

2) 連携施策計画

施策	機能・役割	取り組み内容	対応
①道路利用者に対するわかり易い路上案内表示	<ul style="list-style-type: none"> ○市民や来訪者が市内を迷うことなく移動できるよう目的地まで誘導します。 ○デザインの統一により市の一体感を演出します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・分かりやすく統一されたデザインによる案内表示の設置 ・高速道路 I.C などから主要観光地まで誘導するサインの設置 	継続
②移動前、移動中における自動車ドライバーへの情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ○モデルルート、観光案内や移動時間の目安など、市内での観光・レジャーを楽しむことができる情報を提供します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・HP作成や道の駅への情報端末の設置、冊子の発行などによる情報提供 	継続
③幹線交通軸、環状軸におけるトラフィック機能を高める道路構造の適用	<ul style="list-style-type: none"> ○トラフィック機能を高めるため、沿道土地利用規制(開発の抑制)や、施設保有者に対して沿道施設から直接出入りできない車路の設置要請などにより、沿道施設からのアクセスコントロール^{※5}について一体的に検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線交通軸、環状軸において沿道施設からのアクセスコントロールの実施 	継続
④市民に対し、賢い自動車の使い方を考える機会の提供	<ul style="list-style-type: none"> ○自家用自動車への過度の依存による問題や公共交通利用方法、P&R(パーク・アンド・ライド)のPR、JRや高速バスのダイヤなどを周知することにより、賢い自動車の使い方を考える機会を提供し、自家用自動車に依存した意識・ライフスタイルの見直し促進を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・シンポジウム、MM^{※6}、学校でのTDM^{※7}教育の実施 ・P&Rの普及啓発など 	継続
⑤鉄道駅・高速バス停における交通結節機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> ○仙台方面への主要な移動手段のひとつであるJR東北本線のうち、駐車場や接続する市民バスが存在する各駅や、高速バスの主要バス停を中心に、多様なアクセス交通手段の充実による交通結節機能の向上を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場～駅までの歩行動線(歩道、上屋、街灯など)の整備 ・鉄道駅・高速バス停周辺の駐車場・駐輪場の整備、有効活用に向けた改善(案内表示の充実、PR展開など) ・高速バスと自家用車を組み合わせた広域移動の交通結節点として公共施設の駐車場を活用 	継続

アクセスコントロール^{※5}：道路の通行機能を高めるために、他の道路との立体交差や、沿道からの出入り制限を行うこと。

MM^{※6}：モビリティ・マネジメントの略。過度に自動車に依存したライフスタイルから、“かしこく”クルマと公共交通を利用するライフスタイルへ、行動の変化を期待するコミュニケーションを中心とした交通政策。

TDM^{※7}：交通需要マネジメントの略。自動車利用者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。

現状と課題

1. 市内の移動を円滑にする幹線道路ネットワークの構築

- 地域間の連携を強化し、合併効果を高める地域間幹線道路ネットワークの構築
- 各地域に分散する観光資源の連携を強化する幹線道路ネットワークの構築

2. 安全・安心な日常生活を実現する幹線道路ネットワークの構築

- 円滑な救急活動を支える幹線道路ネットワークの構築
- 広域的な救急医療活動を支援する幹線道路ネットワークの構築
- リダンダンシー※が確保された幹線道路ネットワークの構築

3. 広域交流を支援する広域道路体系の構築

- 広域交流を促進する幹線道路ネットワークの形成
- 広域的な通過交通の市街地・集落への流入抑制
- 広域道路ネットワークへのアクセス向上

4. 中心市街地における体系的な道路ネットワークの構築

- 佐沼地区における道路空間の再配分

5. 市街地内の安全性・快適性の向上

- 幹線道路の歩行者空間確保
- 大型車の一般道への流入抑制
- 田園地帯における都市間・地域間交通の農道・生活道路への流入抑制

6. 地域の特性に応じたモビリティの確保

- 自動車利用の適正化
- だれもが利用できる公共交通サービスの確保

7. 交通手段相互の連携強化

- 公共交通機関の乗り換え利便性の向上
- 鉄道駅の交通結節機能の向上

まちづくりの基本方向

- 豊かな自然との共存都市の実現
- 利便性の高いコンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現
- 歴史・文化・伝統を活かした特色のある地域拠点の実現
- 広域的な発展・交流都市の実現

都市構造の基本方針

- 5つの都市計画区域が1つに統合された都市として、各エリアを明確化
- 商業・業務・工業などの都市機能の効率的な配置
- 段階的な都市構造・生活圏域の確立
- 開発すべき区域と保全すべき区域の明確化

交通ネットワーク整備の基本方針

- 都市の活力向上を支える
 - ・広域物流交通の支援
 - ・産業立地・振興の支援
 - ・広域観光交流の促進支援
- コンパクトシティ・プラス・ネットワークを実現する
 - ・市内交通流動の円滑化
 - ・中心市街地モビリティ向上
 - ・拠点間アクセス性向上
 - ・拠点内モビリティ向上
- 災害に強い都市づくりを実現する
 - ・広域防災機能の支援
 - ・災害に強い道路ネットワークの構築

都市交通計画マスタープラン

交通ネットワーク計画

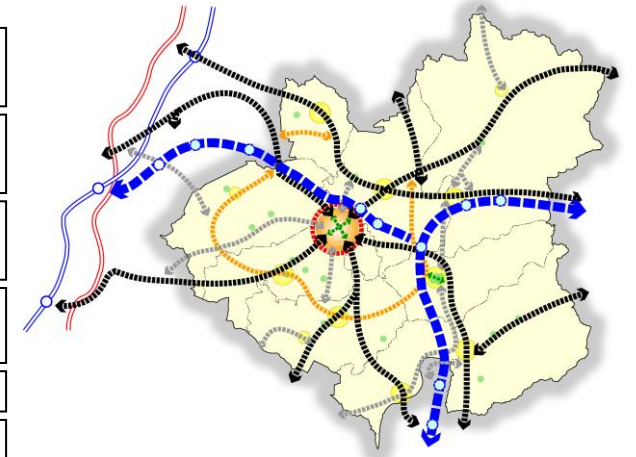
道路交通ネットワーク計画

■目指す将来像

- 登米市の骨格となる道路づくり
- 広域的な交流・連携を支える道路づくり
- 多様な移動手段が共存する安全で快適な道路づくり
- 中心市街地の再生に寄与する道路づくり
- 広域防災対応に寄与する道路づくり

■道路交通ネットワーク施策

- 広域的な交流・連携を支える「広域幹線道路軸」の形成
- 安全で円滑な地域間・都市間交流を支える「幹線道路軸」の形成
- 地区間移動の利便性や広域交通網へのアクセス性を高める「補助幹線道路軸」の形成
- 中心市街地の外郭を形成する「環状道路軸」の形成
- 主要な市街地を連絡する「外環状道路軸」の形成
- 中心市街地の「中心市街地シンボル道路軸」の形成



