

**計画段階評価(試行)について
日本海沿岸東北自動車道
(あさ日～あつ海)
意見聴取結果**

国土交通省 東北地方整備局・北陸地方整備局

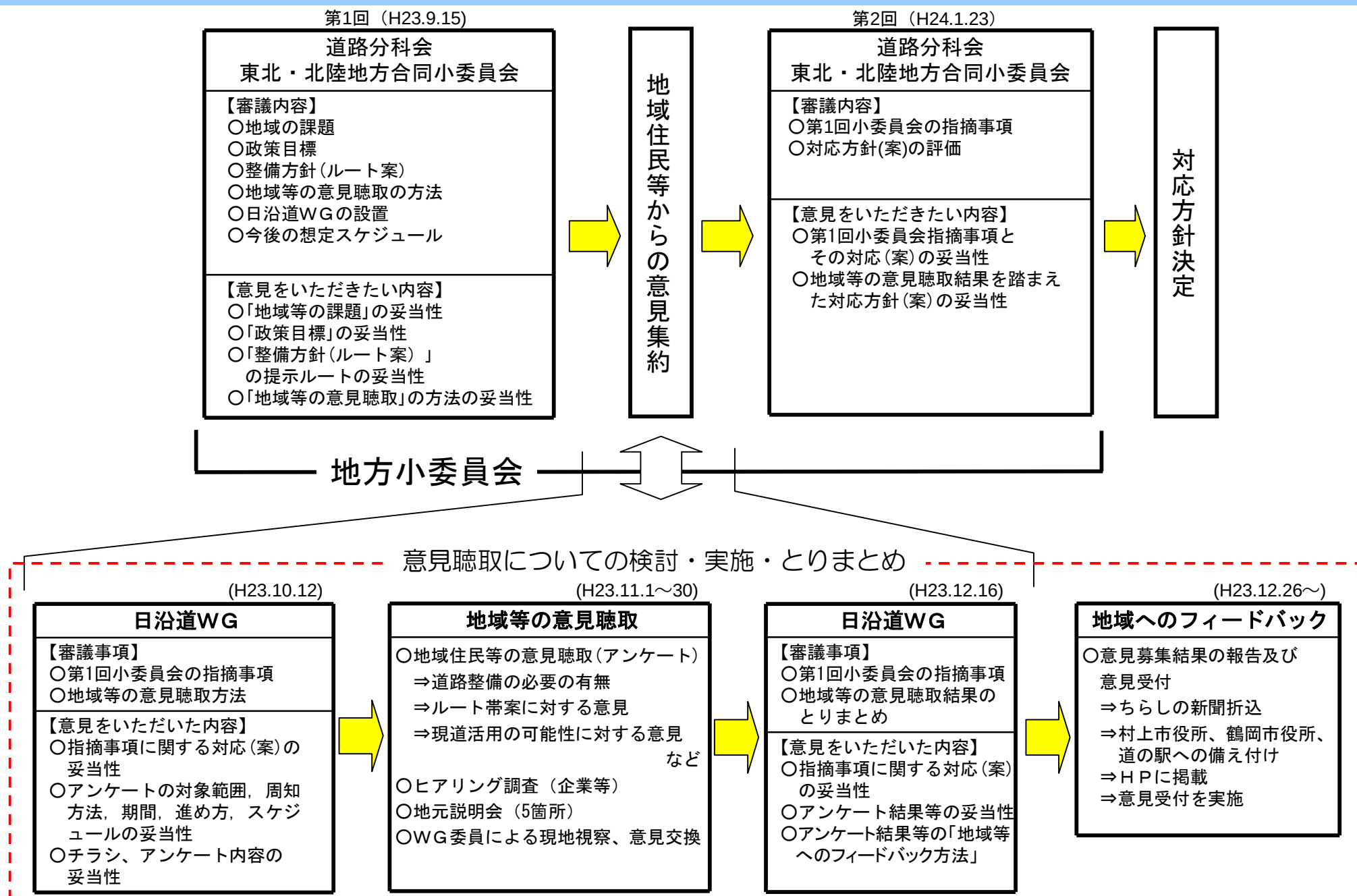
平成24年1月23日

目 次

1. 計画段階評価の流れ	1
2. WGの概要	2
3. 意見聴取の概要	3
4. 意見募集アンケート結果	5
5. 説明会等の結果	17
6. 企業ヒアリング・アンケート結果	18
7. WG委員による現地視察・意見交換	22
8. WGでのまとめ	23
9. アンケート結果のフィードバック	24
10. 市長への意見照会の回答	25
11. 意見聴取結果に関する検討	26

1. 計画段階評価の流れ

1



2. WGの概要

◆WG開催状況

- | | |
|--------------------|------------------------|
| ① 第1回WG | 平成23年10月12（水）開催 |
| ② WG委員による現地視察・意見交換 | 平成23年11月28（月）～29日（火）開催 |
| ③ 第2回WG | 平成23年12月16（金）開催 |

◆主な議事

- ① 第1回WG 第1回東北・北陸地方合同小委員会での主な意見と対応方針、地域等の意見聴取方法の妥当性、チラシ、アンケート内容の妥当性について
- ② 第2回WG 第1回東北・北陸地方合同小委員会および、第1回WGでの主な意見と対応方針、地域等の意見聴取結果の妥当性、地域等へのフィードバック方法の妥当性

●WGでの主な意見と対応結果

【第1回WG】

- ・高齢者も多い地区なので文字を大きくしたり、難しい言葉を使わない方が良い。
→アンケート・チラシの文字を大きくし、文章を平易な文章に修正。
- ・アンケートでは読み取れない意見をディープインタビューで拾い出したらどうか。
- ・アンケート結果でルートが決まるとの誤解を与えないようにした方が良い。
→説明会やアンケート・チラシにおいて、現在の検討状況や事業化までの流れを分かりやすく説明するよう努めた。

【第2回WG】

- ・調査結果のまとめでは、高速道路の必要性和早期整備を望む意見は前面に出した方が良い。
- ・結果報告にその他意見を記載した方が良い。
→結果報告チラシに総括やその他意見を記載。
- ・地域等へのフィードバック時には、意見を全て公表するのか？
→ホームページ上でアンケート集計結果及び全ての意見を公表。

3. 意見聴取の概要

3

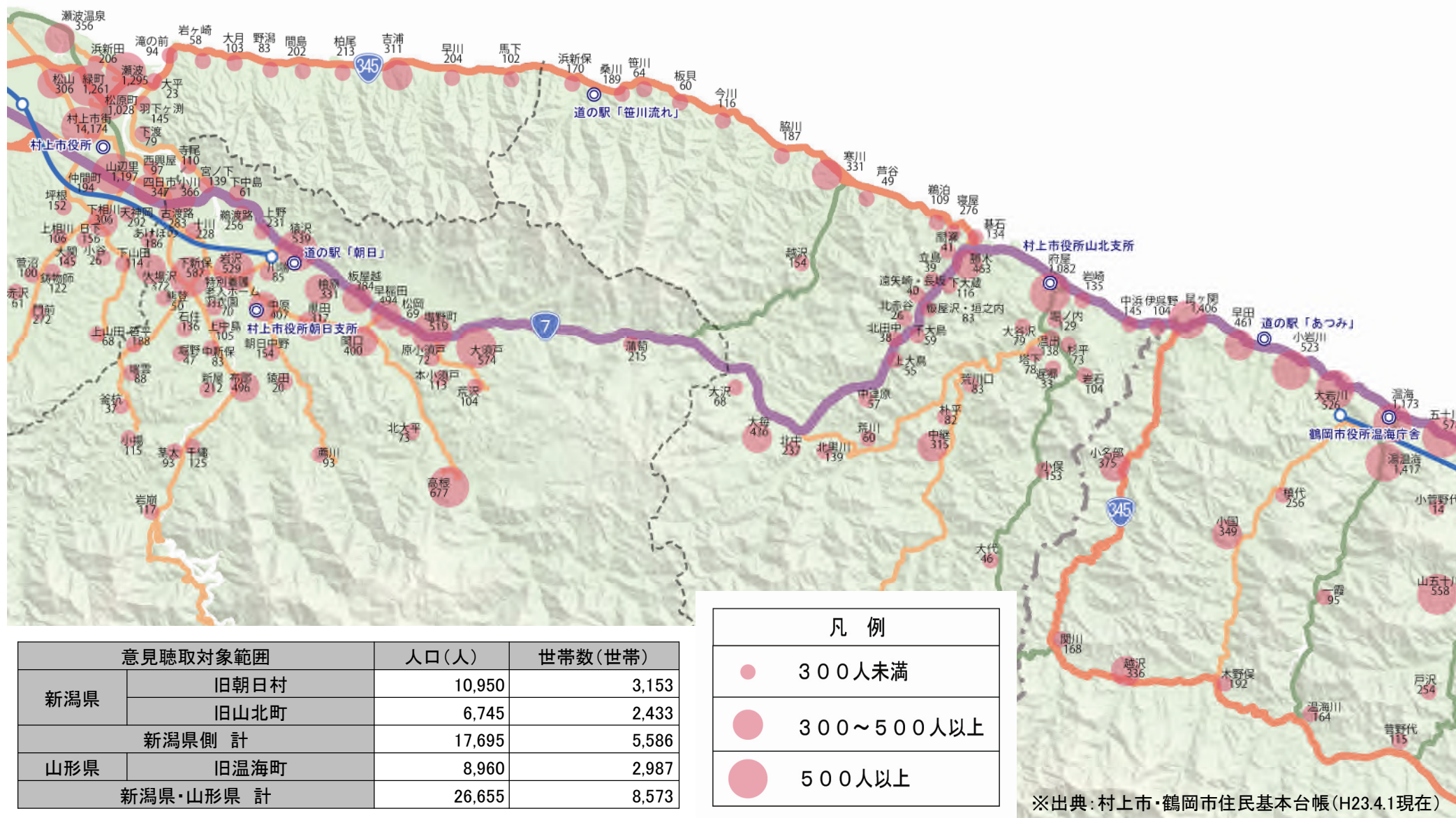
・意見聴取は、意見募集アンケートなど、以下の内容を実施した。

●意見聴取の概要

実施項目	実施期間	回答方法	実施概要	回答状況
意見募集 アンケート	平成23年 11月1日(火) ～11月30日(水)	①郵送回収 ②投函BOXによる回収	■アンケート票の配布 全戸配布:朝日地区、山北地区、温海地区 アンケート票設置:投函BOX設置箇所に設置 ■投函BOX設置箇所:計26箇所設置 市役所:朝日支庁、山北支庁、温海庁舎等 道の駅:神林、朝日、あつみ、関川、笹川流れ等	回答数:3,141
		③インターネットでの回答	・新潟国道事務所HPにあるアンケートページにアクセスし、回答	回答数:724
		合計回答数:3,865		
住民説明会	平成23年 11月2日(水) ～11月14日(月)	①質疑応答 ②投函BOXによる回収	■実施会場:5会場で開催 ①府屋会場:11月 2日(水) 参加者 約70名 ②温海会場:11月 9日(水) 参加者 約120名 ③北中会場:11月 9日(水) 参加者 約70名 ④寒川会場:11月10日(木) 参加者 約60名 ⑤朝日会場:11月14日(月) 参加者 約120名	参加者計:約440名
		・グループインタビュー	・住民説明会后、地域の代表者(5名～11名)へのインタビューを実施	—
企業アンケート・ヒアリング	平成23年 11月15日(火) ～11月25日(金)	①ヒアリング(訪問・電話)による回答 ②FAXによる回答	■アンケート票の送付(郵送又はFAX) 政策目標に関連する企業・団体から、約470社抽出し、回答を依頼	回答数:202社・団体 FAX:168社・団体 ヒアリング:29社・団体 電話:5社・団体
現地視察会	平成23年 11月28日(月) ～11月29日(火)	・意見交換会	■温海会場 WG委員 3名 温海地区代表者 6名 ■村上会場 WG委員 3名 村上地区代表者 8名	—

【参考】ルート検討区間沿線集落の人口

4

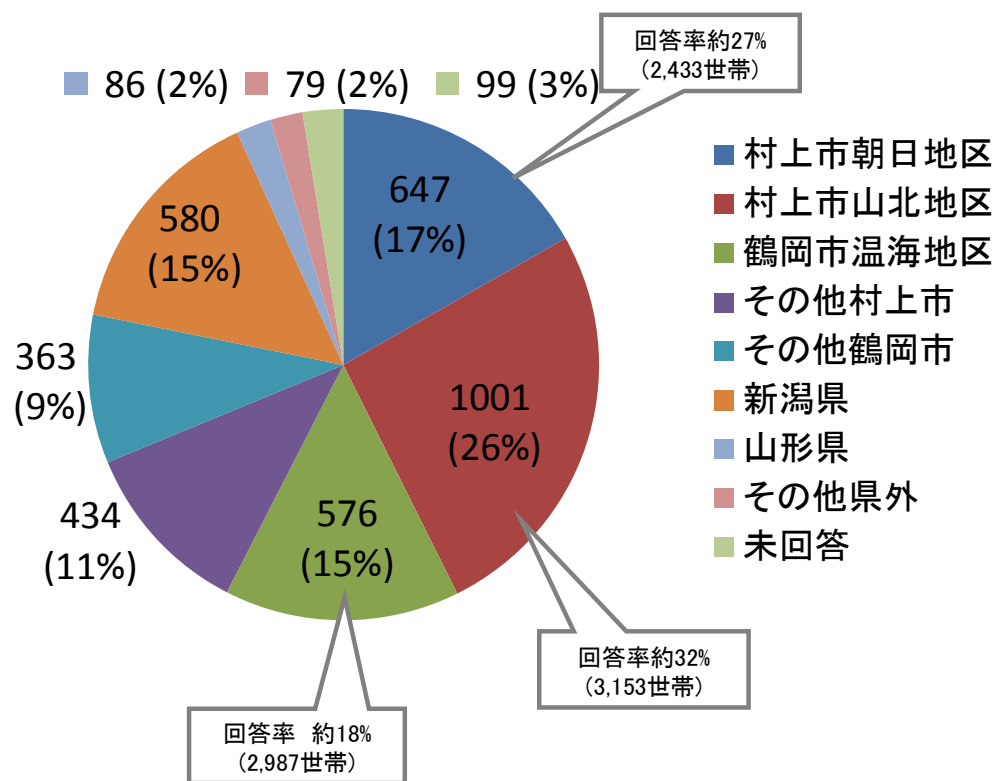


4. 意見募集アンケート結果(1/8)

