

# 日本海沿岸東北自動車道 遊佐～象潟 計画段階評価について

## 目次

1. 日本海沿岸東北自動車道の状況等について	・・・	1
2. これまでの経緯と事業化までの流れ	・・・	2
3. 前回（第5回東北地方小委員会）の主な議事内容	・・・	3
4. 概ねのルートと出入口に関する意見聴取の概要	・・・	4
5. 地域住民への意見聴取結果	・・・	5
6. 市町長への意見聴取結果	・・・	1 1
7. 意見聴取結果のまとめ	・・・	1 2
8. 今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ（H23.12.9）を踏まえた確認	・・・	1 3
9. 日本海沿岸東北自動車道（遊佐～象潟）のルート・IC位置（案）	・・・	1 4

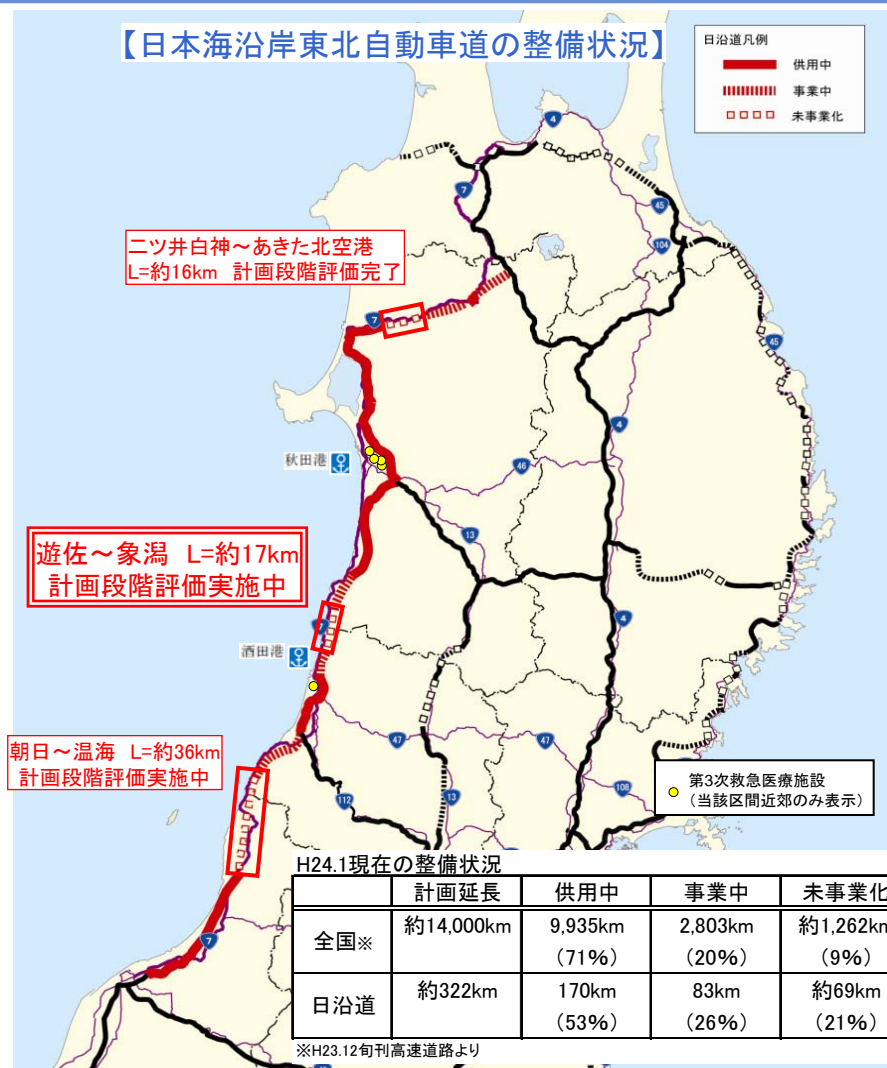
東北地方整備局 秋田河川国道事務所・酒田河川国道事務所

平成24年1月

# 1. 日本海沿岸東北自動車道の状況等について

- 東日本大震災時には、日本海側の道路が、救助隊や支援物資、燃料等の輸送において重要な役割を果たした。  
(高速道路のあり方検討有識者委員会提言(H23.7.14)抜粋: 日本海側の物流網が太平洋側の代替ルートとして機能(関越自動車道、日本海沿岸東北自動車道、港湾(新潟、秋田港等))
- こうした背景を踏まえ、日本海沿岸東北自動車道の未事業化区間3区間のうち、朝日～温海間、遊佐～象潟間が計画段階評価に着手  
(もう1区間(ニツ井白神～あきた北空港)はH23.8に計画段階評価が完了。うち4.5kmはH24新規要求中)
- 日本海沿岸東北自動車道の全線開通に向け、事業中区間の推進と共に、未事業化区間の早期事業化を目指す。

