

## 巻末 山形県道路中期計画 2028 の策定及び改訂の経過

### 1 策定、改訂の経過

#### 1.1. 策定の経過

「山形県道路中期計画 2028」は、県民や道路利用者、市町村などを対象としたアンケート等で今後のみちづくりのあり方に関するニーズを把握するとともに、各分野の有識者からなる「山形のみちづくり評議会」に意見を伺い平成 31 年 3 月に策定した。

表 1 策定経過

年月日	事 項	内 容
H29. 1.24 ～ H29. 2. 2	市町村アンケート	各市町村の道路担当課を対象にアンケートを実施し、市町村の今後のみちづくりに関するニーズを把握
H29. 3. 8	平成 28 年度 第 2 回 山形のみちづくり評議会	次期山形県道路中期計画策定に向け、今年度実施したアンケート結果や今後の進め方などについて意見を伺う
H29. 7	平成 29 年度県政アンケート	県民の生活と県政に対する県民のニーズ、意識などを把握するためのアンケートを実施し、道路整備等に対する県民の要望を収集
H29.12. 1	平成 29 年度 第 1 回 山形のみちづくり評議会	次期山形県道路中期計画策定に向け、現状での課題及び今後の方向性（案）を提示し意見を伺う
H30. 3. 7	平成 29 年度 第 2 回 山形のみちづくり評議会	次期山形県道路中期計画策定に向け、みちづくりの方向性と具体策の案を提示し意見を伺う
H30. 7.17	平成 30 年度 第 1 回 山形のみちづくり評議会	「山形県道路中期計画（骨子案）」を提示し意見を伺う
H30.11.13	平成 30 年度 第 2 回 山形のみちづくり評議会	「山形県道路中期計画（素案）」を提示し意見を伺う
H30.12.18	「山形県道路中期計画（原案）」	県議会 12 月定例会建設常任委員会に、「山形県道路中期計画改訂版（原案）」を提示
H30.12.26	平成 30 年度 第 3 回 山形のみちづくり評議会	「山形県道路中期計画（現案）」を提示し意見を伺う
H31.1.15 ～ H31.2.14	「山形県道路中期計画（原案）」に関するパブリック・コメント・市町村意見照会	原案を県 HP に掲載し、意見を聴取
H31.3.15	平成 30 年度 第 4 回 山形のみちづくり評議会	「山形県道路中期計画（最終案）」を提示し了承を得る
H31.3.15	パブリック・コメントの結果及び県の対応方針の公表	県 HP に掲載
H31. 3.25	山形県道路中期計画 策定・公表	県 HP に掲載

## 1.2. 改訂の経過

「山形県道路中期計画 2028」は、県民や道路利用者、市町村などを対象としたアンケート等で今後のみちづくりのあり方に関するニーズを把握するとともに、各分野の有識者からなる「山形のみちづくり評議会」に意見を伺い令和6年3月に改訂した。

表 2 改訂経過

年月日	事 項	内 容
R5.3.14	令和4年度 第1回 山形のみちづくり評議会	「山形県道路中期計画（骨子案）」を提示し意見を伺う
R5.8~9	令和5年度県政アンケート	県民の生活と県政に対する県民のニーズ、意識などを把握するためのアンケートを実施し、道路整備等に対する県民の要望を収集
R5.10.5	令和5年度 第1回 山形のみちづくり評議会	「山形県道路中期計画（素案）」を提示し意見を伺う
R5.12.18	「山形県道路中期計画（原案）」	県議会 12 月定例会建設常任委員会に、「山形県道路中期計画改訂版（原案）」を提示
R6.1.16	令和5年度 第2回 山形のみちづくり評議会	「山形県道路中期計画（原案）」を提示し意見を伺う（了承を得る）
R6.2.5 ~R6.2.18	「山形県道路中期計画（原案）」に関するパブリック・コメント、市町村意見照会	原案を県 HP に掲載し、意見を聴取
R6.2.28	パブリック・コメントの結果及び県の対応方針の公表	県 HP に掲載
R6.3.11	「山形県道路中期計画（最終案）」	県議会 2 月定例会建設常任委員会に、「山形県道路中期計画改訂版（最終案）」を提示
R6.3.25	山形県道路中期計画 改訂・公表	県 HP に掲載

## 2 県土づくり（道路のあり方）への提言

### 2.1. 県政アンケート

山形県では、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「県政アンケート」を毎年実施している。

#### (1) 平成 29 年度（計画策定時）

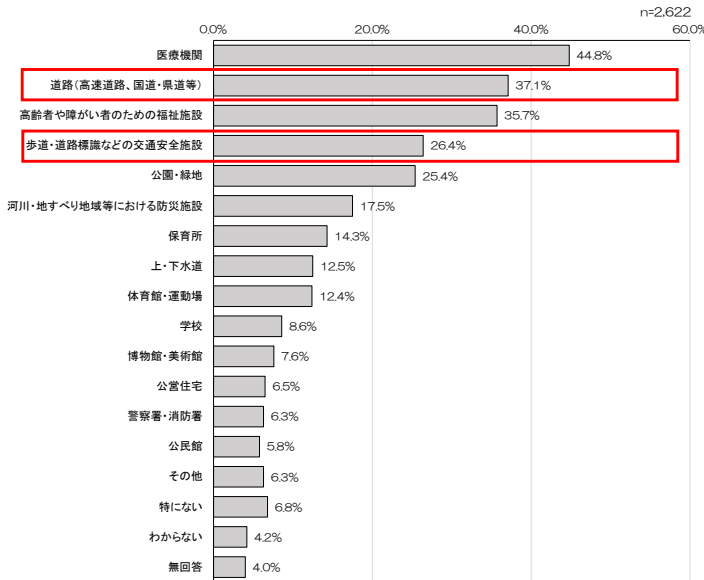
平成 29 年度は、社会資本整備に関する調査項目を設け、道路の整備等に対する県民の要望を広く収集した。

表 3 平成 29 年度県政アンケート調査の概要

調査方法		調査項目	
調査地域	山形県全域	(1)	「山形県への愛着」について
調査対象	県内在住の満18歳以上の男女個人	(2)	「自然」について
調査方法	郵送によるアンケート調査	(3)	「文化・芸術」について
調査期間	平成29年7月上旬～7月下旬	(4)	「県の情報発信」について
回答数	1,431件	(5)	「安全・安心な暮らし」について
		(6)	「地域のつながり」について
		(7)	「仕事」について
		(8)	「社会資本の整備」について
		(9)	「食品の安全性」について

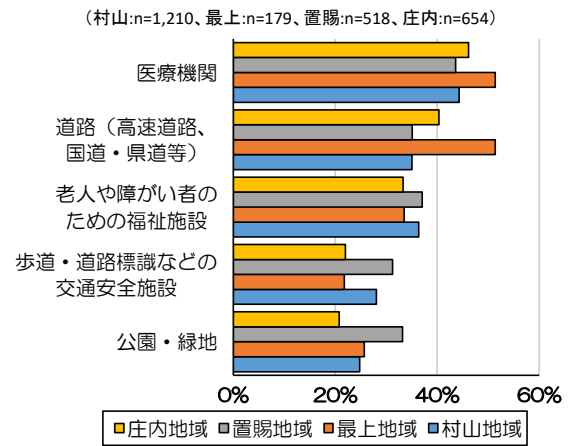
① 地域の生活環境をよくするために重要な施設

- 医療機関・福祉施設とともに、道路（高速道路・国道・県道等）・交通安全施設に関する要望が、上位で推移している。
- 居住地別では、「最上地域」が、道路に関する要望が高い。



出典：山形県 H29 年度県政アンケート

図 1 居住地の生活環境をよくするために重要な施設



出典：山形県 H29 年度県政アンケート

図 2 地域別の「居住地の生活環境をよくするために重要な施設」

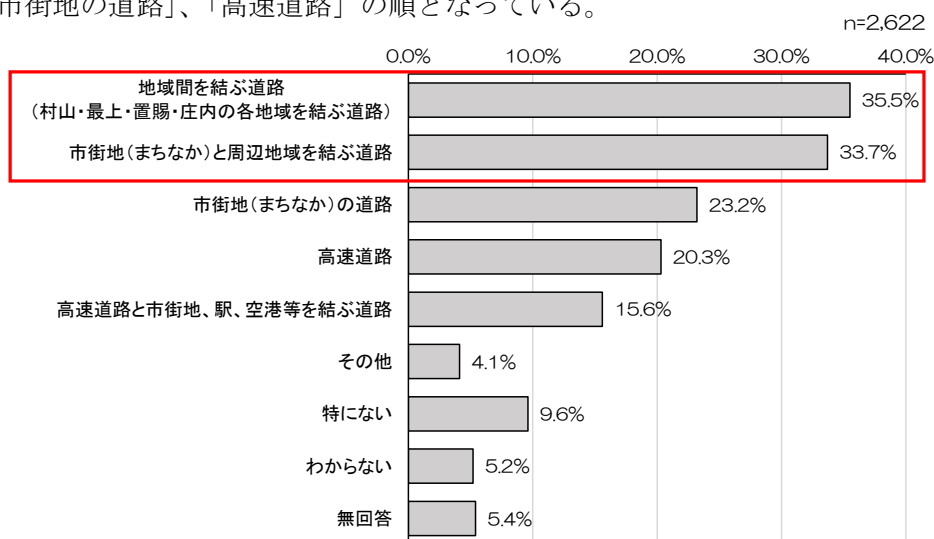
表 4 「居住地の生活環境をよくするために重要な施設」の順位推移

	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=1,826)	平成18年調査 (n=1,931)	平成25年調査 (n=2,819)	平成29年調査 (n=1,431)
1位	病院等の医療施設 (45.4%)	道路(高速道路、国道・県道等) (45.0%)	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 (48.1%)	歩道・道路標識などの交通安全施設 (47.1%)	老人や障害者のための福祉施設 (40.1%)	医療機関 (44.8%)
2位	道路(高速道路、国道・県道等) (45.1%)	下水道・下水路 (33.6%)	病院等の医療施設 (44.6%)	病院等の医療施設 (42.4%)	道路(高速道路、国道・県道等) (34.7%)	老人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%)	道路(高速道路、国道・県道等) (37.1%)
3位	下水道・下水路 (39.8%)	病院等の医療施設 (33.2%)	下水道・下水路 (39.4%)	道路(高速道路、国道・県道等) (38.0%)	歩道・道路標識などの交通安全施設 (32.4%)	道路(高速道路、国道・県道等) (42.4%)	病院等の医療施設 (34.9%)	老人や障がい者のための福祉施設 (35.7%)
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(高速道路、国道・県道等) (38.9%)	下水道・下水路 (29.1%)	遊園地などの子どもの遊び場 (28.2%)	病院等の医療施設 (42.3%)	道路(高速道路、国道・県道等) (32.7%)	歩道・道路標識などの交通安全施設 (26.4%)
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%)	公園・緑地 (25.4%)

出典：山形県 県政アンケート

② 優先的に進めて欲しいと考える道路施策

- 「地域間を結ぶ道路」と「市街地と周辺地域を結ぶ道路」の要望が高く、次いで「市街地の道路」、「高速道路」の順となっている。

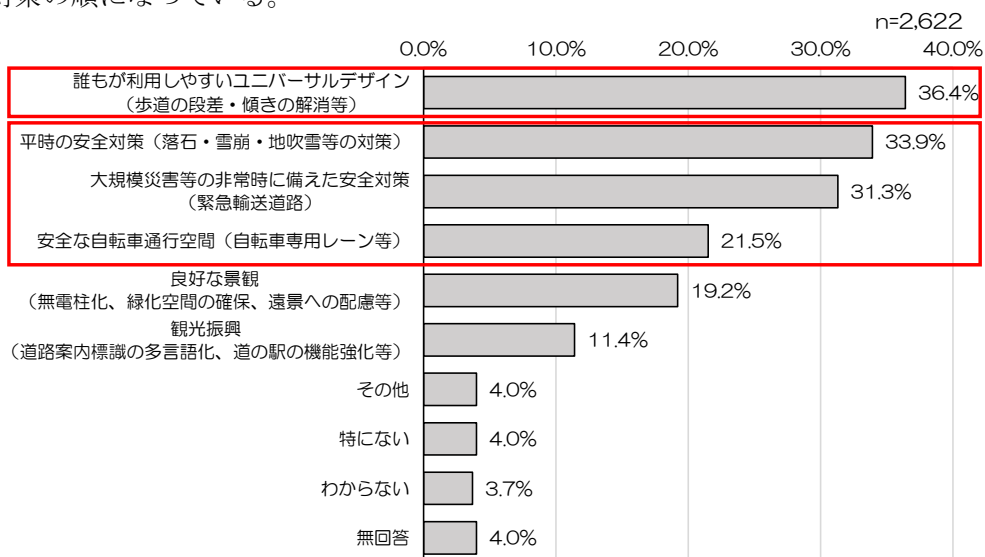


出典：山形県 H29 年度県政アンケート

図3 「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)

③ 道路整備(みちづくり)で重視すること

- 「誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン(歩道の段差・傾きの解消等)」が36.4%と最も割合が高く、次いで「平時の安全対策(落石・雪崩・地吹雪等の対策)」、「大規模災害等の非常時に備えた安全対策(緊急輸送道路)」の災害に備えた安全対策、「安全な自転車通行空間(自転車専用レーン等)」の交通安全面での安全対策の順になっている。



出典：山形県 H29 年度県政アンケート

図4 「社会資本整備・道づくり」についてのアンケート結果  
(道路整備(みちづくり)で重視すること)

