

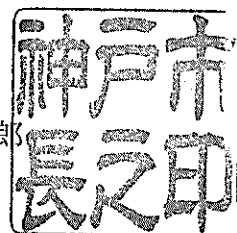


神建道計第 49 号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長
宮田 年耕 様

神戸市長

矢田 立郎



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）

平素は、本市道路事業に格別のご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

平成19年4月2日付国道企第114号で依頼の標記について、別紙のとおり回答します。

また、「神戸市の道路政策の現状と課題」についても参考を送付しますので、今後の道路政策の検討にあたっての参考にしていただければ幸いです。

今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

神戸市では、震災後、10年間の検証を踏まえ、2010年を目標として「神戸2010ビジョン」を定め、神戸の将来像『豊かさ創造都市こうべ』の実現に向けて様々な取り組みを進めている。これは、将来に向けて目指す新しい価値として「クオリティ・オブ・ライフ(市民生活の豊かさ)」の観点に立って、“神戸らしい豊かさ”を位置づけ、それを創造的に実現していこうとするものである。

道路は、市民の安全・安心や都市の魅力・活力を支える最も基本的かつ重要な社会基盤として、これまで着実に整備を進めてきたところであるが、今後も「2010ビジョン」の5つの重点テーマである「ユニバーサル社会」、「危機に対応できるまちづくり」、「安心で健やかな地域社会」、「都市の魅力・活力」、「持続可能な都市環境」の実現に向けて特に重要な役割を担っていくと考えている。

さらに、今後はデザインの力を都市の再創造の推進力と考え、新たな都市戦略として「デザイン都市・神戸」を掲げており、市民にとっては住みやすく、誇りを持って、幸せと感じるまちに、来訪者にとっては訪れたくなる魅力のあるまちになることを目指し、道路整備を進めていく必要があると考えている。

そこで、神戸市における既存道路ストックを新たな視点から活用し、その機能を十二分に発揮させるよう取り組むとともに、道路の整備を着実に進めることが不可欠である。

そのために、道路整備に必要な財源を確保することはもとより、最小の費用で最大の効果をもたらすように以下の点に留意して事業の重点化、効率化を図り、社会基盤としての道路整備を推進していくことが、神戸市のさらなる発展を支えるため必要である。

1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

(1) 都市の活力を支えるみちづくり

①国際物流を支える臨海部などの幹線道路網の整備（ミッシングリンクの解消）

神戸市においては、港と道路は一体のものであり、両輪となって都市の活力を支える基盤である。阪神淡路大震災により急激に落ち込んだ神戸港の国際貨物取扱量は、震災前の約9割の水準まで回復しているが、今後、スーパー中枢港湾「阪神港」として大阪湾岸域全体の国際競争力を更に高めることが求められている。

そこで、国際物流をはじめとした経済活動を活発化し、向上させていくためには臨海部における未完成のネットワーク（ミッシングリンク）である大阪湾岸道路西伸部・神戸西バイパス、及び名神湾岸連絡線を早期に完成させることが不可欠である。

また、内陸部ではネットワークの代替性を一層高めることとなる新名神高速道路の整備を進める必要がある。あわせて、国道43号など現在交通が集中している都心部の幹線道路沿道の環境改善を図る。

②南北の連携を強化する道路網の整備

都市の活動をさらに高めていくためには、東西の幹線道路と南北の幹線道路が一体となった、多様な道路ネットワークの形成を図る必要がある。そのため、市域の南北の連携を強化することが重要であり、新神戸トンネル有料道路の阪神高速道路株式会社への移管により一貫した管理としてネットワーク化を図り、ネットワーク全体としての機能を向上させる。これにより利用者にとって利用しやすい料金体系を実現したい。この際に、阪神高速道路神戸山手線など未完成部分を完成させることは必須の条件である。これらのことにより、南北の連携を強化する道路網の完成を図る。

③市民の生活を支えるみちづくり

市民の生活を支え、利便性を高めるため、市内の主要市街地を連絡する都市内幹線道路から生活道路に至るまで、未完成となっている道路の整備を計画的に進め、体系的な道路ネットワークの形成を図る必要がある。また、駅前広場など交通結節機能の強化を図り、すべての人に便利なまちづくりを進めることが必要である。

