

「震災20年から新たな成長戦略へ」 ～それを支える道路ネットワーク～

1. 神戸のまち
2. ミッシングリンクの早期解消
3. 道路ネットワークを賢く使う料金
4. まとめ

平成28年3月8日

神戸市長 久元喜造

1-1. 神戸の魅力



京都府

面積: 557km²
人口: 153万人

大阪国際空港

神戸空港

大阪府

関西国際空港

①神戸港(中央区)

②神戸空港(中央区)

③酒蔵(灘区)

④風見鶏の館(中央区)

⑤神戸テクノ・ロジスティックパーク(西区)

⑥棚田(北区)

①神戸港(中央区)

②神戸空港(中央区)

③酒蔵(灘区)

④風見鶏の館(中央区)

⑤神戸テクノ・ロジスティックパーク(西区)

⑥棚田(北区)

1

1-2. 陸・海・空の交通結節点



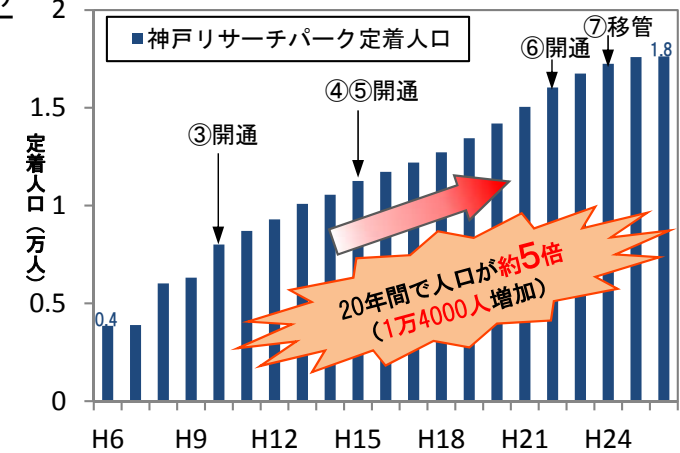
1-3. 良好な陸海空の交通アクセスが 日本最大級の医療産業クラスターの形成に貢献



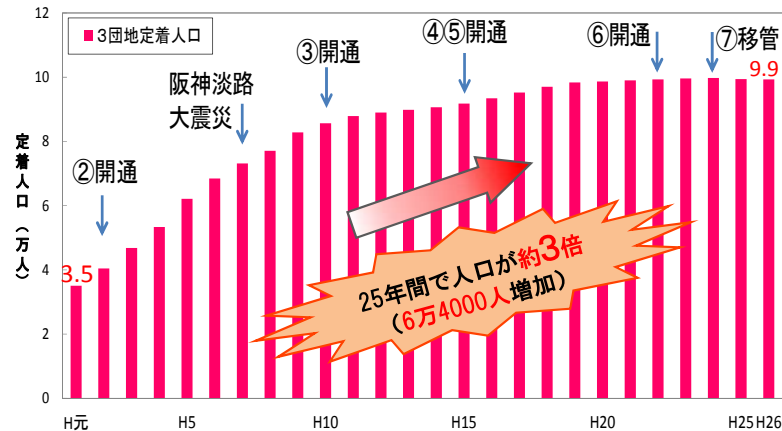
1-4. 都市高速道路ネットワークの整備に伴い 物流業・製造業等の企業進出が加速



