

ひょうご基幹道路ネットワーク 整備基本計画

2019年3月
兵庫県

目 次

1	はじめに	1
2	目的	1
3	整備目標時期と基幹道路の定義	1
	(1) 整備目標時期	1
	(2) 基幹道路の定義	1
4	概要	1
	(1) 整備路線	1
	(2) 既存の基幹道路ネットワーク	1
	(3) 構想路線	1
5	基幹道路八連携軸	3
6	整備路線（今後順次整備を進める基幹道路）	4
	(1) 整備路線の概要	4
	(2) 整備目標時期の設定方針	9
	(3) 整備プログラム	11
	(4) 基幹道路の整備効果	12
7	既存の基幹道路ネットワーク	13
	(1) スマート I C 設置候補箇所	13
	(2) 暫定 2 車線区間等の安全対策	13
	(3) 大規模更新・維持修繕計画	14
	(4) ICT 計画	14
8	構想路線	15
	(1) 検討方針	15
	(2) 構想路線の概要	15

1 はじめに

- ・基本方針である「ひょうご基幹道路のあり方（以下「あり方」という。）」では、ミッシングリンクの早期解消が必要な路線など「今後順次整備を進める基幹道路（以下「整備路線」という。）」と「既存の基幹道路ネットワーク」について基幹道路ネットワークの目指すべき具体的な姿として、「基幹道路八連携軸」と定めており、これに「構想路線」を加えた将来の構想を「ひょうご基幹道路ネットワーク 2050」と定めている。
- ・本計画では、「基幹道路八連携軸」の計画的な整備を推進するため、「整備路線」の目標時期を示し、「構想路線」については、概ねの位置を示すことで、社会経済情勢等の変化に柔軟に対応できる計画としている。
- ・なお、本計画は、長期間の整備プログラムであることから、各路線の事業化や社会経済情勢等の変化などの機会に応じて計画を見直すこととする。

2 目的

- ・本計画は、兵庫県の基幹道路ネットワークの目指すべき具体的な姿である「基幹道路八連携軸」の概ねの整備目標時期を示すことで、アクセス道路の整備や道路改良事業など、様々な道路施策を計画する上での指針とする。
- ・また基幹道路は、まちづくりや企業誘致等を推進する上でも重要な社会基盤施設のひとつであり、道路施策だけでなく市町の基本構想・基本計画の参考とする。

3 整備目標時期と基幹道路の定義

(1) 整備目標時期

- ・計画全体の目標年次を 2050 年とし、整備目標時期を概ね 10 年毎に区分する。

〔	前期：2019～2028 年	〕
	中期：2029～2038 年	
	後期：2039～2050 年	

※整備目標時期は、兵庫県の将来像を実現するための基幹道路の整備時期を示したものである。

(2) 基幹道路の定義

- ・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。

4 概要

(1) 整備路線

- ・2050 年までの完成に向けて、各事業者の計画や県の予算も考慮し、概ねの整備目標時期を示す。

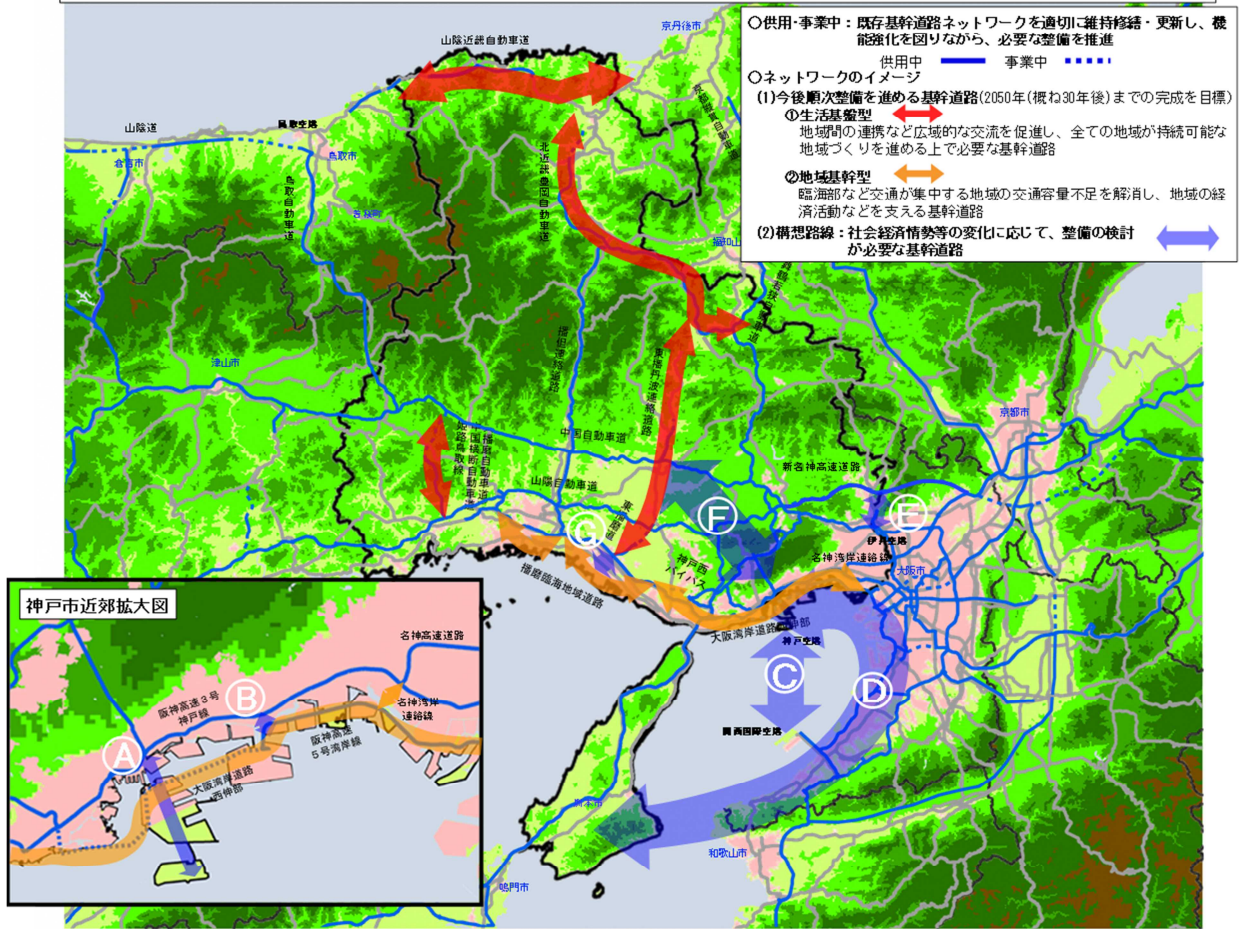
(2) 既存の基幹道路ネットワーク

- ・適切に維持修繕・更新・機能強化を図る。スマート IC 設置による既存のネットワークの有効活用や暫定 2 車線区間における安全対策などの計画を示す。

(3) 構想路線

- ・整備効果等を検討した上で、概ねの位置などを示す。

ひょうご基幹道路ネットワーク2050



ひょうご基幹道路ネットワーク2050 (将来の構想)

基幹道路八連携軸 (目指すべき具体的な姿)

整備路線

- ・中国横断自動車道 姫路鳥取線
- ・東播磨道
- ・神戸西バイパス
- ・北近畿豊岡自動車道
- ・山陰近畿自動車道
- ・名神湾岸連絡線
- ・大阪湾岸道路西伸部
- ・播磨臨海地域道路
- ・東播丹波連絡道路

