

# 道路事業 再評価

## 一般国道113号 りんごう 梨郷道路

令和3年8月2日  
国土交通省 東北地方整備局

# 1. 事業の目的と概要

## ○事業目的

- ・新潟山形南部連絡道路の一部を構成する事業
- ・事故多発箇所の改善
- ・高次医療施設へのアクセス向上
- ・広域物流の支援
- ・観光振興、沿線地域開発の支援

## ○計画概要

起終点 : 自: 山形県長井市大字今泉字新田  
至: 山形県南陽市大字竹原字加津木沢

延長(開通済) : 7.2km(一)

幅員 : 12.0m

道路規格 : 第1種第3級

設計速度 : 80km/h

事業化 : 平成20年度

用地着手 : 平成23年度

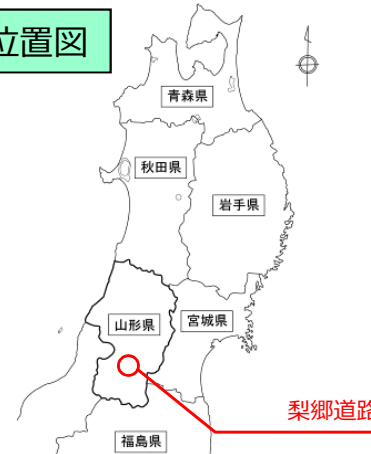
工事着手 : 平成24年度

## 事業費・進捗率

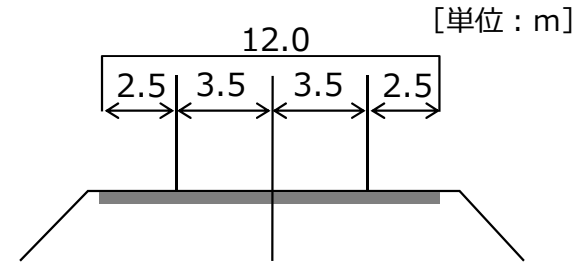
	全体事業費 (うち用地補償費)	執行済み額※ (うち用地補償費)	全体進捗率※ (用地進捗率)	R1事業 再評価時 (うち用地補償費)
完成	273億円 (62億円)	212億円 (62億円)	89% (100%)	238億円 (62億円)

※進捗率・執行済み額は令和3年3月末時点 1

位置図



標準横断面図



平面図



凡例

- : 開通済
- ..... : 事業中
- : 未事業化

道路種別

- (Red): 評価対象区間
- (Green): 高規格幹線道路
- (Blue): 地域高規格道路
- (Purple): 一般国道
- (Yellow): 主要地方道・県道

車線数

- (Black): 2車線

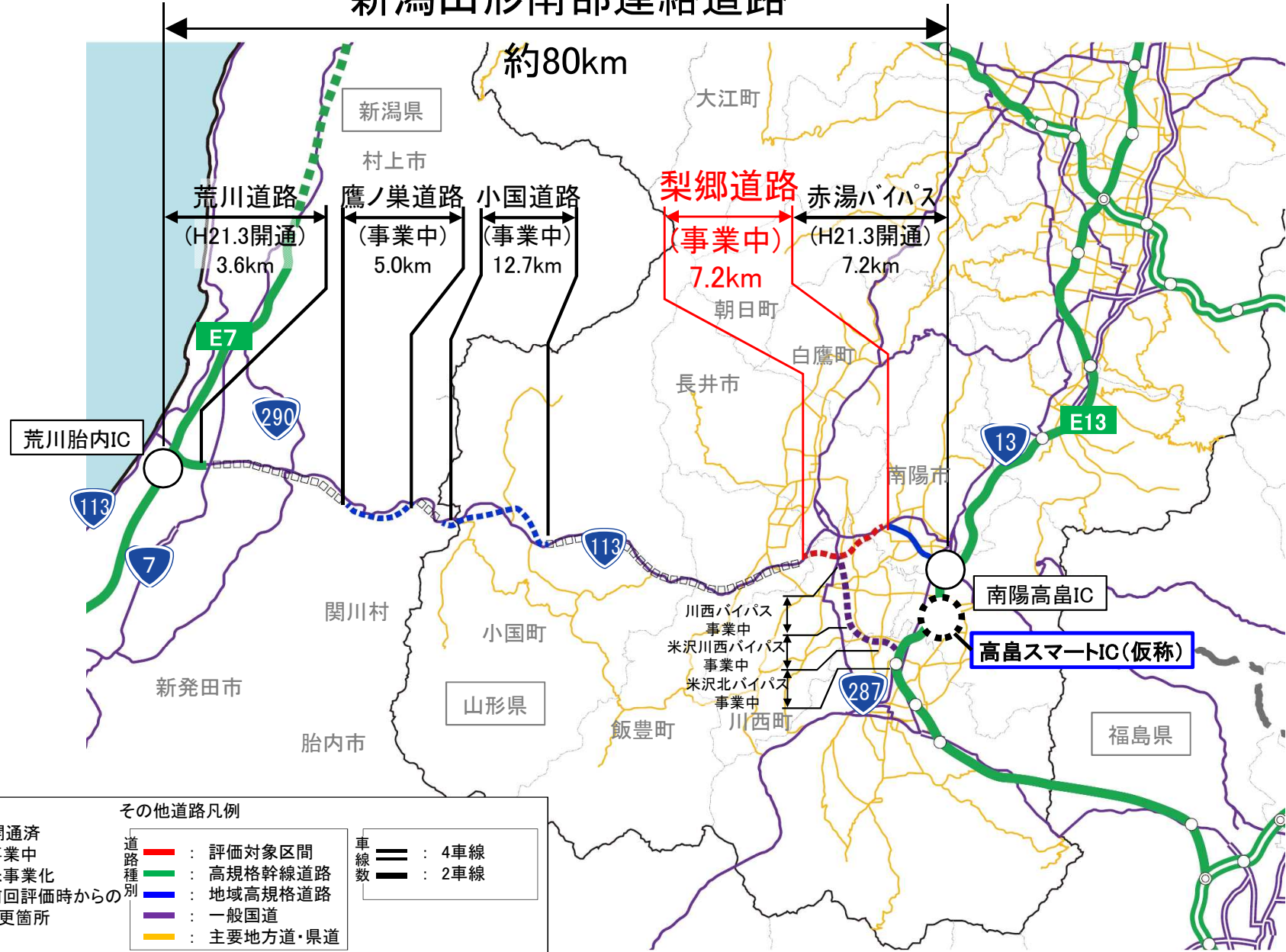
その他凡例

- (Red): 市役所
- (Red): 役場
- (Yellow): H27センサス交通量
- (Purple): 主要渋滞箇所

# 2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

◆令和2年度：高島スマートIC(仮称)が新規事業化。

## 新潟山形南部連絡道路

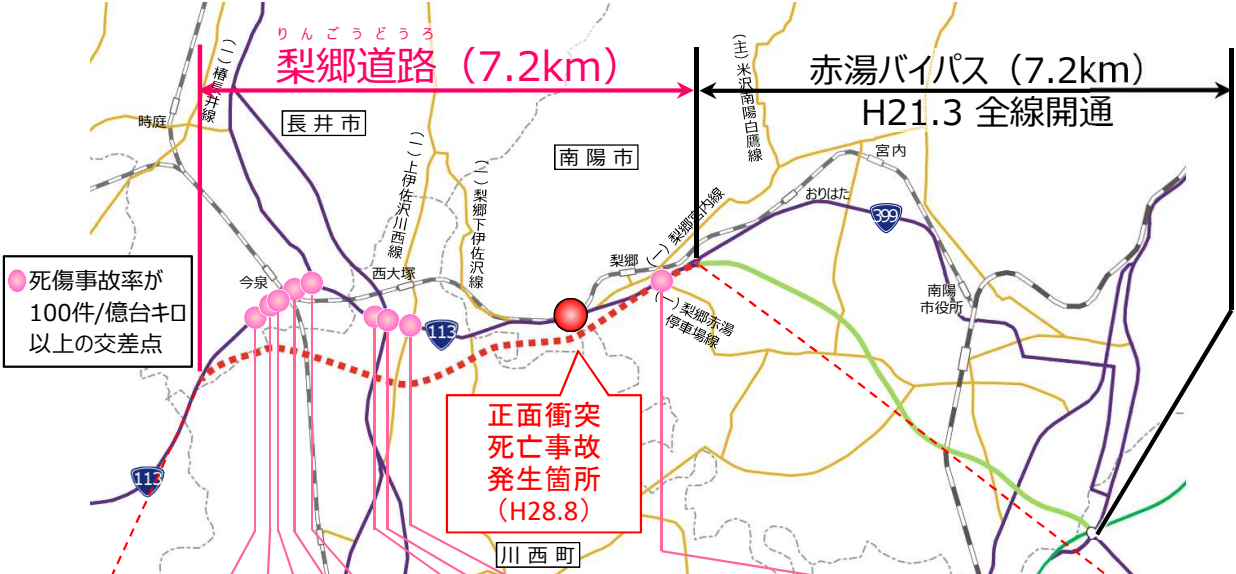


凡例		その他道路凡例	
—	: 開通済	— (Red)	: 評価対象区間
⋯	: 事業中	— (Green)	: 高規格幹線道路
□□□□	: 未事業化	— (Blue)	: 地域高規格道路
□ (Blue)	: 前回評価時からの変更箇所	— (Purple)	: 一般国道
		— (Yellow)	: 主要地方道・県道
		— (Thick)	: 4車線
		— (Thin)	: 2車線

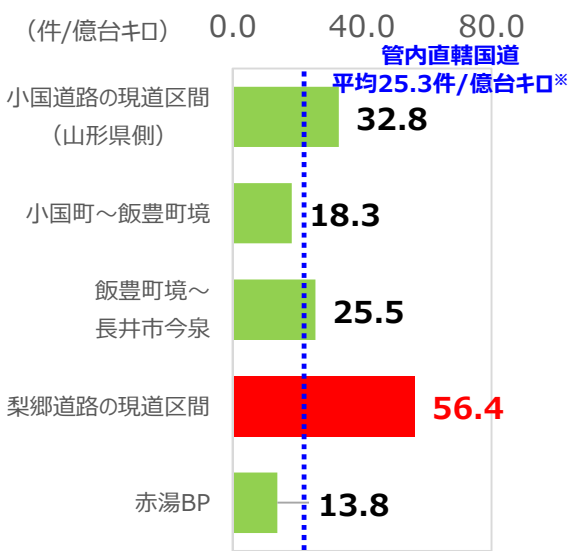
### 3. 事業の必要性 (1) 事故多発箇所の改善 関連性の高い3便益: 交通事故減少便益

- ◆ 梨郷道路現道区間は、死傷事故率が56.4件/億台キロで、管内平均の約2倍と高い。
- ◆ 事務所管内の中でも死傷事故率が高い交差点が複数箇所存在。事故類型では、追突の事故割合が66%と高い。
- ◆ 梨郷道路の整備により、隣接する赤湯バイパスの現道区間と同様に、死傷事故件数の減少による安全性・信頼性の向上が期待。

