道路事業の概要

１．東北の道路整備の考え方

東北のめざすべき将来の姿

～社会資本整備に係る東北地方の将来の姿より～

『強く美しい東北』を目指して・・・

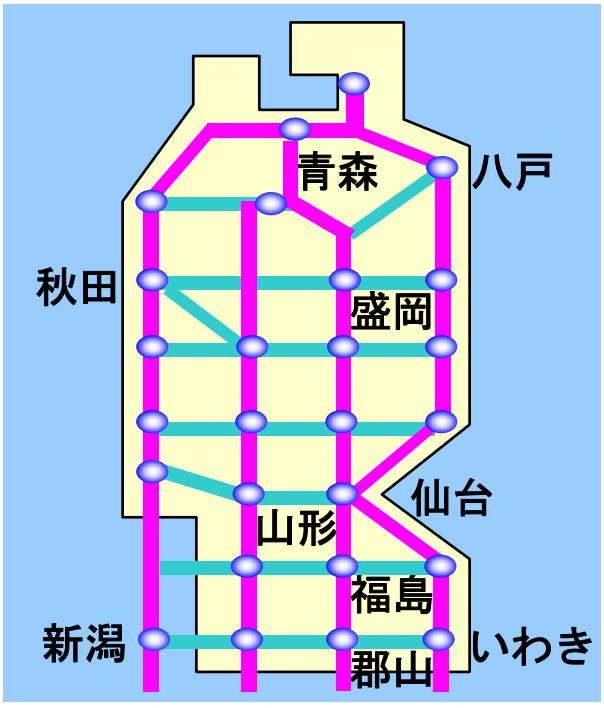
- 美しい東北の実現
- 魅力ある都市づくり
- 安全で安心できる地域づくり
- 強い東北の創造

強い東北の創造
～格子状骨格道路ネットワークの形成～

東北地方の
格子状骨格道路ネットワーク

4つの南北縦断軸
7つの東西横断軸
で構成

4つの南北縦断軸	
7つの東西横断軸	



強い東北の創造
～東北の道路整備状況(平成19～20年度供用状況)～

浪岡五所川原道路
（五所川原東～五所川原北）
L= 7.6 km　H19.12.14

八戸南道路
（八戸南～種差海岸階上岳）
L= 3.4 km　H19.6.16

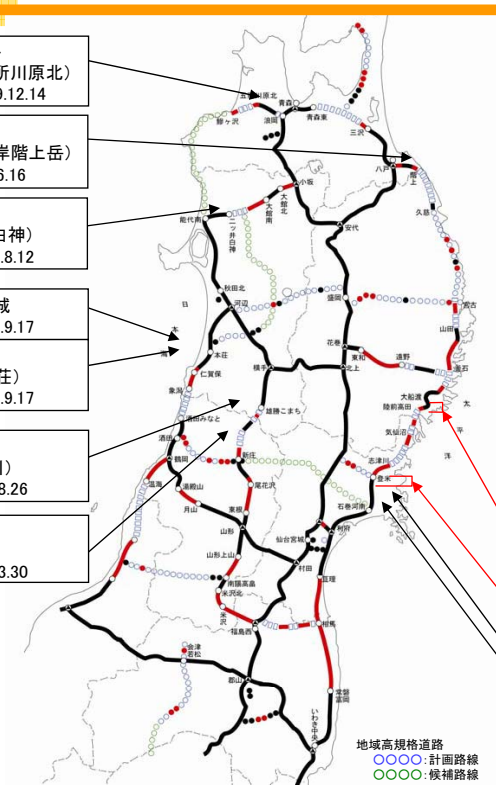
琴丘能代道路
（能代東～二ツ井白神）
L= 10.0 km　H19.8.12

日沿道・本荘～岩城
L= 21.6 km　H19.9.17

仁賀保本荘道路
（国道7号ﾊﾞｲﾊﾟｽ～本荘）
L= 11.2 km　H19.9.17

湯沢横手道路
（雄勝こまち～須川）
L= 3.6 km　H19.8.26

主寝坂道路
（飛ノ森～中田）
L= 4.9 km　H20.3.30



		平成18年度末		平成19年度末		平成20年度末	
高規格幹線道路	供用中	1,412km	(64%)	1,484km	(67%)	1,497km	(68%)
	事業中	479km	(22%)	432km	(20%)	419km	(19%)
	□□□□□ 未事業化	313km	(14%)	288km	(13%)	288km	(13%)
	計	2,204km		2,204km		2,204km	
地域高規格道路	●●●● 供用中	89km	(61%)	95km	(14%)	104km	(16%)
	●●●● 事業中	145km	(34%)	139km	(21%)	130km	(20%)
	○○○○ 未事業化	426km	(65%)	426km	(65%)	426km	(65%)
	計	660km		660km		660km	
合　計		2,864km		2,864km		2,864km	

