

北海道横断自動車道（黒松内～余市）における計画段階評価

1. 後志地域の課題

① 高次医療施設への速達性が不足

○後志地域には、二次医療施設が倶知安町等にあるものの、高次医療施設がないため、救急搬送の多くを札幌・小樽方面の医療施設に依存(図1)

② 広域観光におけるアクセス性の不足

○後志地域は、ニセコエリアをはじめとする観光資源を有するが、高速道路がないため、国内外の観光客が立ち寄りづらいものとなっている(図2)

③ 広域物流の速達性・安全性が不足

○道南から小樽港への国際コンテナの輸送において、最短経路が利用できず、大規模な迂回が発生
○主要な物流経路では大型車関連事故が多発(図3)

④ 大規模災害時に物流機能が麻痺

○平成12年有珠山噴火時に太平洋側の高速道路や鉄道による物流が不通となり、日本海側回り(後志地域経由)で代行輸送を行ったが、輸送力が不足し物流が麻痺(図4)

⑤ 道央圏内の地域間の連携機能が脆弱

○社会経済活動でつながりのある道央圏内の拠点都市間の連携が弱い



図1 後志管内発救急搬送流動状況(H20)

図2 海外観光客の主な観光ルート of の例

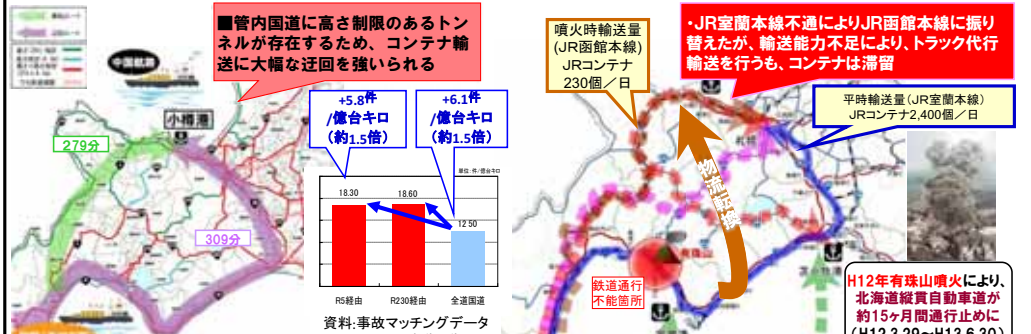


図3 国際コンテナ輸送ルートおよび事故発生状況

図4 有珠山噴火時の鉄道輸送の迂回状況(H12)

2. 原因分析

① 後志～札幌間を結ぶ国道5号に隘路が多数存在

○救急搬送では患者への負担軽減のため、迅速かつ安静な搬送が重要だが、主要経路の国道5号は、余市や倶知安等の市街地、稲穂峠等、走行性の悪い区間が存在(図5)

② 高速ネットワークの未整備による速達性の不足

○国内外に開かれた拠点空港の新千歳空港から、主要観光地ニセコエリアへのアクセスは、現在の道路ネットワークでは、高速道路を活用しても2時間以上を要し、速達性が低い

③ 国際コンテナが通行困難な狭隘トンネル等が存在

○高さ制限のあるトンネル(4箇所)が点在し、国際コンテナが通行不能
○大型車関連の事故が、市街地や峠部の線形不良区間を中心に発生

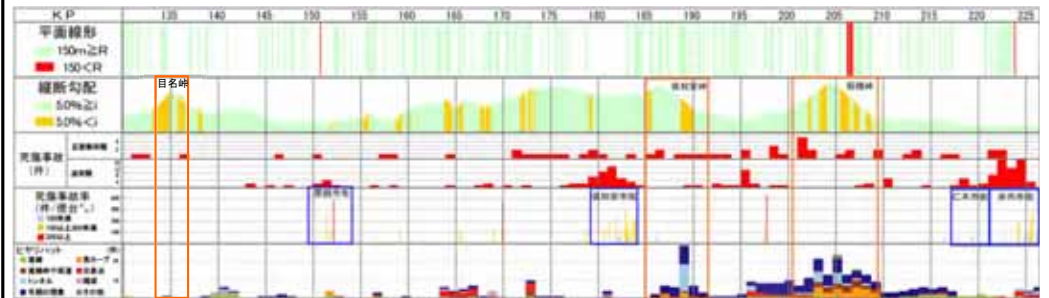


図5 国道5号の状況(事故はH18-H21ITARDAデータ、その他は北海道開発局)

④ 活火山等の影響範囲を避けた物流代替機能が脆弱

○日本海側回り(後志地域経由)の場合、十分な輸送力を持った鉄道や連続性のある高速道路がなく、遅延等が発生するなど代替機能が脆弱

⑤ 道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足

○道央圏内は、黒松内～余市間の高速道路が未整備であり、観光や農水産業のポテンシャルを有しつつも、その効果が最大限に発揮されていない(図6)



図6 道央圏の環状機能

3. 政策目標

- くらし(地域医療) ○後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮
- 市街地、線形不良区間における走行性向上
- 観光 ○新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上
- 物流 ○国際コンテナの通行支障区間の解消
- 峠部、市街地部などの通行支障区間の解消による速達性・安全性の向上
- 防災 ○北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確認
- 道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保
- 拠点間交流

北海道横断自動車道（黒松内～余市）における計画段階評価

4. 対策案の検討

対策案	【全線別線一括整備案】	【一部当面現道活用案】
政策目標	完成時には政策目標を全て達成できる	段階的に達成できる
整備効果	全線完成まで効果が出ない	段階的にではあるが早期に効果が発生
利用時期	全線完成まで利用が不可能	早期に利用可能



○ 地域意見を踏まえるとともに、沿線のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮した【案①】を選定。さらに、地域意見を踏まえ、概ねの通過予定位置及び連結予定位置を設定し、別線整備を検討する区間(倶知安～余市IC間)の整備方針(案)とする。



