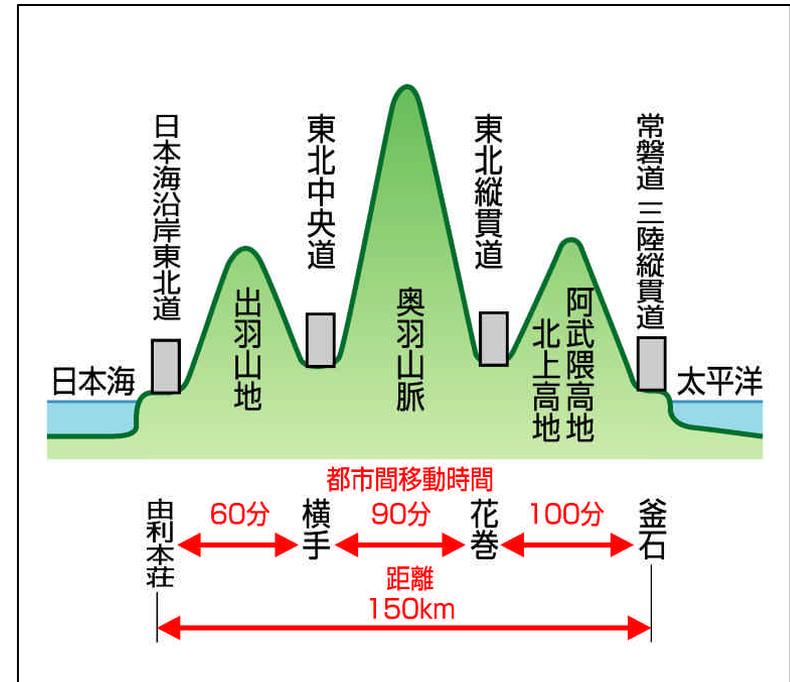
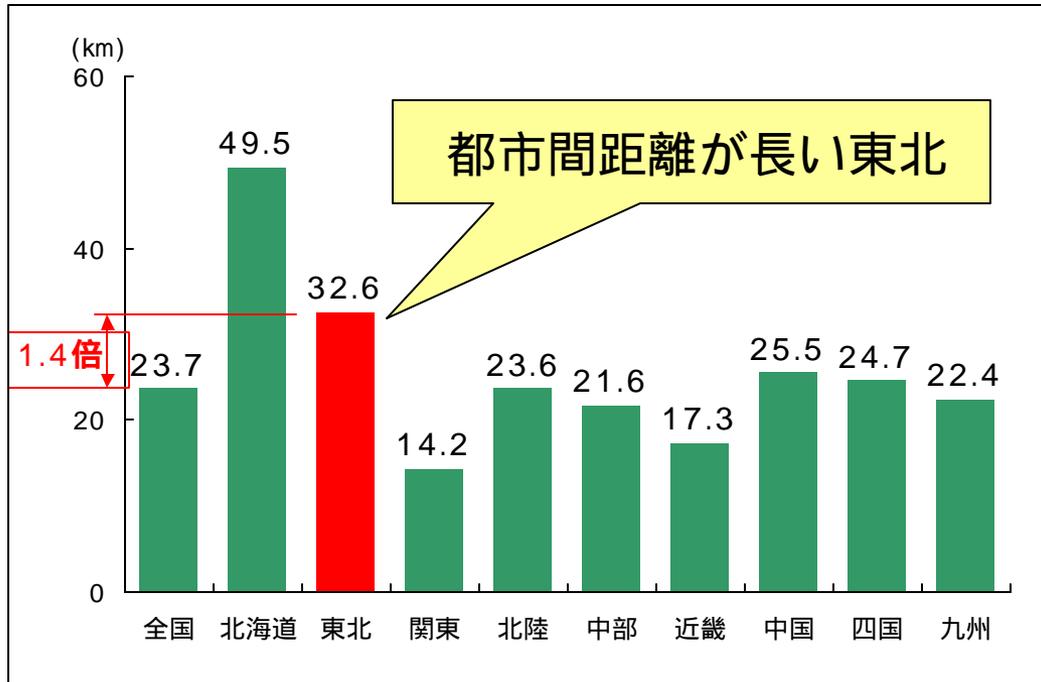