既存の基幹道路ネットワーク

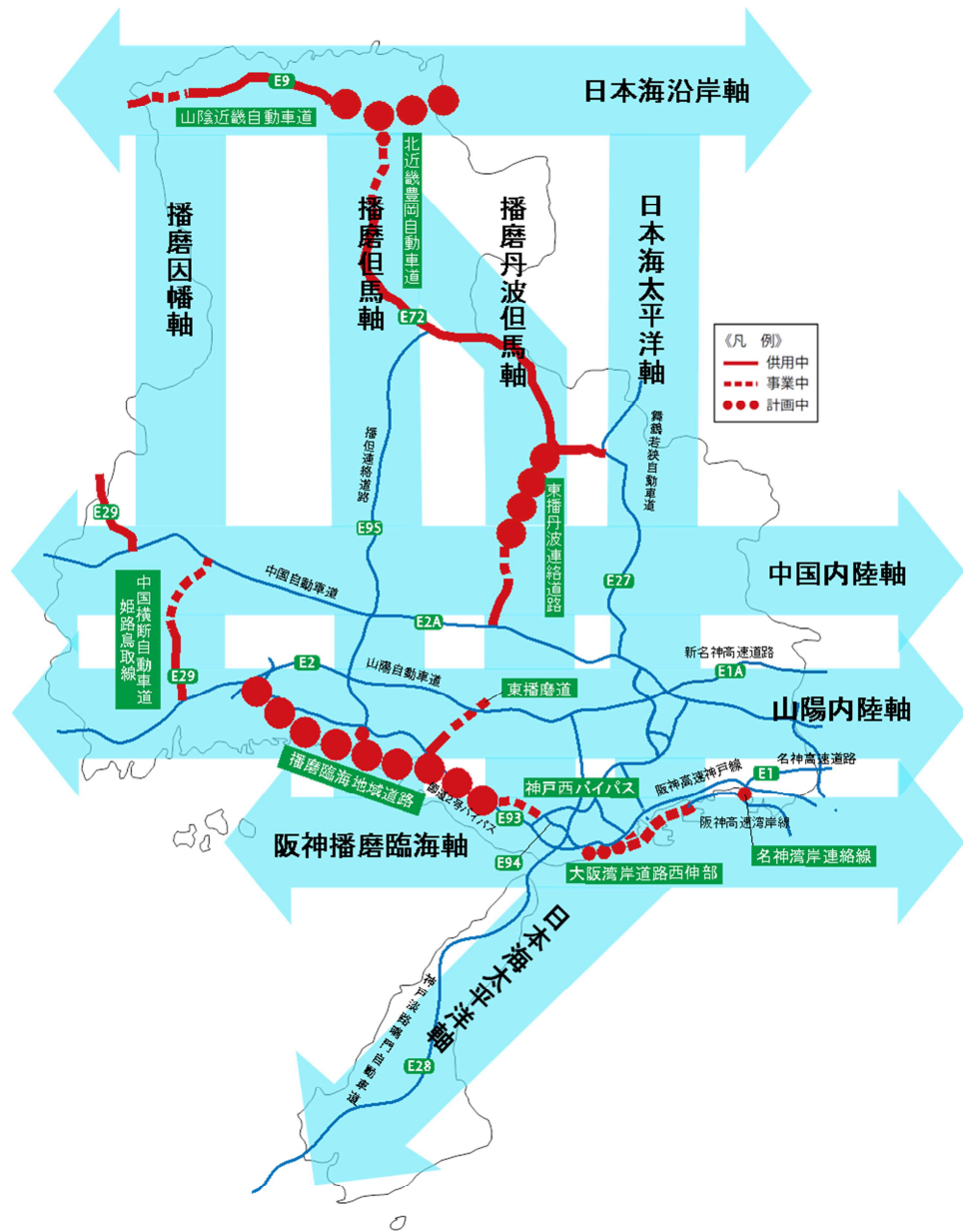
- ・名神高速道路
- ・中国自動車道
- ・山陽自動車道
- ・舞鶴若狭自動車道
- ・神戸淡路鳴門自動車道
- ・阪神高速神戸線
- ・阪神高速湾岸線 等

構想路線

- ・A～Gまでの7つの区間

5 基幹道路八連携軸

基幹道路八連携軸を構成する路線は、全延長約 920km のうち、2019 年 3 月現在で約 750km が供用中である。計画中・事業中である 9 つの整備路線の計画的な推進が必要となる。



【 基幹道路八連携軸の整備状況 】

(2019 年 3 月現在)

軸 名 称	延 長 (km)				整備路線	
	供用中	事業中	未着手	合計		
東西軸	日本海沿岸軸	23.2 (45.7%)	7.6 (15.0%)	20.0 (39.4%)	50.8	山陰近畿自動車道
	中国内陸軸	121.6 (100.0%)	0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	121.6	
	山陽内陸軸	127.8 (100.0%)	0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	127.8	
南北軸	阪神播磨臨海軸	141.3 (63.0%)	21.4 (9.5%)	61.5 (27.4%)	224.2	名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部、神戸西バイパス、播磨臨海地域道路
	播磨因幡軸	22.2 (66.1%)	11.4 (33.9%)	0.0 (0.0%)	33.6	中国横断自動車道姫路鳥取線
	播磨但馬軸	88.5 (87.0%)	8.1 (8.0%)	5.1 (5.0%)	101.7	北近畿豊岡自動車道
	播磨丹波但馬軸	47.6 (62.1%)	12.1 (15.8%)	17.0 (22.2%)	76.7	東播磨道、東播丹波連絡道路
日本海太平洋軸	180.3 (100.0%)	0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	180.3		
合 計	752.5 (82.1%)	60.6 (6.6%)	103.6 (11.3%)	916.7		

注) 1 基幹道路は、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
 2 各路線の延長は兵庫県内の延長である。
 3 ルートの定まっていない路線については想定延長としている。

6 整備路線

各事業者の計画等を考慮した上で整備目標時期を示し、2050年までの完成を目指す。

(1) 整備路線の概要

<h2>中国横断自動車道 姫路鳥取線 E29 (事業者: NEXCO 西日本)</h2>	
 <p style="text-align: center;">山崎ジャンクション(仮称)</p>	位置 (兵庫県内) 【播磨 JCT】 たつの市揖西町～ 【県境】 佐用郡佐用町
	延長 [車線数] (兵庫県内) L=33.6km [暫定 2 車線]
路線概要 中国横断自動車道姫路鳥取線は、兵庫県たつの市と鳥取県鳥取市を連絡する延長約 86km の高速自動車国道です。山陽・山陰及び中国地方の山間地域を山陽自動車道・中国自動車道とあわせて、一体的に連携し、輸送時間の短縮、沿線地域の産業や経済・生活・文化の発展に大きく寄与します。	
整備状況 【播磨 JCT～播磨新宮 IC】 L=12.8km 供用中 (播磨自動車道) 【播磨新宮 IC～山崎 JCT(仮称)】 L=11.4km 2020 年度開通予定 (播磨自動車道) 【佐用 JCT～県境】 L=9.4km 2010 年 3 月供用開始 (鳥取自動車道)	
<small>※未供用区間は下線で示す</small>	
<h2>東播磨道 (事業者: 兵庫県)</h2>	
 <p style="text-align: center;">(仮) 八幡北ランプ完成イメージ</p>	位置 【加古川中央 JCT】 加古川市野口町坂元～ 【(仮) 国道 175 号ランプ】 小野市池尻町
	延長 [車線数] L=12.1km [暫定 2 車線]
路線概要 東播磨道は、加古川市と小野市を連絡する地域高規格道路です。東播磨地域と北播磨地域を連携し、周辺市町の活性化を図るとともに、東播磨地域における交通渋滞の緩和や円滑な移動を確保します。	
整備状況 【加古川中央 JCT～八幡稲美ランプ】 L=5.2km 2014 年 3 月供用開始 (南工区) 【八幡稲美ランプ～(仮) 国道 175 号ランプ】 L=6.9km 事業中 (北工区)	
<small>※未供用区間は下線で示す</small>	

神戸西バイパス **E94** (事業者：国、NEXCO 西日本)



