

日本海沿岸東北自動車道 ゆざ遊佐～きさかた象潟 計画段階評価

資料8-1

目次

1. 地域の状況	・ ・ ・	1
2. 地域の課題	・ ・ ・	6
3. 道路交通の状況・課題	・ ・ ・	10
4. 東日本大震災で日本海側が果たした役割と課題	・ ・ ・	14
5. 政策目標の設定	・ ・ ・	21
6. 整備方針の検討	・ ・ ・	23
7. 地域からの意見聴取方法	・ ・ ・	27

東北地方整備局 秋田河川国道事務所・酒田河川国道事務所

平成23年9月

1. 地域の状況 ～秋田・山形県境地域構成市町村～



出典) H22国勢調査速報値(H23.2.25公表)

1. 地域の状況 (1)自然・地理状況

- 秋田県—山形県境の日本海沿岸部に位置し、県都秋田市からは都市間で南側に約40～90km、鶴岡市からは北側に約20～80km。(図2)
- 県境地域の総面積は約2,300km²(秋田・山形両県の約11%)に約24万人(約11%)が居住。(図1)

【県境地域の面積と人口(図1)】

		秋田県	山形県	県 境 地 域				
				計	由利本荘市	にかほ市	酒田市	遊佐町
面積	km ²	11,636.3	9,323.5	2,260.9	1,209.1	240.7	602.8	208.4
	対県シェア(%)	100.0	100.0	10.8	10.4	2.1	6.5	2.2
人口	人	1,085,878	1,168,789	239,430	85,230	27,545	111,170	15,485
	対県シェア(%)	98.9	100.0	10.6	7.8	2.5	9.5	1.3

出典)
 ・面積: H22全国都道府県市町村別面積調
 ・人口: H22国勢調査速報値(H23.2.25公表)



▲日本海の夕陽(象潟)



▲鳥海山(遊佐町)
 出典)にかほ市観光協会HP、遊佐町HP

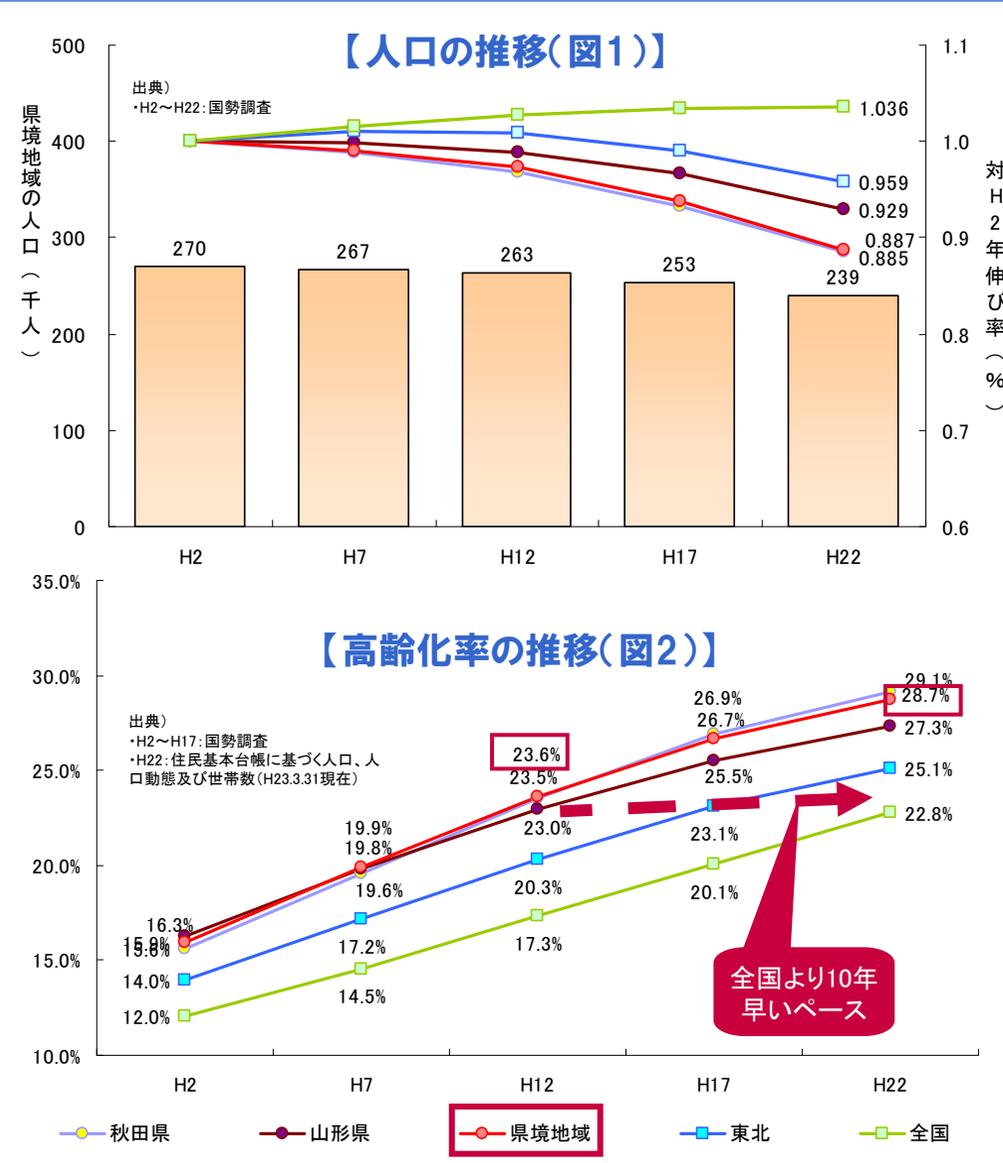
【都市間距離(図2)】



出典 直線距離: 電子地図
 所要時間: 高速道路: 設計速度、一般国道: 道路時刻表'07~'08
 都道府県道: H17道路交通センサスにおける指定最高速度、市道: 一律V=30km/h

1. 地域の状況 (2)人口・地域経済の状況

- ➡ 県境地域の人口は、全国や東北平均を上回るペースで減少(図1)、高齢化は全国より10年早く進行(図2)
- ➡ 県境地域の所得は、全国より約3割低い(図3)

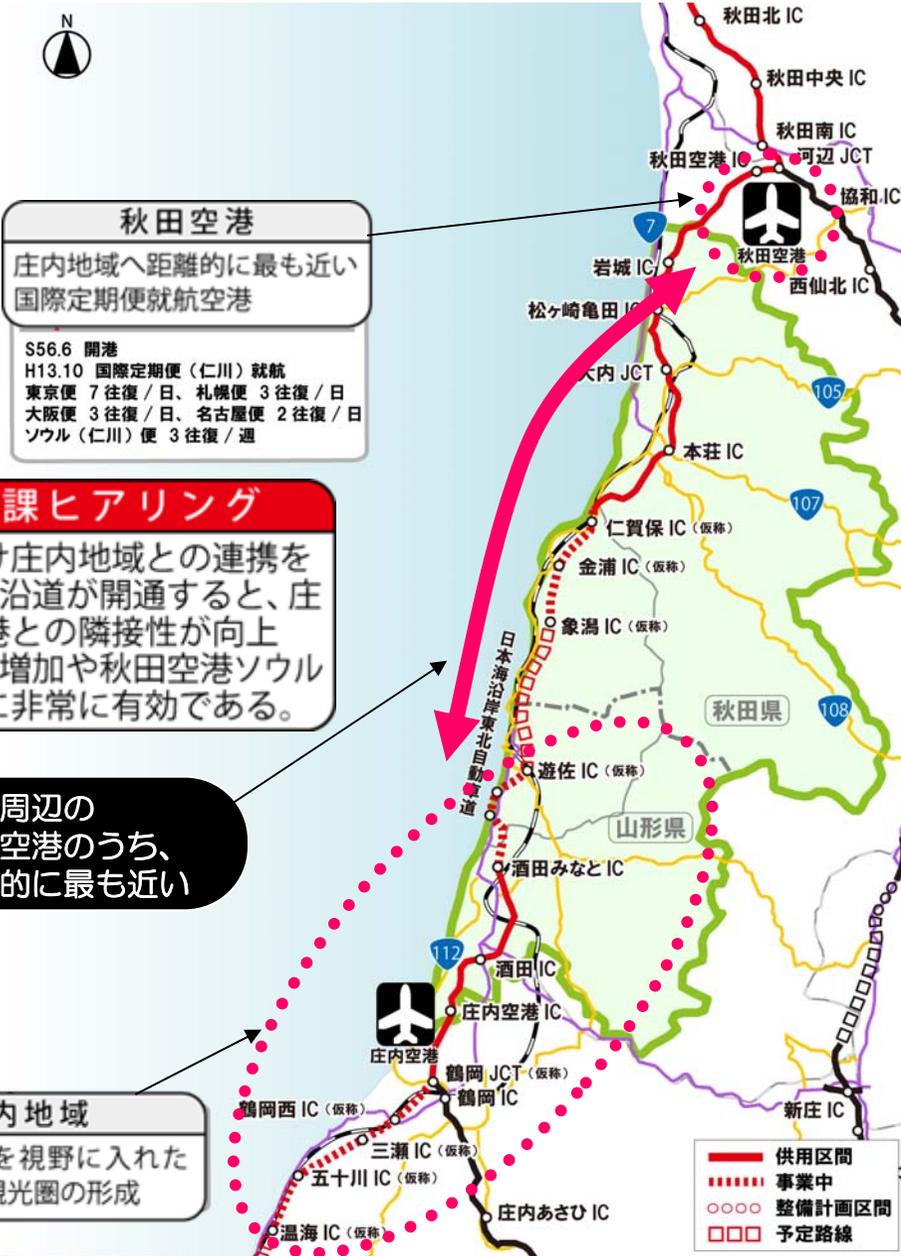
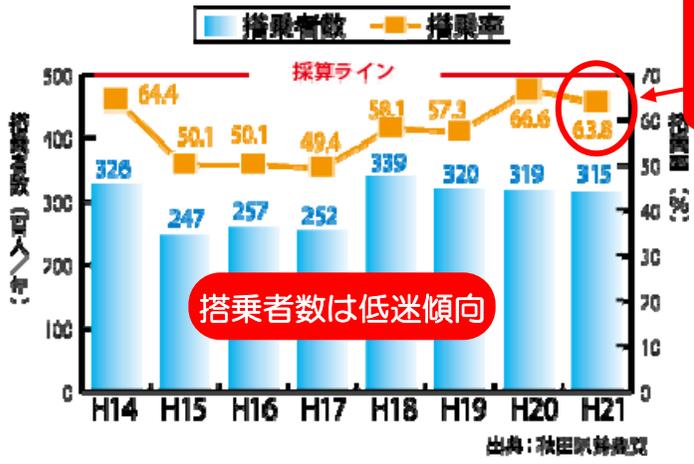