【日本海沿岸東北自動車道の整備状況】



【日本海沿岸東北自動車道の整備効果】

## ①日本の国土軸として

- ダブルネットワークによる信頼性向上
  - ・太平洋側の高速道路とのダブルネットワークを形成し、日本全体の国土軸としての災害に強い道路網を形成する。
- 国内の効率的な移動経路の確保
  - ・日沿道全線整備により、青森～大阪間の所要時間を短縮し、国内の産業・物流活動等の活性化が期待される。

## ②地域の課題解決に向けて(遊佐～象潟間)

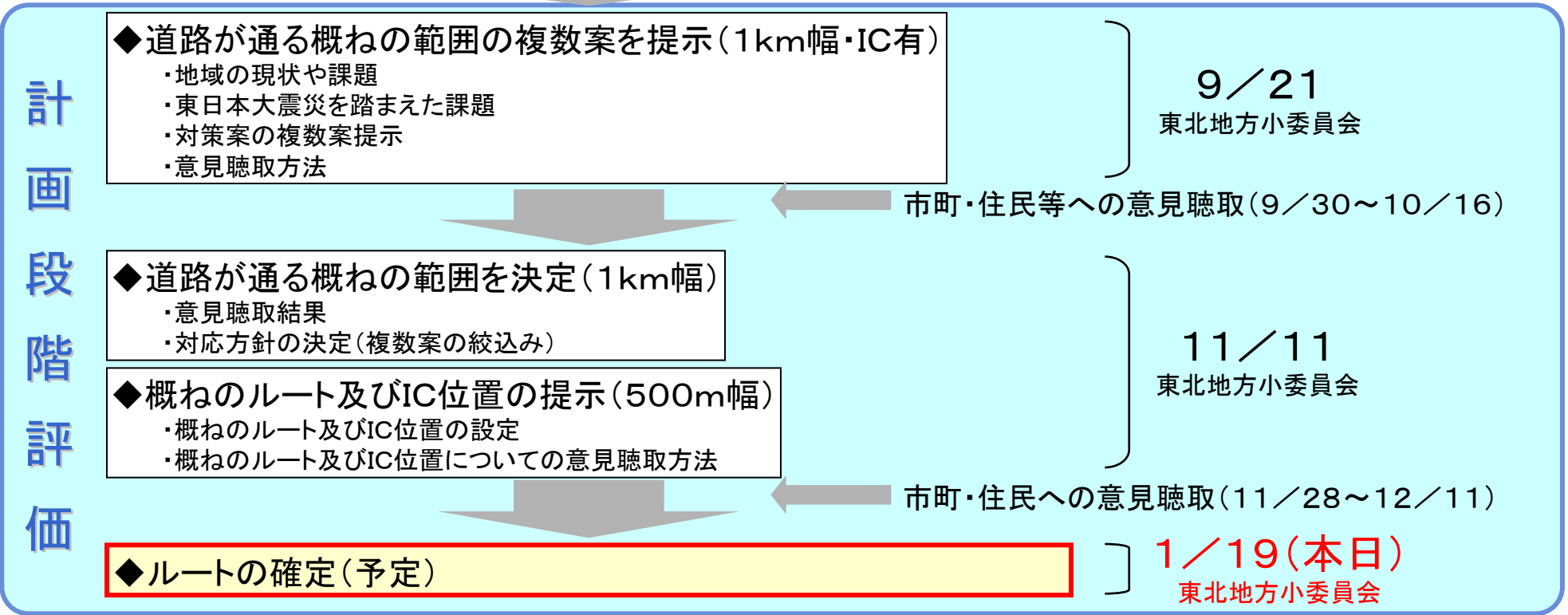
- 住民生活
  - ・日沿道整備により、高次医療施設への速達性が向上し、由利本荘市やにかほ市の60分搬送圏域未到達人口が減少する。

〔 60分搬送圏域未到達人口  
4.5万人 → 2.5万人(2.0万人の削減) 〕
- 地域経済・地域社会等
  - ・重要港湾である秋田港と酒田港間の時間短縮により、港湾間の連携を強化。

〔 秋田港～酒田港 127分 → 107分(20分の短縮) 〕

# 2. これまでの経緯と事業化までの流れ

震災を踏まえた秋田・山形県知事の要望(8/11)



都市計画手続き等

事業評価手続き

新規事業化

### 3. 前回(第5回東北地方小委員会)の主な議事内容

#### ◆第5回東北地方小委員会

- ・平成23年11月11日(金)開催

#### ◆主な議事

- ・道路が通る概ねの範囲の絞り込みにかかる意見聴取結果について
- ・概ねのルート・IC位置の提示(500m幅・IC有り)にかかる意見聴取について

#### 【結果】

- 全線新設案で了承された。
- 概ねのルートと出入口に関するアンケート調査については、整備案の妥当性を確認するためのものであるから、「妥当でない」を選択した場合だけでなく、「妥当である」も含めたその他選択肢についても、理由を聞くべき。

