

東北ブロックの社会資本の重点整備方針

目 次

I.	東北ブロックの現状と課題	
1.	広大な国土、脊梁山脈、豪雪等が暮らしに大きく影響	1
2.	グローバル化への対応の遅れ	3
3.	災害に対する脆弱性	5
4.	高齢化の進展	7
5.	都市中心部の空洞化の進展	9
6.	豊かな自然、素朴な風土、個性的な文化の形成	11
II.	東北ブロックの目指すべき将来の姿	
1.	東北ブロックの将来の姿	13
2.	「強く美しい東北」の実現に向けた基本方針（4つの柱）	15
III.	東北ブロックにおける重点事項	
1.	社会資本整備における東北の重点事項と目標	19
2.	重点事項の目標を達成するための具体施策	21

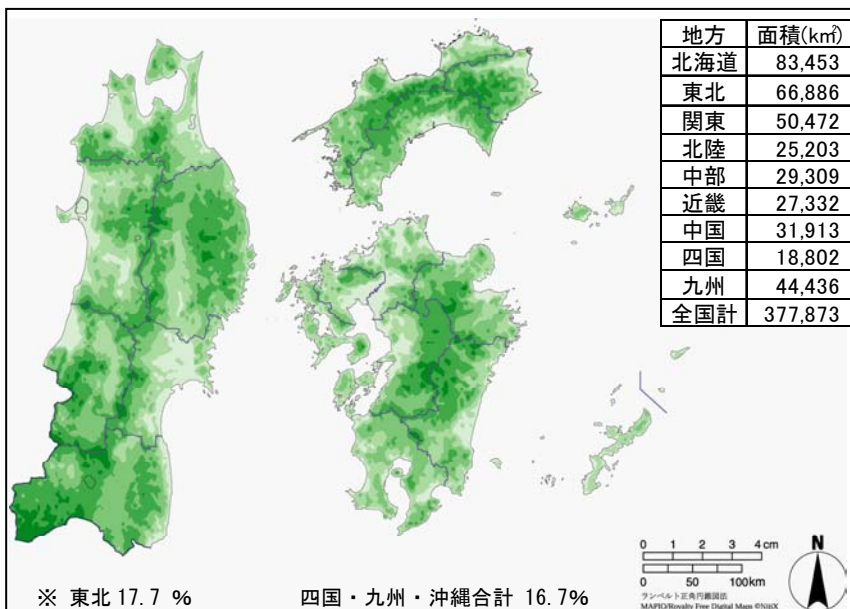
I. 東北ブロックの現状と課題

1. 広大な国土、脊梁山脈、豪雪等が暮らしに大きく影響

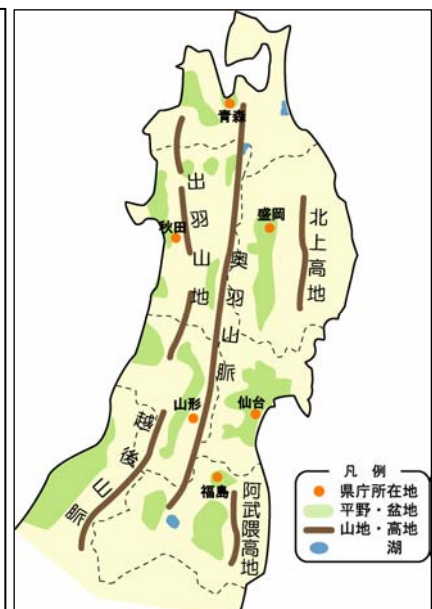
東北地方は、広大な国土と豊かな自然環境や文化資源に恵まれ、大きなポテンシャル（潜在力）を有している。しかし、脊梁山脈や峠、豪雪等が地域間交流や人々の暮らしに大きな影響を与えているため、広域的な連携を強化し、個性を活かした活力ある地域づくりを推進していく必要がある。

- ・ 東北地方は、各県とも広大な面積を有しており、総面積は、約6万7,000km²で全国の約18%を占め、これは、四国・九州・沖縄を合わせた面積（約6万3,000km²）よりも大きい(図①)。
- ・ 東北地方の地形は、南北に並走する三列の急峻な山脈・山地によって地域が分断され、点在する小平野・盆地に主要な都市が存ることから、他の地域に比べ都市間距離が全国平均の1.4倍と長い。また、主要都市*間を結ぶ一般国道が不通の場合に、約3割の区間で1時間以上の迂回による損失時間*が発生する(図②、③、④)。
- ・ 地域間相互の連携や交流のために必要な規格の高い道路*の整備率は低い状況となっている(図⑤)。
- ・ 東北地方の8割は豪雪地帯に指定されており、冬は積雪等による厳しい気象の地域である。このため、峠など雪による通行止区間が他の地域に比べて多く、積雪期の地域間交流や日常生活の妨げとなっている(図⑥、⑦、⑧、⑨)。
- ・ 都市間を結ぶ道路や幹線鉄道の一層の整備により東北地方の広さを克服し、地域の資源を有効に活用することで、地域間の連携の強化、地域の活性化を推進していく必要がある。

■図① 広大な国土



■図② 地域を分断する地形



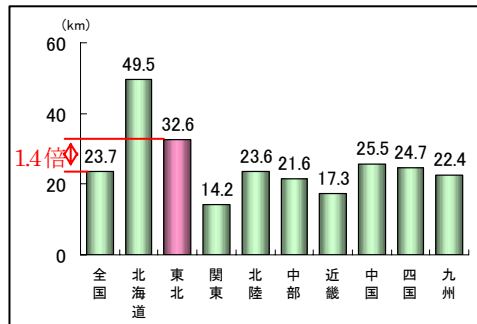
*主要都市：地方生活圏中心都市。

*迂回による損失時間：主要都市間を結ぶ最短(時間)ルートが高速道路となる場合は評価対象外とし算出した迂回損失時間の延長割合。

*規格の高い道路：

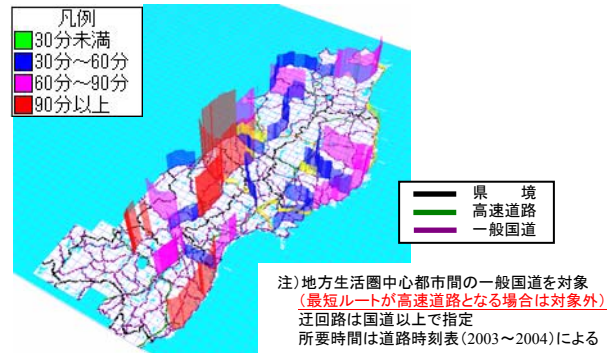
- ・高規格幹線道路：高規格幹線道路は自動車的高速交通の確保を図るため必要な道路であり、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路。
- ・地域高規格道路：全国的な高規格幹線道路網と一体となって、通勤圏の拡大や都市と農山村地域との連携の強化等による地域集積圏の拡大(連携機能)、高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活性化を促す地域集積圏間の交流(交流機能)を図り、港湾・空港との広域交流拠点や地域開発拠点等との連絡(連結機能)を図るための道路。

■ 図③ 平均都市間距離

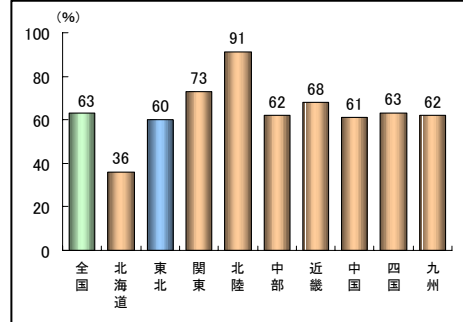


資料:国土交通省資料(平成12年国勢調査より作成)

■ 図④ 一般国道不通時の迂回損失時間

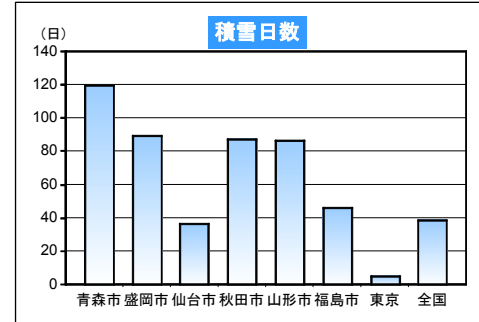


■ 図⑤ 高規格幹線道路整備率 (国土開発幹線自動車道供用割合)



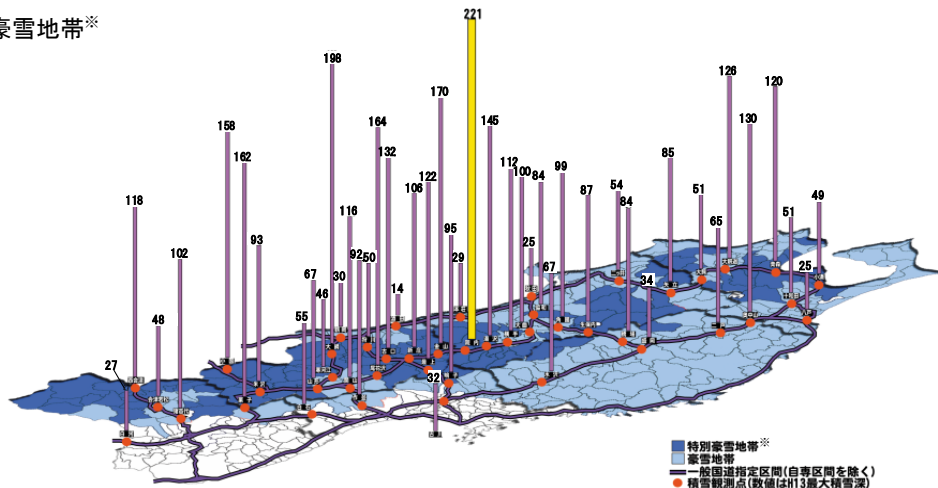
資料:国土交通省資料(平成15年3月末現在)

■ 図⑥ 冬期の厳しい気候



資料:理科年表(昭和46年~平成12年までの平均値)

■ 図⑦ 東北の豪雪地帯*



■ 図⑧ 冬の道路状況

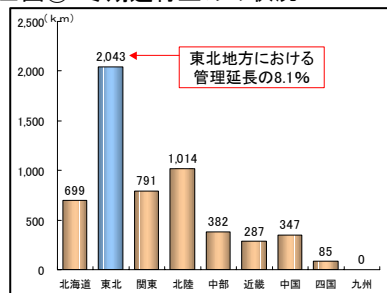


(危険な通学路の状況:
国道13号秋田県横手市)



(地吹雪の状況:
国道4号福島県桑折~国見間)

■ 図⑨ 冬期通行止めの状況



資料:「冬期における一般国道等の通行不能区間」
(道路交通情報センター平成14年3月、道路統計年報2002)

*豪雪地帯:積雪が特にはなはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害され、累年平均積雪積算値が5,000cm日以上の地域。

**特別豪雪地帯:豪雪地帯のうち、積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域。

ア 積雪の度の要件

- 累年平均積雪積算値15,000cm日以上の地域が当該市町村区域の2分の1以上ある市町村またはその地域内に市役所または町村役場が所在する市町村。
- 累年平均積雪積算値が最高の地域にあっては、20,000cm日以上、最低の地域にあっては、5,000cm日以上で、かつ、単位面積当たりの累年平均積雪積算値が10,000cm日以上の市町村。

イ 積雪による住民の生活の支障の要件

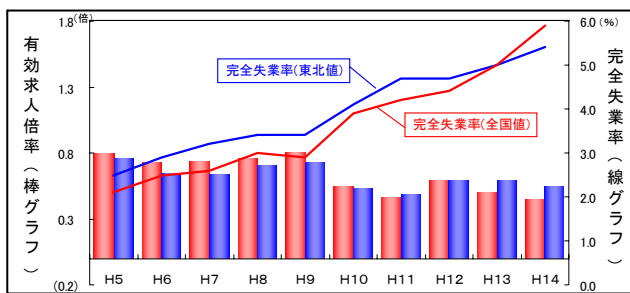
- 自動車交通の途絶の状況等を総合的にみて、住民の生活支障度が著しい市町村(「豪雪地帯対策特別措置法」による特別豪雪地帯の指定基準:昭和54年内閣総理大臣決定)。

