

# 山形広域都市計画道路の変更

ざおう くぬぎ ざわ

## (3・4・30号 蔵王榎沢線の決定及び関連路線の変更)

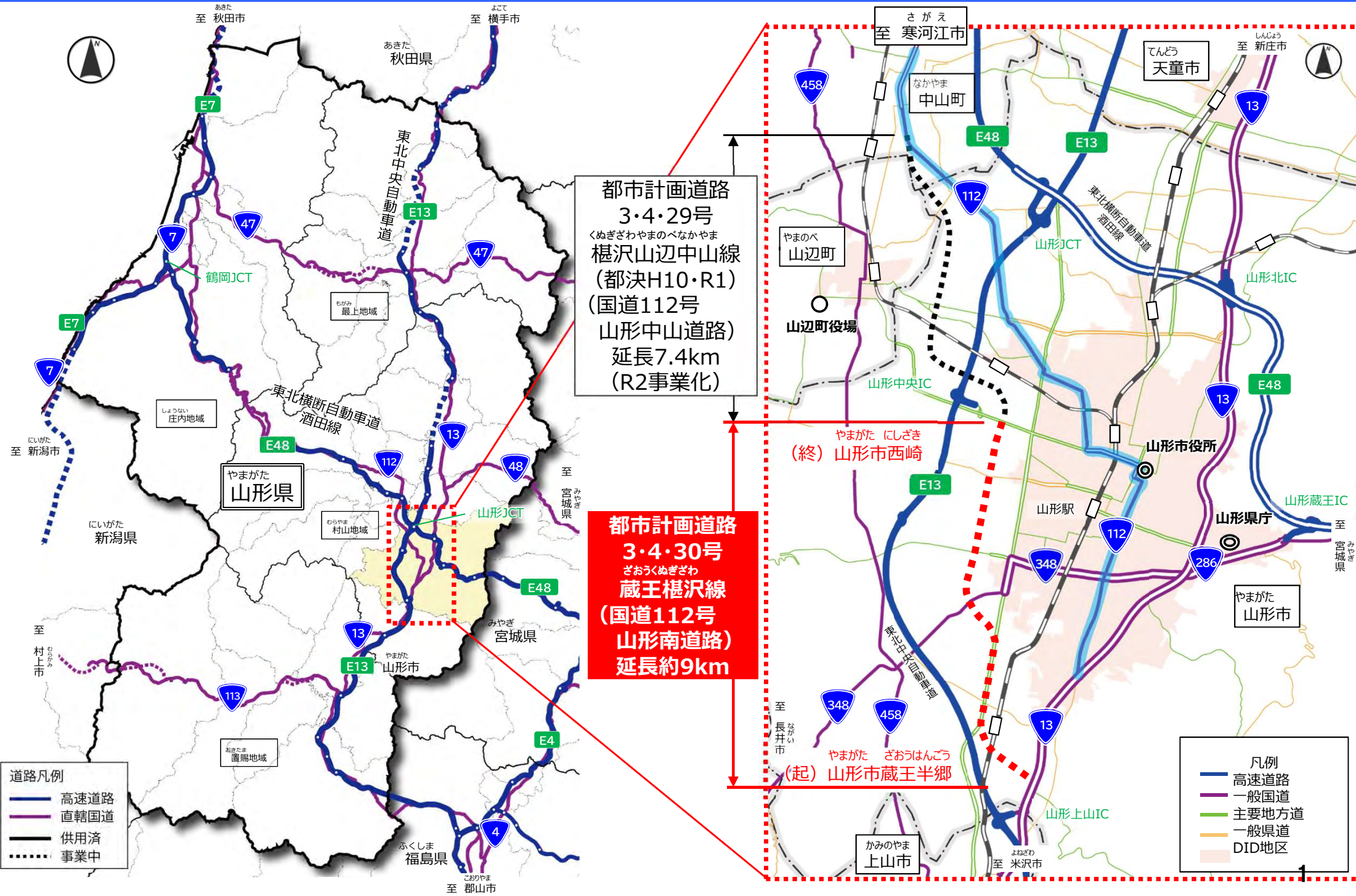
### 一 目 次

1. はじめに（対象路線の位置等）
2. 道路整備の必要性
3. 道路計画の検討経緯
4. 道路計画の概要
5. 都市計画変更の内容
6. 都市計画変更のスケジュール

令和6年12月19日(木)

第191回 山形県都市計画審議会

# 1 はじめに（対象路線の位置等）





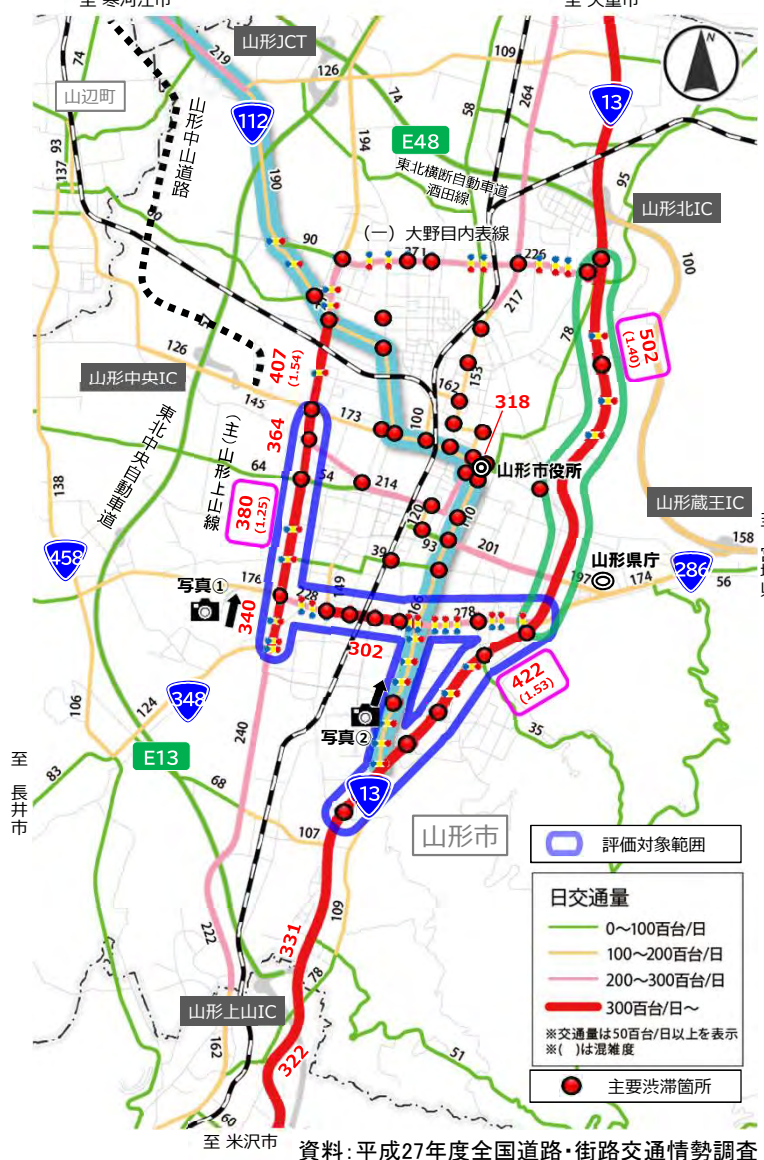
# 2 道路整備の必要性(道路交通・地域の状況と課題)

- ◆ 評価対象範囲には、約400百台/日の交通量があり、山形都市圏の中でも多い
- ◆ 評価対象範囲は、沿道施設が多く、交差点密度も高いため、主要渋滞箇所が多数存在
- ◆ さらに評価対象範囲外の国道13号と比較すると、20km/h未満での走行割合が約3割で、低速走行の割合が多く渋滞の一因