5

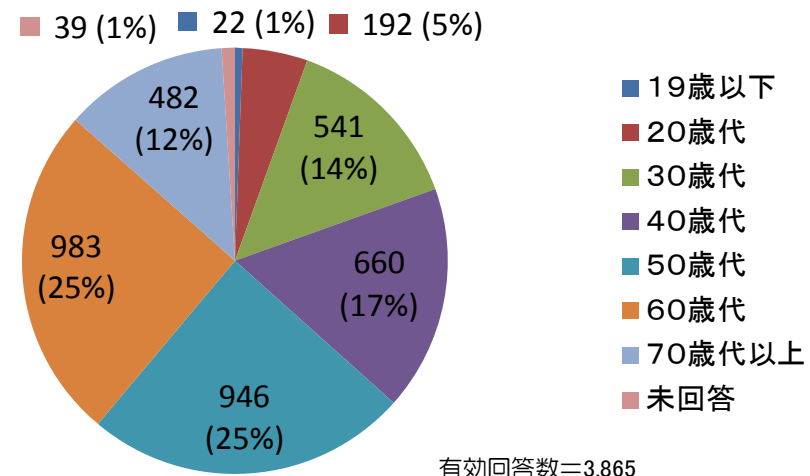
- ・回答者の居住地は、検討区間沿線地域(村上市朝日地区、山北地区、鶴岡市温海地区)が約60%を占める
- ・年齢は、50歳代～60歳代の回答が約50%を占める
- ・回答者の大半が運転免許を保有している。

●回答者の居住地

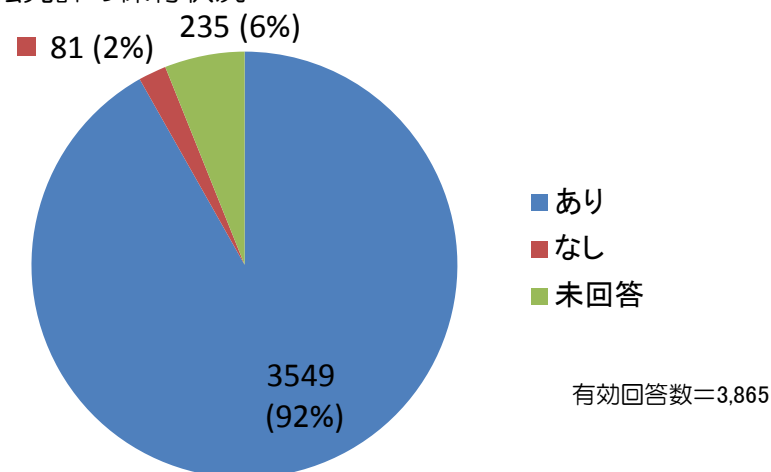


有効回答数=3,865
※世帯数：H23.4現在

●年齢



●運転免許の保有状況



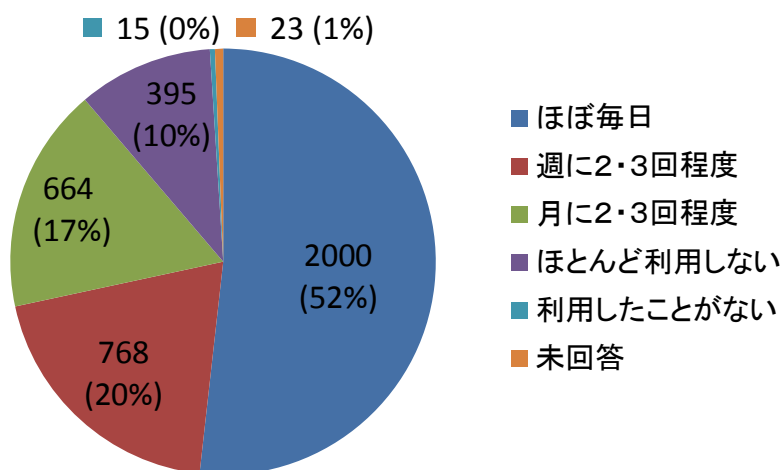
4. 意見募集アンケート結果(2/8)

6

- ・国道7号の利用頻度は、週に2～3回以上利用するとの回答が約7割となっている。
- ・主な利用目的は、家事・買い物が最も高い。次いで、観光・レジャー、仕事、通勤・通学となっている。

●質問1 国道7号の利用頻度

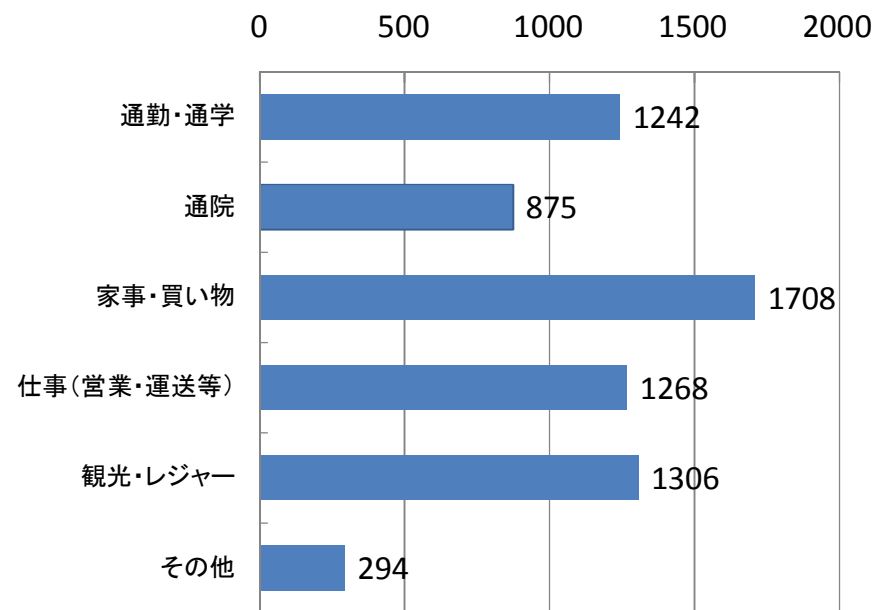
国道7号をどれぐらいの頻度で利用しますか？



有効回答数=3,865

●質問2 主な利用目的

国道7号の主な利用目的は何ですか？（複数回答可）



有効回答数=3,803
※複数回答

●その他の主な利用目的

- ・帰省
- ・介護
- ・訪問、送迎など

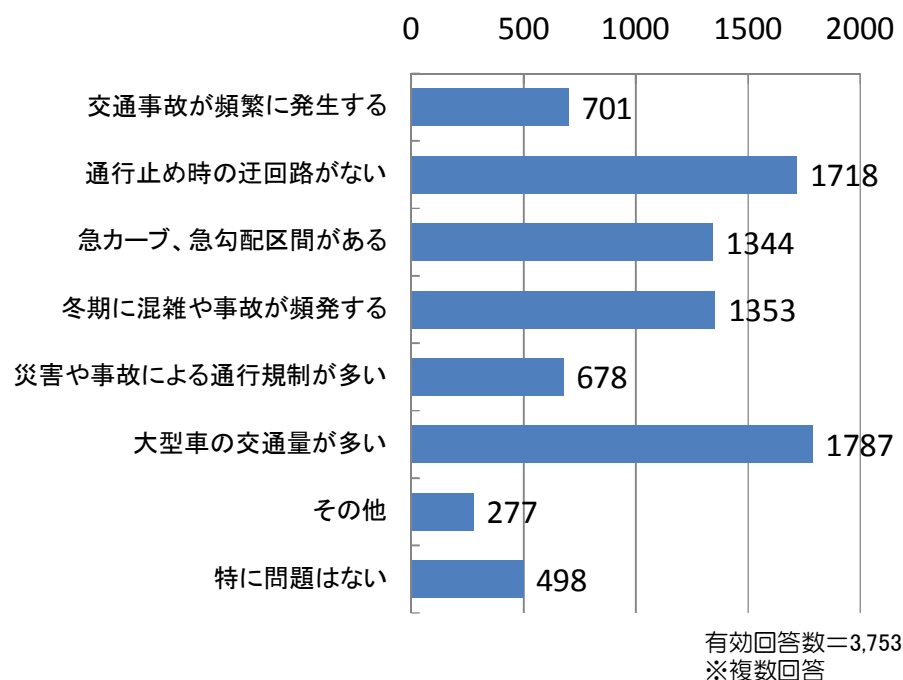
4. 意見募集アンケート結果(3/8)

7

- ・国道7号の問題点は、大型車の交通量が多いことと通行止め時の迂回路がないことの回答が多い。
- ・高速道路の必要性は、回答者の90%以上が必要と回答。

●質問3 国道7号の問題点

国道7号で、困った事や問題点がありますか？（複数回答可）

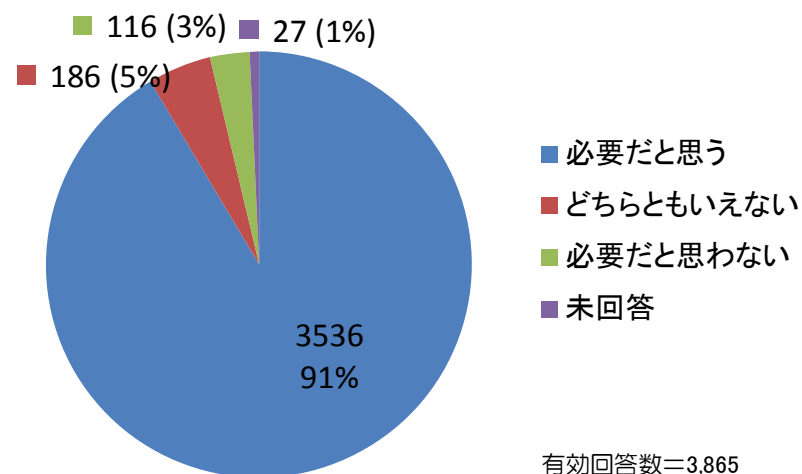


●その他の主な問題点

- ・速度が遅い（追越できない）
- ・走行速度が速い
- ・騒音・振動に悩まされている
- ・工事が多い
- ・走行しにくい（越波、幅員狭小、舗装の傷み）

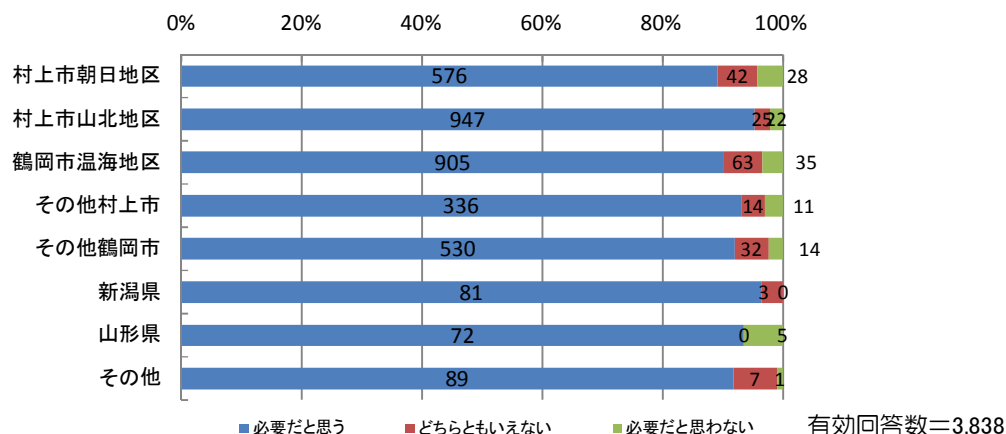
●質問4 高速道路整備の必要性

朝日まほろばIC～温海IC(仮称)間に高速道路整備は必要だと思いますか？



●居住地別の傾向

- ・居住地別に見ても大半が必要と回答している。



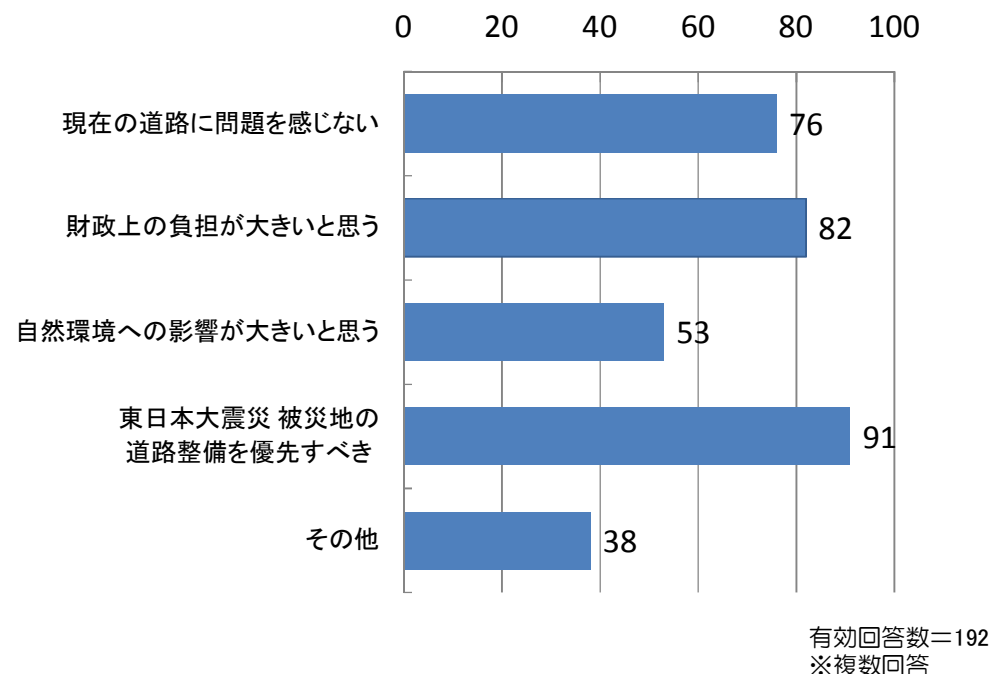
4. 意見募集アンケート結果(4/8)

8

- ・必要と思わない理由は、東日本大震災 被災地の道路整備を優先すべきという回答が最も多い。
- ・高速道路に期待する役割は、災害等による迂回の回避できることと最短時間で結ぶ物流経路を確保することの回答が多い。

