

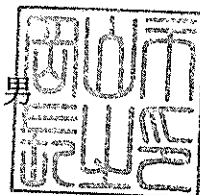


岡都企第85-1号

平成19年4月27日

国土交通省道路局長 様

岡山市長 高谷茂男



中期的な計画の作成にあたってのご意見の提出について(回答)

平成19年4月2日付け、国道企第114号で依頼のありました標記の件について
別紙の通り回答します。

道路整備の中期的な計画策定にあたっての意見

岡山市長 高谷茂男

- 古来より、九州と都を結ぶ道として山陽道が発達しました。江戸時代までは岡山市の中心部の北側の山すそを通っていましたが、江戸時代に岡山の城下町を通過する形に変更されました。この山陽道と岡山から西に向かったの鴨方往来が、国道2号の原形となっております。

さらに、金毘羅往来、津山往来（国道53号）、松山往来（国道180号）といった街道が整備され、当時から岡山は陸上交通の結節点となっており、人の交通が盛んでありました。

さらに、瀬戸内海より岡山市街地中心を流れている旭川を利用した海上交通により、物資の輸送も盛んに行われておりました。

これらの交通網を基として発展してきた岡山市は、市街地中心に交通が集中する道路網となっており、通過交通も含めた交通が集中する構造となっており、中心市街地や周辺部での交通渋滞が続き、環境悪化を招いたり、旅行時間の損失を招いています。

岡山県の渋滞損失時間は全国ワースト7位で、岡山都市圏の年間渋滞損失時間は5,500万人時間となっております。特に、国道2号では1日10万台を超える車が通っており、これは中四国一の交通量で慢性的な渋滞が続いています。

これらの問題解決のために、通過交通を分散・誘導する環状線の整備を行っており、今後も重点的に整備していく必要があります。国からの更なる財政支援をお願いします。

- 昭和38年名神高速道路の一部が開通して以来、日本全国に高速道路網が整備されてきています。昭和63年の瀬戸大橋の開通以来、時間的には本州と四国が飛躍的に短縮されました。しかし、この短

縮された時間が有効に生かされるような道路の利用がなされていません。ネックとなっているのが利用料金の高さ、とりわけ本州と四国を結ぶ道路は、時間の短縮に反比例するように高額な料金となっています。そのため、県外から来ていただいた観光客の皆様を、後樂園から自然豊かな多島美の瀬戸内海へと案内するにも瀬戸大橋や高速道路の料金が高いためなかなか利用出来ません。

平成16年に実施した高速道路料金の割引による利用の変化の社会実験などにも現れているように、利用料金の引き下げが利用の増大につながると共に、市街地の通過交通の削減につながり、効率的な道路の利用に寄与すると考えられ、大幅な料金引き下げのための財政的支援をお願いします。

- また、高度成長期に建設された橋梁などの道路施設が集中的に高齢化することから、計画的な点検・修繕・更新等の費用が急速に増大することが予想されます。市民の安全・安心な生活のために、老朽化した施設の補修及び道路施設の長寿命化に必要な財源の配分をお願いします。
- 岡山には、山陽新幹線を始めとして鉄道も多く集中しております。こうした交通資源をまちづくりに生かすため都心と岡山市北西部を結ぶ公共交通として吉備線をLRT化し、路線の電化・複線化・駅の増設や増便などによる利便性の向上により市民の交通手段の転換を図り交通渋滞の緩和を進めることを考えておりますので、できるだけだけの財政支援をお願いします。
- 最後に、地方の道路・街路整備はまだまだ不十分です。岡山県の市町村道の改良率は41.3%で全国43位と非常に遅れております。この遅れた道路・街路整備を計画的に推進するため地方に対する道路特定財源の拡充をお願いします。