

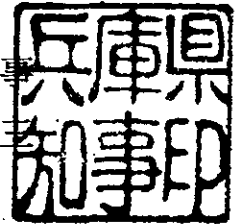
道 計 第 1103 号

平成20年10月16日

国土交通省道路局長

金 井 道 夫 様

兵 庫 県 知 事  
井 戸 敏 孝



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日 国道企第37号で依頼のありました標記の件について、別紙のとおり回答いたします。

## 今後の道路行政についての知事意見要旨

### 1. 道路行政全般について改善すべき点

#### (1) 道路特定財源の安定的確保と地方負担の軽減

- ・ 一般財源化に際しても、地方の財源の総額を確保
- ・ 地方道路整備臨時交付金、地方道路整備臨時貸付金などシーリング枠外の直入制度を継続
- ・ 基幹道路の整備における国費割合を高めた制度の創設などによる地方負担の軽減

#### (2) 既存高速道路の有効活用と機能強化

- ・ 本州四国連絡道路、阪神高速道路等の料金引下げや政策的な料金の設定による有効活用
- ・ 名神湾岸連絡線・大阪湾岸道路西伸部などミッシングリンクの解消による機能強化

#### (3) 「つくる」から「つかう」への重点化

- ・ 速効対策による渋滞交差点の解消、予防的な維持修繕などの推進
- ・ 計画・建設から維持管理の各段階における参画と協働の推進による「みんなでつくる」の推進

#### (4) 数値化しにくい整備効果を踏まえた事業評価

- ・ 医療、観光、救助・救援活動など、地域固有で数値化しにくい整備効果を踏まえた総合的な事業評価の実施

#### (5) 頑張る地方を応援する道路整備の推進

- ・ やる気のある地方が道路整備を優先的に実施できるような新たな評価指標導入や国費の割合を高めた道路整備の推進

#### (6) 都市型集中豪雨時のドライバーへの効率的な情報提供

- ・ 異常気象時における道路情報をドライバーへ効率的に提供するシステムの開発・整備の推進

#### (7) ローカルルールなど地域の状況に応じた柔軟な道路整備の推進

- ・ 地域住民や道路利用者の声を反映し、地域の実情に応じたローカルルールの採用や重点的な事業実施により整備効果が実感できる道路整備の推進

## 2. 地域の現状・課題・将来像

### (1) 阪神・播磨地域

#### ① 現状

- ・ 松下尼崎プラズマ工場や姫路 IPS- $\alpha$  工場など最先端企業の立地
- ・ 次世代スパコン、Spring8 など最先端の研究・科学技術の基盤
- ・ 関西国際空港やスーパ中枢港湾阪神港等の国際物流拠点の存在

#### ② 課題

- ・ 空港・港湾・産業拠点間を結ぶ高速道路ネットワークの寸断や慢性的な渋滞の発生

#### ③ 将来像

- ・ ミッシングリンクの解消等による既存道路網の機能強化による多様な機能・集積を活かした国際競争力の強化  
→ 名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部、播磨臨海地域道路等の整備

### (2) 但馬地域

#### ① 現状

- ・ 舞鶴港や境港など北東アジアへの物流拠点の存在や地場産業の発達
- ・ 観光振興など多彩な自然環境を活かした地方の魅力創出への取り組み

#### ② 課題

- ・ 地域内外の交流を支える高速道路網が未整備

#### ③ 将来像

- ・ 道路ネットワークの充実による都市との交流拡大を図り、地域資源を活かした魅力ある地域の形成  
→ 北近畿豊岡自動車道・鳥取豊岡宮津自動車の整備

### (3) 淡路地域

#### ① 現状

- ・ 豊かな水産資源や農業資源、明石海峡大橋など多くの観光資源の存在

#### ② 課題

- ・ 島内の骨格となる道路整備の遅れや割高な明石海峡大橋の通行料金

#### ③ 将来像

- ・ 「公園島淡路」として観光産業を中心に地域の活性化  
→ 明石海峡大橋の通行料金値下げなど本四道路の利便性向上

### (3)丹波地域

#### ①現状

- ・ブランド力を持った特色ある地域産業や丹波竜など新たな観光資源の存在

#### ②課題

- ・地域の内外の交流を支える道路整備

#### ③将来像

- ・新たな観光資源や田園風景を活かした地域の振興
- 参画と協働による「たんば三街道」（日本風景街道）の整備

### 3. 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

#### (1)国際競争力強化のための交通サービスの提供

- ①国際物流基幹ネットワークの形成
- ②環日本海地域の交流拡大や京阪神都市圏との連携
- ③自動車専用道路と一般道路の中間的な規格によるコスト縮減

#### (2)地域活力の向上

- ①地域の骨格を形成する南北幹線の整備
- ②都市の骨格を形成する幹線道路の4車線化整備
- ③市町合併を支援する道路整備
- ④高速道路料金の引下げ等による高速道路の有効活用

#### (3)都市交通の快適性、利便性の向上

- ①多様な事業手法による渋滞対策
- ②問題踏切の解消
- ③新名神高速道路宝塚SA（仮称）の設置

#### (4)大規模な地震、火災に強い国土づくり等

#### (5)水害等の災害に強い国土づくり

- ①災害時の代替路となる高規格道路の整備
- ②災害に強い道路（エマージェンシーロード）の整備
- ③安心して通行できる道路づくり
- ④安全で雪に強い道路整備
- ⑤道路施設の適切な維持管理



- (6)ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減
  - ①異常気象時におけるドライバーへの効率的な情報提供システムの構築
- (7)総合的な交通安全対策及び危機管理の強化
  - ①協議会方式による参加型の交通安全対策
  - ②地域の生活道路の安全確保
- (8)少子・高齢化に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成
  - ①小学校 1 km 圏内の歩道整備
  - ②既設歩道のリニューアル整備
  - ③公共交通の利便性向上に資する道路整備
- (9)良好な生活空間・自然環境の形成
  - ①低騒音（排水性）舗装の実施
  - ②ヒートアイランド対策に資する道路舗装の実施
- (10)良好な景観の形成
  - ①まちづくり・地域づくりを支援する道路整備
  - ②無電柱化の推進
  - ③交差点部の無電柱化の集中実施
  - ④多様な主体とともに進める道路景観づくり
- (11)地球温暖化の防止
  - ①交通円滑化に資する道路ネットワークの構築
  - ②市街地における自転車走行空間の整備

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

1. 道路整備財源の安定的確保と地方負担の軽減

道路特定財源の一般財源化に際しても、納税者である自動車利用者の理解が得られる制度とする必要がある。そのため、不足している地方の道路整備財源については、少なくとも従来から地方に充てられていた財源の総額を確保するとともに、地方道路整備臨時交付金、地方道路整備臨時貸付金といったシーリング枠外で地方の道路整備財源として直入される制度の継続を図るべきである。

また、国の産業、経済、文化の発展に大きな役割を果たす基幹道路については、選択と集中によりスピード感を持った重点的な整備を行うとともに、国費割合を高めた新たな制度の創設などにより地方負担の軽減を図るべきである。

2. 既存高速道路の有効活用と機能強化

地方経済の活性化に向けた物流コストの低減や既存高速道路を有効活用する観点から、本州四国連絡道路、阪神高速道路等の料金引き下げや政策的な料金設定による利用者の理解が得られる料金の実現を図るべきである。

また、ミッシングリンクを解消し既存高速道路の有効活用を図る観点から、名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部の整備などによるネットワークとしての機能強化を進めるべきである。

3. 「つくる」から「つかう」への重点化

国や自治体の厳しい財政状況、老朽化した道路ストックの急増等に対応するため、「つくる」から「つかう」の視点を重視して、速効対策による渋滞交差点の解消、予防的な維持修繕、歩道のリニューアルなどを推進すべきである。また、計画、建設から維持管理に至る各フェーズにおける参画と協働を推進し、「みんなでつくる」ことを進めるべきである。

4. 数値化しにくい整備効果を踏まえた事業評価

道路整備は広範な政策課題に複合的な効果をもたらすものであり、地域の実情も踏まえ、医師が不足する地方における緊急医療活動や医療機関の連携、観光や地場産業など地域に根ざした経済活動、大規模災害時の救助・救援活動など、地域固有で数値化しにくい整備効果も踏まえた総合的な視点を重視した事業評価を行うべきである。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

兵庫県

5. 頑張る地方を応援する道路整備の推進

やる気のある地方が自立的に発展し多様で美しい国土を形成することを支援するため、地方の魅力創出により国土保全や地域経済に間接効果が期待できる地域（「頑張る地方」）において、新たな評価指標の導入等により道路整備を優先的に実施できるようにするとともに、補助率嵩上げや新直轄方式に準じた新たな手法の導入等により国費の割合を高めて道路整備を推進すべきである

（本県の例）

- ・コウノトリとの共生による観光振興・交流に取り組む地方
- ・先端産業の企業立地（次世代ディスプレイの「パネルベイ」等）による地域経済の活性化に取り組む地方 等

6. 都市型集中豪雨時のドライバーへの効率的な情報提供

道路利用者の安全を確保に向け、近年、発生する都市型集中豪雨によるアンダーパス部の冠水等、異常気象時における道路情報をドライバーへ効率的に提供するシステムの開発・整備を推進すべきである。

7. ローカルルールなど地域の状況に応じた柔軟な道路整備の推進

地域住民や道路利用者の声を聞きながら、きめ細かな地域の状況に応じたローカルルールの採用やニーズの高い事業の重点的な実施などにより、県民が整備効果を実感できるような道路整備を進めるべきである。

- （例）
- ・ボトルネック踏切の対策に対する鉄道事業者との調整への支援（踏切道改良促進法の運用改善等）
  - ・沿道の状況等に応じて自動車専用道路と一般道路の機能を組み合わせた構造でのバイパス整備

② 地域の現状・課題・将来像

兵庫県

<阪神・播磨地域>

①地域の現状

- ☐ 大阪湾バリエリアの一部として我が国有数の製造拠点群が集積しており、さらに「パネルベイ」と呼ばれるように、最先端技術で我が国を牽引する松下尼崎プラズマ工場や姫路 IPS-α 工場等の立地が進んでいる。
- ☐ 尼崎フェニックス事業用地をはじめ、臨海部には利用可能用地が多く存在しており、更なる企業立地が期待できる。
- ☐ Spring-8 や次世代スーパーコンピューターなど世界最先端の研究・科学技術の基盤が整っている。
- ☐ 関西国際空港やスーパ中核港湾阪神港等の国際物流拠点をはじめ、大阪国際空港、神戸空港、姫路港など、国内外への陸・海・空の人流・物流拠点を有する。

②地域の課題

- 国際競争力確保のため、ジャストインタイムによる物流機能が必要であるが、空港・港湾・産業拠点を結ぶ高速道路ネットワークの寸断や渋滞により地域ポテンシャルを活かし切れていない。
- 特に、神戸市域での東西方向の交通容量不足や国号 2 号加古川・姫路バイパスの慢性的な渋滞の発生、関西三空港のアクセス機能の不足など、道路交通の課題が顕著となっている。

③地域の将来像

- ◇ ミッシングリンクの解消等による既存道路網の機能強化により、まとまった企業用地や優れた技術者、国際空港や港湾機能などの多様な機能・集積を活かした国際競争力の向上により関西の発展を支える。

- ・ 名神湾岸連絡線
  - ・ 大阪湾岸道路西伸部
  - ・ 新名神高速道路
  - ・ 播磨臨海地域道路
- の整備

➡ 陸・海・空の交通機能強化による  
国際競争力の強化



② 地域の現状・課題・将来像

兵庫県

<但馬地域>

①地域の現状

- 北東アジア諸国へのゲートウェイとなる舞鶴港や境港など物流拠点有し、カバン、水産加工などの地場産業は発達している。
- コウノトリとの共生による観光振興・交流や日本海沿岸に点在する多彩な自然環境を活かした山陰海岸ジオパーク構想など、地方の魅力創出に取り組んでいる。