●質問5 必要と思わない理由

必要だと思わない理由は何ですか？（複数回答可）

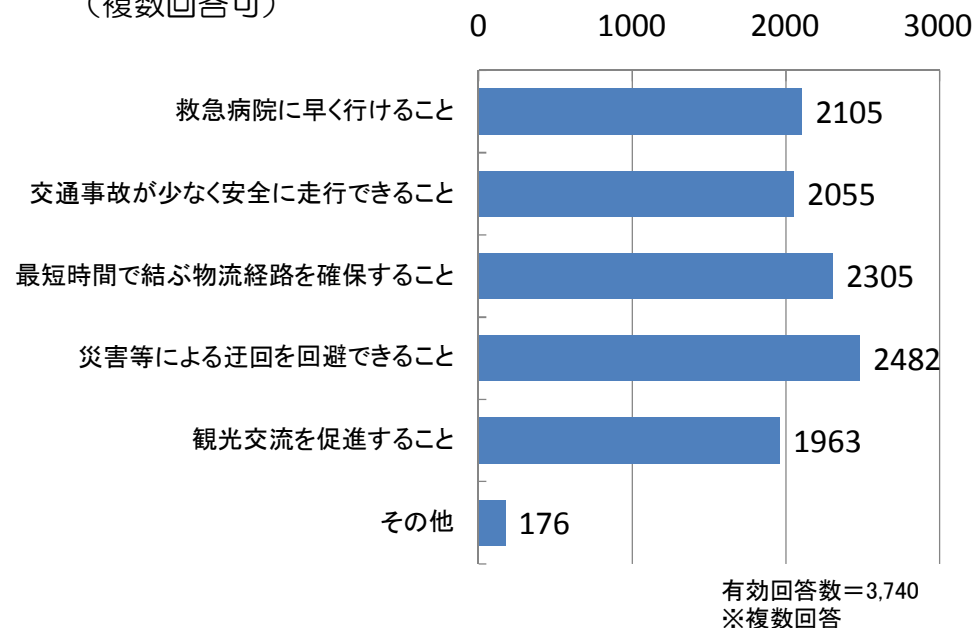


●その他の主な理由

- ・当該区間を通過されるだけになる
- ・当該区間を利用しない
- ・道路整備自体が不要

●質問6 高速道路に期待する役割

必要と考える高速道路には、どんな役割を期待しますか？（複数回答可）



●その他の期待する役割

- ・地域の活性化
- ・目的地へ早く到着できる（定時性の確保）
- ・日本海国土軸としての機能（バイパス機能）など

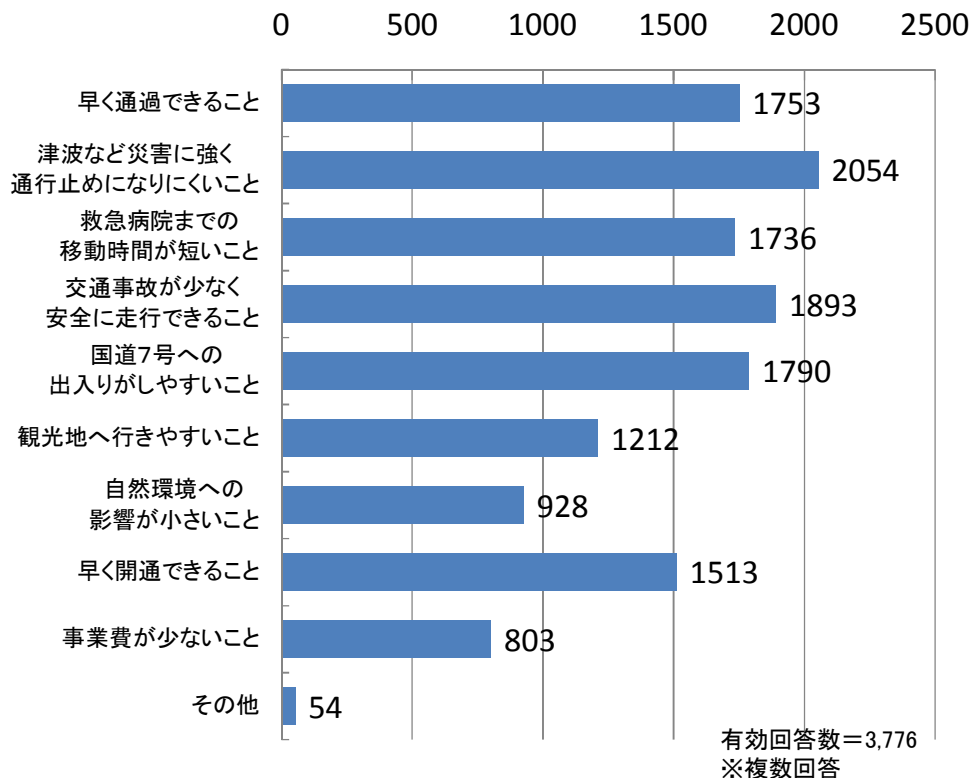
4. 意見募集アンケート結果(5/8)

9

- ・ルートの選定基準は、津波などの災害に強く通行止めになりにくいこと、交通事故が少なく安全に走行できることの回答が多い。
- ・望ましいルートは、Bルートが最も多い。

●質問7 ルートを選定する時の基準

ルートを選定するときに何が重要だと思いますか？（複数回答可）

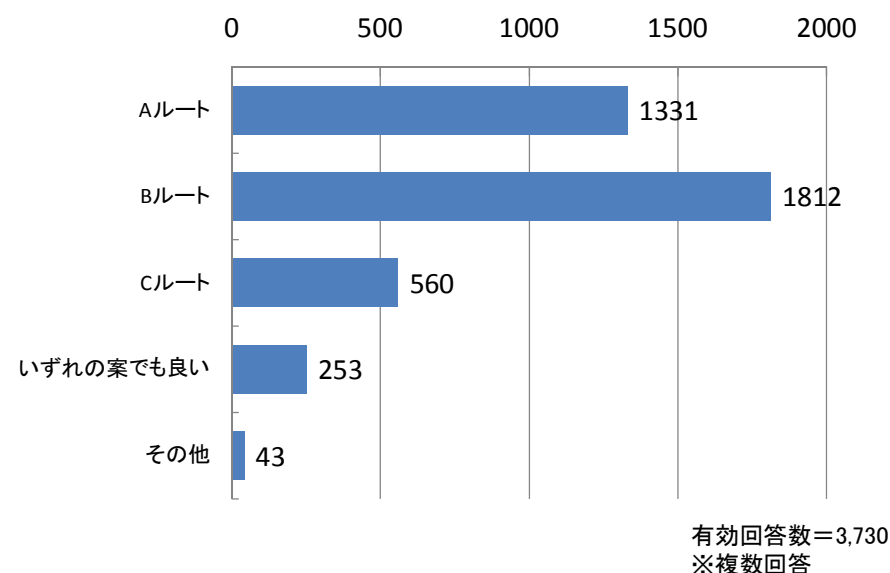


●その他の選定基準

- ・沿道地域の発展
- ・国道345号、国道113号へのアクセス性
- ・車線数 など

●質問8 望ましいルート帯

7の回答をふまえ、A～Cのうち望ましい案はどれですか？
（複数回答可）



●その他の意見

- ・Bルートを基本に線形を良くし、ルート延長を短く。
- ・Cルートより更に桑川（村上）寄りに、早稲田から桑川を通るルート。 など

【参考】①地区別で見た望ましいルート帯

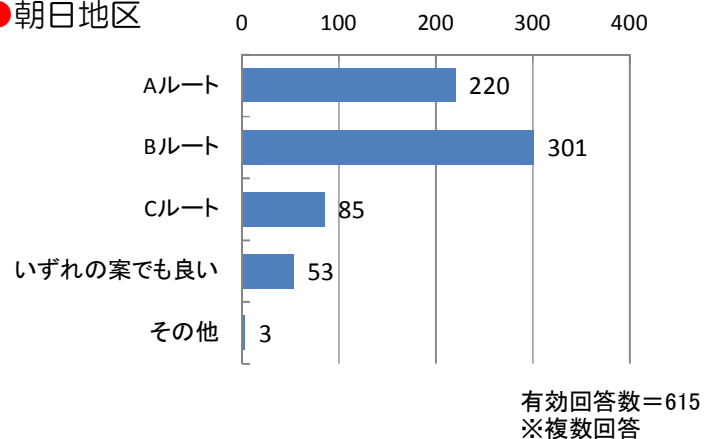
10

- ・居住地別で見た場合、山北地区は全体の傾向よりもBルートとの回答が多い。
- ・温海地区は、全体の傾向と異なり、Aルートとの回答が多い。

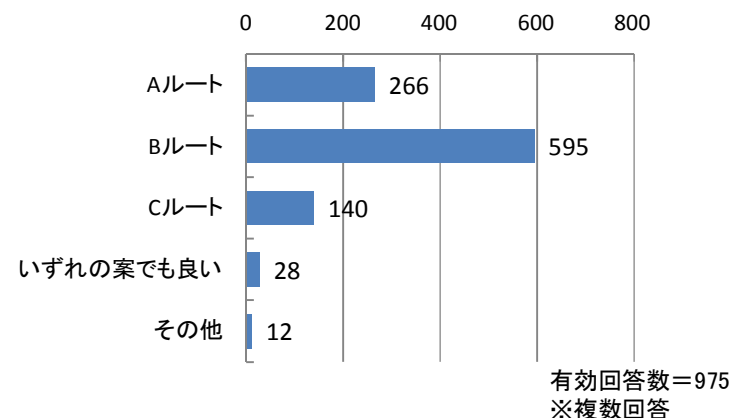
●質問8 望ましいルート帯

7の回答をふまえ、A～Cのうち望ましい案はどれですか？

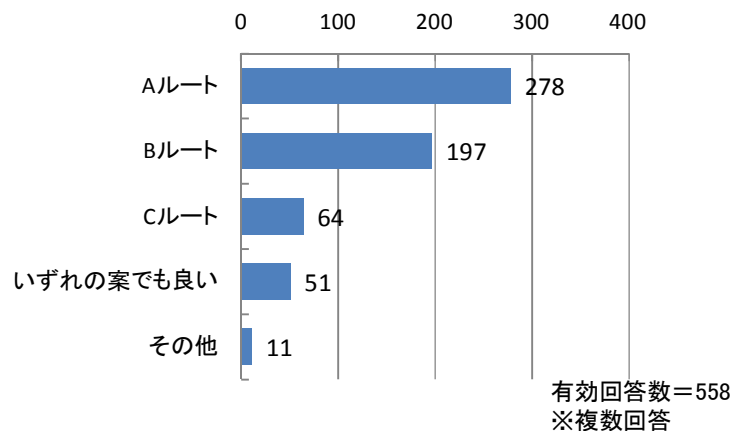
●朝日地区



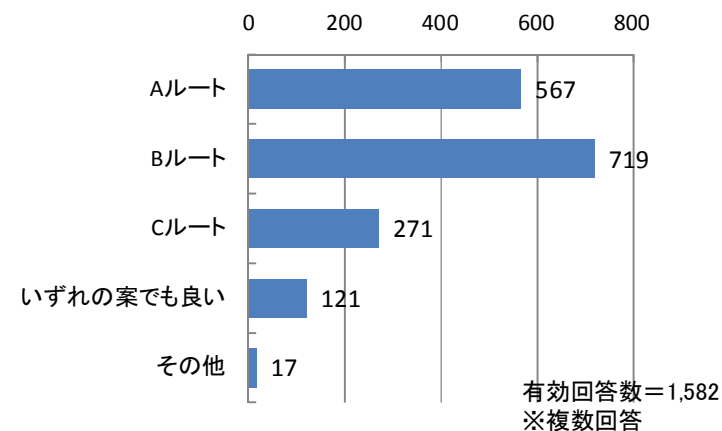
●山北地区



●温海地区



●その他

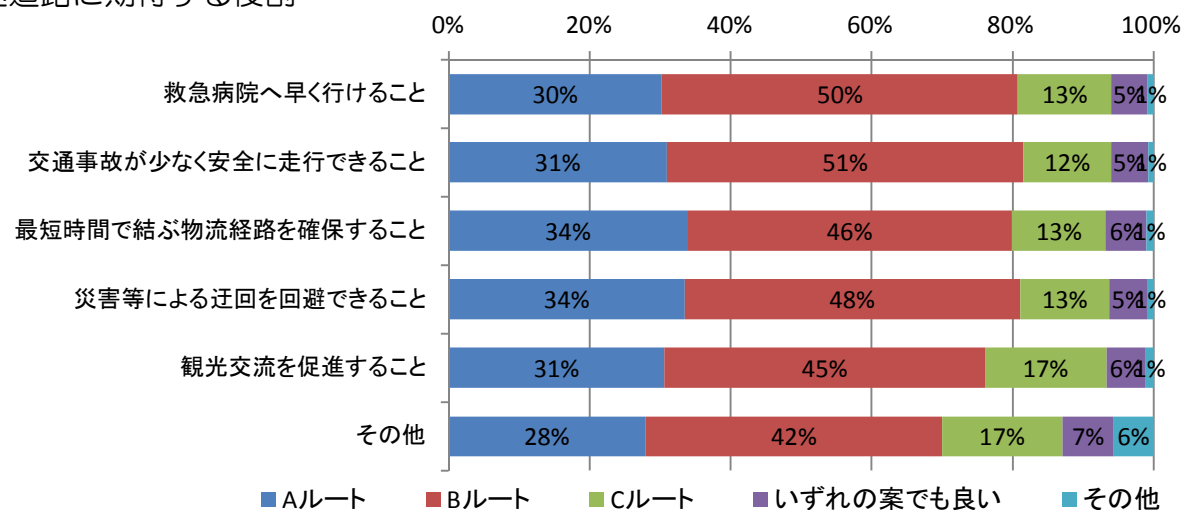


【参考】 ②高速道路に期待する役割・機能別のルート割合

11

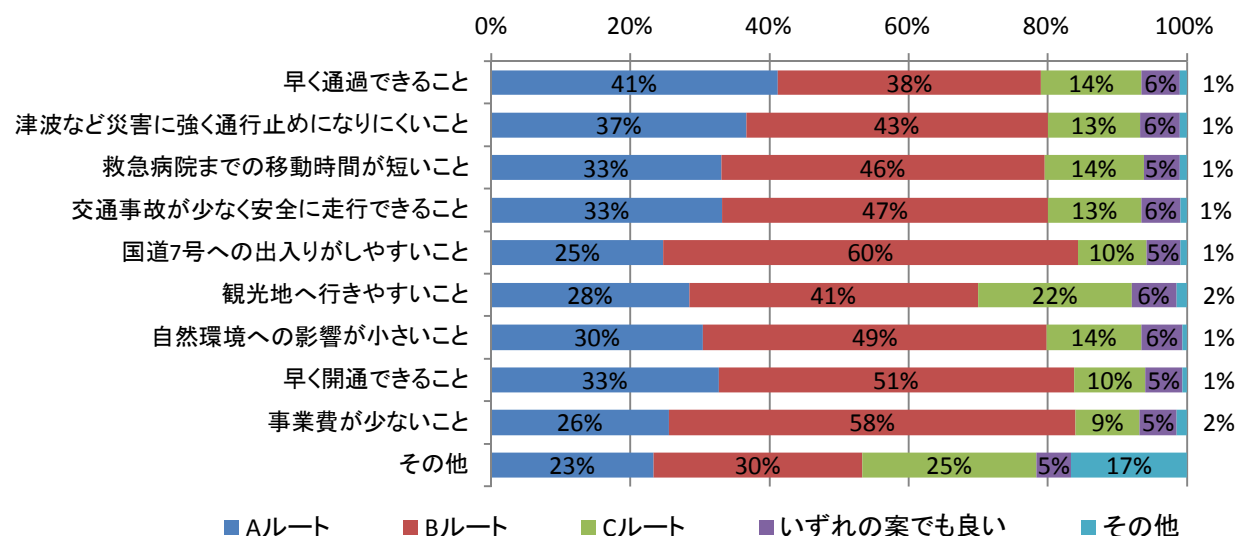
- ・高速道路に期待する役割別の望ましいルート帯は、全ての項目でBルートの割合が高い。
- ・ルート帯を選定する時の基準別の望ましいルート帯は、全体的にBルートの割合が高いが、早く通過できることの項目のみAルートの割合が高い。

