

播但連絡道路の今後の管理運営のあり方等に関する有識者会議

第1回

令和8年5月22日(金)

兵庫県土木部・兵庫県道路公社

Contents

Chapter 01 概要と現状

1.1 概要	04
1.2 整備経緯	05
1.3 役割・整備効果	07
1.4 維持管理の取組み	13
1.5 大規模修繕の実施	14
1.6 橋梁の耐震補強の実施	16
1.7 料金と交通量	17
1.8 利用促進の取組み	22

Chapter02 課題

2.1 課題	24
2.2 交通量の減少に伴う料金収入の減少	25
2.3 物価や人件費の高騰等に伴う支出の増加	26
2.4 コスト縮減のこれまでの取組み	29

Chapter03 今後の管理運営

3.1 論点の整理	31
3.2 高速道路の動向	32
3.3 他府県における有料道路の動向	33
3.4 路線のあり方	34

播但道 BANTAN EXP

1. 播但連絡道路の概要と現状



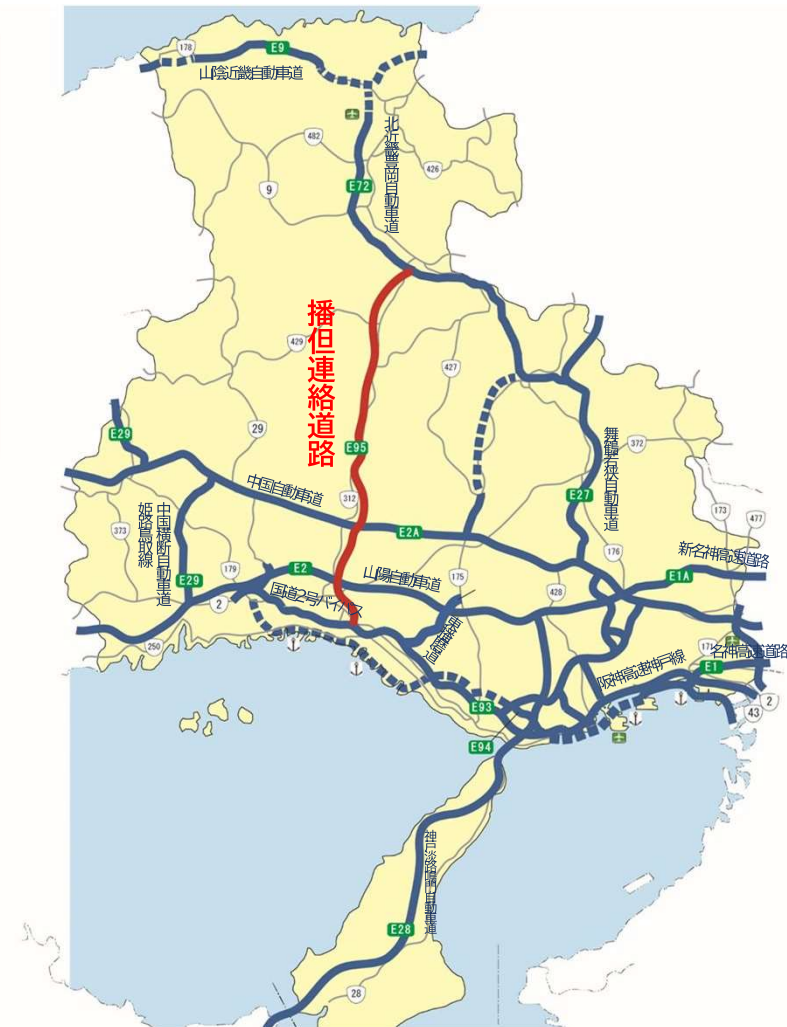
1.1 播但連絡道路の概要

- ◆ 播但連絡道路は、兵庫県道路公社が管理する一般有料道路であり、全国の道路公社が管理する最も長い路線
- ◆ 播磨地域と但馬地域を結び、国道2号バイパス・山陽自動車道・中国自動車道・北近畿豊岡自動車道の高規格道路と接続して、広域的な基幹道路ネットワークを形成
- ◆ 播但連絡道路は、「地域経済の活性化」や「交流の促進」、「混雑の緩和」、「命の道」として大きく寄与

〔整備効果など〕

- (1) 広域ネットワークの形成 ⇒ 7ページ
- (2) 県内のアクセス性向上 ⇒ 8・9ページ
- (3) 沿線地域には多くの工業団地が立地 ⇒ 10ページ
- (4) 並行する国道312号の朝夕の混雑緩和 ⇒ 11ページ
- (5) 緊急輸送道路に指定 ⇒ 12ページ

有料道路名	播但連絡有料道路
延長	65.1km
事業費	1,822億円
全線開通時期	平成12年5月27日
料金(普通車)	全線1,470円
R6日交通量	【実績】43,917台/日【計画】43,500台/日(実績/計画101.0%)
料金徴収期間	昭和48年11月1日から令和24年10月21日まで ※令和2年度に10年間延長
R7期首債務残高	【実績】1,104億円【計画】1,069億円(実績/計画103.3%)