東北地方の 道路交通の課題と成果目標達成状況

国土交通省東北地方整備局

東北の特徴

広大な面積を有し、都市間距離は全国の1.4倍。
 山脈や峠が各地域を分断し、交流を阻害する要因。

平均都市間距離

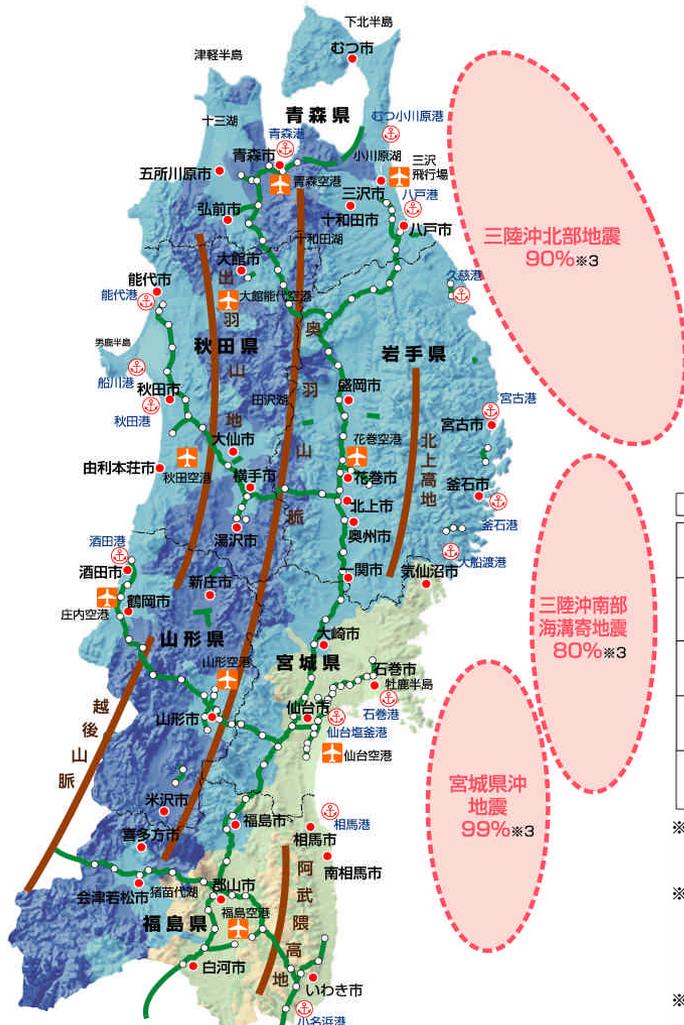


東北地方の約8割が豪雪地帯に含まれ、生活環境に影響を与える。
地震多発地帯であり、高い確率で大規模地震の発生が予想される。

災害状況



宮城県北部地震による被害状況(H15)
国道108号



凡例	
地方生活圏中心都市	●
高規格幹線道路 地域高規格道路	—
豪雪地帯※1	■
特別豪雪地帯※2	■
過去に発生した主な地震の震源地(M≥7以上)※3	○

※1 過去30年間の累年平均積雪積算値が5,000cm/日以上、豪雪地帯が2/3以上の市町村

※2 豪雪地帯のうち、過去20年間の累年平均積雪積算値が15,000cm/日以上、かつ、積雪による自動車交通等が途絶するなど、住民の生活に著しい支障を生じる市町村

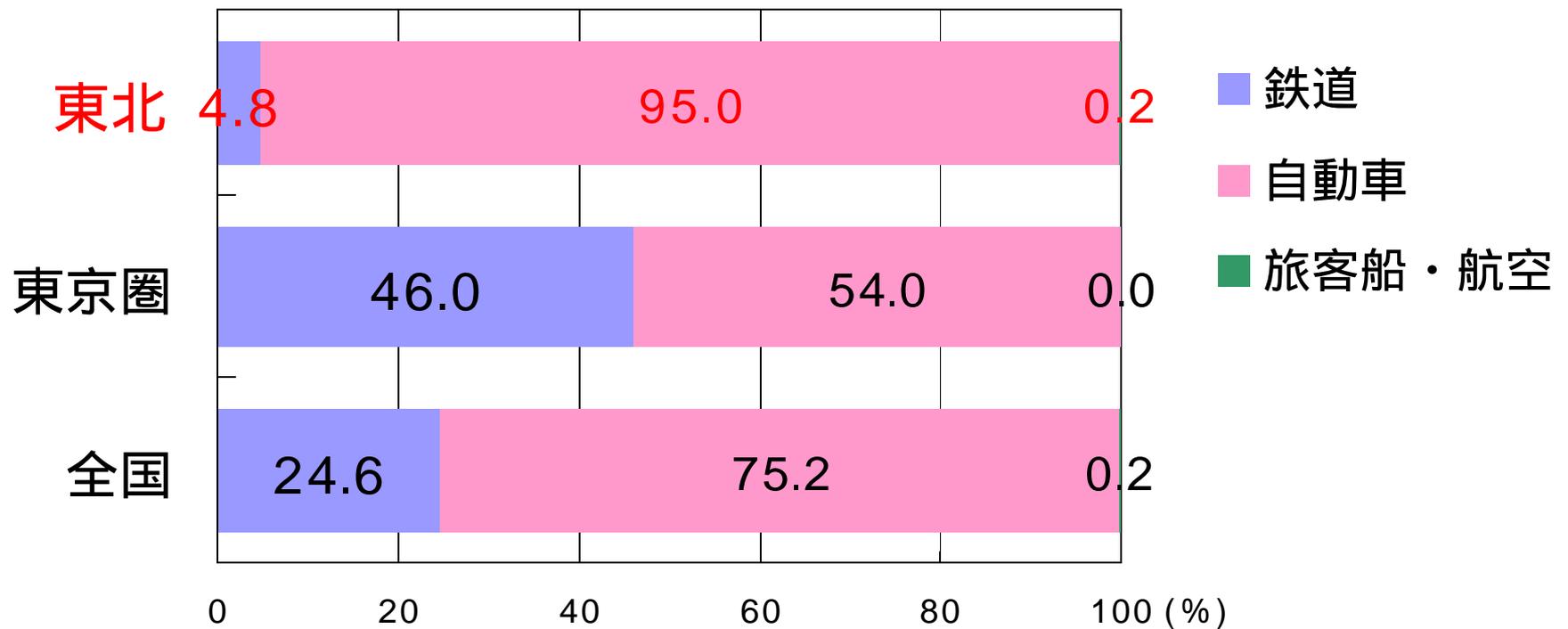
※3 数値は今後30年以内にM=8.0クラスの地震が発生する確率



豪雪状況（横手市金沢地内）

公共交通機関が少なく、全国に比べて自動車依存度の高い車社会。

旅客交通分担率



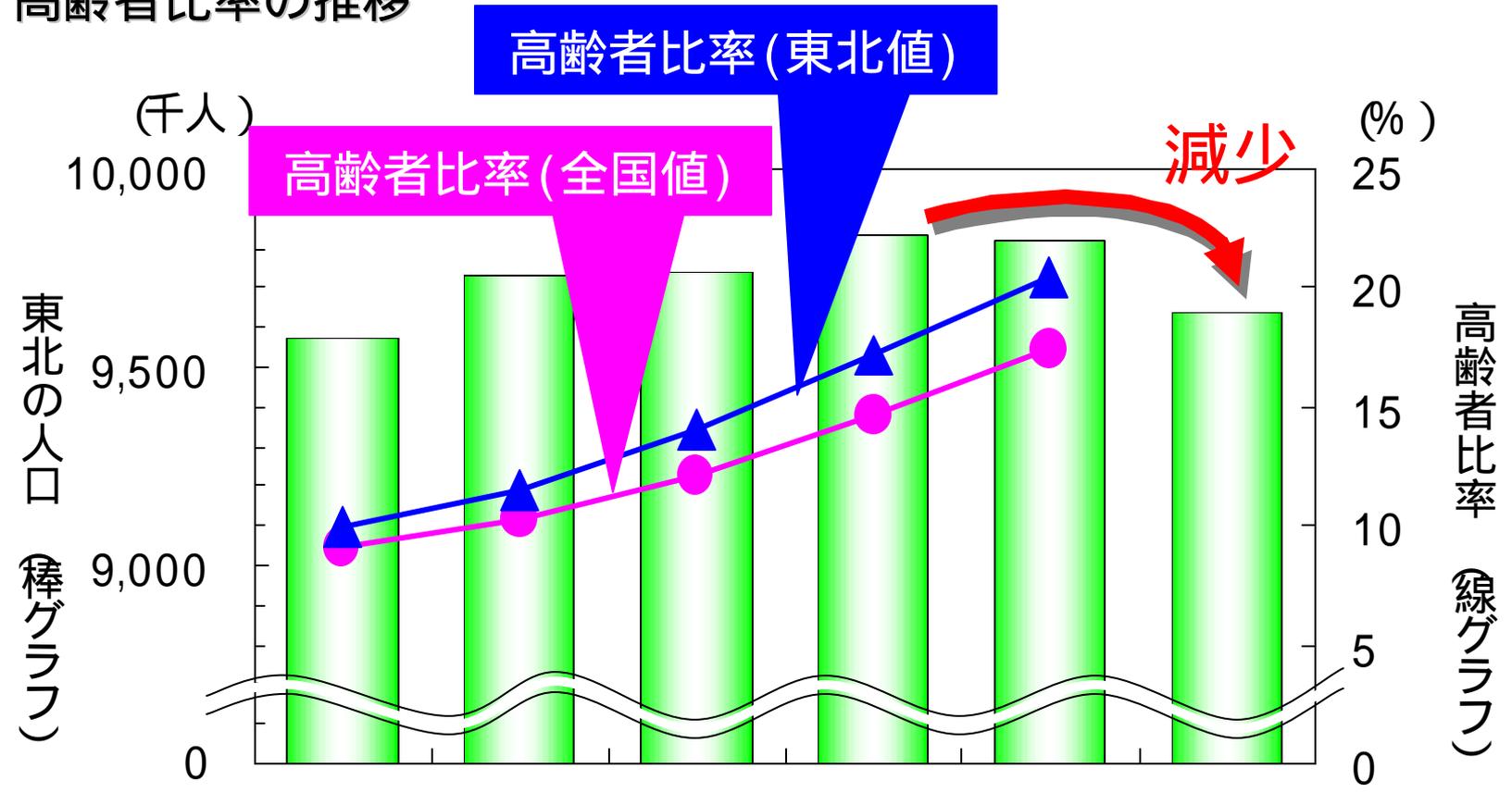
資料：旅客地域流動調査(H15)

