

# 新潟山形南部連絡道路（関川～小国）における計画段階評価

## 1. 関川・小国地域の課題

### ① 冬期の降雪等による交通障害の発生

- 自然災害や交通事故による通行止めが多く、通行止め時は交通が遮断され、地域への影響が非常に大きい(図1)
- 冬期は運搬排雪等の除雪作業により交通障害が発生(図1、写真1) 写真1 運搬排雪により速度が低下

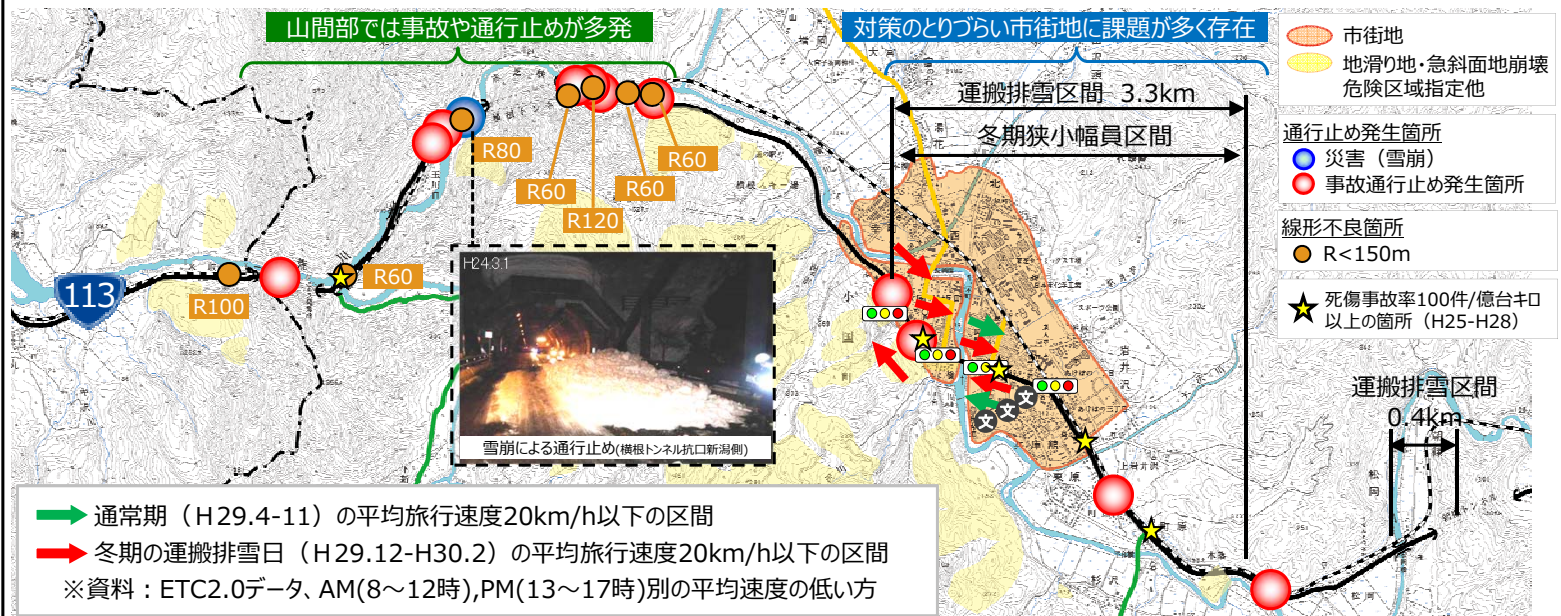


図1 関川・小国地域で発生する冬期の降雪、交通事故等による交通障害 資料:ETC2.0データITARDAデータ(H25-H28)

### ② 交通事故が多発

- 市街地には死傷事故率の高い箇所が多数存在し、小中学校への通学に危険な状況(図1)
- 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が多く発生(図2)

