

津 土 都 第 190 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

津 山 市 長 桑 山 博 之



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付国道企第37号で依頼のあった標記の件につきまして、下記の通り意見・提案を提出します。

記

【提出内容】

- (1) 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など ・ ・ 様式①
- (2) 地域の現状と抱える課題、目指すべき将来像 ・ ・ 自由様式
- (3) 道路政策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等） ・ ・ 様式④
- (4) (3) の事例写真

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

岡山県 津山市

津山市では、誰もが安心して暮らせるまちづくり、中心市街地の活性化、合併旧町村の生活拠点の整備といった課題をいままえながら、環境にも配慮した集約型都市構造を目指したまちづくりを推進している。

また県北の拠点都市として、中心部との連携や生活道路整備による中山間地や限界集落の活性化支援など、圏域全体に対する責任を担う。

このような立場にある津山市からの、道路行政について改善すべき点、要望や提案は次のとおり。

①道路整備の必要性の評価について

渋滞や交通事故、人口といった「数字」による道路整備の必要性の評価は、大都市ほど評価が高くなり、津山市クラスの都市では、評価が伸び悩む面がある。また、10万人規模の都市であり、中山間地域の活性化といった評価にも該当しにくい点もある。

道路整備の必要性の評価にあたっては、単に「数字」による客観的な評価を前面に出すのではなく、まず、各都市の立地条件、国土形成において担う役割、都市の将来像といった、それぞれの都市特有の特徴を評価する視点を重視すべきである。

②平成19年度の「道路の中期計画（素案）」における、「拠点的な空港」の説明について

昨年度の中期計画素案では、基幹ネットワークの対象となる「拠点的空港」は第2種空港までとされていた。

岡山空港は整備の経緯から第3種となっていたが、第2種空港と遜色ない空港であり、津山市にとっては、空港津山道路とあるように、時間短縮による連結強化が緊急の課題である。

新たな中期計画の策定にあたっては、岡山空港のような第3種空港も「拠点的な空港」とするべきである。

③道路評価の視点（1）

広域ネットワークの視点として、岡山県ではこれまでAP60（空港まで60分）、IC30（インターチェンジまで30分）といった指標が使われていたが、東京等とのネットワークを考えた場合は、新たに「新幹線駅まで60分」といった指標を導入するべき。

※飛行機、JR、自動車の3つの視点（ちなみに、津山市は、インターチェンジは2箇所あるが、空港や新幹線駅までのアクセスは劣る。）

④道路評価の視点（2）

岡山市の政令指定都市移行、道州制をにらんだ、広域圏としての基盤強化を図る。

ポイント：鳥取・国道53号・津山市・国道53号・岡山市のルートの強化・時間短縮による、岡山県・鳥取県の連結強化。

岡山県 津山市

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

⑤道路行政の新たな視点 (3)

上記の視点に加えて、以下のような視点が考えられる。

集約型の都市構造の形成・・・環境負荷低減の視点 (例：エコロジカル・フットプリント (岡山県環境審議会答申でも採用))

自転車・歩行者ネットワーク

限界集落や中山間地域の活性化を支援する拠点都市のあり方

岡山市の政令指定都市昇格・道州制をにらんだ県土構造

中心市街地再生歴史的風致をいかしたまちづくり等と一体となった道路整備

地域公共交通の再生・活性化

中心市街地再生

長期未着手都市計画道路の重点的な事業化 (今回の見直し作業で、必要性が高いと判断された道路の重点実施)

⑥新たな中期計画について

新たな中期計画は、必要な道路を積み上げる形で、道路整備の必要性を対外的にも説明できるものにするべきである。(現時点で必要な積み上げであり、フォローアップによる変更もありうる)

また、積み上げにあたっては、大規模な道路改良だけでなく、市町村道、交通安全、大規模な維持補修等も積み上げるべきである。

新たな中期計画の期間は5年間でされているが、5年間で、継続事業の積み上げが主体となり、新たな視点等が入りにくい。中期計画自体は5年間でするにしても、その前提では、箇所も含む10年間程度の道路行政の具体的な展開が説明できるものとするべきである。(フォローアップで見直しを行う)

