

山形県新広域道路交通ビジョン (イメージ) 概要

新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定

多核連携型の国づくりや、安定した物流の確保を可能とする、速達性・アクセス性が確保された道路ネットワークを構築するため、新たな広域道路交通計画の策定が必要

1 新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定

I 交通ネットワークに関する現状認識

■ 交通の現状・課題

- 高速道路・一般道における渋滞の発生
- 高速道路と交通拠点とのアクセス向上
- 増大する災害リスクへの対応
- インフラ老朽化への対応
- トラック大型化への対応
- トラックドライバーの不足

■ 時代の変化

- インバウンドの増加等のグローバル化
- 企業の地方回帰等、社会の変化の可能性への備え
- 自動運転実用化に向けた実証実験の動きの加速などAI・ICT等の新技術の発展
- 地域の自立圏の形成等の新たな国土構造

交通課題の把握と今後の道路ネットワーク計画の再構築が必要

(計画期間：概ね20~30年)

II 新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定

■ 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定（定期的に見直し）

現状の交通課題の解消を図る観点
渋滞の解消、増大する災害リスクへの対応、ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセス向上

⇄

新たな国土形成の観点
社会の変化の可能性への備え

両輪

(1) 広域道路ネットワーク

✕

(2) 交通・防災拠点

✕

(3) ICT交通マネジメント

3 新広域道路交通ビジョン・新広域道路計画の策定主体・検討体制

国土交通本省

- ・ 今後の広域的な道路交通のあり方
- ・ 重要物流道路の指定（国土交通大臣）
- ・ 代替・補完路の指定（国土交通大臣）
- ・ 広域道路ネットワークの構築 等

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会、物流小委員会等の意見を伺いながら検討

↑ 全国的な視点からの調整 ↓

地方ブロック

各地方整備局長が策定（各地方整備局単位）

ビジョン(ブロック)

+

計画(ブロック)

各ブロック幹線道路協議会*で有識者等の意見を伺いながら検討
*地方整備局、県、高速会社等で構成

⇄ 県間や地方ブロック間の調整 ⇄

都道府県

各県知事・政令市長が策定（各県単位）

ビジョン(県)

+

計画(県)

各県幹線道路協議会*で有識者等の意見を伺いながら検討
*地方整備局、県、高速会社等で構成

原則として以下のいずれかに該当する道路

- ブロック都市圏*1間を連絡する道路
 - *1：中核中核都市や連携中核都市圏、定住自立圏等
- ブロック都市圏内の拠点連絡*2や中心都市*3を環状に連絡する道路
 - *2：都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む
 - *3：三大都市圏や中核中核都市、連携中核都市
- 上記道路と重要な空港・港湾*4を連絡する道路
 - *4：拠点空港、その他ジェット化空港、重要港湾以上の港湾

原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路

- 広域交通の拠点となる都市*1を効率的かつ効果的に連絡する道路
 - *1：中核中核都市、連携中核都市、定住自立圏等における中心市上圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）
- 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾*2を連絡する道路
 - *2：拠点空港、その他ジェット化空港、重要港湾以上の港湾、中核中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

4 新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定スケジュール

R2.6 新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間とりまとめ
・ 国交省有識者による検討会

東北ブロック

(時期未定)
東北地方幹線道路協議会

(時期未定)
東北地方有識者会議

【東北ブロック版】
新広域道路交通ビジョン・
新広域道路交通計画の
策定
(新たな広域道路ネットワーク)

山形県

R3.1 山形県幹線道路協議会
・ 有識者選定等

R3.2 県議会 2月閉会中建設常任委員会
・ 検討概要・策定日程の説明

R3.2 市町村
・ 検討概要・策定日程の説明

R3.2 山形県幹線道路協議会
・ 素案の審議

R3.2~有識者
・ 素案に対する意見聴取

R3.3 県議会 2月定例会建設常任委員会
・ 素案を基に原案を説明

R3.3 市町村
・ 原案の提示

R3.3~パブリックコメント

R3.5 山形県幹線道路協議会
・ 最終案の審議

R3.5~有識者
・ 最終案に対する意見聴取

R3.6 県議会 6月定例会建設常任委員会
・ 最終案の報告

【山形県版】
新広域道路交通ビジョン・
新広域道路交通計画の策定
(新たな広域道路ネットワーク)

