



大

加計第 26 号

平成 19 年 5 月 7 日

国土交通省道路局長 様

加古川市長



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）

時下、ますますご清祥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高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、平成 19 年 4 月 2 日付国道企第 114 号でご依頼のあった標記のことについては別紙のとおり提出いたします。

本市におきましては、兵庫県南央部に位置する東播磨地域の中核都市として、広域的な地域間連携、文化交流、商業圏の拡大等の促進を図り、活力と魅力のあふれる地域づくりを積極的に推進しております。こうした施策を進める上で、市民生活や経済・社会活動を支える最も基礎的な社会基盤である道路網の確立が必要不可欠となっております。また、円滑で快適な道路交通及び歩行者等の安全な通行確保のため、幹線道路及び生活道路の整備が急務となっております。

今後とも本市における道路網の確立、良好な道路環境の創出並びに合理的な道路特定財源の配分による安定的な財源確保に格段のご配慮をお願いいたします。

「中期計画」策定にあたっての意見

【はじめに】

加古川市は、高度経済成長期に京阪神経済圏の影響を受けて、ベッドタウンとしてまた、播磨臨海工業地帯の一翼を担う市として日本経済の発展に寄与してきました。

しかし、急激な人口増加の煽りを受け、学校建設がまちづくりの重要課題となり、都市計画道路などの基盤整備が進まないままに市街地が拡大するというまちづくりとしては難しい都市構造となり、現在に至っています。

このようなまちづくりの変遷を受け、都市計画道路の整備率は、38%と低く（全県67%：H16）、京阪神地域に比し大きく整備が遅れている状況であり、市域内の各所で渋滞が発生し、日常生活や経済活動に支障が生じています。

この要因として、東西の広域交通断面の不足が上げられ、市街地の中心部に位置する東西の広域幹線道路である国道2号加古川バイパス（以下「加古川バイパス」という。）に東西の広域交通が集中し、本線及びインター付近で慢性的な渋滞が発生している状況です。このことは、計画されている都市計画道路を全て整備しても解消されない大きな問題となっています。

以上のとおり、本市のようなベッドタウンとして日本経済の発展に寄与してきた地方都市では、無秩序に都市が拡大していったため、成熟社会といわれる現在でも本市と同様道路整備がまちづくりの大きな課題となっているものと推測いたしております。

しかし、道路行政をとりまく地方財政の環境は厳しさを増し、国庫補助事業であっても、市負担の財源確保が困難な状況となっています。これに反して、地方都市の道路特定財源の税負担は、大都市に比べ大きく（2.5 倍の負担）なっていることから、時代に即した合理的な事業財源の考え方が必要であると考えているところです。

以下、中期的な計画の作成にあたって、項目毎に本市の意見として整理いたしましたので、ご高配頂きます様よろしく申し上げます。

1 今後の道路政策や道路の整備・管理について

(1)重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

本市における優先度が高い道路政策は、「地域の活性化」、「安全・安心の確保」及び「快適さとゆとりが実感できる魅力あるまちづくり」の観点から地域課題解決に向けた重点的な取り組みが必要であると考えます。

具体的には、次のとおりです。

①「地域の活性化」

道路交通渋滞は、公共交通が未熟な地方都市では、交流と物流の利便性を阻害し、地域経済に与える影響が大きくなっています。そのため、地域の活性化には道路整備が必要となっています。

・市域内における慢性的な交通渋滞解消に向けた体系的な主要幹線道路のネットワークの整備。（加古川バイパスリニューアル事業

・加古川渡河部断面の増強：加古川新橋梁の整備促進）

- ・ 中心市街地再生に向けたまちづくり事業に寄与する総合的な道路整備の推進。
- ※官民協働のまちづくりと一体となった道路整備の推進。
（国道2号4車化整備の推進）
- ・ 広域的連携及び地域間交流を促進するための地域高規格幹線道路整備の推進。
（東播磨南北道路の整備促進）
- ・ これらに大きく起因する東西広域幹線道路の新たな位置づけ（播磨臨海地域道路）と整備促進が重要な課題となっています。

②「安全・安心の確保」

本市では、防災基盤や交通事故削減のための道路整備に加え、東西広域交通を受持つ幹線道路は国道2号加古川バイパス単独となっており、災害時のリダンダンシー機能を受持つ路線がないため、播磨臨海地域道路の位置づけと整備促進が重要な課題となっています。

