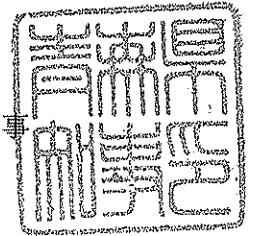




青 道 第 107 号
平成 19 年 5 月 8 日

国 土 交 通 省 道 路 局 長 殿

青 森 県 知 事



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)

常日頃より青森県の県土整備行政には多大なるご支援・ご協力を頂き、誠にありがとうございます。

さて、平成 19 年 4 月 2 日付け国道企第 114 号で依頼のあった件について、下記の資料をもって意見を提出いたします。

記

- ・ 今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見
- ・ 今後の道路政策への提言

以上

今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

平成 19 年 5 月 8 日

青森県知事

目次

1. 主要幹線道路ネットワークの整備促進について	1
2. 冬期間における快適な道路空間の確保	4
3. 安全で信頼性の高い道路機能の確保	6
4. 安全で快適な歩行者空間の確保や生活道路の整備	8
5. 道路アセットマネジメント	9

1. 主要幹線道路ネットワークの整備促進について

【現状と課題】

①青森県は、我が国における食料・エネルギー供給基地として重要な役割を担う地域であり、これらの地域資源（津軽地域のりんごと米、県南地域の野菜と畜産、大間のマグロ等の水産物、下北半島地域のエネルギー施設等）を活かし、県内外の各地域との交流を図るとともに、自立・再生していくためには、広域連携や地域間相互の連携を支える主要幹線道路ネットワークの早期整備が必要不可欠である。

全国4位の食料自給率



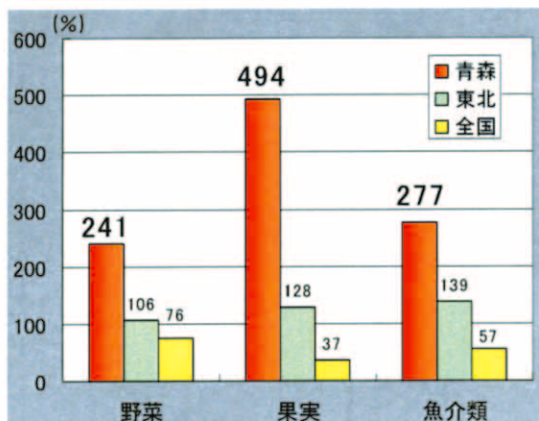
資料：農林水産省、青森県農林水産政策課（平成14年度）

青森県の食料生産量



資料：青森県統計年鑑2001等

品目別の自給率



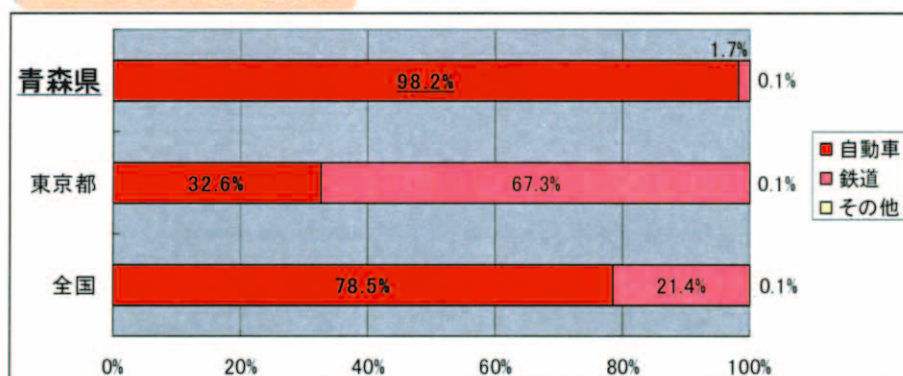
資料：東北農政局による試算値（平成17年度）

エネルギー供給施設の状況



②青森県では、公共交通網が十分行き届いていないため、日常生活や社会経済活動において、自動車交通に依存している割合が約98%と極めて高い状況にある（宮崎県、沖縄県に次いで全国3位）。さらに、新幹線が平成22年に完成したとしても、新駅から十和田湖周辺や白神山地などの主要観光地や主要拠点への交通手段は、依然として自動車交通に依存せざるを得ない状況である。

