

道 建 第 2 3 3 号

平成 20 年 11 月 6 日

国土交通省道路局長 様

新潟県知事



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 東海林、岩島
住 所：〒950-8507
新潟市中央区新光町 4 番地 1
T E L：(025) 280-5406 (ダイヤルイン)
F A X：(025) 285-6225
E-mail：shoji.akira@pref.niigata.lg.jp

今後の道路行政についての意見・提案

平成20年11月

新潟県

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

新潟県

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

○ 現状と課題

道路行政全般

- 1 整備が遅れている高規格幹線道路網
○未だ未整備区間が多く残されている高規格幹線道路。
- 2 直轄負担金による地方負担の増
○直轄事業では、事業主体が国であるが財源の一部は地方が負担し、地方の道路事業における負担金の割合は年々増加。
- 3 適切に評価されていない事業評価（Ｂ／Ｃ）
○費用対効果の指標は、事業採択の目安となっているが、地方の課題などが適切に評価されていない。

特定財源の一般財源化により懸念される地方財政への影響

- 1 道路財源の減少
○道路特定財源の一般財源化により、地方が真に必要としている道路整備や維持管理経費のための財源が確保されない恐れがある。
- 2 地方負担の増加
○地方への道路財源の支援策である無利子貸付制度がなくなる恐れがある。
- 3 地方の自主性・裁量性の低下
○地方道路整備臨時交付金事業がなくなることにより地方の独自性が低下する恐れがある。

○ 要望、改善すべき点など

道路行政全般

- 今後の道路整備は、必要な財源に限られる中、社会情勢の変化に適確に対応した選択と集中をこれまで以上に進める必要がある。
- 具体的には、国と地方の適切な役割分担を踏まえ、日本全体の将来の国づくりを見据えた中長期的な視野に立ち、医療、教育、産業など地域の実情や災害時対応などの視点を取り入れた総合的な政策判断の下、進めていくべきである。
- 現状においては、道路の整備・管理主体が国・県・市町村と異なっており、地方にとって必要な道路を誰が判断し決定しているのか住民にわかりにくい仕組みとなっていることから、今後の道路整備（中期計画の策定）に当たっては、直轄国道を含めその整備費用と財源を明らかにし、住民に問いかけた上で、地方が主体的に判断できる仕組みを構築する必要がある。
- 道路行政に対する信頼性・透明性を高めるために、予算編成及び予算執行に関する情報公開を積極的に行うべきである。

一般財源化による地方財源の確保と地方の自主性の向上

- 道路特定財源の一般財源化に当たっては、地方への配分の仕組みを明確にするとともに、財源の使途も含め地方が主体的に判断できるよう制度設計を行われない。

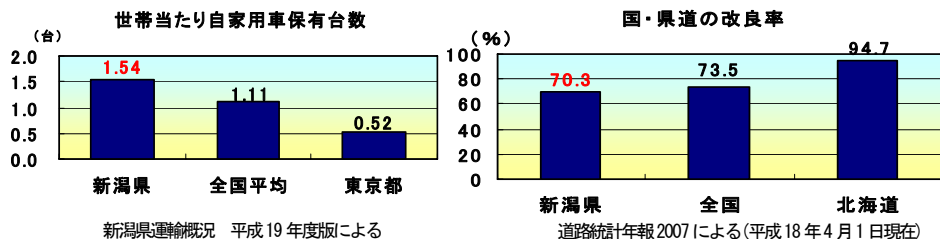
今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

■本県の経済・社会活動は、自動車交通に依存する割合が全国に比べ高い。

しかし、道路改良率は全国に比べ低い。



■日本有数の豪雪地帯、脆弱な地質等の自然環境により、通行規制が発生。

・雪崩発生の危険による一般国道405号の通行止めにより193世帯、501人が孤立
(通行規制 [全止] 期間: H18.1.8 14:00 ~ H18.1.13 14:00)

その他近年発生した災害による被災状況



様式 ②

新潟県

○課題

■緊急輸送道路における橋梁の耐震補強や危険箇所を解消、事前通行規制の解消

現道の防災対策や危険箇所を回避するバイパス整備の推進

県内の国道・県道における事前通行規制区間数 (平成19年度)

