



神建道計第 504 号

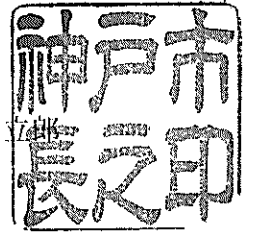
平成 20 年 10 月 24 日

国土交通省道路局長

金井 道夫 様

神戸市長

矢田



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）

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 20 年 9 月 19 日付国道企第 37 号で依頼のありました標記の件につきまして、別紙のとおり、回答します。

①道路行政全般について改善すべ点、要望や提案など

○道路整備・管理に必要な財源の確保と地方の裁量

平成21年度から道路特定財源が一般財源化されることが決まったが、道路関係予算は道路の建設のみに使われるのではなく、日々、市民が利用している道路の安全対策や橋梁の耐震化や補修等、幅広く市民生活の安全・安心を守るために使われており、道路特定財源以上に市の一般財源等を充当して行っている状況にある。道路特定財源の一般財源化にあたっては、地方の道路整備・維持管理の必要性を踏まえ、地方税財源の強化を図り財源を確保するとともに、地方の特色を活かし、必要とする道路整備や維持補修等の事業を地方の裁量で行えるようにする必要がある。

○広域的なネットワークの整備に対する地方負担の軽減

大阪湾岸道路西伸部、本州四国連絡道路など、広域的なネットワークを形成する道路については、国際的物流を支え、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、国費を積極的に充当するなどにより地方の負担を軽減する必要がある。

○道路構造令の見直し

都市部においては、道路用地の制限があるため、道路空間全体を利用した歩車道幅員の見直しなど、利用者や地域ニーズを踏まえた道路空間の再配分が必要である。道路構造令の見直しにあたっては、このような視点からの運用基準の設定も必要である。

○駐車場の利用促進

特措法による公共駐車場において、利用促進の観点から、駐車場利用者が利用しやすい料金体系の導入が重要である。そのため、利用料金について、柔軟に対応できるような仕組みづくりや新規施策が必要である。

○阪神港の国際競争力の低下

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阪神港、とりわけ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、道路ネットワークが途切れていることより、国際物流の競争力が低下し、利用者の時間やコストの負担増につながっている。そのため、国際物流を支える道路ネットワークの整備が必要である。

○多様な有料道路により料金体系が複雑化し、負担が大きい

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(6団体、7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。そのため、利用者が利用しやすい料金体系にする必要がある。

○安全・安心に対する不安(交通事故・老朽化する道路構造物)

- ・車両の交通量が多く、歩道のない危険な道路が以前として残されていることや、歩行者と自転車の接触や高齢者に起因する交通事故が増加している。また、超高齢者社会を迎え、既存道路の歩行者空間には、これまで積極的に歩車道分離の構造としてきたことにより段差や波うちが多くあるため、これらを解消し誰もが安全で安心して通行ができる道路整備が必要である。
- ・高度経済成長期に大量に建設された橋梁が、一斉に更新時期を迎える。神戸市が管理する橋梁は約2,150橋あり、そのうち、建設後50年を経過する橋梁は、現在210橋ある。今後、10年、20年経過すると橋梁数は3倍、5倍と増加し、構造物の安全性確保が困難となる。そのため、耐震化や補修等を行う必要がある。

○国際性に富んだ交流都市づくり

- ・国際物流を支え、地域の活力を創出するためには、臨海部を含めた未完の道路ネットワークを完成し、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。
- ・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。

○誰もが安全・安心して暮らせるまち

- ・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。そのため、ユニバーサルデザインの視点を踏まえ、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行う。
- ・交通事故をなくすため、通学路における歩道整備、事故危険箇所対策、主要駅周辺の放置自転車対策等、安全で快適な道路空間を創造する。
- ・また、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。

○デザイン都市・神戸の推進

「住み続けたいまち、訪れたいまち、そして、持続的に発展するまち」を目指した「デザイン都市・神戸」を実現するため、道路整備にあたっては、「道路を特徴づける地域の個性」を活かしながら、まちなみと調和した道路デザインを選定し、連続性・統一性を向上させるなど、神戸らしい風格・品格を有した特徴あるみちづくりを推進する。

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

兵庫県神戸市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
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 臨海部における未完成のネットワー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。 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、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. 南北連携を強化する道路網の整備 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とともに、利用者にとって利用しやすい料金体系を実現する。あわせて、阪神高速道路神戸山手線など未完成部分を完成させ、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、社会情勢などを見据えたうえで計画的に進め、体系的な道路ネットワークの形成を図る。また、駅前広場などの整備により、交通結節機能の強化を図る。	国際物流をはじめとした経済活動を活発化し、向上させることができる。また、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できる。 市域の南北の連携を強化することにより、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が図られ、都市の活動を高めることができる。 体系的な道路ネットワークの形成を図ることにより、市民の生活を支え、利便性を高めることができる。また、交通結節機能の強化を図ることにより、すべての人に便利なまちづくりが進められる。	

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

兵庫県神戸市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
市民が安全・安心に暮らせるみちづくり	4. 都市の賑わいを創出するみちづくり 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、オープンカフェや道路空間を利用したイベントの開催など、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を図る。 1. ユニバーサルデザインの視点を踏まえたみちづくり 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行う。 2. 橋梁の耐震化 緊急輸送路上の橋や、道路・鉄道を跨ぐ橋の耐震補強を行い、緊急輸送路や公共交通機能の確保を図る。 3. 橋梁補修マネジメント 橋梁補修において、対症療法的な補修から計画的・予防的な補修に転換すべく補修マネジメントを導入し、効果的・効率的な管理補修を進める。	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、賑わいを創出することができる。 すべての市民が安全・安心して暮らせるまちを創造できる。 災害時にも、迅速なまちの復旧を行うことができ、市民の安全を確保できる。 高度経済成長期に大量に建設され、一斉に更新時期を迎える橋梁を、より長く使用でき、安全な構造物として次世代に引き継ぐことができる。	

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

兵庫県神戸市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
既存道路ストックの有効活用	1. 利用しやすい料金体系の実現 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が、神戸市内には多様な有料道路(6団体、7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り料金負担が大きくなっている。そのため、どの様な経路であっても同一目的地へは同一料金でいけるなどの料金施策を導入することにより、道路利用者にとって利用しやすい料金を実現し、管理者の異なる既存有料道路の有効利用を図る。 2. 都市内道路空間の再配分 都市部では道路用地などに制限があるため、道路空間全体を利用した歩車道幅員の見直しや、進行方向など通行方法の見直しを行い、利用者や地域ニーズを踏まえた道路空間の再配分を図る。	管理者の異なる既存有料道路の有効利用により、一体となったネットワークの形成や、一般道路の渋滞緩和が図られ、都市の活動を高めることができる。 なお、神戸市では、この10月1日から西神戸有料道路の通行料を無料化したところ、約15,000台/日の交通量が増えたことにより、神戸三木線等、平行する一般道路の渋滞が大幅に緩和された。 道路空間の再配分を行うことにより、利用者や地域ニーズを踏まえた利用しやすい道路にすることができる。	