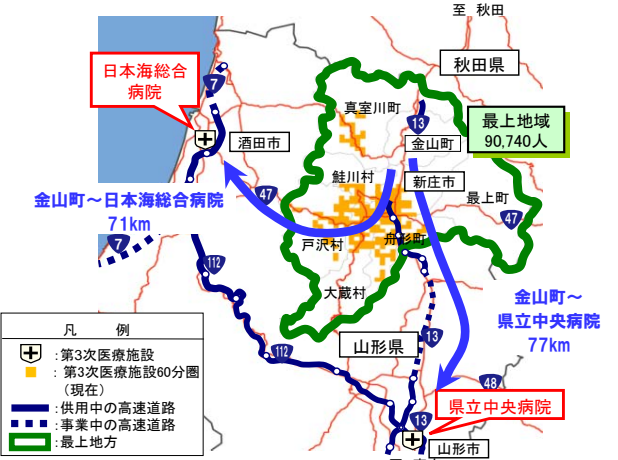


## 1.最上地域の課題

### ①救急医療施設へのアクセス

○最上地方に救命救急を担う第3次医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在(最上地域では人口の約4割(約3.6万人が60分圏外))(図1)



### ②新庄市内における慢性的な渋滞

○最上地方の県道以上の幹線道路のうち国道13号国道47号で混雑度が1.0を超過

○特に新庄市内の国道13号に交通が集中し、交通容量の不足が顕著(図2)

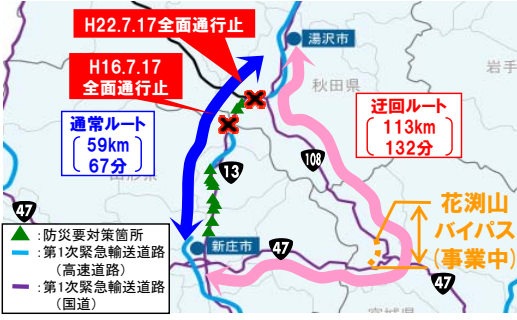


### ③災害発生時における幹線道路の通行止め

○新庄市～湯沢市間の国道13号には災害に対し脆弱な区間が存在

(過去10年で法面崩壊等により全面通行止が2回、片側通行規制が2回発生)

○災害による通行止めが発生した際には広域迂回が強いられる(図3)



## 2.原因分析

### ①高速ネットワークが未整備

○新庄北道路以北の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難(図4)

○野黒沢IC以南の事業中箇所が供用しても、最上地域では依然として、約1.4万人が第3次医療施設に60分で到達出来ない(最上地域からの県立中央病院等への管外搬送:年間約50人)(図4)

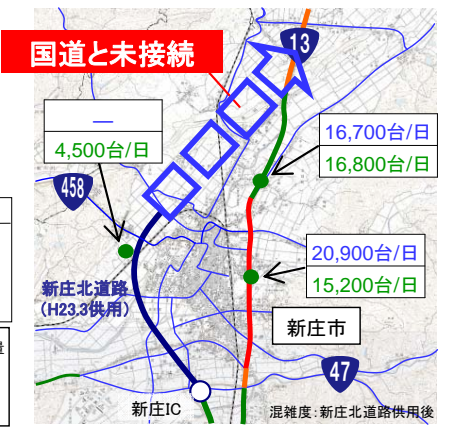
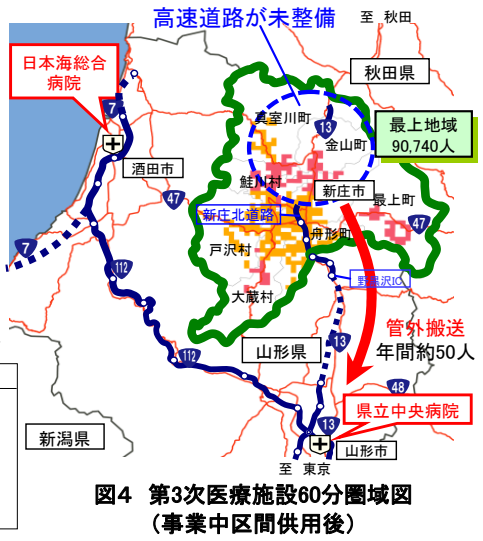
○新庄北道路は新庄市街の発着交通に対し交通の分散・導入が図られるが、国道13号と未接続なために、国道から十分な交通転換が図られていない(図5)