位置

【垂水 JCT・IC】神戸市垂水区名谷町～
【石ヶ谷 JCT(仮称)】明石市大久保町

延長 [車線数]

L=12.5km [4車線]

路線概要

神戸西バイパス(第二神明道路北線)は、神戸市垂水区と明石市を連絡する地域高規格道路です。交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路と東西の広域交通を分担する道路であるとともに、明石海峡大橋へのアクセス道路としても機能します。

整備状況

【垂水 JCT・IC～永井谷 JCT】 L=5.6km 1998年4月供用開始

【永井谷 JCT～石ヶ谷 JCT(仮称)】 L=6.9km 事業中

※未供用区間は下線で示す

北近畿豊岡自動車道 **E72** (事業者：国)



位置

【(仮)豊岡北 JCT・IC】豊岡市新堂～
【春日 JCT・IC】丹波市春日町

延長 [車線数]

L=約70km [暫定2車線]

路線概要

北近畿豊岡自動車道は、豊岡市と丹波市を連絡する高規格幹線道路です。兵庫県北部の但馬地域と丹波地域を連携し、さらには京阪神都市圏との連携を強化し、地域の活性化を支援します。

整備状況

【春日 JCT・IC～八鹿氷ノ山 IC】 L=45.4km 供用中

【八鹿氷ノ山 IC～日高神鍋高原 IC】 L=9.7km 2017年3月供用開始(八鹿日高道路)

【日高神鍋高原 IC～(仮)豊岡南】 L=6.1km 事業中(日高豊岡南道路)

【(仮)豊岡南 IC～(仮)豊岡 IC】 L=2.0km 事業中(豊岡道路)

【(仮)豊岡 IC～(仮)豊岡北 JCT・IC】 L=約5km 調査中

※未供用区間は下線で示す

山陰近畿自動車道

E9

(事業者：兵庫県)



浜坂道路 (新温泉浜坂 IC)

位置

(兵庫県内)
【県境】美方郡新温泉町居組～
【府県境】豊岡市

延長 [車線数]

(兵庫県内) L=約 51km
[2車線 (暫定2車線)]

路線概要

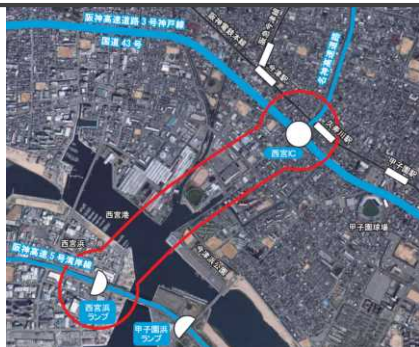
山陰近畿自動車道は、鳥取県東部、兵庫県但馬、京都府北部の各地方生活圏を連絡する延長約120kmの地域高規格道路です。高規格幹線道路である山陰自動車道、鳥取自動車道、北近畿豊岡自動車道及び京都縦貫自動車道と一体となって、広域的な循環ネットワークを形成し、地域の交流・連携の促進と安全・安心の向上を図ります。

整備状況

- 【県境～居組 IC】(兵庫県区間) L=1.9km 供用中
- 【居組 IC～新温泉浜坂 IC】 L=約 7.6km 事業中 (浜坂道路Ⅱ期)
- 【新温泉浜坂 IC～余部 IC】 L=9.8km 2017年11月供用開始 (浜坂道路)
- 【余部 IC～佐津 IC】 L=11.5km 供用中
- 【佐津 IC～(仮)豊岡北 JCT・IC～府県境】 L=約 20km 調査中

※未供用区間は下線で示す

名神湾岸連絡線 (事業者：未定)



位置

名神高速道路～阪神高速5号湾岸線

延長 [車線数]

L=約 3km [2車線]

路線概要

名神湾岸連絡線は、名神高速道路と阪神高速湾岸線を連絡する地域高規格道路です。先端医療・航空機など次世代産業の研究開発・生産拠点が多数立地する大阪湾ベイエリアと国土軸である名神高速道路を結び、大阪湾岸道路西伸部と一体となって広域的な道路ネットワークを形成するとともに、全国ワースト1位の阪神高速3号神戸線の渋滞緩和、国際コンテナ戦略港湾阪神港の物流、関西3空港の連携強化を図ります。

整備状況

概略ルート・構造の検討 (計画段階評価) 2017年1月完了
詳細ルート・構造の検討中

大阪湾岸道路西伸部（事業者：国、阪神高速道路）



位置

【六甲アイランド北ランプ】
神戸市東灘区向洋町東～
【名谷 JCT】神戸市垂水区名谷町

延長 [車線数]

L=約 21km [6 車線]

路線概要

大阪湾岸道路西伸部は、大阪湾岸道路の一部を構成する地域高規格道路です。阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和を図るとともに国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故などの緊急時の代替機能確保等を目的としています。

整備状況

【六甲アイランド北 IC～駒栄ランプ（仮称）】 L=14.5km 事業中（9 期）

【駒ヶ林南ランプ（仮称）～名谷 JCT】 L=6.4km 事業未着手（8 期）

(L=8.5km (7 期残区間等含む))

※未供用区間は下線で示す

播磨臨海地域道路（事業者：未定）



位置

神戸市～揖保郡太子町

〔 当面、都市計画・アセスを進める区間：
第二神明～姫路市広畑 〕

延長 [車線数]

全体延長：L=約 50km [車線数：未定]

〔 当面、都市計画・アセスを進める区間：約 35km 〕

路線概要

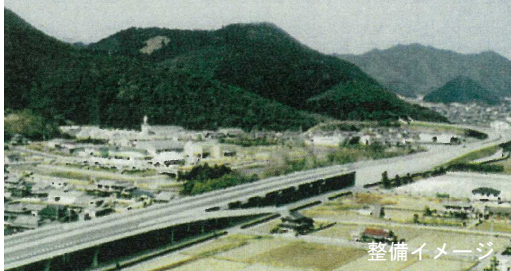
播磨臨海地域道路は、国道 2 号バイパスの交通容量不足・慢性的な渋滞を解消し、全国屈指のものづくり拠点である播磨臨海地域の発展に不可欠な道路です。

整備状況

【第二神明～姫路市広畑】L=約 35km

概略ルート・構造の検討（計画段階評価）（2017 年 3 月～）

東播丹波連絡道路（事業者：国）



位置

【滝野社 IC】加東市北野～
【氷上 IC】丹波市氷上町

延長 [車線数]

L=約 30km

路線概要

東播丹波連絡道路は、加東市と丹波市を連絡する地域高規格道路です。播磨地域と丹波地域の連携を強化するとともに、山陽自動車道、中国自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域ネットワークを形成します。

整備状況

【滝野社 IC 関連】 L=1.6km 供用中

【西脇市高松町～西脇市下戸田】 L=2.1km 2012年3月供用開始(西脇バイパス)

【西脇市下戸田～西脇市黒田庄町】 L=5.2km 事業中(西脇北バイパス)

