

4. 政策目標の設定

- ◇ 我が国では、人口減少、高齢化、グローバル化の進展、東アジアの急成長、情報通信技術の発達など新しい時代の潮流を踏まえ、平成20年7月に将来の日本の姿を示す最上位計画「国土形成計画（全国計画）」を閣議決定。
- ◇ 平成21年8月には、広域ブロックの自立発展に向け、全国計画の基本的方針に基づき「広域地方計画」を決定。
- ◇ 新潟県、山形県は、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、福島県と一体となり、「東北圏」を構成。

東北圏が目指す姿

「豊かな自然の中で交流・産業拠点として発展するふるさと『東北にっぽん』」

（国土形成計画法施行令に基づく東北圏の地域戦略『東北圏広域地方計画』より抜粋）

<p>雪にも強く安全で安心して暮らせる 温もりのある人に優しい圏域の実現</p>	<p>総合的な災害対策の推進、大規模地震・津波対策の推進 広域連携を支えるネットワークの構築 救急サービスの充実と緊急対応の向上</p>
<p>地域の資源、特性を生かした 世界に羽ばたく産業による 自立的な圏域の実現</p>	<p>産業を支える社会基盤整備 安全で安心できる食を支える農業の振興（農産物の付加価値の向上と販路拡大） 連携による観光推進体制の確立</p>
<p>交流・連携機能の強化による 世界に開かれた圏域の実現</p>	<p>環太平洋・環日本海ゲートウェイの形成 高速交通交流圏の形成 圏域内外を結ぶ多様で重層的なネットワークの形成</p>

地域が目指す将来像

新潟県や山形県では、人口減少・高齢化等を踏まえた未来の姿をイメージ

新潟県が目指す2020年の姿を実現するための「夢おこし政策」

(新潟県最上位の行政計画『新潟県「夢おこし」政策プラン』より抜粋)

<p>北東アジア交流圏の表玄関化</p>	<p>東北・信越地域を含めた背後利用圏と北東アジアを結ぶ国際物流拠点の形成を図る。</p>
<p>健康長寿の推進と医療の確保</p>	<p>県北地域の救急医療の前提となり、「命をつなぐ高速道路」の役割を果たす日本海沿岸東北自動車道の整備を推進する。</p>
<p>災害に強いふるさとづくり・防犯の推進</p>	<p>災害時の孤立や交通の途絶を解消するため、雪や災害に強い交通ネットワークの形成を効果的に進める。交通安全を確保。</p>
<p>観光立県の推進</p>	<p>北東アジア交流圏の表玄関という立地を生かし、外国人旅行者誘致のため、国(地域)別の戦略に基づく誘客宣伝活動、隣接県との広域観光連携、外国人に対応した受け入れ態勢整備に取り組む。</p>

緑と心が豊かに奏であい一人ひとりが輝く山形

(山形県最上位の行政計画『第3次山形県総合発展計画』より抜粋)

<p>暮らしを支える公的基盤の確立</p>	<p>心身の状態や機能の維持・治療・回復に向け、県民誰もが、いつでもどこでも適切な保険・医療・福祉サービスを受けられる体制を充実強化する。</p>
<p>世界に広がる「ものづくり山形」の構築</p>	<p>企業間や産業間の連関を高め、県内製品のサービスの価値を広く国内外に発信する。</p>
<p>魅力ある「観光・交流山形」の確立</p>	<p>国や他県などとの連携をもとに、テーマ性を持って広域的な観光ルートを設定し、来訪や滞在の長期化を促す広域観光圏の取組みを進める。</p>
<p>暮らしや産業を支える社会資本の機能強化・長寿命化の推進</p>	<p>国内外との人、モノ、資金、情報などの流動・交流を支え、これからの県づくりの最も重要な基盤の一つである高速道路などの交通ネットワークや情報通信ネットワークの整備を進める。</p>

4-3 緊急提言を踏まえた道路整備のあり方

・東日本大震災の被災地の早期復旧・復興とともに、今後の首都直下地震、東海・東南海・南海地震などの大震災が想定される地域の安全を確保するため、速やかな道路整備等の対策を講ずることが必要。

◇ 東日本大震災における現時点での総括と教訓

● 主な評価すべき点

- ① 広域的な視点から復旧活動を展開し、早期に輸送路を確保（地方整備局等の国の出先機関が広域的に機能）
- ② 過去の教訓を活かした整備（ルート、構造）などが奏功
- ③ 高速道路のトラック輸送をはじめ、様々な交通モードがその特性に応じた輸送を展開するとともに、高速バスが鉄道を代替する等の機能を発揮
- ④ 副次的な防災機能（防災拠点、避難場所、浸水拡大防止等）を発揮した例も存在（三陸縦貫自動車道、仙台東部道路）

● 主な課題

- ① ミッシングリンク等により高速道路が本来果たすべきネットワークとしての機能
- ② 災害時も想定した物資輸送の拠点となる港湾・空港などとの連絡確保
- ③ 国・地方公共団体などが連携した被災者や物資輸送者への交通関係情報の提供
- ④ 物資輸送等のための燃料供給
- ⑤ 高速道路の構造（盛土）の耐震性

