

# 新規事業候補箇所 参考資料

国土交通省 東北地方整備局

# しもきたのへしちのへ 下北半島縦貫道路(野辺地～七戸)における計画段階評価

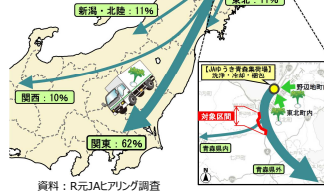
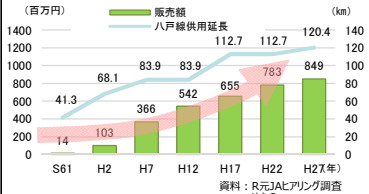
## 1. 青森県上北地域・下北地域の課題

### ① 広域物流ネットワークの機能が不十分

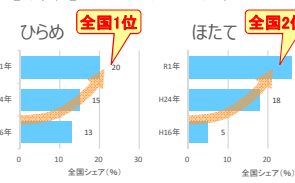
○当該地域では「野辺地葉つきこかぶ」等の青果物、下北地域の「ひらめ」「ほたて」等の鮮魚など、生鮮品を中心に多様な農水産品を全国各地に出荷。

【図1、図2、図3、写真1】

○地域の成長産業と高付加価値資源の流通を支えるため、輸送時間短縮や通行止めリスクの少ない安定した物流ネットワークの拡充と強化が必要。



【写真1】下北地域の水産物の一例

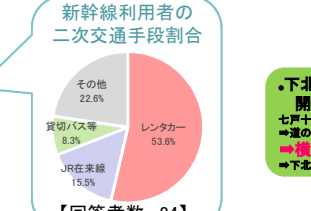
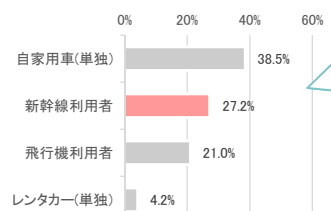


【図1】葉つきこかぶ販売額と八戸線供用延長 【図2】葉つきこかぶの流通状況

### ② 広域観光ネットワークの機能が不十分

○七戸十和田駅からの二次交通をはじめ、下北地域への来訪は自動車利用が大半を占め、対象区間は上北・下北地域の観光資源への周遊観光を担う重要な区間。【図4、図5】

○下北方面への広域周遊観光の形成に向け、高速道路ネットワークのミッシングリンク解消が必要。



【図3】主な青森県水産物の東京都中央卸売市場取扱量シェア推移



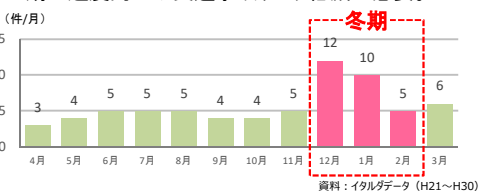
【図5】上北・下北地域の観光資源とバスツアー一例

### ③ 幹線道路としての道路機能が不十分

○対象区間では、主要渋滞箇所付近の速度が20km/h以下となる。また、冬期には通常期に比べ区間内の速度低下が発生し、死傷事故件数が増加。

【図6、図7、写真2】

○幹線道路として対象区間が担う広域交通に対し、冬期の速度向上や交通事故リスク低減が必要。



【図7】対象区間の道路状況及び速度分布

【写真2】冬期事故状況

## 2. 原因分析

### ① 幹線道路ネットワークにミッシングリンクが存在

○対象区間はむつ市～八戸市を連絡する高速ネットワークのミッシングリンクとなっており、通行止め時に近接する代替路がなく、広域迂回リスクがある。【図8、図9、図10】

### ② 新幹線駅と観光地を結ぶ道路ネットワークが不十分

○七戸十和田駅と下北方面を結ぶ広域周遊観光ルートに、高速ネットワークのミッシングリンクが存在。

【図8、図9】



【図8】道路ネットワーク図

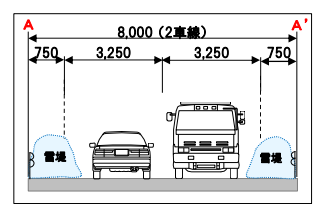
### ③ 広域交通の走行環境の阻害

○対象区間は広域交通に対して、走行速度が低く交通事故も多発するなど、走行環境が著しく低いボトルネック区間となっている。【図11】

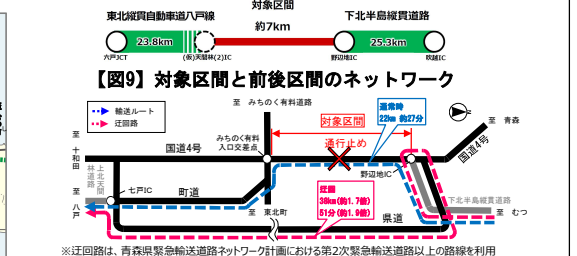
○特に冬期において、堆雪による道路幅員減少や路面凍結・地吹雪等により走行環境が悪化する。【写真3、図12、図13】



【写真3】冬期幅員減少状況

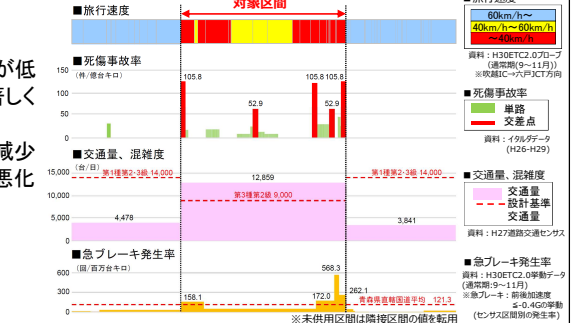


【図12】幅員状況

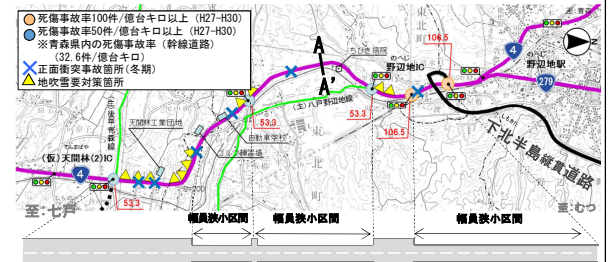


【図9】対象区間と前後区間のネットワーク

【図10】対象区間通行止め時の距離および所要時間(野辺地IC～七戸IC間)



