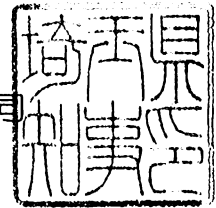


道 政 第 90 号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

埼玉県知事 上田 清司



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号で依頼のあった件について、別紙のとおり回答します。

【担 当】

県土整備部道路政策課

電話：048-830-5018

今後の道路行政についての意見・提案

① 道路行政について改善すべき点、要望や提案など

1/2

【改善すべき点】

- 1 維持管理事業に対する補助の拡大
現在、道路の維持管理事業に対する補助は限定的であり、県財政の大きな負担となっている。舗装修繕事業費の確保に加え、今後、橋梁の予防保全（アセットマネジメント）など、道路予算における維持管理費の割合が急激に増加し、県財政をさらに圧迫することが予想されるため、維持管理事業に対する補助制度を拡大すべきである。
- 2 真に必要な道路の明確化
平成20年5月13日の閣議決定においては、道路特定財源の一般財源化とともに、真に必要な道路については着実に整備するとされた。道路特定財源をめぐる国会論議の中では、高速道路を中心に無駄な道路整備が指摘されたところである。本県では、平成16年に道路事業評価制度を導入して効率と効果の観点から客観的な指標で評価し、結果を公表している。
今後の道路整備に当たっては、地域経済の活性化など、道路整備による多様な効果を評価することにより、その必要性を明確に示して進めるべきである。
- 3 直轄道路事業負担金制度の廃止
直轄事業は本来国の事業であり、地方公共団体に負担を求めることは極めて不合理であることから、直轄道路事業負担金制度は廃止すること。特に、維持管理事業に係る直轄負担金については早急に廃止すべきである。
- 4 高速道路料金体系の見直し
首都圏の高速道路料金は複雑な料金体系や割高感が顕在化しており、現在の料金体系のままでは、ネットワークが十分に機能せず、非効率な利用形態になることが明白である。このため、東京湾アクアラインや首都圏中央連絡自動車道で囲まれる高速道路網について、これを最大限利活用できる料金体系を導入すること。特に、3つの環状道路がバランスよく利用されるような料金体系の導入をお願いする。

【要 望】

1 道路整備財源の確保

平成20年5月13日の閣議決定において、道路特定財源制度を廃止し平成21年度から一般財源化するとされたところであるが、一般財源化に当たっては、地方における道路整備の必要性、地方の危機的な財政状況、国と異なり道路関連予算の約6割（本県においても5割強）を一般財源と借入金で賄っている実態に鑑み、これまで以上の額を「地方枠」として確保すること。特に、地方の道路整備財源として重要な「地方道路整備臨時交付金制度」について維持・拡大をお願いするとともに、国庫補助金については、地方の裁量による事業執行が可能となるようその制度のあり方の見直しをお願いする。

なお、地方分権改革に伴う直轄国道の県への移管にあたっては、所要の財源を移譲すること。特に、橋梁等の構造物の将来にわたる更新等に必要な財源について十分配慮することをお願いする。

2 県内業者への発注拡大

本県の公共事業予算は、平成8年度をピークに半分以下に激減しており、県内建設業者の経営状況は非常に厳しいものがある。そこで、直轄工事の発注に当たっては、県内業者の受注機会の拡大に配慮願いたい。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

現状

本県には700万人を超える県民の力があり、また、都市の魅力と田園の魅力を併せ持っている。この特性を生かして快適でゆとりとにぎわいのある「田園都市」の創造が可能である。

しかし、本県を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しており、以下に現状を整理する。

1 人口減少・超高齢社会

我が国の人口は平成17年に減少に転じた。本県の人口はここ数年はおおむね横ばい程度で推移するものの、合計特殊出生率が全国を大きく下回ることから、やがて減少に転じると見込まれる。