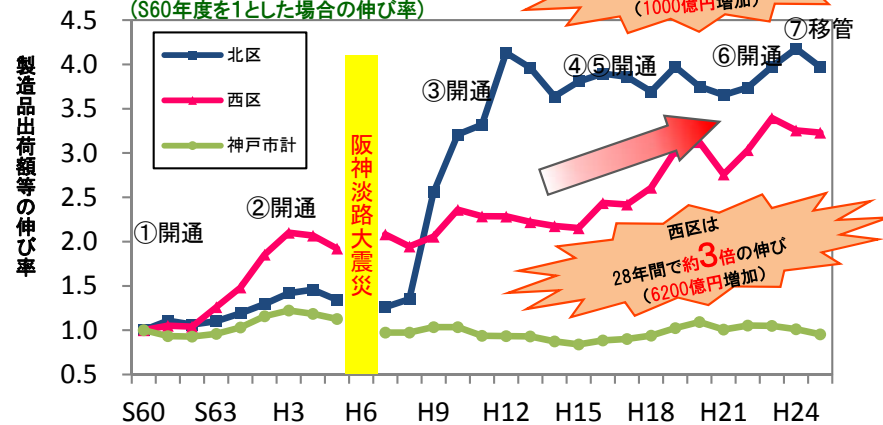
北区・神戸リサーチパークの定着人口



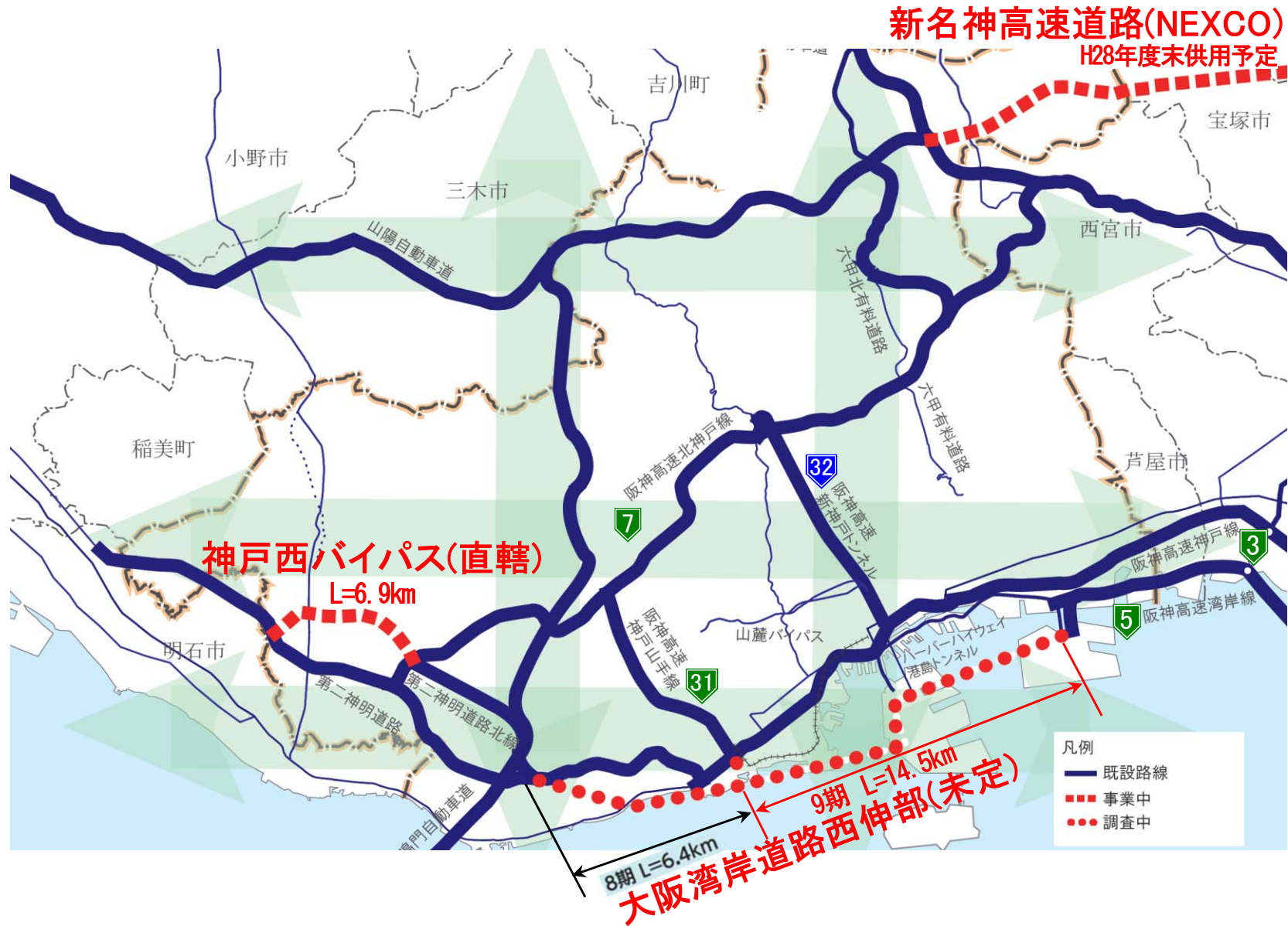
西区住宅3団地の定着人口



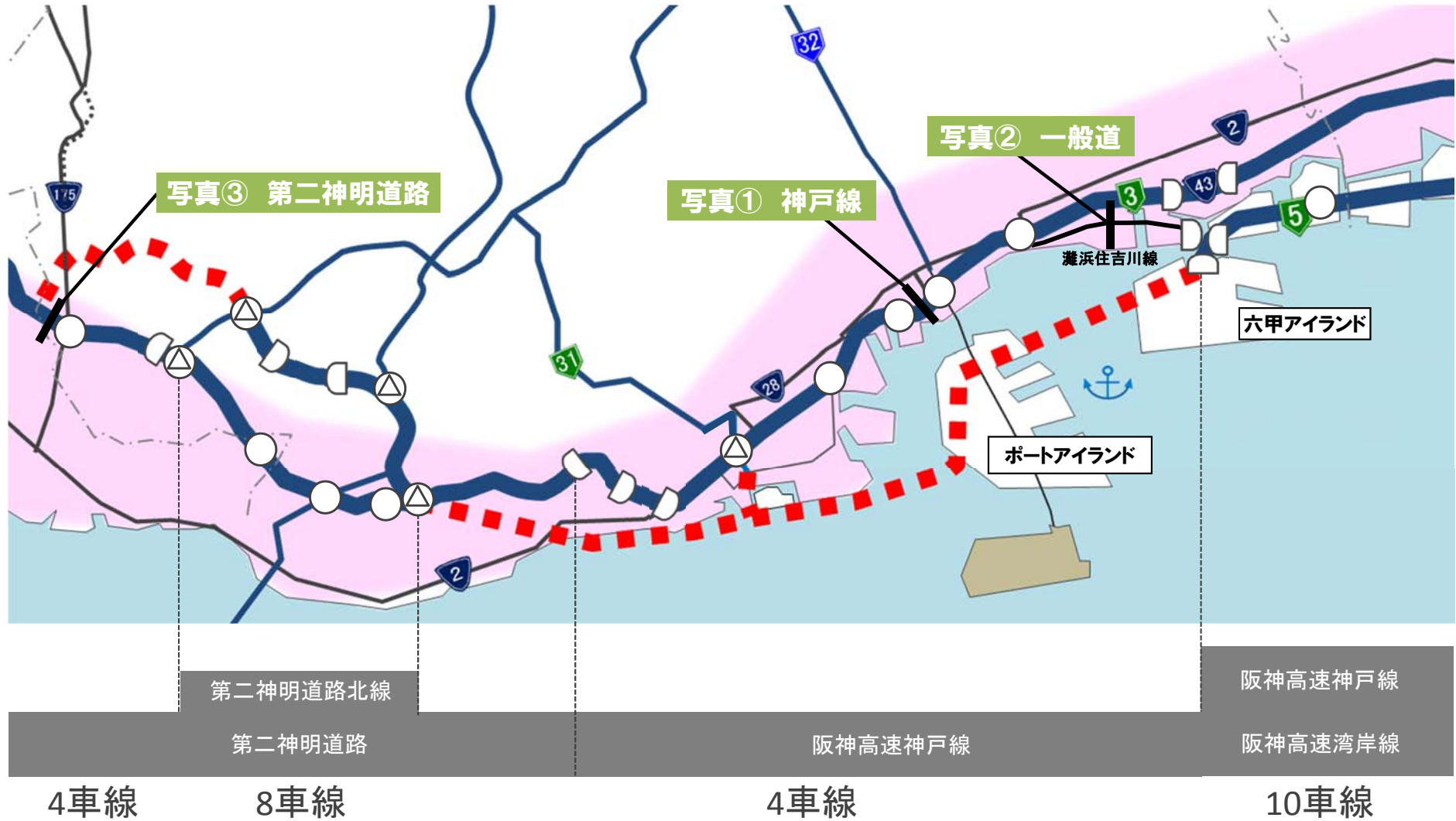