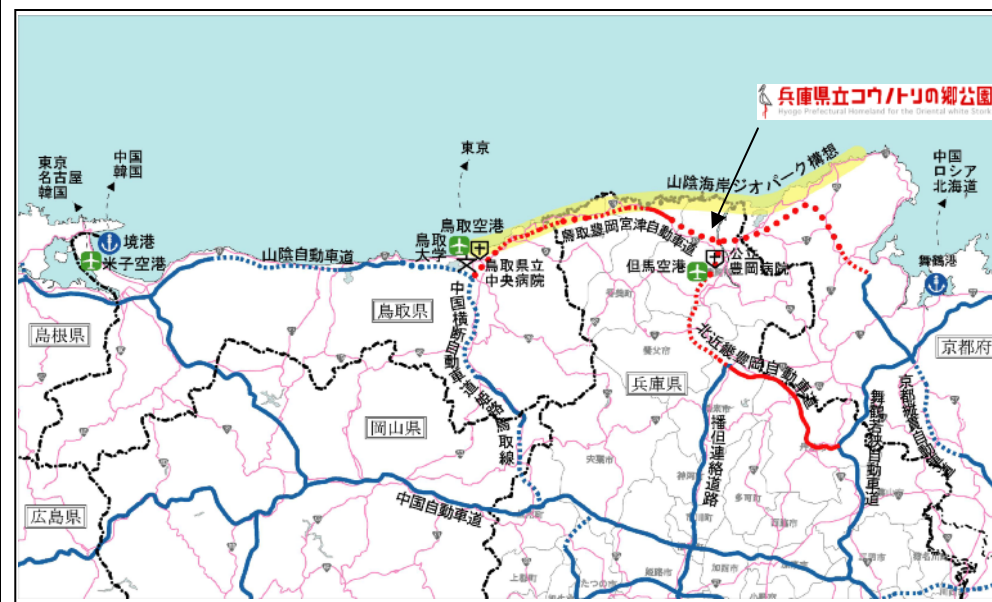
②地域の課題

- 自動車交通への依存が大きく、人口減少が続いており、市町合併を活かした地域の自立や緊急医療の確保に向け、地域内の交流を促進と都市部との時間短縮を図る高速道路等の整備が課題となっている。

③地域の将来像

◇ 道路ネットワークの充実による都市との交流拡大を図り、地域資源を活かした魅力あふれる地域を形成する。

- ・北近畿豊岡自動車道・鳥取豊岡自動車道等の整備  
(未指定区間の早期調査区間指定等)
- ・物流拠点や観光資源へのアクセス性向上
- ・京阪神地域と結ぶ基幹道路の整備
- ・救急医療機関への搬送時間の短縮



② 地域の現状・課題・将来像

兵庫県

＜淡路地域＞

①地域の現状

- 大阪湾や播磨灘に面した美しい海岸、棚田や豊かな緑、美しい河川など海と山とが調和する豊かな自然や温暖な気候条件を活かした水産資源や農業資源、さらには、明石海峡大橋や国営明石海峡公園など観光資源にも恵まれている。

②地域の課題

- 割高な明石海峡大橋の通行料金や市町合併後の骨格となる道路整備の遅れにより、地域資源を十分に活かし切れていない。

③地域の将来像

- ◇ 神戸まで約1時間という都市部との時間距離の短さを活かし、「公園島淡路」として、明石海峡大橋の通行料値下げなど本四道路の利便性を高めることにより、神戸・阪神地域との交流促進により、観光産業などを中心として地域の活性化を図る。

＜丹波地域＞

①地域の現状

- 丹波黒大豆や丹波栗などの特産品をはじめ、特徴ある風土のなかで培われたブランド力を持った魅力と特色のある地域産業とともに、丹波竜など新たな観光資源も有している。

②地域の課題

- 市町合併に伴い活発化する地域内外の交流を支える道路整備や高齢化に伴うバリアフリー対策などを推進するとともに、新たな観光資源や田園風景を活かした地域振興に取り組んでいく必要がある。

③地域の将来像

- ◇ 幹線道路の機能強化により都市部に近接した田舎の良さを活かし、地域内外の連携と交流を促進するとともに、地域資源である田園風景を活かした「たんば三街道」（日本風景街道）の整備など参画と協働による地域づくりを進める。

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

| ○重点事項                    | ○施策の内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | ○その他 |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| (1)国際競争力の強化のための交通サービスの向上 | 国際空港・スーパー中枢港湾など国際物流拠点相互やそれらと国土軸とを連携する基幹道路網や環日本海地域を形成する高速道路網の整備                                                                                                                                                                                                                                             |      |
|                          | <p>○代表事例</p> <p>①国際物流基幹ネットワークの形成 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">資料－1</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名神湾岸連絡線</li> <li>・大阪湾岸道路西伸部</li> <li>・新名神高速道路</li> <li>・播磨臨海地域道路</li> </ul>                                                                                  |      |
|                          | <p>○期待される効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路網の寸断や渋滞の解消により、物流時間を短縮し、ジャストインタイムの物流体系を構築することにより、地域産業の国際競争力を確保できる。</li> <li>・ 関西三空港間のアクセス強化などにより、陸・海・空の交通機能が強化される。</li> </ul>                                                                                                              |      |
|                          | <p>②環日本海地域の交流拡大や京阪神都市圏との連携 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">資料－2</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北近畿豊岡自動車道</li> <li>・ 中国横断自動車道姫路鳥取線<br/>(播磨新宮～山崎間、佐用 JCT 以北)</li> <li>・ 鳥取豊岡宮津自動車道<br/>(未指定区間の早期調査区間指定等)</li> </ul>                                                |      |
|                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東アジア交流圏の形成に向けた交通・物流基盤の強化や環日本海地域と京阪神都市圏との連携・交流の促進が期待される。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                |      |
|                          | <p>③自動車専用道路と一般道路の中間的な規格によるコスト削減 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">資料－3</span></p> <p>4車線道路において、センター側2車線を自動車専用部として、外側2車線を一般部として整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ センター側2車線は、自動車専用部として流入出を規制</li> <li>・ ウイービングによる一般部との流入出</li> <li>・ 交差道路部、渡川部、トンネル等は、自動車専用部のみを整備</li> </ul> |      |
|                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2車線を自動車専用部とすることにより、高規格並のサービス水準を提供できる。</li> <li>・ 平面構造を基本とし、交差部等構造物を2車線対応とすることや大規模なインターチェンジ等を設置しないため、コスト削減が可能となる。</li> </ul>                                                                                                                                       |      |

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

| ○重点事項<br>(2)地域活力の向上 | ○施策の内容                                                                                                                                                                                                                                              | ○その他 |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
|                     | 過疎化・高齢化、市町合併等を踏まえ、社会・産業・観光・文化など地域の個性ある発展や生活交流圏の拡大等を支援する道路整備                                                                                                                                                                                         |      |
|                     | <p>○代表事例</p> <p>①地域の骨格を形成する南北幹線の整備</p> <p style="text-align: right;">資料－４</p> <p>地域内の連携強化、防災機能向上等を目指して、多様な主体・手法により整備を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神南北道路（尼崎市～三田市）</li> <li>・東播南北道路（加古川市～小野市）</li> <li>・揖龍南北道路（姫路市～宍粟市）</li> </ul> |      |
|                     | <p>②都市の骨格を形成する幹線道路の４車線化整備</p> <p style="text-align: right;">資料－５</p> <p>地域産業の活性化を促進し都市の骨格を形成する幹線道路の４車線化整備を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部の工業地域における国道 250 号の整備</li> <li>・阪神淡路大震災からの復興の重点路線である(都)山手幹線の整備</li> </ul>                |      |
|                     | <p>○期待される効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞の解消や走行時間の短縮などにより、人の移動や物資輸送の円滑化が図られ、地域間の交流と連携を促進するとともに、大気汚染などの沿道環境の改善が期待できる。</li> </ul>                                                                                                |      |
|                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞緩和と高速道路 IC へのアクセス時間の短縮を図り、沿道の遊休地の価値を高め、企業進出を促進することにより、地域経済の活性化等が図られる。</li> <li>・都市の骨格軸が形成され、防災空間として延焼防止や震災時の通行空間確保が図られる。</li> </ul>                                                                       |      |



|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                    |  |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | <p>③市町合併を支援する道路整備 <span style="border: 1px solid black;">資料－6</span></p> <p>合併後の新しいまちづくりを支援するため、旧市町の中心部を相互に連絡する道路などを重点的に整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小中学校の統合に伴うスクールバスの運行支援<br/>県道岩屋生野線（神河町）</li> <li>・市民会館や公立病院など公共施設の利便性を向上<br/>県道富島久留麻線、（淡路市）<br/>県道豊岡瀬戸線（豊岡市）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町合併に伴う施設の統廃合などを踏まえた道路整備により、安全で円滑な移動を支え、合併市町内の交流を活性化する。</li> <li>・小中学校の統合に伴い新設されたスクールバスの運行を支援する道路整備により、通学時の安全性が確保されるとともに、市民会館など公共施設の共同利用が促進される。</li> </ul> |  |
|  | <p>④高速道路料金の引下げ等による高速道路の有効活用 <span style="border: 1px solid black;">資料－7</span></p> <p>割高な明石海峡大橋の通行料金を含む本四道路の料金抜本見直しや阪神高速道路における利用者の理解が得られる対距離料金への移行などによる高速道路の有効活用</p>                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本四道路の料金割引社会実験では、①本四道路の交通量増加、②島内迂回交通の本四道路への転換、③島内沿道環境の改善などの効果が確認された。</li> <li>・阪神高速湾岸線での政策的料金設定により国道 43 号沿道の環境改善が期待される。</li> </ul>                          |  |

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

| ○重点事項<br>(3)都市交通の快適性、<br>利便性の向上 | ○施策の内容<br>日常生活や経済活動に支障を来す慢性的な交通渋滞を解消し、円滑な交通流を確保する道路整備                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | ○その他                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                 | <p>○代表事例</p> <p>①多様な事業手法による渋滞対策 <span style="border: 1px solid black;">資料－8</span></p> <p>県内 223 箇所の渋滞交差点を 7 年間（～H20）で半減させる「渋滞交差点解消プログラム」に基づき、バイパス整備、交差点改良等の多様な事業手法により渋滞対策を実施</p>                                                                                                                                                                                   | <p>○期待される効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞交差点 223 箇所の経済損失額は年間約 440 億円となっているが、同プログラムにより、経済損失額が約 130 億円削減される見込み（損失額の約 30%）。</li> <li>・ 対策には、右折車線の設置といった部分的な改良など即効対策を基本としており、低コストでの実施が可能。コスト縮減とともに短時間で解消を期待。</li> </ul>                                                                                                                                    |
|                                 | <p>②問題踏切の解消 <span style="border: 1px solid black;">資料－9</span></p> <p>ボトルネック踏切等踏切道を解消し、踏切渋滞や事故の解消、中心市街地の分断の解消等を目的とした「踏切すっきりプラン」を策定し、連続立体交差事業等を実施</p> <p>なお、事業に対する鉄道事業者の理解が得られないことも多く、踏切道改良促進法の運用が強化されることを望む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続立体交差事業及び関連街路整備<br/>阪神本線鳴尾連立、(都)大日線、(都)船場川線</li> <li>・ ボトルネック踏切など踏切道の解消<br/>(都)長州久々知線、(都)球場前線</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 踏切事故や渋滞の解消により地域交通の円滑化や安全性の向上が期待される。特に、連続立体交差事業は、鉄道により分断されていた市街地の一体化により良好なまちづくりが可能となる。</li> </ul> <p>【CS 調査事例（JR 加古川駅周辺連続立体交差事業）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連立事業の総合的な満足度：約 7 割が満足</li> <li>・ 踏切待ちのいろいろ解消：約 9 割が満足</li> <li>・ 渋滞の解消：約 8 割が満足</li> <li>・ 走行性、安全性の向上：約 7 割が満足</li> <li>・ 沿道景観の向上：約 7 割が満足</li> </ul> |

