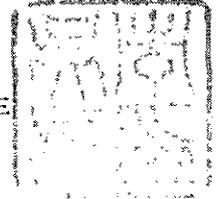


呉都交第313号の2
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

呉市長 小村 和年



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19日付け国道企第37号で依頼のありました標記の件については、別紙のとおりです。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

1 地域の特性等に対する十分な配慮について

道路の中期計画については、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定することであるが、この際にそれぞれの地域が持つ地理や産業などの特性を十分に勘案していただきたい。

全国一律の道路整備率などのデータや単純な人口や交通量の推計だけで、今後の整備計画を策定するのは危険である。地方では、高齢化、過疎化が進み、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。地方では、公共交通機関が発達していないため、生活を自家用車に頼らざるを得ないものの、道路整備が進んでおらず、これが地方の活力の低下に結びついており、公共交通機関の発達した都市部とは比較にならないほど道路の果たす重要性は高い。

2 供用開始時期の早期の明確化と公表について

幹線道路など優先度の高い事業については、目標設定を明確にし、スピーディな事業推進が必要である。特に、供用開始時期については、早期の明確化と公表が必要である。これは、地域住民への説明責任の一環であるとともに、地域の活性化に向けた企業誘致を進める上では、高速交通体系へのアクセスの優位性が成否の重要な要素となっているからである。

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

1 高速交通体系からの隔絶

本市は、山陽自動車道までの所要時間が約90分、平成の大合併前の全国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が続くなど、本市の都市機能の衰退を招いている。

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。しかしながら、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ている。

○課題

1 高速交通体系とのネットワーク形成

現在、呉市では、産業の集積、雇用の場の確保によるまちの活性化を図るため、阿賀マリノポリス地区や苗代工業団地（第1期・第2期）、天応第2期埋立地などへの企業立地に積極的に取り組んでいるが、これらを円滑に進めていくためには、整備中の東広島・呉自動車道をできるだけ早期に完成させ、山陽自動車道への高速ネットワークを確立することが喫緊の課題である。

2 広島都市圏の連携強化

将来の道州制を見据え、広島都市圏の競争力を向上させる必要がある、このためには核となる広島市、呉市、東広島市間の幹線道路によるトライアングルネットワークを形成し、3都市間の連携強化を図っていく必要がある。

しかしながら、国道185号（休山新道）及び国道375号は、朝夕を中心に渋滞が著しく、大きな経済損失が発生している。

このため、国道375号のバイパスである東広島・呉自動車道の早期完成、国道185号の休山新道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・時間短縮を図っていく必要がある。

また、国道31号バイパスとして建設された広島呉道路により呉～広島間が30分圏域となったが、一般有料道路であ

3 市域内の地形的制約

本市は「平成の大合併」により、現在の市域は山や海によって分断された18の地区に分かれており、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過するこれらの道路は災害に対して非常に脆く、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長期間に渡り地域住民の生活に大きく影響を及ぼしている。

るため通行料金が高く、未だに広島市との間に大きな距離感がある。

平成20年9月よりETCの運用が開始され、利用促進に向けた利便性の向上が図られるとともに、マイレージ割引や深夜割引が導入されたが、より一層効果的に役割が發揮できるよう、高速自動車国道と同様の割引制度の拡充が求められている。

3 災害に強い道路網の整備

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い道路網の整備が大きな課題となっている。

国道185号（広～安浦間）、国道487号、主要地方道呉平谷線、呉環状線など呉市中心部と周辺部を結ぶ幹線道路については、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を図るためにも、計画的な整備を進め、災害に強い道路網の構築を図っていく必要がある。

②-2 地域の目指すべき将来像

呉市は、第3次長期総合計画（平成18年改定）における基本構想で、将来都市像を「創造とふれあいの海洋・拠点都市」と定めている。

具体的には、今後、時代潮流の変化を踏まえつつ、呉市の持つ豊かな資源を十分に活用した次世代産業の創出、魅力ある就業の場づくり、低廉で質の高い住宅の供給、都市機能の強化により、若者があふれ、まちがにぎわい、すべての市民がゆとりと豊かさを実感できる生活環境の整備を進め、このような呉市発展の好循環メカニズムを形成することにより、夢と希望のある“だれもが住みやすく住んでみたいと思うまち”の実現を目指している。

