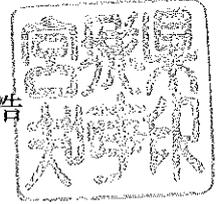


道 第 3 2 9 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

宮城県知事 村井 嘉浩



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。

I 地方が真に必要としている道路整備の計画的かつ着実な促進

- 宮城県では、将来の社会経済情勢の変化に的確に対応し、持続可能な地域社会を形成していくため、中長期的な県政運営の指針として「宮城の将来ビジョン」を策定し、「富県共創！活力とやすらぎの邦づくり」を基本理念に、「富県宮城の実現～県内総生産 10 兆円への挑戦～」、「安心と活力に満ちた地域社会づくり」、そして「人と自然が調和した美しく安全な県土づくり」を政策推進の基本方向として取り組んでいる。
- これらの県政推進に当たっては、道路整備は重要かつ不可欠な施策として位置づけられており、富県宮城の実現に向けた高規格幹線道路網の整備や大規模地震災害等に備える緊急輸送道路の確保、まちづくりを支援し暮らしを支える身近な生活道路の整備など、本県においては、今後とも道路整備の計画的かつ着実な促進が求められている。

(1) 広域道路ネットワークの整備

- ・昨年来、本県では、自動車や半導体関連の新規大規模工場の立地が相次いで決定するなど、今後一層産業集積の形成が期待されており、東北地方の広域物流拠点である特定重要港湾仙台釜港の機能強化と相まって、富県宮城の実現に向けた仙台北部道路などの高規格幹線道路網の整備促進は、経済産業界からも強く求められている。
- ・また、広域道路ネットワークの整備は、産業競争力の強化のみならず、高次医療施設への広域的アクセスの強化を図る上で最も優先かつ重点的に進める政策と考えている。

(2) 安全・安心な県土を支える道路整備

- ・本県では、今後30年間に宮城県沖で大規模な地震が発生する確率がほぼ100%となっており、地震津波などの大規模災害による被害を最小限にする県土づくりが急務であり、被災時における迂回路ネットワークの整備や災害時における緊急輸送道路網の確保、橋梁などの道路施設の耐震補強等の取り組みは喫緊の課題となっている。
- ・このよゆうな中、昨年2月の大崎市内の国道108号、7月の白石市内の市道での地すべり災害、そして本年6月14日には岩手・宮城内陸地震による大規模山地崩壊や国道398号などの道路災害など、相次いで大規模な災害が発生し、集落の孤立化や復旧支援への影響など、道路の防災対策や震災対策の重要性を改めて認識したところである。

(3) 地域の活力を維持・増進する道路整備

- ・今後の地域社会においては、少子高齢社会に対応した都市構造への再編や、安全で快適な魅力あるまちづくりを実現することが求められており、交通渋滞の著しい市街地においては、連続立体交差事業等による踏切除却をはじめ、都市内の道路整備は欠かすことのできない施策である。
- ・また、地域の資源を活かした個性と活力ある地域づくりや、市町村の自立を促す市町村道の整備、空洞化が深刻な問題となっている地方都市の中心市街地などにおける快適で賑わいのある空間を創出する都市計画道路の整備、県民ニーズの高い安全な歩行空間確保のための自転車歩行者道の整備も欠かせないものとなっている。

II 地方の道路整備に必要な財源確保・拡充

- 本県の道路整備の財源は、すべてが道路特定財源で賄われているものではなく、半分以上地方債と一般財源を投入していることや過去の道路整備に係わる県債の償還経費も年間約300億円(H18決算ベース)と極めて大きく、そのうち約250億円(H18決算ベース)が道路特定財源で賄われている。また、維持補修等の財源も大幅に不足しており、今後の維持補修費の増大に全く対応できなくなっている。
- 例えば、暫定税率の廃止による平成20年度当初予算への影響は、国税分(揮発油税など)では国庫補助事業、地方道路整備臨時交付金事業等の事業費が約141億円減少(約352億円→211億円)し、高速道路整備、国道改良等の新規事業の大幅な減、事業期間の延伸などが顕在化し、地方税分(軽油引取税など)では、税収が減少し、過去に整備した道路整備に対する公債費償還等に要する経費が約105億円不足することとなり、教育・福祉を含む幅広い行政分野に要する経費を削減して財源を捻出する必要が生じ、県財政に甚大な影響が生じることとなる。
- このようなことから、道路特定財源の一般財源化にあたっては、国税・地方税ともに、暫定税率分も含め現行の税率を維持することが必要であり、地方財政に影響を及ぼさないよう道路財源を十分確保・拡充する措置が不可欠であると考えられる。

(1) 地方の道路整備に要する財源の確保・拡充

- ・国税に係る道路特定財源の一般財源化の検討にあたっては、地方が広域道路網整備等今後とも真に必要な道路整備を継続できるようにするため、地方道路整備臨時交付金制度や地方道路臨時貸付金制度の存続や拡充など、所要の地方に交付する財源を確保するような適切な制度設計を行う必要がある。

(2) 地方の既存の道路に要する財源の確保・拡充

- ・地方税に係る道路特定財源及び国税として徴収し、地方に譲与する地方譲与税に係る道路特定財源の一般財源化の検討にあたっては、地方が過去の道路整備に要した県債の償還経費等を確実に捻出できるようにするため、所要の地方一般財源を確保するなど、適切な制度設計を行う必要がある。

III 国の将来像を示し、地方の特性や実情を考慮した道路政策の推進

- 新たな中期計画の策定にあたっては、先般の国会での議論や国民各層からの意見などを踏まえ、透明性を確保しながら国民から道路行政の重要性や道路整備の必要性が理解されることが不可欠であり、そのためには、まず、国として道路の役割やあるべき姿などの道路政策の長期的な展望や方針を明確に示すことが重要で、それを国民に問いながら中期的な計画を策定する必要があると思われる。
- また、新たな交通需要推計や道路事業評価の検討、昨今の高速道路の料金引き下げ制度の導入にあたっては、全国画一的な基準や制度設計ではなく、地方の社会構造、人口、地勢、自然環境などの特性、道路整備率の相違などを十分考慮し、地方の道路の機能や役割等に配慮して取り組まれるよう要望する。

(1) 道路の将来像を示した透明性のある新たな中期計画の策定

- ・ 本県の道路整備計画である「新・宮城の道づくり基本計画」(H20.5月)においては、県民満足度調査を活用するとともに市町村や県民との懇談会を開催し、道路の将来像や基本方針の案を示して計画に関する意見を伺いながら策定している。公表に当たっては、今後10箇年(H19～H28)の事業予定箇所を全て明らかにするとともに、前期5箇年(H19～H23)の箇所については、着手と完了時期を明記し、透明性の確保に努めている。
- ・ 国においては、これまでも「5年でみえるみちづくり」において、今後5年間に完了する事業箇所のみを公表してきているが、新たな中期計画の策定においては、国の道路行政の将来の姿を明らかにするとともに、5箇年間に国が取り組む全ての箇所の事業スケジュールを公表すべきと思われる。

(2) 地方特性に応じた道路事業の評価手法の検討

- ・ 現行の「道路事業の評価における費用便益分析」に対して、いわゆる3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)以外の効果にもより適切に評価されるべきであると思われるため、今後の事業評価にあたっては、道路の機能や整備効果、耐用年数、社会経済の動向、東北地域の特性などを踏まえた評価となるよう提案する。
- ・ なお、本年9月に、新潟県を含まれた東北7県と仙台市で構成する東北地域道路政策研究会において、国土交通省へ提案済「道路事業の評価に関する提案」(新たな費用便益算定項目の提案)
 - ①地震や豪雨等の災害時通行止めの影響として「迂回解消便益、経済損失便益」
 - ②救急救命への影響として「救急救命便益」
 - ③冬期の積雪・凍結による影響として「冬期便益」
 - ④環境への影響として「CO2削減便益」
 - ⑤実態に即した評価期間の採用
 - ⑥社会的割引率の見直し

