

**東北中央自動車道  
(福島～<sup>りょうぜん</sup>靈山)  
計画段階評価について**

国土交通省 東北地方整備局 福島河川国道事務所

平成23年8月

# 目次

1. 東日本大震災の被災状況	・ ・ ・	1
2. 地域の状況	・ ・ ・	4
3. 地域の状況(震災後)	・ ・ ・	5
4. 地域の課題	・ ・ ・	9
5. 道路交通の状況と課題	・ ・ ・	12
6. 地域及び道路の課題とその原因	・ ・ ・	14
7. 政策目標の設定	・ ・ ・	15
8. 整備方針の検討	・ ・ ・	18
9. 地域からの意見聴取方法	・ ・ ・	20

# 1-① 東日本大震災の被災状況

## 【地震の概要】

3月11日(金)14:46 地震発生:M9.0(最大震度7)  
大津波警報発令

## 【原発事故の概要】

- 3月11日(金)19:03 福島第1原発の事故で緊急事態宣言  
3月12日(土)15:36 1号機で水蒸気爆発  
3月14日(月)11:01 3号機で水蒸気爆発  
3月15日(火) 6:10 4号機で大きな音が発生→火災へ
- ◆避難指示関係
- 3月11日(金)20:50 福島県が発電所半径2Kmの住民に避難指示  
21:36 内閣総理大臣から福島県知事、大熊町長、  
双葉町長、富岡町長 及び浪江町長に対し、  
避難指示(半径3Km圏内の住民は、避難すること)  
福島第一原子力発電所1号機から半径10Km圏内  
の住民は屋内退避
- 3月12日(土) 5:44 半径10Km圏内の住民に避難指示  
18:25 半径20Km圏内の住民に避難指示
- 3月15日(火)11:00 内閣総理大臣指示。福島第一原子力発電所から  
20Km以上30Km圏内の住民は、屋内退避すること
- 4月22日(金)00:00 災害対策基本法に基づく「警戒区域」に設定  
(原則立ち入り禁止)
- 4月23日(土) 1:00 計画的避難区域、緊急時避難準備区域を設定

## 国内初の炉心溶融



東日本大震災  
第1号機 建屋爆発、4人けが  
放射性物質を検出  
半径20キロ避難指示拡大

死者150人超、不明228人  
避難13万人全壊4棟

全国の死者不明1700人超

資料: 福島民友H23.3.13

## 3号機も水素爆発



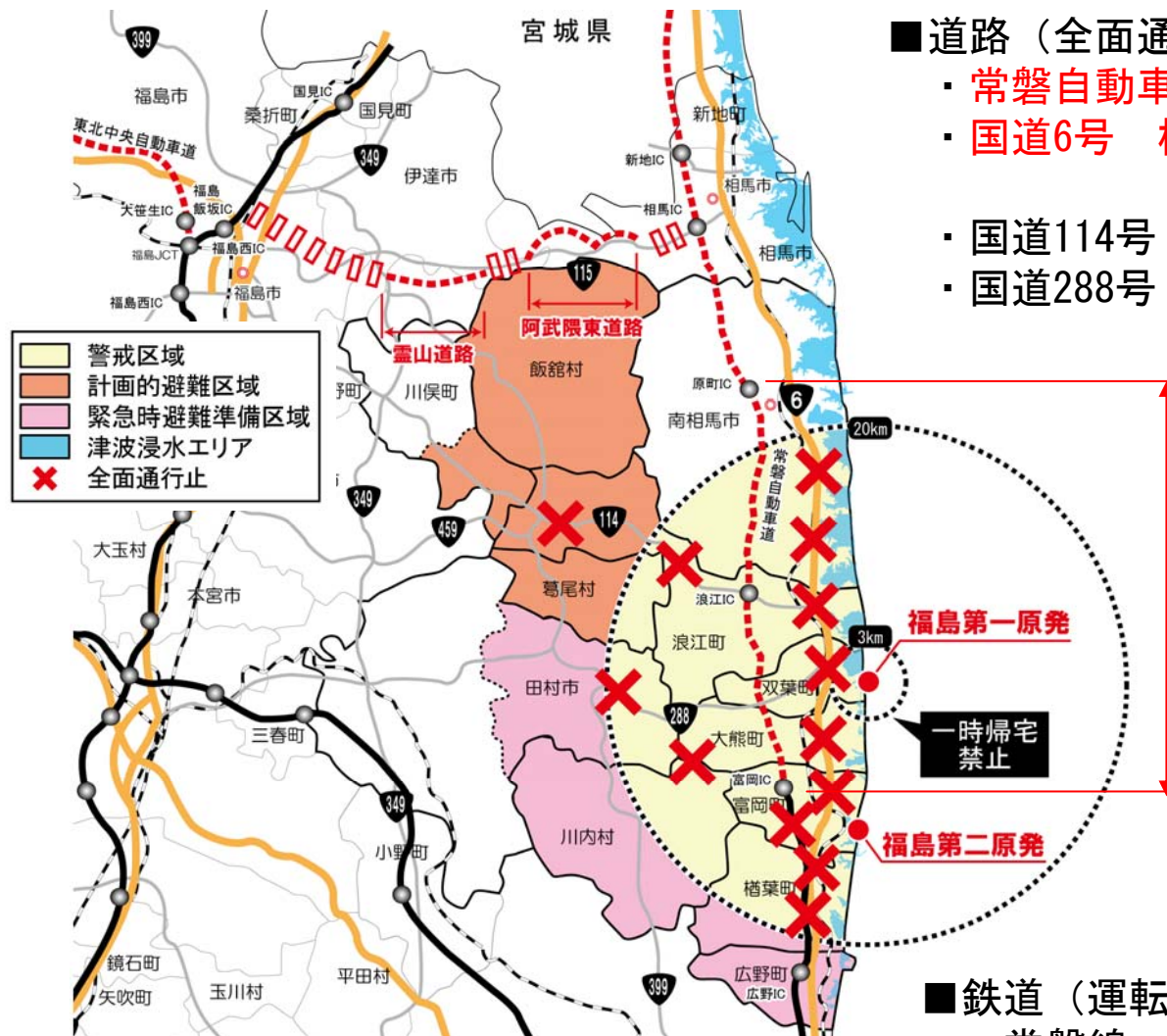
第1原発 建屋損壊  
格納容器 損傷なし  
11人が半径20キロで屋内退避

2号機の核燃料全露出  
一時水位急昇 一部炉心溶融か

資料: 福島民友H23.3.15

# 1-② 東日本大震災の被災状況(道路、交通機関)

立ち入り禁止区域の国道6号・常磐道が通行止め



## ■道路 (全面通行止)

- ・ 常磐自動車道 広野IC～常磐富岡IC
- ・ 国道6号 楡葉町～南相馬市原町区 (警戒区域内)
- ・ 国道114号 (警戒区域内)
- ・ 国道288号 (警戒区域内)

## ■常磐自動車道

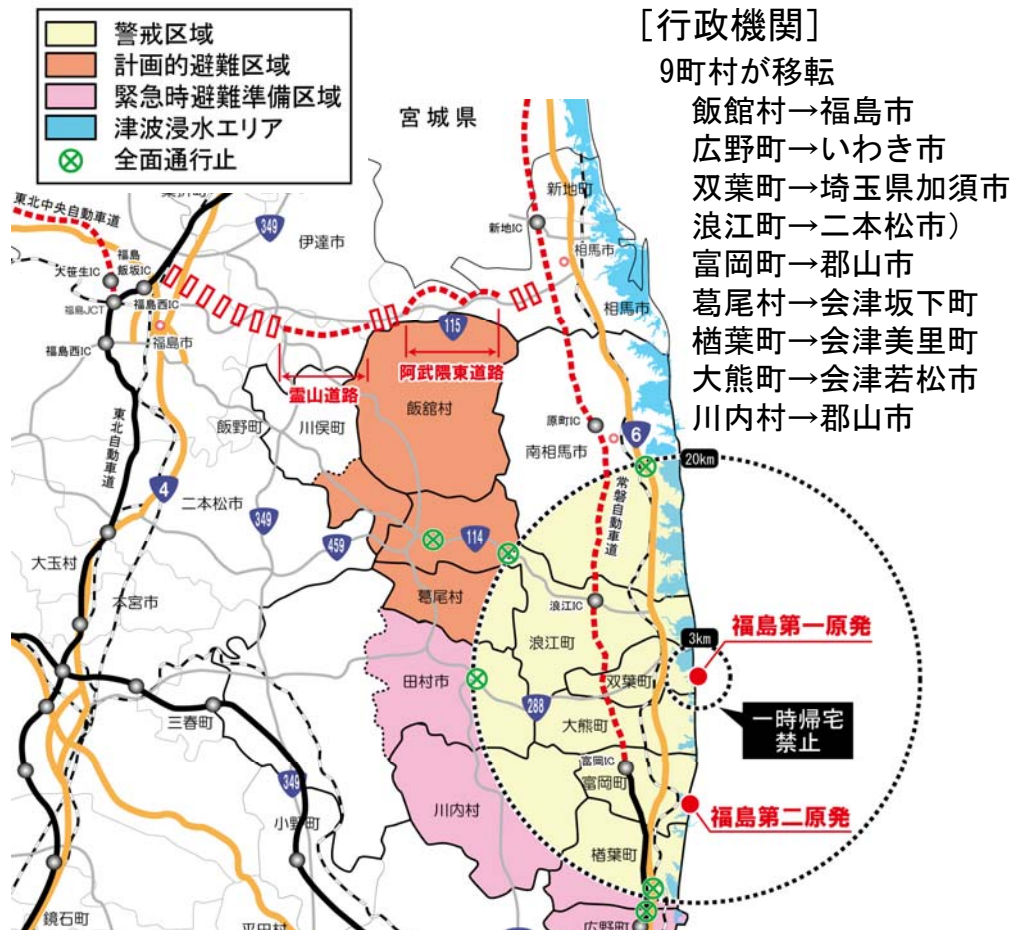
原町～浪江～常磐富岡IC  
⇒平成23年度供用予定  
現在、工事再開の見通しが  
立っていない状況

