資料３

山形県道路中期計画
改訂版
（原案）

山形のみちしるべ 2018

～生命と希望をつなぐみちづくりの提案～

『道路整備』から『みちづくり』への転換
（今後 10 年間の方向性）

「山形県道路中期計画」は、これまでの『道路整備』の計画から、多様な道路の役割や機能などを活かして、県民が求める安心と豊かさを実感できる県土づくりのための『みちづくり』の計画に転換します。

平成 26 年 3 月

山 形 県　　県 土 整 備 部

はじめに

人口減少・少子高齢化、地球温暖化による自然災害の凶暴化・多発化など、これまでには経験したことのない時代の到来に加え、2008 年末からの世界的な経済危機に伴う景気の悪化は、市場主義の徹底や構造改革の進展とも相まって、これまでとは違った将来への不安を抱かせます。

また、一方では、これまでの道路整備により一定の社会資本の蓄積が進みましたが、これらが県民の豊かさの実感にまでは未だ結びついていないという指摘もあります。

このような時代の潮流の大きな転換期にあたり、山形県の将来を俯瞰したとき、これからの 10 年間が、次の世代を支え引継げる社会資本の整備のために大変重要な期間であると考えられます。

このため、山形県では、厳しい情勢の中においても、様々な課題に的確に対応していけるよう、10 年間を対象とした「山形県道路中期計画」を作成いたしました。

当計画の策定にあたっては、県民、県議会、市町村長の意見を広く聴き、その意見を反映するとともに、ＰＤＣＡサイクルの考え方に基づき、各年度に予算要求の前段でフォローアップし、施策の進め方の点検と対策を行うものといたします。

また、昨今の目まぐるしい社会情勢の変化や、今後の財政事情等を勘案し、必要に応じて見直しを行うこととします。

これからは、この「山形県道路中期計画」に基づき、県土づくりのための道路行政に取組むとともに、国に対しても、高速道路の早期ネットワーク化や、地方特有の道路の多様な役割を反映した評価手法、道路予算の確保と維持管理への支援・拡充などを、引き続き、提案・要望してまいります。

平成 22 年 3 月

山形県土木部長　　鹿　野　正　人

ー　目　　次　ー

はじめに

第１章 計画策定の背景 1
　１－１ 計画策定時の背景 1
　１－２ 計画改訂の背景 1

第２章 道路を巡る様々な課題 3
　２－１ 県土を取巻く課題 3
　２－２ 道路に関する課題 9
　２－３ 東日本大震災で見えてきた課題 23
　＜参考＞新技術と近年の道路行政の動向 29

第３章 みちづくりのあり方への提言 34
　３－１ 市町村からの意見 34
　３－２ 地域代表者からの意見 35
　３－３ みちづくり懇談会からの提言 36
　＜参考＞道路整備に対する県民の要望 37

第４章 中期計画の見直し方針および見直し内容 39
　４－１ 中期計画の見直し方針 39
　４－２ 中期計画の見直し内容 41

第５章 みちづくりの基本方針 47
　５－１ 県土づくりの方向性 47
　５－２ 5 つのみちづくり方針 48
　５－３ 10 のみちづくり施策 49

第６章 みちづくりの考え方（施策の進め方） 81
　６－１ 県土づくりのための新たな「6 つの考え方」 81
　６－２ 多様な連携を推進する取り組み 87
　６－３ 計画の実効性を高める方策 96

《別冊》県土づくりを実現するみちづくり
　Ⅰ　山形県格子状骨格道路ネットワーク
　　(1) 東北中央自動車道
　　(2) 日本海沿岸東北自動車道
　　(3) 東北横断自動車道
　　(4) 新庄酒田道路・石巻新庄道路
　　(5) 新潟山形南部連絡道路
　Ⅱ　地域のみちづくりビジョン
　　(1) 村山地域
　　(2) 最上地域
　　(3) 置賜地域
　　(4) 庄内地域

※おことわり
P. 49 以降に示した整備目標指標等については、現時点で想定される状況を前提として算定しております。
注釈のない資料の出典は山形県の資料です。

第1章　計画策定の背景

１－１　計画策定時の背景

これまで、本県における道路整備の中期的な計画については、平成 19 年度を目標とする「道力やまがた 2007」を「道路整備プログラム」として公表するなど、国の計画に連動しながら策定してきた。

また、平成 18 年 3 月に、県の長期ビジョンである「やまがた総合発展計画」の策定にあわせ、建設行政の分野を具体化する「やまがた『県土未来図』」を策定し、計画的な社会資本の整備を進めてきた。

しかしながら、平成 20 年度に策定された国の国土形成計画や道路中期計画においては、国の政策の方針や方向がこれまでとは大きく修正されることとなった。（次頁「（参考）これまでに策定された国の諸計画」参照）

また、県としても、策定から 3 箇年が経過し、当時は予測できなかったほどの加速度的な人口減少の進行や、社会･経済･政治情勢の大きな変化が生じたことを受け、改めて県づくりの方向性を定める「第 3 次山形県総合発展計画」を策定することとなった。

さらに、平成 21 年夏の政権交代に伴い「コンクリートから人へ」と、公共事業の大幅な削減や高速道路の無料化など、社会資本整備のあり方そのものの見直しが進められている。「中央集権から地域主権へ」と補助金の廃止や国と地方の役割の見直しなど、今まさに国政の大転換期を迎えようとしている。

このため、本県道路の骨格をなす高速道路のほとんどの区間において、平成 22 年度から無料化の社会実験が行われる予定であり、本県の今後の道路政策のあり方にも大きく影響してくるものと考えられる。

こうした情勢を踏まえ、県内各地域の代表による「山形のみちづくり懇談会」からのこれからの道の将来像についての意見等を基に、概ね 10 年間（H21～H30）の道路中期計画「山形のみちしるべ 2018」を平成 21 年度に策定した。

１－２　計画改訂の背景

この度、山形県道路中期計画策定からの 5 年間で変化してきた社会情勢や平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により発生した事象を踏まえて、近年顕在化してきた課題および防災・減災等の新たな視点を盛り込むため、中期計画の改訂を行う。

なお、これからの道路行政においては、当初の計画策定時に掲げていた事業の選択と集中、地域づくり・まちづくりとの連携、事業プロセスの透明化などに加えて、事業効果の早期発現の視点をより重視していく必要がある。

さらに、国に対し県が自らの主体性をもって、道路に対する考え方や、政策を示すことがますます重要となり、県民に対しても県の考えや今後の目標を明らかにし、広く県民の意見をいただきながら、協働のもとに事業を展開していくことが重要であるものと思われる。

（参考）これまで策定された国の諸計画

1　国土形成計画

国は、国土形成計画法に基づき、今後概ね 10 年間（平成 21 年度～平成 30 年度）における「国土づくりの方向性」を示す計画として、国土形成計画（全国計画）を平成 20 年 7 月に策定した。

この計画では、新しい国土像として、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ることとし、その実現のための戦略的目標や、各分野別施策の基本的方向等を定めている。

新たに策定された「国土形成計画」は、これまでの全国総合開発計画に代わる「全国計画」と、これまでの各地方の開発促進計画に代わる「広域地方計画」によって構成されることとなり、平成 21 年 8 月 4 日、「東北圏広域地方計画」を策定した。

2　社会資本整備重点計画

社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備の方向性を示す社会資本整備重点計画を平成 21 年 3 月に策定した。

この計画は、計画期間（平成 20 年度から平成 24 年度）　における社会資本整備の方向性を示す計画であり、従来の 9 本の事業分野別の計画（※1）を一本化するとともに、計画の内容を「事業費」から「達成される成果」に転換し、「活力」、「ストック型社会への対応」を新たに追加するなど、現下の厳しい経済状況に対応し、機動的かつ戦略的な社会資本整備を実施することとしている。

なお、この計画の推進のための地方版計画である「東北ブロックの社会資本の重点整備方針」を「東北圏広域地方計画」と同時（平成 21 年 8 月 4 日）に策定した。

その後、平成 24 年 8 月には現行の計画を 1 年前倒し、「第 3 次社会資本整備重点計画」を策定した。この中では、ソフトも含めた事業・施策間の連携の徹底、中長期的な社会資本整備のあるべき姿の提示、「選択と集中」の基準の提示およびこれらに伴う指標の見直しの 4 点をポイントとして、見直しを行った。

3　（道路の）新たな中期計画

最新のデータから推計した「新たな交通需要推計結果」をもとに、厳格に、事業評価手法（平成 20 年 11 月公表）を見直し、政策課題や投資の重点化など、今後の選択と集中の基本的な方向性を示す国の「（道路の）新たな中期計画」を平成 20 年 12 月 24 日に策定した。

この計画では、道路特定財源の一般財源化に併せ、他の公共事業と同様に、計画内容を「事業費」から「達成される成果」へ転換するとともに、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとしている。

なお、この計画についても、地域における道路の位置付けや役割を重視し、地域の実情に即した「地方版計画」である「道路の中期計画（東北地方版）」を平成 21 年 8 月 4 日に策定した。

（※1）道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸の 9 分野

第２章　道路を巡る様々な課題

２－１　県土を取巻く課題

人口減少・少子高齢化、地球温暖化による自然災害の凶暴化・多発化、世界規模での経済危機など、これまでに私たちが経験したことのない状況が到来している。
このような時代潮流の大きな転換期にあたり、山形県の将来を考えれば、これからの 10 年間が、県土の将来を担い、次の世代に引継げる社会資本整備にとって、大変重要な期間となる。
人口減少・少子高齢化による地域の崩壊を防ぎ、さらに、安全安心や豊かさを実感できる県土を築いていくためには、「広域的な交流連携の促進」と、確固たる「自然災害への対応」が必要である。

(1) 未曾有の人口減少社会の到来と、中山間地域から急激に県全体に広がる過疎化の進行

山形県の人口は、平成 17 年から平成 22 年にかけて 3．9%減少し、今後も平成 17 年の試算結果と同様に人口減少および高齢化は進展し続けると予測される。
（平成 17 年度国勢調査を基に山形県が試算した結果では、山形県の人口は今後も減少し続け、30 年後には、現在の 3／4 程度に縮小し、生産年齢人口も減少の一途をたどり、高齢化率も 4 割近くに達するとの見込みであった。）
また、人口減少社会の進行により、地域社会としての維持が難しい状況となっている中山間地域等の集落が、県内でも 40 集落程度に達しているものとみられる。

→　人口減少・高齢化社会から、
中山間地域などの「地域社会」をどう守っていくか。

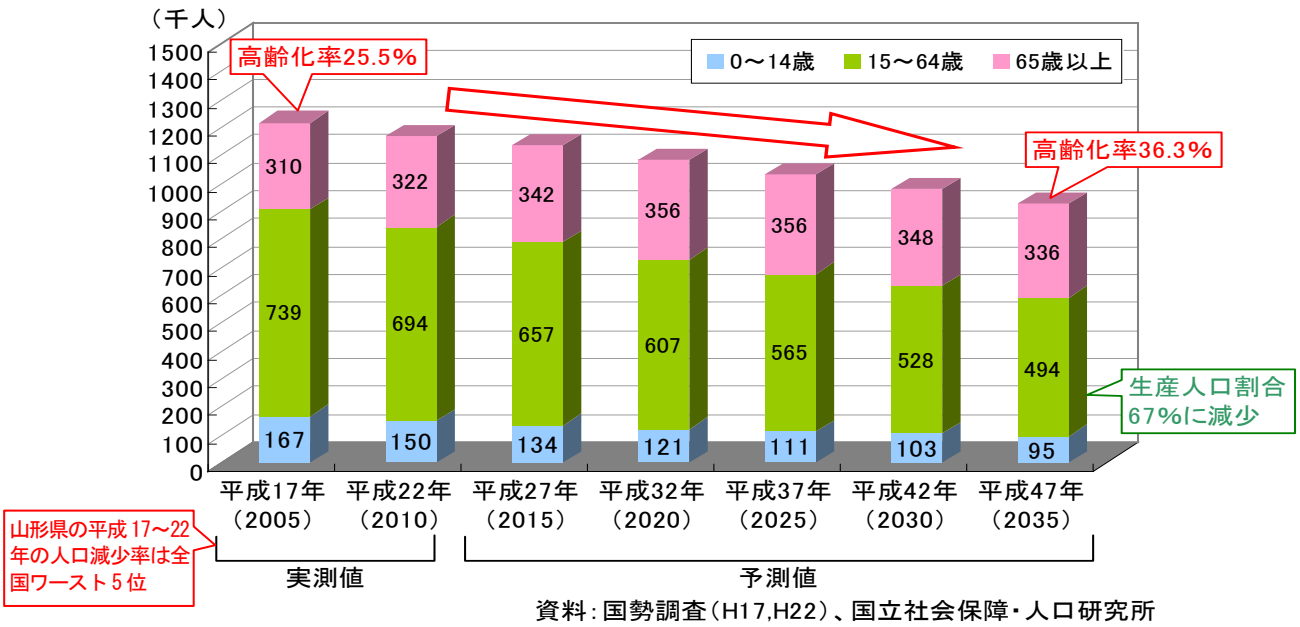


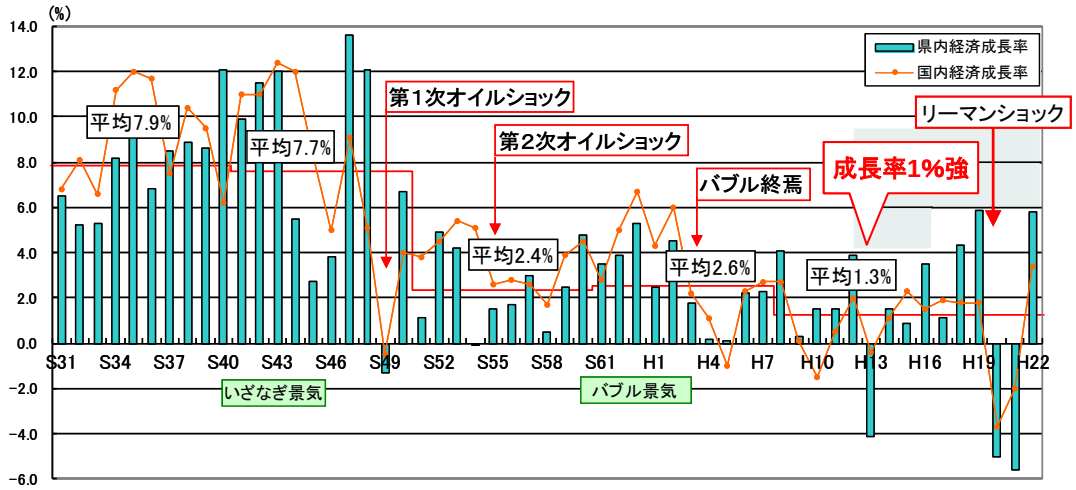
図 1　山形県の将来推計人口

(2) 低経済成長時代の到来と継続的局面での推移

山形県の経済成長率は、高度経済成長期の 10%程度の高い成長から、第一次石油危機、バブルの崩壊を経て、近年は 2%弱の成長となり、リーマンショックの影響で一時マイナス成長に転じたが、平成 22 年以降は回復傾向にある。

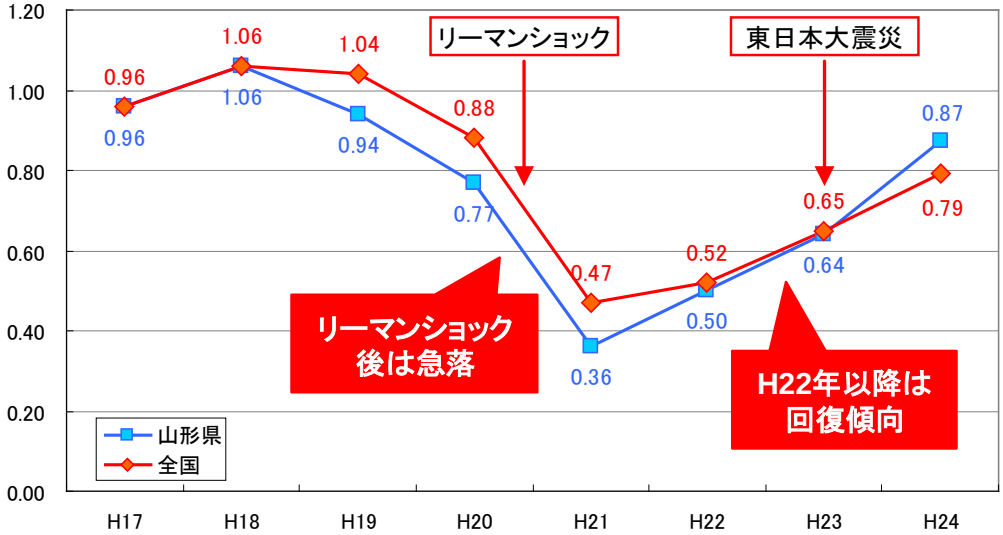
しかし、世界的規模での市場一体化や、日本の社会構造の成熟化により高度成長社会は終焉を迎え、人口減少社会・環境配慮型社会などとも相まって「低経済成長時代」が到来し、今後も低成長で推移すると予測されている。

→ 「道路をつくる」だけではなく、
「地域づくり」等と一体となり経済効果をどう高めていくか。



資料：内閣府「国民経済計算」、山形県「県民経済計算」より

図 2　山形県の実質経済成長率の推移（実質）



資料：山形県経済動向月例報告（山形県企画振興部）

※H24 は 1 月～11 月までの平均値

図 3　山形県の有効求人倍率の推移

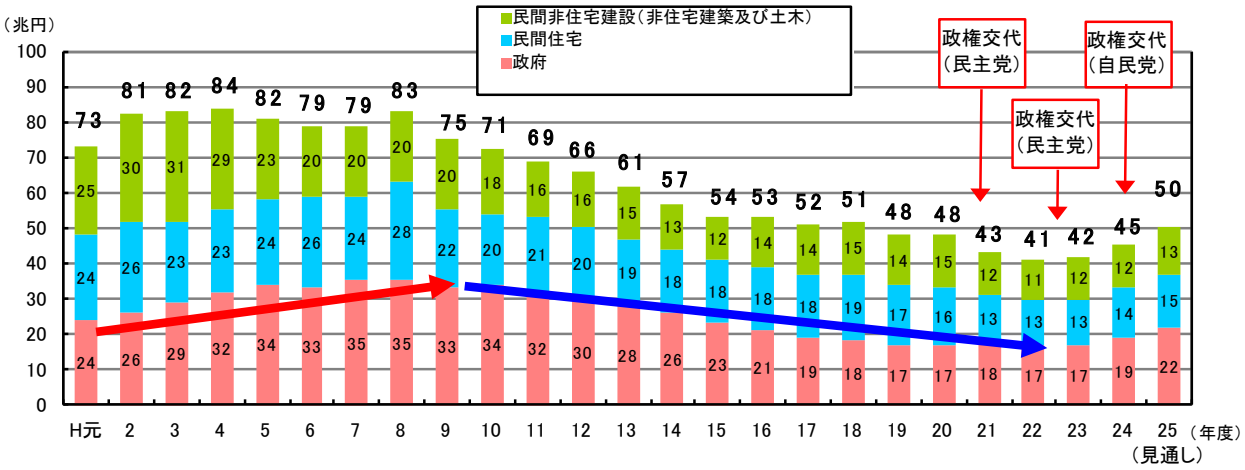
(3) 社会資本整備に係る公共投資の現状

高度経済成長に伴う社会資本の需要の高まりは、地域に直接的・間接的な経済波及効果をもたらし、その後の景気低迷期においても、景気回復の経済波及効果と雇用対策として、山形県においても社会資本整備に係る公共投資は、増加の基調で進んできた。

しかしながら、平成 8～10 年度をピークに、その後は、税収の落ち込みに加え、社会保障関係経費等の増加により、公共投資の抑制が進められた。

なお、今後は東日本大震災の復興支援や経済再生に向けた経済対策により、社会資本整備の投資額は増加が見込まれているが、その後の先行きについては不透明な状況である。

→ 厳しい財政制約の中で、
公共インフラの維持と整備にかかる予算をどう確保していくか。



資料：国土交通省 総合政策局 建設統計室「平成 25 年度 建設投資見通し」

図 4 建設投資額（名目値）の推移

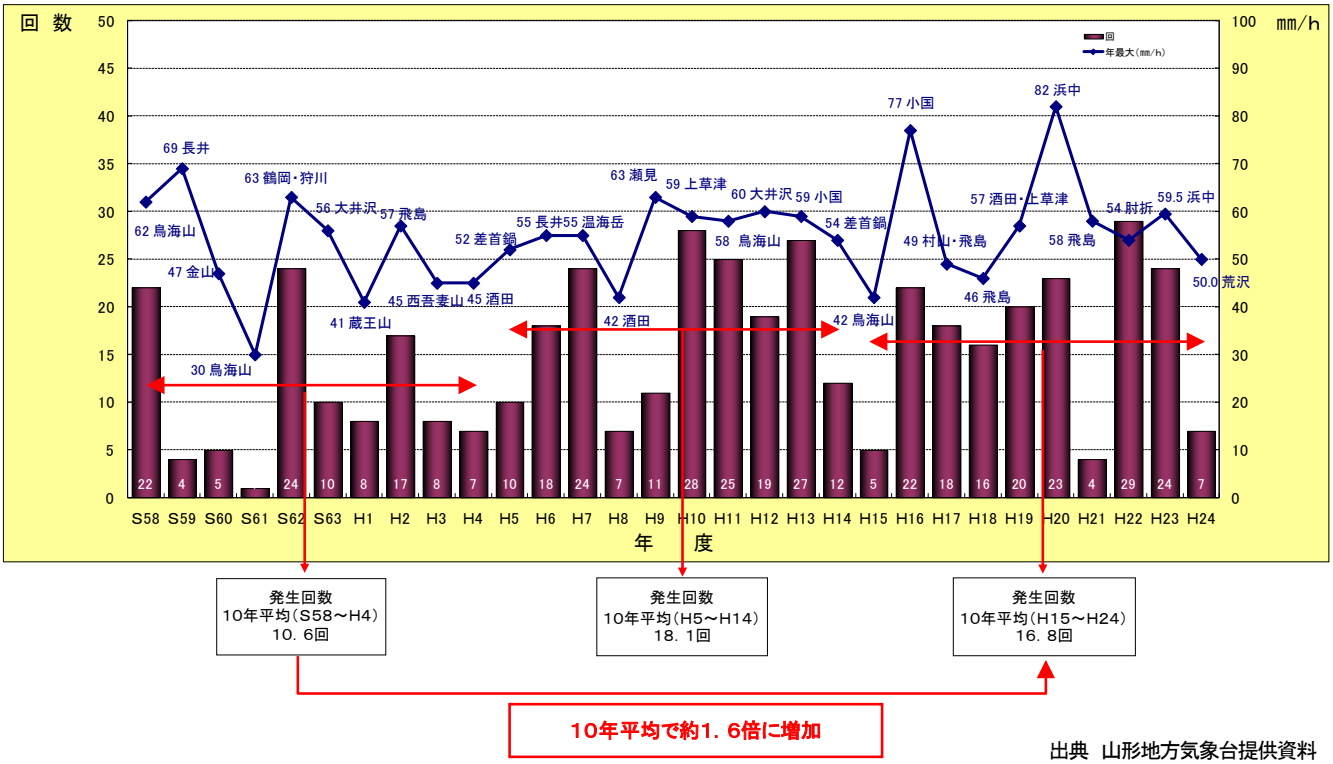
(4) 自然災害の多発化と脅威の増大

地球温暖化などの世界的規模の環境変化の影響か、局所的に被害をもたらす凶暴化した集中豪雨の多発化などによる被害が増加傾向にある。

また、平成 23 年に発生した「東日本大震災」では、震災直後からの停電、電話の通話規制、鉄道の運休、高速道路の通行規制などに加え、石油燃料や食料品の逼迫により、県民生活や産業全体に重大な障害が発生した。

地震災害においては、被災直後、住民を安全に避難誘導するための効率的な避難誘導情報の提供とともに、避難経路の確保、避難所などの施設の耐震化、震災直後の物資輸送の確保、緊急輸送道路の防災機能強化・耐震化が急務となっている。

→　県民の安全安心を、どう確保していくか
（一層スピードを上げて取り組む必要がある）



出典　山形地方気象台提供資料

図 5　山形県内の 1 時間降水量 30㎜ 以上の発生回数及び年間最大降水量の推移

(5) 脆弱な交流基盤

昨今の厳しい財政状況の中では、地域内で全てのサービスを補うことは難しく、複数の地域間で行政サービス等を共有することが通常である。山形県の現状では、村山地方と宮城県、村山地方と置賜地方といった隣接地域との交流は在るものの、広域での交流は少ない。

東日本大震災では日本海側から太平洋側へ人的･物的両面からの支援が行われたこともあり、より広域の地域間で相互に補完していくため、交通基盤の整備が必要である。

→　地域間の交流をどう深めていくか。

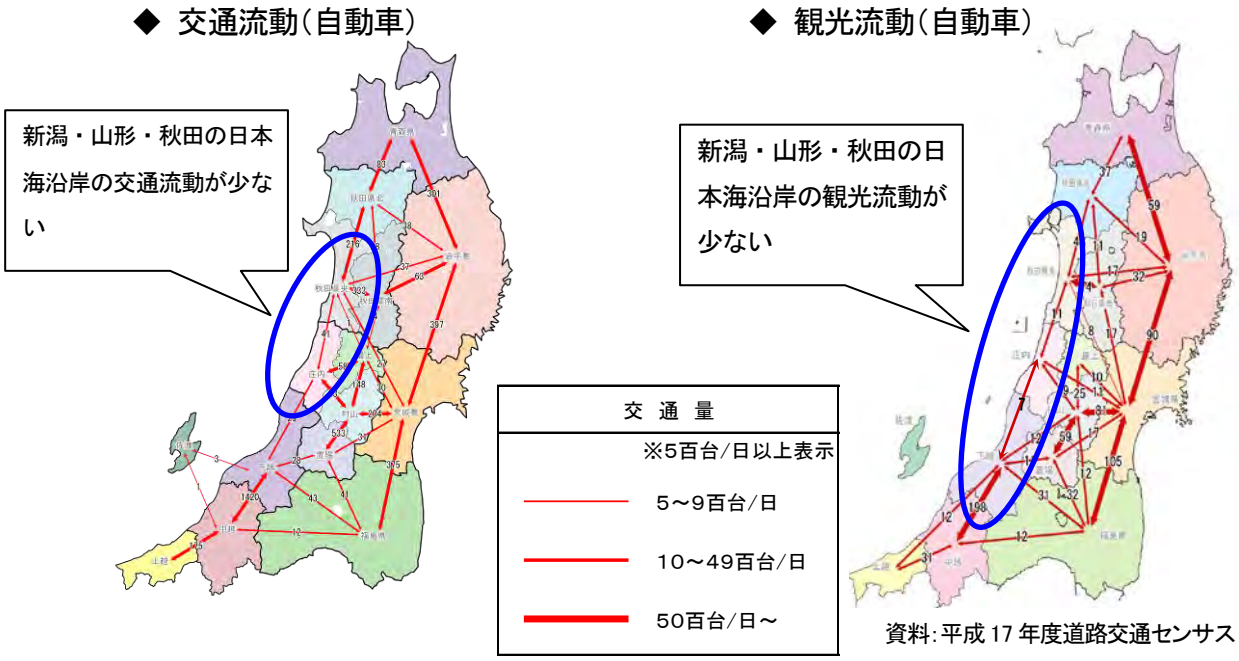


図 6　東北管内の交通・観光流動の状況

(6) 県予算における土木費の減少

社会資本整備に係る公共投資額は東日本大震災の影響により増加傾向にあるが、山形県予算に占める土木費の割合は年々減少してきている。

また、山形県の道路関係予算は平成 10 年度のピーク時で 1，233 億円だったものが、平成 25 年度ではその 3 割の 400 億円まで減少し、中期計画策定時よりも厳しい状況にある。特に改築整備事業費では、平成 10 年度で 937 億円だったものが平成 25 年度ではその 16%の 167 億円まで減少している。

さらに、予算は優先する施策に重点的に投資され、その影響で、暮らしや地域を支える生活道路整備の事業期間が長期化している。さらに、緊急に対応しなければならない事業（追加 IC 関連事業、老朽橋の架け替えなど）の実施により、事業箇所が増加しており、各事業の長期化が懸念される。

→　社会構造の変化に伴い、社会基盤の維持・整備のあり方は今後どうするべきか。
（限られた予算で事業を完了し、事業効果の早期発現への取り組みが必要）

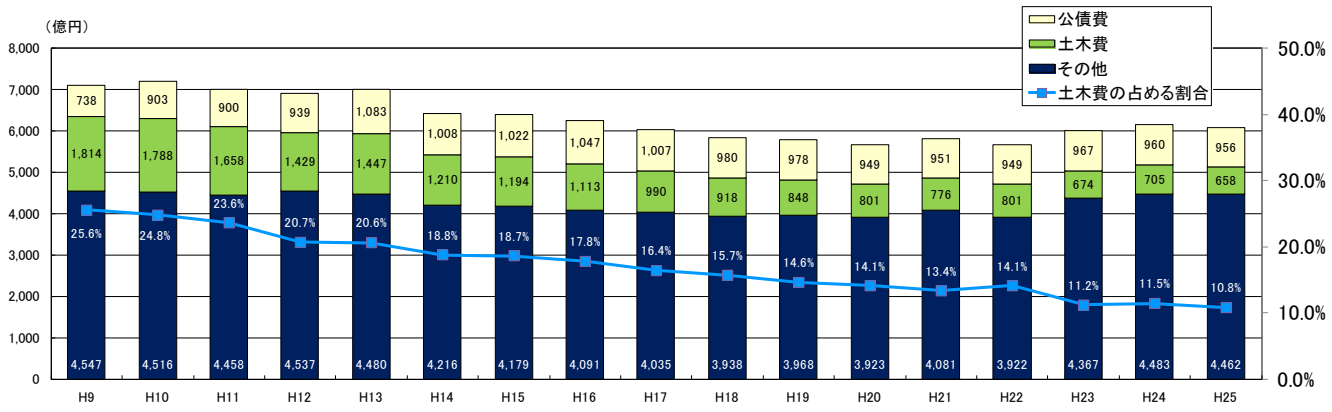


図 7　山形県土木費予算の推移

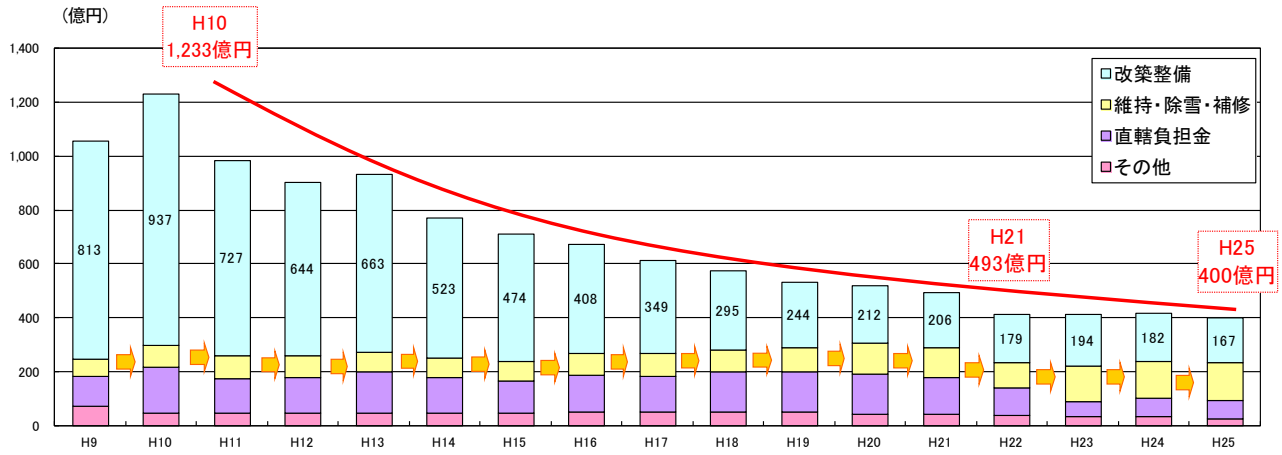


図 8　山形県道路関連予算の推移

２－２　道路に関する課題

これまで社会資本として道路整備が進められてきたが、県土を支え、県民が安全・安心に利用できる道路としての整備は、未だ課題が山積みである。

(1) 細切れで、著しく整備が遅れている高速道路

高速道路の整備は、生活圏域の広域化が進むなか、物流・観光等による活力ある地域を維持していくために、また、災害時の代替路の確保・緊急医療等安全・安心な県土づくりを進めるために重要である。

また、東日本大震災では、太平洋側の道路網が機能を停止する中で、日本海側の道路網が広域的代替路として、被災地支援や物流機能を果たすなど、これまであまり顕在化していなかった道路整備の効果が現れた。本県についても、その基盤となる高速道路並びに地域高規格道路のネットワーク化が重要であり、これらの整備が国の計画等に明確に位置づけられ、早期に整備されるよう取り組んでいく必要がある。

→　本県の地域力の向上のため、
早期にミッシングリンクを解消し、高速交通ネットワークを概成することが重要
（格子状骨格道路ネットワークの早期形成のため、高速道路・地域高規格道路の整備促進を図る）

山形県の高速道路は、平成 21 年度以降、新庄北道路、温海～鶴岡間が開通し、整備は着実に進められてきたが（図 9）、供用率は 59%（H25.11 現在）と他県に比べ大きく遅れており、ネットワーク化されていない状況にある（図 10）。