→それぞれの回答を選択した理由を記入してもらうよう、アンケート用紙を修正

## 4. 概ねのルートと出入口に関する意見聴取の概要

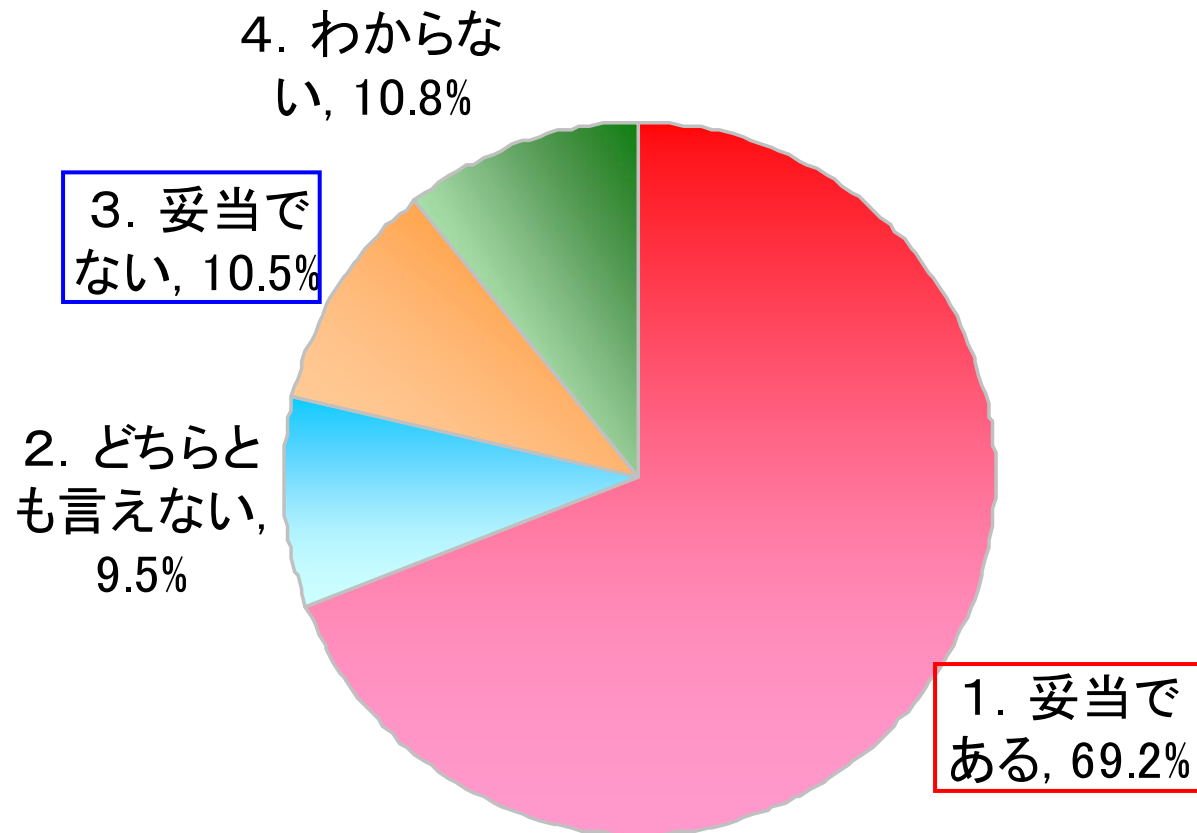
以下について実施

実施項目	回答方法	実施概要
住民 アンケート (11/28～ 12/11)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・役場等にアンケート票と投函BOXを設置し、その場で記入、投函</li> <li>・インターネットで回答</li> </ul>	<p>■投函BOX設置箇所:22箇所</p> <p>秋田県由利地域振興局、山形県庄内総合支庁、由利本荘市役所、にかほ市役所(象潟庁舎、金浦庁舎、仁賀保庁舎)、酒田市役所(本庁、八幡総合支所、松山総合支所、平田総合支所)、酒田市総合文化センター、遊佐町役場、遊佐町立図書館、遊佐町生涯学習センター、遊佐町まちづくりセンター(5箇所)、道の駅3箇所(象潟、にしめ、鳥海)</p> <p>■回収票数:2,252票(うちインターネット94票)</p>
市町長 意見照会 (12/22～ 1/6)	文 書	<p>■対 象:由利本荘市長、にかほ市長、酒田市長、遊佐町長</p>

