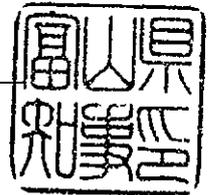


道 第 4 5 9 号

平成20年11月10日

国土交通省道路局長 殿

富山県知事 石井 隆



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号で依頼のありましたこのことについては、別紙のとおりです。

(事務担当 富山県土木部道路課計画係)

とやまの道はまだまだ整備が必要です

富山県では、昨年4月に富山県総合計画「元気とやま創造計画」を策定し、『みんなで創ろう！人が輝く元気とやま』を基本目標として、「活力」、「未来」、「安心」のふるさとづくりを推進し、本県の魅力と存在感を全国や世界に示したいと考えている。そのためには、今後とも、安全で活力ある地域づくりや利便性の高い社会を実現するため、高規格幹線道路から生活道路に至る道路網の体系的整備を一層推進することが重要である。

活力とやま



高速道路
ネットワーク



新幹線アクセス



交流拠点の形成

未来とやま



交通安全



都市景観の創出



バリアフリー

安心とやま



災害



豪雪



公共交通

道路行政全般について改善すべき点、要望や提案

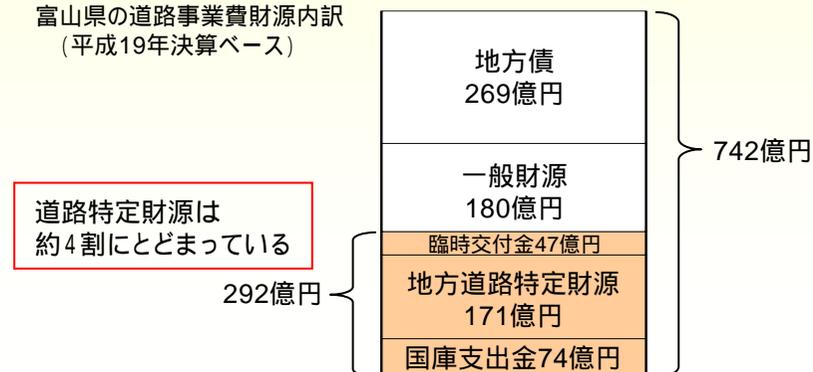
道路整備財源の確保

富山県では道路整備に関し、高規格幹線道路の整備や新幹線駅、空港・港湾などの拠点施設へのアクセス道路の整備、安全で快適な歩行空間の確保や橋りょうの耐震化、地すべり、落石防止等災害に強い道路ネットワークの構築など、県民から、幅広く、大変多くの要望が寄せられている。

これらの道路整備の要望に応えるための県の道路整備費の内、道路特定財源は約4割にとどまっており、従来より不足分を一般財源や借入金でまかなっている実状である。

道路特定財源制度については、本年5月の閣議決定において「税制抜本改革時に廃止し、21年度から一般財源化する」とされたが、地方の住民が真に必要としている道路整備を遅らせることがないよう、必要な道路整備費をしっかりと確保することが何より重要と考えている。

富山県の道路事業費財源内訳
(平成19年決算ベース)



地域間格差の是正など幅広い観点から 地方が真に必要としている道路整備の推進

従来の交通量や費用便益比(B/C)のみで判断するのではなく、地域間格差の是正や災害時の孤立集落解消のため複数ルートによるリダンダンシーの確保など、幅広い観点から地方が真に必要とする道路の整備に取り組んでいく必要がある。

さらなる重点化、効率化の推進

事業費の集中投資、スピードアップ化により道路事業の効果を早期に発揮させ、供用時期の明確化など道路事業の透明性、信頼性の一層の向上を図っていく必要がある。

既存ストックの有効活用と効率的な 維持管理の推進

スマートICの設置など既存ストックを最大限活用するとともに、今後急速な高齢化が進む橋梁の長寿命化など計画的、効率的な維持管理の実施や、一層のコスト縮減策の工夫を図る必要がある。

地域の現状と課題、目指すべき将来像

活力とやま～知恵と技術を活かした活力あふれる地域づくり

現状

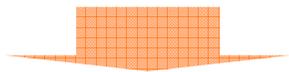
広域交通基盤の整備と環日本海時代の到来

- ・東海北陸自動車道H20全線開通
- ・北陸新幹線H26開業予定
- ・中国、韓国、東南アジア、ロシア等の経済発展に伴い外貨コンテナ取扱量が增大している伏木富山港