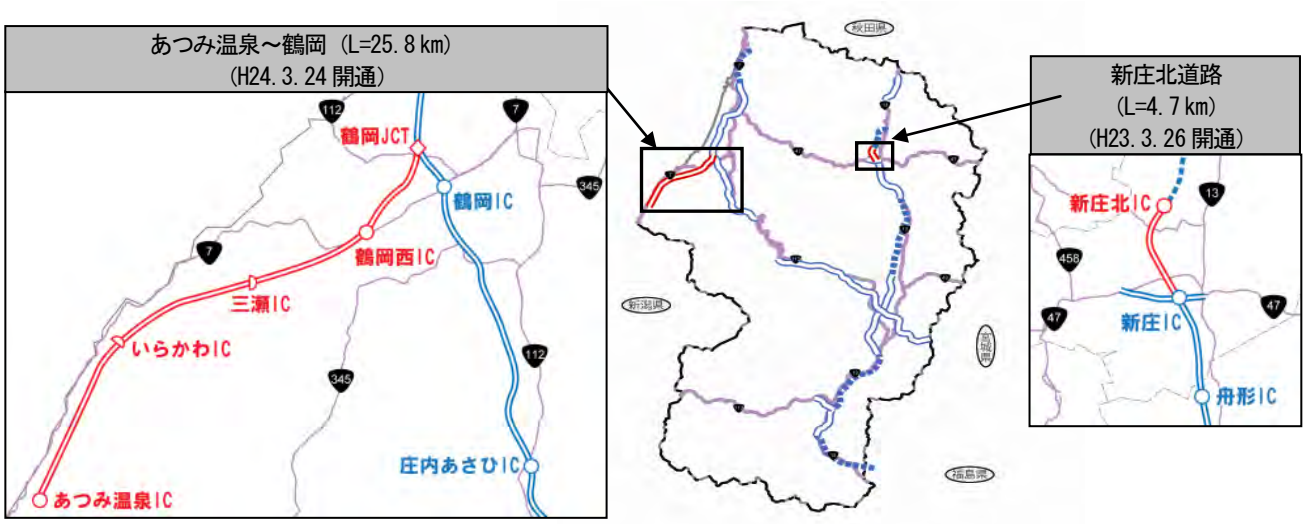


図 9　中期計画策定時（H21 年度）以降に開通した高速道路区間

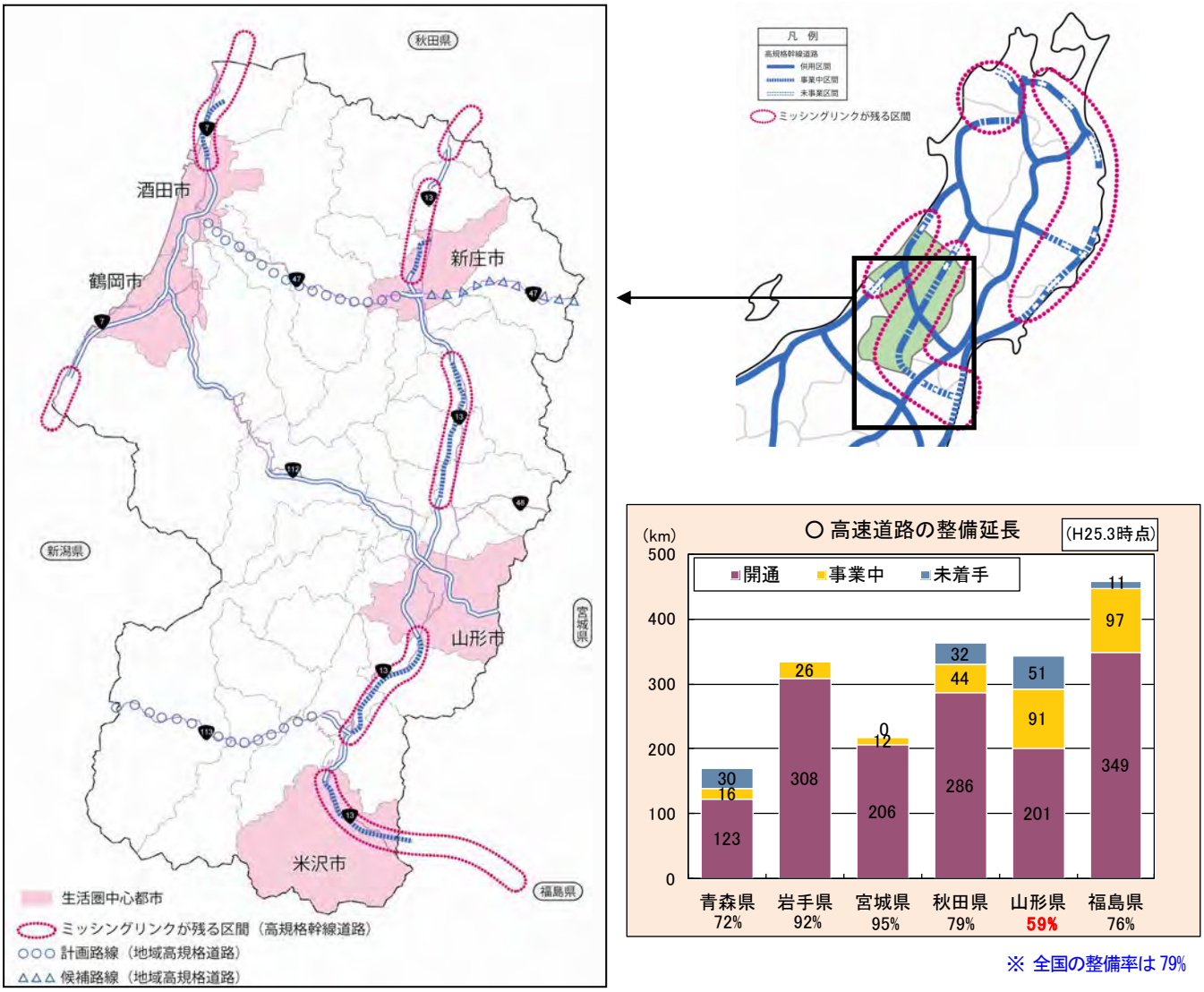


図 10　山形県におけるミッシングリンクの箇所と高規格道路の整備延長

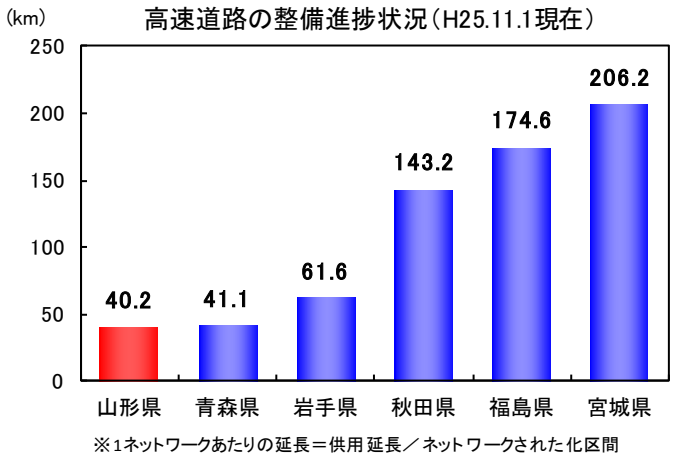
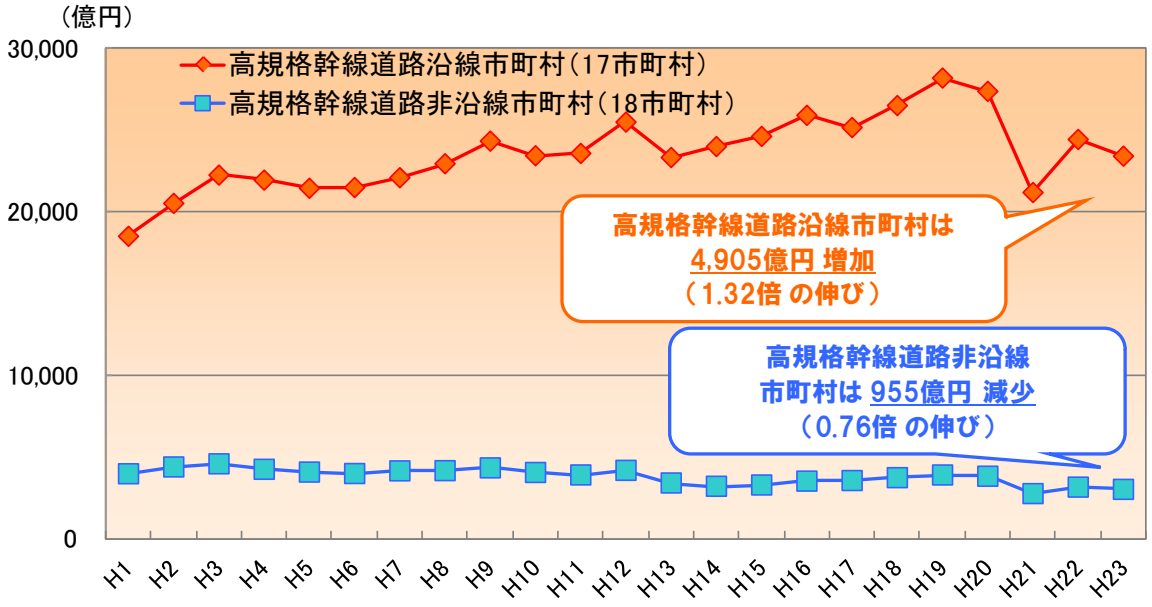


図 11　高速道路の整備状況

■ 高速道路沿線地域との格差

高速道路の整備が遅れたことにより、産業面において地域間格差が拡大している。



資料：「工業統計」経済産業省

図 12　山形県内の高速道路沿線市町村と高速道路非沿線市町村の製造品出荷額等の格差

(2) 老朽化が進む道路施設

山形県は、平成 25 年 4 月 1 日で、2,342 橋の橋梁を管理している。このうち、昭和 30～50 年頃の高度経済成長期に大量に架けられた橋梁が、今後急速に高齢化が進むことで、従来の『傷んでから治す管理』では、維持管理コストが膨大となる。

さらに、橋梁の寿命が平均 60 年程度と言われているが、建設後 50 年以上を経過した「老朽橋梁」は 20 年後には全管理橋梁の約 6 割に達し、今後、架替費など膨大な費用が必要となる。

また平成 24 年 12 月 2 日に発生した中央自動車道の笹子トンネルの天井板落下事故を機に、トンネルなど橋梁以外の道路構造物に対しても老朽化への対応が急務となっている。

→ 老朽化した社会資本の安全性をどのように確保していくか。
そして、社会資本の適切な維持管理・更新をどのように進めていくか。

■ 建設年別の橋梁数分布

建設後50年以上の老朽橋は、平成19年から24年にかけて68橋増加（274橋→342橋）し、20年後には全体の63%を占める1,470橋まで増加する見込み。

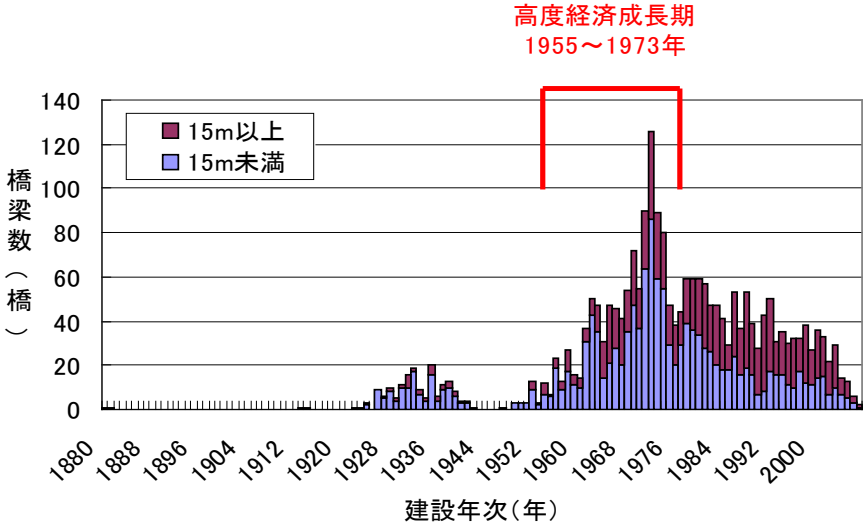


図 13　建設年別の橋梁数分布

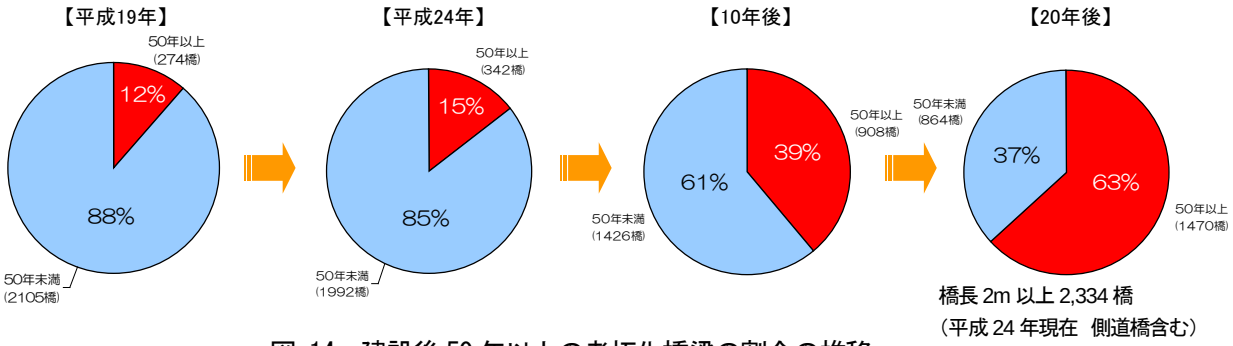


図 14　建設後 50 年以上の老朽化橋梁の割合の推移

■予防保全型管理による長寿命化の取り組み

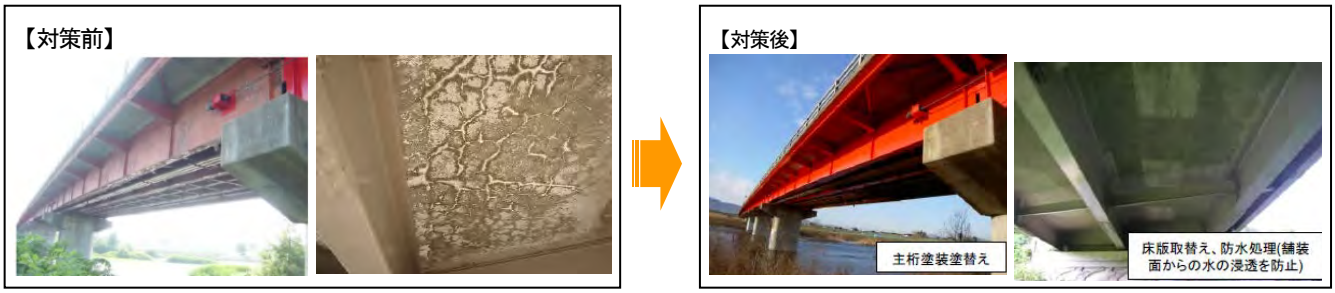


図 15　（主）鶴岡羽黒線　羽黒橋（L=294.1m　昭和 49 年架設）

▼中央道笹子トンネル天井板の落下事故の概要

・発生日時：平成 24 年 12 月 2 日（日）8:03 頃
・発生場所：中央自動車道（上り）笹子トンネル内（延長 4.7 km、大月 JCT～勝沼 IC 間）
・発生状況：東坑口から約 1.7 km付近において、トンネル天井板が落下。車両 3 台が下敷き、うち 2 台が火災となり焼損。死者 9 名、負傷者 2 名
・通行止め：【上り線】大月 JCT～一宮御坂 IC　【下り線】大月 JCT～勝沼 IC
（平成 24 年 12 月 29 日に、下り線を用いた対面通行による上下車線の通行を確保）

▼笹子トンネル事故を受けた後の国土交通省の取り組み

○落下の発生原因の把握や再発防止策等について専門的見地から検討するため、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」を設置
○全国にある吊り方針天井板があるトンネルの緊急点検が完了し、下記のトンネルでは天井板の撤去工事を現在実施。（平成 25 年 10 月 25 日～12 月 20 日）

○対象トンネル：	国道 13 号	東栗子トンネル（福島県福島市）
	〃	西栗子トンネル（山形県米沢市）
	国道 112 号	月山第一トンネル（山形県西川町）
	〃	月山第二トンネル（山形県鶴岡市）
○点検の内容	(1) 天井板の吊り金具と固定金具	
	(2) 天井板の吊り金具の固定部分付近及び台座部の覆工コンクリートの健全性	
	(3) 天井板の変形・破損の有無	
	(4) その他、天井板等の落下に繋がる可能性のある事象の有無	

図 16　中央道　笹子トンネル事故の概要とその後の取り組み

(3) 安全・安心な県土づくりに不可欠な道路ネットワーク

近年、地震や豪雨・豪雪などの災害により、県民生活や経済活動に支障をきたす通行止めや大幅な迂回が生じている。山形県内の近年の災害事例では、平成 24 年 4 月に(主)戸沢大蔵線（肘折地区）で地滑りが発生し、約 9 ヶ月間の通行止めを余儀なくされ、観光面で大きな打撃を受けた。また、平成 25 年 7 月に発生した豪雨の影響により、県内の各地で路面冠水や土砂崩壊等の大きな被害が発生している。

本県の緊急輸送道路（※2）のダブルネットワーク化率（※3）は平成 23 年時点で 43. 2%に止まっており、震災直後の物資輸送や医療・応急活動を円滑かつ確実に実施するための道路ネットワークを早急に強化していく必要がある。

→　災害に強い、道路ネットワークを早急に整備しなければならない。
（防災対策について、より一層スピードを上げて、取組む必要有り）

（※2）高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と都道府県知事が指定するもの（以下「指定拠点」という）（地方公共団体等の庁舎等の所在地、救援物資等の備蓄地点等及び広域避難地）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路

（※3）国が管理する国道総延長のうち並行区間で高速道路が整備されている比率

▲道路延長100kmあたり全面通行止め回数（H13～H19）

図 17　近年の山形県内の代表的な災害事例

■平成25年7月に発生した豪雨による被害等の概要

平成25年7月18日、山形県では低気圧の影響により記録的な大雨となった。

この影響で河川の水位上昇、堤防・河岸決壊や越水などにより県内の9市町村で住民に避難指示・勧告が出されたほか、道路への土砂崩壊などにより3市町村で集落の孤立状態が生じた。

また、村山広域水道からの水道供給が停止し天童市・村山市等の6市町が断水となるなど甚大な被害が発生した。

被害項目	概要
人的被害	・行方不明者　1名　　・負傷者、軽傷者　3名
建物被害 （全壊、半壊、一部損壊、床上・床下浸水）	・住家　　451棟　　・非住家　240棟 ・公立文教施設　12施設
道路 （路面冠水、土砂崩落、法面結果など）	・被害箇所　　337箇所 （高速4、国道27、県道76、市町村道230） うち通行規制　138箇所 （国道4、県道23、市町村道111）
河川（県管理）	・被害河川 133河川　400箇所（護岸決壊、土砂堆積など） 〈参考〉直轄河川の被害状況 1河川（最上川）6箇所（護岸崩壊など）
土砂災害	・49箇所（がけ崩れ、土砂流出など）

〈山形県災害対策本部発表資料 11月8日　第35報より〉

図 18　平成 25 年 7 月豪雨による主な道路被害

■平成25年7月に発生した豪雨による被害等による大規模迂回の発生

平成25年7月18日の記録的な大雨により、国道47号と国道112号が同時に通行不能となった。これにより、庄内－山形間の移動は秋田県もしくは新潟県を経由する道路のみとなり、秋田県経由で約220km、新潟県経由で約230kmもの大幅な迂回を強いられることとなった。

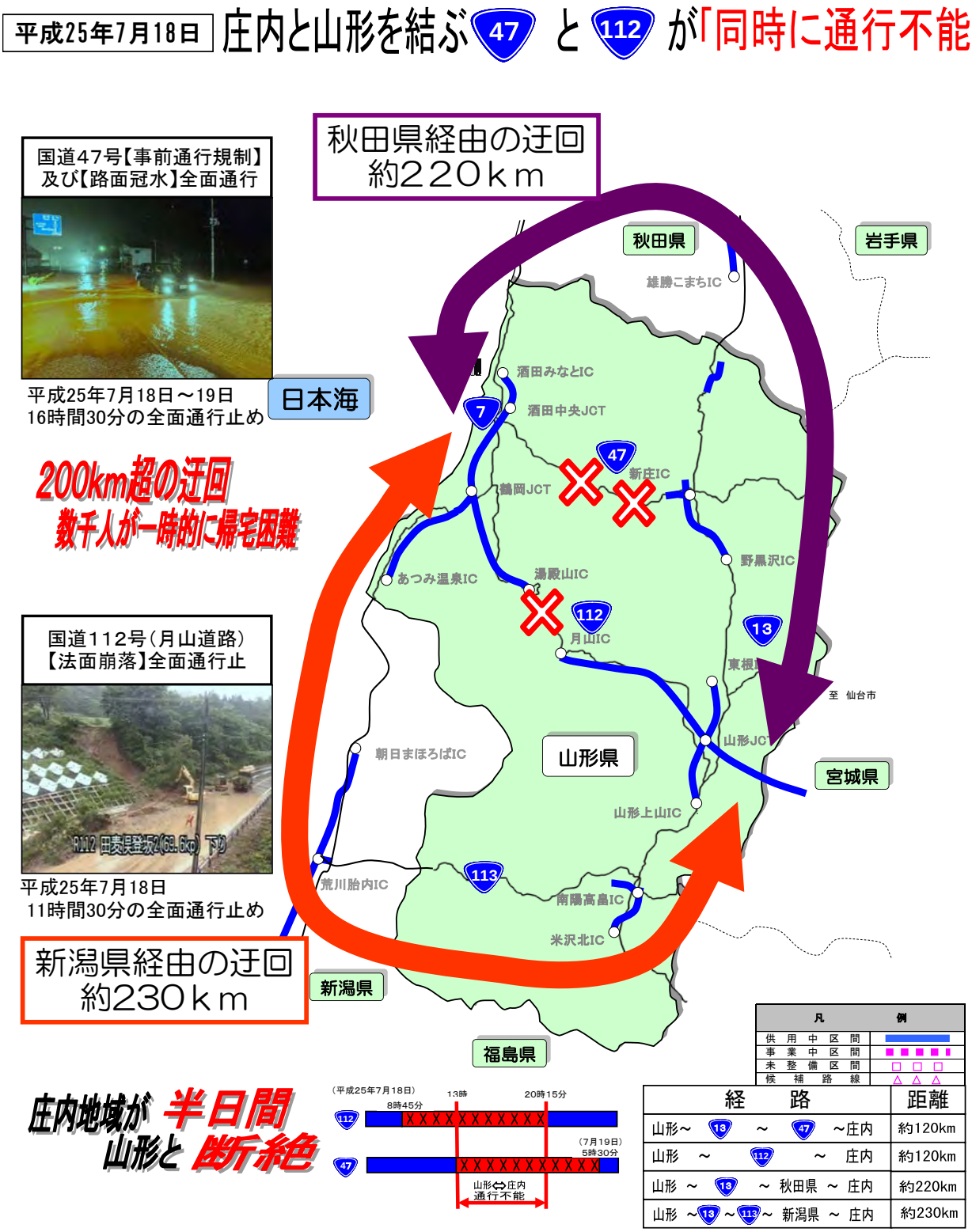


図 19　平成 25 年 7 月　豪雨による大規模迂回発生状況

(4) 日常生活に欠かせない道路

道路は、通勤・通学や地域医療などの日常生活に欠かせない社会基盤であるが、未だ不十分なことから、多くの地域で支障をきたしている。

特に冬期間には、市街地や中山間地の狭隘箇所において、堆雪による支障等が増大する。

また、道路関係予算の改築整備費の減少や、優先する施策に対する重点投資への影響から、事業の遅れが懸念される。そのため、限られた予算で、早期に事業効果が発現する取り組みを実施する必要がある。

→　市街地や中山間地域の、
日常生活に欠かせない道路の機能強化が必要
（限られた予算で早期に事業効果が発現する取り組みを実施し、暮らしと地域を支える道路の整備を図っていく）

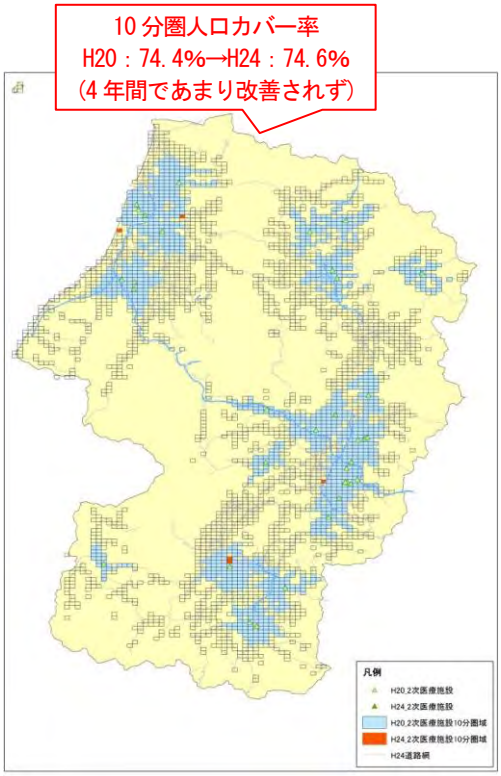


図 20　2 次救急医療 10 分到達圏域

図 21　すれ違いに支障をきたしている箇所

■ 貨物流動機関分担率と旅客流動機関分担率

山形県の自動車依存率は非常に高く、貨物流動、旅客流動ともに東北6県で最も高い値となっている。

表 1　貨物流動機関分担率（H21 貨物量ベース）

	自動車	鉄道	海運
全国	89.9%	0.6%	9.5%
東北	93.3%	0.7%	5.9%
青森	91.2%	0.5%	8.2%
岩手	95.5%	0.9%	3.6%
宮城	87.0%	1.4%	11.6%
秋田	96.8%	0.4%	2.8%
山形	98.6%	0.2%	1.2%
福島	94.3%	0.7%	4.9%

※平成 21 年度貨物地域流動調査

表 2　旅客流動機関分担率（H21 旅客数ベース）

	自動車	鉄道	旅客船	航空
全国	74.6%	25.3%	0.1%	0.1%
東北	95.5%	4.4%	0.1%	0.0%
青森	97.9%	1.9%	0.1%	0.1%
岩手	96.5%	3.4%	0.0%	0.0%
宮城	90.1%	9.7%	0.1%	0.1%
秋田	97.3%	2.6%	0.0%	0.1%
山形	98.0%	2.0%	0.0%	0.0%
福島	97.2%	2.8%	0.0%	0.0%

※平成 21 年度旅客地域流動調

(5) 都市内及び近郊の交通渋滞

山形県は、通勤・通学時の自動車依存度が非常に高く、東北では、宮城県に次いで２番目に多く渋滞損失が発生している。また、平成 25 年１月に『山形県の「主要渋滞箇所」』が公表され、対策を検討する必要がある。

→　コンパクトなまちづくりを進めるためにも、
中心市街地等の道路機能の強化が必要

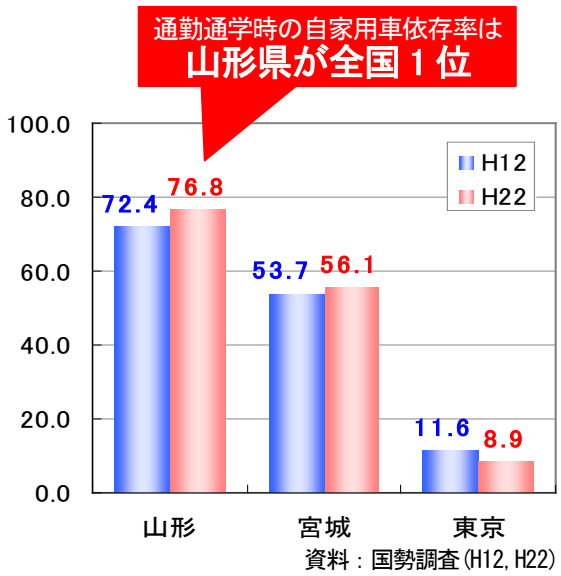


図 23　通勤通学時の自家用車依存率

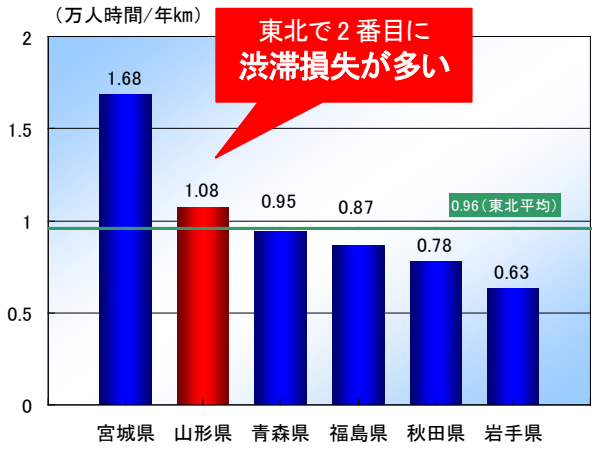


図 22　延長１kmあたりの渋滞損失時間

山形市内

酒田市内

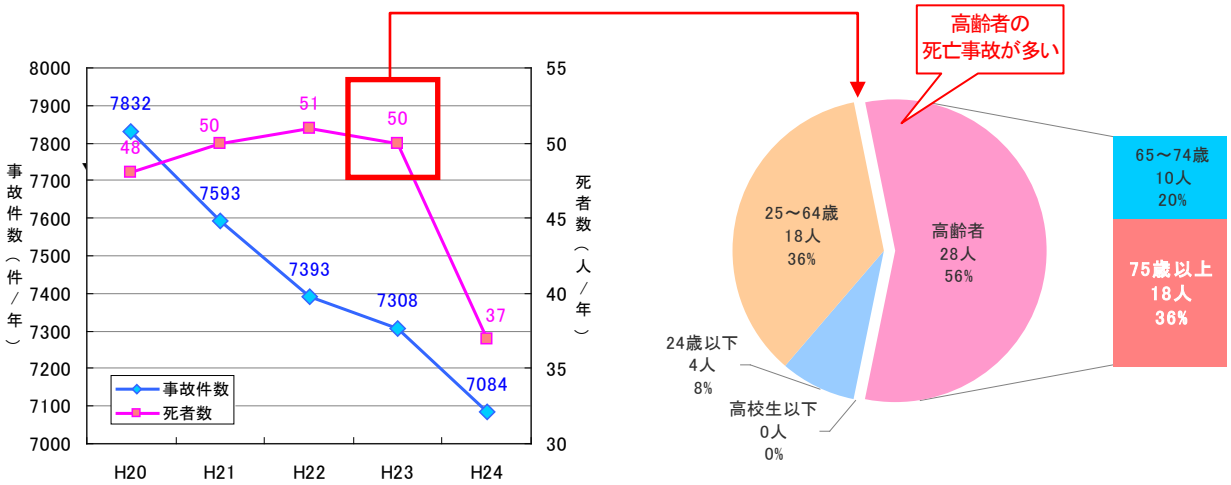
図 24　山形市および酒田市の渋滞状況

(6) 生活道路の交通安全対策

県内の事故発生件数および死傷者数は近年減少傾向にあるものの、事故に巻き込まれる高齢者の比率が年々増加している。また、県内の指定通学路の 1／3 以上の歩道が整備されておらず、交通弱者が安心して通行できる環境が十分に整備されているとは言えない。

特に近年、全国で登下校中の児童等の列に自動車が突入し、死傷者が多数発生する事故が相次いでおり、今後は身近な道路の交通弱者対策を、今まで以上に早期に進めていく必要がある。

→　高齢者・児童をはじめとする、
交通弱者が安全に通れる道路にしなければならない。
（近年の財政状況では、歩道整備に時間がかかるため、歩道整備のほか現実的な対策を検討し実施する）



資料：山形県 県警本部

図 25　年別事故発生件数及び死者数の推移（山形県）

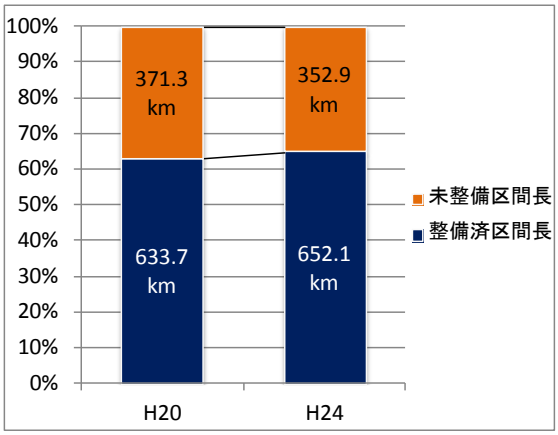


図 26　指定通学路の歩道整備状況（H24 末）

図 27　歩道未整備地区の状況イメージ

■ 通学路の緊急合同点検の概要

山形県では、登下校中の重大事故が全国各地で連続して発生したことを踏まえ、通学路の緊急合同点検を実施した。（山形県内対策必要箇所：630/701 箇所 H24.11.30 現在）

平成25年1月25日
文部科学省
国土交通省
警察庁

通学路における緊急合同点検の取組状況について

平成24年4月に京都府亀岡市で発生した、登下校中の児童等の列に自動車が突入する事故を始め、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携して、全国の公立小学校及び公立特別支援学校小学部の通学路について、交通安全の確保に向けた緊急合同点検を実施したところですが、その取組状況について、以下のとおりまとめました。

