

# 社会資本整備審議会道路分科会

## 第38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** それでは議事次第に従いまして進めていきたいと思えます。

まず、計画段階評価国道13号横手北道路につきまして、事務局より資料説明をしていただき、その後質疑応答を行うという形で進めていきたいと思えます。

それでは説明をお願いします。

**目黒事務所長** 湯沢河川国道事務所の目黒と申します。

それでは、資料1を用いまして「国道13号 横手北道路」について説明します。

資料の2ページをお願いします。

評価対象の区間は右側の図2に赤で旗揚げしてある国道13号横手バイパスの終点部から横手市と美郷町の境付近までの延長約6kmの2車線の区間です。

3ページをお願いします。

前回、第2回の審議内容と指摘事項への対応状況を示しております。主な指摘事項は4点あり、まず1点目、冬期の路肩堆雪頻度や歩行環境にも配慮することというご指摘がありました。これについては調査票に積雪期間が約80日と記載しております。また、歩行環境について、歩行者にアンケートを実施しました。2点目、アンケートでは性別の聞き方に配慮することとありました。これについては、調査票で性別を任意での記入方式としました。3点目は若年層のアンケート回数を増やすよう工夫することとあり、これについてはSNSで情報発信をするなどWebでの回答について広報を行いました。4点目は、対応方針を検討する上で、冬期課題を踏まえた計画となるよう配慮することとありました。これについては積雪地域で必要となる道路幅員を確保することとしております。

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。今回の第3回委員会では、対応方針案についてご審議をお願いします。

続きまして第2回地域の意見聴取の結果についてご説明します。

6ページをお願いします。

意見聴取の実施内容です。令和4年1月25日から令和4年3月17日にかけて実施しました。地域住民や事業者への意見聴取の対象、また関係団体へのヒアリング調査の対象は前回の第1回のアンケートと同様となっております。

7ページをお願いします。

アンケート調査の回収状況についてです。地域住民へのアンケート調査の回収率は15%、事業者へのアンケート調査の回収率が37%となっております。

8ページをお願いします。

アンケート調査票についてです。まずは積雪地域の課題がイメージしやすくなるよう、調査票に積雪期間約80日ということに記載しております。質問票表面左側の図の部分ですが、Webの回答方法が視覚的にわかりやすくなるように絵を示し、回答数が増えるように工夫を行いました。また、性別の記入欄は任意記入とし、性別の聞き方に配慮しました。

9ページをお願いします。

第2回意見聴取の広報状況です。アンケート調査は表1に示す聴取内容で、住民・事業者への調査票の配布、留置き、Webにより行っております。広く調査を周知するため、図1~4に示すように新聞広告、広報チラシ、国・県・市それぞれのホームページ、ラジオ、横手市のローカルアプリなどを用いて広報を実施しました。また、若年層の回答を増やすため、SNSによる情報発信も自治体の協力を得ながら実施しました。

10ページをお願いします。

地域住民、事業者へのアンケート結果の属性についてです。住民アンケートでは、横手市横手地域・美郷町・大仙市大曲地域が約9割を占め、対象市町村の配布戸数割合とほぼ同等の割合の回答を得ました。事業者アンケートは、横手市横手地域・美郷町・大仙市大曲地域で8割を占めました。

住民、事業者とも第1回アンケートと同様の傾向となっております。Webによる回答の割合ですが、前回から住民で9ポイント、事業者では28ポイントの増加が見られました。

11ページをお願いします。

住民アンケートでは、図2の年齢構成は、60代以上が5割、図4の職業では就業者が約6割、事業者のアンケートでは、図5の業種は製造業、運輸業で約6割となっております。住民、事業者ともに第1回アンケートと同様の傾向となっております。また、図3に示すとおり、今回新たに回答した方は住民・事業者ともに約3割となっております。

12ページをお願いします。

回答方法別の割合についてです。住民アンケートにおける若年層の割合は図1のとおり全回答者数の約1割、回答方法別の割合は、図2の郵送で約1割であるのに対し、図3の

留置き、および図4のWebの回答は約3割となっております。Webによる回答割合は、図5のとおり第1回から第2回では住民全体で9ポイント、若年層に関しては20ポイントの増加が見られました。図5に記載のとおり、住民アンケート回答総数については、第1回に比べ今回の第2回の回答数が減少している状況ですが、過去5年間に行われた同じような事業でのアンケートの回収率がおよそ10%から20数%程度となっております、今回の回収率15%は概ね平均的な値のものだとわかります。図6のアンケート調査を知ったきっかけについて、郵送はがきが約7割、図7のWebで答えた理由は、はがきより手軽なためが約9割となっております。このことから調査票にWebでの回答方法を視覚的にわかりやすくしたことで一定の効果があったと考えております。

13ページをお願いします。

当該区間の利用状況についてです。移動手段は、図1の住民アンケートでは自動車が約9割、図4の事業者アンケートは乗用車が7割、貨物車が約3割となっております。利用目的は、図2の住民アンケートでは日常的利用が約7割、非日常的利用が約3割を占めており、図5の事業者アンケートでは運送・輸送が約4割、通勤や営業で約5割となっております。利用頻度は、図3の住民アンケートでは週に1～2回以上の利用が約4割、図6の事業者アンケートでは週1～2回以上の利用者が約7割となっており、住民、事業者ともに第1回アンケートのものと同様となりました。

