

計画段階評価

目次

| | | |
|------------------|-------|----|
| 1. 新潟山形南部連絡道路の概要 | ・ ・ ・ | 1 |
| 2. 地域の概要 | ・ ・ ・ | 2 |
| 3. 地域・道路交通の状況と課題 | ・ ・ ・ | 7 |
| 4. 政策目標の設定 | ・ ・ ・ | 17 |
| 5. 今後の手続きの進め方 | ・ ・ ・ | 20 |
| 6. 地域からの意見聴取方法 | ・ ・ ・ | 21 |

国土交通省 東北・北陸地方整備局

平成27年3月20日

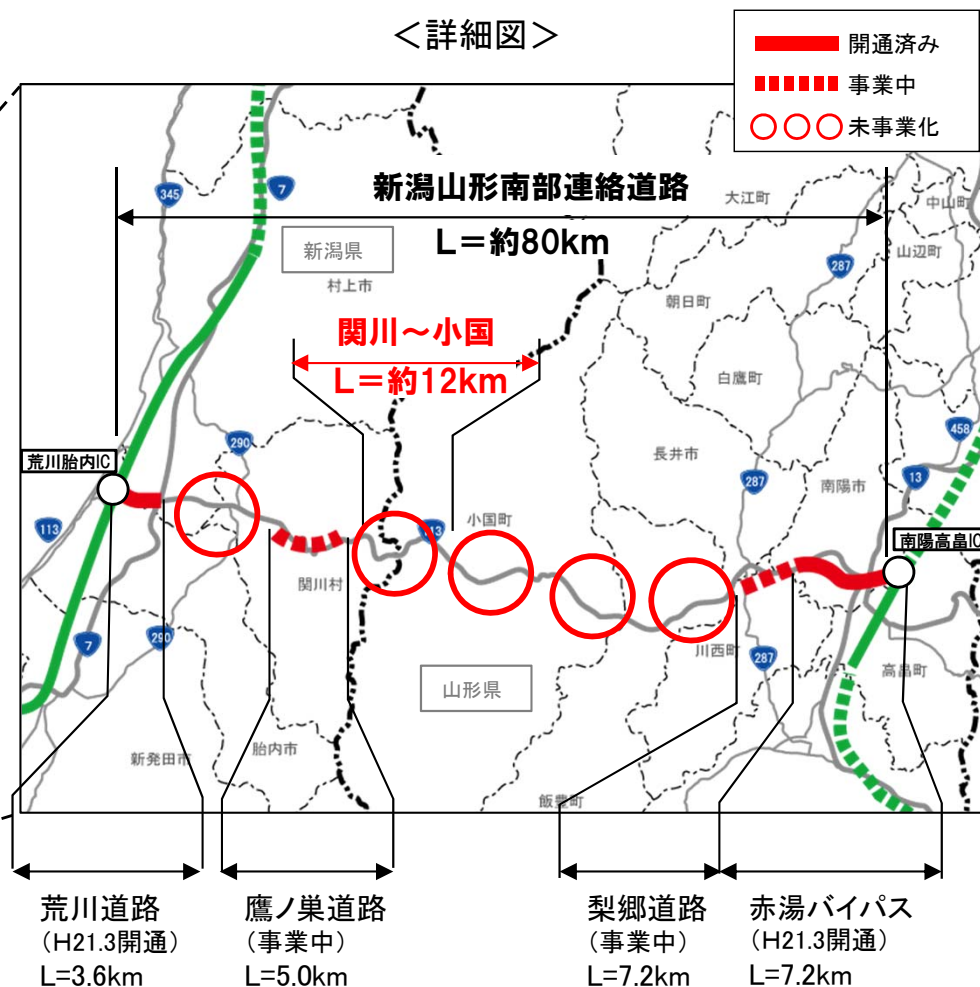
1. 新潟山形南部連絡道路の概要

- 新潟山形南部連絡道路は、日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道を接続する計画延長約80kmの地域高規格道路であり、荒川道路、赤湯バイパスの約11km（約14%）が開通済み。鷹ノ巣道路、梨郷道路の約12km（約15%）が事業中
- 今回の対象区間は、新潟・山形県境部の「関川～小国」

<広域図>



<詳細図>



| 計画延長 | 開通済み延長 |
|-------|-----------|
| 約80km | 11km(14%) |

2. 地域の概要（位置）

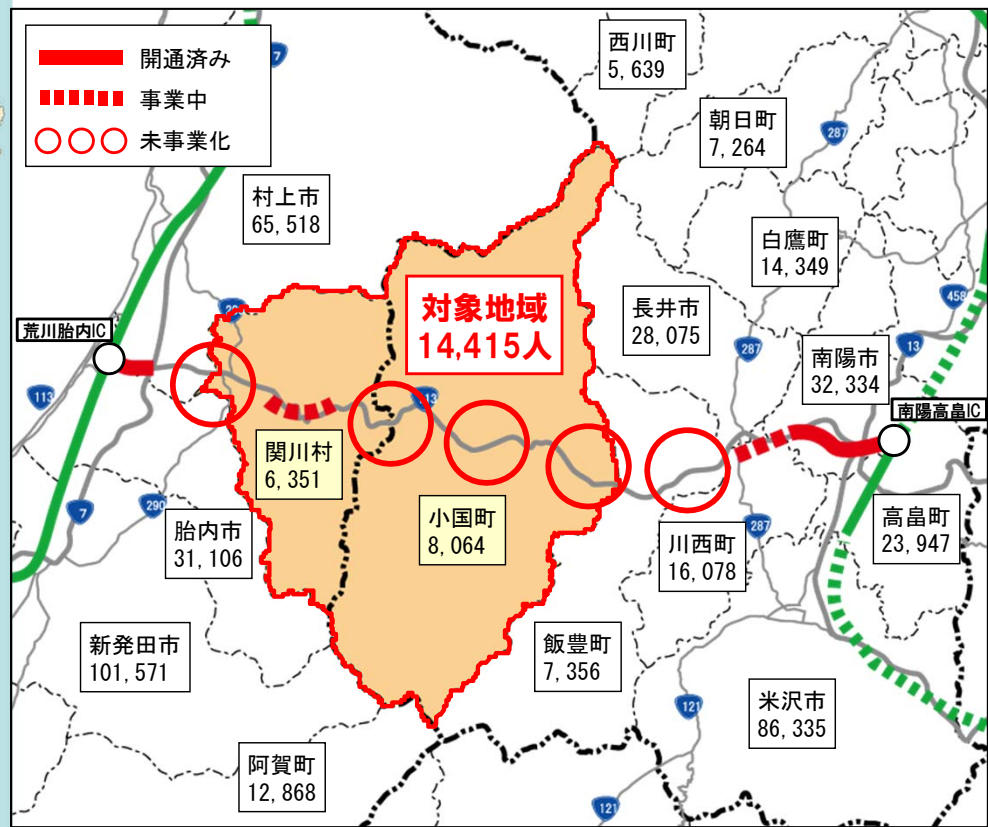
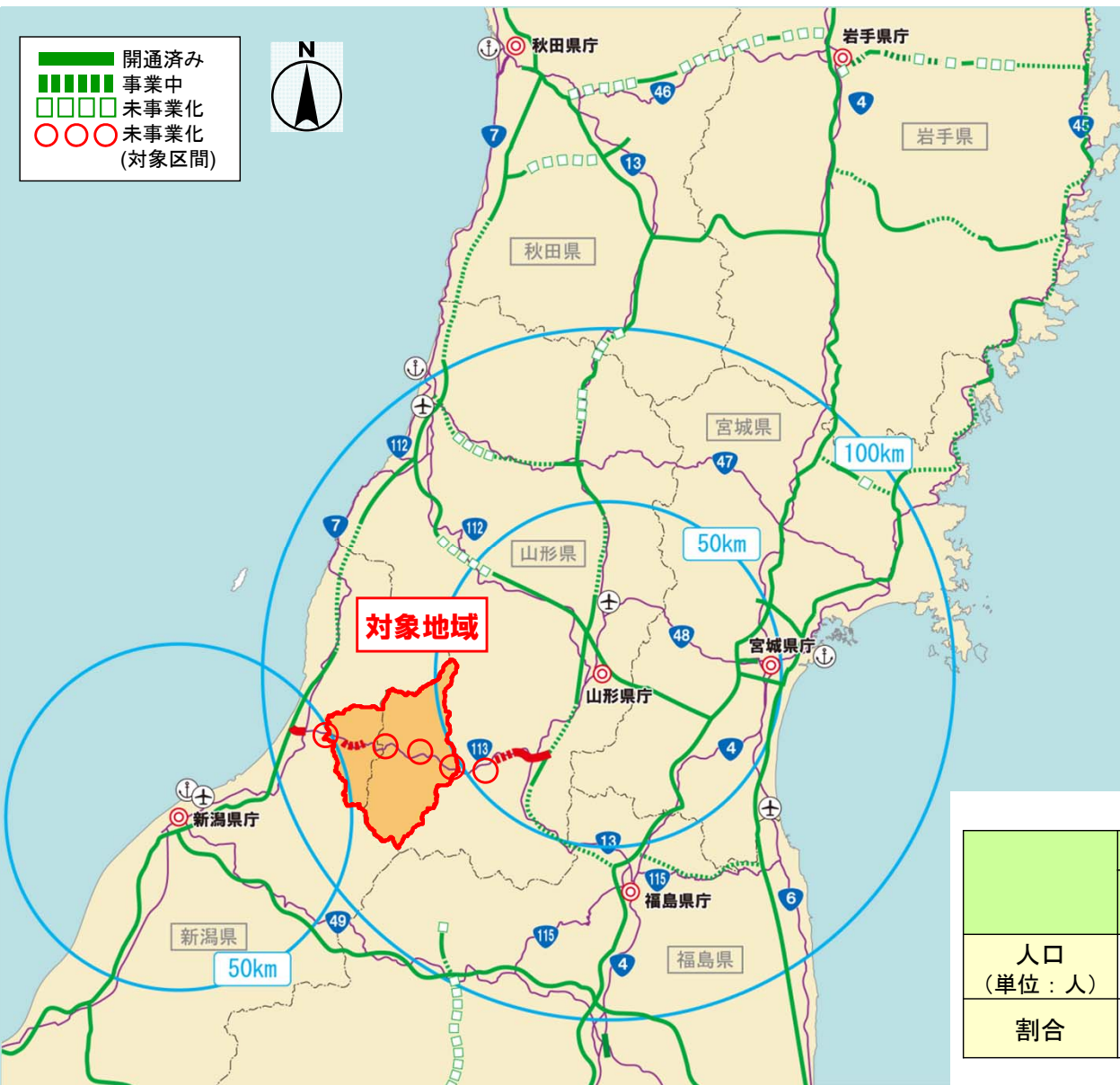
- 対象地域は、山形・新潟県庁所在地から約50km帯となる新潟県と山形県の県境部
- 2,000m級の朝日連峰と飯豊連峰に囲まれた水資源が豊かな地域

<位置>

<対象地域の市町村>

- 開通済み
- ▨ 事業中
- 未事業化
- 未事業化 (対象区間)

- 開通済み
- ▨ 事業中
- 未事業化



資料:住民基本台帳に基づく市町村別人口(H27/01)

<沿線市町の人口>

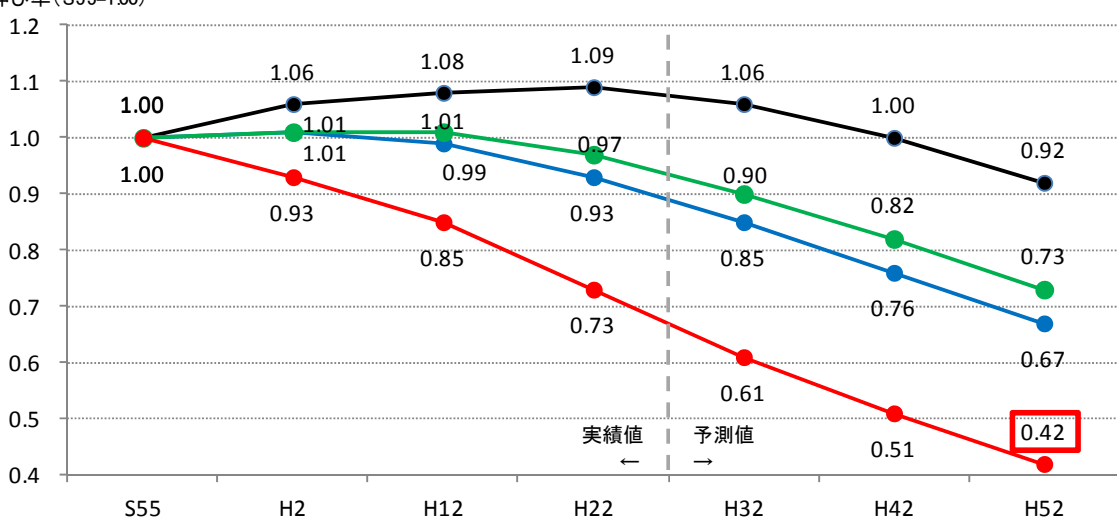
| | 山形県 | | 新潟県 | | 合計 | |
|--------------|----------------|-----------|----------------|-----------|------------|-----------|
| | 沿線市町村 (小国町) | 県計 | 沿線市町村 (関川村) | 県計 | 沿線市町村 計 | 2県計 |
| 人口 (単位:人) | 8,064 | 1,128,585 | 6,351 | 2,354,872 | 14,415 | 3,483,457 |
| 割合 | 0.7% (対山形県) | — | 0.3% (対新潟県) | — | 0.4% | — |

