

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。

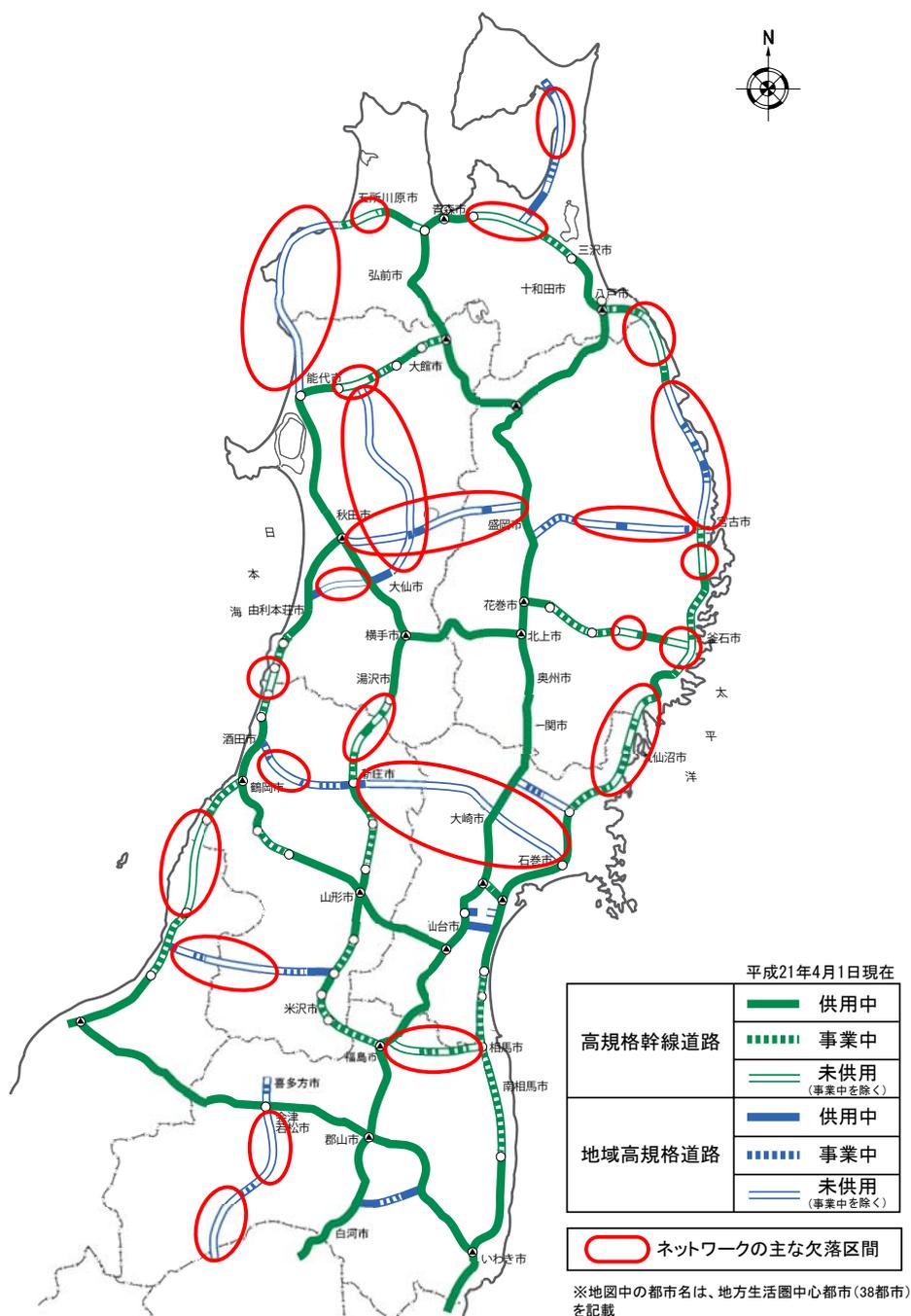


図 東北地方における高規格道路の整備状況

[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 柎沢交差点改良〈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)。