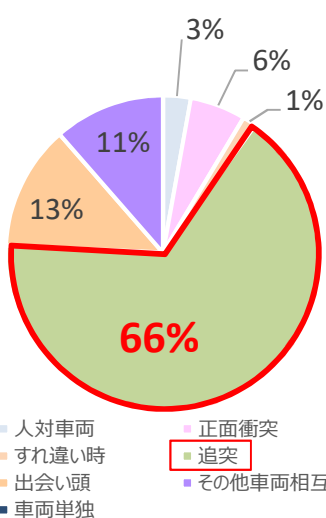
▼ 梨郷道路現道区間の区間別死傷事故率



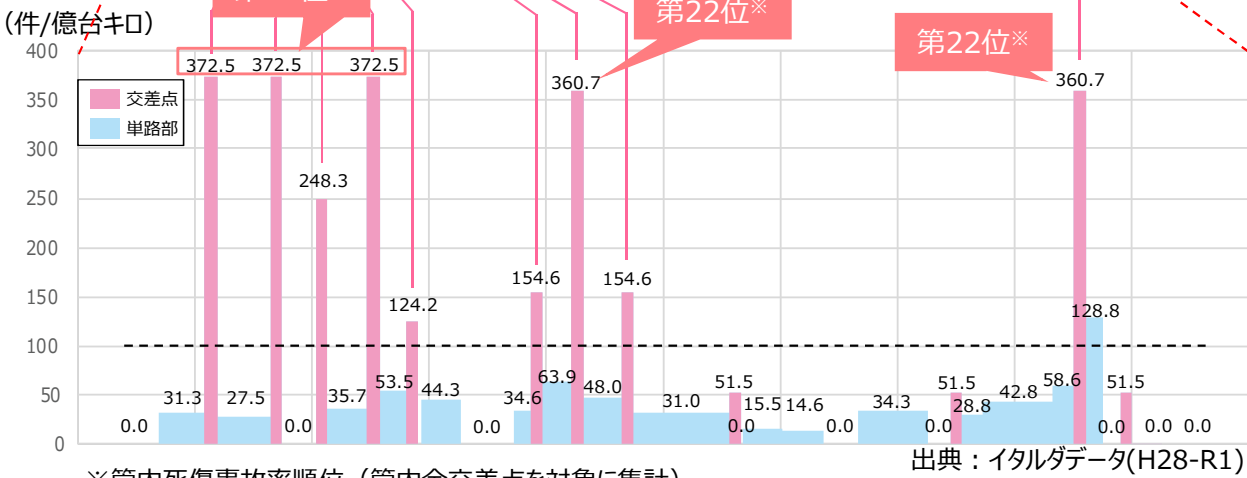
▼ 国道113号の区間別死傷事故率



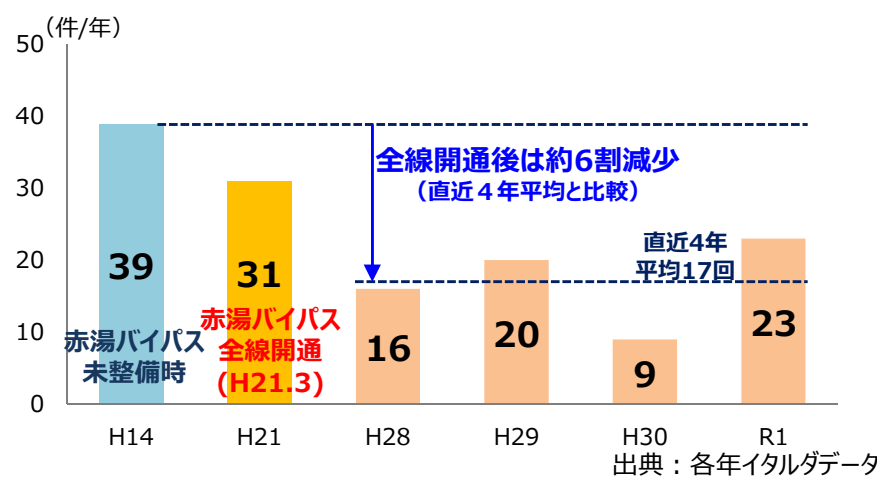
▼ 梨郷道路現道区間の事故類型割合



出典：イタルダデータ(H28-R1)  
 ※管内直轄国道の平地及び山地 2車線区間を対象

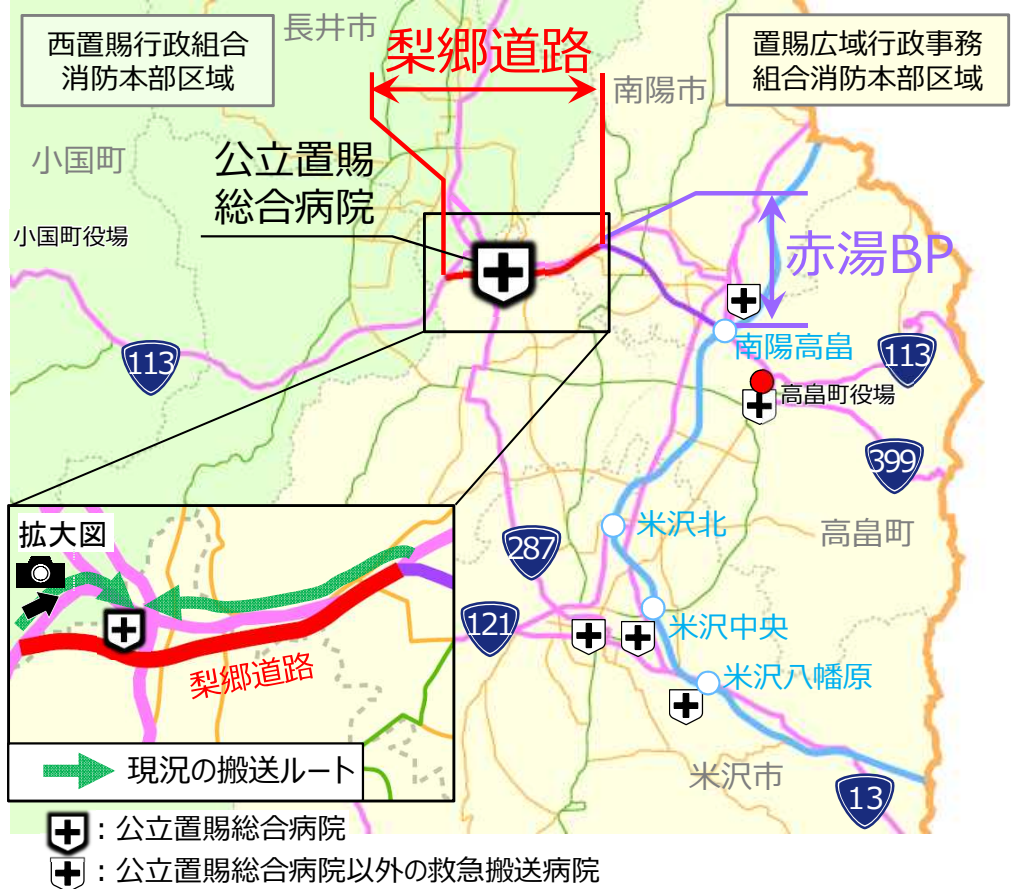


▼ 隣接する赤湯バイパス現道区間の死傷事故件数推移

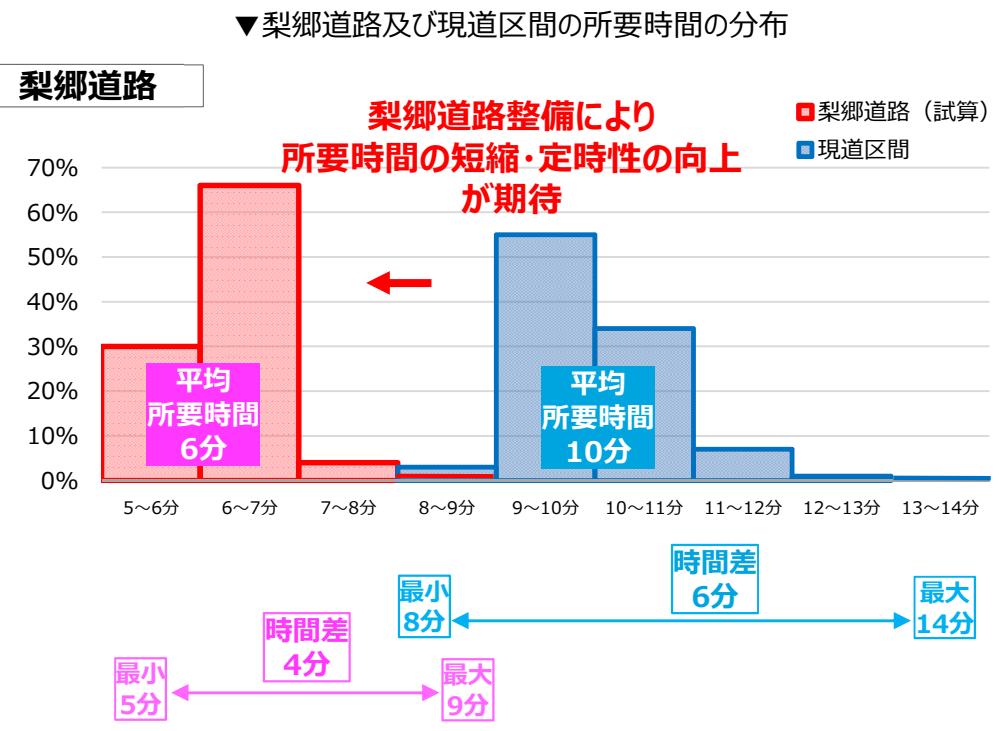


### 3. 事業の必要性 (2) 高次医療施設へのアクセス向上

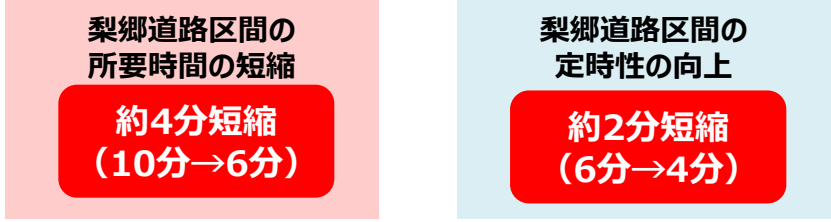
- ◆ 置賜地域では、地域唯一の第3次救急医療機関(公立置賜総合病院)への救急搬送割合が約5割。
- ◆ 梨郷道路の整備により、所要時間の短縮(約4分)や定時性の向上(約2分)が見込まれ、置賜地域における高次救急医療施設への救急搬送支援が期待。



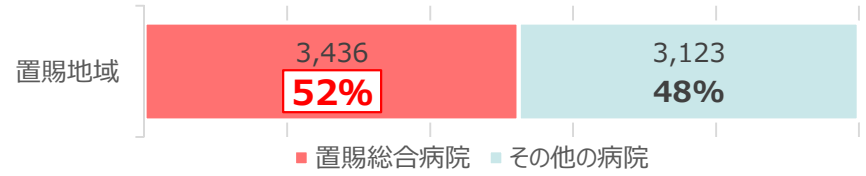
梨郷道路



▼ 梨郷道路整備前後の「所要時間の短縮と定時性の向上」



▼ 置賜地域の救急搬送先割合 (R2.1~R2.12)



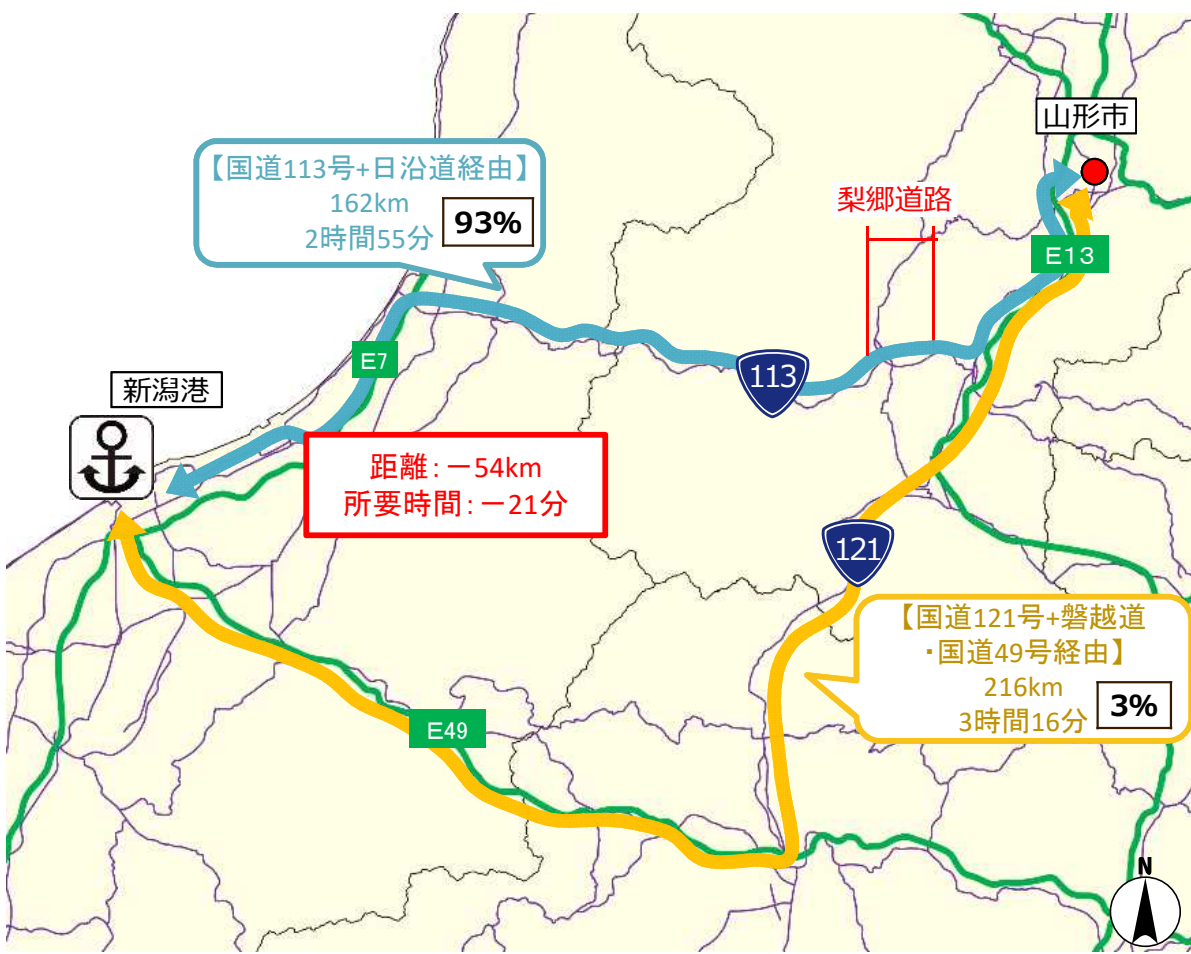
出典：R2救急・救助統計 (西置賜行政組合消防本部、置賜広域行政事務組合消防本部)

