

計画段階評価 第 3 回 説明資料

目 次

1. 計画段階評価の検討の流れ	・ ・ ・	1
2. 第 2 回意見聴取の結果	・ ・ ・	6
3. 対応方針（原案）の検討	・ ・ ・	2 8
4. 自治体への意見照会結果	・ ・ ・	3 4
5. 対応方針（案）のまとめ	・ ・ ・	3 7

平成 3 0 年 1 0 月 3 1 日

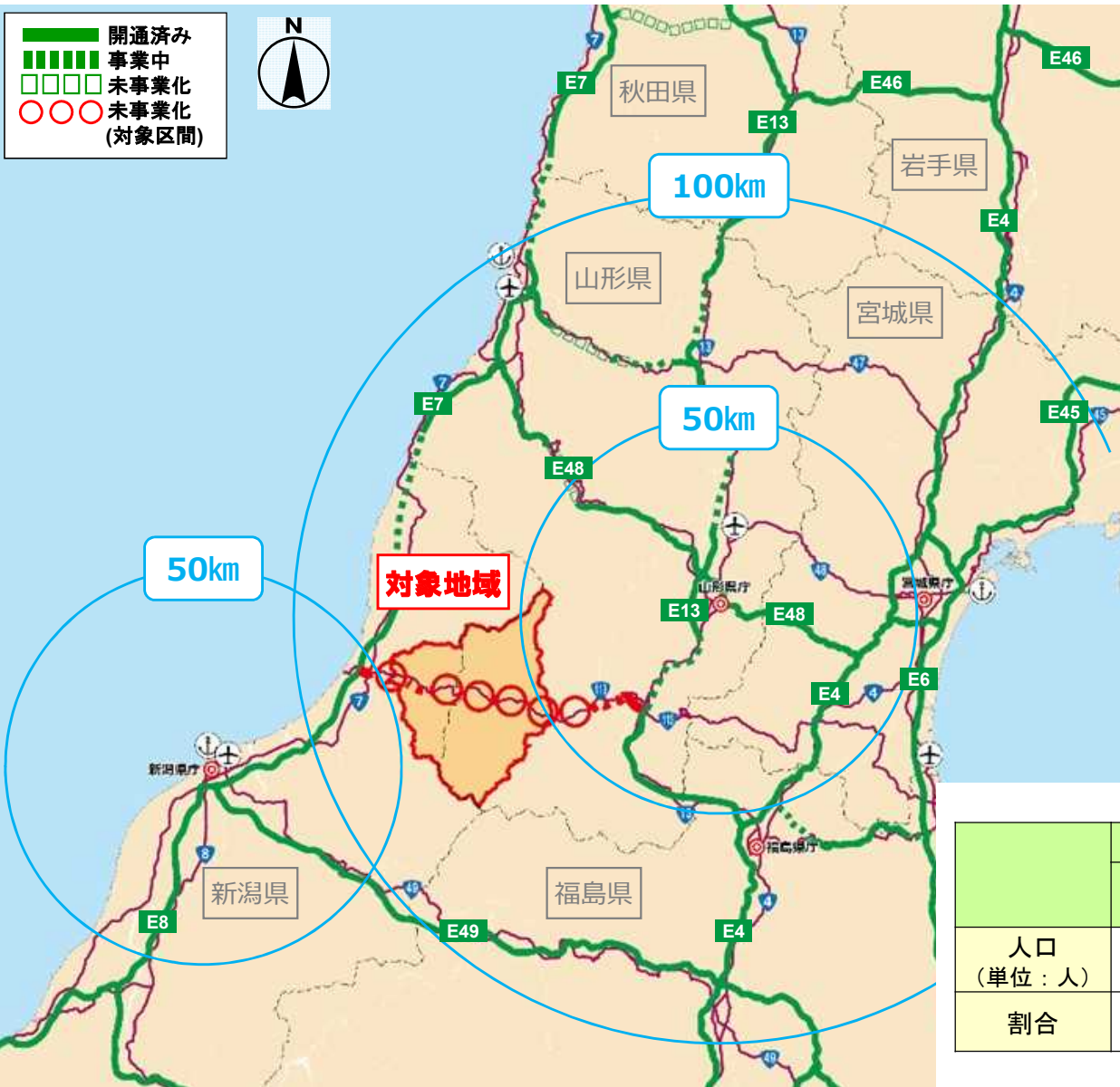
国土交通省 東北地方整備局

北陸地方整備局

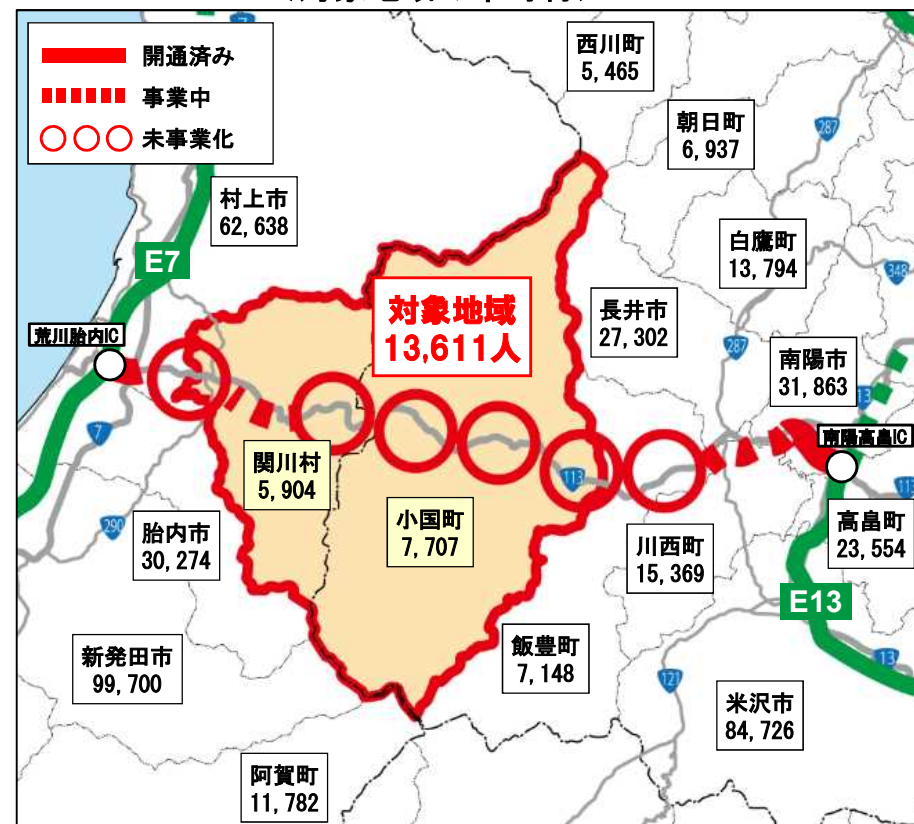
1 . 計画段階評価の検討の流れ

- 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。
- 当該区間は、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る。
- 対象地域は、山形・新潟県庁所在地から、ほぼ中間に位置する新潟県と山形県の県境部。

<位置>



<対象地域の市町村>



資料: 住民基本台帳に基づく市町村別人口 (H29/01)

<沿線市町の人口>

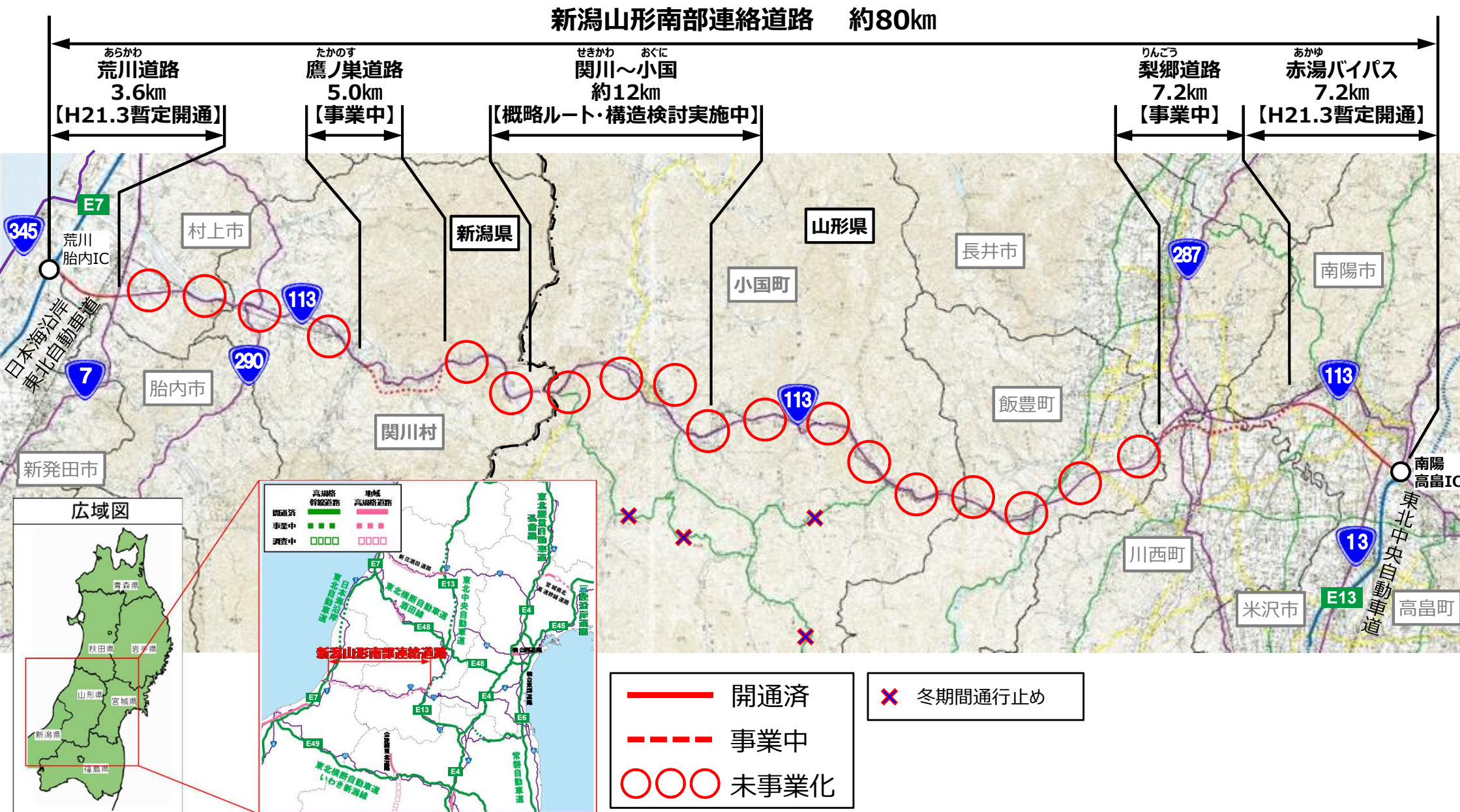
	山形県		新潟県		合計	
	沿線市町村 (小国町)	県計	沿線市町村 (関川村)	県計	沿線市町村 計	2県計
人口 (単位: 人)	7,707	1,110,646	5,904	2,300,923	13,611	3,411,569
割合	0.7% (対山形県)	—	0.3% (対新潟県)	—	0.4%	—

資料: 住民基本台帳に基づく市町村別人口 (H29/01)

1-2. 新潟山形南部連絡道路の進捗

3

- 今回の対象区間は、新潟・山形県境部の「関川～小国」。
- 新潟山形南部連絡道路 約80kmのうち、荒川道路、赤湯バイパスの約11kmが開通済み。
- 鷹ノ巣道路、梨郷道路の約12kmが事業中。



◇社会資本整備審議会 道路分科会 第5回東北・北陸地方合同小委員会の概要

実施日：平成29年3月28日（火）開催

主な議事：

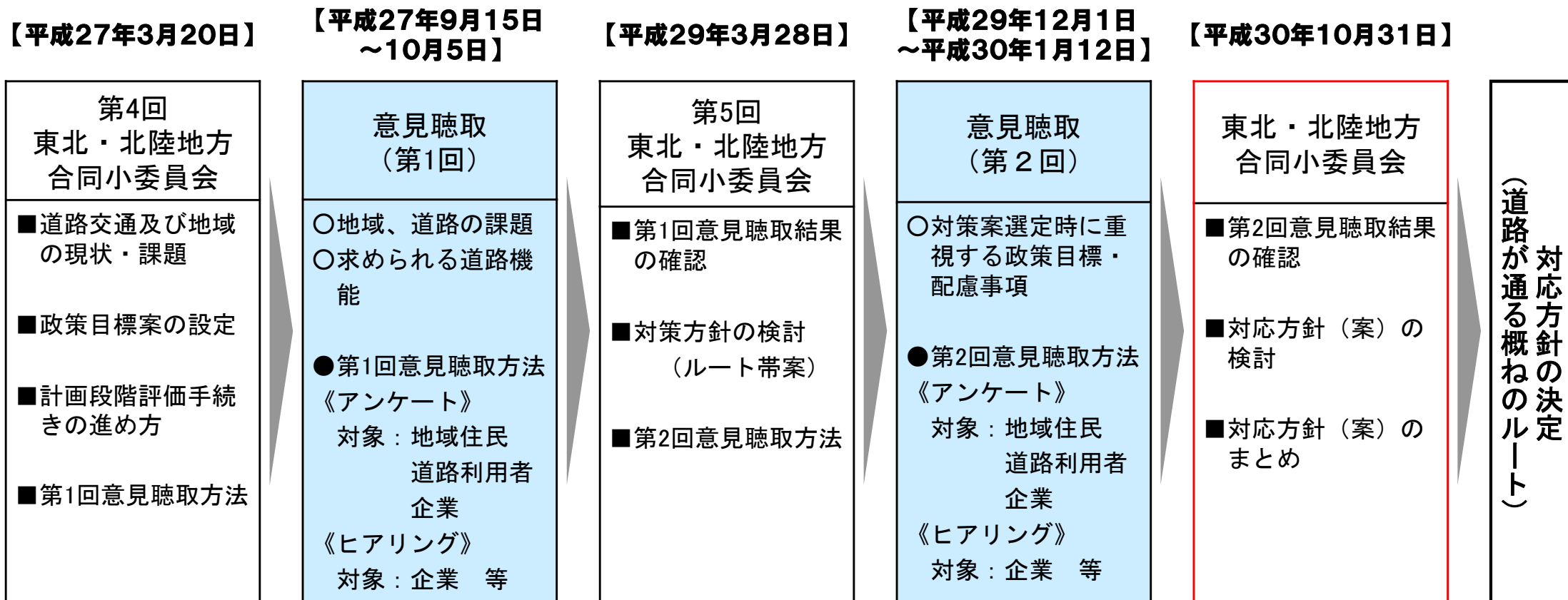
- ①第1回意見聴取の結果
- ②対応方針（原案）の検討
- ③地域の意見聴取（第2回）の方法について

◇第5回東北・北陸地方合同小委員会での主なご意見と対応状況

指摘事項		対応状況
【整備必要性について】		
災害時の役割	・ 東日本大震災における横軸の活躍など、新潟山形南部連絡道路全体の重要性があるのであれば、それがきちんとわかるようにしたほうが良い。	・ 整備必要性として、東日本大震災時の横軸の状況を第1回計画段階評価資料より再掲。 ・ 意見聴取結果からも、東日本大震災時の物資輸送の重要性について確認。（⇒P25）
【意見聴取方法について】		
回答者数	・ 第1回意見聴取結果の回答者属性において、小国町が全体の6割を占めているため、第2回意見聴取においては偏りが発生しないように工夫した方が良い。	・ 第1回意見聴取での広報に加え、新潟県においても新聞広告による広報を実施。（⇒P8） ⇒ 関川村の回収数は265部と前回（97部）から大幅に増加。（⇒P9）
【ルート検討について】		
維持管理費	・ ルート検討は、整備費用だけでなく、将来の維持管理費も含め、検討したほうが良い。	・ 「維持管理費用」は詳細な構造形式やルートにより前後し、現段階では各ルート帯案ともに同程度であると考えられるため、経済性は「整備に関する費用」を参考として整理。 ・ なお、詳細ルートの検討にあたっては、維持管理費も含めた検討を実施。

◇今後の計画段階評価手続きの進め方、スケジュール

(今回)