高田道路(H21．3．15)
（米崎町～大船渡碁石海岸IC）　L= 3.4 km

桃生登米道路(H21．3．22)
（桃生津山IC～登米IC）　L= 9.6 km

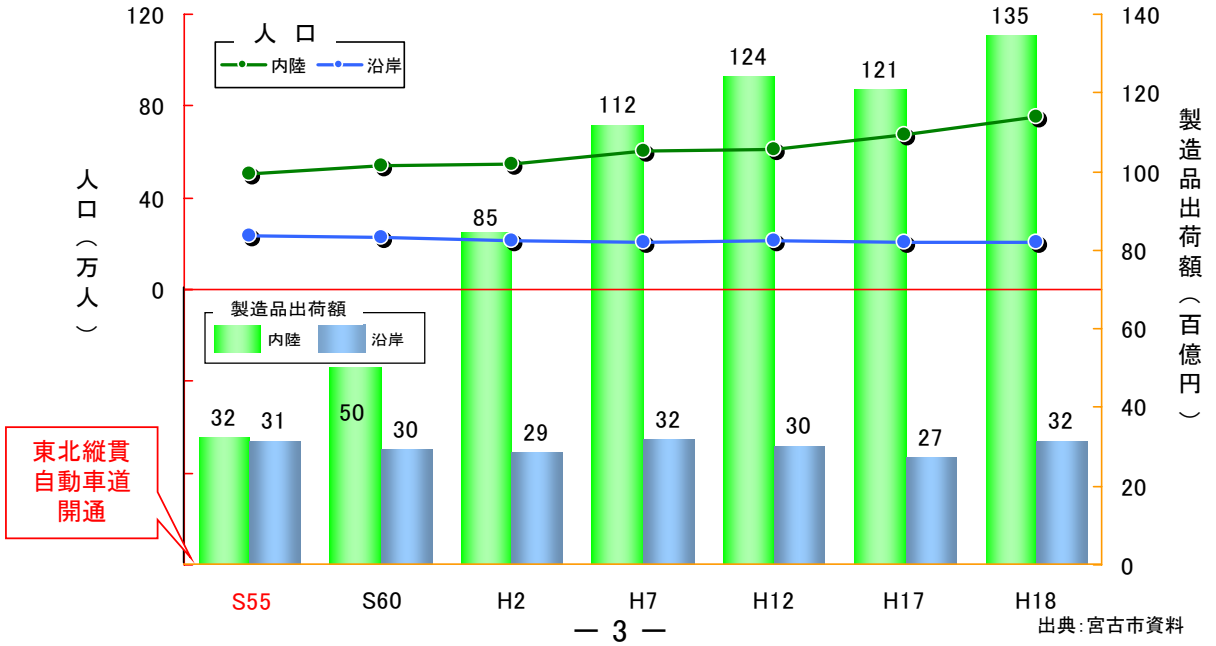
桃生登米道路(桃生豊里～桃生津山)　L= 4.2 km　H19.6.9

矢本石巻道路(河北～桃生豊里)　L= 7.4 km　H19.6.9

1．東北の道路整備の考え方

強い東北の創造
～高速道路整備による地域産業への効果～

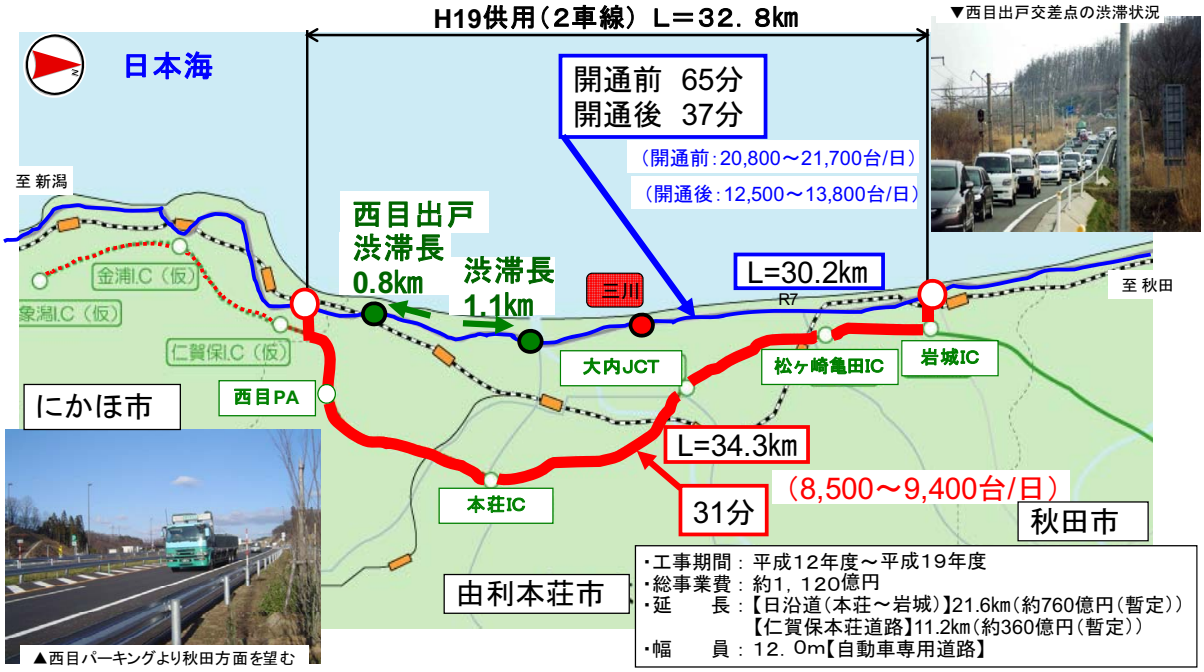
東北縦貫自動車道の供用を境に、
高速沿線内陸部の製造品出荷額は約4倍に増加



