

ひょうご基幹道路のあり方

2018年3月
兵庫県

目 次

1	はじめに	1
2	目標年次と基幹道路の定義	2
3	基幹道路ネットワークの役割と分類	2
4	兵庫県の将来像	3
	(1) 21世紀長期ビジョン	3
	(2) 兵庫県地域創生戦略	4
	(3) 2050年に想定する将来像	4
5	地域の現状と課題	5
	(1) 兵庫県の現状と課題	5
	(2) 各地域の現状と課題	6
6	道路をとりまく現状と課題	11
	(1) 兵庫県の道路をとりまく現状と課題	11
	(2) 各地域の道路をとりまく現状と課題	12
7	市町・道路利用者からの意見聴取	14
8	政策目標と基幹道路ネットワークの目指すべき姿	15
	(1) 地域ごとの政策目標	16
	(2) 基幹道路ネットワークの目指すべき姿	21
	(3) 基幹道路八連携軸	21
9	留意すべき事項	25
	(1) 基幹道路ネットワークを賢く使う取り組み	25
	(2) 安全・安心の確保	25
	(3) 負担のあり方	26
	(4) その他	26
10	おわりに	27

1 はじめに

- 日本のほぼ中央に位置する兵庫県は、中国自動車道・山陽自動車道などの国土軸となる基幹道路ネットワークが通過する交通の要衝であるとともに、新幹線をはじめとする高速鉄道網、開港 150 年を迎えた神戸港、関西 3 空港やコウノトリ但馬空港など、陸・海・空の交通網の整備により、「日本の玄関口」として重要な役割を果たしてきた。
- 基幹道路については、50 年以上前の 1963 年に、日本初の高速道路である名神高速道路（栗東～尼崎）が開通し、その歴史がスタートした。1986 年には、「兵庫県総合交通計画」の中で、県内外の交流の円滑化や県土の一体的な発展を図る基盤施設として、東西 3 本、南北 3 本の基幹軸からなる「高速道六基幹軸」を示し、基幹道路ネットワークの形成に鋭意努めてきた（2018 年 3 月末時点で約 90%が開通）。
- 基幹道路ネットワークは、物流の効率化や企業立地の促進等による「地域産業の活性化」、地域間の連携強化や観光拠点の周遊性強化等による広域的な「交流の拡大」、「緊急輸送機能の確保」、「交通安全の向上」など様々な役割を担い、雇用創出や教育、医療などの面でも県民の生活を幅広く守り支える基礎的な社会基盤として、兵庫県の発展に大きく貢献してきた。
- 2018 年 7 月、兵庫県は県政 150 周年の節目を迎える。これまでの成長の時代から人口が減少し続ける成熟社会への転換点であり、今後も活力に満ちた兵庫県であり続けるため、人口減少、少子高齢化に適応しながら、新たな価値観や多様な県民ニーズに対応できる新しい地域づくり、地域創生へ挑戦を始める。
- このような地域創生の実現に向け、今後の基幹道路ネットワークについて、兵庫県は、第 3 者委員会「ひょうご基幹道路あり方検討委員会（以下「あり方委員会」という。）」での幅広い議論、検討を経て、2050 年（概ね 30 年後）の基幹道路ネットワークの目指すべき姿と基幹道路の有効活用や機能強化などの留意事項を「ひょうご基幹道路のあり方（以下「あり方」という。）」としてとりまとめた。
- とりまとめにあたっては、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（政策目標）を設定した上で、市町・道路利用者からの意見聴取、パブリックコメントを実施した。
- 「あり方」では、持続可能な地域づくりを進めるためにミッシングリンクの早期解消が必要な路線や、交通容量不足を解消し地域の経済活動を支える路線など「今後順次整備を進める基幹道路」と既存の基幹道路ネットワークについて、東西と南北それぞれ 4 本の基幹道路軸があることから、「基幹道路八連携軸」と定めた。さらに、将来、社会経済情勢等の変化に応じて整備の検討が必要な「構想路線」についても「基幹道路八連携軸」とあわせて、「ひょうご基幹道路ネットワーク 2050」と定めた。

2 目標年次と基幹道路の定義

- ・「兵庫県地域創生戦略（2016.3）」では、将来の人口規模と経済状況について、
 - ① 2060年においては、450万人の人口を目指す
 - ② 450万人の人口規模を前提として、2050年代において県内総生産（GDP）成長率で1.5%～2.0%程度を目指す。また、県民総所得（GNI）に占める海外等からの所得の比率を高めていく。としており、地域創生戦略が目指す地域創生の実現に向け、「あり方」における目標年次を2050年（概ね30年後）とした。
- ・目標年次までの完成を目指す「今後順次整備を進める基幹道路」と、社会経済情勢等の変化に応じて整備の検討が必要な「構想路線」に分類した。
- ・「あり方」の検討対象である基幹道路については、「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」と定義し、兵庫県内（神戸市含む）における国直轄事業や有料道路事業、事業主体が未定の事業など、県以外が事業主体の基幹道路も含めて検討の対象とした。

3 基幹道路ネットワークの役割と分類

- ・基幹道路ネットワークは、主として次のような役割を担っており、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。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">○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」○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」○災害時の代替路確保や救急医療の速達性強化等による「緊急輸送機能の確保」○大型車や通過車両の生活道路からの分離等による「交通安全の向上」 |
|---|

- ・基幹道路は、広域的なネットワークとして繋がることにより、その機能がさらに強化されるものである。人口減少、少子高齢化が本格化する中においても、基幹道路ネットワークは、渋滞解消による物流や輸送の効率化等により産業の生産性を向上させるとともに、都市部と周辺地域の交流を活発化し、災害発生時の緊急輸送の確保や救急搬送時の速達性強化、生活道路の交通安全の向上など、地域の人々の安全・安心な暮らしに繋がる社会基盤である。
- ・現在の基幹道路ネットワークについて、適切に維持修繕・更新を行い、その機能強化も図りながら、次のように分類して基幹道路ネットワークを構築することが必要である。

- ア) 今後順次整備を進める基幹道路（2050年(概ね30年後)までの完成を目標）
- 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基幹道路
 - ②地域基幹型・・臨海部など交通が集中する地域の交通容量不足を解消し、地域の経済活動などを支える基幹道路
- イ) 構想路線：社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討が必要な基幹道路
- ・現時点では、整備の必要性は高くないが、今後の社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討が必要な基幹道路

4 兵庫県の将来像

- ・基幹道路ネットワークは、兵庫県の将来像の実現を支える社会基盤であり、将来像の内容に沿って整備が進められるべきである。このため、「21世紀兵庫長期ビジョン」や「兵庫県地域創生戦略」に描かれる将来像のうち、将来像の実現に基幹道路ネットワークが大きく影響するものを基に、本「あり方」において想定する将来像を整理した。
- ・また、2014年、国において急速に進む人口減少と巨大災害の切迫という直面する大きな危機に対し、国土づくりの理念や考え方を示すものとして、「国土のグランドデザイン2050」が策定された。「対流促進型国土」として、拠点間をネットワーク化し、対流により創発を生み出す国家の構築を目指すとされている。

(1) 21世紀兵庫長期ビジョン（2011.12）

- ・21世紀兵庫長期ビジョンは、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た指針である。
- ・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12の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。
- ・12の将来像のうち、基幹道路ネットワークと関係が深いものは次の5つである。