地 方 小 委 員 会

2. 第2回意見聴取の結果

- 意見聴取はアンケート調査及びヒアリング調査を以下のとおり実施
- 意見聴取期間：平成29年12月1日～平成30年1月12日（約1ヶ月）

●意見聴取実施概要

調査票形式		配布回収数		
		配布数	回収数	回収率
地域住民	郵送配布	4,776※ (9,552)	740 (1,347)	15.5% (14.1%)
道路利用者	WEBアンケート	—	193	—
	留置きアンケート	—	462	—
住民アンケート合計		—	2,002	—
事業者等	郵送配布・郵送回収	445	167	37.5%
	WEBアンケート	—	5	—
企業・団体アンケート合計		—	172	—

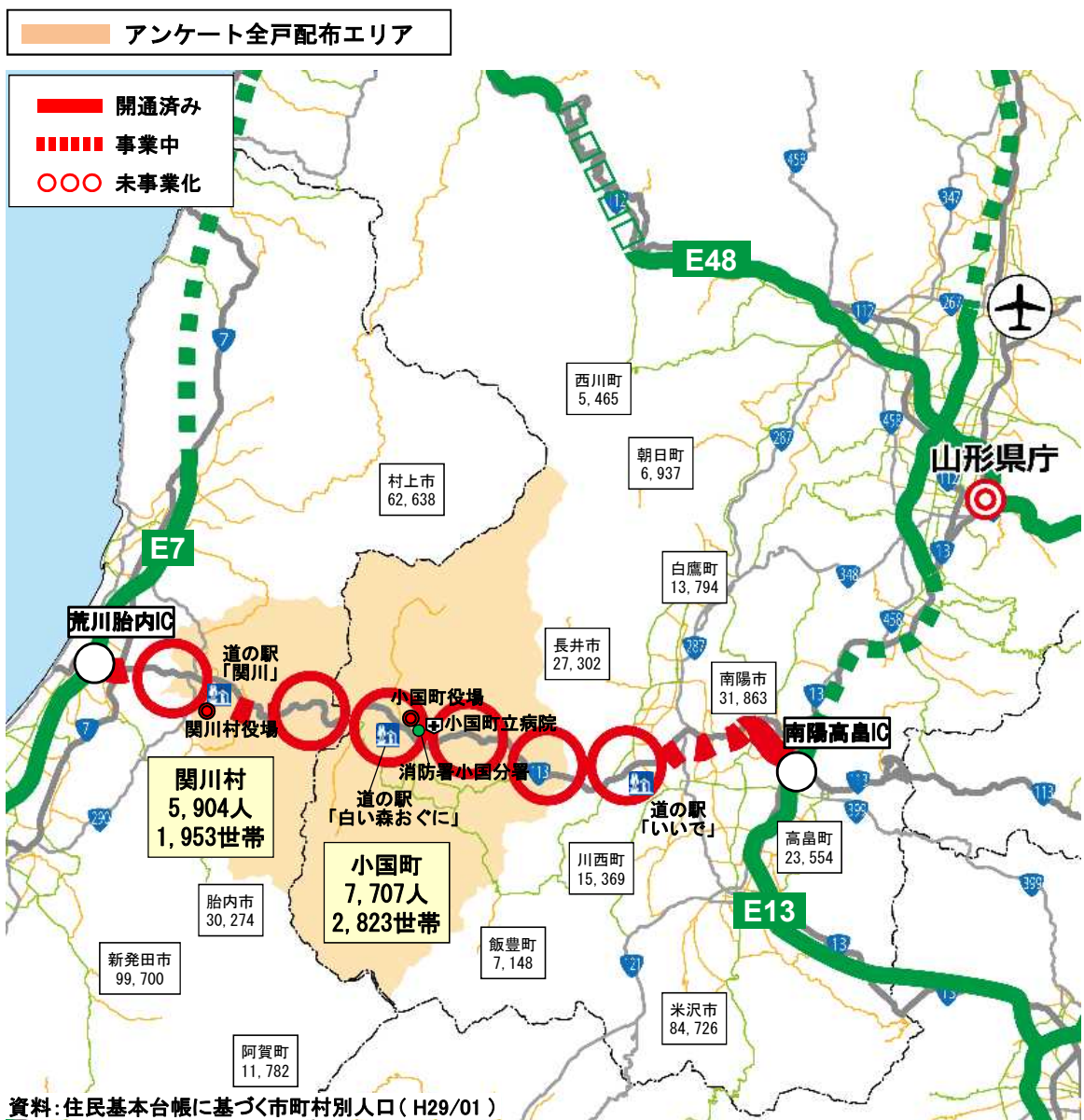
※アンケート調査実施時（H29.11）の高齢者施設等含む自治体広報誌配布数
※※アンケート調査票には回答ハガキを2枚同封
回収数は、配布部数のうち1枚目の回収数、括弧内は1枚目・2枚目の合計の回収数

【企業・団体ヒアリング先の内訳】

分類	全数 (企業・団体)		
	対象地域	対象地域外	
交通・物流関係	6(+3)	4(+1)	
観光・地域産業関係	3(+3)	1(+1)	
教育関係	3(+2)	0	
救急医療関係	2	0	
産業関係(農業・製造業)	9	3	
合計	23	8	

※()は、第1回意見聴取からの増減数
※ヒアリング先は、第1回意見聴取の対象のほか、交通安全に関する意見を伺うため、交通・物流関係のタクシー事業者および教育関係の小中学校にヒアリングを実施。また、観光振興に関する意見を伺うため、観光・地域産業関係として沿線地域の観光協会へヒアリングを実施。

●意見聴取(住民等)対象地域



資料：住民基本台帳に基づく市町村別人口（H29/01）

①新聞広告

山形県・新潟県で発行部数の多い新聞にアンケートへの協力を呼びかける広告を掲載 ※第1回意見聴取時は山形県のみ掲載

②ホームページ

国土交通省山形河川国道事務所・羽越河川国道事務所のホームページにアンケート調査を案内

③ラジオ番組で協力依頼

1日3回30秒の協力依頼を12月1～3日、1月13～15日の6日間、A M・F M放送で実施（計36回）

④地域への情報提供

・町村広報誌への掲載 ・アンケートブース設置場所へのパネル展示 ・記者発表 ・防災無線

①新聞広告

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調査を実施しています

新潟山形南部連絡道路は、日本海沿岸東北自動車道及び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す。本アンケートは、関川～小国間の様々な課題に対応する計画の策定にあたり、地域の皆さまのご意見を頂くための第2回の調査です。第1回アンケート（今回）では、対策案（ルート案）を検討していく上での留意事項（重視すべき項目）やインターチェンジなどの道路位置について、ご意見を聴取します。

アンケート実施期間 平成30年1月12日（金）まで

アンケート回答方法

- 道路はがき 道路はがき 関川村にお住まいの方 各世帯へ配布していますので、ご記入後、お近くの郵便ポストへ回収をお願いします。
- その他の地域にお住まいの方 関係機関のホームページから 山形河川国道事務所・羽越河川国道事務所のホームページにある右のリンクより、アンケート回答ページへアクセスしてご回答ください。
- インターネット 関川村役場 関川村役場のホームページから、アンケート回答ページへアクセスしてご回答ください。

国土交通省 東北地方整備局 山形河川国道事務所 調査第二課
〒980-8502 山形県山形市東山形1丁目4-5 TEL: 023-688-8940 <http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/>

国土交通省 北陸地方整備局 羽越河川国道事務所 工務第二課
〒924-8202 新潟県上越市上越1丁目1-1 TEL: 0254-62-6036 <http://www.hrr.mlit.go.jp/uetau/>

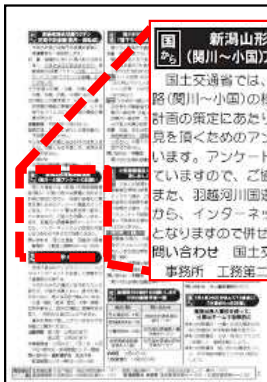
④地域への情報提供

●パネル展示(関川村役場)



④町村広報誌への掲載

<新潟県関川村>



<山形県小国町>



「ご意見募集中」～ご協力をお願いいたします～

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調査

新潟山形南部連絡道路は、日本海沿岸東北自動車道及び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す。本アンケートは、関川～小国間の様々な課題に対応する計画の策定にあたり、地域の皆さまのご意見を頂くための第2回の調査です。第1回アンケート（今回）では、対策案（ルート案）を検討していく上での留意事項（重視すべき項目）やインターチェンジなどの道路位置について、ご意見を聴取します。

アンケート実施期間 平成30年1/12(金)まで

アンケート回答方法

- 道路はがきによる回答 道路はがき 関川村にお住まいの方 各世帯へ配布していますので、ご記入後、お近くの郵便ポストへ回収をお願いします。
- その他の地域にお住まいの方 関係機関のホームページから 山形河川国道事務所・羽越河川国道事務所のホームページにある右のリンクより、アンケート回答ページへアクセスしてご回答ください。
- インターネット 関川村役場 関川村役場のホームページから、アンケート回答ページへアクセスしてご回答ください。

アンケート回答ページ URL
<http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/road/interchange/quest/online2019/>

関川村役場 関川村役場のホームページから、アンケート回答ページへアクセスしてご回答ください。

国土交通省 東北地方整備局 山形河川国道事務所 調査第二課
〒980-8502 山形県山形市東山形1丁目4-5 TEL: 023-688-8940 <http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/>

国土交通省 北陸地方整備局 羽越河川国道事務所 工務第二課
〒924-8202 新潟県上越市上越1丁目1-1 TEL: 0254-62-6036 <http://www.hrr.mlit.go.jp/uetau/>

お問い合わせ先
国土交通省 東北地方整備局 山形河川国道事務所 調査第二課 TEL: 023-688-8940 <http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/>
国土交通省 北陸地方整備局 羽越河川国道事務所 工務第二課 TEL: 0254-62-6036 <http://www.hrr.mlit.go.jp/uetau/>

アンケート票・回収ボックス

- 総回答数は2,002件であり、第1回意見聴取に比べ回収率は向上し、居住地の約5割が小国町、約1割が関川村。
- 第1回意見聴取と比べ第2回では、関川村からの回答数は97⇒265件と増加し、回答割合も前回の9%から13%へ増加。
- 年齢では幅広い年代から意見が得られており、職業では、会社員が約4割、性別では男性が約6割と多い。

回収率

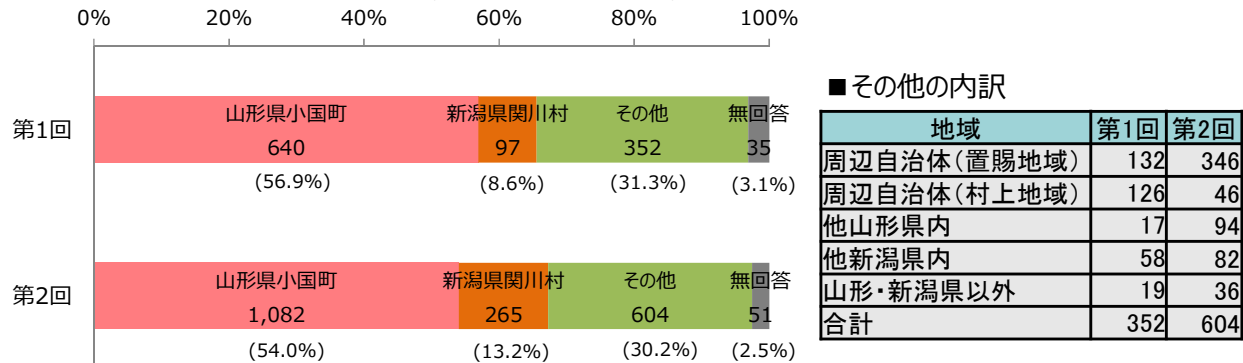
調査票形式	第1回意見聴取			第2回意見聴取		
	配布数	回収数	回収率	配布数	回収数	回収率
郵送配布	4,918	664	13.5%	4,776 (9,552)	740 (1,347)	15.5% (14.1%)
WEBアンケート	—	189	—	—	193	—
留置きアンケート	—	271	—	—	462	—
住民アンケート合計	—	1,124	—	—	2,002	—

※第2回意見聴取のアンケート調査票には回答ハガキを2枚同封
回収数は、配布部数のうち1枚目の回収数、括弧内は1枚目・2枚目の合計の回収数

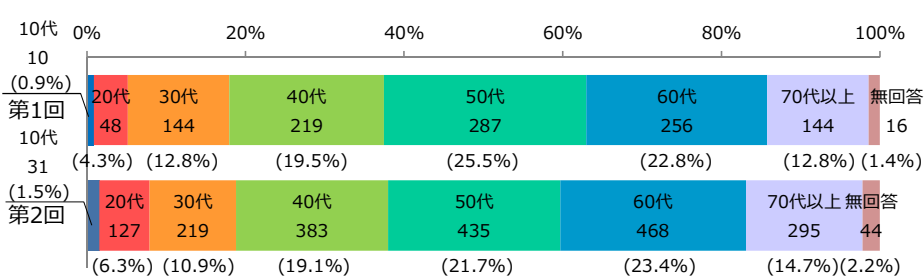
回答属性

回答者の属性

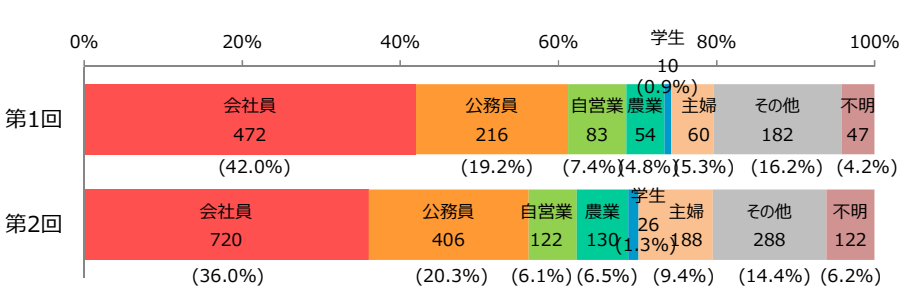
【居住地】回答者数 第1回：1,124 第2回：2,002



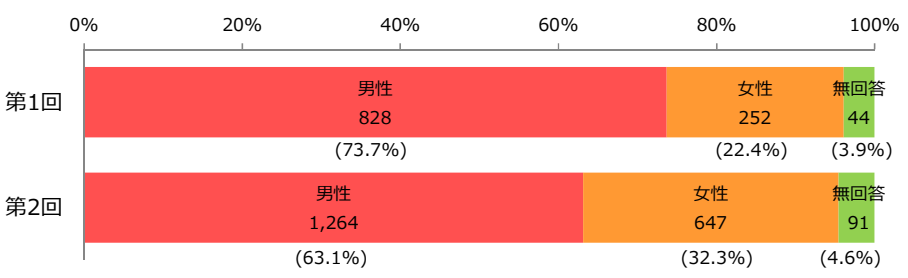
【年齢】



【職業】



【性別】



2-3. 第2回意見聴取の結果 住民アンケート

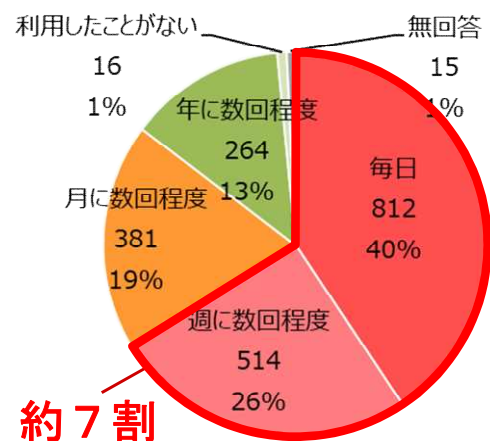
10

- 利用頻度では約7割が「毎日」「週に数回程度」利用と回答。
- 利用目的は約5割が「家事・買い物」、約4割が「観光・レジャー」、約3割が「通勤・通学」と回答。
- 関川村、小国町ともに約8割が「毎日」「週に数回程度」の頻度、約6～7割が「家事・買い物」、約4割が「通勤・通学」の目的が多い。

