

# 社会資本整備審議会道路分科会

## 第36回東北地方小委員会

### 【議事録】

#### ○議事

##### 1) 計画段階評価

###### ・国道13号横手北道路

浜岡委員長 それでは議事に入りたいと思います。まず国道13号横手北道路について説明してもらい、その後質疑応答を行うという流れで進めたいと思います。

それではよろしくをお願いします。

目黒所長 湯沢河川国道事務所の目黒です。お願いします。

国道13号横手北道路について説明します。それでは、資料1をご準備願います。資料1の2ページをご覧ください。今回計画段階評価の対象となる区間は、赤の旗揚げをしている区間になりますが、紫の線で示されている国道13号の横手バイパスの終点部から美郷町境付近までの延長約6kmの2車線の区間となっております。

続きまして3ページをご覧ください。こちらは前回の審議内容となっております。前回は③にありますように道路の現状と課題、④にあります地域の現状と課題についてご審議いただきました。その中で主に頂いた指摘事項は下の表にまとめてありますように意見聴取方法に関するもので、1つ目は、『冬期課題が多いことから、アンケートの質問を工夫すること。なお、冬期課題と通年課題のバランスに留意すること』でありました。2つ目は、『アンケートは約何分と回答時間を明記し回答しやすくすること』でありました。これらのご指摘に対応しまして、意見聴取を実施しました。

4ページをお願いします。計画段階評価の進め方についてです。今回は中央の赤囲みの部分ですが、第1回意見聴取結果の確認など4つの項目についてご審議を頂きます。本日の委員会の後は、再度、地域の意見聴取を実施し、第3回東北地方小委員会においてご審議頂き、対応方針を決定していきたいと考えております。

続きまして、地域の意見聴取結果を説明します。6ページをお願いします。まず、意見

聴取の実施内容ですが、意見聴取は令和2年12月11日から令和3年2月19日にかけて表1に示す対象の方々に実施しました。調査方法、調査規模につきましては、表1のとおりで地域住民へのアンケート調査の対象は地図の濃い緑色で着色した横手市横手地域、美郷町、大仙市大曲地域の全戸とし、郵送配布して実施しました。

事業者へのアンケート調査は地図の薄い緑色に着色した部分で横手市、美郷町、大仙市の製造業者と物流業者とし、郵送配布で実施しました。道路利用者へのアンケート調査はwebアンケートと市や町の庁舎など16箇所にアンケート調査票と回収箱を設置して実施しました。

また、関係団体へのヒアリング調査は表2に記載の業種25団体に行いました。

7ページをご覧ください。アンケート調査の回収状況です。地域へのアンケート調査の回収率は21%となっております。なお、表1のカッコ書きは調査票の1枚目と2枚目を合計した回収数と回収率となっております。また留置やwebアンケートも回収を行っております。事業者へのアンケート調査は、175の事業者に送付し73票の回答を頂きました。

8ページをご覧ください。アンケート調査票の実施状況です。

はがき表面に世帯毎に異なるナンバリングを行って、回答した世帯数を把握できるようにして調査を実施しました。はがき裏面の課題については、前回の審議で頂いた指摘への対応として、各設問で冬期と冬期以外に分けております。また、アンケートの表紙は、こちらも前回ご指摘を頂いた対応として、回答時間を記載しております。

次のページをお願いします。webアンケートでは、課題認識を高める工夫として湯沢河川国道事務所のホームページに課題を詳しく記載したページを作成しました。

また、調査を広く周知するため、新聞への広告掲載、自治体のホームページや広報誌での周知を行いました。

10ページをお願いします。ヒアリング調査の実施状況です。表1のとおり、国道13号の利用状況や地域課題について、表2にある25団体へヒアリング調査を実施しました。尚、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、事前に訪問によるヒアリング調査が実施可能かどうかを確認して実施しました。

次から地域住民等へのアンケート結果についての説明になります。11ページをお願いします。まず、回答者の居住地の属性です。約9割が対象地域からの回答であり、郵送、留置、Web全ての回答方法において、配布割合と概ね整合した回答となっております。

12ページをお願いします。こちらは、回答者の性別、年齢等の属性です。性別、年齢、就業率とも、対象地域の統計データと概ね整合した結果となっております。

13ページをお願いします。対象区間の道路利用についてです。図1に示すように利用手段は自動車が約9割、図2に示すように利用目的では、日常的な利用が約6割となっております。図3に示すように利用頻度は週1回以上の利用が約5割、自治体別では、美郷町と横手市が約6割となっております。また、利用頻度の利用目的別では、通勤、通学と仕事、営業・運送等の週1回以上の利用が8割以上となっております。

14ページをお願いします。地域の課題についての回答状況です。各課題について、アンケート調査の回答欄に冬期と冬期以外の項目を設けて、それぞれに回答を頂いております。

図1に示すように『渋滞が発生している』は、冬期で約8割、『道路幅が狭く、救急搬送の支障になっている』が、冬期では約8割、『トラック輸送に問題が発生している』が冬期では約6割、『交通事故が多い』が冬期で約5割となっております、冬期以外と比較して、冬期の方が多い状況となっております。

15ページをお願いします。これは地域課題に対する自由意見の結果です。課題に対する通年と冬期の意見を整理しております。課題に対する自由意見は表の下に記載のとおり、98%が冬期に関する意見です。