14ページをお願いします。

重視すべき事項についてです。対策案を検討する際に特に重視すべき事項について、住民アンケートでは通行環境改善に関する意見である、「必要な道路幅員が確保され、冬期も走行環境や歩行環境が確保されること」が約7割と最も多く、次いで「渋滞が緩和されること」、「事故が少なく安全に走行できること」の順となっております。

事業者アンケートにおいても通行環境改善に関する意見である「必要な道路幅員が確保され、冬期も走行環境や歩行環境が確保されること」が8割と最も多く、次いで「渋滞が緩和されること」、「事故が少なく安全に走行できること」の順となっております。

15ページをお願いします。

重視すべき理由についてです。重視すべき理由として、交通環境に関する意見が最も多く、次いで整備費用に関する意見が多くなっております。交通環境では、堆雪幅の確保、歩道幅の確保などに関する意見、整備費用では、経済性を考慮した道路機能の確保などに関する意見が寄せられております。

16ページをお願いします。

その他の意見についてです。こちらは、道路構造・道路線形に関する意見が最も多く、次いで道路維持管理に関する意見が多くなっております。道路構造・道路線形では、走行性・安全性などに関する意見、維持管理では道路維持管理の重要性などに関する意見が寄せられました。

なお、一番下のその他の回答については、2, 272件と多くありますが、そのうち約7割の1, 500件近くが、前の問いの重視項目9項目から3つを選択する問いで選択出来なかった、いわゆる4つ目についての回答が多く見られたというような状況です。

17ページをお願いします。

企業、関係機関ヒアリングでの重視すべき項目と理由についてです。重視すべき理由として、交通環境に関する意見が最も多く、次いで医療に関する意見となっておりました。交通環境では、慢性的に渋滞、堆雪幅の確保などの意見、医療では、救急車の追い越しが困難などの意見が寄せられました。

18ページをお願いします。

その他の意見です。道路構造・道路線形に関する意見が最も多く、次いで早期整備に関する意見となっておりました。道路構造・道路線形では、カーブやブレーキなどの少ない道路整備を望む、などの意見、早期整備では、国道13号の重要性から早期整備を望む等の意見が寄せられました。

19ページをお願いします。

前回委員会でのご指摘により、歩行者へのアンケートを行った結果となっております。こちらは、横手市から、当該区間の歩道を利用している方の中でアンケート可能な方を紹介いただき、一般利用者6名、中学生8名にアンケート調査を行ったもので、歩行環境の課題および改善方法などに関して質問をしました。

主な意見として、「幅員が狭いため、積雪や車道除雪の影響で歩道歩行に支障が生じており、安全安心のために歩道幅員を広げるべき」など、狭い歩道に起因すると思われる意見が多くありました。

なお、当該地区の中学校の通学状況は、今回の評価対象区間の中間付近にある安本入口交差点付近から北側の生徒はスクールバス、南側の生徒は徒歩通学となっております。33ページ、起点側付近の石町交差点の上の学校のマークが対象の学校で、中央付近の安本入口交差点の北側、図の右側の方がスクールバス、左側の方が徒歩で通学しております。

20ページをお願いします。

これまで説明をした意見聴取の結果を1枚にとりまとめております。

続きまして、対応方針原案の検討についてご説明します。

22ページをお願いします。

第2回委員会において当該地域の交通状況や課題を踏まえ、政策目標として、「快適かつ安全な交通環境の確保」、「円滑な物流ルート確保」、「安定した救急搬送ルート確保」の3つ、配慮事項として、「沿線環境」、「生活環境」、「自然環境」、「経済性」の4つを設定しました。

23ページをお願いします。

対策案について、2案を設定しております。

案①は、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及び通行止め区間を回避し、課題解消を図るというものです。案②は、全線をバイパス整備し、課題解消を図るものです。

24ページをお願いします。

2つの案に対する比較と評価の一覧表です。3つの政策目標のうち、アンケート調査の結果において、最も意見が多かった通行環境改善の観点、また、沿道からのアクセス性などの観点において、案①の現道改良（一部バイパス）案がより優れていると考えております。

なお、先ほどのご説明のとおり、当該区間の中学生の徒歩通学は図中の中央の安本入口交差点付近から南側、左側の区間となっていることから、通学の歩行環境の改善にも繋がるものと考えております。

25ページをお願いします。

対応方針（原案）についてです。アンケート及びヒアリング調査の結果や地域の課題を解決するための政策目標である「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」、「救急搬送ルートの確保」に寄与し、対応策としてより優れている案①現道改良（一部バイパス）案を対応方針（原案）としました。

26ページをお願いします。

こちらは、前回第2回の委員会での指摘事項としてあった、「対応方針を検討する上で、冬期課題を踏まえた計画となるよう配慮すること」に関するご説明です。

評価対象区間の現在の国道13号は一番上の図に示す幅員構成となっております。2車線で交通容量不足となる道路は、現道の課題や将来交通量推計などから4車線などを検討します。

中段の図は交通容量を確保するための4車線道路の標準幅員です。横手北道路では、当該地域の降雪状況を考慮し、一番下の図に示すとおり、堆雪幅と冬期路肩が必要となるため標準の路肩よりも広い設定にしております。

このような計画とすることで冬期の走行性や交通容量を確保できると考えております。

続いて、自治体への対応方針（原案）に対する意見照会の結果についてご説明します。

28ページをお願いします。

こちらは、秋田県からの意見照会への回答です。「対応方針（原案）について同意します」との回答を頂いております。29ページ及び30ページは、それぞれ横手市と美郷町からの意見照会への回答です。いずれも「対応方針（原案）について同意します」との回答を頂いております。

