

1. 事業概要

- 起 終 点：山形県飽海郡遊佐町北目～秋田県にかほ市象潟町小滝
- 延 長 等：17.9km (2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約520億円
- 計画交通量：約11,600台/日

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約4,000台/日	約1,500台/日	約6,100台/日

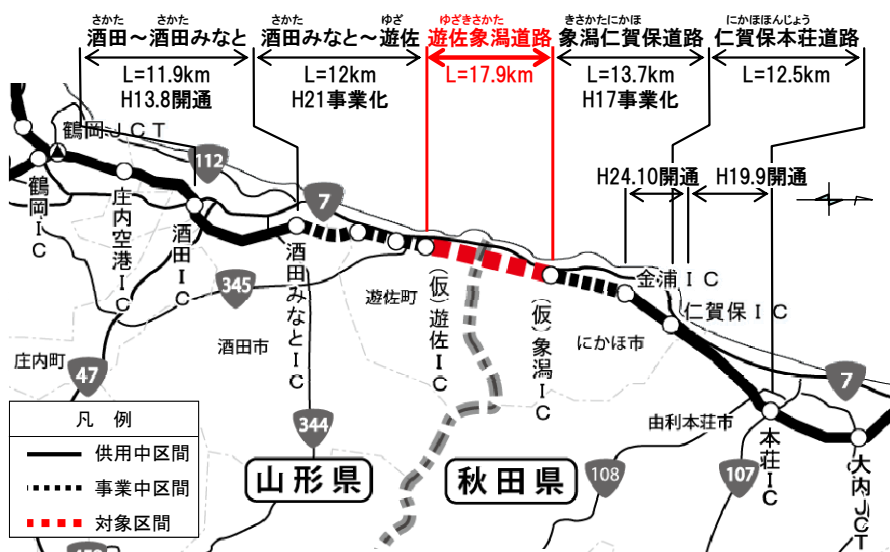


図2 事業位置図

2. 道路交通上の課題

①防災・災害時の救助活動等

- 山形県と秋田県の沿岸部では、縦断する主要幹線道路は国道7号しかない
- 国道7号では、交通事故による通行止めが過去10年間 (H14~H23) で9回発生【写真1】

②住民生活

- にかほ市は第三次救急医療施設がないため、市外の酒田市へ約9割 (24件/年) が搬送されている【図3】
- 国道7号の通行止めが発生すると、患者の命に関わる可能性が危惧されている

■にかほ市民の声

『日沿道が命をつなぐ道に』

- にかほ市には産婦人科が無く、酒田市の病院で出産を行っている妊婦もいる。
- 産気づいた時など1本しかない国道を利用しており、通行止めの時は「日沿道」が命をつなぐ道に

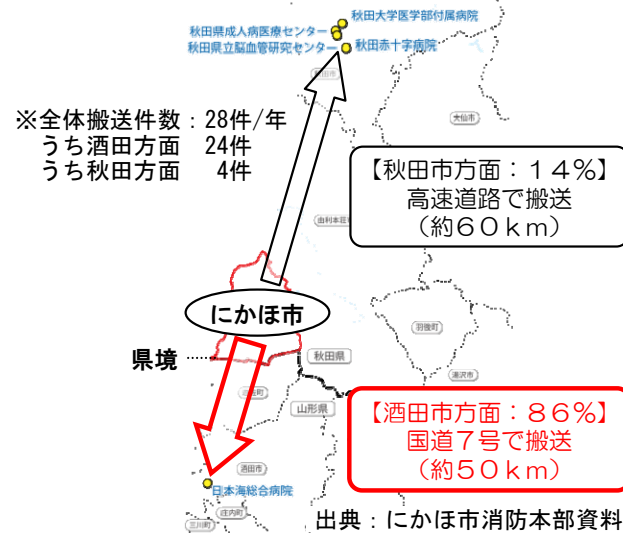


図3 第三次救急医療施設への搬送件数 (H23)

