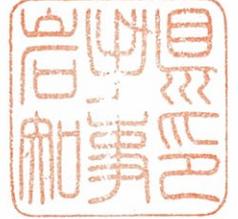


道 建 第 176 号

平成 20 年 10 月 20 日

国土交通省道路局長 様

岩手県知事 達 増 拓 也



今後の道路行政についての意見・提案について (回答)

平成 20 年 9 月 19 日付け国道企第 37 号にて依頼のありましたこのことについて、別紙のとおり回答します。

今後の道路行政についての意見・提案について

岩手県知事 達増拓也

道路は、モノづくり産業や観光産業などの振興を図り、安全で安心な生活を支える最も重要な社会資本のひとつである。本県は、広大な面積を有し、そのほとんどが積雪寒冷地であり、北上山地や奥羽山脈、入り組んだ海岸線などの厳しい地形となっていることから、これまで広域的な交流・連携の促進を図る道づくりや、雪や峠を克服する道づくりなどを進めてきたところである。

しかしながら、本県の道路の現状は、骨格をなす東北横断自動車道釜石秋田線や三陸縦貫自動車道などの高規格幹線道網の整備をはじめ、身近な道路整備などが大幅に遅れており、また、災害に強い道づくりもいまだ不十分である。

県政の目標である「県民一人ひとりが確かな『希望』を抱く県土づくり」を推進するためには、高規格幹線道路等の整備促進を図るとともに、沿岸と内陸部を結ぶ道路や IC へのアクセス道路の整備、救急医療機関へのアクセス向上、身近な生活道路の整備、さらに、道路の防災対策や良好な維持管理が重要と考えている。

については、今後の道路行政について次のとおり提案する。

I 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

岩 手 県

1 道路整備財源の確保について

本県の高規格幹線道路を含む道路の整備が遅れていることから、道路整備の財源については、引き続き安定的に確保されることが重要と考えている。

○ 「地方枠」の必要性

極めて厳しい財政状況にある中、地方は、道路予算の6割を一般財源と借入金によって賄っている実態等に鑑み、さらなる地方財源の充実強化が必要である。

道路特定財源の一般財源化にあたっては、地方税分や譲与税分はもちろん、「交付金」「補助金」として地方に配分されている財源についても、その総額が「地方枠」として維持されることが不可欠である。

○ 「地方枠」確保の枠組みと配分方法

「地方枠」を各地方団体に配分する枠組みは、「税源移譲」「譲与税」「新型交付金」などが考えられる。

いずれの枠組みによる場合でも、地方団体間の格差や実際の道路整備需要と配分額とのギャップをできる限り小さくするよう配慮した制度設計が必要であると同時に、最終的な調整が十分にできるよう、地方交付税の総額と財源保障機能・財政調整機能が確保されることが必要である。

なお、「地方枠」を現実に確保していくためには、地方の意見を反映した制度設計・配分方法となるよう、国と地方との協議の枠組みを設ける必要がある。

○ 国の直轄事業と地方負担金

本県の直轄事業の道路整備は遅れており、その整備促進を図るための財源を確保する必要がある。

地方負担金は原則として廃止するべきで、特に、維持管理に係る地方負担金は早急に廃止すべきである。

2 維持管理に対する支援制度の拡充について

- (1) 雪国に暮らす住民の生活、経済活動を支えるため、市町村道の除排雪等に対する新たな支援制度の創設や現行の除排雪経費に対する支援の拡充等、冬期対策経費について、支援制度の拡充を図ること。
- (2) 今後、増大すると見込まれる維持管理費に対する新たな支援策の創設等、支援制度の拡充を図ること。

3 高規格幹線道路等の整備促進について

○ 格子状骨格道路ネットワークの整備

広域的な交流・連携を促進する格子状骨格道路ネットワークは、物流の効率化等の産業振興や救急医療施設へのアクセスの向上を図り、災害時の緊急輸送道路として重要な役割を担うことなどから、その整備は極めて重要である。

格子状骨格道路ネットワークを構成する高規格幹線道路等については、いまだ未整備区間が多く残っていることから、国の責任において全区間を早期に整備する必要がある。

- 東北横断自動車道釜石秋田線
 - ・ 「遠野から宮守」、「宮守から東和」の整備促進
 - ・ 「釜石から釜石西」、「遠野住田から遠野」の早期事業化
- 三陸縦貫自動車道
 - ・ 高田道路、釜石山田道路、宮古道路の整備促進
 - ・ 吉浜道路の早期工事着手
 - ・ 宮古北道路、陸前高田市以南、「大船渡市から釜石市」、「山田町から宮古市」の早期事業化
- 八戸・久慈自動車道
 - ・ 久慈市宇津目以北の早期事業化
- 三陸北縦貫道路
 - ・ 中野バイパス、普代バイパスの整備促進
 - ・ 尾肝要道路の早期工事着手
 - ・ 未着手区間の調査区間指定
- 宮古盛岡横断道路
 - ・ 都南川目道路の整備促進



○ 直轄国道の整備促進

直轄国道は、県北・沿岸の振興やものづくり産業等への支援、安全・安心な交通の確保、快適なまちづくりなどにおいて、重要な役割を担っており、着実な整備が不可欠である。

国道4号の県南に位置する区間は、自動車産業等の集積が進む地域であり、完成車輸送等を円滑に行うため早期4車線化が必要である。

また、盛岡市周辺においては、慢性的に渋滞が発生していることから、秋田や県北地域との交流促進と渋滞解消を図るためバイパス整備等が必要である。

国道4号

- ・ 水沢東バイパス、北上拡幅、石鳥谷バイパス、渋民バイパスの整備促進
- ・ 盛岡北道路の早期工事着手
- ・ 金ヶ崎拡幅、一関拡幅の早期事業化
- ・ 2車線区間の4車線化

国道46号

- ・ 盛岡西バイパスの整備促進

岩手県の現状

県民生活の現状

- 1 県民所得水準の低下
- 2 県財政の急速な悪化
- 3 人口の社会減の拡大
- 4 全国に比べて厳しい雇用情勢
- 5 地域医療を支える医師の不足
- 6 生活環境・自然環境への県民意識の高まり
- 7 多発する自然災害

県土の現状

- 1 長い都市間距離
 - ①長い都市間距離が阻害する地域間連携
 - ②広い圏域をカバーする医療拠点等
 - ③都市への交通集中による渋滞の発生
- 2 積雪・凍結による社会経済活動の低下
 - ①積雪・凍結による社会経済活動の低下
 - ②交通事故危険性の増大
 - ③多額の費用を要する積雪・凍結対策
- 3 峠や入り組んだ海岸線などの厳しい地形条件
 - ①急カーブ急勾配による重大事故の発生
 - ②道路構造物（橋・トンネル等）によるコスト高
- 4 地震・津波等の自然災害に弱い社会基盤
 - ①代替性の低い道路ネットワーク
 - ②緊急援助困難地域の存在
 - ③未対策の災害危険箇所が多い

県民・市町村長の「みちづくり」に関するニーズ

県民のニーズ

（道路の中期計画（素案）策定時におけるアンケート（H19））

- 1位:生活幹線道路整備
- 2位:都市や交通拠点を結ぶ道路整備
- 3位:災害対策
- 4位:交通安全対策
- 5位:道路管理の充実

市町村長の意見

（「真に必要な道路」に関する市町村長アンケート（H18））

内陸部

- 1位:交通安全対策
- 2位:道路ストックの適切な管理
- 3位:戦略的ネットワークの整備
- 4位以下主なニーズ
景観・文化的価値の創造
渋滞対策 防災・減災対策 観光振興 等

沿岸部

- 1位:戦略的ネットワークの整備
- 2位:防災・減災対策
- 3位:観光振興
- 4位以下主なニーズ
道路ストックの適切な管理
渋滞対策 等

県の総合計画

～いわて希望創造プラン～

重点目標

- 県民所得の向上
- 雇用環境の改善
- 人口転出の防止
- 地域医療の確保

重点目標を達成するための政策の本柱

地域に根ざし 世界に挑む産業の育成

日本の食を守る 「食料供給基地岩手」の確立

「共に生きる岩手」の実現

総合的防災対策と危機管理の徹底

「ふるさとづくり」を担う人材の育成

世界に誇れる 「岩手の環境」の実現

政策を支える 社会資本の整備方針

産業物流
・物流支援
・地域産業支援 等

安全・安心
・災害対策 等

快適

既存基盤の有効活用
・効率的な維持・管理 等

みちづくりの考え方

「いわて希望創造プラン」の重点目標を達成するためのみちづくり

柱	内容	具体事例
地域産業の支援 (人・物の流れの円滑化により地域産業を支援します)	産業活性化 (産業振興による地域づくりを支援します)	南北軸・東西軸としての規格の高いみちづくり 重要港湾等の物流拠点と内陸部との連携強化 物流における主要幹線道路の機能強化
	地域活力向上 (地域活力の向上や賑わいを創出します)	高速IC、新幹線駅、空港など高速交通拠点へのアクセス向上 にぎわい拠点での快適な歩行空間の確保
	観光支援 (観光による地域づくりを支援します)	観光地へのアクセス向上 観光地等での景観対策
安全・安心の確保 (県民の安全で安心な暮らしを支えます)	防災・減災 (災害による影響を少なくします)	高速道の代替性確保 幹線道路の代替性確保 緊急輸送道路の整備 道路の防災対策
	医療支援 (命をまもる医療機関へのアクセスを強化します)	救急病院等へのアクセス向上 高規格幹線道路の整備 救急車緊急退出路やスマートICの整備
	交通安全 (歩行者から自動車まで安全に通行できるようにします)	幹線道路の事故対策 生活道路の安全対策
快適なくらしの実現 (県民の快適な暮らしを支えます)	生活支援 (通勤や買い物などの日常生活を支えます)	通勤や通学、通院における交通の利便性の向上 都市と中山間地域間の連携支援 生活道路の最低限の機能確保
	冬期対策 (冬期でも安全に安心して快適に通行できるようにします)	除雪の充実 防雪・路面凍結対策 雪に対応した道路構造での整備
	環境対策 (渋滞の解消など沿道環境や自然環境の保全に努めます)	盛岡都市圏の渋滞対策、CO2削減対策 幹線道路の主要渋滞ポイント対策 幹線道路の沿道騒音対策 自然環境への配慮
道路の有効活用 (これまで整備してきた道路を大切に有効に使います)	効率的な維持管理 (既存施設を大切に長持ちさせて使うとともに適切な維持管理をします)	橋梁など道路構造物の長寿命化対策 適正な維持管理の推進
	既存高速道路の有効活用 (高速道路の有効活用により利便性を高めます)	高速道路への救急車緊急退出路整備等による道路整備効果の向上 スマートICの整備等によるきめ細かな地域サービスの提供 高速道路の料金割引等による利用促進
	道路ネットワークの連続性確保 (効果を最大限に発揮できる道路ネットワークを形成します)	高規格幹線道路等の連続性確保