国土交通大臣による重要物流道路の指定
(事業中・計画路線を含む)

計画の中から、投資の規模を勘案して選定



山形県新広域道路交通ビジョン（イメージ）

山形県新広域道路交通ビジョン策定の意義

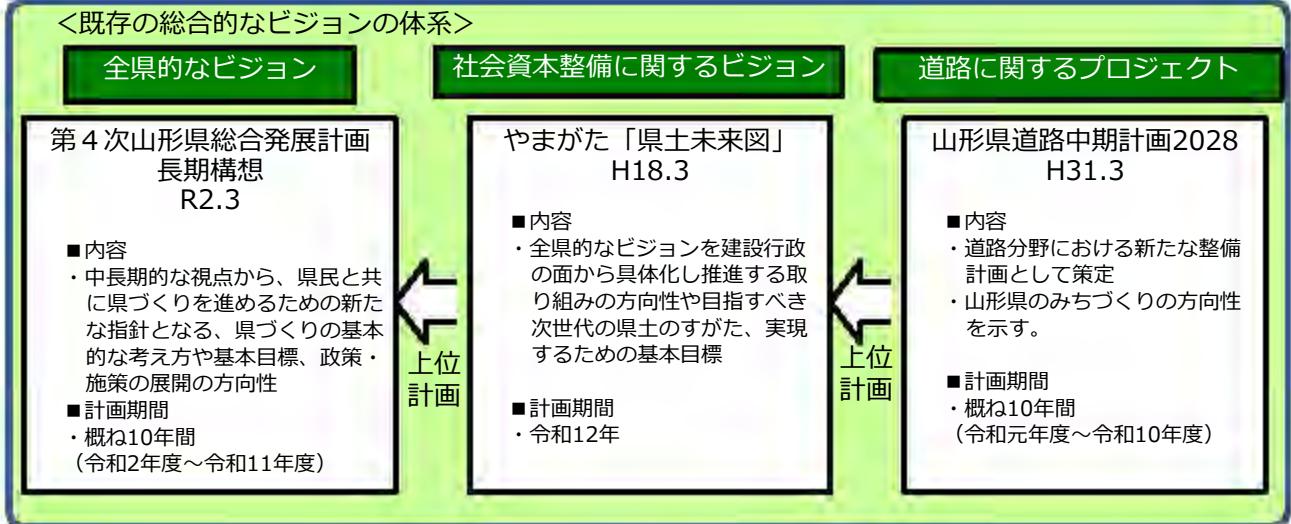
山形県の新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討するための方向性を示すもの。
 検討にあたっては、激甚化、頻発化する災害に鑑み、令和2年12月に決定した防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の内容も踏まえ、被災後もすぐに機能する道路ネットワークの強化も考慮する。
 ビジョンには、東北地方ブロック版と山形県版があり、互いに調整のうえ策定する。

山形県新広域道路交通ビジョンの対象

広域道路ネットワークとして対象となる道路は、主要都市間、および主要都市と地域の中心都市間を往来する広域的な都市間交通や、主要な物流拠点等へアクセスする交通等について、平常時・災害時を問わない安定的な物流等を確保し、活性化するため、高規格道路（高規格幹線道路、地域高規格道路）、一般国道（国土交通省管理区間：直轄区間）をベースとしたものとなる。

