



栗建第0507002号  
平成19年5月7日

国土交通省道路局長 殿

宮城県栗原市長 佐藤 真



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19年4月2日付け国道企第114号で依頼にあった標題のことについて、別紙のとおり意見を提出しますのでよろしくお願いいたします。

## ○重点化を進める上で特に優先度の高い政策

### 1. 渋滞対策（バイパスの整備・開かずの踏切対策・交差点の改良など）

本市は、過去の合併や旧10ヵ町村が合併した平成の市町村合併により805平方キロメートルと行政区域が大きく拡大した経過があり、幾つかの核をもって構成されており、人口の集積度合いから判断すると、分散多核型の都市構造となっている。

行政区域も県内一と最も広いが、全体的にみると人口密度は比較的低密であることから、道路網の整備や都市機能施設の整備は、分散型配置でネットワーク型の利用とならざるを得なく、公共投資の面で非効率といわざるを得ない状況となっている。

このようなことから、分散した核を連携する道路ネットワークの構築は重要な行政課題の中でも最重要課題となっている。

こうした中、本市内には、重要な南北幹線軸として東北縦貫自動車道と国道4号がいずれも市域の東部を縦断しているが、特に国道4号を中心とした恒常的な交通渋滞が大きな問題となっており、市域の北部及び南部方面から市の中心へのアクセスなど、日常生活に大きな支障となっている。また、市の中心部には公共施設のほか医療・福祉施設が集中することから、抜本的解消に向けた「命をつなぐ道のネットワーク」確保が緊急の課題となっており、『国道4号バイパスの建設』の早急な完成が必要である。

#### 【具体的な事業】

- ・国道4号築館バイパスの早期完成
- ・国道4号古川以北の四車線化

### 2. 地域活性化や物流のため都市や交通拠点を結ぶ道路の整備

東北の高速幹線道路、特に太平洋側と内陸部そして日本海側を連携する道路は、地理的にも奥羽山脈や北上高地が南北に縦断することから大きく立ち遅れ、整備水準は他地域と比較し著しく整備水準が低い状況にある。特に東北の社会資本整備の中でも道路の持つ役割は、大都市圏の持つ都市再生に資する役割とは異なり、高度医療・救急救命活動や観光など、地域づくり・地域振興に対する役割が大きく、高速幹線道路の整備推進は緊急の課題となっている。

本市においては南北幹線軸の整備水準が比較的高い状況にあるが、東西軸については一般国道398号の一路線のみで、一部東部域では地域高規格道路である「みやぎ県北高速幹線道路」が事業実施中であるが、東西に広い市域形状から東西を連携する道路は脆弱であり、

自然環境、観光等においてハイポテンシャルな地域でありながら、地域の発展に必要な道路整備の立ち遅れにより地域の持つ能力を十分に発揮できない状況にある。

本市と東西周辺地域を連携する道路は、経済・社会・文化など、各分野において地域の広域的な交流を促進し、さらに観光ルートとしてのネットワーク構築が地域経済の活性化を促進する上から、特に地域高規格道路等の整備による東西軸の整備が重要と考えており、今後の本市の特色ある地域づくりに大きく関わってくるものと考えている。

### 【具体的な事業】

#### ・高規格幹線道路と地域高規格道路の整備促進

特に、東北内陸部と三陸沿岸部をネットワークする「三陸縦貫自動車道」並びに「みやぎ県北高速幹線道路」の整備促進

#### ・「みやぎ県北高速幹線道路」の延伸要望

「みやぎ県北高速幹線道路」を西側に延伸し「東北中央自動車道（湯沢横手道路）」に接続する新設道路について提案するもので、奥羽山脈を跨ぎ東東北と西東北を連携し東北全体の産業経済・物流・観光の発展に大きく資するものとする。

#### ・一般国道398号の通年通行に向けた整備促進

一般国道398号は宮城県管理の国道であるが、冬季間は5ヶ月間の道路閉鎖を余儀無くされており、隣接する秋田県湯沢市との交流連携は寸断し、物流、観光のほか災害対策など防災対応上も大きな課題となっている。

県財政が逼迫し、各種事業の実施も困難を極める状況にあることから、通年通行に向けた整備促進のため維持管理経費も含めた特例的な財政支援を強く要望する。

#### ・一般国道398号を補完する東西軸道路（市道栗原中央線 先線）の事業支援

本市の東西軸道路としては一般国道398号のみで、市域及び隣接圏域を東西に連携する道路は脆弱な状況である。市町村合併による広い行政区域を持つ本市では旧市町村の距離を短縮することが大命題となっており、東西に広い本市では一般国道398号を補完する第二東西軸が必要となっている。

現在、市が事業主体となり栗原中央線（橋梁）整備事業を進めているが、東北新幹線くりこま高原駅から国道4号築館バイパス（計画ルート）を経て栗原中央線、さらには本市一迫地区に至る道路整備について、県過疎代行事業による支援を強く要望する。

### 3. 道路管理の充実（日常的な維持修繕（清掃・舗装修繕・除雪など）・老朽化した橋の予防対策など）

本市の道路橋りょうは、そのほとんどが昭和40年代からの建設となっており、老朽化への対応・耐震対策・車輛の大型化と通行量増大に伴う改修や各種道路構造物の防災対策など、今後必要となる維持管理や改修事業への取り組みが重要な課題となっている。

市民の安全安心を確保するとともに緊急輸送路確保のため、今後急速に高齢化する道路ストックに対応した戦略的な管理マネジメントを構築し、既存ストックの徹底的な利活用を図り、維持管理費の縮減を図ることが必要となっている。