特徴

急速に進む少子高齢率

東北の人口は減少傾向にあり、高齢化率は全国と比較して急速に進展。

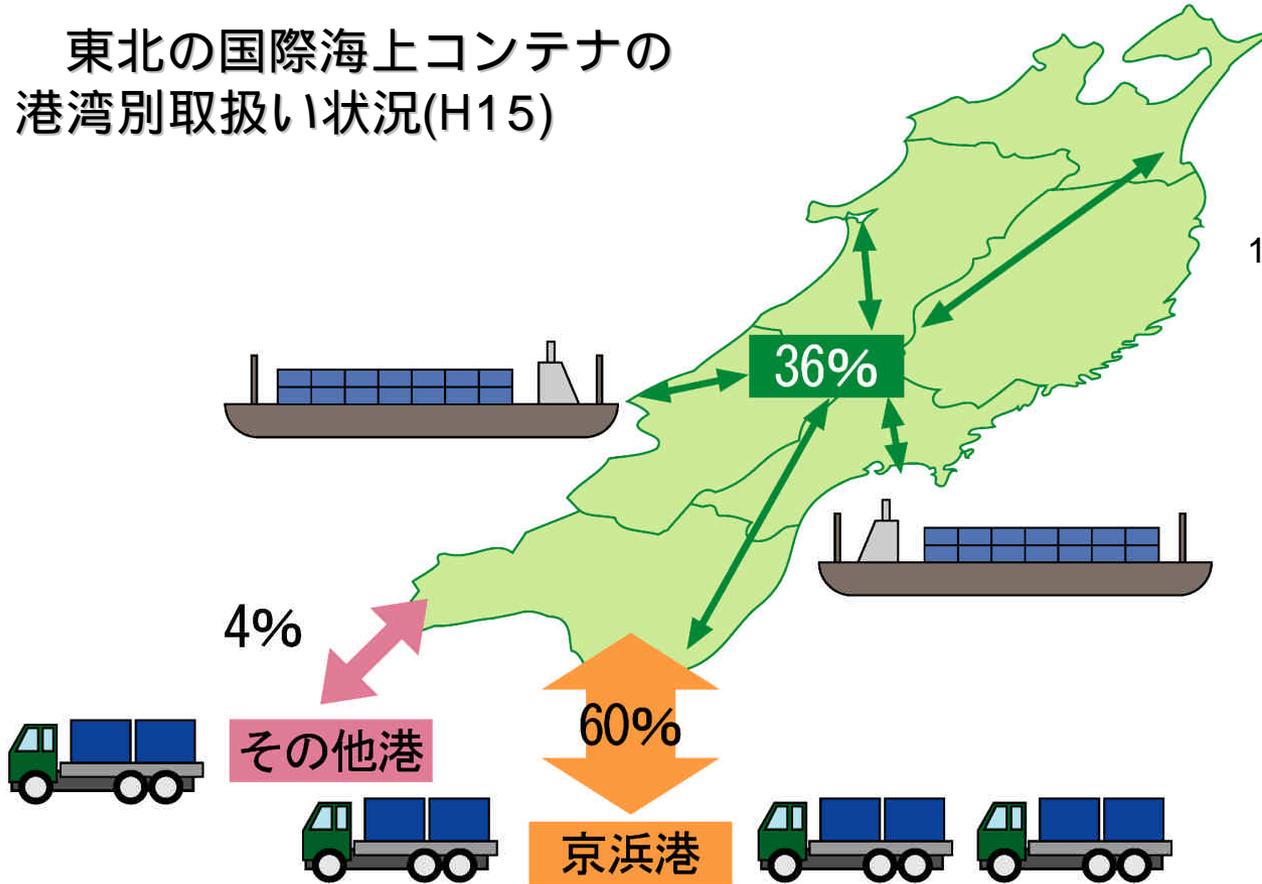
高齢者比率の推移



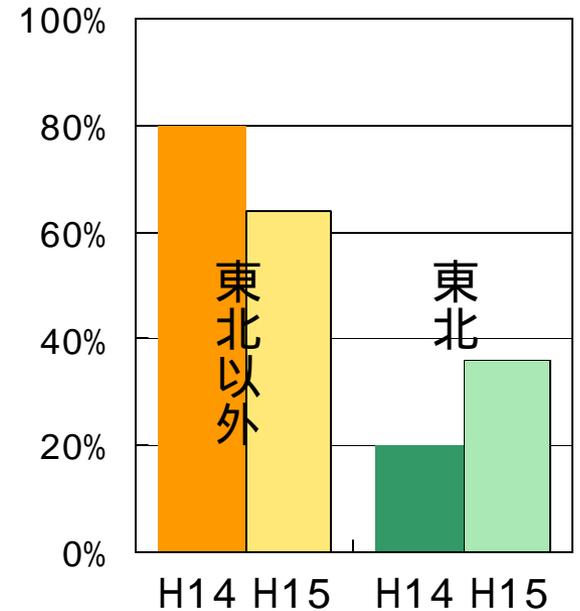
資料：国勢調査 4

東北の港湾で自地域内の国際海上コンテナを取扱う割合は、増加傾向にあるものの、依然として6割以上が東北以外の港湾を利用。

東北の国際海上コンテナの
港湾別取扱い状況(H15)