I 山形県の交通分野における将来像

(1) 既存の計画との関連性



『やまがた「県土未来図」』において示された将来像を実現するためのプロジェクトである『山形県道路中期計画2028』の基本方針を山形県新広域道路交通ビジョンへ反映

山形県道路中期計画2028との対比

	山形県新広域道路交通ビジョン	山形県道路中期計画2028
計画の対象	山形県内の広域的な道路*	山形県内の道路全体
計画期間	概ね20～30年間 (令和3年度～令和22(32)年度)	概ね10年間 (令和元年度～令和10年度)
計画の内容	山形県における広域的な道路交通に関する方向性として以下の基本方針を整理したもの。 ①広域道路ネットワーク ②交通防災拠点 ③ICT交通マネジメント	・山形県のみちづくりの方向性、重点的に整備を行う施策・目標、実現のための指標を取りまとめたもの。 ・県内4地域のみちづくりビジョンを示し、代表的な整備箇所を示す。
策定主体等	山形県が国土交通省からの通知に基づき策定 ・策定にあたっては東北ブロック版との整合を図る。 ・やまがたのみちづくり評議会等有識者からの意見を聴取しながら、山形県幹線道路協議会の場で議論し策定	山形県が独自に策定 ・やまがたのみちづくり評議会での意見を聴取しながら、山形県県土整備部で議論し策定

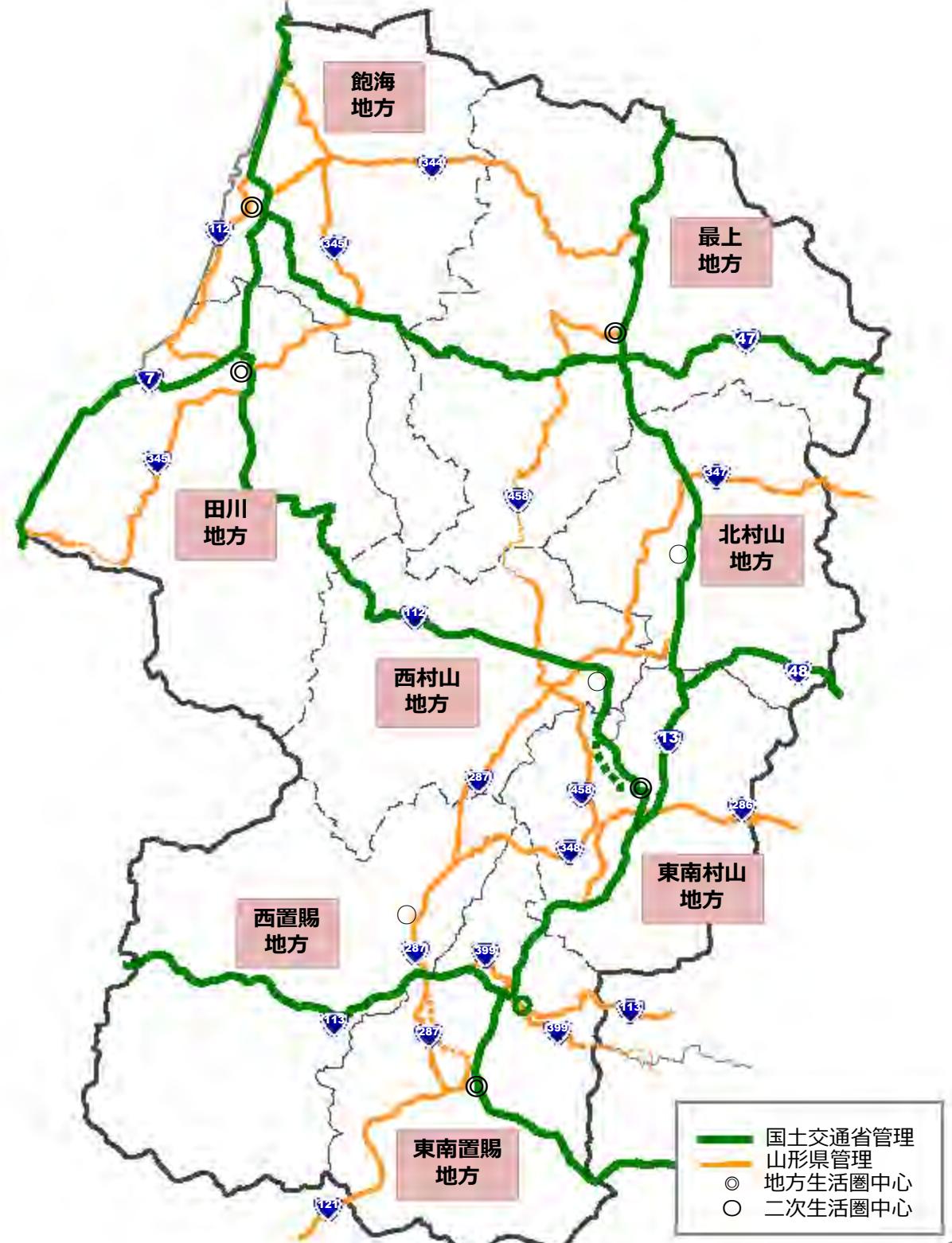
*広域的な道路：高規格道路（高規格幹線道路・地域高規格道路）、一般国道（直轄国道）をベースとした道路