●質問6 高速道路に期待する役割



回答総数=11,797
※複数回答

●質問7 ルートを選定する時の基準



回答総数=14,676
※複数回答

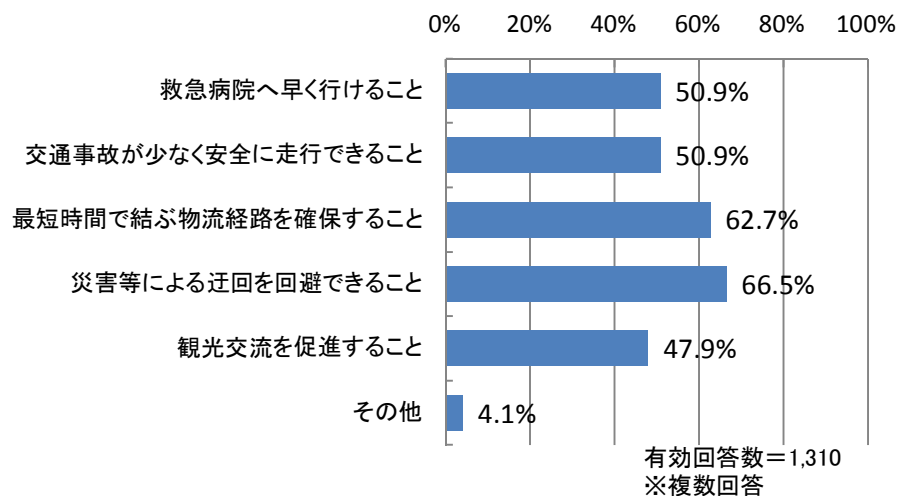
【参考】 ③ルート帯別で見た高速道路に期待する役割

12

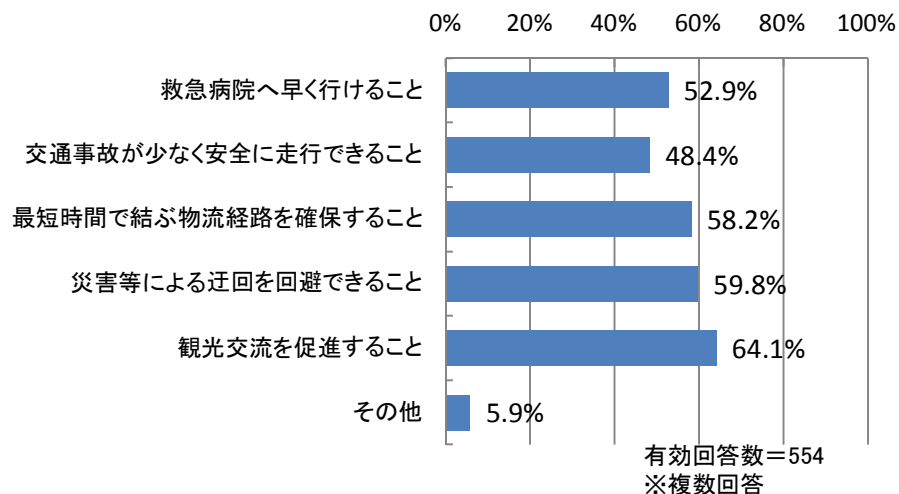
- ・ Aルートが望ましいとする回答者は、災害等による迂回を回避できることや最短経路で結ぶ物流経路を確保することを期待する意見が多い。
- ・ Bルートが望ましいとする回答者は、Aルートの期待する意見に加えて、救急病院へ早くいけることを期待する意見が多い。
- ・ Cルートが望ましいとする回答者は、観光交流を促進することや災害等による迂回を回避できることを期待する意見が多い。

●質問8 望ましいルート帯

●Aルート

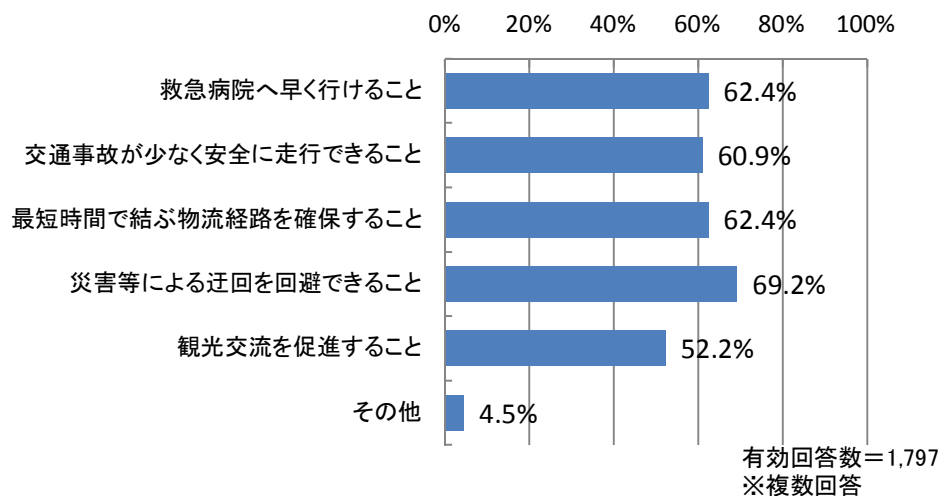


●Cルート

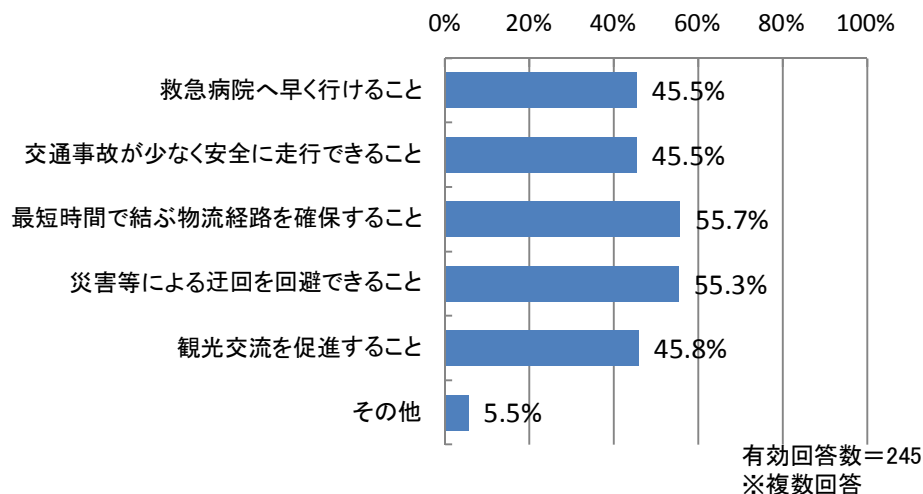


●Bルート

※いずれも未回答を除く



●いずれの案でもよい



【参考】④ルート帯別で見た重視する項目

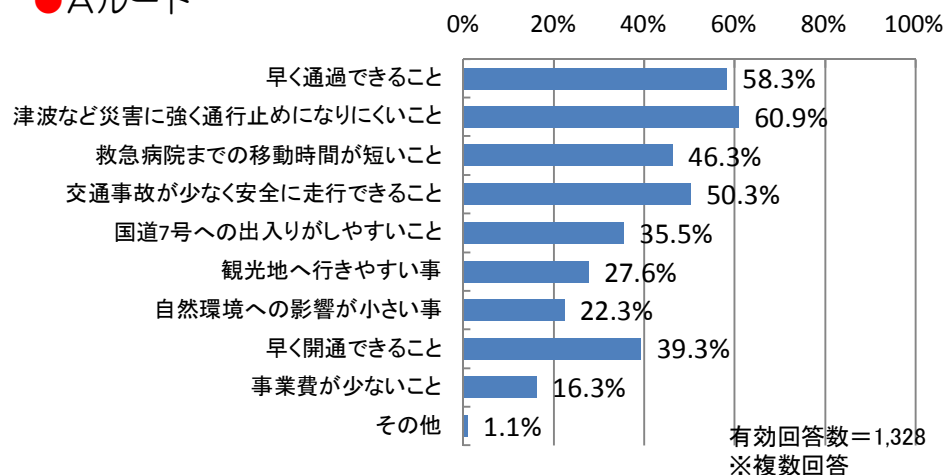
13

- ・ Aルートが望ましいとする回答者は、津波などの災害に強く通行止めになりにくいことを重視する意見が最も多い。
- ・ Bルートが望ましいとする回答者は、国道7号への出入りがしやすいことを重視する意見が最も多い。また他ルートよりも事業費が少ないことを重視する意見が多い。
- ・ Cルートが望ましいとする回答者は、津波などの災害に強く通行止めになりにくいことを重視する意見が最も多い。また他ルートよりも観光地へ行きやすいことを重視する意見が多い。

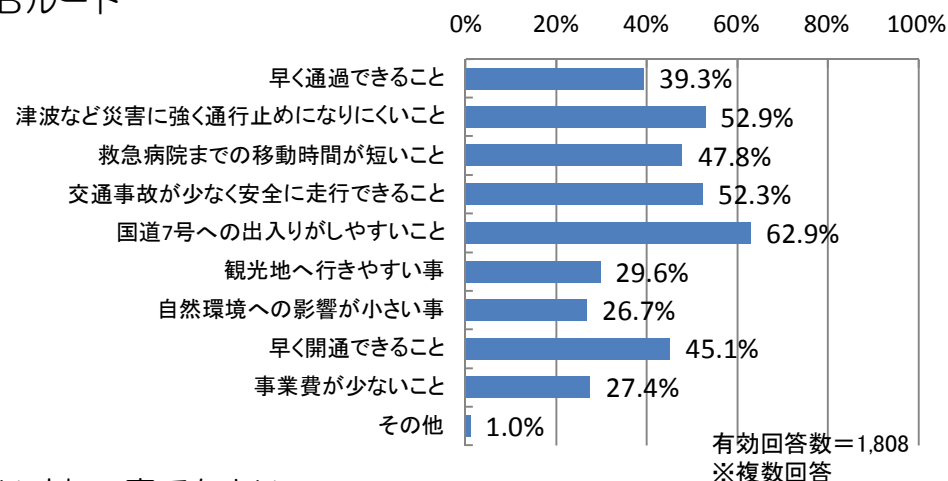
●質問8 望ましいルート帯

※いずれも未回答を除く

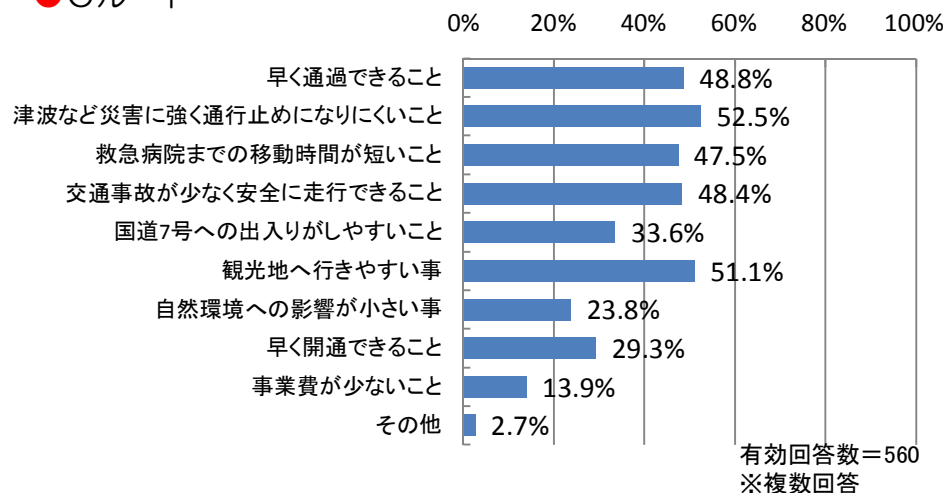
●Aルート



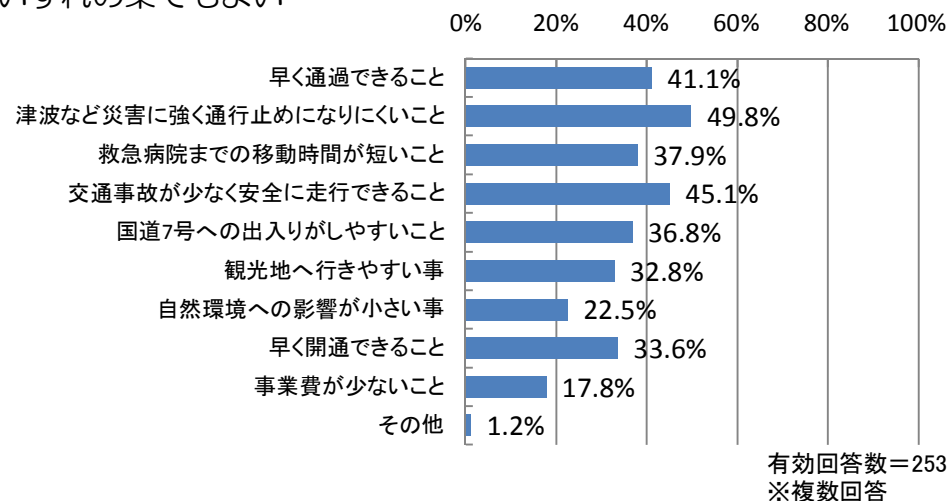
●Bルート



●Cルート



●いずれの案でもよい



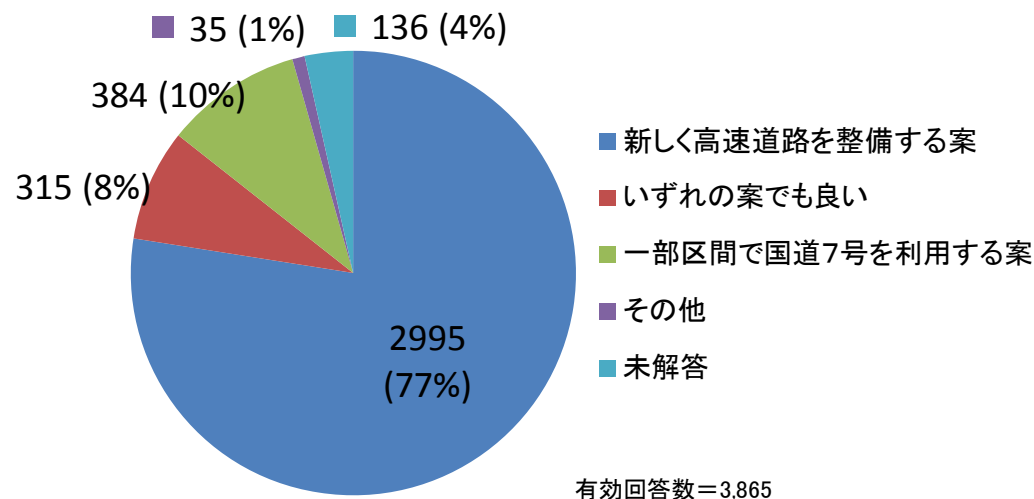
4. 意見募集アンケート結果(6/8)