「みちづくり」の進め方

■確実に重点目標の達成に結びつくよう「みちづくり」を進めます
⇒「いわて希望創造プラン」の重点目標達成に確実に結びつくよう、道路事業の必要性や効果などについて公共事業評価を厳格に行ない、「選択」と「集中」により事業を進めていきます。

■県民に開かれた「みちづくり」を進めます
⇒県民へ道路整備の必要性・効果等を十分に説明し理解・共感を得ながらみちづくりを進めます。
また、住民の参加によるみちづくりを積極的に進めます。

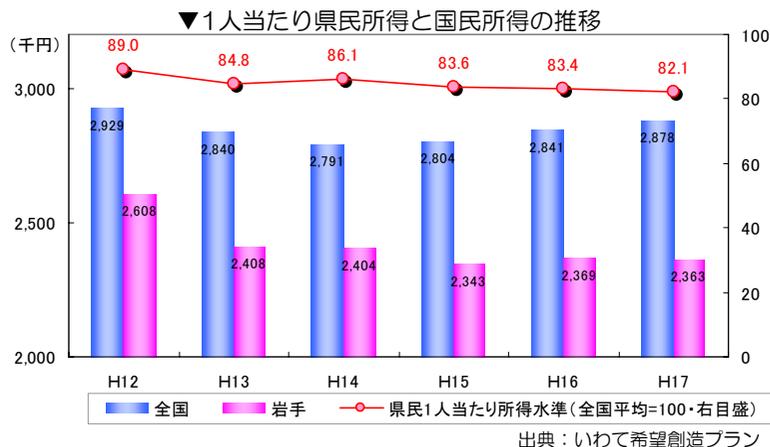
■より効率的な「みちづくり」を進めます
⇒新たな技術を活用した工法の採用、適切な事業スケジュール管理や地域の実情に応じて1.5車線の道路整備を進めるなど、コスト縮減に取り組み整備効果の早期発現に努めます。

1 県民所得水準の低下

■全国平均より約2割低い所得水準

本県の一人当たりの県民所得は、平成13年度には、前年度に比べ7.6%減少し、その後、ほぼ横ばいで推移しています。

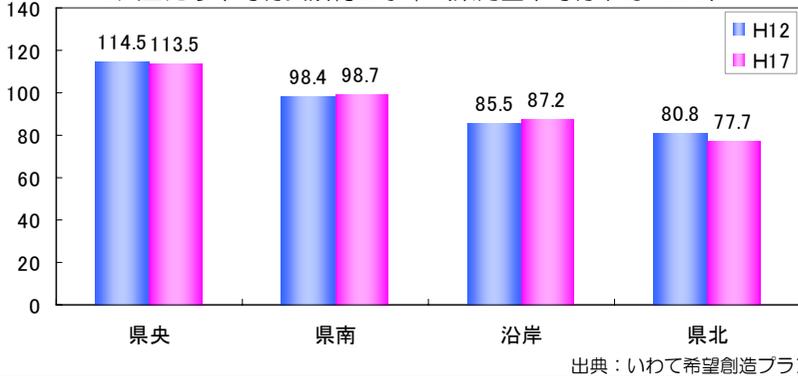
また、一人当たり国民所得を100とした場合の一人当たり県民所得の水準は、平成12年度の89.0から、平成17年度には82.1に低下しています。



■県北・沿岸圏域で特に低い水準

産業集積が進む県央・県南圏域と比べ、産業基盤が脆弱な県北・沿岸圏域は、一人当たりの市町村民所得が特に低い水準にとどまっています。

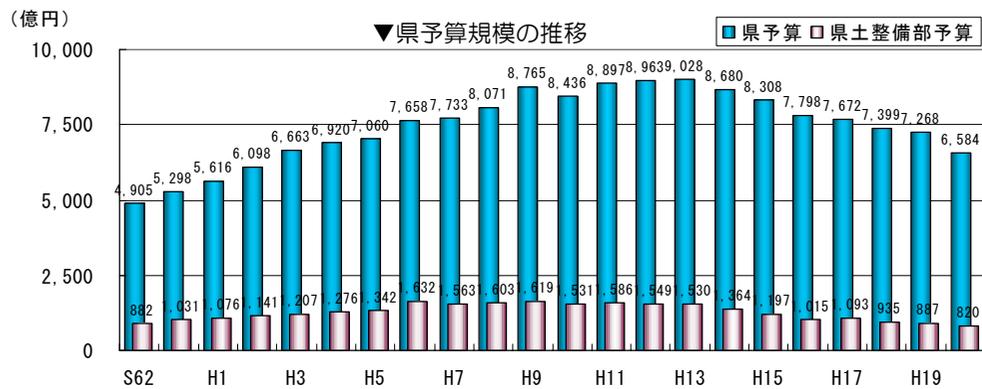
▼1人当たり市町村民所得の水準 (県内全市町村平均=100)



2 県財政の急速な悪化

■急速に悪化する県財政

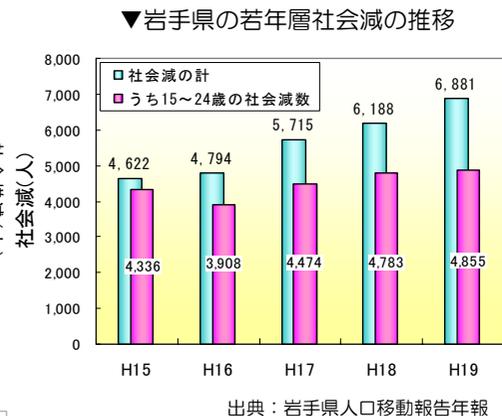
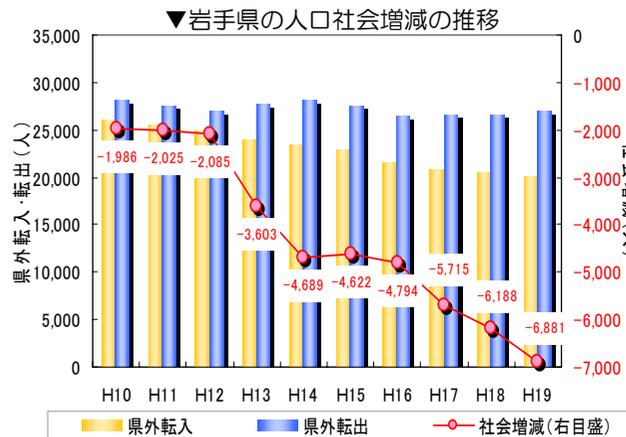
これまで、本県においては、全国と比較して立ち遅れていた社会資本整備にも積極的に取り組んできましたが、その結果として、多額の公債残高を抱え、また、長引く景気低迷による県税収入や地方交付税の大きな落ち込みもあいまって、本県の財政状況は急速に悪化しています。



3 人口の社会減の拡大

■急速に進む人口の社会減

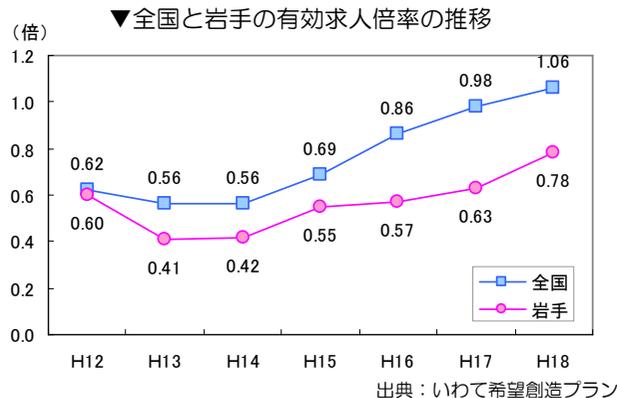
県外への転出者数は、ほぼ横ばいで推移しているものの、県外からの転入者数が減少を続けていることにより、人口の社会減が拡大しており、特に若年層が社会減の多くを占めています。



4 全国に比べて厳しい雇用情勢

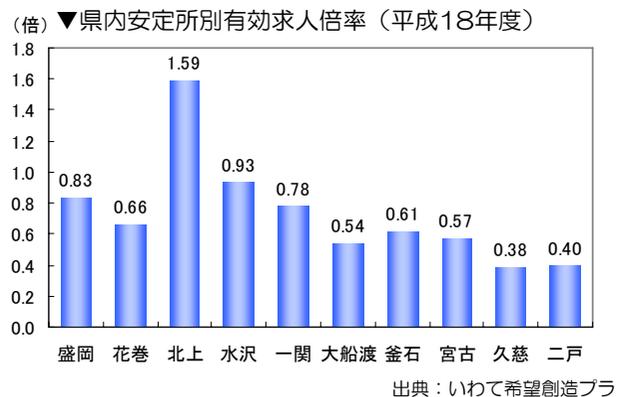
■低い有効求人倍率

平成18年度の有効求人倍率を見ると、全国の1.06倍に対し、本県では0.78倍にとどまっており、雇用情勢の回復傾向が顕著である全国に比べ、本県の回復に向けた動きはやや遅い状況にあるなど、全国水準との間に未だ乖離が見られます。



■県北・沿岸圏域で特に厳しい雇用情勢

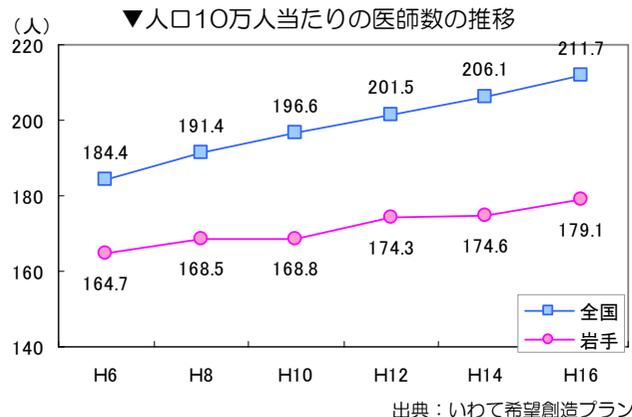
県内の職業安定所別の平成18年度の有効求人倍率は、北上管内で1.59倍となっていますが、県北・沿岸圏域においては、0.4～0.6倍程度の低い水準にとどまっており、地域によって大きな差が見られます。