資料:住民基本台帳に基づく市町村別人口(H27/01)

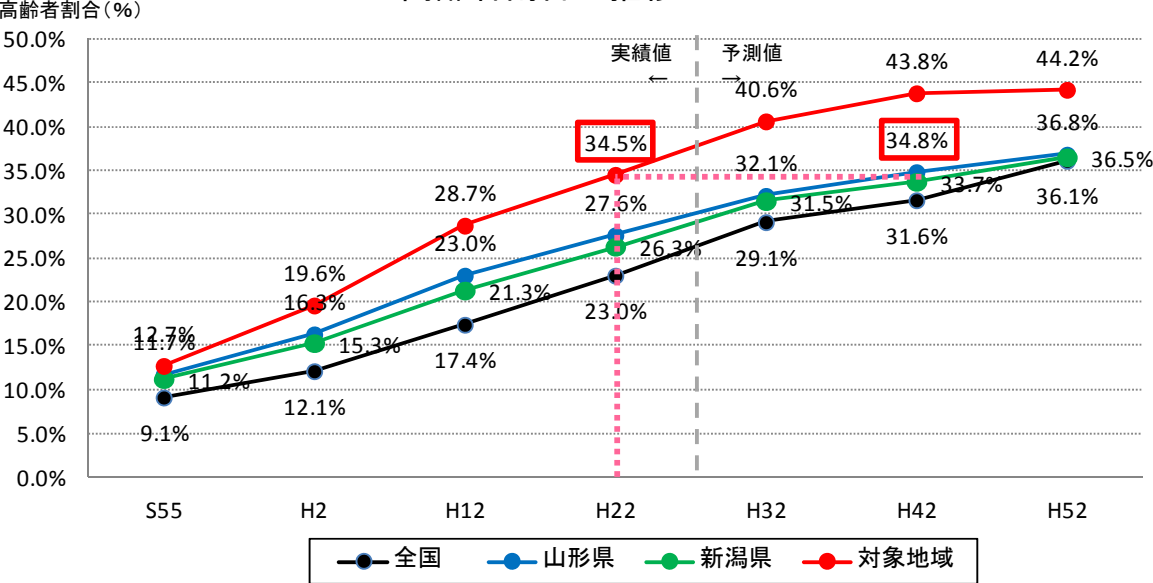
2. 地域の概要 (人口)

- 対象地域の人口は、全国及び山形県、新潟県を上回るペースで減少
- さらに、高齢者割合も全国や山形、新潟を上回っている上、全国より20年近く早いペースで高齢化が進行
- 生産年齢人口の減少も顕著

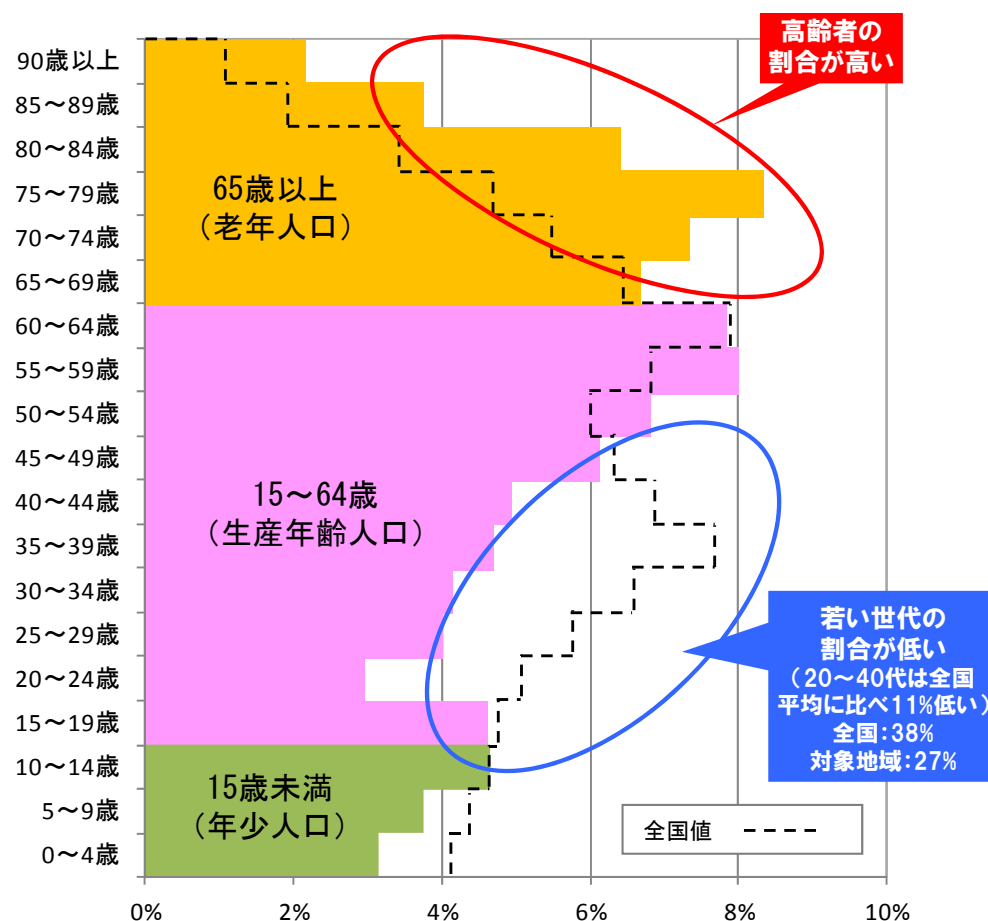
＜人口推移と伸び率の比較＞



＜高齢者割合の推移＞



＜対象地域の年齢別人口推移＞

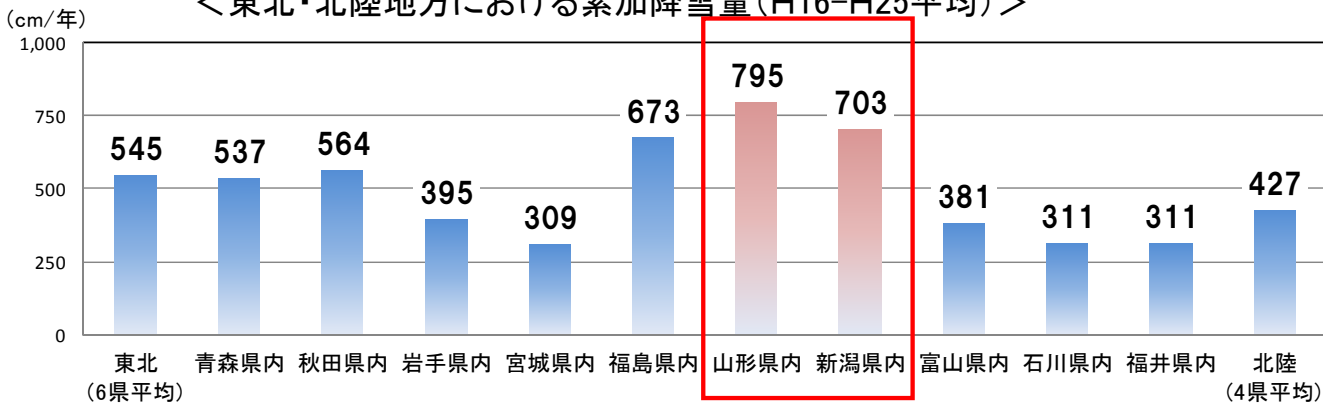


資料: 国勢調査(平成2年~平成22年)
将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)(平成27年~平成52年)

2. 地域の概要 (気象条件)

- ❑ 本地域は全国的に最も降雪量が多く、大半が特別豪雪地帯
- ❑ 特に対象地域である小国町は降雪が多く、例年10mを超える降雪量が観測される
- ❑ 地吹雪や路面凍結による交通障害が発生