自地域内の港湾で
コンテナ貨物を取扱う割合



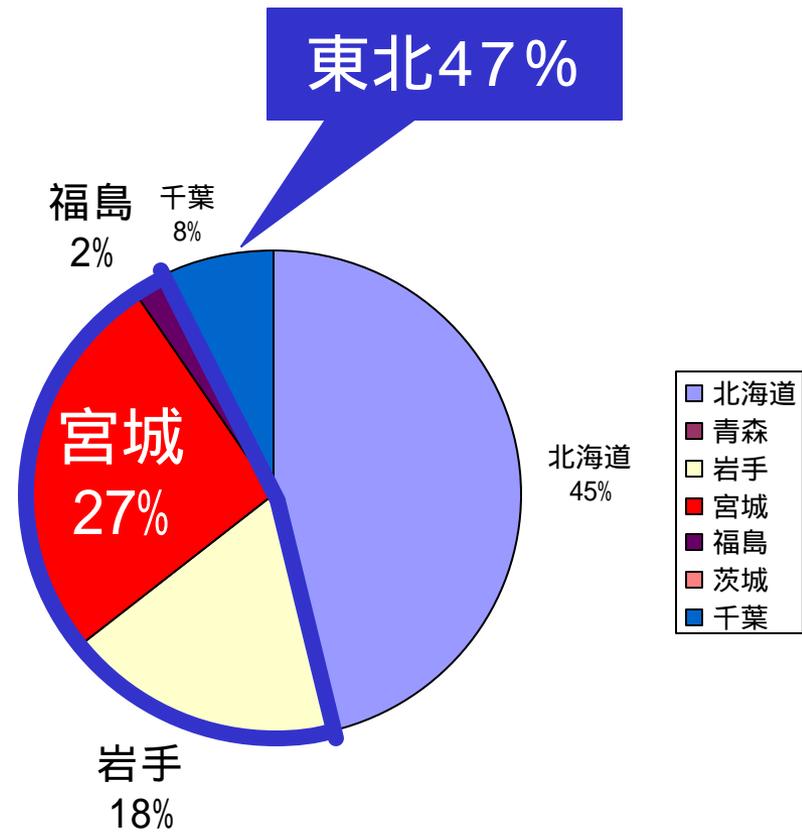
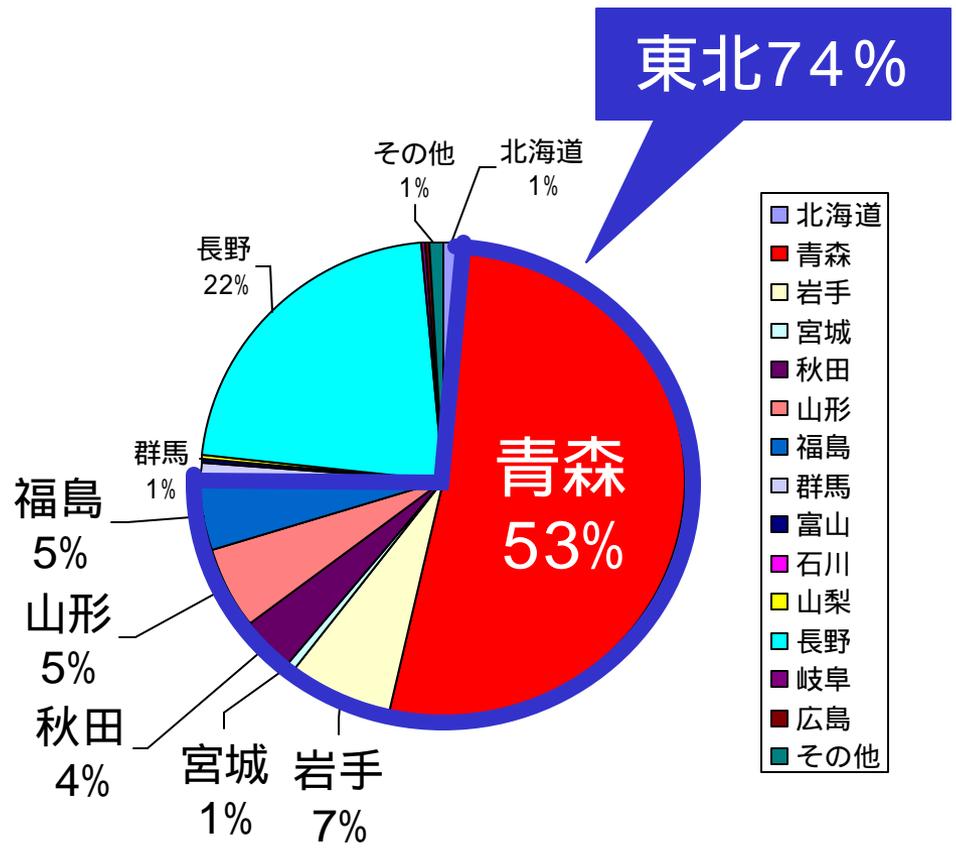
資料：東北港湾協議会「みちのく港の将来像」(H14)
全国輸出入コンテナ貨物流動調査(H15)

食料の豊かな東北

東北はお米、さんま、りんご、さくらんぼ等、豊かな食の宝庫。

りんご出荷量 (H17)

さんま水揚げ量 (H17)



資料：産果樹生産出荷統計 (H17)

資料：産地水産物流調査 (H17)

世界遺産をはじめ豊かな自然、歴史ある風景、街並み等、多くの景観・観光資源を有しており、これらの保存、継承が求められる。

白神山地(青森・秋田県)



平泉中尊寺金色堂(岩手県)



日本三景 松島(宮城県)



きれいな街並み(山形県)



大内宿(福島県)



