

東北のみちのあり方について — 提 言 —

東北地方は、広大な国土と、世界遺産の白神山地に象徴される水や緑など豊かな自然環境に恵まれ、「黄金文化」と称された平泉文化、ねぶた祭りなど長い歴史に培われた文化や風土が息づいている。また、我が国の安全な食糧基地、エネルギー基地として国を支え、国民共有のゆとりと癒しの地としての重要な役割を担いつつ、地域の自立ある発展を目指してきた。さらに、近年では、半導体や光ファイバーなど光通信技術等の分野での新技術の開発及び集積が進んでおり、「小さなトップ企業」が育ってきている。しかし、奥羽山脈、阿武隈高地などの脊梁山脈や峠、豪雪が地域間交流や人々の暮らしに大きな影響を与えており、これらの克服に向けて、東北の人々はたゆまぬ努力を続けてきたが、未だに道半ばの段階である。

一方、現在、我が国では、近年の経済低迷による財政的制約に加え、少子高齢化の進展、地球規模での環境問題、情報技術の飛躍的な発展等大きな転換期にあり、戦後構築された社会システムのあり方そのものが問われている。

また、国民意識の面においても、身近な暮らしの質の向上や地域の選択による個性ある地域形成を重視する傾向が顕著になってきているなど、大きく変化してきている。

このようななかで、道路に対する国民の意識も大きく変わってきており、「道路に求められるサービス」について原点に立ち返って検討すべき時期にあると考えられる。

「東北のみちを考える懇談会」は、これからの東北地方のより良い地域づくりとそれを支える道路サービスのあり方について検討することを目的として、平成14年4月に発足し議論を行ってきた。

このたび、本懇談会において、「東北のみちのあり方」についてとりまとめたのでここに提言するものである。

なお、提言にあたり、以下の2点を本懇談会の共通認識としている。

- I. 戦後半世紀にわたる、道路特定財源制度と有料道路制度による道路の重点整備は、東北地方の経済と暮らしぶりの向上に多大な貢献をした。しかし、現在もなお、東北地方は、①**経済を活性化するための道路**と、②生活を「**豊かに・便利に・楽しく**」するための道路のいずれについても整備が不十分である。
- II. 東北地方に暮らす私達は、「国土の均衡ある発展(の終焉)」、「一定の量的ストックは満たされた」との議論が、仮に「道路整備は終わった。道路はもう必要ない。」という考え方に立つものであるならば、同意できない。
東北地方には、人命、環境、まちづくりといった面も含め、**必要性、効率性、緊急性**の高い、**投資に値する**多くの道路があり、その整備が必要である。

**提言1 広域的な交流・連携の促進と、産業経済の再編・発展の基礎的な条件である「高速道路ネットワーク」は不可欠かつ緊急整備
—「強い東北」の形成へ—**

- ・域内外の交流・連携を強化し、地域経済の発展や広域的な地域づくりを推進するため、広大な東北地方の「距離（都市間距離が全国平均の1.4倍）と峠と雪」の克服を可能とする高速道路ネットワークは不可欠な社会資本である。このため、「縦」のネットワークの拡充を図るとともに、グローバル化を進める観点からも、内陸部と日本海側及び太平洋側を結ぶ「横」のネットワーク（ランドブリッジ）の整備を進めることが重要である。
- ・これまでの投資効果を最大限発揮する観点から、不連続な高速道路を連結し、効率的なものとする必要がある。
- ・整備計画決定済みの高速道路の緊急整備を図るためには、国費の投入により現行の有料道路制度を積極的に活用していく必要がある。
- ・環境改善、物流効率化、既に整備された区間の有効活用の観点にたち、弾力的な料金体系の導入について検討する必要がある。

[参考資料P2, 6~11, 15~19, 34~37]