全国3位の自動車依存



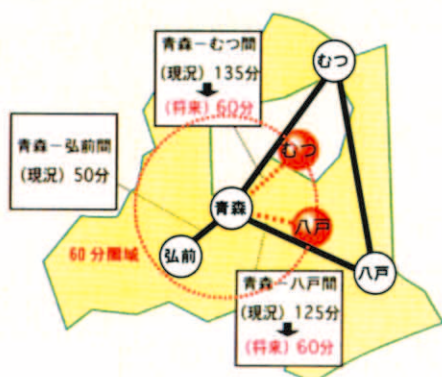
▲貨物・旅客地域流動調査 (平成15年度)

③青森県は、医師不足が全国の中でも最も深刻な状態にあり、さらにその格差が拡大傾向にあることから大きな課題となっている中、新たな高度医療施設は望めない状況にある。さらには、救急車の出動件数も増加傾向にあり、特に急病による出動が増加している。しかしながら、高度医療施設に60分で到達できない人口が30%もあり、冬期には50%にもなる。

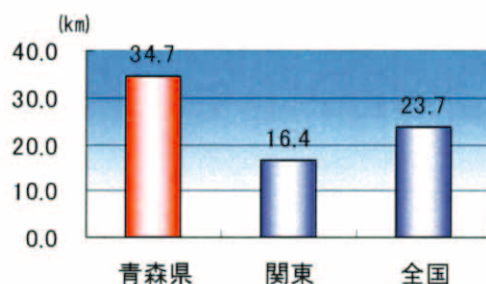
④青森県は、日本有数の豪雪地帯である。青森市では、除雪費などの行政コストの削減や中心市街地活性化を目指して、全国に先がけてコンパクトシティ化を進めている。さらにその他市においても同じような動きがあるが、コンパクトシティを進めるには、県庁所在都市や近郊の都市との広域連携によって、それぞれの機能を補い合って成立するものである。しかし、平均都市間距離が全国の1.4倍と長い青森県では、主要都市間の連携強化が課題となっている。

交流圏域の歪み

地方生活圏中心都市間の連絡時間



主要都市間の平均距離



資料：全国都道府県市区町村別面積調 (平成14年度)

⑤青森県内の港湾の総取扱貨物量は、近年概ね横ばい傾向にある。また、青森県で生産される外貿コンテナ貨物の7割以上は県外の港湾から輸出されている。

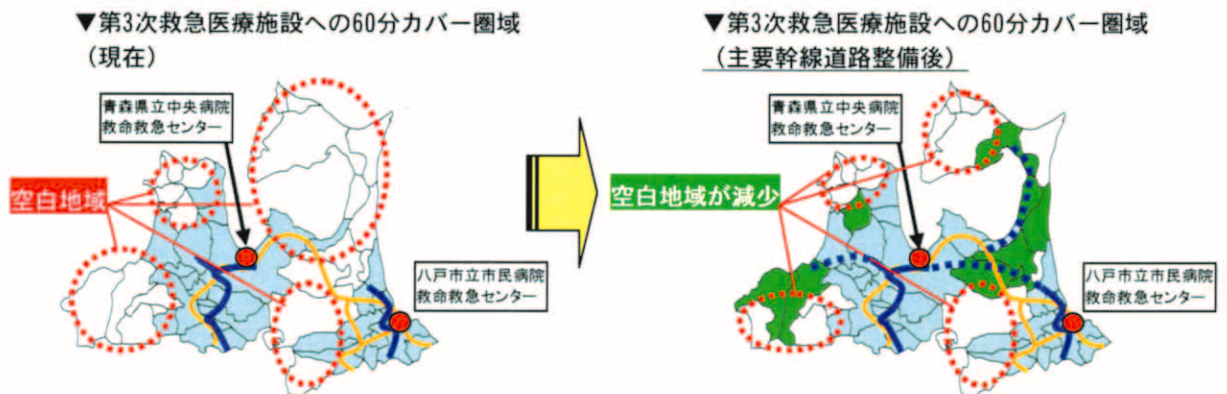
【意見】

①首都圏との更なる格差を生じさせないためにも、広域連携・地域間交流・観光振興・救急医療・経済活動を支える主要幹線道路ネットワークの充実が必要であることから、平成 19 年中に作成される真に必要な道路整備の計画である「中期計画」に、これら本県の道路計画について優先的に反映し、早期整備のための財源を確保すること。

