

しんじょうさかた とざわ たちかわ
新庄酒田道路(戸沢～立川)における計画段階評価

1. 山形県庄内・最上地域の課題

① 走行安全性・快適性が低下

○対象区間では、冬期に走行環境が悪化するとともに重大事故が多発するなど、走行安全性や快適性に問題。(図1、2、写真1、2)

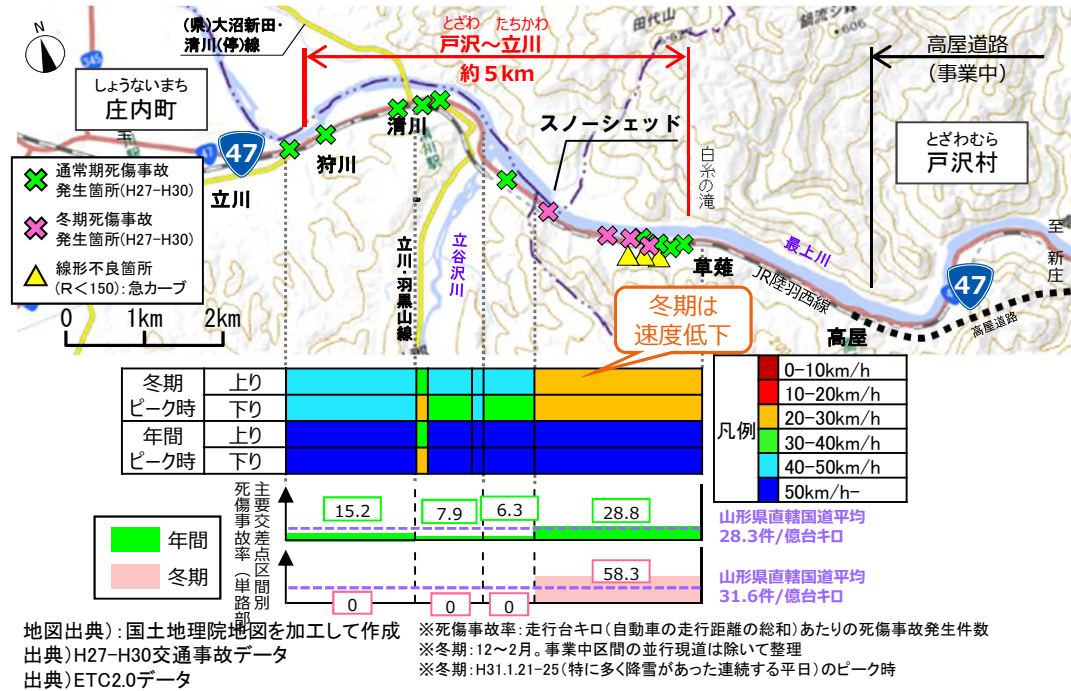


図1 国道47号戸沢立川区間の道路交通状況

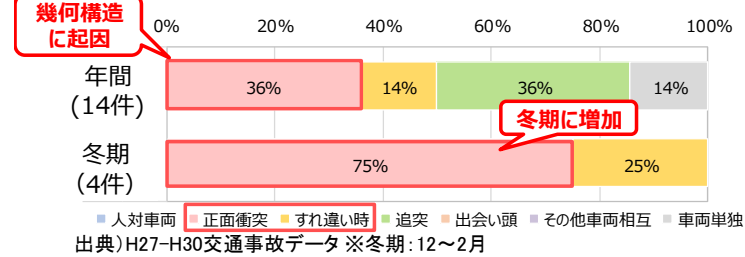


図2 対象区間の死傷事故類型

② 不安定な物流ネットワーク

○酒田港のコンテナ貨物のうち、内陸を発着地とする貨物の約8割が国道47号を利用するなど、対象区間は地域の物流を支える重要な路線。(図3)

○一方で、通行止めによる原材料や製品の輸送への影響、冬期の走行性低下、幅員狭小による事故の危険性、急ブレーキ等による輸送時の積荷への影響等が課題。

③ 周遊観光の連絡性が不十分

○沿線地域は観光が重要な産業の一つであるが、庄内・最上地域の観光客数は低迷。(図4)

