

路線名	都道府県	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
東北中央道	福島県	福島JCT～米沢	<p>福島県は、都市が分散した特色ある7つの生活圏を形成しており、高速自動車国道は、それら相互の「連携軸」として最も重要な道路に位置づけられている。</p> <p>その中で東北中央道は、重要港湾相馬港を核とする相馬中核工業地域と県都である福島市を經由し山形県内陸部に至る太平洋沿岸地域と東北地方内陸部を結ぶ幹線道路であり、常磐自動車道と東北縦貫自動車道とを連結し、北東国土軸と日本海国土軸の連携を強化する極めて重要な路線である。</p> <p>特に本区間は、南東北中枢広域都市圏構想の福島・山形の両県都を相互に機能の補完・共有することによる広域都市圏の形成に重要な区間である。</p> <p>これらのことから、本路線の全線供用による有機的な高速道路ネットワークの形成は、当県および東北地方の特色ある地域づくりに資する広域連携に不可欠であり、今後も推進される必要がある。</p>	<p>高速自動車国道の整備については、道路関係四公団が民営化された会社・国等、事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進捗を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実に推進すべきであると考えていることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」を選択する。</p> <p><u><平成15年12月16日付け追加意見提出></u></p> <p><u>しかしながら、山形県との協議の結果、山形県の「新直轄方式による整備」の強い意向があるため、国においては、この意見を尊重し、本道路の早期整備が図られるよう進められたい。</u></p>
	山形県	福島JCT～米沢	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。</p> <p>特に、県境の全てが山脈に囲まれている本県にとって、経済や地域の活性化を図るうえで、物流の幹線となっている峠越えの福島・米沢を結ぶ新栗子トンネルの早急な整備を進める必要がある。</p>	「新直轄方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		米沢～米沢北	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。</p> <p>当該区間は、隣接する一般国道13号自動車専用道路として供用済みの米沢南陽道路（米沢・南陽高畠間）の機能を十分発揮させるとともに、福島JCT～米沢間からの搬出土砂の受け入れ先として、早急な整備を進める必要がある。</p>	「新直轄方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		南陽高畠～山形上山	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。</p> <p>また、昨年9月に開通した山形上山から東根間とのネットワークを生かし、沿線地域の一体的発展と、冬季間の円滑な交通確保、救急医療体制の整備を図るうえでも、早急な整備を進める必要がある。</p>	「公団あるいは新組織による有料道路方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		東根～尾花沢	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。</p> <p>また、昨年9月に開通した山形上山から東根間とのネットワークを生かし、沿線地域の一体的発展と、冬季間の円滑な交通確保、救急医療体制の整備を図るうえでも、早急な整備を進める必要がある。</p>	「公団あるいは新組織による有料道路方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。