## ■鉄道 (運転見合せ)

- ・ 常磐線 久之浜駅 (いわき市)  
～亘理駅 (亘理町)

# 1-③ 東日本大震災の被災状況(被害状況)

## 住民・行政機関等の被災状況



## [被害状況]

市町村	死者数 (人)	行方不明 者数(人)	住家被害		避難 指示 (人)
			全壊 (棟)	半壊 (棟)	
福島市	3	0	161	1,737	38
相馬市	454	5	1,042	643	0
南相馬市	633	38	4,682	975	13,871
伊達市	0	0	24	141	0
桑折町	0	0	50	151	0
国見町	0	0	60	139	0
川俣町	0	0	28	18	1,233
新地町	108	2	548	不明	0
飯館村	1	0	0	0	1,707
県北部地域	1,199	45	6,595	3,804	16,849
田村市	1	0	11	77	379
鏡石町	0	0	217	706	30
広野町	2	1	不明	不明	2,316
楢葉町	11	2	50	不明	946
富岡町	19	6	不明	不明	14,280
川内村	0	0	1	36	2
大熊町	74	1	30	不明	6,494
双葉町	29	6	58	5	4,906
浪江町	144	40	不明	不明	9,219
葛尾村	6	1	0	0	292
その他	337	40	10,126	37,498	0
合計	1,822	142	17,088	42,126	55,713

**避難者数: 73,444人**

【参考】 避難所入所者数

・県内: 12,330人

一時避難【避難所】: 1,611人

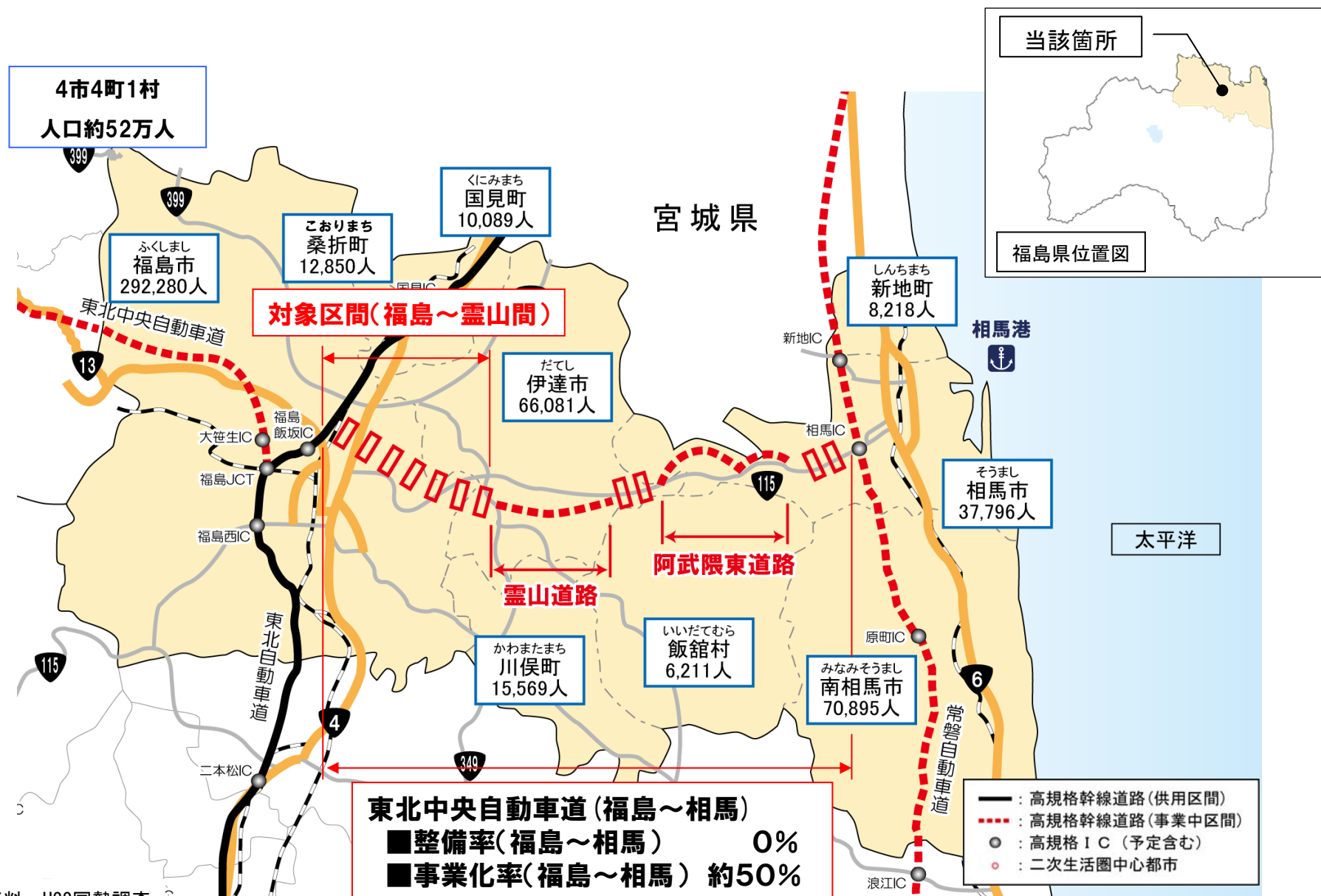
二次避難【旅館・ホテル等】: 10,719人

・県外: 46,295人

(福島県復興ビジョンより 8月1日現在)

資料：福島県災害対策本部 [第333報、H23. 8. 18現在]

## 2 地域の状況：福島県北部地域構成市町村

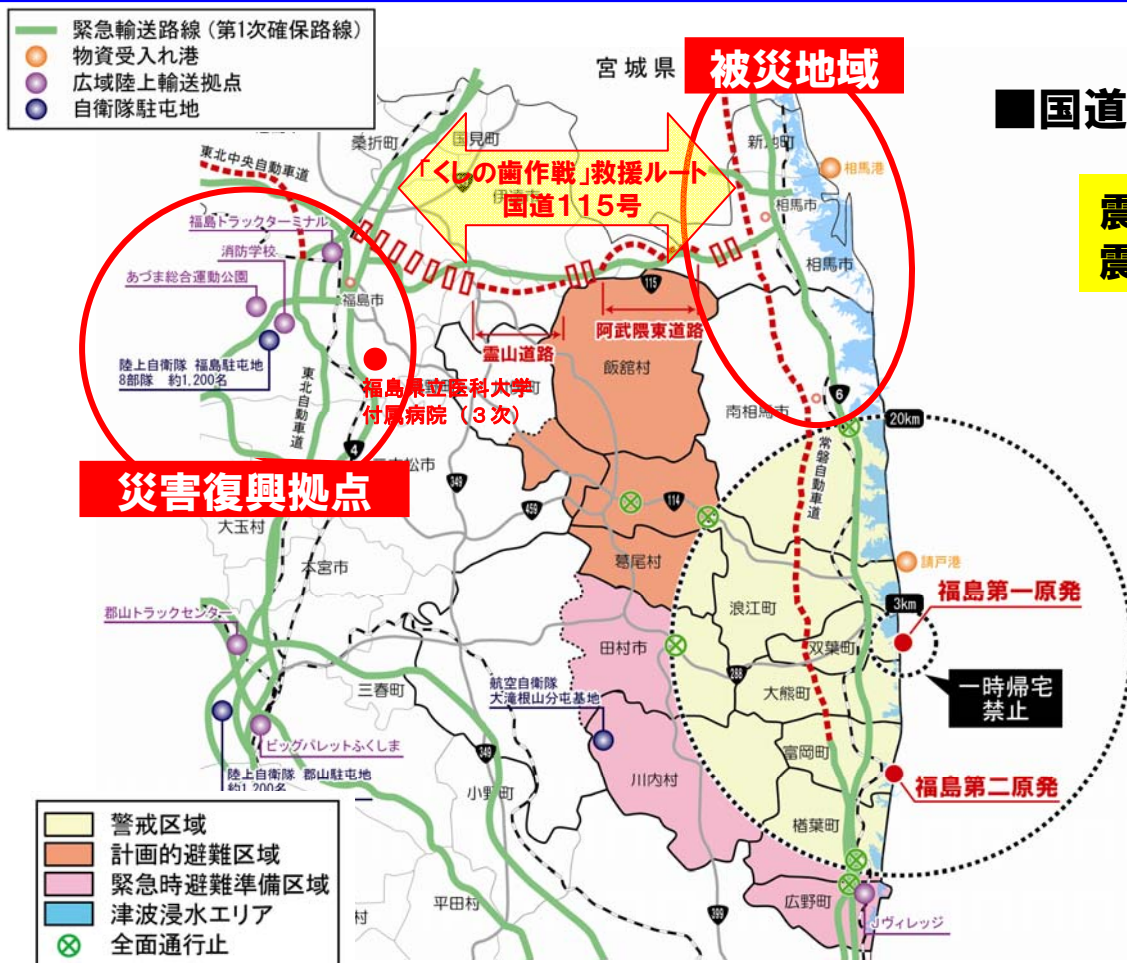


資料：H22国勢調査

### 3-① 震災後の交通状況(1)

#### ■「くしの歯作戦」の救援ルートとして機能した国道115号

- 被災地域である相双地域は、津波・原発災害により孤立。内陸部(中通り)と連携強化が必要
- 国道115号は、被災地である相双地域と内陸を結ぶ唯一の緊急輸送・復興道路として重要性高まる
- 緊急輸送や復興支援等のための需要により、国道115号を利用する交通量が大幅に増加(震災前後87%増)