出典：ETC2.0道路プローブデータ(R2.10)  
 ※ 梨郷道路の所要時間分布は、隣接する赤湯バイパス及びその現道区間の所要時間分布を元に試算

### 3. 事業の必要性 (3) 広域物流の支援

- ◆新潟港は中国をはじめとしたコンテナ船定期航路があり、新潟港で取り扱う県外貨物のうち山形県が約5割を占める。
- ◆新潟市～山形市間のアクセスは、所要時間に優れる国道113号利用が大半を占めている(93%)が、通行止めの発生が課題となっている。
- ◆梨郷道路の整備により道路の信頼性が向上し、地域の広域物流を支援。

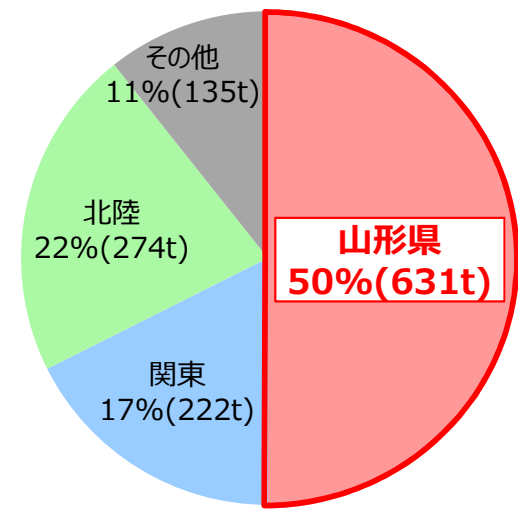
▼山形県から新潟港への貨物輸送ルート



出典：(所要時間)H27道路交通センサス  
(路線別分担率)R1.10 ETC2.0データ

※分担率は細道路等を含む関係で、合計が100%にならない

▼新潟港における生産地別取扱貨物量(新潟県外)



出典：H30年全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果

▼梨郷道路現道区間及び国道113号の全面通行止め発生状況  
(過去30年間：H3.4～R3.3) ※山形河川国道事務所管内

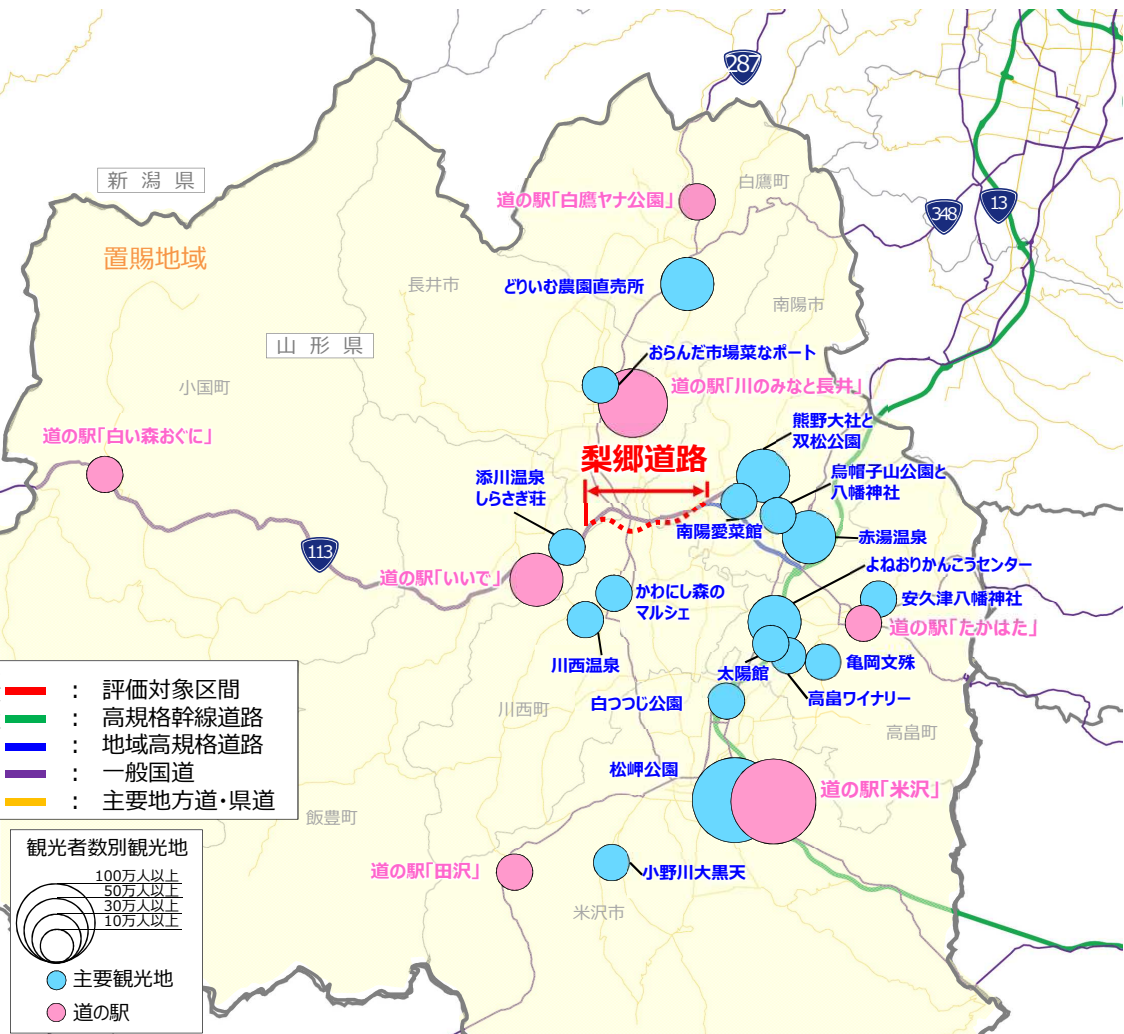
原因	全面通行止め発生回数	
	梨郷道路現道区間	国道113号 (梨郷道路現道区間以外)
災害	4回	12回
事故	21回	167回
計	25回	179回

※災害、事故による全面通行止めのみ集計

### 3. 事業の必要性 (4) 観光振興を支援

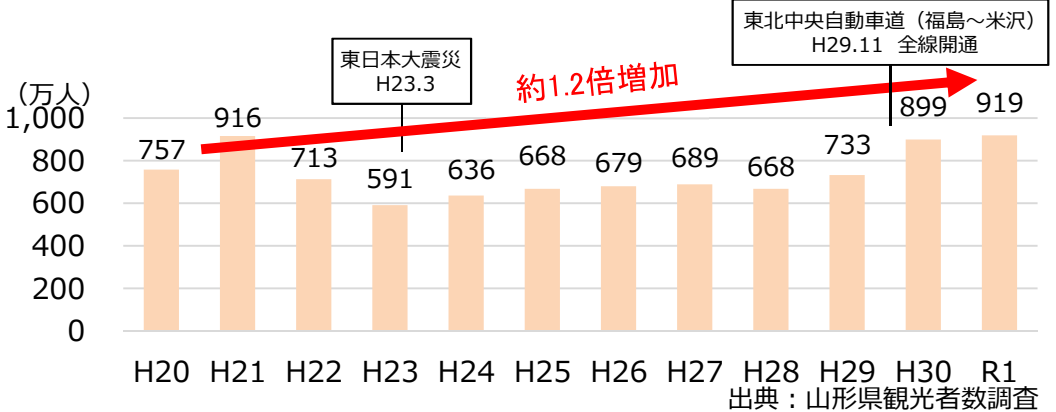
- ◆ 置賜地域の観光入込客数は、H20からR1の12年間で約1.2倍に増加。
- ◆ 主要な観光拠点の一つである道の駅「米沢」では、R3.2末時点の累計来訪者数が500万人を突破。(開業から2年10ヶ月)
- ◆ 梨郷道路の整備により観光拠点へのアクセス性が向上し、置賜地域の観光振興を支援。

▼ 置賜地域の主要観光地と入込客数

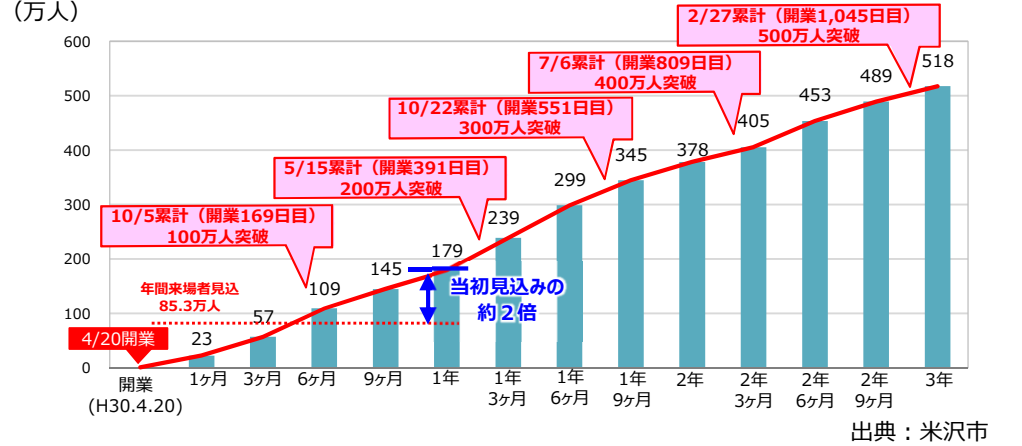


出典：山形県観光者数調査(R1)  
※10万人以上の観光地をプロット

▼ 置賜地域の観光入込客数推移



▼ 道の駅「米沢」の累計来訪者数(H30.4.20~R3.5.9)



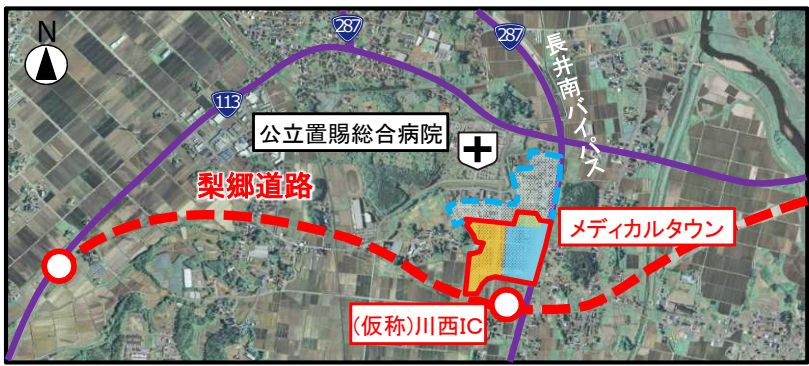
【道の駅「米沢」駅長の声】

- 県内外からの来訪があり、隣県である新潟県からの来訪者数が増加傾向にある。
  - ポスターやデジタルサイネージ、まちなびカードを活用し、周辺の観光施設や飲食店の情報を提供するなど、観光周遊促進に取り組んでいる。
  - 梨郷道路や国道113号の整備が進むことで、新潟県からのアクセス向上や、置賜地域内の観光周遊促進につながると期待している。
- 出典：R3.7ヒアリング調査結果

# 3. 事業の必要性 (5)沿線地域開発を支援

- ◆(仮称)川西ICの隣接地では、医療・住宅・商業等が融合した都市機能を有する「メディカルタウン」の整備が進められている。
- ◆梨郷道路は、開通目標(令和5年度)を公表済。この目標宣言により、民間事業者(医療・住宅・商業)の誘致が加速。
- ◆梨郷道路近隣に、医療・住宅・商業拠点が形成され、沿線の定住人口の創出、交流人口の拡大が期待。

▼位置図



地図出典: Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

▼公立置賜総合病院周辺整備基本計画・実施計画 (山形県川西町\_H29.3)

用途	機能・目的	整備内容
公共用地 【約0.7ha】	・子育て機能	・公園 ・複合交流施設 (屋内広場)
	・高齢者向けの機能	・複合交流施設
	・コミュニティ機能	・複合交流施設 (集会施設)
商業用地 【約3.8ha】	・商業機能	・スーパーマーケット ・コンビニエンスストア
	・宿泊機能	・飲食店 ・ビジネスホテル
	・医療機能	・医療モール など
住宅用地 【約4.0ha】	・戸建住宅	・宅地分譲
	・集合住宅	・建売分譲