なお、とりまとめ結果はいずれも平成24年11月30日現在のものです。

1. 緊急合同点検の実施状況

- 緊急合同点検実施学校数　２０，１６０　校
- 緊急合同点検実施箇所数　８０，１６１箇所
- 対策必要箇所数　７４，４８３箇所

※都道府県別の箇所数は，別表のとおり

2. 対策必要箇所に対する取組状況

	箇所数	うち対策済み
対策必要箇所（全体数）	74,483	22,714
教育委員会・学校による対策箇所	26,129	15,004
道路管理者による対策箇所	46,017	10,434
警察による対策箇所	19,715	7,452
対策未定箇所	1,122	－

※1　1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合があるため，各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所（全体数）とは一致しない。
※2　主な対策の例として，教育委員会が実施する対策に通学路の変更やボランティア等による立ち番等，道路管理者が実施する対策に歩道の整備や路肩の拡幅等，警察が実施する対策に信号機や横断歩道の新設等がある。

山形県における対策事例

実施箇所　主要地方道　長井白鷹線　白鷹町荒砥甲地内
小学校名　白鷹町立　荒砥小学校
対策内容　ドットライン設置、外側線移設、路肩のカラー化

対策実施状況写真

対策実施前　　対策実施後

▼通学路における緊急合同点検の取組状況

- 登下校中の児童等の列に自動車が突入した事故等（H24.4 京都府亀岡市他）が連続して発生したため、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携して通学路の緊急合同点検を実施。
- 山形県内点検個所 701 ヶ所のうち 630 ヶ所が対策必要と判断。（H24.11.30 現在）

図 28　通学路の緊急合同点検の概要

(7) 道路の防災・防雪対策

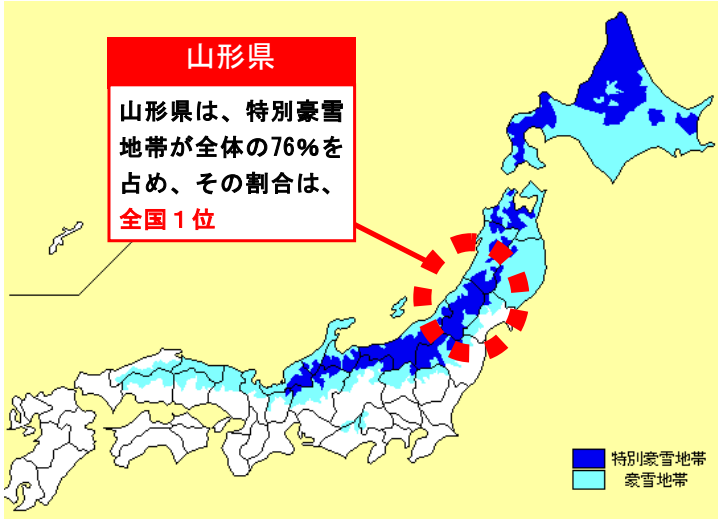
山形県は全域が豪雪地帯に指定され、このうちの 76%が「特別豪雪地帯」である（図 29）。豪雪は、交通機能の低下を招き、経済活動や日常生活に多大な影響をもたらしている。

また、山形県内には 4 つの活断層の存在が指摘されており（図 30）、県が実施した想定では相当の被害も予想されている。

中山間地域の集落等と生活圏中心都市を結ぶ道路における冬期間の雪崩・地吹雪等への対応や、自然災害への防災対策を進めていく必要がある。

また、冬期や夜間など、最悪の条件下で地震が発生する可能性を踏まえ、特にアクセス道路が 1 本しかない集落が孤立しないよう、防災対策の更なる推進が必要である。

→　県民生活に支障を与えないよう、
　　防災対策や、防雪対策に努めなければならない。
（防災対策について、より一層のスピードをあげて、取り組んでいく必要がある）

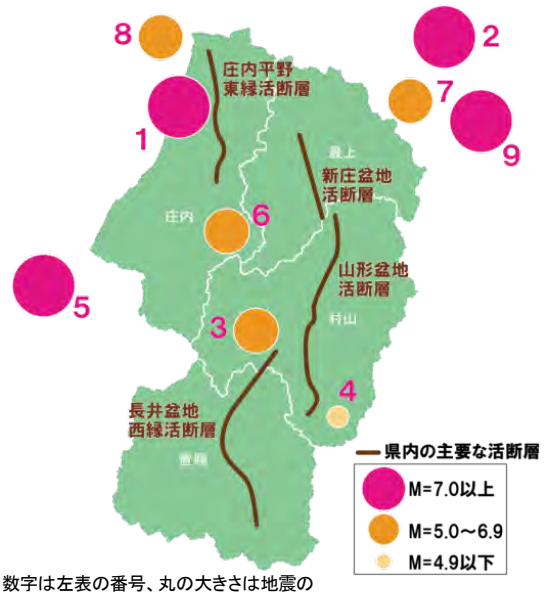


▲雪崩が発生した一本道

▲雪ですれ違いが困難な道路

図 29　特別豪雪地域・豪雪地域の位置図（左）と山形県内における豪雪時の状況（右）

図の番号	西暦（和暦）	震央地名 地震名	ﾏｸﾞﾆﾁｭｰﾄﾞ
1	1894(明治27).10.22	庄内地震	7
2	1896(明治29).8.31	陸羽地震	7.2
3	1944(昭和19).12.7	左沢地震	5.5
4	1962(昭和37).8.19	蔵王山付近	4.4
5	1964(昭和39).6.16	新潟地震	7.5
6	1972(昭和47).8.2	山形県庄内	5.3
7	1996(平成8).8.11-14	秋田,宮城,山形県境	6.1 (最大)
8	1999(平成11).2.26	秋田県沖	5.3
9	2008(平成20).6.14	平成20年(2008年)岩手・宮城内陸	7.2



※数字は左表の番号、丸の大きさは地震の規模(M)を表します

出典:山形地方気象台

図 30　山形県内のこれまでの主な被害地震の震源と 4 つの活断層

(8) 将来交通量の変化

平成 20 年 11 月 26 日、国土交通省は「新たな道路整備中期計画」の骨子とともに、計画の前提となる需要予測「将来交通フレーム（14 次フレーム）」を公表した。

予測では、交通量のピークは 2003 年（平成 15 年）に既に過ぎたとし、前回予測 2002 年（平成 14 年）時において、全国的ピークとしていた 2020 年（平成 32 年）の交通量を 12.9%下方修正し、2030 年（平成 42 年）の交通量は、2005 年（平成 17 年）に比べ 2.6%減ると予測している。

なお、平成 22 年度には、5 年ぶりに「道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）」が実施されており、この結果を基に次期フレームが示され、将来交通量を予測し直すこととなる。

→　適確な交通需要予測に基づく、
　　地域の実情に則した整備に努めなければならない。

渋滞する幹線道路

狭隘な老朽橋

図 31　交通渋滞状況のイメージ

２－３　東日本大震災で見えてきた課題

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により、東北地方の広い範囲で甚大な被害を受けた。山形県においても道路に関する様々な事象が発生し、道路を取り巻く新たな課題が顕在化した。

(1) 大規模災害に備えた広域ネットワークの確保

■ 事象

今回の震災では、発災初期に東北道・常磐道・磐越道など太平洋側の高速道路が不通となったが、日本海側の高速道路・幹線道路が広域的代替路として機能し、被災地からの避難や被災地への人的・物的支援が行われた。

■ 問題点

本県の高速道路横断軸の道路ネットワークは脆弱で、走行速度の低下を招くなど、代替路としての機能確保の面で課題が残った。

■ 課題

→　広域的災害において東北地方全体で補完し合えるよう、どのようにして県境付近のミッシングリンクを早期に解消し、高速交通ネットワークを概成していくか

東日本大震災時に山形県内の直轄国道が果たした役割

大規模災害時の広域的な支援網を確保するために、日本海側のミッシングリンクの早期解消が必要

太平洋側の東北道等の主要道路が被災したため、本県内の位置する国道 7 号、13 号(雄勝)、48 号、113 号へ以下の機能が集中したと考えられる。

①避難路　被災地各地　⇒　本県･本県経由

②人的・物的両面から支援物資等の輸送路
本県・関東等他圏域（日本海側ルート（関越道等）経由　⇒　被災地各県

③通常物資等の輸送路
本県を含む東北各県　⇔　関東等他圏域(日本海側ルート(関越道等)経由)

高速道路のダブルネットワーク化と地域高規格道路による連結

図 32　東日本大震災時に山形県内の直轄国道が果たした役割

(2) 大規模災害を想定した耐震・津波対策

■ 事象

今回の震災での交通インフラの早期復旧に当たり、道路橋をはじめとする土木構造物は、従前からの耐震化等の対策を行っていたため、深刻な被害を免れたことが早期啓開及び応急復旧に貢献した。

■ 問題点

一方で、津波により道路施設が流出するなど大きな被害を受けた。また、対策の遅れている盛土構造道路の崩壊など、新たなタイプの被災も見られた。

■ 課題

→どのようにして従来の橋梁耐震補強等の取り組みも一層スピードを上げつつ、盛土構造道路への対策など、更なる耐震性の強化も進めていくか

→津波による影響を避ける位置への路線計画や、津波の力を受け流す橋梁断面形状、漂流物の障害を避ける構造形式の選定などをどのように行っていくか

→「壊れない道路」ではなく、「壊れても何とか使える」「壊れてもすぐ復旧できる」等、構造や資材調達などの面で発災直後の通行機能確保や応急復旧がしやすい道路施設の計画・設計をどのように行っていくか

効果の確認

橋梁の耐震補強等による効果

阪神淡路大震災での道路被害を踏まえ、これまで東北管内 490 橋の耐震補強対策を実施してきた結果、落橋などの致命的な被害を防ぐことができ、早期復旧を実現。

出典:社会資本整備審議会第 13 回道路分科会資料

新たな問題

盛土構造の崩壊が発生

構造物と比較して耐震補強・耐震設計への取り組みが遅れていた盛土構造において、高速道路では計 21 箇所で本線交通に影響を与える崩壊が発生した。

東北道水沢 IC～平泉前沢 IC 間

東北道福島飯坂 IC～国見 IC 間

常磐道水沢 IC～那珂 IC 間

図 33　東日本大震災で確認できた効果と新たな問題点

(3) 非常時の減災機能や副次的機能を考慮した計画・設計

■ 事象

「通行する」という道路本来の機能以外に、避難場所や防潮堤効果等、道路が副次的に機能した事例が見られた。

■ 問題点

想定をはるかに超えた災害に対しては、ハード面での対応の限界を露呈した。

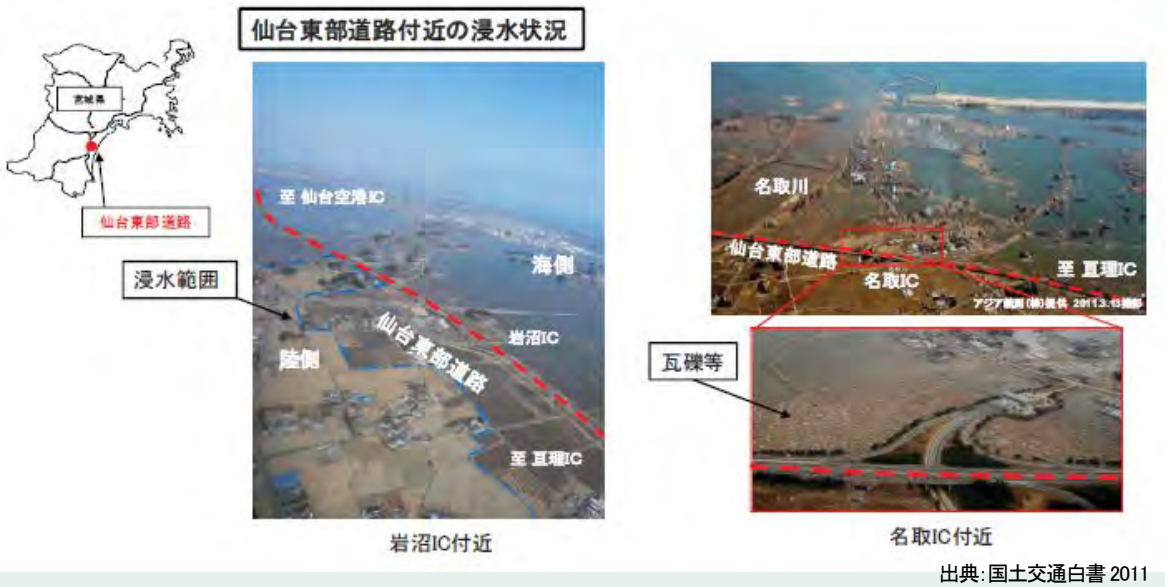
■ 課題

→交通機能以外の副次的な機能を計画・設計段階でどのように取り込むか。

効果の確認 盛土構造道路が避難場所や防潮堤として副次的に機能

周辺より高い盛土構造（7～10m）で造られていた仙台東部道路は、今般の大震災で周辺に高台のない地域における津波からの避難場所として多くの住民の命を救うとともに、津波やがれきをせき止め、内陸部への被害の拡大を防いだ。

また、福島県相馬市の国道６号相馬バイパスでも、盛土構造道路が津波被害の拡大を防ぐなど、道路が防災機能を副次的に発揮した。



出典：国土交通白書 2011

出典：国土交通省磐城国道記者発表（2011/6/22）

図 34　副次的に機能した事例

(4) 道路の多様な機能についての評価手法

■ 事象

今回の震災では、高速道路とこれに繋がる道路が一体となって、地域の孤立化を防ぎ、救援活動の支援や緊急物資の輸送などにおいて大きく貢献した。

■ 問題点

既存の事業評価の手法では、震災時に貢献した上記のような道路の防災機能を評価できていない。

■ 課題

→道路の多様な機能やその効果をどのように評価するか

防災機能評価の事例　**道路防災機能の評価手法（暫定案）の概要**

1. 必要性の評価

上位計画等や地域の課題を踏まえ、当該事業を実施しない場合において、道路の防災機能等が十分でない又は支障をきたすことを明らかにすることにより評価

a) 防災・災害時の救助活動等
- i) 緊急物資の円滑な輸送の確保
- ii) 救助・救援活動の支援
- iii) 減災対策への取り組み　等

b) 住民生活
- i) 救急医療施設への速達性の向上
- ii) 他の交通機関への利便性の向上
- iii) 公共公益施設棟への利便性の向上　等

c) 地域経済・地域社会等
- i) 地域経済・文化の中心都市への速達性の向上
- ii) 周辺地町村との連携の強化
- iii) 産業拠点の分断防止　等

いずれかの項目において、当該事業を実施しない場合に、道路の防災機能等が十分でない又は支障をきたすことを明らかにすることにより評価

2. 有効性の評価

当該事業の実施による改善の度合いを数値等により計測し、その優先度を評価

①ネットワーク上のリンクとしての評価項目
- A) 主要都市・拠点間の防災機能の向上
- B) ネットワーク全体の防災機能の向上

指標を用いて計測し、「◎」「○」「－」の３段階により評価

②当該事業による評価項目

必要性で用いた評価項目（a）～（c）毎に、事業箇所単位の効果を評価

改善程度に応じて、「◎」「○」「－」の３段階により評価

3. 効率性の評価

・「必要性の評価」、「有効性の評価」において評価された項目を満たすことを前提に、効率的に事業が行われていることについて、①複数案による費用の比較、②過去の実績等と費用の比較により評価

4. 事業実施環境の確認

・都市計画決定、環境影響評価等の状況や住民の協力など、事業執行にあたっての実施環境を確認

5. 事業実施の考え方

・必要性・有効性・効率性の評価、事業実施環境等の評価結果等を俯瞰し、対象事業の特徴的な効果を勘案して、事業実施を判断

資料：国土交通省　社会資本整備審議会　第 14 回道路分科会資料

図 35　道路防災機能の評価手法（暫定案）

(5) 迅速な通行情報の収集と発信

■ 事象

今回の震災では大規模かつ広域的な災害で停電も重なり、情報通信網が途絶え、情報収集の遅れ、提供機関によって情報内容に違いが生じるなど、特に初期段階での的確な情報収集・提供が十分に行えず、復旧・救助活動の大きな支障となった。

また、通常時においても交通規制情報等を文字情報として提供するのみに留まっており、道路利用者にとって分かりやすい情報提供の仕組みが構築されているとは言えない。

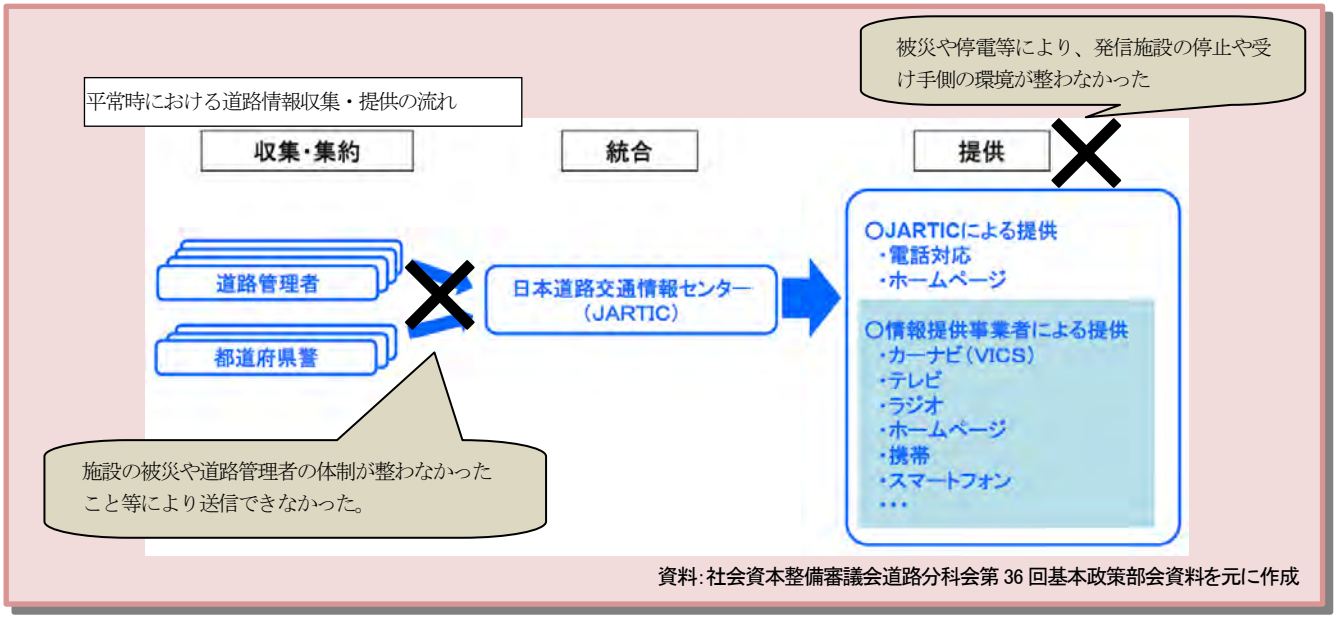
■ 問題点

他県では道路利用者側の視点に配慮し、道路規制情報を一元化して文字情報から地図情報へ変換するなど、情報提供サービスが向上しているのに対し、山形県では道路利用者側に配慮した情報提供サービスが遅れている。ITS スポットやプローブデータ、スマートフォンの普及など、道路交通に関するデータの多様化・実用化が進み、様々な情報サービスの提供が実現可能な段階にある中で、山形県としても通常時から利用できる情報提供サービスの見直しが必要な状況にある。

また、こうした情報提供の仕組みを非常時にも支障なく運用していくために、非常用電源・通信回線の確保等、非常時に備えた取り組みも必要である。

■ 課題

→迅速な通行情報の収集とユーザーにとってわかりやすい情報発信をどのように行うか。また、そのための通常時・非常時の仕組みを、どう構築していくか



資料:社会資本整備審議会道路分科会第 36 回基本政策部会資料を元に作成

図 36　震災時における情報提供の仕組みの問題点

▼近年の道路交通情報の高度化の流れ

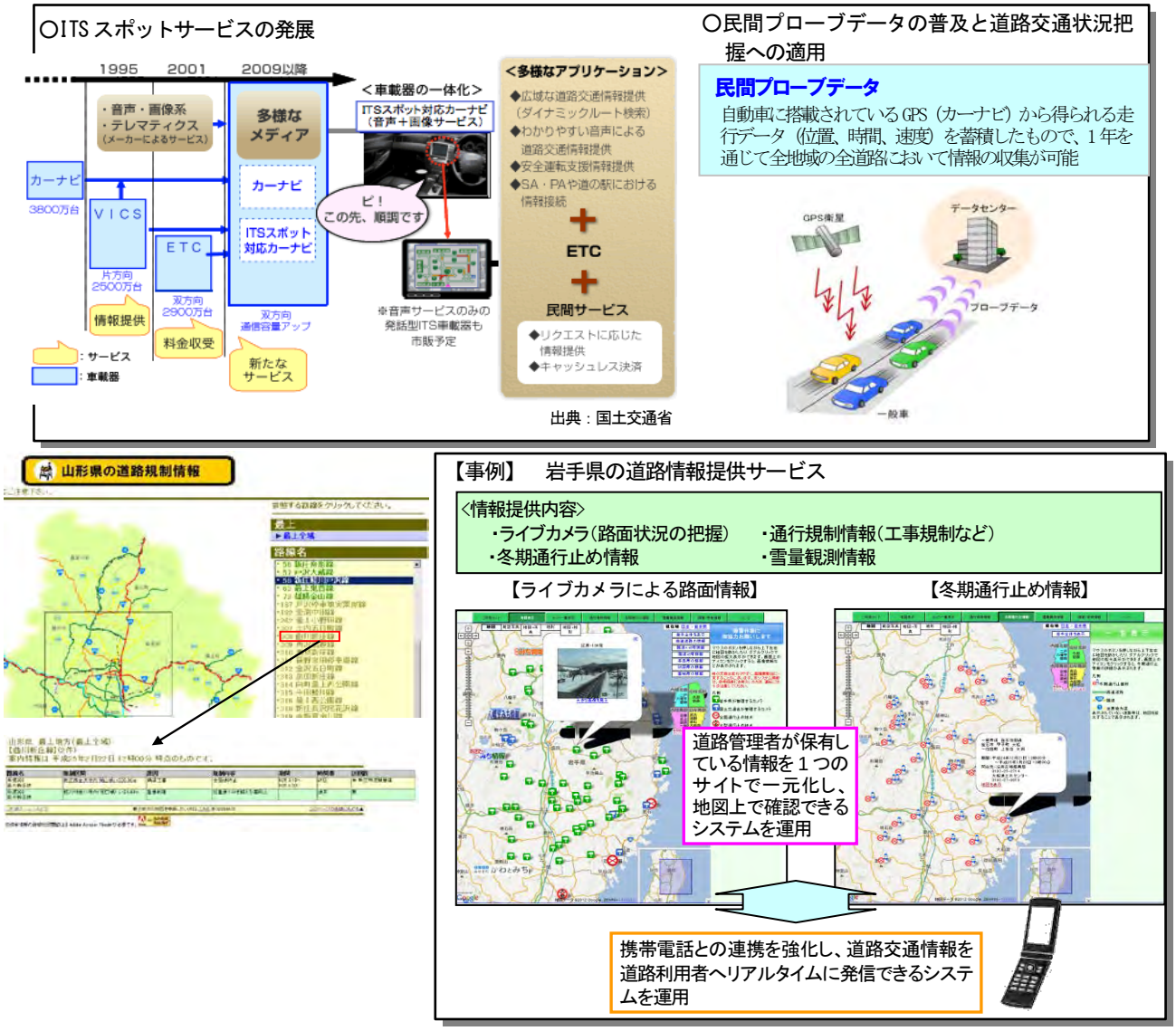


図 37　近年の道路交通情報の高度化の流れ

＜参考＞新技術と近年の道路行政の動向

(1) 国土強靭化基本法案策定に向けた動きへの対応

平成 24 年 12 月の政権交代により、復興防災対策・地域活性化策などの動きが活発化し、国土強靭化基本法が平成 25 年 12 月に策定された。その後、国土強靭化推進本部が設置され、国土強靭化に向けた基本的な指針となる「国土強靭化政策大綱」および「大規模自然災害等に対する脆弱性の評価の指針」が取りまとめられた。

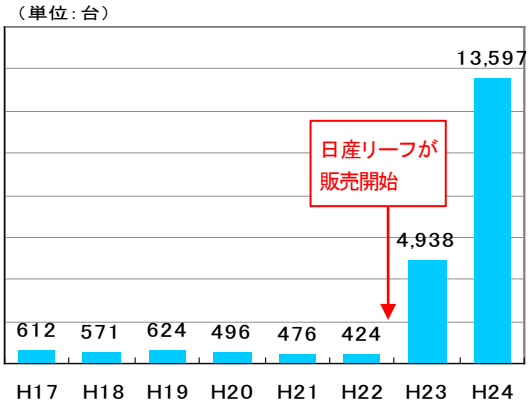
出典:首相官邸 HP

(2) EV・PHV（※4）車への対応

低炭素社会の実現など環境に対する意識の高まりから、平成 23 年から EV・PHV 車が急速に普及し始めている。

山形県内では、再生可能エネルギー事業として、県内の道の駅での急速充電器と非常用電源装置の設置が進められている。経済産業省は環境・エネルギー問題の解消を目的に、全国で EV・PHV タウンの取り組みが行われ、本格普及への道筋を構築中である。また、平成 24 年 6 月に、国土交通省から超小型モビリティの導入、電気バスの導入及び充電施設の設置に関するガイドラインが公表され、EV・PHV の普及に向けた動きが今後ますます活発化していくことが予想される。

▼電気自動車（登録数）保有台数の推移（H17 年～H24 年）



出典：自動車検査登録情報教会発行　「わが国の自動車保有動向）

山形県（環境企画課）の取り組み

（再生可能エネルギー導入事例）

環境省のグリーンニューディール基金事業（H23～H27）として、山形県では県内の道の駅を対象に
①急速充電器と非常用電源装置（再生可能エネルギー利用）の設置
②地域防災計画における防災拠点としての位置付け
を条件に、設置の意思を自治体へ打診

寒河江市、村山市、尾花沢市、飯豊町の道の駅に設置が決定

▼電気自動車用充電器設置例（青森県　道の駅しちのへ）

EV・PHV タウンの取り組み（新潟県）の事例

○EV・PHV及び急速充電器の普及目標

・電気自動車等：2015年までに2,000台程度
（2011年7月末現在：196台）

・充電インフラ（急速充電器）：2015年までに15基程度
（2011年7月末現在：17基）

○EVの長距離走行モデル地域の形成

埼玉県・群馬県・新潟県を縦断する国道17号に急速充電器を12基設置

EVユーザーが安心して長距離走行ができるモデル地域の形成を目指す

＜三県共通案内の掲示＞

出典：経済産業省

（※4）EV（EV（Electric Vehicle）：電気自動車、 PHV（Plug-in Hybrid Vehicle）･･･プライングハイブリッド自動車

▼今後普及が見込まれる電力を動力とした超小型モビリティの分類

超小型モビリティの導入に向けたガイドライン

ガイドラインの概要

1. 超小型モビリティの特徴（定義）
- ◎ 自動車よりコンパクトで、取り回しがし易い
- ◎ 環境性能に優れる
- ◎ 1人～2人乗り程度

2. 導入意義・効果
- ◎ CO2の削減
- ◎ 都市や地域の新たな交通手段
- ◎ 高齢者の移動支援、子育て支援
- ◎ 観光・地域振興　等

3. 利活用場面
- ◎ 近距離（5km圏内）の日常的な交通手段
- ◎ 観光時における回遊・周遊の際の移動手段
- ◎ 小規模配送やポーターサービス　等

4. 利用環境の整備（地方自治体の役割）
- ◎ 車両導入補助、先導導入
- ◎ 走行空間の整備、標識設置
- ◎ 駐車空間の整備
- ◎ 地域交通計画への反映　等

5. 車両仕様に対するニーズ
- ◎ 乗車定員1～2名程度
- ◎ 一定の積載量
- ◎ 手頃な価格、維持費

超小型モビリティの導入意義・効果

今後、本ガイドラインを活用し、地域への導入及び利用環境の整備、自動車メーカー等の開発・実用化、規格・基準の具体化検討等を加速。

出典：国土交通省

電気バス導入ガイドライン

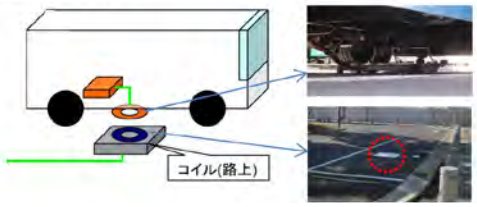
ガイドラインの概要

1. 特徴・導入意義
- ◎ ゼロエミッション、低騒音・低振動
- ◎ 自然環境や住宅地など周辺環境への配慮が可能、快適な乗り心地
- ◎ 災害時における電源としての活用

2. 導入計画の検討
- ◎ 電気バスの特性（メリット、走行可能距離）把握
- ◎ 運行計画と充電施設の整備計画を一体的に検討
  - ・運行計画（路線の選定、ダイヤ設定、車両の検討）
  - ・充電施設の整備計画（電費の把握、必要な充電時間、充電方法）
- ◎ 路線の選定、車両の検討

3. 充電施設の整備の検討
- ◎ 充電施設の配置
- ◎ 充電施設の設置場所、車両との正着性
- ◎ 充電施設の設置に係る諸手続

車両との正着性



電気バスの特徴・導入意義

ゼロエミッション 低騒音・低振動	走行時に大気汚染物質、CO2が出ず、騒音・振動が小さい
周辺環境への配慮 快適な乗り心地	自然環境や住宅地など周辺環境への配慮が可能 静音性を活かした乗り心地の向上、新しいバスとしてのPR効果
災害時の活用	将来的な災害時の電力供給源としての活用

導入計画

運行計画		充電施設の整備計画
・路線の選定 ・ダイヤ設定 ・車両の検討	⇔ 一体的に検討	・電費の把握 ・必要な充電時間 ・充電方法

今後、本ガイドラインを活用し、電気バスの導入、充電施設の整備、自動車メーカー等の開発を積極的に推進。

駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

ガイドラインの概要

1. 電気自動車と充電器の概要
- ◎ 電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車の特性
- ◎ 急速充電器・普通充電器の特性

2. 充電施設の配置の考え方
- ◎ 充電形態の分類(プライベート充電とパブリック充電)
- ◎ 利用実態を踏まえたパブリック充電施設の配置のあり方

3. 充電器設置に関する操作性・スペース
- ◎ 充電器の設置位置の考え方
- ◎ 操作性についての配慮事項
- ◎ 充電施設に付随すべき施設
- ◎ 予約機能・課金機能の現状及び今後の見通し

4. 充電施設の案内、情報提供
- ◎ 充電施設に関するサイン・路面標示
- ◎ 充電施設場所の情報提供

充電施設・電気自動車の普及促進

電気自動車の普及促進 — CO2排出削減による環境にやさしいまちの実現

↑

安心して利用できる充電施設の配置 — 電気自動車の利用実態を踏まえた充電施設の配置

簡単で安全な充電器の操作性 — わかりやすい充電器の案内サイン

・充電器の扱いやすさ
・駐車スペースとの兼合い
・充電中の待ち時間活用策
・予約システム、課金　等

・理解しやすいサインの表示
・望まれるサインの設置場所
・充電器位置の事前情報提供　等

案内サイン例
(東京電力㈱の登録商標)

今後、地方公共団体や充電施設設置事業者において、本ガイドラインを活用した充電施設の整備促進が行われるよう、ガイドラインの周知や支援措置を行う。

出典：国土交通省

(3) 再生可能エネルギーへの対応

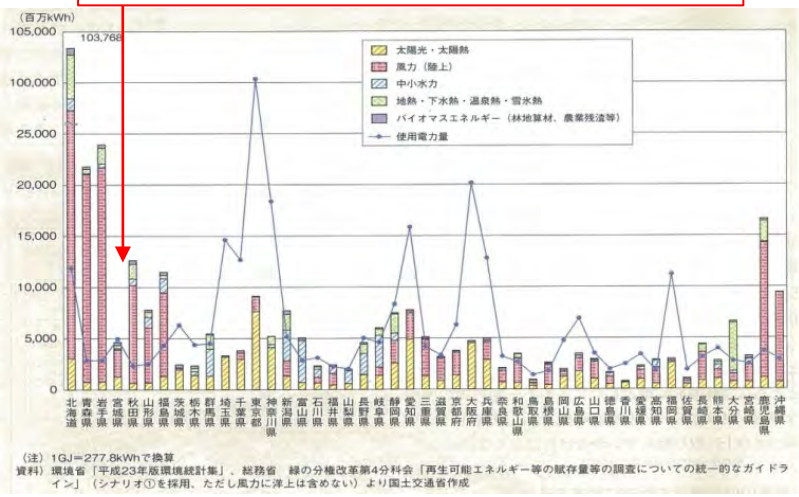
東日本大震災の福島第一原発事故を機に、原発に替わる再生可能エネルギーの需要が急速に高まっており、再生可能エネルギーを創出するための環境整備が求められている。

平成 24 年 11 月には太陽光発電等の再生可能エネルギー発電の導入拡大を目的に、太陽光発電設備等を道路の占用許可対象物件へ追加するなど規制緩和が図られた。

こうした背景を踏まえ、事故の前年につくられた原発推進の「エネルギー基本計画」をつくりかえる、新しい「エネルギー基本計画」策定に向けて、審議が進められている。

▼都道府県別電力使用量と再生可能エネルギー使用可能量

山形県内から創出される再生可能エネルギーは、風力を中心に豊富な自然エネルギーに恵まれている



▼道路法面を利用した太陽光発電システム

▼太陽光発電を利用した信号機

太陽光発電設備・津波被害施設に関する道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令案(H24 年 11 月 6 日)