### ②道路の防災機能が不十分

○最上地域を通過する国道13号は第1次緊急輸送道路であるが、過去に何度も通行止めになる等、耐災害性が低く、またネットワークの多重性が確保されていない(図3)

## 3. 政策目標

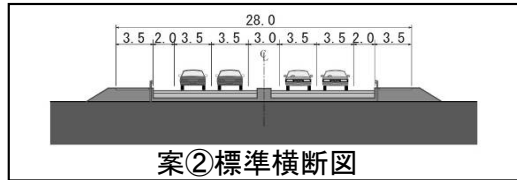
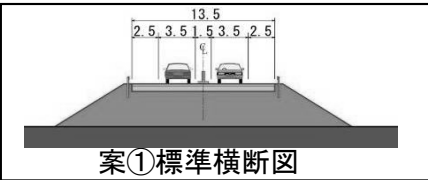
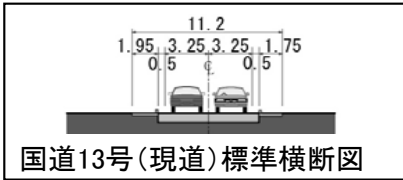
- ①第3次医療施設への速達性向上
- ②国道13号の渋滞緩和
- ③緊急輸送道路の確保



# 山形県最上地域における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸	【案①】別線整備	【案②】現道拡幅整備
第3次医療施設への速達性向上 (指標: 第3次医療施設60分圏内人口の改善)	自動車専用道路のため安定した速達性が確保される ・最上地方(人口約9.1万人)における第3次医療施設60分圏内の人口(カバー率) △ 【現況】 約5.5万人(61%) ⇒【既事業区間供用時】 約7.7万人(85%) ⇒【整備後】 約7.9万人(87%)	現況混雑は緩和するが一般道路のため、速達性の向上はわずか。 ・最上地方(人口約9.1万人)における第3次医療施設60分圏内の人口(カバー率) △ 【現況】 約5.5万人(61%) ⇒【既事業区間供用時】 約7.7万人(85%) ⇒【整備後】 約7.8万人(86%)
国道13号の渋滞緩和 (指標: 市街地部混雑度(交通量))  ※混雑度: 道路の持つ交通容量(交通を通すことのできる能力)に対する実際の交通量の比	通過交通排除により渋滞を緩和 ・市街地部混雑度(交通量) ○ 【現況】 混雑度1.80 (20,900台/日) 【整備後】 混雑度0.95 (11,000台/日) (並行区間最大値) (既事業区間の供用効果を含む)	交通容量の拡大により渋滞を緩和 ・市街地部混雑度(交通量) ○ 【現況】 混雑度1.80 (20,900台/日) 【整備後】 混雑度0.59 (21,200台/日) (並行区間最大値) (既事業区間の供用効果を含む)
緊急輸送道路の確保 (指標: 国道13号寸断時の新庄市～湯沢市間の迂回距離・時間)	・ダブルネットワークにより広域迂回を回避(新庄市～湯沢市間が全線別線を想定) ○ 国道13号寸断時の新庄市～湯沢市間の迂回距離・時間 【現況】: 113km・132分 ⇒【整備後】: 60km・48分	・国道13号の寸断により広域迂回が生じる(新庄市～湯沢市間が全線現道を想定) × 国道13号寸断時の新庄市～湯沢市間の迂回距離・時間 【現況】: 113km・132分 ⇒【整備後】: 109km・126分(花淵山バイパスの効果を含む)
コスト	約210億円	約240億円
総合評価	○	×



対応方針案: 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・一般国道路線名: 一般国道13号
- ・区間: 山形県新庄市十日町～同市昭和
- ・概略延長: 8.2km
- ・標準車線数: 2
- ・設計速度: 80km
- ・概ねのルートは図7案①の通り