続いて対応方針（案）のまとめについて説明します。

32ページをお願いします。

地域の課題を解決するための政策目標を達成し、通行環境改善により優れていること、地域の意見聴取結果で得られた多くの地域ニーズに応えられること、必要な道路幅員が

確保され、冬期課題にも配慮していること、これらのことから、案①の現道改良（一部バイパス）案を対応方針（案）として提案させていただきます。

33ページをお願いします。

対応方針（案）として提案した案①をまとめております。

説明は以上です。ご審議よろしくをお願いします。

**浜岡委員長** ご説明ありがとうございました。それでは、事務局の説明について、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。

それでは、私の方から1つ宜しいでしょうか。

24ページをお願いします。案①として一部バイパス案、案②としてバイパス案と2つの案が示されておりますが、経済性というところを見ていくと、案①の一部バイパス案の方が安くなっている理由を教えてください。現道を拡幅するとなると、支障家屋が増えて一般的に建設費が高くなると思うのですが、今回はどうして高い金額にならずにできそうなのでしょうか。

**目黒事務所長** 現道拡幅の案が安いというよりは、バイパス案が田んぼの部分を通る案になっており、軟弱地盤対策が必要になってくると、盛土の量が多い道路構造になるので、バイパス案の費用が高くなっております。

**浜岡委員長** わかりました。そうすると、現道拡幅に関しても支障家屋などはないということでしょうか。

**目黒事務所長** 全部が家屋という訳ではないのですが、この区間全体で3,000件程ある内、案①の方だと100件程度の支障を想定し、その費用を計上しています。

**浜岡委員長** わかりました。ありがとうございます。齋藤委員、お願いします。

**齋藤委員** 今回初めて参加させていただきます。今回の調査は非常に丁寧になされていると思います。前回の先生方のご意見にあるように、若年層への周知対策というところでは、SNSを使って広報しているようだったので、ここの部分についてもよかったと思います。また、様々な方からいただいた意見の中で、積雪時、車道の方にまで少し出て歩かなければいけないというような雪国の大変な環境の部分について、この新しい案ではかなり歩道も広がっているようなので、このような件についても非常に改善されているのではないかと認識したところです。

1点確認ですが、このように歩道がよくなった際に歩道の部分の除雪は、誰がやることになるのでしょうか。

**目黒事務所長** 整備する区間については、除雪にあわせて歩道の除雪も国で行う予定となっております。

**浜岡委員長** ありがとうございました。菊池委員、お願いします。

**菊池委員** 第2回から第3回にかけてもそうですが、やはり冬期とそれ以外に分けていろいろな調査、アンケートをやっていただき、今回少数ですが実際の歩行者に関してヒアリングしているということで、データとしての信頼性が高まっていると感心しております。一方でWebアンケートに力を入れてくというのは、今回の事業だけではなく、今後の流れとしてあると思うのですが、Web回答はどのような方がされているのか、別途、整備局で分析できるような形でデータを持っておいたらどうかと思っております。

Web回答が増えたということですが、第2回の資料の年齢構成を見るとほとんど変わっていないことがわかります。Web回答が増えたということは、若い人がよく回答してくれたのかと思いきや実は割合としてはほとんど変わっていません。ということは、はがきで回答しようと思っていた人が単純にWebで回答しただけであり、Webだから新しく回答しようということにはなっていない可能性もあるので、今後アンケートを取るときに何かしらの工夫をしていく必要があると感じました。

全体の資料の内容について特段意見はありませんが、今後の展開としてこの事業だけではなくWebアンケートのあり方なども検討できるような形でお願いしたいです。

**浜岡委員長** ありがとうございました。Webアンケートは新たな方式ですので、手探りでこれから少しずつ良くしていくことになるのではないかと思います。これから気をつけていただきたいと思います。よろしくお願いします。

小野澤委員、お願いします。

**小野澤委員** アンケートの方式について、全部をWebに変えていくということではなく、回答してもらいたいメインターゲットには今回のようにアンケートを郵送して、こういうことをやっているのだから答えていただきたい、ということが伝わるようにすることも大切であり、それをベースにWeb方式も取り入れるなどがよいのではないかと感じました。

**浜岡委員長** 先ほどの菊池委員のお話にもあったとおり、Webアンケートというのは、新しい試みなので、こうしたらいい、というところまで熟練度が高まっている訳ではありません。ターゲットを見失うことがないようにしながら様々な媒体で聞くということなので、分析をして、こういうときはWebがいい、こういうときはWebではなくてはがきがいい、というようなことを見分けながら、今後できるようになればいいと思いますので、ご検討よろしくお願いします。

齋藤委員、菊池委員、小野澤委員からご意見いただきましたが、3名ともこの国道13号横手北道路について、これは良くないというような意見ではなく、肯定的な意見だと思っておりますので、この横手北道路については概ね妥当ということで次のステップに進むということにしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

