

東北地方の 道路事業について

平成22年12月16日

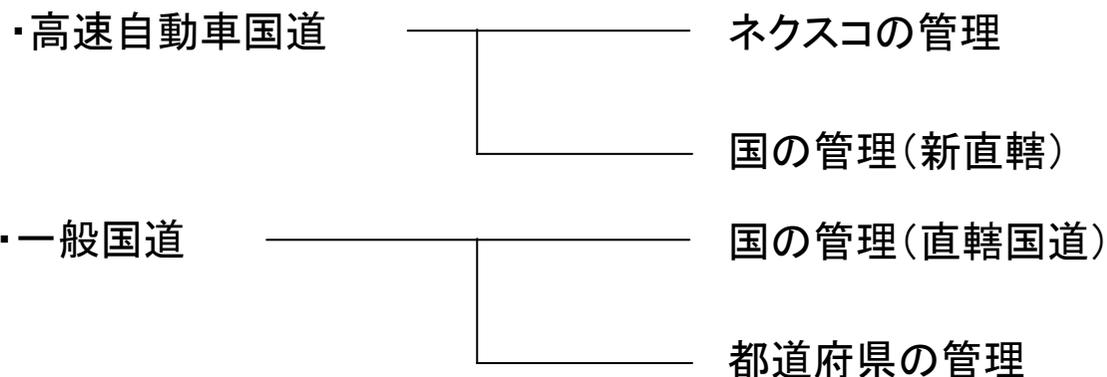
国土交通省 東北地方整備局

1. 東北地方の道路状況

道路の種類について

(1) 道路の種類

○道路法上の道路



・都道府県道

・市町村道

○道路法以外の道路

・農道、林道、私道 等

◆道路網全体における構成延長比率

区 分	全国(km)	東北(km)
高速自動車国道	7,560 (0.6%)	1,161 (0.8%)
直轄国道	22,787 (2%)	2,766 (2%)
都道府県管理国道	31,949 (3%)	5,904 (4%)
都道府県道	129,393 (11%)	16,587 (11%)
市町村道	1,012,088 (84%)	126,316 (83%)
合計	1,203,777	152,734

※延長は「道路統計年報2009」による。()内は構成比率。

道路の種類について

(1) 道路の種類

・高速自動車国道とは

自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成する道路。

・一般国道とは

◎高速自動車国道と一体となって全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路

◎国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市を連絡する道路

◎特定重要港湾や重要な飛行場と高速自動車国道などを連絡する道路

・重要都市又は人口十万人以上の市と高速自動車国道などを連絡する道路

・二以上の市を連絡して高速自動車国道などに達する道路

・国土の総合的な開発又は利用上特別の建設又は整備を必要とする都市と高速自動車国道などを連絡する道路

※ ◎が概ね国管理の国道

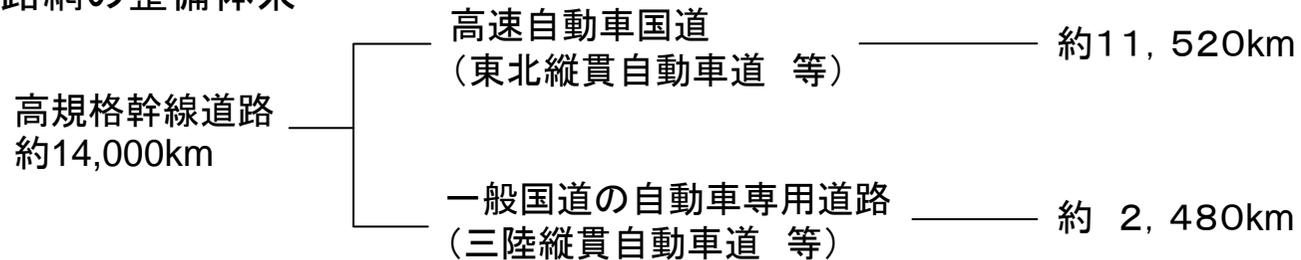
道路の機能による分類

◆高規格幹線道路

- 第四次全国総合開発計画(昭和62年6月30日閣議決定)抜粋

「全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連結強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用が可能となるよう、およそ1万4千キロメートルで形成する」

- 高規格幹線道路網の整備体系



- サービス速度 80~100km/h

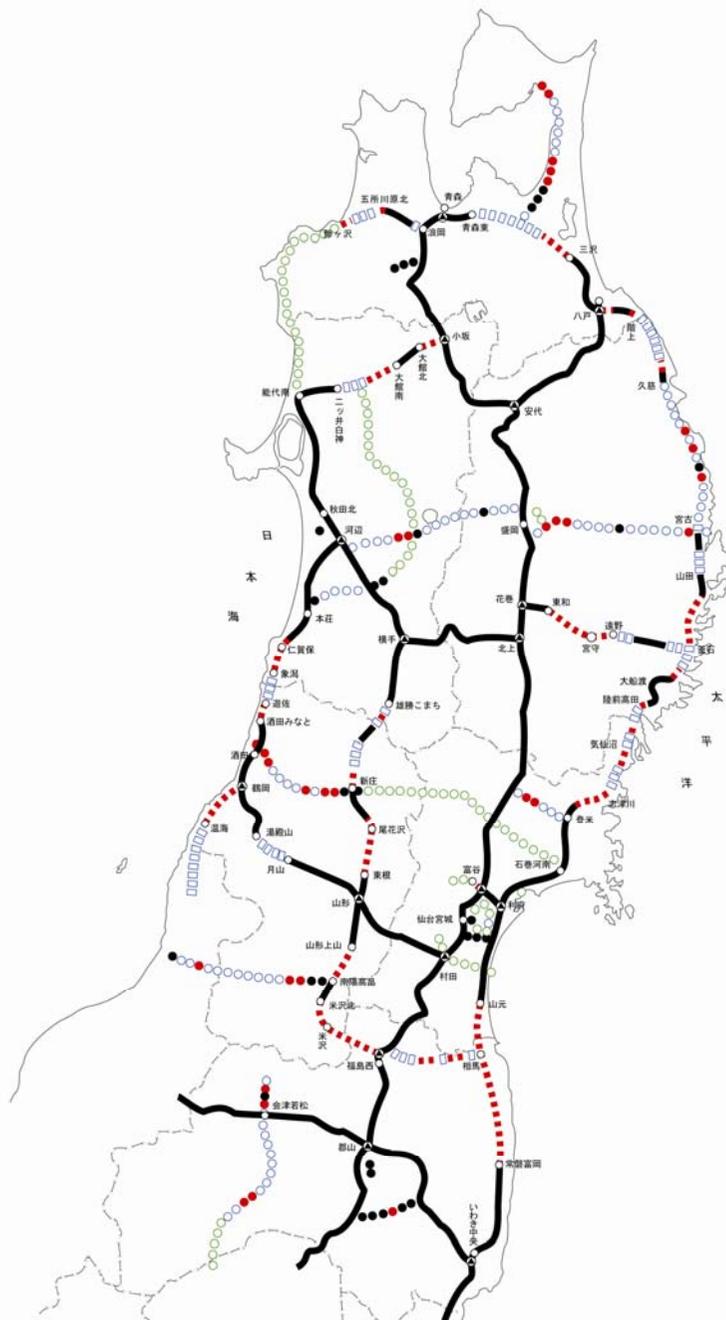
◆地域高規格道路

- 高規格幹線道路と一体になって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連絡等に資する自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有する道路

- 既存のストックを有効活用しつつ、長期的に6,000~8,000kmの整備を目標

- サービス速度 路線全体として概ね60km/h以上

東北地方の高規格幹線道路と地域高規格道路の状況



◆高規格幹線道路と地域高規格道路の整備率(H22.4.1現在)