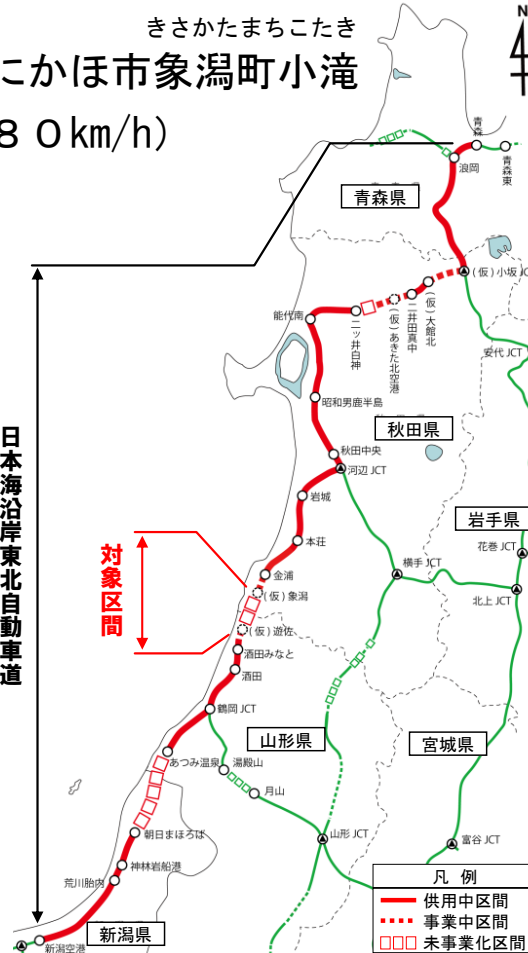


図1 広域図



写真1 国道7号での事故状況 (遊佐町吹浦)

③地域経済・地域社会等

- 国道7号の通行止め時には、大きな時間ロスが生じることから、物流企業等は物資輸送に不安を抱えている【図4、ヒアリング結果】

■運送会社の声

『大幅な時間のロス』

- 国道7号は凍結などで事故の危険性も高い
- 実際に事故があった場合は、広域迂回を強いられ、大幅な時間のロスとなった



図4 国道7号通行止め時の迂回状況

3. 整備効果《防災面等の課題に対する効果》

※既事業中区間の効果を含む

効果1 防災・災害時の救助活動等

- 現道の通行止め区間が回避されるとともに、日本海側に災害に強いネットワークが形成されることで太平洋側ルートと相互補完が可能となり、広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーが確保できる【図5】

効果2 住民生活

- 第三次救急医療施設までの搬送時間の短縮と安静搬送による患者への負担軽減が期待される
- にかほ市から日本海総合病院 (酒田市) までの
 - ①搬送時間を約23分短縮
 - ②線形不良箇所2箇所を全て回避

効果3 地域経済・地域社会等

- 安定的な物流ルートが確保されるとともに、日本海側拠点都市間や国際海上コンテナ港 (新潟港、秋田港)、リサイクル貨物港 (酒田港) 等の拠点港間を連絡し交流を支援する【図5】



図5 高速ネットワークの形成

費用対便益の詳細

B/C	2.3	総費用	421億円	総便益	982億円	基準年
		事業費	371億円	走行時間短縮便益	685億円	
		維持管理費	50億円	走行経費減少便益	241億円	平成24年度
				交通事故減少便益	56億円	

- 経済的内部収益率 (EIRR) : 9.9%

※総費用・総便益については、基準年 (H24) における現在価値を記入
 ※便益には3便益 (走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益) を計上

