



第38-1

平成19年5月8日

国土交通省道路局長殿

高崎市長 松浦幸雄



中期的な計画の策定にあたっての意見の提出について（回答）

標記について別添のとおり回答いたしますのでよろしくお願いいたします。

高崎の道路整備の必要性（道路特会有効利用の推進）について

（総論）

高崎市は市域の立地特性を踏まえ、従来から交通拠点都市づくりを目指しているところであり、アクセス性の更なる向上に向け、鉄道、道路等の公共施設整備に重点を置き、積極的な街づくりを進めてきたところである。特に道路整備等に関しては、最大の交流拠点となる駅周辺部へのアクセス道路の整備や駐車場整備、駅広整備等の中心部再開発の積極的な整備を図ってきたところであるが、今後は、これに加え、合併後面積が4倍になった市域間相互の連携を深める地域内道路の整備の促進等が喫緊に必要とされている。このため、引き続き、所要の道路財源的な確保が大きな課題であると認識している。

（各論）

○ 幹線道路等の整備促進

① 都市圏間交流の推進（新高崎スマートインター設置、国道17号バイパス）

- ・高速道路網と高速鉄道網のダイレクトアクセスを図るため直結型スマートインターチェンジの整備推進に対する補助制度の創設
- ・全国的な地域再編を視野に入れ、県境を越えた更なる広域連携と本市へのアクセスの向上を図るため、国道17号本庄バイパスの早期完成にむけた整備費の重点配分

② 合併町村間アクセス、ネットワーク向上（フルーツライン、西毛広域幹線道、国道354バイパス、JR高崎線連続立体交差事業）

- ・合併後の都市の一体感の醸成を図るため合併先地域間を結ぶ幹線道路の整備推進は新市における大きな課題であり、事業主体が国、県である場合が多いことから市町村による事業の推進には時間がかかるので、国・県による積極的な推進を求める

③ 都市計画道路網の整備（公共交通と連携した）

- ・公共交通に強い都市づくりは、地方都市の大きな課題であり、施策の推進には時間と強い意志決定が求められる。特に公共交通を受け入れる都市計画道路（公共交通優先道路）の整備に対する、特定財源による支援措置と事業協力者に対する減免措置など新たな施策の創設

④ コンパクトで集積の高い市街地の形成（都心環状線の整備）

- ・本市の中心市街地は放射型道路とこれを受ける都心環状道路で形成され、環状道路周辺に自動車駐車を整備する考えを基本に進めている。整備も進み都心環状線は未整備区間も560メートルとなっているが、この区間の整備手法が問題となっている。沿街など比較的有効な制度もあるが、まちづくりが終盤を迎えた都市をあえてモデル都市として指定し整備の促進を図り、全国のまちづくりの見本とするなど新たなモデル都市制度の創出

⑤ 市街地の分断解消（JR 高崎線連続立体交差事業ほか）

・道路と鉄道の立体交差は、健全なまちづくりと安全なまちづくりを進める上で重要な施策であり、本市でも中心市街地で積極的に事業を進めている。しかし立体交差事業は、事業費が高いため今後の事業推進が危惧されている。事業を積極的に推進できるよう、国と地方の役割分担の見直しを求める。

○ 生活関連道路等の水準向上

- ① 街路高規格化推進（バリアフリー化の促進、電線地中化の促進、美観向上）
- ② 歩行者空間の整備・維持管理（ストリートファニチャー、緑化、照明等の整備）
- ③ 中心市街地での駐車場整備（民を補完する駐車場の整備促進等）

以上、景観法に基づき定めた景観計画によるまちづくりの推進などを含めた、生活関連道路の整備に対する道路特定財源の確保

○ 道路関連政策の推進

- ① 道路関係施設維持管理の推進（地域住民、商店街、小中学校生などとの連携による維持管理の推進）
- ② 道路周辺施設の整備（道路空間と一体となった沿道建物の再開発、敷地等の整除、美観向上）
- ③ 駐車場案内システムの高度化（駐車場 Suica システムの導入促進等）

以上、すでに行政運営上大きな負担となっている維持管理費、道路と一体的に行なう周辺整備、都市の総合的な情報発進装置としての駐車場案内システムの高度化に対する道路特定財源による支援措置