【図11】対象区間とその前後区間の走行環境



【図13】正面衝突事故発生箇所

## 3. 政策目標

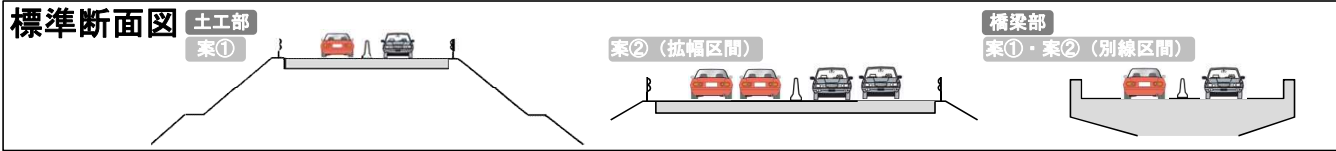
- ① 安定した物流を支えるルートの確保
- ② 広域観光を支えるルートの確保
- ③ 道路走行環境の改善

# 下北半島縦貫道路(野辺地~七戸)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

比較項目		【案①】別線整備案	【案②】現道改良案
ルートの概要		バイパス整備により、現道課題の解消を図る案 (全線別線・立体交差)	現道の4車線拡幅および一部別線整備により、現道課題の解消を図る案 (現道改良。一部バイパス整備)
延長		約7km	約7km
設計速度		80km/h	60km/h
政策目標	産業・物流	安定した物流を支えるルートの確保 ◎	4車線整備により、通行止めリスクが低減するが、代替機能は確保されない ○
	観光	広域観光を支えるルートの確保 ◎	現道改良のため、沿道の出入り交通や信号交差点が残り、A案より速達性が劣る ○
	交通	道路走行環境の改善 ◎	上り、下りを分離することにより、正面衝突事故等の事故リスクが大幅に低減するが、信号交差点が残るため、A案より走行環境に劣る ○
配慮すべき事項	生活環境	現道沿線住民への影響 ◎	現道改良区間で集落等を通過するため、沿道家屋等への影響は改善しない ○
	沿道環境	沿道出入りへの影響 ○	沿道集落から本線へのアクセス性に優れる ◎
	自然環境	地形・自然環境の変更 △	現道改良となるため、山林地帯の変更は生じない ○
	工事の影響	現道交通への影響 ○	施工時に比較的長い区間で交通規制が必要となるため、現道交通への影響は大きい △
経済性	整備に関する費用*	約280~310億円	約250~280億円

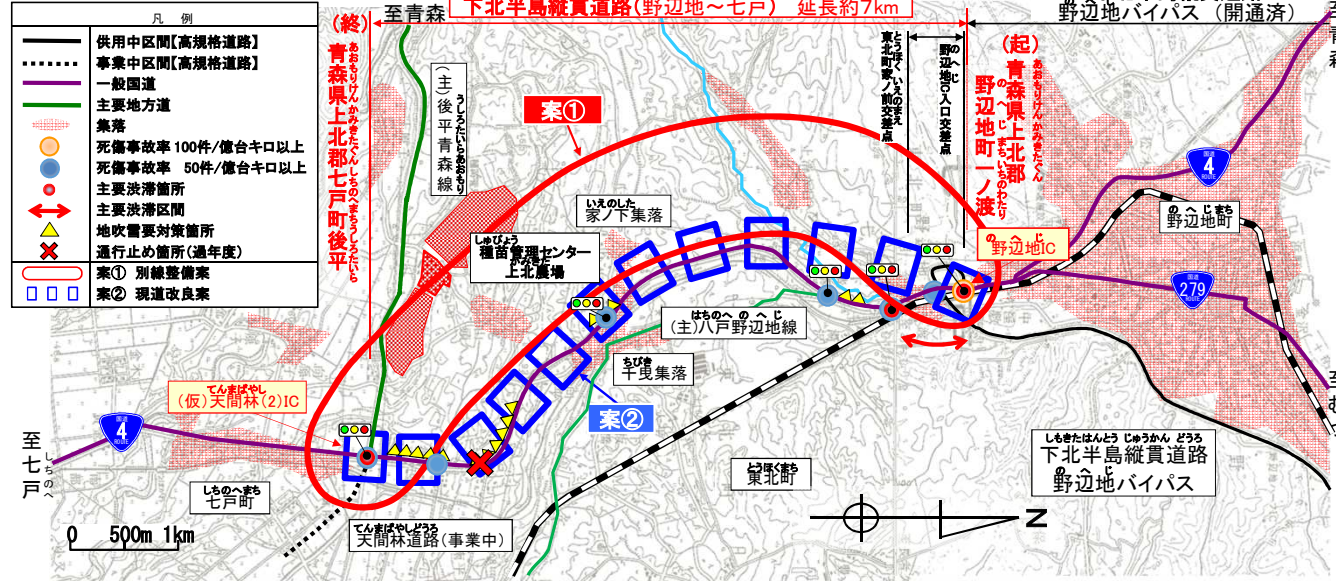
※現時点の概算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により、金額が変更となる場合がある。



**対応方針(案):【案①】による対策が妥当**

【計画概要】

- ・路線名: 一般国道4号
- ・区間: 青森県上北郡野辺地町一ノ渡~青森県上北郡七戸町後平
- ・概略延長: 約7km
- ・標準車線数: 2車線
- ・設計速度80km/h
- ・概ねのルート: 【案①】バイパスルートの通り