1.2 播但連絡道路の整備経緯

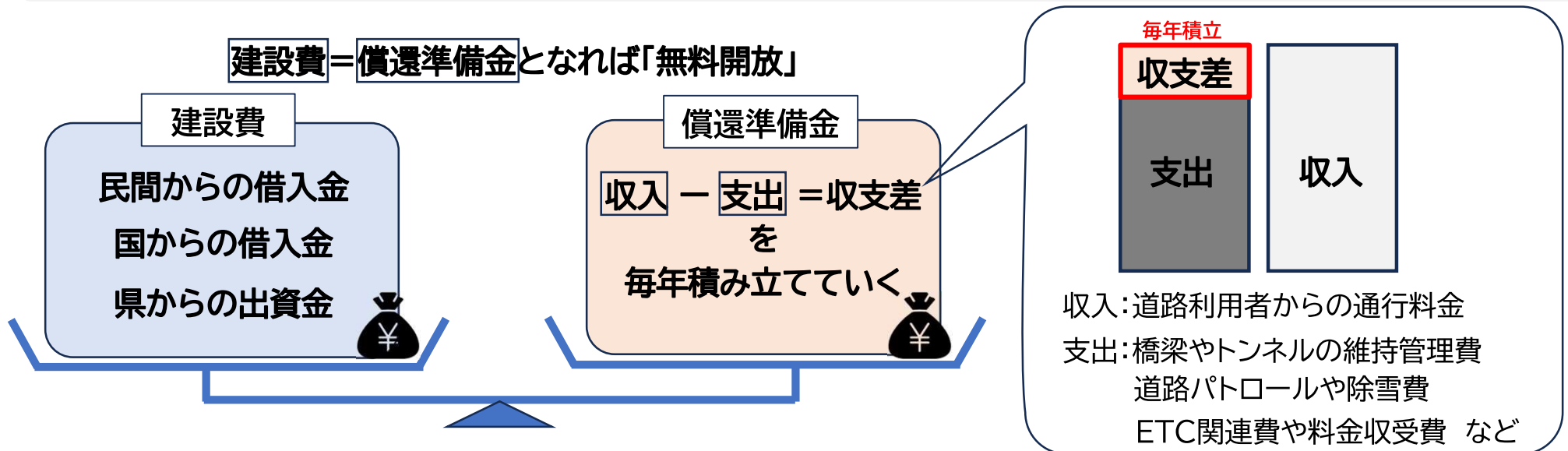
(1) 有料道路事業の仕組みと導入効果

播但連絡道路は、早期供用を目的に、有料道路事業を導入し、昭和45年から整備を開始

⇒ 平成12年に全線約65kmを供用開始。早期から播磨地域と但馬地域の交流促進や産業振興に寄与している

[有料道路事業とは…]

- 道路は、原則として、一般財源(税金)を充当して無料で一般交通の用に供される
- 例外として、道路整備特別措置法により、道路の建設に必要な資金を借入金により調達し、道路の利用者から通行料金を徴収することにより償還することが認められている
- 建設費の借入金を償還準備金で返済していくこととなり、返済が完了すれば無料で一般の利用に供される



[有料道路事業のメリットとは…整備スピード]

播但連絡道路 L=約65km[有料道路事業]:事業化から約30年間で延長65kmを全線供用(供用率100%) ⇒ 早期に供用開始

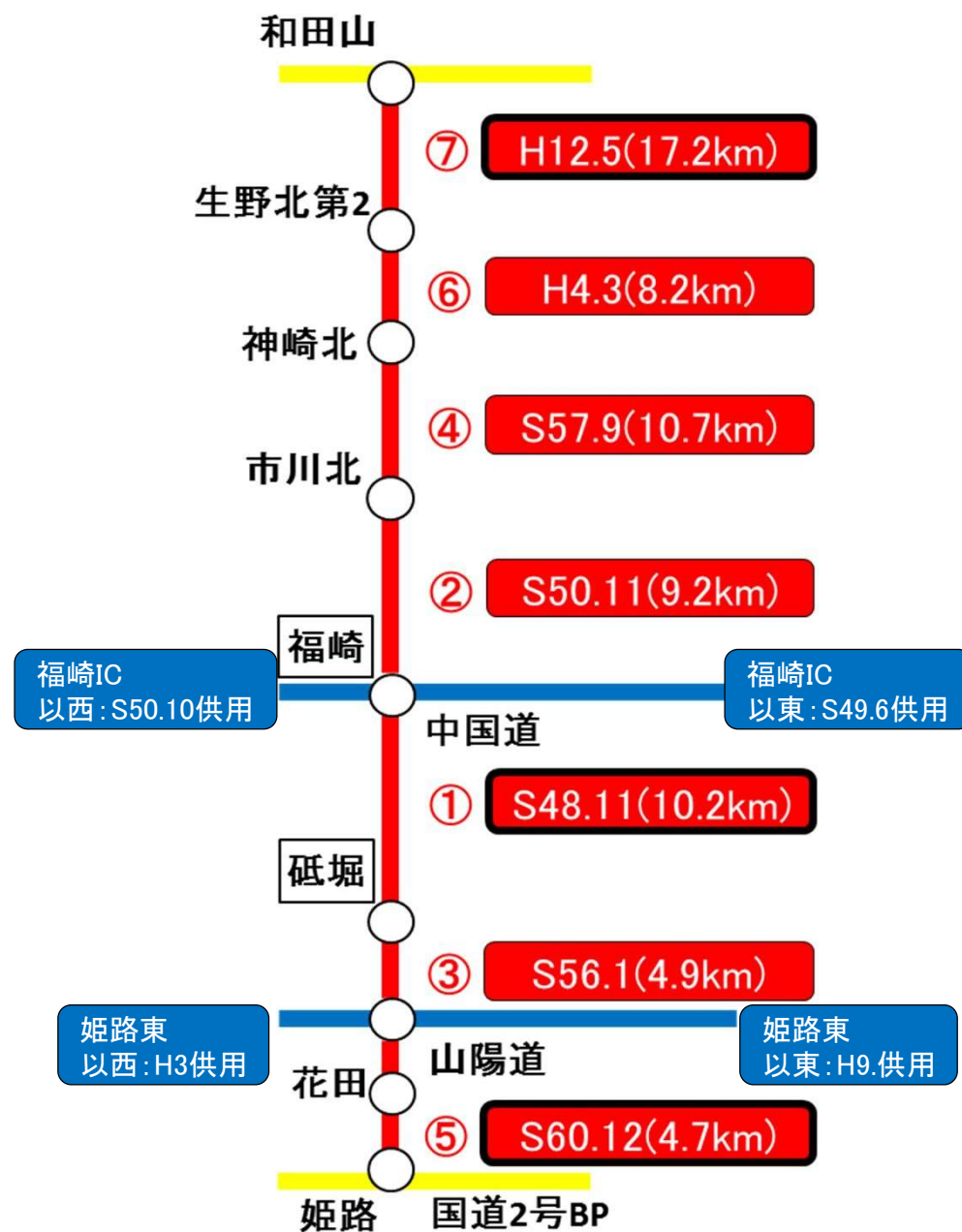
山陰近畿自動車道(県域) L=約51km[道路事業(無料)]:事業化から約30年間で延長23.2kmを部分供用(供用率45%)

