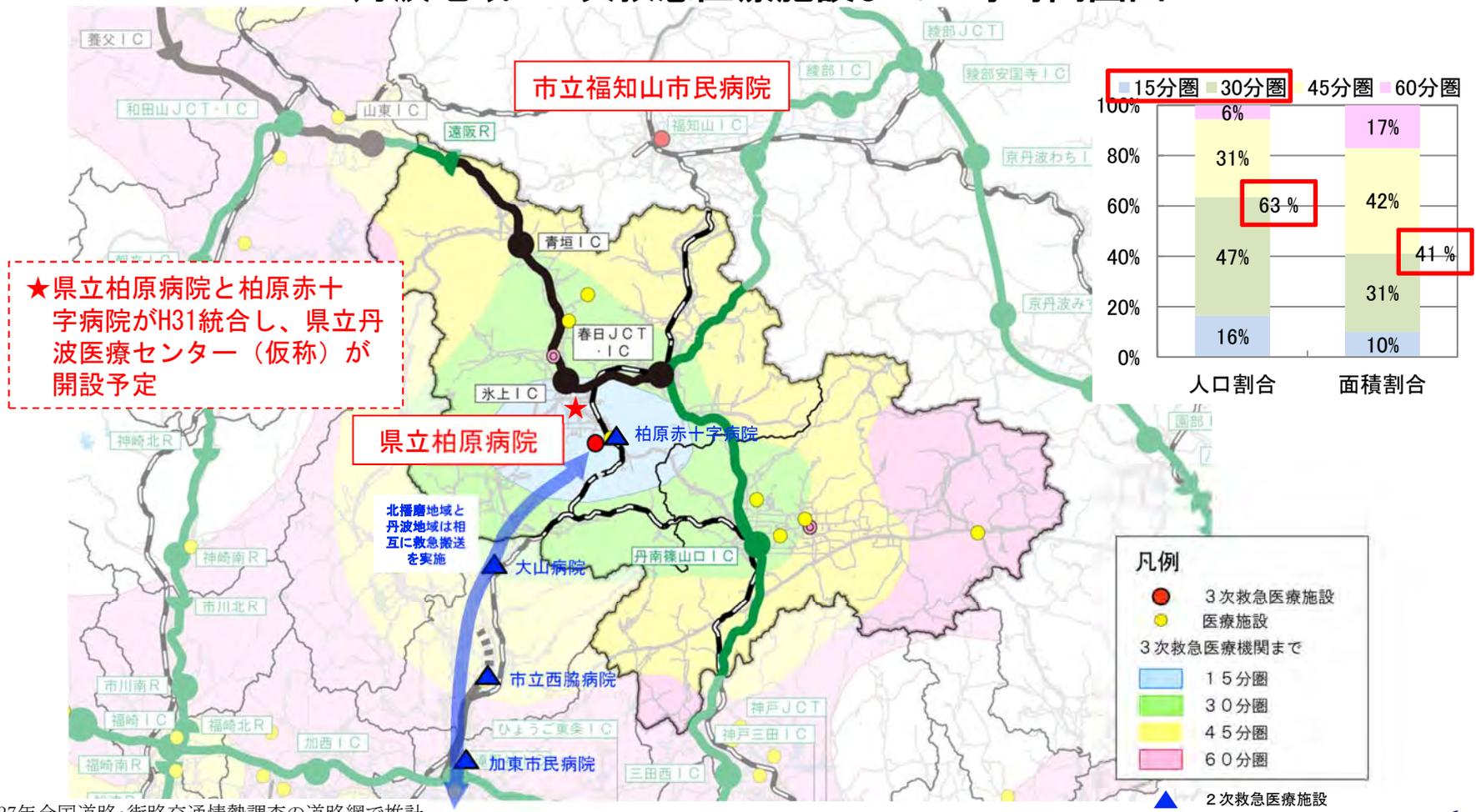
(2) 現状と課題(医療)

- ◆ 地域内には3次救急医療機関が1箇所、隣接する福知山市には3次救急医療機関が1箇所が立地
- ◆ 175号沿線では、北播磨地域と相互に救急搬送を実施
- ◆ 到達に30分以上かかるエリアが南東部の篠山市街地で多く残る



相互に救急搬送を実施している北播磨地域や、南東部など3次救急医療機関まで時間がかかる地域の速達性の強化

＜丹波地域の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)

- ◆ 丹波地域の基幹道路は10年前に概ね現在の姿になっている。

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



10年

H17 (約10年前)

- ・ 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



10年

H29 (現在)

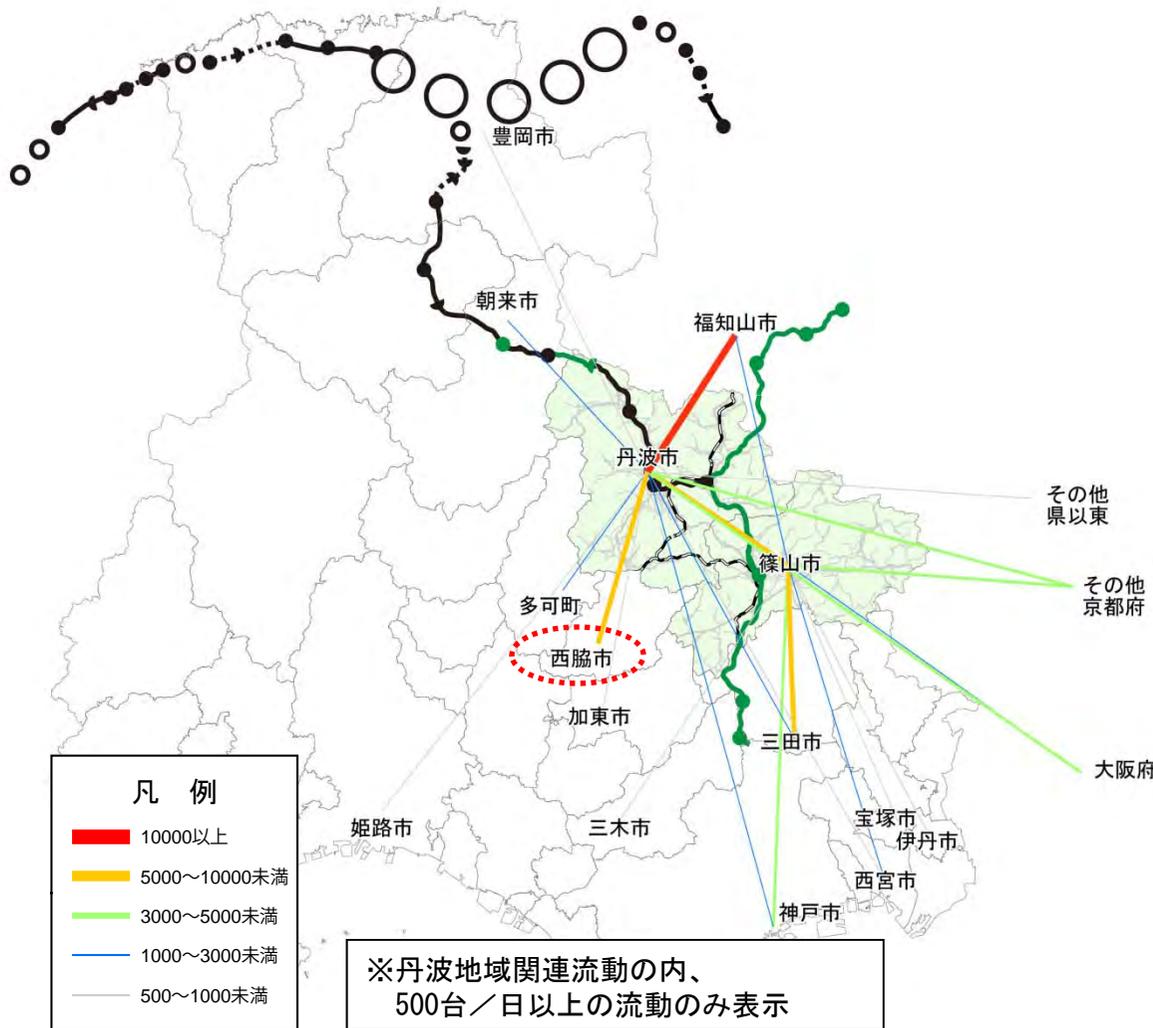
- ・ 北近畿豊岡道、山陰近畿自動車道等の県北部のネットワーク整備が伸展



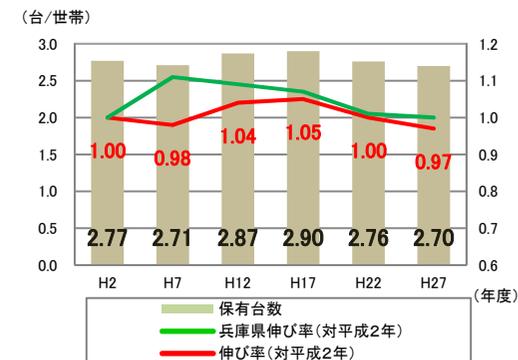
(3) 道路をとりまく状況(OD流動)

- ◆ 地域内の丹波市と篠山市に流動がある
- ◆ 丹波市では福知山市、西脇市、篠山市では三田市と大きな流動がある
- ◆ 自動車保有台数が高く、交通における自動車への依存が高い。

