

兵庫県

新広域道路交通計画

2021年3月

兵庫県・神戸市

目 次

1	はじめに	1
2	広域道路ネットワーク計画	2
	（1）基幹道路八連携軸等による広域ネットワークの実現	
	（2）海・空・陸の総合交通ネットワークの実現	
3	交通・防災拠点計画	5
	（1）交通拠点計画	
	（2）防災拠点計画	
4	ICT 交通マネジメント計画	9
	（1）広域道路ネットワークをさらに賢く使う取り組みの推進	
	（2）ICT を活用した都心部の交通マネジメント	

1 はじめに

平成 30 年 3 月 30 日に成立、同 9 月 30 日に施行された「道路法等の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。

このため、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会の議を経て、重要物流道路制度を契機とした「新広域道路交通計画」を各地域において中長期的な観点から策定することとし、これに先立ち地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」を策定することとなった。

また、「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策（令和 2 年 12 月 11 日閣議決定）」において、高規格道路のミッシングリンク解消及び 4 車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等の道路ネットワークの機能強化対策が重点的に取り組むべき対策として位置づけられた。

これらの動向を受けて、本県においては、「兵庫県新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）の策定に併せ、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる「兵庫県新広域道路交通計画」（以下、「計画」という。）を今般策定することとした。

本計画では、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えて、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT 交通マネジメントの 3 つの観点から具体の計画を策定している。

本計画はビジョンに基づき、計画期間は概ね 20～30 年間とする。なお、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直しを行う。

2 広域道路ネットワーク計画

(1) 基幹道路八連携軸等による広域道路ネットワークの実現

- ・「ひょうご基幹道路のあり方」において、具体的なネットワークとして示された既存の基幹道路ネットワークに概ね30年後の2050年までに整備を進める路線を加えた東西と南北四本の基幹道路軸で構成される「基幹道路八連携軸」の形成を図ることとしている。
- ・また、基幹道路八連携軸を基本にダブルネットワークを考慮して広域道路ネットワークを形成する。
- ・「平常時・災害時を問わない安定的な輸送」「交通事故に対する安全性」「自動運転等の将来のモビリティへの備え」といった機能・役割を担う広域道路ネットワークを「高規格道路」と「一般広域道路」の2階層で位置づける。
- ・なお、今後の社会情勢の変化に応じて広域道路ネットワークに加える必要がある路線については構想路線として設定する。

(2) 海・空・陸の総合交通ネットワークの実現

神戸港をはじめとした港湾、大阪国際空港、神戸空港などの空の拠点、主要鉄道駅や内陸の基幹道路を相互に結ぶ広域道路ネットワークを形成する。

○大阪国際空港と神戸空港間を相互につなぐ広域道路ネットワーク

【高規格道路】名神高速道路、名神湾岸連絡線、阪神高速湾岸線、大阪湾岸道路西伸部 など

○内陸の中国自動車道、山陽自動車道と神戸港まで一般道を介さずダイレクトにつなぐ広域道路ネットワーク

【高規格道路】阪神高速北神戸線、神戸中央線(新神戸トンネル)とその南伸部

○空の玄関口である神戸空港や海の玄関である神戸港、姫路港と、新幹線の新神戸駅、姫路駅、新たに整備予定のバスターミナルなど、臨海部の海・空・陸の拠点をつなぐ一般道路のネットワーク

【一般広域道路】国道2号 など

【高規格道路】

高規格道路は人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路である。また、地域の実情や将来像(概ね20~30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路である。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等

を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

【一般広域道路】

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路である。現道の特に課題の大きい区間において、部分的にバイパス整備や道路拡幅等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

