

姫交計第20005号

平成20年10月21日

国土交通省道路局長

金井 道夫 様

姫路市長 石見 利勝



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）

平成20年9月19日付国道企第37号において依頼のあった、
標記の件については別紙のとおり回答します。

連絡先：姫路市都市局交通計画室

電話 079-221-2196

FAX 079-289-0588

現在に生きる我々には、先人の血のにじむ努力、我慢の積み重ねの上に今日の生活が成り立っていること、そして連綿と続く人類の歴史の中において、「この時代を担う」という重要な責任があることを忘れてはならない。先人の遺産を食い潰すのではなく、我慢すべきところは我慢し、これまでの遺産を有効に活用するとともに、さらに磨きをかけて我々に続く未来の市民に引き継いでいくことが求められている。

本年、5月13日に「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定され、これまでの道路特定財源を「一般財源化」することが示された。

姫路市としては、これまで暫定税率を含む道路特定財源の維持、地方財源の確保・充実、遅れている地方の道路整備についての十分な配慮等を政府・与野党に対し再三再四訴えてきた。

今後、基本方針が実施されるにあたり、そもそも道路特定財源諸税については、道路利用者から徴収していることから、先ず道路関連事業へ支出することが最も納税者の理解が得られるものである。必要な道路整備を疎かにして、他分野への支出は避けるべきである。

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担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。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、是正されるべきものである。今後、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土構造を目指すべきであり、そのためにも地域の活性化、すなわち定住化促進と地域産業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いる。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。

本市としての意見・提案は下記のとおりである。

1 道路整備財源の総枠確保について

下記の幹線道路ネットワークの整備、及び地方の遅れている道路整備や着実な維持管理のために、必要な財源を継続的かつ安定的に確保すること。

2 幹線道路ネットワークの見直し及び整備について

国土の骨格を形成する高規格幹線道路をはじめ地域高規格道路などの幹線道路ネットワークについては、我が国の国際競争力の強化及び経済の活性化などに効果的な路線を重視し、地方の意見を反映させ、既存ネットワークの見直しともに必要な新規路線も一部組み込み、国の責任において着実に推進すること。また、スマート I . C の設置など高速道路の利便性を一層高める施策を推進すること。

3 戦略的な維持管理の必要性について

維持管理費は、道路初期投資の総額に対し一定の割合で必要となり、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あるため、今後、予防保全の戦略的な制度設計を確立すること。

4 長期道路計画の策定について

様々な必要事業を安定的かつ効果的に遂行し、かつ国民の将来への不安を軽減して地域生活の安寧感を増すとともに、多様な主体との協働の促進を図るためには、財源にも裏打ちされた長期的な道路計画の法制度化は必要と思われる。

その計画としては、現道(道路法による道路以外、農道、林道、臨港道路など全ての道路を含む)を含めた将来のネットワーク計画という発想であり、既存の道路ネットワークを計画対象の中心に位置づけ、一部で新設を含み、長期にわたる効果的な更新や改良を対象にして、道路網整備後の長期間のサービス提供を内容とすべきである。すなわち、「新規整備」という意味と併せて「今あるものを長く有効に活用する」という概念であるとともに、徹底した情報公開・明確な基準のもとに策定すべきである。

また、計画の硬直性を防ぐため、外部機関による定期的な見直し(5年程度)の実施により透明性と妥当性を図り、短期計画と連動させるべきである。短期計画においては、財政の硬直化を招かないよう社会情勢を考慮し柔軟な視点で、その年度の財源に見合った路線の選別を図り、集中的な投資が可能となる計画とすべきである。

5 地方の道路整備財源などの確保・拡充について

姫路市では、公共交通を中心とした姫路市総合交通計画の策定を進めており、一層の公共交通の利活用を図るため、交通結節点機能の拡充や土地区画整理事業など数多くの事業をかかえている。そして、現在の地方の道路整備においては、半分以上の一般財源が投入されていることから、少なくとも現在の譲与税や交付金などの地方枠の確保は必要であり、さらには、地方分権推進の観点からも、地方により重点的に財源を配分するとともに、事業執行の裁量権を拡大すること。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式 ②

