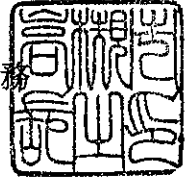




高 建 道 第 32 号
平成19年5月7日

国土交通省道路局長
宮 田 年 耕 様

高槻市長 奥 本



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

初夏の候、貴職におかれましてはますます御清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、本市の道路行政に格別のご指導、ご支援を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、先般、平成19年4月2日付け国道企第114号における標記の依頼について、別紙のとおり回答させていただきますので、よろしくお願ひ申し上げます。

(別紙)

背景

最近のわが国の状況をみますと、「人口減少社会」、「少子高齢社会」への移行、景気回復を実感できない経済状況、予期せぬ大規模災害への対応など、新たな行政課題が山積している状況です。

また、本市においても国における三位一体の改革による地方交付税の削減、市税収入の低迷など、地方財政の厳しさは一段と増すものと考えています。

このような状況下、市民が生活をする上で、最も基本的な社会資本は「道路」であると考えています。国土開発幹線自動車道である新名神高速道路などの高規格道路から生活道路まで様々な性格を有する道路がお互いに連携し交通体系を形成しており、道路を基本に土地利用がなされ、ひいては都市空間、まちづくりへと繋がる重要な都市基盤であります。

今後も続く厳しい地方財政状況の中、道路整備に充てる国の財源、いわゆる道路特定財源が必要不可欠であります。

高槻市の状況

本市は、交通の要衝であり、全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」での「西日本国土軸」上に位置しており、広域的に交流する都市として期待されています。

また、平成15年4月1日に中核市へと移行し、持続的な発展を図るため、「都市機能の充実」を重点施策のひとつに掲げ、市街地の整備や交通の円滑化などに取り組んでいますが、市内の幹線道路である都市計画道路の整備率は約50%（新名神高速道路を除く）と全国の中核市や近隣市と比較しても遅れをとっている状況です。

一方、都市計画道路を基本にその枝葉としてネットし、市民生活に密着している市道等についても、ユニバーサルデザイン、バリアフリーなどの観点やリニューアルなど、今日的な時代背景の中での整備の必要性が高まってきております。

上位計画の基本的な考え方

<第4次高槻市総合計画> (2001~2010)

第4次高槻市総合計画の、「総合交通体系」では、都市軸の根幹的な構成要素である交通体系については、モータリゼーションの進展による市街地での交通渋滞をはじめ、新名神高速道路高槻ジャンクション・インターチェンジ整備の進捗、高齢社会の到来、環境意識の高まりなどの情勢変化に対応して、それぞれの交通手段の特性を活かした適切な役割分担と相互補完のもとに、本市にふさわしい総合的な体系を求めていく中で、「幹線道路ネットワークの形成」、「高速道路ネットワークへの参加」、「周辺都市との交流の強化」、「安全でゆとりのある生活道路の整備」、「公共交通機関の充実等」という基本的な方針を打ち出しまちづくりを進めております。

＜都市計画マスタープラン＞（2006～2010）

高槻市都市計画マスタープランでは、「道路・交通体系の基本的な考え方」として、次の5点挙げています。まず「都市の将来構図の実現に向け、計画的な道路の整備と交通体系を目指す」、2点目に「広域的な移動とともに、市域内の円滑な都市活動を支える公共交通機関の充実整備を図る」、3点目に「道路のもつ交通、防災、景観など様々な役割に配慮しながら、バランスのとれたネットワークを形成する」、4点目に「生活道路については、車中心のみちづくりから、人と共存するみちづくりを目指す」、最後に「環境負荷の低減を目指すとともに、市民の交通利便性の向上を実現するため、アクセスしやすく、賑わいのある鉄道駅のターミナル機能の強化を図る」としています。

道路政策の優先度

＜道路網計画＞（平成16年5月策定）

第4次高槻市総合計画での「総合交通体系の基本的な方針」や、高槻市都市計画マスタープランでの「道路・交通体系の基本的な考え方」をもとに策定した「道路網計画」において、今後の道路整備について次のような方針で取り組むこととしています。

①まちづくりへの対応「にぎわいのあるみちづくり」

新たな交通拠点となる新名神高速道路高槻ジャンクション・インターチェンジや交流レクリエーション拠点と市の主要駅や主要道路とのアクセスの確保に向けた幹線道路ネットワークの整備や中心市街地における車及び人の円滑な交通流を生み出すための道路整備。