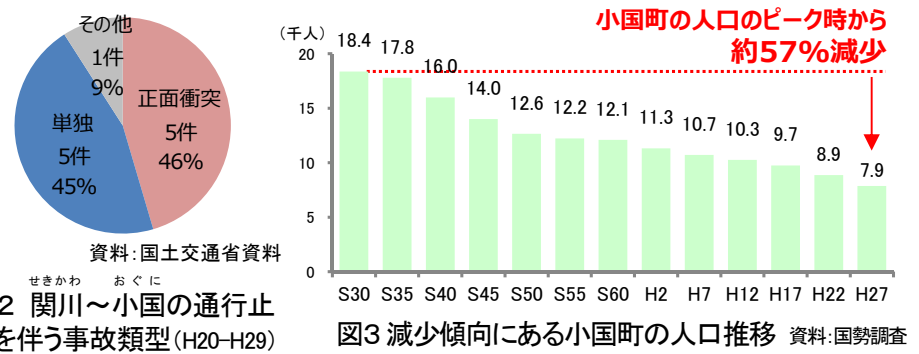


図2 関川～小国の通行止めを伴う事故類型(H20-H29) 資料:国土交通省資料  
 図3 減少傾向にある小国町の人口推移 資料:国勢調査

### ③ 地域経済の衰退

- 小国町の人口は減少傾向が止まらず、雇用の場の創出が喫緊の課題(図3)
- 小国町の主要産業は製造業であり、製造業の支援が地域経済の重要課題(図4)

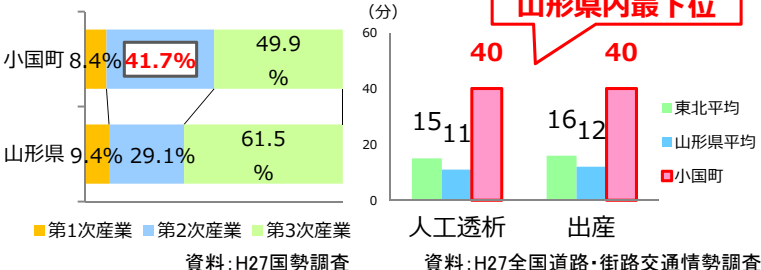


図4 第2次産業の就業比率が高い小国町 資料:H27国勢調査  
 図5 通院に時間を要す小国町 資料:H27全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度

### ④ 医療活動が他地域に依存

- 小国町の人工透析・周産期医療に対応した病院までの所要時間は40分で山形県内で最下位(図5)
- 国道113号は交通障害が多いため、沿線住民が安心して通院できる道路が必要

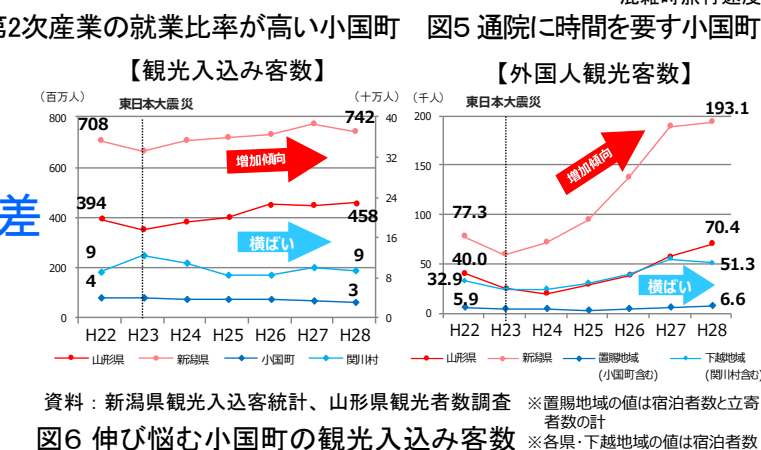


図6 伸び悩む小国町の観光入込み客数 資料:新潟県観光入込客統計、山形県観光者数調査 ※置賜地域の値は宿泊者数と立寄者数の計 ※各県・下地域域の値は宿泊者数

### ⑤ 山形県内でも大きな観光集客力の格差

- 観光客数が増加する山形県内において、置賜地域は観光入込客数が伸び悩み(図6)
- 新潟県、福島県、山形県は冬期観光資源を活用した3県連携の広域的観光を推進しているが、道路ネットワークが脆弱

## 2. 原因分析

### ① 通行止め時の代替性が不十分

- 四季を通じて連絡できる唯一の道路であり、通行止め発生時に迂回路がない(図7)
- 市街地では交通規制を伴う運搬排雪を4日に1日の割合で実施(図8)

