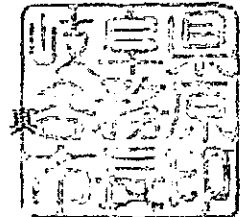


20 各管第 9 0 1 号 2

平成 20 年 10 月 15 日

国土交通省道路局長 様

各務原市長 森



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）

平成 20 年 9 月 1 9 日 付け 国道企第 3 7 号 で 依 頼 の あ り ま し た 、 標 記 の 件 に つ い
て 別 紙 の と お り 回 答 し ま す 。

今後の道路行政についての意見・要望

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

岐阜県各務原市

都市に比べ、鉄道網が発達していない地方は、乗用車の普及率が高いが、道路整備が遅れている。計画はあるが未整備の幹線道路が多いため、既に整備されている幹線道路でも慢性的な交通渋滞が発生している。このことは、地域産業の活動に支障をきたしているし、住民の安全も脅かしており、幹線道路の整備促進は市民生活に密着した地方行政の大きなテーマである。

一方、20世紀は建設の時代、21世紀は維持の時代と言われており、戦後、急激に発展した交通網を構成する道路（橋梁を含む）は、老朽化が進み、その改善・改良は急務である。特に、交差点改良や歩道の設置・拡幅により、植樹帯を設け、みどりを創出する等付加価値を高めるなど、歩行者の安全性や歩行空間の快適性の向上を図ることは、住民のニーズに合致する施策である。

以上のようなことを推進するためには、確実な財源が必要であり、一般財源化が決定されている道路特定財源ではあるが、その活用は、絶対条件だと考えられる。また、近年、住民から寄せられる意見・苦情の中では道路に関連するものが大半であり、安全や環境、景観などの観点からも適切な管理を行えるよう、是非、財源の確保をお願いしたい。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

岐阜県各務原市

○現状

各務原市の南部に木曾川が流れ、北部・東部行政界は山地となっており、市街地中央南部に約 400ha の航空自衛隊岐阜基地が位置している。

広域幹線道路網として、中央・東西方向に JR 高山線、名鉄各務原線と近接・平行し（都）一般国道 21 号線、市街地・東西方向に（都）岐阜蘇原線、旧国道 21 号線の（都）新加納住吉線が走っている。中央・南北方向には、（主）江南関線、北部・東西方向に（県）長森各務原線、西部・南北方向に、（主）川島三輪線、（県）岐阜各務原線、東海北陸自動車道が走っている。

現在、整備中の路線は、平成 11 年 12 月 17 日に岐阜南部横断ハイウェイの一部である「新愛岐道路」が整備区間に指定されたことを受け、（都）各務原扶桑線として大伊木町から愛知県扶桑町に至る区間、平成 16 年 11 月に旧川島町との合併により、上戸町から小網町に至る区間、平成 20 年度末暫定供用開始予定の坂祝バイパスがある。

また、岐阜南部横断ハイウェイの岐阜芋島から各務原市間、約 11km 区間は、調査区間である。

○課題

JR 高山線、名鉄各務原線が近接して走っていること、市街地南部に航空自衛隊岐阜基地が位置していることから、南北方向の幹線道路が弱い。

南部に木曾川が流れているため、愛知県側への道路交通網が少なく、（主）江南関線県境の愛岐大橋周辺では、慢性的な渋滞が発生している。

- ・ 渋滞緩和、愛知県との連携強化に為に、木曾川に架橋する。
- ・ 都市計画道路整備率 64%（概成済含む）と低く、都市計画道路整備を促進する。

②-2 地域の目指すべき将来像

岐阜県各務原市

本市は、平成16年11月に川島町と合併、目指すべき将来像として、『『元気な大交流都市』ー公園都市・共生都市・快適産業都市へー』の方向性を明らかにし、緑の回廊（森の回廊・川の回廊・まちの回廊）計画の推進や東西の都市拠点、産業拠点の整備に力を入れている。その中で、道路整備は、それら拠点などを結びつける重要なインフラとして、市域を梯子状に整備する「ラダーロード計画」を推進している。

また、広域的な視点で見ると、東海地方から他の地方へのネットワーク道路は、現在、東名高速道路、名神高速道路、東海北陸自動車道、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、知多半島道路などが整備されている。また、更なる強化として第二東名高速道路、新名神高速道路などの整備が計画されている。