【規制緩和の目的】

太陽光発電等の再生可能エネルギー発電の導入拡大や津波からの一時的な避難場所の確保に資するとともに、道路構造の保全及び交通の安全の確保を図ることを目的とする。

【規制緩和の内容】

(1)太陽光発電設備及び風力発電設備(以下「太陽光発電設備等」という。)及び津波避難施設(津波からの一時的な避難場所としての機能を有する堅固な工作物を想定。以下同じ。)の道路の占用許可対象物件への追加

(2)太陽光発電設備等及び津波避難施設の占用の場所の基準等の設定((1)の規制の緩和に伴うもの。))

【規制緩和の必要性】

(1)太陽光発電設備等について

太陽光発電設備等は現在のところ道路の占用許可対象物件として位置付けられておらず、道路区域内に設置することはできないが、再生可能エネルギー発電の導入の必要性及び民間事業者のニーズを踏まえると、太陽光発電設備等を道路区域内にも設置することが可能となるよう措置する必要がある。

この際、太陽光発電設備等を道路区域内に設置しても道路構造の保全及び交通の安全の確保が可能となるよう、占用の場所の基準等を設ける必要がある。

(2)津波避難施設について

津波避難施設は現在のところ道路の占用許可対象物件として位置付けられておらず、道路区域内に設置することはできないが、津波からの一時的な避難場所の確保の必要性及び地方公共団体等のニーズを踏まえると、道路の構造及び交通に支障が生じない範囲内で、津波避難施設を道路区域内に設置することが可能となるよう措置する必要がある。

この際、津波避難施設を道路区域内に設置しても道路構造の保全及び交通の安全の確保が可能となるよう、占用の場所の基準等を設ける必要がある。

出典:国土交通省道路局

第3章　みちづくりのあり方への提言

当計画は、広く県民、市町村、議会の意見を聴き、その意見が反映されたものであることを大前提としており、計画を充実させるため、これまで様々な意見を頂いている。

３－１　市町村からの意見

市町村との意見交換を行い、今後のみちづくりに対する御意見を頂いた。

項目		主な意見
1. 今後の道路整備について	優先すべき道路整備について	・産業・観光の交流促進、雇用確保、定住の促進、災害時の緊急輸送道路確保のため、高速交通ネットワーク、広域交通ネットワークの整備促進が必要 ・冬期、災害時でも隣接県との交流を確保できるネットワークを整備すべき ・公共交通の充実とあわせ、交通結節点の強化を行なうべき ・物流性能を増進するため、四季を通してアクセスできるネットワーク整備が必要
	道路整備の進め方について	・地域に合った道路規格での整備を優先すべき ・関係機関や地域コミュニティ、近隣自治体と連携、対話しながら道路整備を進めるべき ・「選択・集中する施策」を明確にすべき ・2～3 年後に計画の見直しをするための成果検証プログラムの立案が必要
2. 道路整備による影響について		・道路整備が目的化しないように、どのように地域振興やまちづくりに活かしていくかという肝心な部分の検討・計画・実践が疎かにならないように気をつけるべき
3. 地域づくりについて		・各自治体、地域住民が求めているものや方向性に対しての支援が必要 ・行政以外に、地域住民の視点を組み込んだ地域づくりが必要 ・地域のリーダーの育成も重要
4. 防災・減災について		・高速道路は災害時の代替路の役割を兼ねており、災害対策としても整備が必要 ・災害時に孤立箇所が存在するため、早急な対策が必要
5. 交通安全について		・高齢化社会に向けた都市生活域の歩道整備が不可欠 ・児童・生徒の通学路の歩道整備が必要
6. 道路ストックについて		・維持管理を怠れば後世にツケを回すことになり、メリハリのある対応が必要

※市町村アンケート（H21.3）

３－２　地域代表者からの意見

県内各地域の代表者（※5）からみちづくりについて幅広い御意見を頂いた。

項目		主な意見
1. 今後の道路整備について	優先すべき道路整備について	・ 県土の一体化、防災面などから高速道路ネットワークの整備を推進すべき ・ 観光などの産業や災害時では他地域との連携が必要でありネットワークの整備を推進すべき ・ 災害時の道路寸断を起こさないためのネットワークの整備を推進すべき ・ 地域産業を支援する道路ネットワーク整備を推進すべき
	道路整備の進め方について	・ 道路整備の目的や充足状況を踏まえた評価を行い、優先度を明確にすべき ・ 公共交通を含め、交通サービスの向上を目指した整備の優先度を検討すべき ・ 市民を対象としたＣＶＭ（※6）などを実施して計画を評価すべき ・ 「最優先」する施策と「選択・重点化」する施策について、十分に説明を行い住民に問いかけるべき
2. 道路整備による影響について		・ 高規格幹線道路等の整備目標年次を示すべき ・ 道路整備による様々な影響について事前に対応していくべき ・ 高速道路や道の駅など沿線地域産業に影響を与えるものは、計画を早期に情報開示すべき ・ 今後はネットワーク整備後の姿を考えた対策を進めるべき
3. 地域づくりについて		・ 地域が中心となって地域づくりを進めるべき ・ 今後の道路整備は県民や地域がリードしていくべき ・ 県民や民間が参加しやすい方策を検討すべき ・ ボランティア活動などを通じて地域の力を高めるべき ・ 住民参加型の維持管理を拡大し、地域活性化につながる取り組みとすべき ・ 地域参画が容易に出来るシステムを整備すべき
4. 防災・減災について		・ 防災面でも他地域との連携が必要であり、高速道路ネットワークの整備を推進すべき ・ 災害時に道路寸断を起こさないためのネットワークの整備を推進すべき
5. 交通安全について		・ 生活道路でも歩車分離が必要 ・ 子供を守る道路整備が必要 ・ 生活道路の整備では高齢者対策を検討すべき ・ 冬期の通学路確保のため高機能舗装を導入すべき ・ 路肩の拡幅や無電柱化などにより安全な通学路を確保すべき ・ 安全なネットワークを重点的に整備し通学路の集約も検討すべき
6. 道路ストックについて		・ 長く使っていくという意識を持たせるべき ・ 道路の維持管理についてもビジョンを明確にすべき ・ ＬＣＣ（※7）を考慮し、維持・修繕の優先度や維持・修繕していくネットワークを検討すべき

（※5）山形県では、今後の地域づくりを支え、地域間の交流促進を支えるツールとしてのみちづくりのあり方について、第三者（各分野・各地域の有識者）から提言を受ける機関として、「みちづくり懇談会」、「みちづくり地域懇談会」を設置している。

（※6）「ＣＶＭ」…仮想評価法と訳され、環境等を維持・改善するために支払ってもかまわない金額（支払意思額）あるいは環境等の悪化を受認する代わりに最低限補償して欲しいと考える金額（受入意思額）を尋ねることにより市場価格の存在しない環境等の持っている価値を金額として評価する手法

（※7）「ＬＣＣ」…構造物の建設から維持管理、廃棄までを含めた総合的な費用。建設費のみならず維持管理に要する費用や構造物を取り壊し廃棄処分に要する費用までを総合的に判断し、構造物の費用対効果を推し量る基準として用いられる。

３－３　みちづくり懇談会からの提言

市町村、地域の代表者からの意見を抽出・整理し、各地域の有識者で組織される「山形のみちづくり懇談会」に諮り、今後のみちづくりのあり方について５つの提言を頂いた。

提言１	地域産業支援に大きく寄与するほか、県土を一体化し、県全体の活性化に不可欠な連携の基盤となり、災害時の迂回路にもなる、高速道路ネットワークの確立を何よりも早く実施すべき
提言２	県民や地域が中心となった道づくり（計画づくり、維持管理、道路計画をきっかけとした地域計画）を進めるための体制づくりを行うべき
提言３	県民ニーズや生活圏域の変化に柔軟に対応した道路整備計画の立案と、示された整備計画による様々な影響に対応できる地域づくり（地域経営）が必要とされる
提言４	特に子供や高齢者を守る、安全安心な生活の道路空間の確保を進めるべき
提言５	長く使い続けられる道路計画と、計画的な維持管理を図り、質の高い持続可能な社会資本づくりを進めるべき

第１回みちづくり懇談会風景
（平成19年12月）

第３回みちづくり懇談会風景
（平成21年11月）

＜参考＞道路整備に対する県民の要望

山形県は、県施策の企画立案並びに執行上の基礎資料とするために、県民の生活や県政に対する県民ニーズ・意識などを把握することを目的としたアンケート調査を毎年実施している。アンケート調査では、社会資本整備・道づくりに関する調査項目も設けられ、道路整備等に対する県民の要望を広く収集している。

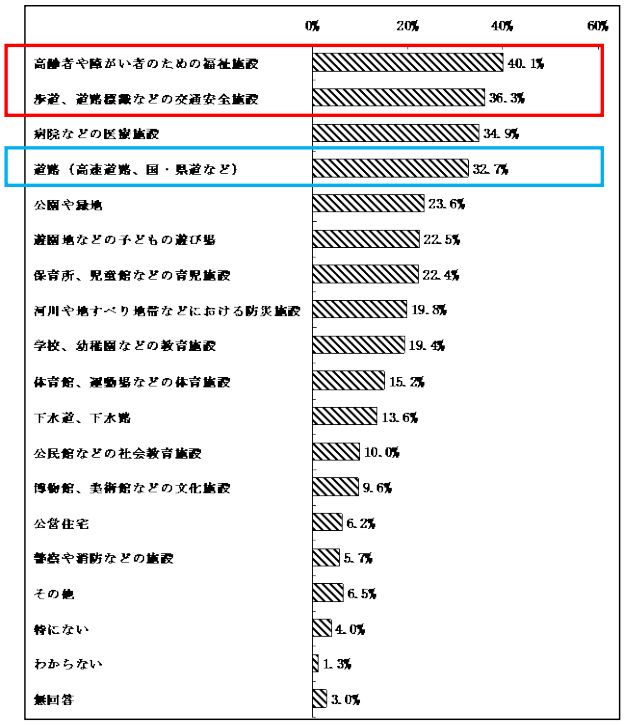
表 1　平成 25 年度県政アンケート調査の概要

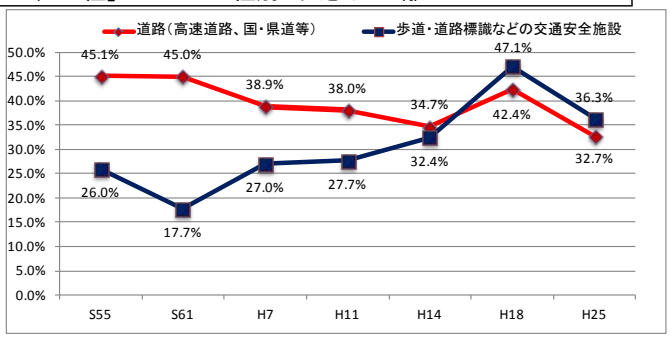
調査方法	
調査地域	山形県全域
調査対象	県内在住の満20歳以上の男女個人
調査方法	郵送によるアンケート調査
調査期間	平成25年7月上旬～7月下旬
回答数	1,543件

調査項目	
（1）	「結婚・子育て・家族」について
（2）	「若者が活躍できる環境づくり」について
（3）	「高齢期における地域社会活動と介護等」について
（4）	「消費生活」について
（5）	「小型家電のリサイクル」について
（6）	「動物の愛護及び管理」について
（7）	「社会資本整備・道づくり」について

重点的に整備してほしい施設（5つまで回答可）

- 交通安全対策や高齢者の利便性向上に関する要望が、近年は上昇傾向
- 「道路（高速道路、国・県道など）」の割合は、「男性」が41.3%、「女性」が24.1%と性別で大きくかい離





県政アンケート調査における「重点的に整備してほしい施設」の順位経年変化

	昭和55年調査 (n=1,865)	昭和61年調査 (n=1,843)	平成7年調査 (n=1,739)	平成11年調査 (n=1,695)	平成14年調査 (n=1,828)	平成18年調査 (n=1,931)	平成25年調査 (n=2,819)
1位	病院などの医療施設45.4)	道路(45.0)(高速道路、国・県道等)	老人や障害者のための福祉施設(50.5)	老人や障害者のための福祉施設(46.1)	老人や障害者のための福祉施設(46.1)	歩道・道路標識などの交通安全施設(47.1)	高齢者や障害者のための福祉施設(40.1)
2位	道路(45.1)(高速道路、国・県道等)	下水道・下水路(33.6)	病院などの医療施設(44.6)	病院などの医療施設(42.4)	道路(34.7)(高速道路、国・県道等)	高齢者や障害者のための福祉施設(44.6)	歩道・道路標識などの交通安全施設(36.3)
3位	下水道・下水路(39.8)	病院などの医療施設(33.2)	下水道・下水路(39.4)	道路(38.0)(高速道路、国・県道等)	歩道・道路標識などの交通安全施設(32.4)	道路(42.4)(高速道路、国・県道等)	病院などの医療施設(34.9)
4位	老人や障害者のための福祉施設(37.4)	老人や障害者のための福祉施設(23.5)	道路(38.9)(高速道路、国・県道等)	下水道・下水路(29.1)	遊園地などの子どもの遊び場(28.2)	病院などの医療施設(42.3)	道路(32.7)(高速道路、国・県道等)
5位	歩道・道路標識などの交通安全施設(26.0)	歩道・道路標識などの交通安全施設(17.7)	歩道・道路標識などの交通安全施設(27.0)	歩道・道路標識などの交通安全施設(27.7)	下水道・下水路(27.4)	公園や緑地(33.0)	公園や緑地(23.6)

図 38　「社会資本整備・道づくり」についてのアンケート結果（重点的に整備してほしい施設）

優先的に進めて欲しいと考える道路施策

- 安全性向上に関する施策（維持管理、交通安全、防災等）への要望の割合が高い
- 計画策定時点と比較すると、安全性に関わる項目（冬期の除雪など）は継続して高い割合

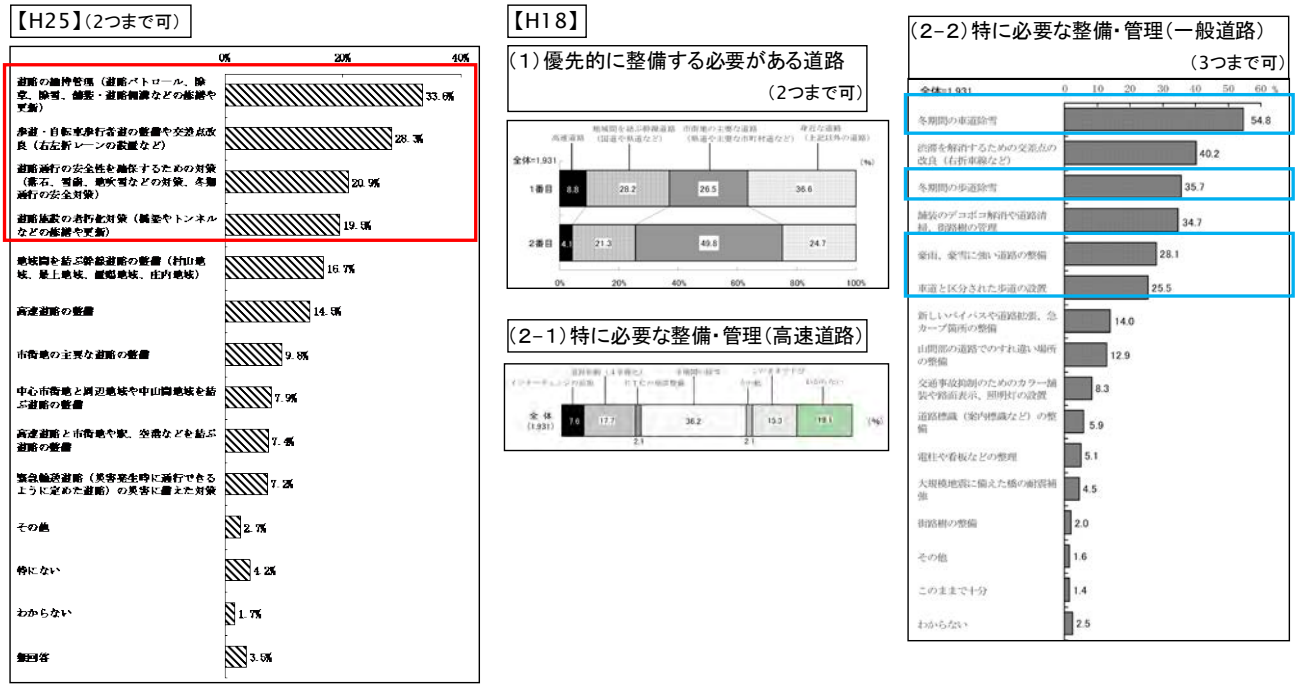


図 39　「社会資本整備・道づくり」についてのアンケート結果（優先的に進めて欲しいと考える道路施策）

第4章　中期計画の見直し方針および見直し内容

４－１　中期計画の見直し方針

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により、道路の新たな課題が見えてきた。また、中期計画を策定してから 4 年が経過し、社会情勢の変化により当初策定時の課題も状況が変わってきており、さらに策定時には見られなかった新たな課題も顕在化してきている。例えば、道路関係予算の縮小などの影響により、事業が長期化するケースが近年増加してきている。

これらの新たな課題の解決に向け、5 つのみちづくり方針・10 のみちづくり施策を見直すことが、社会のニーズに沿った効果的・効率的な道路整備を行う上で必要であるため、中期計画を改訂する上で加えるべき視点として「改訂の 3 つの柱」を設定し、中期計画の見直しを行う。

1.　東日本大震災の教訓を生かす

東日本大震災で発生した事象や顕在化した課題から得られた教訓を生かし、耐震・津波対策などの防災対策、および道路の副次的な機能などを取り込んだ計画・設計の検討・通行機能確保や応急復旧を事前に視野に入れた計画の検討などの減災対策の視点を、新たに中期計画に取り入れる。

2.　近年の新たな課題への対応

近年発生した通学路での重大事故や、トンネル天井板の落下事故、本県の道路情報提供の現状などから見えてきた課題への対応を図るため、交通安全対策のさらなる推進や、道路施設（橋梁，トンネル，舗装，道路付属施設等）に対しての適切な管理、道路利用者のサービス向上につながる情報提供の仕組みづくりについて検討する。

3.「事業効果の早期発現」への取組みを進める

近年長期化する傾向にある事業への対応として、「事業効果の早期発現」の視点をもとに、各施策へ取り組むことを新たに盛り込む。

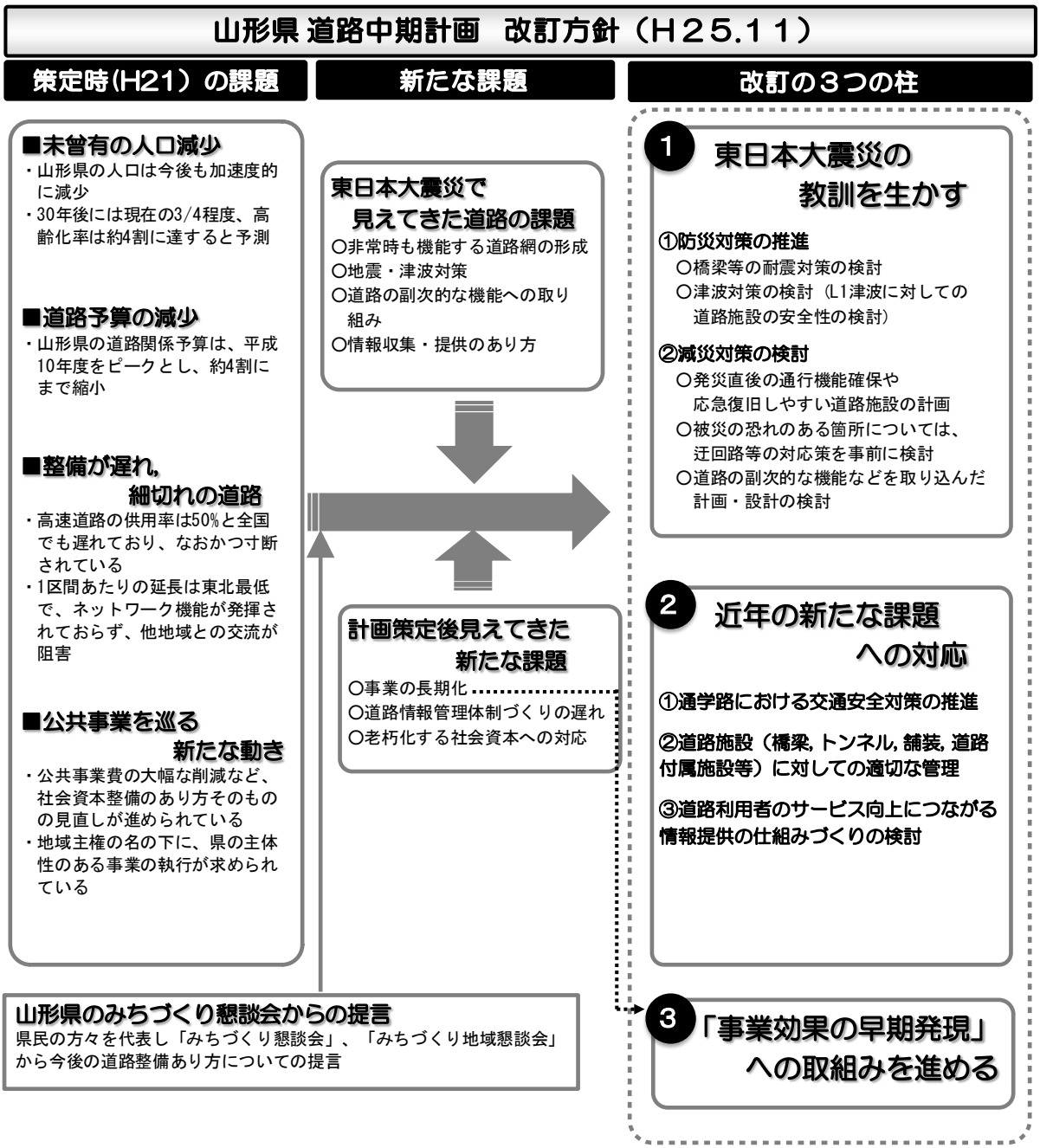


図 40　中期計画見直しの流れ

４－２　中期計画の見直し内容

(1)　中期計画の見直し概要

中期計画の見直し方針をもとに、10 のみちづくり施策およびみちづくりの考え方（施策の進め方）を改訂した。改訂内容は以下の 5 つである。

（1）　「東日本大震災を踏まえた『山形県道路中期計画』の進め方（H24.3）」を統合
（2）　みちづくり施策の性質の変更（「最優先する施策」と「選択と集中する施策」の変更）
（3）　みちづくり施策の名称変更
（4）　みちづくり施策の取り組み方針・対象事業の追加および指標の見直し
（5）　みちづくり施策の考え方に「事業効果の早期発現」への取組みを追加

図 41　中期計画の見直し概要

(2)　各項目における見直し内容

1)　「東日本大震災を踏まえた『山形県道路中期計画』の進め方（H24.3）」を統合

平成 24 年 3 月に山形県で策定した「東日本大震災を踏まえた『山形県道路中期計画』の進め方」では、東日本大震災で発生した事象から見えてきた道路の課題と、今後の道路のあり方について取りまとめており、これを中期計画に統合することで、防災・減災対策の推進を図る。

（詳細は p49 以降に記載する各施策の取り組み方針・取り組み内容参照）

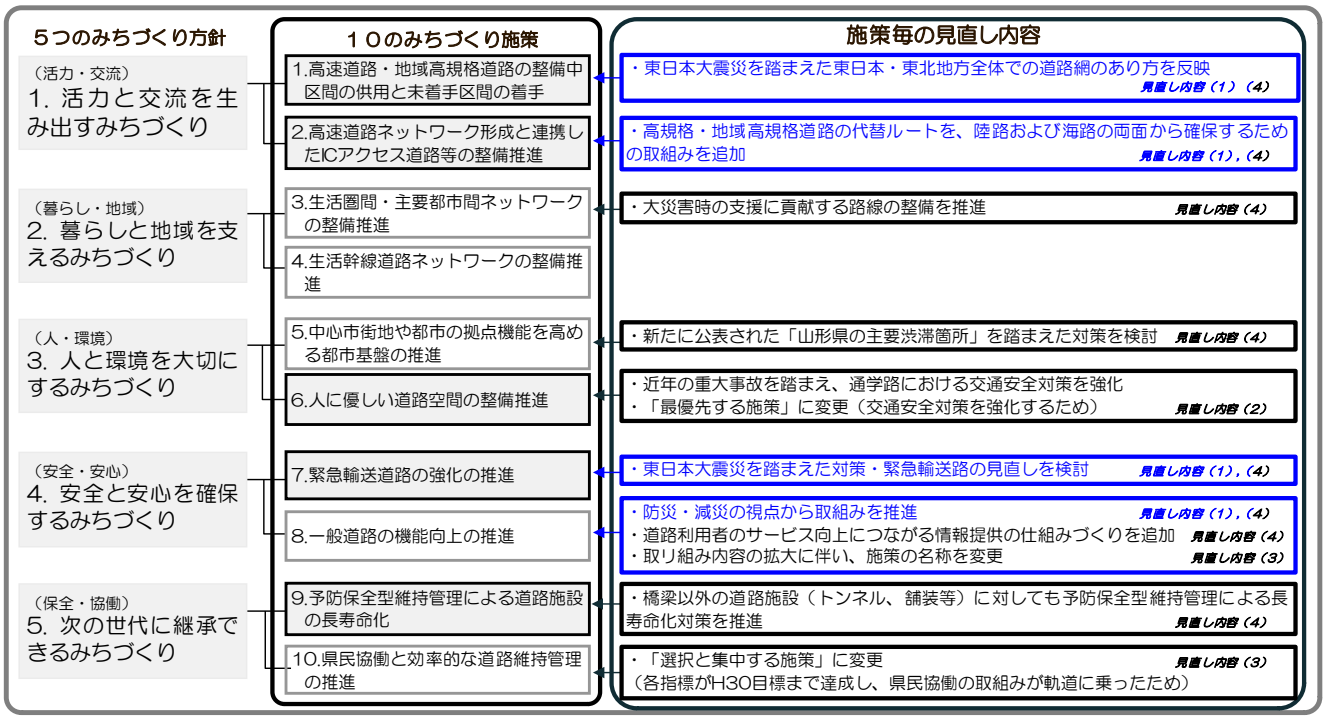


図 42　中期計画の見直し内容（1）

2） みちづくり施策の性質の変更（「最優先する施策」と「選択と集中する施策」の変更）

計画策定から 4 年が経過し、社会情勢が移り変わるとともに、道路に優先して求められる機能も変化してきた。近年の新たな動向を踏まえ、山形県として「最優先する施策」と「選択と集中する施策」の位置づけを見直す。

具体的には、「施策 6. 人に優しい道路空間の整備推進」は、近年の重大事故を踏まえて通学路における交通安全対策を強化するため、「最優先する施策」に引き上げる。（詳細は p65 参照）

一方、「施策 10. 県民協働と効率的な道路維持管理の推進」は、各指標が策定当初の H30 目標を達成し、県民協働の取り組みが軌道に乗ったため「選択と集中する施策」に変更する。（詳細は p78 参照）

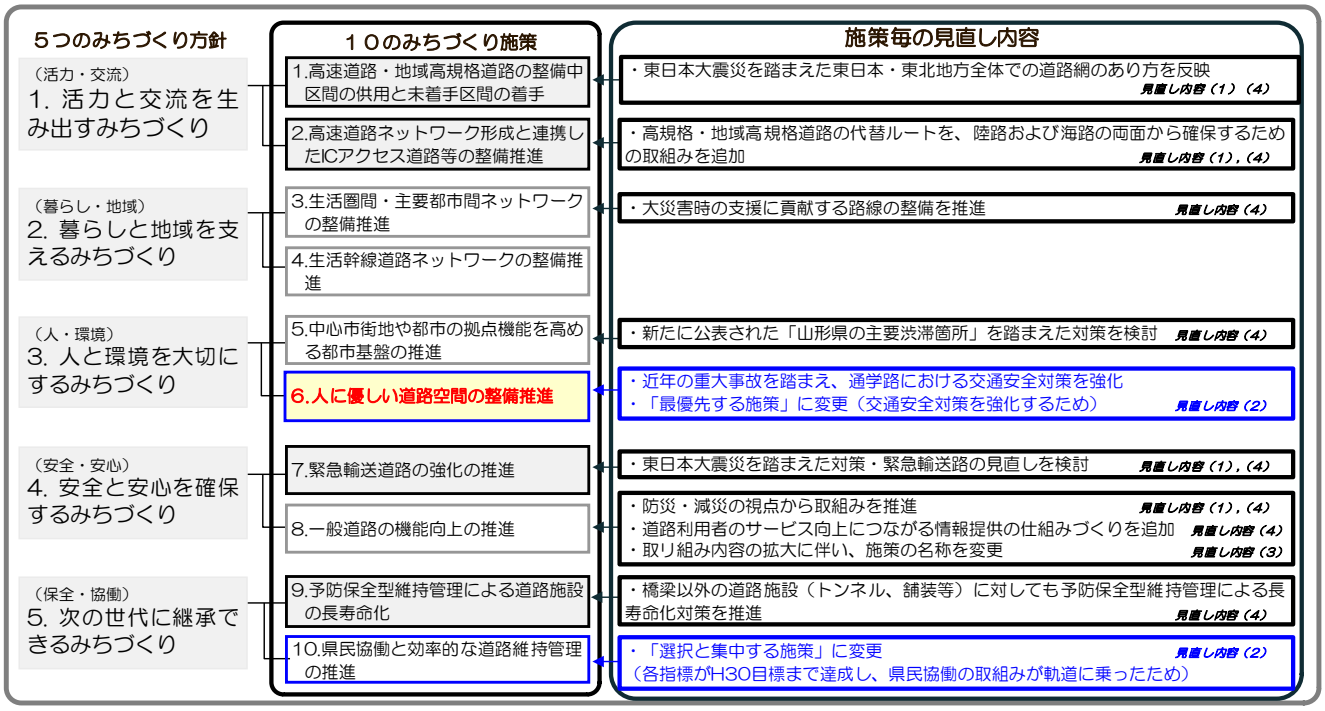


図 43 中期計画の見直し内容（2）

3）　みちづくり施策の名称変更

取り組み方針や取り組み内容などに大きな変更があった施策については、内容との整合を図るために、施策名称を変更する。

具体的には、取り組み内容の拡大に伴い、「施策 8. 災害と雪に強い道路の対策推進」を、「施策 8. 一般道路の機能向上の推進」に変更する。（詳細は p72 参照）

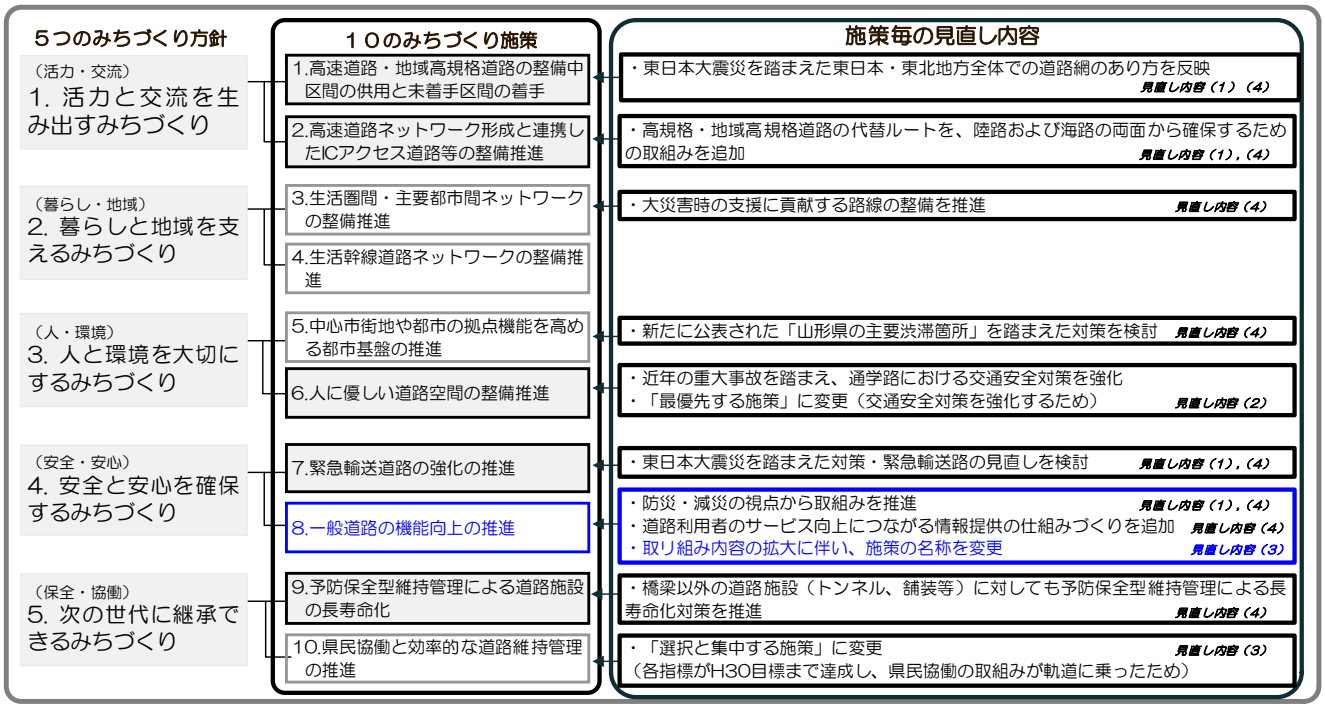


図 44　中期計画の見直し内容（3）

4）　みちづくり施策の取り組み方針・対象事業の追加および指標の見直し

東日本大震災で新たに見えてきた課題や、近年新たに見えてきた課題への対応を図るため、みちづくり施策の取り組み方針・対象事業の見直しを行い、併せて関連する評価指標の見直しを行う。