どうもありがとうございました。それでは、妥当ということで次に進めていきたいと思っております。

これで横手北道路の審議が終了しました。

ここで小野澤委員が退席となります。小野澤委員ありがとうございました。

**小野澤委員** ここで失礼いたします。よろしくお願いいたします。

**浜岡委員長** ありがとうございました。

## ・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っております。よろしくお願いいたします。

**橋本事務所長** 山形河川国道事務所長の橋本でございます。国道112号 山形南道路についてご説明します。資料2です。

1ページをお願いします。

まず計画段階評価の検討の流れです。

2ページをお願いします。

今回、計画段階評価の対象としている区間を示しております。資料右側の図2、赤い4つの丸で示している約9kmの延長区間が評価対象区間です。

3ページをお願いします。

前回の第1回審議内容についてです。第1回では議事のところに記載の①～⑧までご審議をいただきました。指摘事項は下の箱の中、大きく4点です。1つ目の箱は発着交通の分析についてのご意見ということで、対応状況に記載してあるように、調査票へ設問を追加し対応しております。

残りのご指摘についてはアンケートの回答数や若年層を増やすための工夫、性別の聞き方について、先程の横手北道路と同じご指摘をいただいて、同様の対応をしております。

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、東北地方小委員会を3回、その間に意見聴取を2回行う予定です。

今回の委員会では、第2回の委員会ということで、赤い枠の4点、第1回意見聴取結果の確認、政策目標の設定などについて議論いただきたいと考えております。

5ページをお願いします。

第1回地域の意見聴取結果の確認についてです。

6ページをお願いします。

第1回意見聴取については令和4年1月25日から令和4年3月28日にかけて表1に示す方を対象として実施しました。地域住民の対象の範囲については右側の地図に示しているように、黄色の範囲については全戸配布、外側の緑色の範囲については抽出配布し、アンケート調査を行いました。沿線の道路利用者には事務所のホームページでのWebアンケートに加えて役所や道の駅での留置のアンケートも併せて行い、沿線の事業者の皆様に対しては郵送での配布、また、資料左にある表2に示す方へはヒアリング調査も行っております。

7ページをお願いします。

意見聴取のアンケート回収状況についてです。地域住民、それから道路利用者へのアンケートの回収数は下の箱の中にあるように合計20,140票、このうち郵送配布での回収率は21%でした。また、この表の下に事業者へのアンケート調査の結果についてもまとめておりますが、262社から回答があり、このうち郵送配布における回収率は約50%でした。

8ページをお願いします。

資料の左下に郵送したはがきを記載しております。今回の意見聴取では、回答した世帯数が把握できるように、調査票に世帯毎に異なるナンバリングを行いました。資料の中央にははがきの裏面を記載しておりますが、赤枠で囲ったところに調査対象範囲の利用状況が分かるように出発地、目的地に関する設問を設けております。また、性別は記入方式とし、任意に回答できるように配慮しております。

9ページをお願いします。

アンケート調査は郵送、留置、Webと様々な手法で実施しております。この資料の図2、中央に示しているように、山形河川国道事務所のホームページにおいても地域が抱える課題の詳細を掲載するなどしております。また更なる周知ということで、左下に示すような新聞広告や自治体の広報誌、ホームページ、SNSの活用をしております。

10ページをお願いします。

関係団体、事業者へのヒアリングの調査についてです。表2の関係5自治体、表3の関係団体23団体、合わせて28団体に対してヒアリング調査を実施しております。

11ページをお願いします。

意見聴取の結果についてご説明します。まずは住民等への意見聴取の結果です。図1を

ご覧下さい。9割以上が対象地域からの回答となっております。

12ページをお願いします。

資料中央に図2年齢構成の円グラフ、それから右側には図3職業構成の円グラフがありますが、それぞれ下の点線で囲ってある統計データに基づく構成比率と照らし合わせると、今回の調査結果は統計データと整合した比率となっております。

13ページをお願いします。

回答者の道路利用状況です。左上の図1利用目的をご覧下さい。利用目的別にみると約8割が日常的な利用となっております。また左下の図2利用手段をご覧いただきますと約9割が自動車利用となっております。図3利用頻度では、約8割の方が週1回以上利用しているという状況であり、図4で自治体別にみると、山形市、上山市、山辺町ではそれぞれ約8割から約7割が週1回以上の利用している状況となっております。資料の右下図5は利用目的別に利用頻度を整理したグラフです。上から順に仕事、通勤・通学、家事、送迎とあり、これらの利用目的では、週1回以上の利用割合が非常に高くなっております。

14ページをお願いします。

14ページでは出発地・目的地別に聞いた結果についてご説明しております。資料中央の地図をご覧下さい。今回、出発地・目的地を黄色いエリアの山形都市圏内と、その外側の②山形都市圏外の2つのエリアに分けました。図1がその結果です。左上の円グラフをご覧下さい。山形都市圏内々交通、これは①→①の間ということで、大きく4つの利用の目的別の整理しております。①、②を行き来するような山形都市圏発着交通が合わせて約半数となっております。また資料下側に4つの円グラフがありますが、これは出発地・目的地別に利用目的を集計したものです。一番左側①→①の内々交通では約半数が家事による移動でしたが、それに対して右側の3つのケースでは通勤・通学の割合が比較的高くなっていると分析しております。

15ページをお願いします。

ここでは地域課題についてまとめております。右上の図1地域の課題をご覧下さい。4つの項目ごとに整理しておりますが、渋滞、救急搬送については、課題の認識の割合が比較的高い状況となっております。またこの下に項目ごとに分けた棒グラフがあります。これは利用頻度別に集計をしたものですが、特に左の三つの地域課題について利用頻度が高いほど課題の認識が高くなっている傾向にあります。