- | | |
|----------|----------------------------|
| [将来像 2] | 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 |
| [将来像 5] | 地域と共に持続する産業を育む |
| [将来像 9] | 災害に強い安全安心な基盤を整える |
| [将来像 10] | 地域の交流・持続を支える基盤を整える |
| [将来像 11] | 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 |

(2) 兵庫県地域創生戦略（2016. 3）

- ・「地域創生」とは、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である。
- ・「兵庫県地域創生戦略」に描かれる「2060年の兵庫の姿」のうち、基幹道路ネットワークと関係が深い将来像は次のとおりである。

- 1 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
- 2 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
- 3 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
- 5 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

将来の人口規模と経済状況

- ・2060年においては、450万人の人口を目指す。
- ・450万人の人口規模を前提として、2050年代において県内総生産（GDP）成長率で1.5%～2.0%程度を目指す。また、県民総所得（GNI）に占める海外等からの所得の比率を高めていく。

(3) 2050年に想定する将来像

- ・「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「あり方」における目標年次である2050年に想定する将来像を、以下のように整理する。

- 2060年においては、450万人の人口を目指す。
- 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

5 地域の現状と課題

- ・地域が抱える様々な課題の中から、基幹道路ネットワーク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」と分類した。また、兵庫五国に倣い、県内を5地域（神戸・阪神、播磨、但馬、丹波、淡路）に分け、全県と各地域の現状と課題を整理した。

(1) 兵庫県の現状と課題

①人口減少対策

- ・人口は2015年時点で553万人となっており、既に2009年の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。
- ・2040年には、人口は467万人（2015年の84%）まで減少し、3人に1人（36%）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。
- ・地域間の連携強化や交流の拡大、安全・安心な地域づくりなどによる人口の減少や偏在化、少子高齢化への対策が大きな課題である。

②産業活性化

- ・2014年度の県内GDPは21.6兆円で、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、阪神・東播磨地域など増加傾向の地域がある一方、西播磨・但馬・淡路地域は、約15年前（2000年度）の水準を下回っており、物流の効率化などによる産業の活性化が必要である。

③観光振興

- ・2015年度の観光入込客数は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、2015年度には128万人と、都道府県別では全国9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・中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り、地域資源を生かした観光振興の実現を図る必要がある。

④災害への備え

- ・兵庫県内には、約2,870kmの緊急輸送道路ネットワークが整備されており、南海トラフ地震や集中豪雨、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。大規模災害の発生に備え、ソフト・ハード両面による防災・減災対策の推進が課題である。

- ・日本海では、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が発生し、これに伴う津波が発生しているため、津波浸水想定の実施などにより、必要な対策を推進する必要がある。
- ・集中豪雨や豪雪の発生に備え、災害に強い安全性・信頼性の高い道路を確保する必要がある。

⑤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65%、30分圏内面積は25%となっており、迅速な救急医療の確保が課題である。

※ 多量出血の場合、30分後の死亡率が約50%とされている。

(2) 各地域の現状と課題

①神戸・阪神地域（8市1町）

（人口減少対策）

- ・当地域は、県南東部に位置し、面積は全県の14%（1,207km²）で、人口は全県の60%（329万人：2015年）、高齢化率は30%（2015年）である。
- ・2040年には、人口は289万人（2015年の88%）に減少し、高齢化率は37%に上昇する見込みである。
- ・人口減少は他地域に比べ緩やかであるが、安全・安心な地域づくり等による定住人口対策が課題である。

（産業活性化）

- ・GDPは全県の59%（12.8兆円：2015年度）で、阪神淡路大震災により一時減少したものの、震災以降、増加傾向で推移している。
- ・臨海部や、中国自動車道・舞鶴若狭自動車道などの基幹道路、神戸空港周辺等に工業団地や物流施設が集積しており、産業の集積や国際コンテナ戦略港湾阪神港、関西3空港を生かしたさらなる産業活性化が必要である。

（観光振興）

- ・観光入込客数は全県の半分（6,758万人：2015年）で、阪神淡路大震災により一時減少したものの、震災以降、増加傾向で推移している。
- ・近年は、神戸港に大型客船が入港するなど海外からの旅行者も増加している。
- ・神戸、姫路城、城崎温泉を繋ぐ「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生かしたさらなる観光振興が必要である。

(災害への備え)

- ・地域内に6箇所の広域防災拠点が配置されている。緊急輸送道路ネットワークが比較的充実しているが、大規模災害に備えて、基幹道路や一般道路によるリダンダンシーの確保が課題である。

(地域医療の充実)

- ・地域内の3次救急医療施設(5箇所)が臨海部に集中して立地しているため、北部や中部地域では、3次救急医療施設への到達までに30分以上かかるエリアが多く存在しており、速達性強化が課題である。

②播磨地域(13市9町)

(人口減少対策)

- ・当地域は、県中央部から西部に位置し、面積は全県の43%(3,594km²)、人口は全県の33%(183万人:2015年)、高齢化率は30%(2015年)である。
- ・2040年には、人口は149万人(2015年の82%)に減少し、高齢化率は37%に上昇する見込みである。
- ・人口の減少や偏在化に備えた定住人口・交流人口対策が課題である。

(産業活性化)

- ・GDPは全県の34%(7.5兆円:2015年度)で、近年は増加傾向で推移している。
- ・臨海部や中国自動車道・山陽自動車道などの基幹道路周辺等には工業団地や物流施設が、播磨科学公園都市には「Spring-8」などの科学技術拠点が集積している。また、北部や西部では豊かな農業資源を生かした農業が盛んである。
- ・産業の集積や農業資源等を生かしたさらなる産業活性化が必要である。

(観光振興)

- ・観光入込客数は全県の31%(4,267万人:2015年度)、近年は増加傾向で推移している。
- ・「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生かしたさらなる観光振興が必要である。

(災害への備え)

- ・地域内に8箇所の広域防災拠点が配置されている。地域内では中国自動車道の直下を山崎断層が縦断しており、大規模災害に備えて、基幹道路や一般道路によるリダンダンシーの確保が課題である。

(地域医療の充実)

- ・地域内の3次救急医療施設（3箇所）が臨海部に集中して立地しているため、3次救急医療施設まで30分以上かかるエリアが広範囲に存在している。
- ・国道175号沿線には、複数の病院が立地しており、丹波地域と相互に救急搬送を行っている。
- ・丹波地域との連携や3次救急医療施設までの速達性強化が課題である。

③但馬地域（3市2町）

(人口減少対策)

- ・当地域は、県北部に位置し、面積は全県の25%（2,133 km²）、人口は全県の3%（17万人：2015年）、高齢化率は34%（2015年）である。
- ・2040年には、人口は12万人（2015年の72%）に減少し、高齢化率は42%に上昇する見込みである。
- ・著しい人口減少・少子高齢化に備えた定住人口・交流人口対策が課題である。

(産業活性化)

- ・GDPは全県の3%（0.6兆円：2015年度）で、近年は減少傾向で推移している。
- ・多様な特産物は全国的に高い評価を得ており、さらに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が課題である。

(観光振興)

- ・観光入込客数は全県の7%（1,033万人：2015年度）で、近年は横ばいで推移している。
- ・「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生かした観光振興が課題である。

(災害への備え)