施策ごとの主な見直し内容としては、「施策 1. 高速道路・地域高規格道路の整備中区間の供用と未着手区間の着手」で、東日本大震災を踏まえた東日本・東北地方全体での道路網のあり方を反映させる。（詳細は p49 参照）

「施策 2. 高速道路ネットワーク形成と連携した IC アクセス道路等の整備推進」では、高規格・地域高規格道路の代替ルートを、陸路および海路の両面から確保するための取り組みを追加する。（詳細は p55 参照）

「施策 3. 生活圏間・主要都市間ネットワークの整備推進」では、大災害時の支援に貢献する路線の整備を推進する。（詳細は p57 参照）

「施策 5. 中心市街地や都市の拠点機能を高める都市基盤の推進」では、新たに公表された「山形県の主要渋滞箇所」を踏まえた対策を検討する。（p61 参照）

「施策 7. 緊急輸送道路の強化の推進」では、東日本大震災を踏まえた対策・緊急輸送路の見直しを検討する。（詳細は p69 参照）

「施策 8. 一般道路の機能向上の推進」では、取り組み方針に防災・減災の視点からの対策や取り組みを追加するとともに、かつ道路情報の収集・提供のための仕組みづくりに関する内容を追加する。（詳細は p72 参照）

「施策 9. 予防保全型維持管理による道路施設の長寿命化」では、近年発生した笹子トンネルの天井板落下事故を受け、橋梁以外の道路施設（トンネル、舗装等）に対しても予防保全型維持管理による長寿命化対策を進めるものとする。（詳細は p75 参照）

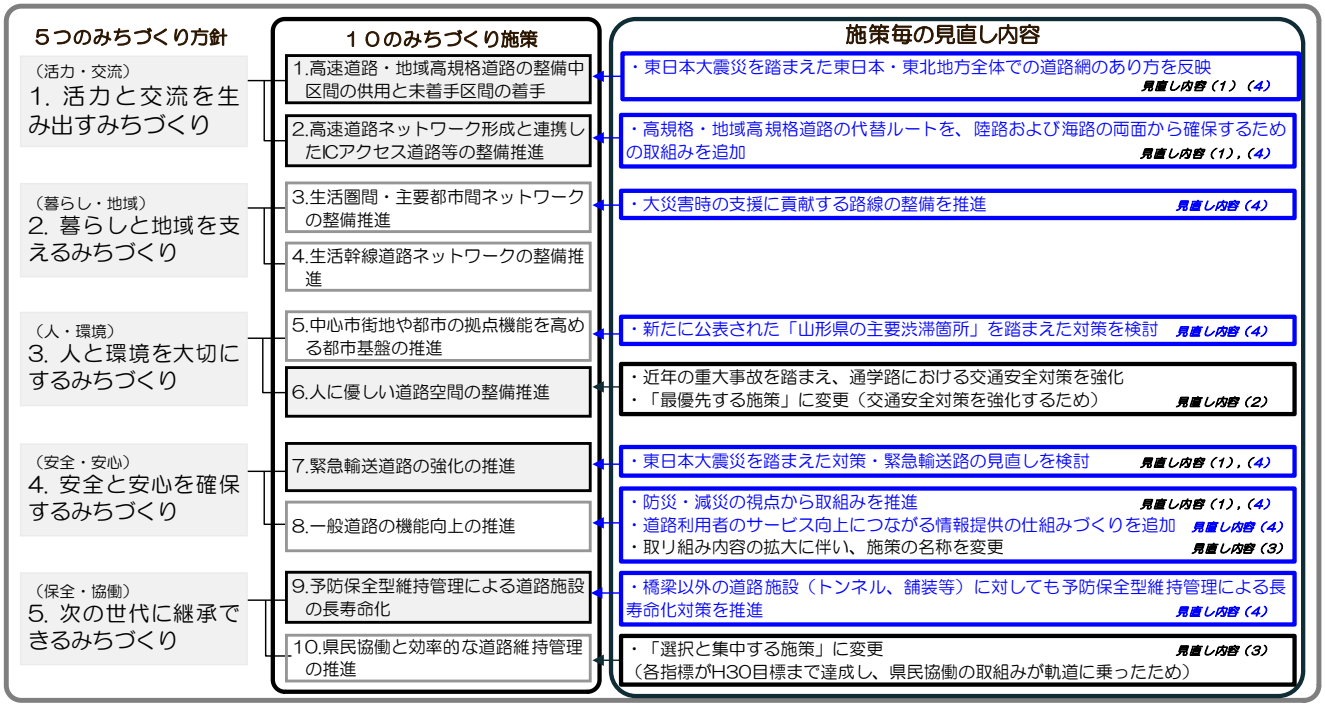


図 45　中期計画の見直し内容（4）

5）　みちづくり施策の考え方に「事業効果の早期発現」への取組みを追加

山形県の道路関係予算は年々縮小しており、事業長期化の要因の一つとなっている。同様の傾向はさらに続くものと見られる中、今後、継続して道路整備による効果を発現していくために、従来のみちづくりの考え方（施策の進め方）に、道路整備による「効果発現の視点」を新たに加え、「事業効果の早期発現」に向けて取り組むことを追加する。（詳細は p81 参照）

■ みちづくりの考え方（施策の進め方）

選別の視点

考え方1：「最優先」
今後10年間で重点的取り組む

考え方2：「選択と集中」
地域の意見を聞きながら、効果的・効率的に取り組む

展開の視点

考え方4：ハード対策に加え「地域づくり」の取組みを支援
考え方5：道路施設の活用とソフト事業を組み合わせて推進
考え方6：福祉・商工・農林・観光施策と連携により相乗効果を発現

効果発現の視点

考え方3：「事業効果の早期発現」への取組み　*見直し内容(5)*

図 46　中期計画の見直し内容（5）

第5章　みちづくりの基本方針

５－１　県土づくりの方向性

本計画の柱となる「県土づくりの方向性」については、上位計画となる「第３次山形県総合発展計画（長期構想）」、及び土木部の「やまがた県土未来図」に基づく。

「第３次山形県総合発展計画（長期構想）」は、県づくりの指針となる基本目標を“緑と心が豊かに奏であい一人ひとりが輝く山形”とし、県づくりの中心的な考え方“未来の発展の源泉となる生命（いのち）や希望を生み・育て・活（い）かす”を掲げ、暮らし、産業・経済、地域社会の３分野の施策を展開する。

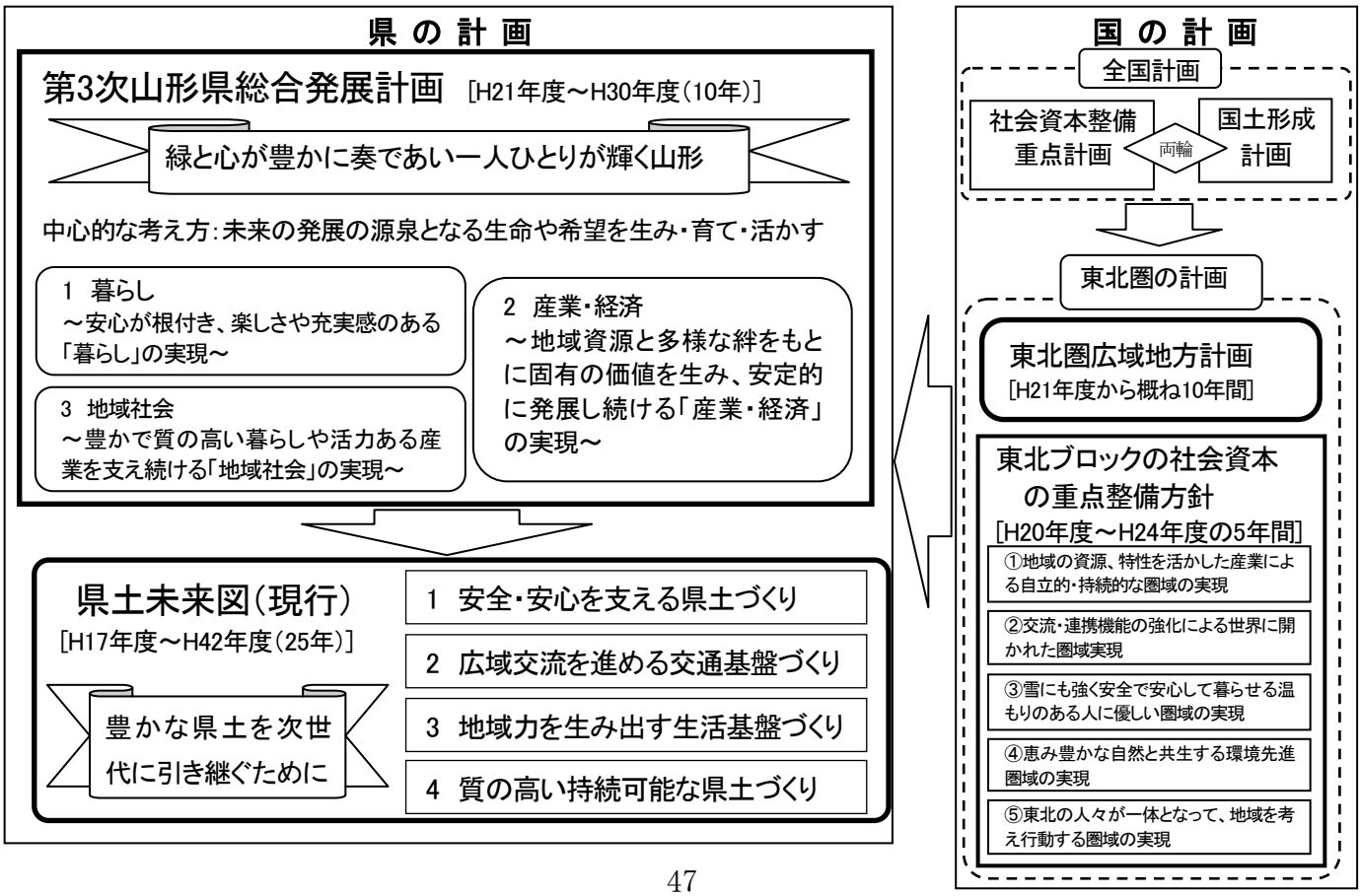
また、長期構想を具現化するための短期アクションプランとして、①医療・福祉・子育て支援などの充実、②地域産業の振興・活性化、③農林水産業の再生、④教育・人づくりの充実、⑤県土環境の保全・創造・活用、の５つのテーマを設定し、今後４年間に推進する施策、主要事業を推進する。

一方、「県土未来図」は、「活力があり・美しく・楽しい山形」を目指すべき次世代（2030）の県土の姿とし、これを実現するため、①安全・安心を支える県土づくり、②広域交流を進める交通基盤づくり、③地域力を生み出す生活基盤づくり、④質の高い持続可能な県土づくりを４つの基本目標として施策を展開することとしその際、未来の発展の源泉である“生み出す・つくる”という視点を見失わずに、従来型の基盤整備ではなく、工夫や改善、住民協働等、多様な観点からの総合的な社会資本整備を推進する。

これら上位計画から、本計画が目指す今後10年間のみちづくりの方向性「みちの将来像」を次のとおり定める。

みちの将来像

「未来の発展の源泉となる生命（いのち）や希望」を包む県土、この県土という「からだ」の動脈として、たゆまぬ県民の暮らしを支えるみちづくり」



５－２　５つのみちづくり方針

山形県の現状と課題、「山形のみちづくり懇談会」からの提言、県民や県内市町村長からの意見等を踏まえ、県の「新たな総合計画」を支える「5 つのみちづくり方針」とそれを具体化する「10 のみちづくり施策」により、今後 10 年間のみちづくりを進める。

1　活力と交流を生み出すみちづくり（活力・交流）

活力ある地域産業の振興、広域的な交流連携を図るための高速道路ネットワークが脆弱な現状や、高速道路があっても利用するための IC アクセス道路が利用しにくい現状等を改善する。

2　暮らしと地域を支えるみちづくり（暮らし・地域）

身近な生活圏間の主要都市を連絡する一般国道や主要な県道の隘路区間やボトルネック箇所の解消やバイパス整備、生活圏内の中心市街地と中山間地域を連絡する生活に不可欠な道路において地域の実情やニーズに即した改善等を図る。

3　人と環境を大切にするみちづくり（人・環境）

都市内骨格道路の拡幅（多車線化）、通学路などの歩道整備、高齢者等を標準としたバリアフリー化の推進、また、環境悪化に繋がるＣＯ2 の増大を助長する渋滞箇所の解消を同時に図っていく。

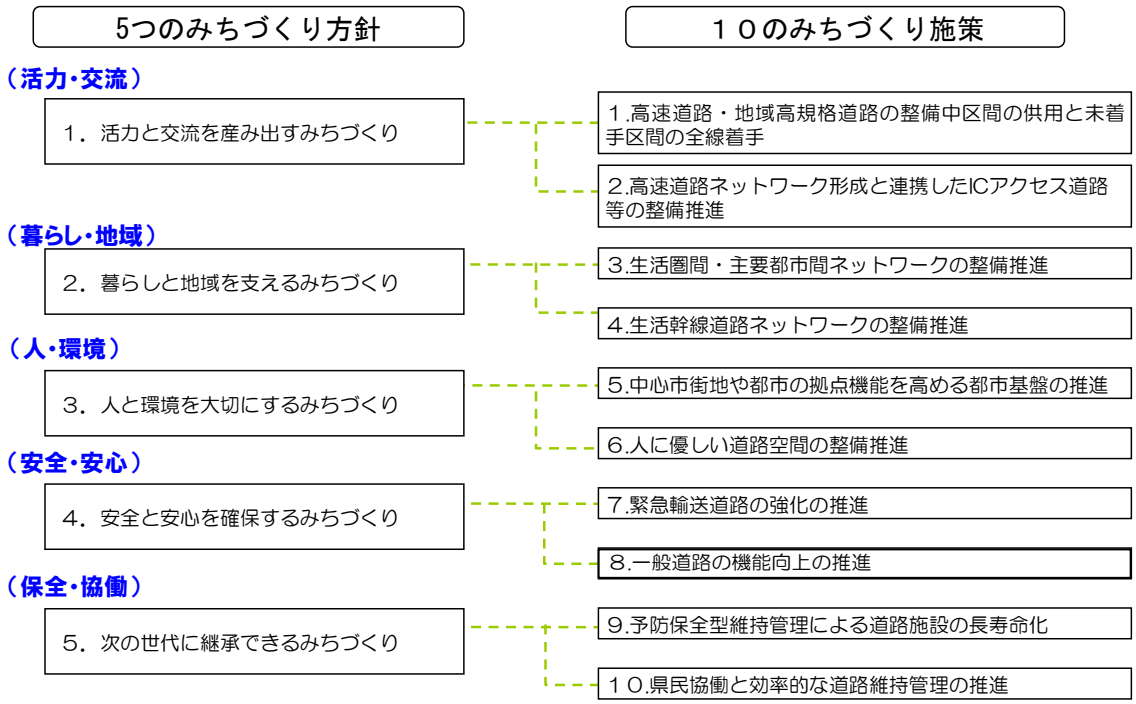
4　安全と安心を確保するみちづくり（安全・安心）

県が管理する第 1 次緊急輸送道路 88ｋｍ、第 2 次緊急輸送道路 934ｋｍの耐震性等の強化、事故危険箇所の解消、落石・冠水対策や雪寒施設の整備等、大雨や豪雪から安全な交通を確保する。

5　次の世代に継承できるみちづくり（保全・協働）

県が管理する道路橋等の施設の管理を「予防保全型」管理へ移行し、施設の有効活用や長寿命化を図り長期的なコスト縮減の視点に立った効率的な維持管理を推進する。また、地域の実情やニーズに応じ、地域住民や企業が参加・協働する環境美化やボランティア除雪などを推進する。

「5 つのみちづくり方針」とそれを具体化する「10 のみちづくり施策」



５－３　10 のみちづくり施策

「5 つのみちづくり方針」を具体化する、以下の「10 のみちづくり施策」については、整備目標等を明確に示し、事業を展開する。また、各施策に対応する主要となる事業を明示する。

１．高速道路・地域高規格道路の整備中区間の供用と未着手区間の着手〔活力・交流〕

Ⅰ　高速道路

①取り組み方針

計画期間において、現在事業中区間 106 kmの内、平成 21 年度に事業着手した「酒田みなと IC～（仮）遊佐鳥海 IC」、平成 24 年度に事業着手した泉田道路、平成 25 年度に事業着手した遊佐象潟道路、朝日温海道路、計約 35ｋｍを除く約 71 kmを供用することにより、供用率約 80%の達成を目指す。

さらに、秋田県境の未着手区間について、計画期間内の着手を目指す。

②高速道路の供用（計画期間中の供用）

日本海沿岸東北自動車道	あつみ温泉 IC～鶴岡 JCT（H23 年度供用）
東北中央自動車道	新庄北道路（H22 年度供用）

③高速道路の整備促進、供用を目指す区間（事業中）

日本海沿岸東北自動車道	酒田みなと IC～(仮)遊佐鳥海 IC、 遊佐象潟道路、朝日温海道路
東北中央自動車道	(仮)福島 JCT～(仮)米沢 IC、(仮)米沢 IC～米沢北 IC、 南陽高畠 IC～山形上山 IC、東根 IC～(仮)尾花沢 IC、 尾花沢新庄道路、泉田道路

④高速道路の新規着手を目指す区間

東北中央自動車道	昭和～金山、及位～上院内
山形自動車道	月山 IC～湯殿山 IC

⑤計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
高速道路の供用延長	H21	－	171 km
	H24	202km	201 km
	H30	273 km	－
高速道路の供用率（※8）	H21	－	50%
	H24	59%	59%
	H30	80%（※9）	－

（※8）高速道路供用延長÷予定路線延長（343 km）

日本海沿岸東北自動車道　（朝日温海道路、遊佐象潟道路建設予定地）

東北中央自動車道　（福島県境～(仮)米沢 IC、東根 IC～(仮)尾花沢 IC）

Ⅱ　地域高規格道路

①取り組み方針

地域高規格道路の計画路線 2 路線約 100 kmについては、計画期間において、現在事業中区間約 34 kmを供用し、供用率 45%を目指す。

さらに、両道路の未着手区間及び石巻新庄道路についての着手を目指す。

②地域高規格道路の整備促進、供用を目指す区間（事業中）

新庄酒田道路	新庄古口道路、高屋道路、余目酒田道路
新潟山形南部連絡道路	梨郷道路

③地域高規格道路の新規着手を目指す区間

新庄酒田道路	古口～草薙
	戸沢～庄内（立川）
	庄内（立川～余目）
新潟山形南部連絡道路	関川～小国
	小国～長井
石巻新庄道路	石巻～新庄

④計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
地域高規格道路の供用延長	H21	―	11 km
	H24	―	11 km
	H30	45 km	―
地域高規格道路の供用率（※9）	H21	―	11%
	H24	―	11%
	H30	45%	―

（※9）地域高規格道路供用延長÷計画路線延長（約 100 km）

新庄酒田道路（余目酒田道路）

新潟山形南部連絡道路（赤湯バイパス）

Ⅲ　追加インターチェンジの整備

①　取り組み方針

計画期間において、高速道路の機能強化と利便性の向上を図るため、追加インターチェンジ（以下、ＩＣという。）と高速道路の一体的整備を目指す。

②　追加ＩＣの整備を目指す箇所

東北中央自動車道で新直轄方式による整備中の区間のうち下表の区間について、欧米の水準並みのＩＣ間距離（4～5 km）となるよう追加ＩＣの整備を目指し、利便性のさらなる向上を図る。

路　線	区　間	追加インター名（仮称）	備　考
東北中央自動車道	米沢 IC～米沢北 IC	米沢中央 IC	平成 24 年 4 月連結許可
東北中央自動車道	東根 IC～村山 IC	東根北 IC	〃
東北中央自動車道	村山 IC～尾花沢 IC	村山北 IC(上･下) 村山大石田 IC	〃

Ⅳ　東日本大震災を踏まえた　東日本・東北レベルで見た道路網のあり方

東日本大震災では国道 45 号等沿岸部の道路は壊滅的な被害を被ったが、東北自動車道や国道 4 号など内陸部の縦軸路線が機能したこと、内陸部と沿岸部とを結ぶ横軸路線の数が比較的多いことなどにより、「くしの歯」作戦が展開することができ、広域的な人の移動や物流が確保され、早期の救援・支援が可能となった。また、日本海側の物流網が太平洋側の代替えルートとして機能した。

このようなことから、本県においては、広域的災害時のリダンダンシー機能を確保するため、太平洋側と日本海側を横断的に結ぶ「横軸」及び日本海側を縦貫する「縦軸」となる、高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備促進による格子状骨格道路ネットワークの形成を進めて行く必要がある。

また、東日本大震災では、本県でもガソリンや生活用品の不足、サプライチェーンの寸断など県民生活や産業全体に重大な障害が生じ、エネルギーや産業に関するインフラ等の日常生活や経済活動に係る諸機能が太平洋側に過度に集中している国土構造の問題点も浮き彫りとなった。

格子状骨格道路ネットワークの形成により、燃料備蓄の分散化や日本海側への産業配置が促進され、ひいては東北全体の災害リスクの分散と産業・観光の活性化に繋がるものである。

Ⅴ　高規格道路の整備効果等

高速道路が整備されると

～緊急医療の支援～

山形県では、新生児集中治療施設（NICU）が整備されている病院が山形市にしかなく、多くの小さな命を救う希望が、高速道路の整備促進に託されている。

また、三次救急医療施設までの搬送に関して、外傷症例の救命救急においては、受傷から１時間以内に決定的な処置が行われることが重要とされている。

県立中央病院への搬送時間

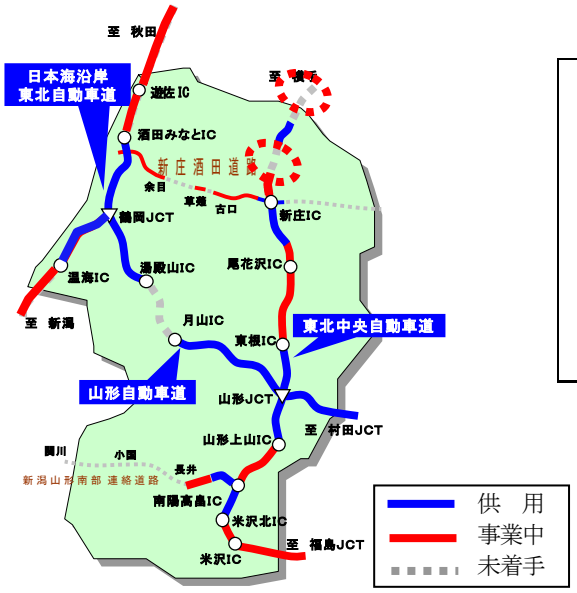
新庄から	**67 分**	**⇒**	**41 分**	**27 分短縮**
米沢から	**61 分**	**⇒**	**42 分**	**19 分短縮**

資料：国道：道路時刻表 07′ ～ 08′
県道：H17 道路交通センサス
将来：高規格幹線道路 100 km/h として算出

～救急車退出路～

県立中央病院への救急搬送をより迅速にする、**救急車退出路**が H14. 11. 9 に設置された。H21. 10. 31 までの約７年間の累計利用台数は 4,551 台であり、これまで、ひと月あたり最大で 76 台、最小でも 31 台、日平均約 1.8 台の利用となっている。

高速道路の不連続区間について早期のネットワーク化を図り、特に、隣接県との県境部にあるミッシングリンクを解消する。



H25. 3

（単位：km）

	予定路線延長	供用延長	事業中延長	未着手延長
東北中央道	159	64	79	15
日沿道	52	26	27	0
山形道	132	111	0	21
合　計	343	201	106	36
比　率		59%	31%	10%

現状
整備率　約59%
（供用延長201km）

計画期間（10 年）中に
「整備中区間」のうち約 71km（21%）供用により

整備率 80%
（供用延長 273km）

（参考）高規格幹線道路の整備に伴う医療圏域の拡大

三次救急医療施設（※10）60 分到達圏域の拡大

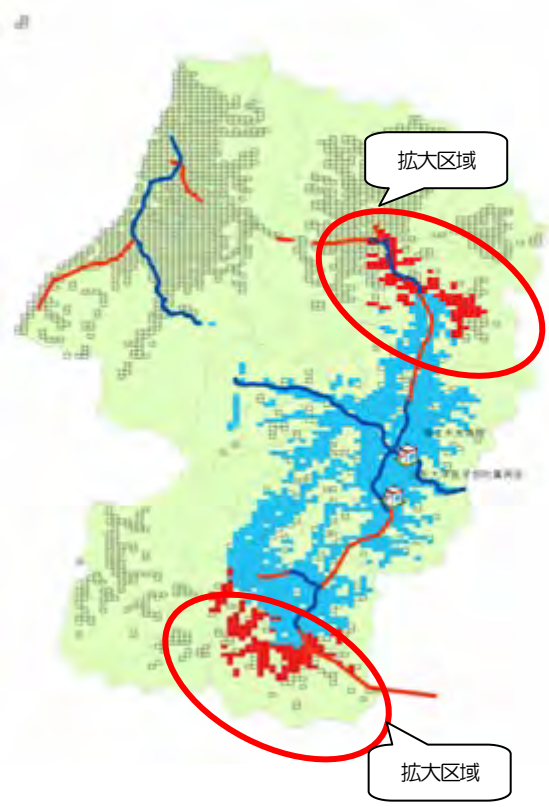
・H24 年度時点で、県内の三次救急医療施設に 60 分以内に搬送可能な県内人口率は約 90.7%である。

・道路中期計画の計画期間である H30 までの高規格幹線道路網の整備中区間の供用によって、到達範囲を拡大でき 91.0%となる。

H21（日本海総合病院除く）
H24（日本海総合病院含む）
H30（日本海総合病院含む）

三次医療施設（※11）60 分到達圏域の拡大

・県内の三次医療施設は、山形大学医学部付属病院、県立中央病院の 2 施設のみである。
・H21 年時点でのカバー人口率は 60.5%。
H30 までの高規格幹線道路網の整備中区間の供用によって、到達範囲を 66.9%に拡大でき、三次救急医療施設間の連携（医療ネットワークの構築）に寄与できる。



H21（日本海総合病院除く）
H30（日本海総合病院含む）

【推計に用いた道路ネットワーク条件】
〔H30 高規格幹線道路網供用予定区間（H21 時点での供用中区間に、追加供用される部分）〕

①高速道路

・日本海沿岸東北自動車道
あつみ温泉 IC～鶴岡 JCT

・東北中央自動車道
（仮）福島 JCT～米沢北 IC、南陽高畠 IC～山形上山 IC、
東根 IC～（仮）尾花沢 IC、尾花沢新庄道路、新庄北道路

②地域高規格道路

・新庄酒田道路
新庄古口道路、高屋道路、余目酒田道路

・新潟山形南部連絡道路
梨郷道路

〔速度設定条件〕
・H21 以降供用予定の高規格道路：70 km/h（暫定 2 車のため）
・一般道路：H17 交通センサス混雑時旅行速度

（※10）三次救急医療施設
・心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷などによる重篤救急患者の救命蘇生医療を提供する医療機関。
・県立救命救急センター（中央病院）、公立置賜総合病院救命救急センター、
山形大学医学部付属病院、日本海総合病院

（※11）三次医療施設
・先進的技術や特殊な医療機器が必要な医療、発症頻度の低い疾病や特に専門性の高い医療を提供する施設。
県内全域を診療圏域とし、二次医療機関で対応が困難な医療を提供する役割を担う。
・山形大学医学部付属病院、県立中央病院

２．高速交通ネットワーク形成と連携したＩＣアクセス道路等の整備推進〔活力・交流〕

Ⅰ　ＩＣアクセス道路の整備

①取り組み方針

高速道路・地域高規格道路の整備とともに、高速道路等の利便性向上のためのＩＣ・追加ＩＣへのアクセス道路の整備を促進する。また、既存 IC へのアクセス性を向上させるための道路整備も合わせて推進する。

②対象事業

（1）　新設ＩＣと市街地を連結し、高速道路の利便性を向上させるアクセス道路の整備

（2）　市街地、駅、空港などと高速道路をより効率的に結び付け、観光客などの訪問者が高速道路を効果的に利用できるようにするための道路整備

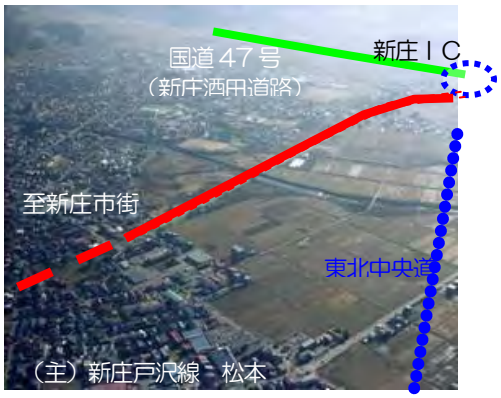
（3）　農・水産生鮮食料品等の輸送車両を迅速に高速交通網に乗せるための道路整備

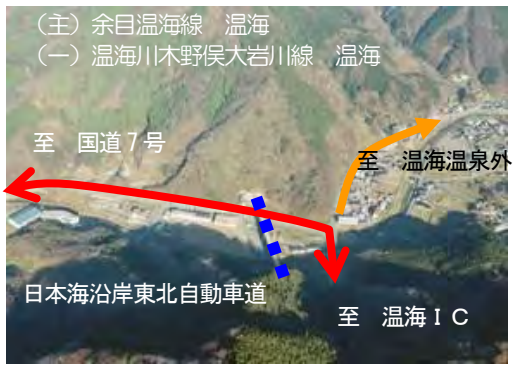
③計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
ＩＣ30 分圏域県内人口率(※12)	H20	－	70．2%
	H24	70．8%	70．8%
	H30	95．4%	－
ＩＣ10 分圏工業団地数(※13)	H20	－	36 箇所
	H24	36 箇所	36 箇所
	H30	54 箇所	－
ＩＣ30 分圏主要な観光地数(※14)	H20	－	59 箇所
	H24	61 箇所	61 箇所
	H30	86 箇所	－

(※12) 県内在住者のうちＩＣまで 30 分でアクセス可能な人口の割合
(※13) 工業団地のうち 10 分以内でアクセス可能な団地数（全 81 箇所）
(※14) 主要な観光地(10 万人以上)のうち 30 分でアクセス可能な観光地（全 92 箇所）

④取り組み事例

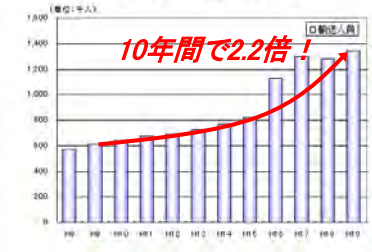




（都）山形停車場松波線（諏訪町）

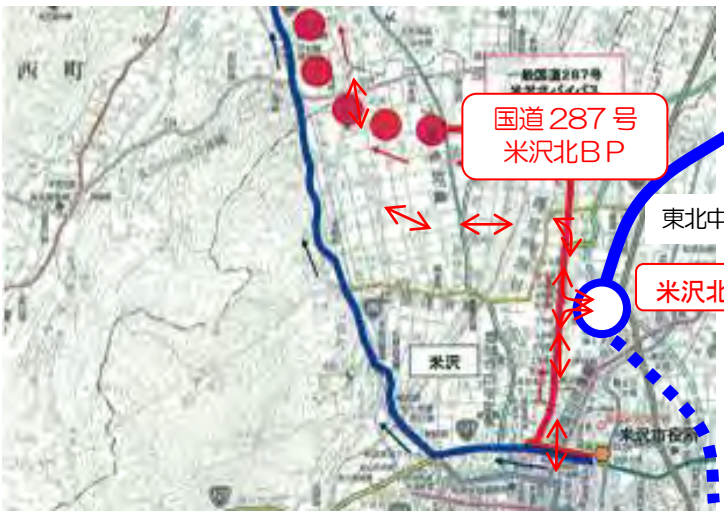
仙台市と山形市間の通勤・通学、企業活動、観光、買い物などの交流人口は増加が続いている。特に仙台山形都市間高速バスの利用者は、年間 130 万人と県民総人口を上回っており、ICアクセス道路のボトルネック対策により渋滞解消と公共交通機関の定時制確保を図った。

仙台・山形都市間高速バス輸送人員の推移



・H19は、10年前の約2.2倍に増加
・100km未満の都市間バスでは東北1位

国道 287 号　米沢北バイパス



Ⅱ　高速道路・地域高規格道路を補完する道路の機能強化

①　取り組み方針

高速道路・地域高規格道路に並行する道路については、耐災性・多重性の観点から、格子状骨格道路ネットワークを補完する道路として、必要な機能強化を図る。

②　主な対象道路

国道 7 号、13 号、47 号、48 号、112 号、113 号など

Ⅲ　重点港湾酒田港と連携する道路網の構築

①　取り組み方針

広域的な災害時においては、海上輸送が陸上輸送の代替的な物流手段となることから、酒田港と連携する路線の確保・強化を図る。

②　主な対象道路

高速道路：日本海沿岸東北自動車道
地域高規格道路：新庄酒田道路、石巻新庄道路
国道 7 号、国道 47 号、国道 112 号など

３．生活圏間・主要都市間ネットワークの整備推進〔暮らし・地域〕

①取り組み方針

生活圏（※15）間の主要都市や、生活圏内の中心市街地と中小都市の交流連携を進め、生活関連サービスの確保や地域社会の維持、冬期間においても生活や福祉にできるだけ影響を与えないようにするため、一般国道や主要な県道の隘路区間やボトルネック箇所の改築・拡幅（多車線化）やバイパス整備などを、選択と重点化を図りながら計画的に推進する。

