

① 県土の基盤となる広域道路ネットワークの整備促進・機能強化と未事業化区間の早期着手

1 県内産業や観光の振興を支える社会基盤となるみちづくり

I 取組み方針

- ▶ 高速道路網の整備については、前中期計画においても最優先で取り組んできた施策であり、東北中央自動車道において福島JCTから東根北IC間が供用開始されるなど、大きく前進(見込み)
- ▶ しかしながら、県内には多くのミッシングリンクが残っており、物流、産業振興、観光振興、交流人口の拡大、さらには大規模災害に備えたりランダンシー機能の確保の観点から、高速道路網の整備は必要不可欠であり、事業区間の早期供用、及び計画区間の早期事業化は本計画における最優先事項
- ▶ これらの広域道路交通ネットワークの完成により本県各地域にもたらされるストック効果をもって、中央省庁を始め県内外に整備の必要性をPR
- i) 高速自動車国道
  - 平成30年度までに東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道ともに全線事業化されたため、早期の全線供用開始に向けて、引き続き整備促進を政府に要望
  - 山形自動車道については、月山IC～湯殿山ICの早期の事業化を要望
- ii) 地域高規格道路等
  - 計画延長全100kmのうち、事業区間の延長は約45km(供用開始約28.5km含む)に留まっており、事業区間の整備促進とともに、調査区間の早期の事業化を政府に要望
- iii) その他の重要物流道路(直轄国道、補助国道等)
  - 「重要物流道路」の指定を受けた路線においては、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、事業区間の整備促進、トラックの大型化に対応した道路構造の強化

II 取組み内容

★・・・2028年度末までの供用開始を見込む区間

i) 高速自動車国道

- 事業区間の整備促進・早期の供用開始
  - ① 東北中央自動車道
    - ・東根北IC～大石村山IC L=約13.7km ★
    - ・新庄北IC～秋田県境 L=約20.5km ★  
(供用開始された主寝坂道路は延長に含まない)
  - ② 日本海沿岸東北自動車道
    - ・新潟県境～あつみ温泉IC L=約6.7km ★
    - ・酒田みなどIC～秋田県境 L=約19.9km ★
- 基本計画区間の早期事業化
  - ① 東北横断自動車道酒田線(山形自動車道)
    - ・月山IC～湯殿山IC L=約21km



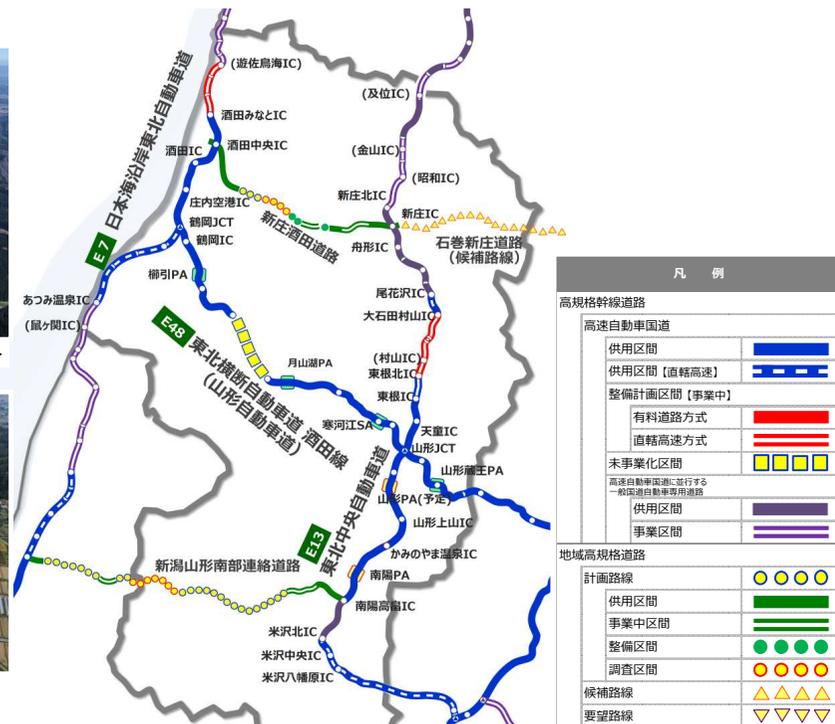
▲一般国道47号 新庄古口道路<事業中>



▲一般国道113号 梨郷道路<事業中>

ii) 地域高規格道路

- 事業区間の整備促進・早期の供用開始
  - ① 新潟山形南部連絡道路
    - ・梨郷道路 L=約7.2km ★
  - ② 新庄酒田道路
    - ・新庄古口道路 L=約6.0km ★
    - ・高屋道路 L=約3.4km ★
- 調査区間・計画区間の早期事業化
  - ① 新潟山形南部連絡道路
    - ・小国道路
    - ・新潟県境～梨郷道路起点 (小国道路を除く)
  - ② 新庄酒田道路
    - ・戸沢立川道路
    - ・古口草薙道路(事業中の高屋道路を除く)
    - ・立川余目道路



▲高速道路・地域高規格道路の整備状況(H30末見込み)