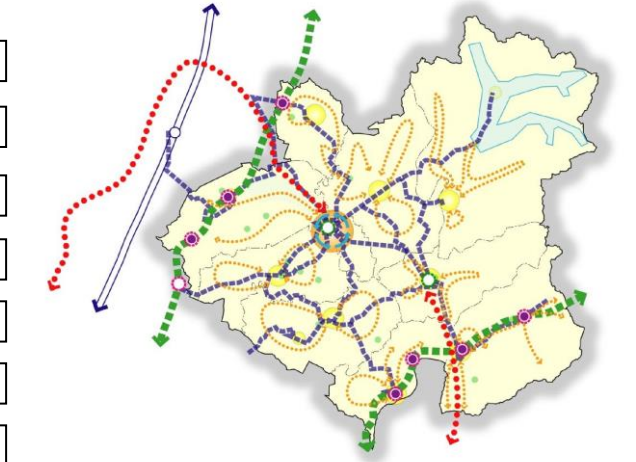
公共交通ネットワーク計画

■目指す将来像

- 自家用自動車だけに頼らずに暮らせる公共交通ネットワークづくり
- 持続性のある効率的な公共交通ネットワークづくり
- 複数の交通手段相互の連携による質の高い公共交通ネットワークづくり

■公共交通ネットワーク施策

- 市内各地域と中心部を結ぶ市内連携バス軸の形成
- 中心市街地を循環し、連絡するバス軸の形成
- 各地域における公共交通サービスの提供
- 仙台方面の高速バスの維持・拡充
- JR東北本線、気仙沼線の維持・拡充
- 市の玄関口としての鉄道駅の維持・整備
- 公共交通機関の連携強化



交通体系連携計画

■目指す将来像

- 道路利用者の視点に立った質の高い道路サービスの実現
- トラフィック機能を高める沿道まちづくり
- 自動車に過度に依存するライフスタイルの見直し
- 乗り継ぎ利便性の高い交通結節点づくり

■交通体系連携施策

- 道路利用者に対するわかりやすい路上案内表示
- 移動前、移動中における自動車ドライバーへの情報提供
- 幹線交通軸、環状軸におけるトラフィック機能を高める道路構造の適用
- 市民に対し、賢い自動車の使い方を考える機会の提供
- 鉄道駅・高速バス停における交通結節機能の向上

リダンダンシー※：「冗長性」「余剰」の意であり、対象インフラの多重化など、予備に手段がある状態のこと。

III. 幹線道路網計画

既往計画と同様、道路交通ネットワーク計画で検討した道路軸を構成する具体の路線を設定し、必要な役割や機能を果たし、本マスタープランで目指す将来像の実現のための整備計画を検討しました。

ここでは、幹線道路網を構成する路線と路線ごとの整備メニューを示すこととします。

道路交通ネットワーク施策



- 道路軸を構成する具体路線の設定
- 整備計画の検討

幹線道路網計画



道路整備アクションプラン

■ 幹線道路網を構成する路線と整備方針

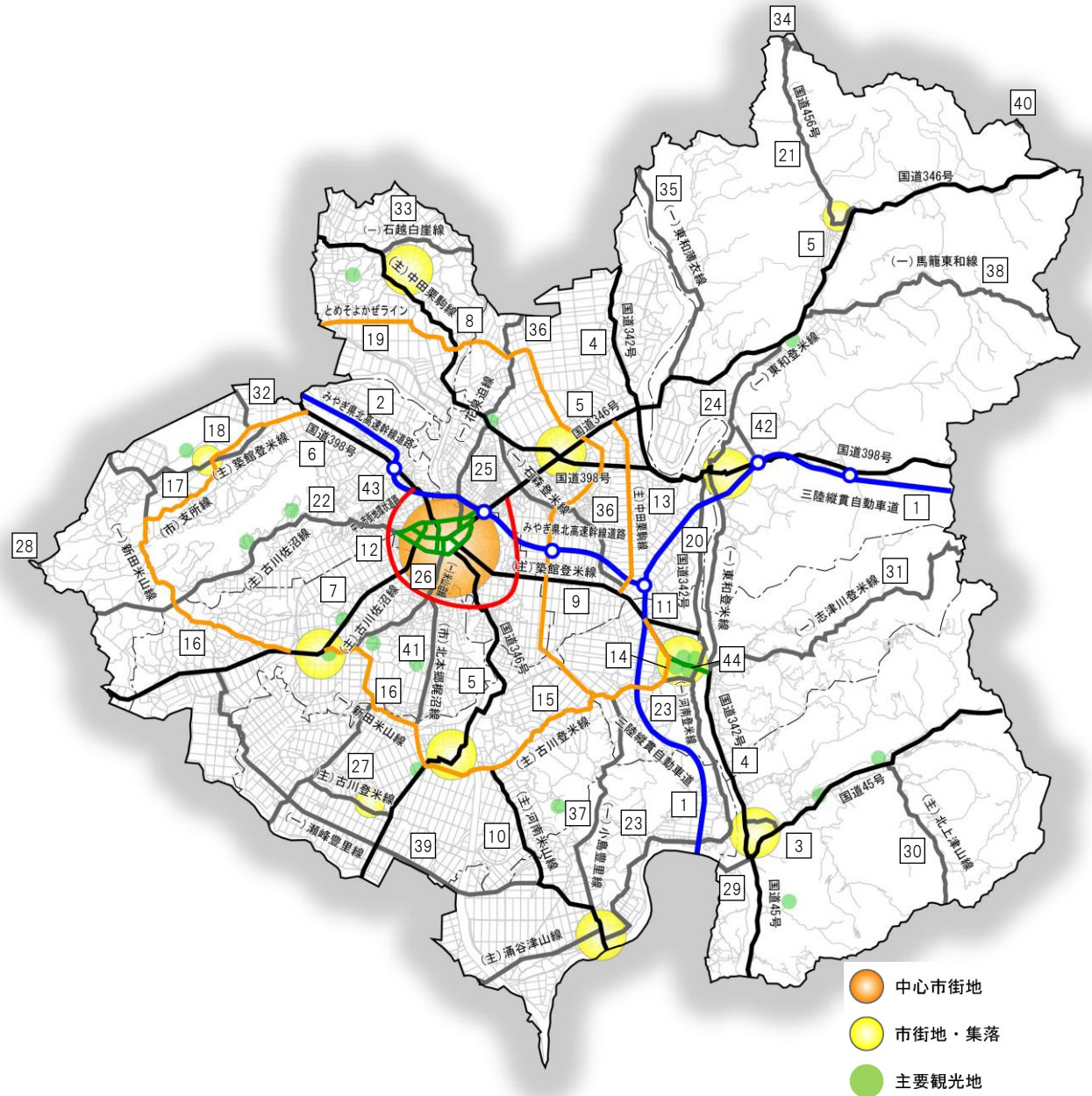
幹線道路網の区分	構成する路線	整備メニュー
広域幹線道路	1 三陸縦貫自動車道	一部区間の4車線化整備
	2 みやぎ県北高速幹線道路	一部区間の整備
幹線道路	3 国道 45 号	現状活用
	4 国道 342 号	一部区間の現道拡幅、自歩道設置
	5 国道 346 号	一部区間の現道拡幅
	6 国道 398 号	一部区間の現道拡幅、自歩道設置
	7 (主)古川佐沼線	一部区間の現道拡幅
	8 (主)中田栗駒線	一部区間の現道拡幅、自歩道設置
	9 (主)築館登米線	一部区間の現道拡幅
	10 (主)河南米山線	一部区間の自歩道設置
	11 登米地域市街地バイパス	既設路線活用のバイパス整備
	12 中心市街地環状道路	路線新設
外環状道路	13 (主)中田栗駒線	現状活用
	14 (市)鉄砲町辺室山線	現状活用
	15 (主)古川登米線	一部区間の現道拡幅
	16 (一)新田米山線	一部区間のバイパス整備
	17 (市)支所線	現状活用
	18 (主)築館登米線	現状活用
	19 (農)とめそよかぜライン	現状活用
補助幹線道路	20 国道 342 号	現状活用
	21 国道 456 号	一部区間のトンネル整備、自歩道設置
	22 (主)古川佐沼線	一部区間の自歩道設置
	23 (一)河南登米線	一部区間の現道拡幅、自歩道設置
	24 (一)東和登米線	一部区間の現道拡幅
	25 (一)花泉迫線	現状活用
	26 (一)米山迫線	現状活用
	27 (主)古川登米線	現状活用
	28 (主)河南築館線	現状活用
	29 (主)涌谷津山線	現状活用
	30 (主)北上津山線	現状活用
	31 (一)志津川登米線	現状活用
	32 (一)新田若柳線	現状活用
	33 (一)石越白崖線	現状活用
	34 (一)綱木黄海線	現状活用
	35 (一)東和薄衣線	現状活用
	36 (一)石森登米線	現状活用
	37 (一)小島豊里線	現状活用
	38 (一)馬籠東和線	現状活用
	39 (一)瀬峰豊里線	現状活用
	40 (一)藤沢大籠線	現状活用
	41 (市)北本郷梶沼線	現状活用
42 (仮)登米東インター線	路線新設	
中心市街シンボル道路	43 迫地域佐沼地区内の道路	空間再構成の検討 (歩行者ネットワーク整備)
	44 登米地域寺池地区内の道路	現道拡幅及び空間再構成の検討 (歩行者ネットワーク整備)