(2) 令和5年度（計画改訂時）

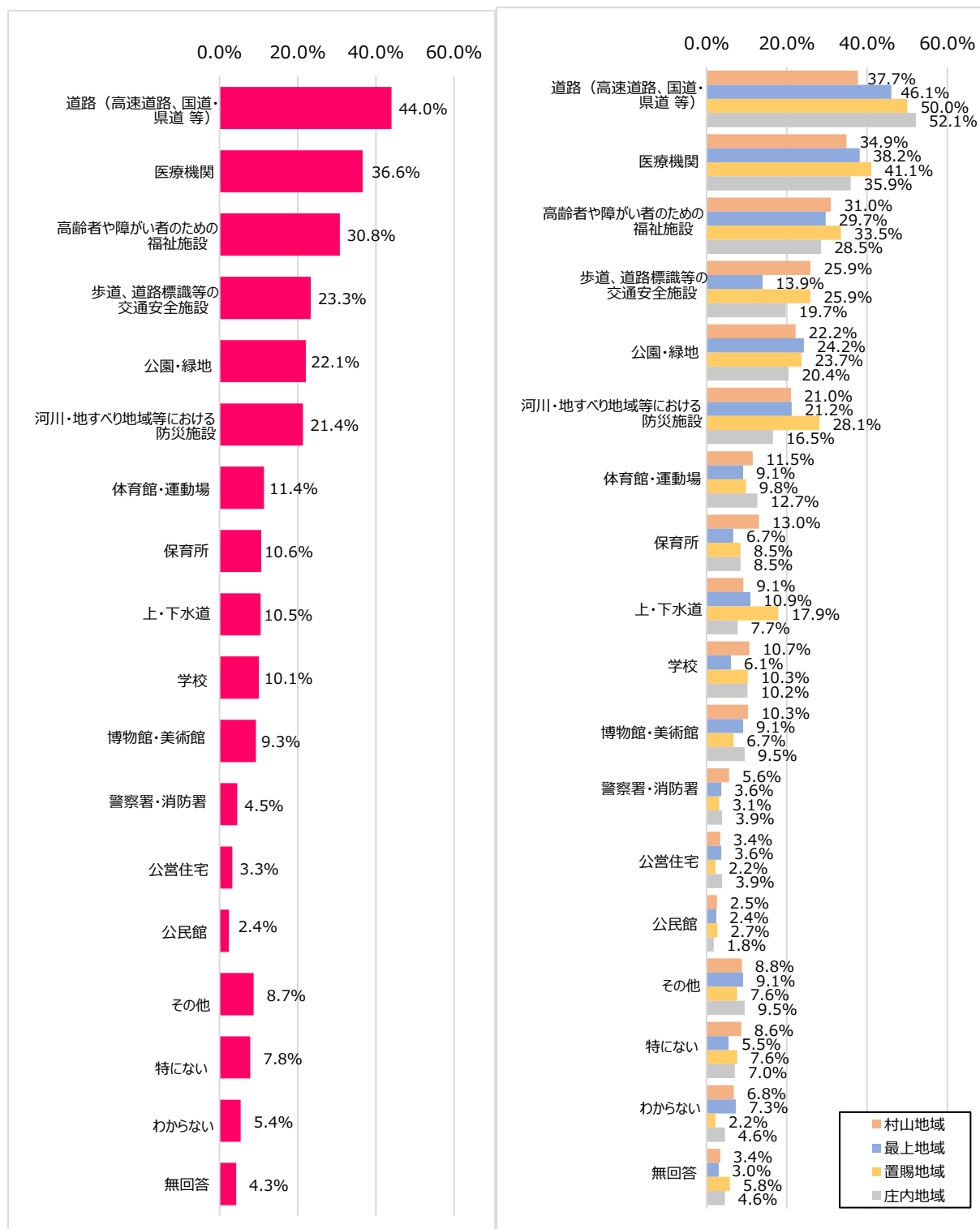
令和5年度についても、社会資本整備に関する調査項目を設け、道路の整備等に対する県民の要望を広く収集した。

表5 令和5年度県政アンケート調査の概要

調査方法		調査項目	
調査地域	山形県全域	(1)	「山形での生活」について
調査対象	県内在住の満18歳以上の男女個人	(2)	「SDGs（持続可能な開発目標）」について
調査方法	郵送によるアンケート調査	(3)	「結婚・子育て・家庭」について
調査機関	令和5年8月中旬～令和5年9月上旬	(4)	「性の多様性」について
調査数	2,396件	(5)	「文化・芸術」について
		(6)	「社会資本の整備」について
		(7)	「生物多様性の保全」について

① 地域の生活環境をよくするために重要な施設

- 「道路」を重要と考える回答が最も多く、前回調査時から約7%増加。
- 「医療機関」を選んだ回答は2番目に多いが、前回調査時から約8%減少。
- 「道路」を重要と考える回答の地域別割合は、村山地域と比較して他3地域が高い傾向。道路整備の進捗状況が回答結果に表れていると考えられる。



出典：山形県 R5 年度県政アンケート（5 つまで選択可能）

図 5 居住地域の生活環境をよくするために重要な施設 (右:全体、左:地域別)

表 6 「居住地域の生活環境をよくするために重要な施設」の順位推移

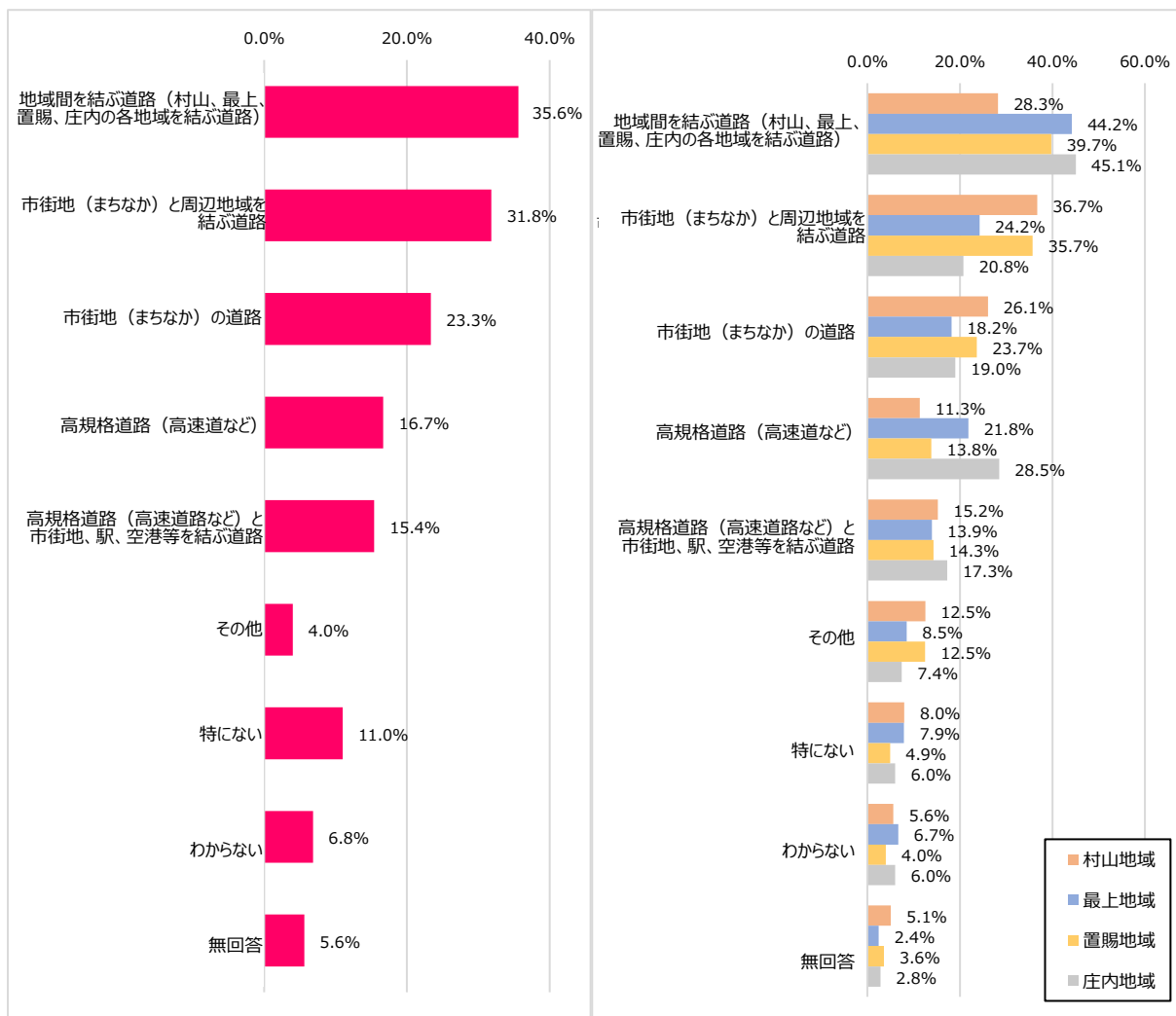
	昭和55年調査 (n=1,865)	昭和61年調査 (n=1,843)	平成7年調査 (n=1,739)	平成11年調査 (n=1,695)	平成14年調査 (n=1,826)	平成18年調査 (n=1,931)	平成25年調査 (n=2,819)	平成29年調査 (n=1,431)	令和5年調査 (n=2,396)
1位	病院等の医療施設 (45.4%)	道路(高速道路、 国道、県道等) (45.0%)	老人や障害者の ための福祉施設 (50.5%)	老人や障害者の ための福祉施設 (46.1%)	老人や障害者の ための福祉施設 (48.1%)	歩道・道路標識等の 交通安全施設 (47.1%)	老人や障害者の ための福祉施設 (40.1%)	病院等の医療施設 (44.8%)	道路(高速道路、 国道、県道等) (44.0%)
2位	道路(高速道路、 国道、県道等) (45.1%)	下水道・下水路 (33.6%)	病院等の医療施設 (44.6%)	病院等の医療施設 (42.4%)	道路(高速道路、 国道、県道等) (34.7%)	老人や障害者の ための福祉施設 (44.6%)	歩道・道路標識等の 交通安全施設 (36.3%)	道路(高速道路、 国道、県道等) (37.1%)	病院等の医療施設 (36.6%)
3位	下水道・下水路 (39.8%)	病院等の医療施設 (33.2%)	下水道・下水路 (39.4%)	道路(高速道路、 国道、県道等) (38.0%)	歩道・道路標識等の 交通安全施設 (32.4%)	道路(高速道路、 国道、県道等) (42.4%)	病院等の医療施設 (34.9%)	老人や障害者の ための福祉施設 (35.7%)	老人や障害者の ための福祉施設 (30.8%)
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(高速道路、 国道、県道等) (38.9%)	下水道・下水路 (29.1%)	遊園地などの 子供の遊び場 (28.2%)	病院等の医療施設 (42.3%)	道路(高速道路、 国道、県道等) (32.7%)	歩道・道路標識等の 交通安全施設 (26.4%)	歩道・道路標識等の 交通安全施設 (23.3%)
5位	歩道・道路標識等の 交通安全施設 (26.0%)	歩道・道路標識等の 交通安全施設 (17.7%)	歩道・道路標識等の 交通安全施設 (27.0%)	歩道・道路標識等の 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%)	公園や緑地 (25.4%)	公園や緑地 (22.1%)

出典：山形県 県政アンケート（5つまで選択可能）



② 優先的に整備してほしいと考える道路

- 「地域間を結ぶ道路」を選んだ回答が最も多く、次点で「市街地と周辺地域を結ぶ道路」の割合が多い。
- 地域別に見ると、最上地域や庄内地域では、他地域と比較して「高規格道路」や「地域間を結ぶ道路」を選んでいる割合が高い。

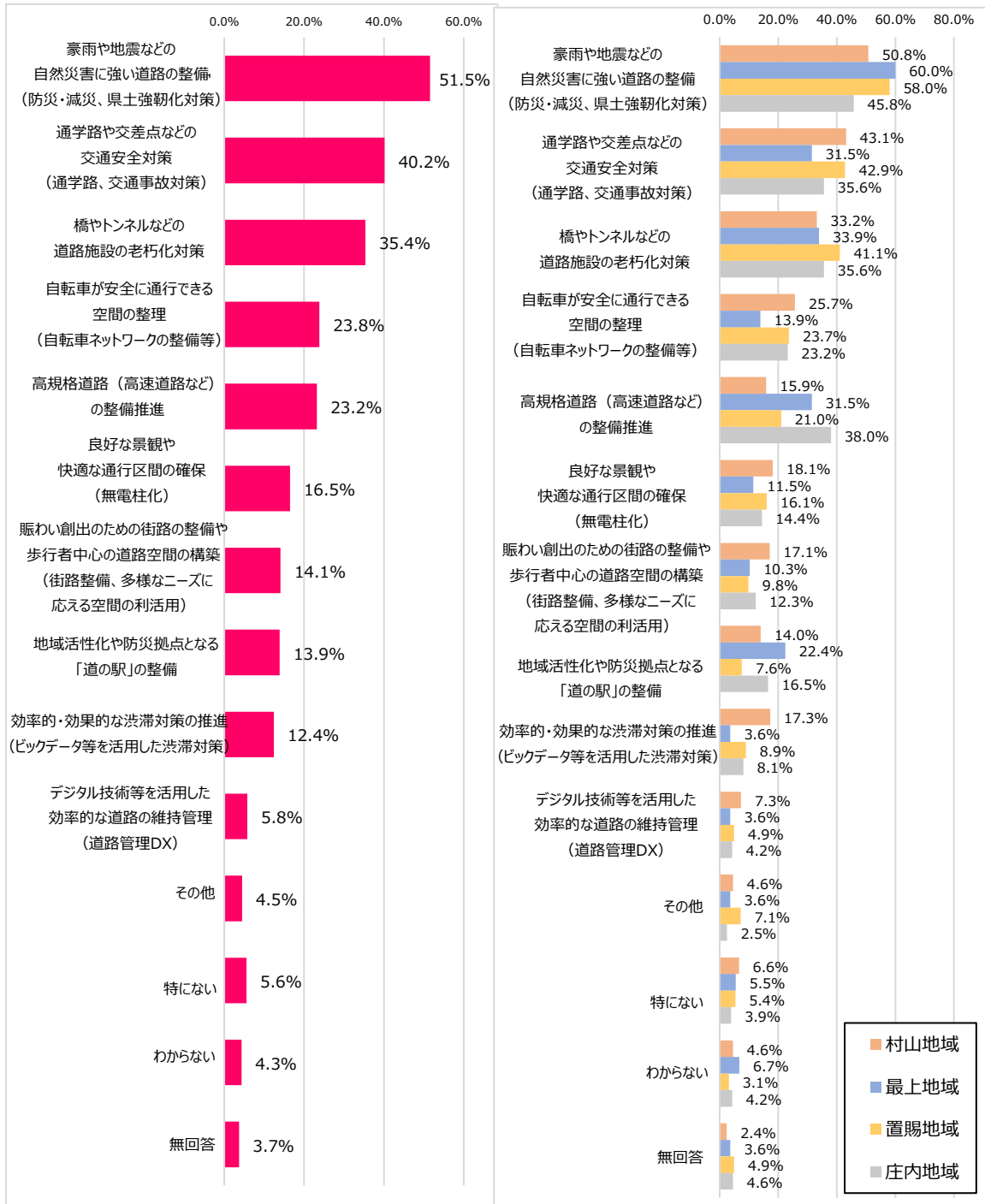


出典：山形県 R5 年度県政アンケート (2 つまで選択可能)