課題

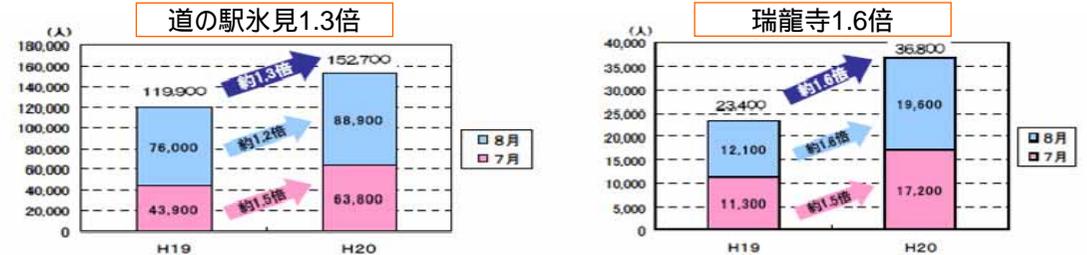
- 1) 縦横に伸びる高速道路や北陸新幹線、伏木富山港、さらに富山空港といった陸海空の交通・物流基盤を活かした県内産業の持続的な発展
- 2) 地域間競争の激化やスロー現象の懸念



目指すべき将来像

- 1) 高速道路、幹線道路を核とした利便性の高い道路ネットワークを形成することで 新幹線駅がそれぞれの圏域における交流拠点となり、また、伏木富山港が物流拠点となるなど、国内はもとより日本とアジア、世界を結ぶ交流が活発になっている
- 2) 地域の個性を活かしたまちづくりや中心市街地の活性化を進め、それらをネットワーク化することにより、全体のポテンシャルが高まり、多彩な魅力ある県になっている

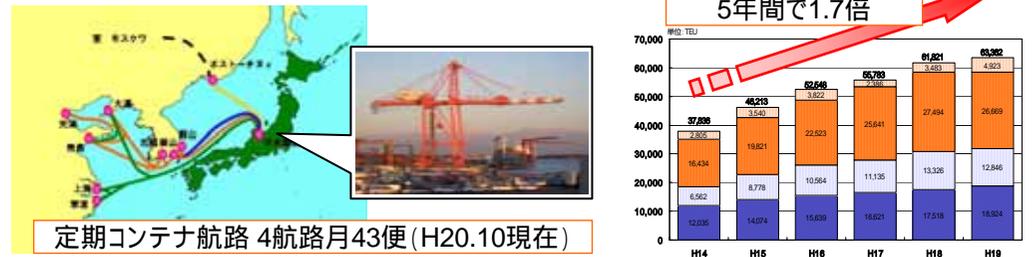
東海北陸自動車道全線開通により観光施設の利用増大



北陸新幹線開通によりアクセスが向上する県内観光地



増大する外貨コンテナ貨物量(伏木富山港)



高速道路ネットワークの形成



能越自動車道

新幹線新駅 アクセス道路の整備



県道黒部宇奈月線

伏木富山港と高速道路の連携強化



県道姫野能町線

魅力ある交流拠点づくり



富山駅付近 連続立体交差事業

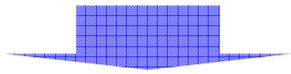
地域の現状と課題、目指すべき将来像

未来とやま ~ 未来を築く人づくり・美しい県土づくり

現状

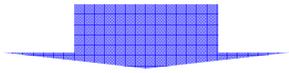
- 1) 本格的な人口減少時代への突入
 - ・少子高齢化が全国より先行
 - ・これまで以上の早さで人口が減少

- 2) 電柱、電線による地域の景観の阻害



課題

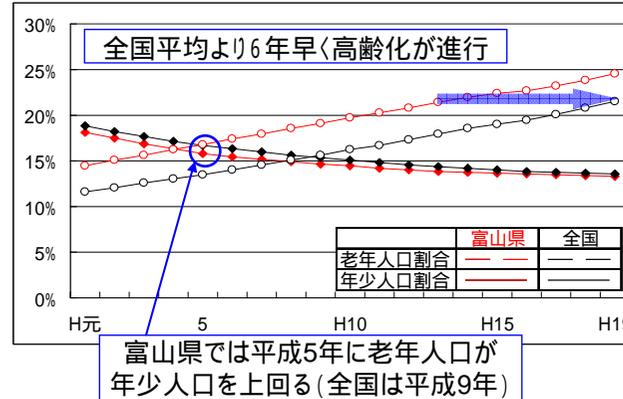
- 1) 高齢者、障害者、幼児を含め、誰もが安全で快適に移動できるまちづくりの推進
- 2) 地域の景観に調和した美しいまちづくりの推進



