

登米市道路整備計画



平成 27 年 3 月（策定）

平成 30 年 3 月（改定）

令和 4 年 3 月（改定）

登 米 市

目 次

I. 道路整備計画一部見直しにあたって

II. 道路の現況と課題

III. 道路整備の方針

IV. 道路整備における優先順位

V. 道路整備路線

VI. 道路整備の成果目標

VII. 計画の実現に向けて

I. 道路整備計画一部見直しにあたって

本市の道路整備事業については、市民満足度の高い道路整備を目指して、平成 27 年 3 月に 10 箇年を計画期間とした「登米市道路整備計画」を策定し、計画的かつ効果的な事業推進に取り組んできました。

しかし、三陸縦貫自動車道の延伸やみやぎ県北高速幹線道路の開通など高速交通網整備に伴う交通環境の変化、人口減少や少子高齢化の急速な進展による社会情勢の変化及び災害時の緊急対応など、道路を取り巻く環境は著しく変化しており、これらの課題への対応が必要となっています。

さらに、市民からの要望は多様化、高度化が進み、整備要望は依然として多く寄せられている中、これまでと同様の画一的な道路整備では対応が困難となっており、整備規模の適正化や整備手法の工夫など、コスト意識を持った取り組みが強く求められてきています。

我が国において高度経済成長期に整備された道路や橋梁などの社会インフラの多くは老朽化しており、深刻な状況となっています。仙台市（市道の管理延長約 3,330 km）に次ぐ県内第 2 位の約 2,815 km に及ぶ市道を管理する本市においても同様です。こうした状況を踏まえ、第四次登米市行財政改革大綱では、社会インフラ管理の適正化として「道路などの新設整備は極力抑制し、計画的な修繕、長寿命化、予防保全への対応に財源を振り向ける」こととされました。

また、合併から 15 年を経過した本市においては、市町村合併における財政上のメリット措置であった普通交付税の合併算定替の特例措置の終了・一本算定への完全移行により、市の財政は厳しい状況に置かれており、これまで以上にコスト意識を持ち事業効果や費用対効果を見極め、状況に応じて計画の見直しを行うなど、時代に適した柔軟な対応が必要となっています。

このような現状を踏まえ、現行道路整備計画の路線評価方式を検証し、限られた財源を有効に活用しながら、より計画的かつ効果的な道路整備に取り組んでいくため、本計画の一部見直しを行うものであります。

Ⅱ. 道路の現況と課題

1. 市内道路の現状

当市は面積 536.12 ㎥と県内第 5 位の広さを有しており、北上川と迫川が南北に貫流し市内を大きく 3 つに分断しています。

北上川の東部は山間地で迫川の西部は丘陵地となっていて、両河川に挟まれた中央部は平坦な田園地帯となっています。

道路は、国道 45 号、342 号、346 号、398 号が市内を縦横に通過し主要幹線となり、国道 456 号並びに古川・佐沼線や築館・登米線ほかの県道 23 路線が各地域を広域的に結ぶ道路網を形成しています。

また、高速道路網としては市東部を三陸縦貫自動車道が縦断しているとともに、市内を横断するみやぎ県北高速幹線道路が整備されました。

市道はこれらの広域道路網と高速道路網に接続して、安全で快適な生活に欠かせない道路として 5,346 路線、2,815.3km を認定しています。(令和 3 年 4 月 1 日現在)

県内市町村道の現況 (管理延長上位)			R3.4.1現在
順位	市町村名	実延長(km)	路線数(本)
1	仙台市	3,330.6	13,242
2	登米市	2,815.3	5,346
3	石巻市	2,056.7	4,687
4	大崎市	1,774.6	2,421
5	栗原市	1,725.0	2,089



図Ⅱ－1 登米市全図

2. 市道整備の現況

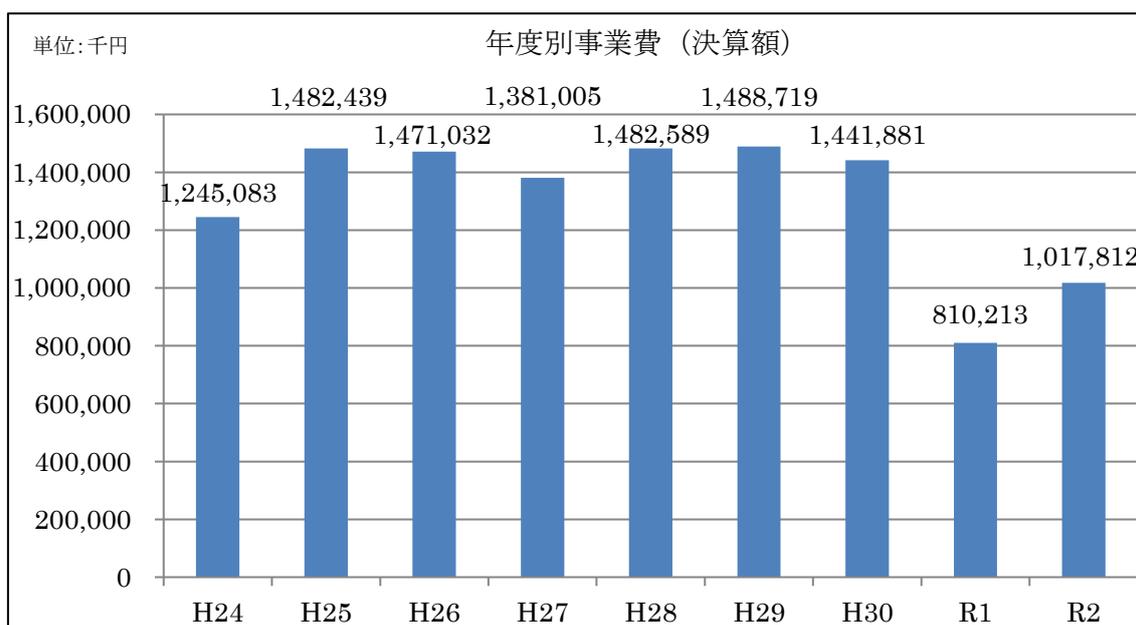
市道のうち、道路改良が済んでいる割合（改良率）は一級市道で約 93%、二級市道で約 92%、その他市道で約 46%、全体では約 53%であり、舗装が済んでいる割合（舗装率）は一級市道で約 96%、二級市道で約 93%、その他市道で約 44%、全体では約 52%となっています。

また、旧町毎の改良率、舗装率には大きな格差があり、改良率では南方町域の約 67%が最大で米山町域の約 37%が最小、舗装率では津山町域の約 73%が最大で石越町域の約 38%が最小となっています。（令和3年4月1日現在）

