

# 新規事業候補箇所 参考資料

国土交通省 東北地方整備局

# 一般国道13号 横手北道路における計画段階評価

## 1.横手北地域の課題

### ①走行の快適性・安全性の低下

- 主要渋滞箇所周辺では通常期・冬期ともに速度低下が発生し、並行する秋田道通行止め時は更に速度が低下。(図1)
- 主要渋滞箇所などの交差点で事故が多い。死傷事故率は県内直轄国道平均に比べ高く、安全性確保が課題。(図2)
- 冬期は堆雪による幅員狭小で、車両のすれ違いや歩道の歩行が困難となり(写真1)、安全安心な走行環境や歩行環境の確保が課題。

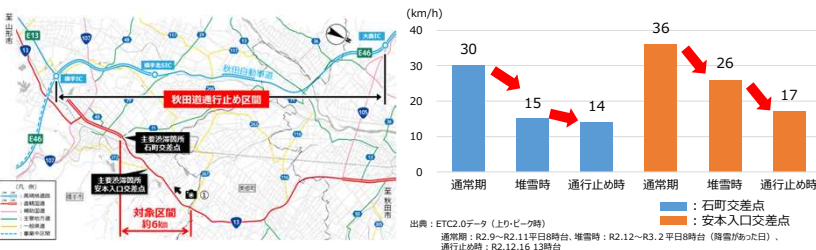
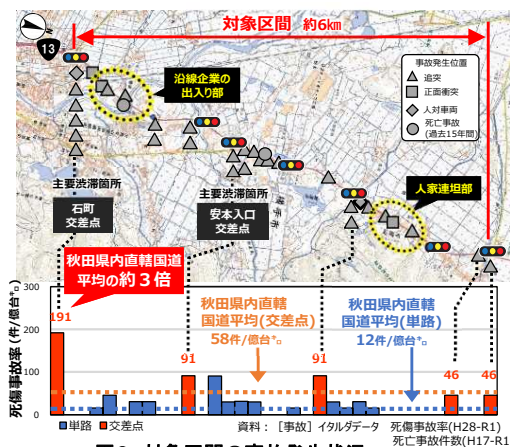


図1 主要渋滞箇所周辺の速度変化



写真1 堆雪時のすれ違い状況

### ②不安定な物流ルート

- 秋田県内の自動車関連企業は、連携して部品を製造・納品する取組みを行っており、部品の輸送時に対象区間を利用。(図3)
- 冬期は堆雪により荷崩れの発生や速度低下による納品納入への遅れが生じ走行性や定時性、速達性の確保が課題。(図4)



図3 自動車部品の製造工程の例

図4 荷崩れの発生イメージ

### ③救急搬送における安定性の阻害

- 道路幅員が狭いことに加え、冬期は堆雪による幅員狭小や渋滞で、救急車両の追い越しが困難となり、安定性、速達性の確保が課題。(写真2、図5)



写真2 冬期の救急搬送状況



図5 救急搬送時間の変化

## 2.原因分析

### ①交通容量の不足

- 主要渋滞箇所が2箇所存在しており、交通量が交通容量を超過するなどして速度が低下。(図6)

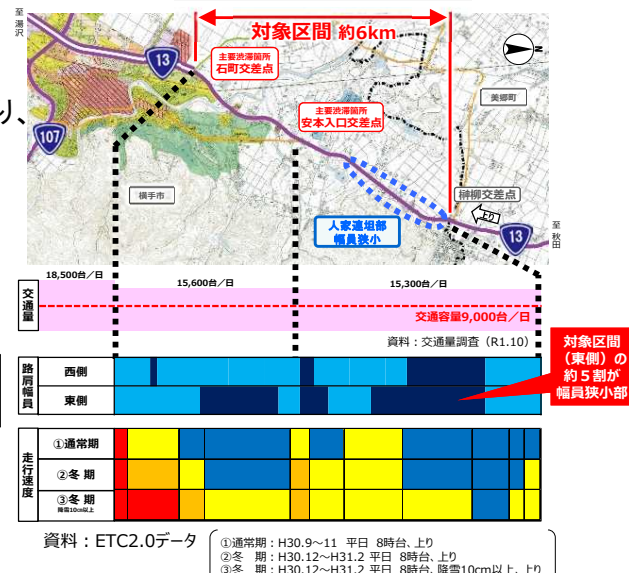


図6 対象区間の交通、路肩幅員、速度低下の状況

### ②幅員狭小

- 対象区間の路肩幅員は、全体の約5割が狭小区間。(図6)

