

道路の中期計画（東北地方版）

東北地方幹線道路協議会

〔青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
仙台市、東日本高速道路株式会社、東北地方整備局〕

目 次

	Page
はじめに	1
1. 東北地方の現状と課題	3
(1) 自然・地理的特徴	3
(2) 社会的特徴	4
(3) 産業・経済活動における課題（活力）	5
(4) 自然災害（地震、土砂災害、雪害、水害等） 克服に向けた課題（安全）	6
(5) 身近な暮らしの質向上に向けた課題（暮らし）	7
(6) 豊かな自然環境の保全に向けた課題（環境）	8
(7) 社会資本ストックにおける課題	8
2. 今後の道路整備・管理についての意見・提案	9
(1) 東北のみちを考える懇談会からの提言	9
(2) 東北地方の各県・市町村から頂いた ご意見・ご提案	10
3. 東北地方の目指すべき将来像	13
(1) 東北地方の将来像	13
(2) 東北地方の道路整備・管理のあり方	14
4. 東北地方の道路整備・管理の基本方針	16
(1) 基本的な考え方	16
(2) 選択と集中の基本的な方向性	16
(3) 道路整備・管理の基本方針、方向性	18
5. 目標宣言	32
6. 主な代表事例	44
(別冊)	
1. 代表事例	
2. 主要事業箇所一覧	

はじめに

戦後半世紀に渡る道路整備は、東北地方における経済や生活面において多大な貢献を果たしてきました。特に、全国的な自動車交通網を形成する高規格幹線道路や一般国道などの幹線道路網は、東北地方における産業立地の進展、物流や地域間の交流、危機管理等の面で大きな効果をもたらし、また、身近な生活道路でも、通学路などの歩行空間の確保を始め、地域の人々の安心・安全な暮らしの実現に大きく寄与してきました。

このような中、「道路特定財源に関する基本方針」が平成20年5月13日に閣議決定、平成21年4月22日には、「道路特定財源を一般財源化する法律」が国会で可決され、昭和29年以来55年間続いてきた道路整備のための財源制度が廃止されるなど、道路を取りまく情勢は大きな転換期を迎えました。

一方、経済のグローバル化の進展、世界的不況、人口減少社会の到来など、国内外の経済情勢が大きく変化してきており、東北地方においても、経済活動が低迷する中、農林水産業や自動車関連産業、観光などにおける産業の競争力・成長力の向上、安定した雇用の確保、地域の活性化などが求められています。

しかしながら、「全国に比べ1.4倍と長い都市間距離の克服」、「奥羽山脈などの脊梁山脈、峠、豪雪の克服」、「地震・豪雪・豪雨といった自然災害への対応」、「全国を上回る少子高齢化・人口減少への対応」などの東北地方が有する課題に対応し、国際経済競争力の強化や、便利で豊かに安心して暮らすための道路整備はいまだに不十分な状況となっています。

平成20年12月24日にとりまとめられた「新たな中期計画」では、地方版の計画策定が位置づけられるとともに、平成21年3月31日に閣議決定された「社会資本整備重点計画」に一体化されたところです。

このような背景をもとに、東北地方の地域特性、平成19年1月に頂いた「東北の今後の道路政策のあり方―提言―」、平成20年9月に頂いた各県・市町村のご意見やご助言等を頂き、東北地方の今後の道路整備・管理の方向性を示すために、「道路の中期計画(東北地方版)」を策定したものです。

本計画の内容は、「東北圏広域地方計画」と車の両輪として機能する「東北ブロックの社会資本の重点整備方針」に反映しています。また、今後の「道路行政マネジメント」に反映して参ります。

平成21年 8月 4日
東北地方幹線道路協議会

1. 東北地方の現状と課題

(1) 自然・地理的特徴

- ① 東北地方は、本州の北部に位置しており、国土全体の約 2 割を占める広大な面積を有し、その土地の 70%を森林が占めている(図 1)
- ② 地形としては、南北に脊梁山脈が連なっており、中央部には奥羽山脈、西部には出羽山地、越後山脈、東部には北上高地、阿武隈高地があり、山地により地域が分断されている(図 1)
- ③ 8割以上が豪雪地帯に指定されており、そのうち約3割は特別豪雪地帯に含まれている(図 3)
- ④ 他地域に比べ都市間距離が長く、地形的制約等が地域間の交流機会の障害となっている(図 2)

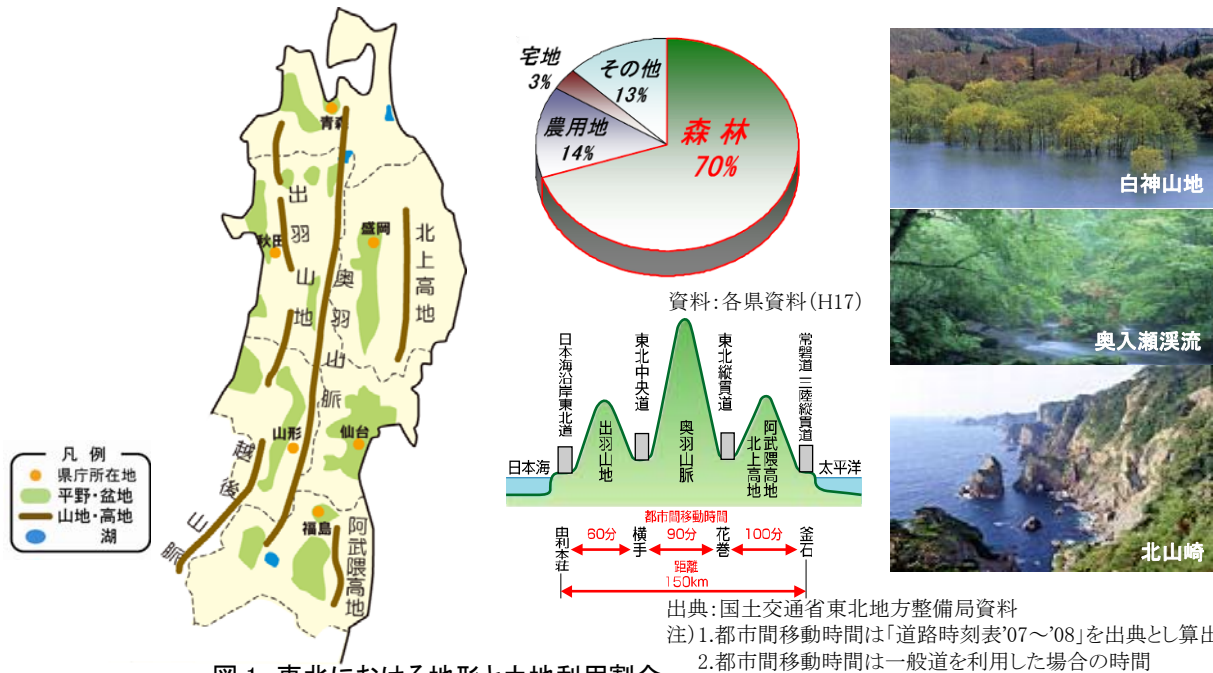


図 1 東北における地形と土地利用割合

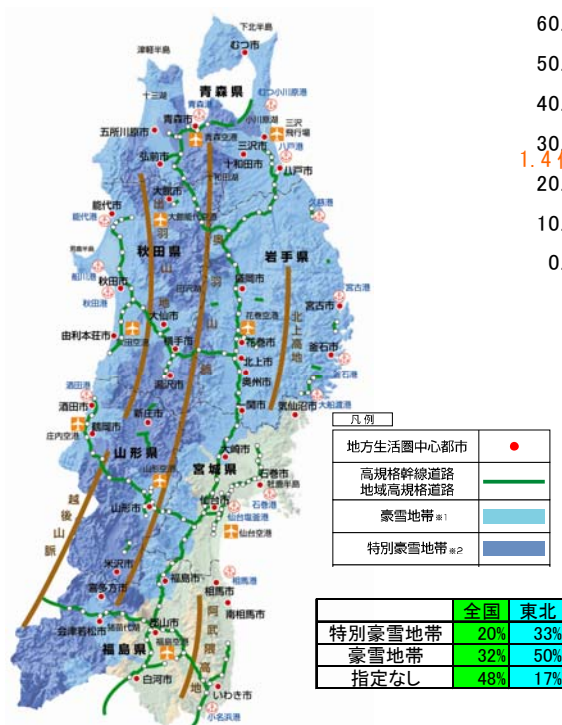


図 3 豪雪・特別豪雪地帯

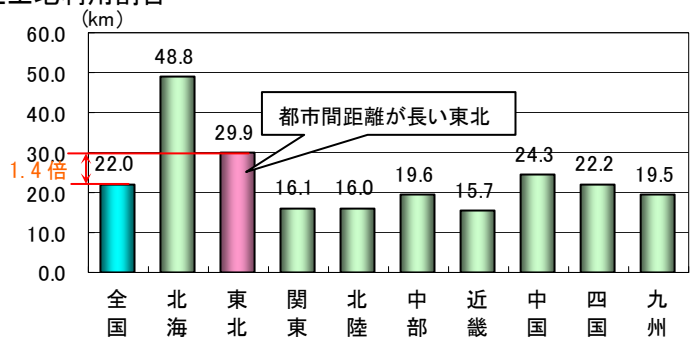


図 2 平均都市間距離

— 豪雪地帯の指定要件とは—
 過去 30 年間の累年平均積雪積算値が 5,000 cm 日以上の豪雪地域が 2/3 以上の市町村

— 特別豪雪地帯の指定要件とは—
 豪雪地域のうち、過去 20 年間の累年平均積雪積算値が 15,000 cm 日以上の地域が半分以上である市町村で、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

出典: 国土交通省東北地方整備局資料

(2) 社会的特徴

- ① 東北地方では、人口規模の小さい市町村ほど、人口の減少割合が大きく、高齢化率は全国に比べて高く、増加傾向である(図 4、5)
- ② 過疎地域では、10 年以内に消滅する恐れのある集落が 65、いずれ消滅する恐れのある集落が 340 であるなど、中山間地域の衰退が進んでいる(図 6)
- ③ 中心市街地における大型小売店の立地割合の減少、都市機能の郊外への拡散や居住人口の減少等により、中心市街地が空洞化し、まちのにぎわい喪失につながっている(図 7、8)
- ④ 雇用環境は、有効求人倍率が全国平均を下回っており、東北の一人当たりの県民所得額は 253 万円と全国平均を下回るなど、厳しい状況である(図 9、10)
- ⑤ 一方、東北地方には、豊かな伝統・文化、自然風景など、特色ある資源が多く、観光入り込み客数は、全国と同様に、増加傾向で推移しており、東北に訪れる外国人観光客も、少ないながら増加している(図 11、12)

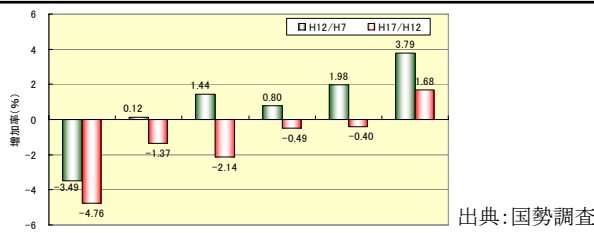


図 4 東北地方の都市規模別の人口増加率

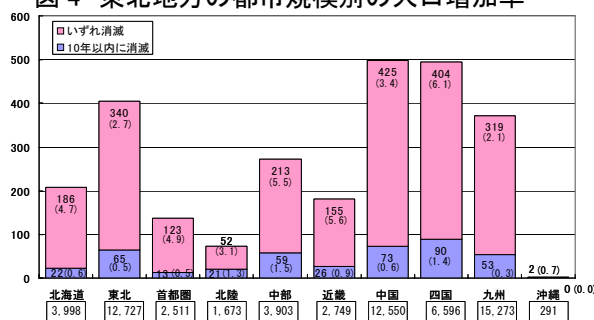


図 5 東北地方の人口と高齢化率の推移

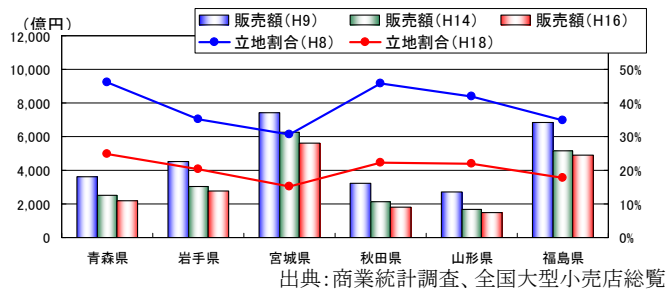


図 6 消滅する恐れのある過疎地域の集落数

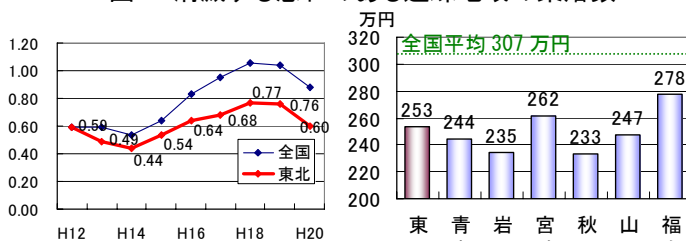


図 9 有効求人倍率の推移

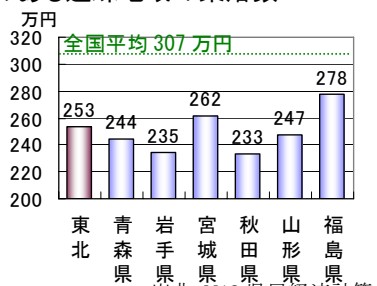


図 10 一人当たりの所得額(H18)

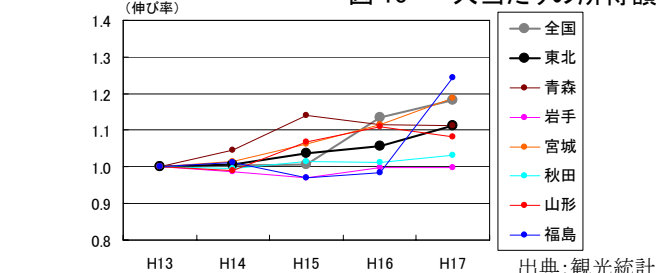


図 11 観光入り込み客数の推移

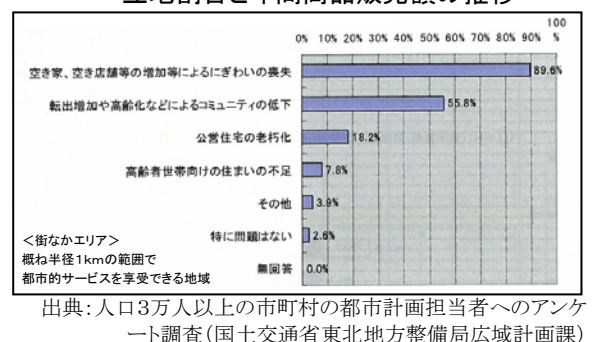


図 8 街なかエリアの居住環境の問題点

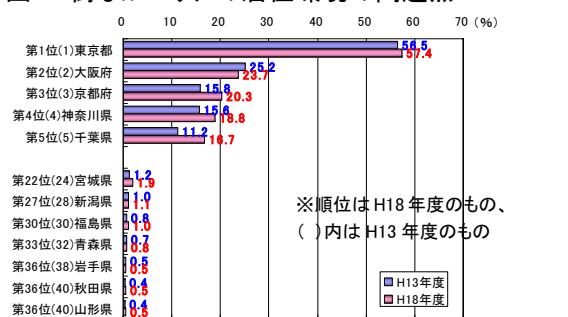
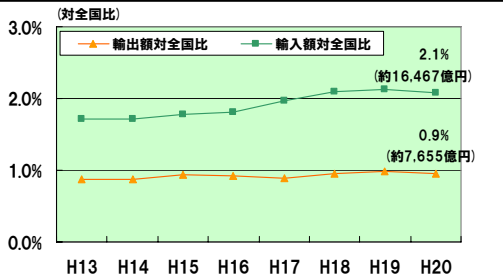


図 12 訪日外国客の県別訪問率

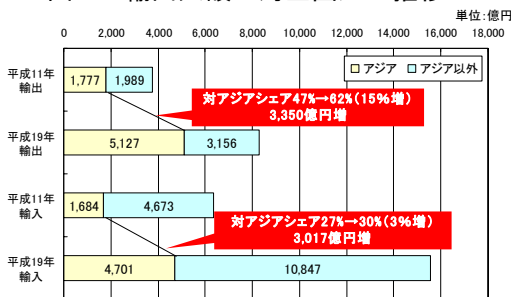
(3) 産業・経済活動における課題(活力)

- ①東北地方では、輸出輸入額の全国に占める割合が年々上昇しており、輸出における東アジアは平成11年から19年の8年間で、15ポイント上昇するなど、産業の活性化とともに東アジアとの関係性の強まりがみられるが、東北地方を発着するコンテナ貨物の港湾別取扱割合は、京浜港湾が62%を占めるのに対し、東北域内港湾は31%にとどまっている(図13、14、17)
- ②東北地方の工業団地の多くは高規格幹線道路沿線に立地しており、貨物搬送における機関分担は、自動車の分担率が88.4%と自動車への依存度が高い一方、東北地方における高規格幹線道路等と重要港湾の連絡割合は47%と、港湾へのアクセス性が十分確保されていない(図15、16、18)
- ③産業の国際競争力の強化及び産業の集積を高めるため、高規格幹線道路等のミッシングリンク(ネットワークの欠落区間)の解消を図るとともに、産業集積地間や産業集積地と主要な都市、港湾・空港を有機的に結ぶネットワークを構築する必要がある(図19)
- ④また、自然、歴史、文化、食等の豊かな地域資源を活用した観光産業や、全国の農業産出額の約15%を占める農林水産業は、東北地方の経済発展を牽引する産業として、発展させていく必要がある。



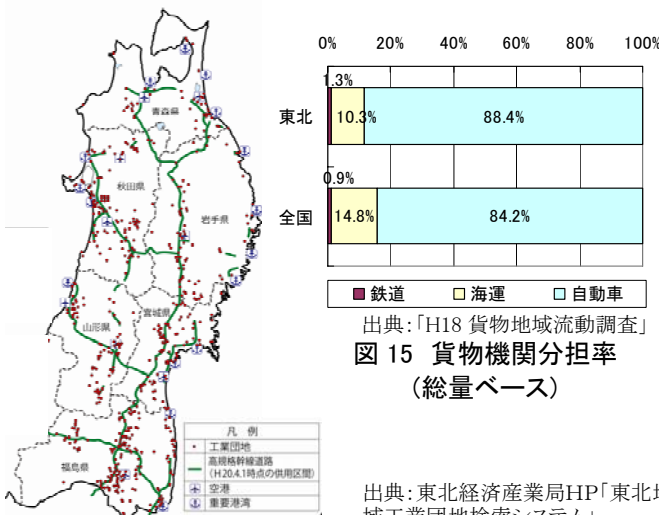
出典: 横浜税関「平成20年 東北地域の貿易概況」

図13 輸出入額の対全国比の推移



出典: 財務省「貿易統計」

図14 東北地方における輸出入相手国の構成

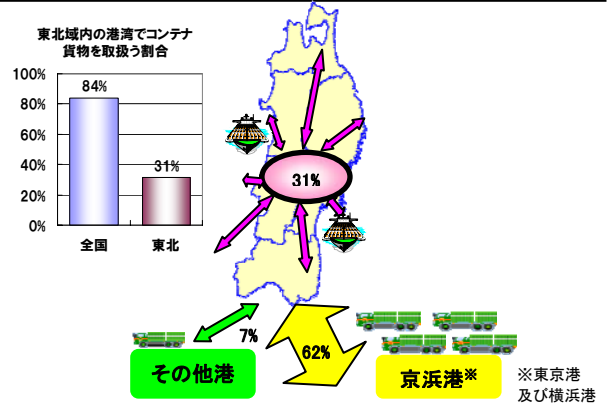


出典: 「H18 貨物地域流動調査」

図15 貨物機関分担率 (総量ベース)

出典: 東北経済産業局HP「東北地域工業団地検索システム」

図16 東北地方の工業団地立地動向

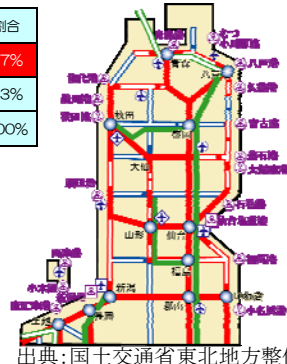


出典: 「H20年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果」

図17 東北域内の港湾でコンテナ貨物を取り扱う割合

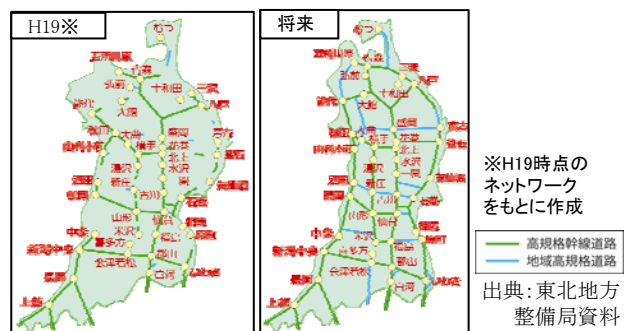
	重要港湾数	割合
高規格幹線道路等と連絡	7	47%
高規格幹線道路等と未連絡	8	53%
合計	15	100%

特定重要港湾	①
重要港湾	②
高気空港 (国管理空港)	③
高気空港 (特定高気管理空港)	④
地方管理空港	⑤
共用空港	⑥
高規格道路	⑦ (供用・未供用)
地域高規格道路等	⑧ (供用・未供用)
新幹線	⑨ (供用・未供用)



出典: 国土交通省東北地方整備局資料

図18 高規格幹線道路等と港湾の連絡状況



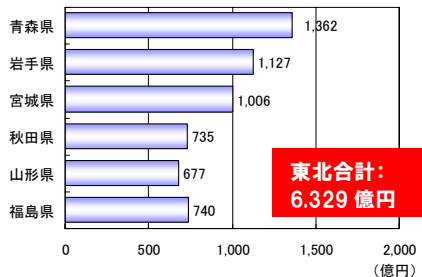
※H19時点のネットワークをもとに作成

出典: 東北地方整備局資料

図19 ミッシングリンク(ネットワークの欠落区間)による時間距離の歪み

(4) 自然災害(地震、土砂災害、雪害、水害等)克服に向けた課題(安全)

- ① 東北地方は、地震、土砂災害、水害、雪害などの自然災害が多く、過去 5 年間の自然災害による総被害額は 6,329 億円を超えるなど、自然災害による甚大な被害を受けている(図 20)
- ② 今後 30 年以内の地震発生確率が宮城県沖で 99%を超えるのをはじめ、地震発生リスクが高い地域であり、道路構造物の耐震性を確保する必要がある(図 21、22)
- ③ 東北地方における冬期通行不能区間延長比は国道で 5.6%と他地域に比べ高く、冬期を含む通年における通行性を確保する必要がある(図 23、24)
- ④ 一方、歩道では積雪による歩道幅員の狭小により、歩行者が車道の通行を余儀なくされるなど、冬期の歩行者の安全性が確保されておらず、安全性の向上に向けた取組みを行う必要がある(図 25)

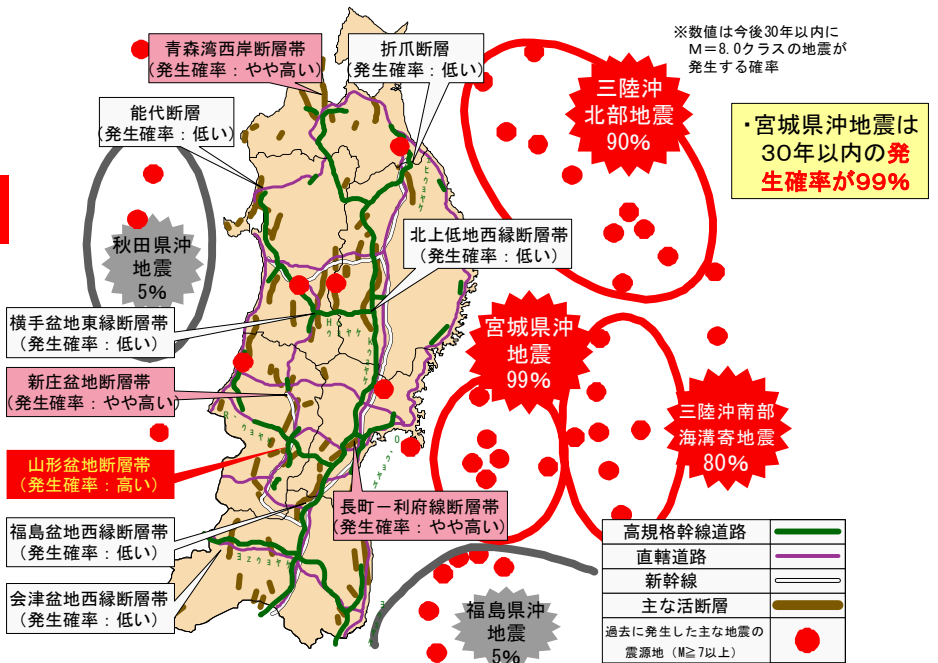


出典:総務省消防庁「消防白書」

図 20 過去5年間(H15~H19)の自然災害による総被害額

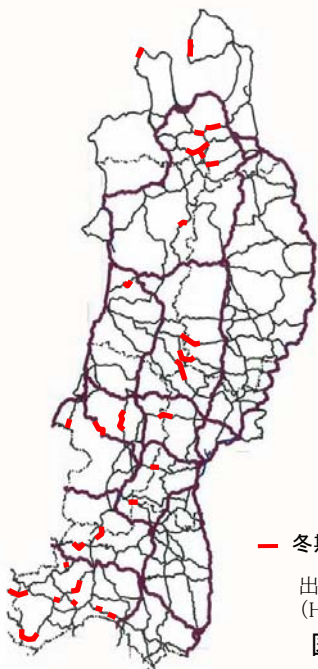


図 21 岩手・宮城内陸地震(H20.6)における被害状況(祭時大橋)



出典:東北地方整備局資料

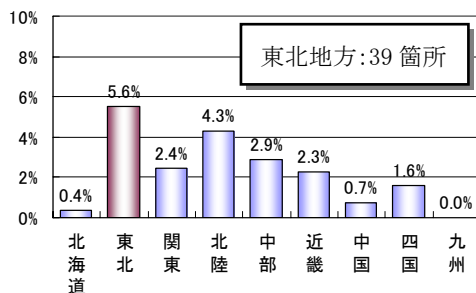
図 22 過去に発生した主な地震の震源地と今後 30 年以内の地震の発生確率



— 冬期通行不能区間

出典:国土交通省東北地方整備局資料(H19.3現在)

図 24 国道の冬期通行不能区間



出典:(財)日本道路交通情報センター(H21.4現在)道路統計年報 2008(H19.4時点)

図 23 国道の冬期通行不能区間延長比(H19)



図 25 積雪時の歩道状況と歩行者

(5) 身近な暮らしの質向上に向けた課題(暮らし)

- ① 仙台市の DID 地区では三大都市圏を超える旅行速度の低下がみられる一方、東北地方における都市計画道路網の整備率は 49%と、全国の 56%に比べて低い(図 26、27)
- ② 交通事故 100 件あたりの死者数は 0.99 人と全国平均 0.67 人を大きく上回っているとともに、高齢者の事故件数は増加傾向にあり、交通安全性の向上を図る必要がある(図 28、29)
- ③ 深刻な医師不足や医師の偏在により適切な医療を受けることが困難な地域を抱えていることに加え、第三次救急医療機関に 60 分で到達できない市町村が 3 割存在しており、その多くが、沿岸部など高規格道路が整備されていない地域の市町村となっているため、等しい救急医療サービスの享受に向け、アクセス時間の短縮に向けた取組みが必要である(図 30、31)
- ④ 10 市において交通バリアフリー基本構想が策定されている。基本構想が策定されている地区等において、重点的にバリアフリー整備を推進する必要がある。

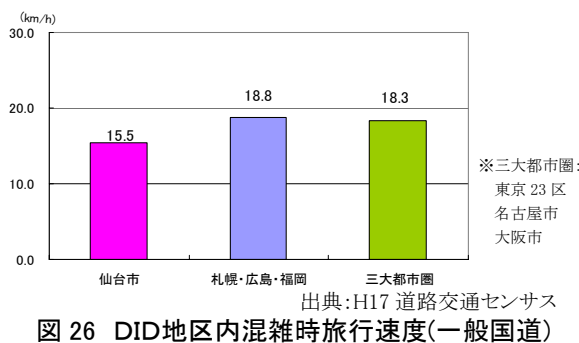


図 26 DID地区内混雑時旅行速度(一般国道)

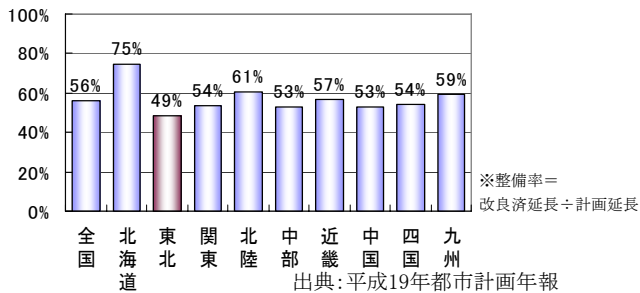


図 27 都市計画道路の整備率

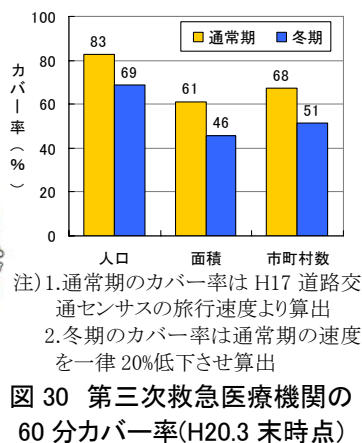
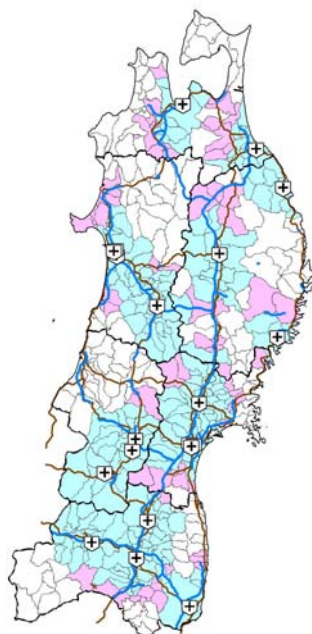


図 30 第三次救急医療機関の60分カバー率(H20.3 末時点)

凡	例
三次医療施設	+
高規格幹線道路等	—
直轄国道	—
60分カバー域	
冬期・通常期共	■
通常期のみ	■

出典: 国土交通省東北地方整備局資料
図 31 第三次救急医療機関への 60 分圏域(H20.3 末時点)

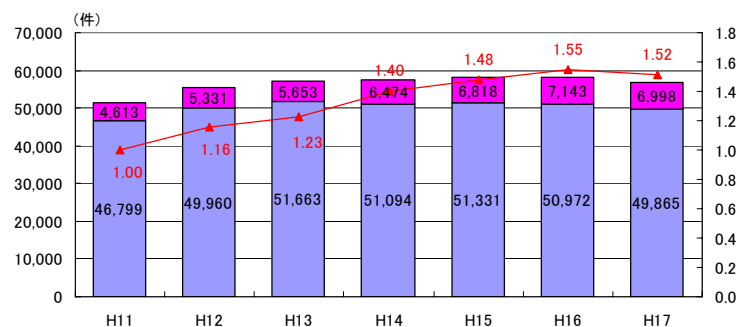


図 28 東北地方における交通事故件数に占める高齢者数の推移

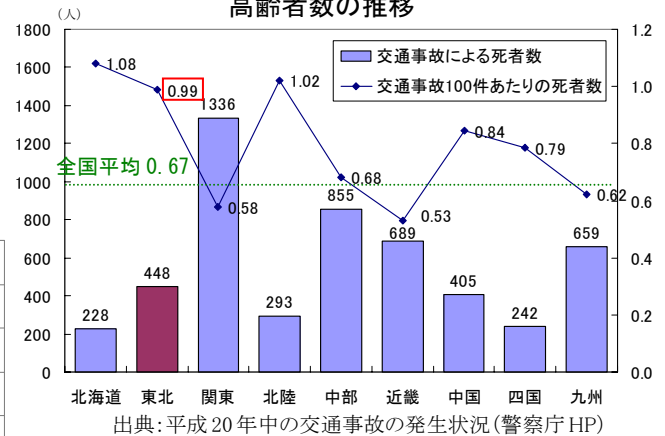


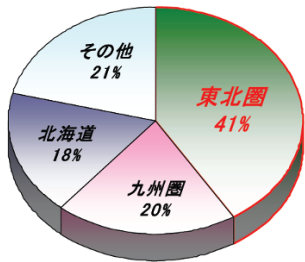
図 29 交通事故 100 件あたりの死者数

交通バリアフリー基本構想とは・・・

重点整備地区を指定するとともに、旅客施設、道路、駅前広場等についての移動円滑化事業に関する基本的事項をとりまとめたもの。事業として、公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業等がある。