○両地域の観光振興において、広域観光周遊の促進のため、国道47号のアクセス性向上が重要。

④ 患者の安静かつ迅速な搬送に支障

○最上地域は、大動脈剥離等の専門医がいいため、庄内地域等へ転院搬送せざるを得ない状況。
○速達性や安静搬送、冬期の走行性の確保に課題。

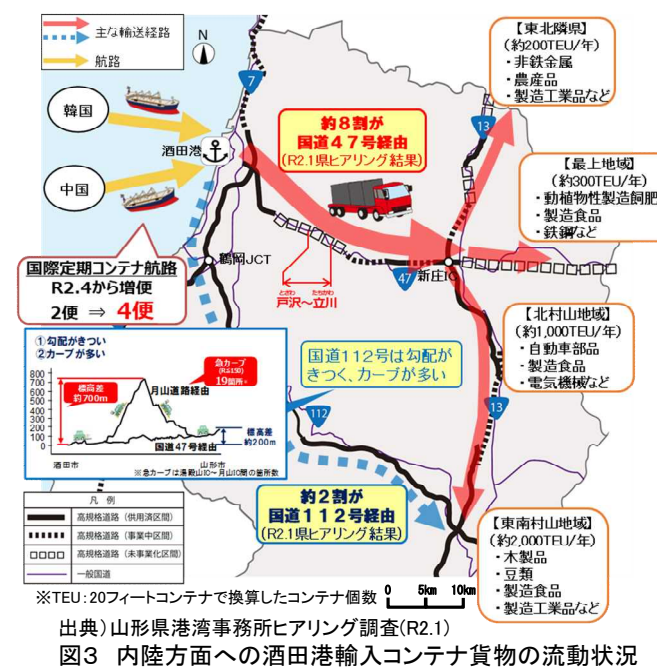


図3 内陸方面への酒田港輸入コンテナ貨物の流動状況

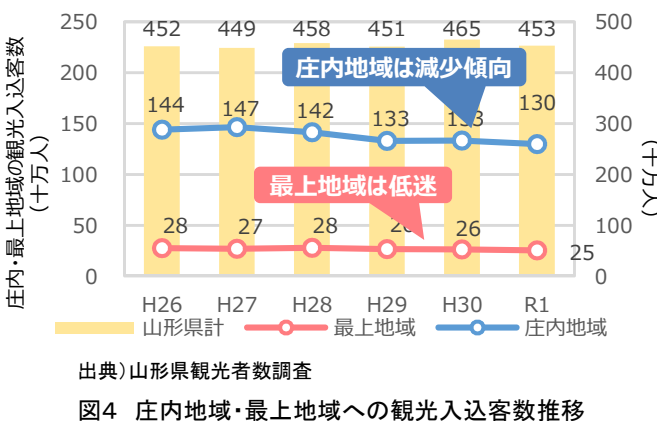


図4 庄内地域・最上地域への観光入込客数推移

2. 原因分析

① 冬期の劣悪な道路交通環境

○狭幅員、急カーブ連続箇所等が課題。(図5)
○冬期は地吹雪や路面凍結、堆雪により更に走行環境が悪化。(図5)

② 脆弱な物流ルート

○通行規制時の全面通行止め割合が約6割と高く、過去10年で18回中10回が全面通行止め。(図6、写真3)

○対象区間は迂回路がなく、通行止め時の迂回には距離にして約3倍もの移動が必要。(図7)

③ アクセス性が低い広域観光ルート

○対象区間は広域観光周遊ルートを担うことが期待されているが、庄内・最上地域間の速達性・定時性の低さ等の問題がある。(図1、図8)

④ 信頼性の低い救急搬送ルート

○最上地域から庄内地域に搬送される患者は、唯一のアクセス道路である対象区間を利用。(図9)

○連続する急カーブや冬期の走行環境の悪化により、救急搬送における信頼性が低い。(図1、図5)