### ③冬期の走行環境悪化

- 対象区間の冬期路肩幅員は、堆雪により更に減少。(図7)
- 堆雪による速度低下によって冬期は走行速度にばらつきが発生。(図6、図8)

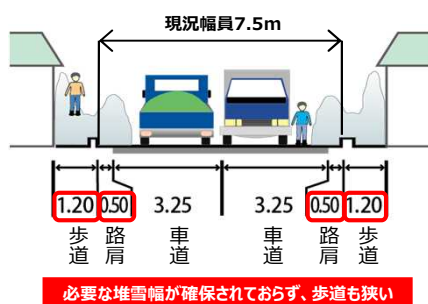


図7 冬期幅員の状況

### ④混雑に起因する追突事故

- 対象区間では、混雑に起因する追突事故の発生割合が高い。(図9)

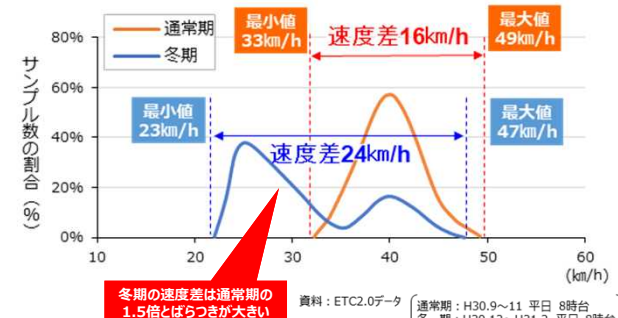


図8 対象区間(上り)の速度分布比較

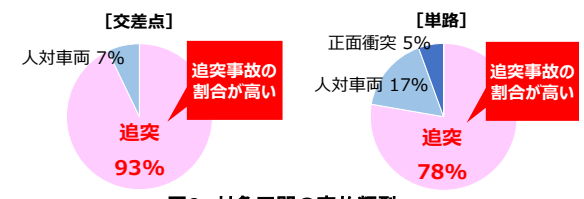


図9 対象区間の事故類型

## 3. 政策目標

- ①快適かつ安全な交通環境の確保
- ②円滑な物流ルートの確保
- ③安定した救急搬送ルートの確保

- ②円滑な物流ルートの確保

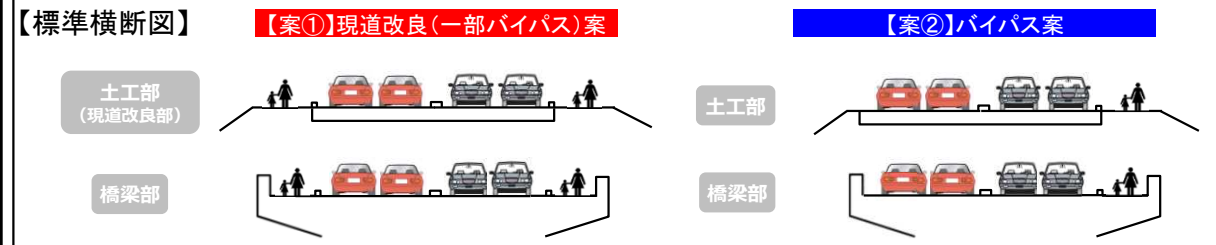
# よこてきた 一般国道13号 横手北道路における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

