



国土交通大臣への道路整備要望を実施しました

- 国・県管理道路については、課題箇所の解決に向け日頃から関係機関との調整に努めているところですが、この度、国土交通大臣への面会の機会を得られたことから、要望活動を実施しました。
- 要望活動の内容は下記のとおりで、要望内容については別紙要望書写しのとおりとなります。
- 大臣からは、利用状況等を踏まえ今後検討してまいりたいとのお話がありました。

【概要】

- (1) 日 時 令和5年9月5日（火）午後1時30分～
- (2) 場 所 国土交通省 大臣室
- (3) 要 望 先 国土交通大臣 斉藤 鉄夫
- (4) 要 望 者 気仙沼市長 菅原 茂
気仙沼市議会議長 鈴木 高登
気仙沼市議会副議長 三浦 由喜
気仙沼市議会産業建設常任委員会委員長 佐藤 俊章
気仙沼市議会気仙沼唐桑最短道・国道284号高規格化調査特別委員会委員長 菅原 清喜
※小野寺五典代議士同席
- (5) 要 望 項 目 1. 三陸沿岸道路気仙沼港ⅠCのフルインターチェンジ化について
2. 三陸沿岸道路の4車線化又は追い越し車線の延伸について
3. 国道284号高規格道路の建設について
4. 気仙沼・唐桑最短道の整備について
- (6) そ の 他 ハーフⅠCのフルインター化については、市内8箇所のハーフⅠCの複数箇所が同時に事業化される可能性は低いと考えられるため、本市としては、現在南向きのみ気仙沼港ⅠCを優先的に要望することとしました。
その理由は、
1. 防災センターの最寄りⅠCであり、フルインター化により市東部、大島、唐桑方面の防災力が高まること。
2. 産業界からの要望も出ており経済波及効果が大きいこと。
3. 大川さくら総合公園の活用に追い風となること。

4. 多くの大型車両が一旦南進し、気仙沼中央ICで降りたのち乗り直しをして気仙沼港ICを利用していること。
 5. 事業化の条件であるB/C（費用便益費）が市内ハーフICの中では最も高いと推察できること。
- なお、他の7箇所のハーフICについては、引き続き利用状況などを踏まえ検討を行い、フルインター化に向けた要望に繋げてまいります。



国土交通大臣

斉藤鉄夫様

要望書

気仙沼市

道路整備に係る要望書

三陸沿岸道路は、本市を縦断する高規格道路ですが、未曾有の被害をもたらした東日本大震災からの復興を目指し、国が復興道路に位置付け、異例のスピードで事業が進められた結果、震災から約10年で全線開通が図られたところであります。

三陸沿岸地域では、これまで高速交通網の立ち後れが、産業や観光などの発展の阻害要因となっておりましたが、三陸沿岸道路の全線開通により、物流の効率化や交流圏域の拡大、救急医療や防災機能の拡充等が図られ、復興を加速させる最も大きな力となり、産業の再生に大きく寄与しております。国土交通省の御尽力に改めて感謝申し上げます。

防災面においては、大震災発生時に供用されていた一部区間において、緊急避難路としての役割や救援物資の輸送、救急患者の搬送など、多岐にわたって有効に機能が発揮されました。被災当時、三陸沿岸地域の誰もが、まさに災害に強い「命の道」として、三陸沿岸道路の全線早期開通への願いを強く意識したところであり、今後とも災害に備えた強靱な道路網の整備が、地域住民に安心を与え、地域の発展に繋がるものと確信しております。

本市としましては、三陸沿岸の大動脈として、三陸沿岸道路のさらなる機能強化と、接続する道路網の整備・強化が産業振興にとどまらず、防災・減災の面からも最も有効な手段であると考えておりますので、下記の4項目について、特段の御配慮を賜りますようよろしくお願いいたします。

記

1 三陸沿岸道路気仙沼港 I C のフルインターチェンジ化について

三陸沿岸道路の本市区間では、インターチェンジ（以下 I C）が10箇所整備されましたが、フル I C は2箇所のみで、残り8箇所はハーフ I C となっており、乗降 I C の間違いや迂回の発生と目的地までの所要時間の延長など、市民を始め多くの利用者からフル I C 化を求める声が上がっております。

特に優先度が高い気仙沼港 I C は、本市の防災拠点である気仙沼・本吉地域広域行政事務組合消防本部から最寄りの I C となりますが、鹿折・大島・唐桑方面への緊急出動には使用できないほか、特定第三種漁港に指定されている気仙沼漁港を有し背後地には水産加工集積地やトラックターミナルが形成される産業面で重要な I C であり、令和4年度に完成した大川さくら総合公園は本市初のサッカー・ラグビーの公式競技場として市内外からの利用者が増えています。現在、利用者の中には大型車を含み次の I C である気仙沼中央 I C から、下り車線へ乗り直す車両があるなど、渋滞の発生や交通上の危険も散見されます。

本市におけるハーフ I C については様々な地域要望もありますが、防災面はもとより産業界からの強い要望もありますので、当該気仙沼港 I C のフル I C 化を優先的に図っていただきますよう要望いたします。

2 三陸沿岸道路の4車線化又は追い越し車線の延伸について

三陸沿岸道路の本市区間については、2車線での供用となっておりますが、事故等の際は即通行止めとなる状況です。緊急時や混雑時などには、特に混乱が生じておりますので、安定的な緊急搬送や渋滞解消のため、4車線化や追い越し車線の延伸を図っていただきますようお願いいたします。

3 国道284号高規格道路の建設について

国道284号は、本市と岩手県一関市を結ぶ幹線道路であり、東北新幹線や東北自動車道にアクセスするほか、東日本大震災の際には、沿岸部からの避難路、内陸部からの救援物資の輸送など復興支援道路として機能し、平成31年4月に重要物流道路の代替・補完路に指定されました。

しかしながら、岩手・宮城両県において、宮古盛岡横断道路（宮古～盛岡）や東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）、みやぎ県北高速幹線道路（築館～登米）や仙台北部道路・仙台南部道路など横軸の高規格道路整備が進み、縦軸となる東北自動車道と三陸沿岸道路が接続される一方、県境を跨ぐ当該国道284号は代替路線のない一般広域道路のままです。

他地域との格差解消による地域活性化と災害時のリダンダンシーの確保のため、国道284号の高規格道路となる自動車専用道路を整備するとともに三陸沿岸道路との円滑な接続を図っていただきますようお願いいたします。

4 気仙沼・唐桑最短道の整備について

主要地方道気仙沼唐桑線は、唐桑半島から市中心部へのアクセス道として、地域住民の日常利用や、周辺観光道路として重要な役割を担っておりますが、浪板地区から唐桑町舞根までの区間（通称：舞根峠^{もうねとうげ}）は、狭隘で急カーブや急勾配が連続しているため救急搬送にも適さない上、一般の通行にも支障をきたしている交通の難所となっています。

管理者である宮城県においては、現道の一部拡幅や支障木の伐採などを実施いただいておりますが、落石や倒木による通行止めが度々発生するなど、安全対策や安定的な交通の確保には至っていない状況にあり、トンネル化などバイパスによる最短道の整備が必要不可欠となっております。

国においては、国土強靱化予算の確保と当該危険箇所解消に向けた重点配分について、御配慮いただきますようお願いいたします。

令和5年9月5日

気仙沼市長 菅原 茂