直轄国道 19 (延長69.5 km)
補助国道 57 (延長230.3 km)
県道 126 (延長507.0 km)
計 202 (延長806.8 km)

※特殊通行規制区間含む

県内国道全体延長の約12.1%が規制区間

緊急輸送道路におけるH8防災点検要対策箇所数

項目	補助国道・県道					合計
	直轄国道	1次	2次	3次	小計	
落石崩壊	48	8	133	2	143	191
岩石崩壊	27	6	43	0	49	76
地滑り	12	2	5	0	7	19
雪崩	15	17	78	1	96	111
土石流	1	1	1	0	2	3
盛土	16	0	2	0	2	18
擁壁	52	2	11	0	13	65
橋梁基礎	3	0	1	0	1	4
地吹雪	8	5	43	0	48	56
その他	6	1	30	0	31	37
計	188	42	347	3	392	580
H19年度末解消箇所	160	29	180	0	209	369

緊急輸送道路の危険箇所解消率は 64% (369箇所/580箇所)

実施前



実施後



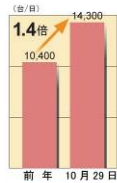
道路改良により、道路上への落石、土砂崩落を防止し安全な道路を確保

一方、要対策箇所以外でも災害が発生



■平成16年の中越大震災、平成19年中越沖地震など度重なる大災害を通して、道路ネットワークの形成、リダンダンシーの重要性を再認識。

・中越大震災により関越道が被災したが、上信越道、磐越道が代替道路として機能したため、復旧活動や物流等経済活動への影響を最小限に抑えた。

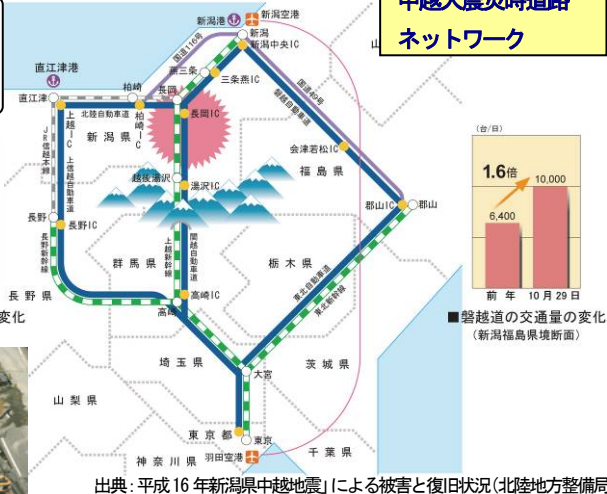


■上信越道の交通量の変化 (新潟長野県境断面)



中越大震災による関越道の被災状況

中越大震災時道路ネットワーク



■磐越道の交通量の変化 (新潟福島県境断面)

出典：平成16年新潟県中越地震による被害と復旧状況(北陸地方整備局)

■「暮らしについての県民意識調査」において医療や克雪に関する県民ニーズが上位。

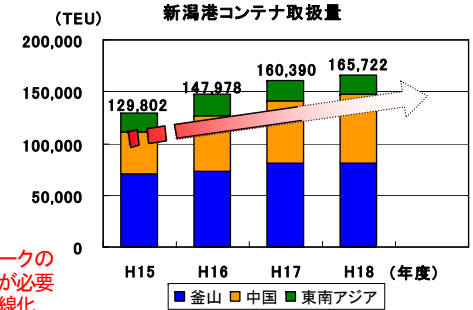
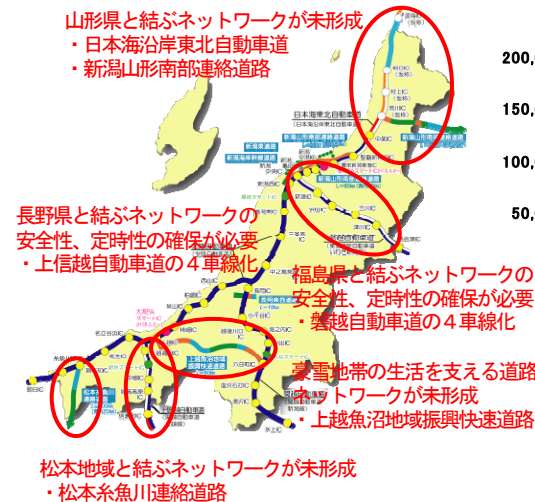