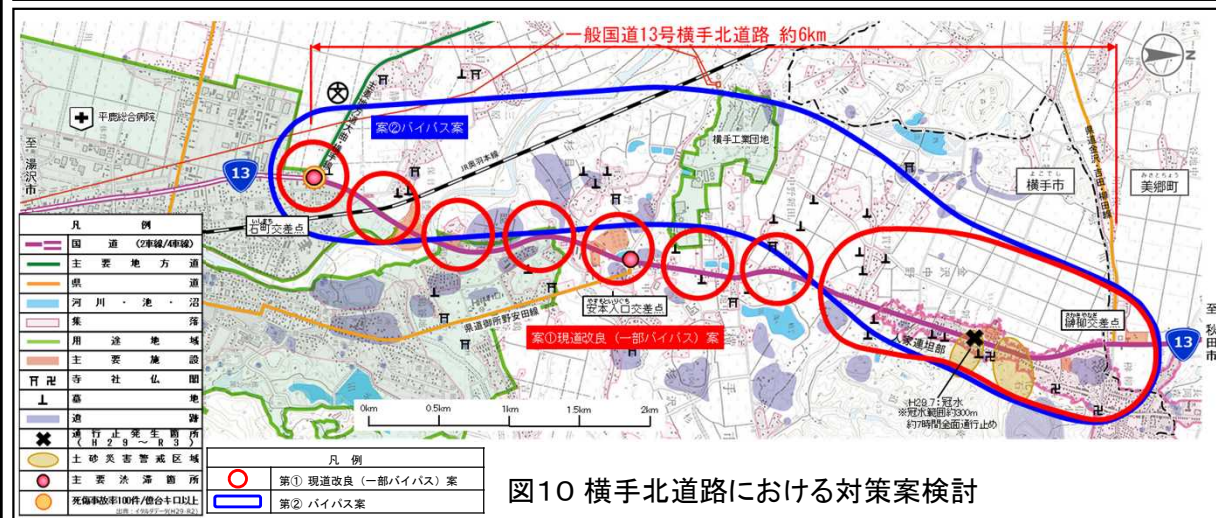
比較項目		【案①】現道改良（一部バイパス）案	【案②】バイパス案
ルートの概要		現道幅を基本とし、一部バイパスにより土砂災害警戒区域及び通行止め区間を回避し、現道の課題解消を図る案	全線をバイパス整備し、現道の課題解消を図る案
延長		約6km	約6km
政策目標	快適かつ安全な交通環境の確保	◎ 交通容量が確保され、渋滞緩和が図られる。 ◎ 必要な道路幅員が確保され、冬期の走行環境や安全安心な歩行環境が確保される。	◎ バイパスへの交通転換により、渋滞緩和が図られる。 △ 必要な道路幅員が確保され、冬期の走行環境は確保されるが、現国道13号の歩行環境の課題は残る。
	円滑な物流ルートの確保	◎ 渋滞緩和による追突事故の減少や中央分離帯の設置により安全性が向上。	◎ 渋滞緩和による追突事故の減少や中央分離帯の設置により安全性が向上。
	安定した救急搬送ルートの確保	◎ 渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、走行性、定時性ともに向上。 ◎ 渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、救急搬送の安定性、速達性ともに向上。	◎ 渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、走行性、定時性ともに向上。 ◎ 渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、救急搬送の安定性、速達性ともに向上。
	沿線環境	◎ 沿線から本線へのアクセス性に優れる。	△ 沿線から本線へのアクセス性に劣る。
配慮すべき事項	生活環境	△ 人家連坦部を避けるものの、現道幅幅となるため、沿線家屋等への影響が大きい。	◎ バイパス整備により、沿線家屋等への影響が小さい。
	自然環境	◎ 地形変化が小さいため自然環境への影響が小さい。	△ 地形変化が大きいため自然環境への影響が大きい。
	経済性	— 約190～230億円	— 約360～400億円

◎：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(案):【案①】現道改良(一部バイパス)案による対策が妥当**  
**【計画概要】**  
 ・路線名: 一般国道13号 横手北道路  
 ・区間: 秋田県横手市八幡～秋田県仙北郡美郷町金沢  
 ・概略延長: 約6km  
 ・車線数: 4車線  
 ・設計速度: 60km/h  
 ・概ねのルート: 図10 案①のとおり



(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

・S43年 4月 都市計画決定	・H14年11月 都市計画変更
・R 2年10月 計画段階評価着手(第1回東北地方小委員会)	・R 2年12月 第1回意見聴取
・R 3年11月 計画段階評価(第2回東北地方小委員会)	・R 4年 1月 第2回意見聴取
・R 4年11月 計画段階評価(第3回東北地方小委員会)	・R 5年12月 都市計画変更

**地域の要望等**

- ・R 5年 6月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省へ早期事業化を要望
- ・R 5年10月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年 1月 秋田県知事、国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会、横手商工会議所が国土交通省・財務省へ新規事業化を要望
- ・R 6年 5月 秋田県知事が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年 6月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年 7月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年11月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会、東北国道協議会が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年11月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省へ早期事業化を要望
- ・R 6年12月 秋田県副知事、国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省へ早期事業化を要望
- ・R 7年 1月 秋田県知事、国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省へ早期事業化を要望

図10 横手北道路における対策案検討

# 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

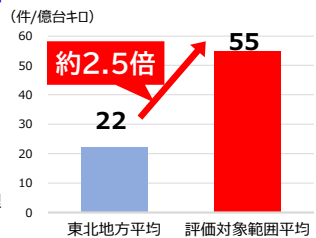


図2 評価対象範囲の死傷事故率(単路部) 資料：イタルデータ (H28-R1)