(3) 地方の有料道路ネットワークの有効活用への支援

- ・ 仙台都市圏環状道路を形成する仙台南部道路においては、それ以外の路線との料金格差が著しく、また、現行制度では、料金値下げやこれ以上の割引制度の導入が困難であることから、料金サービス面で課題を抱えている。
- ・ 原油高騰対策や緊急経済対策などの一環で、国の高速道路料金の割引制度がさらに拡大する方向であり、今以上に道路利用者からの不満やサービス面での不公平感が増大することは明らかである。
- ・ 仙台南部道路のような国の高速道路ネットワークと一体的に機能を有する地方有料道路に対しては、料金格差の解消など利用者サービスの向上と環状道路の整備効果を最大限に発揮できる支援を要望する。

(4) 市町村道における橋梁長寿命化施策に対する支援の拡充

- ・ 市町村道はその管理延長が長く住民の生活にも密着している反面、自治体の技術者が少ないのが現状であり、橋梁点検はもとより今後の長寿命化施策への取り組みが懸念されている。
- ・ 本県では、市町村を対象とした橋梁点検などの講習会を開催し、橋梁の長寿命化計画の策定を促進しているが、取り組みやすい環境づくりが重要であることから、国においてもさらなる支援が必要である。

○現状・課題

1 産業活動の支援

仙台北部工業団地や第2北部工業団地などに、自動車関連企業などの新規企業の進出が予定されている。富県宮城の実現につながる産業活動の支援となるインフラとして県内の高規格幹線道網の整備は、最優先に着実に進められなければならない。物流強化となる定時性、速達性の機能をもつ高速交通ネットワークの構築が必要。

2 仙台都市圏の渋滞緩和

県内では仙台都市圏の渋滞発生が最も著しい。仙台都市圏の渋滞緩和や地域の産業、観光振興などの整備効果が期待されている自動車専用道路の環状ネットワークの早期形成が急務。

3 高速交通体系の地域格差の是正

特に気仙沼・本吉地区は、土木行政満足度調査でも高速道路の整備が最も重要とされているように、高速交通体系の地域格差の是正が必要。
また、石巻と山形県新庄を結ぶルートは、山形県との広域連携軸としての強化が望まれているが、地域高規格道路石巻新庄道路は候補路線となっているものの計画路線の指定はなされておらず、市街地部のバイパス整備が進められているに留まっている。

4 広域道路ネットワークの形成

高規格幹線道路網の整備には、一般道と一体的な道路ネットワークを形成する必要があることから、高規格幹線道路の整備に合わせたインターチェンジとのアクセス道路の整備は必要不可欠。隣接県との広域連携・交流を促進するために不可欠な国道347号、349号などの県際道路が未整備。

5 道路施設のストックは増える一方、進行する老朽化

宮城県における管理橋梁は平成19年4月現在で1,307橋（ボックス形式を除く）であり、15m以上の橋梁は624橋である。今後管理橋梁の高齢化は確実に進展するが、15m以上の橋梁のうち建設後50年以上を経過している橋梁は26橋（約4%）、30年以上を経過している橋梁は250橋（約40%）となっている。
特に橋梁は、対処療法的維持管理では、多額のコストを要し、適切な維持管理が困難になる恐れがある。そのため橋梁の管理については、「長寿命化計画」を策定し、効率的な予防保全型の補修対策が求められている。

6 自然災害による被害を最小限に

岩手・宮城内陸地震や高い確率で発生が予想されている宮城県沖地震など大規模地震に備えるため、橋梁の耐震補強対策が平成7年度から進められているが、耐震対策は急務。

7 県民のニーズが高いが遅れている歩道整備

歩道整備は、土木行政満足度調査において最もニーズが高い項目である。自転車歩道者数の多い箇所や通学路を優先的に整備してきているが、道路利用者からはまだ十分ではないと指摘されている。

宮城県では、平成 19 年 3 月に策定された「宮城の将来ビジョン」を踏まえ、土木行政の基本計画として平成 20 年 5 月に「土木行政推進計画」の改定を行い、同時に道路分野について「新・宮城の道づくり基本計画」を策定した。その中で示されている目指すべき将来像については次のとおりである。

◇ 「宮城の将来ビジョン」(平成 19 年 3 月) . . . 県政運営の基本指針 <計画期間 H19 ~ H28 年度>

- 基本理念「富県共創！活力とやすらぎの邦づくり」
- ・ 富県宮城の実現 ~ 県内総生産 1.0 兆円への挑戦 ~
- ・ 安心と活力に満ちた地域社会づくり
- ・ 人と自然が調和した美しく安全な県土づくり

【県の将来像】

- 県民一人ひとりが、美しく安全な県土にはぐくまれ、産業経済の安定的な成長により、幸福を実感し、安心して暮らせる宮城
- 宮城に生まれ育った人や住んでいる人が活躍できる機会にふれ、国内からも国外からも人を引きつける元気な宮城

◇ 「新たな土木行政推進計画」(平成 20 年 5 月) . . . 県土木行政の基本計画 <計画期間 H19 ~ H28 年度>

- 取り組み方針 「県民と共に、未来に誇れる強く美しいみやぎの県土づくり」
- ・ 施策の柱 「富県宮城の実現」「安全・安心な県土づくり」「暮らしや環境」

【社会資本整備の将来像】

- グローバル化が進み、国際競争力のある付加価値が高い産業を立地誘導。これら生産活動を支えるための道路、港湾、空港等の社会資本が充実。
- 都市と農山漁村の相互交流が促進されるような広域道路網が整備
- 社会資本が持続的に活用できるような土地利用や長寿命化の推進、資源サイクルを推し進めることにより、環境負荷の少ないストック型社会が形成。

◇ 「新・宮城の道づくり基本計画」(平成 20 年 5 月) . . . 土木行政推進計画における道路分野の計画 <計画期間 H19 ~ H28 年度>

- 取り組み方針 「富県宮城！未来へつなぐ道づくり」

- 1 富県宮城を実現するための道づくり
仙台空港、仙台塩釜港、石巻港などの物流拠点とを結ぶ広域道路ネットワークの形成に向けた高速道路や国道・県道のバイパス事業等の整備を進める。
- 2 安全安心な県土づくりを支える道づくり
宮城県沖地震などの大規模地震や風水害といった自然災害による被害を最小限にする県土づくりのため、被災時の代替路の確保や橋梁などの道路施設の耐震補強等を推進する。
- 3 暮らし・環境を支える道づくり
活力あるまちづくりを支援するため、連続立体交差事業による交通の円滑化や快適で賑わいのある空間を創出する都市計画道路の整備を推進する。
通学路など安全で快適な歩行空間確保のため歩道等の整備を推進する。

今後の道路行政についての意見・提案
 ③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④
 宮城県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等
活力分野 ・地域活力の向上	1 富県宮城を実現するための道づくり ●高速交通ネットワークの構築 ●物流の効率化 ・三陸縦貫自動車道 ・仙台北部道路 ・東北縦貫自動車道（仮）大衡IC	●ICアクセス40分圏域の拡大 ・高速ICへの40分アクセス人口割合の拡大 （94.9%（H18末）→98.6%（H28末）） ●仙台都市圏自動車専用道路環状ネットワークの形成 ・仙台都市圏の交通混雑緩和と沿道環境の改善 ・災害時や事故発生時の代替輸送機能の確保 ・緊急医療施設への緊急かつ効率的搬送が可能 ●企業進出のインフラ支援 ・県内最大規模の仙台北部工業団地や第2仙台北部工業団地等に進出する企業の物流強化・支援 （生産拠点と物流拠点とのアクセス時間短縮効果、定時性の確保）
安全分野 ・大規模地震に強い県土づくり	2 安全安心な県土づくりを支える道づくり ●安全で信頼性の高い道路網の確保 ・緊急輸送道路上の橋梁耐震補強事業 ・（国）346号 錦織橋 ・（主）気仙沼唐桑線 神山川橋 他	●緊急輸送ルートの早期確保 ・緊急輸送道路上の橋梁部の耐震補強により、地震発生時の物資等の輸送ルートを確保 ・緊急輸送路橋梁耐震化率 約51%（H18末）→100%（H24末） （40橋） （79橋）
暮らし・環境分野 ・良好な生活空間の形成	3 暮らし・環境を支える道づくり ●活力ある地域づくり ・JR仙石線多賀城地区連続立体交差事業 ●安全で快適な歩行空間整備 ・交通安全施設整備事業	●交通の円滑化とまちの活性化 ・踏切により発生していた渋滞の解消による交通の円滑化が図られ、まちの活性化につながる。 ●安全で快適な歩行空間の創出 ・歩道等の整備による通学路などの安全で快適な歩行空間の確保 ・通学路の歩道設置率 （約56%（H18末）→約62%（H28末））