【質問2】 ルート選定の考え方や出入口の位置について、妥当と思われますか？また、その理由もご記入ください。

↓ 全体では、「妥当である」と回答した方が約7割、「妥当でない」との回答が約1割占める。

## 【質問② 計画案の妥当性(全体)】

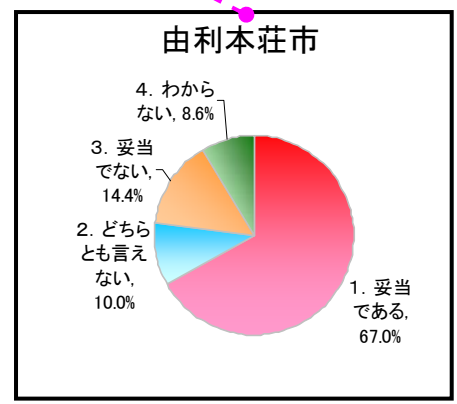
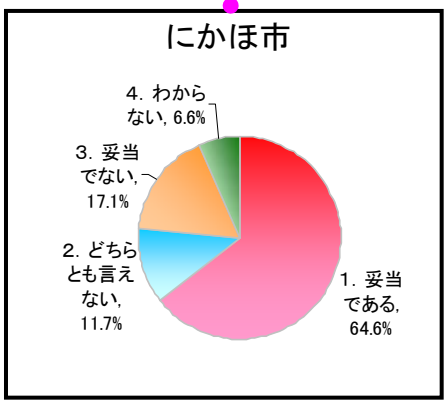
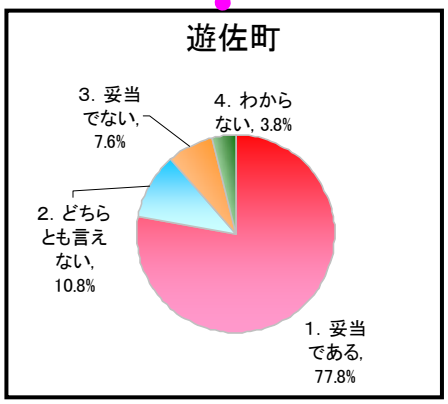
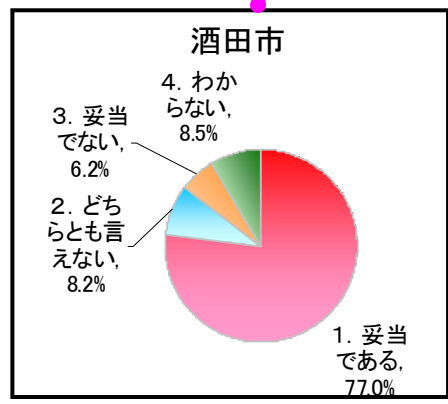
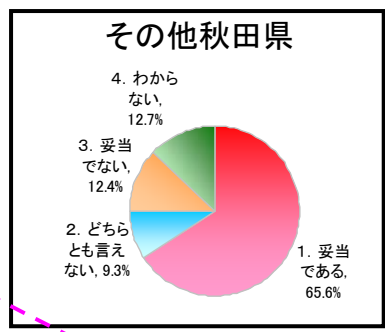
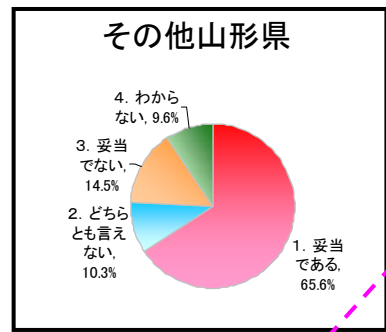
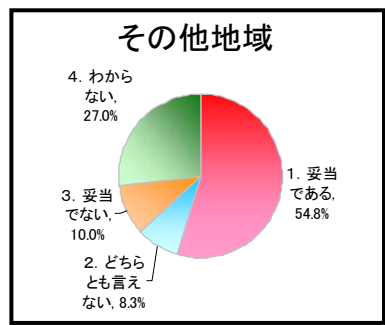
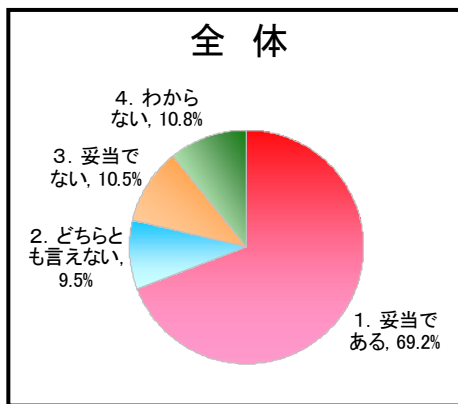


有効回答数: 2,241票

# 5. 地域住民への意見聴取結果(2/6) 質問2関連

【質問2】 ルート選定の考え方や出入口の位置について、妥当と思われるか？また、その理由もご記入ください。(地域別集計)

## 【質問② 計画案の妥当性(地域別)】



## 5. 地域住民への意見聴取結果(3/6) 質問2関連

【質問2】 ルート選定の考え方や出入口の位置について、妥当と思われますか？また、その理由もご記入ください。(選択肢の選択理由)

<p>妥当である</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の避難路・代替路として有効:237件</li> <li>・国道7号とのアクセスがよい:113件</li> <li>・利便性が良い:81件</li> <li>・観光や景観への配慮がされている:52件</li> <li>・速達性が良い:46件</li> <li>・周辺環境への配慮がされている:26件</li> <li>・走行性・安全性が良い:16件</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性が良い(出入口の位置や箇所数):367件</li> <li>・妥当だが、出入口が多い:20件</li> <li>・妥当だが、出入口が少ない:10件</li> </ul>	<p>概ねのルートに関する意見</p> <p>出入口に関する意見</p> <p style="text-align: right;">※10件以上の指摘があった意見のみ表記</p>
<p>どちらとも いえない</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用頻度が少ない、利用しない:49件</li> <li>・海に近く、津波被害に懸念がある:7件</li> <li>・財政・コストへの懸念がある:6件</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出入口が多すぎる:41件</li> <li>・環境への悪影響が懸念される:6件</li> </ul> <p style="text-align: right;">※5件以上の指摘があった意見のみ表記</p>
<p>妥当でない</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出入口が多すぎる:166件</li> <li>・出入口が少ない:8件</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境への悪影響が懸念される:9件</li> <li>・風の高い海側より、ルート帯を山側にしてほしい:6件</li> <li>・財政・コストへの懸念がある:9件</li> </ul> <p style="text-align: right;">※5件以上の指摘があった意見のみ表記</p>
<p>わからない</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用頻度が少ない、利用しない:139件</li> <li>・海に近く、津波被害に懸念がある:5件</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出入口が多すぎる:5件</li> </ul> <p style="text-align: right;">※5件以上の指摘があった意見のみ表記</p>