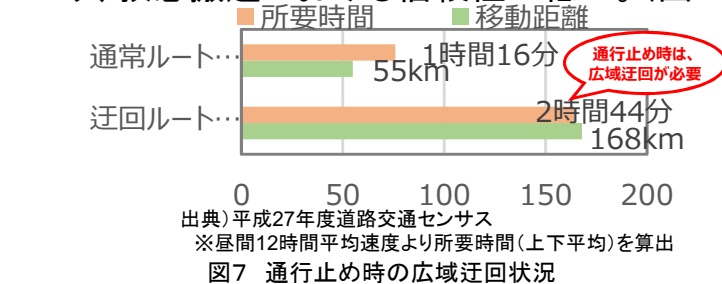


図5 対象区間の道路構造・事故発生状況

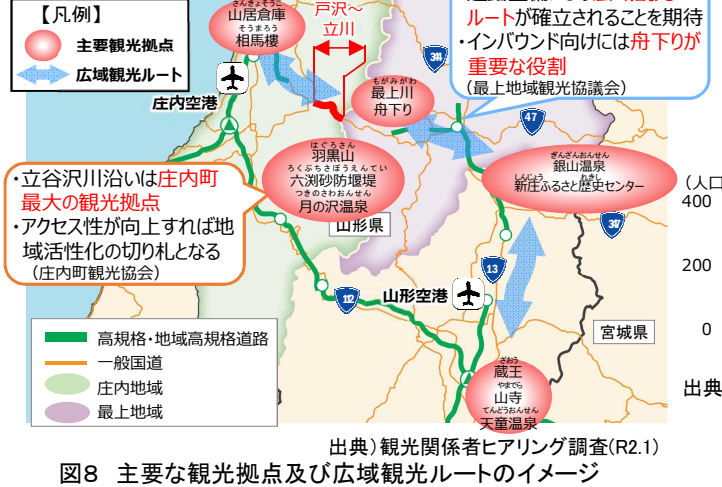


図6 対象区間の通行規制の状況

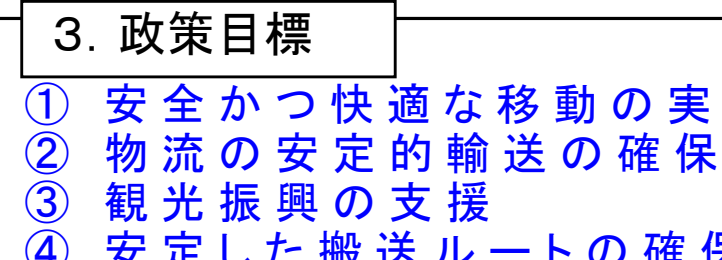


図7 通行止め時の広域迂回状況

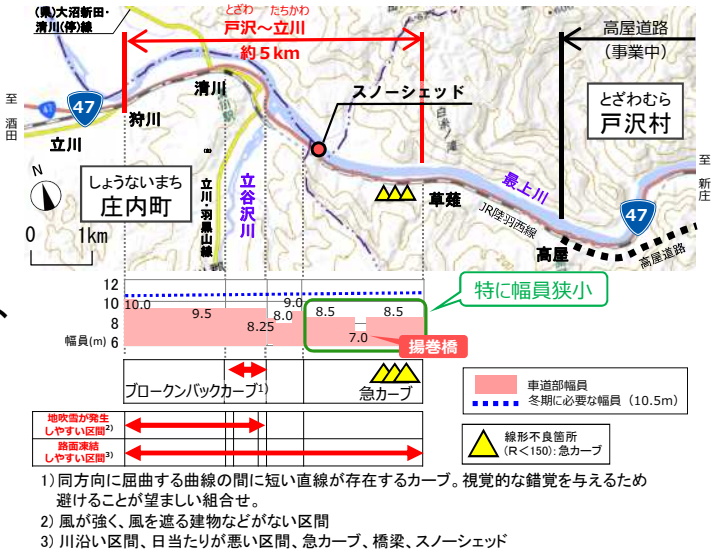


図8 主要な観光拠点及び広域観光ルートのイメージ



図9 最上地域の医療実態

3. 政策目標

- ① 安全かつ快適な移動の実現
- ② 物流の安定的輸送の確保
- ③ 観光振興の支援
- ④ 安定した搬送ルートの確保

しんじょうさかたとざわたちかわ

新庄酒田道路(戸沢～立川)における計画段階評価

4. 対策案の検討

比較項目			【案①】バイパス案		【案②】現道改良・一部バイパス案	
ルートの概要			バイパス整備により起終点間を短く結び、現道課題の解消を図る案 (全線別線・立体交差)		現道を局部改良し現道課題の解消を図る案 (現道改良。急峻地形・防災施設を避けて一部バイパス整備)	
延長			約5 k m		約7 k m	
設計速度			80km/h		60km/h	
政策目標	安全かつ快適な移動の実現	事故多発箇所の回避	・ 事故の多い急カーブ（R=100m: 2 箇所、R=120m:1箇所）やスノーシェッド区間の回避により、事故の危険性が大きく軽減	◎	・ 事故の多い急カーブ（R=100m: 2 箇所、R=120m:1箇所）やスノーシェッド区間の回避により、事故の危険性が大きく軽減	◎