東播磨道 L=約12km[道路事業(無料)]:事業化から約28年間で全線供用(供用率100%)

1.2 播但連絡道路の整備経緯

(2) 整備経緯

- ① 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 10.2km 供用開始
- ② 昭和50年11月
福崎～市川区間 9.2km 供用開始
- ③ 昭和56年 1月
花田～砥堀区間 4.9km 供用開始
- ④ 昭和57年 9月
市川北～神崎北区間 10.7km 供用開始
- ⑤ 昭和60年12月
姫路～花田区間 4.7km 供用開始
- ⑥ 平成 4年 3月
神崎北～生野北第2区間 8.2km 供用開始
- ⑦ 平成12年 5月
生野北第2～和田山区間 17.2km 供用開始



1.3 播但連絡道路の役割・整備効果

(1) 広域ネットワークの形成

兵庫県では、東西方向4軸、南北方向4軸からなる「基幹道路八連携軸」を2050年までの完成を目指して整備を推進している ⇒ 播但連絡道路は「播磨地域」と「但馬地域」を結ぶ播磨但馬軸を構成

既存の基幹道路ネットワーク

+

今後順次整備を進める基幹道路

未事業化区間の早期解消が必要な路線や、交通容量不足を解消し、地域の経済活動を支える路線

基幹道路八連携軸

東西構成軸	構成路線
①日本海沿岸軸	山陰近畿自動車道 中国自動車道（神戸JCT以西）
②中国内陸軸	新名神高速道路 中国自動車道（神戸JCT以东）
③山陽内陸軸	山陽自動車道 阪神高速11号池田線 国道29号バイパス 名神高速道路 阪神高速3号神戸線 阪神高速5号湾岸線 阪神高速31号神戸山手線
④阪神播磨臨海軸	大阪湾岸道路西伸部 第二神明道路 神戸西バイパス 名神湾岸連絡線 国道2号バイパス 播磨臨海地域道路

南北構成軸	構成路線
⑤播磨因幡軸	中国横断自動車道姫路鳥取線 北近畿豊岡自動車道（和田山JCT以北）
⑥播磨但馬軸	播但連絡道路
⑦播磨丹波但馬軸	東播磨道 東播丹波連絡道路 北近畿豊岡自動車道（和田山JCT以南） 舞鶴若狭自動車道 神戸淡路鳴門自動車道
⑧日本海太平洋軸	阪神高速7号北神戸線 阪神高速32号新神戸トンネル 六甲北有料道路

