

平成 24 年度 山形のみちづくり評議会 (第 1 回)

議事要旨

1. 日時

平成 24 年 10 月 10 日 (水) 14:00~16:00

2. 出席委員

柴田会長、貝山委員、福田委員、塩原委員、亀森委員、宮原委員、池田委員、小山委員、豊島委員、手塚委員、岡委員

3. 議事

- 1) 平成 23 年度の事業効果の検証について【協議】
- 2) 東日本大震災を踏まえた「山形県道路中期計画」の見直しについて【協議】
- 3) 地域主権改革一括法に伴い県で定める基準(案)について【報告】
- 4) 事故危険区間対策事業(H24 取組み状況・H25 候補箇所)について【報告】

4. 議事概要

- 平成 23 年度供用箇所を踏まえ、平成 23 年度事業効果の検証結果について事務局より説明を行い、主に以下のような意見交換がなされた。
 - ・東日本大震災等の社会情勢の変化を十分に考慮し、状況によっては目標値を見直す必要がある。
 - ・整備された路線に対しては、新たに発生する問題についても今後フォローしていく必要がある。
- 東日本大震災を踏まえた「山形県道路中期計画」の見直しについて事務局より説明を行い、主に以下のような意見交換がなされた。
 - ・東日本大震災をはじめとする近年の大災害を踏まえ、自然災害に対する観点を考慮し、中期計画を見直す必要がある。
 - ・計画の内容や実施事業について、国が定めた方針に倣うだけでなく、山形県の地域情勢を踏まえ、地域に合ったものにしていくことが重要である。
- 地域主権改革一括法に伴い県で定める基準(案)について事務局より報告を行った。
- 事故危険区間対策事業(H24 取組み状況・H25 候補箇所)について事務局より報告を行った。

5. 山形のみちづくり評議会（第1回）における主な意見

【平成23年度の事業効果の検証について】

（1）事業効果把握指標について

- 目標を達成する見込みの指標は問題ないが、それ以外の指標については、考え方の見直しとともに、場合によっては目標値の見直しも必要なのではないか。
- この計画は、東日本大震災前に策定されたので、東日本大震災を考慮した目標値を再設定する必要がある。
- 施策5の県民1人あたりの渋滞損出時間という指標の考え方がわかりにくい。

（2）防災対策について

- 緊急輸送道路の防災対策については、路線により緊急度合いが違うため、緊急性の高い路線から整備していくという、本当に必要なものは何が何でもやりますという姿勢が必要。

（3）H23年度に供用した日東道（鶴岡JCT～あつみ温泉IC）について

- 日東道あつみ温泉ICから国道7号（新潟方面）にアクセスする際に、温海温泉に戻り国道7号へ出るルートを案内しているが、近道の狭い生活道路を通る車が多く、沿道の住民は危険を感じている。更に対策を検討してほしい。
- 鶴岡JCTについては、あつみ温泉方面から山形方面へ抜けることができない。できれば、繋げる方向で検討していただきたい。
- 日東道で新潟方面から山形方面に行くには鶴岡西ICで下りなければならないが、案内看板の出し方に問題があり、見落とすことや咄嗟の判断ができず、直進してしまうことが多いと考えられる。判断が可能な看板の出し方を考えるべきではないか。

（4）海拔表示について

- 津波により浸水することが予想されるエリアに車の目線の海拔を表示しようとしているが、予想される浸水高が公表されているので、一律に海拔を示すのではなく、浸水高も示しても良いのではないか。

【東日本大震災を踏まえた「山形県道路中期計画」の見直しについて】

（1）自然災害を踏まえた見直しについて

- 山形には断層が多く、今後大きな地震が発生することも懸念される。
中期計画の見直しには、高速道路の盛土部分の安全性や、自然災害に対する事前対策について項目を入れるべきではないか。
- 東北中央道のミッシングリンクの解消が最優先されるべきと考える。
震災で生産の拠点、企業を分散するべきということを学んだ。太平洋側にある生産拠点、企業を内陸部や日本海側に持っていく必要がある。山形の活力を低下させないためには、企業の誘致を進めて雇用を作り、人に住んでもらう必要がある。そのための道路の役割はものすごく大きいと考えている。

