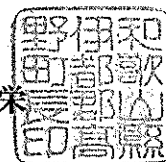




高野第3511号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

和歌山県高野町長 後藤 太 栄



今後の道路行政についての意見・提案について（回答）

平成20年9月19日付国道企第37号でご依頼のありましたこのことについて
下記の様式により回答いたします。

記

今後の道路行政についての意見・提案 様式①から様式④まで・ 1部

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

■地方から見た道路整備の課題

1. 道路をつくる仕組みが複雑

林道、農道、市町村道、国道、高速道路、高規格道路等々、道路の種類が多すぎ尚且つ費用の負担や補助の仕組みが複雑すぎる。
道路構造令の解釈や適用、また道路関連補助事業の運営に柔軟性がないことと併せて、地域の実情に応じた道路整備が進みにくい大きな要因となっている。

2. ビジョンと計画が共有できていない

国・県・市町村が、ビジョンも具体的な計画も共有できていないため、連続的・統一的な道路整備ができない。

■提案

1. 戦略的な道路計画

流入する自動車交通を捌くことだけが道路整備の目的ではない。道路が教育や福祉、観光などほかの施策にあたえる影響の大きさを考えれば、国と地方が連携し、交通量や需要推計にとらわれない戦略的かつ重点的な道路整備計画を策定すべきである。

つくりやすさを優先したり政治的な目論見で道路をつくれれば、中途半端で連続性のない道路になってしまう。

まず、それぞれの地域に本当に必要な道路は何か、地域自らがプライオリティーを明確にし、国道や市町村道といった既存の枠にとらわれることなく、道路利用の実態、道路が持つヒエラルキーを基本に、国と地方が役割を分担しそれぞれが責任もって整備をおこなうためのシンプルな仕組みづくりが必要である。

2. 文化で道路を考える

整備した道路網が計画どおりに機能しないことが多いのは、維持管理を含めた人と道路の関係、地域社会と道路の関係、整備後の地域のすがたが見えないまま整備が進められているからで、渋滞緩和や時短効果だけを目的に道路をつくるのではなく、地域の個性や文化、風情を活かした魅力ある道づくりを進めるべきである。

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

高野町は、紀伊山地の中山間地に位置する人口 4,100 人の小さな町である。しかし、中心集落の高野山は、世界遺産にも登録された真言密教の根本道場として年間 130 万人もの参拝客・観光客が訪れる。

旅行者の 8 割近くは、マイカーや観光バスなどの自動車を利用している。

高野山内に至る道路 6 路線のすべてが、高野山内を東西に横断するたった一本の道路(国道 480 号線—国道 371 号線)に接続している。

結果、この一本の道路が、幹線道路からコミュニティ道路まですべての機能を担っている。

このため、通過交通から観光、商用、日常生活、防災、緊急用とありとあらゆる種類の交通がこの道路に集中、日常的に歩行者と自動車交通が輻輳し道路としての機能が低下している。

また、モータリゼーションにさらされることで、聖地として観光地としての魅力が低下している。

利便性を求め都市に移住する若者も増えており、人口の減少、高齢化が加速している。

○課題

聖地として観光地としての魅力を取り戻すための取り組み、住民が暮らしやすいまちづくりの取り組みが必要。

① 通過交通対策

道路にヒエラルキーを与え機能を分散させるためには、通過交通対策が不可欠

通過交通は、通過する地域にとって通過交通であるだけで、本来重要な意味、目的をもった交通である。

国道 480 号と 371 号の 2 路線も、紀伊半島の中央を縦断する物流と防災の大動脈であり、対策は容易ではない。

② 地域交通の見直し

通過交通を捌ければ、歩くまちづくりをはじめとする地域交通の見直しをすすめることができる。

歩くまちづくりは、歴史、文化、風情を活かした道づくりにつながり、結果としてバリアのないまちづくり、誰もが快適にすごせるユニバーサルデザインのまちづくりへとつながる。

②-2 地域の目指すべき将来像

住んでよいまち 訪ねてよいまち

高野町の中心集落高野山はコンパクトな都市構造を持っており、周辺の 18 集落にとっても都市的、かつ文化的な中心である。

世界遺産にも登録されたこの高野山と、周辺集落の山林や農地を活用しコミュニティーを再生。国内外から訪れる参拝客・観光客が環境と文化で交流できるまちづくりを行う。

これにより町の活性化を進め、住んでいる者にとっても訪れる者にとっても快適なまち高野町を実現する。

具体的には

- ①高野山らしい「住まい方」を考え、景観や住宅の整備に取り組む。
- ②高野山の環境の保持と生活を考え、持続可能な「交通のあり方」に再編成する。
- ③聖地として観光地としての魅力を再生、一次産業の振興、新しい職場の創出をはかる。
- ④地域の再生を地元で連続して行うため、地域の住民や組織が一丸となりファンドやまちづくり組織をつくる。
- ⑤情報力があり、民間から見ても投資意欲を持てるような事業を展開する。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式 ④

和歌山県 高野町

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
通過交通対策 地域交通の見直し 歩くまちづくりとモビリティマネジメント	バイパスやトンネルによる通過交通対策。 環境負荷が少ない「歩く」ことを基本に、地域交通について通過交通から歩行者専用までのルールづくりを行い、次の活動をする。 ・道路の利用状況、目的による道路のヒエラルキーにそった道路整備 ・高野山内の南海りんかんバス路線の見直し計画策定と実証実験の実施 ・事業所車両の低炭素排出型自動車化の推進、低床低炭素排出型バスの導入 ・高野山内での一般車両の乗り入れ制限、「浄域」としての川の復興を計画 ・高齢化過疎化が進行し限界集落化する周辺集落と中心市街地とを結び、人や物資、情報、思いを伝える地域交通の確保 ・町内事業所へ協力を求め、通勤手段を自動車から「歩行」、「自転車」等へ移行、実証実験を実施 ・ソーデー・マーチなどのウォーキングイベントの実施により、「歩く」ことを普及啓発	地域交通を見直すためには、通過交通対策が不可欠である。 通過交通さえ捌ければ、目的による道路の仕分けができ、歩くまちづくり、聖地の魅力再生、地域の活性化へと事業を連鎖させることが可能になる。 高野町では、通過交通対策として交通社会実験をはじめ様々な対策を実施、または検討してきたが解決には至っていない。 今後、地域のコンセンサスを得てバイパスを検討する必要もあるのではないかと考えている。	