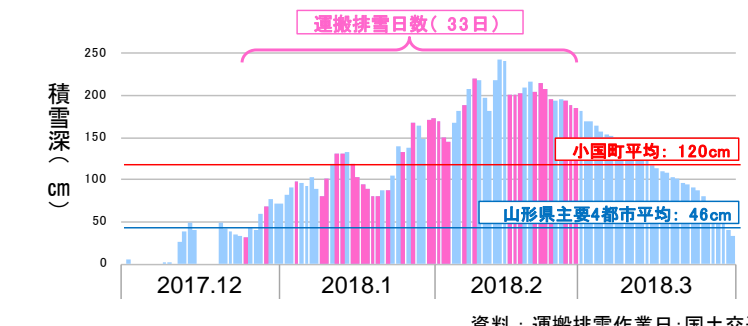


図8 不定期に行われる運搬排雪(H29) 資料:運搬排雪作業日:国土交通省資料 積雪深:気象庁

### ② 市街地への通過交通流入と危険な道路構造

- 大型車等の通過交通が市街地を通過せざるを得ない都市構造となっており、通行車両及び歩行者の安全確保が課題(図9)
- 山間部には線形不良箇所が多数存在し、重大事故が発生しやすい道路構造となっている(図1)

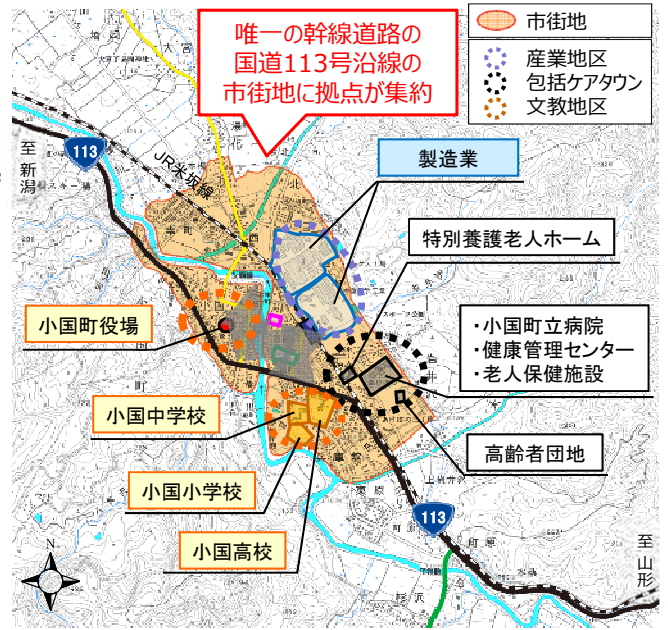


図9 市街地を通過する国道113号

### ③ 脆弱な道路ネットワーク

- 小国町の東西には南北軸の高規格道路の整備が進んでいる一方で、東西軸を形成する道路が脆弱
- 地域経済の活性化において、日本海東北自動車道と東北中央道の連絡の強化が必要

### ④ 医療施設への低いアクセス性

- 小国町内には、周産期医療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、地域住民の生活に国道113号を利用した地域間の移動は不可欠(図10)