評価軸	【案①】	【案②】
	共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート	路線延長短縮による時間短縮を重視したルート
暮らし(地域医療)	高次医療施設への搬送時間の短縮 (指標: 倶知安～小樽間の救急搬送時間の短縮) (指標: 岩内～小樽間の救急搬送時間の短縮)	高速走行により速達性が向上し、高次医療施設への搬送時間が短縮する 岩内・倶知安から小樽市への搬送時間(冬期) 「倶知安～小樽」 「岩内～小樽」 【現 況】 66分 65分 【整備後】 47分 49分
	市街地、線形不良区間における走行性向上 (指標: 倶知安～余市間の市街地・峠)	高速走行により速達性が向上し、高次医療施設への搬送時間が短縮する 岩内・倶知安から小樽市への搬送時間(冬期) 「倶知安～小樽」 「岩内～小樽」 【現 況】 66分 65分 【整備後】 46分 51分
観光	新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上 (指標: 新千歳空港～ニセコ町役場間の所要時間)	市街地、線形不良区間の回避により走行性が向上する 市街地、線形不良箇所区間の通過 「市街地」 「峠」 【現 況】 5箇所 2箇所 【整備後】 0箇所 0箇所
	新千歳空港からニセコエリアへの速達性向上により観光地としての魅力が向上する (指標: 新千歳空港～ニセコ町役場間の所要時間)	市街地、線形不良区間の回避により走行性が向上する 市街地、線形不良箇所区間の通過 「市街地」 「峠」 【現 況】 5箇所 2箇所 【整備後】 0箇所 0箇所
物流	国際コンテナの通行支障箇所の解消 (指標: 倶知安～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消) (指標: 岩内～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消)	新千歳空港からニセコエリアへの速達性向上により観光地としての魅力が向上する (指標: 新千歳空港～ニセコ町役場間の所要時間)
	国際コンテナの輸送の効率化が図られる 国際コンテナ通行支障トンネル(高さ不足) 「倶知安～小樽」 「岩内～小樽」 【現 況】 4箇所 2箇所 【整備後】 0箇所 0箇所	新千歳空港からニセコエリアへの所要時間 【現 況】 2時間50分 【整備後】 2時間04分
特徴	速達性 ・ 計画延長が案②より長く、移動時間もやや遅い。	国際コンテナの輸送の効率化が図られる 国際コンテナ通行支障トンネル(高さ不足) 「倶知安～小樽」 「岩内～小樽」 【現 況】 4箇所 2箇所 【整備後】 0箇所 1箇所
	経済性 ・ 路線延長は長い、急峻な地形部の通過を短縮でき、大規模な構造物を削減できることから事業費は案②と同程度。	新千歳空港からニセコエリアへの所要時間 【現 況】 2時間50分 【整備後】 2時間04分
利便性	・ 国道5号経由での共和町・岩内町方面のアクセス性が良い。	計画延長が案①より短く、移動時間もやや早い。
	・ 国道5号経由での共和町・岩内町方面のアクセス性が良い。	・ 路線延長は短い、急峻な地形部の通過が長くなることや、鉄道と交差する回数が多くなることから大規模な構造物が必要となり、事業費は案①と同程度。 ・ 札幌小樽方面から共和町・岩内町へ向かう交通については迂回が生じる。

対応方針:

- 一部当面現道活用案を選定。
- 共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート【案①】を選定。

(理由)

政策目標を効果的に達成していくため、「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、課題が大きい区間(倶知安～余市IC間)については、別線で整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区間(黒松内IC～倶知安間)については、当面現道を活用する。別線整備を検討する区間(倶知安～余市IC間)においては、地域意見を踏まえるとともに、沿道のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮したルートを選定。

(参考)当該事業の経緯等

地元調整等の状況

H23年6～8月	ヒアリングで後志地域管内市町村長、その他関係団体に、政策目標(考え方)、整備方針(考え方)、国道の課題、通過位置の基本的な考え方(案)について意見を聴取
H23年9～10月	ヒアリングで後志地域管内市町村長及び関係団体、アンケートで沿線住民及び道路利用者へ、政策目標(案)、当面の整備方針(案)、通過位置・連結位置の基本的な考え方(案)、比較ルート(案)について意見を聴取
H23年12月	北海道地方小委員会において、対応方針(案)(ルートとして案①を選定する等)を妥当と判断
H23. 7月	: 後志管内20市町村による後志総合開発期成会が「黒松内余市間」の早期整備を国土交通省に要望
H23. 7月及び11月	: 後志管内の市町村及び経済団体等92団体による北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会が黒松内余市間の早期整備を国土交通省に要望
H23. 12月	: 北海道知事が「黒松内余市間」の早期整備について国土交通大臣に要望

日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）における計画段階評価について

1. 秋田県北地域の課題

① 救急医療施設へのアクセス

○秋田県北地域の基幹病院である北秋田市民病院※に60分で到達出来ない地域が広く存在(図1)

(秋田県北地域では人口の約2割(約4.8万人)が60分圏域外)

※北秋田市民病院(H22.4.1開院)

「秋田県医療保健福祉計画(H20.4)」

において3次救急医療機能整備を決定



図1 北秋田市民病院60分圏域図(現況)

② 災害発生時における幹線道路の通行止め

○能代市～大館市間の国道7号は災害に対し脆弱な区間が存在(図2)

○H19豪雨では米代川等の河川増水に伴い国道7号沿線集落に避難指示が発令
救済・救助活動を要する地域に対し信頼性の高い緊急輸送道路が未確保(図2)

○災害による通行止めが発生した際には、広域迂回が強いられる(図2)



図2 能代市～大館市間の国道7号の通行止めと迂回状況等

2. 原因分析

① 高速ネットワークが未整備

○二ツ井白神IC～小坂JCTの区間の高速道路が不連続のため、速達性の確保が困難(図3)

○二ツ井白神IC～小坂JCTの区間の事業中箇所が供用しても、県北地域では依然として、約3万人が第3次医療施設に60分で到達出来ない(図3)