16ページをお願いします。

右側の棒グラフは地域課題の4項目について出発地・目的地別に集計した結果です。移動の経路によって課題認識に大きな差がないことが確認できました。

17ページをお願いします。

課題に対する自由意見を整理した表です。意見数は渋滞に係る意見が最も多く、約3,000件、全体の約5割となっており、その他、事故、産業、救急搬送についても

それぞれ意見をいただいております。

18ページをお願いします。

ご意見ご要望について自由に記述する欄にいただいたコメントをまとめております。左側の円グラフがその内訳になっており、地域課題への意見の他に約3割が整備への要望ということでご意見をいただいております。右側の表に具体的な意見を整理しております。市街地を通り抜けるための別ルートの幹線道路があると良いというような意見をいただいております。なお左側の円グラフでは地域課題も45%の割合で意見をいただいておりますが、これについては17ページに整理したコメントとほぼ同様のため資料上は割愛しております。

19ページをお願いします。

ここからは事業者への意見聴取の結果についてご説明します。図1、図2をご覧ください。今回は9割以上が対象地域からの回答であり、製造業、運輸業からの回答が約6割となっております。

図3、図4をご覧ください。利用目的は約4割が営業となっており、利用頻度は約9割が週1回以上となっております。

図5をご覧ください。これは利用目的別に利用頻度を整理したものです。上から営業、運送・運輸、送迎、旅客とありますが、それぞれ利用頻度が大変高い状況がみられました。

20ページをお願いします。

これは出発地・目的地別にまとめたものです。図1をご覧くださいますと住民のアンケートと同じように①と②を行き来する山形都市圏発着交通が約半数となっておりますが、14ページの住民への調査結果と比較すると、やや②→②の通過交通の割合が多い状況です。

下の4つの円グラフは利用目的を出発地目的地別に整理をしたものです。一番右側の山形都市圏通過交通②→②という利用形態においては運送・運搬が約6割と他の移動距離と比べても高い割合となっております。

21ページをお願いします。

事業者の地域課題の認識についてです。

図1をご覧ください。「渋滞により通過に時間がかかる」は回答者の約9割が課題だと感じています。

また図2で利用頻度別に課題認識を整理すると一番左の渋滞にかかる項目では、週1回以上の利用においてそれぞれ課題認識の割合がより高い状況が得られています。

22ページをお願いします。

出発地・目的地別に課題認識の程度を整理したものです。16ページの住民への回答と比較すると、例えば右上の交通事故のように移動経路によって少々差が見られるところもありますが、4つの地域課題全体的に見ると概ね同様の傾向になっていると分析しております。

23ページをお願いします。

アンケートへの自由意見を整理しております。回答を見ても、やはり住民と同様に渋滞に係る意見が最も多く、全体の約5割を占めている状況となっております。具体的には「右折車によってレーンが塞がれて後続の直進車両が進めない」などのご意見をいただいております。

この他の事故、産業、救急搬送についてもそれぞれご意見をいただいたところでございます。

24ページをお願いします。

こちらは対象範囲における自由意見をまとめております。約4割が整備への要望に関するご意見で、具体的には「市街地の西側に幹線道路が必要」などのご意見をいただいております。なお、こちら地域課題について約3割のご意見がありましたが、23ページ目と同様のご意見のため割愛をしております。

25ページをお願いします。

こちらは関係団体へのヒアリングの結果です。

4つの地域課題それぞれについてご意見をいただくとともに、整備への要望などもいただいております。

渋滞については、慢性的な渋滞や道路構造による渋滞発生、沿道施設への出入りによる渋滞の発生などのご意見をいただきました。事故については、沿道施設への出入り、幅員が狭いなど道路構造に起因するような事故危険性に係るご指摘をいただいております。産業については、大型車の通行しやすさを求めるご意見、救急については、渋滞発生時に救急車が乗用車を追い越しできない等の意見をいただいております。

26ページをお願いします。

これまでにご説明した意見聴取結果のまとめです。渋滞、走行環境の改善、物流、救急搬送、それぞれについていただいたご意見をまとめております。

27ページをお願いします。

今回の意見聴取の結果を踏まえ、あらためて課題について再整理をしました。まずは27ページ目、渋滞と事故についてです。中央の右側の円グラフをご覧ください。評価対象範囲について通過交通と発着交通が混在するような状況があります。これに起因して点状の信号交差点での右折車両あるいは沿道施設へ入る右左折車両が多く、直進車両が速度低下を起しやすくなるような状況となっております。

また図3の棒グラフをご覧ください。これは事故の発生状況を示したものです。評価対象範囲について渋滞に起因する追突事故の割合が高くなっており、交通安全の観点からも渋滞が課題だと見て取れます。

28ページをお願いします。

産業に関する課題を再整理したものです。左上の図1をご覧ください。山形市、上山市における製造業の内訳です。食料品製造業の割合が最も高く、地域を代表する産業となっております。

おります。また資料右側の地図、図5をご覧ください。山形中央インターチェンジに近いところに赤い丸で物流拠点と示してありますが、物流拠点の開設が進み、南北に走る主要地方道山形上山線の物流利用が非常に増加している状況もあります。このため主要地方道山形上山線においては交通量増加に伴う速度低下が慢性化しており、速達性・走行性の確保が課題であるということです。

29ページをお願いします。

こちらは救急搬送について再度まとめた資料です。山形市消防管内の救急搬送件数は左上のグラフにあるように年間1万件を超えるような状況にあります。救急搬送ルートとして使用される評価対象範囲の路線が中央の地図、図3の青枠のエリアですが、この路線で混雑が発生しており、救急搬送を阻害している一因として挙がっております。特に混雑時間帯では、予め迂回ルートを利用せざるを得ないというコメントもいただいております。時間帯に関わらない速達性の確保が課題であると認識しております。