東北が発展するにあたって の道路交通の課題

東北地方の高規格幹線道路等の整備状況

高規格幹線道路の整備状況

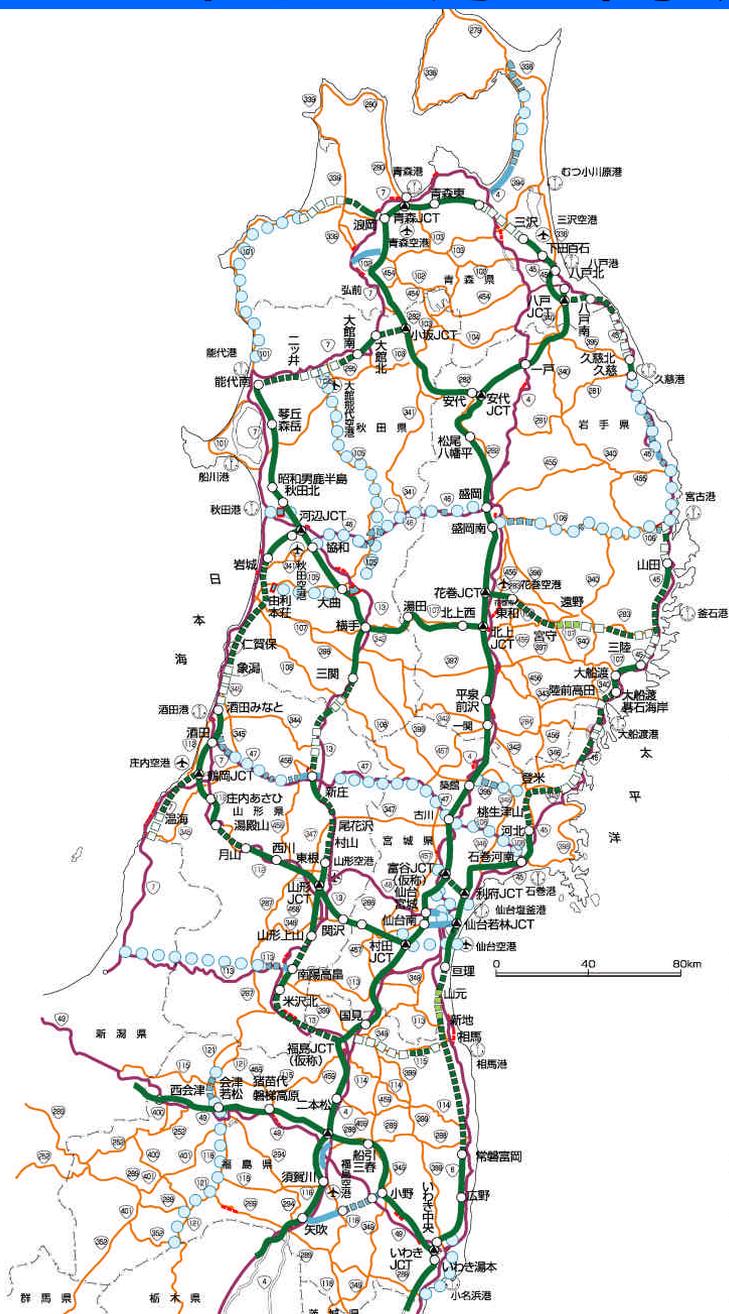
	計画延長	供用延長	整備率
東北	2,200 km	1,394 km	63%
全国	14,000 km	8,836 km	63%

平成18年4月1日現在

地域高規格道路の整備状況

	計画延長	供用延長	整備率
東北	660 km	85 km	13%
全国	約6,950 km	1,698 km	24%

平成18年4月1日現在
全国の供用延長は平成18年1月現在



*高規格幹線道路	
■	供用区間
■ ■ ■ ■	事業中区間
■ ■ ■ ■	整備計画区間
□ □ □ □	計画中区間
**地域高規格道路	
■	供用区間
■ ■ ■ ■	事業中区間
● ● ● ●	計画中区間 (候補路線含む)
一般国道	
■	国管理国道(供用済)
■	県・政令市管理国道(供用済)

※高規格幹線道路とは・・・

自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路であり、全国的な自動車交通網を形成する高速自動車国道、または一般国道の自動車専用道路。

※※地域高規格道路とは・・・

高規格幹線道路を補完し、地域の自立発展や地域間の連携を支える自動車専用道路、またはこれと同等の規格を有する道路。

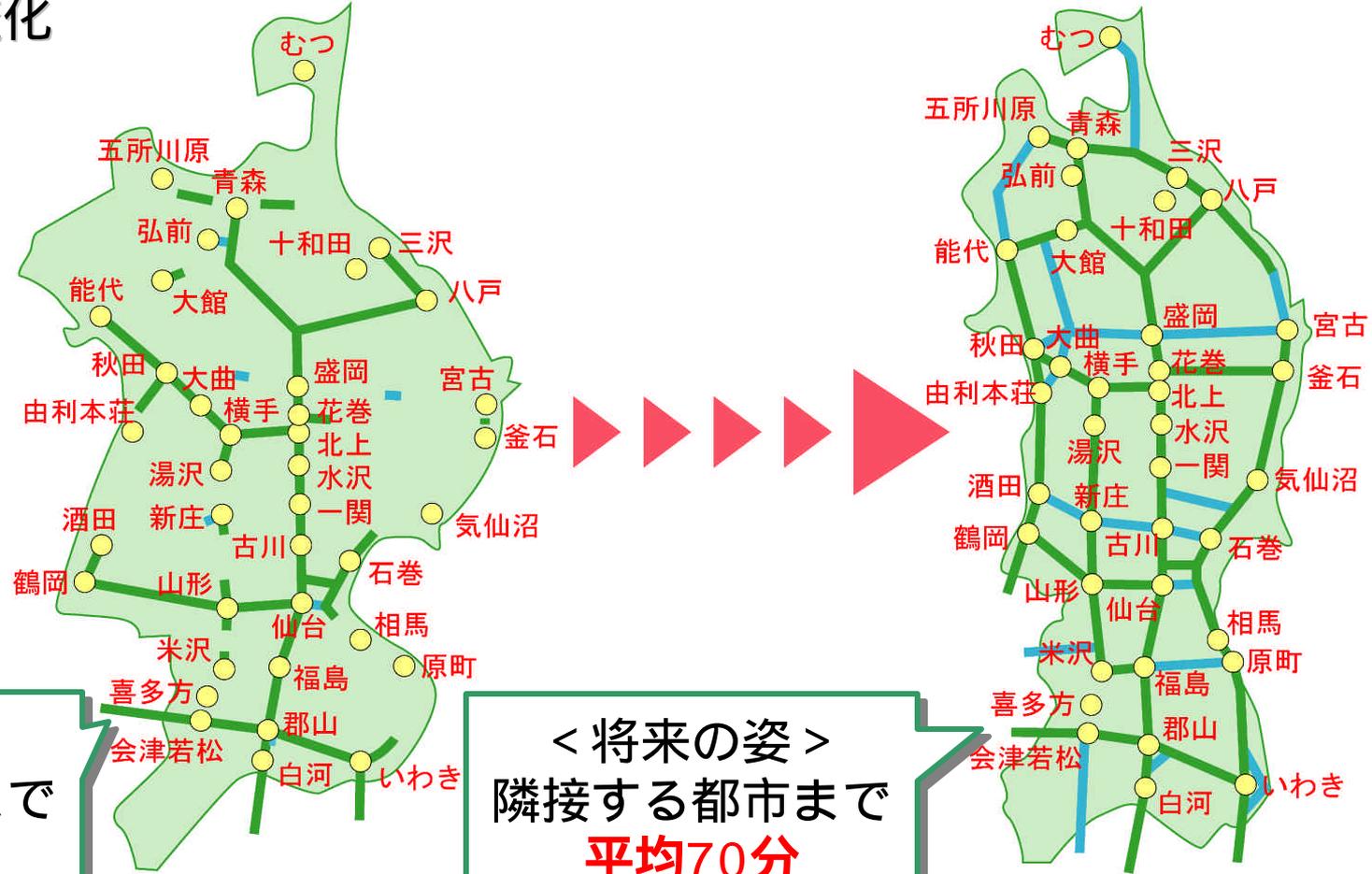
(広大な国土・急峻な地形)

