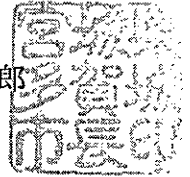


第 1 9 8 1 0 9 号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

多賀城市長 菊地 健次郎



今後の道路行政についての意見・提案について（提出）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のあったこのことについては、別紙のとおり提出します。

担当 建設部都市計画課総務企画係 大場

TEL022-368-1141 内線421

今後の道路行政についての意見・提案

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

道路は、都市間の交通網並びに圏域内及び地域内における交通網として、また、地域経済や市民生活の基盤として、最も身近で重要な社会資本の一つである。モータリゼーションの進展ともあいまって、地域経済の発展や市民生活における安心・安全の確保、生活の質の向上などに果たす道路の役割もますます大きくなっている。

「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」により揮発油税が道路整備に対する特定財源として位置付けられて以来、地方道路譲与税、自動車重量税等が創設され、道路特定財源は逐次拡充された。これにより全国的に道路整備が促進されたが、道路特定財源が法令により明確に道路整備事業への充当を規定していたことが、事業の確実な推進を担保してきたものとする。

しかし、地方における道路整備は、いまだ十分とはいえず、特に鉄道や地下鉄などの鉄道網が発達していない地方にとっては、経済活動や市民生活における道路への依存度が高い。地域活性化と道路整備は密接不可分の関係にあり、本市においても、他の地方都市と同様に、引き続き道路整備が必要である。さらには、既存の橋りょう等への耐震補強対策など、新たな財政需要も顕在化している。

地域振興に直結する道路整備において道路特定財源が担ってきた役割は大きく、本市のような地方都市にあっては、今後とも道路特定財源による重点的な道路整備が必要である。昨今の道路特定財源の一般財源化により、道路整備財源の確保が困難になることについて大きな懸念を抱いている。

道路特定財源の用途が、制度創設当時の目的を逸脱することのないよう、道路整備財源の確保と地方道路の整備促進に対して実効性のある運用をお願いしたい。

②-1 地域の現状と抱える課題

道路は、国民生活や社会・経済活動を支える最も重要かつ基礎的な施設であり、その整備は国民共有の資産として計画的・効率的に整備されることを国民一人ひとりが強く熱望しているところである。本市においては、生活幹線道路整備、高速道路整備、災害対策、交通事故対策及び道路管理の充実が必要と考えており、次の事業の推進及び制度改正が必

要と考えている。

(仙塩道路の4車線化と(仮称)多賀城インターチェンジの早期着工)
高規格幹線道路、とりわけ三陸縦貫自動車道は、東北縦貫自動車道、東北横断自動車道及び常磐自動車道等とあいまって東北地方における新国土軸の形成と地域連携の強化を図る大動脈として重要な役割を担っている。

このような中、当市の発展に係る最大の課題は、通称「仙塩道路」三陸縦貫自動車道における仙台港北インターチェンジから利府中インターチェンジまでの7.8キロメートルの4車線化と、その中間に位置する(仮称)多賀城インターチェンジの整備である。

(仮称)多賀城インターチェンジ周辺は、国の特別史跡「多賀城跡」など、わが国有数の歴史的遺産があり観光の拠点となっている。「多賀城」は、西暦724年に、陸奥国府並びに鎮守府として設置されたもので、奈良市の平城宮跡、太宰府市の太宰府跡と共に、国の特別史跡に指定されている。当時の日本は奈良の都を中心に、東西の支配拠点として、多賀城と太宰府が重要な役割を果たしていた。律令国家としての東北経営の拠点は「多賀城」であり、東北の歴史観光の玄関口と言って過言でない。さらには、奥州・藤原氏の平泉町や縄文時代の大規模集落跡である三内丸山遺跡の青森市などを含んだ歴史的拠点ネットワーク化は、国土交通省が進める観光地域づくりにも繋がるものと考ええる。なお、当市では「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」、いわゆる「歴史まちづくり法」の活用による、歴史を活かしたまちづくりを今後も積極的に進めていくこととしている。