いただいたご意見について、道路計画の観点から検証した結果は以下のとおり

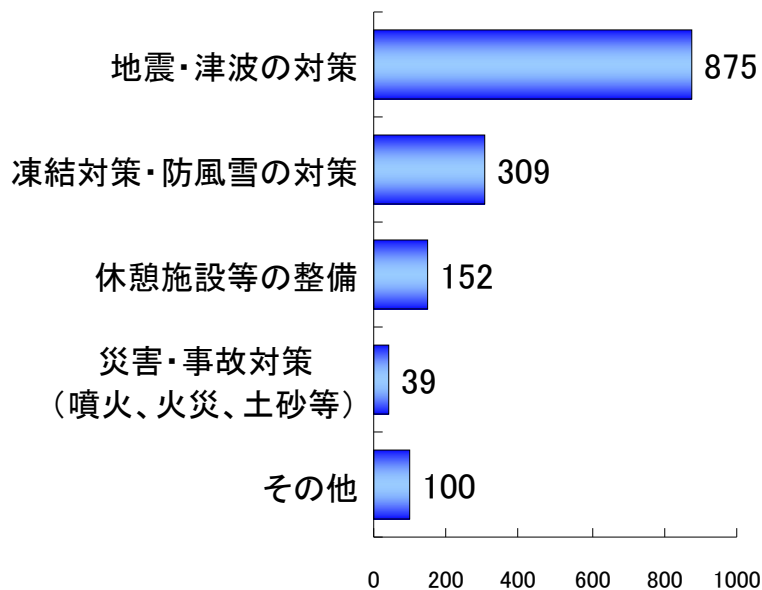
内容	件数	検証結果
<b>ルートにかかるご意見</b>		
海に近く、津波被害に懸念がある	7件	●津波予想浸水域を極力回避しています。やむを得ず通過する箇所は高さのある橋梁等を計画します。
環境への悪影響が懸念される	9件	●猛禽类等動植物の貴重種エリア、天然記念物、遺跡等を極力回避した位置をルートが通過するようにします。
風の強い海側より、ルート帯を山側にしてほしい	6件	●ルート帯を山側にした場合、国道7号へのアクセス性、大規模な自然環境の改変から、猛禽類や貴重な動植物への影響が想定されるため、現在のルート帯としております。 ●強風への対策については、今後、防風柵等の対策を含め検討いたします。
<b>ICにかかるご意見</b>		
出入口が多すぎる	166件	以下の理由により、現在の位置・箇所数としております。 ●国道7号で津波により寸断する恐れがある箇所が複数あり、地域の孤立リスクを解消するには2箇所に両方向に出入り可能なICが必要です。 (うち山形県側のICは構造の比較検討によりハーフIC2箇所に分割した方が安価となることから、計3箇所となっている。)
財政・コストへの懸念がある	9件	●詳細な位置については、交差する道路や地形的条件、地域の利便性、観光地へのアクセス等を考慮して設定しています。
出入口が少ない	8件	●IC数をこれ以上増やした場合は短いスパンで出入りが連続するので交通安全上好ましくありません。

## 5. 地域住民への意見聴取結果(5/6) 質問3関連

【質問3】 防災機能などの付加機能をもたせるとすれば、どこに、どのような機能が必要だとお考えですか？

- ▶ 防災機能などの付加機能に関する意見では、「地震・津波の対策」の意見が最も多い。
- ▶ 「地震・津波の対策」関連での主な意見では、避難施設・避難階段や緊急アクセス路の設置などがあげられる。

### 【質問③ 防災機能などの付加機能】



回答数:2,252票  
(うち記述1,167票)

### 【主な意見】

#### ●地震・津波の対策(875件)

- ・ルート各所に避難施設となる場所の設置。
- ・津波浸水予想区域に面している箇所については、避難階段の取付が望ましい。
- ・緊急アクセス路を設置してほしい。
- ・地震や津波が来たときに知らせるサイレンがあれば良い。情報がすぐに伝わるように工夫してほしい。
- ・全体的にある程度の高さがあればいいと思います。
- ・道路上を避難場所として活用できるよう、幅を広く造ってほしいです。