### 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)

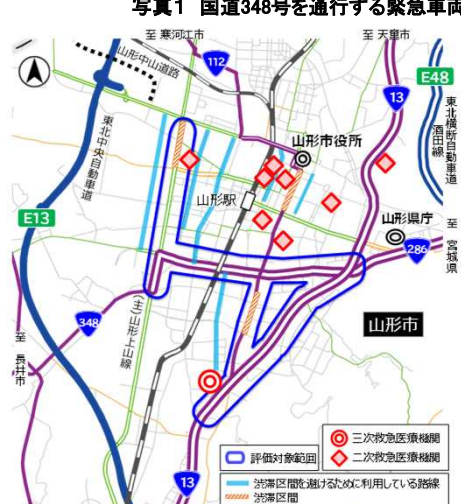
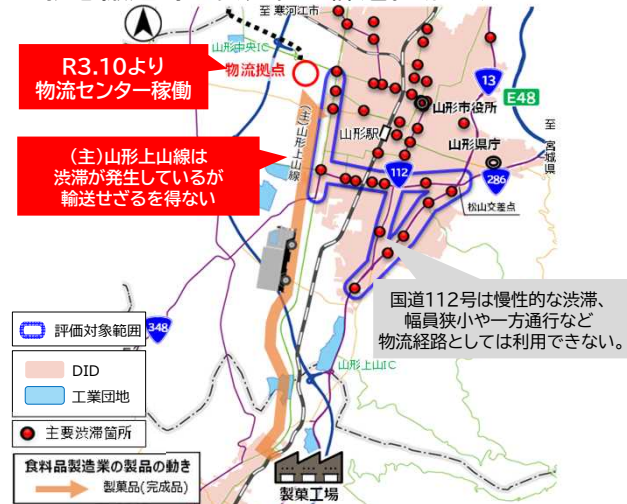
### ④ 救急搬送時の安定性

○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



## 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)

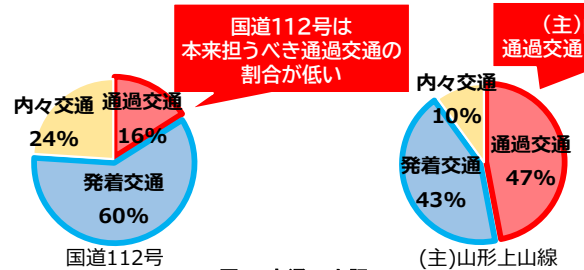
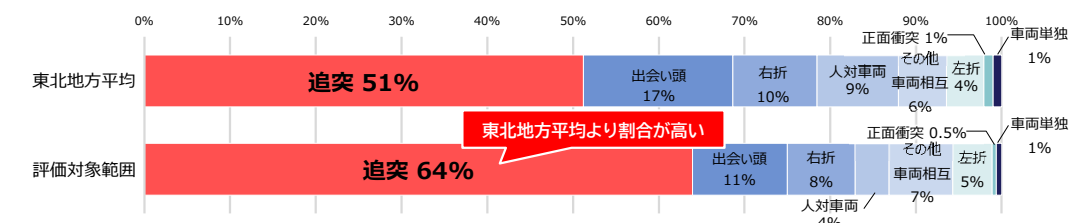


写真2 沿道施設の立地状況

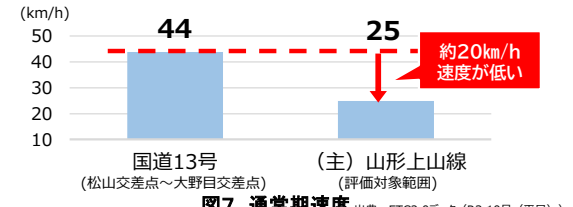
### ② 信号交差点の連続

○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)



### 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)



### 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
- ② 安全な交通環境の確保
- ③ 円滑な物流ルートの確保
- 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

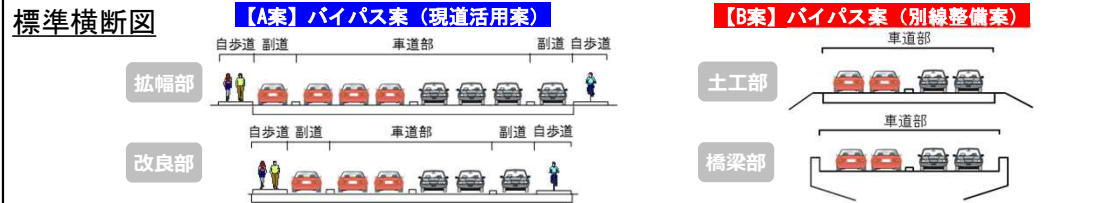
やまがた みなみ

## 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