

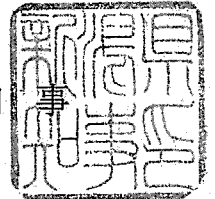
道路事業の計画段階評価にかかる知事意見

新潟県への意見照会	・・・・・・・・・・	1
山形県への意見照会	・・・・・・・・・・	3
・意見照会添付資料	・・・・・・・・・・	5

道建第 346 号
平成24年 1月19日

国土交通省北陸地方整備局長 様

新潟県知



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について (回答)

平成24年1月11日付け国北整道計第1001号で照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

日本海沿岸東北自動車道(朝日まほろば～温海)における対応方針(案)について、異存ありません。

日本海沿岸東北自動車道は、本県にとって県北の救急医療の観点から「命をつなぐ道路」として大変重要な道路です。また、「日本海国土軸」の形成に欠かせない公共インフラであり、今後本格化する東北地方の復興にも、重要な役割を担うものであります。

つきましては、一日も早い全線開通に向け、早期に事業化されますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

なお、具体の道路構造の検討に際しては、地域経済の活性化や地元企業の活用につながるよう考慮願います。

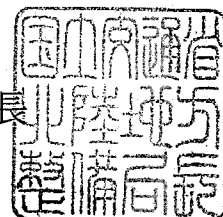
連絡先：新潟県土木部道路建設課
高規格道路推進室
(直通) 025-280-5847



国北整道計第1001号
平成24年1月11日

新潟県知事 殿

国土交通省
北陸地方整備局長



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について

日頃から国土交通行政に対する御理解、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

標記評価について、別添箇所を試行箇所として検討を進めているところですが、東北地方整備局及び北陸地方整備局としての対応方針（案）について、貴職のご意見を賜りたく照会させていただきます。

なお、ご意見を踏まえ、東北・北陸地方合同小委員会で東北地方整備局及び北陸地方整備局としての対応方針を決定したいため、下記により御提出くださいますようお願いいたします。

記

提出期日 平成24年1月20日（金）
提出先 北陸地方整備局道路部道路計画課

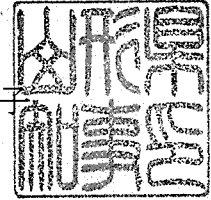
（問い合わせ先）
北陸地方整備局 電話025-280-8916
道路計画課

高速 第 181 号

平成24年 1月17日

国土交通省東北地方整備局長 殿

山形県知事 吉村 美栄子



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

平成24年1月12日付け国東整道一計第66号にて照会のありました、日本海沿岸東北自動車道「朝日まほろば～温海」における対応方針（案）について、本県としては同意します。

日本海沿岸東北自動車道は、東日本大震災からの復興や地域活性化のために必要不可欠な道路でありますので、東北地方全体が相互にバックアップできるよう一日でも早い全線開通に向け、早期に事業着手されますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

担当：山形県県土整備部

高速道路整備推進課

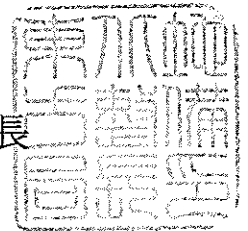
電話（直通）：023-630-2609



国東整道一計第66号
平成24年1月12日

山形県知事 殿

国土交通省
東北地方整備局長



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について

日頃から国土交通行政に対する御理解、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

標記評価について、別添箇所を試行箇所として検討を進めているところですが、東北地方整備局及び北陸地方整備局としての対応方針（案）について、貴職のご意見を賜りたく照会させていただきます。

なお、ご意見を踏まえ、東北・北陸地方合同小委員会で東北地方整備局及び北陸地方整備局としての対応方針を決定したいため、下記により御提出くださいますようお願いいたします。