特に、地域づくりと一体となった取り組みや、観光振興、広域医療連携など波及効果や相乗効果をもたらすような取り組みを進めていく。

また、県民から指摘が多い、道路の効率的な工事の実施については、改めて、事業の施工方法等について、施設管理者等との連携による対応に努める。

さらに、大災害時における被災地への支援ルートとして、早期の啓開や復旧に資する路線の整備を推進する。

（※15）生活圏とは、地域を階層的な圏域（一次生活圏、二次生活圏、地方生活圏）に区分したものであり、以下のような構成を標準とします。

一次生活圏　役場や診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共公益的施設を中心部に持ちそれらのサービスが及ぶ地域。
圏域範囲は半径 4～6 km程度

二次生活圏　高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等を中心部にもち、いくつかの一次生活圏から構成される地域。
圏域範囲は半径 6～10 km程度。

地方生活圏　総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用を中心部に持ち、いくつかの二次生活圏から構成される地域。
圏域範囲は半径 20～30 km程度

②対象事業

国道・県道の改築、バイパス整備、橋梁整備、渋滞対策等

（1）地域生活圏間の連結強化により、地域間の交流促進を促し活性化に資する道路の整備

（2）格子状骨格道路ネットワークを補完する路線の整備（国道 347 号の通年通行）

（3）車両と歩行者が混在する状況により生じていた歩行者の危険性解消のための、歩道整備による歩車分離や、パイパス整備による通過交通の転換等の対策

（4）物流機能の強化等、広域的な経済活動を支援する道路の整備

（5）市街地と観光地間、観光地相互の移動を円滑・活性化する観光支援道路の整備

（6）地域生活圏の中核都市と周辺都市を結び、通勤、買い物など日常生活の利便性を向上する道路の整備

（7）冬期間における安全な交通を確保し、積雪による影響を生活や福祉に与えないための道路の整備

（8）地域の医療施設へのアクセス向上のため、隘路の解消、渋滞解消等を図る道路の整備

③計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
二次救急医療施設 10 分圏域人口率（※16）	H20	－	74．4%
	H24	74．6%	74．6%
	H30	74．9%	－
主要都市から県庁所在地への所要時間	H20	－	67．6 分
	H24	－	64．9 分
	H30	62．9 分	－

（※16）二次救急医療施設（入院治療を必要とする重症患者に対応する機関（中規模救急病院））に 10 分以内に搬送可能な人口率。H30 時点でカバーできない人口は約 30 万

④取組事例

1）生活圏間・主要都市間を結ぶ道路（事例）

2）生活圏間・主要都市間を結ぶ道路（事例）

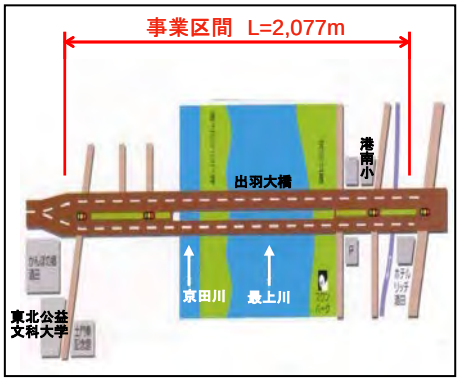
【整備後】

（一）久保桜線　さくら大橋（長井市 日の出町）

バイパス交差点

（一）長瀞野田線（東根市野田）

集落を迂回するバイパスの完成により、現道の通過車輌数が減少し、通学路の安全性の向上が図られました。



一般国道 112 号 出羽大橋（酒田市　宮野浦）

４．生活幹線道路ネットワークの整備推進〔暮らし・地域〕

①取り組み方針

生活圏内における中心市街地と周辺地域や中山間地域とを結ぶ、地域に密着した道路において、地域の利便性向上や、災害または通行止め発生時の孤立集落発生防止のため、道路の隘路区間やボトルネック箇所を解消するための改築事業等を、選択と重点化を図りながら計画的に推進する。

整備にあたっては、1.5 車線での道路整備を受入れた地域の道路整備を優先的に行うなど、地域の実情を考慮する。

②対象事業

小規模な道路改築（現道拡幅）、バイパス整備、待避所整備、視距改良等

（1） 地域の利便性や福祉環境の向上のため、地域生活圏内の中心部と周辺部の連絡を強化し、日常生活に支障となる隘路を解消するための、小規模バイパスや現道拡幅

（2） 歩道整備や小規模バイパス整備による歩行者の安全対策

（3） 中山間部の自動車交通量の少ない、すれ違い困難な道路においての、地域の実情を考慮した待避所整備や、1．5 車線道路整備

（4） 屈曲部等の対向車の確認が困難な箇所においての、視距確保のための小規模改良

（5） 除雪された雪による通行への影響を、できるだけ与えないようにするための道路整備

③計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
冬道安全道路整備率（※17）	H20	－	14．8%
	H24	16．3%	16．8%
	H30	19．1%	－
バス路線での大型車すれ違い不可能箇所数（※18）	H20	－	50 箇所
	H24	－	43 箇所
	H30	42 箇所	－

（※17） 冬期の走行条件改善に向けた対策として、堆雪幅が確保された道路（車道幅員 8.5m）の延長割合
全道路延長　約 3,779 km（直轄国道＋山形県管理道路）

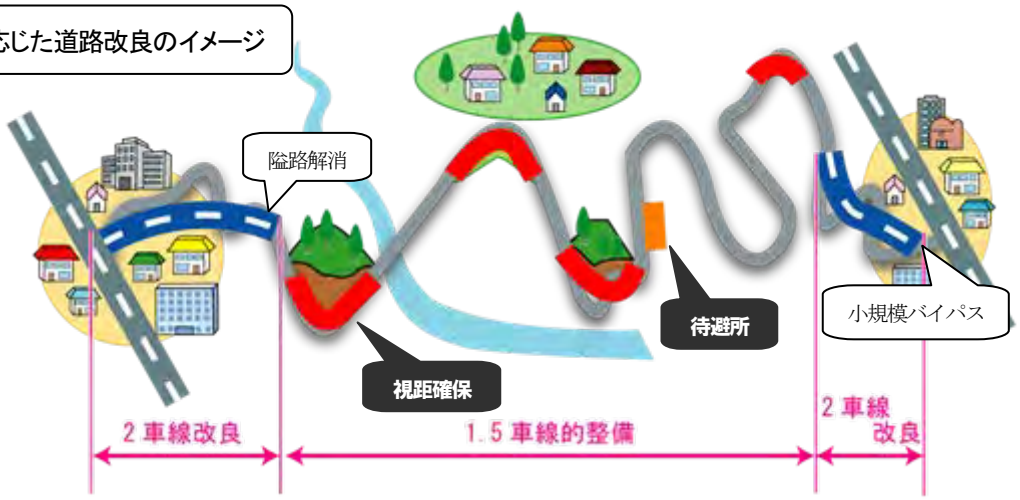
（※18） バス路線のうち未改良道路（車道部幅員 5.5m未満）の箇所

冬道安全道路のイメージ

冬道安全道路とは

県道の標準的な規格（3 種 2 級）の車道部幅員に対し、冬道でも自動車が安全にすれ違えるよう、最小の幅員を確保しつつ、両側 1.25m の堆雪幅を確保した山形県独自の基準です。

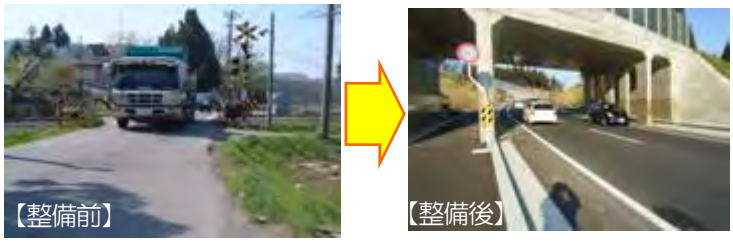
地域の実情に応じた道路改良のイメージ



④隘路解消等の生活幹線道路の取り組み

すれ違いのできない踏切や、線形の良くない踏切など、交通の障害や交通安全の支障となっている踏切について、拡幅などの改良や立体交差などによる踏切の除却を行う。

（一）鶴岡村上線　（鶴岡市）



（主）長井飯豊線　小白川（飯豊町）

⑤地域の実情に応じた柔軟な構造の選択（1.5 車線道路整備）

（一）曲川新庄線　芦沢（鮭川村）

住民の理解・協力のもと、地域の実情に応じた構造規格を柔軟に選択・工夫した道路整備を行う。
（交通量の少ない箇所においての視距確保や待避所確保など）

（一）田代白岩線　田代（寒河江市）

５．中心市街地や都市の拠点機能を高める都市基盤の推進〔人・環境〕

①取り組み方針

生活圏の中心的都市内の生活関連サービスの確保や、コンパクトで持続可能なまちづくりを進めるため、都市内幹線道路の隘路区間やボトルネック箇所の改築・拡幅（多車線化）、歩車道分離など必要不可欠な事業について、選択と重点化を図り計画的に推進し、中心市街地の都市基盤の整備、良好な都市空間の整備を図る。

特に、都市部における日常生活や産業活動に多大な影響を与え、環境悪化に繋がるＣＯ2の増大を助長する渋滞箇所の解消を同時に図るとともに、平成 25 年 1 月に『山形県の「主要渋滞箇所」』（115 箇所（３エリア・20 区間・20 箇所））が公表されたことにより、新たな渋滞対策の検討を進めていく。

また、都市の骨格となるような道路については、街中観光、街歩きなど地域が取り組む中心市街地活性化対策などにより、街なかが活性化するよう、連携を進めていく。

②対象事業

(1) 人口が集中する都市内における幹線的な都市計画道路や、渋滞の解消が不可欠な都市計画道路の整備

(2) 新たな都市基盤整備や、土地区画整理事業などに伴う都市計画道路の整備

(3) 新たに抽出された主要渋滞箇所の対策を検討

③計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
主要渋滞ポイント解消（※19）	H20	－	8 箇所
	H24	3 箇所	3 箇所
	H30	0 箇所	－
県民一人あたりの渋滞損失時間（※20）の低減	H20	－	30.9 時間
	H24	30.2 時間	30.0 時間
	H30	28.6 時間	－

（※19）　主要渋滞ポイントの定義

ＤＩＤ地区内：渋滞長 1 km以上又は通過時間 10 分以上

ＤＩＤ地区外：渋滞長 500m 以上または通過時間 5 分以上

なお、事業主体が県の箇所のみ掲載。

（※20）詳細は 66 ページに後述する。

主要渋滞ポイント

1. 桜町交差点
2. 落合交差点
3. 蔵増交差点
4. 道の駅「河北」前交差点
5. 中田町交差点
6. 成島交差点
7. 今泉交差点
8. 出羽大橋交差点

④中心市街地や都市の拠点機能を高める取り組み（事例）

■ 都市計画道路　豊里十里塚線　（酒田市山居町）

「都市内骨格幹線道路の整備」

■ 蔵王みはらしの丘地区土地区画整理事業（山形市～上山市）

「都市基盤整備に伴う都市計画道路の整備」

⑤まちづくりと連携した取り組み（事例）

「地域が取り組むまちづくりと連携し、地域活性化を支援する都市計画道路整備」

■ 都市計画道路　赤湯停車場線（南陽市赤湯）

○ 地域住民等による、まちづくりの取り組み

赤湯地区民による植栽管理
（置賜道路ボランティア事業支援）

赤湯温泉ふるさと祭り
（地域のまちづくりの取り組み）

赤湯温泉観光センター
ゆーなび　からころ館（H20.10）

⑥良好な都市空間整備の取り組み（事例）

1）都市内の歩行空間の整備

「歩道拡幅・無電柱化・無散水消雪等により、
都市内歩行空間のバリアフリー化や冬期歩行空間の整備を推進する。」

■ 都市計画道路　山形停車場松波線（山形市諏訪町～あこや町）

幅広な歩道や無散水消雪により、バリアフリー化と冬期歩行空間の整備を図った。

2）都市部の渋滞箇所の解消

「車道の多車線化や拡幅、交差点改良により、
都市内渋滞箇所の緩和や解消を推進する。」

■ 都市計画道路　東原村木沢線（山形市城南町）

多車線化や右折レーンの設置などにより、
慢性的な渋滞緩和を図った。

○　住民・利用者へのアンケート調査による整備効果の検証・把握

平成 21 年度、「住民生活」の視点で、沿道・周辺地域に波及している「多様な整備効果」を、事業完了箇所で調査を行った。

1）赤湯停車場線（南陽市赤湯）

- 車道、歩道の拡幅、照明の設置によって、地域住民や観光客の徒歩や自転車、自動車の走行が安全・快適になった。
- バス停留所の改良によって、バス交通への転換意向者が増えた。
- 道路の美化活動によって、地域内の交流（コミュニケーション）が多くなった。
- 電線地中化、照明（街灯）、植樹帯の設置等によって、観光地にふさわしい街なかの景観になった。
- 道路の拡幅によって、沿道では通風、遮光状況が改善された。

2）東沢村木沢線（山形市城南）

- 車道、歩道の拡幅、照明の設置によって、地域住民の徒歩や自転車、自動車の走行が安全・快適になった。
- 冬期では無散水歩道によって、徒歩や自転車の走行がより安全・快適になった。
- 道路整備を契機に、街づくりや街おこし等への参加（協力）が増加している。

■「県民一人あたりの渋滞損失時間」について

「県民一人あたりの渋滞損失時間」は、渋滞にかかる時間と渋滞を受け台数（人数）を考慮した指標であり、渋滞時と平常時の所要時間にどれだけの差が生じるかを算出し、それを県民一人あたりの 1 年間の数値に換算することで求める。

■ 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までの区間を通行する場合）

・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

路線A

■ ある路線での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)

・県内にA～Zまでの路線がある場合

■ 総渋滞損失時間

路線Aの渋滞損失時間 ＋ … ＋ 路線Zの渋滞損失時間

総渋滞損出時間：A（時間・人/日） ＋ … ＋ Z（時間・人/日） ＝ (A+…+Z)（時間・人/日）

■ 県民一人あたりの渋滞損失時間 ***（指標として使用する数値）***

総渋滞損失時間　年間換算　県民一人あたりに換算

県民一人あたりの渋滞損失時間 ＝ (A+…+Z)（時間・人/日） × 365日 ／ (山形県の人口)

６．人に優しい道路空間の整備推進〔人・環境〕(改訂版より「最優先する施策」に変更)

① 取り組み方針

歩行者にとって安全で快適な歩行空間の整備や、交通事故のない安全な道づくりなど、県民生活に欠かせない人に優しい道路空間の整備を推進する。

特に近年、全国において登下校中の児童の列に自動車が突入する事故が相次いで発生していることから、通学路における交通安全対策をより優先的に実施していく。

また、今後の高齢者社会を見据え、高齢者等を標準とした歩行空間のバリアフリー化等にも取り組んでいく。

② 対象事業

通学路等の整備、歩道・自歩道整備、歩行空間のバリアフリー化、無電柱化、歩道の消雪等、交差点の改良、事故危険区間対策

（１） 通学路等の整備

- 平成 25 年 3 月に策定した「通学路安全確保対策プログラム」に従い、即効性のある対策や歩道整備の推進

（２） 歩道、自転車歩行車道の整備

- 快適な通行を確保するため、通学路に指定されていない路線であっても、交通量が多く、歩行者が危険にさらされている箇所への歩道の設置

（３） 歩行空間のバリアフリー化

- バリアフリー化として「セミフラット形式」を基本とした歩道整備
- 無電柱化により電柱を排除し良好な歩行空間を確保するとともに、震災時の電柱の倒壊被害を防止する取り組み
- 冬期でも安全な歩行空間を確保するため、歩行者の多い箇所での無散水消雪導入等の取り組み
- 自転車の専用レーン等の整備により、歩行者と自転車の分離を図ることで、歩行者や車いす利用者と自転車との事故を防止する取り組み

（４） 交差点の改良

- 渋滞対策のための右左折レーンの設置や、交差角度不良等の交通の障害となる交差点の改良

（５） 事故危険区間対策

- 死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路について死傷事故抑止の推進

③ 計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
指定通学路の歩道整備率（※21）	H20	－	(63.1%) (※22)
	H24	(66.0%)	(65.2%) 71. 3%
	H30	75. 0% (H28 目標)	－
無電柱化の整備延長	H20	－	46,026m
	H24	62,911m（※23）	56,347m（※24）
	H30	効率的な推進	－

(※21) 山形県が管理する道路における指定通学路の歩道整備率（カラー舗装等による簡易整備を含む）、全指定通学路延長約 1,005 km。

(※22) （ ）内の数字は H24 年度見直し前の指標値である。

（※23）無電柱化の整備については、国、県、市町村の総計でH25年度の目標値である。
（※24）無電柱化のH24実績値には、H25年度完了見込みの延長も含める。

④ 通学路等の歩行空間確保の取り組み

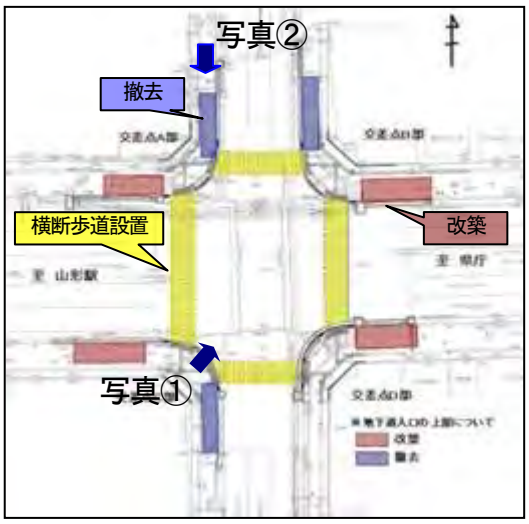
（主）長井大江線（朝日町常盤）

通学路安全確保対策プログラム

（主）長井白鷹線（白鷹町荒砥）

路肩を広げ、カラー化することで、歩行空間を確保した事例

⑤ 歩行者のバリアフリー対策　　（主）山形停車場線（香澄町）



（写真①）

（写真②）

歩道の大部分を占領し、車いす等の通行の障害となっている地下道入口の上屋を統廃合・改築し、横断歩道を新設、歩道部の平坦性を確保することでバリアフリー化を図る。

⑥ 冬期歩行空間確保の取り組み　　（主）新庄停車場線　（新庄市沖の町）

⑦ 自転車走行環境整備の事例　　（主）山形朝日線（山形城南町）

「山形中心市街地区」をモデル地区に指定し、歩行者と自転車を分離する施策を実施

⑧ 交差点の改良　　（主）寒河江村山線（寒河江市西根）

左折レーンを追加し、渋滞を解消

⑨ 危険な交差点の注意喚起　　（一）米沢環状線（米沢市金池）

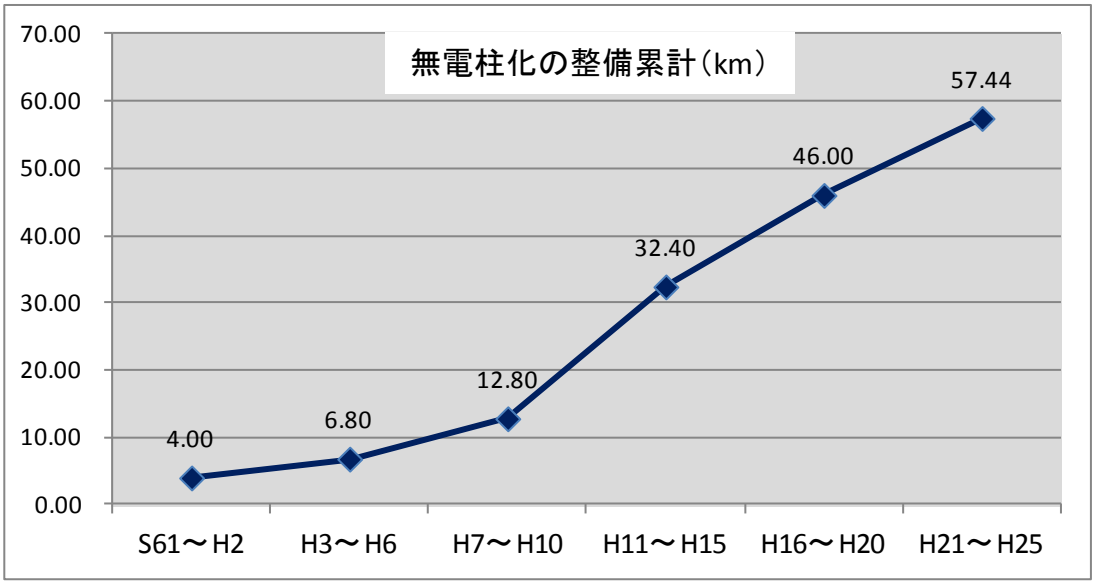
ドットラインにより交差点を狭く見せて交差点進入速度を抑制し、横断歩道のカラー化や路面標示による注意喚起で事故を抑止する

無電柱化の現状と課題

現　　状

安心安全で快適な歩行空間の確保（歩行空間のバリアフリー化）、都市景観の向上、都市防災対策等を目的に、無電柱化を実施している。

第１期～第６期無電柱化計画(S61～H25)期間の県内の整備済延長は、57.440 kmとなっている。



課　　題

「無電柱化に係るガイドライン」に基づき行なわれる、無電柱化事業の実施に際しては、道路管理者と電線管理者の合意が必要であり、電線管理者の財政負担が伴うことから整備延長が延びない状況にある。

今後の取り組み

- 次期計画（平成 26 年度～平成 30 年度）の合意に向けた協議を進める。
- 計画達成に向けた電線管理者との調整とともに、裏配線や軒下配線等の安価な手法についても積極的に取り入れ、無電柱化の推進を図る。
- 「無電柱化に係るガイドライン」により、地域の実情に応じた効率的な整備を推進する。

施工事例　(主)新庄停車場線（新庄市沖の町）

7．緊急輸送道路の強化の推進〔安全・安心〕

（緊急輸送道路の防災危険箇所の概成、老朽橋等の更新）

①取り組み方針

山形県が管理する道路のうち、第 1 次緊急輸送道路 88 km、第 2 次緊急輸送道路 934 kmについて落石等に対する防災対策および耐震性等の強化を行い、地震時の緊急輸送道路ネットワーク機能強化を推進する。特に東日本大震災で発生した事象を踏まえ、これまでも取り組んできた緊急輸送路道路の耐震性等の強化について、より一層スピードを上げて取り組んでいく。

②対象事業

（1） 道路防災総点検により危険箇所とされた箇所の内、緊急輸送道路について、防災対策工事を実施

（概ね 10 年で整備予定箇所数）

	落石崩壊	岩石崩壊	雪崩	地吹雪	計
未対策箇所（緊急 1 次）	6	2	0	0	8
未対策箇所（緊急 2 次）	34	5	35	15	89
計	40	7	35	15	97

（2） 緊急輸送道路において老朽化や機能不足等が著しい 10 橋梁については、架替更新を実施することとし、震災時の緊急輸送道路の確保

（3） 橋梁の耐震対策の推進

（4） 東日本大震災を踏まえ、津波対策等の新たな対策を検討

（5） 東日本大震災を踏まえた緊急輸送道路の見直し

③計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
防災対策の概成箇所	H20	－	－
	H24	56 箇所	68 箇所
	H30	97 箇所 （内 82 箇所　H27）（※25）	－
老朽等橋梁の着手箇所	H20	－	6 橋
	H24	9 橋	9 橋
	H30	10 橋	－

（※25）落石崩壊 7 箇所、岩石崩壊 40 箇所、雪崩対策 35 箇所の計 82 箇所

④緊急輸送道路の防災危険箇所の概成

落　石

雪　崩

地 吹 雪

⑤緊急輸送道路の老朽橋等の更新

（対策済み事例）

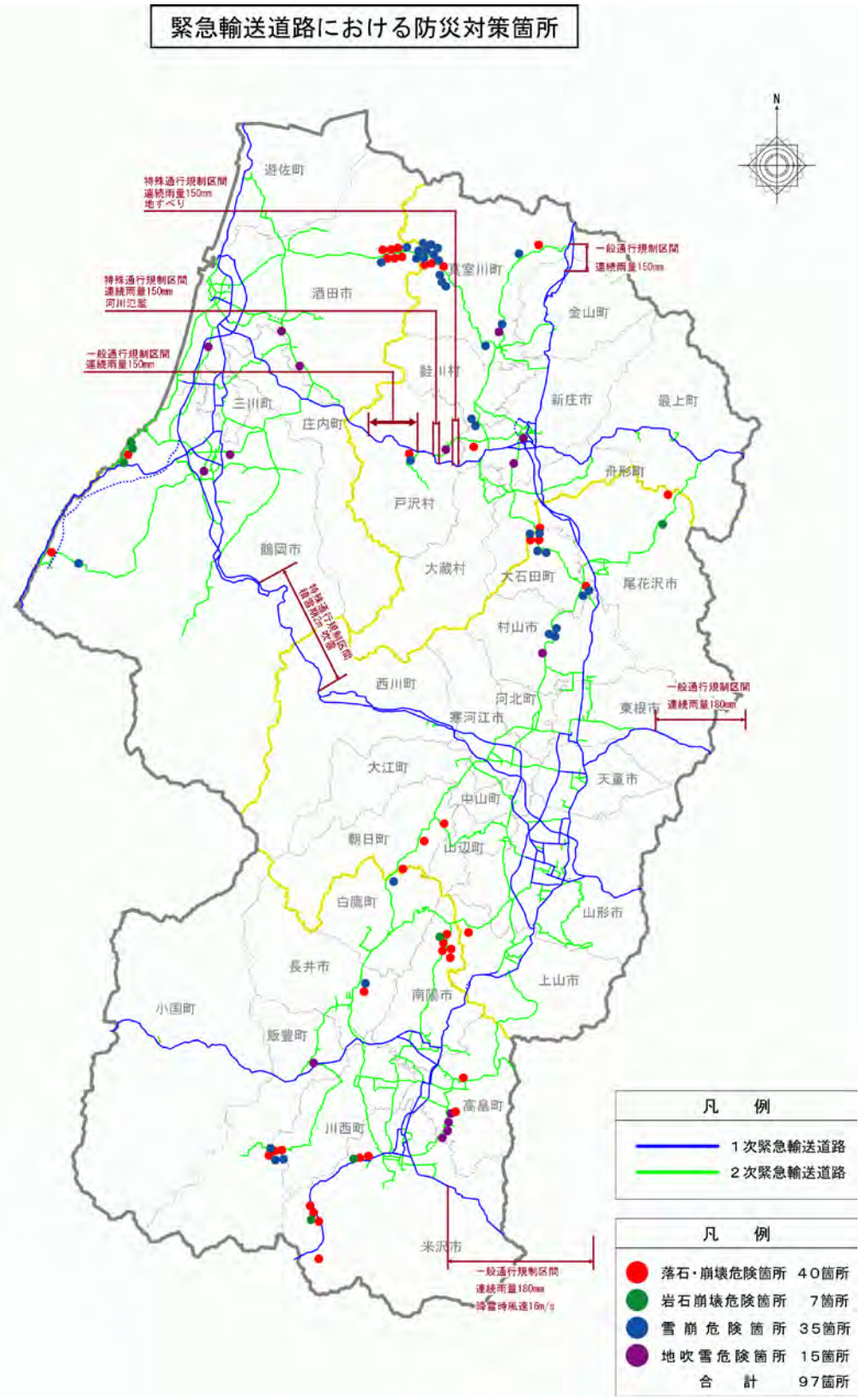
一般国道 458 号　大蔵橋（大蔵村）

（事業中事例）

（主）大石田畑線　亀井田橋（大石田町）

⑥緊急輸送道路ネットワーク

緊急輸送道路：災害発生時に、人命の安全、被害の拡大防止、災害応急活動の円滑な実施のため、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線道路、並びに、これらの道路と都道府県知事が指定する拠点とを連絡、又は指定拠点を相互に連絡する道路。



◎緊急輸送道路区分

指定区分	摘要
第１次緊急輸送道路	以下の防災拠点をネットワークとして連絡する道路 ○県庁及び地方生活圏中心都市(山形市・米沢市・酒田市・鶴岡市・新庄市)の市役所 ○救援物資等の備蓄拠点又は集積拠点 山形空港、庄内空港、酒田港、地方生活圏中心都市の鉄道駅前広場広域物流拠点、 ○災害医療拠点：総合病院等
第２次緊急輸送道路	第１次緊急輸送道路と以下の防災拠点を連絡する道路 ○上記以外の市町村役場 ○地方生活圏中心都市の上下水道部局 ○県の各総合支庁等 ○国土交通省の各工事事務所、国道維持出張所 ○国土交通省の海上保安本部、工事事務所 ○地方生活圏中心都市の郵便局 ○各警察署 ○東日本高速道路株式会社管理事務所 ○各消防本部 ○東北電力の支店及び各営業所 ○ＮＴＴの各支店及びラインマンセンター ○各ガス会社の本社 ○ＪＲの支店、施設区、保線区及び市の駅前広場 ○ＮＨＫ及び民放各局の本社 ○日赤等医療機間 ○陸上自衛隊 ○救援物資等の備蓄拠点又は集積拠点 米沢ヘリポート、加茂港、鼠ケ関港、物流拠点、道の駅 ○災害医療拠点：救急告示病院、公立病院 ○広域避難所：10ha 以上の大規模な避難地等

緊急輸送道路ネットワーク計画路線総括表

H21．4．1現在

区分	道路種別		路線数	道路延長（km）
第１次緊急輸送道路	高速自動車国道※	既設	2	146.6
		計画	0	0.0
	一般国道(指定区間)※	既設	6	536.0
		計画	1	10.2
	一般国道(指定区間外)	既設	6	34.6
		計画	0	0.0
	主要地方道	既設	19	36.0
		計画	0	0.0
	一般県道	既設	11	17.3
		計画	0	0.0
	市町村道	既設	8	6.5
		計画	0	0.0
	その他道路(臨港道路等	既設	2	0.8
		計画	0	0.0
	小計	既設	54	777.6
		計画	4	10.2
	合計		55	787.8
上記の内管理道路延長				87.9

区分	道路種別		路線数	道路延長（km）
第２次緊急輸送道路	高速自動車国道※	既設	0	0.0
		計画	0	0.0
	一般国道(指定区間)※	既設	0	0.0
		計画	0	0.0
	一般国道(指定区間外)	既設	11	363.5
		計画	3	8.7
	主要地方道	既設	47	398.4
		計画	6	6.7
	一般県道	既設	65	172.1
		計画	1	0.7
	市町村道	既設	192	114.5
		計画	0	0.0
	その他道路(臨港道路等	既設	6	6.4
		計画	0	0.0
	小計	既設	321	1,054.9
		計画	10	16.3
	合計		331	1,071.2
上記の内管理道路延長				934.0

※高速、直轄はH20．4．1現在

１次＋２次　1,021.9 km

８．一般道路の機能向上の推進〔安全・安心〕（防災・減災対策および情報提供の仕組みづくり）

Ⅰ　防災対策

①取り組み方針

局地的な豪雨など、自然災害の多発化・凶暴化に対応するため、既存道路の斜面対策や冠水対策等を推進するとともに、雪国である山形県にとって必須である冬期の交通空間確保のための堆雪幅の拡幅、流雪溝の整備、雪崩対策及び防雪柵整備による地吹雪対策等を引き続き推進する。また、身近な道路における交通事故危険箇所の安全対策等の推進を図る。

（平成 24 年度末時点対策状況）

	落石崩壊	岩石崩壊	雪崩	その他	計
要対策箇所	592	46	140	449	1,227
対策済箇所	243	22	65	137	467
整備率	41．0%	47．8%	46．4%	30．5%	38．1%

②対象事業

(1) 道路防災総点検により対策が必要とされる箇所（緊急輸送道路以外）

- 落石・雪崩・地吹雪などの対策を行うことによる道路通行の安全性確保

(2) 冬期交通安全対策としての堆雪幅の確保など、道路の危険性排除のための事業

- 冬期通行の安全性、利便性の向上のための堆雪幅の確保、流雪溝の整備、防雪柵設置等
- 豪雨による冠水の危険がある箇所に対する危険回避のための予告表示灯の設置等
- 事故多発箇所に対する事故軽減対策等

(3) 道路網維持のための耐災性の確保

- 橋梁等の耐震対策の推進
- 津波対策（L1 津波に対しての道路の安全性を検討し、対策を行う）
- 道路施設における非常用電源の確保
- 道路施設等の定期的な点検

③計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
孤立の可能性の高い地域の防災対策箇所数（※26）	H20	－	－
	H24	40 箇所	18 箇所
	H30	126 箇所	－

（※26）全数 126 箇所

④防災対策（事例）

法面危険箇所の対策
〔国道 344 号酒田市北青沢〕

雪崩危険箇所の対策
〔国道 458 号大蔵村日陰倉〕

⑤冬期交通空間確保の取り組み（事例）

地吹雪危険箇所の対策（防雪棚設置）

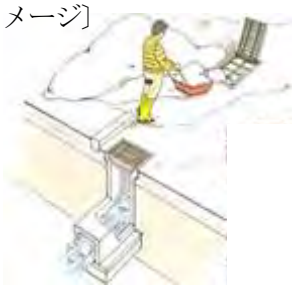
《地吹雪イメージ》

〔(一) 比子八幡線　〔酒田市米沢〕

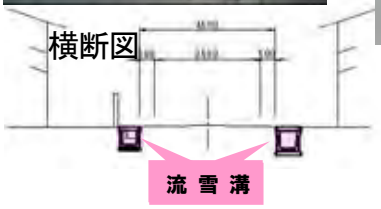
流雪溝の整備

〔国道 344 号 真室川町平岡〕

〔イメージ〕



〔(一) 最上西公園線大堀工区〕



道路冠水対策

国道 348 号（美畑アンダー）

(一) 泉田新庄線（若葉町アンダー）

Ⅱ　減災対策

①　取り組み方針

通常想定される規模の災害に対しては、従来からの「防災」の取り組みを進めることが必要であるが、数百年間隔で発生する大災害に対してハード対策だけで対応することは困難である。