兵庫県姫路市

○現状

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、現在では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いる。

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る。

また、姫路市から明石市までの4市2町で構成する播磨臨海地域は、面積約800km²、人口約125万人を擁し、市街地が連坦する一体的な生活圏域、産業圏域を構築しており、製造品出荷額約5兆4千億円を誇る、先端産業から食品に至る日本有数のものづくり地域である。

その旺盛な経済活動により、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る。特に産業交通と生活交通の混在により、交通事故の発生率は全国的にも最悪な状況となっている。(右表参照)

都心部においては、多様な都市機能を集積させながら、播磨地域の発展の核として重要な役割を担ってきたものの、近年、居住人口、従業者数、商品販売額、商店数は実数においても減少傾向にあり、求心力の低下が顕著である。

さらに、本市も市町合併により市域が拡大し、森林丘陵地域、田園地域、群島地域などの個性ある地域資源が増加し、自動車交通への依存がますます高まっている。

○課題

① 重交通の主要な発生源であり、本市の経済的立脚基盤である臨海部工業地帯の産業交通の分離と物流機能強化。

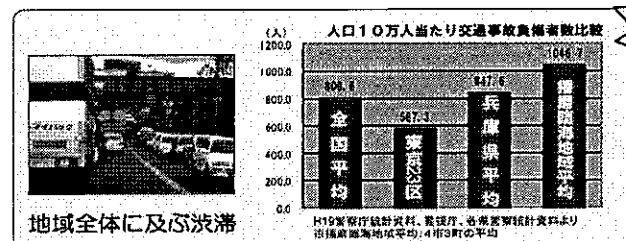
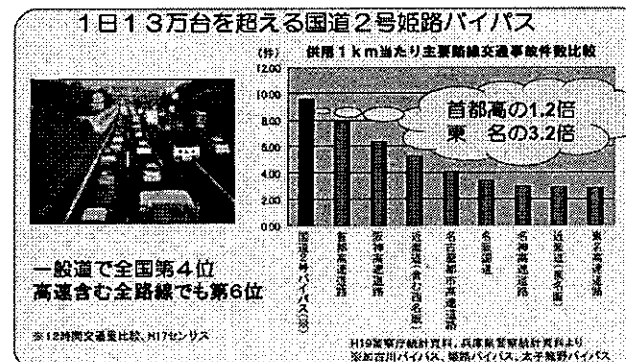
⇒対策:臨海部への高規格東西幹線道路の整備

② JR山陽本線等による姫路市都心部の南北分断解消による、播磨の中核としての高次都市機能の強化

⇒対策:JR山陽本線等立体交差事業を基幹事業として、関連土地区画整理及び道路事業の推進

③ 合併による1次産業を中心とした豊かな地域資源の利活用

⇒対策:地産地消、地産地活を推進するための、有機的ネットワークの構築(都市計画道路等の整備推進)



1 広域的な地域ビジョンについて

播磨の中核都市としての役割から、最近の産業等の動向及び周辺都市との議論を踏まえて、地域ビジョン案を別紙の通り示す。(図-1)

2 姫路市の総合計画について

現在、策定中の新総合計画から姫路市として目指すべき将来像として以下の3点について別図のとおり示す(図-2、3)

- ① 姫路市の基本理念及び目指すべき都市像
- ② 実現施策の一つである姫路スタイル・コンパクトシティの概念
- ③ 目標とする都市構造図 = 多核連携型都市構造 =

