

2016年2月28日

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での
穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての
調査報告書

半沢一宣

目次

1. はじめに（調査の目的など）	2
2. 旧・大の目交差点付近における路線バスの経路（地図）	3
3. 現地の様子（写真と解説）	4
4. 山形市公式ホームページ「みんなの意見・提言」で公開されている 大の目交差点に関する市民の意見と市の回答	12

1. はじめに（調査の目的など）

筆者の地元である東武鉄道伊勢崎線の竹ノ塚駅付近では、鉄道高架化事業に関連して、竹ノ塚駅の北側を東西に貫く都市計画道路（補助261号線）の整備が計画されています。

この補助261号線が完成すると、竹ノ塚駅の北西に位置する伊興町前沼（いこうまちまえぬま）交差点が6差路となるため、同交差点での交通処理方が課題となっています。

ところが2014（平成26）年に東京都が作成した整備計画案によると、補助261号線が同交差点で古くからの地域の幹線道路である赤山（あかやま）街道を分断する形で計画されています。正確には、北西から南東方向への通過では同交差点で3回の右左折を必要とするため渋滞を誘発しやすく、また南東から北西方向への通過は完全に不可能となっています。このため、鉄道高架化によって竹ノ塚駅南側の赤山街道の開かずの踏切（伊勢崎線第37号踏切）が無くなる効果が、著しく減殺されることになってしまいます（同交差点の整備計画案の図は[平成26年6月24日に開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会の説明資料](#)の7ページに掲載されています）。このため、足立区議会が平成27年3月17日付で東京都知事へ「[補助第261号線整備に伴う伊興町前沼交差点改良工事計画の見直しを求める意見書](#)」を提出する事態にまで発展しています。

ところで、上記の伊興町前沼交差点と酷似した事例が、2014年の春に山形市郊外の大の目（だいのめ）交差点で発生しています。ここでは県道174号線（穂積バイパス）の建設に伴い既存の国道13号線（山形バイパス）が穂積バイパスをオーバークロスする道路も建設されましたが、このオーバークロスのアプローチ部分が、旧・大の目交差点の場所で県道19号線（山寺街道）を完全に分断する形になってしまいました。その対策として、歩行者・自転車用の2ヶ所の地下道や、旧・大の目交差点の北側で国道13号線をアンダークロスする通称「東西連絡道路」などが建設されています。しかし、地下道にはエレベーターなどのバリアフリー設備が無く、また東西連絡道路は普通車までしか通行できないため路線バスは同交差点周辺で8の字を描くような異常な迂回を強いられるなど、地域住民や山寺を訪れる観光客などの「移動の自由」＝交通権が侵害される事態を引き起こしています。

筆者は2016年2月下旬に仏事で山形市へ出かけた際に同交差点を訪れ、路線バスの運行状況を中心とした現地調査を行ってきました。この報告書の4ページ以下の写真は、山形市中心部から天童・山寺方面へ向かう路線バスの順路に合わせて掲載しています。

こうした状況については山形市民からも疑問の声が上がっていますが、道路を管理する市や県の見解は「ご不便をおかけしますが、ご理解とご協力を」と不便な状況を作ってしまった行政の責任を棚に上げ、市民に我慢を強いるものでしかないようです。この意見と回答は山形市役所のホームページで公開されており、この報告書の最後に全文を引用しておきました。

道路建設（整備）とは、道路を利用する住民の利便性向上のために行うのか、それとも役所や業者の実績作りのために行うのか、一体どちらなのでしょう？ その結果が住民や観光客に不便を強いる道路建設とは、一体何なのでしょう？ 大の目交差点の事例を見ると、筆者はそういう疑問を禁じ得ません。