②渋滞解消対策「渋滞しないみちづくり」

国道171号を中心とした渋滞の緩和のための市内全域のバランスの取れた道路網の整備、円滑な通行を図る交差点改良、交通量の抑制など。

③事故、安全対策、快適性の向上「安心と安全のためのみちづくり」

交通事故多発箇所における事故対策や誰もが安心して快適に通行（歩行）できる道路づくりが必要であり、また、同時に生活道路からの通過交通の排除に繋がる施策（幹線道路の機能強化）の構築。

④交通施策との連携「交通流の円滑化に対応したみちづくり」

交通容量を拡大させずに交通需要を調整し交通渋滞を緩和させるために交通需要マネジメント施策等の構築。

⑤公共交通機関との連携「バスが走りやすいみちづくり」

市営バスを運営する本市では、特にバス運行密度の高い地域において、バス運行路線の機能の強化が必要であり、幅員あるいは車線数の増加、バス優先施策（優先・専用レーン化、優先信号設置）の導入。

⑥防災機能の強化「災害につよいまちづくり」

道路の延焼遮断機能や住民の避難路としての機能を高める必要があり、特に現状で問題がある路線や地区についての道路整備水準の向上。

⑦環境問題への対応「人・地球にやさしいみちづくり」

交通環境を改善するために、広域通過交通（特に大型車）の市街地からの排除や低公害車の導入などを行い、人・地球にやさしい道路整備が必要。また、狭隘な道路の多い旧来の集落地においては、生活道路の整備及び充実。

⑧バリアフリーへの対応「高齢者・障害者が安心できるみちづくり」

公共施設や医療福祉施設等の生活関連施設が集積している中心市街地へのアクセス、また、バリアフリー新法により拡充された施設へのアクセスの改善や、重点整備地区における誰もが安心して円滑に移動できる都市機能の充実。

道路政策展開の考え方（アイデア）

高槻市として、道路整備への多様なニーズに対応するとともにその進捗を図るため、以下のような新たな制度設計並びに現行制度の改善について提案させていただきます。これらの実現により、今後、本市の道路政策が円滑に展開・推進できるものと考えております。

<新たな制度設計>

○補助金の円滑な執行システムの構築

例えば、数路線を一括採択していただき、路線間の事業費流用等の手続きを都道府県ではなく、市町村の裁量で処理できる制度設計など。

○補助金にかかる地方負担分

補助金にかかる地方負担分について、更なる行財政改革による事業費捻出には限界があるため、起債要件の緩和とともに、交付税措置がセットとなった起債制度設計（地方特定道路以外）などの新設。

○アセットマネジメント

既存ストックの計画的なりリニューアルを行うための補助制度設計。

<現行制度の改善>

- 補助率のアップをしていただきたい（まちづくり交付金等0.4→0.5以上）。
- 道路事業における用地取得に係る補償等の先行契約を国庫補助対象にしていただきたい。
- 事業採択期間の延長の見直しをしていただきたい（まちづくり交付金5年→7年）。
- 事業採択前の先行買収（前年度位）を補助対象にしていただきたい。
- 国への直接要望及び直接相談を出来るようになっていただきたい。
- 土地収用手続きの簡素化をお願いしたい。

重点施策等

本市において、重点的な事業推進を計画しているものは、次のとおりです。

①新名神高速道路等

新名神高速道路の整備促進と関連道路の整備

②都市再生緊急整備地域内のプロジェクト推進

JR 高槻駅北東地区の市街地整備とその関連道路等の整備

③交通バリアフリー基本構想（平成 15 年 5 月策定）

本構想に基づく重点整備地区内の整備（特に特定経路の整備及び改善）

④安心歩行エリアの整備

エリア内で誰もが安心して、快適に歩けるため、歩道の整備並びに交差点改良の推進

⑤国道等幹線道路の渋滞対策

交通体系の骨格となる国道等幹線道路の交差点改良など更なる事業推進

⑥中心市街地活性化基本計画の策定予定

中心市街地活性化基本計画区域内の道路整備（平成 12 年 8 月に中心市街地活性化基本計画を策定したが、昨年のまちづくり三法改正を受け、平成 19 年度に基本計画を策定）

以上、高槻市の状況や道路整備の基本的な考え方を示しました。冒頭にもありますように、地方財政がより一層厳しくなる状況の中、道路整備を推進するためには、予算確保などについて、国・都道府県・市町村の連携が必要であると考えています。

しかし一方では、地方分権の推進ということもあり、予算執行の裁量などは、地元市町村に委ねてもらうというスキームを期待しております。

最後に、道路整備を推進するためには、国からの財源支援は、地方自治体にとって、必要不可欠であることを重ねて申し添えまして、回答させていただきます。