区分	計画延長(km)		供用延長(km)	
	全国	東北	全国	東北
高規格幹線道路	14,000	2,204	9,711 (69%)	1,525 (69%)
高速自動車国道 (※)	11,520	1,893	8,527 (74%)	1,394 (74%)
一般国道の 自動車専用道路	2,480	311	1,184 (48%)	131 (42%)
地域高規格道路	6,950	660	1,949 (28%)	111 (17%)

()内は整備率

※ 供用延長には、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路を含む

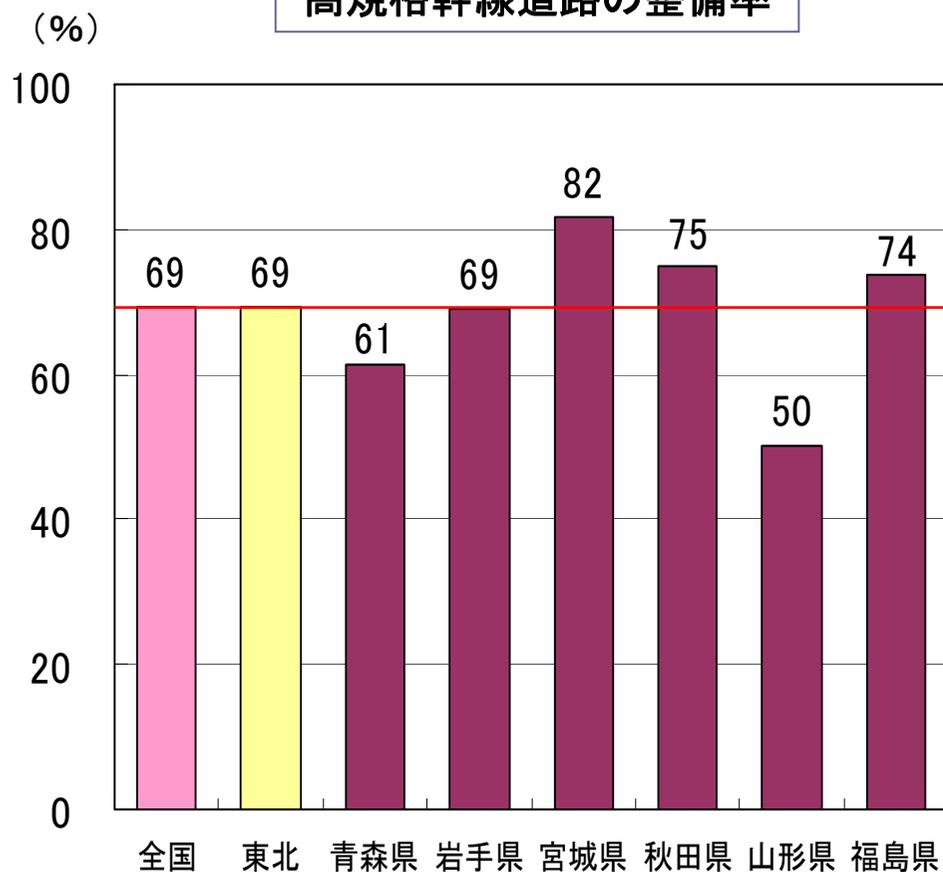
【凡例】平成22年4月1日現在

高規格幹線道路	—— 供用中
	■■■■ 事業中
	□□□□ 未事業化
地域高規格道路	●●●● 供用中
	●●●● 事業中
	○○○○ 未事業化
	○○○○ 候補路線

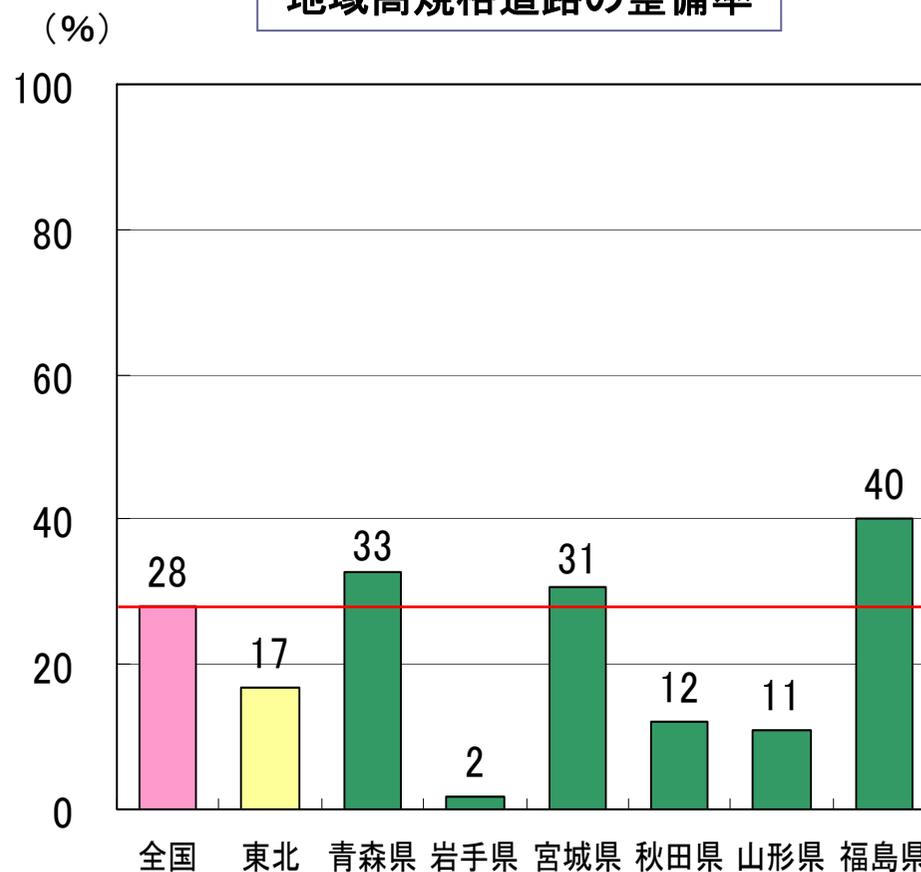
高規格幹線道路・地域高規格道路の整備状況

- 高規格道路の整備率は69%で全国と同水準
- 地域高規格道路の整備率は17%で全国に比べ低い

高規格幹線道路の整備率



地域高規格道路の整備率



(平成22年4月1日現在)

2. 直轄国道の役割

直轄国道の機能(東北の主要都市・港湾・空港を連絡)