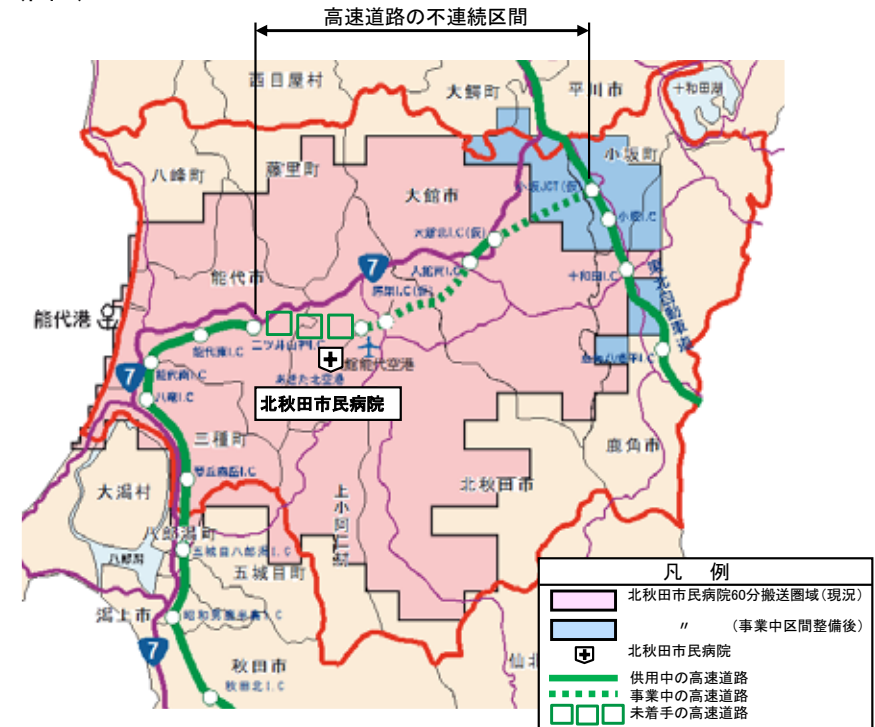


図3 北秋田市民病院60分圏域図(事業中区間供用後)

② 道路の防災機能が不十分

○秋田県北地域を通過する国道7号は第1次緊急輸送道路であるが、過去に何度も通行止めになる等、耐災害性が低く、またネットワークの多重性が確保されていない(図2)

3. 政策目標

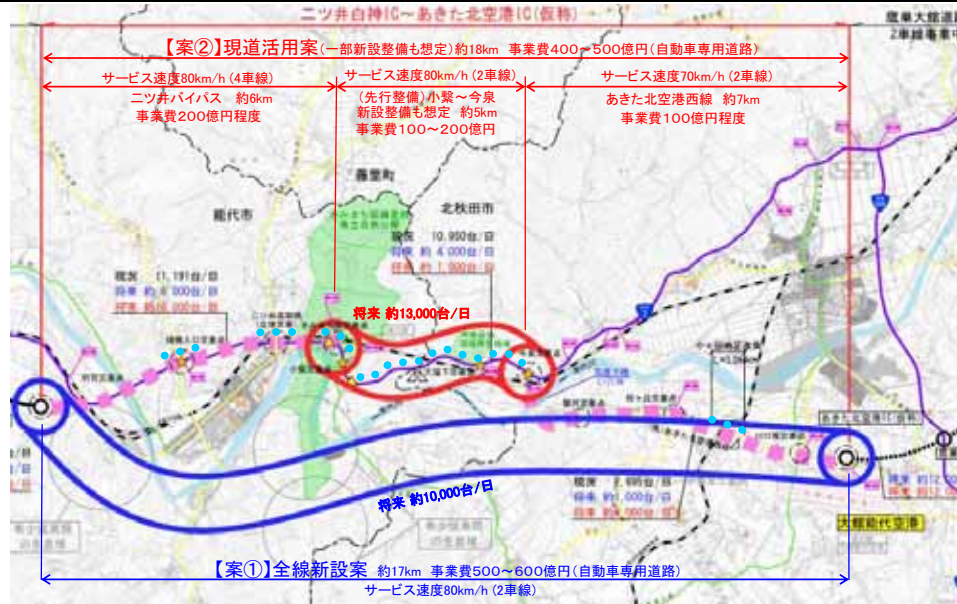
① 救急医療施設への速達性向上

② 耐災害性を有した緊急輸送道路の確保

日本海沿岸東北自動車道（ニツ井白神～あきた北空港）における計画段階評価について

4.対策案の検討

評価軸	【案①】全線新設案 (新しい高速道路を造る案)	【案②】現道活用案 (現在の道路を有効活用して高速道路を造る案)
救急医療施設への速達性向上 (指標:救急医療施設の60分圏内人口)	<p>高速走行により速達性が向上</p> <p>○ 秋田県北地域(人口26.6万人)における第3次救急医療施設60分圏人口(カバー率) 【現況】約21.8万人(82%) 【事業中中間整備後】約23.6万人(89%) 【整備後】約24.1万人(91%)</p>	<p>一般道であるが、アクセスコントロール(交差点立体など)により速達性は向上</p> <p>○ 秋田県北地域(人口26.6万人)における第3次救急医療施設60分圏人口(カバー率) 【現況】約21.8万人(82%) 【事業中中間整備後】約23.6万人(89%) 【整備後】約24.1万人(91%)</p>
耐災害性を有した緊急輸送道路の確保 (指標:国道7号寸断時における能代市～大館市間の連絡時間・距離)	<p>全線別線整備により耐災害性を有した緊急輸送道路が確保される</p> <p>○ 能代市と大館市の所要時間 【現況】約129分・106km 【事業中中間整備後】約109分・99km 【整備後】約55分・54km(迂回無し)</p>	<p>災害に対し脆弱な区間が別線整備となるため、耐災害性を有した緊急輸送道路が確保される</p> <p>○ 能代市と大館市の所要時間 【現況】約129分・106km 【事業中中間整備後】約109分・99km 【整備後】約56分・54km(迂回無し)</p>
コスト	約570億円	約490億円
総合評価	△	○



対応方針:案②による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名:ニツ井白神～あきた北空港
- ・区間:秋田県能代市ニツ井町駒形～北秋田市脇神
- ・概略延長:約18km
- ・標準車線数:2車線(ニツ井バイパスの活用部は4車線に拡幅)
- ・設計速度:80km/h
- ・概ねのルート:図8案②のとおり