また、「仙塩道路」は暫定2車線全線供用開始されて11年が経過しているが、三陸縦貫自動車道の供用されている区間において、整備されていないインターチェンジは、(仮称)多賀城インターチェンジだけであり、市町村ごとに1箇所は整備するとの方針にも合致していない。

このような観点から、国の特別史跡「多賀城跡」への玄関口となる、(仮称)多賀城インターチェンジは、市民の声だけでなく、東北全体においても、早急に整備されるべきと考える。

なお、(仮称)多賀城インターチェンジ設置の条件であった、アクセス道路となる都市計画道路玉川岩切線については、平成20年度末には竣工する見込みである。

また、一日当たりの交通量が約1.7万台となっており、朝・夕は渋滞も発生していること及び利府中インターから松島北インターまでの期間の4車線化が本年12月着手される予定となっている。

このことから、仙塩道路の4車線化と（仮称）多賀城インターチェンジの早期着工を強く望むものである。

（地方道路整備臨時交付金制度）

本市においては、史都「多賀城」の中心市街地の形成を基軸とする「まちづくり」は重要な課題である。

このため、JR仙石線多賀城地区連続立体交差事業及び当該駅周辺の土地区画整理事業を実施しており、これに関連した道路整備は最優先事業としている。

現在、JR仙石線多賀城地区連続立体交差事業は通常補助で20%、残り80%は地方道路整備臨時交付金で執行されている。

ただし、事業推進の上で、地方道路整備臨時交付金制度分の市負担の財源確保が課題となっている。現在、当該交付金に係る地方債の制度が無く、市町村が起債に財源を依存するとすれば、臨時地方道整備事業債が過去3か年平均の事業量を上回った場合に限られている。

ついては、当該事業が全て通常補助事業として取り扱われることを望むものである。

なお、本来、望む形ではないが、地方道路整備臨時交付金で執行される場合には、せめて補助事業と同じように、交付金を除く財源への起債を認める制度とし、市町村の財政状況及びそれらに基づく判断により、その充当率を100%を上限として選択できる制度への改善を図られるよう望むものである。

（まちづくり交付金制度の補助率アップ及び交付税措置の拡充）

平成18年度から22年度までの計画期間で「まちづくり交付金」により、道路8路線、公園5箇所、区画整理事業1地区の整備を進めているが、当該整備を執行する上で、「補助率アップ及び交付税措置の拡充」を図られるよう望むものである。

（案）補助率アップ（現行40%→50%）

交付税措置（現行10%→50%）

また、当該事業の「事業評価の簡素化」が図られるよう望むものである。

②－２ 地域の目指すべき将来像

地域の目指すべき将来像は、これまで以上に歴史遺産を活用したものと考えており、本年５月に公布されている「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」、いわゆる「歴史まちづくり法」の活用を考えている。

平成２１年度に本市が作成予定である「歴史的風致維持向上計画」の認定については、特段の御高配を賜りたい。

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

地域活力の向上の観点から、次の事業を重点的に進めている。

（多賀城駅周辺土地区画整理事業）

中心市街地の整備として、ＪＲ仙石線多賀城駅周辺８．２ヘクタールの地区を平成２４年度竣工予定で土地区画整理事業を進めている。

（多賀城地区連続立体交差事業）

多賀城地区連続立体交差事業は、宮城県が事業主体となってＪＲ仙石線多賀城駅を中心に延長約１．８キロメートルの区間で鉄道の高架化を進めているものである。

これにより、本市中心部であるＪＲ仙石線多賀城駅の南北の一体化が図られ、業務・商業系と共存する良好な住環境整備が図られるものである。

（多賀城駅北再開発事業）

多賀城駅周辺土地区画整理事業及びＪＲ仙石線多賀城地区連続立体交差事業に併せて、多賀城駅北地区０．７ヘクタールの区域で、第３セクター方式により、市街地再開発事業を進めている。

本市の中心市街地整備に要する経費は、これら３つの事業で約２６０億円を投資するものである。