(6) 豊かな自然環境の保全に向けた課題(環境)

- ① 東北地方では、風力発電量が全国の 41% を占めるなど、新エネルギー開発が進展しているとともに、風力発電を活用したロードヒーティングなどが行われており、環境負荷の軽減に向け、今後更なる新エネルギーの活用を促進する必要がある(図 32、33)
- ② 混雑時における走行速度が三大都市圏に比べて低い地域もあり、環境負荷が大きい走行形態となっていることから、環境負荷の軽減にむけ、走行速度の向上に向けた取組みを行う必要がある(図 34)



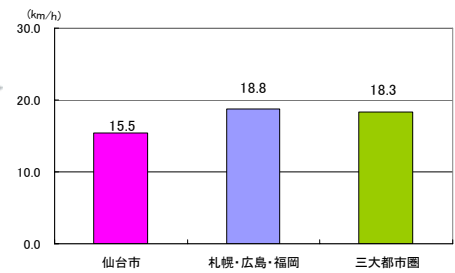
出典:NEDO 風力発電ガイドブック
2005.5 第5版

図 32 風力発電総出力(H17)



出典:東北地方整備局HP

図 33 風力発電によるロードヒーティング例
(国道 49 号中山トンネル)

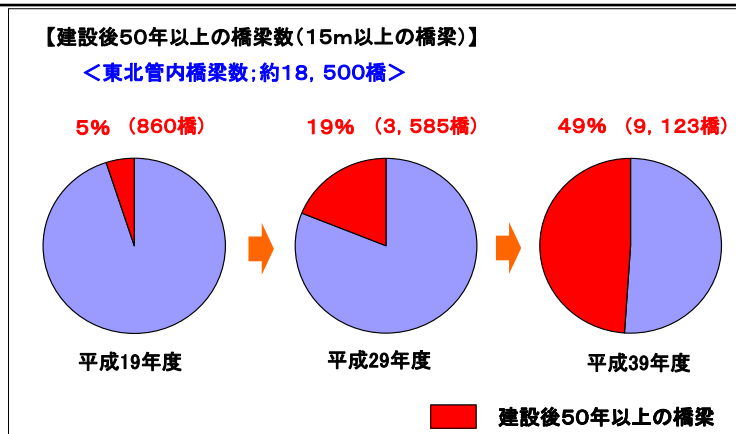


※三大都市圏:東京 23 区、名古屋市、大阪市
出典:H17 道路交通センサス

図 34 DID地区内混雑時旅行速度(一般国道)

(7) 社会資本ストックにおける課題

- ① 東北地方の社会資本ストックは、高度経済成長期に建設されたものが多く、施工から 50 年以上経過した橋梁は平成 19 年度では全体の 5% であるが、平成 29 年度では、19%、平成 39 年度では 49% を超えるなど急激な増加が想定されており、安全性の確保に向けた対策を行う必要がある(図 35、36)



※東北管内の国道、県道、市町村道を対象
※県・市町村が管理する橋梁の数は平成17年4月時点

出典:国土交通省東北地方整備局資料

図 35 建設後 50 年を経過した橋梁の割合



図 36 本荘大橋斜材破断

2. 今後の道路整備・管理についての意見、提案

(1) 東北のみちを考える懇談会からの提言(H19.1.12)

東北地域におけるポテンシャル^{注1)}と課題を踏まえ、「東北のみちのあり方を考える懇談会(座長:森杉壽芳 東北大学大学院 情報科学研究科 教授)」での道路整備・管理に対する共通認識のもと、東北地域として今後の道路整備・管理を進める際に求められるポイントを考慮し、「東北の今後の道路政策のあり方—提言—」を頂いた。

■ 東北地域のポテンシャル

- ・全国2割を占める広大な国土
- ・白神山地や伊豆沼などの豊かな自然環境
- ・三内丸山遺跡などの歴史ある文化や風土
- ・ブナ林などの自然林を有する水資源の源
- ・安全な食料生産地・エネルギー基地
- ・ゆとりと癒しの地
- ・地場企業群の集積(機械加工、電子・電気、鑄造等)

■ 東北地域の課題

- ・全国に比べ 1.4 倍の長い都市間距離の克服
- ・奥羽山脈などの脊梁山脈、峠、豪雪の克服
- ・全国を上回る少子高齢化・人口減少への対応
- ・財政的制約への対応
- ・地震、豪雪、豪雨などの災害問題への対応
- ・地球規模での環境問題への対応
- ・身近な暮らしの質の向上や個性ある地域形成を重視する傾向への対応
- ・安全で安心な生活環境の実現に対する要請への対応

■ 懇談会での共通認識

I. 東北地域は

- ① 経済を活性化するための道路が不十分
- ② 生活を「豊かに・便利に」するための道路が不十分

II. 「道路はもう必要ない」などという意見に対しては、同意できない

東北地域には、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

■ 今後の道路政策に求めるポイント

- ① 新たな国土づくりへの対応
- ② 既存道路の戦略的管理及び有効活用
- ③ 道路利用者・地域住民とともに進める道路整備
- ④ スピーディな政策展開

■ 提言

提言 1 広域的な交流・連携の促進と、東アジアとの近接性を活かした産業経済の国際競争力の強化
— 高速道路ネットワークの整備による「強い東北」の形成 —

提言 2 個性と活力のある持続可能な地域づくり
— すべての人の暮らしに快適さを運ぶ道路の確保 —

提言 3 豪雪・地吹雪などの厳しい冬を克服した安全・快適な地域づくり
— 冬期交通障害の緩和による冬期道路交通サービスの確保 —

提言 4 だれもが心から安心して生活できる地域づくり
— 暮らしと命を守り、災害に備えた道路の確保 —

提言 5 次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の育成
— 美しい環境と調和し、観光資源としての価値を高める道路の確保 —

注1) ポテンシャル: 潜在的な力、可能性としての力。

(2) 東北地方の各県・市町村から頂いたご意見・ご提案 (H20.9～10 実施)

新たな中期計画等の策定にあたり、

- ①道路行政について改善すべき点
- ②地域の現状と抱える課題と目指すべき将来像
- ③道路施策として重点的に取り組むべきこと

について、東北6県知事・市町村長235人から意見・提案を頂いた。(東北管内県・市町村数236の99%)

〔寄せられた意見・提案の概要〕

a. 道路行政について改善すべき点についての主な意見

道路行政について改善すべき点については、道路整備の必要性・進め方に関する事、地域の実情への対応に関する事、財源措置に関する事が多くあげられている。

○ 道路整備の必要性・進め方に関する事 約160件

- ・産業、経済、文化の発展に大きな役割を果たす高規格幹線道路については、国の責任において整備を行う。
- ・地域間交流・連携、地域活性化への支援のためにも、とぎれとぎれの高速道路のネットワーク化が必要。

○ 地域の実情への対応に関する事 約160件

- ・災害に強い道路、救急医療施設へのアクセス道路、冬期交通の確保等、地方の実情に即した生活幹線道路の整備が必要。
- ・離島において急病人が出た場合の救急船あるいは救急ヘリの対策を講じる等の支援を。

○ 財源措置に関する事 約130件

- ・真に必要な地方の道路整備を進めるためにも地方に十分な財源措置を。
- ・地方道路整備臨時交付金や地方道路整備臨時貸付金制度の存続と更なる拡充を。

○ 道路事業の評価等に関する事 約90件

- ・東北地域の道路は、既存の費用対効果の算定には含まれない部分での効果が大きいことから、地域の特性等を踏まえた評価が必要。

○ 道路の維持管理に関する事 約90件

- ・橋梁等の耐震補強及び道路の維持管理や将来の更新に対する備えが不十分。

○ 除雪融雪に関する事 約60件

- ・寒冷地における除排雪作業、防雪・消融雪施設への支援を。

b. 地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべき事項

地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべき事項として、

- | | |
|---|-------|
| ○ 身近な道路の整備(生活道路や歩道、バリアフリー化など) | 約220件 |
| ○ 幹線道路の整備(都市や拠点を結ぶ幹線、通院・通学など
日常の暮らしを支える幹線など) | 約190件 |

についての意見が多くあげられており、地域別には抱える課題や道路整備状況に応じて求める施策に相違がみられる。

《各県における特徴的な意見・提案の例》

青森県

- ・除雪・防雪により冬季の安全円滑な交通の確保。
- ・地域間交流、観光交流、救急医療と連携する高規格幹線道路の整備。

岩手県

- ・橋梁等の長寿命化対策や舗装の維持修繕の実施及び助成制度の確立。
- ・1.5車線の道路など地域に応じた道路整備。

宮城県

- ・橋梁等の耐震補強対策及び緊急輸送道路・代替路線の整備。
- ・歩道等のバリアフリー化や景観・街並みに配慮した道路整備。

秋田県

- ・地域間格差を解消し、地域経済の発展や交流・連携を担う高速道路ネットワークの整備。
- ・冬期交通の確保(除雪の充実)や安心して通行できる歩道整備や狭隘道路の改善・維持管理。

山形県

- ・多様な交流・連携、災害や雪に強い高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備。
- ・除雪や消融雪施設など冬期交通確保のための雪寒事業の実施。

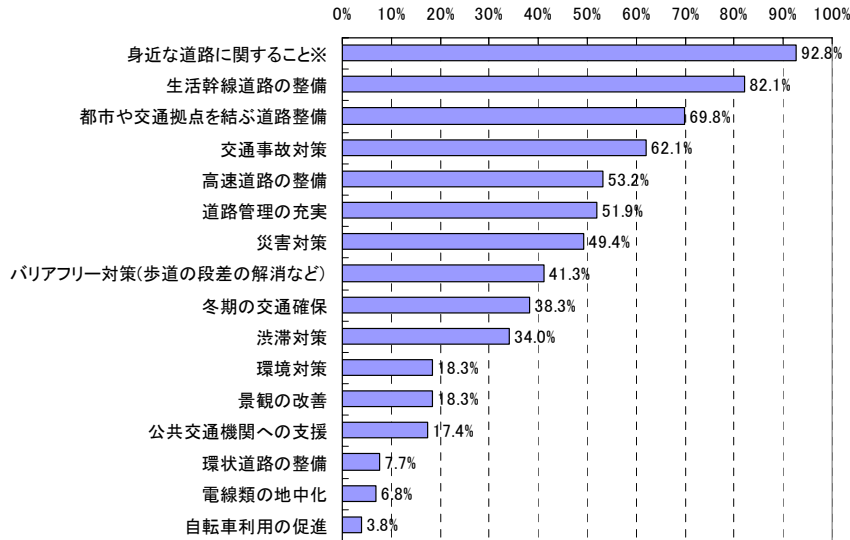
福島県

- ・通学路等や右折レーンなど交通安全対策・交通事故対策の実施。
- ・原子力等発電所地帯における避難路の整備、防災対策やスマートICの整備。

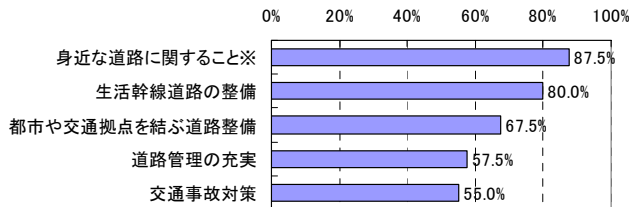
【地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべき事項】

身近な道路、生活幹線道路のほか、都市や交通拠点を結ぶ道路、交通事故や豪雪・地震等への備えに関心が高くなっている。

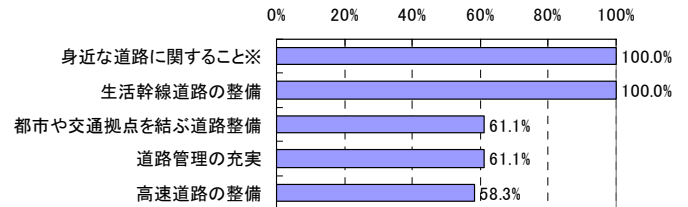
東北平均



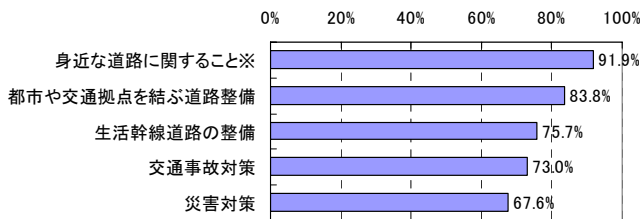
青森県



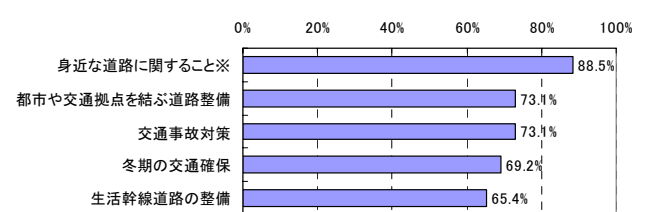
岩手県



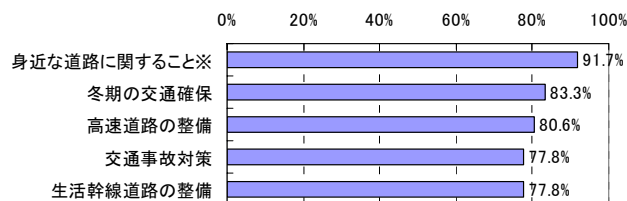
宮城県



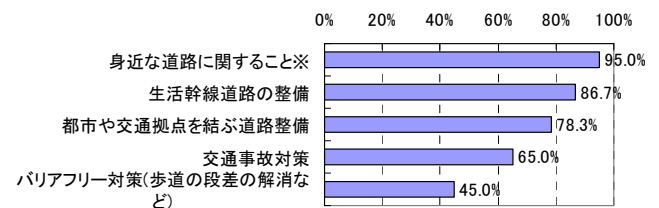
秋田県



山形県



福島県



出典：東北地方の各県・市町村から頂いたご意見・ご提案をもとに東北地方整備局が作成。

※生活道路の他、歩道、バリアフリー、生活幹線道路などに対する要望含む。

3. 東北地方の目指すべき将来像

(1) 東北地方の将来像

東北ブロックの社会資本の重点整備方針を踏まえ、東北地方の将来像は以下の通りである。

東北地方の将来像

東北ブロックの持つ優れたポテンシャルを活かしながら、人・物・情報の国内外との交流、連携を深め、低炭素社会の構築などの新たな時代の潮流に対応・貢献できる多様で自立した圏域を形成していく。

① 活力

圏域内外の主要都市や生産拠点等を結ぶ交通・情報通信ネットワークの構築、及び安定的な水資源の確保を図る。これにより、広域的な連携による、競争力を持つ産業群の形成、及びマーケットへのアクセス改善による、多様な地域資源を活用した地域内発型産業の創出・振興を支援する。また、地球温暖化や国際化に対応しつつ、安全で安心な食料を安定して供給できる持続可能な農林水産業の振興に寄与する。加えて、二地域居住^{注1)}やIターン^{注2)}などの新たな価値観やライフスタイル^{注3)}に対応した交流人口の拡大を通じて、若者から高齢者まで生き甲斐をもって働ける産業構造の構築を目指す。

このような地域間の連携交流を促進することにより自立的・持続的な成長を実現する圏域を創り上げる。

日本海地域と太平洋地域の連携を強化し、東アジア・ロシアや北米等との世界に開かれた国内外をネットワークする「環日本海・環太平洋ゲートウェイ」を開き、農作物、人材、技術力等、東北圏の地域資源を十分に活用し、沿岸部・内陸部が一体となった、国際競争力のある産業が集積する圏域を創り上げる。

② 安全

既存社会資本ストックを有効活用しながら、地震・津波、風水害、土砂災害、豪雪などの自然災害への備えを充実し、社会経済活動を支える圏域を創り上げる。

③ 暮らし

子供から高齢者の各世代の人々が、もてる力を十分に発揮し、いきいきと暮らしていくためのユニバーサル社会^{注4)}を実現するとともに、地域医療の支援、生活圏内の公共交通等の確保及びコンパクトシティの形成等により、都市と農山漁村が共生し、温もりある人に優しい圏域を創り上げる。

④ 環境

地域固有の伝統・文化や美しい国土を適切に保全し、後世に継承するとともに、その自然・環境・技術を活かし循環型社会を基礎においた低炭素社会を構築するために、豊かな自然環境を再生し、自然の恵みを有効に活用した地球温暖化防止に貢献する環境先進圏域を創り上げる。

注1) 二地域居住:都市住民が都市と農山漁村に滞在拠点をもち、双方を仕事や余暇で行き来しながら、田舎でのゆとりある生活を楽しむ新しい居住スタイル。

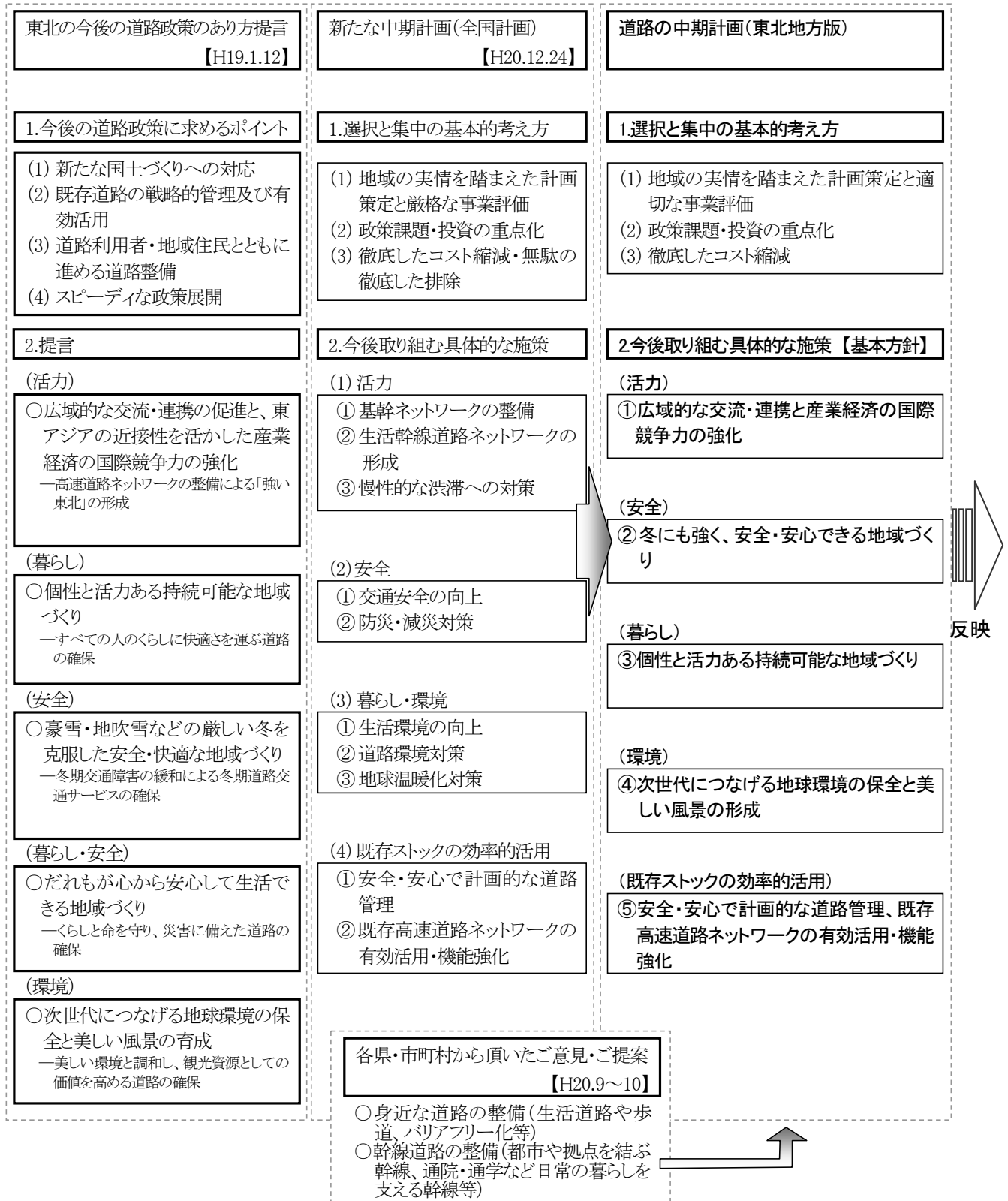
注2) Iターン:出身地以外の地方に移住する形態。

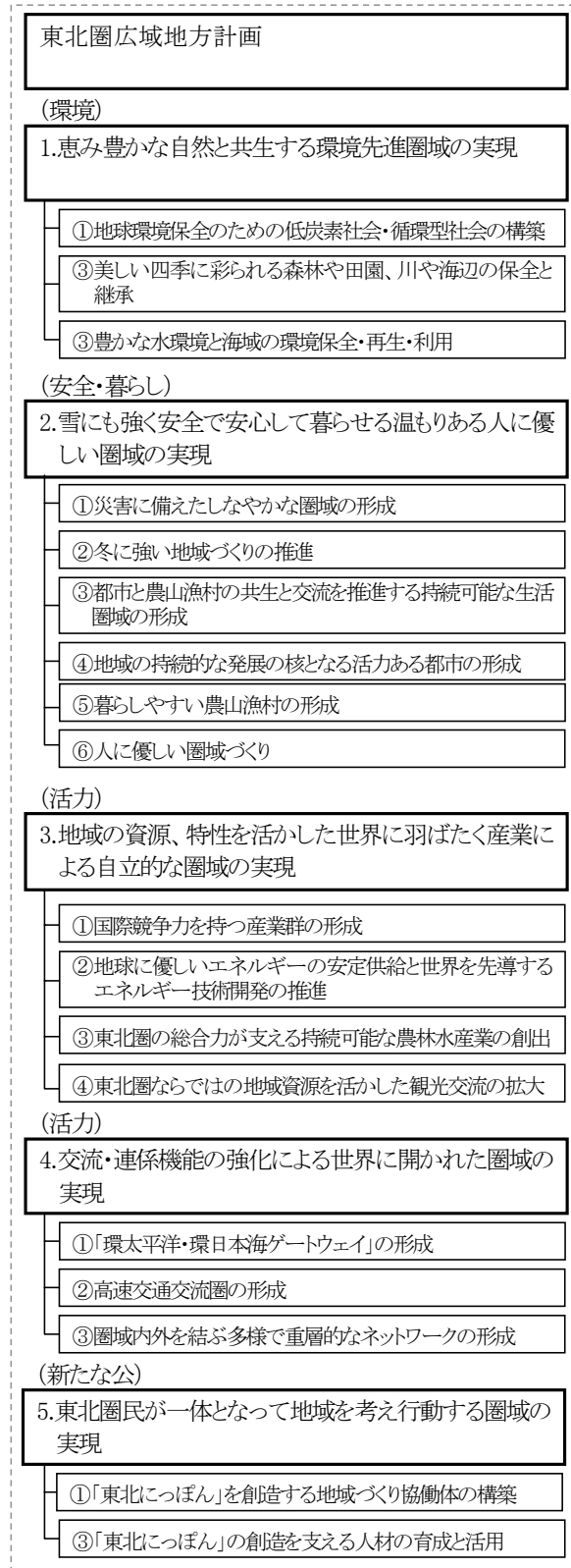
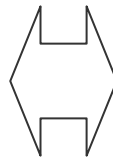
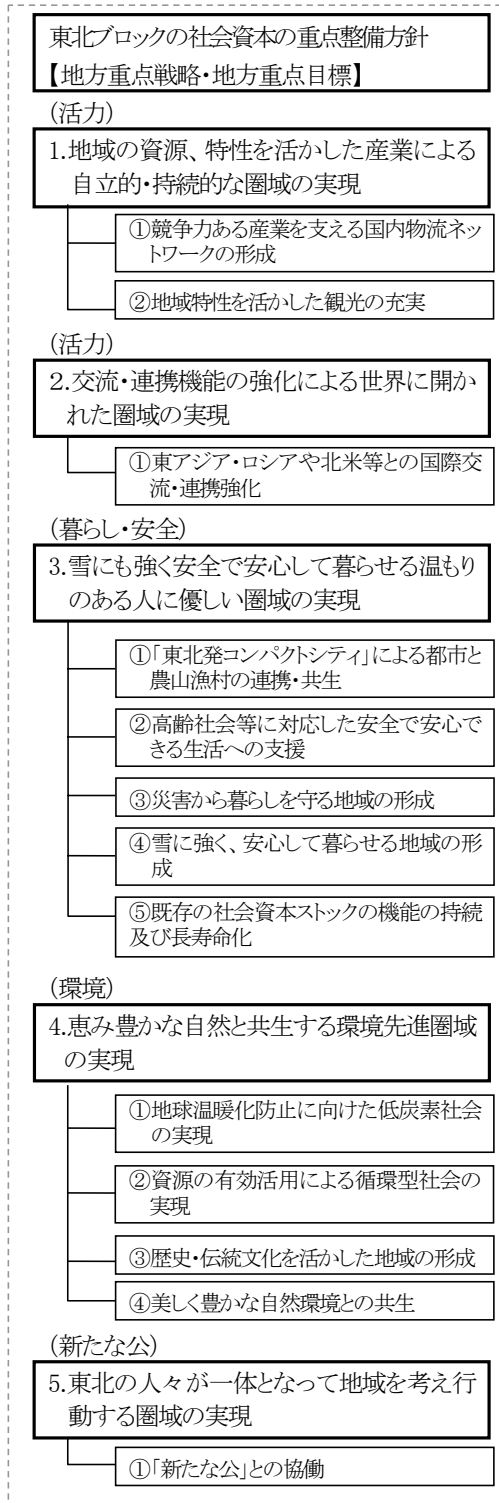
注3) ライフスタイル:生活の様式や営み方、また人生観、価値観、習慣などを含めた個人の生き方。

注4) ユニバーサル社会:年齢、性別、障害、文化などの違いにかかわらずだれもが地域社会の一員として支え合うなかで安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できる社会。

(2) 東北地方の道路整備・管理のあり方

「東北のみちを考える懇談会」からの提言や、各県、市町村から頂いたご意見、ご提案、新たな中期計画等を踏まえて、以下の5つの基本方針から今後の道路整備を進める。





4. 東北地方の道路整備・管理の基本方針

(1) 基本的な考え方

今後の道路整備・管理の実施に際し、人口減少社会の到来や道路ストックの更新投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、計画的・効率的に実施していく必要がある。

今後の道路整備・管理を効果的・効率的に進める上で基本となる方針として、平成20年12月に「新たな中期計画」(計画期間:平成20～24年度、5年間)がとりまとめられた。

計画期間(平成20～24年度)の東北地方における道路整備・管理にあたっては、「新たな中期計画」を踏まえ、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、産業経済の国際競争力の強化や便利で豊かに安心して暮らすため、都市間距離・脊梁山脈・峠・豪雪の克服、自然災害、少子高齢化・人口減少、環境保全への対応、既存ストックの効率的活用を計画的にかつ適切に実施していく。

(2) 選択と集中の基本的な方向性

今後の東北地方における道路整備・管理は、以下の通り実施する。

1. 地域の実情を踏まえた計画策定と適切な事業評価

- ①他の社会資本整備との連携を図り、社会資本全体の中での位置づけを明らかにするため、「東北ブロックの社会資本の重点整備方針」に反映する。
- ②今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果並びに、東北地方の実情を踏まえて検討する評価手法を用いて事業評価を適切に実施する。なお、社会経済情勢等に大きな変化があれば、その都度必要な見直しを実施する。
- ③評価結果に地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果についても、総合的に評価する仕組みを導入する。
- ④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交通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、ともに進める道路行政に関する情報公開やPI^{注1)}活動を推進し、アカウンタビリティ^{注2)}を向上させる。また、住民、NPO^{注3)}、産業団体及び行政等の多様な主体(新たな公)との協働により地域課題に取り組む。

〔具体的な取り組み例〕

- ・パブリックインボルブメントの推進
- ・社会実験の推進、計画から管理の各段階での住民参加
- ・インターネットによる情報提供(道路IRサイト)

注1) PI(パブリックインボルブメント):行政による計画の策定を、住民や市民の参加を積極的に募って行うこと。

注2) アカウンタビリティ:個人や組織の行動を対外的に説明する責任のこと。説明責任。

注3) NPO:ボランティア活動などの社会貢献活動を行う、営利目的としない団体。

2. 政策課題・投資の重点化

- ①東北地方の持続的な活力を生み出すためには地域資源を再発見・活用した中山間地域等も含めた地域づくり活動を進めていく必要がある。これらの活動を支えていくためにも、これまで蓄積してきた道路ストックの機能を維持するとともに、ソフト施策と連携してその利用価値を高め、道路利用者にとってより使いやすい道路にし、既存ストック^{注1)}の点検や予防保全^{注2)}により、長寿命化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用する。
- ②生活道路、歩道の整備やバリアフリー化など生活に身近な道路整備の実施に当たっては、原則として、重点的に対策を要する箇所・区間など整備優先順位の明確化を行った上で、この中から、各年度の予算において、地域の実情を踏まえ、事業を優先的に実施する。
- ③国、地方を支える基幹ネットワークの整備にあたっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、東北地方の実情を踏まえて検討する評価手法を用いて適切な評価を行い、既存計画どおりの整備では費用に対してその効果が小さいと判断される場合には、完成2車線の適用など道路構造令の弾力的運用や、現道の有効活用、コスト縮減を図るなど、抜本的な見直しを行う。
- ④限られた財源を有効に活用し、社会経済の急速な変化に対応しつつ効果的・効率的で無駄のないスピード感のある事業の実施に一層努めるため、計画から事業実施までのすべての段階において、国民にもわかりやすい事業の目標設定や業績成果測定など、時間管理概念の更なる浸透を図る。

〔具体的な取り組み例〕

- ・事業評価システム
- ・「5年でみえるみちづくり」の推進
- ・アウトカム指標^{注3)}による事業執行管理

3. 徹底したコスト縮減

- ①計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、ニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件などを踏まえ、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。
- ②地域の状況、道路の利用形態に応じ、道路構造令の弾力的運用や、現道の有効活用、新たな技術を活用した計画や見直しを行い、早期供用やコスト縮減を徹底する。

〔具体的な取り組み例〕

- ・ローカルルール^{注4)}の導入
- ・新技術・新工法の活用

注1) 既存ストック:これまでに蓄積された資産。

注2) 予防保全:計画的、定期的に対象の点検、試験、調整並びに修繕を行い、裂傷、劣化などを未然に防ぐために行う保全。

注3) アウトカム指標:ある政策等によりサービス等(ある施策等の対象者に直接に提供された金銭、モノ、またはサービス)を提供した結果として国民にもたらせる成果を指標としたもの

注4) ローカルルール:早期効果発現や整備コストの縮減等を図るため、従来の全国统一規格に加え、道路規格の緩和や地域の実情に応じた適切な構造にすること。

(3)道路整備・管理の基本方針、方向性

基本方針を受けた東北地方の道路整備・管理の方向性は、以下の通りである。

基本方針	方向性
1. 活力 広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化	①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進 ②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進
2. 安全 冬にも強く、安全・安心できる地域づくり	③雪にも強く安全・安心・快適な道路交通の確保
3. 暮らし 個性と活力ある持続可能な地域づくり	④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進 ⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進 ⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進
4. 環境 次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成	⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進 ⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進
5. 既存ストックの効率的活用	⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進 ⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

