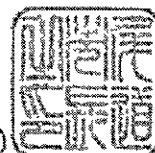


平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

尾道市長 平 谷 祐 宏

(都市部まちづくり推進課)



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）

平素より、本市行政につきましてはご協力を賜り厚くお礼申し上げます。

標記の件については、別添のとおり回答します。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

広島県尾道市

1. 道路特会予算の使途について、たびたび報道されたような事実があるとするなら、無駄をなくした適正な執行をしていただき、地方の道路整備、維持管理費に十分な配分をお願いしたい。
2. 既に整備計画路線に格上げされている高規格幹線道路について、過疎・少子高齢化が著しい地方にあっては、用地買収費や工事費が多額となる4車線道路よりも、同じ事業費を持ってすれば全線整備に要する期間短縮ができ、投資効果が早く発現する2車線道路のほうが望ましい。
3. 既成道路の維持管理費増加に伴う支援制度の創設
旧国道→県管理国道→市道へと格下げになった道路・橋梁の老朽化が進んでおり、本市の道路維持管理コストが近いうちに急増する。県、市ともに地方交付税の大幅削減により財政状況が厳しく、必要な維持修繕ができないおそれがある。補助金・交付金など手厚い助成措置をお願いしたい。
4. 本市への自動車による入り込み観光客が増加しており、西瀬戸尾道 IC（国道2号尾道バイパス高須 IC）付近の渋滞が顕著になってきた。全国的にも、IC付近は渋滞が見受けられるので、高速道路・自動車専用道路を結ぶ幹線道路の早期整備を図るため、地域にあった道路構造令の柔軟な運用や補助メニューの新設を要望する。

○現状

1. 瀬戸内しまなみ海道と、新直轄方式により整備が進められている中国横断自動車道尾道松江線は、合併により広域化した市域を結ぶ、本市の南北方向の骨格軸である。尾道松江線の完成により、これら2本の路線と東西方向の山陽自動車道で「瀬戸内の十字路」が形成され、市内各地域にインターチェンジが整備されることとなる。

この結果、中国四国地方の高速道路ネットワークの結節点として、交流圏域の拡大や企業立地の促進など、本市の拠点性と活力の飛躍的な向上が期待されるとともに、信頼性の高い迂回路の整備や高次医療施設までの時間短縮といった市民生活の安全・安心の確保についても多大な貢献をするものと期待されている。

また、瀬戸内しまなみ海道は、6万人の市民が暮らす島しょ部地域の生活道路としての役割を担うとともに、年間を通じて全国から多くのウォーカーやサイクリストを迎える日本で唯一の海上自転車歩行車道を有しており、地域振興、観光振興の面でも大きな役割を果たしている。

○課題

1. についての課題

- ①中国横断自動車道尾道松江線の整備が急速に進められているものの、この路線の区間において、中国地方における高速道路網の連続性が分断されており、尾道流通団地等への企業進出が進む中、その経済効果を中国四国地方に波及しきれていない。また、災害等、緊急時の市民生活の安全・安心も確保されていない。
- ②瀬戸内しまなみ海道は、通行料金が他の高速道と比較して約3倍となっており、生活道路として利用せざるを得ない島しょ部住民の大きな負担となっている。
- ③瀬戸内しまなみ海道の各島内の大規模自転車道には、因島大浜町から因島中庄町の区間など、未整備区間があり、瀬戸内海を自転車で、若しくは徒歩で渡れるという、しまなみならではのオンリーワンの魅力を活かしきれていない。

②—1 地域の現状と抱える課題

○現状

2. 市内生活道路についての現状

- ①地方都市ならではの課題として、十分な公共交通機関の確保ができておらず、移動手段として自家用車への依存率が高い。

都市内生活道路の結節点となる主要交差点について、従前の規格により整備されたままであり、適切な交差点処理ができず、渋滞を発生させている。

- ②尾道市が管理する道路橋は 779 橋あり、その多くが橋長 15m 以下である。

- ③合併により区域が拡大したが、島嶼部と本土を結ぶ道路が橋梁しかないため、災害時の対応等、迂回ルートとしても船舶など航路の拡充も求められる。

○課題

2. についての課題

- ①主要交差点の改良が喫緊の課題である。

- ②尾道市も、国が実施している長寿命化修繕計画策定事業費補助制度を活用させていただく予定であるが、尾道市内には橋長の短いものが多いので、対象橋梁の枠のさらなる拡大をお願いしたい。

- ③架橋により離島でなくなった瀬戸内島しょ部でも高齢化や過疎が進んでおり、自動車の運転ができない高齢者や児童・生徒などにとっては船やバスが重要な移動手段となっており、バス路線や航路維持は切実な問題である。

②—2 地域の目指すべき将来像

中国横断自動車道尾道松江線、瀬戸内しまなみ海道及び山陽自動車道で形成する「瀬戸内の十字路」を活かした地域づくりを進める必要がある。

産業・経済分野では、大都市圏の物流を補完する、中国四国地方の物流の中継基地としての発展を目指すとともに、地場産業である造船業をはじめとした製造業の持続的な成長のため、港湾物流との役割分担、連携による原材料調達、製品発送の効率化に向けた基盤整備を目指す。

また、広島県北部の中山間地域住民の雇用確保に向け、尾道松江線を利用する新しい働き方を提案するとともに、ＪＲ山陽新幹線新尾道駅の利便性向上による広島都市圏への通勤時間の短縮等により、労働力の移動の広域化をサポートするハブ機能の強化を目指す。

