



写真 99 公共下水道施設の建設支援（淡路市津名浄化センター）

他府県と比べても多いが、平成三十年度までには六二施設が廃止され、将来的に三割程度の縮減を目指した施設の統廃合が積極的に進められた。

下水道による浸水対策は、統合治水条例の趣旨を踏まえた取組が促進された。

下水道（雨水施設）の整備としては、五年確率降雨以上の雨に対応できる面積整備率を高めることを目標とし、浸水対策が必要な地域から重点的に整備が行われた。雨水貯留・浸透施設の円滑な整備を図るため、県と市町により設置した「雨水貯留・浸透施設の整備促進会議」を活用して取組が進められた。

また、尼崎市、西宮市では、浸水に対する安全度を向上させるため、関係部局が連携した総合的な都市浸水対策を進め、雨水管や雨水ポンプ、貯留施設などの上下水道施設に加え、道路側溝の浸透化や校庭貯留施設の整備などの流域対策を実施した。

第五節 安全な交通基盤の整備の進展

兵庫の将来像の実現に向け、平成十四（二〇〇二）年三月に「社会基盤整備の基本方針・プログラム」を策定して効率的・計画的な交通基盤の整備を進めてきた。また、十八年三月、新たな「社会基盤整備基本方針」を策定するとともに、二十三年十二月に改訂された「二一世紀兵庫長期ビジョン」にあわせ、二十六年

三月に「ひょうご社会基盤整備基本計画」が策定された。ひょうご社会基盤整備基本計画を踏まえ、地域ごとに具体的な整備事業やスケジュールを示した社会基盤整備プログラムを策定し、県内における交通基盤整備が進められた。

道路については、但馬地域及び播磨地域における道路網整備が大きく進展し、北近畿豊岡自動車道及び春日和田山道路が全線開通したほか、連続立体交差事業が姫路駅付近などで高架化が完成した。このほか、「地域の防災道路強靱化プラン」や「渋滞交差点解消プログラム」「踏切すっきり安心プラン」「通学路交通安全プログラム」「歩行者・自転車分離大作戦」により道路事業が進められた。

公共交通では、特に地方鉄道の経営が悪化し、平成二十年に三木鉄道三木線が廃止になったほか、神戸電鉄粟生線も通勤・通学人口減少や高齢化、高速道路網等の整備に起因する利用客の減少等により運行本数を激減せざるを得ないなど厳しい経営を迫られた。路線バスも撤退が相次ぐなど、地域交通をどのように守っていくのか、大変厳しい対応が求められる時代となった。

空港では、平成十九年から関西国際空港が完全二四時間運航可能な空港として運用開始されるとともに、関西三空港の一体運用を図るため、二十四年に新関西国際空港株式会社が設立され、二十八年に関西国際空港と大阪国際空港が、三十年には神戸空港がそれぞれ民営化された。港湾でも、平成十九年に神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港の三港湾を統合して一体運営を始めた。

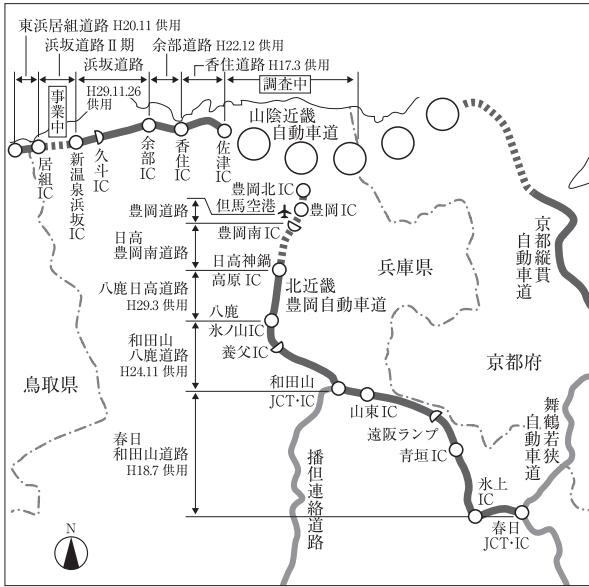


図 47 北近畿豊岡自動車道及び山陰近畿自動車道の整備状況(平成30年10月)
(兵庫県議会建設常任委員会資料を参照して作成)

