

日本海沿岸東北自動車道

あさひ あつみ  
「朝日まほろば～温海」WG

第1回小委員会での  
指摘事項への対応方針(案)  
<別紙>

国土交通省 東北地方整備局 酒田河川国道事務所  
北陸地方整備局 新潟国道事務所

平成23年12月16日

# 1. 日本海側港湾の施策と連携した物流経路(道路)確保の重要性

- ・我が国最大の貿易相手国である中国をはじめ、ロシアや韓国などの対岸貿易は日本海横断航路が効率的。
- ・日本海横断航路等の拡充による中国・ロシアとの連携により、日本海側港湾のコンテナ取扱量増加を想定。
- ・日沿道ミッシングリンク解消は、日本海横断航路等の利便性向上に伴う背後圏拡大、各港湾連携等を支援。

## 日本海横断航路の利用促進による物流効率化



・日本海横断航路は大連港ルートに比べ、輸送距離の短縮により、「リードタイムの大幅な短縮」と「コスト縮減」が可能

出典：日本海側拠点港の形成に向けた計画書（新潟県・山形県・秋田県）

## 日沿道延伸による背後圏の拡大

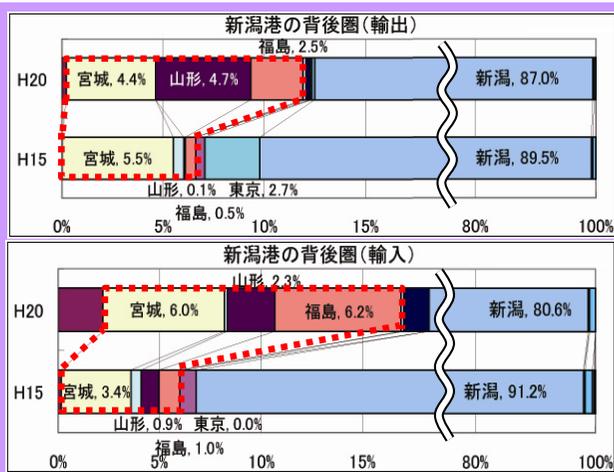


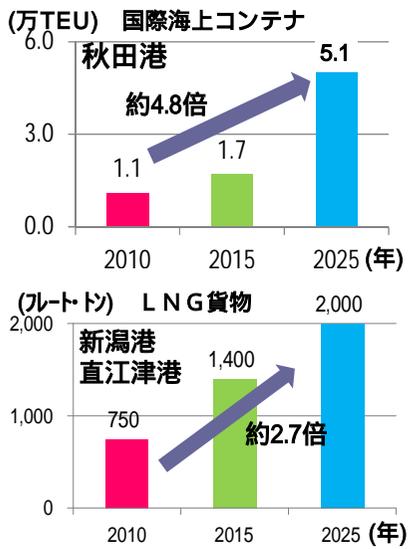
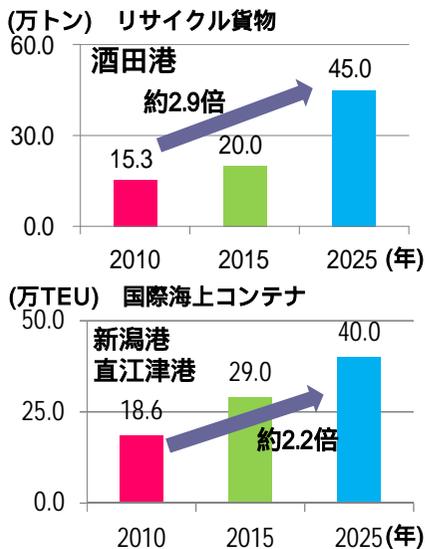
図 新潟港の背後圏 輸出入の推移 資料：国土交通省港湾局調べ

・日沿道延伸により、新潟港では山形、秋田関連の外資コンテナ貨物量が増加傾向

## 日本海側港湾における取扱貨物将来目標値

出典：日本海側拠点港の形成に向けた計画書（新潟県・山形県・秋田県）

TEU: twenty-foot equivalent unit, 20フィートコンテナ換算数



## 日本海側港湾の取組み

- ・日本海横断航路等の利便性向上による、さらなる背後圏の拡大
- ・日本海側港湾間の連携  
 [新潟港・直江津港…国際海上コンテナ、LNG]  
 [酒田港…リサイクル貨物]  
 [秋田港…国際海上コンテナ]

日沿道のミッシングリンク解消により、日本海側港湾の取組みを支援



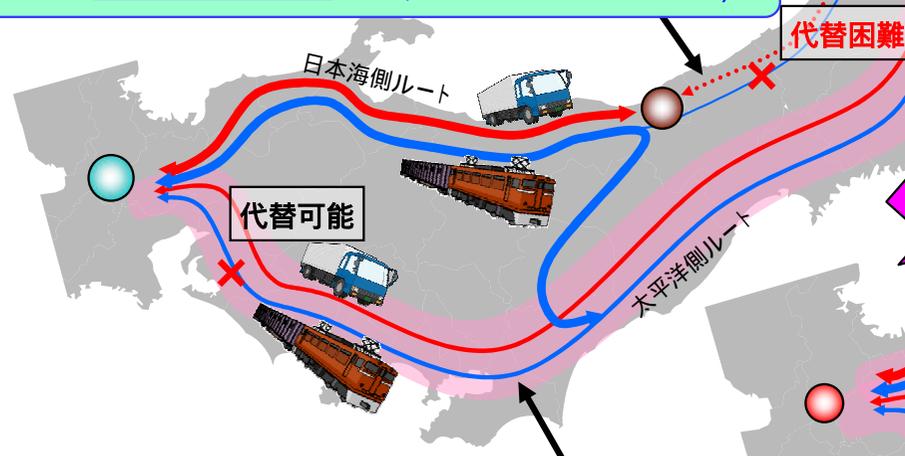
## 2. 広域的な物流の観点からの効果 (企業ヒアリングより)