一般国道7号(日本海沿岸東北自動車道) 遊佐象潟道路に係る新規事業採択時評価

3. 整備効果 <<防災面のネットワーク上のリンクとしての評価>>

①主要都市・拠点間の防災機能の向上 【評価:◎】

●酒田市～由利本荘市の評価

現況	→	(目標) 整備後
D	→	B

※隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

	ランク	耐災害性	多重性
	A	あり	あり
	B	あり	—
	C	なし	あり
	D	なし	なし

現況:主経路(国道7号)は津波予想浸水域を通過しており、迂回路がないため評価レベルはDとなる。

整備後:当該事業のルートは津波予想浸水域を避けて計画しており、災害危険性はなくなるが迂回路がないため評価レベルはBとなる。

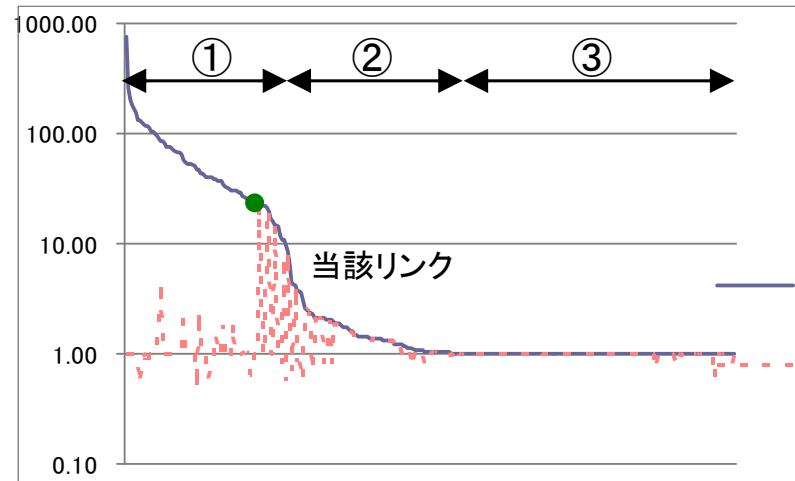
②市町村間等の連結性の向上 【評価:◎】

- ・当該リンク周辺の市町村から、最寄りの県庁所在地又は高速道路IC、主要都市・拠点及び隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度
20.9	1.0	20.9