交通流動はあるが、基幹道路がネットワークされていない区間への対応



【丹波地域の自動車保有台数の推移】



【丹波地域の免許保有率の推移】



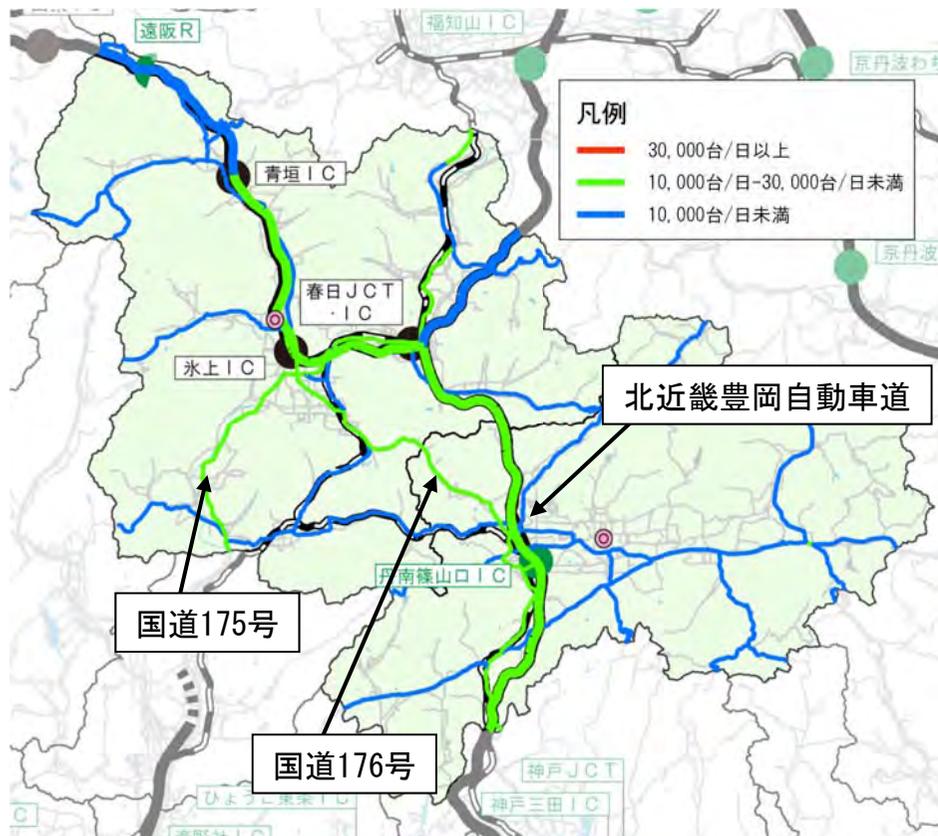
(3) 道路をとりまく状況(交通量と大型車混入率)

- ◆ 北近畿豊岡自動車道、国道175号、176号で1万台/日を超える交通があり、南北幹線道路の日交通量が多い。
- ◆ 北近畿豊岡自動車道で2割～3割、一般道路である国道173号、372号の一部で3割を超える大型車が利用

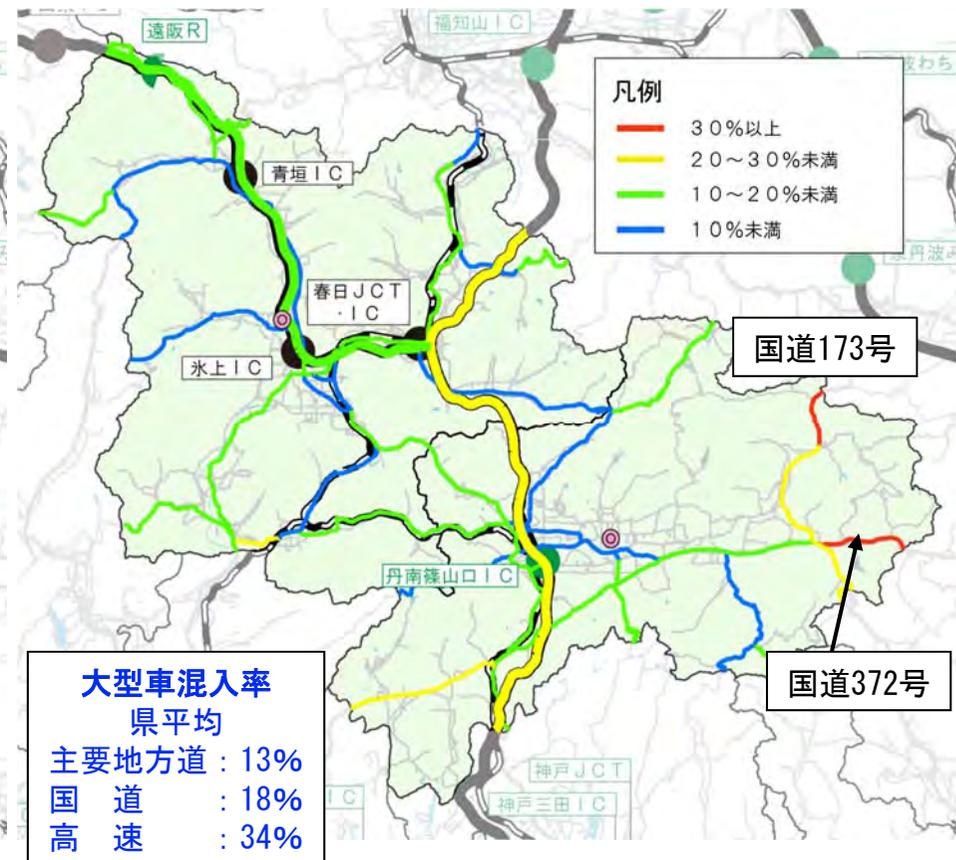


一般道路で大型車混入率が高い区間への対応

<24時間交通量>



<大型車混入率>

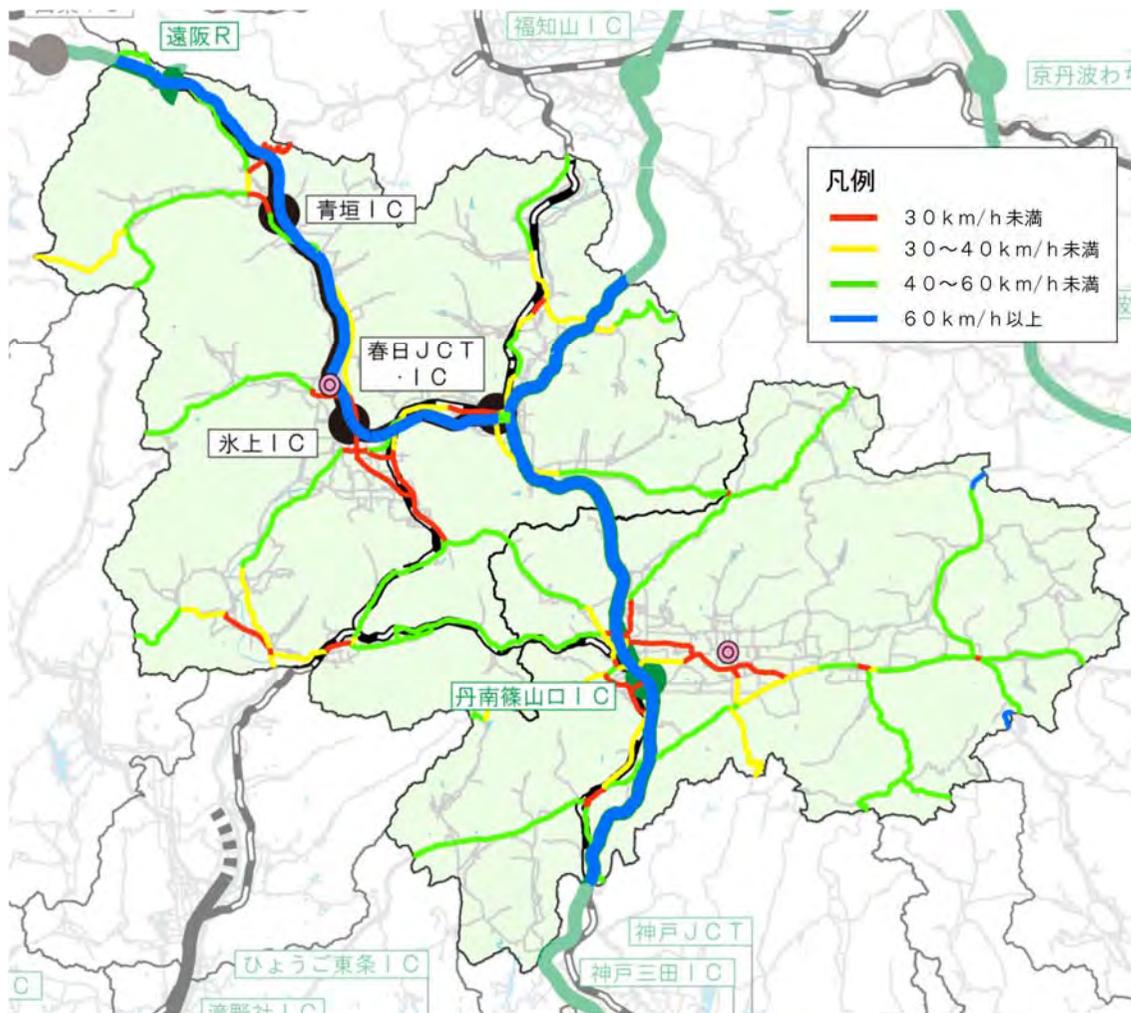


(3) 道路をとりまく状況(ピーク時旅行速度)

- ◆ 基幹道路では60km/h以上の速度が確保されているが、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