- 情報の受発信について、震災の時には電源の確保が困難だったため、受信側の仕組みを含め対応を考えるべきである。
- 災害時に情報共有できれば、通行に時間がかかっても安心感は得られる。震災時の情報の受発信のあり方を考えることを強く要望したい。
- 山形県全体で災害状況や安否確認ができるようなシステムというのを作ったほうがいいのではないか。
- 情報発信については、県の県土整備部の中で解決するのではなく、NHK のデータ放送や携帯電話等との連携も考えながら、幅広く考えてほしい。

(2) その他

- 東北広域計画を現在見直している。国の計画に準ずるのではなく、県の計画を先に作って情報を発信し、国の計画に要素を盛り込んでもらえるような姿勢が必要である。

【地域主権改革一括法に伴い県で定める基準（案）について】

- 夏は堆雪帯を自転車道にするといった工夫も必要ではないか。

以上

第1回評議会でもいただいた意見への補足説明

(1) 事業効果把握指標について

| | 意見 | 対応 |
|---|-------------------------------------|---------|
| 1 | 施策5の県民1人あたりの渋滞損出時間という指標の考え方がわかりにくい。 | (添付資料1) |

(2) H23年度に供用した日東道(鶴岡JCT～あつみ温泉IC)について

| | 意見 | 対応 |
|---|--|--|
| 2 | 日東道あつみ温泉ICから国道7号(新潟方面)にアクセスする際に、あつみ温泉に戻り国道7号へ出るルートを案内しているが、近道の狭い生活道路を通る車が多く、沿道の住民は危険を感じている。更に対策を検討してほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・国、県警、県、市による「温海浜中地区通過車両対策調整会議」を立ち上げ、地元意見を踏まえ対策を検討。 ①対策工事：市が、集落内現道に、標識設置、路面表示(ドットライン、文字表示、路肩カラー舗装)を実施。H25年3月末完了予定。 ②啓蒙活動：県警、市が、近隣地域に対し回報を実施。 |
| 3 | 鶴岡JCTについては、あつみ温泉方面から山形方面へ抜けることができない。できれば、繋げる方向で検討していただきたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・鶴岡JCTは、日本道路公団の民営化に向けての建設費縮減のため、国土交通省、日本道路公団、県による協議の結果、全方向の乗り入れが可能な計画から、交通量が比較的少ないと推測されるあつみ温泉方面～山形方面の交通は鶴岡西ICを利用する計画に変更。 ・今後、高速道路ネットワークの整備状況や利用状況などを見ながら、国土交通省、NEXCOに働きかけていく。 |
| 4 | 日東道で新潟方面から山形方面に行くには鶴岡西ICで下りなければならないが、案内看板の出し方に問題があり、見落とすことや咄嗟の判断ができず、直進してしまうことが多いと考えられる。判断が可能な看板の出し方を考えるべきではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・H24年3月の開通から6月末までの間に223件の誤進入事案が発生したことから、国土交通省とNEXCOにおいて、誤進入防止のための案内看板を新たに14箇所設置、道路情報板表示を実施。 |

(3) 海拔表示について

| | 意見 | 対応 |
|---|---|---|
| 5 | 津波により浸水することが予想されるエリアに車の目線の海拔を表示しようとしているが、予想される浸水高が公表されているので、一律に海拔を示すのではなく、浸水高も示しても良いのではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・国及び関係市町との協議により、案内標識等への海拔表示シートの添付に加え、沿岸部の駐車帯などへの津波注意看板の設置を計画しており、現在、掲載する内容について関係機関と調整を図っている。(添付資料2) |

(4) 自然災害を踏まえた見直しについて

| | 意見 | 対応 |
|---|---|--|
| 6 | 山形県全体で災害状況や安否確認ができるようなシステムというのをつくったほうがいいのではないか。 | 道路課では、タイムリーで分かりやすい情報の提供に向け、平成27年4月からの運用を目指し、来年度からシステム改良に着手する予定。(添付資料3) |

