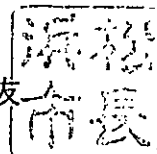


浜土企第 250 号

平成 20 年 10 月 20 日

国土交通省道路局長 様

浜松市長 鈴木 康 友



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

このことについて、別紙のとおり意見を提出いたします。

担当 土木部道路企画課

計画調整グループ

電話 053-457-2427

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

静岡県浜松市

- ・ 浜松市は平成 17 年 7 月の 12 市町村の合併により、人口約 82 万人、面積 1,511 km²、全国で 2 番目の面積を有する市となり、平成 19 年 4 月には政令指定都市の仲間入りをいたしました。政令市移行に伴い、県から移譲された国道・県道の延長は約 900km で、政令市の平均延長(約 320km)の約 3 倍の道路を管理することになりました。また、政令市でありながら、市域の約 7 割を山間地が占め、南北の距離は約 73km で伊豆半島とほぼ等しく、愛知県及び長野県との県境を有するなど今までにない特有害な政令市となりました。

このような状況下において、高規格幹線道路については、東西軸として既設の東名高速道路及び整備中の第二東名高速道路、南北軸としては三遠南信自動車道の整備が進められております。今後、本市を含む三遠南信地域(愛知県東部の東三河地域、静岡県西部の遠州地域、長野県南部の南信州地域からなる 3 県の県境地域をいう。)では、産業活動や経済活動のグローバル化など広域交流ネットワークの構築が重要な課題であり、国による着実な整備促進を要望いたします。

さらに、現在整備中である三遠南信自動車道の一部を現道活用区間として、本市により整備する方針が示されておりますが、広域幹線道路の一部であり、天竜川沿いの急峻な地形を通過するなど高度な施工技術と多額の費用を必要とすることから、国の直轄による整備をお願いしたい。

- ・ 浜松市の広大な市域において、地域の生活者重視の視点から地方部の自立や都市部との交流、高次医療施設へのアクセスの強化及び都市部の渋滞解消のためには、道路整備の促進は最重要課題であり、今後も多くの財源が必要となります。平成 21 年度から道路特定財源が一般財源化することで閣議決定されておりますが、その適用については不透明な部分が多く、地方の道路行政に影響を及ぼさないように安定した道路整備財源の確保を強く要望いたします。

また、一般財源化に当たっては、地方における極めて厳しい財政状況や道路整備等の必要性に鑑み、これまで以上の財源を「地方枠」として確保し、その取り扱いには、地方自らが決定する地方自治本来の姿を実現するため、自主性・裁量性などの大幅な改善が図られるように要望いたします。

- ・ 中山間地域の国・県道については、地域間の交流や地域活性化のためばかりでなく、中山間地の生活を支える生活道路となっております。

これらの道路建設のための事業評価方法としては、従来までの費用便益だけでなく、災害、救急医療等、地域の状況を考慮し、地方道路の実情に即した事業評価方式の導入を図るよう努めていただきたい。

②－１ 地域の現状と抱える課題

静岡県浜松市

○現状

- ・ 面積が１，５１１平方キロメートルで岐阜県高山市について全国第２位で静岡県全体の２割を占めている。
その市域の約７割を山間地が占めており、少子高齢化が進む中山間地域を併せ持つ政令指定都市である。
- ・ 政令市に伴い、県から市に移譲された国道・県道の延長は約 900km で、政令市の平均延長(約 320km)の約 3 倍の道路を管理しており、橋梁等の重要構造物も多数存在する。
また、道路改良率、都市計画道路の整備率ともに他の政令市と比べて低い状況となっている。
- ・ 一世帯あたりの自動車保有台数は約 2.3 台で、他の政令市と比べると最も高い。また、自動車分担率は、約 67%と高くなっている。
- ・ 年間の 10 万人当たりの人身事故件数と死者数が政令市の中で 2 年連続ワーストを記録している。
- ・ 山間部においては、降雨時に通行止めとなる区間があり、過去 5 年間の平均年間規制回数は 18.2 回となっている。

○課題

- ・ 少子高齢化の進む中で、全国 2 位の面積とその 7 割が山間地である広大な市域を考慮し、市街地地域と中山間地との社会基盤の整備バランス及び周辺地域とのつながりを強化することが課題である。
- ・ 広域な市域に点在する各地域拠点間の交流・連携を強化するための、幹線道路の整備が必要である。また、既存道路施設の老朽化により、維持、管理等に要する予算が増大するため、土木施設の長寿命化計画を作成し、計画的な財源の確保をしていく必要がある。
- ・ 自動車分担率が約 67%と高い中、今後高齢化が進む状況下で、広大な市域を抱えており、高齢者が安全・安心に移動できる公共交通の活用方法が課題である。
- ・ 都心部における交通事故対策及び交通渋滞対策により、安全・安心のまちづくりを進める必要がある。
- ・ 浜松市は、降雨時のみならず東海地震発生に備える必要があり、災害に強い道路整備を進めると共に、市民への情報提供として、土木防災情報システムの整備の必要がある。