（道路空間再構成の取り組みについては P34 参照）

■ 幹線道路網図

○ 幹線道路の機能・役割

幹線道路網	施策	機能・役割
	① 広域的な交流・連携を支える「広域幹線道路軸」の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 登米市と県内外の主要都市を結び、市民の日常生活や産業の広域的な交流・連携を支援します ○ 広域通過交通や大型車交通を分担し、これらの交通の一般道への流入を抑制します
	② 安全で円滑な地域間・都市間交流を支える「幹線道路軸」の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市内に点在する市街地や観光資源並びに周辺都市を結び、市内での安全で快適な移動を可能にし、利便性の高いウラストー都市の実現に寄与します ○ 救急活動や緊急輸送を支援します ○ 各地区の市街地・集落エリアを通過する区間においては人と車の共存により、通学や買い物などエリア内における日常生活の安全性・快適性の向上を図ります
	③ 地域間移動の利便性や広域交通網へのアクセシビリティを高める「補助幹線道路軸」の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 幹線道路軸の機能を補完します ○ 登米市内における日常の地域間交流や観光周遊を支援します ○ 高規格道路ICや鉄道駅を連絡し、市民の広域移動の利便性向上と同時に市外からの人やものの呼び込みを促進します
	④ 中心市街地の外郭を形成する「環状道路軸」の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中心市街地を環状に取り巻き、迫川渡河橋梁の混雑緩和、中心市街地の通過交通流入抑制などの交通課題に対応します ○ 中心市街地における歩いて暮らせるまちづくり実現に向けた道路空間の再配分を図るため通過交通を分担します ○ 市街地の外郭を形成し、アクセスコントロールなど沿道の無秩序な市街化を抑制します
	⑤ 主要な市街地を連絡する「外環状道路軸」の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各地区の市街地エリア、高規格道路IC及び放射状の幹線道路軸を相互に連絡し、円滑な都市活動を支えます ○ 中心市街地方向に集中する交通を分散させます
	⑥ 中心市街地において「中心市街地シンボル軸」の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中心市街地の活性化や歴史的街並みを活かしたまちづくりなど地域の特色を活かした市街地形成を支援します ○ 歩行者・自転車ネットワークを形成し、歩行者・自転車優先の道路づくりに向けた先導的な役割を担います



図中 No は前頁の表中の番号に対応

■要整備箇所図

要整備箇所：目指す将来像実現のために整備が必要な箇所です。
 道路整備に関する既定計画(注)のほか、新たに立案した計画を含みます。

注)既定計画

国事業・・・三陸縦貫自動車道のみ

県事業・・・社会資本再生・復興計画掲載事業

市事業・・・市で計画されている事業のうち主なもの



■要整備箇所
— 単路線の整備
— 地区内道路の一体的な整備
■路線の位置付け
— 広域幹線道路
— 幹線道路
— 補助幹線道路
— 中心市街地環状道路
— 外環状道路
— 中心市街地シンボル道路

● 中心市街地
● 市街地・集落
● 主要観光地

道路空間再編の取り組みイメージ

■ 歴史の小径整備事業による道路空間再編～茨城県土浦市土浦城址地区

整備事業の活用による道路の修景整備（茨城県土浦市）

事例のポイント

- ①旧城下町エリア内の街路を面的に整備（全8路線）
- ②舗装材を用いた歩行者空間の明示による歩行者の安全確保
- ③石張り舗装や側溝の修景により、地区の歴史性を強調



整備内容

・歴史の小径（その他路線）

中城通りを中心とした、土浦城址「亀城公園」周辺の全8路線について、石張り舗装や側溝の修景などの景観整備を行っている。

・舗装の美装化

中城通りでは、歩道に黒御影石の石張り舗装を採用し、歩行者の安全性を確保しながら、街並みの維持・向上に寄与している。

その他、歴史的環境に配慮した意匠の歩道照明の設置、側溝の修景などを行っている。

・無電柱化

道路整備と併せて電線類を地中化するとともに、地上機器については、ボックスパークに収容する等の工夫を行っている。



■ 空間再配分おける道路空間再編～大阪府富田林市楠公通り

一方通行化と車線の削減による歩道の拡幅（大阪府富田林市）

事例のポイント

- ①バス路線を周辺道路に振り替え、一方通行化と車線の削減による歩道拡幅を実現
- ②交差道路でも、一方通行化に伴う右折レーンの廃止に伴う歩道拡幅を実施
- ③周辺道路の信号現示を変更し、一方通行化が周辺の交通量へ与える影響を最小化

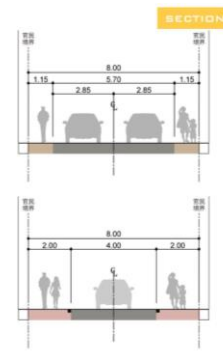


整備内容

片側1車線の対面通行から北向き（富田林駅向き）1車線の一方通行とすることで、両側に歩道を確保した。

また、これに伴い国道170号の右折レーンを廃止し、右折車両による国道の渋滞を解消するとともに、不要となった右折レーンの用地を利用して、国道の歩道整備が実現した。

なお一方通行化に伴い、整備区間のバス路線を並行する府道へと付け替えている。



出典：国土技術政策総合研究所資料「道路空間再編・利用事例集」

IV. 道路整備アクションプラン

2. 幹線道路網計画で検討した整備計画について、その実施時期を検討し、整備事業の実行計画（アクションプラン）としてとりまとめを行います。

また、本アクションプランにより、期待される整備効果を算出しました。

ここでは、事業実施時期の検討結果と期待される整備効果の算出結果を示します。

道路交通ネットワーク施策



幹線道路網計画



○整備時期の検討

○整備効果の算出

道路整備アクションプラン

1. 道路整備アクションプランの概要

1) 概要

項目	内容
アクションプランの位置づけ	○都市交通計画マスタープランで示された幹線道路網の実現に向けて、時期ごとに整備する事業を定めた実行計画です。 ※5～10年度毎の検証により、事業時期や内容を適宜見直すものとします。
計画期間	○平成30年(2018年)度から概ね10年間 各事業の実施時期については、事業の進捗状況などを踏まえ、以下の2区分に分類します。 短期：概ね5年以内（～令和4年〔2022年〕度）に完了するもの 中期：概ね5～10年以内（～令和9年〔2027年〕度）に完了又は着手を目指すもの
対象道路	○登米市内の幹線的機能を有する道路 ・国道 ・県道 ・主な1級市道 ・主な広域農道