参考資料一覧

- 1 重点事項説明資料 (P1～P5)
- 2 地方道路交付金事業
- 3 道路特定財源の現状
- 4 道路事業の評価に関する提案

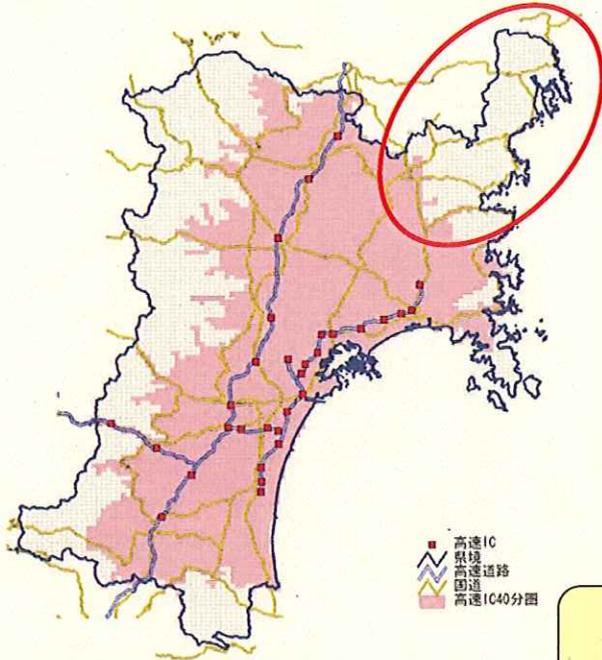
富県宮城を実現するための道づくり

広域道路ネットワークの形成

現況と課題

現況：高速道路の整備が遅れている県北地域

・県北地域などは、ICへのアクセス率や県都までの所要時間で他地域との格差が生まれており、高速道路へ対する地域の要望が高い



図：高速ICへの40分アクセス率 (H18)

▼県全体と各地区の重要度上位3位を占める施策分野

(括弧内は重要度)

	1位	2位	3位
県全体	歩道の整備 (61.2%)	避難情報の提供 (47.3%)	部分的な道路改良 (45.6%)
大河原地区	歩道の整備 (60.1%)	部分的な道路改良 (54.9%)	下水道の整備 (45.1%)
仙台地区	歩道の整備 (68.7%)	避難情報の提供 (47.4%)	部分的な道路改良 (38.8%)
仙台東地区	歩道の整備 (68.2%)	避難情報の提供 (53.5%)	部分的な道路改良 (48.2%)
大崎地区	歩道の整備 (62.7%)	避難情報の提供 (52.1%)	道路の維持管理 (51.5%)
栗原地区	歩道の整備 (67.0%)	下水道の整備 (51.8%)	部分的な道路改良 (46.1%)
登米地区	歩道の整備 (61.5%)	避難情報の提供 (54.7%)	部分的な道路改良 (51.6%)
石巻地区	歩道の整備 (64.2%)	下水道の整備 (47.8%)	避難情報の提供 (43.4%)
気仙沼・本吉地区	高速道路の整備 (58.8%)	海岸の整備 (56.9%)	幹線道路の整備 (55.6%)

県土木行政満足度調査(H18.11)

課題：高速交通体系の地域格差の是正が必要

現況：産業誘致、集積を支援する取り組み

・宮城県広域活性化計画においては、産業の集積を目指しており工業団地への高規格幹線道路のアクセス改善など物流の円滑化に向けた基盤整備が必要

1. 計画の目標

高度電子機械産業及び自動車関連産業の集積

2. 目標を定量化する主な指標

製造品出荷額 (高度電子機械産業) (億円) :
7,700 (H17年度) → 9,000 (H23年度)
製造品出荷額 (自動車関連産業) (億円) :
7,900 (H17年度) → 9,200 (H23年度)

3. 主な事業

河川、道路

4. その他

地域自立・活性化事業推進費1件 (直轄国道)
地域産業活性化計画の経済産業大臣同意 (H19.7)

- ①みやぎ高度電子機械産業集積形成基本計画
- ②みやぎ自動車関連産業集積形成基本計画



課題：宮城県広域活性化計画と連携した物流円滑化を支援する基盤整備が必要

富県宮城を実現するための道づくり

広域道路ネットワークの形成

県内の高速道路・港湾・空港等の整備の課題と施策展開

【課題】

市街地部のバイパス整備が進められてきているが、山形県との広域連携軸としての強化が望まれている

▶ 宮城と山形の地域間交流や物流拠点等を結ぶ広域道路ネットワーク整備



第2仙台北部中核工業団地

【課題】

気仙沼地区では高速ネットワーク化が遅れており、物流、交流の面で大きなハンデを抱えている

▶ 県北地域の高速ネットワーク整備

【課題】

仙台都市圏のポテンシャルは企業に注目され、高速道路の環状ネットワークの早期整備が望まれている

▶ 仙台都市圏の企業立地と物流の円滑化に向けた基盤整備



(仮)山元IC周辺

【課題】

隣県、首都圏との陸上輸送は東北道や主要国道に依存しており、ネットワークには不安がある

▶ 県南地域の高速ネットワーク整備

凡例

高規格幹線道路	■ 供用中
	■ 事業中
	■ 基本計画区間
地域高規格道路	■ 供用中
	■ 計画路線(事業中)
	■ 計画路線(調査中)
	□ 候補路線
—	一般国道

【課題】

貨物量の増加や船舶の大型化が進展しており、十分なサービスを提供するための対策が必要

▶ 東北の物流・交流のゲートウェイとしての仙台塩釜港の機能強化



【課題】

国内外との交流による地域経済の活性化や更なる国際化するための対策が必要

▶ 東北の中核空港としての仙台空港の機能強化



国内・国際競争力の強化に向けて、整備推進が期待される高規格幹線道路の整備

富県宮城を実現するための道づくり

広域道路ネットワークの形成

<代表事例>整備効果

高規格幹線道路（三陸縦貫自動車道）

- 三陸沿岸地域の高速交通ネットワークの整備により
- ・国道45号の交通混雑緩和や交通安全の向上を図ります。
 - ・地域間交流の促進による地域振興を支援します。
 - ・救急医療活動を支援します。
 - ・災害に備えた避難路を確保します。



■ 仙台都市圏自動車専用道路の環状ネットワークの整備による効果

- ・仙台空港、仙台塩釜港等との連絡強化による**物流機能の効率化**
- ・仙台都市圏の**交通渋滞の緩和**
- ・大規模地震等の災害時や冬期の積雪・凍結、事故発生時における**代替機能**
- ・**緊急医療施設への緊急かつ効率的な搬送**など