14

・現道活用の意向は、約8割が新しく高速道路を整備することと回答。

●質問9 現道活用の意向

国道7号を利用する案も考えられますが、
望ましい案はどれですか？



【現道活用賛成の意見】

- ・現在の国道7号の改良で十分だと思います。
- ・七号線を改良し、ところどころ4車線にして早期に開通することを望みます。それが地域経済にいちばん効果があると思う。
- ・高速を作ったところで制限速度が70キロ又は80キロであれば、国道の制限速度を上げればさして変わりはないと思います。環境破壊をしてまで作る程ではないと思います。
- ・地域的に通行量が少なく現国道の整備改良で対処できると思う。

●主な現道活用に関する自由回答（抜粋）

【現道活用反対の意見】

- ・地元の生活道路でもある一般国道を高速道路利用者がそのスピード感覚のまま走行する危険性もあり賛成できません。
- ・現道活用案は、高速道路と地元の農耕車等の低速車も走る区間が直接つながり危険だと思う。
- ・お年寄りの飛び出し事故も多発している区間なので全線新規が良いと思います。
- ・現道に降りたり、また高速に乗ったりするのが手間ですし、高速の効果が薄れると思います。
- ・一般道を高速道路に転用した場合、迂回路としての役割が全くなくなるため候補から外すべき。
- ・全線つながってこそその高速道路。一部で降りなければいけないだけで、脚が遠のく。観光、経済両面において、つながっていない現状は大きな損失。一刻も早くネットワーク化して欲しい。
- ・現道の7号利用は、高速道路を整備する意味・目的が達成できない。この案を考える必要は全くない。
- ・現道活用案は100億円の費用削減効果があるが、目先のお金に右往左往せず、今後、50年、100年先を考え、どのような道を造れば、地域住民、日本国民のためになるのかということが一番に考えていただきたい。
- ・現道案はトラックの交通がさらに増えます。国道の振動騒音に長年悩まされても泣き寝入りし毎年同じ場所で発生する事故に怯えながら暮らしています。別なルートをお考えください。

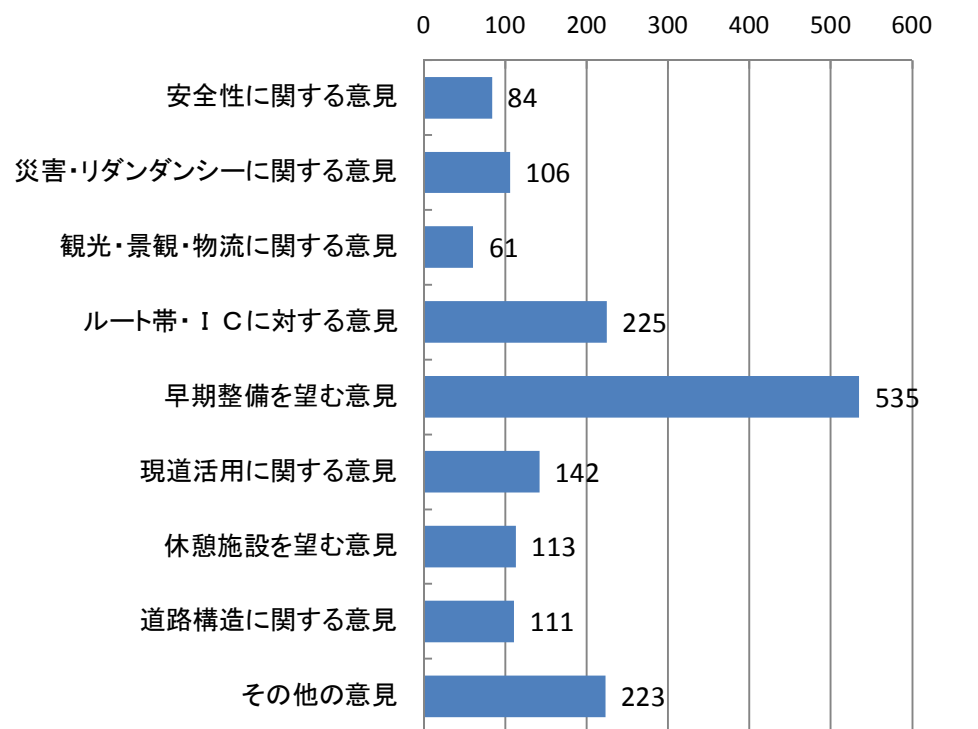
4. 意見募集アンケート結果(7/8)

15

・自由回答欄に書かれた回答は、早期整備を望む意見が最も多い。

●質問10 その他自由回答

その他ご意見がありましたらお聞かせ下さい。



有効回答数=1,401

※複数の意見が書いてある場合には、それぞれ別意見としてカウントし集計

●住民アンケートでの主な自由意見

【安全性に関する意見】

- ・蒲萄峠や中津原・大鳥等、急カーブ・急勾配が多く、大変危険を感じている。
- ・7号線が事故で通行止になり集落内を通る町道1号線に車が入り、集落内が渋滞になった。
- ・7号が災害や事故になると寸断されますので、救急搬送も出来なくなります。

【災害・リダンダンシーに関する意見】

- ・災害時を想定して、複数ルートを選択で通行可能な道路整備が必要。
- ・一番重要なのは災害時や通行止め時の代替性であり、事業費などの瑣末なものではありません。将来何百年も使う道路として長期的に考え、国土強靱化を進めて頂きたい。
- ・津波などの災害に強いルートにしてほしい。
- ・津波想定範囲に近接して計画する場合は、地域住民の避難場所としての役割も考慮してほしい。

【観光・景観・物流に関する意見】

- ・物流・観光を両立した高速道の実現をお願いしたい。
- ・自然環境もできるだけ残すようにやっていただきたい。
- ・トンネルばかりでは走る楽しみがない。海よりの眺めの良いところがよい。
- ・観光面よりも物流、災害に強い道路にしてほしい。
- ・開通すれば関東などからも交通の便が良くなるので、観光客が山形に來やすくなると思う。
- ・通過点とならないようなことを考えてもらいたい。
- ・眺めがよい区間＝わき見運転多発区間。
- ・自然環境等もお考えいただきトンネル多用をお願いします。

【早期整備を望む意見】

- ・アンケートを参考にして、できるだけ早くルートを決定し、着工して下さい。
- ・いつまでも愚図愚図していないで、早期に着工してほしい。

4. 意見募集アンケート結果(8/8)

16

●住民アンケートでの主な自由意見

【ルート帯・ICに対する意見】

- ・今回の3つのルート案では、いずれのルートでも差がほとんどない。
- ・事故が起きたときの迂回のことを考えると、国道7号線に近いルートが良い。
- ・7号線不通の時のう回路で考えると、7号より若干離れたルートで災害等により7号と同時不通になるルートは避けた方がよいと思います。
- ・海岸の津波災害を考えると、山で最短ルートが良いと思う。
- ・国道7号と並行するB案は、その沿線地区の住民だけが恩恵をうける形になり不公平。
- ・Bルート、Cルートだと急カーブがあるように見えるので、通過交通を考えると、Aルートを希望します。
- ・ICを多く作ってもらいたい。
- ・ICは4カ所も要らない。
- ・山辺里ICのような一方向のみの乗り(もしくは降り)のICではなく簡単な構造でよいので双方向のICにしてほしい。
- ・個々の意見を聞いては、それぞれの利害関係により意見が分かれるのは当然であるため、大局的な見地でルート選定をしてほしい。

【休憩施設を望む意見】

- ・海に見える所にパーキング(トイレ)
- ・SAを作って頂きたい。無理な場合は、ICに隣接して「道の駅」を作って欲しい。
- ・現在ある道の駅が無駄にならないように考えてください。

【道路構造に関する意見】

- ・追い越し区間を設けていただきたい。
- ・対面通行では不安なので、供用区間も含め2車線(片側)を望みます。
- ・建設費がかかるのでとりあえず対面通行で出来るだけ早くお願いします。
- ・片側1車線でもいいが、中央分離帯はしっかりしたものを構造し、安全性に配慮してほしい。

- ・全線3車線にして交互に追い越し車線を設ける(10km~15km毎)べきと思う。
- ・高速は2車線でもよい。トンネルは少し広く、登り坂は追い越し車線を2ヶ所くらい、4車線が2ヶ所位あると何か事故がある時、車を寄せられる。
- ・高速道路は事故や除雪を考えてふさわしい路肩の幅を確保してください。
- ・急カーブ、急勾配のない事故の少ない道路を作ってください。
- ・高速道によって、生活道路が通りにくくなる。側道の道路の整備を。
- ・民家への騒音低減に配慮して欲しい。
- ・7号線の沿岸道に冬期間だけでも防護柵の設置を望む。風の影響があり危険性があります。
- ・高波の影響を直接受けたくないよう、少し内陸側を通してほしい。

【その他の意見】

- ・高速道路は「網」として完成して、始めてその機能を最大限に発揮する。
- ・高速道路に接続する連絡道路として国道345号の改良してほしい。そうすれば国道7号と直結して災害時に良い。
- ・高速がないならいいからかまわない。大地震の影響で財政が苦しいなら無理に作る必要はないと思う。
- ・早期開通を目指すのではなく、日本の国土開発の将来性も考え災害に強い道路整備を進めて欲しい。
- ・全線ルートの場合、国道7号線の除雪の回数が減少の可能性があります。そこが一番の心配です。
- ・これだけの情報によるアンケート調査によりルートを、人気投票として決定するのであればまったく意味のないものになるのでは？無記名であり組織票も可能なアンケート方法にも問題はないのか？どのように活用するアンケート調査なのかがみえない。
- ・机の上の計算だけでなく現場をしっかりとみてルートを作る。
- ・アンケート調査結果や第三者委員会などポイントポイントで地域住民へのお知らせをお願いしたい。また、地域住民へ協力を求めたいことも遠慮せずをお願いしたい。そして、できるだけ早く実現を！

5. 説明会等の結果

●アンケート説明会・グループインタビュー

- ・説明会は、新たな高速道路の計画について説明し、アンケートを実施するにあたっての参加者からの質疑応答や意見交換を行う目的で、アンケート期間中に沿線5会場で実施し、約440名が参加。
- ・グループインタビューは、アンケート調査では把握できない、地域住民等のニーズをきめ細かく把握し、今後の計画を検討する際に参考とすることを目的に住民説明会に引き続き実施し、各会場5～11名が参加。

説明会（府屋会場）



説明会（温海会場）



グループインタビュー（朝日会場）



●説明会・グループインタビューでの主な意見

【現道の問題】

- ・国道7号は通学路となっているところがあり、親同伴で通学しているが、大型車が多く危険。
- ・冬季の国道7号は歩道が雪で埋もれており、子供もお年寄りも車道を歩いて生活している状態。
- ・蒲萄は急カーブ、急勾配が多い。冬期はアイスバーンになり危険となる。
- ・海岸部は、津波発生時に孤立してしまう。

【高速道路への期待】

- ・山北地区は買物場所がなく、生活していくために高速道路が必要。
- ・多少コスト増になっても、安全性が高く、災害に強い道路としてほしい。
- ・国道7号の災害だけではなく、海岸部の集落を守るということも考えて欲しい。
- ・広域的な観点から、太平洋側と補完できる道路整備を望む。
- ・寒川のためにも、海岸線を通して大須戸に抜けるなどの新しい道路（ルート帯）も考えて欲しい。
- ・日本海側に国防を担う道路がないことは問題。
- ・どのルートとなってもよいので、とにかく日沿道の早期整備を望む。

【現道活用案への意見】

- ・歩行者や耕耘機が通る国道を大型車がスピードを出して通るため、安全に問題がある。
- ・災害や事故があった場合に広域な迂回が必要となるような現道活用案は考えられない。

【サービスエリア等の休憩施設への意見】

- ・ただ通過してしまう高速道路とならないよう、地元が活用できるサービスエリア等整備を望む。合わせて、地元が活性化する仕組みも考えていく必要がある。
- ・チェーン脱着場や休憩施設、物産販売などの機能を備え、高速道路と国道から出入り可能な道の駅の整備を望む。

【車線数への意見】

- ・無料の高速道路は低速車が多く、安全面の問題から、4車線整備もしくは、一定の間隔で追越車線の整備を望む。

【その他の意見】

- ・どのルートでもよいが、ICからのアクセス道路の整備が大事。

6. 企業ヒアリング・アンケート結果(1/4)

18

- ・企業アンケート・ヒアリングは、地域住民だけでなく、企業や関係団体に物流面での問題意識など、各種団体の意見を調査・集約することを目的に実施。
- ・対象企業は、政策目標である「救急搬送の強化」「安全性の向上」「最短時間でつながる物流」「災害への備え」「観光振興の促進」に合致する企業、団体の中から選定した。

●設問内容

・住民アンケートを基本として、日沿道供用後の利用意向や供用により貴社にもたらされるメリット等を回答する項目を追加。

「日沿道供用後の利用意向や供用により貴社にもたらされるメリット等があれば、なるべく具体的にご記入ください。」

・また、国道7号の利用頻度が高い企業には、以下の項目についてもヒアリングを実施

- 1) 東日本大震災の影響と対応
- 2) 現在までに供用された日沿道による効果
- 3) 日沿道・未開通区間に対する期待
- 4) その他、道路行政に対するご意見等