＜東北・北陸地方における累加降雪量(H16-H25平均)＞

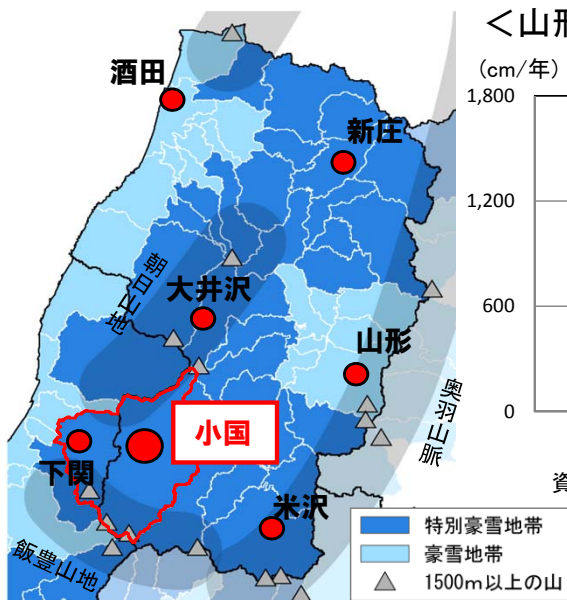


資料: 気象庁データ

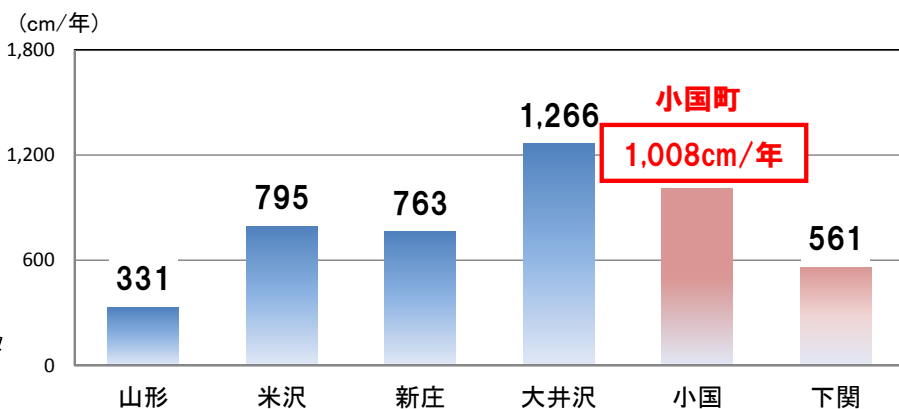
＜国道113号の降雪状況＞



＜豪雪地帯指定図＞



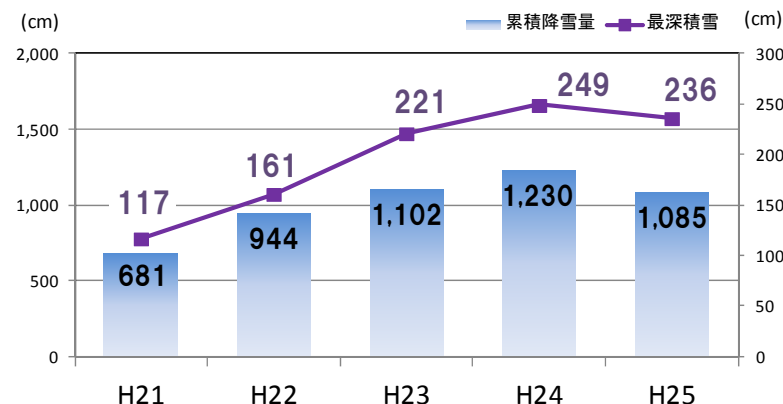
＜山形県内主要地点における累加降雪量(H16-H25平均)＞



資料: 気象庁データ

関川村最寄りの観測地点

＜小国の累加降雪量、最深積雪深の推移＞



資料: 気象庁データ

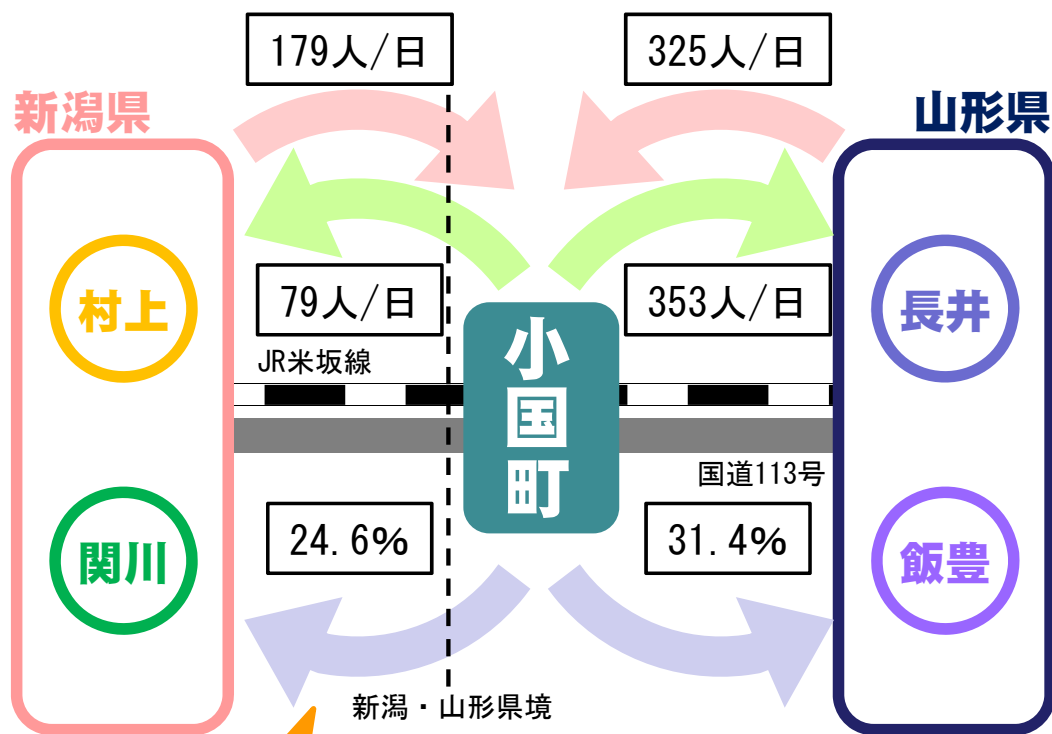
資料: 国土交通省 豪雪地帯及び特別豪雪地帯の指定

2. 地域の概要（地域間流動）

- 当該地域では、通勤・通学、買い物等で山形・新潟県境をまたいだ日常生活交通が存在
- 通勤・通学時の利用交通手段は、自家用車が7割以上を占め、当該地区の自動車保有率も全国の1.5倍以上と多い
- 自動車への依存度が高い当該地域では、人口減少・高齢化が進行し、地域間の移動経路の確保が課題

<地域間流動状況>

通勤・通学



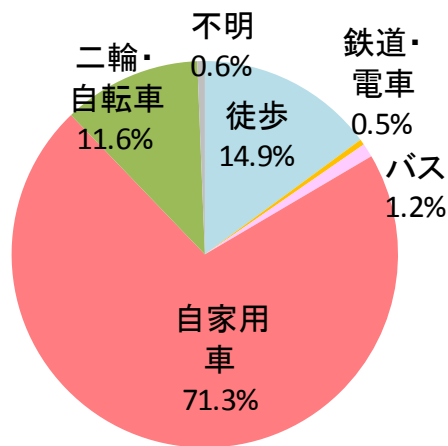
買物

資料：H22国勢調査
平成24年度山形県買物動向調査

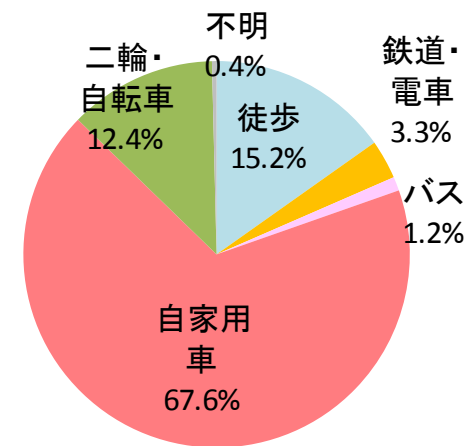
県境を越えた日常生活のつながり

<通勤・通学時の利用交通手段>

[常住地→小国町]

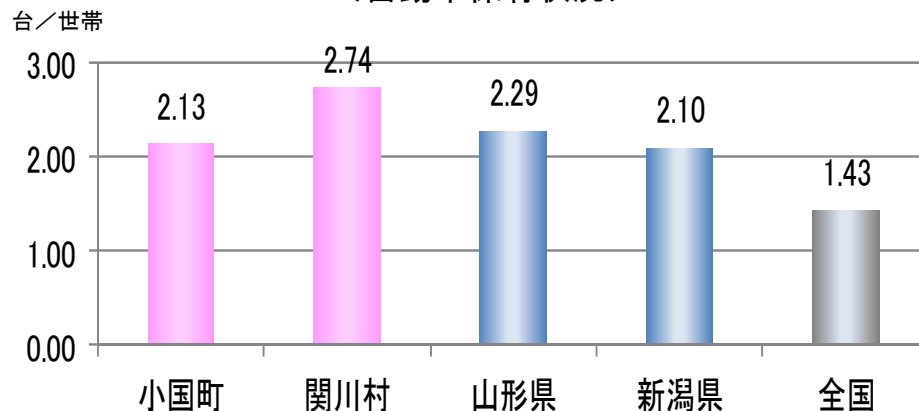


[小国町→常住地]



資料：H22国勢調査

<自動車保有状況>

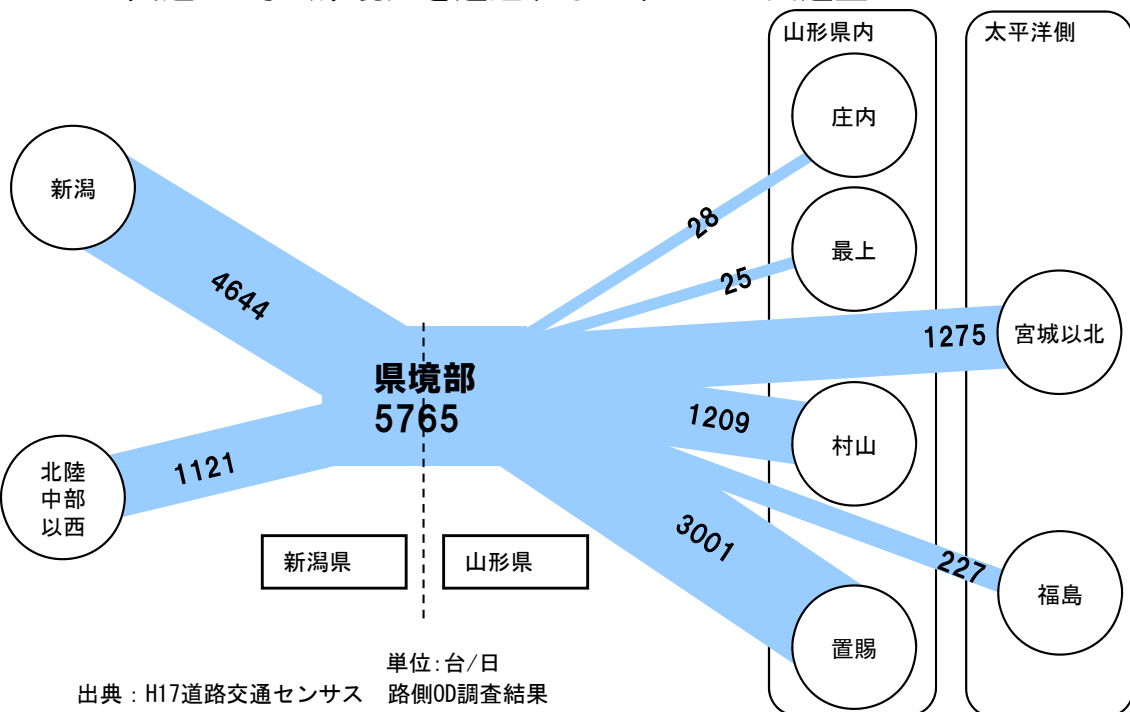


資料：自動車数「自動車保有車両数」(平成25年3月31日現在：国土交通省自動車交通局)
人口・世帯数「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数表」(平成25年3月31日現在：総務省自治行政局)

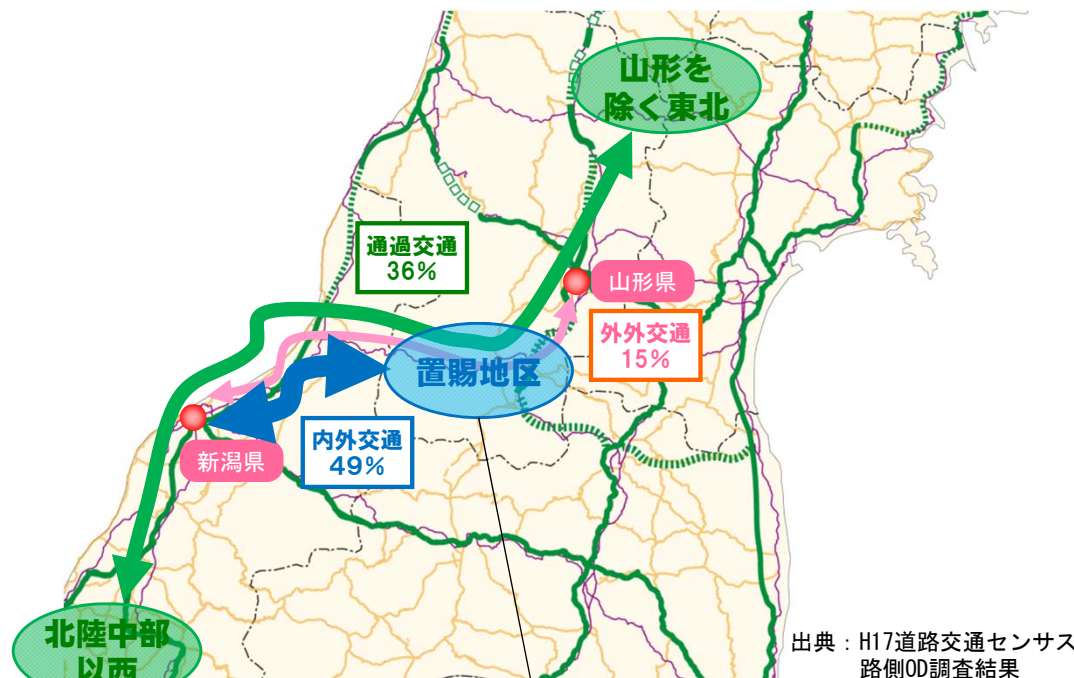
2. 地域の概要 (交通特性)

- 国道113号は、山形県・宮城県～新潟県間の利用など太平洋側と日本海側を結ぶ広域的な幹線道路として機能
- 山形・新潟県境部を利用する交通量は約53百台/日であり、約半数が通過交通で200kmを越える長トリップ