#### ■国道115号の震災前後の利用交通量の変化

震災前	1,858台/12h(H22.10)
震災後	3,481台/12h(H23.5)

+1,623台/12h 87%増

復興・復旧支援や国道6号、常磐道の通行止めにより国道115号の役割は更に重要に

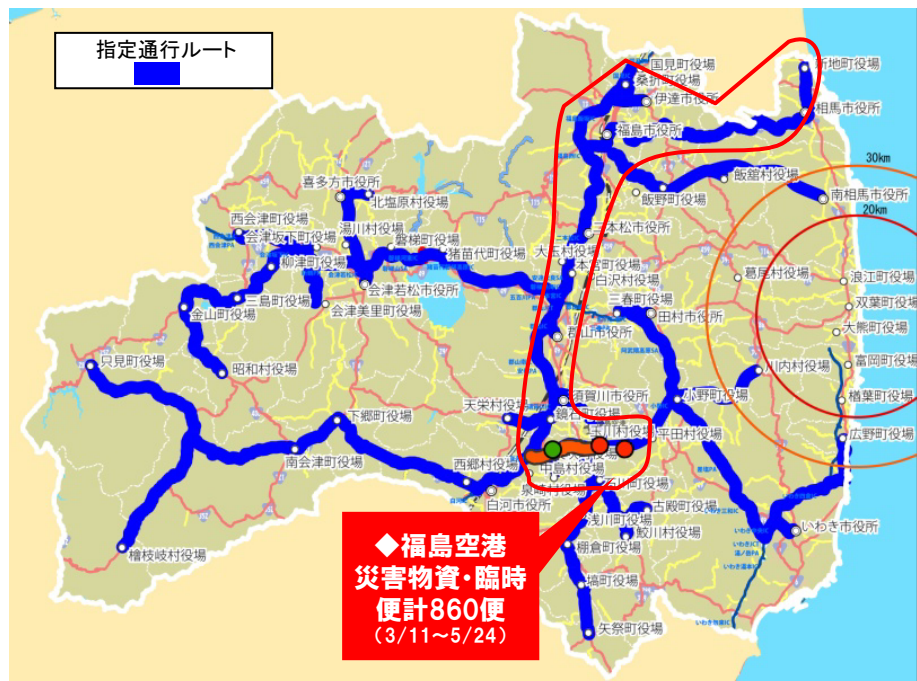
資料: 物資受入れ港、広域陸上輸送拠点、緊急輸送路線は、「福島県地域防災計画」に位置づけ

### 3-① 震災後の交通状況(2)

#### ■国道115号は救援物資の輸送ルート・支援活動を支える通行ルートとして機能

##### ■福島空港を拠点とした各避難所への広域支援

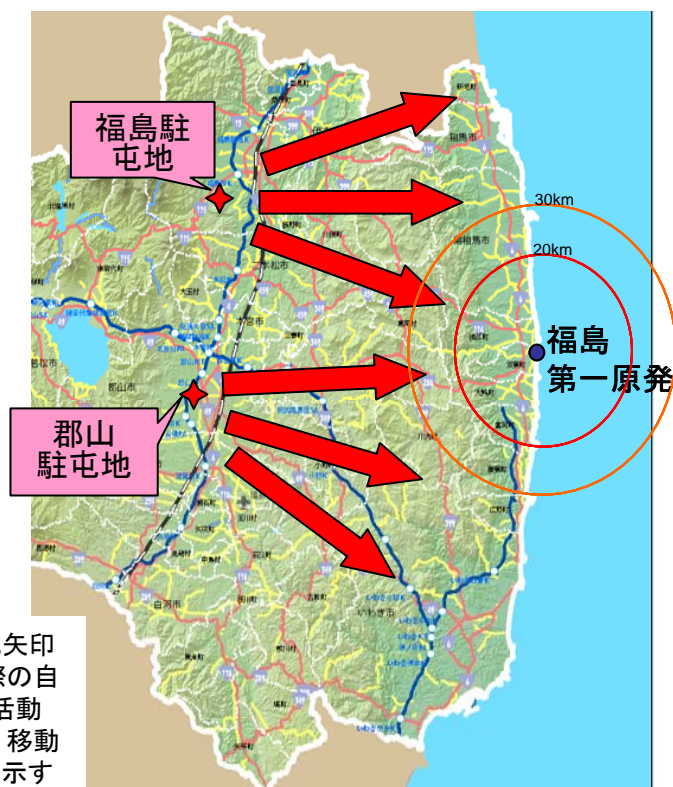
- ◎国道115号は福島空港からの災害物資を供給
  - ・緊急支援物資等の搬入拠点となった「福島空港」から避難所を設置している市町村までの通行ルートを確認



▲福島空港から避難所を設置している市町村役場までの通行ルート

##### ■広域的な輸送需要の東西移動性の確保に寄与

- ◎自衛隊駐屯地から浜通り方面への通行ルートを確認
  - ・県内に立地する駐屯地から、浜通りにある各活動拠点への通行ルートとして、広域的な支援活動を下支え



注: 上記矢印は、実際の自衛隊の活動場所や、移動ルートを示すものではない

▲広域的な支援活動を下支え

出典：「東日本大震災」にかかる道路施設被災状況・応急復旧の対応（平成23年5月福島県土木部道路計画課）



## 3-② 観光への影響

### ■風評被害の影響

- 震災による風評被害が出ているが、復興のため観光客の呼び戻しを図る(福島県復興ビジョンより)

#### ◎観光の風評被害(一例)

##### ■予約のキャンセル・観光客の激減

- 〇〇温泉で3、4ヶ月先までキャンセル発生
- 仙台市立小の8割、〇〇への修学旅行敬遠
- 県内旅館、風評に悲鳴、廃業、リストラ等も

資料:福島県復興ビジョン(素案)、原発事故による被害状況より

#### ◎観光の復興

- 本県に観光客を呼び戻し県民が希望と勇気を持てるよう復旧を進める
- 風評被害の影響の大きい観光については、テレビや映画などとのタイアップを始めとした観光キャンペーンの強化により、本県への観光客の呼び戻しを図る。