産業誘致、集積の支援（（仮）大衡IC関連事業）

産業誘致、集積の支援を図るため
経済活動の根幹となる**交通・物流基盤の整備**が不可欠

仙台北部道路整備



県内最大の仙台北部中核工業団地に
**高規格道路をネットワークさせ
直結インターチェンジを新設**

仙台北部中核工業団地と仙台塩釜港への所用時間
現在**60分**→約**25分**へ短縮

産業誘致、集積を協力を推進

県内総生産の拡大

（仮）大衡インターチェンジ整備



仙台塩釜港（仙台港区）・仙台空港



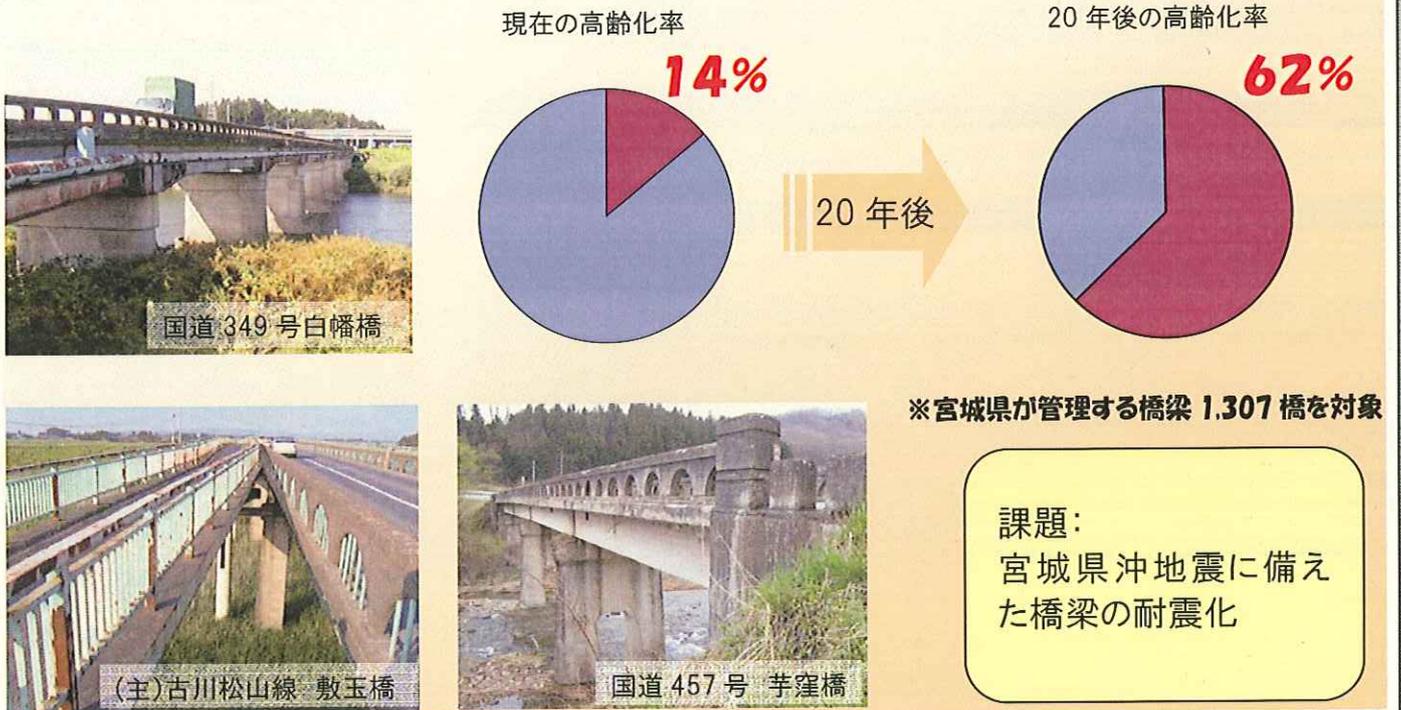
安全安心な県土づくりを支える道づくり

宮城県沖地震に備えた橋梁の耐震化～橋梁補修事業～

現況と課題

現況：

・宮城県が管理する橋梁は、その多くが高度経済成長期(昭和 30 年代～昭和 40 年代)に建設され、20 年後には全体の約 60%の橋梁が高齢化(築 50 年以上)を迎える



<代表事例>整備効果

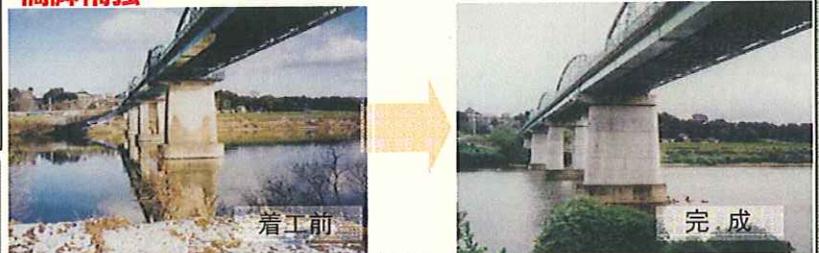
緊急輸送ルートの早期確保

落橋防止装置



▲(主)気仙沼唐桑線 神山川橋

橋脚補強



▲国道 346 号 錦桜橋



- 第1次緊急輸送道路
- 第2次緊急輸送道路
- 第3次緊急輸送道路

整備目標

- 1次・2次緊急輸送道路内の橋梁・・・H22まで完了予定
- 3次緊急輸送道路内の橋梁・・・H24まで完了予定

暮らし・環境を支える道づくり

安全で快適な歩行空間の確保～交通安全事業～

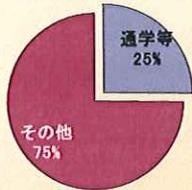
現況と課題

現況

・交通事故による死亡者数は、減少傾向にあるが、歩行者の死亡者数は横ばい



▲宮城県の交通事故による死亡者数の推移

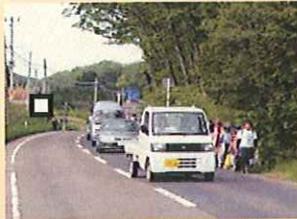


▲小中学生の事故の状況

※小中学生の事故の1/4が登下校時に発生



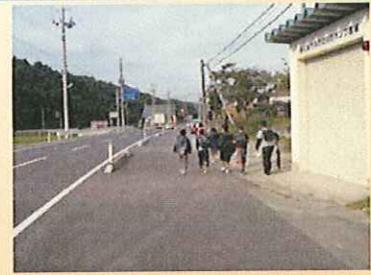
安全な通学路が確保されていない



課題

安全で快適な歩行空間の確保

対策事例



▲通学路の整備事例

まちの活性化～仙石線多賀城地区連続立体交差事業～

現況と課題

現況

・踏切による交通渋滞や中心市街地の分断などが、街の発展に大きな障害

課題

まちの活性化



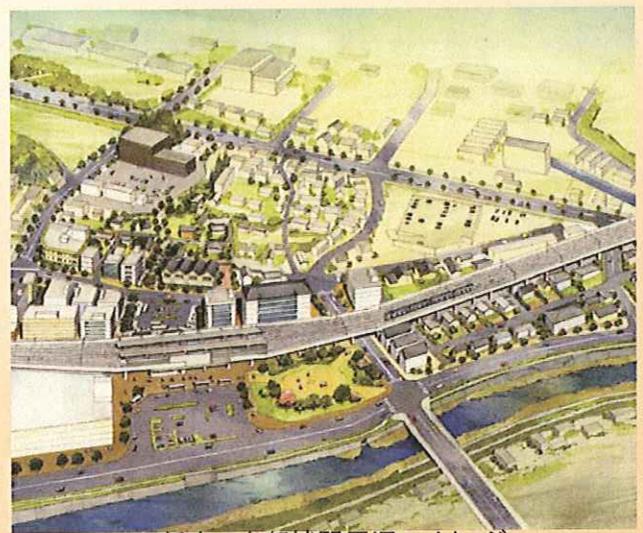
▲完成予想図

踏切による渋滞長
650m



踏切除去により
解消

対策事例



▲将来の多賀城駅周辺のイメージ

地方道路整備臨時交付金制度

地方道路交付金事業

地方道路交付金事業とは

一定の地域において、**一体として行われるべき事業**に対して交付金を交付することにより、地方の創意・工夫を生かした**個性的な地域づくり**を推進するための事業です。

