

## 第24回東北地方小委員会

### 【議事録】

#### ○議事

#### 1) 計画段階評価

##### ・山形中山道路

**浜岡委員長** 浜岡です。これから議事を進めていきたいと思います。

山形中山道路につきまして事務局より説明をお願いするのですが、資料1に書いてあります目次の1から5まで、まとめて一通り説明をいただきたいと思います。その後、質疑・応答を行うという形で進めていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、説明をお願いいたします。

**和田所長** 山形河川国道事務所の和田でございます。本日はよろしくお願いいたします。資料1に基づきまして、目次のとおりの流れで御説明をさせていただきます。

まず、計画段階評価の検討の流れについて御説明いたします。

評価対象区間の概要でございます。対象地域の幹線道路網につきましては、図の上下方向になりますが、東西方向に山形自動車道、国道112号、286号、348号、また南北方向、図の左右方向ですが、東北中央自動車道、国道13号、山形西バイパスが伸びている地域になります。図の赤線で示している部分が評価対象区間になります。車線数は現在、2車線であり、一部、一方通行区間がございます。起点側、対象区間の左側でございますが、4車線化の霞城改良事業が現在、事業中です。また、終点側の右側には中山バイパスが4車線で整備済みとなっております。

平成30年3月9日に開催されました前回の小委員会の概要でございます。主な議題は、①第1回意見聴取の結果について、②対応方針について、③地域の意見聴取（第2回）の方法について、でございました。主な指摘事項と対応状況については、下段の表で整理しております。

上から順に、御指摘の1点目としまして、対策案の比較において、事業予定期間の違いがわかるような表記を検討されたいという御意見をいただきました。対応としましては、意見聴取時の対策案の比較において事業予定期間がイメージできるよう、「影響する家屋数」を表記することといたしました。

2点目としまして、バイパスの場合、現道引き渡しの際に生じる改良費用について比較

表へ記載することを検討されたいという御意見をいただきました。対応としましては、現道引き渡しの際に要する費用については、アンケート表に「A案、B案のコストについては、バイパス区間に並行する現道の対策費用は含まない」と記載することで対応いたしました。

なお、このバイパス整備の場合に、現道課題が残存する箇所についての対策費用について、具体的には事業化後に関係機関との調整によって決定する事項ではありますが、想定される改良の概略の検討、また概算の費用の算出を行っております。その上で、比較表に掲載したコストに変動が大きく生じないということを確認しております。

3点目としまして、ソフト対策として、他の経路への誘導策も考えられるため、2回目のアンケートでは回答者の通勤先を確認されたい、という御意見をいただきました。対応としましては、利用目的が通勤・通学の場合には、通勤・通学先を伺う質問を追加しました。

4点目としまして、1回目のアンケートにおいて歩行者、自転車の利用の方々からの意見が十分あるかどうか確認してほしい、場合によっては2回目のアンケートの回収方法を検討されたいという御意見をいただきました。対応としましては、1回目のアンケート結果において、回答者の利用交通手段における歩行者、自転車の割合が対象区間の交通実態よりも高い比率で回答をいただけているということを確認しております。そのため、今回のアンケートの回収方法では、第1回と同様に、交通実態よりも高い比率で回答をいただけているという状況でございます。

また、今回、教育機関へのヒアリング調査を実施しまして、歩行者、自転車の利用実態についての意見もいただいております。

次のページ、今後の計画段階評価の今後の進め方でございます。

前回は平成30年3月9日の小委員会で御審議いただきましたが、その後、平成30年6月14日から平成30年8月3日の間で第2回の意見聴取を実施し、地域住民や道路利用者に対するアンケートとヒアリングを実施しました。第2回の意見聴取を受けまして、今回の小委員会では意見聴取の結果の確認と対応方針案について御審議をお願いいたします。

次のページ、第2回の意見聴取の結果についてでございます。

まず、第2回意見聴取の実施内容でございます。意見聴取は、アンケート調査及びヒアリング調査として平成30年6月14日から約2カ月間、実施いたしました。なお、WEBアンケート、ヒアリングについては平成30年6月14日から、地域住民、企業への郵送配布、留置きアンケートにつきましては平成30年7月6日から実施しております。

住民アンケートにつきましては、一部当たり2通の回答はがきを添付した調査票を山形市、寒河江市、山辺町、中山町の全戸に配布しまして、2万4,680件を回収しております。なお、回収率は10.1%となっております。

また、WEBアンケートや周辺市町村役場、道の駅などで留置きでも実施いたしております。

して、合計2万5,897件、回収しております。

また、事業者へのアンケートとしまして、449の企業・団体を対象に実施し、76件、回収率は16.9%となっており、また、WEBアンケートでも27件を回収しております。

ヒアリングにつきましては、第1回の意見聴取の際に御意見を伺った企業・団体のほか、地元の高等学校などの教育機関、また、交通管理者である警察などもヒアリング先として追加で実施しております。

7ページ、意見聴取に関する広報の実施状況でございます。

第1回の意見聴取と同様に、新聞広告、ホームページ、ラジオ番組、自治体の広報誌などで広報を実施しております。

次のページからは、意見聴取の結果について御説明いたします。

回収状況は、上段の表に示しておりますとおり、総回答数は2万5,897件、回収率は10.1%となっております。回答の属性につきましては、居住地、年齢、職業、性別とも前回とほぼ同様の傾向となっております。