【西脇市黒田庄町～丹波市氷上町】 L=約 17km 調査中

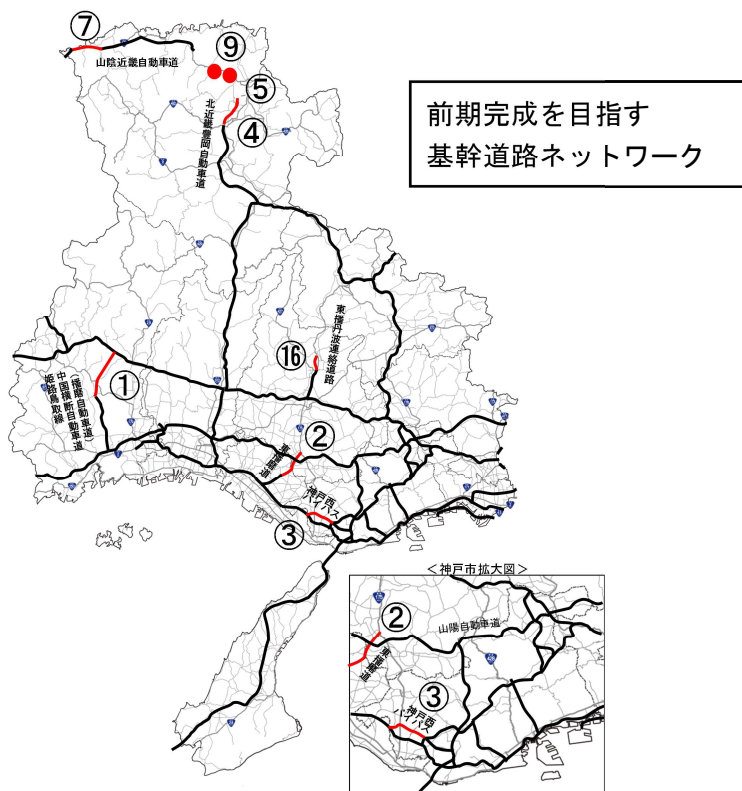
※未供用区間は下線で示す

(2) 整備目標時期の設定方針

- ・「あり方」では、「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年の将来像の実現に向け、目標年次を概ね30年後の2050年とし、今後順次整備を進める基幹道路ネットワークを定めている。
- ・各路線の整備目標時期については、県の全体計画や既存のまちづくり計画等と整合を図りながら概ね10年単位で整理する。

○前期(2028年頃)までの整備を目指す路線

- ・「兵庫2030年の展望」では、2030年のめざす姿や兵庫づくりの基本方針等が示されており、基幹道路ネットワークについて、2030年にかけて整備を見込む路線が位置づけられている。
 - ・現在事業中の路線については、整備を促進し早期の完成を目指す。
- 「兵庫2030年の展望」の実現に向けて、事業中の路線については、前期までの整備を目指す。



■ 陸海空の交通インフラの充実

「兵庫2030年の展望」より抜粋

交流の基盤となる陸海空の交通インフラは2030年にかけて大きな進展が見込まれ、国内外との交流の活発化が期待される。

【図表2-18 交通インフラの充実】

区分	内容
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・中国横断自動車道姫路鳥取線(2020年度完成) ・大阪湾岸道路西伸部[六甲アイランド北～駒栄]、名神湾岸連絡線、神戸西バイパス、山陰近畿自動車道浜坂道路Ⅱ期、北近畿豊岡自動車道[日高神鍋高原～豊岡]、東播磨道(2030年頃までの完成) ・山陰近畿自動車道[全線]、北近畿豊岡自動車道[全線]、播磨臨海地域道路(早期完成に向けた整備推進)

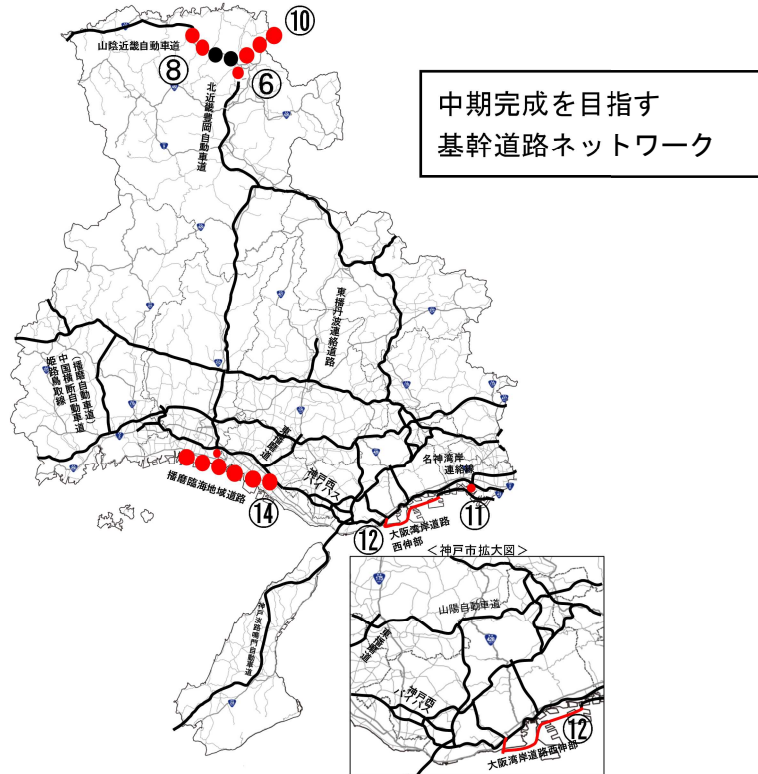
<事業中路線(2019年3月現在)>

中国横断自動車道姫路鳥取線、東播磨道、神戸西バイパス、北近畿豊岡自動車道(日高神鍋高原～豊岡)、山陰近畿自動車道(浜坂道路Ⅱ期)、大阪湾岸道路西伸部(9期)、東播丹波連絡道路(西脇北バイパス)

○中期(2038年頃)までの整備を目指す路線

・兵庫県の「都市計画区域マスタープラン」では、「21世紀兵庫長期ビジョン」等に示される2040年の目指すべき将来像の実現に向け、都市区域の整備、開発の指針として、都市計画の方向性が示されている。

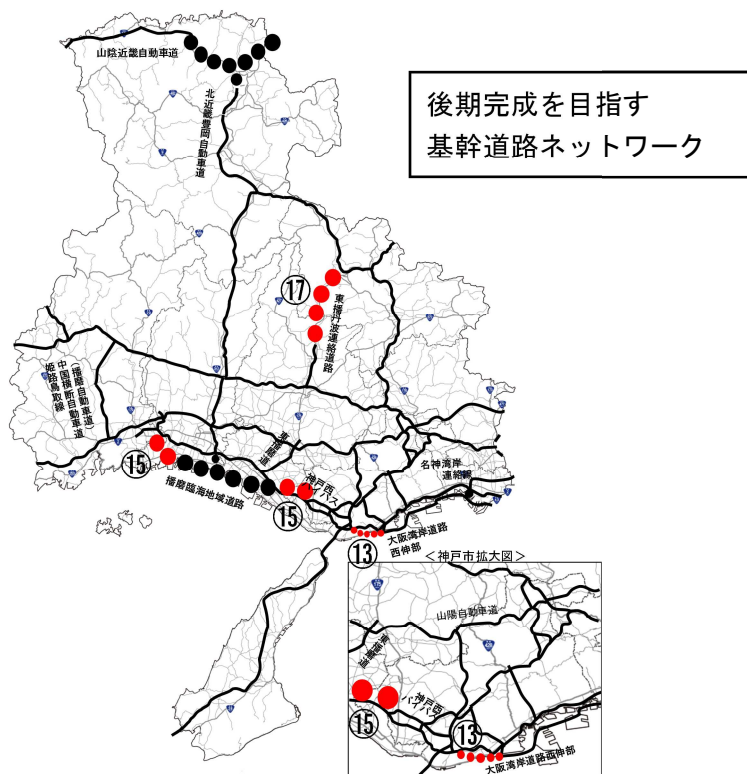
→事業中路線や「都市計画区域マスタープラン」に位置づけられるなど今後早期に事業化が見込まれる路線については、中期までの整備を目指す。