- (参考) 当該事業の経緯
- 地元調整等の状況
    - H30. 2月 第1回青森・南部地域道路ネットワーク検討会
    - H30. 5月 第2回青森・南部地域道路ネットワーク検討会
    - R2. 1月 第3回青森・南部地域道路ネットワーク検討会
    - R2. 2月 第1回計画段階評価
    - R2. 6~7月 第1回意見聴取
    - R3. 2月 第2回計画段階評価
    - R3. 3~5月 第2回意見聴取
    - R3. 6月 第3回計画段階評価
    - R4. 1月 都市計画変更の告示
  - 地域の要望等
    - R2. 7. 22 下北半島振興促進連絡協議会(むつ市長ほか)が国土交通政務官へ下北半島縦貫道路の整備促進と未着手区間の早期事業化を要望
    - R2. 11. 10 青森県高規格道路建設促進期成会(青森県副知事ほか)が国土交通審議官へ青森県の主要幹線道路ネットワークの整備促進を要望
    - R2. 11. 16 青森地区国道協議会(青森市長ほか)が国土交通副大臣へ下北半島縦貫道路計画区間の早期事業化を要望
    - R3. 11. 15 青森県知事が国土交通大臣政務官へ下北半島縦貫道路(野辺地~七戸)の早期の事業着手を要望
    - R3. 11. 17 青森地区国道協議会(青森市長ほか)が国土交通大臣政務官へ下北半島縦貫道路計画区間の早期事業化を要望
    - R4. 2. 3 青森県高規格道路建設促進期成会(青森県知事)、青森県道路整備促進期成同盟会(七戸町長)、下北総合開発期成同盟会(むつ市長)が国土交通政務官へ下北半島縦貫道路の整備促進と未着手区間の早期事業化を要望

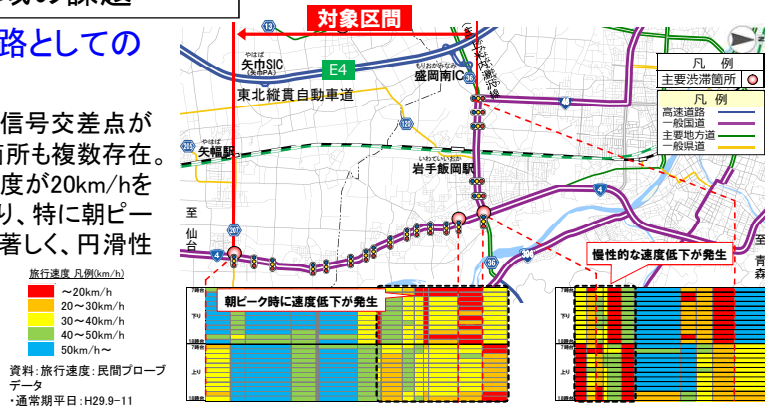
【図12】対象地域における対策検討

# 一般国道4号 盛岡南道路における計画段階評価

## 1. 盛岡南地域の課題

### ①主要幹線道路としての円滑性

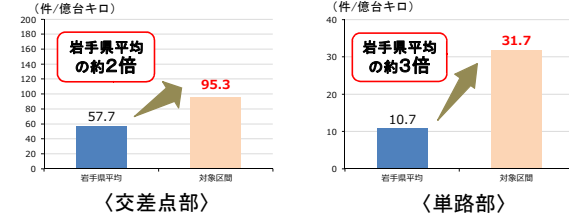
○対象区間内には信号交差点が多く、主要渋滞箇所も複数存在。慢性的に旅行速度が20km/hを下回る区間があり、特に朝ピークは速度低下が著しく、円滑性に課題。  
(図1)



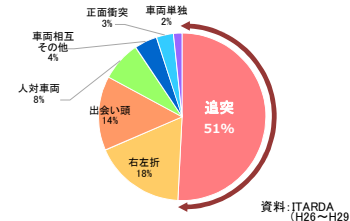
【図1】対象区間の交通状況・旅行速度

### ②主要幹線道路としての安全性

○対象区間は交差点部、単路部ともに県平均に比べ事故が多く、追突事故が約5割を占めるなど、安全性に課題。(図2、図3)



【図2】死傷事故率 資料:ITARDA (H26~H29)



【図3】交通事故の種類

### ③物流拠点へのアクセス性

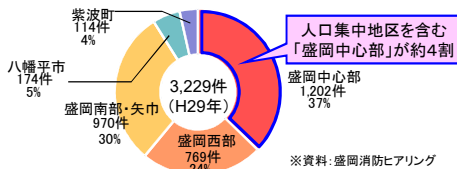
○対象地域には、北東北唯一の貨物ターミナル駅やトラックターミナルなど物流拠点多く集積。対象区間は、仙台方向のトラック輸送の経路であるが、大きく迂回しながら混雑区間を走行するため、アクセス性に課題。(図4)



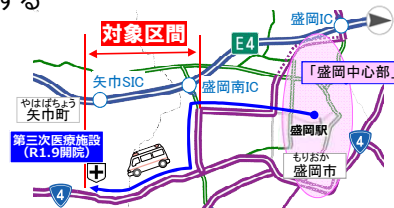
【図4】トラック輸送経路の迂回

### ④第三次医療施設への速達性

○第三次医療施設への救急搬送実績では、「盛岡中心部」からの搬送が4割を占める。搬送経路は幹線道路が優先され、混雑区間を搬送するため、速達性に課題。(図5、図6)



【図5】第三次医療施設への搬送実績(出動元)

