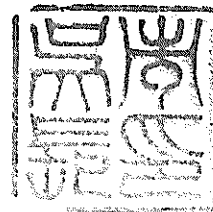




呉都交第42号
平成19年5月11日

国土交通省道路局長 殿

呉市長



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日付国道企第114号により御依頼のあった標記の件について、別添のとおり回答致します。

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

道路政策において、限られた国家予算の中で真に必要な道路に対し集中的に投資し、一方で既存の道路も活用しながら、より効果的で即効的な施策を実施していくことは重要である。

しかしながら、本市の場合は、根本的に幹線道路ネットワークの整備が他都市に比べ立ち遅れており、現在、懸案の各事業がようやく着手され、また一部の路線は事業化の方向性がようやく示された状況にある。

平成17年度に実施した市民意識調査においても、市政の具体的な項目についてそれぞれ満足度を尋ねたところ、市民の半数以上の53%が呉市の幹線道路の現状に不満を抱いており、不満度の割合が全項目の中でトップとなった。また、本市で進んでいる事業の中で市民が重要と思う事業は、「東広島・呉自動車道整備」(57.6%)、「休山新道の4車線化」(29.7%)、「警固屋音戸バイパス整備」(24.9%)、「呉平谷線整備(都市計画道路焼山押込線)」(22.2%)、「国道185号(呉～安浦間)整備」(21.6%)で、幹線道路事業が上位5項目を占めた。このことから、本市の幹線道路の整備がいかに立ち遅れており、道路整備に対する市民の関心や期待がいかに大きいかが判る。

それにもかかわらず、「全国の都市が概ね道路でつながったのだから、道路建設は今後もう必要ないだろう」とか「交通量の少ない地方には大きな道路は必要ないだろう」という、いわゆる「中央」の一部の意見は、地方の道路に対するニーズの実態を的確に把握したものではない。都市にとって、道路ネットワークがその都市の基幹をなすインフラであることは明らかであるが、更に、その道路ネットワークが、いかにその地方、その都市の特性に合致したものになっているか、また、そもそもその道路ネットワークによって、その都市の機能が十分に発揮されているのかどうかを判断することが重要だからである。

本市においては、その地理的又は地形的な制約から、個々のさまざまな条件により道路のネットワークを再構築する必要がある、それぞれの道路整備が取捨選択することのできない都市再生の重要な要素となっている。

(1) 高速交通体系からの隔絶

現在、全国の高規格幹線道路(14,000km)の整備率は65%、その内高速道路(並行する専用道を含む)は70%に上り、高速交通体系のネッ

トワークづくりは順調に進んでいると言われる。

しかしながら、本市は、山陽自動車道まで要する時間が車で約70分、平成大合併前の全国20万人都市の中では最も時間を要する都市と言われて久しい。長年、新幹線、空港、高速道路といった全国的な高速交通体系から隔絶された状況下で、人口や事業所数の減少など深刻な課題を抱えており、本市の都市機能の衰退を招いている。

また、軌道系交通機関のない呉市～東広島市間は、自動車への依存度が高く、国道375号（呉市広町地点）の交通量は24,500台／日となっている（H17道路交通センサス）ため、朝夕を中心に交通渋滞が著しい。

このため、東広島・呉自動車道を早期完成させ、山陽自動車道への高速ネットワークを確立するとともに、周辺道路の交通渋滞の解消並びに環境負荷の改善を目指す必要がある。この道路が完成すれば、山陽自動車道の所要時間が約40分となり、30分もの時間を短縮できる。また、高速化とともに定時性を期待できるため、高速バス路線の設置が可能になり、高齢化社会等への対応が可能となる。

更には、広島中央テクノポリス圏域のポテンシャルを引き出すとともに、地域の競争力の向上や阿賀マリノポリス地区整備事業などの地域開発への支援など、産業の活性化に貢献することが可能となる。

（２）広島都市圏の連携不足

広島都市圏は、広島市と周辺地域が相互に依存する関係にあり、それぞれの都市機能を補完するための交流が活発に行われている。また、廿日市市、呉市、東広島市など周辺地域から多くの住民が広島市へ通勤している。更に、近年では広島広域圏での観光ルートが創出され、移動交通も増加している。一方で、道路整備の遅れにより、現在、広島都市圏は、札幌・仙台・福岡に比べ、地方中枢都市圏としての衰退が見られる。