2. グローバル化への対応の遅れ

経済活動における地域間競争の激化が進む中で、東北地方は、域外の港湾・空港の利用依存度が高い等、グローバル化への対応が遅れているため、国内外との競争力を高めていく必要がある。

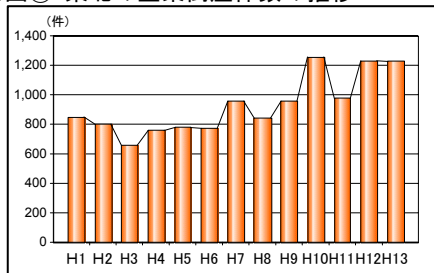
- 労働市場の国際化により、製造業のアジアへの移転等の産業の空洞化に伴い、雇用環境が悪化している。また、長引く不況により、東北地方における企業倒産は増加傾向にある(図①、図②)。
- 東北地方は、規格の高い道路の整備率が全国と比較して低いこと、主要な港湾・空港と高規格幹線道路や鉄道とのアクセスが不十分であること等から、国内の移動輸送のコスト高、更には、製品コスト高を招いているため、経済・社会のグローバル化^{*}による国境を越えた企業活動の活発化により、世界規模での企業間、地域間競争が激化している中で、国際海上コンテナ貨物の約8割が東北以外の港湾を経由しているなど、輸出入貨物は、域外の港湾利用に依存している(図③、④、⑤、⑥)。
- 東北の港湾・空港を利用した輸出入額は増加傾向にあるが、対全国シェアは低く、港湾地域の製造品出荷額シェアについては、宮城県と青森県を除いて全国平均(約15%)を下回っている。(図⑦、⑧)。
- 国際旅客については、日本人出国者の約6割が東北以外の空港を経由しているなど域外の空港に依存している。また、東北の空港・港湾からの入国外国人数は6万人程度と全国の1%に止まっており、極めて低水準である。そのため、今後の新たな地域経済活性化の鍵として外国人観光客の来訪促進が重要となっている(図⑨、⑩)。
- 国際競争時代に対応するため、時間コスト、輸送コストの削減や利用者の利便性向上に応えた物流・旅客サービスの提供が求められており、広域物流ネットワークの形成・強化や、東北に寄港する船舶の大型化に対応した港湾整備、空港との相互連携・機能向上を支える道路や鉄道整備等の社会資本整備が重要となっている。

■図① 厳しい経営、雇用状況



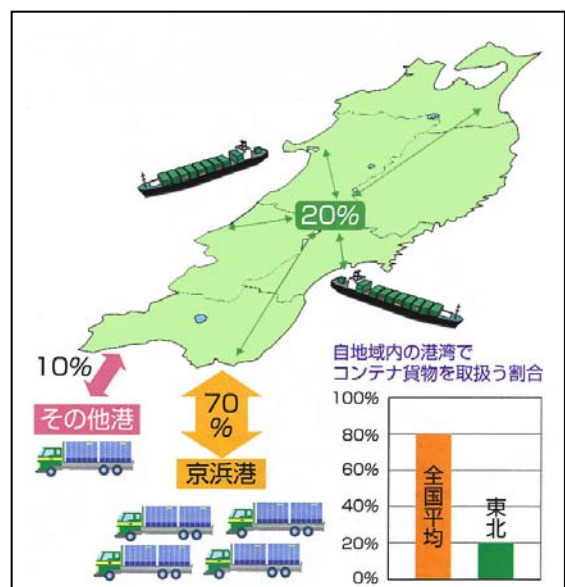
資料：職業紹介状況調査、労働調査年報

■図② 東北の企業倒産件数の推移



資料：(株)東京商工リサーチ

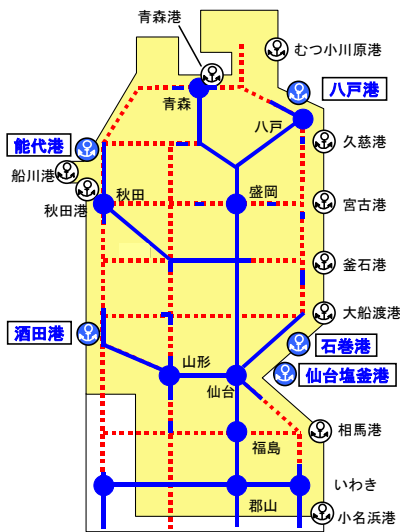
■図③ 大都市圏に依存するコンテナ貨物輸送



資料：東北港湾協議会「みちのく港の将来像」(平成14年)

^{*}グローバル化：ものごとの規模が国家の枠組みを越え、世界的、地球規模で拡大していくこと。

■ 図④ 重要港湾と高規格幹線道路のアクセス不足

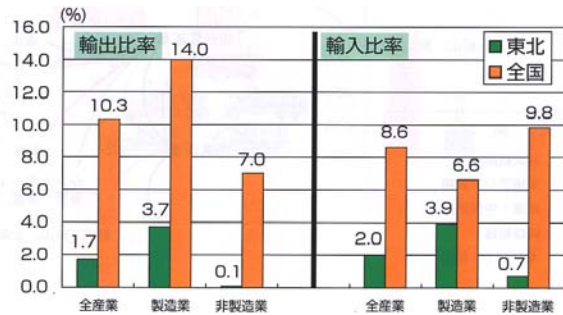


[現在(平成14年度末)]

凡 例	
	自動車専用道路等とのアクセスが可能な港湾
	自動車専用道路等とのアクセスが不可能な港湾
供用	— 未供用 —

(注) ここでのアクセスとは、自動車専用道路等のICから10分以内でアクセスが可能な港湾を示す。
時間算出は、平成14年7月実施の旅行速度調査による。

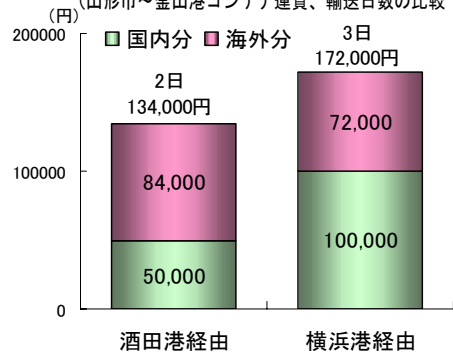
■ 図⑤ 売上高に対する輸出入額



資料: 東北経済産業局「平成13年版東北経済白書」

■ 図⑥ 東北内、東北外港湾利用輸送コストの比較

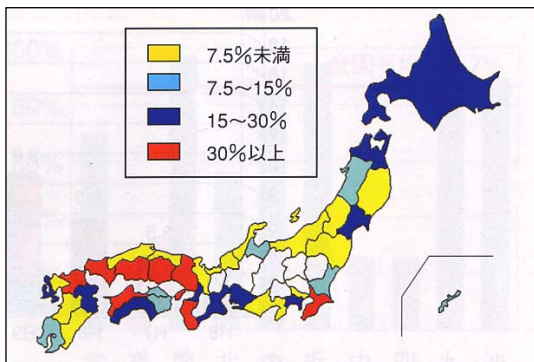
(山形市~釜山港コンテナ運賃、輸送日数の比較(試算))



※20フィートコンテナ1個あたりの運賃
※国内分はコンテナによる集荷、運送費用(高速料金は含まず)
※海外分は海上運賃のみ(通貨変動、燃料価格変動による調整分は含まず)
※荷主から港までの距離、量、内容により価格は変動する
※輸送日数には通関日数、港での保管日数は含まず

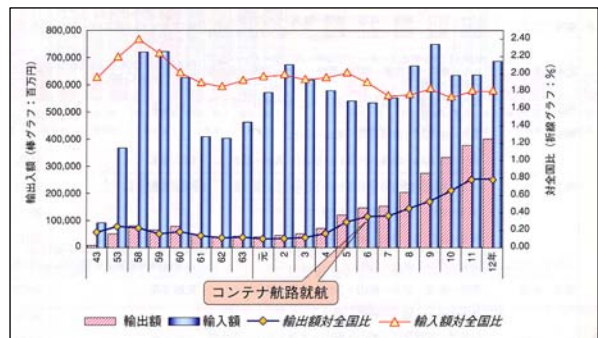
資料: 東北地方整備局調査(平成15年)

■ 図⑦ 都道府県別港湾地域の製造品出荷額シェア



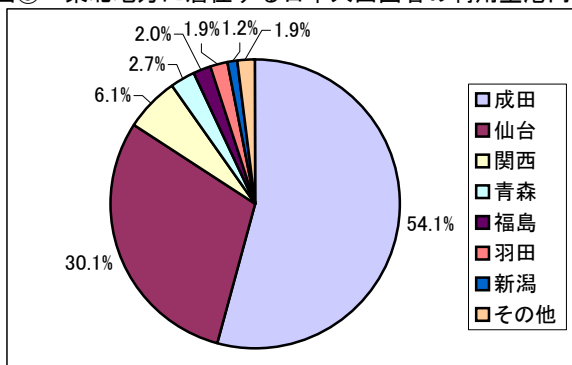
資料: 東北港湾協議会「みちのく港の将来像」(平成14年)

■ 図⑧ 東北地方の港湾・空港を利用した輸出入額の推移



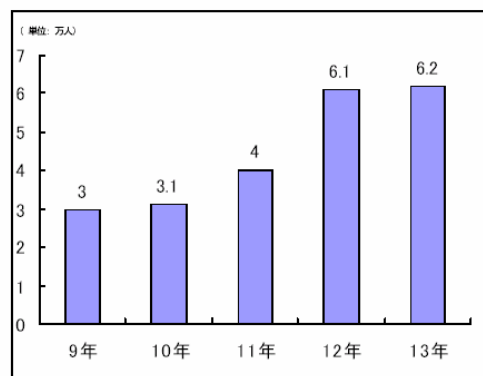
資料: 東北経済産業局「平成13年版東北経済白書」

■ 図⑨ 東北地方に居住する日本人出国者の利用空港内訳



資料: 東北運輸局資料(平成11年度)