- ・鉄道と道路(トラック輸送)では、輸送する貨物が違うため、基本的には競合しないが、鉄道と高速道路が並行して整備されれば補完関係が成立し、物流ルートとしての輸送に対する信頼性が向上。

### 現在

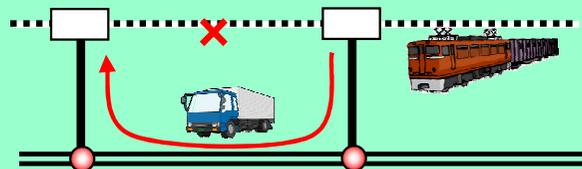
日本海側は、鉄道と並行する国道はあるが、高速道路は全通していない

冬期には大雪や強風により運休することがあるが、運休になった際の代替をトラック輸送が果たし切れず、途中で太平洋側に迂回する(輸送の信頼性が低い)



太平洋側は、鉄道と並行するように高速道路が整備され、既に全通している

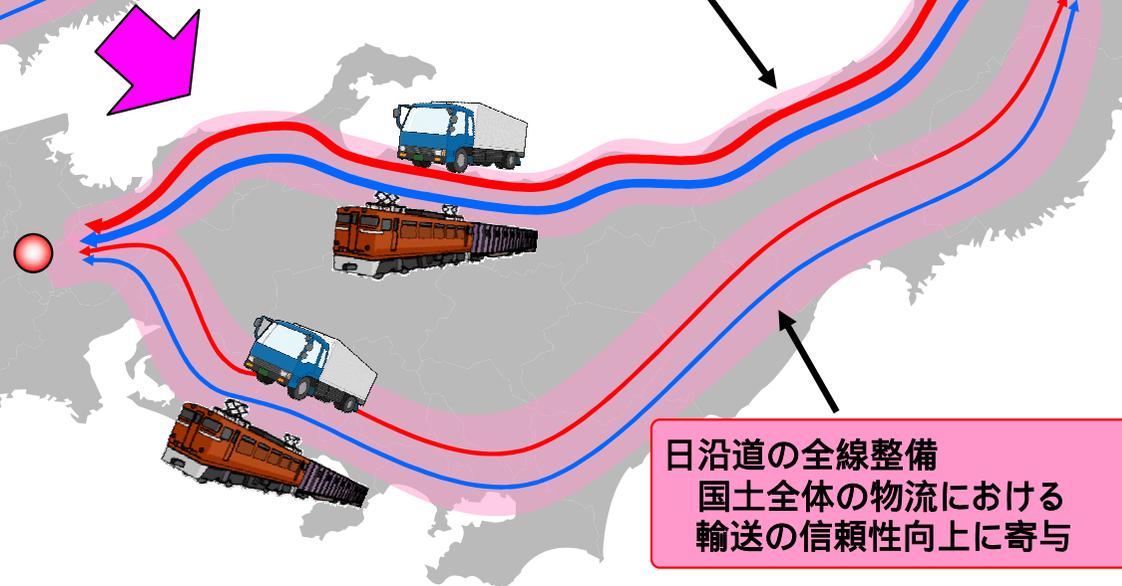
鉄道が不通になった際の代替をトラック輸送が果たすことが可能(輸送の信頼性が高い)