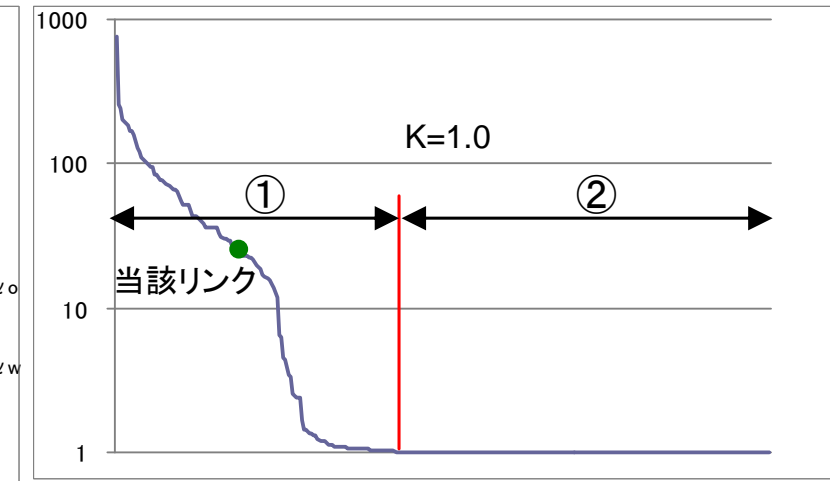


【弱点度の計測の例(東北地方)】



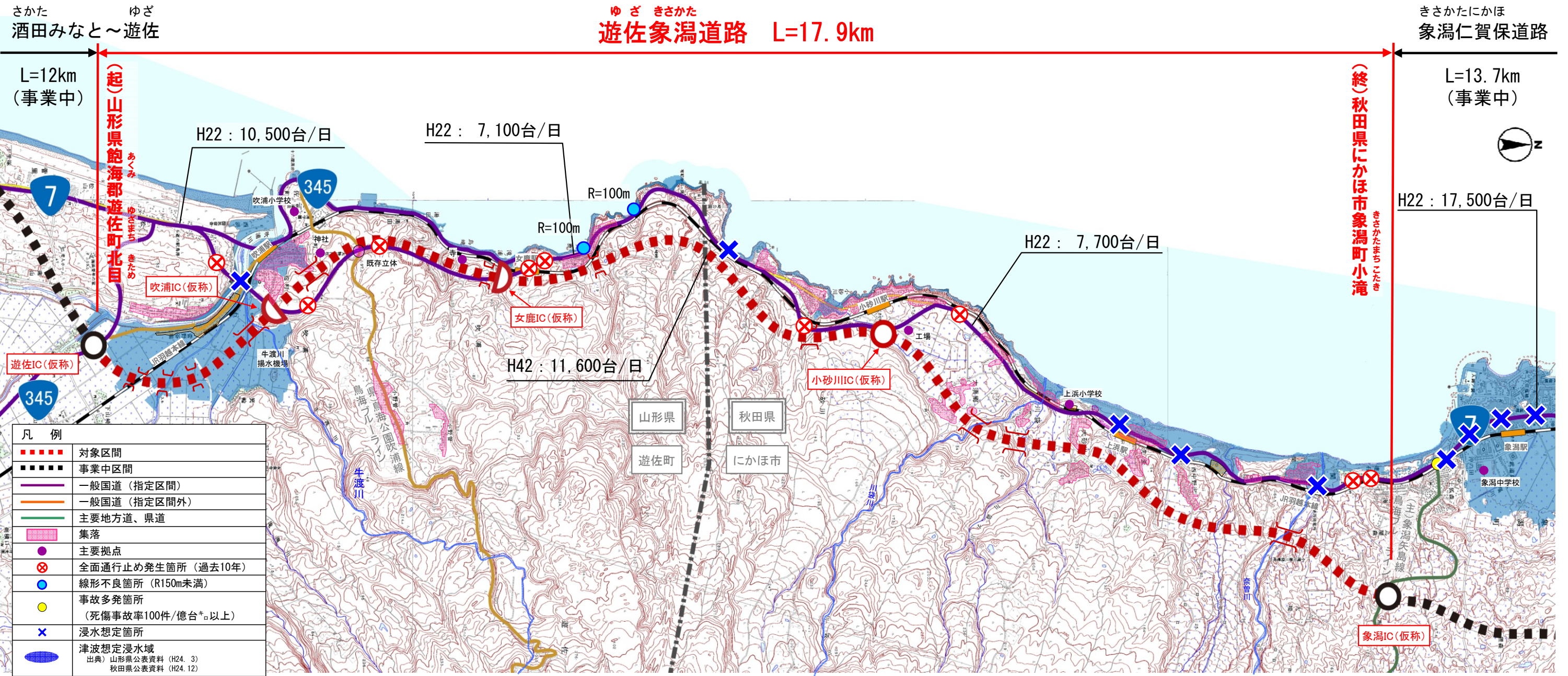
- ①災害時不通 : 68 全286リンク
- ②災害時迂回有り: 91
- ③災害時迂回無し: 127