【写真1】(主)山形上山線の状況



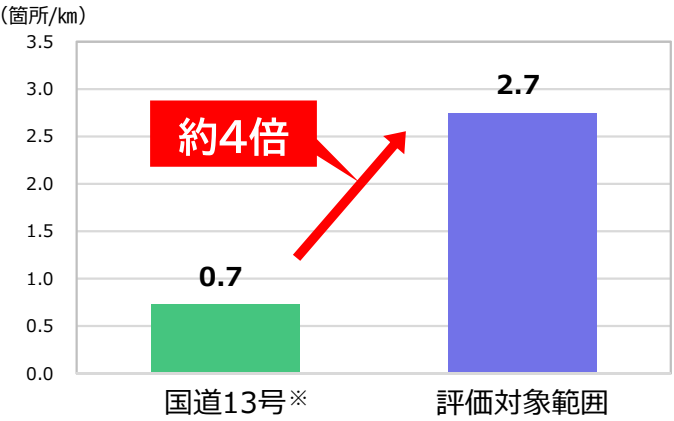
【図2】交通量・混雑度



【写真2】国道112号の状況

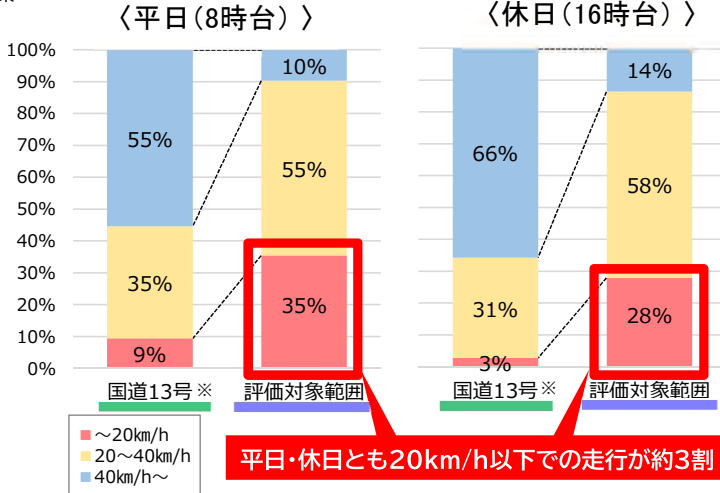


【図1】国道13号と評価対象範囲の信号交差点密度比較



※国道13号: 国道286号以北を対象(図2の緑枠区間)  
資料: 延長、信号交差点数とも図上計測

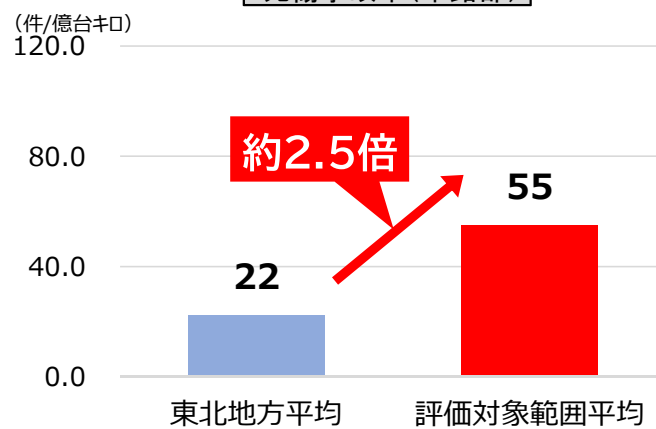
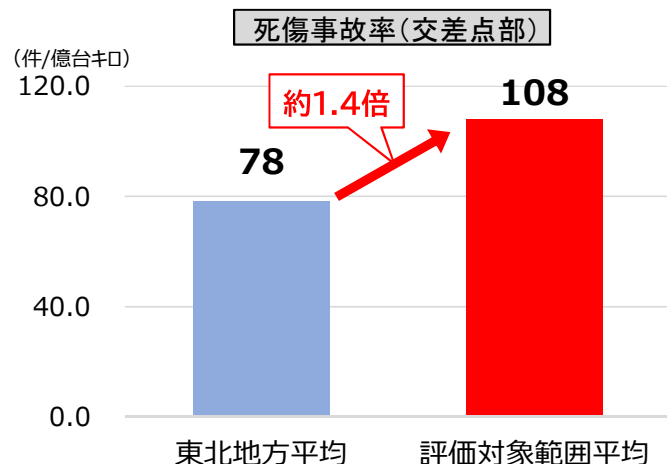
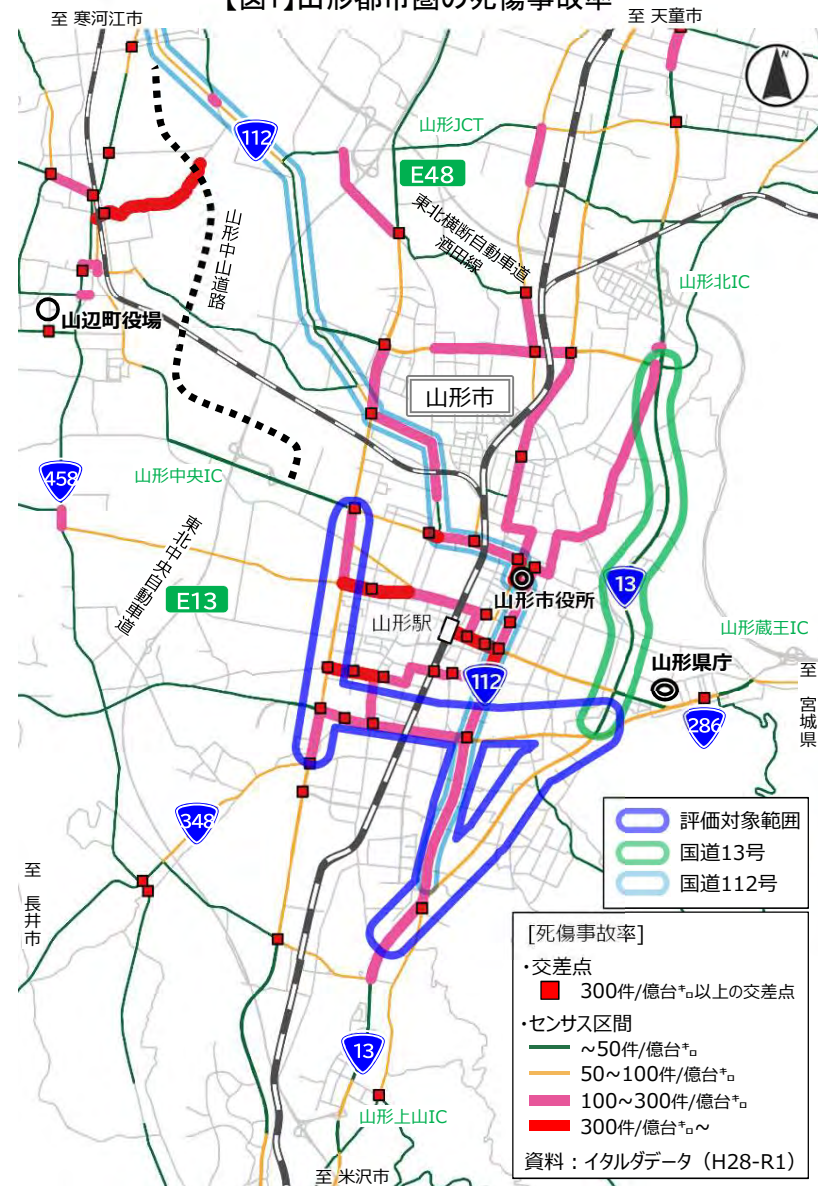
【図3】国道13号と評価対象範囲の速度構成比比較



平日・休日とも20km/h以下での走行が約3割

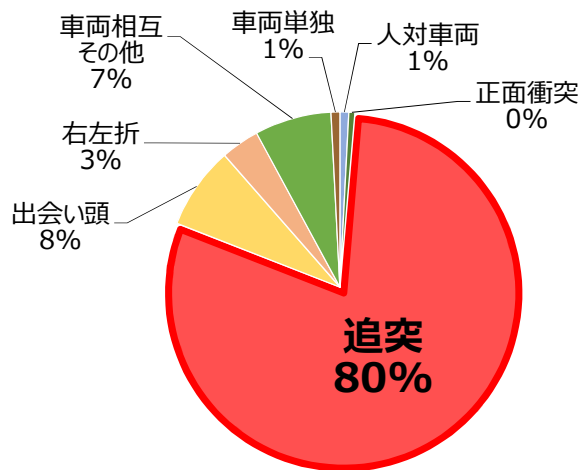
## 2 道路整備の必要性(道路交通・地域の状況と課題)

- ◆ 山形市内は、死傷事故率が高い路線が多く、評価対象範囲にも100件/億台キロ以上の区間が多く存在
- ◆ 評価対象範囲では、交差点・単路ともに死傷事故率は東北平均と比べ高く、特に単路部では東北平均の2.5倍に上り、事故類型を見ると、追突事故の割合が8割
- ◆ 急ブレーキ発生頻度は、評価対象範囲外の国道13号に比べ非常に高く、加減速の多さが追突事故発生の一因



資料：イタルダデータ(H28-R1)

【図3】評価対象範囲の事故類型(単路部)