■ 図⑩ 東北の空港、港湾からの入国外国人数



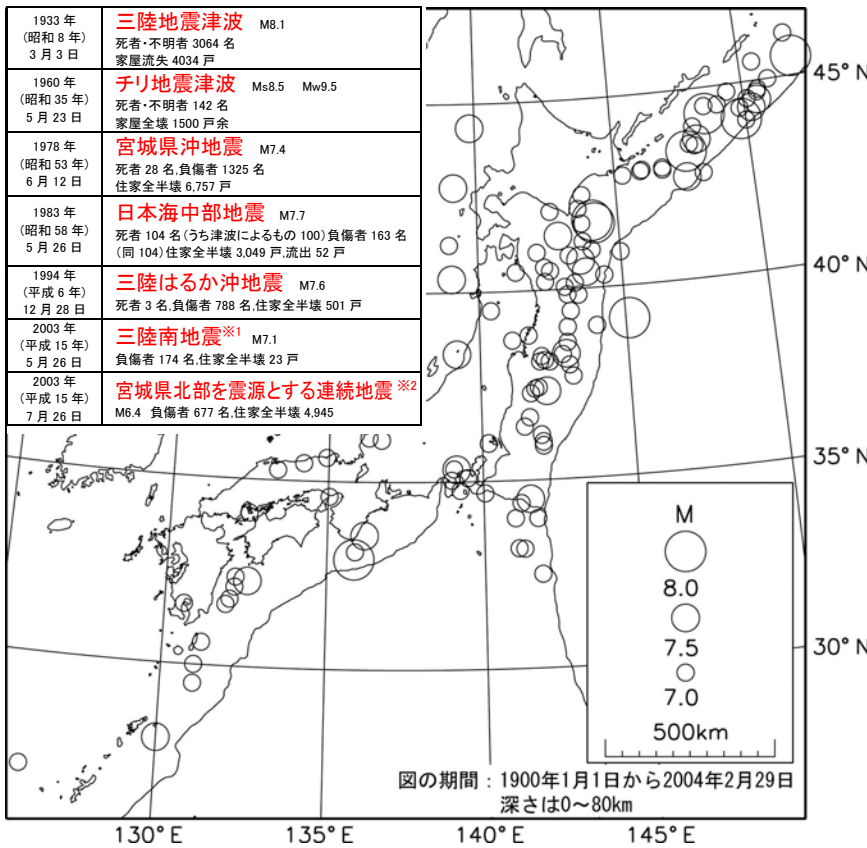
資料: 東北運輸局資料

3. 災害に対する脆弱性

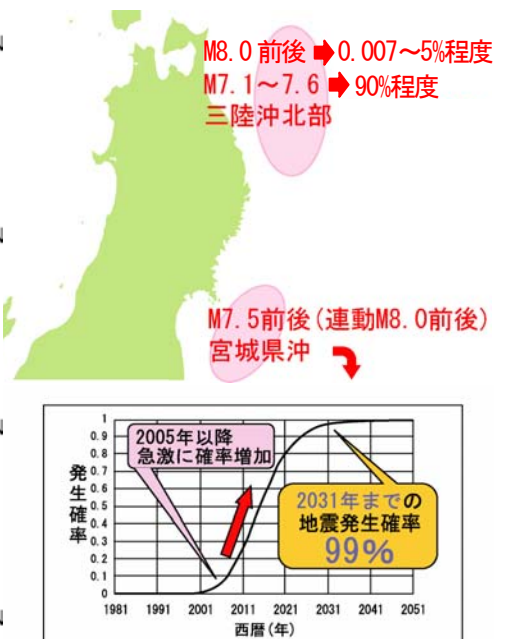
東北地方は、宮城県沖地震など大規模地震、津波、水害、火山活動等の災害や豪雪の被害を受けやすく、災害の防止や被害の最小化を図るハード・ソフト対策[※]を進めていく必要がある。

- 東北地方は、全国的にも地震多発地帯であり、脆弱な地質や海岸部では、落石やがけ崩れ、津波等の災害に見舞われる危険性を抱えている。このため被害を最小に抑え、被災後の迅速な対応を図る社会資本整備が急務である(図①、②、③)。
- 東北地方は台風や前線に起因する豪雨や積雪が急に融けることによる融雪災害など、集中豪雨等により、毎年のように各地で洪水や土砂災害が発生し甚大な被害を受けており、全国と比較しても東北地方は高い方である。(図④、⑤、⑥)。
- 東北地方には18の活火山があり、岩手山を含む11火山が活発な活動があるBランクの火山に指定されており、火山に起因する災害についても被災が予測される(図⑦)。
- そのため、河川改修や遊水地、ダム等の治水対策や、津波、土砂災害、火山活動等の災害の防止対策が求められているとともに、災害情報の発信・周知といった防災体制の強化やソフト面の充実など、住民の安全・安心を確保することが必要である。

■図① 東北付近の地震発生源と主な大地震・津波



■図② 宮城県沖地震等の発生確率(今後30年以内)



出典：気象庁作成資料及び2003年理科年表

※1,2 「三陸南地震」、「宮城県北部を震源とする連続地震」は公式に命名されている地震名ではないが、報道等で一般に周知されている名称とした。
※1(被害状況) 平成15年11月21日消防庁発表 ※2(被害状況) 平成15年12月8日消防庁発表

※ハード対策：施設や設備の建設等、「モノ」をつくって対処する対策。

※ソフト対策：「モノづくりの仕組み」や「モノの利活用」の面から対処を考える対策。

■ 図③ 地震・津波の被害状況

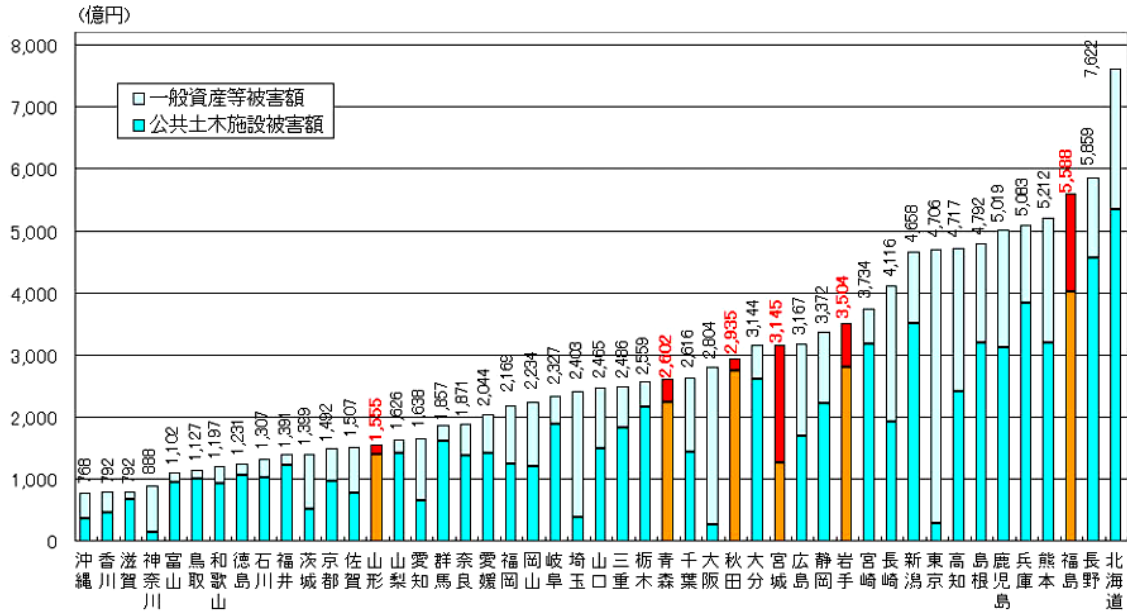


(宮城県沖地震により寸断された幹線道路(仙台市))



(三陸地震津波後の宮古市)

■ 図④ 各都道府県の水害等による被害額（平成11年価格）（過去20ヶ年の合計）



■ 図⑤ 水害の状況



(平成 14 年台風 6 号による阿武隈川
二本松・安達地区流域浸水状況)

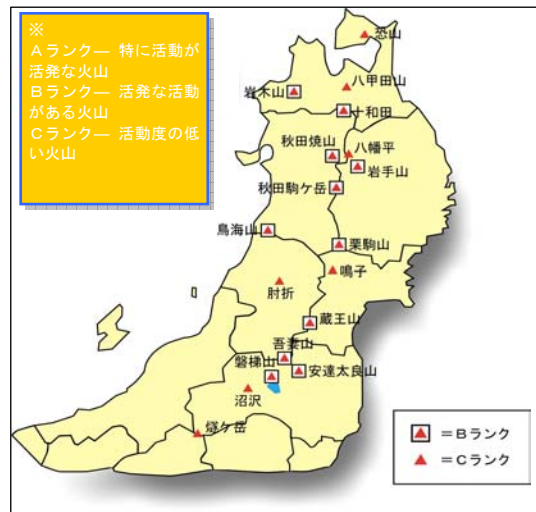
■ 図⑥ 土砂災害の状況



(平成 14 年 7 月 釜石市土砂災害)

- 注1) 公共土木施設被害額は、国土交通省所管にかかる公共土木施設災害復旧事業決定工事費とした(港湾関係を除く)。
 - 注2) 一般資産等被害額は、家屋、家庭用品、事務所資産(償却資産、在庫資産)、農漁家資産(償却資産、在庫資産)、農作物及び事業所営業停止に係る被害額である(ただし、平成12年のデータはない)。
 - 注3) 公共土木施設被害額は昭和56年から平成12年までの過去20ヶ年、一般資産等被害額は昭和55年から平成11年までの過去20ヶ年の被害額(名目値)を平成11年価格に実質化して合計したものである。
- (出典)「防災課資料」、「水害統計」(ともに河川局)より河川局作成

■ 図⑦ 東北地方の活火山



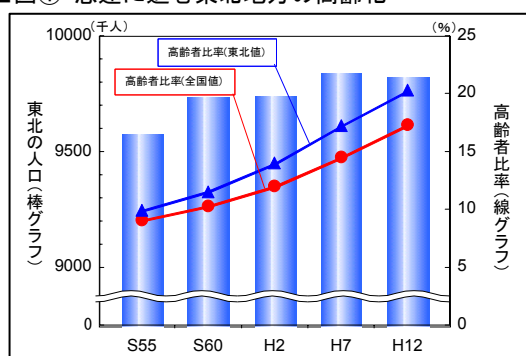
資料: 気象庁

4. 高齢化の進展

全国平均を上回る高齢化が進展している東北地方では、地域における活力の低下や移動の制約の増大などが見込まれるため、安心して暮らせる地域づくりが必要である。

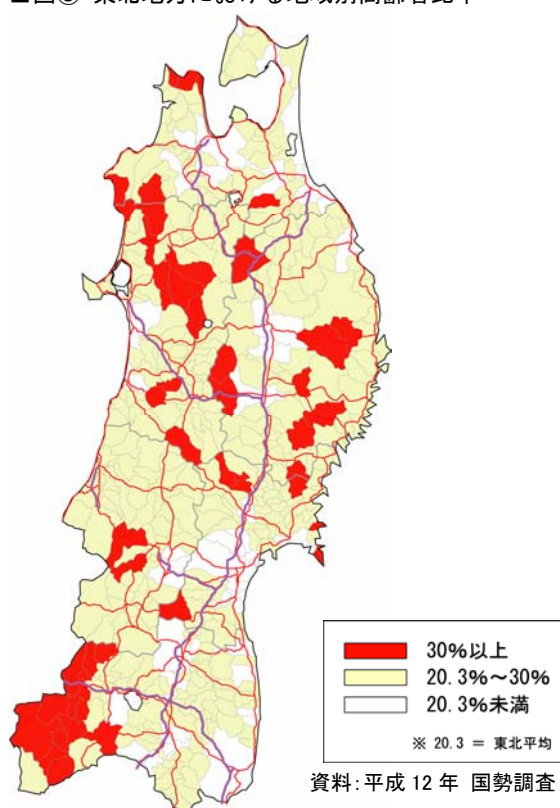
- ・ 東北地方における高齢化は、全国平均を上回り、さらに進展している(図①)。
- ・ 東北における高齢化は、特に中山間地域を中心として都市部を上回る速さで進展しており、福祉費用の増大等、地域の医療・福祉サービス機能の一層の充実が求められる(図②、③)。
- ・ 東北地方では、高度医療施設*の60分圏域の居住割合は7割程度にとどまっている。また、60分圏外では、周産期死亡率*が高い傾向になっている(図④、⑤)。
- ・ より高度な救急医療サービスを一定の時間内に受けられない地域の解消など、「救命格差」を無くす高速交通ネットワークの整備が必要である。
- ・ 年齢、性別、国籍、身体機能など、人々が持つ様々な特性や違いを越えて、すべての人々が利用しやすいよう、製品、建物、施設、空間などのユニバーサルデザイン*による対応が求められている。
- ・ 今後はユニバーサルデザインを事業実施の中心的な考え方として、高齢化社会への対応をはじめとして、安全で安心な暮らしを可能にする質の高い地域の実現が望まれる。
- ・ 元気な高齢者による社会参加も増加がみられることから、高齢者が社会参加しやすい地域環境の整備が必要である(図⑥)。