### 日沿道が整備されれば...

日沿道が整備されることにより、鉄道との相互補完関係が成立

鉄道が運休しても、トラック輸送が代替し、日本海側ルートの貨物量が相対的に増加。



日沿道の全線整備  
国土全体の物流における輸送の信頼性向上に寄与

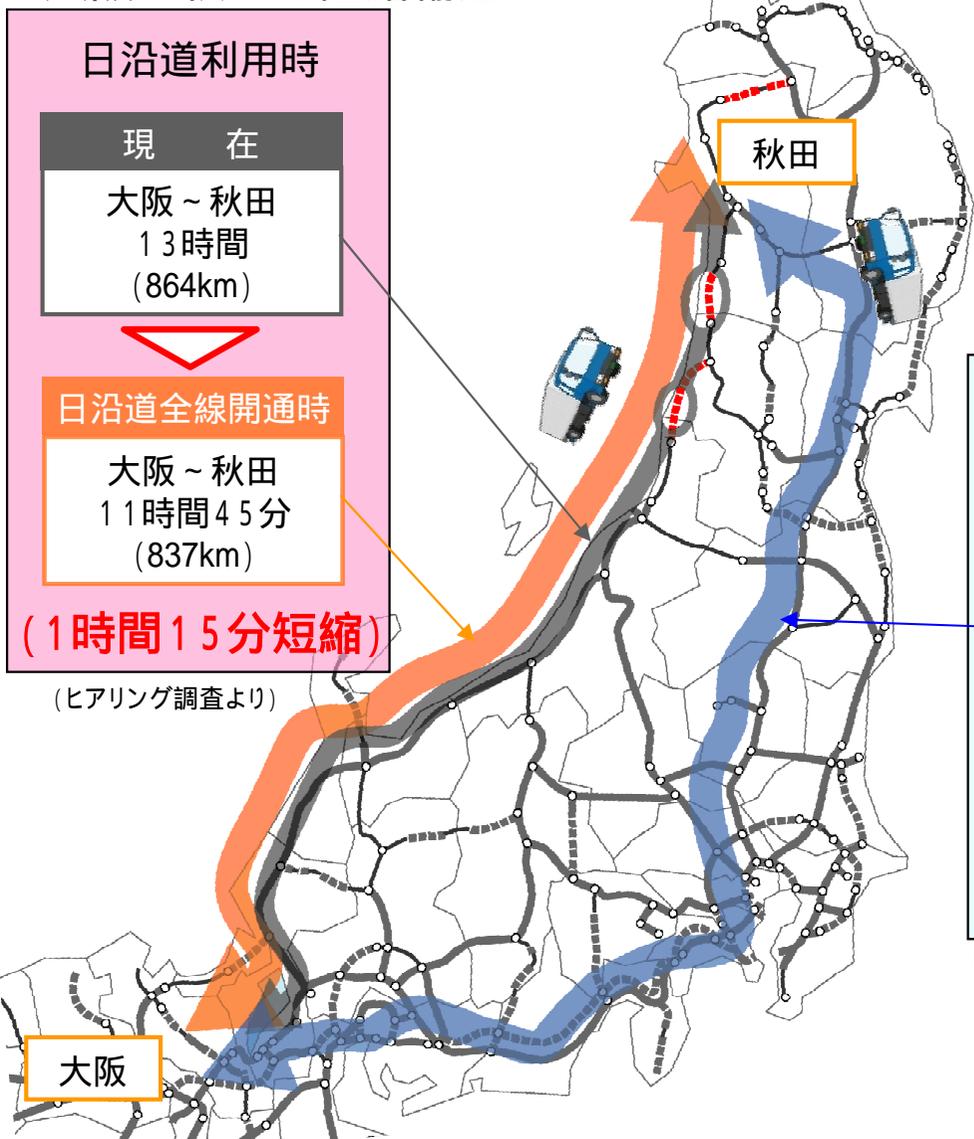
図 物流ルートの輸送信頼性  
(ヒアリング調査結果をもとに作成)

- ・日本海側の物流ルートの信頼性が上がれば、相対的に貨物量が増加する。
- ・現在のJRの日本海側ルートは大雪や災害などで止まってしまうことが多くあり、荷主に対する信頼性が小さい。
- ・お客様に対する安心感を与えることで荷物を預けていただけるものと考えている。(JR貨物)

# 2. 広域的な物流の観点からの効果 (企業ヒアリングより)

- ・日沿道が全線開通することにより、大阪 - 秋田間の所要時間が13時間から11時間45分へと1時間15分短縮。
- ・ドライバーの就業時間(走行時間 + 積卸等作業時間)が、ワンマン運行の最大時間16時間を下回ることから、ツーマン運行からワンマン運行への移行が可能。

## 大阪 秋田の陸路輸送ルート



就業時間のワンマン運行可能ライン

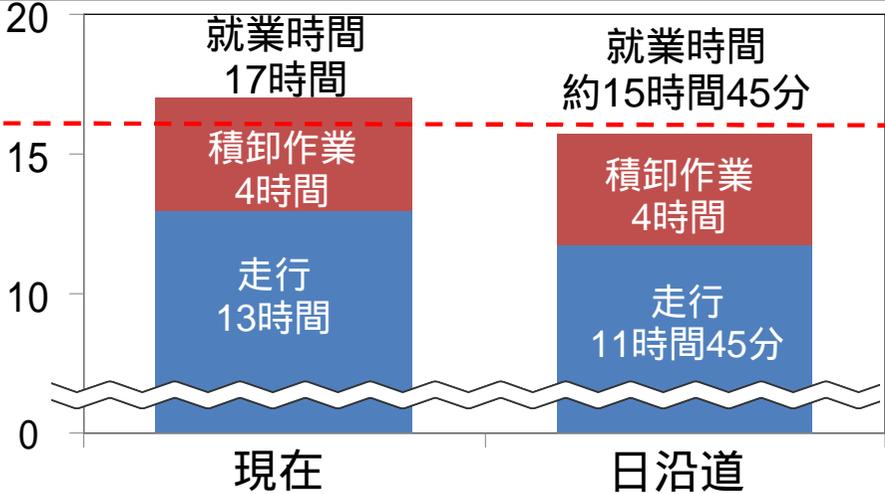


図 日沿道整備前後の所要時間の変化 (ヒアリング調査より)

積卸作業:発着地における荷物の積込・積おろし等の作業

## ツーマン運行からワンマン運行が可能に

秋田から大阪まで荷物を運ぶ場合、積卸作業を含めて約17時間かかるため、現在ではツーマン運行にて輸送している。日沿道が全線整備されることでワンマン運行での輸送が可能になることを期待している。(運送会社からの意見)

**TOPIC** 1日の拘束時間は最大16時間(週2日まで)

それ以上はツーマン運行  
拘束時間16時間

出典:これでわかる「改善基準」Q & A(社)全日本トラック協会 (労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」)