図 6 優先的に整備してほしいと考える道路(左:全体、右:地域別)

③ 優先的に推進してほしいと考える道路の施策

- 「自然災害に強い道路」を選んだ回答が 51.5%と最も多い。次点で「通学路等の交通安全対策」、「道路施設の老朽化対策」と続く。
- 地域別に見ると、最上地域や庄内地域では、「高規格道路の整備推進」の回答割合が高い。また、近年豪雨災害の被害が大きい最上地域や置賜地域では、「自然災害に強い道路」の回答割合が高い。



出典：山形県 R5 年度県政アンケート (いくつでも選択可能)

図 7 優先的に推進してほしいと考える道路の施策 (左:全体、右:地域別)

## 2.2. 道路利用者会議アンケート

バスやタクシー、トラック事業者及びその協会等で組織される「山形県道路利用者会議」において、道路整備に関するニーズを把握するため、(一社)山形県バス協会及び(公社)山形県トラック協会の会員に対しアンケートを実施した。

### (1) アンケート概要

表7 アンケートの概要

項目	H29 アンケート	H30 アンケート
対象者	会 員 : 134 会員 特別会員 : 25 会員 合 計 : 159 会員	会 員 : 133 会員 特別会員 : 25 会員 合 計 : 158 会員
実施期間	平成 29 年 6 月 26 日～7 月 21 日	平成 30 年 6 月 6 日～6 月 22 日
配布数・回収数	配布数 : 159 票、回収数 : 85 票 回収率 : 53%	配布数 : 158 票、回収数 : 74 票 回収率 : 46.8%

### (2) アンケート項目

表8 アンケート項目(H29 アンケート問7はバス・トラックの協会により設問が異なる)

#### 【H29 アンケート】

1	1	一般道路(一般国道や県道)の運行について 最近の道路整備により、運行や業務において、どのようなところが便利になり、どのような変化があったか
	2	「通りにくい、運転しにくい箇所」や「できれば通りたいが、何らかの状況で通りにくいため回避している箇所」について
2		高規格幹線道路(=高速道路)及び地域高規格道路の運行について
		最近の道路整備により、運行や業務において、どのようなところが便利になりどのような変化があったか 道路を高速化することにより、どのような変化があると思うか
3		休憩施設や観光案内情報源となる「道の駅」について、改善した方が良い点、またはこのような機能があれば良い点
4		『「道の駅」(仮称)よねざわ』への質問・意見について
5		その他、道路利用上の気づき、要望などについて
6		(追加質問:バス・トラック)県内の国道や県道等の幹線道路(高速道路を除く)で、貴方がバスを運行している際、最も渋滞がひどいとする箇所について
7	1	(追加質問) (バス)県内のバス路線で、バス停の上屋やベンチの設置などの改善が必要とする箇所
	2	(トラック)休憩のために利用する道の駅やSA・PAで、駐車スペースが最も足りないとする箇所を3つ以内で上げてください。

#### 【H30 アンケート】

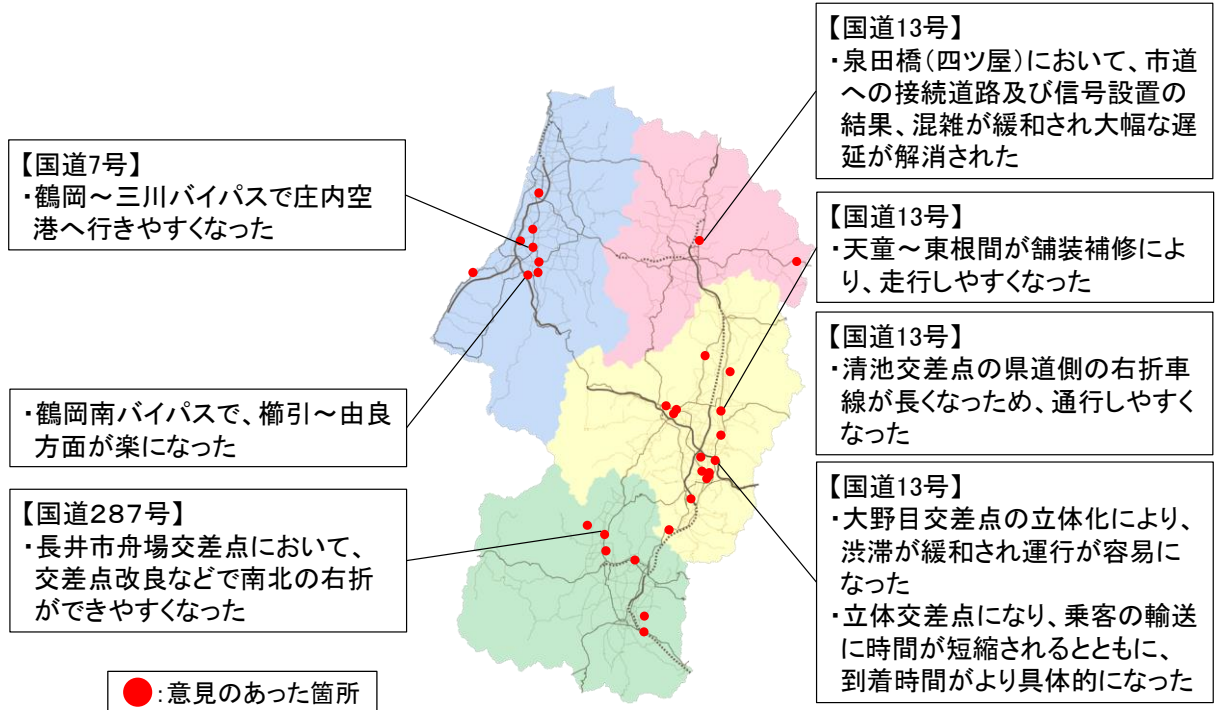
1	『道の駅』が必要・あったら便利・利用しやすい」と考える箇所について
2	その他、道路利用上の気づき、要望などについて

### (3) アンケート結果

#### ① 一般道路（一般国道や県道）について

##### 1) 便利になった箇所、変化について（回答件数 60 件）

- ・ 国道 13 号に関する意見が 20 件と最も多く、次いで国道 287 号が 5 件、国道 7 号、国道 112 号で 4 件の意見が寄せられた。



出典：H29 山形県道路利用者会議アンケート

図 8 便利になった箇所、変化に関する意見

##### 2) 運転しにくい箇所、通りたいが回避している箇所（回答件数 96 件）

- ・ 通勤時間帯・観光での混雑や、道路幅員が狭いこと、安全面での意見が多い。

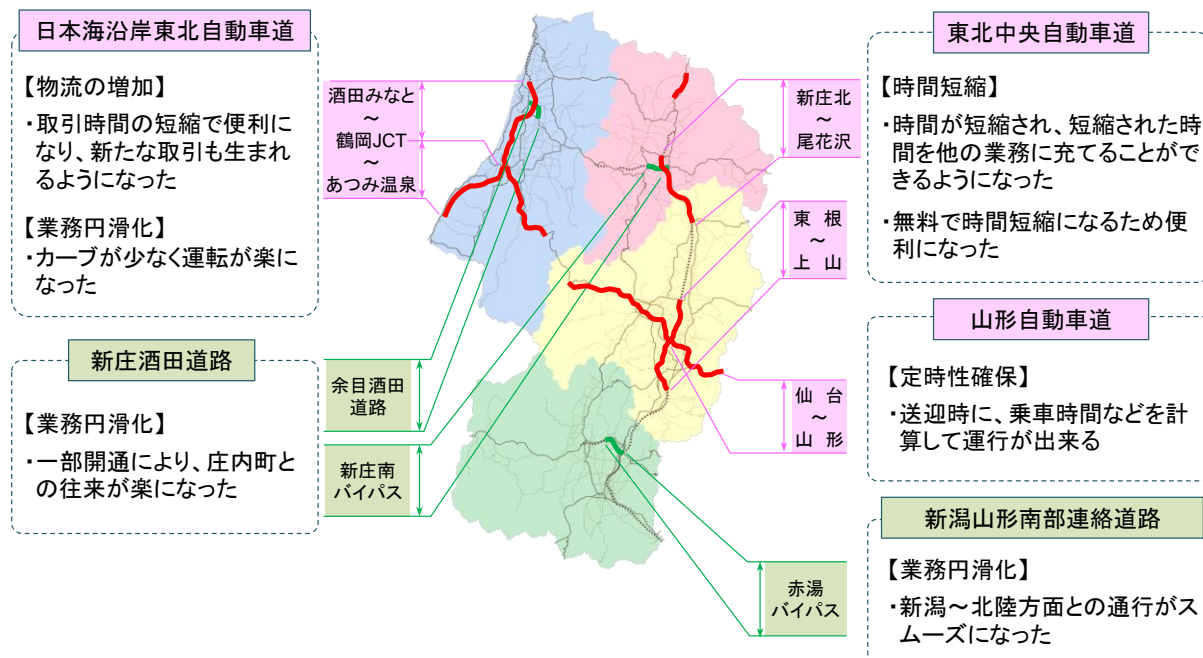
表 9 運転しにくい箇所、通りたいが回避している箇所に関する意見

路線名	意見
国道 13 号	米沢市内で、通勤時間帯が混み合う。
国道 47 号	新庄～戸沢間の道幅が狭い。 新庄～庄内間で交通障害が発生し通行止めになると、国道 112 号に迂回しなければならないときがある。
国道 48 号	土日に渋滞する。観光のためか、朝・夕の渋滞がひどい
国道 112 号	山形市内表～中野区間について、道幅が狭く、大型車がすれ違う際に接触する恐れがあり、小学生の通学路にもなっており危険。
国道 286 号 国道 348 号 山形西バイパス	元々狭い道路を片側 2 車線にしたものであり、狭くて走りづらい。
(主) 山形山辺線	山形市陣場～鮎洗の幅員が狭い。大型車の通行が危険

② 高規格幹線道路・地域高規格道路について

1) 便利になった箇所、変化について (回答件数 43 件)

- 各道路とも、時間短縮やそれに伴う業務円滑化などの意見が多い。

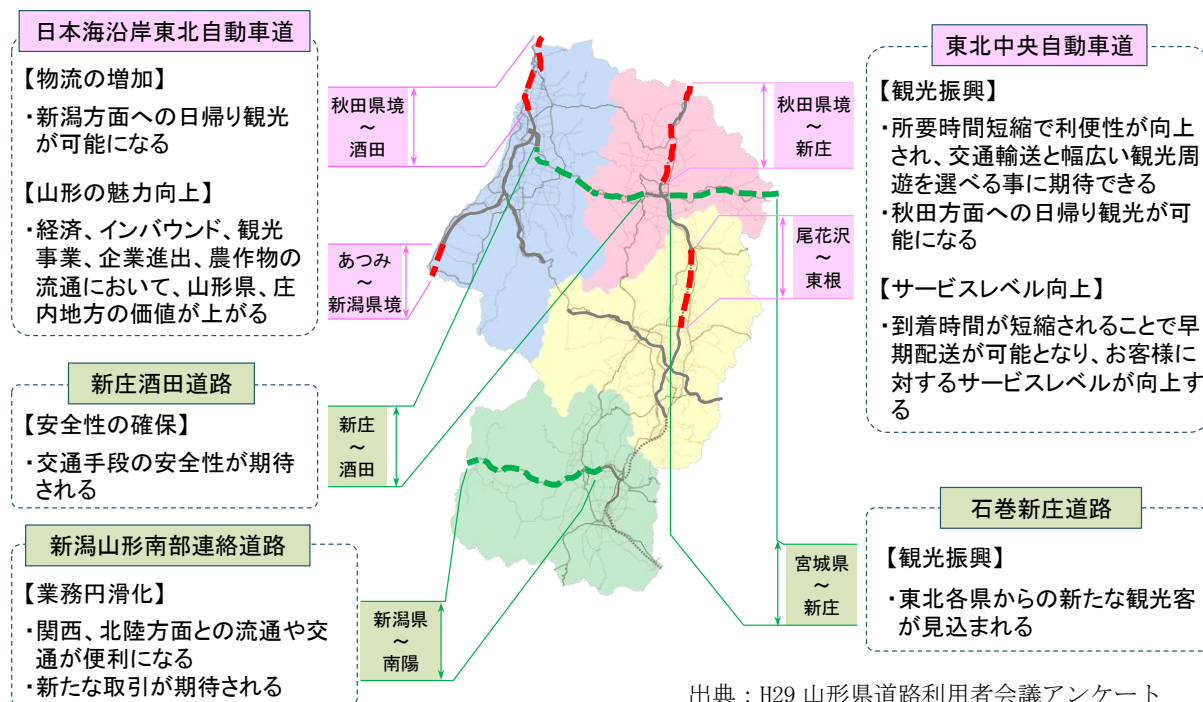


出典：H29 山形県道路利用者会議アンケート

図 9 便利になった箇所、変化に関する意見

2) 道路の高速化で期待される効果について (回答件数 73 件)