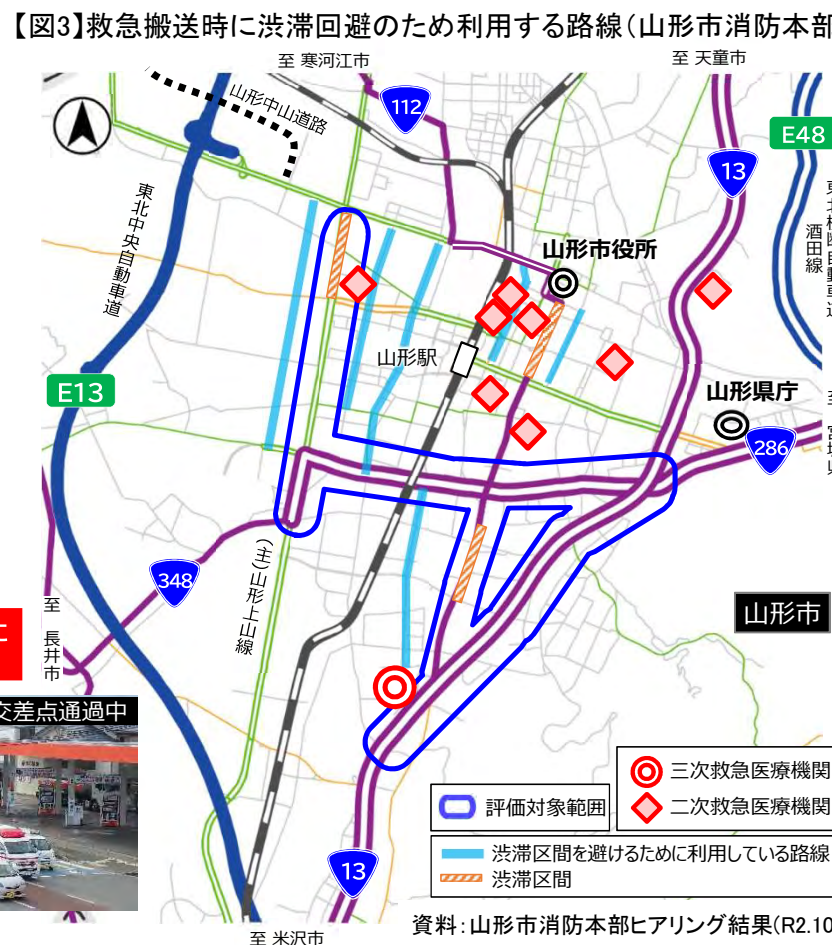
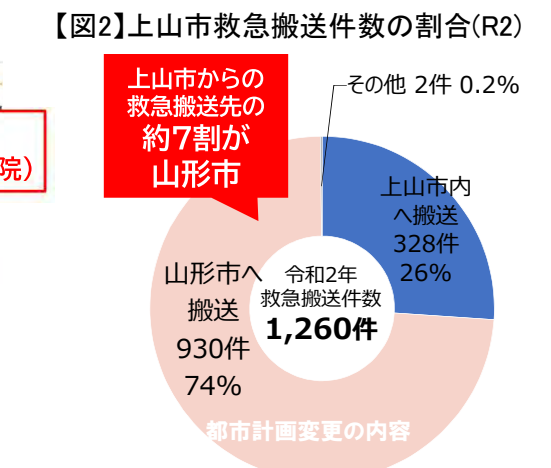
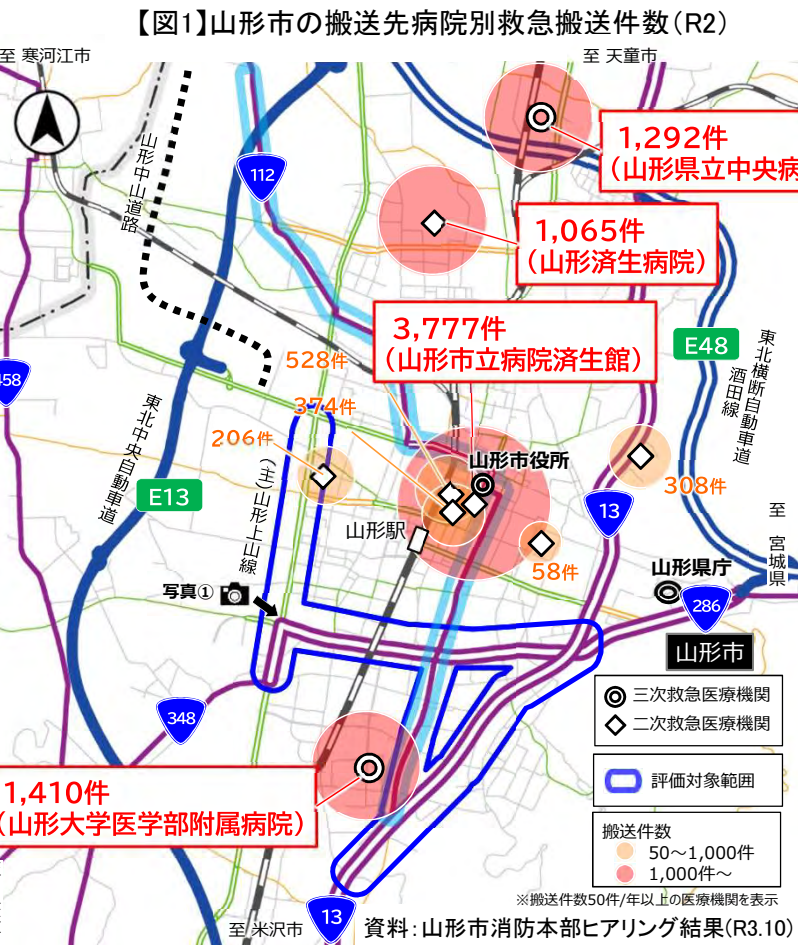
資料：イタルダデータ(H28-R1)

※国道13号:国道286号以北を対象(図1の緑枠区間)

資料:ETC2.0データ(R2.10月平日)

# 2 道路整備の必要性(道路交通・地域の状況と課題)

- ◆ 山形市には多数の高次医療機関が立地するため、市内の救急搬送は年間9,000件に上り、隣接する上山市からも年間930件が山形市内の病院へ搬送
- ◆ 搬送ルートは幹線道路を利用しているが、渋滞や幅員狭小により緊急車両の追い越しが困難
- ◆ 幹線道路を避けた搬送ルートでは、交差点が多いため余計な時間を要し、救急搬送に支障



### 救急隊員の声(上山市消防本部)

- ・上山市の救急搬送は、ほとんど山形市へ搬送している。
- ・山形大学医学部付属病院以外は中心市街地にあるため、最短ルートである国道112号を搬送したいが、朝夕のラッシュ時は交通量が多い上、車が脇によけても狭くて通行しづらいため、避けた搬送ルートを考えなければならない。

資料: 上山市消防本部ヒアリング結果(R3.8)

### 救急隊員の声(山形市消防本部)

- ・基本的には幹線道路や車線の多い道路を使うが、(主)山形上山線などは、渋滞時間になると幅が狭いので逃げられなくなるため、避けた搬送ルートを設定している。
- ・ただし、避けた搬送ルートも細街路なので、交差点が多く救急搬送に余計な時間を要している。

資料: 山形市消防本部ヒアリング結果(R2.10)