⑦岡山市との計画・事業両面での連携強化

津山市にとって、空港津山道路など、岡山市との連絡強化は、経済面でも大きな意味がある。

合併で岡山市の市域が北(旧建部町まで)に大きく広がり、また来年4月には政令指定都市に昇格する状況の中で、岡山市の道路行政は津山市にも大きな影響がある。

岡山国道事務所、岡山県においては、政令指定都市・岡山市と新たな関係を構築し、県土全体の振興を視野に入れた道路整備を一体となって推進するよう努めてほしい。

岡山県 津山市

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

⑧道路にも関係する地域計画・まちづくり計画への支援（特に、助走期間）

道路にも関係する地域計画・まちづくり計画に、調査費等、国道事務所等の機関が積極的に関与してもらえ、特に助走期間においては、地元への受け止めも含め、非常に大きな効果がある。 ※現実的に、市としては、全額が単独市費の段階での調査費の支出は厳しい面もある。

昨今の道路特定財源問題に関連し、費用の支出による支援に慎重になることも理解できるが、「必要なことには、当然費用も含めて支援する」という姿勢では是非お願いしたい。

津山市の場合では、たとえば、国道53号・国道179号・津山柵原線に関連するエリアで、津山駅周辺整備、河辺地区の交通対策等の課題がある。今後、具体的な協議を行う中で、道路本体部分だけでなく、地域全体の検討に対しても是非支援をお願いしたい。

⑨地方道路整備臨時交付金の採択について

交付金事業は、修繕工事でも可能だが、全体的な採択の中では、改良的な事業が採択される傾向が強い。市町村にとって、もちろん改良系の補助も必要だが、修繕的な費用が毎年増加していく中、これらを交付金事業で計画的に採択できれば非常にありがたいが、事業採択や市町村を指導する際の、国や県の柔軟な対応が必要である。

⑩新たな補助メニューについて

例えば、交通安全事業では、交通安全総合補助として、交通安全対策や他の事業を組み合わせるエリアで事業効果を求める補助メニューがある。同様に、中山間部や郊外部において、エリア（複数の路線）を対象に、複数の小規模なボトルネック対策（局部的な拡幅、線形修正等）を組み合わせ、それに対して補助するメニューがあれば、非常に効果的である。