内容として、交通環境については、『冬期の道路幅員狭小による、事故の危険性や渋滞』などの意見。物流産業については、『渋滞や積雪などにより交通に支障がでている』などの意見。医療については、『救急車が来ても道をあげられない』との意見がありました。

次、16ページをお願いします。その他の意見や要望についてです。

対象区間への意見については、提示した地域の意見や課題のほか、整備への要望として、『快適に使える道路や冬期間も安心して通行できるようにしてほしい』などの意見がありました。

続いて、事業者へのアンケート結果の説明になります。17ページをお願いします。図1に示すとおり、ほとんどが対象地域からの回答であり、図2に示すように回答の業種は約8割が製造業、運輸業となっております。

図3に示すように、利用目的は、運送・運搬が約4割、図4に示すように利用頻度は週1回以上の利用が約8割となっております。また、利用頻度の利用目的別では、運送・運搬の週1回以上の利用が約8割となっております。

18ページをご覧ください。地域の課題についてです。こちらは、図1のとおり、『渋滞が発生している』が、冬期で約9割、『道幅が狭く、救急搬送の支障になっている』が約8割、『トラック輸送に問題が発生している』が約7割、『交通事故が多い』が冬期で約6割となっております。こちら、冬期以外に比べて冬期の方が多いという結果となっております。

19ページをお願いします。地域の課題に対する自由意見です。こちらに関しては、全てが冬期に関する意見でした。

交通環境については、『すれ違い時の接触リスク』などの意見。物流産業については、『集荷の遅れ』に関する意見。医療については、『救急車が来ても道をゆずれない』との意見がありました。

20ページをお願いします。その他の意見要望です。

対象区間の意見については、提示した地域への課題の意見のほか、整備への要望として、『4車線道路を整備して欲しい』などの意見がありました。

次に21ページをお願いします。関係団体ヒアリングの結果です。

交通環境については、『石町、安本入口交差点間の渋滞や秋田道通行止め時の渋滞』などの意見がありました。物流産業については、『渋滞による納品・納入遅れや揺れ等による品質等への影響』などの意見がありました。医療については、『国道13号が救急搬送の主軸となっている』や『道路幅員が雪により更に狭くなり、救急車が追い越せない』などの意見がありました。

22ページをお願いします。こちらは、これまでにご説明した地域住民、事業者アンケート、関係団体ヒアリングの代表的な意見を1枚にまとめたものになります。内容につきましては、これまでご説明した内容と重複する説明となりますので、具体的なところは割愛させていただきます。

続きまして、23ページをお願いします。ここからは、意見聴取結果を踏まえ前回の委員会で提示しました課題の再整理となっております。

まず、交通環境のうち、渋滞・走行環境、についてです。当該地域は第1回委員会でもご説明したように、降雪量が非常に多い地域であり、冬期課題が多くあります。

図2に示すように主要渋滞箇所の石町交差点や安本入口交差点周辺では、通常期、冬期とも速度低下が発生し、対象区間と並行する秋田道通行止め時には更に速度が低下しております。冬期は堆雪による幅員狭小で写真②、③に示すように車両のすれ違いや歩道の歩行が困難となり、冬期の安全かつ安定した走行環境や歩行環境の確保が課題となっております。

24ページをお願いします。交通環境のうち、交通事故についてです。

対象区間では、主要渋滞箇所などの交差点で事故が多く発生しており、図2に示すように混雑に起因する追突事故の発生割合が高くなっております。

死傷事故率は交差点で特に高く、図1に示すように単路でも沿線企業の出入口部で秋田県内直轄国道平均よりも高く、安全性の確保が課題となっております。

25ページをお願いします。物流産業についてです。

秋田県の輸送用機械器具製品の製造品出荷額は、横手市が約7割を占めており、図3に示すように新設、増設企業も増加傾向でそのうち約4割が自動車関連企業となっております。県内の自動車関連企業は図1と図4に示すように県外の大手自動車企業へ連携して部品を製造・納品する新たな取り組みを始め、部品の需要が高まっておりますが、堆雪による速度低下によって納品納入の遅れが発生するなど定時性の確保が課題となっております。

26ページをお願いします。医療についてです。

図1に示すように、対象地域の核となる平鹿総合病院への対象区間を利用した輸送は約8割と高く、図2に示すとおり、美郷町仙南地域では、冬期の利用割合が約1.4倍に増加しております。冬期は、堆雪による幅員狭小や渋滞で追越が困難となることから、図3に示すように、通常期に比べ約1.5倍の救急搬送時間が必要となり、安定性、速達性の確保が課題となっております。

ここで、対象区間の課題、冬期の状況について2分弱の動画にしたものがありますのでご

覧頂きたいと思います。4つの場面が出てきます。まずは通勤時間帯の交通状況です。この映像は、対象区間の起点側、睦成地区に設置されているCCTVの画像で、大仙市から横手市方面を見た映像です。令和2年12月17日（木）の交通量がピークとなる8時頃の映像であります。

2つ目はすれ違いの状況です。この映像は幅員狭小区間の金沢中野地区を横手市側から大仙市側を見たものです。映像は令和2年12月22日（火）午前10時頃です。堆雪により幅員が減少しているため、すれ違いが困難となっており、大型車が速度を落としてすれ違う映像です。