この報告書が、伊興町前沼交差点の問題を考える上での参考になれば幸いです。

※写真はすべて2016年2月22日（月曜日）に撮影。

直前に暖かい日が続いたため、積雪がすべて溶け無くなっています。

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての調査報告書

2. 旧・大の目交差点付近における路線バスの経路（地図）

※丸数字付の矢印は天童・山寺方面行きバスの運行ルートを示す。（出典：Google Map、一部加工）

※青野バス停は2014年4月1日からの経路変更に合わせて新設、3月31日までは大の目三丁目から鷺の森へ直行していた。



3. 現地の様子（写真と解説）



1. 山寺街道と穂積バイパスとの交差点を南から北向きに見たところ。
手前から奥に続くのが山寺街道で、手前が山形市内、奥が山寺方面。
この交差点では山寺街道が、左右に走る穂積バイパスの中央分離帯によって分断され
山寺街道を直進することができない。



2. この交差点の西寄りに設置されている横断地下道。
歩行者と自転車のみ通行できる。
エレベーターなどのバリアフリー設備は設置されていない。

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての調査報告書



3. 写真1の交差点を北から南向きに見たところ。
手前が山寺方面、奥が山形市中心部方面。



4. 山形市内から来た荒谷（あらや）経由・天童行き路線バスが左折するところ。
3ページの地図に示した運行経路の①に当たる。
穂積バイパスが建設される前には、この路線バスは山寺街道を直進できていた。

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての調査報告書



5. 旧・大の目交差点を西側から見たところ。

左手前から右奥に伸びているのが山寺街道で、かつて路線バスはここを通っていた。

穂積バイパスの建設に伴い、

国道13号（山形バイパス）を穂積バイパスと立体交差させる道路を作ることになったが
その立体交差道路のアプローチ部が山寺街道を分断することになってしまった。

その迂回路として画面の左側に見える東西連絡道路が建設されたが、
ここを通れるのは普通車までで、路線バスのような大型車は通過できない。



6. 写真5の撮影地点とほぼ同じ場所から南を向いて写真3の交差点を遠望したところ。
写真4の天童行きのバスは、ここで画面の右側から来て右折し画面奥へと進む。

3ページの地図に示した運行経路の③に当たる部分。

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての調査報告書



7. 写真4の天童行きバスが交差点の西側を迂回した後、同じ交差点へ戻ってきて
国道13号と穂積バイパスとの交差点へ向かうため左折するところ。
3ページの地図に示した運行経路の④に当たる。



8. 国道13号と穂積バイパスとの交差点を、西から東向きに見たところ。
写真7の天童行きバスが左折した後、信号待ちで停まっている。

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての調査報告書



9. 旧・大の目交差点を東側から見たところ。右手前が山寺方面。
写真5の撮影地点は、正面に見える黄色い建物（家電量販店）の右側に当たる。
この家電量販店の場所には、かつて山交バスの前身である山形交通の車庫があった。



10. 写真9で左上に見えている標識。
立体交差道路の建設に伴い
山形市中心部方面への直進や天童方面への右折ができなくなったため
直進や右折の案内が消された跡がわかる。

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての調査報告書



1 1. 東西連絡道路の東側出入口。写真9の撮影地点とほぼ同じ場所。
画面右奥が山寺方面。したがって山形市中心部方面から来て山寺方面へ向かう車は
ここでヘアピンカーブを左折することになる。



1 2. 東西連絡道路が国道13号をアンダークロスするトンネルの東詰付近。

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての調査報告書



1 3. 東西連絡道路が国道13号をアンダークロスするトンネルの西詰付近。



1 4. 東西連絡道路が国道13号をアンダークロスするトンネルの内部を
西側から見たところ。

普通車同士ならすれ違える程度の幅員はあるが、
路線バスなどの大型車が対向車とすれ違うのは困難。

山形市大の目（だいのめ）交差点付近での穂積バイパス建設に伴う
山寺街道の交通への影響についての調査報告書



15. ほづみ地下道の東側出入口。
写真9で左端に見えている建物。



16. ほづみ地下道の西側出入口。
写真5で右端に見えている建物。
写真2の横断地下道と同様、エレベーターなどのバリアフリー設備は無い。

4. 山形市公式ホームページ「みんなの意見・提言」で公開されている 大の目交差点に関する市民の意見と市の回答

【その1】山形市の都市計画と霞城公園周囲の整備について

https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/cgi-bin/iken/guest.cgi?action=view_report&id=2490&project=iken_teigen