地域の現状と抱える課題・目指すべき将来像（岡山県津山市）

まちづくりのテーマ

※津山市都市計画マスタープラン

『歴史と文化を未来へつなぐ 緑あふれる環境都市』つやま

まちづくりの理念

- ①環境と共生した、賑わいとまとまりのあるまちづくり
- ②誰もが安心して住み続けられる、暮らしやすいまちづくり

まちづくりの主要課題

- ①県北の中心都市としての拠点性の向上

産業、医療、文化・レクリエーション等、広域的なニーズを支える都市機能強化。

- ②コンパクトな都市づくり（集約型の都市構造）

環境負荷の視点も踏まえた市街地と地域生活拠点が連携・一体化した都市構造。

- ③中心市街地活性化と既存ストックの有効活用

歴史的風致や城下町以来のまちの蓄積を活かした、中心市街地の活性化。

- ④旧町村地域等の生活拠点（地域生活拠点）の整備

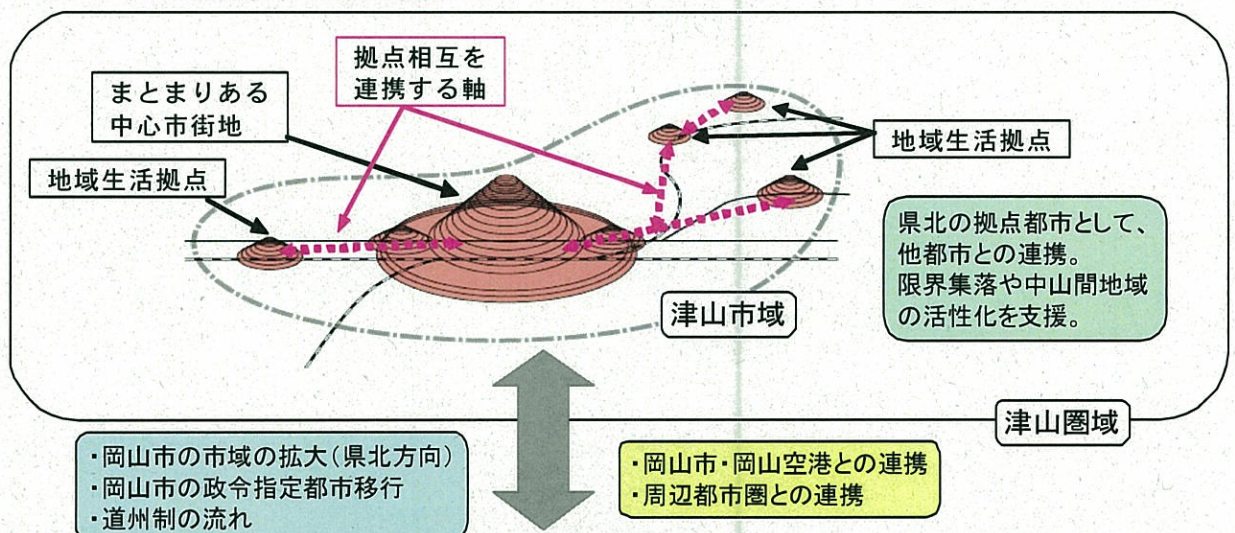
日常サービス施設（公共公益施設、商店等）が集約的に立地した生活拠点整備。

- ⑤誰もが安全で安心して暮らせるまちづくり

自然災害への対応、交通安全対策、医療の充実、ユニバーサルデザイン等

<参考：津山市の将来都市構造>

市街地の拡大とスプロール化を抑制し、まとまりのある市街地と地域生活拠点の形成を図る。
あわせて、環境負荷の低減を図る。



道路整備の主要課題

合併による市域拡大を踏まえ、新津山市の道路交通にかかわる課題の把握等、「津山市将来道路網整備計画」を検討。（平成 19 年 3 月）

厳しい財政状況も背景に、少子高齢化や人口減少社会への対応、中心市街地や産業の活性化を図るため、効率的・効果的な道路整備が必要。

①県北の拠点都市としての役割と責任を担う道路整備

近隣都市との連携強化と、限界集落や中山間地域の活性化支援。
合併で市域が広がり、政令指定都市に移行する岡山市との連携強化。
道州制も視野に入れた、周辺の広域都市圏との連携。

②交流人口の増加、産業活性化のための道路整備

地域力の向上、企業誘致等の産業活性化のため、県都岡山市や岡山空港をはじめ、周辺都市との連携強化。

③都市再生のための道路整備

中心市街地活性化のためには、市街地の混雑緩和やアクセス改善が不可欠。
循環バス等の新たなシステムの導入、環状道路や都市の骨格を形成する道路整備。

④合併旧町村との一体化を支える道路整備

合併で拡大した市域の一体化のため、市街地周辺部での混雑解消。
防災的な視点から、支所管内の市道、農道、林道も含めた代替路線の機能強化。

⑤地域生活拠点（支所管内）の生活道路の着実な整備。

ボトルネック改善、交通安全対策、防災対策

⑥既存の道路ネットワーク資産を活用した効率的な道路整備

少ない費用で早期の効果を発現する路線、交差点などの重点的な整備。
長期間未着手で、必要性や役割の変化した都市計画道路は、廃止も含む見直し。

⑦人にやさしい地域の共有財産としての道路整備

安全に歩ける道路空間、公共交通の充実、交通結节点（JR 駅や駐車場）の強化。
歩行者・自転車ネットワーク構築、バリアフリー・ユニバーサルデザイン。

道路網の整備方針

道路整備の課題を踏まえ、以下のような道路網の整備方針を設定。

なお、整備にあたっては、国道・県道・および広域農道を含め、路線の状況や「役割」・「重要度」などの特性を明確化し、長期的視野に立って必要性を検討。

また、長期末着手都市計画道路は、廃止を含め、長期的視点に立った必要性を検討。

※都市計画道路の整備率は 55%（平成 18 年 4 月 1 日現在）にとどまる。

①県南地域等との交流連携機能の強化

・時間短縮、都市の骨格形成のため、地域高規格道路や主要幹線道路の整備推進。
空港津山道路（国道 53 号）、 国道 53 号（(都)安岡町押入線・(都)皿一宮線）
国道 181 号（(都)新錦橋押入線）