②平成 22 年の新幹線開業効果を県内全域に波及させ、豊富な観光資源を活用した広域的な集客力をもつ周遊観光ルートを形成するためには、主要幹線道路ネットワークの早期整備が必要不可欠である。これまで直轄事業費(道路)の青森県への配分額は、東北平均の約半分であるが、今後、東北平均並の約 400 億円とすることにより、計画中の以下の事業等が概ね完成できる。

- ・ 国道 45 号三沢～天間林間 (26 km)
- ・ 国道 101 号津軽自動車道全線 (37 km)
- ・ 国道 103 号(仮称)青ブナ山トンネル(直轄権限代行事業による整備)
- ・ 国道 279 号下北半島縦貫道路(60 km: 直轄管理区間への編入による整備)

③現在、高度医療は青森市と八戸市に依存しているが、主要幹線道路ネットワークの整備により、60 分カバー率は現在人口で 70%から 90%へ大幅に改善できる。



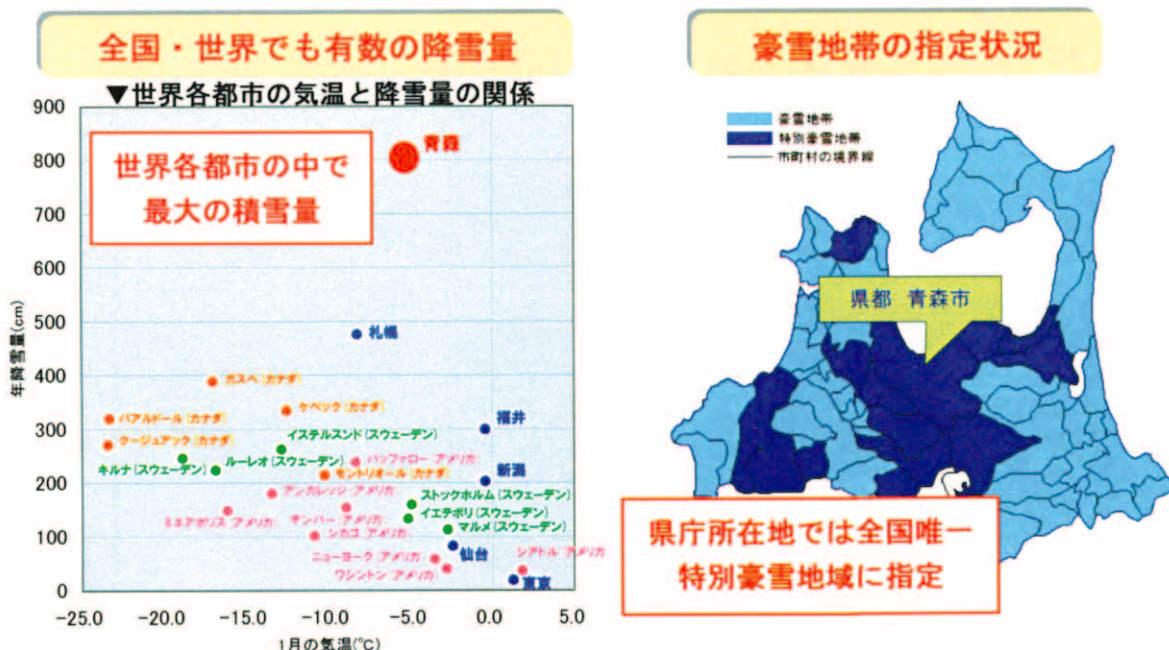
④青森県の中小都市のコンパクトシティ化推進のためには、欧州など成功事例からも広域交通ネットワークの整備がまず必要である。

⑤青森県内港湾へのアクセス機能強化と港湾間の連携のため、高規格幹線道路網の整備を促進し、強固な物流ネットワークを構築して物流の効率化を図ることにより、迅速な輸送への対応が可能となり、且つ輸送コストが削減され、県内企業の国際競争力の向上が図られるとともに、県内港湾利用促進に寄与することができる。

2. 冬期間における快適な道路空間の確保

【現状と課題】

①青森県全域が豪雪地帯であり、冬期間の円滑な交通確保に多大な労力を要し、社会経済活動にも重大な支障をきたしており、県民からは今後の道路施策として「除排雪の充実」の要望が最も多い。