- ・ 幹線道路と生活道路における重点的な交通事故対策の実施。（交差点改良事業）
- ・ 踏切事故防止と円滑な道路交通の確保のため、鉄道事業者と連携した緊急踏切道対策の推進。
- ・ 防災まちづくりに向けた都市計画道路の整備及び狭隘道路解消に向けた地域と一体となった道路整備の推進。
- ・ 加古川バイパスリニューアル計画での交差点改良及び横断ボックス改良の促進。

③「快適さとゆとりが実感できる魅力あるまちづくり」

- ・ 歩行者空間のバリアフリー化の推進。
- ・ 質の高い自転車・歩行者空間を有した道路整備の促進。

(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

- ①国、県及び市町が独自に道路整備を展開するのではなく、それぞれが連携し、役割を補完しあうことにより「地域の実情にあったまちづくり」や「地域の自立と活性化」を支援する総合的な道路政策の確立が重要であると考えます。
- ②道路整備の効率化にあたっては、整備スケジュールに基づく実効性のある財政投資計画の裏付けのもとコスト縮減を進め、的確な事業評価を実施することによって行政効率と事業期間の短縮に努めることが肝要と考えます。
特に、事業実施にあたっての地域住民の熱意と事業関係者の事業理解と協力が事業推進の大きな要素であり、これを誘導することが行政の使命と認識しています。
- ③道路整備には、多くの財源を要しますが、既存ストックを従来の形式にとらわれずに有効活用することにより、効果が生じることを認識し、改善策を検討する必要があります。現在進められています自動車専用道路のPAと一般道路を行き来できるスマートICの取組みは有効と考えており、本市でも検討を進めたいと考えています。

(3)その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見について

- ①道路整備だけでなく、よりよいまちづくりには、市民と自治体がともに主体性を持ち長期的な展望のもとに取り組んでいくことが必要と考えます。
これまで、地方自治体においては、道路特定財源が安定的かつ計画的なまちづく

りに大きな役割を果たしてきたところでありますが、厳しい財政実情を抱える中で、今後の道路整備を推進するにあたっては、継続した補助金等の財源確保が大きな課題となっています。

また、ベッドタウンとして、日本経済に貢献してきた地方都市の基盤整備の遅れを地方の責任として捉えるのではなく、まちづくりの変遷を考慮した補助金のあり方を考える必要があると考えています。

これらのことから、中期計画の策定にあたっては、道路特定財源制度の趣旨と地方の実情を踏まえた上で、道路特別会計を維持し、地方での着実な道路整備に必要な安定的な財源と税負担の公平性を踏まえた合理的な財源制度の創出を強く要望します。

②高度成長期に建設された道路構造物が老朽化時期を迎える中、今後は補修や補強など維持管理に係る費用が急増することが懸念されます。本市の道路整備への投資余力は、厳しい財政制約のもと今後確実に減少することも予想されることから今後は維持管理費用を最小限に抑えつつ、道路構造物を適正に管理し、次世代に良好な資産として受け継いでいくことが求められることから、既存ストックの長寿命化や維持管理コスト縮減に向けた技術支援と予算の確保が重要と考えます。

③行政課題においては、全ての分野におけるバランスのよいまちづくりを効率的に行っていくことが重要であると考えます。本市においても道路整備プログラム等を策定し、優先順位付けにより、年次的に整備を進めることとしていますが、事業財源が確保できない場合は、ソフト事業実施に支障が生じることがないように財政負担の大きい事業の整備期間を見直すことで財政上のやりくりを行っているのが現実です。

④近年、国の道路整備に対する採択要件にあっては、「まちづくり交付金」に代表されるようにまちづくりに寄与する総合パッケージ型事業が中心であり、従来の地方道路整備臨時交付金など道路単体での事業採択が少なくなってきた傾向があります。地方としては、事業効果はもとより事業期間及び財政負担の担保が問われることから、事業採択を含め事業計画に苦慮しているのが現状です。

⑤未だ社会基盤整備が不十分な地方にあっては、限られた財源のもと道路整備と維持管理を両立させるためにも今後は、道路及び沿道空間の一体的管理の実現に向けた道路管理者と沿道住民との連携強化の仕組みづくりが必要と考えます。