○後期(2050年頃)までの整備を目指す路線

・「あり方」では、基幹道路ネットワークの目指すべき具体的な姿を「基幹道路八連携軸」として2050年までの完成を目指している。

→「基幹道路八連携軸」を構成する全ての路線について、後期までの整備を目指す。



(3) 整備プログラム

番号	区 間	延長 (km)	事業者	事業化	整備目標時期 ^{※1}			事業費 (億円)	備 考
					前期 (~2028)	中期 (~2038)	後期 (~2050)		
中国横断自動車道 姫路鳥取線【播磨因幡軸】					●				
①	播磨新宮 IC～ 山崎 JCT(仮称)	11.4	NEXCO 西日本	2006	●			650	播磨自動車道
東播磨道【播磨丹波但馬軸】					●				
②	八幡稲美ランプ～ (仮)国道 175 号ランプ	6.9	兵庫県	2014	●			380	北工区
神戸西バイパス【阪神播磨臨海軸】					●				
③	永井谷 JCT～ 石ヶ谷 JCT(仮称)	6.9	国 NEXCO 西日本	1988	●			800	
北近畿豊岡自動車道【播磨但馬軸】						●			
④	日高神鍋高原 IC～ (仮)豊岡南 IC	6.1	国	2006	●			500	日高豊岡南道路
⑤	(仮)豊岡南 IC～ (仮)豊岡 IC	2.0	国	2016	●			130	豊岡道路
⑥	(仮)豊岡 IC～ (仮)豊岡北 JCT・IC	約 5	国	未定		●		概算 400 ^{※3}	
山陰近畿自動車道【日本海沿岸軸】						●			
⑦	居組 IC～ 新温泉浜坂 IC	7.6	兵庫県	2018	●			370	浜坂道路 II 期
⑧	佐津 IC～(仮)竹野 IC	約 20	兵庫県	未定		●		1,200 ～ 1,300	
⑨	(仮)竹野 IC～ (仮)豊岡北 JCT・IC		兵庫県	未定	●				
⑩	(仮)豊岡北 JCT・IC～ 府県境		兵庫県 ^{※2}	未定		●			
名神湾岸連絡線【阪神播磨臨海軸】						●			
⑪	名神高速道路～ 阪神高速 5 号湾岸線	約 3	未定	未定		●前半		600～700	
大阪湾岸道路西伸部【阪神播磨臨海軸】							●		
⑫	六甲アイランド北 IC～ 駒栄ランプ(仮称)	14.5	国 阪神高速	2016		●前半		5,000	9 期
⑬	駒ヶ林南ランプ(仮称)～ 名谷 JCT	8.5	未定	未定			●	概算 3,000 ^{※3}	8 期ほか
播磨臨海地域道路【阪神播磨臨海軸】							●		
⑭	第二神明～明姫幹線、高砂～ 飾磨 BP、飾磨 BP～広畑	約 50	未定	未定		●		概算 5,000 ^{※3}	優先区間
⑮	神戸市～第二神明、明姫幹線～ 高砂、飾磨 BP、広畑～太子町		未定	未定			●		
東播丹波連絡道路【播磨丹波但馬軸】							●		
⑯	西脇市下戸田～ 西脇市黒田庄町	5.2	国	1997	●			400	西脇北 BP
⑰	西脇市黒田庄町～ 丹波市氷上町	約 17	国	未定		● 一部区間	●	概算 1,400 ^{※3}	

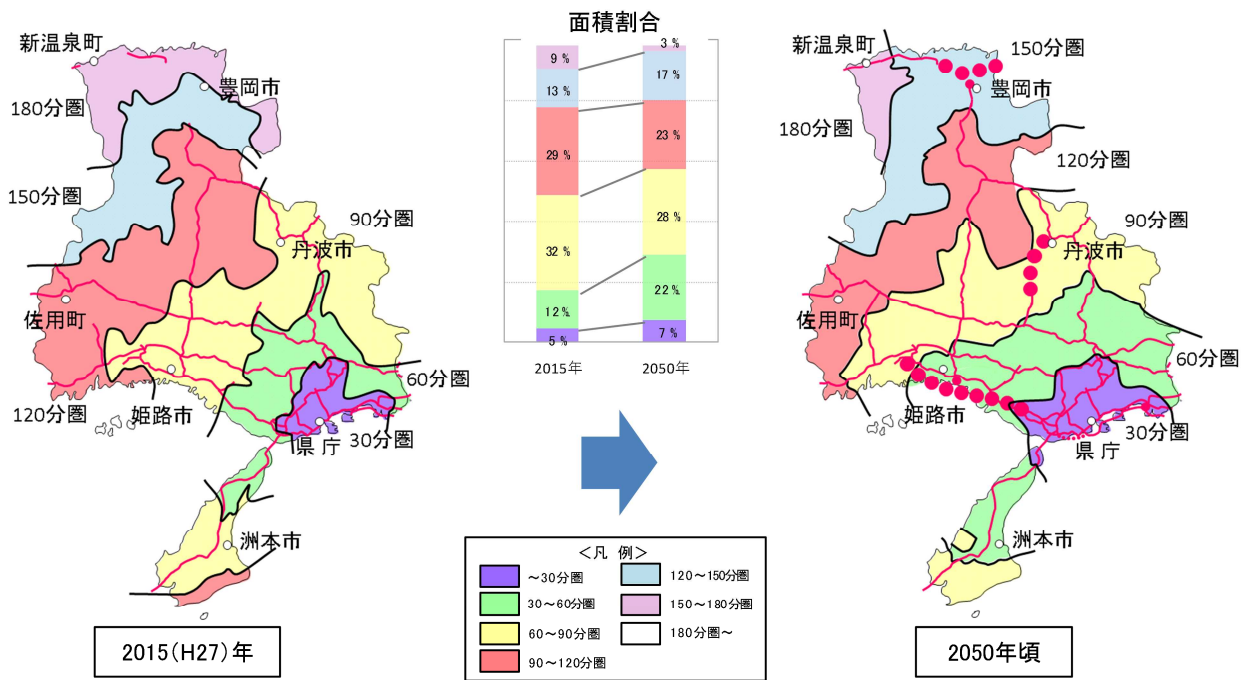
※1 整備目標時期は、兵庫県の将来像を実現するための基幹道路の整備時期を示したものである。

※2 直轄権限代行を要望。

※3 県の想定事業費。

(4) 基幹道路の整備効果

基幹道路八連携軸が完成することにより、県庁からの移動時間圏域が広がる。

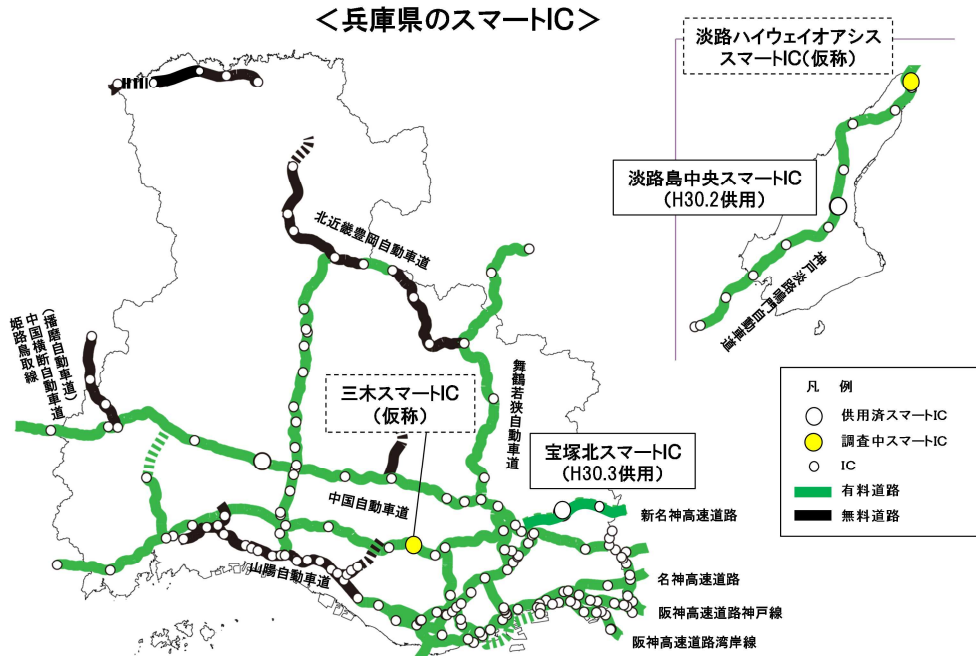


7 既存の基幹道路ネットワーク

既存の基幹道路ネットワークについては、適切に維持修繕・更新・機能強化を図る。

(1) スマートIC設置候補箇所

兵庫県内のインター間の平均距離は近畿管内で最も長く、既存の基幹道路ネットワークを活用するためにも、スマートICの設置は有効な手段である。2019年2月現在で、2箇所計画されている。