④都市の賑わいを創出するみちづくり

人・物・情報の交流により神戸全体の発展を先導するエリアである都心については、都市の品格や魅力を高め、賑わいを創出するみちづくりが必要である。具体的には、ウォーターフロント、みなとへの誘導や回遊性を高める仕掛けづくりを行うとともに、道路を周辺施設と一体となって交流の場として有効利用する。

以上4点の施策を進めることにより都市の活力を高めていく必要がある。

(2) 市民が安全・安心して暮らせるみちづくり

超高齢社会を間近に控え、すべての市民が安全・安心して暮らせるまちを目指す必要があることから、ユニバーサルデザインの視点を踏まえたみちづくりを行う必要がある。具体的には、道路の段差・波打ちの解消はもとより、交通事故対策、道路の維持・補修の際にも、道路を構成するすべての構造物について障害者、健常者、車椅子利用者など道路を利用するすべての人に配慮したみちづくりを目指す。

災害時にも市民の安全を確保できるよう、橋梁など道路構造物の適切な管理・耐震補強、道路防災対策などのハード面の対策を進めていくことや道路災害のリスク管理などソフト面の対策を強化する必要がある。

(3) 持続可能な都市環境を形成するみちづくり

神戸市が持続可能な都市として発展するためには、地球温暖化やヒートアイランド現象などの環境問題にも対応しつつ、海・山・街など神戸の恵まれた自然環境を守り、継承することが求められている。

そのためには、自動車からの温室効果ガスやヒートアイランドを抑制するなど、持続可能な都市環境を形成するみちづくりが必要である。具体的には、道路ネット

ワークの充実を進めるとともに、渋滞対策や連続立体交差事業などを進めることで、円滑な道路交通を確保し温室効果ガスの発生抑制を進める。

また、道路の緑化を強化するとともに、透水性や保水性舗装など環境に配慮した道路舗装など、道路構造物に積極的に新技術を導入することによりヒートアイランドを抑制し、あわせて地下水の涵養や雨水の流出抑制にも寄与する。

（４）既存道路ストックの有効利用策

これまで整備された既存道路ストックは貴重な財産であり、これを積極的に活用することが必要である。神戸市内には多様な有料道路（５団体、６種類）が整備されており、管理者ごとに異なる料金体系となっているため料金負担が大きくなっている。管理者の異なる既存有料道路の有効利用を図るため、ネットワーク化により道路利用者にとって利用しやすい料金を実現する必要がある。

また、市民生活を支える生活道路においては、車線構成の見直しによる渋滞対策や、交通安全対策、および歩車道幅員の見直しなど、わずかな工夫で効果の上がる施策もある。利用者や地域のニーズを十分に踏まえ、既存道路の有効活用を進める必要がある。

２．効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

（１）「選択と集中」による重点投資

前項で記した「特に優先度の高い政策」は、重点的かつバランスよく進めることが必要であるが、それぞれの政策を進めるにあたっては、整備効果の高い路線や、早期に効果が発揮できる路線を選択するなど、政策の中での優先度を考慮して、集中的に投資することが必要である。優先度の決定にあたっては、市民とともに考えることに加え、評価手法や手続きの透明性を確保することが重要である。

（２）ライフサイクルコストを考慮した計画的な事業執行

今後、橋梁など道路構造物の老朽化が急速に進み、その多くが更新時期を迎えることとなるため、アセットマネジメントの手法を導入し、ライフサイクルコストを考慮した計画的な維持更新を行い、その長寿命化を図ることが必要である。

（３）「協働と参画」によるみちづくり

道路利用者の視点からの意見を反映し、利用者の満足度の高い道路整備を進めていくため、事業の計画段階から市民の参画を求めるとともに、道路の美化などの道路愛護活動や、日常の維持管理については沿道の住民に行っていただくなど、市民の「協働と参画」のもと PDCA サイクルによる事業の進捗管理を進め、透明性の高い、市民に開かれた道路行政を進めることが必要である。特に事前の評価とともに、事後の評価も重要である。

3. 道路の整備・管理に関するその他意見

道路特定財源の有効活用

道路特定財源は、これまで道路整備の推進に大いに役立ってきたところであり、今後も道路整備を着実に進めていくために必要と考える。あわせて、多様化する道路利用者のニーズに答えていくためには、道路特定財源を有効に活用していくことを考えるべきである。特に以下の点については道路特定財源の積極的な活用が必要と考える。