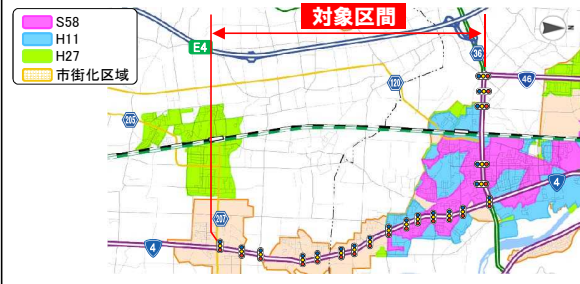


【図6】盛岡中心部からの救急搬送ルート

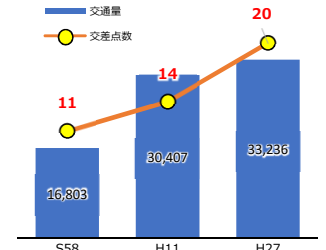
## 2. 原因分析

### ①交通量と信号交差点の増加

○対象区間は周辺市街地の拡大により、交通量及び信号交差点が増加したため、渋滞が発生。(図7、図8)



【図7】対象地域の人口集中地区(DID)の変化



【図8】交通量・出入交差点数の推移

### ②沿道との出入り

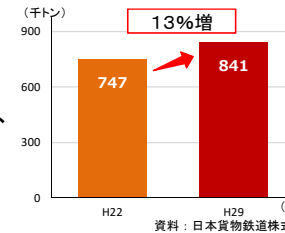
○対象区間の周辺は市街化が進んだ地域であり、沿道出入りの右左折車により急制動が生じるため、追突事故が多く発生。(写真1)



【写真1】右折車による沿道出入

### ③コンテナ貨物車の通行が増加

○盛岡貨物ターミナル駅のコンテナ貨物量が増化する中、非効率な迂回を伴う大型車が対象区間を経由しているため、トラック輸送に支障。(図9、写真2)

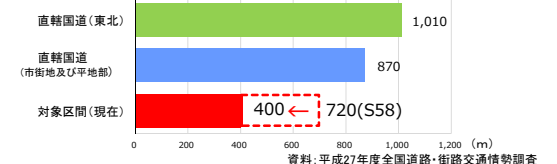


【図9】盛岡貨物ターミナル駅の貨物量【写真2】国道を走行するコンテナ貨物車



### ④信号交差点が多い

○対象区間は東北地方の直轄国道に比べ交差点間隔が小さく、救急搬送に支障。(図10)



【図10】信号交差点間隔(平均距離)

## 3. 政策目標

- ①主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復
- ②主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保
- ③円滑な物流ルートの確保
- ④第三次医療施設へのアクセス性強化

# 一般国道4号 盛岡南道路における計画段階評価

もりおか みなみ

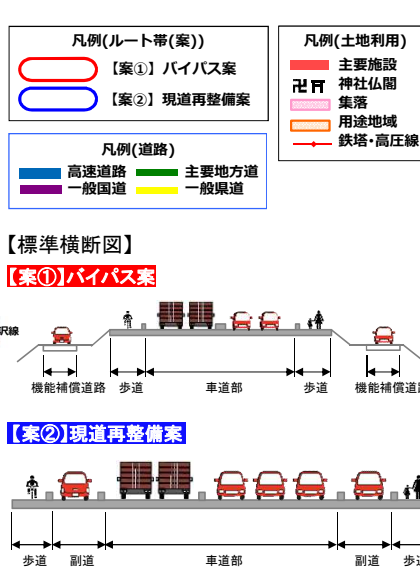
## 4. 対策案の検討

4. 対策案の検討		【案①】 バイパス案		【案②】 現道再整備案	
区間延長		約 8 km		約 8 km	
政策目標	主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復	◎	信号交差点の集約化 ・新たに整備するバイパスは、信号交差点を集約した道路を計画	◎	・現道の交差点集約と副道の整備により、信号交差点が集約された道路を確保
	主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保	◎	沿道の出入り制限と適正な道路構造の確保 ・バイパス整備する際には、沿道との出入りをコントロールし、適切な道路構造により、安全・安心な走行空間を確保	◎	・現道に中央分離帯および副道、交差点の右折レーン等の附帯施設を設置することにより、安全・安心な走行空間を確保
	円滑な物流ルートの確保	◎	物流拠点までのアクセシビリティ・定時性の確保 ・バイパス整備により、国道4号と物流拠点とのアクセスルートが確保され、主要幹線道路としての機能分担が図られることから、アクセシビリティ・定時性が確保 ・さらに矢巾SICとのアクセシビリティも向上	○	・現道の信号集約により、遅れ時間の短縮は図れるものの主要幹線道路としての機能分担は図れない ・矢巾SICまでのアクセスルートも現状と変わらない
	安定した搬送ルートの確保	◎	患者への負担軽減、搬送時間短縮 ・バイパス整備により患者への負担が軽減された安定した搬送ルートが確保され搬送時間も短縮 ・高速道路や国道46号を利用した搬送に対しては、最短経路が整備され利用性が高い	○	・現道の信号集約により患者への負担が軽減され、搬送ルートの信頼性向上と搬送時間短縮 ・搬送ルートは現状と変わらない
配慮すべき事項	生活環境への影響	○	現道沿道環境（騒音・振動）の改善 ・バイパス整備により、交通量がバイパスに転換することで、現道の沿道環境が改善	○	・副道の整備により発生源から離れることで音が減衰し、現道の沿道環境が改善
	自然環境への影響	○	土地利用や自然環境への配慮 ・耕作地に道路の盛土が築造されるため、現在の土地利用が改変される ・既往文献では、ルート帯に重要な動植物は確認されていない	◎	・現道の再整備であり、周辺の土地利用は変わらない ・既往文献では、ルート帯に重要な動植物は確認されていない
	土地利用、施設への影響	◎	影響する家屋数 ・支障家屋が約 5 0 件となり案②に比べ周辺土地利用への影響は少ない	△	・支障家屋が約 3 0 0 件となり周辺土地利用への影響が大きい。
経済性※		—	・約330～380億円	—	・約360～410億円