『浜松市総合計画』では、本市の将来像として「技術と文化の世界都市」と「環境と共生するクラスター型都市」を掲げ、これら将来像の実現に向け重点戦略を選定している。道路整備に関する主な戦略は以下のとおりである。

・次代へ引き継ぐ“ものづくりDNA”～地域経済の振興～

- ◇ 企業誘致を進める上で必要となる広域幹線道路（高規格幹線道路）や、このような幹線道路と企業立地エリアとを接続する域内幹線道路の整備
- ◇ 公共交通機関の駅や高規格幹線道路と観光地とを接続する域内幹線道路の整備

・全国に類を見ない多様性のある都市づくり～浜松型コンパクトシティ※の形成～

- ◇ 浜松地域の地域性に即し、環境にも配慮した総合交通計画の策定
- ◇ 都心部と周辺的生活圏とを密接に連携させるために必要となる域内幹線道路の整備
- ◇ 市民生活に欠かすことのできないバス路線や都市内鉄道など、市民ニーズに対応した公共交通の確立

※ 「浜松型コンパクトシティ」：都市空間形成の基本的な考え方で、各地域にそれぞれの特性に応じた都市機能の集積を進め、特色ある拠点を形成し、都心を中心とした相互のネットワークを構築することで、常に新しい価値を創造し、補完し合う考え方

・次世代に継承する天竜川・浜名湖の自然～自然環境との共生～

・すべての人が暮らしやすい自立社会づくり～ユニバーサルデザインの推進～

- ◇ 歩きやすいまちづくり、歩行者空間の整備を進め、生活基盤が充実したまちづくりを進める

また『浜松市のみちづくり計画』では、道路整備の基本理念として『交流・連携が活発で、人と環境にやさしいみちづくり』を掲げており、『新市をきずく』『新市をまもる』『新市をはぐくむ』を道づくりの大きな方針としている。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ④

③ 道路政策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

浜松市

○ 重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○ その他
・ 広域交流に必要な道路整備	・ 新東名高速道路、三遠南信自動車道の早期開通	・ 全国的な道路ネットワークとなる高規格幹線道路の整備促進により、三遠南信地域の自立性の高い圏域形成が行われ、中部圏のみならずわが国の持続的な発展においても積極的かつ重要な役割を果たすことができる。	三遠南信地域は、人口230万人、工業出荷額13兆円を超え、都道府県を越えるポテンシャルがある。
・ 市内交流を強化する道路整備	・ 国道152号浜北天竜バイパス	・ 新東名浜北ICと市中市街地を結ぶアクセル道路として整備を推進しており、時間短縮、渋滞の解消を図る。沿線付近には製造業等の企業進出が期待される。	
	・ 国道362号宮口バイパス	・ 大型車両の通行規制をしている狭隘区間を解消し、安全で円滑な交通確保を図り、新東名浜松浜北SAに設置検討中のスマートICへの主要アクセス道路となる。	
・ 快適な生活を支える道路整備	・ 遠州鉄道鉄道線連続立体交差事業	・ 踏切箇所における慢性的な渋滞、事故を解消し、地域分断の解消や土地利用の有効化が図られる。	
	・ (都) 植松和地線 ・ (都) 上島柏原線	・ 市街地の骨格を形成する幹線道路の整備により、市中心部に集中する通過車両による慢性的な渋滞を緩和し、沿線生活環境の改善が図られる。	

・安全・安心な暮らしを支える道路整備	・国道１５２号大井拡幅 ・国道１５２号半島拡幅	・中山間地の国道は、すれ違いができない未改良区間が多く、天竜川と急峻な地形に挟まれた道路の拡幅整備により、孤立防止、災害に強い道路となる。 ・三遠南信自動車道の現道活用区間として、広域交流の基盤としての役割も担う。	
	・国道１５２号交差点改良（元城町）	・主要な通学路への歩道設置、事故多発の交差点対策、バリアフリー化などの交通安全対策を面的、線的整備により推進し、交通事故防止、安全確保を図る。	
	・国道１５２号船明（災害防除） 国道２５７号新祝田橋（耐震補強） ・道路施設の長寿命化計画策定	・法面強化や橋梁耐震補強により緊急輸送道路の強化を図り、災害時における安全確保を図る。 ・老朽化した道路施設を適切に維持・管理し、計画的・効率的な予算運用を図る。	