**提言2 個性と活力のある地域づくり
—「画一的な地域・まち」から「東北らしい地域・まち」の再生へ—**

- ・地方都市の空洞化、中山間地域の荒廃をくい止め、就業・雇用の場を確保していくためには、都市と周辺の農山漁村が一体となった、自立した広域的な地域づくりが求められており、その基盤となる幹線道路ネットワークの整備が必要である。
- ・自然や環境との共生、職住近接、土地利用の高度化などにより、都市、住宅、道路等が一体となって効率的で持続可能なコンパクトシティを整備するとともに、コンパクトシティを相互に連携する道路整備を進める必要がある。
- ・都市圏交通の定時性確保、渋滞緩和に向け、バイパスや環状道路、都市流入部の道路拡幅等の整備を推進するとともに、パークアンドライド等の交通需要マネジメント(TDM)施策、鉄道やバスとの連携によるマルチモーダル施策により、公共交通機関の利用促進を図り、都市交通サービスの円滑化を一層推進する必要がある。
- ・既存道路について、道路空間の再構築などにより、より使い勝手を良くする、或いは景観を向上させるなどの付加価値を高め、また有効活用していくことが必要である。
- ・冬期も含め、歩行者や自転車者が安心して快適に通行できるような生活道路の整備を行う必要がある。整備にあたっては、車椅子等の技術開発を期待するとともに、ユニバーサルデザイン等、高齢者や身障者へのきめ細かな配慮が重要である。

[参考資料P11, 20~21, 35~36]

提言3 心から安心できる生活環境
－「道路防災」から「くらしの安全」の確保へ－

- ・救急医療施設の不足、無医村の増加など深刻な医療問題を抱える東北では、医療体制をバックアップするため、医療施設への患者の搬送ルートとして、最低限「命を守る道路」の整備が必要である。
- ・自動車、自転車、歩行者の交通事故を防止するため、高齢者や障害者等に配慮した各種の道路整備や交通安全対策を推進することが必要である。
- ・都市において、緊急車両や救急車両の通行確保、火災時の延焼防止等のための道路整備による防災空間の確保が必要である。
- ・水害、地震、火山等の自然災害時における緊急輸送路の確保のため、また、代替性の観点から、格子型の高速道路ネットワーク等の道路網の形成が不可欠である。
- ・あらゆる自然災害や原子力関連施設(六ヶ所村、福島県浜通り)における不測の事故等に対して万全を期した道路施設対策とともに、被害を最小限に抑えるため、IT技術を活用し、関係機関と一体となった、危機管理、道路交通管理等のソフト対策を推進する必要がある。
- ・冬期の社会経済活動や通勤・通学、救急医療、福祉といった生活面への影響を出来るだけ軽減するため、豪雪・地吹雪による交通途絶を防ぐことはもとより、車両やタイヤ、照明施設等の雪氷対策技術や、ITS(高度道路交通システム)技術の開発を期待するとともに、冬期通行不能区間の解消、堆雪帯の確保、車道・歩道の除雪、防雪施設の整備や、雪情報の提供などを推進する必要がある。

[参考資料P3, 22~25, 36, 38]

提言4 既存の枠組みを越えた人流・物流・情報の効率化
－「車の流れ」から「人・もの・情報の流れ」の効率向上へ－

- ・国際化に対応した我が国の経済構造改革を進める上で、人・もの・情報の流れを効率化し、時間コスト、輸送コストの削減を図ることが重要である。このため、高速道路ネットワークの整備とともに、これらと港湾・空港との連結の強化を図るアクセス道路の整備が必要である。
- ・首都圏等に向けて、生鮮品を含む食料を1年を通して安定供給していくためのシステム構築が必要である。
- ・人の流れについては、鉄道、バス、航空等の公共交通機関との役割分担を考慮したマルチモーダルの推進による総合交通体系の構築を図る必要がある。
- ・東北地方の長い距離と時間を克服し、低コストで高速・大容量の情報通信が可能となるIT社会を実現するため、道路管理用の光ファイバーネットワーク整備を図るとともに、光ファイバーの民間への開放等を積極的に行う必要がある。
- ・下水道、河川等他の光ファイバーとのネットワーク化を推進し、情報の流れの効率化を図る必要がある。
- ・より安全、円滑、快適な道路交通サービスを提供するために、関係省庁、地方公共団体、民間等が連携して、ITS施策を進めていく必要がある。
- ・無駄なくスピーディに質の高い交通サービスを提供するため、省庁間の縦割りを廃し、交通や物流の結節機能の強化など横断的な連携施策を展開する必要がある。