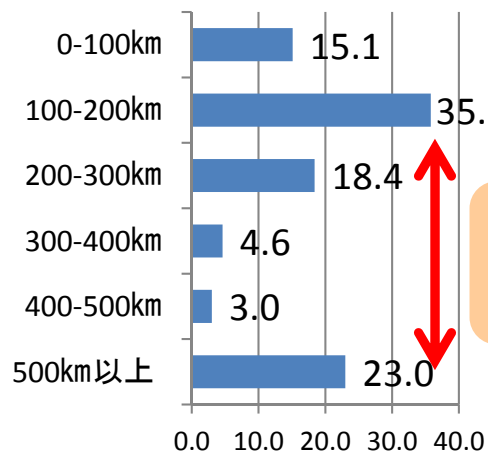
<国道113号 (県境) を通過する全車のOD交通量>



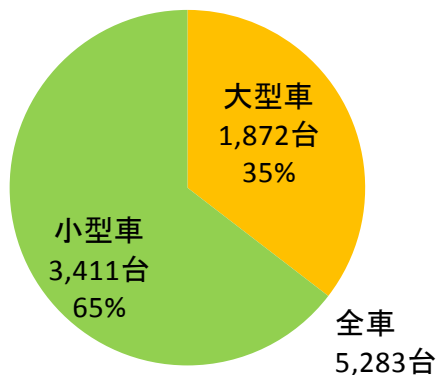
<対象区間の交通特性 (OD内訳)>



<県境部利用車両のトリップ長分布>



<国道113号 (県境) の交通量>



置賜地区のOD内訳

| | 交通量 | 割合 |
|-----------------------|--------|------|
| 内外交通 (置賜地区⇄新潟県) | 2,816台 | 49% |
| 外外交通 (置賜地区を除く山形県⇄新潟県) | 866台 | 15% |
| 通過交通 (その他) | 2,083台 | 36% |
| 合計 | 5,765台 | 100% |

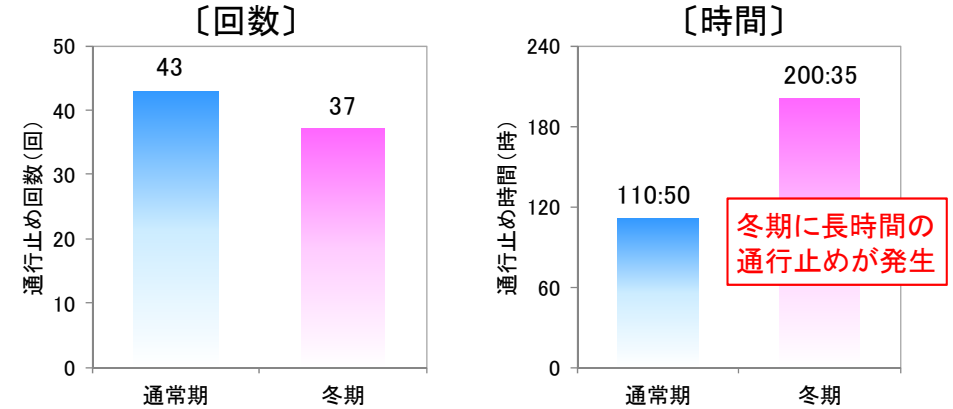
3. 地域・道路交通の状況と課題（通行規制）

- 国道113号では過去10年（H16～H25）で80回（うち関川～小国間では18回）の全面通行止めが発生
- 全面通行止め（80回）の半数が冬期の通行止めで、特に災害通行止めの多く（約9割）は雪に起因
- 長トリップの普通貨物の利用が多く、通行止め発生時は迂回が発生し、走行時間・費用が増加

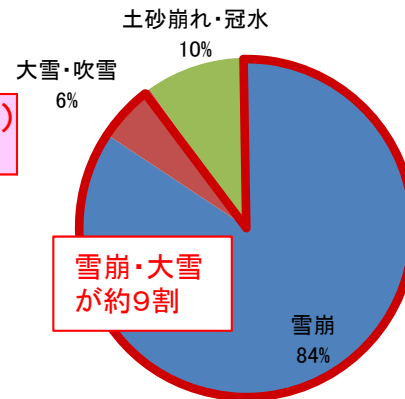
＜国道113号通行止め時での山形～新潟間の迂回状況＞



＜全面通行止め(80回)の発生時期＞



＜災害通行止め時間の要因＞



＜小国町での災害発生状況(雪崩)＞



・隣町の小国町や新潟県に年10回くらい出かけます。通るたびに「災害」が頭をよぎります。関川村から飯豊町の間は、大半が山岳道路で急斜面が多く、地滑りが発生する心配の箇所に見受けられます。冬期間は、それに雪崩が追い打ちをかけます。
(飯豊町住民の声/H25置賜地域道路整備促進大会資料より)

・国道113号が通行止の際は、迂回路が無く時間に間に合わないため、取引が取りやめになることもある。(新潟→山形、食品輸送)
(H24物流事業者へのヒアリング調査より)

3. 地域・道路交通の状況と課題（災害）

- 対象区間の全面通行止めによる通行規制は、過去10年間に災害で5回発生。
- 全面通行止めの原因は、土砂崩れ・冠水3件、雪崩2件で、冬期間には広域迂回が発生
- 全面通行止め時には、住民、企業の移動を取りやめるなど、日常生活や産業活動に支障

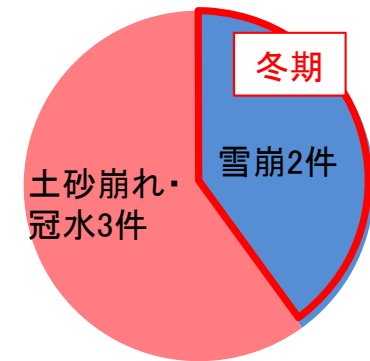
＜災害通行止め発生箇所(H16-H25)＞
関川～小国



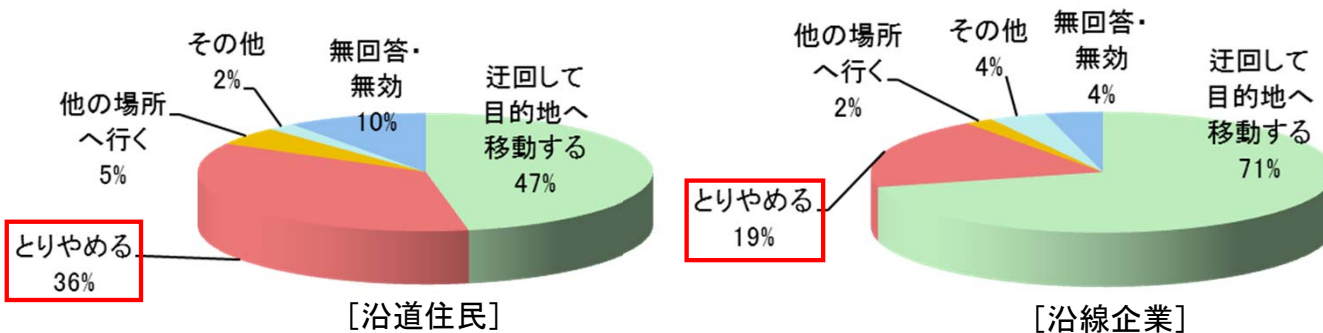
＜冠水による通行止め状況＞



＜災害による通行止（H16-H25）の原因＞



＜国道113号通行止の際の行動＞



注：「迂回して目的地へ移動する」は、年間を通して

資料：「国道113号沿線企業アンケート、国道113号住民アンケート」H21.6、新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会

・通行止めの際にも**安定的に取引ができる**よう、**大幅な迂回を伴わない代替路が必要**である。

(H24農業関連事業者へのヒアリング調査より)

3. 地域・道路交通の状況と課題（災害時支援道路としての機能）

- 東日本大震災では、塩釜港など太平洋沿岸の港が被災し、物資は新潟港など日本海沿岸の港から幹線道路を利用し被災地へ向けて輸送
- そのため、新潟港では震災前後で取扱いコンテナ量が約1.2倍に増加。また国道113号の交通量は約2.3倍と倍増

＜震災前後の物資輸送の変化(燃料供給)＞

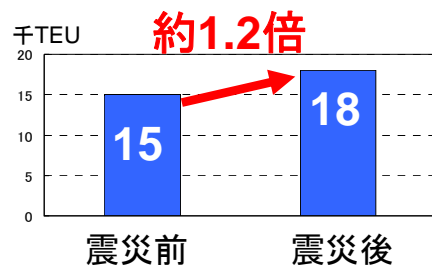


＜東日本大震災後の物資輸送経路＞

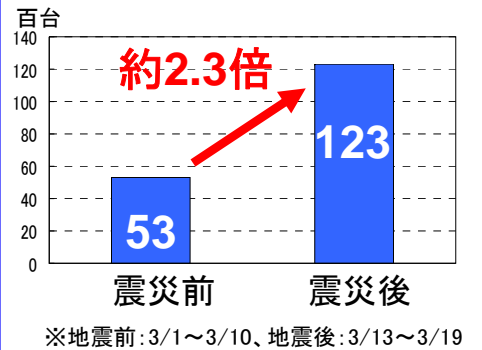


＜震災後の新潟港の状況＞

＜新潟港の取扱コンテナ量の変化＞



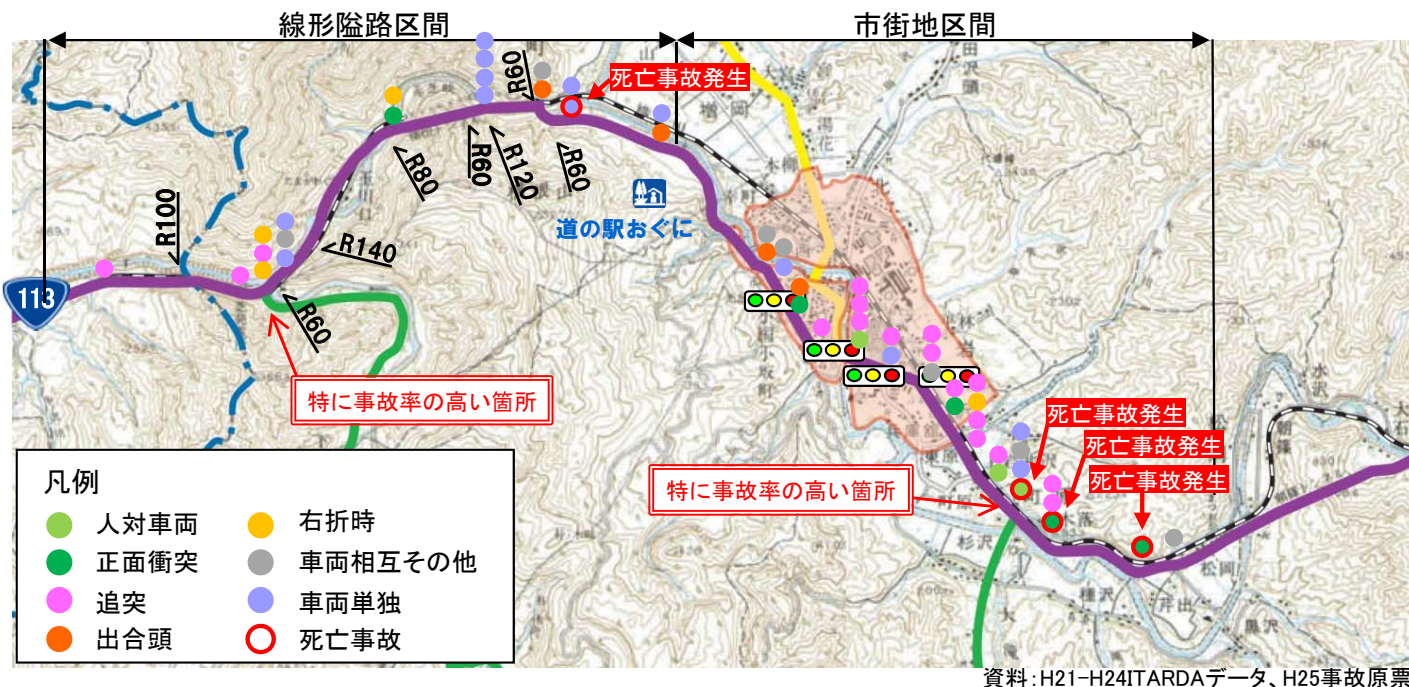
＜国道113号の交通量の変化＞



＜震災後の国道113号の状況＞



- 対象区間には、国道113号の中で死傷事故率の高い箇所が多数存在
- 100件/億台キロ以上の箇所も7箇所存在し、事故の危険性が高い区間
- 対象区間の全面通行止めのうち7割以上が事故（13回/10年）によるもので、そのうち大型車の事故割合が6割以上

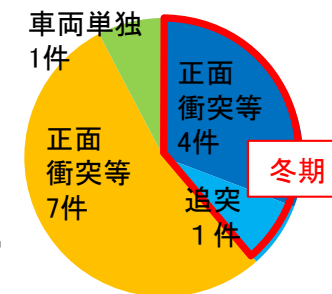
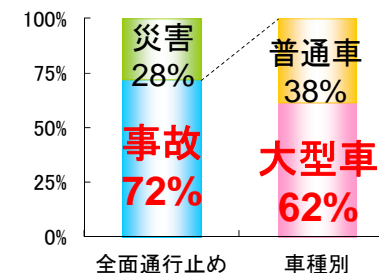


