

計画段階評価資料

国土交通省 東北地方整備局

平成29年3月7日

山形県最上地域・秋田県湯沢雄勝地域における計画段階評価

1. 最上地域・湯沢雄勝地域の課題

①冬期は雪による速度低下・通行規制が発生

- 冬期には堆雪による幅員減少や速度低下が発生。
- 法面での雪庇処理に伴う通行規制が発生。
[規制回数と時間(H24.12~H25.3)]: 28回、93時間]

②通行止めが多く企業活動に負担

- 過去10年で全面通行止めが8回発生し、うち半数は冬期に発生。
- 通行止めに伴う広域迂回により燃料費の増加などの企業負担を強いられている。

■物流事業者の声

- ・通行止め時は、納期遅れの解消やドライバーの拘束時間の厳守のため、大幅な迂回を強いられ、燃料費増加などの影響がある。

③高次医療施設への安静搬送や速達性が未確保

- 第3次救急医療施設が遠いため、直接搬送されることがなく、一旦、近隣の病院へ搬送され、症状によって転院搬送される。
- そのため、搬送時間の短縮が課題で、特に冬期間は堆雪により大型車があると追い越しが困難。

■消防本部の声

- ・救急搬送では、時間短縮はもとより、移動中に点滴を行う場合があるため、ブレーキによる停発進、上下の揺れを抑えることが重要である。道路が良くなるのが最も有効と考える。

④観光施設への速達性や定時性が未確保

- 秋田県では、外国人宿泊客に秋冬が人気。
- 台湾からのチャーター便を利用した広域観光ツアーなどもあるが、冬期の国道13号は、移動時間が読めないため、周遊プランの設定の際に観光地滞在時間が短く、周遊箇所数が減などの弊害がある。

⑤重大事故の発生確率が高い

- 重大事故発生確率が高く、国道13号山形県・秋田県内平均の重大事故発生割合を大きく上回る。



写真1 雪庇処理時に伴う通行規制の状況 (秋田県側)

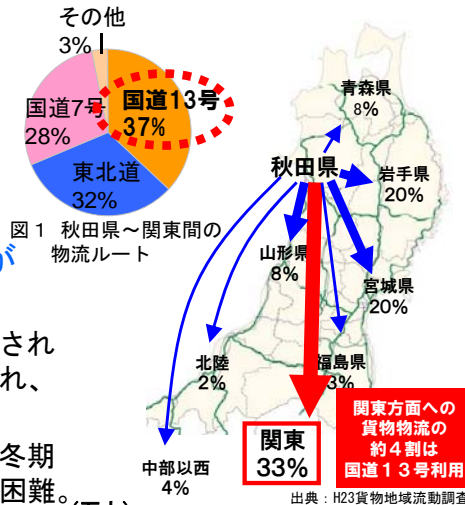


図2 貨物流動

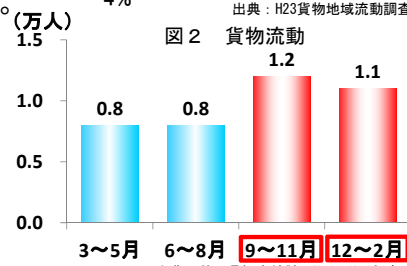


図3 外国人宿泊客の季節別内訳

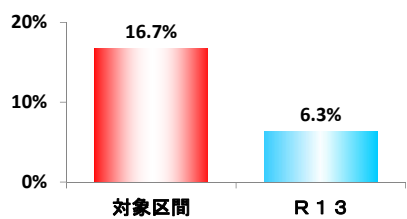


図4 重大事故割合 (通年)