【改善度の計測の例(東北地方)】

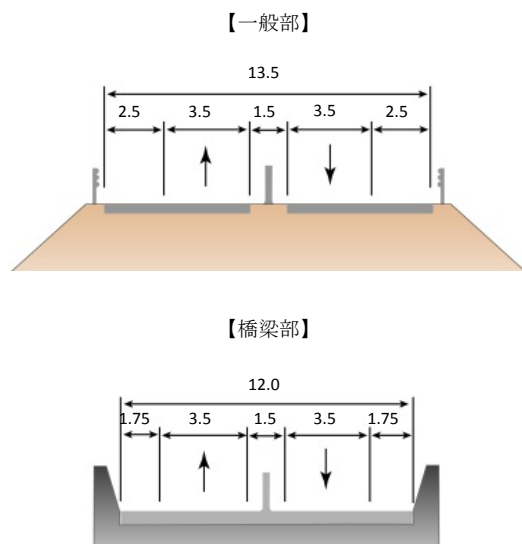


- ①改善度が1より大: 124
- ②改善度が1 : 162

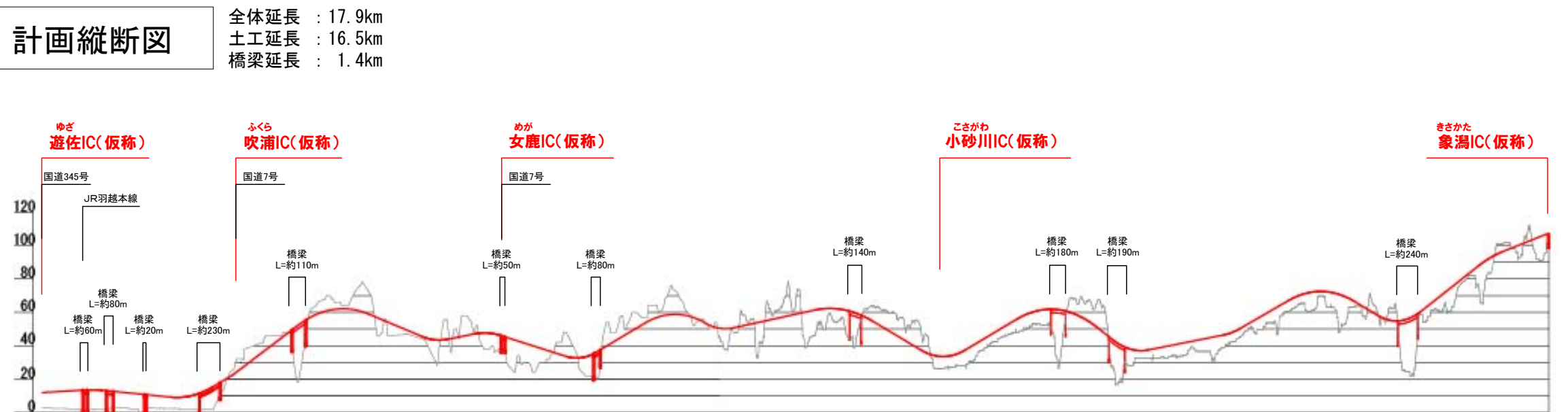
一般国道7号(日本海沿岸東北自動車道)遊佐象潟道路に係る新規事業採択時評価



標準横断面図



計画縦断面図



1. 秋田・山形県境地域の課題

①信頼性の低い国道7号

- 国道7号は、にかほ市の主要産業である電子部品の重要な輸送経路となっている。
- 事故等により通行止めが発生した場合、地域経済や国内外の生産活動への影響が懸念される。(図1・2)
- 津波により寸断した場合、集落孤立の恐れや津波からの避難が課題であり、代替路も存在しないため災害時の救助・救援活動に懸念(図2)