- ・地域内に3箇所の広域防災拠点が配置されている。基幹道路の未整備区間（ミッシングリンク）が存在しており、基幹道路ネットワークの形成による災害時の速達性確保が課題である。

(地域医療の充実)

- ・地域内の3次救急医療施設は豊岡病院のみで、鳥取市内に鳥取県立中央病院が立地している。豊岡病院、鳥取県立中央病院周辺を除いて地域内の大部分が3次救急医療施設まで30分以上かかるエリアとなっている。
- ・豊岡病院のドクターヘリの出動回数は全国1位と突出して多いが、夜間や悪天候時にはヘリが出動できないため、陸路での3次救急医療施設までの速達性強

化が課題である。

④丹波地域（2市）

（人口減少対策）

- ・当地域は、県中東部に位置し、面積は全県の10%（871 km²）、人口は全県の2%（11万人：2015年）、高齢化率は32%（2015年）である。
- ・2040年には、人口は8万人（2015年の74%）に減少し、高齢化率は40%に上昇する見込みであり、著しい人口減少・少子高齢化に備えた定住人口・交流人口対策が課題である。

（産業活性化）

- ・GDPは全県の2%（0.4兆円：2015年度）で、近年は横ばいで推移している。
- ・農産物などの特産品は全国的に高い評価を得ており、特産品を生かした産業活性化が課題である。

（観光振興）

- ・観光入込客数は全県の3%（446万人：2015年度）で、北近畿豊岡自動車道の開通等で増加したものの、近年は横ばいで推移している。
- ・地域の伝統文化や自然などを生かした多様な観光資源を生かした観光振興が課題である。

（災害への備え）

- ・地域内に2箇所の広域防災拠点が配置されている。丹波地域は、舞鶴若狭自動車道と北近畿豊岡自動車道が結節する交通の要所であり、瀬戸内海沿岸部との基幹道路ネットワークによるリダンダンシーの確保が課題である。

（地域医療の充実）

- ・地域内の3次救急医療施設は県立柏原病院※のみであり、南東部など3次救急医療施設まで30分以上かかるエリアが多く存在している。
 - ・国道175号沿線には、複数の病院が立地しており、北播磨地域などと相互に救急搬送を行っている。
 - ・北播磨地域などとの連携や3次救急医療施設までの速達性強化が課題である
- ※ 2019年に柏原病院と柏原赤十字病院が統合し「県立丹波医療センター」が開設予定

⑤淡路地域（3市）

（人口減少対策）

- ・当地域は、県南部に位置し、面積は全県の7%（596 km²）、人口は全県の2%（14万人：2015年）、高齢化率は34%（2015年）である。

- ・2040年には、人口は9万人（2015年の70%）に減少し、高齢化率は43%に上昇する見込みである。
- ・著しい人口減少・少子高齢化に備えた定住人口・交流人口対策が課題である。

（産業活性化）

- ・GDPは全県の2%（0.5兆円：2015年度）で、近年は減少傾向で推移している。
- ・全国的に高い評価を得ている特産品を多数産出しており、農畜水産業を生かした産業活性化が課題である。

（観光振興）

- ・観光入込客数は全県の10%（1,372万人：2015年度）で、神戸淡路鳴門自動車道の開通以降、増加傾向で推移している。
- ・GDPに対する観光GDPの割合が15%と他の地域に比べ高く、多様な観光資源を生かしたさらなる観光振興が必要である。

（災害への備え）

- ・地域内に3箇所の広域防災拠点が配置されている。神戸淡路鳴門自動車道は、緊急輸送道路となっているが、異常気象時には並行する一般道路も同時に通行規制される可能性があり、一般道路も含めたリダンダンシーの確保が課題である。

（地域医療の充実）

- ・地域内の3次救急医療施設は県立淡路医療センターだけであり、北部・南部地域など3次救急医療施設まで30分以上かかるエリアが多く存在しており、速達性強化が課題である。

6 道路をとりまく現状と課題

- ・基幹道路ネットワークの交通特性や利用状況等について、県内を5地域に分け、全県と各地域の現状と課題を整理した。

(1) 兵庫県の道路をとりまく現状と課題

①交通特性

- ・兵庫県に関連した自動車交通は、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。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1.2台/世帯（2015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、270億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%）

②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おり、早期解消が必要である。
- ・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、事故が起きた場合に重大事故となる可能性が高い。
- ・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9km）では最長となっており、スマートICなどによる基幹道路ネットワークの有効活用が課題である。
- ・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。大規模更新・修繕のための財源の確保や対策に伴う通行規制等が与える社会的影響など、道路構造物の老朽化対策が課題である。

③利用状況

- ・県南部には、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があり、ピーク時の旅行速度が30km/h未満になっている。交通容量の不足による渋滞の解消が課題である。
- ・北近畿豊岡自動車道や播但連絡道路など、南北方向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、地域の安全確保が課題である。

(2) 各地域の道路をとりまく現状と課題

①神戸・阪神地域

(交通特性)

- ・鉄道やバスなどの公共交通機関が発達しており、自動車保有台数は0.8~1.1台/世帯（県平均1.2台/世帯）と低い。
- ・臨海部に大きな東西方向の流動があるほか、神戸市を中心に阪神・中播磨・北播磨地域などの各都市との放射状の流動がある。
- ・大きな流動があるものの基幹道路がミッシングリンクとなっている区間や交通容量の不足による渋滞等で十分に機能していない区間への対応が課題である。

(利用状況)

- ・中国自動車道は10万台/日以上交通があり、大型車混入率も3割を超えるなど国土軸として機能している。
- ・第二神明道路・阪神高速神戸線は10万台/日前後の交通があり、交通容量を大きく超過した流動が見られる。
- ・ピーク時の旅行速度は、阪神高速神戸線や中国自動車道の一部区間で、30km/h未満となっており、東西方向の幹線道路の渋滞解消が課題である。

②播磨地域

(交通特性)

- ・臨海部を中心に鉄道やバスなどの公共交通機関が発達しており、東播磨・中播磨地域の自動車保有台数は1.3~1.7台/世帯（県平均1.2台/世帯）と比較的低いが、北播磨・西播磨地域は2.2~2.5台/世帯と高く、自動車交通に依存している。
- ・臨海部に各都市間や神戸市との東西方向の流動があるほか、北播磨地域と神戸市との南北方向の流動があり、ミッシングリンクとなっている区間や交通容量の不足による渋滞等で十分に機能していない区間への対応が課題である。

(利用状況)

- ・中国自動車道は約3万台/日、山陽自動車道は約5万台/日の交通があり、大型車混入率も3割を超えるなど、国土軸として機能している。
- ・国道2号姫路バイパスは12万台/日、第二神明道路、国道2号加古川バイパスは9万台/日を超える交通があり、交通容量を大きく超過した流動が見られる。
- ・ピーク時の旅行速度は、国道2号バイパスや第二神明道路など一部区間で30km/h未満となっており、東西方向の幹線道路の渋滞解消が課題である。

③但馬地域

(交通特性)

- ・自動車保有台数が 2.4 台/世帯（県平均 1.2 台/世帯）と高く、自動車交通に依存している。特に但馬地域北部は降雪が多く、日常生活や産業活動において安全な冬季交通の確保が必要である。
- ・地域内の隣接都市間で流動があるほか、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り、基幹道路がミッシングリンクとなっている区間への対応が課題である。