|  |                                                                                                                                                                             |                                                                                                              |  |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | <p>③新名神高速道路宝塚 SA（仮称）の設置 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">資料-10</span></p> <p>SAを標準的な設置間隔とし、高速道路利用者へのサービス水準を向上させ、さらに、地域利用者のアクセス性を向上させるスマートICの設置を促進</p> | <p>(効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路利用者へのサービス水準の向上と地域利用者の高速道路へのアクセス性の向上が期待される。</li> </ul> |  |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

| ○重点事項                                                 | ○施策の内容                                                                                                                                                                                                          | ○その他 |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <p>（４）大規模な地震、火災に強い国土づくり等</p> <p>（５）水害等の災害に強い国土づくり</p> | <p>災害時の広域防災拠点や空港・港湾へのアクセスを確保する緊急輸送道路の整備や防災対策の推進</p>                                                                                                                                                             |      |
|                                                       | <p>○代表事例</p> <p>①災害時の代替路となる高規格道路の整備 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">資料－11</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北近畿豊岡自動車道</li> <li>・ 鳥取豊岡宮津自動車道（未指定区間の早期調査区間指定）</li> </ul> |      |
|                                                       | <p>○期待される効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 16 年の台風 23 号による浸水被害をふまえ、災害に強い基幹道路を整備することにより、災害時の代替路を確保し、孤立集落の解消や支援物資の供給など救助救援活動を支えるほか、平常時においても救急医療機関までの搬送時間を短縮する「命の道」となる。</li> </ul>            |      |
|                                                       | <p>②災害に強い道路（エマージェンシーロード）の整備</p> <p>阪神・淡路大震災及び平成 16 年の台風 23 号等による被災の教訓をもとに、緊急輸送道路のうち、広域防災拠点や重要港湾・空港へのアクセスなど特に優先的に確保すべきルートを対象に、H18～H20 年度に橋梁耐震補強（24 橋）や道路防災工事（23 箇所）を整備</p>                                       |      |
|                                                       | <p>③安心して通行できる道路づくり</p> <p>落石や崩土などの危険箇所について、定期的な防災点検を行い、要対策箇所 2,121 箇所について緊急輸送路・バス路線等といった路線の重要性や危険度を考慮して対策を進める。</p>                                                                                              |      |

|  |                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                              |  |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | <p>④安全で雪に強い道路整備</p> <p>冬期の降雪や路面凍結による交通障害を防止するため、消雪パイプ、雪崩予防柵、積雪センサー等の施設整備を進めるとともに、迅速かつ的確な情報の収集や提供、除雪及び凍結防止対策を実施する。</p>                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 積雪寒冷地である県北部では、降雪による交通の麻痺や積雪による災害を未然に防止することにより、県民の快適で安全・安心な生活を確保する。</li> </ul>                       |  |
|  | <p>⑤道路施設の適切な維持管理</p> <p>高度成長期に急速に整備した道路施設の多くが老朽化し、今後、大量更新時代を迎えることが予測されることから、アセットマネジメントの導入による道路施設の総合的な維持管理を行う。</p> <p>特に、橋梁については、「橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、予防的な対策により、トータルコストの縮減や安全確保を図る。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 更新投資の集中回避やトータルコストの縮減等により適切な維持管理を図り、県民の安全・安心を確保する。特に橋梁については、橋梁の長寿命化や修繕・架替のための費用の縮減が期待できる。</li> </ul> |  |

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

|                                       |                                                                                                                          |                                    |      |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|------|
| ○重点事項<br>(6)ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減 | ○施策の内容<br>身近な生活道路における安全対策等の推進                                                                                            |                                    | ○その他 |
|                                       | ○代表事例<br>①異常気象時におけるドライバーへの効率的な情報提供システムの構築<br>・近年、特に発生する都市型集中豪雨によって発生するアンダーパス部の冠水等、異常気象時における道路情報をドライバーへ効率的に提供するシステムの開発・普及 | ○期待される効果や評価等<br>・道路利用者の安全・安心を確保する。 |      |

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

| ○重点事項               | ○施策の内容                                                                                                                                                                                                                                  | ○その他 |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| (7)総合的な交通安全対策及び危機管理 | 身近な生活道路における安全対策等の推進                                                                                                                                                                                                                     |      |
|                     | <p>○代表事例</p> <p>①協議会方式による参加型の交通安全対策 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">資料－12</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内会、有識者、公安委員会等による協議会で住民参画のもと対策を検討し、ローカルルール適用など、きめ細かな対策を実施する。</li> </ul>            |      |
|                     | <p>②地域の生活道路の安全確保 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">資料－13</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ すれ違い困難箇所の解消や歩道の連続性確保など身近な生活道路の支障箇所を解消する。</li> <li>・ 生活道路のすれ違い困難箇所の解消</li> <li>・ 歩道不連続区間の解消</li> </ul> |      |

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

| ○重点事項                           | ○施策の内容                                                                                                                                                                                                                                                       | ○その他                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (8)少子・高齢化に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成 | 交通安全対策やユニバーサルデザイン化など誰もが安心して利用できる道路の整備                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                |
|                                 | <p>○代表事例</p> <p>① 小学校1km 圏内の歩道整備 <span style="border: 1px solid black;">資料-14</span></p> <p>安全で安心な歩行空間を確保するため、事故多発区間や通学路等において歩道整備を進めており、特に小学校1km 圏内の歩道整備を重点的に実施する。</p>                                                                                       | <p>○期待される効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全な快適な通学路が確保できる。</li> <li>・ 小学校1km 圏内は地区の中心地であることが多く、小学生以外の歩行者にも安全で快適な道路空間を確保できる。</li> <li>・ 限られた予算の中で、効率的な投資効果を期待できる。</li> </ul> |
|                                 | <p>② 既設歩道のリニューアル整備 <span style="border: 1px solid black;">資料-15</span></p> <p>誰もが安心して利用できる歩行空間を整備するため、福祉のまちづくり重点地区やバリアフリー新法の重点整備地区を中心に既存歩道のセミフラット化（波打ち歩道の解消）や横断歩道部の段差解消等によるバリアフリー化を実施する。</p>                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅や福祉施設等を連絡する連続したバリアフリー歩道が整備され、高齢者や身体障害者の外出支援などにつながる。</li> </ul>                                                                                       |
|                                 | <p>③公共交通の利便性向上に資する道路整備 <span style="border: 1px solid black;">資料-16</span></p> <p>都市近郊地域における鉄道駅へのアクセス道路や駅前広場の整備など公共交通の利便性を高める道路整備を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道アクセス道路整備</li> <li>・ バス路線整備</li> <li>・ 交通結節点整備：宝塚駅前線、本竜野富永線</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢化社会における公共交通機関の利用促進を図るとともに、駅周辺道路の快適な歩行者空間を確保することにより地域の活性化や賑わいが創出される。</li> </ul>                                                                      |



今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

| ○重点事項              | ○施策の内容                                                                                                    |                                                      | ○その他 |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------|
| (9)良好な生活空間・自然環境の形成 | 快適な道路空間を創造するため、幹線道路沿道の騒音対策など道路環境の改善を進める                                                                   |                                                      |      |
|                    | ①低騒音（排水性）舗装の実施<br>沿道環境の改善や走行性の向上を図るため、低騒音（排水性）舗装を実施する。                                                    | ・騒音の影響が著しい人家連担部等において、騒音の低減とともに降雨時の安全な走行・水はね防止が期待できる。 |      |
|                    | ②ヒートアイランド対策に資する道路舗装の実施<br>路面温度の上昇抑制に効果のある遮熱性舗装や保水性舗装について、「ヒートアイランド対策に資する道路舗装の設計・施工要領（案）」を策定し、本格施工を実施している。 | ・都市中心部におけるヒートアイランド現象等による夏場の高温対策として路面温度の上昇抑制効果が期待できる。 |      |

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

| ○重点事項        | ○施策の内容                                                                                                                                                                             | ○その他 |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| (10)良好な景観の形成 | <p>快適で美しい道路空間を創造するため、美しい自然や地域の特徴ある景観に配慮した道路の整備を進める</p>                                                                                                                             |      |
|              | <p>○代表事例</p> <p>①まちづくり・地域づくりを支援する道路整備 <span style="float: right;">資料-17</span></p> <p>「歴史」「居住環境」などテーマを持った特色あるまちづくりを支援するため、良好な沿道景観や質の高い道路空間を形成する。</p> <p>歴史的地区環境整備街路事業〔姫路城周辺地区〕</p> |      |
|              | <p>②無電柱化の推進 <span style="float: right;">資料-18</span></p> <p>これまで推進してきた駅、官公庁周辺、まちなかの幹線道路に加え、歴史的街並みや自然景観を保全する地区、新しいまちづくり地区などにおいて面的な無電柱化を実施する。</p>                                    |      |
|              | <p>③交差点部の無電柱化の集中実施 <span style="float: right;">資料-19</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーや歩行者の目につきやすい交差点部周辺において、乱立する電柱や乱横断する電線を除却するなど無電柱化を重点的に実施</li> </ul>    |      |

|  |                                                                                                                                           |                                                                                         |  |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | <p>④ 多様な主体とともに進める道路景観づくり</p> <p>資料-20</p> <p>地域固有の自然や歴史、文化、風景など地域資源を生かした道路や沿道空間の整備をまちづくり活動団体やNPOとともに実施</p> <p>・たんば三街道、但馬漁火ライン（日本風景街道）</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の一体感の醸成や来訪者を増加させることによる地域おこしが図られる。</li> </ul> |  |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--|

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

兵庫県

|                       |                                                                                                                                                                                  |                                                                            |      |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------|
| ○重点事項<br>(11)地球温暖化の防止 | ○施策の内容<br>道路ネットワークの構築により自動車走行性の改善による自動車排出ガスの削減や新技術を導入した舗装などによるヒートアイランド対策、自転車道の整備による都市部の交通手段の多様化の促進などにより、地球温暖化の防止を図る                                                              |                                                                            | ○その他 |
|                       | ○代表事例<br>① 交通円滑化に資する道路ネットワークの構築<br>バイパス整備や道路拡幅に限らず、多様な手法を用いて、渋滞の解消や移動時間の短縮を図り、交通円滑化に資する道路ネットワークを構築する。                                                                            | ○期待される効果や評価等<br>・ 交通円滑化により、走行速度の向上や移動時間の短縮が図られCO <sub>2</sub> の排出削減を期待できる。 |      |
|                       | ②市街地における自転車走行空間の整備 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">資料-21</span><br>駅周辺や橋梁部など自転車交通が集中する箇所を中心に、歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、自転車歩行者道に自転車通行部分を明示するなどの自転車走行空間の整備を推進する。 | ・ 自動車から自転車への転換などにより、CO <sub>2</sub> の排出削減を期待できる。                           |      |

＜阪神・播磨地域の将来像＞ → 「多様な集積を活かした国際競争力強化」

■大阪湾ベイエリアから播磨地域に至るエリアでは、

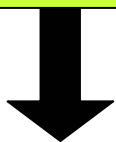
- ・関西国際空港、阪神港等の国際物流拠点
  - ・Spring-8や次世代スーパーコンピューターなど世界最先端の研究拠点群
  - ・松下尼崎プラズマ工場や姫路IPS-α工場等のわが国有数の製造拠点群
- など多様な集積を活かした国際競争力の強化が期待される