資料:福島県復興ビジョンより



資料:福島民報H23.6.19

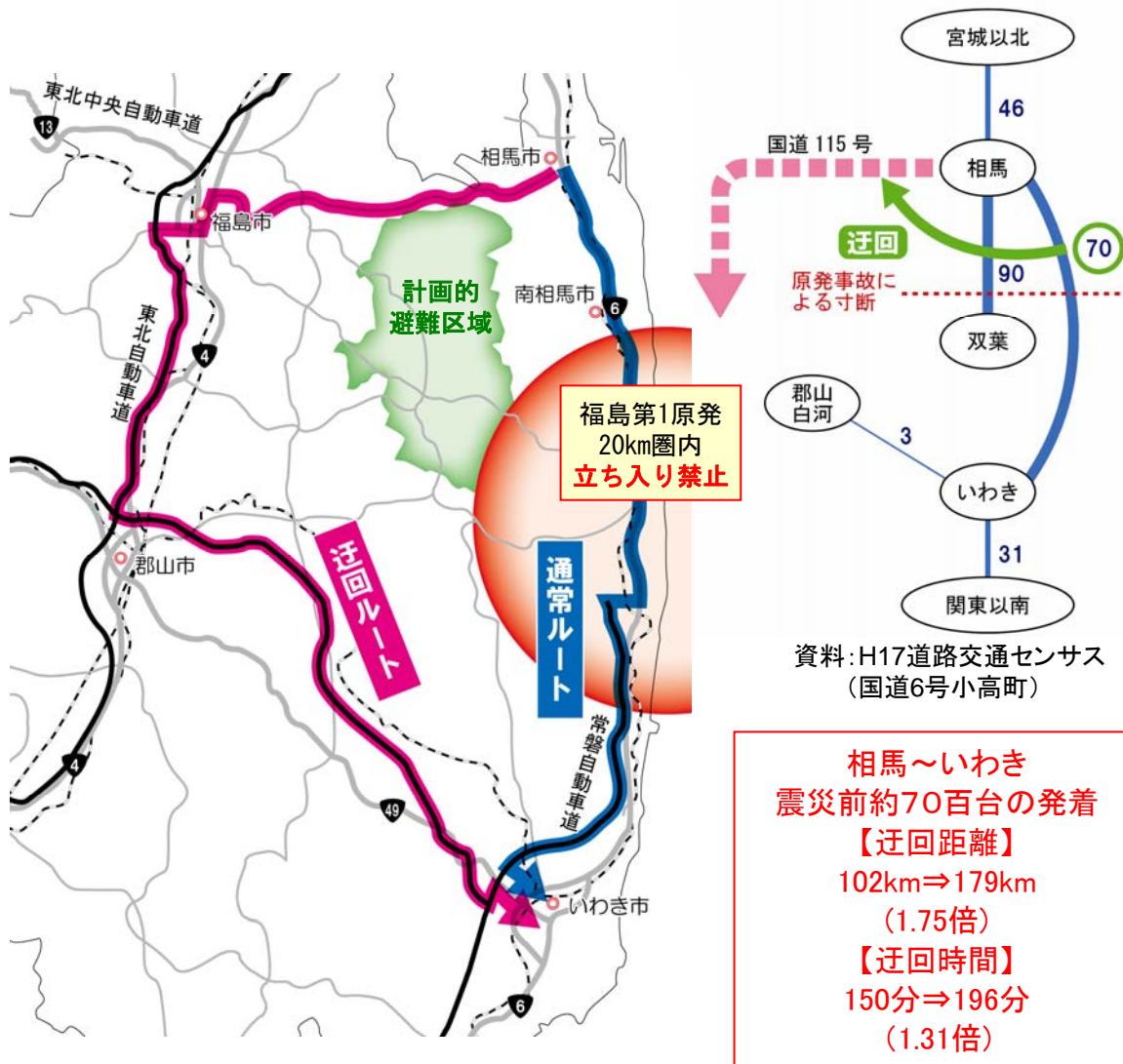


資料:福島民報H23.7.9

### 3-③ 生産活動の状況

#### ■地域を支える製造業の一日も早い復旧・復興

- ・ 被災地の企業は国道6号や常磐道の通行止めにより国道115号に依存
- ・ 震災後、相馬～いわき間の移動には大きな迂回が生じている



#### ■被災地の企業の声

##### ◆ 運送業者 (相馬市)

- ・ 震災後は物量が減った。相馬港や地元企業が多数被災した事が原因。
- ・ **いわき方面に行けなくなったため、必然的に国道115号に依存。**
- ・ 阿武隈地区、霊山地区など大型車のすれ違いが困難な区間が多数存在。  
**震災後は国道115号に対する依存が高くなっている。**

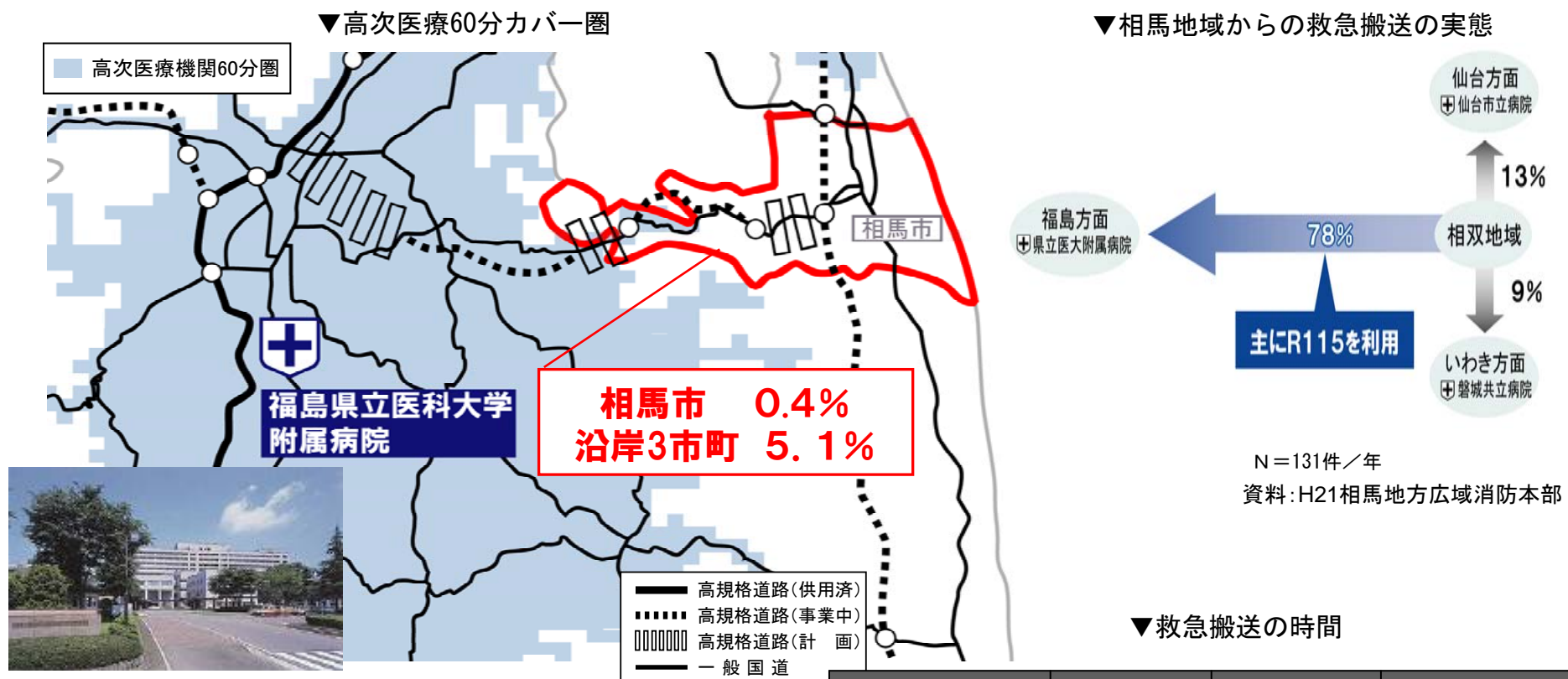
##### ◆ 製造業社 (相馬市)

- ・ **関東方面への搬送は、すべて国道115号経由で福島から向かっている。**
- ・ 災害車両を含め、**国道115号に交通が集中し道路を横断できないくらい交通量が多くなっている。**  
特に朝夕は飯舘村のエリアを避ける交通が入ってくる。
- ・ 復興に向けて、現道は時間もかかるし道路も悪いので、**東北道に直結する道路を早く整備してもらいたい。**

## 4-① 高次医療の課題

### ■60分搬送圏域人口比率が極めて低い

- 沿岸地域からの救急搬送は、主に福島方面への搬送(救急搬送の約8割が福島方面)
- 沿岸部の3市町は、高次医療空白エリア(60分カバー人口率5.1% 全国平均92%)
- 救急搬送時間が長く、速達性・定時性が不十分

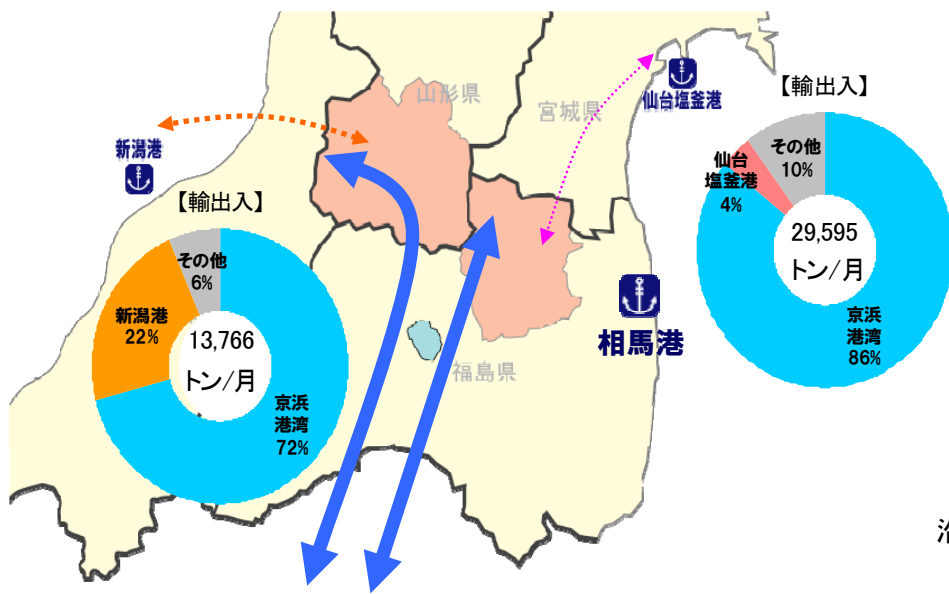


資料:H17道路交通センサス、H17国勢調査

## 4-② 産業の課題

### ■相馬港・高速ICへのアクセス改善

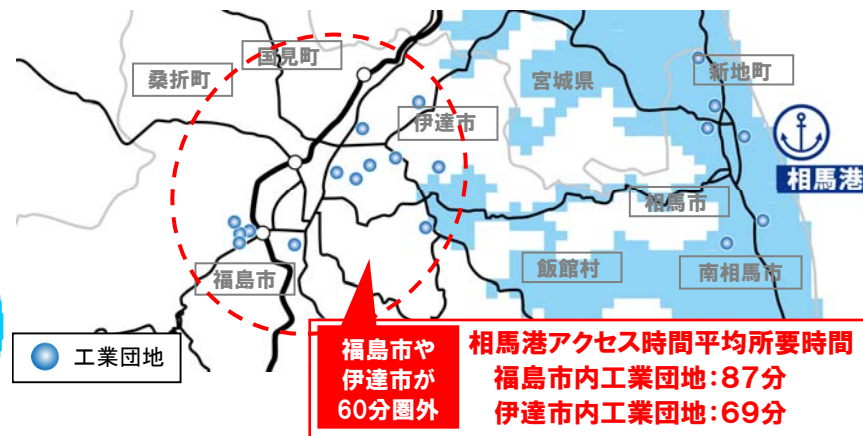
- 県は相馬港の利用拡大・物流の強化を推進しているが、福島等の発着のコンテナ貨物の多くは京浜港を利用
- 地域の企業は沿岸部と内陸部の連携や輸送時間の短縮を期待している
- 福島北部に集積する工業団地から相馬港へのアクセスは平均87分と移動時間が長い