②平成 16～17 年度 2 年連続の記録的豪雪に見舞われ、主要幹線道路をはじめ県内各所において大渋滞や道路交通の大幅な乱れが生じ、平成 17 年度の県と市町村を合わせた除排雪経費は約 120 億円である。



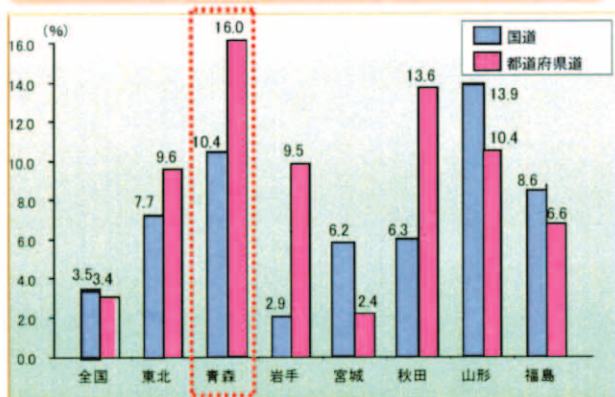
▲青森市の朝の通勤ラッシュ



▲地吹雪による視程障害

③青森県の管理道路約 3,600 kmのうち冬期通行不能区間が約 500 kmもあり、冬期通行不能率は全国ワースト 1 であり、さらに半年も冬期閉鎖されている路線もある。

冬期間は道路が分断 (冬期不能区間率)



冬期通行不能率は
全国ワースト1 (14.2%)

青森県下北管内の冬期閉鎖状況



道路利用者は冬期閉鎖のため
長距離の迂回が必要に

【意見】

- ①雪国においては、「除排雪の充実」を求める県民ニーズが最も多いことから、除排雪を正当なメンテナンスと位置付け、これに要する費用については満額国庫補助とすること。
- ②雪による道路幅員の減少、歩行者空間の閉塞、路面凍結による交通事故の多発などの交通障害に対して、除排雪をはじめとする雪対策を計画的・重点的に進めることは、雪国の道路管理者の責務・使命である。



▲車道を歩く歩行者



▲すれ違い困難な生活道路

- ③昨今の交付税改革の中、市町村の財政状況も急速に悪化していることから、市町村道除排雪に対する補助事業制度の創設が必要である。

3. 安全で信頼性の高い道路機能の確保

【現状と課題】

①津軽・下北両半島の海岸沿いや八甲田山麓を横断する代替路のない主要幹線道路などにおいて、近年大規模な落石や法面崩壊が頻発している。



②最近頻発している大規模地震等の災害に対応した緊急輸送道路の整備は、まだ不十分である。

【意見】

①県民の「命」を守るための災害対策や代替路等の計画的な整備が必要である。

②緊急輸送道路の道路斜面对策・橋梁震災対策や代替路の整備を計画的に進めることが急務である。



代替路の計画的整備① (国道279号)



▼急勾配・急カーブ



代替路の計画的整備② (国道101号)



▼急勾配・急カーブ (冬期)



▼幅員減少 (冬期)



4. 安全で快適な歩行者空間の確保や生活道路の整備

【現状と課題】

①通学路でありながら歩道が整備されていない区間や幅員が狭い・段差があるなど、歩行者や自転車にとって「危険」で「使いづらい」区間がまだまだ残っており、県民からも夏冬通した安全な歩行者空間の確保が求められている。