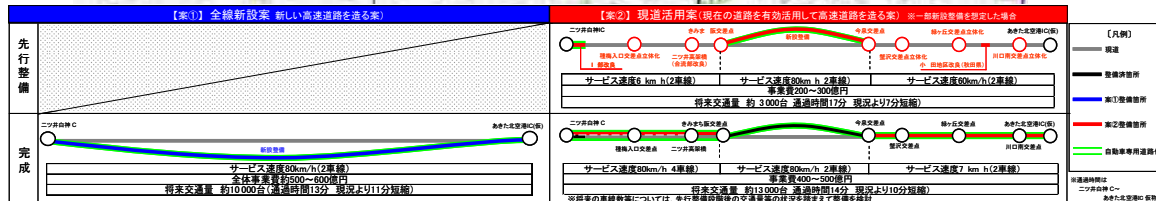
(参考)当該事業の経緯等

地元調整等の状況

H23年2月:アンケートで地域の課題と政策目標、対策案に対する意見を聴取
 H23年8月:東北地方小委員会において計画段階評価として案②が妥当と判断
 H23年10月:秋田県の公共事業評価専門委員会であきた北空港西線の改築(交差点立体化等)にかかるH24事業化を妥当を判断

地域の要望等

H23年10月:秋田県知事と能代市・北秋田市市長などが国土交通大臣に日沿道の「ニツ井白神～あきた北空港間」早期整備を要望
 H23年10月:秋田県知事が県道の現道活用区間は来年度着工の旨を発言
 H23年11月:東北経済連合会長が国土交通大臣に日沿道の「ニツ井白神～あきた北空港間」早期全線整備を要望



日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）における計画段階評価

1. 秋田・山形県境地域の課題

①常時・非常時において国道7号の信頼性が低い

- 日沿道 遊佐～象潟間の国道7号は津波で寸断する恐れがあるため、沿線集落孤立の恐れや津波からの避難が課題
- 国道7号寸断時は緊急輸送道路が未確保となり、大災害時の救助・救援活動に懸念(図1)
- 通勤等で県境を跨ぐ交通が多いが、冬期の気象や線形不良・隘路等により、事故通行止めが度々発生し、広域迂回を強いられている。(図3)



図1 県境の交通網と津波予想浸水域

②高次医療施設への60分搬送圏域外の地域が存在

- 由利本荘市・にかほ市では、高次医療施設への60分搬送圏域外人口が多数存在。【圏域外人口:4.5万人】(図4)

③信頼性の低い国道7号が地域の基幹産業の物流に影響

- 電子部品産業が地域の基幹産業となっているが、国道7号通行止め時(通行止めリスクは図1)には、地域の経済や物流だけでなく、国内・海外の生産活動にも影響。(図2)

《地元関連企業の声》

海外向けの成田空港からの搬出には荷積み順制限があり、輸送には分刻みの正確性が求められる。等

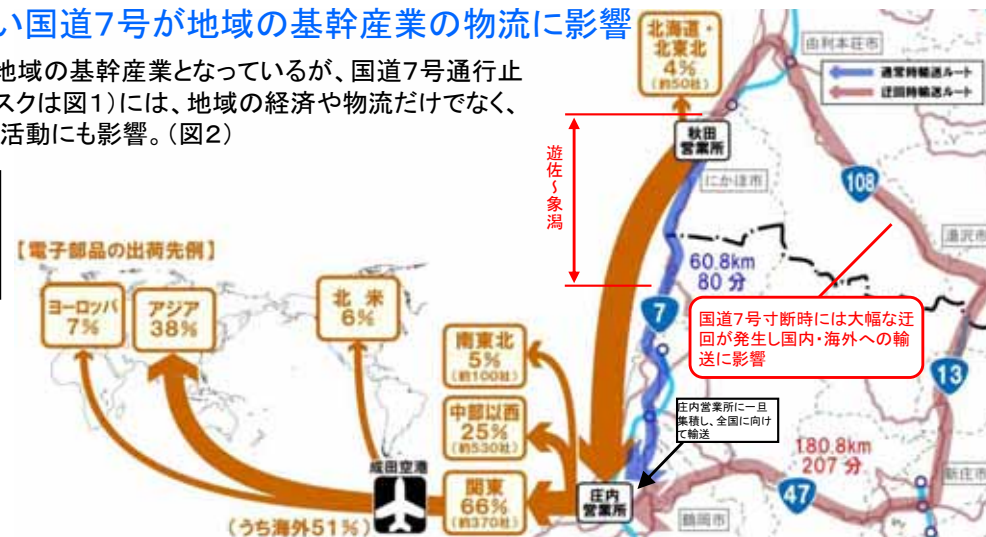


図2 地元関連企業の国道7号寸断時の物流への影響の例

2. 原因分析

①国道7号が津波浸水域を通過。代替路が未確保

- 当該区間の唯一の緊急輸送道路である国道7号が津波浸水域を通過している。(図1)
- 国道7号で津波寸断や事故通行止めが発生した際に代替ルートがない。(図3)



図3 国道7号通行止め時の酒田～にかほ間の広域迂回

②国道7号の速達性が未確保

- 当該地域から高次医療施設へのアクセスには、高速道路の不連続区間が存在し、速達性の確保が困難。(図4)
- 日沿道の事業中区間が供用しても、依然として、約3.0万人が高次医療施設への60分搬送圏域外。(図4)

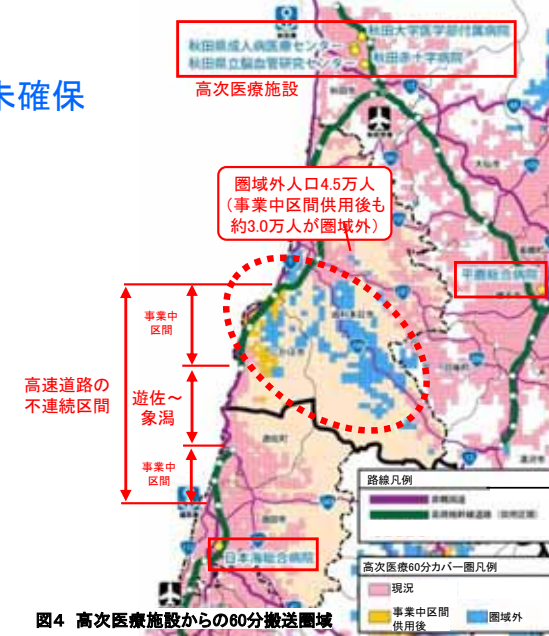


図4 高次医療施設からの60分搬送圏域

3. 政策目標

- ①ダブルネットワークによる常時・非常時の信頼性向上・避難施設の設置による避難機能の強化
- ②高次医療施設への速達性確保
- ③安定的な物流ルートへの構築に向けた速達性・信頼性確保

