

# 宮城県仙台南部道路の移管について

東北地方整備局 道路部 路政課

## 1. はじめに

仙台南部道路は、宮城県仙台市南部の郊外に位置し、仙台東部道路と東北自動車道という2つの国土軸を東西に連絡する自動車専用道路である。

仙台市北部に位置する仙台北部道路も含めて、仙台都市圏の環状高速道路ネットワーク「ぐるっ都・仙台」の一部として、広域的な産業・経済活動に大きく寄与し、仙台都市圏の都市機能強化の役割を担っている。

当該道路は、昭和56年2月に宮城県道路公社(以下、「公社」という。)が管理する仙台南有料道路として供用が開始され、その後、平成6年3月には仙台東部道路に接続(同時に「仙台南部道路」に路線名を変更)、平成13年8月には東北自動車道にも接続し、現在に至っている。



## 2. 内包されていた課題



仙台都市圏を環状に構成する高速道路ネットワーク「ぐるっ都・仙台」は、平成13年の全線供用以来、東日本高速道路(株)(以下、「会社」という。)の管理する区間(東北自動車道、仙台北部道路、三陸自動車道、仙台東部道路)と公社が管理する区間(仙台南部道路)が混在していた。

このことは、有料道路事業者が違うことから、料金水準や料金割引サービス面での不均衡、近距離トリップよりも遠距離トリップの方

が割安料金となる料金逆転現象を生じさせるなどの料金サービスの点における課題、また、道路の維持管理の点においても少なからぬ課題を内包していた。

これらの課題の解決を図るべく、それまでも高速道路ネットワークの再編を検討してきたところであるが、平成 23 年 3 月 11 日に発生した「東日本大震災」以降、被災地域への救援物資や資材等を運搬する車両の利用が増大し、内陸部と沿岸部とを結ぶ高速ネットワークとしての仙台南部道路の存在感、また地域における機運の高まりなど考慮して、出来るだけ早期での移管（有料道路事業者の一元化）を進めることとなった。（表 1）及び（図 - 1）

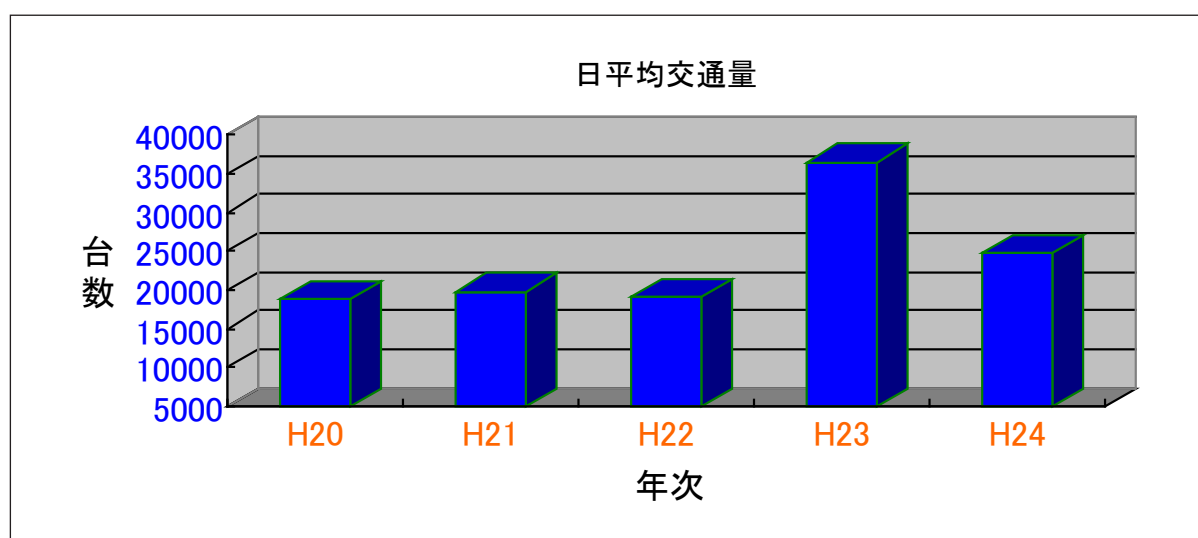
ところが、会社等が管理する道路の公社への引継ぎについては、道路整備特別措置法に規定（第 50 条）が設けられているが、公社が管理する道路を別の公社又は会社に移管する場合等については、引継ぎ規定が設けられていないことなどから、移管を進めるに当たっては、法手続における課題の検討も必要となった。