II 広域的な交通の課題と取組

(1) 広域道路網の拡充

◎ 県内の一般国道の配置状況

- ・縦軸として7号、13号、横軸として47号、112号、113号が配置
- ・県内の複数の地方を結ぶネットワークとして、287号、348号等が配置
- ・これらの幹線軸を補完するネットワークとして、345号、458号等が配置
- ・その他、宮城県とは国道48号、113号、286号、347号で、福島県とは国道121号等で接続



▲一般国道の配置状況

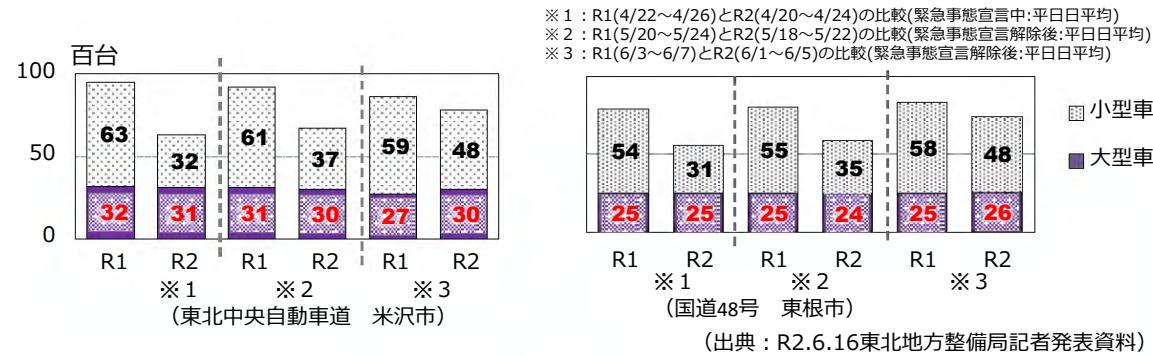
山形県新広域道路交通ビジョン（イメージ）

II 広域的な交通の課題と取組

(1) 広域道路交通網の拡充

◎ 広域道路の利用状況

令和2年4月～5月における新型コロナウイルス感染症拡大防止のために出された緊急事態宣言の下でも、物流を担う大型車は交通量の減少割合が少なく、物流には変わらない需要が存在する。