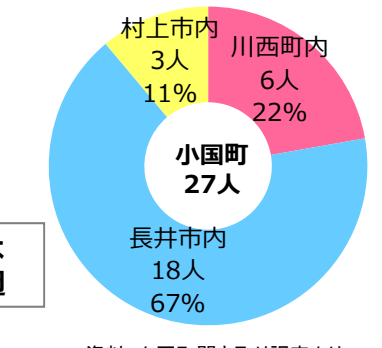


図10 人工透析患者の通院先(H29) 資料:小国町聞き取り調査より

### ⑤ 高規格道路の利便性の悪い地域構造

- 小国町から最寄の高規格道路は東北中央自動車道南陽高畠IC、日本海沿岸東北自動車道・荒川胎内ICであるが、非常に遠方であり、地域間交流の阻害となっている

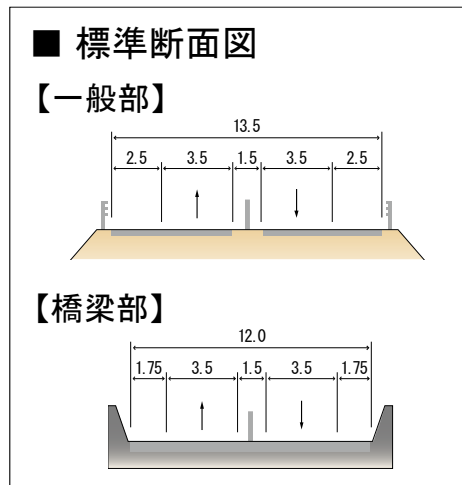
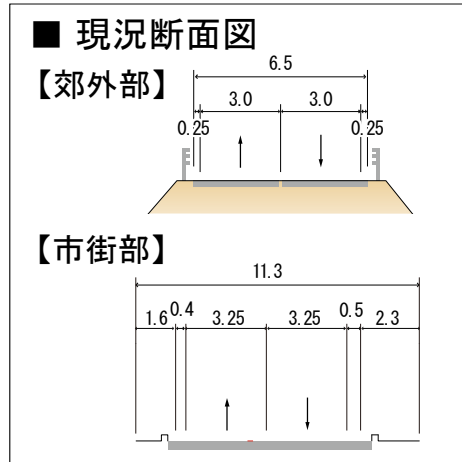
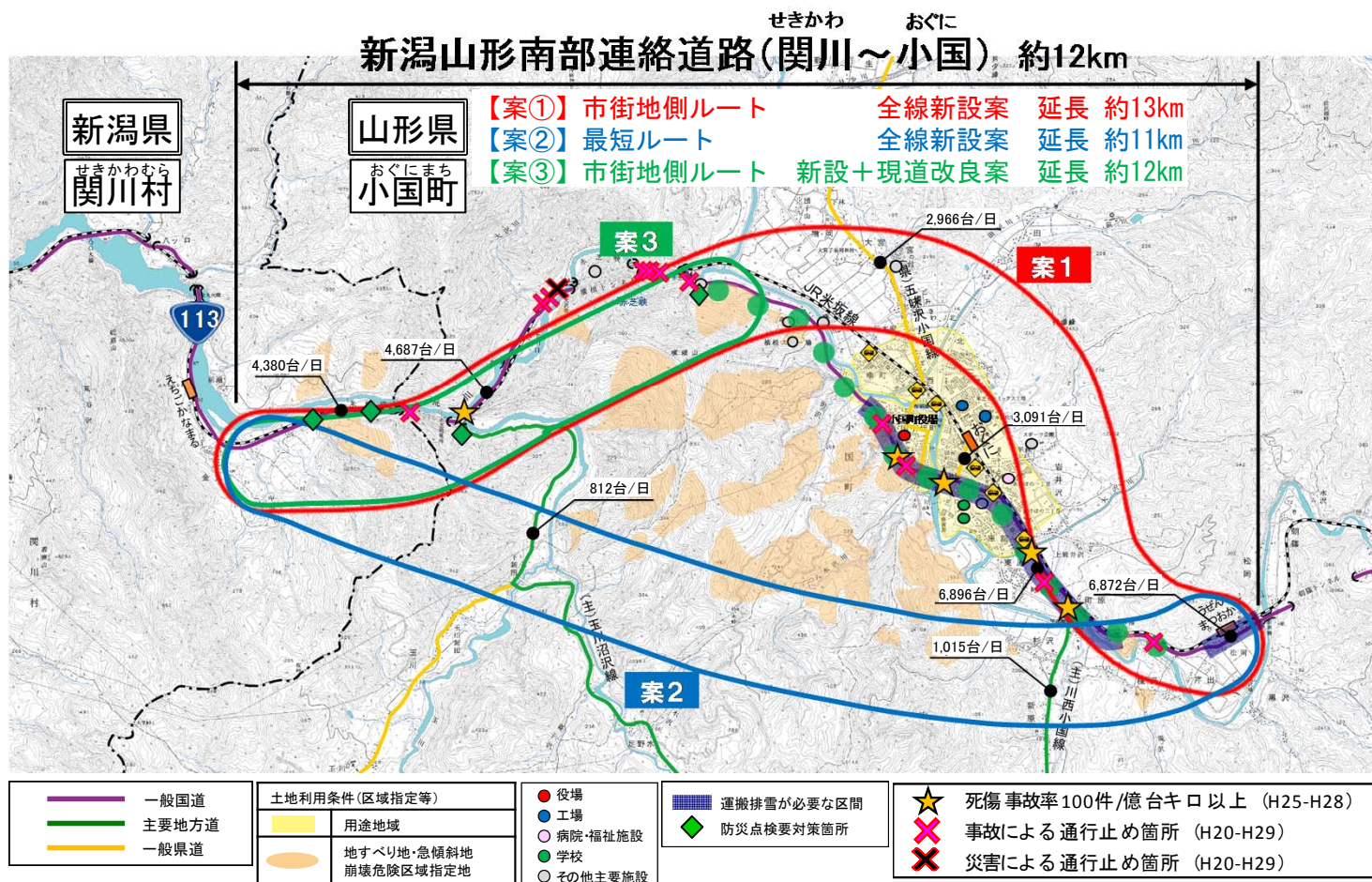
## 3. 政策目標