※現時点の概算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により、金額が変更となる場合がある。



【図11】盛岡南地区における対策案検討



### 対応方針：案①バイパス案による対策が妥当

#### 【計画概要】

- ・路線名：一般国道4号 盛岡南道路
- ・区間：岩手県紫波郡矢巾町西徳田～盛岡市永井
- ・概略延長：約 8 km ・標準車線数：4車線 ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図11 案①のとおり

#### （参考）当該事業の経緯等

##### 地元調整等の状況

- ・H30年 9月 計画段階評価着手（第1回東北地方小委員会）
- ・H30年11月 第1回地域意見聴取
- ・R1 年 9月 計画段階評価（第2回東北地方小委員会）
- ・R1 年10月 第2回地域意見聴取
- ・R2 年 2月 計画段階評価（第3回東北地方小委員会）
- ・R4 年 2月 都市計画決定・告示

##### 地域の要望等

- ・R2 年 7月 盛岡市長が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R2 年10月 国道4号盛岡南道路整備促進期成同盟会が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3 年 6月 岩手県知事が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3 年 7月 国道4号盛岡南道路整備促進期成同盟会が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3 年 7月 盛岡市長が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3 年11月 岩手県道路整備促進期成同盟会が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3 年11月 岩手県が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R3 年11月 国道4号盛岡南道路整備促進期成同盟会が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R4 年 1月 岩手県知事が盛岡南道路の事業化を要望
- ・R4 年 2月 矢巾町長が盛岡南道路の事業化を要望

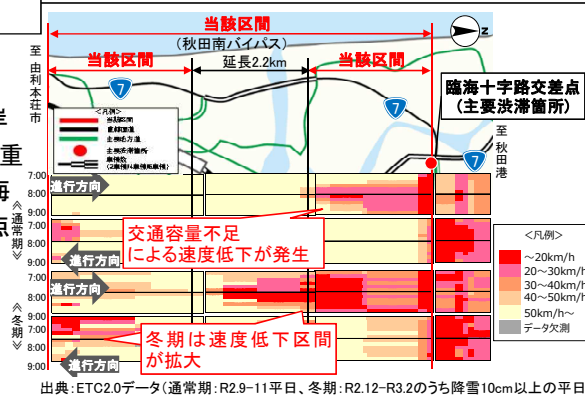
# 一般国道7号 秋田南拡幅における計画段階評価

あきたみなみ

## 1. 当該地域の課題

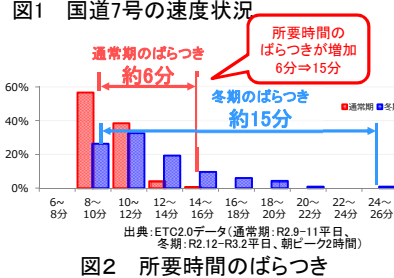
### ①交通混雑による速度低下

○当該地域の国道7号は、日本海沿岸の南北方向の幹線機能を担っている重要な路線であるが、朝ピーク時に臨海十字路交差点(主要渋滞箇所)を起点として速度低下が発生。(図1)



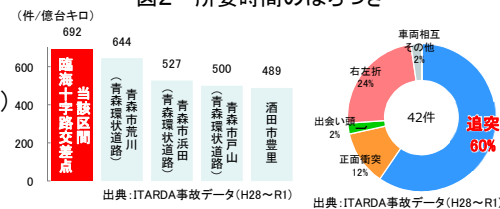
### ②冬期の定時性が悪化

○冬期降雪時には、速度低下区間が拡大。(図1)  
○当該区間は、通常期と比べ、冬期の所要時間はばらつきが増加しており定時性が悪化。冬期交通の信頼性確保が課題。(図2)



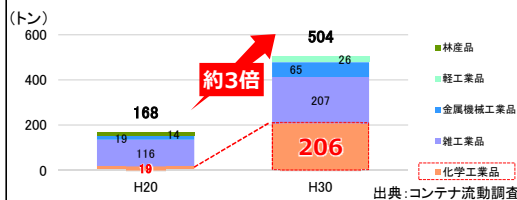
### ③死傷事故が多発し安全性に課題

○当該区間の平均死傷事故率は、臨海十字路交差点で692件/億台キロと東北管内の国道7号でワースト1位となるなど事故が多発。(図3)  
○事故類型では、追突事故が最も多く約6割となっており安全性に課題。(図4)



### ④円滑な物流を阻害

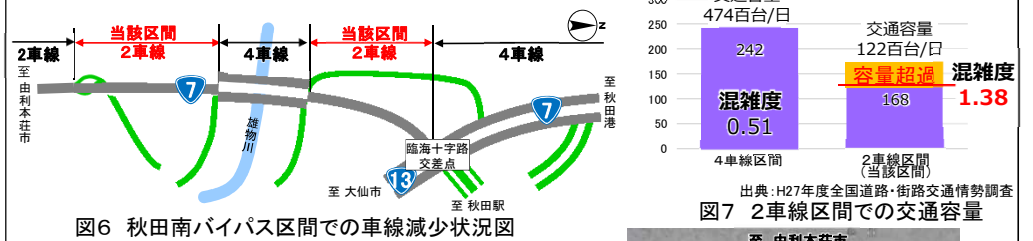
○秋田港から本荘由利地域への輸入コンテナ貨物輸送量は10年間で約3倍に増加しており、特に本荘由利地域の電子部品製造工場で使用される化学工業品(化学薬品)の伸びが顕著になっており、渋滞により円滑な物流に支障。(図5、写真1)



## 2. 原因分析

### ①交通容量の不足による渋滞の発生

○4車線区間に隣接した2車線のボトルネック区間であり、交通容量不足(混雑度1.38)による渋滞が発生。(図6、図7)



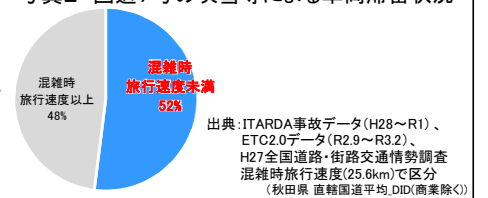
### ②吹雪等による走行環境の悪化

○当該区間は、日本海側からの吹雪による視界不良や降雪での路面状況の悪化により速度低下が発生しやすくなっている。(写真2)