(利用状況)

- ・国道 9 号など一般道路で大型車の混入率が高い区間、I C アクセス道路などでピーク時旅行速度が 30km/h 未満の区間があり、その対応が課題である。

④丹波地域

(交通特性)

- ・自動車保有台数が 2.7 台/世帯（県平均 1.2 台/世帯）と高く、自動車交通に依存している。
- ・地域内の丹波市と篠山市間に流動があるほか、丹波市では福知山市、西脇市、篠山市では三田市と流動があり、基幹道路が十分にネットワークされていない区間への対応が課題である。

(利用状況)

- ・国道 372 号など一般道路で大型車の混入率が高い区間、I C アクセス道路などでピーク時旅行速度が 30km/h 未満の区間があり、その対応が課題である。

⑤淡路地域

(交通特性)

- ・自動車保有台数が 2.3 台/世帯（県平均 1.2 台/世帯）と高く、自動車交通に依存している。
- ・地域内の隣接都市間で流動があるほか、洲本市、淡路市は、神戸市との流動、洲本市、南あわじ市は、徳島県との流動がある。

(利用状況)

- ・大型車は概ね基幹道路を通行しているが、一部、淡路島内の一般道路を走行する大型車も存在する。I C アクセス道路などでピーク時旅行速度が 30km/h 未満の区間があり、その対応が課題である。

7 市町・道路利用者からの意見聴取

(1) 市町ヒアリング

①概要

- ・2017年11月下旬から12月上旬に、県内41市町すべてにヒアリングを実施した。
- ・ヒアリングでの質問事項は次のとおり。

質問① あり方委員会で整理した「地域や道路をとりまく現状や課題」についての市町意見

質問② 兵庫県の将来計画と市町の将来計画の記載内容の確認

質問③ あり方委員会で整理した「政策目標」についての市町意見

質問④-1 基幹道路に期待する役割

質問④-2 新たに必要と考える基幹道路ネットワーク

質問⑤ 既存の基幹道路ネットワークの有効利用の方策

②ヒアリング結果概要

- ・地域や道路をとりまく現状や課題、政策目標、基幹道路に期待する役割等は、概ねあり方委員会での整理と同じ意見であった。
- ・市町の将来計画は、概ね兵庫県の将来計画と整合した内容となっていた。
- ・新たに必要と考える基幹道路ネットワークについては、12市町から提案があった。
- ・既存ネットワークの有効利用の方策について、6市町から提案があった。

(2) 道路利用者ヒアリング

①概要

- ・2017年12月及び2018年2月に、輸送、観光、物流関係等の道路利用者8団体、現在の基幹道路ネットワークの課題や問題点、新たに必要と考える基幹道路ネットワーク等について、ヒアリングを実施した。

②ヒアリング結果

- ・新たに必要と考える基幹道路ネットワークについては、1団体から提案があった。
- ・道路利用者からの主な意見
 - ・昼セリを行う明石と物流拠点を置く姫路間の輸送は国道2号バイパスを使うが、渋滞がひどく時間が読めない（漁業）
 - ・観光ツアーで、瀬戸内海側から日本海側への南北の移動、日本海側での東西の移動に時間がかかる（観光）
 - ・eコマース（電子商取引）の進展により、荷物の取扱量が増加しており、ドライバーが不足。今後もこの傾向が続く（物流）

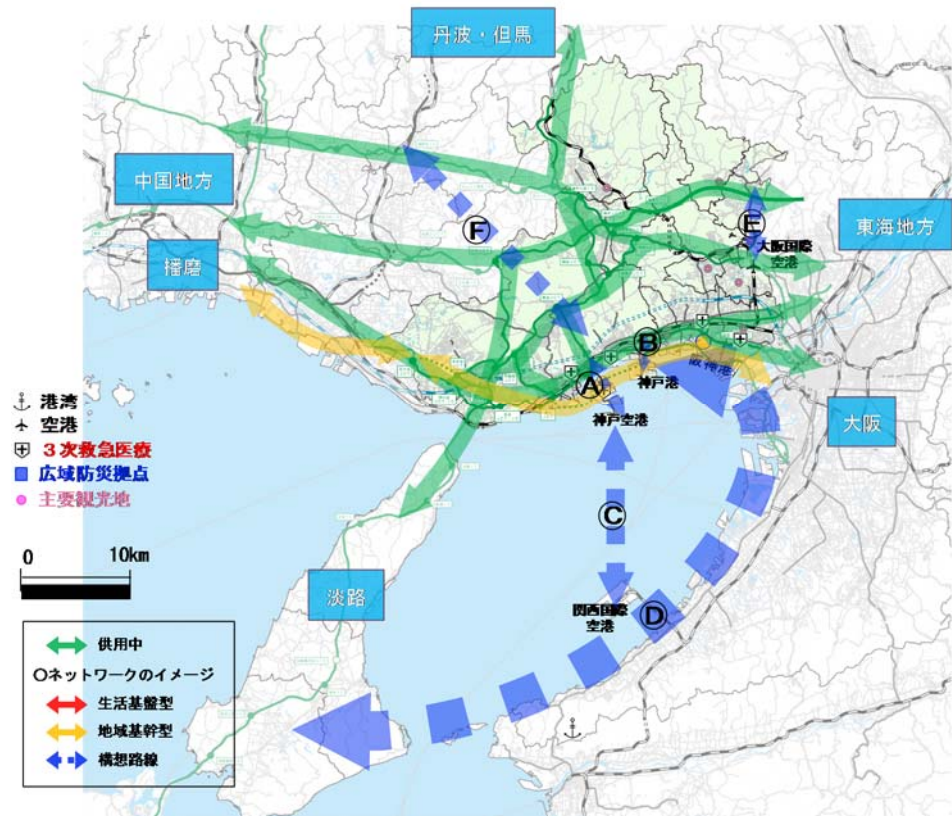
8 政策目標と基幹道路ネットワークの目指すべき姿

- 各地域や道路の現状と課題、将来像、市町などの意見聴取等を踏まえて、「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」など、基幹道路ネットワークと関係が深い項目について、地域ごとに政策目標（地域の課題解消や将来像の実現に向けて取り組むべき目標）を具体的に設定した。
- 地域ごとの政策目標を達成するために、基幹道路ネットワークの目指すべき姿を示した上で、「今後順次整備を進める基幹道路」を具体的に整理した。
- 「構想路線」については、市町・道路利用者、あり方委員会から意見のあった「新たに必要と考える基幹道路ネットワーク」などの中から、政策目標の達成に繋がるものを位置づけた。

(1) 地域ごとの政策目標

①神戸・阪神地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○県内外の各地域との移動時間の短縮や走行性の向上	①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 ②神戸・阪神地域～播磨地域間のダブルネットワークの確保 ③空港・港湾との連絡の強化に繋がるネットワークの拡充
産業活性化	○東西基幹道路の著しい渋滞の解消による物流機能の強化 ○阪神港・関西3空港へのアクセス強化	
観光振興	○観光拠点へのアクセス強化や広域周遊ルートの利便性向上	
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次救急医療施設への移動時間の短縮	



今後順次整備を進める基幹道路

路線	区間	目指すべき姿
大阪湾岸道路西伸部(8期・9期)	神戸市	①、②、③
名神湾岸連絡線	西宮市	②、③
播磨臨海地域道路	神戸市～太子町	②、③
神戸西バイパス	神戸市～明石市	②、③