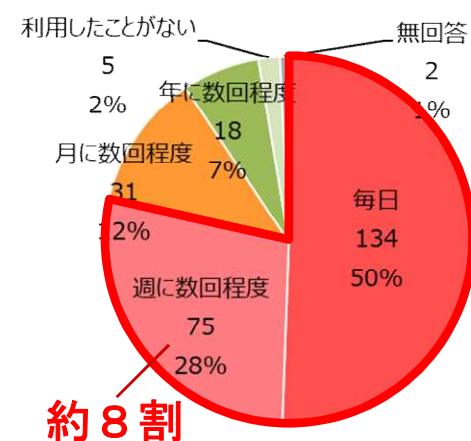
利用頻度・目的

【問1】国道113号をどのくらいの頻度で利用しますか？

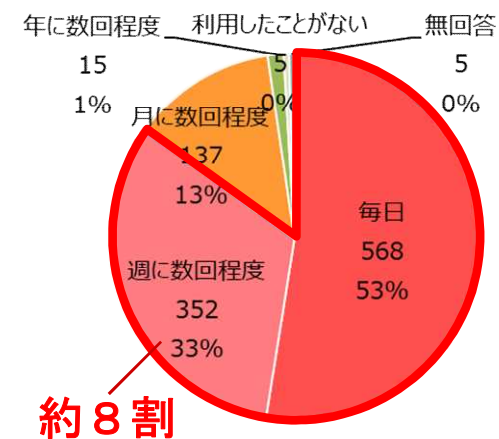
【全体】 回答者数 N=2,002



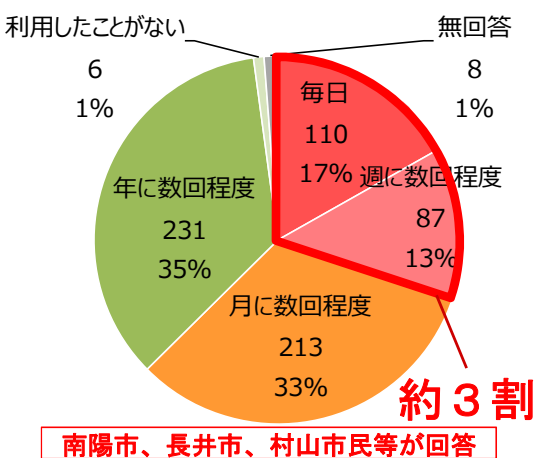
【関川村】 回答者数 N=265



【小国町】 回答者数 N=1,082

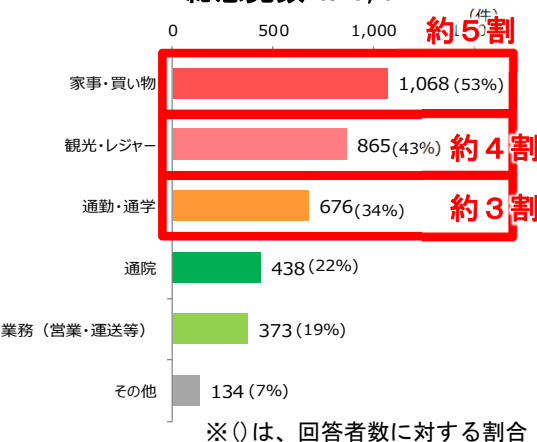


【その他地域】 回答者数 N=655

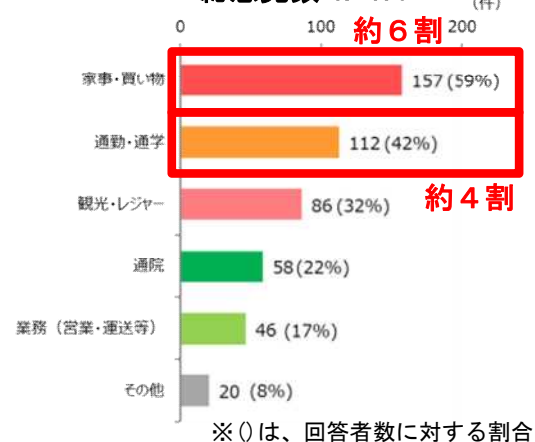


【問2】国道113号の主な利用目的は何ですか？ ※複数回答可

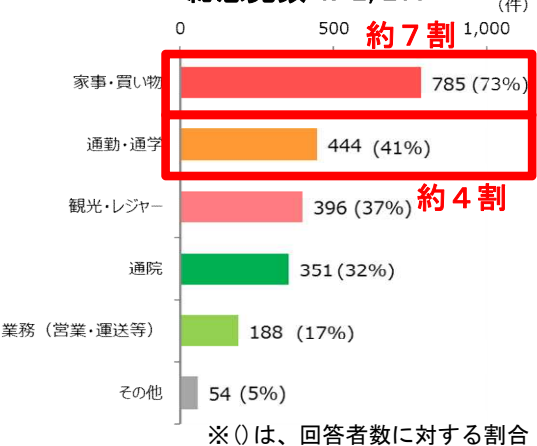
【全体】 回答者数 N=2,002
総意見数 N=3,554



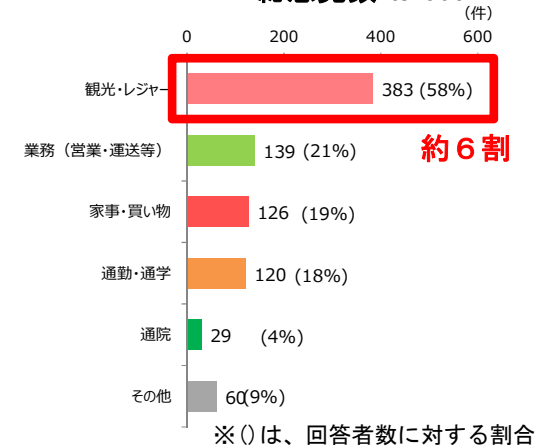
【関川村】 回答者数 N=265
総意見数 N=479



【小国町】 回答者数 N=1,082
総意見数 N=2,218



【その他地域】 回答者数 N=655
総意見数 N=857



※四捨五入の関係で構成比の合計が100%にならない場合がある

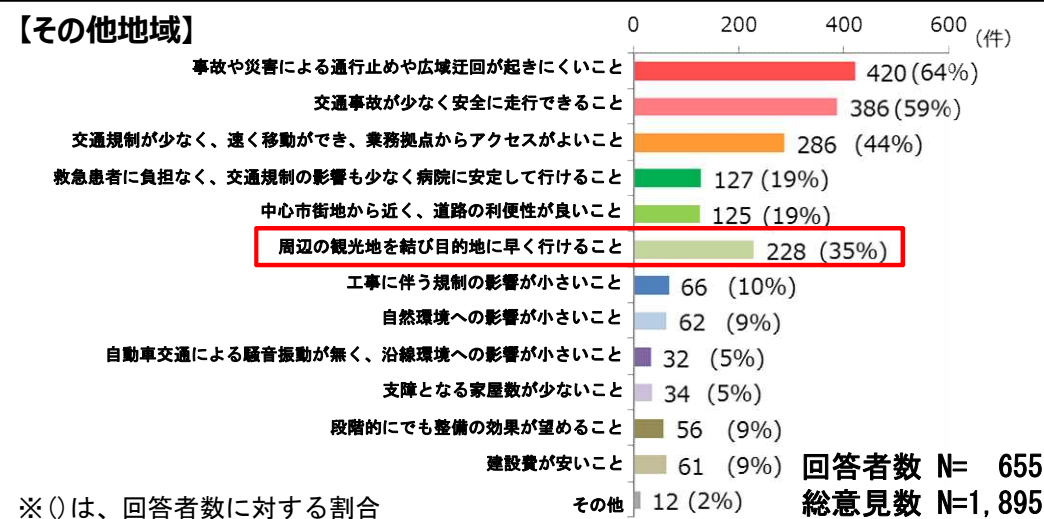
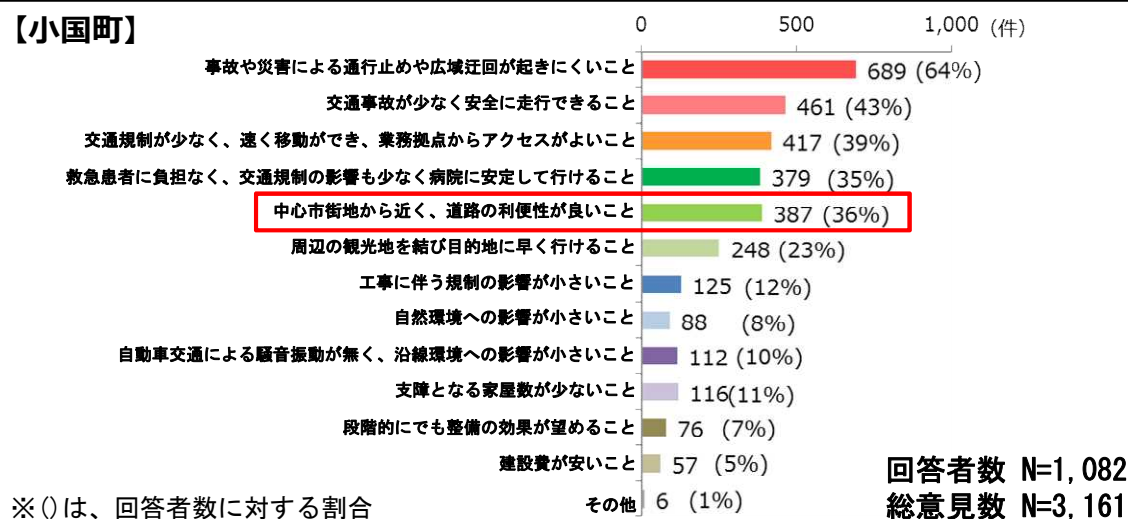
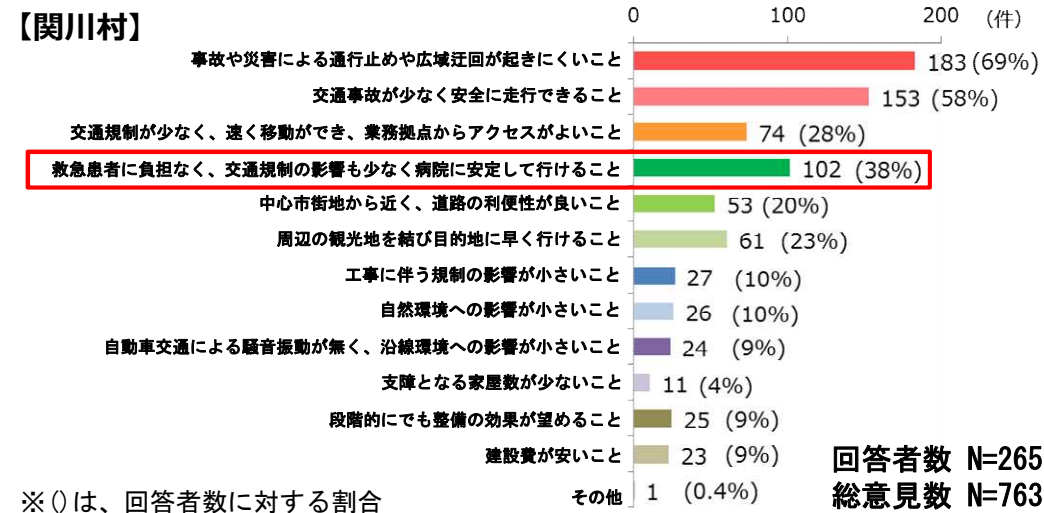
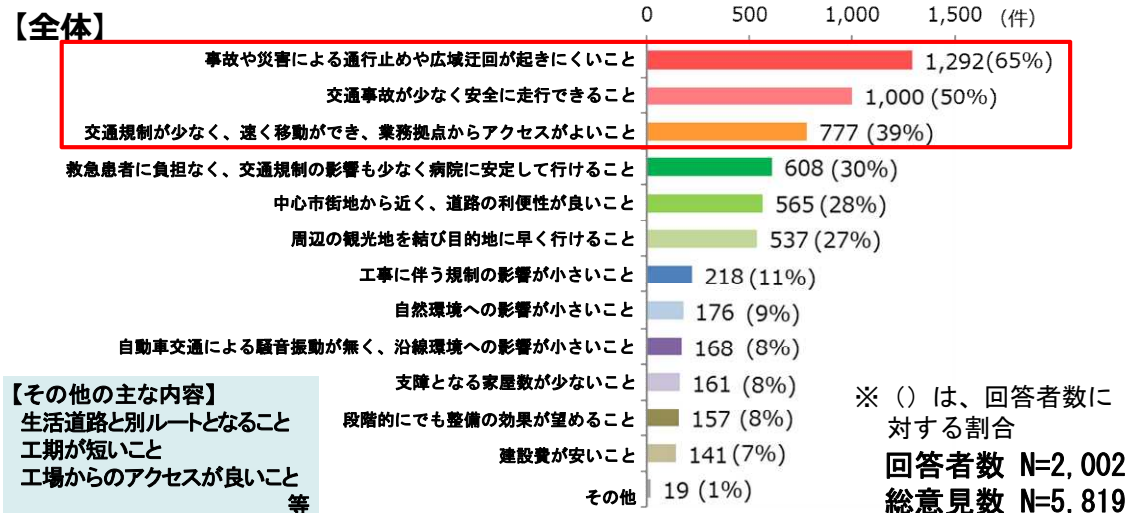
※複数回答のため合計が100%を上回る

- 地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目では、「事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」が最も多く、次いで「交通事故が少なく安全に走行できること」「交通規制が少なく速く移動ができ、業務拠点からのアクセスが良いこと」が多い。
- 地域別に見ると、小国町は「中心市街地から近く、道路の利便性が良いこと」、関川村では、「救急患者に負担なく、交通規制の影響も少なく病院に安定して行けること」、その他地域では「周辺の観光地を結び目的地に早く行けること」が多い傾向。

重視すべき項目

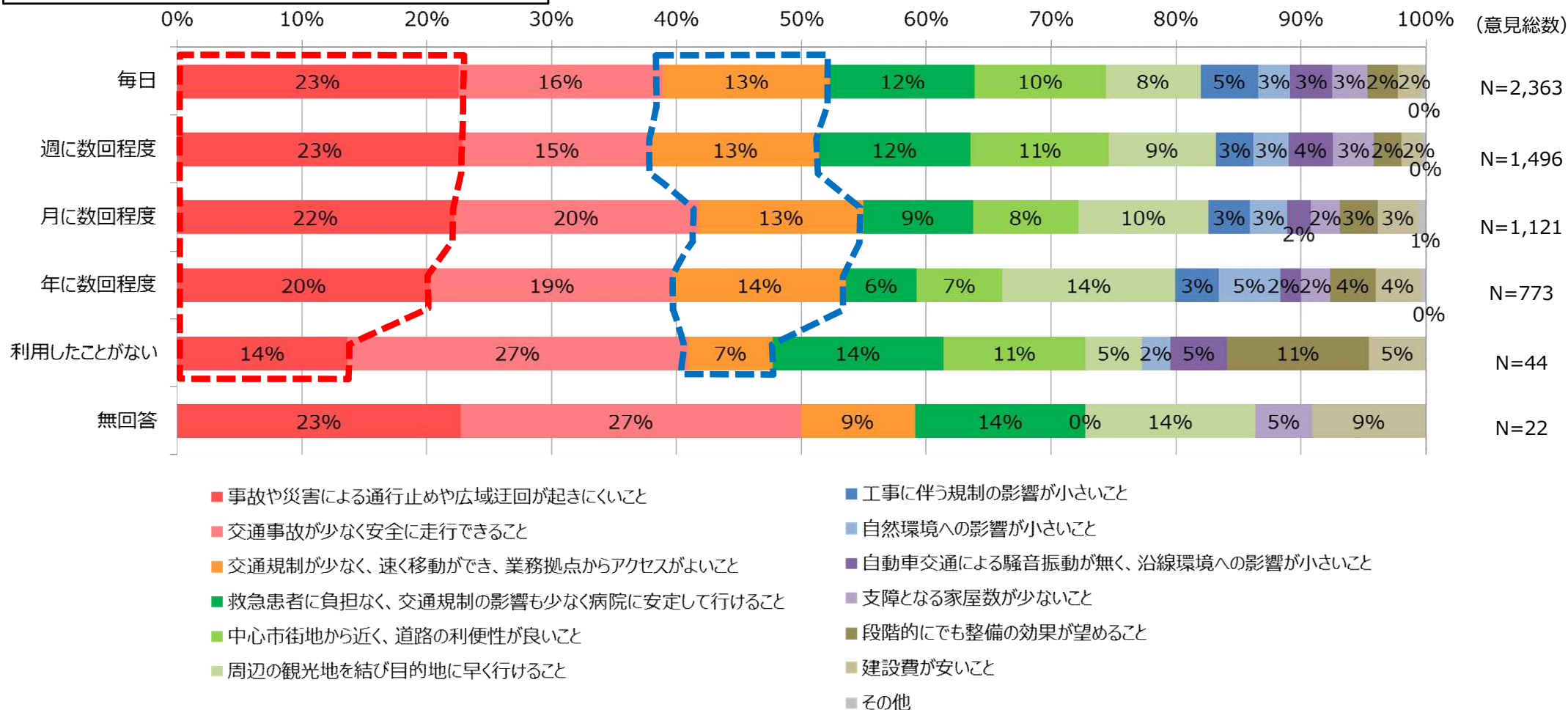
※複数回答のため合計が100%を上回る

【問3】今回、ルート帯案を検討していますが、地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目はどれだと思いますか？ ※複数回答可