渋滞損出時間とは

渋滞にかかる時間と渋滞の影響を受ける台数(人数)を考慮した指標

計算例 (AからBまでを通行する場合)

・ 平常時の所要時間・・・25分



15分余計にかかる
(15分=0.25時間)

・ 渋滞時の所要時間・・・40分

・ 利用台数・・・10,000台/日とする

・ 乗車人員・・・1.5人/台とする

・ 渋滞損失時間算出方法・・・

余計にかかる時間

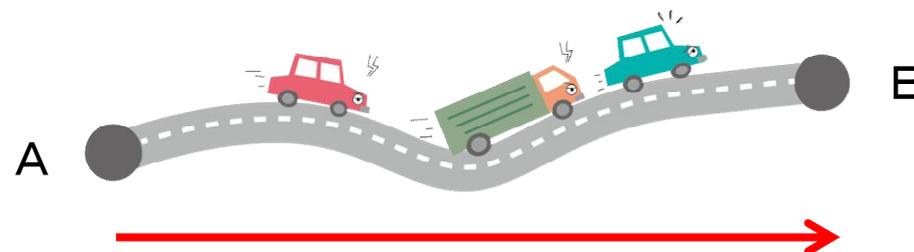
×

利用台数

×

乗車人数

渋滞損出時間：0.25(時間) × 10,000(台/日) × 1.5(人/台) = 3,750(時間・人/日)



メリット

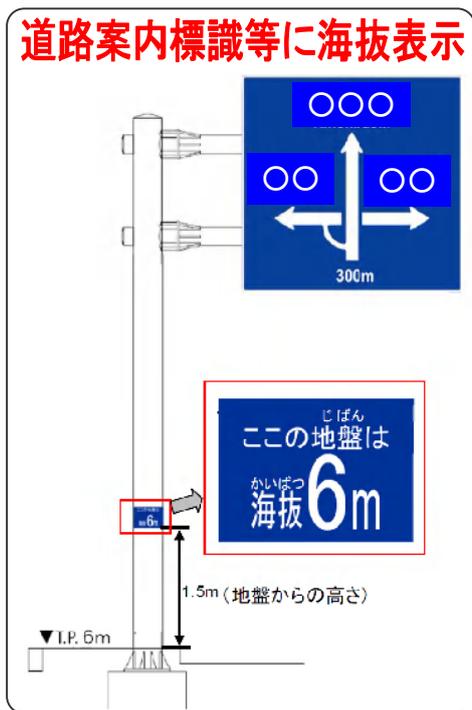
- ・ 特定の路線だけでなく、地域全体としての評価が可能
- ・ 所要時間の短縮効果に加え、交通量等も考慮した評価が可能

デメリット

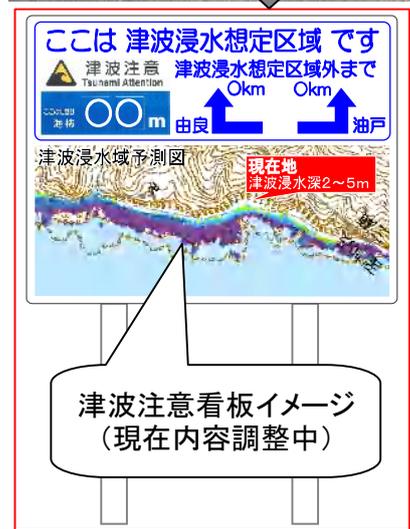
- ・ 一般の方になじみがない
- ・ 広範囲の効果を算出するためには、多くのデータが必要 (区間毎の交通量、速度データ)

道路管理者が行う津波注意喚起施設 (イメージ)