これらを背景に、本市は、広島都市圏の核となる広島市、東広島市とともに幹線道路によるトライアングルネットワークを形成し、都市圏の機能強化を目指している。この3都市の陸海空の広域交通拠点をネットワークで結ぶことにより、地域の競争力が向上すると同時に3都市の連携強化が図られ、文化・教育・医療などの高次な都市サービスをお互いに享受することが可能となる。また、地域経済・産業・文化・観光等の発展、スポーツ・イベントなどの地域間交流機会の増大が大いに期待できる。

しかしながら、現状では、国道１８５号（休山新道）及び国道３７５号の渋滞が著しく経済損失が大きい。市民意識調査（Ｈ１７）では、日頃不便を感じたり、もっと充実してほしいものとして「車の流れ（渋滞）」が３２．２％に上り、トップであった。

また、国道３１号バイパスとして建設された広島呉道路（クレアライン）により呉～広島間が３０分圏域となったが、通行料金が高く（普通車片道９００円）、未だに広島市との間に大きな距離感がある。

こうした状況の中で、国道３７５号については、前述の東広島・呉自動車道の早期完成を目指している。

また、国道１８５号休山新道については平成１４年３月に暫定２車線で開通したが、誘発交通により予想を上回る交通量となり新たな渋滞が生じ、現在、２車線の交通容量をはるかに超える３９，０００台／日が利用している。また、東広島・呉自動車道の整備により更に交通需要が増大することが予想され、４車線化の整備が急務となっている。

更に、今後、広島呉道路の呉ＩＣから東広島・呉自動車道の阿賀ＩＣの間を地域高規格道路「広島呉道路」として整備することにより、同区間の走行性向上・時間短縮の効果が期待されている。

広島呉道路（クレアライン）の通行料金については、一層効果的に役割が発揮できるようＥＴＣ施設の設置及び割引制度の導入など通行料金の引き下げを要望しているが、昨今、高速道路料金の引き下げの検討が話題となっており、一般有料道路である本路線についても同様の施策が講じられる必要がある。

（３）市域内の地形的制約

広島県は中山間地域が広い範囲を占め、更に山や海岸によって小さく分断された集落が多い。従って、各地域住民は、厳しい交通条件により生活している。

本市も例外ではなく、市域は１８の地区に分かれているが、ほとんどの地区が山や海によって分断され、各地区がそれぞれ一団の集落として完結しているところに特徴がある。また、地区の中でも更に海岸線の狭い平地部や、内陸部に集落が点在している箇所も多く、幹線道路である国道や県道が、これらの集落をつなぐ唯一の道路になっている箇所が多く、まさに地域にとってのライフラインとなっている。

しかしながら、内陸部や海岸線を通るこれらの道路は災害に脆く、

交通事故の危険性も高いため、ひとたび交通が遮断されると地域住民の生活に大きく影響を及ぼすことになる。公共交通機関が十分機能していない周辺部において、緊急搬送の観点からも災害に強く、また、災害によって寸断された場合でも代替としての避難路を確保することが必要となっている。特に合併により本市に編入された島嶼部の集落は、過疎化と同時に、65歳以上の人口が5割を超える地区もあるなど高齢化が加速している。自力で避難することが困難な高齢者が孤立しないためにも、緊急の避難経路は確保しなければならない。

国道185号（呉～安浦間）は、合併後の川尻地区・安浦地区・安芸灘諸島地域と都市機能の集積する呉市中心部とをつなぐ唯一の幹線道路であるが、慢性的な交通渋滞、通行規制区間、幅員狭小区間の存在により、十分に機能が果たされていない。

仁方地区を通過する車は約2万台／日であり、混雑度が1.7倍となっている（H17道路交通センサス）。また、JR安芸川尻駅前、仁方第二トンネル付近は、かねてより渋滞ポイントに指定されている。

その背景として、川尻・安浦地区から呉市中心部への通勤通学者が約4割、安芸灘諸島地域からも約1割あり（H12国勢調査）、買物客についても、川尻地区から約4割、安浦地区から約2割強、安芸灘諸島地域からは5割近くが移動しているというデータもあり（H15広島県商圈調査）、この地域は国道185号を軸として地域間移動を行っていることが分かる。また、川尻地区の約9割、安浦地区の約8割の救急患者が呉市中心部の医療機関に搬送されており、まさに、周辺地域の生命は、**国道185号**によって支えられていると言えることができる（H17救急出動実績）。

こうした中で、当該地域における市民意識調査（H17）では、6割近い地域住民が関心のある事業として**国道185号**の整備を挙げている。

一方で、安芸灘大橋の開通（H12.1）により、観光など安芸灘諸島地域への交通が増加している。安芸灘諸島への観光客も安芸灘大橋を契機に2倍強の観光客数となっている（H15調査）。