		冬期の快適な移動	・ 狭小幅員や路面凍結の多い最上川沿いの回避により、冬期の移動快適性が大きく向上 ・ 冬期の走行安全性(立ち往生回避)を確保	◎	・ 狭小幅員の解消により、冬期の移動快適性が向上 ・ 冬期の走行安全性(立ち往生回避)を確保	◎
	物流の安定的輸送の確保	通行止め時の代替機能	・ 災害・事故による通行止め時の迂回路として、代替機能を確保	◎	・ 現状より広い幅員の確保により、全面通行止めリスクを緩和	○
	観光振興の支援	庄内地域～最上地域の移動時間短縮	・ 別線整備でサービス速度が高く、速達性に優れる	◎	・ 急カーブ改良により、サービス速度が向上	○
		観光資源へのアクセス性	・ 現道沿線からのアクセス性は劣る	△	・ 最上川沿いの観光資源へのアクセス性に優れる	◎
	安定した搬送ルートの確保	救急搬送の信頼性	・ サービス速度向上により、患者の安静搬送に大きく寄与	◎	・ 急カーブ改良により、患者の安静搬送に寄与	◎
配慮すべき事項	生活環境	現道沿線住民への影響	・ 現道の交通量が減少するため、沿道環境が改善される ・ 集落からのアクセス性は劣る	○	・ 清川集落からのアクセス性に優れる	◎
	自然環境	地形・自然環境の改変	・ 全線新設のため、自然環境への影響や地形改変が大きい	△	・ 新設区間が短いため、自然環境への影響や地形改変が比較的小さい	○
	工事の影響	現道交通への影響	・ 現道での工事は接続部のみであるため、現道交通への影響はほとんどない	○	・ 長期間の交通規制が必要、現道交通への影響は大きい	△
	経済性	整備に関する費用※	約200～240億円	－	約220～260億円	－