直轄国道の延長(東北6県)	2,766km
うち一般道路	2,439km

※ 直轄国道の延長は「道路統計年報2009」による

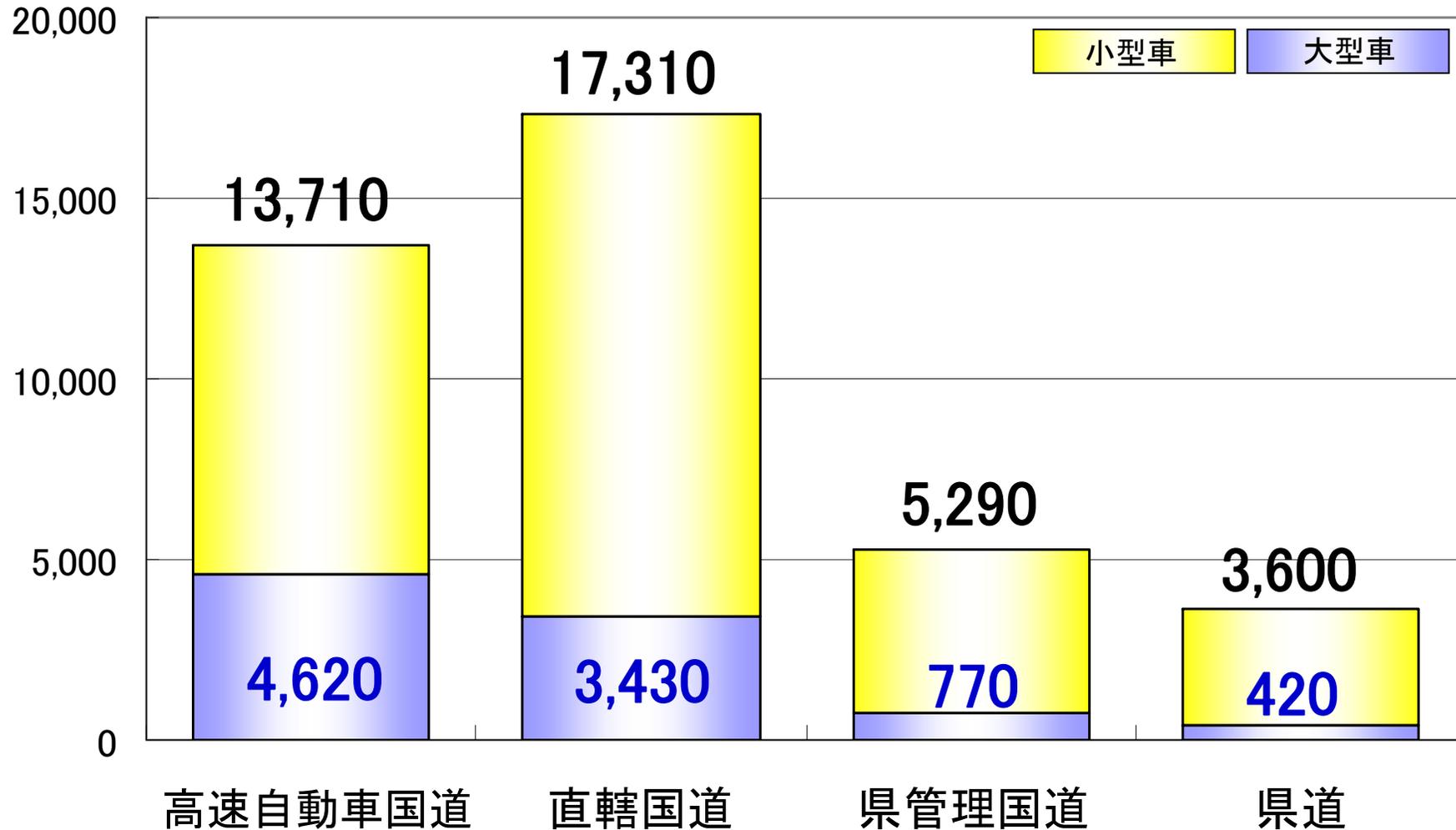
※ 一般道路の延長は自動車専用道路を含まない



直轄国道の機能(平均交通量)

東北地方の直轄国道の平均交通量は、17,310台/日と県管理国道の約3.3倍。

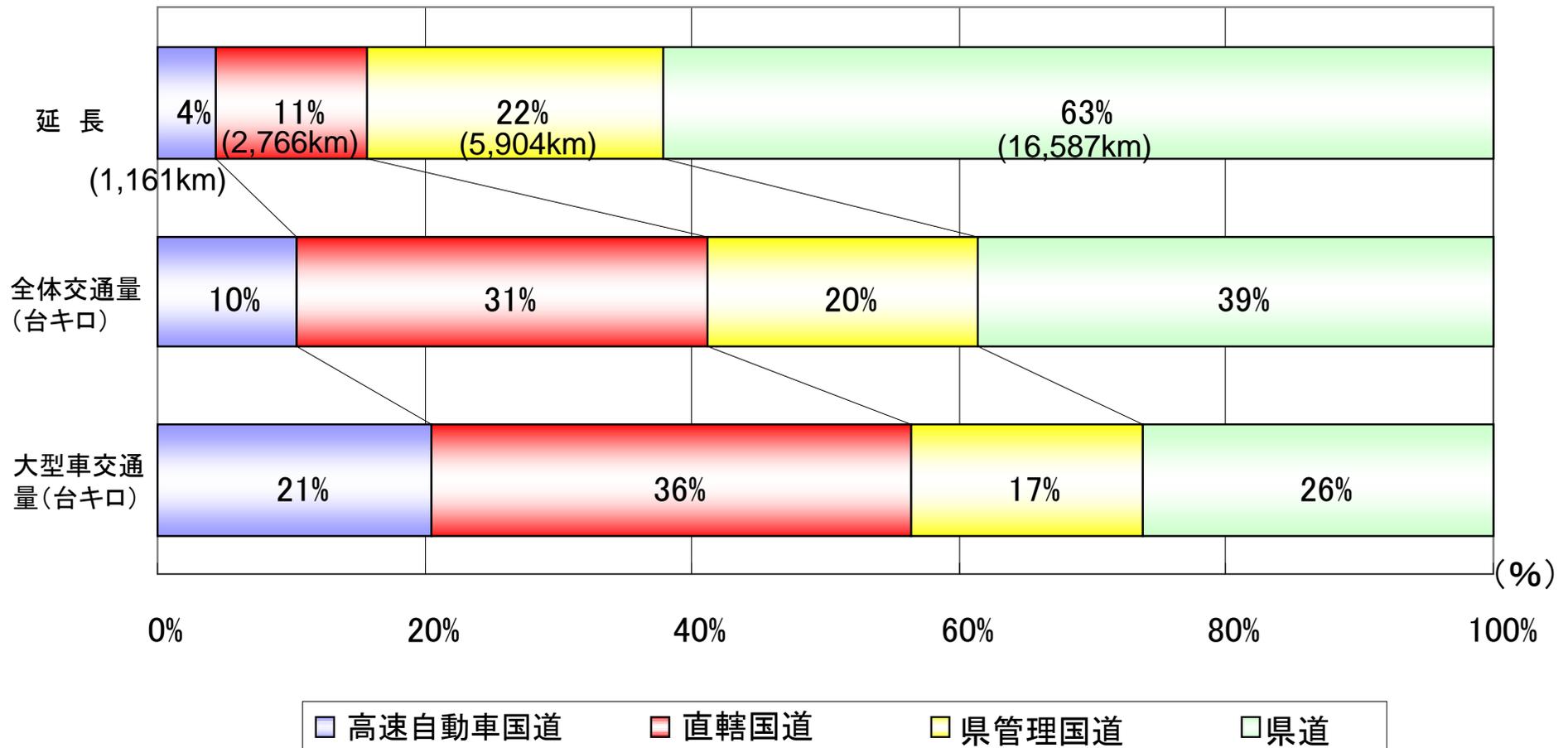
(台/日)



資料: H17道路交通センサス

直轄国道の機能(大型車交通の約4割を直轄国道が分担)

- ・東北地方の直轄国道は、県道以上の道路延長の約11%
- ・東北地方の全体交通量のうち、約31%を直轄国道が分担
- ・大型車交通量でみると、約36%を直轄国道が分担



延長: 道路統計年報2009(H20. 4. 1現在)