日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）における計画段階評価

※整備後は事業中区間の供用効果を含む

4. 対策案の検討

【案①】全線新設案

【案②】現道活用案

ダブルネットワークによる 常時・非常時の信頼性向上

(指標：経路の多重化、避難機能、にかほ市～酒田市間の迂回距離・時間の変化)

- 当該地域の経路が多重化（国道7号と日沿道）されることにより以下の効果を発現
 - ・津波寸断リスクが解消
 - ・国道7号通行止め時の広域迂回が解消
 - ・国道7号通行止め時も緊急輸送道路を確保
- 津波襲来時には現道の吹浦バイパスが避難場所として機能し、日沿道の通行（救助・救援活動）を妨げない。

国道7号寸断時の、にかほ市～酒田市の迂回距離・迂回時間の変化
 【現 況】： 164km (184分)
 【整備後】： 44km (40分)

■現道活用区間では経路が多重化されないため、現道活用区間で通行止めが発生した際には案①の効果を発現できない。

■津波襲来時には、案①のように吹浦バイパスと日沿道の役割分担ができないため、本線の通行（救助・救援活動）に支障がでる恐れ有り

国道7号寸断時の、にかほ市～酒田市の迂回距離・迂回時間の変化
 【現 況】： 164km (184分)
 【整備後】： 44km (39分)

ただし、現道活用区間が寸断した際には広域迂回が必要となる

高次医療施設への速達性確保

(指標：高次医療施設への60分圏域外人口)

速達性の向上により、高次医療施設の60分圏域外人口が減少

高次医療施設への60分圏域外人口の変化
 【現 況】： 4.5万人
 【事業中区間整備後】： 3.0万人
 【整備後】： 2.5万人

走行性の高い現道区間の活用により、案①と同等の速達性が確保され、高次医療施設の60分圏域外人口が減少

高次医療施設への60分圏域外人口の変化
 【現 況】： 4.5万人
 【事業中区間整備後】： 3.0万人
 【整備後】： 2.5万人

安定的な物流ルートの構築 に向けた速達性・信頼性確保

(指標：広域迂回の解消、秋田営業所（にかほ市～庄内営業所（鶴岡市）の迂回距離・時間の変化)

国道7号通行止め時の広域迂回が解消される。

秋田営業所（にかほ市）～庄内営業所（鶴岡市）の迂回距離・時間の変化
 【現 況】： 181km (207分)
 【整備後】： 69km (65分)

国道7号通行止め時の広域迂回が解消される。（※現道活用区間は日沿道のみとなり代替路線がない）

秋田営業所（にかほ市）～庄内営業所（鶴岡市）の迂回距離・時間の変化
 【現 況】： 181km (207分)
 【整備後】： 69km (64分)

コスト

約500億円

約450億円

総合評価

○

△



図5 日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）における対策案検討

対応方針：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：遊佐～象潟
- ・区間：山形県飽海郡遊佐町～秋田県にかほ市象潟
- ・概略延長：約17km
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図5案①のとおり

(参考) 当該事業の経緯

地元調整の状況等

- 平成23年 9月：アンケートで地域の課題と政策目標、対策案に対する意見を聴取
- 平成23年11月：東北地方小委員会において、案①が妥当と判断
- 平成23年12月：アンケートで概ねのルートと出入口に関する意見を聴取
- 平成24年 1月：東北地方小委員会において、ルートと出入口について了承（都市計画手続き着手について了承）

地域の要望等

- 平成23年 5月：秋田 山形 青森 新潟 4県が民主党・省庁に日沿道の整備を要望
- 平成23年 6月：秋田県選出国會議員にミッシングリンク解消について要望説明会
- 平成23年 7月：秋田県知事が国土交通省に日沿道整備促進を要望
- 平成23年 8月：山形・秋田県知事が国土交通省に未開通区間の解消を要望
- 平成23年10月：秋田県知事・県内市町長・県選出国會議員などが、国土交通省に日沿道整備着手を要望

日本海沿岸東北自動車道(朝日～温海)における計画段階評価

1. 新潟県北地域の課題

① 広域的な物流経路として不十分

- 日本海側の高速道路のネットワークは、太平洋側の代替ルートとして不十分
- 青森～大阪間の最短距離は日本海側ルートであるが、時間的優位性がない
(日本海側廻り: 1,050km, 14.5時間 ⇔ 太平洋側廻り: 1,240km, 14.0時間)

② 救急医療施設へのアクセス

- 第三次救急医療施設に60分で到達できない地域が広く分布
(圏域外人口約1.3万人)

③ 交通事故の多発

- 交通事故の多発箇所(100件/億台キロ以上)が6箇所存在
- 特に冬期は積雪等により道路状況が悪化し、登坂不能や交通事故が発生



図2 冬期の交通事故(村上市大須戸)

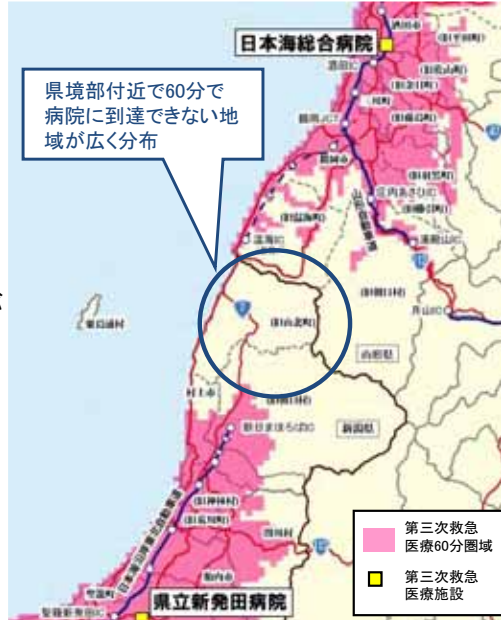


図1 当該地域の第三次救急医療施設60分圏域

④ 通行止め時には広域迂回が発生

- 災害等の通行規制が年平均で約13回、計206時間発生



提供: 山形新聞社

図3 法面崩壊(鶴岡市小岩川地区)

