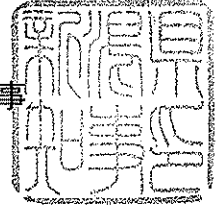




道 建 第 5 4 号  
平成 19 年 5 月 1 日

国土交通省道路局長 様

新 潟 県 知 事



中期的な計画の作成にあたっての意見について (回答)

平成 19 年 4 月 2 日付け国道企第 114 号で依頼のこのことについて、別紙のとおり回答します。

連絡先：新潟県土木部道路建設課  
企画調査係 金子、安原  
住 所：〒950-8570  
新潟市中央区新光町 4 番地 1  
T E L：(025) 280-5406 (ダイヤル)  
F A X：(025) 285-6225  
E-mail：kaneko.noriyasu@pref.niigata.lg.jp

# 中期的な計画の作成にあたっての意見

平成 19 年 5 月

新 潟 県

# 今後の道路政策や道路の整備・管理について

## 1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

【新潟県の道路事業を進める上でのキーワード】

- 県民の暮らしと命を守る
- 北東アジア交流圏の拠点づくりを支援する

【キーワードを実現するための道路政策】

- ① 災害や雪に強い道路づくりの推進
- ② 命をつなぐ道路づくりの推進（高速道路ネットワークの形成等）
- ③ 人優先の道路づくりの推進（歩道設置、バリアフリー対策等）
- ④ 交流・物流拠点へのアクセス向上
- ⑤ 道路機能を保全するための維持管理の充実

## 特に優先度が高い道路政策

### ① 災害や雪に強い道路づくりの推進

度重なる大災害や豪雪を経験し、道路は救命救急活動や支援物資の輸送を支え、県民生活や様々な経済活動を支える最も基礎的な社会資本であることを認識。今後も災害や雪に強い道路づくりを進める必要がある。



### ② 命をつなぐ道路づくりの推進（高速道路ネットワークの形成等）

新潟県の人口 10 万人当たりの医師数は、全国平均より約 32 人少ない（H16. 12. 31 現在）。広い県土を有し中山間地域が多いため救命救急センターまで 1 時間以上を要する地域が存在。救急医療体制を支える道路整備が必要。

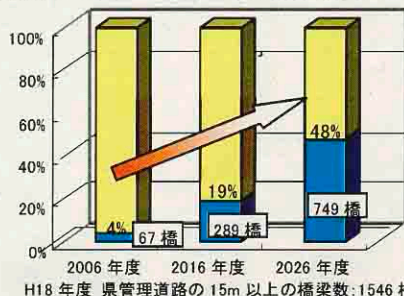
成長著しい北東アジア地域との経済交流を推進する拠点づくりのため、高速道路ネットワークの整備を図っていくことが重要。



### ⑤ 道路機能を保全するための維持管理の充実

橋梁をはじめとする既存の道路構造物の老朽化は急速に進行。長寿命化を図るなどライフサイクルコストの縮減対策は急務の課題。

建設後 50 年以上の橋梁の増加割合（橋長 15m 以上）



# 今後の道路政策や道路の整備・管理について

## 2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

国及び県の財政状況が厳しい中、本県の道路事業に係る予算は毎年減少している。こうした状況を踏まえ、限られた予算の中で、最大限の効果を発揮できるよう、コスト縮減や事業期間の短縮など効率的な道路政策を推進する必要がある。

### 【新潟県が効率的な事業執行に向けてこれまでに取り組んでいる施策】

- 入札・契約制度改革
- 公共事業コスト構造改革
- 公共事業評価（新規評価、再評価、事後評価）の実施
- 道路行政マネジメントの実施
- 完成時期の目標設定
- 地域の実情にあった画一的でない道路事業の実施
- 高速道路など既存ストックの有効活用
- 県民との協働による道路事業の実施
- 施設の長寿命化対策による維持管理コストの縮減 など

効率化を徹底するためには、これまでの取り組みを強化していくことが重要である。

現在の費用対効果などの指標による経済効率性に固執しすぎると、中山間地域に暮らす人々の生活にとって必要な道路整備が遅れてしまうことから、国土保全や地方の暮らしを守るという視点に立った道路政策を推進するべきである。

### 【取組事例】

#### 地域の実情にあった道路事業の実施

(1.5車線の道路整備)



### 【取組事例】

#### 完成時期の目標を公表

(新潟県のみちづくり)

【整理番号】 1721502  
主要地方道 佐渡一周線  
【黒姫バイパス】

事業着手前 現況(19年4月時点)

過去写真 18年9月 18年10月 18年11月 18年2月  
写真をクリックすると拡大します。

「平成20年度までの完成を目標にしています」

【事業概要】

1 実施箇所	佐渡市生崎地内
2 事業目的・効果	幅員狭小の解消、落石等危険箇所の解消
3 全体延長	L=1.8km
4 全体事業費	約57億円
5 H19年度工事内容	2次覆工

新潟県では、HP上で工事の進捗状況を写真を使って県民に紹介

## 今後の道路政策や道路の整備・管理について

### 3. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関すること

#### ○地方の道路財源の確保

中期計画の作成にあたっては、地方の道路の実情を勘案して作成することとし、地方の道路整備に支障が生じることのないよう、適切に道路財源を確保すること。

#### ○増大する維持管理コストへの対応

橋梁をはじめとする道路構造物の急速な高齢化への対策は喫緊の課題であり、持続可能な道路サービスを提供するためには、施設の長寿命化などによりライフサイクルの観点でコスト縮減を図る必要がある。

このため、道路特定財源の活用による、道路補修事業予算の十分な確保や、維持修繕費に対する新たな国庫補助制度を創設するべきである。

#### ○高速自動車国道の暫定2車線区間の4車線化

上信越自動車道と磐越自動車道の本県の区間は、対面通行の暫定2車線であるため、正面衝突による死亡事故や上下線とも通行止めとなる重大事故が発生している。また渋滞も生じている。

このため、安全性と定時性という高速自動車国道としての機能を確保するために、国において新たな枠組みを創設し、4車線の完成形に整備すべきである。

#### ○高速道路料金の引き下げ

高速道路の活用をより一層推進するために、高速道路料金の引き下げを行うべきである。

#### ○道路除雪費における国庫補助金の総額確保

平成17年、18年と2年続きの豪雪は、道路機能を完全に麻痺させ、長期間にわたり集落が孤立するなど、経済社会に深刻な影響を与え、また道路除雪費を大きく増大させ、本県財政を大きく圧迫した。

道路除雪費については、補助対象に対して配分額に差があるため、予算の確保と総額配分が必要である。また、県の財政負担が大きいことから補助対象の拡大をするべきである。