○ 候補路線の早期事業化

- ① 国道47号(石巻新庄道路) 新庄IC～宮城県境

iii) その他の重要物流道路(直轄国道、補助国道等)

- 事業区間の整備促進、国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行に対応した道路構造の強化

計画期間の代表指標(案)	実績見込み(2018年度末)	目標(2028年度末)
高速道路の供用延長(供用率) ※分母約340km	258 km (76%)	km ( %)
地域高規格道路の供用延長(供用率) ※分母約100km	29 km (29%)	km ( %)



## ② 広域道路ネットワークを活かす追加IC(スマートIC含む)及びICや拠点へのアクセス道路の整備推進

1 県内産業や観光の振興を支える社会基盤となるみちづくり

### I 取組み方針

- ▶ 本県の高速道路の既存及び計画のICの間隔は平均約9km(全国平均約10km)で、欧米諸国の平地部の無料の高速道路の約2倍
- ▶ 県民及び来訪者の高速道路を利用しやすい環境整備を図るため、追加ICやスマートICの整備を促進
- ▶ 産業や観光の振興を図るため、高速道路・地域高規格道路のICに接続するアクセス道路の整備を推進
- ▶ 重要物流道路の指定に合わせて設定される基幹道路同士や物流拠点を結ぶアクセス路や補完路、および事前通行規制区間等の脆弱区間を迂回する代替路の整備推進

### II 取組み内容

#### i) 追加IC・スマートICの整備促進

- 高速道路の供用開始に合わせた追加ICの整備促進  
東北中央自動車道 東根北IC、村山北IC、大石田村山IC
- 追加スマートICの設置に向けた市町村の取組みを後押し  
サービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)接続型、又は本線直結型

#### ii) ICや拠点へのアクセス道路等の整備推進 ※アクセス先

- ▶ (主)山形天童線(天童市成生～東根市羽入) ※東北中央道 東根IC
- ▶ (主)寒河江村山線(村山市河島、東根市松沢) ※東北中央道 東根北IC、村山IC
- ▶ (一)大石田土生田線(村山市土生田) ※東北中央道 大石田村山IC
- ▶ (国)287号(米沢北BP、米沢川西BP、川西BP) ※東北中央道 米沢北IC、(高)梨郷道路
- ▶ (国)458号(本合海BP) ※(高)新庄古口道路

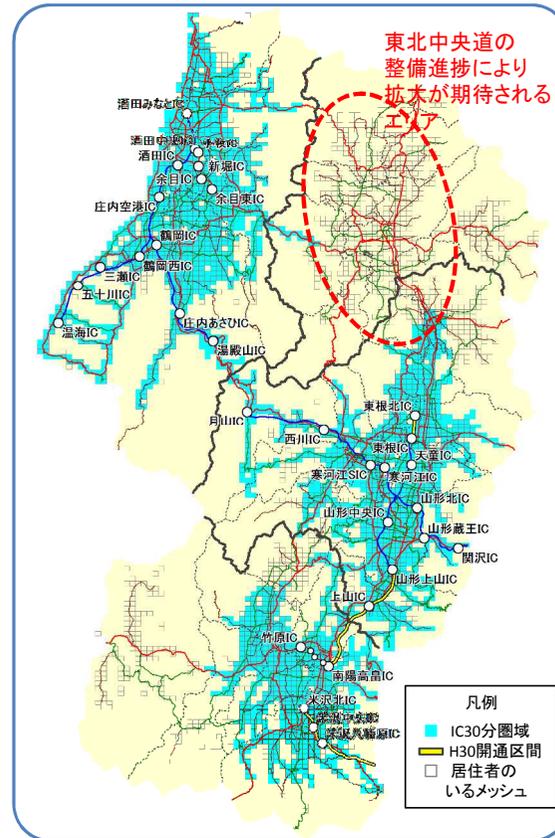
《参考》 高速道路IC間の距離が概ね10km以上の区間



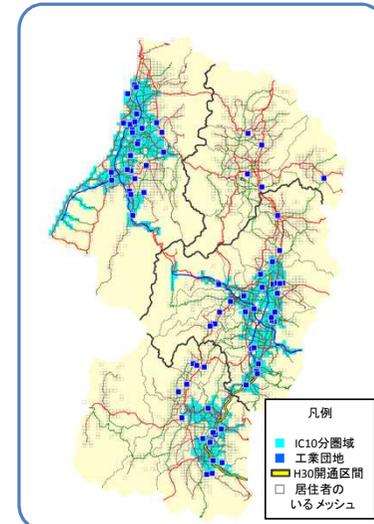
▲東北中央自動車道 東根北IC付近



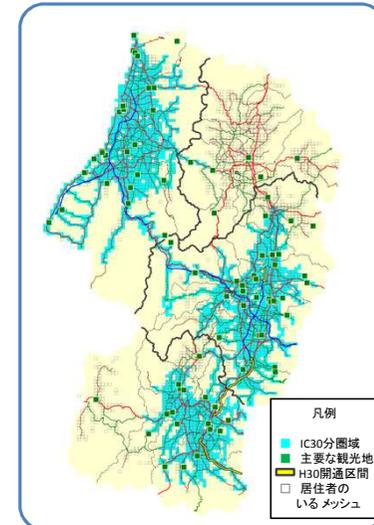
▲寒河江SA内のスマートIC



▲IC30分圏域該当メッシュ(H30年度末)