道路案内標識等に海拔表示

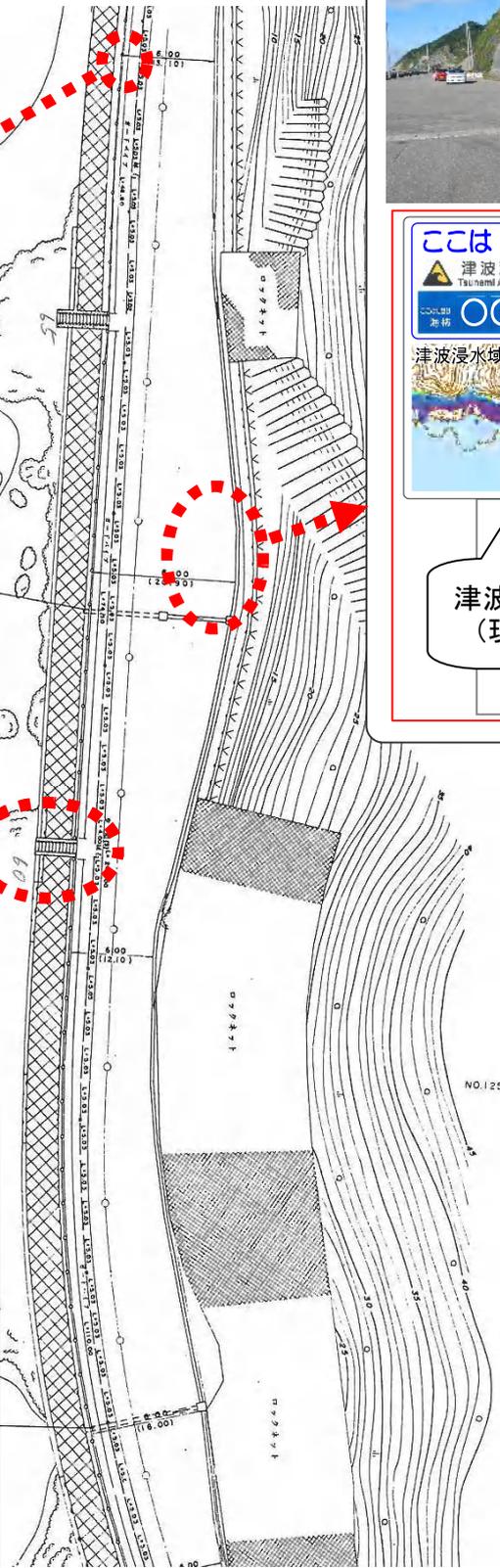
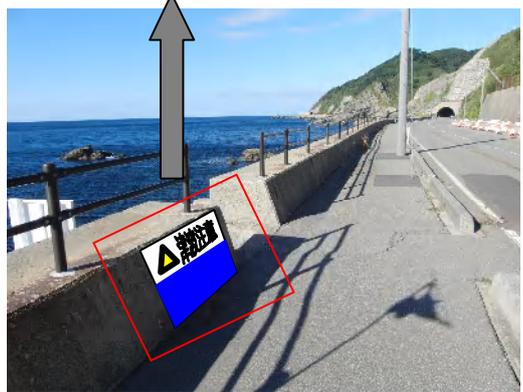