●回答方法

・下記の2方法とした。

- 1) ヒアリング（訪問および電話）
- 2) FAXによる回答

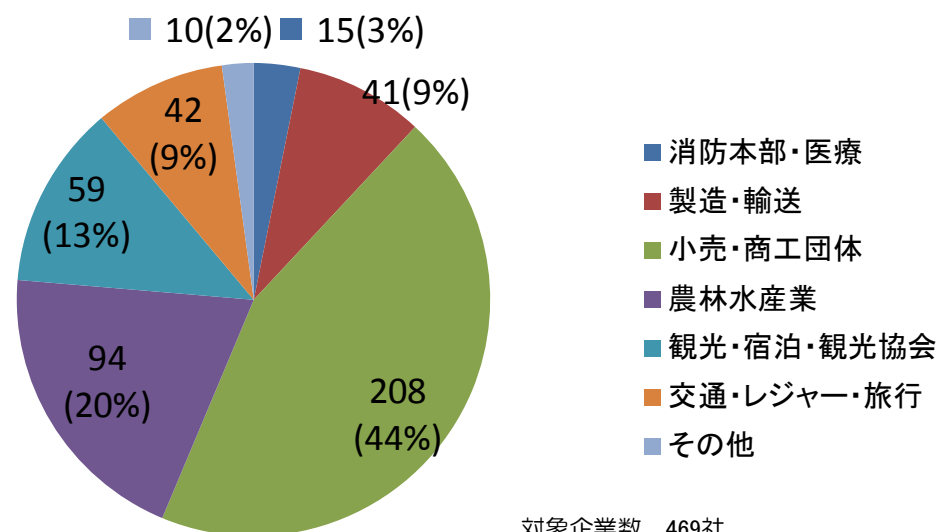
●回答数

・全 202社・団体

FAX： 168社・団体
ヒアリング：29社・団体
電話： 5社・団体

●企業・団体の選定条件

・政策目標に合致する約470企業・団体を抽出



<分類毎の抽出方法>

政策目標: 救急搬送

①救急・医療: 計画区間内を管轄する救急隊、救急病院及び直近の第3次救急医療施設から抽出

政策目標: 安全性の向上, 最短でつながる物流, 災害への備え

②製造・流通: 長距離物流を担う企業を抽出

③小 売: 計画区間を跨いで店舗を展開している企業と計画区間内の地元商工団体を抽出

④農林・水産: 計画区間の自治体管内のJA及び長距離物流を手がける企業から抽出。

政策目標: 観光振興の促進

⑤観光・宿泊: 計画区間にかかる自治体の観光事業者、宿泊施設から抽出
観光協会は計画区間にかかる自治体から抽出。

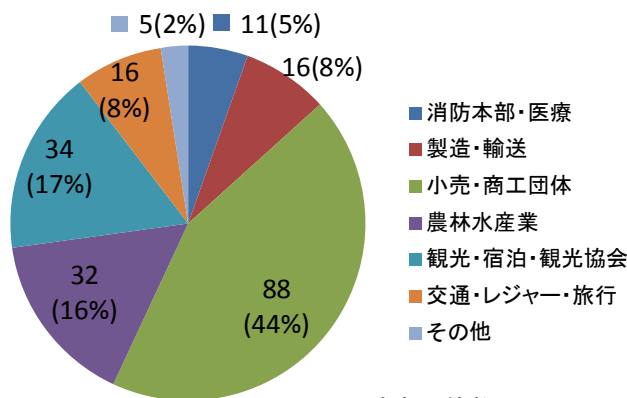
⑥交通・旅行: 計画区間にかかる自治体の観光交通事業者(観光タクシー、観光バス)から抽出
旅行業は、計画区間自治体を目的地又は通過する旅行を企画する企業から抽出

6. 企業ヒアリング・アンケート結果(2/4)

19

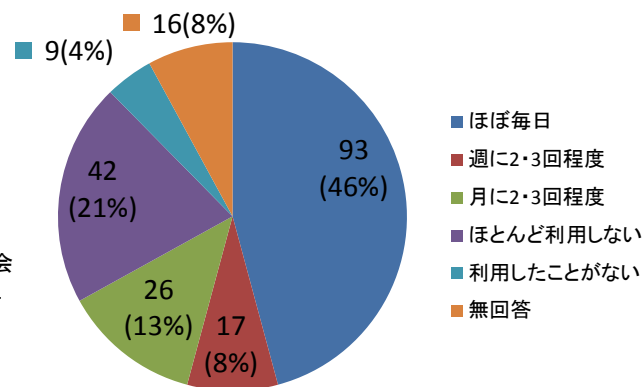
- ・アンケートは202社が回答し、業種別の回答傾向は抽出した企業の割合とほぼ同様の傾向となっている。
- ・国道7号の利用頻度は、週に2～3回以上の利用企業が、約50%を占める。
- ・国道7号の問題点は、通行止め時の迂回路が無いことの回答が多く、次いで、冬期交通問題や道路構造となっている。
- ・高速道路の必要性は、回答企業の約75%が必要と回答。必要と思わない理由は、現道に問題を感じていないことや財政負担の回答が多い。

●質問1 業種



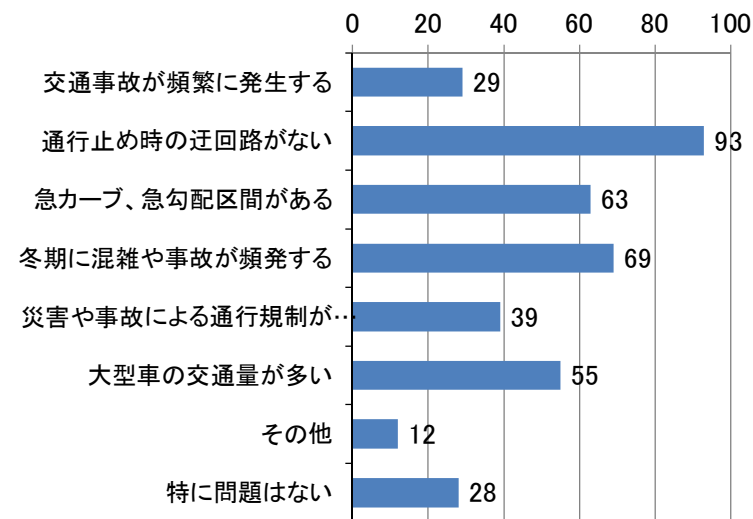
有効回答数=202

●質問2 国道7号の利用頻度



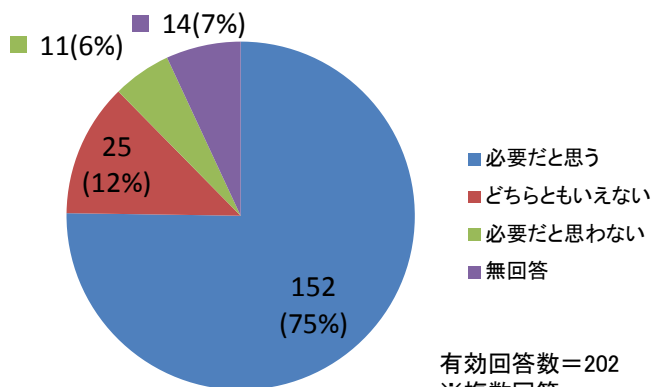
有効回答数=202

●質問3 国道7号の問題点



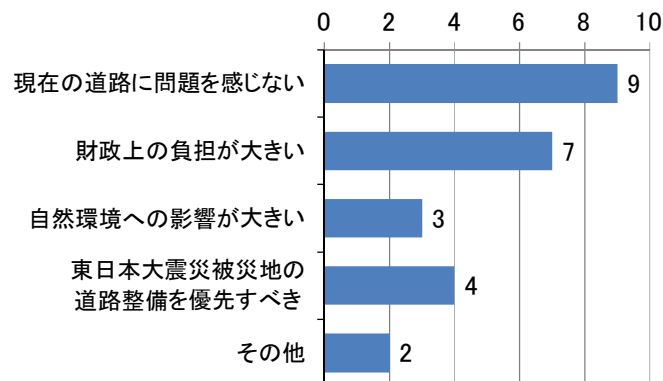
特に問題はない 28

●質問4 高速道路整備の必要性



有効回答数=202
※複数回答

●質問5 必要と思わない理由



有効回答数=14 ※複数回答

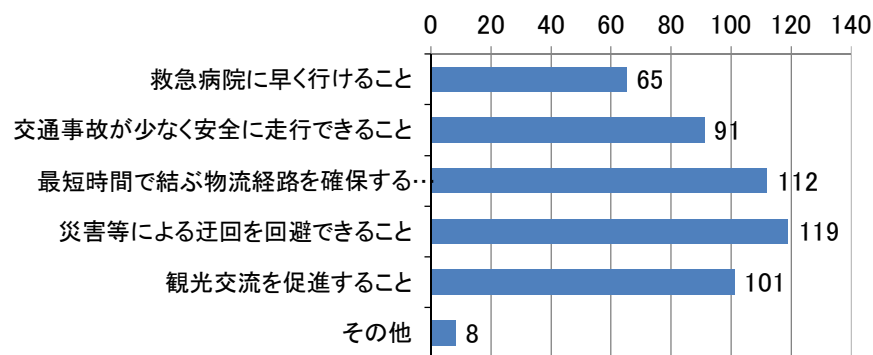
有効回答数=180
※複数回答

6. 企業ヒアリング・アンケート結果(3/4)

20

- ・高速道路に期待する役割は災害等による迂回を回避できることの回答が多い。
- ・ルートを選定する時の基準は、交通事故が少なく安全に走行できることの回答が多い。
- ・望ましいルート帯はBルートが最も多く、現道活用の意向は、約6割が新しく高速道路を整備する案を望んでいる。
- ・日沿道供用のメリットは、時間短縮効果を期待する回答が多い。

●質問6 高速道路に期待する役割

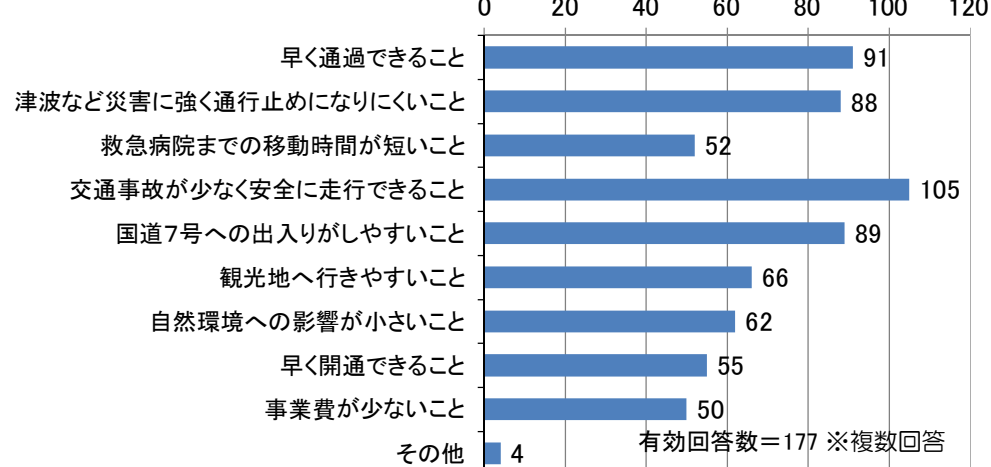


●その他の意見

- ・山形、秋田への交通が便利になる
- ・温海ICまで開通すると素通りされる など

有効回答数=175 ※複数回答

●質問7 ルートを選定する時の基準

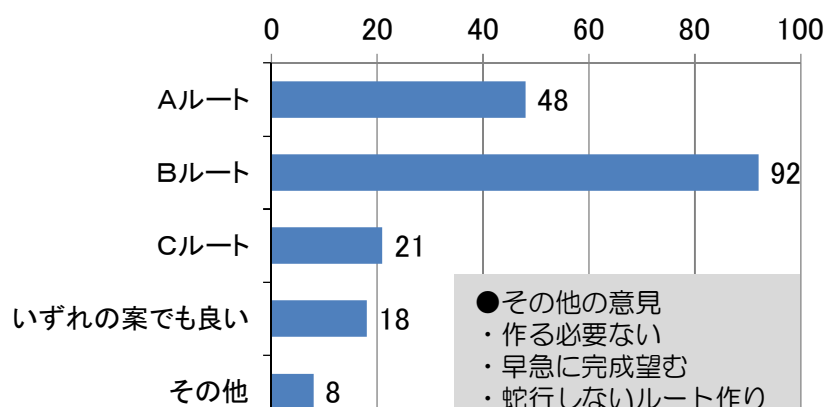


有効回答数=177 ※複数回答

●その他の意見

- ・冬季間の交通が可能
- ・安全を確保する事 など

●質問8 望ましいルート帯

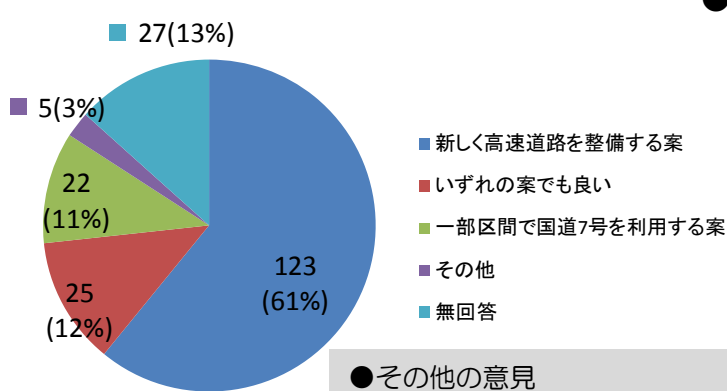


●その他の意見

- ・作る必要ない
- ・早急に完成望む
- ・蛇行しないルート作り
- ・7号と並行 など

有効回答数=177 ※複数回答

●質問9 現道活用の意向



有効回答数=202

●その他の意見

- ・事業費が少なく、早期の開通を目指した方法で！ など

●質問10 日沿道供用のメリット

意見	意見数
時間短縮	48
来訪者・物流等の増加	27
移動円滑化	17
広域観光展開	14
交通事故の軽減	11
BCP	1
燃費向上が図られる	1
定時性が確保される	1

有効回答数=109 ※複数回答

6. 企業ヒアリング・アンケート結果(4/4)

●質問1 1 企業アンケートでの主な意見

【現道の問題】

- ・冬期間はJRの運休により、関東・関西への計画的な輸送が実施できないことがある。

【高速道路への期待】

- ・日沿道沿線企業の新潟港使用が促進される。
- ・広域観光の拡大による交流人口の増加により、地域の活性化につながる。
- ・物流の効率化。新潟空港への時間短縮。
- ・開通により所要時間が短縮され、安全性の向上や、顧客へのサービス向上になる。
- ・時間短縮はもちろんだが、感覚的に「つながっている」という精神的な距離の短縮が大きい。
- ・旧山北地区からの患者の搬送が容易になる。
- ・通過交通が高速に移るため、7号の交通量が減り、安全なバス輸送ができる。
- ・国道が事故、災害で寸断されても、影響を少なくできる。
- ・高速道の建設を、費用対効果ではなく、いざと行くときの有効性を判断して、建設促進を図って欲しい。
- ・日沿道が北陸、関西地区へのメインルートになる可能性がある。
- ・高速道路は計画したら全通させなければ効果は半減されるので、早期に全通させてほしい。