5 地域医療を支える医師の不足

■全国に比べて少ない医師数

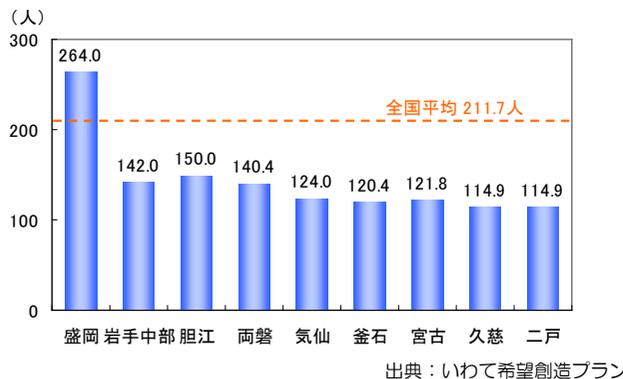
本県の医師数は増加しているものの、その増加率は、全国の増加率を下回っており、全国との格差が拡大しています。



■人口当たり医師数は盛岡以外は全て全国平均以下

県内の二次医療圏毎の人口10万人当たり医師数は、盛岡圏域のみが全国平均を上回っており、その他の圏域は、すべて全国平均を大きく下回っています。

▼二次医療圏別人口10万人当たりの医師数（平成16年度）



6 生活環境・自然環境への県民意識の高まり

■CO2排出量の増加等

都市部での交通渋滞の発生によりCO2排出量が増加し、地球環境への影響が懸念されます。

▼渋滞が慢性化している国道4号盛岡市



7 多発する自然災害

■頻発する自然災害

平成20年に震度6強の地震が2度も発生したほか、宮城県地震(M7.5)の起こる確率は今後10年間で60%、30年間で99%といわれており、自然災害への対応が急務となっています。

▼岩手宮城内陸地震で落橋した国道342号祭時大橋

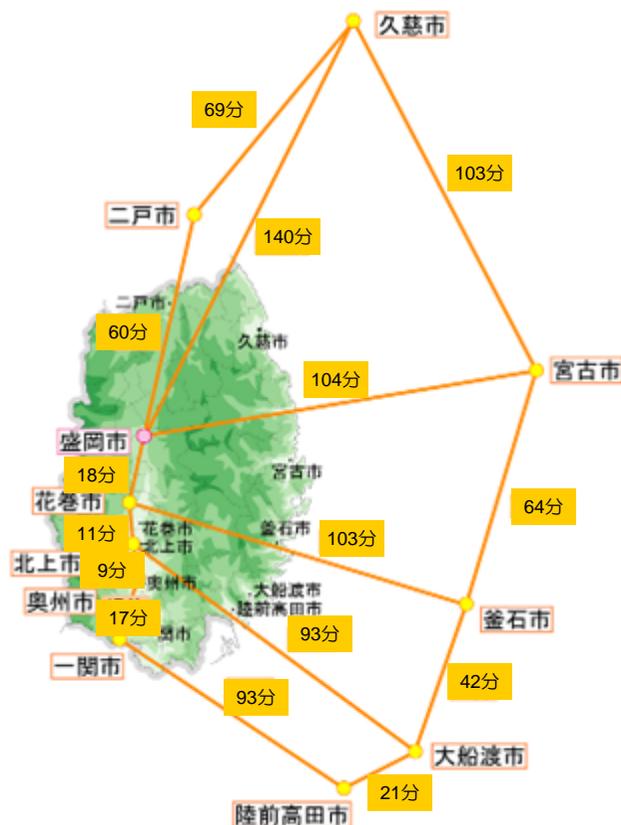


1 長い都市間距離

①長い都市間距離が阻害する地域間連携

- ・岩手県は県土が広く都市間距離が非常に長いいため、都市間の移動には長い時間がかかります。
- ・沿岸地域の南北方向や、東西方向の都市間所要時間は特に長く、地域間連携を阻害する一因となっています。

▼岩手県内の都市間所要時間



※1 盛岡～花巻間の時間を基準とした場合の時間距離で表示
 ※2 資料：07～08 道路時刻表、H17交通センサス

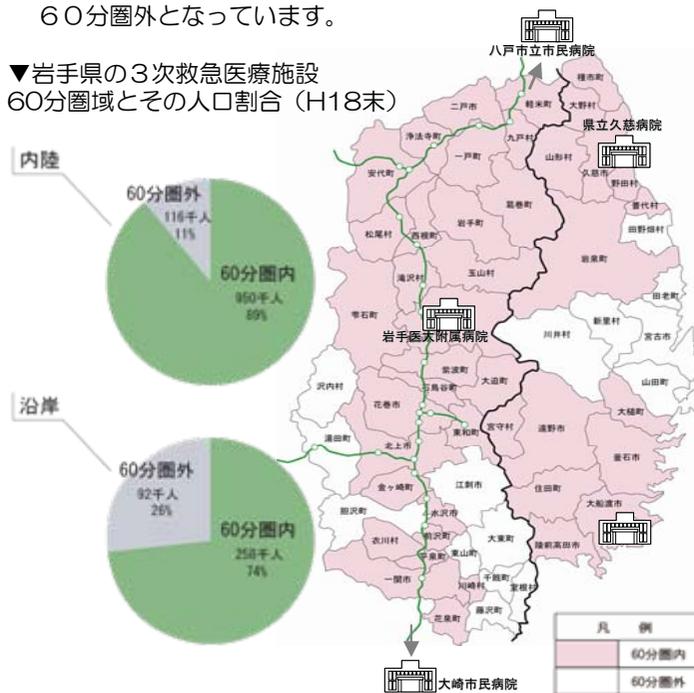
②広い圏域をカバーする医療拠点等

- ・岩手県の面積は、1都3県（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県）に匹敵します。
- ・したがって、労働・雇用、医療、行政、物流等様々な面において、1つの都市や拠点が非常に広いエリアをカバーする必要があります。

【救急医療を例に】

- ・3次救急医療施設は3施設あり、広いエリアをカバーしています。
 (岩手医大附属病院・県立大船渡病院・県立久慈病院)
- ・3次医療施設60分カバー圏域は、内陸で89%、沿岸で74%程度となっています。
- ・県全体で約208千人が3次救急医療施設60分圏外となっています。

▼岩手県の3次救急医療施設60分圏域とその人口割合 (H18末)

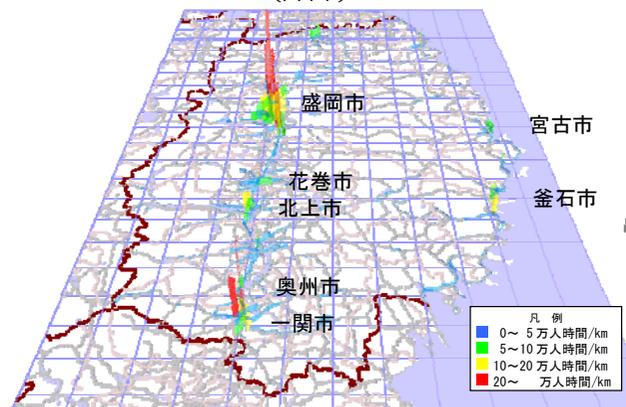


出典：いわてのみち達成度報告書・いわてのみち業績計画書

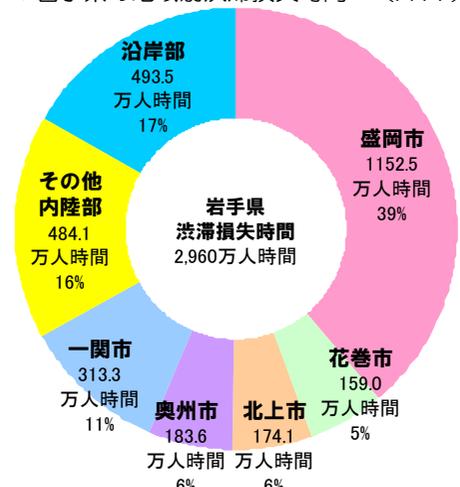
③都市への交通集中による渋滞の発生

- ・都市に交通が集中するため、渋滞により速度が低下するとともに、CO2排出量の増加により地球環境への影響が懸念されます。

▼岩手県の渋滞損失時間 (H17)



▼岩手県の地域別渋滞損失時間 (H17)



出典：いわてのみち達成度報告書・いわてのみち業績計画書

2 積雪・凍結による社会経済活動の低下

①積雪・凍結による社会経済活動の低下

- ・県内のほとんどが積雪寒冷地域となっています。
- ・積雪・凍結時は、高速道路の通行止めや速度低下等により、県内の交通機能が著しく低下し、社会経済活動にも大きな影響を与えます。

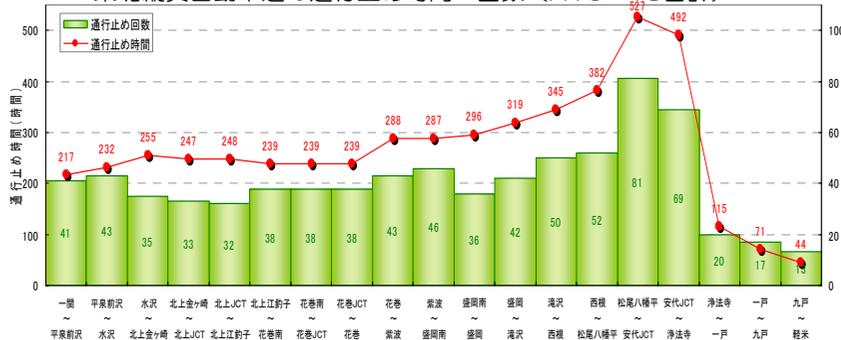
【高速道路の通行止め】

- ・H16～18合計で延べ767回、5,081時間の通行止めが発生しています。
- ・その際、一般道に交通が集中するため大渋滞が発生します。
- ※ 通行止めの回数・時間は各区分の累計

