



平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

熊野町長



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）

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼のあったこのことにつきまして、別紙により回答します。

問合せ先：

広島県安芸郡熊野町建設部 主幹 菅島

E-mail toshiseibi@town.kumano.hiroshima.jp

TEL (082) 820-5608 FAX (082) 854-8009

熊野町における道路政策、整備・管理に関する意見

1. 熊野町の道路状況について

熊野町は、昭和40年代の県営団地造成を機に、広島市のベッドタウンとして都市化が急速に進行した。特に平成2年の広島熊野道路開通以降は、広島市との近接が一層高まっている。

また、地理的には、広島市・呉市・東広島市の3市からなるトライアングル地域の中心に位置し、3市との間の交流人口・流入入交通量は、年々増加している。

しかし、町域内に軌道系交通機関を持たないことより、移動手段が道路交通に限られている。

こういったことより、町を東西に貫く(主)矢野安浦線や南北に貫く(一)瀬野呉線など基幹道路には、朝夕の時間帯を中心に自動車交通が集中し、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。

2. 個別の問題点・課題と道路整備の方針について

	現状及び問題点・課題	解決の方法と道路整備の方針
人口	○緩いドーナツ化現象を伴う人口減少 ・中心市街地の空洞化 ・中心部周辺における住宅団地開発等への人口移動	○中心市街地活性化に資する市街地内生活道路の整備 ○市街地周辺部補助幹線道路整備とあわせて計画的な郊外住宅団地開発の誘導
	○少子・高齢化の進行 ・自然増の減少による高齢化の進展 ・軌道系交通機関が無いことによる自動車交通への高い依存	○快適な歩行者空間の整備による人に優しい都市づくりの推進 ○快適・迅速な走行性を有する道路の整備
産業	○工業集積の不足 ・家内工業的な小規模工場が市街地全体に分散立地	○既成市街地内産業基盤を接続する区画道路の整備による既存伝統産業の活性化 ○企業誘致による新規産業の導入及び接続道路整備による産業構造の高度化
	○広島市に依存した通勤流動 ・流出人口の半数が広島市への通勤	○広域連携幹線道路網の整備による通勤流動に対応した交通網の確保
土地利用	○市街化区域周縁部の外延的拡大 ・建築活動の中心は、市街化区域周縁部や既存住宅団地	○市街地周縁部補助幹線道路整備とあわせて計画的な市街地形成の誘導
	○市街化調整区域での農地転用の進行	○開発と一体的な道路整備を推進し、無秩序な市街化進展の抑制
交通	○主要幹線道路の不足 ・隣接する広島市・呉・東広島市との交通軸の不足 ・市街地部における産業動線と生活動線の混雑化	○広域連携幹線道路網の整備による近隣市との都市間連絡の円滑化 ○市街地内基幹道路の整備による高規格幹線道路への円滑な接続

3. 重点化・効率化を進める上で優先度の高い、重視すべき道路政策

○広域幹線道路ネットワーク整備の推進

- ・熊野町は広島・呉・東広島トライアングル地域の中心にあり、都市間を移動する通過交通も多い。特に災害・異常気象等の流入交通量増加により町域内道路は飽和状態となる。
- ・R2号東広島・安芸バイパス、東広島呉自動車道、広島呉道路の高規格道路間を連絡し、熊野町の立地特性を活かすとともに、広域交通の円滑化、都市間移動の複数経路確保を図る道路整備が求められる。
- ・広域を移動する大型車の高規格道路への回避を促し、大型車の市街地流入による環境悪化を防止する幹線道路ネットワークの整備が求められる。

○走行快適性・迅速性を重視した道路整備の推進

- ・熊野町は軌道系交通機関を持たないベッドタウンであり、日常的に道路利用による広域移動を余儀なくされている。また、高齢化も進み、高齢者ドライバーにも運転しやすい、信号の少ない線形の良好な“安心な”道路を求める要求が増大している。
- ・道路整備のプライオリティーを決定する際に、従来の渋滞回避に主眼を置いた交通容量的な考え方のみでなく、道路への依存度や走行快適性・迅速性などの新しい指標に基づく道路整備政策が求められる。

○市街地内生活道路の優先整備推進

- ・市街地内幹線道路においても、いまなお幅員の狭い道路や歩道の無い箇所が残されており、歩行者の安全確保をはかる事業の優先度を高めることが求められる。
- ・市街地中心部を貫通する(主)矢野安浦線道路改良が施工中であり、沿道の活性化が必要である。沿道空間を効果的に利用するための、特例措置等を含めた制度づくりが求められる。

○既存ストックの有効活用と効率的な維持管理施策の充実

- ・小規模橋梁等の既存構造物が老朽化しており、かつ古い基準を基につくられた構造物も多く残っていることから、安全面での不安がある。
- ・維持管理部門への財源・人員の配置が不足しており、積極的な支援策が求められる。
- ・高度なメンテナンス技術等の情報が不足しており、かつ小規模自治体では対応可能な人員が限られている。最新技術情報の迅速な流通と技術的な支援が求められる。

○特に地方部においては、公共交通機関の整備が遅れ、道路交通に依存する度合いは都市部に比較して高い。しかしながら、道路整備はいまだ充足しているとは言えない。

○道路整備の施策は、短期的な目標や一時的な充足により進められるものではない。長期的な視点に立ち、計画的な安定した政策推進が求められる。

○道路の整備効果を早期に発現させるためには、整備箇所を厳選し、集中投資する必要がある。また、長期的な計画に基づく継続した投資が必要である。

○そのための安定的な財源として、道路特定財源は今後とも必要とされるものであると考えられる。

4. 熊野町における道路整備計画

○市街地の骨格となる基幹道路

⇒市街地内を貫通する(主)矢野安浦線・(一)瀬野呉線等の改良・バイパス整備を推進し、既成市街地の生活環境向上を図る。

⇒これら基幹道路整備は、広域連携道路網の一部でもあり、通過交通の円滑化にも資する。

○広域連携に資する幹線道路網

⇒市街地と隣接市とを連絡する(仮)新峠線・(仮)呉地郷原線等の整備を推進し、広域連携道路網の強化を図る。

⇒これにより、異常気象や緊急時等に備えた都市間複数経路が確保されるとともに、軌道系が無いことによる日常的な広域移動や増加する高齢運転者等に適した快適な走行性を有する道路網が形成される。

⇒これらは、市街地と東広島・安芸バイパス、東広島呉自動車道等の高規格道路とを接続するものであり、町内産業の活性化に資するとともに、産業動線の市街地内への流入を回避させる。

○市街地周縁部の補助幹線道路

⇒(仮)出来庭川角中央線・(仮)深原公園線・(仮)筆里～熊中線をはじめとする市街地周縁部の補助幹線道路を整備し、市街地周縁部の生活環境向上を図る。また、都市計画政策と連携し、市街化調整区域での計画的な住宅団地開発においては、地区計画制度等を活用し、開発と一体的な良質な道路整備を行う。

○既成市街地内区画道路及び生活道路

⇒既成市街地内区画道路を整備し、中心市街地活性化に資する。既成市街地内の生活道路については、快適な歩行者空間の確保等により住環境の向上を図る。