1. 地域の状況 (3) 空港の状況

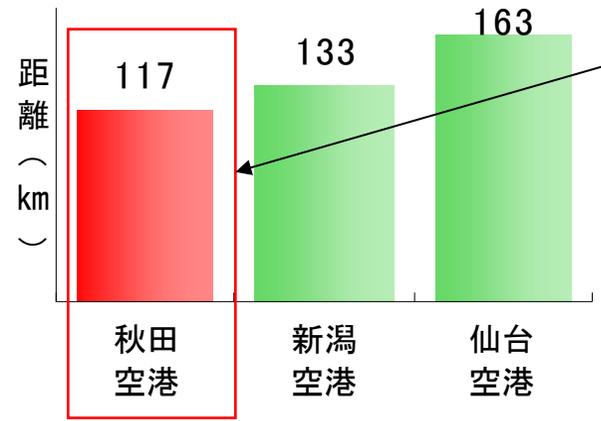
【空港位置(図3)】

- 秋田空港ソウル便の搭乗率は、目標の70%を下回っており、低迷傾向。(図1)
- 訪日観光客を対象とした、庄内地域と秋田県の観光連携において、距離が最も近い秋田空港の有効活用が望まれている。(図2、3)

【秋田空港ソウル便利用状況(図1)】



【庄内地域(鶴岡IC)から空港までの距離(図2)】



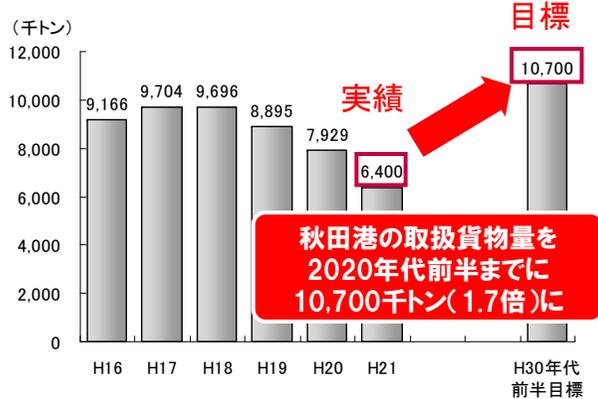
1. 地域の状況 (4) 港湾の状況

- 酒田港、秋田港の取扱貨物量は低迷傾向にあり、目標達成に向けては経済発展が著しい東アジアや環日本海地域との交流拡大が必要。(図1)
- 一方で、各県・各港湾が独自に国際コンテナ航路を開設しており、取扱貨物量の確保に向けては、日本海側港湾間の連携が望まれている。(図2、3)

【酒田港・秋田港の取扱貨物量と目標値(図1)】



▲ 酒田港の取扱貨物量と数値目標
出典) 酒田港湾事務所資料、酒田港港湾計画(山形県)



▲ 秋田港の取扱貨物量と数値目標
出典) 秋田港湾事務所資料、秋田港港湾計画(秋田県)

【環日本海地域との交流拡大に向けて(図2)】

日沿道への期待

“プロスパーポートさかた” ポートセールス協議会

- 設立主旨
 - ・ポートセールス活動及び広報宣伝活動を通じた酒田港の振興と県勢発展
- 代表: 山形県知事
- 日沿道への期待
 - ・酒田港の使い勝手がよくなり、秋田県の企業の利用も促進されるものと考えている。

現状

国際コンテナ航路は、各県・港が独自に日本海航路等を開設

課題

各々の県や港湾では、貨物量を確保できず航路休止に追い込まれるケースもあり、日本海側各県・港の連携による航路開設・維持が望まれる。

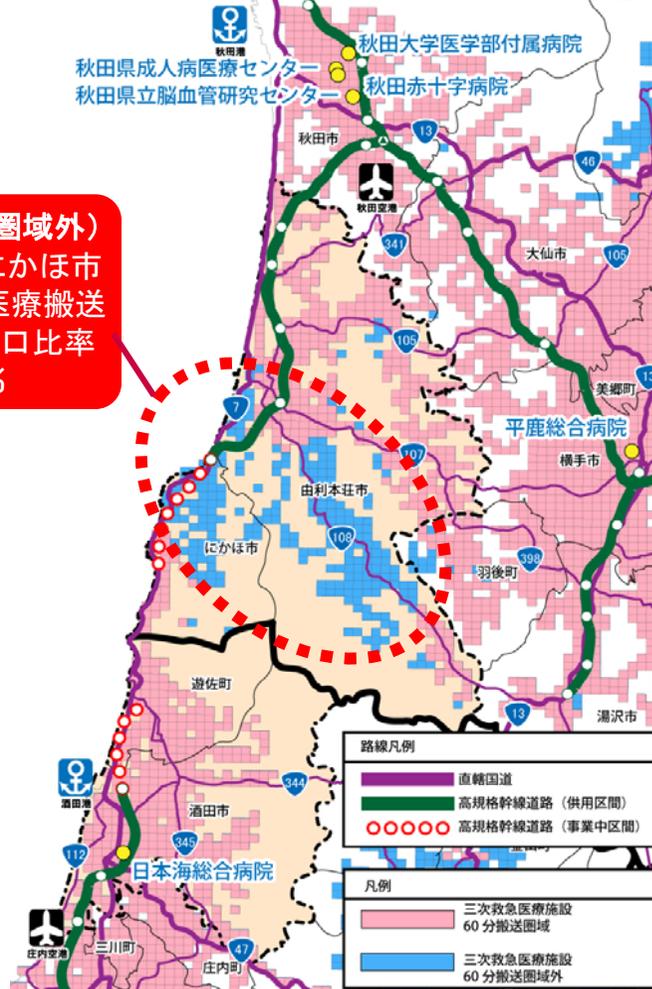
出典) 秋田県東アジア交流推進構想より



2. 地域の課題 (1) 高次医療の課題

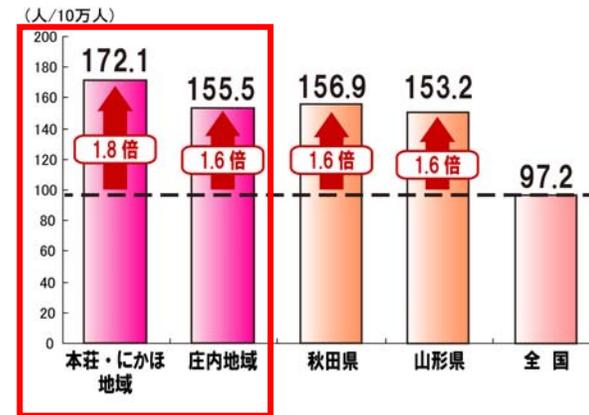
- 由利本荘市・にかほ市における高次医療施設への60分搬送圏人口比率は63%(全国平均92%、秋田県平均92%)で約4.5万人が圏外。(図1)
- 県境地域の「脳血管疾患」の死亡率は全国平均の1.6~1.8倍(図2)、中でも「脳梗塞」は1.7~2.0倍と特に高い。(図3)

【高次医療施設からの60分搬送圏域(図1)】

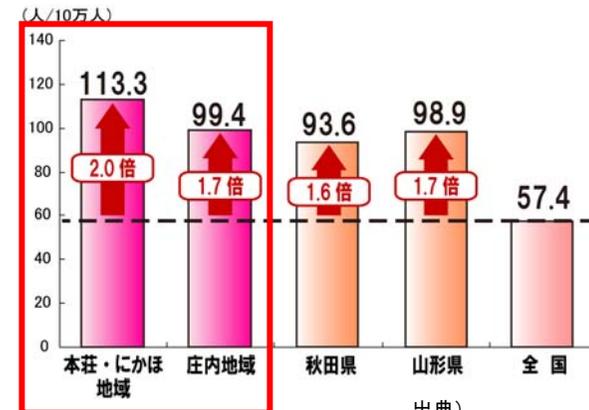


(約4.5万人が圏域外)
由利本荘市・にかほ市
における高次医療搬送
60分圏域の人口比率
は63%

【脳血管疾患の地域別死亡率(図2)】



【脳梗塞の地域別死亡率(図3)】



出典)

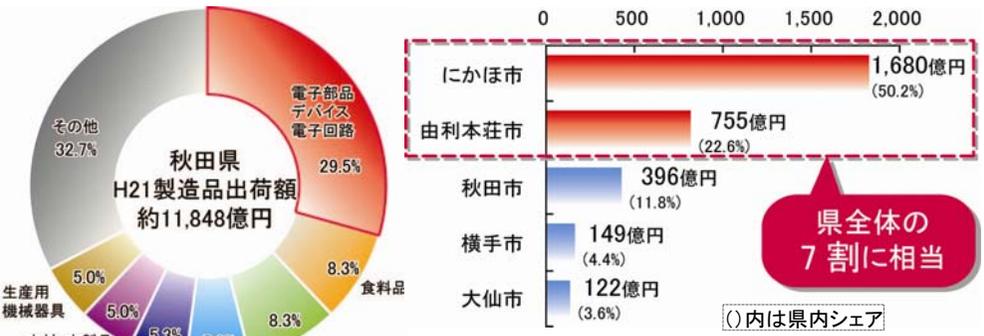
由利本荘市、にかほ市:H21秋田県衛生統計年鑑
酒田市、遊佐町:H21山形県保健福祉統計年報、
秋田県、山形県、全国:H21厚生労働省人口動態調査

状況

- にかほ市、由利本荘市は、秋田県内のリーディング産業である電子部品関連の集積地であり、出荷額の7割を占めている。(図1)
- 主力企業(TDK(株))の製品は日本のみならず海外へも出荷されており、ほぼ全ての原料と製品を秋田～山形県境を結ぶ唯一の路線である国道7号で輸送している。(図2)