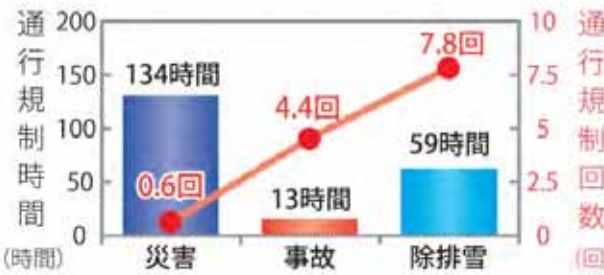


図4 国道7号の通行規制回数・時間(年平均)

⑤ 観光客数が減少傾向

- 県外からの観光客数は約1割減少(約25万人(H17)→約22万人(H21))
出典: 観光動態調査(村上市、鶴岡市)

2. 原因分析

① 高規格幹線道路のミッシングリンクが存在

- 北東北～関西方面の移動について日本海側廻りはミッシングリンクが存在しており、太平洋側廻りより時間を要する
- 高速道路が未整備であり、高次医療施設のカバー圏や観光圏域内外の移動範囲の拡大に支障がある

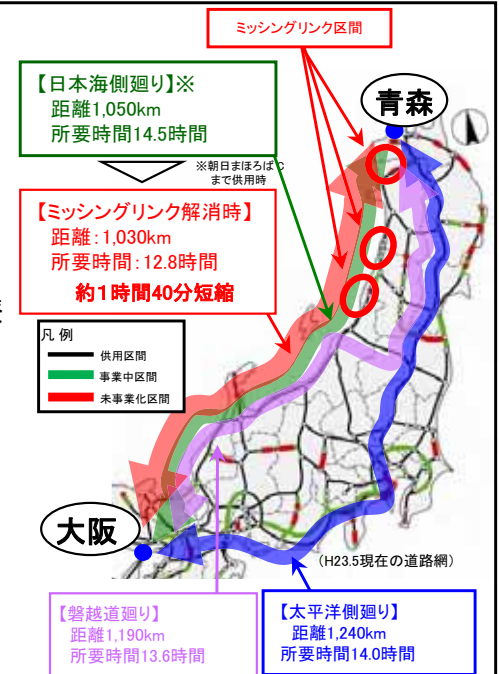


図5 高規格幹線道路網図

② 道路幾何構造の不良

- 当該地域の国道7号は、急カーブが11箇所、急な坂が21箇所と多く存在

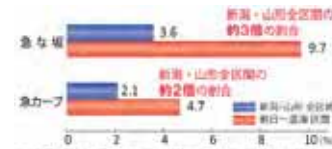


図6 国道7号の急な坂・急カーブの割合

③ 大型車の交通量が多い

- 当該地域は、大型車が通過できる幹線道路は国道7号だけであり、大型車の交通量が多い(大型車混入率33%)

④ 代替路がない 脆弱な道路ネットワーク

- 当該地域は、国道7号が、唯一の幹線道路であり、災害等で通行止めが発生すると広域な迂回が必要

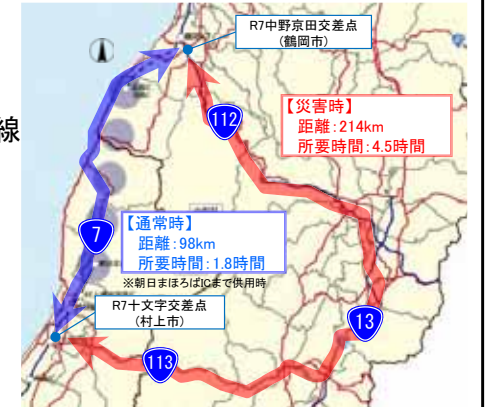


図7 広域迂回状況

3. 政策目標

- 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

日本海沿岸東北自動車道(朝日～温海)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目	全線高速道路整備案			現道活用案
	Aルート帯案 ・ルート延長が短くなるように配慮したルート ・約39km	Bルート帯案 ・国道7号とのスムーズな接続に配慮した ・約41km	Cルート帯案 ・笹川流れへのアクセスに配慮したルート帯 ・約41km	(A～Cルート帯案) ・一部区間で現在の道路を活用する案 ・約39～41km
朝日まほろばIC～温海IC (仮称)間の所要時間	◎ ◎ ・26分短縮 現況 56分 → 整備後 30分	◎ ・25分短縮 現況 56分 → 整備後 31分	◎ ・25分短縮 現況 56分 → 整備後 31分	○ ・22～23分短縮 現況 56分 → 整備後 33～34分
山北徳洲会病院～県立 新発田病院の所要時間	— ○ ・12分短縮 現況 76分 → 整備後 64分	◎ ・16分短縮 現況 76分 → 整備後 60分	◎ ・16分短縮 現況 76分 → 整備後 60分	— ・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。
交通事故の削減 (交通事故件数予測)	◎ △ ・46件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 63件/4年	◎ ・52件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 57件/4年	○ ・49件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 60件/4年	△ ・45～39件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 64～70件/4年
災害時の適応性	◎ ◎ ・南北方向の道路が国道7号と高規格幹線道路の 2本になり、南北の行き来が寸断されにくくなる。	◎ ・南北方向の道路が国道7号と高規格幹線道路の 2本になり、南北の行き来が寸断されにくくなる。	◎ ・南北方向の道路が国道7号と高規格幹線道路の 2本になり、南北の行き来が寸断されにくくなる。	△ ・災害等により、現道活用区間で通行止めが発生 した場合には、現状と同様に大幅な迂回(遠回 り)が必要となる。
最寄りIC～笹川流れ への所要時間	— △ ・整備後34分(24km)	○ ・整備後24分(16km)	◎ ・整備後17分(11km) ・笹川流れへのアクセスは良好	— ・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。
インターチェンジの利便性 (国道7号との迂回路としての互換性)	— △ ・一部区間では、国道7号からインター チェンジまでの距離が遠くなる。	◎ ・国道7号から近い位置にインターチェ ンジがある。	△ ・一部区間では、国道7号からインター チェンジまでの距離が遠くなる。	— ・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。
自然環境	— ○ ・希少動物等の生息域を通過するが、トンネル等 で影響が小さくなるよう配慮	◎ ・国道7号周辺を通過するため、希少 動物等に与える影響が小さい	○ ・希少動物等の生息域を通過するが、トンネル等 で影響が小さくなるよう配慮	— ・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。
沿道の環境	◎ ・全線開通後は大型車などの通過交通が高速道路を利用するため、国道7号の交通量が減少し、騒音や振動等の沿道環境が改善される。			△ ・現道活用区間は、大型車などの通過交通がこれ までと同様に国道7号を利用するため、騒音や 振動等の環境は悪化することが予想される。
施工性	— △ ・狭い県道を利用する区間があるため、 資材の搬入や搬出がしづらい。	◎ ・国道7号沿いを通過するため、資材の 搬入や搬出が容易	△ ・狭い県道を利用する区間があるため、 資材の搬入や搬出がしづらい。	— ・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。
整備効果の発現	◎ ◎ ・Cルート帯案より事業期間が短く、 整備効果が早期に発現。	◎ ・Cルート帯案より事業期間が短く、 整備効果が早期に発現。	△ ・長トンネルなどの構造物が多く、事業期間が 長くなるため、整備効果の発現に時間を要す。	◎ ・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。
事業費	○ ○ ・約1,800～2,000億円	◎ ・約1,700～1,900億円	△ ・約1,900～2,100億円	◎ ・左記案よりも約100億円コスト削減
地域意見聴取結果 (地域住民等)	2,995件(約77%)の方が望ましいと回答 1,331件(約33%)の方が望ましいと回答			384件(約10%)の方が望ましいと回答
地域意見聴取結果 (企業・団体等)	123社(約61%)の企業が望ましいと回答 48社(約26%)の企業が望ましいと回答			22社(約11%)の方が望ましいと回答