▲IC10分圏域工業団地(H30年度末)



▲IC30分圏域主要な観光地(H30年度末)

計画期間の代表指標 (案)	実績見込み (2018年度末)	目標 (2028年度末)
高速道路等※1のICへ30分でアクセスできる人口の割合	89.2%	%
高速道路等のICへ10分でアクセスできる工業団地数	53箇所	箇所
高速道路等のICへ30分でアクセスできる主要な観光地数※2	75箇所	箇所

※1 地域高規格道路を含む

※2 年間観光客数10万人以上の観光地

● ... IC間の距離が概ね10km以上 (数字はIC間距離)



③ 高速道路から県内各地へのゲートウェイとなる「道の駅」への重点支援

1 県内産業や観光の振興を支える社会基盤となるみちづくり

I 取組み方針

- 道の駅は、基本的な休憩機能、広域交流拠点機能のほか、大規模災害発生時の防災拠点としての機能を有しており、平成28年3月に策定した「やまがた道の駅ビジョン2020」の取組みを推進
- 人が集い活気あふれる「道の駅」、特に圏域の様々な観光、地域情報を発信し、各圏域内の隅々に他県からの来訪者を導くゲートウェイとなる道の駅の整備促進に向けた取組みを支援
- 「道の駅」における公共交通への交通結節点としての機能強化

II 取組み内容

- i) 高速道路の開通に合わせ、沿線自治体において道の駅の新設や移転が検討されており、それらの取組みを支援
  - ゲートウェイ型道の駅の構想検討エリア  
最上地域、庄内北部地域、庄内南部地域

- ii) 山形道の駅ビジョンに示す山形らしい魅力ある「道の駅」の整備・活性化を支援
  - やまがた道の駅緊急整備事業費補助金  
事業期間 平成28年度～32年度(5年間)  
補助金額 1駅あたり上限500万円(補助率1/2、1/3)  
補助対象 ①観光案内施設 ②道路交通情報提供機器  
③車中泊専用スペース ④既設トイレの改修  
⑤防災設備



▲補助金活用事例

○「道の駅」連絡会の開催等による道の駅間の連携調整

《参考：やまがた道の駅ビジョン2020 平成28年3月策定、平成30年3月改定》

✓ 基本目標

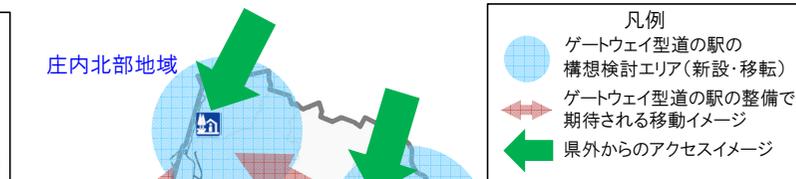
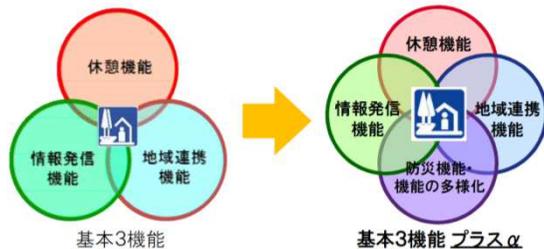
本県の高速道路整備率が8割となり、東京オリンピックが開催される2020年代初頭までに、山形らしい魅力ある「やまがた道の駅」を現在の18駅から30駅程度に増やし、活用することにより、観光振興、地域の産業振興等による「やまがた創生」に資する。

✓ 「やまがた道の駅」が目指すべき将来像

- 1) 「山形らしい」基本機能を有する「道の駅」
- 2) 各々が独自性を持つ「道の駅」
- 3) 互いに連携する「道の駅」
- 4) 誰もが行きやすい「道の駅」
- 5) 誰もが参加できる「道の駅」

✓ 「山形らしい」基本機能

- 基本機能① ひとつにもくまるにも優しい休憩機能
- 基本機能② 初めて日本、やまがたを訪れる人を助ける情報発信機能
- 基本機能③ やまがたを発信し、新たな仕事を生む地域連携機能
- + α 機能① いざという時、頼りになる防災機能
- + α 機能② 機能の多様化 ～「やまがた創生」に資する独自の取組みの展開～



〈ゲートウェイ型道の駅の機能〉

- 地域の観光窓口機能  
・地域全体の観光案内、宿泊予約窓口等
- インバウンド観光の促進  
・外国人案内所、免税店、無料公衆無線LAN、海外対応ATM等
- 地方移住等の促進  
・地方移住のワンストップ窓口  
・ふるさと納税の情報提供 等