このようなことから、交通渋滞の解消、環境負荷の改善だけでなく、災害時の緊急輸送路の確立、救命救急活動の迅速化など安全で暮らしやすいまちづくりのためにも、**広～仁方間のバイパス**について、**東広島・呉自動車道**、**休山新道の4車線化**の次の事業として位置付ける必要がある。更に、川尻～安浦間では、見通しの悪い交差点や、通学路でありながら歩道のない箇所も多く、併せて道路改良が必要となっている。

合併後の広域行政を支援する道路としては、国道487号も重要である。江能倉橋島地域は、居住地としても観光地としても魅力あふれる地域であるが、道路の不備から過疎化や高齢化、観光の衰退など深刻な問題を抱えている。昭和55年に比べると平成17年度は、約3割近い人口減となっており、65歳以上の高齢者の割合は31.8%、全国平均より10%も上回っている（国勢調査）。

一方で、交通量は音戸大橋付近で13,400台となっており（H17道路交通センサス）、「市町村合併支援道路整備計画」の対象路線にもなっている警固屋音戸バイパスの早期整備が急務となっている。

また、通勤・通学、通院などの日常の暮らしを支える生活幹線道路として、主要地方道呉平谷線がある。しかしながら、本路線は、交通渋滞や交通事故だけでなく、険しい地形のため防災上の課題もあり、安全で快適な道路の確保が求められている。

このことから、該当地区住民の7割強が本路線の整備に関心をもっており（H17市民意識調査）、快適で安心して暮らせる地域づくりのために、交通渋滞などの問題を解消し、災害に強い本路線の整備が必要である。

最後に、島嶼部から架橋でアクセスできない地域の存在がある。安芸灘諸島は、架橋を促進しているが、呉市域では最後の架橋となる（仮称）豊島大橋が現在建設中であり、早期開通が望まれている。

（４）観光面からの課題

呉市は、大和ミュージアムの建設と近隣8町との合併を機に、観光都市として、各地域が有する瀬戸内海の自然や歴史・文化・風土などの資源を生かした施策を展開しており、特に、本市では、「ミュージアム・シティ」を目指している。そのためには、大和ミュージアムはじめ、合併地域など点在している施設を回遊して巡る都市、いわゆる「回遊都市」として道路の整備が必要であるが、本市における幹線道路整備の立ち遅れは大きな課題となっている。

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきことについて

道路特定財源の一般財源化に関する議論の中で、事業の開始前や途中段階で必要性をチェックするなど事業ごとの評価を徹底することは重要であり、

むしろ地域自ら客観的に優先度を定めていく必要がある。そして、優先度の高い事業は、目標設定を明確にし、スピーディーな事業推進が求められる。幹線道路の供用時期は、地域住民への説明責任の一環であり、また、地域の活性化を図るための企業誘致を進める上で必ず問われるものだからである。本市に進出を図る企業にとって、幹線道路の整備状況が、経営戦略を立てる上で不可欠の要素となっている。

また、事業の優先度を検討する上で重要なことは、全国一律の道路整備率などのデータで決定するのは危険だということである。高齢化、過疎化が進む地方は、都市部との地域格差が急激に広がっており、現状の道路整備のスタンスではこの格差を食い止めることはできなくなっている。特に、地方は、公共交通の便が悪く有機的につながっていない。従って、生活を自家用車に頼らざるを得ず、道路が生活基盤となっている地域が多い。大都市と違った視点による道路整備を期待したい。

また、事業の実施にあたって、早い段階から国民の考えや意見が十分に反映されるような取り組みは必要である。本市も国道185号において、「一般国道185号呉市仁方地区みちづくり協議会」が設立され、P I手法を導入した検討の結果、バイパス整備のあり方が国に提言された。真に必要なものを必要な箇所に造るということを地元住民と十分に議論しながら進めている。

更に、既存道路の活用ということ言えば、老朽化した橋梁やトンネルの延命化も必要であるが、通行料金の引き下げによる有料道路（広島呉道路、安芸灘大橋）の利用促進を図るという観点も重要である。

3 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

- ヨーロッパのような歩道空間の整備により、地域住民のみならず観光客も快適に回遊できるまちづくりを目指していきたい。
- 観光スポットでの駐車場不足から、ループバス等の導入を行ったが課題は多い。わかりやすい案内標識などの整備は必要である。
- 高齢化が進んでいる。高齢者が歩行しやすい歩道整備、交差点改良等のバリアフリー化が必要である。
- 呉周辺地域の道路網は、地形・地質的な面から災害に脆く、豪雨・強風・高潮等による通行規制が頻発しており、各集落が孤立する不安が大きい。