記

提出期日 平成24年1月20日（金）
提出先 東北地方整備局道路部道路計画第一課

（問い合わせ先）

東北地方整備局 電話022-225-2171
道路計画第一課長補佐 大場

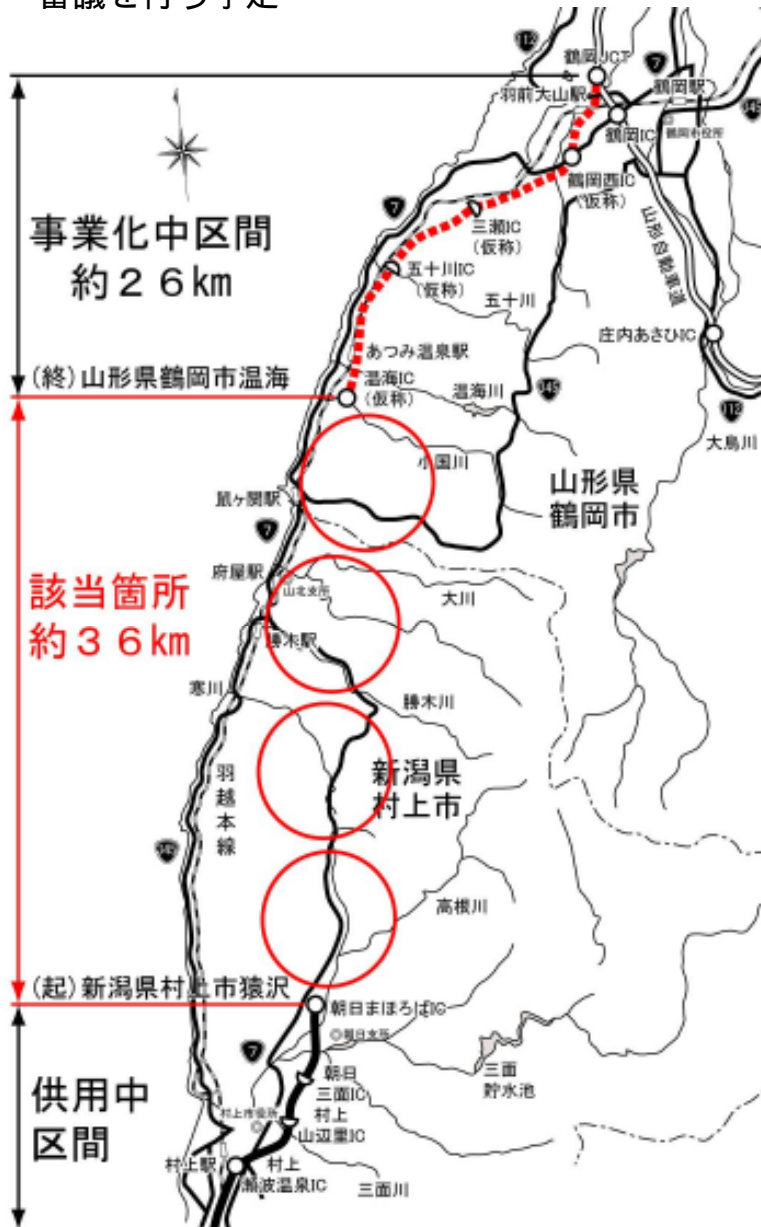
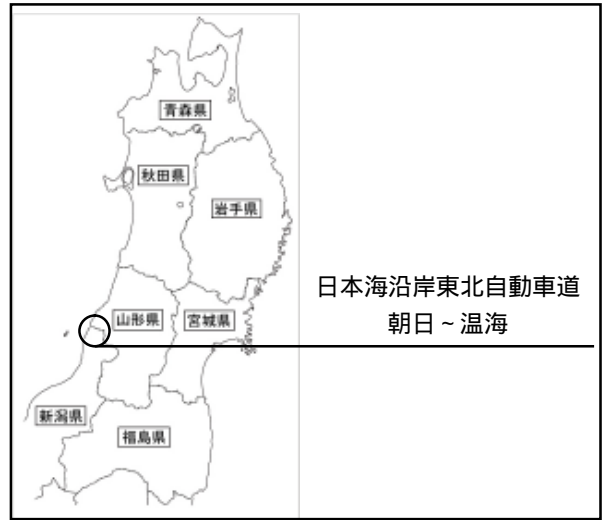
日本海沿岸東北自動車道

あさひ あつみ
朝日 ~ 温海

事業区間：新潟県^{むらかみ さるさわ}村上市猿沢
~ 山形県^{つるおか あつみ}鶴岡市温海

延 長：約 3.6 km

- 概 要：
- 平成23年8月に計画段階評価の試行に着手し、東北・北陸地方合同小委員会において、地域の課題やルート複数の複数案等の検討を行うとともに、地域の皆様からの御意見を聴取
 - 東北・北陸地方合同小委員会において、対策方針案等について審議を行う予定



凡 例	
	供用中
	事業中
	該当箇所

日本海沿岸東北自動車道(朝日まほろば～温海)における対応方針(案)

対応方針(案)

1. Bルート帯を基本として検討する。

(理由)

Bルート帯案は、

- ・全ての政策目標の達成が見込め、「『いのちをつなぐ道』の機能強化」、「日常生活の安全性向上」で特に優れている。
- ・ルートを選定する時に重要とする項目として地域の意見が多い「津波など災害に強く通行止めになりにくいこと」、「交通事故が少なく安全に通行できること」、「国道7号への出入がしやすいこと」などに対して、他の案より優れているか同等である。