→高速道路ネットワークの寸断などにより、地域ポテンシャルを活かし切れていない



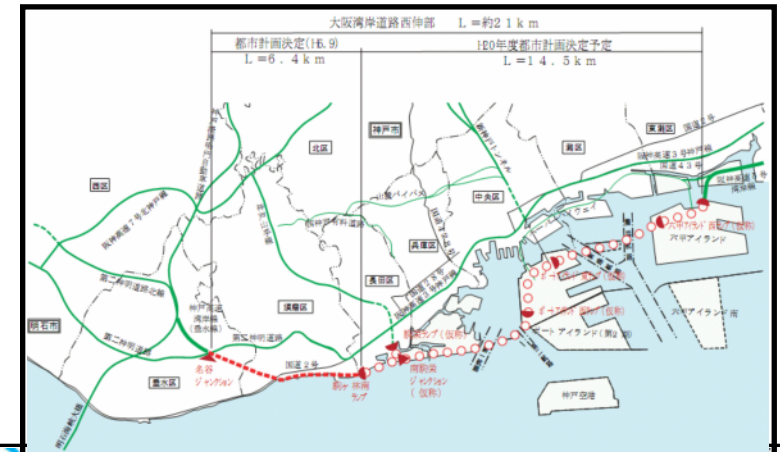
### 関西の発展を支える 広域的な連携強化

- ①大阪湾岸道路など  
ミッシングリンクの解消
- ②国土軸へのアクセス性の向上
- ③国道2号姫路・加古川BPの渋滞緩和



### 〔国際物流基幹ネットワークの形成〕

- ・名神湾岸連絡線
- ・大阪湾岸道路西伸部
- ・新名神高速道路
- ・播磨臨海地域道路



＜但馬地域の将来像＞ → 「地域資源を活かした魅力あふれる地域の形成」

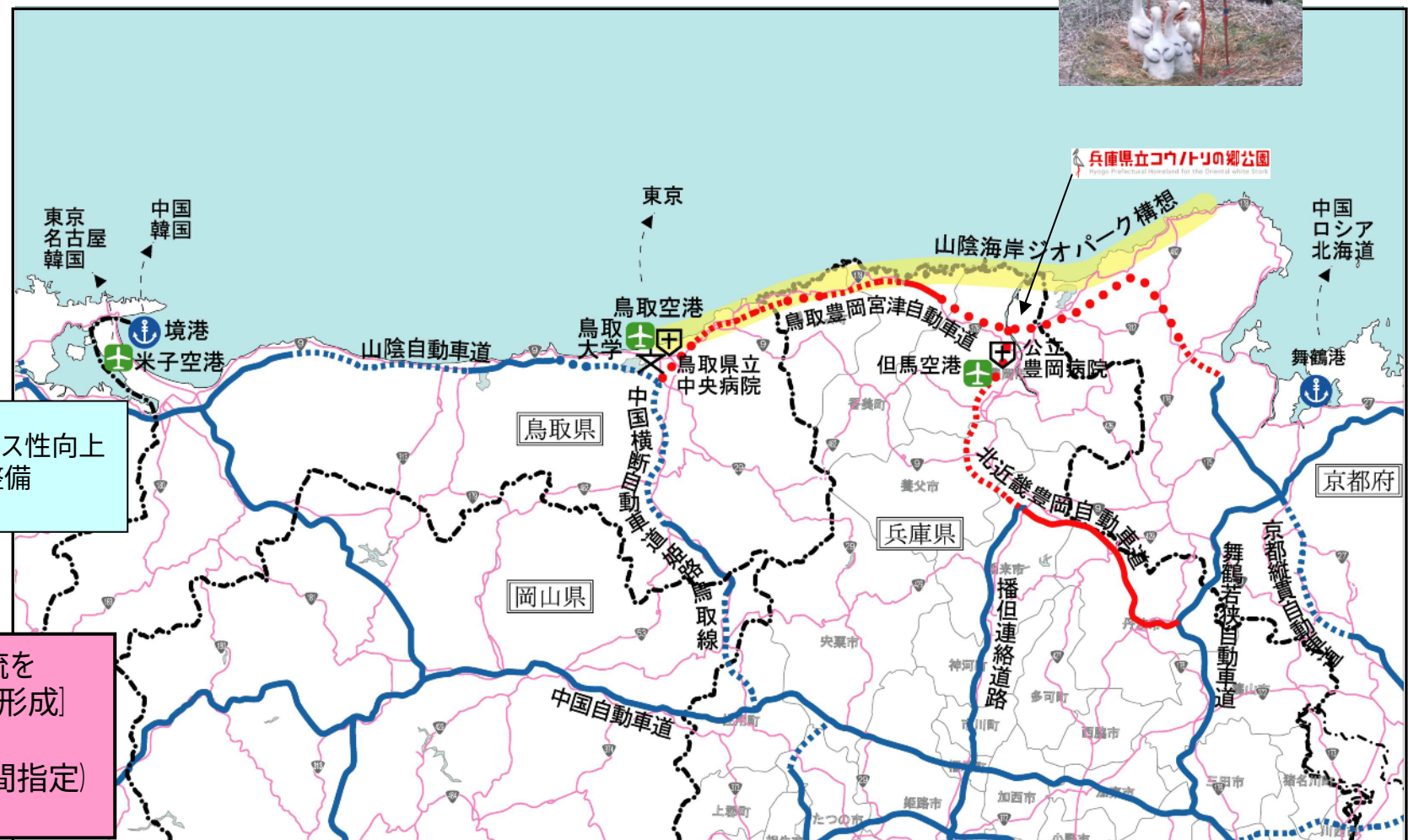
■兵庫県但馬地域及びその周辺地域においては、

- ・北東アジア諸国へのゲートウェイとなる舞鶴港や境港など物流拠点
- ・日本海沿岸に点在する多彩な自然環境や観光資源を有しているが、自動車交通への依存が大きいエリアであり、人口減少社会における地域の自立や医療体制の確保に向け、高速道路空白地帯の解消などが不可欠。



道路ネットワークの充実と  
都市との交流拡大

- ①物流拠点や観光資源へのアクセス性向上
- ②京阪神地域と結ぶ基幹道路の整備



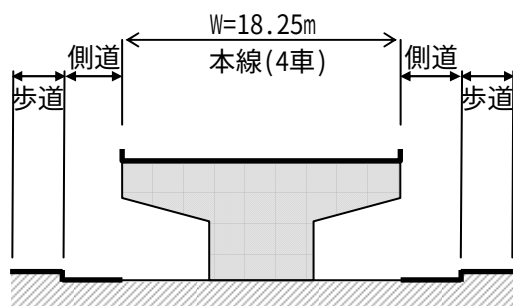
[環日本海や都市部との交流を  
拡大する基幹ネットワークの形成]  
・鳥取豊岡宮津自動車道  
(未指定区間の早期調査区間指定)  
・北近畿豊岡自動車道



# 自動車専用道路と一般道路の中間的な規格によるコスト縮減 (地域高規格道路並みのサービス水準を低コストで実現する道路構造の提案)

## 一般的な 高架構造による自動車専用道路

- 構造：高架+測道
- 車線数：4車線
- フルアクセスコントロール



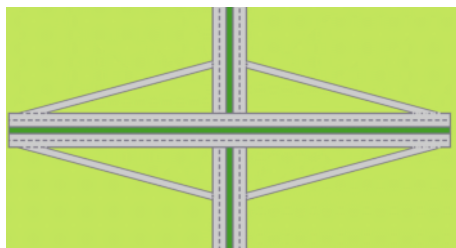
### 本線への合流方式

- 高架構造の場合 → IC構造

〈利点〉・ONとOFFが完全分離

〈欠点〉・コスト高

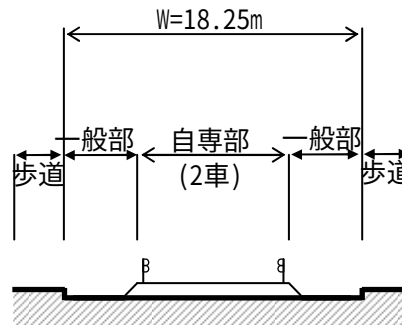
・加速車線が短い場合は、  
合流が困難



▲ ダイヤモンド型

- 平面4車線のうち、センター側2車線をアクセスコントロールの自動車専用道路部
- 交差点では、センター側2車線のみ立体化
- 流出入は、ウィービング処理

- 構造：平面構造を基本
- 車線数：自専部(2車線) + 一般部(2車線)
- 自専部は、アクセスコントロール



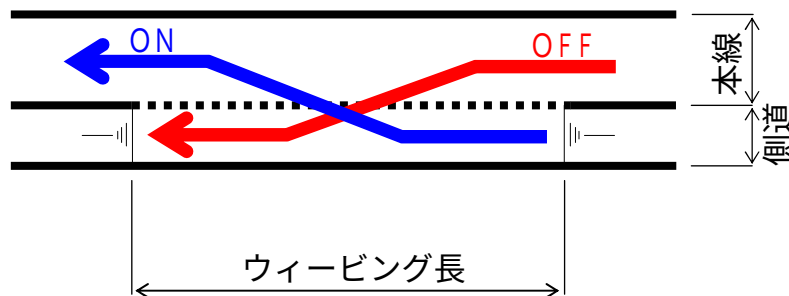
### 本線への合流方式

- 現道改築の場合：ウィービング長の確保

〈利点〉・コスト安

・施設改良が容易 [必要に応じて追加可能]