#### ●凍結対策・防風雪の対策(309件)

- ・日本海側の道路は風が強いため、その対策を考えて欲しいです。
- ・海風で路面が凍結するので、子どもを乗せていても安心安全に走行できるようにしてほしい。

#### ●休憩施設等の整備(152件)

- ・PA・SA(避難所を兼ねた休憩場所)があると良い。

#### ●災害・事故対策(噴火、火災、土砂等)(39件)

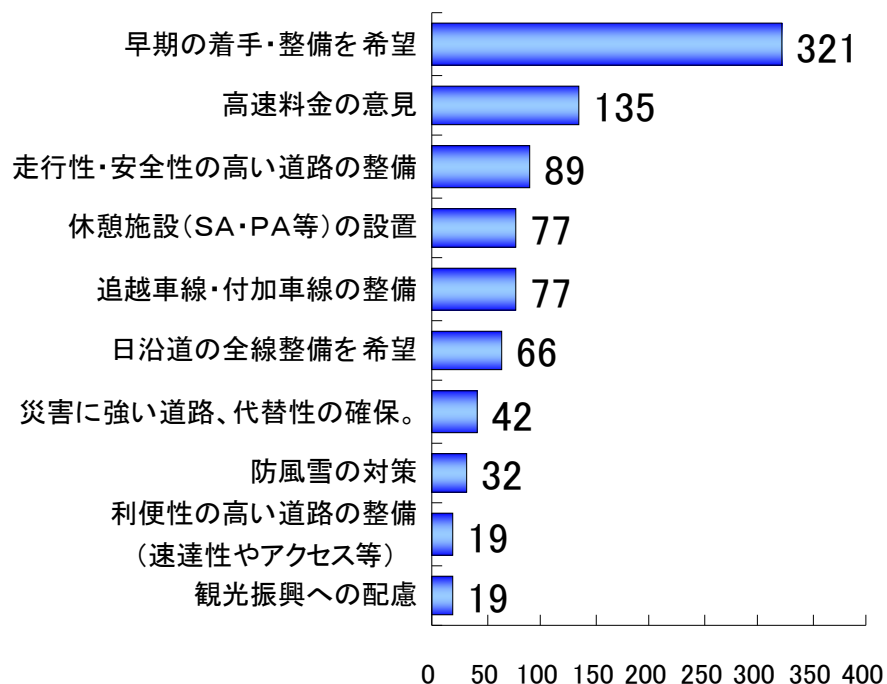
- ・鳥海山の噴火を想定して対処できる道路にしてほしい。

# 5. 地域住民への意見聴取結果(6/6) 質問4関連

## 【質問4】 自由意見

- ➔ 自由意見では、「早期の着手・整備」を望む意見が321件と最も多い。
- ➔ また、「休憩施設(SA・PA等)の設置」や「追越車線・付加車線の整備」、「防風雪の対策」等、付帯施設や道路構造に対する意見もある。

## 【質問④ 自由意見】



質問4の自由意見を記述した方:893票

## 【主な意見】

### ●早期の着手・整備を要望(321件)

- ・早く開通してほしい。
- ・震災で日本海側のルート的重要性が見直されたと思う。早期に道路ができてリスクヘッジになることを望みます。
- ・全線開通しないと意味(経済効果)がないので早期完成で実施してほしい。
- ・秋田に観光客がたくさん来るように道路の整備を早く願います。
- ・全線開通により、日本海総合病院へのアクセスが飛躍的に良くなると思われるため、早期実現を願います。

### ●高速料金の意見(135件)

- ・高速道路は、無料化にしてもらいたい。
- ・高速料金は、もともと高いと思う。無料にする必要はないが、少しでも安くしてほしい。
- ・高速料金は安くなると利用する機会が増える。