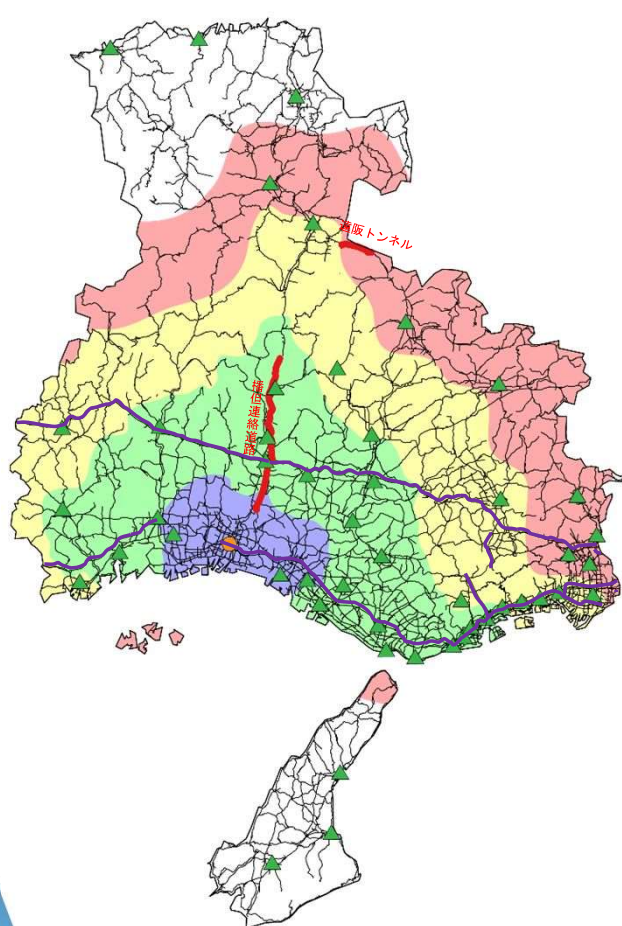


1.3 播但連絡道路の役割・整備効果

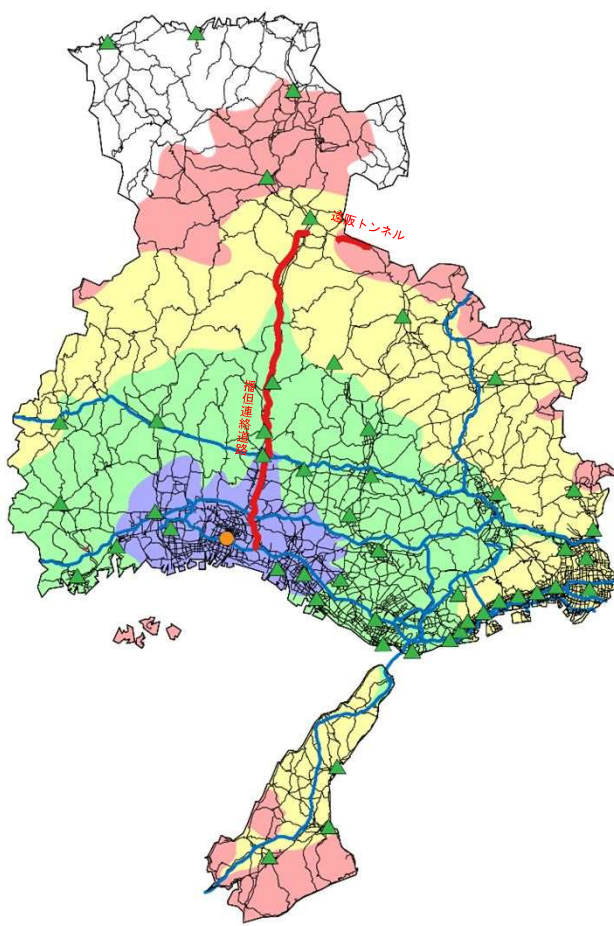
(2) 県内のアクセス性向上

播但連絡道路の全通によって、但馬地域へのアクセス性が向上している。

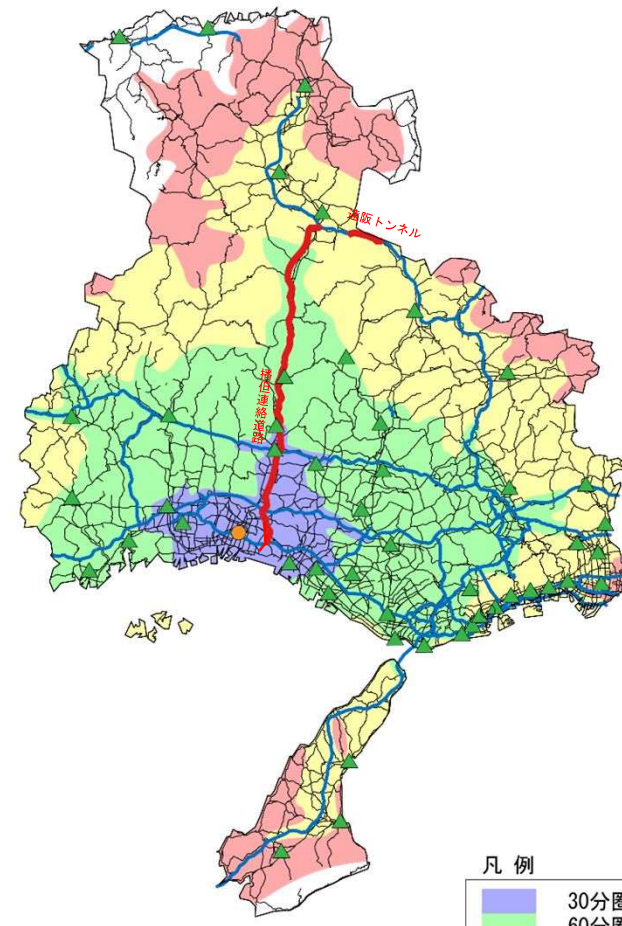
今後、未開通区間のネットワークの整備によって、県内外への交通の利便性が更に向上していく。



【昭和60年度】



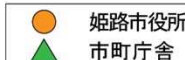
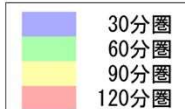
【平成12年度】



