



気 三 第 4 6 号  
平成 1 9 年 5 月 7 日

国土交通省道路局長 様

気仙沼市長 鈴木



### 中期的な計画の作成にあたっての意見について(回答)

平成 1 9 年 4 月 2 日 付け 国道企第 1 1 4 号 で 依頼 の あ っ た こ の こ と に つ い て、  
下 記 の と お り 意 見 を 申 し 上 げ ま す。

#### 記

#### 1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

高規格道路ネットワークの構築は、地域間格差の是正と国土の均衡ある発展を促進し、地方の自立と国民生活の向上を図るための有効な手段であることから、多軸型国土構造である我が国においては、高速交通体系の整備と地域間を結ぶアクセス道路の整備を最重要施策として推進することが国民の福祉増進につながるものと考えております。

また、中央においては、道路交通網の整備は十分であるとする論評が一部でなされており、政府においても、財政再建の名の下に採算性を重視した考えにより、地方における道路整備は不要とし、道路整備予算を削減することは、高規格道路のみならず生活道を始めとした道路整備が遅れている地方においては、到底容認できないものであり、住民の生活環境の向上や産業振興を図るため、道路整備財源の確保による積極的な整備が必要であると考えております。

さて、本市は、三陸沖の優良な漁場に恵まれるとともに天然の良港が形成されていることから、カツオやサンマは日本屈指の水揚げを誇り、特に生鮮カツオは

全国水揚量の約3割を占め全国1位、その85%を大消費地である京浜、京阪神、名古屋等の卸売市場に出荷しております。

また、本地域は、リアス式海岸の風光明媚な自然景観に恵まれ、陸中海岸国立公園や南三陸金華山国定公園に指定されているほか、環境省の海水浴場百選の特選に選ばれた「小田の浜海水浴場」を有するなど、年間約2百万人の観光客が訪れる観光地でもあります。

しかしながら、近年、地域の社会・経済情勢は、国際的な資源管理の強化や、輸入水産物の増加などにより、基幹産業である水産業を取り巻く環境が厳しさを増すなど、第1次産業の低迷が産業全般に影響を及ぼしており、「地方の時代」と言われる中、首都圏等への人口集中が進む一方、本圏域においては、人口流出や少子・高齢化が進み、地域の活力を維持するのが困難な状況にあります。

さらに、食糧供給基地として大きな役割を果たしているにもかかわらず、高速交通体系をはじめとする交通網整備の遅れから、住民の生活基盤を支える産業振興を図るうえで大きなハンディキャップを抱えるとともに、通勤や通学など、日常生活でも不便を強いられています。

このほか、本地域は、過去に幾度となく津波災害が発生し、多くの生命・財産を失うという悲しい歴史があり、近い将来、高い確率で発生が予想されている宮城県沖地震や三陸沖北部地震等に伴う津波の襲来が住民の大きな不安となっております。

特に、宮城県沖地震は、今後30年以内の発生確率が99%といわれており、中央防災会議による被害想定では、死者約290人、建物被害は約21,000棟が全壊、道路の寸断等により沿岸地域の約270の漁業集落において孤立の可能性が指摘され、避難所生活者は約21万人にも及ぶとされています。

こうしたことから、三陸沿岸地域においては津波浸水域を回避し緊急輸送道路の多重性や代替性を確保し、被災地の緊急活動、物資輸送、復旧活動等の円滑化を図ることが重要であります。

本市は、平成18年3月31日、旧気仙沼市と旧唐桑町との合併により、新市として歩み始めましたが、一体感を醸成するための唐桑最短道の整備や、新市建設計画における最重要事業である市立病院建設の場所選定など、三陸縦貫自動車道の

整備が新市の発展構想にも大きな影響を及ぼすことから、将来を担う若年層や子供たちが、安全で安心な生活を営むための活力あふれるまちづくりに必要不可欠であります。

このように、地方にとりましては、日常生活を始め、あらゆる物流や移動の手段として自動車交通への依存度が高く、道路が、産業・経済及び文化の発展と地域住民の生活環境の向上、活力と魅力ある地域の確立、更には、災害時における避難や緊急輸送、救急医療など、すべての社会生活に不可欠な施設であり、最も重要な社会基盤であります。

地域格差の是正と均衡のとれた魅力ある国土づくりが標榜される中、三陸縦貫自動車道の整備はこれまで着実に推進されておりますが、基本計画区間も未だ多く、整備率約32%にとどまっていることから、その整備効果を十分発揮させるためにも早期全線整備が急務と考えておりますので、特段のご配慮をお願いいたします。

## 2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

自動車ユーザーの負担である道路特定財源は、全額道路関係予算として措置すべきであり、道路整備の推進とともに維持管理・修繕（国・県・市町村道）にも充当できる制度の確立により、道路ストックの延命化を図る必要があると考えます。

また、高速道路料金を引き下げし高速道路利用を促進することにより、一般道の渋滞解消や交通事故の抑制につながるとともに、改築などの費用が縮減されると思えます。

## 3. その他

道路予算の削減に伴い、道路事業の補助採択基準が非常に厳しくなり、地方都市においては、補助事業による道路整備が困難となっており、ますます地方の道路整備が遅延する状況となっております。

パッケージ補助制度があり、効率化等の点で課題はありますが、地方都市においては、路線単体での補助制度の拡充が必要であると考えます。