また、Bルート帯案を望む地域の意見が最も多い。

2. 全線高速道路として整備する案を基本として検討する。

(理由)

全線高速道路整備案は、政策目標を達成することができる。

一部の区間で現道を活用する現道活用案は、現道活用区間での通行止め時に大幅な迂回が必要となることや、通過交通と生活交通が混在することから、政策目標の達成という観点では全線高速道路整備案より劣る。

また、全線高速道路整備案を望む地域の意見が約8割を占めている。

3. その他

今後実施する具体の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、休憩施設の整備について、別途考慮する。

政策目標

「最短時間で結ぶ災害に強い物流経路の確保」、「『いのちをつなぐ道』の機能強化」、「日常生活の安全性向上」、「リダンダンシーの確保」、「観光振興の促進」

【参考】ルート帯案の概要

- ・ルート帯案は、全線にわたり高速道路を整備する高速道路整備案の3ルート帯案(A,B,C)、一部区間で現在の道路を活用する現道活用整備案のルート帯案を設定。



【インターチェンジ位置の基本的な考え方】

、インターチェンジの位置は、事前通行規制区間の前後や主要幹線道路の結節点などを踏まえながら検討。

【参考】 ルートを選定するときに重要とする項目(地域の意見)

設問項目 ^{1,2} ()内は政策目標	回答数 (件)	評価項目	Aルート帯案	Bルート帯案	C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帯案 ・約39km	・国道7号とのスムーズな接続に配慮したルート帯案 ・約41km	・笹川流れへのアクセスに配慮したルート帯案 ・約41km
早く通過できること (最短時間で結ぶ災害に強い物流経路の確保)	1,753	速達性の向上 朝日まほろばIC～温海IC(仮称)間の所要時間	・青森～大阪間の所要時間が、太平洋ルートにくらべ1時間10分短縮 ³ ・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
津波などの災害に強く通行止めなりにくいこと (リダンダンシーの確保)	2,054	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
救急病院までの移動時間が短いこと (『いのちをつなぐ道』の機能強化)	1,736	山北徳洲会病院～県立新発田病院の所要時間	・大雨による通行規制の影響を受けなくなる。 ・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
交通事故が少なく安全に走行できること (日常生活の安全性向上)	1,893	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
国道7号への出入りがしやすいこと	1,790	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。
観光地へ行きやすいこと (観光振興の促進)	1,212	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
自然環境への影響が小さいこと	928	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
早く開通できること	1,513	施工性 整備効果の発現	・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。 ・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。	・国道7号沿いを通過するため、資材の搬入や搬出が容易 ・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。	・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。 ・長大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。
事業費が少ないこと	803	事業費	約1,800～2,000億円	約1,700～1,900億円	約1,900～2,100億円
地域意見聴取結果(地域住民等)			1,331件(約33%)の方が望ましいと回答	1,812件(約45%)の方が望ましいと回答	560件(約14%)の方が望ましいと回答
地域意見聴取結果(企業・団体等)			48社(約26%)の企業が望ましいと回答	92社(約49%)の企業が望ましいと回答	21社(約11%)の企業が望ましいと回答

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

1 意見募集アンケート質問7の設問 2 着色箇所:政策目標 3 日沿道全線供用時

【参考】 全線高速道路整備案と現道活用案の比較

評価項目	政策目標	A～Cルート帯案（全線高速道路整備案）		現道活用案	
		速達性の向上 （朝日まほろばIC～ 温海IC(仮称)間の 所要時間）	最短時間で結ぶ 災害に強い物流 経路の確保	・全区間で高速走行が可能 ・25～26分短縮 現況 56分 整備後 30～31分	
災害時の適応性	リダンダンシー の確保	・南北方向の道路が国道7号と高速道路の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。	
交通事故の削減 （交通事故件数予測）	日常生活の 安全性向上	・52～46件/4年削減 現況 109件/4年 整備後 57～63件/4年		・45～39件/4年削減 現況 109件/4年 整備後 64～70件/4年 ・現道活用区間は、大型車などの通過交通と生活交通が混在し、危険が伴う恐れがある。	
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、騒音や振動等の沿道環境は悪化することが予想される。	
整備効果の現れ方		・現道活用案とほとんど変わらない。		・全線高速道路整備案とほとんど変わらない。	
事業費		約1,700～2,100億円		左記案よりも約100億円コスト縮減	
地域意見結果（地域住民等）		2,995件（約77%）の方が望ましいと回答		384件（約10%）の方が望ましいと回答	
地域意見結果（企業・団体等）		123社（約61%）の企業が望ましいと回答		22社（約11%）の企業が望ましいと回答	

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