- ① 信頼性の高い道路ネットワークの確保
- ② 日常生活における安全性の確保
- ③ 製造業の支援
- ④ 医療施設への移動信頼性・速達性の向上
- ⑤ 観光振興の支援

# 新潟山形南部連絡道路（関川～小国）における計画段階評価

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13km	約11km	約12km	
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・事故による通行止めは回避可能	○ 災害・事故による通行止めは回避可能	○ 西側の山間部は災害・事故による通行止めは回避可能 ・市街地部は現道改良のため、代替路が確保できず通行止めは回避できない	
	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安全性が向上	○ 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安全性が向上	○ 西側別線区間の事故が軽減 ・市街地部は現道改良により、事故が軽減	
	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アクセス性に優れる	○ 業務拠点から離れるためアクセス性は変わらない	× 現道改良により業務拠点からのアクセス性は向上 ・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、移動信頼性・速達性が向上	○ 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移動信頼性・速達性は変わらない	× 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移動信頼性・速達性は向上するが、市街地部の代替路が確保できない	
	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、速達性に優れる	△ 最短ルートであり、速達性に最も優れる	○ 現道を活用するため交差点や沿道の出入交通により速達性に劣る	
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現道沿線の環境が改善	○ 市街地部を通過する交通が別線に転換するため現道沿線の環境が改善	○ 市街地部を通過するため、沿道環境は改善しない ・小国町の目指す街づくりと整合しない	
	生活環境	中心市街地からの利便性 ・中心市街地からの利便性にやや優れる	△ 中心市街地からの利便性に劣る	× 中心市街地を通過するため、利便性に優れる	
	自然環境	自然環境の改変 ・全線新設のため、影響が大きい	△ 全線新設のため、影響が大きい	△ 小国市街地から新潟方面は、新設のため、影響は大きい ・小国市街地は、現道改良のため影響は少ない	
その他	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、現道交通への影響はほとんどない	○ 現道での工事が少なく、交通規制が少ないため、現道交通への影響はほとんどない	○ 市街地の区間が現道改良であるため、交通規制が発生し、現道交通への影響が大きい	
	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



【計画概要】

- ・路線名: 一般国道113号
- ・区間: 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
- ・概略延長: 約13km(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)

(参考) 当該事業の経緯

■ 地元調整の状況

- 平成27年3月 第1回計画段階評価 (東北・北陸地方合同小委員会)
- 平成27年9月～10月 第1回意見聴取
- 平成29年3月 第2回計画段階評価 (東北・北陸地方合同小委員会)
- 平成29年12月～30年1月 第2回意見聴取
- 平成30年10月 第3回計画段階評価 (東北・北陸地方合同小委員会) 対応方針(案)決定

■ 地域の要望など

- 平成30年5月 新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会が国土交通省に小委員会の早期開催を要望
- 平成30年6月 新潟山形南部連絡道路建設促進期成同盟会が国土交通省、財務省に小委員会の早期開催を要望
- 平成30年8月 山形県知事が国土交通省に新規事業化を要望
- 平成30年10月 置賜総合開発協議会が国土交通省に小国道路の調査促進を要望
- 平成30年11月 小国町議会、小国町長が国土交通省、財務省に早期事業化を要望  
山形県知事、小国町長が内閣官房、国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- 平成30年12月 関川村長が国土交通省、財務省に整備促進を要望
- 平成31年2月 山形県知事、小国町長が国土交通省に新規事業化を要望