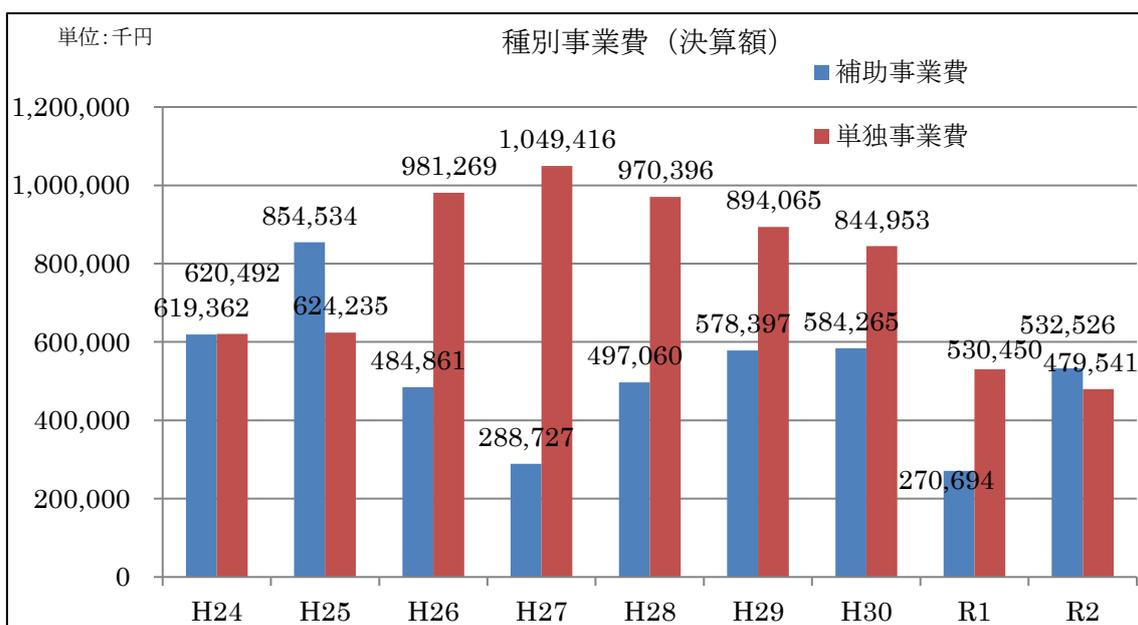
3. 市道整備における決算額の推移

平成 24 年度から令和 2 年度までの道路整備に係る決算額は図Ⅱ－2 のとおりで、令和元年度は台風 19 号の災害復旧事業の影響により減少していますが、令和 2 年度には多少持ち直している状況となっています。

また、図Ⅱ－3 に見る種別事業費では、補助事業費は年度毎にばらつきが見られますが、単独事業費は平成 27 年度をピークとして減少傾向にあり、今後の道路整備に対する財政はさらに厳しい状況になるものと思われまます。



図Ⅱ－2 道路事業費の決算額推移（橋梁費除く）



図Ⅱ－３ 道路事業費の種別決算額推移 (橋梁費除く)

4. 課題

市道整備の現状を踏まえると、道路整備計画の策定にあたっては、次の点が課題として考えられます。

(1) 要望路線整備の遅れ

合併時に旧町から引き継いだ整備路線が多く、道路整備事業に占める持込路線数が多数となっており、その多くが未着手であることから、合併後に地域から出された要望路線については整備が遅れている状況にあります。

このような中、現道幅のまま舗装を行う現道舗装事業を平成 24 年度から市単独事業『登米市きめ細かな道整備事業』として実施していますが、その整備要望路線も多数となっています。

(2) 国等の補助事業の活用

現在取り組んでいる国等の補助事業は、社会資本整備総合交付金等を活用した新設改良事業が主なものとなっていますが、既存施設の維持修繕に係る事業に国の方向性がシフトしてきていることから、新設改良事業に対する配分が厳しくなっており、今後もこの状況は続いていくものと見込まれます。

(3) 適正な目標の設定

景気の低迷や少子高齢化の社会情勢の変化に伴う、今後の財政見通しを的確に捉えて、適正な整備目標を設定することが必要となります。

(4) 優先度の検討

未着手の持込路線及び要望路線が多数となっており、路線ごとの評価を取り入れ、優先度を明確にした整備を行っていくことが必要となります。

また、必要な幅員と舗装の整備が行われている一次改良済路線の、二次改良に係る持込みや要望については、その必要性について十分に検討する必要があります。

さらに、未整備の幹線市道や企業誘致に伴う道路整備など、政策決定による整備路線についても、その取扱いについて明確にする必要があります。

(5) 効率的な財源の運用

さらなる厳しい財政状況を見通した的確な財政投資を行うため、必要性の高い路線から順次整備を行っていくことが必要となります。

(6) 細分化する要望内容への対応

合併以降の新規要望は、規模及び内容がより細かな内容に変化しており、これまでの画一的な整備手法では過大な事業となる場合があり、それぞれが持つ路線の課題を整理し、整備規模の適正化を図る検討が必要となっています。

また、『登米市きめ細かな道整備事業』は、長期間の事業となっており、進捗状況や対象路線の選定など、事業のあり方について検討が必要となっています。

Ⅲ. 道路整備の方針

1. 計画の目的

道路は市民生活に直結している身近な社会資本の一つとして、市民アンケートによる意識調査では常に重要度が高い状況を示しています。

これまでの道路整備は、合併前各町の道路整備の方向性を踏襲する形で持込路線を中心に進めてきましたが、少子高齢化などの社会情勢の変化や高速道路網の整備促進による交通体系の変化により、道路整備の方向性を見直し真に必要な道路を見極め、満足度の高い道路整備となることが求められています。

本計画では、限られた財源の有効活用を図り、今後整備すべき道路の位置づけを明確にするため整備予定路線の路線評価を行い、整備優先順位を定めることで真に必要な道路整備の透明性を確保するとともに、効率性の向上を図ることを目的とします。