ニーズ得点：満足度×重要度 満足度5～1点 重要度5～1点

「暮らしについての県民意識調査」(平成18年2月)を基に満足度と重要度の構成比を点数化し、満足度×重要度を県民ニーズとして算出

■高規格幹線道路が繋がっていない、また、4車線化されていない。

高規格道路ネットワークの形成を推進



新潟港のコンテナ取扱量は年々増加

北東アジアとの物流機能を強化する高規格道路網の整備が必要

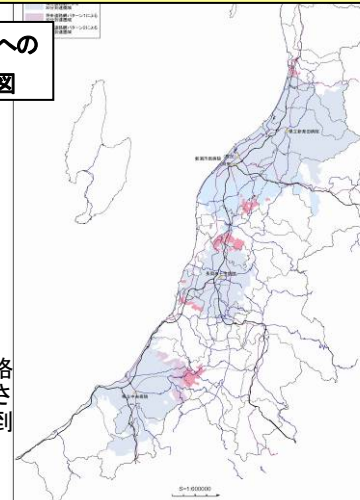
■高度医療施設への搬送時間の短縮

命をつなぐ道路づくりの推進

第3次医療施設への30分到達圏図

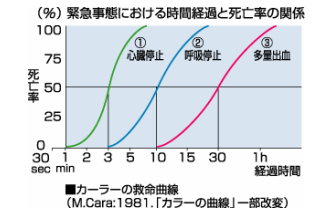
現況道路網による30分到達圏域

現在工事中の高規格幹線道路等が整備された場合の30分到達圏域



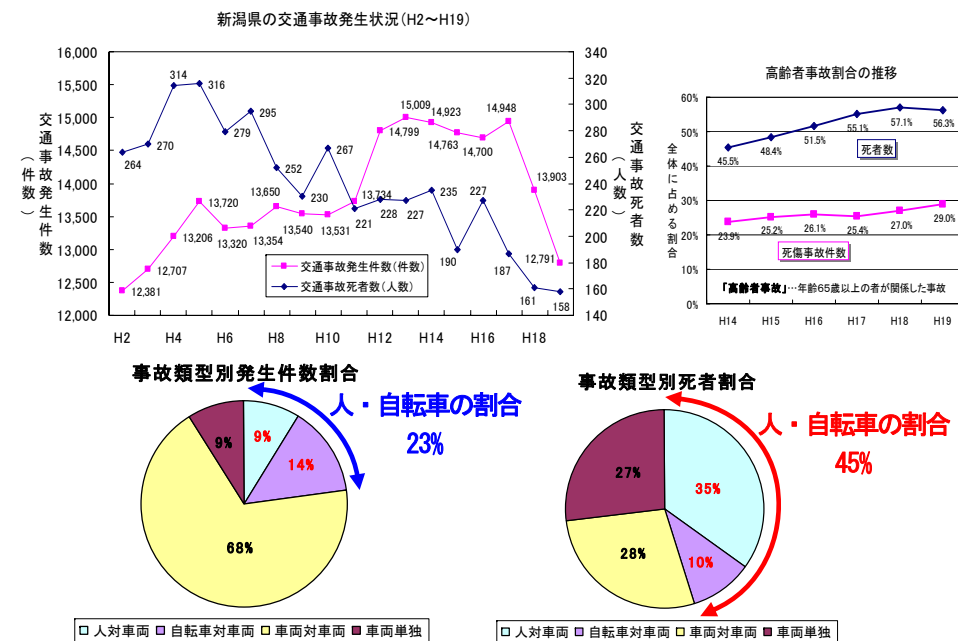
30分以内に第3次医療施設へ到達できない人口は

無雪時 約31% 約75万人
降雪時 約33% 約81万人
※平成17年国勢調査人口で算出

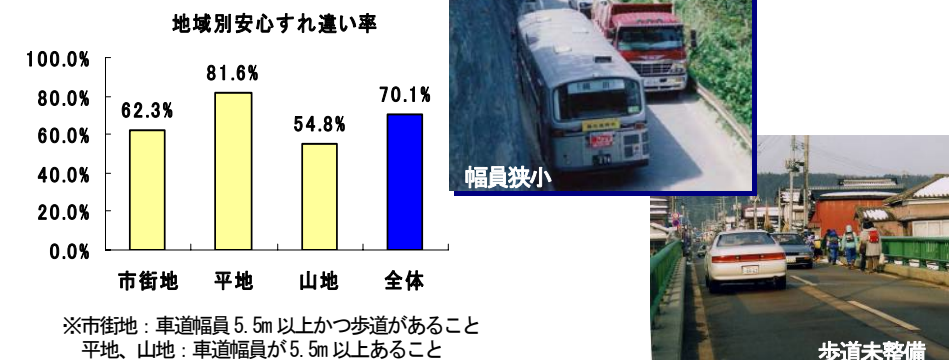


医療施設への搬送時間が短縮されれば、救命率が向上し大切な命を救う。

■交通事故発生件数、交通事故死者数は減少傾向も、高齢者事故の割合が増加。また、交通事故発生件数割合に比べ、人、自転車の死亡割合が高い。



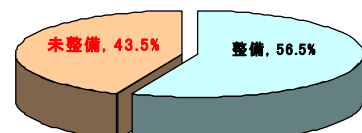