この将来都市像を実現していくためには、産業・教育・文化・医療・福祉等の機能のより一層の充実を図ることにより、県南西部地域における拠点性を高め、さらに、中国・四国ブロックを結ぶ地域連携軸の「要」に位置する有利性を活用し、今後、広域交通体系の整備を促進し、国内、世界との交流を促す基盤づくりに取り組み、交流の輪を市民に、周辺市町に、全国に、そして世界に広げていく必要がある。

こうした実現への取り組みにおいて、大きな課題の一つが幹線道路網の整備である。

本市では、新幹線、空港、高速道路といった全国的な高速交通体系への接続が十分でなく、呉市発展の阻害要因にもなっている。また、市域は山や海によって分断されているため、各地域を結ぶ幹線道路の整備も立ち遅れており、しかも地形的な制約から、山すそや海岸線に沿った形で走っており、災害に対して非常に脆い状態にある。また、合併に伴い、市域が広域となったため整備を必要とする幹線道路網も拡大している。

現在、本市は、将来都市像の実現に向け、企業誘致、観光振興などによる「活力あるまちづくり」や合併建設計画の計画的推進、住民の自主的で自立した地域活動の支援などによる「地域の特色を生かしたまちづくり」を積極的に進めているが、これらの推進には、幹線道路網の整備促進が不可欠となっている。

更に道州制への移行を見据え、広島都市圏の中核性を確保するためにも、都市圏を連携する幹線道路網の整備は重要な課題となっている。

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

広島県呉市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域活力の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東広島・呉自動車道の整備促進 ・ 国道185号の整備促進 休山新道の4車線化 広～仁方間のバイパス整備の事業化 ・ 国道487号の整備促進 ・ 広島呉道路の通行料金の引き下げ ・ 安芸灘大橋の通行料金の引き下げ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広島市・東広島市とのトライアングルネットワークの強化 東広島・呉自動車道の整備促進及び広島呉道路の利用促進により、広島都市圏の核となる広島市、東広島市との幹線道路によるトライアングルネットワークの強化が図られ、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期待できる。 ・ 経済活動の活性化 東広島・呉自動車道の整備により、山陽自動車道、広島空港、山陽新幹線東広島駅へと高速交通体系へのアクセスが飛躍的に高くなり、物流効率の向上など既存企業の事業活動の活性化に繋がる。 ・ 企業立地の促進 東広島・呉自動車道などの幹線道路の整備促進は、現在、呉市が積極的に進めている企業立地の促進に大きく貢献することが期待される。 企業立地の促進は、雇用の場の確保とともに、重厚長大産業から産業構造の多 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路整備に対する市民意識 平成17年度に実施した市民意識調査における個別満足度項目では、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ている。 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

様化を目指す呉市にとって、今後の発展に欠かすことのできない大きな戦略の一つである。

・**渋滞の解消による経済損失・環境負荷の改善**

朝夕を中心に渋滞が著しい国道185号の休山新道や広～仁方間などが整備されることにより、渋滞が解消され、経済損失及び環境負荷の改善が期待される。

また、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%でトップの項目となっており、渋滞の解消は市民ニーズにも大きく応えるものである。

・**地域の競争力の向上**

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。

国道487号の警固屋音戸バイパスなどが整備されることにより、地域資源を活用したまちづくりの創出に繋がるなど、地域の競争力の向上が期待できる。

また、安芸灘諸島については、本年11月に豊島大橋が開通し、呉市域が陸続きとなるが、島嶼部への入口となる安芸灘大橋の通行料金が高く、市民や観光客からの料金引き下げの要望が強い。通行料金の引き下げ等により、一層の利用促進

路焼山押込線）」
（22.2%）、「国道185号（広～安浦間）整備」

（21.6%）で、幹線道路事業が上位5項目を占めている。

このことは、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非常に大きいことを示している。

・防災対策の推進

- ・国道185号（広～安浦間）の整備促進
- ・主要地方道呉平谷線の整備促進
- ・主要地方道呉環状線の整備促進
- ・国道487号の整備促進

が図られるとともに、地域資源を活用した観光振興等にも大きく貢献することができる。

- ・安全なまちづくりの推進
- ・災害時の緊急輸送路の確立
- ・救命救急活動の迅速化

国道185号（広～安浦間）、主要地方道呉平谷線、主要地方道呉環状線及び国道487号は、各地域と呉市中心部を結ぶ生活幹線道路でありながら、通行規制区間、幅員狭小区間の存在などにより、災害に対して非常に脆いのが現状となっている。

これらの幹線道路の整備により、災害時の緊急輸送路の確立、救命救急活動の迅速化に大きく貢献し、市民が安心して生活できるまちづくりの推進に繋がることが期待される。