課題

速度サービス水準の向上

隣接する都市(地域)と交流を活発にするため移動時間短縮が必要。

時間距離の変化



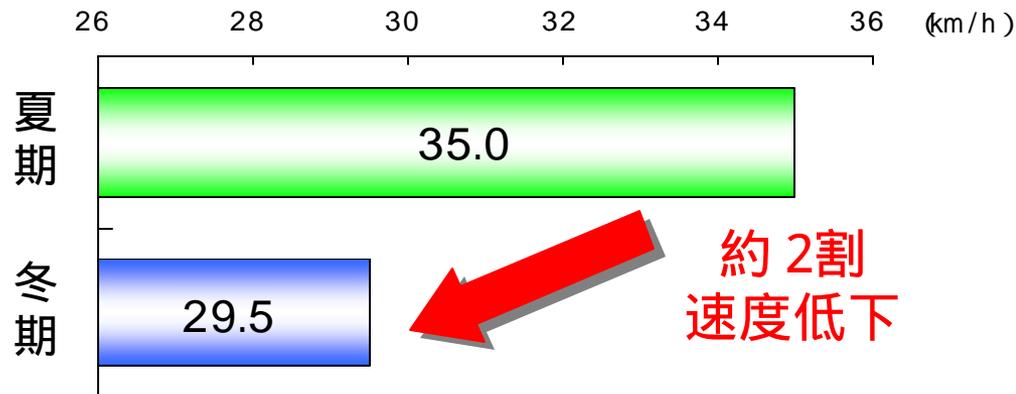
< 現在 >
隣接する都市まで
平均100分

< 将来の姿 >
隣接する都市まで
平均70分

課題

冬期の道路サービスの向上

冬期の積雪による歩行空間の阻害、自動車の速度低下の克服が必要。



直轄国道の旅行速度の比較(H15)

課題

あらゆる災害に備えるみちづくり

災害発生時には代替路線が無く、大幅な迂回が発生するため災害に強いみちづくりが必要。



釜石市の土砂災害の状況(H14)

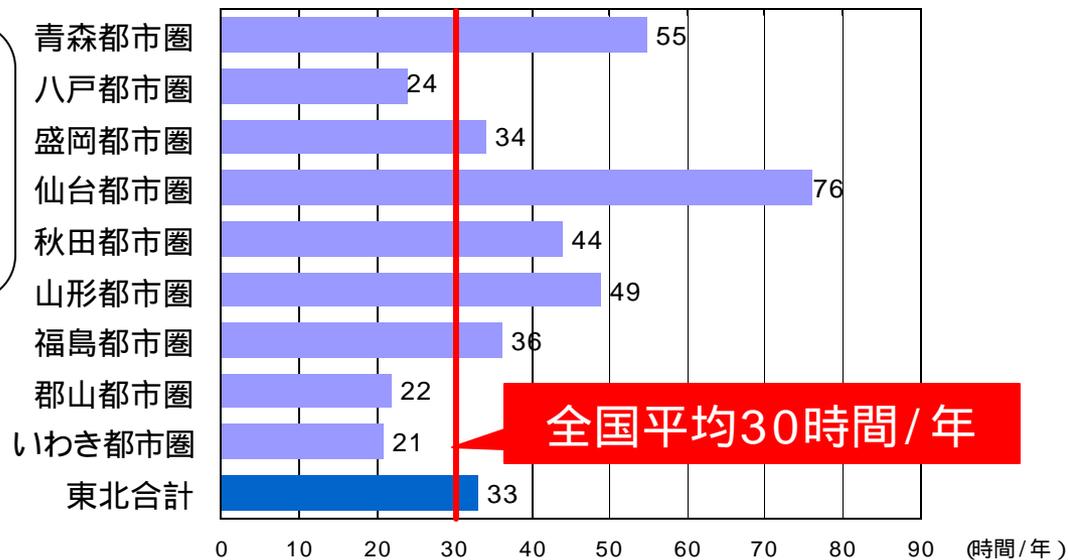
(高い自動車への依存)

課題

都市部・観光地等における交通の円滑化

魅力ある地域づくりのため、都市部、観光地等で発生する渋滞の解消が必要。

主要都市圏別の年間1人当たり渋滞損失時間 (時間/年)

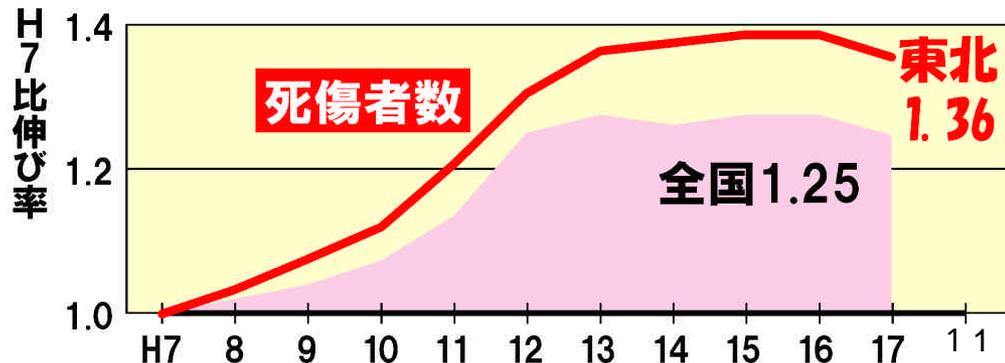


課題

安全なみちづくり

交通事故死傷者数は全国を上回り増加していることから、事故の危険性の少ない安全なみちづくりが必要。

交通事故の推移 (全国比較)



