

こ～820B

20.10.20

国土交通省道路局長様

西脇市長 来 住 壽



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号で依頼のあったみだしのことについて、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き点、要望や提案など

◎地方分権推進委員会で進められている権限委譲議論について（中期計画見直しにも関連する要望項目を列挙する。）

①権限委譲路線の要件の理論的整合性について

- ・平成20年9月1日の第56回地方分権推進委員会において、権限委譲路線の要件として、

①同じ都道府県内に起点と終点がある区間

②バイパスに挟まれた既存の道路

③一部が都道府県管理になっている道路とされ、国道175号は①③の対象路線として掲げられている。

- ・そもそも、国道175号西脇バイパス、西脇北バイパスは国が「地域高規格道路」として指定し、国直轄で事業が進められている。つまり国道175号については、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として所謂「一般道路」より重要度が高い道路として整備されている。

- ・その理由は、○国道175号は、南方面では、中国自動車道、山陽自動車道、第2神明道路に接続しているため、大阪～東播磨にかけての瀬戸内臨海部に発生・集中する交通も含め、より広いエリアの交通も分担していること。○北方面へは、北近畿豊岡自動車道（氷上IC）と舞鶴若狭自動車道（春日IC）に接続しており、県南部等から丹波市を通過して舞鶴や山陰地域に向かう通過交通も国道175号は分担していること。○よって丹波市で3方向の高速道路が開通しており、丹波市を結節点とした広域的な交通ネットワークは、残る1方向を国道175号が補完して形成されていることから、国道175号は、播磨地域と丹波地域を結ぶ幹線道路としてだけでなく、地域高規格道路としての整備が求められているわけである。

- ・地方分権推進委員会第1次勧告（H20.5.28）において、「直轄国道については、主に地域内交通を分担する道路は都道府県が担い、それを補完して国は全国的な交通ネットワークの形成をはかることを基本としてその要件を見直す。」としていたことから言うと、国道175号は単に地域内交通を分担する道路に止まらない重要な路線として、「一般道路」とは区別されて事業化されたものである。

- ・つまり、地方分権や道路財源の一般財源化の議論の中で、直轄国道の国から地方への権限委譲の検討がなされているが、地方においては、国土の骨格を形成する高規格幹線道路網のみならず、地域高規格道路などのネットワーク形成についても、基礎インフラ整備として大変重要であり、未だ未整備区間が多く残されている現状に鑑み、国道175号バイパス残区間整備もあわせて、今後とも、国の責任により着実に整備していくべきと考えている。

- ・また、もし今後、「地域高規格道路」が最終的に地方に委譲されるような場合には、その運用上「一般道路」との差別化ということが委譲を受ける組織に十分に継承されるような事前の制度化検討を強く要望する。

