資 料 3－1

重点審議事業

道路事業　再評価

新庄酒田道路（しんじょうさかた）

・一般国道４７号　高屋（たかや）道路
・一般国道４７号　戸沢立川（とざわたちかわ）道路

令和7年8月6日
国土交通省　東北地方整備局

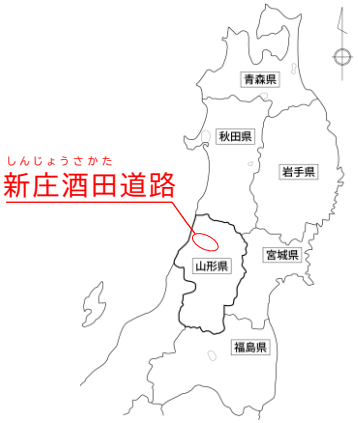
□事業概要

・新庄酒田道路は、山形県新庄市から山形県酒田市に至る延長約50kmの高規格道路である。

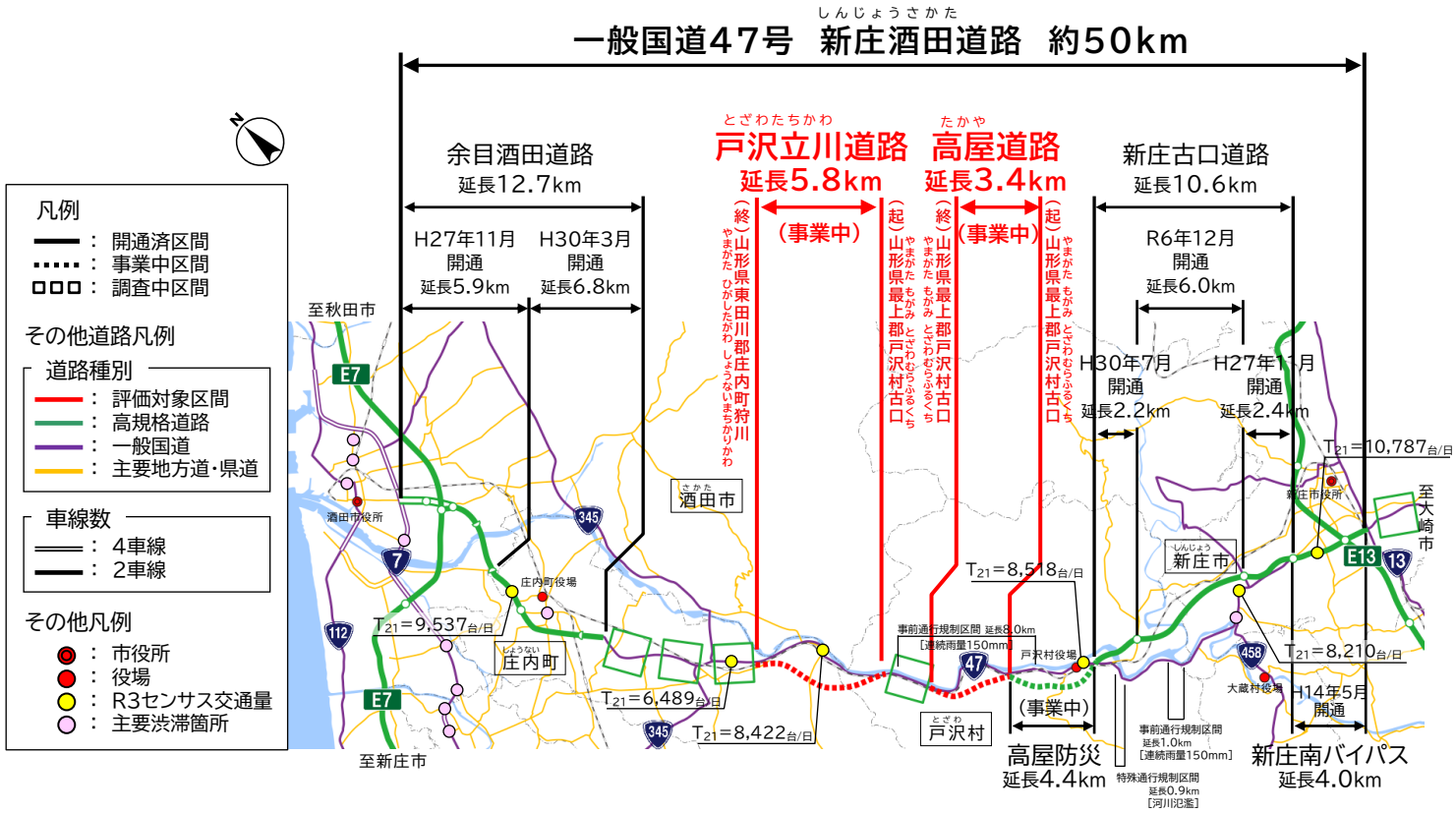
□事業の目的・必要性

・新庄酒田道路は、通行止め時の信頼性確保、救急医療支援、観光・地域交流支援を目的に計画された道路である。

位置図



一般国道47号　新庄酒田道路　全体位置図



1. 事業の概要　新庄酒田道路（2／2）

社会情勢の変化等

□計画概要

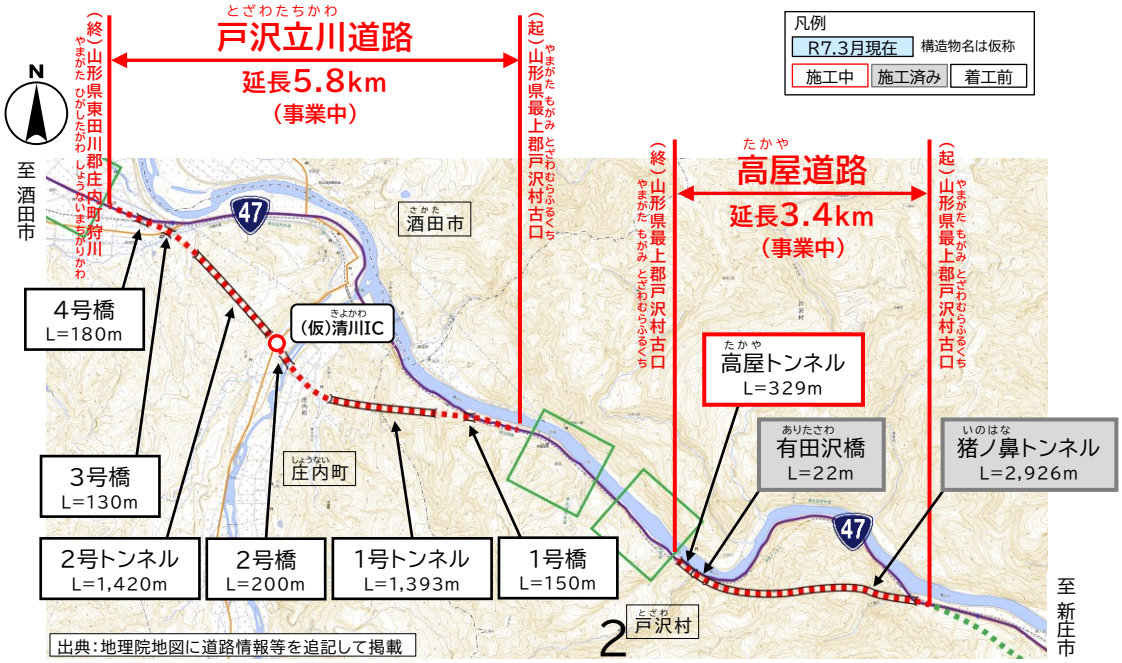
	一般国道47号　戸沢立川道路	一般国道47号　高屋道路
区間	(起)山形県最上郡戸沢村古口 (終)山形県東田川郡庄内町狩川	(起)山形県最上郡戸沢村古口 (終)山形県最上郡戸沢村古口
延長(開通済)	5.8km(－ km)	3.4km(－ km)
道路規格	第1種第3級、V=80km/h	第1種第3級、V=80km/h
計画交通量	11,500台／日	14,000台／日
事業化	令和3年度	平成18年度
用地着手	令和5年度	平成22年度
工事着手	令和7年度	平成25年度
全体事業費(前回評価時)	370億円(220億円)	320億円(285億円)
全体進捗率(用地進捗率)	約3%(約14%)	約85%(100%)

