



姫 都 計 第 2 号
平 成 1 9 年 5 月 8 日

国 土 交 通 省 道 路 局 長 様

姫 路 市 長 石 見 利 勝



中 期 的 な 計 画 の 作 成 に あ た っ て の 意 見

姫路市は、古くから畿内と山陽・山陰地方を結ぶ交通の要衝の地として栄え、戦後の高度経済成長期には日本の経済発展の一翼を担ってきた播磨臨海工業地帯の中心として発展してきました。また現在、西播磨テクノポリスの母都市として機能強化が図られており、播磨の中核都市として、さらには近畿の西の玄関口として重要な位置を占めております。

当市の広域交通網は、東西軸である北部（山間部）の中国縦貫自動車道と山陽自動車道及び市街地部を走る国道2号バイパス、南北軸である国道29号及び播但連絡道路（国道312号）を基幹道路網とし、山陽新幹線をはじめとする鉄道及び特定重要港湾姫路港などで構成されています。

しかし、そうした諸施設を結ぶ都市計画道路の整備がようやく過半を超えた程度であるため、効率的かつ有機的なネットワークの機能の発現には至っていません。特に重交通の主要な発生源である臨海部工業地帯に高規格な東西幹線道路が無いことによる、産業交通と生活交通との混在により様々な問題が生じております。そして、現在地域の交通・物流ネットワークの要となっている国道2号バイパスでは、交通量が13万台/日（全国第4位）を超え渋滞が常態化し、それに起因して市内の至る所で交通混雑がみられ、産業競争力の低下や生活環境面において深刻な状況に陥っています。簡易な補修工事ですえ数キロに及ぶ大渋滞が生じており、重大事故時には半日以上地域交通が麻痺する状態となっております。

また当路線は、供用開始以来30年以上経過しており、将来至る所で大規模な維持補修が必要となりますが、その交通量を受ける代替路の確保が今後の大きな課題となります。維持管理費は、道路初期投資の総額に対し一定の割合が必要となり、これが不十分な場合、道路は瞬く間に機能低下をきたします。今日既に、道路に対して一定の初期投資がなされてきており、今後、維持管理に莫大な費用を要するのは明らかです。

姫路市では、「市民一人ひとりが主役の市政を基本に現在・過去・未来の市民に責任を持った共生のまちづくり」を理念とし、「未来を拓く高度技術・発展都市」「歴史・文化の香る国際交流都市」「市民参加・生涯現役の安心教育都市」の3つの都市ビジョンを掲げてまちづくりを推進しており、住民の生活の質の

高いまち、そして持続可能な地域社会の形成を目指しています。なかでも「都市基盤整備」は重点分野のひとつとしてこれまで強力で推進しており、特に道路事業はその中核となっています。現時点では、南北交通の渋滞緩和と都心再生に大きく寄与する姫路駅周辺の関連道路整備を最重点課題として取り組んでいます。また合併により、中国山脈から瀬戸内までの豊かな海、山、川が備わり1次、2次産業のバランスの整った地域となり、今後はそれらの有機的資源をネットワークするために、道路をはじめとする地域全体の交通体系を構築していかなければなりません。

道路など社会資本への投資は未来の成長力への投資であり、次代を担う子どもたちに過度の負債を残してはならないが、貧弱な社会資本も残してはならないものと考えます。財政健全化は、手段であって目的ではないはずです。また東京への過度の一極集中は国土の脆弱性を孕んでおり、やはり是正されるべきものであり、そのためには地域の活性化、すなわち定住化促進と地域振興の二点が極めて重要な課題であり、道路の果たす役割は今後も非常に大きいものと捉えております。よいまち、よい国土を残すためには一定の基盤が必要であり、そのためにもより地方の実情に適合し、時代に即した安定的で計画的な道路整備事業・財源制度の創設が望まれるところです。

以下、中期的な計画の作成にあたって、本市の意見を述べさせていただきます。

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

本格的な人口減少と超高齢社会を迎えつつあるわが国では、地球規模での急速なグローバル化・情報化の進展による経済環境の変化、環境問題の深刻化、さらには国・地方を通じた厳しい財政制約などが、個人の暮らしや社会を大きく変えようとしています。このような状況を踏まえた上で、現在、人と国土のあり方の再構築が求められており、特に、今後も持続発展可能な国としていくための仕組み、基盤づくりが最重要課題と捉えております。そのためには既存産業の高度化と効率化を促進しながら、国際競争力を持った新たな産業を創生していくことが必要であり、そして各地域では、各世代が意欲的に社会参画できる活力ある社会を構築していかなければならないと考えます。

その際、最優先で重点化していく道路政策としては、①「わが国の国際競争力（成長力）の強化」、②「地域の競争力強化と自立促進」及び③「安全・安心の確保」があげられます。

現在を、東京と太平洋ベルト地帯に集中する一極一軸型の国土構造の発展型として、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を目指すべき好機がきたものと捉え、上記3点の政策に資する道路の選別と集中投資を図るべきと考えます。

近畿ブロックのなかで具体的にあげるならば、播磨臨海地域道路がその政策に合致するものと考えます。

姫路市、高砂市、加古川市、明石市、播磨町及び稲美町の4市2町で構成する播磨臨海地域は、五大工業地帯の一つ播磨臨海工業地帯の中心地域として発展してきており、面積約800km²、人口約125万人を擁し、市街地が連担する一体的な生活圏域、産業圏域を構築しております。