神戸市北区・西区の製造品出荷額



2-1. 目指す格子状道路ネットワーク



2-2. 脆弱な臨海部の東西道路ネットワーク



2-3. 日本一の渋滞難所

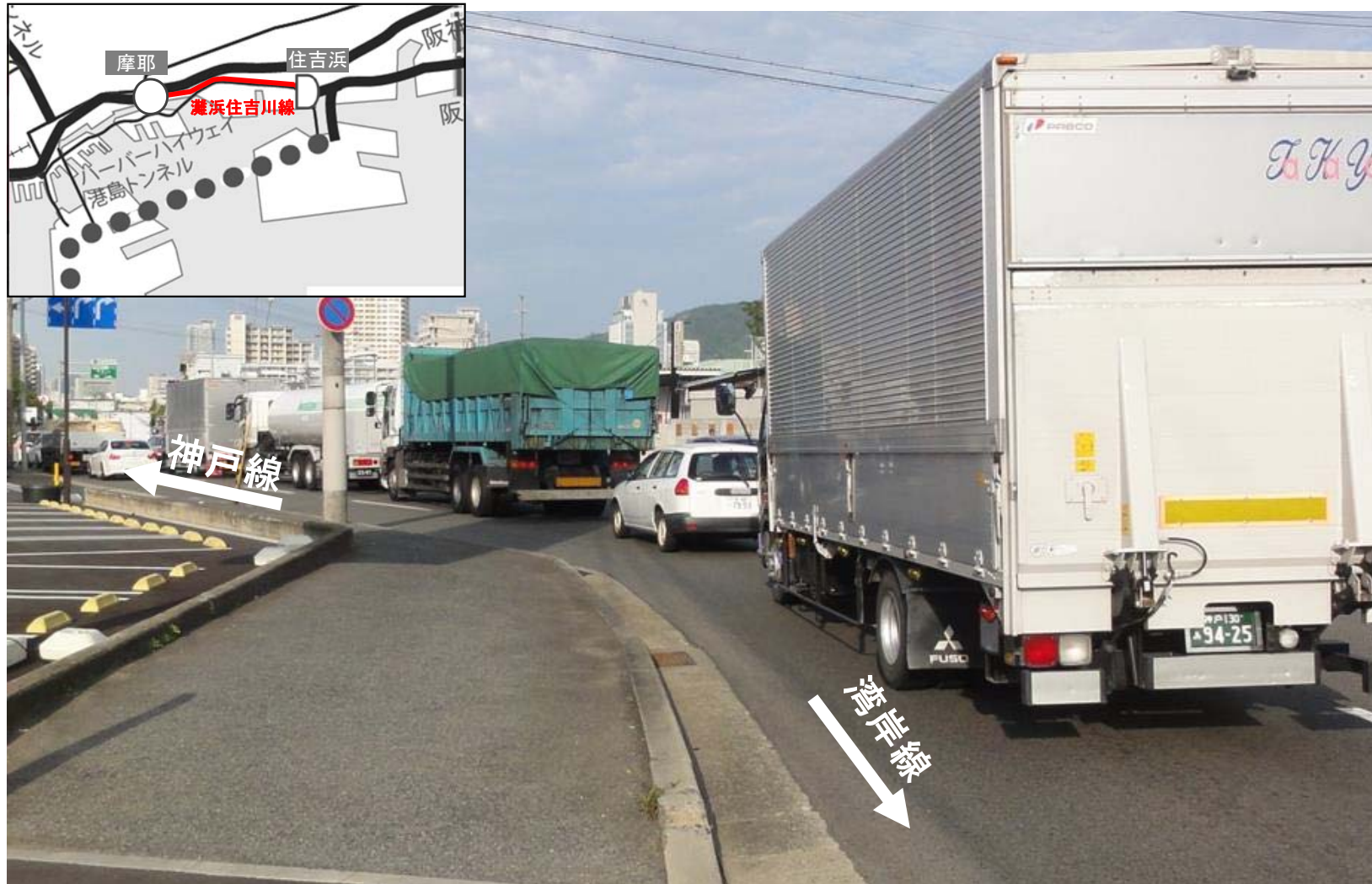
写真① 神戸線



阪神高速神戸線 京橋ランプ付近