9ページでございます。国道112号の利用頻度は、左側の円グラフに示しておりますとおり、全体では週に3回以上の頻度で日常的に利用されている方が約3割を占めております。右側の地域別で見ますと、週3回以上利用する方の割合は、右下のグラフにあります中山町で約6割と最も高く、次いで山辺町、寒河江市、山形市の順となっております。

次のページ、国道112号の利用目的についてでございます。

左側のグラフで示しておりますとおり、山形市では「レジャー・ドライブなど」の非日常時の利用割合が高い一方で、他の寒河江市、山辺町、中山町については「家事」、「通勤・通学」などの日常利用が占める割合が高い傾向となっております。

右側の棒グラフでございますが、通勤・通学者の通勤・通学先においては、全体では山形市が7割を占めており、地域別では、他の市、町に通勤・通学している方の割合は寒河江市、山辺町、中山町では約9割を占めているということで、当地域においては地域間の移動の割合が高い状況となっております。

次のページ、左側の円グラフがアンケートの回答者の利用交通手段でございます。自動車の利用が約9割以上を占めている状況となっております。右側の円グラフについては、対象区間の交通機関別の交通量となっておりまして、自転車、徒歩によるアンケートの結果は、機関別の交通量の比率よりも高い結果となっております。

12ページでございます。地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目は、全体では左上のグラフのとおり「国道112号の渋滞を緩和する道路となっていること」が最も多く、次いで「交通事故の減少に寄与する道路となっていること」、次いで「地域連携を支える道路ネットワークとなっていること」、「事業費が安いこと」、が多くなっております。地域別で見ますと、右側でございます山辺町、中山町では特に、「地域連携を支える道路ネットワークとなっていること」が多い傾向となっております。

次のページ、利用頻度と重視すべき項目のクロス集計でございます。赤の点線で囲っております、「国道112号の渋滞を緩和する道路となっていること」につきましては、利用頻度にかかわらず、重視する回答が最も多くなっている結果になっております。また、青の点線で囲っております、「事業費が安いこと」を重視する回答につきましては、利用頻度が低いほど多くなる傾向になっております。

次のページに、具体的なルートを検討する際に配慮すべき事項に関する自由記述をまとめております。上段から、渋滞の解消に関する御意見や交通事故の減少に関する御意見、地域間の連携強化に関する御意見など、具体的な意見をいただいております。

次のページに、その他の自由意見をまとめております。渋滞に関する意見のほか、早期整備を求める意見、具体的なルート帯案に関する意見、また、現道の交通安全に関する意見を多くいただいております。

また、下から4段目になりますが、今回の検討区間の南側、山形市の市街地の南側の混雑に関する御意見もいただいております。こちらについては、後ほど詳しく御説明をさせていただきますと思います。

16ページ目からは、企業・団体アンケートについての結果について御説明をいたします。

左側のグラフでお示ししておりますとおり、国道112号の利用頻度は、全体では週に3回以上利用する割合が約6割を占める結果になっております。右側のグラフで示しておりますが、利用目的については、山形市で「営業」が最も多く、その他の地域では「運送・運搬」が最も多く、それぞれ約5割を占めている状況になっております。

次のページは、地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目でございます。こちら、住民アンケートと同様に、「国道112号の渋滞を緩和する道路となっていること」が最も多く、次いで、「地域連携を支える道路ネットワークとなっていること」、「事業費が安いこと」、「交通事故の減少に寄与する道路となっていること」、の意見が多い状況になっております。

次のページは、具体的なルートを検討する際に配慮すべき事項に関する自由意見のまとめでございます。上段から、渋滞の解消に関する御意見、地域間の連携強化に関する御意見など、具体的にいただいております。

19ページ目に、その他の自由意見をまとめております。その他の意見につきましては、早期整備に関する御意見、冬期の交通状況の改善に関する御意見をいただいております。

次のページでは、企業・団体ヒアリングの結果について御説明いたします。

24の企業・団体へのヒアリング調査を行いました結果、図の2行目の渋滞の緩和に関する御意見が8業種のすべてで挙げられておりまして、特に重視すべき項目であると考えられます。また、1行目の地域連携を支える道路ネットワーク、また3行目の交通事故の減少に関する意見についても、8業種中、7業種で挙げられておりまして、重視すべき項目であると考えております。

21ページ目は、関係団体ヒアリングでいただいた御意見の詳細でございます。主な意見としましては、上段から、地域の道路ネットワークの強化の必要性、渋滞の緩和、交通安全、冬期の交通状況改善など、アンケート結果と同様の意見を多くいただけている状況になっております。

次のページです。これまで御説明いたしました第2回意見聴取の結果のまとめでございます。

住民アンケート、企業・団体アンケート結果及び企業・団体ヒアリング結果から、表の一番下の欄で示しておりますが、国道112号山形中山道路につきましては、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「道路ネットワークの強化」の観点が重視されており、加えまして、「コスト」、「早期整備」に寄与する道路が求められている結果になっております。

また、計画の検討に当たりましては、「現道の安全性の確保」、「雪に配慮した道路構造」への配慮が必要との結果となっております。

23ページ目からは、意見聴取の結果を踏まえまして、地域特有の道路課題と整備の必要性について御説明させていただきます。

意見聴取の結果では、「国道112号の渋滞を緩和する道路となっていること」を求める声が多く寄せられました。国道112号は対象区間内で主要渋滞箇所が5カ所存在しております。その箇所を中心に速度が低下しております。そのうちの一部の交差点、具体的には下条五叉路交差点と江俣交差点においては、朝夕のピーク時間のみならず、終日混雑している状況になっております。この速度低下の要因につきましては、日中を通じた交通の集中、変則の交差点による影響、右折車による直進交通の阻害などにより混雑が発生している状況になっております。これらを受けまして、地域の生活交通を担う国道112号では渋滞の緩和が必要となっております。