①新たな整備手法の導入

大阪湾岸道路西伸部など広域的なネットワークを形成する道路については、国際物流を支え国全体の国際競争力を高めるといった観点からも重要な道路であり、早期に整備することが求められている。このような国の発展に資する道路の整備にあたっては、道路特定財源の活用により国費を積極的に充当して地方の負担を軽減するなど、新たな整備手法を導入することが必要である。

②直轄道路事業負担金制度

直轄道路事業負担金は、地方の発展を支える直轄国道の整備を推進するために必要な制度であるが、震災後の市の財政状況は厳しく、その確保が課題となっている。

直轄道路事業を着実に進めるためにも、道路特定財源を活用し、地方負担の軽減を図ることが必要である。

③利用しやすい料金制度

既存の有料道路については、道路特定財源の活用により、利用者がより利用しやすい料金とすることが必要である。特に、阪神高速道路の対距離料金制の導入にあたっては、利用者が利用しやすい料金とするため、現状の料金水準を十分踏まえるとともに、地域の特性に合った弾力的な料金設定とすることが必要である。

以 上

神戸市の道路政策の現状と課題

平成19年5月

神戸市

1. 神戸市の将来像

神戸市では、2010年を目標としたビジョン「神戸2010ビジョン」を定め、「協働と参画のもとに、市民のくらしをまもる」という基本姿勢のもと、神戸の将来像である「安全・安心・健康を基本とした『豊かさ創造都市こうべ』の実現に向け、5つの重点テーマに取り組んでいる。

道路は、市民の安全・安心や都市の魅力・活力を支える最も基本的かつ重要な社会基盤であり、ビジョン実現に向けた5つの重点テーマのうち、特に「ユニバーサル社会」、「危機に対応したまちづくり」、「都市の魅力・活力」を具体化するためには、道路が担う役割は特に重要である。

この重点テーマに沿ったみちづくりの方針として、『便利を支える』、『ひとにやさしい』、『環境に配慮』、『賑わいを創出』、『みんなで守り育てる』を基本方針に定め、事業を進めている。

神戸の将来像

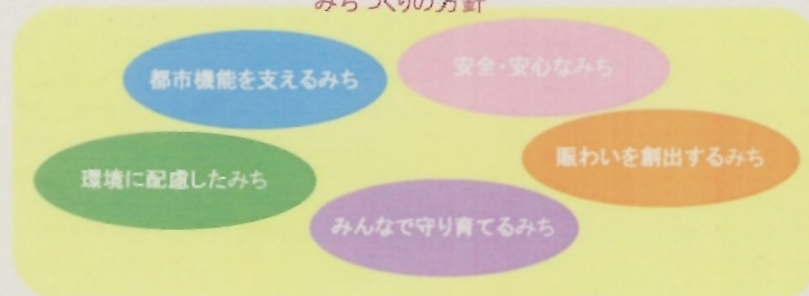
市民もまちもいきいき輝く 豊かさ創造都市こうべ

～安全・安心、健康、交流・融合～

実現に向けた重点テーマ

- (1) 人と人とのつながりのあるユニバーサル社会と文化の創造
- (2) あらゆる危機に対応できるまちづくり
- (3) 安心で健やかな地域社会
- (4) 産業・観光による都市の魅力・活力
- (5) 持続可能な都市環境の形成

みちづくりの方針



2 神戸市の現状

(1)人口

都心への人口集中

神戸市の人口は、震災直後142万人台まで減少したが、その後回復し、2005年には、震災前人口を上回り153万人まで達している。現在、人口増加は収束しつつある。

区別では、東灘区～兵庫区の都心部で増加し、北区、垂水区の郊外の住宅地で減少している。時々刻々と変化する交通、人の動きに対応したみちづくりが必要である。

神戸市周辺都市での人口推移

	2005年	1999年	増減
神戸市	1,525,389	1,480,977	103.0%
東灘区	208,041	184,980	111.4%
灘区	128,048	115,057	111.3%
中央	118,602	108,419	107.5%
兵庫	106,987	104,735	102.2%
北	225,940	226,781	99.6%
長田	103,771	106,623	97.3%
須磨	171,629	172,958	99.2%
垂水	222,725	225,681	98.7%
西	243,646	235,743	103.4%
阪神南	1,012,882	978,532	103.5%
阪神北	714,923	704,889	101.4%
北播磨	294,266	300,402	98.0%
東播磨	719,792	726,486	99.1%
淡路	153,779	160,371	95.9%