- 観光振興や、県の魅力向上といった意見や業務円滑化の意見が多い。

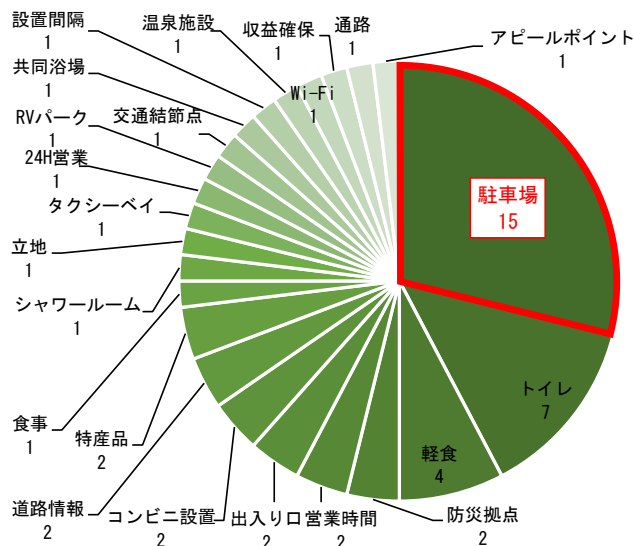


出典：H29 山形県道路利用者会議アンケート

図 10 道路の高速化で期待される効果に関する意見

③ 「道の駅」に求める機能、改善点について（回答件数 52 件）

- 「道の駅」の改善点として、駐車場に関する要望が約 3 割を占め、次いでトイレとなっている。



出典：H29 山形県道路利用者会議アンケート

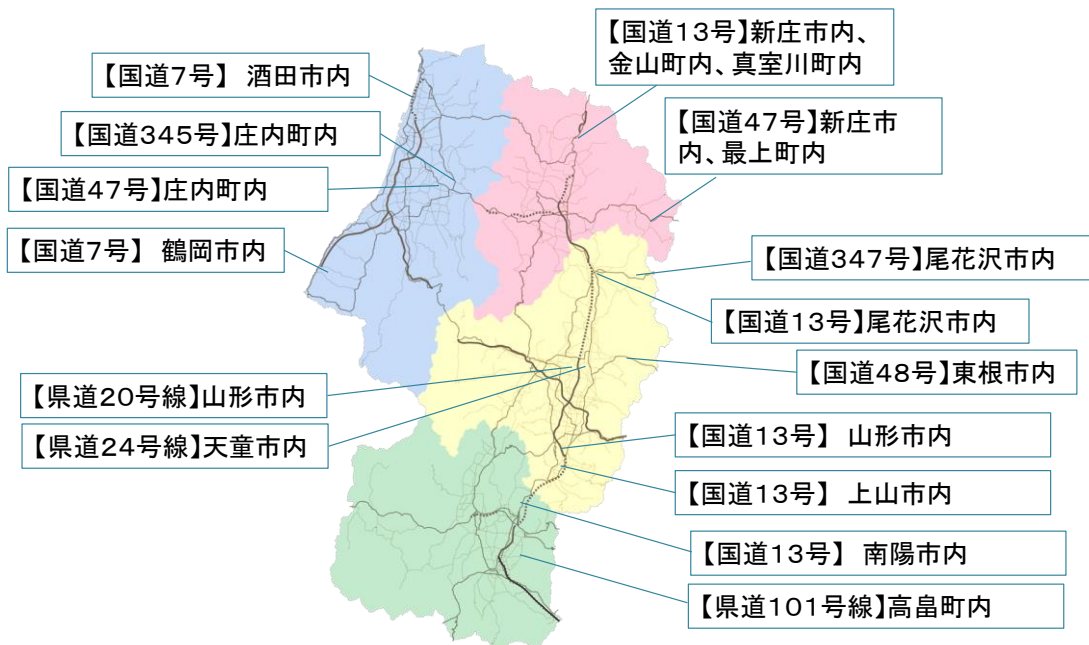
図 11 道の駅に関する意見

1) 「道の駅」の駐車場に関する主な意見

- 人気の道の駅では、特に大型車のスペースが少ない。
- 道の駅全体について、大型車のスペースを確保して頂きたい。
- 身障者の方の駐車スペースをもっと増やしてもらいたい。

## 2) 「道の駅」を設置してほしいと考える箇所について

- 道の駅を設置要望箇所として、国道13号沿いの回答が最も多く、国道7号、国道47号で複数箇所の設置要望の意見が挙げられている。

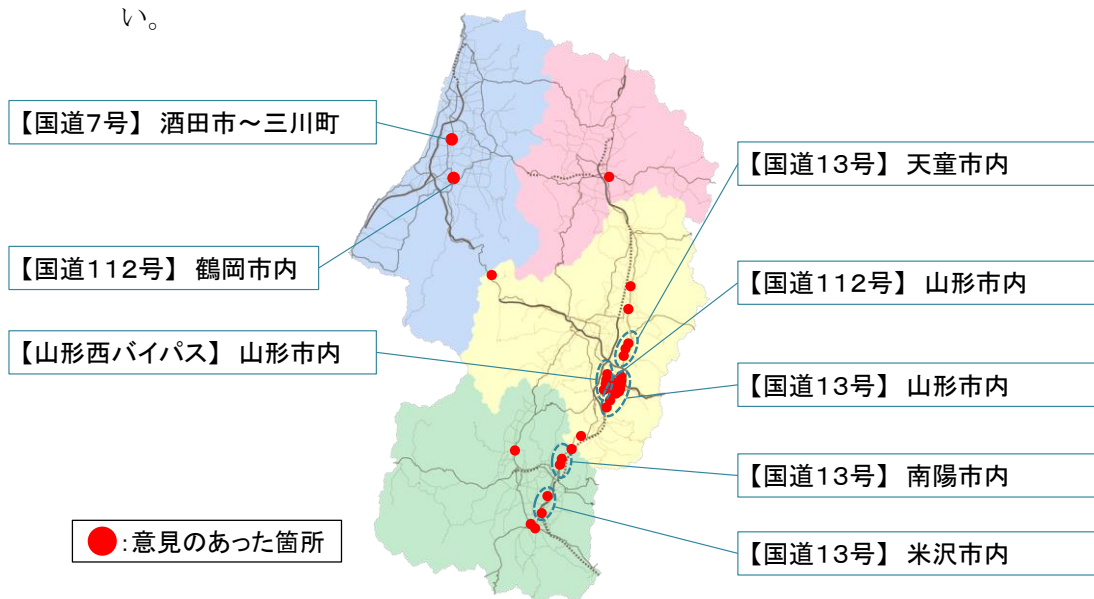


出典：H29 山形県道路利用者会議アンケート

図12 「道の駅」を設置してほしいと考える箇所

## ④ 渋滞がひどいと考える箇所について

- 国道13号で渋滞がひどいと感じている箇所が多く、特に東村山地域の箇所が多い。



出典：H29 山形県道路利用者会議アンケート

図13 渋滞がひどいと考える箇所

## 2.3. 市町村アンケート

今後のみちづくりに関する市町村のニーズを把握するため、各市町村の道路担当課を対象にアンケートを実施した。

### (1) アンケート概要

表 10 市町村アンケートの概要

アンケート対象者	市町村道路担当課
アンケート実施期間	平成 29 年 1 月 24 日～2 月 2 日
配布数	35 票
回収数	35 票
回収率	100%

### (2) アンケート項目

表 11 アンケート項目

項目	設問	回答方法
Ⅰ. 今後、山形県において取り組んでいくべき道路施策について	「山形県道路中期計画」における「10のみちづくり施策」において、引き続き取組みを強化していく必要がある施策	最大 5 つ選択 (+順位付け)
	各施策の主な取組みとして重要と思うもの	複数可
	「安全・安心」「生産性向上・成長・強化」「地域活性化・豊かな暮らし」の各視点における重要と思う施策	最大 3 (or5) つ選択 (+順位付け)
	今後の道路整備を進める上での重要な施策について	自由記述
Ⅱ. 冬期の道路通行対策について	今後取り組んでほしい冬期の道路通行施策	最大 5 つ選択 (+順位付け)
	冬期道路通行施策を選んだ理由	自由記述
Ⅲ. 山形県の道路施策全般について	上記以外で、今後、特に取組んで欲しいこと	自由記述



### (3) アンケート結果

#### ① 山形県において取組んでいくべき道路施策について

##### 1) 10のみちづくり施策の中で取組みを強化していく必要がある施策

- 「山形県県道路中期計画」における「10のみちづくり施策」において、引き続き取組みを強化していく必要がある施策として、「高速道路・地域高規格道路の整備」、「橋梁・トンネルの長寿命化」、「通学路等の整備」、「国道、県道の改築」、「舗装を定期的に修繕し、耐用年数を増加」が上位5位に選ばれ、『高規格幹線道路網の整備』、『道路施設の長寿命化』の取組強化が重要と考える市町村が多い。

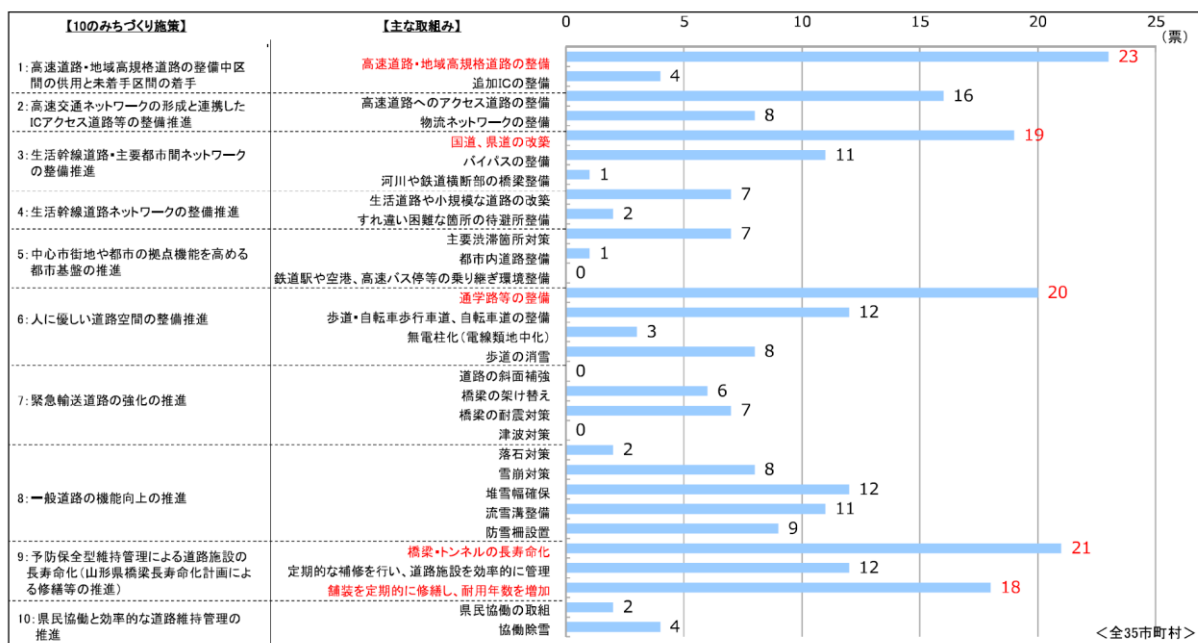


図 14 10のみちづくり施策の中で取組みを強化していく必要がある施策

##### 2) 各施策の主な取組みとして重要と思うもの

###### ■ 「高規格幹線道路網の整備」への主な意見

- 高速道路整備は流通の核。早期完成を目指し、物流ネットワークの確立に向け整備が必要
- 地域高規格道路とアクセス道路の整備により、地域経済へのストック効果を発現させるために早期完成を目指すべき
- 高速道路網のミッシングリンク解消が地方活性化には不可欠。また、中山間地が多く、生産拠点までの距離があるため、既存道路の適正な維持又は改築も必要

###### ■ 「道路の長寿命化」への主な意見

- 新規道路の整備よりも既存のインフラの良好な維持管理が重要
- 既存の道路施設を使いながら地域内外の人が利用できるような道の駅の施設を設け地域活性化ができれば良い
- 既存道路の機能等を確実に確保した上で、新たな道路整備等の取り組みが必要