交付の対象となる事業は、**地域の課題**に対応して、整備が必要となる複数の事業(これを**パッケージ**と呼ぶ)となります。

宮城県では、**道路事業及び街路事業で5パッケージ(No.1~5)、街路事業単独で1パッケージ(街6)の合わせて6パッケージを県と市町村が同じ目標をもって一体的に事業を実施**しています。

■対象事業 事業期間 H16~H19 (街路はH17~H19)

- No. 1 県南地域における救急医療施設までのアクセス強化を支援する道路の整備
- No. 2 広域仙台圏における主要物流拠点への円滑な交通を支援する道路の整備
- No. 3 大崎地方の地域間交流を支援する道路の整備
- No. 4 栗原地域における救急医療施設までのアクセス強化を支援する道路の整備
- No. 5 県北東部における高速交通ネットワークを利用した地域の発展を支援する道路の整備
- 街6 連続立体交差事業等により多賀城のまちづくりを支援する街路の整備

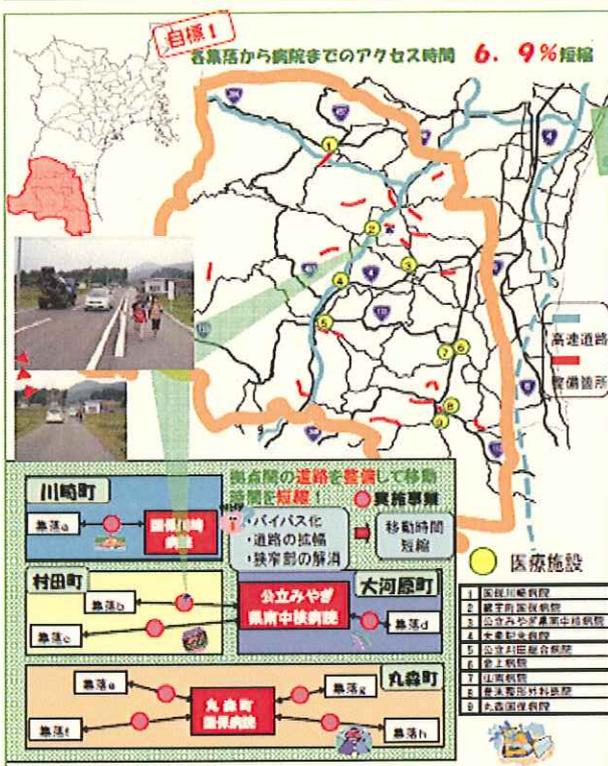
【パッケージ例】

【パッケージ1】 県南地域における救急医療施設までのアクセスを強化する道路整備

成果目標

日常生活圏での救急医療施設までのアクセス強化と各中心市街地までの利便性を向上させる。

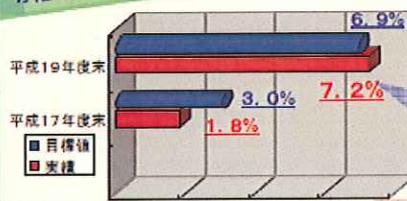
目標アウトカム指数 = 各集落等から公立みやぎ県南中核病院などへのアクセス時間短縮率(%) H17末時点 3.0% H19末時点 6.9%



▲アウトカム指標(アクセス時間短縮率%)の算出方法

$$100 - (\sum \text{事業後移動必要時間} / \sum \text{事業前移動必要時間}) \times 100$$

どれだけアクセス時間が短縮されたの？



達成!

7.2%の時間短縮効果を実現しました。
 時間換算では17.7分の短縮効果です。

目標を達成しました
 期間内に9事業が完成しました。日常生活の利便性が向上しました。安全安心な道路が増えました。

事業効果は時間の短縮だけなの？

- 快適で安全な道路環境を維持し更に向上させるために、様々な事業を実施しています。
- 舗装補修事業**
 - ・傷んだ舗装を補修し、安全で快適な走行環境を維持します。
 - ・交通量に応じて舗装の質を高め、快適性を向上させます。
 - 交通安全施設事業**
 - ・歩行者が安心快適に歩ける歩道を整備します。
 - ・歩道設置により、歩道幅が拡大し、車の運転も快適になります。
 - 災害防除事業**
 - ・危険な斜面等を整備して、落石や法面崩壊等を未然に防止します。
 - ・突発的な落石等による通行止め等が減少します。
 - 橋梁補修事業**
 - ・地震時の落橋防止や車面の大形化に対応するよう橋を補修します。
 - ・劣化や損傷した橋を補修し、安全性の確保及び長寿命化を図ります。
 - 雪害事業**
 - ・雪道の安全と快適な走行を確保するため、防雪網などの施設や気象情報の収集、提供設備を整備します。
- 平成20年度からは、主要拠点間のアクセス向上を進めるとともに、通学路の歩道整備にも力を入れていきます。

地方道路整備臨時交付金制度

地方道路交付金事業

地方道路交付金事業のメリット

■ 交付金事業のメリット

- 1 地域の課題に対して、必要となる事業であるため、改築系の事業だけでなく、道路の舗装や修繕も対象事業となる。
- 2 通常補助事業のような採択基準がない。例えば、1.5車線の道路整備や道路の附属物の整備も対象となる。
- 3 パッケージは、道路事業と街路事業とをまとめて1つのパッケージとすることも可能。
- 4 個別事業の事業費について、地方が自由に設定可能。
- 5 パッケージに関係する道路管理者の協議により、ある目的の事業についての国費の割合を嵩上げすることができる。
- 6 交付金の配分はパッケージに対して行われ、個別事業への配分は地方の裁量で行う
- 7 市町村が中心となって作成したパッケージを直接要望パッケージと位置づけ、国に対して直接要望が可能。
- 6 通常補助事業と比べて、交付申請の変更手続きは簡素化され、柔軟な予算執行が可能。
- 7 財源は、事業費のうち、概ね55%を国が負担し、残りの45%を地方自治体が負担。国費には揮発油税の4分の1が充てられている。
- 8 平成20年度からは、都道府県管理の一般国道の事業にも適用が拡大。

【パッケージ例】

【パッケージ1】 県南地域における救急医療施設までのアクセスを強化する道路整備

完成事業の紹介

高王町事業



当該路線は通学路として、小学生の利用が多い道路であるが、道幅が狭く歩道も無いことから危険であると歩道の設置を望む声が多い路線でした。
交付金事業により、歩道の設置及び1車線から2車線に車道も拡幅し、歩行者の安全性が向上したと共に、すれ違いが容易な歩道も安全で快適な走行が可能となりました。

下別当2号線 曲竹工区

歩道拡幅による
安全性の向上



下別当地区在住
住職 鈴木さん

以前は狭い道幅だったため子供連れの自動車が巻き込まれないか心配でした。今は広い歩道が出来たので大変安心しています。



西町清水線 清水工区

車線確保と勾配緩和による安全性の向上

当該路線は道幅が狭く勾配も急で車両走行に危険なため要望の多い路線でした。
交付金事業により、1車線から2車線に車線に拡幅し勾配を緩和した事で、安全にすれ違いが安全で快適な走行が可能となりました。



村田町事業

(主)岩沼蔵王線 姥ヶ橋工区

・落石対策による安全性の向上
・定時性の確保(通行止め回数の減少)
・側方余裕の増大による快適性の向上



当該箇所は、自然斜面が多く残存し、度々落石が発生し危険な状態でした。落石発生の際はその回避のために通行止めになっていました。
交付金事業により、落石対策を実施し安全性を確保すると同時に側方余裕が増大したことにより車道幅員の快適性も向上しました。

(主)白石国見線 上戸沢工区

・管道情報の提供による安全性の向上



当該箇所は、福島県境に位置しており積雪も多い地域で、主に農機具を運搬するトラックに利用されている路線です。
道路に気温、風向機、路面温度、積雪量等の各種センサーを設置し、迅速で計画的な除雪作業性に役立てています。
今後、宮城県ホームページで各地の路面状況を確認できる様になります。

