

道路第1015号

平成20年10月24日

国土交通省道路局長 様

北海道知事 高橋 はるみ



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日付け国道企第37号により依頼のあったこのことについて、別紙のとおり回答します。

（建設部土木局道路課道路企画グループ）

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

北海道

広大な面積に180の市町村からなる本道は、広域分散型社会を形成しており、人の移動、物資の輸送の大半を自動車交通に依存していることから、道路は道民の生活や経済・社会活動を支える最も重要な社会基盤です。

しかしながら、本道は、冬期間における厳しい気象条件はもとより、台風などによる自然災害時に発生する交通障害、交通事故の多発、中心市街地の空洞化など解決すべき課題を抱えているなか、道路整備は全国に比べて、大きく立ち後れています。

以上のことから、高規格幹線道路をはじめ、住民に最も密着した市町村道に至るまでの道路網の計画的・体系的整備が是非とも必要です。

特に、高規格幹線道路ネットワークの形成は、地域間の交流・連携の強化、地域経済の活性化、地域医療の充実などを図る上での最重要課題の一つです。

このようなことから、次の事項について要望・提案します。

【財源に関する要望】

○ 道路整備財源について

地方が真に必要なとする道路整備や除排雪等の維持管理が計画的に実施できるよう、道路特定財源の見直しにおいても、それに必要な財源が確保できる制度設計を行うこと

○ 地方財政支援の拡大について

真に必要な道路整備が確実に行われるよう、地方道路整備臨時貸付金など、地方の財政負担を軽減する制度の継続・拡充を行うこと

【制度に関する要望】

○ 地方裁量の拡大について

地方の自主性・裁量性が十分に活かされる現行の「地方道路整備臨時交付金制度」の維持・拡充、あるいは、同等以上の代替制度を創設すること

○ 事業評価手法について

道路事業の評価にあたっては、現行の費用対効果のみならず、積雪寒冷や広域分散など、地域の実情に即した効果も考慮した手法とし、地方の責任において評価できるようにすること

【基幹ネットワークの整備と効率的な活用】

- 高規格幹線道路ネットワークの早期形成について
全国に比べ大幅に後れている道内の高規格幹線道路は、経済活動や地域間の交流・連携に必要不可欠であり、国の責任により早期にネットワークの形成を図ること
- 既存高速ネットワークの活用について
既に整備されている高規格幹線道路の効率的な活用は、道民生活や地域経済の支援や、観光振興を図る上で重要であり、都市間距離が長いという北海道の地域特性も踏まえ、有料区間の料金割引のさらなる拡充を図ること

【地域課題の解決のための要望】

- 冬期交通環境の確保について
厳しい冬を抱える北海道など積雪寒冷地においては、適切な除排雪などによる冬期交通環境の確保が重要であり、雪害指定路線の拡大や歩道除雪延長の拡大など制度の拡充を図ること
- 既存施設の有効活用について
高度経済成長期に整備された橋梁などの道路施設が本格的な更新時期を迎えており、更新費用の縮減を図るため、道道において5000橋を超える橋梁のアセットマネジメントの策定に要する調査費の充当や補助要件を緩和すること

【地方分権改革に関する要望】

- 地方分権改革について
地方分権改革における国道の移管にあたっては、地方の実情を踏まえた上で、国と地方の役割分担が明確にされるとともに、必要な財源が確実に移譲され、それが将来にわたり担保される恒久的な制度設計に取り組むこと
- 直轄事業負担金の廃止について
維持管理費に係る直轄事業負担金については、本来管理主体が負担すべきものであり、早急に廃止すること

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

②－１地域の現状と抱える課題

北海道

○現状	○課題
〈地理的条件〉 ・北海道は全国の２２％を占める広大な大地に都市が点在する広域分散型社会を形成しており、都市間距離は全国の約２倍となっている。 ・地域間には峠や長大河川が多くあり、交通の障壁となっている。	・広大な面積に広域分散型社会を形成する地域特性の本道にとって、全国に比べ大きく立ち後れている高規格幹線道路の整備は極めて重要。
〈気候〉 ・本道は、本州の積雪寒冷地と比べ年間降雪量が多く、平均気温も低いことから、雪による通行止めなど未だ多くの交通障害が発生している。	・除排雪をはじめとした冬期交通対策の充実が必要不可欠。 ・堆雪幅の確保や防雪柵の設置など冬期の道路環境整備が必要。
〈地方財政〉 ・道や道内のほとんどの市町村において地方財政状況が逼迫しているなか、各自治体が行財政改革などに取り組んでおり、必要な道路整備の財源の確保に苦慮している。	・一般財源化にあたっては、今後の道路整備や道路施設の更新、維持管理などに支障が生じないよう、国・地方合わせて必要な財源を将来とも確実に確保することが必要。 ・直轄事業費については、本来、事業主体である国が負担すべきであり、道路に係る国直轄事業負担金を廃止することなどにより、地方負担の軽減を図ることが必要。 ・今回の地方分権改革における直轄国道の権限移譲に際し、必要な財源が確実に移譲され、それが将来にわたり担保される恒久的な制度設計がなされるのか懸念される。