既存の高規格幹線道路網に加え、下記の路線を広域道路ネットワークとする。

表1 広域道路ネットワーク路線一覧表

路線名	分類	起点	終点
山陰近畿自動車道	高規格	新温泉町	豊岡市
大阪府道・兵庫県道大阪西宮線	高規格	尼崎市	西宮市
大阪府道・兵庫県道高速湾岸線	高規格	神戸市	尼崎市
兵庫県道高速神戸西宮線	高規格	神戸市	西宮市
兵庫県道高速北神戸線	高規格	神戸市	神戸市
神戸市道高速道路湾岸線(7期)	高規格	神戸市	神戸市
神戸市道高速道路湾岸線(8期)	高規格	神戸市	神戸市
大阪湾岸道路西伸部	高規格	神戸市	神戸市
東神戸線	高規格	神戸市	神戸市
神戸市道高速道路2号線	高規格	神戸市	神戸市
神戸市道高速道路2号分岐線	高規格	神戸市	神戸市
神戸市道高速道路北神戸線(北延伸線)	高規格	神戸市	神戸市
六甲北有料道路	高規格	神戸市	神戸市
神戸中央線	高規格	神戸市	神戸市
神戸中央線南伸部	高規格	神戸市	神戸市
播但連絡道路	高規格	姫路市	朝来市
東播磨道	高規格	加古川市	小野市
東播丹波連絡道路	高規格	加東市	丹波市
第二神明道路	高規格	神戸市	明石市
神戸西バイパス	高規格	神戸市	明石市
名神湾岸連絡線	高規格	西宮市	西宮市
東播磨内陸道路	高規格	小野市	加東市
神崎川線	高規格	尼崎市	尼崎市
播磨臨海地域道路	高規格	神戸市	太子町
国道2号	一般広域	尼崎市	上郡町
国道9号	一般広域	朝来市	新温泉町
国道28号	一般広域	神戸市	明石市
国道28号	一般広域	淡路市	南あわじ市
国道29号	一般広域	姫路市	宍粟市
国道43号	一般広域	尼崎市	神戸市
国道171号	一般広域	伊丹市	神戸市
国道175号	一般広域	明石市	丹波市
国道176号	一般広域	西宮市	宝塚市
紀伊淡路連絡道路	構想路線	洲本市	洲本市
第二大阪湾岸道路	構想路線	尼崎市	神戸市

※県境を跨ぐ路線については兵庫県内の起終点を表記している。

図1 広域道路ネットワーク計画図



3 交通・防災拠点計画

(1) 交通拠点計画

1) 人・モノが集まる港湾機能

<神戸港ロジスティックターミナル>

- ・国際戦略港湾である神戸港について、流通・加工・製造機能が高度に集積するロジスティックターミナルとして高付加価値を備えたトランシップ拠点を形成する。

<クルーズ都市の構築>

- ・神戸港では、多彩なクルーズ船に対応したターミナルの再編と、国内マーケットの開拓をすすめる。これとあわせてウォーターフロント地区の再開発を進め、このエリアの賑わい創出する。

<姫路港旅客ターミナルエリアのリニューアル>

- ・姫路港では、ターミナル機能・貨物機能・クルーズ機能の再配置を行い、旅客船利用者の利便性や快適性向上を図るとともに、付加機能（新たなにぎわい施設など）の導入により、旅客ターミナルエリアのリニューアルを行う。

2) 関西・日本の玄関口としての空港機能

<3空港一体運営>

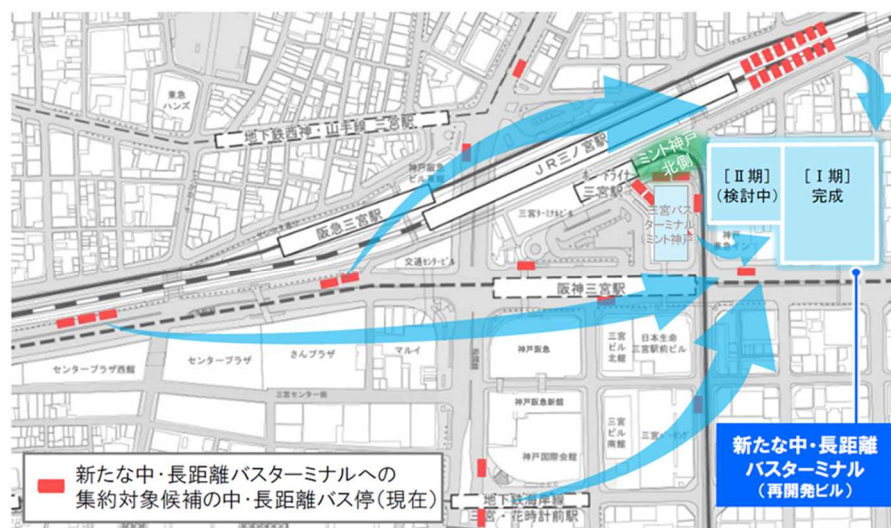
- ・一体運営が実現した関西3空港間の相互アクセスを強化することにより回復後の拡大が期待される航空需要に対応し、我が国の玄関口としての機能向上を図る。

3) 神戸から全国をつなぐ新たなバスターミナル拠点

三宮駅周辺において、分散するバス乗降場を集約した西日本最大級の中長距離バスターミナルを、「神戸三宮雲井通5丁目地区第一種市街地再開発事業」（民間事業）と連携し整備する。