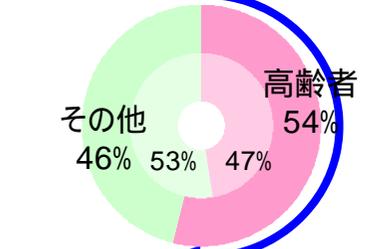
目指すべき将来像

- 1) 段差が解消された歩道や駅舎等のバリアフリー化が図られ、危険な歩行空間が解消された高齢者、障害者、幼児にもやさしい街が形成されている
- 2) 歴史や文化など地域の魅力を活かした美しい沿道景観づくりにより、誇りの持てるふるさとになっている

高齢化率全国18位、老齢化は全国平均より6年早く進行



全国より高い死亡事故に占める高齢者割合(全国14位)



死亡事故に占める高齢者の割合(H19)
(外円:富山県 内円:全国)

段差のある歩道



歩道がなく危険な歩行空間



良好な景観を阻害する電線



安全で歩きやすい歩道の整備



都市景観の創出

歴史や文化を活かした沿道景観の創出

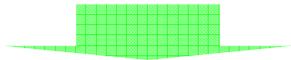


地域の現状と課題、目指すべき将来像

安心とやま～健康で安全、安心な暮らしづくり

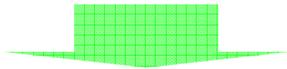
現状

- 1) 急峻で脆弱な地形・地質という県土特性
近年の集中豪雨や都市化の進行および豪雪
- 2) 管理すべき施設の増加と老朽化
- 3) 温室効果ガスの排出量が増加



課題

- 1) 災害から県民の生命や財産を守るための施設整備の推進
- 2) 施設の長寿命化対策など計画的な維持管理や更新
- 3) 交通渋滞の緩和や公共交通と自動車交通の適切な利用分担によるCO2削減対策



目指すべき将来像

- 1) 道路ネットワークの整備や橋梁の耐震補強、雪に強いまちづくりにより災害に強い県土が形成されている
- 2) 効率的な維持管理により、安全で使いやすい道路環境が提供されている
- 3) 渋滞対策の実施や交通需要マネジメントの推進により温室効果ガスの排出量が削減され、循環型・脱温暖化社会が構築されている

災害による孤立集落発生

平成20年7月28日豪雨

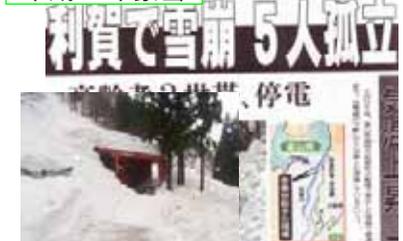


(国)156号
南砺市祖山



(主)利賀河合線
南砺市利賀村北島

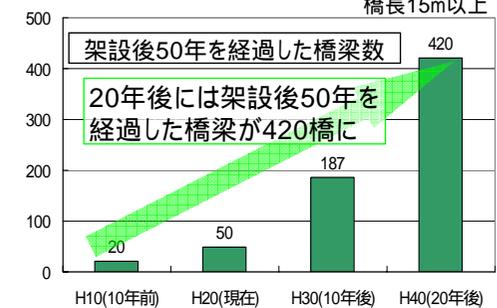
平成18年豪雪



増加する県管理道路



高齢化が進む橋梁



土砂崩れ、雪崩による通行止



崩壊のり面を補修し
安全な通行を確保



(国)156号
南砺市西赤尾

雪崩対策施設を整備し
冬期間の通行を確保



(国)156号

劣化が進む橋梁



アルカリ骨材反応による
橋脚コンクリートの劣化

劣化した橋脚を補修し
施設を長寿命化



(主)富山小杉線
(有沢橋)

渋滞によるCO2の増加



路面電車を複線化し
公共交通を含めた
総合的交通体系を形成



(都)呉羽町袋線
(富山大橋)

道路施策の重点事項～3つの柱～

活力とやま

～知恵と技術を活かした
活力あふれる地域づくり～

1) 総合的な交通体系の形成

高速道路、幹線道路を核とした利便性の高い
道路ネットワークの形成

東海北陸自動車道の4車線化
能越自動車道七尾氷見道路(氷見市)
国道8号入善黒部バイパス
(入善町～魚津市)