- ## 【重視すべき項目に関するクロス集計】

【利用頻度×重視すべき項目】
※重視すべき項目は複数回答



○重視すべき項目に関して、代替路の確保、市街地への大型車交通の流入・線形不良による事故の解消、工場・病院・中心市街地へのアクセスなどについて具体的な意見を頂いた。

【問4】問3でチェックした項目について、今後具体的なルートを検討する際に配慮すべき事項があれば、具体的にお聞かせ下さい。 ※自由記述

■重視すべき項目に関する主な意見

項目	住民アンケートによる主な意見の具体例
事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと	・通行止めが発生しても、代替路が確保できる事。（関川村/70代男性） ・事故や災害時は、迂回路がなく、陸の孤島になるので、解消のルートを願う。（小国町/50代男性）
交通事故が少なく安全に走行できること	・現在の国道113号は、国土を横断する主要国道として、季節や時間帯を問わず、大型貨物の一定の交通量があることから、とりわけ冬期間に町中心部の狭隘区間を中心に歩行者の往来に危険がある。（小国町/40代男性） ・カーブが多く、狭い上に、大型トラックの交通量も多いため小さい子供を乗せて運転する時は特に事故が怖い。（小国町/30代女性）
交通規制が少なく、早く移動ができ、業務拠点からアクセスがよいこと	・国道113号は小国町の二大企業の工場へのトラックが往来しているので、それらが利用しやすいルートが望ましいと思う。（小国町/50代男性） ・工場からの物流の利便性に配慮してほしい。（小国町/70代男性）
救急患者に負担なく、交通規制の影響も少なく病院に安定して行けること	・町立病院からの利便性を考慮してほしい。（小国町/50代男性） ・救急搬送などの時、安全に走行できることが望ましい。通行止めにならないなど。（小国町/50代女性）
中心市街地から近く、道路の利便性が良いこと	・中心市街地の近くを通り、町がとりのこされないようにしてほしい。（関川村/50代女性） ・小国町に住む身としては小国の市街地からのアクセスが良く、隣県の目的地に行きやすい道が良いと考えます。（小国町/20代男性）
周辺の観光地を結び目的地に早く行けること	・道の駅や赤芝峡を観光地として生かせる様な、ルート作りを目ざしてほしい。（小国町/60代男性）
工事に伴う規制の影響が少ないこと	・工期が長くなるため、日常活動にできるだけ支障が出ないルートおよび工法などの検討。（小国町/70代女性）
支障となる家屋数が少ないこと	・支障家屋移転することにより、町の人口減が懸念されるため、必要最小限なルートに。（小国町/40代男性）
自動車交通による騒音振動が無く、沿線環境への影響が小さいこと	・本線だけでなく、アクセス道の沿線住民への影響（通学路、騒音、交通安全上、集落分断）が少ないルート。（村上市/50代男性）
自然環境への影響が小さいこと	・沿線に広がる美しい景観、自然、生態系への影響を一番に考えて欲しいと強く願います。（小国町/20代女性）
段階的にでも整備の効果が望めること	・わずかの距離であっても、段階的に供用することで山間部といわれる地域の住民にとっては生活上大きなメリットがある。（関川村/60代男性）
建設費が安いこと	・早期実現可能であること。低コストであること。（小国町/30代女性）

○その他の意見として、「路線機能」、「道路構造・計画」に関する意見が挙げられ、路線機能として、「地域振興」、「速達性」、「交通機能分担」について具体的な意見を頂いた。

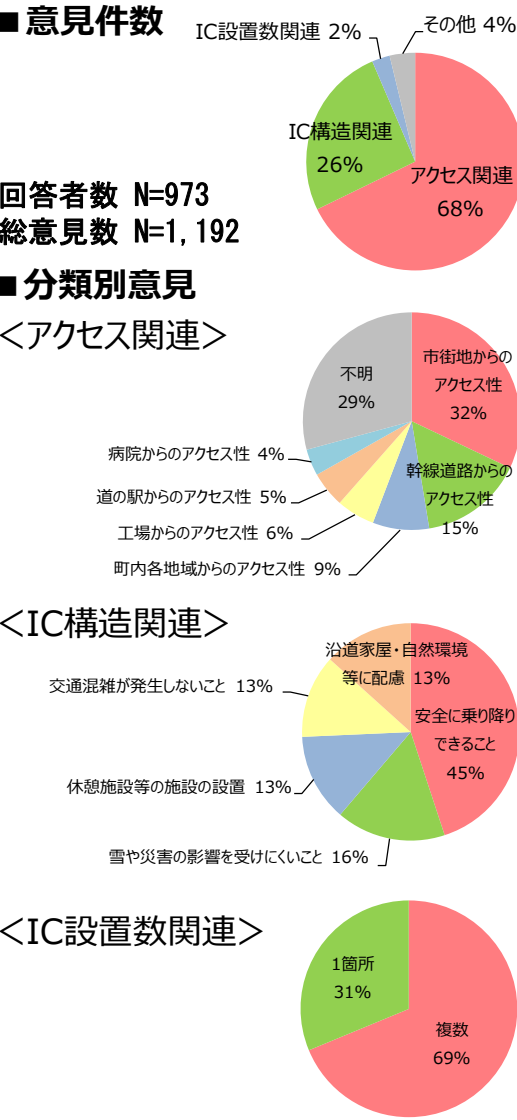
【問4】問3でチェックした項目について、今後具体的なルートを検討する際に配慮すべき事項があれば、具体的にお聞かせ下さい。 ※自由記述

■重視すべき項目以外に関しての主な意見

分類		住民アンケートによる主な意見の具体例
路線機能	地域振興 120件	・小国町中心部との連結が良く、道路が出来て空洞化しないよう、町の活性化に繋がるようにしてほしい。（小国町/50代男性） ・町内企業等が、整備による恩恵を充分受けられること。（小国町/40代男性）
	速達性 95件	・新潟～山形間を1秒でも速く移動可能になることが重要。（長井市/40代男性） ・冬季の豪雪時期でも夏季となんら変わらない高速走行性が必要。（米沢市/60代男性）
	交通機能分担 42件	・地域生活に関する機能は既存の国道113号が担っているので、完全に切り離して高速道路として特化したものが望ましい。（小国町/40代男性） ・市街地を通過する大型車を排除するためにも、バイパス機能の確保が必要。（小国町/70代男性）
道路構造・計画	整備方針 177件	※ 重複する意見があるため下記の合計と合わない ○案1「市街地側ルート 全線新設案」への意見要望 （肯定的な意見70件 否定的な意見3件） ・案1が移動時間、建設コスト、地域住民の救命救急、災害時の別ルート確保といった観点からベストであると考えます。（新潟市/40代男性） ○案2「最短ルート 全線新設案」への意見要望 （肯定的な意見38件 否定的な意見10件） ・2案が最良です。速達性、安全性、工事中の影響などすべてに於いて最善です。（新潟市/60代男性） ○案3「市街地側ルート 新設+現道改良案」への意見要望 （肯定的な意見6件 否定的な意見8件） ・極力現在の路線の改良版が望ましい。（新潟市/40代男性） ○その他の整備方針に関する意見 51件 ・大型車を排除するためバイパス機能確保が必要である。（小国町/60代男性）
	道路構造等 121件	・雪道に恐さを感じる様な道路ではなくて、アップダウンの少ない道を希望。万が一の時の迂回路になる道路であって欲しい。（小国町/40代男性）
	幹線道路からのアクセス性 26件	・主要道路と接続するICが必要（関川村/70代男性）
その他	整備に否定的 7件	・世の流通はこんなに便利になってるから今の道をどうして良くするから考えたらどうか（小国町/70代女性）
	その他 39件	・障害が少なく出来るだけ早く実現する案としてまとめて欲しい（南陽市/60代男性）

- インターチェンジなどの連結位置については、「市街地からのアクセス性」、「幹線道路からのアクセス性」、「町内各地域からのアクセス性」のほか、工場や道の駅、病院といった具体的施設からのアクセス性に関する意見が寄せられた。
- インターチェンジの設置数に関しては複数の設置を求める意見が多く寄せられた。

【問5】インターチェンジなどの連絡位置を計画する際、どのような事に配慮すべきと思いますか？ ※自由記述



分類		住民アンケートによる主な意見の具体例
アクセス関連	市街地からのアクセス性	・ 中心市街地の近く とし、連絡道路へのアクセスをよくしてほしい。（小国町/40代男性）
	幹線道路からのアクセス性	・ 町内各県道・主要地方道 とのアクセス（小国町/40代男性）
	町内各地域からのアクセス性	・ 北部、南部、東部地区方面への利便性についても配慮 しながら中心市街地に計画が望ましい。（小国町/60代男性）
	工場からのアクセス性	・町の中心産業である 製造工場等の製品運搬が便利な道 を作る。（小国町/40代男性）
	道の駅からのアクセス性	・ 既存の道の駅 などに快適にアクセスできるような位置が望ましい。（小国町/50代男性）
	病院からのアクセス性	・ 町立病院からの速やかな患者の搬送のため近距離に設置 してほしい。（小国町/70代女性）
	不明	・小国での観光、買物で降りる際便利な I C の場所、立寄りとなる魅力的な施設も必要となる（小国町/60代男性）
IC構造関連	安全に乗り降りできること	・逆走しないよう、わかりやすい道路、合流看板の設計設置（小国町/40代男性）
	雪や災害の影響を受けにくいこと	・災害の危険がない場所、市街地から近い場所。（関川村/60代男性）
	休憩施設等の施設の設置	・道の駅の設置。もしくは、ちょっとした駐車場でトイレを設置する（小国町/40代男性）
	交通混雑が発生しないこと	・インターまで行く道が渋滞になりにくいように配慮してほしい（村上市/40代女性）
	沿道家屋・自然環境等に配慮	・住宅地は避ける事が大事（騒音など）（小国町/30代男性）
IC設置数関連	複数	・ 町の面積が広いことから複数のインター設置 （小国町/30代男性）
	1箇所	・出来るだけ少なく、主要幹線などへのアクセスを重視。（関川村/60代男性）
	その他	・何回も話し合い、検討すべきと思う。（飯豊町/60代男性）

※ 1 人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複することがある

- これまでの質問以外の自由意見として、「早期事業化を望む意見」が非常に多く寄せられた。
- また、整備必要性の項目の中で「雪や災害に対する整備の必要性」に関する意見が多く寄せられた。

【問6】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。 ※自由記述

■ 分類別意見数

回答者数 N=652 総意見数 N=798



■ 主な意見

分類	住民アンケートによる主な意見の具体例
早期事業化	・国道以外に主要となる道がなく大変不便な町です。早く着工してほしいです。(小国町/40代女性)
整備必要性 (雪・災害)	・雪害対策：冬季間通行止めになるとう回路が全くない。別ルートで自然に対する配慮をした上で、バイパス整備が良いと思う(山形市/60代男性)
整備方針	・現状の地域住民を無視したルートにならない様にすべきと思う(川西町/50代男性)
道路構造	・橋や高架が多いと自然が多いので眺めのいい道路になるかもしれませんが、冬の雪による事故が心配です。建設費はかかりますが、出来るだけトンネルだと思っています(長井市/50代男性)
整備必要性 (事故等)	・利便性より安全性重視でお願いします(小国町/40代女性)
整備必要性 (その他)	・町外から町内に立ち寄れる環境を作してほしい(小国町/50代男性)
休憩施設等	・トイレ休憩できる場所を確保してほしい(小国町/40代女性)
整備必要性 (製造業・地域振興)	・小国町が交通の際のただの通過点とならないようお願いしたい(小国町/30代女性)
整備必要性 (広域ネットワーク)	・山形と新潟間を高速で移動できるようにしないと山形は取り残される(山形市/60代女性)
速達性	・新潟、山形、仙台間の道路なので、時間短縮がはかれるルート選定をお願いしたい(関川村/50代男性)
整備必要性 (観光)	・観光や経済活動への影響も大きいと思われ、早期の開通を望みます。開通すれば観光等で新潟市方面からの利用頻度も上がるものと思います(新潟市/40代男性)
否定的	・雪に対する配慮は必要と思うがこの世の中充分便利になって思うので余計な大金を必要以上にかけない方が 良い(小国町60代女性)
その他	・小国町の人口は少ないが町民にとっても私自身にとっても非常に大切な道路です。引き続き計画を進めてほしい(小国町50代女性) ・小国町が陸の孤島となる事のない最大限の努力を望む(長井市60代男性)

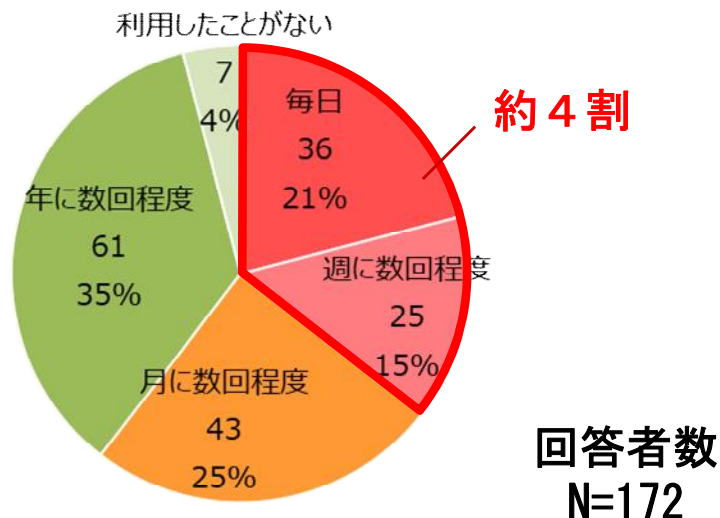
※ 1 人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複することがある

- 企業団体アンケートの総回答数は172件であり、利用頻度では約4割が「毎日」「週に数回程度」利用と回答。
- 利用目的は約4割が「運送・運搬」、または「営業」と回答。
- 山形県、新潟県の企業ともに約4割が「運送・運搬」、「営業」の目的が多い。