[参考資料P10, 12, 26~27, 37~38]

提言5 次世代につなげる地球環境と美しい風景
—「環境への配慮」から「美しい環境との調和、景観づくり」へ—

- ・地球温暖化対策等地球環境の保全、沿道環境の改善のため、省エネ車の技術革新を期待するとともに、TDM、マルチモーダルといった、道路交通の円滑化を推進する必要がある。
- ・沿道の騒音を改善するため、低騒音舗装や遮音壁などの整備を進める必要がある。
- ・白神山地や北上川に代表されるふるさとの山河の豊かな自然環境や、日本の原風景であり、ゆとりある生活空間である農山漁村の美しい風景、景観の保全、また十和田八幡平・陸中海岸・磐梯朝日国立公園などの人と自然がふれあう多彩な観光のため、それらと調和のとれた道路整備に努める必要がある。同時に、地域住民や地方自治体、関係機関と一体となって、沿道の風景保全や景観規制に取り組むことがより効果的である。
- ・都市においては、角館の武家屋敷、山形の銀山温泉、黒石のこみせ通り、南会津の大内宿など、街の賑わいや観光を演出するため、建築物と一体となった、優れた景観や伝統ある街並みを形成する道路整備が必要である。
- ・循環型社会の確立のため、道路整備や道路管理にあたり、資源の有効活用やリサイクル、さらには、水力、風力、地熱、太陽光などのクリーンエネルギーの利活用について、積極的に取り組むことがより効果的である。

[参考資料P4, 13, 28~30]

提言6 事業のスピードアップ
—「目にみえる道路行政」の実現へ—

- ・限られた財源を有効に活用し、かつ、経済や社会の急速な変化を先取りしつつ、効果的・効率的で無駄のないスピード感ある事業の実施に一層努める必要がある。このため、計画から事業実施までのすべての段階において、時間管理概念を導入し、早期供用やコストの縮減を一層図ることが重要である。
- ・比較的交通量の少ない路線などにおいては、東北独自仕様の基準策定や、整備優先区間の明確化を図り、事業をスピードアップすることが重要である。

提言7 道路利用者・地域住民の皆さまとともに考え、ともに進める
—「徹底したエンドユーザー志向」へ—

- ・道路を使う立場、生活者の視点に立ち、真に地域が求めている道路サービスをきめ細かく提供するため、計画から管理に至る各段階において、道路利用者や地域住民とともに考え、ともに進めていくことが重要である。そのために道路行政に関する情報公開やPI活動を推進し、アカウントビリティを向上させる必要がある。
- ・事業のわかりやすい目標設定や業績測定等を行う必要がある。
- ・NPOなど多様な主体と連携を図りながら、道路清掃や歩道除雪などのボランティア活動といった、地域住民と一体となった道路整備、道路管理が必要である。なお、違法駐車や車道への雪出しなどの迷惑行為を減らすなど道路利用のモラル向上が期待される。

東北のみちを考える懇談会

委員名簿

- | | | |
|------|--------|---------------------------|
| (座長) | 森杉 壽芳 | 東北大学大学院情報科学研究科教授 |
| (委員) | 一力 雅彦 | 河北新報社代表取締役専務 |
| | 牛尾 陽子 | 藤崎快適生活研究所専務取締役所長 |
| | 北村 真夕美 | (株)青森経営研究所代表取締役社長 |
| | 佐々木 孝 | NPO法人秋田バリアフリーネットワーク理事長 |
| | 菅原 徳平 | 岩手県トラック協会会長 |
| | 坪井 孚夫 | 福島商工会議所会頭 |
| | 芳賀 滋彌 | (社)東北経済連合会副会長・専務理事 |
| | 水戸部 知巳 | (財)山形県企業振興公社プロジェクト・マネージャー |

(五十音順)