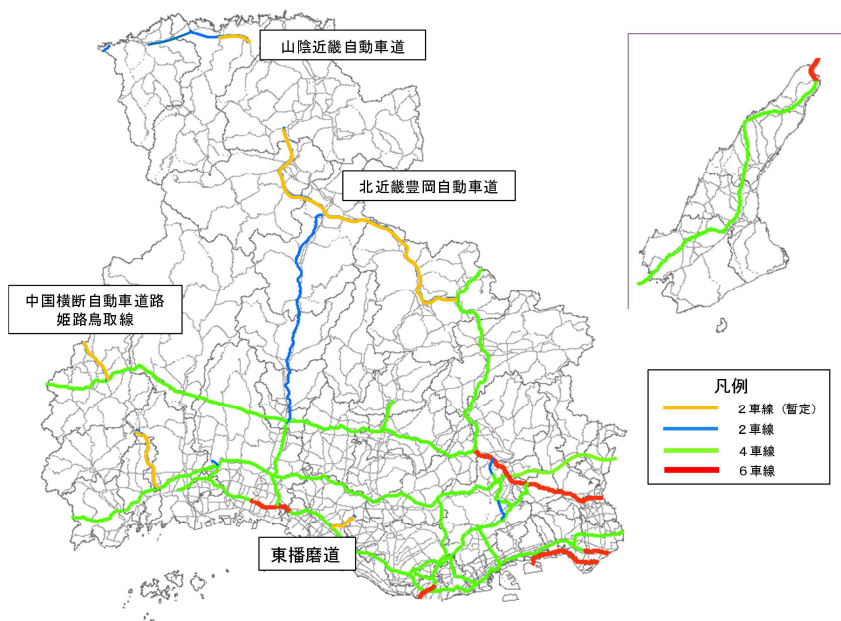


(2) 暫定2車線区間等の安全対策

東播磨道や山陰近畿自動車道など暫定2車線区間においては、ネットワークの完成を優先する。今後は、時間信頼性の確保や事故防止の観点、リダンダンシー確保の観点などを考慮して、4車線化を検討していく。

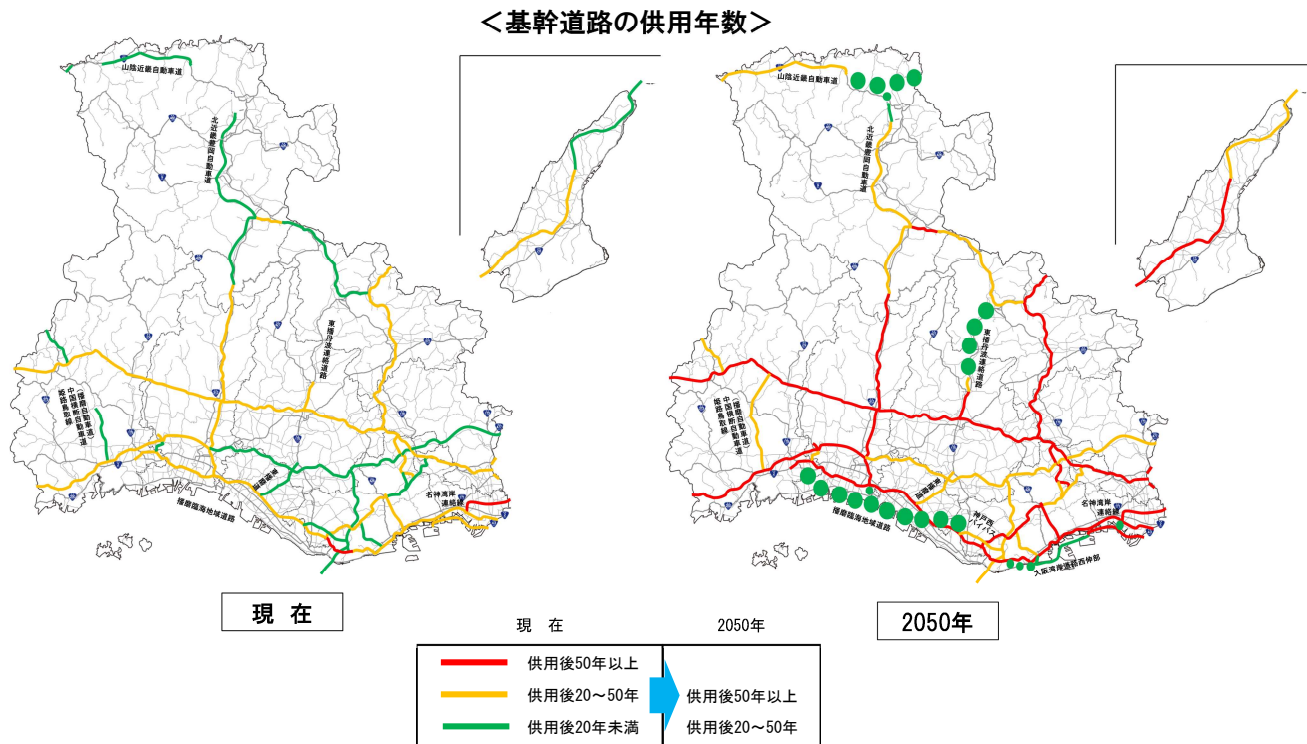
また、播但連絡道路など完成2車線区間については有効な安全対策を推進していく。

<兵庫県内の車線数内訳>



(3) 大規模更新・維持修繕計画

県内の基幹道路は、多くの道路が供用後 20 年以上経過しており、概ね 30 年後の 2050 年には 50 年以上経過することになる。大規模更新・維持修繕時には、ネットワーク及び交通への影響は避けられないため、計画的な修繕とネットワークの多重性確保が必要となる。



(4) ICT 計画

E T C 2. 0 等の I C T 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。また、基幹道路の I C 周辺のアクセス道路の充実や E T C 2. 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。

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。

8 構想路線

(1) 検討方針

構想路線は、市町・道路利用者、あり方委員会からの意見を踏まえた上で地域の政策目標の達成に繋がるものを位置づけており、社会経済情勢等の変化に応じて、整備の検討を行う。特に、近年のグローバル化の進展などは急速な社会の変化を生んでいることから、様々な可能性を想定しておくことが重要である。

また、期待される整備効果の違いにより路線によっては、複数案のルートを示すことで、今後想定される社会経済情勢等の変化に柔軟に対応できる計画としている。

<今後想定される社会経済情勢等の変化>

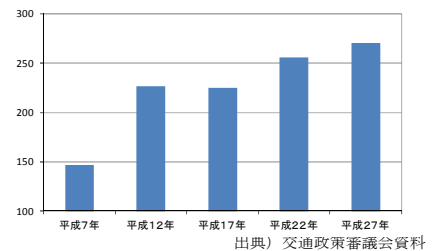
- ・ 関西3空港の一体運営による伊丹・神戸空港の国際化の推進や、国際コンテナ戦略港湾として競争力強化が進む神戸港の更なる活性化による交通需要の拡大
- ・ 世界最先端の産業集積やイノベーションの一層の拡大、五国の魅力に惹かれて訪れる外国人旅行客の増加、県産農産品の需要増加など新たな人・物の動きに対応する交通需要の拡大
- ・ ICT技術の進展による道路需要の大幅な変化、大規模災害の発生など新たなネットワーク需要の発生、首都機能の関西地方への移転 など