※全体及び用地進捗率はR7年3月末時点

□事業の進捗



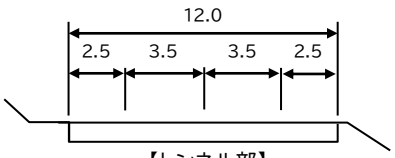




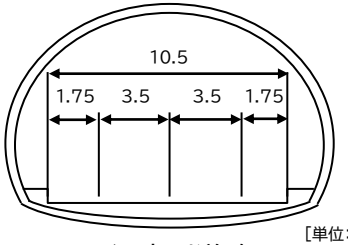
標準横断図

高屋道路

【土工部】



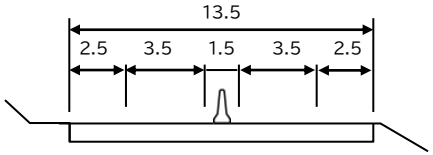
【トンネル部】



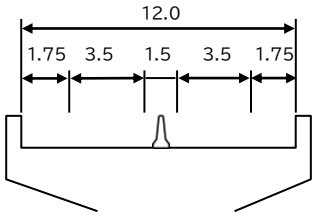
［単位:m］

戸沢立川道路

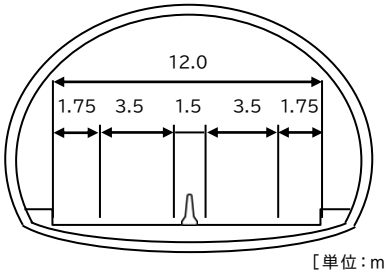
【土工部】



【橋梁部】



【トンネル部】

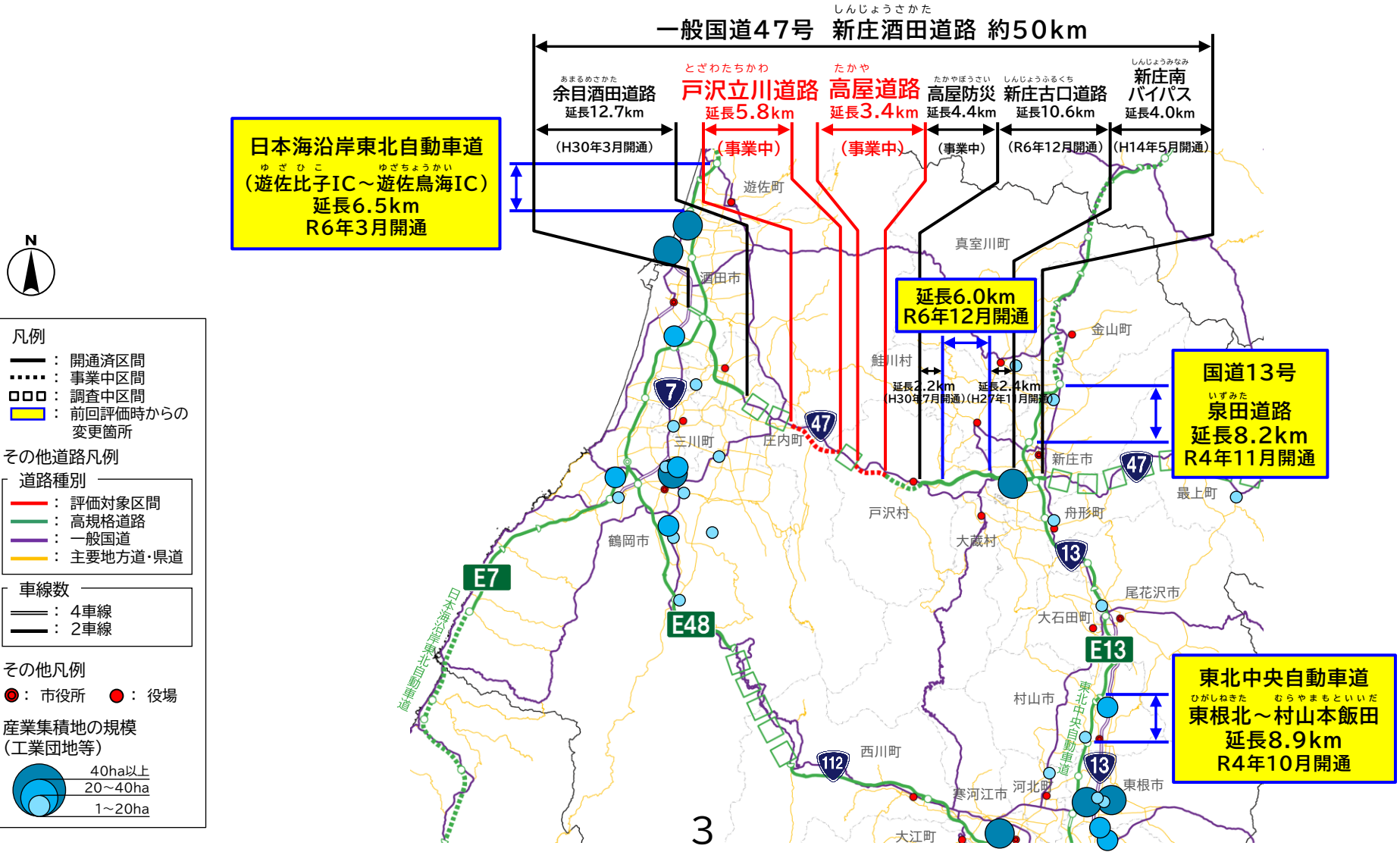


［単位：m］

2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

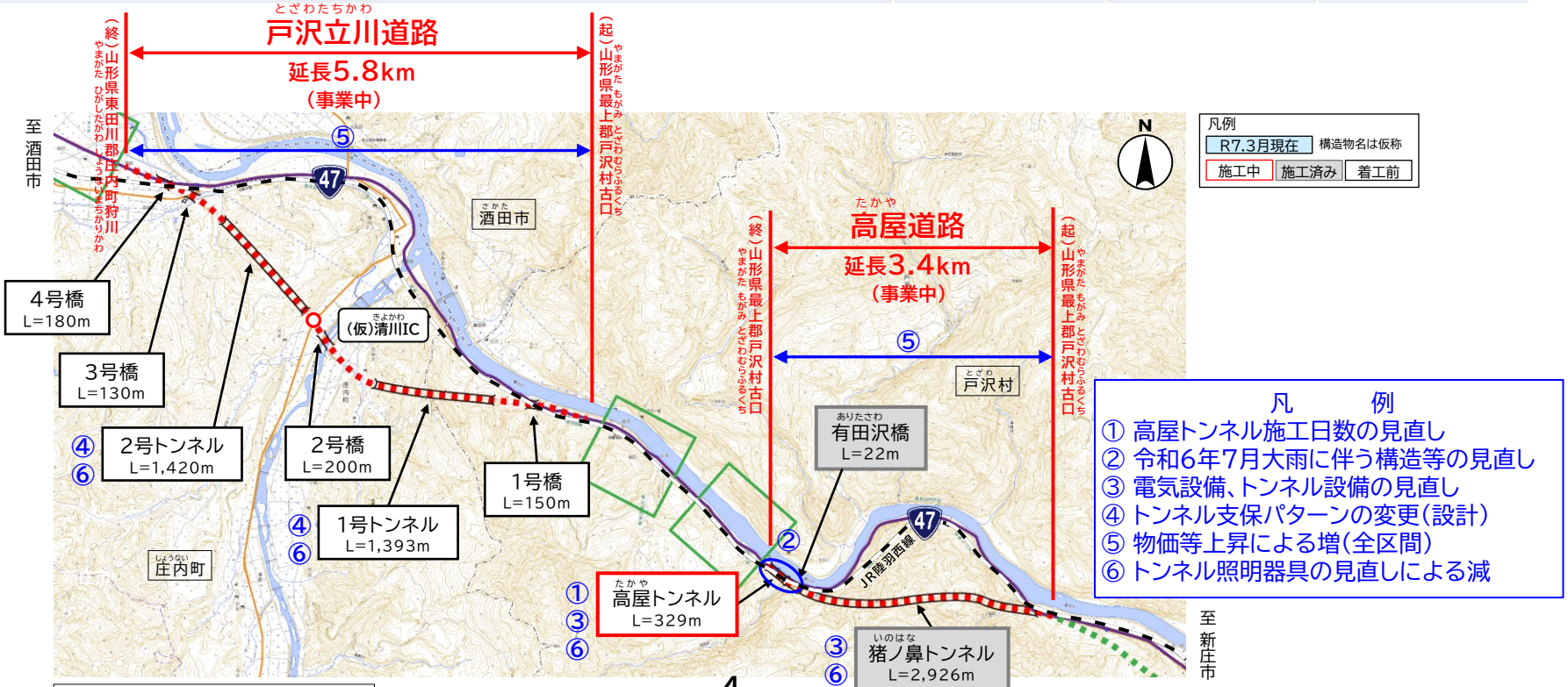
社会情勢の変化等

- ◆ 令和4年10月に東北中央自動車道(東根北～村山本飯田)、令和4年11月に国道13号 泉田道路が開通。
- ◆ 令和6年3月に日本海沿岸東北自動車道「遊佐比子IC～遊佐鳥海IC」が開通。
- ◆ 令和6年12月に国道47号 新庄古口道路「新庄市升形～戸沢村津谷」が開通。
- ◆ 事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。



3. 事業計画の変更内容

変更要因	項目	増減		合計
		戸沢立川道路	高屋道路	
地質・土質条件	①高屋トンネル施工日数の見直し		＋15億円	＋15億円
自然条件（災害）	②令和6年7月大雨に伴う構造等の見直し		＋8億円	＋8億円
設計熟度	③電気設備、トンネル設備の見直し		＋4億円	＋4億円
	④トンネル支保パターンの変更（設計）	＋71億円		＋71億円
物価上昇	⑤物価等上昇による増	＋79億円	＋8億円	＋87億円
コスト縮減	⑥トンネル照明器具の見直しによる減	−0.2億円	−0.2億円	−0.4億円
総額　計		＋150億円	＋35億円	＋185億円



出典：地理院地図に道路情報等を追記して掲載

3. 事業計画の変更内容 ①高屋トンネル施工日数の見直し

経　緯 【高屋道路】

○高屋トンネル（りくうさいせん）は、既設のJR陸羽西線のトンネルと近接して交差する計画。
○学識者等で構成する「施工技術検討委員会」において、対策内容や施工方法等について検討を行い、令和3～4年度委員会において「バス代行輸送」及び「施工方法」を決定。
○令和4年5月より「バス代行輸送」を開始し、令和5年にトンネル掘削に着手。
○鉄道トンネルへの影響を配慮し、地山補強を実施しながら緩速施工を進めていたところ、想定よりも泥岩部の地山が硬く、想定以上の掘削日数（2m/日→0.5m/日）を要した。
○想定以上の掘削日数を要したため、「バス代行輸送」期間を延長。

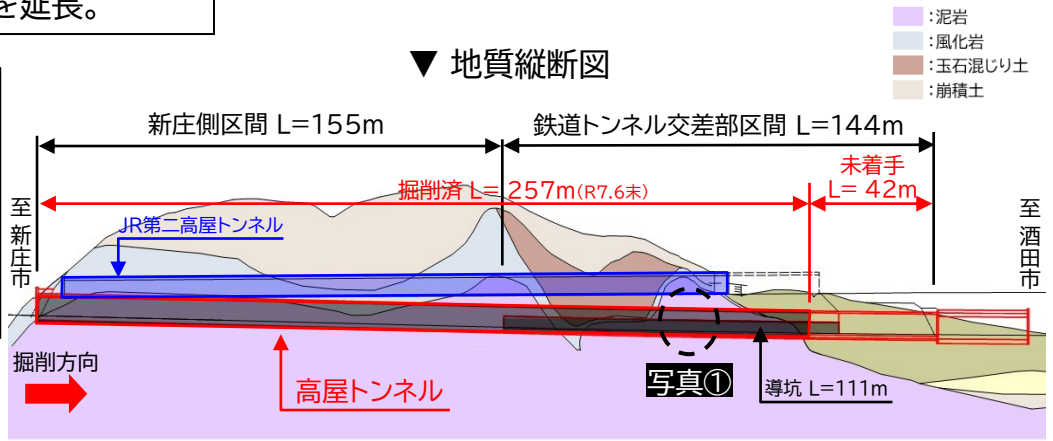
		変動	前回評価時	今　回
トンネル工	バス代行（期間の延長）	**＋1億円**	15億円	16億円
	本坑＋導坑（日当たり掘進量の低下）【鉄道トンネル交差部 L=255m】	**＋14億円**	―	14億円
〔所要額〕		**＋15億円**	15億円	30億円