**【整備コンセプト(基本計画)『メディカルタウン』の形成】**  
 ○公立置賜総合病院の中核医療施設としての維持・発展  
 ○定住人口の創出と交流人口の拡大

**【目標宣言後の民間事業者等の誘致状況等】**  
 ・農振除外の手続きが推進 (令和4年4月完了目処)  
 ・住宅分譲開始予定 (令和4年度中)  
 ・診療機関(内科、整形外科) 開業開始予定 (令和4年度中)  
 ・商業「スーパーマーケット、ドラッグストア」 開業開始予定 (令和4年度中)

### 川西町 メディカルタウン

川西町が町内の公立置賜総合病院周辺に整備する「メディカルタウン」計画で、食品スーパーやドラッグストアの出店や、複数の診療所の開院が予定されている。近々23年度に供用開始の予定に合わせ、計画が具体化してきた。地域全体の買い物の利便性が増すことになる。

川西町が町内の公立置賜総合病院周辺に整備する「メディカルタウン」計画で、食品スーパーやドラッグストアの出店や、複数の診療所の開院が予定されている。近々23年度に供用開始の予定に合わせ、計画が具体化してきた。地域全体の買い物の利便性が増すことになる。

## スーパー、診療所

# 来年度開業へ

公立置賜総合病院(中央奥)を核に周辺で整備が進むメディカルタウン計画で、スーパーや開業店の進出が明らかになった。川西町西大塚

取材に対し、「新型コロナウイルスの影で一部遅れも出たが、道路の開通に合わせて整備が進んでいる。医療従事者が働きやすい環境を整備し、病院周辺が発展するのを、置賜地域全体にプラスの効果波及することを期待している」と話した。

メディカルタウンは2017年度にスタートし、置賜地域の中核医療施設である同病院付近を開発して医療機能強化、住環境の充実を図る計画。町は約0.7haを整備重点区域とし、商業施設や開業店の誘致、住宅地の造成を進めている。

(半田徹)

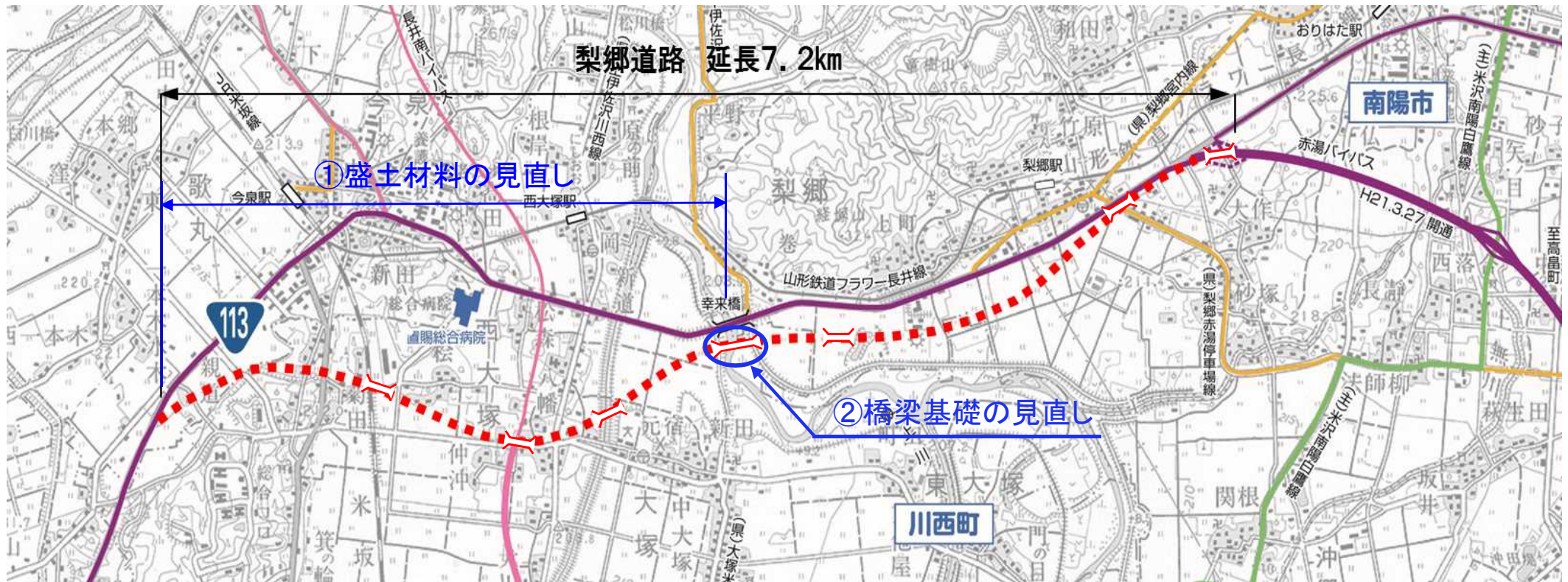
出典: 山形新聞(R3.6.23)



## 4. 事業計画の変更内容

◆一般国道113号 梨郷道路の事業費増(全体事業費238億円→273億円) 増15% (35億円)

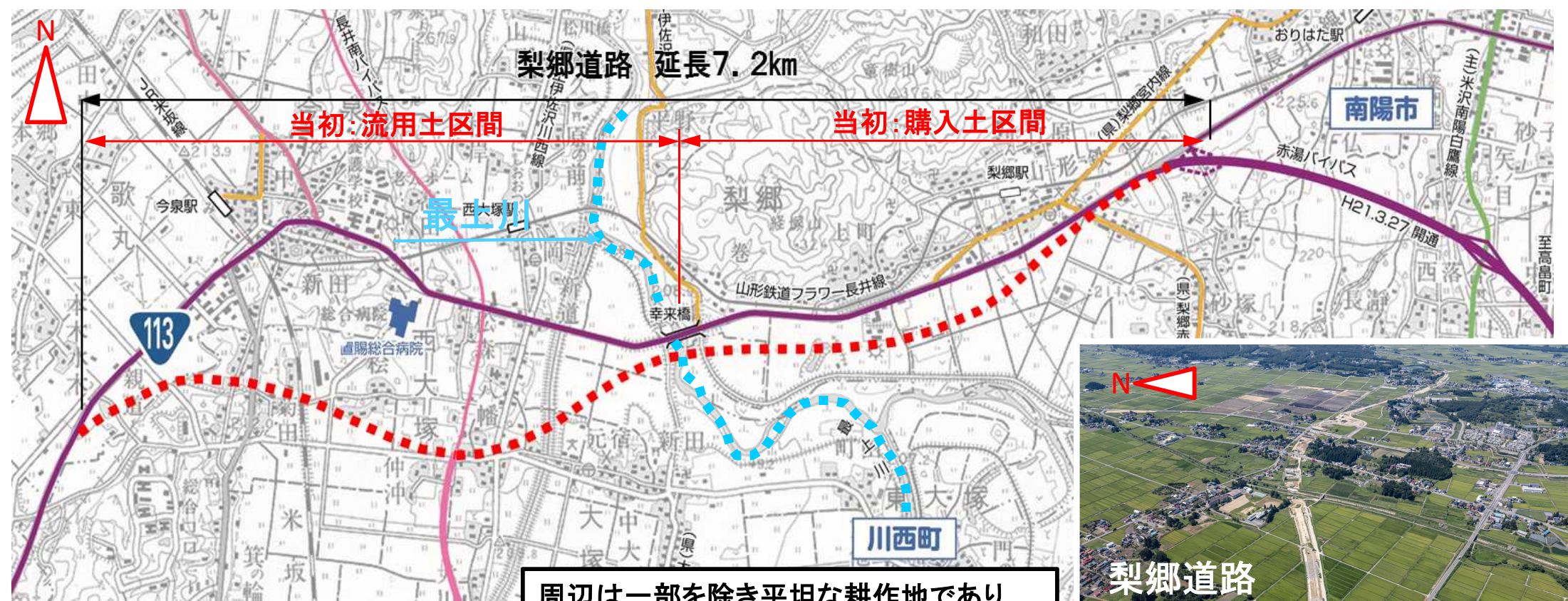
項目		増額 (億円)	増額要因	概要
工事	①盛土材料の見直し	24	現場条件の変更	流用土から購入土への変更
	②橋梁基礎の見直し	11	現場条件の変更	基礎杭長さの変更
	計	35		



# 4. 事業計画の変更内容 ①盛土材の見直し(経緯) 1/2

## 経緯

- 梨郷道路は平地を通過するため、大部分が盛土構造。
- 近隣河川事業からの流用土を利用し、当初西側は流用土(約46万m<sup>3</sup>)、東側は購入土(約44万m<sup>3</sup>)で事業を進める計画であったが、この流用土のうち約41万m<sup>3</sup>については水を多く含みそのままでは路体に適さないことが判明。
- 路体に適さない土(約41万m<sup>3</sup>)を土質改良して使用する場合と、購入土を使用する場合を比較し、購入土の方が安価となったため購入土により事業を進めることとし、当初計画に対し費用が増加。



周辺は一部を除き平坦な耕作地であり、切り土箇所がなく約6.5kmが盛り土構造



## 4. 事業計画の変更内容 ①盛土材の見直し(変更内容)2/2

### ①盛土材料の見直しによる増加(増24億円)

#### ■当初計画: 26億円

・購入土の他、他事業からの流用により対応する計画

#### ■変更計画: 50億円

・他事業からの流用が不可能となったことから購入土に変更

	当初計画	変更計画	変動
流用土	460千m3 (0億円)	50千m3 (0億円)	+0億円
購入土	440千m3 (26億円)	850千m3 (50億円)	+24億円
所要額(合計)	26億円	50億円	+24億円

### 【最上川河道掘削土の状況】



【良質土 砂質】流用土で使用

【不良土 礫質】改良が必要

#### 【当初計画】

○流用土	
最上川河道掘削土	410千m3
その他事業発生土	50千m3
<b>計</b>	<b>460千m3</b>
○購入土	440千m3
<b>合計</b>	<b>900千m3</b>

#### 【変更計画】

○流用土	
最上川河道掘削土	20千m3
その他事業発生土	30千m3
<b>計</b>	<b>50千m3</b>
○購入土	850千m3
<b>合計</b>	<b>900千m3</b>

### 【不良土の路体盛土材としての評価】

試料名	コーン指数 (kN/m <sup>2</sup> )		路体盛土材としての評価
	試験で得られた値	必要品質	
流用土盛土(1)	85	1200	× : 不適切
流用土盛土(2)	193	1200	× : 不適切
流用土盛土(3)	269	1200	× : 不適切

### 【工法比較】

	案1	案2
工法	セメント改良 自走式土質改良機※	購入土
数量	41万m3	
単価	6,530円/m3	5,870円/m3
合計	27億円	24億円(採用)

