

# 一般国道112号 山形南道路における計画段階評価

## 1. 山形中心市街地南西部の課題

### ① 交通集中による幹線道路の速度低下

○評価対象範囲では、交通量は約400百台/日前後であり、複数の主要渋滞箇所が存在しているなど、速度低下が課題。(図1)

### ② 幹線道路の安全性

○評価対象範囲における死傷事故率は東北平均※と比較して高く、単路部で約2.5倍と安全性が課題。(図2)

※東北平均：東北地方の「国」または「県」管理道路(自専道を除く)市街地区間の平均値

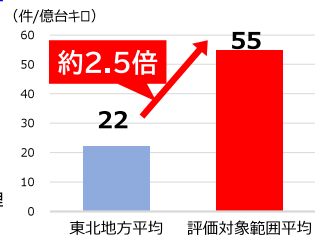


図2 評価対象範囲の死傷事故率(単路部)



出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

### ③ 物流の円滑性

○山形中央IC付近で物流拠点が稼働したものの、輸送ルート上で交通が混雑しており、円滑な輸送の確保が課題。(図3)

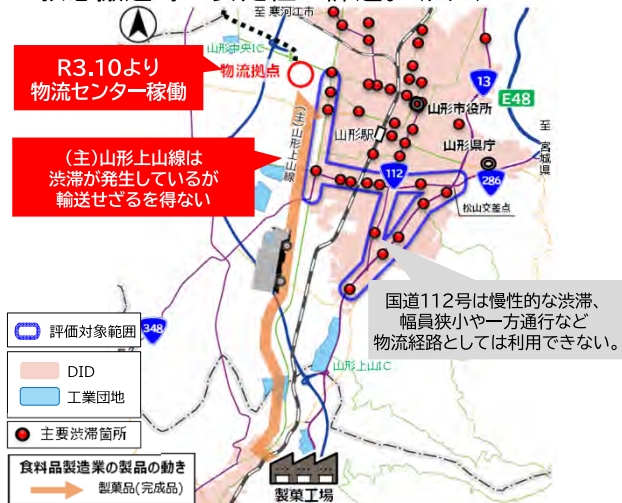
### ④ 救急搬送時の安定性

○対象範囲周辺には高次救急医療施設が複数立地しているものの、渋滞区間では一般車両が緊急車両の追い越しを阻害。(図4、写真1)

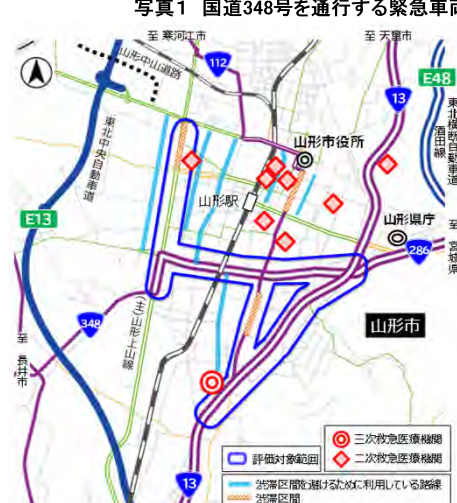
○混雑時は渋滞区間を避けて救急搬送する場合もあり、救急搬送時の安定性が課題。(図4)



写真1 国道348号を通行する緊急車両



出典：食品製造業ヒアリング結果 (R3.7)

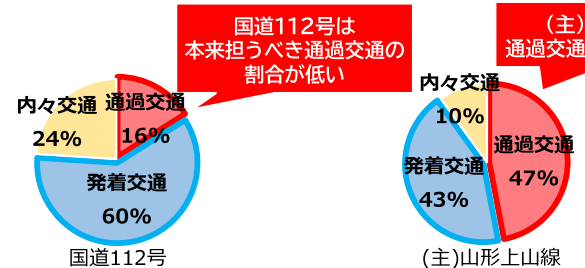


出典：山形市消防本部ヒアリング結果 (R2.10)

