

阪神・淡路大震災25年記念事業 ～地域と未来をつなぐ～

“ひょうご基幹道路ネットワーク”シンポジウム(神戸会場) 開催結果

- 主催：兵庫県・地域と未来をつなぐ“ひょうご基幹道路ネットワーク”シンポジウム実行委員会
共催：ひょうご安全の日推進県民会議 / 後援：兵庫県商工会議所連合会
- 開催日時：令和元年10月29日(火) 14時00分～16時15分
- 開催場所：兵庫県公館 大会議室(神戸市中央区下山手通4-4-1)
- 参加者：約300人
- 出演者：小林 潔司(京都大学名誉教授)
今木 博久(阪神高速道路㈱執行役員)
長尾 真(神姫バス㈱代表取締役社長)
中林 志郎(兵庫県商工会議所連合会専務理事)
荒木 一聡(兵庫県副知事)



基調講演 「基幹道路ネットワークによるひょうごの創造と成長」

小林 潔司(京都大学名誉教授)

- ・ 明治から150年経つが、太平洋戦争から75年過ぎ、22世紀までの75年という折り返し地点に来ている。価値観や生活が多様化し、世界中の先進都市がコンパクト化している。将来リニア中央新幹線につながるスーパーメガリジョンを活かした発展につなげることが重要。
- ・ エコマース、テレワークの普及により都市や道路の役割も変わってくる。人々は自分の時間の多くを寝る、食べる、遊ぶ、勉強することに使う。そのために都市が存在し、そこへ出かけるために道路が必要になる。
- ・ 道路は手段であり、いかに活用して兵庫県の創造と発展につなげるかが重要な課題。
- ・ 1970年の万博の時は、今日の近畿の骨格となる三大環状と十放射という道路網が生まれた。今度の万博を契機として、どのように発展につなげていくのか考える必要がある。
- ・ ビジネスを除くインバウンドの観光客は関西のほうが伸びているが、兵庫県は活かしきれていない。例外として城崎、豊岡のインバウンドは大きく伸びているが、大阪や京都からアクセスしている。南北軸の強化など、まずは県内で周遊できる環境を整えて、新たな機会を増やすべき。
- ・ 兵庫県の産業構成は日本有数の工業県である。特に播磨灘は、世界的に見ても有数の集積地。研究開発施設の立地件数が全国2位であることを活かすことが重要である。製造業は研究開発とものづくりの現場が密接している必要があり、それを支える播磨臨海地域道路や大阪湾岸道路西伸部など沿岸部の新たな路線の早期完成が期待される。
- ・ 基幹道路は、観光、産業だけでなく、日常生活や物流を支え、災害時のリダンダンシーなどにも効果がある。兵庫県の進める「基幹道路八連携軸」が完成すればリダンダンシーも増加し、多様な役割を果たすことになる。



特別講演 「阪神・淡路大震災の教訓と高速道路ネットワークの整備」

今木 博久(阪神高速道路株式会社)

- ・ 阪神・淡路大震災では、幹線道路や鉄道などが集中する地域で大きな揺れが生じた。5号湾岸線は約10km、3号神戸線は約28kmの区間で長期間通行止めとなった。
- ・ 約2週間で国道43号が通行できるように復旧した。5号湾岸線は半年程度、3号神戸線は約1年8か月で全線通行可能となった。
- ・ 被災復旧の経験を後世に継承するため、深江浜に「震災資料保管庫」を整備し、被災した構造物などを展示し、年間2千人を超える来場者がある。
- ・ 震災被害を受け、構造物の耐震補強を実施しており、柱を鋼板で巻くことで粘り強くなり、落橋防止装置の改良などを行った。
- ・ 新規路線の整備はネットワークのリダンダンシー確保に繋がる。震災後も湾岸線が神戸線の代替機能を果たしていた。大阪湾岸道路西伸部にもリダンダンシーの機能が期待される。
- ・ 西伸部は、国土交通省との合併施行で進めている。昨年12月には六甲アイランドで起工式を行った。「港神戸にふさわしい、世界に誇れる景観を創出する道路」など3つの目標の基に、現在長大橋の設計や海上ボーリング調査などを行っている。早期の全面的な工事着手を目指している。