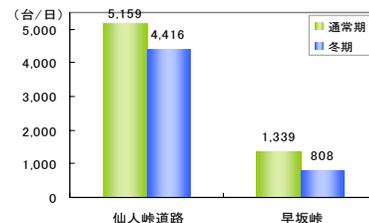
【県内主要峠道】

- ・仙人峠道路で約15%、早坂峠で約40%の交通量が減少し、物流機能が低下します。

▼東北縦貫自動車道の通行止め時間・回数（H16～18合計）



▼県内峠道の冬期交通量



(県民の声)
国道106号は、カーブが多く、特に冬場は危険が増すため、盛岡までの片道2時間はたいへんだ。
～明日を拓く宮古のみち女性の会～

・仙人峠道路の交通量は、通常期は平成19年4月～11月、冬期は平成19年12月～平成20年3月の平均値
・早坂峠は、通常期は平成19年11月、冬期は平成20年2月の測定(平日)

資料：東日本高速道路株式会社盛岡支社

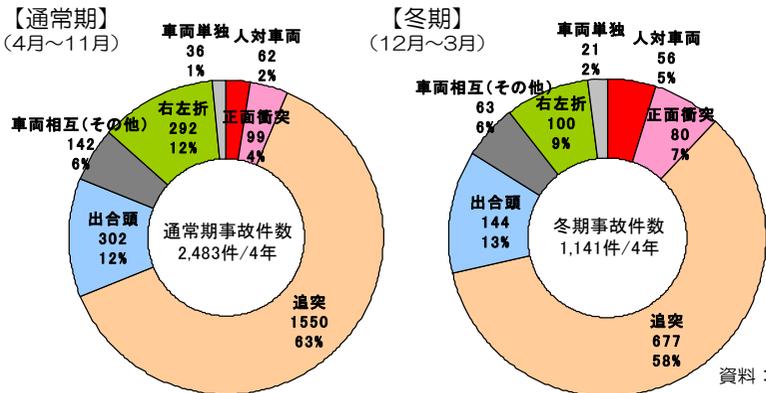
②交通事故危険性の増大

- ・積雪時や凍結時は、正面衝突や人対車両事故等の重大事故の発生する危険性が高まります。

【国道4号を例に】

- ・冬期・通常期とも追突事故が最も多くなっていますが、人対車両、正面衝突事故の割合が約2倍に増加しています。

▼死傷事故類型の比較（H14～17）

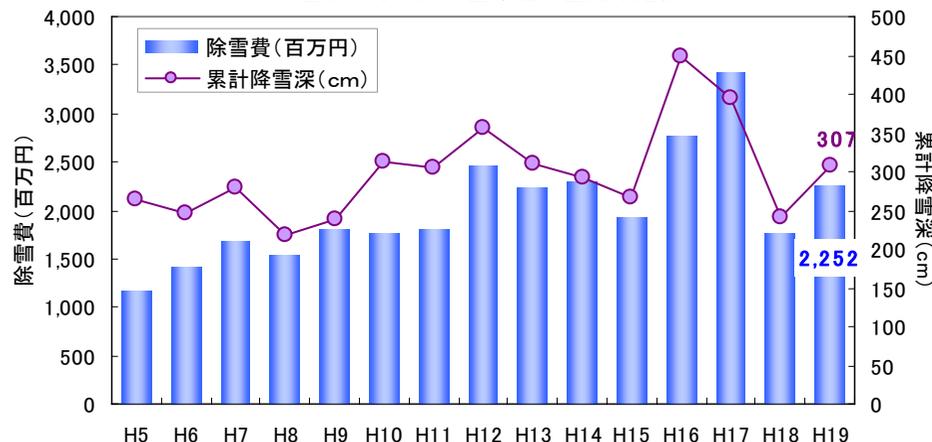


資料：交通事故総合データベース

③多額の費用を要する積雪・凍結対策

- ・除雪や凍結抑制剤散布等、積雪寒冷地のための維持管理が必要であり、多額の費用がかかっています。(H19年度除雪費実績 約22.5億円)

▼岩手県の累計降雪深と除雪費の推移



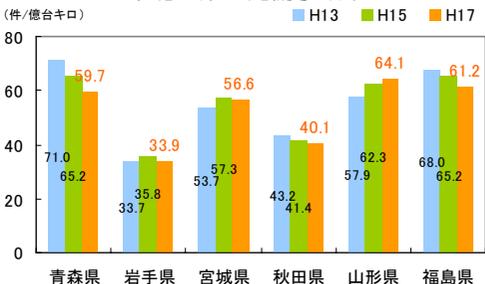
3 峠や入り組んだ海岸線などの厳しい地形条件

①急カーブ急勾配による重大事故の発生

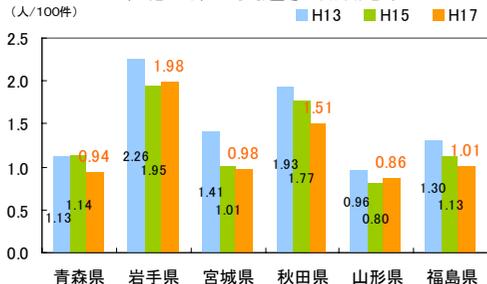
- 岩手県の死傷事故率は東北6県中最も低くなっていますが、交通事故致死率（死傷事故100件あたりの死亡者発生割合）は最も高く、全国で見ても、2位※1と極めて高い状況です。
- 死亡事故につながりやすいカーブ区間が、沿岸部では入り組んだ海岸線と峠のために内陸部に比べ多くあります。

「死傷事故率」とは・・・1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数
 「交通事故致死率」とは・・・死傷事故100件あたりの死者数

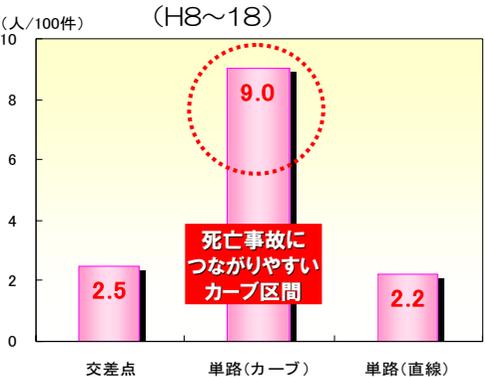
▼東北6県の死傷事故率



▼東北6県の交通事故致死率



▼道路線形別交通事故致死率
 (岩手県内の国道45号)



死亡事故に
つながりやすい
カーブ区間

資料：交通事故統合データベース

▼道路線形の比較
 (岩手県内の国道4号と国道45号)

(1km当りの曲線半径150m以下の箇所数)



資料：国土交通省

②道路構造物(橋・トンネル等)によるコスト高

- 広大な県土で厳しい地形条件のため、道路延長も長く、橋やトンネル等の構造物が多くなり、その建設や維持管理に多くの費用がかかります。

▼構造物(橋・トンネル)比率の比較



※ 沿岸部の高規格幹線道路等は、三陸縦貫自動車道、八戸・久慈自動車道、三陸縦貫道路の供用及び整備中の区間とした。

▼道路整備に要する事業費の比較



資料：国土交通省三陸国道事務所

- 厳しい地形では、道路建設コストが高くなり、費用対便益比が小さくなります。

▼国道45号思案坂大橋・榎木沢橋



▼国道45号早坂トンネル(盛岡市側坑口)



4 地震・津波等の自然災害に弱い社会基盤

① 代替性の低い道路ネットワーク

- ・沿岸地域を南北に走る国道45号には、津波発生時に浸水し通行止めとなる恐れのある区間が多く存在します。
- ・国道45号の約13%にあたる36kmが津波浸水危険区間です。
- ・そのうち、代替路が確保されているのは10%にあたる3.7kmのみです。

▼津波発生時における国道45号津波浸水危険区間



② 緊急援助活動困難地域の存在

- ・地震や津波等の自然災害発生時に1本の道路が通行不能となると、孤立集落が発生する等、救援活動が行えない恐れのある地域が存在します。
- ・災害に強い基盤整備が急務となっています。

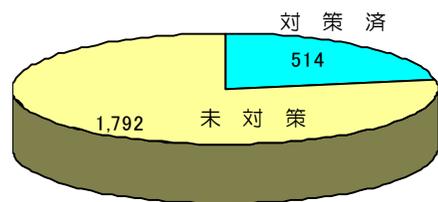
▼H20.6.14 岩手・宮城内陸地震で通行不能となった道路



③ 未対策の災害危険箇所が多い

・岩手県内には、依然未対策の災害不安箇所が数多く存在しており、これらの災害危険箇所への対策が急務となっています。

▼落石・岩石崩落危険箇所の対策状況 (県管理国道及び県道)



※ 対策が必要な落石・岩石崩落危険箇所 2,306箇所

平成8・9年度の道路防災点検により、対策が必要な落石・岩石崩落危険箇所が、2,306箇所ありました。

これまで、緊急輸送道路を中心に防災対策を進め、平成19年度までに514箇所を整備しましたが、およそ1,800箇所が残っています。

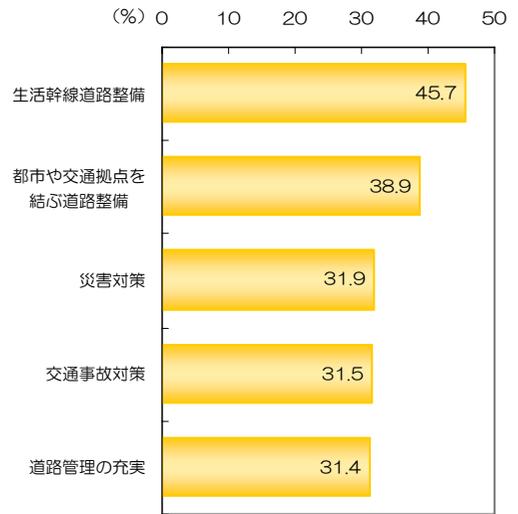
▼落石の発生 (国道106号川井村箱石)



県民が求めている「みちづくり」

道路の中期計画(素案)策定時におけるアンケート(H19)

- 「生活幹線道路整備」を重点化して欲しいとの声が多くなっています。
- 次いで「都市と交通拠点を結び道路整備」の重点化を望む声が多く、「災害対策」、「交通事故対策」と続いています。