〈産業・地域振興〉 ・農業をはじめとした食産業は本道の基幹産業であり、日本の食料基地となっているが、生産地が分散し、本州などへ輸送するための空港や港湾などの物流拠点までの距離が長いことから流通コストが高くなっている。 ・豊富で魅力的な観光資源を有しているが、主要観光拠点が全道に分散している。	・農水産物の鮮度確保や安定供給を図るため、道路交通の迅速性の向上、安定性の確保、災害時の代替路線確保などに資する交通ネットワークの形成・充実が重要。 ・空港・港湾などの物流拠点や高規格幹線道路インターチェンジへのアクセス向上が重要。 ・外国人や道外観光客などへの道路案内標識の設置など、ホスピタリティの充実が求められている。
〈生活・暮らし〉 ・救命救急センターなどの医療施設への救急搬送に1時間以上かかる市町村が未だに70%以上ある。 ・都市部においては交通混雑・渋滞の発生が見られ、社会経済活動や日常生活に影響を及ぼしている。 ・郊外地への大型店舗立地等に伴う中心市街地の衰退が見られる。	・高度な医療施設への搬送時間の短縮には、センター病院のある中核都市までのアクセス向上が不可欠であり、特に冬期間における高速性の確保が重要。 ・都市部の渋滞対策や都市交通の円滑化が重要。 ・中心市街地において、まちづくりと一体となった都市の活性化や再生が求められている。
〈安全・安心〉 ・台風などによる豪雨や大規模な地震などによる災害発生時において、道路密度が低い本道では、通行止めによる孤立集落の発生や大きな迂回を強いられ、産業や生活に多大な影響をもたらす。 ・毎年2万件を超える交通死傷事故が発生し、交通事故死者数ワースト1は返上したものの、依然として毎年300人近い尊い命を失っている。 ・H18にバリアフリー新法が施行され、公共交通機関や公共施設、歩行空間の一体的なバリアフリー化に取り組んでいる。	・災害時の代替路や緊急輸送道路を確保することや道路施設の安全性の向上などが課題。 ・災害の恐れがある箇所を早期に解消するための対策が喫緊の課題 ・通学路の歩道の設置、自転車・歩行者の分離、事故危険箇所の解消などの対策により安全な通行の確保が重要。 ・ノーマライゼーションの進展に加え、高齢社会の到来などの時代の要請により、歩道の段差解消や広幅員化など、歩行空間のバリアフリー化の推進が求められている。

《道内の市町村意向調査より》

調査対象	180市町村
調査月	平成20年6月
調査主体	北海道

〔調査結果の概要〕

○ 今後の道路整備の進め方について

必要な財源の確保、維持管理の充実、計画的な老朽更新、高規格幹線道路ネットワークの構築、生活道路の整備、交通安全・防災対策、まちづくりや都市環境の整備、冬期交通の確保などに関心を寄せており、地域課題を踏まえた道路整備が必要。

特に、維持管理の充実、計画的な老朽更新については、約8割の市町村が極めて大きな問題と回答しており、一方では、財政状況の厳しさから、その財源の確保や補助制度などへの関心が高い。

○ 道路財源のあり方について

「必要な財源を確保すべき」あるいは、「道路特定財源を継続すべき」と回答した市町村が、全市町村の9割を超え、今後とも必要な道路整備に充てるべきと考えている。

○ 道路事業に関する制度について

約9割の市町村が採択基準の緩和や補助対象事業の拡大などを望むとともに、地方の裁量性の拡大を求める意見が多い。

○ 高規格幹線道路の整備について

ほとんどの市町村が高規格幹線道路の整備が重要な課題としている。

○ 新規事業として着手すべき道路について

道路整備の理由や目的として、交通安全や防災の対策をはじめ、道路ネットワークの構築などを挙げている市町村が多い。

また、市町村道については、道路施設の補修・更新や日常生活を支える生活道路の整備を必要としている。

②－２ 地域の目指すべき将来像

北海道

北海道では、新・北海道総合計画（H20～29）において、『人と地域が輝き、環境と経済が調和する、世界にはばたく北海道』をめざすこととしている。また、その実現を支えるため、環境との調和を基本に、力強い経済構造の実現と安全・安心で快適な暮らしを支えるため、北海道交通ネットワーク総合ビジョン（仮称）を策定し、海外や国内、道内各地域間の連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成を基本方針として、多様な主体との連携・協力しながら様々な取組みを進めることとしている。