(2) 構想路線の概要

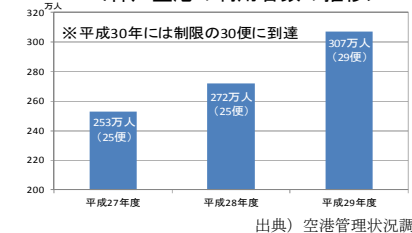
構想路線A 【区間：新神戸トンネル～神戸空港】

- ・ 地域高規格道路に位置づけられている「神戸中央線」「神戸中央線南伸部」および神戸空港までを結ぶ区間である。
- ・ 海上空港である神戸空港や国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の一翼を担う神戸港は高いポテンシャルを備えており、今後も利用の増加が見込まれることから、新神戸トンネルや大阪湾岸道路西伸部との連絡機能の強化により、広域からの集客・集荷が可能となる。
- ・ 新神戸駅や再整備が進む三宮駅といった主要な鉄道駅と神戸空港の連携強化により、鉄道と空港の両者のネットワークが補完し合い、広域からの集客が期待できる。
- ・ 神戸中心部で寸断される通過交通を円滑に流し渋滞緩和が期待できる。

<神戸港のコンテナ取扱貨物量の推移>



<神戸空港の利用者数の推移>



位置

神戸市中央区～神戸市中央区

概略延長

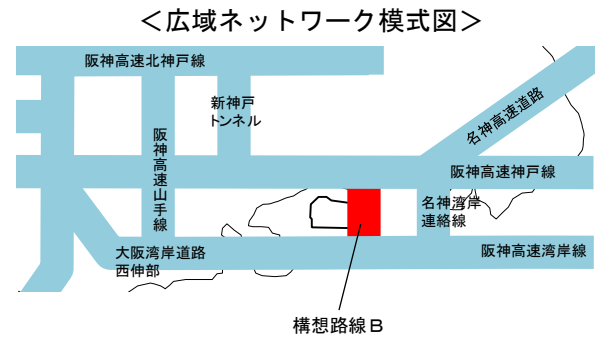
約8km

期待される効果

- ・ 神戸港・神戸空港のアクセス強化
- ・ 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
- ・ 神戸市中心部の通過交通減少による渋滞緩和
- ・ 神戸空港と高速鉄道の連携強化

構想路線B 【区間：阪神高速神戸線～湾岸線】

- ・地域高規格道路に位置づけられている「東神戸線」のうち阪神高速神戸線と湾岸線を結ぶ区間である。
- ・大阪湾岸道路西伸部や阪神高速湾岸線と神戸線の渡り機能を有するため、交通分散による渋滞緩和により神戸港（六甲アイランド等）の物流ネットワークが強化されるとともに、リダンダンシーが確保される。
- ・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交通の状況等を確認する必要がある。



位置

神戸市東灘区～神戸市東灘区

概略延長

約 2km

期待される効果

- ・阪神高速神戸線と湾岸線の連絡機能の強化
- ・神戸線及び周辺一般道路の渋滞緩和
- ・神戸線・湾岸線のリダンダンシー確保

構想路線C 【区間：神戸空港～関西空港】

- ・神戸空港と関西空港を結ぶ区間である。
- ・航空需要の拡大や3空港一体運用を契機に更なる活用が期待される神戸空港と関西空港の連携強化により空港間の移動時間の短縮と定時制の確保が期待されるとともに、阪神高速湾岸線などとあわせて臨海部の環状機能を有する路線となる。
- ・鉄道の構想として「大阪湾横断鉄道構想」があるため、関西空港・神戸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がある。

＜時間短縮効果＞



位置

神戸市～泉佐野市

概略延長

約 27km

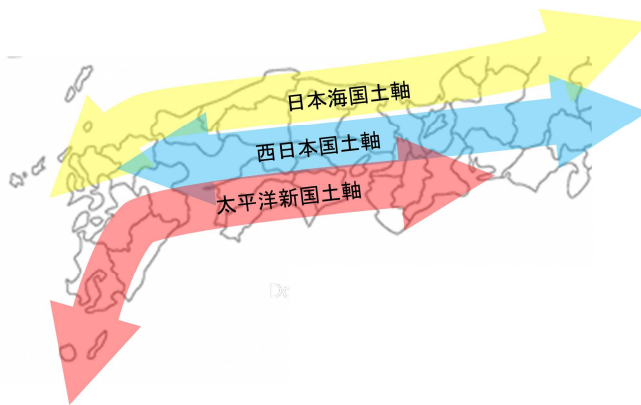
期待される効果

- ・関西空港と神戸空港の連携強化
- ・大阪湾臨海部のリダンダンシーを確保
- ・大阪湾エリアの空港、港湾等連絡強化

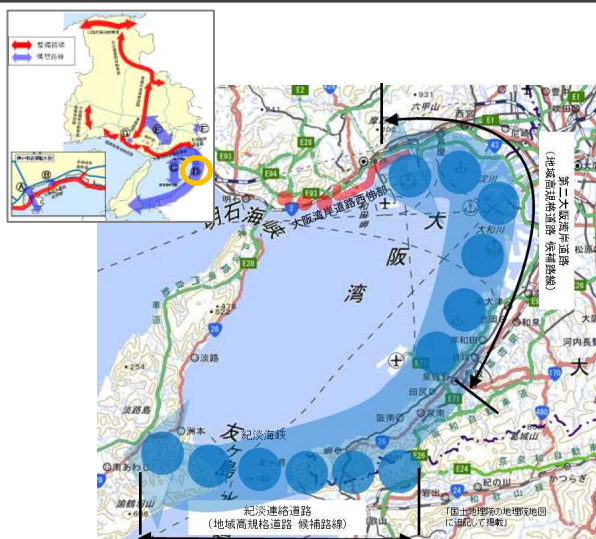
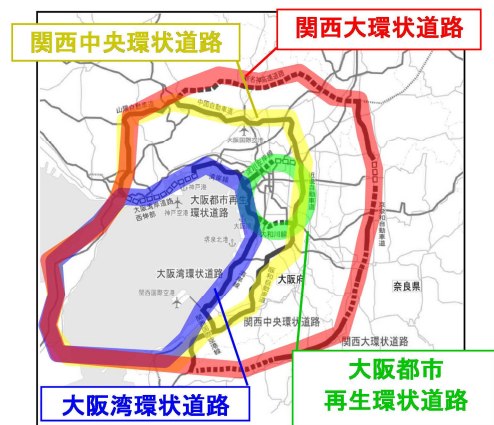
構想路線D 【区間：紀淡海峡を渡り、大阪湾の環状道路を形成する路線】

- ・地域高規格道路に位置づけられている「第二大阪湾岸道路」「紀淡連絡道路」を結び大阪湾の環状道路を形成する区間である。
- ・太平洋側の国土軸の一部を担う道路であり、四国や東海など広域的な交流が期待される。
- ・大阪湾を取り囲む大阪湾環状道路、関西大環状道路の形成により、大阪湾ベイエリアに立地する空港や港湾等の機能を一体的に発揮し、産業だけでなく観光にも大きく寄与するとともに大規模災害に備えたりダンダンシーの確保も期待される。
- ・国家プロジェクトの一環であり、国等の動向を注視しつつ、鉄道での接続も念頭におきながら、長期的な視点から検討する必要がある。