はりまからはじまる日本の新たな「創造と成長」

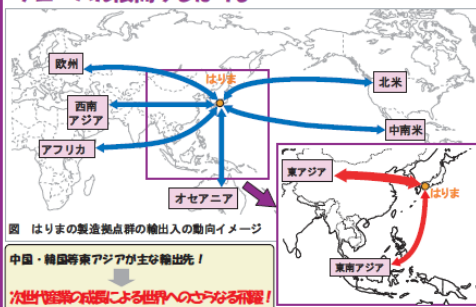
日本経済の活性化

国際競争力の強化
地球環境との調和
関西メガロポリス（地域の自立）

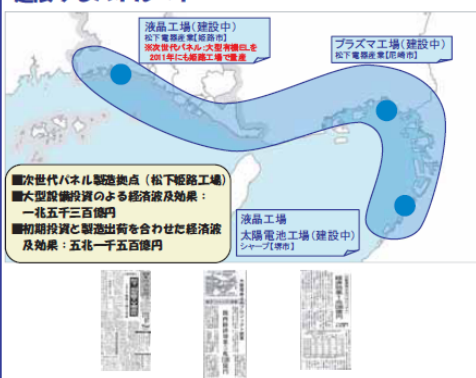
国際競争戦略による物流ネットワークの強化（経産・経産省、国土交通省、国土交通省）

播磨臨海地域道路の整備

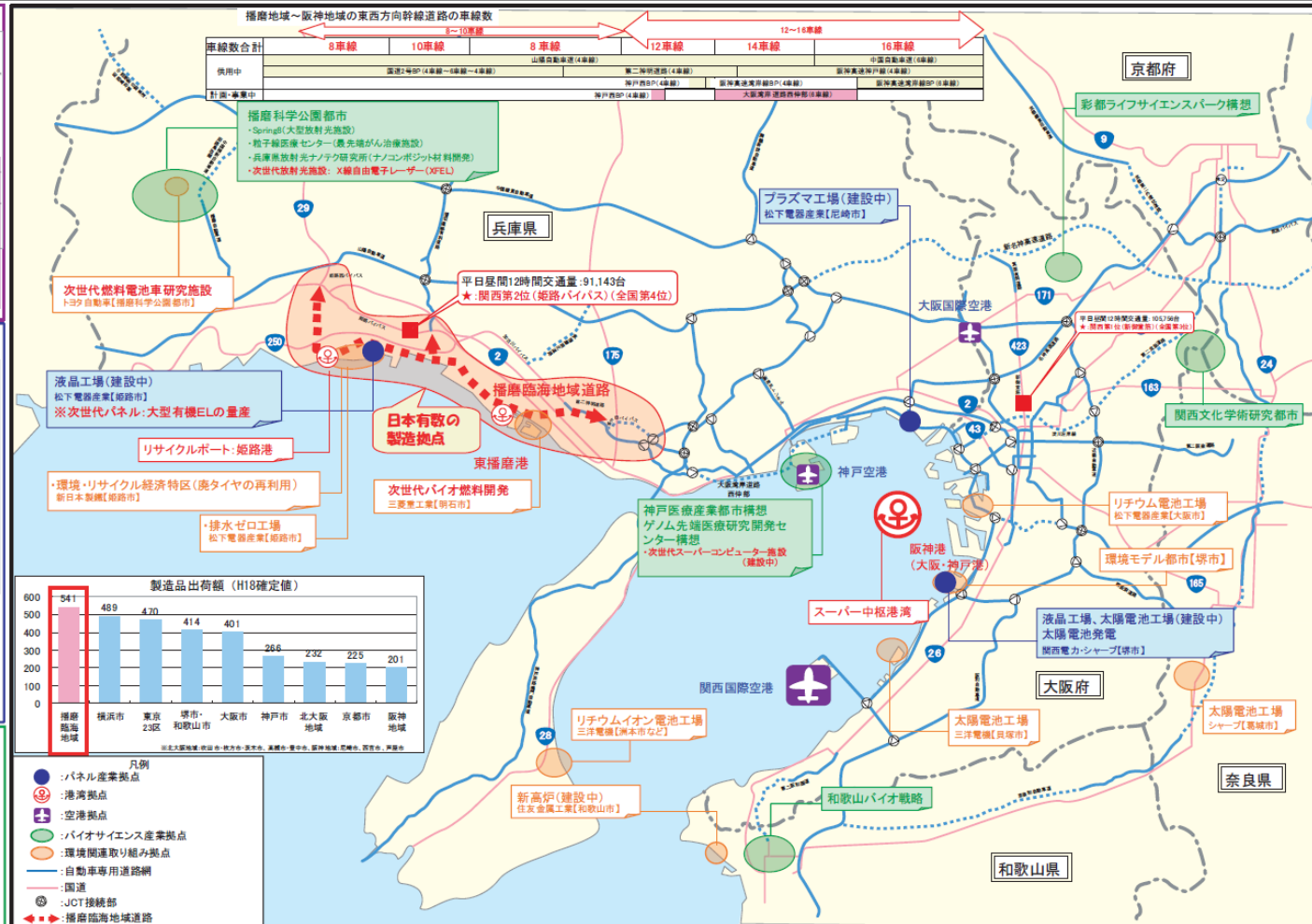
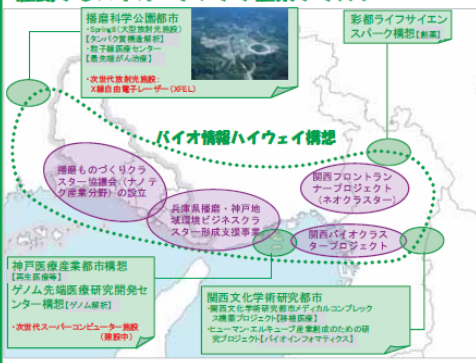
グローバル展開するはりま