駐車帯に津波注意看板



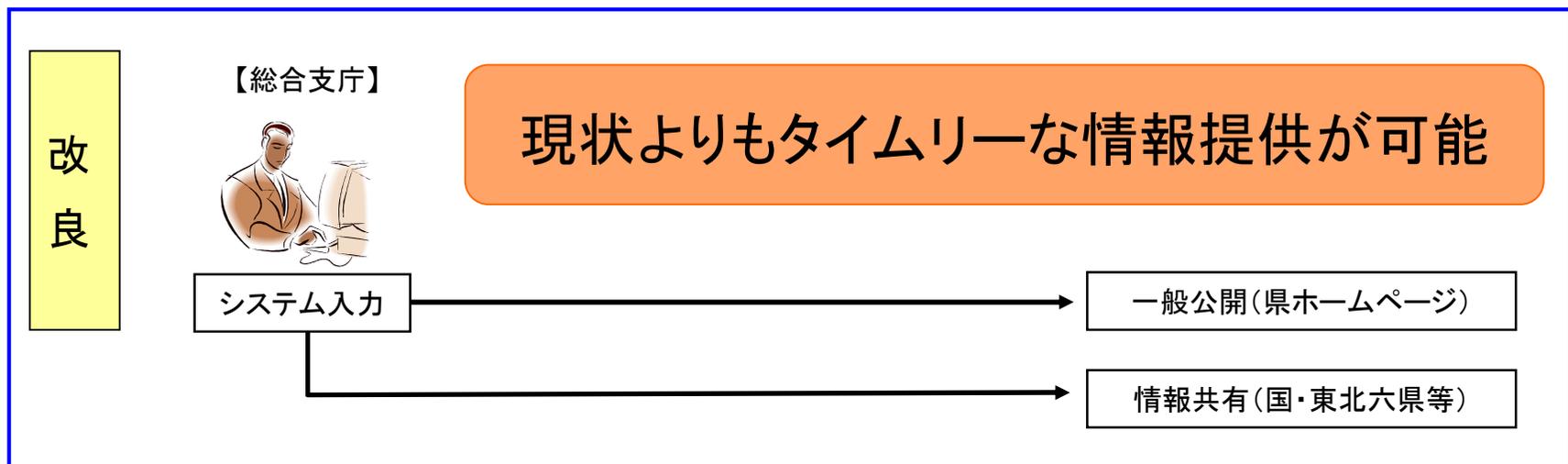
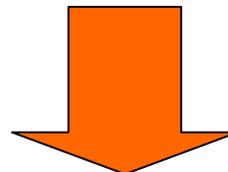
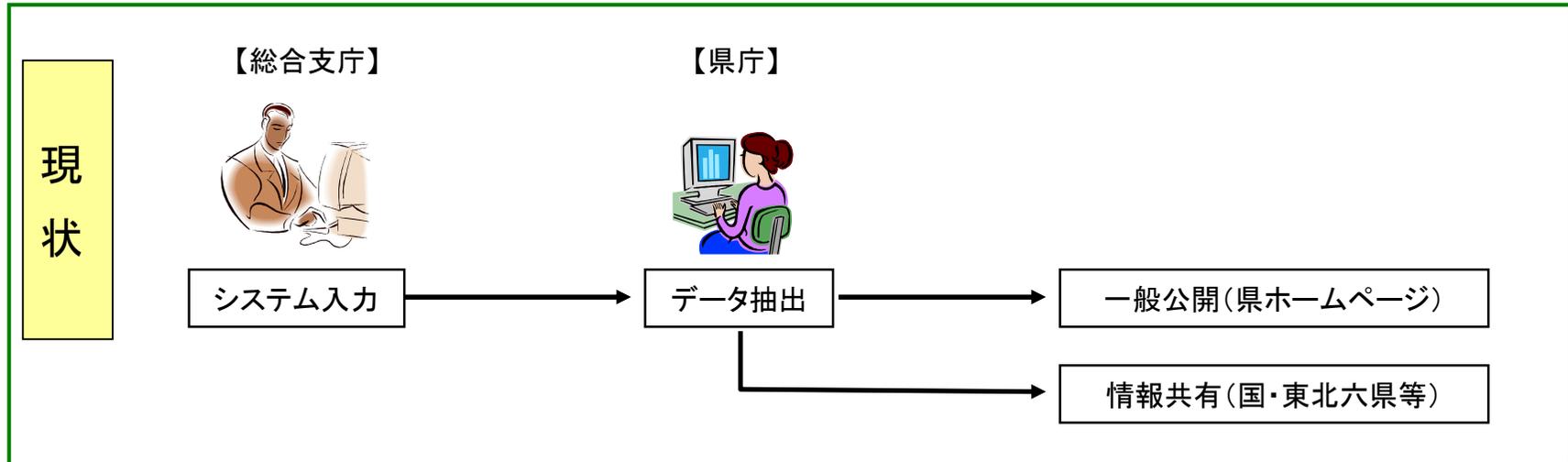
津波注意看板イメージ
(現在内容調整中)