また、本県は全国で4番目に平均年齢が若い県であるが、今後全国で最も速いスピードで高齢化が進むと予想される。

2 安定経済成長

本県経済もバブル崩壊以降成長が続いていたが、ここ数年は安定成長で推移している。しかしながら、サブプライムローン問題に端を発する米国発の金融危機が世界に波及しており、今後の本県経済も影響を受ける恐れがある。

3 ITの発達と普及

限りない可能性を持つITの発達と普及が進んでおり、ITの活用で今後の人口減少・超高齢社会が抱える課題の多くが解決できるのではないかと期待されている。

道路交通分野でも、ITの活用(ETC)による交通渋滞の解消などが進められている。

4 安心・安全

大規模地震など度重なる自然災害の発生、近年のゲリラ豪雨、輸入食品の毒物混入事件、凶悪犯罪など、安心・安全を脅かす要因が増加しており、安心・安全に対する県民意識は今までに高く高まっている。

交通事故に関しては、平成15年からの4年間で交通事故死者数が141人減少したが全国ワースト8位(平成20年は9月末現在でワースト2位)と、依然として厳しい状況である。

課題

本県を取り巻く社会経済情勢の現状を踏まえ、以下に課題を整理する。

1 人口減少・超高齢社会

人口減少・超高齢社会の到来により、生産年齢人口が減少し、経済規模の縮小や地域活力の低下、福祉水準の低下が懸念される。そのため、本県の活力を維持、拡大していくためには、少子化の進行に歯止めをかける対策を講じる一方、団塊の世代を始めとする高齢者のパワーを活用することが重要である。

このため、バリアフリー化や中心市街地におけるゆとり空間の創出など、安心して子育てができ高齢者にやさしい環境を形成する必要がある。

2 安定経済成長

本県経済を安定成長に導くためには、本県の持つ潜在能力を最大限に生かすことが重要である。そのためには、経済活動の基盤となる道路、特に物流を支える高速道路を始めとする幹線道路ネットワークの整備が必要である。

3 ITの発達と普及

高齢化の進行に伴う医療・福祉予算の増加、橋梁を始めとする社会資本ストックの老朽化に伴う維持管理・更新費用の増加等により、今後新規投資は大幅に減少することが予想される。

このため、急速に発達、普及を続けるITを道路政策にさらに取り入れ、最適経路の選択による渋滞の解消や高齢者の安全運転の確保、交通事故の防止などを図る必要がある。

4 安心・安全

県民がゆとりを持った生活を送れるようにするためには、何よりも安心・安全に暮らせることが前提である。そのため、社会保障制度の安定化などのソフト施策とともに、通学路における歩道の整備、自転車と歩行者の分離、交差点改良などの交通安全対策や、災害時の救急救援活動を支援する道路の整備、老朽化した道路構造物の計画的な補修・更新など、ハード施策の充実が必要である。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

本県を取り巻く時代の潮流と課題を踏まえ、本県が目指す将来像を「ゆとりとチャンスの埼玉」のキャッチフレーズのもと、3本の柱で示している。「ゆとり」とは、将来に対する不安がない心のゆとりと安らぎを覚える空間的なゆとり双方を指すものである。

1 誰もが安心して暮らせる 安心・安全 埼玉

県民生活に求められるすべての基本は「安心・安全」であり、生活の安心・安全に対する県民ニーズは非常に高まっている。このため、福祉・医療体制の充実に努めるとともに、県民の防犯意識を高め、警察力の強化とあわせて安全なまちづくりを目指す。

さらに、地域の防災体制を強化し災害時の危機管理体制を整備することや交通事故防止対策を推進することで、県民が安心して安全に生活できる埼玉を目指す。

このため、道路分野においては、高次医療施設へのアクセス道路の整備や、橋梁の耐震化及び老朽橋の計画的な補修と更新による緊急輸送道路の信頼性の確保を図る。また、交通事故対策として、交差点改良や通学路を始めとする歩道の整備、自転車道の整備などを推進する。さらに、既存道路の改築に当たっては、歩道の段差解消などのバリアフリー化を推進し、高齢者や障害者を始め、誰もが安全に生活できる環境を創出する。