《地元関連企業の声》

- ・出荷製品の約9割が国道7号を利用。
- ・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。**

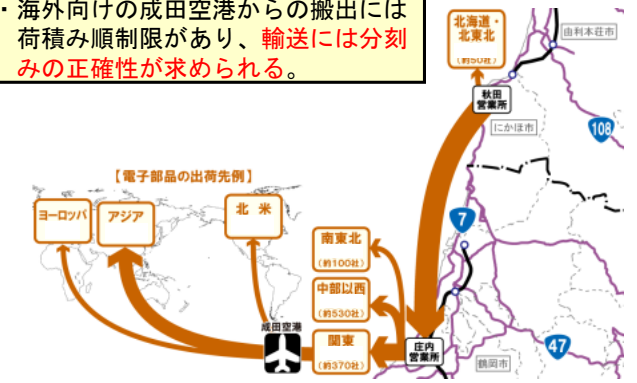


図1 地元関連企業の製品出荷ルート

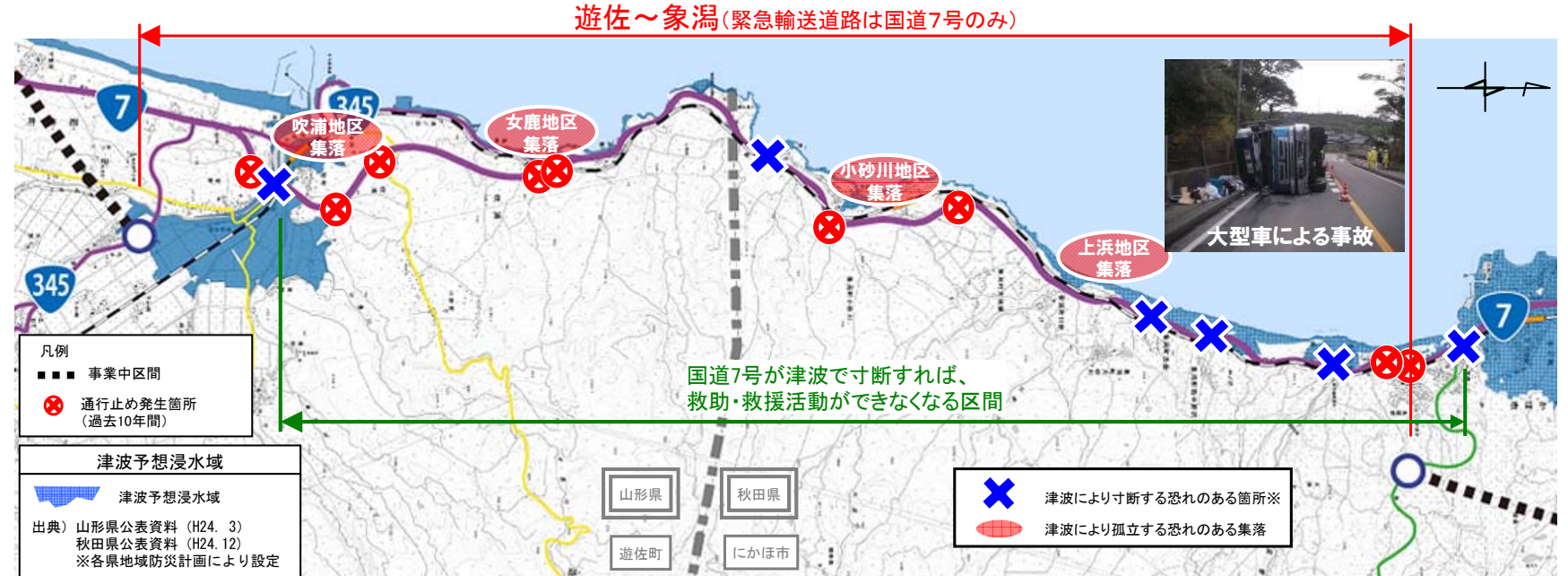


図2 県境の交通網と津波予想浸水域

②第三次救急医療施設へのアクセス

- 由利本荘市とにかほ市では、第三次救急医療施設への60分搬送圏域外人口が約4.5万人も存在する。(図3)
- また、日本海沿岸東北自動車道の事業中区間が整備された場合でも、約3.0万人が圏域外人口であり、高次医療の空白地域である。(図3)

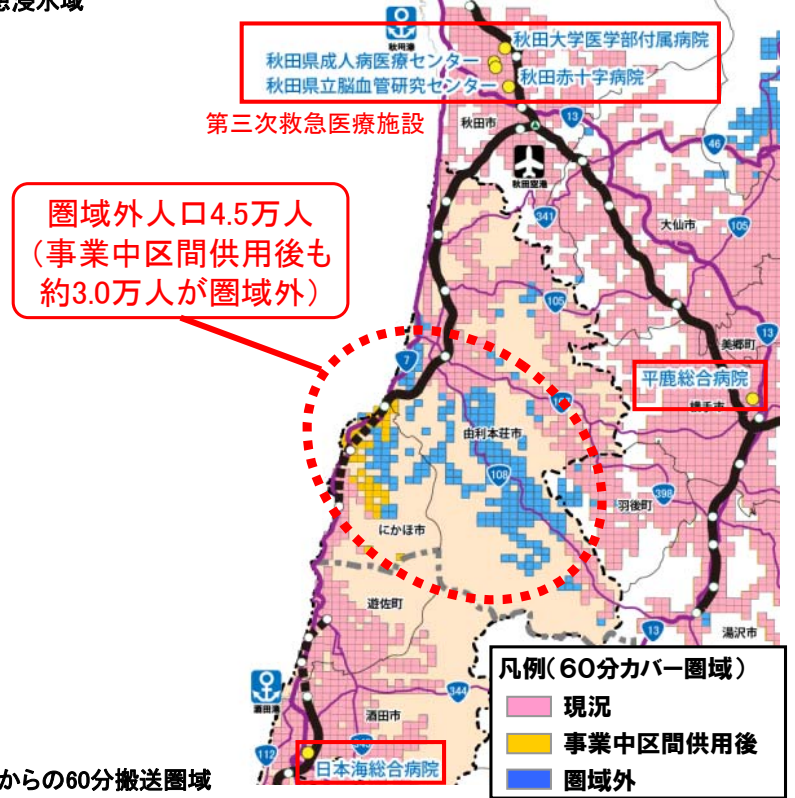


図3 第三次救急医療施設からの60分搬送圏域

2. 原因分析

①津波浸水域を通過する国道7号の代替路が確保できていない

- 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2)
- 国道7号の近隣に代替ルートが存在しないため、広域迂回が発生する。(図4)
- 国道7号(遊佐～象潟)では過去10年間(H14～H23)で9回の通行止めが発生

