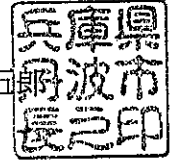


丹管理第1192号
平成20年10月17日

国土交通省 道路局長
金井道夫 様

丹波市長 辻 重五郎



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）

平素より丹波市の道路整備の推進にご支援たまわり、厚くお礼申し上げます。
平成20年9月19日付け、国道企第37号でご依頼のありました標記のこと
については、別紙のとおり回答いたします。
今後とも、よろしくお願いいたします。

お問い合わせ先

丹波市 技監 渡辺弘昌

0795-82-1001 内線 204

建設部管理課長 柳田秀樹

0795-74-2653

1. 道路整備財源の安定的確保について

美しい国土を守り、次世代へと継承していくことは、国土形成計画（全国計画）における目標の一つとされています。

この国土を形づくる各種資源を適切に管理・回復していく担い手は地域であり、各地域が人口減少下においても地域力を発揮していけるよう、行政は活力あるまちづくりや他地域との連携や交流を支援していく必要があります。

道路は、地域の活力の維持と持続的な発展に不可欠な基盤であり、先を見通した計画のもとで、必要な整備と適切な維持修繕を進めていかなければなりません。

今年5月13日、道路特定財源諸税を平成21年度から一般財源化することが閣議決定されました。

その際、「地方財政に影響を及ぼさないように措置する」、「必要と判断される道路は着実に整備する」とされていますが、一般財源化によって幹線道路や生活道路の整備が遅れることのないよう安定的な道路予算の確保と、地域間の格差を是正するため地方への配分強化を要望します。

また、丹波市が管理する市道は、実延長が1,105キロ、橋梁数も1,097橋に及び、今後、老朽化に伴う修繕や架け替え費用は市の大きな負担となってきます。予防保全対策も含め効果的な維持管理を推進するための助成措置の拡充をお願いします。

2. 直轄国道の権限移譲について

地方分権改革推進委員会の第1次勧告で「一般国道の直轄区間の要件の見直し」が示され、その後、国道175号については、①同一県内に起終点がある区間、③その一部が府県管理になっている路線の区間に該当する路線であるとして、地方へ移管する候補とすべきと考えていると国土交通省は全国知事会に回答しています。

国道175号の直轄区間は、高規格幹線道路に準じる路線との位置づけで、地域高規格道路「東播丹波連絡道路」として速やかに計画され、西脇北バイパス・西脇バイパスの完了に引き続いて整備に着手される必要があると考えています。

関係地方公共団体との調整には時間を要すると考えられますので、その結論を待つのではなく、ルート決定等を進めていただくようお願いします。

3. 高速道路への緊急車両専用出入り口の設置について

高速道路における既存ストックの有効活用を目的に、サービスエリア、パーキングエリア、バスストップ等において、ETC車を対象としたスマートICの設置が、東日本を中心に進んでいます。

丹波市域には、舞鶴自動車道と北近畿豊岡自動車道が合計約35kmにわたり走っており、このような出入り口を、救急車などに利用者を限定して設置することができれば、消防本部からの到達時間や病院への移送時間を大きく短縮することができます。

現在、救急医療対策として、旧6町ごとに1箇所の救急駐在所を設置したいと考えていますが、その数を少なくすることが可能になります。

○現状

平成 16 年 11 月 1 日に、旧氷上郡 6 町は合併し、丹波市が生まれた。合併によるスケールメリットを活かして、将来の持続的発展と公共サービスの維持向上を図ることが目的である。

【地勢】面積 493.28m² は県内でも有数の広さ。森林が約 75%を占め、中山間地特有の入り組んだ地形のため、広範囲に集落が点在する。

瀬戸内海に注ぐ加古川水系と日本海に注ぐ由良川水系の本支川に沿って平地が広がる。両水系の流域が接する氷上町石生(いそう)地区の「水分れ」は海拔 95mで、本州で最も低い分水界である。

【人口】人口は平成 17 年国勢調査で 70,813 人。12 年調査より約 2,000 人減少。なお、合併前に描いた将来目標人口は 70,000 人である。

高齢化率は 26.4%(平成 17 年国勢調査)で、全国平均の 17.3%を大幅に上回る。また、前回(12 年)と比べ 1.7ポイント上昇しており、平成 27 年には 30.3%まで高齢化が進むと予想されている。

【産業】農産物では、丹波栗、黒豆、大納言小豆、山の芋などが全国ブランドとして知られる。一方、商工業の企業誘致を進めているが、工業団地で未入居の区画もある等、雇用の場が確保できていない状況にある。

【財政】自主財源である地方税が歳入全体に占める割合は 20%程度と低く、地方交付税への依存が強い。

【交通】JR 福知山線の駅や路線バス停留所から離れた公共交通不便地域は、集落数で全体の 1/3、人口で 1/2に及び、現状は自動車を中心とした交通体系となっている。

道路網は、舞鶴自動車道(春日IC)と北近畿豊岡自動車道(氷上IC、青垣IC)を骨格とし、他に国道 4 路線(175 号、176 号、427 号、429 号)、主要地方道 7 路線、一般県道および市道がネットワークしている。

市道は 3,209 路線、総延長 1,105km に達し、改良率は 52%にとどまる。市道橋も 1,097 橋に及ぶ。

【医療】医師不足により、中核的医療機関であった県立柏原病院がその機能を発揮できなくなり、急性心筋梗塞や脳卒中等の患者は、急性期医療の機能を有する市外の病院に搬送せざるを得ない状況にある。