出典:所要時間および距離は道路時刻表より作成

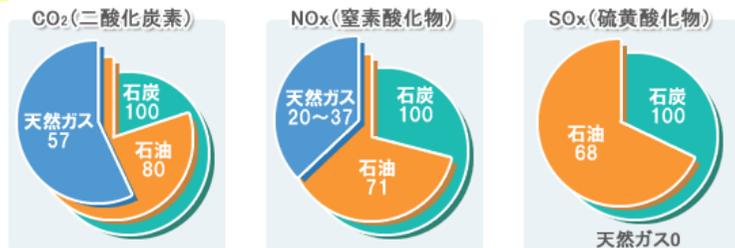
## 2. 広域的な物流の観点からの効果 (企業ヒアリングより)

- ・全国的に天然ガスの普及拡大が進められているが、東北地方の日本海内陸側は輸送時間がかかるため、普及が進んでいない。
- ・LNGは新潟から、国道7号を使い輸送されているが、輸送に時間を要している。  
日沿道の整備により、日本海側内陸部にも天然ガスの安定供給を図ることが可能になる。

LNG(天然ガス)は、次世代を支える有力エネルギー

LNGは、環境にやさしく、埋蔵量が豊富で安定供給が可能  
プロパンガスに比べて、以下の点で有利

- ・安全性が高い(引火しにくい)
  - ・経済的(プロパンガスの約4割)  
冬期にニーズが高くなる東北・北陸の地域特性にも合致
- LNG普及拡大に向け、国の取り組みが進められている。
- ・エネルギー基本計画・・・天然ガスの開発、導入および利用
  - ・京都議定書目標達成計画・・・天然ガスシフトの推進



(注) 単位発熱量あたりの排出量を石炭100とした場合の割合  
資料: IEA (Natural Gas Prospects to 2010, 1986他)

- ・**天然ガス普及は高速道路整備が鍵**
- ・高速道路がない東北地方の日本海側および内陸部は、輸送費用と輸送時間がかかるため、なかなか天然ガスの供給が進まない。
- ・東北は、新潟のLNGプラントに依存しているため、日本海側の道路網が発展しない限り、内陸部の天然ガス普及はありえない。

(LNG輸送企業)

東北地方のエネルギーを支える日沿道

< LNGの輸送ルート >

日本海側は新潟港から輸送

日本海側内陸部へは、長時間輸送のため、2人体制による輸送が2便/日必要

輸送コスト増により、供給が進まない  
(天然ガス普及に支障)

日沿道の整備が、日本海内陸部の安定した天然ガスの供給を支援!

秋田	沿岸部(12市町村)	男鹿、湯上、秋田、由利本荘、にかほ
	内陸部(13市町村)	なし
山形	沿岸部(5市町)	酒田、鶴岡
	内陸部(30市町村)	新庄、寒河江、山形

パイプラインによる輸送  
表 都市ガスが普及している都市(新潟国道事務所作成)

(百万t) LNGの年間輸移入量

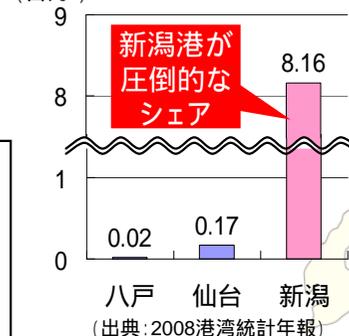


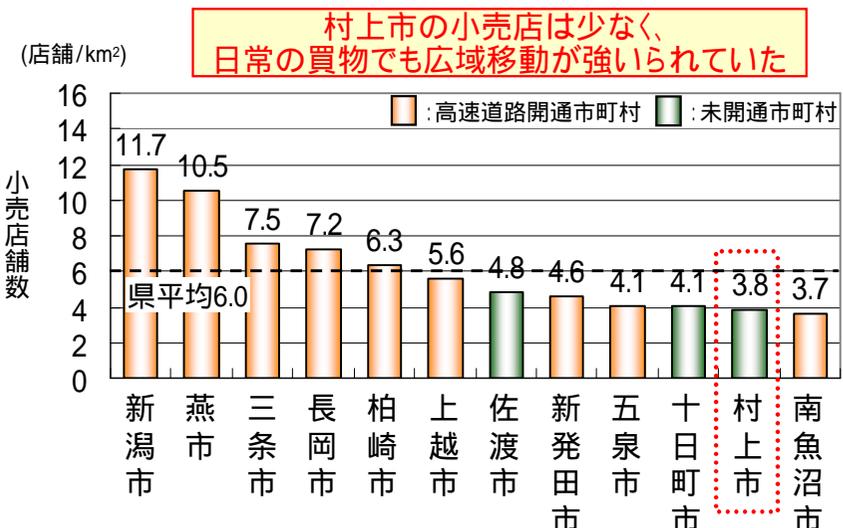
図 LNGの輸送状況(ヒアリング調査結果をもとに作成)

## 2. 広域的な物流の観点からの効果 (企業ヒアリングより)

・ある企業の新規店舗出店には、新潟県中越の配送センターより120分圏内が条件。  
 現在は新潟県(中越地域)から、山形県庄内地域への進出は困難。

日沿道の整備により、庄内地域が120分圏内となり、新規出店の可能性も高くなる。

高速道路のない都市は、出店が少ない



村上市の小売店は少なく、  
 日常の買物でも広域移動が強いられていた

出典: H19商業統計確報、H19人口新潟県人口移動調査結果

図 可住地面積1km²あたりの小売店舗数(人口5万人以上)

