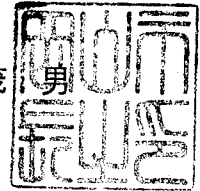


岡 土 調 第 1 2 4 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

岡山市長 高 谷 茂



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日付国道企第37号で依頼のありました「今後の道路行政についての意見・提案」について、別紙のとおり回答します。

1. 道路財源の確保と有効活用

岡山市では、道路網整備により都心と周辺地域の連携を図り、バランスのとれた都市を構築するとともに、中国や西日本圏域の発展に貢献できる拠点都市を目指しているが、その基盤となる幹線道路整備は依然として立ち遅れている。道路特定財源の一般財源化後も、地方へ重点配分し、有効に活用するよう次のとおり提案します。

(1) 瀬戸大橋の大幅な料金引き下げ

中国のさらなる連携強化のためには、道路ネットワーク上で、中国地方と四国地方が陸続きとなるように、瀬戸大橋の料金を、一般の高速道路と同じ水準に引き下げるべきであり、道路財源を通行料金のさるなる引き下げや、その料金の恒久化のために活用すること。

(2) 高速道路料金の弾力的な運用

高速道路など既存の道路ストックを都市内幹線道路として活用することは非常に有効であるので、料金の弾力的運用のために活用すること。

(3) 必要と判断される道路整備への重点配分

環状道路の整備など、立ち遅れている道路・街路整備推進のため、地方に対して、重点配分すること。

(4) 道路ストックの適切な維持管理に対する活用

高度成長期に整備された道路ストックの維持管理費用が、今後急速に増えることが予想されるため、適切な維持管理を行うための定期点検・修繕・更新費用や長寿命化修繕計画策定費用の財源として活用すること。

(5) 公共交通機関の利用促進に対する活用

渋滞対策等として公共交通機関の利用促進を図るため、鉄道駅の交通結節点の改善やＬＲＴの推進などに活用すること。

2. 将来都市像を見据えた道づくり

持続発展可能な都市づくりや地域づくりを進めていくためには、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、利便性の高い総合交通システムを構築する必要がある。

一部の大都市を除き、岡山市のような地方都市では、自動車交通が主要な交通手段であり、自動車抜きでは、生活や経済が成り立たないほど、自動車への依存が高く、今後も自動車交通が主役であることは間違いない。

一方、道路を取り巻く環境を俯瞰すると、次のような課題が考えられる。

- ・人口減少社会、超高齢化社会の到来により、道路に対するニーズが大きく変化することが予想される。
- ・道路整備のみでは、交通問題は解決しない。
- ・市街地では、道路整備に膨大な時間と費用を要する。
- ・過度な自動車への依存により、地域の公共交通の維持が困難となっている。
- ・自動車を引き起こす環境問題や資源問題を克服するような技術開発の目的がたっていない。

したがって、持続発展可能な都市づくりや地域づくりを進めていくためには、真に整備が必要な道路への集中的な投資、交通需要マネジメント、土地利用規制との連動、既存道路ストックの有効活用などにより、既定の道路計画の見直しを含めた「将来都市像を見据えた道づくり」が必要と考えている。

岡山市では、政令指定都市移行に向けて、

「岡山市道づくり計画」(H20～H21)、「岡山市都市交通戦略」(H19～H20)を策定中

○岡山市道づくり計画

- ・道づくりの基本方針
- ・道路整備の成果目標
- ・道路整備プログラム

○岡山市都市交通戦略

- ・公共交通の充実したまちづくりの推進
- ・戦略目標の設定
- ・短期、中期の実施施策

3. 道路からはじめる景観形成

- ・平成16年度に景観法が制定されたことにより、日本でも本格的に景観形成に取り組む仕組みがつけられ、現在、全国で競って景観形成に取り組んでいるが、岡山市においても、景観条例と景観計画を平成20年4月から施行している。
- ・景観を構成する様々な要素の中にあって、道路・公園・河川などの公共施設は周辺に与える影響が非常に大きく、景観形成の先導的な役割を負っている。その中でも、道路はあらゆる公共施設の中で景観上最も重要と考えている。
- ・我々は、専ら道路や街路から地域を見ており、しかも道路は全国津々浦々に、街路は市街地に限無く張りめぐらされている。したがって、道路景観や街路景観が良くなれば、地域、そして街全体の景観が良くなるはずである。
- ・今の道路からは、全国画一的な景観が広がり、地域の個性が伝わってこない。また、今の街路は、人間的な空間と程遠く、歩いて楽しむことが感じられない。
- ・道路や街路を景観に配慮してつくるとことは、日本の景観を育てることにつながり、そのことは、今後の道路行政の最も重要な使命の一つと考えている。
- ・街全体の景観形成には、道路や街路の景観整備に加えて、周辺の土地利用や建築物のコントロールなど、景観計画上の取り組みも欠かせない。

<景観づくりのスローガン>

「道路景観が良くなれば、地域が美しく見える。」

「街路景観が良くなれば、街が楽しくなる。」

【岡山市の実施例】

都市像「水と緑が魅せる心豊かな庭園都市」 ➡ 「歩いて楽しい街づくり」を目指して、

・都心の道路における緑のポリュームアップと

電線地中化、自転車走行環境整備

・沿道建築物のデザインコントロールと公開空地の創出

4. 市民協働の道づくり (市民への情報提供、市民からの意見聴取のための「場」や「機会」の創出)