②播磨地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○神戸・阪神など県内外各地域との移動時間の短縮や走行性の向上	㉑ 播磨～神戸・阪神地域間のダブルネットワークの確保 ㉒ 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 ㉓ 空港・港湾との連絡の強化に繋がるネットワークの拡充 ㉔ 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 ㉕ スマートＩＣ等の設置による基幹道路の機能強化 ㉖ 東播磨道の４車線化による走行性の向上
産業活性化	○「播磨臨海地域」や「播磨科学公園都市」のポテンシャルを生かす、神戸・阪神方面との物流機能の強化 ○神戸港等との連携強化	
観光振興	○地域の観光拠点間の連携やひょうごゴールデンルートなどの広域周遊ルートの利便性向上	
災害への備え	○山崎断層による地震等の大規模自然災害に備えた緊急輸送道路のリダンダンシー確保	
地域医療の充実	○相互搬送を実施している丹波地域や3次救急医療施設への移動時間の短縮	

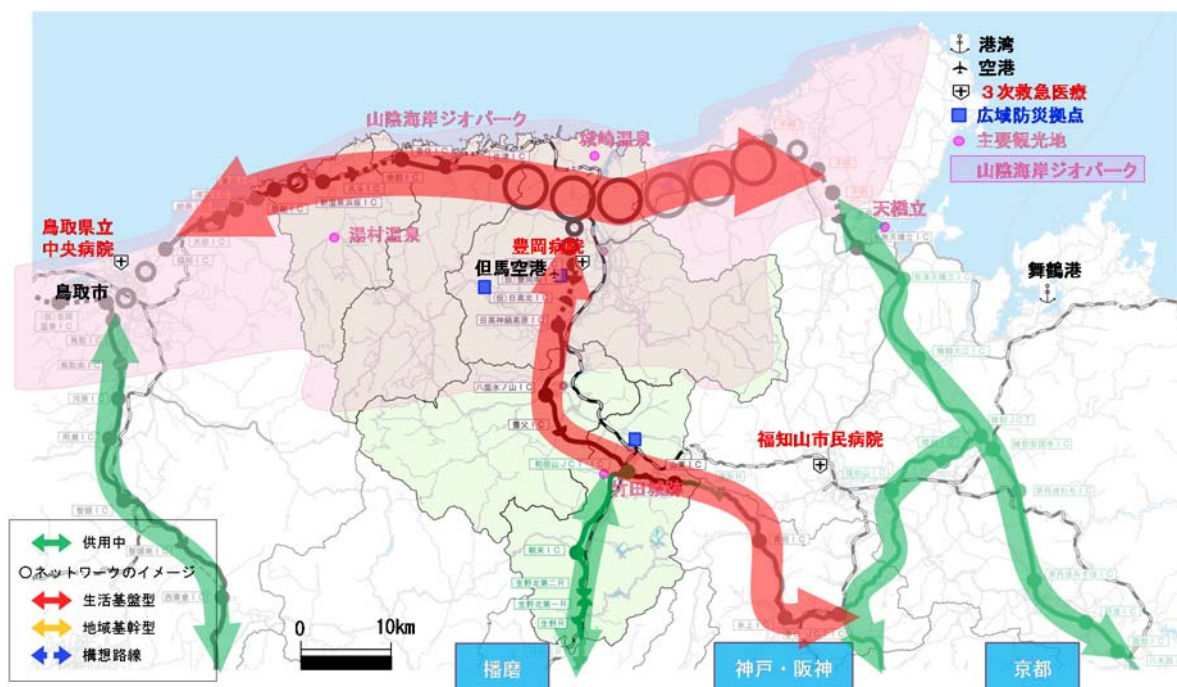


今後順次整備を進める基幹道路

路線	区間	目指すべき姿
姫路鳥取自動車道 播磨自動車	たつの市～宍粟市	㉕
播磨臨海地域道路	神戸市～太子町	㉑、㉒、㉓
神戸西バイパス	神戸市～明石市	㉑、㉒、㉓
東播磨道	加古川市～小野市	㉒、㉓
東播丹波連絡道路	加東市～丹波市	㉒、㉓

③但馬地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○神戸・阪神地域などの都市部や周辺地域との移動時間の短縮と走行性の向上	㊸神戸・阪神地域とのネットワークの確保 ㊹日本海沿岸部の東西ネットワークの確保 ㊺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 ㊻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	○カニ等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	
観光振興	○地域の観光拠点間の連携やひょうごゴールデンルートなどの広域周遊ルートの利便性向上	
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」等への移動時間の短縮	
その他	○暫定2車線区間の安全確保	

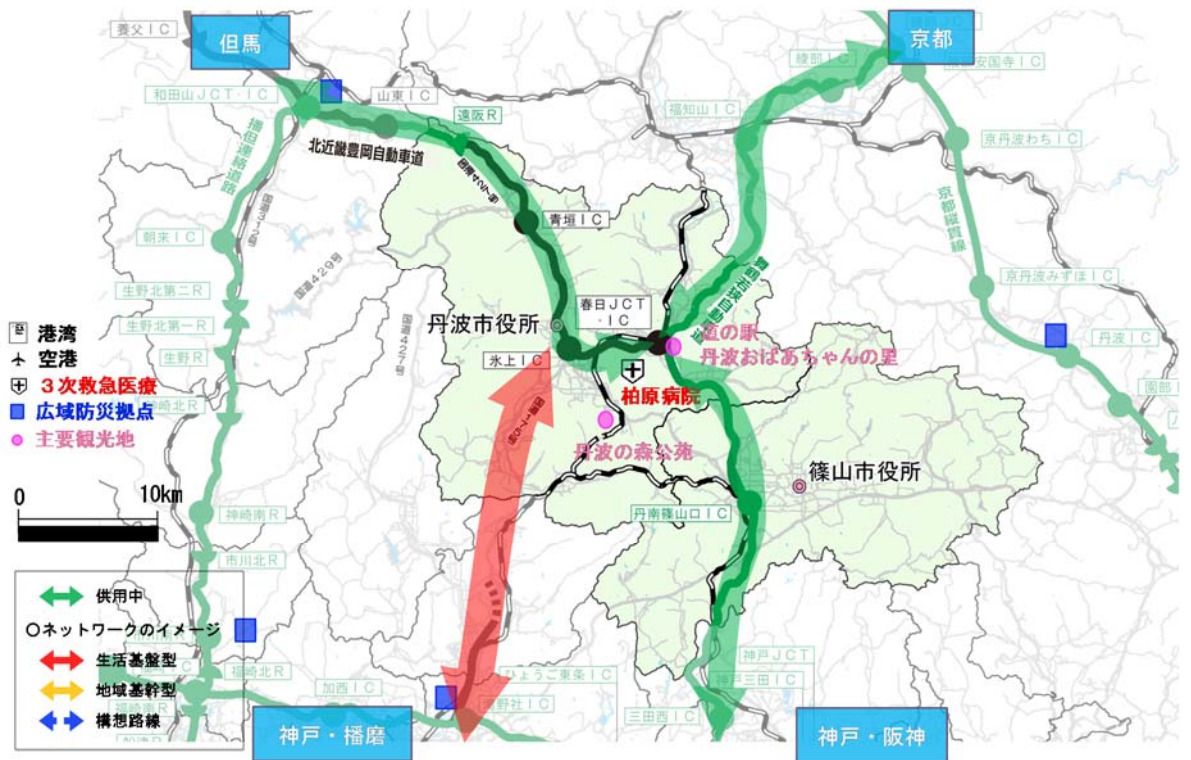


今後順次整備を進める基幹道路

路線	区間	目指すべき姿
北近畿豊岡自動車道	豊岡市～丹波市	㊸、㊹
山陰近畿自動車道	豊岡市～新温泉町	㊺、㊻

④丹波地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○神戸・阪神地域などの都市部や周辺地域との移動時間の短縮と走行性の向上	㉖ 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 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の機能強化 ㉙ 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	○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	○多様な観光資源を生かした観光振興に向け、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	○相互搬送を実施している北播磨地域などや3次救急医療施設「県立柏原病院」、新設される「丹波医療センター(仮称)」への移動時間の短縮	
その他	○暫定2車線区間の安全確保	