▲新型コロナウイルスを巡る広域道路の交通状況

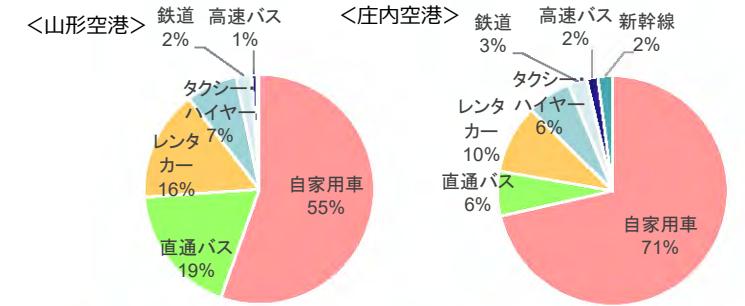
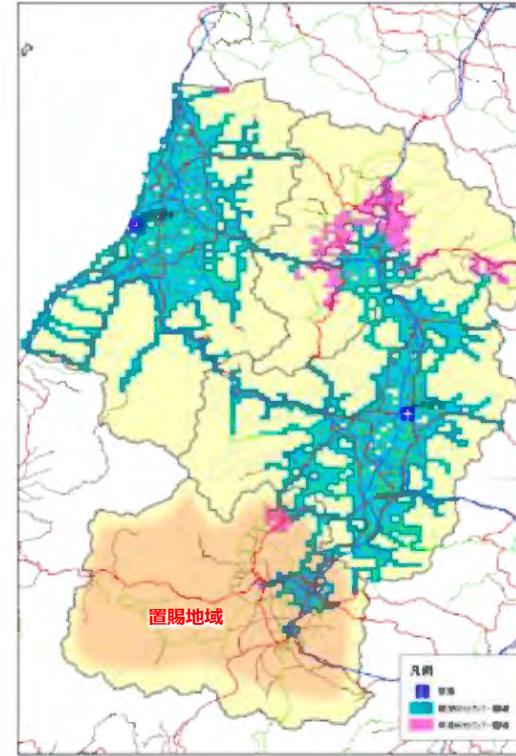
(2-1) 物流・交流拠点とのネットワークの強化（海上運輸との連携）

- 酒田港からの主要なアクセス路を担う国道47号については、地域高規格道路新庄酒田道路に未整備区間が存在し、内陸地方からのアクセス路として問題を抱えている。
- 酒田市から宮城県側へ走行する大型車は、国道47号、国道13号、国道48号を利用した走行も約4割存在している。このことは、国道112号月山道路や国道47号の新庄以東の区間に勾配や線形の厳しい区間があることも影響しているものと思われる。



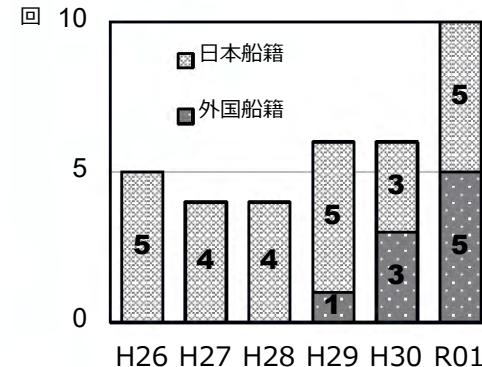
(2-2) 物流・交流拠点とのネットワークの強化（航空との連携）

- 県内空港へのアクセスは大半が自家用車となっている。
- 主に置賜地方が県内空港からの60分アクセス圏から外れる。
- 仙台空港へのバスやレンタカー割引なども行っており、引き続き仙台空港とのアクセス強化も必要である。



(3) 円滑な広域交流への支援

広域交通の強化が求められている。特に、高規格道路の整備に伴う酒田港クルーズ船の周遊エリアの拡大が期待されている。



▲高規格道路の整備による酒田港クルーズ船オプションツアーの拡大の例 (H31.4酒田港中長期構想を参考に山形県道路整備課作成)

II 広域的な交通の課題と取組

（4）雪に強い交通基盤の整備

広域道路の役目を担う直轄国道であっても、例年50件以上のスタックが発生するなどしており、雪に強く信頼性の高い広域交通網の確保が必要となっている。

中でも、国道112号月山道路は、東北唯一の「チェーン規制区間」となっており、根本的な改善も踏まえた取り組みが必要である。



▲県内の直轄管理区間におけるスタック発生箇所と除雪優先区間
(出典：東北地方整備局資料)