【電子部品産業の集積地であるにかほ地区(図1)】

•にかほ市、由利本荘市は、**県内リーディング産業の集積地**

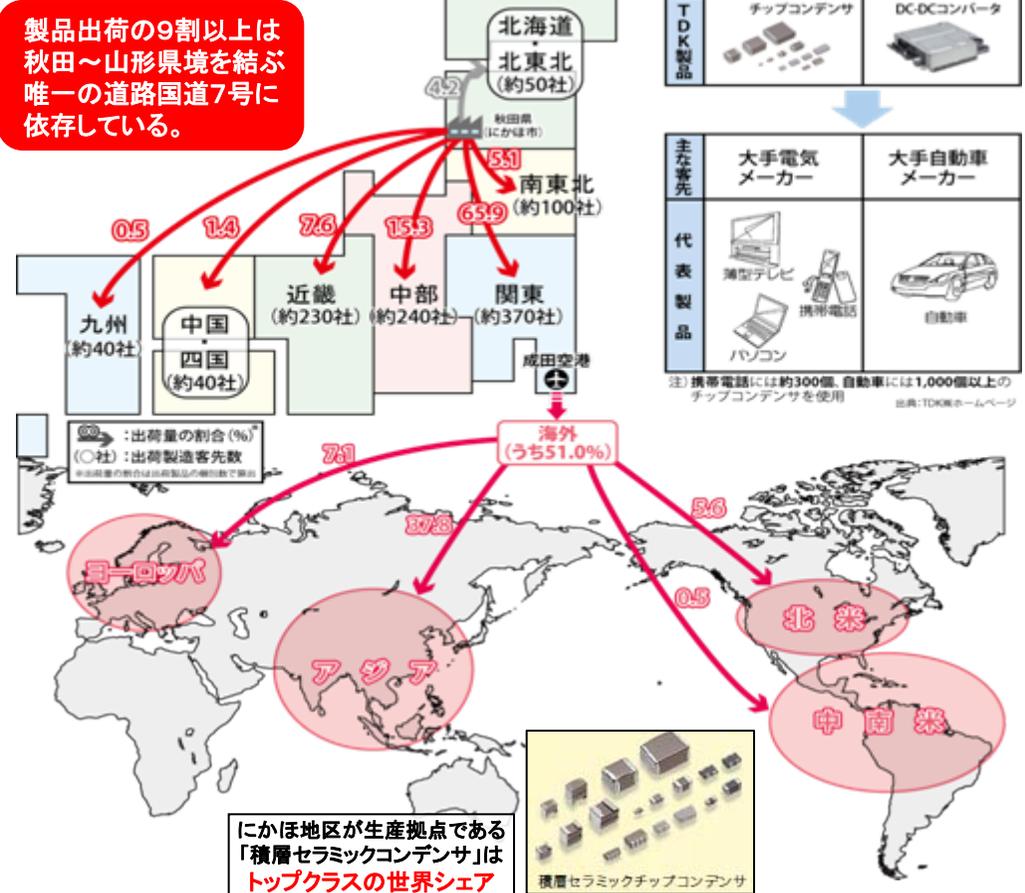


県全体の7割に相当

▲ 電子デバイス関連出荷額の上位5都市 出典)H21工業統計

【TDK製品の出荷先(H21年10月度実績)(図2)】

•自動車、家電等日本の主要産業に欠かせない部品を供給

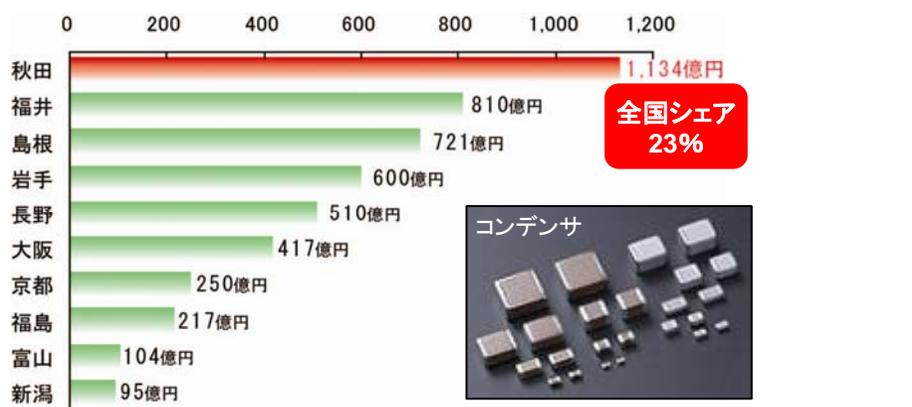


客先企業:国内1,000社以上

TDK製品	チップコンデンサ	DC-DCコンバータ
主な客先	大手電気メーカー	大手自動車メーカー
代表製品	薄型テレビ 携帯電話 パソコン	自動車

注)携帯電話には約300個、自動車には1,000個以上のチップコンデンサを使用 出典:TDKホームページ

•主な製造品である固定コンデンサの出荷額は**全国第1位**



▲ 固定コンデンサ出荷額の上位10県(百万円) 出典)H21工業統計

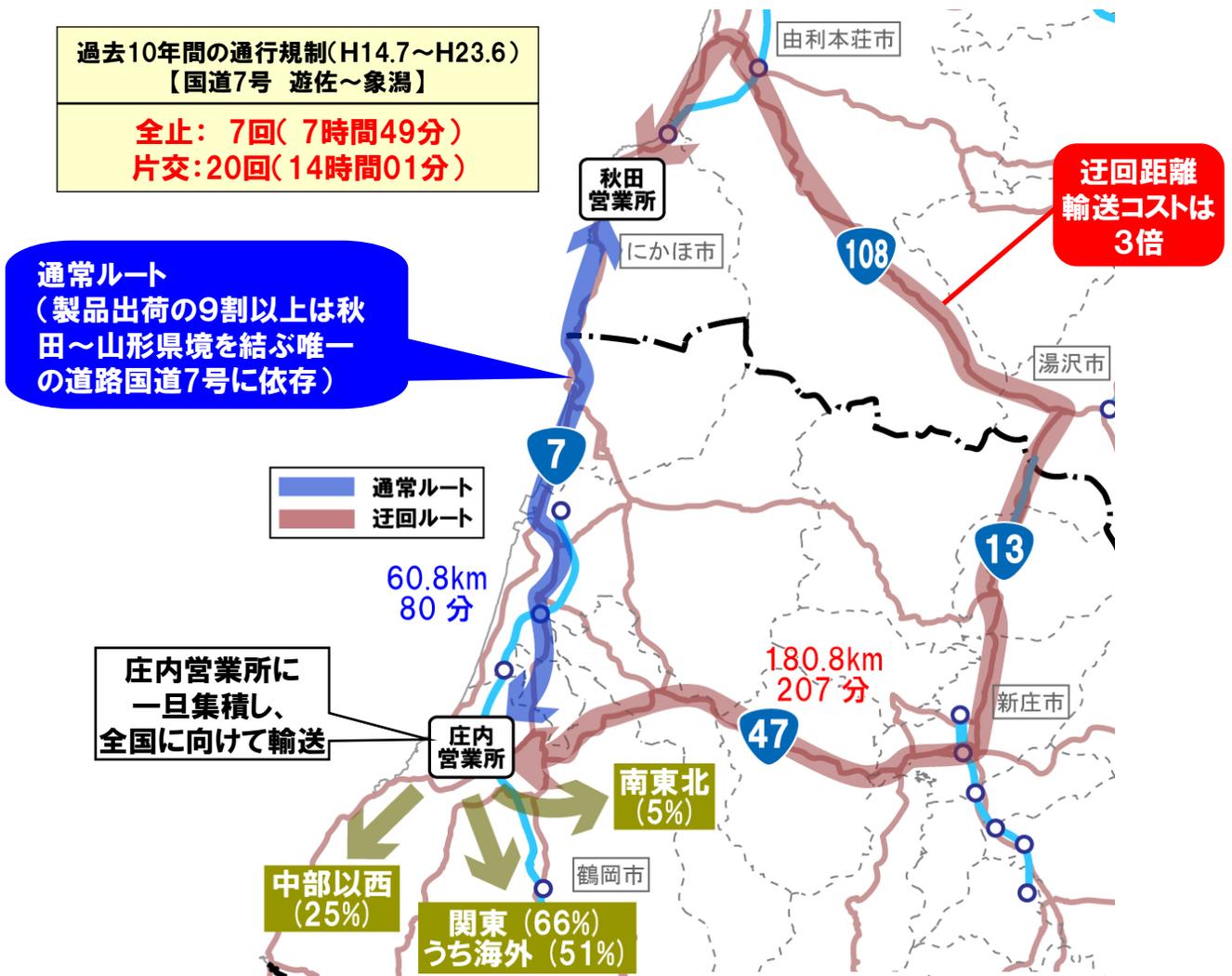
にかほ地区が生産拠点である「積層セラミックコンデンサ」は**トップクラスの世界シェア**

2. 地域の課題 (2)産業の課題

課題

→ 国道7号が寸断時には、地域の製造業(電子部品関連)における生産性低下、物流コストの増大が発生

【国道7号寸断時の影響(図1)】



出典: TDK(株)、(株)アルプス物流ヒアリング

《 地域の声 》

- ・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。
【地元製造業】
- ・にかほ市内の製造業者は、山形県側との取引が多く日沿道が整備されれば、一定程度の**物流コストの低減**が図れると思う。
【にかほ市商工会】
- ・天然ガスの輸送は、ライフラインとして必要不可欠であるが、法律上1日8時間以上の輸送ができない。
- ・このため、新潟⇄秋田間は2日かけて搬送している。日沿道が整備されれば、**1日での輸送圏拡大**につながる。
【天然ガス輸送会社(遊佐町)】
- ・日沿道が全線整備されれば、ドライバーの**労働時間短縮**などの効果が期待できる。
【秋田県トラック協会】

出典) 秋田・酒田河川国道事務所

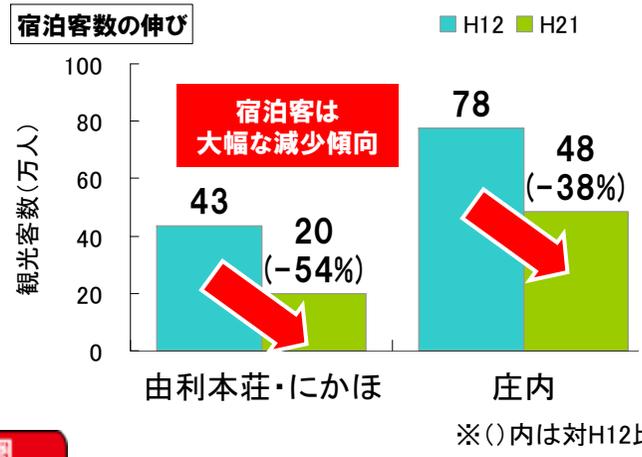
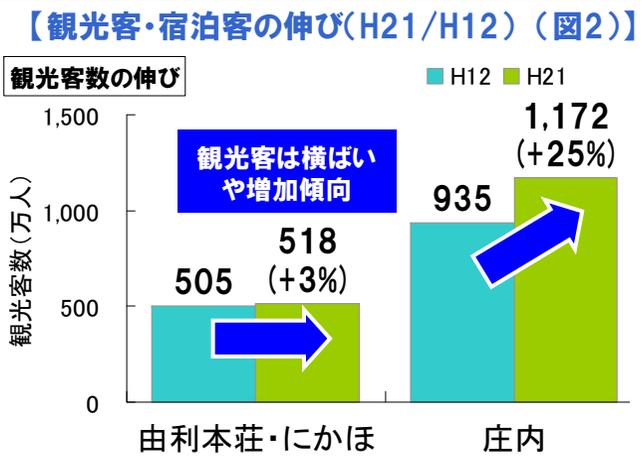
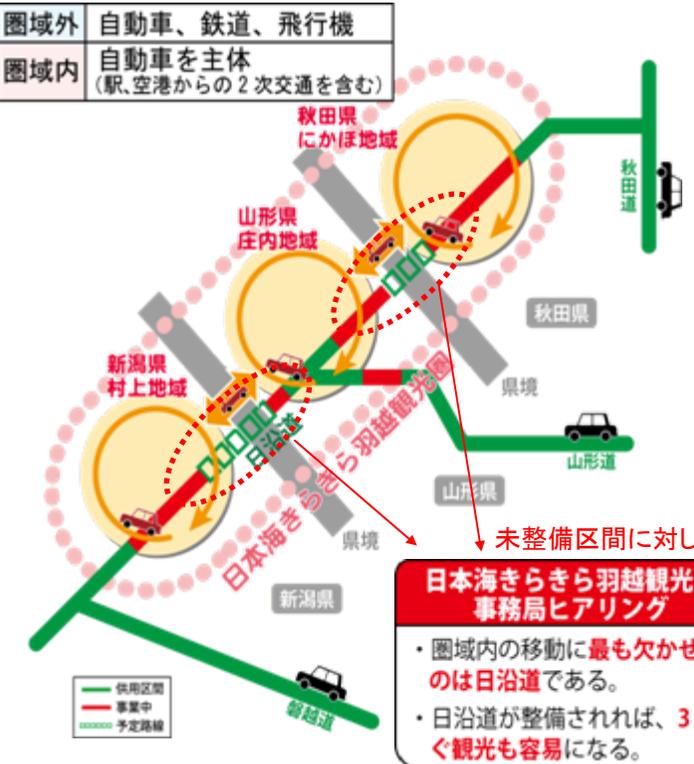
2. 地域の課題 (3) 観光等の課題