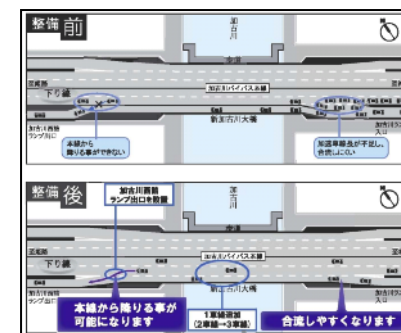
〈欠点〉・ONとOFFが輻輳する



- 1 ガードレール等により自専部と一般部を分離
- 2 概ね地域高規格道路並のサービス水準を確保
- 3 必要用地幅や構造物を縮小

**コスト縮減と工期短縮！**

\*既存の4車線道路を使うことも可能！



▲加古川BPでの  
ウィービングの事例

東西の国土軸間を結び、地域の骨格となる幹線道路を地域高規格道路、一般国道、県道、街路など多様な主体・手法により整備

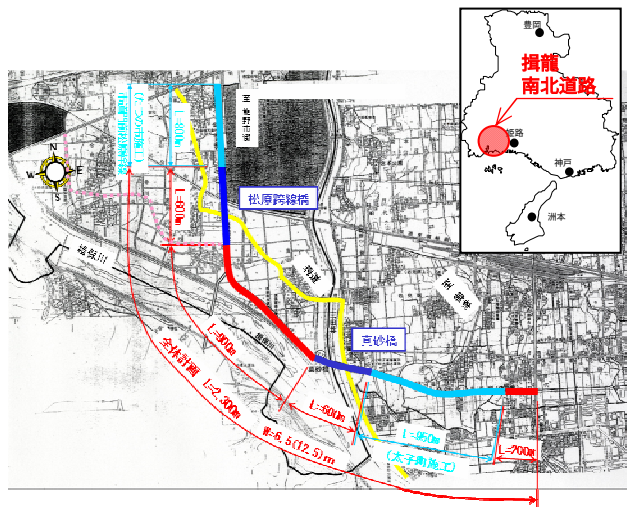
### ■揖龍南北道路

◆箇所：姫路市～宍粟市

◆延長：L=約27km

◆整備手法

兵庫県、市町（たつの市、太子町等）の協働により整備



### ■東播南北道路

◆箇所：加古川市～小野市

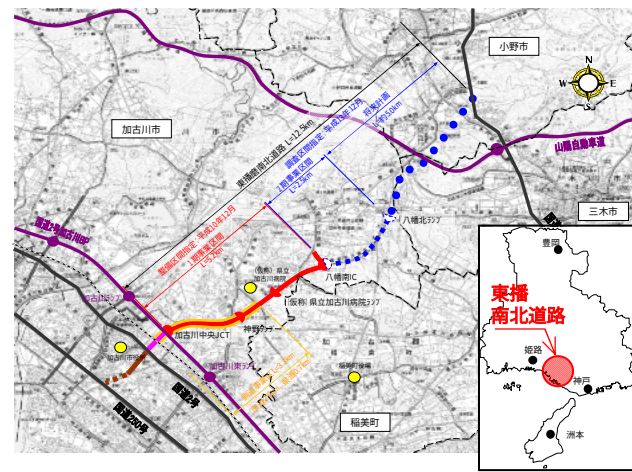
◆延長：L=約15km

◆整備手法

[地高] 東播磨南北道路

[街路事業] (都)尾上小野線

[市道事業] 加古川中部幹線（側道）



### ■阪神南北道路

◆箇所：尼崎市～三田市

◆延長：L=約46km

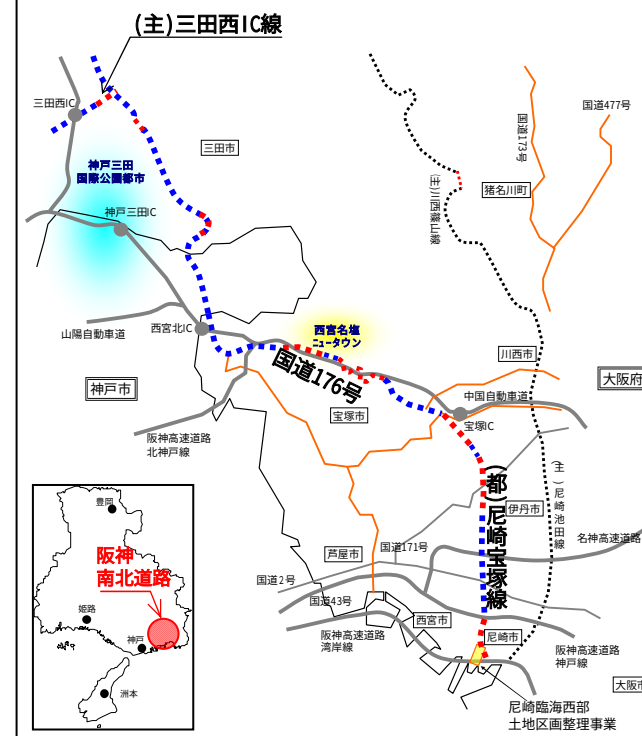
◆整備手法

[街路事業] (都)尼崎宝塚線

[国道事業] 国道176号

[県道事業] (主)三田西IC線

[交差点改良] 国道176号



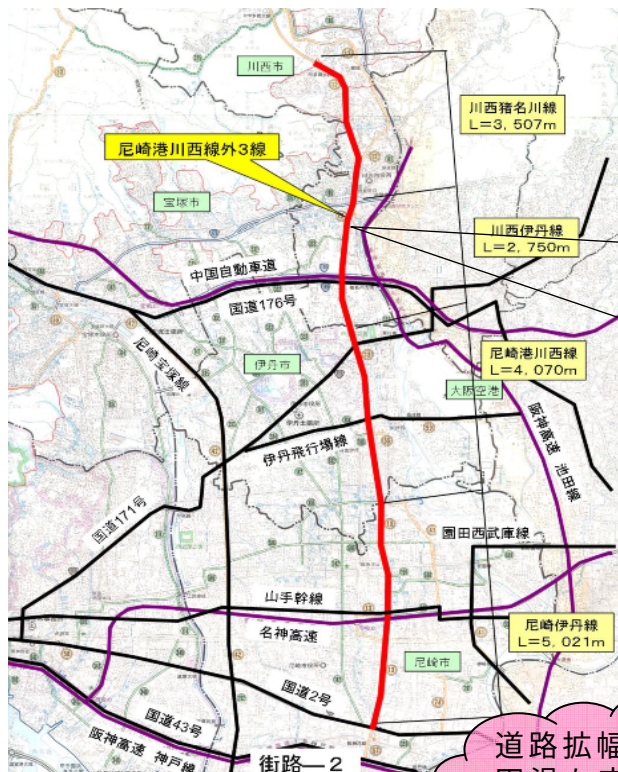
### 期待される効果

- 渋滞の解消や走行時間の短縮により、人・物資等の移動を円滑化
- 地域間の交流と連携を促進・強化
- 大気汚染等の沿道環境の改善



〔(都)尼崎港川西線外3線の全線供用による効果〕

- 4車線化による交通の円滑化により、沿道商業施設の立地が進み、雇用の場等を提供
- 沿道に5階以上の建築物の建築が進み、土地利用が高度化
- 都市の骨格軸が形成され、防災空間として、延焼防止や震災時の通行空間を確保



(JR福知山線交差箇所 川西市小花付近)



道路拡幅され、  
円滑な交通を  
確保！

〔渋滞の解消による交通の円滑化〕

| 事業完成前 (S55) | 事業完了後 (H17) | 増加量       |
|-------------|-------------|-----------|
| 16,036台/日   | 30,737台/日   | 14,701台/日 |

| 評価項目   | 指標   | 事業完成前             | 事業完成後           | 効果         |
|--------|------|-------------------|-----------------|------------|
| 交通の円滑化 | 旅行速度 | 17.7 km/h (S55)   | 28.8 km/h (H17) | +11.1 km/h |
|        | 移動時間 | 40分 (S55)         | 26分 (H17)       | ▲14分       |
| 渋滞の解消  | 渋滞長  | 南町4丁目 400m (H14)  | 南町4丁目 0m (H17)  | 解消         |
|        |      | 南本町交番前 550m (H14) | 南本町交番前 0m (H17) |            |

事業の効果等

幹線道路沿道の土地利用の向上 大規模小売店舗の立地状況

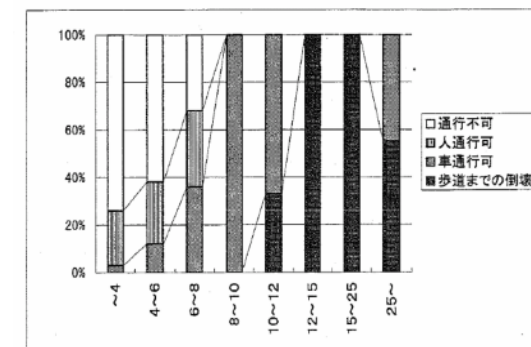


事業の効果等

幹線道路沿道の土地利用の向上 5階以上の建築物の建築状況



(参考図-3) 阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係



(建設省調査、平成7年度)

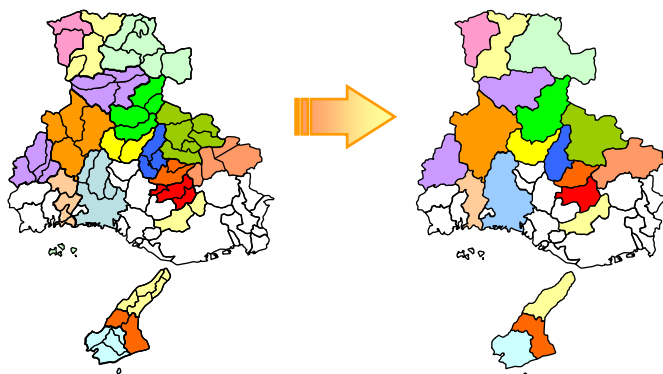
ー 阪神・淡路大震災での事例ー

道路幅員と建物倒壊に伴う通行可能性調査結果によると、幅員8m以上の道路はほぼ100%車両通行可能であった。このことから、倒壊等を考慮した車両通行に必要な幅員(消防活動等に必要な幅員+落下等により閉塞される幅員)は8m程度と推定される。この結果からも避難路として15m以上の幅員が必要であると言える。



■新市町の中心部と旧市町の中心部を連絡するなど、総延長200kmの道路整備の推進により市町合併後の新たなまちづくりを支援

平成の大合併により、91市町が41市町へ！

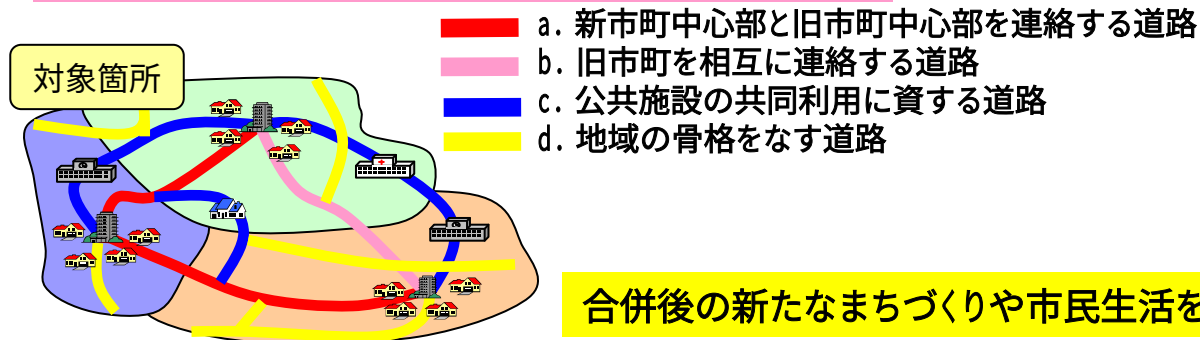


平成11年3月31日  
21市70町

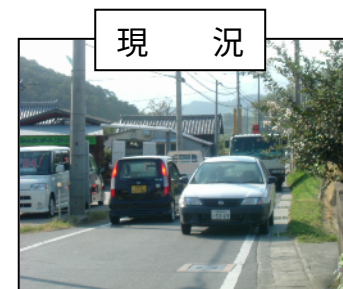
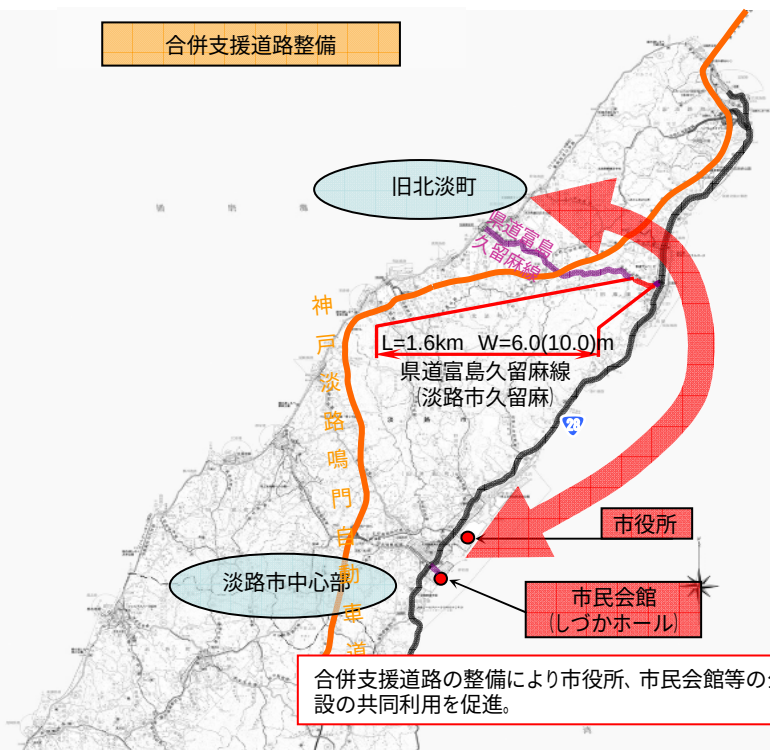
平成18年3月31日  
29市12町