愛知・岐阜・三重の東海3県内の都市を結ぶネットワーク道路は、東海環状道路の整備が進められている。

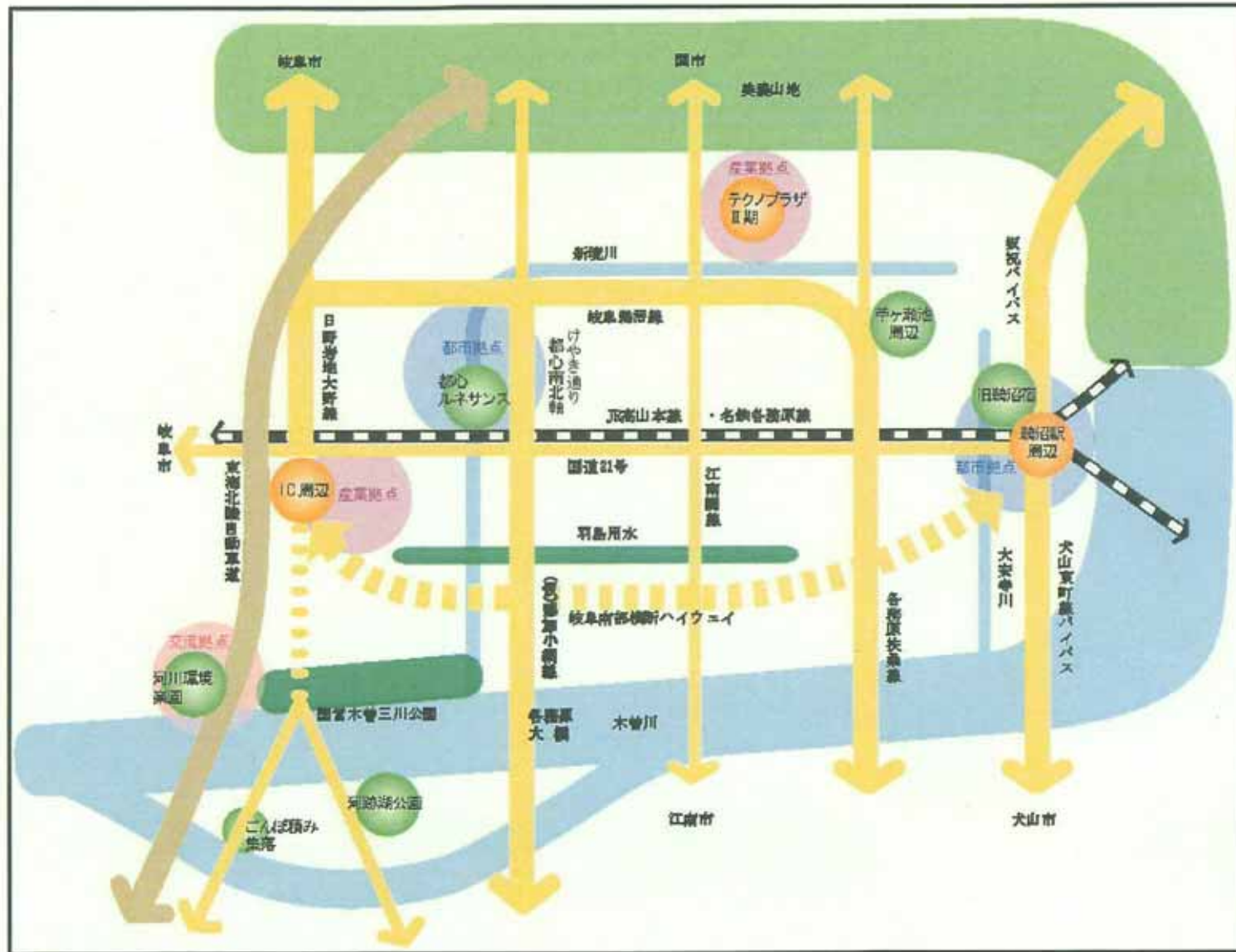
岐阜市域内では、（都）環状線の整備が進められているほか、（仮称）岐阜環状道路の構想がある。

このように、本市をとりまく周辺ネットワーク道路の計画、整備が進められており、その道路にアクセスできる、または補完する広域幹線道路の整備も推進する。

広域幹線道路整備、橋を新設し、東西・南北幹線道路によるネットワークを構築し、地域の連携強化・市民生活の向上が図られる。

- ・ 広域幹線ネットワーク道路、渋滞対策のバイパス的道路として、（都）各務原扶桑線、（都）岐阜鷯沼線、（都）犬山東町線バイパス、（都）日野岩地大野線、（仮）那加小網線の整備促進。
- ・ 岐阜県南部地域の大垣市～美濃加茂市間約 40km の大動脈で地域間の連携強化に寄与される地域高規格道路岐阜南部横断ハイウェイの未着手区間の早期整備。