■ 図① 急速に進む東北地方の高齢化



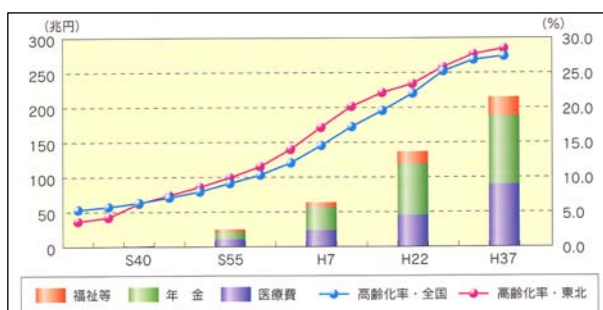
資料：各年国勢調査

■ 図③ 東北地方における地域別高齢者比率



資料：平成12年 国勢調査

■ 図② 社会保障費の推移



資料：平成10年 厚生白書、平成7年 国勢調査、都道府県将来推計人口

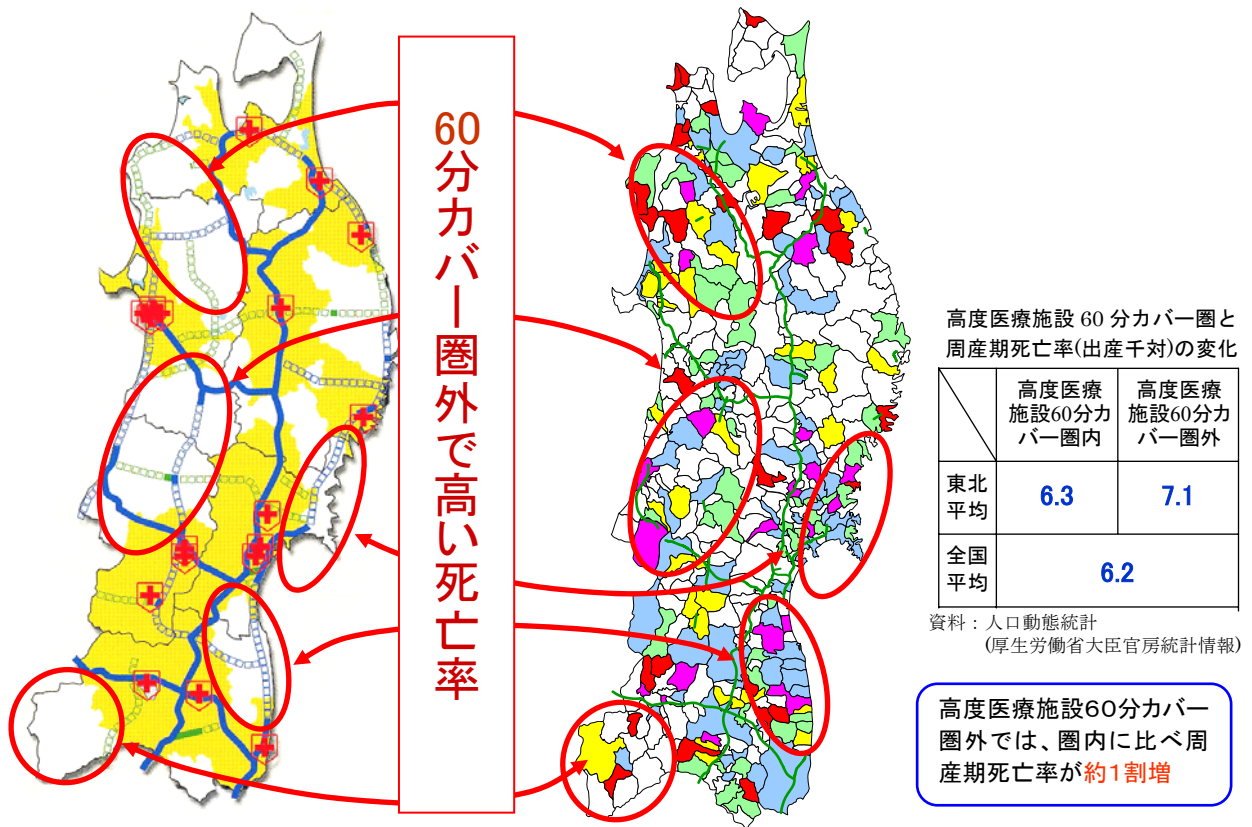
*高度医療施設：重篤救急患者への対応（第一次、第二次医療機関からの転送を含む）を図る施設。

*周産期死亡率：妊娠満22週から生後7日未満までの期間で死亡する乳・胎児の割合。

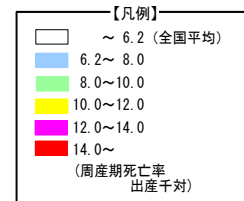
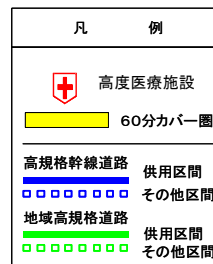
*ユニバーサルデザイン：すべての人が利用可能であるように製品、建物、空間をデザインすること。

(・バリアフリー：障害者や高齢者・妊産婦などが一般社会の中で遭遇する不便さ(障壁：バリアー)を取り除くこと)。

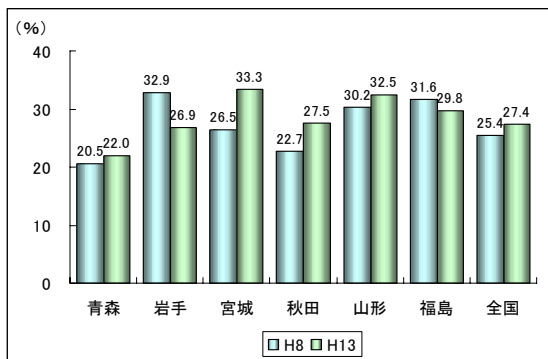
■ 図④ 高度医療施設60分カバー圏と各自治体の周産期死亡率



項目	5年前	現在 (H14年度末)
高度医療施設 60分圏域カバー人口	630万人 65%	730万人 75%

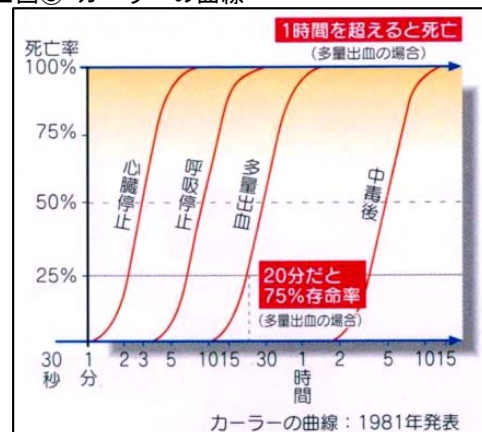


■ 図⑥ 高齢者の社会奉仕活動行動者率の推移



資料：平成8年、平成13年 社会生活基本調査 総務省統計局

■ 図⑤ カーラーの曲線※



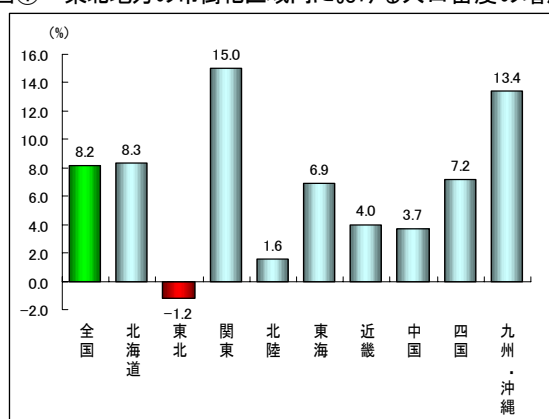
※ カーラーの曲線：心臓停止、呼吸停止、多量出血において経過時間と死亡率の関係を示したもの。(この図によると多量出血者を30分放置すると、死亡率は50%となる。)

5. 都市中心部の空洞化の進展

東北地方の都市では、郊外部で商業開発等が進む一方、中心部で賑わいの喪失など空洞化が進んでいるため、活力と個性ある都市づくりを推進していく必要がある。

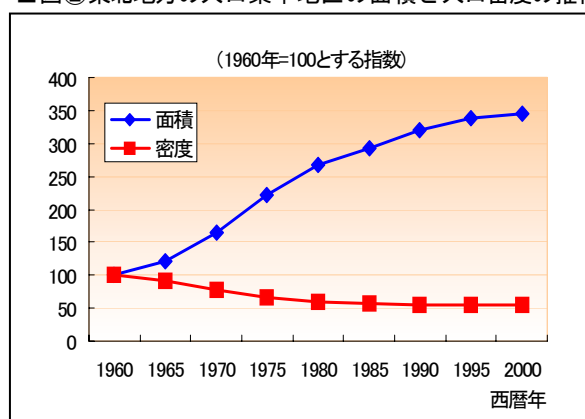
- ・ 東北地方は、全国で唯一市街化区域内^{*}の人口密度が低下している地域となっており、人口集中地区^{*}についても、面積が拡大しているのに対して、人口密度は低下している。(図①、②)。
- ・ 東北地方における都市の人口規模別にみると、人口5万人以下の中小都市での人口減少が著しくなっている(図③)。
- ・ 全国平均を上回るモータリゼーション^{*}の進展に伴う商業環境の変化により、郊外部では、大規模小売店舗の進出等の開発が盛んに進められている一方で、中心市街地などの既成市街地では、出店の割合が減少している(図④、⑤)。
- ・ 公共交通機関については、バスを中心に利用者が年々減少し、便数の減少、路線の廃止等が各地で起こっており、自動車を運転できない交通弱者の交通利便性を著しく低下させている(図⑥)。
- ・ 我が国の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門の割合は20%であり、そのうち自動車の占める割合は87%、その中でも自家用乗用車の割合は53%となっていることから、環境負荷やエネルギー効率に関する比較のなかから適切な自動車交通とバスや鉄道等の公共交通機関との役割分担が求められる。(図⑦、⑧、⑨)
- ・ 都市中心部における商業や人口の空洞化が進んだ結果、空き店舗、空きビル、空き家、空闲地などの低未利用地が増加し、これまでの社会資本整備が活かされない状況になっている。(図⑩)。
- ・ 中心部にさまざまな機能を集めることによる市街地の活性化、職場と自宅が近くなる(職住近接)ことによる通勤時の渋滞緩和、近郊の緑地や農地の保全など様々な問題解決を図るため、都市中心部の有効活用、住環境の向上、街なか居住を進めていく必要がある。

■図① 東北地方の市街化区域内における人口密度の増減



資料: 国土交通省都市・地域整備局
「都市計画年報」(昭和50年・平成12年)