方針1: 活力 — 広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化 —

① 東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進

- 東北地域内外の交流・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、「距離と峠と雪」の克服を可能とし、東北全体の国際競争力を高める観点から、「縦」のネットワークの拡充を図るとともに、内陸部と日本海側及び太平洋側を結ぶ「横」のネットワークの整備を推進し、東北地方内外の交流・連携を支える格子状骨格道路ネットワークを形成する。
- これまでの投資効果を最大限発揮する観点から、県境部や沿岸部の高速道路に多く存在するミッシングリンク(ネットワークの欠落区間)の解消を図る。

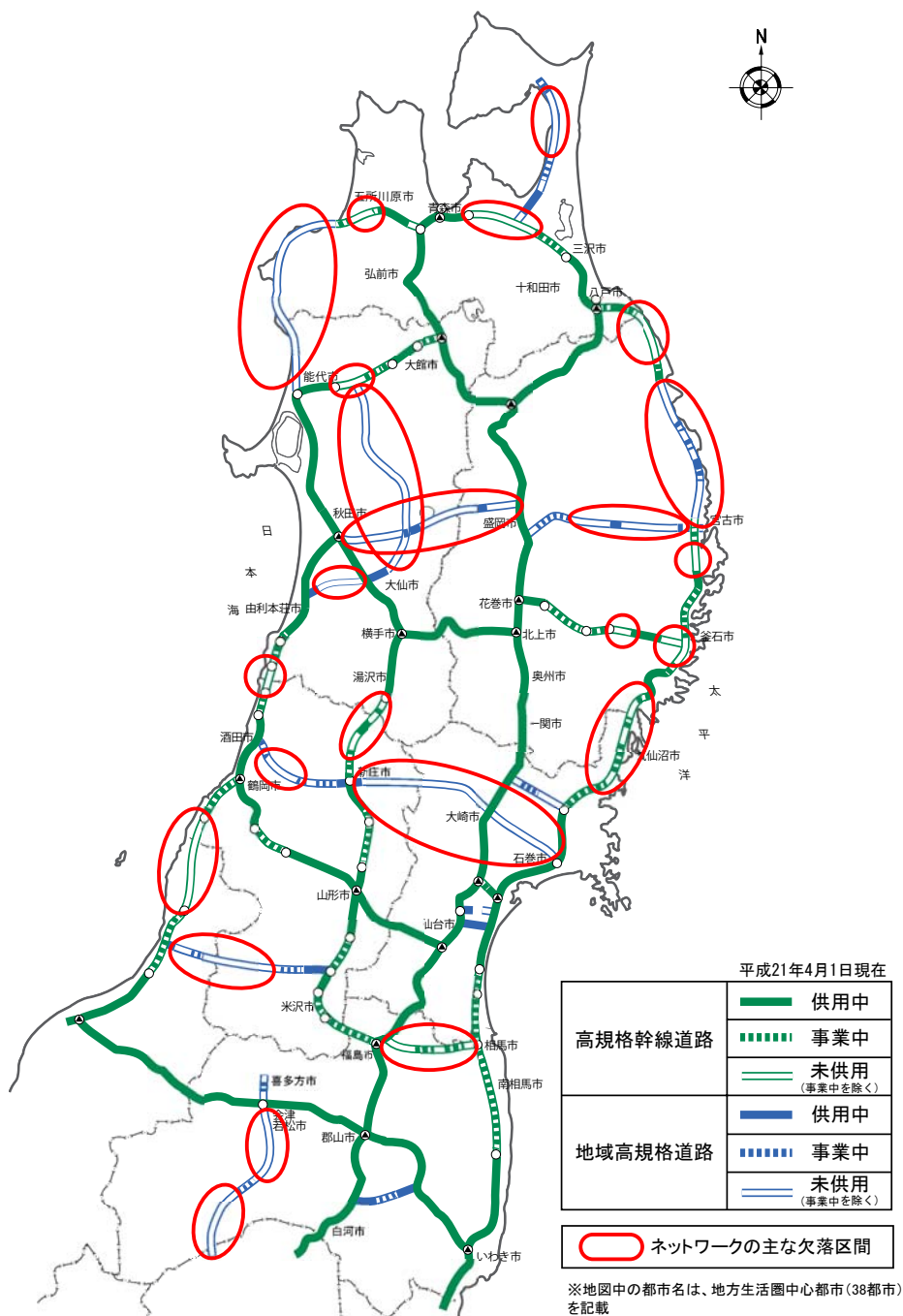


図 東北地方における高規格道路の整備状況

[主要施策]

- ・東北地域内外の交流・連携を強化する道路整備(高規格幹線道路・地域高規格道路網の整備)
- ・高速交通拠点へのアクセス道路の整備

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- 東北縦貫自動車道八戸線(R45 上北道路)〈H24 開通〉(青森県)
- 東北横断自動車道釜石秋田線(宮守～東和)〈H24 開通〉(岩手県)
- 常磐自動車道(富岡～相馬)〈H23 開通〉(福島県)
- 常磐自動車道(R47 仙台北部道路)〈H24 開通〉(宮城県)
- 日本海沿岸東北自動車道(温海～鶴岡)〈H23 開通〉(山形県)
- 東北中央自動車道(R13 新庄北道路)〈H22 開通〉(山形県)
- 宮古盛岡横断道路(R106 築川道路)〈H24 開通〉(岩手県)
- みやぎ県北高速幹線道路(加倉～北方工区)〈H23 開通〉(宮城県)
- 盛岡秋田道路(R46 角館バイパス)〈H22 部分開通〉(秋田県)
- R107 札押道路〈H23 開通〉(岩手県奥州市)
- R287 米沢北バイパス〈整備推進〉(山形県米沢市)
- R289 荷路夫バイパス〈H22 開通〉(福島県いわき市)
- (主)琴丘上小阿仁線(高速道路 IC アクセス)〈整備推進〉(秋田県)(秋田県三種町)
- (主)新庄戸沢線 松本工区〈H21 開通〉(山形県新庄市)
- (一)遠野住田線 新里工区〈整備推進〉(岩手県遠野市)
- (一)水海大渡線 女遊部工区〈H23 開通〉(岩手県釜石市)

< >の年次については、供用目標年次を掲載したものであり、詳細については「5. 目標宣言」を参照。

(以降、②から⑩の「方向性」についても同様)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長期
規格の高い道路を使う割合	9.5%	10.9%	15%
都市間所要時間短縮	95 分	93 分	70 分

注) 1.規格の高い道路を使う割合とは、高速道路などの自動車専用道路を利用する交通の割合を示し、具体的には東北地方の全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合
2.都市間所要時間短縮とは、隣接する地方生活圏中心都市(38 都市)相互の所要時間

②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

- ・地域の産業を支え、魅力ある安定した雇用機会を確保するため、自動車産業など次世代技術の集積による拠点等を形成し、付加価値を生み出すことのできる競争力のある産業の振興を支援する道路整備を図る。
- ・国際化・広域化に対応し、主要な都市や生産拠点と空港・港湾等を体系的に結び、人・物・情報の流れを効率化するため、新潟県等との連携による環日本海地域広域交流圏の形成の推進などにより、空港・港湾や、新幹線駅への所要時間、輸送コストの削減を図り、東アジア・ロシアや北米等との世界に開かれた「環日本海・環太平洋ゲートウェイ」としてのグローバル・ネットワークの構築を図る。このため、国際標準コンテナの通行支障区間の解消など国際物流基幹ネットワーク^{注1)}の形成による効率的な輸送体系の構築を推進する。
- ・国内外の観光客の来訪に対応し、交流人口の拡大、観光産業の活性化を図るため、魅力ある観光地づくりを支援し、観光客がより早く、より確実に移動しやすい環境を創出する道路整備を推進する。
- ・東北地方の基幹産業である農林水産業の収益力を高めていくため、生鮮品を含む安全・安心で高品質な食料を東北地方内外の人に安定供給し、販路拡大を図る確実に速達性の高いネットワークの整備を推進する。
- ・新たな経済の基軸として期待されている“リサイクル産業”を支援するため、循環資源の広域移動に対応した静脈物流ネットワーク(消費者から排出される廃棄物を回収し再資源化する物流システム)の構築を推進する。

[主要施策]

- ・産業の振興を支援する道路整備(高規格幹線道路・地域高規格道路網の整備)
- ・魅力ある観光地づくり支援の道路整備
- ・港湾・空港、新幹線駅等のアクセス道路の整備
- ・国際物流に対応した基幹ネットワークの構築
- ・観光客が移動しやすい道路整備(観光案内情報板等の整備)

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- 八戸久慈自動車道(R45 八戸南道路)〈H24 開通〉(青森県)
- 三陸縦貫自動車道(R45 釜石山田道路)〈H22 部分開通〉(岩手県)
- 日本海沿岸東北自動車道(R7 大館西道路)〈H23 部分開通〉(秋田県)
- 日本海沿岸東北自動車道(酒田みなと～遊佐)〈整備推進〉(山形県)
- 常磐自動車道(富岡～相馬)〈H23 開通〉(再掲)(福島県)
- 常磐自動車道(山元～亘理)〈H21 開通〉(宮城県)
- 福島空港・あぶくま南道路(福島空港平田工区)〈H22 開通〉(福島県)
- R342 巖美バイパス〈H23 開通〉(岩手県一関市)
- (主)久慈岩泉線 龍泉洞工区〈H23 開通〉(岩手県岩泉町)
- (主)秋田御所野雄和線(秋田空港アクセス道路)〈H23 開通〉(秋田県秋田市)
- (主)秋田空港線(秋田空港立体駐車場)〈H22 完成〉(秋田県秋田市)
- (一)半田山下線 小平道路改良〈H22 開通〉(宮城県角田市、山元町)
- (都)内環状線石江工区及び石江2工区〈H22 開通〉(青森県青森市)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長期
国際コンテナ通行支障区間解消率	50%	100%	100%

注) 国際コンテナ通行支障区間解消率とは、国際物流基幹ネットワークのうち、国際標準コンテナ車の通行に支障となる区間の割合

注1) 国際物流基幹ネットワーク:国際標準コンテナ車(フル積載時:重さ44t、高さ4.1m)が通行可能な指定路線。

方針2:安全 ー冬にも強く、安全・安心できる地域づくりー

③雪にも強く安全・安心・快適な道路交通の確保

- 地震、津波、風水害などの自然災害時における緊急輸送道路や代替路の確保、及び地域防災拠点の整備や無電柱化を図るとともに、不測の事態に対して、被害を最小限に抑えるため、防災・震災対策及び、危機管理体制の充実を図る。
- 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・地吹雪による交通障害を緩和、冬期交通の確保、防雪施設の整備、雪情報の提供などの雪寒対策を推進する。
- 冬期歩行時の積雪、凍結による歩きにくさ、危険な箇所などの冬期特有の障害を軽減するため、駅周辺・中心市街地等の横断歩道・バス停周辺の雪対策、スロープの凍結対策など、冬期バリアフリー対策を推進する。
- 冬期観光振興を支援する冬期道路交通サービスの向上を図る。
- ICT^{注1)}を活用した適時・適切な道路除排雪や、峠区間などにおける貨物車などの登坂不能による交通影響を防ぐため、冬期道路交通情報を道路利用者に向け広域的に情報発信するとともに、関係機関と連携した取組みを推進する。
- 冬期間の安全で円滑な交通サービスの確保を図るため、除雪機械の開発や雪関連技術の開発を行い、除雪・防雪対策を推進する。

[主要施策]

- ・自然災害時における緊急輸送道路や代替路の整備
- ・法面等の防災対策、橋梁等の構造物の耐震補強
- ・事前通行規制区間解消に向けた対策
- ・道の駅の道路防災情報提供等の充実
- ・ライフラインの収容空間の確保や信頼性向上のための無電柱化の推進
- ・中心市街地における冬期バリアフリー化
- ・冬期道路交通情報提供の充実
- ・路面凍結対策も含めた除雪体制の整備、消融雪施設(流雪溝など)、堆雪帯等の整備
- ・地域住民との協働による除雪の実施
- ・スノーシェッド、防雪柵等雪施設の整備、チェーン着脱所の整備
- ・冬期通行不能区間の解消・期間の短縮、吹雪等による特殊通行規制区間の解消
- ・冬期における雪に強い地域の形成(堆雪場整備、民地除雪(高齢者住宅前、公共施設敷地内等))
- ・安全で円滑な交通サービスの提供(ITS^{注2)}技術の開発)
- ・融雪、防雪柵等雪氷対策技術の開発
- ・除雪機械の開発

[主要施策実現のために提案のあった事業]

ー既に事業化されている事業のうち、主なものを記載ー

- 三陸縦貫自動車道(R45 唐桑道路)<H22 開通>(宮城県)
- みやぎ県北高速幹線道路(加倉～北方工区)<H23 開通>(再掲)(宮城県)
- 三陸北縦貫道路(R45 中野バイパス)<H22 開通>(岩手県)
- R7 追分橋耐震補強<H22 完成>(青森県平川市)

注1) ICT:情報や通信に関する技術の総称。

注2) ITS:最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム

- R7 城東地下横断歩道<H23 完成>(青森県弘前市)
- R7 土崎港地区電線共同溝<H24 完成>(秋田県秋田市)
- R13 杉沢新所歩道<H23 完成>(秋田県湯沢市)
- R13 飯田高架橋耐震補強<H22 完成>(山形県山形市)
- R13 名木沢歩道<H22 完成>(山形県尾花沢市)
- R45 仙台東部共同溝(原町)<H24 完成>(仙台市)
- R46 卒田荒町歩道<H22 完成>(秋田県仙北市)
- R46 竜川第2陸橋耐震補強<H22 完成>(岩手県雫石町)
- R46 上川原橋耐震補強<H22 完成>(秋田県仙北市)
- R48 作並地区防災対策<H24 完成>(仙台市)
- R49 不動片棧橋耐震補強<H24 完成>(福島県西会津町)
- R106 茂市～門馬法面防災<H24 完成>(岩手県宮古市、川井村)
- R106 中の橋無散水消雪(歩道)<H21 完成>(岩手県盛岡市)
- R107 平和橋耐震補強<H21 完成>(岩手県北上市)
- R107 新二十六木橋耐震補強<整備推進>(秋田県由利本荘市)
- R108 前杉バイパス<整備推進>(秋田県由利本荘市)
- R112 田麦俣地区防雪対策<H24 完成>(山形県鶴岡市)
- R113 舘矢間バイパス<H23 開通>(宮城県丸森町)
- R279 易国間工区<H23 急崖部対策完成>(青森県風間浦村)
- R280 清水～内真部工区<H24 完成>(青森県青森市)
- R287 谷地橋耐震補強<H21 完成>(山形県河北町)
- R394 沖揚平工区<H21 完成>(青森県黒石市)
- R398 新北上大橋他<H22 完成>(宮城県石巻市)
- R398 石巻バイパス(新上沼～南境)<H21 開通>(宮城県石巻市)
- R400 田島バイパス<H21 開通>(福島県南会津町、下郷町)
- (主)秋田昭和線 手形山工区消融雪 <H22 完成>(秋田県秋田市)
- (主)長井大江線 大谷工区<H24 開通>(山形県朝日町)
- (主)真室川鮭川線 八敷代橋工区<H22 開通>(山形県真室川町)
- (主)米沢高畠線 長手工区<H23 開通>(山形県米沢市)
- (主)上山七ヶ宿線 長清水跨線橋耐震補強<H22 完成>(山形県上山市)
- (一)大石田名木沢 岩ヶ袋流雪溝<H23 完成>(山形県大石田町)
- (一)最上西公園線 大堀流雪溝<H24 完成>(山形県最上町)
- (都)弘前宮地線 土手町地区無電柱化<H21 完成>(青森県弘前市)
- チャレンジ！ふくしま「ゆい(結)の道」作戦 ～試験除雪～R401 博士峠<試験除雪実施>
(福島県会津美里町～昭和村)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長期
冬期歩行空間確保率	82%	87%	100%
地震による落橋・倒壊を防止する 対策を講じた橋梁の割合	74%	87%	100%

注) 冬期歩行空間確保率とは、雪みち計画による冬期歩行空間確保延長に対する対策済み延長の割合

注) 地震による落橋・倒壊を防止する対策を講じた橋梁の割合とは、緊急輸送道路における昭和55年道路橋示方書より古い基準を適用した橋梁で、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁に対する対策が講じられた橋梁の割合

方針3:暮らし — 個性と活力ある持続可能な地域づくり—

④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

- 中心市街地の活性化に向け、快適なまちなか居住・移動を支援するための歩道、自転車道・駐輪場や、土地区画整理事業など面整備の取り組みを支援し、都市の活性化などの波及効果を高める道路整備を推進する。
- 都市圏交通の定時性確保、渋滞緩和のための渋滞対策を推進するとともに、沿道環境の改善を推進する。
- 地方都市の空洞化、中山間地域の衰退をくい止め、国土や文化資源の保全・活用、就業・雇用の場を確保していくためには、都市と周辺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、日常の暮らしを支える生活圏域内において歩行者、自転車等にも配慮した道路ネットワークの整備を図る。
- 適正な土地利用を図り、都市機能の集約・高度化を目指すコンパクトシティの形成を支援する道路整備を行うとともに、コンパクトシティ相互の連携・交流を促進する規格の高い道路の整備を推進する。
- 行政効率の向上を確保するための道路ネットワークや市町村間の連携を促進するための広域的道路ネットワークの整備を推進する。

[主要施策]

- ・暮らしを支える道路整備(生活幹線道路網の整備)
- ・都市間連携強化を支援する道路整備(高規格幹線道路、地域高規格道路網の整備)
- ・公共交通利用促進のための交通結節点の整備(放射・環状道路、バイパス等の整備)
- ・都市圏交通の定時制確保を図る道路整備(交差点改良・立体化・踏切道の改良等)
- ・快適なまちなか居住、移動を支援する道路整備(渋滞対策)
- ・都市部と農山漁村部の連携・共生を支援する道路整備(連携強化の道路拡幅、バイパス、自転車道等の整備)
- ・路上工事の縮減対策
- ・沿道環境の改善を推進する道路環境対策
- ・地域づくりと一体となった道づくり

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- 東北縦貫自動車道八戸線(R45 上北道路)〈H24 開通〉(再掲) (青森県)
- 東北横断自動車道釜石秋田線(宮守～東和)〈H24 開通〉(再掲) (岩手県)
- みやぎ県北高速幹線道路(加倉～北方工区)〈H23 開通〉(再掲) (宮城県)
- 会津縦貫北道路(R121 会津縦貫北道路)〈H21・H23 部分開通〉(福島県)
- R4 安積支所東入口交差点改良〈H21 完成〉(福島県郡山市)
- R7 鶴岡バイパス〈H23 開通〉(山形県鶴岡市)
- R13 神宮寺バイパス〈H24 開通〉(秋田県大仙市)
- R13 合貝交差点改良〈H23 完成〉(秋田県大仙市)
- R13 長岡交差点改良〈H22 完成〉(山形県南陽市)
- R45 築地交差点改良〈H21 完成〉(岩手県宮古市)
- R45 柵沢交差点改良〈H21 完成〉(宮城県南三陸町)

- R45 仙台東部共同溝(原町)〈H24 完成〉(再掲)(仙台市)
- R101 能代拡幅〈H24 完成〉(秋田県能代市)
- R113 館矢間バイパス〈H23 開通〉(再掲)(宮城県丸森町)
- R282 相沢工区〈H23 開通〉(岩手県八幡平市)
- R340 泥障作Ⅱ期バイパス〈H23 開通〉(青森県八戸市)
- R344 秋山バイパス〈H22 開通〉(山形県真室川町)
- R398 石巻バイパス(新上沼～南境)〈H21 開通〉(再掲)(宮城県石巻市)
- (主)二戸五日市線 浄法寺バイパス〈整備推進〉(岩手県二戸市)
- (主)秋田御所野雄和線(秋田空港アクセス道路)〈H23 開通〉(再掲)(秋田県秋田市)
- (主)酒田松山線 飛鳥工区〈H24 開通〉(山形県酒田市)
- (一)長部漁港線 長部工区〈H24 開通〉(岩手県陸前高田市)
- (一)大島浪板線 大島架橋〈整備推進〉(宮城県気仙沼市)
- (一)下原山形停車場線 清住町工区〈H24 開通〉(山形県山形市)
- (一)広幡窪田線 六郷工区〈H21 開通〉(山形県米沢市)
- (一)五味沢小国線 舟渡工区〈H22 開通〉(山形県小国町)
- (都)梨木町上米内線(Ⅱ工区)〈整備推進〉(岩手県盛岡市)
- (都)山形停車場松波線 諏訪工区〈H22 開通〉(山形県山形市)
- (都)小倉寺大森線〈H21 開通〉(福島県福島市)
- (都)北四番丁大衡線(北山工区)〈H23 開通〉(仙台市)
- (都)川内南小泉(安養寺工区)〈H22 開通〉(仙台市)
- 盛岡南新都市地区 土地区画整理〈整備推進〉(岩手県盛岡市)
- JR仙石線多賀城駅付近連続立体交差事業〈整備推進〉(宮城県多賀城市)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長期
都市間所要時間短縮(再掲)	95 分	93 分	70 分
道路渋滞による一人当たりの損失時間	25 時間/年	23 時間/年	着実に減少
市街地における都市計画道路の整備率	62%	64%	100%
規格の高い道路を使う割合(再掲)	9.5%	10.9%	15%

- 注) 1. 都市間所要時間短縮とは、隣接する地方生活圏中心都市(38都市)相互の所要時間
 2. 道路渋滞による一人当たりの損失時間とは、渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し合計したものを人口で除した値
 3. 市街地における都市計画道路の整備率とは、市街化区域もしくは用途区域内の都市計画道路の計画延長に対する整備済み延長の割合
 4. 規格の高い道路を使う割合とは、現況道路網に対し、高規格道路等の供用を加味した道路ネットワークによる地域高規格道以上の道路網を使用する自動車類を推計

⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進

- ・医師不足や医師の偏在など深刻な医療問題を抱える東北地域の医療体制をバックアップし、医療施設への患者の搬送ルートとして、地域医療を支援するため、三次救急医療機関^{注1)}等中核医療施設への速達性のある確実な道路ネットワークの整備など、「命を守る道路」の整備を図る。

[主要施策]

- ・医療体制をバックアップする道路整備(アクセス道路等の整備)
- ・三次救急医療機関等中核医療施設への速達性を確保する道路整備(高規格幹線道路等における救急車退出路の整備)

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- 八戸久慈自動車道(R45 八戸南道路)〈H24 開通〉(再掲)(青森県)
- 三陸縦貫自動車道(R45 宮古道路)〈H21 開通〉(岩手県)
- 三陸縦貫自動車道(R45 登米志津川道路)〈H21 部分開通〉(宮城県)
- 日本海沿岸東北自動車道(R7 大館西道路)〈H23 部分開通〉(再掲)(秋田県)
- 日本海沿岸東北自動車道(温海～鶴岡)〈H23 開通〉(再掲)(山形県)
- みやぎ県北高速幹線道路(加倉～北方工区)〈H23 開通〉(再掲)(宮城県)
- 福島空港・あぶくま南道路(福島空港平田工区)〈H22 開通〉(再掲)(福島県)
- R281 戸呂町口工区〈H23 開通〉(岩手県久慈市)
- R287 長井南バイパス〈H24 開通〉(山形県長井市)
- R398 石巻バイパス(新上沼～南境)〈H21 開通〉(宮城県石巻市)
- (主)盛岡和賀線 笹間工区〈H21 部分開通〉(岩手県花巻市)
- (主)鷹巣川井堂川線(中岱橋橋梁整備)〈H21 開通〉(秋田県北秋田市)
- (一)大島浪板線 大島架橋〈整備推進〉(宮城県気仙沼市)
- (市)幹線条里跡般若寺線〈整備推進〉(秋田県横手市)
- (都)下長内旭町線(田屋町地区立体交差)〈H22 開通〉(岩手県久慈市)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長期
第三次救急医療機関に1時間で行ける人口	795 万人	800 万人	870 万人

注) 第三次救急医療機関に1時間で行ける人口とは、最寄の三次救急医療機関から高速道路などの自動車専用道路を利用し、60分で到達可能な市町村人口

注1) 三次救急医療機関:入院治療を必要とする重症救急患者の医療を担当する第二次救急医療機関では対応できない複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療機関。

⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

- 安全・快適に暮らせる生活環境づくりを進めるため、高齢者や障害者、通学児童などに配慮したバリアのない人優先の安全・安心で快適な歩行空間の確保を推進する。
- 高齢者の増加などに対応するため、事故多発箇所に対する事故データの客観的分析や地域のニーズに基づいた交差点改良等の重点的な対策や、鉄道駅等の交通結節点への整備をバリアフリー化と連携して推進する。
- 市街地における安全・快適な歩行空間の確保等の観点から無電柱化を推進する。
- 高齢者増などに対応したゆずり車線や休憩施設の整備を推進する。

[主要施策]

- ・人優先の安全・安心で快適な歩行空間の確保(特定道路等のバリアフリー化)
- ・通学路等の歩道整備、自転車利用環境の整備
- ・交差点改良等の交通事故多発地点対策
- ・ゆずり車線の整備、休憩施設の整備
- ・安全・快適な歩行空間確保のための無電柱化の推進
- ・バス利用者の利便性向上のためのバス待ち環境整備(バス停、バス停上屋、待合室の整備)
- ・地域住民の暮らしを支えるバス路線の確保等(コミュニティバス、スクールバス、福祉バスの購入等)

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- R4 清水川歩道<H24 完成>(青森県平内町)
- R4 道の駅「安達」<整備推進>(福島県二本松市)
- R6 田之網歩道<H24 完成>(福島県いわき市)
- R7 土崎歩道バリアフリー化<H24 完成>(秋田県秋田市)
- R7 土崎港地区電線共同溝<H24 完成>(再掲)(秋田県秋田市)
- R7 陣場視距改良<H24 完成>(秋田県大館市)
- R7 中清水歩道<H22 完成>(山形県鶴岡市)
- R45 折茂歩道<H21 完成>(青森県六戸町)
- R45 宇部登坂車線<H23 完成>(岩手県久慈市)
- R45 北浜歩道<H21 完成>(宮城県塩竈市)
- R46 セツ森視距改良<H24 完成>(岩手県雫石町)
- R47 清川駅口交差点改良<H21 完成>(山形県庄内町)
- R48 作並線形改良<H22 完成>(仙台市)
- R49 福原地区歩道<H23 完成>(福島県会津坂下町)
- R104 八幡歩道<H23 完成>(青森県八戸市)
- R108 菰継交差点改良<H22 完成>(宮城県石巻市)
- R282 湯瀬歩道整備<H23 完成>(秋田県鹿角市)
- R284 清田工区<H22 完成>(岩手県一関市)
- R284 前木歩道整備事業<H21 完成>(宮城県気仙沼市)
- (主)山形停車場 香澄町交差点バリアフリー化<H22 完成>(山形県山形市)
- (一)吹浦酒田 光ヶ丘工区<H24 開通>(山形県酒田市)
- (一)板井川下山添線 上山添自歩道<H22 完成>(山形県鶴岡市)
- (一)北上和賀線 煤孫工区<H22 完成>(岩手県北上市)

- (一)水沢停車場線中町電線共同溝<H21 完成>(岩手県奥州市)
- (市)由利橋通線(由利橋橋梁架替) <H24 完成>(秋田県由利本荘市)
- (市)国分町通線<H21 開通>(仙台市)
- (都)弘前宮地線 土手町地区無電柱化<H21 完成>(青森県弘前市)
- (都)若宮野辺線<整備推進>(福島県二本松市)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長期
道路交通における死傷事故率	66 件/億台キロ	60 件/億台キロ	着実に減少
特定道路におけるバリアフリー化率	74%	87%	100%

- 注) 1. 道路交通における死傷事故率とは、自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(全道路が対象)
 2. 特定道路におけるバリアフリー化率とは、バリアフリー新法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす割合

方針4:環境 — 次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成 —

⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進

- 地球環境の保全のためのCO₂削減に向け、道路管理者と交通警察等が連携した渋滞対策や、交通円滑化対策、環境に優しい公共交通利用促進施策、ITS、高速道路の利用などを促進する。
- 低炭素社会^{注1)}の実現のため、道路整備や道路管理にあたり、風力、地熱、太陽光などの新エネルギー^{注2)}等の利活用について、積極的な取組みを図る。
- 循環型社会の実現のため、道路整備における建設廃棄物の発生抑制・再資源化、建設発生土の有効利用など徹底したリサイクルを推進する。

[主要施策]

- CO₂削減に向けた道路整備(放射・環状道路、バイパス等の整備)
- CO₂削減に向けた交通円滑化対策(自転車利用環境等の整備、交通需要マネジメント(TDM))
- 新エネルギー(風力、地熱、太陽光)等の活用
- 3R(リデュース、リユース、リサイクル)の推進
- 公共交通利用促進のための駅へのアクセス道路の整備
- 公共交通利用促進のための交通結節点の整備(再掲)

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- R4 厨川交差点改良<H24 完成>(岩手県盛岡市)
- R4 田高交差点改良<H22 完成>(宮城県名取市)
- R6 月の下交差点改良<H23 完成>(福島県富岡町)
- R13 平和通自転車道<H21 完成>(福島県福島市)
- R112 元木交差点改良<整備推進>(山形県山形市)
- R112 酒田南拡幅<H24 開通>(山形県酒田市)
- R284 室根バイパス<整備推進>(岩手県一関市)
- (一)坂本古川線 飯川Ⅱ工区<H21 開通>(宮城県大崎市)
- (一)下原山形停車場線 清住町工区<H24 開通>(再掲)(山形県山形市)
- (都)向中野安倍館線(仙北1丁目地区)<整備推進>(岩手県盛岡市)
- (都)横山金足線<H22 開通>(秋田県秋田市)
- (都)十日町双葉町線 幸町工区<H23 開通>(山形県山形市)
- (都)東原村木沢線 春日町工区<H24 開通>(山形県山形市)
- (都)上山山形西天童線 江俣工区<H21 開通>(山形県山形市)
- (都)北四番丁大衡線(北山工区)<H23 開通>(再掲)(仙台市)
- (都)川内南小泉(安養寺工区)<H22 開通>(再掲)(仙台市)
- 秋田駅周辺地区自転車通行環境整備モデル<整備推進>(秋田県秋田市)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長期
道路渋滞による一人当たりの損失時間(再掲)	25 時間/年	23 時間/年	着実に減少

注1) 低炭素社会:地球温暖化の主因とされる温室効果ガスの一つである二酸化炭素の最終的な排出量が少ない産業・生活システムを構築した社会。

注2) 新エネルギー:地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量が少なく、エネルギー源の多様化に貢献する再生可能エネルギー。

注3) TDM(交通需要マネジメント):車利用の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法。

⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

- 観光支援の観点から、観光地へのアクセス・誘導の向上を図るため、アクセス道路の整備を図る。
- 良好な都市環境、住環境の形成や歴史的街なみの保全、伝統的祭りなど地域文化の復興や観光振興に資するため、無電柱化の推進や景観に配慮するなど歩く人にも配慮した道路整備を推進する。
- 地域の活性化や美しい国土づくりに向け、古の街道等を活かした日本風景街道の推進など沿道・地域・道路が一体となって新しい価値の創造を図る。
- 東北の豊かで美しい自然環境を保全し、自然の恵みを後世に継承するための道路整備やソフト対策を推進する。

[主要施策]

- ・良好な都市環境、住環境の形成(無電柱化の推進)
- ・日本風景街道の推進
- ・景観・町並みに配慮した道路空間の創出
- ・観光支援のためのアクセス道路の整備
- ・自然環境保全を考慮した道路整備
- ・交通規制等によるソフト対策の推進