②渋滞緩和と市街地交通の円滑化

・環状道路の整備促進
中環：(県)津山加茂線（(都)大谷一宮線）、(都)総社川崎線、国道 53 号（(都)皿一宮線）

外環：国道 53 号（（都）安岡町押入線）、（都）院庄横山線

- ・慢性的な交通渋滞の緩和と市街地内交通の円滑化。

国道 53 号（（都）安岡町押入線・（都）皿一宮線）

（県）上横野兼田線（（都）河辺高野山西線）、（県）大篠津山停車場線（（都）林田小原線）

（県）津山柵原線（（都）駅前横山線）

- ・交差点改良

院庄交差点（国道 181 号、E105 号線）、高専橋交差点（（都）林田小原線）

③合併旧町村（地域生活拠点）と中心拠点との連絡ネットワークの強化

- ・交通需要も踏まえ、地域生活拠点を連絡する道路の「速達性」や「安全性」向上。

国道 181 号（（都）新錦橋押入線）、（県）津山智頭八東線、（県）三浦勝北線

- ・鏡野町・総合流通センター方面とのアクセス強化

（県）西一宮中北上線、田邑西線

④災害に強い道路ネットワークの充実

- ・防災面の向上、橋梁のアセットマネジメント等による適切な維持管理。

（県）津山加茂線、（県）久米建部線、（県）加茂奥津線、（県）工門勝央線、（県）上横野兼田線、

（県）押淵皿線、（県）西一宮中北上線

⑤既存道路の有効活用等、柔軟な施策の推進

- ・道路種別（国道・県道・市道・農道・林道など）にとらわれない計画づくり。
- ・交通需要や経済性の視点で、地域の実情にあった規格による道路整備を推進。
- ・早期の効果発現が期待できる交差点改良などを推進。

⑥交通安全施策の推進

- ・通学路の安全対策など、安全性の高い道路ネットワークを構築。

国道 53 号（佐良山交差点）、（県）金屋国分寺線、（県）小原船頭線

あんしん歩行エリア（中心市街地、城東、河辺・川崎）、国道 53 号沿線

⑦圏域の安全や生命を守る道路整備

- ・津山圏域の医療拠点である津山中央病院へのアクセス強化。

（県）上横野兼田線（（都）河辺高野山西線）、拠点線

⑧交通結節点の強化

- ・津山駅周辺整備。

南北自由通路、駅前広場、国道 53 号、大谷踏切拡幅

- ・道の駅「久米の里」の機能充実

⑨地域の生活道路の拡幅や歩道整備

- ・幅員等の工夫、コスト縮減も含め、地域の特色を踏まえた必要な整備を実施。

旧勝北町：坂上原線、西上山形線、工門市場線

旧久米町：倭文東 23 号（貴布祢神社公会堂）線、大上線

⑩バリアフリー・ユニバーサルデザイン

- ・子供、高齢者、障害者など、誰もが安全・安心に利用できる整備

- ・歩道の段差改善、占用物件の整理、点字ブロック

（都）皿一宮線（鶴山通り）、（都）新錦橋押入線（城西通り）

⑪歴史的風致をいかしたまちづくり等、まちづくりと一体となった道路整備

- ・出雲街道（無電柱化、カラー舗装、交通安全対策、案内標識）

公共交通等の整備方針

①地域公共交通の再生・活性化

- ・市街地の循環バス路線の検討
- ・アルネ津山周辺の、路線バスの乗継ぎターミナル機能の強化
- ・高齢者等の交通弱者、市民の足を確保するための地方路線バスの確保
- ・地域との協働による、地域に根ざした新しい公共交通システムの検討
- ・ごんごバスの運行本数や路線の見直し