そのため、施設によって災害の影響を封じ込めたり、施設自体が耐えられないような大災害に対して、人命を失わず、かつ物的被害をできる限り軽減する「減災」という思想が必要であり、被災後の早期の啓開・応急復旧を可能とする道路や、避難場所や防潮堤効果といった副次的な機能を取り組んだ道路の整備、また防災面の機能強化に対する協力等の取り組みを進める。

②取り組み内容

- 構造や資材調達などの面で、発災直後の通行機能確保や応急復旧がしやすい道路の計画・設計
- 被災の恐れのある箇所については、迂回路等の対応策の事前検討
- L2 津波への対応として、市町村が作成する推進計画（津波防災地域づくりに関する法律）を考慮した道路の計画・設計
- 津波時の避難場所・避難路としての道路・道路法面の利用に対する協力
- 道の駅における防災面での機能強化に対する協力

Ⅲ　情報提供の仕組みづくり

①取り組み方針

本県では、道路利用者側に配慮した情報提供サービスが遅れており、道路規制情報を文字情報で提供している。近年は情報の IT 化が進み、プローブデータ、スマートフォンの普及など、道路交通に関するデータの多様化、実用化が進み、様々な情報サービスの提供が実現可能な段階にあることから、情報提供サービスの見直しを図っていく。

また、東日本大震災では、広域な停電、通信量の爆発的な増大による通信不能、自治体機能の麻痺などにより、情報収集や提供が困難になったことから、非常時の各段階における情報受発信のあり方の検討を進める。

②取り組み内容

- 道路規制情報を文字情報から地図情報を基本とした提供に変更し、さらに道路利用者へのサービス向上につながる情報提供の仕組みづくりの検討
- 緊急時における情報提供の受発信のあり方の検討

９．予防保全型維持管理による道路施設の長寿命化〔保全・協働〕

（道路施設の長寿命化修繕計画等による対策の推進）

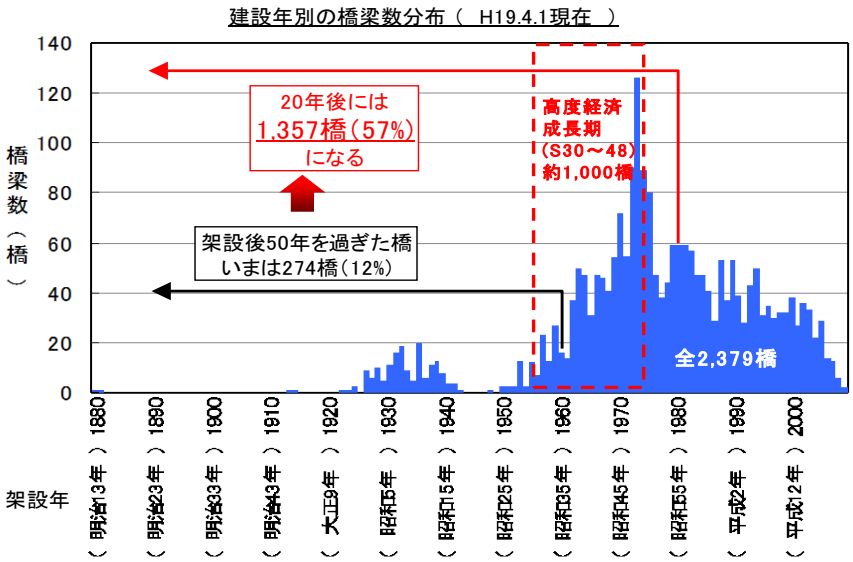
①　取り組み方針

山形県が管理する道路橋等の道路施設は、高度経済成長期に集中的に整備され、今後老朽化が急速に進むことから、従来の「傷んでから治す管理」を継続した場合、維持管理コストが膨大となり、道路利用者への安全・安心なサービスの提供が困難になることが予測される。

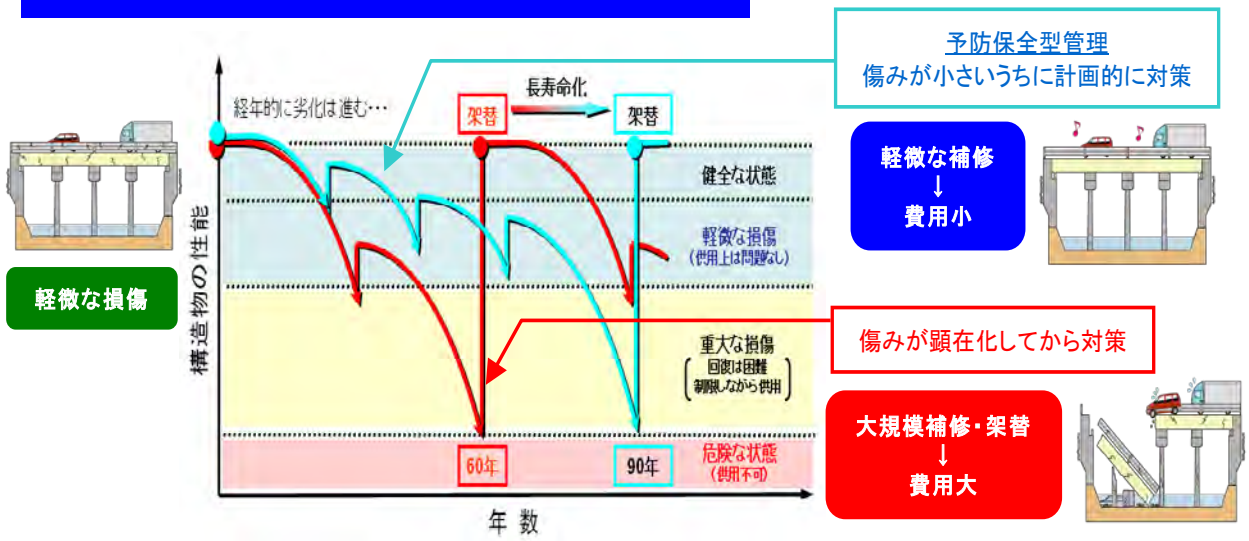
また、平成 24 年 12 月に中央自動車道笹子トンネルで発生した天井板崩落事故により、道路利用者の安全を確保するための施設の点検や補修の重要性がより強く認識された。

今後は、長期的な視点に立ち、厳しい財政状況下においても安全性を確実に確保するために、道路管理施設の長寿命化に積極的に取り組み、長期的なコストの縮減、更新を含めた管理費用の平準化を図る。

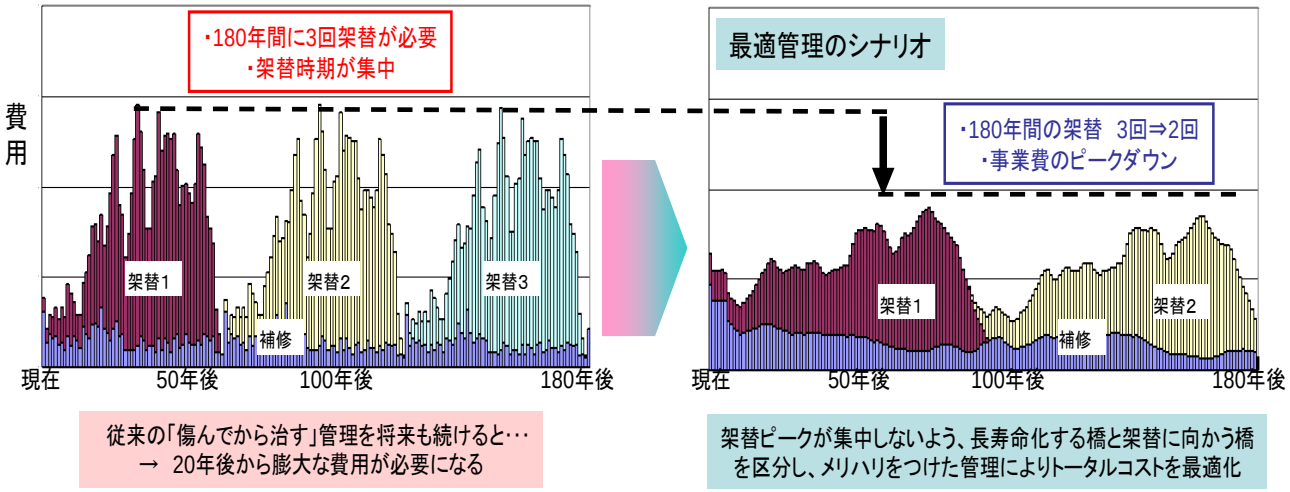
背景　～　今後急増する老朽橋



予防保全型管理
～　長寿命化による維持管理コスト削減



予防保全型管理によるコスト削減・予算平準化のシナリオ



②取り組み内容

(1) 橋梁

県が管理する道路橋について、長寿命化修繕計画に基づき、定期点検、計画の策定、更新、対策、および記録をＰＤＣＡによる５年サイクルで継続的に実施する。

また、道路パトロール等による日常的な点検と併せ、橋梁の状態を常に把握することで地域の道路網の安全性・信頼性を確保する。

(2) トンネル

トンネルを定期的に点検し、損傷が小さいうちに小規模な補修を行い、効率的･効果的な維持管理と道路トンネルの長寿命化を進めて行く。

(3) 舗装

舗装の損傷度を定量的に把握することを目的とした路面性状調査を定期的に実施し、損傷が大きく進行する前に、予防保全型工法を行い、舗装の長寿命化を図る。

③ 計画期間の指標

指　標	年　次	目　標	実　績
長寿命化修繕計画策定橋梁　(※26)	H20	―	800 橋
	H24	2,300 橋	2,311 橋
	H30	(全橋)	―
予防保全型の管理に移行した橋梁　(※27)	H20	―	360 橋
	H24	1,200 橋	1,399 橋
	H30	(全橋)	―

(※27)　長寿命化修繕計画策定橋梁：定期点検により損傷の状態が把握され、対策要否及び時期が定められた橋梁

(※28)　予防保全型の管理に移行した橋梁

初回点検で見つかった「5 年以内に補修が必要な損傷」（これまでの「傷んでから治す管理」により蓄積されてきた損傷）が補修対策により解消された橋梁、または、初回点検で早急な補修対策を要しない橋梁であり、ＰＤＣＡサイクル化された橋梁

対策イメージ

橋梁長寿命化の取り組み

下部工断面修復・排水装置の交換　　H20対策

対策前　　対策後

（一）釜渕中田線　春木橋　（真室川町）
L=47.5m　S47年架設　橋齢37年（H21現在）

主桁の再塗装　　H21対策

対策前　　対策後

（主）鶴岡羽黒線　羽黒橋　（鶴岡市）
L=294.1m　S49年架設　橋齢35年（H21現在）

トンネル長寿命化の取り組み

トンネル詳細定期点検

小規模な損傷

小規模な補修

施工後

舗装長寿命化の取り組み

路面性状調査

補修工事（クラックシール注入）

施工後

１０．　県民協働と、効率的な維持管理の推進〔保全・協働〕（改訂版より「選択と集中する施策」に変更）

①取り組み方針

県民生活や経済活動等に欠くことのできない道路ネットワークを、今後も使い続けていくために、道路の維持管理費の優先的な確保を行うものとするが、厳しい財政制約の中にあっては、地域の実情やニーズを踏まえて、よりいっそうの工夫を行い、効率的な維持管理を推進していく。

特に、道路本体、道路構造物、道路付属施設などについては、既存施設の有効活用や長寿命化を図り、長期的なコスト縮減の視点に立った効率的な維持管理を推進する。

また、マイロードサポーターによる道路の清掃・除草などの環境美化の取り組みや、冬期間の歩道確保を行うボランティア除雪など、県民との協働による維持管理についても推進していく。

②対象事業

道路管理の事業（道路パトロール、除草、除雪等）
道路維持補修等の事業（舗装の修繕や更新、道路側溝の修繕や整備）
県民協働の取り組み（協働除雪、マイロードサポート、ボランティア除雪等）
効率的な除雪作業（交換路線除雪、協働除排雪）

③計画期間の代表指標

指　標	年　次	目　標	実　績
マイロードサポート団体数	H20	－	303 団体
	H24	400 団体	426 団体
	H30	500 団体	－
歩道除雪延長	H20	－	1,014km
	H24	1,024km	1,141km
	H30	効率的な除雪	－

④道路維持管理

除雪

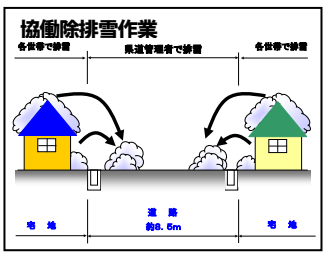
道路パトロール

舗装修繕

⑤県民協働の取組

ボランティア
除草

ボランティア
歩道除雪



一斉協働除排雪
の実施

マイロードサポート事業とは

地域のみなさんと協力し、『私たちの道は、私たちの力でキレイにする』取り組みとして、地域のみなさんが道路のごみ拾いや除草・草刈・歩道除雪など、道路をキレイにする活動を行い、県は活動に必要な軍手やごみ袋、草刈鎌、除雪機燃料などを購入する費用やボランティア保険料を負担し、活動へのサポートを行っている。

ボランティア道路清掃

ボランティアによる道路美化

(H25.1月現在)

H18	H19	H20	H21
88	120	303	340

H22	H23	H24	H25
367	402	426	434

マイロードサポート団体数

マイロードサポーターの声

- 歩道除雪は児童、保護者、学校に喜ばれている。
- 毎回多くの方が参加しており、町内住民のつながりも年々深まっている。
- 活動開始当初と比較すると、路上に落ちているゴミも格段に減少した。
- 花がとてもきれいだったとの声をいただき、今年度もドライバーや歩行者の皆さんにも喜んでいただけたと思っている。

※H24年度マイロードサポート事業活動報告書

マイロードサポート団体への支援

地域による『道路の維持管理』活動及び『道路の景観美化』活動という視点から、県と協定を締結した団体に対しサポートを行っていく。

地域による取り組み

きめ細やかな道路維持管理の実現 ＋ 魅力溢れる道路空間の創出

県の支援

県の支援（直接）
- 活動負担金の交付
- 活動表示板の設置
- 活動状況の周知PR　など

県の支援（間接）
- 意見交換会の開催
- 顕彰制度（国土交通大臣・知事表彰）
- 総合評価落札方式（地域貢献制度）　など

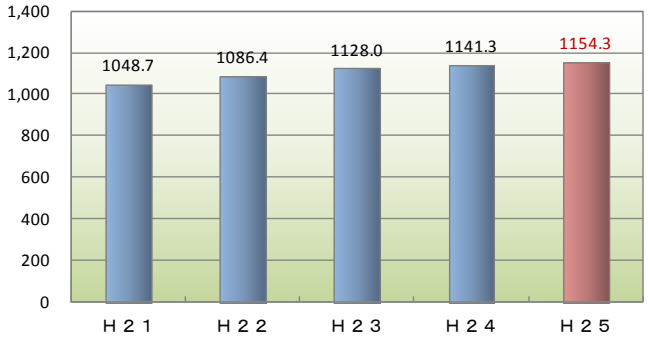
◎事業の詳細や参加方法等につきましては、最寄りの県総合支庁又は市町村にお問い合わせください。

歩道除雪の現状と課題

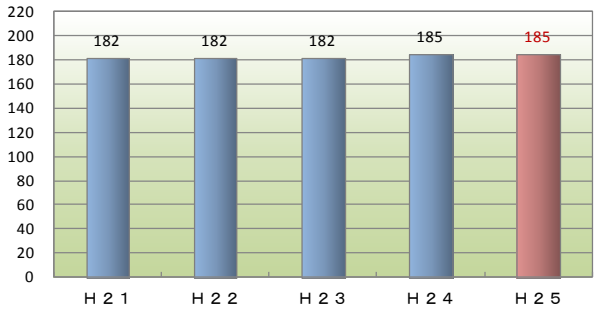
現　状

歩道除雪は、高齢者や通勤通学者の冬期歩行の安全確保を図るため、市街地や人家連担地区、公共施設や公共交通機関へのアクセス性などを基本に、歩道管理延長 2,032.1 km（H25.12.1 時点）の 56.8%に当たる 1,154.3 kmを歩道除雪機械 167 台（地域貸出用除く）により除雪している。

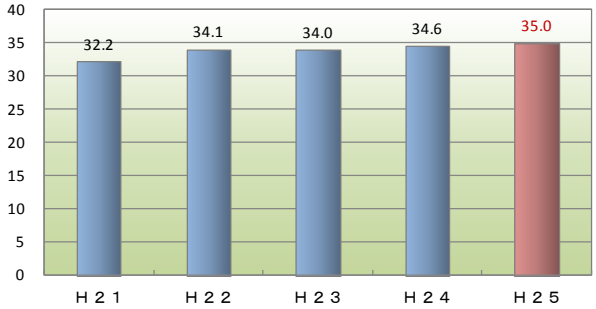
【歩道除雪延長の推移】



【歩道除雪車台数の推移】



【無散水消雪歩道延長推移】



課　題

歩道除雪は、除雪箇所が地域毎に完結し散在していることから空走距離が多くなり、通勤通学前に除雪作業を終えることが困難な場合があるため、関係市町村や地域との連携により、効率的・効果的な歩道除雪を一層推進する必要がある。

地域連携による除雪の取り組み

地域連携による歩道除雪の取り組みを推進する。

・歩道除雪の委託：（三川町）５路線 L=9．6 km

・地域による歩道除雪の取り組み：

平成 25 年度は除雪機械（ﾊﾝﾄﾞｶﾞｲﾄﾞ）合計 13 台を貸出。

47 団体（ﾏｲﾛｰﾄﾞ登録 47）、L=32．7 km

	市町村数	団体数			機械貸出（台）	活動延長（km）
		ﾏｲﾛｰﾄﾞ	ボランティア	計		
H21	16	28	2	30	18	29.9
H22	15	30	1	31	17	27.3
H23	16	32	0	32	14	29.0
H24	16	44	0	44	15	33.2
H25	17	47	0	47	13	32.7

第6章　みちづくりの考え方（施策の進め方）

６－１　県土づくりのための新たな「6 つの考え方」

これまでの道路整備により、一定の社会資本の蓄積が進んだが、これらが県民の豊かさの実感にまでは未だ結びついていないという指摘もある。

このことから、概ね 10 年間（H21～H30）の道路中期計画の実施にあたっては、「5－2　5 つのみちづくり方針」、「5－3　10 のみちづくり施策」で体系化した道路施策を、重点化を図る選別の視点から、「最優先する施策（考え方 1）」と「選択・集中する施策（考え方 2）」の 2 つに分類する。また、事業の長期化に対応するため、「事業効果の早期発現（考え方 3）」を加える。

さらに、時代の変化に的確に対応し、県民の豊かさの実感に結びつく取り組みとするため、新たに展開の視点として、地域づくりやソフト事業の活用、さらに他分野との連携方策である考え方 4～6 を加え、以上に掲げた『県土づくりのための新たな「6 つの考え方」』とし、この考え方に基づき今後のみちづくりを推進していくものとする。

考え方１	**県民要望が高い施策を『最優先する施策』とし優先的な予算確保を行う。**

10 年間（H21～H30）のみちづくりを進めるための「10 のみちづくり施策」のうち、山形県の活性化に欠かせない地域産業の振興、広域的な交流連携を図るための高速道路ネットワークを推進する施策、多発化・凶暴化する自然災害に対応するための緊急輸送道路の安全機能を強化する施策、長期的な視点に立った橋梁長寿命化計画に基づく施策、さらに道路施設の効率的な維持管理の推進について、「最優先する施策」として位置付け、その必要投資額を極力確保する。

考え方 2	**『最優先する施策』以外の施策は、『選択・集中する施策』として財政状況に応じ、効果・効率的に展開する。**

「最優先する施策」以外の生活圏間・主要都市間や生活幹線の道路ネットワークの整備、都市内や中山間地域内の道路整備、渋滞対策や交通安全対策、さらに堆雪幅確保などの冬期道路空間確保などについては、厳しい財政制約の中で、投資効果・波及効果を高めるため、「選択・集中する施策」として展開することとし、その投資規模などについては、市町村や地域の意見等を聴きながら弾力的に取り組むこととする。

考え方３　　「事業効果の早期発現」に向けて取り組む。

近年の道路関連事業の予算縮小や、追加対策の発生および用地取得の難航により事業が長期化し、事業効果の発現に遅れが生じている。

事業を早期に完了できる路線選定のための事前調査や関係者との事前協議、段階的な供用が可能な整備の実施、短期・安価で実施可能な施工方法の検討、また、考え方１および２に挙げた「重点化を図る選別の視点 」を徹底することで、事業効果の早期発現に向けて積極的に取り組む。

(1) 事前調査の徹底

事業箇所の設定にあたっては、事業に影響のある周辺施設等（文化財、環境問題、地すべり対策、雪崩対策、大規模な補償物件）の事前調査を行い、事業期間・事業費等への影響の大きさを考慮したうえで候補地を選定する。また、公共事業評価(事前評価)の徹底することで、事業を長期化させる要因の排除していく。これにより、事業費の削減、事業期間の短縮が可能となると考えられる。

(2) 用地取得を進める新たな取り組み

事業着手以前に住民合意を得るための取り組みをはじめる。具体的には、住民合意を得るためにPI（パブリック・インボルブメント）の手法を活用し、地元の状況を十分に調査することで、道路事業に対する地元の意向を事前に把握し、 地元の意向を考慮した計画を作成することが可能となる。その後、道路事業に対する住民合意を得た後で事業に着手することで、用地取得を円滑に進めることが可能となる。

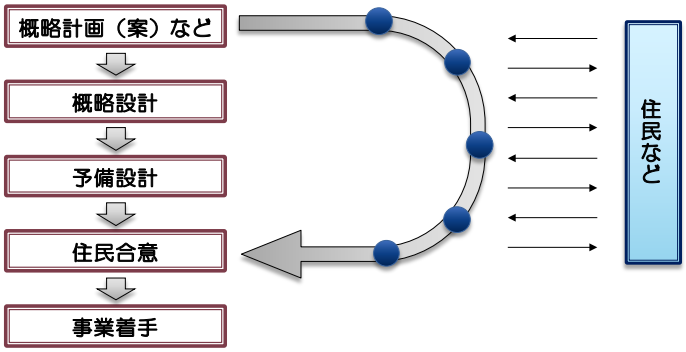


図 47　ＰＩの手法を活用した取り組みのイメージ

(3) 総事業コストの圧縮

事業コスト縮減に向けて、概略・予備設計段階から複数案（現道拡幅案、トンネル案等）を作成し、各案の沿道条件からコスト・用地取得の難易度・整備効果・追加対策の可能性・事業期間等の条件を整理し、Ｂ／Ｃ等を総合的に鑑みて路線の選定を行っている。こうした事業費の削減の取り組みを今後も継続して取り組んでいく。

(4) さらなる事業の選択と集中

山形県道路中期計画に基づき、事業の選択と集中と図る上で、事業管理を徹底（事業の再点検、状況の変化への対応）するとともに、公共事業評価（事業中評価）による事業の再評価を実施することで、事業継続の是非を判断し、費用便益分析において「残事業の投資効率性」による評価の導入を検討する。

(5) 段階的な事業効果発現への取り組み

大規模公共事業（バイパス事業など）は供用延長が長く、全線開通までの事業期間も長いため、事業効果の低下が懸念される。こうした事業効果の低下に向けた対策として、段階的な供用を見据えた事業計画（暫定 2 車線での早期供用、特定区間の部分供用など）を推進し、部分供用時においても効果が十分発現できる区間を優先的に整備する。

(6) 新規事業箇所の厳選

新規事業着手箇所をいままでよりも厳選して行うことで、近年縮小傾向にある道路関連予算の効率化を図る。そのための方法として、先に述べた事前調査の徹底や用地取得への取り組みを推進するとともに、事業着手にあたり環境問題・災害等の発生リスクや、大規模な補償物件・用地取得等、事業を長期化させる要因を事前に調査・把握し、新規事業を適切に評価していく必要がある。

考え方 4	ハード整備に加え、「地域づくり」の取り組みを支援する。

道路整備と併せ、地域の発意と創意工夫により自然、文化、歴史等の地域固有の資源や地域の総力を活用し、その魅力を磨き上げる持続的な活動を進めていく「交流連携型地域づくり事業（※29）」に取り組むなど、市町村、民間団体、地域住民、地域企業が一体となって行う地域づくりを支援する。

『交流連携型地域づくり事業』（※29）

人口減少、少子高齢社会の進展に対応し、活力ある県土づくりを進めていくためには、社会資本整備の投資効果を最大限に高めていくことが求められます。

これからは、単に高速道路、河川、ダムなどの社会資本を整備するだけではなく、この整備に併せて地域の総力を活用し、愛着と誇りのある豊かな地域の形成、観光や産業、農業の振興、さらには安全・安心で利便性のある地域社会の形成につながる新たな取り組みをすすめていくことで、その整備効果を高め、地域の活力や元気を回復させることが期待できます。

その際、県では、土木・商工観光・農林の三者が連携して、自然・文化・歴史などの地域の豊かな固有資源を見つめ直し、良さを引き出すような地域の持続的な活動を支援していきます。

例えば･･･道路整備にあわせ

①地域活動を促進する環境づくり

道路沿道での交流広場、既存公共施設の利活用による地域活動の場づくりを支援。

②地域資源の魅力効果を発揮する環境づくり

歴史を語りかけ、わかりやすく、訪れやすい環境をつくることにより、恵まれた自然景観などの地域の固有資源の付加価値を向上。

③歴史･文化の薫るまちなみづくり

わかりやすい「まちあるくマップ」の作成、史跡案内板・歩行者用案内標識や旧町名標柱等の設置、また、レンタサイクルの乗り捨てシステムの社会実験を試行。　など

「交流連携型地域づくり事業パンフ（管理課作成）」抜粋

考え方 5	今ある道路施設を有効活用し、さらにソフト事業（物流・観光情報の発信など）を組み合わせて推進する取り組みを展開する。

既存の道路ストックを活かし、ソフト事業を組み合せることにより、長期的な改築等によらずに、当面の道路の走りやすさや、使いやすさ、安定性などに繋がるような「道路の物流性能・観光性能の向上を図る取り組み」等を展開していく。

考え方 6	福祉・商工・農林・観光施策との連携により相乗効果が発現される取り組みを展開する。

また、「考え方 5」と同時に、観光や農業・地域産業等の他分野施策と連携・協調することにより、それぞれの政策の達成度が相乗・波及効果によって、より高く発現するような取り組み等を展開していく。

以上が、「県土づくりのための新たな６つの考え方」である。

なお、この考え方 4～6 によるみちづくりを進めていくために、参考となる制度や事業、並びに連携方策等を**「6－2　多様な連携を推進する取り組み」**に例示し、さらに、県民の理解、透明性、公平性を着実に確保するための**「6－3　計画の実効性を高める方策」**を示す。

また、中期計画のみちづくり方針や施策をよりわかりやすくイメージできるよう、今後 10 年間（H21～H30）の高速道路の整備戦略である**「山形県格子状骨格道路ネットワーク」**と県内 4 地域の**「地域のみちづくりビジョン」**を、別冊「県土づくりを実現するみちづくり」として示す。

なお、これらの考え方と、前章に示した方針・施策との関係は、次頁の「施策展開の相関図」（※30）」のとおりである。

（※30）施策展開の相関図

みちの将来像　「未来の発展の源泉となる生命や希望」を含む県土、この県土という「からだ」の動脈として、たゆまぬ県民の暮らしを支えるみちづくり

■みちづくりの考え方（施策の進め方）

～選別の視点～

考え方1「最優先」
今後10年間で重点投資をしていく施策であり、優先的に必要額を確保するように取り組みます。

考え方2　「選択・集中」
市町村や地域の意見を聴きながら、弾力的に取り組みます。

～効果発現の視点～

考え方3「事業効果の早期発現」への取り組み

～展開の視点～

考え方4　ハード整備に加え「地域づくり」の取り組みを支援

考え方5　道路施設の活用とソフト事業を組み合わせて推進

考え方6　福祉・商工・農林・観光施策と連携により相乗効果を発現

取り組みイメージ
- ●道の駅や風景街道等と連携した地域づくり支援や「社会資本整備総合交付金（仮称）」を活用した地域づくりの取り組み
- ●ソフト事業や他分野事業と連携した産業・観光振興への支援など

～事業効果の検証～
PDCAサイクルの徹底と
適確な中期計画の見直し

5つのみちづくり方針	10のみちづくり施策
（活力・交流） 1. 活力と交流を生み出すみちづくり	1. 高速道路・地域高規格道路の整備中区間の供用と未着手区間の着手 2. 高速道路ネットワーク形成と連携したICアクセス道路等の整備推進
（暮らし・地域） 2. 暮らしと地域を支えるみちづくり	3. 生活圏間・主要都市間ネットワークの整備推進 4. 生活幹線道路ネットワークの整備推進
（人・環境） 3. 人と環境を大切にするみちづくり	5. 中心市街地や都市の拠点機能を高める都市基盤の推進 6. 人に優しい道路空間の整備推進
（安全・安心） 4. 安全と安心を確保するみちづくり	7. 緊急輸送道路の強化の推進 8. 一般道路の機能向上の推進
（保全・協働） 5. 次の世代に継承できるみちづくり	9. 予防保全型維持管理による道路施設の長寿命化 10. 県民協働と効率的な道路維持管理の推進

※施策の赤色は最優先する施策を示しています。

■県土づくりを実現するみちづくりの提案

中期計画のみちづくり方針や施策について、わかりやすくイメージするために、概ね10年間の高速道路整備戦略や地域毎のビジョン（方向性）を示します。
（代表事例箇所の表示）

提案1　山形県格子状骨格道路ネットワーク

日本海側を縦貫する高速道路と、日本海側と太平洋側を横断的に結ぶ地域高規格道路の整備により、広域的なリダンダンシーを確保し、災害リスクを分散

①東北中央自動車道
②日本海沿岸東北自動車道
③東北横断自動車道
④新庄酒田道路・石巻新庄道路
⑤新潟山形南部連絡道路

提案2　地域のみちづくりビジョン

県内4地域のそれぞれの特色を活かし、各地域の課題に対応したみちづくりの方向性

- ○村山地域：都市と農村が共鳴しあい、様々な県民活動が展開される田園都市圏「村山」の創造
- ○最上地域：森と里山の文化が息づく暮らしの豊かさと厚みのある産業が織り成すエコポリス「最上」の創造
- ○置賜地域：伝統・文化が実を結び、人々が支え合い輝く、力強い産業が根を張る魅力ある「置賜」の創造
- ○庄内地域：海・山・平野と歴史が育んだ文化・産業と新たな胎動が融合した新しい地域モデル「庄内」の創造

６－２　多様な連携を推進する取り組み

前項に示した新たな「6 つの考え方」のうち、時代の変化に適確に対応し、県民の豊かさの実感に結びつく取り組みを展開していくための考え方（考え方 4～6）による「みちづくり」を進めていくために参考となる制度や事業、並びに連携方策等を例示する。

(1) 地域づくりの取り組みへの支援

道路の投資効果が最大限発揮されるように、県内において地域が主体的に取り組んでいる「日本風景街道」や「道の駅」等と連携を強化し、さらに新たに創設された「社会資本整備総合交付金」を有効活用しながら、地域づくりの取り組みを支援していく。

1　日本風景街道（国土交通省事業）

1　概　要

郷土愛を育み、日本列島の魅力・美しさを発見、創出するとともに、多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促すことにより地域活性化、観光振興に寄与し、国土文化の再興の一助となることを目的に、平成 18 年に「日本風景街道戦略会議」が発足、全国で 72 ルートが登録された。

2　山形県内の風景街道

山形県内では、現在、次の 4 箇所が風景街道として登録されている。

①出羽の古道 六十里越街道（H18 登録）

国道 112 号、六十里越街道を中心とした山形県鶴岡市及び西川町周辺の街道。

②日本海パークライン（H18 登録）

一般国道 7 号、一般国道 345 号等を中心とした、新潟県村上市から山形県鶴岡市の温海温泉までの街道。

③越後米沢街道・十三峠（H20 登録）

国道 113 号越後米沢街道を中心とした山形県川西町から新潟県関川村周辺までの街道。

④みちのくおとぎ街道（H18 登録）

国道 113 号を中心とした二市二町（宮城県白石市・七ヶ宿町、山形県南陽市・高畠町）に跨る街道。

3　支援内容

風景街道に登録されると、必要に応じ、次のような支援を受けることができる。

(1) ソフト的支援

①研修会等へのアドバイザーの派遣

②セミナー等の開催支援

③ホームページ等による幅広い風景街道の広報・情報発信

(2) ハード的支援

①無電柱化等の推進
②植栽の整備、道路清掃活動、路側・路肩整備等の道路環境整備
③ポケットパーク・ビューポイント等の整備

(3) その他支援
①屋外広告物の整序・取り締まり
②公物の景観管理
③地域資源の保存
④各々の「風景街道」間の情報交換・連携の調整

4　現状と今後の展開

・平成 21 年 12 月時点で、全国で 114 ルート、東北で 19 ルート（H21 に新たに 3 ルートを追加）、山形県関係で 4 ルート（日本海パークラインは北陸風景街道協議会に登録）が登録されている。