今後順次整備を進める基幹道路

路線	区間	目指すべき姿
東播丹波連絡道路	加東市～丹波市	㉖、㉗

⑤淡路地域

項目	政策目標	基幹道路ネットワークの目指すべき姿
人口減少対策	○神戸・阪神地域などの都市部とのさらなるアクセス強化や利便性の向上	①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 ⑧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
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、都市部とのさら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」への移動時間の短縮	



(2) 基幹道路ネットワークの目指すべき姿

- ・各地域の政策目標の達成に向けて、兵庫県の基幹道路ネットワークの目指すべき姿の全体像を次のとおり、整理した。

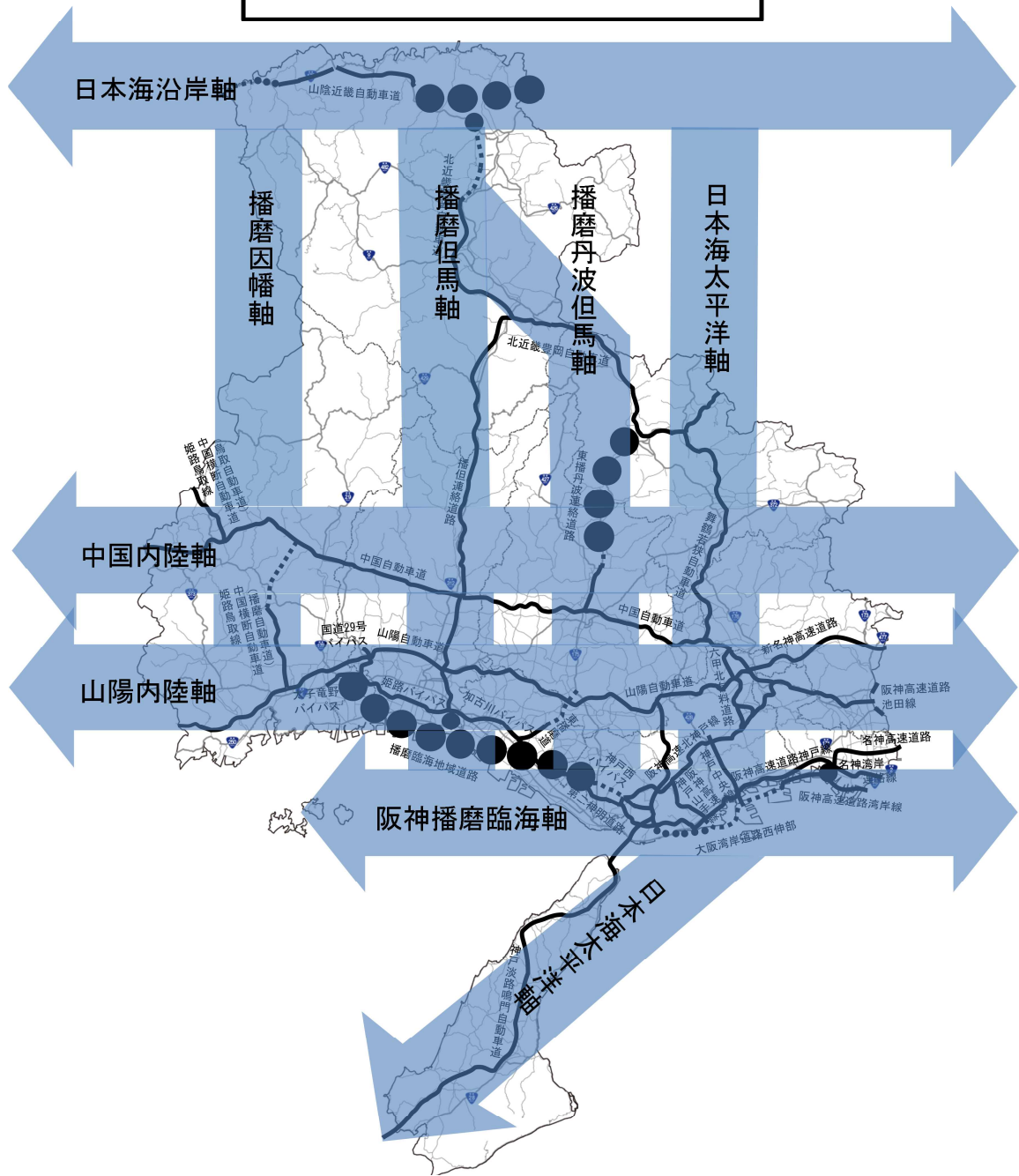
[基幹道路ネットワークの目指すべき姿]

- ①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
- ②神戸・阪神地域～播磨地域間のダブルネットワークの確保
- ③神戸・阪神地域～但馬地域のネットワークの確保
- ④日本海沿岸部の東西ネットワークの確保
- ⑤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
- ⑥空港・港湾との連絡強化に繋がるネットワークの拡充
- ⑦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
- ⑧スマート I C 等の設置による基幹道路ネットワークの機能強化
- ⑨4車線化による走行性・安全性の向上

(3) 基幹道路八連携軸

- ・既存の基幹道路ネットワークと「今後順次整備を進める基幹道路」について、東西と南北それぞれ四本の基幹道路軸があることから、「基幹道路八連携軸」と定める。なお、「基幹道路八連携軸」の構成路線は、別表のとおりであり、「高速道六基幹軸」に、新たに、東西軸1本（播磨臨海地域道路等）と南北軸1本（東播丹波連絡道路、東播磨道）を追加したものをイメージしている。
- ・また、「基幹道路八連携軸」と「構想路線」をあわせて、「ひょうご基幹道路ネットワーク2050」と定める。