次は、救急搬送の状況です。この映像は先ほどと同様の箇所、時間帯のものです。大仙市の方向から救急車が走行してきております。路肩に雪がたまっているため、周りの車が路肩に寄ることが出来ないのですが、この時は運搬排雪を行っており、規制員の誘導により通過出来ましたが、誘導が無い場合、通過が困難になります。

最後、4つ目は運搬排雪の状況です。前の2つの箇所よりも500mほど横手市側で、同日の15時頃の映像です。路肩にたまった雪が走行環境に与える影響が大きいため、運搬排雪を行っております。運搬排雪を行う際には、路肩が狭いため、通行規制を行いながら作業しておりますので、渋滞が発生するといった映像でございます。動画は以上になります。

それでは、資料1の説明に戻ります。27ページからになります。こちらは、道路交通、地域の課題とその原因について再整理をしたものです。意見聴取の結果から、表1の交通環境、冬期の課題として赤字で示していますが、『秋田道の通行止め時は更に速度が低下し、冬期の安全かつ安定した交通環境の確保が課題』という意見が新たに出てきております。原因は前回の委員会時のものとなっております。

続いて、政策目標の設定についてですが、29ページをお願いします。前回の委員会でお示しました地域の将来像と今回の意見聴取結果をあわせて再整理したものです。

政策目標については、前回の委員会で説明したものと同様となっております。『快適かつ安全な交通環境の確保』『円滑な物流ルートの確保』『安定した救急搬送ルートの確保』の3つを設定しております。

続いて、対応方針、ルート帯の案の検討について説明します。31ページをお願いします。こちらは対策案のコントロールポイントの考え方についてです。コントロールポイントについては、『大規模な事業所』『公共施設』『神社仏閣』『墓地』のほか『集落』への影響を踏まえ設定しております。

次に32ページをお願いします。こちらは地域に配慮すべき事項、自然環境についてです。既往の調査結果から対象区域には重要な動植物が分布しているため、それらへの影響を軽減するということが必要となっております。

33ページをお願いします。ルート帯の案の検討についてですが、こちらは案①現道拡幅を基本とし、一部バイパスにより土砂災害警戒区域や通行止め区間を回避し、現道の課

課題解消を図る案となっております。車線数は4車線となっております。整備の概要は記載のとおりで、ポイントは、『交通容量の確保により渋滞が緩和』『道路幅員が確保され、冬期の走行環境や歩行環境が確保される』『沿線からのアクセス性に優れる』『人家連担部を避けるものの、沿道家屋への影響が大きい』『自然環境への影響が小さい』が上げられます。

次に34ページをお願いします。こちらは案②全線をバイパス整備し、現道の課題解消を図る案で、車線数は4車線となっております。整備の概要は記載のとおりで、ポイントは、『バイパスへの交通転換による渋滞緩和』『道路幅員が確保され、冬期の走行環境は確保されるが、現国道13号の歩行環境は現状と変わらない』『沿線からのアクセス性に劣る』『沿線家屋への影響が小さい』『自然環境への影響が大きい』が上げられます。

35ページをお願いします。こちらは評価項目の設定についてです。政策目標を達成するために求められる機能について、表1のとおり整理し、冬期の課題も含めて評価項目を設定しております。

また、配慮すべき事項として、道路整備による影響等を考慮し、表2のとおり整理し、評価項目を設定しております。

36ページをお願いします。こちらは政策目標及び配慮すべき項目に対して、ルート案①と案②を比較できる資料となっております。内容については、先ほどそれぞれ説明したものととなっておりますので、内容の説明は割愛させていただきます。

続いて、第2回の地域の意見聴取の方法についてです。38ページをお願いします。

地域の意見聴取の項目は表の1から4に示すものとし、地域の道路交通の課題を解消するために示したルート帯案が、地域のニーズを十分に踏まえたものとなるように、項目の3と4でルート帯の案を検討する際に重視すべき項目について、設問を設定することとしております。

39ページをお願いします。意見聴取の対象者と方法についてです。地域住民、事業者、関係団体の対象者は、1回目の範囲と同じものと考えております。また、周知の方法も1回目と同様の方法と考えております。

資料の40ページから43ページはアンケート調査で配付する資料の案となっております。お手元の資料2のような形にして配布することで考えております。

説明は以上となります。

**浜岡委員長** どうもありがとうございました。

**浜岡委員長** それでは、国道13号横手北道路につきまして、皆様から質問などございましたら、よろしくをお願いします。

**浜岡委員長** 先ほど、運搬排雪をしている映像を見せて頂きましたが、どういう状況なの

か分かりやすく、伝わりやすいため、非常に良い取組だと思います。どうもありがとうございました。

雪の降り方で一概には言えないとは思いますが、運搬排雪はどれぐらいの頻度で実施しているか、また今回の対象区間の中でどのエリアなのか説明をお願いします。

**目黒所長** 対象区間の運搬排雪の回数になりますが、過去5年の平均でみますと、1シーズンで約3.8回となります。昨年は、大変雪が多かったということもありますので5回と例年よりも多い状況になっております。対象区間の運搬排雪区間は、安本入口交差点から榊柳交差点間で実施しております。