②J R利用の促進・交通結節点の強化

- ・J R津山線の増便と、時間短縮及び利用促進
姫新線、因美線の利用促進
- ・津山駅周辺整備の南北連絡自由通路、駅前広場等、津山駅周辺の一体的整備
- ・バスの待合環境改善等のサービス向上と、JR との乗り継ぎ改善

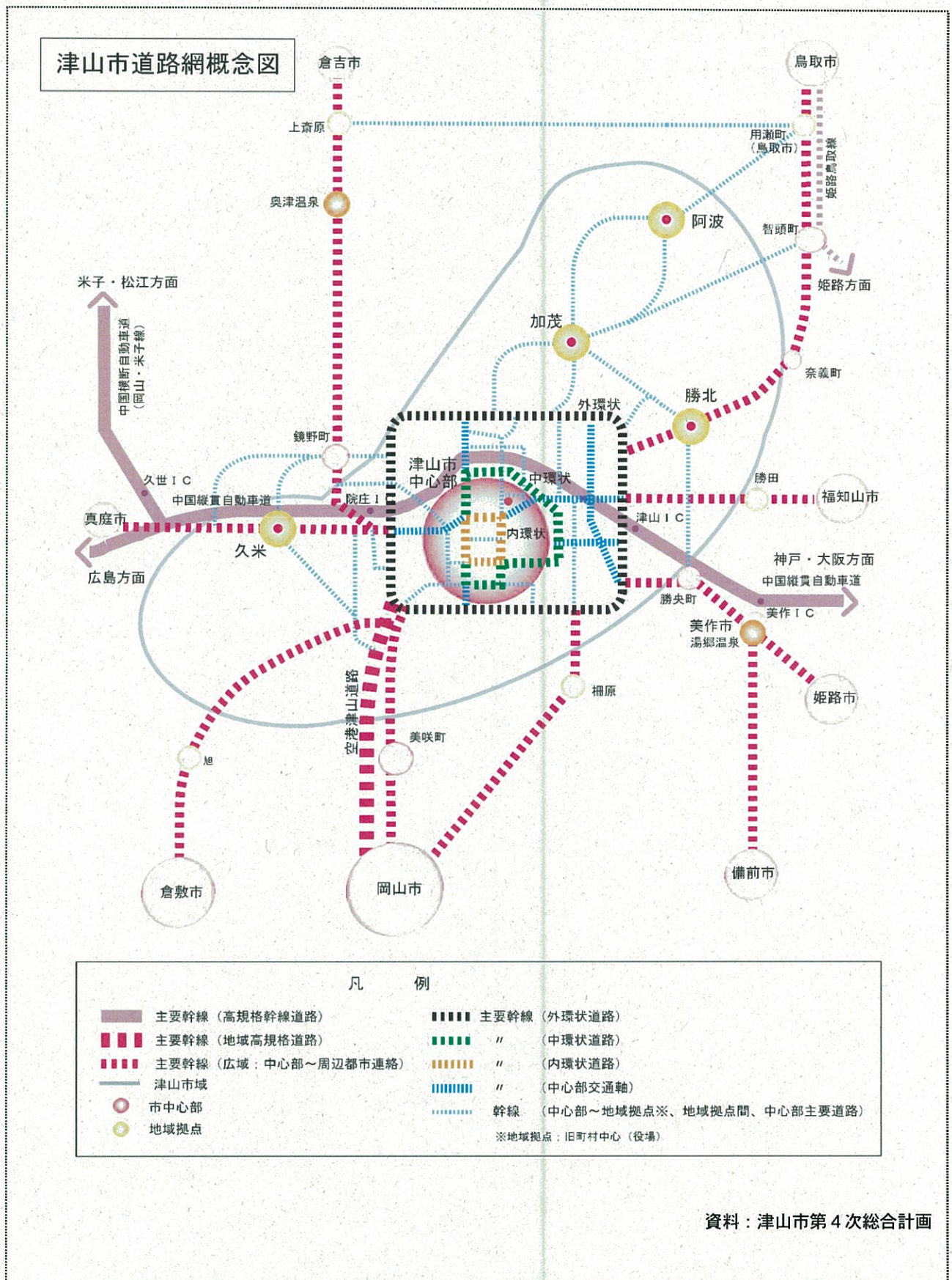
③駐車場の整備・利用促進

- ・駐車場案内システムの活用促進、共同利用券等による既存駐車場の利用促進
- ・付置義務条例による駐車施設の整備促進
- ・民間駐車場への助成措置の検討

歩行者・自転車ネットワーク

- ・津山駅周辺や中心市街地等、歩行者や自転車の多い地域を重点区域とする。
- ・歩道のバリアフリー化、景観・快適性に配慮した整備、コミュニティ道路の導入等、安全で快適な歩行者・自転車空間のネットワークの形成を図る。
- ・中心市街地活性化やまちなか居住にも寄与。

<参考：津山市道路網概念図>



③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

岡山県 津山市

○代表事例	○期待する効果や評価等	○重点事項および追加事項	○その他
地域高規格道路 空港津山道路 ※事業中区間 津山南道路	○移動時間の短縮（津山市～岡山市） 15分 異常気象時の通行機能向上 県北・県南の第三次救急医療施設（津山中央病院、岡山赤十字病院）への時短効果 ○産業活動の集積、定住促進、地域経済の自立 県経済の中心である岡山市との交通アクセス向上は重要な課題 ○観光振興 観光は企業誘致や人材育成につながる津山市の基幹産業 ○市域が広がり、来年度政令指定都市に昇格する岡山市との連携強化 道州制の流れへの対応 ○中山間地域、限界集落の活性化支援	・都市交通の快適性や利便性の向上 ・災害に強い国土づくり ・少子高齢化社会に対応（安心な地域づくり） ・地域活力の向上 ・観光産業育成 ・新たな県土・国土構造への対応 政令市、道州制 中山間、限界集落	週刊新潮（H20.1.31） 津山商工会議所会頭 週刊新潮（H20.1.31） 津山市観光協会会長