・出店可能エリアは配送センター から最大120分圏内  
 ・山形県の庄内地域は、食の志向や生活慣習が新潟県と似ているため、進出の可能性はあるものの、高速道路がないことにより、現在は進出困難。  
 ・店舗出店には90分～最大120分圏内が条件。高速道路ができて圏内に入ってくれば、進出も現実味を帯びてくる。

(食品販売業)

日沿道整備により出店可能エリアが拡大

<以前>  
 これまで、村上市周辺は、  
 小売店舗の空白地域

<2009年>  
 日沿道の延伸(荒川胎内ICまで)  
 新規開店(村上西店)

<2011年>  
 日沿道の延伸  
 (朝日まほろばICまで延伸)  
 新規開店  
 (村上瀬波温泉IC店)

今後、日沿道の整備  
 により、庄内地域へ  
 の新たな出店可能性  
 が拡大!

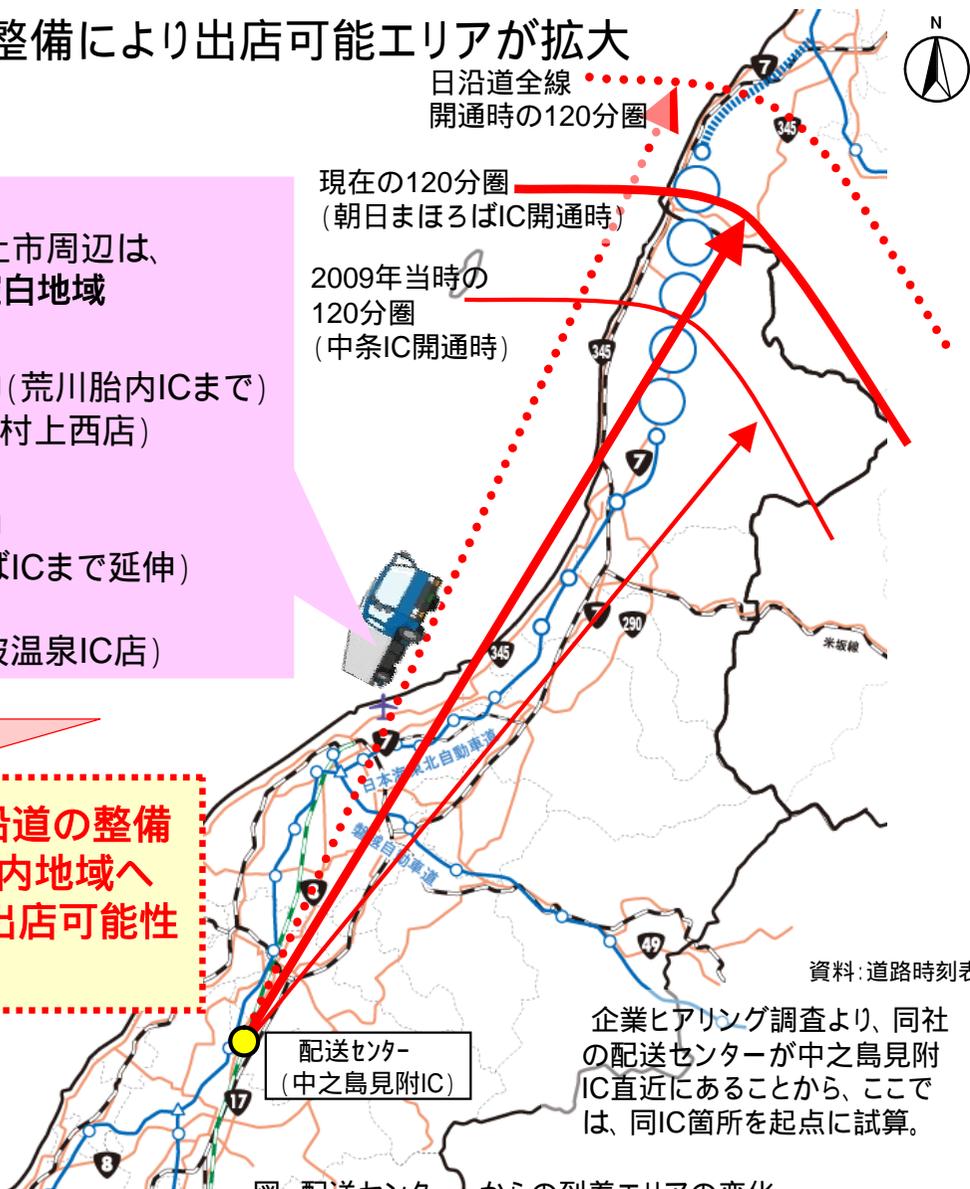


図 配送センターからの到着エリアの変化

企業ヒアリング調査より、同社の配送センターが中之島見附IC直近にあることから、ここでは、同IC箇所を起点に試算。

資料: 道路時刻表

### 3. 政策目標やその効果についての指標化 (意見交換会より)

- ・山北地域の救急患者は、約1割が荘内病院へ搬送。行き帰りの時間を合わせると、長時間の救急搬送空白時間が発生(冬期ではさらに時間が延長)
- ・日沿道の整備により、『救急搬送の空白時間』を短縮し、地域の救命活動を支援する。