◎改善・満足している ○改善・満足しているが他案に比べやや劣る △改善・満足しているが、他案に比べ劣る

※着色箇所: 政策目標

図8 朝日～新潟・山形県境における対策案検討



対応方針:

1. Bルート帯案とする。
2. 全線高速道路整備案とする。
3. その他

今後実施する具体的な道路構造等の検討に際し、事故や災害時の耐災性・利便性向上、避難場所としての防災機能、地域経済の活性化等の観点から、中央分離帯の設置や追越車線、災害等を考慮した幅員の確保、簡易な形式の連結位置の追加、休憩施設の整備等について、別途考慮する。

(参考) 当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- H23. 11 アンケートで道路整備の必要性の有無、ルート帯案に対する意見、現道活用の可能性に対する意見等を聴取
- H24. 1 東北・北陸地方合同小委員会において計画段階評価としてBルート帯案・全線高速道路整備案が妥当と判断

地域の要望等(知事発言等)

- H23. 5 新潟県知事が記者会見で言及(日本海側国土軸、日沿道整備の重要性)
- H23. 8 村上市長、鶴岡市長が、また新潟県知事、山形県知事が国土交通省に要望
- H23. 9 朝日～温海間 計画段階評価に着手
- H23. 11 東北経済連合会が国土交通省に要望

東北中央自動車道（福島～霊山）における計画段階評価

1. 福島県北部地域の課題

①被災地の復興や、災害時の救助・救援活動にとって重要となる内陸部との経路が脆弱

○相馬～福島間を結ぶ国道115号は、内陸の災害拠点と被災地を結び、東日本大震災においても緊急輸送道路として機能したが、万が一寸断した際には緊急輸送道路が未確保（図1）

○原発事故により国道115号は現在相馬～いわき間の迂回経路にもなっているが、震災前ルートと比べて所要時間が大幅に増加。県内の移動に支障（図1）

（震災前102km・150分→震災後179km・196分（77km・46分の増加））

東日本大震災からの復興の基本方針抜粋
（H23.8東日本大震災復興対策本部）

「三陸縦貫道等の緊急整備や太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化」

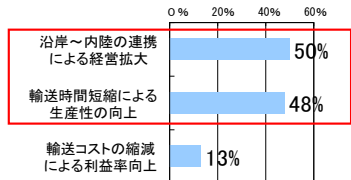
②高次医療施設へのアクセス

○相馬地域から高次医療施設への60分圏域外人口が多数存在（図2）

（圏域外人口約11.4万人）

③産業面における内陸部と沿岸部の連携

○コンテナ貨物が集積する内陸部から最寄り港湾は相馬港であるが、発着するコンテナ貨物の約9割が京浜港を利用されているように、産業面においても内陸部と沿岸部の連携が不十分。

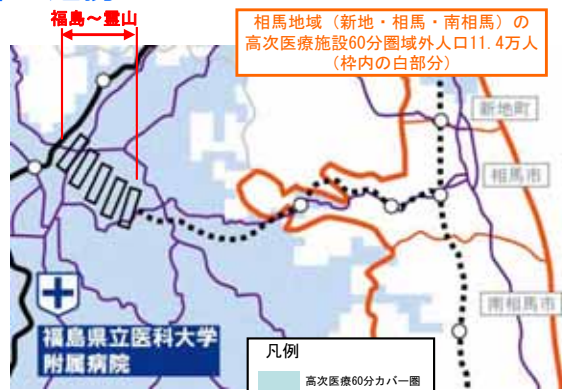
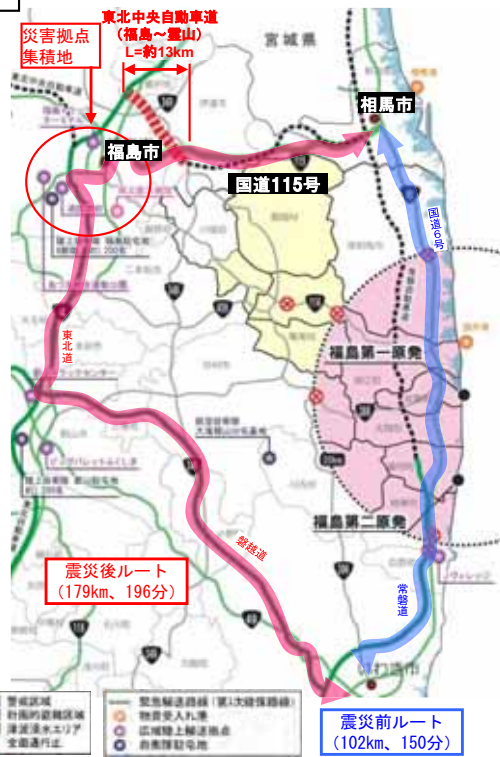