【令和7年度】

【姫路市役所からの等時間圏図】

凡例



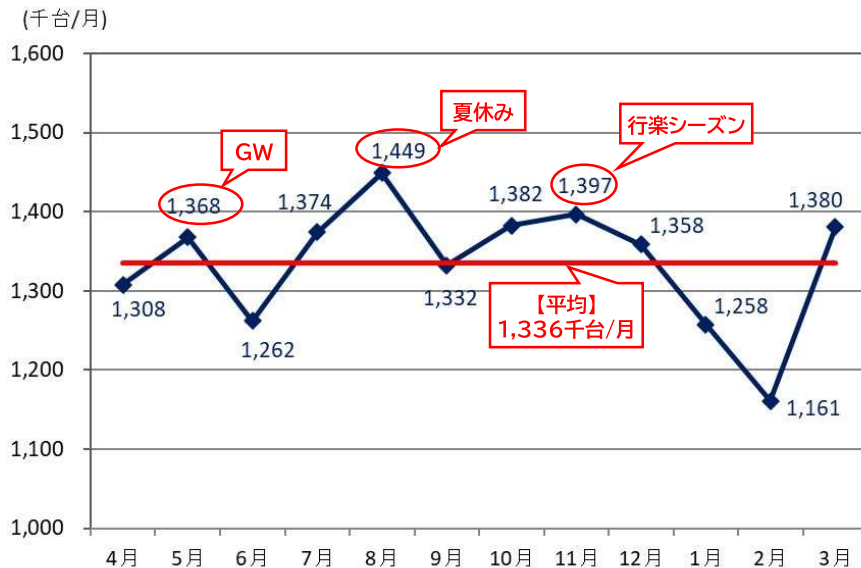
1.3 播但連絡道路の役割・整備効果

(2) 県内のアクセス性向上

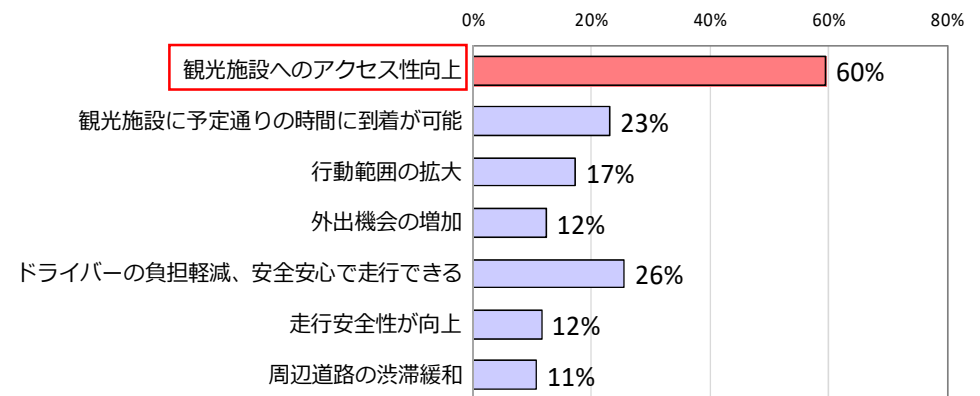
播但連絡道路は、沿線に姫路城や竹田城跡、峰山高原リゾート、城崎温泉や湯村温泉などの観光地やレジャー施設へのアクセス性向上にも重要な役割を果たしている。

播但連絡道路は、観光シーズンに交通量が増加する傾向にある。