■図② 東北地方の人口集中地区の面積と人口密度の推移



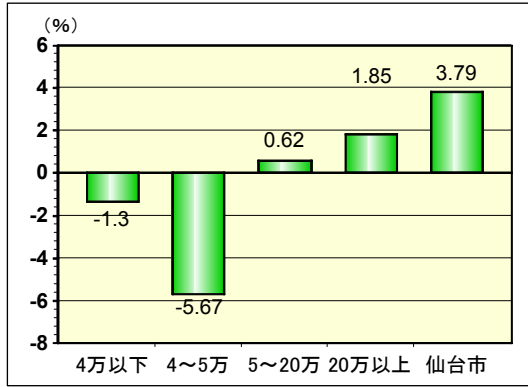
資料: 各年国勢調査

^{*}市街化区域: 市街地として積極的に整備する区域。

^{*}人口集中地区: 市町村の区域内で人口密度4,000人/km²以上の地区が互いに隣接して、その人口が、5,000人以上となる地区。DID地区。

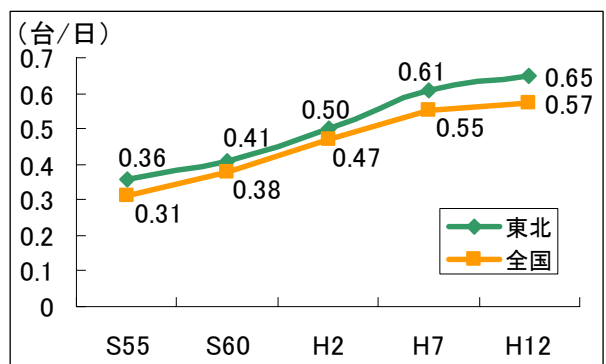
^{*}モータリゼーション: 日常生活における自家用車の普及・大衆化。

■図③ 東北地方の都市規模別人口増加率



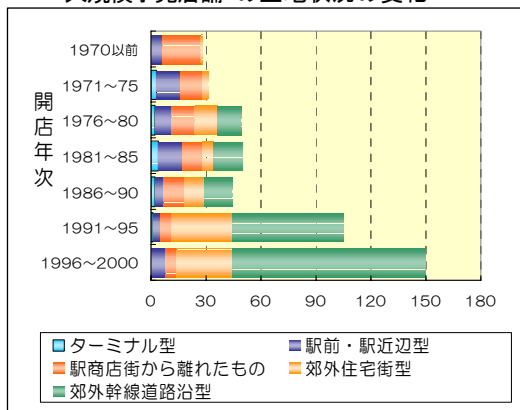
資料：平成7年,平成12年 国勢調査

■図④ 人口一人あたりの自動車保有台数の全国比較



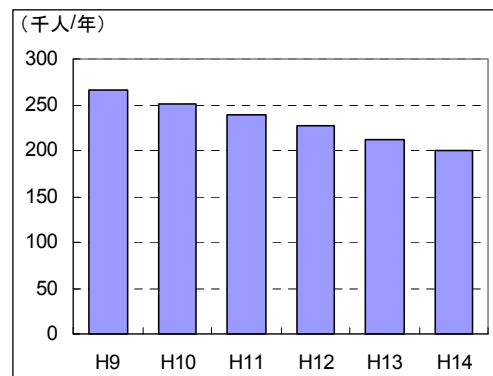
資料：各年国勢調査

■図⑤ 東北地方における大規模小売店舗[※]の立地状況の変化



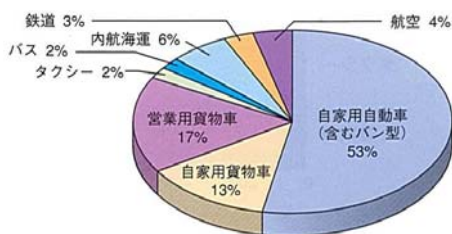
資料：2003年全国大型小売店総覧

■図⑥ 一般乗合旅客自動車輸送人員の推移

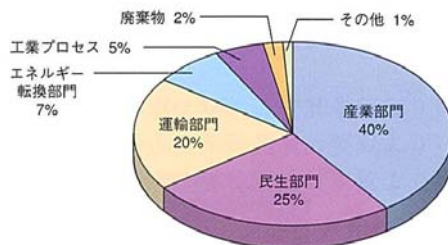


出典：東北運輸局 運輸要覧(平成9年~平成14年)

■図⑦ 我が国の部門別の二酸化炭素排出割合

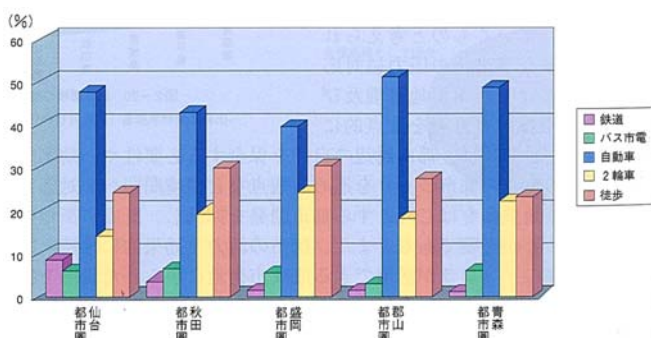


■図⑧ 輸送機関別の二酸化炭素排出割合



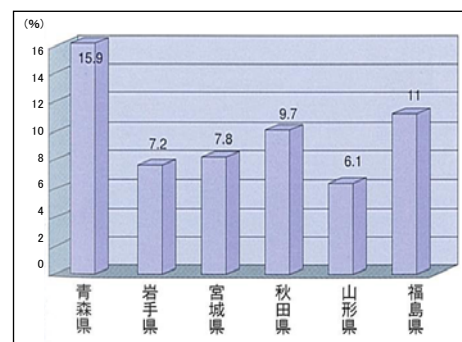
出典：環境と運輸 (交通エコロジー・モビリティ財団 1998)

■図⑨ 代表交通手段別トリップ[※]



出典：都市計画ハンドブック 1998

■図⑩ 県別空き店舗率



出典：商業環境の変化(東北地方整備局調査)

※大規模小売店舗：3,000㎡以上の店舗面積を有する小売店

※代表交通手段：1回のトリップでいくつかの交通手段を利用した場合、優先順位の高いものをそのトリップの代表交通手段とする。

※トリップ：ある目的をもって人がある地点からある地点へ移動する動き

6. 豊かな自然、素朴な風土、個性的な文化の形成

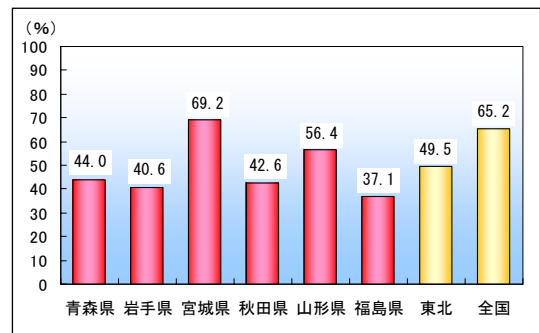
東北地方は、世界自然遺産など美しく豊かな自然環境、素朴な風土、個性的な文化が形成されており、これらを将来に引き継いでいく必要がある。

- ・ 東北地方には、世界自然遺産に登録されている白神山地をはじめとした、美しく豊かな自然・文化資源が点在しており、祭りや雪国独自の文化も数多く存在している（図①）。
- ・ 東北地方の各都市の風土を活かし、観光による交流人口の増大など地域経済の活性化を図ると共に、周辺の自然環境と調和の取れた広域的な地域づくりを進めていくことが重要である。
- ・ 水環境において川、湖沼、海の汚れの主な原因は日常生活から排出される生活排水の占める割合が大きいが、東北地方の下水道処理人口普及率は、全国より低く特に人口5万人未満の市町村での普及率が低くなっている（図②、③）。
- ・ 宅地等の増加にともない東北における林野面積は、年々減少を続けているなど、貴重な自然が失われることにより、生物の生息可能な環境も年々減少を続けている（図④、⑤）。
- ・ 事業を進めるにあたっては、地球温暖化問題等世界的な問題も見据えながら、東北の豊かな自然の保全に配慮した整備を進めていくとともに、限りある資源の有効利用やリサイクルを推進していく必要がある（図⑥、図⑦）。

■図① 東北における主要な自然・文化資源



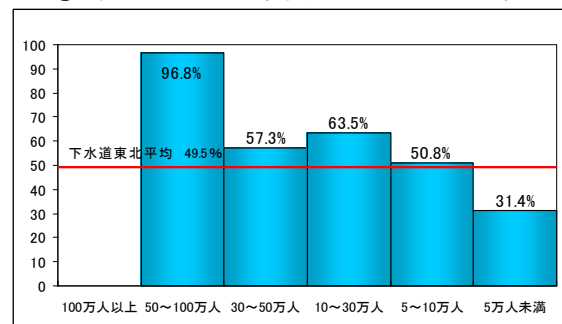
■図② 東北地方の下水道処理人口普及率



資料：東北地方整備局資料(平成14年度末)

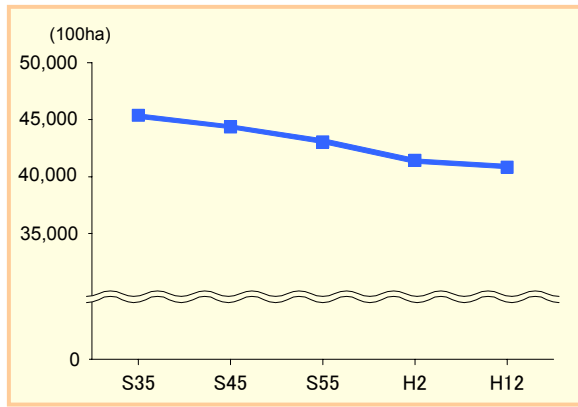
※下水道処理人口普及率(%)=処理区域内人口÷総人口×100
(総人口に対して、下水道を利用できる人口の割合)

■図③ 東北地方の人口規模別下水道処理人口普及率



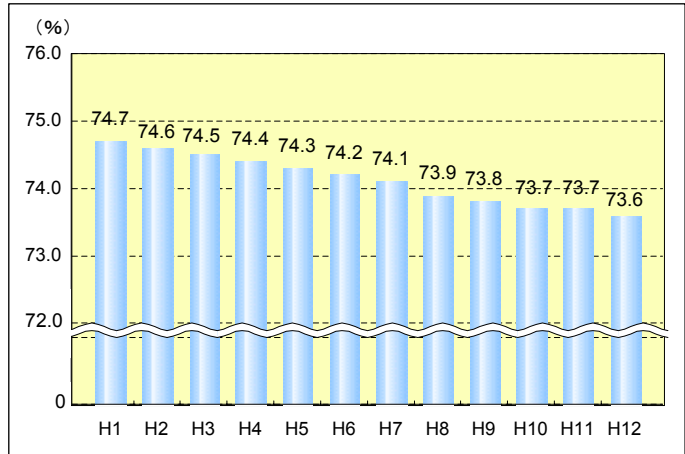
資料：東北地方整備局資料(平成14年度末)

■ 図④ 東北における林野面積の推移



資料:各年農林業センサス

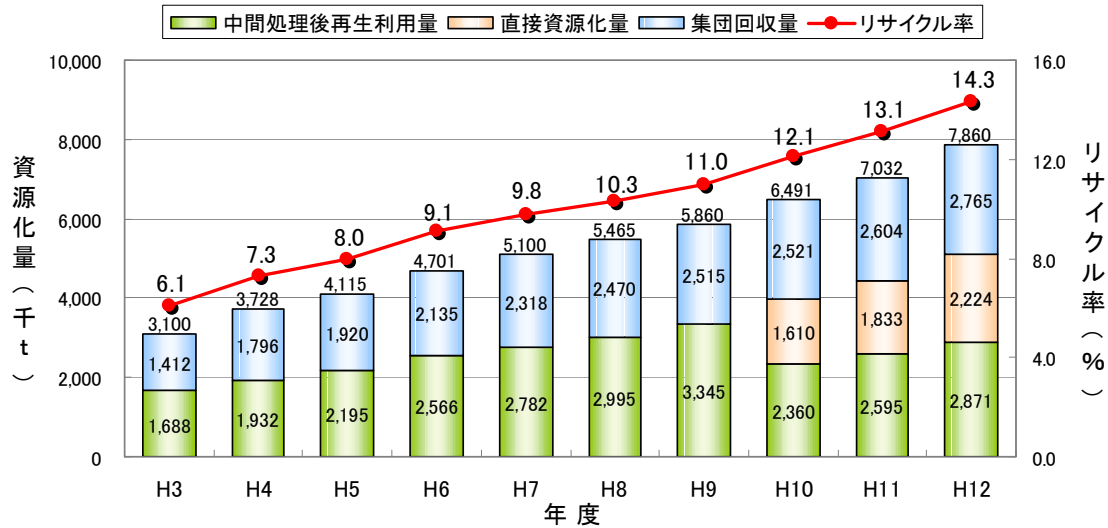
■ 図⑤ 宮城県における陸域生物生息環境指標の変化



注) 陸域生物生息環境指標:陸上生物の生息環境を潜在自然植生をもとに計測したもの

資料:平成14年宮城県環境白書

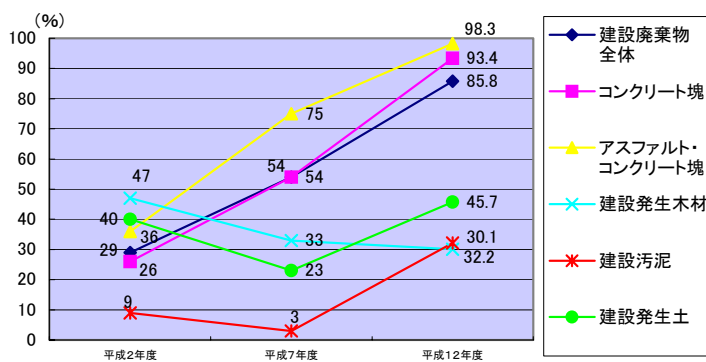
■ 図⑥ 総資源化量とリサイクル率の推移(全国値)