## 2. 原因分析

### ① 沿道の出入り交通が多く、通過交通と発着交通の混在

○評価対象範囲の一部である(主)山形上山線では、通過交通と発着交通が混在しており、連続している信号交差点での右折車両や沿道施設へ入る右左折車両などが、直進車両の速度低下の要因となっている。(図5、写真2)



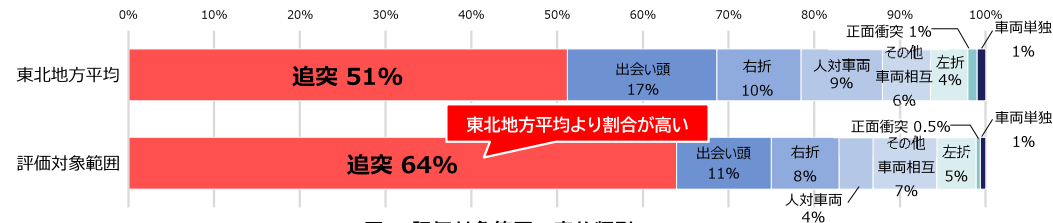
資料：ETC2.0データ (R2.10月(平日))



写真2 沿道施設の立地状況

### ② 信号交差点の連続

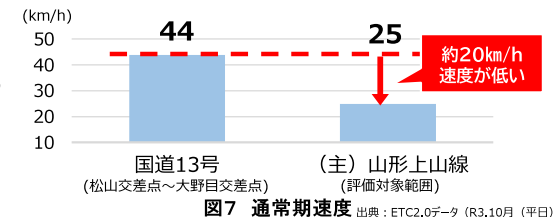
○評価対象範囲の市街地では、信号交差点が連続しているため、信号交差点での減速・停止により渋滞が発生しやすく、追突事故が起きやすい。(図1、図6)



資料：イタルデータ (H29-R2)

### ③ 幹線道路の混雑

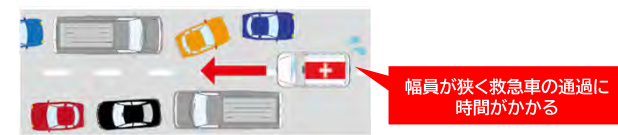
○評価対象範囲外の国道13号と比較すると、評価対象範囲内の(主)山形上山線では約20km/h速度が低い。(図7)



出典：ETC2.0データ (R3.10月(平日))

### ④ 幅員不足

○評価対象範囲は幹線道路だが、道路幅員が狭いため、緊急車両の追い越しが困難。(図8)