2.道路整備アクションプラン

段階区分（整備時期）とその整備展開の考え方は以下の通りです。

1) 短期（～令和4年〔2022年〕度）

- ・短期の道路整備については、「現在進められている事業」、「既定計画に位置付けられている事業」を優先して推進します。
- ・広域交通体系の充実や市内地域間ネットワークの強化等に大きな役割を果たす「みやぎ県北高速幹線道路 第Ⅲ期（佐沼I.C～佐沼北交差点）」の早期整備の実現を、事業主体となる宮城県に要請します。
- ・「中心市街地環状道路」は、迫地域の交通渋滞解消だけでなく、中心市街地の道路空間再構成の実現に向けた道路基盤となります。その将来の整備実現に向けて、道路構造、路線線形、概算事業費等の計画検討及び都市計画決定手続きの準備・着手を目指します。

2) 中期（～令和9年〔2027年〕度）

- ・中期の道路整備においては、短期事業の進捗状況を踏まえ「既存の幹線道路の機能向上に向けた事業」を鋭意推進します。
- ・「中心市街地環状道路」は、計画検討や都市計画決定手続きの進捗を踏まえ、事業主体・事業手法の検討等、実現化に向けた準備（可能な範囲での早期着手）を目指します。
- ・登米地域のリダンダンシー確保に向けた道路基盤となる「登米地域市街地バイパス」は、既存の幹線道路の活用を前提に自動車流動の変化等を勘案しつつ、その必要性や整備内容について検討を推進します。
- ・中心市街地環状道路・登米地域市街地バイパス等の計画熟度の進展、まちづくり事業の進展等に合わせて、迫地域佐沼地区や登米地域寺池地区における「歩行者ネットワーク整備」の計画検討を推進します。

3.期待される整備効果

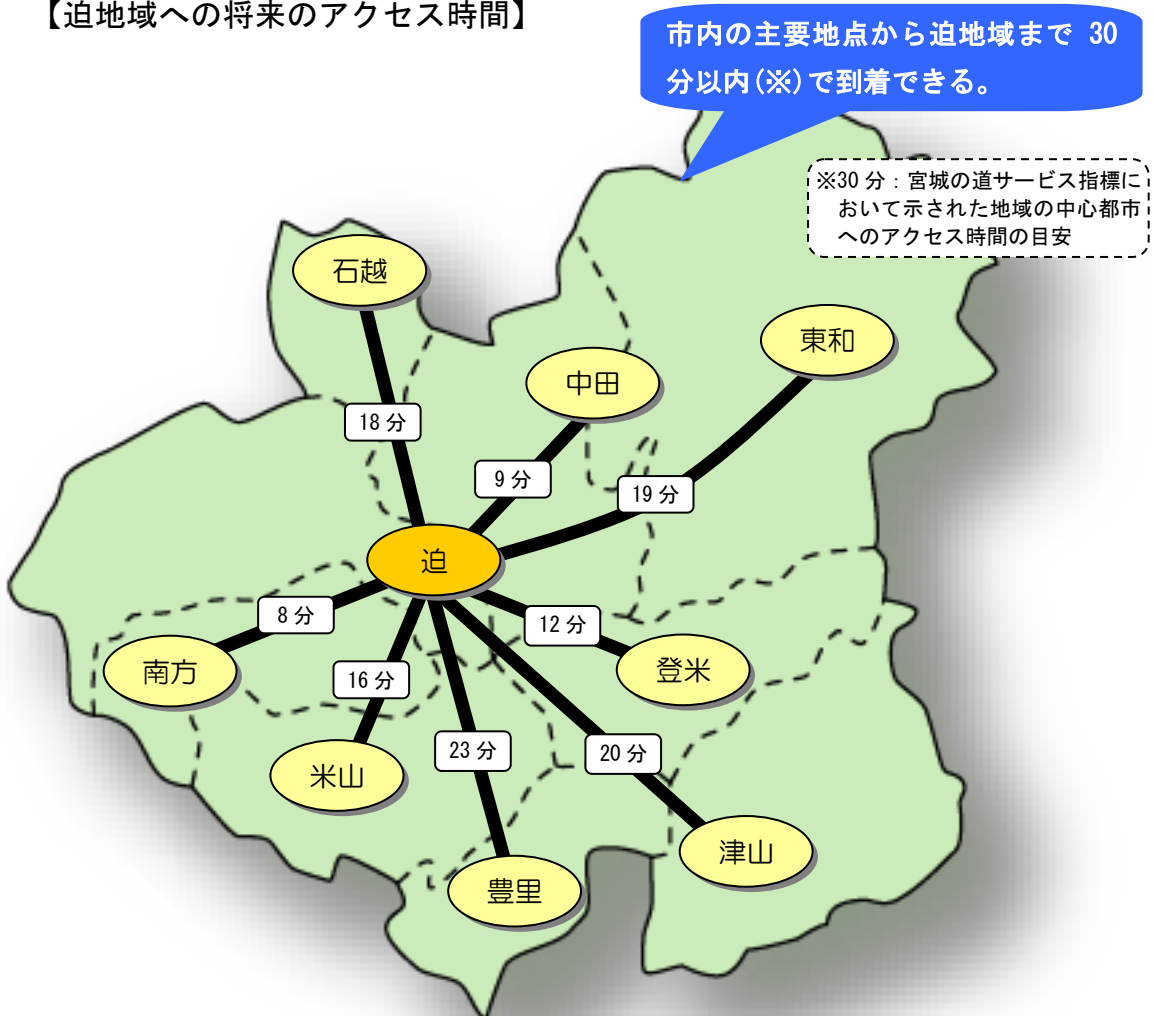
※算出方法についてはP43を参照

道路整備アクションプランの実現により、期待される整備効果例を以下に示します。

整備効果① 市民の日常生活の利便性向上

- 迫地域を中心とした利便性の高いコンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現
- ・各地域から迫地域へ向かう道路などの整備により、迫地域へのアクセス性・近接性が向上し、より利便性の高いコンパクトシティ・プラス・ネットワークが実現します。