観光

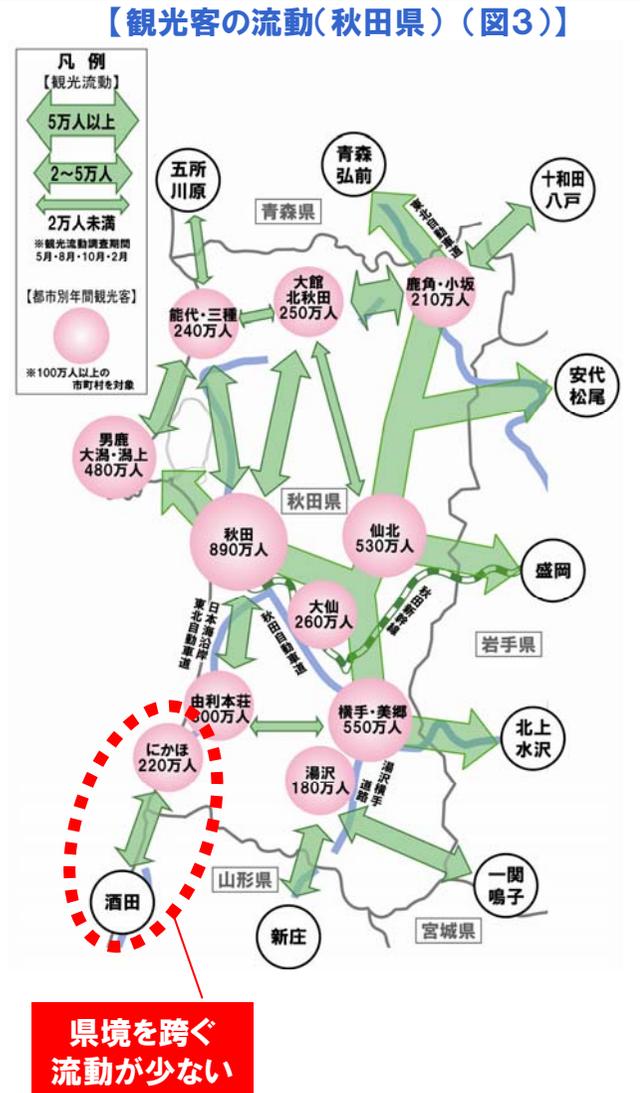
- ➡ 県境地域の宿泊客は減少傾向(図2)。「日本海きらきら羽越観光圏」(図1)で滞在型観光を目指しているが、交通等の課題あり(図1)
- ➡ 観光客は横ばいや増加傾向(図2)であるものの、県境を跨いだ観光流動が少ない。(図3)

【日本海きらきら羽越観光圏の概要(図1)】

区域	秋田県にかほ市、山形県、新潟県の10市町村 ⇒象潟地区は北部エリアの「滞在促進地区」
期間	平成21年度～平成25年度
目標	●日沿道を軸とした滞在型観光圏の形成 ●国内外を含めた観光誘客 1,765万人(H19) ⇒ 2,030万人(H25)



出典)秋田県観光統計、山形県観光客数調査

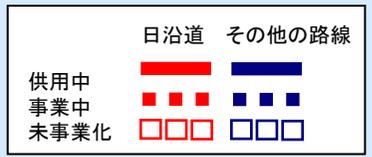


出典)H21秋田県観光統計

3. 道路交通の状況・課題 (1) 全国・東北の道路網整備の状況・課題

- 大阪ー青森間(例)は最短の日本海側廻りが最も時間がかかるルートとなっている
- 日本海沿岸東北自動車道の供用率52%は、全国平均70%より大幅に下回る

全国



日本海沿岸東北自動車道
約322km(供用率52%)

【現状】
日本海側廻り
1,050km
14.4時間

磐越道廻り
1,190km
13.6時間

太平洋側廻り
1,240km
14.0時間

【経済界の声】
日沿道の全線整備により、全国で年間約1,000億円(東北:約850億円)の経済効果を期待している。
出典)「東北の高速道路の戦略的整備に向けて」(H21.3 社団法人 東北経済連合会)

	計	供用中	事業中	未事業化
全国	約14000km	9855km (70%)	2752km (20%)	約1393km (10%)
日沿道	約322km	167km (52%)	86km (27%)	約69km (21%)

東北



二ツ井白神
～あきた北空港
約16km

遊佐～象潟
約17km

朝日～温海
約36km

3. 道路交通の状況・課題 (2)東北の道路交通の広域的な課題

- ➡ 高速道路の高さ指定道路(国際コンテナ等の背高車両が通行可能な道路)指定率は100%だが、直轄国道は88%で通行支障区間が存在(図1)
- ➡ 日本海側道路(国道7号)にも通行支障区間が存在(図2)

▼東北地方の「高さ指定道路」の状況(図1)

	高速道路	直轄国道	県管理国道
延長	1,197km	2,822km	6,020km
指定延長	1,197km	2,491km	806km
指定率	100%	88%	13%

資料:道路情報便覧(H21. 3. 31現在)

直轄国道には通行支障区間が存在

「高さ指定道路」

物流の効率化・円滑化に資するため、車両制限令を改正し、高さ制限を引き上げ背高車両が通行出来るよう道路管理者が指定した道路。

「高さ指定道路」は全国約4万3千km



高さ制限3.8m → 4.1mへ拡大

▼東北地方の国際コンテナ通行支障区間(図2)

	自動車専用道路	一般道
国際物流基幹ネットワーク	供用中区間	供用中区間
国際コンテナ通行支障区間		

日本海側道路にも国際コンテナ通行支障区間が存在

日沿道整備により解消



東経連資料「東北における戦略的国際物流体系の構築に向けて(平成19年3月)」より

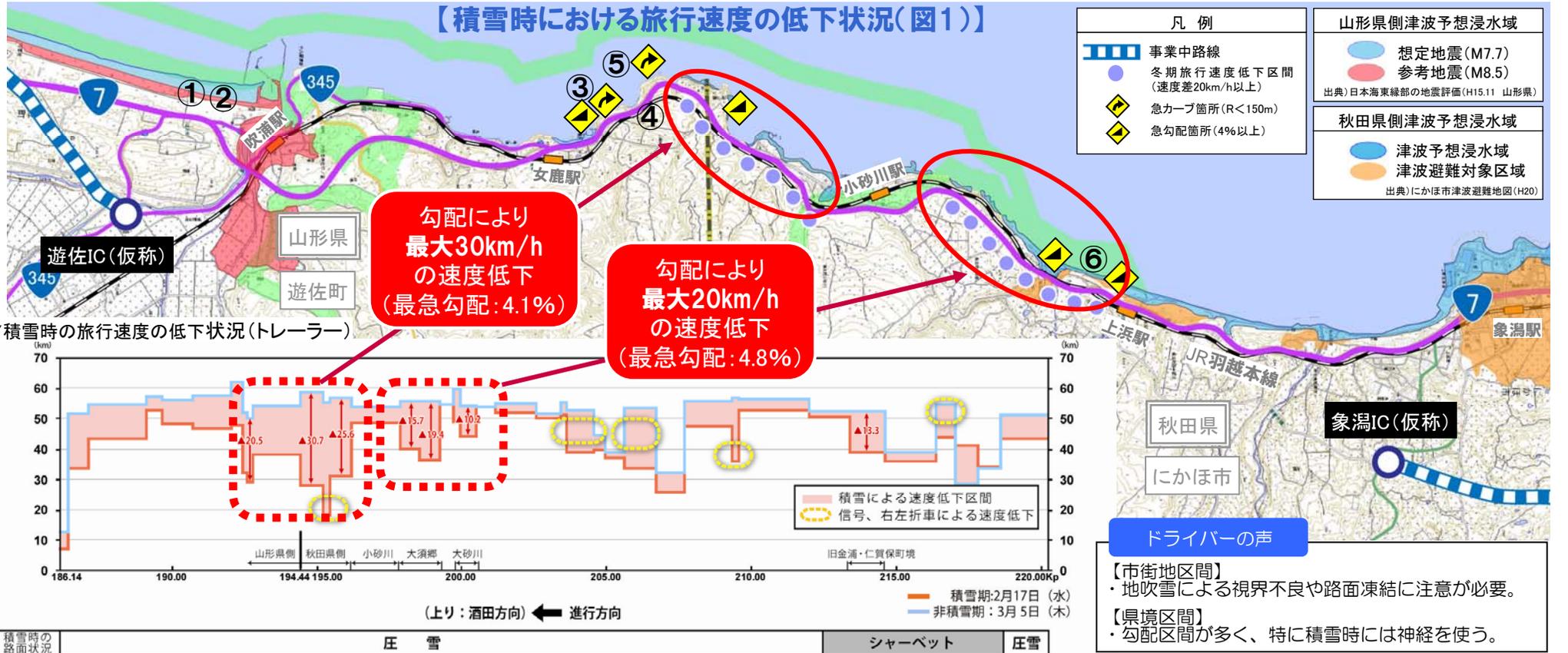
3. 道路交通の状況・課題 (3) 走行速度・交通事故の状況・課題

県境地域

県境付近に勾配区間が集中しており、積雪時、特に路面状況の悪化時には非積雪時に比べ大幅に速度が低下。(図1)