※下記の表は、平成 20 年度以降の仙台南部道路の交通量を示したものである。通行車両の 5 車種別に整理したものであるが、平成 23 年度の交通量はそれまでの通行量と比較して、全車種とも大きな伸びとなっている。

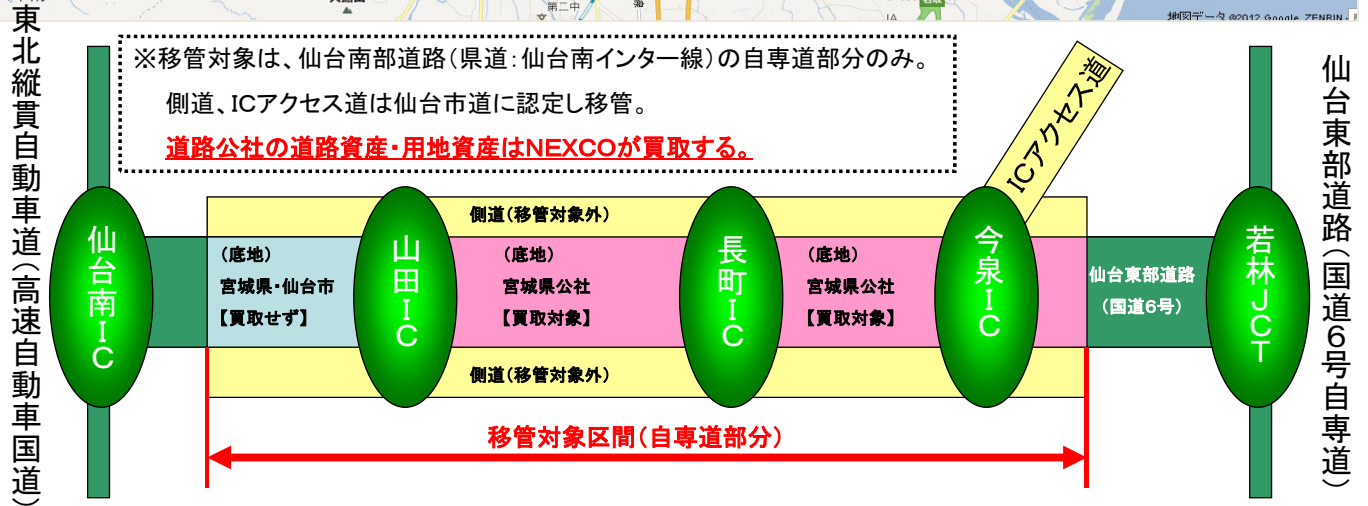
（表 - 1）仙台南部道路の通行台数（5 車種）

（単位：台）

年度	普通車	中型車	大型車	特大車	軽自動車	実績交通量	日平均交通量
20	4,794,053	587,519	817,742	78,166	593,081	6,870,561	18,823
21	5,114,262	575,077	816,232	76,940	637,916	7,220,427	19,782
22	4,859,892	565,342	823,105	78,953	635,017	6,962,309	19,075
23	8,368,164	1,389,558	1,666,475	227,000	1,705,604	13,356,801	36,494
24	6,062,292	788,450	1,109,470	134,742	959,266	9,054,220	24,806