▲歩道が未整備



▲歩道がなく、路肩に段差

②青森県内には、朝夕の通勤時に渋滞する「渋滞ポイント」が未だ 35 箇所も存在しており、青森市における渋滞損失額は東北地方では仙台に次いで第 2 位である。

③地域住民が日常生活を送るうえで最も密接である「生活道路」の整備が十分でないため、各市町村からの要望の中で最も多い課題となっている。

④平成 22 年の新幹線開業に向け、新青森駅や七戸駅へのアクセス道路の整備が急務である。

【意見】

①自歩道の整備や視距改良などの基本的な対策とあわせて、沿道や地域と一体となった道路空間を形成し、地域の賑わいや活力を創出する必要がある。

そのためには、無電柱化やコミュニティ道路などの整備も必要である。

②円滑な道路交通を確保するためには、これまで以上にハード・ソフトを含めた計画的な渋滞対策を進める必要がある。



▲電線や電柱で損なわれている景観

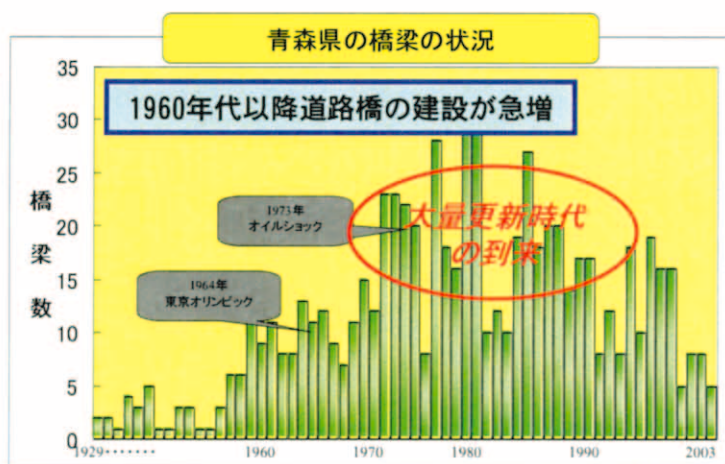
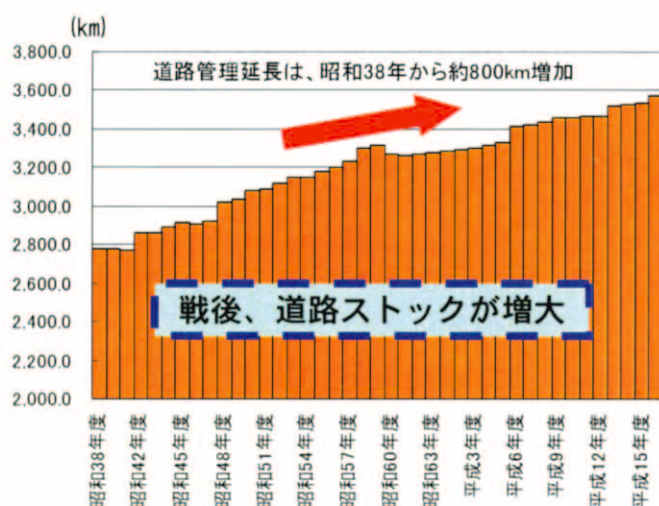
③今後急速に進展する少子高齢化への対応や合併市町村内のネットワーク形成のため、生活道路の整備についてもこれまで以上に計画的に進める必要がある。

④新幹線新青森駅や七戸駅へのアクセス道路については、国県市町村が連携し平成 22 年の開業に向け、重点的に整備する必要がある。

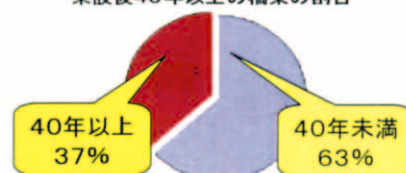
5. 道路アセットマネジメント

【現状と課題】

①これまで県民の生活を支え続けてきた道路や橋梁など、多くの道路施設は老朽化が進行しており、近い将来に更新に要する費用が膨大になるという問題が明らかとなっている。この問題を解決しなければ施設の劣化・損傷が進み、道路ネットワークが機能しなくなり、県民の生活に支障を来すことが想定される。