### ●走行性・安全性の高い道路の整備(89件)

- ・路線の勾配、アップダウンを少なく、ゆるくしてほしい。
- ・高速道路は安全に走行出来ることが第一と考えます。

### ●休憩施設(SA・PA等)の設置(77件)

### ●追越車線・付加車線の整備(77件)

### ●日沿道の全線整備を希望(66件)

# 6. 市町長の意見聴取結果

## 意見照会の回答

市町名	意見
由利本荘市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯については、国道7号現道とのアクセスや災害時の避難等を考慮されており、妥当と思います。</li> <li>・概ねの出入り口については、津波襲来時の避難をも考慮した位置として妥当と思います。</li> <li>・「地震・津波への対策」と「凍結・強風対策」と考えます。</li> </ul>
にかほ市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は妥当と考えます。</li> <li>・概ねの出入り口については、鳥海ブルーラインへのアクセスや災害時・非常時を考慮したアクセスとして、基本的には妥当と考えます。</li> <li>・地震・津波などの災害対策や日常的な利便性なども考え、津波想定区域などに避難階段やスロープの設置、避難場所(広場)・施設の整備が必要と考えます。</li> <li>・また、避難場所は日常的に利活用できるように、ドライバーの休息や軽食・トイレタイムがとれるようPA機能をもった施設にすべきと考えますが、小砂川地区出入口は、山形・秋田県境部に位置することから、両県の観光案内や観光情報等の発信施設とするほか、季節的に特産品販売を実施するなど、より魅力的な観光振興に繋がるような防災対策を検討すべきと考えます。</li> </ul>
酒田市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災面や代替性を優先すべきであり、概ねのルート及び出入り口案は妥当な計画であると考えます。</li> <li>・概ねの出入り口位置案については、災害時の代替性や利用者の利便性に配慮された計画案と理解しますが、加えて津波などからの避難支援に配慮した施設整備を望みます。</li> <li>・当該路線は日本海沿岸地域の防災面のみならず、経済、物流、観光、医療等、多面的に渡り重要な路線でありますので、沿線都市として早期事業化を強く望みます。</li> </ul>
遊佐町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥海山麓の湧水群や遺跡など自然環境や文化財等への配慮がなされ、国道7号へのアクセス性も考慮されたルートであることから妥当です。</li> <li>・国道7号菅里交差点の混雑緩和、吹浦・女鹿地区及び鳥海ブルーラインからのアクセス、津波襲来時の避難を考慮した出入り口の位置であり、妥当です。</li> <li>・大規模災害時に災害対策の拠点としての機能を備えたサービスエリアまたはパーキングエリアを、インターチェンジ付近に設置することを要望いたします。</li> <li>・国道7号とのダブルネットワークとなる日本海沿岸東北自動車道遊佐～象潟間の、早期着工・完成を強く要望いたします。</li> </ul>

## 7. 意見聴取結果のまとめ

- 概ねのルート及び出入口については、「**妥当である**」が約7割を占めている。
- 「妥当である」理由としては、「**出入口の位置や箇所が適切である**」が最も多く、ついで「災害時の避難路・代替路としての機能が確保されている」「国道7号とのアクセスがよい」となっている。
- 防災機能などの付加機能に関する意見では、「**地震・津波の対策**」を回答した方が最も多く、機能としては「**避難階段や緊急アクセス路の整備、待避スペースの確保**」を望む意見が多い。
- 自由意見では、「**早期の着手・整備**」を望む意見が多い。
- 各自治体からは、「**現案が妥当である**」との意見を頂いている。  
また、津波襲来時の避難施設等の設置、凍結・強風対策、サービスエリアやパーキングエリアの設置について要望を頂いている。

# 8. 今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ(H23.12.9)を踏まえた確認

中間とりまとめを踏まえ、当該地域に求められる機能と必要なサービスレベル、遊佐～象潟間の整備方針の確認を実施

## 中間とりまとめ概要

高速道路ネットワークに求められる主な機能(中間とりまとめP6抜粋)

- ①大都市・ブロック中心都市間を強化し、連携を図る
- ②ゲートとなる空港・港湾などとの連結性を高め、アクセスを強化
- ③主要な都市間・地域間について、走行性が高い国道も活用しつつ、安全性にも配慮して、連絡速度60km/h～80km/h程度のサービスレベルを確保
  - ・医療などの地域サービスへのアクセスを確保
  - ・農業をはじめとする地方の基幹産業に必要な輸送を効率化し、競争力を醸成
  - ・主要な観光資源、空港などの連結性を高め、周遊性を確保
  - ・日本海側港湾間や太平洋側と日本海側をつなぐ横断軸を強化
- ④災害時にも機能するネットワークを確保
  - ・並行する国道とも連携しながら、災害時にも機能するようなネットワークの耐災性・補完性を確保
  - ・三大都市、ブロック中心都市を結ぶネットワークは、いざという時にも機能するよう多重化

ネットワークの確保にあたっては、

(中間とりまとめP10抜粋)

「繋げてこそネットワーク」を改めて認識し、脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保

<新たな整備の考え方>

- ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用(追い越し車線や災害などを考慮した幅員の確保)
- ②簡易なICを数多く設置するなど、利便性の向上
- ③避難場所としての機能など、防災機能の付加

当該地域にフィードバック

## 当該地域に求められる機能

このうち、当該地域には医療、基幹産業に必要な輸送効率化、観光資源との連結性、日本海側港湾間の強化、災害時にも機能するネットワーク確保等が求められる

求められる機能を確保するために設定するサービスレベルは

## 当該地域に必要なサービスレベル

- 「秋田市～酒田市間の都市間連絡速度※60km/h以上を確保すること(現状:53km/h 全国平均:59km/h)
- 災害時にも機能するようネットワークを多重化すること(高速道路と国道)

※都市間連絡速度:最短道路距離/最短所要時間  
(市役所間(県庁所在地がある都市の場合は市役所でなく県庁所在地))