▲観光・地域情報を発信できるゲートウェイ型道の駅の構想



▲道の駅「米沢」H30.4月オープン



▲道の駅「しょうない」



- 地域の高齢者の見守りを兼ねた買い物支援(宅配サービス)、農作物の集出荷の支援
  - 観光ボランティアによる情報発信
  - 地域の防災拠点(備蓄倉庫、非常用発電)としての整備や、防災訓練を実施
- これらの取組みが評価され、平成30年度東北道の駅大賞を受賞(山形県内道の駅の大賞受賞は5年連続)

計画期間の代表指標 (案)	実績見込み (2018年度末)	目標 (2028年度末)
山形らしい魅力のある「やまがた道の駅」数	21 箇所	箇所



## ④ 人にやさしく安全・安心な道路整備に向けた多様な取組みの推進

2 災害を未然に防止し  
安全・安心に利用できるみちづくり

### I 取組み方針

- 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痛ましい事故が相次いで発生していることから、本県においても通学路における歩道の整備等の交通安全対策を優先的に実施
- 「山形県通学路安全確保対策プログラム(平成25年3月策定)」に掲げるPDCAサイクルのもとで学校関係者、警察、道路管理者等が連携して通学路の点検を行い、歩道の設置等の対策を実施
- 加速的に進行する高齢化社会を見据え、子どもだけではなく高齢者や障がい者にも優しい歩行空間を創出（無電柱化による障害物除去、段差解消等）
- 限られた予算内で広く効果発現できるよう、多様な交通安全対策を実施  
(側溝整備等による幅広路肩の整備や、視認性確保のための路肩や交差点のカラーリング、植樹帯の除去による道路空間の再配分など)

### II 取組み内容（代表箇所）

#### i) 歩道整備

- (一)十日町山形線（山形市飯田） L=約0.4km
- (主)上山蔵王公園線（山形市蔵王温泉） L=約0.2km
- (主)寒河江村山線（寒河江市中河原） L=約0.6km
- (一)樽石基点線（村山市長善寺） L=約0.5km
- (主)舟形大蔵線（舟形町舟形） L=約1.0km
- (一)大塚米沢線（川西町苺） L=約0.6km

など

#### ii) 交差点改良

- (一)東根尾花沢線（東根市神町南）

#### iii) その他の多様な交通安全対策

- 交差点カラーリングによるドライバーからの歩行者の視認性向上
- 側溝整備等による幅広路肩、路肩カラーリングによる簡易な歩行空間確保
- 街路樹の伐採による道路空間の再配分
- 歩道への車両侵入防止対策

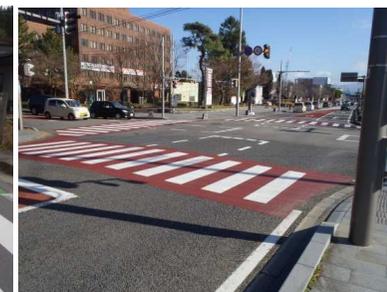
### 《多様な交通安全対策の整備例》



▲幅広路肩による歩行空間創出  
(国)287号（川西町上小松）



▲路肩カラーリングによる歩行空間確保  
(一)万世窪田線（米沢市川井）



▲交差点カラーリングによる歩行者の視認性向上  
(主)鶴岡羽黒線（鶴岡市馬場町）



側溝整備による歩道幅員の拡幅  
(主)天童山寺公園線（天童市原町）  
(左:整備前 右:整備後)

### 《歩道整備例》



▲(一)長岡中山線（天童市高掬）  
(左:整備前 右:整備後)



▲(主)羽黒立川線（庄内町東興屋）



▲通学路合同点検実施状況

道路空間の再配分(植樹帯撤去)による  
車両走行空間・歩行空間の創出  
(主)山形上山線(山形市清住町)  
(左:整備前 右:整備後)



計画期間の代表指標（案）	実績見込み (2018年度末)	目標 (2028年度末)
指定通学路における歩行空間の整備率※	79%	%
2017年度までの通学路点検における要対策箇所数	106箇所	箇所

※山形県が管理する道路における指定通学路の歩道等の整備（2m以下の歩道、幅広路肩などによる簡易な整備を含む）

## ⑤ 防災・減災に向けた一般道路等の機能強化

2 災害を未然に防止し  
安全・安心に利用できるみちづくり

### I 取組み方針

- ▶ 災害発生直後から、避難・救助や、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線である「緊急輸送道路」について、橋梁の耐震化を優先的に実施（老朽化が著しい場合、工法検討の結果架替のほうが無難な場合は橋梁の架替を実施）
- ▶ 道路防災総点検により落石・地すべり等の対策が必要な箇所の防災対策を推進（防災機能の強化のため、緊急輸送道路に加え、孤立の可能性の高い箇所の対策等を優先的に実施）
- ▶ 冬期における道路の危険性排除のための対策を推進
- ▶ 大規模災害発生時に地域の防災拠点となる道の駅の設置・機能強化を促進