②直轄国道等の権限委譲に伴う今後の管理について

- ・地方分権推進委員会は平成20年9月16日に、「道路・河川の移管に伴う財源等の取扱いに関する意見」として、以下の通りとした。
 - 国から地方への管理移管に伴い地方自治体に移る事務・権限に係る経費については、その全額を当該地方自治体の財源として委譲
 - 移管に当たっては、一般国道又は一級河川の位置づけを変えずに移管し、管理の水準は落とすべきでない。
 - 国から地方自治体管理に移行しても、整備・維持管理に要する事業費は直ちに変わるものではない。
- ・国は9月17日、総務、財務、国交省の3省において、地方分権の一環として、権限委譲する国道や1級河川について、整備や維持管理の財源を道府県に渡すことで合意したが、この3省合意は、《直轄事業における国負担率並みの交付金等の財源措置を検討》をするとして、国が負担してきたと同程度の金額を道路や河川に限って使える交付金などの形で渡す方針を示した。
- ・そのうえ、併せて《維持・管理に当たっては一層の効率化に努める》と、歳出削減努力も促した。
- ・なお、ここで言うところの交付金は「時限的な措置」で、今後の税制改革に合わせて、自由に使える一般財源に改めることも視野に入れているとのことであった。
- ・確かに、全国知事会の「道路財源の一般財源化に関する提言」(H20.7.18)でも謳われているように、道路財源の「一般財源化」を検討するに当たっては、今後の道路整備や維持管理等に支障が生じないように、国・地方合わせて必要な財源を確保していくことが必要である。その際に、現在の地方の道路整備等の財源充当の状況は、「道路特定財源」は4割程度に止まっており、国のように「オーバーフロー」している状況にないということも留意すべきであるし、また地方では既に今までコスト削減に努力してきており、「無駄遣い」の実態はないと言える。つまり「分権委譲による維持・管理の一層の効率化」はもはやその余地はないという認識が必要である。当市は今後激増が予想される老朽橋梁等の維持管理財源確保のこともあり、分権委譲による地方財政逼迫化を強く危惧している。
- ・したがって、道路財源の「一般財源化」に当たっては、地方税分及び譲与税分は勿論「交付金」「補助金」として地方に配分されている財源についても、少なくとも、その総額(H20年度当初予算ベースで約3.4兆円)が「地方枠」として維持されることが不可欠である。
- ・むしろ、地方の道路整備財源充実の必要性があり、地方分権の観点からも、地方により重点的に財源を配分すべきであり、そのためには国税・地方税ともに、暫定税率分も含めて現行の税率を維持することが必要と考える。
- ・問題は、「道路特定財源」の「一般財源化」の見直しの中で、例えば国道175号のような「地域高規格道路」が県管理となれば、他の「一般道路」と「地域高規格道路」の仕分けがなくなる恐れがあり、今後、県による従前の水準での管理を期待することが困難となるのではないかという危惧がある。
- ・これについても、今後、「地域高規格道路」が最終的に地方に委譲されるような場合には、運用上「一般道路」との差別化ということ

が委譲を受ける組織に対して十分に継承されるような事前の制度化検討を強く要望する。

②－１地域の現状と抱える課題

○現状

- ・当市の道路網は、南北に縦貫する国道 175 号と国道 427 号、及び国道を補完する県道や幹線市道によって周辺市町とのネットワークが形成されており、さらに生活に密着した道路が市内各地区とのアクセスを担っている。
- ・当市の道路整備状況をみると、平成 19 年時点で、道路延長が 488.0km、舗装率が 95.7%、改良率 68.5%となっており、いずれも兵庫県全体の平均値よりは上回っている。
- ・現在、地域高規格道路「東播丹波連絡道路」として、国道 175 号バイパスの整備が進められている。
- ・国道 175 号バイパスの整備に併せて、今後は国道 427 号や県道、都市計画道路の整備を促進し、幹線道路のネットワークを強化していくことが求められている。
- ・併せて、早期に完成した幹線道路への歩道の設置や、危険箇所への交通安全施設の整備といった安全対策を実施するとともに、生活に密着した道路の整備を進めていくことが必要となっている。
- ・また、既存道路の老朽化に伴う維持管理経費の節減に向けた工夫についても求められており、特に生活に密着した道路については、利用する地域住民によって美化や清掃などの維持管理が行われることにより、地域への愛着やまちづくりへの参加意識が醸成されることも期待されている。

○課題

- ・道路交通量では、国道 175 号や国道 427 号などを中心に交通量が増加しており、これら国道へのアクセス道路の交差点などでは、交通集中による渋滞の発生がみられる。
- ・また、古くから市街地が形成されたことから、市街中心部では狭隘な道路が多く、緊急車両が進入できないなど、市民生活の利便性や安全性の確保が課題となっている。
- ・市内には、未整備の都市計画道路、市域内道路が多いが、昨今の財政状況の悪化、人口の減傾向等、経済、社会を取り巻く環境が変化する中で、道路・街路事業については、費用対効果による計画、事業の妥当性評価により、より客観的に優れた道路計画や事業実施が求められるようになり、現状では事業認可をとることもなかなか困難となってきている。
- ・このため、今後は、限りある資源の中でコスト縮減に配慮しながら、安全で走りやすい道路、地域の振興が図れる道路計画はいかにあるべきか、道路計画自体の見直しが必要となっている。
- ・また、今後急増すると予想される市町村管理の老朽化した道路橋等施設の維持修繕については、国から橋梁点検、補修、補強をして長寿命化につなげるため適切な定期点検をするよう指導を受けているが、現実問題として、市町レベルにおいては、組織上、専門的知見も十分ではなく、また財政的制約もあるため、今後とも、国交省には適切な指導と財政支援制度拡充を求めていく必要がある。

