

# 国道7号は、走行性や安全性、信頼性等の問題を抱えています

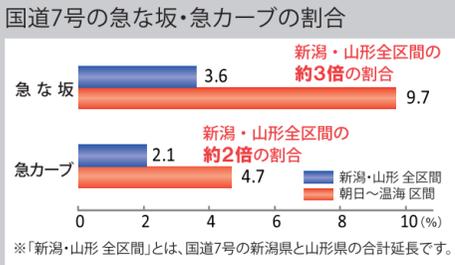
急な坂・急カーブが多く、事故や雪崩などで通行止めが頻発しています。

## 1 急な坂・急なカーブ

交通事故や登坂不能などの発生が心配される急なカーブが11箇所、急な坂が21箇所あります。

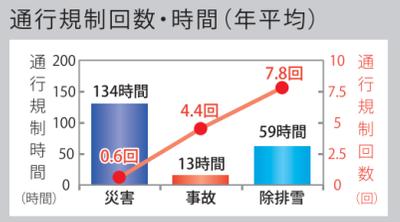


トンネル内での事故(村上市朝日トンネル)



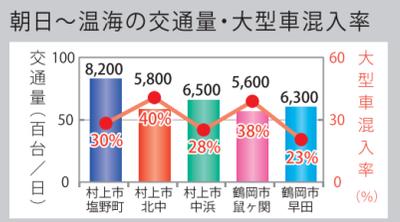
## 2 頻繁におきる通行規制

災害などにより規制は、年間平均で約13回、計206時間発生しています。



## 3 沿道の安全性低下

大型車は、3台に1台の割合で通行しており、地域住民の安全性が低下しています。



# 地域が目指す将来像を踏まえ、目標を設定しました

問題点を無くし、『良かった』『嬉しい』と言われる道路に。

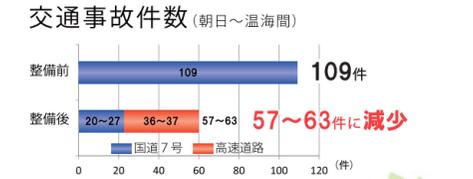
## 1 救急搬送を強化

地域の最先端医療施設へもスピーディに。



## 2 安全性の向上

朝日～温海間の事故件数を大幅に減少させます。



## 3 最短時間で繋がる物流

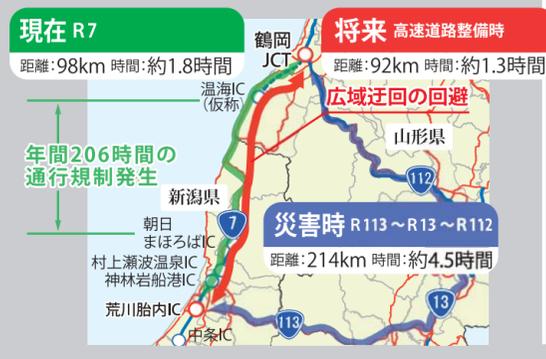
高速道路が繋がっていない区間をなくし、最短時間で結ぶ災害に強い物流経路を確保します。