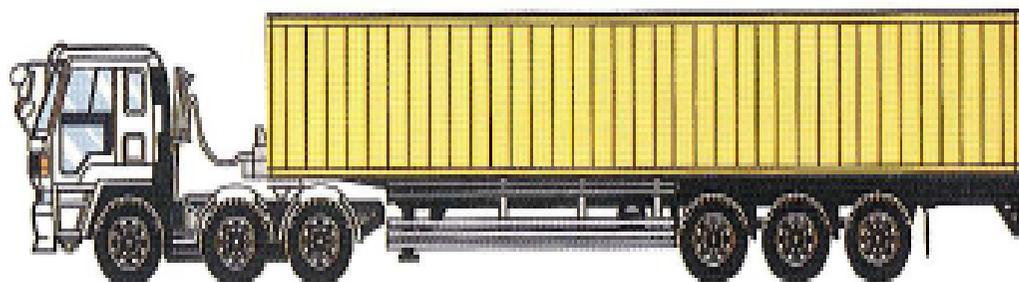
台キロ: H17道路交通センサス

※台キロ: 自動車走行距離(交通量×延長)の総和で道路交通の状態を示す。

直轄国道の機能(国際物流ネットワーク)

直轄国道は、高速自動車国道と一体となって国際物流ネットワークを形成。
(国際海上コンテナが安全に通行出来る高さ4.1mを約9割の区間で確保)

国際海上コンテナの標準は、車両の高さが4.1m



高さ制限

3.8m → 4.1mへ拡大

▼東北地方の「高さ指定道路」の状況

	高速自動車国道	直轄国道	県管理国道
延長	1,161km	2,766km	5,904km
指定延長	1,161km	2,517km	704km
指定率	100%	91%	12%

※ 指定延長は「道路情報便覧」による(H20. 4. 1現在)

直轄国道の機能(冬期広域交通を支える直轄国道)

奥羽山脈横断路線の冬期通行不能路線

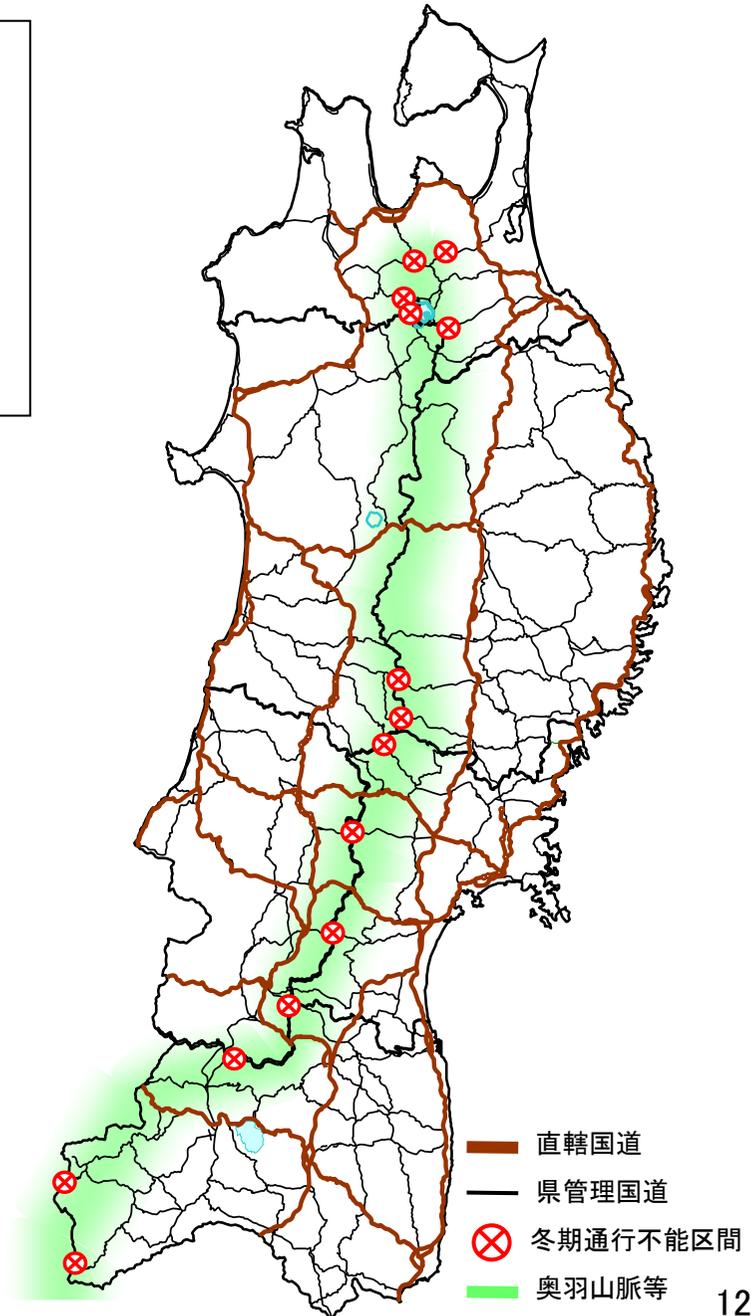
直轄国道	5路線のうち	0路線
県管理国道	21路線のうち	14路線

奥羽山脈横断路線の冬期通行不能期間

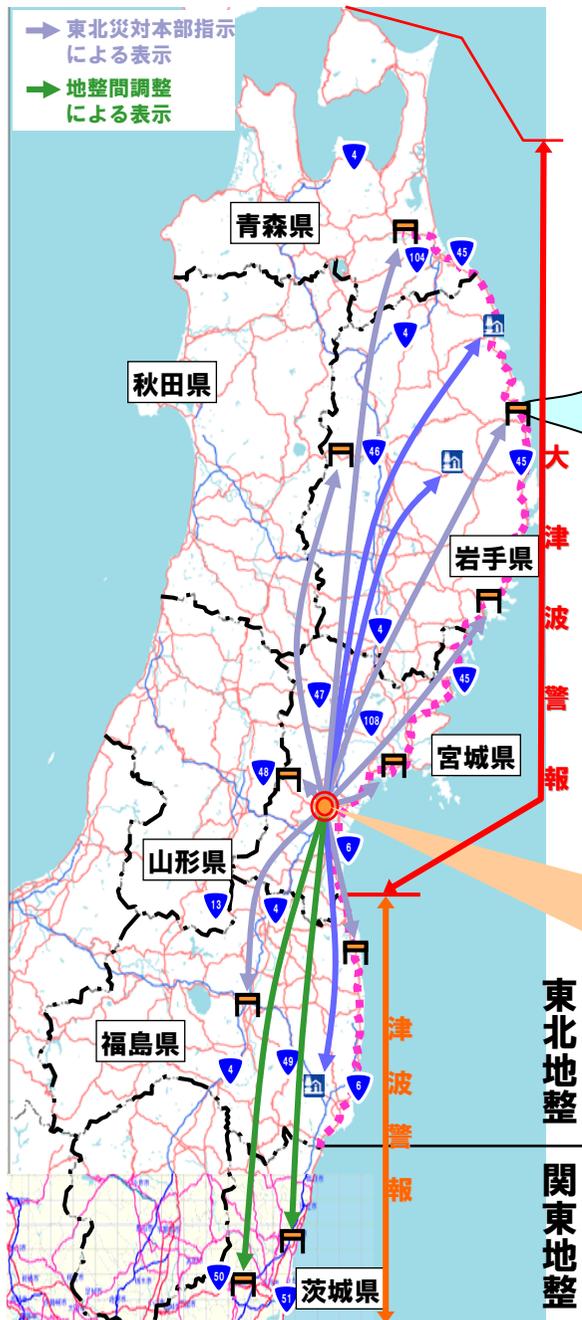
平均 5.3ヶ月間



▲県管理国道の冬期閉鎖状況



広域的な災害対応



≪H22. 2. 27 15時34分 M8. 8のチリ中部沿岸の地震発生≫
大津波警報・津波警報発令 (H22. 2. 28 9時33分)



◎**情報提供 (9時38分)**
岩手県内 大津波警報 発令中
(警報発令より5分で自動表示)



◎**情報提供 (12時3分~)**
国道6・45号 通行止
津波で 12時30分~
 ◆津波での通行止 (予告含む)
 国道6号 2区間 3.9 km (1県)
 国道45号 21区間 126.8 km (3県)