▲国道112号月山道路におけるチェーン規制区間
(出典：山形河川国道事務所)



▲冬期スタック発生状況
(平成28年1月18日 国道48号)



▲冬期スタック発生状況
(令和3年2月4日 国道287号朝日町)

（5）災害時における道路ネットワークの機能維持

広域交通を担う直轄国道においても、県境部、圏域界を中心に事前通行規制区間が存在し、物流面で災害リスクを抱えている。



▲防災・減災、国土強靱化に向けた道路ネットワークの点検結果
(出典：R2.11.6東北地方整備局資料)



▲国道47号への土砂流入
(最上町H30.8)

（7）市街地部の渋滞緩和

・市内部を通る広域道路における渋滞緩和対策として、山形県渋滞対策促進協議会での議論を踏まえた効果的な対策の実施（ハード、ソフト）が必要

（6）災害時における機動的な支援・情報収集・発信

・東日本大震災などで「道の駅」が防災拠点として活用された。
・「道の駅」の防災機能強化を進めている一方、防災機能の不足している「道の駅」もある。
・防災機能を備えた「道の駅」に地域間の偏りがある。

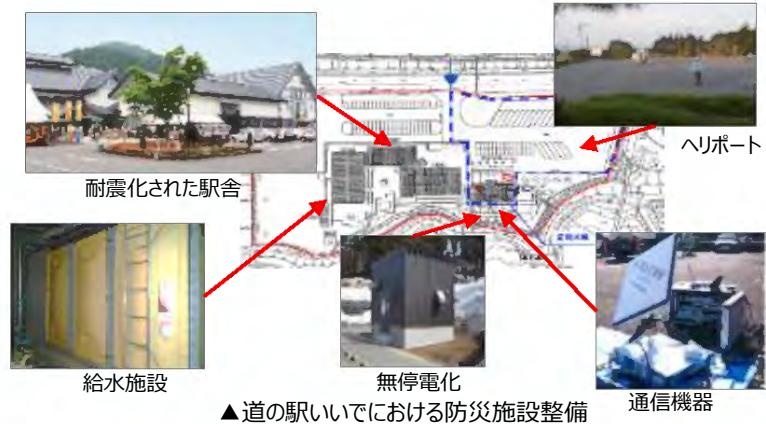


▲東日本大震災時に被災地支援の拠点として利用された道の駅（道の駅いいで）



***：道路管理者と防災協定のある道の駅
防災機能を備えた道の駅
・市町村の地域防災計画への位置付有
・非常用電源有・緊急輸送道路沿いに設置
・道路情報提供装置で通行規制の情報提供有
その他の道の駅

▲道の駅における防災機能の整備状況
(山形県調べ)



▲道の駅いいでにおける防災施設整備

（8）新技術を用いた交通弱者対策

・中山間地域の生活の足の確保のため、自動運転等の新技術の活用が必要
・ETC2.0、AIなどの新技術を活用した効果的な交通安全対策が必要。



III 広域的な道路交通の基本方針

広域的な道路交通基本方針



(参考) 重要物流道路と新広域道路交通ビジョン・新広域道路計画の策定



- ▶ 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施する「重要物流道路制度」を創設
- ▶ 「重要物流道路」は、物流に資するネットワークとなる高規格道路(高規格幹線道路・地域高規格道路)、直轄国道を軸に、**拠点までのラストマイルまでをシンプルに接続する道路**を選定し、国土交通大臣が指定 (H31.4.1供用中区間を指定)
- ▶ 重要物流道路に対し、**基幹道路の代替性の強化のため(又は脆弱区間を迂回するため)の「代替路」**や、**災害時の物流拠点への「補完路」**も指定 (H31.4.1指定)
- ▶ 新たな社会・経済に要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT、自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を検討 (**新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画を策定**) し、計画区間を含めた重要物流道路を指定する。