## 2 道路整備の必要性(道路交通・地域の状況と課題)

## 交通状况写真



## R112 渋滞状況



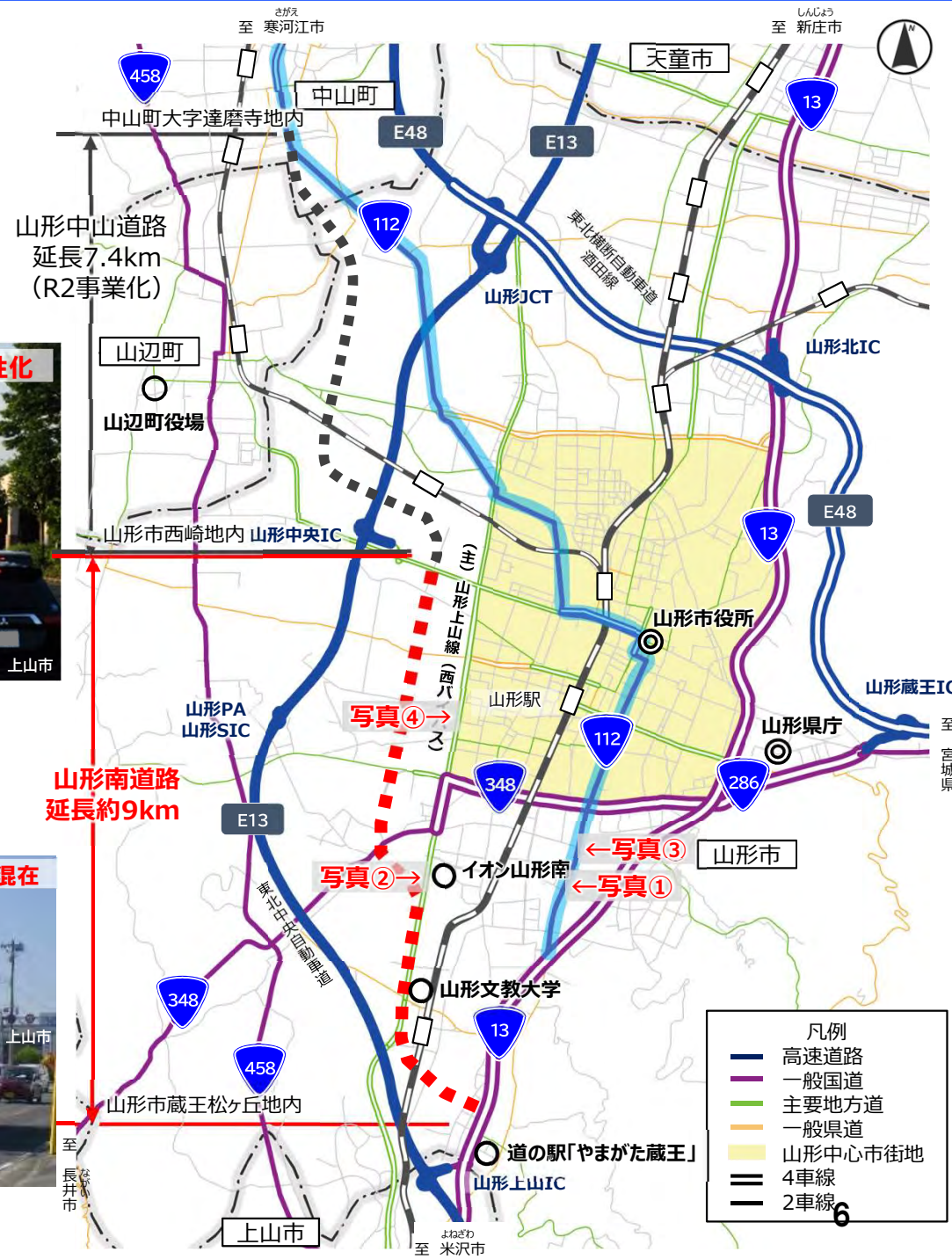
(主)山形上山線【西バイパス】  
渋滞状況



### R112 救急車走行状況

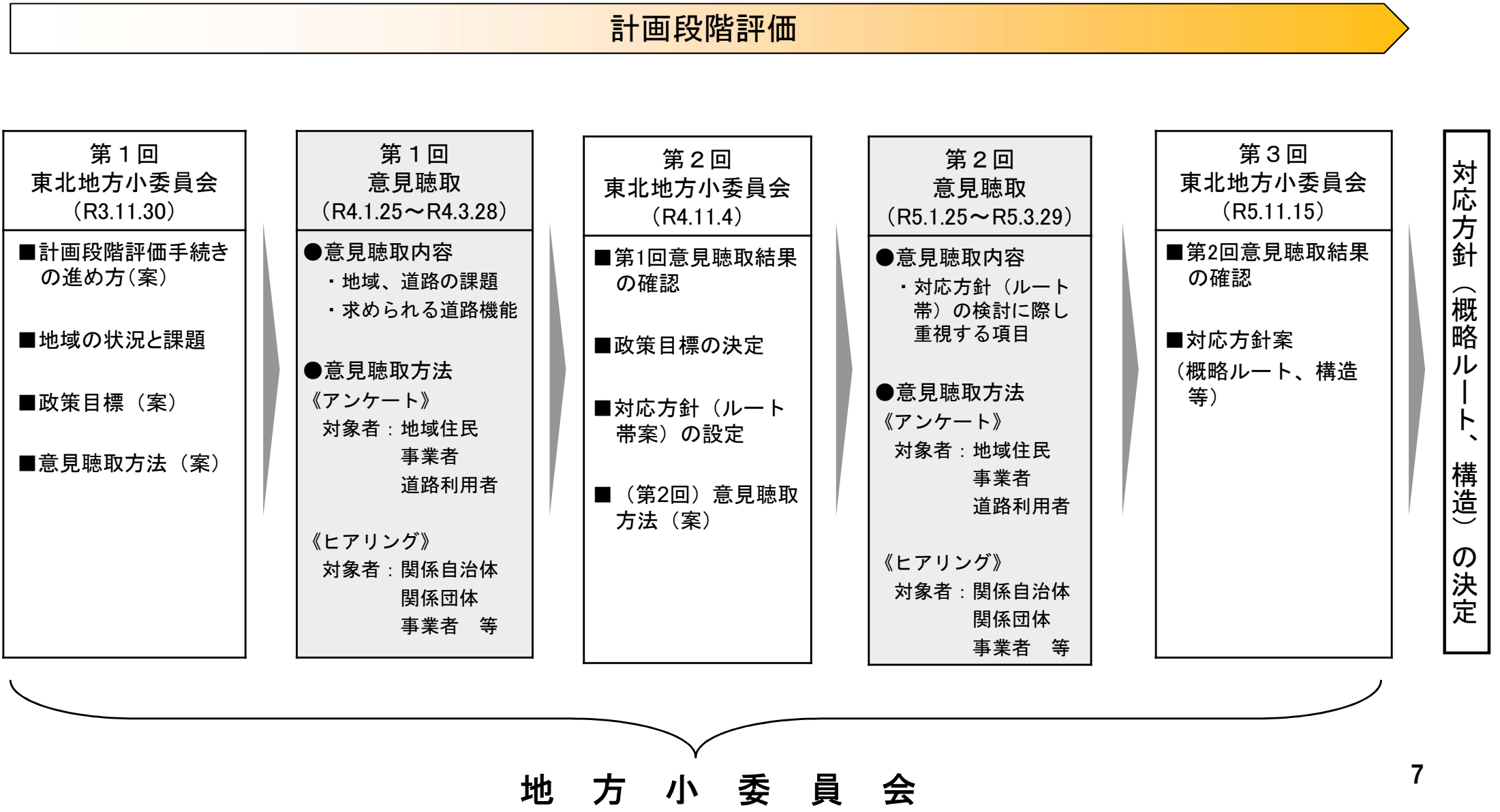


(主)山形上山線【西バイパス】  
発着・通過交通混在状況

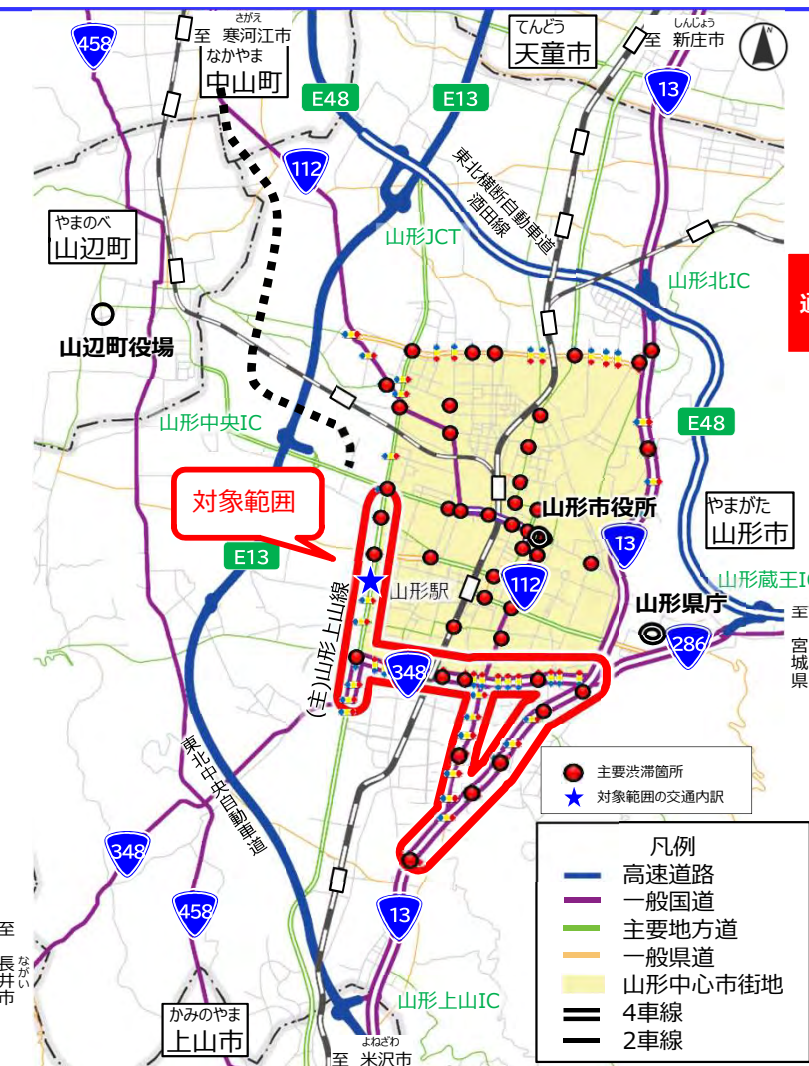


# 3 道路計画の検討経緯

- ◆令和3年11月～令和5年11月 計画段階評価を行い、2回のアンケートを実施
- ◆令和6年度 都市計画変更予定

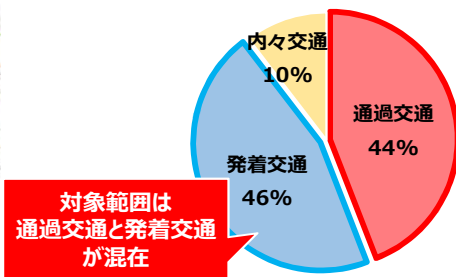


- ◆ 対象範囲は主要渋滞箇所や信号交差点が点在しており、**通過・発着交通**や**生活・物流・観光交通**が混在している状況である。
- ◆ 意見聴取結果では、「**渋滞が緩和されること**」を求める意見が最も多く寄せられ、渋滞緩和によりその他政策目標への好影響が想定される意見も挙げられており、渋滞緩和に向けては、**利用交通の分担が必要**となっている。
- ◆ また、その他重視事項として「**道路構造・施設**」や「**冬期交通環境**」に関する意見が多く寄せられ、「**信号の少ない道路**」や「**歩行者・自転車が安心して走行できる道路**」、「**雪道対策を考慮した幅員が確保された道路**」が求められており、対応方針への反映が必要である。