利用頻度・目的

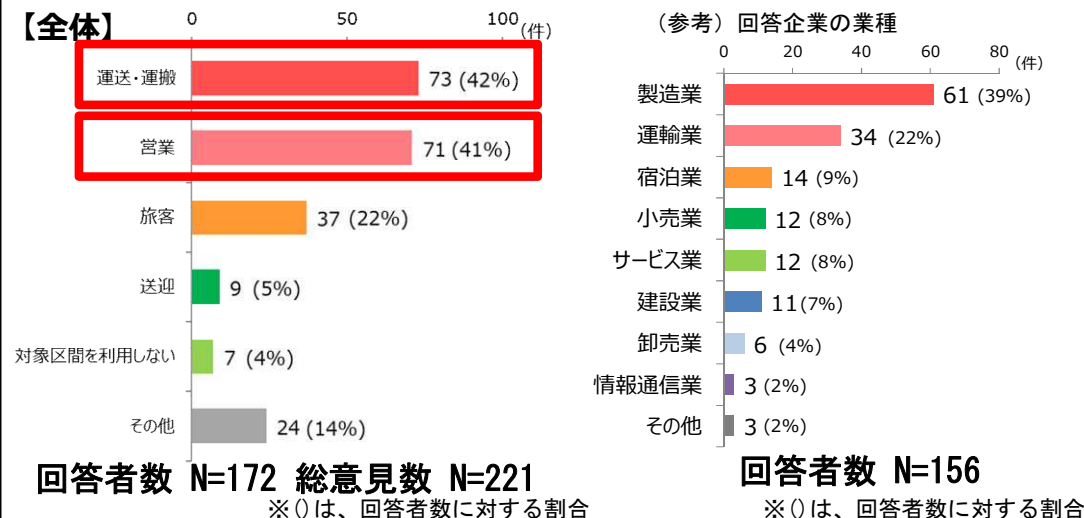
【問1】国道113号をどのくらいの頻度で利用しますか？

【全体】

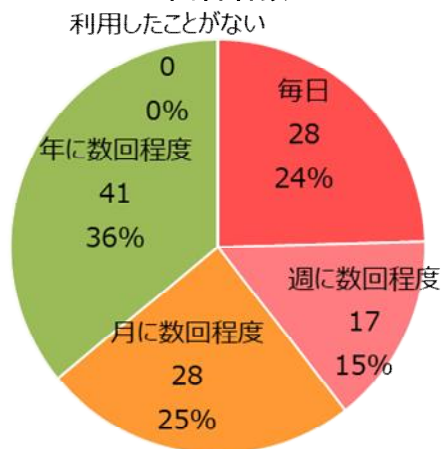


【問2】国道113号の主な利用目的は何ですか？ ※複数回答可

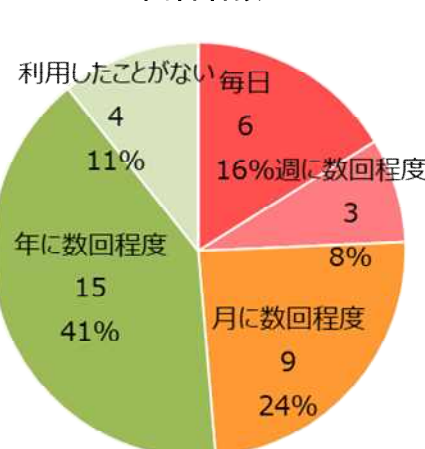
【全体】



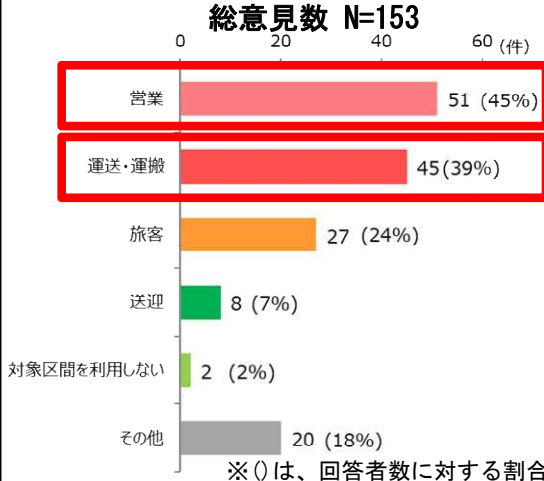
【山形県】 回答者数 N=114



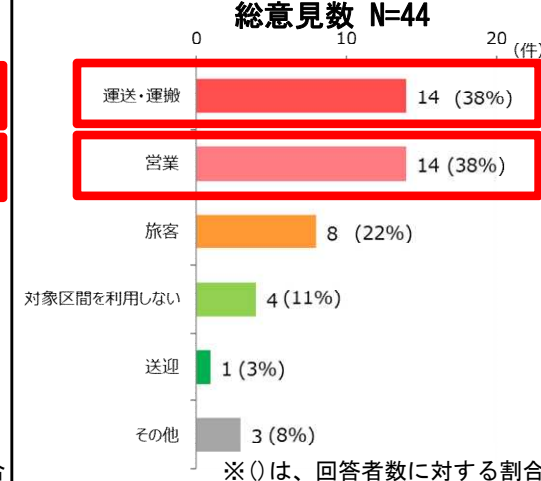
【新潟県】 回答者数 N=37



【山形県】 回答者数 N=112 総意見数 N=153



【新潟県】 回答者数 N=37 総意見数 N=44

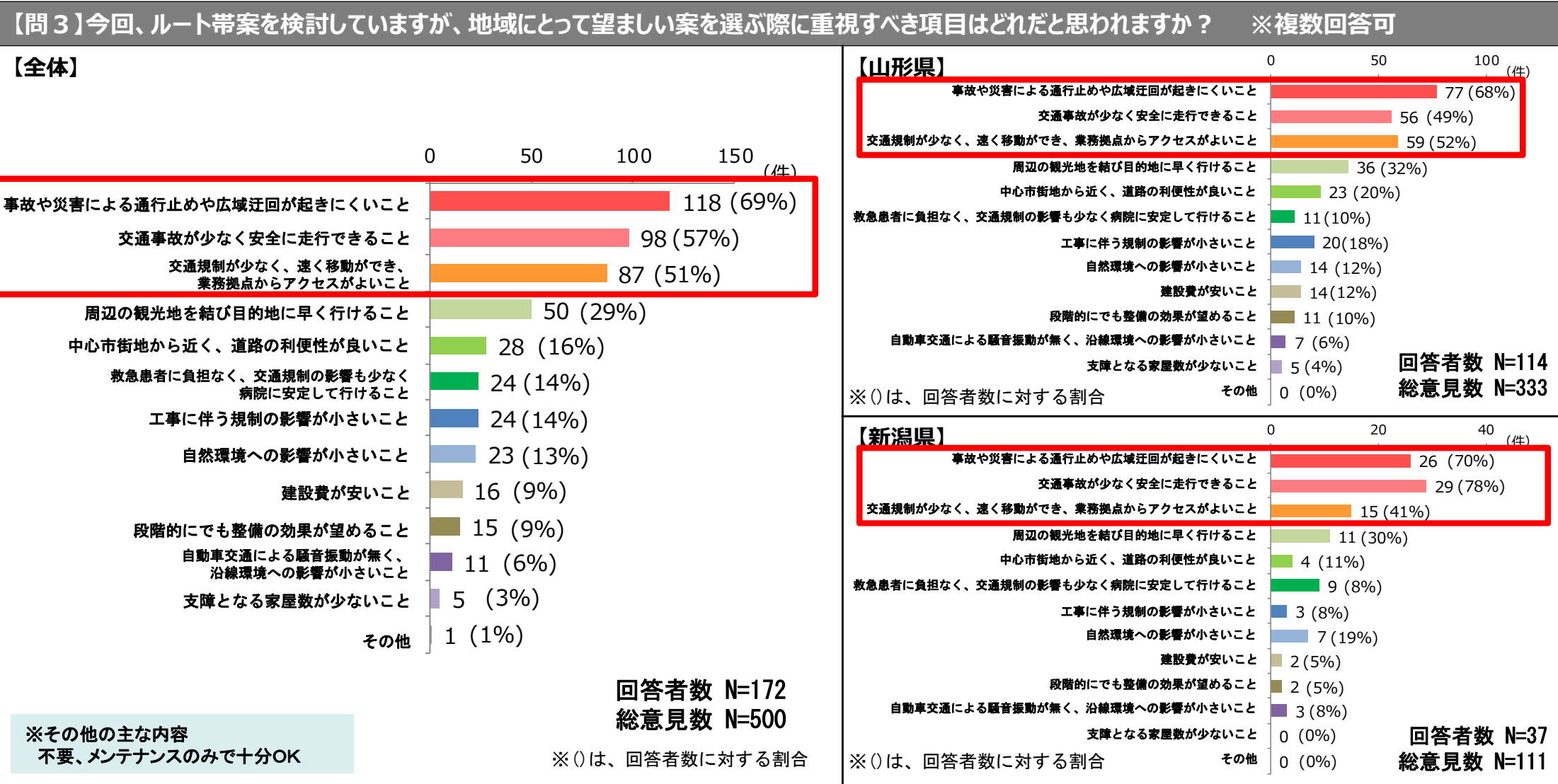


※四捨五入の関係で構成比の合計が100%にならない場合がある

※複数回答のため合計が100%を上回る

- 地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目では、「事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」が最も多く、次いで「交通事故が少なく安全に走行できること」「交通規制が少なく、速く移動ができ、業務拠点からのアクセスが良いこと」が多い。
- 県別では山形県、新潟県とも順位は異なるが、上位3項目は同じ項目となっており、住民アンケートと同傾向にある。

重視すべき項目



- 重視すべき項目に関して、冬期の災害に対する代替路や安全性の確保、業務拠点からのアクセスについて具体的な意見を頂いた。
- その他の意見では、住民アンケート同様「速達性」、「交通機能分担」に関する意見を頂いた。

【問4】問3でチェックした項目について、今後具体的なルートを検討する際に配慮すべき事項があれば、具体的にお聞かせ下さい。 ※自由記述

■重視すべき項目に関する主な意見

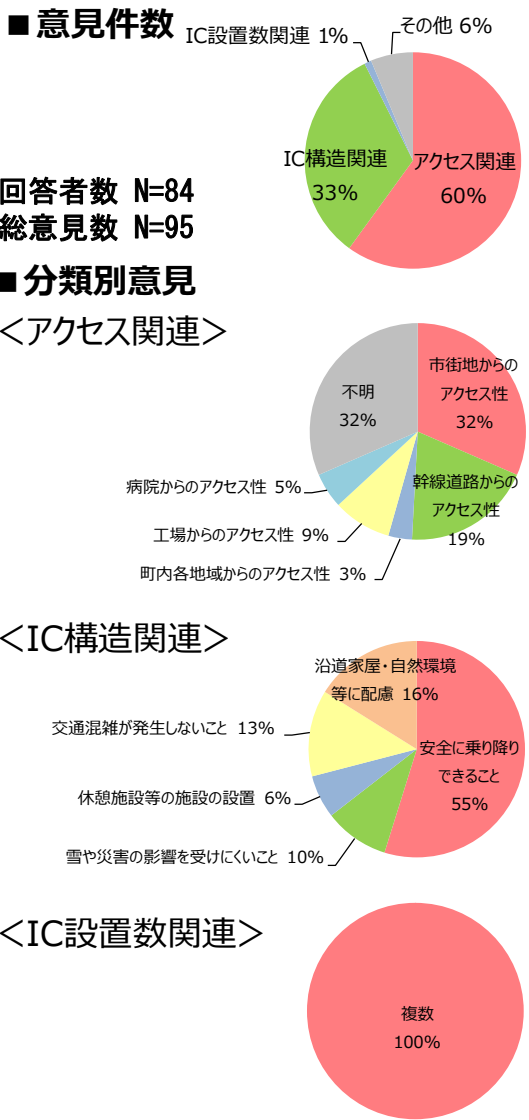
分類	企業・団体アンケートによる主な意見の具体例
事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと	・災害及び雪による通行止めが起きにくいこと。（白鷹町/製造業） ・豪雪地帯だと思います。雪による通行止めが頻繁でないことが第一だと思います。（仙台市/運輸業）
交通事故が少なく安全に走行できること	・特に、冬に安全に走行できる様にしてほしい。（村上市/情報通信業） ・山形新潟間の重要路線であり、速達性と冬期交通の安全性確保が必要。（山形市/建設業）
交通規制が少なく、早く移動ができ、業務拠点からアクセスがよいこと	・業務拠点からのアクセスを重視してほしい。（回答無し） ・アクセスが変わることによる商圏への影響にも配慮してほしい。（長井市/運輸業）
周辺の観光地を結び目的地に早く行けること	・地域住民の足として、また観光商業に密着した道路整備を願うものです。（仙台市/運輸業）
中心市街地から近く、道路の利便性が良いこと	・日本海側と太平洋側を結ぶ最短最速ルートが基本であるが市街地の利便性も考慮が必要。（米沢市/小売業）
救急患者に負担なく、交通規制の影響も少なく病院に安定して行けること	・R113と連絡道路の併用により、有事の際の代替道路、医療機関へのアクセスを優先的に考えてほしい（南陽市/小売業）

■重視すべき項目以外に関する主な意見

分類		企業・団体アンケートによる主な意見の具体例
路線機能	地域振興 8件	・鉄道が不便な地域である為、地域住民にとって利便性が高いことが何より重要かと思う。（米沢市/卸売業）
	速達性 12件	・山形・新潟間の移動時間が短縮できるルートをお願いします。（南陽市/情報通信業） ・早く移動できることを最優先にしてほしい。（米沢市/サービス業）
	交通機能分担 3件	・将来の高速化等を見据え、極力市街地を外したルート作りが必要と思われます。（飯豊町/宿泊業） ・自動車専用道路で事故の起きにくい道路にしてほしい。（仙台市/運輸業）

- インターチェンジなどの連結位置については、住民アンケートと同様に「市街地からのアクセス性」、「幹線道路からのアクセス性」に関する意見が多く、住民アンケートに比較して工場からのアクセス性に関する意見が多く寄せられた。
- インターチェンジの設置数に関しては、複数の設置を求める意見が寄せられた。

【問5】インターチェンジなどの連絡位置を計画する際、どのような事に配慮すべきだと思いますか？ ※自由記述

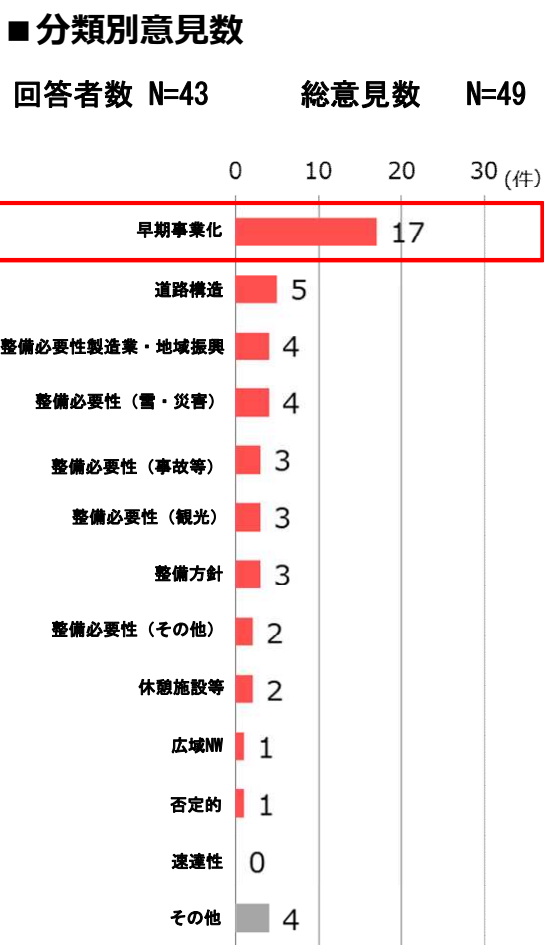


分類		住民アンケートによる主な意見の具体例
アクセス関連	市街地からのアクセス性	・ 小国町の中心市街地に出来るだけ近い位置 に必要で町民が利用しやすい事を望みます。（村上市/運輸業）
	幹線道路からのアクセス性	・ 国道および町内から利用しやすいこと 。（小国町/その他サービス業）
	町内各地域からのアクセス性	・当町は町中心部、南部、北部、東部と道路がわかれている。I Cは中心部に2カ所、南部、北部、東部、各1カ所が望ましい。（小国町/製造業）
	工場からのアクセス性	・ 拠点へのアクセスが良く、渋滞が起きにくい所 。（石巻市/運輸業）
	病院からのアクセス性	・救急時の安全性、利便性。（小国町/建設業）
	不明	・周辺の商業地域へのアクセスが良いかどうか。（米沢市/小売業）
I C構造関連	安全に乗り降りできること	・カーブで曲がるのを少なく、しかもトンネルを少なく、道路に坂を少なくしてほしい（高畠町/運輸業）
	雪や災害の影響を受けにくいこと	・雪対策をきちんとすべき。（川西町/製造業）
	休憩施設等の施設の設置	・駐車スペースを広く御願います。（大石田町/運輸業）
	交通混雑が発生しないこと	・回りにあたる騒音や交通渋滞などの配慮。（米沢市/製造業）
	沿道家屋・自然環境等に配慮	・家屋の存在しない見通しの良い所を選択すべし。（米沢市/製造業）
数I C設置 関連	複数	・5 k m每ぐらいの間隔で 複数設置してほしい 。（米沢市/宿泊業）
その他		・地域住民の意見の尊重（村上市/宿泊業）