乗換・待合環境の改善、交通の円滑化、防災機能の向上を図るとともに、二次交通として多様なモビリティなども利用できる交通結節点を整備する。

図2 新たな中・長距離バスターミナルイメージ



4) 駅を中心とする地域拠点の機能強化

主要都市の玄関口となる三宮駅、新神戸駅、姫路駅等においては人々が集い、安全性や利便性を兼ね備えた地域拠点としての機能向上を図る。

三宮駅では、駅ビル再整備と一体となった駅前広場、周辺道路の再整備や、バスやタクシーのロータリー整備等を進める。

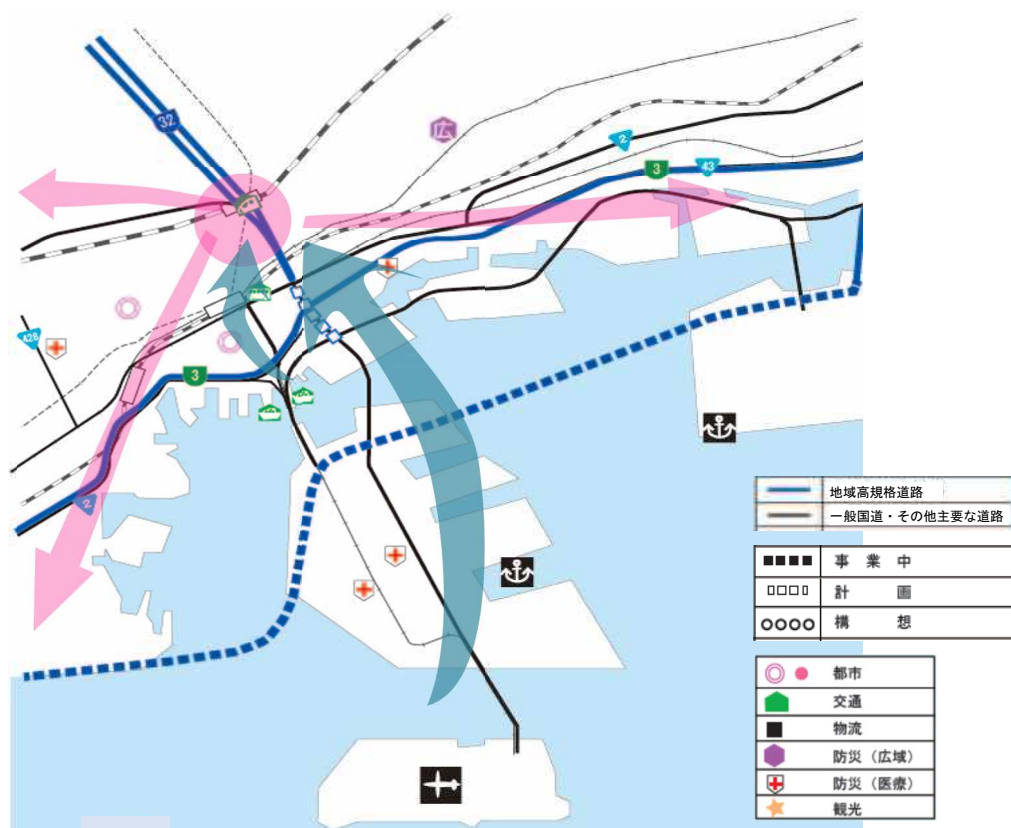
姫路駅では、歩行者・公共交通最優先の駅前空間の整備が進められており、駅前北側において、駅前広場と大手前通りに分散していたバスターミナルを統合するとともに、トランジットモール化（路線バス・タクシーを除く車両通行禁止）により、人と一般車両との動線交差を解消し、公共交通の円滑な運行の実現と安全でゆとりある歩行空間を創出している。また、駅前南側においても、駅前広場を再整備し、バスやタクシーの公共交通と一般車のロータリーを完全に分離することにより、交通混雑を解消し、安全かつゆとりある歩行空間を創出している。

5) 海・空・陸それぞれの拠点のモーダルコネクト

海外からの来訪者が、鉄道・バスなどの交通機関にスムーズにアクセスでき、日本各地への周遊の出発地となるよう、都心内のモーダルコネクトの強化を進める。

鉄道、バス、フェリー等の公共交通網とのアクセスをさらに強化し、空港を起点として道路、海路を通じて全国につながることで、三宮周辺を我が国の玄関口として機能向上させる。