< 重大事故発生状況 >



< 通行止原因 >

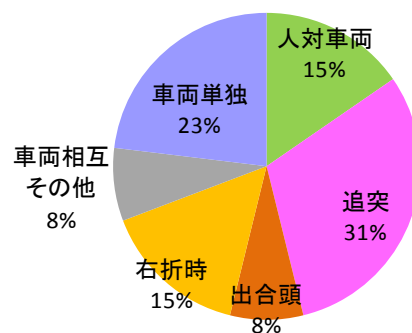
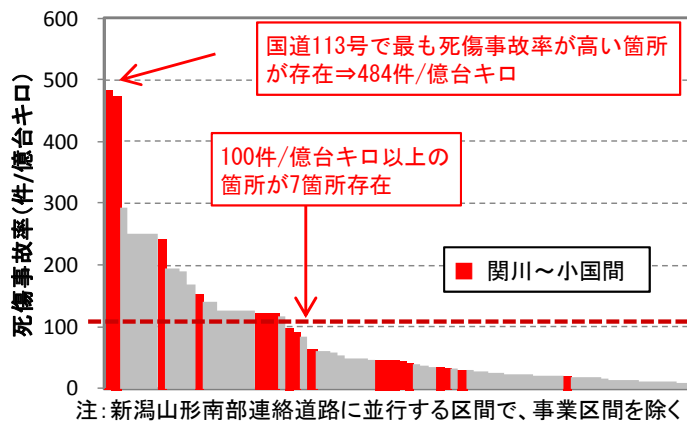
< 事故通行止め要因 >



資料：通行止め実績(H16-H25)

< 国道113号の死傷事故率 >

< 事故類型(100件/億台キロ以上) >

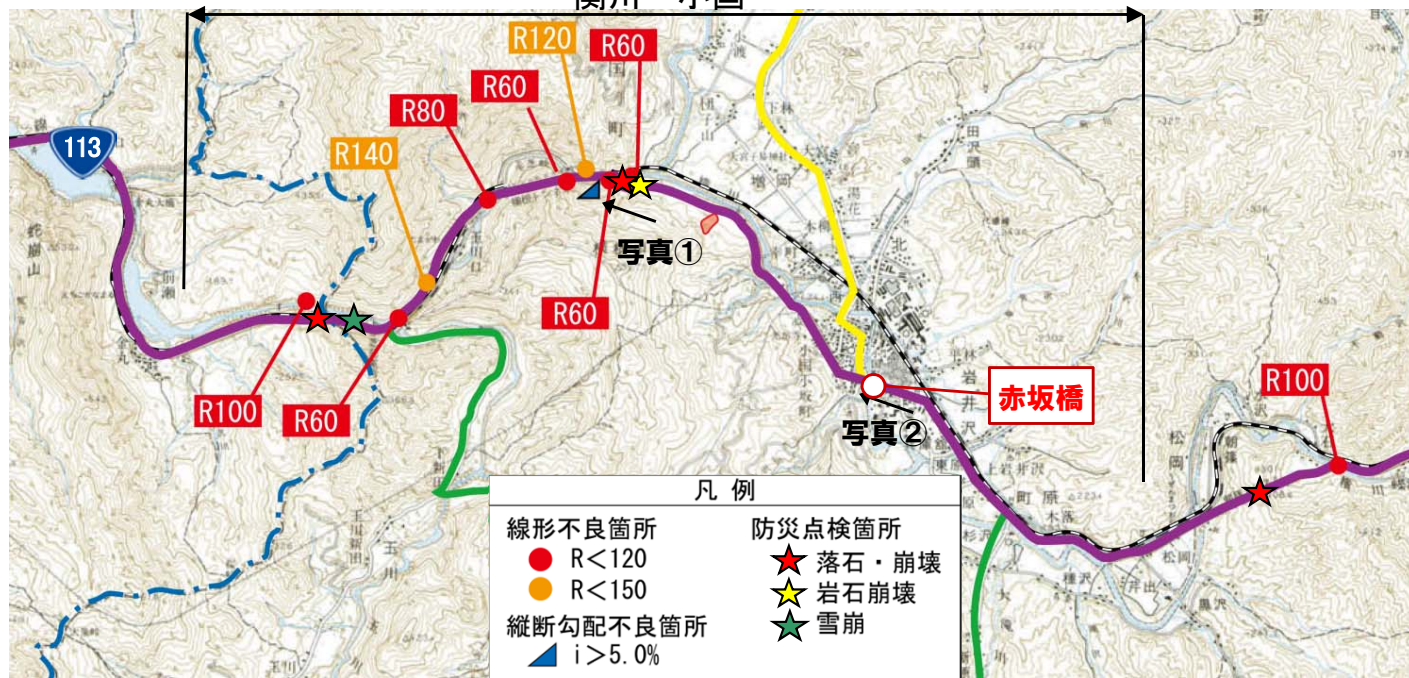


資料：H21-H24ITARDAデータ

・ 国道113号の**事故による通行止め**により、**競りに間に合わず取引ができなかった**ことが2回ある。
(H24農業関連事業者へのヒアリング調査より)

- 対象地域を通過する国道113号は、急カーブが連続する線形不良区間や落石・崩壊等の防災点検要対策箇所が多数存在。また、建設後40年以上経過した橋梁が多く、老朽化が懸念
- 狭小幅員、急カーブ、冬期凍結などの問題点を指摘する声が多く、冬期を含めた走行環境の改善が課題

＜線形不良区間及び防災点検要対策箇所＞
関川～小国



写真①

[線形不良区間]

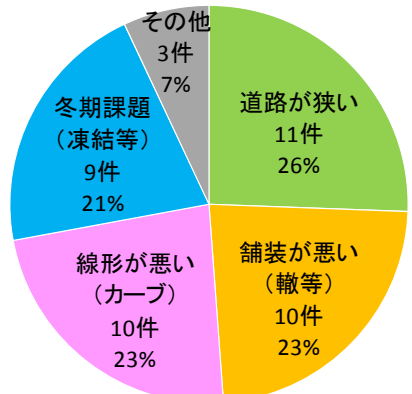


写真②

[冬期の幅員減少]

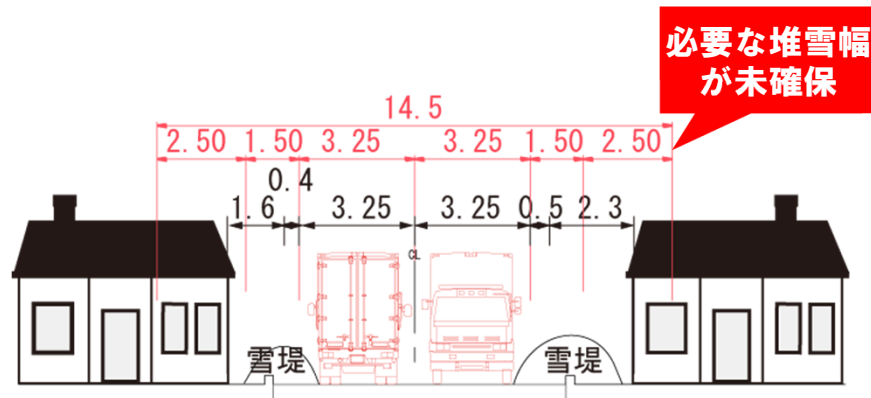


＜国道113号の走行上の問題点＞



資料: H24物流業者ヒアリング調査

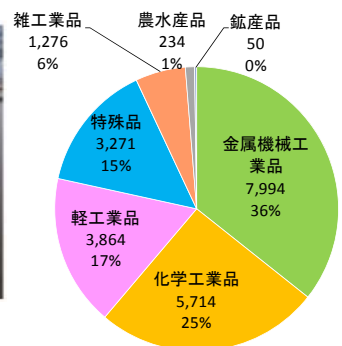
＜狭小幅員と堆雪幅＞



3. 地域・道路交通の状況と課題（物流）

- 新潟港は、週13便のコンテナ定期航路があり、山形・宮城県からも国道113号を利用し、海外への貨物を輸送
- 山形県は日本有数の果物産地で、沿線地域で生産された農産品・工業品は、国道113号を利用して中部以西等へ輸送
- 国道113号は重要な輸送経路であるが通行止めが多発しており脆弱性が課題。また通過交通が小国市街地を走行するため沿道生活環境の向上が課題。

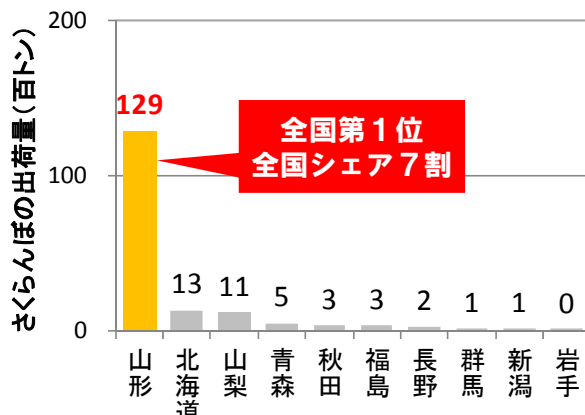
＜山形県から輸出される品目別生産量＞



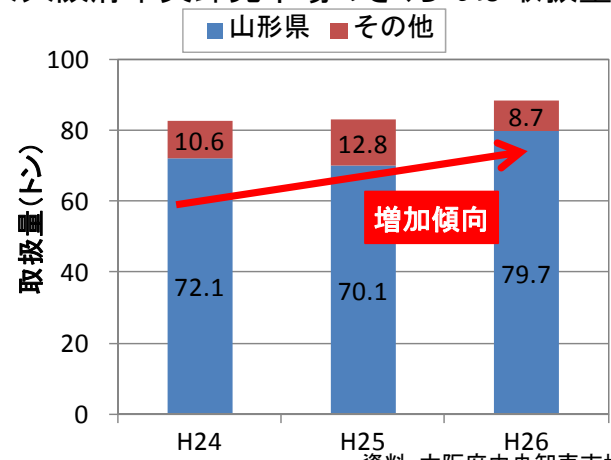
資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H25)

- コンテナ取扱量：185,626 (H25)
- コンテナ定期航路：13便/週
- LNG取扱量：471万トン (H26)
- ※本州日本海側港湾でトップ

＜さくらんぼの全国出荷量ランキング＞



＜大阪府中央卸売市場のさくらんぼ取扱量＞

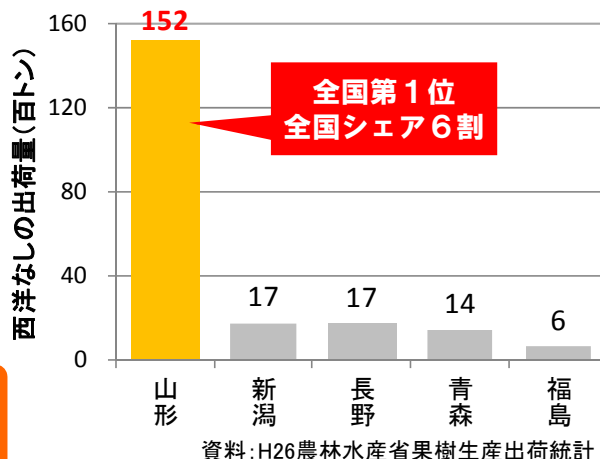


＜新潟港の利用状況＞

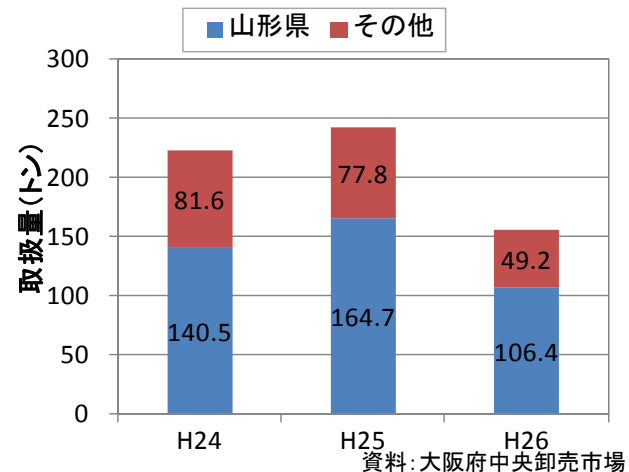


- ・業務上の搬入・搬送先は、国内全般（宮城、岩手、新潟、三重、大分など）と海外（新潟港、小名浜港より）
 - ・安定した道路であれば、製品の種類を増やす可能性が生まれる
- （小国町企業のヒアリング、H21、H25）