※ 1 人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複することがある

○これまでの質問以外の自由意見として、「早期事業化を望む意見」が多く寄せられた。

【問6】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。 ※自由記述



分類	企業・団体アンケートによる主な意見の具体例
早期事業化	・現在の状況を考えると出来る限り早期の着工・竣工を望む（村上市/建設業）
道路構造	・逆走できない様な運転者が勘違いしない様な設計を望みます（米沢市/情報通信業）
整備必要性 （製造業・地域振興）	・ミッシングリンクの解消による経済活性化を期待する（酒田市/運輸業）
整備必要性 （雪・災害）	・該当地域は冬季間豪雪地帯で、曲道も多く難所といえるところで危険箇所でもあり、早急に改善を願う（仙台市/運輸業）
整備必要性 （事故等）	・片側一車線の高規格道路は正面衝突の危険が非常に高いので、その対策を十分に取って欲しい（塩竈市/その他業種）
整備必要性（観光）	・第1回アンケートからも観光、レジャー等が利用目的上位な事からも、安全、安心に移動できる事は、絶対に必要だと思います。活性化の為に、早期実現を！！（南陽市/宿泊業）
整備方針	・当地区は雪も多く豪雪等で道路が止まっても人家の近くであれば対処もしやすいかと思います。案1がよいと思う。（米沢市/製造業）
整備必要性（その他）	・地方創生もさることながら利便性に主眼を置いてほしい。（製造業/米沢市）
休憩施設等	・新潟山形南部連絡道路インター開設に伴う工場の誘致や雇用拡大を期待したい（その他サービス業/小国町）
整備必要性 （広域ネットワーク）	・バイパスの早期着工、完成を希望する（新潟県が遠い）（運輸業/河北町）
否定的	・新たな道路は財政難と人口減少を考え絶対不要（業種・所在地未回答）
その他	・生活優先道路として、ハードやソフト面など総合的な計画の中で推進してもらいたい（業種未回答・村上市）

※ 1人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複することがある

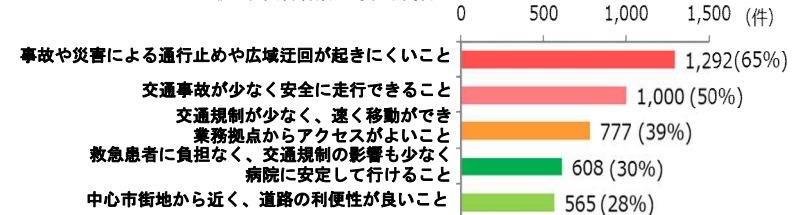
○企業ヒアリングでは、政策目標に関連して具体的な影響（課題）の指摘や、整備による効果等の意見が寄せられた。

分類	企業ヒアリングからの主な意見
信頼性 （代替路 の確保）	・国道113号で災害が発生したら、新潟山形南部道路は代替することはできる。関川～小国間だけではなく、新潟山形南部連絡道路全線で代替路は必要。（小国町/農業団体） ・ルートが一つしかないよりも、二つあった方が良い。トラックの事故により通行止めになることがある。（関川村/製造業） ・製造工場をBCP（雪や地震による損害対策）の一環で昨年度工場を移動したばかりなので製造側の問題は解消されたが、物流の問題が残っている。物流の要は陸送なので、迂回路が確保されないと万が一のことがあった場合に困る。（小国町/製造業） ・小国地域は国道113号しか幹線道路がない。迂回可能な道路整備を求める。（小国町/医療機関） ・雪が多く通行止めになってしまうと迂回路や逃げ道がないので、別線で整備してもらった方が良い。（米沢市/運送業）
速達性	・物流に活用可能な道路が国道113号のみであり、不安である。物流が弱いことが、大手企業の進出にネックとなるようなことが無いようにして欲しい。（小国町/商工会） ・できるだけ時間短縮が図られるルートを検討してほしい。（関川村/製造業） ・日本海側から太平洋側へ向かう横の道路は、磐越道から北側が全く整備されていない。新潟と山形は隣の県なのに5時間もかかる。細い道路はあるが、大型車で通行するのはドライバーへの負担が大きいと思う。（柏崎市/製造業） ・小国道路の規制速度を80km/h（高速道路）にすれば旧道の国道113号の方も活きてくる。米沢と新潟を結ぶ横のラインの輸送力が弱いので、小国道路にはそれを強化する一端を担ってもらえれば。（米沢市/運送業）
安全性 （交通機能分担）	・大型車が多く、運転が怖い。仙台方面から高速道路を使わない最短ルートであるため、仙台から新潟に向かう交通は国道113号を使う大型車が多いと考えている。（関川村/交通） ・大型車が横を通過すると、圧迫感がありよけようとすることによる事故危険性があると思う。（小国町/教育機関） ・国道113号を自転車で利用する生徒もいるが、大型車が通過した際の風で煽られ、転倒する恐れがあるので、下車して押すように指導している。（小国町/教育機関） ・できるだけカーブやアップダウンを少なくするルートを検討してほしい。（関川村/製造業） ・新潟から山形に出るのには国道113号を使うしかないが、川沿いの道は細く冬場は凍結してしまうのが怖い。（柏崎市/製造業）
地域振興	・道路が悪く、特に時間が読めないため、小国町に滞在する観光客は滞在時間が短く、雪などをゆっくり体験してほしいが時間距離があるため他の地域に宿泊する方に比べ、滞在時間が短い。そのため、小国町の良さを伝えきれていない。（小国町/観光団体） ・ICが会社に近い方が良い。ICが近くないと利用できないので意味がない。アクセス道路の整備も一緒に行って欲しい。（小国町/製造業） ・関川村や小国町を通過してしまわず、立ち寄ってもらえるように配慮してほしい。（関川村/観光団体） ・迂回路がなく、災害や事故があると完全にストップしてしまう。ただし、別線案だと観光の視点から見ると小国や関川に寄らない事が前提になってしまうのではないかと思う。そうすると昔からそこで商売をしている人達にとっては地域経済が変わってしまう可能性がある。（飯豊町/観光団体）
ルート帯	・案2は小国町を通過する交通にしか恩恵がない。（小国町/商工会） ・案3は迂回路としての役割を果たせるとは考えにくいのでやめてほしい。（小国町/医療機関）

- 「信頼性（代替路の確保）」、「安全性」、「アクセス性」が重視され、加えて「地域振興」、「速達性」、「交通機能分担」に寄与する道路が求められている。
- 小国町中心市街地や工場や病院といった各種拠点、幹線道路等からのアクセス性に配慮した複数のIC整備が求められている。

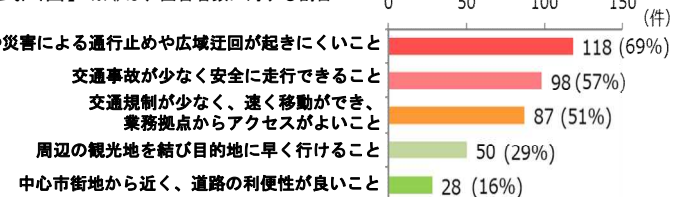
調査対象	意見聴取結果からみる新潟山形南部連絡道路（関川～小国）に対する意見
住民アンケート	【ルート帯選定時に重視すべき項目】 ■選択式回答 - 事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと ⇒ 信頼性（代替路の確保） - 交通事故が少なく安全に走行できること ⇒ 安全性 - 交通規制が少なく速く移動ができ、業務拠点からのアクセスが良いこと ⇒ アクセス性 ■自由意見 - 市街地中心部、町内企業の活性化 ⇒ 地域振興 - 年間を通した新潟～山形間の速達性の確保 ⇒ 速達性 - 市街地を通過する大型車交通の排除 ⇒ 交通機能分担 【ICなどの連結位置計画時に配慮すべき項目】 ■自由意見 - 中心市街地、小国町内の各種拠点、幹線道路等からの利便性確保 ⇒ アクセス性 - 逆走防止や分かりやすい標識設置 ⇒ 安全性 - 町の面積を考慮したIC設置 ⇒ 複数のIC設置
企業・団体アンケート	【ルート帯選定時に重視すべき項目】 ■選択式回答及び自由意見 ⇒特に冬期における信頼性、安全性に関する意見が多いが、概ね住民アンケート結果と同じ視点 【ICなどの連結位置計画時に配慮すべき項目】 ■自由意見 ⇒特に工場、幹線道路からのアクセス性に関する意見が多いが、概ね住民アンケート結果と同じ視点
企業・団体ヒアリング	【政策目標に関連した具体的課題、整備効果等の意見】 ⇒信頼性（代替路の確保）、速達性、安全性（交通機能分担）、地域振興など、概ねアンケート結果と同じ視点での意見
	意見聴取結果からみる「ルート帯選定時に重視すべき項目」と「ICなどの連結位置計画時に配慮すべき項目」
	【ルート帯選定時に重視すべき項目】 ⇒「信頼性（代替路の確保）」、「安全性」、「アクセス性」、「地域振興」、「速達性」、「交通機能分担」 【ICなどの連結位置計画時に配慮すべき項目】 ⇒「アクセス性」、「安全性」、「複数のIC設置」

【択一式回答】※0は、回答者数に対する割合



回答者数 N=2,002 総意見数 N=5,819

【択一式回答】※0は、回答者数に対する割合



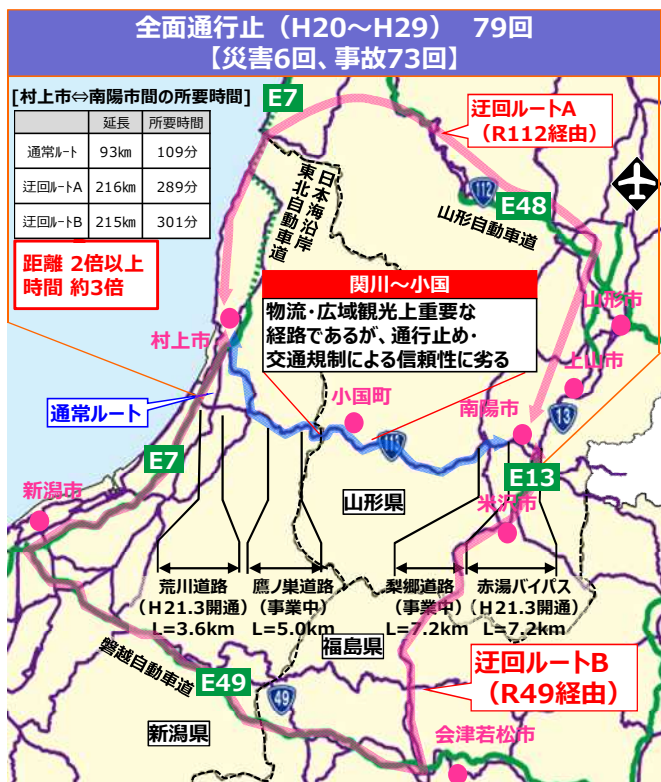
回答者数 N=172 総意見数 N=500

2-7. 地域特有の道路課題と意見聴取結果（現道状況）

24

- 意見聴取結果では、「事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」を求める声が最も多く寄せられた。
- 国道113号では事故や災害による通行止めが頻発し、通行止め時は広域迂回が強いられている。
- 関川～小国の山間部では正面衝突事故や車両単独事故による通行止め、市街地では冬期の運搬排雪による旅行速度低下が発生。
- 小国町は人工透析、出産の対応が可能な最寄病院までの所要時間が山形県内で最下位となっている。
- 広域の物流交通や地域の生活交通を担う国道113号では、現道の課題を回避するルート案が望まれている。

▼通行止め時は広域迂回を強いられる国道113号



▼国道113号関川～小国の交通規制発生状況（H20～H29）

	交通規制		全面通行止め	
	うち冬期		うち冬期	
災害	1回 19時間50分	1回 19時間50分	1回 3時間15分	1回 3時間15分
事故	43回 59時間32分	18回 26時間24分	11回 12時間40分	4回 3時間27分
計	44回 79時間22分	19回 46時間14分	12回 15時間55分	5回 6時間42分

資料：国土交通省資料

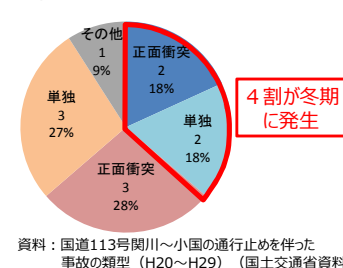
▼山間部では通行止めが発生し、市街地では冬期の運搬排雪による旅行速度の低下が発生



▼事故により通行止めが発生



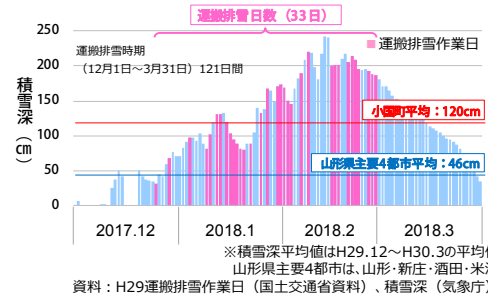
▼事故による通行止めは、正面衝突事故や車両単独事故が原因



▼運搬排雪により旅行速度が低下



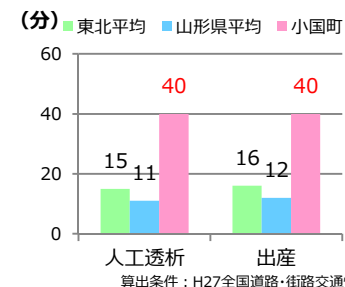
▼運搬排雪は4日に1回不定期に実施



地域意見聴取・ヒアリング結果より
【小国町地域住民より】
迂回路が無いと大きな事故、自然災害があると仕事に行くことも自宅に帰ることも出来なくなりとても不安。

▼県内最下位の人工透析病院等までの所要時間

小国町は人工透析、出産へ対応できる最寄病院までの所要時間が山形県平均の3倍以上



地域意見聴取・ヒアリング結果より
【小国町地域住民より】
持病があり、町外の病院に定期的に通院しています。新潟山形南部連絡道路は本当に“いのちの道路”だと思っています。一日も早い完成を切望しています。

2-7. 地域特有の道路課題と意見聴取結果（災害時の役割）

25

- 東日本大震災では、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。
- 太平洋側と日本海側を結ぶ国道113号は物資輸送道路として重要な路線であり、整備を望む声が多く寄せられた。

▼東日本大震災時は新潟港など日本海沿岸の港から燃料を供給



▼国道113号は東日本大震災時の物資輸送道路の一つ

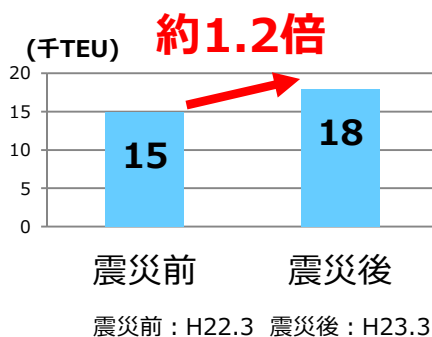


地域意見聴取・ヒアリング結果より
【山形県交通事業者より】
関川～小国間が整備されれば、東日本大震災のような災害時にも新潟との輸送路が確保され、燃料の確保等ができる。
【小国町地域住民より】
東日本大震災時には大幅に交通量が増え、仙台～新潟間の重要な道路だと再認識したところ。また、物流にしても新潟港からあるいは仙台港からの重要な道路でもあるため、早期実現に力を注いで頂きたいと強く願います。

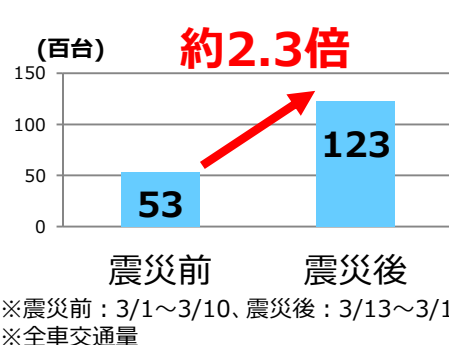
▼震災後の新潟港の状況



▼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



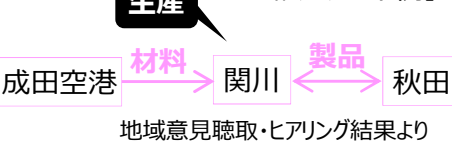
▼震災後の国道113号の状況



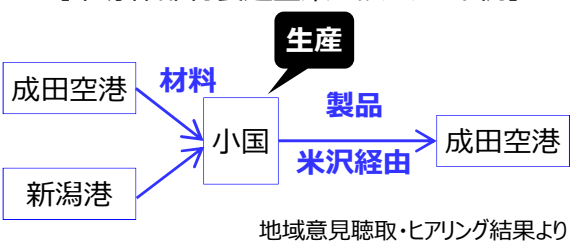
- 国道113号を中心とした地域は自動車部品のカーボンブラシの世界シェア第1位、半導体のウェーハ世界シェア第3位、国内の種鶏生産の25%を担う企業の生産拠点が存在している。
- 各企業の原材料、生産品の輸送は国道113号が担い、取引先の範囲拡大や物流効率化の観点から速達性、信頼性、アクセス性の向上が求められている。