**浜岡委員長** どうもありがとうございます。案①案②を提案されていますが、どちらになったとしても運搬排雪を続けるのか、それとも運搬排雪は行わないのでしょうか。

**目黒所長** 4車線が整備されれば、よほどのことが無ければ行わないと考えております。

**浜岡委員長** どうもありがとうございます。そのほかよろしいでしょうか。

**吉田委員** 基本的なデータについて1つお伺いしたいのですが、大型車混入率はどの程度でしょうか。また、特に映像もアンケートの結果もそうですが、渋滞混雑の問題の方が大きいと思うのですが、冬期の渋滞混雑の解消に向けて、冬期の交通容量はどのように考えているのでしょうか。設計速度60km/hということですが、さすがに冬期はそこまで出ないと思いますので、単路部、交差点部それぞれの容量が冬期は変わると思うのですが、特に単路部だと半分くらいで考えた時に4車線で足りるのか、知見があれば教えてもらいたいと思います。

**目黒所長** 大型混入率は11.4%となっています。

**浜岡委員長** 冬期の交通容量についての質問は、仮に4車線になったときに交通量が捌けなくなるのは問題ではないか、今の交通量で4車線になったときに問題は無いかという主旨のご質問だと思います。

**目黒所長** 4車線になることで、捌けると考えております。

**浜岡委員長** おそらく、そこは心配されると思うのですが、問題なく捌けるのではないかと思います。4車線道路になれば交通容量が倍になるということですから、問題ないと考えております。

**吉田委員** 冬期の容量をどのくらいで考えているのか、地域によるとと思いますが、設計上の考え方をお伺いしたかったのですが、ございますか。

**浜岡委員長** 道路を設計するときにおいて冬期の交通量で設計することはないのかと思っておりますが、説明頂ければと思います。

**目黒所長** 全体の交通量をみると、夏期は 15,000~16,000 台/日程度で冬期も大きな差が無く 14,000 台/日程度の交通量、令和 12 年の将来交通量では 17,700 台/日程度ですが、夏期も冬期も変わらないと考えております。

**吉田委員** 緊急車両もありますし、これからの道路環境と生活の豊かさ、QOLの観点から交通環境はどうあるべきかと考えたとき、浜岡先生がおっしゃった設計上は冬期の交通量ではないかと思いますが、あれだけ冬期が厳しい状況であれば、冬期に合わせた設計も考えられると思ったものです。次回までに教えて頂ければと思います。  
ちなみに専門の先生方が研究されていて、交差点に関しては 2 割減くらいの研究成果もあるようです。

**浜岡委員長** ありがとうございます。交通容量について、もう一度確認をして頂いて、次回説明頂ければと思います。そのほかよろしいでしょうか。

**小野澤委員** 今の吉田委員のご指摘にも冬期間の雪の影響が非常に大きいエリアであるということが、この地域の最大の特徴だと思うのですが、運搬排雪や歩行者が車道を歩いている状況が年にどれくらい起きるものなんでしょうか。『何年かに 1 回起きるような事』と雪の降らない地域の方に受け止められるのは、大変誤解だと思います。映像等で見せていただいた雪の影響が冬期間毎年起きるというのが示されると、QOLに深く係わるということが伝わると思っております。このような大変大きな生活の支障が、どのくらいの日数起きるのか、今説明して頂ける範囲で教えて頂きたいと思えます。

**浜岡委員長** 如何でしょうか。運搬排雪などがどのくらいあって、将来どのくらいに減らすことを目標にしているのか、お考えをお持ちでしたら教えて頂ければと思います。

**目黒所長** 目標を明確に答えるのは難しいところですが、積雪深 50cm を越える期間が直近 5 ヶ年平均で 67 日ほどあり、2 ヶ月強の期間は路肩に雪が溜まっている状況で、交通傷害が発生した場合は運搬排雪しております。特に片側 1 車線で歩道が狭いような場所については、人が車道を歩いてしまうのは、個人的な感覚で大変申し訳ありませんが、生

活実感からすると車を運転するたびにみる程度の感覚です。

**小野澤委員** ありがとうございます。雪の深い地域では、今おっしゃったような60日、70日続くことは、まさに生活感覚では分かるのですが、雪の無い地域の方から見れば、どういう支障なのかリアルに感じられないと思います。今後、気象条件等がネックとなるような場合は、データなども資料に入れて頂ければと思います。

**目黒所長** ご指摘ありがとうございます。第1回目アンケートでも課題を認識してもらうために工夫したページをホームページ上に掲載していましたので、ご指摘踏まえて検討させて頂きたいと思います。

**浜岡委員長** よろしくをお願いします。今回、映像でも見たことで冬期の問題を私達も想像しやすくなったころもありますので、資料にも反映して頂けるようにお願いします。

**宮原委員** 31ページの対策案のコントロールポイントの考え方について、対策案は、遺跡の多い区間を通り、現道改良にしてもバイパスにしても遺跡に触れていくような形になると思います。コントロールポイントの考え方で遺跡に触れていないですが、どのような考えか教えてもらえますか。

**目黒所長** 文化財や埋蔵文化財は、秋田県の教育庁において、遺跡の情報図などが公開されておりますので、それを極力避けるということを念頭に置きながらルート検討をしております。ただ、どうしても回避できないという場合もありますので、県の教育庁と協議しながら対応していくことになると考えております。