▲岩手県民の「重点化して欲しい対策」

こんな「みちづくり」を求めています

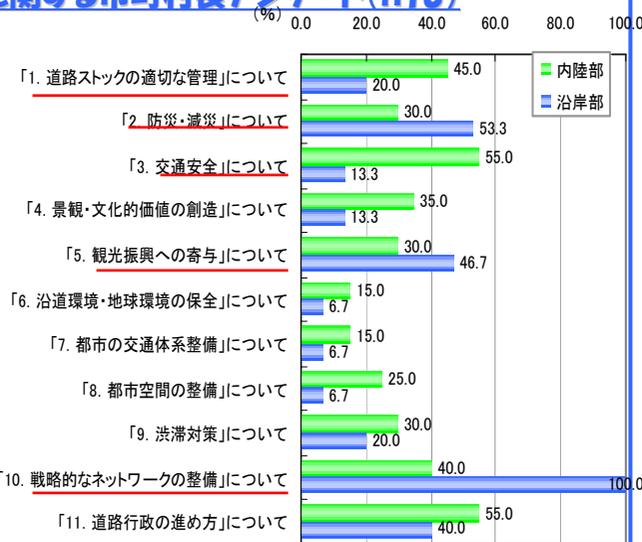
県民のニーズ

- 1位:生活幹線道路整備
- 2位:都市や交通拠点を結ぶ道路整備
- 3位:災害対策
- 4位:交通事故対策
- 5位:道路管理の充実

市町村長が求めている「みちづくり」

「真に必要な道路」に関する市町村長アンケート(H18)

- 高速道路ネットワークが形成されている内陸部の市町村長は、「交通安全」や「道路ストックの適切な管理」を重視する意見が多くなっています。
- 横断道や三陸縦貫道等がまだ繋がっていない沿岸部の市町村長は、「戦略的なネットワークの整備」を重視する意見が多く、次いで「防災」、「観光」をとっています。



▲岩手県内市町村長の意見の傾向

こんな「みちづくり」を求めています

市町村長の意見

内陸部	沿岸部
1位:交通安全対策	1位:戦略的なネットワークの整備
2位:道路ストックの適切な管理	2位:防災・減災対策
3位:戦略的なネットワークの整備	3位:観光振興
4位以下主なニーズ 景観・文化的価値の創造 渋滞対策 防災・減災対策 観光振興 等	4位以下主なニーズ 道路ストックの適切な管理 渋滞対策 等

いわて希望創造プラン(岩手県総合計画後期実施計画) —「県民一人ひとりが確かな「希望」を抱く県土づくり—

重点目標

県民の所得と雇用、安心な暮らしを守る

県民所得の向上

平成12年度の所得水準(260万円台)までの引き上げを図ります。

雇用環境の改善

求人不足数の縮小を図ります。

人口転出の歯止め

地域活力の低下をもたらす社会減に歯止めをかけます。

地域医療の確保

医師数の全国水準との乖離の拡大に歯止めをかけます。

重点目標を達成するための政策の6本柱

I 地域に根ざし世界に挑む産業の育成

II 日本の食を守る「食料供給基地岩手」の確立

III 「共に生きる岩手」の実現

IV 総合的な防災対策と危機管理の徹底

V 「ふるさとづくり」を担う人材の育成

VI 世界に誇れる「岩手の環境」の実現

政策を支える社会資本の整備方針

○地域産業の振興

- ・産業集積が進む内陸部と港湾を結ぶ道路や高規格幹線道路ICへのアクセス道路などの整備、港湾の機能向上の推進による一層の物流の円滑化
- ・農林水産業の生産基盤の整備を推進

○災害・減災対策

- ・集中豪雨や地震等の災害に強い県土づくりを推進

○快適で安全な地域社会の形成

- ・交通安全施設や汚水処理施設については地域の実情にあわせて計画的に整備を推進

○橋梁をはじめとした老朽化が進む社会資本の計画的・効率的な維持管理・更新への取組み

地域産業の支援 ～産業振興による地域づくりを支援します～

こんなことを目指しています

- ・県内には自動車産業や半導体関連産業等、日本有数の産業拠点が存在します。
- ・これらの産業が今後拡大・発展していくためには物流の円滑化が課題です。

⇒物流の円滑化を支援し、県内産業の活性化を促します。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 南北軸・東西軸としての規格の高いみちづくり
- 重要港湾等の物流拠点と内陸部との連携強化
- 物流における主要幹線道路の機能強化

【事例】内陸部と港湾を結ぶ道路整備



国道106号築川道路(盛岡市)



国道397号赤金(奥州市)

主な事業実施

- 高規格幹線道路・地域高規格道路の整備促進・早期事業化
 - ・東北横断自動車道、三陸縦貫自動車道、八戸・久慈自動車道、三陸北縦貫道路、宮古盛岡横断道路の整備促進
- 国道4号の4車線化
 - ・北上拡幅(北上市)の整備促進
 - ・金ヶ崎拡幅(金ヶ崎町)、一関拡幅(一関市)の事業化
- 内陸部と港湾を結ぶ道路整備
 - ・国道281号戸呂町口(久慈市)、国道106号宮古西道路(宮古市)、国道107号札押道路(奥州市)、国道397号津付道路(住田町)、国道284号清田地区(一関市)等の整備推進

代表事業例

東北横断自動車道釜石秋田線(遠野～東和間、釜石～遠野間)

- ・東北横断自動車道釜石秋田線は、重要港湾を有する釜石市と産業集積が進む内陸部を結ぶ重要な路線であることから、世界に挑む産業の活性化を図るため、早期効果の発揮が課題となっています。



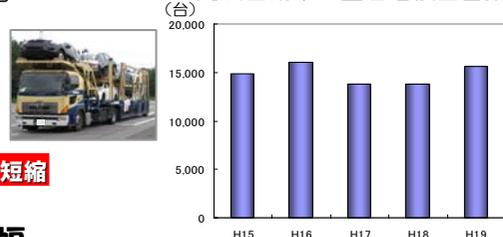
【期待される効果】

- 物流コストの削減等による産業振興や、救急患者搬送の負担軽減などの救急医療支援など、地域活性化や安心なくらしの実現が図られます。

▼関東自動車～釜石港の所用時間変化



▼完成自動車の釜石港積出台数



国道4号金ヶ崎拡幅及び一関拡幅

- ・東北での自動車生産100万台の実現に向けて、物流インフラの充実を図るため、ボトルネックとなっている2車線区間の4車線化が課題です。

▼金ヶ崎拡幅区間の現在の渋滞状況



▼一関拡幅区間の現在の渋滞状況



地域産業の支援 ～地域活力の向上や賑わいを創出します～

こんなことを目指しています

- ・ 農業、水産業等、日本の食卓を支える県内の地場産業が多くあります。
- ・ 後継者不足、近年の燃料高騰により経営維持が困難な状態にあります。
- ・ 経済環境の変化や地域活力の低下により、商業等の停滞が進行しています。

⇒地域の活力を維持・向上させるためのみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 高速IC、新幹線駅、空港など高速交通拠点へのアクセス向上
- にぎわい拠点での快適な歩行空間の確保

【事例】街路事業・街の駅整備による地域活性化



▲街路や街の駅で開催される様々なイベント

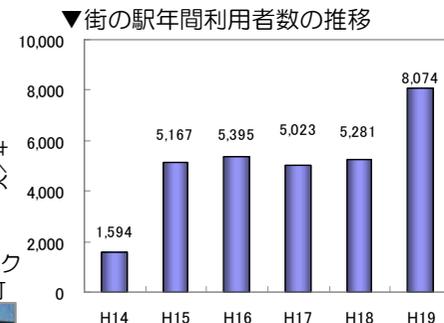
主な実施事業

- 国道107号札押道路（奥州市）、国道283号上郷道路（遠野市）
一般県道水海大渡線女遊部地区（釜石市）等の整備推進
- 都市計画道路宮古港線（宮古市）、都市計画道路上川端北鶉ノ木線（奥州市）、
都市計画道路犬袋新町線（岩手町）等の整備推進

代表事業例

（都）犬袋新町線 大町地区（岩手町）

- ・ 本路線の沿道には岩手町の中心商店街が形成されており、まちの賑わいの創出に向けた整備が課題です。
- ・ 買物や通学のための歩行者・自転車の利用が多く、路線バスや大型車の混入も多いことから、安全で円滑な交通を確保する必要があります。



沿道にある「街の駅」利用者数も増加傾向にあり、安全と円滑な交通確保が急務

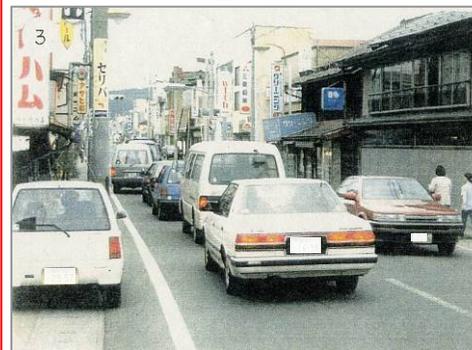
資料：大町商店会

【期待される効果】

- 安全な歩行空間の確保と交通の円滑化が図られます。
- これにより、商店街の活性化と一体となった「にぎわい」を醸し出す地域づくりが促進されます。

▼既に供用した区間の整備前後の状況

【整備前】



【整備後】



地域産業の支援 ～観光による地域づくりを支援します～

こんなことを目指しています

- ・中尊寺や龍泉洞、浄土ヶ浜等の日本有数の観光地が多くあります。
- ・観光産業は岩手県を支える重要産業のひとつです。

⇒観光客誘致を支援し、観光産業を発展させるためのみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 観光地へのアクセス向上
- 観光地等での景観対策

【事例】観光地での無電柱化による美しい景観の確保（平泉町志羅山地区）



- ・JR平泉駅と特別史跡毛越寺を結ぶ都市計画道路の整備
- ・世界遺産登録予定地にふさわしい整然とした都市の景観を創出

主な実施事業

- 国道342号巖美バイパス（一関市）、国道342号花泉バイパス（一関市）等の整備推進
- 主要地方道久慈岩泉線龍泉洞地区（岩泉町）、一般県道崎山宮古線鍬ヶ崎地区（宮古市）等の整備推進
- 市道岩手山1号線（代行）（八幡平市）、町道一本松高森出ル線（代行）（九戸村）の整備推進