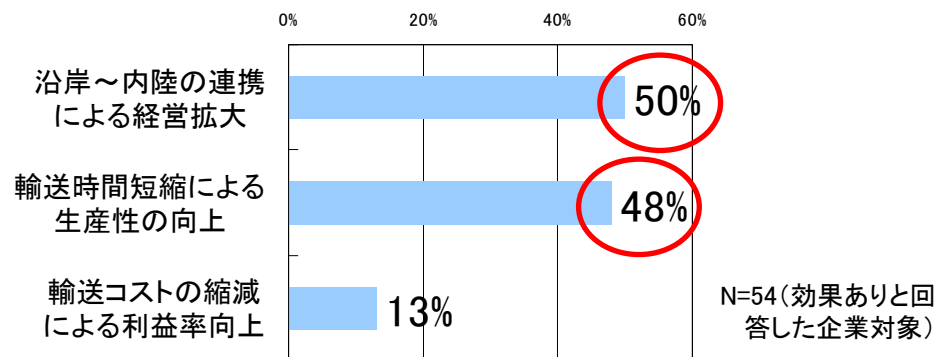
資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査

京浜港(東京・横浜)

#### ▲福島・米沢発着のコンテナ貨物の利用港湾



#### ▲工業団地から相馬港へのアクセス時間（60分圏）



#### ▲中央道の整備によって想定される企業活動へのメリット（アンケート回答割合）

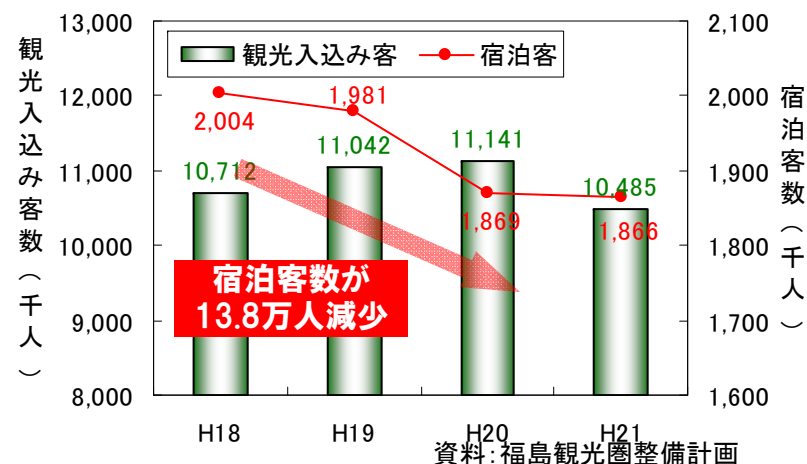
## 4-③ 観光の課題

### ■滞在・周遊型の広域観光を目指すも宿泊客数が減少

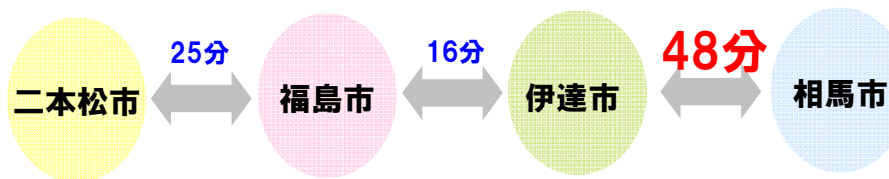
- 福島市や相馬市は福島観光圏整備計画において滞在・周遊型の広域観光を推進
- 観光入込み客数が近年減少し、宿泊客数はH18から13.8万人減少
- 福島～相馬間は都市間の所要時間が長く、アクセス性が良くないため、周遊観光の課題に



▲ふくしま観光圏整備計画と主要観光地



▲観光客・宿泊客の推移（福島観光圏）



伊達市～相馬市間の  
所要時間は、他区間の2倍以上

▲ふくしま観光圏内の所要時間

資料: H17道路交通センサス休日ピーク  
時旅行速度を用いて算出

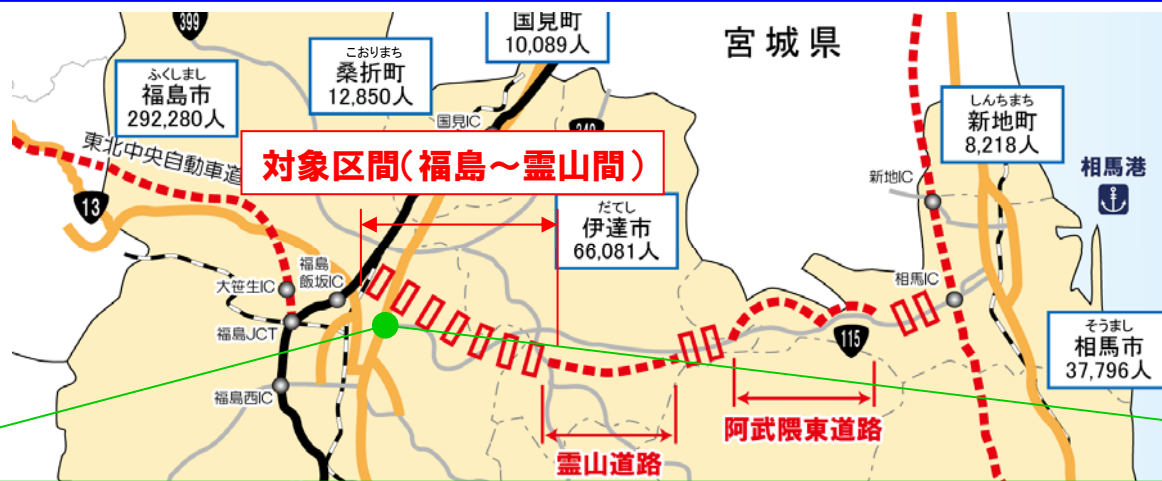
### ■相馬～福島間の課題

- 福島、伊達、相馬の3市合同で仙台からのモニターツアーを組んだが、道路が悪く相馬～福島間のアクセス性が悪いため仙台⇄相馬と仙台⇄福島・伊達の個別ルートとなってしまった。
- 相馬～福島間の高規格道路の整備に期待している  
(福島市商工観光部)

# 5-① 走行速度・交通事故の状況

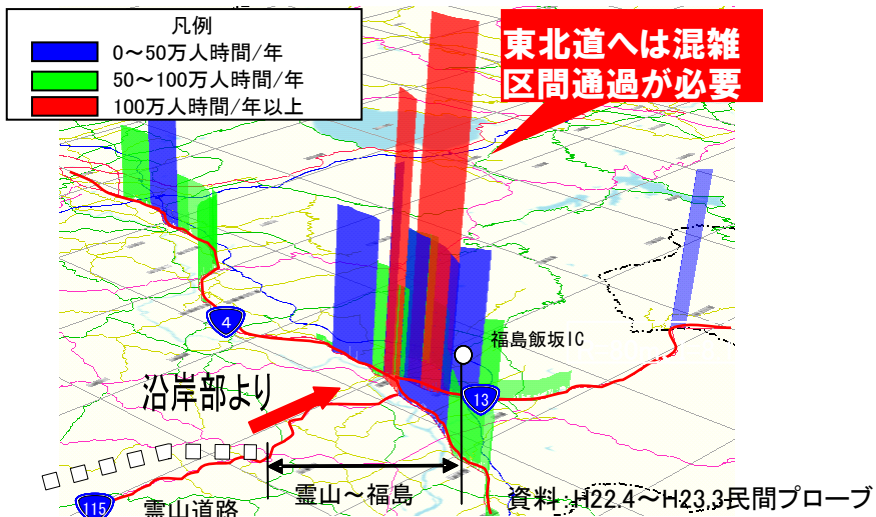
## ■福島都市圏流入部に渋滞や交通事故が集中

- 霊山道路から現道115号利用し東北道へは、**渋滞の著しい福島都市圏を通過**（渋滞損失時間管内ワースト1）
- 福島～霊山間の福島都市圏内の幹線道路は事故率が高く**福島都市圏流入部で事故率100件/億台キロ以上の箇所が多数**

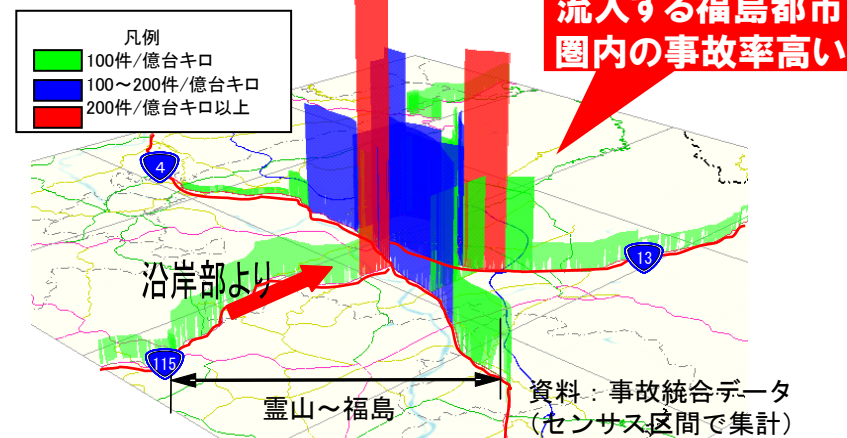


▲福島都市圏流入部の渋滞状況

太平洋



▲福島都市圏の渋滞損失時間(H22)