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- R103 青樫山バイパス<整備推進>(青森県十和田市)
- R342 巖美バイパス<H23 開通>(再掲)(岩手県一関市)
- (主)久慈岩泉線 龍泉洞工区<H23 開通>(再掲)(岩手県岩泉町)
- (主)湯沢栗駒公園線(黒滝橋橋梁整備)<H24 完成>(秋田県湯沢市)
- (町)一本松高森出ル町線西田子道路改築(代行)<H21 開通>(岩手県一戸町)
- (市)秋田環状1号線(電線共同溝)<H23 完成>(秋田県秋田市)
- (市)長瀬18号線他 長瀬ウォーキングトレイル<整備推進>(山形県東根市)
- (都)盛岡駅長田町線(長田町地区)<整備推進>(岩手県盛岡市)
- (都)旅籠町千歳橋線 相生町工区<H23 開通>(山形県山形市)
- (都)山形停車場松波線 諏訪工区<H22 開通>(再掲)(山形県山形市)
- (都)山形老野森線 一日町工区<整備推進>(山形県天童市)
- (都)西小原北町線<整備推進>(福島県喜多方市)
- (市)国分町通線<H21 開通>(再掲)(仙台市)

方針5: 既存ストックの効率的活用

⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進

- ・高速道路から市町村道までの道路橋について、「早期発見・早期補修の予防保全」の観点から、定期点検の計画的な実施により、長寿命化を実現し、安全、安心な通行を長期にわたり確保する。
- ・道路橋の長寿命化修繕計画策定及び実施にあたっては、道路管理者間の連携による相互の支援を強化する。
- ・地域特性を踏まえた効率的な維持管理を行い、コスト縮減を推進する。

[主要施策]

- ・橋梁等の長寿命化修繕計画の策定
- ・効率的な維持管理の実施

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- R4 弁天橋橋梁予防保全<H22 完成>(福島県福島市)
- R13 牛島跨道橋橋梁予防保全<H21 完成>(秋田県秋田市)
- R45 河原木こ道橋橋梁予防保全<H21 完成>(青森県八戸市)
- R47 新岩出山大橋橋梁予防保全<H22 完成>(宮城県大崎市)
- R115 長瀬川橋橋梁補修<H22 完成>(福島県猪苗代町)
- 道路橋の長寿命化修繕計画の策定(高規格道路等、国道、県道、市町村道の橋梁(橋長15m以上)<H24 概ね完>)
- 県・市町村の道路管理区分にとらわれない相互乗り入れ除雪(秋田県)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長 期
道路橋の長寿命化修繕計画策定率	29%	概ね 100%	100%

注)道路橋の長寿命化修繕計画策定率とは、道路橋について長寿命化修繕計画を策定している割合

⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

- ・地域活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、緊急性の高い移動、地球温暖化対策などの観点から、ETC の普及・活用、効率的な料金施策、スマートインターチェンジ^{注1}の増設など、既存の高速道路ネットワークの有効活用、機能強化を図る。

[主要施策]

- ・都市部の深刻な渋滞解消、地球温暖化対策(ETCの普及・活用)
- ・ETCを活用した効率的な料金施策の実施
- ・地域の活性化・物流の効率化を支援する道路整備(スマートインターチェンジ等の整備)

[主要施策実現のために提案のあった事業]

— 既に事業化されている事業のうち、主なものを記載 —

- 三本木スマートIC<H21 完成>(宮城県大崎市)
- (仮)大衡IC<H22 完成>(宮城県大衡村)
- 西仙北スマートIC<H22 完成>(秋田県大仙市)
- 白河中央スマートIC <H21 完成>(福島県白河市)

整備目標

項目	H19 末 (現況値)	H24 末 (目標値)	長 期
規格の高い道路を使う割合(再掲)	9.5%	10.9%	15%

注) 1. 規格の高い道路を使う割合とは、自動車専用道路等を利用する交通の割合を示し、具体的には全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合

注1) スマートインターチェンジ:ETC専用のコンパクトなIC(インターチェンジ)。

5. 目標宣言

本計画では、東北地方の課題に対処する道路事業の対応状況を示す指標として、「都市間所要時間の短縮」や「道路渋滞対策における一人当たりの損失時間」、「道路交通における死傷事故率」など、11のアウトカム指標を整備目標として設定している。

目標宣言は、道路整備・管理の基本方針、方向性の実現を目指すとともに、各アウトカム指標で設定した整備目標の達成を図るため、計画策定時点において一定の前提条件^{*1}の基に、計画期間内での供用が可能と判断された事業箇所について、目標とする供用年次を示したものである。

〔青森県〕 表 目標宣言の概要(供用延長、区間、供用目標)

図番号	方向性	路線名	箇所名(事業名)	供用延長(km)	区間	供用目標(年次)
1	①②④⑤	東北縦貫自動車道八戸線	国道45号北上道路	7.7	六戸町大字犬落瀬～東北町大字大浦	H24
2	①②⑤	八戸・久慈自動車道	国道45号八戸南道路	5.3	階上町倉前二丁目～大字道仏	H24
3	①	国道7号	浪岡バイパス	2.1	青森市浪岡大字下十川～大字女鹿沢	H21
4	①	国道7号	青森環状道路	4.4	青森市大字筒井～大字後范	H21
5	②	国道4号	七戸バイパス	2.8	十和田市大字大沢田～七戸町字筑田	H22
6	②	(都)内環状線	石江工区及び石江2工区	0.5,0.4	青森市石江	H22
7	③⑤	国道101号	北金ヶ沢バイパス	0.9	深浦町北金ヶ沢	H21
8	③⑤	国道338号	長後バイパス	3.3	佐井村長後	H21
9	③⑤	国道101号	沢辺工区(堆雪溝確保)	0.8	深浦町沢辺	H22
10	③⑤	国道101号	濁川橋(橋梁架替)	—	深浦町松神	H23
11	③⑥	国道7号	城東地下横断歩道	—	弘前市城東中央5丁目	H23
12	③⑥	国道7号	高間地区電線共同溝	0.9	青森市大字新田～大字石江	H22
13	③⑥	(都)弘前宮地線	土手町地区無電柱化	0.4	弘前市中土手町	H21
14	③	国道280号	清水～内真部工区(融雪溝整備)	2.7	青森市清水～内真部	H24
15	③	国道280号	郷沢工区(融雪溝整備)	3.6	蓬田村郷沢	H21
16	③	(主)鯉ヶ沢蟹田線	中小国工区(流雪溝整備)	2.0	外ヶ浜町中小国	H21
17	③	国道394号	沖揚平工区(スノーシェッド整備)	0.2	黒石市沖揚平	H21
18	③	国道7号	白樺橋耐震補強	—	青森市新城	H21
19	③	国道7号	追分橋耐震補強	—	平川市碓ヶ関	H22
20	③	国道102号	奥瀬工区(災害防除)	0.3	十和田市奥瀬	H21
21	③	国道279号	易間工区(災害防除工事)	2.7	風間浦村易間(急崖部)	H23
22	④	国道4号	土屋バイパス	2.9	平内町大字土屋～大字中野	H23
23	④	国道7号	青森西バイパスⅡ期	4.3	青森市大字戸門～大字新城	H23
24	④	国道7号	石川バイパス	4.6	弘前市大字石川～大字堀越	H23
25	④	国道7号	弘前バイパス	1.3	弘前市大字堀越～大字門外	H22
26	④	国道340号	泥障作Ⅱ期バイパス	1.3	八戸市南郷区泥障作	H23
27	④	(主)東北横浜線	室ノ久保工区(バイパス)	1.7	六ヶ所村室ノ久保	H23
28	④	国道279号	正津川橋(橋梁架替)	—	むつ市大畑町正津川	H22
29	⑥	国道4号	後平歩道	1.5	七戸町大字天間館	H21
30	⑥	国道4号	向平歩道	1.4	七戸町大字天間館～東北町	H21
31	⑥	国道4号	清水川歩道	1.0	平内町大字清水川	H24
32	⑥	国道7号	蔵館歩道	0.6	大鰐町大字蔵館	H23
33	⑥	国道7号	鯖石歩道	0.6	大鰐町大字福川原～大鰐町大字鯖石	H24
34	⑥	国道45号	新敷歩道	1.3	おいらせ町瓢～おいらせ町洗平	H24
35	⑥	国道45号	折茂歩道	3.1	六戸町大字折茂	H21
36	⑥	国道104号	田面木歩道	1.2	八戸市大字田面木	H22
37	⑥	国道104号	八幡歩道	2.5	八戸市大字田面木～八戸市大字八幡	H23
38	⑥	国道104号	斗賀歩道	0.7	南部町大字斗賀	H23
39	⑥	国道104号	下田子工区(歩道整備)	1.0	田子町下田子	H23
40	⑨	国道45号	河原木二道橋橋梁予防保全	—	八戸市河原木	H21

【道路整備・管理の基本方針、方向性】

基本方針1: 活力 — 広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化 —

- ①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進
- ②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

基本方針2: 安全 — 雪にも強く、安全・安心できる地域づくり —

- ③安全・安心・快適な道路交通の確保

基本方針3: 暮らし — 個性と活力ある持続可能な地域づくり —

- ④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進
- ⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進
- ⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

基本方針4: 環境 — 一次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成 —

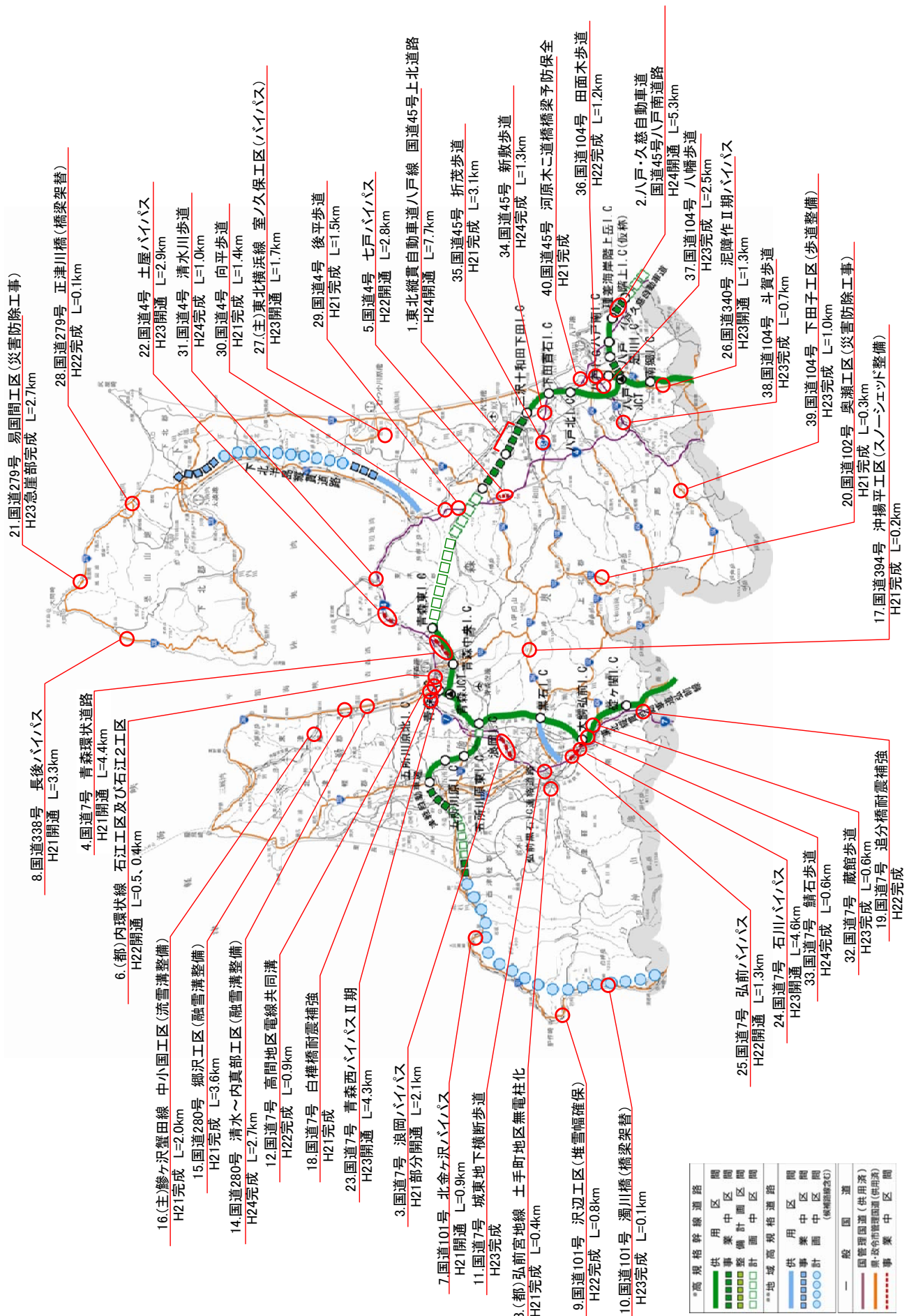
- ⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進
- ⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

基本方針5: 既存ストックの効率的活用

- ⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進
- ⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

(※1: 前提条件)

- ・既に事業化されている事業箇所であること。
- ・目標とする供用年次の掲載にあたっては、平成20年度とほぼ同程度の道路整備予算が確保されることと、用地提供や協議・調整など地元との協力が得られ順調に工事等が進められること。



21.国道279号 易国間工区(災害防除工事)
H23急進部完成 L=2.7km

28.国道279号 正津川橋(橋梁架替)
H22完成 L=0.1km

22.国道4号 土屋バイパス
H23開通 L=2.9km

31.国道4号 清水川歩道
H24完成 L=1.0km

30.国道4号 向平歩道
H21完成 L=1.4km

27.(主)東北横浜線 室ノ久保工区(バイパス)
H23開通 L=1.7km

29.国道4号 後平歩道
H21完成 L=1.5km

5.国道4号 七戸バイパス
H22開通 L=2.8km

1.東北縦貫自動車道八戸線 国道45号上北道路
H24開通 L=7.7km

35.国道45号 折茂歩道
H21完成 L=3.1km

34.国道45号 新敷歩道
H24完成 L=1.3km

40.国道45号 河原木二道橋橋梁予防保全
H21完成

36.国道104号 田面木歩道
H22完成 L=1.2km

2.八戸・久慈自動車道
国道45号八戸南道路
H24開通 L=5.3km

37.国道104号 八幡歩道
H23完成 L=2.5km

26.国道340号 泥障作Ⅱ期バイパス
H23開通 L=1.3km

38.国道104号 斗賀歩道
H23完成 L=0.7km

39.国道104号 下田子工区(歩道整備)
H23完成 L=1.0km

20.国道102号 奥瀬工区(災害防除工事)
H21完成 L=0.3km

17.国道394号 沖場平工区(スノーシールド整備)
H21完成 L=0.2km

8.国道338号 長後バイパス
H21開通 L=3.3km

4.国道7号 青森環状道路
H21開通 L=4.4km

6.(都)内環状線 石江工区及び石江2工区
H22開通 L=0.5、0.4km

16.(主)灣ヶ沢環田線 中小工区(流雪溝整備)
H21完成 L=2.0km

15.国道280号 郷沢工区(融雪溝整備)
H21完成 L=3.6km

14.国道280号 清水～内真部工区(融雪溝整備)
H24完成 L=2.7km

12.国道7号 高間地区電線共同溝
H22完成 L=0.9km

18.国道7号 白樺橋耐震補強
H21完成

23.国道7号 青森西バイパスⅡ期
H23開通 L=4.3km

3.国道7号 浪岡バイパス
H21部分開通 L=2.1km

7.国道101号 北金ヶ沢バイパス
H21開通 L=0.9km

11.国道7号 城東地下横断歩道
H23完成

13.(都)弘前宮地線 土手町地区無電柱化
H21完成 L=0.4km

9.国道101号 沢辺工区(堆雪幅確保)
H22完成 L=0.8km

10.国道101号 濁川橋(橋梁架替)
H23完成 L=0.1km

25.国道7号 弘前バイパス
H22開通 L=1.3km

24.国道7号 石川バイパス
H23開通 L=4.6km

33.国道7号 鯖石歩道
H24完成 L=0.6km

32.国道7号 蔵館歩道
H23完成 L=0.6km

19.国道7号 追分橋耐震補強
H22完成

高規格砕砕線道路	一般国道
供用区間	国管理国道(供用済)
整備中	県・市町管理国道(供用済)
計画区間	事業中
地域高規格道路	
供用区間	
整備中	
計画区間	
(保線課管区)	

[岩手県] 表 目標宣言の概要(供用延長、区間、供用目標)

図番号	方向性	路線名	箇所名(事業名)	供用延長(km)	区間	供用目標(年次)
1	①②④⑤	東北横断自動車道釜石秋田線	宮守～東和	24.0	遠野市宮守町～花巻市東和町	H24
2	①②③⑤	三陸縦貫自動車道	国道45号釜石山田道路	4.6	釜石市岡石町水海～釜石市片岸町片岸	H22
3	①②③⑤	三陸縦貫自動車道	国道45号宮古道路	4.8	宮古市金浜～宮古市松山	H21
4	①③⑤	三陸北縦貫道路	国道45号中野バイパス	4.7	岩泉町大字小本字中野～田野畑村南大戸	H22
5	①	宮古盛岡横断道路	国道106号築川道路	7.0	盛岡市築川～川目	H24
6	①	国道4号	北上拡幅	0.8	北上市大堤西～北上市下鬼柳町	H21
7	①	国道107号	札押道路	1.6	奥州市江刺区梁川	H23
8	①	(一)水海大渡線	女遊部工区	1.7	釜石市両石町	H23
9	②⑧	国道342号	蔽美バイパス	1.2	一関市蔽美町～赤菰	H23
10	②⑧	(主)久慈岩泉線	龍泉洞工区	0.8	岩泉町岩泉	H23
11	③⑥	国道46号	飯岡新田地区電線共同溝	2.0	盛岡市飯岡新田8地割～2地割	H22
12	③	国道46号	竜川第2陸橋耐震補強	-	雫石町橋場	H22
13	③	国道107号	平和橋耐震補強	-	北上市平和橋	H21
14	③	国道340号	大渡橋耐震補強	-	岩泉町大渡橋	H21
15	③	国道106号	茂市～門馬法面防災	-	宮古市茂市～川井村門馬	H24
16	③	(主)大槌川井線	金沢法面防災	-	大槌町金沢	H21
17	③	国道106号	中の橋無散水消雪(歩道)	1.2	盛岡市中の橋	H21
18	④⑦	国道46号	盛岡西バイパス	1.0	盛岡市飯岡新田	H22
19	④	国道4号	石鳥谷バイパス	1.9	花巻市石鳥谷町～紫波町大淵	H23
20	④	国道282号	相沢工区	1.2	八幡平市蛇石～長坂	H23
21	④	(一)長部漁港線	長部工区	0.3	陸前高田市気仙町田の浜～川口	H24
22	④⑤	(主)大槌川井線	土坂の3工区	0.5	大槌町金沢	H24
23	④⑥⑦	国道4号	津志田交差点改良	-	盛岡市大字三本柳～盛岡市大字津志田	H24
24	④⑥⑦	国道4号	厨川交差点改良	-	盛岡市厨川一丁目	H24
25	④⑥⑦	国道45号	寺前交差点改良	-	釜石市鶴住居町	H24
26	④⑥⑦	国道45号	豊間根交差点改良	-	山田町豊間根	H21
27	④⑥⑦	国道45号	弘川交差点改良	-	宮古市津軽石	H21
28	④⑥⑦	国道45号	築地交差点改良	-	宮古市築地二丁目	H21
29	④⑥⑦	国道45号	横手交差点改良	-	洋野町種市	H21
30	⑤⑥	(主)盛岡横手線	ハツ又工区	0.8	西和賀町沢内	H23
31	⑤	国道281号	戸呂町口工区	0.5	久慈市大川目町	H23
32	⑤	(主)盛岡和賀線	笹間工区	1.4	花巻市太田～轟	H21
33	⑤	(主)一戸山形線	来田工区	0.7	一戸町橋山字小木平～似平	H24
34	⑤	(一)元木江刈内線	江刈内工区	3.5	岩手町大字江刈内	H22
35	⑤	(都)下長内旭町線	田屋町地区立体交差	0.3	久慈市田屋町	H22
36	⑥	国道46号	七ツ森視距改良	-	雫石町第二十三地割～雫石町第二十二地割	H24
37	⑥	国道45号	水沢登坂車線	2.0	宮古市田老	H24
38	⑥	国道45号	宇部登坂車線	1.0	久慈市宇部町	H23
39	⑥	国道4号	上堂歩道	2.3	盛岡市上堂四丁目～盛岡市厨川一丁目	H24
40	⑥	国道45号	北浜歩道	0.5	山田町北浜町	H23
41	⑥	国道45号	種市歩道	0.8	洋野町種市	H21
42	⑥	国道45号	小本歩道	0.4	岩泉町小本	H20
43	⑥	国道46号	赤渕歩道	0.2	雫石町第三十六地割～雫石町大字御明神	H21
44	⑥	国道284号	清田工区	0.8	一関市千厩町清田	H22
45	⑥	(一)北上和賀線	煤孫工区	0.5	北上市和賀町煤孫	H22
46	⑥	(一)水沢停車場線	中町電線共同溝	0.2	奥州市中町	H21
47	⑧	(町)一本松高森出ル町線	西田子道路改築(代行)	1.8	一戸町西田子	H21

【道路整備・管理の基本方針、方向性】

基本方針1: 活力 ー広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化ー

①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進

②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

基本方針2: 安全 ー雪にも強く、安全・安心できる地域づくりー

③安全・安心・快適な道路交通の確保

基本方針3: 暮らし ー個性と活力ある持続可能な地域づくりー

④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進

⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

基本方針4: 環境 ー次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成ー

⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進

⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

基本方針5: 既存ストックの効率的活用

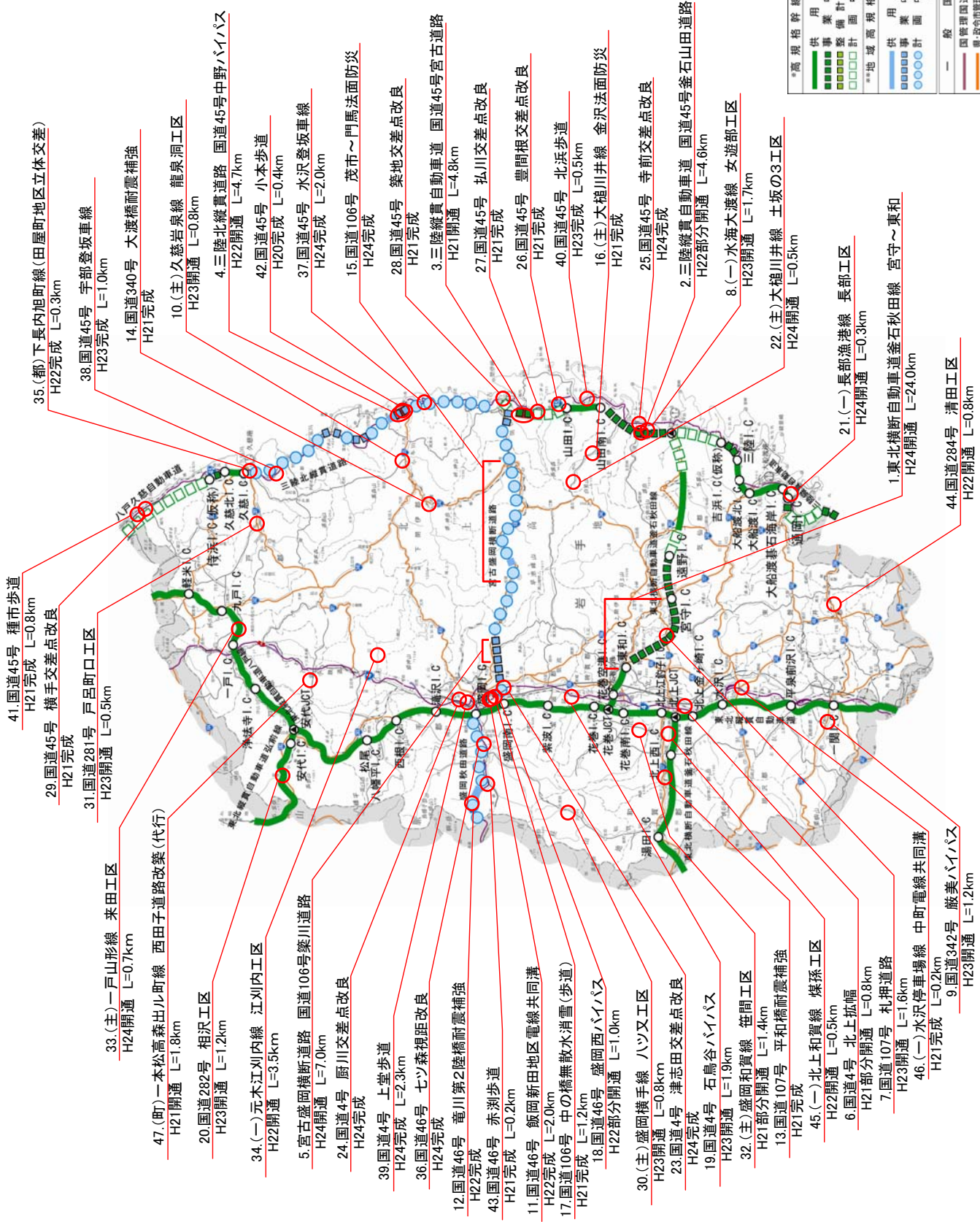
⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進

⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

(※1: 前提条件)

・既に事業化されている事業箇所であること。

・目標とする供用年次の掲載にあたっては、平成20年度とほぼ同程度の道路整備予算が確保されることと、用地提供や協議・調整など地元との協力が得られ順調に工事等が進められること。



高規格幹線道路	一般国道
供用区間	供用区間
事業区間	事業区間
整備計画区間	整備計画区間
計画中区間	計画中区間
地域高規格道路	地域高規格道路
供用区間	供用区間
事業区間	事業区間
整備計画区間	整備計画区間
計画中区間	計画中区間
一般国道	一般国道
国管理国道(供用済)	国管理国道(供用済)
県・政令指定国道(供用済)	県・政令指定国道(供用済)
事業区間	事業区間

- 41. 国道45号 種市歩道 H21完成 L=0.8km
- 29. 国道45号 横手交差点改良 H21完成
- 31. 国道281号 戸呂町工区 H23開通 L=0.5km
- 33.(主)一戸山形線 来田工区 H24開通 L=0.7km
- 47.(町)一本松高森出ル町線 西田子道路改築(代行) H21開通 L=1.8km
- 20. 国道282号 相沢工区 H23開通 L=1.2km
- 34.(一)元木江刈内線 江刈内工区 H22開通 L=3.5km
- 5. 室古盛岡横断道路 国道106号築川道路 H22開通 L=7.0km
- 24. 国道4号 厨川交差点改良 H24完成
- 39. 国道4号 上巻歩道 H24完成 L=2.3km
- 36. 国道46号 七ツ森視距改良 H24完成
- 12. 国道46号 竜川第2陸橋耐震補強 H22完成
- 43. 国道46号 赤洲歩道 H21完成 L=0.2km
- 11. 国道46号 飯岡新田地区電線共同溝 H22完成 L=2.0km
- 17. 国道106号 中の橋無散水消雪(歩道) H21完成 L=1.2km
- 18. 国道46号 盛岡西バイパス H22部分開通 L=1.0km
- 30.(主)盛岡横手線 八ツ又工区 H23開通 L=0.8km
- 23. 国道4号 津志田交差点改良 H24完成
- 19. 国道4号 石鳥谷バイパス H23開通 L=1.9km
- 32.(主)盛岡和賀線 笹間工区 H21部分開通 L=1.4km
- 13. 国道107号 平和橋耐震補強 H21完成
- 45.(一)北上和賀線 煤孫工区 H22開通 L=0.9km
- 6. 国道4号 北上抜幅 H21部分開通 L=0.8km
- 7. 国道107号 札押道路 H23開通 L=1.6km
- 46.(一)水沢停車場線 中町電線共同溝 H21完成 L=0.2km
- 9. 国道342号 蔽美バイパス H23開通 L=1.2km
- 44. 国道284号 清田工区 H22開通 L=0.8km
- 1. 東北横断自動車道釜石秋田線 宮守～東和 H24開通 L=24.0km
- 21.(一)長部漁港線 長部工区 H24開通 L=0.3km
- 22.(主)大槌川井線 土坂の3工区 H24開通 L=0.5km
- 8.(一)水海大渡線 女遊部工区 H23開通 L=1.7km
- 2. 三陸縦貫自動車道 国道45号釜石山田道路 H22部分開通 L=4.6km
- 25. 国道45号 寺前交差点改良 H24完成
- 16.(主)大槌川井線 金沢法面防災 H21完成
- 40. 国道45号 北浜歩道 H23完成 L=0.5km
- 26. 国道45号 豊間根交差点改良 H21完成
- 27. 国道45号 弘川交差点改良 H21完成
- 3. 三陸縦貫自動車道 国道45号宮古道路 H21開通 L=4.8km
- 28. 国道45号 築地交差点改良 H21完成
- 15. 国道106号 茂市～門馬法面防災 H24完成
- 37. 国道45号 水沢登坂車線 H24完成 L=2.0km
- 42. 国道45号 小本歩道 H20完成 L=0.4km
- 4. 三陸北縦貫道路 国道45号中野ハイパス H22開通 L=4.7km
- 10.(主)久慈岩泉線 龍泉洞工区 H23開通 L=0.8km
- 14. 国道340号 大渡橋耐震補強 H21完成
- 38. 国道45号 宇部登坂車線 H22完成 L=1.0km
- 35.(都)下長内旭町線(田屋町地区立体交差) H22完成 L=0.3km

〔宮城県・仙台市〕 表 目標宣言の概要(供用延長、区間、供用目標)

図番号	方向性	路線名	箇所名(事業名)	供用延長(km)	区間	供用目標(年次)
1	①②③⑤	常磐自動車道	山元～亶理	11.5	山元町小平～亶理町逢隈中泉	H21
2	①②	常磐自動車道	国道47号仙台北部道路(利府JCT～国道4号)	13.5	利府町～富谷町	H24
3	①③⑤	三陸縦貫自動車道	国道45号登米志津川道路(登米IC～国道398号)	5.0	登米市中田町～登米市東和町	H21
4	①③⑤	三陸縦貫自動車道	国道45号唐桑道路	3.0	気仙沼市唐桑町	H22
5	①③④⑤	みやぎ県北高速幹線道路	(主)築館登米線(加倉～北方工区)	8.8	栗原市築館加倉～登米市迫町北方	H23
6	②	(一)半田山下線	小平道路改良	6.2	角田市枝野～山元町小平	H22
7	③④	国道113号	館矢間バイパス	2.8	丸森町館矢間～丸森町新町	H23
8	③④⑤	国道398号	石巻バイパス(新上沼～南境)	2.7	石巻市上沼～石巻市南境	H21
9	③	国道398号	新北上大橋他橋梁補修	—	石巻市釜谷	H22
10	④	国道4号	富谷大和拡幅	1.3	大衡村大衡	H22
11	④⑥⑦	国道4号	田高交差点改良	—	名取市田高	H22
12	④⑥⑦	国道6号	逢隈交差点改良	—	亶理町逢隈牛袋～亶理町逢隈中泉	H21
13	④⑥⑦	国道45号	相野谷交差点改良	—	石巻市相野谷	H22
14	④⑥⑦	国道45号	柗沢交差点改良	—	南三陸町歌津	H21
15	④⑥⑦	国道108号	菰継交差点改良	—	石巻市蛇田	H22
16	⑥	国道6号	坂元歩道	0.1	山元町坂元	H22
17	⑥	国道6号	高瀬歩道	0.7	山元町高瀬～山元町浅生原	H24
18	⑥	国道6号	長瀬歩道	1.1	亶理町字堀の内～亶理町長瀬	H23
19	⑥	国道45号	北浜歩道	2.3	塩竈市海岸通～塩竈市北浜4丁目	H21
20	⑥	国道45号	尾島歩道	1.9	塩竈市錦町～塩竈市尾島町	H22
21	⑥	国道45号	海岸通歩道	1.1	塩竈市尾島宮町～塩竈市海岸通	H23
22	⑥	国道45号	松島歩道	0.5	松島町松島	H23
23	⑥	国道45号	根廻歩道	0.3	松島町根廻	H22
24	⑥	国道45号	柳津歩道	0.7	登米市津山町柳津～登米市津山町横山	H21
25	⑥	国道45号	黒沢歩道	0.6	登米市津山町横山	H23
26	⑥	国道47号	馬場歩道	1.8	大崎市鳴子温泉	H23
27	⑥	国道47号	下野目歩道	0.4	大崎市岩出山下野目	H23
28	⑥	国道108号	広淵歩道	0.2	石巻市広淵	H23
29	⑥	国道108号	三軒屋敷歩道	0.9	涌谷町字三軒屋敷	H22
30	⑥	国道108号	諏訪歩道	2.8	大崎市古川千手寺2丁目～大崎市古川諏訪2丁目	H22
31	⑥	国道284号	前木歩道整備	0.6	気仙沼市前木	H21
32	⑦	(一)坂本古川線	飯川Ⅱ工区	1.4	大崎市古川飯川～大崎市古川米倉	H21
33	⑨	国道47号	新岩出山大橋橋梁予防保全	—	大崎市下野目	H22
34	⑩	東北縦貫自動車道	三本木スマートIC	—	大崎市三本木	H21
35	⑩	東北縦貫自動車道	(仮)大衡IC	—	大衡村奥田	H22
36	③④	国道45号	仙台東部共同溝(原町)	2.4	仙台市宮城野区小田原一丁目～五輪二丁目	H24
37	③	国道48号	作並地区防災対策	—	仙台市青葉区作並字岳山	H24
38	④⑦	(都)北四番丁大衡線	北山工区	1.2	仙台市青葉区木町～青葉区荒巻本沢	H23
39	④⑦	(都)川内南小泉線	安養寺工区	1.7	仙台市青葉区小松島～宮城野区柗江	H22
40	④⑥⑦	国道48号	熊ヶ根交差点改良	—	仙台市青葉区熊ヶ根	H22
41	⑥	国道48号	作並線形改良	—	仙台市青葉区作並	H22
42	⑥	国道48号	郷六歩道	1.0	仙台市青葉区郷六	H22
43	⑥	国道48号	錦ヶ丘横断歩道橋	—	仙台市青葉区上愛子新宮前	H21
44	⑥⑧	(市)区分町通線		0.4	仙台市青葉区区分町	H21