旅行速度の低い区間への対応

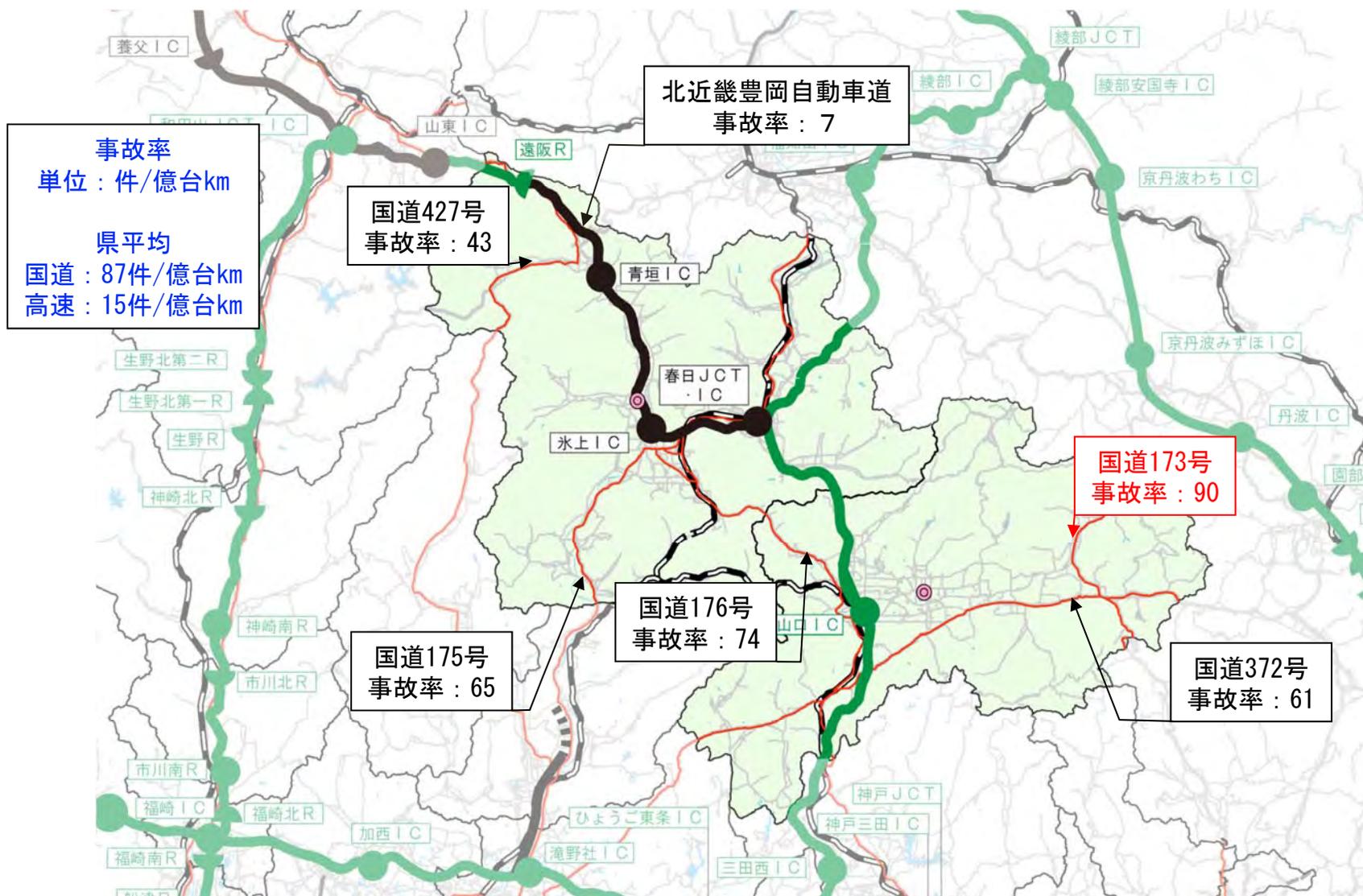


(3) 道路をとりまく状況(事故率)

- ◆ 一般道に比べて基幹道路の事故率は低い。
- ◆ 暫定2車線区間では、重大事故の確率が高く、対向車線への飛び出しや逆走等の安全に課題



北近畿豊岡自動車道の暫定2車線区間への対応



(4) 丹波地域の課題まとめ

項目		課題
地域の課題	人口減少対策	著しい人口減少に備えた 定住人口・交流人口対策
	産業活性化	丹波栗など「丹波ブランド」を活かした産業活性化
	観光振興	日本遺産「デカンショ節」など地域の伝統文化や自然を活かした 観光振興による交流人口対策
	災害への備え	交通の要所である丹波地域と瀬戸内海沿岸部のダブルネットワークの確保
	地域医療の充実	相互に救急搬送を実施している北播磨地域や3次救急医療機関まで時間のかかる南東部地域への速達性の強化
道路の課題	交通需要・渋滞	交通流動はあるが、基幹道路がネットワークされていない区間への対応 旅行速度の低い区間への対応
	安全性	一般道路で大型車混入率が高い区間への対応 北近畿豊岡自動車道の暫定2車線区間への対応

(5) 丹波地域の将来計画

項目	地域の将来像
人口減少対策	○地元での雇用・就業とUJIターンの促進（県地域創生戦略丹波版）
産業活性化	○丹波ブランドの育成と活用による産業振興（県地域創生戦略丹波版） ○やりがいを実感できる“元気なたんば”－地域の資源を活かした「しごと」の創出（丹波地域ビジョン）
観光振興	○丹波ファン拡大による交流の促進（県地域創生戦略丹波版） ○都会に近い田舎を楽しむ“交流のたんば”－都市との多彩な交流の推進（丹波地域ビジョン）
災害への備え	○丹波地域の安全安心の向上（県地域創生戦略丹波版）
地域医療の充実	○保険・医療や福祉、防犯などの暮らしの安全安心のための取組の推進（県地域創生戦略丹波版）

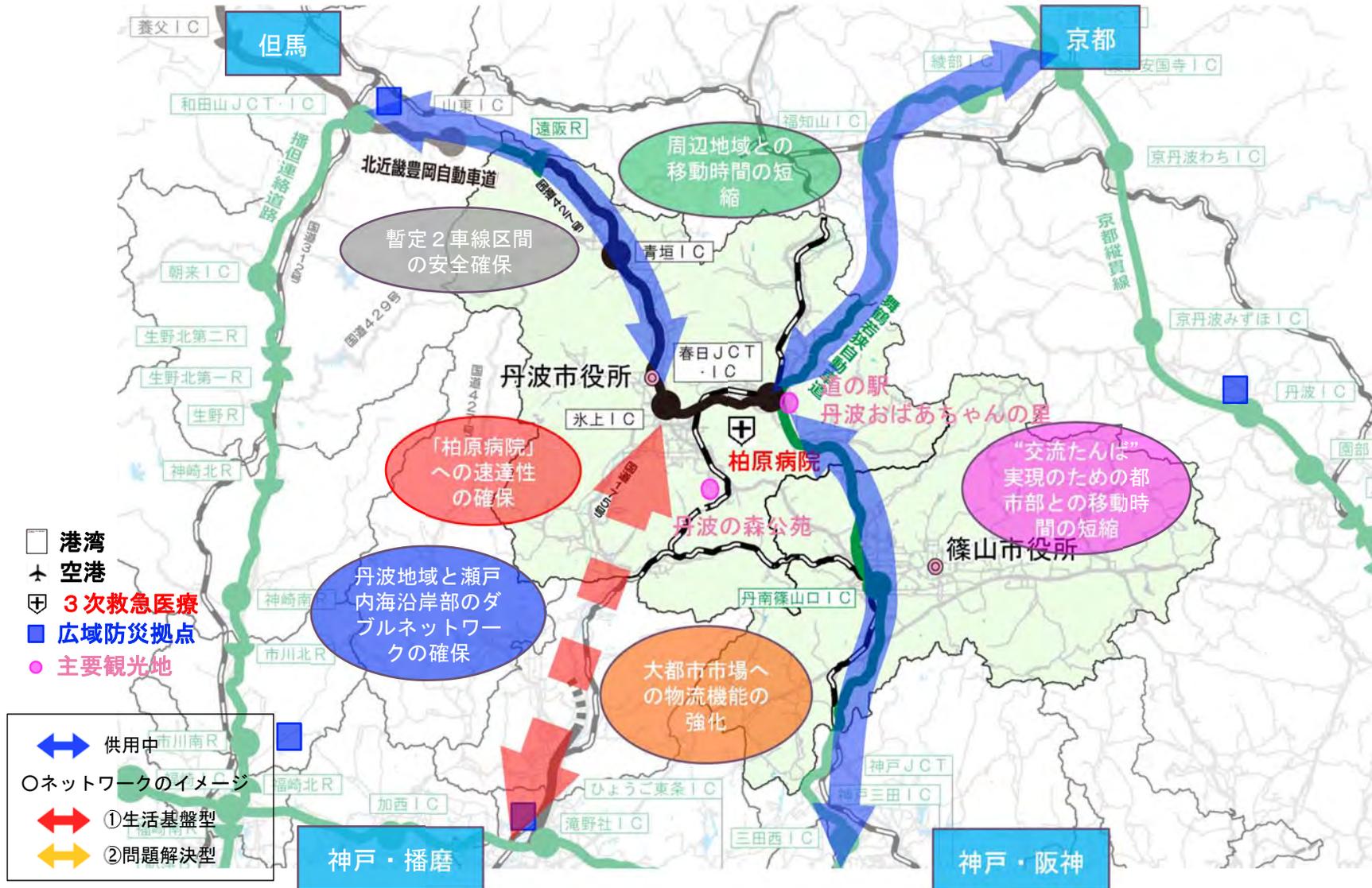
(6) 丹波地域の政策目標(案)

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 目指すべき姿 (案)
人口減少 対策	○UJIターンなどを促進するため、神戸や播磨、但馬、福知山など周辺地域との移動時間の短縮と走行性の向上	⇒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 ⇒北近畿豊岡自動車道の4車線化による安全性の向上
産業活性化	○丹波ブランドなどの特産品の販路拡大や付加価値の向上のため、神戸や播磨など大都市市場への物流機能の強化	
観光振興	○“交流のたんば”実現のため、神戸や播磨など都市部との移動時間の短縮	
災害への 備え	○交通の要所である丹波地域と瀬戸内海沿岸部のダブルネットワークの確保	
地域医療 の充実	○3次的救急医療施設「県立柏原病院」や新設される「丹波医療センター(仮称)」への速達性の確保	
その他	○暫定2車線区間の安全確保	

(7) 丹波地域の基幹道路の目指すべき姿(案)

- 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
- 北近畿豊岡自動車道の4車線化による安全性の向上