宮城県事業

(主)巨理大河原川崎線 東根工区



当該箇所は、角田市を東西に分断している阿武隈川に係る東根橋で、通勤通学、生活及び物流の基幹路線であることから交通量が多い路線です。しかし橋に歩道がなく、歩行者や自転車の通行は非常に危険を伴っていました。
交付金事業により、新たに歩道橋を新設したことにより、安全で安心して通行できるようになりました。

宮城県事業

道路特定財源の現状

地方における道路特定財源は、暫定税率分を含めても、過去に整備した道路の恩恵に対する現世代の負担分である公債費（借金の返済：世代間の公平負担）さえも賄えず、新しい道路の整備や維持補修等に必要な財源が大幅に不足している状況です

- 1 -

道路整備等の経費と道路財源の状況（1）

道路特定財源と道路関係経費の現状（H18年度普通会計決算ベース：百万円）

道路財源

区分	決算額	%
負担金・諸収入等	3,859	4.88
国庫支出金	10,722	13.56
県債	22,572	28.54
他税・交付税	16,638	21.04
道路特財本則分	13,425	16.97
道路特財暫定税率分	11,871	15.01
計	79,087	100.00

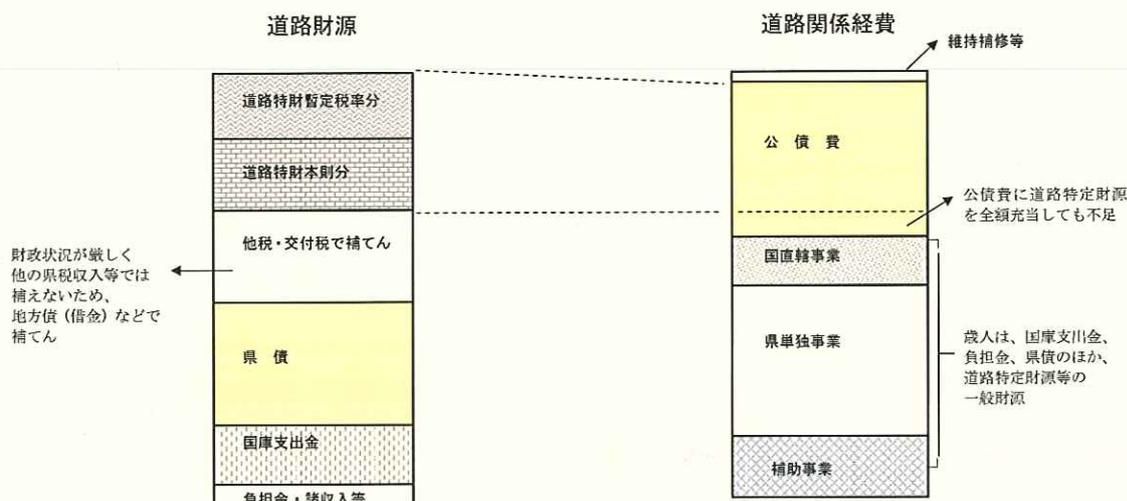
道路関係経費

区分	決算額	%
補助事業	11,228	14.20
単独事業	28,023	35.43
国直轄事業	9,122	11.53
公債費	28,982	36.65
維持補修等	1,732	2.19
計	79,087	100.00

※地方の道路特定財源（本則分・暫定税率分の合計）では公債費を賄えないため、本来なら福祉や教育などの施策の充実のために使えるはずの他の県税収入や地方交付税で、公債費の不足分や道路の維持管理、改良や新設整備のための財源を補わなければなりません。しかしながら、財源調整のための基金（貯金）も底をつく厳しい財政状況から、可能な限り建設地方債（借金）で、その分を賄っている現状です。

- 2 -

道路整備等の経費と道路財源の状況（2）



- 3 -

道路特定財源の暫定税率廃止による影響

◆ 公債費は義務的経費（地方自治体は借金返済をしないわけにはいかない）

- ・ 県債（借入金）は必ず返済しなければなりません。そうしないと信用不安や社会的な大混乱を引き起こします。それは、県債の資金の多くが、市場公募債として債券市場で投資家や一般の方々で購入していただいていた、年金や郵便貯金を原資とする財政資金であったりするからです。
- ・ しかし、暫定税率分を含めても、整備された道路の恩恵を受けている現代の責任でもある公債費が賸えていない現状では、暫定税率分（平成 20 年度当初予算で約 105 億円）が廃止され、その代替財源が手当てされなければ、大きな穴が開いてしまいます。

◆ ガソリンや軽油は安くなるけれど、行政サービスが大幅に低下

- ・ ガソリンは 25.1 円/L、軽油は 17.1 円/L 安くなる計算になりますが、県分だけで約 105 億円もの財源を新たに捻出することが必要になります。（国、市町村でも大きな影響が生じます。）
- ・ 宮城県では平成 11 年度の財政非常事態宣言以降、徹底した行財政改革を進めてきており、公債費や社会保障関係などの義務的経費などを除いた自由裁量の効く県単独施策は、金額的にも数的にも限られ、財源調整の基金（貯金）も底をつく状況です。
- ・ そうした状況の中で財源を捻出するとすれば、これまで死守してきた私学助成や医療費助成なども大幅な削減を検討せざるを得ない事態に迫られています。そのため、当分の間は県の単独施策などを全面的に執行停止しなければなりません。

◆ 道路事業の大幅な削減、執行停止

- ・ 暫定税率の廃止により、県分の道路特定財源の減少もさることながら、国直轄事業や国庫補助・交付金事業の国負担分が大幅に削減されることから、国の事業内示も滞り、当分の間、県で施行する道路事業の大半を執行停止せざるを得ません。
- ・ 県の道路事業（約 352 億円：公債費を除く）への影響は巨額に上り、地域の悲願である三陸縦貫自動車道の実現は遠のき、活況を呈している企業誘致にも水を射し、危険箇所の改良、渋滞の解消や歩道整備など住民に身近な道路需要にも応えられなくなります。

- 4 -

県民の皆様へ

- ▶ ガソリン等の店頭価格（値下げ）での時差発生（二重価格）など、混乱を生じるおそれがあります。冷静な対応をお願いします。

- ・ガソリン税は製油所からの出荷段階で石油元売り会社に課税される蔵出し課税のため、既に仕入れ済みのガソリンスタンドでは、4月以降の仕入れ入荷までは値下げできず、また、販売店間で時差が生じ、品切れとなる事態も予想されますので、冷静な対応をお願いします。
- ・軽油においても、同様の時差が生じる場合があります。
- ・自動車取得税は、暫定税率5%が本則3%に軽減されます。中古車販売等における免税点については、本則15万円となると、5月末までは暫定の50万円が維持されることになりました。

- ▶ 道路整備や道路特定財源に関わる地方の実情に、ご理解をお願いします。

- ・地方の道路特定財源は、公債費（借金返済）さえ賄えず、道路の維持補修、改良、新設までは道路特定財源が回らない現状にあり、一般財源化されたとしても、福祉や教育などに回せるゆとりなどないことは説明したとおりです。
- ・財源手当てを明らかにしないまま暫定税率を廃止すれば、道路事業の大幅な削減や執行停止、財源捻出のための行政サービスの更なる見直しを迫られ、住民生活での混乱、地方の財政基盤の崩壊、地域経済の停滞や失速を招く危惧について、全国知事会はもとより、本県でも県議会やメディアを通して訴えてきましたが、地方の実情を顧みることなく、国政を空転させたまま期限切れを迎えたことに強い憤りを感じます。
- ・地方での影響を最小限に止めるよう国に強く訴えてまいります。県民の皆様のご理解をお願いします。

・5・

参考：平成20年度当初予算への影響額

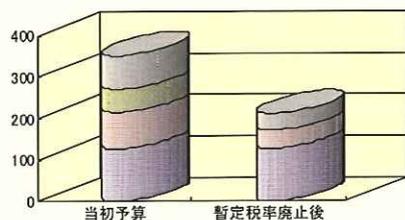
- ▶ 道路特定財源の暫定税率廃止による県の地方税等収入への影響額

区分	総額	廃止後見込額（本則分）	影響額（暫定税率分）
地方税等収入	350	201	149
市町村交付金等	125	81	44
実質県収入額	225	120	105

