

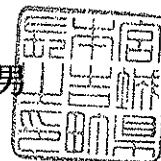


本建発第462号

平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

宮城県本吉町長 森 琢 男



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼がありました標記の件
について、別紙のとおり回答致しますのでよろしくお取り計らい願います。

中期的な計画の作成にあたっての意見

宮城県本吉町長 森 琢 男

・ 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

本地域は、宮城県北東部、県都仙台市から北へ109km、気仙沼・本吉地域広域圏のほぼ中央に位置し、南北西部は北上山系の支脈に接し、東部はリアス式海岸の豊かな風光を有する南三陸金華山国定公園の一角を有する海と山に囲まれた豊かな自然環境に恵まれています。

交通条件は、三陸沿岸を縦断する国道45号と内陸部を結ぶ国道346号が交差するとともにJR気仙沼線が縦走し、圏域の交通の要衝に位置していますが、高速交通体系の整備の遅れから、通勤・通学圏の拡大の遅れや物流等の経済活動の競争力が弱いなど様々な影響が出るなどの条件不利地域となっています。

地域経済は、基幹産業である第一次産業の生産性が低く、立地条件の問題等から企業進出も進まず、立地企業も少ないため、就業者の約40%が町外で働いている状況にあります。また、長引く景気低迷や就業機会の拡大が図れない影響は、人口減少や少子高齢化を急速に加速させ、生産活動や地域の振興を大きく阻害しています。

本町の道路体系の現状は、国道45号、国道346号、県道3路線のほか町道が集落間を結んでいます。生活の広域化に対応した高速交通網の整備、国道の交通量の増大に対応したバイパスの整備、安全で安心、快適な日常生活に必要な町道の整備、農・林道等の産業基盤の整備など、本地域の産業、経済、文化の振興には道路交通網の整備が重要課題であります。

三陸沿岸地域は、自動車交通に依存せざるを得ない社会環境にあり、社会・経済活動や日常生活は道路によって支えられています。

また、急速に進む少子・高齢化社会にあって安全で安心できる福祉社会の構築のためにも、道路は最も重要な役割を担う社会基盤であります。

三陸縦貫自動車道の整備につきましては、本吉気仙沼道路をはじめ各工区において鋭意促進していただいているものの、当地域は高速交通網をはじめ、道路全般において整備が立ち遅れており、広域的幹線道路ネットワークは未だ不十分な状況であることから、救急救命活動の支障や高度医療サービスの阻害など、生活の根幹においても不安な状況下に置かれています。

加えて、当地域は、過去幾度となく発生した地震、津波災害により、尊い生命や財産を数多く失ってきました。

当地域の唯一の幹線道路である国道45号は、リアス式海岸の地形上、津波や土砂災害等の被害を受けやすく、各所で寸断されることが懸念されており、今後30年の間に99%の確率で発生すると言われる宮城沖地震とその津波等による災害時における緊急連絡道路や高度医療サービス、幹線道路の確保は大きな課題であります。

道路は、国民生活や地域の産業・経済や社会活動を支える最も基本的な社会基盤であり、その整備は積極的に推進していく必要があります。

特に、高速交通網の整備は、物流の効率化や都市と地方などの地域間連携と交流を支えることはもとより、地方にあっては、地域の産業・経済・文化などの振興と自立的発展や、水産資源などの豊かな食材や優れた自然景観による観光資源等を活用した個性と活力に満ちた生活を実現するため、必要不可欠であります。

また、国際的には経済競争が激化している東アジアの中で競争力を低下させないため、更に国内的にも現在課題となっている地域間の格差社会を解消し国家の発展を支える戦略的な投資をするため、スピーディーな道路整備の必要性が求められております。

そのための財源となるのが道路特定財源であり、この制度は、受益者である自動車利用者が道路整備の費用を負担するという合理的で公平な制度です。

したがって「受益者・利用者負担」という合理的な制度創設の趣旨を踏まえ、道路整備による国土の発展と国民生活の向上に大きく貢献してきたガソリン税等の道路特定財源制度を今後とも堅持し、責任を持って全て道路整備に充当し、三陸縦貫自動車道などの高速交通体系を始めとする道路整備を今後とも着実、かつ計画的に推進すべきであります。

・効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

現在、我が国の一般国道における14万橋ある橋梁のうち建設後50年以上のものは47%に増加するとのことであります。

当気仙沼・本吉地方においても、県庁所在地の仙台や内陸部と連絡・交流をするために国道45号や346号などを利用しますが、この幹線道路に北上川を跨ぐ錦織大橋、米谷大橋、登米大橋などを始めとするいくつもの道路施設で

ある橋梁が存在するため、今からこれらの重要な橋梁等の高齢化する構造物の戦略的管理は積極的に進めるべきであります。

厳しい財政状況が続きますが、これまでの道路ストックの有効活用の徹底や、損傷が顕在化する前に、予防的な修繕を実施することにより、「単年度当たりのコストの縮減」を図りつつ、道路の果たす役割を最大限発揮するよう、新しい激動の時代にふさわしい、原点に立ち返った道路行政を目指す必要があります。

継続利用可能な既存施設は早期補修による延命化を図るため、管理予算の充実を図り合理的・適切な管理を進めるべきであると考えます。

・その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

災害時に対応する危機管理体制の整備、災害情報システムの構築と、危険箇所の日常的なパトロール等により警戒をおこないながら防災を図ると共に、災害発生時には早期に災害復旧し、2次・3次災害を抑えるなど、減災のための措置として緊急輸送道路等の整備をしておくべきであると考えます。

現在地球温暖化によると思われる自然災害が世界各地で頻発しており、これらに対応するためにはエネルギーの有効利用が必須の条件となることから、渋滞による自動車燃料の浪費を無くすことも重要な対策であり、渋滞を減少させるための道路整備を進める必要から、主要渋滞交差点の解消、大型コンピュータを駆使したロスの無い信号制御システムの導入などにより渋滞解消の検討を図る必要があると考えます。