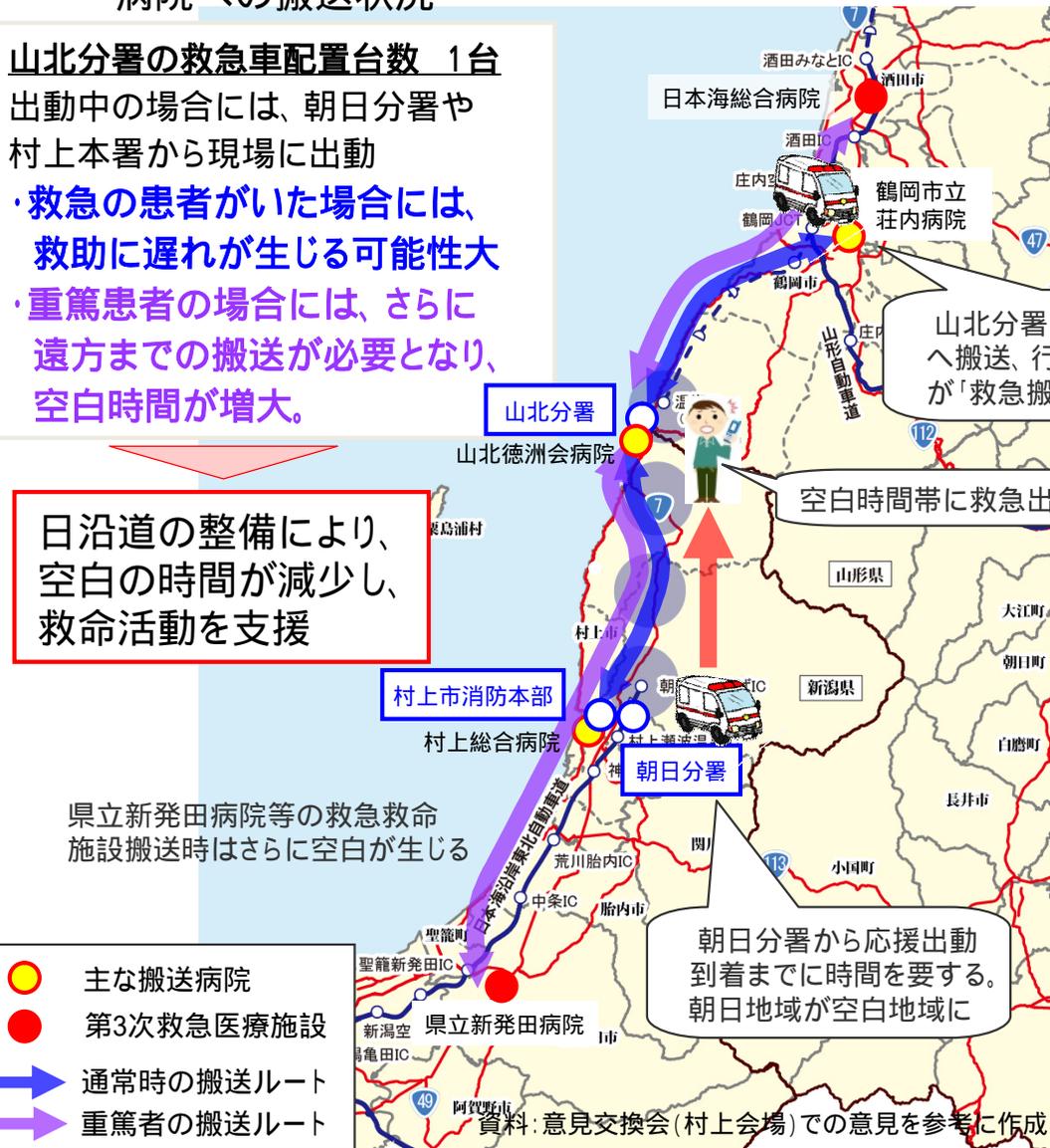
#### 病院への搬送状況

山北分署の救急車配置台数 1台

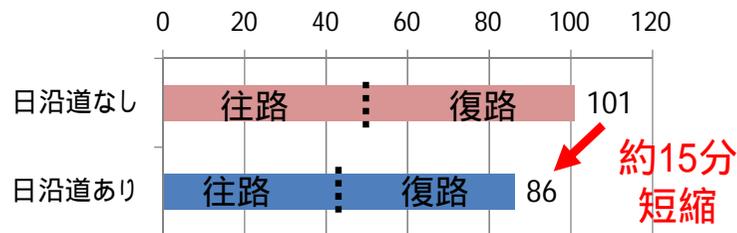
出勤中の場合には、朝日分署や村上本署から現場に出動

- ・救急の患者がいた場合には、救助に遅れが生じる可能性大
- ・重篤患者の場合には、さらに遠方までの搬送が必要となり、空白時間が増大。

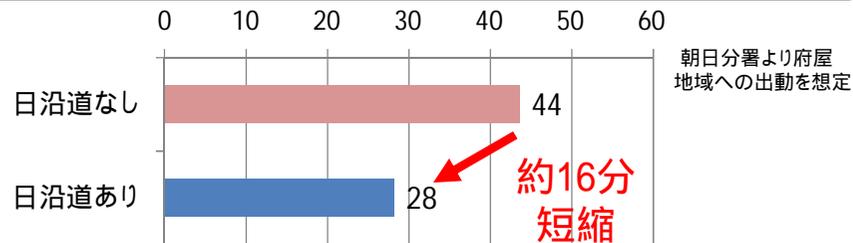
日沿道の整備により、空白の時間が減少し、救命活動を支援



#### 山北分署から荘内病院までの搬送・帰庁所要時間



#### 朝日分署から山北地域へ応援出動の到着時間



算定条件 高規格幹線道路は80km/h、その他はセンス旅行速度より算出  
ただし、規制速度を超過している区間は、規制速度として算出

- ・山北分署の搬送件数の約1割が荘内病院への搬送
- ・搬送時間に搬送後の戻り時間も加えた「空白の時間」を減らすためにも、高速道路を利用させてもらいたい。
- ・事故、病気発生から治療開始までどれだけ時間を短縮できるかが勝負