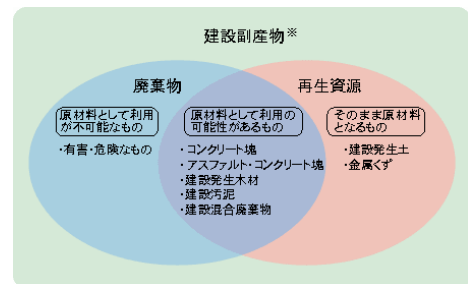
注)・「中間処理後再生利用量」とは、資源ごみ、粗大ごみ等を処理した後、鉄、アルミ等を回収し資源化した量である。
 ・「集団回収量」とは、市町村による用具の貸出、補助金の交付等で市町村登録された住民団体によって回収された量をいい、ごみの総排出量に含めていない。
 ・平成9年度までは、「直接資源化量」は「中間処理後再生利用量」に計上されていたと思われる。
 ・リサイクル率(%)=[直接資源化量 + 中間処理後の再生利用量 + 集団回収量] ÷ [ごみの総処理量 + 集団回収量]

資料:環境省 平成15年1月 日本の廃棄物処理(平成12年度版)

■ 図⑦ 東北地方における建設副産物※再資源化等率の推移



資料:東北地方整備局資料

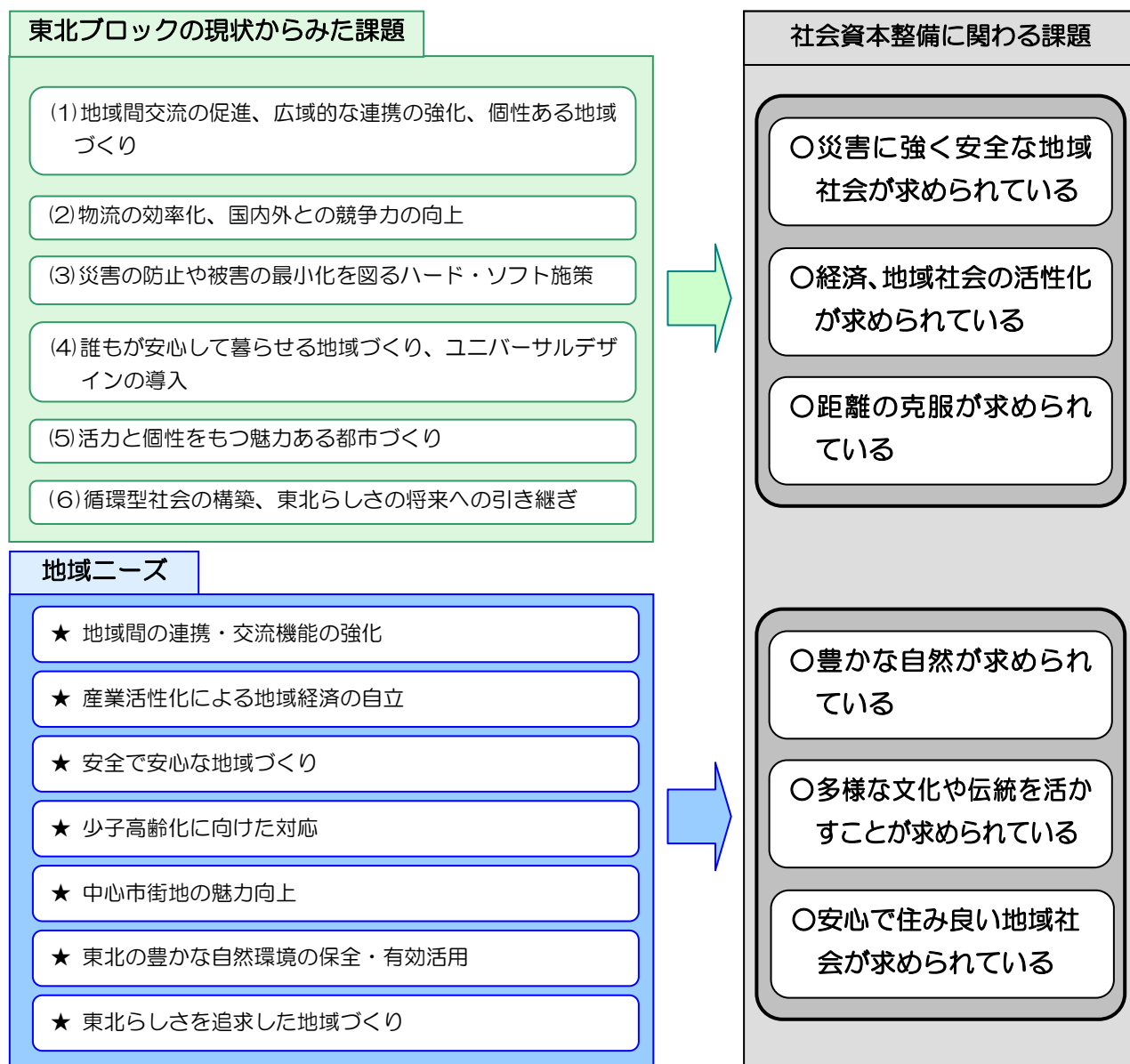


※建設副産物:一般に、建設工事に伴い副次的に得られる物品のこと

Ⅱ. 東北ブロックの目指すべき将来の姿

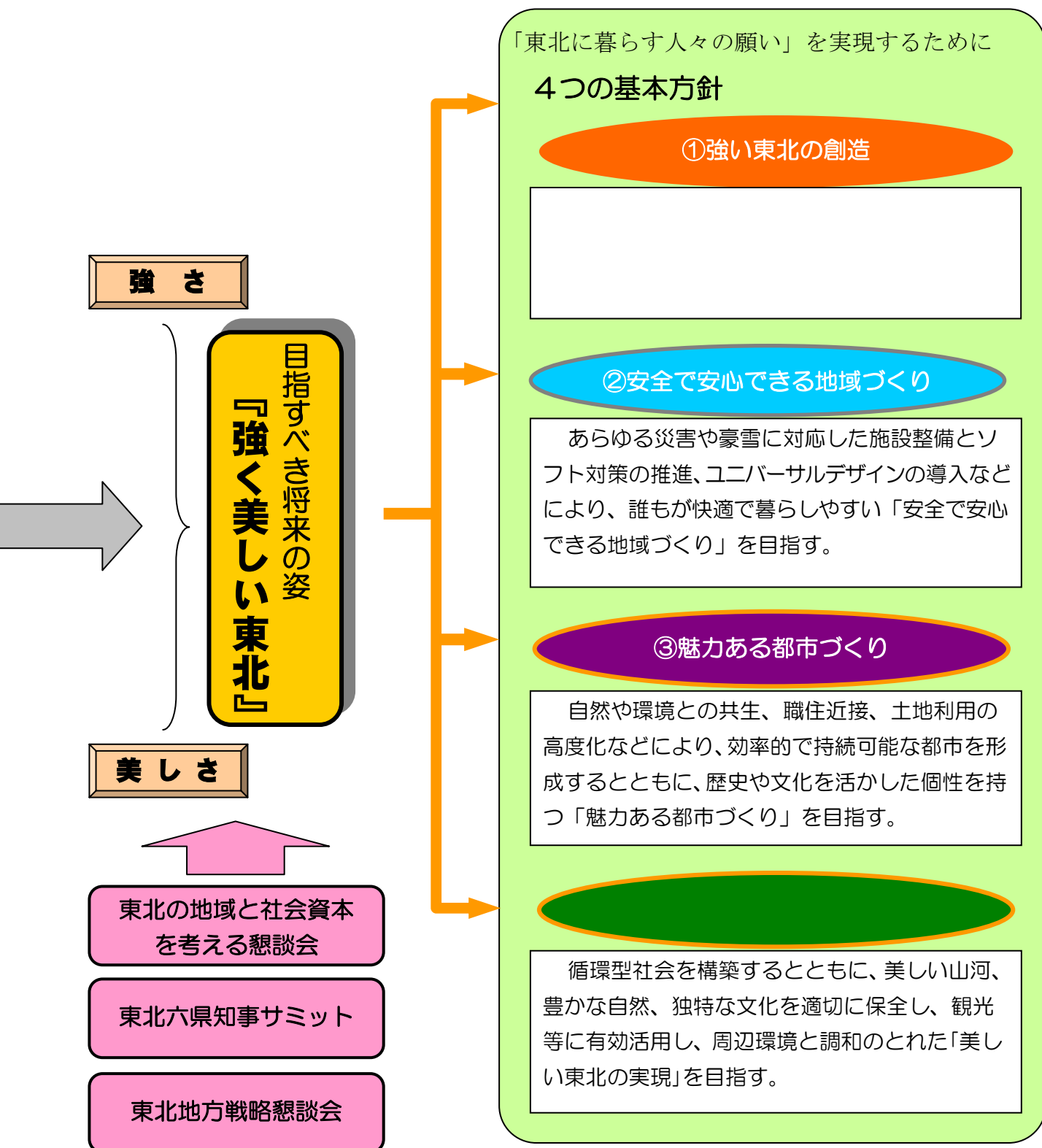
東北が直面する課題、東北に暮らす人々の願い（地域ニーズ）をふまえ、社会資本の整備などとおして課題を克服するために必要なキーワードを整理し、将来の姿を実現するための地域づくりのテーマを『強く美しい東北』とする。

東北に暮らす人々が誇りと生き甲斐を感じながら生活を営む地域の実現に向け、4つの基本方針を設定し、広大な国土と豊かな自然環境や歴史・文化を活かし、世界に開かれた活力あふれる地域『強く美しい東北』を目指す。



※ 地域づくりに関するニーズ

- ・ 東北の地域と社会資本を考える懇談会：東北の地域づくりビジョン中間報告「東北の地域づくりにおける当面の取り組みについて」
- ・ 「暮らしの願い」アンケート：平成13年5月から8月に実施
- ・ グループインタビュー：平成13年5月から6月に実施
- ・ 訪問インタビュー：平成13年5月から6月に実施



①強い東北の創造

産業の自立した発展を支えるため、物流の効率化、人と情報の交流・連携を支える社会基盤の整備を進め、「強い東北の創造」を目指す。

国際物流ターミナルの整備や、規格の高い道路とのアクセス向上により物流コストを

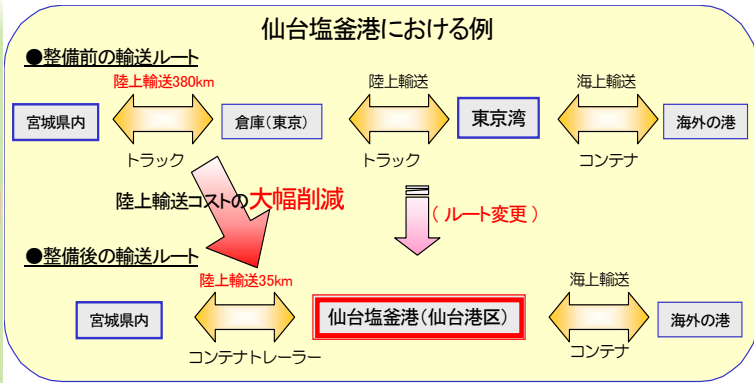
港湾整備と幹線道路のアクセス強化



連結状況	H9末	H14末	長期
連結数	2	5	14
連結率	13%	33%	93%

注) 連結数=IC等から10分以内で連結が可能な港湾数 (H11道路交通センサに基づく)
対象: 特定重要港湾+重要港湾
資料: 国土交通省

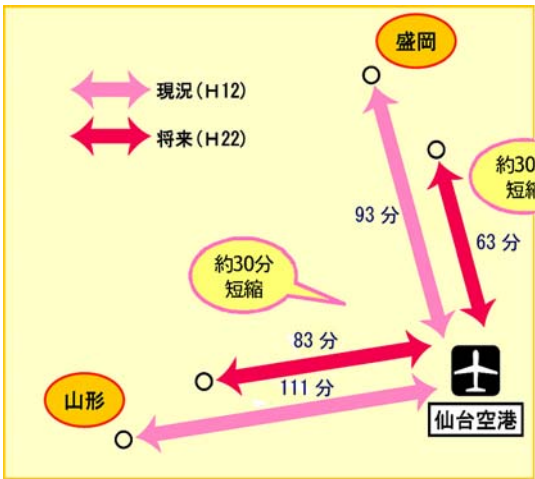
輸送ルートの変更による物流コストの削減



広域交通ネットワークの整備による

東北からの国際線の利用が便利に

仙台空港へのアクセス時間を短縮
<電車利用> (将来: 仙台空港線利用)