このことから、取り組むべき道路施策について、平成20年度からの概ね10年を見据え、以下の事項の実現を目指す。

- 道内の高規格幹線道路ネットワークを早期に形成することとし、産業振興や地域間連携・交流の強化などを図る。
特に、函館市、帯広市、釧路市、北見市など人口10万人以上の中核都市間については早急に連絡を図る。

【未供用区間】

北海道縦貫自動車道	：	函館～八雲、士別釧路～稚内
北海道横断自動車道	：	黒松内～小樽、夕張～トマム、本別～根室、足寄～網走
日高自動車道	：	日高富川～浦河間
深川留萌自動車道	：	留萌幌糠～留萌間
旭川紋別自動車道	：	上川天幕～浮島間、白滝～旧白滝間、丸瀬布～紋別間
帯広広尾自動車道	：	幸福～広尾間
函館江差自動車道	：	上磯～江差間

- 空港・港湾などや高次医療施設へのアクセス強化や道路交通ネットワークの計画的・体系的な構築により、物流効率化や観光振興はもとより、安全・安心な暮らしを支える。

- ・主要な人流・物流施設と高規格幹線道路などを結ぶアクセス道路を概成

【地域高規格道路の整備】

道央圏連絡道路（国道３３７号）、旭川十勝道路（国道２３７号、道道鷹栖東神楽線：旭川市、東神楽町）、根室中標津道路（道道根室中標津線：別海町） など

【ＩＣとのアクセス強化】

（仮）新千歳空港 IC（道道新千歳空港インター線：千歳市）、江別西 IC（道道大麻東雁来線：江別市）、穂別 IC（道道穂別インター線：むかわ町）、小樽 IC（〔街路〕臨港線：小樽市）、小樽西 IC（道道小樽西インター線：小樽市）、茂辺地 IC（道道茂辺地インター線：北斗市）、厚賀 IC（仮称）（道道比字厚賀停車場線：日高町） など

【空港・港湾などへのアクセス強化】

新千歳空港（道道新千歳空港インター線〔（仮）新千歳空港 IC〕：千歳市）、旭川空港（国道２３７号：旭川市）、苫小牧港（道道上厚真苫小牧線：苫小牧市）、石狩湾新港（道道小樽石狩線：石狩市） など

- ・高次医療施設へのアクセス強化

北渡島檜山医療圏（〔街路〕出雲通：八雲町）、道北医療圏（道道歌登咲来停車場線：枝幸町） など

- ・災害発生時における代替性の強化

道道美唄浦臼線（石狩川新設橋梁）：美唄市、浦臼町、道道留萌小平線（国道２３２号の代替）：留萌市、小平町 など

- ・主要な観光地と主要幹線道路とを結ぶアクセス道路の概成

知床国立公園（道道知床公園線：斜里町）、支笏洞爺国立公園（道道倶多楽湖公園線：登別市、道道岩内洞爺線：留寿都村）、函館市元町地区（道道立待岬函館停車場線：函館市） など

○ 冬期対策や適切な除排雪などにより、安全・安心な冬の暮らしを支える。

【除排雪】・・・・・・・・・・車道除雪延長＝１０，２３８km、 歩道除雪延長＝５，０７１km、 排雪延長＝９７７km
(平成１９年度 道実施分)

【地吹雪・雪崩対策】

スノーシェルダー、防雪柵設置・・・・道道中標津標茶線：別海町、道道稚内幌延線：稚内市、町道常盤宇曾丹線：浜頓別町 など
雪崩予防柵設置・・・・・・・・・・道道小樽定山溪線：小樽市、道道美深雄武線：美深町、道道苫前小平線：苫前町 など