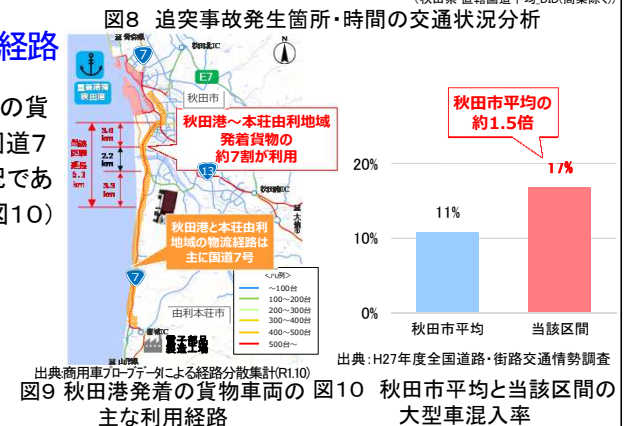
### ③速度低下時における追突事故

○当該区間における追突事故は、混雑時の旅行速度より低い状況で発生している割合が約半数。(図8)



### ④貨物車両が集中する物流経路

○秋田港を発着する本荘由利地域の貨物車両は、主要幹線道路である国道7号の当該区間に集中している状況であり、大型車混入率も高い。(図9・図10)



## 3. 政策目標

- ①交通容量確保による渋滞緩和
- ②冬期交通機能の確保
- ③交通安全の確保
- ④円滑な物流ルートの確保

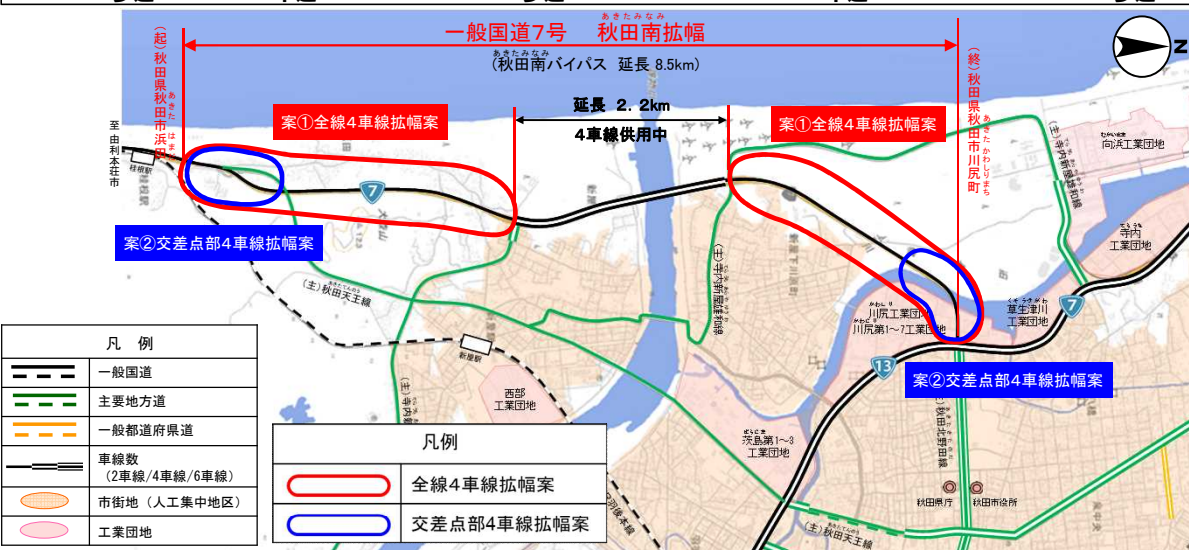
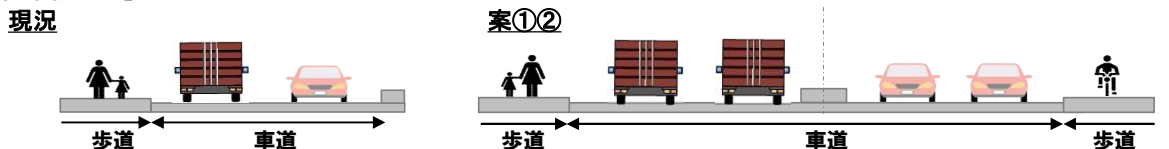
# 一般国道7号 秋田南拡幅における計画段階評価

あきたみなみ

## 4. 対策案の検討

比較案	評価指標	【案①】全線4車線拡幅案		【案②】交差点部4車線拡幅案	
		全線の4車線拡幅により、交通容量と安全性を確保する案 延長 約6km		渋滞の起点となる交差点部の4車線拡幅により、交通容量と安全性を確保する案 延長 約2km	
政策目標	交通容量確保による渋滞緩和	○	・交通容量が確保されることで、旅行速度が向上。	○	・交通容量が確保されることで、旅行速度が向上。
	冬期交通機能の確保	○	・吹雪等による速度低下	△	・4車線拡幅により速度向上が期待出来る。
		○	・冬期交通の信頼性	△	・2車線化区間が残るため、冬期交通の信頼性が確保出来ない。
	交通安全の確保	○	・渋滞緩和により、渋滞に起因する事故の減少が期待出来る。	○	・渋滞緩和により、渋滞に起因する事故の減少が期待出来る。
円滑な物流ルート確保	○	・秋田港から本荘由利工業団地への所要時間が短縮する。 (所要時間 約68分⇒約65分)	○	・秋田港から本荘由利工業団地への所要時間が短縮する。 (所要時間 約68分⇒約67分)	
その他	環境への影響	△	・地形変化が多く、自然環境への影響が大きい。	○	・地形変化が少なく、自然環境への影響は少ない。
	工事中の影響	○	・現道交通の影響は少なく、施工性が良い。	○	・現道交通の影響は少なく、施工性が良い。
	経済性(参考)	概算事業費 約110億円		概算事業費 約90億円	