24ページ、交通安全の確保についてでございます。

意見聴取の結果では、「交通事故の減少に寄与する道路となっていること」、「現道の安全性確保」を求める声が多く寄せられました。中央の下のグラフにありますとおり、対象区間では多くの区間で死傷事故率が東北地方の直轄国道の平均を上回り、事故の危険箇所が、図の緑色の点で示しておりますが、7カ所存在しております。人家連担地域であるため、細街路や沿道からの出入りにより、出会い頭の事故の割合が東北地方の直轄国道の平均の約1.5倍となっております。したがって、安全かつ円滑に移動できるルートの確保が必要となっております。

次に、道路ネットワークについてでございます。

意見聴取結果では、「地域連携を支える道路ネットワークとなっていること」を求める声が多く寄せられました。右のグラフにお示ししておりますとおり、対象地域の周辺の幹線道路につきましては、地域内を南北に伸びる国道13号、112号、山形西バイパスの混雑度が1.25を超えており、南北地区のネットワークが脆弱であり、幹線道路ネットワークとして支障となっている状況でございます。また、山形市の市街地部におきましては、主

要渋滞箇所が多く存在している状況でございます。これらを踏まえまして、広域の物流交通や地域の生活交通を担う国道112号では現道の課題を回避するルート案が望まれております。

また、対象区間の南側、図の左側になりますが、多数の主要渋滞箇所が存在しております。先ほど住民のアンケートでも御説明しましたが、市街地の南側につきましても、山形西バイパスなど渋滞混雑について多くの御意見をいただいております。課題だと認識しております。こういった御意見も踏まえまして、今回の対象区間の南側も含めた周辺の道路ネットワークにおける課題や、その対応について、関係機関と連携して取り組んでいく必要があると考えております。

次に、冬期の課題について御説明いたします。

意見聴取結果では、「雪に配慮した道路構造」を求める声が多く寄せられました。対象区間では幅員が狭小であり、多くの区間で堆雪幅が不足しているため、冬期では除雪により、路面の雪を寄せて形成される雪堤というものができますが、その雪堤によりさらに幅員が狭まっている状況でございます。そのため、安全で円滑な通行が困難となるため、冬期でも安全かつ円滑に移動ができるルートの確保が必要となっております。

次のページからは、対応方針の原案について御説明いたします。

まず、ルート帯案の検討に係る政策目標と対策案について御説明いたします。

前回の委員会でもお示ししましたとおり、当該地域の道路交通の現況や地域の課題などを踏まえまして、政策目標を3つ設定しております。1点目は「地域連携を支える道路ネットワークの強化」、2点目が「交通の円滑化」、3点目が「交通安全の確保」になります。これら掲げました3つの目標を踏まえまして、右下にございますA案のバイパス案、B案の部分バイパス案、C案の現道改良案の3案を対策案として検討しました。

なお、左下にございます、対策案を検討する上で、「自然環境や生活環境」、「コスト」、「その他」の項目について配慮することとしております。

次のページは、ルート帯案について図で示したものでございます。赤で示しておりますA案のバイパス案は、赤い帯で示したルート帯の中でバイパスを整備する案でございます。すべての主要渋滞箇所や事故危険区間を回避し、交通容量を拡大する案でございます。

次に、緑色で示しておりますB案の部分バイパス案につきましては、緑の帯で示したルート帯の中でバイパスを整備し、緑の丸で示している区間は現道を改良する案であります。市街地区間では集中する主要渋滞箇所や事故危険区間を回避するバイパスとし、残る区間は現道拡幅する案でございます。

最後に、青色で示しておりますC案の現道改良案は、全区間を4車線に拡幅し、交通容量の拡大を図る案となっております。

30ページ目は、以上御説明しました3案の比較評価でございます。上段の点線で囲んでおります政策目標につきましては、A案のバイパス案はB案、C案と比べまして政策目標の達成が見込める評価となっております。また、意見聴取では、政策目標のほか、早期

整備に関する御意見、コストに関する御意見が多い結果でございました。

早期整備に関しましては、下から2番目の点線で囲んでおりますとおり、A案のバイパス案が最も支障家屋数が少ないことから、B案、C案よりも事業期間が短いことが想定されております。また、コストにつきましても、他のB案、C案と比べましても、最もA案が安価になっております。

31ページ目、対応方針の原案の検討について御説明いたします。

これまで御説明いたしました意見聴取結果を上段に整理しております。これを踏まえまして、資料の中段にあります「ルート帯案の考え方」としましては、政策目標である「地域連携を支える道路ネットワークの強化」、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」に加えまして、「コスト」や「早期整備」にも寄与し、対策案として最もすぐれているA案のバイパス案としたいと考えております。

また、道路構造につきましても、冬期においても円滑な交通が確保されるよう、道路幅員に配慮した検討を行うものとしします。

その他としましては、下の段にありますとおり、現道の安全性確保を求める意見が多かったことから、現道における歩道整備事業や交差点改良事業など、必要な交通安全対策事業も継続して実施することとしております。

次のページをお開きください。対応方針原案を図で示したものでございます。

対応方針原案としましては、地域の課題を解決するための政策目標である「地域連携を支える道路ネットワークの強化」「交通の円滑化」「交通安全の確保」に加えまして、「コスト縮減」や「早期整備」にも寄与し、対応策として最もすぐれているA案のバイパス案としております。赤で示したルート帯においてバイパスを整備し、すべての主要渋滞箇所や事故危険区間を回避し、交通容量の拡大を図りたいと考えております。