2. 対象区域

登米市全域を対象とします。

3. 対象路線

市道及び新たに市道として整備が必要な路線を対象とします。

4. 整備期間

本計画の整備期間は、平成 27 年度から令和 7 年度までとします。

5. 本整備計画の視点

本計画は、登米市の道路整備事業がおかれている現状や課題を踏まえて、次の視点で策定します。

(1) 整備優先路線の明確化

整備予定路線のすべてについて、路線を評価することで位置づけを明確化し、効率性の高い道路整備を目指します。

なお、評価基準の策定に当たっては、これまで蓄積してきた市民からの要望内容を踏まえた内容とします。

また、政策決定路線についても、その位置づけを明確化します。

(2) 計画規模の適正化

財政見通しと連動した、適正な整備計画を策定します。

6. 道路整備方針

道路整備にあたっては、路線の位置づけを明確にするため次のとおり区分します。

(1) 一般整備道路

1) 主要道路

- ・ 国・県道及び幹線市道同士を結ぶ道路

2) 集落間道路

- ・ 主要道路を補完して行政区間を結ぶ道路
- ・ 市役所支所や公民館などの施設と主要道路を結ぶ道路

3) 集落内道路

- ・ 集落間道路を補完する行政区内の道路
- ・ 地区集会所などの日常生活に必要な施設へつながる道路

4) 狭隘道路

- ・ 緊急車両等の進入が困難であり、救命活動等について支障がある道路

5) 一部未改良道路

- ・ 事業が完了した路線で、用地協力が得られなかったなどの理由により未整備箇所が存在する道路とし、完成割合が概ね70%以上の道路

※ 完成割合＝当初計画で整備している事業区間の整備率

(2) 政策的整備道路

政策道路

- ・ 幹線道路

本計画における幹線市道は、別冊資料『登米市の幹線道路網図』の図－1に赤色の太線で示した路線で、未整備路線については点線で示しています。

幹線市道の位置づけは、本市の都市機能・生活機能が集積されている迫町佐沼の中心市街地と各町域の中心部を結ぶ町域連絡路線及び国県道の道路網を補う国県道補完路線を、市道種別にかかわらず選定したものです。

- ・ 政策関連道路

公共施設の移転・新設や企業誘致など、他の政策と関連して整備が必要な道路です。

本計画と関連する都市交通計画マスタープランでは、将来交通ネットワーク計画の基本方針の一つである、都市の活力向上を支える道路の整備として、「広域物流交通の支援」（高速交通網の整備促進など）、「産業立地・振興の支援」（工業立地アクセス道路の整備など）、「広域観光交流の促進支援」（観光促進を支援するアクセス道路の整備など）が掲げられており、他事業と関連して整備が必要な路線等については、「政策関連道路」として別途検討を行います。

7. 工種別整備方針

細分化する要望内容に対応するため、これまでの整備手法である「道路改良」のほか現道幅員のまま舗装を行う「現道舗装」の2つに分類し整備します。

(1) 道路改良

1) 道路新設改良

- ・道路の新設改良及び拡幅改良による築造から舗装までの一連の整備
- ・歩行者が多く見込まれる路線には歩道を整備

2) 歩道設置

- ・通学路や歩行者が多く見込まれる路線への歩道の整備

3) 交差点改良

- ・事故多発箇所や交通量の変化に伴った交差点の改良整備

※ ア) 二次改良路線

道路改良の中で、路線の位置づけによる基準幅員が確保されていて、舗装も施されている路線については整備済路線として扱うものとし、二次的な改良となることから基本的には整備を行わないものとします。

ただし、歩道設置や交差点改良、局部的な曲線の修正さらには通行量の変化等の状況を確認するなど整備の必要性を十分に検証した上で、必要性を有すると判断した場合には上記の区分に再分類します。

イ) 一部未改良道路

事業実施が完了した区間で、用地協力が得られなかったなどの理由により未整備箇所が存在する路線については、関係地権者の同意が得られた場合は路線評価を実施して優先度を判断し、整備の必要性を十分に検証した上で実施します。

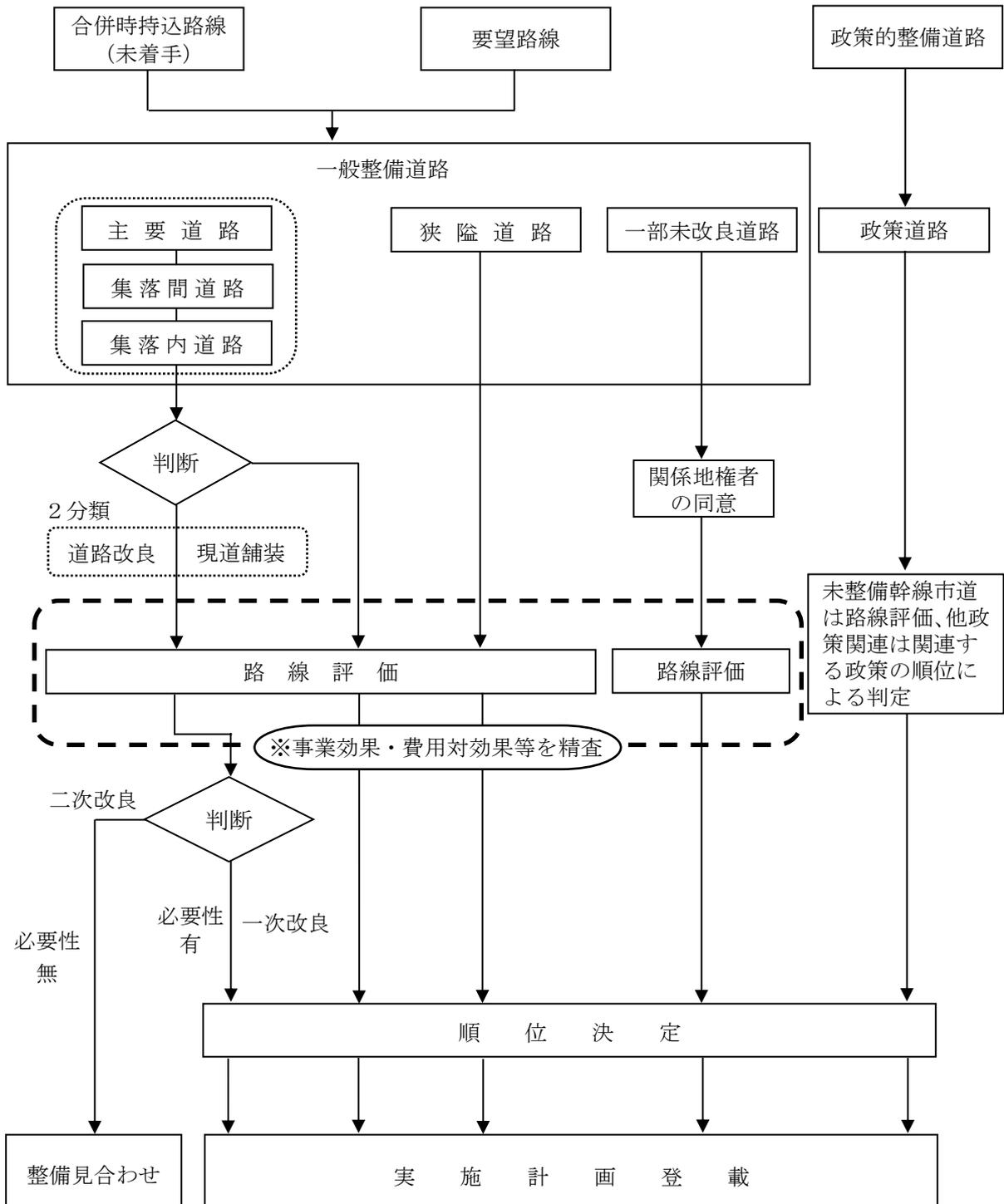
(2) 現道舗装

集落内及び集落間道路で交通量等を判断して、現道の拡幅まで必要としない路線の整備

IV. 道路整備における優先順位（フローチャート）

本計画では、道路整備方針の6区分並びに工種別整備方針の2分類により、下図の流れに沿って路線毎の位置づけと優先順位を設定していきます。

なお、決定順位により路線毎に登載し年度毎に見直しを行います。



図IV-1 道路整備順位決定フロー

1. 路線評価の基本的な考え方

本計画では、道路改良路線については、「整備優先路線の明確化」及び「計画規模の適正化」の視点を踏まえ、都市計画マスタープラン・都市交通計画マスタープランの視点からまちづくりに活かされる道路や路線毎に沿線住家戸数、不特定多数の車両の利用状況、定住の促進等による「必要性」、幅員の広狭や通学路指定及び交通弱者への配慮等による「安全性」、路面の状況や排水状況による「環境性」、戸数当たり事業費による「効率性」、事業同意等の状況や1m当たりの事業費による「難易度」、の5種別で評価を行います。