階段降り口に注意表示



山形県道路情報システムの改良

①タイムリーな情報提供



山形県道路情報システムの改良

②地図情報の提供

現状

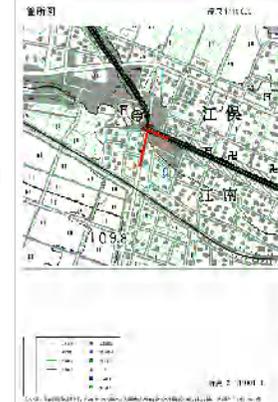
山形県 道路工事情報 - Microsoft Internet Explorer

アドレス http://www.pref.yamagata.jp/cgi-bin/dorokiseicgi

山形県 村山地方(山形市 上市市 天童市 山辺町 中山町)
【全路線】(49件)
案内情報は平成25年3月5日 17時00分 時点のものです。

| 路線名 | 規制区間 | 原因 | 規制内容 | 期間 | 時間帯 | 迂回路 |
|--------|-------------------|--------|-----------|------------------|------------|-----|
| 国道13号 | 上市市中山 | 除雪作業 | 南方向片側交互通行 | H25.3.5~H25.3.8 | 8:30~17:00 | |
| 国道48号 | 天童市川原子 | 舗装工事 | 南方向片側交互通行 | H25.3.4~H25.3.9 | 8:30~17:00 | |
| 国道112号 | 山形市十日町~七日町 | 舗装工事 | 下り一車線規制 | H25.3.4~H25.3.10 | 21:00~6:00 | |
| 国道112号 | 山形市江保地内 L=120.00m | 舗装新設工事 | 片側交互通行 | H25.4.1~H25.8.30 | 9:00~16:30 | |
| 国道112号 | 山形市江保地内 L=120.00m | 舗装新設工事 | 車線減少 | H25.4.1~H25.8.30 | 9:00~16:30 | |

文字・地図各々で
規制情報を表示
(規制箇所がわかりづらい)



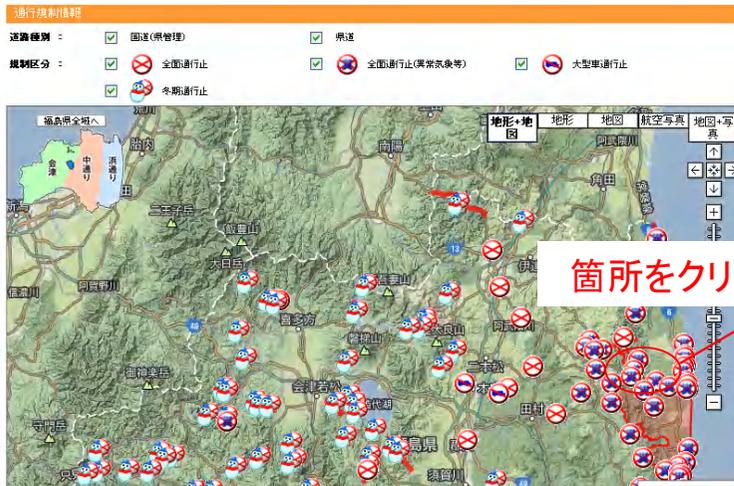
文字をクリック

位置図の表示(拡大図のみ)

【事例】福島県の道路情報提供サービス

一目で規制情報が確認可能

改良



箇所をクリック

国道 114号

規制区分 : 全面通行止(異常気象等)

通行止起点 : 浪江町屋曽根

通行止終点 : 浪江町屋曽根

延長 : 0.1km

規制理由 : 警戒区域設定による立入禁止

規制開始日時 : 2011/04/22 00:00

規制解除日時 : 当分の間

迂回路 : 無し

備考:
《警戒区域》
「原子力災害対策特別措置法の原子力災害対策本部長権限に基づく警戒区域設定による立入禁止」

位置図の表示(拡大・縮小可)