○西脇市の道路整備の展開方針

歩行者や自動車の医道のみならず、市内での円滑な物流の確保、災害の拡大抑制や避難誘導、市民や来訪者によるにぎわいや交流の創出など、道路が持つ多面的な機能が十分に発揮され、地域が活性化し、安全で快適な市民生活ができる社会を目指す。

【行政が果たすべき役割】

- ・ 国道 175 号などの広域幹線道路や地域間を連絡する幹線道路の整備を促進し、体系的な道路ネットワークを確立する。
《このためにも、現在整備中の、国道 175 号西脇北バイパスの整備促進と、未整備区間の事業化促進に向け、国交省に強く要望する。》
《併せて、国道 427 号、合併支援道路の県道黒田庄多井田線などの国・県道や主要市道、和布郷瀬線の道路拡幅等の整備を推進する。》
- ・ 交通安全対策の充実や人と車両がともに利用しやすい通行空間の確保に努め、安全で快適な道路環境の整備を図る。
《歩道の拡幅・段差解消、自歩道整備、電線類の一部地中化、道路照明設置事業推進などを推進する。》
- ・ 市民生活に密着した生活道路の整備を進めると共に、市民との協働による生活道路の維持管理体制を確立する。
《災害発生時における、道路の有する防災機能が十分発揮できるよう、市民生活に密着する生活道路の拡幅等の整備を進める。》
《清掃や除草作業、植栽管理など、身近な生活道路の維持管理作業については市民との協働により維持管理の効率化を図る。》

【市民に期待される役割】

- ・ 道路整備についての理解を深め、協力してもらう。
- ・ 清掃や除草、植栽管理など、道路の維持管理作業を行政と協働で行ってもらう。
- ・ 身近な道路の損傷状況や障害物などについて、市などの道路管理者に報告してもらう。

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

兵庫県西脇市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
「地域高規格道路整備促進」	国道 175 号西脇北バイパスの黒田庄区間延伸	【路線の機能としての効果】 ・国道 175 号は、南部の中国道、山陽道、第 2 神明道路と結節しており、既に北近畿豊岡自動車道、舞鶴若狭自動車道と結節済みの丹波市に「地域高規格道路」として連結整備することにより、丹波市を結節点とした広域的な交通ネットワークが実現する。 【地域の産業伸展効果】 ・地場産業の市場圏拡大や流通立地基盤の改善により地域産業の発展に大きく寄与する。 【交通安全、交通渋滞効果】 ・貨物車両が 5 割近くを占めている中で、歩道が無い区間も多く、交通事故が発生している。交通安全の確保は大きな課題。 ・市民の日常的な交通手段は自動車で、国道 175 号への依存度は高く、通勤・帰宅時間帯に渋滞が生じている。 【救急医療、救命活動上の効果】 ・国道 175 号は、救急医療の確保による安全・安心の地域づくりに不可欠な道路で、高規格な道路整備が必要。 ・救急医療時において消防署が知覚してから現場に到着するまでの時間は、全国の実働平均で 6.4 分（平成 9 年総務省消防庁）。丹波市～西脇市間はこれを大きく上回っている。 【災害対応効果】 ・平成 16 年の台風 23 号により、西脇市内の国道 175 号は 2 箇所が冠水し、通行不能となった。丹波市氷上町中心部においても、国道 175 号や 176 号をはじめ市内の幹線道路が通行不能となり、水防・救助活動や物資の輸送に支障を来した。このため、出水時にも交通が途絶しない代替路線として、バイパス整備が必要である。	西脇市黒田庄町西沢地点交通量： 13,900 台／日 内貨物車両： 6,300 台／日 （他の南北方向路線＝国道 312 号、播但連絡道路、舞鶴若狭自動車道）よりも多い。） （参考） 西脇市 12.0 分 丹波市 12.6 分