また、現道舗装路線については沿線住家戸数や、概算事業費による評価を行います。

◆評価の5種別

種別	評価内容
必要性	「交通ネットワーク」、「公共交通アクセス」、「沿線住家戸数」 「不特定多数の車両の通過」、「移住・定住の推進」、「緊急時の対応状況」、「車両通行頻度」
安全性	「幅員の広狭」、「通学路指定」、「カーブの状況」、「交通弱者への配慮」
難易度	「m当たり事業費」、「事業同意の状況」、「事業要望の状況」、「路線の概算事業費」、「施工の難易度」
環境性	「路面の状況」、「排水の状況」
効率性	「戸数当たり事業費」、「局部的改良の可否」、「一部区間改良の可否」、「概算事業費」

2. 評価基準について

路線評価に用いる道路改良系路線の評価基準は以下のとおりとします。

◆道路改良路線の評価基準

区分	評価内容
主要道路	前述の5種別について全13項目を2区分から5段階に分類
集落間道路	前述の5種別について全13項目を2区分から5段階に分類
集落内道路	前述の5種別について全13項目を2区分から5段階に分類
狭隘道路	前述の4種別について全11項目を2区分から5段階で分類
一部未改良道路	前述の4種別について全9項目を2区分から5段階で分類

現道舗装路線については「登米市きめ細かな道整備事業実施要綱」の規定により行います。

また、社会情勢の変化などによっては、適宜評価基準の見直しを行っていきます。

3. 事業効果・費用対効果等について

道路整備に伴う効果は、渋滞の緩和や交通事故の減少のほか、走行快適性の向上、沿道環境の改善など多岐多様に渡る効果が存在し、道路の種類や整備の規模によっては、費用便益分析などを実施して事業効果の評価が行われます。

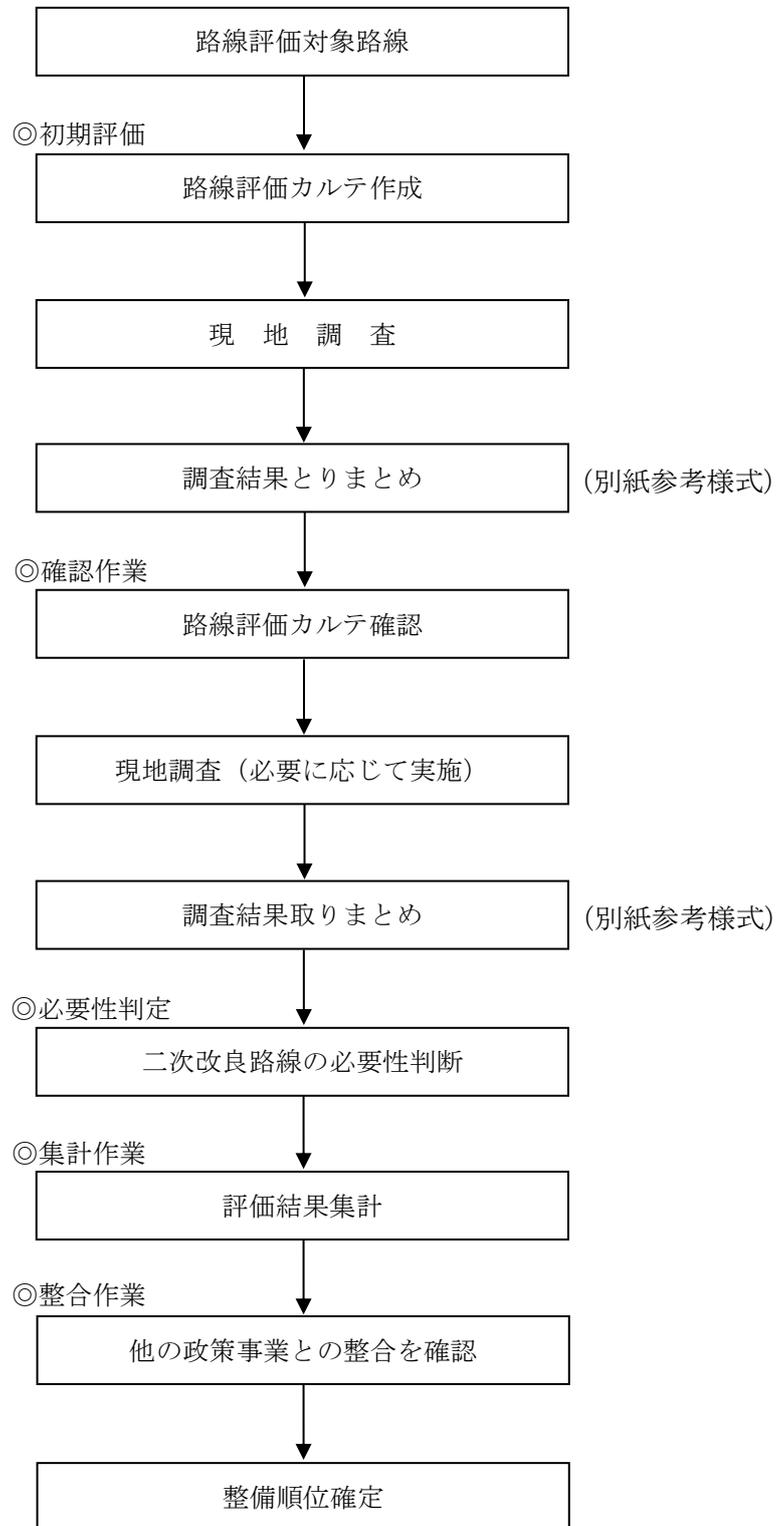
本市の道路整備計画における整備対象路線は、生活道路整備として要望のあった路線が大多数を占めており、比較的小規模な拡幅整備となっていることから、十分な精度を持った便益の算出が困難な状況にあります。