①高屋トンネル施工日数の見直し ：（＋15億円）

□前回評価時 ： 15億円
・「バス代行輸送」の追加。

□今　　回 ： 30億円
・想定よりも地山が硬く、想定以上の掘削日数を要した。
・想定以上の掘削日数を要したため、「バス代行輸送」期間を延長。

▼ 地質縦断図





▲ 鉄道トンネル交差部の掘削状況（写真①）





▲ ビットの摩耗状況

3. 事業計画の変更内容　②令和6年7月大雨に伴う構造等の見直し

自然条件（災害）

経　緯　【高屋道路】

○前回評価時は、高屋トンネル終点側坑口部の押さえ盛土（低土被り部）について、現道国道47号側からの施工によるL型擁壁構造を計画。
○令和6年7月大雨による被災に伴い、並行現道の国道47号では災害復旧のため長期間の終日片側交互通行規制が発生。
○トンネル坑口部の掘削到達前に、押さえ盛土及びL型擁壁を施工する必要があり、並行現道に新たな交通規制を設けることが困難であったため、高屋道路本線側から施工可能な軽量盛土構造に見直し。

②-1 現道接続部施工計画の見直し　：（＋3億円）

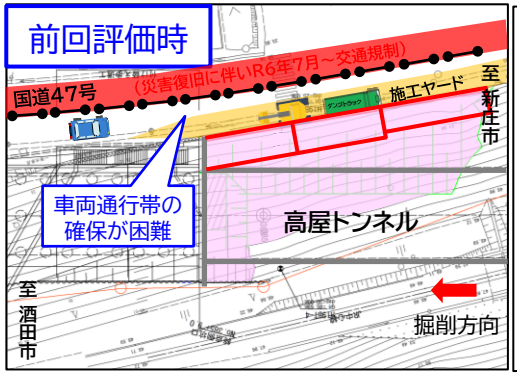
□前回評価時　：　2億円
・押さえ盛土を現道側からの施工によるL型擁壁構造で計画。

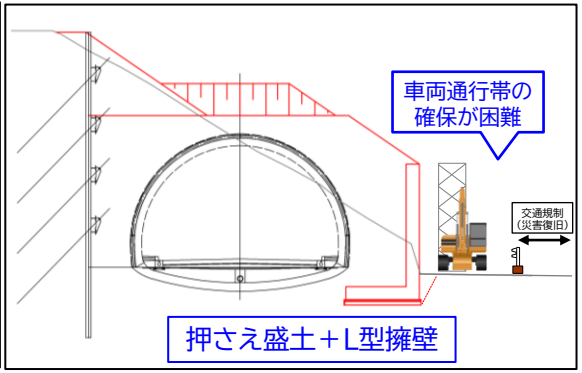
□今　　回　：　5億円
・令和6年7月大雨の被災に伴い、並行現道で長期間の終日片側交互通行規制が発生。
・押さえ盛土を本線側から施工可能な軽量盛土構造へ見直し。

	変動	前回評価時	今　回
押さえ盛土＋L型擁壁	－2億円	2億円	0億円
軽量盛土	＋5億円	0億円	5億円
〔所要額〕	＋3億円	2億円	5億円



出典：地理院地図に道路情報等を追記して掲載

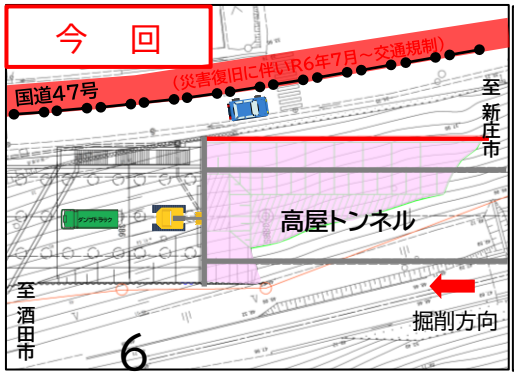


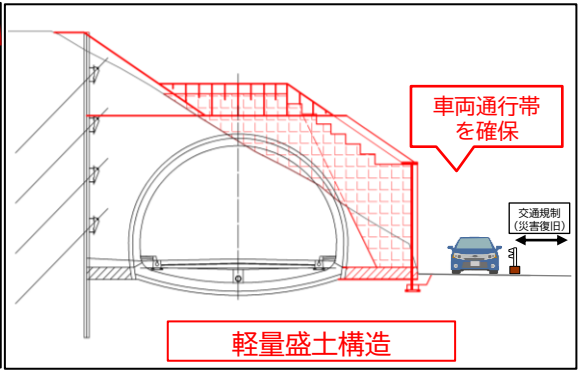






▲ 国道47号の被災状況（高屋道路並行区間）





3. 事業計画の変更内容 ②令和6年7月大雨に伴う構造等の見直し

自然条件(災害)

経　緯 【高屋道路】

○前回評価時は、有田沢橋の橋台部において、ブロック積擁壁構造を計画。
○令和6年7月大雨により有田沢が被災し、地形が改変されたため、橋台擁壁構造の再検討を実施しモタレ式擁壁構造に見直し。
○併せて、橋台の洗掘防止対策(沢部のみお筋形成及びかごマットエ)を追加。

②-2 橋台擁壁構造の見直し ：（＋5億円）

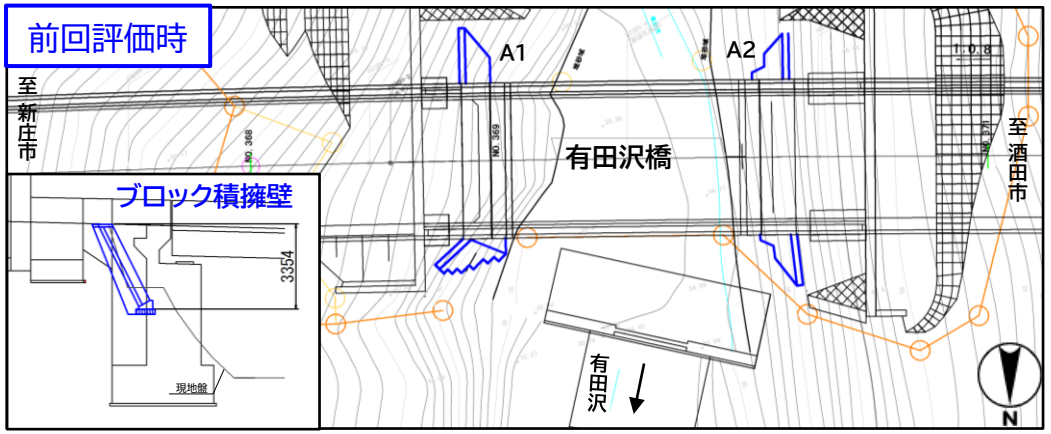
□前回評価時 ： 1億円
・橋台部擁壁構造は、ブロック積擁壁で計画。

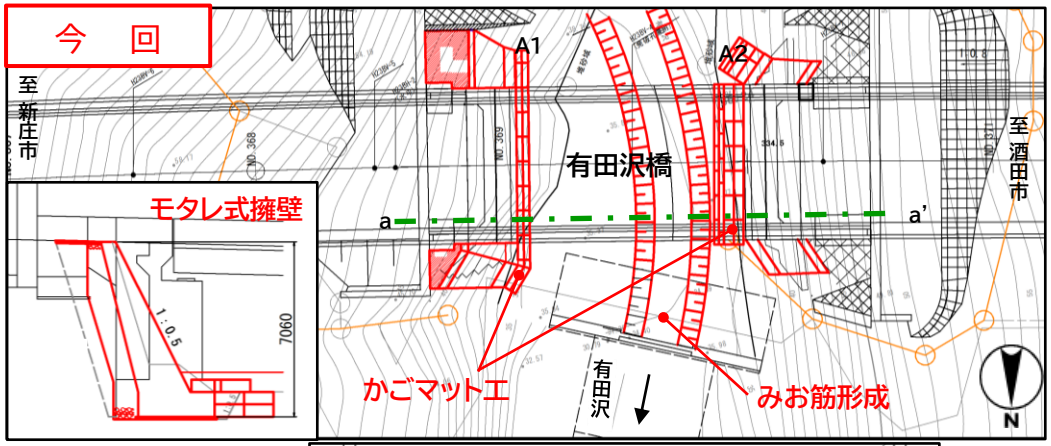
□今　　回 ： 6億円
・令和6年7月大雨による被災に伴い、有田沢が地形改変。
・橋台部擁壁構造をモタレ式擁壁に見直し。
・橋台の洗掘防止対策(沢部のみお筋形成及びかごマットエ)を追加。

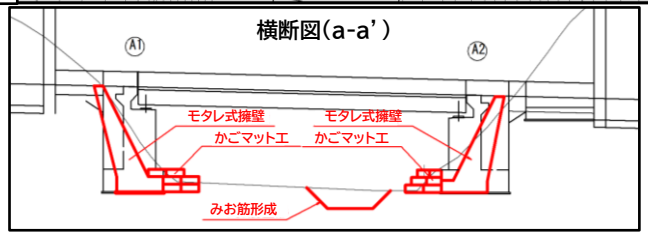
	変動	前回評価時	今　回
擁壁構造 (ブロック積擁壁 →モタレ式擁壁)	＋3億円	1億円	4億円
橋台の洗掘防止対策 (みお筋形成・かごマットエ)	＋2億円	0億円	2億円
〔所要額〕	＋5億円	1億円	6億円



▲ 有田沢の被災状況(有田沢橋A1橋台部)