出典：宮古市資料

強い東北の創造
～日本海沿岸東北自動車道(本荘～岩城)①～　【H19.9.17開通】

開通前は、通勤時に65分を要した区間が、半減の31分で通過可能

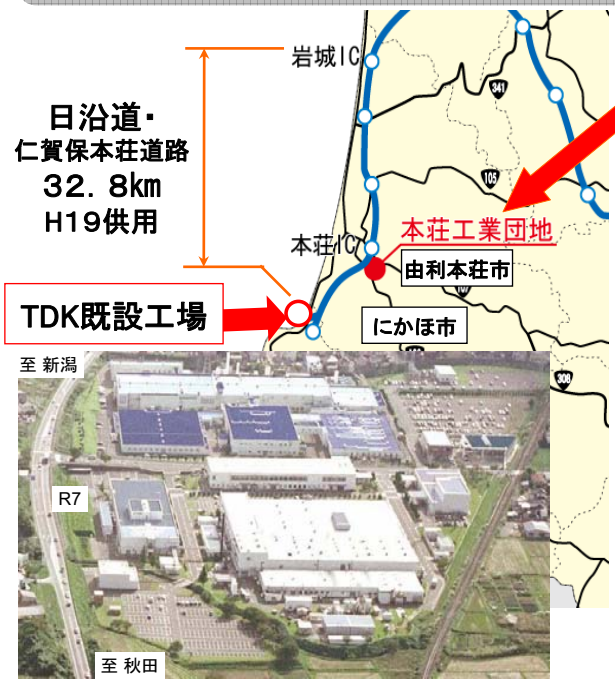


▼西目出戸交差点の渋滞状況

▲西目パーキングより秋田方面を望む

強い東北の創造
～日本海沿岸東北自動車道(本荘～岩城)②～　【H19.9.17開通】

本荘ICから3分の位置に電子部品工場が進出



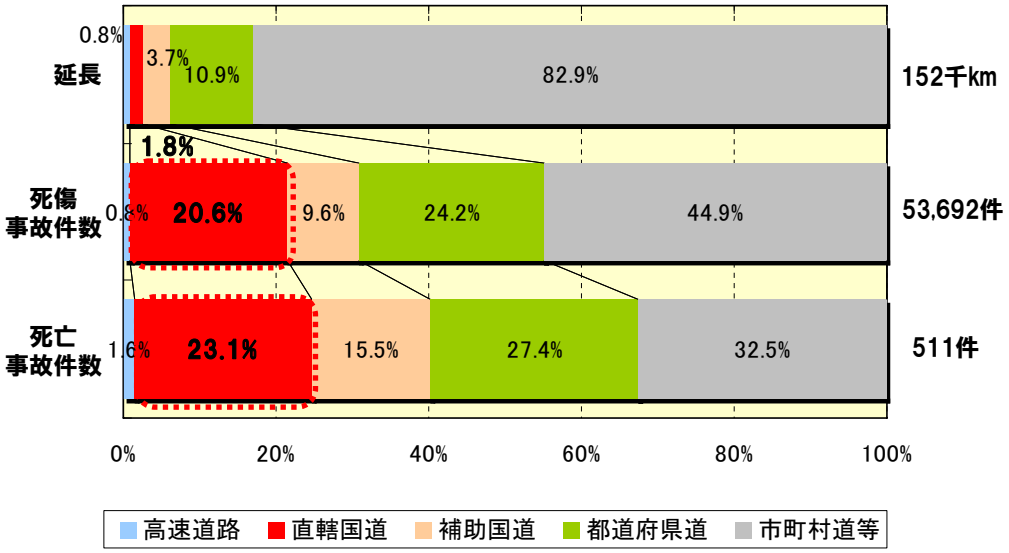
TDK国内最大となる新工場建設
- 延べ床面積約62，000㎡
- 平成20年6月より約200人体制で操業開始