各務原市の将来の重点拠点



今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点項（代表事例、期待する効果や評価等）

岐阜県各務原市

○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 ・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	・（仮称）那加小網線・各務原大橋 必要性と緊急性 各務原市と旧川島町は、平成 16 年 11 月 1 日合併したが、市町間には木曾川が流れており、両地域を結ぶ橋は架かっておらず、市内が分断されている状況である。このためこの地域を行き来するためには、一度笠松町を通過しなければならない。両地域機能の連帯・強化を図るとともに、市内中心部の交通の円滑化を図るものである。 市のマスタープランとして位置づけている。 新市計画の中にも記載。	○期待する効果や評価等 (ア) 直接効果 ・2車線と両側歩道化の整備による安全で快適な交通の確保。 ・市の南北交通軸を補完し、市内中心部の交通の円滑化を図り、神明小網橋と連結することで当該都心軸への広域的なアクセス性を高める。 ・各務原市と旧川島町の連帯・強化を図る。 ・各務原市と旧川島町（岐阜県広域防災センターが有る）を現在結んでいるもぐり橋（笠松町）は、大雨が降ると通行不能になり両地区は分断されるため、災害時の危機管理を強化する。 (イ) 間接効果 ・周辺リクリエーション施設（河川環境楽園・江南フラワーパーク）への交通誘導で時間の短縮。	
・地域活力の向上 ・都市交通の快適性、利便性の向上	・市道那 643 号線 当該路線は、各務原市役所の北部に位置する南北道路であるが、幅員が狭隘であり、道路整	(ア) 直接効果 ・踏切周辺の交通の円滑性・安全性の向上 ・南北地域の分断の解消	

・地域活力の向上 ・都市交通の快適性、利便性の向上	備が立ち遅れているため、緊急避難及び消防救難活動道路の整備が強く望まれている。現況道路は、南向きの一方通行規制となっており、南北方向の移動が阻害されている。また、名鉄踏切部には、隣接して各務原市役所前駅があり、歩道が確保されていないため、自動車・自転車・歩行者が錯綜している状況にある。よって、これらの障害を緩和するとともに周辺住民の民生安定に寄与し、交通の円滑化を図るものである。 ・市道蘇北 333 号線 当該路線は、各務原市蘇原北部に位置する道路であるが、幅員が狭隘であり、道路整備が立ち遅れているため、緊急避難及び消防救難活動道路の整備が強く望まれている。また、近隣には県道江南・関線が並行しているが、朝夕のラッシュ時には、当該路線を迂回路として利用する車両が多く、通学時間帯においては、歩道がないため車両と歩行者が錯綜し、危険にさらされている。よって、これらの障害を緩和するとともに周辺住民の民生安定に寄与し、交通の円滑化を図るものである。	・歩車道分離による歩行者の安全確保 ・通過交通の動線確保による住宅地内への流入防止・抑制 ・緑のネットワーク形成による良好な都市景観の創出 (イ)間接効果 ・周辺において公園や駐車場を整備 ・各務原市役所前駅を拠点としたパークアンドライド。 (ア)直接効果 ・歩車道分離による歩行者の安全確保。 ・2車線道路の整備による快適な交通の確保。 ・曲線区間の緩和及び視距の確保による交通安全の確保。 ・歩道の整備による通学路の安全確保。 ・朝夕のラッシュ時における渋滞緩和および通行の安全確保。 ・緊急避難及び消防救難活動における道路整備。 ・隣接する岐阜市・関市へのアクセスとして利便性の向上。	
--	--	--	--

・都市交通の快適性、利便性の向上 ・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化 ・都市交通の快適性、利便性の向上 ・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	・市道鷺 1095 号線・鷺 1113 号線 当該路線は、大規模住宅団地から幹線国道に接続する南北道路であるが、交通量が多く朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生している。交差点に右折車線がないことが渋滞の主な原因となっており、右折車線の設置により早急に渋滞を軽減し、快適性・利便性の向上を図るものである。また、幅員狭小により歩道幅員が確保されていない箇所の拡幅改良を行い、連続した安全な歩行者空間を確保する。 ・市道各 416 号線 当該路線は、付近の国道・県道交差点の慢性的な渋滞により、昼夜を問わず迂回交通の流入があり、通過交通による渋滞が発生している。交差点に右折車線がないことと、隣接した踏切を含めた幅員狭小・歩道未整備箇所が渋滞の主な原因となっている。特に通勤・通学時間帯の自動車交通と通学の自転車・歩行者が錯綜する状況となっており、拡幅による右折車線の設置及び歩道設置等により車両・歩行者双方の快適性・利便性を向上する。	(ア)直接効果 ・交差点通過交通の円滑性・安全性の向上 ・右折車線設置により「右直渋滞」を解消し、スムーズな交通流の確保 ・市の南北交通軸の強化 ・歩車道分離による歩行者の安全確保 (イ)間接効果 ・住宅地内への流入が抑制されることによる周辺部の住環境・安全性の向上 (ア)直接効果 ・2車線道路の整備による快適な交通の確保 ・踏切を含む幅員狭小部の拡幅改良により、通過交通の円滑性・安全性の向上 ・右折車線設置により「右直渋滞」を解消し、スムーズな交通流の確保 ・市の南北交通軸の強化 ・歩車道分離による歩行者の安全確保 (イ)間接効果 ・交通の分散により隣接する南北交通軸の慢性的な渋滞を緩和	
--	--	--	--