



19基建第32号  
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

高山市長 土野 守



中期的な計画の作成にあたっての意見提出について（回答）

高山市は、平成17年2月1日に周辺9町村と合併し、日本一広大な面積（2,177.67km<sup>2</sup>）を有する市となりました。この面積は大阪府、香川県よりも広く、東京都とほぼ同じ面積です。

この広大な市域をとりまく道路環境としては、東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道など高速ネットワークが整備されつつあり、こうした道路網を活用して企業立地や観光客誘致などの地域活性化施策に取り組むなか、今後の継続的かつ着実な整備が期待されております。

一方、市域内における道路の状況は、国道276km、県道330km、市道1,818kmという膨大な道路延長となり、中山間地域における生活道路の確保や市域内の交流、一体化、バランスのとれた地域活性化などを推進するため、道路整備を熱望する声は極めて大きい状況にあります。

さらに当市は、全ての市民が住みやすく、住みつづけたいと思えるまちが、訪れる人にとっても訪れやすいまちである「住みよいまちは行きよいまち」を基本的な考え方とした「安全で安心して快適に暮らすことのできるユニバーサルデザインの視点に立ったバリアフリーのまちづくり」に取り組んでおり、このバリアフリーの考え方を、道路行政をはじめあらゆる施策の基本としております。

合併後2年を経過し、その間の課題等を踏まえて道路政策に関する意見を取りまとめ提出させていただきますが、これらの政策は当市のみならず合併した多くの自治体に共通する課題と考えております。こうした地域の実態をふまえた計画の策定と実効性の確保についてよろしくお願いいたします。

(重点化を進める上で特に優先度の高い政策)

### ①地方の自立的発展や地域間交流を推進する広域交通基盤整備の政策

地方の自立的発展の基盤となるのは、広域交通、高速交通のネットワークである。今年度において東海北陸自動車道が全線開通するが、接続する中部縦貫自動車道を始めとする幹線道路について、地域活性化のために継続的かつ着実な整備が必要である。

- ・東海北陸自動車道～中部縦貫自動車道（高山ＩＣ～丹生川ＩＣ～安房峠道路間の事業推進）などの幹線道路ネットワークの整備
- ・国道４１号線の高規格化、高山国府バイパス、宮高山バイパス、高山下呂連絡道路、宮峠トンネル化など

### ②合併に伴う市域内の交流や一体化を推進する道路網整備の政策

合併により広域化した新行政区域内のそれぞれの地域を結ぶ国県道等の利用頻度が高まっている。市域内の道路は、国道２７６km、県道３３０km、市道１，８１８km、橋梁は国管理３３脚、県管理３４８脚、市管理９５４脚という膨大な道路延長や橋脚数であり、それぞれが住民にとっては生活に直結した道路や橋梁であることから、地域の実情に応じた柔軟な整備手法による早急な整備が必要である。

- ・新行政区域内を結ぶ国県道、市街地環状線等の整備  
(国道１５６・１５８・２５７・３６１・４７１号線の改良促進・橋梁整備、主要地方道国府～見座線の改良促進、御岳朝日線を始めとする各種県道の改良促進)
- ・インターチェンジへのアクセス３０分圏域の拡大に向けた整備
- ・道路整備財源の安定的な確保

### ③安全安心の確保につながる道路等整備の政策

万が一に災害が発生してもその道路機能が維持できる整備が必要である。特に狭隘な山間部においては直接生命にかかわる問題であり、高次医療の確保、豪雪寒冷地対策など多様な視点からの対策が必要である。特に本市のように第三次医療機関から遠方にある地域ではドクターヘリ事業の導入が急務である。また冬期間の除雪車道延長は９１８km、歩道延長は６３kmという膨大な延長であり、平成１７年度除雪予算は１０億円を計上する事態となっている。

- ・災害に強い道路整備（急傾斜地・土砂災害防止対策、落石防止対策、橋梁の耐震補強（市域内の橋梁954脚のうち212脚が耐震対策必要）等）
- ・高次医療機関へのアクセスを確保する道路等の整備
- ・豪雪寒冷地対策の推進（融雪・流雪溝の整備、凍み上がり対策、堆雪スペースの確保等）
- ・雨量規制・冬期通行止め区間等の解消
- ・踏み切り対策

#### ④ユニバーサルデザインの視点に立ったバリアフリー整備の政策

バリアを生まないユニバーサルデザインの視点に立った整備が求められており、JR駅を中心とした駅周辺1kmエリアにおいて、約8.4kmの延長にわたり道路改修（段差解消、勾配緩和、歩車共存型整備、グレーチング改修360箇所）を実施してきている。さらにユニバーサルeステーション事業など、情報通信技術を活用した移動支援サービスのあり方についても調査・研究しているところであり、今後も国県をはじめとする関係機関等との連携した取り組みが必要である。

- ・JR駅及び周辺エリアのバリアフリー化（駅構内、周辺道路・施設等）
- ・情報バリアフリー事業等の推進（ユニバーサルeステーション事業、自立支援プロジェクト等の推進）

（効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと）

#### ①地域の実情に応じた道路整備の推進

効率化を確保するために、絶対的に利用者数が少ない地域においては、その利用実態等に応じた柔軟な整備手法を用いるなど、地域の実情に応じた迅速な整備の推進が必要である。

- ・1.5車線、歩道幅員、堆雪スペースなど

#### ②インターチェンジを含む周辺土地の有効活用

インターチェンジ等の広大な敷地内における土地の柔軟な有効活用が必要である。

- ・高山IC交通結節点の利用推進

(その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見)

### ①快適な生活環境、地域の文化振興につながる道路整備の政策

快適な生活環境の整備とその地域の文化振興につながるような、歩いて回れる道路環境の整備と一体化したまちづくりが必要である。さらに歴史的街道等の再生による地域文化の掘り起こし等も重要な政策である。

- ・古い町並みを中心とするウォーキングシティ構想（横丁整備、景観保全、電線地中化など）
- ・地域の歴史街道、官道等の再生
- ・シーニックバイウェイの整備推進

### ②計画的な道路整備とその財源確保

人口減少化と少子高齢化が進む地域は、その絶対的利用者数が少ないことから、地域内の道路整備が着実に進まない現状にある。しかしながら、そうした交通弱者に対する総合的な対策こそが必要であることから、中期計画策定にあたっては生活者重視の視点に基づいた計画の策定と、その実効性確保が最も基本と考える。