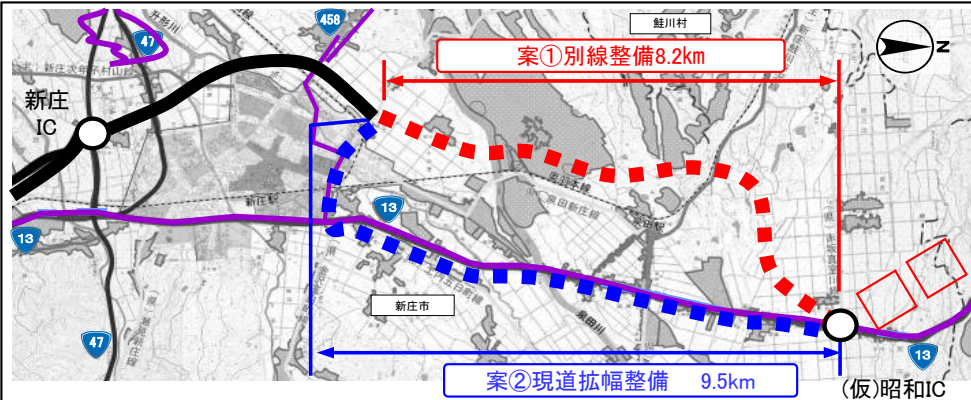


図6 対策案検討

凡例	
<span style="color: red;">■</span> <span style="color: blue;">■</span>	対象区間
<span style="border: 1px dashed red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> <span style="border: 1px dashed blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	調査中区間
<span style="background-color: black; width: 10px; height: 10px;"></span>	高速道路
<span style="background-color: purple; width: 10px; height: 10px;"></span>	一般国道

(参考) 当該事業の経緯等

PI等の状況

- ・H17年9月 構造段階PIに着手
- ・H17年12月 住民アンケートの実施
- ・H18年4月 構想段階PI完了(案①が推奨案に決定)
- ・H18～20 環境影響調査を実施(環境上配慮が必要な地域を回避)
- ・H21年3月 案①の概略ルートを公表

地域の要望など

- ・H23年5月: 山形県知事が国土交通大臣宛に「東北中央道の未事業化区間の早期事業化」等を要望
- ・H23年8月: 山形・秋田両県知事が国土交通大臣宛に「泉田道路の新規事業化」等を要望
- ・H23年9月: 山形県知事が国土交通大臣宛に「泉田道路の早期事業着手」等を要望

# 一般国道13号 泉田道路に係る新規事業採択時評価

## 1. 事業概要

- 起 終 点: 山形県新庄市十日町～新庄市大字昭和
- 延 長 等: 8.2km(2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約210億円
- 計画交通量: 約10,400台/日

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約5,500台/日	約1,500台/日	約3,400台/日

- 総 費 用(C): 約176億円
- 総 便 益(B): 約227億円
- B/C: 1.3
- 経済的內部収益率(EIRR): 5.6%

走行時間短縮	走行費用減少	交通事故減少
約194億円	約5億円	約28億円

- ※1: 総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。
- ※2: 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。



## 2. 地元調整の経緯等

- PI等の状況
- H17年9月: 構想段階PIに着手
  - H17年12月: 住民アンケートの実施
  - H18年4月: 構想段階PI完了
  - H18～20年: 環境影響調査を実施(環境上配慮が必要な地域を回避)
  - H21年3月: 概略ルートを発表

- 地域の要望など
- H23年5月: 山形県知事が国土交通宛に「東北中央道の未事業化区間の早期事業化」等を要望
  - H23年8月: 山形・秋田両県知事が国土交通大臣宛に「泉田道路の新規事業化」等を要望
  - H23年9月: 山形県知事が国土交通大臣宛に「泉田道路の早期事業着手」等を要望