【積雪時における旅行速度の低下状況(図1)】

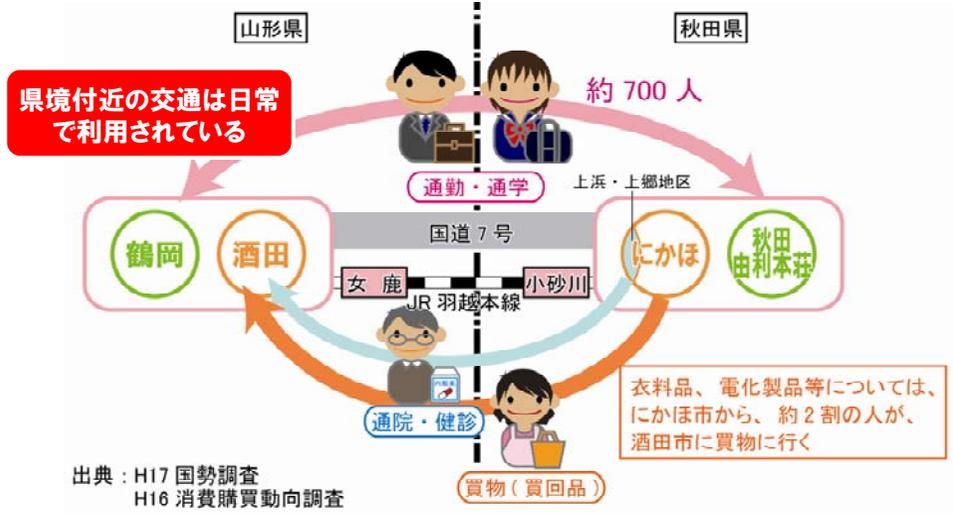


3. 道路交通の状況・課題 (4) 県境交通の状況・課題

県境地域

- ▶ 県境付近では、多様な交通が日常的に県境を越えている(図1)が、線形不良箇所等が多数存在(図2)
- ▶ 県境流動を支える交通網は国道7号とJR羽越本線のみであり(図2)、国道7号寸断時には、近隣迂回路が無く多大な迂回を強いられる。(図4)

【県境の交通流動(図1)】



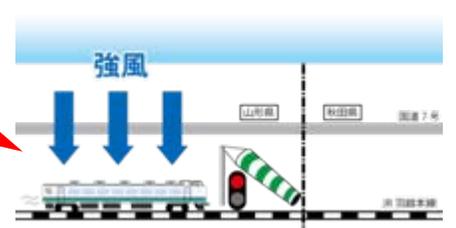
過去3か年の冬期で44回の運休が発生。
(8.2日に1回の運休)
運休時は代行バスが国道7号を運行

地域住民や道路利用者の8割超が、県境地区のリダンダンシー確保を期待
(地域住民や道路利用者を対象としたアンケートより)

【県境交通網の状況(図2)】

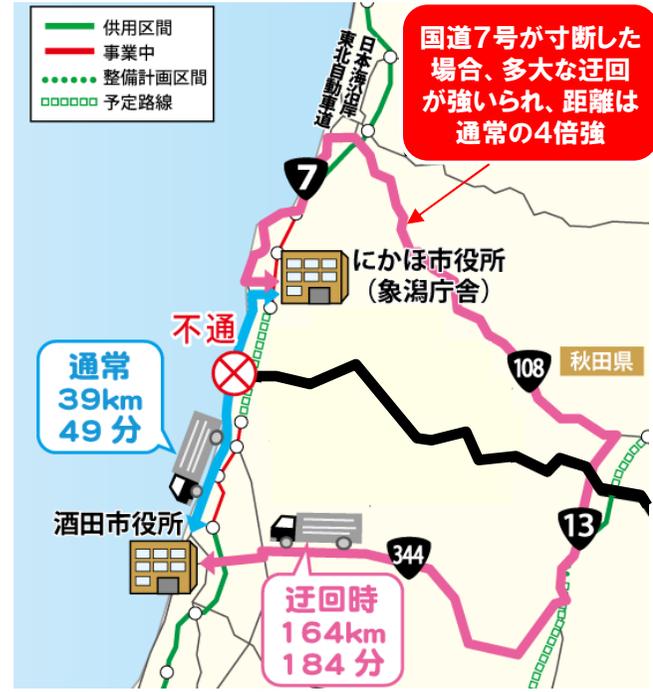


【JR羽越本線の運行状況(図3)】



出典) 新聞記事より集計(H20.12~H23.3)

【にかほ市～酒田市間の例(図4)】



出典) 道路時刻表'07~'08
※迂回ルートは冬期通行不能区間を除外して設定

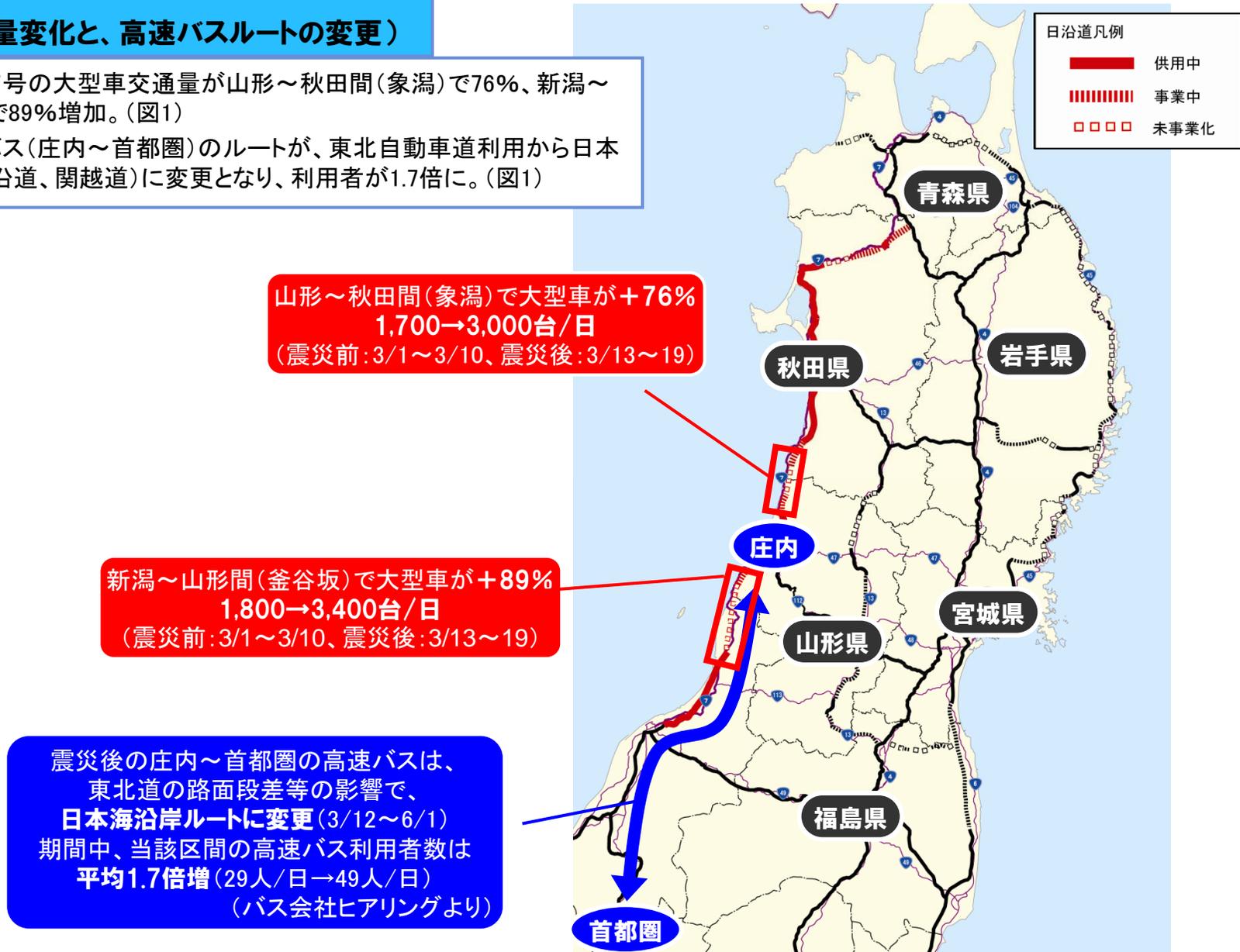
4. 東日本大震災で日本海側が果たした役割と課題

果たした役割(1)

(国道7号の交通量変化と、高速バスルートの変更)

- ➡ 震災直後の国道7号の大型車交通量が山形～秋田間(象潟)で76%、新潟～山形間(釜谷坂)で89%増加。(図1)
- ➡ 震災後は、高速バス(庄内～首都圏)のルートが、東北自動車道利用から日本海沿岸ルート(日沿道、関越道)に変更となり、利用者が1.7倍に。(図1)

【国道7号の交通状況等(図1)】



4. 東日本大震災で日本海側が果たした役割と課題

果たした役割(2)

(日本海側道路を利用した被災地への燃料輸送)

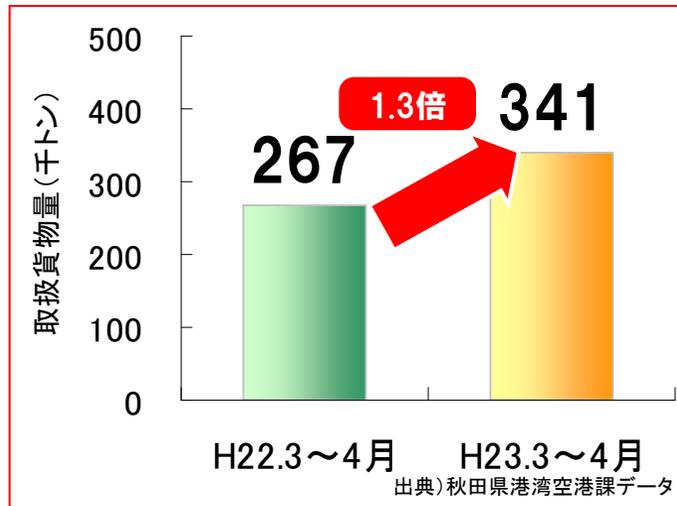
西日本からタンクローリー300台が東北へ投入され、東北分の400台とあわせ、700台で燃料不足の被災地へ配送(図3)