新幹線駅のそれぞれの圏域における交流拠点化

県道黒部宇奈月線(黒部市)
JR北陸本線等連続立体交差(富山駅)
県道高岡環状線(高岡市)
県道宇奈月大沢野線(魚津市)

伏木富山港の物流拠点化

県道姫野能町線(高岡市・射水市)
県道小杉婦中線(射水市)

2) 道路ネットワーク化による地域活力の向上

県道富山立山公園線(立山町)
県道入善朝日線(入善町～朝日町)
県道砺波福光線(南砺市)
県道富山八尾線(富山市)

未来とやま

～未来を築く人づくり・美しい県土づくり～

1) 危険な歩行空間が解消された高齢者、障害者、 幼児にもやさしい街づくり

県道砺波小矢部線(砺波市)
県道藤森岡線(小矢部市)
県道滑川上市線(滑川市)

2) 歴史や文化など地域の魅力を活かした美しい 沿道景観の創出

国道415号中央町拡幅(氷見市)

安心とやま

～健康で安全、安心な暮らしづくり～

1) 道路ネットワークの整備や橋梁の耐震補強、 雪に強いまちづくりによる災害に強い県土の形成

国道41号猪谷榆原道路(富山市)
国道471号利賀バイパス(南砺市)
国道304号(雪寒)(南砺市)
県道高岡小杉線(高岡市・南郷大橋)