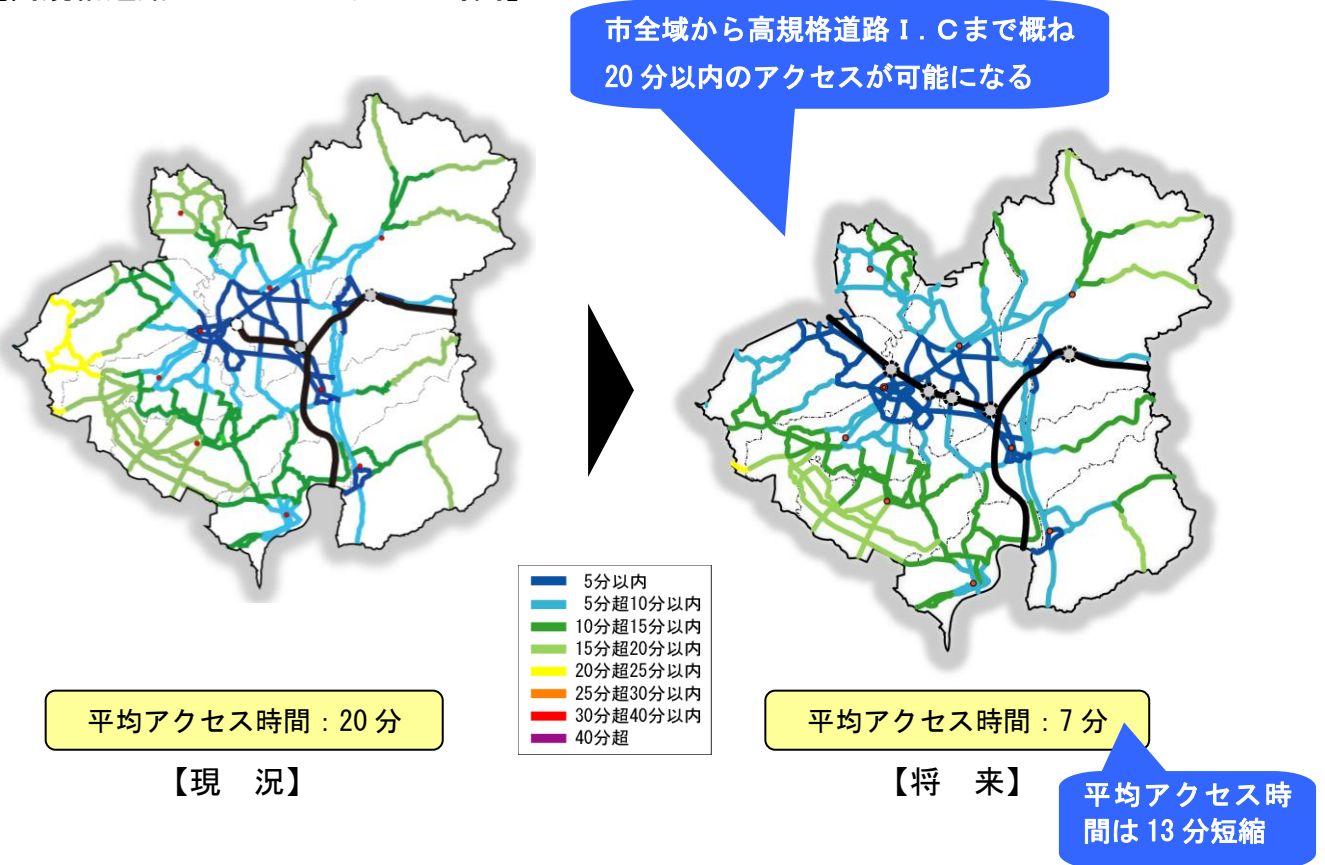
【迫地域への将来のアクセス時間】



○高規格道路 I.C へのアクセス向上

- 三陸縦貫自動車道やみやぎ県北高速幹線道路の一部供用により、高規格道路 I.C へのアクセス時間はかなり短縮されました。
- 今後は早期の全線供用により全市的にアクセス時間が短縮され、より広域到達性が向上します。

【高規格道路 I.C へのアクセス時間】



整備効果② 安全・安心な日常生活の実現

○歩行者・自転車の安全性向上

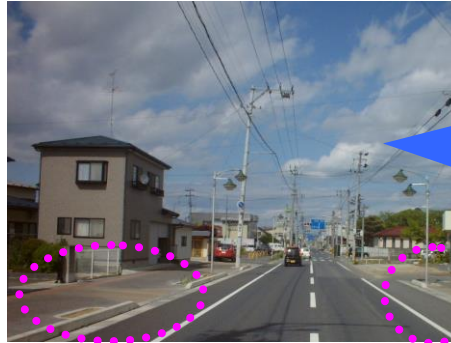
- ・歩道や広幅員の路肩の整備により、歩行者や自転車の安全が確保されるとともに、自動車の走行性も改善されます。