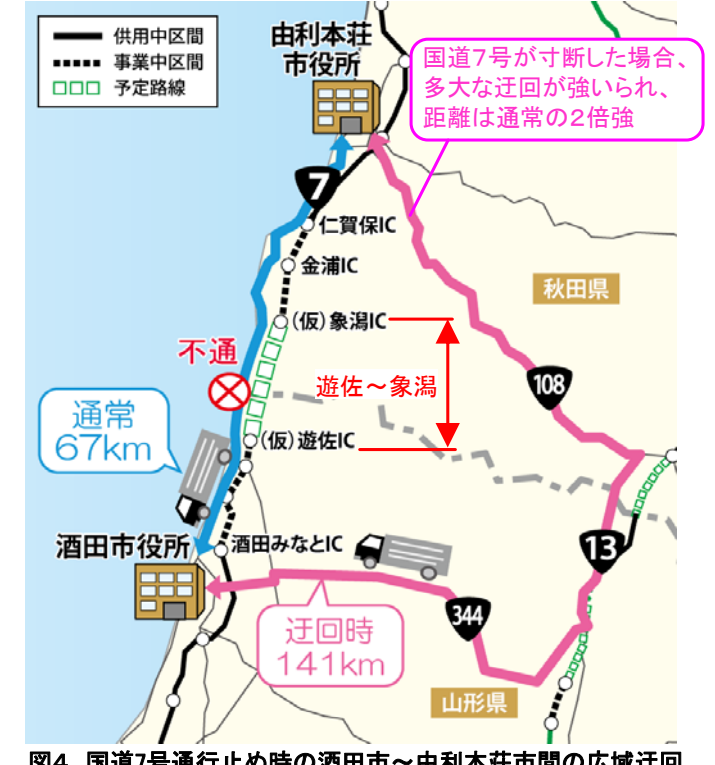


図4 国道7号通行止め時の酒田市～由利本荘市間の広域迂回

②国道7号の速達性が確保できていない

- 当該地域から第三次救急医療施設へのアクセスには、線形不良箇所の存在や冬期の旅行速度低下により、速達性の確保が困難。(図5)



図5 線形不良箇所や旅行速度低下区間

3. 政策目標

- ①常時・非常時の信頼性向上と安定的な物流ルートの構築
- ②第三次救急医療施設への速達性確保

一般国道7号（日本海沿岸東北自動車道）^{ゆざ きさかた} 遊佐象潟道路における計画段階評価

【参考②】

※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
<p>常時・非常時の信頼性向上と安定的な物流ルートの構築に向けた速達性・信頼性の確保</p> <p>指標：経路の多重化 指標：避難機能 指標：酒田市～由利本荘市間の迂回距離の変化 指標：酒田市～由利本荘市間の迂回時間の変化</p>	<p>○ ■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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○ ■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。</p> <hr/> <p>国道7号寸断時の、酒田市～由利本荘市間の迂回距離・迂回時間の変化</p> <p>【現 況】： 141km（162分） 【整備後】： 70km（65分）</p>	<p>△ ■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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・津波寸断リスクが解消 ・国道7号通行止め時の広域迂回は解消されない ・国道7号通行止め時の緊急輸送道路を確保できない <p>△ ■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</p> <hr/> <p>国道7号寸断時の、酒田市～由利本荘市間の迂回距離・迂回時間の変化</p> <p>【現 況】： 141km（162分） 【整備後】： 70km（64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</p>
<p>第三次救急医療施設への速達性確保</p> <p>指標：第三次救急医療施設への60分圏域外人口</p>	<p>○ ■速達性の向上により、第三次救急医療施設の60分圏域外人口が減少</p> <hr/> <p>○ 第三次救急医療施設への60分圏域外人口の変化</p> <p>【現 況】： 4.5万人 【事業中期間整備後】： 3.0万人 【整備後】： 2.5万人</p>	<p>○ ■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、第三次救急医療施設の60分圏域外人口が減少</p> <hr/> <p>○ 第三次救急医療施設への60分圏域外人口の変化</p> <p>【現 況】： 4.5万人 【事業中期間整備後】： 3.0万人 【整備後】： 2.5万人</p>
コスト	約500億円	約450億円
総合評価	○	△