### II 取組み内容

- 緊急輸送道路における耐震化・老朽橋梁の架替
  - ▶ 耐震化が必要な橋梁における補強・落橋防止装置の設置
  - ▶ (主)真室川鮭川線 栗谷沢橋（真室川町川ノ内） ※架替
  - ▶ (主)新庄次年年子村山線 堀内橋（舟形町堀内） ※架替
  - ▶ (一)余目松山線 庄内橋（庄内町堤興屋～酒田市竹田） ※架替
- 孤立集落に通じる道路等の防災対策
  - ▶ 落石防護柵、法面保護等の整備
- 冬期間の交通安全対策
  - ▶ 堆雪幅確保、雪崩予防柵、防雪柵・流雪溝の整備
- 防災拠点となる道の駅の整備・機能強化
  - ▶ 「やまがた道の駅緊急整備事業費補助金」での支援（再掲）  
発災時に地域の避難所等として機能する備蓄倉庫、簡易トイレ、非常用電源設備等

《防災対策・冬期間の交通安全対策の実施例》



▲落石防止対策(落石防護柵)



▲落石防止対策(法面保護工(法柵))



▲人家連且部における流雪溝の整備

▲雪崩対策(予防柵、スノーシェッド)



▲地吹雪発生箇所における防雪柵(吹払柵)



▲防災拠点となる道の駅の整備例

道の駅美濃にわか茶屋(岐阜県) 国土交通省HPより



▲(主)大石田畑線(亀井田橋)



床版コンクリートの剥離



▲国道286号(滑川橋)



橋梁耐震補強(橋脚巻き立て)

計画期間の代表指標 (案)	実績見込み (2018年度末)	目標 (2028年度末)
架替えが完了した緊急輸送道路における老朽橋梁数	0 橋	橋
孤立の可能性の高い地域の防災対策箇所数	95 箇所	箇所
防災拠点機能を備えた道の駅数	3 駅	駅

## ⑥ 予防保全型維持管理などによる計画的な道路施設の長寿命化と効率的な道路維持管理の推進

2 災害を未然に防止し  
安全・安心に利用できるみちづくり

### I 取組み方針

- ▶ 高度成長期に集中的に整備された橋梁の老朽化が今後急速に進むことから、長期的な維持管理コストの縮減、対策に要する予算の平準化を図るため、平成20年6月に策定した「山形県橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、「山形県道路橋梁メンテナンス統合データベースシステム(DBMY)」を活用し、予防保全的な補修など効率的な維持管理を推進(老朽化が著しい場合は計画的に架替)
- ▶ トンネルについては、平成27年2月に策定した「山形県道路トンネル長寿命化基本方針」に基づき、定期点検を行い効率的な維持管理を実施
- ▶ 舗装については、平成23年6月に策定した「山形県道路舗装長寿命化修繕計画」に基づき、路面性状調査により損傷具合を定量的に把握し、効率的な維持管理を推進 (平成30年度改訂予定)
- ▶ 大規模構造物、小規模附属物、雪寒施設(雪崩防止柵、防雪柵等)、その他道路施設について状況を把握し、計画的な維持管理を実施
- ▶ 限られた予算の中で維持管理水準を維持するため、道路監視、維持修繕業務委託との役割分担のもと、地域や企業、NPO等の力を活かした県民協働による効率的な維持管理を推進

### II 取組み内容

- i) 橋梁長寿命化による長期的な維持管理コスト縮減の取組み
- ▶ 山形県道路橋梁メンテナンス統合データベース(DBMY)の活用
    - ・安全性の確保と計画的かつ効率的な維持管理のため、点検、診断、修繕等のデータを保存活用し、成果や課題を整理して次の維持・管理にフィードバック
  - ▶ 山形県道路橋合同診断会議の開催
    - ・技術力向上のため自治体道路管理者同士、及び産学の専門家と意見交換
    - ・橋梁の健全性診断の正確性の向上、個人による診断結果のバラツキの抑制
- ii) 橋梁架替 (代表箇所) ※⑧に記載する緊急輸送道路の橋梁以外を記載
- ▶ (主)山形山寺線 荒谷橋 (山形市荒谷)、高瀬川橋 (山形市十文字)
  - ▶ (一)曲川新庄線 居口橋 (鮭川村曲川)
  - ▶ (主)長井白鷹線 荒砥橋 (白鷹町鮎貝～荒砥) など