■整備事例) 迫地域と中田地域、東和地域を結ぶ国道 398 号的場の拡幅、歩道設置事業

【整備前】



【整備後】

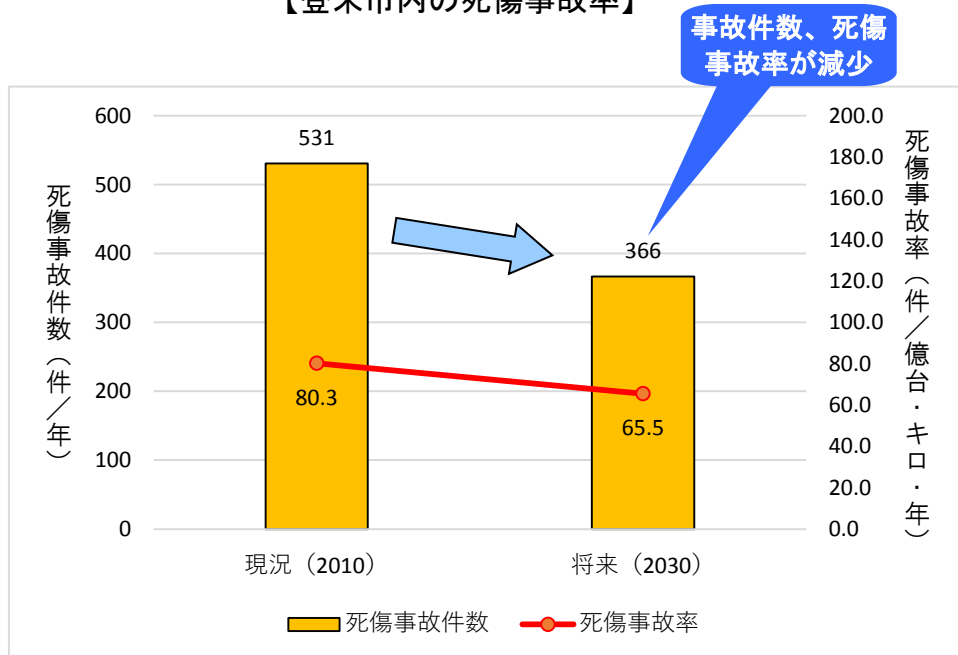


広幅員の歩道
や路肩が確保
され走行性が
向上します。

○市内における交通事故の削減

- ・安全性の高い高規格道路が整備され、交通の一部がそれらに転換することにより、登米市内における事故件数、死傷事故率の減少が期待できます。

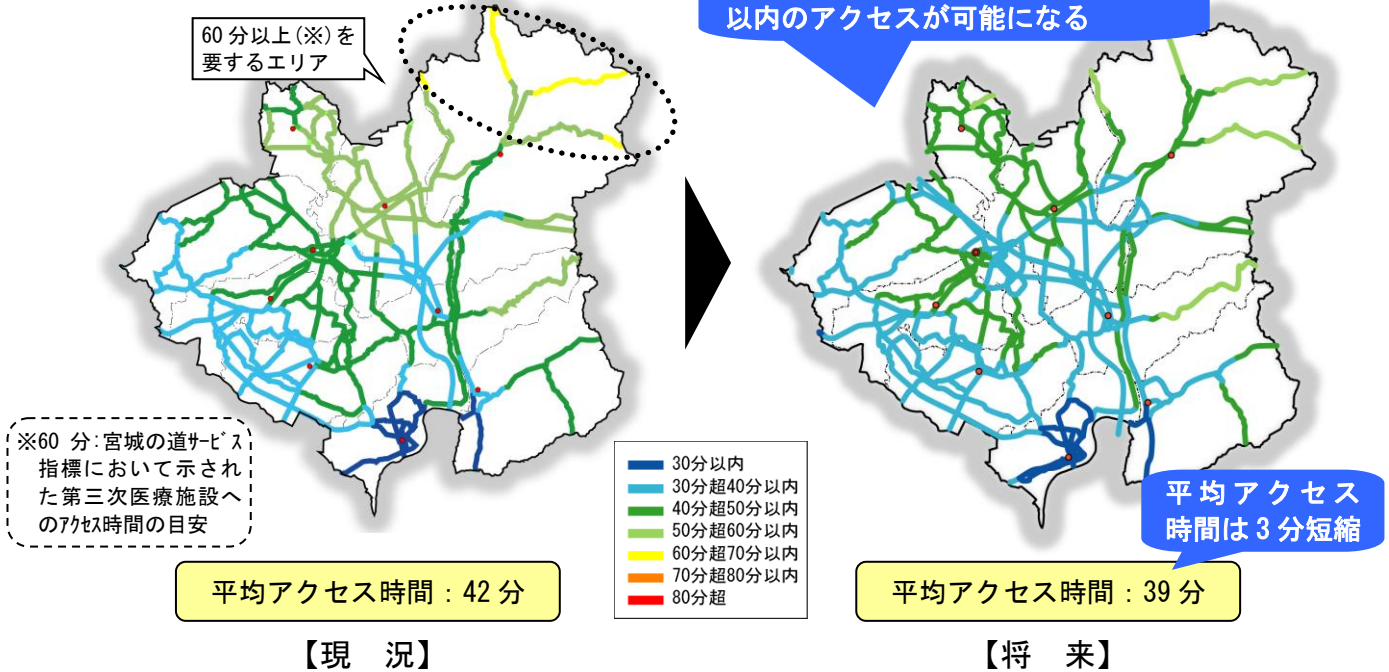
【登米市内の死傷事故率】



○第三次医療施設までのアクセス時間の短縮

- ・三陸縦貫自動車道の延伸やみやぎ県北高速幹線道路などの整備により、市内全域から最寄りの第三次医療施設(大崎市民病院又は石巻赤十字病院)まで 60 分以内のアクセスが可能になり、また全市的にアクセス時間の短縮が期待されます。

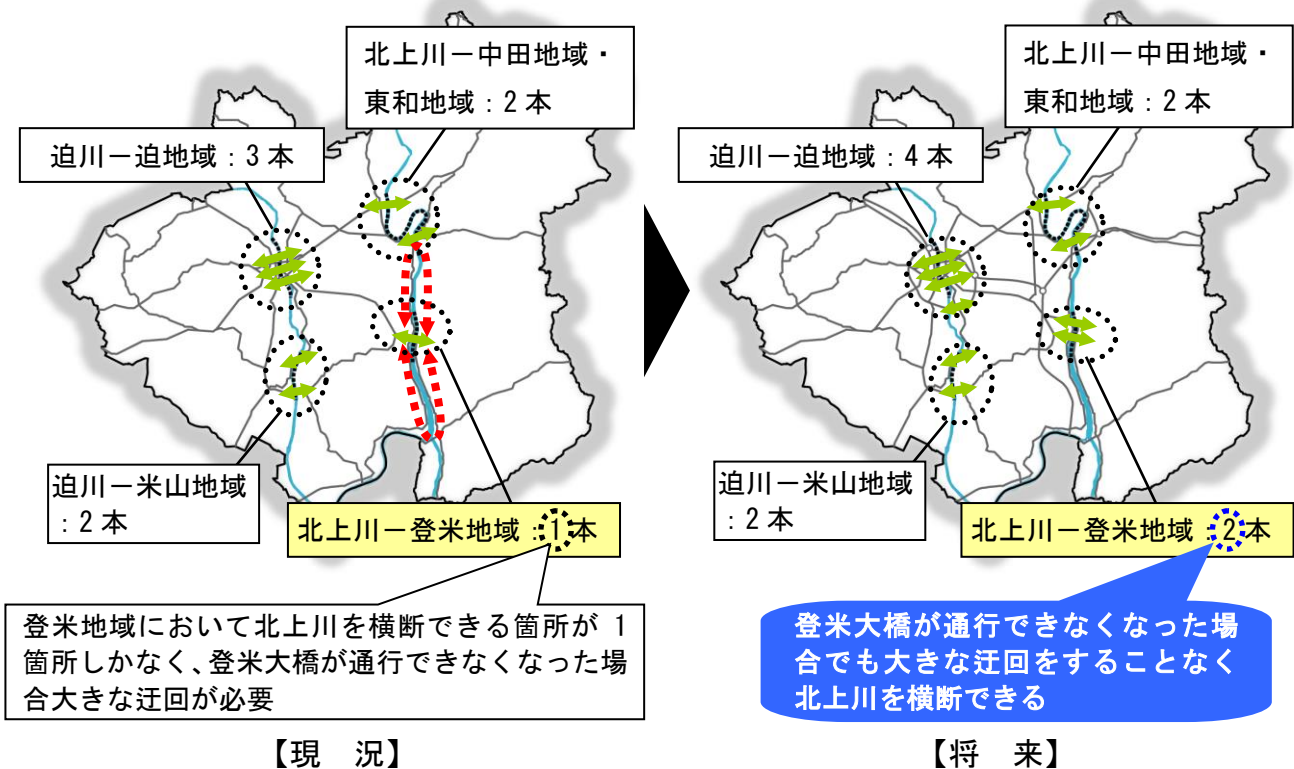
【第三次医療施設までのアクセス時間】



○北上川・迫川渡河橋梁における道路ネットワークのリダンダンシーの確保

- ・北上川・迫川の主要な渡河橋梁において、複数の経路が整備され、道路ネットワークのリダンダンシー確保が期待されます。

【北上川・迫川渡河橋梁の道路ネットワークのリダンダンシー (主要渡河部における橋梁数※一般道のみ)】

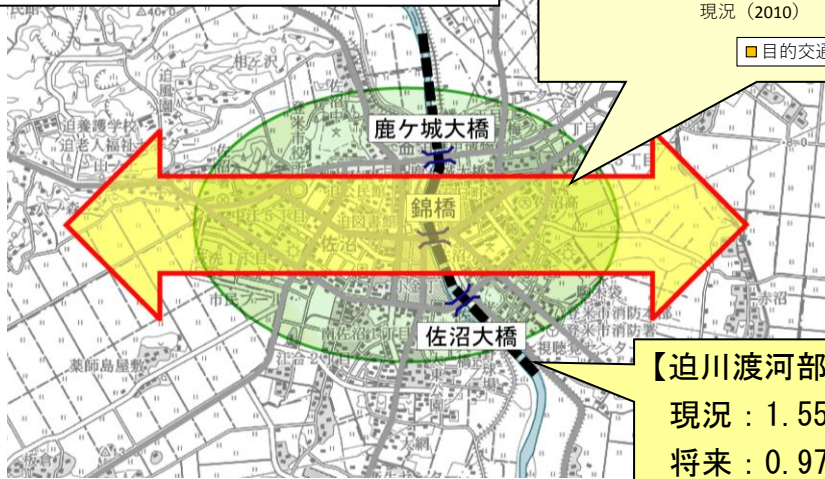
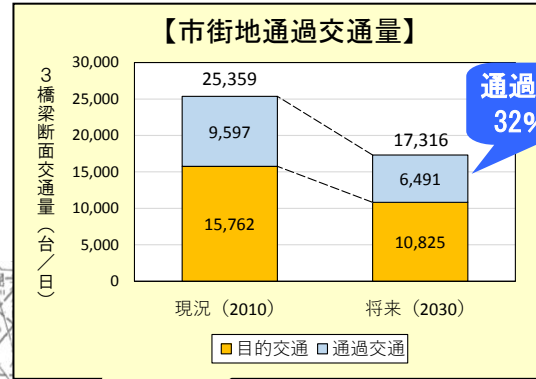