▲本荘工業団地に建設された工場

安全で安心できる地域づくり

**東北地方の交通事故（約5.4万件/年）のうち、
約2割が延長約2%の直轄国道で発生**

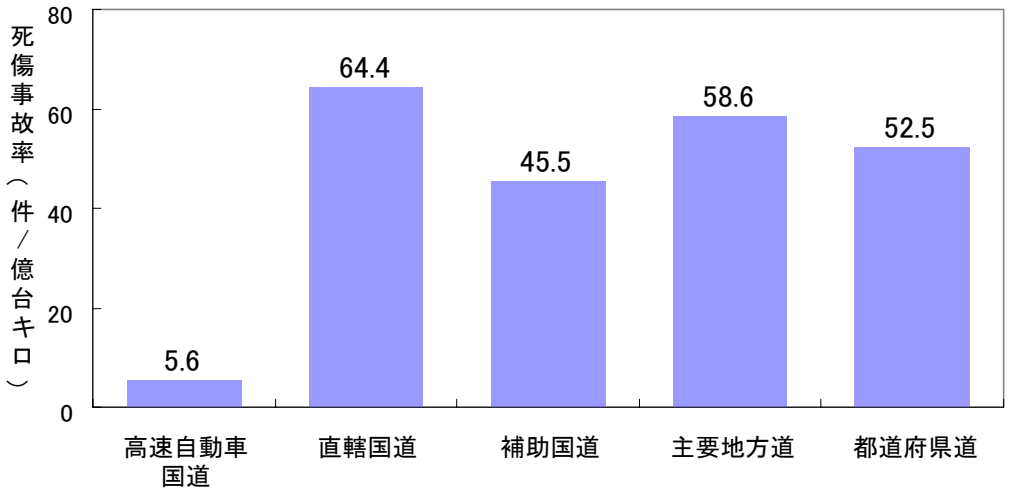


▲道路種別別の事故発生状況（H18）

1. 東北の道路整備の考え方

安全で安心できる地域づくり

高速道路の死傷事故率は、一般道の1／10程度

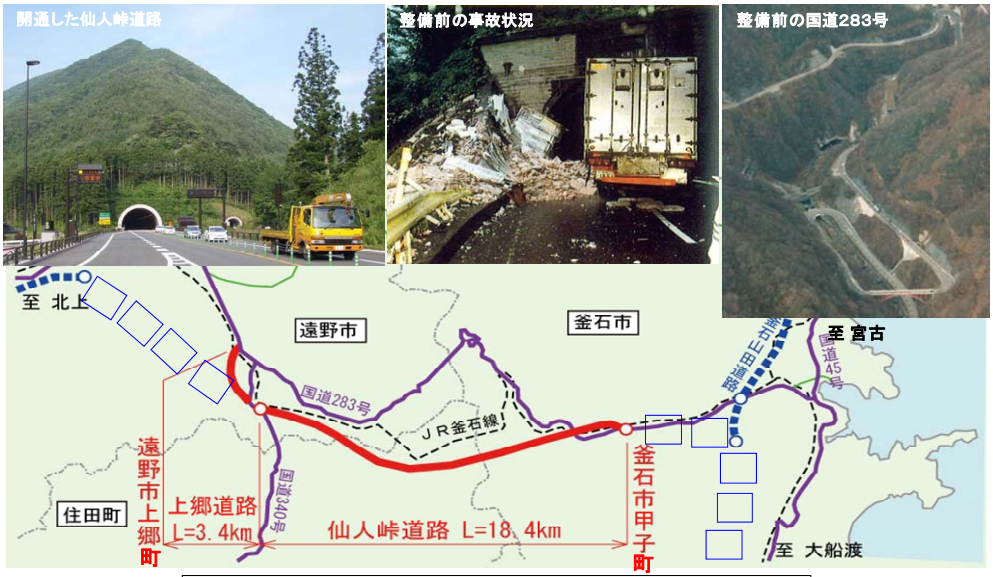


▲東北における道路種別別の死傷事故率（H18）

※高速自動車国道の死傷事故件数は交通事故統計年報による