3. 事業計画の変更内容 ③電気設備、トンネル設備の見直し

設計熟度

経　緯 【高屋道路】

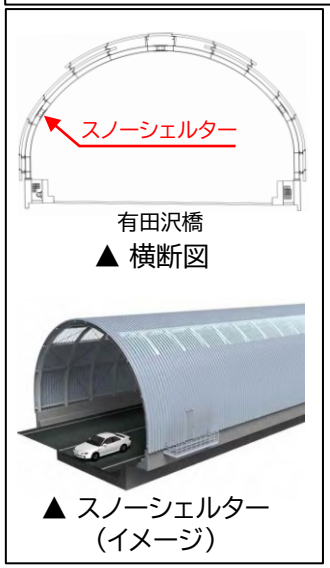
[電気設備]
○前回評価時、雪崩対策として有田沢橋（猪ノ鼻トンネル～高屋トンネル間）のスノーシェルター設置を計画。
○スノーシェルター設置に伴い電力系統を精査した結果、有田沢橋に添架する電力ケーブルとスノーシェルター基礎部が干渉することが判明したため、起点側に変圧機能を持った副電気室を追加し、有田沢橋に添架する電力ケーブル条数を見直し。
[トンネル設備]
○前回評価時は、トンネル設備（消火設備）は、起点側に猪ノ鼻トンネル湧水を水源とした「取水槽」、終点側に「ポンプ設備」を配置し、「配水管1本による循環方式」として計画。
○令和6年度の現地状況調査の結果、猪ノ鼻トンネル湧水量が想定よりも少なく、流量確保が困難なことが判明したため、「取水槽」を高屋トンネルの湧水と井戸水の併用により流量確保が可能な終点側へ配置し、「配水管2本による循環方式」に見直し。

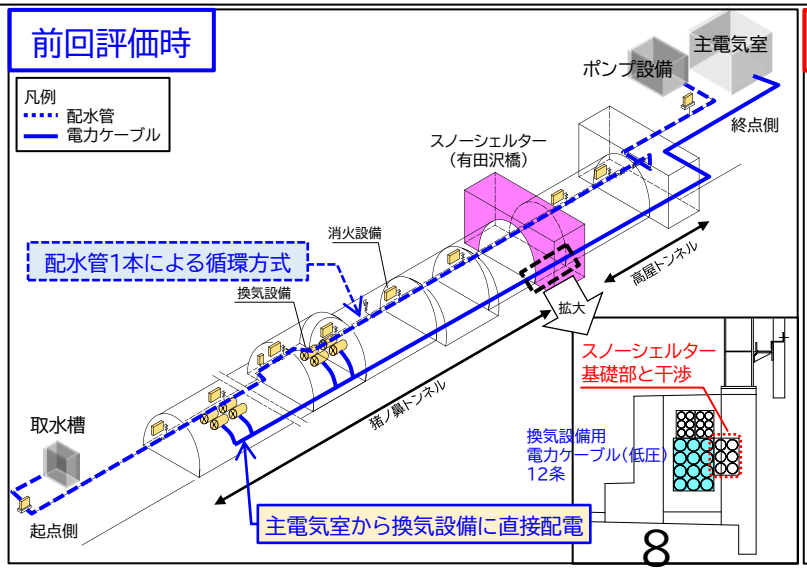
③電気設備、トンネル設備の見直し ：（＋4億円）

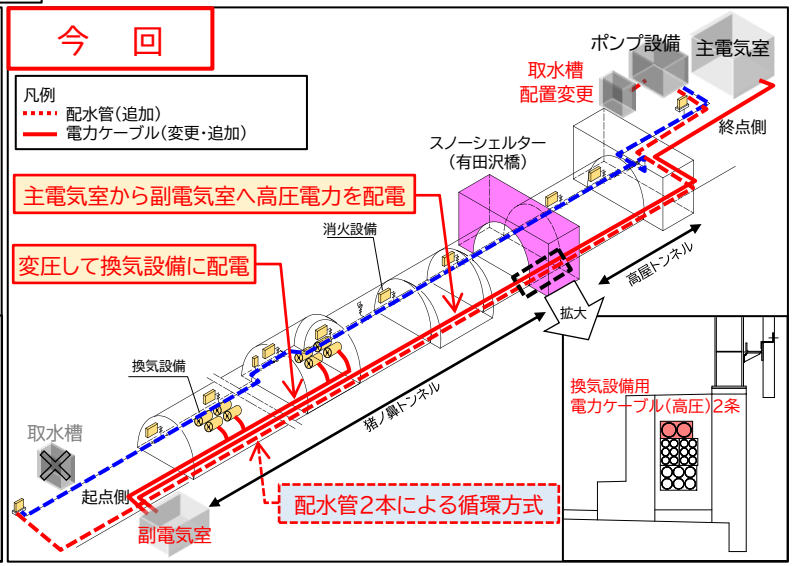
□前回評価時 ：　6億円
・電気設備は終点側に配置し、電力供給する計画。
・トンネル設備（消火設備）は猪ノ鼻トンネル湧水を水源とした「配管1本による循環方式」。

□今　　回 ： 10億円
・起点側に変圧機能を持った副電気室を追加し、有田沢橋に添架する電力ケーブル条数を見直し。
・トンネル設備（消火設備）は高屋トンネル湧水と井戸水を併用した「配管2本による循環方式」に見直し。

	変動	前回評価時	今　回
電気設備	＋2億円	3億円	5億円
トンネル設備（消火設備）	＋2億円	3億円	5億円
〔所要額〕	＋4億円	6億円	10億円







3. 事業計画の変更内容　④トンネル支保パターンの変更（設計）

設計熟度

経　緯　【戸沢立川道路】

○事業化時は、既往地質文献より、地山等級区分をＣⅡ、ＤⅠ、ＤⅢと想定。
○トンネル詳細設計にあたり、地質調査を実施した結果、地山等級区分をＣⅡと想定していた範囲においてＤⅠ、ＤⅡに見直し。

④トンネル支保パターンの変更（設計）：（＋71億円）

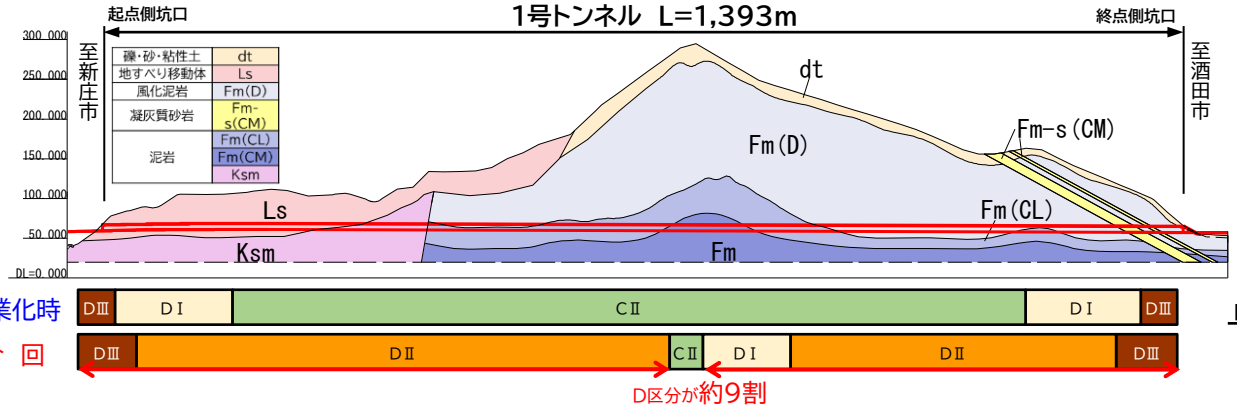
□事業化時　：　89億円
・既往地質文献より、支保パターンをＣⅡ、ＤⅠ、ＤⅢと想定。

□今　　回　：　160億円
・地質調査の結果、脆弱な地山と判明したため、支保パターンを変更。

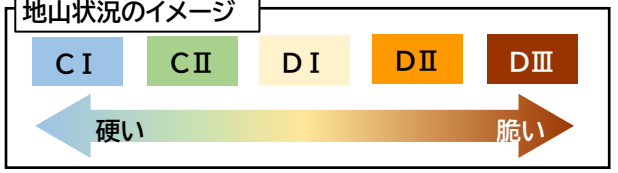
	変動	事業化時	今　回	備考
1号トンネル【L=1,393m】	＋35億円	44億円	79億円	未着手
2号トンネル【L=1,420m】	＋36億円	45億円	81億円	未着手
〔所要額〕	＋71億円	89億円	160億円	