# 仙台南部道路の道路移管イメージ



(図-1) 仙台南部道路の移管イメージ

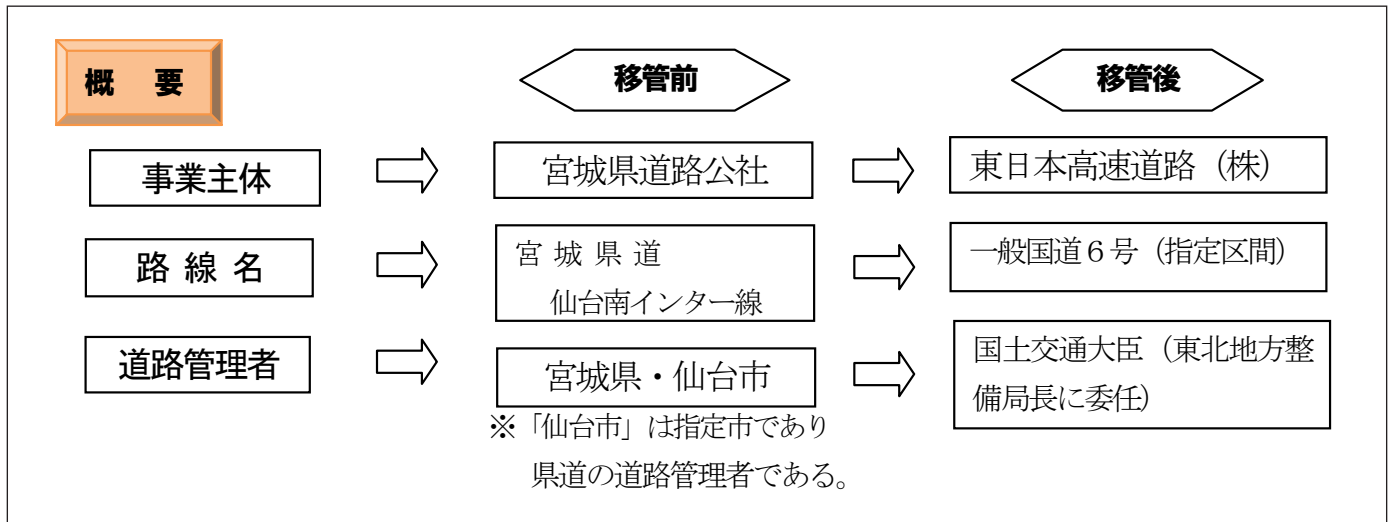
## 3. 移管手法の検討

今回の仙台南部道路の移管は、公社が管理する有料道路の機能等を会社に移管するものであるが、前述のとおり公社が管理する道路を別の公社又は会社に移管する引継ぎ規定が設けられていないことから、法整理においては、道路整備特別措置法(以下「特措法」という。)の有料道路制度の趣旨を損なわない範囲において、移管先(会社)が移管元(公社)の道路資産を買い取り別個の道路として新設を行う「買取新設」方式とする手続きを採用することとした。

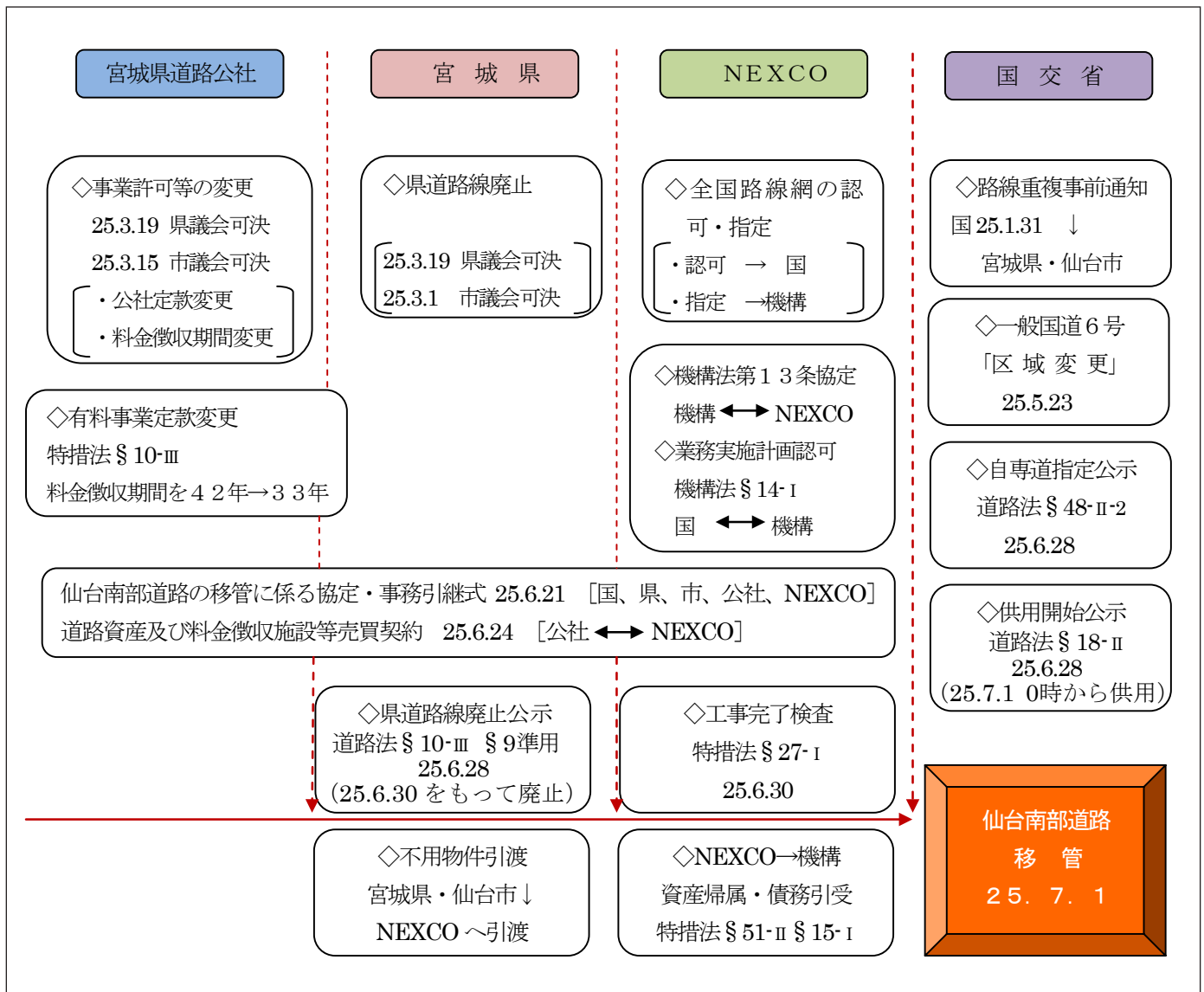
具体的には、既設の道路(今回の場合は「仙台南部道路」)を「路線廃止、道路区域除外又は供用廃止」を行うことによって、一旦は不用物件化し、移管を受ける会社が不用物件化された道路資産を買い取るという対応をすることによって、特措法第3条第1項の「高速道路の新設」を満足させるという、これまでにあまり例のない手法によって移管を実現させることとした。