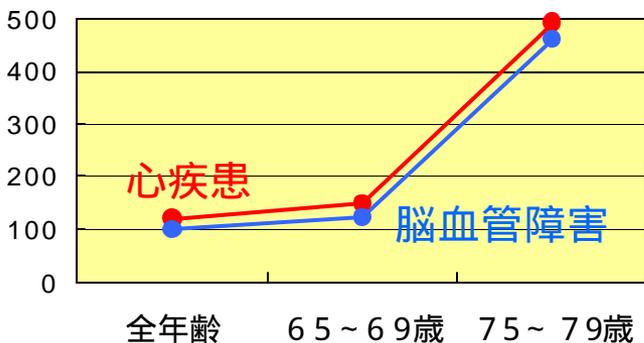
課題

救急医療の支援

高齢者等の心疾患、脳血管疾患等に対する高度医療施設への迅速な搬送のため、速度サービスの高いみちづくりが必要。

年代別死亡率

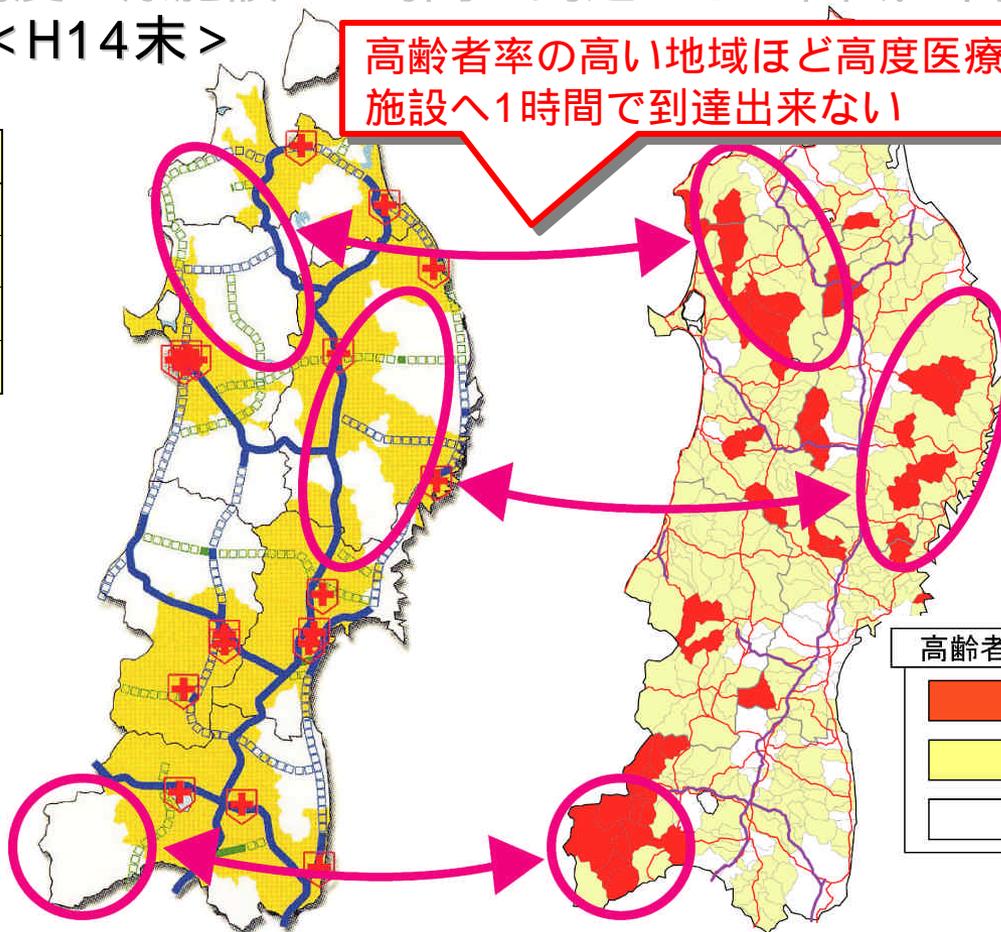
死亡率(人) 人口10万人当たり



高度医療施設へ1時間で到達できる圏域と高齢者率

<H14末>

高齢者率の高い地域ほど高度医療施設へ1時間で到達出来ない



凡例

高度医療施設 1時間到達圏域

高規格幹線道路 地域高規格道路

供用区間 供用区間
その他区間 その他区間

平成14年末現在

高齢者率

- 30%以上
- 20.3%~30%
- 20.3%未満

※20.3%=東北平均

(グローバル化の遅れ・食料の豊かな東北)