**浜岡委員長** そのほか、よろしいでしょうか。

**菊池委員** アンケート調査で冬期と冬期以外を設定して頂いて、地元の人の主観的な問題意識ではありますが、非常に分かりやすく冬期の課題が出てきたことは大変興味深いと思います。是非、今後も地域の独特の課題を浮き彫りにするようなアンケート調査等は継続して工夫して頂きたいと思います。1つ、次に向けてのお願いがございます。今までも話題に出っていますが、車道側に歩行者が出て歩いていて、今回もその写真がありますし、前回の資料でもヒアリングの中で歩行者が車道にはみ出して歩くというコメントがあります。先ほどの所長の話でも毎日のように見るというお話でしたが、今回の13ページのアンケートの結果では利用手段の徒歩が0.3%です。歩行者が車道に出してしまうのは、車道側だけの問題だけではなくて、歩道の問題も少なからずあると思いますので、歩行者としての利用者から、問題とか意見を吸い上げることを、配布先の工夫を含めてご検討頂きたい

と思います。

**浜岡委員長** 重要なお指摘と思います。歩行者のアンケートというよりはヒアリングになると思いますが、ご検討をよろしくお願いします。

そのほかよろしいでしょうか。

**小野澤委員** アンケートの回答者が50～70代で6割と若年層が少ないことから、更に若年層からの回答が増える工夫も検討を思います。

**浜岡委員長** 是非ともご検討お願いします。

そのほかよろしいでしょうか。

**吉田委員** 今回ヒアリングの対象に小学校と中学校が入っていますが、通学路に関連して冬期の歩道の問題は指摘されなかったのでしょうか。

**目黒所長** 対象とした小中学校については、スクールバスで送迎されているため、指摘はありませんでした。

**浜岡委員長** 歩道を歩く子供も含めて、何か意見を集約できるといいと思いますので、次の調査に向けて是非ご検討頂きたいと思いますのでよろしくお願いします。そのほか如何でしょうか、

今の内容を踏まえて、横手北道路について、意見をしっかり聞いてほしいという思いが皆さんの総意ではないかと思います。概ね了解、妥当ということで次に進めて良いと考えていますが如何でしょうか。ありがとうございます。それでは、今日の意見を踏まえてしっかりと次に進めて頂きたいと思いますのでよろしくお願いします。

## ・ 国道 112号 山形南道路

**浜岡委員長** それでは次の議事に入ります。国道112号 山形南道路について事務局より資料の説明をしてもらい、その後、質疑応答を行うという流れで進めていきたいと思えます。よろしくお願いします。

**橋本 事務所長** 国道112号 山形南道路について説明します。

資料3に入る前に山形市の写真を用いまして、国道112号の現況等について説明します。

まず山形都市圏を広域に捉えた写真を表示しております。

こちらは、山形市の国道112号起点部より北側に向かって撮影しております。写真の上部に山形都市圏中心部を捉えておりますが、写真下側、山形都市圏東側から上に向かって南北方向に国道13号が整備されております。

国道112号は、写真下部の起点部より北側へ向かい、山形都市圏中心部を通過するように整備されております。

さらに、山形都市圏西側を南北に、県道51号の(主)山形上山線が整備されております。

そして、山形都市圏の横軸として国道348号と国道286号が整備されており、こういった路線が、山形都市圏南部の骨格道路として位置しております。

次に、山形都市圏中心部を捉えた写真です。

国道112号と横軸の国道286号、国道348号の交差部を撮影していますが、山形都市圏中心部では、住宅からビルまで、沿道に張り付いている状況がご覧いただけると思っています。

続いて資料1により説明します。

1ページをご覧ください。評価対象区間の概要です。

先ほどの写真でも一部説明しましたが、山形県の県都である山形市は、縦軸の東北中央自動車道と横軸の東北横断自動車道酒田線が交差し、山形県を南北に縦断する国道13号と山形市を起点とする国道112号の他、国道286号や国道348号が分岐・合流するなど、広域道路交通の要衝であり、平成31年4月には中核市に移行しております。

図の赤丸で示している部分が、評価対象区間になります。

2ページをご覧ください。評価対象範囲の説明です。

国道112号は、山形市と庄内地域を連絡する路線として昭和40年代に整備され、図1のとおり、国道13号と共に通過交通を担う路線として位置づけられております。

しかし現在は、図2のように、赤いエリアが山形中心市街地ですが、山形都市圏の市街地の発展や拡大、周辺道路網の整備等により、この赤いエリアでは、オレンジ色の矢印で示すような市街地中心部に向かう交通や、市街地から郊外に向かう交通の発着交通が主たる交通になっており、通過交通については西側の主要地方道 山形上山線や南側の国道348号等の外環状道路が担っている状況となっております。