凡例

- 高規格幹線道路: (供用・未供用)
- 地域高規格道路等: (供用・未供用)
- 新幹線(営業中): (供用・未供用)
- 新幹線(建設中):
- 新幹線(計画中):
- 空港: (シンボル)

(平成14年度末)

- 広域的交流・連携構想
- ① 青函インター・ロック交流圏構想
 - ② 北東北広域連携構想
 - ③ 岩手・秋田地域連携軸構想
 - ④ 宮城・山形地域連携軸構想
 - ⑤ 南東北中核広域都市圏構想
 - ⑥ 21世紀FIT構想



②安全で安心できる地域づくり

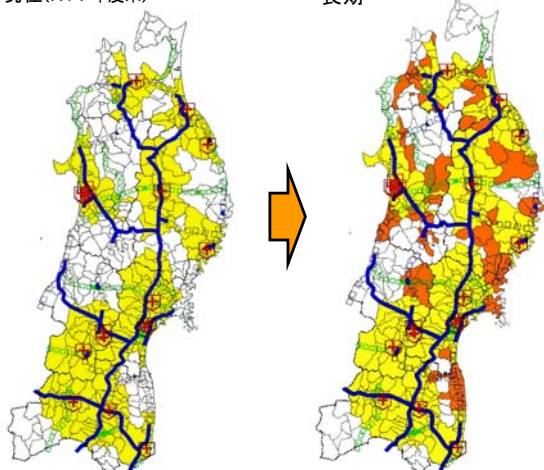
あらゆる災害や豪雪に対応した施設整備とソフト対策の推進、ユニバーサルデザインの導入などにより、誰もが快適で暮らしやすい「安全で安心できる地域づくり」を目指す。

命の助かる人を増やす

	現在	将来
カバー人口 ^{※)}	730万人(75%)	約870万人(約90%)

現在(H14年度末)

長期



高次緊急医療施設	60分カバー圏	高規格幹線道路	※カバー人口： 高次緊急医療施設へ1時間以内で行くことの出来る人口
道路整備により拡大するカバー圏	道路整備により拡大するカバー圏	供用区間 その他区間	※高次緊急医療施設： 高度な治療施設・技術を持つ病院 ※道路網図 平成14年度末現在
		地域高規格道路 供用区間 その他区間	

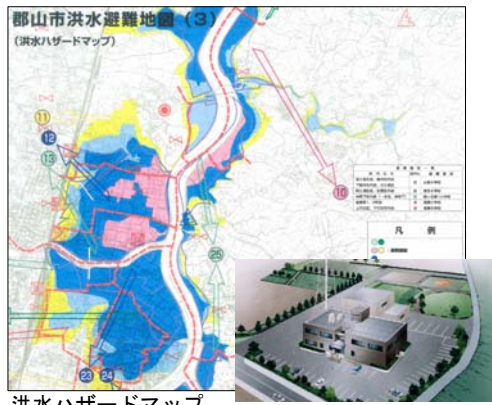
津波から住民の生命と財産を守る



釜石港 湾口防波堤

災害に対する不安を軽減

- 河川防災ステーションの整備を進めると共に、ハザードマップなどのソフト対策も行う。



洪水ハザードマップ

郡山河川防災ステーション

危ない通学路を安全で快適に

- 消流雪事業や歩道の整備により、安全な歩道を確保



- ◆歩道が雪で埋まり、危険な車道を歩く子供達



- ◆歩道を安全にし、生活環境の改善を図る。

暮らしやすい生活環境を確保

- ユニバーサルデザインの導入やバリアフリー化により利用しやすい施設整備を進める。



鉄道駅のバリアフリー化(JR 仙台駅)

③魅力ある都市づくり

自然や環境との共生、職住近接、土地利用の高度化などにより、効率的で持続可能な都市を形成するとともに、歴史や文化を活かした個性を持つ「魅力ある都市づくり」を目指す。

街なか居住により、各種施設を利用しやすく



市街地再開発事業:いわき市平一丁目

- ・ 通勤時間が短くなります。
- ・ 病院、図書館などが利用しやすくなります。
- ・ バス、鉄道などが利用しやすくなります。
- ・ 街のにぎわいが楽しめます。

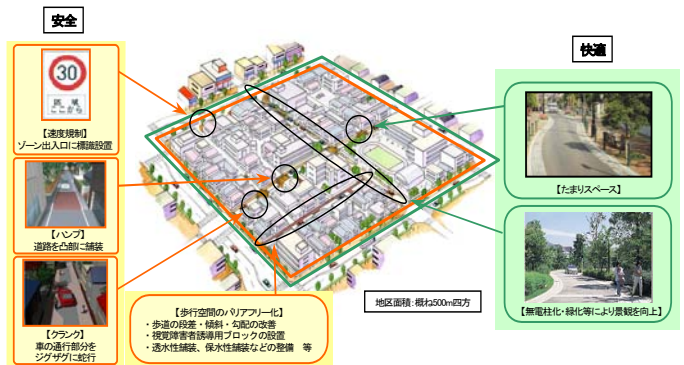
安全で快適な人優先のみちへ再生

歩行者優先の「暮らしのみちゾーン」を形成。

公安委員会と連携し

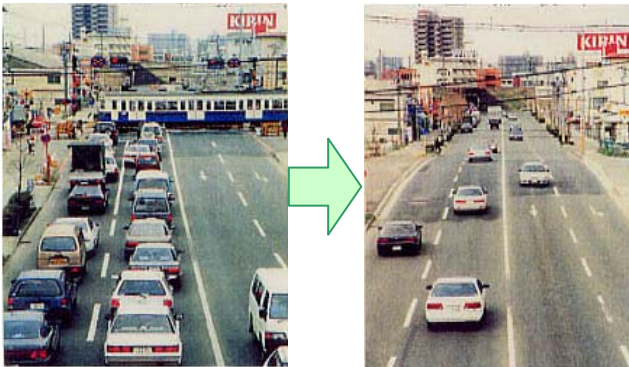
- ・ 事故危険箇所の集中的対策
- ・ 「あんしん歩行エリア」を整備

● 「暮らしのみちゾーン」のイメージ



開かずの踏切を解消し、円滑な交通を確保

【事例(JR 仙石線連続立体交差)】



電柱類の地中化で祭りを支援

【事例: 立佞武多(たちねぶた)、青森県五所川原市】



高さ20mを越える巨大「ねぶた」がまちを移動

- ・ 電線が障害となり大正のはじめに祭りは消滅
- ・ しかし、電線類の地中化などにより祭りが復活

鉄道整備による都市交通の発展

【事例(JR 仙石線 小鶴新田駅)】



新駅の整備

電線類地中化前後の様子



【整備前】

【整備後】

④美しい東北の実現

循環型社会を構築するとともに、美しい山河、豊かな自然、独特な文化を適切に保全し、観光等に有効活用し、周辺環境と調和のとれた「美しい東北の実現」を目指す。

環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)の整

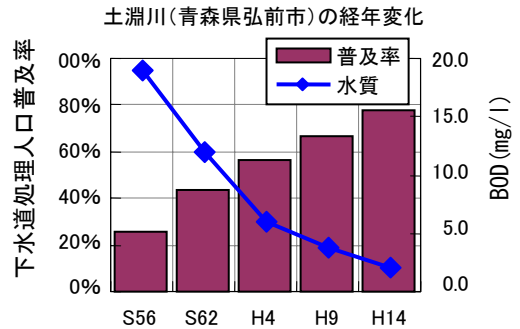
グリーン庁舎の5つの柱

- ・周辺環境への配慮
- ・省エネ、省資源
- ・長寿命
- ・建設副産物の再利用と適正処理
- ・エコマテリアル



東北地方における初めてのグリーン庁舎(本荘地方合同庁舎外観図)

川の水を美しく

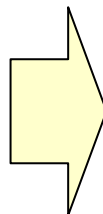


下水道の整備を行い、河川の水質を改善する。
※BOD:水の汚濁状態を表す指標の一つ(生物化学的酸素要求量)

川の流れをよみがえらせる



最上川水系寒河江川
(寒河江ダム直下流)



●魚類等の生息環境の保全等、健全な水循環系の構築を図る。



周辺環境との調和

●優れた景観地区等へ景観に配慮した防護柵を整備



循環型社会構築に資する静脈物流拠点の整備

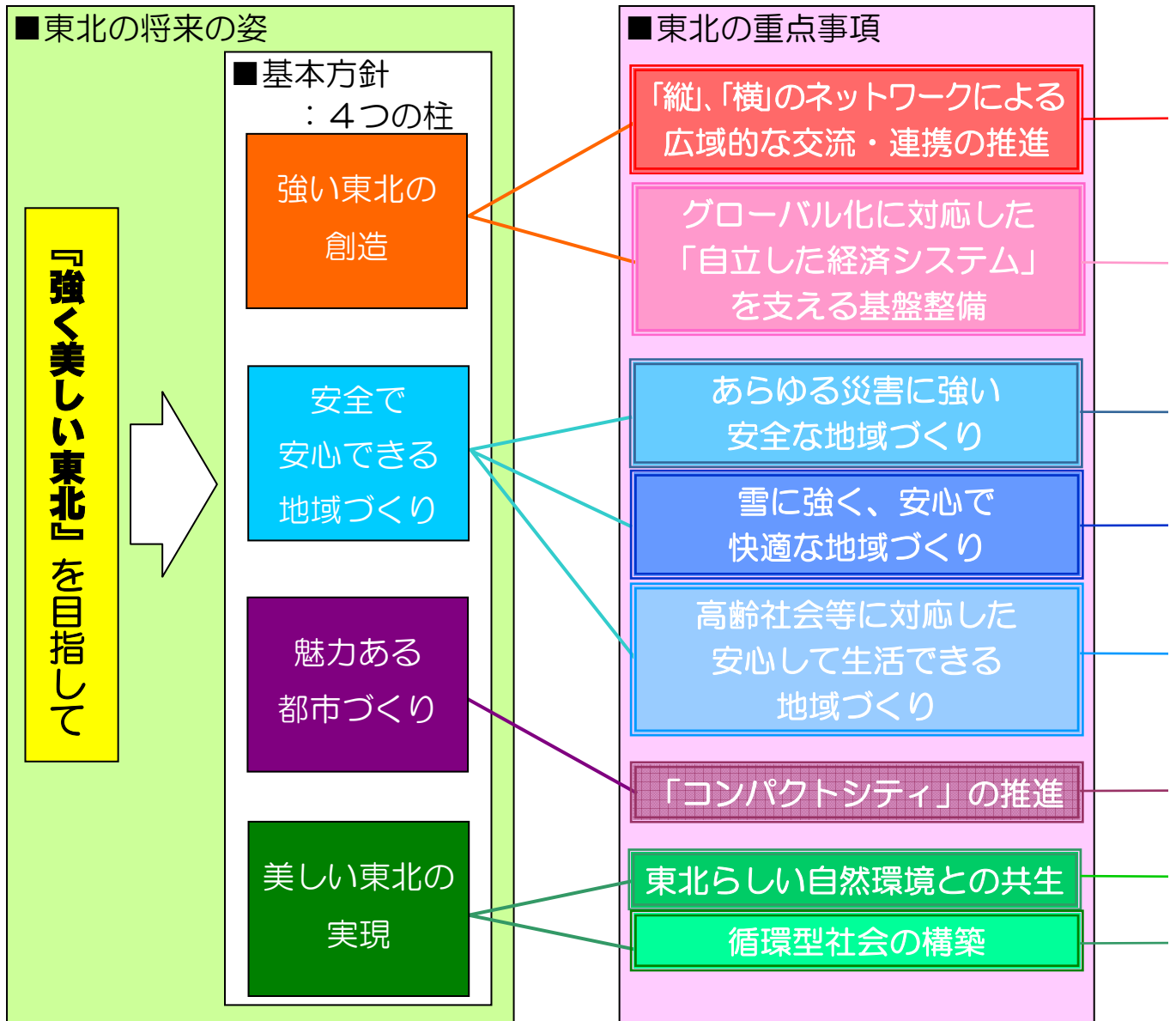
●リサイクル産業の展開に対応した広域的な静脈物流の拠点の形成に、官民が連携して取り組む。