パネルディスカッション 「基幹道路ネットワークによるひょうごの創造と成長」

コーディネーター：小林 潔司(京都大学名誉教授)
パネリスト：今木 博久(阪神高速道路(株)執行役員)
長尾 真(神姫バス(株)代表取締役社長)
中林 志郎(兵庫県商工会議所連合会専務理事)
荒木 一聡(兵庫県副知事)



小林氏



今木氏



長尾氏



中林氏



荒木氏

<地域の課題>

今木氏：阪神高速では渋滞と老朽化が課題。渋滞の9割は交通集中が原因。神戸線の渋滞は、首都高速を抑えて全国ワースト1。管理道路は、延長の4割が開通から40年以上が経過。大型車も多く、補修対応など工事などで、多くの時間通行止めが発生。西伸部ができると神戸線の代替機能となる。

長尾氏：地方路線の赤字を高速バスの黒字で補填。阪神高速、中国道、神戸淡路鳴門自動車道などの高速バス利用者は、通勤・通学が多く、一部自治体では人口流出防止のため、利用者に補助を行っている。基幹道路には定住人口確保としての役割もある。渋滞により運行の定時制が確保できないことが課題。信頼性低下による利用の低迷だけでなく、運転手不足の中、折り返し便の定時制確保のため、余分な人員の確保が必要。パークアンドライドの普及などにより一般交通を公共交通で代替できればありがたい。

中林氏：阪神地域、神戸港から播磨地域にかけての東西のアクセスが課題。名神湾岸連絡線により本当の意味で関西3空港が一体となる。中播磨・淡路では、工業団地、物流拠点の進出が期待できるためスマートインターチェンジなどICアクセスの整備が必要。但馬では、舞鶴港からの物流が大事。また、山陰近畿自動車道の早期開通を望む。播但道の融雪設備などの状況から国道9号に集中することがあり、リダンダンツの観点からも南北軸の強化が必要。全体として「基幹道路八連携軸」を進めることが重要。

荒木氏：兵庫県は日本の縮図。国の工業化を背景に、兵庫県も基幹道路とともに発展をしてきた。

<高速道路への期待>

今木氏：西伸部の整備効果は大きく分けて3つ、時間短縮効果、代替路の確保、地域の活性化。玉津～神戸港は14分短縮、玉津～大阪では32分の短縮。神戸線は、事故が多く、その都度、車線規制や通行止めが発生するため、湾岸線が平常時においても代替機能を発揮。パークアンドライドの医療産業都市では、進出企業が伸びており、雇用者数、経済効果、税金なども期待。社会の変化により道路の役割が変わるかもしれないが、人と人、ふれ合いを大事に道路づくり、維持管理に取り組みたい。

長尾氏：高速道路の整備により一般道との使い分けで、双方の渋滞解消に期待。定時制の確保によりバスの信頼性が向上。交流人口の拡大にも期待でき、道路を使って外国人観光客の誘致や県内の周遊拡大にも取り組みたい。高速道路ネットワークにより仕事場とパークアンドライドが一体となったワークションの場を各地に展開していき、定住人口の確保にも貢献できる。道路整備に予算の問題はあるが、必要な道路は、利用料の先払いなど、先行投資により早く整備してもらいたい。播磨臨海地域道路の1日でも早い完成に期待。

中林氏：東日本大震災では、緊急車両により東北道が利用できなかったため、山陰側から物資を輸送した。リダンダンツの観点からも日本海側を結んでおくことが大事。世界的に見れば日本の道路は車線数が少ない。ドイツのように、都市機能を分散し、ある程度の車線数を持った道路で都市間を上手く結ぶことも有効。道路がつながることで観光などへの波及効果も大きいので、日本でも投資的な意味合いの道路整備がもっとあってもよいのではないかと。

荒木氏：山陰近畿自動車道は「命の道」である。新温泉町～豊岡病院は、昭和40年代には120分かかっていたものが、山陰近畿自動車道が完成すれば30分まで短縮される。「基幹道路八連携軸」は、地域産業の活性化、交流拡大だけでなく、緊急輸送機能の確保、交通安全の道。基幹道路は、災害時に救助を受けるだけでなく、救助へ向かう時も役立つ。道路ができて便利にはなるが、宿泊客が日帰りにも変わることもあり、新たな発想で観光客を呼び込む必要がある。

<まとめ>

小林氏：これから多様な生き方が出てくる中で、基幹道路整備により新しい行動パターンが生まれ、新しい兵庫の創造につながっていくのではないかと。そのためにも早期整備が期待される。