■幅員狭小、歩道未整備の道路では、安心安全なすれ違いが出来ず、通勤、通学、通院などの日常生活に支障を来している。特に市街地部、山地部での安心すれ違い率が低い。



■通学路で歩道が設置されていない、歩道除雪がされていない。

自転車・歩行者に安全な交通環境を確保

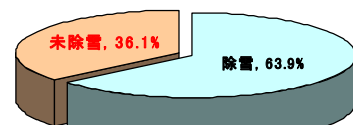
通学路の歩道設置割合 (H19年度)



※県管理道路

通学路の約 44% には歩道がない。

通学路の歩道の除雪割合 (H19年度)



※県管理道路

歩道のある通学路の約 36% は除雪されていない。



高齢者、子どもたちが安全に通行できる歩道の整備、環境整備が必要

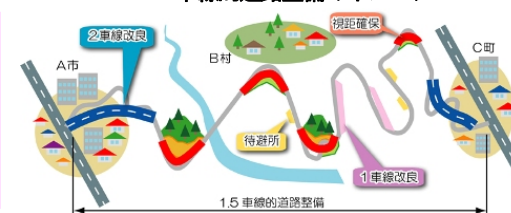
■すれ違いが困難な箇所の解消

地域の実情に見合った道路整備の推進



自動車、歩行者が安心してすれ違いの道路を整備することにより、定時性・安全性を確保し日常生活における不便さを解消
一方、中山間地の道路ではコストを縮減し、道路整備の効果を早期に発現できる工夫が必要

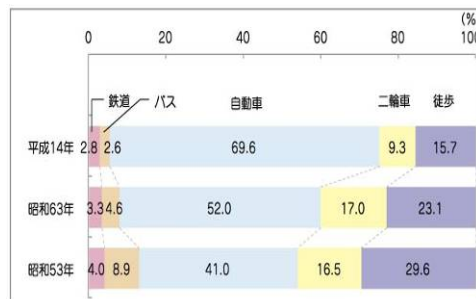
1.5 車線の道路整備のイメージ



■県全体の渋滞損失時間は、年間 7,090 万人時間（H18 年度）。都市部を中心に渋滞が発生し、日常生活や経済活動、道路環境に悪影響を及ぼしている。一方で、交通手段における自動車への依存度が拡大している。