都市計画道路 河辺高野山西線 ※県道 上横野兼田線	○県北唯一の第三次救急医療施設へのアクセス強化 国道53号河辺交差点～津山中央病院の新規バイパス（南区間） 距離短縮（県道＋市道）：約700m 時間短縮効果：約4分 （参考）脳に血液がまわらない状態が続くと、4分以内に脳に障害 救急車の到着が4分前後短縮できることは、4分のリミットの地域を少しでも拡大できること。 脳に血流が行き届かない時間が短いほど、社会復帰率（重い障害等が残らず社会生活に復帰できる率）も高い。 ドクターカーの運用本格化にあたって、必要性が大い。	・少子高齢化社会に対応（安心な地域づくり） ・新たな県土・国土構造への対応 道州制、中山間 限界集落、救急医療	津山地方拠点都市地域 アクションプログラム （H11年3月）

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

岡山県 津山市

○代表事例	○期待する効果や評価等	○重点事項および追加事項	○その他
<中環状道路> 都市計画道路 総社川崎線 ・沼～林田 ・山北	○本路線の整備により、津山市の市街地道路ネットワークの中環状道路が完成する。 （都）総社川崎線：沼～林田工区（H20～道路事業） ：山北工区（H21～街路事業） ○効果 ①市街地へ集中する交通の円滑な分散と誘導 ②中心市街地活性化	・地域活力の向上 中心市街地活性化 ・都市交通の快適性や 利便性の向上 ・総合的な交通安全対策	中環状の一部を構成する （都）大谷～宮線 H23完成予定（県）
津山駅周辺整備 関連道路等	○津山都市圏の玄関口、公共交通のターミナル機能を担う、津山駅周辺地区の再整備を行う。 （計画概要） 国道53号、県道津山柵原線、市道、南北自由通路、駅前広場 ○効果 道路の混雑緩和、交通結節点の強化、南北地区の連携強化 市街地活性化、景観向上、近代化遺産の活用等	・地域活力の向上 中心市街地活性化 ・都市交通の快適性や 利便性の向上 ・良好な景観の形成 ・総合的な交通安全対策	計画については、 現在検討中。
出雲街道等 「歴史的風致を活 かすまちづくり」 関連道路整備等	○新洋学資料館建設に関連した城東地区モデル区間の整備、城下町の歴史を踏まえた城東・城西地区の整備をはじめとした、中心市街地における、歴史的風致を活かしたまちづくりを進める。 （計画概要） 無電柱化、道路拡幅、カラ一舗装、地図情報板 ○効果 歴史的風致と一体となった、生活の質の向上 市街地の景観向上、中心市街地活性化、観光振興	・地域活力の向上 中心市街地活性化 ・良好な景観の形成 ・少子・高齢化に対応 した子育て環境 ・良好な生活空間	モデル区間無電柱化 L=130m 歴史的風致維持向上 計画認定に向け作業中