※高速自動車国道以外の死傷事故件数は区間DB（センサス）よる
※交通量はH17道路交通センサスによる

安全で安心できる地域づくり
～国道283号 仙人峠道路①～　【H19.3.18開通】

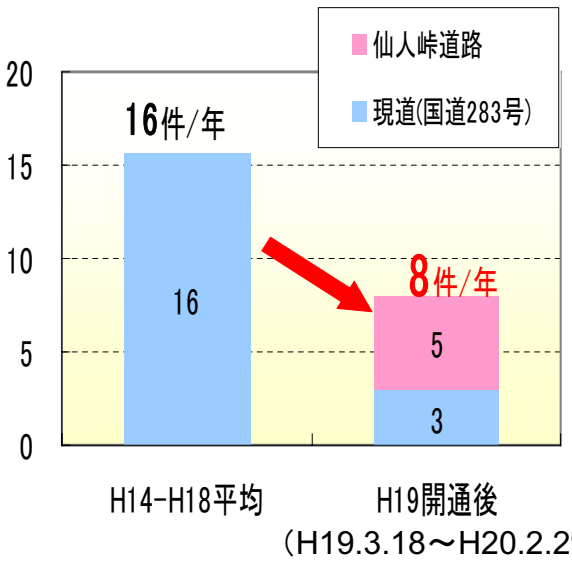
ヘアピンカーブが連続し、危険性が高い峠道が解消



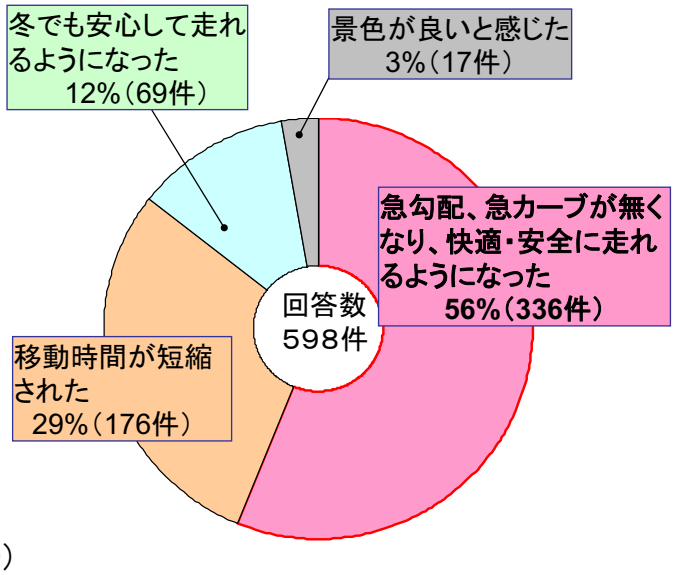
・工事期間：平成7年度～平成18年度
・総事業費：約750億円
・延　　長：21.8km【仙人峠道路】18.4km（約700億円）【上郷道路】3.4km（約50億円）
・幅　　員：12.0m【自動車専用道路】