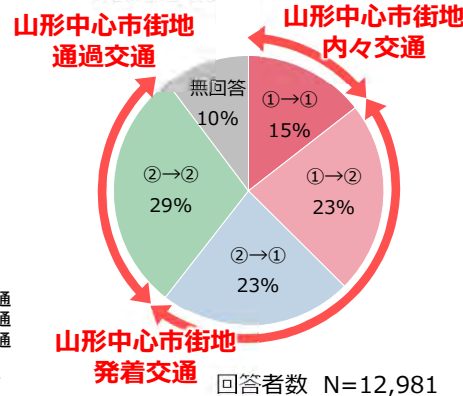
【図1】対象範囲の信号交差点・主要渋滞箇所

【図2】対象範囲の交通内訳



通過交通：山形中心市街地の外側⇄外側を行き来する交通  
発着交通：山形中心市街地の外側⇄内側を行き来する交通  
内々交通：山形中心市街地の内側⇄内側を行き来する交通  
資料：ETC2.0データ（R3.10月（平日）、  
（主）山形上山線）

【図3】主な出発地・目的地  
（地域住民アンケート）



【図4】対象範囲の交通状況



渋滞緩和に関する意見

- ・渋滞が解消されれば、自ずと**事故解消**、**物流向上**、**救急搬送の安定**が図られる。（地域住民）
- ・渋滞の緩和により、**通勤・物流ルート**の分散ができ、**事故の減少**にも繋がる。（事業者）
- ・（主）山形上山線周辺は**観光交通と生活交通の混在**により、**混雑**が発生しているため、それらを**分離**することが出来る対策が望ましい。（観光協会）

道路構造・施設に関する意見

- ・長距離と緊急車両を中心に考え、**信号の少ない道路**を考えてほしい。（地域住民）
- ・健康志向が高まっているので、**歩行者・自転車等が安心して走行できる道路**づくりをしてほしい。（地域住民）
- ・**雪道対策を考慮した幅員や側道が確保**されることを望む。（医療機関）

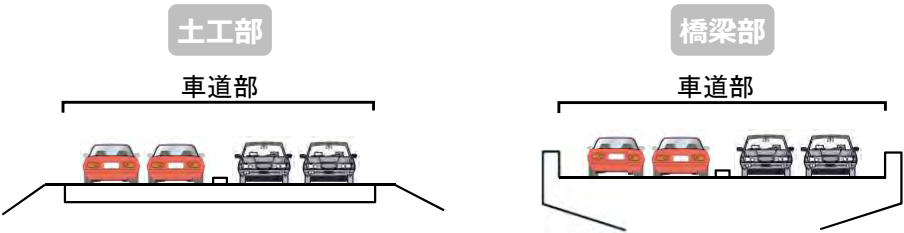
# 3 道路計画の検討経緯(対応方針の決定)

◆ 課題箇所をバイパスすることで交通転換を図り、課題解消を図る。

## ■整備概要

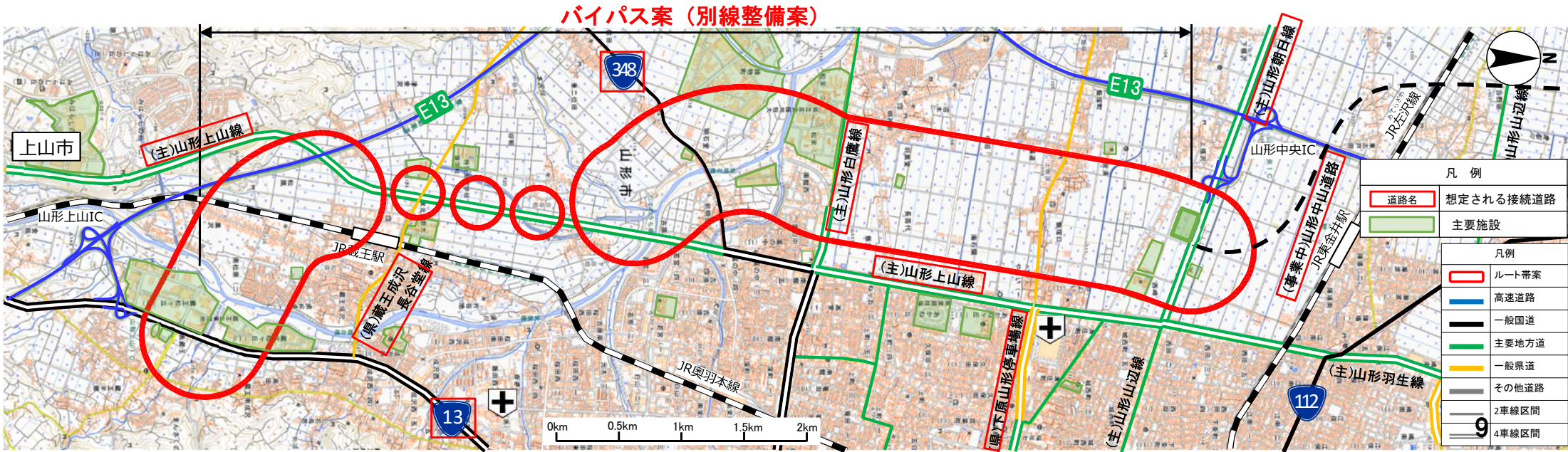
|     |            |      |          |
|-----|------------|------|----------|
| 延長  | 約9km       | 設計速度 | V=80km/h |
| 構造  | 土工、橋梁等     |      |          |
| コスト | 約620～720億円 |      |          |

## ■代表断面図(イメージ)



## ■ポイント

- バイパス整備により**交通容量の拡大を図る**
- 現道交通がバイパスに転換することで、**現道交通の円滑化を図る**
- 盛土構造とすることにより、**沿道出入りの影響を抑制し、バイパス交通の円滑化を図る**
- 大部分をバイパス整備とすることにより通過交通と発着交通を分散し、**利用交通の分担を図る**
- 道路規格に応じた必要幅員を設定し、通常期・冬期を問わず**円滑な救急搬送ルート、物流ルート**を確保する
- 一部現道活用とすることにより、**施設・文化財等への影響を極力回避**



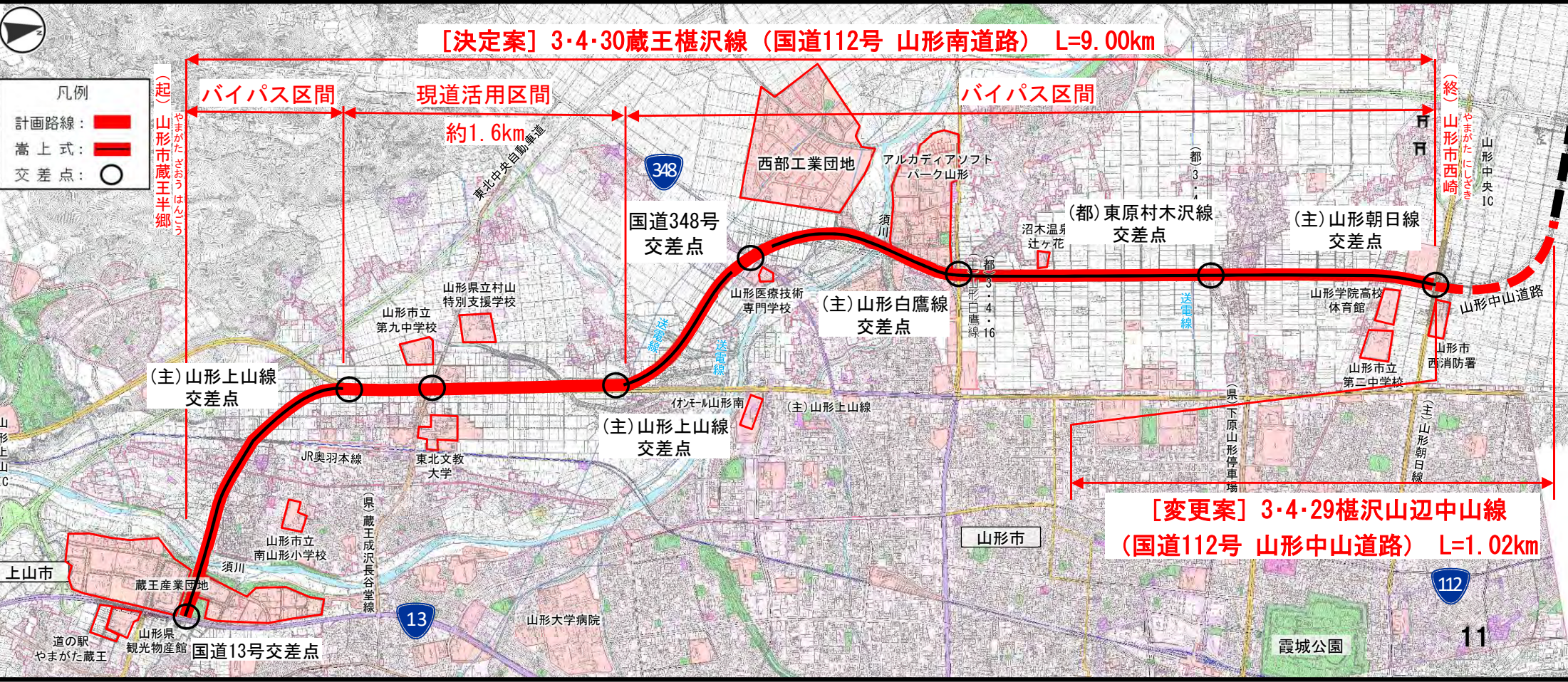
### 3 道路計画の検討経緯(都市計画マスタープランでの位置づけ)