一 道路・交通の整備進展と安全対策

道路整備の
更なる進捗

道路網の整備では、平成十八年十月ののじぎく兵庫国体の開催に合わせて、同年七月二十二日に北近畿豊岡自動車道春日和田山道路(春日IC―和田山JCT・IC間)が暫定二車線で全線開通した。その後も、平成二十年十一月二十四日には山陰近畿自動車道東浜居組道路が供用開始されたのをはじめ、翌年三月二十八日には中国横断自動車道姫路鳥取線(佐用―岡山県大原間)、二十二年十二月十二日には山陰近畿自動車道余部道路(余部IC―香住IC間)、二十四年十一月二十四日には北近畿豊岡自動車道和田山八鹿道路、二十九年三月二十五日には八鹿日高道路、同年十一月二十六日には山陰近畿自動車道浜坂道路がそれぞれ開通した。

また、東播磨南北道路(東播磨道)の一部区間として、平成二十六年三月二十三日に国道二号・加古川中央JCT―八幡稻美ランプ間が開通した。その他の地域では、大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北―駒栄間)が平成二十八年度に新規事業着手した。



写真 100 山手幹線開通式（芦屋市提供）

平成二十一年十二月に高槻JCT以西区間が工事に着手した新名神高速道路は、二十九年十二月十日に高槻JCT・IC―川西IC間が開通し、翌年三月十八日に川西IC―神戸JCT間が開通した。これにより、中国自動車道の中国吹田IC―神戸JCT間の交通量が新名神高速道路に分散して渋滞の緩和が図られ、リダンダンシー（多重性）の確保にもなり、日本の道路網の大動脈としての機能が向上した。

幹線道路に関しては、播但連絡道路において、平成十八年六月一日より料金引き下げを本格実施した。通行料金は全日・全区間・全車種で三割引とし、あわせて通勤時間帯割引として、平日七～九時及び一七～一九時においては、ETCカードで精算する軽自動車・普通車を対象に、通行料金から更に二割引とした。その結果、沿線市町の人口が減少する中で播但連絡道路の交通量は平成十八年から三十年にかけて約一四％増加し、観光客など交流人口の増加につながるとともに、地域の経済効果が生まれた。

生活道路の整備では、平成十九年十月三十一日に供用開始した国道一七三号平野山下拡幅をはじめ、県内各地域の国道や県道のバイパス整備のほか、阪神・淡路大震災の創造的復興のシンボルロードとして位置づけられ、古く昭和二十一年（一九四六）年五月に都市計画決定されていた山手幹線（尼崎市―神戸市長田区、約三〇キロメートル）について、未開通区間である芦屋川横断工区が平成二十二年十月二十四日に供用開始したことにより、全線開通した。また、都市計画道路尼崎宝塚線（尼崎市―宝塚市）や都市計画道路尾上小野線（加古川市）等、主

要都市圏の幹線道路の整備を推進することにより、都市内道路ネットワークの強化を図った。

連続立体交差事業では、ＪＲ山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業（姫路市）について、平成十八年三月二十六日にＪＲ山陽本線と立体交差する山陽電鉄及び県道姫路港線を上下逆転させる全国で史上最大規模の高架切替工事を行った。二十年十二月二十二日に姫新線及び播但線の高架切替を行うことにより、長い年月にわたって工事を行ってきた高架化が完成した。このほか、山陽電鉄本線西新町駅付近（明石市）は平成二十七年六月二十日に高架切替工事が完了し、阪神電鉄本線鳴尾駅付近（西宮市）は二十七年三月十四日に下り線高架化、二十九年三月十八日に上り線高架化が完了した。

「ひょうご社会基盤整備基本計画」に
位置づけられた道路整備計画の推進

県民の日常生活を支える道路の利便性や快適性の向上を図るための交通渋滞解消が喫緊の課題と位置づけられたため、平成十四年三月に策定された「渋滞交差点解消プログラム」では、県内の県管理道路に係る交差点のうち、二二三カ所を渋滞交差点と位置づけた。同プログラムでは、十四年度から二十年度を事業期間として、右折車線の設置、道路拡幅、バイパス整備、立体交差などの対策により渋滞の解消・緩和を目指す取組を始めた。その後、平成二十一～二十五年度には新たに県内一二六カ所を渋滞交差点と位置づけ、六三カ所で対策を実施した。さらに、二十六年からは「新渋滞交差点解消プログラム」により、新たに県内七〇カ所を指定し、うち三五カ所で対策を行った結果、計画的かつ重点的に渋滞の解消あるいは緩和を図ることができた。また、踏切による渋滞の解消や歩行者の安全確保の対策として、平成十八年度に「踏切すっきりプラン」を策定（平成二十六年に「踏切すっきり安心プラン」に改定）し、問題踏切を五年間で半減することを目標に、立体交差化や踏切拡幅、歩