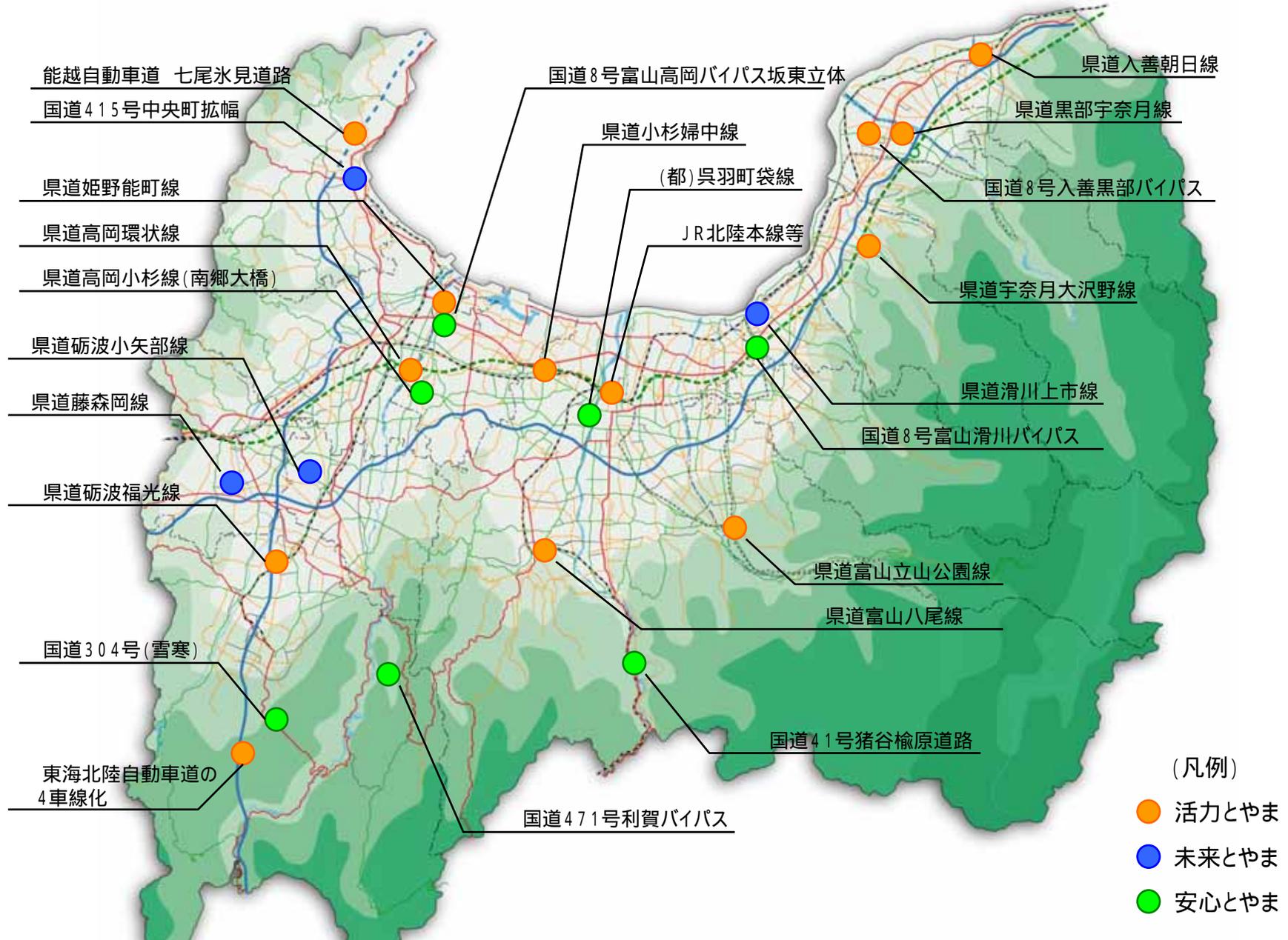
2) 効率的な維持管理による、安全で使いやすい 道路環境の提供

橋梁中長期維持管理計画の策定

3) 渋滞対策などによる循環型・脱温暖化社会の 構築

国道8号富山高岡バイパス坂東立体
(射水市)
国道8号滑川富山バイパス
(滑川市～上市町)
(都)呉羽町袋線(富山市)

富山県主要道路事業



代表事例

災害に強い県土の形成

国道471号利賀バイパス(南砺市)

現状

1. 狭い幅員 車道幅員5.5m未満約6km(32%)
2. 急カーブ 曲率半径50m以下のカーブ72箇所
3. 急勾配 縦断勾配が6%以上の区間約3km(18%)
4. 過去5箇年(H16～H20.10現在)の通行止日数152日
通行止になると、南砺市役所～利賀行政センター間が
通常 50分 **30分増** 迂回路利用 1時間20分

期待する効果

年間を通じた生活路線・観光路線の確保

頻繁な通行止による南砺市利賀地域の孤立解消



渋滞対策の実施

国道8号富山高岡バイパス坂東立体(射水市)

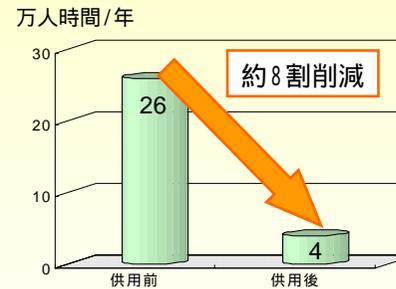
現状

1. 交通量 49,100台/日
2. 渋滞長 1.3km (H18.1朝のピーク時測定)

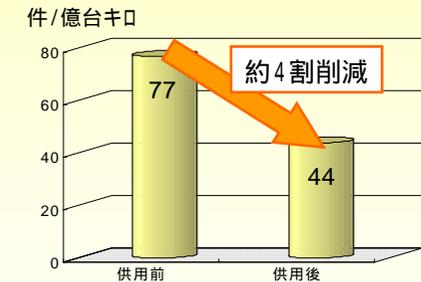
期待する効果

1. 交通渋滞の解消 26万人時間/年 4万人時間/年
2. 交通事故の減少 77件/億台キロ 44件/億台キロ
3. CO2削減
年間約800t削減 30haの森林が吸収する量に相当

渋滞損失時間の削減



交通事故の減少



国道8号 射水市坂東交差点



(完成予想図)



代表事例

とやまのみちフレッシュアップ事業 ~ 富山県独自の取り組み ~

目的 道路を利用する県民の皆さんからの提案や意見を取り入れながら、今ある道路に「ひと工夫」を加えることで、「とやまのみち」をもっと安全、便利で快適にする。

期待する効果

1. 歩行空間の改善 段差や波打ちの解消、路肩やのり面など道路用地の有効利用、電柱追出し等
2. 自転車走行環境の向上(りんりんロード) 歩道幅員の再配分、カラー舗装、路肩やのり面の有効利用等
3. 交通円滑化 幅員構成見直しによる右折レーンの追加や設置、信号現示改善等

歩行空間の改善



安全な歩行空間が確保されていない



既存の道路用地を有効利用し、歩道を確保

自転車走行環境の向上



狭いうえ、段差もあり利用しにくい自転車歩行車道



側溝敷を有効利用するとともに、歩道と自転車道を視覚的に分離した自転車歩行車道を整備

交通円滑化



右折車が多く渋滞が発生



右折レーン増やし、円滑な交通を確保