代表事業例

国道342号 巖美バイパス（一関市）

- ・国道342号は、沿道住民の生活道路として利用されるとともに、須川や巖美溪などの観光地を結ぶ観光ルートとしても重要な道路です。
- ・当該区間は、歩道がなく線形不良の隘路区間となっており、行楽シーズンには交通渋滞が発生するほか、交通安全及び沿道環境に支障をきたしています。
- ・また、周辺に、名勝天然記念物「巖美溪」、黄金文化遺跡群の「中尊寺、毛越寺、骨寺村荘園遺跡」など多くの歴史的名所が点在しており、これらへのアクセスの向上が課題となっています。



【期待される効果】

- バイパス化により通過交通を分離することにより、観光客の散策など歩行者の安全確保と交通渋滞の緩和が図られます。
- 周辺観光地へのアクセス向上で広域的な周遊観光ルートが生まれ、観光客の増加や滞在時間の延長、土産物の売上げ増などの経済効果が期待されます。
- また、平泉文化遺産の世界遺産登録に向けた周辺整備が整います。

▼道の駅「巖美溪」産直施設利用者数の推移



▼道の駅「巖美溪」



安全・安心の確保 ～災害による影響を少なくします～

こんなことを目指しています

- ・平成20年に震度6強の地震が2度も発生しました。
- ・宮城県地震（M7.5）の起こる確率は、今後10年間で60%、30年間で99%といわれています。

⇒災害に強い県土づくりに向けたみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 高速道の代替性確保（リタンダンシー）
- 幹線道路の代替性確保（リタンダンシー）
- 緊急輸送道路の整備
- 道路の防災対策

【事例】道路の防災対策

落石等による道路の通行止めが発生しないよう、防災対策を実施します。

▼法面の崩落状況



【事例】災害発生時の孤立集落の解消

津波等の災害により道路が寸断されても、孤立集落が発生しないように、他の道路でアクセスできるよう道路整備を進めます。



主な実施事業

- 国道107号大石（西和賀町）等の整備推進
- 主要地方道一関北上線舞川地区（一関市）等の整備推進
- 国道342号須川（一関市）、主要地方道大槌川井線金沢（大槌町）等において道路防災の推進
- 国道107号平和橋（北上市）において耐震補強の推進
- 道路情報板（津波情報等の情報提供）の設置の推進

代表事業例

道路の防災対策

- ・地震や頻繁する豪雨による落石・土砂崩れのため、道路が通行止めとなると住民生活や地域産業に大きな影響を及ぼします。道路の防災対策を実施することにより、道路利用者や地域住民等の不安を解消し、安全に安心して通行することが出来るようになります。

▼ロックネットや落石防護柵による落石防止



▼コンクリート法砕工による法面保護



主要地方道一関北上線 舞川地区（一関市）

- ・主要地方道一関北上線は、北上川を挟み国道4号と並行して岩手県を縦走する重要路線です。
- ・舞川地区は、北上川遊水地事業の第3遊水地内に位置し、洪水時にはたびたび冠水し通行止めを余儀なくされ、通勤・通学などの通行に大きな不安を抱えています。

さらに県立磐井病院が平成17年度に移転し、北上川東部の救急患者の安全な搬送と通院患者の交通確保が必要となっています。

- ・舞川地区の整備により、自動車交通の円滑な交通が確保され、災害に強く安全・安心な地域づくりが図られます。

▼主要地方道一関北上線舞川地区 平成14年7月の洪水時の県道冠水状況



安全・安心の確保 ～命をまもる医療機関へのアクセスを強化します～

こんなことを目指しています

- ・ 広大な県土で病院へ行くにも時間がかかります。
 - ・ 救急医療体制の整っている3次救急医療施設は、県内には3箇所（盛岡・大船渡・久慈）しかありません。
- ⇒病院までの所要時間を短縮するみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 救急病院等へのアクセス向上
- 高規格幹線道路の整備
- 救急車退出路やスマートICの整備

【事例】救急車退出路

救急車が高規格道路から直接救急病院へ行けるアクセス道路の整備を進めます。



主な実施事業

- 高規格幹線道路・地域高規格道路の整備促進・早期事業化
- ・ 東北横断自動車道、三陸縦貫自動車道、八戸・久慈自動車道、三陸北縦貫道路、宮古盛岡横断道路の整備促進
- 救急車退出路やスマートIC等の設置検討

代表事業例

三陸縦貫自動車道宮古道路、宮古北道路、宮古盛岡横断道路宮古西道路

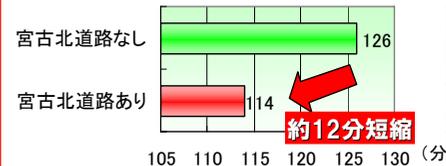
- ・ 宮古地域の救急医療は、県立宮古病院が中心となっています。
- ・ 宮古市街地は、信号交差点、急カーブ・急勾配が連続し、救急患者への負担が大きくなっています。
- ・ 地域医療を支援するためには、宮古道路や宮古西道路の整備に合わせ、速達性、安定性の高い宮古北道路の整備が必要です。



【期待される効果】

- ・ 県立宮古病院と岩手医科大学付属病院間の所要時間が12分短縮されるほか、地域内の医療施設間の連携強化が図られます。

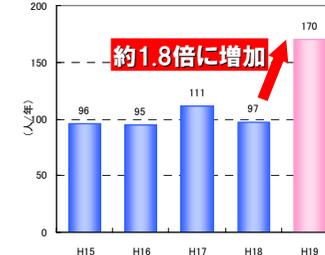
▼ 宮古病院～岩手医科大学付属病院の搬送時間の変化



▼ 宮古病院周辺の国道45号構造の厳しい箇所（搬送患者の負担が大きい箇所）



▼ 宮古から盛岡への救急搬送人員の推移



平成19年度から循環器系の医者がいなくなり、盛岡への搬送となったことも、増加のひとつの要因となっている。

この図は国土地理院発行1/25,000地形図「宮古」の一部を使用したものである。

安全・安心の確保 ～歩行者から自動車まで安全に通行できるようにします～

こんなことを目指しています

- ・岩手県の交通事故致死率は全国ワースト2位であり、重大事故が発生しやすい状況にあります。
 - ・幼稚園や小学校への通学路で、依然交通事故が多発しています。
- ⇒交通事故の起こりにくいみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 幹線道路の事故対策
- 生活道路の安全対策

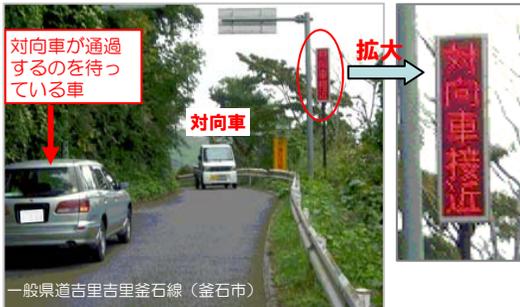
【事例】交通安全対策

歩道整備や注意喚起標識の設置等、自動車・自転車・歩行者の安全性向上を図ります

▼歩行者の安全を確保する歩道整備



▼運転者へ注意喚起を促す注意喚起表示板



主な実施事業

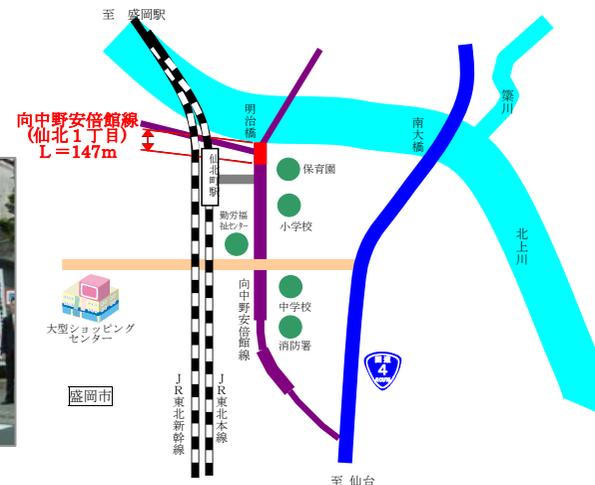
- 主要地方道二戸田子線下斗米地区（二戸市）、主要地方道八戸大野線明戸地区（洋野町）、一般県道野田港線野田地区（野田村）等で歩道整備の推進
- 自転車通行環境整備モデル地区（花巻市西大通）
- 都市計画道路向中野安倍館線（盛岡市）、都市計画道路山目駅前釣山線（一関市）、都市計画道路荒瀬上田面線（二戸市）等の整備推進

代表事業例

（都）向中野安倍館線 仙北一丁目地区（盛岡市）

- ・本路線は、盛岡市南部に広がる住宅地や工業地域と中心市街地を結ぶ市の骨格をなす幹線道路です。
- ・当該区間は、2車線でボトルネックとなっており、朝夕の通勤通学時には慢性的な渋滞が発生しています。また、近隣には小学校や福祉センター等の公共施設が多く点在しているにもかかわらず歩道が未整備なことから交通事故の発生も危惧されています。

▼渋滞状況（明治橋南交差点）

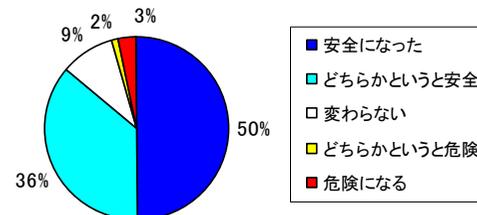


【期待される効果】

- 消融雪機能を備えた歩道整備により、安全で快適な歩行空間が確保されます。
- また、渋滞解消により、都市内交通の円滑化が図られ、安全で快適な道路空間が確保されます。

▼整備完了区間のアンケート結果

完了地区でアンケートを実施した結果、歩道環境について、約9割の地域住民の方から概ね「安全」との回答を得ています。



▼整備済み区間の状況（仙北一丁目）



快適なくらしの実現 ～通勤や買い物などの日常生活を支えます～

こんなことを目指しています

- ・本県では日常生活における人の移動のほとんどを車に依存しています。
- ・都市部への通勤や通学、買い物等のため定時性・安全性の確保が必要です。
- ・救急車のスムーズな走行ができない区間が多く存在しています。

⇒生活道路の安全性・快適性を高めるみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 通勤や通学、通院における利便性の向上
- 都市と中山間地域間の連携支援
- 生活道路の最低限の機能確保