次のページをお開きください。自治体への意見照会の結果について御紹介させていただきます。

山形県へ意見照会しましたところ、「一般国道112号山形中山道路における対応方針原案について同意します」という回答をいただいております。

以上を踏まえまして、対応方針案のまとめでございまして。

先ほど御説明した対応方針原案と同じ内容になっております。「1. 道路整備の必要性」として、政策目標を左側に記載しており、それを実現できる道路整備について必要な項目ごとに右に整理しております。これを踏まえまして、「2. 対応方針」として、計画及びルート帯案の取りまとめ結果を掲載しております。「3. その他」については、具体の道路構造などの検討に際しての配慮事項として記載させていただいております。

次のページをお開きください。説明は割愛させていただきますが、対応方針案とともに本ルート帯案について本委員会にお諮りをさせていただきたいと思っております。御審議のほどよろしく願いいたします。

**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、御質問、御意見などございましたらお願いいたします。

**温井委員** 御説明ありがとうございました。

資料1の15ページ、住民アンケートの結果のところでしょうか、下から2つ目のところに、整備に否定的な意見としてこのようなことが書いてあります。「年々人口が減少していく中で、これ以上新しい道路は必要なのか」という疑問がここに出ているのですけれども、人口減少のデータは、第1回の委員会で見せていただいた記憶があります。それに伴って国道112号の交通量がどれぐらい変化するのか、計算された具体的な数値等をもう一度説明していただきたいというのが1つ目です。

もう1つ。私も山形市に住んでおりましたので、山形市の特徴として見ていただくのは、37ページがいいでしょうか。ここで、今回の国道112号が斜めに右上から左下に入っておりますが、西バイパスというのが4車線で整備されている。

それから、その下側です。東側に国道13号がありますけれども、その間に4車線の道路が2つあると。1つは県立中央病院などの脇を通過して山形市から天童のほうへ伸びていく4車線で整備されている道路があります。それから、都市計画決定はされているけれども全く未着手のものがさらに西バイパスとの間にあると。これは、今、旧街道ですか、集落を結んでいて、バスなども通っている2車線の道路もあるわけです。実は山形にいた人間として気になるのが、この南北軸に4車線の道路が随分存在し、あるいは計画中のものもあると。

国道112号は、方向は違うのですけれども、この図でいうと下のほう、東のほうへおりていくと、ちょうどジャンクションを過ぎたあたりで西バイパスにぶつかる。現状は片側1車線の道路ですけれども、これが都市計画決定されている道路だと4車線になる計画道路があります。これができたら国道112号も、こちらを通過して西バイパス、さらに、他の4車線で整備された道路を通れば、国道112号の改良をしなくても、渋滞が解消できるのではないかとことを思いましたので、質問とさせていただきたいと思います。

私は事前説明では説明いただいたのですけれども、ぜひこの委員会の場でももう一度、説明をいただきたい。これが2つ目でございます。よろしくお願いいたします。

**浜岡委員長** よろしくお願いいたします。

1つは将来交通量についての結果と、もう1つは、計画されているもう1つの道路があって、その道路が実際にできるならば今回のプロジェクト計画は必要ないのではないかとことについての説明だったと思います。

**和田所長** 貴重な御意見、ありがとうございます。



まず1点目の、将来の交通量について、確かに、御意見の中でも、今後の人口減少、自動車の利用自体が減るのであれば新たな道路は必要ではないのではないかという御意見を頂戴したのは真摯に受けとめた上で、本当に我々がやる必要な道路なのかという見極めはする必要があるかと思っております。

まず交通量の推計については、現時点で内々でいろいろ検討はしているところはございますが、今回の住民の方に意見を聞く際には、それをお示しして、その必要性について参考としての情報という形ではお示しをしております。

と申しますのは、我々、今回のルート帯まで決定をしますと、次の手続としまして新規採択時評価ということでB/Cを出すこととなります。B/Cというのは、かかるコストに対する社会的便益がどれだけ享受できるかということの数値で表すのですけれども、その際のBを出す際には、将来的にどれくらいの交通量がどの道路ネットワークを通過して、それによってどれだけ時間短縮であったり事故が減少したりすることで便益が発生するかということ、しっかり住民の方にも見せる形でその整備効果を説明する機会になります。

その際には、将来の交通需要がどれだけ見込めるかというのを全国的な統計の中からこの地域に当てはめてその数値もお示ししますし、2点目の御質問とも関連しますが、周辺の道路ネットワークの、どこの道路を将来の交通量に対して配分するネットワークに入れるかということも、ネットワーク図として、計画中の道路を全部入れるか入れないか。仮に入れたとしても、その道路があった場合となかった場合とを比較して、この区間の道路ができることでどれだけ便益が発生するかということまで、交通量を推計してまいりますので、その際には交通量の将来であったり周辺の将来のネットワークも踏まえて検討する予定ですので、その際にはしっかりお示しをしたいと思っております。

あくまで今回御審議いただくのは、事業化決定ではなくて、現状の課題に対してどういう形でルートを決めていくかということではありますので、現状ではそれについては住民の方にお示しして意見を聴取しているという状況ではないということでございます。今後しっかりやっていきたいと思っております。

**温井委員** 1つ目なのですが、住民の方についてはそれで結構だと思うのですが、委員会で委員に説明いただきたいということなのです。8月23日とメモがついた資料が手元にあるのですが、この中の3ページに国道112号が1日当たり何台になるかという数値も入っているのですが、ただ、これが平成42年の交通状況になっていて現在との比較になってないので、現在の交通量がここに入れば、これが人口減少によってどのように変化するのかわかると思うのです。