【1号トンネルの事例】

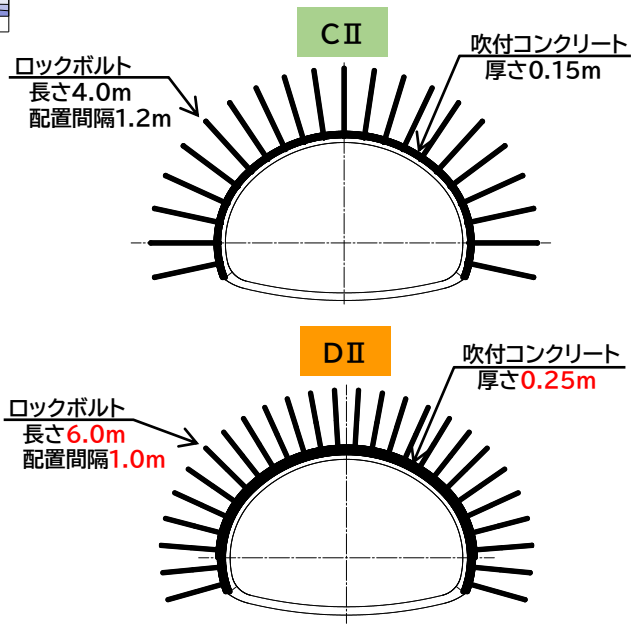
▼ 地質縦断図、支保パターン
1号トンネル　L=1,393m



地山状況のイメージ

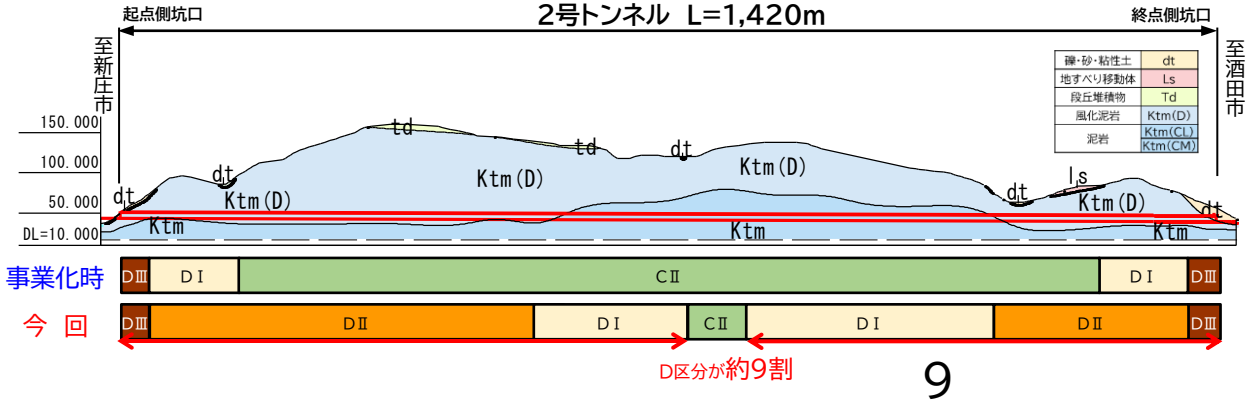


▼ 支保パターン



【2号トンネルの事例】

▼ 地質縦断図、支保パターン
2号トンネル　L=1,420m



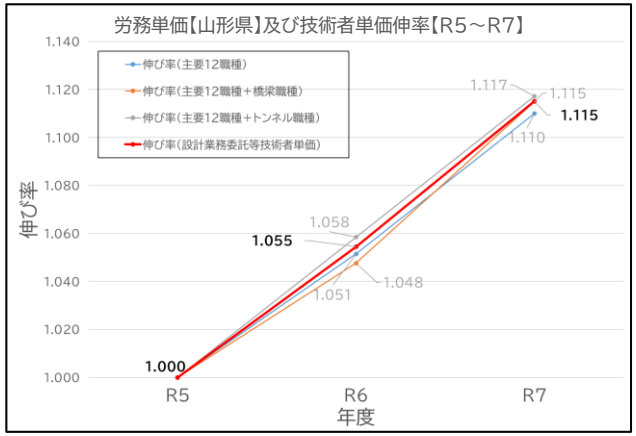
3. 事業計画の変更内容　⑤物価等上昇による増

物価上昇

物価等上昇による労務費及び材料費の増（＋87億円）

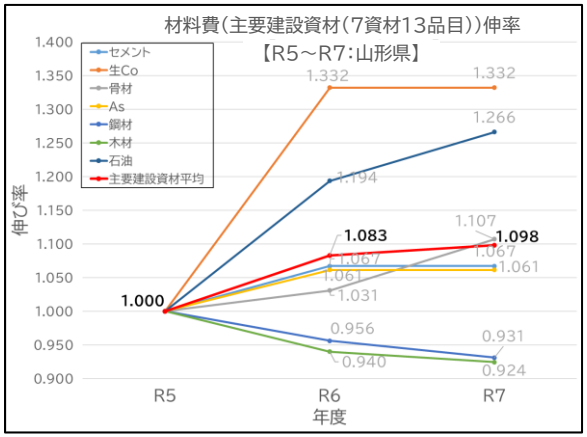
・労務費及び材料費の上昇によって事業費の増額の必要が生じた。

▼労務費の伸び率【山形県】
（高屋道路：R5＝1.0とした場合）



労務単価　出典：公共工事設計労務単価
技術者単価　出典：設計業務等技術者単価

▼材料費の伸び率【山形県】
（高屋道路：R5＝1.0とした場合）



材料費　出典：積算資料、建設物価

■計算方法

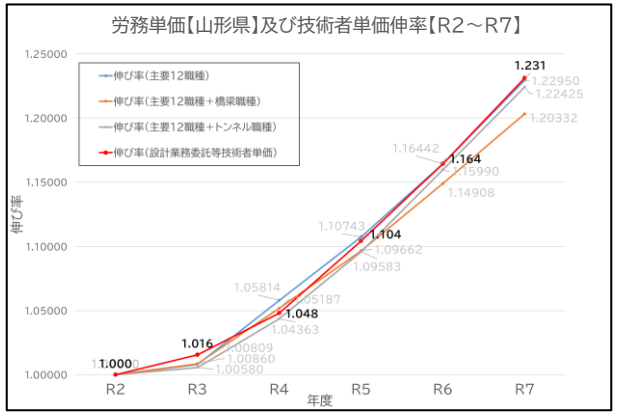
○工種毎に労務費・材料費の割合を考慮した上で、それぞれの各年度の上昇率を乗じることにより、物価等上昇による事業費の増額を算出。

■物価等上昇による増額の内訳

事業名	県名	R2～R6年度	R7年度以降	合計
高屋道路	山形	0.89億円（R5～R6年度）	6.79億円	7.68億円
戸沢立川道路		0.61億円（R2～R6年度）	78.44億円	79.05億円
合計		1.50億円	85.23億円	86.73億円

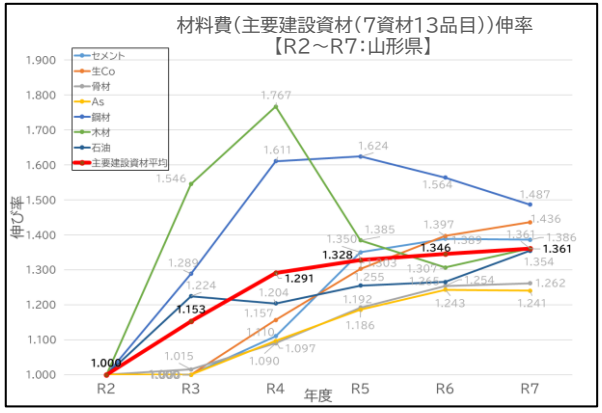
※上表は労務分と材料分の合計値

▼労務費の伸び率【山形県】
（戸沢立川道路：R2＝1.0とした場合）



労務単価　出典：公共工事設計労務単価
技術者単価　出典：設計業務等技術者単価

▼材料費の伸び率【山形県】
（戸沢立川道路：R2＝1.0とした場合）



材料費　出典：積算資料、建設物価

3. 事業計画の変更内容 ⑥トンネル照明器具の見直しによる減

コスト縮減

経　緯【高屋道路、戸沢立川道路】

○前回評価時は、トンネル内照明器具の仕様を「ステンレス製器具」で計画していたが、「アルミ製器具」に変更することにより、基本性能に差がなくコスト縮減が可能。

⑥トンネル照明器具の見直しによる減　：（－0.4億円）

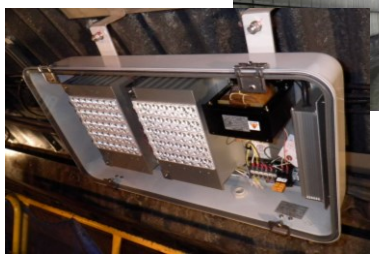
□前回評価時　：　1.6億円
・従来の「ステンレス製器具」で計画。

□今　　回　：　1.2億円
・「アルミ製器具」に変更。

	変動	前回評価時	今　回
トンネル照明工（高屋道路）	－0.2億円	0.9億円	0.7億円
トンネル照明工（戸沢立川道路）	－0.2億円	0.7億円	0.5億円
〔所要額〕	－0.4億円	1.6億円	1.2億円

前回評価時





今　回



（高屋道路　N=552基）

（戸沢立川道路　N=424基）

4. 事業の投資効果

		社会的割引率		
		4%	2% ※	1% ※
3便益	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	3,879億円	5,327億円	6,571億円
費用便益分析に含まれない多様な効果	時間信頼性の向上	約111億円	約202億円	約282億円
	CO_2排出量の削減	約6.2億円	約12億円	約16億円
	通行止め時の信頼性確保	国道47号で通行止めが発生した際に、広域迂回を解消し、信頼性の高い道路ネットワークを確保 【全面通行止め回数：49回/過去10年（H27～R6）】		
	地域産業支援・物流支援	最上・庄内地域間の物流ネットワークの強化により、地域産業を支援 【新庄市の木材・木製品製造業出荷額：約10倍（R4/H25）】		
	観光・地域交流支援	最上・庄内地域間のアクセス性向上により、周遊観光の促進や地域の観光振興を支援 【酒田港のクルーズ船（外国船社運航）寄港数：1回（H29）⇒8回（R7）】 【最上地域の外国人観光客数：約0.3万人（H23）⇒約1.5万人（R5）】		
	医療支援	最上地域から第三次救急医療機関への搬送時間短縮や搬送時の安定性向上により、傷病者の負担軽減に寄与 【最上地域（新庄市）～日本海総合病院間の所要時間：66分（現況）⇔59分（整備後）】		
計		約3,995億円	約5,541億円	約6,869億円

費用便益比（B／C）	3便益	全体	1.2	1.6	1.9
		残事業	1.7	2.4	2.9
	【参考】3便益＋多様な効果		1.3	1.7	2.0

※比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率。

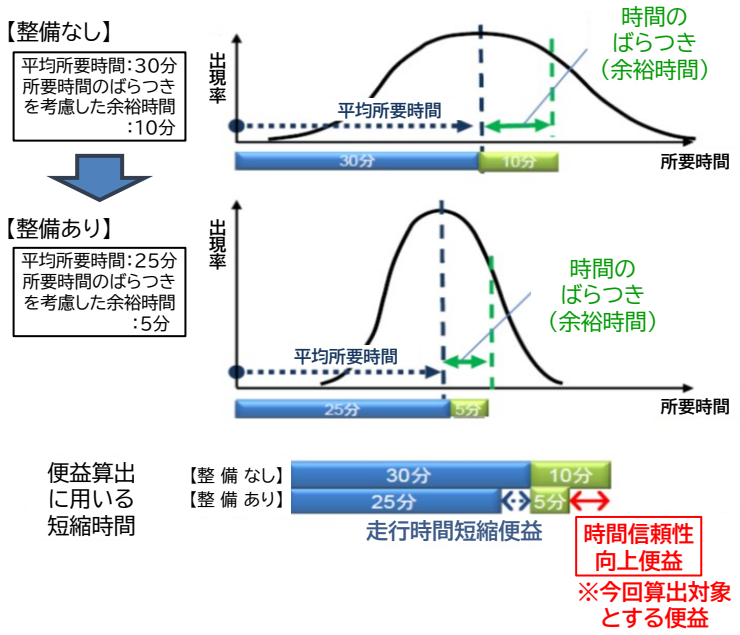
4. 事業の投資効果(費用便益分析に含まれない多様な効果)・・・時間信頼性の向上