・協議会発足から 4 年が経過し、次のステップへの展開が期待される。今後、既登録ルートの自立や、登録ルートの拡大のためには、①経済との循環を視野に入れる、②将来の地域の担い手である若者層を意識する、③地域にいる得意分野をもった人など新たな活動参加者を開拓する、④資金面での解決策の一つとして、マスコミに取り上げて貰えるような情報発信に努める、等の視点が必要である。

日本風景街道のイメージ図

出典：日本風景街道ホームページ

2　地域づくりと連携した既存道路等の活性化（県構想：（仮称）県土巡り街道）

道路が整備されることにより、周辺部からの交通の利便性がよくなり、地域を越えた新たな交流による活性化が期待される。また、地域が主体となった地域づくりとの連携が加わることにより、さらに大きな地域振興に発展していく可能性もある。

これからは、道路の投資効果が最大限に発揮されるような、新たな取り組みが求められると捉え、その一つとして「(仮称）県土巡り街道」を提案する。

1（仮称）県土巡り街道のイメージ

①県内各地が秘める魅力や美しさを再発見、開拓しながら、県内各地の風景、自然、歴史、文化から食べ物、風習、祭りに至るまでのあらゆる資源を総動員し、新たな地域の振興や地域住民の誇りの創出と県土文化の創造を図る。

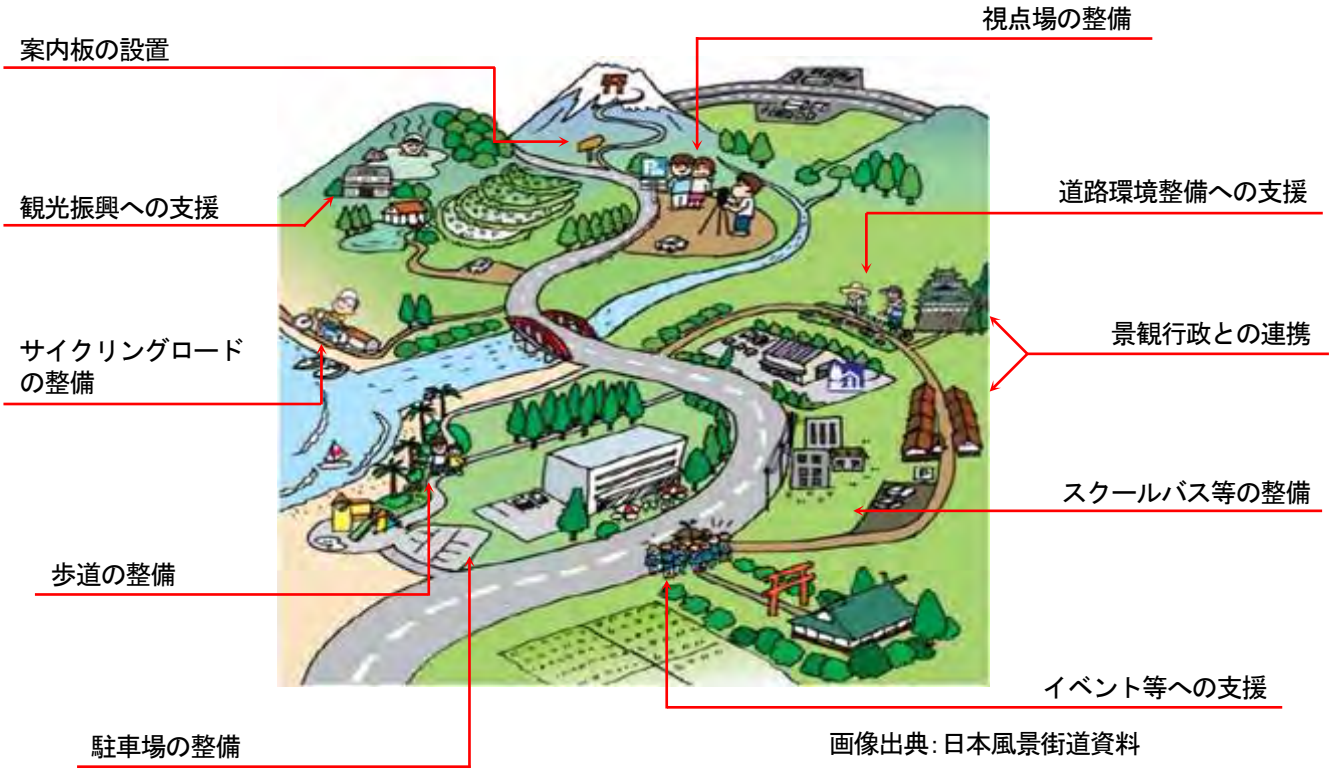
②県内各地に点在する隠れた名所、土地の味覚や土産物、観光農園などの地域が秘めるストックと、社会基盤としての道路ストックを、住民や市町村とともに一体化し、街道・周遊ルートとして地域の人が参加できる産地直売所等を入れ込みながら、地域振興の充実を図り、地域の誇りや豊かな県土を醸成する取り組みを展開する。

2　現状と今後の展開

・平成 21 年度から制度の構築に向け検討を開始。

・今後は、新設の「社会資本整備総合交付金（仮称)」等を活用した「モデル事業」を実施し、具体的な制度構築を図っていく考えである。

地域づくりと連携した既存道路等の活性化
（仮称）県土巡り街道のイメージ



画像出典：日本風景街道資料

3　道の駅（国土交通省事業）

1　概　要

個人の長距離ドライブの機会の増加や、女性や高齢者のドライバーの増加に伴い、一般の道路においても安心して利用できる休憩施設の設置が求められるようになった。

また、これらの休憩施設を活用して、地域の文化や名所の情報、地域の特産物の購入など、多様なサービスの提供を求める声も届くようになり、さらには、これらの施設ができることで、地域の核が形成され、道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待された。

こうしたことを背景に、 道路利用者のための「休憩機能」、 道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、 そして「道の駅」 をきっかけに沿線市町村が手を結びあう「地域の連携機能」の 3 つの機能を併せ持つ施設である「道の駅」が誕生した。

【道の駅のイメージ】

2　道の駅の登録制度等

「道の駅」の登録・案内制度が、平成 5 年度に開始。登録条件としては、道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスの提供を図る施設として、①休憩機能、②情報発信機能、③地域連携機能、の 3 つの機能を備える必要がある。

3　道の駅の施設条件

〈施設構成〉

・休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備え、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること。

・利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるものが備わっていること。

〈提供サービス〉

・駐車場・トイレ・電話は 24 時間利用可能であること。

・案内・サービス施設には、原則として案内人を配置し、情報提供を行う。

〈設置者〉

・案内・サービス施設の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体。

4　現状と今後の展開

・平成 22 年 2 月 1 日時点では、全国で 917 箇所、東北で 132 箇所、山形県内では 17 箇所が登録されている。登録・案内制度が始まった平成 5 年度に全国で 122 箇所の道の駅が登録され、その後平成 11 年度の 81 箇所をピークに登録件数は減少傾向にある。

・高速道路の値下げ等で車を利用したレジャーが増加し、ドライブの休憩場所、地元のきめ細かい観光情報の提供や地産地消、食の安全への関心から農産物の直売を扱う道の駅に注目が集まっている。

・道の駅が飽和状態にある昨今、既存の道の駅が、地域のニーズにあった独自の特色を強化し、さらには単独の道の駅だけではなく、近隣の道の駅と協働し、点から線、さらには面での連携を行い、魅力ある道の駅を創造していくことが必要である。

県内「道の駅」登録箇所位置図

4　社会資本整備総合交付金（国土交通省事業）

1　概　要

・活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援などの政策目的を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援。

・社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成 22 年に創設。

2　基本的な仕組み

・地方公共団体は、目標や目標実現のための事業等を記載した社会資本総合整備計画を作成し、国に提出。

・国は、毎年度、当該計画に基づき交付額を算定して、交付金を交付。

・計画期間の終了後は、各地方公共団体自ら事後評価を行って公表。

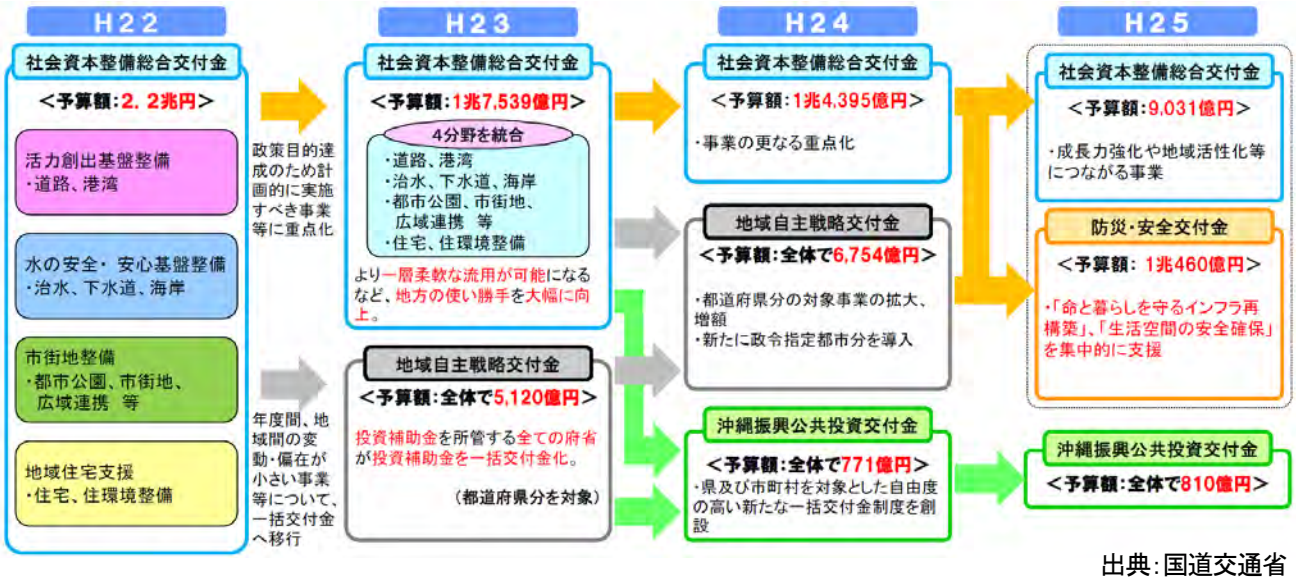
3　交付金制度の変遷

・平成 22 年度に、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として、社会資本整備総合交付金を創設。

・平成 23 年度に、基本的に地方が自由に使える一括交付金にするとの方針の下、地域自主戦略交付金を創設。（内閣府に一括して予算を計上し、各府省の所管にとらわれず、地方自治体が自主的に選択した事業に対して交付金を交付。）

・平成 24 年度に、地域自主戦略交付金について、都道府県分の対象事業を拡大・増額。政令指定都市に一括交付金を導入。

・平成 25 年度においては、「防災・安全交付金」を新設し、インフラ再構築（老朽化対策、事前防災・減災対策）及び生活空間の安全確保の取組を集中的に支援。（地域自主戦略交付金は廃止。）



出典:国道交通省

図 48　社会資本整備総合交付金制度の変遷

(2) ソフト事業や他分野事業との連携

既存道路ストックの有効活用を図るための道路利用者への情報提供である「山形県ドライブ支援サイト」や、酒田港の活性化を目指す「物流性能増進に向けた利用者との双方向情報システム」のソフト事業や、観光振興への道路の果たす役割など、道路行政として、他分野との連携効果が期待できる取り組みを図っていく。

1　山形県ドライブ支援サイト

県内への物流・観光誘導と道路利用者の安全・安心の確保を目的に、平成 21 年 3 月から「山形県ドライブ支援サイト」を立ち上げ、ドライブ情報を発信している。

今後さらに、道路情報以外にも商工・観光、医療・福祉、警察等と連携し、より多くの情報の提供を心掛けるとともに、併せて、利用者からの情報を積極的も掲載し、双方向型の情報システムを目指す。

山形県ドライブ支援サイトトップページ

「山形県ドライブ支援サイト」のアシスタント"みちぼう君"です。
今後"みちぼう君"がみなさまに山形県内の「お勧めドライブコース」や「耳寄り情報」、「イベント情報」、「みちに関する情報」などを紹介してまいります。
本サイトの有効な活用方法は、こちらから！

◇お出かけ前の道路情報

- 交通規制情報（山形県土木部道路課保全整備室　提供サイト）
  ○山形県内の国道、県道における交通規制情報を提供。
- 道路時刻表（国土交通省東北地方整備局道路部　提供サイト）
  ○山形県内の国道における距離と所要時間を提供。
- 道の駅情報（国土交通省東北地方整備局道路部　提供サイト）
  ○山形県内の「道の駅」情報を提供。

◇ドライブお役立ち情報

- 病院・診療所・薬局等（山形県医療機関ネットワークサイト）
  （ケータイ版もあります）
- 各種相談・落し物等（山形県警察本部　提供サイト）
  （相談窓口のご案内／遺失物検索）
- 無料電話番号案内（104ドットコム　提供サイト）
  （ケータイ版もあります）
- 山形県内の物流体系（山形県土木部交通対策課空港港湾室　提供サイト）

◇観光情報

- 山形県観光公式情報（山形県商工観光労働部　提供サイト）
- 市町村の情報（市町村HPへアクセス）

2　道路における観光振興への支援

人口減少・少子高齢化が進展するなかで、疲弊する地域に活力を与えるには広域的な交流連携が不可欠であり、その中でも観光振興は大きな役割が期待されている。

一方、観光の形態は従来の著名観光地への発地型・団体型旅行から、体験型や探訪型、さらにまちめぐりなど着地型やグループ・個人型旅行へと変化している。

特に、このなかでは地域が持つ個性・資源を如何に光輝かせるかが重要であり、食・歴史・文化・景観などが輻輳的に効果をもたらすことで、滞在日数やリピーターを増加させることが可能と考えられる。

これらの観点に対する道路が果たす役割は極めて大きいため、今後のみちづくりにおいても、「山形県全体が観光エリア」を視野においた観光振興の支援につながる次の取り組みを戦略的に展開する。

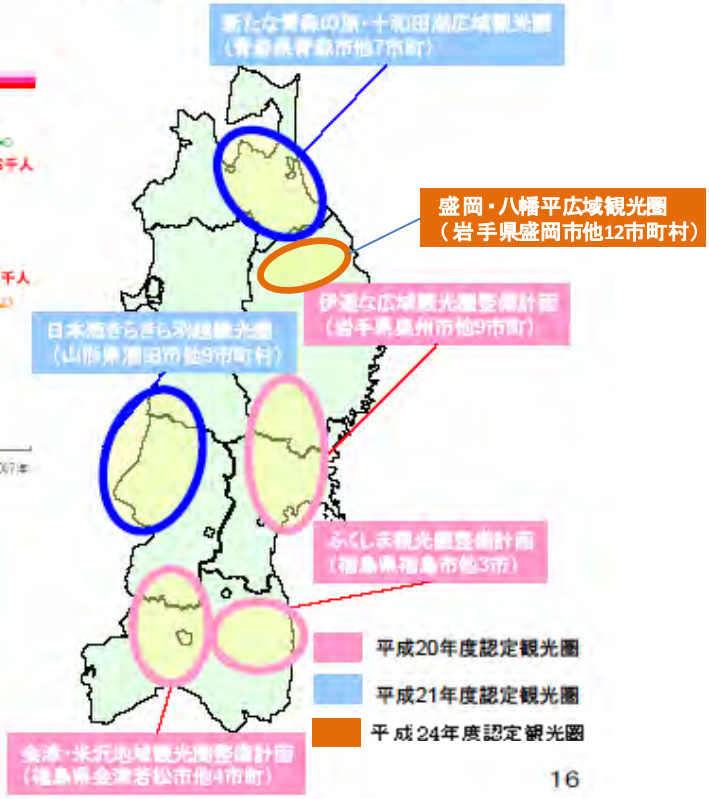
1）　観光資源を有機的かつ効果的につなげる高速道路ネットワークの整備

「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」（平成 20 年法律第 39 号）に基づき、2 泊 3 日以上の滞在の長期化を推進しているが、滞在型観光を推進するうえでは、従来の点的な周遊観光の拡大に加え、例えば、海の幸と山の幸、まちの文化と山の文化など、観光資源を広域的に結びつけることが必要である。また、移動時間の短縮・定時性の確保と移動時間における風景堪能など、旅行の快適性の向上の視点からも、高速道路ネットワークの形成を進めていく。

▼滞在型観光の推進（観光園の形成）

※観光圏とは・・・
観光地が広域的に連携した「観光圏」の整備を行うことで、国内外の観光客が2泊3日以上滞在できるエリアの形成を目指すもの 。
観光圏整備事業費補助金や旅行業法の特例、農山漁村活性化プロジェクト交付金などの制度で地域の取り組みを支援。

▼東北地方の観光圏一覧



出典：観光庁ホームページ

２）　観光地へのアクセス性・道路環境の改善

駅や空港、高速道路ＩＣなどの交通拠点から観光地にアクセスする道路の安全性・快適性が観光客に対するサービスの向上にも直結することから、特に隘路となっている区間を重点的に整備していく。

また、道の駅などの観光集客施設への出入りを円滑にする、路面標示の改善等にも取り組む。

▼観光客と自動車が接触寸前の道路空間

３）　まちなみづくりに寄与する道路整備の推進

観光地の魅力は歴史や文化など地域固有の資源に根ざすものが多いが、電線の無電柱化など道路と一体となったまちなみ整備によりその魅力を増大させることが可能となる。

このため、電線管理者等とも調整を進めながら、対象となる地域について積極的に支援する。

▼無電柱化による景観の向上

４）　県民のもてなしの心を涵養する取り組みの推進

山形県の魅力は、山々と織り成す盆地景観、最上川や日本海など豊かな水環境の景観、そしてまちなみと田園の景観との調和など、県内各地を巡ることで得られるものも多い。現在、住民協働として取組んでいる除草や植栽等のマイロードサポート事業は、維持管理の視点だけでなく、良好な道路空間の形成にも大きく寄与おり、これら地域の人々の取り組みが観光客に対し“おもてなしの心”として伝わり、リピーターの増加につながるものと考えられる。

このため、マイロードサポート事業について、観光振興の観点でも、取り組み内容の拡充・拡大を進めていく。

▼良好な道路空間の形成
（マイロードサポート事業）

５）　観光地への案内表示と道路情報提供の充実

カーナビ装着の車が増加しているが、わかりやすい道路標識や道路情報は、観光客の安全と安心をもたらし、旅行の快適性を増進させる。

このため、コンビニ等企業との連携による配送トラック業者からの道路情報の提供や旅行者等からの双方向型の情報システムの強化を図り、より一層観光振興につながる取り組みを推進する。

６－３　計画の実効性を高める方策

今後の社会情勢や財政状況の変化に対応し、広く県民に理解・支持される計画とするため、国と県との役割分担を明確にしたうえで、県が主体性をもって確実に実行するための方策を次のとおり掲げる。

(1) 積極的な予算確保方策の展開と事業効果の検証

①わかりやすい政策指標（目標）と必要な予算の確保

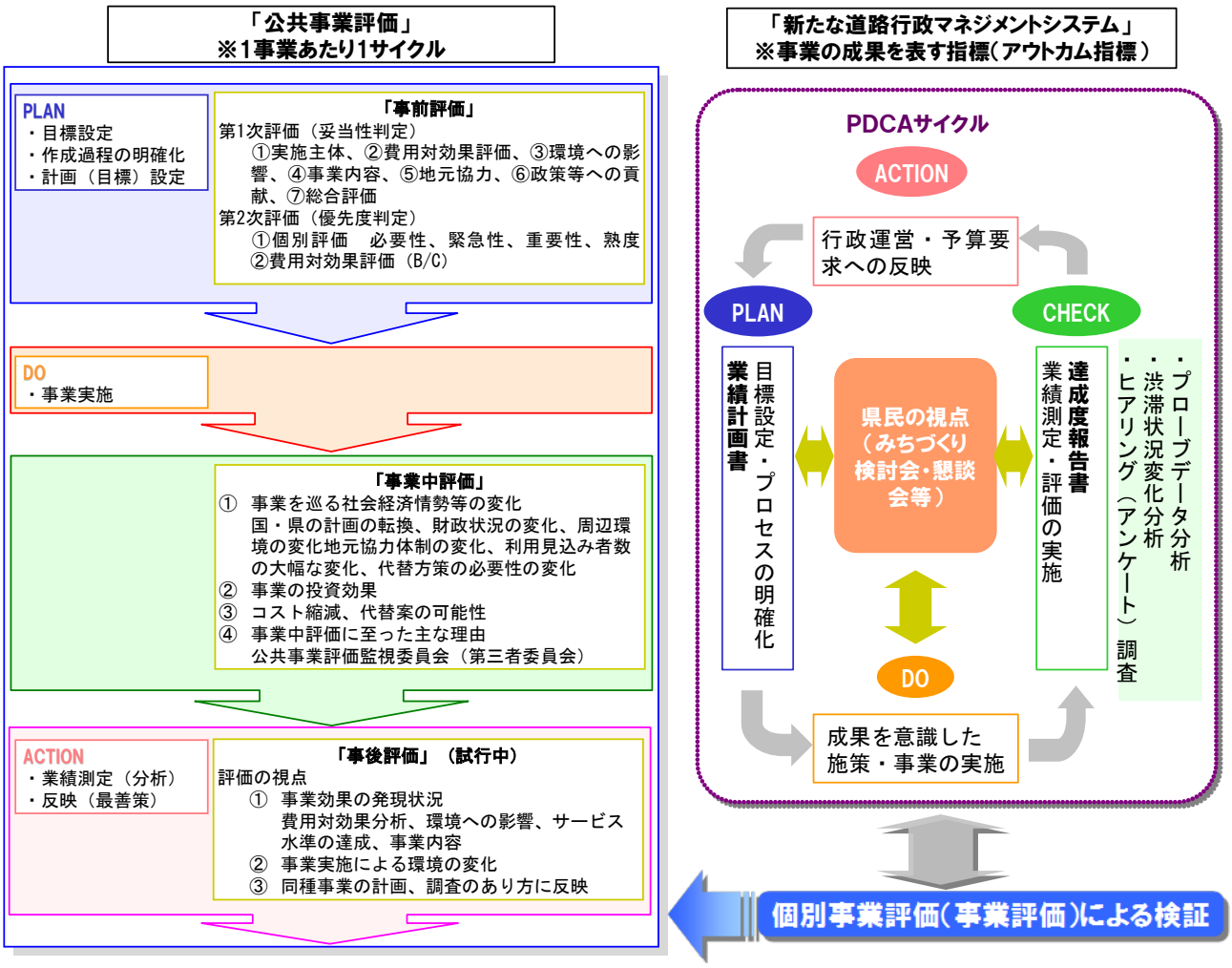
山形県の将来像がわかり、企業立地や観光産業の誘導の“きっかけ”となるような政策指標（目標）を掲げ、その指標に基づき各年度の目標を示し、厳しい財政制約の中においても、そのために必要な予算の確保を図る。

②計画立案への県民参加と事業効果の検証と計画の見直し、それらの積極的な県民への広報

計画立案段階からの県民参加（パブリックインボルムメント）の体制づくりを進める。

また、1 事業あたりの事業評価の仕組みと並行し、各年度に掲げた政策指標（目標）が確実に達成されたか、その効果がどれだけあったかを検証する。さらに、検証結果を県のホームページや意見公募用パンフレットにより公開し、パブリックコメントを実施し、広く県民の意見を求め、その後の行政運営・予算要求へ反映する。**（ＰＤＣＡサイクルの徹底と的確な中期計画の見直し）**

なお、社会情勢や財政状況の変化に的確に対応するため、広く県民の意見を求めながら、概ね 3 年を目処に中期計画の見直しを図る。



③地域の実情に応じた事業評価の検討

現行の事業評価においては、日常生活の利便性の向上、産業・農業・観光の活性化、救急医療支援など、道路整備が地域にもたらす効果は様々あるにも拘わらず、貨幣換算が可能な「走行時間短縮、走行経費の減少、交通事故減少」の 3 便益による費用便益分析（Ｂ／Ｃ）に偏重した事業評価となっている。また、事業採択区間毎に評価しているため、ネットワークとしての本来の効果を評価していない。

このため、現行の費用便益に偏重した事業評価から、地方の実情や特性を的確に反映する総合的な評価が必要である。

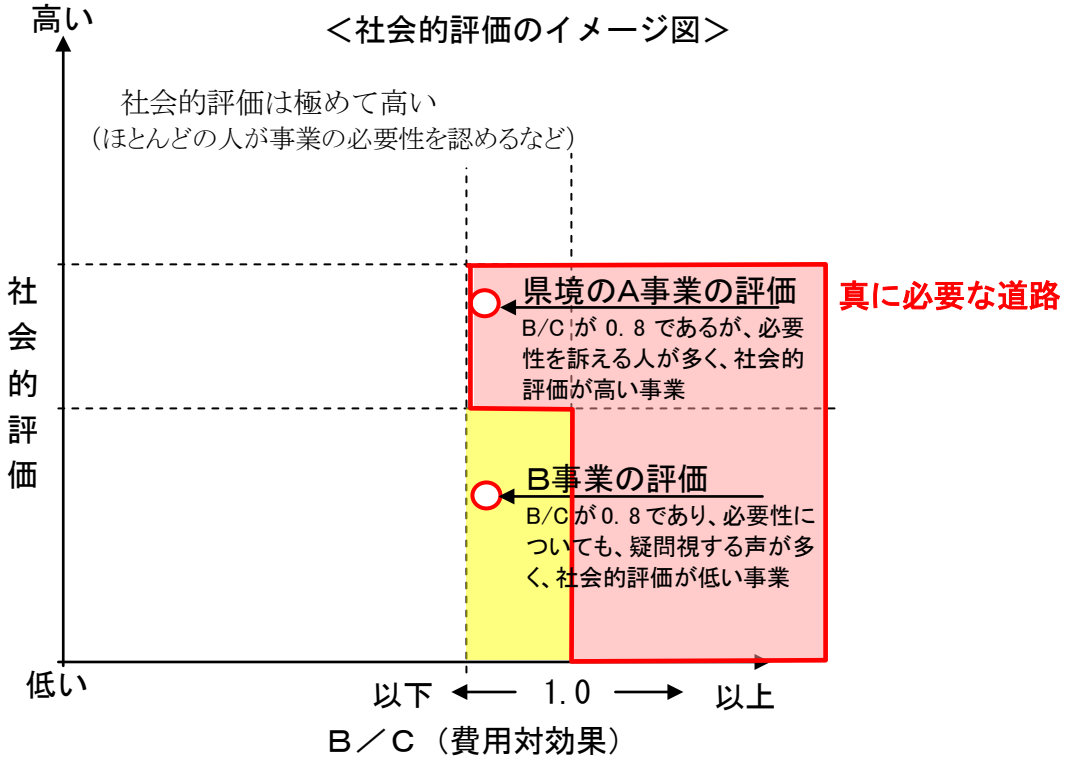
新規事業化や事業中評価にあたっては、以下の基準等を基に総合的に評価する。（再掲）

①費用便益分析（Ｂ／Ｃ）　**②緊急輸送道路や孤立の可能性が高い地域の道路**
③物流ネットワーク支援道路　**④高度・救急医療アクセス道路**
⑤地域の産業・農業・観光支援道路　**⑥地域づくりと一体となった道路**
⑦渋滞対策（ＣＯ2 削減などの環境対策）　**⑧交通安全対策（小学校指定通学路等）**
⑨防災総点検対象箇所（落石・雪崩など）　**⑩バリアフリー化**

また、県境部や山間地等の少子高齢化を伴う人口減少の著しい地域においては、道路が整備されないことにより、災害・事故、急病・病気の際の不安、人口や企業の流出への懸念など、地域の定住意識が大きく損なわれる場合もある。

このような生活上の不安等は、経済的に評価することは難しく、道路整備により地域の社会的価値を高め、定住意欲が向上されることは、地域保全・振興上欠くことのできない整備効果の一つと考えられる。

事業評価の際には、必要に応じて住民アンケート等を実施し、地域の意見や実情を十分把握しながら、従来の「経済的評価」に「社会的評価」を加え評価を行う。



④部局間を超えた連携施策の充実

「第 3 次山形県総合発展計画（長期構想）」における県内産業や観光の振興と活性化、農林水産業の再生、医療・福祉・子育て支援等の政策が、道路事業による相乗・波及効果によって、より効果・効率的に発現されるよう、積極的な関係部局との連携・協力を進める。

(2) 社会情勢等の変化を的確にとらえ、国・関係機関への主体性をもった働きかけ

①地方分権改革の推進や公共事業の枠組みの変化への対応

今後、大きく変化すると思われる「国と地方の役割分担や枠組み」においては、中長期的な視点をもって、真に県民にとってプラスとなるよう、県と市町村が連携・協力し、国や関係機関に対ずる積極的な提案・要望を展開する。

②高速道路整備等の極めて遅れている社会資本整備の格差の是正

全国 44 位の高速道路整備率をはじめ、遅れてしまった本県の社会資本整備格差を是正し、他県と同様の競争力を持てるようにするため、高速道路等のネットワーク化については、国家戦略としての早期実現を国や関係機関へ強力に働きかける。

③維持管理等への国の支援拡充と地方の実態に即した予算配分

県管理道路における橋の長寿命化や除雪等への支援の拡充、また、維持管理や補修等に対しての新たな国の支援を求めていく。その際、地方の実態に即した予算配分となるよう、国や関係機関へ強力に働きかける。

(3) 隣接県や民間団体等との連携の強化

政権交代に伴い、国への陳情・要望方法が大きく変更され、自治体や同盟会等各団体がこれまで行ってきた陳情・要望方法では、地域の声が十分に届かず見直しが求められている。

特に本県の課題である高速道路や地域高規格道路における県境区間の事業化には、地元自治体だけでなく、同盟会や経済界・産業界における様々な民間団体と連携し、県境を越えた取り組みが重要となる。

そのため、県としても同盟会や議会、民間団体等との連携を強化し、さらにこれら組織を通じ隣接県と連携した取り組みを強化する。

①既存の同盟会等を活用した隣接県との連携強化

これまでも県境を越えた関係自治体等による同盟会や協議会が組織されており、これら組織の活動により道路整備が促進されてきた。

今後はさらに、県としても積極的な情報の提供や要望活動への支援を強化するとともに、これら組織を通じ隣接県との連携を強化する。

また、東北各県の県議会においても、日本海沿岸東北自動車道・東北中央自動車道建設促進懇談会や石巻・新庄・酒田地域高規格道路整備促進議員連盟、宮城県議会・山形県議会交流議員連盟など、県を越えた組織により様々な活動が行われている。

今後はさらに、県としても積極的な情報の提供や要望活動の支援を強化し、東北地域全体による働きかけにつなげる。

＜参考:既存の同盟会・協議会＞

東北中央自動車道建設促進同盟会
日本海沿岸東北自動車道路建設促進同盟会
宮城・山形横断自動車道建設促進同盟会
石巻・新庄地域高規格道路同盟会、石巻・酒田間地域連携軸強化促進協議会
新潟山形南部連絡道路同盟会、国道 113 号観光推進協議会

②地域からの自主的な活動の盛り上がりの促進

道路利用者の意見や要望を積極的に把握し、道路整備の必要性に対する自主的な活動への支援を強化する。

道路整備の必要性を論じるうえで、商工会やＪＡ、観光協会等の地元産業経済界の各種団体やトラック・バス・ハイヤーの各協会など、道路を利用する立場の方々からの声が重要であり、これら道路利用者の声を、マスコミ等を巻き込みながら効果的に国政に届けることが重要である。

③隣接県とのコミュニケーションの育成

本県に隣接する宮城県、秋田県、福島県、新潟県との定期的な会議等の開催により、道路整備の必要性などに関する共通の認識を醸成し、併せて各県との連携を強化し、戦略的に県境区間の事業化に結びつける取り組みを展開する。

おわりに

『道路』と『みち』の違いはなんだろうかと広辞苑を紐解いてみますと、『道路』は、「一般公衆の交通のために設けた地上の通路、みち、往来」とあります。一方、『みち』は、そうした限定的な意味以外に、「目的地に至る途中、みちのり、転じて人が考えたり行ったりする事柄の条理や道理、また、てだてや手法・手段、方面・分野やその向き、足場や踏み台」と実に多様な意味を持つことが改めてわかります。

今回の『山形県道路中期計画』の策定において、これまでの道路計画とのもっとも根幹的な違いは、予算を確保して道路を整備するということを主目的にしたものから、まさしく道路というハードばかりでなく、極めて多様性のある“みち”という概念を使うこと、さらに“みちづくり”という表現が示すとおり、「地域づくりやまちづくり」の一翼を担うことを意識したものであります。

この“みち”の持つ多様な特性は、逆にいうと道路が果たす黒衣（くろこ）的な部分とも言え、いままでは整備の影に隠れていたように思います。寄りみちをしながらひとり楽しくそぞろ歩きをしたり、気の合う仲間と自転車で走り回ったりと、道路を使うこと、道路が占有する空間を身近なものとして意識することなど、まさしく道路を「みち」と認識した時点から、新たな発想に基づいた道路計画の萌芽があると考えます。

表題にある『道路整備』から『みちづくり』への転換は、本県の産業や農業、観光政策等を進める上で必要不可欠な高速道路の整備などは最優先で進めますが、一方で、こうした「身近な道路」「人に優しい道路空間」「住民協働」などにより、人間中心のみちづくりを目指すものでもあります。