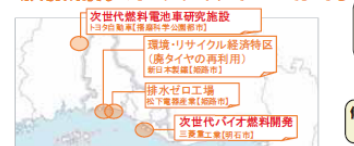
進展するパネルベイ



胎動するバイオ・ナノテク産業クラスター



環境技術力のトップランナー はりま



関西の環境力の結集

低炭素社会の実現に向けて
(地球環境との調和)

急がれる陸海空シームレスネットワークの構築

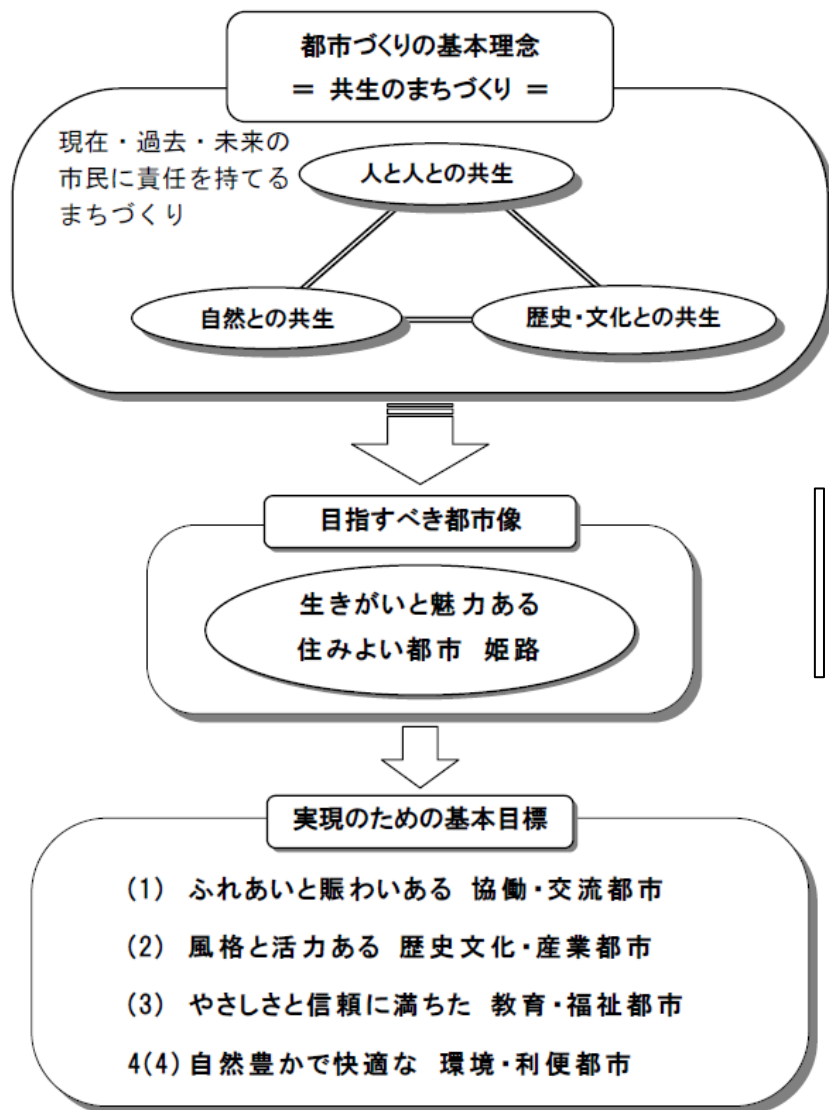