図3 モーダルコネクト強化イメージ（神戸都心部の例）



6) 夢洲－神戸のアクセス強化

2025年大阪万博を契機に発展が期待される夢洲地区と、兵庫県以西の都市からの交通需要の受け皿となる神戸空港とのアクセス強化策として、大阪湾岸道路西伸部の整備により向上する陸上アクセスに加えて、移動距離が短い海上アクセスについても検討を行う。

(2) 防災拠点計画

<災害時の拠点へのアクセス>

総合医療拠点など災害拠点となる施設に、災害時においても安定してアクセスできるネットワークを構築する。

<防災拠点としての道の駅やサービスエリアの利用>

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・パーキングエリア等の防災拠点機能の強化を図る。

このうち「道の駅」は地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供するため、防災拠点化、市町との役割分担、防災設備・防災機能の付加等を推進し、地域の復旧・復興の拠点として広域的な防災機能を担う上で必要なハード・ソフト対策を強化した整備を進める。

表2 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」

市町	道の駅 名称
朝来市	但馬のまほろば

<災害情報などの通信確保の強化>

既存の道の駅やサービスエリアについて、災害時の情報伝達手段確保のために、Wi-Fi 整備等を行うなど、非常時の情報発信機能を付加する。

道の駅「但馬のまほろば」

広域的な応急対策、復旧・復興時の支援対策など但馬地域の防災活動基地としての役割を担う予定。

- 地域内外からの救援物資・復旧資機材等の集積、市町の物資拠点または避難所に迅速に配送するための拠点
- 救援・復旧活動にあたる他都市からの応急活動要員の集結・宿泊基地（要員の宿泊場所、車両の集結スペース）
- 臨時防災ヘリポート



無停電化（非常用発電装置）
道の駅施設の予備電源
出力75kVA連続運転時間100時間



災害用貯水タンク
道の駅施設及び給水用50t×2基=100t



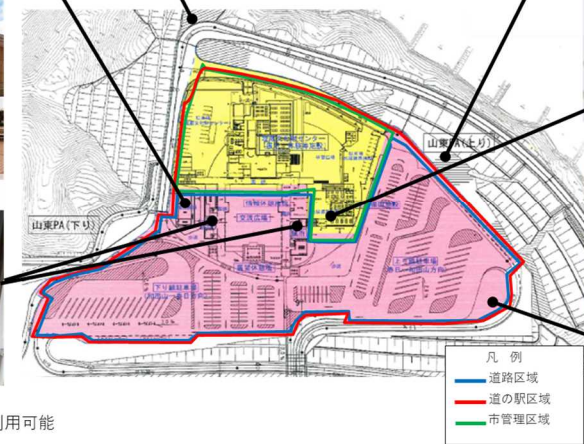
無停電化（非常用発電装置）
浄化槽機器の予備電源
出力43kVA連続運転時間15.2時間



耐震基準に基づく建物・設備



トイレ施設
再利用水を用いているため災害時も利用可能



通信設備



防災倉庫
(整備予定、備蓄内容調整中)

4 ICT 交通マネジメント計画

(1) 広域道路ネットワークをさらに賢く使う取り組みの推進

1) 広域道路ネットワークをさらに賢く使う料金体系

国土幹線道路部会においては以下のような意見が出ている。

- ・ 高速道路や一般道をどのような人が使っているのか把握するために、デジタル技術をもっと活用すべき
- ・ 高速道路だけでなく一般道を含めた道路ネットワーク全体として社会全体の便益を最大化するような施策について検討していく必要

兵庫県下においても、まちの魅力向上を目的とする一般道路における道路空間の活用（道路の回帰）等の実現や、都心部などでの慢性的に発生している渋滞の解消のため、ETC2.0をはじめとしたデジタル技術を活用し、交通流動の最適化を図るための検討や戦略的な交通マネジメントに関係機関と連携し取り組む。加えて、一般道路が災害等で通行止めとなり、他の道路への交通集中が発生することで、まちの機能が麻痺するような場合には、災害時の交通マネジメントとして、既存の広域道路ネットワークの活用を図るなど、マネジメントの考え方を整理する。

2) ETC2.0 を活用した一時退出の拡充など

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）などを関係機関とともに取り組み、地域の実情に応じて、基幹道路の利便性を向上させる。

また、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) ICT を活用した都心部の交通マネジメント

1) ICT・AI を活用したエリア観光渋滞対策

ETC2.0 やプローブデータ等により自動車交通特性をモニタリングし、休日や観光シーズンに発生する渋滞対策を進める。

ETC2.0 を搭載した車載器を通じて交通情報を発信し、都心通過交通の外周部への案内誘導や都心内への寄り付き交通の抑制を図る。

図4 神戸都心部での取り組みイメージ