青森～大阪間で太平洋側ルートより1時間10分短縮



## 4 災害への備え

国道7号が災害や事故により寸断されても、その影響を最小限にとどめます。



## 5 観光振興の促進

地域の取り組みと一体となって観光地への集客を高めます。

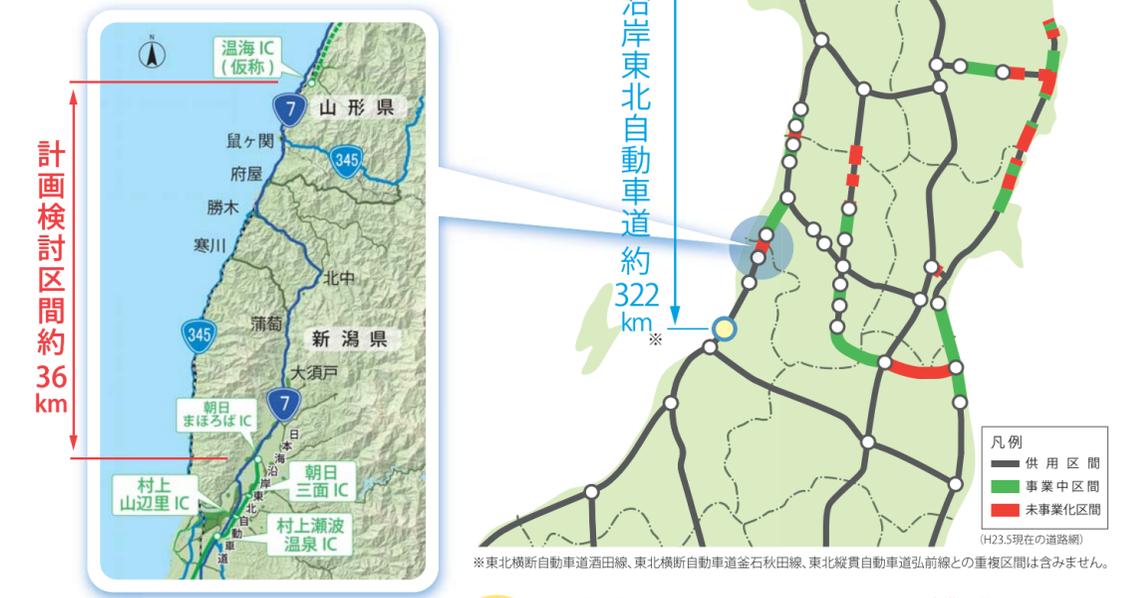


# 日本海沿岸東北自動車道

## 「朝日まほろばIC～温海IC(仮称)」間における新たな高速道路の計画に関するアンケート

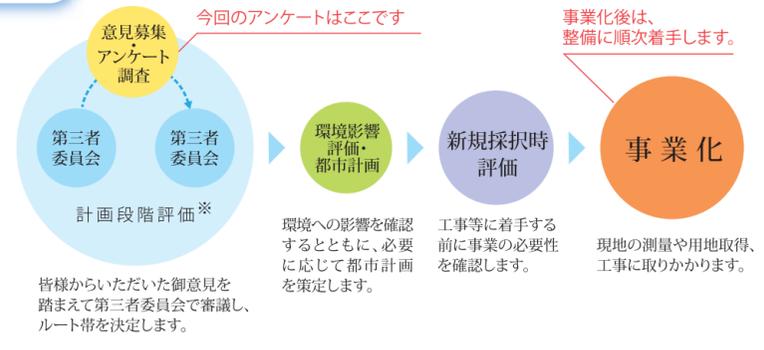
日本海沿岸東北自動車道 朝日まほろばIC～温海IC(仮称)について、道路の計画を検討しています。検討にあたり、道路が通過する概ねの位置や留意点などについて皆様の声を広く集めることで、より良い計画にしたいと考えておりますので、アンケートにご協力いただけますようお願いいたします。

### 【計画検討区間】



### 【事業化までの流れ】

※計画段階評価とは、公共事業の透明性を高めるため、道路の計画段階から第三者委員会において審議を行う新たな取り組みです。



← ここからめくってください。

# ルート全線で新しく高速道路を整備する「高速道路整備案」3ルートを検討しています。

高速道路が通過する位置は、3つの「概略ルート選定のポイント」を設定して検討し、3つのルート案を選定しました。

**1** **安全性と信頼性の向上**

- 災害の危険性などを極力避けるため、大規模地すべりなどの土砂災害箇所を避ける等したルート。

**2** **自然環境や生活環境の保全**

- 自然環境保全のため、県立自然公園を回避するルート。
- 地域の集落を分断しないようなルート。

**3** **コスト縮減**

- ルートの延長やトンネル等の構造物を短く減らすルート。
- 施工性に配慮したルート。

- インターチェンジの位置は、大雨時に土砂崩れなどの危険が高い区間（事前通行規制区間）の前後や主要幹線道路の結節点などを踏まえながら検討しました。
- 今後は、地震や津波、集中豪雨など広域的な災害に備え、避難場所や避難路などの防災機能確保も検討していきます。