第四章 地域の再生と安全な地域づくり

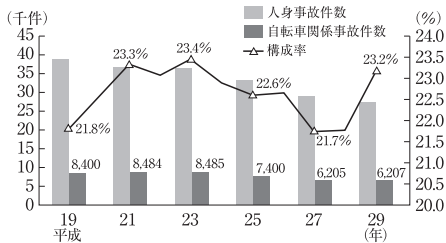


図 48 県内における自転車関連事故発生状況の推移
(「自転車通行空間整備 5 箇年計画」より引用)

車分離などを推進してきたが、三十年度までに県内で計七八カ所の対策を実施し成果を挙げた。さらに県では、平成二十六年度に「地域の防災道路強靱化プラン」を策定した。このプランは、被災直後の救命・救急活動を支援し、被災地内外から防災拠点などに救援物資などを輸送する「緊急輸送道路」の整備を推進するものである。同プランの目標は、緊急輸送道路（県管理約一四〇〇キロメートル）のうち、残る未改良区間約一〇キロメートルの二車線化を一〇年間で完了するとともに、緊急輸送道路から県民の主な避難場所となる小中学校などへのアクセスルート（緊急輸送道路の補充ルート）の未改良区間のうち、緊急性が高い箇所の整備を推進するものであった。

歩行者・自転車 交通の安全対策

平成二十四年に京都府亀岡市における登校中の児童等の列に自動車が入り込む事故など、登下校中の児童が死傷する事故が連続した。通学路の安全確保が社会的問題となり、兵庫県でも学校、教育委員会、道路管理者、警察が連携した。保護者や地元住民の協力を得ながら緊急合同点検を実施した。点検結果に基づき、通学路の安全確保に向けて歩道などの整備を重点的に実施することになった。平成二十五年には安全対策が必要な五五〇カ所の緊急対策として路肩の拡幅、路肩のカラー舗装などを実施することとした。また、継続的で効果的かつ効率的な通学路の安全確保に向け、学校、道路管理者等からなる協議会で「通学路交通安全プログラム」を策定し、対策の推進を図ることとした。



写真 101 大分県大分市における自転車分離対策事例（上：自転車レーンの整備（県道西宮豊中線）、下：自転車道の整備（県道高田久々知線））

的分離対策として自転車レーンの整備を実施した。また、車道上の物理的分離対策として自転車道の整備を行うとともに、歩道のない通学路では、車道上の視覚的分離対策として路肩のカラー舗装の整備を実施した。これらの効果は大きく、県民ニーズも依然として高かったことから、平成二十六年度からは対策内容を拡大して対象地域を県内全域に広げた。五年間にわたり歩行者・自転車分離大作戦に取り組んだ結果、計七年間で県内四〇四キロメートルの対策が行われた。しかし、その整備効果はあったが、依然として自転車による交通事故件数は減少しているとは言えない状況であり、安全で快適な自転車通行空間の整備が求められている。

計画的・効率的な老朽化対策 兵庫県では、道路橋梁やトンネルなどの老朽施設が急増する中、将来にわたり安全・安心メンテナンス一〇箇年計画」を策定した。同計画では、適時適切な修繕により施設の長寿命化を図るなど、計画的・効率的な老朽化対策を推進する方針が打ち出された。橋梁、トンネルなどの土木構造物は五年ごと

交通事故対策では、自転車と歩行者の事故が増加していることなどを踏まえ、歩行者と自転車の通行空間の分離等の安全対策として、事故の多い尼崎市や姫路市等四市を対象に、平成二十四年度から二カ年で「歩行者・自転車分離大作戦」により重点的に取り組んだ。歩道上の視覚的分離対策として歩道上のカラー舗装の整備、車道上の視覚

の点検を基本にして、損傷状況に応じ適切に対応することとし、機械・電気など定期的な分解整備等を実施する施設については定期保全の考え方を導入するなど、施設特性に応じた維持管理を行うこととした。

ひょうご公共交通 通一〇カ年計画

県では、平成七年十月に策定した「ひょうご二一世紀交通ビジョン」をもとに、都市部の応ずるため、十八年三月に、県内における公共交通施策を推進していく上での指針として、「ひょうご公共交通一〇カ年計画」を策定した。一〇年間で重点的に推進すべき公共交通施策を体系的に整理するとともに、各地域で取り組むべき推進方向がとりまとめられた。