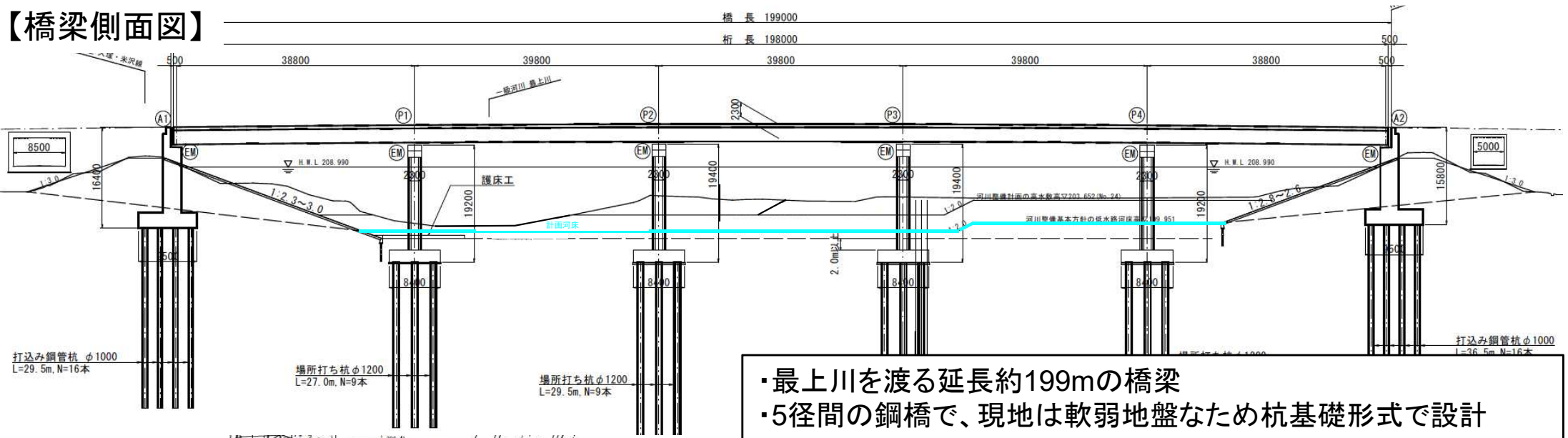
※事業箇所周辺は田圃等であり、改良材の飛散防止のため改良機が必要

# 4. 事業計画の変更内容 ②橋梁基礎形式の見直し(経緯)1/2

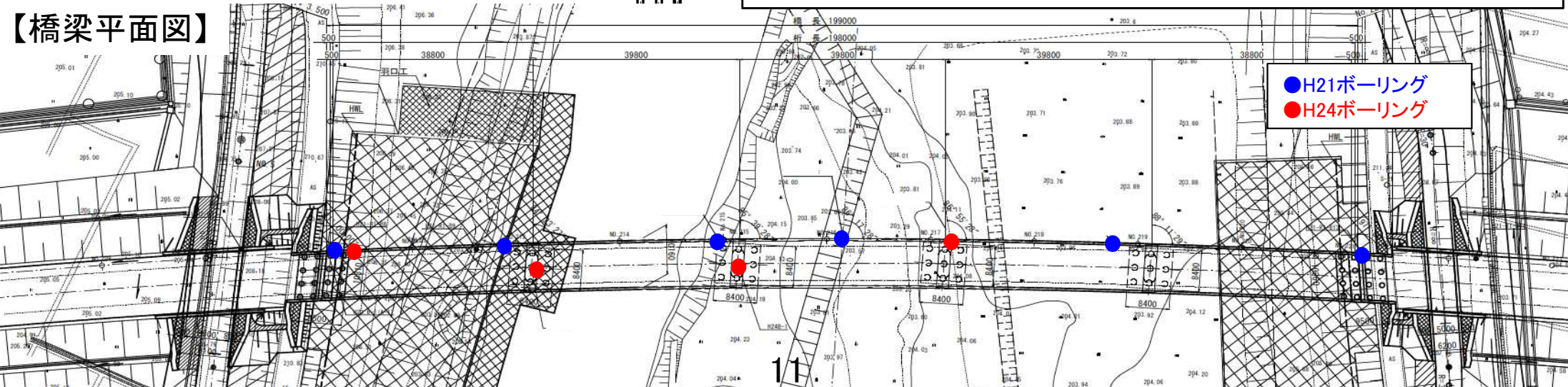
## 経緯

- ・最上川と交差する橋梁部で、予備設計に当たり行ったボーリング調査の結果を基に、基礎形式(杭基礎)を想定し費用を計上。
- ・詳細設計を実施するあたり橋脚位置で調査を行ったところ、地質(地層)の相違が見られ支持層の位置が当初想定より深い位置となり、杭長を見直したため費用が増加。
- ・地質の見直しに伴い、橋脚施工時の仮締切り矢板の長さも伸ばす必要が生じたため費用が増加。

## 【橋梁側面図】



## 【橋梁平面図】

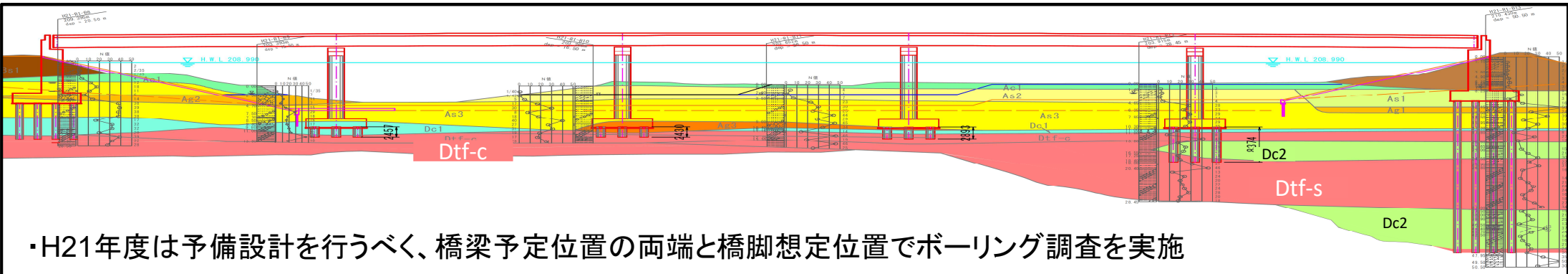


# 4. 事業計画の変更内容 ②橋梁基礎形式の見直し(変更内容)2/2

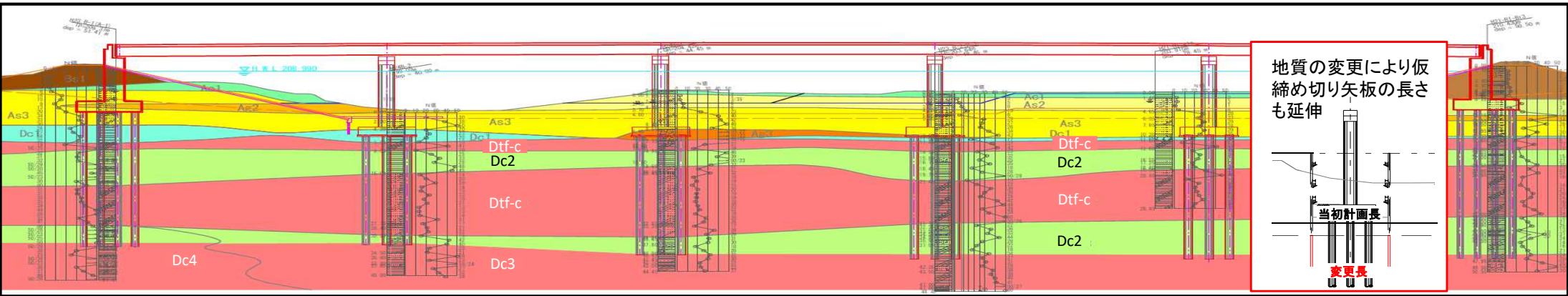
- ②橋梁基礎形式見直しによる増加(増11億円)
- 当初計画: 6億円
    - ・予備設計時のボーリング調査結果を元に杭基礎を設計
  - 変更計画: 17億円
    - ・詳細設計時のボーリング調査結果を踏まえ、杭基礎の長さを変更
    - ・仮締め切り矢板の長さを変更

【増額内訳】	当初計画	変更計画	変動
杭基礎の施工費(68本)	5億円	12億	+7億
仮締め切り矢板の施工費(256枚)	1億	5億	+4億
所要額	6億円	17億円	+11億

## 【H21実施ボーリング調査による地質縦断図】



## 【H24実施ボーリング調査による地質縦断図】

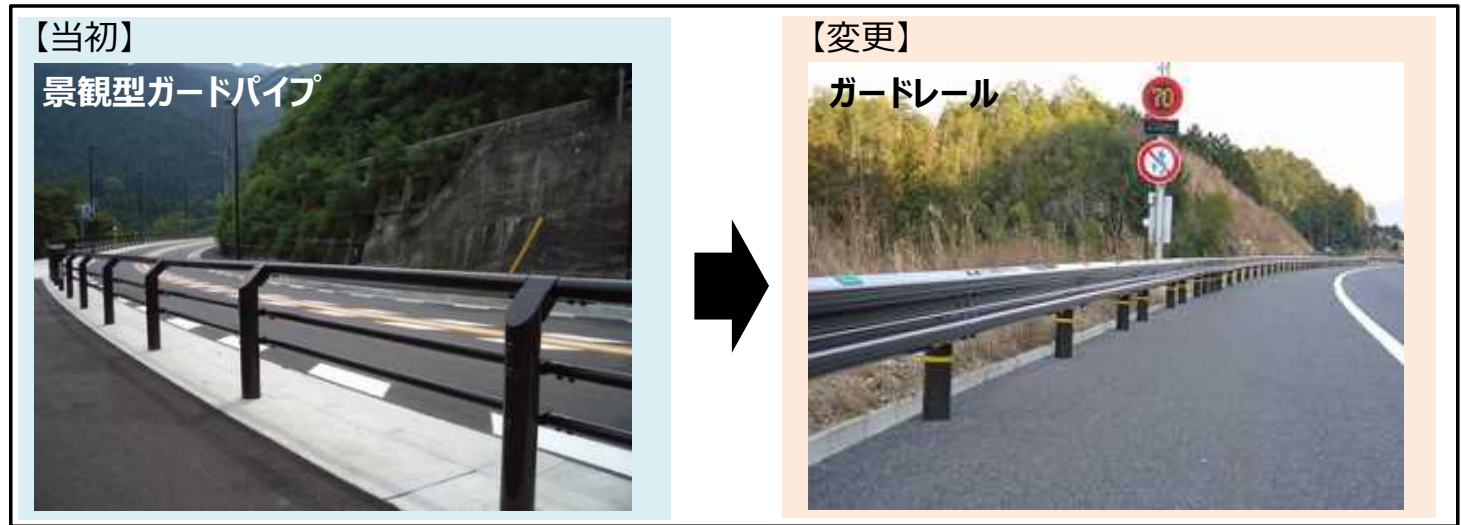
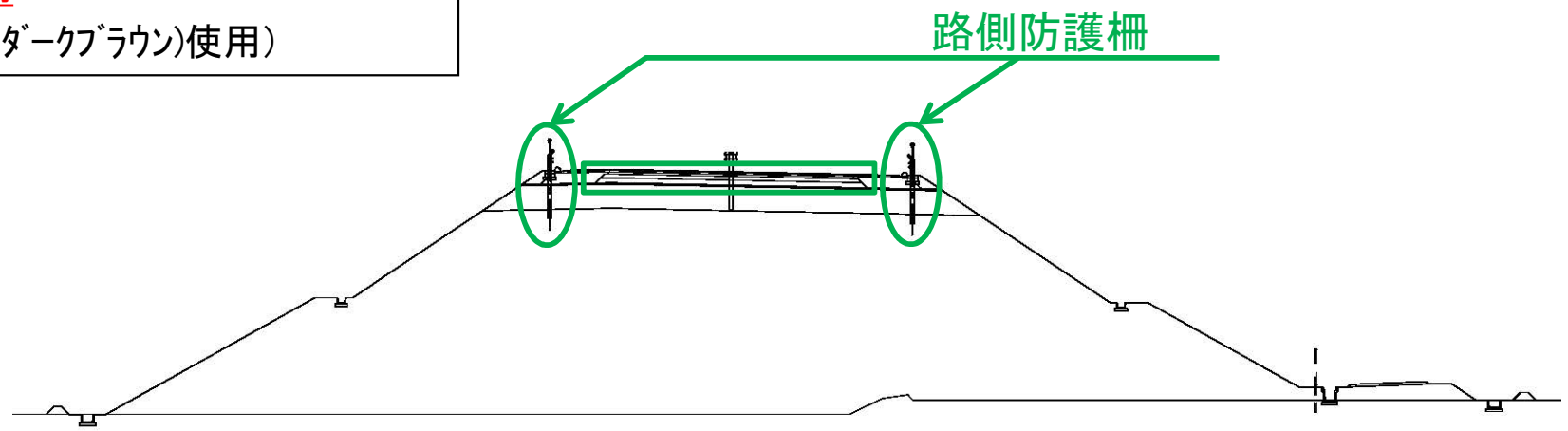


・H24実施のボーリング調査結果を基に地質縦断図を見直し、H21に支持層としていたDtf-c層の下に軟弱な層があったため支持層を更に下層のDc3(4)層に変更

# 5. コスト削減の取組み事例(路側防護柵の見直し)

**■路側防護柵見直し(-0.3億円)**  
 当初は景観に配慮し、透過性に優れた設計としていたが、殆どが水田・山地部であることからタイプの変更を行った  
 ○当初計画: 2.6億円  
 景観型ガードパイプ  
 ○変更計画: 2.3億円  
 ガードレール(景観色(ダークブラウン)使用)

	当初計画	変更計画	変動
路側防護柵	2.6億円	2.3億円	-0.3億円
所要額(合計)	2.6億円	2.3億円	-0.3億円



## 6. 事業の投資効果

### ○算出条件・費用便益分析の前回比較

※費用及び便益の合計は表示桁数の関係で計算値と一致しない場合がある。

		前回	今回	変化	変更概要	
基準年度(評価年度)		R1	R3	あり	・社会情勢の変化(事業費増)による	
事業期間		H20~R5		—	・16年間	
費用便益分析マニュアル		H30.2		—		
計画交通量推計年度		R12		—		
計画交通量推計OD(フレーム)		H22OD		—		
計画交通量(台/日)		11,300	11,300	—		
事業費 億円		238	273	+35	・15%増。事業計画の変更内容のとおり	
費用便益 億円	全体	総便益B(現在価値)	274	299	24	・事業費の増に伴うB/Cの減少
		総費用C(現在価値)	269	330	61	
		費用便益比(B/C)	1.02	0.9	-0.12	
	残事業	総便益B(現在価値)	274	299	24	・残事業費の減による残事業B/Cの増加
		総費用C(現在価値)	98	82	-16	
		費用便益比(B/C)	2.8	3.7	0.9	

### ○今回の費用便益分析



全体 (億円)	便益 B	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	総便益
		247	40	12	299
	費用 C	事業費		維持修繕費	総費用
		285	45	330	
B/C					0.9
残事業 (億円)	便益 B	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	総便益
		247	40	12	299
	費用 C	事業費		維持修繕費	総費用
		37	45	82	
B/C					3.7