2. 原因分析

①冬期は雪庇処理による通行規制が発生

- 全国で有数の豪雪地帯を通過し、法面で雪庇処理を必要とする区間が存在。

②迂回路がなく、唯一の幹線道路

- 周辺には迂回路がなく、唯一の幹線道路であるため、通行止め時は広域迂回が発生。

③堆雪により道路幅が減少し、安静搬送や救急搬送に支障

- 降雪による路面状況の悪化や堆雪による道路幅の減少により、救急搬送に影響。

④冬期の旅行速度と定時性の低下が顕著

- 積雪による車道幅員の減少や、積雪等による路面状況の悪化、雪庇処理に伴う規制が要因で、冬期の速度や定時性の低下が著しい。

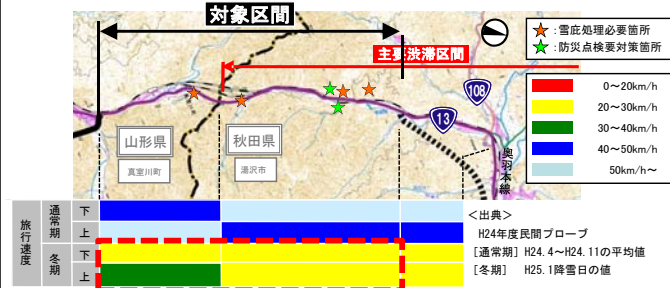


図7 速度ランク図

⑤線形に起因する車両単独事故が多発

- 全ての事故が単路部で発生しており、そのうち大半がカーブなどの線形に起因する単独事故。

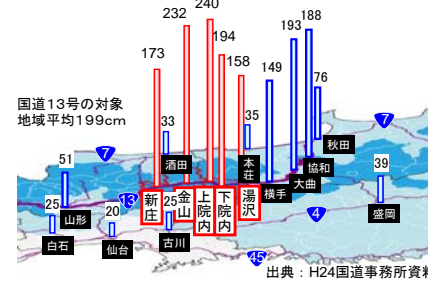


図5 国道13号沿線地域の最大積雪深



写真2 大型車のスタック状況 (秋田県側)

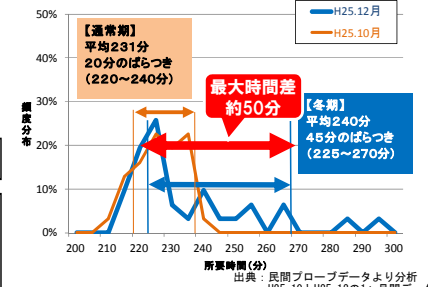


図6 通常期、冬期の所要時間の変化

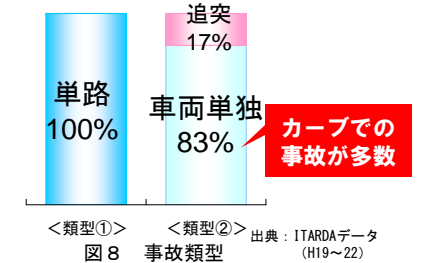


図8 事故類型

3. 政策目標

- ①冬期交通環境の改善
- ②信頼性の高い道路ネットワークの確保
- ③医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現
- ④地域連携の強化による観光流動等の活性化
- ⑤安全な道路環境の確保

山形県最上地域・秋田県湯沢雄勝地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		自動車専用道路（サービス速度80km/h）		一般道路（サービス速度60km/h）		
項目	指標	【案①】全線新設案（延長＝約7km）		【案②】新設＋現道改良案（延長＝約7km）		
政策目標	冬期交通環境の改善	雪庇処理などの交通規制	・雪庇処理箇所を回避可能。 ⇒軽減が大きい	○	・雪庇処理箇所を回避または改良。 ⇒軽減が大きい	○
	信頼性の高い道路ネットワークの確保	事故・災害による通行止めの影響（待機や迂回）	・迂回路として機能 ⇒影響が大きく改善	○	・部分的に迂回路として機能 ⇒影響が緩和	△
	医療施設への到達性の向上、安静搬送の実現	医療施設までの搬送時間や患者への負担（信号交差点の影響）	・交差が制限される自動車専用道路を整備 ⇒効果が大きく見込める	○	・現況とほとんど変わらない ⇒効果はさほど見込めない	△
	地域連携の強化による観光流動等の活性化	観光地への立寄箇所や滞在時間の増加（広域的な時間短縮等）	・時間短縮が大きく、定時性が向上 ⇒増加が見込まれる	○	・時間短縮が小さく、定時性はあまり変わらない ⇒増加はさほど見込めない	△
	安全な道路環境の確保	交通事故の発生リスク	・自動車専用道路と現道で交通を分散 ⇒軽減が大きい	○	・現道と交通を分散するが、一部残る ⇒軽減が望める	△
道路整備による影響	生活環境	沿道家屋への影響	・集落等を回避 ⇒影響が小さい	○	・集落等を回避 ⇒影響が小さい	○
	自然環境	自然の改変	・全線において道路を新設 ⇒改変がある	△	・現在の国道を改良する区間がある ⇒改変は小さい	○
	早期効果の発現	発現の時期	・部分的な効果発現が困難	△	・開通したところから効果発現が見込める	○
	工事の影響	現道交通への影響	・現道での規制が少ない ⇒影響はほとんどない	○	・現道の改良に伴い規制が発生 ⇒影響が大きい	×
	コスト	整備に要する費用	約280～330億円		約100～150億円	