5. 淡路地域における 現状・課題と政策目標

(1) 概要



【いざなぎ神宮】



【淡路ハイウェイオアシス】



【あわじ花さじき】



【道の駅うずしお】



【淡路ファームパーク
イングランドの丘】

人口・面積等

- 人口 13.5万人(2%)
- 面積 596km²(7%)
- GDP 4,638億円(2%)
- 域内市町数 3市

特産品

タマネギ、キャベツ、レタス、ミカン、ビワ、肉用牛、乳用牛、カーネーション、キク、手延べそうめん、瓦、線香等

観光

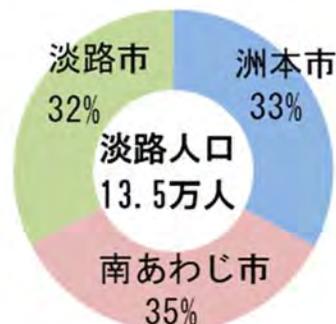
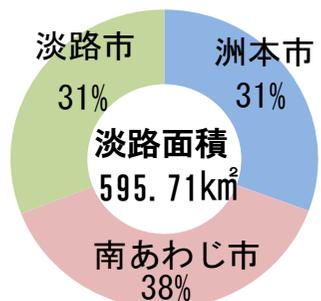
- 観光入込客数 1,372万人
- 主要観光地
 - いざなぎ神宮(淡路市) 189万人
 - 淡路ハイウェイオアシス(淡路市) 169万人
 - あわじ花さじき(淡路市) 77万人
 - 淡路ファームパークイングランドの丘(南あわじ市) 54万人
 - 洲本温泉(洲本市) 45万人

(2) 現状と課題(人口・面積)

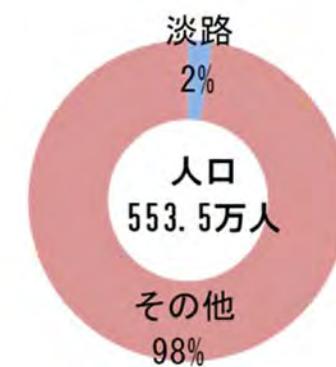
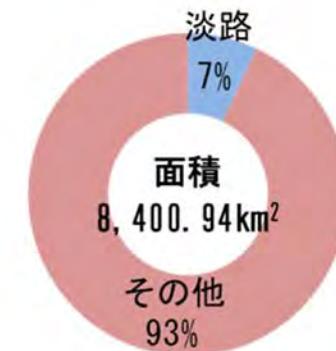
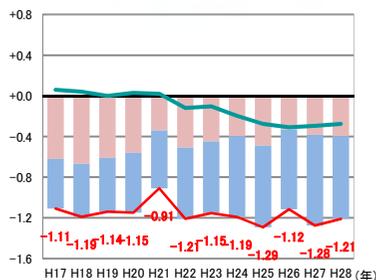
- ◆ 県土の1割弱の面積に県人口の2%が居住
- ◆ 地域内では、面積、人口ともに3市で概ね3等分
- ◆ 地域内人口は、2040年(平成52年)には平成2年の6割弱に減少
- ◆ 島内に大学が少なく、若者流出が人口減少の大きな要因



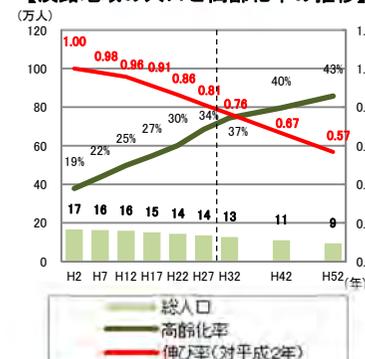
著しい人口減少に備えた
定住人口・交流人口対策



【淡路地域の人口増減率の推移】



【淡路地域の人口と高齢化率の推移】



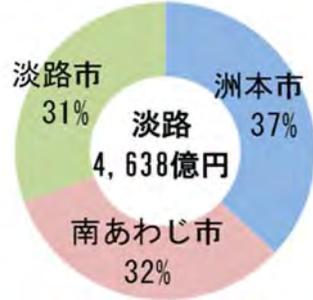
出展: <人口>総務省統計局「国勢調査」(平成27年)
<面積>国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成28年)

(2) 現状と課題(経済・産業)

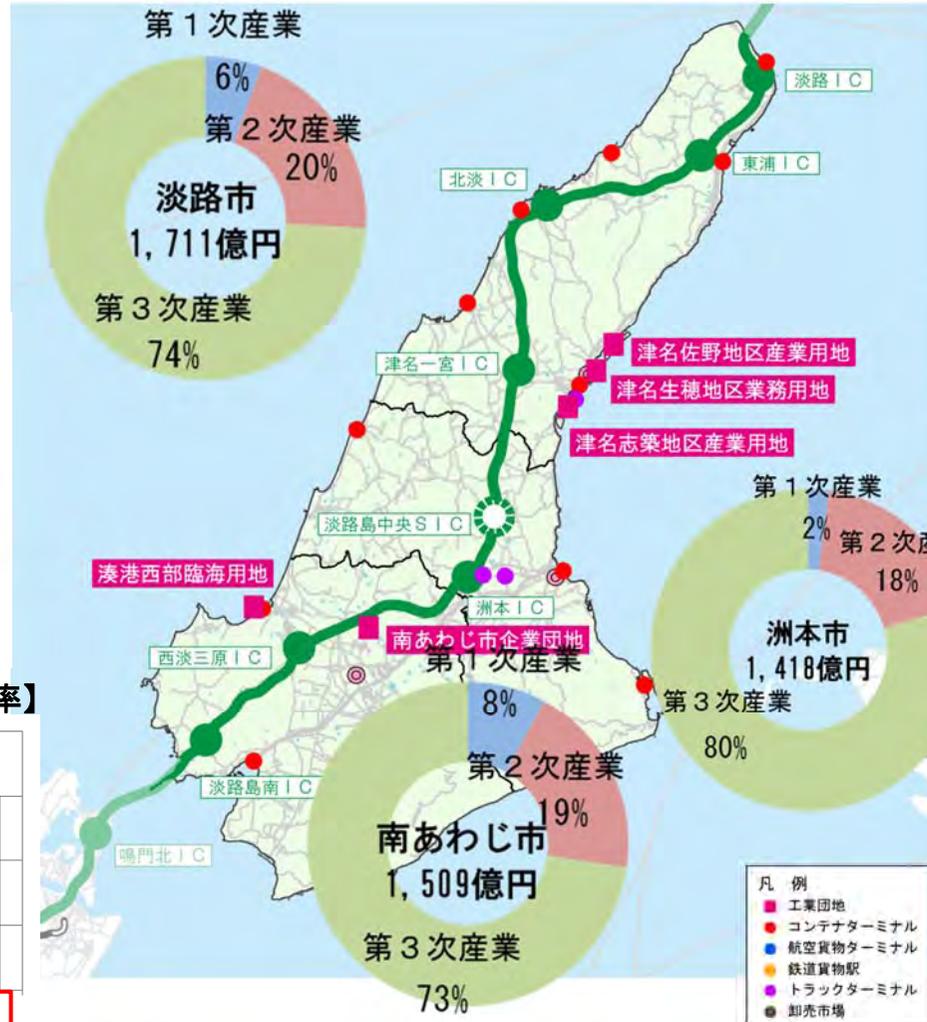
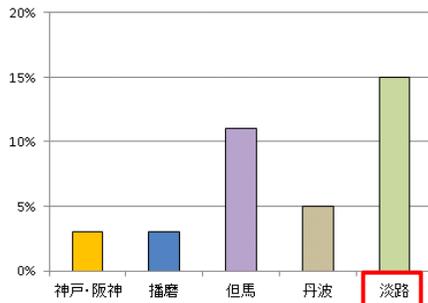
- ◆ GDPは全県の2%程度で、減少傾向で推移
- ◆ 淡路市、南あわじ市で第1次産業の割合が1割と比較的高い
- ◆ GDPに対する観光GDPの比率が高い



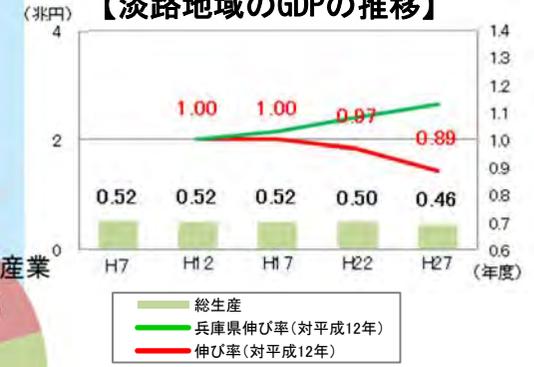
淡路の強みである農畜水産業を活かした産業活性化



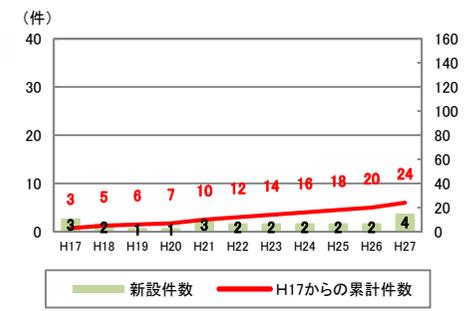
【GDPに対する観光GDPの比率】



【淡路地域のGDPの推移】



【工場立地件数の推移】



出展: <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

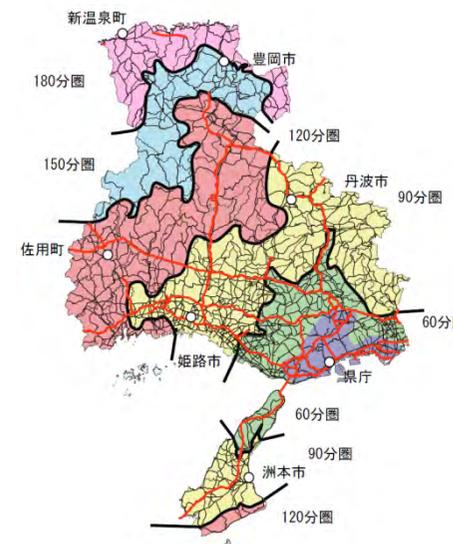
(2) 現状と課題(観光)

- ◆ 「淡路ハイウェイオアシス」「いざなぎ神宮」などの観光地への観光客は、年間1,300万人強で全県の約1割。近年は増加傾向で推移
- ◆ 地域内では淡路市が約7割を占めている
- ◆ 明石海峡大橋開通以降、観光入込客数は増加傾向