◎**情報提供 (19時50分~)**
 ◆通行止め解除

【情報提供の範囲】

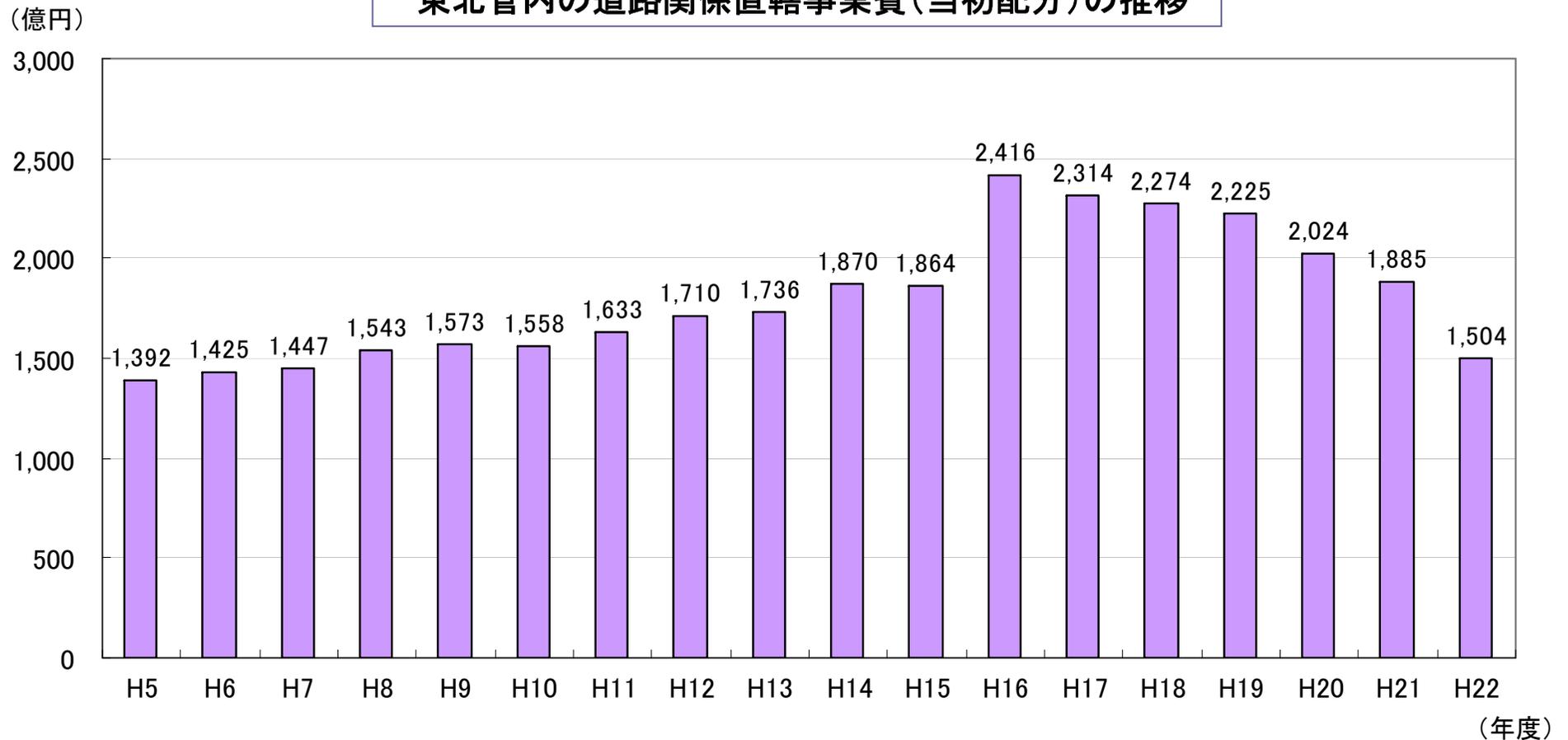
- ◆ 道路情報板での提供 (5県 12路線 270基)
 - ・ 青森、岩手、宮城、福島及び茨城の5県
 - ・ 国道4, 6, 13, 45, 46, 47, 48, 49, 104, 108号及び国道50, 51号の12路線
- ◆ 道の駅での提供 (4県 41駅)