安全で安心できる地域づくり
～国道283号 仙人峠道路②～　【H19.3.18開通】

峠道の解消で安全・快適な走行が実現



▲交通死傷事故件数の変化



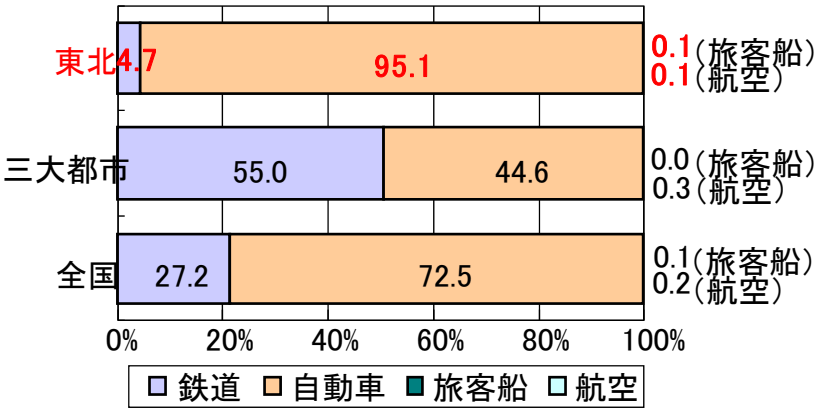
▲仙人峠道路利用者アンケート結果

魅力ある都市づくり

～東北地方は自動車に依存全国を上回る渋滞発生地域も存在～

東北地方の自動車分担率は95％を超え、全国平均を大きく上回る
東北管内の渋滞ポイントは289箇所。渋滞損失額は年間9,400億円

▼移動手段分担率



出典：国土交通省「平成16年度貨物・旅客地域流動統計」より作成

▼東北地方の渋滞状況(H14)