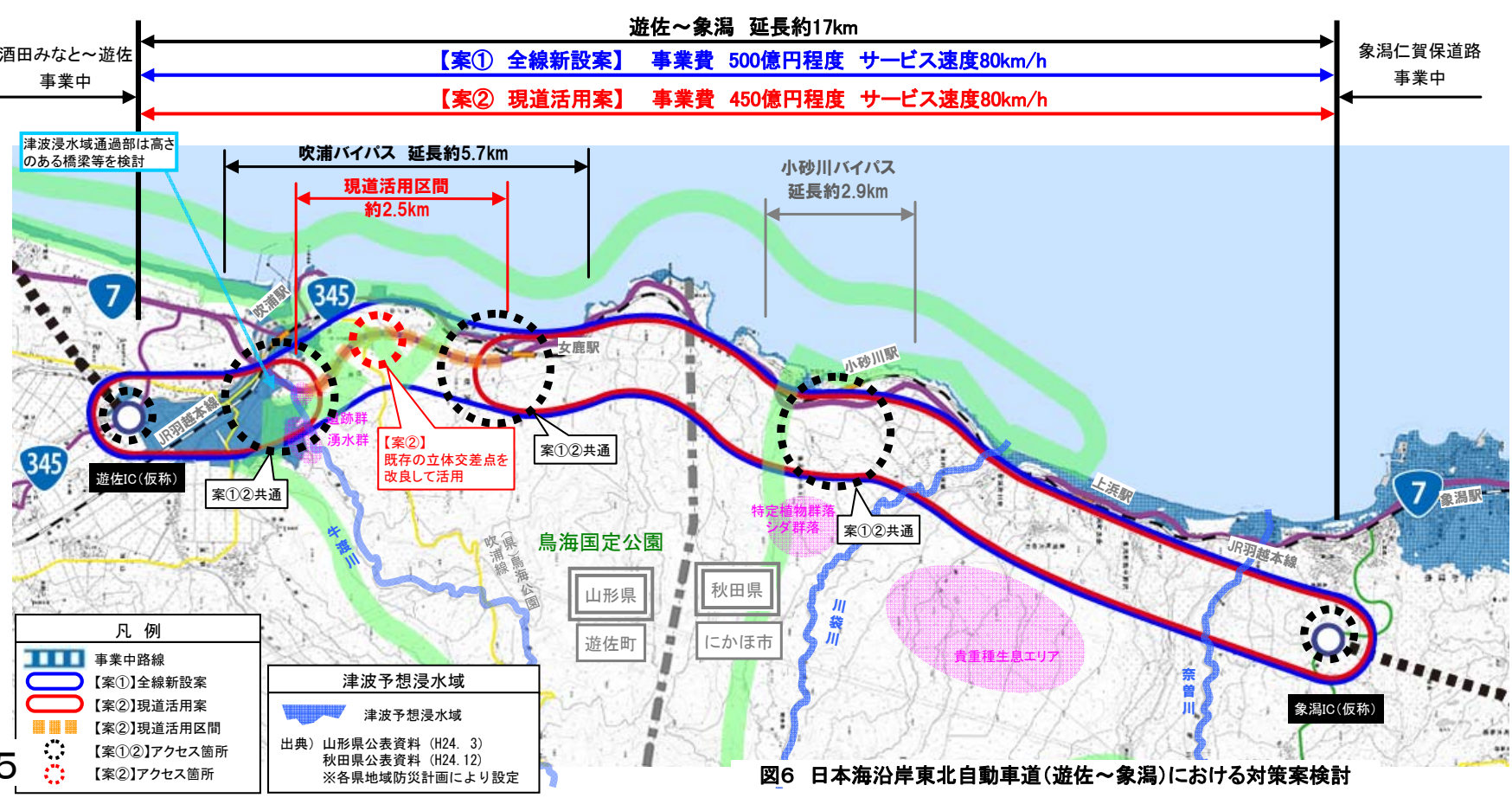


図6 日本海沿岸東北自動車道(遊佐～象潟)における対策案検討

対応方針:案①(全線新設案)による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：遊佐象潟道路
- ・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の案①の通り

(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
平成24年 7月：都市計画決定告示

地域の要望等

平成25年 1月：秋田県知事が官房長官・国土交通大臣に高速道路網のミッシングリンク解消を要望
平成25年 1月：山形県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
平成25年 1月：新潟・山形・秋田県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
平成25年 2月：東北日本海沿岸市町村議会協議会が政務三役に平成25年度新規事業化を要望
平成25年 3月：鶴岡市長・酒田市長らが国土交通大臣に平成25年度新規事業化を要望
平成25年 3月：新潟・山形・秋田県知事が国土交通大臣に平成25年度新規事業化を要望