【震災前後の秋田港の石油製品取扱量(図1)】



▲被災地へ向かうタンクローリー

出典)毎日新聞



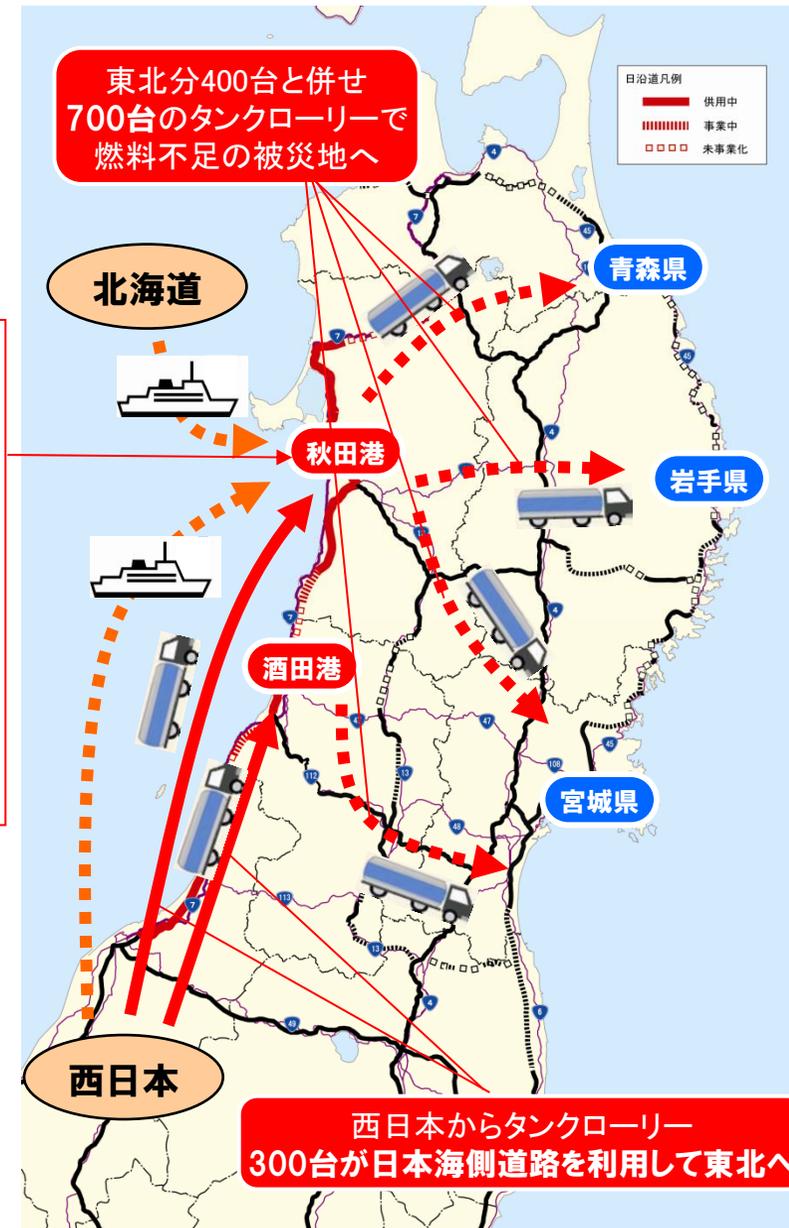
【酒田からの石油製品輸送状況(図2)】

<ヒアリングより>

- ・酒田油槽所の配送エリアは、通常庄内地方と最上地方ですが、震災直後は、通常エリアに加え、**村山地方、及び仙台市周辺地域への供給を担当**しました。
- ・燃料不足への対応から、3月末時点で**西日本方面から酒田油槽所へ27台タンクローリーを搬送**し、緊急時の燃料供給に対応しました。(燃料会社)

出典)酒田河川国道事務所

【燃料供給状況(図3)】



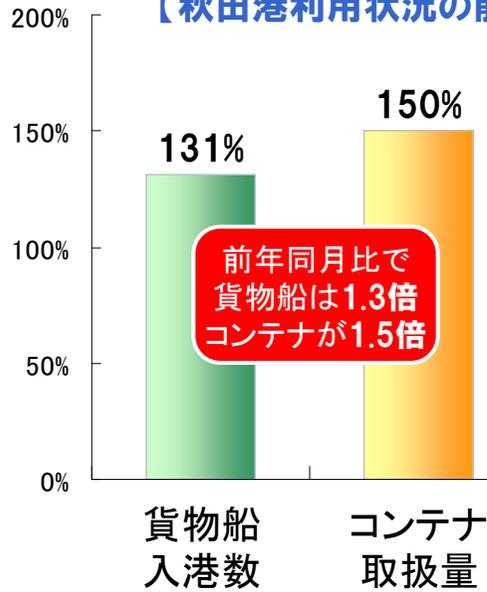
4. 東日本大震災で日本海側が果たした役割と課題

果たした役割(3)

(日本海側の港が太平洋側の港の役割を代替)

- 名古屋港からの完成車が秋田港に陸揚げされ各ディーラーへ配送(図3)
- 酒田港も、仙台塩釜港や石巻港の代替として、様々な物資を陸揚げ(図2)

【秋田港利用状況の前年同月比(H23.3/H22.3) (図1)】



▲ 秋田港に続々完成車陸揚げ
出典) 秋田魁新報

仙台港の代替で秋田港に完成車を陸揚げ

【完成車や産業物資の供給供給状況(図3)】



【酒田港からの産業物資輸送状況(図2)】

<ヒアリングより>

- 太平洋側の港が被災したため、酒田港で陸揚げし、陸送で各地まで搬送しました。
 - 【飼料】: 石巻市(R47)や山形市、福島市(R47、R13)へ
 - 【銑鉄】: 寒河江市(R112経由)へ
- (酒田港で物流を扱う運送会社)

出典) 酒田河川国道事務所

4. 東日本大震災で日本海側が果たした役割と課題

課題(1) 日本海側の大規模震災発生リスク

日本海側でも過去、大規模な震災が発生しており、空白域等において今後もM7~8クラスの地震の発生が想定されている。(図1、2)
(3月に発生した東日本大震災を踏まえ、秋田・山形両県では、想定地震規模の見直しが進められている。)

【秋田県沿岸南部で想定される地震(図1)】

区分	震源域	地震規模
内陸地震	天長地震	M7.2
	北由利断層	M7.3
	象潟地震	M7.3
海域地震	日本海中部	M7.7
	佐渡島北方、秋田県沖、山形県沖	M8.0
	新潟県北部沖、山形県沖	M7.5

秋田県において
3海域連動時は
最大M8.7
に大幅見直し中

出典)H23秋田県地震被害想定委員会資料
※委員長:西谷忠師秋田大大学院教授

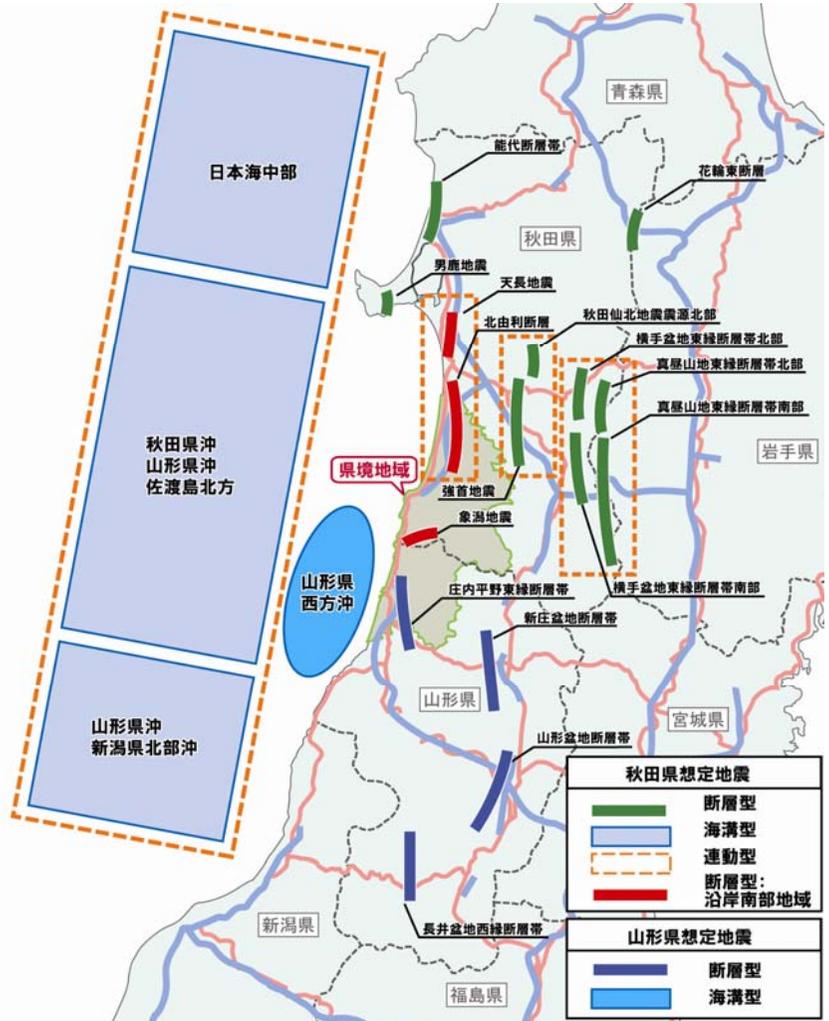
【山形県で想定される地震(図2)】

区分	震源域	地震規模
内陸地震	庄内平野東縁断層帯	M7.5
	新庄盆地断層帯	M7.0
	山形盆地断層帯	M7.8
	長井盆地西縁断層帯	M7.7
海域地震	山形県西方沖	M7.7

山形県において
想定地震規模を
M8.5
へ引き上げ

出典)山形県地域防災計画 震災対策編(H19.6)