【現道活用案への意見】

- ・災害を考慮した場合、高速道路は独立していた方が良い。

【サービスエリア等の休憩施設への意見】

- ・SA・PA・トイレなどを作ってほしい。

【その他ご意見】

- ・第三次救急医療施設の県立新発田病院へのアクセスのためのスマートICが必要。
- ・ICのアクセス道路をきちんと整備して下さい。
- ・道路建設費用が税負担としてのしかかる。

●企業ヒアリングでの主な意見

【現道の問題】

- ・現在の国道7号はトンネルも多く、線形も良くなく、突然横断歩道の箇所などもあり、非常に危険。
- ・東北日本海側の都市ガスは新潟からの輸送に依存しており、沿岸部への供給が限界。高速開通で時間短縮されれば、内陸部にも都市ガス供給が可能となる。

【高速道路への期待】

- ・日沿道の整備により、庄内地域が2時間圏内となり、いままでできなかった新規出店の可能性も高くなる。
- ・山北～鶴岡は冬期は1時間以上要するため冬期の患者輸送の負担軽減も期待できる。
- ・道路が寸断されると選択肢もなくなるので、災害に強いことが重要だと認識している。
- ・高速道路の延伸により、瀬波温泉のツアーは増加したが、月岡温泉は通過点となった。今後延伸すると、瀬波温泉もどうなるかはわからない。
- ・全線開通すれば、“行きやすくなった”というイメージを持たせることで、大きな交流が展開されると期待している。つながることに意味がある。
- ・海外からの旅行者は代表的な富士や箱根などの世界遺産に行く。村上や温海には行かないと思われる。
- ・JRと日沿道の両方あれば、日本海側の物流ルートの信頼性が上がり、顧客に安心感を与えることができ、貨物量が増加する。
- ・日沿道の整備で、庄内にハブ拠点が進出すると、物流の幹線になり得る。
- ・早く開通して欲しい

【現道活用案への意見】

- ・現道活用は、高速も一般道も使えなくなり、迂回路がなくなるのが問題。
- ・車線構成や国道7号の利用も考えたルートにするべきである。

【サービスエリア等の休憩施設への意見】

- ・日沿道はSA・PAが少ないため作って欲しい。

【車線数への意見】

- ・追い越し車線を増設して欲しい。
- ・2車線ではなく4車線で作ってほしい。追い越しできる構造にした方がよい。
- ・暫定供用は中央分離帯がラバーコーンであり、対向車が突っ込んできそうで怖い。

【その他ご意見】

- ・日本の高速道路はくねりすぎ。地図で見ると、なぜ、もっと直線的に出来ないかと思う。
- ・患者の搬送に急カーブや勾配は危険である。路面状態にも注意が必要。

7. WG委員による現地視察・意見交換

●WG委員による現地視察・意見交換

- ・現地視察は、WG委員に計画区間の国道7号の現状を確認していただき、また、ルート帯の概要等を説明することで、計画に対しての理解を深めていただくことを目的に実施。WG委員3名が参加。
- ・WG委員と地元代表者との意見交換を通じ、地域住民等のニーズをWG委員に情報提供し、地域住民アンケートの妥当性を確認する際の参考としていただくことを目的に、鶴岡市温海庁舎・村上市役所で実施。各会場6～8名が参加。

現地説明（村上市蒲萄地区）



意見交換（温海地区）



意見交換（村上地区）



●WG委員との意見交換での主な意見

【現道の問題】

- ・毎年のようにJRや国道がストップするため観光客が離れていってしまう。
- ・高校生はJRで通学しているが、JRが度々運休するため、家族が鶴岡まで送迎をしなければならない。
- ・山北地区は救急車が出動すると、1時間以上の救急車空白時間ができる。

【高速道路への期待】

- ・地域を衰退させないための物流・人流をもたらす高速道路が必要。
- ・時間短縮が一番重要と考える。
- ・救急車空白の時間が患者の命取りになる。空白時間を短縮する「命を守る道」としての高速道路が必要。
- ・国道7号は、車が猛スピードで走行しており危険。高速道路整備で国道の交通量減少に期待。
- ・災害に強く、通行止めになりにくい事が一番大事。
- ・新幹線は東京中心の流れだが、高速道路は全国から観光の流れを呼べる。
- ・漁業面では、少しでも魚価の高い市場へ持っていくことが大事。
- ・ルートについては、人が住んでいる所を考えた上でのルート選定が必要。

【現道活用案への意見】

- ・日沿道が朝日まで開通し、大型車が増えている中で、現道活用案は考えられない。

【サービスエリア等の休憩施設への意見】

- ・府屋付近で栗島も鼠ヶ関も見えるところにSAを整備するのはどうか。
- ・「道の駅」朝日は、高速道路や国道からアクセスでき、地域住民も利用するような施設にするため、地元が取り組んでいく。

【車線数への意見】

- ・有事の際に緊急車両が通行できるスペースを確保して欲しい。
- ・追い越しできる場所を多めに作ってゆとりのある安全な道路にして欲しい。

【その他の意見】

- ・新直轄方式で整備するのならSAの整備ができないのは仕方がないが、ICを多くして産業・観光の活性化を望む。
- ・ドクターヘリが降りられるヘリポートの用地確保をお願いしたい。
- ・海岸沿いの道路は凍結するので止めた方がよい。

●総括

- ・ アンケート回答者の大多数が、国道7号の問題点を認識するとともに、高速道路の整備が必要と回答。
- ・ 自由回答の中では、早期整備を望む意見が多い。

●各質問項目のまとめ

- ① 国道7号の問題点は、大型車の交通量が多いことや通行止め時の迂回路がないことなど、安全面の問題や災害時の脆弱性への意見が多い。
- ② 新たな高速道路の必要性は、回答者の大多数が必要と回答している。
- ③ 一方で、高速道路を必要と思わない理由には、東日本大震災被災地の道路整備を優先すべき等の意見があげられた。
- ④ 高速道路に期待する役割は、災害等による迂回を回避できることと最短時間で結ぶ物流経路を確保すること等の意見があげられた。
- ⑤ ルートの選定基準は、津波などの災害に強く通行止めになりにくいこと、交通事故が少なく安全に走行できること等の意見があげられた。
- ⑥ 望ましいルートは、Bルートとする意見が最も多く、次いでAルート、Cルートとする意見であった。
- ⑦ 現道活用については、現道活用区間における交通事故の増加や災害時の迂回を懸念する意見が多く、全線で新しく高速道路整備を望む意見が多い。
- ⑧ アンケートでの自由回答意見としては、早期整備を望む意見が多い。
- ⑨ その他意見として、ICやSA・PA、道の駅などの休憩施設、追越車線、車線数に関する意見があげられた。
また、ICからのアクセス道路の整備や現道の改良、維持管理の継続を求める意見等があげられた。

9. アンケート結果のフィードバック

平成24年1月19日現在

24

- ・意見聴取の結果、アンケート結果を教えて欲しいなどの意見が寄せられた。
- ・アンケート結果のとりまとめたチラシを作成し、地域住民にアンケート結果をフィードバック。
- ・アンケート結果に対する意見を受付け、65名の方から回答を得た。回答は、早期整備を望む意見が最も多い。

●フィードバックの実施状況

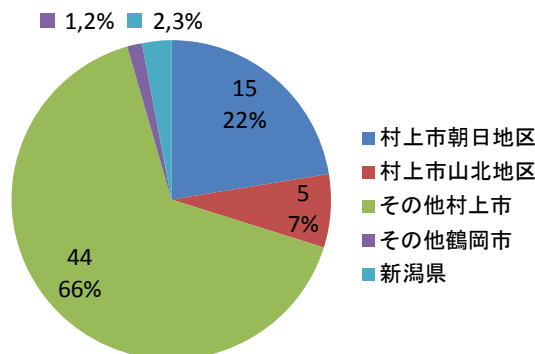
- ▶ 新聞折込みチラシ：3地区
平成23年12月28日（水）朝日地区・山北地区・温海地区の3地区に折込み
- ▶ チラシ・投函ボックス設置：11箇所（ポスターも併せて設置）
村上市役所（本庁、荒川支所、神林支所、朝日支所、山北支所）
鶴岡市役所（本所、温海庁舎）
道の駅「神林穂波の里」「朝日まほろば」「あつみ」「笹川流れ」
- ▶ HP上での掲載（バナー等）：2箇所
酒田河川国道事務所HP、新潟国道事務所HP
- ▶ 新聞広告：1社（新潟日報）
チラシの折込みに合わせ、広告を掲載

●アンケート結果に対する意見受付

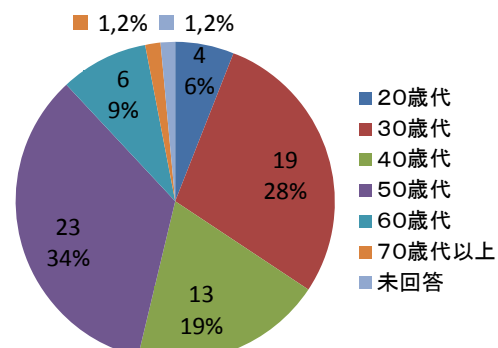
- ・アンケート結果チラシに、アンケート結果に対する意見受付方法を明記。
- ・平成23年12月26日から、投函BOX、FAX、HP、電子メールにて意見受付。

●意見回答結果

①回答者の居住地

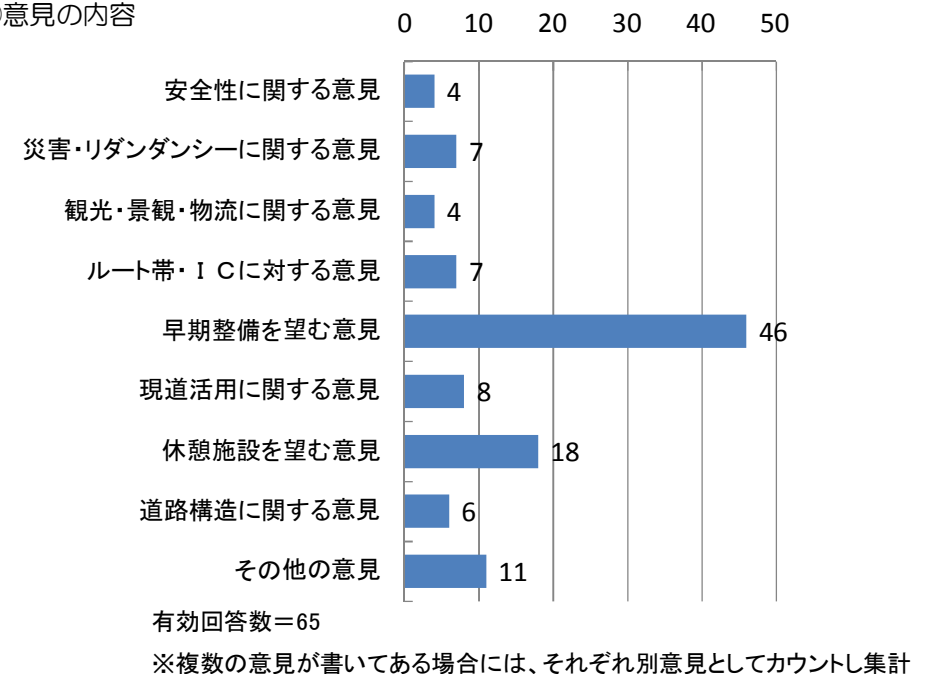


②年齢



有効回答数=65 ※記載の無い凡例は、回答者無し

③意見の内容



●主な意見

【早期整備を望む意見】

- ・早期着工・早期完成をよろしくおねがいします。もうすこして温海ICまでつながります。この区間が一番危険なんです。
- ・ルートについてはこだわりません。早期の完成を期待しています。

【休憩施設を望む意見】

- ・豊栄からSA・PAが何もないので、朝日まほろばICの道の駅をつなげるか、もしくは新しい区間にSAを設けていただきたい。

【その他の意見】

- ・第三者委員会の専門的な知見等の内容や委員会の内容を情報として公表してもらいたい。

●市長への意見照会の回答

○村上市長

1. 東日本大震災における被害の軽減や復旧・復興に対して道路が果たした役割は非常に大きい。本地域においても住民の生命や財産、生活を守るため、日本海沿岸東北自動車道（以下、「日沿道」）と国道7号のダブルネットワークの形成は不可欠である。
2. 新発田市や鶴岡市の第三次救急医療機関（救命救急センター）への救急搬送時の確実な速達性と安全性を確保する日沿道は、「命の道」として重要である。
3. 当市にある特定地域振興重要港湾の指定を受けた岩船港は、新潟東港や酒田港等の周辺港湾との連携を図ることにより、小港湾ながら震災復興の物流運搬等の寄与や、環日本海経済圏の一役を担うことができる。日沿道はそのために必要不可欠な路線である。
4. 日沿道の現道活用案については、次の理由から不適当と考える。
 - ・災害や交通事故処理などにより、度々交通止めとなる国道7号の代替ルートの確保がもっとも重要であるため。
 - ・現道改築による長期間に渡る交通規制等の影響で、広域物流はもちろん地域経済への深刻な打撃が懸念されるため。
5. 今後、具体のインターチェンジの設置計画や、サービスエリア・パーキングエリア・道の駅などの休憩施設の設置計画等の検討に際しては、道路築造の経済性だけではなく、地域の産業振興や観光振興の促進が図られるよう地元と情報共有を図ること。
上記のとおり、日沿道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るため、早期に事業着手いただきたい。

○鶴岡市長

- (1) 東日本大震災により防災面での日本海側の道路整備の重要性が再認識された。災害時に道路が機能するには、高速道路や国道等の幹線道路同士が並行することと、太平洋側と日本海側に路線があるという2つの相互補完機能からのダブルネットワーク化が必要であり、国道7号と並行し、日本海国土軸として計画されている日本海沿岸東北自動車道（以下、日沿道）の早期整備は不可欠である。
- (2) 日沿道は、防災の視点のほか、救急医療、観光、産業等のあらゆる面から重要な社会資本であり、特に、少子高齢化、過疎化が進む当地域においては、沿線地域の資源や特性を生かした活力ある地域づくりを推進していく上で最も必要な社会資本である。
- (3) 日本海側拠点港に選定された酒田港を核として、北東アジア等対岸諸国との経済交流拡大を進めていくため、また日本海沿岸の港湾が連携し、港湾同士の物流の活性化・円滑化を図るためにも、高速道路によって日本海沿岸の各港湾を結ぶことが必要である。
- (4) 今後のインターチェンジや各種休憩施設のあり方検討にあたっては、地域全体の活性化が図られるよう地元と情報共有を図ること。
- (5) 現在、新潟山形県境を結ぶ道路は国道7号1路線のみであり、津波による浸水想定域が含まれるなど、災害時の代替機能が確保されていない状況にあることから、代替機能を確保するためにも、現道活用案ではなく、どのルートであっても新しく高速道路を整備すべきである。
- (6) 以上を踏まえ、日沿道整備は当地域にのみならず国家にとっても最優先プロジェクトとして強力に進めるべき事業であり、出来るだけ早期に事業化、そして完成できる事業手法で進めていただきたい。また、そのための予算確保をお願いしたい。