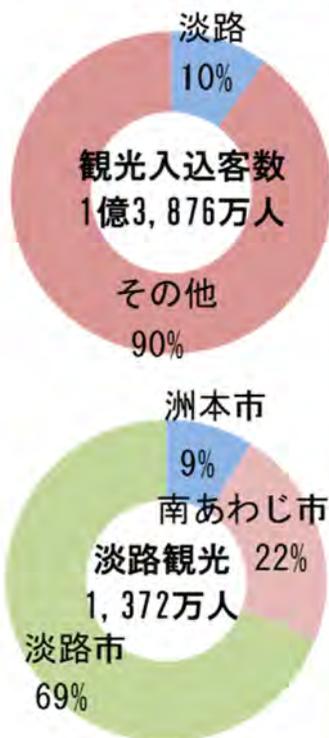
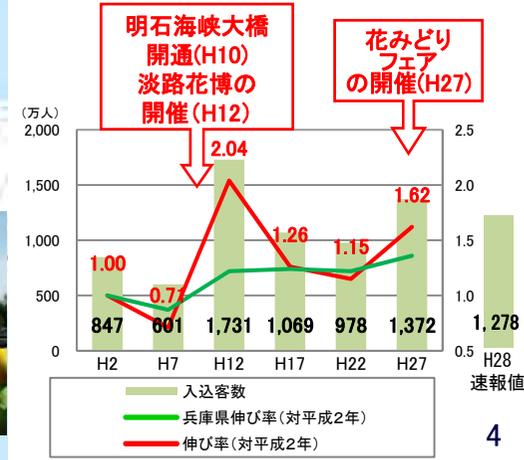


大都市圏からのアクセスの良さ、淡路島ブランドを活かした観光振興による交流人口対策

【県庁からの等時間圏域】



【淡路地域の観光入込客数の推移】



(2) 現状と課題(災害)

- ◆ 地域内に3箇所の広域防災拠点が点在
- ◆ 神戸淡路鳴門道は、緊急輸送道路となっているが、異常気象時通行規制区間となっている



緊急輸送道路ネットワーク
のリダンダンシー確保

<緊急輸送道路ネットワーク>



凡例

- ◎ 広域防災拠点
- パーキングエリア・サービスエリア
- 異常気象時通行規制区間
 - 雨量規制あり
 - その他規制あり
 - 緊急輸送道路

通行規制基準
風速25m/s
連続降雨250mm
計測震度4.5

※異常気象時通行規制区間については、緊急輸送道路と重複する区間のみ表示しています。

(2) 現状と課題(災害:南海トラフ地震による浸水想定区域)

- ◆ 浸水想定区域内に基幹道路は存在しないため、基幹道路が被災するリスクは低い。



想定浸水区域と基幹道路間
のアクセスの確保
が課題



凡例	
浸水深	
5.0m以上~	5.0m以上~
4.0m以上~5.0m未満	4.0m以上~5.0m未満
3.0m以上~4.0m未満	3.0m以上~4.0m未満
2.0m以上~3.0m未満	2.0m以上~3.0m未満
1.0m以上~2.0m未満	1.0m以上~2.0m未満
0.3m以上~1.0m未満	0.3m以上~1.0m未満
0.3m未満	0.3m未満

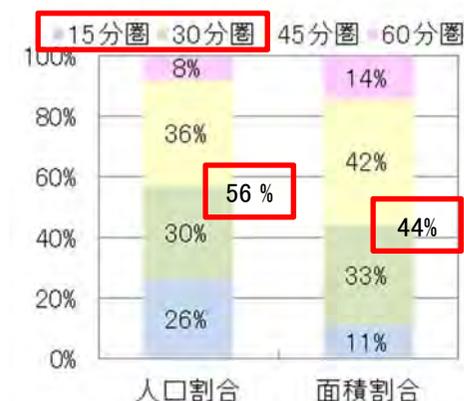
(2) 現状と課題(医療)

- ◆ 地域内には1つの3次救急医療施設が臨海部に立地
- ◆ 到達に30分以上かかるエリアが地域の北部・南部で残る



北部・南部など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

< 淡路地域の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)

- ◆ 淡路地域の基幹道路は約40年前から整備が始まり、約20年前に現在の姿が完成している。

S60 (約30年前)

- ・ 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

H17 (約10年前)

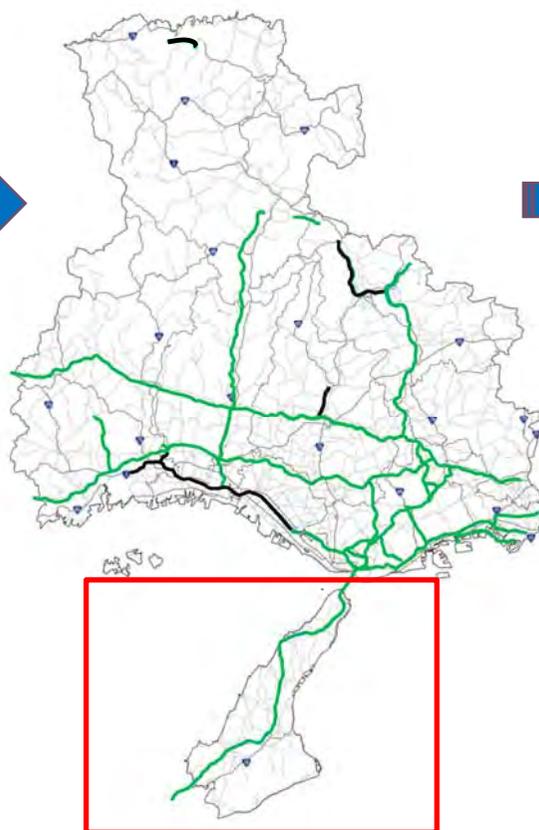
- ・ 山陽道、本州四国連絡道路
阪神高速北神戸線、
播但連絡道路全線供用

H29 (現在)

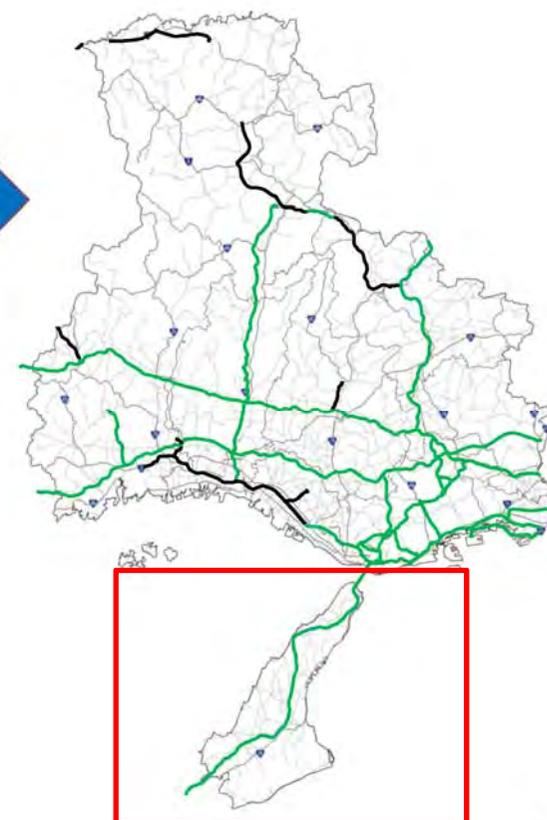
- ・ 北近畿豊岡道、山陰近畿自
動車道等の県北部のネット
ワーク整備が伸展



20年

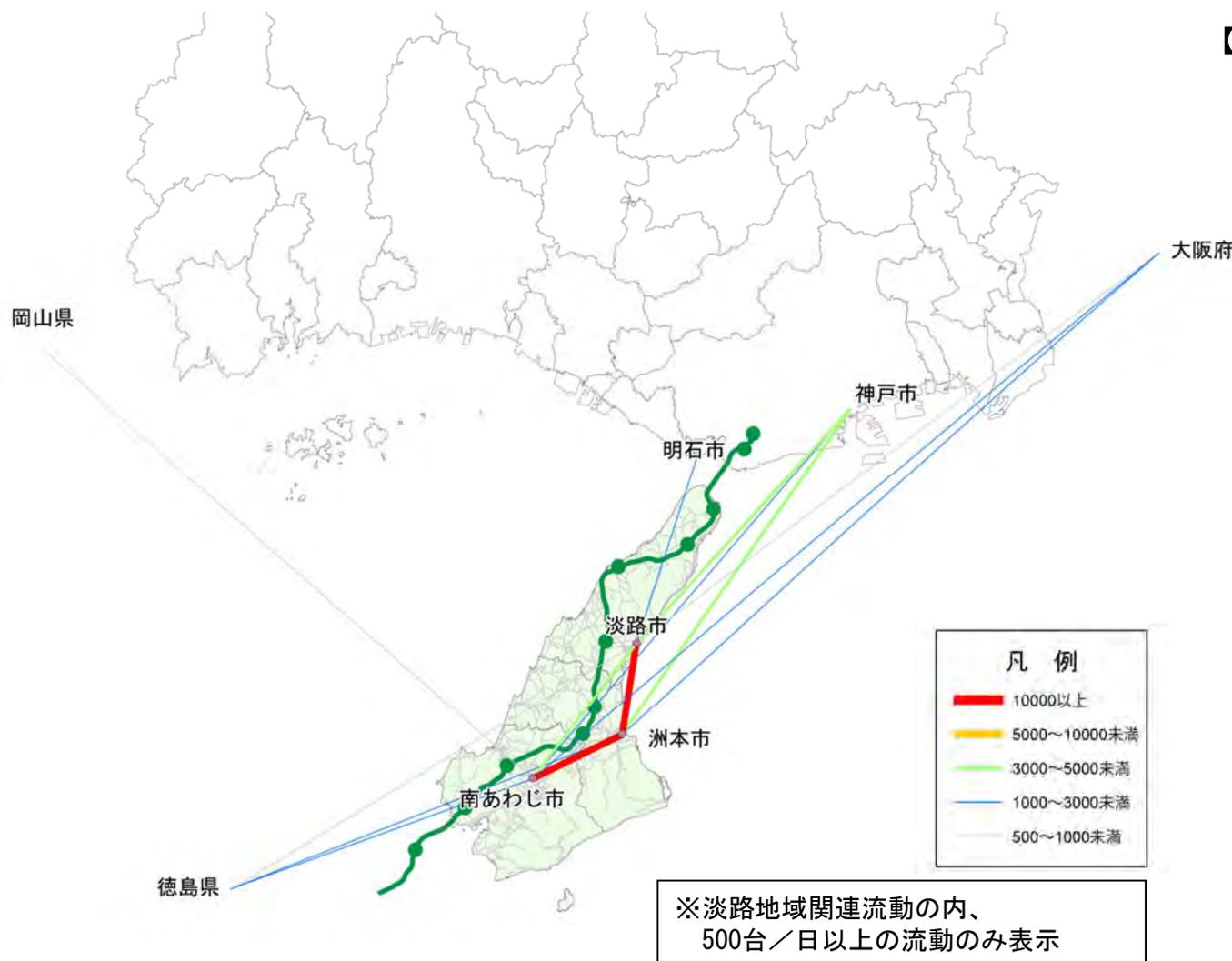


10年



(3) 道路をとりまく状況(OD流動)