関連SDGs

◆ 新庄酒田道路の整備により所要時間のばらつきを縮小する効果が見込まれる。
◆ 上記区間の整備による時間信頼性向上効果を貨幣換算(社会的割引率4%の場合)すると**約111億円/50年**の効果が見込まれる。



▼時間信頼性向上イメージ



▼時間信頼性向上効果の試算結果

	総余裕時間費用(億円/年)		時間信頼性向上効果(億円/年)	時間信頼性向上効果(億円/50年)
	整備なし	整備あり		
一般国道47号 新庄酒田道路	878.3	868.6	9.7	403

◎時間信頼性向上効果

▸「時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)」に基づき
時間信頼性向上効果を試算した結果、50年(現在価値換算)で

社会的割引率		
4%	2%※	1%※
約111億円	**約202億円**	**約282億円**

※:比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

4. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果）・・・CO_2排出量の削減

関連SDGs

◆ 新庄酒田道路の整備による速度改善・走行距離短縮によって、CO_2排出量が**16,658トン/年**の削減が見込まれる。
◆ 上記区間の整備によるCO_2排出量の削減効果を貨幣換算（社会的割引率4%の場合）すると**約6.2億円/50年**の効果が見込まれる。



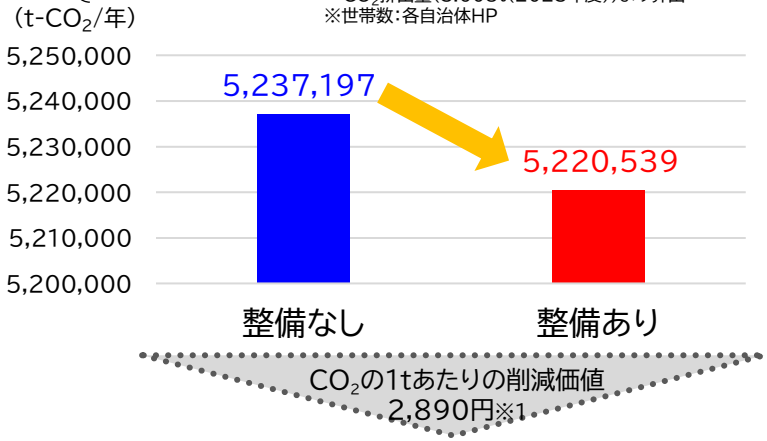
▼CO_2排出量削減効果

「外部効果の便益計測手法の手引き・案」の排出係数に基づきCO_2排出削減量を算定した結果、
16,658トン/年の削減効果が見込まれる

【目安】
約4,600世帯分のCO_2排出量に相当

新庄市　約13,800世帯
戸沢村　約　1,500世帯
庄内町　約　7,100世帯
酒田市　約42,400世帯　【R7年6月末時点】

※排出削減量の目安：(国研)国立環境研究所における世帯あたりCO_2排出量(3.608t(2023年度))より算出
※世帯数：各自治体HP



▼CO_2排出量削減効果の試算結果

	CO_2排出量 (t-CO_2/年)		削減量 (t-CO_2/年)	CO_2排出量削減効果 (億円/年)	CO_2排出量削減効果 (億円/50年)
	整備なし	整備あり			
一般国道47号 新庄酒田道路	5,237,197	5,220,539	16,658	**0.48**	**24**

◎ CO_2排出量削減効果

▸「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」に基づきCO_2排出量削減効果を試算した結果、50年（現在価値換算）で

社会的割引率		
4%	2%※2	1%※2
約6.2億円	**約12億円**	**約16億円**

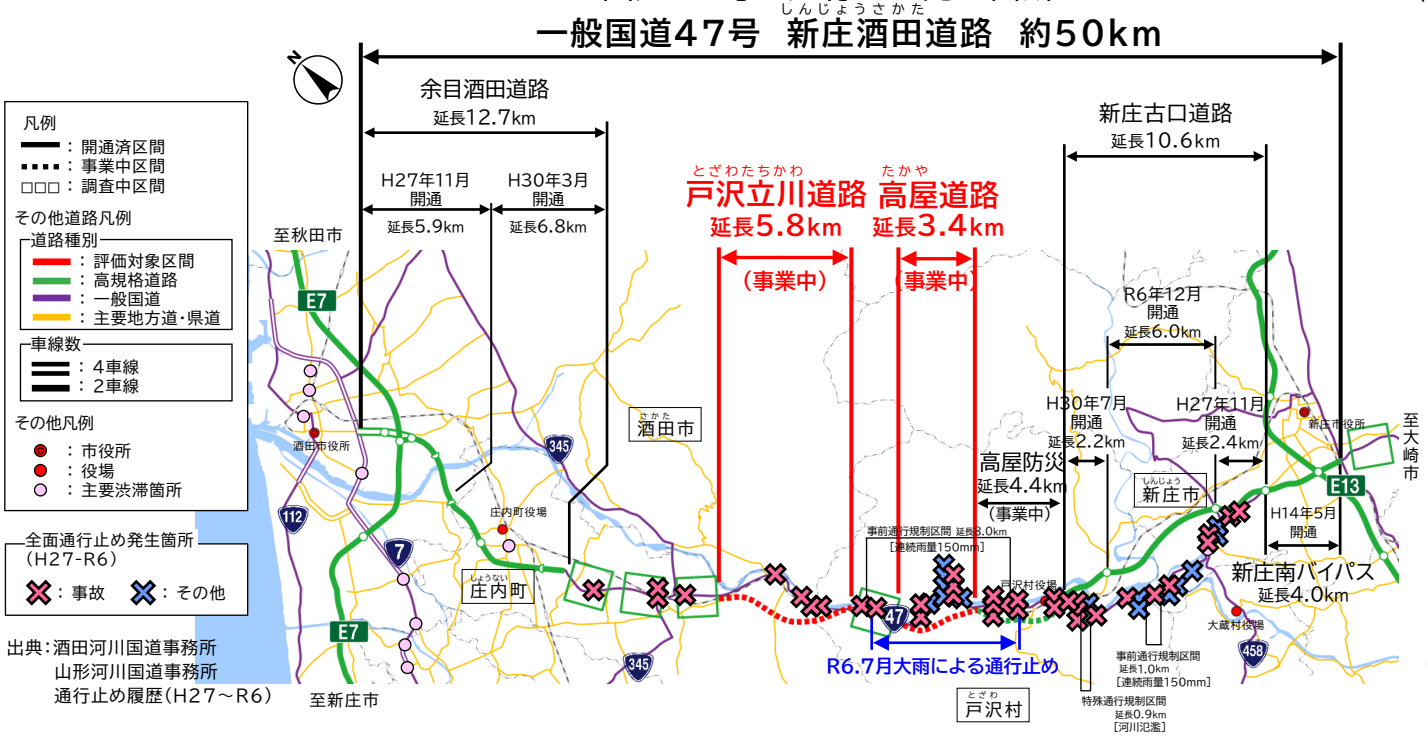
※1：R6.9「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」の炭素換算トンあたりCO_2の貨幣評価原単位10,600円/t-Cより算定(10,600円/t-C ×0.273(換算係数)＝2,890円/t-CO_2)
※2：比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

4. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果）・・・通行止め時の信頼性確保

関連SDGs

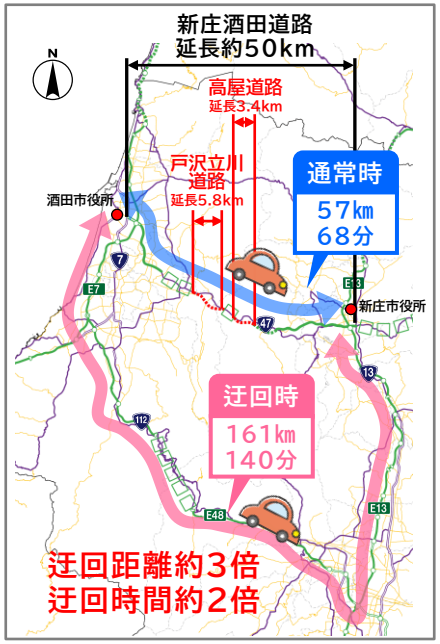
- ◆ 国道47号は、最上・庄内両地域を結ぶ唯一の幹線道路であるが、河川氾濫や大雨による事前通行規制区間が存在。
- ◆ 新庄酒田道路の並行現道では、過去10年で49回の全面通行止めが発生。令和6年7月大雨時には全面通行止めとなり、国道112号への広域迂回が発生。
- ◆ 新庄酒田道路の整備により、広域迂回を解消し、信頼性の高い道路ネットワークを確保。

▼国道47号の通行止め発生箇所



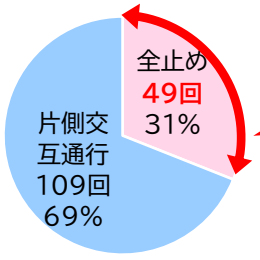
出典：酒田河川国道事務所
山形河川国道事務所
通行止め履歴（H27～R6）

▼国道47号通行止め時の迂回路



出典：令和3年度　全国道路・街路交通情勢調査
［昼間12時間平均旅行速度（上下平均）］
※算出区間：新庄市役所～酒田市役所
※新庄古口道路（R6.12開通区間）は規制速度で算出