11. 意見聴取結果に関する検討（ルート帯）

26

- ・意見聴取の結果、ルート帯に関して、Cルートよりもさらに南側を通過するルートを望む意見がある。
- ・「朝日まほろばICから日本海側へ直接抜けるルート」は、トンネル延長が長く、トンネルに安全確保のための施設が必要となり、事業期間や事業費が増大する。
- ・「道の駅笹川流れ付近を通過するルート」は、県立自然公園区域を通過し、事業実施がさらに困難となる。

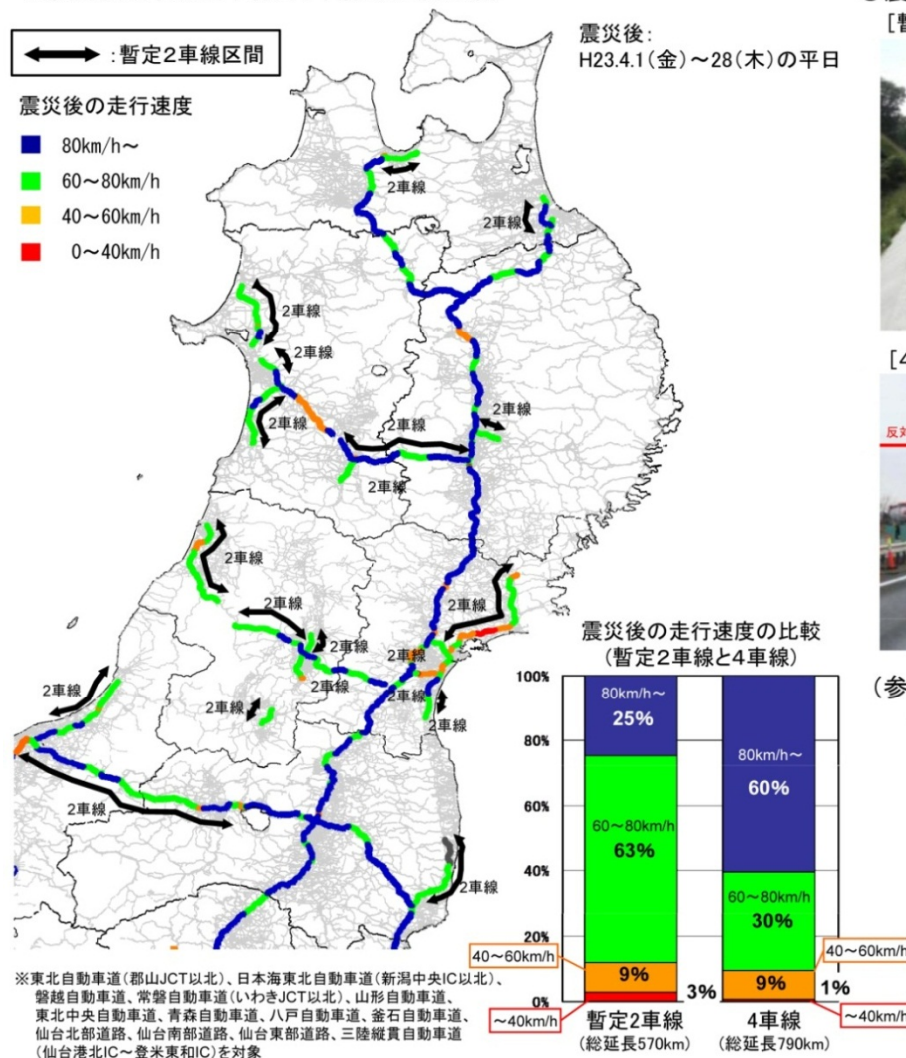


11. 意見聴取結果に関する検討（道路構造）

27

- ・意見聴取の結果、道路構造に関して、中央分離帯の設置や追越車線、十分な道路幅員の確保を望む意見がある
- ・東日本大震災において、2車線と4車線区間での走行速度の違いや、被災した道路の復旧スピードの違いがあったこと等を踏まえ、今後実施する具体の道路構造の検討に際しては、中央分離帯の設置や追越車線、災害時を考慮した幅員の確保について考慮することが必要。

○震災後の暫定2車線と4車線の走行速度



○震災後の復旧工事における課題

[暫定2車線区間]



- ・交互通行規制とせざるを得ないため、滞留が生じ、輸送効率に影響

（東北地方における交互通行規制は、1台の車両の最大停止時間が15分以内になるように行われている）

- ・交通への影響から、規制の時間・延長が制限されるため、復旧工事のスピードに影響

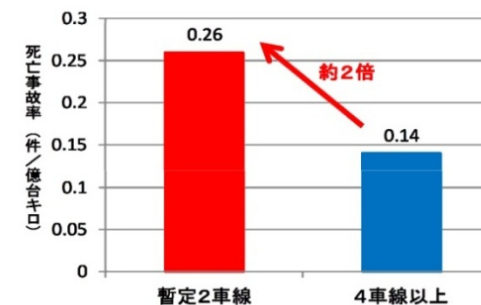
[4車線区間]



- ・車線規制で交通流を確保しながら、工事が可能

(参考) 高速道路における死亡事故率の比較(H21)

暫定2車線区間では、一度事故が発生すれば重大事故となる確率が高い



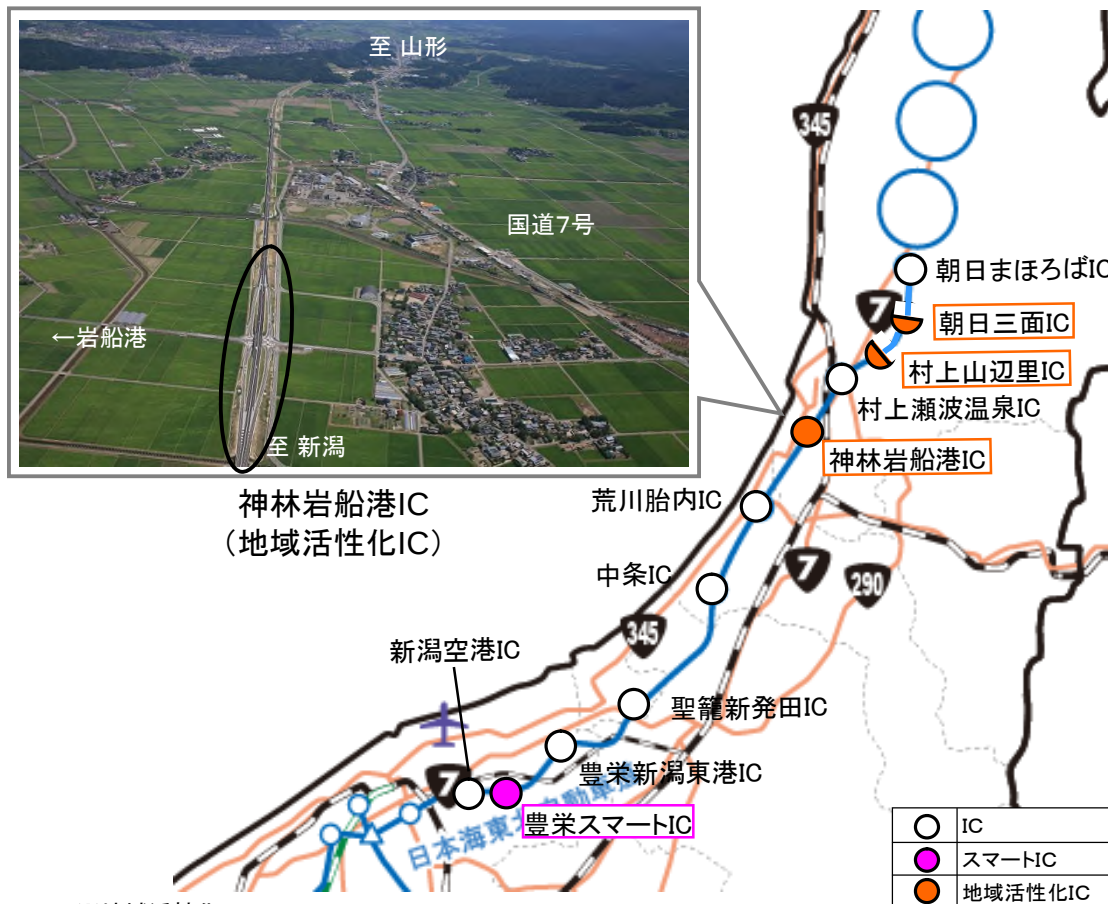
出典: 国土交通省 国土政策局 国土政策課 国土政策調査室 国土政策調査報告書

11. 意見聴取結果に関する検討（連結位置）

28

- ・意見聴取の結果、連結位置の追加整備を望む意見がある。
- ・既供用の日沿道（新潟空港IC～朝日まほろばIC間）には、物流の効率化等に寄与するスマートIC1箇所、地域活性化IC3箇所が追加設置されている。
- ・今後実施する簡易な形式の連結位置の追加の検討に際しては、地域の利便性向上や主要な交通拠点（空港・港湾など）とのアクセス強化の観点から、その整備について考慮することが必要。

●日沿道（新潟空港IC～朝日まほろばIC）の連結位置



※地域活性化IC

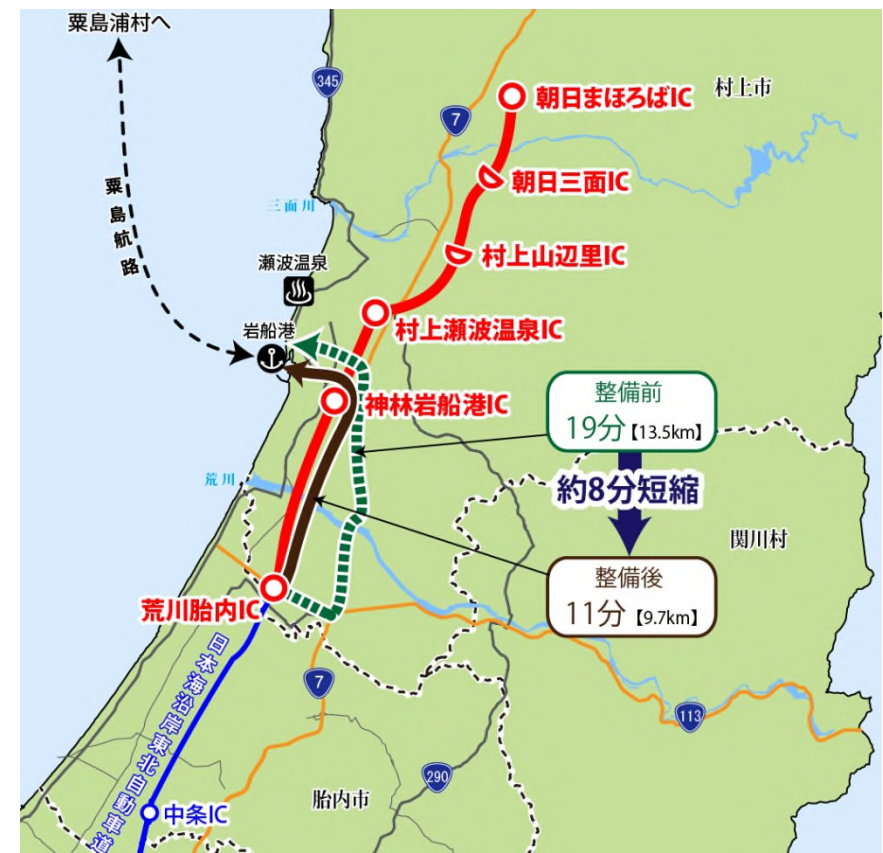
地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加IC。

※スマートIC

地方公共団体が主体となって発意し、整備するETC専用の追加IC。

●連結位置の追加による物流の効率化（神林岩船港の事例）

- ・荒川胎内ICから岩船港へのアクセス時間が、神林岩船港ICを設置したことにより約8分短縮し、物流の効率化に寄与。



11. 意見聴取結果に関する検討（休憩施設）

29

- ・意見聴取の結果、休憩施設の整備を望む意見がある。
- ・東日本大震災では、「道の駅」が自衛隊の活動拠点や地域住民の避難場所、救援物資等を提供する防災拠点として機能した事例などを踏まえ、今後実施する休憩施設の整備の検討に際しては、避難場所としての防災機能の観点からその整備について考慮することが必要。

○ 道路インフラが副次的に機能

- ・海岸から4キロ付近まで津波が押し寄せた仙台平野では、周辺より高い盛土構造（7～10m）の仙台東部道路に、約230人の住民が避難
- ・仙台東部道路の盛土は、内陸市街地への瓦礫の流入を抑制する浸水拡大防止としても機能

仙台東部道路付近の浸水状況



岩沼IC付近

名取IC付近



震災後、名取IC～仙台若林JCT周辺の5箇所に、津波時の避難に活用できる仮設階段を暫定的に設置（設置時期：平成23年5月）

○ 「道の駅」が防災拠点として機能

- ・「道の駅」が、自衛隊の活動拠点や住民の避難場所、水、食料、トイレを提供する貴重な防災拠点として機能
- ・防災拠点化のために自家発電設備を備える駅では、停電時にも24時間開所する等により機能

<自衛隊の復旧支援活動の拠点として機能する道の駅「津山」>



東日本大震災における「道の駅」利用の具体例

道の駅名	所在地	路線名	対応の例
三本木	宮城県大崎市	4号	自家発電により24時間開館し、おにぎり、菓子等を提供。情報館にて避難者を受け入れ。
津山	宮城県登米市	45号	自衛隊やレスキュー隊の前進基地。支援隊員への炊き出しの実施。南三陸町のホテル客が避難。
ふくしま東和	福島県二本松市	349号	おにぎり等食料、トイレ、給水サービスを提供。避難住民1500人を受け入れ。
喜多の郷	福島県喜多方市	112号	給水サービス、食事販売、日帰り温泉施設を被災住民に無料開放。
南相馬	福島県南相馬市	6号	避難所として開放。災害応援の拠点として機能。
ひらた	福島県平田村	49号	避難住民に無料で電源、水を提供。村内の病院や避難所に食料を供給。

○ ICと一体で開発された周辺施設の防災機能の発揮

- ・南三陸町では、IC予定地に一体的に整備された施設が防災機能を発揮



【東日本大震災において発揮した機能】

- 災害対策本部、避難場所、救急物資の収集場所として機能
- 行政、医療団体、自衛隊、警察、ボランティア等の活動拠点として機能
- 役場壊滅により役場機能移転（3/25～仮庁舎設置）等