3. 道路関係予算について

東北地方整備局道路関係(直轄)事業費の推移

- 東北管内の道路関係直轄事業費は、H16をピークに年々減少。
- H22は対前年で約20%減。

東北管内の道路関係直轄事業費(当初配分)の推移

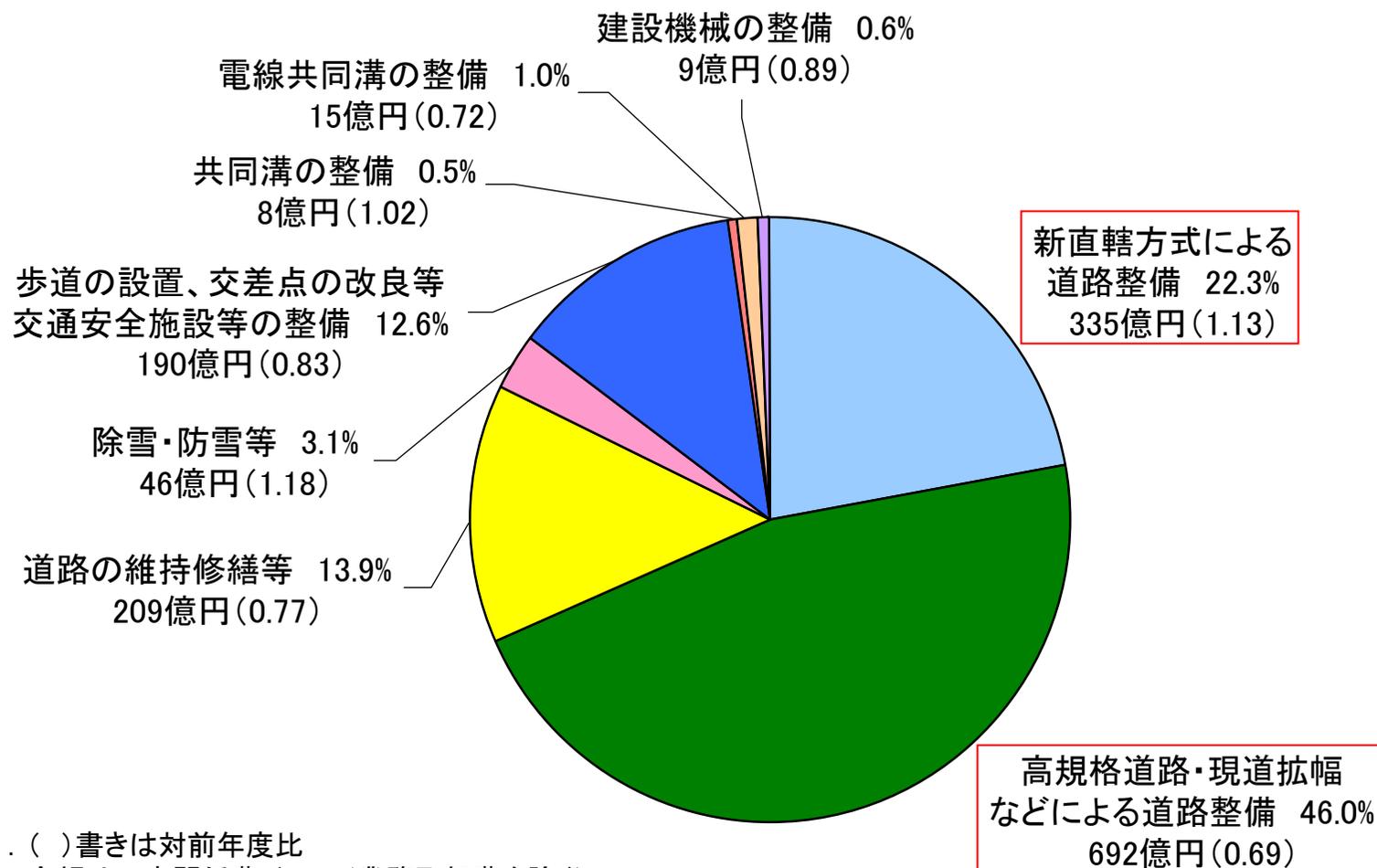


※ 附帯工事費・受託工事費及び道路調査費、諸費等は除く。

平成22年度 東北地方整備局道路関係(直轄)予算概要

- 道路事業に係る工事関係費は1,504億円(H21:1,885億円、前年比0.80)
- うち約7割が改築系関係費

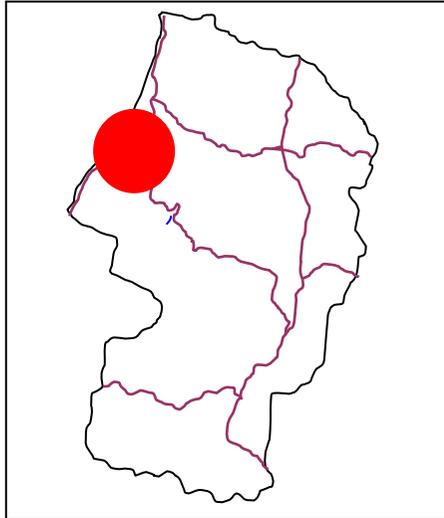
道路事業(直轄)に係る工事関係費の内訳



- ※1. ()書きは対前年度比
- ※2. 金額は工事関係費ベース(業務取扱費を除く)
- ※3. 調査費は含まない

道路事業(高規格幹線道路・新直轄)

■ 日本海沿岸東北自動車道(温海～鶴岡) 山形県鶴岡市



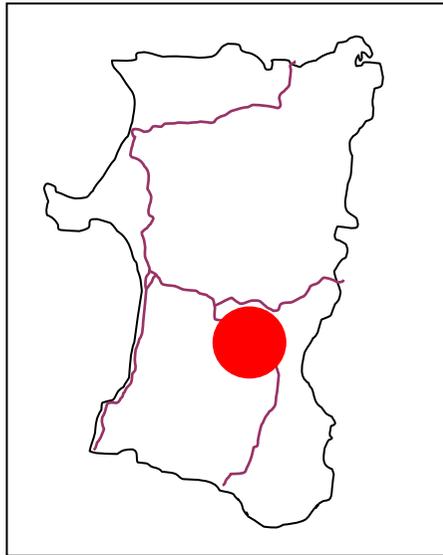
建設中の温海IC



鶴岡西ICから鶴岡JCTを望む

道路事業(一般国道バイパス)

■一般国道13号 神宮寺バイパス(秋田県大仙市)



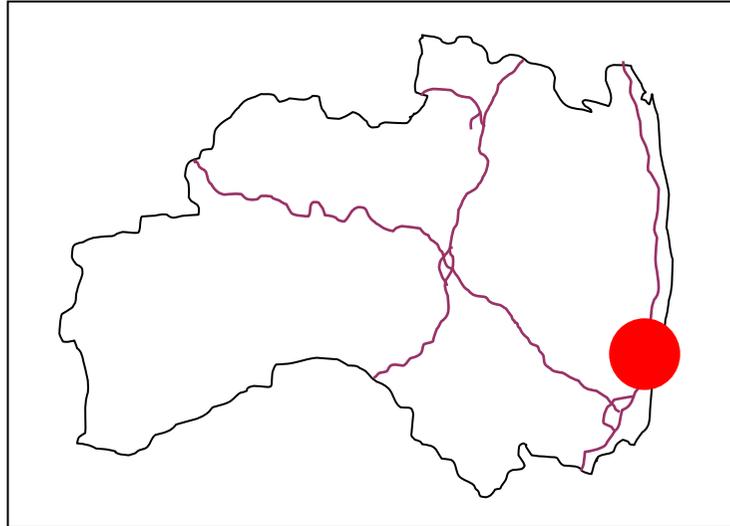
整備前の国道13号の混雑状況



完成した神宮寺バイパス

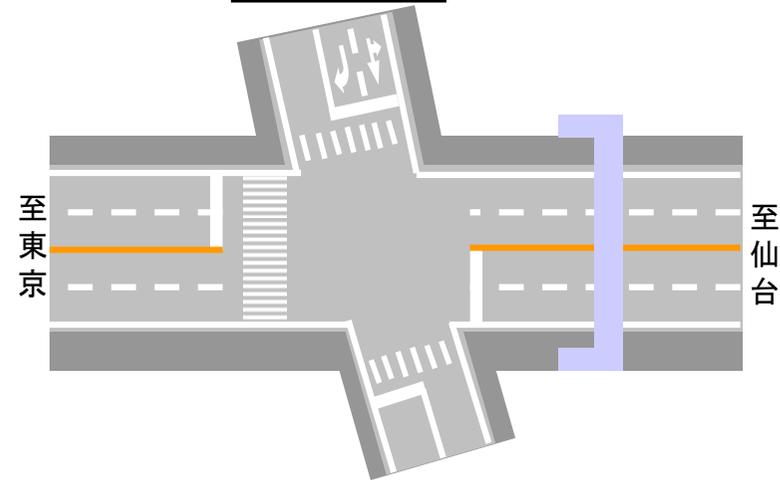
道路事業(交通安全)

■一般国道6号 福島県いわき市(平鎌田交差点改良)

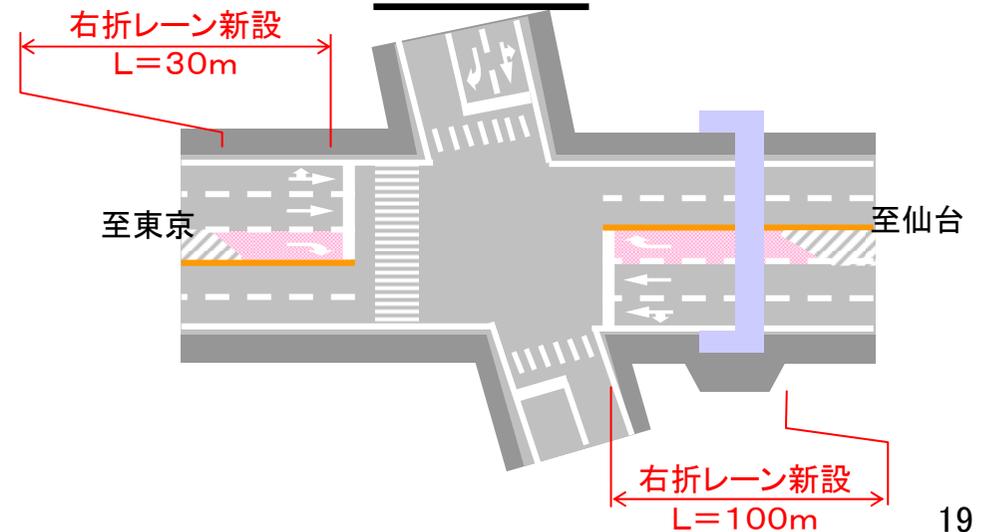


右折レーンの設置により渋滞が解消

整備前平面図



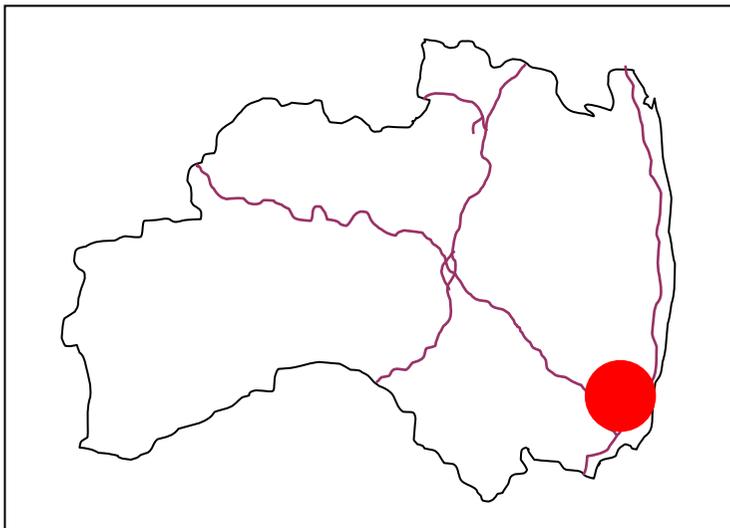
整備後平面図



整備後

道路事業(電線共同溝)