# 山形市都市計画マスタープラン(平成29.3月) (分野別構想 第2節 交通体系の方針)



# 4 道路計画概要(1)

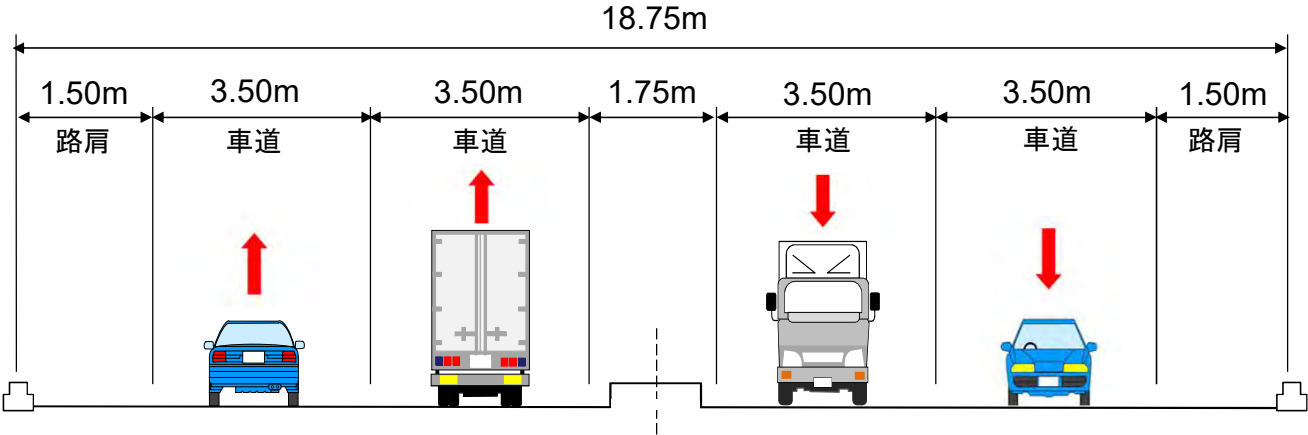
|      | [決定案] 都市計画道路 <small>ざおう くぬぎざわ</small> 蔵王榎沢線 | [変更案] 都市計画道路 <small>くぬぎざわ やまのべ なかやま</small> 榎沢山辺中山線 |
|------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 起 点  | <small>ざおうはんごう</small><br>山形県山形市蔵王半郷        | <small>にしざき</small><br>山形県山形市西崎                     |
| 終 点  | <small>にしざき</small><br>山形県山形市西崎             | <small>おいちらし</small><br>山形県山形市追散                    |
| 道路規格 | 第3種第1級                                      | 第3種第1級                                              |
| 延 長  | L=9.00km                                    | L=1.02km (※変更対象区間)                                  |
| 幅 員  | W=18.75m (別線)、30.00m (現活)                   | W=18.75m                                            |



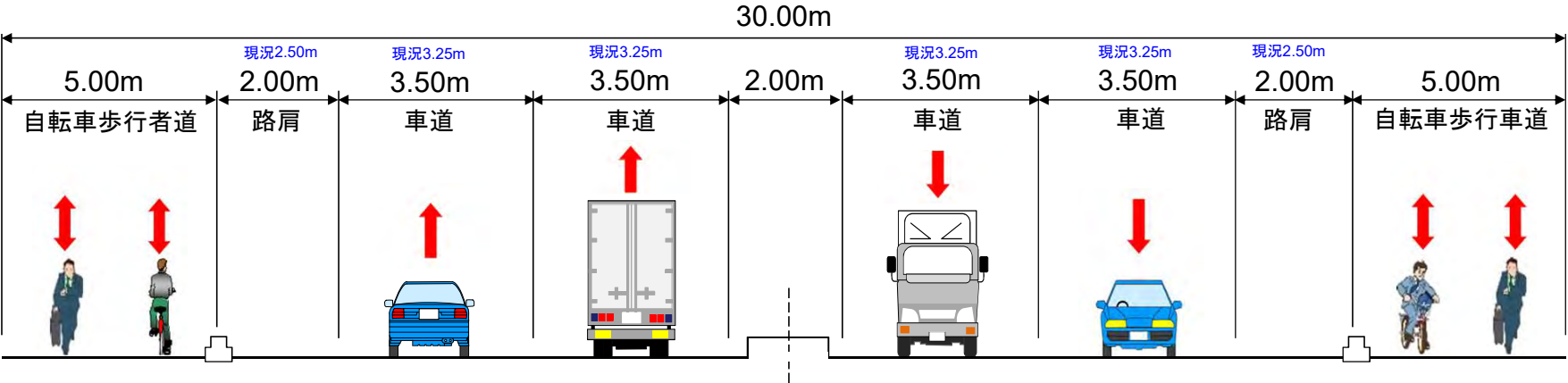
# 4 道路計画概要(2)

| 幅員構成                    |            |                         |             |
|-------------------------|------------|-------------------------|-------------|
| バイパス区間 : W= 1 8 . 7 5 m |            | 現道活用区間 : W= 3 0 . 0 0 m |             |
| 車道 : 3.50m              | 路肩 : 1.50m | 車道 : 3.50m              | 路肩 : 2.00m  |
| 中央帯 : 1.75m             |            | 中央帯 : 2.00m             | 自歩道 : 5.00m |