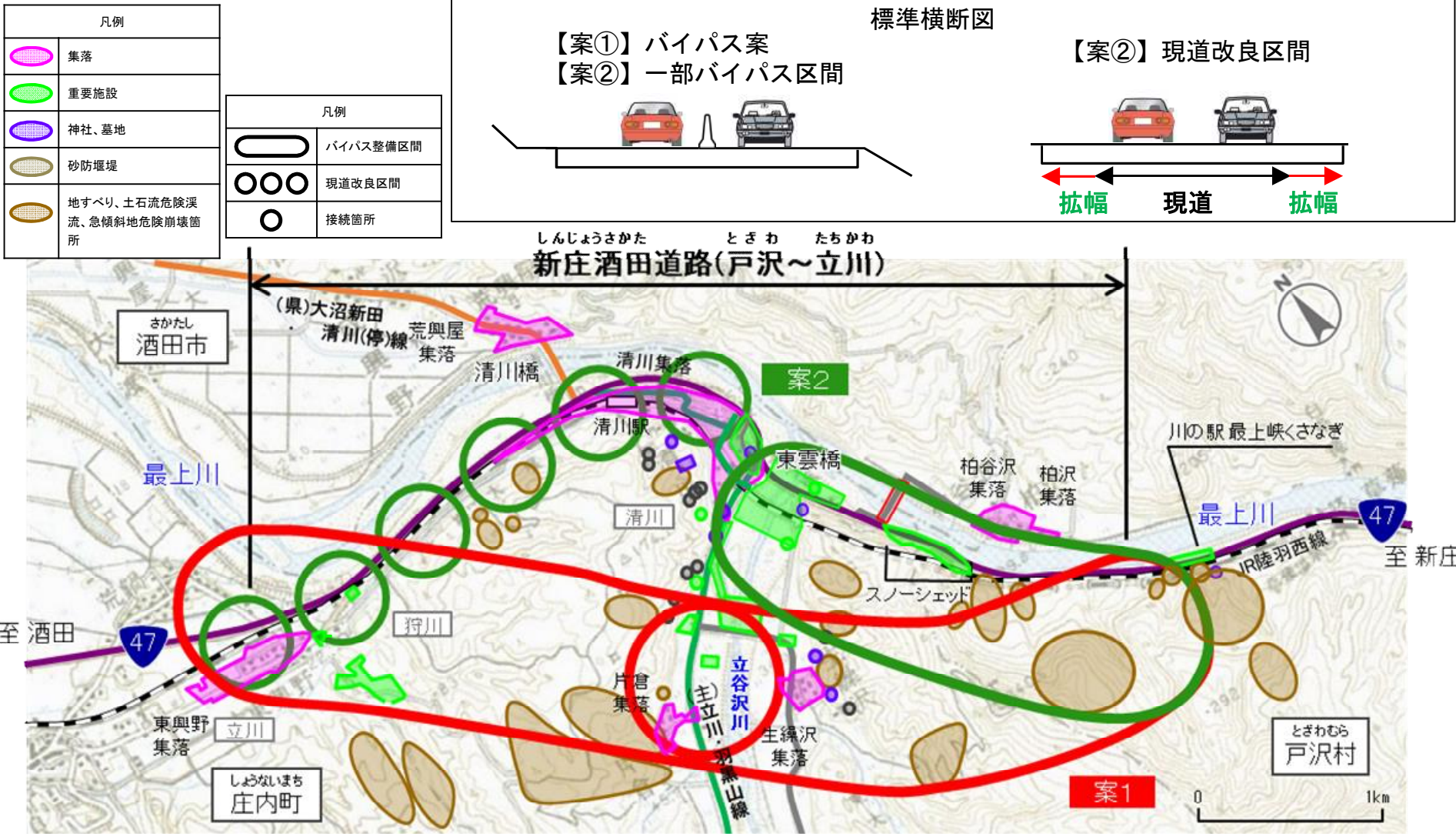


図10 当該地域における対策案の検討

※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。

対応方針(案):【案①】による対策が妥当	
【計画概要】・路 線 名 :一般国道47号 ・区 間 :山形県最上郡戸沢村古口～山形県東田川郡庄内町狩川 ・概略延長:約5km ・標準車線数:2車線 ・設計速度:80km/h ・概ねのルート:図10【案①】の通り	
(参考) 当該事業の経緯等	
■地元調整等の状況	令和元年 9月 第1回計画段階評価 令和元年12月～令和 2年 2月 第1回地域意見聴取 令和 2年10月 第2回計画段階評価 令和 2年11月～12月 第2回地域意見聴取 令和 3年 2月 第3回計画段階評価
■地域の要望等	令和元年 5月 庄内開発協議会が整備促進を要望 令和元年 6月 山形県開発推進協議会が整備促進を要望 令和元年 6月 山形地区国道協議会が新規事業化を要望 令和元年 7月 酒田市長が整備促進を要望 令和元年 8月 国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会、新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会が整備促進を要望 令和元年11月 山形県庄内地域道路協議会が整備促進を要望 令和 2年 1月 山形県知事、新庄市長他5市町長が整備促進を要望 令和 2年 2月 国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会が整備促進を要望 令和 2年10月 国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会が事業化を要望 令和 2年11月 国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会が早期事業化を要望 令和 3年 2月 国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会が早期事業化を要望