これを委員会で、御説明いただくのはいけないのでしょうか。何割ぐらい減るのか。

**浜岡委員長** 私も見えてはなくて、わからないところではあるのですが、1つ目の質問の趣旨は、将来、人口が減少するのは恐らく間違いないだろうと。そういう状況の中で、この

国道112号の改良を仮にしなくて、今のままでも大丈夫ではないでしょうかということに対する回答が欲しいということでもいいですか。

**温井委員** 単純に、改良事業をしなかった場合、現在のままで、国道112号の現在の交通量と平成42年の交通量が、人口減少を考慮したときにどれくらい変化するのか、どういふふうにシミュレーションしていらっしゃるのかというだけです。

人口減少についての御質問が住民の方からもあったので、人口が減った中でこのバイパスができるわけですね。今回、アンケートを答えている住民の方は、現状の交通量でやはり答えていらっしゃる。ですから、それを、人口減少のものも含めて、委員会としては考慮しながらアンケートも見て考えたいということなのです。

国道112号の単純に通っている量が人口減少で減るはずだと思うのですけれども、どのくらい変化するとお考えになっているかということです。

**浜岡委員長** ちょうど資料25ページに、まさに渋滞のことが示されています。主要渋滞ポイントなど。また、図の右側のほうには混雑度が示されています。この国道112号の混雑率に1点、疑問ということで、非常に高い値であるというのが現在の値です。

これが、平成42年になったときに人口減少します。それが例えば0.8に下がるとかという状況であれば、考え方として、新しく改良など、バイパスの整備など必要はないということになるので、そのあたりどうでしょうかということなのですが、多分、先ほど事務局のほうから説明ありましたけれども、詳細な計算はこの段階ではまだまだできないと思うのですけれども、ただ、多くの事業を今まで見られている中で、大体の感触というのはあるのではないかと思います。

具体的に数値がどうということをお求めているわけではなくて、1を下回るのか、交通量は増えてないといった中でもまだまだ1を超えているのか、そのあたりというのはいかがでしょうか。

**和田所長** 感触的な話なのですけれども、通常、山形県内の事業も再評価や事後評価などで、将来的なB/C、やはり便益計算することがありますので、その際、平成42年というネットワークで見ても、若干は下がるのですけれども、それほど混雑度が1を下回る、非常に大きく渋滞が解消する、ということにはなっていないと。

**温井委員** 私も事前説明でそれは聞いておりますが、具体的な数値でいただいたものを、委員会で共有して、それも委員会としては、チェックといいますか、考慮して判断したのだということを手続として踏みたいと思ひまして御質問いたしました。

**浜岡委員長** 今後ですけれども、同様なプロジェクトが出てきたときに、第1回目の資料

として、将来まで何もしなくても人口は減少してくる、交通量も減るかもしれない、その状況でもやはり問題なのですという資料が1枚あると、クリアになったかと思しますので、違うプロジェクトで第1回目のときにその資料も追加していただくということで、今後よろしく願いいたします。

2つ目の質問は、できていない都市計画道路があって、それができれば国道112号の整備をしなくてもよろしいのではないのでしょうかという趣旨ではなかったかと思いますが、いかがでしょうか。

**和田所長** こちらも詳細には検討はしておりません。こちらも感触なのですが、将来のネットワークができたとしても、やはり縦軸であります現在の国道112号については容量は不足していて、当然、多少分散はされるにしても、混雑の解消を期待できるほどではないと。

具体的なネットワークを、どこを入れるか入れないのかについては、今後、B/Cを出す際には、将来のネットワークとしてどのネットワークまで取り込んで推計するか、詳細にまたお示しをして御説明できるようにしたいと思います。

**浜岡委員長** 未着手の都市計画道路で、いつゴーサインになるかがわからない状況というのもありますので、計画が動いている状況でしたら確かに考慮したほうがいいのでしょうかけれども、まだそこがわからない中ですから、今このように進めていっているということではないでしょうか。

**温井委員** 事前に遠くまで舟波課長を初め小笠原課長補佐にもおいでいただいて、実はこういう交通量図をいただいております、チェックもしていただいたので大体納得はしているのですが、個人的な話だけではなくて、委員会として私は重要な検討事項だと思いますので説明していただけたらと思っていたのです。山形所長の和田さんが御説明いただいた趣旨で私も納得したのですけれども、さきほどの御説明ですと結論だけです、できればほかの委員の方にも具体的な数値やデータをもとに、「大丈夫だ」という御説明をいただければありがたかったというのが感想であります。

**舟波課長** 温井先生に御説明に使わせていただいた資料を、至急コピーして配らせていただきます。

**浜岡委員長** 計画はさまざまありまして、すべてが同時に動いているならばいいのですが、都市計画道路の見直しなどもあって、計画があるから必ずできるのだとまでは言えないのが現状で、その中でも、現在、この国道112号は渋滞していて何かしなければいけないという、地域の方々の、要望というのでしょうか、御意見もたくさんある。この国道11

2号をうまく改良すると渋滞対策にもなるのではないかと考えているので、計画に載っているだけで実際に整備するかわからないところをどうでしょうかというのは、なかなか難しい話ではないでしょうか。

ですから、今は、計画しているこの道路についてしっかりと議論をしていくということでもよろしいのではないかと考えているのですが、いかがでしょうか。

**温井委員** ネットワークで道路はできているわけですが、個別に上がってきた道路をそれぞれ検討していくと、これも必要、これも必要、これも必要ということになってしまうのでは。全体として考えた場合には、これができたからこちらの重要度が減るというようなこともあるかと思うのです。