基幹道路八連携軸



基幹道路八連携軸 構成路線

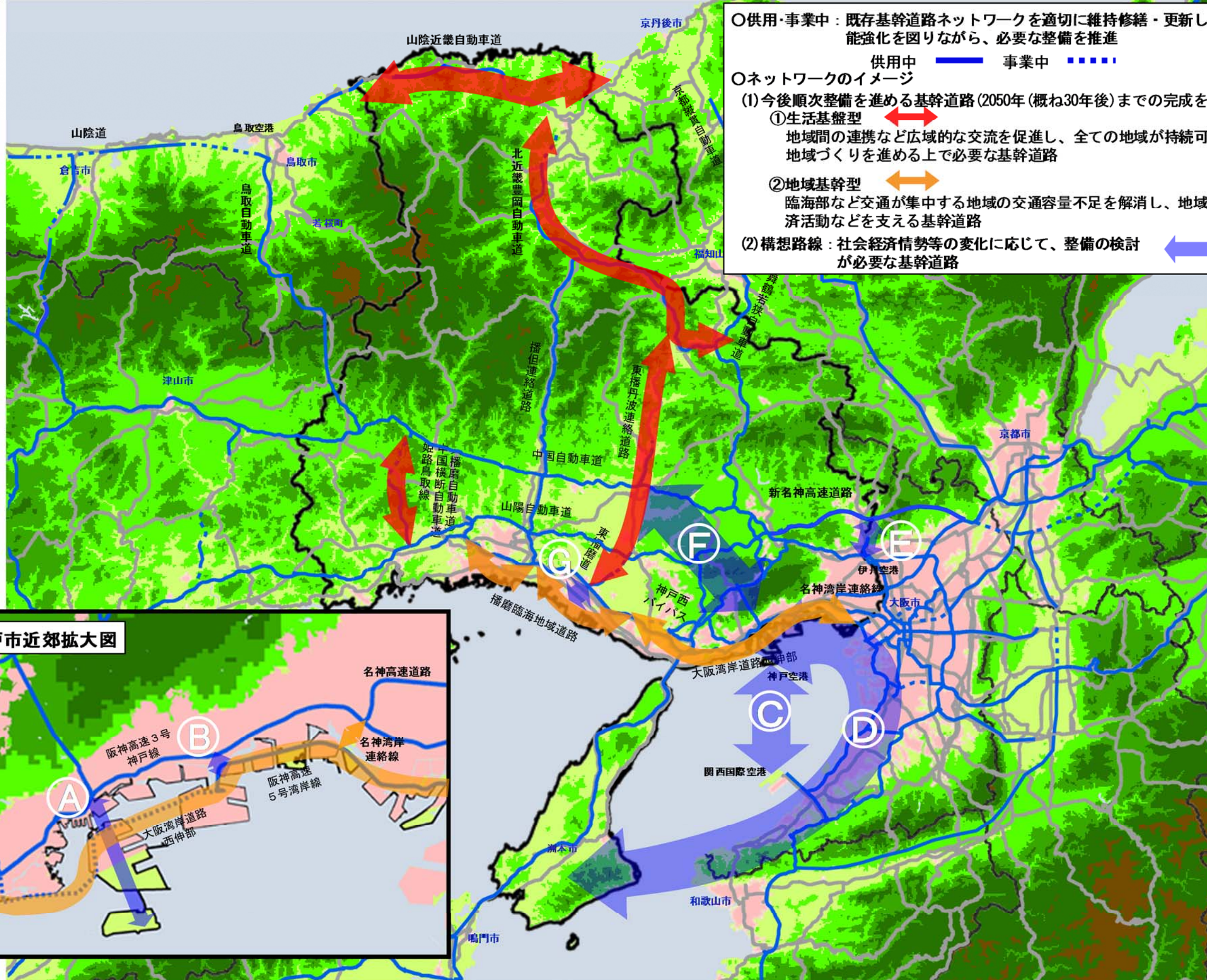
東西構成軸	構成路線	高速道 六基幹軸
①日本海沿岸軸	山陰近畿自動車道	○
②中国内陸軸	中国自動車道（神戸JCT以西）	○
	新名神高速道路	○
③山陽内陸軸	中国自動車道（神戸JCT以东）	○
	山陽自動車道	○
	阪神高速11号池田線	
	国道29号バイパス	
④阪神播磨臨海軸	名神高速道路	○
	阪神高速3号神戸線	○
	阪神高速5号湾岸線	○
	阪神高速31号神戸山手線	○
	大阪湾岸道路西伸部	○
	第二神明道路	○
	神戸西バイパス	○
	名神湾岸連絡線	
	国道2号バイパス	○
播磨臨海地域道路		

南北構成軸	構成路線	高速道 六基幹軸
⑤播磨因幡軸	中国横断自動車道姫路鳥取線	○
⑥播磨但馬軸	北近畿豊岡自動車道 （和田山JCT以北）	○
	播但連絡道路	○
	東播磨道	
⑦播磨丹波但馬軸	東播磨道	
	東播磨道 北近畿豊岡自動車道 （和田山JCT以南）	○
⑧日本海太平洋軸	舞鶴若狭自動車道	○
	神戸淡路鳴門自動車道	○
	阪神高速7号北神戸線	○
	阪神高速32号新神戸トンネル 六甲北有料道路	○

[構想路線]

番号	区間、〈目指すべき姿との関係〉	期待される効果等
①	新神戸トンネル～神戸空港 〈I. 神戸からの放射状路線〉 〈VI. 港湾・空港との連絡強化〉	①神戸市中心部の通過交通減少による渋滞緩和 ②新神戸トンネルと大阪湾岸道路西伸部の連絡機能の強化 ③神戸港・神戸空港のアクセス強化等の効果が期待
②	東神戸線 (阪神高速神戸線～湾岸線) 〈VI. 港湾・空港との連絡強化〉	①阪神高速神戸線と湾岸線の連絡機能の強化 ②阪神高速神戸線や周辺一般道路の渋滞緩和等の効果が期待 [事業中の大阪湾岸道路西伸部や計画中的の名神湾岸連絡線の供用後の状況を確認する必要]
③	神戸空港～関西空港を結ぶ区間 〈I. 神戸からの放射状路線、神戸・阪神地域の環状路線〉 〈VI. 港湾・空港との連絡強化〉	①神戸等と大阪南部の連絡機能の強化 ②関西空港と神戸空港の連絡機能の強化等の効果が期待 [両空港の利用状況や他の交通手段での連絡機能強化も念頭に置きつつ、長期的な視点から検討する必要]
④	紀淡海峡を渡り、大阪湾の環状道路を形成する路線 〈I. 神戸・阪神地域の環状路線〉	①太平洋新国土軸や大阪湾の環状道路を形成し、リダンダンシーや交流拡大等の効果が期待 [国家プロジェクトの一環であり、国等の動向を注視する必要 鉄道での接続も念頭におきつつ、長期的な視点から検討する必要] ※1 国土形成計画(平成27年8月) 「長期的視点から取り組む」と記載 ※2 和歌山県長期総合計画(平成29年4月) 「紀淡海峡ルートの実現」と記載
⑤	阪神高速池田線[池田木部出入口]～新名神付近 〈I. 神戸・阪神地域の環状路線〉 〈VI. 港湾・空港との連絡強化〉	①中国道のリダンダンシーの強化 ②川西市北部・猪名川町などから伊丹空港のアクセス強化等の効果が期待
⑥	神戸市中心部～中国道[加東市付近] 〈I. 神戸からの放射状道路〉 〈VI. 港湾・空港との連絡強化〉	①北播磨と神戸の連絡機能の強化 ②三木防災公園のアクセス強化 ③神戸港・神戸空港のアクセス強化等の効果が期待
⑦	東播磨道～播磨臨海地域道路 〈V. 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〉 〈VII. 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〉	①播磨と丹波の連絡機能の強化 ②東播磨道、国道2号バイパス、播磨臨海地域道路等の連絡機能の強化等の効果が期待