観光・交流分野では、高速道路網の各インターチェンジから市内各地域へのアクセス性を高め、多様な観光資源や歴史的・文化的資源を活かした交流しやすい環境づくりを目指す。

また、オンリーワンの財産である瀬戸内しまなみ海道の自転車歩行車道の整備や案内サインの充実等により、国内外からのウォーカー、サイクリストの評価に耐えうる質の高い道路空間の創出を目指す。

安全・安心の分野では、高速道路網の整備による災害時の代替路線や短時間での高次医療の享受が確保された、危機管理体制が整った地域づくりを目指す。

とりわけ島しょ部を結ぶ瀬戸内しまなみ海道においては、地域性を考慮し、海上交通による代替機能の確保を目指す。

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

広島県尾道市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
①慢性的な渋滞緩和と歩行者や自転車の安全確保	①一般国道2号木原道路の早期完成 〔現状〕近隣の三原市を結ぶ重要な路線である国道2号は、朝夕には慢性的な交通渋滞が発生しているとともに、三原市木原町～糸崎付近が海沿いのため、荒天時には波浪により冠水する状況にある。また、尾道バイパス終点と一般国道2号在来部の接続箇所では、交通事故の発生率も高い。	三原バイパスと尾道バイパスを繋ぐ木原道路が完成すれば、このような問題が解決されるだけでなく、時間ロス・燃費ロスもなくなり、CO₂の削減効果も大きい。 併せて、交通事故防止にも大きく寄与する。	
	②一般県道栗原長江線の早期整備 〔現状〕当該路線は、本市の南北幹線に位置づけられる路線であるが、現道が狭あいであるため慢性的な交通渋滞を引き起こしており、周辺に立地する小中高生の通学にも危険な状況にある。	整備されることにより、円滑な交通流動と自転車・歩行者の安全の確保が図られる。	
	③一般県道向島循環線の改良 〔現状〕尾道大橋を経由して本土へ流出入する車両が集中する東西橋交差点では右折レーン等が未整備のため、通勤時には最大2kmを超える渋滞を引き起こしている。予定通り、平成25年度に尾道大橋が無料化されると、更なる渋滞が予測される。	都市計画決定どおりの整備をすることにより、東西橋改良により道路渋滞による時間ロス・燃費ロスがなくなり、CO₂の削減効果も大きい。	

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

広島県尾道市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
②国・県道の整備促進による有機的な道路ネットワークの構築と慢性的な渋滞緩和の解消	①国道 184 号バイパスの改良 〔現状〕 国道 184 号は、中心市街地と尾道工業団地・流通団地、山陽自動車道尾道 IC、さらには三次市へ至る南北基軸幹線である。増え続ける交通量に対応するため、県事業でバイパス建設を進めているが、全長約 5.1km のうち土地区画整理事業で施工した約 1 km のみが整備済みで、国道 2 号側からの約 3 km、国道 184 号側からの約 1.1km の整備が遅れている。	市街地西部と尾道工業団地・流通団地、山陽自動車道尾道 IC への時間距離が大幅に短縮される。また、ルート沿いで JA 厚生連尾道総合病院の移転新築事業が進んでおり、救急車の搬送時間も 5 分程度短縮されると思われる。さらに、同病院への通院患者の利便性が高まる。	
	②国道 486 号線の早期整備 〔現状〕 本路線は、市内内陸部の唯一となる主要東西幹線道路である。また中国横断自動車道尾道松江線御調 IC から国道 184 号へ接続する路線でもあり、尾道松江線の開通までに御調町内約 2 km の整備を望んでいる。	国道 184 号から尾道松江線御調 IC へアクセス性の向上により、市北部地域においても広域ネットワークが構築される。また、国道 184 号との交差部の渋滞緩和が解消する。	
	③主要地方道 県道福山尾道線の早期完成 〔現状〕 福山市西部から本市美ノ郷町を結ぶ本路線は、国道 184 号とタッチする三成地区約 1km の整備が遅れており、慢性的な渋滞が発生している。	山陽自動車道尾道 IC、尾道工業団地・流通団地や、国道 2 号の渋滞を避けて三原方面へ向かう車両の時間ロス・燃費ロスが解消されるとともに、通学する児童・生徒、地域住民の安全性が高まる。	

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

広島県尾道市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
③ 高速道路の 使いやすさ の向上	①瀬戸内しまなみ海道通行料金の一層の低減	市域内外の交流の活性化、生活者負担の軽減、物流の拡大に伴う地域活性化などが図られる。	
	②瀬戸内しまなみ海道西瀬戸尾道 I C ⇄ 尾道大橋出入口間（延伸道路部）走行の無料化	平成 25 年 4 月からの尾道大橋無料化に伴う自動車交通の一般道路への転換を防ぎ、市内一般道路の円滑な交通流動、安全な道路空間の確保が図られる。	
	③山陽自動車道尾道 I C ⇄ 尾道松江線走行の無料化	（仮称）御調 I C から尾道 J C T までを新直轄道路として整備した効果が最大限に発揮できる。	
	④尾道松江線御調パーキング予定地の有効活用	多大な投資により確保、造成した用地を地域の活性化のために活用することができる。	
④ 付加価値のある道路空間づくり	①瀬戸内しまなみ海道サイクリングロードの整備	他の地域では絶対にまねできない、海上サイクリングコースを国内外に広く発信でき、地域資源を活かした地域活力の向上、国際的な観光振興につなげることができる。	