■市町合併により、新市中心部と旧市町中心部連絡や公共施設の共同利用等が課題

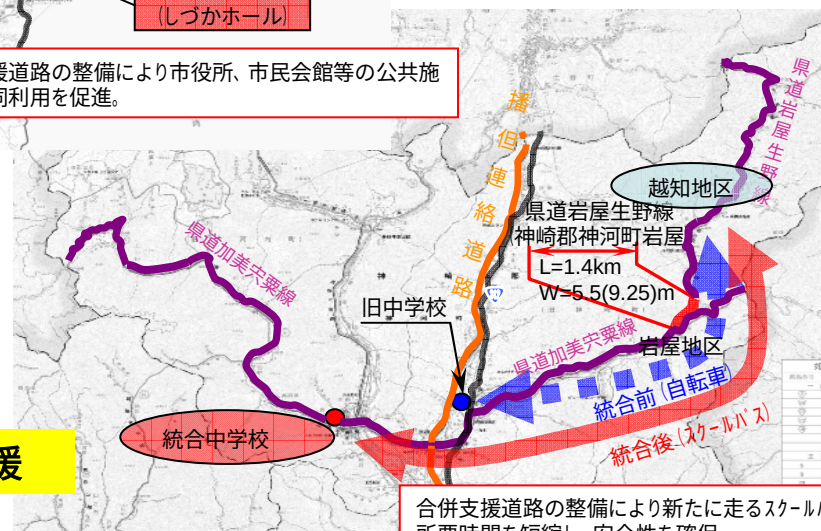
■新たな市内の骨格となる道路には多くの未改間が存在し、合併後の新たなまちづくりのネック



合併後の新たなまちづくりや市民生活を支援



支障箇所の解消



# 高速道路料金の引下げ等による高速道路の有効活用

## 【本四道路の料金割引社会実験により迂回交通が削減・一般道の沿道環境が改善！】

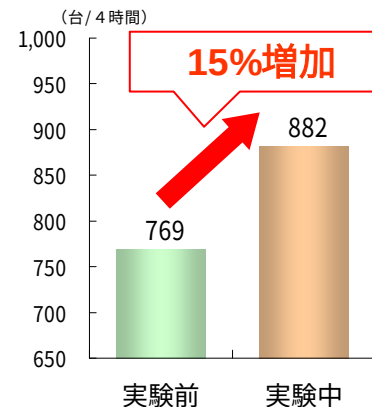
本四道路の料金割引社会実験により

- ①割引時間帯(0-4時)において **交通量が15%増加**
- ②淡路島内において **一般道に迂回する交通が割引時間帯で約60%減少** し、一般道から本四道路へ転換
- ③夜間交通量(大型車)の減少に伴い **騒音値は要請限度を下回る**など、沿道環境が改善



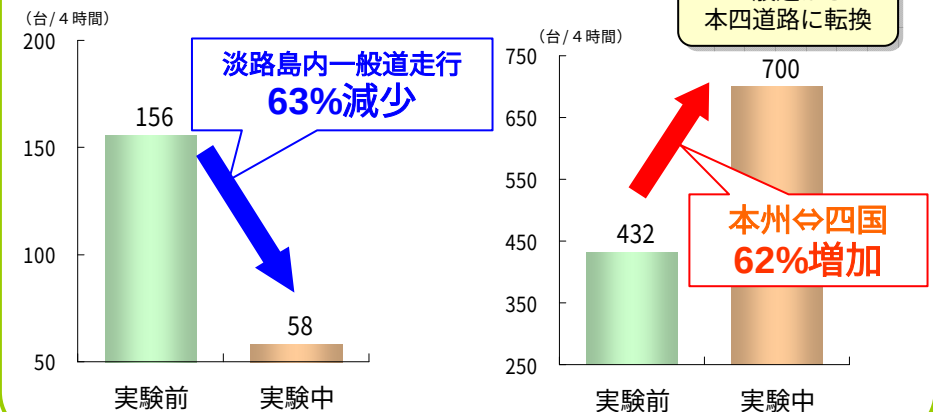
交通量が増加

明石海峡大橋 断面交通量(大型車)

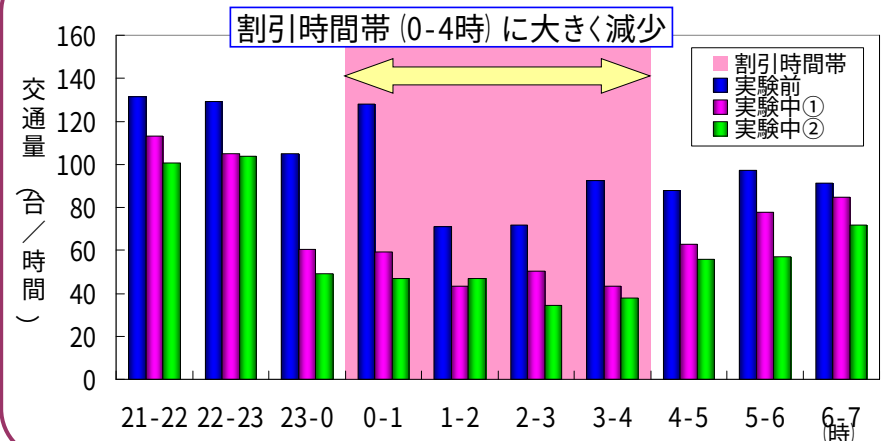


島内迂回交通が転換

本四間直通交通※2 (大型車)



島内沿道環境が改善



【料金比較・大型車(円/台・片道)】

|           | 割引前料金 | ETC料金 | 社会実験料金 |
|-----------|-------|-------|--------|
| 神戸西 ～ 鳴門  | 9,000 | 8,505 | 6,300  |
| 神戸西 ～ 淡路  | 6,950 | 6,567 | —      |
| 西淡三原 ～ 鳴門 |       |       |        |

## 兵庫県 渋滞交差点解消プログラム

～『つくる』から『つかう』へ～

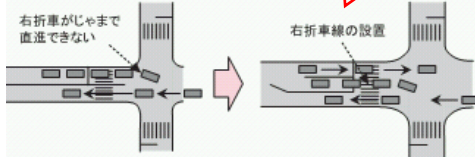
■ 期 間：H14～H20

■ 箇 所：223箇所の渋滞交差点 ⇒ 半減（111所）

## ■ 右折車線等の設置

- ・ 右折車線の新設
- ・ 右折車線の延伸

即効対策



整備前



整備後

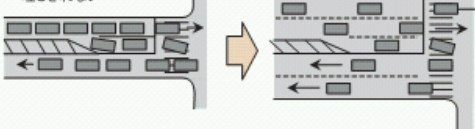
## ■ 道路の拡幅

- ・ 道路の幅員を広げる

交差点部を優先

自動車交通が多く、現在の道路では交通を処理しきれない

道路の拡幅により、交通の円滑性を確保



## ■ 交差点の再整備

- ・ 交差点形状の整形
- ・ 歩道の設置
- ・ 隅切り部の改良

即効対策

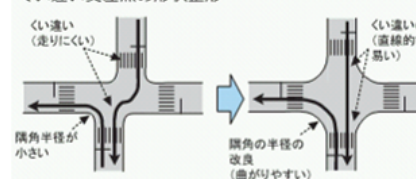


整備前



整備後

くい違い交差点の形状整形



歩道の設置



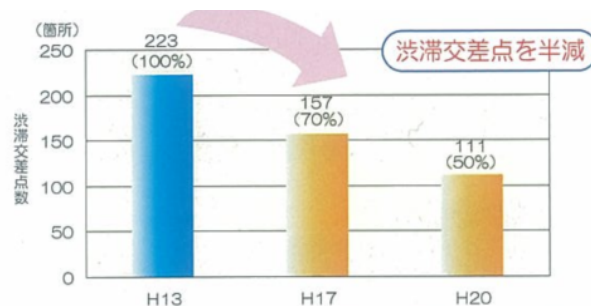
## ■ その他

- ・ 交通マナーの向上  
⇒ 路上駐車の実放
- ・ 信号現示の改善
- ・ TDM(交通需要マネジメント)

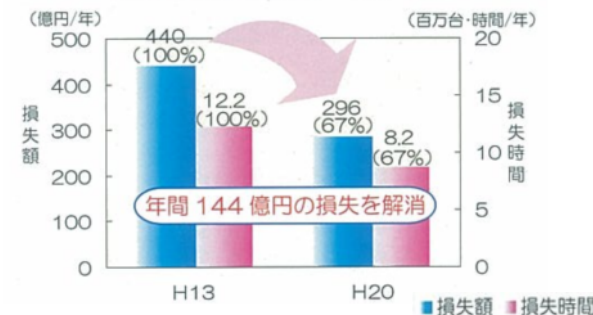
連携・協働

効果

渋滞箇所の半減  
223箇所 ⇒ 111箇所（半減）



渋滞損失額の削減  
約440億円 ⇒ 約296億円（約33%減）



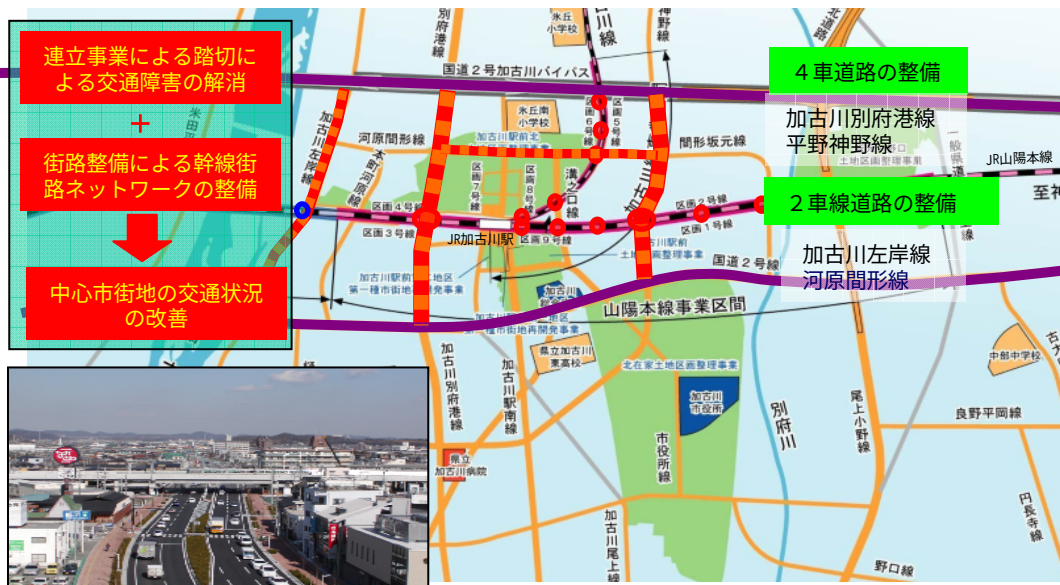


# 問題踏切の解消

## 〔連続立体交差事業等による踏切除却の推進〕

- ボトルネック踏切など問題踏切を除却することにより、踏切事故や踏切遮断による渋滞を解消
- 交通障害のない道路ネットワークを形成し、地域全体の円滑な交通の実現と良好なまちづくりを促進
- 市街中心部の交通状況の改善により、面整備事業などのまちづくりを支援