ひょうご基幹道路ネットワーク2050



○供用・事業中：既存基幹道路ネットワークを適切に維持修繕・更新し、機能強化を図りながら、必要な整備を推進

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(2050年(概ね30年後)までの完成を目標)

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基幹道路

②地域基幹型 ↔
 臨海部など交通が集中する地域の交通容量不足を解消し、地域の経済活動などを支える基幹道路

(2) 構想路線：社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討が必要な基幹道路 ↔



9 留意すべき事項

- ・基幹道路ネットワーク整備にあたっては、道路利用者の視点に立ち、既存の基幹道路ネットワークの有効活用や機能強化などにより、賢く使う取り組みを推進するとともに、2車線区間対策や防災・減災対策、老朽化対策などにより、安全・安心の確保に取り組む。
- ・整備や維持修繕・更新にあたっては、財源を安定的に確保する必要があり、受益と負担の関係も考慮した上で、有料道路事業も活用しながら、財源確保を検討する。

(1) 基幹道路ネットワークを賢く使う取り組み

- ・「整備」だけでなく、「利用」の観点から、既存の基幹道路ネットワークの有効活用や機能強化などにより、その機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる賢く使う取り組みを推進する。
- ・スマートICの設置により、地域や観光拠点、交通・物流拠点等と高速道路のアクセスを強化し、地域の活性化や物流機能の強化などに繋げる。また、基幹道路のIC周辺のアクセス道路の充実やETC2.0を活用した一時退出の拡充（道の駅への立ち寄り等）などにより、地域の実情に応じて、基幹道路の利便性を向上させる。
- ・公共交通ターミナルとの連絡や高速バスの乗り継ぎ拠点整備など、モーダルコネクト（交通モード間連携）の強化により利便性の向上を図り、円滑なアクセスを確保する。
- ・ETC2.0等のICT技術を活用し、道路状況や渋滞等に関する情報収集・提供機能の高度化を図る。

(2) 安全・安心の確保

（2車線区間対策）

- ・東播磨道や北近畿豊岡自動車道などにおいて、暫定2車線時の安全対策に配慮しながら、ネットワークの完成を優先して進める。その後、利用状況なども踏まえながら、速度低下対策や事故防止等の観点から、4車線化を検討する。財源については、利用者負担の活用も含めて、幅広く検討する。
- ・播但連絡道路や山陰近畿自動車道など完成2車線区間においては、正面衝突事故防止のための安全対策に取り組む。
- ・基幹道路での逆走事故を減らすため、出入り口部や分合流部の注意喚起標識・標示の設置などの逆走対策を進める。

（緊急輸送機能の確保）

- ・基幹道路ネットワークは、大規模災害発生時に緊急輸送の要となる路線であり、災害による被害の未然防止に努めるとともに、仮に被災した場合も、速やかに機能復旧されるように必要な防災・減災対策に取り組む。

- ・大規模災害発生時の緊急救急の輸送や部隊展開のために、広域防災拠点との連絡強化や、基幹道路周辺の道の駅やサービスエリア（以下「SA」という。）・パーキングエリア（以下「PA」という。）等の防災拠点機能の強化を図る。

（老朽化対策）

- ・道路構造物の高齢化、老朽化の急激な進展に対して、点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルを確実に回し、予防保全の観点から計画的に老朽化対策を進める。
- ・対策の実施にあたり、新技術等も活用しながら、コスト縮減や長寿命化を図り、効率的に健全な道路構造物の確保に取り組む。県土の多様性に応じた新技術の開発や活用に取り組み、老朽化対策分野の産業育成につなげる。

（基幹道路ネットワークの分担）

- ・幹線道路や生活道路における自転車・歩行者の安全・安心の確保などを図るために、基幹道路ネットワークを充実させるとともに、地域の通過交通を基幹道路に適切に誘導する。
- ・環境ロードプライシングの継続などにより、大型車を基幹道路に誘導し、一般道路と比較して環境にやさしい基幹道路の大型車交通量分担率を向上させる。

（冬季の安全確保）

- ・降雪が多く自動車交通に大きく依存している県北部地域において、降雪に強い基幹道路ネットワークの整備を進め、冬季の交通の安全・安心を確保する。

（3）負担のあり方

- ・厳しい財政状況下、維持修繕・更新費用の増大も想定される中、新設も含め、必要な財源を安定的に確保することが重要である。負担のあり方については、国の検討状況等を踏まえ、適切に対応していく。
- ・整備や維持修繕・更新において、受益と負担の関係も考慮した上で、利用者負担（有料事業）による基幹道路の整備や、償還期間満了後の料金徴収の継続なども検討する。
- ・新規路線の整備については、現行の料金徴収期限（2050年）よりも延長するなど、有料道路制度の有効活用を検討する。

（4）その他

（自動運転）

- ・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ことから、ルールの整備やシステムの実証などが進められている。基幹道路でも、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。

(計画的な整備)

- ・基幹道路ネットワークの整備にあわせ、IC周辺等に企業団地や物流拠点等の立地が想定されることから、企業が計画的に進出等を検討できるよう、計画内容や開通見通しなどの進捗状況を積極的に公表していく。
- ・基幹道路ネットワークの開通後に、交通量が減少する可能性のある現道周辺地域において、地元市町と連携して、計画的に地域の魅力向上、発信に努めるなど、継続して地域の交流が保たれるような工夫を図る。
- ・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、必要性や整備効果を十分に説明できない場合がある。この場合、産業や観光など関係者が連携し、道路開通を見越して地域活性化策を進めることで地域の成長戦略と道路事業の一体化を図るなど、道路をより有効に活用する方策を立案する必要がある。
- ・計画段階や事業着手段階などにおいて、各事業の必要性や投資効果等について厳格かつ客観的に確認するとともに、それらプロセスの透明性確保に努める。

(観光の振興)

- ・ナンバリング標識やピクトグラムを用いた標識など、国内外問わず全ての道路利用者にわかりやすい道路上の案内を行う。
- ・橋やトンネル、道路からの景色など、良好な景観の発見や創出により、魅力ある地域づくりを行うとともに、道の駅やSA・PAを周辺の観光資源を回遊する拠点として活用する。

(積極的なコミュニケーション)

- ・産業、観光、防災、医療、教育などの関係者・関係機関、道路利用者などと積極的なコミュニケーションや連携を図りながら、道路の果たす役割・機能などについて、社会にわかりやすく伝えていく。

10 おわりに

県政150周年の節目に2050年の将来の姿を想定しながら、基幹道路ネットワークの「あり方」をとりまとめた。これまで兵庫県内の基幹道路ネットワークは一定の整備がなされてきたが、県内各地にはミッシングリンクや深刻な渋滞などの課題が依然として残っている。既存の基幹道路ネットワークの有効活用や機能強化を図るとともに、適切に維持修繕・更新を行い、次世代に良好な資産を引き継ぐことや、これからの社会に求められる形の基幹道路ネットワークの整備や検討を進めることにより、兵庫の未来を拓き、地域創生の実現に大きく貢献するものと考えられる。今後策定する「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画(仮称)」において、本とりまとめ内容をより具体化させるとともに、将来の科学技術の進展、社会ニーズや経済情勢の変化などに、柔軟かつ現実的に対応しながら、基幹道路ネットワークのあり方について、さらに議論や検討を深めていく必要がある。