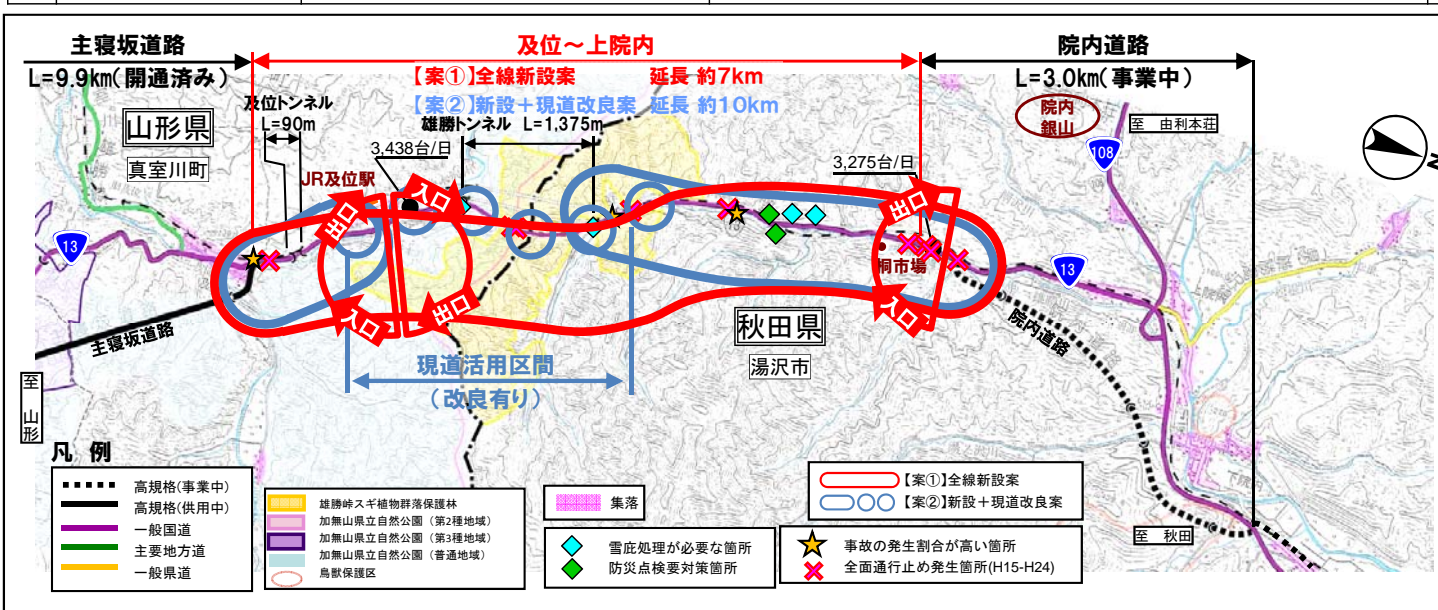


図9 当該地域における対策案検討

対応方針：案①（全線新設案）による対策が妥当

- ・路線名：一般国道13号
- ・区間：山形県最上郡真室川町大字及位～秋田県湯沢市上院内
- ・概略延長：約7km
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図9の案①の通り

(参考) 当該事業の経緯

■地元調整の状況

- ・H25年11月：計画段階評価着手（第1回東北地方小委員会）
- ・H26年1月：第1回アンケート（1/23～2/14）
- ・H26年3月：第2回東北地方小委員会
- ・H26年6月：第2回アンケート（6/16～7/7）
- ・H26年11月：対応方針(案)決定（第3回東北地方小委員会）

■地域の要望など

- ・H25年11月：山形県知事が官房副長官及び国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H25年12月：秋田県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H26年6月：秋田県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H26年11月：山形県知事、秋田県副知事、湯沢市長、新庄市長、金山町長、真室川町長が官房長官・国土交通技監及び財務主計官に要望
- ・H26年11月：秋田県知事が官房長官及び財務副大臣、国土交通大臣に早期事業化を要望