注)国政調査、毎月人口動態

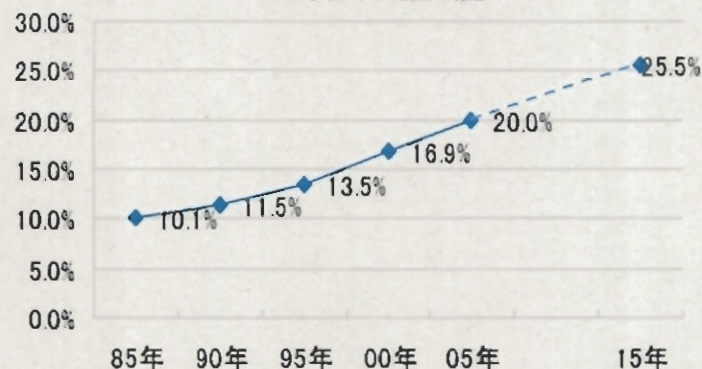


超高齢社会の到来

高齢者の割合は全国的に急上昇しているが、神戸市でも65歳以上人口の割合が、2005年に20%に達した。

2015年には、25%を超える予想とされており、身障者、高齢者など、誰もが歩きやすいみちづくりを進める必要がある。

65才以上人口割合の推移



注)国政調査、神戸市人口推計

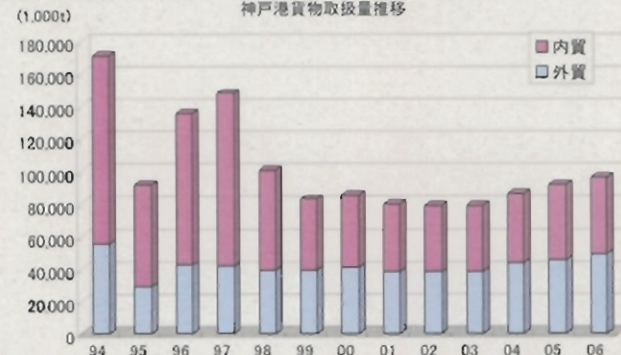
(2)経済

国際競争力強化に向けた港

神戸港貨物取扱量は、震災で大きく減少した影響が残り、長らく低迷していたが、2002年を底に近年、回復しつつある。しかし、国際的な競争力でみると、80年代に世界4位だった取扱量が、現在35位に後退しており、神戸港の国際的地位は低下している。

みなとを中心として、企業、物流の集積し、国際競争力を高めることが重要である。2004年に「阪神港」としてスーパー中枢港湾に指定され、大水深バースや入港料軽減の取り組みが進められているが、それらと一体となって国際物流を支える道路ネットワークの構築が求められる。

神戸港貨物取扱量推移



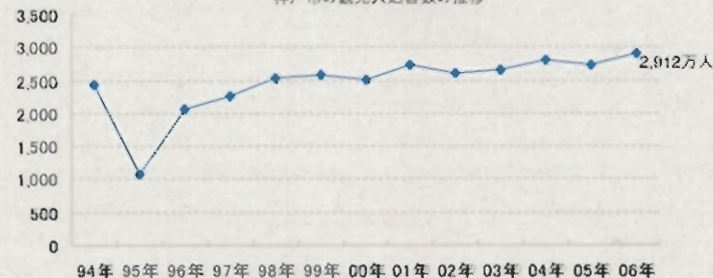
(3)観光

神戸の観光入込客数

2006年の神戸の観光入込客数は2,912万人となり、過去2番目の多さとなった。神戸市は、「観光交流都市」を目指しており、観光資源の魅力向上をはじめ、シティセールス、ホスピタリティ向上など総力を上げて観光振興に取り組んでいる。

道路においても、神戸らしい道路景観や、わかりやすい道案内など観光交流都市を支えるみちづくりを進める必要がある。

神戸市の観光入込客数の推移

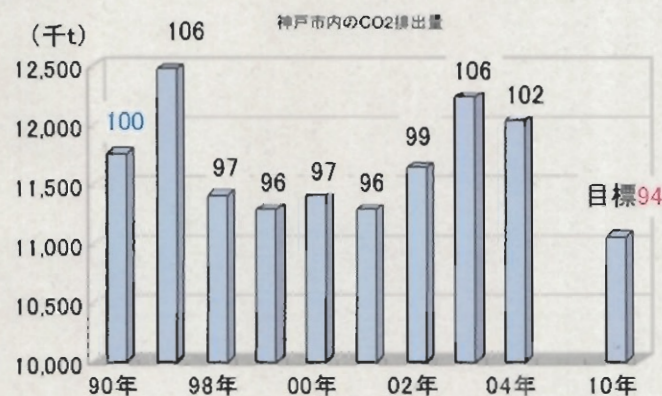


(4)環境

環境負荷の少ない道路交通

先進国に温室効果ガスの削減を義務づけた「京都議定書」が、2005年2月に発効した。1990年比で6%削減が義務づけられているが、神戸市の排出量は2004年は90年比で102%となっている。