しかし、少子化・高齢化の進行、さらには長期にわたる景気の低迷など、公共交通を取り巻く状況は策定当時よりも更に厳しいものとなっていた。これを踏まえ、社会情勢の変化や公共交通の置かれている状況を踏まえて計画内容を見直し、平成二十五年三月に新たな「ひょうご公共交通一〇カ年計画」を策定した。同計画の公共交通整備の考え方としては、「みんなであつかい 明日へつなぐ公共交通」という計画の目標を実現するために三つの基本戦略が掲げられた。基本戦略では、①持続可能な公共交通への再生としてコミュニティバスの維持に向けた効果的なルート・ダイヤ等の改善や列車の増便など鉄道運行の改善、②利便性の高い公共交通ネットワークへの再編として、鉄道駅におけるバス乗換情報やインターネット経路検索の充実、③公共交通を地域で支える仕組みへの再構築として、バス路線を活用した観光路線の創設や交通施策と福祉、教育施策との連携が挙げられた。地域の移動手段として持続可能な公共交通の実現に向け、交通事業者、行政、住民の連携により推進することとした。計画の期間は平成二十五年から三十四年の一〇年間とした。

表34 JR姫新線輸送改善事業による時間短縮効果

区間	平均所要時間		時間短縮
	事業前	事業後	
姫路―播磨新宮駅	36分	31分	5分
姫路―上月駅	80分	71分	9分

(「JR姫新線輸送改善事業 事業評価調査」より引用)

地方鉄道の経営悪化と
利便性向上への取組

して営業していた第三セクターの三木鉄道が、平成二十年四月一日に全線を廃止した。

神戸電鉄粟生線についても、沿線ニュータウンの人口減少、特に少子高齢化による通勤・通学者の減少などにより、鉄道利用客が大幅に減少したため、運行本数を激減せざるを得ないなど厳しい経営に見舞われた。これを踏まえ、粟生線沿線では「神戸電鉄粟生線活性化協議会」を設立し、県や沿線市、神戸電鉄が連携して利用促進を図るための活動に毎年取り組むことになった。

ひょうご二一世紀交通ビジョンにおいて、「既存鉄道の輸送力強化」のため、中期事業（おおむね平成二十二年までに完成を目指す事業・計画）に位置づけられていたJR姫新線は、列車の運行速度が遅いこと、運行本数が少ないことなどから利用者が減少傾向にあった。このため、「JR姫新線高速化事業」「JR姫新線輸送改善事業」により軌道改良や新型車両の導入を行った。また、列車集中制御装置（CTC）を整備するなどにより、速達性、快適性を向上し、公共交通の利用促進と沿線地域の活性化を推進した。

姫路―上月間で平均約一〇分の時間短縮を実現した姫新線の高速化に当たっては、平成十六年度に策定した「JR姫新線利便性向上対策アクションプログラム」に基づき、駅前広場やパークアンドライド駐車場の整備等の関連施策を、沿線市町、交通事業者と連携して実施した。また、二十二年三月十三日の高速運転開始に合わせて増便

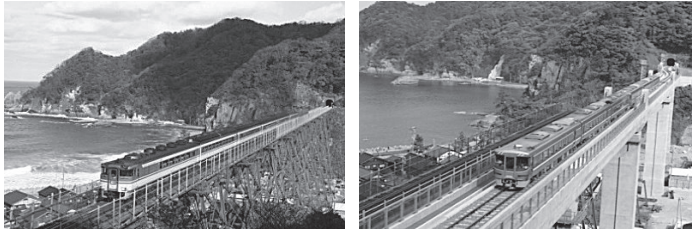


写真 102 余部鉄橋（左）と架け替えられた余部橋梁（右）

社会実験も実施した。その結果、姫新線の利用者数は平成二十一年の二三八万人から、二十四年には二八〇万人（四二万人増）、三十年には三二二万人（八四万人増）となり、大幅な増加につながった。