ですから、こういう委員会でどこまで議論できるのかというのは私もよくわからないところではあるのですが、やはり全体にも目配せしながら、与えられたところも見ていきたいと思って御質問いたしました。

**舟波課長** それでは、少しだけお時間いただきまして、温井先生の御質問いただきました、東西軸の未着手の都市計画道路ができたときにどうなのかというところを御説明いたします。

今、1枚、資料をお配りさせていただいたかと思いますが、漆山船町線というのが、山形市の北部のところを東西に結ぶ、計画されている都市計画道路でございます。こちらは一部、2車線の道路ができているところはありますけれども、計画の4車線の都市計画道路全線の事業はまだ動いてないというところでございます。

温井先生より御指摘いただきましたのは、未着手でありますけれども、こういった都市計画道路、特に東西のものができれば、今、南北に複数、都市計画道路があるので、そこにつながれば現状の国道112号の交通が分散されるのではないかと御指摘かと思えます。

このお配りした資料でございますけれども、漆山船町線が仮に都市計画どおり整備された場合の南北の縦軸の道路が幾つかございます。それが右側の表の、例えば国道458号、山形朝日線ですとか山形山辺線、国道112号、山形天童線、国道13号というところが将来どうなるかというのが、お示したものでございます。

結論といたしましては、南北軸、幾つかありますけれども、山形市の東側に位置する山形天童線ですとか国道13号は多少、交通量は減少する見込みとなっておりますけれども、混雑度としては依然高い状況というところでございます。

また、西バイパスに関しましては、逆に交通量が増え、混雑度も高くなると。一番ポイントとなるであろう国道112号につきましても、交通量はほとんど変わらず、混雑度も残るだろうという、東西軸ができて課題は残るだろうというところを御説明をさせていただいていたところでございます。

以上でございます。

**浜岡委員長** この道路は、国の道路ではないのですね。

**舟波課長** 県道の上の都市計画道路になっております。

**浜岡委員長** ということで、仮にできたとしても、この国道112号の影響は変わらないということなので、やはり何か対策は必要ということですね。

**舟波課長** はい。

**浜岡委員長** そのほか、御意見いかがでしょうか。

**高樋委員** 青森の高樋です。

今回、3ページの事業予定期間の違いについて、30ページのところでわかるようにと  
いうことで示していただきました。

30ページの「影響する家屋数」のところで、事業期間をA案より短い、A案より長い、  
と書いてくださったところではあるのですが、これは第2回目の資料も同じ数の家屋数だ  
ったのですが、実はA案は多分、田んぼであったり畑だったりするところを通るので、単  
純に10棟の家屋と言って、それが影響するすべてであるかとなるとちょっと違和感があ  
って、10棟と200棟と360棟。多分、田んぼの所有者、地権者もいらっしゃるし、  
収用すべき土地の方もいろいろいらっしゃるので、単純にそこだけではなかったなとい  
うことが、思われてきました。

ただ、代替案として、比較する数というのにもわかには思いつくところではないのです  
けれども、ちょっと数字のマジックみたいに見えてしまう印象があって、そこを今後、検  
討していただきたい。

今後いろいろ、比較表が出てくる上においては、そういう田んぼであったり、大きな土  
地を収用するところの比較するべき数値というのを見つけていただければなと考えていま  
す。意見でした。

**浜岡委員長** いかがでしょうか。影響する家屋数という形で今回お見せしたのですが、そ  
れだけではなくて、もう少し、どれぐらいの期間で完成するかというような、完成まで概  
ね何年とか、そういうイメージでしょうか。

**高樋委員** たまたま私、県の土地の収用をやっているんで、地権者の方が、田んぼだつた  
ら何人もいらっしゃったりしたことがあったので。

だから、単純に家屋ではないけれども、では何がそれを数値として示せるものなのか。ルート設計を詳細にしていなかったから単純に地権者の数を数えられないのはわかるのですが、10棟に対して200棟だと、ちょっと違う感じが。

**浜岡委員長** 家屋としては変わらないのですけれども、違う要因もあるということですか。

**高樋委員** 家屋数だけではないでしょうという印象を受けました。多分、今後もそういうところは、バイパスだと出てきそうなので。

でも、A案は別に否定はしないし、これがいいとは思いますが。

**浜岡委員長** 例えば地権者の数とかですか。

**高樋委員** 単純に、ルート設計してないのに、それがしていいのかわからないけれども。他に何かあるのだろうとずっと考えていたのですけれども、ちょっと思いつかないのですが。

**浜岡委員長** わかりました。

今後ということではありますが、「影響する家屋数」のところをどのような数値にするかというのは少し難しいところではあるかもしれないですが、継続的に検討いただいて、どういう形としてお見せするのが本当にふさわしいかというのを、ぜひ考えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

**和田所長** 御意見ありがとうございます。

家屋がかからなくて、土地でも共有地とかだと、それを買収するのに時間がかかったりすることもあるので、印象操作という趣旨ではないのですけれども、確かに、家屋の用地に係ると、代替地、次の住まれる場所を探したりして長期化するという、我々の行政経験の中で指標として、提示はさせていただきましたけれども、今後、家屋数が少ないから事業が円滑にいくかということ、そう一概には言えない面もあると思いますので、そこはおっしゃるとおりだと思います。