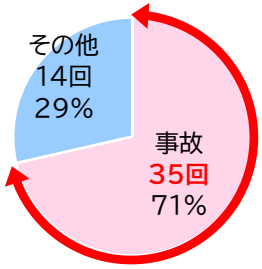
▼新庄酒田道路並行区間の通行規制状況



過去10年間で
49回の
全面通行止め
が発生

出典：酒田河川国道事務所
山形河川国道事務所
通行止め履歴（H27～R6）

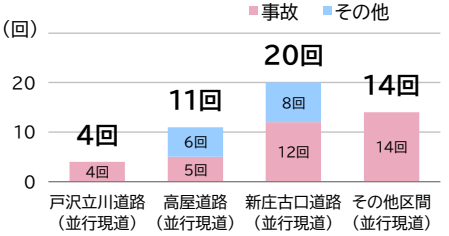
▼新庄酒田道路並行区間の要因別通行規制状況



全面通行止めの
約7割が
事故による
通行止め

出典：酒田河川国道事務所
山形河川国道事務所
通行止め履歴（H27～R6）

▼全面通行止め発生状況



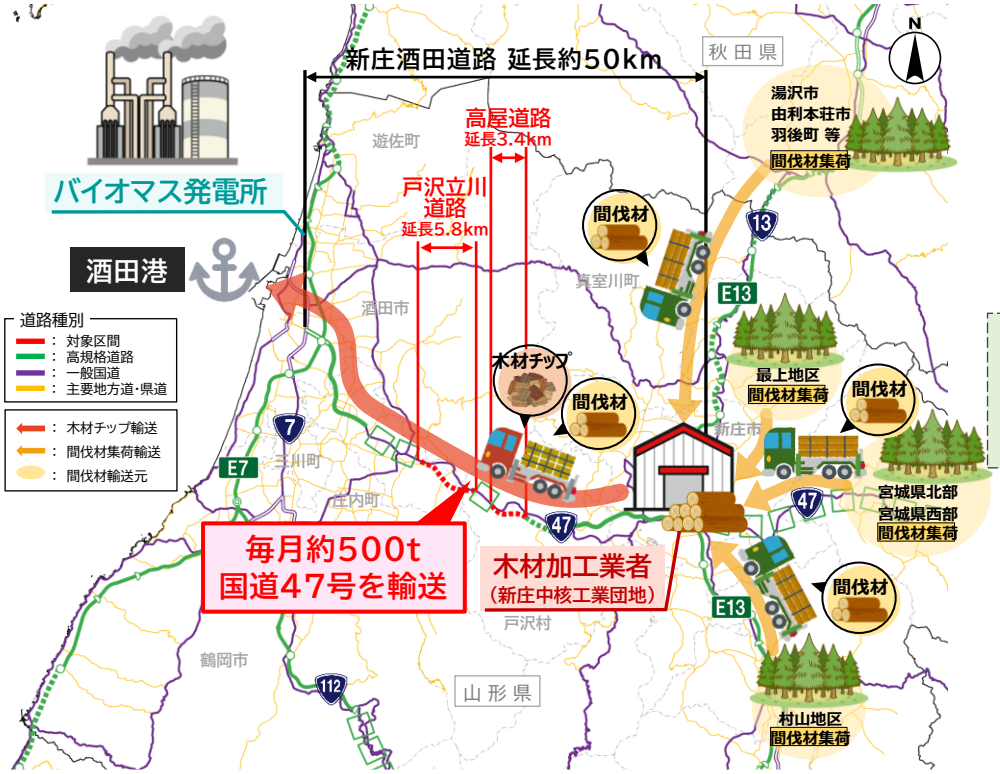
出典：酒田河川国道事務所
山形河川国道事務所
通行止め履歴（H27～R6）

4. 事業の投資効果(費用便益分析に含まれない多様な効果)・・・地域産業支援・物流支援

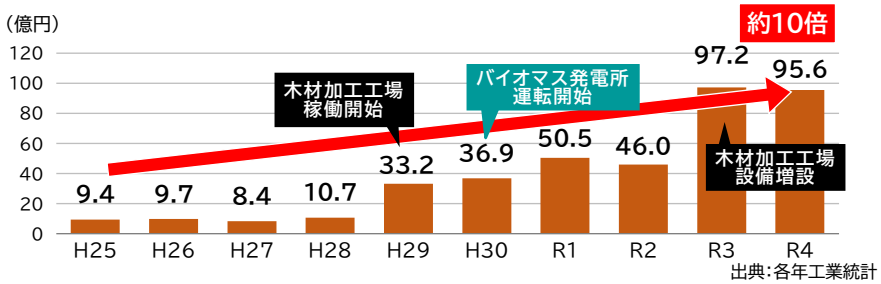
関連SDGs

- ◆ 新庄中核工業団地に木材加工工場が進出(平成29年)し、新庄市の木材・木製品製造業出荷額は大幅に増加。
- ◆ 県内外から集められる間伐材等からチップ化された木材チップは、酒田港にある県内最大級のバイオマス発電所(平成30年8月運転開始)の燃料として国道47号を利用し輸送。
- ◆ 新庄酒田道路の整備により、最上・庄内地域間の物流ネットワークが強化され、木材やバイオマス発電等の地域産業を支援。

▼木材チップの主な輸送ルート



▼新庄市の木材・木製品製造業 出荷額(過去10年)



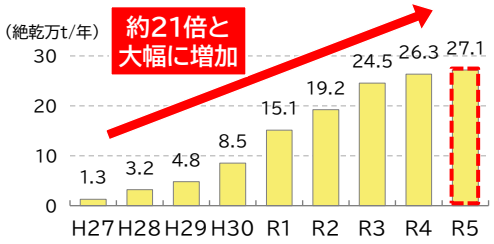
出典:各年工業統計

▼やまがた森林(もり)ノミクス推進条例

未利用間伐材等の有効利用の促進(第15条)	**未利用間伐材等の有効利用を促進**するため、**木質バイオマスの利用**又は当該利用のための**加工施設の整備**や、**木質バイオマスの熱利用**や新たな活用分野への利用の推進に係る情報収集及び提供等の施策を講じることとする

出典:山形県HPより抜粋

▼木質バイオマス利用量(木材チップ)



出典:農林水産省(木質バイオマスエネルギー利用動向調査)

大型製材工場や県内各地に整備されたバイオマス発電施設の稼働により大幅に増加

県内に木質バイオマス発電施設8カ所
(令和5年12月末時点)

酒田港の木質バイオマス発電所
出力50,000kWで県内最大規模

【木材チップの製造過程】

○チップに加工



※H30.7.23撮影

○トレーラーに積込み出荷



※H30.7.23撮影

○バイオマス発電所(稼働中)



出典:バイオマス発電所(酒田市)

出典:H30.7、R4.10 ヒアリング調査より作成

【木材加工事業者の声】



○新庄工場から酒田港にあるバイオマス発電所に、国道47号を利用して、木材チップを毎月約500t運んでいます。

○新庄酒田道路の整備により、新庄工場から酒田港への安定した輸送が可能になると考えています。

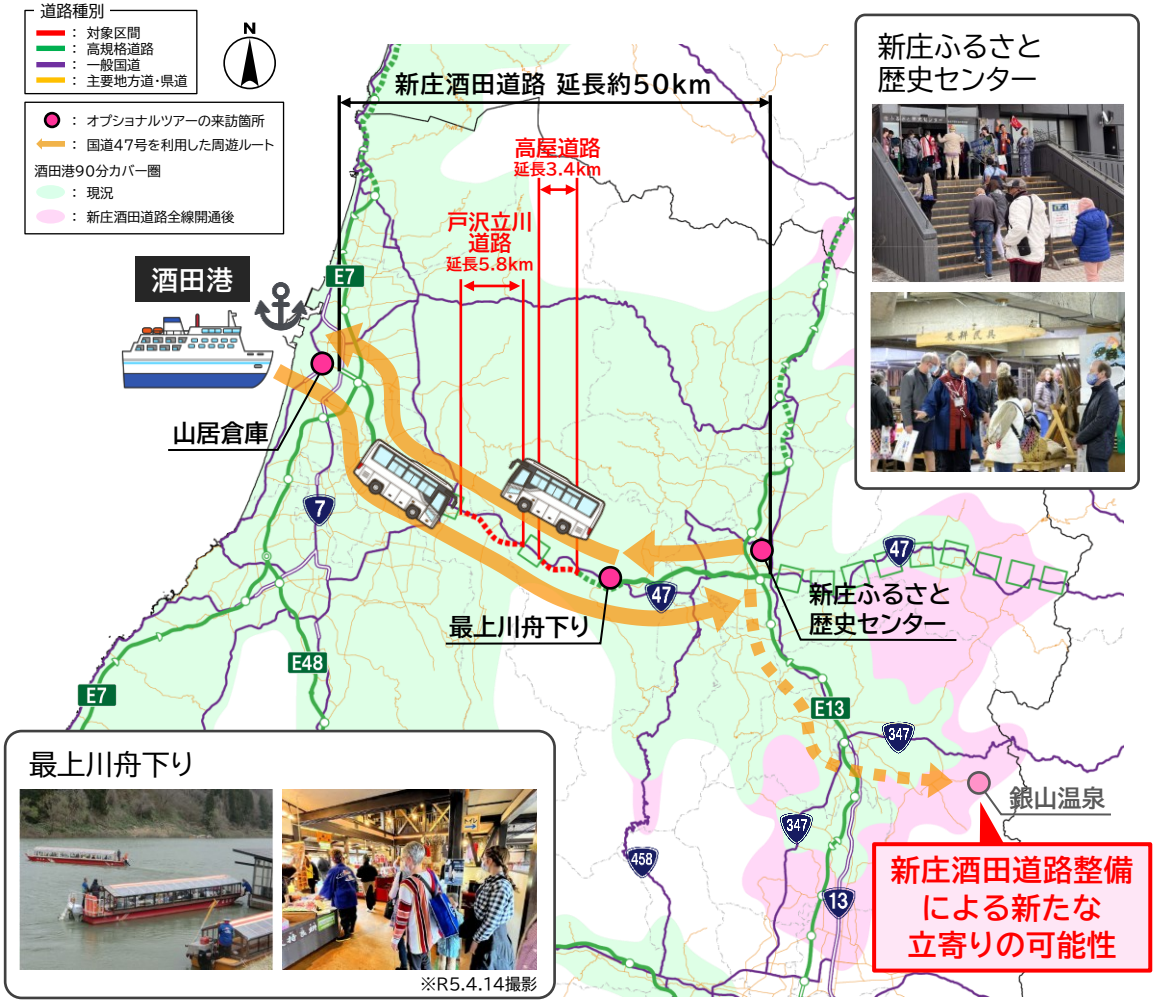
出典:R6.9 ヒアリング調査

4. 事業の投資効果(費用便益分析に含まれない多様な効果)・・・観光・地域交流支援

関連SDGs

- ◆ 酒田港へのクルーズ船(外国船社運航)寄港は増加傾向であり、令和7年度は過去最多の年間8回の寄港を予定。
- ◆ 酒田港からのオプショナルツアーでは、庄内地域に加え、最上川舟下りなど最上地域の主要観光地を周遊するプランも催行。
- ◆ 新型コロナウイルス流行前は最上地域の外国人観客数は増加傾向で推移しており、新庄酒田道路の整備により、最上・庄内地域間のアクセス性向上により、周遊観光の促進や地域の観光振興を支援。