【道路整備・管理の基本方針、方向性】

基本方針1:活力 ー広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化ー

- ①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進
- ②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

基本方針2:安全 ー雪にも強く、安全・安心できる地域づくりー

- ③安全・安心・快適な道路交通の確保
- ④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

基本方針3:暮らし ー個性と活力ある持続可能な地域づくりー

- ⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進
- ⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

基本方針4:環境 ー次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成ー

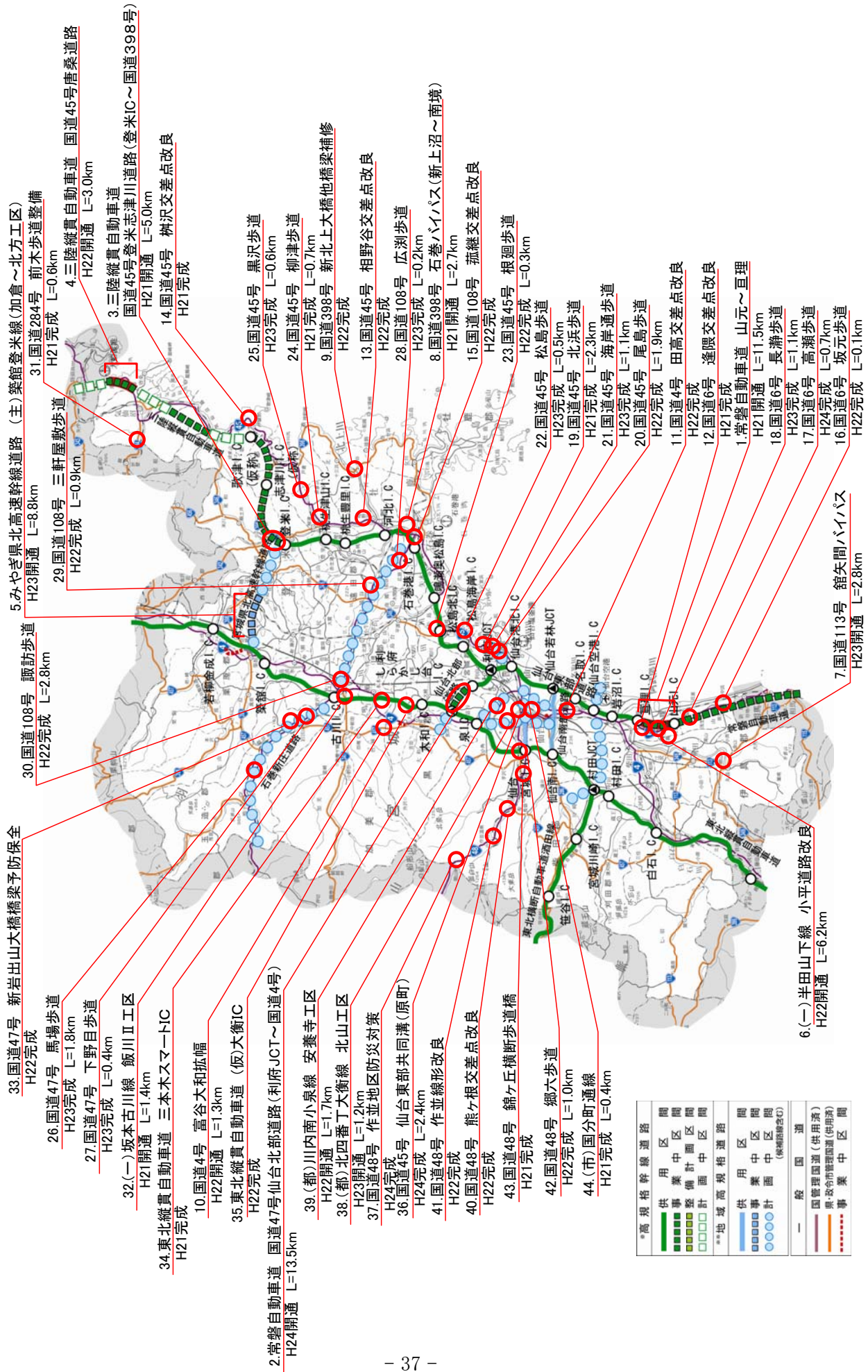
- ⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進
- ⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

基本方針5:既存ストックの効率的活用

- ⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進
- ⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

(※1:前提条件)

- ・既に事業化されている事業箇所であること。
- ・目標とする供用年次の掲載にあたっては、平成20年度とほぼ同程度の道路整備予算が確保されることと、用地提供や協議・調整など地元との協力が得られ順調に工事等が進められること。



33. 国道47号 新岩出山大橋橋梁予防保全
H22完成

26. 国道47号 馬場歩道
H23完成 L=1.8km

27. 国道47号 下野目歩道
H23完成 L=0.4km

32.(一) 坂本古川線 飯川II工区
H21開通 L=1.4km

34. 東北縦貫自動車道 三本木スマートIC
H21完成

10. 国道4号 富谷大和拡幅
H22開通 L=1.3km

35. 東北縦貫自動車道 (仮)大衡IC
H22完成

2. 常磐自動車道 国道47号仙台北部道路(利府JCT~国道4号)
H24開通 L=13.5km

5. みやぎ県北高速幹線道路 (主) 築館登米線(加倉~北方工区)
H23開通 L=8.8km

29. 国道108号 三軒屋敷歩道
H22完成 L=0.9km

30. 国道108号 飯訪歩道
H22完成 L=2.8km

4. 三陸縦貫自動車道 国道45号唐桑道路
H22開通 L=3.0km

3. 三陸縦貫自動車道
国道45号登米志津川道路(登米IC~国道398号)
H21開通 L=5.0km

14. 国道45号 柘沢交差点改良
H21完成

25. 国道45号 黒沢歩道
H23完成 L=0.6km

24. 国道45号 柳津歩道
H21完成 L=0.7km

9. 国道398号 新北上大橋他橋梁補修
H22完成

13. 国道45号 相野谷交差点改良
H22完成

28. 国道108号 広瀬歩道
H23完成 L=0.2km

8. 国道398号 石巻バイパス(新上沼~南境)
H21開通 L=2.7km

15. 国道108号 菰継交差点改良
H22完成

23. 国道45号 根廻歩道
H22完成 L=0.3km

22. 国道45号 松島歩道
H23完成 L=0.5km

19. 国道45号 北浜歩道
H21完成 L=2.3km

21. 国道45号 海岸通歩道
H23完成 L=1.1km

20. 国道45号 尾島歩道
H22完成 L=1.9km

11. 国道4号 田高交差点改良
H22完成

12. 国道6号 逢隈交差点改良
H21完成

1. 常磐自動車道 山元~亶理
H21開通 L=11.5km

18. 国道6号 長瀬歩道
H23完成 L=1.1km

17. 国道6号 高瀬歩道
H24完成 L=0.7km

16. 国道6号 坂元歩道
H22完成 L=0.1km

7. 国道113号 舘矢間バイパス
H23開通 L=2.8km

6.(一) 半田山下線 小平道路改良
H22開通 L=6.2km

■	高規格幹線道路
■	供用区間
■	事業区間
■	整備計画区間
■	計画区間
■	地域高規格道路
■	供用区間
■	事業区間
■	整備計画区間
■	計画区間
—	一般国道
—	国管理国道(供用済)
—	県市管理国道(供用済)
—	事業区間

[秋田県]

表 目標宣言の概要(供用延長、区間、供用目標)

図番号	方向性	路線名	箇所名(事業名)	供用延長(km)	区間	供用目標(年次)
1	①②⑤	日本海沿岸東北自動車道	国道7号大館西道路	2.6	大館市榎崎～根下戸	H23
2	①	盛岡秋田道路	国道46号角館バイパス	2.0	仙北市角館町小勝田～雲然	H22
3	②④	(主)秋田御所野雄和線	秋田空港アクセス道路	2.1	秋田市御所野～戸島	H23
4	②	(主)秋田空港線	秋田空港立体駐車場	—	秋田市雄和	H22
5	③④⑥⑦	国道13号	醍醐交差点改良	—	横手市平鹿町醍醐	H24
6	③⑥⑦	国道7号	土崎歩道バリアフリー化	0.9	秋田市土崎港西二丁目～秋田市土崎港西四丁目	H24
7	③⑥	国道13号	杉沢新所歩道	0.6	湯沢市杉沢新所	H23
8	③⑥	国道13号	石成歩道	0.5	横手市平鹿町醍醐	H23
9	③⑥	国道46号	卒田荒町歩道	0.7	仙北市田沢湖卒田	H22
10	③⑥	国道7号	土崎港地区電線共同溝	0.9	秋田市土崎港西二丁目～四丁目	H24
11	③	国道46号	上川原橋耐震補強	—	仙北市田沢湖卒田	H22
12	③	国道46号	須神橋耐震補強	—	仙北市田沢湖生保内	H22
13	③	国道7号	土崎地区消融雪	0.9	秋田市土崎	H24
14	③	国道13号	杉沢地区消融雪	0.6	湯沢市杉沢新所	H23
15	③	国道13号	石成地区消融雪	0.5	横手市平鹿町醍醐石成	H23
16	③	(主)秋田昭和線	手形山工区消融雪	1.1	秋田市手形山	H22
17	④	国道13号	神宮寺バイパス	6.3	大仙市神宮寺地内～大仙市北檜岡地内	H24
18	④	国道101号	能代拡幅	0.8	能代市通町	H24
19	④⑥⑦	国道13号	合貝交差点改良	—	大仙市協和船岡	H23
20	⑤	(主)鷹巣川井堂川線	中岱橋橋梁整備	0.9	北秋田市鷹巣	H21
21	⑥	国道7号	陣場視距改良	—	大館市長走	H24
22	⑥	国道7号	象潟関歩道	0.1	にかほ市象潟町関	H21
23	⑥	国道7号	象潟歩道	1.5	にかほ市象潟町字上狐森～にかほ市象潟町字等和善	H23
24	⑥	国道7号	糠沢歩道	1.6	北秋田市綴子	H23
25	⑥	国道13号	北檜岡歩道	2.4	大仙市北檜岡	H22
26	⑥	(市)由利橋通線	由利橋橋梁架替	0.2	由利本荘市巢組	H24
27	⑥	国道282号	湯瀬歩道整備	0.8	鹿角市湯瀬	H23
28	⑦	(都)横山金足線		2.3	秋田市飯島字大崩～前田表	H22
29	⑧	(市)秋田環状1号線	電線共同溝	1.2	秋田市中通	H23
30	⑧	(主)湯沢栗駒公園線	黒滝橋橋梁整備	0.6	湯沢市高松	H24
31	⑨	国道13号	牛島跨道橋橋梁予防保全	—	秋田市牛島	H21
32	⑩	東北横断自動車道釜石秋田線	西仙北スマートIC	—	大仙市	H22

【道路整備・管理の基本方針、方向性】

基本方針1: 活力 — 広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化 —

① 東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進

② 東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

基本方針2: 安全 — 雪にも強く、安全・安心できる地域づくり —

③ 安全・安心・快適な道路交通の確保

基本方針3: 暮らし — 個性と活力ある持続可能な地域づくり —

④ 都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

⑤ 地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進

⑥ 高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

基本方針4: 環境 — 次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成 —

⑦ 低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進

⑧ 自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

基本方針5: 既存ストックの効率的活用

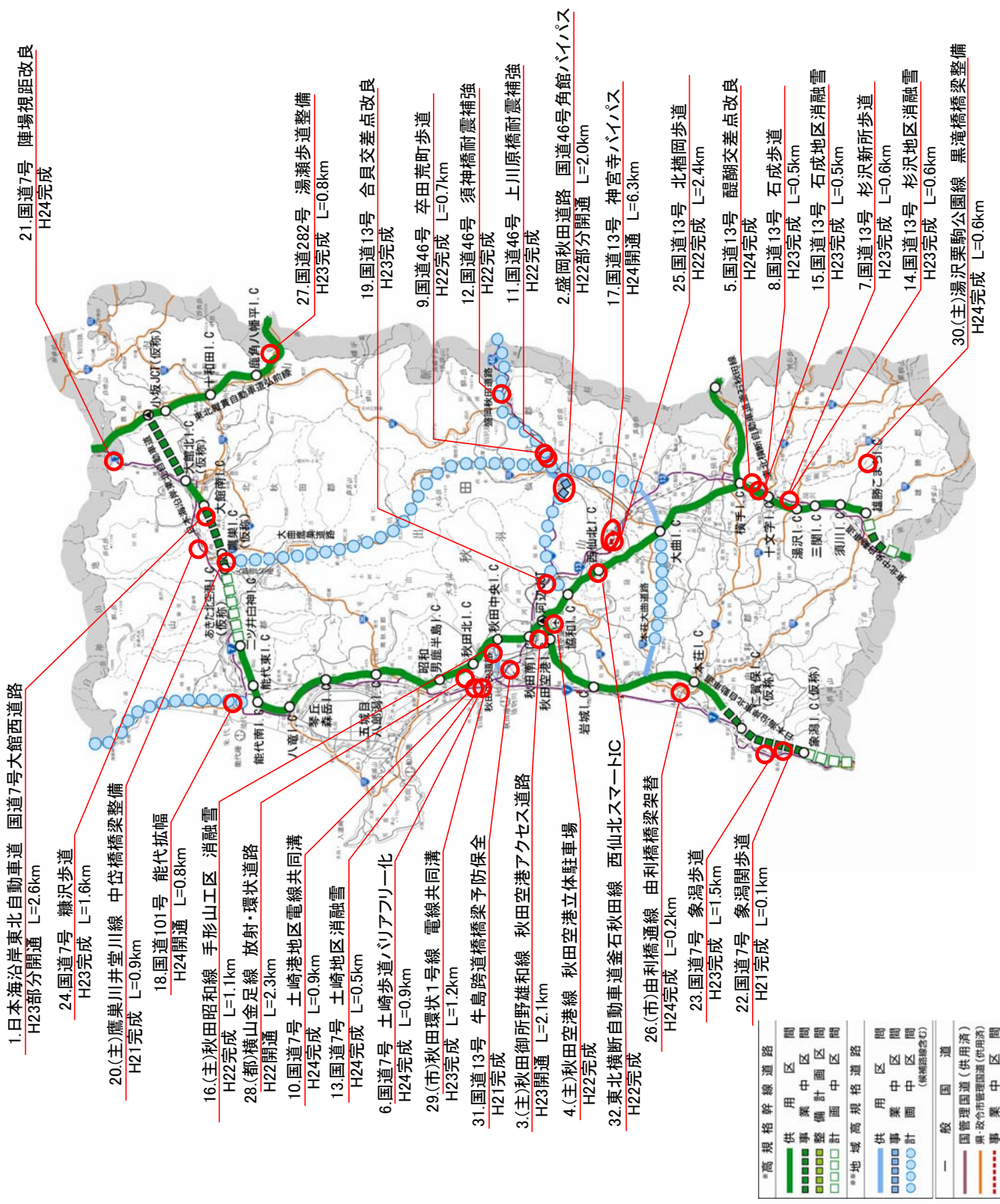
⑨ 安全・安心で計画的な道路管理の推進

⑩ 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

(※1: 前提条件)

・既に事業化されている事業箇所であること。

・目標とする供用年次の掲載にあたっては、平成20年度とほぼ同程度の道路整備予算が確保されることと、用地提供や協議・調整など地元との協力が得られ順調に工事等が進められること。



- 1. 日本海沿岸東北自動車道 国道7号大館西道路
H23部分開通 L=2.6km
- 24. 国道7号 糠沢歩道
H23完成 L=1.6km
- 20.(主)鷹巣川井堂川線 中袋橋橋梁整備
H21完成 L=0.9km
- 18. 国道101号 能代拡幅
H24開通 L=0.8km
- 16.(主)秋田昭和線 手形山工区 消融雪
H22完成 L=1.1km
- 28.(都)横山金足線 放射・環状道路
H22開通 L=2.3km
- 10. 国道7号 土崎港地区電線共同溝
H24完成 L=0.9km
- 13. 国道7号 土崎地区消融雪
H24完成 L=0.5km
- 6. 国道7号 土崎歩道バリアフリー化
H24完成 L=0.9km
- 29.(市)秋田環状1号線 電線共同溝
H23完成 L=1.2km
- 31. 国道13号 牛島跨道橋梁予防保全
H21完成
- 3.(主)秋田御所野雄和線 秋田空港アクセス道路
H23開通 L=2.1km
- 4.(主)秋田空港線 秋田空港立体駐車場
H22完成
- 32. 東北横断自動車道釜石秋田線 西仙北スマートIC
H22完成
- 26.(市)由利橋通線 由利橋橋梁架替
H24完成 L=0.2km
- 23. 国道7号 象潟歩道
H23完成 L=1.5km
- 22. 国道7号 象潟関歩道
H21完成 L=0.1km
- 21. 国道7号 陣場視距改良
H24完成
- 27. 国道282号 湯瀬歩道整備
H23完成 L=0.8km
- 19. 国道13号 台具交差点改良
H23完成
- 9. 国道46号 卒田荒町歩道
H22完成 L=0.7km
- 12. 国道46号 須神橋耐震補強
H22完成
- 11. 国道46号 上川原橋耐震補強
H22完成
- 2. 盛岡秋田道路 国道46号角館バイパス
H22部分開通 L=2.0km
- 17. 国道13号 神宮寺バイパス
H24開通 L=6.3km
- 25. 国道13号 北槽岡歩道
H22完成 L=2.4km
- 5. 国道13号 醍醐交差点改良
H24完成
- 8. 国道13号 石成歩道
H23完成 L=0.5km
- 15. 国道13号 石成地区消融雪
H23完成 L=0.5km
- 7. 国道13号 杉沢新所歩道
H23完成 L=0.6km
- 14. 国道13号 杉沢地区消融雪
H23完成 L=0.6km
- 30.(主)湯沢栗駒公園線 黒滝橋橋梁整備
H24完成 L=0.6km

*高規格幹線道路	
間	供
区	業
区	備
区	計
区	画
**地域高規格道路	
間	供
区	業
区	中
区	計
区	画
(保通線含む)	
— 一般国道	
— 国管理国道(供用済)	
— 県・政令市管理国道(供用済)	
— 事業中 区間	

[山形県] 表 目標宣言の概要(供用延長、区間、供用目標)

図番号	方向性	路線名	箇所名(事業名)	供用延長(km)	区間	供用目標(年次)
1	①②③④⑤	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡	26.0	鶴岡市大岩川～山田	H23
2	①	東北中央自動車道	国道13号新庄北道路	4.7	新庄市松本～十日町	H22
3	①	国道13号	上山バイパス	5.5	南陽市川樋～上市市中山	H22
4	①	(主)新庄戸沢線	松本工区	1.1	新庄市松本	H21
5	③	(主)真室川鮭川線	八敷代橋工区	0.5	真室川町大滝	H22
6	③	(主)米沢高島線	長手工区	1.9	米沢市長手	H23
7	③	(主)長井大江線	大谷工区	1.4	朝日町大谷	H24
8	③⑥	国道13号	名木沢歩道	1.6	尾花沢市名木沢	H22
9	③⑥	国道13号	尾花沢歩道	1.4	尾花沢市名木沢	H22
10	③	国道7号	豎菅沢地区防災対策	—	鶴岡市豎菅沢	H21
11	③	国道13号	米沢板谷地区防災対策	—	米沢市板谷字鎌沢	H22
12	③	国道13号	新白水川橋耐震補強	—	東根市大字六田	H22
13	③	国道13号	天童大橋耐震補強	—	山形市大字漆山	H22
14	③	国道13号	飯田高架橋耐震補強	—	山形市飯田西四丁目	H22
15	③	国道48号	第1赤滝橋耐震補強	—	東根市大字関山	H22
16	③	国道48号	第2赤滝橋耐震補強	—	東根市大字関山	H22
17	③	国道48号	萱倉山地区防災対策	—	東根市関山字萱倉山	H21
18	③	国道48号	柳沢山地区防災対策	—	東根市関山字柳沢山	H22
19	③	国道287号	谷地橋耐震補強	—	河北町谷地	H21
20	③	(主)上山七ヶ宿線	長清水跨線橋耐震補強	—	上市市長清水	H22
21	③	(主)天童大江線	老野森跨線橋耐震補強	—	天童市老野森	H22
22	③	(主)川西小国線	這坂橋耐震補強	—	飯豊町数馬	H22
23	③	(主)戸沢大蔵線	稲村橋耐震補強	—	戸沢村角川	H22
24	③	国道13号	名木沢地区流雪溝	0.8	尾花沢市名木沢	H22
25	③	(一)大石田名木沢線	岩ヶ袋流雪溝	2.2	大石田町岩ヶ袋	H23
26	③	(一)最上西公園線	大堀流雪溝	0.6	最上町大堀	H24
27	③	国道112号	田妻俣地区防雪対策	0.16	鶴岡市田妻俣字六十里山	H24
28	④	国道7号	鶴岡バイパス	5.9	鶴岡市中清水～鶴岡市本田	H23
29	④	国道112号	鶴岡北改良	2.0	鶴岡市宝田～鶴岡市本田	H23
30	④	国道121号	窪田防雪柵	1.8	米沢市窪田	H24
31	④	国道287号	森バイパス	1.5	長井市森～五十川	H23
32	④	国道344号	秋山バイパス	1.7	真室川町大沢～木ノ下	H22
33	④	国道458号	山辺バイパス	0.6	山辺町山辺	H24
34	④	(主)新庄舟形線	本合海工区	0.5	新庄市本合海	H22
35	④	(主)酒田松山線	飛鳥工区	2.3	酒田市飛鳥	H24
36	④⑦	(一)下原山形停車場線	清住町工区	0.7	山形市清住町	H24
37	④	(一)長瀬野田線	野田工区	1.5	東根市野田	H21
38	④	(一)広幡窪田線	六郷工区	0.8	米沢市六郷	H21
39	④	(一)五味沢小国線	舟渡工区	0.8	小国町舟渡	H22
40	④⑧	(都)山形停車場松波線	諏訪工区	0.7	山形市	H22
41	④⑥⑦	国道13号	長岡交差点改良	—	南陽市長岡	H22
42	④⑥⑦	国道47号	清川駅口交差点改良	—	庄内町清川	H21
43	⑤	国道287号	長井南バイパス	6.3	川西町西大塚～長井市泉	H24
44	⑥	国道7号	中清水歩道	1.0	鶴岡市田川	H22
45	⑥	国道47号	富沢歩道	0.3	最上町富沢	H21
46	⑥	(主)山形停車場線	香澄町交差点バリアフリー化	—	山形市香澄町	H22
47	⑥	(主)寒河江西川線	洲崎歩道	0.4	寒河江市州崎	H22
48	⑥	(主)新庄戸沢線	升形歩道	1.0	新庄市升形	H23
49	⑥	(一)吹浦酒田線	光ヶ丘工区	0.5	酒田市光ヶ丘	H24
50	⑥	(一)綱木小野川館山線	小野川自歩道	1.8	米沢市小野川	H21
51	⑥	(一)板井川下山添線	上山添自歩道	0.6	鶴岡市上山添	H22
52	⑦	国道112号	酒田南拡幅	2.1	酒田市高見台～若竹町	H24
53	⑦	(都)十日町双葉町線	幸町工区	0.4	山形市幸町	H23
54	⑦	(都)東原村木沢線	春日町工区	0.2	山形市春日町	H24
55	⑦	(都)上山山形西天童線	江俣工区	0.6	山形市江俣	H21
56	⑧	(都)旅籠町千歳橋線	相生町工区	0.4	山形市相生町	H23

【道路整備・管理の基本方針、方向性】

基本方針1: 活力 — 広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化 —

- ①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進
- ②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・地域化を支える道路整備の推進

基本方針2: 安全 — 雪にも強く、安全・安心できる地域づくり —

- ③安全・安心・快適な道路交通の確保

基本方針3: 暮らし — 個性と活力ある持続可能な地域づくり —

- ④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進
- ⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進
- ⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

基本方針4: 環境 — 次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成 —

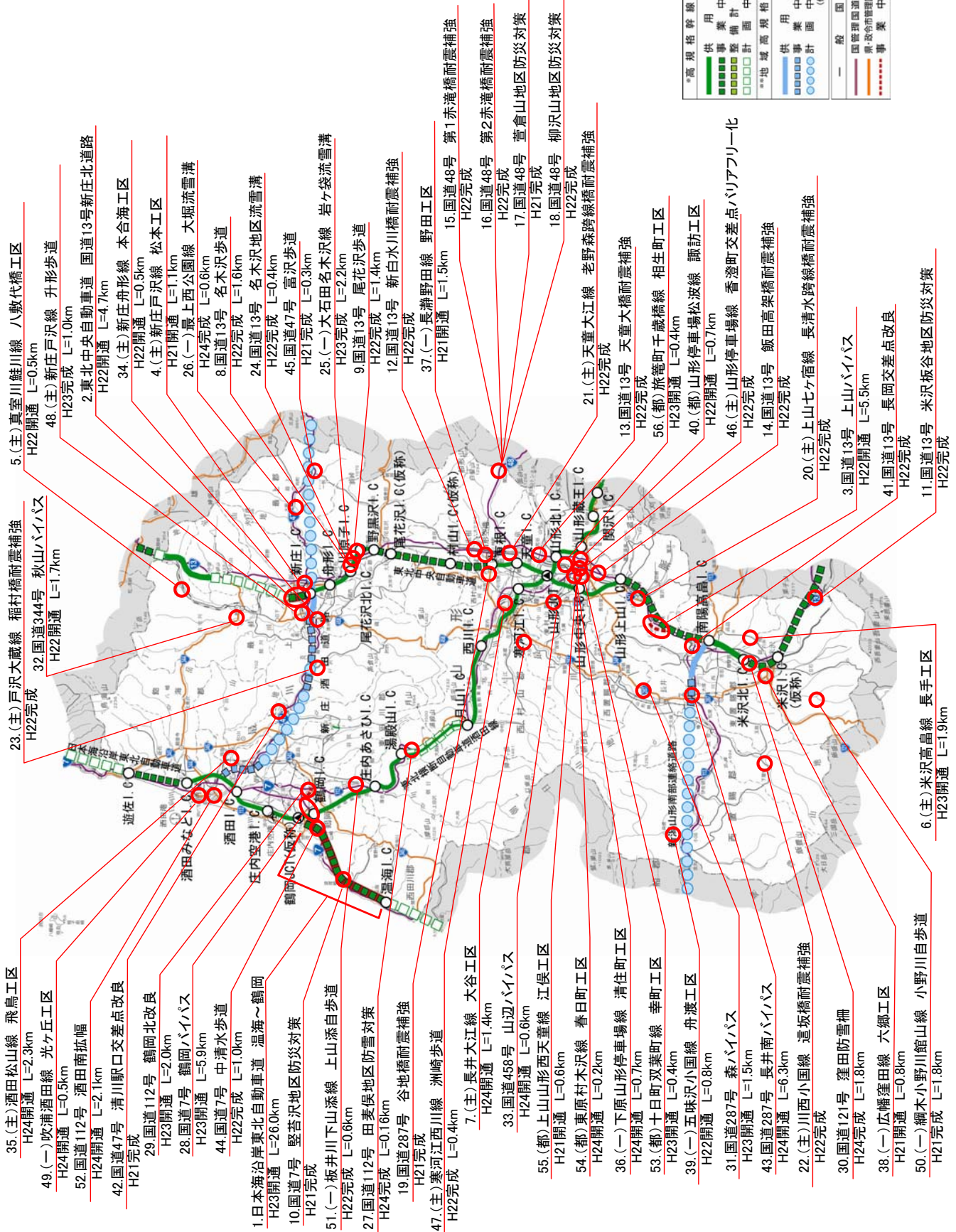
- ⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進
- ⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

基本方針5: 既存ストックの効率的活用

- ⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進
- ⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

(※1: 前提条件)

- ・既に事業化されている事業箇所であること。
- ・目標とする供用年次の掲載にあたっては、平成20年度とほぼ同程度の道路整備予算が確保されることと、用地提供や協議・調整など地元との協力が得られ順調に工事等が進められること。