3) 「安全・安心」「生産性向上・成長・強化」「地域活性化・豊かな暮らし」の各視点における重要と思う施策

■ 「安全・安心」の視点で重要な施策

- 安全・安心面で重要とされる新たな施策として「道路の老朽化対策」、「道路の防災・震災対策」、「生活道路の安全対策」が選ばれている。

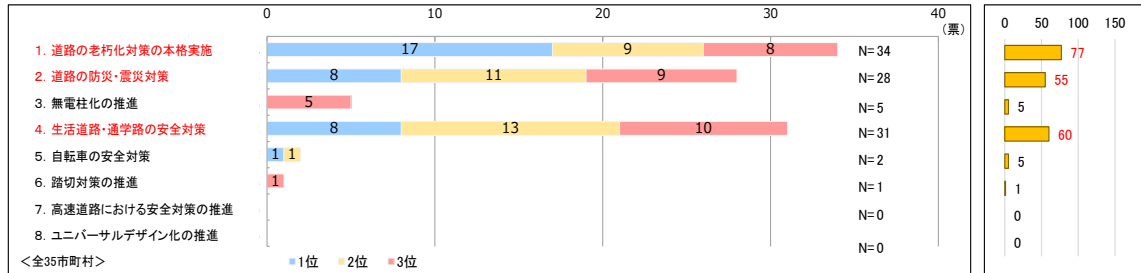


図 15 「安全・安心」の視点で重要な施策

■ 「生産性向上・成長・強化」の視点で重要な施策

- 生産性向上と成長力強化の面で重要とされる新たな施策として「ネットワークを賢く使う」、「物流対策」、「ストック効果」が選ばれている。

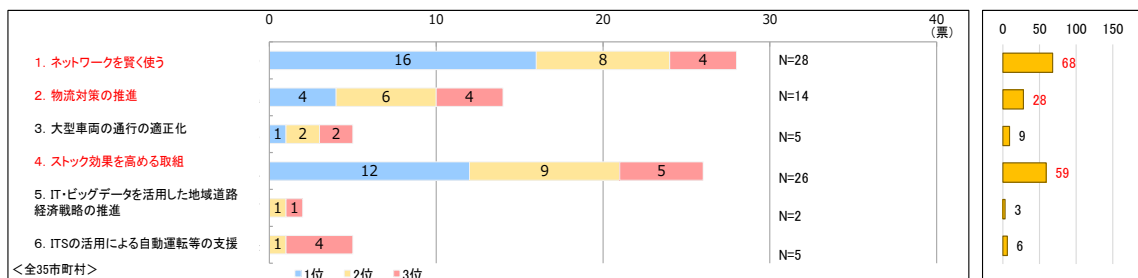


図 16 「生産性向上・成長・強化」の視点で重要な施策

■ 「地域活性化・豊かな暮らし」の実現の視点で重要な施策

- 地域活性化と豊かな暮らしの実現の視点では、「道路ネットワークによる地域・拠点の連携」、「道の駅による地域活性化」、「観光振興の推進」が選ばれている。

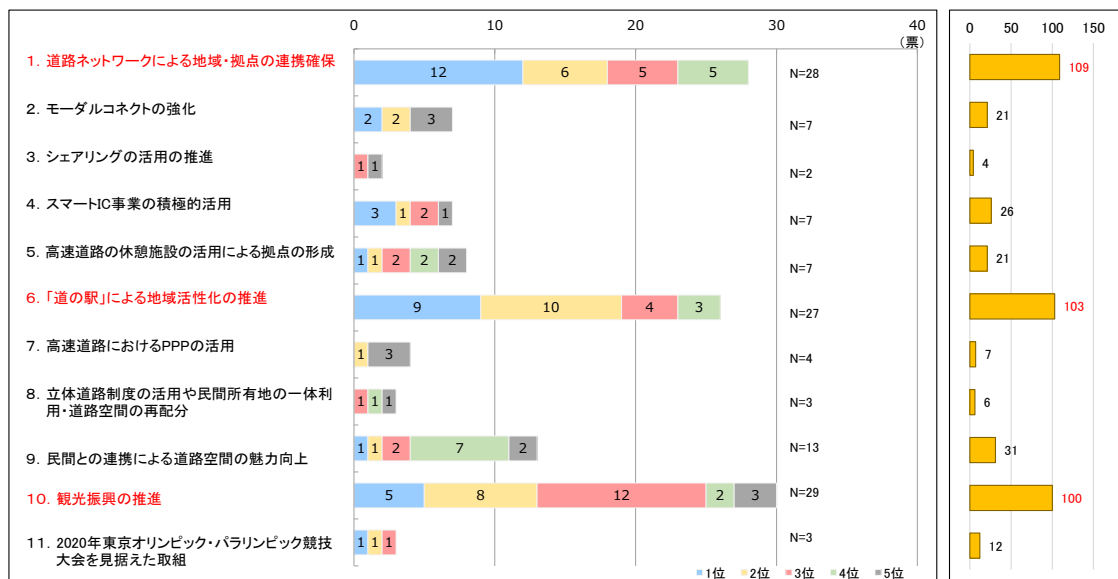


図 17 「地域活性化・豊かな暮らし」の実現の視点で重要な施策

## ② 冬期の道路通行対策について

### 1) 今後取組んでほしい冬期の道路通行施策

- 冬期に取り組むべき道路通行施策として、「堆雪幅を確保する道路整備」、「機械除雪（車道・歩道）の充実」、「地域住民との協働除排雪」が選定された。

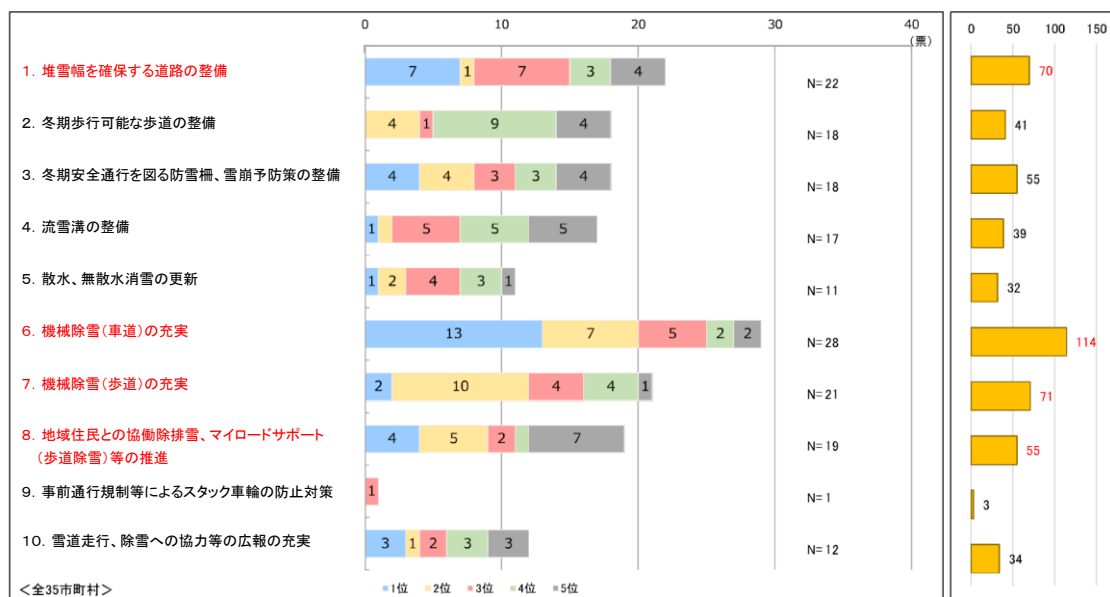


図 18 冬期の道路通行対策のうち、特に今後取組むべき施策

### 2) 今後取組むべき冬期道路通行施策に対する主な選定理由

- 機械による除雪が路線延長に対し追いついていない為、機械除雪の充実が必要
- 散水消雪は家屋の密集している部分に設置されており、機械除雪での対応が困難であることから、水が出なくなったら廃止ではなく、更新していく検討をお願いしたい
- 一部人家が密集している箇所においては、拡幅等もままならないことから流雪溝等の整備が必要であり、これらの整備と共に、住民に理解と強力の意識を持ってもらう取り組みが必要

### ③ 山形県の道路施策全般について

山形県の道路施策全般について、今後特に取組んでほしい施策の要望として、主に以下の意見が挙げられた。

#### ■ 交付金・補助金制度に関する意見

- 除雪費用か除雪機械購入に対する助成措置の充実をお願いしたい

#### ■ 道路網の整備に関する意見

- 現在の交付金は、インフラ長寿命化に重点が置かれ、地域要望の道路改良に予算が十分に回らない。道路の安全確保と円滑化など、市町村が行う社会資本整備への支援もお願いしたい

#### ■ 道路設備・施設に関する意見

- 主要道路の改良と交通安全施設の整備、老朽橋梁の架替え、交通渋滞対策、集落内を通過している道路のバイパス整備、観光地までの路線の整備等

## 2.4. 計画策定時のみちづくり評議会からの意見

「山形県道路中期計画 2028」の策定にあたり、各分野の有識者からなる「山形のみちづくり評議会」に意見を伺った。

### (1) 平成 28 年度 山形のみちづくり評議会（第 2 回）

#### ① 日時

平成 29 年 3 月 8 日（水）14:00～16:00

#### ② 出席委員

柴田会長、貝山委員、津藤委員、宮原委員、池田委員、小山委員、深瀬委員、  
廣瀬委員、上坂委員

#### ③ 議事概要

##### ■ 新たな道路中期計画策定に向けて

市町村道路担当課・県土木OBアンケートの結果を報告し、意見交換を行なった

- このような委員会の場で議論されている内容をきちんと一般の方に報告することが重要。今回プロの視点から出された道路の老朽化対策、維持管理などの重要性を一般の方に伝える事にも繋がる。
- 市町村を活性化していく上で、県の考えをきちんとフィードバックして、市町村の方々（道路担当課だけでなく、企画やその他の担当課）の意見交換を行なうことが重要。

#### ④ 主な意見

##### ■ 新たな道路中期計画策定に向けて

##### 1) アンケート結果について

- 高速道路整備が求められている結果となったが、ネットワークが繋がってきたときに、複数の経路が選択できるので、情報提供も重要になってくる。
- 地域の連携、町内の協力が少なく冬期の除雪問題が顕著になっているという点は、実感している。冬期の除雪対策は重要な視点である。
- 高速道路の整備が遅れている地域は、地域の成長のため高速道路が欲しいとの意見になっていると考えられるが、一般の方にも改めて意見を聞く必要がある。
- 一般の方からは生活道路に関する意見や、堆雪幅を確保する道路整備など、身近な意見が出てくることが考えられる。

##### 2) 新たな道路中期計画を検討していく際の留意点について

- 今回は道路行政に携わっている人の意見なので、一般の方からは道路の老朽化対策や維持管理などの意見は出てこないと考えられ、このような部分を市民とどのように共有していくかが鍵ではないか。
- 現在の中期計画の施策に含まれていない「道の駅」、「観光」、「ネットワークを賢く使う」、「ストック効果」など、次期中期計画の検討において重要な視点であると考えられる。

以 上

(2) 平成 29 年度 山形のみちづくり評議会（第 1 回）

① 日時

平成 29 年 12 月 1 日（金）14：00～16：00

② 出席委員

柴田会長、貝山委員、藤田委員、塩原委員、津藤委員、宮原委員、池田委員、  
小山委員、深瀬委員、千葉委員代理、早川委員代理

③ 議事概要

■ 次期道路中期計画策定に向けた課題整理等の作業状況及び今後の方向性について

新たな道路中期計画策定に向け、現状・課題、この 10 年間で見てきた課題について事務局より報告し、主に以下のような意見交換がなされた。

- 南北方向の道路が概成されてきた中で、今後は東西方向の道路で日本海側と太平洋側をどのようにしてリンクさせていくかが重要である。
- 高齢者が増えているため、安全については、子供よりも高齢者にシフトした安全対策事業が必要。
- 観光では、情報提供の仕方で大きく変わってくるため、インターネットの活用等、様々な手段を検討する必要がある。
- 見えるところの維持管理も大事だが、見えていない地下空間などの状況も把握して維持管理を進める必要がある。

④ 主な意見

■ 次期中期計画策定に向けた課題整理等の作業状況及び今後の方向性について

1) 東西方向の道路整備について

- この 10 年間で、縦（南北）方向道路は出来てきたので、次の 10 年は横（東西）方向に着目していくべきである。
- 東日本大震災で、リダンダンシーの課題が見えたとのことであるが、日本海側と太平洋側を具体的にどの道路でリンクさせていくのが重要。南北方向の縦の軸は出来てきているが、東西方向はまだまだ。大震災時の国道 47 号の交通量をきちんと整理するべきである。

2) 安心・安全について

- 少子高齢化で、どうしても高齢者が増えてしまう。子供よりも、高齢者にシフトした安全対策が必要である。
- 降雪期には、道路標識が見えなくなってしまう。新技術なども活用し、冬も見易い道路標識の検討が必要。
- 強風の日が多いため、高速道路のように県道でも吹き流しを設置し、風についても、情報提供する手段が必要である。
- 冬季の月山道路は危ないと言われている。危険箇所に対する対策を講じないと、地域間の交流が危うくなってくるので対策が必要である。

- この先の道路がどうなっているのかなど、安全な避難誘導の観点からも、道路の情報を早めに知らせる手段を考える必要がある。
- 生活道路は1本1本の道路ではなく、面で考えるほうがいいのではないかと。ただし、通り抜け対策は必要なので、メリハリをつけた安全対策を行うべき。

### 3) 維持管理について

- 道路の維持管理については、見えるところばかりに目がいきがち。例えば、道路の地下に埋められている、上下水道管の埋設状況や、経年状況は把握しているのか。老朽化で、博多の陥没事故のような事にならないか。見えるところ以外の維持管理も、中期計画で位置づける必要があるのではないかと。

### 4) 観光について

- あつみ温泉の観光客数増加は、日本海沿岸東北自動車道の IC で「あつみ温泉」という名前がついたことが非常に大きい。
- 道の駅やサービスエリアの整備では、地域との連携を考えるべき。
- 道路ができると、時間短縮されるので、遠くへ行きたくなるものだが、地域へ留める発想がある。例えば、流行の「インスタ映え」を意識して、ビューポイントの写真を SNS にアップしてもらうなどの工夫も重要。
- ビューポイントは、高速道路だとサービスエリアで、一般道路では「もしもしピット」のようなものを設けてはどうか。
- 山形県にどうやってきてもらうか、インターネットを活用するなど、情報発信の仕方に工夫が必要。
- QR コードを用いている、「山形景観ものがたり」をもっと大きくするなど、他部署でやっているいいものは道路でも取り入れてみてはどうか。

以 上

(3) 平成 29 年度 山形のみちづくり評議会（第 2 回）

① 日時

平成 30 年 3 月 7 日（水）14：00～16：00

② 出席委員

柴田会長、藤田委員、津藤委員、小山委員、深瀬委員、和田委員、角湯委員

③ 議事概要

1) 次期道路中期計画策定に向けた作業状況及び方向性の提示について

次期道路中期計画の方向性について、事務局より説明した。

2) その他情報提供

- 新庄金山道路について、事務局より説明した。
- 高速道路の暫定 2 車線区間における安全対策の取組みについて、和田委員より説明がなされた。

④ 主な意見

■ 次期道路中期計画策定に向けた作業状況及び方向性の提示について

- 今までの道の駅と新しい道の駅ではサービスの概念が変わってきていることに着目する必要があり、道の駅をもっと有効に使う意識の変化が必要である。
- 「山形らしい道路整備」は非常に良いアイデアだと思われるが、路肩に色を入れるなどのよりよくなるような工夫していく必要がある。
- 高齢者視点では、完全に分離された自転車通行帯が必要ではないか。
- 幅広の歩道整備は良いと思うが、最上地域では、軽トラックが多く、自転車感覚で乗る住民が多いことから誤進入や駐車の問題があると思われるので、車止めやボラード等の対策が必要である。
- 植樹帯の撤去事例が挙げられているが、森林（モリ）ノミクスもやっているの、緑化との兼ね合いを考えていく必要がある。
- 国・NEXCO が主体となる事業については、それが開通したことで、どんな課題が解消され、どう利活用されて地域に還元するのかといったストーリーも含めて、要望することが必要である。
- 堆雪幅の確保は国土交通省でも実施しているので、県と連携して進めていきたい。
- 最上川などでサイクルツーリズムについて考えていく必要があるのではないかと。

以 上



#### (4) 平成30年度 山形のみちづくり評議会（第1回）

##### ① 日時

平成30年7月17日（火）14:00～16:05

##### ② 出席委員

柴田会長、貝山委員、藤田委員、塩原委員、津藤委員、宮原委員、小山委員、皆川委員、和田委員、角湯委員

##### ③ 議事概要

###### 1) 次期中期計画の骨子（案）について

次期中期計画の骨子（案）について、事務局より説明した。

###### 2) 次期道路中期計画における各施策の取組み方針等について

次期道路中期計画における各施策の取組み方針等について、事務局より説明した。

###### 3) 次期道路中期計画のタイトル、テーマについて

- ・ タイトルは「山形県道路中期計画2028」に決定した。
- ・ 第2回山形のみちづくり評議会にて継続協議することとした。

##### ④ 主な意見

###### 1) 道の駅について

- ・ 道の駅に防災機能を設けられるようになり、地域防災に役立つと考えられるが、地域住民にその機能があることが伝わっていないのではないかと。
- ・ 道の駅では、近くの防災情報等が細やかに取れるような仕掛けづくりを行うとともに、普段から行きたくくなるような魅力的な道の駅にしてほしい。
- ・ どうしたら最上地域の道の駅事業が前に進めるのか情報提供やご指導をいただきたい。
- ・ 道の駅については、米沢などの成功事例等を踏まえて、事例を活用できるところと異なるところを見極めて進めてほしい。
- ・ 道の駅は画一的な整備とならないよう、コーディネーターが地域の状況を踏まえて意見をとりまとめ、柔軟に施設整備を検討した方がよい。