また、明治四十五（一九一三）年一月の完成から約一〇〇年間、JR山陰本線の運行を支えてきた東洋随一の鋼トレススル橋である「余部鉄橋」は、昭和六十一年の列車転落事故以降、列車運行の安全性を確保するため風速規制値が強化（二五メートル毎秒から二〇メートル毎秒）された。これにより列車の運休、遅延がたびたび生じ、JR山陰本線の定時性は著しく低下し、地域の生活・産業等に多大な影響を及ぼすことになった。そこで、兵庫県、鳥取県をはじめ沿線自治体等が「余部鉄橋対策協議会」を設置し、定時性確保に向けた様々な検討を行った結果、平成十四年七月に新橋梁への架け替えが決定され、十九年五月に工事着手、二十二年八月十二日に新しい余部橋梁が完成した。新しい橋梁は風速三〇メートル毎秒まで運行可能な防風壁を備え、列車の運休、遅延は大幅に低減した。あわせて、旧余部鉄橋の歴史を後世に継承するとともに人々の交流を促す観光拠点とするため、旧橋の一部（餘部駅側の三橋梁三スパン）を展望施設として残すことにした。旧鉄橋直下に自由広場等からなる公園施設と合わせ、平成二十五年五月に余部鉄橋「空の駅」が完成し、二十九年十一月には空の駅にエレベーター（余部クリスタルタワー）も整備された。なお、余部鉄橋は二十六年度土木学会選奨土木遺産に認定された。

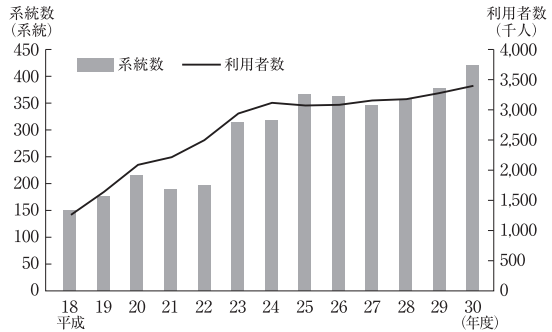


図 49 県内コミュニティバス輸送実績の推移
 (「ひょうご公共交通10ヵ年計画」を参照して作成)

町による運行支援をはじめ、兵庫県バス協会が主体となって行う社会実験への支援や民間バス事業者のICカードシステムの導入支援も行われた。

二 三空港・三港湾の一体運営

大阪湾エリア三
 空港の一体運営

平成六年九月に開港した関西国際空港は三五〇〇メートル滑走路一本での運用を行っていた。十一年に第二期工事として五二八ヘクタールの二期空港島の造成及び四〇〇〇メートル

余部鉄橋架け替えによる定時性確保の効果を最大限に発揮させるため、JR山陰本線・播但線では、同時期に特急「はまかぜ」に新型車両が導入され、平成二十二年十一月七日から運行を開始した。また、平成二十一年度から二十五年度にかけて踏切信号施設などの輸送改善事業が実施され、所要時間が短縮された。

一方、地方部を中心に、人口減少、少子高齢化やモータリゼーションの進展などにより、県内の乗合バス事業は収支が悪化し、路線バスが廃止されて市町が運行するコミュニティバスに置き換わる流れが加速した。路線バスやコミュニティバス以外に、過疎地域等においては市町やNPO法人等による自家用有償旅客運送も多く、地域の地域で行われるようになった。路線バス・コミュニティバスの維持・確保に向けては、県や市

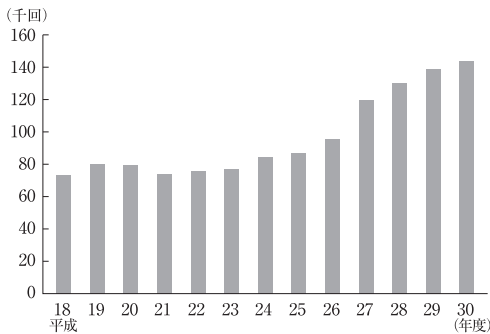


図 50 関西国際空港における国際線の航空機発着回数の推移
(関西エアポートホームページを参照して作成)

ルの第二滑走路などの建設に着手し、十九年八月二日に全体面積のうち限定供用部分二九一ヘクタールが完了した。第二滑走路や第一期空港島との間の南側連絡誘導路などが供用され、その後同年九月一日から完全二四時間運航可能な空港として運用開始された。

大阪国際空港は一八二メートルの滑走路と三〇〇メートルの滑走路で運用されており、日二〇〇便のジェット機枠は長年満杯であった。しかし、日一七〇便のプロペラ機枠には若干の余裕があったため、航空各社ともにプロペラ機での増便に力を入れていた。その後、代替ジェット枠の暫定措置が取られ、平成二十年夏ダイヤからは段階的にプロペラ機が低騒音機枠に転換された。