- 35.(主)酒田松山線 飛鳥工区
H24開通 L=2.3km
- 49.(一)吹浦酒田線 光ヶ丘工区
H24開通 L=0.5km
- 52.国道112号 酒田南拡幅
H24開通 L=2.1km
- 42.国道47号 清川駅口交差点改良
H21完成
- 29.国道112号 鶴岡北改良
H23開通 L=2.0km
- 28.国道7号 鶴岡バイパス
H23開通 L=5.9km
- 44.国道7号 中清水歩道
H22完成 L=1.0km
- 1.日本海沿岸東北自動車道 温海～鶴岡
H23開通 L=26.0km
- 10.国道7号 堅吾沢地区防災対策
H21完成
- 51.(一)板井川下山添線 上山添歩道
H22完成 L=0.6km
- 27.国道112号 田表俣地区防雪対策
H24完成 L=0.16km
- 19.国道287号 谷地橋耐震補強
H21完成
- 47.(主)寒河江西川線 洲崎歩道
H22完成 L=0.4km
- 7.(主)長井大江線 大谷工区
H24開通 L=1.4km
- 33.国道458号 山辺バイパス
H24開通 L=0.6km
- 55.(都)上山山形西天童線 江俣工区
H21開通 L=0.6km
- 54.(都)東原村木沢線 春日町工区
H24開通 L=0.2km
- 36.(一)下原山形停車場線 清住町工区
H24開通 L=0.7km
- 53.(都)十日町双葉町線 幸町工区
H23開通 L=0.4km
- 39.(一)五味沢小国線 舟渡工区
H22開通 L=0.8km
- 31.国道287号 森バイパス
H23開通 L=1.5km
- 43.国道287号 長井南バイパス
H24開通 L=6.3km
- 22.(主)川西小国線 這坂橋耐震補強
H22完成
- 30.国道121号 窪田防雪柵
H24完成 L=1.8km
- 38.(一)広幡窪田線 六郷工区
H21開通 L=0.8km
- 50.(一)細木小野川館山線 小野川自歩道
H21完成 L=1.8km
- 6.(主)米沢高島線 長手工区
H23開通 L=1.9km
- 23.(主)戸沢大蔵線 稲村橋耐震補強
H22完成
- 32.国道344号 秋山バイパス
H22開通 L=1.7km
- 5.(主)真室川鮭川線 八敷代橋工区
H22開通 L=0.5km
- 48.(主)新庄戸沢線 升形歩道
H23完成 L=1.0km
- 2.東北中央自動車道 国道13号新庄北道路
H22開通 L=4.7km
- 34.(主)新庄舟形線 本台海工区
H22開通 L=0.5km
- 4.(主)新庄戸沢線 松本工区
H21開通 L=1.1km
- 26.(一)最上西公園線 大堀流雪溝
H24完成 L=0.6km
- 8.国道13号 名木沢歩道
H22完成 L=1.6km
- 24.国道13号 名木沢地区流雪溝
H22完成 L=0.4km
- 45.国道47号 富沢歩道
H21完成 L=0.3km
- 25.(一)大石田名木沢線 岩ヶ袋流雪溝
H23完成 L=2.2km
- 9.国道13号 尾花沢歩道
H22完成 L=1.4km
- 12.国道13号 新白水川橋耐震補強
H22完成
- 37.(一)長溝野田線 野田工区
H21開通 L=1.5km
- 15.国道48号 第1赤滝橋耐震補強
H22完成
- 16.国道48号 第2赤滝橋耐震補強
H22完成
- 17.国道48号 萱倉山地区防災対策
H21完成
- 18.国道48号 柳沢山地区防災対策
H22完成
- 21.(主)天童大江線 老野森跨線橋耐震補強
H22完成
- 13.国道13号 天童大橋耐震補強
H22完成
- 56.(都)旅籠町千歳橋線 相生町工区
H23開通 L=0.4km
- 40.(都)山形停車場松波線 諏訪工区
H22開通 L=0.7km
- 46.(主)山形停車場線 香澄町交差点バリアフリー化
H22完成
- 14.国道13号 飯田高架橋耐震補強
H22完成
- 20.(主)上山七ヶ宿線 長清水跨線橋耐震補強
H22完成
- 3.国道13号 上山バイパス
H22開通 L=5.5km
- 41.国道13号 長岡交差点改良
H22完成
- 11.国道13号 米沢谷地区防災対策
H22完成

高規格幹線道路	供用区間	事業計画区間	整備計画区間	計画区間	地域高規格道路	供用区間	事業計画区間	整備計画区間	計画区間	一般国道	国管理国道(供用済)	県政市管理国道(供用済)	事業区間
●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	—	—	—	—
**地域高規格道路(仮称)													

〔福島県〕 表 目標宣言の概要(供用延長、区間、供用目標)

図番号	方向性	路線名	箇所名(事業名)	供用延長(km)	区間	供用目標(年次)
1	①②③⑤	常磐自動車道	富岡～相馬	47.0	富岡町上手岡～相馬市粟津	H23
2	①④⑤	会津縦貫北道路	国道121号会津縦貫北道路(2工区)	3.2	喜多方市塩川町遠田～湯川村大字笹川	H21
			国道121号会津縦貫北道路(1工区)	4.7	喜多方市関柴町～喜多方市塩川町遠田	H23
3	①	国道4号	伊達拡幅	0.5	桑折町谷地地内	H21
4	①	国道49号	平バイパス(1工区)	0.8	いわき市常磐上矢田町～いわき市平上荒川	H22
			平バイパス(2工区)	0.9	いわき市内郷御殿町～いわき市内郷御台境町	H24
5	①	国道289号	荷路夫バイパス	3.6	いわき市田人町大字荷路夫	H22
6	②⑤	福島空港・あぶくま南道路	(主)矢吹小野線(福島空港平田工区)	3.5	福島空港IC～石川母畑IC	H21
				6.9	石川母畑IC～蓮田PA	H22
7	②	国道49号	三和トンネル	1.7	いわき市三和町渡戸～いわき市三和町中寺	H22
8	③⑥	国道6号	綴町地区電線共同溝	1.5	いわき市内郷綴町	H24
9	③	国道400号	田島バイパス	2.3	南会津町高野～下郷町大字戸赤	H21
10	③	国道49号	坂本橋耐震補強	—	会津坂下町坂本	H23
11	③	国道49号	湯川橋耐震補強	—	会津若松市町北町	H23
12	③	国道49号	宮古橋耐震補強	—	湯川村佐野目	H24
13	③	国道49号	下藤片棧橋耐震補強	—	柳津町藤	H24
14	③	国道49号	不動片棧橋耐震補強	—	西会津町陸合	H24
15	③	国道49号	新宝川橋耐震補強	—	西会津町宝坂	H23
16	④⑦	郡山西環状道路	国道4号郡山バイパス(針生地区立体化)	1.5	郡山市大槻町～台新一丁目	H21
17	④	(都)小倉寺大森線	福島市太平寺	0.7	福島市太平寺	H21
18	④⑥⑦	国道4号	安積支所東入口交差点改良	—	郡山市安積一丁目	H21
19	④⑥⑦	国道4号	安積二丁目交差点改良	—	郡山市安積二丁目	H23
20	④⑥⑦	国道49号	福原交差点改良	—	会津坂下町福原	H21
21	④⑥⑦	国道4号	池西交差点改良	—	郡山市安積町笹川	H24
22	④⑥⑦	国道4号	下夏針交差点改良	—	泉崎村下夏針	H21
23	④⑥⑦	国道6号	御城前交差点改良	—	いわき市勿来町関田	H23
24	④⑥⑦	国道6号	火の口交差点改良	—	広野町下北迫	H24
25	④⑥⑦	国道6号	月の下交差点改良	—	富岡町小浜	H23
26	④⑥⑦	国道49号	桑野四丁目交差点改良	—	郡山市桑野四丁目	H21
27	④⑥⑦	国道49号	向館交差点改良	—	郡山市富田町	H23
28	④⑥⑦	国道49号	安子島ゆずりあい車線	1.0	郡山市熱海町	H22
29	⑥	国道6号	内郷歩道	1.6	いわき市内郷綴町	H21
30	⑥	国道6号	田之網歩道	0.6	いわき市久之浜町	H24
31	⑥	国道6号	井出歩道	0.8	楢葉町井出	H22
32	⑥	国道6号	本岡歩道	0.7	富岡町本岡	H24
33	⑥	国道6号	長塚歩道	0.4	双葉町長塚	H24
34	⑥	国道6号	行津歩道	1.1	南相馬市小高区行津	H24
35	⑥	国道6号	蛭沢歩道	0.6	南相馬市小高区蛭沢	H24
36	⑥	国道6号	永渡歩道	1.2	南相馬市鹿島区永渡	H24
37	⑥	国道6号	木崎側道橋	1橋	新地町福田	H23
38	⑥	国道13号	信夫大橋歩道	0.4	福島市御山	H24
39	⑥⑦	国道13号	平和通自転車道	1.2	福島市杉妻町～福島市本町	H21
40	⑥	国道49号	十文字地区歩道	0.2	郡山市富田町	H24
41	⑥	国道49号	福原地区歩道	1.3	会津坂下町福原～会津坂下町上口	H23
42	⑥	国道49号	遅沢地区歩道	1.3	平田村大字上蓬田	H23
43	⑦	国道13号	福島西道路	1.7	全線4車線供用 福島市大森～福島市吉倉	H21
44	⑨	国道4号	弁天橋橋梁予防保全	—	福島市鳥谷野	H22
45	⑨	国道115号	長瀬川橋橋梁補修	0.1	猪苗代町大字三郷	H22
46	⑩	東北縦貫自動車道	白河中央スマートIC	—	白河市	H21

【道路整備・管理の基本方針、方向性】

基本方針1: 活力 — 広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化 —

- ①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進
- ②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

基本方針2: 安全 — 雪にも強く、安全・安心できる地域づくり —

- ③安全・安心・快適な道路交通の確保

基本方針3: 暮らし — 個性と活力ある持続可能な地域づくり —

- ④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進
- ⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進
- ⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

基本方針4: 環境 — 次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成 —

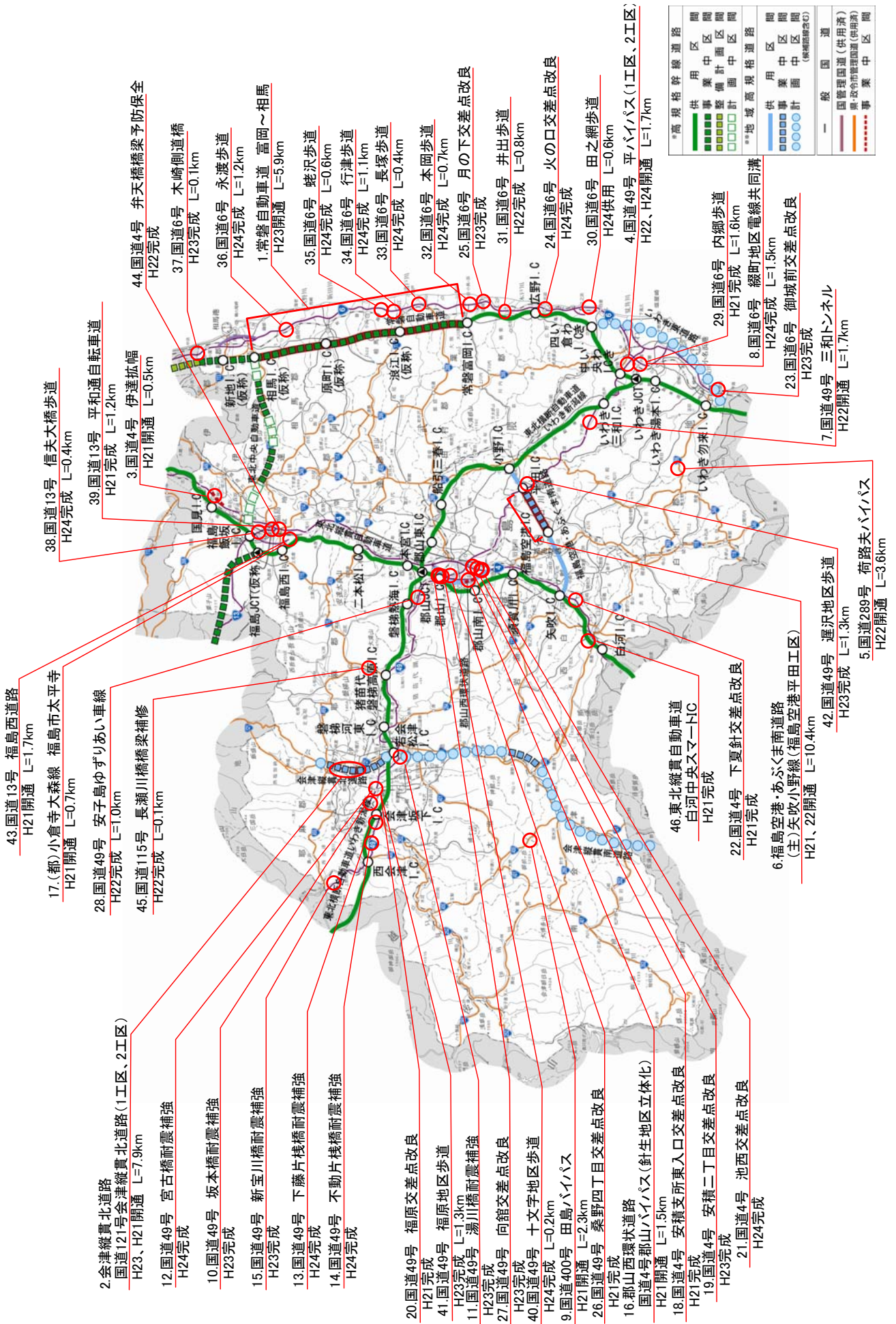
- ⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進
- ⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

基本方針5: 既存ストックの効率的活用

- ⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進
- ⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

(※1: 前提条件)

- ・既に事業化されている事業箇所であること。
- ・目標とする供用年次の掲載にあたっては、平成20年度とほぼ同程度の道路整備予算が確保されることと、用地提供や協議・調整など地元との協力が得られ順調に工事等が進められること。



6. 代表事例

東北地方の現状と課題を踏まえ整理した「道路整備・管理の基本方針」に掲載している、「主要施策」の実施による整備効果について、主な代表的事例を取りまとめたものです。

【基本方針1:活力 —広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化—】

①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進

- ・信頼性の高いネットワーク形成により県内外の交流・連携を支援(秋田県) P45
- ・世界に挑むものづくり産業の支援、交流連携の促進(岩手県) P46
- ・広域交流、緊急医療を支える縦横軸の整備(山形県) P47

②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

- ・富県宮城を実現するための道づくり(宮城県) P48
- ・環日本海時代を支える陸・海運連携の強化(山形県) P49
- ・国際物流ネットワークの形成(福島県) P50

【基本方針2:安全 —冬にも強く、安全・安心できる地域づくり—】

③雪にも強く安全・安心・快適な道路交通の確保

- ・地域を支える道路ネットワークの整備(岩手県) P51
- ・雪対策 流雪溝の整備(秋田県) P52
- ・チャレンジ! ふくしま「ゆい(結)の道」作戦～試験除雪～(福島県) P53
- ・冬期歩行時の障害を軽減、安全で円滑な交通サービスの確保(東北全域) P54

【基本方針3:暮らし —個性と活力ある持続可能な地域づくり—】

④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

- ・青森～八戸間の高規格ネットワーク形成による地域支援(青森県) P55
- ・放射・環状道路、バイパスの整備(宮城県) P56
- ・踏切による渋滞を解消し、安全で快適な道路交通の確保と一体的な市街地の形成(宮城県) P57
- ・宮城・山形交流軸の強化による交流人口の拡大(山形県) P58

⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進

- ・三次救急医療機関などへのアクセス道路等の整備(青森県) P59

⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

- ・児童の発案を取り入れた避難通路整備(H20完)(岩手県) P60
- ・地域で育む安全で快適な歩行空間の創出(秋田県) P61
- ・自転車通行環境整備に向けた取り組み(福島県) P62
- ・安全・快適な歩行空間確保のための無電柱化の推進(東北全域) P63

【基本方針4:環境 —次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成—】

⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進

- ・新エネルギー(風力、地熱、太陽光)等の活用(福島県) P64

⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

- ・自然環境保全に寄与する道路整備の推進(青森県) P65

【基本方針5:既存ストックの効率的活用】

⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進

- ・点検や予防保全による長寿命化の推進(東北全域) P66

⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

- ・高速道路1,000円効果—観光地の賑わい—(東北全域) P67

【基本方針1:活力 ー広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化ー】

①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進

信頼性の高いネットワーク形成により県内外の交流・連携を支援

日本海沿岸東北自動車道(象潟仁賀保道路、仁賀保本荘道路)＜整備推進＞

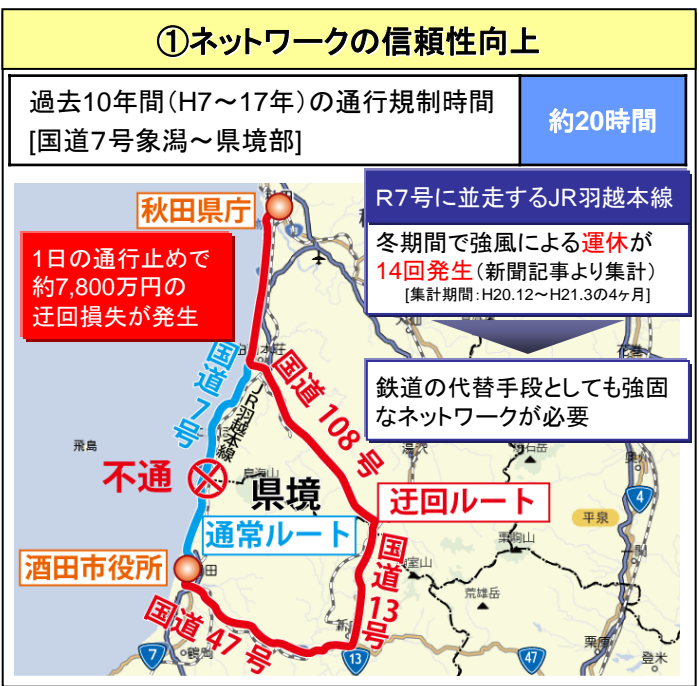
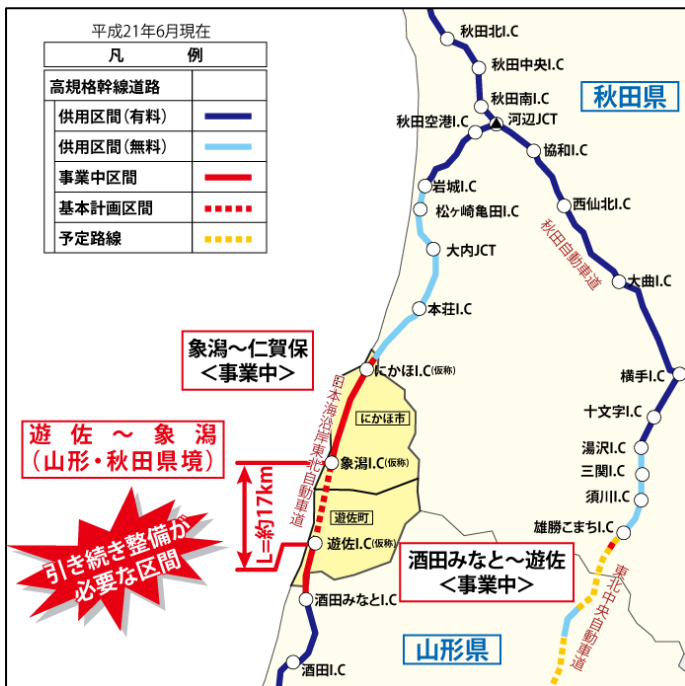
(山形県遊佐町～秋田県にかほ市)

【必要性】

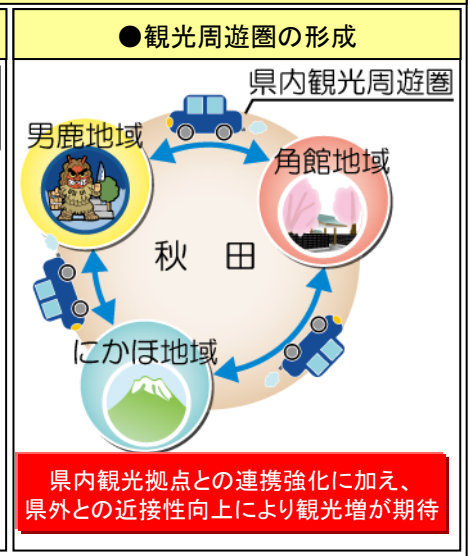
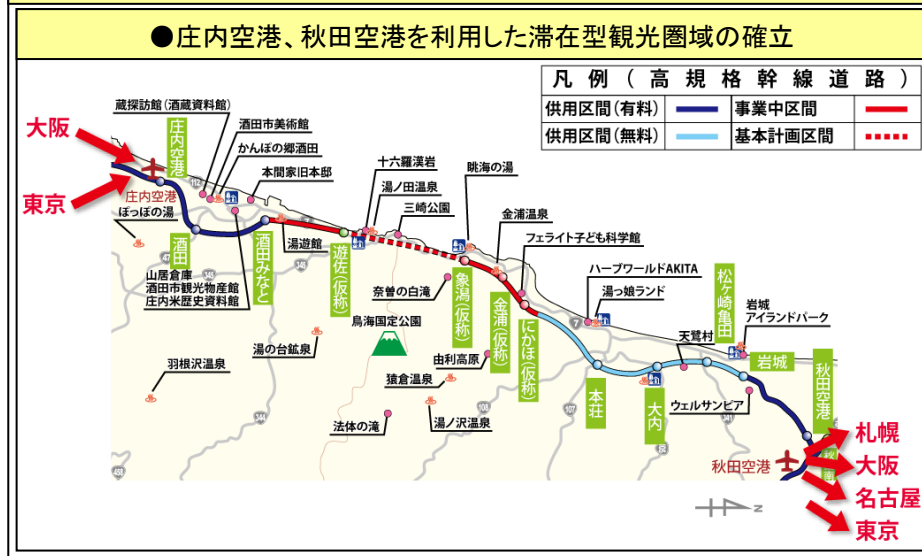
・主要幹線道路である国道7号の代替路が存在しないため、通行止の際には大幅な迂回が発生

【整備効果】

- ①国道7号とのダブルネットワーク化により、緊急時の迂回路確保や、迂回損失の解消などネットワークの信頼性が大きく向上
- ②にかほ市の多様な観光資源を活かした滞在型観光圏域(日本海きらきら羽越観光圏)の確立と県内主要観光地との連携による観光周遊圏の形成に期待



②にかほ市を中心とした滞在型観光圏域の確立と県内観光周遊圏の形成



【基本方針1:活力 ー広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化ー】

①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進

世界に挑むものづくり産業の支援、交流連携の促進

一般県道遠野住田線 新里工区<整備推進> (岩手県遠野市)

【必要性】

本事業は東北横断自動車道釜石秋田線遠野IC(仮)と国道283号を直結し広域的な高速アクセスを確保するものであり、同IC供用後における幅員狭小、クランク等隘路を有する市街地への交通流入を回避するものである。

【整備効果】

①ものづくり産業の支援

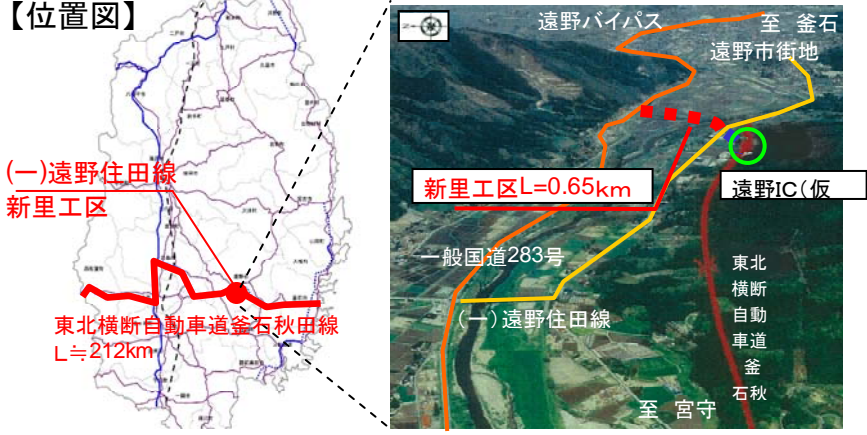
一般県道遠野住田線新里工区の整備は、東北横断自動車道釜石秋田線遠野IC(仮)へのアクセスの向上を図り、重要港湾を有する釜石市と自動車産業や電子部品産業等の集積が進む内陸部を結び、世界に挑むものづくり産業の振興に繋がる。

②交流連携の促進

東北横断自動車道の利便性が向上することから、広域観光や地域医療などの面で他の地域との交流連携が促進され、地域活性化などに繋がる。

東北横断自動車道の供用と併せ遠野市内から花巻空港までの所要時間が11分短縮される。

【位置図】



【整備効果】

■ものづくり産業の支援

▼釜石港における完成車積出



港湾整備と連携することによる物流の効率化

【整備効果】

■交流連携の促進

- ・広域観光の振興
- ・物流の効率化
- ・地域医療の連携強化

例えば 遠野・釜石方面を訪れる国内外の観光客の増加が期待
 東北横断自動車と新里工区の整備により
 空港から遠野市までの移動時間が11分短縮



【整備効果】

■遠野市内の交通混雑の回避

- ・遠野(IC)へ向かう通過交通の排除による市内の交通混雑の回避

【隘路】

現道市街地部は、幅員狭小及びクランク等の線形不良のため、大型車の通行困難



クランク区間のはみ出し状況



隘路区間の大型車すれ違い

【基本方針1:活力 - 広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化 -】

①東北地方内外との交流・連携を支える「縦」・「横」ネットワーク整備の推進

広域交流、緊急医療を支える縦横軸の整備

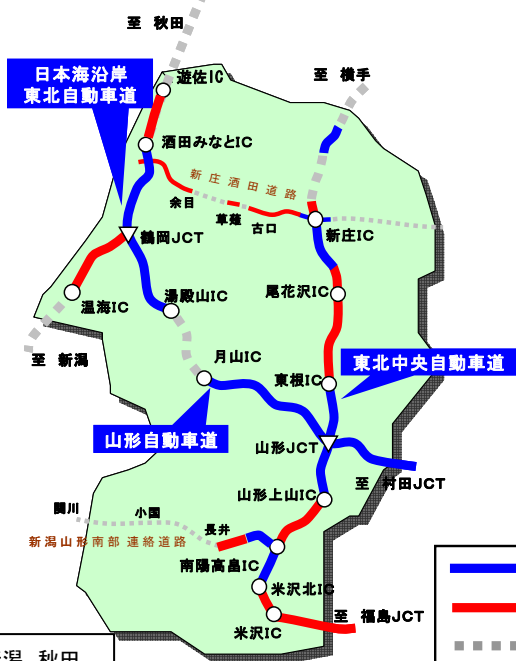
高規格幹線道路ネットワーク

【必要性】

- ・東北地方全体の活性化のため、隣接県を結ぶ縦軸の整備推進と仙台圏と日本海沿岸都市間を結ぶ横軸の整備推進を図り、首都圏、東アジアとの交流促進を図ることが極めて重要である。合わせて、緊急医療機関と地域との連携を高め、冬期間の交通障害の軽減及び定時制を確保し、安心安全な東北地域推進のためにも、高速道路網の早期完成が求められる。
- ・山形県内の高速道路の整備率は50%と極めて低く、分断された状態にある。

【整備効果】

- ・物流・交流の時間短縮が図られ、広域交流ネットワークが形成される。
- ・緊急医療機関への救急輸送の時間が短縮される。



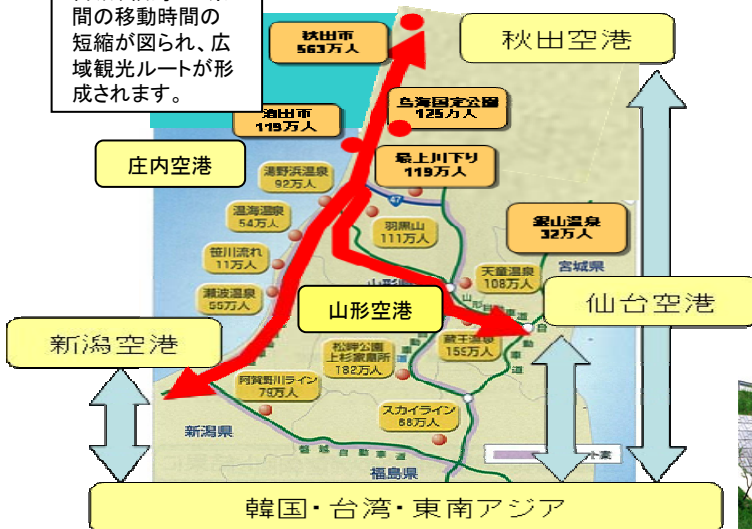
	予定路線延長	供用延長	事業中延長	未着手延長
東北中央道	159	60	75	24
日沿道	52	0	39	13
山形道	132	111	0	21
合計	343	171	114	58
比率		50%	33%	17%

現状 (H21.5)
整備率 50%
(供用延長 171 km)

「整備中区間」(33%)の供用により

整備率 83%
(供用延長 285 km)

山形、新潟、秋田、宮城、福島との5県間の移動時間の短縮が図られ、広域観光ルートが形成されます。



緊急医療を支える縦横軸の整備

山形県には新生児集中治療施設(NICU)が整備されている病院は山形市にしかありません。東北中央自動車道の建設促進には、より多くの小さな命を救う希望が託されています。

県立中央病院への救急搬送時間の短縮

新庄から 57分 → 35分
22分短縮

米沢から 58分 → 37分
21分短縮

現在の所要時間は、東北中央道、尾花沢新庄道路、米南道路の利用によるもの

【基本方針1:活力 - 広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化 -】

②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

富県宮城を実現するための道づくり

常磐自動車道(仙台北部道路)＜H24年度全線開通＞(宮城県) 他

【必要性】

- ・「富県宮城の実現＝10年後の県内総生産額10兆円以上」のため、環境整備、社会資本整備と着実に進める必要がある。
- ・取組の1つとして『広域道路ネットワークの形成』が求められている。

【整備効果】

- ・自動車関連産業の集積による拠点形成を支援
- ・地域間交流の促進による地域振興、救急医療活動を支援
- ・物流の効率化などによる産業の振興

県内の高規格道路の整備状況



産業誘致、集積の支援 ((仮) I C 関連事業)

産業誘致、集積の支援を図るため経済活動の根幹となる**交通・物流基盤の整備**が不可欠

県内最大の仙台北部中核工業団地に**高規格道路をネットワークさせ直結インターチェンジを新設**

仙台北部中核工業団地と仙台塩釜港への所用時間現在**60分→約25分**へ短縮

産業誘致、集積を協力を推進

県内総生産の拡大

仙台北部道路整備



(仮)大衡インターチェンジ整備



仙台港インターチェンジ整備



仙台塩釜港(仙台港区)・仙台空港



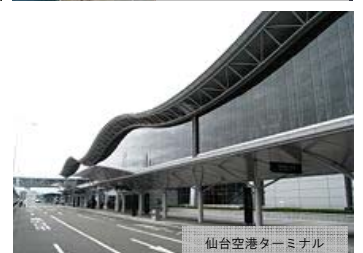
仙台塩釜港



高砂ガンダリークレーン



仙台空港



仙台空港ターミナル

高規格幹線道路(三陸縦貫自動車道)

三陸沿岸地域の高速交通ネットワークの整備により

- ・国道45号の交通混雑緩和や交通安全の向上を図ります。
- ・地域間交流の促進による地域振興を支援します。
- ・救急医療活動を支援します。



【基本方針1:活力 ー広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化ー】

②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

環日本海時代を支える陸・海運連携の強化

日本海沿岸東北自動車道(温海～鶴岡)＜H23年度開通＞ 他

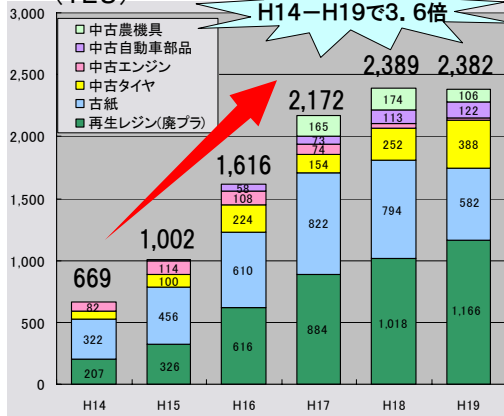
【必要性】

- ・山形県唯一の重要港湾「酒田港」
- ・山形県と中国黒龍江省を結ぶ「東方水上シルクロード」が平成4年に開設。
- ・平成15年の酒田港リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)指定を機に、リサイクルコンテナ貨物量が大幅に増加。
- ・山形県自動車産業物流活性化戦略が平成20年12月に策定。(物流インフラの計画的整備【国道47号の物流性能向上】)