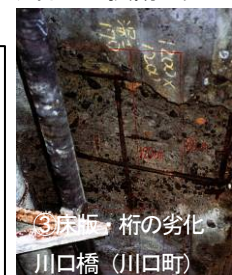


公共交通の利用者減少に伴い、道路交通への負担が大きくなっている。



出典：新潟都市圏の都市交通のすがた

■橋梁やトンネルなどの道路構造物が今後急速に高齢化。特に日本海に面し豪雪地域である本県では、季節風や凍結防止剤による塩害の発生により著しい損傷が発生。



■主要渋滞箇所の解消

市街地に流入する通過交通を排除するバイパス整備や交差点改良の推進

全国統一基準により、今後対策すべき渋滞対策箇所を抽出

「渋滞発生箇所」：混雑の発生がみられる箇所

（朝夕のラッシュ時等において、混雑発生時間帯が10%以上を占める箇所）

476箇所（うち県管理271箇所）

「渋滞多発箇所」：日常的に混雑が発生している箇所

朝夕のラッシュ時等において、混雑発生時間帯が50%以上を占める箇所

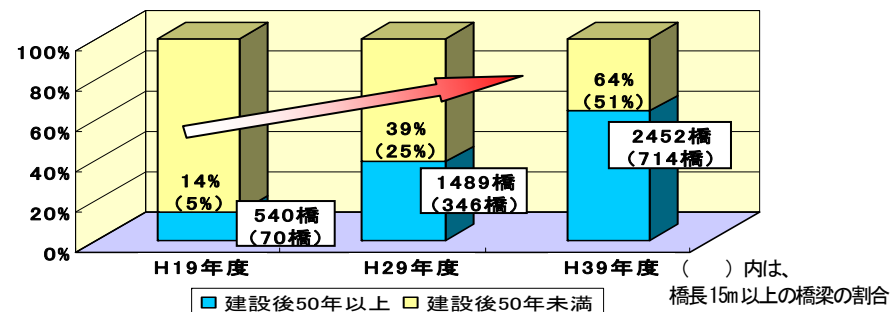
161箇所（うち県管理62箇所）

「渋滞多発箇所」の中から、特に事業効果が高い重点対策箇所を選定し、交差点改良、道路拡幅、バイパス整備等の対策事業の実施により渋滞の解消、緩和を図る。

■補修や更新が必要な道路構造物の増加により、道路機能の保全が困難に

計画的な修繕・更新による安全の確保とコストの縮減

建設後50年以上の橋梁の増加割合



※県管理道路の全橋梁数3,845橋（H20.4.1時点）
内訳…橋長15m以上：1,400橋
橋長15m未満：2,445橋

道路施設の老朽化に伴う維持管理費の増大を抑え、長く使い続けるために戦略的な維持管理が必要

目指すべき将来像

「将来に希望の持てる魅力ある新潟県の実現」

住みたい新潟、行ってみたい新潟

政策の方向

施策

産業夢おこし

- ・北東アジア交流圏の表玄関化
【港湾空港を活用した国際物流拠点の形成】
- ・交通インフラの整備

- ・新潟港、直江津港、新潟空港の競争力を高め、東北・信越地域を含めた背後利用圏と北東アジアを結ぶ国際物流拠点の形成を図る。
- ・大災害時における代替機能の確立と新潟県内の港湾・空港と日本海国土軸の各都市及び東北圏・首都圏と県の各都市を結ぶ規格の高い道路ネットワークを充実し、円滑な人流・物流のルートを確保する。

くらし夢おこし

- ・災害対策・防犯の推進
【災害に強いふるさとづくり】
【交通安全の確保】
- ・環境の保全と循環型の地域社会づくり
【安全で快適な環境づくり】
- ・地域で支える福祉の推進
【高齢者や障害者が自立できる生活基盤づくり】