重要物流道路制度

(道路法等の一部を改正する法律 平成30年3月31公布)

i) 制度創設の背景

《平常時の課題》

- ▶ 人口減少・少子高齢化に伴い深刻なトラックドライバー不足が顕在化
- ▶ 道路の通行に特殊車両通行許可が必要な国際海上コンテナ車(40ft背高)の台数が5年間で約1.5倍に増加 (H24: 約20万台→H28: 約30万台)



《災害時の課題》

- ▶ 熊本地震では、県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所で行き止まりが発生
- ▶ 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上 (H24: 50.6%→H28: 53.8%、内閣府)

ii) 制度の内容

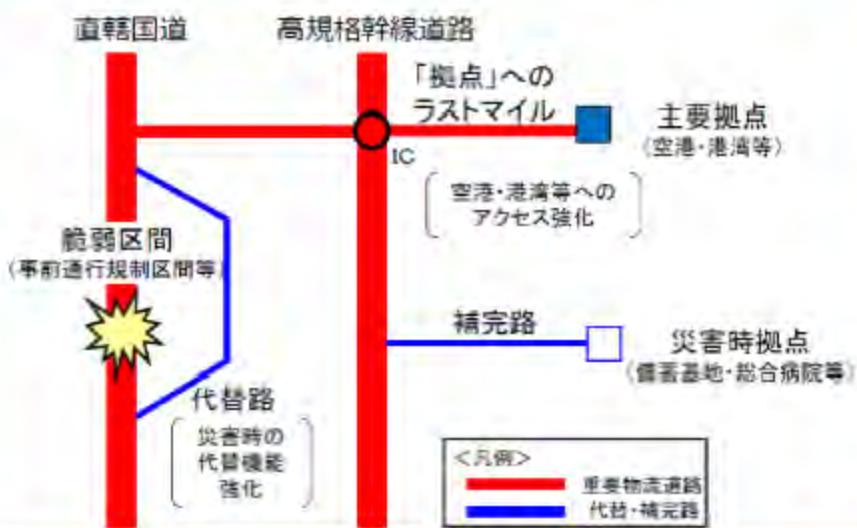
平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施

- ▶ 国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い構造基準を設定 ⇒ 当該基準を満たした道路は国際海上コンテナ車等の通行に係る許可が不要
- ▶ 高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る無利子貸付制度を新設
- ▶ 重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行

重要物流道路の指定状況

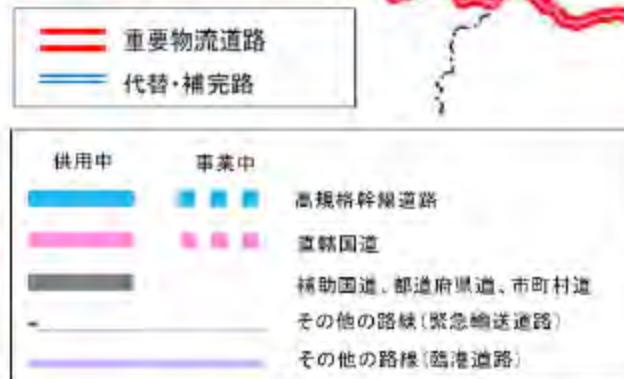


重要物流道路ネットワークのイメージ



重要物流道路の今後の予定

- R2.4.1現在、供用中区間のみ指定となっている。
- 現在事業中や計画中区間を含めた指定は、地方ブロック単位で策定する「新広域道路交通ビジョン」「新広域道路交通計画」*を踏まえ、投資の規模等を勘案して指定する予定
- *「新広域道路交通ビジョン」「新広域道路交通計画」は地方ブロック版と県版が作成される。