▼国道113号沿線企業の主な原材料・生産品輸送ルート

【シリコンウェーハ製造企業の輸送ルート例】

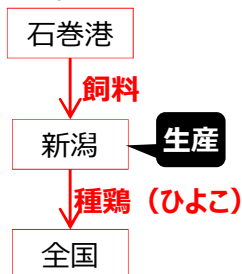


【半導体部材製造企業の輸送ルート例】



▼国道113号沿線の企業立地状況

【養鶏企業の輸送ルート例】



地域意見聴取・ヒアリング結果より

【米沢市運送業者より】

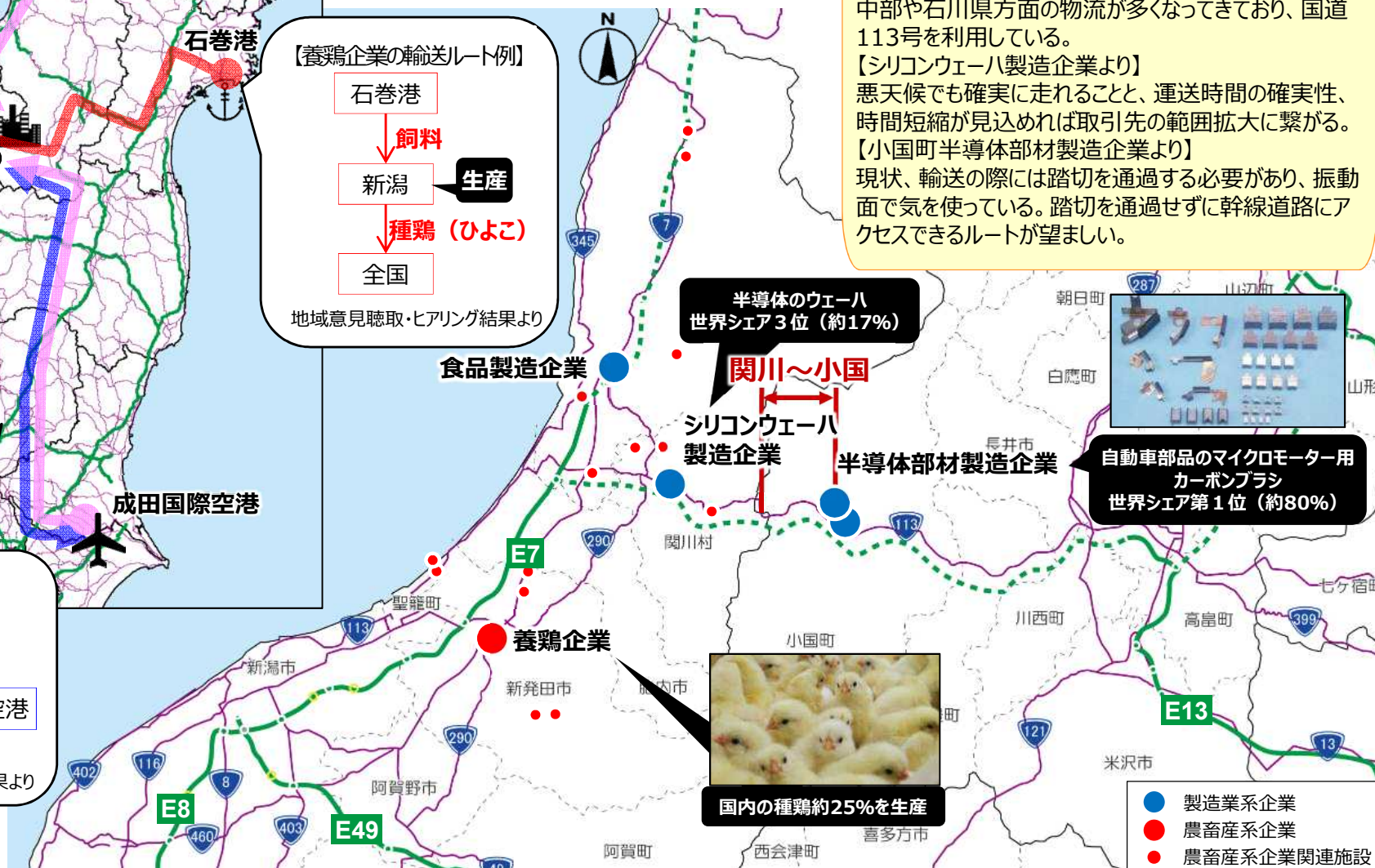
中部や石川県方面の物流が多くなってきており、国道113号を利用している。

【シリコンウェーハ製造企業より】

悪天候でも確実に走れること、運送時間の確実性、時間短縮が見込めれば取引先の範囲拡大に繋がる。

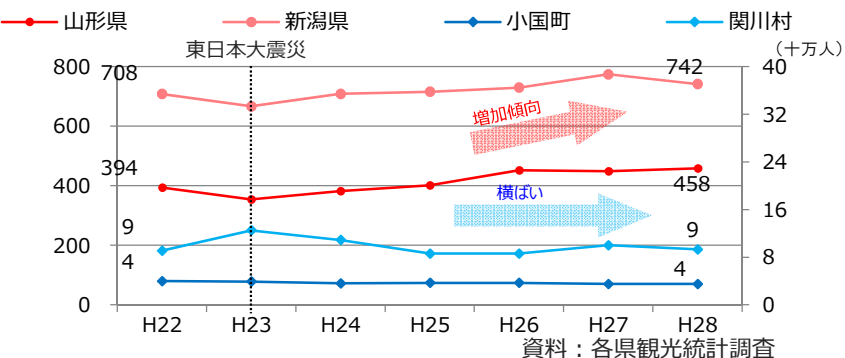
【小国町半導体部材製造企業より】

現状、輸送の際には踏切を通過する必要があり、振動面で気を使っている。踏切を通過せずに幹線道路にアクセスできるルートが望ましい。

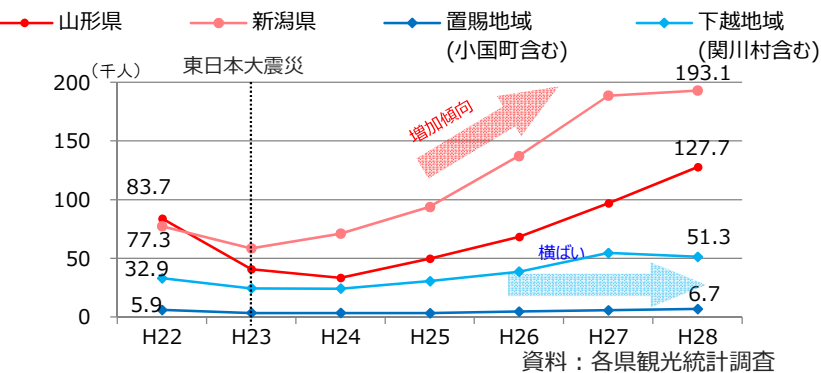


- 山形県・新潟県の観光入込み客数、山形県・新潟県の外国人観光客は、震災以降、増加傾向にあるが、小国町・関川村の入込客数は横ばいとなっている。
- 国道113号関川～小国間は、台湾人観光客が新潟県・山形県を雪の魅力を体験する周遊ルートとなっている。
- 新潟県・山形県・福島県は、冬期観光資源を活用した各県連携した広域的観光振興を推進することとしており、速達性、信頼性、アクセス性等の道路交通環境の向上が必要である。

▼観光入込み客数の推移



▼外国人観光客の推移



地域意見聴取・ヒアリング結果より

【小国町観光協会ヒアリングより】

インバウンド観光の獲得に注力したいが、道路が悪く、時間が読めないため、滞在時間が短く、雪などをゆっくり体験してもらえず小国町の良さを伝えきれていない。新潟空港からのアクセス向上・定時性の確保が必要。

【関川村観光協会ヒアリングより】

関川村は目的地というよりも通過点のようになってしまっている。道路が整備され、時間短縮やアクセスが向上すれば、関川村の主となる観光資源の渡邊邸と米沢市の上杉神社の周遊観光など、目的地となりやすくなると考えている。

▼周辺地域におけるインバウンド観光の状況

【新潟県・山形県・福島県の3県連携】
 ・相互に連携しながら各々の地域の振興を図ることを目的に、**3県知事会議を毎年年度で実施**
 ・協議事項の1つは「雪と日本酒を活用した観光振興について」
 ・今後の取組みとして、雪と日本酒をテーマとした周遊観光ルートの企画、雪まつりの共同PRなどを検討中



3. 対応方針（原案）の検討

3-1. ルート帯案の検討（政策目標と対策案）

- 当該地域の道路交通の現況や地域の課題等をふまえ、政策目標を設定し、これを達成するための機能を有する対策案を複数設定。
- 対策案を検討する上では、沿線住民の生活環境や自然環境、コストなどに配慮。

○当該地域の政策目標

地域・道路の状況と課題

地域の将来像

住民や企業等への意見聴取結果

政策目標

以下の項目を目的に、雪や悪天候、および交通事故等の通行止めの影響がない信頼性の高い道路ネットワークを確保

- 日常生活における安全性の確保
- 製造業等の支援
- 医療施設への移動信頼性・速達性の向上
- 観光振興の支援

○対策案を検討する上での配慮事項

自然環境、生活環境

- ①沿道環境、利便性への影響
- ②自然環境への影響
- ③工事の影響
- ④支障家屋

コスト

- ①整備に関する費用

●政策目標を達成するための考えられる対策案

【案①】市街地側ルート 全線新設案

別線により現道課題解消と時間短縮を図る案
(サービス速度60km/h または80km/h)

【案②】最短ルート 全線新設案

別線により現道課題解消と時間短縮を図る案
(サービス速度60km/h または80km/h)

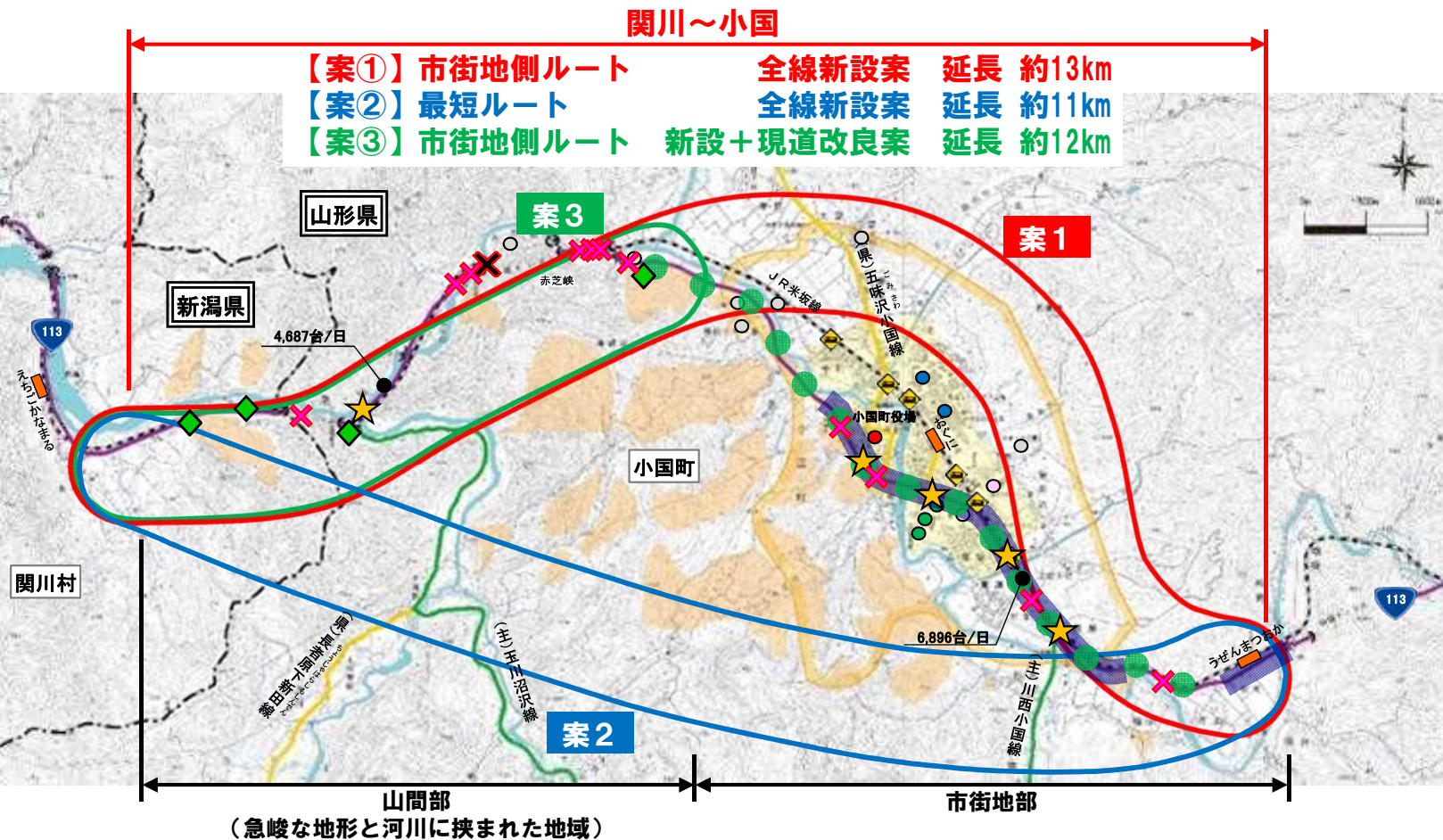
【案③】市街地側ルート 新設+現道改良案

市街地部を現道改良により現道課題を解消する案
(サービス速度60km/h または80km/h (現道改良区間は60km/h))

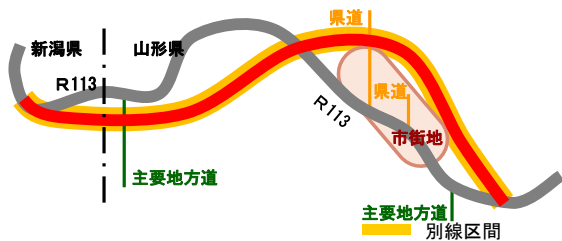
3-1. ルート帯案の検討（対策案（ルート帯案）の比較）

30

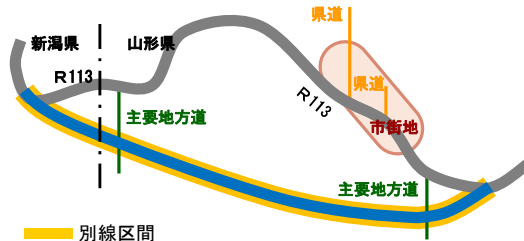
○政策目標を達成するための対策案について、主要なコントロールポイントに配慮し3案を設定。



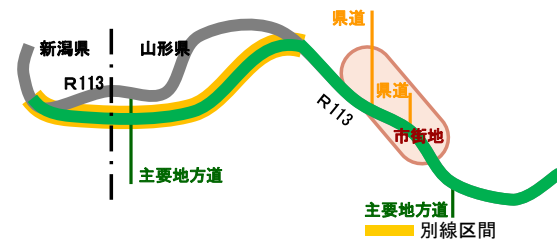
【案①】市街地側ルート 全線新設案 (約13km)



【案②】最短ルート 全線新設案 (約11km)



【案③】市街地側ルート 新設+現道改良案 (約12km)



3-1. ルート帯案の検討（複数案の比較・評価）

31

○【案1】市街地側ルート全線新設案は、【案2】最短ルート全線新設案や【案3】市街地側ルート新設+現道改良案に比べ、全ての政策目標の達成が見込めるほか、意見聴取においてルート帯案を検討する際に重視すべきとの回答が多かった「事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」「交通事故が少なく安全に走行できること」「交通規制が少なく速く移動ができ、業務拠点からアクセスが良いこと」について優れている。