このことから、評価対象範囲としては、本来であれば国道112号が担うべき通過交通を分担している、青枠範囲の路線を選定しております。

3ページをご覧ください。計画段階評価の進め方の説明です

計画段階評価は、東北地方小委員会を3回、意見聴取を2回行う予定としております。

今回の東北地方小委員会では、計画段階評価の進め方のほか、地域の状況と課題、政策目標(案)、意見聴取方法(案)について議論いただきたいと考えております。

4ページをご覧ください。地域の概況、人口の説明です。

対象地域は、評価対象範囲の利用が多く見込まれる山形市、上山市、山辺町、中山町の

2市2町としまして、人口は合計約30万人となっております。

対象地域の人口は、いずれも減少が予測されており、図2のとおり、R2年に比べて25年後には約2割減になると見込まれております。また、生産年齢人口は、図3のとおり、平成22年から平成27年の比較では約1万人減少となっております。

さらに、対象地域の高齢化率は、図4のとおり、山形市周辺自治体では県平均を上回り、今後更なる高齢化が進むと想定されております。

5ページをご覧ください。地域の概況、地域間流動の説明です。

山形市は平成31年4月に中核市に移行したことを受けて、周辺7市7町と連携し、経済の活性化や都市機能の強化・生活サービスの向上を図ることを目的に山形連携中枢都市圏を形成し、圏域人口50万人を目標に、各種連携事業に取り組んでおられます。

この山形連携中枢都市圏では、通勤・通学や買い物において山形市への依存度が高い状況となっており、また、医療面においても山形市内の病院への通院が多く存在しております。こうした対象地域周辺での通勤や買い物、通院の利用交通手段としては、下のグラフのように、自家用車が8割以上を占める状況となっております。

6ページをご覧ください。地域の概況、広域道路ネットワークの説明です。

山形県内では、図2のとおり、東北中央自動車道の整備の進展に伴い、沿線での企業立地が増加しております。

また、図1に東北中央道及び沿線の主な工業団地の位置をお示ししておりますが、平成31年4月に、高畠町から上山市に至る、東北中央道 南陽高畠ICから山形上山IC間が開通した事により、山形県・福島県・宮城県の県庁所在地が高規格幹線道路で連絡されました。

今後も、東根市以北の東北中央自動車道が順次つながることにより利便性が向上されると見込まれており、さらなる企業立地や雇用の促進、地域間交流による交流人口の増加が期待されております。

7ページをご覧ください。地域の概況、産業の説明です。

対象地域を含む村山地域は、図1のとおり、産業における県内総生産の5割を占めており、山形市はその中心都市になります。山形市では、図3のように、食料品をはじめ生産用機械器具など多彩な分野が集積するバランスのとれた産業構造を形成しており、東北77市における順位を見ても、それぞれの業種において、上位を占める状況となっております。

産業拠点は図5のとおり、山形都市圏の北部・西部・南部に位置し、南西部の工業団地では立地企業数が増加傾向にあります。各工業・産業団地に立地する工場間では、原材料や半製品の輸送・取引も実施されている状況です。

8ページをご覧ください。地域の概況、交通特性の説明です。

2ページでも説明しましたが、中心市街地内の国道112号では、発着交通の割合が約6割となっており、平均トリップ長が約25kmと、他の路線に比べ短くなっております。

一方、国道348号と主要地方道 山形上山線は、左側のグラフですが、平均トリップ長が約50kmであり、交通の内訳としては発着交通と通過交通が混在している状況となっております。

また、国道13号は平均トリップ長が約80kmと長く、通過交通の割合が約7割となっている状況です。

9ページをご覧ください。道路交通・地域の状況と課題、渋滞の説明です。

図2をご覧ください。青枠の評価対象範囲には、約40,000台/日の交通量があり、山形都市圏の中でも多い状況となっております。

この青枠内と、国道13号の北側の緑枠範囲がありますが、この青と緑で囲まれたそれぞれの路線の状況について比較をしたものが図1です。このグラフは、信号交差点密度の比較をしたものです。今回の評価対象範囲の青枠範囲は、緑枠範囲に比べて交差点密度が約4倍と高く、主要渋滞箇所も多数存在しております。

また、図3をご覧ください。速度構成比について比較しますと、20km未満での低速走行割合が約3割となっており、低速走行の割合が高いことがわかります。

10ページをご覧ください。道路交通・地域の状況と課題、交通事故の説明です。

山形市内では、図1のとおり、評価対象範囲において、死傷事故率で100件を超える区間が複数あります。評価対象範囲の平均の死傷事故率を東北地方平均と比較しますと、図2のとおり、交差点部・単路部ともに東北地方平均と比べ高く、特に単路部では東北地方平均の2.5倍に上ります。

また、資料右下の図4では、急ブレーキの発生頻度を比較したものです。先ほどと同様に、図1で示した青枠範囲と緑枠範囲の比較をしておりますが、評価対象範囲では急ブレーキの発生頻度も高いということがわかれると思います。

11ページをご覧ください。道路交通・地域の状況と課題について食品製造業を例に説明します。

対象地域である山形市及び上山市の製造業では、食料品製造業が製造品出荷額の1位を占め、東北77市中でも上位に位置する、地域を代表する産業となっております。

原材料の仕入れや物流拠点への輸送は、工場や物流拠点の位置関係から国道112号が想定されますが、幅員狭小や一方通行等により物流経路としては利用できないので、図5のとおり、山形都市圏西側に位置する主要地方道山形上山線を利用している状況です。