そのため、限られた財源で最大の効果を達成するという視点のもと、安全な通行の確保や道路環境の改善など「市民要望の解決」を事業効果としてとらえ、局部的改良や一部区間改良などの整備手法を取り入れていく中で、「解決に要する費用」の縮減に取り組み、効果的な事業の実施について精査を行います。

4. 路線評価の流れ及び評価基準

(1) 道路改良

1) 路線評価の流れ



2) 路線評価基準

【主要道路、集落間道路、集落内道路】

評価の視点：[主要道路] 国・県道等の幹線道路、重要な公共施設を結ぶ道路

[集落間道路] 主要道を補完して、行政区間を結ぶ道路

[集落内道路] 日常生活に必要な主要道路を補完する道路

区分	評価項目	配点	説明
必要性 40	沿線住家の戸数	15	対象路線に接する住家戸数を100mあたりに換算し5段階で評価する
	公共施設アクセス	10	公共施設とのアクセス状況を直接、間接、無しの3区分で評価する
	不特定多数の車両の通行	10	不特定多数の車両の通行の有無について2区分で評価する
	移住・定住の促進	5	隣接地の土地の状況について2区分で評価する
安全性 25	幅員の広狭	10	現況道路の標準的な幅員により3段階で評価する
	通学路の指定	5	通学路指定の有無、及び歩行者数の推計値により3段階で評価する
	カーブの状況	5	現況道路の標準的曲線半径との比較により3段階で評価する
	交通弱者への配慮	5	交通弱者について、高齢者、障がい者、要介護者など居住の有無を2区分で評価する
環境性 10	舗装の状況	5	路面の状況により3段階で評価する
	雨水排水の状況	5	雨水排水の状況により3段階で評価する
効率性 10	概算事業費	10	対象路線の整備に要する概算総事業費を沿線住家戸数で除した値により5段階で評価する
難易度 15	事業同意の状況	5	対象路線の同意状況により、2区分で評価する
	m当たり事業費	10	対象路線の整備に要する概算総事業費を整備延長で除した値により5段階で評価する
100 (合計点数)			

※整備順位確定の際、評価点が同点の場合は交付金・各種起債など財源の優位な路線を上位とします。

【狭隘道路】

評価の視点：救急救命や火災など緊急時の対応に支障がある道路

区分	評価項目	配点	説 明
必要性 40	沿線住家の戸数	20	対象路線に接する住家戸数を3段階で評価する
	緊急時の対応状況	20	舗装、未舗装など路面状況により3区分で評価する また、救命救急時患者搬送用器具（ストレッチャー）の走行の可否など消防本部の視点で評価する
安全性 25	幅員の広狭	10	現況道路の幅員について3段階で評価する
	通学路の指定	5	通学路指定の有無、及び歩行者数の推計値により3段階で評価する
	カーブの状況	5	現況道路の標準的曲線半径との比較により3段階で評価する
	交通弱者への配慮	5	交通弱者について、高齢者、障がい者、要介護者など居住の有無を2区分で評価する
効率性 20	局部的改良の可否	10	隅切り部の拡幅や待避所設置など局部的改良による問題解決の可否について3区分で評価する
	一部区間改良の可否	10	隣接住家までの拡幅など一部区間改良による問題解決の可否について3区分で評価する
難易度 15	事業要望の状況	5	対象路線の要望状況により、要望あり、なしの2区分で評価する
	m当たり事業費	5	対象路線の整備に要する概算総事業費を整備延長で除した値により5段階で評価する
	概算事業費	5	対象路線の整備に要する概算総事業費を5段階で評価する
100	(合計点数)		

※整備順位確定の際、評価点が同点の場合は各種起債など財源の優位な路線を上位とします。

【一部未改良道路】

評価の視点：事業が完了した路線で未整備箇所が存在する道路

区分	評価項目	配点	説明
必要性 40	沿線住家の戸数	20	対象路線に接する住家戸数を100mあたりに換算し5段階で評価する
	車両通行頻度	20	交通量又はバス路線指定の有無について3段階で評価する
安全性 25	幅員の広狭	10	現況道路の幅員について3段階で評価する
	通学路の指定	5	通学路指定の有無、及び歩行者数の推計値により3段階で評価する
	カーブの状況	5	現況道路の標準的曲線半径との比較により3段階で評価する
	交通弱者への配慮	5	交通弱者について、高齢者、障がい者、要介護者など居住の有無を2区分で評価する
効率性 15	概算事業費	15	未改良区間整備に要する概算総事業費を5段階で評価する
難易度 20	施工の難易度	10	未改良区間における構造物設置の要否など施工の難易度について3区分で評価する
	m当たり事業費	10	未改良区間整備に要する概算総事業費を整備延長で除した値により5段階で評価する
100	(合計点数)		

※整備順位確定の際、評価点が同点の場合は各種起債など財源の優位な路線を上位とします。

【参考様式】路線評価カルテ①（主要道路・集落間道路・集落内道路）

路線評価カルテ①				調査日:			
路線番号	路線名	図面番号	町域	住所	起点	終点	区分
路線 データ	路線延長 (m)	代表幅員 (m)	車線数	路面状況			
	要望区間 (m)	集落内道路					
位置図				近隣の主要施設等			
				<p style="text-align: center;">写真等 主要施設が無ければ省略</p>			
<p style="text-align: center;">路線図</p>							

【参考様式】路線評価カルテ②（主要道路・集落間道路・集落内道路）

道路評価調査票(カルテ②)

路線番号: 0

路線名: 0

種別	調査項目			説明
延長	m			
戸数	沿線住家の戸数			路線に門口が接している住家をカウントする。 宅地造成地からの通路等の接道がある場合は、造成地内の住家の戸数をカウントする。
	戸			
公共施設	公共施設等のアクセス			評価対象路線が、公共施設のほか地区集会所や日用品店など日常的に利用されているかを調査する。 ※沿線にある場合は直接、3路線経由以内で最短距離となる施設の場合は間接とする。
	公共施設	医療機関	駅・バス停	
	直・間	直・間	直・間	
	商店			
車両の通行	不特定多数の車両等の通行			対象路線は不特定多数の車両が利用するかについて評価する。 ※不特定多数の車両とは第1次産業等での利用で資材や製品運搬に使用する車両を含む。
	通行			
	あり・なし			
移住・定住	移住・定住の促進			対象路線は移住・定住の促進について評価する。 当該路線と接すると土地について路線との高低差が50cm以内程度であれば移住・定住の促進ありとして評価する。
	促進			
	あり・なし			
幅員	幅員の狭広			評価対象路線の幅員を調査する。
	起点	中間点	終点	
通学路	通学路の指定等			学校から通学路に指定されているか、指定されていない場合は1日の歩行者数を沿線住家戸数から推定。
	通学路指定	歩行者人数		
		人		
見通し	カーブの状況			評価対象路線のカーブの概ねの曲線半径を調査する。
	①	②	③	
	④	⑤	最小	
交通弱者への配慮	交通弱者への配慮			評価対象路線の周囲について、交通弱者の居住状況について評価する。 交通弱者とは75歳以上の人、介護認定者、障がい者とする。住民基本台帳により確認するか、又は行政区長に聞き取りを行なう。
	居住			
	あり・なし			
路面	舗装の状況			評価対象路線の路面状況を調査する。 ※クラックや轍ぼれにより傷みが激しく打ち換えが必要な場合は路面(不良)としてする。
	未舗装:1	舗装(不良):2	舗装(良):3	
排水	雨水排水の状況			大雨洪水注意報及び警報の出ない、通常の降雨時の排水状況を調査。 ※路面より高い沿線宅地に冠水する(不良)、路面に冠水する(可)、冠水しない(良)
	排水(不良):1	排水(可):2	排水(良):3	
事業費	委託費	用地費	補償費	評価対象路線の整備に要する総事業費を調査する。 ※総事業費は計画幅員、舗装構成、用地面積、補償物件の概算額を算定する。
	千円	千円	千円	
	工事費	総事業費		
	千円	千円		
同意書	事業同意の状況			評価対象路線の同意内容の確認を行い、同意書の区分及び同意者の区分を調査する。
	同意書			