関西国際物流戦略として
不可欠なはしき軸の強化

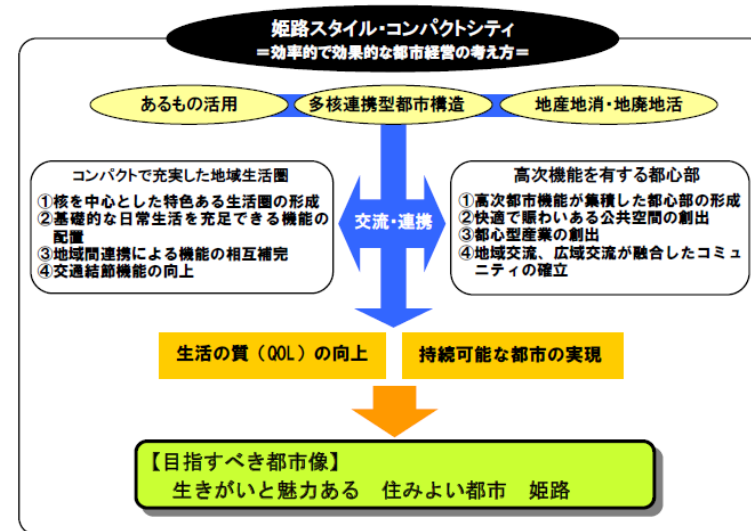
図 産経新聞
(H20.3.26)

図－２

＝新しい都市づくりの基本理念及び目指すべき都市像＝



実現に向けて

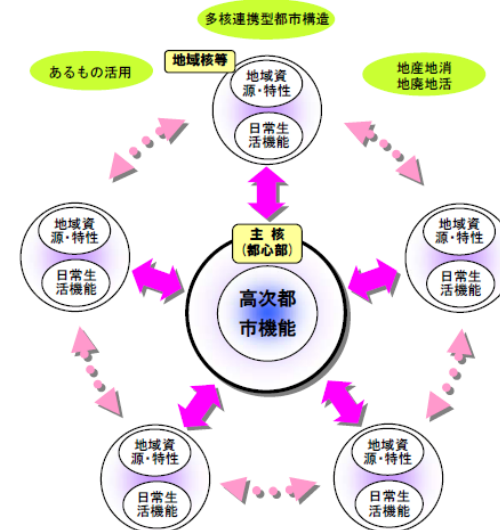
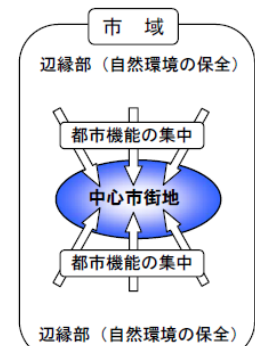