《橋梁長寿命化対策例》

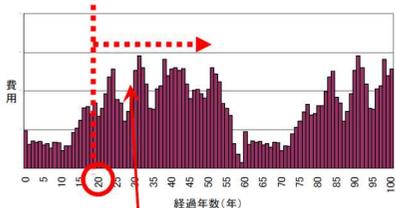


▲鋼橋主桁の塗装

▲橋面防水

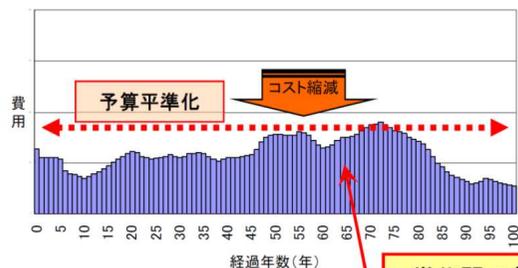
データを迅速、的確に抽出可能

#### （「傷んでから治す管理」を継続）

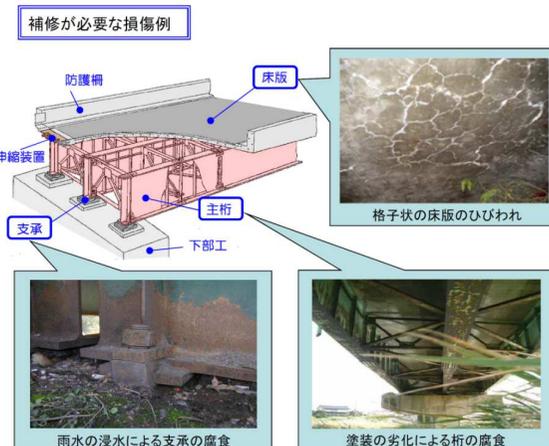


20年後以降に費用集中  
(子供の世代に負担大)

#### （長寿命化修繕計画の効果）



世代間の負担の差を軽減



### iii) 県民協働による維持管理の推進

- ▶ マイロードサポート事業
  - ・県が管理する道路の維持管理に協力いただく地域や団体・企業を募集
  - ・マイロードサポーターとして、清掃、草刈、歩道除雪等の維持管理業務の他、植樹ますなどへの花植えなどの環境美化活動を実施
  - ・県は、維持管理に必要な機材(草刈機の刈刃、燃料等)の購入費用やボランティア保険の費用を負担



▲土坂町内会(山形市)  
各世帯から1名以上参加し、草刈を中心とした道路美化活動を20年以上継続  
(H29国土交通大臣賞受賞)

#### 計画期間の代表指標 (案)

計画期間の代表指標 (案)	実績見込み (2018年度末)	目標 (2028年度末)
長寿命化修繕計画に基づく対策進捗率	11.5 %	%
マイロードサポート団体の活動キロ数の割合	25 %	%
官民連携による歩道除雪延長	1,209 km	km



## ⑦ 生活圏間・都市間ネットワーク及び生活幹線道路の整備推進

3 既存ストックを有効活用し、誰もが快適に暮らせる地域に活力を生み出すみちづくり

### I 取組み方針

- 生活圏間・都市間の交流連携、生活関連サービスの確保、地域社会の維持等のため、一般国道や主要な県道において道路の改築・拡幅やバイパスの整備を推進（交通渋滞発生箇所、ボトルネック箇所、道路構造上の問題から事故が発生している（又はその危険のある）箇所等）
- 限られた予算の中で、事業箇所の選択と集中を図りながら、地域の実情に応じて効率的な整備を推進（中山間地域等で交通量の少ない道路におけるすれ違い困難な箇所の部分的な拡幅や待避所の設置、対向車の確認が困難な屈曲部の視距改良など）

### II 取組み内容（代表箇所）

#### i) 道路改築・拡幅、バイパス整備

- (国)458号 (中山町金沢) L=約1.7km
- (主)大江西川線 (大江町貫見) L=約1.3km
- (主)新庄戸沢線 (新庄市升形(下馬踏切)) L=約0.8km
- (主)長井飯豊線 (飯豊町手ノ子) L=約0.5km
- (国)344号 (酒田市安田) L=約3.1km
- (国)112号 (山形中山道路)

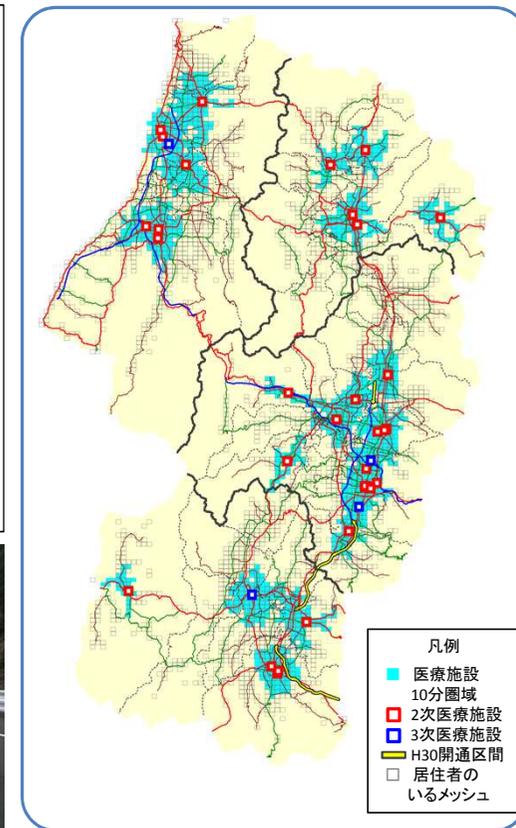
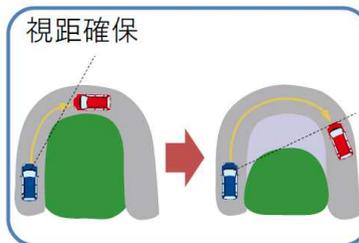
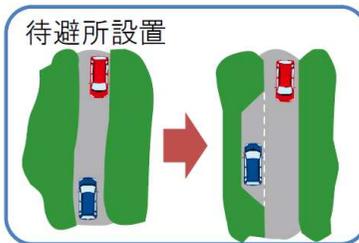
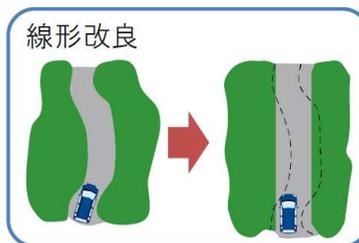
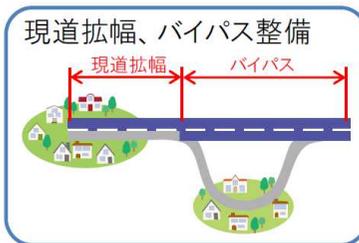
など