【参考様式】路線評価カルテ③（主要道路・集落間道路・集落内道路）

路線評価カルテ③		路線番号： 0		路線名： 0			
概算事業費	種別	算定式			金額（千円）	備考	
	道路	B = - × L = 0.0 × - 千円/m ²			0		
	側溝	L = 0.0 × 0 - × - 千円/m			0		
	橋梁	B = 0.0 × L = 0.0 × - 円/m ²			0		
	特殊構造物等	L = 0 m × 200 千円/m			0		
	用地費		B	L			
		宅地	0.0 ×	0 ×	- 千円/m ²	0	
		宅地見込	0.0 ×	0 ×	- 千円/m ²	0	
		田	0.0 ×	0 ×	- 千円/m ²	0	
		畑	0.0 ×	0 ×	- 千円/m ²	0	
	補償費	山林	0.0 ×	0 ×	- 千円/m ²	0	
		居宅（棟）	0 ×	-	千円	0	
		倉庫（棟）	0 ×	-	千円	0	
		工作物・立木等一式	0		千円	0	
	路線測量	0.0 m	×	-	千円/m	0	詳細設計含む
交差点設計	0.0 箇所	×	-	千円/箇所	0		
用地測量	0.0 m	×	-	千円/m	0		
物件調査	0.0 戸	×	-	千円/戸	0	建物	
物件調査	0.0 戸	×	-	千円/戸	0	工作物	
合計				0 千円			
改め				0 百万円			
位置付け							
総合評価							
備考	要望年度： 年度（ 月 日） 整理番号： 要望者： 要望内容：						
現況横断		計画横断					
0		舗装					
調査日：							

【参考様式】路線区分による路線評価の配点リスト（主要道路・集落間道路・集落内道路）

区分	主要道路 国・県道等の幹線道路、重要な公共施設を結ぶ道路					集落間道路 主要道を補完して、行政区間を結ぶ道路					集落内道路 日常生活に必要な主要道路を補完する道路				
40	沿線住家の戸数					沿線住家の戸数					沿線住家の戸数				
	4戸以上	3戸以上	2戸以上	2戸未満	0戸	4戸以上	3戸以上	2戸以上	2戸未満	0戸	4戸以上	3戸以上	2戸以上	2戸未満	0戸
	15	10	5	1	0	15	10	5	1	0	15	10	5	1	0
	公共施設等アクセス					公共施設等アクセス					公共施設等アクセス				
	直接		間接		無し	直接		間接		無し	直接		間接		無し
	10		5		0	10		5		0	10		5		0
	不特定多数の車両等の通行					不特定多数の車両等の通行					不特定多数の車両等の通行				
	通行あり				通行なし	通行あり				通行なし	通行あり				通行なし
10				0	10				0	10				0	
移住・定住の促進					移住・定住の促進					移住・定住の促進					
あり				なし	あり				なし	あり				なし	
5				0	5				0	5				0	
25	幅員の広狭					幅員の広狭					幅員の広狭				
	5.5m未満		5.5m以上		5.5m以上歩道有	4.0m未満		5.5m未満		5.5m以上	2.3m未満		4.0m未満		4.0m以上
	10		5		0	10		5		0	10		5		0
	通学路の指定等					通学路の指定等					通学路の指定等				
	通学路		20人以上		20人未満	通学路		20人以上		20人未満	通学路		10人以上		10人未満
	5		3		0	5		3		0	5		3		0
	カーブの状況					カーブの状況					カーブの状況				
	R120m以下		R150m未満		R150m以上	R50m以下		R60m未満		R60m以上	R15m以下		R30m未満		R30m以上
5		3		0	5		3		0	5		3		0	
交通弱者への配慮					交通弱者への配慮					交通弱者への配慮					
居住あり				居住なし	居住あり				居住なし	居住あり				居住なし	
5				0	5				0	5				0	
10	舗装の状況					舗装の状況					舗装の状況				
	未舗装		舗装(不良)		舗装(良)	未舗装		舗装(不良)		舗装(良)	未舗装		舗装(不良)		舗装(良)
	5		3		0	5		3		0	5		3		0
	雨水排水の状況					雨水排水の状況					雨水排水の状況				
排水(不良)		排水(可)		排水(良)	排水(不良)		排水(可)		排水(良)	排水(不良)		排水(可)		排水(良)	
5		3		0	5		3		0	5		3		0	
10	概算事業費(千円)／戸数					概算事業費(千円)／戸数					概算事業費(千円)／戸数				
	20,000未満	25,000未満	30,000未満	35,000未満	35,000以上	15,000未満	20,000未満	25,000未満	30,000未満	30,000以上	10,000未満	15,000未満	20,000未満	25,000未満	25,000以上
	10	7	5	3	0	10	7	5	3	0	10	7	5	3	0
15	事業同意の状況					事業同意の状況					事業同意の状況				
	同意書				なし	同意書				なし	同意書				なし
	5				0	5				0	5				0
	m当たり事業費					m当たり事業費					m当たり事業費				
30万円未満	35万円未満	40万円未満	45万円未満	45万円以上	20万円未満	25万円未満	30万円未満	35万円未満	35万円以上	15万円未満	20万円未満	25万円未満	30万円未満	30万円以上	
10	7	5	3	0	10	7	5	3	0	10	7	5	3	0	
100	(合計点数)														

