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 播磨会場

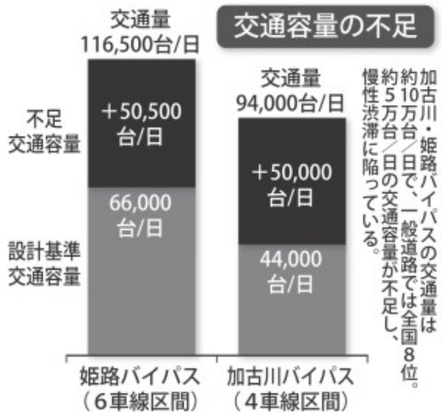
# 播磨臨海道が未来開く

平常時には「地域産業の活性化」「交流の拡大」「交通安全の確保」に寄与し、災害時には「緊急輸送機能の確保」などの機能を担い、兵庫県民の生活を幅広く守り支える社会基盤として貢献してきた高速道網をはじめとする基幹道路ネットワーク。その役割について議論する「ひょうご基幹道路ネットワークシンポジウム」（兵庫県、播磨臨海地域道路網協議会主催）がこのほど稲美町で開かれ、地域で抱える課題と播磨臨海地域道路への期待について話し合った。その概要を紹介する。

## 播磨臨海地域道路 ルート帯

内陸・加古川ルート

当面、都市計画・環境影響評価を進める区間（第二神明～広畑）




加古川・姫路バイパスの交通量は約10万台／日で、一般道路では全国8位。約5万台／日の交通容量が不足し、慢性渋滞に陥っている。

出典：2015年道路交通全国道路・街路交通情勢調査より作成

意見発表する東播工業高校の生徒ら

### 東播工業高校生が発表

## 自転車通学 安全確保を

県立東播工業高校（加古川市）、土木科２年の南絢太朗さん、平岡由信さん、海老唯斗さん、染矢翔生さんの４人が「わたしたちが考えるハリマのみち」をテーマに発表した。

まずは、同校生徒の大半が自転車を利用して通学している現状を紹介。事故を未然に防ぐ対策として往来を避けるべく学校の登校時間の分散を提案した。また、行政に対しては「歩道および自転車歩行者道の幅を広げる」「ライン（道の線）表示の工夫」を提言。さらに渋滞解消につながる播磨臨海地域道路の早期完成についても期待を述べた。また、建設サマーセミナー（現場体験）を経験したことにより、「立派なエンジニアを目指し、よりよいまちづくりに貢献したい」と将来への決意を語った。

**コーディネーター**

八木早希氏 （フリーアナウンサー）

**パネリスト**

大西和樹氏 （稲美町商工会長 キング醸造株式会社相談役）

中島直實氏 （播磨町自治会連合会長）

佐藤大輔氏 （ＪＡ兵庫南にじいろふぁ～みん所長）

伊藤裕文氏 （兵庫県東播磨県民局長）

大西和樹氏

中島直實氏

八木早希氏

## 大西氏 人とモノ流れ大幅改善

## 中島氏 安全確保へ早期実現を

**八木** まずは播磨地域の現状と課題について。

**伊藤** 播磨は日本屈指のものづくり地域だが渋滞が経済を阻害している。交通事故の多発、災害時の代替性を考えると臨海部に基幹道路のネットワークの整備が急がれる。また、播磨臨海地域道路については周辺の市街化調整区域の活用も含め道路を線でなく面で考え、まちづくりを進めていくべきだ。