整備効果③ 中心市街地の交通円滑化

○市街地へ流入する通過交通削減

○迫川渡河橋梁（鹿ヶ城大橋、錦橋、佐沼大橋）の混雑解消

- ・中心市街地環状道路の整備により、通過交通の中心市街地へ流入が抑制され、迫川に架かる3つの橋梁での混雑も解消されます。

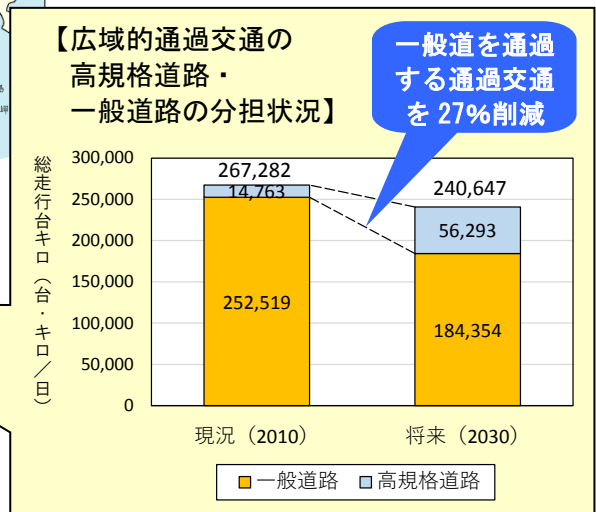
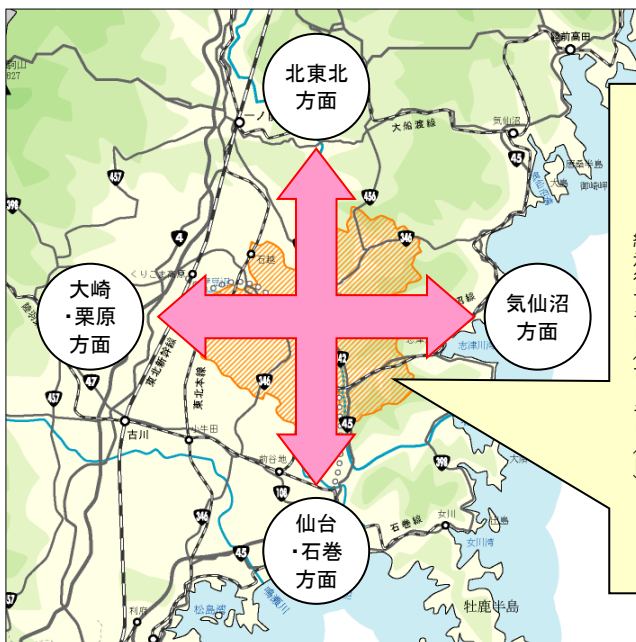


整備効果④ 広域的通過交通の円滑な処理

○広域通過交通の高規格道路分担率の向上

- ・三陸縦貫自動車道の延伸やみやぎ県北高速幹線道路などの整備により、登米市に目的のない広域的な通過交通をこれらの道路が分担し、一般道への通過交通の流入が抑制されます。

【広域通過交通の高規格道路分担率】

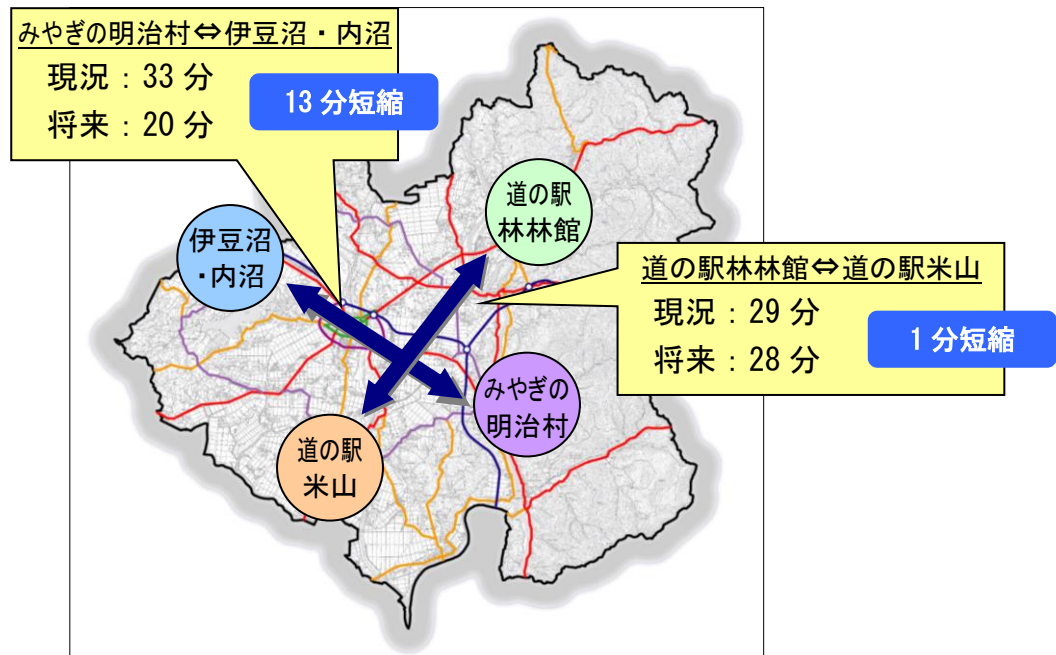


整備効果⑤ 観光の振興

○市内の主要観光地点間の回遊利便性の向上

- ・みやぎ県北高速幹線道路などの東西方向の道路が整備されることにより、市内の主要観光地点間のアクセス時間が短縮され、市内における観光周遊時の回遊利便性が向上します。