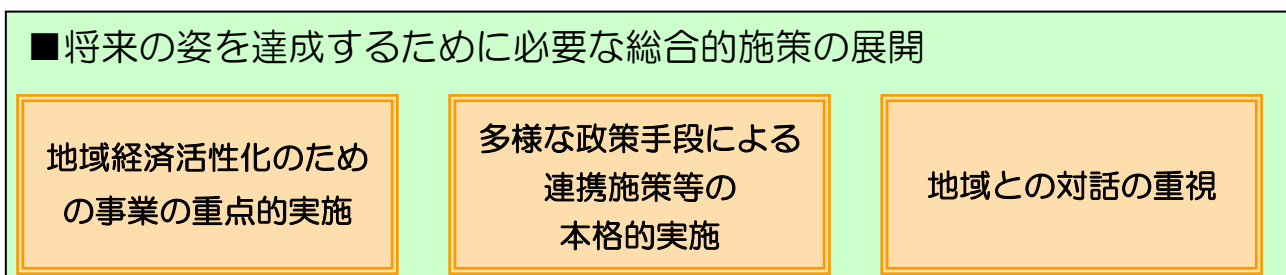
Ⅲ. 東北ブロックにおける重点事項

1. 社会資本整備における東北の重点事項と目標

東北ブロックの将来の姿「強く美しい東北」を実現するために重点事項に応じた目標を設定し、関係する事業を適切に組み合わせ、効果的かつ効率的に社会資本整備を進める。



社会資本整備を進めるにあたっては、目標を達成するために必要な施策を、総合的に展開していくものとする。



■目標

①

東北経済の発展等を支えるため、格子型の高速道路ネットワークの形成、新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備

②

地域間の交流・連携を図るため、都市間距離や峠越を克服する。

③

空港、新幹線駅、インターチェンジ等の高速交通拠点へのアクセス機能の向上を図る。

①

貿易構造の変化に対応するため、国際物流ネットワークの形成を図る。

②

産業競争力を強化するため、港湾の物流機能の充実、高速交通ネットワークの整備等を図り、物流のスピード向上、コストの低減、安全性・定時性・信頼性を確保する。

③

利用者の利便性向上を図るため、港湾、空港等へのアクセス機能の向上などマルチモーダル交通体系を構築する。

④

積極的にITを活用し、物流の効率化等を図る。

①

大規模地震は速速に発生し、土木施設及び建築物の耐震化は防衛施設の整備を図るとともに、緊急物資輸送

②

河川氾濫や高潮、土砂災害、火山活動などの災害を防ぐため、防災施設の整備等を行う。

③

災害時に迅速な対応を行えるよう、ITを活用した情報基盤の整備と、地域や関係機関と情報共有を図るなど、危機管理体制の充実を図る。

④

都市の防災対策を進めるため、防災上危険な市街地の改善や事業連携による浸水対策などを推進する。

①

雪による暮らしの障害を克服するため、冬期歩行空間確保など冬期バリアフリー対策を進める。

②

地域間の交流・連携を促進するため、豪雪や地吹雪などに対する除排雪の強化等雪対策を行う。

①

誰もが安全・快適に暮らせる生活環境づくりを進めるため、公共空間、住宅・建築物におけるユニバーサルデザインの導入等や交通安全対策等を行う。

②

高度医療施設までの所要時間を短縮するため、「命を守る道路」など交通基盤の整備を図る。

①

中心市街地の活性化等を図るため、交通結節点の機能強化、街なか居住、無電柱化の推進等により魅力ある都市への再生を進める。

②

都市圏の交通の円滑化、環境の改善を図るため、道路交通渋滞対策や都市鉄道の整備等公共交通ネットワークの強化を行う。

③

住民等が快適な生活を送ることができるよう、水と緑に親しめる都市環境の形成、沿道環境の改善を図る。

①

生態系の保全などに配慮しながら、自然との共生・調和を目指した社会資本整備を図る。

②

自然の豊かさを実感できるよう、流域環境・海域環境の保全及び改善を図る。

③

地域の特性を活かして、利用しやすい親水空間の整備を行う。

④

東北の豊かな自然・歴史・文化などを実感できる個性的なまちづくりや観光振興・交流拠点の整備を行う。

①

社会資本整備等において、建設廃棄物の発生抑制、廃棄物の再資源化、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。また、既存ストックの有効活用を図る。

②

資源の有効活用を目指して、静脈物流システムの整備を図る。

③

健全な水循環の確保のため、貴重な水資源の保全・開発・有効活用を図る。

④

風力、地熱、水力、太陽光等を利用したクリーンエネルギーの積極的な導入を図る。

2. 重点事項の目標を達成するための具体施策

強い東北の創造

『「縦」、「横」のネットワークによる広域的な交流・連携の推進』

広大な東北地方の「都市間距離と峠と雪」を克服し、交流・連携の活性化を支える格子型的高速交通ネットワーク形成のため、南北方向の「縦」及び日本海側と太平洋側を結ぶ「横」のネットワークの整備を推進する。

- 【目標①】 東北経済の発展等を支えるため、格子型的高速道路ネットワークの形成、新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備を図る。
- 【目標②】 地域間の交流・連携を図るため、都市間距離や峠越を克服する。
- 【目標③】 空港、新幹線駅、インターチェンジ等の高速交通拠点へのアクセス機能の向上を図る。

『グローバル化に対応した「自立した経済システム」を支える基盤整備』

持続的で国際的にも競争力のある「自立した経済システム」の確立と観光等地場産業の活性化を図るため、国内外との物流の効率化や人と情報の交流・連携を促進する高速交通システム、港湾・空港、高度情報基盤等の整備を推進する。

- 【目標①】 貿易構造の変化に対応するため、国際物流ネットワークの形成を図る。
- 【目標②】 産業競争力を強化するため、港湾の物流機能の充実、高速交通ネットワークの整備等を図り、物流のスピード向上、コストの低減、安全性・定時性・信頼性を確保する。
- 【目標③】 利用者の利便性向上を図るため、港湾、空港等へのアクセス機能の向上などマルチモーダル交通体系[※]を構築する。

[※] マルチモーダル(交通体系)：道路や航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関の連携を通じて、利用者の利便性に対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系。

【目標④】積極的にITを活用し、物流の効率化等を図る。

安全で安心できる地域づくり

(3)『あらゆる災害に強い安全な地域づくり』

大規模地震や津波、河川氾濫や台風・高潮などの風水害、火山活動などの災害に備えるため、防災施設整備等を図るとともに、災害時の危機管理体制の充実を図り、被害を最小限にする対策を総合的に推進する。

【目標①】大規模地震や津波に備え、土木施設及び建築物の耐震化や防災施設の整備を図るとともに、緊急物資輸送が行えるなど安全で信頼性の高い道路網の形成、耐震強化岸壁を備えた港湾の整備等を図る。

【目標②】河川氾濫や高潮、土砂災害、火山活動などの災害を防ぐため、防災施設の整備等を行う。

【目標③】災害時に迅速な対応を行えるよう、ITを活用した情報基盤の整備と、地域や関係機関と情報共有を図るなど、危機管理体制の充実を図る。

【目標④】都市の防災対策を進めるため、防災上危険な市街地の改善や事業連携による浸水対策などを推進する。

(4)『雪に強く、安心して快適な地域づくり』

雪国の特性を踏まえ、冬期間の安全で快適な生活や地域間の交流・連携を支えるため、豪雪・地吹雪等を克服する除排雪や施設整備等を推進する。また、雪に親しむ機会の創出など、雪と共存し、雪と調和した魅力ある地域づくりを推進する。

【目標①】雪による暮らしの障害を克服するため、冬期歩行空間確保など冬期バリアフリー^{*}対策を進める。

【目標②】地域間の交流・連携を促進するため、豪雪や地吹雪などに対する除排雪の強化等雪対策を行う。

^{*}冬期バリアフリー：積雪によって歩道の幅員が減少したり、凍結によって転倒しやすくなるなどと言った、冬期特有の雪による障害を軽減すること。

(5)『高齢社会等に対応した安心して生活できる地域づくり』

高齢者・身障者をはじめ、すべての人々にとって快適で暮らしやすい地域づくりを進めるため、ユニバーサルデザインの導入などきめ細かな配慮に努める。また、地域医療体制を支援するため、救急医療空白地帯の解消を図る「命を守る道路」の整備など、安心して暮らせる地域づくりを推進する。

【目標①】 誰もが安全・快適に暮らせる生活環境づくりを進めるため、公共空間、住宅・建築物におけるユニバーサルデザインの導入等や交通安全対策等を行う。

【目標②】 高度医療施設までの所要時間を短縮するため、「命を守る道路」など交通基盤の整備を図る。

魅力ある都市づくり

(6)『「コンパクトシティ」の推進』

郊外への都市的土地利用の拡大の抑制、中心市街地の活性化等を図るため、暮らしに必要な諸機能が近接し、効率的で持続可能な都市「コンパクトシティ」を推進するとともに、これらを相互に連携する社会資本整備を進める。

【目標①】 中心市街地の活性化等を図るため、交通結節点の機能強化、街なか居住、無電柱化の推進等により魅力ある都市への再生を進める。

【目標②】 都市圏の交通の円滑化、環境の改善を図るため、道路交通渋滞対策や都市鉄道の整備等公共交通ネットワークの強化を行う。

【目標③】 住民等が快適な生活を送ることができるよう、水と緑に親しめる都市環境の形成、沿道環境の改善を図る。

美しい東北の実現

(7)『東北らしい自然環境との共生』

豊かな自然や農山漁村の風景などの資源を有効に活用し、後世に伝えていくとともに、併せて観光振興等に資するものとするため、自然環境と調和のとれた社会資本整備や、美しい景観や伝統ある街並みを形成する社会資本整備等を推進する。

- 【目標①】生態系の保全などに配慮しながら、自然との共生・調和を目指した社会資本整備を図る。
- 【目標②】自然の豊かさを実感できるよう、流域環境・海域環境の保全及び改善を図る。
- 【目標③】地域の特性を活かして、利用しやすい親水空間の整備を行う。
- 【目標④】東北の豊かな自然・歴史・文化などを実感できる個性的なまちづくりや観光振興・交流拠点の整備を行う。

(8)『循環型社会の構築』

循環型社会を構築するため、社会資本整備の各事業において資源の有効利用やリサイクルをなお一層推進するとともに、リサイクル産業や港湾等の物流拠点をネットワーク化した「静脈物流システム」の整備を図る。また、健全な水循環の確保や、風力、地熱、水力、太陽光等のクリーンエネルギーの積極的導入を図る。

- 【目標①】社会資本整備等において、建設廃棄物の発生抑制、廃棄物の再資源化、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。また、既存ストックの有効活用を図る。
- 【目標②】資源の有効利用を目指して、静脈物流システムの整備を図る。
- 【目標③】健全な水循環の確保のため、貴重な水資源の保全・開発・有効活用を図る。
- 【目標④】風力、地熱、水力、太陽光等を利用したクリーンエネルギーの積極的な導入を図る。