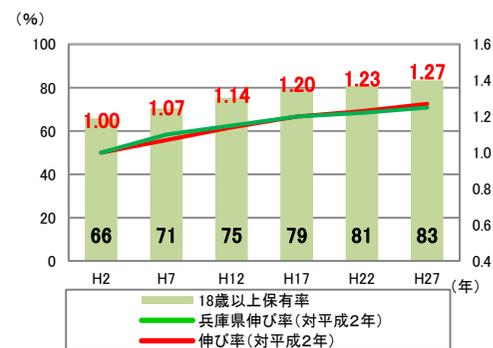
- ◆ 地域の隣接都市間で大きな流動が発生
- ◆ 洲本市、淡路市と神戸市の流動、南あわじ市、洲本市と徳島県との流動が発生
- ◆ 自動車保有台数が高く、交通における自動車への依存が高い



【淡路地域の自動車保有台数の推移】



【淡路地域の免許保有率の推移】



(3) 道路をとりまく状況(交通量と大型車混入率)

- ◆ 神戸淡路鳴門道、国道28号で1万台/日を超える交通があり、南北幹線道路の日交通量が多い
- ◆ 基幹道路である神戸淡路鳴門自動車道で3割を超える大型車が利用

<24時間交通量>



<大型車混入率>



(3) 道路をとりまく状況(事故率)

- ◆ 一般道路に比べて基幹道路の事故率は低い

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) 淡路地域の課題まとめ

項 目		課 題
地域の課題	人口減少対策	著しい人口減少に備えた 定住人口・交流人口対策
	産業活性化	淡路の強みである 農畜水産業を活かした産業活性化
	観光振興	大都市圏からのアクセスの良さ、淡路島ブランドを活かした 観光振興による交流人口対策
	災害への備え	緊急輸送道路ネットワークのリダンダンシー確保 想定浸水区域と基幹道路間のアクセスの確保が課題
	地域医療の充実	北部・南部地域など、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	旅行速度が低い区間への対応

(5) 淡路地域の将来計画

項目	地域の将来像
人口減少対策	○島内出身者の地元企業への就職、U J I ターン等により、島内企業の人材確保の支援や都市住民の転入を促進(県地域創生戦略淡路版)
産業活性化	○農畜水産業、食関連産業の振興により、雇用を創出(県地域創生戦略淡路版)
観光振興	○観光地としての評価をより高め、交流人口を増加(県地域創生戦略淡路版)
災害への備え	○自然とのつき合い方を再考し、その恵みに支えられた島づくり—過去の教訓を生かし、ハードとソフトが一体となった防災・減災の地域づくり(淡路地域ビジョン)
地域医療の充実	○災害時における医療連携体制の充実・強化(県地域創生戦略淡路版)

(6) 淡路地域の政策目標(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 目指すべき姿 (案)
人口減少 対策	○UJターンなどを促進するため、神戸・阪神地域などの都市部との更なるアクセス強化や利便性の向上	⇒SIC等の設置による基幹道路の機能強化
産業活性化	○「ブランド化」が進む農畜水産物の販路拡大や付加価値向上のための物流機能の強化	
観光振興	○一層の観光振興に向け、都市部との更なるアクセス強化や利便性の向上	
災害への 備え	○南海トラフ地震等の大規模自然災害に備えた着実な対策の実施	
地域医療 の充実	○3次救急医療施設「淡路医療センター」への速達性の確保	

(7) 淡路地域の基幹道路の目指すべき姿(案)

OSIC等の設置による基幹道路の機能強化

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

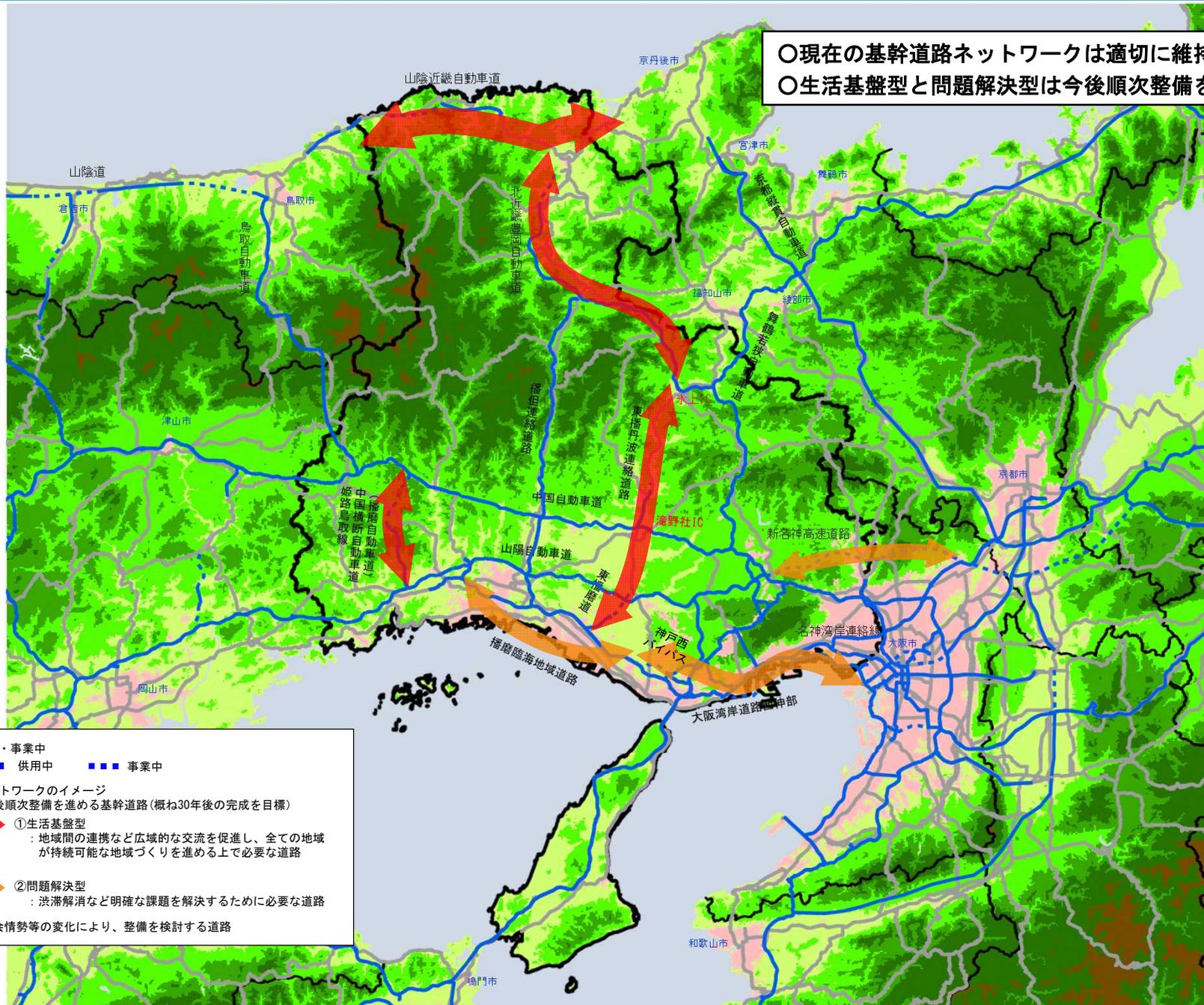


兵庫県の基幹道路の 目指すべき姿(案)

(1) 兵庫県の基幹道路の目指すべき姿(案)

事務局案

○現在の基幹道路ネットワークは適切に維持する
○生活基盤型と問題解決型は今後順次整備を進める



- 供用・事業中
 - 供用中 - - - 事業中
- ネットワークのイメージ
 - (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
 - 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
 - (2) 社会情勢等の変化により、整備を検討する道路

意見聴取(案)

(1)意見聴取(案)

(1) 意見聴取先(案)

- 1) 市町ヒアリング：県内41市町
- 2) 道路利用者ヒアリング：各団体等(運輸、産業、観光等)

(2) 意見聴取内容(案)

1) 対象とする道路

- ・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) 市町ヒアリング

① 地域課題、将来計画について

- ・資料2-3で示す地域課題、将来像等についての意見・補足
- ・各市町で抱える課題の解消や将来像の実現に向け、基幹道路に期待する役割

② 基幹道路について(道路利用者にもヒアリング)

- ・生活基盤型、問題解決型に該当する基幹道路
- ・社会情勢等が変化した場合に必要となる基幹道路

③ 基幹道路の利用について(道路利用者にもヒアリング)