＜西洋なしの全国出荷量ランキング＞



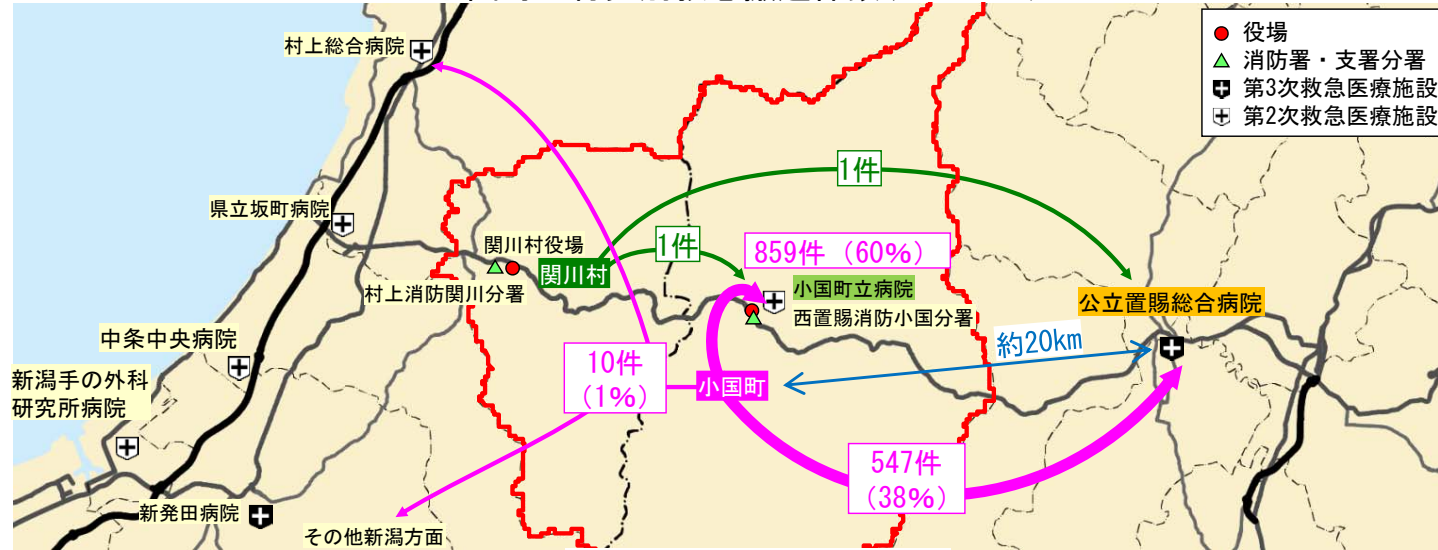
＜大阪府中央卸売市場の西洋なし取扱量＞



- ・車両改良が進み荷痛みの危険性は低くなったが、急カーブ等では多少速度を落とすなど、荷痛みを起こさないよう気をつけて運転している。（物流業者ヒアリング、H24）

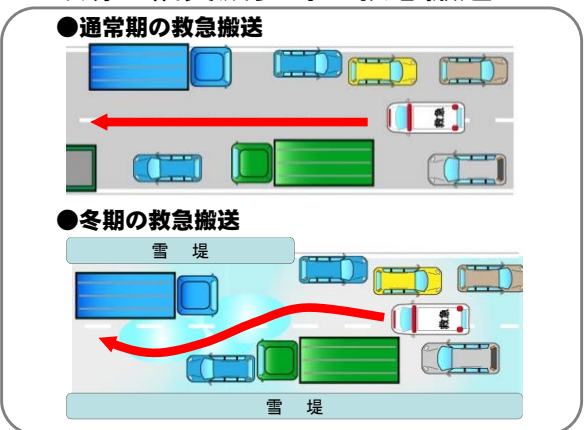
- 小国町には高次医療施設がなく、救急搬送の4割が最寄りの第3次救急医療施設（置賜総合病院）へ搬送
- 救急搬送では、県境を超えた救急搬送も行われている
- 国道113号は、置賜総合病院への唯一のアクセス道路であるが、搬送時の時間短縮が課題であり、特に冬期間の搬送は道路幅が狭く搬送に時間を要する

＜小国町の行先別救急搬送件数(H21-H25)＞

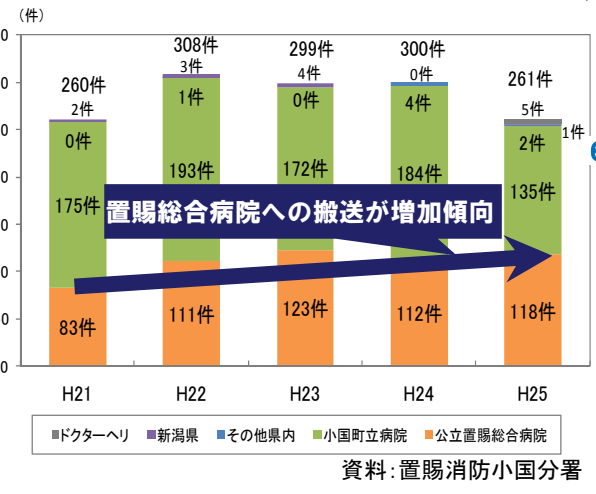


資料：置賜消防小国分署、村上市消防署関川分署
注：ドクターヘリの5件を除く、関川村は山形県への搬送のみ

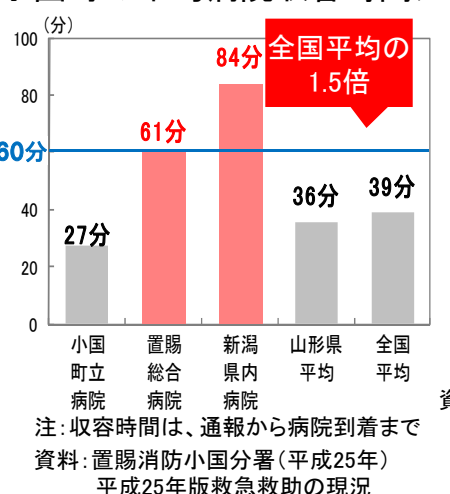
＜冬期の幅員減少時の救急搬送＞



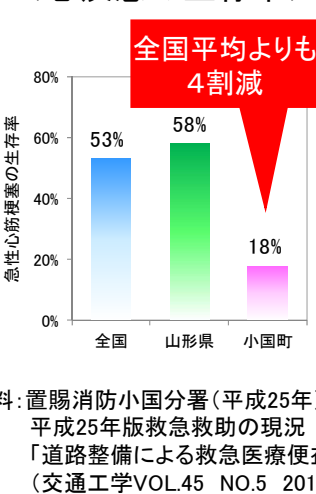
＜小国町の行先別救急搬送件数＞



＜小国町の平均病院収容時間＞



＜心疾患の生存率＞



・ 小国町から脳疾患の専門医療のある置賜総合病院までの時間が30分以上かかるため、一刻も早く搬送する環境が必要である。

・ カーブの遠心力や、ブレーキにより患者への負担は大きく、心臓マッサージや人工呼吸を行う場合の隊員の身体的負担も非常に大きい。

（置賜消防小国分署ヒアリング、H25.10）

- 小国町内には、周産期医療（出産）や人工透析に対応する医療施設がなく、町外の病院へ依存しており、これらの医療施設までの所要時間は、山形県内最下位
- 唯一のアクセス路となる国道113号で全面通行止めが度々発生しており、沿線住民が不安をかかえている

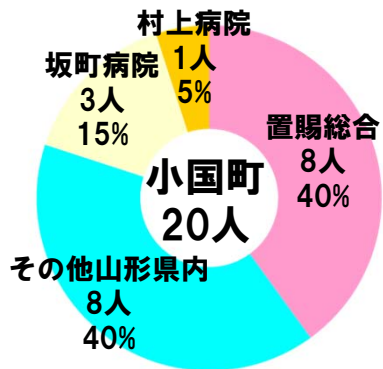
＜医療施設の配置状況と国道113号の災害履歴(H16-H25)＞



- 凡例
- 災害全面通行止(雪)
 - 災害全面通行止(その他)
 - × 冬期通行止
 - ⊕ 第三次救急医療施設
 - ⊕ 第二次救急医療施設

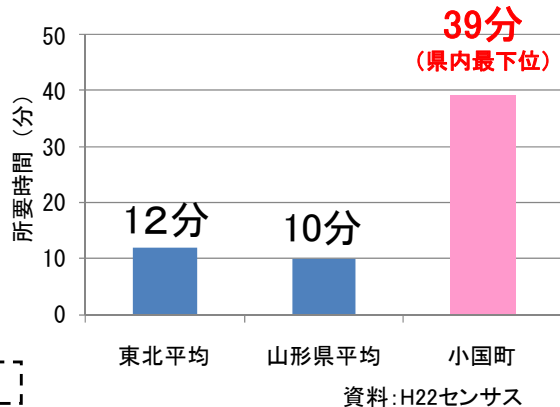
「人工透析」の場合

＜人工透析患者の通院先＞



・通院頻度は1～3回/週
資料:小国町聞き取り調査(H25/8時点)より

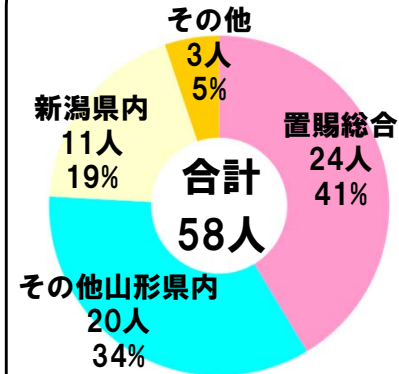
＜透析可能病院までの所要時間＞



資料:H22センサス

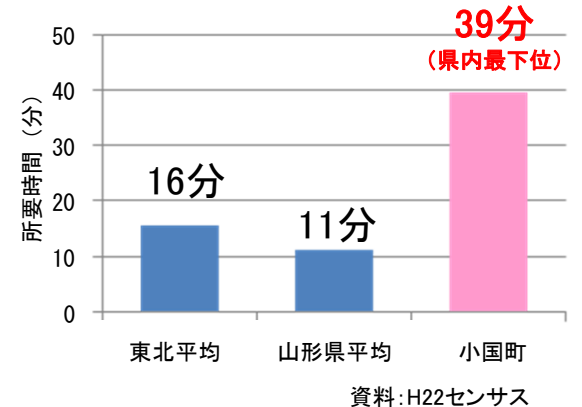
「出産」の場合

＜小国町の出産病院(H24)＞



・H20.9より町内分娩不可
資料:小国町聞き取り調査より

＜分娩可能病院までの所要時間＞



資料:H22センサス

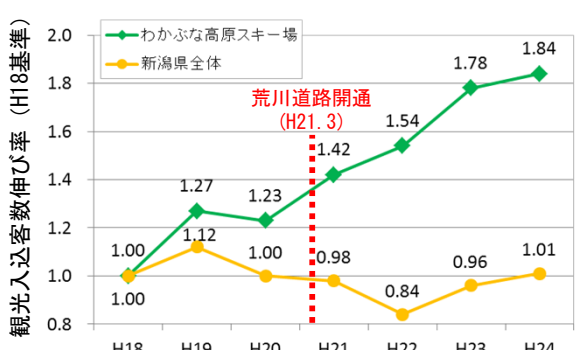
- 国道113号沿道には、道の駅が3つあり、大きな集客力を持つ（合計約60万人/年）
- 山形県は、わらびの出荷量が日本一で小国町の生産量は県内一位を占める
- 国道113号沿線の体験型観光わらび園には、県外からの入れ込み客数が、約9割であり観光客数の減少が課題