2-4. 乗継車両による沿道環境の悪化

写真② 一般道



神戸市道灘浜住吉川線 神戸市灘区大石南町

2-5. 容量不足による神戸西部地域の渋滞

写真③ 第二神明道路

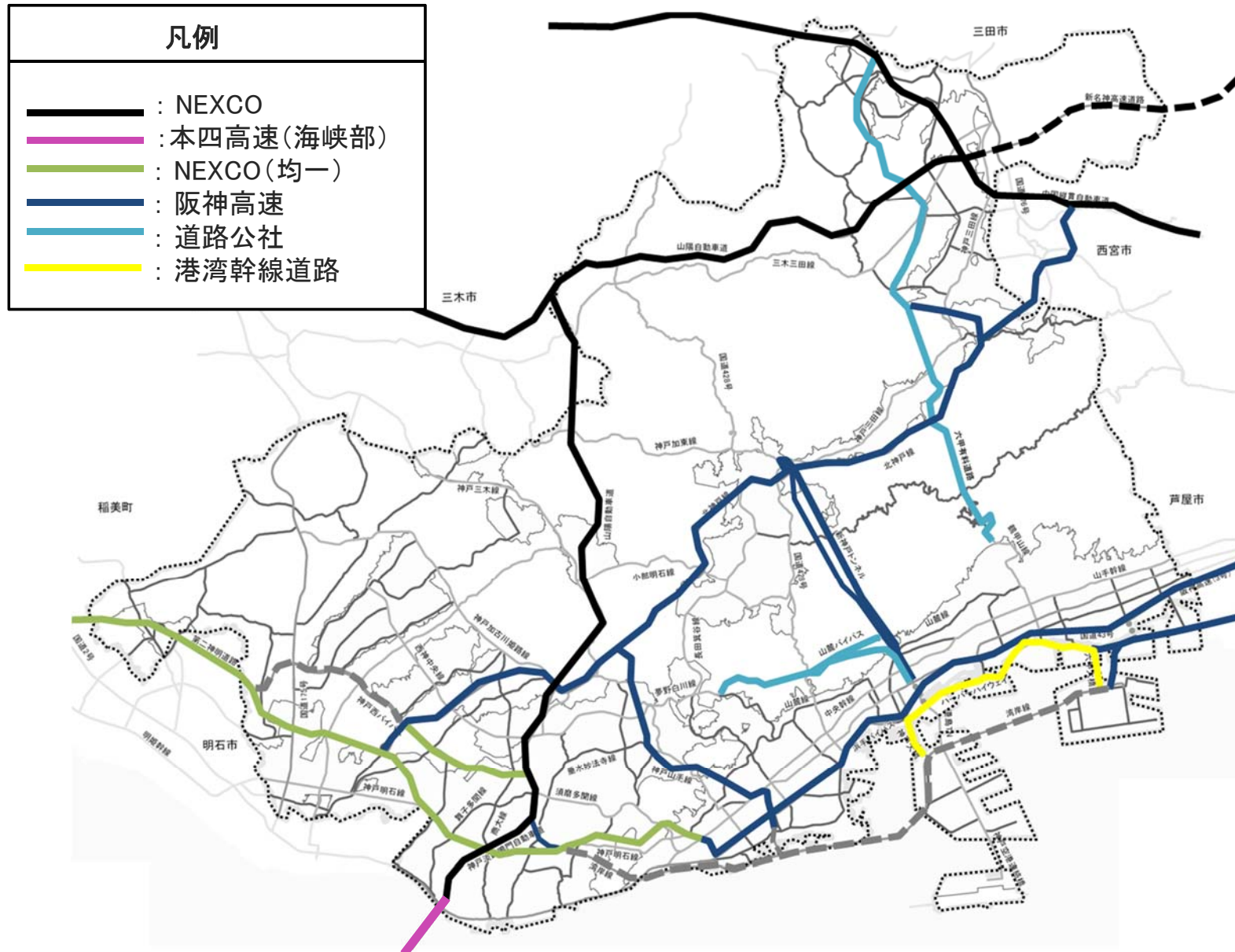


第二神明道路 明石サービスエリア周辺

2-6. ミッシングリンク早期解消に向けた意見

1. 全国的かつ根幹的な幹線道路ネットワークについては、その機能を安定的に発揮できるよう、国が主体的な役割を果たすことが大切。
2. 有料道路事業の枠の拡大が必要。
 - 大阪湾岸道路西伸部の直轄事業と有料道路事業の合併施行方式による整備
 - 神戸西バイパスの有料道路事業による整備