【冬期においても円滑なすれ違いができる道路整備】

路肩拡幅、堆雪幅確保・・・・・・・・・・道道北見置戸線：訓子府町、道道仁木赤井川線：仁木町 など

【凍上による道路の損傷を防ぐ取組】

路床土の置換え等・・・・・・・・・・町道西２条仲通：広尾町 など

○ 防災・減災対策や交通安全対策を推進し、安全で安心な暮らしを支える。

【防災・減災対策】

落石危険箇所の法面对策等・・・・・・・・国道３９号：上川町、道道知床公園羅臼線：羅臼町、道道奥尻島線：奥尻町、
道道平取門別線：日高町 など

【緊急輸送道路の橋梁の耐震化】・・・・・・・・ 道道旭川多度志線〔両神橋〕：旭川市、道道別海厚岸線〔火散布橋〕：厚岸町、
道道霧立小平線〔霧栄橋〕：苫前町 など ９５橋

【安全な歩行空間の確保などの交通安全対策】

歩道設置・・・・・・・・・・道道忠別清水線：新得町、道道栗山北広島線：長沼町、道道栗沢工業団地大和線：岩見沢市 など
歩道のバリアフリー化の推進・・・・道道釧路停車場線：釧路市、〔街路〕幸町公園通：釧路市 など
自転車・歩行者の分離・・・・・・・・ 道道苫小牧環状線：苫小牧市、道道赤川函館線：函館市 など
中央帯設置・・・・・・・・・・道道北見置戸線：置戸町、道道釧路鶴居弟子屈線：鶴居村 など

- 老朽化橋梁等の計画的な補修・更新により、安全・安心な道路空間を確保する。

【事後保全型管理から予防保全型管理への転換を推進】・・・全道約5,000橋を対象に橋梁長寿命化を図る。

- まちづくりと一体となった道路整備などの推進を図り、活力に満ちた魅力あるまちづくりを支援する。

【まちづくりと一体となった道路などの整備】

旭川駅周辺（旭川市）・・・・・・〔街路〕永隆橋通、〔街路〕昭和通、〔区画整理〕旭川駅周辺地区 など

野幌駅周辺（江別市）・・・・・・〔街路〕JR函館本線連続立体交差、〔区画整理〕野幌駅周辺地区 など

【都市交通の円滑化・渋滞対策】・・・・・・国道230号：札幌市、道道仁別大曲線：北広島市、道道帯広浦幌線：音更町、
〔街路〕弥生新道：帯広市、〔街路〕旭町通：旭川市、〔街路〕文教通：函館市 など

【都市部の無電柱化】・・・・・・〔街路〕中島中央通：室蘭市、〔街路〕駅前通：岩見沢市 など

【北海道新幹線新駅周辺整備の推進】

（仮称）新函館駅の周辺整備・・・・・・（仮称）道道新函館停車場七飯線：北斗市、七飯町、
〔区画整理〕北斗市新幹線新駅周辺地区：北斗市、〔街路〕新駅駅前通：北斗市 など

- 生活道路の整備を推進し、地域交通の利便性を向上させ、安全・安心な道民の日常生活を支える。

【急勾配や幅員狭小などの隘路区間の解消】・・・道道奥尻島線：奥尻町、道道枝幸音威子府線：枝幸町、道道余市赤井川線：赤井川村 など

【駅・学校・病院周辺などの生活道路の整備】・・・〔街路〕中学校通：遠軽町、〔街路〕緑丘通：名寄市、市道駅前1号線：伊達市、
町道富川南16号線：日高町 など

【凍上による道路の損傷を防ぐ取組】（再掲）・・・町道西2条仲通：広尾町 など

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

北海道

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
道路交通ネットワークの計画的・体系的な構築	・高規格幹線道路網の形成 ・インターチェンジの新設 ・高速道路料金の値下げ	・空港・港湾アクセスの向上による物流の効率化 ・高規格幹線道路へのアクセス向上 ・流通コストの削減	
冬期交通環境に考慮した道路整備や、効率的な除排雪などの道路管理の充実	・地吹雪対策	・冬期の視程障害の解消による安全安心な道路交通の確保 ・通行止めの回避	
防災・減災対策、歩行者・自転車の安全な道路空間の確保などの交通安全対策	・火山対策	・避難道路の整備などによる安全安心な暮らしの確保 ・災害発生時における物流ネットワークの確保	
道路施設の計画的な補修・更新と適切な維持管理	・橋梁アセットマネジメント	・橋梁の計画的な維持修繕などによる更新費用の縮減。	
まちづくりの支援	・鉄道高架など駅周辺整備	・市街地の再整備による都市の活性化 ・円滑な都市交通の確保	
日常生活を支える生活道路の整備	・凍上による道路の損傷を防ぐ取組	・道路の耐久性の向上による安全な道路空間の確保	