#### ii) 地域の実情に応じた改良

(部分的な拡幅、線形改良、視距確保、待避所設置)

- (主)大石田畑線 (大石田町大浦) L=約0.3km
- (主)真室川鮭川線 (真室川町釜淵) L=約0.3km
- (主)玉川沼沢線 (小国町百子沢) L=約0.6km

など



▲(国)458号(中山町金沢)の現況  
渋滞の発生



▲(主)新庄戸沢線(新庄市升形)の現況  
JR踏切部の線形改良



▲地域の実情に応じた道路改良の事例  
(主)山形永野線(山形市土坂)の部分的な拡幅



▲2次・3次医療施設10分圏域



▲(主)長井飯豊線(飯豊町手ノ子)の現況  
幅員狭小、右折レーン・歩道なし



▲(国)344号(酒田市安田) 現況  
幅員狭小・歩道なし⇒人家連目のためバイパス整備

計画期間の代表指標 (案)	実績見込み (2018年度末)	目標 (2028年度末)
第二次・第三次救急医療施設へ新たに10分でアクセスが可能となる人口	0人	人
主要都市間*の平均所要時間	83分	分
バス路線における大型車すれ違い不可能箇所数 (車道幅員5.5m未満)	41箇所	箇所

※県内4ブロック、及び隣県の主要都市間



## ⑧ 街なかに賑わいを創出するみちづくりの推進

3 既存ストックを有効活用し、誰もが快適に暮らせる地域に活力を生み出すみちづくり

### I 取組み方針

- 都市部における円滑な交通の確保と、豊かな公共空間・景観を備えた良好な市街地の形成を図るため、街路事業の整備を推進
- 市町村が策定する立地適正化計画に基づき、「コンパクト・プラス・ネットワーク※」の取組みを推進する事業を推進
- 市街地部の道路の拡幅や交差点改良が行われた箇所については、最新の交通データや地域の交通状況を踏まえ主要渋滞対策箇所の見直しを実施
- 平成30年4月に国土交通省が策定した「無電柱化推進計画」を踏まえ、沿線住民やインバウンドを含む観光客に親しまれる良好な景観を創出するため、市街地における街路事業や、観光地における道路改築等を契機とした無電柱化を推進

※ 都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に、中心市街地の活性化が図られた生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市を目指した都市政策

### II 取組み内容 (代表箇所)

#### i) 街路事業等 (市街地における道路の拡幅、自歩道整備、無電柱化等)

- (都)旅籠町八日町線 (山形市本町、七日町) L=約0.6km  
無電柱化、一方通行解除、自歩道整備
- (都)東原村木沢線 (山形市木の実町) L=約0.3km 無電柱化、4車拡幅、自歩道整備
- (都)北本町飛田線 (新庄市新町) L=約0.5km 自歩道整備、無電柱化
- (都)赤湯停車場線 (南陽市二色根) L=約0.5km 無電柱化、自歩道整備
- (都)桐町成田線 (長井市本町) L=約0.4km 無電柱化、自歩道整備
- (都)道形黄金線 (鶴岡市馬場町) L=約0.2km 無電柱化、自歩道整備
- (都)豊里十里塚線 (酒田市山居町) L=約0.7km 無電柱化、4車拡幅、自歩道整備
- 一般国道112号 霞城改良(山形市城北町～七日町) L=1.3km  
無電柱化、4車拡幅、自歩道整備 など

#### ii) 特に景観に配慮し、無電柱化に取り組む事業箇所

- (主)上山蔵王公園線 (山形市蔵王温泉) L=0.2km ※歩道整備事業(再掲)

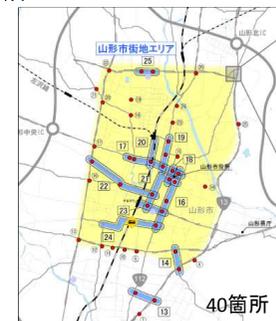


▲(都)四日町日月山線(山形市薬師町) 馬見ヶ崎橋  
左:整備前 右:供用後  
道路拡幅・交差点改良により渋滞が緩和され、市街地へのアクセスが向上



▲(主)上山蔵王公園線 (山形市蔵王温泉)  
歩道整備に合わせた無電柱化により観光地の魅力向上

#### <市街地エリアにおける主要渋滞箇所>



- 県内の道路の渋滞対策を効率的に進めるため、「山形県渋滞対策推進協議会(国、NEXCO、県、市町村、警察、民間事業者で組織)」において、県内の主要渋滞箇所を特定し平成25年1月に公表
- 主要渋滞箇所は、最新交通データ及び地域の交通状況を踏まえ、随時見直し