<西日本の国土軸>



<関西圏の環状道路ネットワーク図>



位置

神戸市～大阪府～洲本市

概略延長

約 110km

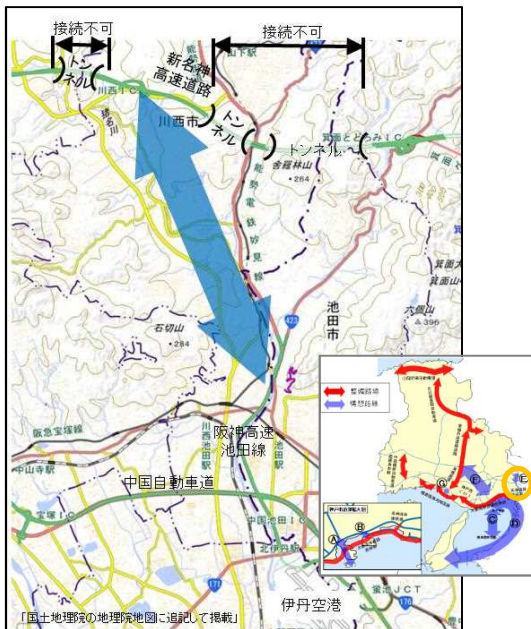
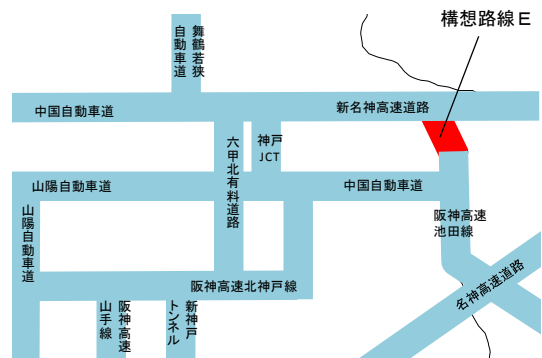
期待される効果

- ・太平洋新国土軸や大阪湾の環状路線を形成し、リダンダンシーの確保や交流拡大
- ・関西空港のアクセス強化
- ・大阪湾エリアの空港、港湾等連携強化
- ・阪神間の渋滞緩和

構想路線E 【区間：阪神高速池田線～新名神高速道路】

- ・ 阪神高速池田線池田木部 IC から川西市内の新名神高速道路を結ぶ区間である。
- ・ IC や JCT の接続位置は、できるだけ遠方から視認できることが望ましく、トンネル区間などを避けると、川西 IC 付近での接続が考えられる。また、ニュータウンが整備され低層住宅などが広がることからルート選定にあたって配慮が必要である。
- ・ 中国道と新名神のリダンダンシー確保となる。
- ・ 阪神北地域から阪神南や大阪にある3次救急医療機関へのアクセスが強化される。
- ・ 川西市北部・猪名川町などから伊丹空港のアクセスが強化される。

<広域ネットワーク模式図>



位置

池田市～川西市

概略延長

約 7km

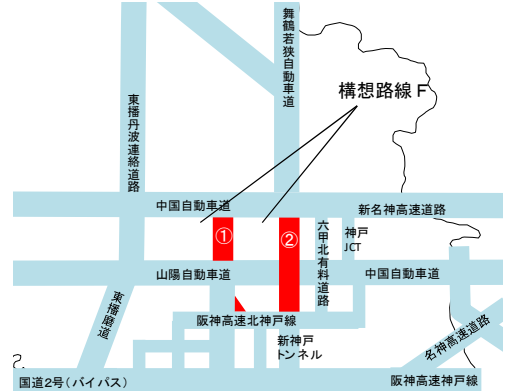
期待される効果

- ・ 中国道・新名神のリダンダンシーの確保
- ・ 阪神北地域から3次救急医療機関へのアクセス強化
- ・ 川西市北部・猪名川町などから伊丹空港のアクセス強化

構想路線 F 【区間：神戸市中心部～中国道加東市付近】

- ・既存の基幹道路ネットワークを活用し、神戸市中心部と加東市を結ぶ区間である。
- ・加東市と神戸市を結ぶルートとして、中国道滝野社ICから神戸三田IC・六甲北有料・阪神高速北神戸線を経由して新神戸トンネルに至るルートが一般的であるが迂回感がある。
- ・既存の基幹道路ネットワークを活用し、山陽道の三木 JCT 付近から中国道を経由するルート①や新神戸トンネルから山陽道・中国道を経由するルート②等が考えられる。
- ・〈ルート①②〉神戸空港や神戸港など今後ますます増加が見込まれることから、これらの人・物の流れをいち早く県内・県外へと運ぶことが可能となる。また、北播磨地域と神戸中心部の連携が強化される。
- ・〈ルート①〉南海トラフなど沿岸部の災害時に重要な拠点となる三木防災公園のアクセス強化になる。
- ・〈ルート②〉丹波地域や但馬地域などの県北部と神戸中心部の連携強化や広域的なりだんだんシーの確保となる。

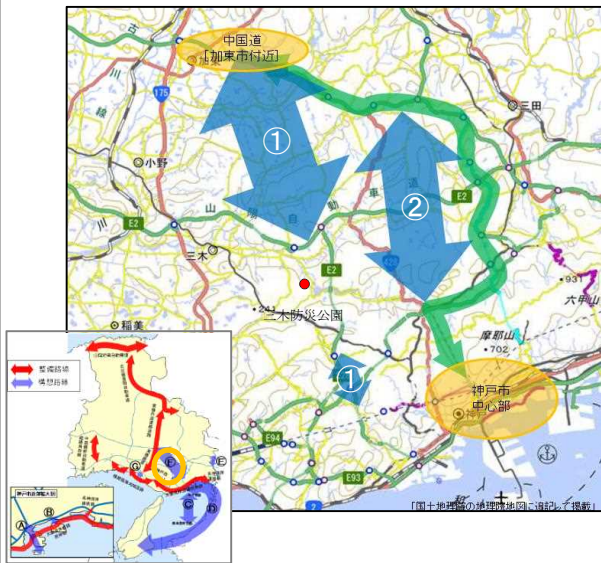
＜広域ネットワーク模式図＞



＜時間短縮効果＞

経路	距離(km)	移動時間
既存ルート	約54km	約50分
ルート①	約45km	約40分
ルート②	約44km	約40分

＜算出条件＞ 既存道路:規制速度
構想路線E:80km/h



位置

- 〈ルート①〉神戸市～加東市
- 〈ルート②〉神戸市～三木市

概略延長

- 〈ルート①〉約 12～18km
- 〈ルート②〉約 16.5km

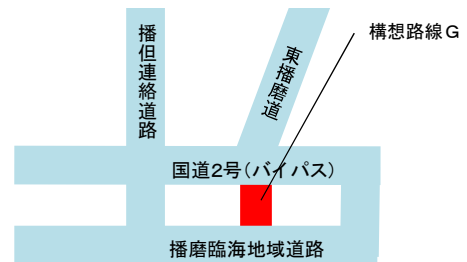
期待される効果

- 〈ルート①②〉
 - ・神戸港・神戸空港のアクセス強化
 - ・北播磨地域と神戸中心部の連携強化
- 〈ルート①〉
 - ・三木防災公園のアクセス強化
- 〈ルート②〉
 - ・丹波地域・但馬地域と神戸中心部の連携強化

構想路線 G 【区間：東播磨道～播磨臨海地域道路】

- ・ 東播磨道加古川中央 JCT と播磨臨海地域道路とを結ぶ区間である。
- ・ 播磨臨海地域道路と国道 2 号バイパスを連絡することにより、播磨臨海地域から神戸港への多重性・代替性が確保され速達性・定時制が期待できる。更に、東播磨道を経由して山陽道へのアクセスも容易となり、格子状の広域道路ネットワークが形成され、播磨臨海地域の活性化が期待される。
- ・ 事業中の東播磨道の全線供用後の交通状況を確認するとともに、計画中の播磨臨海地域道路のルート位置等や既存の道路計画も考慮した上での検討が必要である。

<広域ネットワーク図>



位置

加古川市野口町～加古川市尾上町

概略延長

約 4.5km

期待される効果

- ・ 播磨地域と丹波地域の連携強化
- ・ 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
- ・ 播磨臨海地域への企業立地の促進

ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画

2019年3月 兵庫県

(連絡先)

兵庫県県土整備部土木局道路企画課

〒650-8567 神戸市中央区下山手通5丁目10-1

電話078-362-3514