平成30年度に播但連絡道路利用者を対象に実施したアンケート調査では、播但連絡道路を利用する主な目的は「観光施設へのアクセス性向上」のためと答えた人が約6割と最も多い。



【月別交通量(令和6年度)】



※ 平成30年度秋季・冬季実施アンケート調査の回答者数の合計で集計。複数回答。

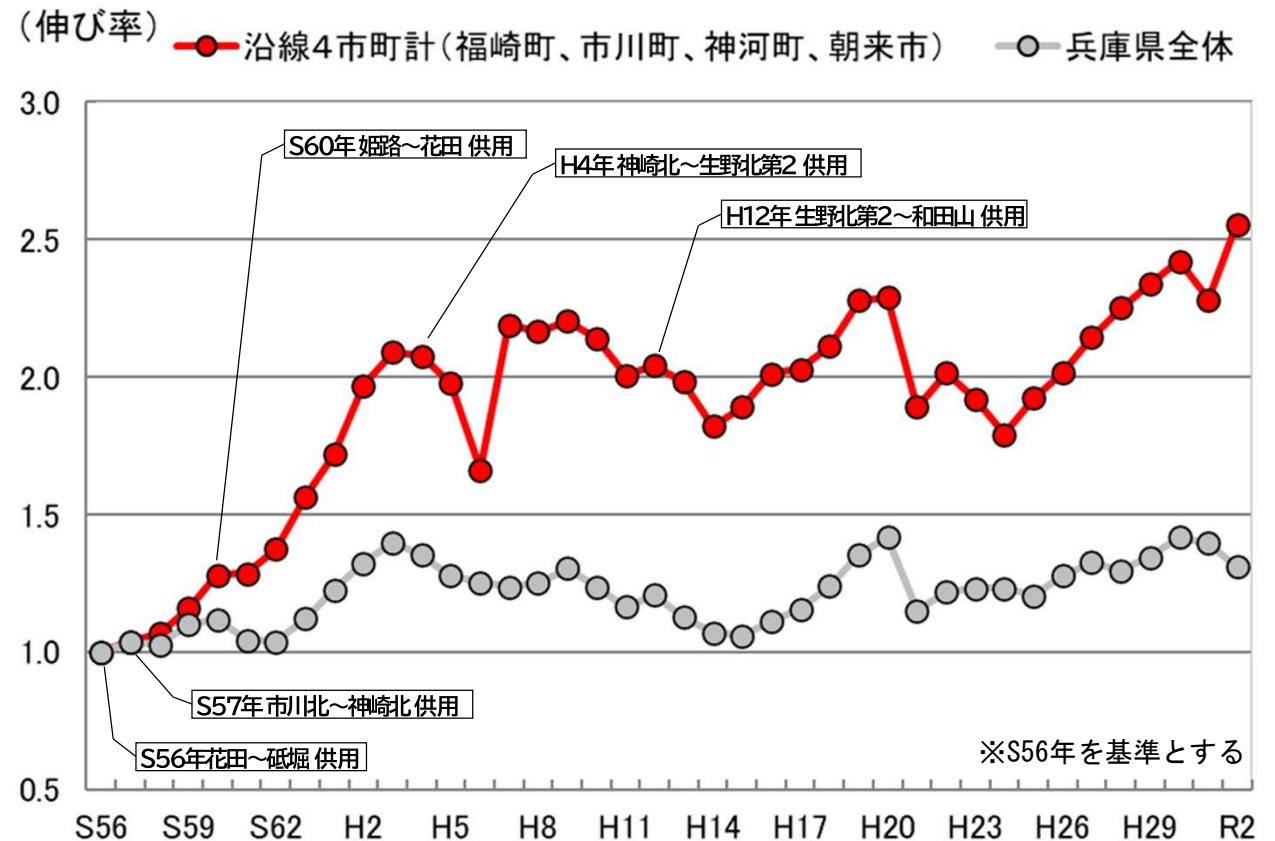
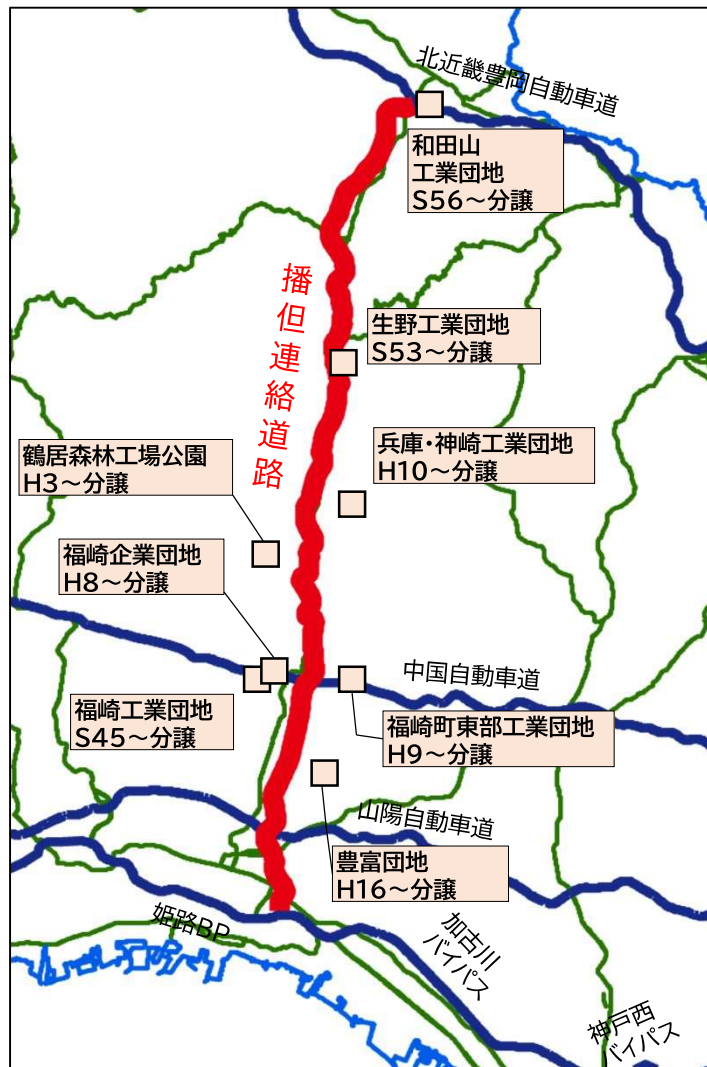
【利用目的アンケート(平成30年度)】