###### 2) 安心・安全について

- ・ 高齢者ドライバーに関する対策について、運転免許自主返納者に対する支援や自動運転の推進等、県としての支援について道路行政の立場からも触れておくべきと考える。
- ・ ビッグデータの活用などにより、起こりやすい事故の特徴をドライバーに伝えるような工夫を進められると、安全性が向上すると考える。
- ・ 歩行者の安全性を守るのが緊急の課題としているが、これまでの経緯を踏まえて、本来あるべき歩行者の安全性を回復する施策であることを、示すことが必要ではないか。
- ・ 通学路の擁壁が倒壊した事例なども踏まえた通学路の点検を実施し、その際には、事情に詳しい地元の区長、町内会やPTA代表なども入れて行って欲しい。

### 3) 防災について

- 次期中期計画には、気象変動や豪雨・豪雪対策の文言は書き入れていただきたい。
- 局所的な雨の降り方もきめ細かいメッシュで観測できるようになってきている。これらのデータを活用した柔軟できめ細かな道路規制・情報提供のしくみについて検討が必要ではないか。

### 4) 維持管理について

- 市道や農道の非幹線道路に大型車が流入する等、交通状況が大きく変化する場合には、長寿命化対策の優先順位等を見直ししてほしい。
- 非幹線道路については、車種ごとの通行規制や物理的デバイス、路面標示による注意喚起等の対策や、迂回路の情報提供とあわせた対策検討も必要ではないか。

### 5) 賑わいの創出について

- 「県民一人あたりの渋滞損失時間」という指標は、県民が課題の大きさを実感しにくい。県民にとってもう少し分かりやすい指標の方がよい。

### 6) 観光について

- 標識を多言語化すると文字が小さくなり読めなくなるという問題が生じる。英語表記のみにするなどの工夫が必要である。
- 右ハンドルに慣れない外国人ドライバーに対する注意喚起等、インバウンド対策として安全面に関する対策についてアイデアを考えてほしい。

### 7) 道路ストックの活用について

- 堆雪帯を確保した広い路肩は、雪国経験の少ない者からすると、車線なのか路肩なのか走っていて分かりにくい場合もある。路肩のカラー化を進めてもらうと助かる。

### 8) 新たな制度・取組み等について

- 山形県は、自家用車の所有率も高く高齢ドライバーも増加すると思われ、自動運転サービスを進めることが有効であると思われる。是非とも自動運転サービスの先進県になるように施策を進めて欲しい。
- 暫定2車線の高速道路の整備区間に関し、中央分離帯を設けることが出来るようになった。山形の場合は特に高齢ドライバーが多いので、対向車線に飛び出さないように、山形らしいインフラ整備のニーズのひとつとして盛り込んでほしい。

以上

(5) 平成 30 年度 山形のみちづくり評議会（第 2 回）

① 日時

平成 30 年 11 月 13 日（火）13：30～15：00

② 出席委員

柴田会長、塩原委員、津藤委員、宮原委員、小山委員、皆川委員、和田委員、  
角湯委員

③ 議事概要

1) 平成 29 年度 道路事業の達成度報告について

平成 29 年度 道路事業の達成度報告について、事務局より説明した。

2) 「山形県道路中期計画 2028」の素案について

「山形県道路中期計画 2028」の素案について、事務局より説明した。

④ 主な意見

1) 重要物流道路について

- 貨物輸入の多くは酒田港からトラックで内陸や太平洋側に運搬されるため、地域高規格道路を重要物流道路に指定したうえで整備推進が必要である。
- 国際海上コンテナ車の円滑な通行のため、IC までのアクセス路の機能強化が重要である。

2) ICT の活用について

- 県内においても ICT 建設機械での施工が見られるようになり、こうした新たな技能を身に着けた人材の確保が必要である。

3) 道路施設の老朽化について

- 橋梁等の施設の老朽化が進行する中、長寿命化対策とともに、統廃合を含めた計画的な架替についても議論を始める必要がある。

4) 道路規制情報の情報提供のあり方について

- 県のホームページで情報提供を開始した道路の規制状況について、県民に対して周知を図る必要がある。

5) 除雪のしやすい道路整備について

- 除雪経費の軽減のため、除雪のしやすいみちづくりが必要である。

6) テーマ（副題）について

- 人口減少社会の折、今後更なる交流人口の拡大を図ることが重要。道路は、ヒト・モノの対流を促進する重要なインフラである。

以 上

(6) 平成 30 年度 山形のみちづくり評議会（第 3 回）

① 日時

平成 30 年 12 月 26 日（水）13：00～15：00

② 出席委員

柴田会長、貝山委員、塩原委員、津藤委員、宮原委員、小山委員、皆川委員、  
和田委員、角湯委員

③ 議事概要

■ 「山形県道路中期計画 2028」の原案について

評議会、市町村、県議会からの意見と対応について説明し、了解を得た。

新たに追加した各地域のみちづくりビジョンについて説明し、意見を伺った。

④ 主な意見

■ 「山形県道路中期計画 2028」の原案について

1) 道路中期計画のテーマについて

- これからのみちづくりでは、防災やまちづくりなどの面で関係部局、団体、地域と連携して地域課題の解決を図る必要がある。
- 山形県のみちの将来像（テーマ）として事務局が提案した「ヒト・モノの交流を促進し山形の未来へつなぐみちづくり」については、これまでの意見が包括されている。（パブリック・コメントを実施し、意見を踏まえて次回決定。）

2) 地域のみちづくりビジョンについて

- あいまいな表現は避け、高速道路ネットワークの整備状況などを踏まえ、今後 10 年間で取り組むみちづくりの大きな方向性を表すフレーズとなるように再検討。（後日修正案を提示し、パブリック・コメントを実施することについて了解。）
- 酒田港を重要な貿易港として活かすため、新庄酒田道路のほか石巻新庄道路の整備が必要である。宮城県との連携とともに、山形県の重要性について積極的に発信すべきである。

以 上

(7) 平成 30 年度 山形のみちづくり評議会（第 4 回）

① 日時

平成 31 年 3 月 15 日（金）10：30～12：00

② 出席委員

柴田会長、貝山委員、塩原委員、宮原委員、池田委員、小山委員、和田委員、  
角湯委員

③ 議事概要

■ 「山形県道路中期計画 2028」について

「山形県道路中期計画 2028」について、パブリック・コメントの結果と対応方針および最終案を事務局より説明した。

④ 主な意見

■ 「山形県道路中期計画 2028」の最終案について

- 第 3 回みちづくり評議会までに挙げられた委員の意見が反映されており、最終案を「山形県道路中期計画 2028」として本評議会承認する。
- 国道 113 号、121 号、347 号などは、他県との連携において重要な路線と考えられる。次の改訂に向け、補助国道と並ぶ横軸としての道路のあり方を議論するとともに、表示方法等についても検討が必要。

以 上

《山形のみちづくり評議会（名簿）》

	分野	氏名	役職	地区
会長	学識経験者	柴田 洋雄	山形大学名誉教授	全県
委員	学識経験者	貝山 道博	東北文化学園大学総合政策学部 教授 元山形大学人文学部 教授	全県
	マスコミ	藤田 美和子	NHK山形放送局 局長	全県
	産業	塩原 未知子	有限会社テンプレス アートディレクター	村山地域
	観光	津藤 真知子	株式会社もがみ物産協会 常務取締役	最上地域
	まちづくり	宮原 博通	有限会社地域環境デザイン研究所 所長	置賜地域
	観光	池田 真知子	海辺のお宿 一久 取締役 若女将	庄内地域
	生活	小山 恵子	酒田みちみらい女性の会 会長	庄内地域
	公共サービス 提供者	皆川 和明	東日本高速道路株式会社東北支社 山形管理事務所 所長	全県
	行政	和田 賢哉	国土交通省東北地方整備局 山形河川国道事務所 所長	全県
	行政	角湯 克典	山形県県土整備部 部長	全県

## 2.5. 計画改訂時のみちづくり評議会からの意見

「山形県道路中期計画 2028」の改訂にあたり、各分野の有識者からなる「山形のみちづくり評議会」に意見を伺った。

### (1) 令和4年度 山形のみちづくり評議会

#### ① 日時

令和5年3月14日（火）14:00～16:00

#### ② 出席委員

柴田会長、貝山委員、大泉委員（Web 参加）、津藤委員、宮原委員、工藤委員（Web 参加）、橋本委員、小林委員

#### ③ 議事概要

##### ■ 「道路中期計画 2028」策定以降の情勢の変化について

- 山形県道路中期計画 2028 策定以降の情勢の変化について事務局より説明を行った。
- 山形県を取り巻く現状と計画策定後に顕在化した課題等を説明し、計画の拡充が考えられる内容を提示した。

#### ④ 主な意見

##### ■ 「道路中期計画 2028」策定以降の情勢の変化について

- 道路において自然エネルギーの利活用視点も今後重要ではないか。
- 東日本大震災時は、国道 47 号や国道 113 号などの横軸道路が関東圏からの物資を日本海側から太平洋側へ運んだところであり、災害への備えにおいてもこれら横軸道路の整備は重要。
- 県内区間の道路整備も進んできている中、物流など広域的な交通を支えるためにも、県境部の早期整備も重要。
- 物流の視点で考えると、災害等の有事の際に通行止めとなった路線の開通見込みの情報について迅速かつ正確な発信は非常に重要である。
- ひと昔前では、道路は自動車を使うものだ意識されていたと思うが、今後は、電動キックボードや自動運転などの多様なモビリティを、まちなかの道路で対応させていく必要があると思う。

以上

《令和4年度 山形のみちづくり評議会（名簿）》

	分野	氏名	役職	地区
会長	学識経験者	柴田 洋雄	山形大学名誉教授	全県
委員	学識経験者	貝山 道博	埼玉大学名誉教授 東北文化学園大学名誉教授	全県
	マスコミ	大泉 謙	NHK山形放送局 局長	全県
	産業	塩原 未知子	有限会社テンプレス アートディレクター	村山地域
	産業	津藤 真知子	株式会社もがみ物産協会 代表取締役	最上地域
	まちづくり	宮原 博通	株式会社 和のくらし文化研究所 代表取締役	置賜地域
	観光	池田 真知子	海辺のお宿 一久 若女将	庄内地域
	物流	工藤 亜紀子	エイエスエムトランスポート株式会社 代表取締役	庄内地域
	公共サービス提供者	宇留野 武見	東日本高速道路株式会社東北支社 山形管理事務所 所長	全県
	行政	橋本 裕樹	国土交通省東北地方整備局 山形河川国道事務所 所長	全県
	行政	小林 寛	山形県県土整備部 部長	全県



## (2) 令和5年度 山形のみちづくり評議会（第1回）

### ① 日時

令和5年10月5日（木）14:00～16:30

### ② 出席委員

柴田会長、貝山委員、森委員、塩原委員、柴田委員、宮原委員、鈴木委員、工藤委員（Web参加）、宇留野委員、森田委員、小林委員

### ③ 議事概要

#### ■ 「山形県道路中期計画 2028」の見直しについて

- ・ 山形県道路中期計画 2028 の見直し方針について事務局より説明した
- ・ 防災・減災、国土強靱化の取り組みでは、「3か年緊急対策」や「5か年加速化対策」によって、事業期間短縮による対策完了の前倒しが図られている。
- ・ 令和4年度評議会での意見については、関連する山形県等の動向を踏まえ、施策や計画 本文に追記する。
- ・ 計画策定後に顕在化した課題を再整理し、計画の見直し方針（素案）を提示した。

### ④ 主な意見

#### ■ 「山形県道路中期計画 2028」の見直しについて

##### 1) 広域道路ネットワークについて

- ・ 国道 47 号は、インバウンド客の増加により、宮城県から来訪する観光客が多く、また、陸羽東線の運行見合わせ時における代替性の視点でも重要性は高い。
- ・ 県の南北方向は移動しやすいが、東西方向の移動は時間がかかり、走行時に危険を感じることもあるため、横軸道路についても整備促進を図ることが重要である。

##### 2) 観光面・物流面の課題・方向性について

- ・ インバウンド客には歴史の道をたどるツアーが人気で、時間をかけて地域をじっくり巡る人も多いため、観光拠点を繋ぐ歩道整備を進めることも必要と考える。
- ・ 県には魅力的な観光地が多いものの、物流にとってミッシングリングの解消は必要不可欠であり、安全性と利便性・速達性を確立した道路が求められる。
- ・ 物流の効率化としてダブル連結トラックの検討も進められているが、SA や PA 等における駐車スペースの不足等が課題である。

##### 3) まちなかにおける道路空間のあり方について

- ・ まちづくりの観点では、歩行空間の活用が重要。県道・市道のネットワークと一体化した歩行空間や歩行者の休憩施設の整備など、街中に来てもらうような施策も必要である。
- ・ 高齢者の移動手段確保と地域活性化の観点では、道路の利便性は多少の低下を容認しつつ、道路空間再配分等により自転車利用を促す等、道路整備以外の取り組みも考えられる。
- ・ 街中の身近な移動手段として、新たなモビリティを活用することが考えられるが、必要な幅員が担保される道路があるか、どうやってそれらを創出するかと

いう課題が残されるため、将来的にはそのような検討も重要と考える。

4) その他

- 温泉熱を活用した融雪設備の整備は好事例であるため、取り組みを拡充してほしい。
- 石巻市、大崎市、新庄市、酒田市が、平成 23 年 4 月に災害援助協定を締結してから時間が経過しているため、実際の緊急時に運用できるかなど、協定の内容を確認しておく必要がある。