ご意見・ご提言

ご質問日：2015/04/29

●山形市の都市計画について

馬見ヶ崎橋から山寺街道を下る途中、大野目のヤマダ電機付近で道路が中央分離帯により分断されています。

バイパス側には新しい陸橋を設けている様ですが、かつては山寺街道一本で迂回等せずに印役から山寺までは直進できました。中央分離帯を切り車道を設け、昔の様に直進できる様に道路計画を早急に見直しする事は可能でしょうか。

※山形を訪れた知人が「（「山寺街道」なのに）道が急に（中央分離帯で）遮られてわけがわからなかった」と言っていました。

回答・市の考え方

ご回答日：2015/6/10, ジャンル：まちづくり, 担当課：まちづくり推進部公園緑地課
この度は、ご意見をいただきありがとうございます。

「山形市の都市計画について」に関しましては、道路管理者である山形県村山総合支庁道路課へご意見をお伝えしたところ、以下の回答がありましたのでご報告いたします。

「国道13号大野目交差点改良による県道山形山寺線「穂積バイパス」の供用に伴い、県道山形山寺線（旧山寺街道）と県道大野目内表線の交差点には、中央分離帯を設置いたしました。これは歩行者、自動車交通の安全確保を最優先に、地域住民、交通管理者等と話し合いながら進めたものでありますので、ご理解とご協力をよろしくお願いします。」

なお、市街地方面と山寺方面の通行につきましては、「穂積バイパス」をご利用下さいませようお願いいたします。

【その２】山寺街道を分断する中央分離帯の改善要望について

http://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/cgi-bin/iken/guest.cgi?project=iken_teigen&action=view_report&id=2635

ご意見・ご提言

ご質問日：2015/11/22

以前にも問い合わせを行いましたが、山寺街道を北上し、ヤマダ電機やすき家の直前で唐突に目の前に現れる、街道を垂直に分断する中央分離帯の存在に疑問を感じます。

近隣住民から意見を聞いたと回答を頂きましたが、山寺街道沿いの住民が分離帯南側から北側に移動するには最短でも東側バイパスの信号まで迂回せざるを得なく、【自動車】山寺へ行こうとする利用者も、目の前にいきなり現れる中央分離帯には辟易すると思いません。

地図上だけの確認に留めず、中央分離帯が山寺街道にどれだけ邪魔なのかを現地に車と徒歩で確認調査して頂けませんでしょうか。

理想としては山寺街道と垂直に交わる部分の中央分離帯を開放工事し取っ払い、信号機を設置し、山寺街道の導線を塞がない開通交差点を設けて頂く事を要望します。

回答・市の考え方

ご回答日：2015/12/15, ジャンル：まちづくり, 担当課：まちづくり推進部道路維持課
この度は、ご意見をいただきありがとうございます。

ご意見いただきました山寺街道の件に関しまして、道路管理者である山形県村山総合支庁道路課へ伝えましたところ、以下の回答がありましたのでご報告いたします。

「穂積バイパスの供用に伴い、県道山形山寺線（旧山寺街道）と県道大野目内表線の交差点には、中央分離帯を設置しております。

歩行者の交差点横断は、交差点西側にある大野目地下道のご利用をお願いします。

自動車が山寺街道を北進し山寺に向かう場合は、交差点で左折し、次の交差点で右折いただき迂回していただくようお願いします。

山寺街道の交差点の開放につきましては、この交差点が国道13号の立体交差に近接していることから、交通安全上、分離帯を撤去することが出来ません。山寺街道を北進される方にはご不便をおかけしますが、ご理解とご協力をよろしく願いいたします。」

なお、こちらの回答に関し、ご不明な点等ございましたら、山形県村山総合支庁道路課（代表電話：023-621-8288）にお問い合わせください。

以上