- ・暫定税率の廃止により、県の歳入に約105億円もの大きな穴が開くことになります。国の責任で財源の手当てがなされないと、この穴を埋めるため、大幅な行政サービスの廃止や縮小が避けられません。

- ▶ 道路事業に与える影響

- ・暫定税率の廃止による国税（揮発油税など）分の影響で、国庫補助事業、交付金事業、国直轄事業が大幅に縮小されます。



- 国庫補助事業
- 地方道路整備臨時交付金事業
- 国直轄事業
- 県単独事業

区分	総額	国庫	交付金	国直轄	県単独
当初予算	352	81	56	88	127
廃止後	211	40	0	44	127

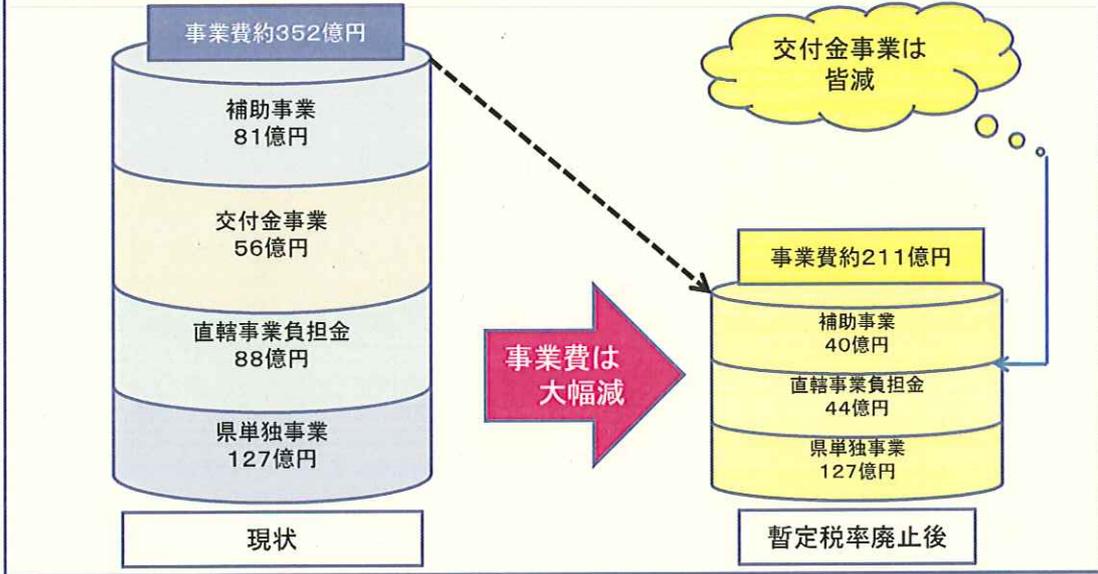
・6・

道路特定財源の暫定税率が廃止されると……

新規の道路整備等に与える影響

★道路特定財源(国庫補助金等)の減による県内道路建設・改良事業の

大幅な減



※平成20年度所要見込額で算出(ただし、公債費を含まず計算)

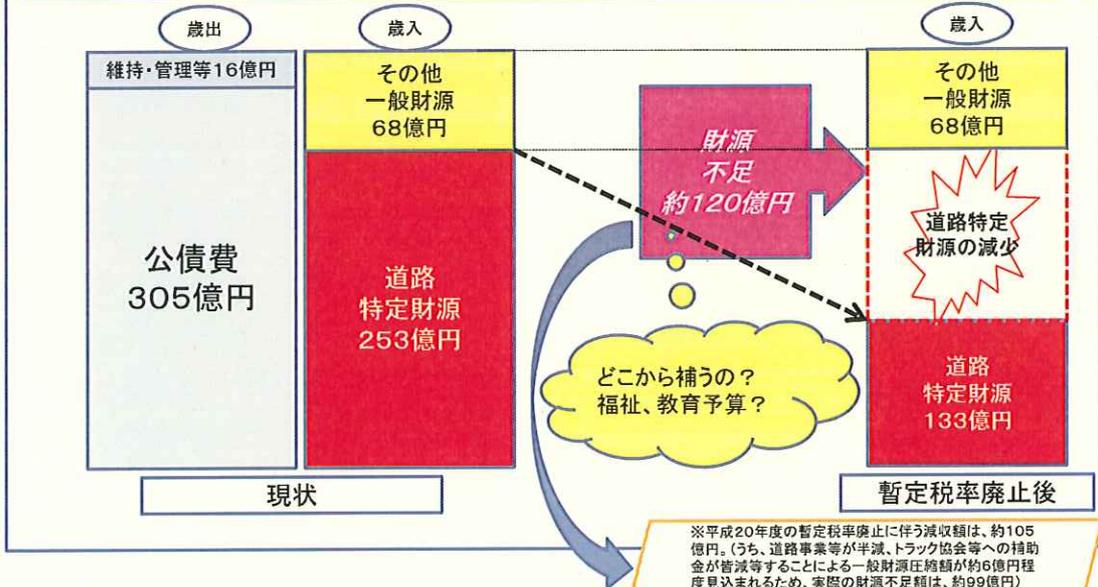
道路特定財源の暫定税率が廃止されると……

既存の道路に与える影響

※平成17年度決算額で算出
※市町村分については、約110億円の財源不足見込

★過去の道路整備に要した県債の償還経費及び維持管理経費に充当できる道路特定財源地方税の減による

財源不足の拡大



試算 試算例

■ 研究会で検討した6つの提案について、研究会で取り上げた事例等から**設定条件を仮定**し、基本条件と併せた費用対便益(B/C)を試算

■ **基本条件**は以下のとおり

路線：一般国道
 延長：L=4.0km 2車線
 現道拡幅・バイパスの別：バイパス
 現況交通量：1,000台/日
B/C=1.10

	▼費用(C)			▼便益(B)			
	改築費	維持修繕費	合計	走行時間短縮便益	走行費用短縮便益	交通事故減少便益	合計
基準年	平成19年度			平成19年度			
供用年	平成21年度			平成21年度			
基準年における現在価値	95億円	11億円	105億円	105億円	10億円	2億円	116億円

提案1

迂回解消便益(BU)・経済損失解消便益(BL)

基本条件と合わせた **B/C = 1.13**

3%UP

【仮定】42時間通行止め、迂回損失額約50百万円、経済損失額約44百万円と仮定

	3便益(基本条件)			提案1		合計
	走行時間短縮便益	走行費用短縮便益	交通事故減少便益	迂回解消便益	経済損失解消便益	
基準年における現在価値	105億円	10億円	2億円	1億円	1億円	119億円

提案2

救急救命便益(BH)

基本条件と合わせた **B/C = 1.50**

36%UP

【仮定】年間1名の命が救われると仮定

	3便益(基本条件)			提案2	合計
	走行時間短縮便益	走行費用短縮便益	交通事故減少便益	救急救命便益	
基準年における現在価値	105億円	10億円	2億円	42億円	158億円

提案3

冬期便益(BW)

基本条件と合わせた **B/C = 1.21**

10%UP

【仮定】冬期速度2割減、冬期5ヶ月と仮定

	3便益(基本条件)			提案3	合計
	走行時間短縮便益	走行費用短縮便益	交通事故減少便益	冬期便益	
基準年における現在価値	105億円	10億円	2億円	11億円	127億円

提案4

環境改善便益(CO2削減便益)(BC)

基本条件と合わせた **B/C = 1.11**

1%UP

【仮定】CO2削減 1,000t/年、建設維持に関するCO2排出量は考慮していない。

	3便益(基本条件)			提案4	合計
	走行時間短縮便益	走行費用短縮便益	交通事故減少便益	環境改善便益	
基準年における現在価値	105億円	10億円	2億円	1億円	117億円