以 上

《令和 5 年度 山形のみちづくり評議会（名簿）》

	分 野	氏 名	役 職	地 区
会 長	学識経験者	柴田 洋雄	山形大学名誉教授	全県
委 員	学識経験者	貝山 道博	埼玉大学名誉教授 東北文化学園大学名誉教授	全県
	マスコミ	森 徹	NHK山形放送局 局長	全県
	産 業	塩原 未知子	有限会社テンプレス アートディレクター	村山地域
	観 光	柴田 薫	わらべ唄の宿 湯の原 女将	最上地域
	まちづくり	宮原 博通	株式会社 和のくらし文化研究所 代表取締役	置賜地域
	観 光	鈴木 裕士	鶴岡銀座商店街振興組合 理事長	庄内地域
	物 流	工藤 亜紀子	エイエスエムトランスポート株式会社 代表取締役	庄内地域
	公共サービス提供者	宇留野 武見	東日本高速道路株式会社東北支社 山形管理事務所 所長	全県
	行 政	森田 裕介	国土交通省東北地方整備局 山形河川国道事務所長	全県
	行 政	小林 寛	山形県県土整備部 部長	全県

### (3) 令和5年度 山形のみちづくり評議会（第2回）

#### ① 日時

令和6年1月16日（火）14:00～15:30

#### ② 出席委員

柴田会長、貝山委員、塩原委員（Web参加）、宮原委員、鈴木委員（Web参加）、  
工藤委員（Web参加）、宇留野委員、森田委員、小林委員

#### ③ 議事概要

##### ■ 山形県道路中期計画 2028 改訂版（原案）について

- ・ 山形県の現状や計画策定後に顕在化した課題、評議会でも出た意見を反映した、山形県道路中期計画 2028 改訂版（原案）の概要版を提示した。
- ・ 今年度実施した県政アンケートでは、「道路」を重要だと考える施設に選んだ回答が最も多かった。また、優先的に推進してほしい道路施策については、「自然災害に強い道路の整備」を選択する回答が最も多かった。

#### ④ 主な意見

##### ■ 山形県道路中期計画 2028 の見直しについて

- ・ 施策の主な取組内容に掲載する実施事業例等の写真は、課題を的確に表現している写真の選定や、補足説明を追記する等の工夫をした方がよりわかりやすい。
- ・ 山形県のみちづくりを取巻く現状・社会的な背景に掲載している「少子高齢化を伴う人口減少の加速」、「産業の動向」、「社会保障関係費の増によるインフラ投資の圧縮」については、対応する施策がわかりづらいため表現の工夫が必要と考えられる。
- ・ 施策①の対面2車線で暫定供用区間の高規格道路における正面衝突事故防止対策については、ワイヤロープの設置に不向きなトンネルや長大橋梁における安全性を高める検討が必要だと考えられる。
- ・ 施策④の県土強靱化に向けた、災害に強い道路ネットワークの整備推進について、今年1月1日に発生した能登半島地震も踏まえ、ここ数年で緊急性をもって整備する箇所をクローズアップしても良い。
- ・ 大雨や地震時には、トンネルの坑口周辺法面等も被災する可能性があるため、そのような箇所の把握、GPSを活用したモニタリング、対策等についても引き続き検討するとよい。
- ・ 道路が通行止めになることで、集落が孤立してしまうところは本県にもいくつかあるため、ヘリコプターが離着陸可能な場所を確保するなど、道路以外でのアクセス手段についても考えていく必要があると考える。
- ・ 施策⑥の効率的で持続可能な維持管理に関する取組については、山形県とNEXCOで知見や技術の情報交換を行いながら実施することでより効果的になると考えられる。
- ・ 施策⑧の道路におけるにぎわい創出については、今後重要な視点となる。既存道路を活用したイベント開催によるにぎわい創出ももちろん重要であるが、イベント開催を想定した道路整備の視点も検討いただきたい。
- ・ 山形県には美しい景色が多いため、自転車道整備をはじめとした道路のハード対策がそれぞれのまちづくり及び地域性と合致する形で、ソフト対策が活きるまちづくりを進めていただきたい。

- 道路交通情報に加えて観光情報等のプッシュ型情報発信をスマートフォンなどの情報端末機器を活用し、推進しても良いのではないかと。
- 最近では外国人観光客も回復傾向にあり、道路標識等の多言語表記の推進が重要だと感じている。

## 2.6. 「山形県道路中期計画 2028（改訂原案）」についての意見募集の結果（パブリック・コメントの結果）

「山形県道路中期計画 2028（改訂原案）」について、意見を募集したところ以下のような意見が寄せられた。寄せられた意見と意見に対する県の考え方を以下に示す。

### (1) 意見の募集期間

令和6年2月5日（月曜日）から令和6年2月18日（日曜日）まで

### (2) 提出された意見の数

2件（意見提出者2名）

### (3) 提出された意見の概要及びそれに対する県の考え方

#### 【意見1】

街なかに賑わいを創出するみちづくりの推進の中で、賑わい空間形成に向けた取り組みを進めることは、非常に良いことだと思います。

中心市街地の活性化はどの地域でも大きな課題だと思いますので、代表箇所として山形市の事例が挙げられておりますが、ほかの地域でも取り組みを検討していただきたい。

#### 【県の考え方】

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や賑わいを創出するため、道路中期計画の施策8（街なかの賑わいを創出するみちづくりの推進）に基づき、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引き続き推進して参ります。

また、山形市内での賑わい空間形成に向けた検討を進めるなかでノウハウを蓄積し、各地域へ取り組みを展開できるよう検討を進めて参ります。

#### 【意見2】

令和元年には鶴岡市でも大きな地震がありましたが、令和6年元旦の能登半島地震では更に大きな地震が発生し、北陸でかなりの被害が生じています。近い将来、山形県内でも同じような地震が発生してもおかしくないと思われます。このような状況も踏まえて、地震で壊れにくい道路の整備を進めて欲しいと思います。

#### 【県の考え方】

地震等の災害発生直後からの避難・救助や物資供給等の応急対応に資するため、道路中期計画の施策4（防災・減災、県土強靱化に向けた道路の機能強化と災害発生時における対応の迅速化）に基づき、緊急輸送道路等において橋梁の耐震化等を推進すると共に、県土強靱化に向けた、災害に強い道路ネットワークの整備を推進して参ります。

### 3 山形県道路中期計画 2018 の取組、事業実施状況

#### (1) 活力と交流を生み出すみちづくり

#### 【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

##### 1) 整備状況

活力ある地域産業の振興、広域的な交流連携を図るため、特に 2008 年度（平成 20 年度）以前に着手した高速道路及び地域高規格道路の事業箇所について、早期の供用開始が図られるように活動を行った。

山形県内の高速道路、地域高規格道路のこれまでの 10 年間の整備状況は表 12 計画期間（2009～2018（H21～H30）年度）における高速道路の整備状況（県内）、表 13 計画期間（2009～2018（H21～H30）年度）における地域高規格道路の整備状況（県内）の通りとなっている。

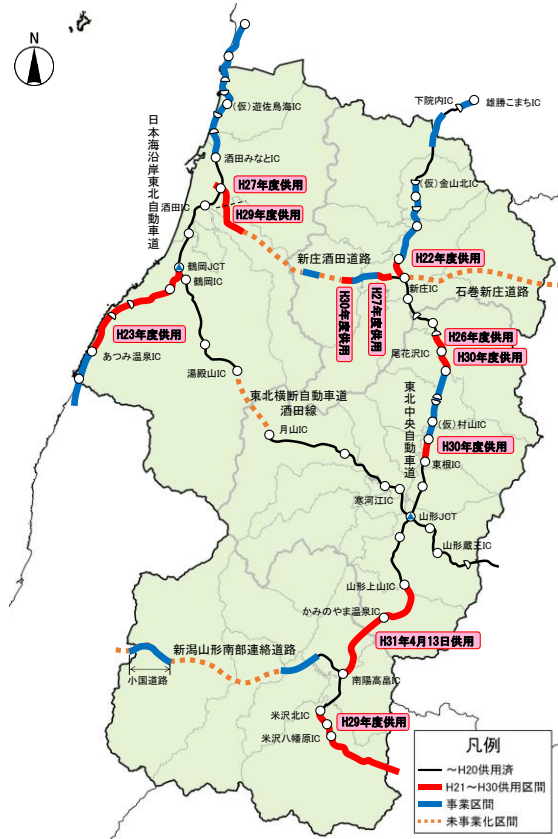


図 19 山形県の幹線道路網図



出典：山形県資料

図 20 東北中央自動車道の整備状況

表 12 計画期間(2009～2018(H21～H30)年度)における高速道路の整備状況(県内)

路線名	区間	延長 (km)	供用開始・ 整備状況等
①供用開始			
東北中央自動車道	新庄 IC～新庄北 IC	4.7km	H23年3月供用開始
	尾花沢 IC～野黒沢 IC	4.0km	H26年11月供用開始
	福島県境～米沢北 IC (福島大笹生 IC～米沢北 IC)	20.0km (35.6km)	H29年11月供用開始
	大石田村山 IC～尾花沢 IC	5.3km	H30年4月供用開始
	東根 IC～東根北 IC	4.3km	H31年3月供用開始
	南陽高島 IC～山形上山 IC	24.4km	H31年4月供用開始
日本海沿岸東北自動車道	あつみ温泉 IC～鶴岡 JCT	25.8km	H24年3月供用開始
②事業推進			
東北中央自動車道	及位 IC [仮称] ～秋田県境 (及位 IC [仮称] ～上院内 IC)	3.0km (7.2km)	
	新庄北 IC～昭和 IC [仮称]	8.2km	
日本海沿岸東北自動車道	酒田みなと IC～遊佐鳥海 IC [仮称]	12.0km	
③新規事業着手			
東北中央自動車道	昭和 IC [仮称] ～金山 IC [仮称]	5.8km	H27年4月事業化
	金山 IC [仮称] ～金山北 IC [仮称]	3.5km	H30年4月事業化
日本海沿岸東北自動車道	遊佐鳥海 IC [仮称] ～秋田県境 (遊佐鳥海 IC [仮称] ～象潟 IC)	8.0km (17.9km)	H25年5月事業化
	新潟県境～あつみ温泉 IC (朝日まほろば IC～あつみ温泉 IC)	6.7km (40.8km)	H25年5月事業化

※ ( ) 内は、県外区間を含めた区間及び延長を示す。

表 13 計画期間(2009～2018(H21～H30)年度)における地域高規格道路の整備状況(県内)

路線名	区間	延長 (km)	供用開始・ 整備状況等
①供用開始			
新庄酒田道路	余目酒田道路 [新堀～東町]	5.9km	H27年11月供用開始
	余目酒田道路 [廻館～新堀]	6.8km	H30年3月供用開始
	新庄古口道路 [本合海～升形]	2.4km	H27年11月供用開始
	新庄古口道路 [津谷～古口]	2.2km	H30年7月供用開始
②事業推進			
新庄酒田道路	高屋道路	3.4km	
	新庄古口道路 [升形～津谷]	6.0km	
新潟山形南部連絡道路	(鷹ノ巣道路)	(5.0km)	
	梨郷道路	7.2km	

※ ( ) 内は、県外区間を含めた区間及び延長を示す。

## 2) 達成状況

山形県内の高速道路、地域高規格道路の整備については、2008年（平成20年）時点で事業に着手済みの箇所すべてが供用されると想定した高い目標値を掲げ、最優先施策として取り組んできた。

路線ごとに見ると、この10年間で、東北中央自動車道においては供用率が38%から78%に上昇<sup>\*</sup>、日本海沿岸東北自動車道においては供用率が0%から49%（山形自動車道として整備・供用した鶴岡JCT～酒田みなとICの重用区間を含めると34%から67%）に上昇した。東北中央自動車道の東根北IC～大石田村山IC間の軟弱地盤対策等に時間を要したことなどから目標の供用率には届かなかったが、2018年度（平成30年度）に唯一の未着手区間であった金山道路が事業化され、その他の事業着手区間においても着実に事業が進められており、全体として大きく前進した。

また、地域高規格道路では、新庄酒田道路において供用率が8%から43%に大きく増加し、概ね目標は達成されたと評価できる。新潟山形南部連絡道路では、供用率は14%であり計画期間内の増加はなかったものの、梨郷道路において事業進捗が図られている。

表14 【施策1】の達成状況

指標 番号	成果指標	【当初】 2008年 (平成20年)	【目標】 2018年度末 (平成30年度末)	【実績(見込み)】 2018年度末 (平成30年度末)
指標1	高速道路の供用延長	171 km	273 km	259 km <sup>*</sup> 概ね達成
指標2	地域高規格道路の 供用延長	11 km	45 km	29 km 概ね達成

※H31.4月供用の東北中央自動車道（南陽高畠IC～山形上山IC）を含む。



### 3) 課題

県内の高速道路、地域高規格道路は、整備が進んではいるものの、全国あるいは東北ブロック全体の高速道路整備の進捗状況と比較して遅れており、未だに多くのミッシングリンクが残っている。

表 15 高速道路整備の進捗状況

高速道路整備 の進捗状況 H31年3月末見込み	全 国		東北ブロック		山形県	
	延長 (km)	比率 (%)	延長 (km)	比率 (%)	延長 (km)	比率 (%)
予定路線延長	11,520	100	1,894	100	341	100
基本計画延長	10,623	92	1,793	95	287	84
整備計画延長	9,428	82	1,439	76	243	71
供用延長	10,077	87	1,752	93	259	76

出典：全国高速道路建設協議会 HIGHWAY NETWORK Ver13

県内においては、土砂災害、水害、雪害等の自然災害が頻発し、2017年（平成29年）12月の大雪による山形自動車道における事故・通行止め、2018年（平成30年）8月の豪雨による国道47号の通行止め等が発生している。

また、隣県との交流を支える県境部では、雨量や吹雪による事前通行規制区間が存在し、物流・人流の面で災害リスクを抱えており、特にダブルネットワーク化が進んでいない国道47号、国道48号、国道112号、国道113号では、通行止め時には広域迂回が強いられ、住民生活や経済活動に大きな影響を及ぼすリスクを抱えている。

さらには、山形県は全域が豪雪地帯であり、直轄国道では大雪時に急な上り坂などで大型車等のスタックが発生している。幹線道路の冬期速度は通常期と比べると6～8%程度低下しており、冬期のサービスレベルが低下している状況である。（国土交通省では、急な上り坂を除雪優先区間に設定し、集中的・効率的に除雪を実施し、スタックの未然防止に努めている。（山形県内の区間延長は東北で3番目）

高速道路・地域高規格道路は、物流ネットワーク、観光周遊ルートの形成等による産業振興、交流圏域の拡大、更には大規模災害に備えた広域交通ネットワークのリダンダンシー機能確保の観点から必要不可欠であり、早期整備が必要である。