1980年代の荒廃するアメリカの
架設後40年以上の橋梁の割合



青森県の場合

10年後に架設後40年以上経過する橋



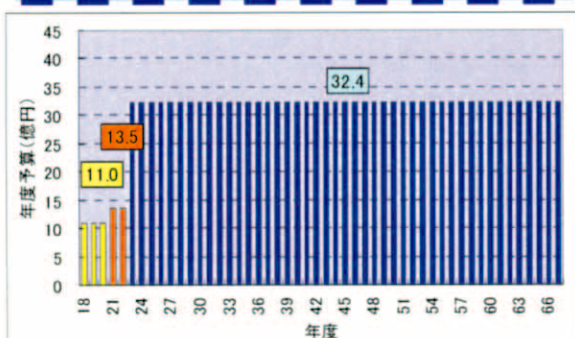
10年後には高齢な道路橋が「荒廃するアメリカ」と同じ割合に

【意見】

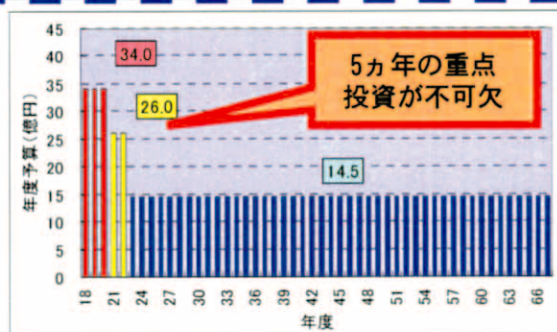
①平成18年度より橋梁アセットマネジメントシステムを導入し、「いつ、どの橋梁に、どのような対策が必要か」を的確に判断のうえ、橋梁の長寿命化を図り、将来にわたる維持更新コストの大幅な削減を目指している。今後はさらに、舗装・トンネル・斜面等の道路施設においても、アセットマネジメントを導入して計画的な管理を目指すことにより限られた予算の中で、効果的・効率的に維持管理を行う必要がある。

【橋梁アセットマネジメント】

5ヵ年(H18~22)重点投資することで、50年間の維持管理コストを711億円削減



平成17年度予算ベースの場合
今後50年間で1,518億円のコストが必要



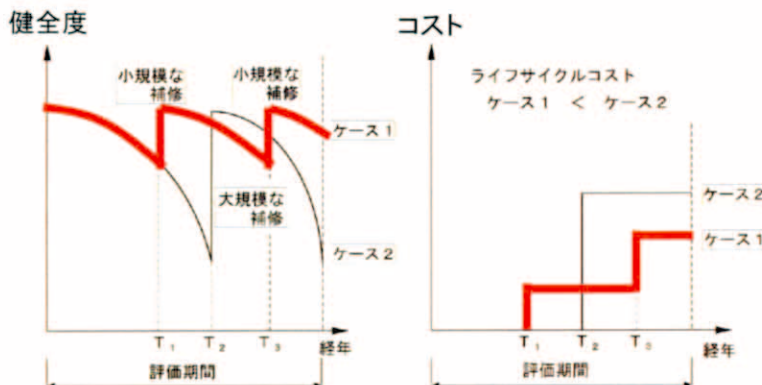
5ヵ年重点投資することにより
今後50年間のコストは807億円に

【橋梁以外の道路施設】

こまめな維持・補修でライフサイクルコストの低減を図る

◎ケース1: 予防的修繕 (LCC最小化)

×ケース2: 補修限界になった時点で補修



(例)

舗装補修サイクルを10~20年としても、**国道では必要額の25%**
地方道でも45%しか補修できないのが現状(限界状態)



今後の道路政策への提言

平成18年10月

青 森 県

(H18.11.7提言時)

青森県の現状と課題

①県内全域が豪雪地帯であり、県都青森市をはじめとする13市町村は特別豪雪地帯に指定（平成16年度及び平成17年度は2年連続の豪雪に見舞われたため、除排雪をはじめとする雪対策のニーズが非常に高い）

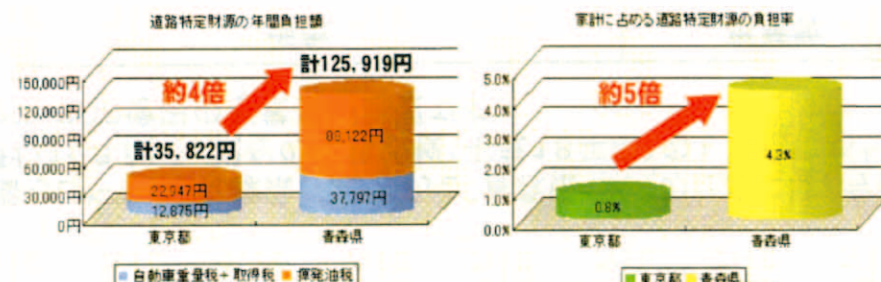
②近年県内各地において大規模な落石が相次いでおり、今年度も落石による全面通行止めが発生