課題

人流・物流・情報の効率化を支援するみちづくり

人流・物流の効率化を図るため重要港湾や空港へのアクセス強化が必要。

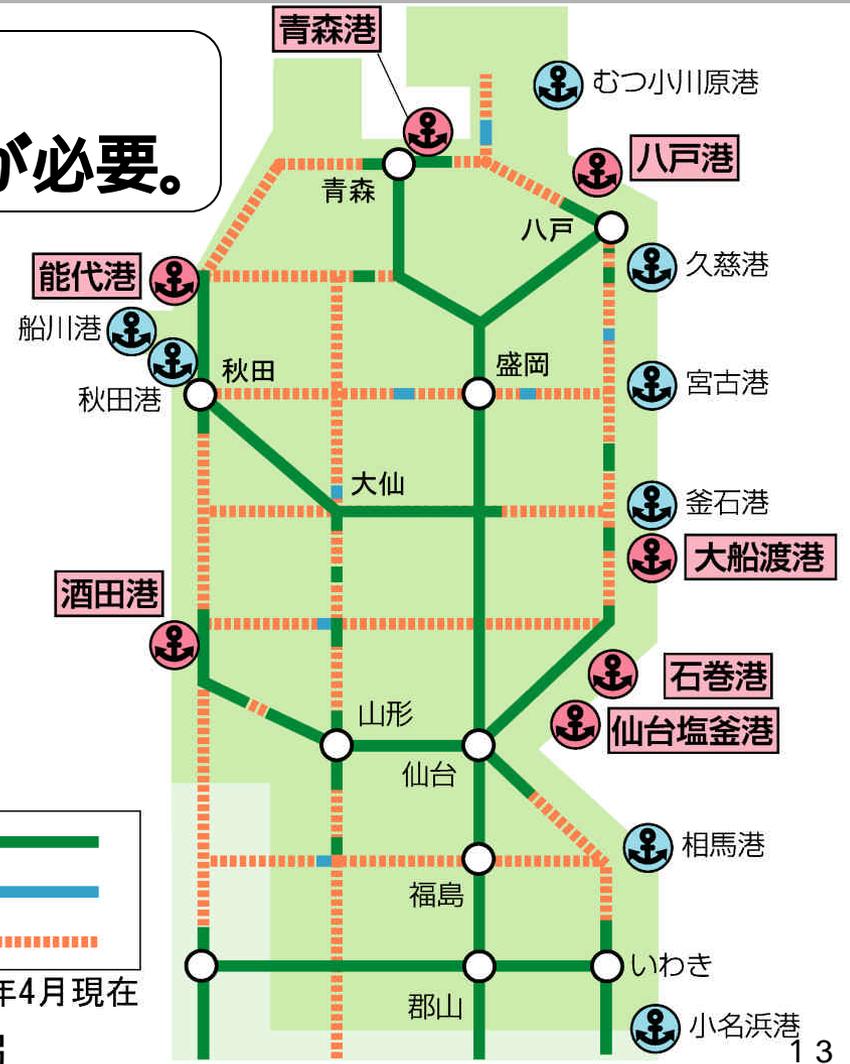
自動車専用道路等と港湾の連結状況

	重要港湾数	割合
自動車専用道路等と連結	7	47%
自動車専用道路等と未連結	8	53%
合計	15	100%

- 凡例**
- 自動車専用道路等と10分以内で連絡されている港湾
 - 自動車専用道路等と10分以内で連絡されていない港湾

- 高規格幹線道路
- 地域高規格道路
- 未供用路線

平成18年4月現在



資料：国土交通省東北地方整備局

(豊かな景観・観光資源)

課題

景観に配慮したみちづくり

豊かな景観・観光資源と調和のとれたみちづくりが必要。

沿道景観、まつり景観の向上例(整備済区間)

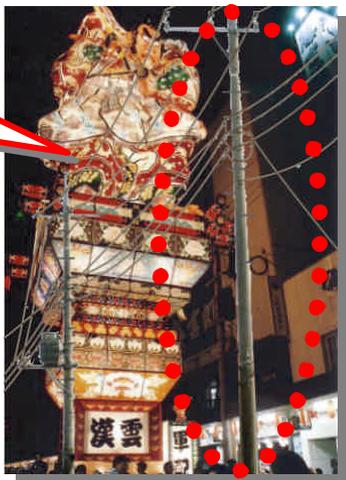
< 整備前 >



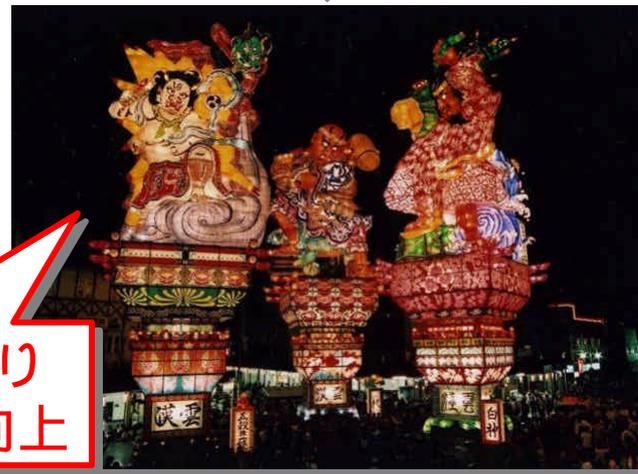
< 整備後 >



立佞武多と
電柱が混在



無電柱化により
まつり景観が向上



東北のみちサービスの目標と達成状況（1）

	H14末	H17末 (長期に対する 達成率)	H19末目標 (長期に対する 達成率)	長期
高規格幹線道路供用延長	1,334km	1,394km (63%)	1,519km (69%)	約2,200km
地域高規格道路供用延長	54km	85km (13%)	112km (17%)	約660km
高速道路まで1時間で行ける 人口の割合	97% <約950万人>	98.6% <約962万人> (-)	99% <約970万人> (-)	約100% <約980万人>
規格の高い道路を使う割合	8%	8.7% (58%)	約9% (60%)	約15%
ETC利用率	2.6%	43.1% ()	着実に増加 ()	着実に増加
主要都市まで90分で行ける 市町村の割合	77% <309市町村>	78% <313市町村> (86%)	80% <318市町村> (88%)	約90% <363市町村>
都市間所要時間の短縮	100分	98分 (71%)	95分 (74%)	約70分
渋滞ポイントの箇所数	183箇所	148箇所 ()	133箇所 ()	概ね解消
道路渋滞による1人当たりの 年間損失時間	33時間/年	31時間/年 ()	29時間/年 ()	着実に減少
路上工事時間 (単位:時間/km/年)	166	94 ()	H14比2割削減 ()	着実に減少
冬期歩行空間確保率	77%	81% ()	82% ()	100%

東北のみちサービスの目標と達成状況（2）

	H14末	H17末 (長期に対する 達成率)	H19末目標 (長期に対する 達成率)	長期
救命救急センターに1時間で行ける人口	730万人	736万人 (84.6%)	740万人 (85%)	約870万人
耐震補強を実施した橋梁の割合	41%	74% ()	100% ()	
道路法面等の防災対策済の割合	78% <831箇所>	91% <973箇所> ()	100% ()	
冬期2車線確保率	75%	76% (89%)	76% (89%)	約85%
死傷事故率 (単位 件/億台キロ)	73	71 ()	66 ()	着実に減少
市街地の歩道の幅員化率	22% <678km>	24% <730km> (-)	24% <735km> (-)	着実に増加
高速道路と結ばれる重要港湾の数	5箇所	7箇所 (50%)	7箇所 (50%)	14箇所
高速道路と結ばれる空港の数	7箇所	8箇所 (89%)	8箇所 (89%)	9箇所
車両の大型化に対応した道路の割合	55%	62% ()	65% ()	着実に増加
道路地下に光ファイバーを収容できる道路の割合	97 <2,475km>	97% <2,491km> ()	100 <2,560km> ()	
県庁所在地の無電柱化率	10%	14% ()	概ね20% ()	着実に増加
低騒音舗装化率	43%	64% ()	80% ()	100%