1.3 播但連絡道路の役割・整備効果

(3) 沿線地域には多くの工業団地が立地

播但連絡道路の整備によって、沿線地域は県内外へのアクセス性が向上し、多くの工業団地が立地。

沿線市町の製造業製造品出荷額等は、兵庫県全体よりも高い伸び率となっている。



※市区町別主要統計指標(兵庫県)から算出
(R7年時点最新データ)

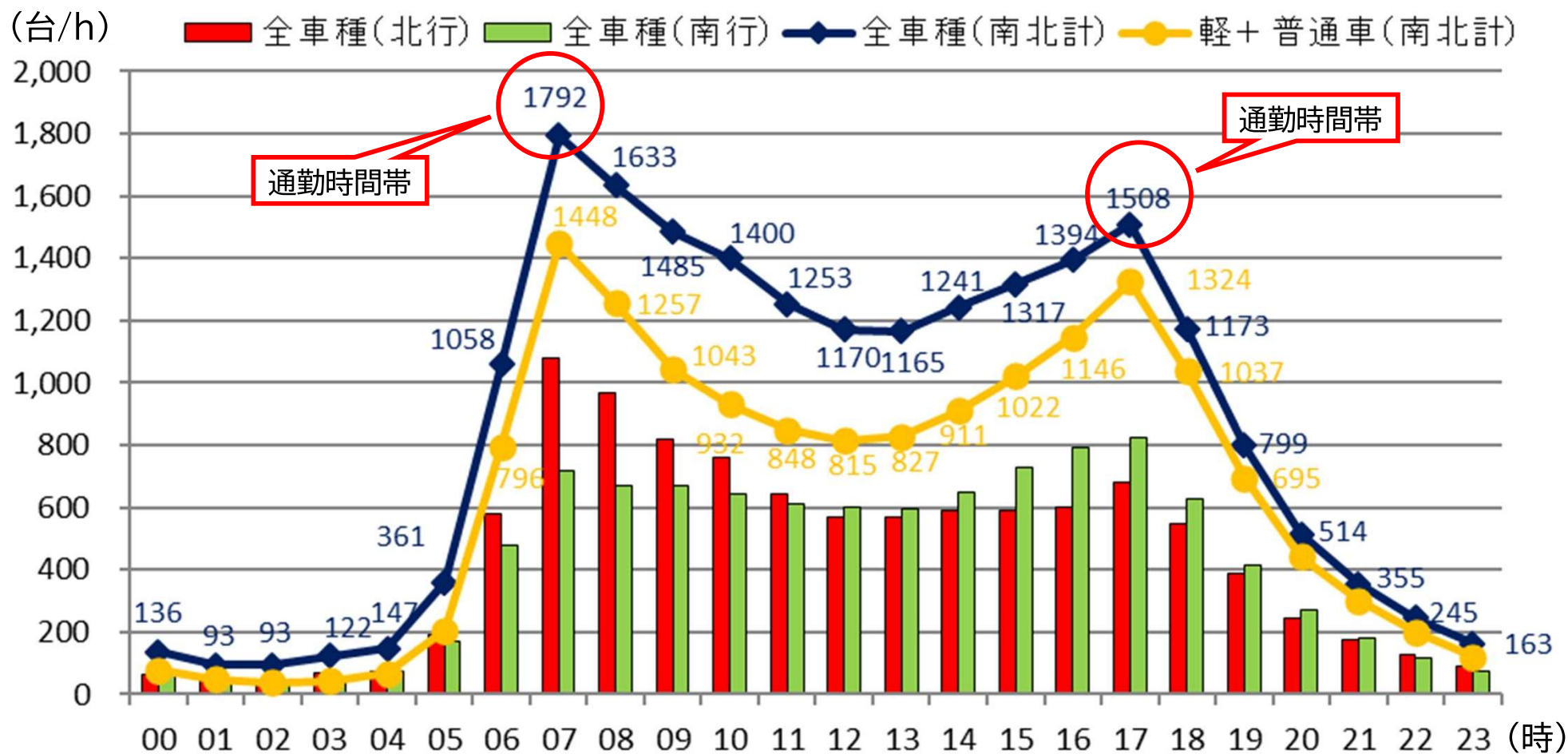
【製造業製造品出荷額等の伸び率】

1.3 播但連絡道路の役割・整備効果

(4) 並行する国道312号の朝夕の混雑緩和

播但連絡道路に並行する国道312号の朝夕の交通混雑の緩和に寄与している。

播但連絡道路(花田本線料金所)では、特に通勤時間帯の交通量が多い(特に普通車や軽自動車の利用が多い)。



【花田本線料金所の平日時間別交通量(令和6年度)】

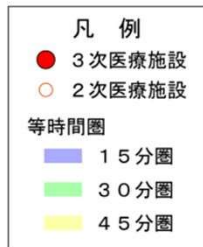
1.3 播但連絡道路の役割・整備効果

(5) 緊急輸送道路としての役割

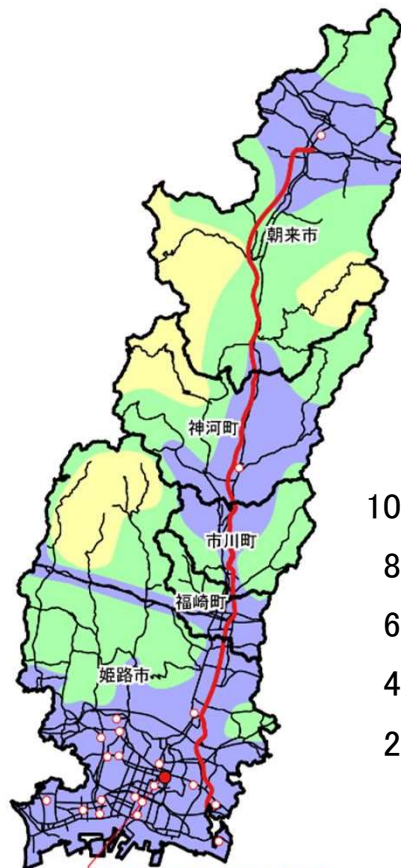
播但連絡道路を利用する緊急車両(救急・消防等)は年々増加傾向にある。

平成29年度実績:年間920台⇒令和6年度実績:年間1,136台

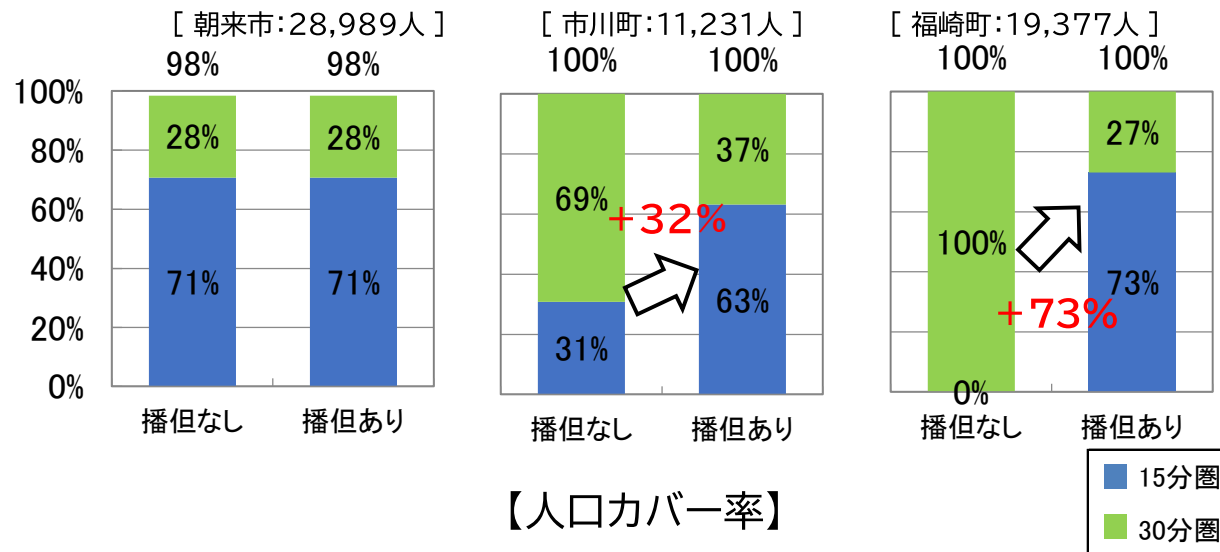
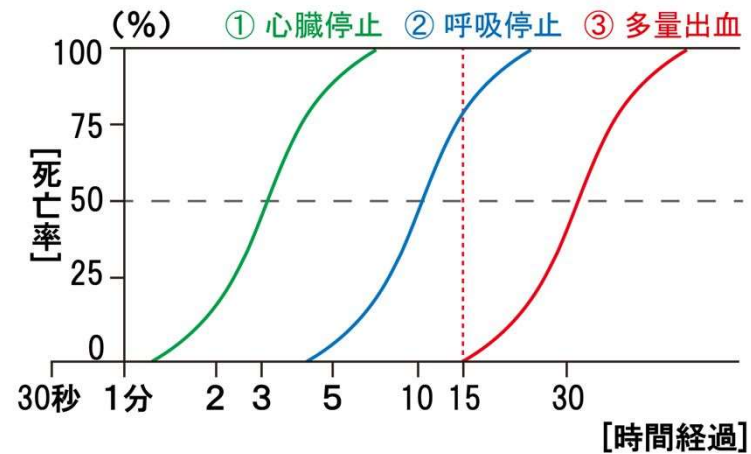
播但連絡道路の利用により、2次・3次救急医療機関へのアクセス時間が短縮(県民の命を守る道路としての役割)