30ページをお願いします。

以上4つの地域課題について意見聴取の結果ごとにまとめ、課題の内容と原因について整理をしました。渋滞、事故、産業、救急搬送の4つの地域課題について一回目の小委員会でご審議をいただいた内容に赤字で今回の意見聴取の結果を反映しております。

31ページをお願いします。

政策目標の設定についてご説明します。政策目標は渋滞、事故、産業、救急搬送それぞれについて道路交通・地域の課題、地域の将来像、住民・事業者等への意見聴取の結果を踏まえて4つ整理しております。これらを政策目標として設定したいと考えております。

33ページをお願いします。

対応方針（ルート帯案）の検討です。

34ページをお願いします。

まず評価対象区間のコントロールポイントの考え方についてです。この図面は資料2ページ目で示した赤い4つの丸のエリアを拡大したものです。右側が北になっております。工業団地、大規模事業所、公共施設、集落等への影響を踏まえてコントロールポイントを設定しております。

35ページをお願いします。

地域に配慮すべき自然環境について整理しました。先ほどの34ページ目の図面上に既往文献から確認した重要な動植物等の分布状況を追記しております。

36ページをお願いします。

整理したコントロールポイントや自然環境に配慮しながら、政策目標に対応するルート帯案として2つの案を検討しております。

最初に、A案バイパス案、現道活用をする案です。既存の現道を活用し、部分的に拡幅等を行うことで機能強化を図り、渋滞の解消を図るというルート帯案です。図の中に青い丸が

ありますが、このうち大きい青丸の区間については代表断面の拡幅を行い、小さい青丸の区間については改良を行うルート帯案です。整備の概要については資料に記載のとおりです。

また、中央にポイントを記しております。ポイントとして、「必要車線数の確保による交通容量の拡大」、「交差点部の立体化による交通の円滑化」、「沿道出入りの影響を抑制することによる交通の円滑化」、「幅員の設定による救急搬送ルートの確保」等々を挙げております。一方で次のB案とも関連しますが、A案については「現道活用が基本となるため利用交通の分担が完全にはできない」といった面もあります。

37ページをお願いします。

B案、同じくバイパス案ですが、別線整備をする案となっております。課題箇所を別線でバイパスにすることで交通転換を図り、課題解消を図るルート帯案です。整備の概要は記載のとおりです。ポイントとしては、「バイパス整備による交通容量の拡大」、「バイパスへの転換による現道交通の円滑化」、「盛土構造で沿道出入りを抑制すること」、「通過交通と発着交通の分散による利用交通の分担」、「道路規格に応じた幅員設定による救急搬送ルートの確保」、「一部現道活用による施設・文化財等への影響を極力回避」といった点を挙げております。

38ページをお願いします。

この2つのルート帯案について評価項目の設定を検討しました。設定した4つの政策目標を達成するために求められる機能について整理し、評価項目については表1に示すとおり設定しました。

また、配慮すべき事項ということで表2をご覧ください。道路整備による影響等を考慮し、4つ設定しております。

39ページをお願いします。

2つの対策案を比較した資料です。A案B案それぞれについて、設定した評価項目へ基づいて評価をしております。4つの政策目標とその他の配慮事項について各案それぞれに評価を実施しております。

40ページをお願いします。

今後行う第2回意見聴取の方法についてのご説明です。

41ページをお願いします。

第2回の地域の意見聴取においては、ルート帯案を検討する際に重視すべき項目について説明を設けたいと思っております。地域、あるいは道路交通の課題を解消するため、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を設定しております。

42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。意見聴取の対象者は一回目の意見聴取と同様に、方法についても第1回と同様にWeb併用のアンケート、それからヒアリング調査を実施する予定です。

43ページをお願いします。

43ページ以降は、第2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。チラシや調査票は、近年のインターネット環境及び端末の普及も考慮し、効率的に回答をいただけるようWebでの回答も案内できるようにしております。

以上で説明を終わります。ご審議の程よろしく申し上げます。

**浜岡委員長** ご説明どうもありがとうございました。これからご質問やご意見など受けたいと思いますが、先ほど中座された小野澤委員からご意見をいただいておりますので、まずそちらご回答をお願いします。

2点いただいております。1つ目は出発地・目的地別調査項目について、「今回の調査結果から事業者においては、地域課題に違いがある可能性が読み取れたのですが、次回の事業者対象調査でこの項目を継続して見る必要性はないでしょうか」というのが1つ目です。

2つ目が対応方針、ルート帯案の検討部分について、「本計画が山形市中心部全体の課題を検討している流れの中で、ルート帯がアンケート対象地域の西側の部分だけの対応案となっていることについて説明が必要ではないでしょうか。また地域の意見聴取、第2回のアンケート票に記載する地図2つ、43ページの位置関係が少しわかりにくいと思います。表紙の全体図とルート帯図の方向を統一した方がいいんじゃないでしょうか」ということで、北が分かりづらいんじゃないかというご指摘だと思います。以上、2点お願いします。

**橋本事務所長** まず1つ目のご指摘について資料2、22ページの結果に関するご指摘だと思います。事業者あるいは住民へも同じように①、②の移動の目的を確認しておりますが、ご指摘を踏まえ、次回、第2回の意見聴取においてもアンケートへの反映を含めて検討したいと思います。