評価項目			【案①】市街地側ルート 全線新設案 ＜サービス速度60km/h 又は 80km/h＞	【案②】最短ルート 全線新設案 ＜サービス速度60km/h 又は 80km/h＞	【案③】市街地側ルート 新設+現道改良案 ＜サービス速度60km/h 又は 80km/h（現道改良区間は60km/h）＞
ルート概要			別線により現道課題解消と時間短縮を図る案	別線により現道課題解消と時間短縮を図る案	市街地部を現道改良により現道課題を解消する案
延長			約 1.3 km	約 1.1 km	約 1.2 km
政策目標	信頼性の高い道路ネットワークの確保	通行止めになりにくい	・災害・事故による <u>通行止めは回避可能</u>	○・災害・事故による <u>通行止めは回避可能</u>	○・西側の山間部は災害・事故による <u>通行止めは回避可能</u> ○・市街地部は現道改良のため、 <u>代替路が確保できず通行止めは回避できない</u>
	日常生活における安全性の確保	事故危険箇所の回避	・市街地部を通過する交通が別線に転換するため市街地内の <u>安全性が向上</u>	○・市街地部を通過する交通が別線に転換するため市街地内の <u>安全性が向上</u>	○・西側別線区間の <u>事故が軽減</u> ○・市街地部は現道改良により、 <u>事故が軽減</u>
	製造業等の支援	業務拠点（製造業等）からのアクセス性	・業務拠点と近接するため <u>アクセス性に優れる</u>	○・業務拠点から離れるため <u>アクセス性は変わらない</u>	×・現道改良により業務拠点からの <u>アクセス性は向上</u> ×・現道を活用するため踏切の通過を伴う
	医療施設への移動信頼性・速達性の向上	現道課題（運搬排雪区間等）の回避	・現道課題（運搬排雪区間等）の回避により、小国町から域外の医療施設へのアクセス性が良く、 <u>移動信頼性・速達性が向上</u>	○・小国町市街地からアクセスが遠隔地であり、域外の医療施設への <u>移動信頼性・速達性は変わらない</u>	×・現道課題（運搬排雪区間等）が改善され、小国町市街地から域外の医療施設へのアクセス性が良く、 <u>移動信頼性・速達性は向上</u> するが、市街地部の <u>代替路が確保できない</u>
	観光振興の支援	日東道（荒川胎内IC）～東北中央道（南陽高島IC）間の移動時間	・別線整備のため <u>速達性に優れる</u>	△・最短ルートであり、 <u>最も速達性に優れる</u>	○・現道を活用するため交差点や沿道の出入交通により <u>速達性に劣る</u>
生活・自然環境への配慮	生活環境	現道沿い家屋への影響	・市街地部を通過する交通が別線に転換するため <u>現道沿線の環境が改善</u>	○・市街地部を通過する交通が別線に転換するため <u>現道沿線の環境が改善</u>	○・市街地部を通過するため、 <u>沿道環境は改善しない</u>
		中心市街地からの利便性	・中心市街地からの <u>利便性にやや優れる</u>	△・中心市街地からの <u>利便性に劣る</u>	×・中心市街地を通過するため、 <u>利便性に優れる</u>
その他	自然環境	自然環境の改変	・全線新設のため、 <u>影響が大きい</u>	△・全線新設のため、 <u>影響が大きい</u>	△・小国市街地から新潟方面は、新設のため、 <u>影響は大きい</u> ○・小国市街地は、現道改良のため <u>影響は少ない</u>
	工事の影響	現道交通への影響	・現道での工事が少なく、交通規制が少ないため、 <u>現道交通への影響はほとんどない</u>	○・現道での工事が少なく、交通規制が少ないため、 <u>現道交通への影響はほとんどない</u>	○・市街地の区間が現道改良であるため、交通規制が発生し、 <u>現道交通への影響が大きい</u>
	支障家屋（参考）	支障となる家屋数等 家屋・小屋等	約 40 棟	約 30 棟	約 160 棟
コスト（参考）			整備に関する費用 260～310億円	300～350億円	260～310億円

【凡例】 ○：改善する・満足する △：一部改善する・やや満足する ×：改善しない・満足しない

※（参考）とは、現時点での概算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により数量・金額が変更となる場合がある

3-2. 対応方針（原案）の検討

沿線住民・沿線企業への意見聴取、企業・団体等へのヒアリングの主な意見

【ルート帯案について】

- アンケート調査では、「信頼性（代替路の確保）」、「安全性」、「アクセス性」が特に重要視されている。
- また、自由意見では、「地域振興」、「速達性」、「交通機能分担」との意見が多く寄せられている。
- ヒアリング調査においてもアンケート調査結果同様、「信頼性（代替路の確保）」、「速達性」、「安全性」、「交通機能分担」、「地域振興」を重視する意見が多く寄せられた。
- アンケート調査の自由意見及びヒアリング調査では、「早期事業化」に関する意見が特に多く寄せられた。

【インターチェンジ位置について】

- 住民・企業アンケートでは、「中心市街地や小国町内の各種拠点、幹線道路へのアクセス性」、「安全性」に対する要望が多く寄せられた。
- 企業ヒアリングにおいても、「小国道路へのアクセスが容易な位置にICが整備されなければ利用することはない」とアクセス性を重視する意見に加え、地域振興のためにも「通過するだけの道路とならないようにしてほしい」との意見が寄せられた。

政策目標の達成見込み及びルート帯選定にあたって重視すべき項目について、意見聴取結果を踏まえて評価



ルート帯案とインターチェンジ位置の考え方

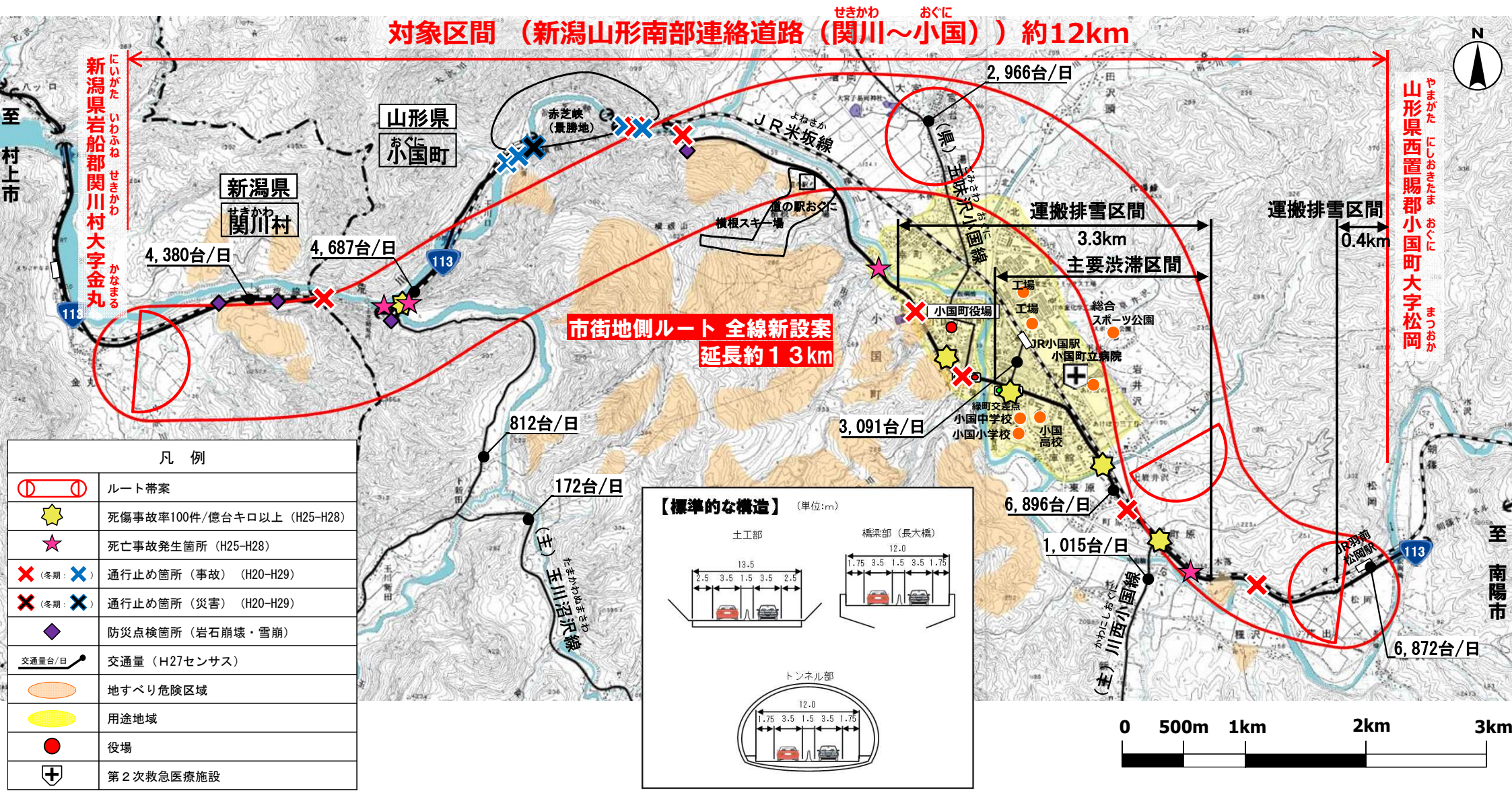
【ルート帯案について】

- 代替路確保による通行止めや広域迂回が起きにくく、安全性の向上、業務拠点からのアクセス性向上に関する意見が多かったことから、【案①】市街地側ルート全線新設案とする。
- 速達性の確保のほか、交通機能が分担される路線を望む意見が多かったことから、沿道からのアクセスを制限し、生活交通と通過交通の混在解消を図る自動車専用道路（サービス速度80km/h）とする。

【インターチェンジ位置について】

- 新潟方面・米沢方面の東西両方向からの中心市街地へのアクセス性、製造業の拠点地域へのアクセス性、人口が密集する小国町内からのアクセス性を重視した設置位置とし、安全に利用できるよう構造に配慮する。

- 新たに土工、橋梁、トンネル等の構造による自動車専用道路で、国道113号の課題である事故や災害による通行止めや広域迂回に対する代替路の確保、安全性、業務拠点へのアクセス性向上が図られる【案1】市街地側ルート 全線新設案とする。
- インターチェンジ位置については、市街地へのアクセス性、安全に利用できるよう構造に配慮する。



4. 自治体への意見照会結果

■意見照会の回答（要旨）

自治体名	意見
山形県	一般国道113号（新潟山形南部連絡道路）新潟県岩船郡関川村大字金丸～山形県西置賜郡小国町大字松岡間における対応方針（原案）について同意します。 新潟山形南部連絡道路は、新潟県村上地域と山形県置賜地域を結ぶ地域高規格道路で、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道、東北横断自動車道酒田線等と一体となって、広域道路ネットワークの形成を図るものであり、物流、産業振興、観光振興、交流人口の拡大、さらには大規模災害に備えたりダンダンシー機能の確保の観点から不可欠な道路です。 山形県としては、広域道路ネットワークを活用した地域活性化を図るため、ICに接続する道路の整備や、周辺観光地などへのアクセス向上に取り組んでまいります。 つきましては、新潟山形南部連絡道路全線の日も早い完成に向け、調査を促進されますよう、特段の御配慮をお願いします。
新潟県	一般国道113号（新潟山形南部連絡道路）新潟県岩船郡関川村大字金丸～山形県西置賜郡小国町大字松岡間における対応方針（原案）について同意します。 新潟山形南部連絡道路は、新潟県村上地域と山形県置賜地域を結ぶ地域高規格道路で、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道、東北横断道酒田線等と一体となって、広域道路ネットワークの形成を図るものであり、物流の効率化、産業及び観光振興、交流人口の拡大、さらには大規模災害に備えたりダンダンシー機能の確保の観点から不可欠な道路です。 新潟県としては、山形県、福島県と連携し、広域道路ネットワークを活用した地域振興の推進に取り組んでまいります。 つきましては、新潟山形南部連絡道路全線の日も早い完成に向け、調査を促進されますよう、特段の御配慮をお願いします。

■自治体意見照会の回答（山形県知事、新潟県知事）

国土交通省東北地方整備局長
高田昌行 殿

道 整 第 223 号
平成30年10月29日

山形県知事 吉村 美栄子



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

平成30年10月29日付け国東整道一計第20号で意見照会のありました、一般国道113号（新潟山形南部連絡道路）新潟県岩船郡関川村大字金丸～山形県西置賜郡小国町大字松岡間における対応方針（原案）について同意します。

新潟山形南部連絡道路は、新潟県村上地域と山形県置賜地域を結ぶ地域高規格道路で、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道、東北横断自動車道酒田線等と一体となって、広域道路ネットワークの形成を図るものであり、物流、産業振興、観光振興、交流人口の拡大、さらには大規模災害に備えたリダンダンシー機能の確保の観点から不可欠な道路です。

山形県としては、広域道路ネットワークを活用した地域活性化を図るため、ICに接続する道路の整備や、周辺観光地などへのアクセス向上に取り組んでまいります。

つきましては、新潟山形南部連絡道路全線の一日も早い完成に向け、調査を促進されますよう、特段の御配慮をお願いします。

担 当 山形県県土整備部
高速道路整備推進室長 竹内 晃
連絡先 023-630-2609

国土交通省
北陸地方整備局長 様

道 建 第 238 号
平成30年10月30日

新潟県知事 花角 英世



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

平成30年10月29日付け国北整道計第26号で意見照会のありました、一般国道113号（新潟山形南部連絡道路）新潟県岩船郡関川村大字金丸～山形県西置賜郡小国町大字松岡間における対応方針（原案）について同意します。

新潟山形南部連絡道路は、新潟県村上地域と山形県置賜地域を結ぶ地域高規格道路で、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道、東北横断道酒田線等と一体となって、広域道路ネットワークの形成を図るものであり、物流の効率化、産業及び観光振興、交流人口の拡大、さらには大規模災害に備えたリダンダンシー機能の確保の観点から不可欠な道路です。

新潟県としては、山形県、福島県と連携し、広域道路ネットワークを活用した地域振興の推進に取り組んでまいります。

つきましては、新潟山形南部連絡道路全線の一日も早い完成に向け、調査を促進されますよう、特段の御配慮をお願いします。

担当：土木部道路建設課
課長 金子
電話 025-280-5404

5. 対応方針（案）のまとめ

5-1. 対応方針（案）

1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を実現できる道路整備を検討

【政策目標】

以下の項目を目的に、雪や悪天候、および交通事故等の通行止めの影響がない信頼性の高い道路ネットワークを確保

- 日常生活における安全性の確保
- 製造業等の支援
- 医療施設への移動信頼性・速達性の向上
- 観光振興の支援



- 過去に主に雪崩による災害、大型車に関連する事故で全面通行止めが多発し、雪や悪天候の影響を受けにくく、**災害・事故等による通行止めになりにくい信頼性の高い道路**の整備が必要。
- 交通事故が多発している箇所が複数存在しており、交通事故の危険性が高い区間への通過交通の流入を排除する等により、**通行車両及び市街地部の歩行者等の安全性の確保**が必要。
- 地域経済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、脆弱性が課題となっており、**信頼性が高く、製造業が集積する地区からのアクセス性を確保する道路**の整備が必要。
- 出産や透析治療、救急医療を他地域に依存しており、**医療施設への速達性の向上と年間を通して日常的に利用できる信頼性の確保**が必要。
- 高規格道路が整備された周辺他地域と比較して観光入込客数が減少しており、**観光振興を支援するため、日東道（村上市）～東北中央道（高畠町）間の所要時間短縮を図る道路**の整備が必要。
- 住民アンケートや企業ヒアリングにおいても、事故や災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと、安全かつ業務拠点からのアクセスが良い道路が必要という意見が多く、このような政策目標を実現できる道路が望まれている。

2. 対応方針（案）

①計画及びルート帯案

代替路確保による通行止めや広域迂回が起きにくく、安全性の向上、業務拠点からのアクセス性向上が図られる【案①】市街地側ルート全線新設案とする。速達性の確保のほか、交通機能が分担される路線を望む意見が多かったことから、沿道からのアクセスを制限し、生活交通と通過交通の混在解消を図る自動車専用道路（サービス速度80km/h）とする。

（理由） ○【案①】市街地側ルート全線新設案は、【案②】最短ルート全線新設案、【案③】市街地側ルート新設+現道改良案に比べ、全ての政策目標の達成が見込め、特に信頼性の高い道路ネットワークの確保や製造業等の支援に優れているほか、安全な道路環境を確保する道路ネットワークを形成することができる。

○地域への意見聴取結果からも、「通行止めや広域迂回が起きにくい」が最も多く、次いで「安全性の向上」「業務拠点からのアクセス」が特に重要視されており、これらの項目を望む意見も多く、対応方針（案）と整合する。

②インターチェンジの位置の考え方

○市街地へのアクセス性に配慮し検討する。

3. その他

具体の道路構造等の検討に際し、生活環境の保全、自然環境の保全、コスト縮減等にも配慮する。

- 計画及びルート帯案については、代替路確保による通行止めや広域迂回が起きにくく、安全性の向上、業務拠点からのアクセス性向上が図られる市街地側ルート全線新設案とする。
- 速達性の確保のほか、交通機能が分担される路線を望む意見が多かったことから、沿道からのアクセスを制限し、生活交通と通過交通の混在解消を図る自動車専用道路（サービス速度80km/h）とする。
- インターチェンジの位置については、市街地へのアクセス性に配慮し検討する。