道路においても、円滑な交通を確保することで温室効果ガスの排出を削減を図ることが求められる。道路ネットワーク化の整備や渋滞対策をはじめ、環境緑地等の整備等を進める必要がある。



3 神戸市の道路をとりまく現状・課題

(1)安全・安心へ不安

減らない交通事故

神戸市内での自動車による人身事故は、90年代の半ばをピークに上げ止まっているが、顕著な減少も見られない。依然、年間約10,000件を超える人身事故が発生している。歩道、標識の設置など交通事故対策を進める必要がある。



老朽化する道路構造物

高度経済成長期に大量に造った土木構造物の老朽化が進み、一斉に更新期を迎える。建設後50年以上になる橋梁数は、2000年時点で114橋であったが、2020年には、2000年比約8倍、2030年には約13倍に達する。

道路構造物の長寿命化を図るよう、適切な時期に維持・補修を進める必要がある。



市街地の放置自転車・二輪

市街地では、放置自転車・二輪車により、歩行者への安全、都心の景観を阻害する要因となっている。

歩きやすく、美しい市街地環境をつくるため、駐輪場整備をはじめとした放置自転車対策を進める必要がある。



(2) 都市の活力向上にむけての課題

つながっていないネットワーク

道路ネットワークの一部が未整備のため、神戸港など臨海地域へのスムーズなアクセスができない、また一般道路の混雑を招くなど、円滑な交通の妨げとなっている。未整備の道路を完成させ、早期に道路ネットワークの構築することが重要である。



市街地での交通渋滞

神戸市は、臨海部の狭い範囲に市街地が密集しており、市街地を東西に通る幹線道路や、郊外と市街地を連絡する幹線道路では、慢性的な渋滞が発生している。経済活動、都市環境を悪化させる渋滞を解消するため、未整備のネットワークの構築を進めるほか、交差点改良などを進める必要がある。

神戸市内の主要渋滞箇所



(3) 有料道路のさらなる利便性向上

多様な有料道路

神戸市内には、多様な有料道路(5団体、6種類)が整備されている。これらの多様な団体が、有料道路方式等を用いて道路整備を進めてきたことで、道路ネットワークは急速に拡大した。