ただ、1点だけつけ加えると、今回のルート帯で示したA案については、既に都市計画区域として決定されておりますので、もうその地域に住まわれている方は都市計画ありきで、土地の利用制約も多少受けながら、将来的に道路ができるということを理解した上で住まわれているということもありますので、相対的な比較では一概には言えない面もありますけれども、A案については用地取得に関するリスクというのは少ないというのは一般論として言えるかと思っております。

**高樋委員** 備考にでもあればいいかと。

**浜岡委員長** では、次からよろしくお願ひいたします。

そのほか、いかがでしょうか。

私のほうから2つ、よろしいでしょうか。

初めのアンケートの分析結果のところですが、しっかりと分析されていて、傾向をつかめて、非常にわかりやすい結果になっているということを感じました。

例えば住民アンケートですが、10ページとかで、市町村によって傾向を見えています。山形市の人と寒河江市、山辺町、中山町で違いが出るのは確かにそうで、山形市は面積が結構広いです。6ページに対象地域の図が示されていて、山形市の面積と中山町、山辺町と比べると結構大きく違って。ですから、同じ山形市でも、住んでいる場所によって大分また意見が違って来るかもしれないと思うのです。

ですので、もし可能であればですが、次回以降、調査するときに、郵便番号を入れるというのはどうでしょうか。そうすると、山形市でもどのあたりと、わかりますよね。それでもう少し細かく見られるかという気がしましたので、可能であれば郵便番号を入れて、山形市も細かく見られるといいのかと思いました。

それが1つでして、2つ目は、最終的なこの結果で、37ページ、バイパス案でいく。私もお話をいろいろ聞いていまして、A案にするのがふさわしいのではないかということを感じております。

それで、このA案で整備していくというときに、バイパスですので車をさばく道路ということですから、現在の国道112号のように渋滞しては意味をなさないということで、渋滞しないような工夫。簡単に言うと交差点の数を減らすなどの工夫は必ず行っていただきたいと思います。

研究の成果ではあるのですけれども、時速50キロを担保するには、交差点の整備間隔というのは1キロあたりに1つ、多くても2つぐらいにしないと平均速度50キロは満たされないという結果がありますので、そのことを念頭に置きながら、できるだけ交差点の数を集約するような工夫をこれから検討いただきたいというのが、これはお願ひです。

以上、2点でした。

**和田所長** まず1点目につきましては、おっしゃるとおりだと。確かに山形市域は広いですので、国道112号沿線の船町ですと、多分、寒河江とか、隣接する市、町と同じような傾向が出るのだと思います。後で復元できませんので、アンケートをとる際にその地域の情報を付与して、後でクロス集計するような方向で検討してまいりたいと思います。

2点目としましては、御指摘のとおりで、しっかり渋滞緩和を目的にするのであれば、交差点を少なく、もしくは立体交差化とかという形で検討をしていきたいと思っています。

一方で沿道の利用ということを考えますと、地元の市町村ともしっかりと連携して、交差

点の形式を立体化して、側道からでも流入できるけれども本線部分については通過できるとか、そういった沿道の利用のあり方と走行の円滑化といった両面から、地元の市町村とも連携して決めてまいりたいと思います。

**浜岡委員長** よろしくをお願いします。

**菊池委員** 菊池でございます。

今いただいた資料と御説明で、A案を対応方針案とするという旨、十分理解できました。その上で1点、簡単な御質問と、今後の御提案ということで発言させていただきます。

30ページのルート帯案の検討なのですけれども、一番下に「コスト」とありますが、こちらは建設費だけですか、補償費も含まれているということになるのですか。

**和田所長** 補償費も含まれております。

**菊池委員** ということは、先ほどの影響する家屋数の話というのも、ここに間接的には含まれてくるという理解でよろしいのですか。

**和田所長** はい、そのとおりです。

**菊池委員** 了解しました。

次に、今後に対しての提案になるのですけれども、まずは前回の対応といたしまして、歩行者、自転車の意見を十分に確保できているかどうかということで、2点目に書かれている「教育機関へのヒアリング」において利用実態に係る意見を聴取したということで、この点は評価いたしますが、1点目について比率が、要は交通調査の実態よりも高い比率で回答いただけているということの文言の表現について、注意をしていただけないかと思えます。

申し上げたいのは、この比率が正しくサンプリングされているかどうかという話ではなくて、例えば12ページ以降のように量的に積み上げたものでいくとどうしても、交通機関分担が低いものはここに影響しづらいですね。

ですから、先ほど委員長が、地域別に見たらいかがでしょうかという御提案もあったように、例えばメインが自転車とか歩行者の人は実は交通安全を一番に考えているとか、そういう見せ方が欲しいという趣旨での御意見と考えております。

その点からいくと、例えば11ページ目のように比率で多く確保していますよというよりは、量的に、例えば歩行者の交通量ですと、右側でいうと12時間交通量で49人なのですけれども、今回のアンケート調査でいうと、2万4,000件の3%ぐらいですから70人以上のデータがあるということで、データの量としてきちり確保していますという



書き方のほうが正確ではないかと。比率という問題ではないかと思われま

す。もう1点なのですけれども、逆に今度、比率を気にするべきところというのがありまして、8ページ目の年齢構成でございます。これは今、確認させていただくと、2回目の資料のときには国調の年齢構成が参考として付されておりましたので、ぜひこういう形は続けていただきたいと思います。

と申し上げますのは、一定数の国調では10%ぐらいの比率があるので、これは比率で見えていってもそんなに問題ないかなとは思うのですけれども、これから事業が完了した後のことを考えると、どうしても若い世代からできれば意見をいただきたいところです。10代というのはなかなか難しいとしても、もう少し20代、30代を増やしたいというところで、その点は常に意識していただきたいと。