### ○今回の感度分析

#### 【全体】

交通量	:(-10%~+10%)	0.8 ~ 1.03
事業費	:(-10%~+10%)	0.9 ~ 0.9
事業期間	:(-1年~+1年)	0.9 ~ 0.9

#### 【残事業】

交通量	:(-10%~+10%)	3.1 ~ 4.1
事業費	:(-10%~+10%)	3.8 ~ 3.5
事業期間	:(-1年~+1年)	3.7 ~ 3.6

## 7. 事業の必要性に関する視点

### 1) 事業を巡る社会情勢等に関する視点

・事業目的である事故多発箇所の改善、高次医療施設へのアクセス向上、広域物流の支援、観光振興、沿線地域開発の支援等の必要な状況は変化していない。

2) 事業の投資効果 B/Cが事業全体で0.9となるが、残事業で3.7を確保。

3) 事業の進捗状況 新潟山形南部連絡道路約80kmのうち、約10.8kmが開通。

4) 費用便益分析に含まれない効果が確認されている。

## 8. 事業の進捗の見込みの視点

○令和5年度に全線開通予定。

## 9. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

防護柵構造の見直しによるコスト縮減を図るとともに、引き続きコスト縮減を検討しながら事業を推進していく。

## 10. 地方公共団体等の意見

○山形県知事の見解

1 「対応方針(原案)」案のとおり「継続」で異議ありません。

2 梨郷道路は、地域高規格道路 新潟山形南部連絡道路を形成し、国道113号などとダブルネットワークを形成しながら、日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道を結び、置賜地域はもとより、東北・北陸地方の経済の活性化や観光振興に寄与することが期待されます。また、救急医療への対応や、災害時には緊急輸送道路としての機能を担う大変重要な道路であります。

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」において“高速道路・地域高規格道路の整備”の重要性を盛り込んでいるところであります。また、本年7月策定の「新広域道路交通計画」では、本路線は広域道路ネットワークの“高規格道路”に位置付けております。このため、引き続き、コスト縮減にも十分に配慮しながら、「防災・減災、国土強靱化に向けた5か年加速化対策」に基づく別枠の財源を確保するとともに、本事業にも充当するなどし、事業期間である令和5年度までに確実に開通していただくようお願いします。

## 11. 対応方針(原案)

事業継続

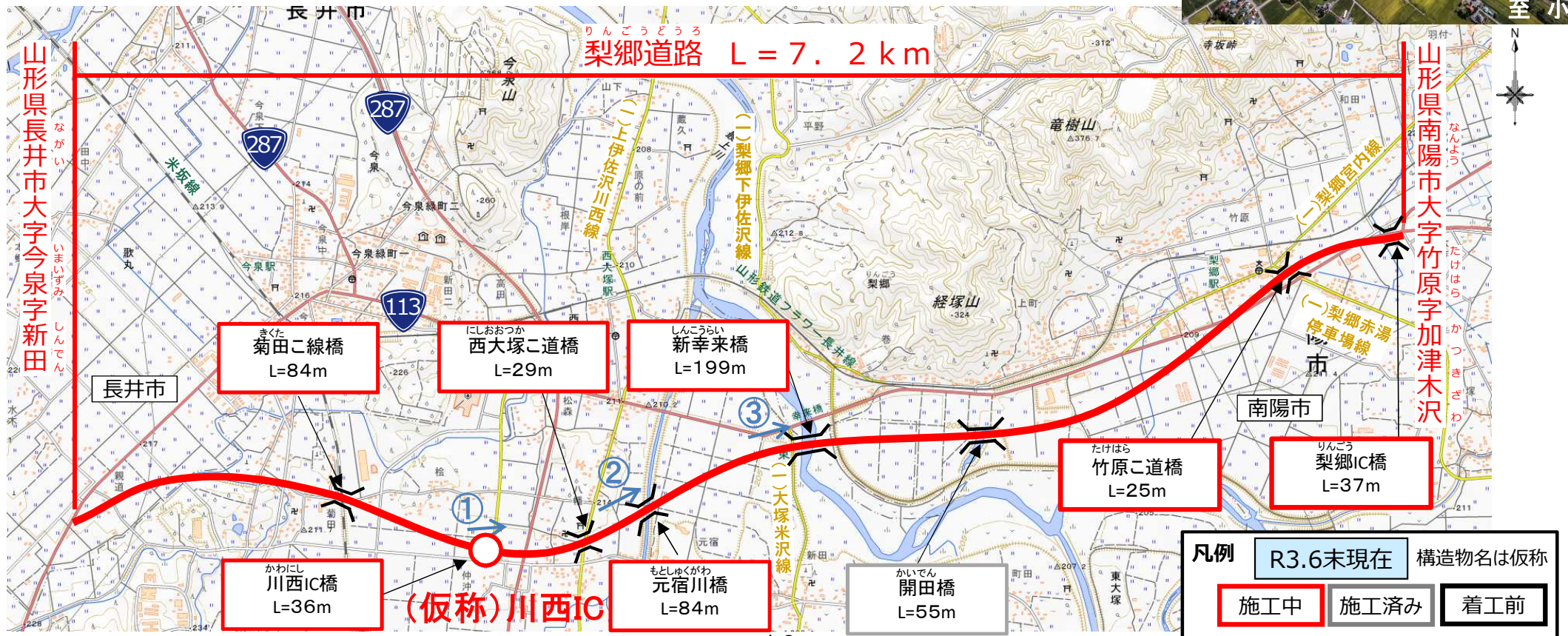
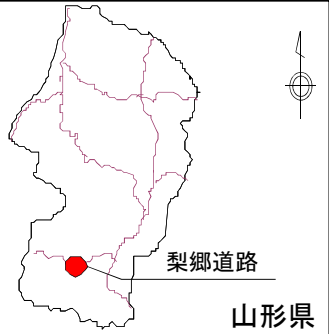
(理由) 事故多発箇所の改善、高次医療施設へのアクセス向上、広域物流の支援、観光振興、沿線地域開発の支援等のため、早期整備の必要性が高い。



# 12. 事業の進捗状況

## 一般国道113号 梨郷道路 工事進捗状況

### 位置図





# 費用便益分析に含まれない効果

## 一般国道113号 <sup>りんごう</sup>梨郷道路

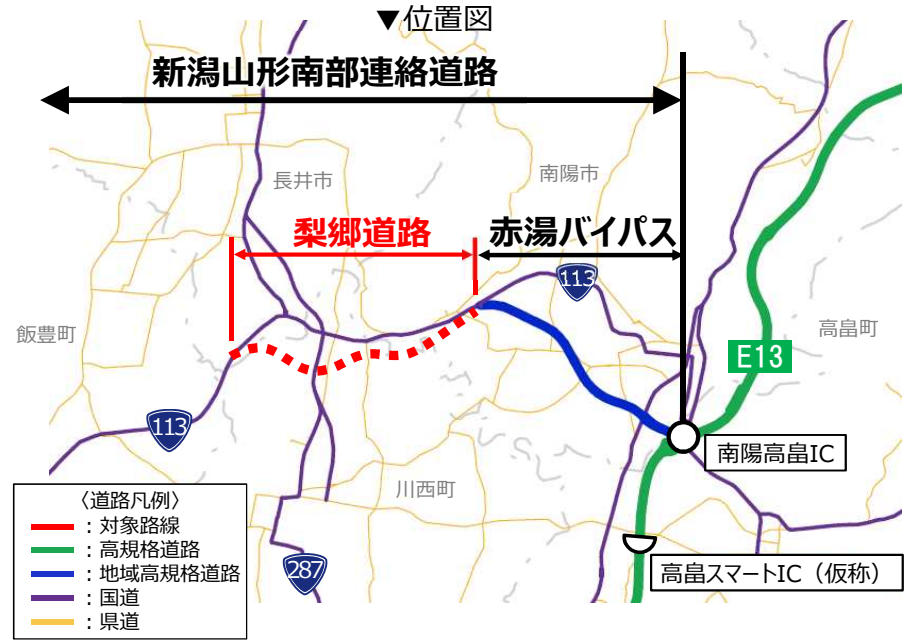
令和3年8月2日  
国土交通省 東北地方整備局

# 国道113号 梨郷道路 の費用便益分析結果

項目		全体事業	残事業
費用	事業費	285億円	37億円
	維持管理費	45億円	45億円
	<b>総費用(C)</b>	<b>330億円</b>	<b>82億円</b>
便益	走行時間短縮便益	247億円	247億円
	走行経費減少便益	40億円	40億円
	交通事故減少便益	12億円	12億円
	<b>総便益(B)</b>	<b>299億円</b>	<b>299億円</b>
<b>B/C</b>		<b>0.9</b>	<b>3.7</b>
効果	時間信頼性向上	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮(約39億円)	
	休日交通の便益考慮	休日交通の便益を考慮した効果(約16億円)	
	産業支援	梨郷道路を契機とした企業進出、新規雇用創出(設備投資49億円、新規雇用約200人)	
	医療支援	小国町役場→公立置賜総合病院(川西町)の所要時間が1.3分短縮したことにより、心筋梗塞の生存率が58%→61%に向上	
	利活用(沿線地域開発)	(仮称)川西IC隣接地への整備が進められているメディカルタウン計画を支援 ※梨郷道路の整備と連携した地域づくり	
	利活用(災害時の物流)	災害時の日本海側⇄太平洋側の迅速な物資供給を支援 ※東日本大震災時には「災害時支援道路」として機能	
<b>総便益(ΣB)</b>		<b>299億円+その他の効果</b>	<b>299億円+その他の効果</b>

# 1. 時間信頼性向上

- ◆ 梨郷道路の所要時間ばらつきを試算すると、現道区間と比べ、余裕時間が縮小(4分→3分)。
- ◆ この時間信頼性の向上効果について、「時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)」に基づき便益換算を行うと、約39億円の効果。



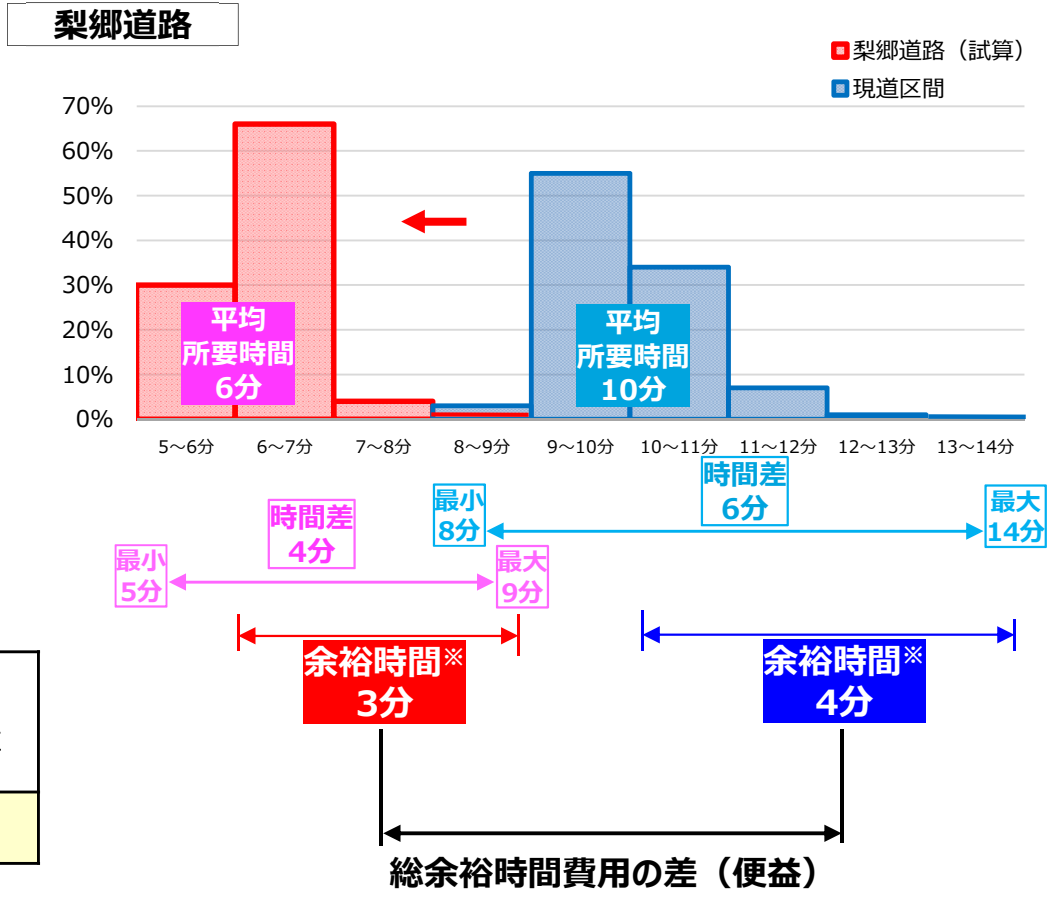
▼時間信頼性向上便益算出結果

	総余裕時間費用 (億円/年)		③時間信頼性 向上便益 (億円/年) ①-②	④時間信頼性 向上便益 現在価値換算 (億円/50年)
	①整備なし	②整備あり		
梨郷道路	542	540	2.09	39.3