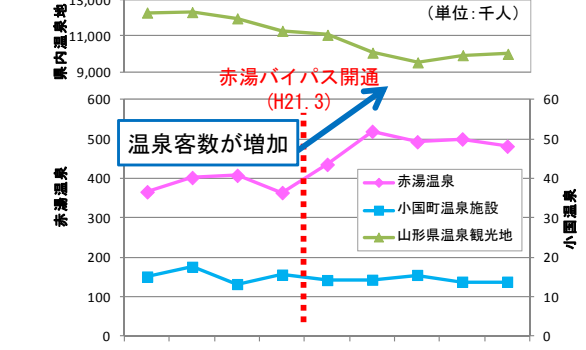
資料：平成25年度新潟県観光入込客統計
平成25年度山形県観光客数調査

ソチ冬季五輪銀メダリストが練習した
ハーフパイプコースを完備

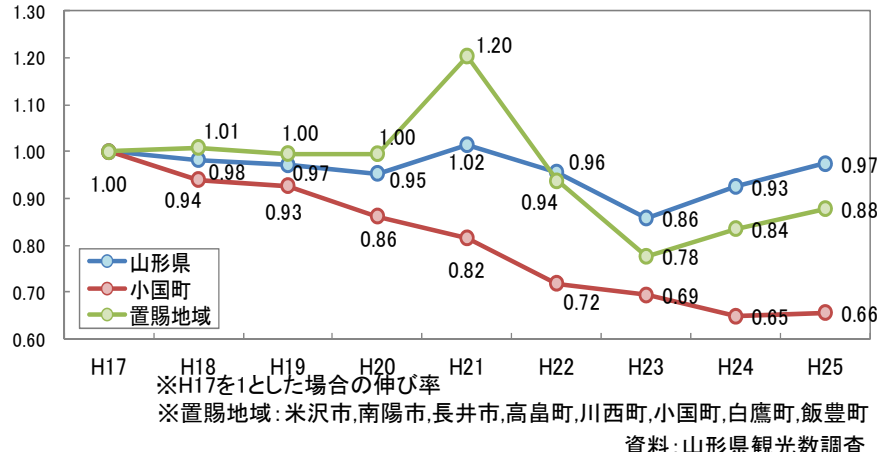
＜荒川道路開通後のスキー場客数の変化＞



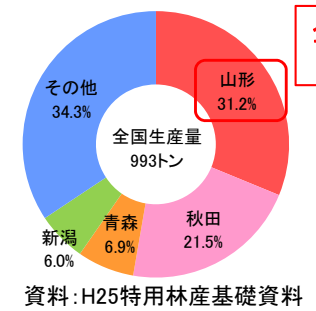
＜赤湯バイパス開通後の観光客数の変化＞



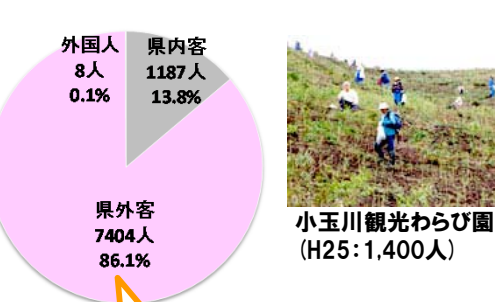
＜観光客数の推移＞



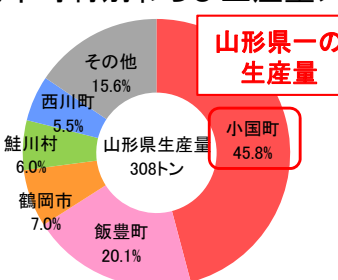
＜県別わらび生産量＞



＜観光わらび園観光入込み客数＞



＜市町村別わらび生産量＞



新潟県、福島県、宮城県、北関東
方面より来客している
(小国町ヒアリングH26.1)

| | | 課題 | 原因 |
|--------|-------|--|---|
| 道路について | 通行止め | <ul style="list-style-type: none"> ・過去10年に主に雪崩による災害で5回、主に大型車に関連する事故で13回の全面通行止め ・日常生活や産業活動に支障をきたす恐れ | <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路としての機能低下 <ul style="list-style-type: none"> ⇒冬期の積雪や事故による通行止めが発生し、信頼性が低下 ⇒除雪に必要な堆雪幅が確保されていないため、速達性が低下 ⇒積雪による狭小幅員や地吹雪による視界不良等で走行性・安全性が低下 ⇒交差点が多く、特に冬期は錯綜車両に注意が必要 ⇒防災点検箇所が存在し、防災機能が低下 ⇒線形不良箇所が多く、運転ミスを誘発 |
| | 構造 | <ul style="list-style-type: none"> ・線形不良区間(R<150m未満8箇所)、防災点検箇所(4箇所)が多数存在する。また、橋梁の老朽化も懸念 | |
| | 冬期 | <ul style="list-style-type: none"> ・運搬排雪に伴い、冬期間(1~3月)の半分以上(50日/全90日)で片側通行規制が行われ、走行速度が低下 ・吹雪や積雪による影響も伴い、走行速度が低下 | |
| | 事故 | <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率が300件/億台キロを越える箇所が2箇所存在 ・正面衝突などによる死亡事故が多発 | |
| 地域について | 緊急輸送路 | <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災直後には、交通量が2.3倍となり、救援物資や燃料の輸送、避難行動を支える日本海～内陸部の横断軸として機能 | <ul style="list-style-type: none"> ・日本海～太平洋を結ぶ最短路線であり、災害時に交通が集中 <ul style="list-style-type: none"> ⇒幹線道路としての機能が不十分 ・地域間を結ぶネットワークが脆弱 <ul style="list-style-type: none"> ⇒主要地域間に規格の高い道路の未整備区間が存在 ⇒通行止めが多く、広域迂回が発生 ・国道113号の速達性や信頼性が不十分 <ul style="list-style-type: none"> ⇒通行止めが多く、信頼性が低下 ⇒線形不良箇所が多く、走行速度が低下 ・観光地と交通拠点間を結ぶネットワークが脆弱 <ul style="list-style-type: none"> ⇒幹線道路としての機能が不十分 |
| | 産業 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域を支える製造業の重要な輸送経路で、唯一の幹線道路であるが、脆弱性が課題 ・通行止めの際に迂回を強いられる | |
| | 医療 | <ul style="list-style-type: none"> ・出産や透析治療、救急医療を他地域に依存するため、町外病院までの安心、安全な交通環境の確保が必要 ・病院までの時間短縮と安静搬送が課題 | |
| | 観光 | <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路が整備された県内の他地域と比較して観光入込み客数が減少 | |

緑と心が豊かに奏であい一人ひとりが輝く山形（第3次山形県総合発展計画）

| | |
|--------------------------|--|
| 災害等に強い安全・安心な県土づくり | ○生活に密接に関わる 道路 ・水道、災害時の活動拠点となる施設の 耐震化 や 災害危険箇所の解消 などを推進する |
| 暮らしを支える公的基盤の確立 | ○心身の状態や機能の維持・治療・回復に向け、 県民誰もが、いつでもどこでも適切な保険・医療・福祉サービスを受けられる体制を充実強化 する |
| 交通、情報通信ネットワークの整備 | ○公共交通機関の維持をはじめ、通勤・通学・買い物・通院など基本的な日常生活を支える 交通ネットワークの整備 を進める |
| 山形の魅力を堪能できるプログラムの創出・情報発信 | ○国や他県などとの連携をもとに、テーマ性を持って 広域的な観光ルートを設定 し、来訪や滞在の長期化を促す 広域観光圏の取組み を進めるとともに、日本や東北における国際的、全国的な行事の開催に合わせ、県内への 来訪を促す取組み を進める |

新潟県「夢おこし」政策プラン

| | |
|--------------------|--|
| 雪や災害に強い交通ネットワークの形成 | ○災害時の孤立や交通の途絶を解消するため、 雪や災害に強い道路 、港湾、空港など 交通ネットワークの形成 を効果的に進める。 |
| 交通インフラの整備 | ○中越大震災や中越沖地震で再認識した大災害時における代替機能の確立と、県北地域の救急医療の前提となり、「命をつなぐ高速道路」の役割を果たす日本海沿岸東北自動車道など 規格の高い道路ネットワークの整備 を推進する |
| くらしやすさの発信 | ○高齢者の交通安全を図るため、分かりやすい指導及び県民運動への参加を促すとともに、運転者や地域が一体となった交通安全対策の充実等により、 安全・安心のまちづくりを促進 する |

第4次小国町総合計画基本計画

| | |
|--------------------|--|
| 安全で安心な暮らしづくり | ○多面的な交流の促進や安全・安心を守る「いのちの道」としての役割等を果たす、重要路線「新潟山形南部連絡道路」の 小国ルートの着工に向け、関係機関等との連携のもと強力な整備促進活動を展開 し、早期実現を目指します |
| 保険・医療・福祉・介護サービスの充実 | ○各種検診の実施や相談体制の整備など保健サービスの充実を図るとともに、 町立病院と二次医療機関との連携強化 を進めながら、地域医療サービスの展開を目指していきます |

豊かで住みよい活気ある村づくりをめざして（第5次関川村総合計画）

| | |
|----------------------|--|
| 優良企業の誘致 | ○企業誘致は、過疎対策の重点事項でもあります。 高速交通網の整備が進み、都市との交流関係を発展させる環境が整ってきていることから、小規模であっても魅力的な企業の誘致に努めるとともに、既存業種にこだわらない新規起業などを支援 します |
| 観光レクリエーション施設の整備と利用促進 | ○観光施設等を有機的に結び、魅力ある本村独自の周遊観光プランづくりを進めるとともに、 近隣市町村と連携した広域観光 についても取組みを進めます |

- 地域や道路交通の課題や原因、地域の将来像等を踏まえて、以下の政策目標を設定
- これらの目標を達成するための対策案として、当該地域における道路整備方針を検討

○地域や道路の状況と課題、地域が目指す将来像を踏まえ、当該地域の政策目標を設定

地域・道路の状況と課題

地域の将来像

- 雪や悪天候の影響がない信頼性の高い道路ネットワークの確保
- 日常生活における安全性の確保
- 医療施設への移動信頼性・速達性の向上
- 観光振興の支援

○対策案の検討

【道路ネットワーク】

- ・ 事故や災害による通行止め時にも広域迂回することなく、社会経済活動や日常生活への影響を最小限にする道路とは

【冬期交通環境】

- ・ 堆雪による速度低下や運搬排雪等による片側交互通行規制など、冬期交通環境を改善する道路とは

【事故】

- ・ 沿道住民や通行車両が、事故の危険性が少なく安心して通行（利用）できる道路とは

【医療】

- ・ 第三次救急医療施設が無い当該地域で、搬送が多い医療施設までの速達性を確保でき、安静搬送が実現できる道路とは

【観光(地域間流動)】

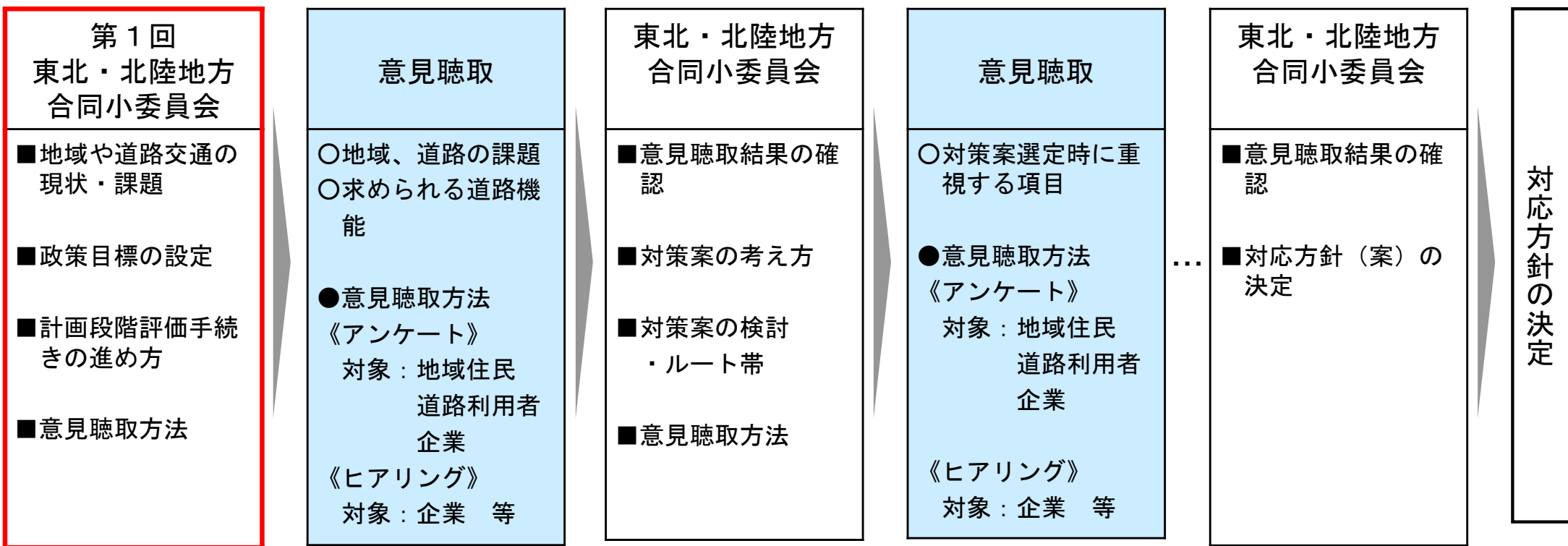
- ・ 村上市～南陽市間の所要時間を短縮し、交流人口の拡大や地域資源を活かした観光流動の拡大に資する道路とは