▼路線バスの通行に支障



国道340号和井内(宮古市)

▼幅員が狭小で除雪も困難



一般県道有芸田老線栃ノ木(岩泉町)

主な実施事業

- 国道340号和井内道路(宮古市)、一般県道明戸種木線鉄山(洋野町)、一般県道田野畑岩泉線室場(岩泉町)等の整備促進
- 主要地方道重茂半島線白浜～堀内(宮古市)、一般県道有芸田老線栃ノ木～肘葛(岩泉町)、一般県道元木江刈内線江刈内(岩手町)等において1.5車線の道路整備の推進

代表事業例

国道340号和井内道路(宮古市)

- ・当該区間は、集落内を通過する迂回路のない路線で、大型車のすれ違いが困難な隘路区間となっているほか、歩道が未整備のため歩行者等の安全な通行に支障をきたしています。

	整備前	整備後
L	4.980m	4.890m
W	4.2m	6.5(12.0)m
Rmin	15m	300m

▼車が通るたびに立ち止まる子供たち



▼幅員が狭く車のすれ違いが困難

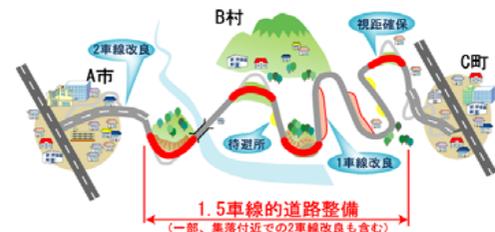


【期待される効果】

- 隘路解消により、事業区間の走行時間が4分短縮され、病院へのアクセス向上や消防活動が容易になるほか、自動車と歩行者が分離され安全な生活環境の形成が可能となります。

1.5車線の道路整備

- ・早期に生活道路を整備するためには、1車線改良や急カーブの是正、避避所の設置など、地域の方々の合意を得ながら進めることも必要です。



1.5車線の道路整備
(一部、集落付近での2車線改良も含む)

主要地方道江刺室根線大中斉(一関市)▶



快適なくらしの実現 ～冬期でも安全に安心して快適に通行できるようにします～

こんなことを目指しています

- ・ 県内の大部分が積雪寒冷地域です。
- ・ 積雪・凍結時は走行速度や安全性が著しく低下します。

⇒冬期でも快適かつ安全に利用できるみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 除雪の充実
- 防雪・路面凍結対策
- 雪に対応した道路構造での整備

【事例】除雪の充実

防雪・除雪事業をはじめとする冬期道路交通対策の充実が必要です。

▼ 県内には人の背丈よりも積もる地域が存在

▼ 通勤・通学に間に合わせるため朝早くから行う除排雪



主な実施事業

- 除雪の充実
- 国道281号戸呂町口地区（久慈市）、国道282号相沢地区（八幡平市）、国道340号下尾田地区（軽米町）等の整備推進
- 国道106号中の橋地区（盛岡市）の無散水消雪（歩道）の整備推進
- 国道397号下甲地（奥州市）のスノーシェットの整備推進

代表事業例

防雪・路面凍結対策

- ・ 積雪・路面凍結により、歩行者から自動車利用者まで通行に支障を来たします。冬期間に安全に安心して快適に通行できることが課題となっています。
- ・ そのため国道106号盛岡市中の橋地区においては、歩道にロードヒーティングを設置する事業を進め、国道283号遠野市下鱒沢では防雪柵の整備等を進めています。
- ・ このような整備により、冬期通行者の安全で快適な通行を確保できます。

▼ 雪が積もり大変歩きにくくなった歩道



▼ 地吹雪のため前が見にくくなった国道



国道282号 相沢地区（八幡平市）

・ 当該区間は幅員狭小・急カーブの隘路となっており、大型車のすれ違いが困難で、幹線道路としての機能が不足しています。この路線は、並行する東北縦貫自動車道弘前線の唯一の代替路でもあることから、線形改良と堆雪帯を確保した幅員に拡幅することにより、冬期の安全で円滑な交通が図られます。

▼ 国道282号相沢地区（八幡平市）の整備前の状況



センターラインをはみ出して走行するトラック



堆雪により車線が狭まり危険な状態トラック

【冬期に期待される効果】

急カーブの緩和と堆雪帯を確保したことにより、冬期においても大型車の通行が容易となり、安全な交通が確保される。

- ・ 最小曲線半径 45m ⇒ 125m
- ・ 道路幅員 6.5m ⇒ 9.5m

快適なくらしの実現 ～渋滞の解消など沿道環境や自然環境の保全に努めます～

こんなことを目指しています

- ・岩手県は非常に豊かな自然環境を有しています。
- ・しかし、都市部への交通集中に伴う渋滞により、CO2排出量の増加や沿道住民への騒音等の環境問題が懸念されています。

⇒美しい自然環境・景観を保つみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 盛岡都市圏の渋滞対策、CO2対策
- 幹線道路の沿道騒音対策
- 幹線道路の主要渋滞ポイント対策
- 自然環境への配慮

【事例】現道拡幅やバイパス整備による渋滞緩和

現道拡幅やバイパスを整備することで、渋滞緩和・解消を図ります。

▼整備予定の国道4号盛岡北道路（滝沢村）朝の渋滞状況



▼国道46号盛岡西バイパス（盛岡市）整備後の状況



主な実施事業

- 国道4号
 - ・水沢東バイパス（奥州市）、北上拡幅（北上市）、石鳥谷バイパス（花巻市）、盛岡北道路（盛岡市～滝沢村）、渋民バイパス（盛岡市）の整備促進
 - ・金ヶ崎拡幅（金ヶ崎町）、一関拡幅（一関市）の事業化
- 国道46号盛岡西バイパス（盛岡市）の整備促進
- 国道455号北山バイパス（盛岡市）、国道281号西根バイパス（八幡平市）、一本木バイパス（滝沢村）等の整備推進
- 主要地方道盛岡和賀線羽場地区（盛岡市）の整備推進
- 都市計画道路盛岡駅長田町線（盛岡市）の整備推進

代表事業例

（都）盛岡駅長田町線 長田町地区（盛岡市）

- ・本路線は、盛岡駅から旭橋を経由し県庁方面へと向かう盛岡市の公共交通軸として位置付けられた重要な幹線道路です。
- ・当該区間は、ボトルネックとなっており、集中して交通渋滞が発生しています。このことから、4車線への拡幅及び自転車歩行者道を整備します。



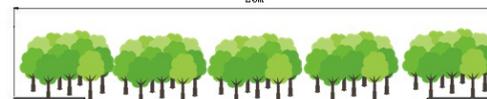
▼整備前



【期待される効果】

- ・ボトルネック解消により、交通渋滞が緩和され、走行速度の向上により、都市内交通の円滑化が図られます。
- ・無電中化により、災害時の電柱倒壊を防ぐ等、防災性が向上し、安全で快適な通行空間を確保されます。

交通渋滞の緩和（走行速度の向上）により、CO2を5 t-CO2/年削減する効果があります。これは、整備道路敷地内（0.4ha）を全て森林化した際の効果に相当します。



※森林の吸収量は、「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイドランス」の10.6t-CO2/ha・年を用いました。



渋滞状況

道路の有効活用 ～既存施設を大切に長持ちさせて使うとともに適切な維持管理をします～

こんなことを目指しています

- ・道路施設は増え続け、老朽化に伴う道路管理費用が近年増大しており、今後さらに増えることが予想されています。
 - ・特に今後、建設後50年以上を経過した橋梁が急増します。
- ⇒既存ストックの効率的な維持・管理を行います。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

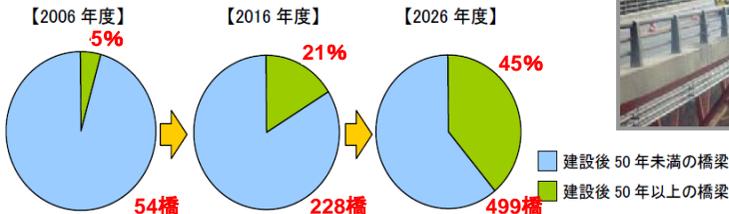
- 橋梁など道路構造物の長寿命化対策
- 適正な維持管理の徹底

【事例】アセットマネジメント

道路の効率的な維持管理（アセットマネジメント）を進めることで、費用が削減され、自治体の財政圧迫軽減に寄与します。

▼今後急増する建設後50年以上の橋梁

県が管理する15m以上の橋梁は、1,106橋ありますが、このうち建設後50年以上経過した橋梁は、2006年度では54橋と全体の5%ですが、20年後の2026年度には、499橋と全体の約45%占め、岩手県の橋梁も全国的な傾向と同様、今後建設後50年以上を経過した橋梁が急増することとなります。



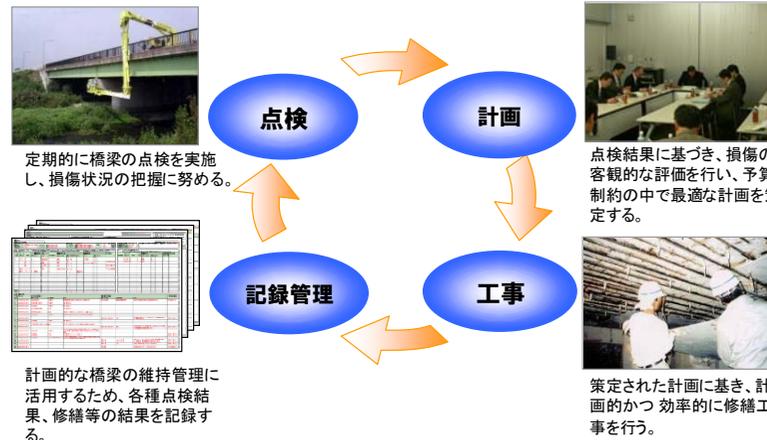
▼橋梁点検車による橋梁点検



代表事業例

アセットマネジメント

- ・①定期的な点検を実施し、②今後の維持修繕計画を立案し、③計画的に維持修繕工事を実施し、④その結果等を記録するという流れによる維持管理を実施します。



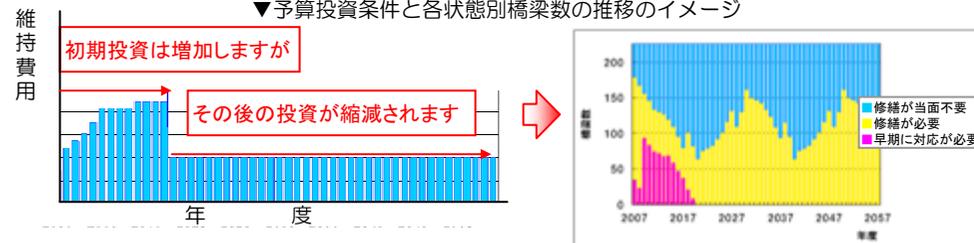
【期待される効果】

- 必要最低限の投資で、道路構造物を良好に維持し安全かつ快適な走行を確保することができます。

【橋梁の場合】

- ・初期投資を増やすことで、現状の損傷に対する対応が早期に解消され、橋梁の安全・安心が確保できます。
- ・現状の損傷の対策が終了後は、「早期対応が必要」な橋梁はなくなり、損傷が深刻化する前に手当てする予防保全型の管理となり道路網の安全性・信頼性が確保できます。
- ・初期の投資は増加しますが、その後の投資が縮減されます。

