

**計画段階評価(試行)について
日本海沿岸東北自動車道
(あさ ひ朝日～あつ み温海)
対応方針(案)**

国土交通省 東北地方整備局・北陸地方整備局

平成24年1月23日

目次

1. 政策目標の設定および対策案の検討	・ ・ ・	1
2. ルート帯案の概要	・ ・ ・	2
3. 各ルート帯の比較	・ ・ ・	3
4. 全線高速道路整備案と現道活用案の比較	・ ・ ・	4
5. 知事意見	・ ・ ・	5
6. 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）	・ ・ ・	6

1. 政策目標の設定および対策案の検討

1

・地域が目指す将来像を踏まえて5つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための対策案として、当該地域における高規格幹線道路の空白域について整備方針を検討

◇ 地域の将来像を踏まえ、当該地域の政策目標を設定

地域や道路の状況や課題

圏域の将来像

地域の将来像

東日本大震災を踏まえた
今後の道路施策への緊急
提言

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

※リダンダンシー：災害などで道路が途切れても替わりとなる道路がある状況。

◇ 対策案の検討

【物流関連】

太平洋側より移動距離の短い日本海側の広域物流経路のポテンシャルを発揮する道路整備とは

【医療関連】

高度救急医療病院のカバー圏を拡大する道路整備とは

【安全性向上】

幼い子どもや高齢者が安心して通行できる道路整備とは

【リダンダンシー】

災害時の迂回による社会経済活動や日常生活への影響を最小限に留める多重性を考慮した道路整備とは

【観光関連】

観光拠点である笹川流れや温泉地などの観光地における地域の取組を支える道路整備とは

耐災（防災・減災）機能を備えた道路整備とは

当該地域の高規格幹線道路の空白域の整備方針を検討

（既存の道路ストック活用の可能性も含め、複数の比較案を設定し検討）

※各政策目標の達成には、道路整備と地域や他の施策と一体的に連携を図ることが重要

2. ルート帯案の概要

2

- ・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)を設定。
- ・一部区間で現在の道路を活用する現道活用案を設定。



【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。

3. 各ルート帯の比較

3

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		・国道7号とのスムーズな接続に配慮したルート帯案		・笹川流れへのアクセスに配慮したルート帯案	
			・約39km		・約41km		・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	・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					
		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	◎
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	・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。	△
		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

4. 全線高速道路整備案と現道活用案の比較

4

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	◎	・現道活用区間は現在の国道7号の速度になる。 ・22～23分短縮 現況 56分 → 整備後33～34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

●知事意見照会の回答

○新潟県知事

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。

○山形県知事

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。

6. 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)

6

◆対応方針(案)

1. Bルート帯案とする。

(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. 全線高速道路整備案とする。

(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、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。

※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」