③全国で唯一、同一県内の20万人以上の都市が高規格道路で結ばれていないなど、高規格道路網が不十分

④一般国道の指定区間延長及び国直轄事業規模が東北地方で最低

項目	(A)東北5県平均	(B)青森県	(B)/(A)
国道延長	1,460	1,370	94%
うち指定区間延長	490km	280km	59%
H18年度国直轄事業費	430億円	210億円	49%

⑤首都圏に比べて、1世帯あたりの車の保有台数年間走行距離が多いため、所得に占める道路特定財源の負担割合が大きい



青森県からの提言

①除排雪を正当なメンテナンスコストと位置付け、これに要する費用への満額補助や市町村道除雪に対する補助制度の創設が必要である

②近い将来訪れる社会資本の維持・修繕・更新時代に備え、これに呼応した補助制度の創設や地方道路交付金事業の制度拡充（補助国道への適用等）が必要である

③首都圏との更なる格差を生じさせないためにも、経済活動や救急医療を支える高規格幹線道路網の更なる充実が必要である

④東北地方の均衡ある発展を図るためにも、一般国道の指定区間のあり方や国直轄事業規模の大幅な見直しが必要である

⑤道路関係諸税については、1世帯あたりでは首都圏の数倍の負担をしていることから、地方への配分割合を高める必要がある

今後概ね10年間で必要な事業費

“暮らしやすい”青森県、“活力ある”青森県づくりのためには、今後概ね10年間で、現在の予算規模(平成18年度)の1.4倍にあたる約7,000億円の事業費が必要です。

施策	事業費
1 冬期間における快適な道路空間の確保	約900億円 (うち除排雪分400億円)
2 安全性・信頼性の高い道路空間の確保	約1,300億円
3 交通事故対策と安全で快適な歩行者空間の確保	約800億円
4 道路交通の円滑化	約400億円
5 経済と県民生活を支える高規格道路網の構築	約3,000億円 (うち未着手分2,000億円)
6 日常生活に必要な移動の確保	約600億円
合計	約7,000億円

※上記は、青森県内で今後概ね10年間で必要な事業費を示したものであり、今後行われる道路事業の規模を示すものではない。

※平成18年度の予算規模:約490億円(国約190億円、県約300億円)

減少、歩行者空間の閉塞、事故の多発など、半年



A photograph showing a snowy street scene. In the foreground, a white van and a dark-colored car are heavily covered in snow. The background shows more vehicles and buildings, all partially obscured by a thick layer of snow. The scene is captured in a slightly grainy, vintage-style photograph.

世界各都市の中で最大の積雪量

青森市

札幌

福井

新潟

ストックホルム(スウェーデン)

イエデホリ(スウェーデン)

マルメ(スウェーデン)

仙台

東京

1月の気温(°C)

4-

The top photograph shows a narrow street in Japan covered in a thick layer of snow. Several cars are parked along the side of the road, and a few pedestrians are walking through the snow. In the foreground, a person wearing a dark jacket and a striped beanie is seen from behind, carrying a large tan backpack. To the right, another person in a dark jacket is walking away from the camera. The street is lined with buildings, some of which have signs in Japanese. The bottom photograph shows a wider street with a white car parked in the snow. A group of people, including children in colorful winter coats (red, blue, and orange), are walking through the deep snow. The street is flanked by buildings, and the overall scene depicts a typical winter day in a snowy Japanese town.

県内市町村長や有識者、ユーザー団体等を対象とした「今後の道路政策についての意向把握」の結果では、今後の道路行政に期待する施策として「除雪・排雪の充実」が最も多くなっています。



6月アンケート結果

2 安全で信頼性の高い道路空間の確保

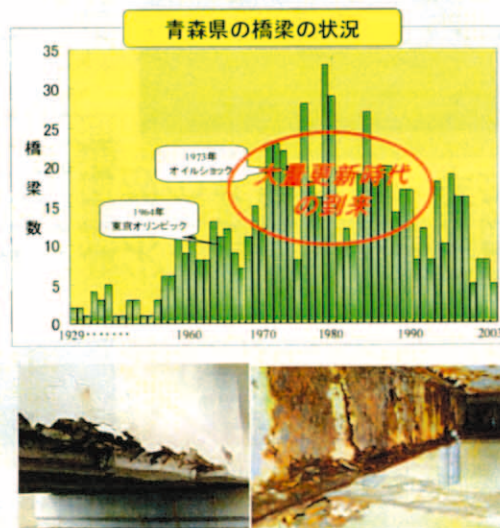


約 1, 3 0 0 億円

津軽・下北両半島の海岸沿いや山間部を通過する迂回路のない主要な幹線道路において、近年大規模落石等が頻発しているため、県民の「命」を守るための災害対策や代替路等の計画的な整備が必要です。