- ・世界有数の豪雪地帯であることから、雪崩等による災害や交通の途絶を解消し、冬期間も安全・確実な交通を確保する。
- ・地震に強いふるさとづくりを目指し、緊急輸送路等の確保、強化を図る。
- ・交通事故件数が高原状況にあり、交通死亡事故に占める高齢者割合が増加傾向にあることから、交通事故防止のため、道路交通環境整備など交通安全対策の推進を図る。
- ・地球環境への負荷の軽減と生活環境が両立し、良好な街並み、うるおいのある居住環境が確保された「コンパクトな都市づくり」を進める。
- ・県北地域の救急医療の前提としての「命の高速道路」の役割を果たす日本海沿岸東北自動車道をはじめとした規格の高い道路ネットワークを充実させる。
- ・誰もが地域で自立していきいきと暮らし続けることができるよう、ユニバーサルデザインの考えに基づき道路や公共交通機関等を利用しやすいように整備し、「福祉のまちづくり」を推進する。

将来に希望の持てる魅力ある新潟県を実現するために

新潟県の道路事業を進める上での課題

- 緊急輸送道路における橋梁の耐震補強や危険箇所の解消、事前通行規制の解消
- 高規格幹線道路がつながっていない、また、4車線化されていない
- 高度医療施設への搬送時間の短縮
- 通学路で歩道が設置されていない、歩道除雪がされていない
- すれ違いが困難な箇所の解消
- 主要渋滞箇所の解消
- 補修や更新が必要な道路構造物の増加により、道路機能の保全が困難に

道路施策の重点事項

- ① 災害や雪に強い道路づくりの推進
- ② 高速交通ネットワークの形成（交流・物流拠点へのアクセス向上）
- ③ 命をつなぐ道路づくりの推進
- ④ 人優先の道路づくりの推進
- ⑤ 円滑な生活幹線道路交通の確保
- ⑥ 道路機能を保全するための維持管理の充実

○重点事項

①災害や雪に強い道路づくりの推進

○代表事例

(主) 佐渡一周線内海府海岸道路 佐渡市



①佐渡一周線岩谷口落石状況



②佐渡一周線黒姫越波状況

②高速交通ネットワークの形成（交流・物流拠点へのアクセス向上）

(国) 404 号長岡東西道路 長岡市要町～西津町



信濃川橋梁部完成予想図

○期待する効果や評価等

災害時における大幅な迂回路の解消



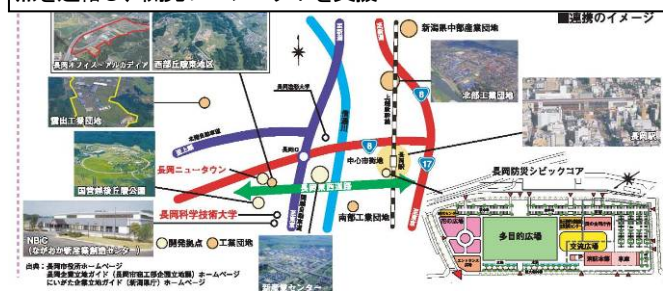
平成 10 年 3 月佐渡市黒姫地内で発生した災害では 20 日間の全面通行止めとなり両津中心部まで片道 20 分→片道 3 時間となり住民の生活に著しい支障をきたした。
H18. 7 月岩谷口落石 (31 日通行止め)
H20. 2 黒姫冬期風浪 (1 日通行止め)