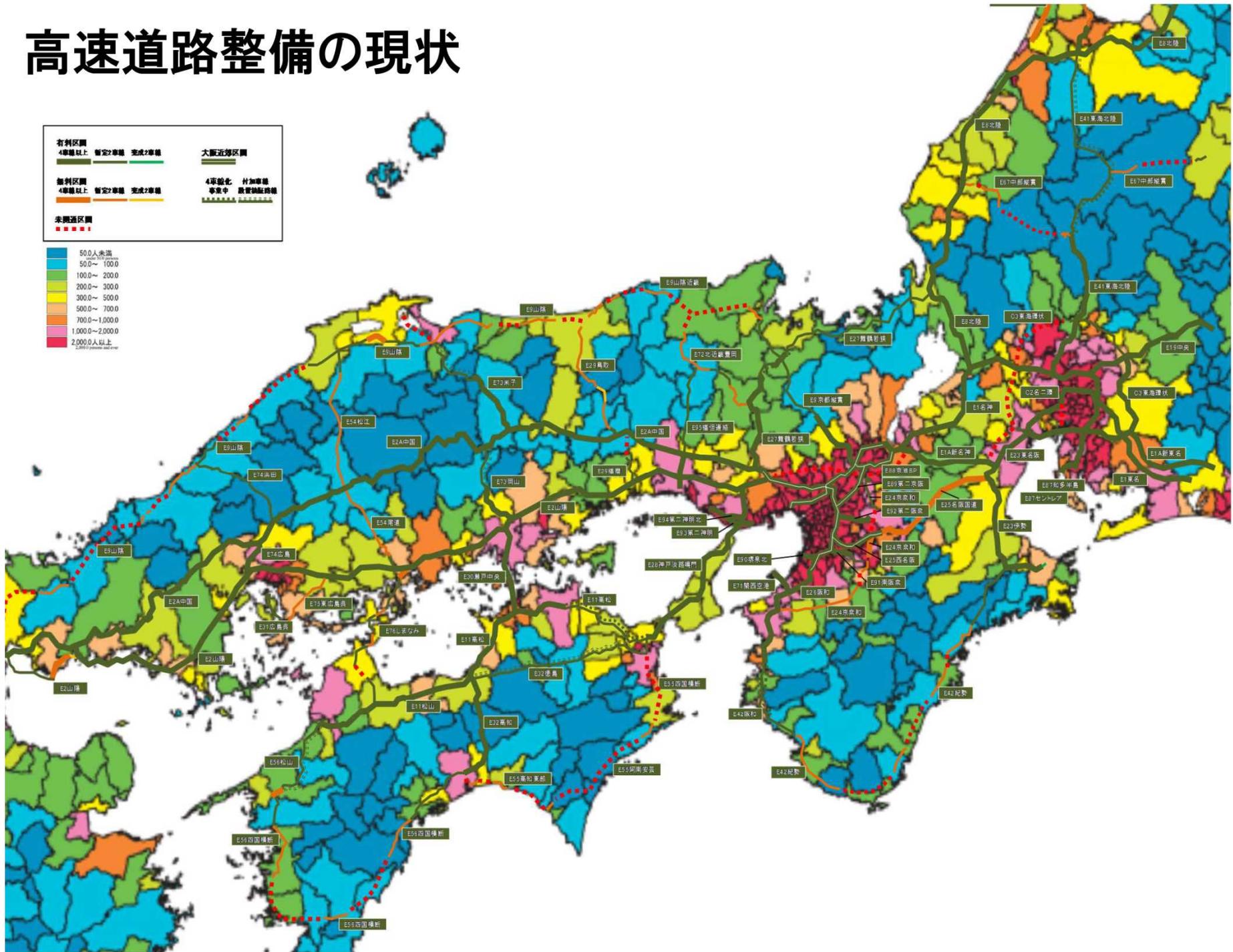
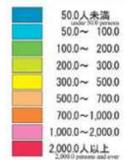
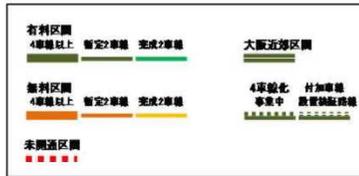
- ・スマートICなど既存の基幹道路を有効利用できる可能性がある箇所

3) 道路利用者ヒアリング

- ・基幹道路の利用にあたっての具体的な課題(渋滞、インターアクセス等)
- ・2) ②、③と同じ内容をヒアリング
- ・基幹道路の利用状況(一般道路との使い分け等)

小池委員提出資料

高速道路整備の現状



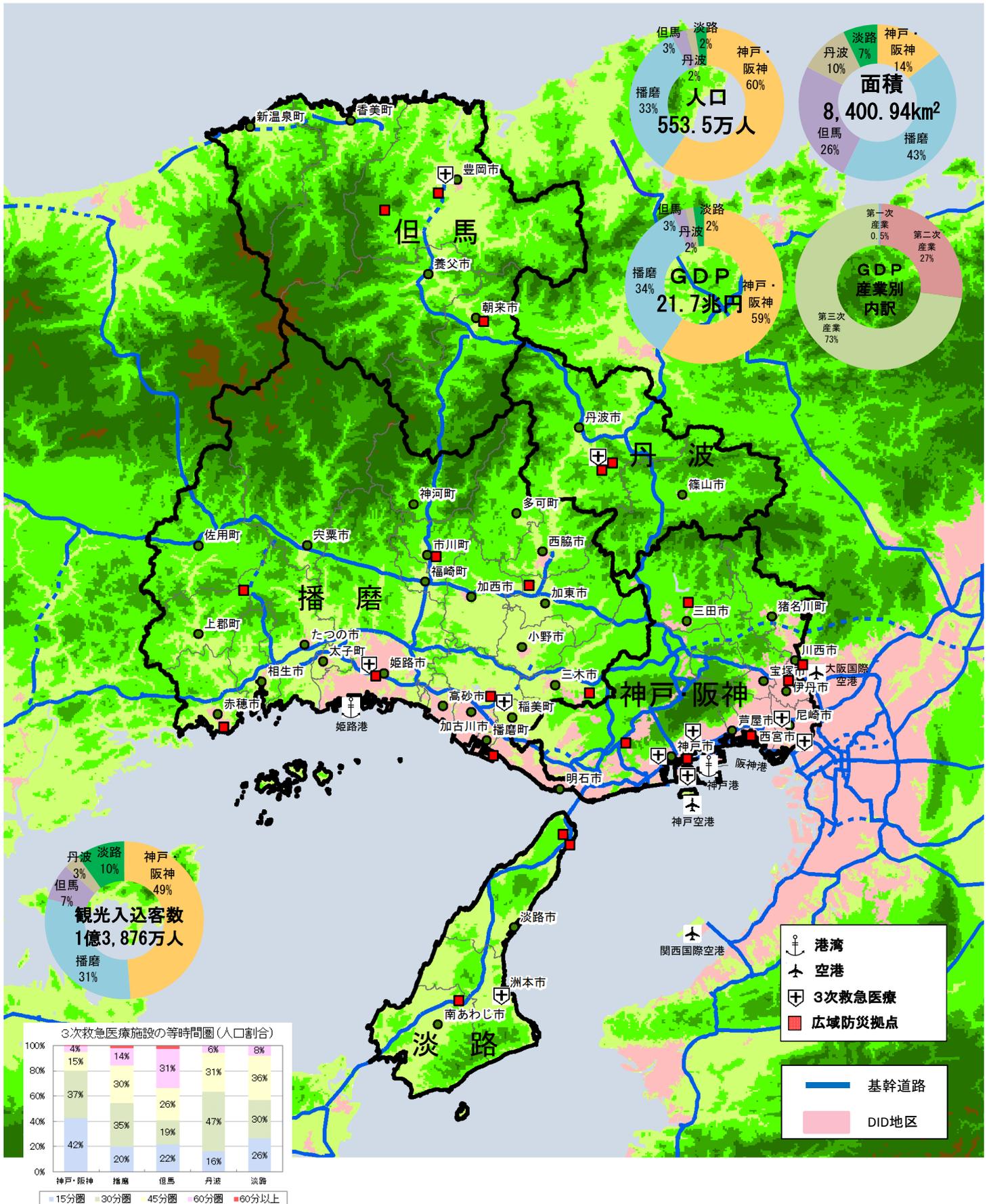
兵庫県各地域の将来ビジョン

- ・兵庫県の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。また、歴史的な県の成り立ちから兵庫五国とも言われる。
- ・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の強みがある。



兵庫県現状

参考資料 2



既存の基幹道路を「賢く使う」 ための方策に関する資料

(1) 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」

(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

①スマートIC等を活用した高速道路と地域のアクセス強化

【参考】

高速道路と「道の駅」の連携

高速道路の休憩施設

- 休憩施設の空白地帯では、IC近傍の「道の駅」を高速道路から案内し、休憩施設として活用
- ETC2.0搭載車を対象として、一時退出しても料金をそのままとする実験を全国3箇所で開催。全国で休憩施設の間隔が概ね25km以上ある約100区間について、今後、半減することを目指す →全国17箇所追加実施決定 (H29.9)

■一時退出のイメージ



■道の駅における高速道路利用者向けの提供サービス



周辺の高速道路沿めた道路情報の提供 (道の駅 ソレーネ高岡)



赤ちゃんの授乳やおむつ替えに使用出来るスペース (道の駅 玉村宿)



運転の疲れを癒やす足湯 (道の駅 もっくる新城)

スマートIC

- スマートICの設置により、高速道路と地域とのアクセス性の向上を図り、地域の活性化に寄与

■小布施スマートICの例(長野県小布施町:平成18年10月供用)

- 高速道路から市街地への所要時間が短縮
東京方面から10分短縮 (15分→5分)
上越方面から5分短縮 (10分→5分)
- 町は、来訪者のゲートウェイであるスマートICに近接する「道の駅」を拠点として周遊シャトルバスを運航し、観光振興を推進