一方で、主要地方道山形上山線においても、慢性的な渋滞のほか、沿線に通学路が多く、慎重な運転が求められることから、ドライバーの負担となっております。

12ページをご覧ください。道路交通・地域の状況と課題について、窯業の事例を説明します。

対象地域の山形市では、窯業・土石製品製造業の出荷額が近年増加傾向で、東北地方77市中でも第3位の出荷額となっております。

図5のとおり、工場間の輸送の最短ルートとなるのは主要地方道山形上山線ですが、写

真1のとおり渋滞が発生し、輸送に時間を要するため回避し、国道458号へ迂回している状況です。しかし、こちらのルートも写真2のとおり幅員が狭く、歩道も無いため、ドライバーの負担となっております。

13ページをご覧ください。道路交通・地域の状況と課題、救急の説明です。

山形市には多数の高次医療機関が立地しており、市内の救急搬送は年間9,000件に上り、また、隣接する上山市からも年間930件が山形市内の病院へ搬送されております。

搬送ルートは幹線道路を利用しますが、渋滞や幅員狭小により写真でも分かるように緊急車両の追い越しが困難な状況となっております。

また、幹線道路を避けた搬送ルートも、交差点が多いため余計な時間を要し、救急搬送に支障が出ている状況となっております。

14ページをご覧ください。政策目標（案）の設定の説明です。

ここまで説明しました道路交通・地域の状況と課題より、評価対象範囲の課題と要因を整理し、表に示しますとおり4つの政策目標（案）を設定しております。

一つ目が、渋滞の課題として『交通が集中し、速度低下が発生している状況があること』その要因・原因として『交差点密度の高さや、沿道の出入り交通が多い状況』と分析。

二つ目が、事故の課題として『死傷事故が多発していること』その要因・原因は、『渋滞による加減速の多さ』と分析。三つ目が、産業の課題として『輸送時間の増加やドライバーへの負担増加』その要因・原因として『通過交通と発着交通の混在、幹線道路の混雑』と分析。四つ目が、救急の課題として、『救急搬送時移管の増加や救急搬送ルートの変更が生じている』こと、その要因・原因は、『幹線道路の混雑、幅員不足』と分析しております。

これら4つの課題、要因・原因に対して、それぞれ政策目標（案）を設定しており、渋滞に対しては、『必要な交通容量の確保』、事故に対しては、『安全な交通環境の確保』、産業に対しては、『円滑な物流ルートの確保』、救急に対しては、『安定した救急搬送ルートの確保』と設定しました。

15ページをご覧ください。地域の将来像の説明です。

前のページで設定しました政策目標（案）について、各自治体の計画内容に合致するかの確認を行っております。ご覧いただいている表に整理しているとおり、各政策目標（案）と、各自治体の将来に向けた計画と、合致する内容であることが確認できております。

16ページをご覧ください。意見聴取方法（案）の説明です。

アンケート調査の対象は、地域住民の方々については、今回設定しております評価対象範囲の沿線地域は全戸配布での対応を考えており、周辺地域については、上山市、山辺町、中山町及び山形市の全戸配布地域以外に、抽出配布での対応を予定しております。

道路利用者については、天童市、寒河江市、米沢市、長井市、南陽市、高畠町、白鷹町を対象に、WEBアンケートや役場及び道の駅への留置を予定しております。

事業者等については、対象地域の製造業、卸売業、サービス業、バス協会、タクシー協会の計401団体宛に、郵送にて配布及び回収の実施を予定しております。

ヒアリング調査の対象については、資料に示しております関係団体へ実施する予定としております。

地域への意見聴取の周知方法については、山形県において発行部数の多い新聞へアンケート協力を呼びかける広告を掲載し、山形河川国道事務所及び対象地域市町村のホームページに意見聴取のバナーを設置するなど幅広く広報を実施します。

また、対象地域で発行される広報誌にも広告の掲載協力をいただく予定となっております。

その他、当事務所の SNS を用いて、更に幅広い広報の実施も予定しております。

17ページをご覧ください。意見聴取内容は、基礎的な情報のほか、地域の課題・政策目標（案）に対する意見聴取を計画しており、内容は資料のとおりです。政策目標（案）について把握する内容としては、『渋滞により通過に時間がかかる』『交通事故が多いと感じる』『物資輸送において課題がある』『救急医療施設へのスムーズな搬送に不安がある』について、それぞれ選択式にて回答をいただく予定です。

その他、これら以外に課題を感じている事や、ご意見ご要望について、自由回答にて記載いただく項目も予定しております。

次のページをお開きください。18ページ以降は、第1回意見聴取における調査方法および質問内容について、配布するチラシや質問票のイメージを示しております。

チラシや質問票では、近年のインターネット環境及び端末の普及に鑑み、WEB で回答いただけるように案内を多めに掲載しております。

以上簡単では御座いますが、国道112号山形南道路の計画段階評価についての説明を終わります。よろしくご審議をお願いします。

**浜岡委員長** 説明ありがとうございました。それでは、ただいま説明いただきました内容について、質問や意見などがありましたらよろしくお願いいたします。

**吉田委員** 評価対象区間に入っていない国道112号の北側の七日町通り等について、交通量が約10,000台/日前後でそれほど多くありませんが、3～4割は通過交通が占めると過去の調査で伺っています。買い物客で賑わう七日町通りに通過交通がそれほど入ってきているのは、道路の構成上問題だと思っているので、国道112号の北側も評価対象区間に入れた方がよいのではないのでしょうか。