▼酒田港寄港クルーズ船のオプショナルツアー来訪箇所



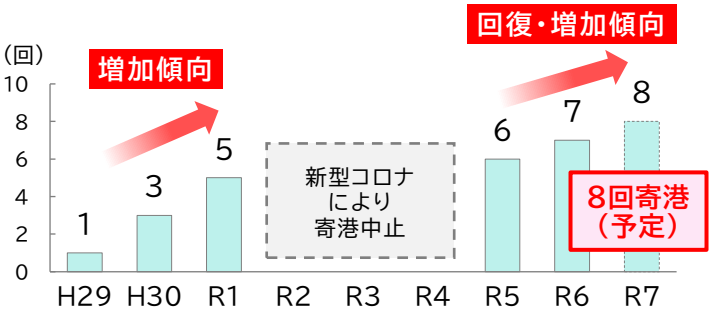
新庄ふるさと
歴史センター

最上川舟下り

※R5.4.14撮影

出典:令和3年度　全国道路・街路交通情勢調査[昼間12時間旅行速度(上下平均)]
※現況:新庄古口道路(R6.12開通区間)は規制速度で算出
※全線開通後:戸沢立川道路、高屋道路、高屋防災、新庄古口道路(R6.12開通区間)は規制速度で算出

▼酒田港のクルーズ船(外国船社運航)寄港数

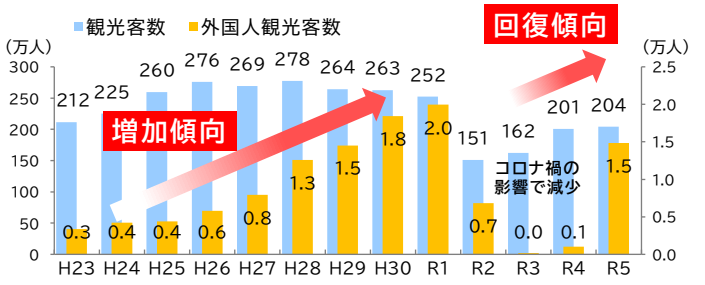


出典:酒田市ホームページ、国土交通省(R7.5.31時点寄港予定)

▼外国クルーズ船 (ダイヤモンドプリンセス)



▼最上地域の観光客・外国人観光客数(万人)



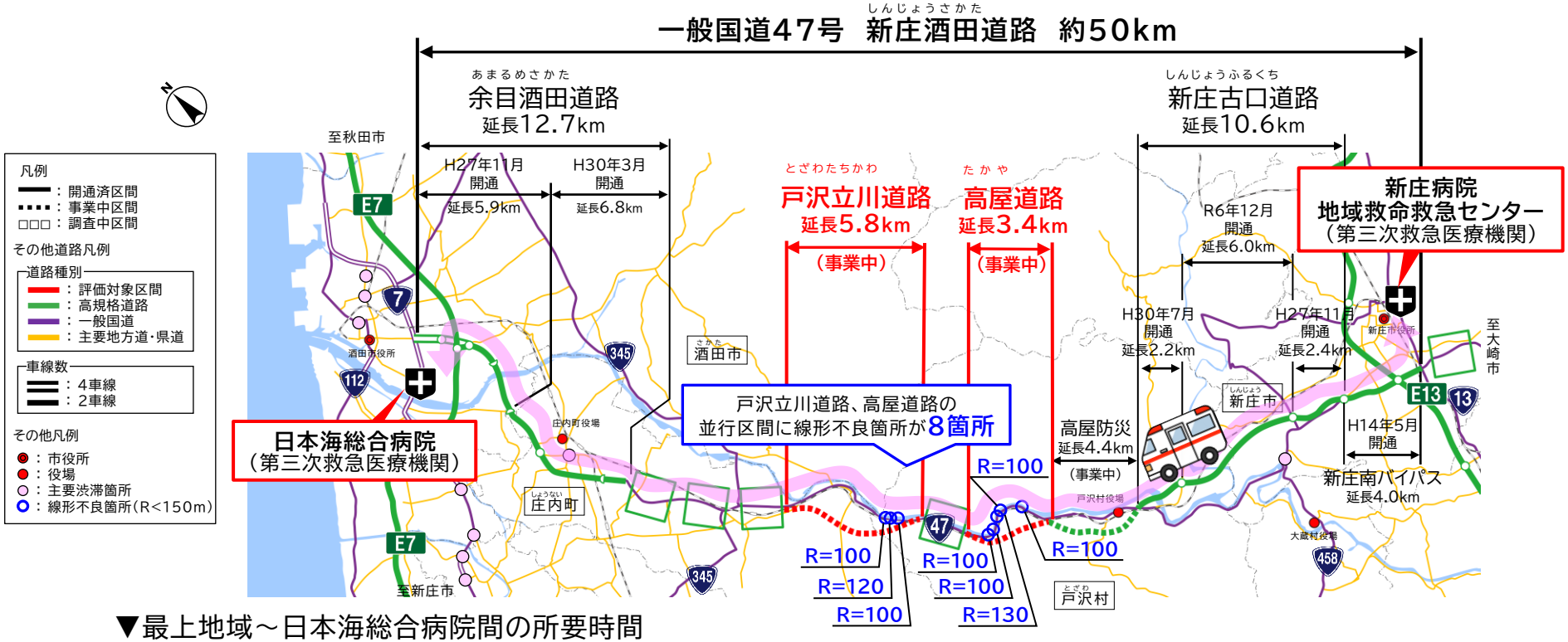
出典:山形県観光統計(観光客数:年度、外国人観光客数:年単位)

4. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果）・・・医療支援

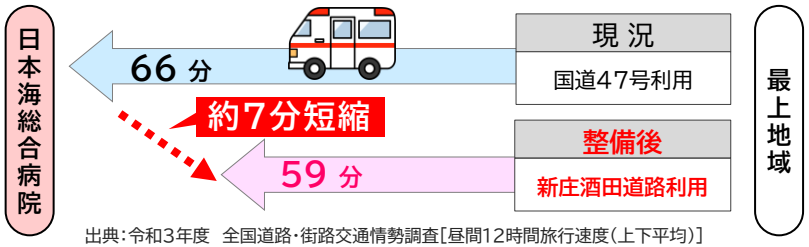
関連SDGs

- ◆ 最上地域は、大動脈剥離等の重篤な心疾患に対応可能な医師が不在のため、患者は庄内地域（日本海総合病院）等へ転院搬送される。
- ◆ 最上・庄内両地域を結ぶ唯一のアクセス道路である国道47号では、線形不良箇所（R<150m）が8箇所存在。
- ◆ 新庄酒田道路の整備により、最上地域から第三次救急医療機関への搬送時間短縮や搬送時の安定性向上により、傷病者の負担軽減に寄与。

▼最上地域から日本海総合病院への救急搬送ルート



▼最上地域～日本海総合病院間の所要時間



出典：令和3年度　全国道路・街路交通情勢調査[昼間12時間旅行速度（上下平均）]
※算出区間：新庄市役所～日本海総合病院
※現況：新庄古口道路（R6.12開通区間）は規制速度で算出
※整備後：戸沢立川道路、高屋道路、高屋防災、新庄古口道路（R6.12開通区間）は規制速度で算出

【消防本部の声】



- ○山形県立新庄病院が第三次救急医療機関となった後も、心疾患の患者の場合は日本海総合病院に専門医がいるため搬送しています。
- ○国道47号は道路幅が狭く、急なカーブや冬期間の路面凍結・積雪により救急搬送時間が長くなり、傷病者や同乗している家族、医師（転院搬送）の負担となっています。
- ○新庄酒田道路の整備により救急搬送時間が短縮、急カーブによる傷病者への負担も軽減され、より安全な救急搬送が期待できます。

出典：R6.12、R7.6　ヒアリング調査

5. 地方公共団体等の意見

〇山形県知事の意見（一般国道47号高屋道路、戸沢立川道路）

1 「対応方針（原案）」案のとおり、「継続」で異議ありません。（一般国道47号高屋道路、戸沢立川道路共通回答）

2 高屋道路は、新庄酒田道路の一部を構成する一般国道の自動車専用道路で、落石等災害発生個所の回避、通行止め発生時の代替路確保等を目的とした極めて重要な路線です。このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028（改訂版）」において、“広域道路ネットワークとしての高規格道路整備”の重要性を盛り込み、高規格道路の整備及び機能強化を促進することとしております。引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、通常予算に加え第1次国土強靱化実施中期計画などに基づく別枠の予算を確保し、今回の大幅な増額により生じる県負担の軽減に資すべく、本事業に対し上記予算の優先的な充当をお願いします。

3 戸沢立川道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、高規格道路と一体となって広域道路ネットワークを形成し、物流・産業・観光・文化等の連携・交流の促進、災害に備えた道路ネットワークの強靱化を図る極めて重要な路線です。このため、本県では、「第4次山形県総合発展計画」や「山形県道路中期計画2028（改訂版）」において、“広域道路ネットワークとしての高規格道路整備”の重要性を盛り込み、高規格道路の整備及び機能強化を促進することとしております。引き続き、コスト縮減にも十分に配慮するとともに、通常予算に加え第1次国土強靱化実施中期計画などに基づく別枠の予算を確保し、今回の大幅な増額により生じる県負担の軽減に資すべく、本事業に対し上記予算の優先的な充当をお願いします。

〇以下の団体等から、高屋道路、戸沢立川道路の整備促進について要望あり

・山形県、宮城県、大崎市、最上町、大蔵村、大蔵村議会
・東北市議会議長会、山形県町村議会議長会、みちのくウエストライン建設促進沿線市町村議会連携会議
・国道47号・新庄酒田地域高規格道路整備促進期成同盟会、石巻・新庄地域高規格道路建設促進期成同盟会、石巻・酒田間地域連携軸強化促進協議会
・山形地区国道協議会、山形県庄内地区道路協議会
・庄内開発協議会、山形県開発推進協議会

6. 対応方針（原案）

対応方針：事業継続

（理由）通行止め時の信頼性確保、救急医療支援、観光・地域交流支援のため、早期整備の必要性が高い。