### 連続立体交差事業及び関連街路事業の整備〔JR加古川連立の効果〕



#### I. 加古川市中心部の交通状況の改善状況

H14 → H19

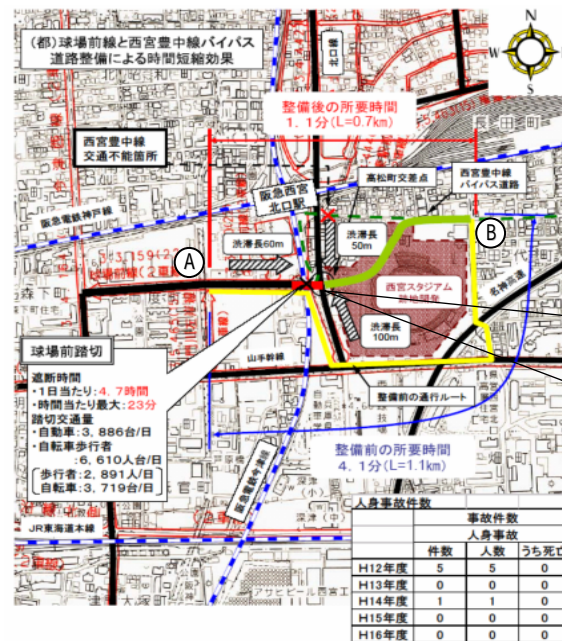
- |              |           |   |           |        |
|--------------|-----------|---|-----------|--------|
| ① 自動車交通量     | 47,018台   | → | 55,607台   | (18%増) |
| ② 渋滞長の減少     | 1,480m    | → | 710m      | (52%減) |
| ③ 走行速度の向上    | 12.8 km/h | → | 19.3 km/h | (50%増) |
| ④ 南北歩行者交通の増加 | 2,523人    | → | 3,832人    | (52%増) |

#### II. 道路利用者のアンケート結果

渋滞が減少し、道路の走行性や安全性が向上したとの意見が多い（約7割が満足）

道路利用者の多くが連続立体交差事業の整備効果を実感

### 問題踏切の除却〔(都)球場前線（西宮市）の整備〕



整備前



■遮断時間: 23分/時間 (4.7時間/日) → 0分

■地点A～Bの所要時間 (経由: 球場前踏切)

: 4.1分 → 1.1分 (約1/4)

整備後



# 新名神高速道路宝塚SA (仮称) の設置 (高速道路利用者の利便性向上等のため、国等に設置要望中)

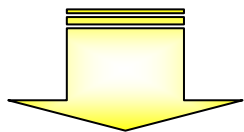
## 【全国の高速道路の状況】

- IC間隔 約10km  
欧米諸国のIC間隔約4~5kmと比べても約2倍も長い
- SA間隔 約50km  
(サービスエリア相互の標準間隔/NEXCO設計要領)

## 【新名神高速道路の現計画】

※ 宝塚SAなし

- IC間隔 約20km
  - ・神戸三田IC(中国)~川西IC(新名神) L=22.0km
  - ・神戸北IC(山陽)~川西IC(新名神) L=19.5km
- SA間隔 約100km
  - ・加西SA(中国)~大津SA(名神) L=116km
  - ・三木SA(山陽)~大津SA(名神) L=98km

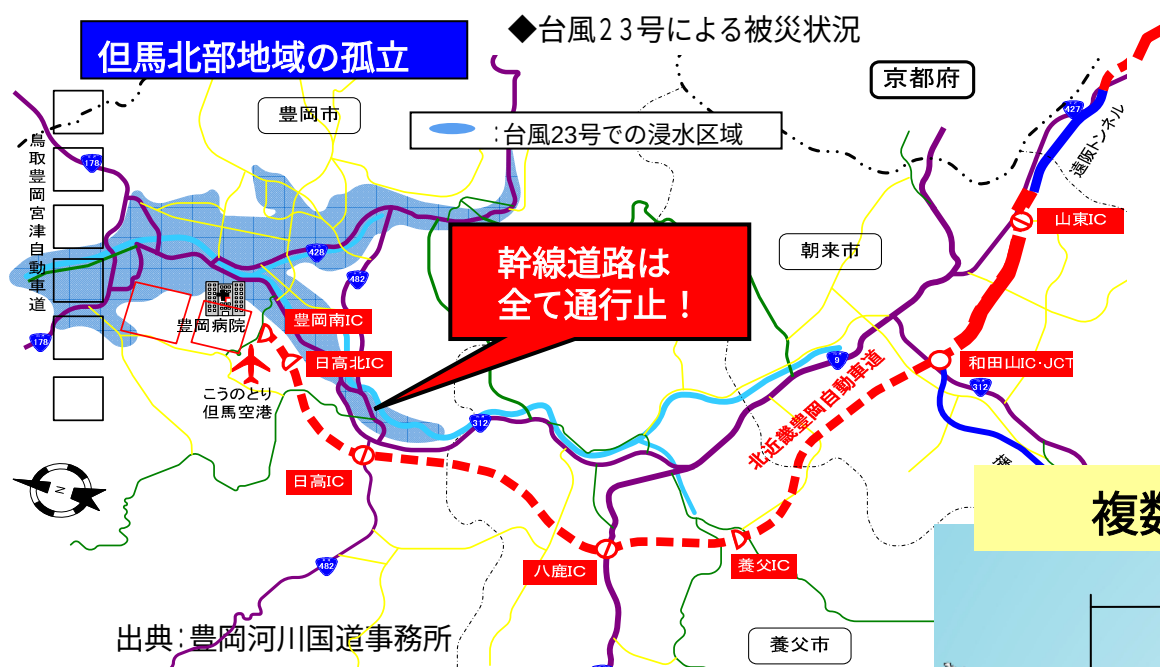


## 宝塚SA・スマートICの整備により

- サービスエリアの設置 ⇒ 高速道路利用者へのサービス水準の向上 (SA間隔 約50km)
- スマートICの設置 ⇒ 地域利用者へのアクセス性の向上 (IC間隔 約10km)



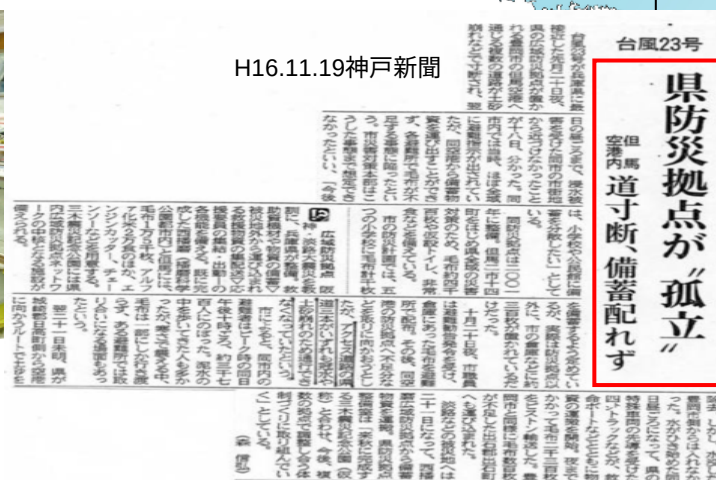
●H16年の台風23号により、豊岡市への幹線道路は通行止。救急活動、緊急援助物資の輸送、生鮮食料品の輸送が困難となった(国道312号は10年間で9回も冠水による通行止めが発生)。



## 複数のルートで災害時の緊急対応が可能！



食料品など生活必需品  
が不足し生活危機に！





■再開発や橋梁架替により、地域内の県道における通過交通の増加を地域が懸念

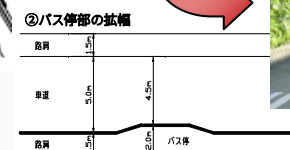
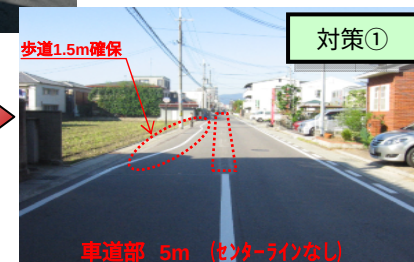
・H20年度の阪急SCや上武庫橋架替により、約9千台/日の交通量が増加見込み

■7町内会・学識者・公安委員会・道路管理者による協議会により対策を検討

・平成19年3月から12月に10回の協議会・ワーキングや社会実験・住民アンケートを実施

→ ◎対策内容や住民アンケートを協議会に参加した**住民代表が提案（住民主導の合意形成）**

◎地域住民の合意による対策であり、**ローカルルール適用に公安委員会も同意**



阪急西宮北口駅

阪急西宮スタジアム跡地  
(再開発中)

県道西宮豊中線 (対策延長 L=1.1km)

対策①  
センターラインを消去し、車道幅を縮小

対策③  
カーブ中の急勾配区間のカラー舗装

対策②  
バス待ちスペースの拡幅



【社会実験後のアンケート結果】 → 対策の実施を決定

- ☐ 自動車運転者の評価が低く、自転車・歩行者の評価が高い
- ☐ 乗降・待ちやすいなど3割が高く評価
- ☐ バス停拡幅には、約6割が高い評価
- ☐ 路面表示に近づくに連れて、減速行動・注意走行をする割合が高くなる
- ☐ 路面表示は、8割が評価し、減速行動は約5割が評価



# ■すれ違い困難箇所・歩道の不連続など身近な生活道路における支障箇所の解消

## ☆歩道の不連続区間の整備



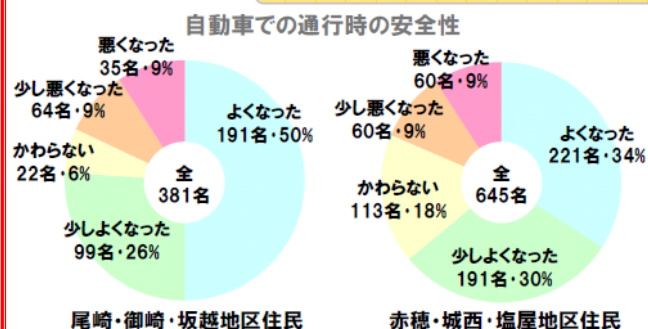
県道三田後川上線  
(三田市)



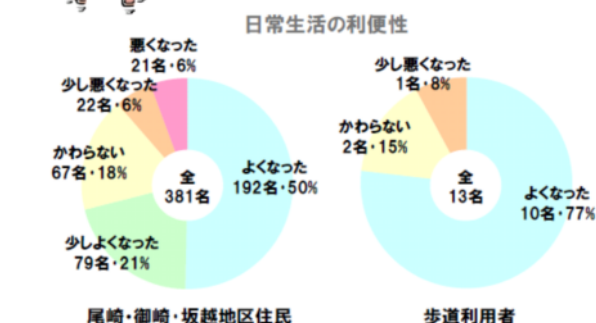
## すれ違い困難箇所の整備効果事例 (県道周世尾崎線)



市民の7割が  
「自動車で安全に走行できると回答」



市民の7割が  
「買い物などの日常生活が便利になった」



## ☆すれ違い困難箇所の整備

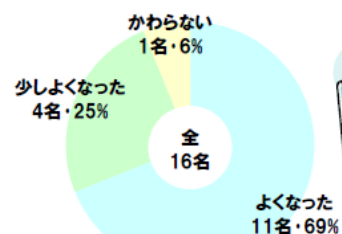


県道周世尾崎線  
(赤穂市)



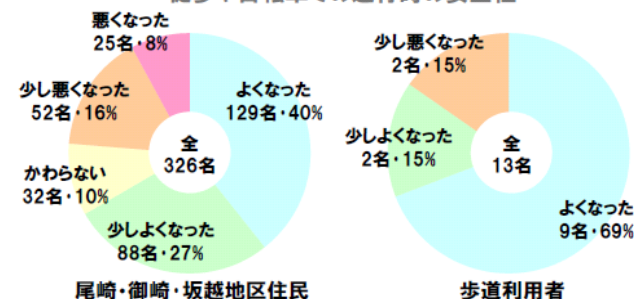
尾崎トンネルを利用して市民病院へ  
来院したほぼ全員が  
「赤穂市民病院へ行きやすくなった」  
と回答

