ひょうご基幹道路あり方検討委員会（第２回委員会）　議事要旨

１．日　時　平成 29 年 10 月 25 日（水）15:00～17:00

２．場　所　兵庫県民会館　７階　鶴

３．出席者　（◎委員長）

［委　　員］	◎角野 幸博	関西学院大学教授
	小池 淳司	神戸大学大学院教授
	今西 珠美	流通科学大学教授
	中林 志郎	兵庫県商工会議所連合会専務理事
	志智 宣夫	兵庫県商工会連合会会長
	糟谷 昌俊	兵庫県県土整備部長
［オブザーバ］	橋本 雅道	国土交通省近畿地方整備局道路部長

４．議　事　（１）あり方検討について　（２）意見聴取（案）について

５．議事概要＜委員からの主な意見＞

（あり方検討について）

・兵庫県全体の目指すべき目標と五国の特徴を踏まえた目標、これに加えて、日本全体の中での兵庫県の位置付けの３階層で議論できると良い。

・人口が少ない地域での整備の遅れが目立っているが、基幹道路は、拠点同士を結ぶネットワークであり、ルート上に必ずしも人が住んでいる必要はない。ネットワークとして考えていくことを意識するべき。

・生活基盤型と問題解決型は整備すべき道路。「社会情勢等の変化により、整備を検討する基幹道路」とは、経済が想像以上に成長した場合に、検討する道路であり、その前提の上で、例えば、①紀淡海峡を結ぶ道路、②関空－神戸空港を結ぶ大阪湾内の道路、③鳥取県若桜町付近と養父市付近を結ぶ東西道路が考えられる。

・県の交通ネットワークを検討する際に、南北をどのように繋ぐかは、常に問題となる懸案。人口偏在のアンバランスを若干でも緩和する視点が必要である。

・神戸は兵庫県の中心だが、震災以降大きな開発が出来ずに、他の都市に比べ遅れを取っている。神戸を中心とした放射状ネットワークの視点も必要である。

・神戸港からは、中国道、山陽道に出にくく、西日本方面に荷物を出しにくい。神戸港を活用するには、西日本方面との利便性を考慮しないといけない。

・舞鶴港が輸送の拠点になるなど、日本海側の交通量は、そうは減らないだろう。神戸はないがしろにできないが、瀬戸内側と日本海側との連携については、人流だけではなく物流の観点から、ネットワークの強化を考えていく必要がある。

・輸送を鉄道だけに頼っていると、災害等で鉄道が運休すると地域が孤立するケースも考えられる。特に北部では、道路も含めたリダンダンシーの確保を考慮すべき。

・山陰側は物流をトラック輸送に頼っており、将来的にＣＯ２排出量が最小限になるような道路網を考えることも重要である。

・港湾付近では、人流と物流を分けることが、港湾産業から人々の関心を遠ざける一因になった。安全面では、人流と物流を分ける方が良いが、単純に分けるだけでは、港湾産業の活性化の面では問題となる場合がある。
・平常時の広域道路ネットワークを確保すれば、災害対応の観点からも、発災直後の緊急輸送機能の確保や、その後の復旧工事、地域経済の復興にも資する。
・淡路島は四国からの交通が多いが、産業用トラックは島内に入ると神戸淡路鳴門道を利用しないため、一般道路で渋滞や大型車の通り抜け等の問題が発生している。
・「賢く使う」という観点に加えて「整備された基幹道路の利用を促進する観点」も重要である。

（意見聴取について）
・県外の団体等に意見聴取をしてはどうか。
・隣接府県等広域を対象にしている大手の運輸業等に意見を聞いてはどうか。

－ 以　上 －