【整備効果】

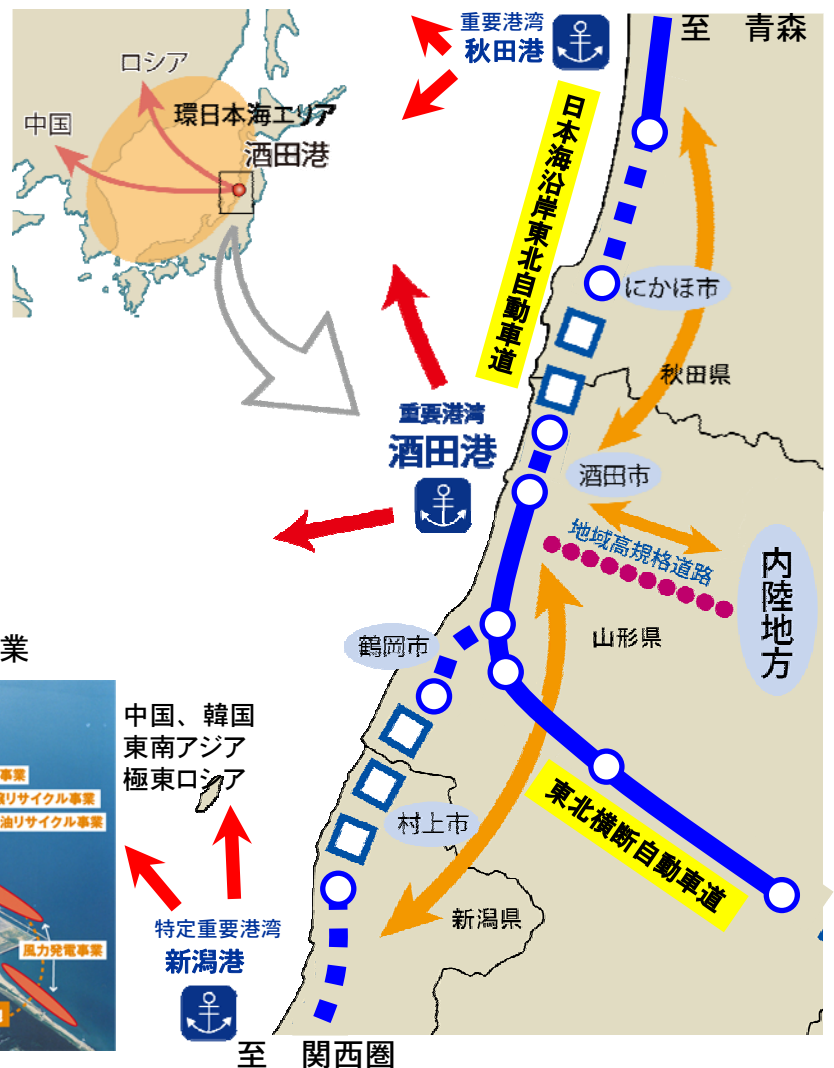
- ・地理的優位性を活かした対岸物流の振興を促進。
- ・酒田港と内陸各地を結ぶ高規格ネットワークの整備による陸・海運のアクセス強化を図り、物流の効率化、国際競争力の強化を支援。
- ・新潟港との連携強化。
- ・環日本海海域における広域経済交流の促進。

◆酒田港のリサイクルコンテナ貨物の推移 (TEU)



資料/酒田港湾事務所(H20)

◆酒田港周辺に立地するリサイクル関連企業



【基本方針1:活力 ー広域的な交流・連携と産業経済の国際競争力の強化ー】

②東アジア・ロシアや北米等との近接性を活かした産業・観光の国際化・広域化を支援する道路整備の推進

国際物流ネットワークの形成

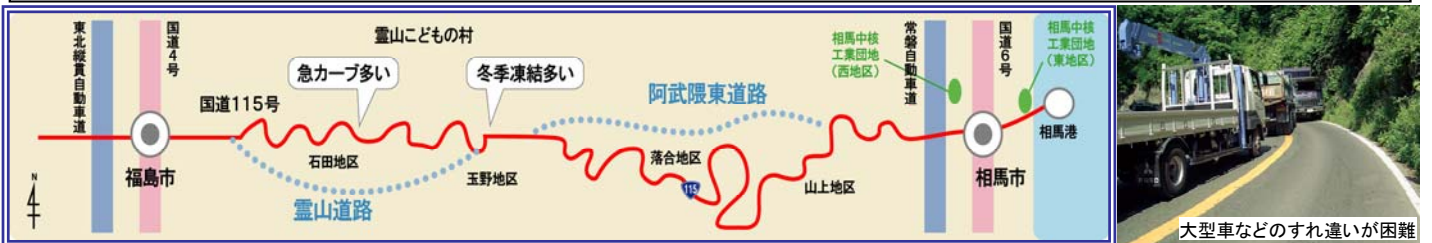
東北中央自動車道(福島県相馬市～福島市)

【必要性】

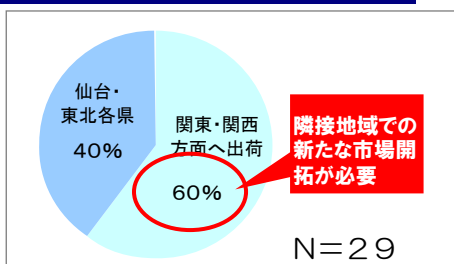
- ・急カーブや狭い幅員といった隘路、大雨による落石や冬期の路面凍結といった危険要因を多く抱えており安全な通行、内陸部と沿岸部の交流を阻害
- ・県北地域内企業の主な出荷先は輸送距離の長い関東・関西方面が6割
→輸送コストの安い隣接地域での市場開拓が必要
- ・相馬地域においても新規外注先の開拓の声があがっており、需要はあるものの連携に至っていない

【整備効果】

- ・相馬港(重要港湾)と福島市(中通り)などとの利便性向上による、地場産業の発展や物流ルートの拡大・効率化を支援
- ・相馬港では、国際コンテナ貨物を取り扱う埠頭の整備が進められており、更なる需要増が期待

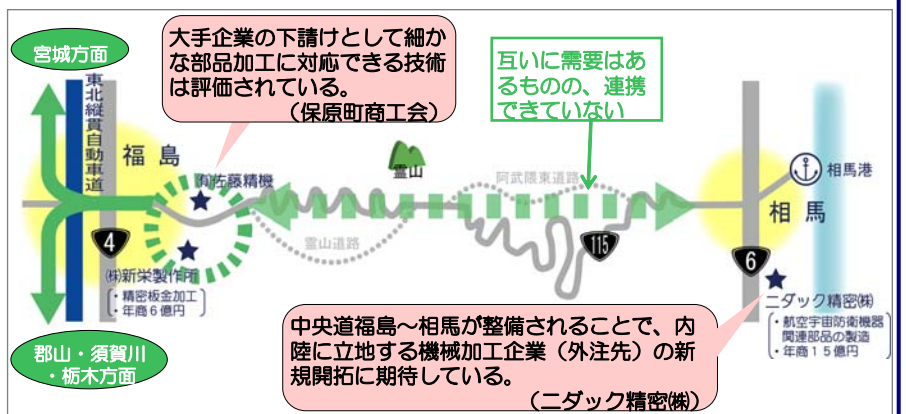


■県北地域の地場産業の課題



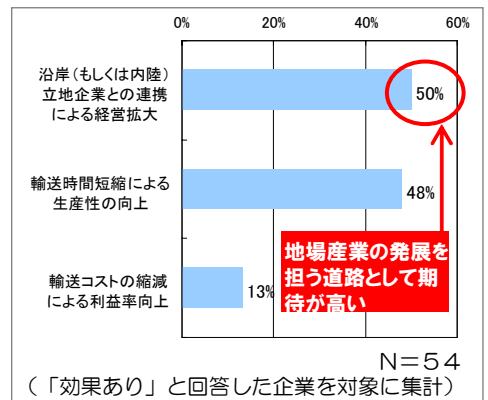
▲県北地域内企業の主な出荷先(県外)
資料：企業アンケート調査結果

福島市・伊達市・桑折町・国見町立地企業のうち、有効回答を対象に集計



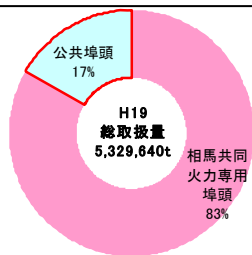
▲地域の声の状況 資料：保原町商工会ヒアリング結果、企業アンケート結果

■東北中央自動車道 福島～相馬の整備による地場産業の発展



▲中央道福島～相馬の整備効果

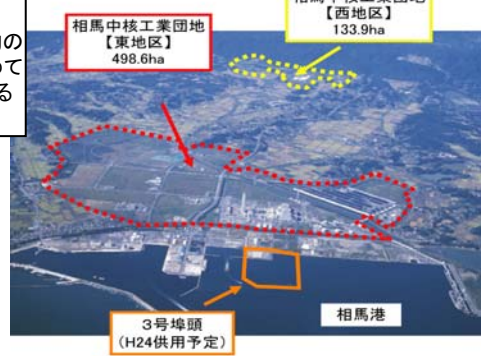
相馬港では、
・取扱貨物がH10からH19の過去10年間で1.4倍に増加
・H21.4.4には内航フィーダ定期航路開設
・H24の供用を目指して国際コンテナ貨物の取り扱いが可能な第3埠頭の整備を進めており、背後地及び、内陸方面からの更なる需要増が見込まれる。



▲相馬港取扱貨物の内訳

資料：福島県相馬港湾建設事務所

▼相馬港と中核工業団地



【基本方針2:安全 ー冬にも強く、安全・安心できる地域づくりー】

③雪にも強く安全・安心・快適な道路交通の確保

地域を支える道路ネットワークの整備

三陸縦貫自動車道、三陸北縦貫道路、八戸・久慈自動車道
【必要性】

- ・峠が多く、都市間距離が長いため地域活力が低迷
- ・いつ起こるか分からない地震と津波に対する不安と恐怖
- ・三陸地域の道路は急勾配、急カーブが連続

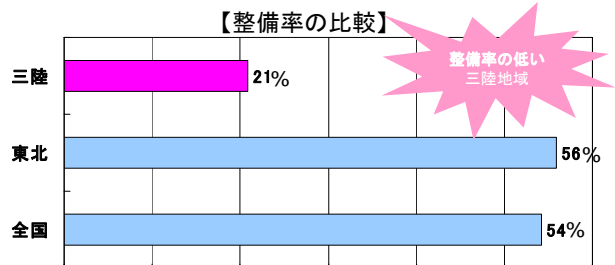
【整備効果】

- ・津波浸水区域の回避、冬期間における交通確保等、三陸地域の安全・安心・豊かな暮らしを支援
- ・横断道と連携した迅速な救助等による減災対策ネットワークの整備

■三陸地域の道路ネットワーク(通称リアスハイウェイ)



■高規格道路等の整備状況



【高規格幹線道路・地域高規格道路の整備状況】

	計画延長 (km)	供用済延長 (km)	事業中延長 (km)	整備率 (%)
三陸	247	52	56	21
東北	2,864	1,601	586	56
全国	20,950	11,363	-	54

(平成21年4月1日現在)

■都市間の移動時間が長い三陸地域



■いつ起こるか分からない三陸沖地震と津波に対する不安と恐怖



【基本方針2:安全 ー冬にも強く、安全・安心できる地域づくりー】

③ 雪にも強く安全・安心・快適な道路交通の確保

雪対策 流雪溝の整備

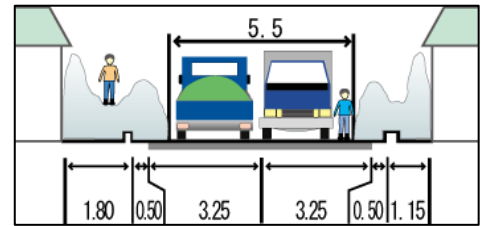
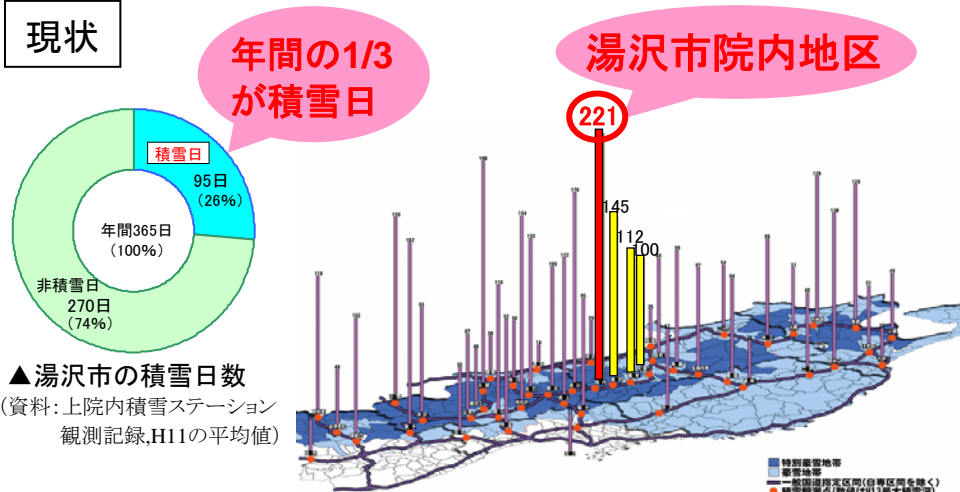
【必要性】

- ・湯沢市は東北地方最大の積雪深
- ・堆雪の影響で歩行者の通行が危険

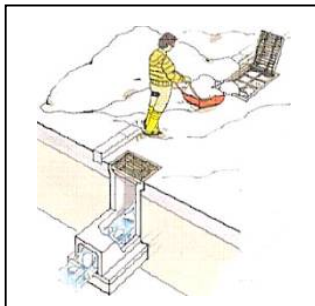
【整備効果】

- ・流雪溝の整備と地域の協力により、安全な歩行空間が確保

現状



整備後



【基本方針2:安全 ー冬にも強く、安全・安心できる地域づくりー】

③雪にも強く安全・安心・快適な道路交通の確保

チャレンジ！ 福島「ゆい(結)の道」作戦～試験除雪～

国道401号 博士峠（福島県大沼郡会津美里町～大沼郡昭和村）他

- ・豪雪地帯の会津地方の中山間地域にある冬期交通不能区間において、通行止めの時間短縮や解消などを図る。
- ・冬期交通不能区間のうち、雪崩危険箇所の対策などが完了し、諸条件が整った国道401号(博士峠)など4路線4箇所(34.2km)で、平成20年度から3ヶ年の試験除雪を行い、通年通行、または、通行止め期間の短縮に努める。

【必要性】

- ・福島県が管理する道路の384路線(5,602.5km)のうち、冬期交通不能区間は、38路線52箇所(311.1km)となっている。

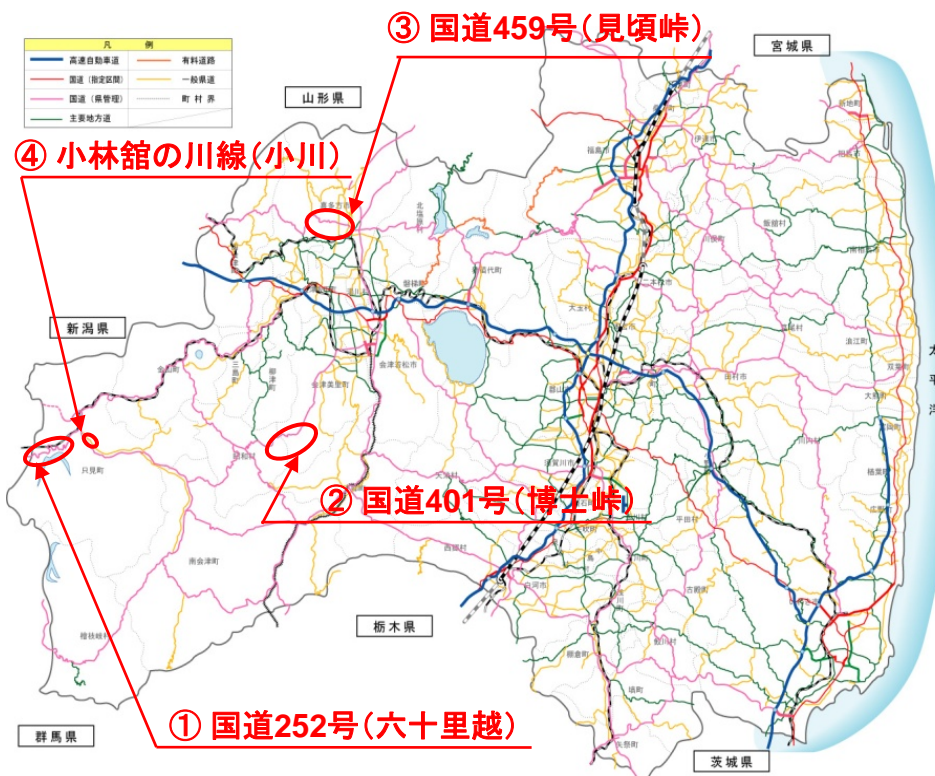
(ア)各地域間と連携するための道路ネットワークの確保

(イ)高次救急医療施設への搬送時間の短縮

～など～

【整備効果】

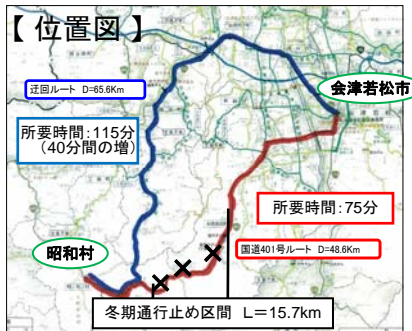
- ・冬期通行止めにより大幅な迂回を余儀なくされている地域住民に対して、生活の利便性などを図る。



◆試験除雪箇所の取り組み状況◆



②国道401号(博士峠)の場合
 ○ 冬期通行止め期間中は、以下のとおり迂回することを余儀なくされています。
(A)通常ルート(赤色)
 ●所要時間:75分(L=48.6km)
 ●昭和村～R401～会津若松市
(B)迂回ルート(青色) ※40分間の増
 ●所要時間:115分(L=65.6km)
 ●昭和村～(県道)柳津昭和線～R252～R49～会津若松市



【試験除雪箇所の実施状況について】

①国道252号(六十里越)	H19実績(137日)－H20実績(136日)⇒1日短縮
②国道401号(博士峠)	H19実績(115日)－H20実績(67日)⇒48日短縮
③国道459号(見頃峠)	H19実績(81日)－H20実績(0日)⇒通年通行
④小林館の川線(小川)	H19実績(88日)－H20実績(0日)⇒通年通行

【基本方針2:安全 ー冬にも強く、安全・安心できる地域づくりー】

③雪にも強く安全・安心・快適な道路交通の確保

冬期歩行時の障害を軽減、安全で円滑な交通サービスの確保

狭小型ハンドガイド式歩道除雪機の開発・導入

【必要性】

- ・搭乗式では幅が合わず除雪不可能
- ・歩道幅にあった市販除雪機では除雪能力が劣り効率的な作業が困難
- ・市販除雪機による事故が多発
- ・人力除雪では、作業時間がかかり除雪費用も多大

【整備効果】

- ・歩行空間の確保による歩道の安全性向上
- ・巻き込み対策等による作業中の安全性向上
- ・機械化による苦渋作業の解消
- ・作業時間短縮によるコスト縮減

現 状



- ・人力は時間もかかって大変
- ・除雪作業が終わるまで車道を歩くのは危険
- ・市販の機械は回転部がむき出しで危険

導入後



- ・1度の作業で運搬排雪ができる！
- ・安全に歩道を利用できる！
- ・急な飛び出しにも安全に対応できる！

導入実績(H20年度現在)

整備局名	事務所名	導入台数	備 考
東北	岩手河川国道	2	
東北	秋田河川国道	1	
東北	山形河川国道	2	
近畿	滋賀国道	1	
中国	松江国道	1	
中国	三次河川国道	1	



狭小型ハンドガイド式歩道除雪機

【基本方針3:暮らし ー個性と活力ある持続可能な地域づくりー】

④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

青森～八戸間の高規格ネットワーク形成による地域支援

上北横断道路(上北道路)＜H24年度開通＞(青森県六戸町) 他

【必要性】

・全国で唯一、同一県内20万人以上の都市が高規格幹線道路で結ばれていない。

【整備効果】

- ①救急医療60分圏域の拡大(上十三地域全域) ②災害時広域ネットワーク機能強化
- ③物流・観光・地域間交流等社会的活動の活性化(青森～八戸間の所要時間50分短縮)
- ④救急医療体制の構築

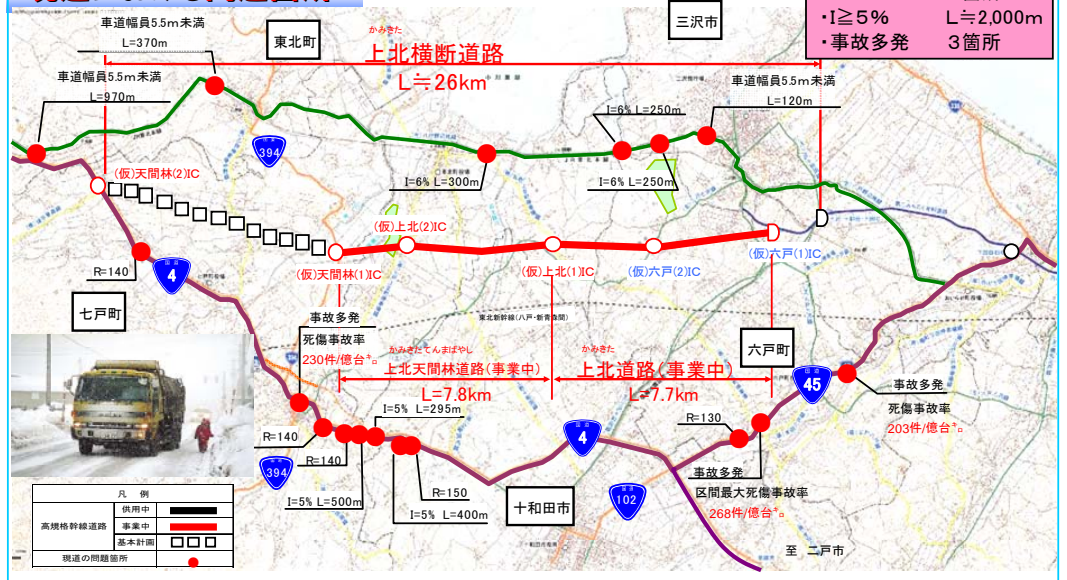
高規格幹線道路の整備状況



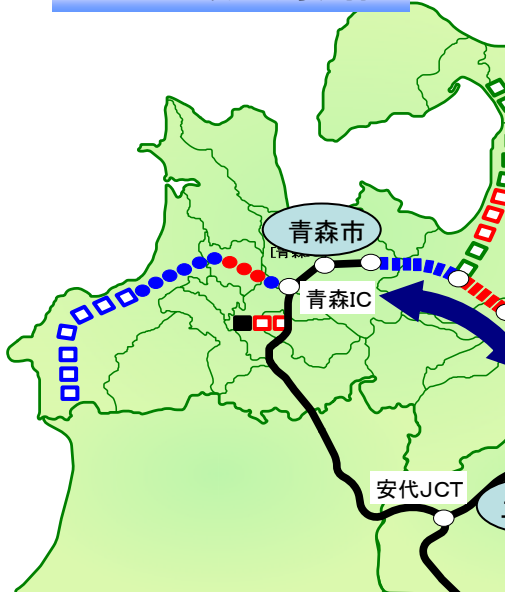
国道45号の事故状況



現道における問題箇所

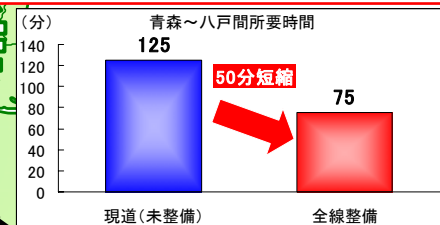


全線整備後の所要時間

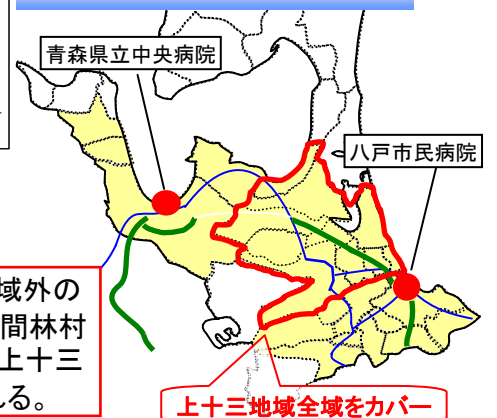


全線整備により、

- ・線形不良区間(R<150m:5箇所、I≧5%:L=2,000m)が解消し、走行速度が向上(40.6km/h→80km/h)
- ・上十三地域の全区域が八戸市民病院への三次救急医療60分圏域に。
- ・事故多発箇所を回避し、安全・安心な道路を確保。代替路の役割も担う。



救急医療60分圏域の拡大



現在救急医療60分圏域外の東北町、七戸町、旧天間林村が60分圏域内となり、上十三地域全域がカバーされる。

【基本方針3:暮らし ー個性と活力ある持続可能な地域づくりー】

④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

放射・環状道路, バイパスの整備

都市計画道路北四番丁大衡線 北山工区<H23年度開通>(宮城県仙台市)
 仙台市都心部～北部地域の連絡を強化します。

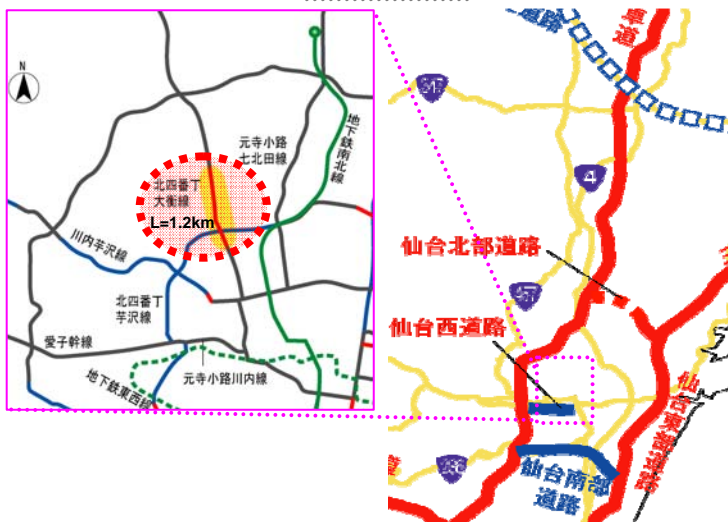
【必要性】

- ・仙台市都心部から北部住宅地・工業流通団地を經由し, 国道4号バイパスに至る幹線道路であり, アクセス向上による物流機能の強化と都心～北部地域の交通渋滞緩和を図る。

【整備効果】

- ・北四番丁大衡線(北山工区)開通に伴い, 仙台市都心部から北部地域への移動時間が6分短縮される。

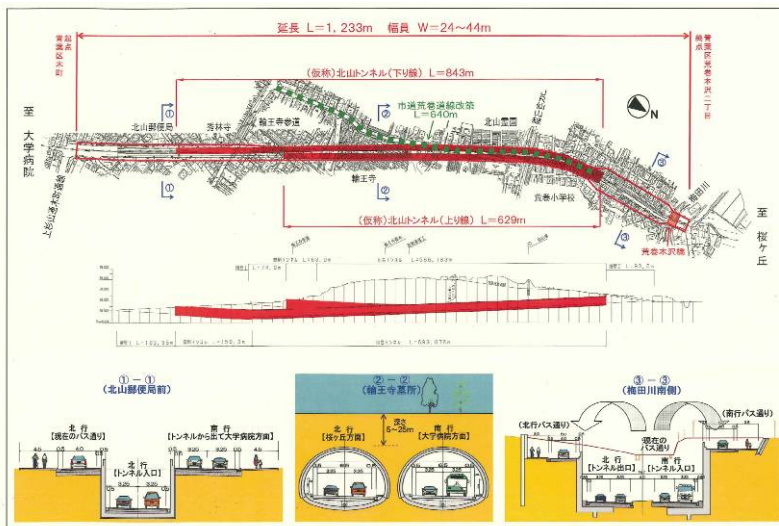
位置図



仙台市都心部～北部地域の連絡強化



(仮称)北山トンネル概要図



完成予想図



【基本方針3:暮らし 一個性と活力ある持続可能な地域づくり】

④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

踏切による渋滞を解消し、安全で快適な道路交通の確保と一体的な市街地の形成

JR仙石線多賀城駅付近連続立体交差事業<整備推進>(宮城県多賀城市)

【必要性】

- ・緊急対策踏切の東田中踏切など4カ所の踏切で恒常的に渋滞が発生している。
- ・過去10年間で2件の死亡事故が発生している。
- ・多賀城市の中心市街地が二分され、都市機能の集積の障害となっている。

【整備効果】

- ・4箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図る。
- ・関連の土地区画整理事業と合わせ、分断された市街地の一体化による都市の活性化が図られる。

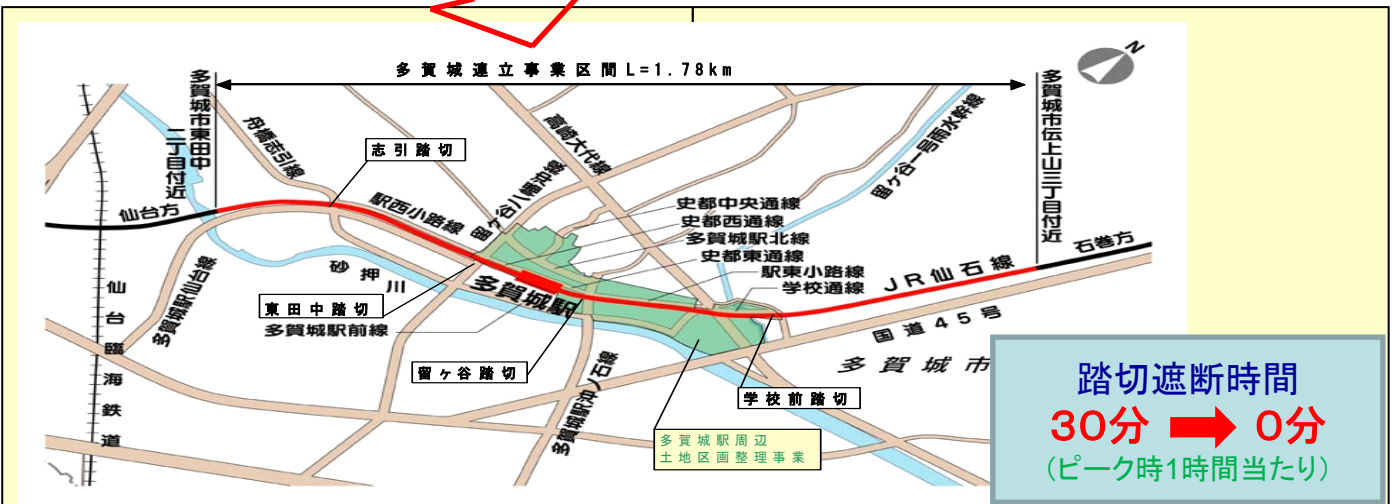
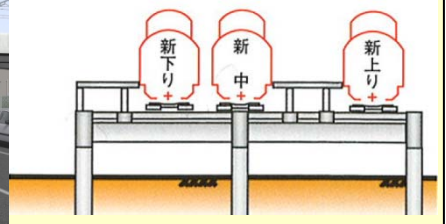
位置図



事業前



事業後



【基本方針3:暮らし 一個性と活力ある持続可能な地域づくりー】

④都市と農山漁村の連携・共生による生活圏域とコンパクトシティの形成を支援する道路ネットワーク整備の推進

宮城・山形交流軸の強化による交流人口の拡大

(都) 山形停車場松波線 ([主]山形停車場線) 諏訪工区<H22年度開通> (山形県山形市)

【必要性】 仙台市と山形市間の通勤・通学、企業活動、観光、買い物などの交流人口は、山形自動車道の供用以来、増加が続いている。特に、仙台山形都市間高速バスの利用者は、年間130万人と県民総人口を上回っており、ICアクセス道路のボトルネック対策により渋滞解消が必要である。

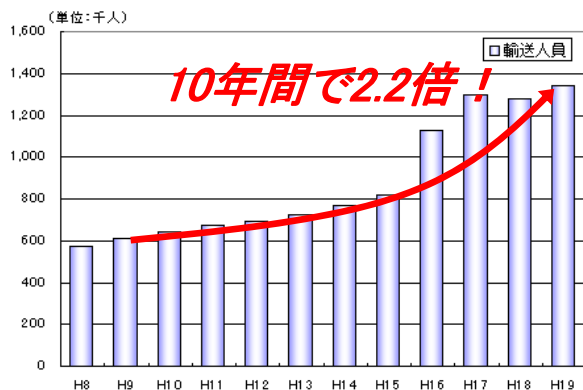
【整備効果】 宮城・山形の広域経済圏について、「宮城・山形交流軸」の機能強化による交流人口の拡大が図られる。
当該工区の完成により、(都) 山形停車場松波線が概成する。