それから2つ目のご指摘ですが、こちらもアンケート調査票への記載に関するものだと思います。評価対象区間をしっかりと提示すべきではないかというご指摘と、地図の方角の分かりやすさというご指摘をいただきました。アンケート調査票の今後の作り込みにおいてしっかりと検討し、回答者がわかりやすいアンケートになるように工夫したいと思います。

**浜岡委員長** よろしく申し上げます。回答者が混乱してしまうと良いデータが得られませんので、是非ともよろしく申し上げます。

川崎委員、お願いします。

**川崎委員** 山形市の将来に渡っての方向性を考慮した方がいいと思います。整備、計画に伴う流動・変化によって市の中心部、沿線部のコンセプトに大きな影響を与えると思うので、山形市の今後の人口の動向や市街地化の方向性の2つを踏まえた計画にすることが必要ではないかと思いました。

**浜岡委員長** ありがとうございます。これからの山形市の開発の方向性や人口の増加・減少傾向などを踏まえた計画になるべきではないかというご質問だと思いますがよろしいでしょうか。

**川崎委員** はい、ありがとうございます。アンケートの項目をどうするかということよりも、もうちょっと予備の段階で政策目標にあたって事業の方向性など、加味する必要があるのではないかなと思います。そういった意味では本当は第1回のときに指摘すればよかったのですが改めて思いました。

**浜岡委員長** はい、分かりました。第1回目でも議論できたことかもしれませんが、山形市の都市化の状況や混雑の状況、今後どれくらい変化するのかを踏まえた計画にしていけないと、出された計画が建設のためだけの計画になってしまいかねないので、しっかりマッチしているかどうか、確認の質問だと思います。いかがでしょうか。

**橋本事務所長** 山形市におけるこれまでの都市化の変遷や今後の都市計画のプランについては第1回の小委員会でもお示ししております。たとえば都市化の状況では山形中心市街部から南側や西側に広がっている状況があること、また都市計画としてもどのようなネットワークを将来目指しているかということについて、今回の計画に反映しております。

**浜岡委員長** 川崎先生が心配されたことについては、しっかり対応していますのでご安心下さいという回答だと思いますが、追加して何か気になることはありますか。

**川崎委員** ありがとうございます。規制権限は市にあるので、例えばバイパス案になった場合、整備の具体的な計画をステップ毎に示して、実際に整備する段階にあたってどのような規制が考えられるか、どのような土地利用が考えられるかを市としっかり連携して進めていく必要があると思いますのでよろしくお願いします。

**浜岡委員長** 今後仮にバイパス案になると今の道路とは別の所に建設することになるので、土地利用を新たに変えていくことにもなりかねません。市としっかり連携して進めていく必要があるのでよろしくお願いしますという論点だったと思います。ありがとうございました。



それでは吉田先生お願いします。

**吉田委員** 川崎先生ご指摘の点については、5年前に山形市と私で都市計画マスタープランの検討をした際、このバイパスの計画については国から提案があり、この道路の構想を含めて検討を行いました。山形市の都市計画マスタープランに含められているというのが一つです。

それから質問です。14ページの黄色いエリアは都市圏と書いてありますが、都市圏というと広域都市圏という印象です。26ページをみると概ねD I D地区で、この黄色のエリアは山形市街地です。もし可能でしたらこの絵、もしくは名称を変更してはどうでしょう。

また、同じく26ページですが、左側の方に渋滞の要因として、山形市街地通過交通がありますが、地図で確認できるとおり112号線でこの市街地を通過する経路が寒河江の方面までの最短経路になるので、この交通も山形南道路に加わると渋滞が緩和されるのではないかと思います。

もう一点、30ページですが、これに対して課題の再整理ということで、市街地の通過交通が課題になっていると書いてありますが、112号は中心市街地の目抜き通りなので、中心市街地の通過交通の存在が課題だと私は感じます。以上です。

**浜岡委員長** 3点のご指摘でした。1つめは今回の計画はマスタープランにもしっかりと位置づけられているため、非常にいい計画であるという評価をいただきました。2つ目は20ページ、黄色いところは「山形都市圏」というのではなくて「山形の市街地」にした方が誤解はないのではないかとということです。都市圏としてしまうともう少し広域な部分をイメージして混同が起きてしまわないよう対応していただきたいということです。

3つ目は30ページです。赤字で書かれている「市街地への通過交通の存在」が、中心市街地に向かう交通を少しでも削除できる、減少できる計画になるのではないかとということです。

言葉の使い方は、誤解の無いようにするというのが一番だと思いますのでよろしくお願いたします。

**橋本事務所長** 30ページの整理については、いただいた意見を踏まえて再整理したものになっております。市街地への通過交通の存在というのはまさに委員がおっしゃるように中心市街地への通過交通の存在をおそらく示しているものだと思います。再度アンケートを読み解いて、誤解の無いように整理をしたいと思います。

もう一点、2つ目のお話にありました「都市圏」という言葉の使い方です。これはアンケートでお聞きした際には「都市圏」という使い方はしておりません。黄色く色を

付けて①、②と示しただけになっております。今回小委員会での資料作成上このような言葉遣いをしましたが、今後誤解の無いよう資料を作成する際は留意したいと思います。

**浜岡委員長** よろしくお願ひいたします。

そのほかいかがでしょうか。齋藤委員お願ひいたします。

**齋藤委員** 39ページです。対策案の比較ということで、こちらは今の段階なのでそれぞれの項目で◎や△など評価はされていないと思いますが、経済性というところに金額が入っております。これについて概算だと下にコメントがありますが、この内容の中には、例えば両案の実現の難易度や工期の長短などはどのような形で反映されているのでしょうか。今は全く建設費しか見ていないということでしょうか。