《東北中央道（福島～相馬）の整備に何を期待するか（企業の声）》

- ・相馬、いわき地域の営業拡大
- ・相馬近郊企業へのアプローチ
- ・相馬周辺と企業との取引 等

資料：H20米沢・県北部地域企業アンケート結果

図3 東北中央道（福島～相馬）にかかるアンケート



2. 原因分析

①相馬～福島間の第1次緊急輸送道路は国道115号のみだが、災害等に対し脆弱であり、信頼性が低い

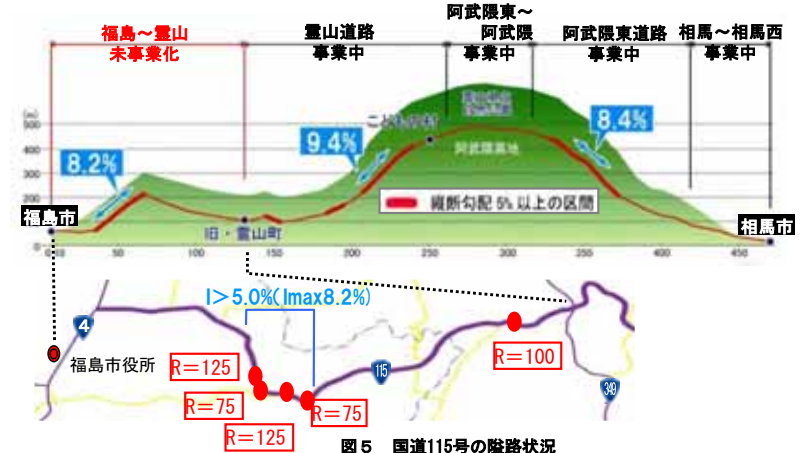
○国道115号は過去10年（H14～H23）で自然災害等による全面通行止が9回発生（図4）
（H18.6は大雨による土砂災害で約1ヶ月の通行止め）



H18.6土砂災害時の状況

②相馬～福島間を結ぶ国道115号は速達性が確保できない

○国道115号は現道隘路により速達性を確保できない（図5）
○速達性を確保できる高速道路が未整備（図4）



3. 政策目標

- ①東西軸構築による復興支援
- ②高次医療施設への速達性確保
- ③工業拠点と港湾間・高速ICの連携強化による産業支援

東北中央自動車（福島～霊山）における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】北廻り直結案(約13km) 伊達市内を最短で通過し東北道と接続する案	【案②】南廻り直結案(約18km) 霊山ICから国道115号現道と一部並行し、福島市を通過しながら東北道と接続する案
	東西軸構築による復興支援 (指標:緊急輸送道路の多重化と、いわき～相馬間の所要時間短縮)	○ 相馬～福島間の緊急輸送道路が多重化(国道115号と東北中央道)。 ・いわき～相馬間の迂回時間を短縮(福島市、東北道経由) 【現況】196分 → 【既事業化供用時】174分 → 【整備後】157分
高次医療施設への到達性向上 (指標:相馬地域から福島県立医科大学附属病院への60分圏内外人口)	○ 相馬地域から高次医療施設までのアクセス改善 ・相馬地域の3次医療施設60分圏域外人口 【現況】11.4万人 → 【整備後】9.5万人(17%減少)	○ 相馬地域から高次医療施設までのアクセス改善 ・相馬地域の3次医療施設60分圏域外人口 【現況】11.4万人 → 【整備後】9.5万人(17%減少)
工業拠点と港湾間・高速ICの連携強化による産業支援 (指標:工業団地～相馬間の所要時間)	○ 現道隘路や高さ未指定区間の解消し、物流経路を確保 ・福島・伊達市内工業団地から相馬港間の所要時間 【現況】80分 → 【既事業化供用時】60分 → 【整備後】56分	△ 現道隘路や高さ未指定区間の解消し、物流経路を確保 ・福島・伊達市内工業団地から相馬港間の所要時間 【現況】80分 → 【既事業化供用時】60分 → 【整備後】57分
早期整備効果発現	○ 整備延長が短く、早期の整備効果発現が期待される	△ 整備延長が長いこと、案①に比べて事業期間を要する
東北道へのアクセス性 (指標:霊山ICから東北道まで)	○ 霊山IC～東北道を最短ルートで連結するため、東北道へのアクセス性に優れる 【現況】35分 → 【整備後】10分	△ 国道115号現道と一部並行することから、東北道とのアクセス性は案①に比べ劣る 【現況】35分 → 【整備後】14分
福島市街地とのアクセス性	△ 福島市北部の市街地、工業団地等へのアクセスに優れるが福島市中心部へのアクセス性に劣る	○ 国道115号を利用した福島市中心部へのアクセスの検討が可能であり利便性に優れる
地域への影響	○ 案②に比べ道路工事の際の支障物件となる家屋などが少ない(約50件～150件)	△ 案①に比べ道路工事の際の支障物件となる家屋が多い(約150件～250件)
経済性	約400～500億円	約700～800億円
総合評価	○	△



図6 東北中央自動車道(霊山～福島)における対策案検討

対応方針:案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名: 福島～霊山
- ・区間: 福島県伊達市霊山町下小国～福島県伊達郡桑折町大字松原
- ・概略延長: 約13km
- ・設計速度: 80km/h
- ・概ねのルート: 図6案①北廻り直結案の通り
- ・中間IC: 両方に入出入り可能なICを2箇所(国道4号、(主)福島保原線との交差部)

(参考)当該事業の経緯

地元調整の状況等

- ・H23.9 アンケートで地域の課題と政策目標、対策案に対する意見を聴取
- ・H23.11 東北地方小委員会において、案①が妥当と判断
- ・H23.12 アンケートで概ねのルートと出入口に関する意見を聴取
- ・H23.12 東北地方小委員会において、ルートと出入口について了承(都市計画手続き着手について了承)

地域の要望等

- ・H23.7 福島県知事 要望(本省)
- ・H23.7 3期成同盟会合同(東北横断・常磐・東北中央自動車道建設促進期成同盟会) 要望(本省)
- ・H23.10 一般国道115号整備促進期成同盟会 要望(本省)
- ・H23.11 福島・相馬・伊達・米沢市議会連絡協議会 要望(本省)
- ・H23.12 福島、相馬、米沢の各商工会議所 要望(本省)