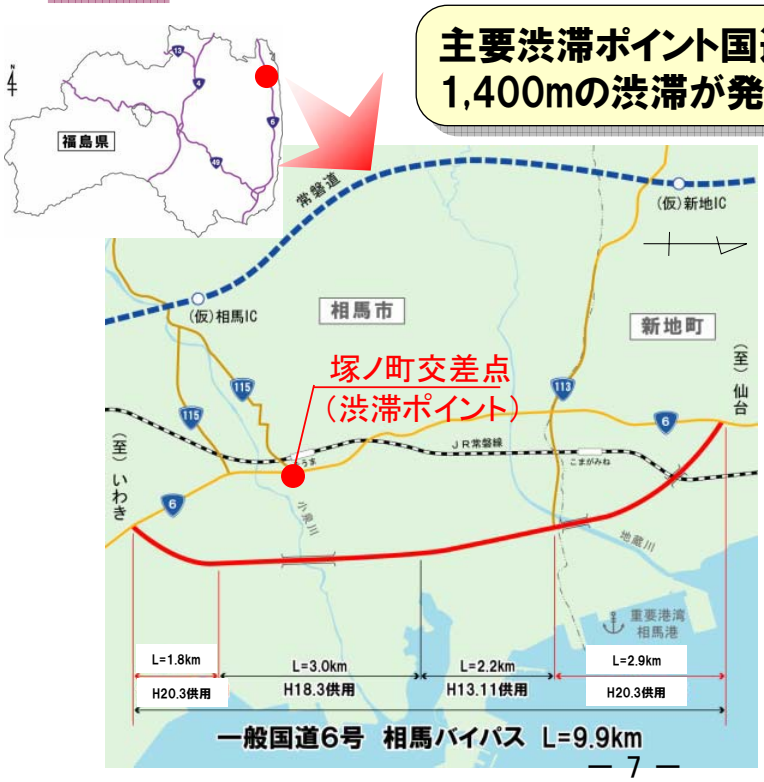
渋滞ポイント数	289箇所
渋滞損失額	9,416億円/年

出典：東北地方整備局

魅力ある都市づくり

～国道6号 相馬バイパス①～　【H20.3.2開通】

主要渋滞ポイント国道6号「塚ノ町交差点」では1,400mの渋滞が発生



■塚ノ町交差点の渋滞状況
（いわき市側より仙台市側を望む）



魅力ある都市づくり
～国道6号 相馬バイパス②～　【H20.3.2開通】

平成20年3月、相馬バイパス（L=9.9km）が全線開通しました。

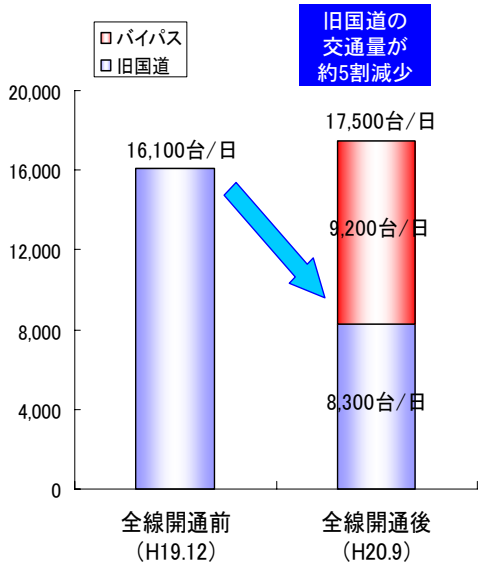


【供用後の相馬バイパス】

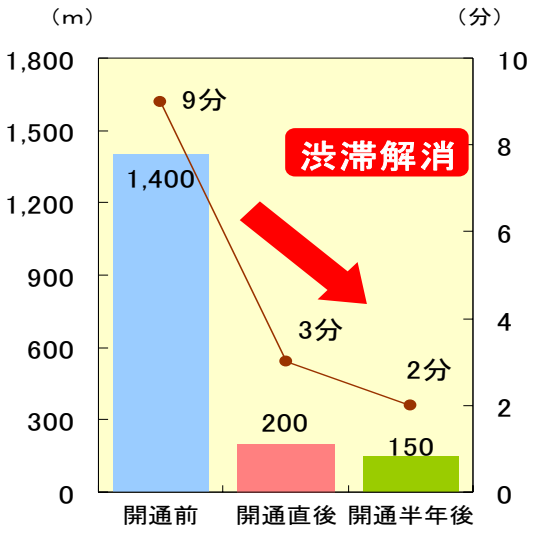


魅力ある都市づくり
～国道6号 相馬バイパス③～　【H20.3.2開通】

バイパスの整備により渋滞が解消しました。

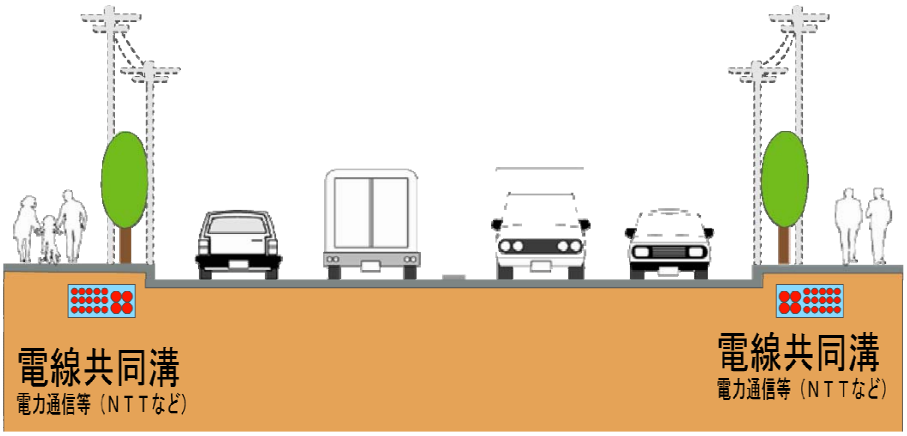


▲相馬バイパス開通後の交通量の変化



▲塚ノ町交差点の渋滞長・通過時間の変化