赤穂市民病院への行きやすさ  
※来院者のうち周世尾崎線の利用者



歩行者の9割が  
「安心して歩けるようになった」  
と回答

徒歩や自転車での通行時の安全性



■地域コミュニティの中心である小学校1km圏内の歩道整備を重点的に実施し、通学路の安全性を確保するとともに、高齢者を含めた地域の多様な道路利用者に安全で快適な道路空間を提供

▼（都）浜坂駅港湾線（新温泉町）

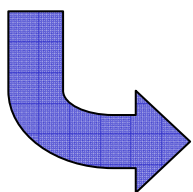
整備前



▼ 県道姫路新宮線（たつの市）



利用状況



整備イメージ



▼ R179号（たつの市）

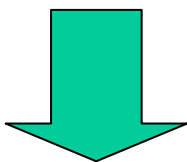


利用状況



- 高齢者・障害者による社会活動の機会が増大 → 公共施設のバリアフリー化のニーズの高まり
- 既存歩道のセミフラット化 (波打ち歩道の解消) や横断歩道部の段差解消を推進

既設歩道において、段差等に着目した  
総点検を実施し、問題箇所を把握



福祉のまちづくり重点地区やバリアフリー新法の  
重点整備地区等を中心に整備

- マウントアップ歩道の波打ち解消
- 視覚障害者用ブロックの設置
- 歩道の段差解消

#### ▼ マウントアップ歩道の波打ち解消

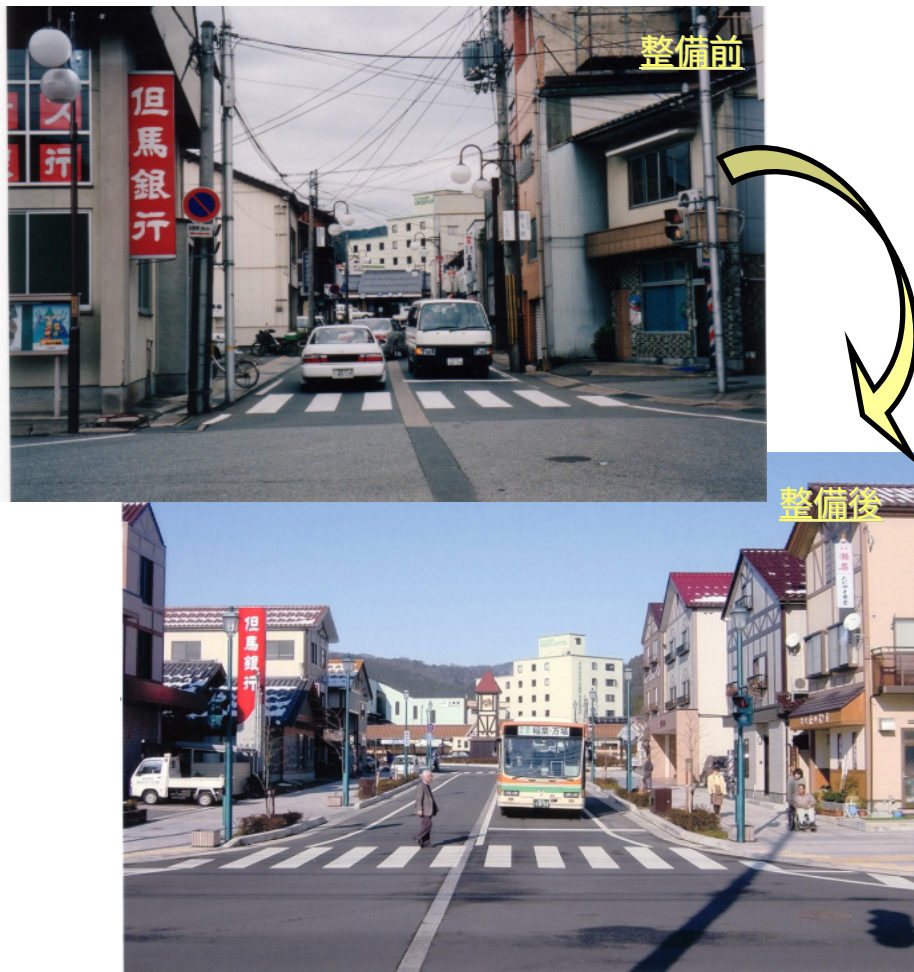


#### ▼ 視覚障害者用ブロックの設置・歩道の段差解消



- 地域の拠点となる鉄道駅などへのアクセス道路や駅前広場などの整備により公共交通の利便性を向上
- 駅周辺の快適な歩行者空間の確保により地域の活性化やにぎわいを創出

鉄道駅へのアクセス道路の整備  
【JR江原駅の（都）駅前線（豊岡市）】



駅前広場の整備  
【山陽明石駅前広場（明石市）】

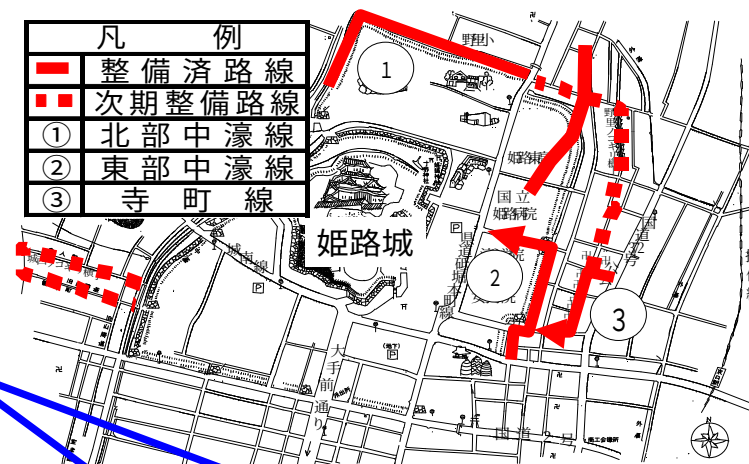




## 歴史的な町並みと調和した道路整備をめざして～城と歩むみちづくり～



歴史的な建造物や伝統的な文化が残る地区への集中交通・通過交通を適正に誘導し歴史的な地区内道路を整備するなど、特色あるまちづくりを支援する。



道路整備と合わせて、塀の塗り替えが進むなど、地元住民の景観に対する意識が高まっている。

散策利用者は事業実施前より増えている



①北部中濠線



■安全で快適な歩行区間の確保、優れた景観の保全と形成、防災機能の強化等を目的に、無電柱化を推進

①駅や公共施設周辺等快適空間の確保



▲(都) 阪急駅前線 (伊丹市)



▲(都) 今津西線 (西宮市)

②歴史的景観の保全



▲(都) 赤穂駅前大石神社線 (赤穂市)

③新たなまちづくりと併せた良好な都市景観形成



▲土地区画整理事業地区内の道路  
(阪急西宮北口駅周辺地区 (西宮市))

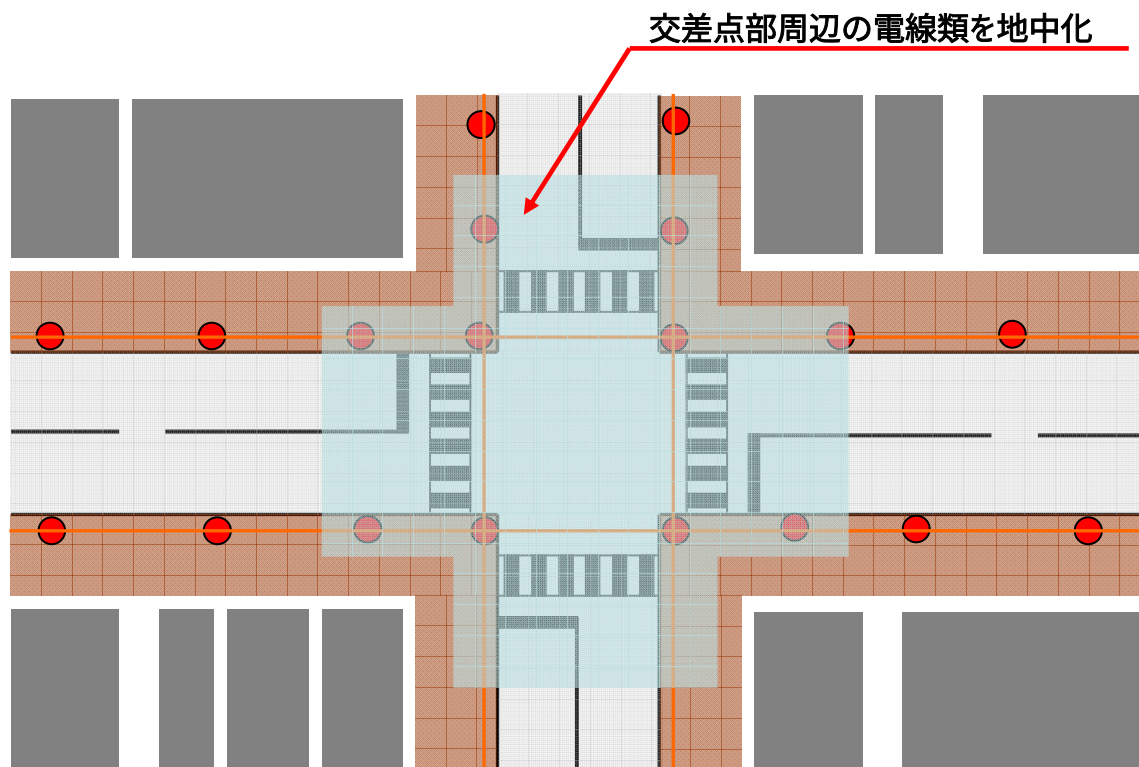


▲南芦屋浜地区 (芦屋市)

■ 交差点部はドライバーや歩行者の目につきやすい

□ 無電柱化の集中実施

## イメージ



- ・集中的な実施により低コストで高い効果
- ・交差点部の安全性向上も期待できる

[交差点を横断する電線類]





地域固有の自然や歴史、文化、風景など地域資源を生かした道路や沿道空間の整備をまちづくり活動団体やNPOとともに実施

## 日本風景街道

平成19年11月14日 登録

県内では2箇所

- ①「たんば三街道」
- ②「但馬漁火ライン」

■ 地域の一体感の醸成

■ 来訪者の増加による地域の活性化

### ① たんば三街道

#### ■ 地域の活動推進体制

たんば道えにし

- ・ (財) 兵庫丹波の森協会
- ・ NPO法人たんばぐみ
- ・ 美たんばネット
- ・ 丹波恐竜の里風景街道を楽しむ会
- ・ 行政団体 2団体

#### ■ 活動エリアと地域資源

- ・ 水分かれ街道(R175)、丹波の森街道(R176等)、デカンショ街道(R372)、県道篠山山南線を中心とする地域。
- ・ 住民と行政が連携し、たんばの美しさを生かす道づくりに関する「たんば道路景観ガイドライン」を平成16年に策定。



### ② 但馬漁火ライン



#### ◆ 地域の活動推進体制

但馬山陰海岸魅力あふれる道づくり

- ・ 豊岡市推進協議会
- ・ 香美町推進協議会
- ・ 新温泉町推進協議会
- ・ 行政団体 5団体

#### ◆ 活動エリアと地域資源

- ・ R178号および山陰海岸国立公園沿いを走る県道香美久美浜線などを中心とする地域。
- ・ 山陰海岸国立公園内には、洞門・洞窟・奇岩、貴重な地質資源、また、海水浴場や夕日百選の名所など数多くのすばらしい海岸風景を連ねている。
- ・ 現在、自然豊かな地域の美しさを保ち、但馬を行き交う来訪者にみちゆきを楽しんでもらえる道路景観整備や、地域イベントを進めている。

歩行者および自転車利用者の安全を確保するため、自転車レーンの設置や、自転車歩行車道に自転車通行部分を明示するなどの自転車走行空間の整備を推進

○ 自転車レーン整備イメージ