【想定される地震の震源域位置図(図3)】

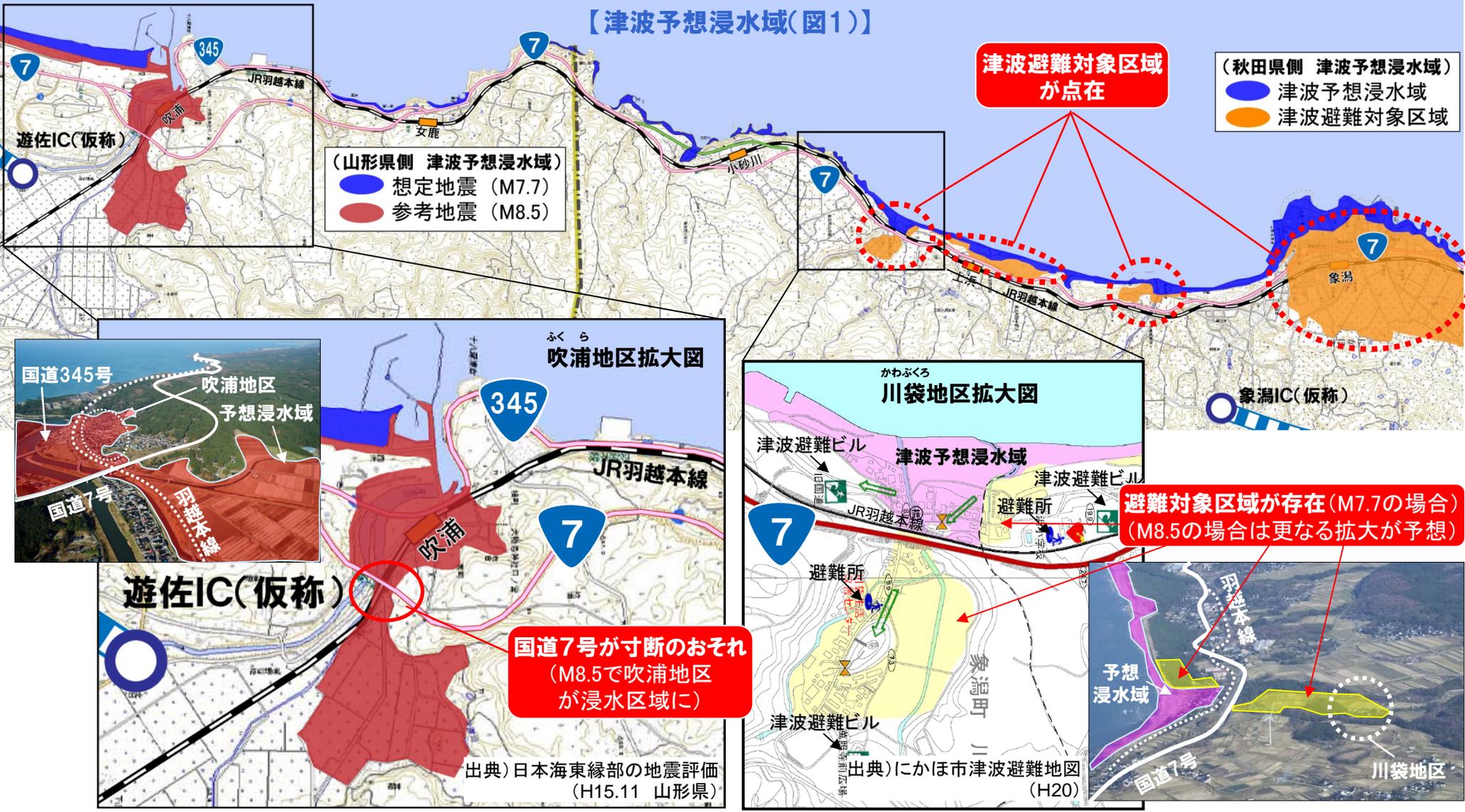


出典) H23秋田県地震被害想定委員会資料、
山形県地域防災計画 震災対策編(H19.6)

4. 東日本大震災で日本海側が果たした役割と課題

課題(2)津波被災時の状況(想定)

- ▶ 山形県側では、M8.5の地震による津波で、吹浦地区で国道7号の寸断の恐れ有り。(図1)
- ▶ 秋田県側では、一部集落が予想浸水域となっているとともに、避難対象区域が点在している。



出典) 日本海東縁部の地震評価 (H15.11 山形県)

出典) にかほ市津波避難地図 (H20)

4. 東日本大震災で日本海側が果たした役割と課題

課題(3)避難機能の強化

- ▶ 山形県内において過去(1833年)に津波による被害があった記録がある。(図1)
 - ▶ 対象区間には避難対象区域が存在しており避難機能強化を図る必要がある。
- ※津波襲来時の避難階段等(図2 山形県鶴岡市堅苔沢における事例)



▲図1 過去の津波に関する記事 (H23.6.17山形新聞)



▲図2 (事例)避難階段(鶴岡市堅苔沢)

4. 東日本大震災で日本海側が果たした役割と課題

課題(4)広域ネットワークの脆弱性

東日本大震災を踏まえた緊急提言(抜粋)

高速道路のあり方検討有識者委員会H23.7.14

○日本海側及び日本海と太平洋を結ぶネットワークが弱く、救援のための迅速な物流輸送に課題

○広域的な幹線道路ネットワークについては…

弱点を再点検し、その克服に向けてミッシングリンクの解消や隘路区間の解消など、効果的な手法を選択し、緊急性の高い個所から重点的に強化を行う必要

○国際物流の動き、特にアジアの力強い成長などアジアのダイナミズムを取り込み、産業の力をたかめていくための太平洋側と日本海側を結ぶネットワークを強化



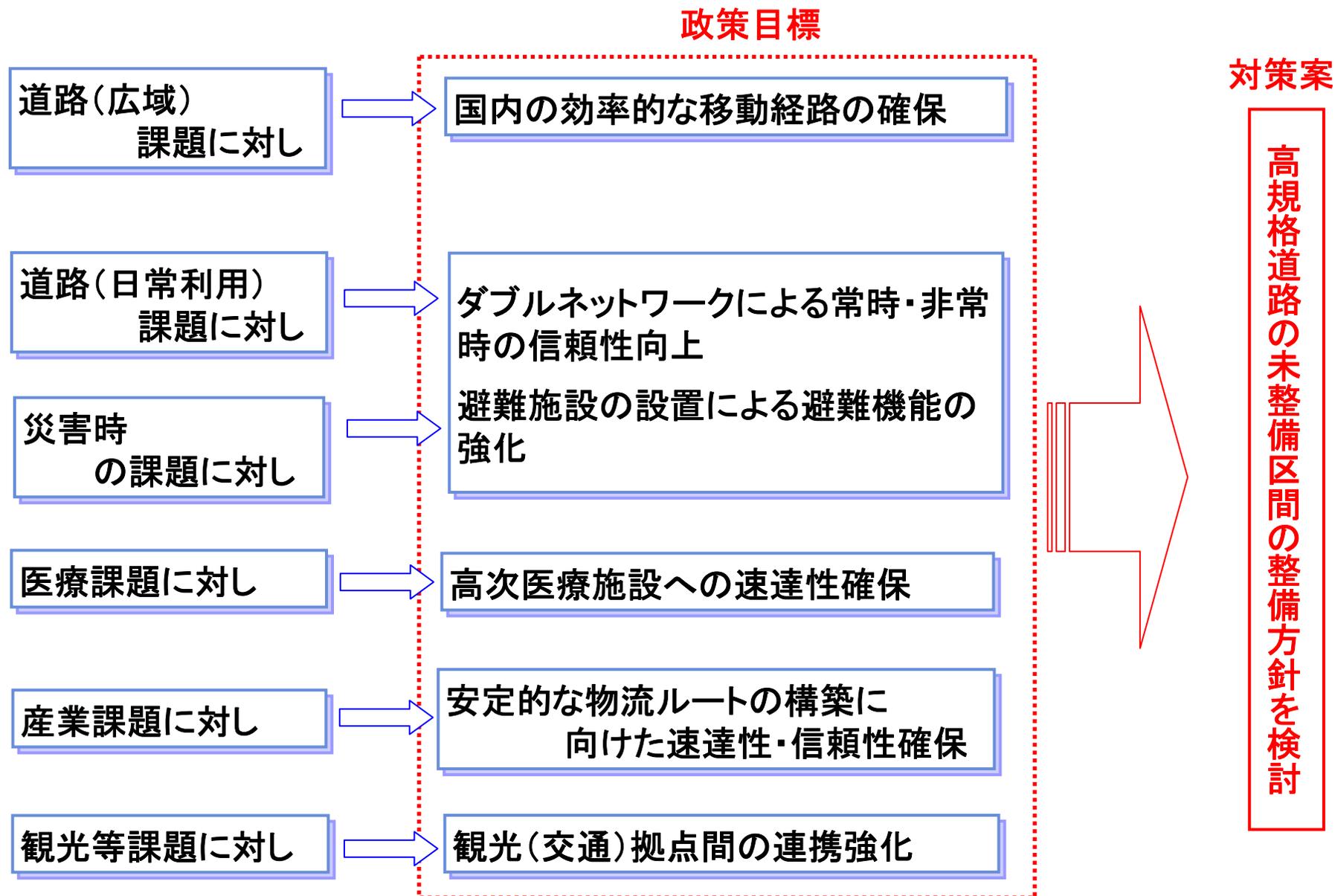
▲ 東北地方のダブルネットワークによる強固な国土軸形成と日本海軸のミッシングリンク

5. 政策目標の設定 ～課題のまとめとその原因及び総合計画等からの位置づけ～

		課題	原因	関係する地域の声や、地域計画等からの位置付け
地域	① 医療	・約4.5万人が高次医療施設の60分圏域外	・救急医療施設への速達性が不十分なため	【秋田県(ふるさと秋田元気創造プラン)】 県民が等しく救急・周産期の医療の提供が受けられる、質の高い安心できる地域医療の提供体制を確保 等
	② 産業	・国道7号が寸断すれば大幅な迂回が発生し、地域経済と国内外の製造業に影響	・国道7号の代替路がなく、効率的な物流ルートが未確保なため	【秋田県(ふるさと秋田元気創造プラン)】 電子部品・デバイス産業のパワーアップ 等
	③ 観光等	・宿泊客が減少 ・県境を跨いだ観光流動が少ない	・観光(交通)拠点間のアクセス性が不十分なため	【山形県(第3次山形県総合計画 長期構想)】 広域的な観光ルートを設定し、来訪や滞在の長期化を促す広域観光圏の取り組みを進める。 【市町村の総合計画】 秋田空港等を結んだ広域観光の推進により、通年滞在型観光を目指す
道路	④ 広域	・日本海側の最短ルートの所要時間が他ルートより遅い(物流等の効率性に影響) ・日本海側道路には背高車両通行支障区間が存在	・日本海側の高速道路整備の遅れ	・経済界では、日沿道全線整備時に、全国で年間約1,000億円の経済効果を期待している。 (「東北の高速道路の戦略的整備に向けて」(H21.3 社団法人 東北経済連合会)より)
	⑤ 日常生活	・県境を跨ぐ日常的な利用が多いが、線形等の問題から、事故等による通行止めや、冬期速度低下が発生	・線形不良等、現道状況が悪く、迂回路もないため	・地域住民や道路利用者の8割超が、県境区間のリダンダンシー確保を期待する効果として挙げている。 (地域住民や道路利用者を対象としたアンケートより)
⑥ 災害時		・津波非災時に国道7号寸断のおそれ有り ・避難対象地区が存在	現道や集落が浸水域内にあるため	・秋田県地震被害想定委員会(H23) ・山形県地域防災計画(H19.6)
		・大規模災害時等において広域的なりダンダンシーが未確保	ダブルネットワークが確保できていないため	【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)】 日本海側及び日本海と太平洋側を結ぶネットワークが弱く、救援のための迅速な物流輸送に課題 等