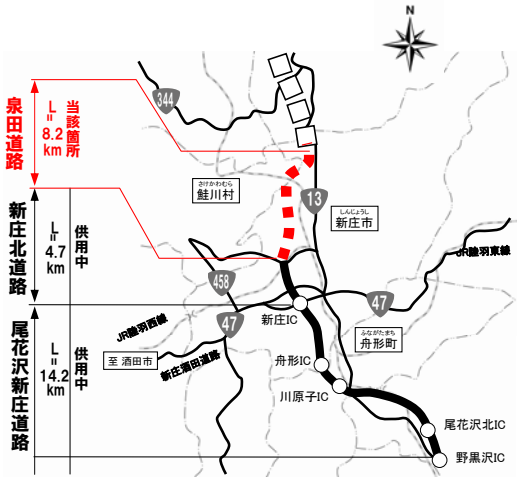


図1 事業位置図

## 3. 道路交通上の課題

- ① 救急医療施設への速達性
  - 最上地方に救命救急を担う第3次救急医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在(最上地方では人口の約4割(約3.6万人が60分圏外))(図4)
- ② 新庄市内における慢性的な渋滞(図2)
  - 最上地方の県道以上道路のうち国道13号国道47号で混雑度1.0を超過
  - 特に新庄市内の国道13号に交通が集中し、交通容量の不足が顕著
- ③ 災害発生時における幹線道路の通行止め(図3)
  - 新庄市～湯沢市間の国道13号には災害に対し脆弱な区間が存在(過去10年で法面崩壊等により全面通行止めが2回、片側通行規制が2回発生)
  - 災害による通行止めが発生した際には広域迂回が強いられる



図2 最上地域の国道13号の渋滞状況

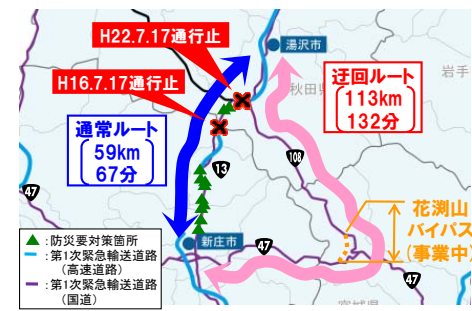


図3 国道13号県境部通行止時の迂回

## 4. 整備効果

整備効果は現在事業中の供用効果を含む

### 効果1 第3次医療施設への速達性向上

- 高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大(図4)
- 金山町役場～県立中央病院間:  
69分→53分(16分短縮)  
最上地域における60分圏人口:  
5.5万人→7.9万人(2.4万人増)

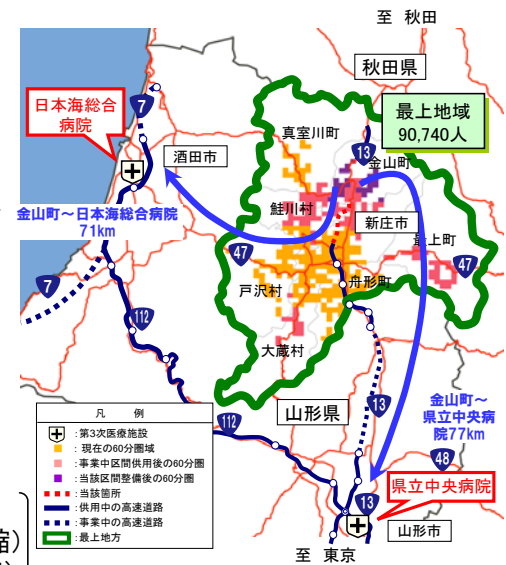


図4 第3次救急医療施設60分圏域図(当該区間整備後)

### 効果2 現道の渋滞緩和

- 当該区間の整備により、国道13号の交通転換が図られ、現道の渋滞が緩和
- 現道の混雑度及び交通量:  
混雑度1.80 (20,900台/日)(並行区間最大値)  
→混雑度0.95 (11,000台/日)

### 効果3 ダブルネットワークによる信頼性向上

- 国道13号山形-秋田県境部における通行止発生時の大規模迂回が解消)
- 秋田～山形県境通行止時  
新庄市～湯沢市: 113km→60km(約5割に短縮)  
132分→48分(約4割に短縮)  
※新庄市～湯沢市間が全線別線整備された場合

# 一般国道13号 泉田道路に係る新規事業採択時評価

いずみた



凡 例	
■■■■	対象区間
■■■■	供用区間
□□□□	調査区間
■■■■	一般国道
■■■■	県道
■■■■	主要なコントロールポイント
●●●●	環境上配慮が必要な地域(貴重種の生息)



3便益B/C	1.3	総費用	176億円	総便益	227億円	基準年 平成23年
		事業費: 150億円 維持管理費: 26億円		走行時間短縮便益: 194億円 走行経費減少便益: 5億円 交通事故減少便益: 28億円		

