

第3回委員会の意見と対応

(1) 意見と対応

No	内 容	対 応
1	第7章（基幹道路ネットワークの役割と分類）は、記載する順序を第2章（目標年次と基幹道路の定義）の後にするなど、工夫した方がわかりやすい。	あり方（第3章 基幹道路ネットワークの役割と分類）にて反映。
2	「国土のグランドデザイン2050」は国土づくりの将来の考え方を示すものであり、「あり方」の中に記載すべき。	あり方（第4章 兵庫県の将来像）にて反映。
3	概要版の播磨地域の政策目標については、山崎断層がある地域であり、災害についても記載しておくべき。	概要版（播磨地域 災害への備え）にて反映。
4	「賢く使う方策」について、アクセス強化から一步踏み込んで、ETC2.0を活用した一時退出による道の駅の利用など、既存施設等との連携についても触れておくべき。	あり方（9（1）基幹道路ネットワークを賢く使う取り組み）にて反映。
5	「2車線区間対策」について、「暫定2車線区間の安全対策を優先した上で、ネットワークの完成を急ぐ」旨の表現とすべき。	あり方（9（2）安全・安心の確保（2車線区間対策））にて反映。
6	「老朽化対策」について、2050年には、既に全国的に道路の老朽化が進行した状況であり、老朽化対策に必要な財源の確保をしっかりと記載すべき。	あり方（6（1）兵庫県の道路をとりまく現状と課題）にて反映。
7	兵庫県は日本海と太平洋の両方に面し、空港・港湾も複数あるなど、多様性に富んだ地域であり、老朽化対策について、安全性の向上とともに、県土の多様性に応じた新技術の開発と活用に取り組むことは、本県の当該分野の産業育成にもつながると期待される。	あり方（9（2）安全・安心の確保（老朽化対策））にて反映。
8	道路はつくるのが目的ではなく、いかに活用するかが重要。地域活性化に必要な道路でも、現時点の交通需要が小さく必要性を十分説明できない場合は、地域の成長戦略と道路事業の一体化により、道路を有効に活用する方策の立案を検討すべき。	あり方（9（4）その他（計画的な整備））にて反映。
9	「観光振興」については、長大橋など新しいランドマークをつくるということではなく、今あるもの、できたものがすばらしいので活用するという。また、「訪日外国人旅行者」は「国籍を問わず全ての人々」などの方が適切。	あり方（9（4）その他（観光の振興））にて反映。

(1) 意見と対応

No	内 容	対 応
10	「観光振興」については、道の駅の活用に踏み込んだ記載とするべき。	あり方(9(4)その他(観光の振興))にて反映。
11	構想路線は、必要性が顕在化しつつあるものと将来に向けたものがあり、分類してもよいのではないか。	あり方(8(3)ひょうご基幹道路ネットワーク2050[構想路線]にて反映。
12	構想路線は、幅広く、目標を高く持つておくべき。	あり方(8(3)ひょうご基幹道路ネットワーク2050[構想路線]にて反映。
13	構想路線①について、政策目標にもよるが、神戸空港のアクセス強化を考えるなら、南端は、大阪湾岸西伸部ではなく、神戸空港まで延伸すべき。	あり方(8(3)ひょうご基幹道路ネットワーク2050[構想路線]A新神戸トンネル～神戸空港)にて反映。
14	構想路線①について、2050年には、自動運転が一般化し、バスターミナルや駐車場が不要になるとの議論もある。鉄道や空港等と基幹道路の接続は積極的に考えるべき。	自動運転技術の進展状況を見ながら、構想路線等の整備効果を整理する中で検討。
15	50年経っても阪神高速3号、5号は東西間の中心の経路になる。この路線の賢い使い方を促進するうえでも構想路線①②は重要。	あり方(8(3)ひょうご基幹道路ネットワーク2050[構想路線]A新神戸トンネル～神戸空港、B東神戸線(阪神高速神戸線～湾岸線))にて反映。
16	構想路線④について、将来は交通のシームレスが非常に重要であり、大きな関西圏のベイエリアを考えるなら、紀淡海峡と既存の基幹道路のネットワークにより、物流の生産性を上げる仕組みが現実的。	[構想路線]D(紀淡海峡を渡り、大阪湾の環状道路を形成する路線)の整備効果等を整理する中で検討。
17	構想路線⑨について、交通量を考えると基幹道路の整備は難しいと思うが、道路密度の薄い地域であり、リダンダンシー確保が期待できる区間である。	一般道路の改良等により対応を検討。