6. 政策目標の設定 ～目標と対策案の検討～

■以上を踏まえ、当該地域の政策目標を設定



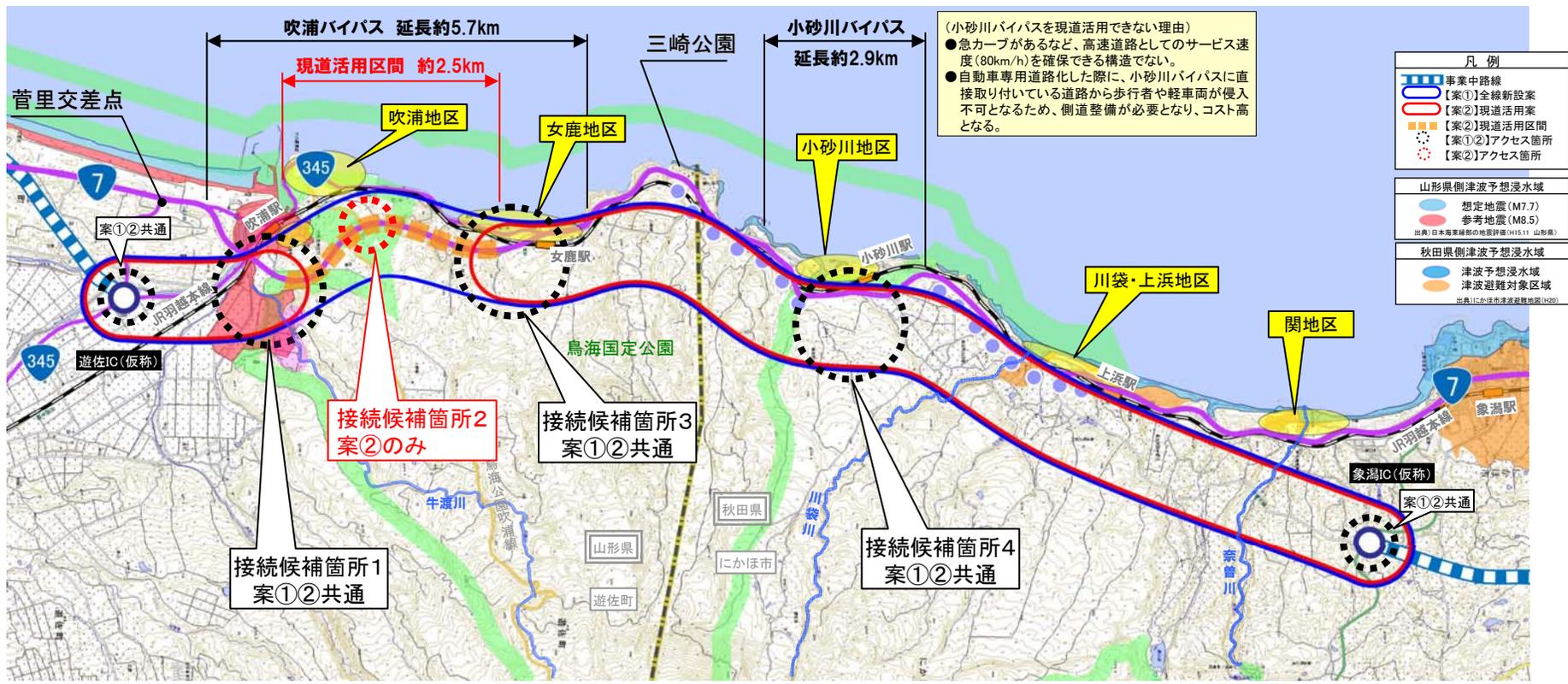
6. 整備方針の検討 ~対策案の設定と道路通過帯の考え方~

- ▶ 通過帯は地形・地質条件、自然環境、生活環境、コスト縮減などを踏まえて設定
(具体的には、津波予想浸水域や、これまでの調査や専門家への聞き込みに基づいた猛禽類等動植物の貴重種エリア、鳥海山麓の湧水群、天然記念物、遺跡を極力避け、国道7号現道へのアクセス性も考慮した通過帯)
- ▶ 対策案は、全線新しい高速道路でつなぐ案(【案①】全線新設案)と、吹浦バイパスの一部を有効活用し他の区間を高速道路でつなぐ案(【案②】現道活用案)を設定



6. 整備方針の検討 ~ 接続候補箇所 ~

沿線の各集落からのアクセス性や観光拠点へのアクセス性、線形不良区間の解消、リダンダンシーの向上、津波襲来時の避難の視点で、接続候補箇所を検討。



(小砂川バイパスを現道活用できない理由)
 ●急カーブがあるなど、高速道路としてのサービス速度 (80km/h) を確保できる構造でない。
 ●自動車専用道路化した際に、小砂川バイパスに直接取り付いている道路から歩行者や軽車両が侵入不可となるため、側道整備が必要となり、コスト高となる。

	接続候補箇所1	接続候補箇所2(案②のみ)	接続候補箇所3	接続候補箇所4
設置理由	<ul style="list-style-type: none"> ●女鹿・吹浦地区(遊佐町)から酒田方面とのアクセス ●国道7号菅里交差点の混雑多発箇所の解消 ●津波襲来時の避難 	<ul style="list-style-type: none"> ●女鹿・吹浦地区(遊佐町)から酒田方面とのアクセス ●遊佐町から秋田県側へのアクセス向上 ※既存の立体交差点を改良することによりアクセス可能 ●津波襲来時の避難 	<ul style="list-style-type: none"> ●遊佐町から秋田県側とのアクセス向上 ●県境部の線形不良区間の解消やリダンダンシー向上 ●津波襲来時の避難 	<ul style="list-style-type: none"> ●にかほ市南部(小砂川、川袋、上浜、関地区)から象潟以北地域とのアクセス ●にかほ市南部(小砂川、川袋、上浜、関地区)から日本海総合病院とのアクセス ●にかほ市南部(小砂川、川袋、上浜、関地区)から酒田方面との買物需要に対するアクセス ●三崎公園などの観光拠点とのアクセス ●県境部の線形不良区間の解消やリダンダンシー向上 ●津波襲来時の避難

6. 整備方針の検討 ～対策案の設定と道路通過帯の考え方～

比較案の特徴

		【案①】全線新設案	【案②】現道活用案
概要		全線新しい高速道路でつなぐ案	吹浦バイパスの一部を高速道路に改良し、他の区間は新しい高速道路でつなぐ案
特徴	機能	高台に位置し、津波からの避難場所として機能。また、救援・救助活動の主軸として機能	
	人の避難について	避難階段※等の施設の設置を検討可能	
	車の避難について	避難車両が集中しても、本線の通行には支障なし (避難車両は吹浦バイパスで待機)	避難車両が集中すれば、本線が渋滞し、緊急車両等の通行に支障が出るおそれ有り
	代替性について	国道7号と日沿道のダブルネットワークとなり、1本の路線が通行止めになっても、もう1本が通行可能	現道活用区間は日沿道のみとなり、代替路線がない (国道345号が並行しているが、津波浸水区域を通過しているため、津波被災時は利用できない。)
	走行性・安全性	どちらも走行性・安全性に優れる(サービス速度80km/hを想定)	
	利便性	<ul style="list-style-type: none"> アクセス箇所は5箇所 歩行者及び軽車両以下は従来どおり現道を利用可能 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス箇所6箇所 (うち1箇所は既存の立体交差点を改良して活用) 歩行者及び軽車両は現道活用区間は進入不可 (国道345号を迂回)
	早期効果発現	・段階的に供用が可能である。	<ul style="list-style-type: none"> ・段階的に供用が可能である。 ・現道を活用する分、案①に比べて早く供用できる。
	周辺環境への影響	重要な動植物等は回避	
	工事の際の影響	現道の利用に規制なし	現道を自動車専用道路化する工事が発生するため、その間、現道利用には規制が伴う
	事業費	約500億円程度	約450億円程度

※避難階段等の防災施設については、今後地域と調整しながら設置箇所を検討

6. 整備方針の検討 ～対策案の比較(政策目標に対する整備効果)～

➡ 案①および案②については、時間短縮効果についてほとんど差が無い

政策目標	【案①】全線新設案	【案②】現道活用品
国内の効率的な移動経路の確保 (指標:所要時間の削減)	<p>■青森～大阪間の所要時間の変化</p> <p>【現況】 : 14.4時間</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 12.8時間 ⇒約1時間40分の短縮</p>	<p>■青森～大阪間の所要時間の変化</p> <p>【現況】 : 14.4時間</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 12.8時間 ⇒約1時間40分の短縮</p>
ダブルネットワークによる 常時・非常時の信頼性向上 (指標:迂回損失の削減)	<p>■国道7号寸断時の、にかほ市～酒田市の迂回距離・迂回時間の変化</p> <p>【現況】 : 164km (184分)</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 44km (40分) ⇒120km減少・144分の減少</p>	<p>■国道7号寸断時の、にかほ市～酒田市の迂回距離・迂回時間の変化</p> <p>【現況】 : 164km (184分)</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 44km (39分) ⇒120km減少・145分の減少</p>
高次医療施設への速達性確保 (指標:60分搬送圏域未到達人口の改善)	<p>■60分搬送圏域未到達人口の変化</p> <p>【現況】 : 4.5万人</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 2.5万人 ⇒2.0万人の減少</p>	<p>■60分搬送圏域未到達人口の変化</p> <p>【現況】 : 4.5万人</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 2.5万人 ⇒2.0万人の減少</p>
安定的な物流ルート構築に向けた速達性・信頼性確保 (指標:所要時間の削減)	<p>■にかほ市～鶴岡ICの所要時間の変化</p> <p>【現況】 : 64分</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 51分 ⇒13分の短縮</p>	<p>■にかほ市～鶴岡ICの所要時間の変化</p> <p>【現況】 : 64分</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 50分 ⇒14分の削減</p>
観光拠点間の連携強化 (指標:所要時間の削減)	<p>■秋田空港～鶴岡市の所要時間の変化</p> <p>【現況】 : 133分</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 110分 ⇒23分の削減</p>	<p>■秋田空港～鶴岡市の所要時間の変化</p> <p>【現況】 : 133分</p> <p>【遊佐～象潟整備後】 : 109分 ⇒24分の削減</p>

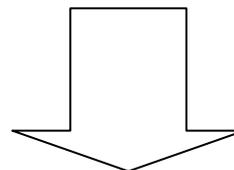
対象	一般の方々			企業等
	当該区間の地域住民の方々 (にかほ市、遊佐町)	周辺地域住民の方々 (酒田市、由利本荘市)	幅広い世間一般の方々	関連企業、病院、 旅行会社、物流会社、 農業関係者等
実施主体	国土交通省・山形県・秋田県・にかほ市・遊佐町			
意見聴取 方法	説明会	○ (象潟1会場、遊佐1会場)	-	-
	市町村広報誌 (挟み込み)	○ (にかほ市○月1or15日 遊佐町○月1or15日 発行)	○ (酒田市○月○日 由利本荘市○月○日 発行)	-
	オープンハウス	○ (にかほ市象潟庁舎、 遊佐町役場)	-	-
	役場、道の駅等 (投函ボックス 設置場所)	○	-	○ (道の駅に立ち寄った方々等)
	ホームページ (酒田・秋田河川 国道事務所HP)	○ (市町HPのバナーから 事務所HPへリンク)	○ (市町HPのバナーから 事務所HPへリンク)	○ (市町HPのバナーから 事務所HPへリンク)
	地域の学校に 配布	○	-	-
回収方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ポスト、投函ボックスへ投函 ・web上で投函 ・直接回収(学校) 			
期間	1ヶ月程度(○月)			○月

直接ヒアリング
(10~20社程度
を抽出予定)

チラシ・アンケート

平成23年 9月【今回】
平成23年10～11月頃
平成 年 月

東北地方小委員会
説明会、アンケート等実施
東北地方小委員会
説明会、アンケート結果の報告
対策案の評価



対応方針の決定