H16に整備の完了した諏訪神社前
(大ケヤキを保存し4車拡幅)



仙台・山形都市間高速バス輸送人員の推移



- ・H19は、10年前の約2.2倍に増加
- ・100km未満の都市間バスでは東北1位



仙台山形都市間高速バス運行状況

【基本方針3:暮らし 一個性と活力ある持続可能な地域づくりー】

⑤地域の医療を支援する「命を守る道路」の整備推進

三次救急医療機関などへのアクセス道路等の整備

下北半島縦貫道路 有戸北バイパス<整備推進>(青森県上北郡六ヶ所村～野辺地町)

【必要性】

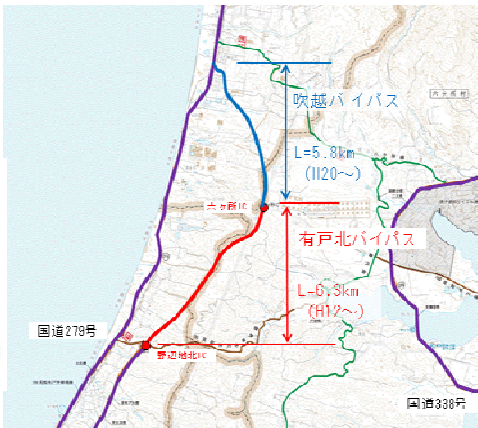
・下北地域は、青森市・八戸市にある第三次救急医療施設への搬送に2時間以上を要するなど高度救急医療の空白地域となっている。また、特に冬期間においては、路肩堆雪や路面凍結により渋滞が発生するなど、救急搬送において定時性・速達性が確保できない状況となっている。

【整備効果】

・下北半島縦貫道路が高規格幹線道路とネットワークすることにより、高度医療が充実している青森市、八戸市への連絡が強化され、救急患者・血液輸送の「大幅な時間短縮」や「安静搬送」が可能となる。
 ・また、供用中の野辺地バイパスに整備した救急車退出路を利用することにより、二次救急医療施設である公立野辺地病院へのアクセス強化が図られる。

位置図

下北半島縦貫道路
有戸北バイパス



三次救急医療施設の空白地帯



下北半島は
三次救急医療
の空白地域

▲三次救急医療施設60分カバー圏(H17.4.1現在)

救急車退出路 ー医療支援の事例ー

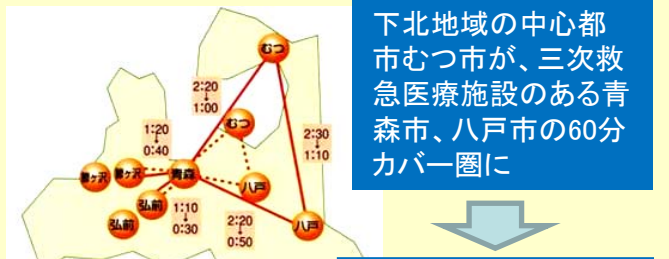
平成19年12月22日供用開始



- 救急車退出路の利用
- 搬送時間の短縮
 - 定時性・速達性の確保
 - 野辺地ハーフIC～野辺地病院間
 - ・積雪期13分→5分(8分短縮)
 - ・非積雪期8分→3分(5分短縮)
 - 救急車の安定走行
 - 患者負担軽減、安全性の確保
 - 市街地の回避、下北半島縦貫道路の走行により振動を軽減
 - 雪による悪条件の解消
 - 年間を通じ安定した救急搬送
 - 下北半島縦貫道路は、路肩幅員が大きく、除雪レベルも高い

下北半島縦貫道路の整備等による時間短縮

(青森県広域道路網マスタープラン)
県都とむつ市を概ね1時間で結ぶ



下北地域の中心都市むつ市が、三次救急医療施設のある青森市、八戸市の60分カバー圏に

**下北地域の
地域医療を支援**

青森県広域道路網
マスタープラン

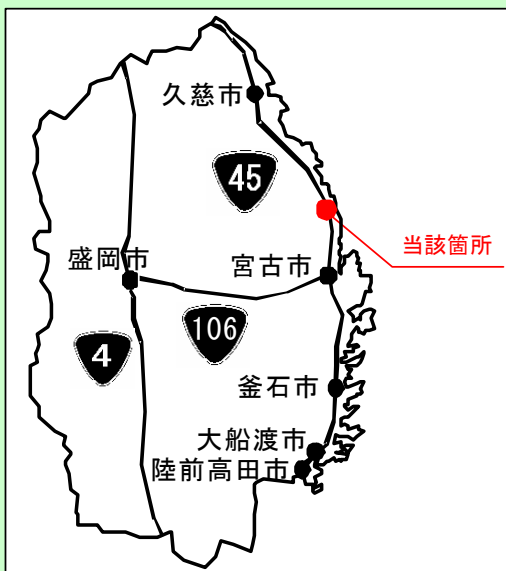
【基本方針3:暮らし 一個性と活力ある持続可能な地域づくりー】

⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

児童の発案を取り入れた避難通路整備(H20完)

津波避難通路設置事業<H20年度完成>(岩手県岩泉町)

- ・岩手県沿岸部は、大規模地震に伴う津波発生確率が高く、津波による影響が非常に大きい。そのため、各市町村・市町村内の地区において津波避難訓練を実施している。岩泉町小本地区においても避難訓練を行っており、小本小学校での津波避難訓練の中で、小学生から避難路について改善の声があった。
- ・このような背景の中、岩手県内で大規模地震が二度発生し、また、北海道での地震により津波注意報が発令されたことを受け、早期の津波対策が必要であった。
- ・以上を踏まえ、小学生や地域の皆さんの意見を頂き避難通路の工事に反映し、8ヶ月という短期間で津波避難路を完成させたものである。



▲現場点検

現地に簡易な仮設階段を設置し、津波避難路が完成したときの疑似体験をしてもらい、地元小学生の率直な意見を抽出。



▲避難路整備前
(W=1.5m)

▲避難路整備後
(W=2.5m)



■津波避難階段
L=46.0m
W=2.0m



▲津波避難階段完成

【基本方針3:暮らし —個性と活力のある持続可能な地域づくり—】

⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

地域で育む安全で快適な歩行空間の創出

国道7号象潟歩道<H23年度完成>(秋田県にかほ市)

【必要性】

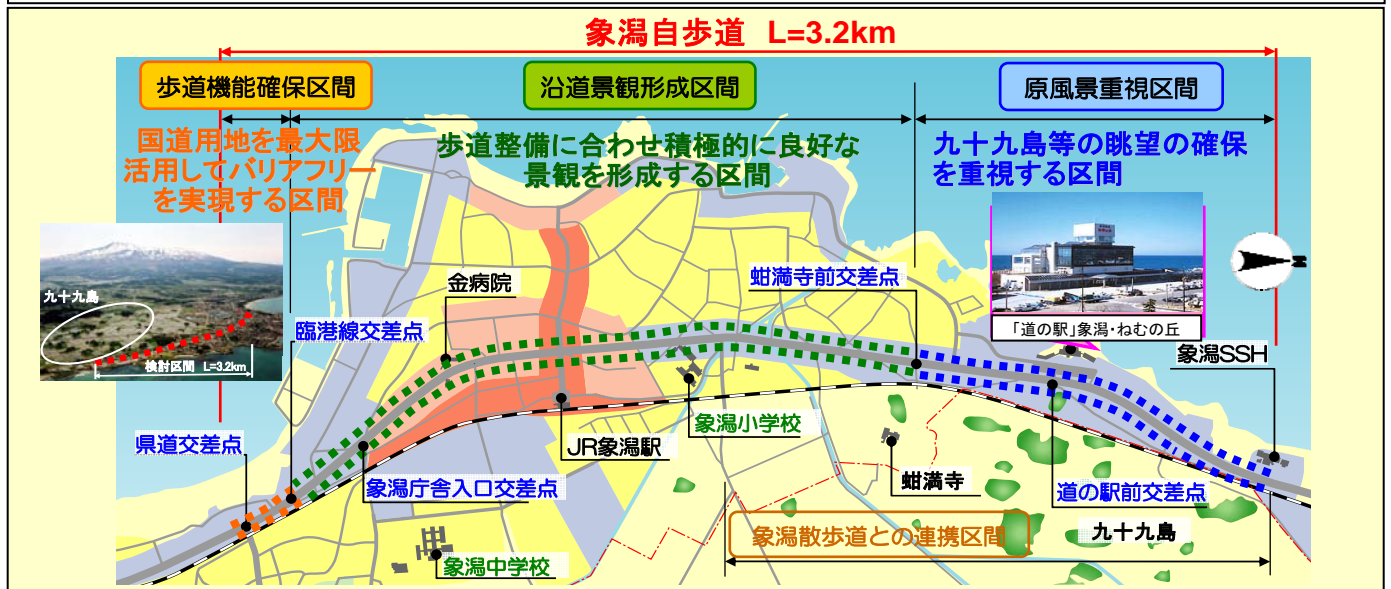
・地域生活者が安心して歩行できない狭幅員・波打歩道

【地域との協働による対策検討】

- ①安全な歩行空間の形成 ②生活環境との調和 ③地域資源との融合

【整備効果】

- ・通学児童や地域生活者が安心して通行できる歩行空間の確保
- ・地域住民との協働による維持管理を促す景観重視の空間整備
- ・雄大な自然(鳥海山・九十九島)に溶け込む道路空間の創造



【基本方針3:暮らし 一個性と活力ある持続可能な地域づくりー】

⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

自転車通行環境整備に向けた取り組み

国道13号平和通り自転車道<H21年度完成>(福島県福島市) 他

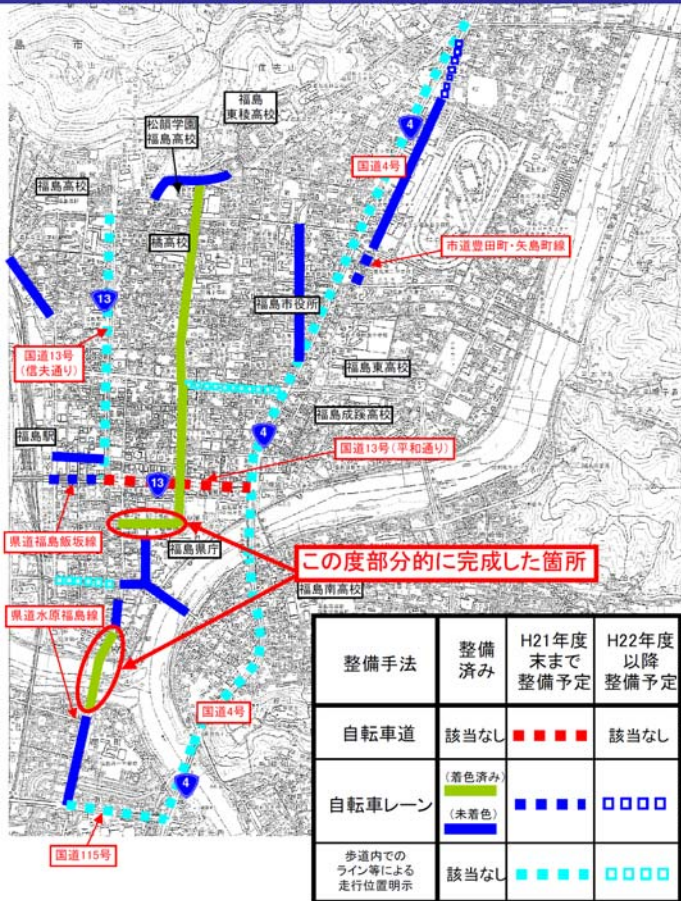
【必要性】

- ・福島県内における自転車対歩行者の事故件数は増加(H10:2件→H20:19件)
- ・同一空間における自転車と歩行者の混在回避など、安全性の確保が必要

【整備効果】

- ・自転車と歩行者の分離などにより、安全・快適な歩行空間が創出
- ・自転車対歩行者の事故件数の減少に期待

福島地区における自転車通行環境整備の取り組み



一部分的に完成した県道水原福島線

【対策前】



狭い歩道で歩行者と自転車が輻輳

【対策後】



歩行者と自転車が分離

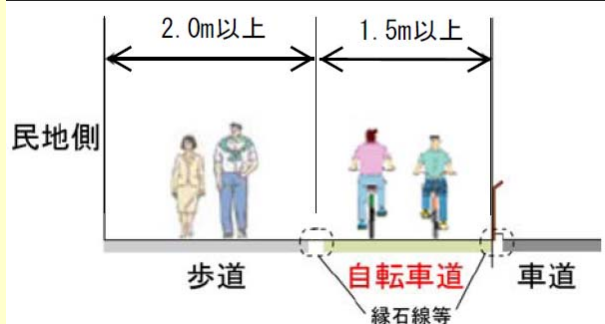
今後の自転車通行環境整備のイメージ (平成21年度までに完成予定)

◆自転車道

【対象路線】国道13号(平和通り)

- 歩行者と自転車を構造的に分離。
- 部分的に分離することが難しい区間は、歩道内にライン等を引き、自転車が走行すべき位置を明示。

歩道を前後から見たイメージ



歩道を上から見たイメージ



福岡県福岡市の事例
出展:福岡市HP

◆自転車レーン

【対象路線】県道水原福島線、県道福島飯坂線、市道豊田町・八島町線

- 区画線の見直し等により路肩を広げ、自転車レーンの確保。
- 自転車レーンを着色し、車両からの視認性を向上。

【基本方針3:暮らし —個性と活力ある持続可能な地域づくり—】

⑥高齢者等に配慮した人に優しい道づくりの推進

安全・快適な歩行空間確保のための無電柱化の推進

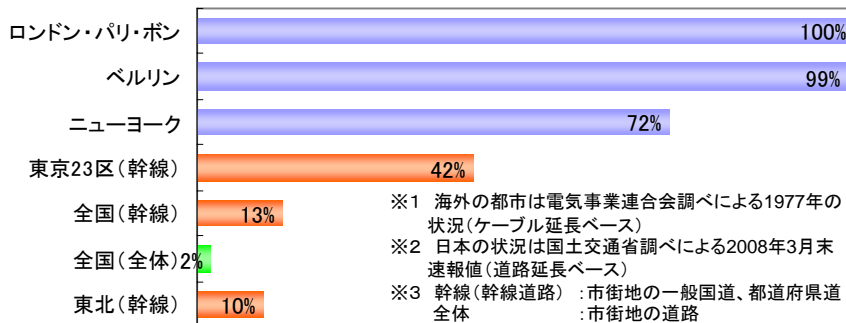
【必要性】

- ・わが国の無電柱化は、欧米主要都市と比較し、依然立ち遅れている状況
- ・防災対策としても、無電柱化の推進は重要
- ・都市景観の観点に加え、安全・快適な歩行空間の確保等の観点から無電柱化が必要

【整備の進め方】

- ・電線共同溝の整備等により、安全・快適な歩行空間を確保
- ・地域の実情に応じた多様な手法を活用し、コスト縮減を図りつつ、無電柱化を推進

■ 欧米主要都市と日本の地中化の現状



■ 電線共同溝のイメージ



■ 電線共同溝による無電柱化の事例



【青森県弘前市土手町(3・4・1和徳堀越線)】



【福島県いわき市平字五色町(国道6号)】

【基本方針4:環境 一次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成】

⑦低炭素社会・循環型社会構築のための新エネルギー等の利活用とリサイクルの推進

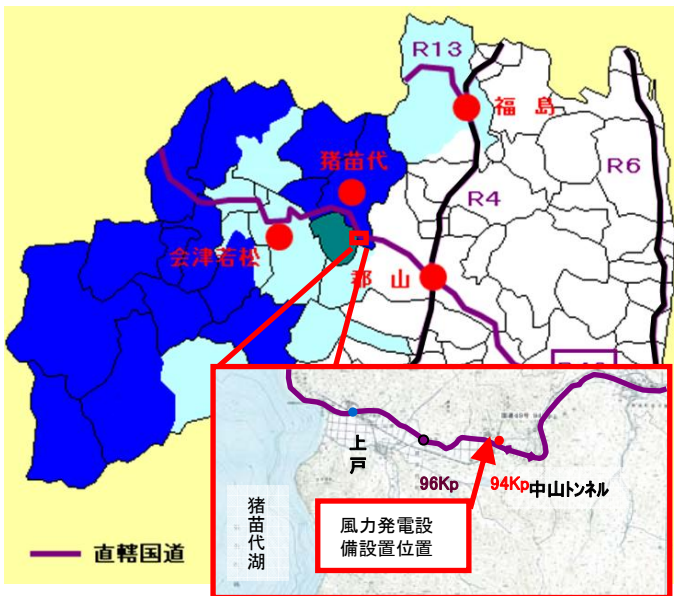
新エネルギー(風力)等の活用

●ロードヒーティングの必要性と風力エネルギー

中山トンネル(延長500m)は、地吹雪時の雪の吹き込みによりトンネル坑口付近の路面凍結が発生するため、安全な冬期交通確保対策としてロードヒーティングを整備している。その補助電源には環境にやさしいエコ電気として強い季節風を利用した風力発電設備を導入している。

●風力エネルギー活用効果

当初見込みより発電量、風速ともに下回ったが、おおむね計画どおり補助電源として活用できており、冬期交通確保が可能となったほか環境負荷の軽減にも寄与している。



設備概要

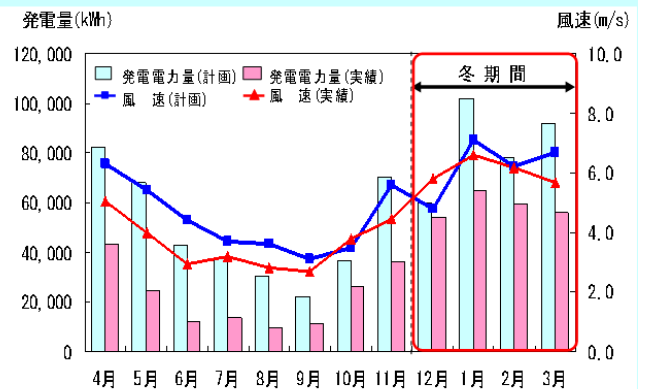
風車構造:三枚羽プロペラ式円筒モノポール構造
(高さ:31.5m、ローター直径:29.7m)
 ・発電最大出力:250kW
 ・定格発電風速:15.5m/s
 ・発電電圧:415V(誘導発電機)
 ・カットイン風速:約3m/s
 ・カットアウト風速:約25m/s

トンネル延長500m
 猪苗代 郡山
 150m
120m
30m
50m

融雪区間延長:350m(1車線換算)
 ・タイプ:電熱線方式
 ・放射舗装版:アスファルト舗装
 ・制御システム:4成分制御

猪苗代側

当初計画との比較検証



実績(平均)における発電電力量・風速の月別比較

検証結果

ロードヒーティングが使用される時期に発電電力量が集中しており、風力発電が冬期対策の電源として有効であった。

設備利用率	
年間	19%
冬期間	32%
冬期間発電量の割合	57%

【基本方針4:環境 一次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の形成ー】

⑧自然環境保全、歴史・伝統文化等に配慮した道路整備の推進

自然環境保全に寄与する道路整備

国道103号青樺山バイパス<整備推進>(青森県十和田市)

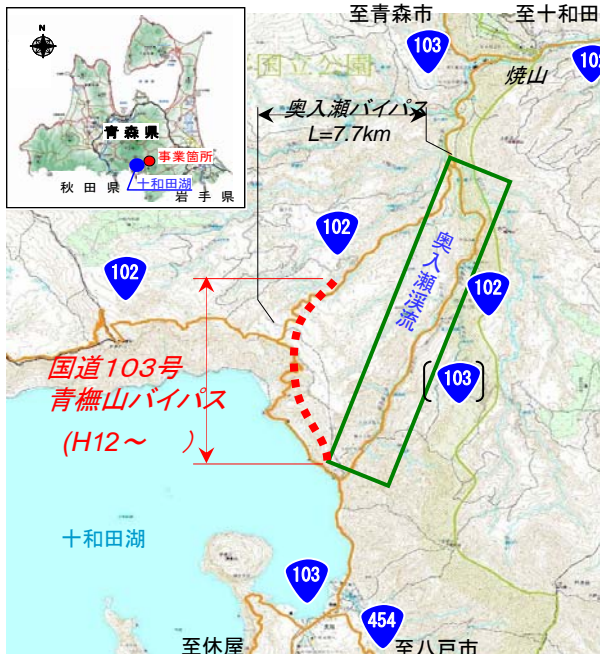
【必要性】

十和田八幡平国立公園特別保護区にある「奥入瀬渓流」は、全国29の国立公園の中で唯一特別保護区の核心部を国道が通過しているため、多くの観光客が訪れる反面、特に行楽期は地域の通過交通も錯綜し、渋滞の発生等により、本来の渓流環境が著しく損なわれる状況にある。

このため、永続的な自然環境保全と持続的な観光振興に向けた対策が求められている。

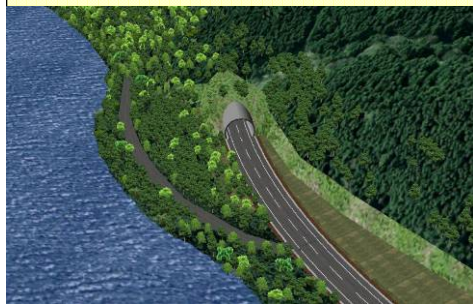
【整備効果】

- ・奥入瀬渓流沿いの現道の自動車通行規制が可能になることにより、国立公園の適正利用と奥入瀬渓流の自然環境保全が図られる。
- ・落石等危険地域を迂回することができ、安全・安心なネットワークの確保が図られる。



国道103号 青樺山バイパスの整備

- 奥入瀬渓流の自然環境保全
- 安全・安心なネットワークの確保



子ノロ(十和田湖側) 坑口パース

※バイパス整備後は、マイカー交通規制の本格実施(通年化)を予定。

奥入瀬渓流マイカー交通規制試行

- 奥入瀬渓流の保全
- 国立公園の適正利用



規制前の混雑状況



マイカー交通規制時の状況

～自然環境保全と観光振興の両立に向けて～

マイカー交通規制時の環境を最大限活かし、観光振興につなげるため、地元住民、関係機関が一体となり、自然体感型のエコツーリズム観光「奥入瀬渓流エコロードフェスタ」の発信、取り組みが始まっています。

【基本方針5:既存ストックの効率的活用】

⑨安全・安心で計画的な道路管理の推進

点検や予防保全による長寿命化の推進

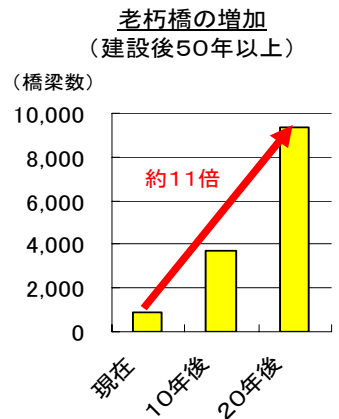
老朽橋の急激な増加

- ◆ 東北の橋梁約20,000橋(橋長15m以上)のうち、約900橋が建設後50年以上
- ◆ 20年後には約半数の橋梁が50年以上となり、急速に高齢化

従来

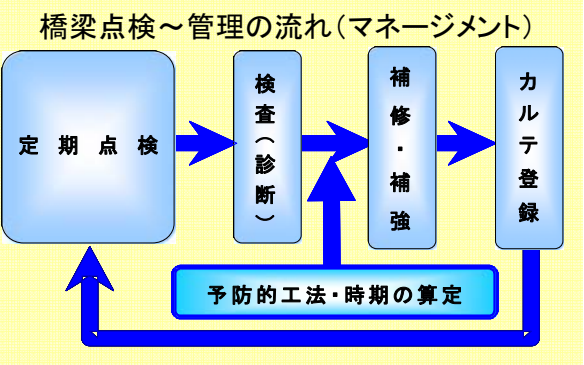
大補修費が膨

損傷がより深刻化してから対策を実施



事後保全から予防保全への転換

- ◆ 早期発見・早期修繕により、施設の安全性を確保
- ◆ 橋梁の健全度を把握(点検)し、補修等の必要性を判断



ひび割れ

予防保全

損傷状況(床版の疲労)

炭素繊維貼付による対策

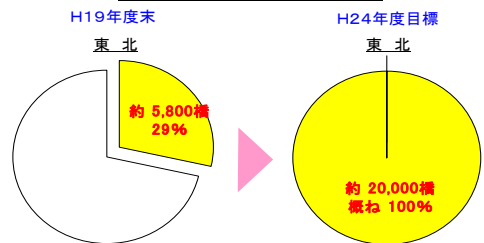
長寿命化修繕計画の策定

- ◆ 予防的な修繕及び計画的な架替えへと転換し、橋梁の長寿命化を図る
- ◆ 点検結果に基づき長寿命化修繕計画を策定し、補修費やライフサイクルコストの縮減を図る

直轄国道の橋梁長寿命化修繕計画の例

橋梁名	路線名	事務所	所轄出張所	橋長(m)	架設年(西暦)	全幅(m)	橋梁の種類	点検実施年度	点検結果	劣化要因等	修繕工法	修繕・架け替え計画					
												H19計画	H20計画	H21計画	H22計画	H23計画	H24計画
〇〇大橋	1	〇〇国道	〇〇	26.9	1958	40.8	PC橋	H16	C	鉄筋被り不足、乾機収縮	断面修復、橋面防水						
〇〇〇橋	1	〇〇国道	〇〇	33.6	1940	25.8	RC橋	H16	C	鉄筋被り不足	断面修復、ひびわれは入→鉄筋補修						
〇〇跨線橋	20	〇〇国道	〇〇監督官事務所	271.0	1925 1961 1975	27.7	RC橋 鋼橋	H7	II	支点部床版の腐食	架け替え	架け替え	架け替え	架け替え	架け替え	架け替え	架け替え

長寿命化修繕計画策定率



簡単な長寿命化補修対策例(部分塗装と洗浄)

【概要】全面塗装塗り替えから局部塗装工法への方針転換

東北地方整備局で管理している橋長15m以上の6割が鋼橋であり、損傷の7割が腐食である。かつ、損傷箇所は桁端部に集中。

腐食部位に特定した「局部補修塗装工法」に工法変更

部分塗装範囲

▲桁端部腐食状況

▲桁端部塗装

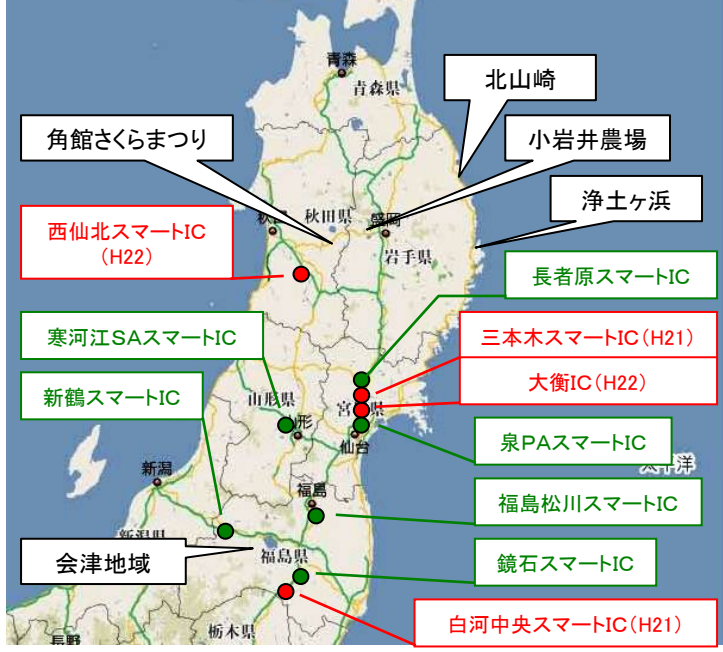
【基本方針5:既存ストックの有効活用】

⑩既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

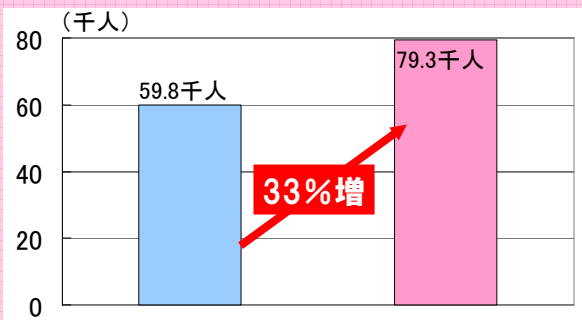
高速道路1,000円効果 — 観光地の賑わい —

- 東北管内の主要な観光地では観光客が大きく増加
- 割引の影響は高速道から遠く離れた三陸地域にも波及
- 角館さくらまつりでは県外客が約8割、約1/4は割引効果により来訪
- 料金割引は地域の活性化と新たな観光客層の創出に効果が見られる
- 磐越道新鶴スマートICの通過台数は約7割増

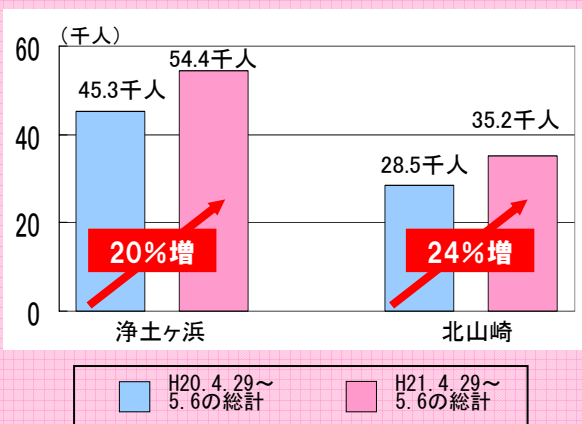
※赤字のICは施工中箇所・かつこ書きは完成予定年度



【観光地:岩手県】
小岩井農場の観光客が**33%増加**



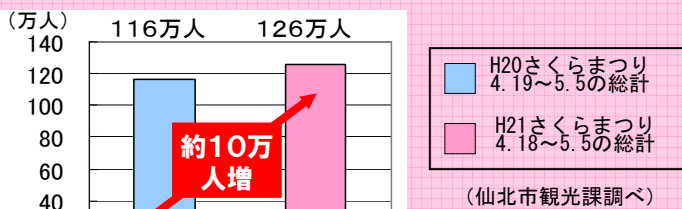
【観光地:岩手県】
三陸沿岸の観光地でも**約20%増加**



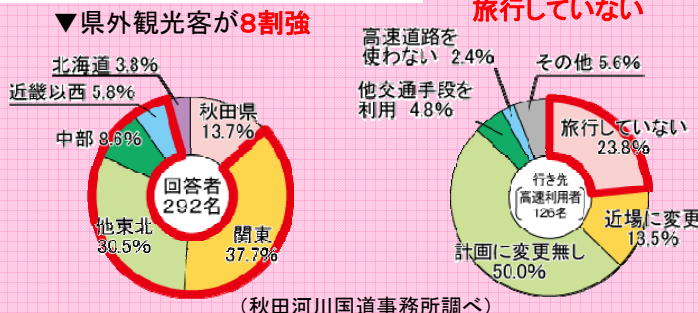
(岩手県観光協会調べ)

【観光地:秋田県】

角館さくらまつりの観光客が**約10万人増加**



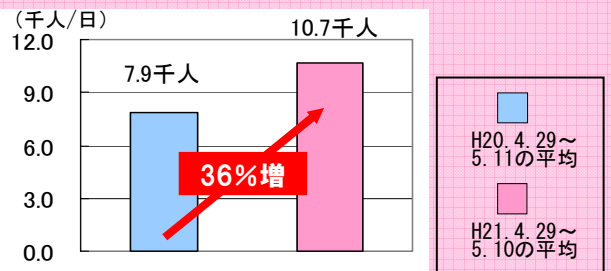
▼割引無ければ**1/4は旅行していない**



(秋田河川国道事務所調べ)

【観光地:福島県】

会津地域では観光客が**36%増加**



(※鶴ヶ城・大内宿の客数/福島県観光協会調べ)