## 3. 政策目標

### ① 必要な交通容量の確保

### ③ 円滑な物流ルートの確保

### ② 安全な交通環境の確保

### ④ 安定した救急搬送ルートの確保

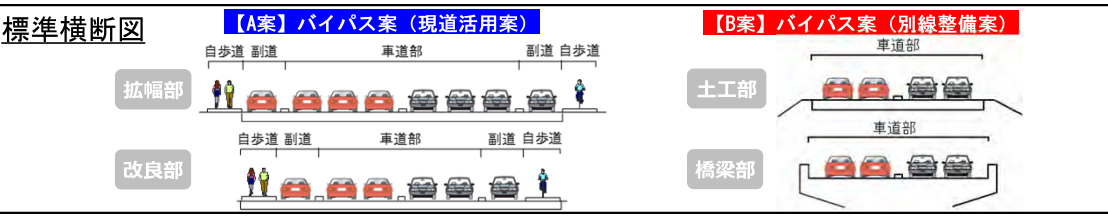
一般国道112号 山形南道路における計画段階評価

4.対策案の検討

| ルート案     |                |                 |   | 【A案】バイパス案（現道活用案）                                               | 【B案】バイパス案（別線整備案）                                                   |
|----------|----------------|-----------------|---|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| ルート概要    |                |                 |   | 現道課題箇所の改良を行い、現道を活用する案                                          | バイパス整備を基本とし、一部現道活用により、現道課題箇所を解消する案                                 |
| 政策目標     | 必要な交通容量の確保     | 交通容量の確保         | ◎ | 多車線化により、交通容量が確保される                                             | ◎ バイパス整備により、交通容量が確保される                                             |
|          | 安全な交通環境の確保     | 利用交通の分担         | △ | 現道の多車線化のため、利用交通の混在は解消されない                                      | ◎ バイパス整備により、利用交通の分担が図られる                                           |
|          |                | 安全な交通環境         | ○ | 多車線化により現道の渋滞緩和が図られ、渋滞に起因する事故が減少                                | ○ バイパス整備により現道の渋滞緩和が図られ、渋滞に起因する事故が減少                                |
|          | 円滑な物流ルートの確保    | 物流経路の走行性、速達性の向上 | ○ | 現道の多車線化により物流ルートの渋滞の緩和を図り、走行性・速達性が向上                            | ○ バイパス整備により、現道の渋滞緩和を図り走行性・速達性向上を図るとともに、新たな物流ルートを形成し、産業拠点へのアクセス性が向上 |
|          | 安定した救急搬送ルートの確保 | 安定した救急搬送ルート     | ○ | 救急搬送ルートの渋滞の緩和により、救急搬送の安定性、速達性が向上                               | ○ 救急搬送ルートの渋滞緩和により、救急搬送の安定性、速達性が向上するとともに、救急搬送ルートの選択肢が拡大             |
| その他の配慮事項 | 生活環境           | 沿道環境への影響        | △ | 支障物件数が多いと考えられ、改変範囲が広いため、沿道環境への影響は大きい                           | ○ 支障物件数が少ないと考えられ、沿道環境への影響は少ない                                      |
|          |                | 道路利用者への影響       | △ | 市街地部での中央分離帯設置により、出入り制限等の利用形態の改変を伴うため影響は大きい                     | ○ バイパス区間が主であり、現道活用区間における利用形態の改変の影響は小さい                             |
|          | 自然環境           | 地形・自然環境の改変      | ○ | 現道改良のため地形改変が小さく、自然環境への影響は小さい                                   | △ 一部区間を除くバイパス整備のため、地形改変が発生し自然環境への影響が懸念される                          |
|          | 工事の影響          | 現道交通への影響        | △ | 現道改良のため、施工時に比較的に長い区間・長い期間（特に冬期においても）で交通規制が必要となるため、現道交通への影響は大きい | ○ 現道の工事は一部区間のみであるため、施工時の現道交通への影響は小さい                               |
|          | 経済性            | 整備に関する費用        | △ | 約730～830億円                                                     | ◎ 約620～720億円                                                       |

◎：改善・満足する ○：一部改善・満足する △：他案に比べ劣る

※現時点の概算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により、金額が変更となる場合がある。



対応方針：【B案】バイパス案（別線整備案）による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道112号 山形南道路
- ・区間：山形県山形市蔵王松ヶ丘～山形県山形市西崎
- ・概略延長：約9.0km
- ・設計速度：80km/h
- ・車線数：4車線
- ・概ねのルート：図9【B案】のとおり



図9 当該地域における対策案の検討

（参考）当該事業の経緯等

計画段階評価及び都市計画決定等の状況

- ・R3年11月 計画段階評価着手（第1回東北地方小委員会）
- ・R4年 1月 第1回地域意見聴取
- ・R4年11月 計画段階評価（第2回東北地方小委員会）
- ・R5年 1月 第2回地域意見聴取
- ・R5年11月 計画段階評価（第3回東北地方小委員会）
- ・R7年 1月 都市計画決定・告示

地域の要望等

- ・R3年11月 一般国道112号（山形市・寒河江市間）整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R4年 6月 一般国道112号（山形市・寒河江市間）整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R5年 1月 山形市長が国土交通省へ事業化を要望
- ・R5年 6月 一般国道112号（山形市・寒河江市間）整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R6年 6月 一般国道112号（山形市・寒河江市間）整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R6年 9月 一般国道112号（山形市・寒河江市間）整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R6年11月 山形県副知事が国土交通省へ事業化を要望
- ・R6年12月 一般国道112号（山形市・寒河江市間）整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望