道路改良、災害防除事業等により災害に強い道路ネットワークを確保する。

長岡東西道路の整備により広域的な連携を強化、信濃川河川断面の混雑を解消

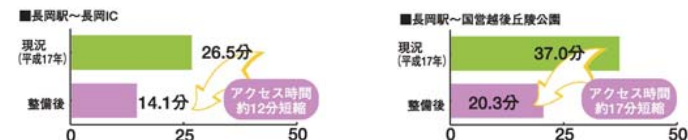
■開発拠点への支援

長岡東西道路沿線にある開発拠点と高速道路・新幹線駅などの交通拠点を連絡し、開発プロジェクトを支援



■アクセス時間の短縮

長岡駅から高速 IC や国営越後丘陵公園へのアクセス時間が短縮



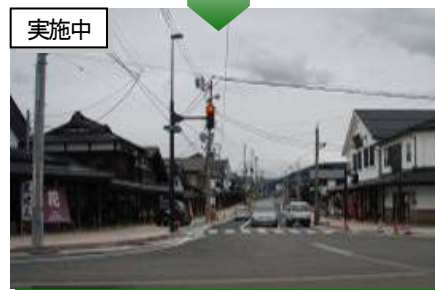
③命をつなぐ道路づくりの推進

日本海沿岸東北自動車道 中条 IC～朝日 IC
日本海沿岸東北自動車道 朝日 IC～山形県境



④人優先の道路づくりの推進

(一) 上町屋釜沢糸魚川線押上バイパス 糸魚川市押上
(都) 塩沢中通り線 南魚沼市塩沢
(国) 352号電線共同溝 長岡市弓町1～学校町1



日沿道供用による時間短縮効果



踏切拡幅、歩道設置により安全な歩行者空間を確保



無電柱化により、歩行空間のバリアフリー化、良好な景観を形成



⑤円滑な生活幹線道路交通の確保

(都) 槇山町亀貝線 長岡市東蔵王3～稲葉町



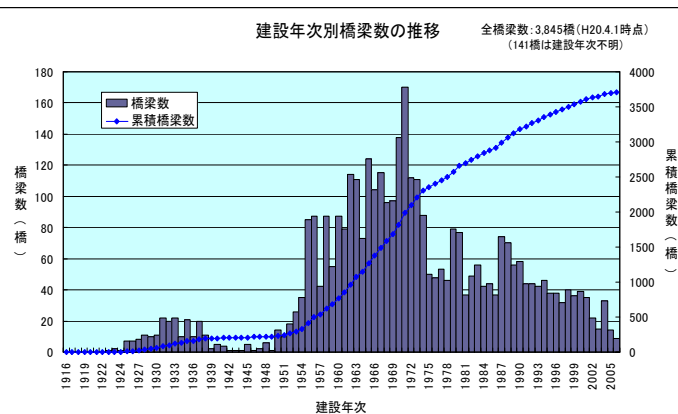
(都) 槇山町亀貝線

⑥道路機能を保全するための維持管理の充実

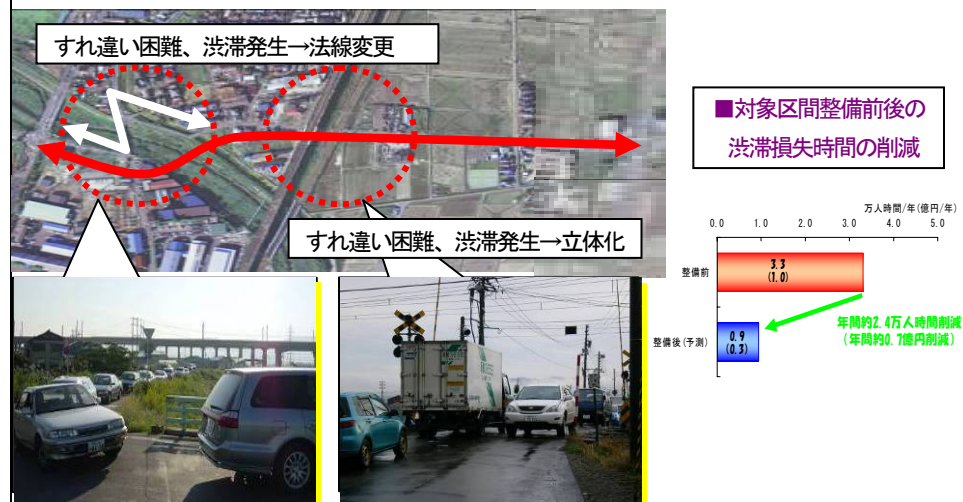
(国) 351号長生橋 長岡市大島本町1

長寿命化修繕計画の策定

限られた予算の下での道路維持管理水準の策定



長岡都市計画道路槇山町亀貝線の整備により渋滞解消、安全性の向上、ネットワーク機能の強化を図る。



予防的な修繕による道路構造物の長寿命化

■予防的な修繕による長寿命化イメージ