2 チャンスにあふれ誰もが夢を持てる 元気チャレンジ 埼玉

埼玉は交通網が充実し、多彩な企業・研究機関・大学が立地しており、その優れた潜在能力を生かして、さらなる産業の活性化を目指す。また、我が国の人口が減少に転じた中で、700万人を超える県人口は本県の大きな強みであり、そのパワーを生かせる、チャンスにあふれた埼玉を目指す。

そのためには、新たな企業立地と雇用の創出が必要である。企業にとって魅力ある埼玉となるためには、物流を支える圏央道や新大宮上尾道路などの高速道路の整備を促進するとともに、高速道路の機能を最大限発揮するため、スマートICやICへのアクセス道路、これらと一体的に機能する幹線道路ネットワークの整備を推進する。

3 住みやすく環境にやさしい ゆとりの田園都市 埼玉

本県は首都東京に隣接し、多様な機能と発達した交通網を有する都市的な魅力にあふれている。一方、見沼田圃や三富新田などの都市近郊緑地、自然豊かな秩父山地を始め、県土の約5割は農地や森林などの緑地である。さらに、県土に占める河川面積の割合が日本一であるなどの特性を有している。

これからの人口減少・超高齢社会に向けては、高齢者を始めあらゆる世代にとってゆとりある暮らしやすい都市と、水と緑に恵まれた豊かな自然空間、田園風景が共存する埼玉を目指す。

特に、ゆとりある暮らしやすい都市の創造にあたっては、環状道路やバイパスの整備、踏切の改良・立体化による中心市街地の交通渋滞の緩和、歩道や自転車道の整備による人優先の道路交通体系の構築、無電柱化によるゆとりある歩行空間の確保と景観の向上、低騒音舗装による生活環境の向上を推進する。

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）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
1 安心・安全	1 交差点改良の推進 交通事故防止や渋滞緩和に効果の高い交差点改良を集中的に実施。 「交差点スピードアップ100プラン」として、平成17年度からの3年間で100箇所を整備。 平成20年度からも引き続き「交差点スムーズ55プラン」として積極的に推進。	H15からH19の4年間で交通事故死者数が141人と日本一の減少数となるなど大きな整備効果が得られた。また、渋滞の緩和も図られた。 【平成17年度完成27箇所の整備効果】 ・事故件数 72件 → 57件(2割削減) ・最大渋滞長 248m → 58m(8割削減)	
2 地域活力の向上	2 圏央道周辺の企業立地の推進 圏央道及び圏央道へのアクセス道路整備推進と合わせ、IC周辺の半径約5kmを「田園都市産業ゾーン」として位置付け、産業団地の計画を推進。	平成19年に先導モデル地区に指定した川島IC北側地区、川越工業団地拡張地区、菖蒲白岡IC地区では、造成工事の完成を待たずに順調に分譲が進んでおり、今後、企業の立地による雇用の創出など、地域活力の向上が期待される。 なお、圏央道沿線には他の箇所でも複数の産業団地が計画されており、利便性の高さが企業にとって魅力となっている。	民間経済研究所の試算によると、圏央道が県内全線開通する平成24年度までの整備効果及び波及効果の累計は3兆円。 今後、地域高規格道路としての新大宮上尾道路や東埼玉道路の整備、また本庄道路などの広域的な幹線道路の整備により地域活力のさらなる向上を期待。
3 良好な生活空間の形成	3 低騒音舗装の整備推進 圏央道以南においてはすべての県管理道路、圏央道以北においてはすべての4車線道路及び交通量の多い人家連担箇所において低騒音舗装を推進。	低騒音舗装を施工することにより、静かな生活環境が実現し、安眠など県民生活が豊かになる。	