■道の駅「オアシスおぶせ」入込客数



■小布施スマートIC利用台数



出典:長野県小布施町提供データより作成 4

(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

②逆走対策や暫定2車線道路の安全対策

高速道路の暫定二車線における課題

○暫定二車線区間では渋滞の発生や非常時の対応のほか、死亡率の高い事故が発生するなど交通安全面で大きな課題を有する

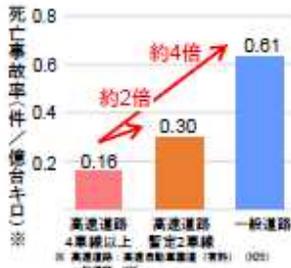
①対面通行の走行性

- 四車線以上の区間と比較して、規制速度が低い
- 追越が出来ないため、低速車両があると、全体として速度低下



②対面通行の安全性・信頼性

- 暫定二車線区間では、一度事故が発生すると重大事故となる



③大規模災害時の対応

- 災害発生時、暫定二車線では走行速度が低下するとともに復旧工事時に通行止又は片側交互通行が必要

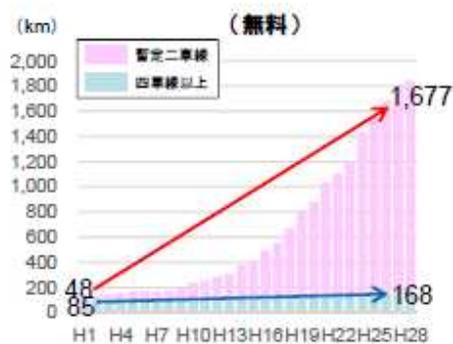
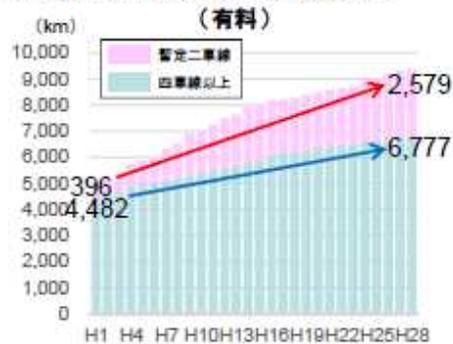


④大雪への対応

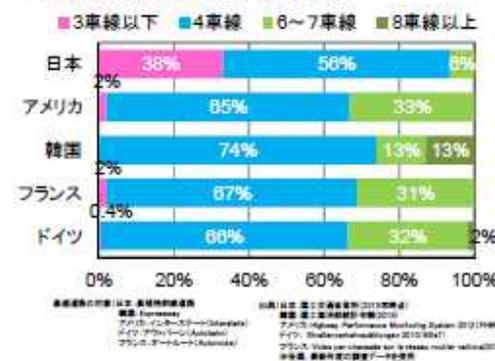
- 大雪時には、狭隘な道路空間になるとともに、路肩排雪のために通行止が必要



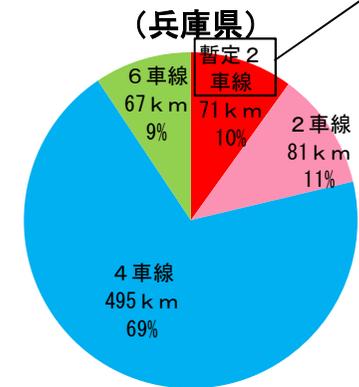
<高規格幹線道路の供用延長推移>



<車線別延長割合の国際比較>



<車線別延長割合>



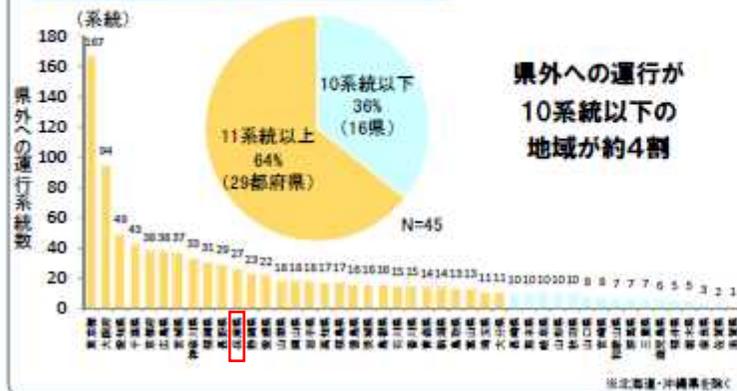
(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

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

バスタプロジェクト②

SA・PAを活用したバス乗換え拠点の整備

(1) 地域別的高速バス運行状況



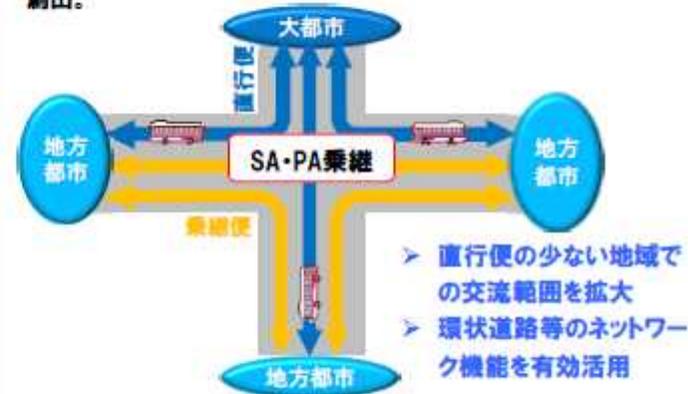
(2) 高速バスネットワークの現状

路線は縦貫道に集中、横断道の活用は不十分



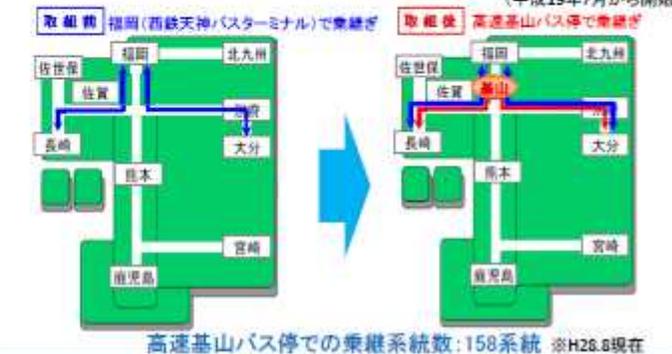
(3) ハイウェイバスタでの高速バス乗継ぎ

- 高速バスの潜在的な利用ニーズを多様なデータで事前に見極めながら、高速道路のJCT周辺のSA・PAを活用し、高速道路上で高速バス間の乗継ぎを可能とする拠点を整備。
- SA・PAの商業施設等との連携、運行情報の高度化、乗継保証など、バス会社と高速道路会社等が連携して、利便性の高い乗継環境を創出。



九州道 基山PAでの高速バス乗継例:長崎⇄大分

(平成19年7月から開始)



(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

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

4. 使いやすい高速道路に向けた更なる取組み

③高速バスネットワーク強化《高速バス停の有効活用》

◆高速道路ネットワークの整備により、高速バスの有効性が高まってきていることから、より一層の利便性向上をはかるため、交通結節点機能から考えた高速バス停の充実等について、バス事業者等の関係機関と一体となり、検討を進める

高速バスの交通結節点機能

① バス&バス型【B&B型】	高速バス⇔高速バス	高速道路上の高速バスの乗り換え強化
② パーク&ライド型【P&R型】	高速バス⇔乗用車等	高速バスストップの有効活用
③ レール&ライド型【R&R型】	高速バス⇔鉄道	鉄道等との乗り継ぎの強化
④ バス&ライド型【B&R型】	高速バス⇔路線バス	

②パーク&ライド型の事例 中央道 伊那BS



高速バス利用者のための駐車場が整備されている。

市のHPでもパークアンドバスライドの利用を積極的に推奨。

③レール&ライド型の事例 京都縦貫道 長岡京BS



鉄道駅(駅前広場)と高速バス停が直結。

【兵庫県の事例】

③R & R型 高速バス⇔鉄道



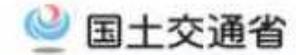
○行き先
5県12方面
(洲本、鳴門、高松、高知、松山など)

○便数(平日)
約540便/日

(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

④自動運転の実装など新技術の導入

19. クルマのICT革命 ～ 自動運転 × 社会実装 ～



プロジェクトの概要

自動運転が実用化されることにより、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資することから、自動運転の実用化に向けた取組みとして、ルールの整備やシステムの実証等を進める。

政策課題

交通事故の96%は運転者に起因



法令違反別死亡事故発生件数（平成27年）

不適切な車間距離や加減速により、渋滞が発生

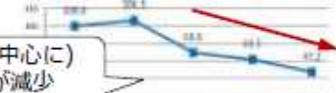


トラックドライバーの約4割が50歳以上



出典：総務省「労働力調査」（平成27年）

(地方部を中心に) 移動手段が減少



路線バスの1日あたり運行回数（1970年を100とした指数）

自動運転の実用化に向けた取組み

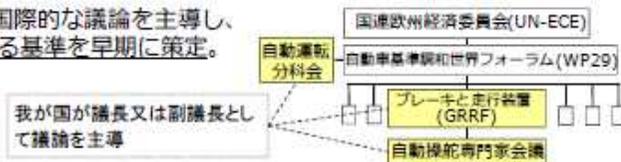
【①ルールの整備等】

- G7交通大臣会合（イタリア・カリアリ）において、より高度な自動運転の実用化に向けて、国連の場における国際的なレベルでの協力を旨とする事で合意。



G7交通大臣会合

- 国連における国際的な議論を主導し、自動運転に関する基準を早期に策定。



我が国が議長又は副議長として議論を主導

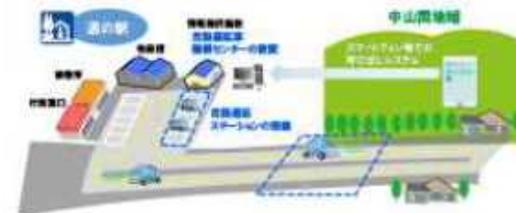
- 自動運転車が人に損害を与えた場合の責任のあり方について検討するため、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を設置し、平成29年4月に論点整理。今後も議論を進めていく。
- 自動ブレーキ等を備えた「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議を開催し、中間取りまとめ（平成29年3月）

【②システムの実証】

- トラックの隊列走行等の実現に向け、技術開発・実証実験等を行う。
- 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの現地実証実験を9月より順次、全国13箇所にて行う。（5箇所にてフィジビリティスタディを実施）
- ニュータウンにおける多様な自動運転サービス、ガイドウェイバスを活用した基幹的なバスにおける自動運転サービスの検討を行う。



平成29年度より有人での実証開始予定



プロジェクトの推進

「国土交通省自動運転戦略本部」中間とりまとめ（平成29年6月）を踏まえ、自動運転の早期実現に向けた国際基準等のルール整備や社会実験・システムの実証等の取組みを着実に進める。