一般的なコンパクトシティ

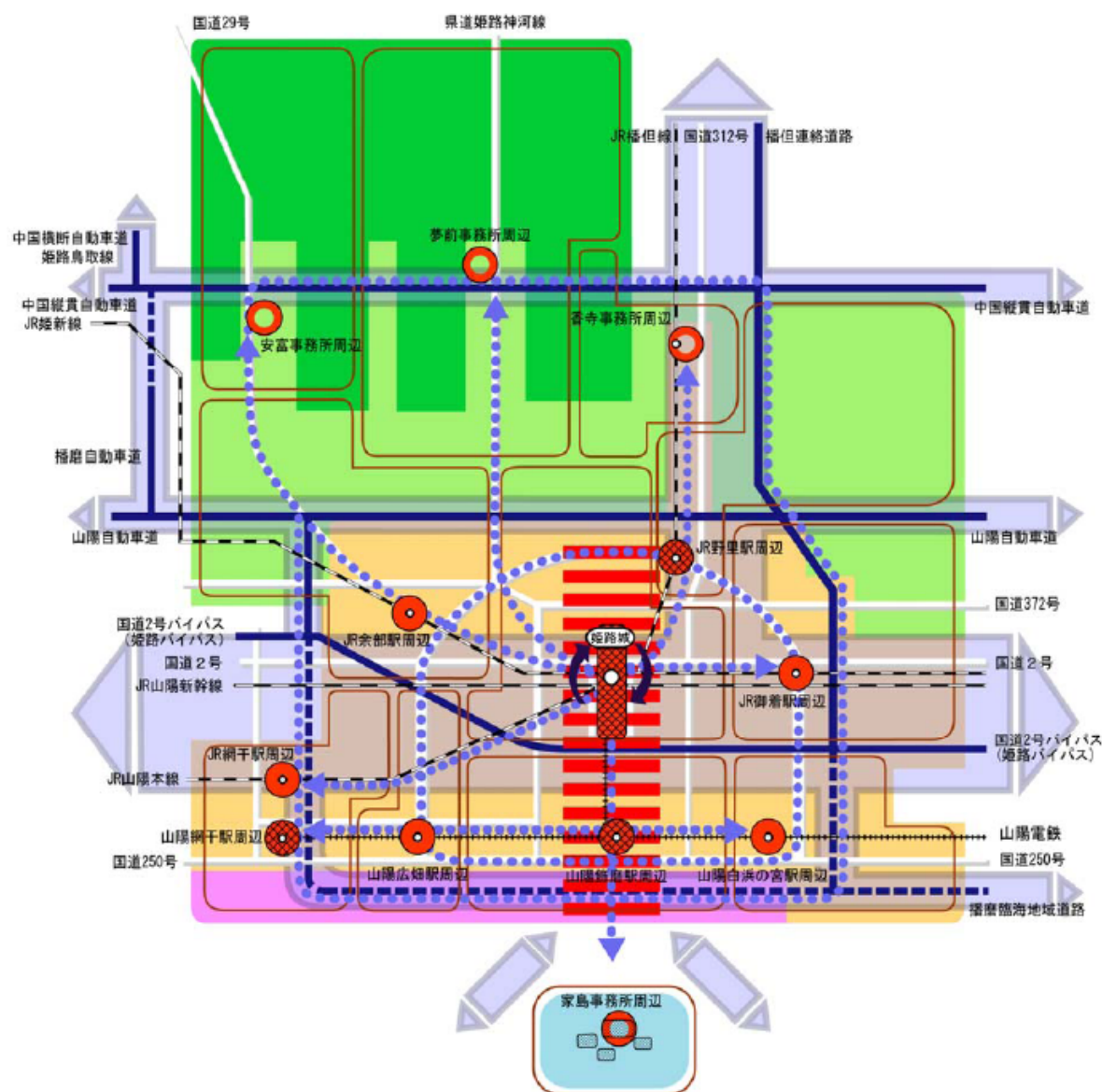
姫路スタイル・コンパクトシティ
＝コンパクトな都心部と地域生活圏の充実＝

地域連携によるコンパクトシティのイメージ

- ・都市機能を中心市街地に集中させ、街なか居住を促進し、歩いて生活できる生活圏を設定。
- ・辺縁部は自然環境の保全が主眼。



都市構造図 =多核連携型都市構造=



【土地利用ゾーン】

- 森林・生活ゾーン
- 農業・生活ゾーン
- 市街地・生活ゾーン
- 臨海・産業ゾーン
- 漁業・生活ゾーン

【地域核等と地域生活圏】

- 主核
- 副核
- 地域核
- 準地域核
- 地域生活圏

【都市軸と交流連携軸】

- 都市軸
- 広域連携軸
- 地域内連携軸
- 都心回遊軸

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式 ④

兵庫県姫路市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他															
・国際競争力の強化のための交通サービスの向上 ・大規模な地震、火災に強い国土づくり	播磨臨海地域道路の整備	図－４のとおり																
・都市交通の快適性、利便化の向上 ・地域活力の向上	JR山陽本線等連続立体交差事業等の推進	図－５のとおり																
・良好な生活空間・自然環境の形成 ・循環型社会の形成	夢前スマート I . C の事業推進 都市計画道路等の整備推進 (計画:138路線、延長約320km 進捗率:約60%) 今後概ね5か年の事業計画 <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業名</th> <th>概要</th> <th>事業費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市計画道路</td> <td>事業数 約30路線</td> <td>150億</td> </tr> <tr> <td>区画整理事業</td> <td>5地区</td> <td>※370億</td> </tr> <tr> <td>一般生活道路等 (新設、改良、公安事業) 維持管理費</td> <td>約160路線 市道延長 約2,500km 橋 梁 約2,700橋 (うち重要橋梁 約300橋)</td> <td>300億</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合 計</td> <td>820億</td> </tr> </tbody> </table> ※区画整理事業については残事業費を示す。	事業名	概要	事業費	都市計画道路	事業数 約30路線	150億	区画整理事業	5地区	※370億	一般生活道路等 (新設、改良、公安事業) 維持管理費	約160路線 市道延長 約2,500km 橋 梁 約2,700橋 (うち重要橋梁 約300橋)	300億		合 計	820億	多核連携型都市構造の構築	