■一般国道6号 福島県いわき市平五色町



良好な景観の整備と防災対策を目的に無電柱化を実施



整備前



整備後

道路事業(維持管理)

■ 東北管内の直轄国道



道路巡回



清掃



除雪



除草

道路事業(補修)

■東北管内の直轄国道

○橋梁補修



橋梁点検



鋼材の腐食



塗装塗替と当て板補強

○トンネル補修



トンネル点検



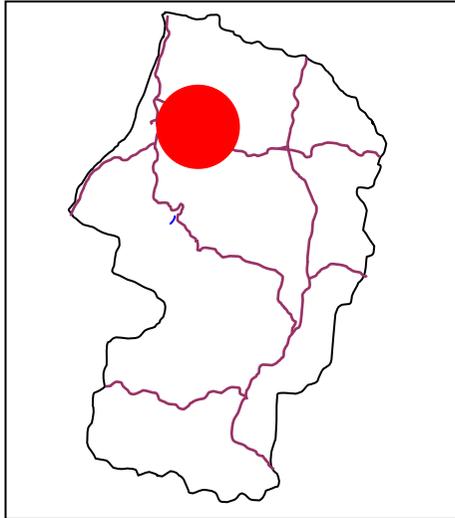
コンクリートのひび割れ



H鋼とネットによる補修

道路事業(防災対策)

■一般国道47号 山形県東田川郡庄内町清川(法面保護)



異常降雨により法面が崩壊したため、コンクリートによる法面保護を実施。



法面崩壊



復旧後

「政策目標評価型事業評価」の導入についての基本方針(案)

公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、事業の必要性等が検証可能となるよう評価の手法を改善するとともに、計画段階での事業評価を新たに導入

1. 政策目標評価型事業評価の導入

政策目標評価型事業評価として、以下の取り組みを実施する。

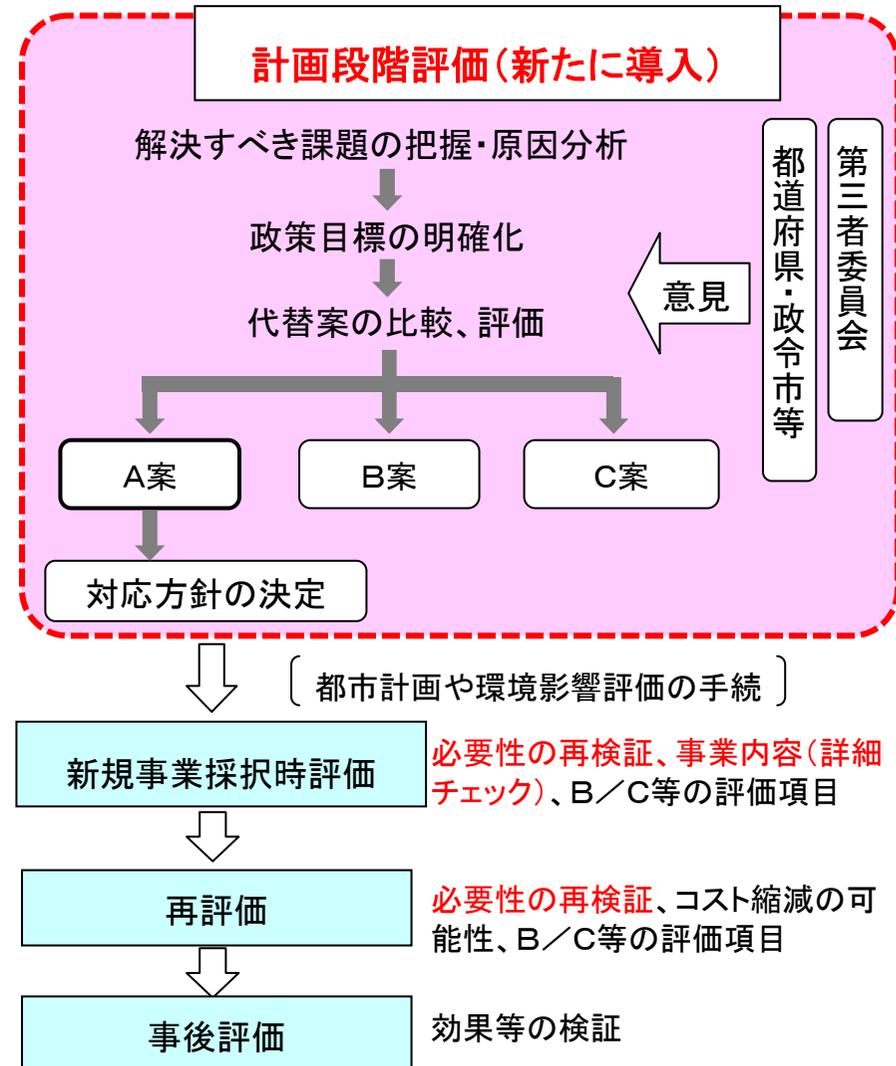
①事業の必要性や内容が検証可能となるよう 評価の手法を改善

- 事業目的となる解決すべき課題・背景の把握、原因分析
- 政策目標の明確化
- 政策目標に応じて評価項目を設定し、代替案を提示した上で、具体的データやコスト等から比較、評価