「バイパス区間」

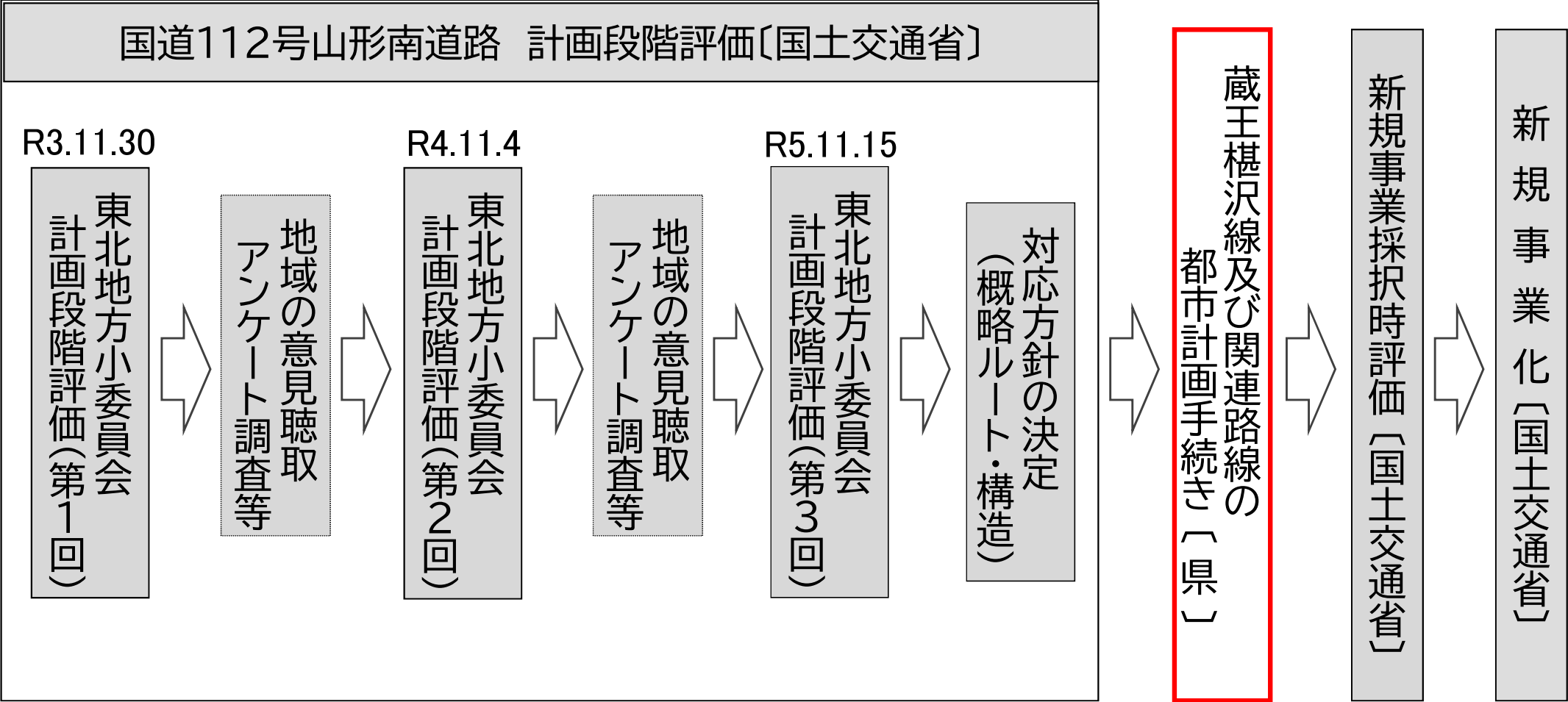


「現道活用区間」

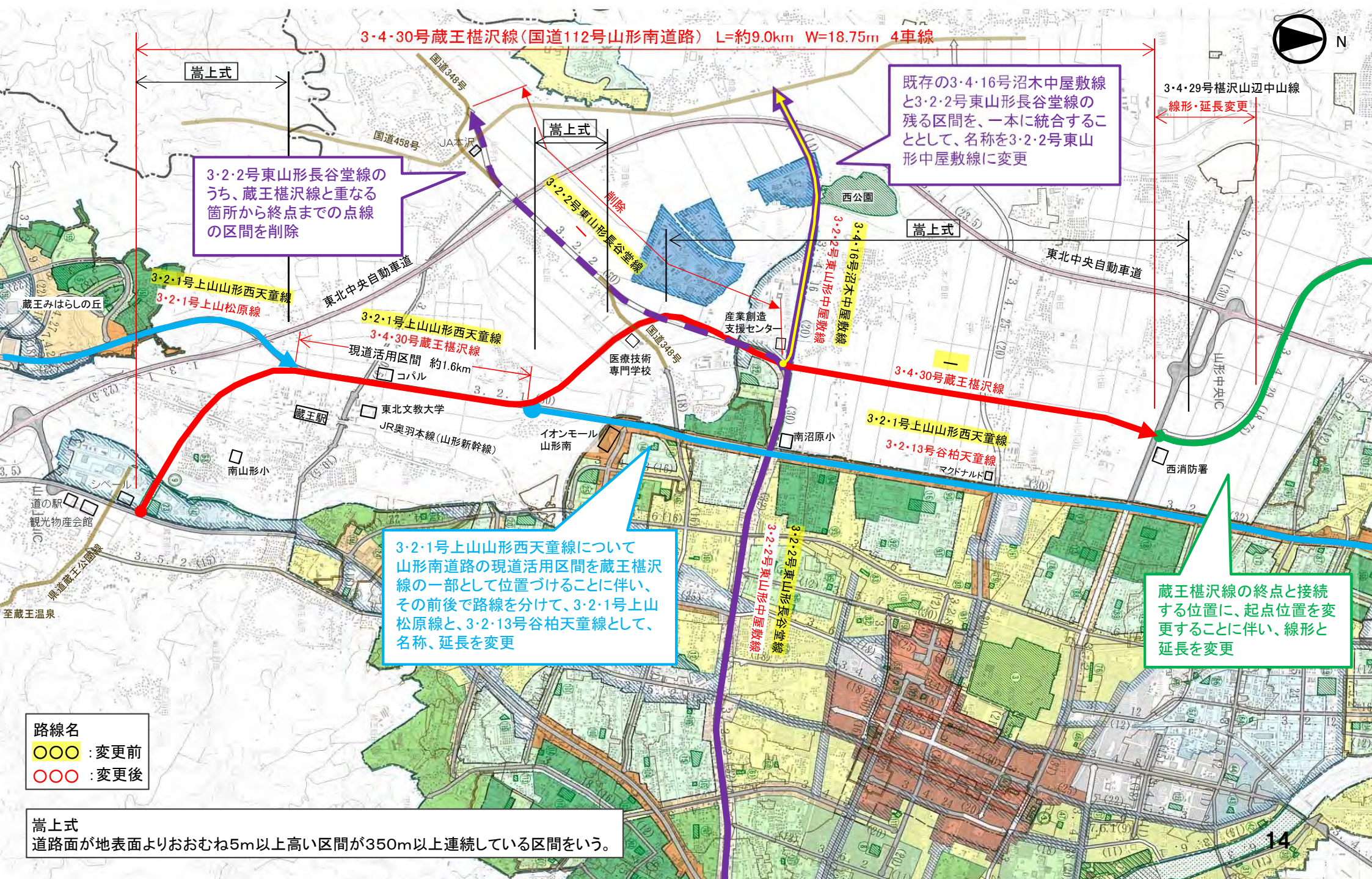


# 5 都市計画変更の内容(山形南道路に関する手続きの流れ)

## 【新規事業化までの手続き】

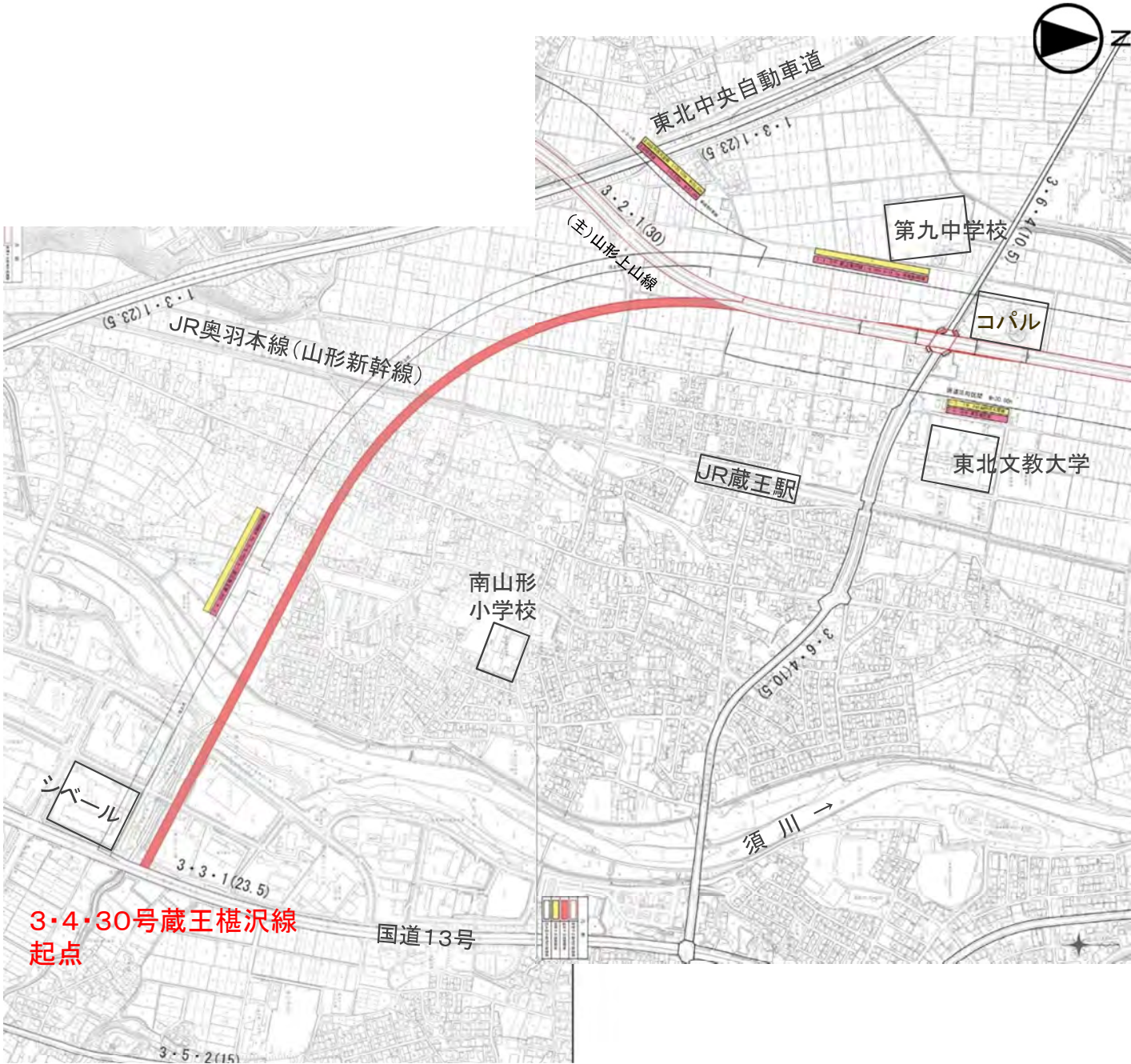


# 5 都市計画変更の内容

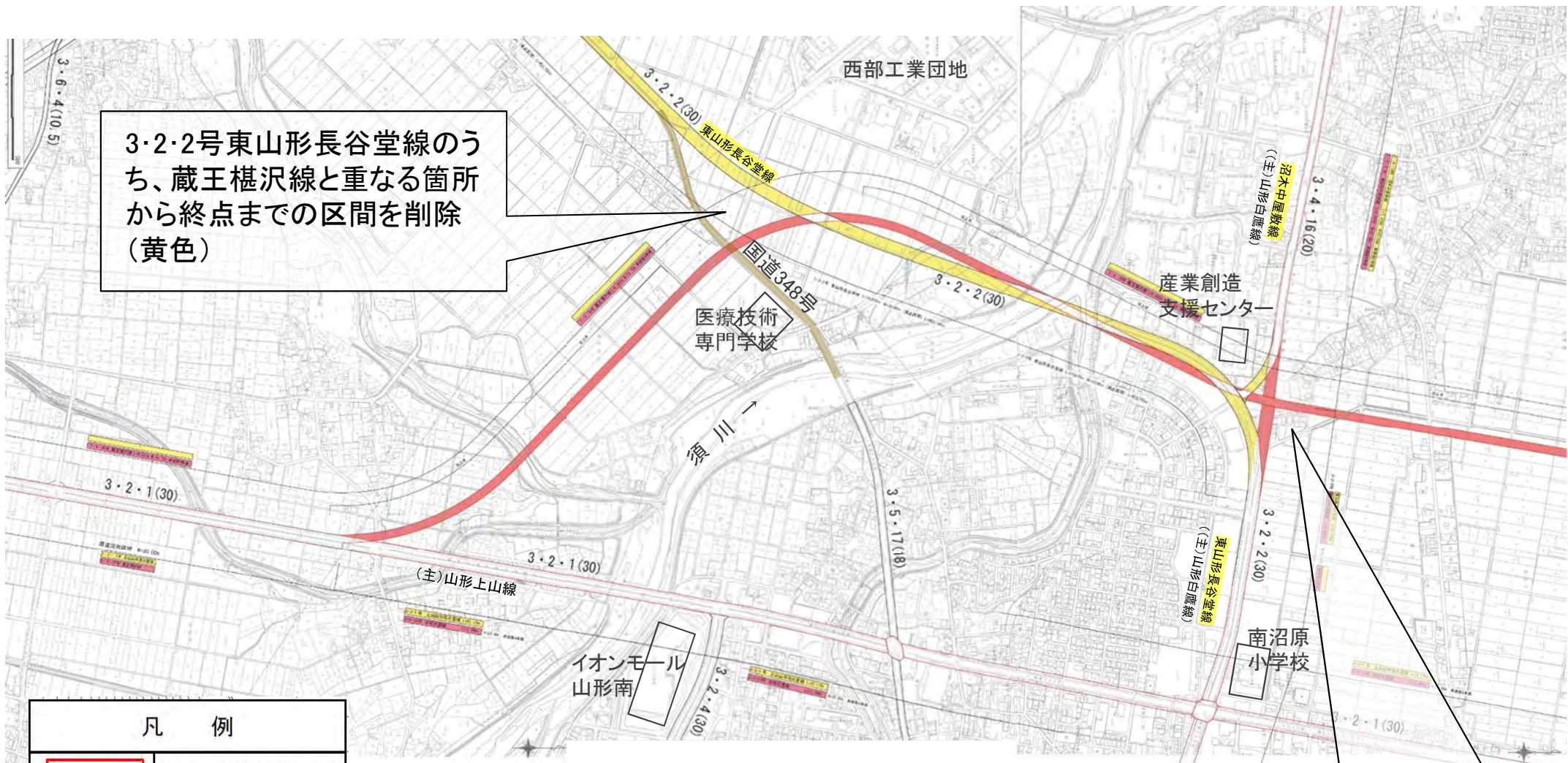


# 5 都市計画変更の内容

| 凡 例         |            |
|-------------|------------|
| <div></div> | 変更する都市計画道路 |
| <div></div> | 追加する道路区域   |
| <div></div> | 削除する道路区域   |
| <div></div> | 既決定の都市計画道路 |



# 5 都市計画変更の内容



3・2・2号東山形長谷堂線のうち、蔵王樫沢線と重なる箇所から終点までの区間を削除(黄色)