### 【標準横断面図】



対応方針(案): 案①全線4車線拡幅案による対策が妥当

### 【計画概要】

- ・路線名: 一般国道7号
- ・区間: 秋田県秋田市浜田 ~ 秋田県秋田市川尻町
- ・概略延長: 約6km
- ・車線数: 4車線
- ・設計速度: 80km/h
- ・概ねのルート: 図11の案①全線4車線拡幅案の通り

### (参考) 当該事業の経緯等

#### 都市計画決定等の状況

- ・昭和50年10月 都市計画決定 (W=30m)

#### 地域の要望等

- ・令和 2年 6月 秋田国道協議会・秋田市が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 2年10月 秋田国道協議会・秋田南バイパス4車線化促進期成同盟会が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 2年11月 秋田県が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 3年 6月 秋田国道協議会・秋田南バイパス4車線化促進期成同盟会・秋田市が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 3年11月 秋田国道協議会・秋田南バイパス4車線化促進期成同盟会・秋田市が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 3年12月 秋田県が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 4年 1月 秋田市が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 4年 2月 秋田県が4車線化早期事業化を要望

図11 秋田南拡幅における対策案検討

# 一般国道398号 石巻バイパス(沢田工区)における計画段階評価

## 1. 石巻・女川地域の課題

### ①脆弱な道路ネットワーク

○当該路線は、石巻と女川地域を結ぶ唯一の幹線道路であり、通勤や買い物など日常的な利用が多いが、台風等による道路冠水等の通行規制が発生するなど自然災害に脆弱であり、通行止め時には通常時に比べ距離や時間が約2～3倍の広域迂回が必要。(図1、写真1)



図1 災害時の広域迂回状況

写真1 冠水状況

### ②三次医療施設への救急搬送

○女川町の女川地域医療センターは、脳疾患等の重篤患者の受け入れが困難なため、石巻市内の三次医療施設へ搬送(年間170件)されているが、搬送に時間を要することが課題。(図2)

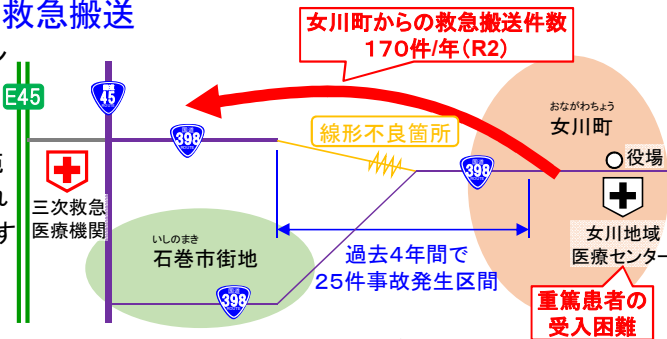


図2 女川地域からの搬送状況

出典: 石巻地区広域行政事務組合ヒアリング結果(R3) ITARDA事故データ(H28-R1)

### ③物流・観光ルートへのアクセス性

○女川町は、他地域に比べ幹線道路である三陸沿岸道路へのアクセスには時間を要するため、物流や観光ルートのアクセス性が悪い。(図3、図4)

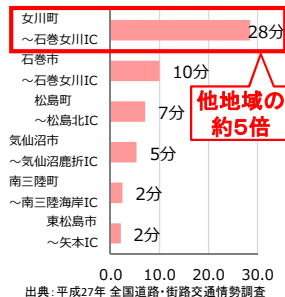


図3 市役所・町役場から三陸沿岸道路までの所要時間



図4 石巻・女川地域の物流・観光ルートの状況

## 2. 原因分析

### ①自然災害の影響を受けやすい地形条件

○対象区間は、急峻な地形部に位置し、やむを得ず海沿いの低地部を通過するため、台風や大雨時による内水により冠水するリスクが高い。(図5、図6)



図5 対象地域周辺の地形

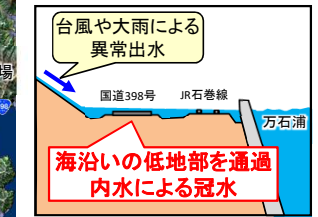


図6 道路冠水のメカニズム

### ②線形不良区間等が存在

○対象区間には、線形不良区間や4年間に25件の事故が発生する区間が存在することから、救急搬送時には患者への負担に配慮し、必要以上の減速が必要。(図2、写真2)

～加速度(大きな揺れ)による人体への影響～  
■横方向の加速度が0.15Gを超過すると、最高血圧の変動量が10mmHgを超過する傾向が強く、医師へのヒアリングでは、「10mmHgの変動」は患者の安静度に影響を与える可能性あり。  
出典: 地域の医療を支援する道路構造の分析・評価  
※規制速度(40km/h)で走行した場合、0.15G以上の加速度が生じる箇所

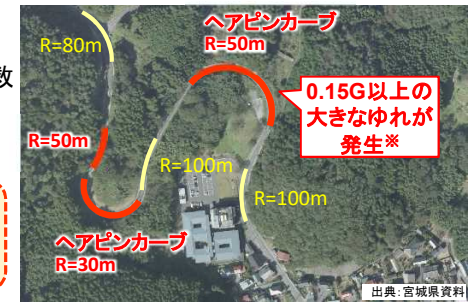


写真2 特に線形が厳しい区間の状況

### ③狭隘な物流・観光ルート

○女川町から幹線道路である三陸沿岸道路(石巻女川IC)までのアクセスルートにおいて、対象区間のみ幅員狭小区間が連続し、一部県道を経由することが要因。(図7)