- ・山北分署が出動中の『空白の時間』は、隣の朝日分署や本署隊の救急車がまかなうが、到着まではさらに時間がかかり、本当に救急車が必要な患者がいた場合、その時間が命取りになる可能性がある。

(村上市消防本部 救急救命士)

# 3. 政策目標やその効果についての指標化 (企業ヒアリングより)

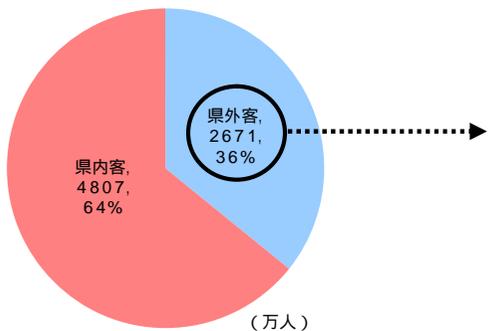
・日沿道が全線開通することで、秋田県から村上市の所要時間が短縮することにより、東北地方各県から新潟県への『観光客の来訪率』の向上が期待される。

## 新潟県に訪れる観光客

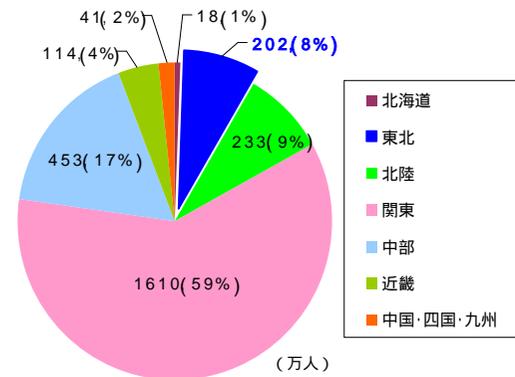
新潟県には年間約2,500万人の観光客が県外から訪れているが、その大部分は関東・中部地方からの観光客  
 東北地方からの観光客数は、県外観光客の10%以下

### 新潟県の観光入込客数

#### 県内・県外客の割合

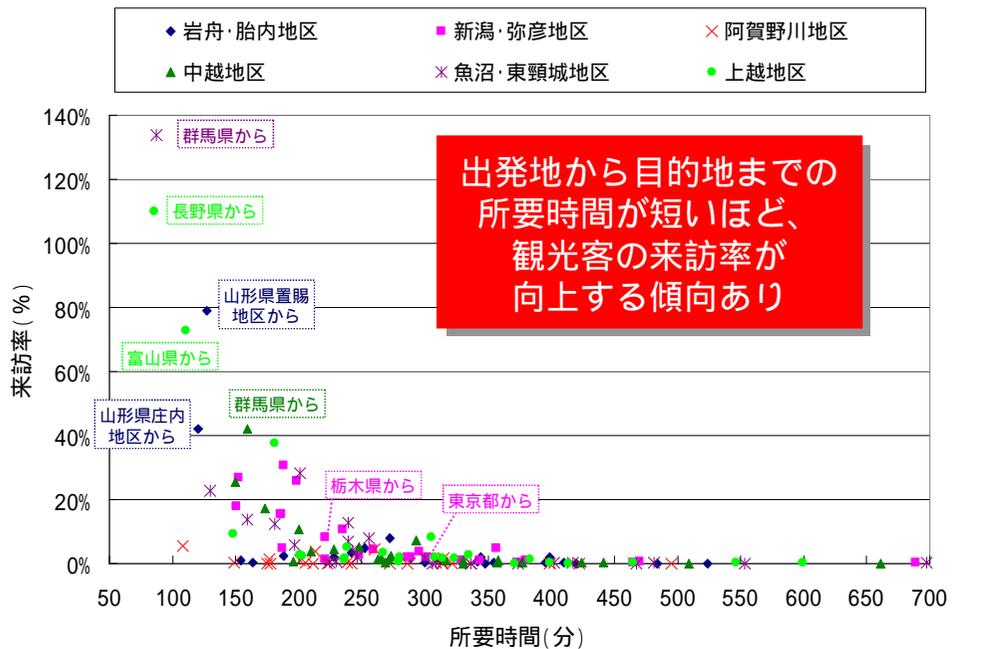


#### 県外客の出発地方の割合



資料:平成21年度新潟県観光動態の概要(新潟県)