▼予算投資条件と各状態別橋梁数の推移のイメージ



主な実施事業

- 橋梁長寿命化修繕計画の策定
- 国道106号法師渡大橋（川井村）、主要地方道盛岡停車場線開運橋（盛岡市）等の橋梁維持修繕の推進
- MCⅠ値※に基づく舗装補修

※MCⅠ（維持管理指数）：路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性（縦断凸凹）の3つの要因を組み合わせて舗装の損傷程度を10点満点で総合評価した指数

道路の有効活用 ～高速道路の有効活用により利便性を高めます～

こんなことを目指しています

- ・内陸部を南北に走る東北縦貫自動車道や、北上市から秋田市に至る秋田自動車道は供用されています。
- ・しかし、長いIC間距離や高い高速料金等の影響により、有効に利用されていないのが現状です。

⇒高速道路をより使いやすくするためのみちづくり・取り組みを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

- 高速道路への救急車緊急退出路整備等による道路整備効果の向上
- スマートICの整備等によるきめ細かな地域サービスの提供
- 高速道路の料金割引等による利用促進

【事例】高速道路料金割引社会実験

- ・割引対象時間：平日（月～金 ただし祝日は除く）15:00～17:00
- ・割引対象車両：入口と出口の両方も割引対象区間内のICを通行し、割引対象時間内に料金所を通行するETC車

▼割引対象区間		▼料金表					
東北縦貫自動車道		単位：(円)					
	西根IC	現行	割引後	現行	割引後	現行	割引後
	滝沢IC	900	650	600	400	400	300
	盛岡IC	600	400	350	250		
	盛岡南IC	450	300				
紫波IC							

主な実施事業

- 地元市町村や関係団体と連携し、救急車退出路やスマートICの設置検討
- 高速道路料金社会実験の促進
- 高速道路利用促進に係る広報の実施

代表事業例

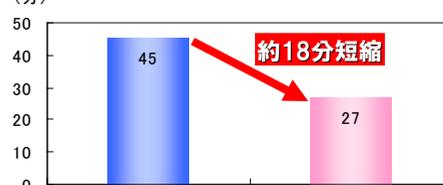
国道283号仙人峠道路「滝観洞IC」(住田町)の整備

- ・平成19年3月に供用開始した仙人峠道路※の管理・退避用施設を活用して、平成20年3月「滝観洞IC」が開通し、観光名所の滝観洞までの時間が遠野市から27分、釜石市から29分となり、いずれも20分程度短縮になりました。
- ・大型バスも乗り入れが可能になり、滝観洞への観光客も大幅に増加し、また、通院や通学、買い物など、地域住民の利便が大幅に向上しました。

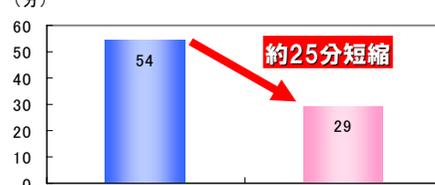
※高速自動車国道と並行する一般国道の自動車専用道路



▼遠野市～滝観洞間所用時間の変化

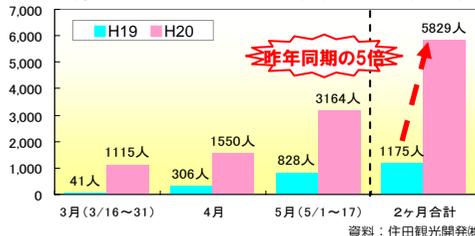


▼釜石市～滝観洞間所用時間の変化



資料：国土交通省三陸国道事務所

▼滝観洞入込客数の変化(3/16～5/17)



▼観光客で賑わう滝観洞(住田町)



道路の有効活用 ～効果を最大限に発揮できる道路ネットワークを形成します～

こんなことを目指しています

- ・ 内陸の高規格道路の整備は進んでいます。
- ・ しかし、ネットワークが完成していないため、物流の効率化や広域的な医療サービス向上などの効果を十分発揮できず、現在開通している区間も有効的に利用されていないのが実状です。

⇒高速道路ネットワークを有効に活用できるようなみちづくりを進めます。

具体的にはこんなみちづくりが必要です

■高規格幹線道路等の連続性確保

【事例】高規格幹線道路等の整備促進

内陸部を南北に走る東北縦貫自動車道は全線整備されていますが、沿岸部を南北に走る三陸縦貫自動車道、八戸久慈自動車道、三陸北縦貫道路や、岩手県を東西に横断する東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡連絡道路等は一部分しか供用していません。このため連続性を確保し、ネットワークの効果を早期に発揮させる必要があります。



主な実施事業

- 東北横断自動車道釜石秋田線の整備促進
- 八戸・久慈自動車道の整備促進
- 三陸縦貫自動車道の整備促進
- 三陸北縦貫道路の整備促進
- 宮古盛岡横断道路の整備推進

代表事業例

八戸・久慈自動車道 久慈市宇津目地区の事業化

・高規格幹線道路等のネットワークの連続性を確保するために、久慈市宇津目地区の事業化が必要です。▼八戸久慈自動車道



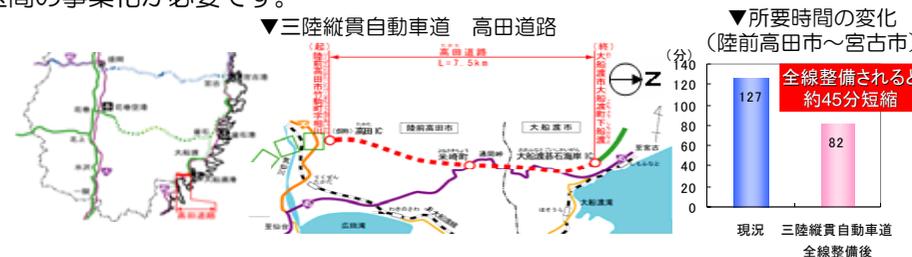
三陸北縦貫道路 中野バイパス、普代バイパス、尾肝要道路の整備

・高規格幹線道路等のネットワークの連続性を確保するために、中野バイパスや普代バイパス、尾肝要道路の整備促進、及び未着手区間の事業化が必要です。



三陸縦貫自動車道 高田道路、吉浜道路、釜石山田道路、宮古道路の整備

・高規格幹線道路等のネットワークの連続性を確保するために、高田道路や吉浜道路、釜石山田道路、宮古道路の整備促進、及び宮古北道路などの未着手区間の事業化が必要です。



※高規格幹線道路等の全線整備後の所要時間は、70km/hで供用するとして算出しています。

資料：国土交通省三陸国事事務所

「みちづくり」の進め方

確実に重点目標の達成に結びつくよう「みちづくり」を進めます

「いわて希望創造プラン」の重点目標達成に確実に結びつくよう、道路事業の必要性や効果などについて公共事業評価を厳格に行ない、「選択」と「集中」により事業を進めていきます。

県民に開かれた「みちづくり」を進めます

県民へ道路整備の必要性・効果等を十分に説明し、理解・共感を得ながらみちづくりを進めます。
また、住民参加によるみちづくりの推進も積極的に進めます。

より効率的なみちづくりを進めます

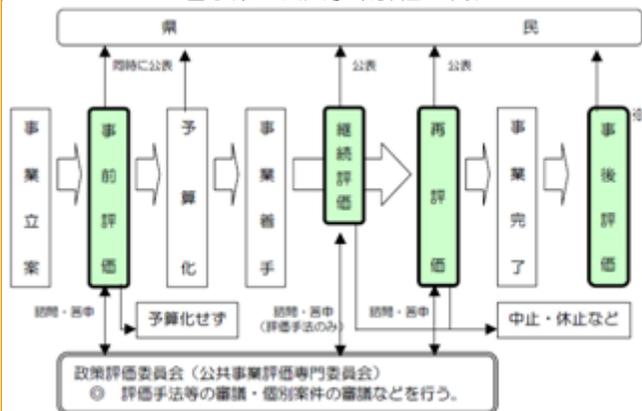
新たな技術を活用した工法の採用や適切な事業スケジュール管理などにより工期の短縮を図り、地域の実情に応じて1.5車線の道路整備を進めるなど、整備効果の早期発現に努めます。

具体的にはこのようにみちづくりを進めます

■道路事業評価の徹底

道路事業の必要性や期待される効果を精査し、その結果を踏まえ、事前評価や継続評価等を行います。

▼岩手県の公共事業評価の流れ



具体的にはこのようにみちづくりを進めます

■道路整備に関する広報

道路事業の必要性やその効果、また、事業概要や供用予定等をホームページにより、県民に広くお知らせします。

■県民意見の反映

道路事業を実施する際、計画から事業実施まで説明会・懇談会等で県民との対話を行ないながら、その意見を踏まえたみちづくりを進めます。



具体的にはこのようにみちづくりを進めます

■工程短縮によるコスト縮減

新たな技術の活用を図るとともに、地元との対話や関係機関との連携を密接に行い、事業スケジュール管理を適切に行うなど、コスト縮減に努めます。

■地域の実情に応じたみちづくり

コストを抑えつつ早期の整備効果発現を図るために、地域の実情に応じて、1.5車線の道路整備等の手法を活用していきます。

▼1.5車線の道路整備事例（待避所設置）