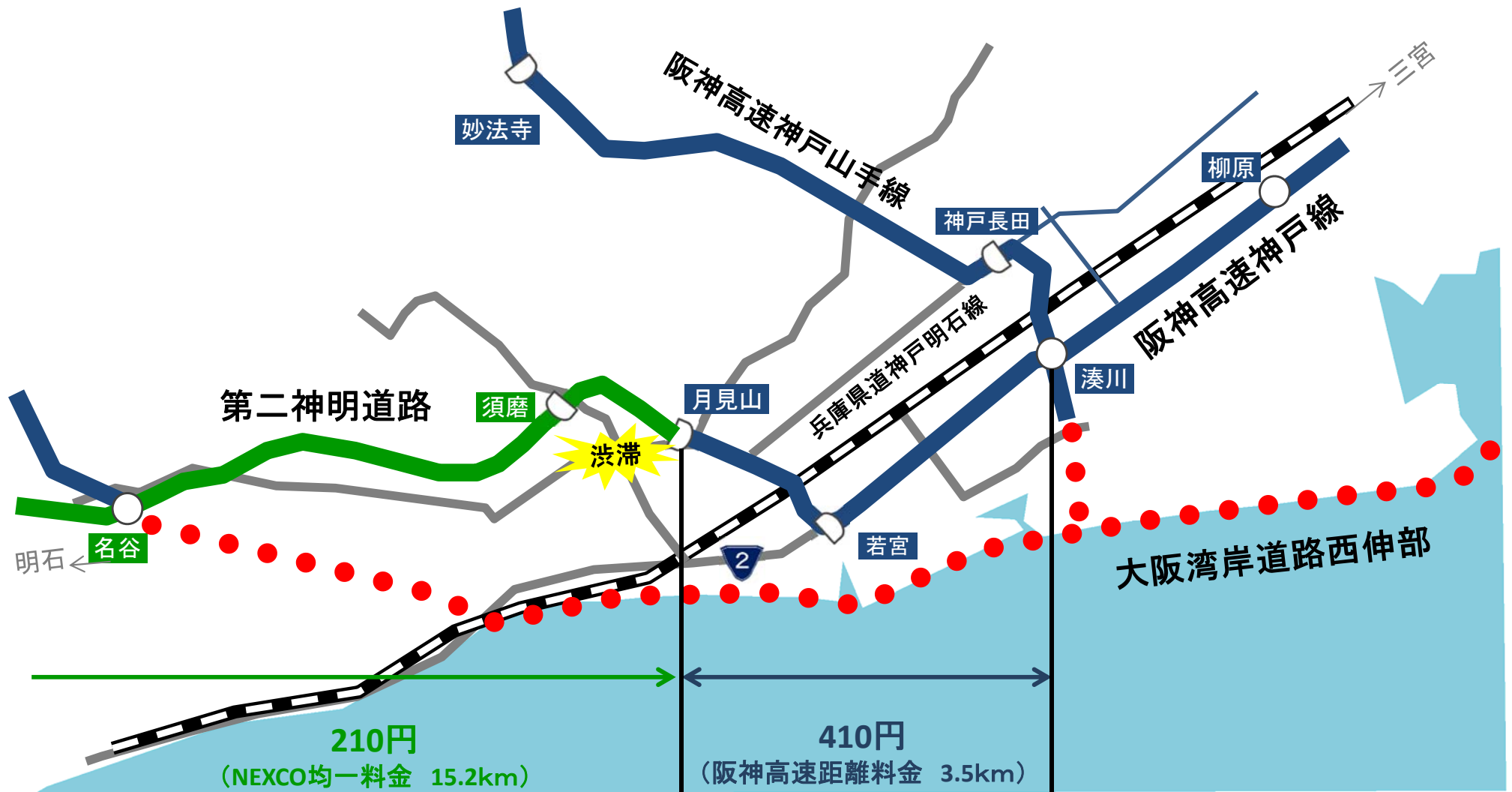
3-1. 神戸市の多様な料金体系



3-2. 市街地から郊外への交通転換(北神戸線の活用)



3-3. 一般道から高速道路への交通転換(短区間料金の低減)



4. まとめ ～神戸が成長軌道にのるためには

ミッシングリンクとなっている全国的な幹線道路ネットワークの整備について、**国が主体的な役割を果たし、有料道路事業の枠を拡大することにより、早期に進めることが最重要。**

ミッシングリンク解消には時間を要することから、それまでの間、「整備」と「利用」のバランスをみつつ、利用者にとって利用しやすい「道路ネットワークを賢く使う料金体系」を導入することが必要。

最後に ～日本経済を牽引する近畿圏へ