**橋本事務所長** 8ページの地域の概況（交通特性）をご覧ください。お話のあった国道112号の北側の交通内訳ですが、図1のグラフでお示しております。全体交通が約11,000台/日あるなかで約16%の通過交通があります。通過交通をいかにさばくかということが政策目標になっておりますが、周辺の道路を見ますと山形上山線は全体交通が約40,000台/日あるなかで通過交通として利用している台数が約半数と非常に多いことが円グラフ

から見て取れます。

確かにどこまで評価対象区間として含めるかは議論としてありますが、国道112号北側と主要地方道山形上山線で通過交通として利用している台数に大きく差があることから、今回の対象範囲としては、通過交通の割合が多い範囲を対象とさせて頂いています。一方で、今後ご議論頂きます課題の解決方法によっては、対象範囲外の通過交通にも影響を及ぼしうる可能性がありますので適宜注視していきたいと思えます。

**浜岡委員長** ありがとうございます。いかがでしょうか。

**吉田委員** 国道112号は役割が違うと思えます。通過交通が主目的ではなく、買い物が主目的なので、主目的ではない通過交通が入ることを問題視しないのは疑問です。

**浜岡委員長** 未供用ではありますが、今後。山形中山道路の整備により、国道112号に通過交通の台数が増えることは考えにくいと思えます。それも考慮して今回の評価対象区間に入っていないのではないのでしょうか。

事務局からの回答にありましており、今後状況にあわせて議論していくことになると思えますがよろしいでしょうか。

**吉田委員** ありがとうございます。今後場合によっては議論して頂けるということで了解しました。

**浜岡委員長** ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

**菊池委員** 今の吉田先生の意見と関連しますが、8ページの地域の概況（交通特性）の国道112号と国道348号の交通の内訳の発着交通が約半数を占めていることが気になります。トラフィック機能とアクセス機能をきちんと果たす必要があるのではないのでしょうか。もし通過交通だけに絞って考えていると、発着交通が国道112号に流れて現状より交通環境が悪化する可能性があると思定されます。どのように道路機能を果たしていくのか、また今回のアンケートできちんとそれが回収できるのかという視点で見ると、内容がおおまかに感じるので、せめて通過交通として利用か発着交通で利用しているのか把握できるようにした方がよいのではないのでしょうか。

**橋本事務所長** ご指摘ありがとうございます。アンケートの内容について検討させていただきます。

**浜岡委員長** ぜひともよろしく願いいたします。

**宮原委員** 今の菊池先生の意見と関連しますが、8ページの地域の概況（交通特性）図1でも見て取れるように国道が錯綜していて、走行していると危険を感じることがあります。

分かりやすい標識をつけるなどソフト面の対策も行って頂きたいと思います。アンケートでこれらの要望が出されるかは分からないが、事務局のご意見を伺いたいと思います。

**浜岡委員長** アンケートは対象地域に住んでいる方に配られますが、宮原委員からの意見は対象地域外に住んでいる方が感じやすい課題だと思います。これも留意して次回の委員会の際にアンケート結果を報告して頂きたいと思います。

**橋本事務所長** ご指摘ありがとうございます。宮原委員のご指摘は『山形中心市街地の利用のしやすさについて』だと認識しております。どのようにアンケートに反映するかはこの場では即答しかねますが、内容について検討していきたいと思います。

**浜岡委員長** ぜひともよろしく願いいたします。

みなさまのご質問・ご意見は現状の問題意識ということが共通項だと思います。アンケート方法の工夫などがありますが、それも含めて次のステップに進んでいただきたいということが、委員会の総意だと思いますので、よろしく願います。

以上で、計画段階評価についての審議が終わりましたが、全体を通して何かありますでしょうか。

**小野澤委員** アンケートについて、回答者属性の設問が『男・女』となっておりますが、近年のアンケートでは『男・女・その他』のように設定しているため、現状にあわせた選択肢にするように検討をお願いします。

**浜岡委員長** 重要なお指摘ありがとうございます。これはどちらの案件にも共通することだと思いますので、ぜひとも検討よろしく願います。

その他無いようでしたら、最後に、本日の委員会資料の公開・非公開について、確認します。

本日の会議に提出された資料については、整備局のホームページに公開するということがよろしいでしょうか。

それでは、本日の資料一式については、『公開』とします。

議事録についても、速やかに公表することとなっておりますが、事務局より何かありますか。

**道路計画第一課長** 議事概要については、速やかに作成し、委員長に確認して頂いた上で、

公表させて頂きたいと思っております。

詳細な議事録については、後日、委員の皆様にもメール等で送付させて頂き、それぞれご確認頂きたいと思っております。

**浜岡委員長** 議事録については、ただいまの対応でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、議事概要については、私が責任をもって確認させて頂きたいと思っております。以上で、本日の議事を終了します。

議事進行を事務局へ返します。

**司会** 浜岡委員長、並びに委員の皆様方におかれましては、長時間にわたり大変ご丁寧にご審議を賜りまして、誠にありがとうございました。

以上をもちまして社会資本整備審議会道路分科会第36回東北地方小委員会を閉会いたします。