その一方、管理者ごとに異なる料金体系により、料金負担が大きくなり相互利用されにくい、乗り継ぎが必要になるなど、利用者にとって必ずしも利便性が高い状況ではない。

既存有料道路ネットワークの有効利用を図るため、通行料金の引き下げや管理者の異なる有料道路のネットワーク化を進める必要がある。

神戸市道路網図



神戸市域の有料道路と管理者

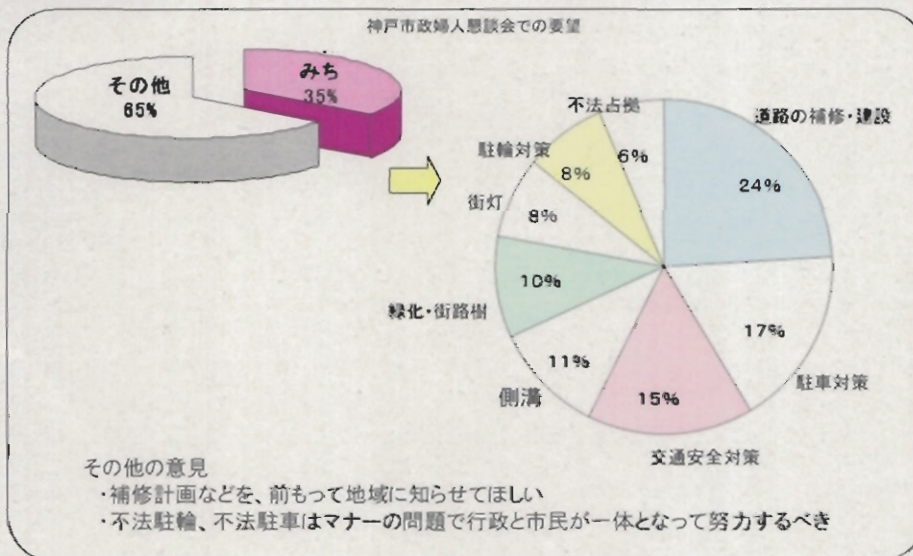
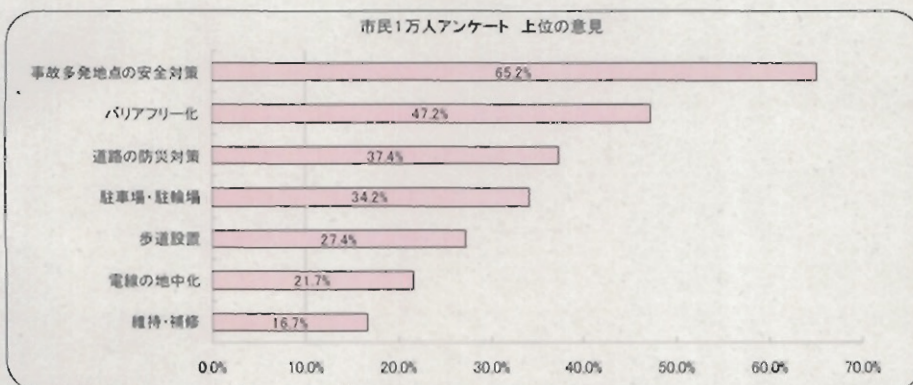
管理主体	管理道路
西日本高速道路(株)	山陽自動車道、中国縦貫自動車道、第2神明道路(一般有料)
本州四国高速道路(株)	神戸淡路鳴門自動車道
阪神高速道路(株)	神戸線、湾岸線、北神戸線、神戸山手線
神戸市道路公社	新神戸トンネル、六甲有料、六甲北有料、西神戸有料
神戸市みなと総局	ハーバーハイウェイ(港湾幹線道路)

4 利用者の声

(1) 市民の声

平成18年度に実施した「神戸市民1万人アンケート」で、今後力をいれていくべきことを聞いた結果、「交通安全対策」、「バリアフリー化」、「道路の防災・対策」など安全・安心なまちづくりを重点的という意見が多い。

また、「神戸市政婦人懇談会」で寄せられた市政に対する要望のうち、道路に関する要望が約35%を占めている。道路の補修、駐車・駐輪、交通安全など、安全・安心なまちづくりに関する要望が多く寄せられている。



(2) 事業者・識者の声

神戸商工会議所 要望

- ・大阪湾岸道路西伸部の早期着工促進
できるだけ早期に西伸部の着工が開始されるよう、神戸市としても都市計画決定に向けて、所要の措置を積極的に講じられたい
- ・第二名神(新名神)高速道路の早期全線整備推進
物流の効率化、将来の交通需要への対応など、広域的な経済効果が期待できるため、早期整備に向けて積極的に推進いただきたい

大阪湾岸道路西伸部有識者会議 提言(抜粋)

神戸・阪神地域の道路交通問題を改善するための方策として、大阪湾岸道路西伸部の整備の必要性は認識する

国際物流戦略チーム 提言(2006.3 抜粋)

国際物流基幹ネットワークの形成～港と道路の連携～

国際ゲートウェイとなる国際港湾、空港と有機的に連携した効率的な物流ネットワークを形成するため、陸海空を結ぶ物流インフラの確立を図ることが重要である。また、京都議定書の目標達成の観点から、CO2削減に向けた取り組みとしても必要である。

よって、以下の事項を提言する。

【提言事項】

国土軸に関係する地域や環日本海を含む関西地区の国際物流を支える高規格道路等として第二名神(新名神)高速道路、第二京阪道路、大阪湾岸道路西伸部、都市再生環状道路(大和川線、淀川左岸線Ⅰ期・Ⅱ期と淀川左岸線延伸部)、京奈和自動車道や京都縦貫自動車道などの早期整備とともに、高規格道路等相互の接続や課題箇所を解消し国際港湾とアクセスの円滑化を図る

スーパー中核港湾に係る道路交通のボトルネックを5年以内に解消し、国際標準コンテナ車が積み替えなく走行できる道路ネットワークを早期に構築