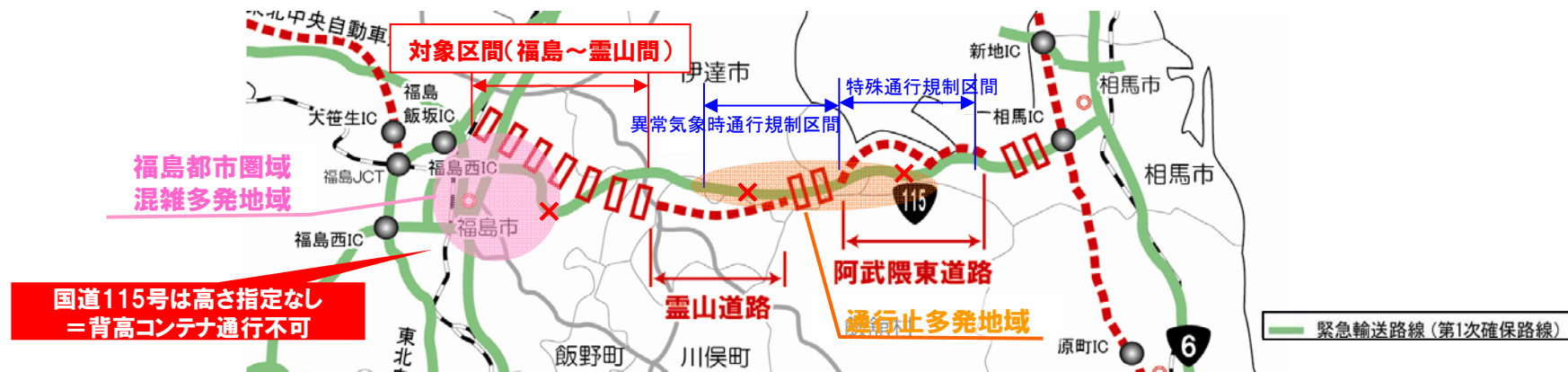


▲福島都市圏幹線道路の死傷事故率 (H18-H21)

## 5-② 道路交通の状況と課題

### ■現道に求められる機能

- 福島～霊山間の並行区間は**最急勾配8.2%、最小曲線半径50m**
- 国道115号は、高さ指定がなく、背高コンテナの通行ができず
- 安全性、定時性の確保及び移動時間の短縮が確保された信頼性の高い道路ネットワークが必要



### ■隘路など問題箇所の存在

- 急カーブ・急勾配等が18km  
最急勾配9.4% 最小曲線半径25m
- 特殊通行規制区間が存在  
(2箇所 19km)

⇒安全性の確保が必要



▲縦断面図(急勾配箇所が多数)

### ■代替路が無い状況

- 過去10年で**11回の全面通行止**発生 (H11～H20)
- 迂回距離**2倍**※現道延長約52km  
国道114号経由108 km

⇒信頼性向上が課題



▲約3週間通行止(H18.10)

### ■内陸～沿岸部まで約65分

- 時間距離が長い実態
- 福島都市圏は渋滞多数  
(渋滞損失時間管内ワースト1)
- 緊急時、災害対応の車両の速達性が確保されていない

⇒速達性・定時性の確保が必要

資料：所要時間は福島市役所から相馬市役所までの所要時間を道路時刻表から算出

## 6 地域及び道路の課題とその原因

	課題(例示)	原因
地域 課題	<p>【医療体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設アクセス60分圏人口はわずか5% (全国平均92%)</li> </ul> <p>【産業支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福島市内から相馬港への平均アクセス時間87分 (福島、米沢発着のコンテナ貨物の多くは京浜港を利用70%以上)</li> </ul> <p>【観光】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光入込み客数が近年減少し、宿泊客数は減少傾向が継続 (福島市:H21-H18 ▲13.8万人)</li> </ul>	<p>【医療体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・救急医療施設へのアクセスが不十分</li> </ul> <p>【産業支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工業拠点と港湾との連携基盤が不十分</li> </ul> <p>【観光】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地や主要都市間の距離が長い</li> </ul>
道路 課題	<p>【道路現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福島県北地域(相馬～福島)は、高速道路未整備地域 (整備率0%、事業化率約50%)</li> </ul>	<p>【道路現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ミッシングリンクの存在</li> </ul>
	<p>【道路構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型車通行支障区間 (高さ指定なし)</li> </ul>	<p>【道路構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・縦断勾配5%以上、曲線半径100m未満が散在</li> </ul>
	<p>【交通状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・霊山～東北道間の混雑及び事故多発 (混雑多発箇所7箇所、福島都市圏渋滞損失東北管内1位(H20))</li> <li>・特殊通行規制区間が存在 (2箇所 19km)</li> </ul>	<p>【交通状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福島都市圏交通の円滑化が不十分</li> <li>・安全性、速達性、定時性の確保が不十分</li> </ul>



## 7 政策目標の設定(1)

「復興への提言」～悲慘のなかの希望～（東日本大震災復興構想会議H23.6.25）

### 計画の抜粋

#### 第2章 くらしと仕事の再生

#### (6) 地域経済活動を支える基盤の強化

##### ① 交通・物流

・災害に強い道路網

道路については、太平洋沿岸軸(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について、整備スケジュールを明確にした上で、防災面の効果を適切に評価しつつ、重点的にすすめるべきである。

東日本大震災を踏まえた緊急提言（高速道路のあり方検討有識者委員会H23.7.14）

### 計画の抜粋

#### 2. 東日本大震災を踏まえた今後の道路政策への緊急提言

#### (3) 戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要

「被災地域の早期復興を促進する「復興高速道路」等の整備」

太平洋沿岸軸と連携して、被災地の復興を支援するため、今回、三陸縦貫自動車道とともに、重要な役割を果たした「くしの歯」に象徴される太平洋岸と内陸部を結ぶ横断軸の強化が必要である。

福島県復興ビジョン(福島県H23.8)

### 計画の抜粋

#### Ⅲ 復興に向けた主要施策

#### 2. ふくしまの未来を見据えた対応

#### (4) 災害に強く、未来を拓く社会づくり

##### ② ふくしま及び東北を支える新たな県土づくり

(ア) 横軸としての太平洋側と日本海側を結ぶ東北中央自動車道や浜通りと中通りを結ぶ国道・県道、縦軸としての浜通りを南北に結ぶ常磐自動車道など、県土の骨格を形成する縦・横6本の基幹的道路の早期整備や、JR常磐線の早期復旧・基盤強化の促進を行い、相双地方の復興を支援する。

## 7 政策目標の設定(2)

### 【福島県の総合計画】いきいきふくしま創造プラン(H21.12福島県)

	施策の枠	柱ごとの内容	分野
計画の抜粋	<p>【活力】多様な交流ネットワークの形成</p> <p>■交流と連携強化のための基盤づくりと活用</p> <p>県内における広域的な連携・交流、さらには県域を越える広域的な連携・交流を促進するため、<u>広域的な交流ネットワークを確保</u>します。</p>	<p>○七つの生活圏、市町村間を結ぶ交通ネットワークの</p> <p>i 常磐自動車道、<u>東北中央自動車道</u>、会津縦貫道な、<u>七つの生活圏と県外とを結び、縦横6本の連携軸で県土の骨格となる基幹的な道路ネットワークの整備</u>を推進します。</p>	交通ネットワーク

### 【福島市総合計画】福島市総合計画前期基本計画(H23.2福島市)

	施策の基本方針	施策の体系	分野
計画の抜粋	<p>【総合交通網の整備(道路)】</p> <p><u>東北中央自動車道の建設を促進し高速道路網の体系化</u>を図ります。</p>	<p>○高速道路の整備促進</p> <p>i 東北中央自動車道の建設促進</p> <p>・福島・米沢間の建設促進【重点2】</p> <p>・<u>自動車専用道路・国道115号阿武隈東道路および霊山道路の建設促進【重点2】</u></p>	道路ネットワーク
	<p>【商業の振興(商業)】</p> <p><u>効率的な物流基盤の整備促進</u>を進める</p>	<p>○物流基盤の整備促進と中央卸売市場の機能活用</p> <p>i 物流基盤の整備促進</p> <p>・<u>東北中央自動車道の建設促進【重点2】</u></p>	商業振興

### 【相馬市総合計画】相馬市マスタープラン2007(H19.3相馬市)

	施策の基本方針	施策の体系	分野
計画の抜粋	<p>【地域特性を活かし元気ある産業づくり】</p> <p>○工業基盤の整備</p> <p><u>高速道路</u>や重要港湾相馬港をはじめとするインフラの整備を促進し、<u>企業が進出しやすい環境整備</u>に努めます</p>	<p>○企業誘致の推進</p> <p><u>高速道路</u>、相馬港及びIT環境等の各種インフラの整備を促進し、立地環境の整備を図るとともに、県及び独立行政法人中小企業基盤整備機構等の関係機関と連携を取りながら、<u>相馬中核工業団地へのさらなる企業立地の促進</u>に努めます。</p>	産業振興
	<p>【インフラストラクチャーの整備を地道に進めること】</p> <p>○暮らしやすいまちづくり</p> <p>高速道路と、これに連結した市内幹線道路ネットワークを整備することは、<u>高次医療機関とのネットワークの形成</u>や災害時における避難・救援活動のための幹線道路の確保するため、さらには<u>企業立地による雇用機会の拡大</u>や重要港湾相馬港の利活用と沿線都市との連携・交流の促進を図ることなど、市民生活の安心づくりや地域振興を図る上での極めて重要な地域戦略です。このため本市では、国・県の制度を最大限に活用し、計画的な整備に鋭意努めます</p>		産業振興、医療、災害、交流連携