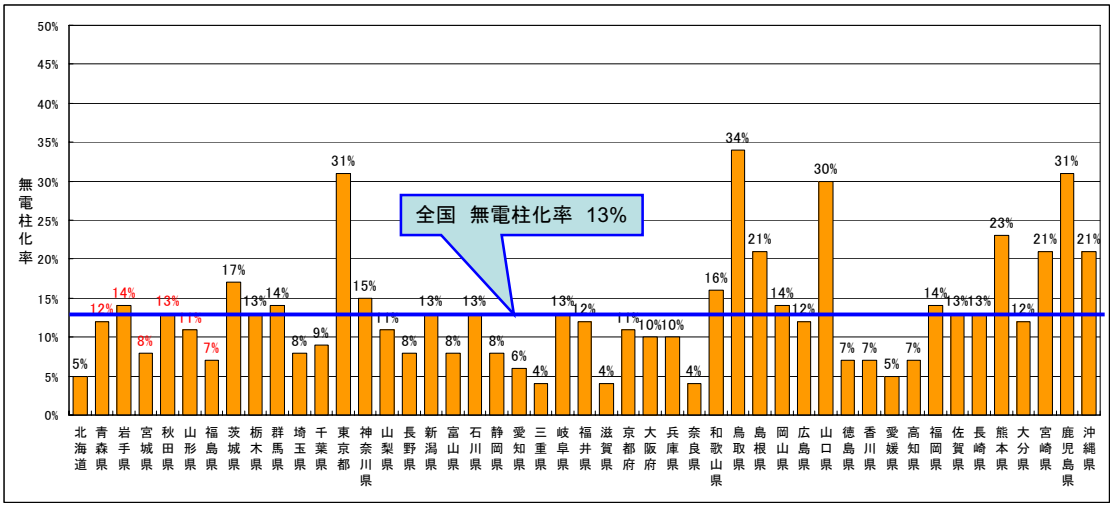
魅力ある都市づくり
～無電柱化による都市景観の向上～



〈電線共同溝〉
・電線共同溝とは、道路の地下に電力線・通信線等をまとめて収容するための施設。

魅力ある都市づくり
～市街地の幹線道路における無電柱化率～

無電柱化率の全国平均（13％）を上回るのは、東北では1県のみ



※市街地の幹線道路における無電柱化率：市街化の幹線道路のうち無電柱化された道路延長／市街地の幹線道路全延長。
※市街地とは、都市計画法における市街化区域及び市街化区域未設定で人口10万人以上の都市における用地地域。
※幹線道路とは、一般国道及び都道府県道。
※データはH19速報値。

魅力ある都市づくり
～国道6号五色町地区（福島県いわき市）～

無電柱化により都市景観の向上が図られました



▲無電柱化前

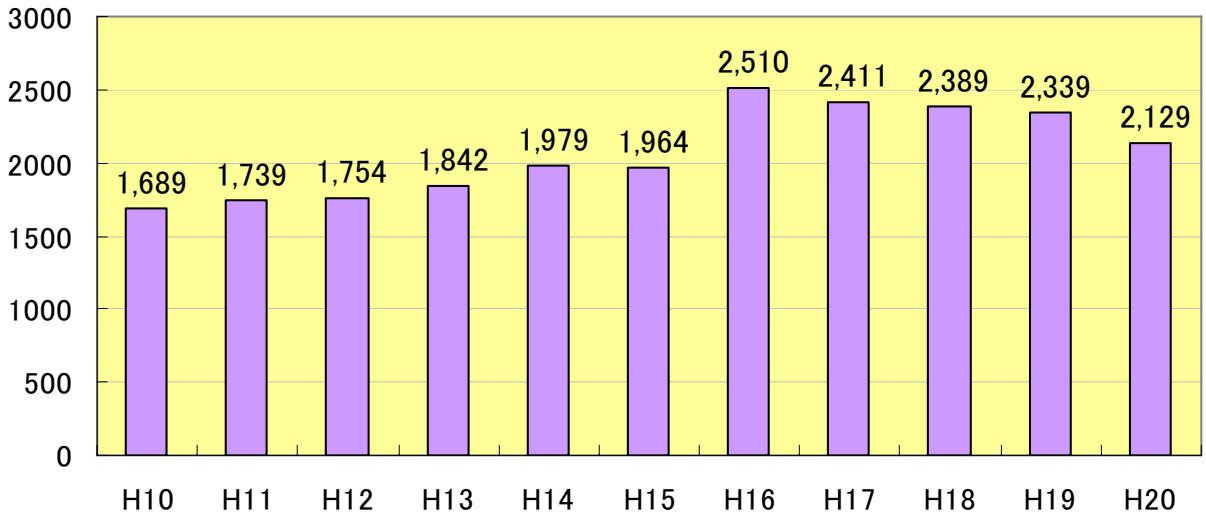


▲無電柱化後

2．道路予算の内訳

東北地方整備局道路関係事業費の推移

▼道路事業費の推移（東北）



平成20年度 東北地方整備局道路関係(直轄)事業費