今回の場合に置き換えると、公社において、有料道路事業許可等の変更及び有料道路事業の定款変更などの地方道路公社法の手続きを行うとともに、宮城県において県道仙台南インター線の路線廃止を行い、一時的に当該道路を道路法第92条に基づく不用物件としたうえで、会社との間で道路資産の売買契約を締結し、道路法及び特措法上の手続きを行ったものである。(図-2及び図-3)





(図-2) 移管フロー



(図-3) 主な手続き

## 4. 道路資産の引継

仙台南部道路の道路資産の移管方法が整ったことにより、関係機関による諸手続が開始され、移管に向けた作業が本格的に進められることとなった。特に会社への道路資産の引継にあたっては、法手続のほかに交通安全施設の整備、道路標識等の設置、地積調査及び精査、道路台帳・構造物台帳の整備など、整理しておくべき資料のボリュームが多かったことなど、同様の事例を扱う場合には留意しておく必要があるものと思われる。

◇道路管理関係 ； 道路管理用台帳・道路管理用関係図書

◇資産関係調書 ； 土地台帳・資産整理台帳・料金収受機械台帳・各種台帳及び関係図書

◇道路占用関係 ； 道路占用台帳・道路占用許可関係図書

◇協議協定関係 ； 重複管理協定調書・情報板、標識設置協議関係図書・河川占用許可関係図書  
行政財産使用許可関係図書・その他移管協議等関係図書

## 5. 仙台南部道路引継式

道路の移管に先立ち、平成 25 年 6 月 21 日には、引継を行う道路の路線名、区間、延長及び移管日時などの基本的内容について、道路管理者である東北地方整備局長、宮城県知事、仙台市長の三者間、また、有料道路事業者である宮城県道路公社理事長、東日本高速道路株式会社代表取締役社長の間で、それぞれ引継書署名式を行った。