緊急輸送道路でありながら所要の耐震性が確保されていない橋梁が未だに約 7 0 橋（4 5 %）も残っており、また、1 0 年後には 4 0 歳を超える「高齢橋梁」が約 2 8 0 橋（4 0 %）にも達するなど、これらの耐震対策とあわせて、健全度評価や劣化予測に基づく計画的な長寿命化対策が急務です。



3 交通事故対策と安全で快適な歩行者空間の確保



約 8 0 0 億円

通学路でありながら歩道が整備されていない区間や幅員が狭い・段差があるなど、歩行者や自転車にとって「危険」で「使いづらい」空間がまだまだ残っています。また、依然として増加傾向にある交通事故を早急に削減するためにも、歩道の整備や視距改良などの抜本的な対策とあわせて、「知恵と工夫」によるソフト的な施策による対策も必要です。



今後の道路整備にあたっては、単にハードを整備するだけではなく、沿道や地域と一体となった道路空間を形成し、地域の賑わいや活力を創出する必要があります。そのためには、電線のない道路やコミュニティ道路などの整備が必要です。



4 道路交通の円滑化



約400億円

県内には、朝夕の通勤時に渋滞する「渋滞ポイント」が未だ35箇所も存在しており、青森市における年間の渋滞損失額は東北地方で仙台市に次いで第2位となっています。円滑な道路交通を確保するためには、これまで以上に計画的な渋滞対策を進める必要があります。



県内3市における渋滞損失時間の発生状況



5 経済と県民生活を支える高規格道路網の整備



約3,000億円

(うち未着手分: 約2,000億円)

主要都市間の距離が全国の約1.5倍である本県においては、経済活動のみならず、救急医療のためにも高規格道路網の整備は不可欠です。暮らしやすい青森県、活力ある青森県づくりのためには、未だ未着手となっている区間も含め、その全線について早期の完成が必要です。

県内の高規格道路網

	整備済み区間
	整備中区間・未着手区間



6 日常生活に必要な移動の確保



約600億円

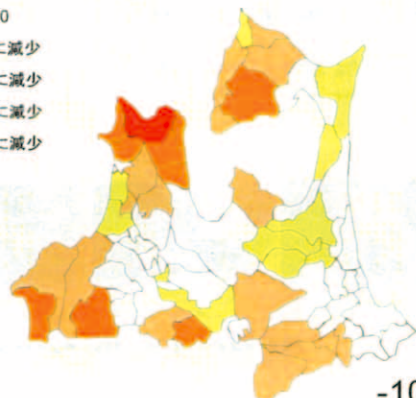
高規格道路や主要な国道ほどの交通量はなくても、地域住民が日常生活を送るうえで欠かすことのできない「生活道路」の整備は、決して十分とは言えない状況です。

今後急速に進展する少子高齢化への対応や合併市町村内の一体感の醸成を図るためにも、これまで以上に計画的な道路整備が必要です。



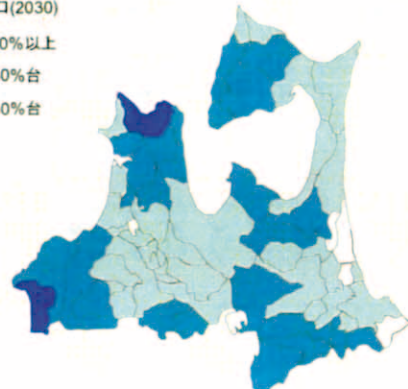
人口の大幅な減少

2030/2000
■ 30%台に減少
■ 50%台に減少
■ 60%台に減少
■ 70%台に減少



高齢化の急激な進展

老年人口(2030)
■ 50%以上
■ 40%台
■ 30%台



青森県の主要道路事業

供用中区間	黒線
整備中区間	赤字 国道路事業 黒字 県事業
現在未着手区間※	赤字 国道路事業 黒字 県事業

※今後概ね10年間で整備が必要な区間です。