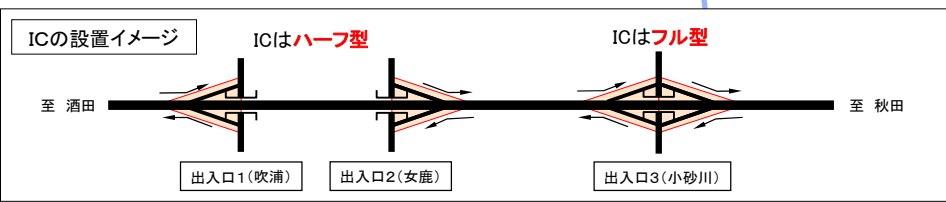
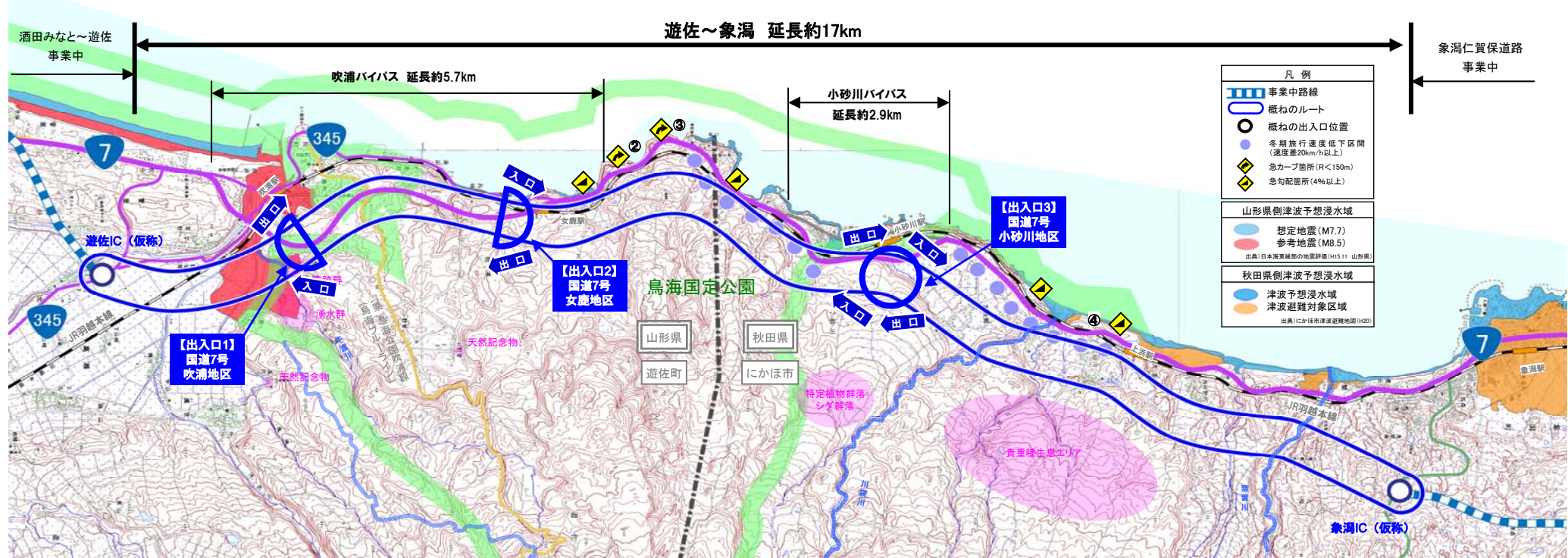
遊佐～象潟をつなぐことによって以下の効果が発現し、求められる機能を満足(事業中区間の効果を含む)

- 秋田市～酒田市間の都市間連絡速度が66km/hに向上(日沿道の規制速度は70～80km/hを確保)
  - ・秋田市・酒田市の高次医療施設へ速達性向上
  - ・基幹産業である電子部品関連の出荷にかかる輸送効率化
  - ・鳥海山等の観光資源との連結性が高まり、周遊性を確保
  - ・秋田港～酒田港といった日本海側港湾間が連結・強化
- 災害時にも機能するネットワークが多重化
  - ・国道7号津波寸断時にもネットワーク機能を保持
  - ・地域の孤立リスク解消

## 遊佐～象潟の整備方針(ネットワークの確保の仕方)

- ・段階整備を実施(現道国道7号の走行性の低い区間から整備)
- ・簡易なICを採用
- ・避難機能等を付加

# 9. 日本海沿岸東北自動車道(遊佐～象潟)のルート・IC位置(案)



**今回のアンケートによる主な意見**

- 3.11震災により防災面がクローズ・アップされているが、動植物の貴重種エリア、遺跡を極力避ける考え方も継続してほしい。
- 企業の交通の便がよりよくなり、地域の活性化に期待する。
- 地震、津波対策は万全にしてほしい。
- 車及び人が安全に避難できるアイデアが必要。
- コスト削減に努めてほしい。
- ブルーラインにもつながる良い出入口だと思います。等

**ルート及び出入り口の位置の考え方**

**【ルートの考え方】**

- 津波予想浸水域を極力回避しています。やむを得ず通過する箇所は高さのある橋梁等を計画します。
- 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、遺跡を極力回避し、国道7号現道へのアクセス性も考慮したルートを考えています。

**【出入口の位置の考え方】**

- 国道7号が津波浸水時に寸断する恐れのある箇所があるため、地域の孤立リスクを解消するために2箇所に両方向に出入り可能なICを設置します。ただし、山形県側のICについては構造の検討をした結果、安価となるハーフ型2箇所に分割することを考えています。
- 鳥海山へのアクセスや地域の利便性を踏まえた位置を考えています。

**【その他】**

- 避難階段等の防災施設については、地域防災計画等を踏まえ、地域と調整しながら必要性の判断及び、具体的な位置を検討してまいります。