## 各ルート帯案の比較

	Aルート	Bルート	Cルート
各ルートの特徴	ルート延長が短くなるように配慮したルートです	国道7号とのスムーズな接続に配慮したルートです	笹川流れへのアクセスに配慮したルートです
区間距離	約39km	約41km	約41km
所要時間の短縮 (朝日まほろばIC～温海IC(仮称)間の所要時間)	高速道路の整備により、朝日まほろばIC～温海IC(仮称)間の所要時間が短縮します		
災害時の適応性	南北方向の道路が国道7号と高速道路の2本になり、南北の行き来が寸断されにくくなります		
いのちをつなく(救急・災害時)	大雨や津波などによる通行止め規制の影響を受けなくなります		
山北徳洲会病院～ 県立新発田病院の所要時間	12分短縮 現況 76分 → 整備後 64分	16分短縮 現況 76分 → 整備後 60分	16分短縮 現況 76分 → 整備後 60分
交通事故の削減 (交通事故件数予測)	46件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後63件/4年	52件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後57件/4年	49件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後60件/4年
自然環境	希少動物等の生息域を通過しますが、トンネル等で影響が小さくなるよう配慮しています。	国道7号周辺を通過するため、希少動物等に与える影響が小さいです。	希少動物等の生息域を通過しますが、トンネル等で影響が小さくなるよう配慮しています。
沿道の環境	大型車などの通過交通が高速道路を利用するため、騒音や振動等の沿道環境が改善されます		
最寄りIC～笹川流れへのアクセス	整備後34分(24km)	整備後24分(16km)	整備後17分(11km)
インターチェンジの 利便性	一部区間では、国道7号から距離が遠くなります。	国道7号から近い位置にインターチェンジがあります。	一部区間では、国道7号から距離が遠くなります。
施工性	狭い県道を利用する区間があり、資材の搬入や搬出が大変です。	国道7号沿いを通過するため、資材の搬入や搬出が容易です。	狭い県道を利用する区間があり、資材の搬入や搬出が大変です。
整備効果の現れ方	Cルートより事業期間が短く、整備効果が早期に現れます。	Cルートより事業期間が短く、整備効果が早期に現れます。	トンネルなどが多く、事業期間が長くなり、整備効果が遅れます。
事業費	約1,800～2,000億円	約1,700～1,900億円	約1,900～2,100億円

ルート全線で新しく高速道路を整備する「高速道路整備案」の3つのルート概要をご確認下さい。

○ルート延長が最も短く、他のルートより通過時間がやや短い



○国道7号とスムーズに接続し、事故の削減効果も高く、事業費が最も安価



○笹川流れへのアクセスが良好 ※笹川流れ:「朝日まほろば～温海IC(仮称)」間の観光地



現道活用案は、こちらで説明しています。併せてご覧下さい →

一部区間で国道7号を利用する「現道活用案」も検討しています。

## 一部区間で国道7号を利用<sup>※</sup>する現道活用案の概要

●現道活用案は、高速道路整備案に対して、事業費は縮減できますが、現道活用区間(国道7号)では大型車などの通過交通と生活交通が混在し、また通行止め時には現状と変わらない大幅な迂回が必要となります。



## 高速道路整備案と現道活用案の整備イメージ



## 高速道路整備案と現道活用案の比較

	高速道路整備案	現道活用案
速達性の向上	全区間で高速走行が可能になります。 25～26分短縮(現況56分→整備後30～31分)	現道活用区間は現在の国道7号の速度になります。 22～23分短縮(現況56分→整備後33～34分)
災害時の適応性	南北方向の道路が国道7号と高速道路の2本になり、南北の行き来が寸断されにくくなります。	災害等により、現道活用区間で通行止めが発生した場合は、現状と同様に大幅な迂回(遠回り)が必要となります。
交通事故の削減	52～46件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 57～63件/4年	45～39件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 64～70件/4年
沿道の環境	全線開通後は、大型車などの通過交通が高速道路を利用するため、国道7号の交通量が減少し、騒音や振動等の沿道環境が改善されます。	現道活用区間は、大型車などの通過交通がこれまでと同様に国道7号を利用するため、騒音や振動等の沿道環境は悪化することが予想されます。
整備効果の現れ方	現道活用案とほとんど変わりません。	高速道路整備案とほとんど変わりません。
事業費	約1,700～2,100億円	高速道路整備案よりも約100億円削減できます。

当該区間のさらに詳しい情報は、新潟国道事務所ホームページ(『にいこく』で検索)をご覧ください。

アンケートに関するお問い合わせ先

国土交通省 酒田河川国道事務所調査第二課  
 担当:菅(すが)、神成(かんなり)  
 TEL 0234-27-3494 FAX 0234-27-3914

国土交通省 新潟国道事務所計画課  
 担当:川村(かわむら)、金川(かながわ)、小原(おばら)  
 TEL 025-246-7775 FAX 025-246-7763