## 新潟県への『観光客の来訪率』と所要時間の関係



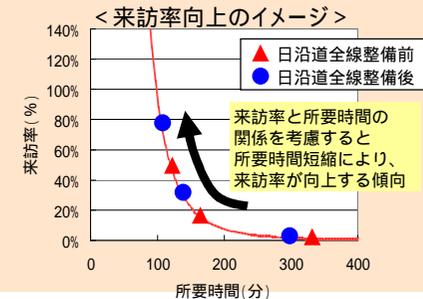
来訪率(%):各出発地(県等)から新潟県各地区に来訪した観光客数/各出発地の人口  
 資料:来訪率・・・観光客数は、平成21年度新潟県観光動態の概要(新潟県)及び、H17道路交通センサスマスターデータ(国土交通省)による算出  
 各出発地の人口は、H22国勢調査による  
 所要時間・・・NITASによる算出

- ・日沿道が村上まで整備されたことで、観光客が増加した。
- ・県内は勿論だが、中部や九州など県外客のナンバーを良く見た。客足が伸びた実感がある。
- ・今後に向けては、観光交流人口の拡大が鍵である。特に、村上は東北からの観光客数が少ない(大半は関東)。
- ・原因はミッシングリンクにあると考えており、新潟～山形だけでなく全線開通が重要だと認識している。

(商工団体)

## 東北方面から新潟県への観光客が増加

山形県の庄内地域や秋田県等、東北地方から新潟県各地への所要時間が短縮することから、10万人以上の県外観光客の増加が試算される。



# 3. 政策目標やその効果についての指標化 (他路線の参考事例)

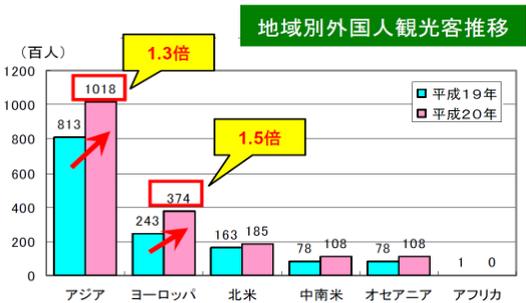
- ・東海北陸道の開通(ミッシングリンクの解消)にあわせて、飛騨地域(高山市)では外国語でのおもてなしを実施するなど地域の取り組みにより、『観光客数』が増加。特に外国人観光客の増加が顕著。
- ・東海北陸道開通により、輪島市では東海地方から、長良川温泉では北陸地方からなど、2時間以上、200km以上の地域から『宿泊客数』が増加。

## 飛騨地域(高山市)における、外国人観光客の増加

### 取り組み事例

<外国人観光客誘致に向けた取り組み>

- ・外国語スタッフの充実、観光標識やパンフの多言語化、飲食店等への助成 等



## 輪島と長良川温泉における宿泊客の増加

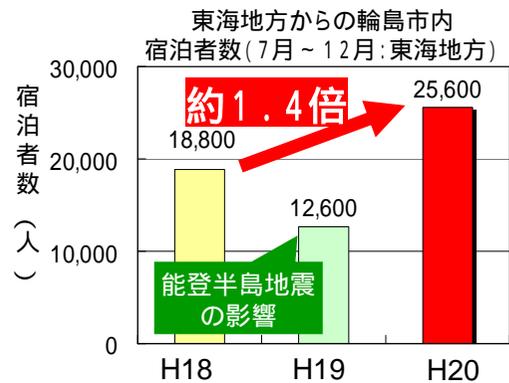
### 取り組み事例

<輪島商工会議所>

- ・地域資源全国展開プロジェクト(H19~) 酒蔵の紹介を中心とした観光開発

<長良川温泉旅館協同組合>

- ・白川郷、郡上八幡を巡る日帰りバスツアー (H20)



資料: NEXCO中日本公表資料より  
出典: 輪島市観光協会



出典: 7月の宿泊客数内訳(長良川温泉旅館協同組合)



東海地方: 三重県、愛知県、岐阜県、山梨県、静岡県

(Yahoo!ロコによる時間検索)

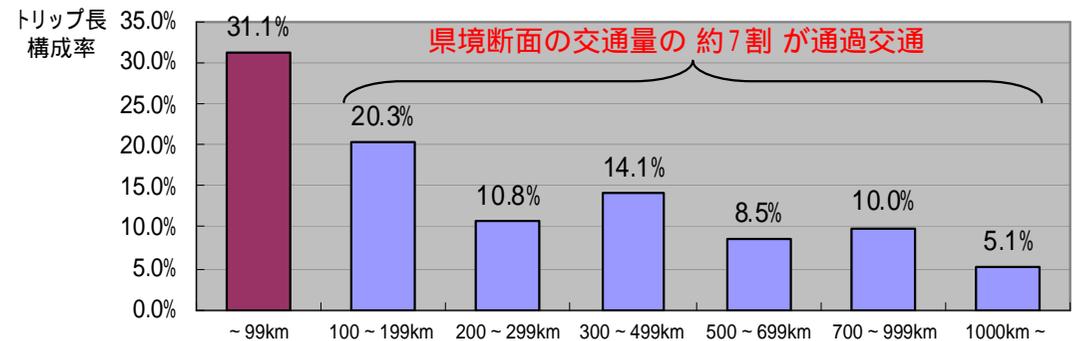
出典: 平成20年岐阜県観光レクリエーション統計  
平成20年観光統計 高山市商工観光部

# 4. 県境における通過交通量

## 交通量



## 県境部におけるトリップ長の分布



出典: H17センサス路側OD調査結果

凡 例	
直轄国道	日本海沿岸東北自動車道 (供用中)
補助国道	日本海沿岸東北自動車道 (事業中)
主要地方道	インターチェンジ
一般県道	ハーフインターチェンジ
集落	