## 6. 仙台南部道路の移管

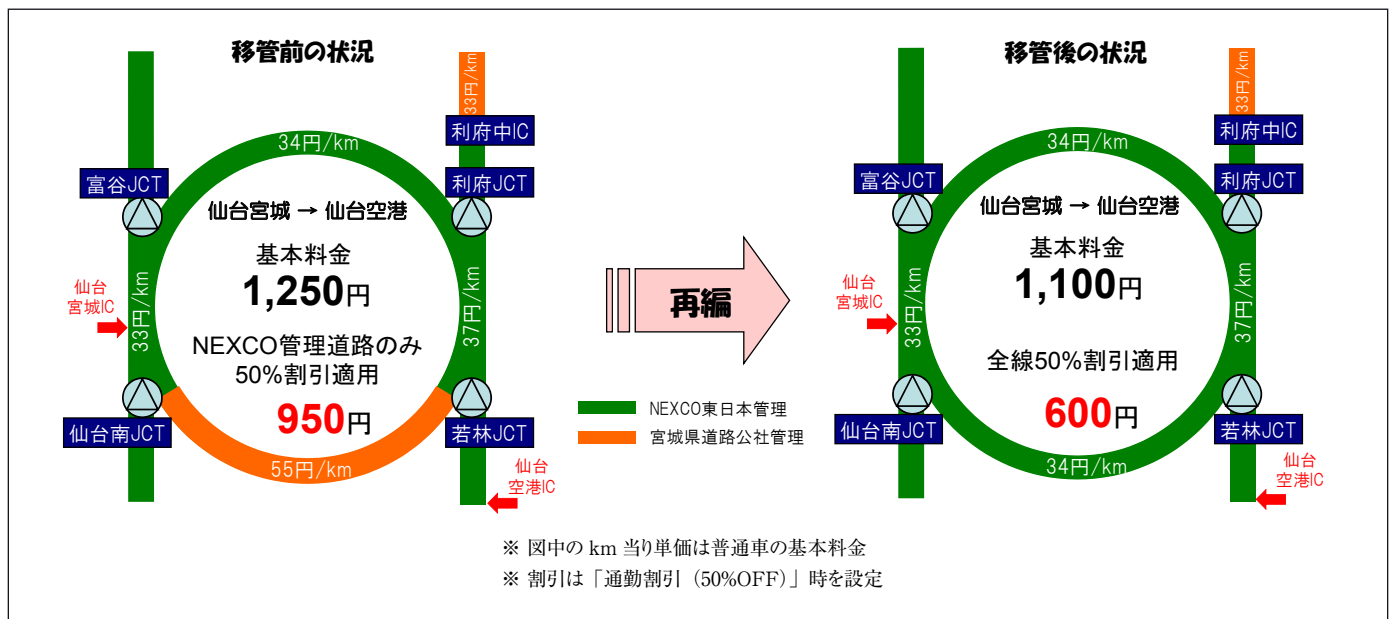
平成 25 年 7 月 1 日に仙台南部道路は公社から会社へ移管され、東北自動車道及び仙台東部道路、仙台北部道路並びに三陸自動車道と連結する会社による一元管理の元で、新たな環状高速道路網が誕生することになった。

今回の移管により、課題とされていた料金水準の不均衡が解消されたほか、ETC による料金割引サービスが受けられるようになるなど、道路利用者の利便性向上が図られることとなった。

また、会社による一元的な管理が実現した



ことによって、自然災害や交通事故などの際、緊急対応の円滑化や仙台都市圏高速環状ネットワークのさらなる機能強化などが期待されるところ。



(図-4) 料金体系の比較

(参考) 移管までの経緯

年月日	経緯
平成20年7月10日	宮城県の政府予算要望 (仙台都市圏ネットワーク再編、料金格差解消)
平成20年8月12日	ネットワーク再編に向けた関係機関合同勉強会
平成23年3月11日	国土交通省 (本省) 移管方法検討
平成23年10月5日	宮城県知事から国土交通大臣へ仙台南部道路移管を要望
平成23年11月17日	関係機関による「仙台南部道路移管連絡調整会議」発足
平成25年1月31日	仙台南部道路移管を前提とした県道への一般国道6号重複協議
平成25年3月15日	仙台市議会において「仙台南部道路移管に関する議案」可決 ・県道路線廃止の同意 ・道路公社の料金徴収期間短縮の同意
平成25年3月19日	宮城県議会において「仙台南部道路移管に関する議案」可決 ・県道路線廃止の同意 ・料金徴収期間短縮の同意 ・宮城県道路公社の定款変更
平成25年5月23日	仙台南部道路を「一般国道6号」の道路区域に編入
平成25年5月27日	全国路線網の指定及び認定 (独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法 (以下「機構法」という。)) 第13条第2項)
平成25年6月11日	高速自動車国道の新設に関する整備計画等の変更 (機構、会社との協定変更 機構法第13条第1項) 国土交通省から東日本高速道路 (株) あて事業認可 (国道6号新設)
平成25年6月19日	宮城県道路公社あて事業認可 (料金徴収期間変更)
平成25年6月21日	移管協定書締結 (国・県・公社・市・NEXCO)
平成25年7月1日	有償移管日