この地域での製造品出荷額は約5兆円を誇り、政令市比較でも1位の横浜市をはるかに凌ぎ、17年度には東京特別区をも凌駕しております。この規模の拡大は単なる規模の拡大ではなく、多品種、小ロット化、ジャスト・イン・タイムなど顧客からの高度な要望に応えてきた結果であり、日本を代表する企業の製造拠点群の集積をトップとし、その製造を支える世界でもトップシェアを誇るユニークな技術力を持つ企業集積の存在とともに、またその技術を可能にした多種多様な地場産業を有した、まさに「日本のマザー工場」ともいうべき地域であり、日本の成長力の根幹をなすものづくり力の源泉であると言っても過言ではありません。

それに加えて現在、環境・リサイクル経済特区認定や総合静脈物流拠点港指定等によって環境循環型産業が創出され、また播磨科学公園都市のSPRING8に代表される光産業やナノ・ピコテクノロジーへの胎動、そして神戸の医療産業都市への取組みもはじまり、次世代産業への芽吹きを明確に感じとれる状況になっております。現状では国道2号バイパスの一路線でのこの経済規模を支えており、製造拠点と広域物流拠点の臨海部を直結する新たな高規格での東西幹線道路の整備は、それら新産業への施策と相俟って他地域では期待することのできない成果を挙げ、日本経済発展の牽引役になるものと確信します。

その播磨臨海地域道路整備の投資効果としては、

- ①知的生産拠点と高度な製造拠点の直結（コアコンピタンスの融合）による次世代産業の創出、そしてわが国の国際競争力の強化
- ②物流の効率化による地域の競争力強化（日本経済成長への寄与）と地域連携による自立促進
- ③国土軸である山陽軸の強化によるリダンダンシー効果など、防災・減災機能の強化、また生活交通と産業交通との分化により交通事故の減少が期待されるなど安全・安心の確保
- ④渋滞の減少、港湾及び鉄道など既存ストックの有効活用によるモーダルシフトの促進による豊かな生活環境の創造
- ⑤本格的な補修時期にきている国道2号バイパスの代替路の確保
- ⑥環状機能の付加による既存の山陽自動車道などの効率的活用
- ⑦地域道路交通の定時制と信頼性の確保による通勤圏の拡大による定住化促進

⑧世界文化遺産姫路城をはじめとする200近くにも及ぶ文化歴史遺産、そして最先端の産業資産までを活用したビジットジャパンを推進する国際広域観光ネットワークの構築などが期待できます。

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきことについて

構想、計画、整備及び管理それぞれの段階における道路の必要性や効果、および事業費等の評価の実施と情報公開が必要と考えております。そして都市は生き物であるという観点から、定期的な見直しの実施による道路の選別と集中のあり方の再構築が求められております。

当市においても、5年毎に都市計画道路の整備プログラムの見直しを実施しておりますが、特に、計画決定から整備までに要する時間管理概念の導入を図る必要があるものと考えます。具体的には、計画決定から事業化に至るまで相当の年月を要しているのが現状であり、また整備主体も多々ある中において、市民に20年先、30年先の整備計画が示すことが出来ないのが現状であります。すなわち、具体性を持った長期計画が存在しないことが大きな課題と捉えております。

そして、今後の道路政策の効率化に向けては

①事業のスピードアップと具体性の伴った計画の公表が、結果最大の効果と効率性を生み出すものと考えます。そのためには、安定的で計画的に使える事業・財源制度の維持、そして構想段階からのP Iの実施と地域独自の合意形成システムの確立

②一定規模の生活圏域において、国、県及び市町だけでなく民間も含めた様々な主体の協働、連携、補完しあう組織などの設置により、地域の実情に適合した総合的な交通まちづくり戦略の確立と道路整備プログラムとの連動

が必要と考えております。

3 その他、道路政策や道路の整備・管理全般について

姫路市における都市計画道路の整備率は、戦後60年かけてようやく約60%に達したところです。近年の進捗率では、すべて出来るまで今後100年を要するのが実情であります。これまで道路特定財源は、計画的かつ安定的な財源として道路整備を通じて、地方自治体のまちづくりに貢献してきました。また大都市に暮らす人に比して道路特定財源の税負担額は、1世帯当たり倍以上となっているのにも関わらず、道路の整備が格段に遅れているのが現状であります。

そうしたなか、中期計画の策定にあたっては、地方の実情を考慮しこの国あり方を踏まえ、わが国の国際競争力強化と地域の自立に資する真に必要な

道路整備を強力に推進するとともに、これまでの道路特定財源制度および道路整備特別会計制度の良き点を残し、税負担の公平性を踏まえた合理的で安定的な財源制度の創設を強く要望します。

また姫路市においても、市道の総延長は約2,400km、30年以上経過している重要橋梁が約100橋もあり、今年度予算でも、維持管理費は30億円を超えます。今後、増えることはあっても減ることはなく、そのためにも早期に適切な維持補修をしていくことが長寿命化につながり、地方の活力維持のためにも維持管理に要する財源確保は不可欠であります。

【姫路市道】 路線数：約9,200路線 延長：約2,400km
橋梁数：約2,500橋（重要橋梁L>15m：約300橋）

そのためには、今後民間の力を如何に引き出すか、そうした仕組みづくりが重要であり、姫路市においては、今年度、市民団体、企業、自治会等と連携し地域の特性やニーズを取り入れることによって、地域に愛される道路づくり、道路に対する市民の意識向上等を図るため、道路・街路樹等管理制度（アダプト制度）の試験導入を始めております。