## 時間信頼性向上の効果

「時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)」  
に基づき便益換算した結果、  
**約39億円の効果が見込まれる**

▼時間信頼性向上のイメージ



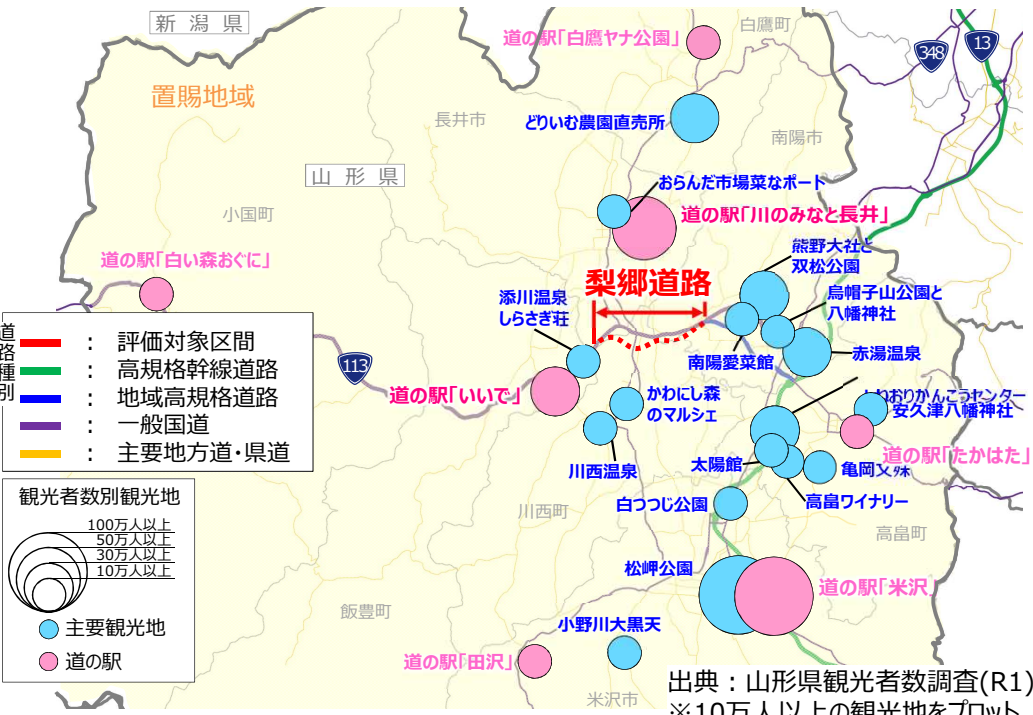
II  
2.09億円/年

※遅刻の可能性を無くすために余裕を持って早めに出る必要がある時間  
出典：ETC2.0道路プローブデータ(R2.10)  
(梨郷道路の所要時間分布は、隣接する赤湯バイパス及びその現道区間の所要時間分布を元に試算)

# 2. 休日交通の便益考慮

- ◆ 梨郷道路現道区間の交通量は、休日交通量が平日交通量の1.27倍と多い。
- ◆ 「費用便益分析マニュアル」に基づき、休日交通を考慮した費用便益分析を行うと、約16億円の効果が見込まれる。
- ◆ 梨郷道路周辺の道の駅「川のみなと長井」「いいで」は、休日の入込客数がそれぞれ平日の約1.8倍・約2.6倍と、休日は入込客数が増加する状況にある。

▼ 置賜地域の主要観光地と入込客数



出典：山形県観光者数調査(R1)  
※10万人以上の観光地をプロット

▼ 休日交通便益（現在価値換算）算出結果（億円/50年）

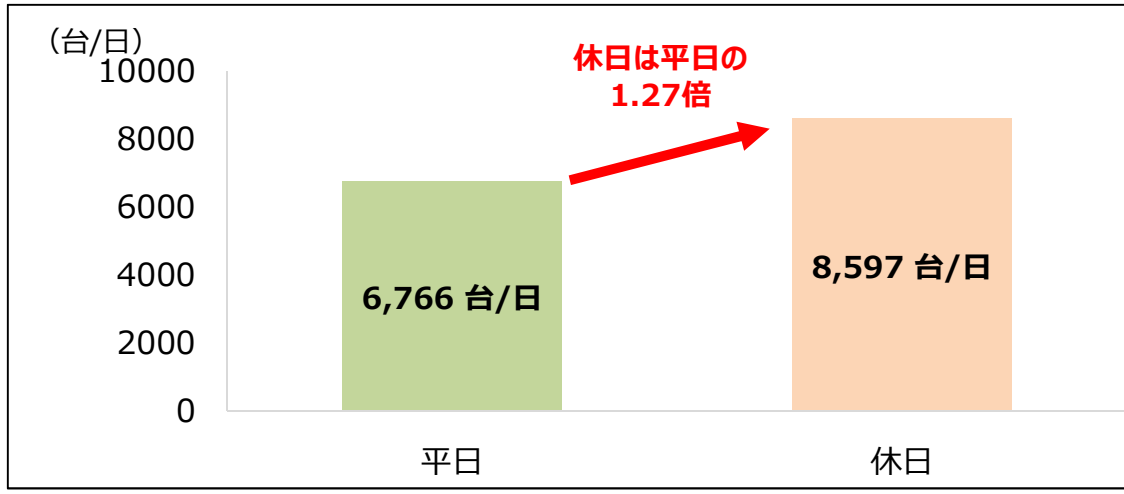
	①通常便益	②休日交通便益を考慮	休日交通便益の効果 (②-①)
梨郷道路	299	315	16

※休日日数73日、各便益単価に平休比1.27倍を計上

## 休日交通便益の効果

「費用便益分析マニュアル」の「休日交通の考慮」を参考に効果を試算した結果、  
**約16億円の効果が見込まれる**

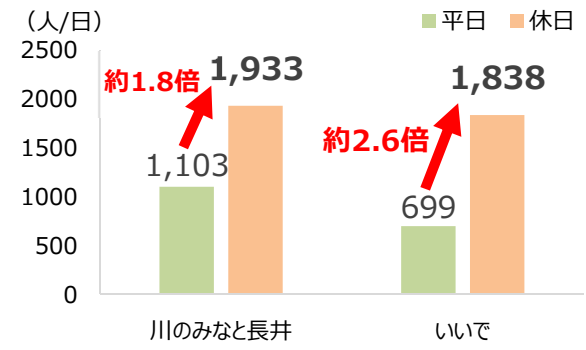
▼ 梨郷道路現道区間（平休別交通量）



出典：トラカンデータ（R元.4～11月平均）

## 【参考】梨郷道路周辺の道の駅の様子

▼ 梨郷道路周辺の道の駅「川のみなと長井」、「いいで」の平均入込客数（R1平休別）



出典：長井市役所、飯豊町役場

▼ 道の駅「川のみなと長井」の様子



▼ 道の駅「いいで」の様子



出典：長井市役所、飯豊町役場

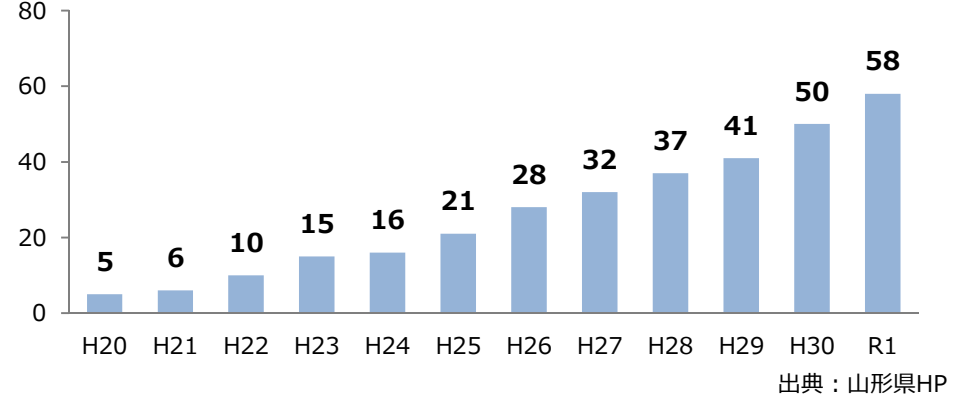
# 3. 産業支援

- ◆ 梨郷道路が事業化されたH20以降の工場建設は置賜地域で58件であり、工場立地が進展。
- ◆ 沿線自治体へのヒアリング調査を行った結果、飯豊町の1社が国道113号 梨郷道路整備を契機として工場を建設。
- ◆ この1社の工場建設の設備投資額(49億円)や新規雇用の創出(約200人)は、道路整備による地域への経済波及効果として見込むことができる。

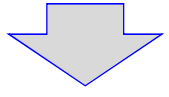
▼ 梨郷道路と置賜地域の工業団地立地状況



▼ 置賜地域の工場建設件数（累計）の推移



梨郷道路沿線自治体（飯豊町、長井市、川西町、南陽市）にヒアリング調査を実施した結果、  
**飯豊町の1企業が、**  
**【国道113号 梨郷道路整備を契機として工場を建設】**と回答



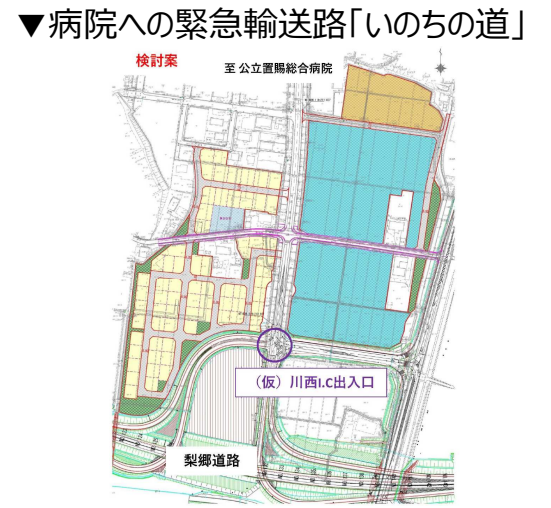
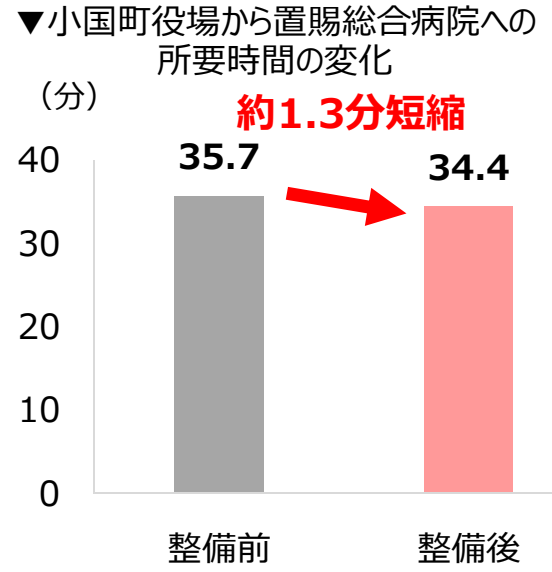
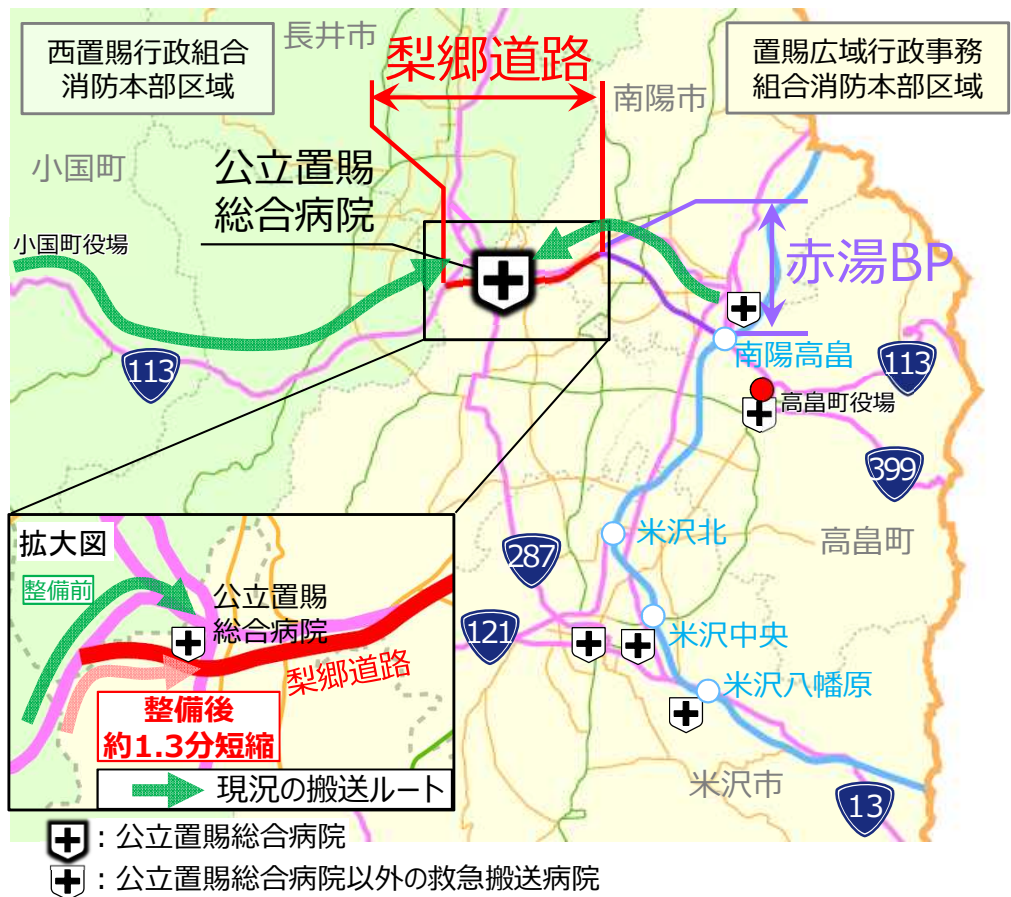
**工場建設の  
設備投資額**  
**49億円**