**八木** 物流面の視点からはどうか。

**大西** 出来上がった製品を運ぶトラックドライバーの不足が深刻だ。ドライバーの高齢化が進んでいる一方で、若者のクルマ離れ、大型免許の取得が難しい点もドライバー不足を深刻にしている。

**八木** 播磨一帯は農業が盛んな地域だ。その視点から課題を。

**佐藤** 農業地帯である稲美や加古川北部からは生産者によって多くの農作物が南部の消費地に運ばれている。近年は、生産者が直売所に野菜を運ぶことが増えているが、道路で渋滞が多く、特に高齢の運転者が危険にさらされている。

**八木** 生活者の視点では。

**中島** 播磨町内はクルマの利用者が多く、渋滞や交通事故が課題だ。また避難訓練の際に車いすを押して2キロ先の広域避難所へ行ったが道路が狭いうえにクルマが多く危険を感じた。

佐藤大輔氏

## 佐藤氏 農作物の販路拡大視野

## 伊藤氏 ポストコロナに不可欠

伊藤裕文氏

**八木** それぞれ挙げていただいた課題についての解決法は。

**大西** 高速道路で有人運転車の後に無人運転車が追随するトラック隊列走行の効果に期待している。また、播磨臨海地域道路が整備されれば人とモノの流れが大きく改善するだろう。

**佐藤** 運転手の安全確保に向け自動運転への期待は大きい。新たな道路網が整備されれば農作物をより遠くまで運べるようになる。

**中島** 播磨町内ではクルマの利用だけでなく通学時、買い物時に自転車の利用も多い。生活者の交通事故防止、また災害時の負傷者救出、物資運搬への備えを考えたとき播磨臨海地域道路の整備が住民の安心安全につながる。早期の実現をお願いしたい。

**八木** 自動運転技術や播磨臨海地域道路へ期待感が伝わる。皆さんからのご意見を踏まえ総括を。

**伊藤** 改めて播磨臨海地域道路の早期整備の必要性を感じた。ポストコロナ社会はデジタル化が加速し、移動も変化する。大口輸送、長距離輸送は基幹道路にシフトし、インターチェンジで小口輸送に切り替え、家まではロボットで配送する時代がやってくるだろう。このすみ分けにより一般道路が人々の交流の場に変わり、歩行者・自転車が中心となる。オープンカフェ・移動型店舗、イベントなどにも柔軟に活用できる。ポストコロナ社会において播磨臨海地域道路の整備の必要性がさらに増していると感じる。

**八木** 大阪の御堂筋も現在の6車線が近く4車線に、さらに完成100周年の2037年までには広場に変わるという構想が進んでいる。これは市民からの声を受けての動きでもある。道路を利用する当事者として市民がどれだけ声を上げていくかが重要だと改めて感じた。

基調講演

立命館大学理工学部准教授

## 塩見 康博 氏

## 2050年の道路の景色 道路ネットワーク整備と自動運転の視点から

昨今は100年に1度のモビリティー（車などの移動手段）革命といわれている。中でもAI（人工知能）、センサー技術の革新により、「（インターネットへの）接続」「自動運転」「共同利用」「電気自動車」の英語の頭文字を取ったCASE（ケース）がキーワードとして注目されている。

2050年にはどんな社会になっているだろうか。高速道路、新幹線をはじめ交通インフラが拡充する一方、人口減少・少子高齢化が進む。広域・都市間では余暇・産業両面でつながりが増す一方、生活圏内ではゆとりを持った有機的なコミュニティーが形成されているのではないか。

交通面ではどうだろうか。現在の課題としては、交通渋滞は年間12兆円の経済損失を生み、ひところよりは減ったとはいえ交通事故で年間3千人以上が亡くなっている。自動車交通から排出される$CO_2$は多く、また、かつてのような子どもの遊び場としての道路空間が喪失してしまっている。これらの解決には自動運転の普及や高速道路の整備、ネットワーク化が欠かせない。

自動運転についてはバス、トラックの自動化がいち早く進むだろう。過疎化が進む中山間部ではバスの自動運転が急ピッチで普及し、トラックについては25年までに高速道路に隊列走行専用レーンが設けられ、利用が始まる。今後、自動運転が進めば道路の制御がしやすく、道路がより自転車や歩行者などに再配分される動きが出てくるだろう。

オランダの都市デルフトでは、中心部にクルマが入れないようにし、駐車場だったスペースが有効活用され、中心部の広場ではイベントが開催されるようになった。道路にはカフェの席が置かれ、平日でもにぎわっている。人のためのまちに発想を変えたのだ。

## 地域の循環道路 人主役の姿に回帰

50年に向けて道路は、「国土の骨格としての高速道路」「拠点間を結ぶ回廊としての幹線道路と地域公共交通」「地域内を循環する往来の場としての道路空間」に階層化されていく。つまり、速い車が行き交う道路と、人が行き交う道路が分かれ、これらが有機的に連結することになる。地域内の循環道路は、人が主役の昔懐かしい姿へと回帰していくことだろう。

(C)神戸新聞社 無断転載 複製および頒布は禁止します。