広域道路ネットワークに関する現状認識

交通の現状・課題

- 新型コロナ禍でも物流交通は維持、エッセンシャルワーカーとしてのトラックドライバー不足
- 諸外国に比べ都市間連絡速度が遅い
- 高速・一般道における渋滞の発生
- 高速道路と交通拠点とのアクセス
- 増大する災害リスクへの対応
- インフラ老朽化への対応
- トラック大型化への対応

時代の変化

- スーパー・メガリージョンや地域の自立圏の形成等の新たな国土構造
- アジア・ユーラシアダイナミズムやインバウンドの増加等のグローバル化
- 自動運転実用化に向けた実証の加速など、AI・ICT等の新技術の発展
- 企業の国内回帰や地方回帰等、社会の変化の可能性への備え

交通課題の把握と今後の道路ネットワーク計画の再構築が必要

今後の広域道路ネットワークのあり方

現状の交通課題の解消を図る観点

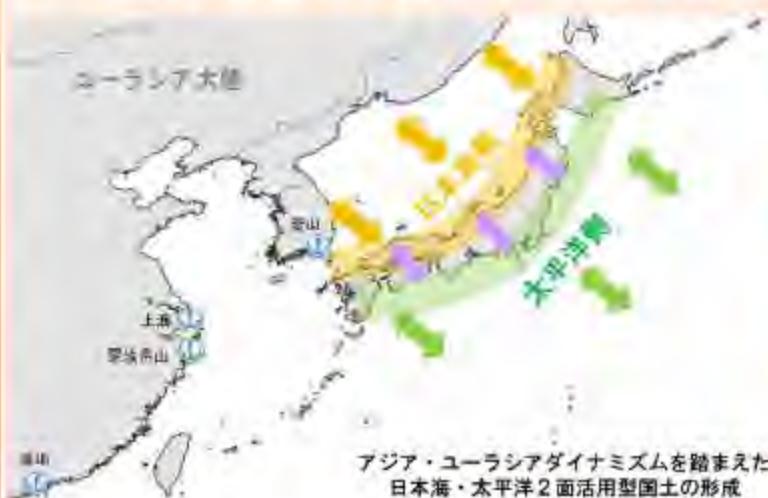
渋滞の解消、増大する災害リスクへの対応、ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセス向上等

新たな国土形成の観点

アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土、社会の変化の可能性への備え等

両輪

これらの観点を踏まえ、広域道路ネットワークの効率的な強化が必要



基本戦略

- 1) 中核中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- 2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
- 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割

広域道路(仮称)のうち、重要性・緊急性が高く、十分な効果が期待される路線を特定広域道路(仮称)に位置づけ

<機能・役割>

平常時・災害時を問わない安定的な輸送、交通事故に対する安全性、自動運転等の将来のモビリティへの備え

- 1) 広域道路(仮称): 概ね40km/h以上のサービス速度
- 2) 特定広域道路(仮称): より高い定時性
概ね60km/h以上のサービス速度

道路ネットワークの付加価値向上

地域の将来ビジョンを踏まえた広域道路ネットワーク計画を策定する必要。その際、他交通モードとの連携強化や地方創生・東京一極集中是正の視点も重要。

今後の必要な取組

- 広域道路ネットワーク計画の策定・実行に向けて、意思決定の透明性、公正性、妥当性の確保が必要
- 広域道路ネットワークについては、厳選して整備・機能強化を加速させることが必要
- 時代の変化に応じ、広域道路ネットワーク計画の適時・適切な見直しが必要

新たな広域道路ネットワークに関する検討会 委員名簿

(敬称略)

(座長) 朝倉 康夫	東京工業大学環境・社会理工学院教授
大西 正光	京都大学防災研究所准教授
宍戸 常寿	東京大学大学院法学政治学研究科教授
羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科教授
福田 大輔	東京大学大学院工学系研究科教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部教授
山田 忠史	京都大学経営管理大学院教授 大学院工学研究科教授