**橋本事務所長** 39ページ目の整理は、達成すべき政策目標あるいはその他の配慮事項として設定した4つの項目において評価指標として設定をしてそれぞれ比較をしたものです。例えば施工期間は、「工事の影響」という項目があり、そこで少し触れておりますが、難易度はまだこの段階では評価をしていない状況です。

**浜岡委員長** 例えば、Aのバイパス案が50年、Bのバイパス案が30年かかるとします。そうすると20年の差が生じ、20年前から効果が出現するものと、20年経ってから効果が出現するものではトータルの効果としても違うかもしれません。何年でできるかはなかなか分からないところではありますが、先程、齋藤委員からご指摘があったように、標準的な時間で進められるのか、標準的なものよりももう少しかかるかもしれないのか、今後示せるならば示した方が判断の材料としてもいいのではないかと思います。渋滞がひどくてなんとかして欲しいという地域の方々の強い思いがあったので、それにできるだけ早く応えるというのも大事ではないかと思います。まずはご検討いただいて、示せるようなら今後示していく形でお願ひしたいと思いますので、よろしくお願ひします。

そのほかいかがでしょうか。菊池委員お願ひします。

**菊池委員** 2点あります。1点は確認したいことです。7ページの最終状況について、Webで回答しても郵送配布されたものを見てそのQRコードからアクセスしたものは、Webではなくて郵送配布の方にカウントされているという理解でよろしいでしょうか。横手北道路の場合はWebに入っていたような気がするので今後統一していただきたいです。

**橋本事務所長** 今回の整理においては、はがきに記載した二次元コードからWeb回答したものは一番上の郵送配布の中に含まれています。

**菊地委員** わかりました。もう一点は意見です。今回のこの事業は山形市D I D地区に関わってくるということで非常に難しく、検討すべき課題が多くあります。そのなかで1回目のアンケートで通過・発着を分かるようにとご意見申し上げましたが、それを反映していただいたことをまず感謝申し上げます。

ただですね、割合は通過も発着もあまり変わらないということでこれはこれで結構だと思うんですが、そもそも肝心の山形上山線、それから国道348号線についてはかなり通過交通の割合が元々高い道路ですが、その後の回答は得られませんでした。通過交通の回答を得るのは難しいとは思いますが、今後何かしら検討が必要ではないかなと思います。

通過交通と発着交通が混在しているからこれを分けた方がいいということに話を持っていくと、このルート帯案を非常にスムーズに理解できると思うので、通過交通についてどうやってデータ取れそうかというのは考えていただきたいです。

それに関連して、どうしてもこの次回行う最後のアンケートについても、この通過交通と発着交通が混在しているということが様々な問題の1つの原因になっていて、それを分離する案がこういう案で考えられている、と言った方がわかりやすいんじゃないかと思うんです。単純に渋滞発生、事故、物流、産業、救急医療という視点だけでお話しされるのもっと他に選択肢があるんじゃないのかという考えをもたれると思います。いろんなアンケート調査をした結果、通過交通と発着交通、それから生活交通、物流交通の混在というのがあり、これらをやはり分離していくことが結果として事故や救急搬送の問題点を改善することに繋がる、というメッセージを入れた方がこのルート帯の提案がわかりやすいんじゃないかと思いました。

もう1つ意見です。資料を作るときですが、例えば27ページの右下の交通管理者の声ということで、ここだけがピックアップされるとあまりよろしくないような気がします。

「信号があることにより減速停止することが渋滞の原因です」と、これだけが赤く塗られて強調されるとそのことで事故が起きやすくなっているような誤解がある資料になってしまうと思います。信号があるということには意味があるわけで、減速停止させるために信号を設置しているということもあると思います。ここで補足するならば事故の前に（追突事故）などと書くと誤解がないのかなと思います。そのままお答えになった文言で記載するとちょっと誤解がある資料になる可能性があるので、Webで公開されることとなりますし、資料の作り方について丁寧にしていただきたいと思います。

**浜岡委員長** いくつかの論点がありましたが、例えば最後のところでは示し方です。交通管理者の声のところ、おそらく出された声をそのまま書いているということだと思うんですが、誤解のないように示していくことが重要だと思いますので今一度確認をお願いします。

それでは、全員からご意見いただきましたが、どなたもこの山形南道路の計画段階評価を進めるということに関して否定的な意見はなく、前向きな意見だったと思います。従って、次回に進めていくことで概ね妥当だと評価いただいたということによろしいでしょうか。それでは以上で計画段階評価につきまして審議を終わりますが、全体を通して何かございますか。

無いようでしたら最後に本日の委員会の資料の公開、非公開について確認したいと思います。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ことによろしいでしょうか。それでは本日の資料一式につきましては公開することにしたと思います。議事録につきましても速やかに公表する事になっておりますが、事務局よりなにかありますか。

**道路計画第一課長** 議事概要については、速やかに作成し、委員長に確認していただいた上で、公表させていただ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いただき、それぞれご確認させていただ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。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いただ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な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38回東北地方小委員会を閉会いたします。