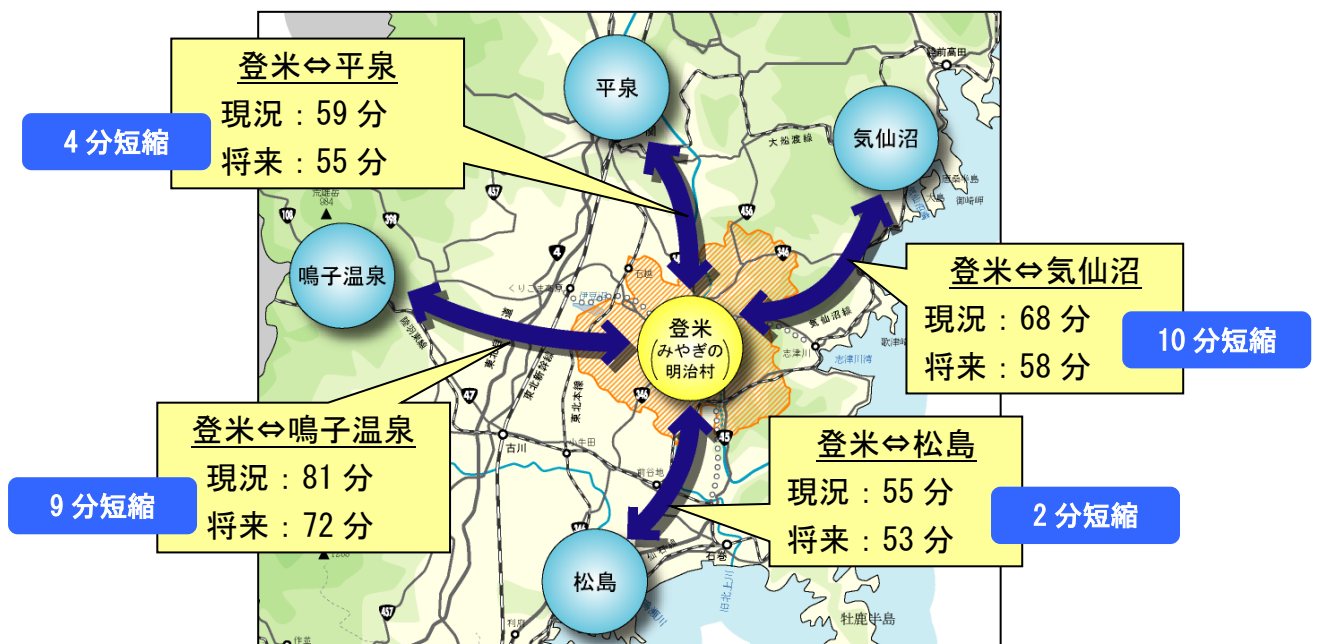
【市内の主要観光地点間のアクセス時間】



○市外観光拠点との連絡性の向上

- ・幹線道路網が整備されることにより、市内の主要な観光地であるみやぎの明治村と周辺の全国で有数の観光地である松島、気仙沼、鳴子温泉や平泉とのアクセス時間が短縮され、周辺都市の観光拠点との連携が促進されます。

【市外観光拠点へのアクセス時間】



■整備効果の算出方法

○整備効果は既往調査結果や交通量配分（分割+転換率併用配分）により推計した登米市の交通状況（交通量、速度、混雑度など）を用いて各指標の算出を行った。

■交通量配分の推計ケース

	現況 （※1平成22年〔2010年〕を想定）	将来 （※2平成12年〔2030年〕を想定）
ネットワーク （道路網の状況）	H22	H22 ネットワーク+ アクションプランの整備箇所
OD表 （自動車交通の需要量）	H22 (H22 道路交通センサス現況 OD表)	R12(本業務にて作成)

※1：本頁中の「平成22年」は以下、2010年を示す

※2：「令和12年」は以下、2030年を示す

■各指標の算出条件

指標	算出条件	指標の分類（注）	
		現況	将来
迫地域へのアクセス時間	対象地点間：各地域の市役所・支所間 ルート：アクセス時間が最短となるルート	実績値 (H22 道路交通センサス)	実績値をもとにした推計値
高規格道路 I.C へのアクセス時間	対象地点間：市内の道路から最寄りの高規格道路 I.C（東北自動車道、みやぎ県北高速幹線道路、三陸縦貫自動車道の I.C） ルート：アクセス時間が最短となるルート		
平均アクセス時間	$(\sum(\text{ゾーン毎の最寄りの高規格道路 I.C までのアクセス時間} \times \text{ゾーン人口}) \div \text{総人口})$ ※ゾーンは人口集積状況や道路網構成を考慮し市内を26のゾーンに分割(旧市町村を細分化)したもの		
第三次医療施設までのアクセス時間	対象地点間：市内の道路から最寄りの第三次医療施設（大崎市民病院又は石巻赤十字病院） ルート：アクセス時間が最短となるルート		
平均アクセス時間	$(\sum(\text{ゾーン毎の最寄りの第三次医療施設までのアクセス時間} \times \text{ゾーン人口}) \div \text{総人口})$ ※ゾーンは人口集積状況や道路網構成を考慮し市内を26のゾーンに分割(旧市町村を細分化)したもの		
市内における死傷事故件数、死傷事故率	死傷事故件数は道路投資に評価に関する指針(案)に基づき算出した。 死傷事故率は下式により、算出した。 (算定式) 死傷事故率 = 死傷事故件数 ÷ 総走行台キロ ※総走行台キロ：市内の道路を通行する自動車交通の走行距離の総和	交通量配分による推計値	
北上川・迫川渡河部における道路ネットワークのリンクゾーン	主要地域における北上川・迫川渡河部の橋梁箇所数。	※道路網構成により判断した	
中心市街地へ流入する通過交通	佐沼地区に流入する市街地通過交通量 ※市街地通過交通：佐沼地区内に目的を持たず、通過するだけの交通	交通量配分による推計値	
迫川渡河部の混雑度	佐沼地区の迫川に架かる3橋梁（鹿ヶ城橋、錦橋、佐沼大橋）の混雑度。 (算定式) 混雑度 = 3 橋梁の交通量 ÷ 3 橋梁の交通容量	実績値 (H22 道路交通センサス)	実績値をもとにした推計値
広域的通過交通の高規格道路、一般道路の分担率	広域的通過交通の高規格道路(三陸縦貫自動車道、みやぎ県北高速幹線道路)の分担率 (算定式) 高規格道路の分担率 = 高規格道路の総走行台キロ ÷ 全道路の総走行台キロ ※広域的通過交通：登米市内に目的を持たず、通過するだけの交通	交通量配分による推計値	
主要観光地間のアクセス時間	対象地点間：伊豆沼・内沼サンクチュアリセンターからみやぎの明治村、道の駅林館から道の駅米山 ルート：アクセス時間が最短となるルート	実績値 (H22 道路交通センサス)	実績値をもとにした推計値
市外観光拠点へのアクセス時間	対象地点間：みやぎの明治村から松島、気仙沼、鳴子温泉、平泉 ルート：アクセス時間が最短となるルート		

注) 指標の分類: ①実績値-現況について指標算出のためのデータが既往調査などにより得られるものについては、実態調査で得られたデータをもとに算出した。

②推計値-現況について指標算出のためのデータが既往調査などでは得られないものについては、交通量配分による推計値をもとに算出した。

③実績値をもとにした推計値-現況について実績値が得られるものは、実績値に現況と将来の交通量配分による推計値の変化率を乗じて算出した。

$$\text{実績値をもとにした推計値} = \text{平成22年実績値 (道路交通センサス)} \times \frac{\text{令和12年推計値 (交通量配分結果)}}{\text{平成22年推計値 (交通量配分結果)}}$$

4.実現化に向けた取り組み

アクションプランの推進に向け、登米市の管理する道路の整備については、鋭意事業推進を図ります。

また、国・県の管理する道路については、国・県などの関係機関との調整を図りつつ、その早期かつ着実な実現に向けた事業推進を要請するなど、登米市も積極的に取り組みを進めます。

■箇所別の市の主な取り組み

対象事業路線	事業主体	登米市の役割
三陸縦貫自動車道	国	4車線化整備について、早期事業化を要請する。
みやぎ県北 高速幹線道路	県	第Ⅲ期工事区間の早期供用、第Ⅴ期区間の早期事業化及び三陸縦貫自動車道へ直接乗り入れを要請する。
一般国道、主要地方道、 一般県道	国、県	[短期の施策] 予定されたスケジュールでの着実な事業実施を要請する。 [中期以降の施策] 令和5年(2023年)度以降の早期・着実な事業化を要請する。 (現道拡幅、自歩道設置、バイパス整備等)
市道	市	アクションプランに基づき、整備を推進する。
事業主体が未定のもの	(未定)	早期の整備方針の明確化に向けて、短期・中期においては、登米市が中心となって、国・県の協力を得ながら、計画検討に着手する。