提案5

評価期間

B/C = 1.22

1%UP

【仮定】評価期間40年を60年に設定

提案6

社会的割引率

B/C = 1.31

9%UP

【仮定】現在価値算定のための社会的割引率4%を3%に設定

■ **6つの提案すべてを考慮した B/C**
 社会的割引率 3% 評価期間 供用開始後 60年
 $B/C = (BT+BR+BA+BU+BL+BH+BW+BC) / (C1+C2)$

B/C = 2.31

110%UP

道路事業の評価に関する提案



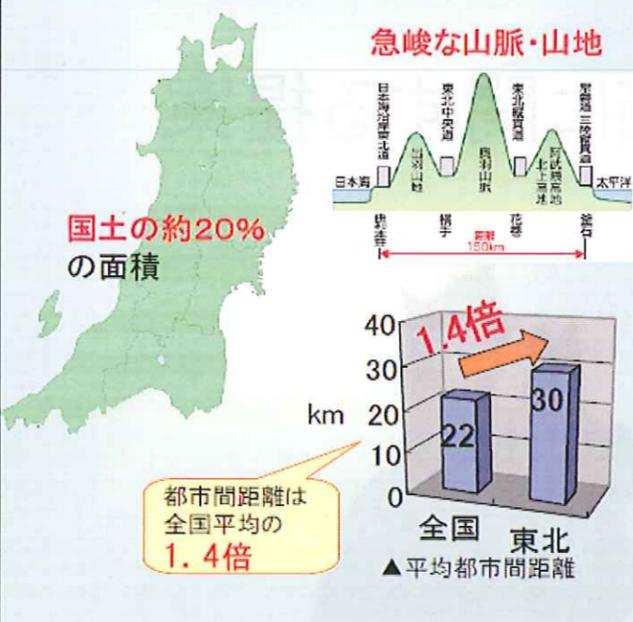
平成 20 年 8 月 29 日

東北地域道路政策研究会

東北地域の特徴

広大な面積・急峻な地形

東北地域は広大な面積を有し奥羽山脈などの山地で分断された地形



豪雪地帯

東北地方の約8割は豪雪地帯

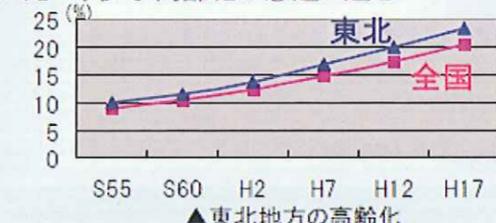


自然災害

大規模地震や津波、水害などの災害、豪雪の被害を受けやすい

少子高齢化

全国に比べ、少子高齢化が急速に進む



資料：国土交通省東北地方整備局「2007年版6年で見えるみちづくり」

道路事業の評価に関する提案の視点

■ 広大な面積を有し、1年のうち半分近く雪に覆われている東北地域においては、主要な広域ネットワーク道路をはじめ、防災対策や医療・通学など地域の安全・安心を支える生活道路の面においても、未だ道路整備は十分とは言えず、その整備状況は全国に比べ立ち遅れており、今後も着実な道路整備が必要である。

東北地域の道路は、地域の特性から、既存の費用対効果の算定には含まれない部分での効果が大きい。これらを含めた評価を行い、事業の必要性をより適切に判断することが重要。

視点1 地震や豪雨等の災害時通行止めの影響

迂回によるドライバーへの直接的な損失や地域経済への影響の回避を評価
⇒ 迂回解消便益
⇒ 経済損失解消便益

視点3 冬期の積雪・凍結による影響

冬期通行止め区間によるネットワークの縮小や積雪・凍結による走行速度低下の抑制を評価
⇒ 冬期便益

視点5 実態に即した評価期間の採用

評価期間の見直し

視点2 救急救命への影響

主要幹線道路の整備による搬送時間短縮を評価
⇒ 救急救命便益

視点4 環境への影響

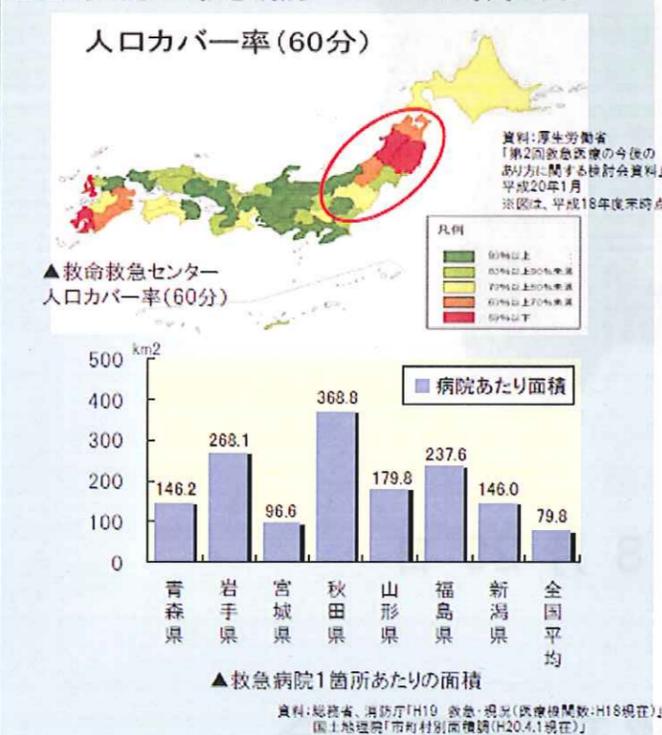
バイパス等の整備による二酸化炭素排出量抑制を評価
⇒ CO2削減便益

視点6 近年の市場に配慮した社会的割引率の採用

社会的割引率の見直し

低い人口カバー率 (救急救命センター)

全国的に見ても救急病院へのアクセス時間が長い

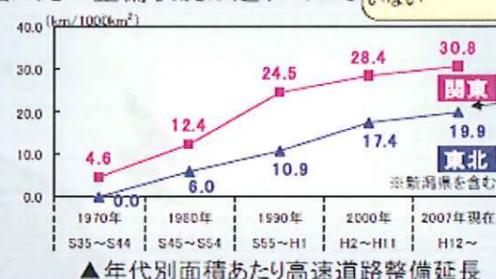


資料：総務省、消防庁「H19 救急・視覚(医療機関数・H18現在)」
国土交通省「市町村別面積集計(H20.4.1現在)」

遅れている道路整備

全国に比べ整備状況は遅れている

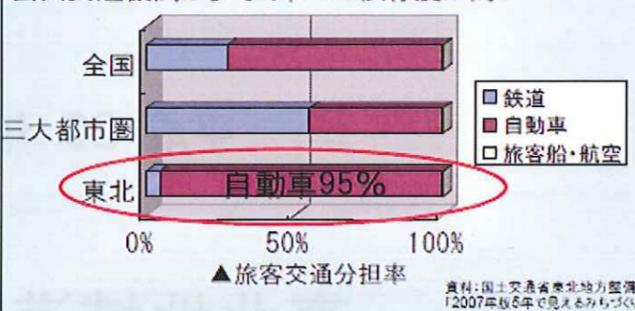
東北地域は関東地方の20年前の水準に達していない



資料：全国高速道路建設協議会「高速道路便覧2007」

車への高い依存度

公共交通機関が少なく車への依存度が高い



資料：国土交通省東北地方整備局「2007年版6年で見えるみちづくり」

まとめ

東北地域道路政策研究会から 道路事業の評価に関する提案

社会的割引率 3%
評価期間 供用開始後60年

$$B/C = \frac{(BT + BR + BA + BU + BL + BH + BW + BC)}{(C1 + C2)}$$

BT = 走行時間短縮便益
BR = 走行経費減少便益
BA = 交通事故減少便益

BU = 迂回解消便益
BL = 経済損失解消便益
BH = 救急救命便益
BW = 冬期便益
BC = 環境改善便益