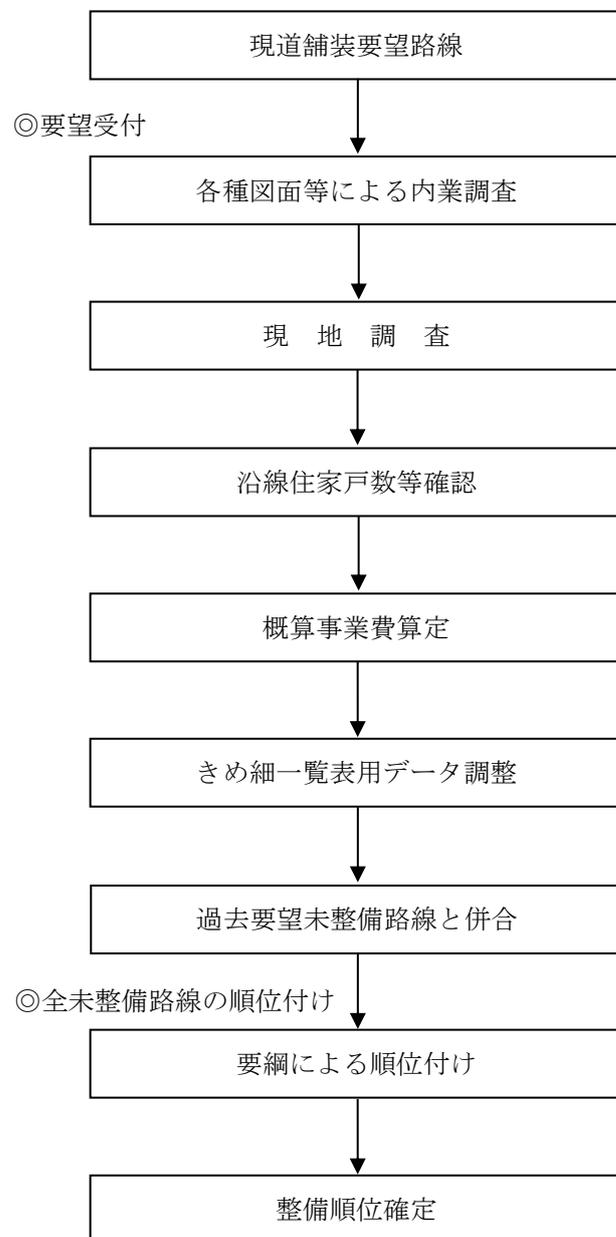
【参考様式】路線区分による路線評価の配点リスト（狭隘道路・一部未改良道路）

区分	狭隘道路（有効幅員W=2.3m未満の道路） 救命救急や火災など緊急時の対応に支障がある道路				
必要性	沿線住家の戸数				
	3戸以上		2戸		1戸
	20		10		5
	緊急時の対応状況				
40	未舗装		路面 (不良)		路面 (良)
	20		10		5
安全性	幅員の広狭				
	2.3m 未満		3.0m 未満		3.0m 以上
	10		5		0
	通学路の指定等				
	通学路		10人 以上		10人 未満
	5		3		0
	カーブの状況				
	R15m 以下		R30m 未満		R30m 以上
	5		3		0
	交通弱者への配慮				
居住あり				居住なし	
25	5			0	
効率性	局部的改良の可否				
	局部改良 (可)		局部改良 (適)		局部改良 (否)
	10		5		0
	一部区間改良の可否				
20	一部改良 (可)		一部改良 (適)		一部改良 (否)
	10		5		0
難易度	事業要望の状況				
	要望書あり				要望書なし
	5				0
	m当たり事業費				
	15万円 未満	20万円 未満	25万円 未満	30万円 未満	30万円 以上
	5	4	3	2	1
概算事業費（百万円）					
15	10百万円 未満	15百万円 未満	20百万円 未満	25百万円 未満	25百万円 以上
	5	4	3	2	1
100	(合計点数)				

区分	一部未改良道路 事業が完了した路線で未整備箇所が存在する道路				
必要性	沿線住家の戸数				
	4戸以上	3戸以上	2戸以上	2戸未満	0戸
	20	15	10	5	0
	車両通行頻度				
40	10台以上か バス路線		5台以上		5台未満
	20		10		5
安全性	幅員の広狭				
	3.0m 未満		4.0m 未満		4.0m 以上
	10		5		0
	通学路の指定等				
	通学路		20人 以上		20人 未満
	5		3		0
	カーブの状況				
	R50m 以下		R60m 未満		R60m 以上
	5		3		0
	交通弱者への配慮				
居住あり				居住なし	
25	5			0	
効率性	概算事業費（百万円）				
	10百万円 未満	15百万円 未満	20百万円 未満	25百万円 未満	25百万円 以上
15	15	10	5	3	1
難易度	施工の難易度				
	構造物無		構造物有 (容易)		構造物有 (難易)
	10		5		1
	m当たり事業費				
20	15万円 未満	20万円 未満	25万円 未満	30万円 未満	30万円 以上
	10	7	5	3	0
100	(合計点数)				

(2) 現道舗装

1) 路線評価の流れ



2) 路線評価基準

下表のとおり、登米市きめ細かな道整備事業実施要綱の規定により順位付けを行うこととし、下表の必須条件を満たしている路線について、順位条件の住家戸数の多少、次に事業費の大小により行います。

評価項目	説 明	条件	要綱
路線認定	道路法の規定で認定された市道であること	必須	第2条
要望及び事業計画	地域からの要望があり、他の事業による整備計画が無いこと	必須	第3条
幅 員	舗装幅員が2.3m以上確保できること	必須	第3条
同 意	隣接の土地の権利者の同意が得られること	必須	第3条
支 障 物	支障となる占用物件などが無いこと	必須	第3条
住 家	道路に接する住家があること	必須	第3条
接 道	接続する道路が舗装されていること	必須	第3条
事 業 費	住家戸数当たりの事業費が少ないこと	順位	第4条

※必須項目の路線認定の有無において、要望時に認定外であったものでも、後に認定した場合には順位付けを行い整備順位に組み入れることとなります。

V. 道路整備路線

1. 一般整備道路

「IV道路整備における優先順位」により路線評価を行い、その結果に基づき、令和7年度までの10年間で整備を予定する路線を明確にし、計画的に整備を進めます。

新たな要望路線については路線評価を随時行い、その結果を反映して毎年度末に整備順位の見直しを行います。

道路改良路線の主要道路、集落内・集落間道路、一部未改良道路は別冊・表Ⅰの順位により、また狭隘道路は別冊・表Ⅲの順位により、総合計画実施計画に順次登載していくこととします。

現道舗装路線は、要望受付により整備路線が発生する制度の性質上、あらかじめ整備路線を把握できないことから、次年度当初予算編成時までに把握した全路線について、路線評価に基づき順位付けを行い、順次整備することとし、整備予定路線は別冊・表Ⅱに記載しています

2. 政策的整備道路

政策的整備路線として、別冊・表Ⅳに記載の路線（図－1 青色表示）を計画していますが、土地利用の見直しなどにより新たに整備が必要な路線について、今後追加していくことになります。