【播但連絡道路なしの場合】



【播但連絡道路ありの場合】



【人口カバー率】



1.4 播但連絡道路の維持管理の取組み

- 道路設備の監視制御や道路パトロール(6回/日)等を24時間365日実施し、安全で円滑な交通を確保。
- 定期的に道路設備や料金所設備の保守点検を実施。
- 橋梁やトンネル等は5年に1回の頻度で近接目視による詳細な点検を実施。
- 冬期には、気象データ等から除雪作業を適切に判断・実施し、冬季交通の安全を確保。

日常管理



交通管制室



道路パトロール

道路設備の維持及び保守点検



ジェットファン点検

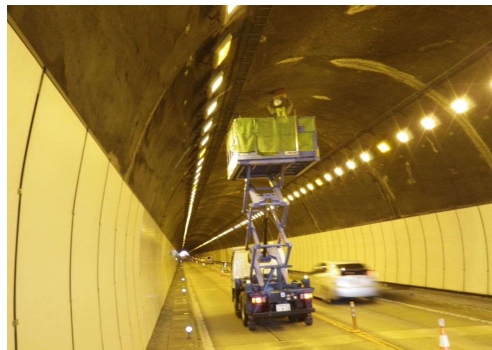


ETC車線表示板点検

道路法に基づく定期点検



橋梁点検



トンネル点検

冬期交通の安全確保



除雪作業

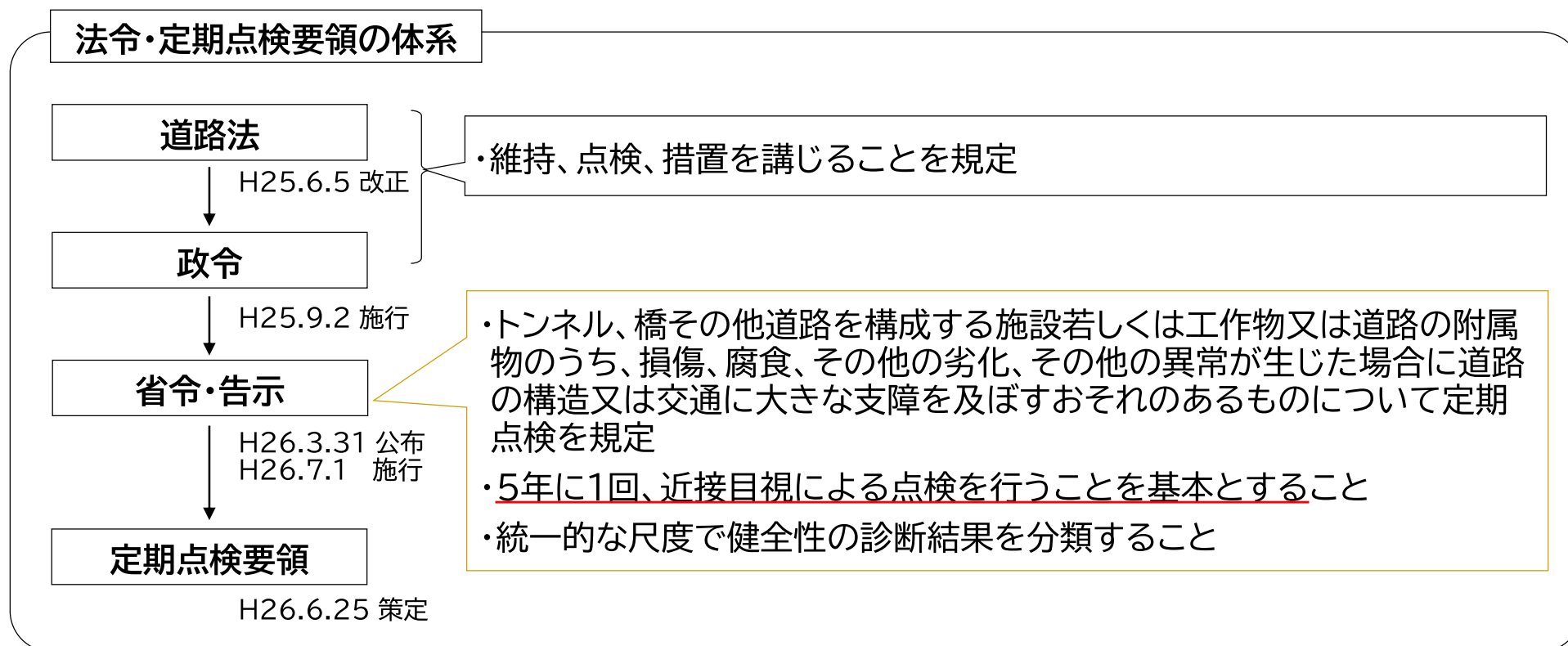


冬用タイヤ装着確認・指導

1.5 法定点検結果等を踏まえた大規模修繕の実施

(1) 法定点検とは

- 平成24年の中央道笹子トンネルの天井板崩落事故を受け、老朽化が進む道路構造物の点検を適切に実施していくため、平成26年7月1日の道路法施行規則の改正
⇒近接目視による、5年に1回の頻度の点検を義務化



播但連絡道路においても令和2年より大規模に修繕を実施
財源確保のため、料金徴収期間を10年間延伸(令和14年⇒令和24年)

1.5 法定点検結果等を踏まえた大規模修繕の実施

(2)大規模修繕の実施状況

- 1巡目点検〔平成26年度～平成30年度〕及び2巡目点検〔令和1年度～令和5年度〕で明らかとなったⅢ判定（早期に措置が必要）となった構造物は対策を完了
- Ⅱ判定（予防保全段階）となった構造物も順次対策を実施

I 判定（健全）：道路橋の機能に支障が生じていない状態

Ⅱ判定（予防保全）：道路橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態

Ⅲ判定（早期措置）：道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態

Ⅳ判定（緊急措置）：道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

舗装のひび割れ



床版のひび割れ・漏水



支承の腐食・機能障害



伸縮装置の劣化