一方、神戸市の中心地である三宮から約八キロメートル南のポートアイランド約三キロメートル沖の神戸空港は、神戸市が設置・管理する第三種空港で、平成十八年二月二十六日に開港した。同空港は、長さ二五〇〇メートルの滑走路を一本備え、開港当初に航空会社三社により、東京、札幌、仙台、新潟、熊本、鹿児島、那覇の七都市に日二七往復が就航した。三宮から空港へは新交通システムにより最短一六分で結ばれる非常にアクセスに優れた空港として運用が始まった。

大阪湾エリアに三空港が共存することとなったことから、三空港の在り方について、地元自治体と経済界の関係者が考える場として、国土交通省も参画し、「関西三空港懇談会」(座長…秋山喜久あきやま きくひこ関西経済連合

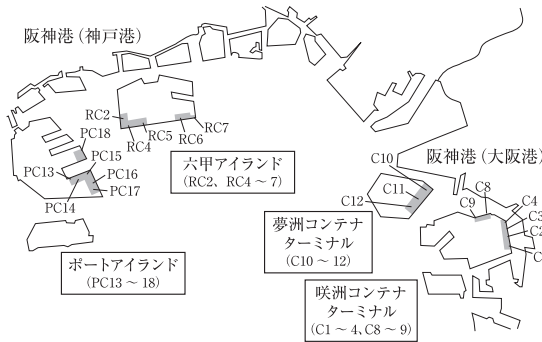


図 51 阪神港国際コンテナターミナル位置図 (平成 30 年)
 (国土交通省近畿地方整備局記者発表資料より引用)

会長) が平成十五年二月に設置され、議論が行われた。

関西三空港懇談会で関西三空港の在り方の議論が進んだ結果、それぞれの空港の能力を最大限活用するためには関西国際空港のハブ機能の強化と大阪国際空港、神戸空港の有効活用が欠かせないという結論に達した。これを受け、関西三空港の一体運用を図ることになり、平成二十三年に「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」が成立、翌二十四年七月一日には同法に基づき新関西国際空港株式会社が設立され、関西国際空港と大阪国際空港は経営統合された。大阪国際空港は関西国際空

港との経営統合を機に、各種の規制が見直されることになり、プロペラ機枠の低騒音機枠への段階的な転換が行われた。

平成二十八年には、関西国際空港と大阪国際空港の運営権が関西エアポート株式会社に設定され、新会社による運営が開始された。さらに、平成三十年には神戸空港が民営化され、関西エアポートグループによる三空港の一体運営が始まった。

県内主要港における 港湾において、平成十九年十二月に神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港（堺泉北港を含む）の三港の

区域を港則法及び関税法上一元的に運用することとなり、これらを統合し「阪神港」として大阪湾諸港の一開港化を実施することになった。

平成二十二年八月には、港湾法に基づき神戸港・大阪港が京浜港と



図 52 姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画概要図
〔「港湾・海岸事業について」より引用〕

ともに国際コンテナ戦略港湾に指定され、国際競争力の強化を図るためのハード・ソフトの両面から国の支援が行われることになった。新たに国際コンテナ戦略港湾となった神戸港・大阪港では、世界のコンテナ船

の大型化の流れに対応するため、岸壁や航路等の大水深化や荷さばき地の拡張により、国際標準仕様を有するコンテナターミナルとしての機能強化が図られた。また、平成二十五年度からは国土交通省の事業により、岸壁・航路・泊地の水深一六メートル化のほか、大規模地震発生時においても国際海上コンテナ輸送網の拠点として機能するよう、岸壁や荷さばき地の耐震改良などの港湾整備が進められた。

その後、神戸港・大阪港の国際競争力の強化を図るため、平成二十六年十月一日には、両港の埠頭株式会社が阪神国際港湾株式会社として経営統合された。これにより、阪神港のコンテナ埠頭等の一体的な運営が可能となり、神戸港・大阪港への集貨施策や荷主、船会社への港湾利用促進活動を効果的に行うとともに、経営の効率化にも寄与することになった。

また、播磨臨海工業地帯を支える国際拠点港湾である姫路港は、平成二十一年五月に開港五〇周年を迎えるとともに、翌二十二年三月には「姫路港整備・利用計画」が策定された。その後、より一層地域を牽引する

港湾としての役割を果たしていくことを目的に、二十八年八月に「姫路港の整備・利用のあり方」を策定した。これを踏まえ、平成三十年三月には「姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画」を定め、旅客船利用者の利便性・快適性の向上を図るとともに、にぎわいの創出を図るべく、令和二（二〇二〇）年度から整備事業を実施することとなった。