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

岡山県 津山市

○代表事例	○期待する効果や評価等	○重点事項および追加事項	○その他
踏切拡幅 大谷踏切	○津山駅に近接し、JRの南北（（都）院庄横山線と国道53号）を結ぶ、大谷踏切の拡幅を行う。 （計画概要） 現況：1車線 計画：2車線＋歩道新設 ○効果 生活道路（通学路）の交通安全対策 JRの南北地域の連携強化、近代化遺産の活用	・地域活力の向上 ・都市交通の快適性・利便性の向上 ・良好な生活空間 ・総合的な交通安全対策	
都市計画決定後 長期未着手道路の 重点的な予算配分	○現在、長期未着手の都市計画道路について、廃止も含む見直し中。必要性が無い道路は廃止するか、逆に必要な道路も明らかになる。必要な都市計画道路は、まちづくりの観点や権利制限を行ってき た（優先度が高い長期未着手の都市計画道路（区間）） 総社川崎線（中環状線）、河辺高野山西線、新錦橋押入線 駅前横山線、皿一宮線・安岡町押入線（国道53号） ○効果 まちづくり（道路と一体となった土地利用）の進展 交通渋滞緩和、交通安全対策	・地域活力の向上 ・都市交通の快適性・利便性の向上 ・良好な生活空間 ・総合的な交通安全対策	
現国道53号の 機能強化	○岡山市、鳥取市と連絡し、津山市の骨格を形成する現国道53号について、拡幅、交通安全等、必要な整備による機能強化を推進する必要がある。 （計画概要） 都市計画決定決定区間（（都）皿一宮線、（都）安岡町押入線）の早期完成 ○効果 渋滞緩和、交通安全対策、津山駅前まちづくりの推進	・地域活力の向上 ・都市交通の快適性・利便性の向上 ・総合的な交通安全対策	

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

岡山県 津山市

○代表事例	○期待する効果や評価等	○重点事項および追加事項	○その他
歩行者・自転車の交通安全対策 あんしん歩行エリア 他 (国道53号含む)	○歩行者・自転車の安全な通行のために緊急の対策が必要な箇所について、警察と道路管理者が連携し、対策を推進する。 (計画概要) あんしん歩行エリア・・・交通安全対策を集中的に実施 歩行者・自転車死傷事故件数が、12,65件/km2以上 市街地中央、城東、河辺・川崎の3地区（全て国道53号含む） 高専橋拡張 等 ○効果 あんしん歩行エリアは、歩行者・自転車の事故を2割減 生活道路（通学路）の交通安全対策推進	・都市交通の快適性・利便性の向上 ・良好な生活空間 ・総合的な交通安全対策	
バリアフリー化 鶴山通り (四一宮線)	○官公庁や高校等が集積する、鶴山通り（津山城跡～市役所交差点～上河原付近）について、バリアフリー化を推進する。 (計画概要) 段差解消、植樹柵の改善・撤去、占用物件整理、自転車通行帯 ○効果 歩きやすさ・快適性の向上、景観向上、交通安全対策	・バリアフリー社会形成 ・良好な生活空間 ・総合的な交通安全対策	