既存の道路ストック活用の可能性も含め、複数の対策案を設定し検討

□ 計画段階評価手続きの進め方は以下のとおり。

(今回)

【平成27年3月20日】



地方小委員会

●意見聴取の概要

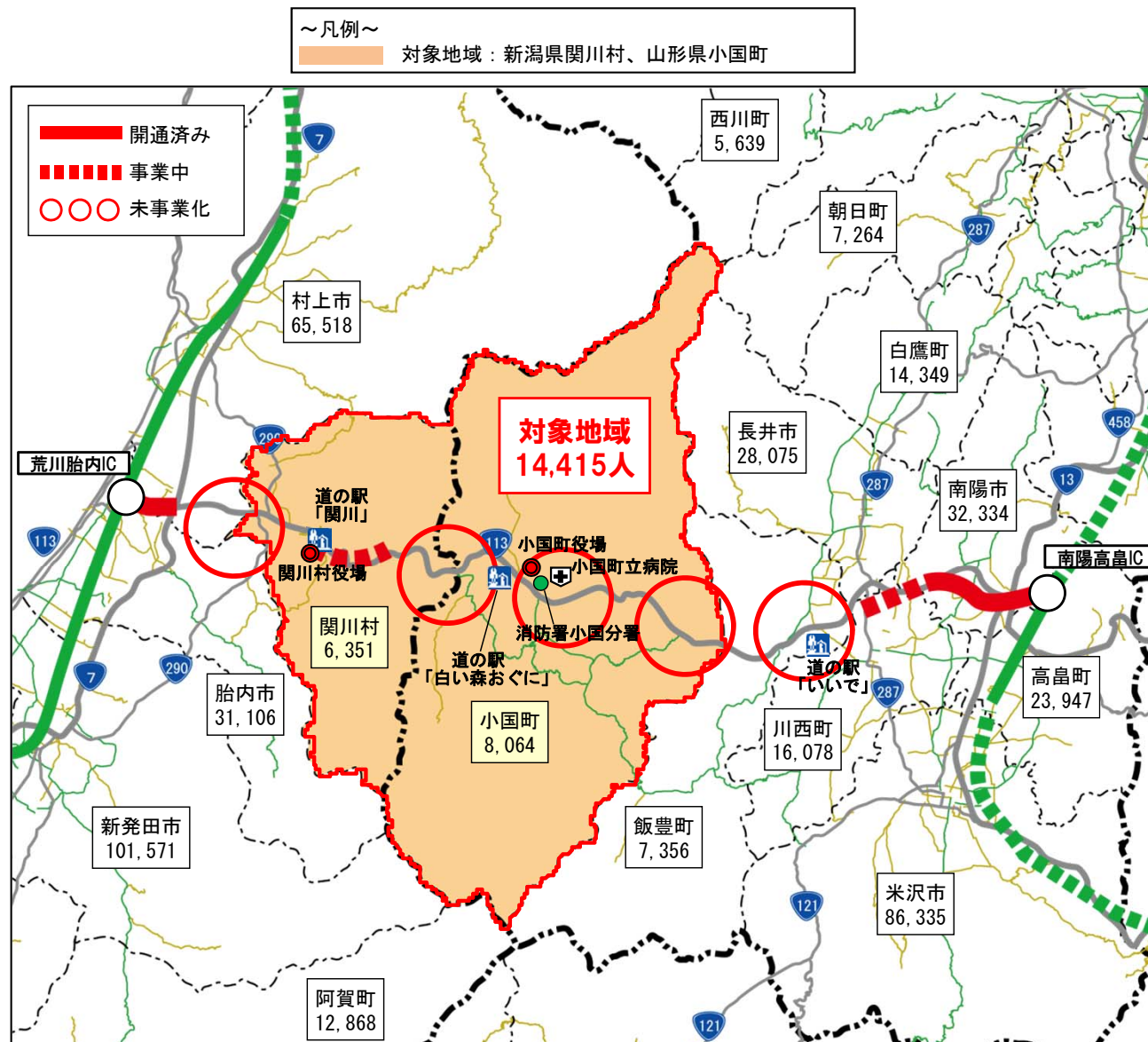
| | | | |
|---|------------------------------|----------|----------|
| 企業ヒアリング:15社・機関 | | | |
| 企業 | 主要企業(国道113号沿線):10社 | | |
| | 交通事業者(高速バス):3社 | | |
| 団体 | 西置賜行政組合消防署小国分署 | | |
| | 小国町立病院 | | |
| 住民アンケート(全戸配布):約4,918世帯 | | | |
| 新潟県 | 関川村 | 2,014 世帯 | 4,918 世帯 |
| 山形県 | 小国町 | 2,904 世帯 | |
| 企業アンケート:211社 | | | |
| 物流企業 | 国道113号利用の物流企業 | 117社 | 211 社 |
| 新潟・山形・宮城県 | トラック協会支部 | 21社(支部) | |
| 新潟・山形県 | 観光施設、宿泊施設 | 73社 | |
| その他(アンケート用紙の設置や投函ボックスの設置場所およびWebアンケート) | | | |
| 役場 | 小国町、関川村 | | |
| 道の駅 | 道の駅「白い森おぐに」、道の駅「関川」、道の駅「いいで」 | | |
| ホームページ | 山形河川国道、羽越河川国道 | | |

周知方法：記者発表、ポスター掲示、新聞広告、HPへのバナー貼り付け、市町村広報誌

- 配布方法：
- ①対象地域は全戸配布
 - ②上記以外は、市町村役場や道の駅へのアンケート用紙の設置
 - ③HP上でのWEBアンケート

- 回収方法：
- ①郵便ポスト
 - ②市町村役場や道の駅への投函ボックスの設置
 - ③HP上での回答

期間：概ね3週間



資料：住民基本台帳に基づく市町村別人口及び世帯数（H27/01）

アンケート案

■ 第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

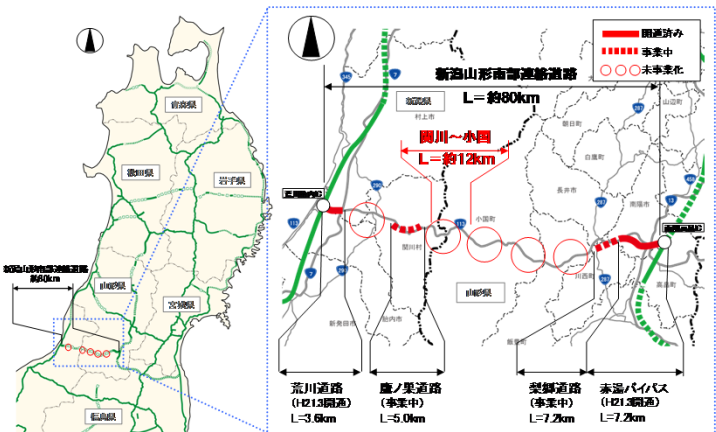
① 調査概要

⇒ 本調査の趣旨・調査対象箇所への提示・今後の手続きの流れ

(案)

新潟山形南部連絡道路(関川～小国)の計画検討に関するアンケート(第1回) 資料2

新潟山形南部連絡道路は、日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道を接続する計画延長約80kmの幹線道路です。
 本調査は、未事業化区間である関川～小国間の道路整備の計画検討にあたり、皆様のご意見をお聞きするためにアンケート調査を行うものです。
 今回のアンケート調査では、地域の皆様が日頃感じている道路交通及び地域の課題等についてご意見をお聞きたく、ご協力をお願いします。



※本調査で頂いた皆様からのご意見は、計画段階評価における地域からの意見として「社会資本整備審議会道路分科会東北・北陸地方合同小委員会」に報告いたします。

今回のアンケートはここです。

計画段階評価の流れ

東北・北陸地方合同小委員会 → アンケート調査等 → 東北・北陸地方合同小委員会 → アンケート調査等 → 東北・北陸地方合同小委員会 → 新規採択時評価 → 事業化

新潟山形南部連絡道路(関川～小国)ご意見募集 (月 日まで)

- 計画段階評価の詳しい情報や東北・北陸地方合同小委員会の資料等は国土交通省東北地方整備局ホームページをご覧ください。
 URL: <http://www.thrmlit.go.jp/road/tr/shoulinka/index.html>
- インターネットによる回答も可能です。
 URL: <http://www.thrmlit.go.jp/road/tr/shoulinka/index.html>
 山形河川国道事務所、朝日川河川国道事務所、小国町、関川村のホームページのバナーからもご利用いただけます。

◆アンケートに関するお問い合わせ
 山形河川国道事務所 調査課 二階
 TEL:023-688-8940 FAX:023-689-1081
 朝日川河川国道事務所 工務課 二階
 TEL:0254-62-6036 FAX:0254-62-1106

② 国道113号(新潟県関川町～山形県小国町間)の現状

⇒ 現国道113号における道路交通及び地域の課題の提示



国道113号(対象区間)における課題

1 通行規制

●対象地域を通過する国道113号は、線形不良区間や防災点検要対策箇所が多数存在し、過去10年で80回(うち関川～小国間では18回)の全面通行止めが発生しています。

2 冬期交通状況

●対象地域の市街地は、選線による渋滞が必要な区間となっており、作業時に渋滞が発生します。
 ●市街地では冬期の走行速度の低下が顕著であり、20km/h以下まで低下する区間が存在します。

3 医療アクセス

●小国町は救急医療を町外に依存し、唯一の搬送ルートは国道113号ですが冬期には代替路が無くります。
 ●小国町内では分岐可や人工透析可能な病院への所要時間は県内最下位です。

4 交通事故

●当該区間は死亡事故発生頻度が高い(事故内容は追突事故の割合が高い)状況です。
 ●国道113号の全面通行止めの要因では、7割以上が事故によるもので、そのうち大型車の事故割合が6割以上も占めています。

アンケート案

■ 第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

③ 質問事項

- ⇒ 国道113号及び地域の現状における課題
- ⇒ 道路整備に求められる機能の確認

■ 問1 国道113号をどのくらいの頻度で利用しますか？ ※1つ選ぶ

| | |
|--------------|--------------|
| 1. 毎日 | 2. 週に数回程度 |
| 3. 月に数回程度 | 4. ほとんど利用しない |
| 5. 利用したことがない | |

■ 問2 国道113号の主な利用目的は何ですか？ ※複数回答可

| | |
|------------|---------------|
| 1. 通勤・通学 | 2. 通院 |
| 3. 家事・買物 | 4. 業務(営業・運送等) |
| 5. 観光・レジャー | 6. その他 |

■ 問3-1 国道113号の関川から小国間(対象区間)において、どのような交通問題や課題を感じていますか？ ※複数回答可

| |
|--|
| 1. 自然災害や交通事故による通行止めが多い |
| 2. 積雪による速度低下や除排雪等による車線規制が多く、目的地までの時間がかかる |
| 3. 急坂が多く道路幅も狭いため冬期には特に走りにくい |
| 4. 交通事故のリスクが高い |
| 5. その他 ※回答欄の〔 〕内にご記入下さい |

■ 問3-2 「問3-1」でお答え頂いた中で、場所や時期なども含め具体的な実体験を教えてください。

※問3-1の番号と併せて、お書きください。

■ 問4 当該地域(対象区間)には、どのような機能を持つ道路が求められますか？ ※複数回答可

| |
|-----------------------------|
| 1. 冬期の影響(通行止めや速度低下)を受けにくいこと |
| 2. 自然災害や交通事故で通行止めになりにくいこと |
| 3. 通行止めになった時でも代替路を確保できること |
| 4. 最短時間で結ぶ物流経路を確保できること |
| 5. 交通事故が少なく安全に走行できること |
| 6. 救急病院に早く行けること |
| 7. 観光交流を促進すること |
| 8. その他 ※回答欄の〔 〕内にご記入下さい |

■ 問5 これまでの質問以外に、意見がありましたらお聞かせ下さい。

※回答欄に、対象区間以外の新潟山形南部連絡道路に関するご意見も含め、ご自由にお書きください。