岡山市では、広域交通や都市内の拠点間・地域間相互の交通を処理するための道路を幹線道路として、地区内で発生する交通のみを処理するための道路を生活道路として整備している。

幹線道路と生活道路は、相互に密接な関係があり、それらをバランス良く効果的に整備し、有機的な道路ネットワークを構築することで、安全・安心で快適な道路空間が構築されると考えているが、そのことが市民に理解されているとは言い難い。

その原因は、行政側の情報提供や説明の不足による「道路行政に対する無関心さ」、「道路行政に対する誤解」などと考えられるため、これまでに複数の施策の複合的かつ総合的な効果を広報する、また、道路に対する市民の意見を聴取するための「場」や「機会」を創出すべきと考ええる。

(提案)

- a) 国と地方が連携して実施している事業について、整備時期を合わせて事業実施することの相乗効果を広報する。
- b) 道路の役割や必要性、また、幹線道路と生活道路の関係などについて、シンポジウム等を積極的に開催し、市民との意見交換などすることで、道路に対する市民の関心を高める。

○現状

1. 岡山市は、山陽自動車道、岡山自動車道、瀬戸中央自動車道など、高規格幹線道路網のクロスポイントに位置しており、中四国の中枢拠点都市として恵まれた高速道路網を有している。

2. 岡山市では、都心部やその周辺部で朝夕に著しい交通渋滞が発生しているため、通過交通の排除、流入流出の誘導分散を目的として、国と連携しながら、外環状線（地域高規格道路「岡山環状道路」）の整備を進めている。

3. 市民意識調査では、幹線道路整備に比べ、生活道路整備の満足度が低い。

○課題

1. 恵まれた高速道路網を有していながら、通行料金が非常に高いため、十分活用されているとは言えない。

2. 今後、財政的制約がさらに厳しくなることが予想されることから、既存の高速道路を都市内幹線道路として有効活用する必要がある。

3. 外環状線の整備率は、暫定供用区間を含めても30%と低く、整備が急がれる。

4. 都心部への通過交通の流入により、慢性的に渋滞が発生しているため、都心部の道路について歩行者や自転車優先の再整備が進めにくい。

5. 市道の改良率は平成19年度末47%で全国平均に55%と比べて低い。

※参考

中核市35市中32位、政令市の中では最下位

②-2 地域の目指すべき将来像

岡山市では市民と行政が共有する本市の将来都市像とその実現に向けた都市づくりの方向を明らかにするため、2007年に「岡山市都市ビジョン」を策定し、その中で、岡山市のめざす都市像として「水と緑が魅せる心豊かな庭園都市」と「中四国をつなぐ総合福祉の拠点都市」を掲げ、交通の結節点にあるという優位性と医療・福祉・教育分野の強みを生かし、中四国の中枢拠点都市として広域的役割を果たす政令指定都市を目指している。

この都市像を実現するため、多様な自然環境と質の高い都市集積が共存する本市の特性を活かし、都市の利便性と自然の豊かさのどちらも楽しめる都市を構築することとしており、そのために、高次に集積する都市機能と文化性・居住性を備えた都心を創造するとともに、人と環境にやさしい総合交通システムを構築し、都市と周辺の都市や地域拠点を結ぶことで、バランスのとれた都市構造とする。

「人と環境にやさしい総合交通システム」構築

- ① 駅のターミナル機能・トランジット機能の強化
 - ・ 岡山駅の東西自由通路の整備、西口広場の整備
- ② 公共交通を都市内交通の基軸に
 - ・ LRT化の推進
 - ・ 新駅の設定
 - ・ 施設のバリアフリー化
 - ・ バス交通システムの整備
- ③ 人と環境にやさしい自動車交通システムの構築
 - ・ 環状道路の整備
 - ・ 交通需要マネジメントの推進
- ④ 自転車の利用環境整備
 - ・ 自転車通行環境モデル地区内の自転車レーンの整備
 - ・ 自転車利用システムの整備

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
岡山県岡山市

○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	○代表事例 ①高速道路の有効活用 古備スマートＩＣと外環状線を接続すること、山陽自動車道を都市内幹線道路として活用し、市街地周辺部の渋滞緩和及び環境改善を目指している。現在、その実現に向け、備前社一宮ＢＰ（国道１８０号～古備スマートＩＣ区間）について、直轄事業で進めてもっている。 ②環状線の整備 岡山市は内・中・外の３環状線の整備を進めているが、その整備率は、暫定供用区間を含めて 内環状線・・・１００％ 中環状線・・・８８％ 外環状線・・・３０％ 外環状線の整備が遅れているため、重点的に整備を進めるとし、岡山外環状南線（国施行＋市施行）の平成２１年度事業化を目指している。	○期待する効果や評価等 ①既存ストックの有効活用による市街地周辺部の渋滞緩和及び環境改善など、道路整備と同等な効果の早期発現 ②－１ 都心への通過交通の排除による渋滞緩和・交通事故減少・環境改善 ②－２ 都心の道路における自転車・歩行者の通行を優先した道路空間の再構築	○その他

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
岡山県岡山市

○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	③利便性の高い交通システムの構築 利用者が減少している鉄道・軌道、バスなどの公共交通の利便性・快適性の向上策（既存鉄道のＬＲＴ化など）、自転車利用環境の整備に積極的に取り組んでいる。	③自動車交通から公共交通への転換促進、自転車利用の促進により、道路の渋滞緩和、環境負荷の軽減、都市環境の向上を図る。	