②計画段階の事業評価を導入

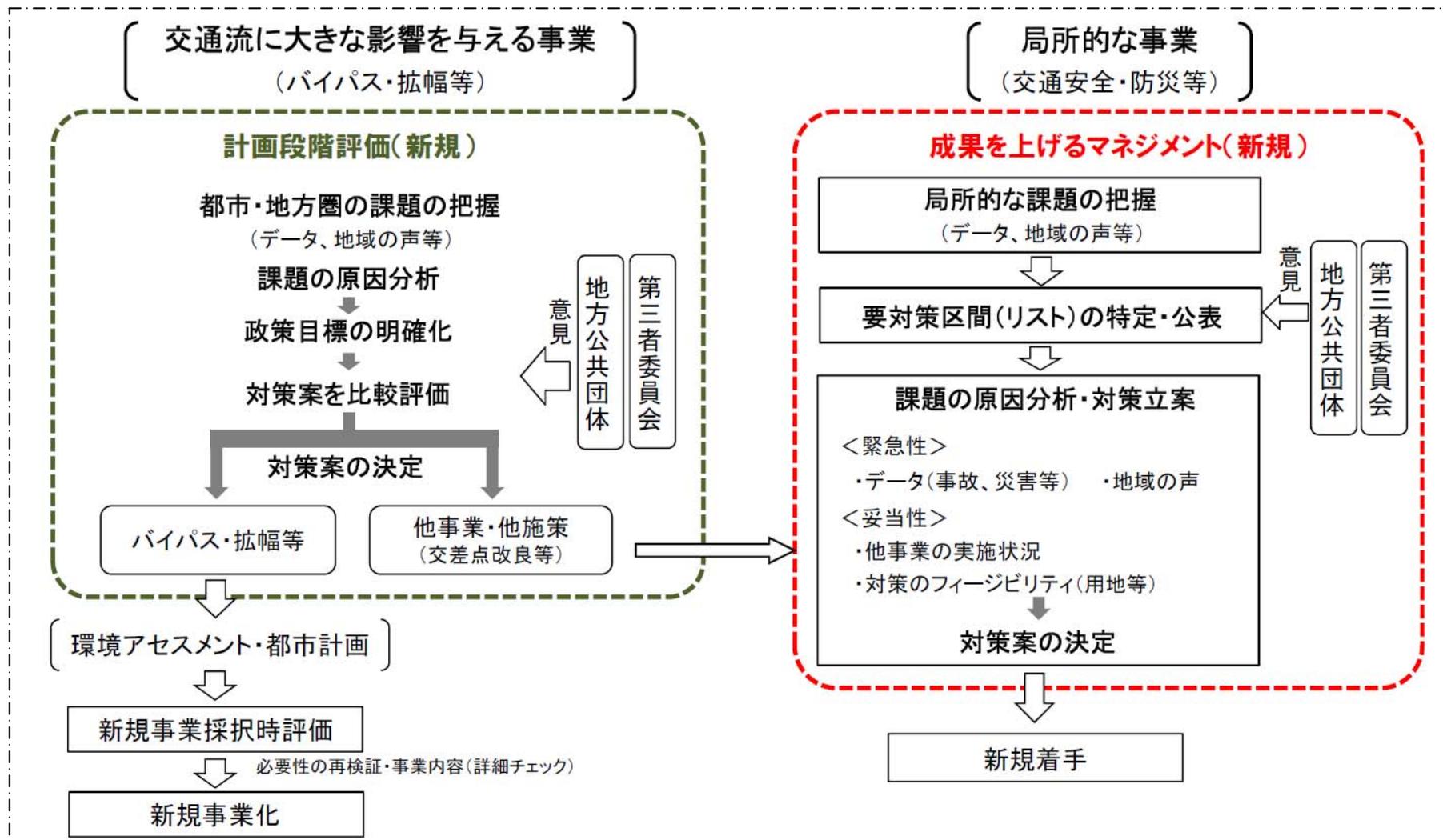
- 代替案の比較評価を行う計画段階における事業評価を実施

【政策目標評価型事業評価の一般的な流れ】



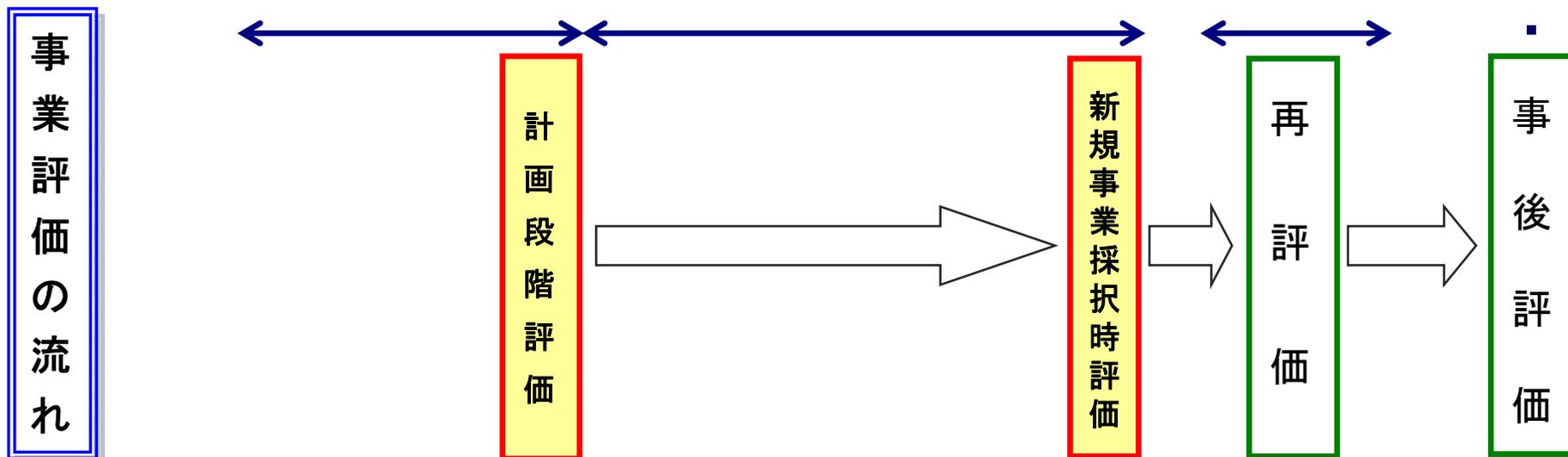
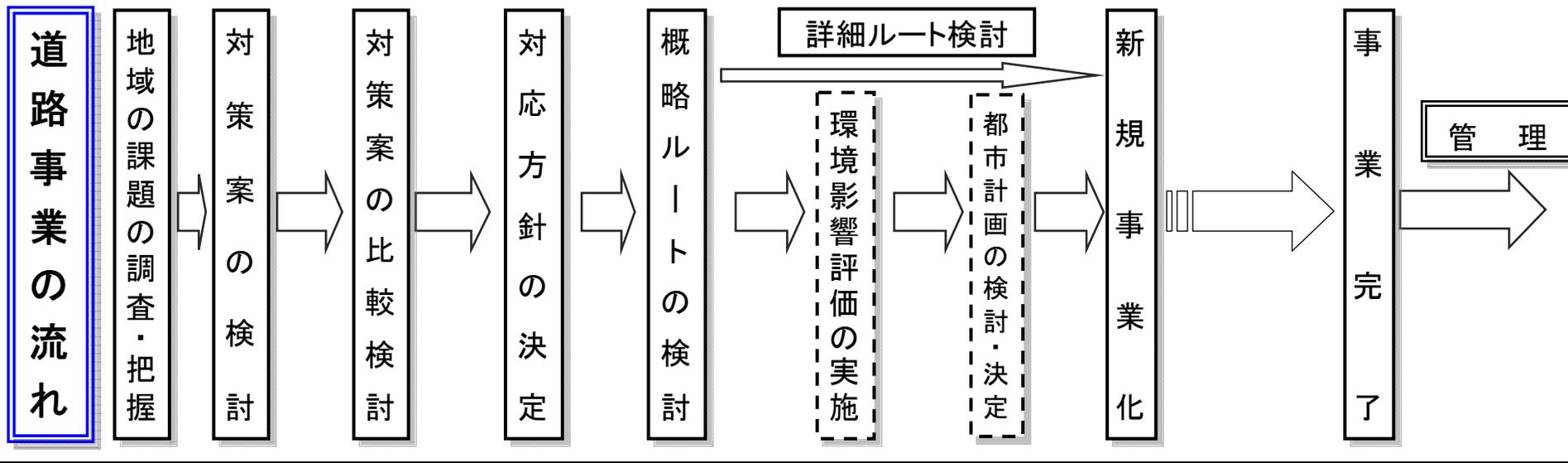
政策目標評価型事業評価の導入に係る取り組み(道路事業)

- 道路事業の透明性・効率性を高めるため、バイパス・拡幅事業等に計画段階評価を導入
- 局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取り組みを導入



道路事業と事業評価の流れ

(バイパス・拡幅等)



高速道路無料化社会実験における交通量の変化(平日)