事業名	概要	事業費																
都市計画道路	事業数 約30路線	150億																
区画整理事業	5地区	※370億																
一般生活道路等 (新設、改良、公安事業) 維持管理費	約160路線 市道延長 約2,500km 橋 梁 約2,700橋 (うち重要橋梁 約300橋)	300億																
	合 計	820億																

播磨臨海地域道路 説明図

姫路市、明石市、加古川市、高砂市、稲美町、播磨町

【路線の計画経緯】

年度	内容
昭和45年度	播磨幹線（臨海道路）として大阪府及び神戸市と同時期に計画（阪神播磨地域幹線道路調査）
昭和55年度	神戸新市街道路及び臨海幹線として計画（播磨郡市間連絡交通体系調査）
平成5年度	第1次5箇年計画に計画道路として記述
平成7年度	新道路整備5箇年計画で中間・下段認定した
平成10年度	新道路整備5箇年計画に認定路線として記述

路線の計画経緯

播磨臨海地域の人口および面積

人口	約125万人
面積	約800km ²

播磨臨海地域に分布する歴史・文化資源分布



交通の要衝！ 播磨臨海地域



世界文化遺産姫路城（国宝）をはじめとする160にもおよぶ多種多様な文化資源

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

全国で第4位の交通量の国道2号バイパス！

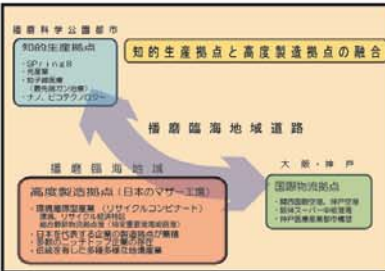


渋滞が常態化、地域内全域に影響！

渋滞緩和による生活環境の改善

工場適地、港湾、鉄道等既存ストックの有効活用

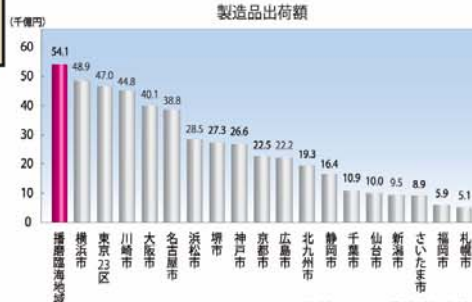
新たな先端技術産業の創設日本の国際競争力の強化



物流の効率化による地域の国際競争力向上

神戸西バイパスや大阪湾岸道路等との連結による国際物流拠点へのアクセス強化！

製造品出荷：約5兆4千億円！他の大都市を圧倒するものづくり力！



資料：H18工業統計調査結果

地域別製造品出荷額（H18）

内陸及び臨海部の東西二軸構造の構築 県土及び国土の防災機能強化

内陸及び臨海部の東西二軸構造の構築



“はりま”の交通問題図



图-5

JR山陽本線等連続立体交差事業 説明図