**新規雇用の創出**  
**約200人**

出典：飯豊町提供資料

# 4. 医療支援

- ◆沿線市町村では、地域唯一の第3次救急医療機関(公立置賜総合病院)への救急搬送割合が約5割。
- ◆梨郷道路の整備により、小国町から置賜総合病院への搬送時間は約1.3分短縮(35.7分→34.4分)。
- ◆心筋梗塞の生存率は約58%から約61%に向上し、生存率向上に寄与。

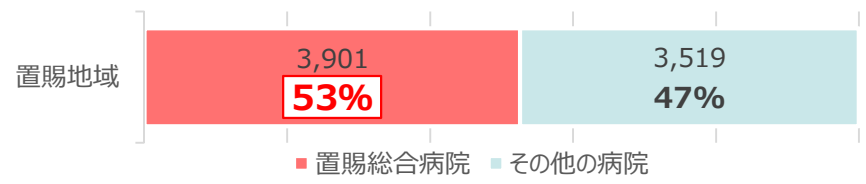


■公立置賜総合病院の声 (R3.6)

- ・新潟山形南部連絡道路が整備されI.C.の出入口が接続されることにより、置賜地域の高度医療施設である公立置賜総合病院への緊急輸送路として、地域住民の安全・安心を確保する「いのちの道」として期待。

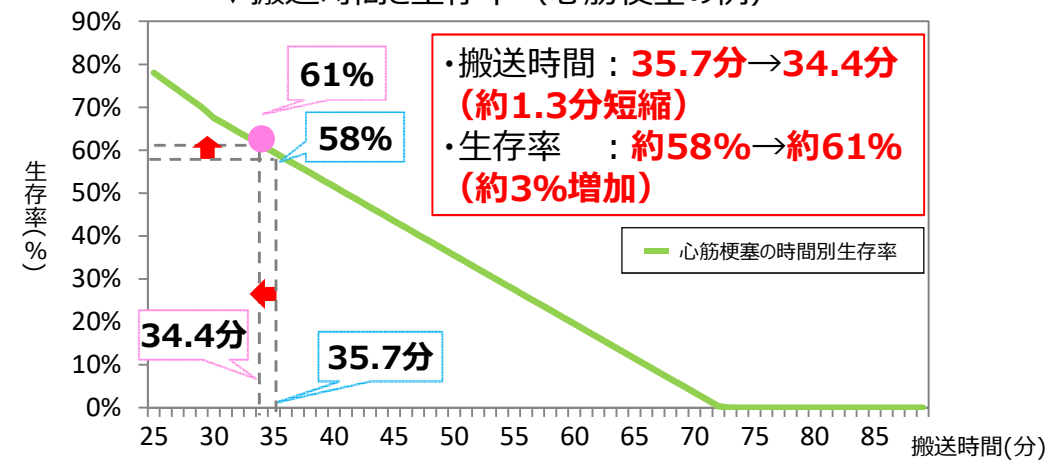
出典：ETC2.0プローブデータ（通常期：R2.10）  
※梨郷道路は、70km/hで算出

▼置賜地域の救急搬送先割合 (H31.1~R1.12)



出典：R1救急・救助統計（西置賜行政組合消防本部、置賜広域行政事務組合消防本部）

▼搬送時間と生存率（心筋梗塞の例）



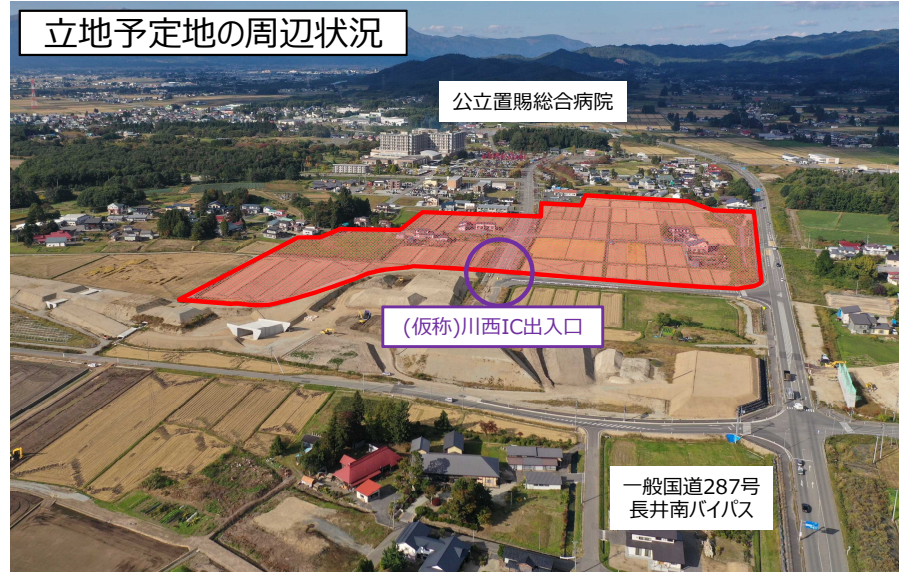
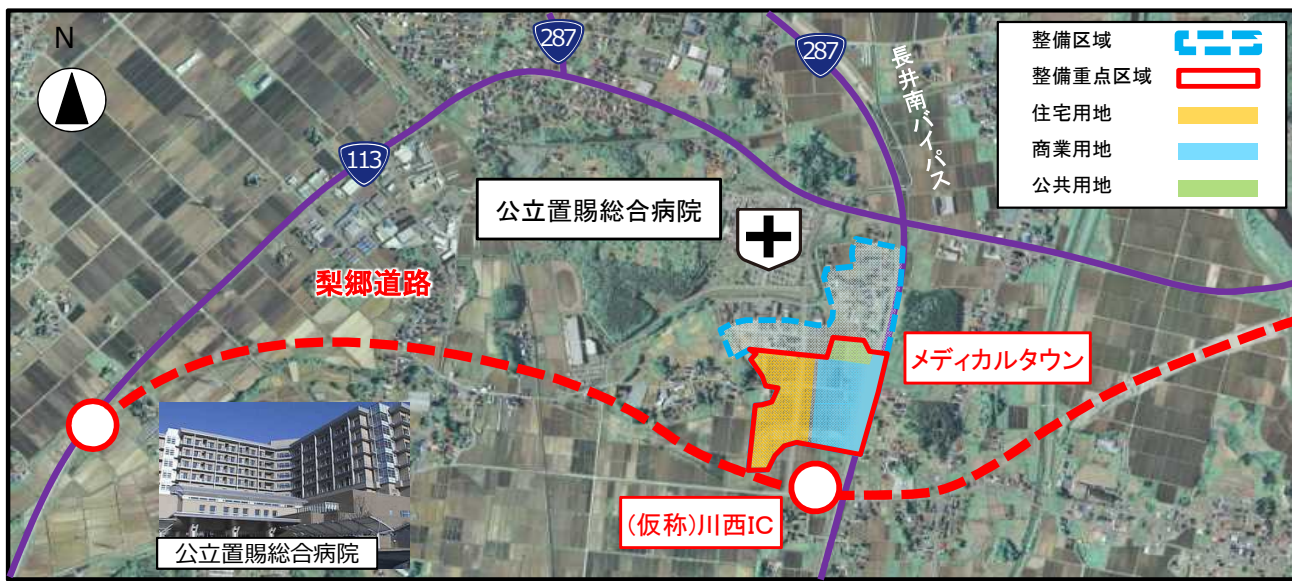
出典：道路整備による救急医療改善効果、藤本ら（交通工学、2010年9月）



# 5. 利活用(沿線地域開発支援)

- ◆川西町は子育て世代の流出などにより、人口減少が加速的に進捗。
- ◆川西町では課題解決に向けたリーディングプロジェクトとして、(仮称)川西ICの隣接地に「メディカルタウン」を形成することにより、定住人口の創出と交流人口の拡大を目指している。
- ◆商業施設・住宅等の建築費、雇用創出による所得の増加、定住人口増加による消費支出の増加など、宅地供給から10年間で約50億円の経済効果が見込まれている。

## ▼川西町メディカルタウン整備の概要



地図出典: Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved  
写真出典: 川西町HP

出典: 川西町

### 【整備コンセプト(基本計画)】

#### 『メディカルタウン』の形成

- 公立置賜総合病院の中核医療施設としての維持・発展
- 定住人口の創出と交流人口の拡大

出典: 川西町HP

### 沿線地域開発支援の効果

定住人口: 400~500人  
 経済効果: 宅地供給から10年間で約50億円  
 主な内容  
 ・商業施設、住宅等の建築費  
 ・雇用創出による所得の増加  
 ・定住人口の増加による消費支出の増加 等

出典: 川西町HP

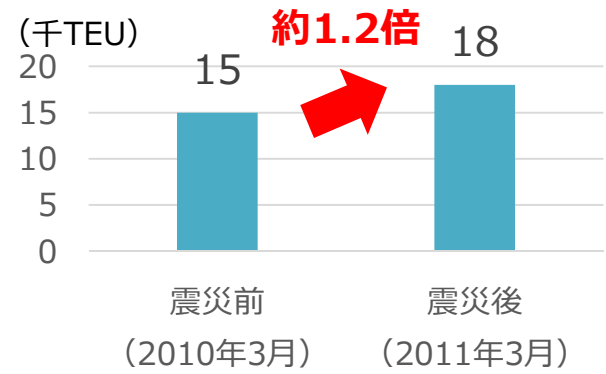
# 5. 利活用(災害時の物資輸送)

- ◆東日本大震災では、太平洋沿岸の港湾が被災したため、日本海側の港湾から被災地への物資輸送が行われた。
- ◆震災前後で、新潟港の取扱いコンテナ量は約1.2倍、新潟港への主要アクセス路である国道113号の交通量は約2.3倍に増加し、国道113号も新潟港から被災地への物資輸送道路として貢献。
- ◆R3.6には、沿線の道の駅「いいで」が防災道の駅に選定され、今後の災害時においても太平洋・日本海側双方向の物資輸送支援が見込まれる。

▼東日本大震災後の物資輸送経路



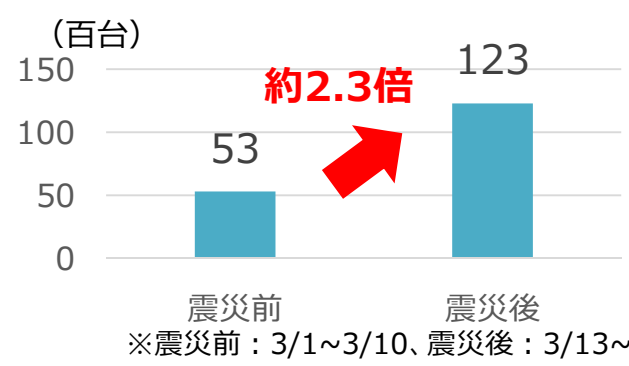
▼新潟港の外貿コンテナ量の変化



▼震災後の新潟港の状況



▼国道113号断面の交通量の変化



▼震災後の国道113号の状況



**【道の駅「いいで」駅長の声】**

○同館前の国道113号は東日本大震災などで、日本海側と太平洋側をつなぐ代替輸送路となり、高所作業車や消防車両がルート確認や情報収集の場として活用。

○R3.6に防災道の駅に選定され、より一層、太平洋・日本海側双方向の物資輸送の支援体制が確保された。

出典：R3.7ヒアリング調査結果