#### 【具体的な事業】

##### ・『自治体管理・道路橋の長寿命化修繕計画』に係る補助対象要件の拡大要望と当該修繕計画に基づく修繕事業の早期採択について

県内一の市域を有する本市は、橋梁数も県下一となっている。橋梁数も県下一となっており、緊急な要修繕対策橋もあることから、早期事業化に向け長寿命化修繕計画を実施することとしているが、補助要件の橋梁は重要なネットワーク上にある橋長20m以上の橋梁となっており、相当数の橋梁が該当しないことから15m以上に拡大されるとともに、早期に採択されるよう要望する。

（本市は河川の上流域に在るため、ネットワークを構築する重要路線であっても、比較的橋長の短い橋梁が多いため、補助要件を満たさないケースが多く見られる。）

#### ○効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

##### 1. 個別の事業のスピードアップを図るなどスケジュール管理を徹底する。

道路事業の効果を早期に発現させ、道路整備の透明性・信頼性を一層向上させるためには、事業スケジュールの管理を徹底強化し、事業のスピードアップを図ることが重要なことである。

事業進捗にあたっては、なかでも用地取得と埋蔵文化財調査の迅速化が多くの事業で課題となっている。用地補償にあたっては、地元への周到な事前説明や土地収用制度の適切な運用を図ることも必要と考える。また、埋蔵文化財調査の促進のためには、関係自治体と綿密な事前協議を行うと共に、文化財保護行政当局の協力を得つつ民間委託や調査員の確保などの積極的な取り組みを期待するものである。

- ・埋蔵文化財関係 国道4号築館バイパス 国史跡指定 伊治城
- 〃 〃 県指定 御駒堂遺跡 など

## 2. 道路の建設や管理にかかるコストをもっと減らす努力をする

(工法の工夫や新技術の活用など)

より質の高い道路環境サービスを確保しつつコストの削減を図るためには、更なるコスト構造改革に取り組み、規格等の見直しや地域の状況に合わせた弾力的な基準の運用を行い、イニシャルコストの削減、事業のスピードアップによる整備効果の早期発現、維持管理費の削減などを行うことが総合的なコストの圧縮つながるものと理解する。

また、将来にわたる維持管理費の削減については、増大する道路ストック量に対し、適切な時期に的確な道路の補修を行うことが、ライフサイクルコストを低減させることとなるが、増大する道路のストック量を適確に把握した維持管理計画を策定公表し、沿線住民の理解が得られるような進め方が必要と考える。

維持管理の方法についても、通常の維持管理については地元自治体や地元自治会、あるいはNPOなどへの委託など維持管理費のコスト削減には検討すべき課題もまだあるのではないかと思われる。

## 3. 沿道の住民やNPO（特定非営利活動法人）などが道路の管理にもっと参画できる取組みを行う

道路が整備されることにより、沿道市民の生活環境に与える影響が懸念されるが、地域において、道路空間の緑地化や小公園の整備など、地域コミュニティーを交えた整備や管理に取り組むなど、沿道住民の懸念を軽減・緩和すると同時に道路行政に対する理解を得るための仕組みも必要である。

道路行政が進める施策の目的、重要性などに関する認識を住民と共有するとともに、住民のニーズにきめ細かく対応するためには、NPOや各市民団体をパートナーとするなどの住民協働が欠かせない。住民と密接に関わる道路管理の分野においては、今後ボランティアサポートプログラムも大きな力となると考えられるが、地域づくり団体の立ち上げや活動交流に対し、国、県、地元市町村による積極的な支援が欠かせない。

- ・本市は田園観光都市型のまちづくりを進め、地域づくり団体による歩道の除雪や道路周辺環境の保全に対する取り組みを期待しているが、直轄国道に関しては市町村段階

の支援だけでは不十分なため、各国道事務所の積極的な支援が必要。

## ○その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

### 1. 道路特定財源について

道路特定財源見直しの具体案については、政府と与党合意の結果、昨年12月8日の臨時閣議で決定され、真に必要な道路整備は計画的に進めるとされたが、08年通常国会では税収の全額を道路財源に充てる現行の仕組みを改める法改正を行い、道路財源を上回る税収は一般財源とするなど、地方からの猛反発の声を無視した決定といえる。地方の道路整備の遅れは事実であり、この道路特定財源の見直し決定により、地域間格差がさらに加速するものと予測される。地方にとって道路網の整備は最低限の生活を保障するための生命線であり、遅れている高規格幹線道路や地域高規格道路、交通安全対策の充実などは、今後の地域活性化に向け必要不可欠で最も重要な社会資本である。

引き続き計画的な道路整備を進めるための財源として確保されるべきで、道路整備を緊急且つ計画的に進めるため、受益者負担の基本理念のもと、課税される道路特定財源は、全額道路予算に配当されるべきである。

### 2. 中期的な道路整備計画について

『真に必要な道路は計画的に整備する。』とされたところであるが、特に地方にとって『必要でない道路』など無く、必要な道路は全て整備すべきであり、国土交通省には「日本の国土をどう構築するのか、地方をどうするのか」という大きな論点から、必要性を的確に把握し所要の事業量をしっかり確保した、中期的な道路整備計画を策定されるよう要望する。

本市にとって、国道4号バイパスの整備や、高速幹線道路・地域高規格道路の整備、さらに他圏域との連絡道路は重要な課題となっており、国・県にはしっかりとその役割をはたされるよう強く要望するものである。