【教育】市内の学校数は、小学校が 25 校、中学校が 7 校で、校区は広いため遠距離通学をしている生徒がいる。

○課題

・旧 6 町間をはじめ、市域内の移動に要する時間の短縮

・各集落における生活環境の維持

・目標人口の維持

・若年層の定着(U、J、Iターン)

・特産品の強化

・企業誘致、新しい産業の展開

・域外から人とモノが流入する仕組みづくり

・税収の確保

・広域的な幹線道路の整備

(北近畿豊岡自動車道春日和田山道路、国道 176 号鐘が坂トンネルの開通により、阪神地域、馬地域との交通の利便性は格段に向上した。しかしながら、東播、西播磨地域、福知山市とは基幹道路によるネットワークの形成が弱く、国道 175 号、国道 429 号榎トンネル、国道 175 号塩津トンネル、さらに県道丹波加美線といった吸引力のある幹線道路の整備が必要。)

・生活道路の整備

・通学時の交通安全

②-2 地域の目指すべき将来像

平成18年1月に策定した丹波市総合計画において、丹波市の将来像を「人と自然の交流文化都市」と掲げ、その考え方を、
 (1)いつまでも健康で安心して暮らせるまち、(2)人と人、人と自然が共生し、未来につながるまち、(3)地域を支えるにぎわいと活力あるまち
 という3つの「基本理念」で表しています。
 さらに、基本理念を踏まえた具体的目標を、6つの「基本方針」として掲げており、道路に関連する事項と併せて列記すると、

①地域が連携して支える健康・福祉のまちづくり

… 広域医療ネットワーク化の推進

(救急車到着時間の地域間格差の是正、

24時間体制の救急駐在所の設置、消防職員の増員・救急救命士の養成、
 高度な救命処理が実施できる高規格車の整備)

②明日を拓く豊かな心と創造力をはぐくむ教育文化のまちづくり

… 若年層の定住化に向けて、安心して子どもを産み育てることができるまちづくり

③快適な暮らしを支える生活基盤の充実したまちづくり

… 子どもから高齢者まで心地よく居住できる生活基盤の充実したまちづくり

自主防災組織の充実や広域的な消防施設の整備等を進め、防災体制の強化
 定住促進につながる質の高い住環境整備
 幹線道路や生活道路の整備

(市域の一体性確保と経済発展効果を見込む新設道路の検討、

道路整備計画を作成し、計画に沿った整備・改修

市民の生活基盤の安定と利便性向上、緊急車両等の安全な通行)

公共交通網の充実を推進し、総合的な交通体系の整備充実

情報通信基盤の整備充実

④豊かな自然環境と歴史・文化を生かす環境共生のまちづくり

… 親水・緑化空間、田園空間、美しい景観整備等を行い、快適な生活空間の創造

⑤様々な産業が育つ創造力あふれるまちづくり

… 都市部に近い立地特性と豊富な地域資源を生かした産業の活性化

雇用機会の増大、若年層の定着を促進し、活力あるまちづくり

各地域の中心市街地の活性化と利便性の高い沿道型の商業サービスの充実

歴史文化資源を生かした観光商業の展開

U. J. I ターンを促進するため、生活環境整備や豊かな自然環境を生かした交流

⑥市民が主体となった連携・交流のまちづくり

… 広域圏との交流や本市が一体となった取り組みによるにぎわいの創出など

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 丹波市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	国道175号の改良(東播丹波連絡道路) 〔東播磨・北播磨諸都市との連携、 中国車、山陽道、第二神明との接続〕 主要地方道 篠山山南線の改良〔南部東西軸強化〕 主要地方道 丹波加美線の改良〔加美町との交流〕 国道429号(榎峠)の改良 〔福知山市との連携〕	丹波市を經由する広域幹線道路網の完成 〔丹波市の骨格道路が完成するのみならず、 丹波市を結節点とする兵庫県臨海部～日本 海方面のネットワークが完成する。 その結果、物流面での拠点性が向上し、企業 の進出と雇用の創出を期待する。〕 周辺都市との人とモノの交流拡大 〔商業・観光の振興、農産物の販路拡大など 市内の経済の活性化を期待する。〕	
・生活環境の改善 (交通安全など)	国道175号の改良(東播丹波連絡道路) 〔国道175号は交通量が多く、大型車の混入率も 高い。市街地部で歩道の未整備区間が残ってお り、歩行者・自転車の事故発生率が高い。〕 県道の改良 〔兵庫県社会基盤整備プログラムに基づく整備〕 幹線市道の改良 〔丹波市道路整備計画に基づく整備〕	交通事故の減少、沿道環境の改善 〔国道175号は、バイパス整備により大型車 を中心とした通過交通がシフトされ、現道の 交通量が低減する。 その効果として、安全性の向上と騒音・振動 の減少が期待される。 県道・市道についても、未改良区間の解消 により、安全性と利便性が向上し、良好な市 街地環境の形成につながる。〕	
・救急医療体制の 確保	国道175号の改良(東播丹波連絡道路) 〔国道175号は、急性心筋梗塞や脳卒中に対応可 能な市立西脇病院への救急搬送ルート。 西脇病院は、西脇北バイパスの津万ランプから至 近距離にある。〕	搬送時間の短縮 〔丹波市から市外への搬送患者数は急増。 西脇方面が最も多く、平成19年には327 人。氷上インターと接続されることで、丹波 市内全域に大幅な時間短縮効果が生まれ る。西脇北バイパスの整備効果も増幅され る。〕	