VI. 道路整備の成果目標

1. 道路整備における成果目標

道路整備にあたっては、下記の成果目標に向かって進めます。

○道路改良

単位：%

指 標	定 義	基準値 2年度末	目標値 7年度
改良率（全体）	改良済延長/全体延長	53.0	53.5
1・2級市道	1・2級市道改良済延長/ 1・2級市道延長	92.1	92.8
その他市道	その他市道改良済延長/ その他市道延長	45.7	46.2
舗装率（全体）	舗装済延長/全体延長	51.9	53.3
1・2級市道	1・2級市道舗装済延長/ 1・2級市道延長	94.9	95.6
その他市道	その他市道舗装済延長/ その他市道延長	43.9	45.5

※改良率伸び率

平成26年度から令和2年度までの実績から年間改良路線延長を6km（うち1・2級は1km）と見込んで計算した。

※舗装率伸び率

改良伸び率に、きめ細実施分の年間舗装延長を下表のとおり見込んで計算した率を加算した、ただし1・2級伸び率にはきめ細分の加算をしないものとして計算した。

○現道舗装

単位：km

指 標	定 義	基準値 2年度末	目標値 7年度
舗装延長	単年度整備延長(0.5km)×年数	66.8	69.3

Ⅶ. 計画の実現に向けて

1. 計画の実現に向けて

道路整備は、今後のまちづくりの方向性をとらえ、その実現に向け必要な道路を整備するという視点に立ち、限られた財源を有効かつ効果的に活用していくことが重要となってきます。

そのためには、時代の流れを的確に把握し、現状に即した対応に心がけるとともに、整備する路線や区間の整備目的などを十分に検証しながら、道路整備の視点並びに基本方針に基づいた執行をしていく必要があります。

事業の実施にあたっては、道路事業全体を見据えたP D C Aサイクルを基本とした進行管理を確実にいき、常に事業量、事業費などを把握しながら、本計画の実現に向け取り組みます。

2. 計画の見直し

本計画は令和7年度までの10年間を計画期間としますが、総合計画実施計画の計画期間が3年間で毎年度のローリングにより見直しを行っていることから、本計画もこれにならい、概ね3年を目安として見直しを行うこととします。

3. 計画実施における課題

本計画の実施にあたり、現段階における課題を次に掲げ、継続して検討をしていかなければならないと考えます。

(1) 今後の道路整備と計画的な補修のあり方

現在市が管理している道路は令和3年4月1日現在、5,346路線、延長2,815.3kmとなっていますが、これらの路線の中には、老朽化などによる痛みが多く目立ってきています、このため、益々財源が限られてくる中においてはこれまでの道路新設改良に係る事業のほか、計画的な維持修繕を行っていくことが課題として挙げられます。

(2) 「効率的な財源運用」や「多様な事業手法」の検討

当市における道路整備は、国からの交付金や起債のほか、多くの一般財源を活用し行っています。

このうち、国からの交付金事業については、宮城県が策定した「社会資本総合整備計画」に包括された中で事業を実施しており、この「社会資本整備総合交付金」は交付対象が幅広く地域が抱える政策課題を自ら抽出して整備を行うことができるものとなっています。

なお、維持修繕に係る事業については、平成28年度から起債事業に加えて交付金を活用して計画的な整備に取り組んでいますが、修繕を必要とする路線が多いことから、効率的な財源運用をいかに継続していくかが課題となっています。

(3) 町域間に見られる格差の検証

道路整備における定量的評価の一つとして算出している「改良率」及び「舗装率」について数値を比較すると、いずれも最大で約70%、最小で約40%と町域間ではばらつきが生じている状況にあります。

「改良率」及び「舗装率」の値を道路種別ごとに見ると、一級市道・二級市道では90%以上であるのに対し、その他市道では50%以下の水準となっておりますが、その他市道の中には、町域によって、住家が隣接していない農地内の道路や山間部の道路なども含まれており、「改良率」及び「舗装率」といった数値だけでは格差を評価することは困難な状況にあります。

今後、市民要望に応えることを最優先とし、道路の状況や地域の特性などを考慮した上で、格差解消の必要性を判断していきます。

4. 計画実施に向けての方策

本計画実施に向けた課題を踏まえ、コスト縮減に対する意識を徹底し、費用対効果を発揮していくための取り組みを強化します。

(1) 新規路線選定のプロセス

新規路線の選定にあたっては、事業着手前に建設部全体で路線評価の内容を審査する体制を確立します。整備の必要性、事業効果、費用対効果、整備規模、整備手法など、現地確認を含めた精査を行い、市長ヒアリングなどを実施して事業化に向けた検討を行います。

(2) コスト縮減に向けた取り組み

本計画の一部見直しの柱として、これまでと同様の画一的な道路整備の進め方を見直し、路線全線的な改良ではなく、局部的な改良や一部区間の改良など、整備規模の適正化や整備手法の工夫などについて検討します。

今後の道路整備にあたっては、「安全性」と「コスト意識」を重点に、事業効果や費用対効果を見極めていきます。

(3) 新規路線整備の進め方

新規路線の整備にあたっては、測量及び設計の段階から方向性を十分に検討し、より精度の高い成果の作成に努めます。

事業着手した路線は計画通り完成させることが理想ですが、諸々の事情により事業が長期化するような場合は、事業途中の計画見直しや一定程度の成果による完成など、柔軟な対応を行っていきます。

【策定及び改定の経緯】

平成 27 年 3 月 （策定）

平成 28 年 3 月 （別冊の追加）

- 毎年度、路線評価を行い、整備順位について記載する対象路線一覧を本編より別冊へ移行

平成 29 年 3 月 （別冊の変更）

- 路線評価の更新による対象路線一覧の変更

平成 30 年 3 月 （一部改定）

- 本編 ：路線評価の見直しによる、路線区分、評価項目の変更
- 別冊 ：路線評価の更新による対象路線一覧の変更

平成 31 年 3 月 （別冊の変更）

- 別冊 ：路線評価の更新による対象路線一覧の変更
- ：社会資本整備総合交付金事業で整備を行う道路一覧表の追加

令和 2 年 3 月 （本編及び別冊の変更）

- 本編 ：管理道路延長などの数値を更新、路線評価基準の修正
- 別冊 ：路線評価の更新による対象路線一覧の変更

令和 3 年 3 月 （本編及び別冊の変更）

- 本編 ：管理道路延長などの数値を更新、路線評価基準の修正
- 別冊 ：路線評価の更新による対象路線一覧の変更

令和 4 年 3 月 （一部改定）

- 本編 ：狭隘道路の路線評価の見直し、一部未改良道路の路線評価の新設

登米市道路整備計画

令和 4 年 3 月

作成 宮城県登米市建設部道路課

〒987-0602

宮城県登米市中田町上沼字西桜場 18 番地