図7 物流車両や観光車両の走行経路の道路状況

## 3. 政策目標

- ①信頼性の高い道路ネットワークの確保
- ②救急医療活動を支援
- ③地域の水産業や観光振興を支援



# 一般国道398号 石巻バイパス(沢田工区)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価項目	評価指標	【第1案】一部現道改良案		【第2案】バイパス案	
		終点部は現道を改良する案 延長約6km 設計速度60km/h		終点部をトンネルによりバイパスする案 延長約6km 設計速度60km/h	
政策目標	信頼性の高い道路ネットワークの確保	△	冠水対策として現道嵩上げを実施するが、山側斜面からの出水による浸水被害拡大の可能性あり	○	現道の被災箇所や急峻な地形区間をバイパスにより回避し、トンネルを主体とした計画にすることで自然災害に強い
	救急医療活動を支援	○	線形不良区間は回避され、安定した走行が可能	○	線形不良区間が回避され、安定した走行が可能
		○	女川町役場～石巻赤十字病院への搬送時間の短縮が可能(約28分⇒約23分)	○	女川町役場～石巻赤十字病院への搬送時間の短縮が可能(約28分⇒約23分)
地域の水産業や観光振興を支援	幅員狭小区間の回避・解消	○	幅員狭小区間は拡幅により解消可能	○	幅員狭小区間は、バイパスにより回避可能
	○	女川町役場～石巻女川IC間の時間短縮が可能(約28分⇒約23分)	○	女川町役場～石巻女川IC間の時間短縮が可能(約28分⇒約23分)	
配慮すべき事項	地域への影響	△	現道沿いの家屋や土地利用への影響が大きい	○	第1案に比べ、家屋や土地利用への影響が小さい
	環境への影響	○	地形変化が少なく、自然環境への影響が小さい	△	地形変化が多く、自然環境への影響が大きい
	工事中の影響	△	現道区間の改良時には、長期間の交通規制が必要で第2案と比べ、施工性が劣る	○	第1案に比べ、現道交通の影響を極力少なく、施工性が良い
	経済性		約200～250億円		約200～250億円

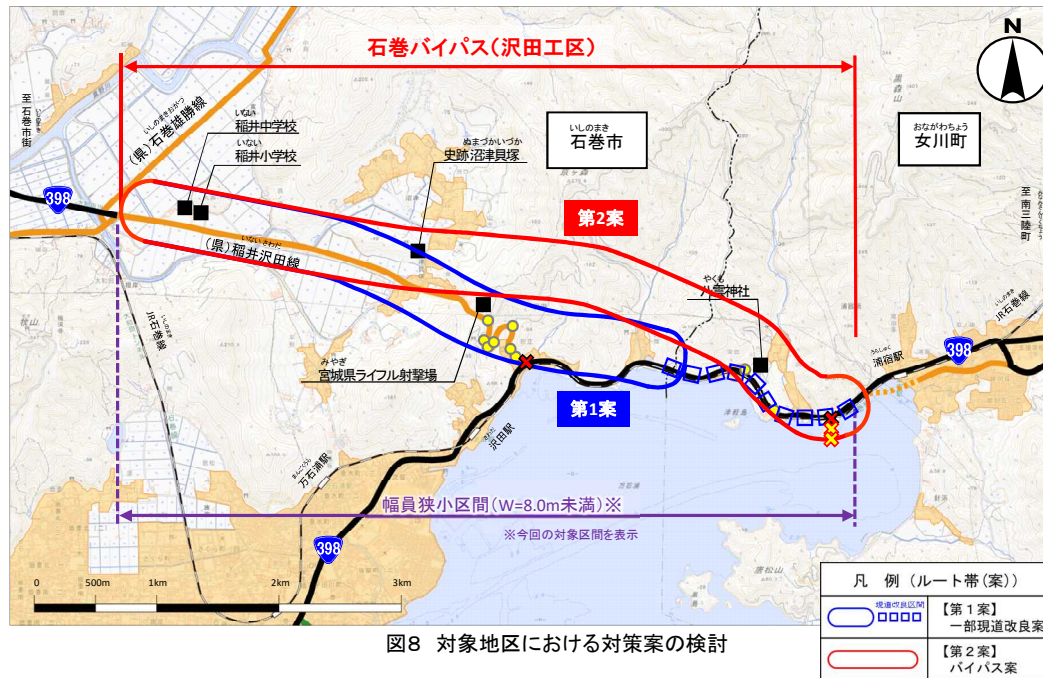


図8 対象地区における対策案の検討

対応方針: 第2案バイパス案による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名 : 一般国道398号
- 区間 : 宮城県石巻市真野～宮城県牡鹿郡女川町浦宿浜
- 概略延長 : 約6km
- 車線数 : 2車線
- 設計速度 : 60km/h
- 概ねのルート: 図8【第2案】の通り

(参考) 当該事業の経緯

■地元調整の状況

- 令和3年 7月 第1回国道398号石巻バイパスⅢ期沢田工区の整備に関する検討委員会【県】
- 令和3年 8月 第2回国道398号石巻バイパスⅢ期沢田工区の整備に関する検討委員会【県】
- 令和3年11月 第3回国道398号石巻バイパスⅢ期沢田工区の整備に関する検討委員会【県】
- 令和4年 2月 都市計画変更の告示【県】
- 令和4年 2月 国道398号石巻バイパス(沢田工区)技術検討委員会【国】

■地域の要望など

- 令和3年 2月 宮城県知事が国道398号沢田工区の整備要望
- 令和3年 7月 宮城県知事が国道398号沢田工区の早期整備要望
- 令和3年 7月 女川町長が国道398号石巻バイパス未着工区間の早期着工要望
- 令和3年11月 宮城県知事、石巻市長、女川町長が国道398号沢田工区の整備要望
- 令和3年12月 宮城県知事、石巻市長、女川町長が国道398号沢田工区の整備に向けた直轄調査を要望
- 令和4年 2月 宮城県知事が国道398号沢田工区の直轄権代行による早期事業化要望