やはり、これが完成したらどうなるのだと。未来のことを僕たちで考え、私たちで考えようという意識も、このアンケートを通じて市民の方々に考えていただく機会にもなると思いますので、ぜひそういうふうに御活用をいただきたいなと思いました。

以上でございます。

**浜岡委員長** いかがでしょう。貴重な御意見でした。

**和田所長** 貴重な御意見、ありがとうございます。

おっしゃるとおり、自転車、歩行者については、その後の、この道路に求める意見の中では薄まってしまっているのが、我々、方針にも掲げましたけれども、バイパスルートとあわせ、現道のほうもしっかり対策もしていくとしておりますので、実際、この国道112号に道路利用者として、自転車での上での課題といったところもしっかり、アンケートではクロスで集計できますので、その上で、例えばカラー舗装とか路面表示とかで、自動車利用者に対する改善とかも含めて前向きに検討につなげていきたいと思っています。

国調との整合も、このアンケートについての理解が深まるような形で、より今後も活用していく方向で検討してまいりたいと思います。

**浜岡委員長** あと、最後に言われていた、若い人の意見をできるだけキャッチするような取り組み、これはどうしたらよろしいのでしょうか。

**小野澤委員** 世帯に2票配るという方法がそれを阻んでいるのははっきりしているのですが、私としては国調の年齢構成との対比というのがやはりどうしても必要かと思えます。世帯に配って2票というと、おじいちゃんとお父さんとか、奥さんと旦那さんとかになるので、その配布方法を見直さない限り、今の菊池委員の、私もそう思うのですけれども、サンプルとして実現するのはどうしても難しい面があります。世代が違う方に、私もそういう調査法で配票をしたことがあります。世帯主の方の世代、及びその上か下の世代の方1名

とか、なかなか難しいと思うのですけれども、そういう形で各年齢層から回答者を得られるような工夫がないと、2票配っているとどうしても上の世代の回答者になるというのは、私が行う調査法でもそうになってしまうと思います。何か若い方の回答を増やすような調査の仕方というものも今後検討していく必要があるかと思えます。

**和田所長** アンケート票には、属性として年齢も聞いております。先ほどの自転車、歩行者と同じように、実際のクロス書き方として、若い層からしたらこの道路に対してはこういう課題を認識していると。それを人口構成とかで補正する形で取り扱うみたいなことも、今後この道路にいろいろ課題とか要望というのをしっかりと反映させる方法かと思えますので、実際の集計の仕方や、個々のアンケートの配布の仕方も含めて、あわせて検討していきたいと思っております。

**浜岡委員長** よろしく願いいたします。

**菊池委員** 今の件で、例えばパーソントリップ調査の場合ですと、多目に入れたりとか、あるいは足りないときにここに入れてくださいとなるような対応をとられるのですけれども、それもなかなかやはり質問的には難しいかなと思ひまして、正しいサンプリングではないのですけれども、私がよくやる方法なのですが、例えばアンケート票を配る日付に、誕生日が最も近い方が回答してくださいということで、世帯の中で回答者をこちらでランダム化しているということも1つありますので、そうすると家族の中でも高校生の子とか、仕方ないといって回答してくれたりもします。若干ですけれども補正はされるので、そういうことも御検討いただけたらと思ひます。

**浜岡委員長** 非常にいいアイデアだと思います。

**和田所長** 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。

そのほか、いかがでしょうか。若干、時間が超過していて申しわけないのですが。

よろしいでしょうか。

今回御欠席であった小林委員からのコメントがあるということですが。

**舟波課長** 最後に、きょう御欠席でありますけれども、東北経済連合会の小林先生から事前に御意見いただいておりましたので御紹介させていただきます。

事務局提案のA案について、了解します。現在、国道112号については、A案、整備期間中における継続的な現道対策はもちろんのこと、管理移管後のまちづくりに配慮した

対策等の検討もあわせて進めるようお願いしたい旨、御意見いただいております。

以上でございます。

**浜岡委員長** ありがとうございます。

きょう議論しまして、さまざまな観点から多くの考え方をいただきましたが、この方針で、A案でいくということで、温井委員もよろしいですね。

ということですので、この資料に書かれている原案どおりの対応で今後進めていただきたいと思います。事務局のほうで進めていただくということでよろしいですか。

ありがとうございました。

それでは、この内容で進めていくということで決定していきたいと思います。

以上で計画段階評価についての審議を終わりましたが、全体を通じて何かコメントなどございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ないようですので、最後に、きょうの資料の公開・非公開について確認します。

ホームページ等に資料を公開するかどうかということですが、今までどおり、公開でよろしいですね。

では、本日の資料一式は公開するということで進めていきたいと思います。

あと、議事録につきましても速やかに公表することになっておりますが、事務局のほうから説明をお願いします。

**舟波課長** 議事概要につきましては、速やかに作成いたしまして、委員長に確認していただいた上で公表させていただきたいと考えております。詳細な議事録につきましては後日、委員の皆様にもメール等で送付させていただきまして御確認させていただきたいと思っております。

**浜岡委員長** という対応でこれから進めてきたいと思いますので、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、少し長くなって申しわけございませんでしたが、以上で本日の議事を終了いたします。議事の進行を事務局のほうに戻します。

**司会** 浜岡委員長並びに委員の皆様方におかれましては、大変御丁寧な審議を賜りまして、まこと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24回東北地方小委員会を閉会いたします。ありがとうございました。