◇ 東日本大震災を踏まえた今後の道路施策への緊急提言

(1) 新たな二段構え（防災＋減災）の耐災思想に基づく取組が必要

・これまでの「防災対策」に加え、人命を失わず、なおかつ物的被害をできる限り軽減し復旧を容易化する「減災対策」を取り入れた、新たな二段構えの耐災思想で取り組む必要がある。

(2) 他の交通モードや防災施設等との連携が重要

・交通モードの多様性を維持することが重要。（各交通モードとの連携を再点検し、強化することが必要）
 ・道路の防災機能を意識して、高速道路等と防災拠点や避難場所等を一体的に整備するなど、他の施設との積極的な連携が必要

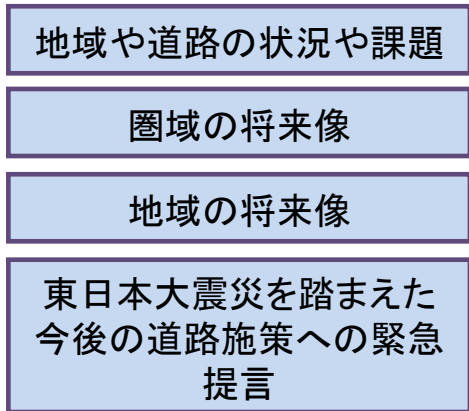
(3) 戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要

・今後の高速道路ネットワークについては、以下の視点で重点化し、戦略的かつ効果的に強化していく必要がある。

- ① 幹線道路ネットワークの弱点解消：太平洋側と日本海側を結ぶネットワーク強化、多重性の確保やミッシングリンクの解消など
- ② 被災地域の早期復興を促進する「復興高速道路」等の整備：太平洋沿岸軸（縦軸）、太平洋沿岸と内陸部を結ぶ横断軸「くしの歯」の強化
- ③ 大震災が想定される地域等の再点検：災害面からの弱点の再点検と必要な箇所を選択的かつ重点的な強化

4-4 政策目標の設定

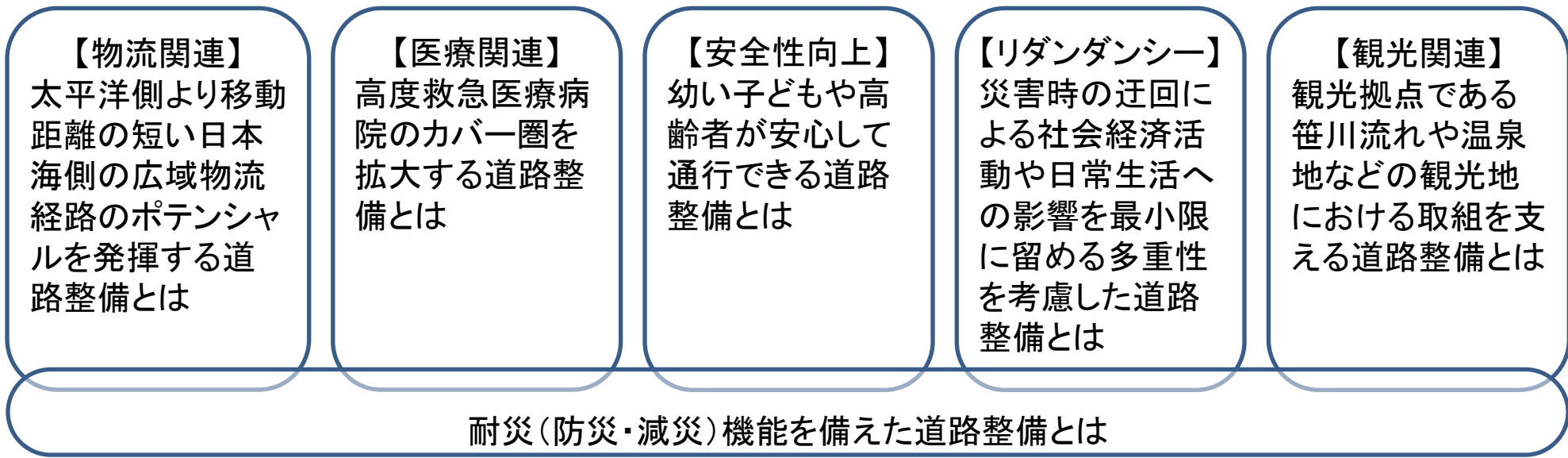
◇ 地域の将来像を踏まえ、当該地域の政策目標を設定



1. 最短時間で結ぶ災害に強い物流経路の確保
2. 『いのちをつなぐ道』の機能強化
3. 日常生活の安全性向上
4. リダンダンシー※の確保
5. 観光振興の促進

※リダンダンシー：災害などで道路が途切れても替わりとなる道路がある状況。

◇ 対策案の検討



当該地域の高規格幹線道路の空白域の整備方針を検討
 (既存の道路ストック活用の可能性も含め、複数の比較案を設定し検討)
 ※各政策目標の達成には、道路整備と地域や他の施策と一体的に連携を図ることが重要