## 7 政策目標の設定(3)

### ■ 以上を踏まえ、当該地域の政策目標を設定

1. 東西軸構築による**復興の支援**
2. 工業拠点と港湾間・高速ICの連携強化による**産業支援**
3. 高規格道路ネットワークによる**都市圏交通の円滑化**

### ■ 対策案の検討

#### 【地域支援関連】

・東北縦貫自動車道と常磐自動車道を結び、内陸方面とのアクセスを強化することで、被災地の復興や医療・観光など地域を支援する道路

#### 【工業拠点連携関連】

・工業団地が集積する福島・伊達地域から物流拠点となる相馬港及び高速ICの連携強化を支援する道路

#### 【都市圏交通関連】

・管内でも混雑・事故が多発している福島都市圏の円滑化に寄与する道路

福島～霊山間の高規格道路の未整備区間の整備方針を検討



## 8 整備方針の検討（比較表）

評価軸	【案①】北廻り直結案 約13km	【案②】南廻り直結案 約18km
	伊達市内を最短で通過し東北道と接続する案	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 災害時の安全確保 (指標: 隘路区間の解消) (指標: 霊山IC～東北道の所要 時間改善) (指標: 沿岸部から高次医療施 設までのアクセス改善)	隘路区間が解消され、災害時・緊急時の安全性・信頼性確保及び速達性確保	
	■隘路区間の解消 縦断勾配5%以上区間【未整備】2.6km ⇒【整備時】解消 曲線半径100m未満区間【未整備】0.2km ⇒【整備時】解消	
	■霊山IC～東北道の所要時間変化 【未整備】約35分⇒【整備時】約10分	■霊山IC～東北道の所要時間変化 【未整備】約35分⇒【整備時】約14分
	■沿岸部から高次医療施設までのアクセス改善 第三次医療施設カバー人口率【現況】5.1% ⇒【整備時】21.4%	
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: 福島・伊達市内工業団 地から相馬港へのアクセス時 間改善) (指標: 福島・伊達市内工業団 地から高速ICへのアクセス時 間改善)	福島市内・伊達市内工業団地から相馬港・高速ICへのアクセス時間改善	
	■工業拠点から相馬港へのアクセス時間 ・福島市内工業団地 【未整備】76分 ⇒【整備時】71分 ・伊達市内工業団地 【未整備】61分 ⇒【整備時】58分	■工業拠点から相馬港へのアクセス時間 ・福島市内工業団地 【未整備】76分 ⇒【整備時】72分 ・伊達市内工業団地 【未整備】61分 ⇒【整備時】60分
	■工業拠点から高速ICへのアクセス時間 ・福島市内工業団地 【未整備】8分 ⇒【整備時】6分 ・伊達市内工業団地 【未整備】10分 ⇒【整備時】4分	■工業拠点から高速ICへのアクセス時間 ・福島市内工業団地 【未整備】8分 ⇒【整備時】5分 ・伊達市内工業団地 【未整備】10分 ⇒【整備時】6分
高規格道路ネットワークによる都市圏交通の円滑化 (指標: 並行路線の渋滞損失時間削減)	福島都市圏内の渋滞緩和	
	【未整備】261万人時間/年⇒【整備時】229万人時間/年 (約12%削減)	【未整備】261万人時間/年⇒【整備時】158万人時間/年 (約39%削減)
コスト	約400～500億円	約700～800億円

※ここで、【現況】は、H23現在、【未整備】は、事業化路線（阿武隈東道路、霊山道路など）の整備時、【整備時】は、未整備から福島～霊山間が整備されたとき

## 9 地域からの意見聴取方法

### 【意見聴取の目的】

- 8月12日に公表した概ねのルート及び出入り口の位置の公表と意見募集の中で、当該区間について道路が通る概ねの範囲を絞り込むための議論を始めることとしており、今回の意見聴取は課題の把握、政策目標の明確化、対策案の比較・評価を主眼に置き、意見を幅広く聴取する。

### 【方法】

- 地域住民:アンケート
- 地域住民以外:ホームページアンケート
- 企業に対するヒアリング調査

### 【周知方法】

- 地域住民:新聞広告掲載、自治体広報掲載、対象地区に対し広報を回覧  
オープンハウスの設置、対象地区の高校にアンケート配布
- 地域住民以外:ホームページ

### 【意見聴取期間】

- 1ヶ月程度(とりまとめ含む)

### 【実施主体】

- 国土交通省、福島市、伊達市、桑折町

【 2つの案の概要や特徴をまとめました 】

	【案①】北廻り直結案	【案②】南廻り直結案
概要	・伊達市内を最短で通過し東北道と接続する案 (約13km)	・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 (約18km)
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	・整備延長が長いため、案①に比べて事業期間を要する
東北道へのアクセス性	・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 (約25分短縮)	・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 (約21分短縮)
利便性	・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などが多い (約150件～250件)
事業費	約400～500億円	約700～800億円

(参考) 現地の状況写真です

▼国道 115 号(伊達市霊山町～福島市間)



▼国道 4 号(北幹線東入口交差点)



▼国道 399 号(伊達市保原地区)



▼(主)福島保原線(福島市内本内地区)



【問い合わせ先】

国土交通省 東北地方整備局 福島河川国道事務所 調査第二課  
TEL 024-539-6128(直通) 担当 種市、田口

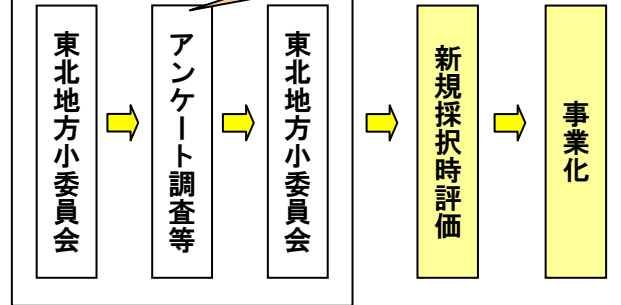
【概要説明資料】

とうほくちゅうおうじどうしゃどう 東北中央自動車道 (福島～霊山) の計画検討に関するアンケート



【事業化までの流れ】

計画段階評価※



今回のアンケートはここです。

※計画段階評価とは、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、代替案の比較評価を行う計画段階において事業評価を行う新しい取り組みです。

東北地方小委員会の資料等は国土交通省東北地方整備局ホームページでご覧いただけます。  
URL <http://www.thr.mlit.go.jp/road/ir/shouinkai/index.html>

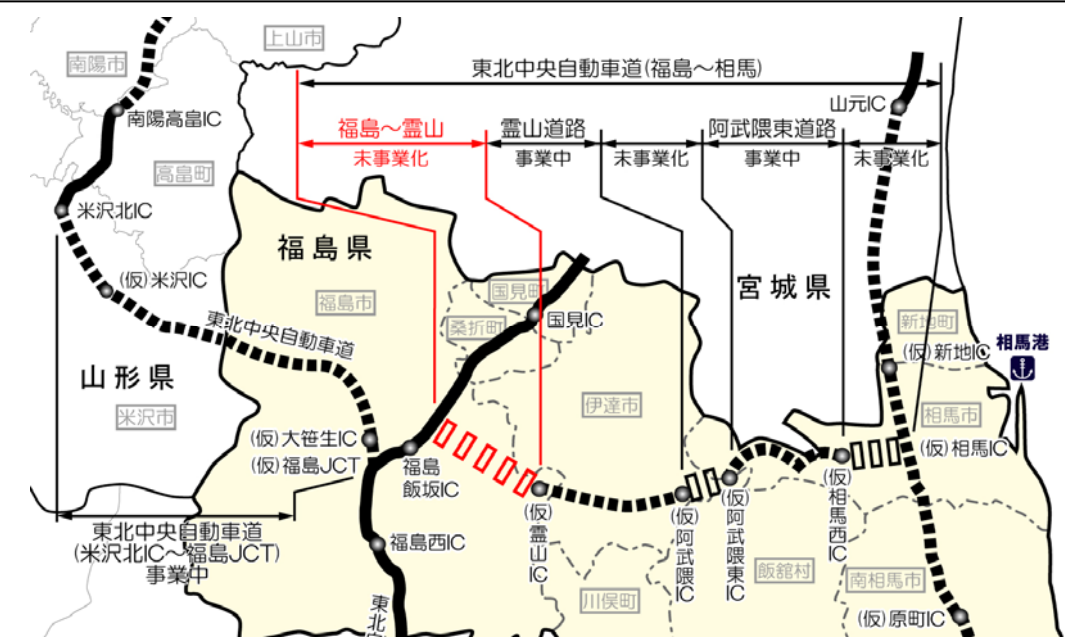
当該区間の計画段階評価は東北横断自動車道釜石秋田線(花巻～釜石間)、東北中央自動車道(福島～相馬間)で現在取り組まれている「早期にルートの具体化を図る作業」の一環として、道路が通る概ねの範囲を絞り込むために実施されるものです。