| 凡 例         |            |
|-------------|------------|
| <div></div> | 変更する都市計画道路 |
| <div></div> | 追加する道路区域   |
| <div></div> | 削除する道路区域   |
| <div></div> | 既決定の都市計画道路 |

既存の3・4・16号沼木中屋敷線と3・2・2号東山形長谷堂線の残る区間を、一本に統合することとして、名称を3・2・2号東山形中屋敷線に変更

# 5 都市計画変更の内容

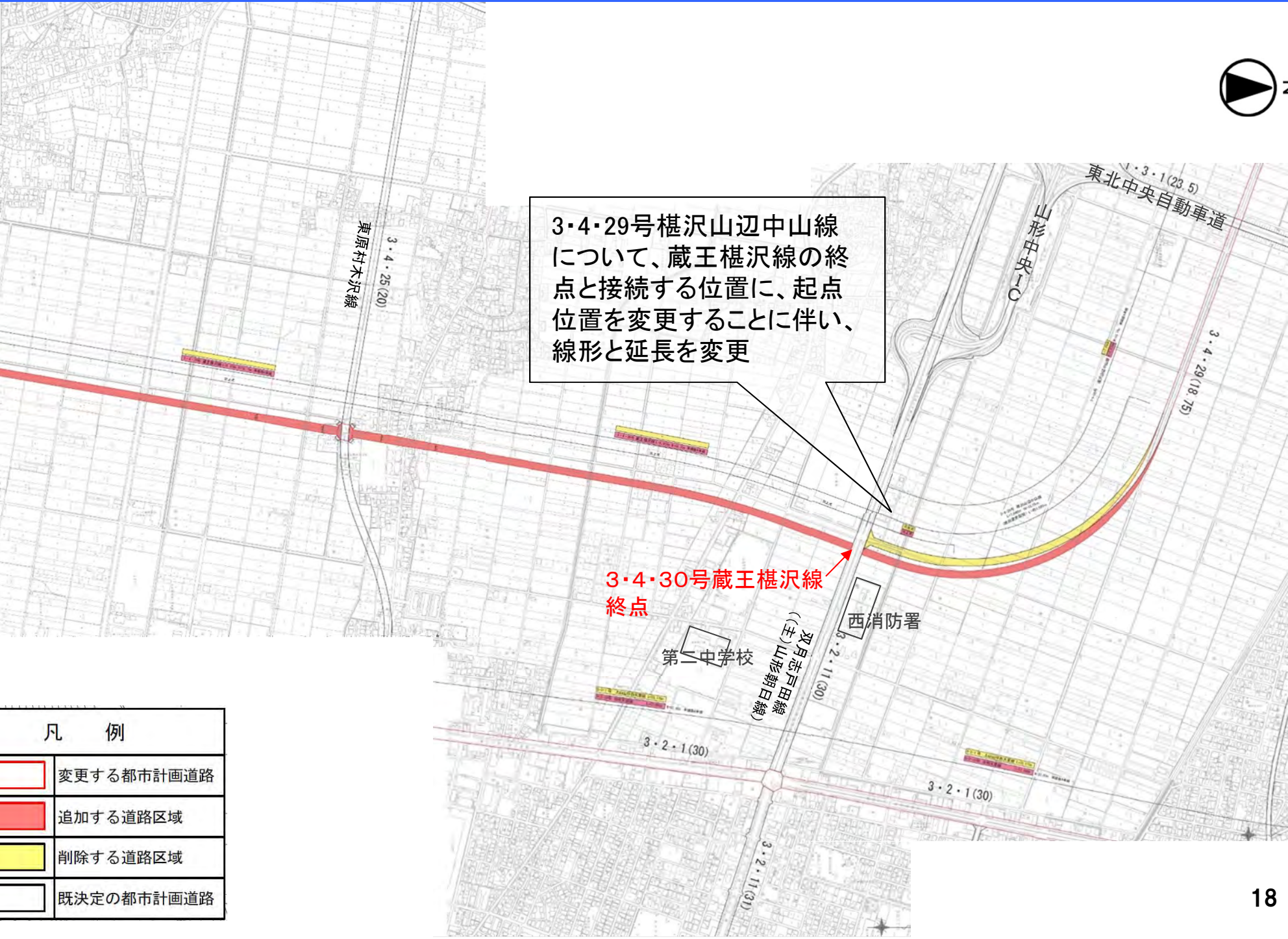


3・2・2号東山形長谷堂線のうち、蔵王樺沢線と重なる箇所から終点までの区間を削除(黄色)

| 凡 例 |            |
|-----|------------|
|     | 変更する都市計画道路 |
|     | 追加する道路区域   |
|     | 削除する道路区域   |
|     | 既決定の都市計画道路 |



# 5 都市計画変更の内容



# 6 都市計画変更のスケジュール