▲(都)赤湯停車場線 (南陽市赤湯) 左:整備後 右:ワインフェスティバル(H29年5月)  
市街地における賑わいの創出



▲(都)山形老野森線  
左:整備前 中:整備後 左:天童市が事業に合わせて整備した案内板、街路灯、ベンチ等  
市町村と連携した歴史・文化・景観に配慮したみちづくりの推進

計画期間の代表指標 (案)	実績見込み (2018年度末)	目標 (2028年度末)
市街地における主要渋滞箇所数	64 箇所	箇所
県民一人あたりの渋滞損失時間	28.6 時間	時間
都市機能誘導区域※における街路整備延長	0.0 km	km
無電柱化の整備延長	64.0 Km	km

※都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域



## ⑨ 山形の特徴を活かした道路ストック(施設)をかしこく使うみちづくりの推進

3 既存ストックを有効活用し、誰もが快適に暮らせる地域に活力を生み出すみちづくり

### I 取組み方針

- ▶ 平成29年5月の自転車活用推進法の施行を踏まえ、自転車の利用環境を整備するため、夏季は自転車通行帯として利用される、冬季の堆雪幅を確保した“山形らしい”みちづくりを推進
- ▶ 県内周遊の利便性向上のため、県外・国外からの来訪者にも分かりやすい道路標識の整備を推進
- ▶ 交通円滑化を目的として、ETC2.0等のビッグデータを活用した即効性のある渋滞緩和・事故防止対策を推進

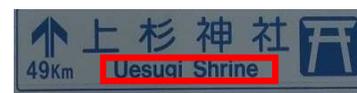
### II 取組み内容

- 自転車の利用環境の整備
  - ▶ 道路の拡幅や歩道整備等に合わせ、可能な限り積雪期以外は自転車の通行に利用できる堆雪幅を確保
  - ▶ 既存の道路についても、ドライバーへの注意喚起のため通学路などで自転車の利用状況に応じて、路肩に矢羽根マーク等を標示
  - ▶ インバウンド等によるサイクルツーリズムのニーズを把握し、県内の観光地を周遊できるようなサイクリングルートの路肩のカラーリング等の整備検討
- 分かりやすい道路標識の整備
  - ▶ 交差点名標識の整備
  - ▶ 既設標識の改善（英語表記の改善、ピクトグラムの活用）

#### 《既設標識の改善》



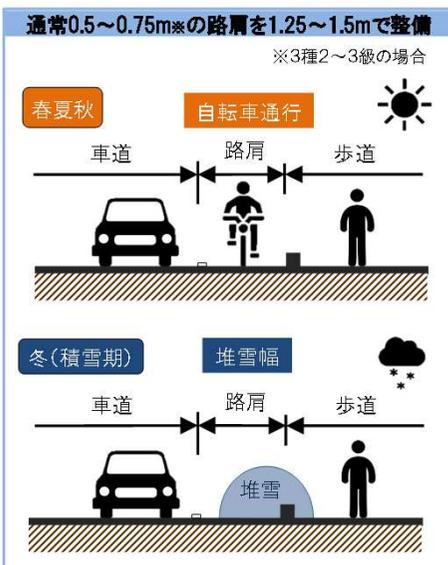
▲ピクトグラムを追加



▲Uesugi Jinja Shrineに修正



▲高速道路ナンバリングの対応



▲山形らしい道路整備の例(路肩の有効活用)



春夏秋



冬(積雪期)

▲十分な幅員の路肩の整備事例  
(主)山形天童線(天童市一日町)

#### 《自転車通行帯の整備イメージ》



▲路肩内に矢羽根型の路面表示

▲路肩幅の全面又は一部をカラー化

出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月 国土交通省道路局 警察庁 交通局)

#### 《参考:自転車活用推進計画の概要》

平成30年6月8日閣議決定

- 目的
- ・極めて身近な交通手段である自転車の活用による 環境負荷の軽減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進などの新たな課題に対応
  - ・交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自転車への依存の程度を軽減することにより、公共の利益の増進に資する

#### 自転車の活用に関する目標及び実施すべき施策

- ① 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
  - ・地方公共団体における自転車活用推進計画策定の促進と自転車通行空間の計画的な整備の促進
  - ・生活道路での過剰交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備 など
- ② サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
  - ・公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
  - ・自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発 など
- ③ サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
  - ・走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリングの環境の創出 など
- ④ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
  - ・交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
  - ・災害時における自転車の活用推進 など

計画期間の代表指標 (案)	実績見込み (2018年度末)	目標 (2028年度末)
自転車の通行に利用できる車道幅を確保した道路の割合 (車道幅員8.5m以上)	19.4%	%