東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市、新庄市を經由して秋田県横手市に至る延長約 268 km の高規格道路です。

今般、未事業化区間である福島～霊山間の計画検討にあたり、みなさまのご意見をお聞きしたくアンケートにご協力をお願いします。

当該区間の高規格道路整備にあたって、私たちは、北廻り直結案(伊達市内を最短で通過し東北道と接続する案)と、南廻り直結案(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)の2案を検討しています。

※みなさまからのご意見は計画段階評価(※)での地域からの意見として「社会資本整備審議会 道路分科会東北地方小委員会」に報告いたします。



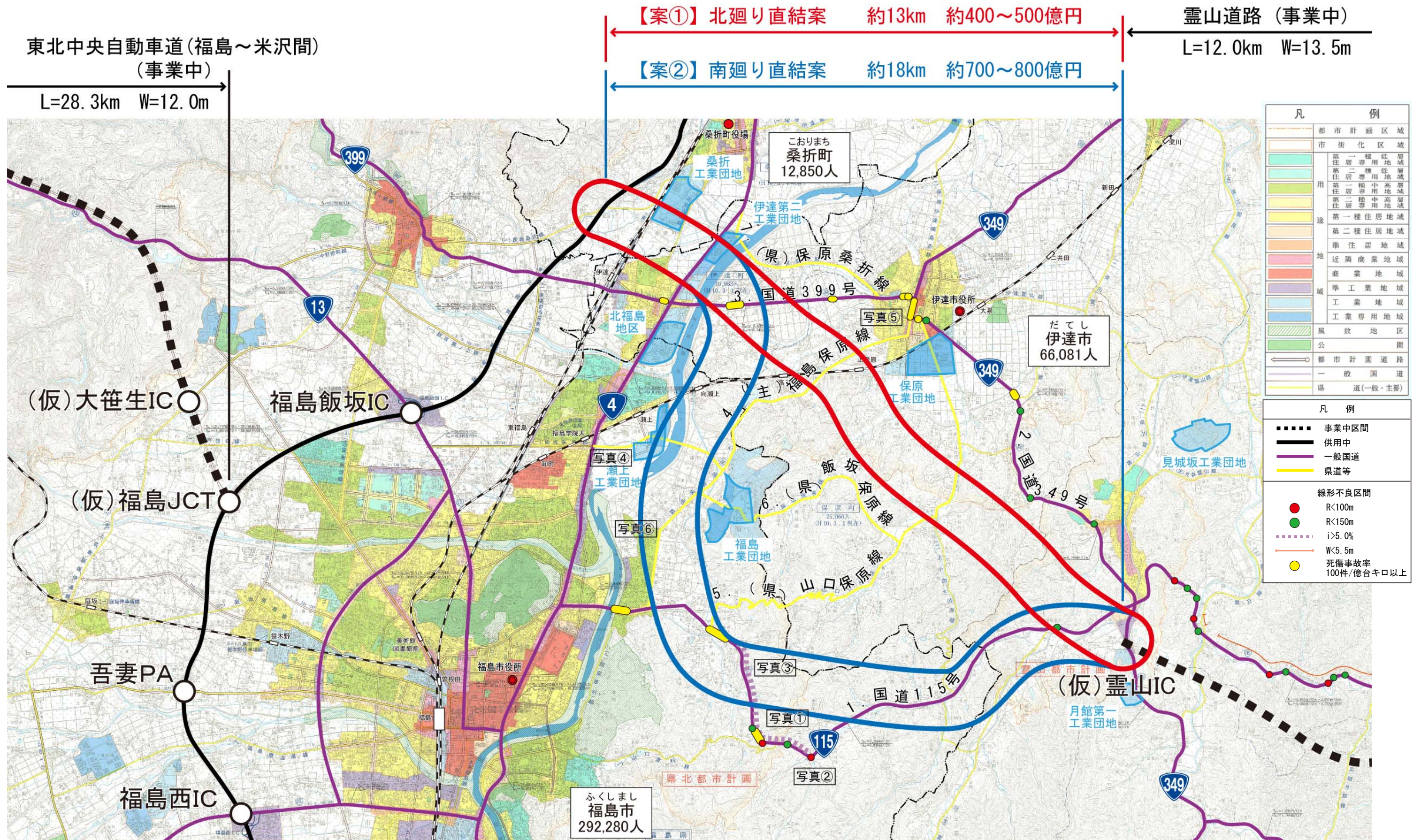
凡例  
 — : 供用中区間  
 - - - : 事業中区間  
 □□□ : 未事業化区間  
 赤 : 対象区間

私たちは北廻り直結案と南廻り直結案の2案を検討しています

【案①】北廻り直結案（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（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）

※それぞれの特徴は裏面にまとめていますのであわせてご覧下さい





**の計画検討に関するアンケート**

意見募集のチラシをご覧頂き、皆様のご意見をお聞かせください。

●インターネットによる回答も可能となっておりますので、下記アドレスからアクセス願います。

福島河川国道事務所 アンケートページ

<http://www.thr.mlit.go.jp/fukushima/>

(福島市、伊達市、桑折町の各市町村ホームページのバナーも御利用いただけます。)

■設問① あなた自身についてお聞きします。あてはまるもの**一つ選び**、番号に○をつけて下さい。  
 お住まいの地域には都道府県、市町村名をご記入ください。

年齢	1	10代	2	20代	3	30代	4	40代	5	50代	6	60代	7	70代以上
性別	1	男性	2	女性										
ご職業	1	会社員	2	公務員	3	自営業	4	農林水産業	5	学生				
	6	主婦	7	その他										
お住まいの地域	都道府県						市町村							

■設問② 伊達市霊山町から国道4号や東北自動車道付近の間の道路の利用頻度についてあてはまるものを**一つ選び**、番号に○をつけて下さい。

1	毎日	2	週に数回程度
3	月に数回程度	4	ほとんどない

■設問③ 伊達市霊山町から国道4号や東北自動車道付近の間の主な通行目的についてあてはまるものを**全て選び**、番号に○をつけて下さい。(複数回答可)

1	通勤・通学	2	通院	3	家事・買い物
4	業務(営業・運送等)	5	観光・レジャー	6	震災復旧活動
7	その他				

■設問④ 伊達市霊山町から国道4号や東北自動車道付近の間の主な通行経路についてあてはまるものを**全て選び**、番号に○をつけて下さい。(複数回答可)

「8 その他」を選ばれた方は分かる範囲で道路名をお答え下さい。

※道路名は概要説明資料(別紙)の図面を参照下さい。

1	国道 115 号	2	国道 349 号	3	国道 399 号
4	(主)福島保原線	5	(県)山口保原線	6	(県)飯坂保原線
7	(県)保原桑折線	8	その他( )		

■設問⑤ 伊達市霊山町から国道4号や東北自動車道付近の間にはどのような交通問題があると思いますか?あてはまるものを**全て選び**、番号に○をつけて下さい。(複数回答可)

「7 その他」を選ばれた方は問題と思われることをご記入下さい。

1	交通混雑	2	交通事故	3	災害などでの通行規制や通行止め
4	道路線形(坂道・カーブ)の悪さ	5	冬期の走行性	6	歩行者と自動車の接近
7	その他( )				

※裏面に続きます。

※こちらは裏面(表面からの続き)です。

■設問⑥ 伊達市霊山町から国道4号や東北自動車道付近の間には新しい道路の整備が必要だと思いますか？あてはまるものを**1つ選び**、番号に○をつけて下さい。(複数回答可)

1	必要だと思う	→ 設問⑦へ
2	どちらかと言えば必要だと思う	→ 設問⑦へ
3	必要だと思わない	→ 設問⑨へ
4	わからない	→ 設問⑩へ

■設問⑦ 必要と思う道路はどのような機能を持つ道路ですか？あてはまるものを**全て選び**、番号に○をつけて下さい。(複数回答可)

1	東北道まで早くアクセスできる道路	5	工業団地、港湾など地域の産業拠点に早く行ける道路
2	線形が良く走り易い道路	6	沿岸被災地などの復興活動をしやすくする道路
3	災害時などの迂回路となる道路	7	その他( )
4	救急病院に早く行ける道路	→設問⑧へお進み下さい。	

■設問⑧ 今回、道路整備の二つの案を検討していますが、地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目はどれだと思いますか？あてはまるものを**全て選び**、番号に○をつけて下さい。(複数回答可)  
「7 その他」を選ばれた方は取り入れるべき項目をご記入下さい。

1	事業期間を短くし早く開通ができる案	5	地域内活動の利便性(福島市街地への時間短縮)が高い案
2	公共事業費が縮減される経済的な案	6	坂道やカーブなどの道路線形に優れる案
3	地域への影響が少ない案(家屋移転、地域分断、等)	7	その他(具体的に )
4	広域的な交流の利便性(東北道への時間短縮)が高い案		

■設問⑨ 道路整備が必要だと思わない理由についてお聞かせ下さい。(ご自由にご記入下さい)

→設問⑩へお進み下さい。

■設問⑩ その他意見がありましたらお聞かせ下さい。(ご自由にご記入下さい)

※アンケートは、投函BOXへ平成 23 年 9 月○日まで投函をお願いします。

[投函BOX設置箇所]

福島市役所及び支所(東部、北信)、伊達市役所及び支所(伊達、霊山)、桑折町役場

ご協力ありがとうございました。