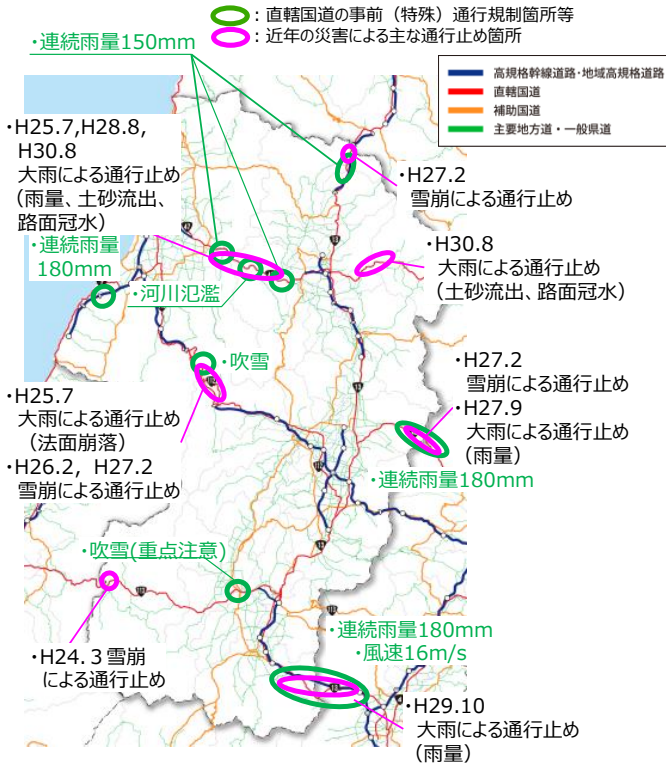
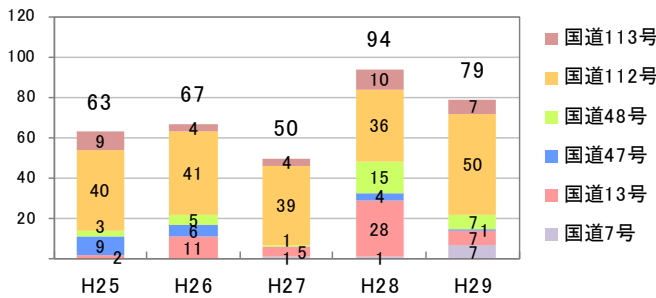


図 22 直轄国道における事前通行規制箇所と近年の災害による主な通行止め箇所

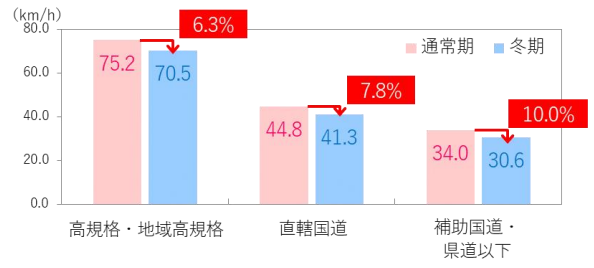


図 21 国道47号通行止め時の広域迂回



出典：国土交通省資料

図 23 県内直轄国道における冬期スタック発生回数



出典：国土交通省資料

図 24 県内の道路種別毎の速度低下率



▲国道47号への土砂流入 (最上町 H30.8)



▲国道47号の路面冠水 (戸沢村 H25.7)



▲国道113号の雪崩 (小国町 H24.3)

図 25 県内の直轄国道における災害発生状況

## 【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

### 1) 整備状況

高速道路等の利便性向上のため、IC（既存 IC 含む）や追加 IC へのアクセス道路の整備を行った。

《10年間で整備された主な箇所》

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(国) 13号	上山バイパス	上山市	H22年	※直轄事業
(国) 13号	大野目交差点改良	山形市	H26年	※直轄事業
(主) 天童大江線	蔵増バイパス	天童市	H29年	
(主) 寒河江村山線	松沢橋	東根市	H30年	
(主) 新庄舟形線	本合海	新庄市	H23年	
(主) 米沢高畠線	川井	米沢市	H29年	
(国) 287号	長井南バイパス	長井市	H28年	
(主) 菅野代堅苔沢線	五十川	鶴岡市	H23年	
(主) 湯田川大山線	白山	鶴岡市	H27年	



図 26 (主)天童大江線 蔵増工区(天童市)の整備事例

### 2) 達成状況

IC アクセス道路の整備は、高速道路・地域高規格道路の整備に合わせて進められるため、IC アクセス圏域の各指標についても施策 1 の指標と同様に目標値に到達していない。

しかしながら、高速道路・地域高規格道路の整備に遅れることなく事業が進められ、IC アクセス圏域の拡大がなされており、目標は概ね達成したと評価できる。

【IC30 分圏人口】

【IC10 分圏工業団地】

【IC30 分圏主要観光地】

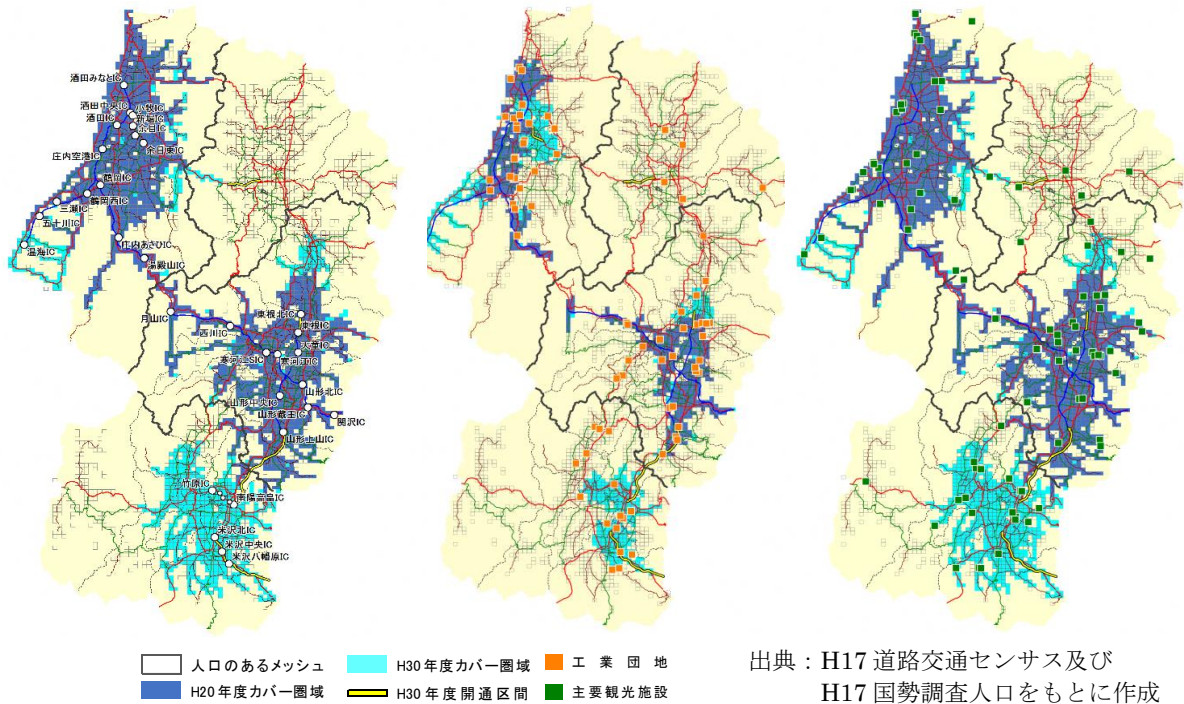


図 27 H20→H30 の圏域変化

表 16 【施策2】の達成状況

指標番号	成果指標	【当初】 2008年 (平成20年)	【目標】 2018年度末 (平成30年度末)	【実績(見込み)】 2018年度末 (平成30年度末)
指標 3	IC30 分圏域 県内人口率	70.2 %	95.4 %	88.2 % 概ね達成
指標 4	IC10 分圏 工業団地数	36 箇所	54 箇所	52 箇所 概ね達成
指標 5	IC30 分圏 主要な観光地数	59 箇所	86 箇所	77 箇所 概ね達成

### 3) 課題

高速道路・地域高規格道路を有効に活用するために、生活・産業・観光等の拠点からのアクセス性を高め、地域の活性化を図っていく必要がある。今後も引き続き高速道路等の整備スケジュールに合わせ、IC へのアクセス道路や追加 IC の整備を図る必要がある。

また、既存のインターチェンジについても、高速道路網の整備効果を最大限に発現するため、さらなるアクセス向上を図る必要がある。

(2) 暮らしと地域を支えるみちづくり

【施策3】生活圏間・主要都市間ネットワークの整備推進

1) 整備状況

生活圏間の主要都市や、生活圏間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などのため、国道・県道の改築、バイパス整備、橋梁整備、渋滞対策等を実施した。

《10年間で整備された主な箇所》

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(主) 山形上山線	金瓶工区	上山市	H26年	一部供用
(主) 天童大江線	蔵増バイパス	天童市	H29年	《再掲》
(主) 尾花沢最上線	富山バイパス	尾花沢市	H25年	
(国) 347号	母袋・雪崩対策	尾花沢市	H28年	冬期閉鎖解除 (夜間除く)
(国) 344号	秋山バイパス	真室川町	H23年	
(国) 458号	熊高	大蔵村	H30年	
(国) 287号	森バイパス	長井市	H25年	
(主) 酒田松山線	飛鳥バイパス	酒田市	H24年	



図 28 (主)山形上山線 金瓶工区(上山市)の整備事例



図 29 (国)344号 秋山バイパス(真室川町)の整備事例

## 2) 達成状況

生活圏間・主要都市間ネットワークの整備を推進した結果、二次救急医療施設への10分圏域人口率及び主要都市から県庁所在地への所要時間については、目標を達成する見込みである。

表 17 【施策3】の達成状況

指標 番号	成果指標	【当初】 2008年 (平成20年)	【目標】 2018年度末 (平成30年度末)	【実績(見込み)】 2018年度末 (平成30年度末)
指標6	二次救急医療施設 10分圏域人口率	74.4%	74.9%	74.9% 達成
指標7	主要都市から 県庁所在地への 所要時間	67.6分	62.9分	62.9分 達成

## 3) 課題

他県との連携や県内の主要都市間の交流拡大、及び救急医療施設へのアクセス向上の観点から、県内外の各主要都市間の更なるネットワーク整備の推進が必要である。

## 【施策 4】生活幹線道路ネットワークの整備推進

### 1) 整備状況

生活圏内における中心市街地と周辺地域や中山間地を結ぶ、地域に密着した道路において、地域の利便性向上、災害発生時等の孤立集落発生防止等のため、狭隘区間やボトルネック箇所を解消する改築事業等を実施した。

中山間部における自動車交通量の少ないすれ違い困難な道路においては、地域の実情を考慮した視距改良や待避所整備などの1.5車線の道路整備を行った。

#### 《10年間で整備された主な箇所》

##### ○改築事業等

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(一) 銀山温泉線	寺町	尾花沢市	H29年	
(一) 下原山形停車場線	飯塚橋	山形市	H28年	
(主) 大江西川線	貫見工区	大江町	H28年	一部供用
(国) 458号	升形・本合海踏切	新庄市	H27年	
(一) 赤湯宮内線	吉野橋	南陽市	H29年	
(一) 鶴岡村上線	荒沢・笹根トンネル	鶴岡市	H28年	

##### ○1.5車線の道路整備

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(一) 田代白岩線	田代	寒河江市	H28年	待避所整備等
(一) 曲川新庄線	芦沢	鮭川村	H23年	待避所設置等



図 30 (一) 銀山温泉線(尾花沢市)の整備事例



図 31 (一) 下原山形停車場線 飯塚橋(山形市)の整備事例

## 2) 達成状況

用地買収の難航や事業費の縮小等により遅れが生じているが、生活幹線道路ネットワークの整備推進を図った結果、冬道安全道路整備率については概ね目標を達成する見込みである。

また、バス路線での大型車すれ違い不可能箇所数については、当該箇所の対策を進めたことにより、目標値を達成する見込みである。

表 18 【施策4】の達成状況

指標 番号	成果指標	【当初】 2008年 (平成20年)	【目標】 2018年度末 (平成30年度末)	【実績(見込み)】 2018年度末 (平成30年度末)
指標 8	冬道安全道路 整備率 <sup>※1</sup>	14.8 %	19.1 %	18.0 % 概ね達成
指標 9	バス路線での 大型車すれ違い 不可能箇所数 <sup>※2</sup>	50 箇所	42 箇所	42 箇所 達成

※1 堆雪幅が確保された道路（車道幅員 8.5m 以上）延長の割合

※2 バス路線のうち未改良道路（車道幅員 5.5m 未満）の箇所数

## 3) 課題

一定の規格によるバイパス整備や現道拡幅等ではない、地域の実情を考慮した 1.5 車線の道路整備は、事業費が縮小する中において効果的な整備手法と考えられるが、地元の理解が不可欠であり、引き続き市町村と連携した取組みが必要である。

また、冬季の積雪による通行阻害については、雪国である山形県の抱える重要な交通課題であり、冬道でも自動車が安全にすれ違えるように堆雪幅を確保した道路の更なる整備が必要である。



(3) 人と環境を大切にす<sup>る</sup>みちづくり

【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

1) 整備状況

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、人口が集中する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）、歩車道分離などを実施し、中心市街地の都市基盤の整備、良好な都市空間の整備を実施した。

また、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、CO<sub>2</sub>の排出量の増大につながる渋滞解消のための対策を進めた。

《10年間で整備された主な箇所（中心市街地の都市基盤整備）》

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(国) 13号	大野目交差点改良	山形市	H26年	※直轄事業《再掲》
(都) 山形停車場松波線	諏訪町工区	山形市	H22年	
(都) 新築西通り二口橋線	六日町工区	山形市	H25年	
(都) 山形老野森線	一日町工区	天童市	H30年	
(都) 赤湯停車場線	赤湯工区	南陽市	H26年	
(都) 大福田上西山線	沼田町工区	新庄市	H20年	



出典：山形河川国道事務所

図 32 一般国道 13 号 大野目交差点改良での整備状況

《10年間で渋滞が解消された交差点（県管理道路に係る渋滞ポイント）》

路線名	交差点名	事業箇所	解消年
(主) 山形朝日線	桜町交差点	山形市	H25年
(主) 山形天童線	落合交差点	山形市	H21年
(主) 天童大江線	蔵増交差点	天童市	H29年
(国) 287号	道の駅「河北」前交差点	河北町	H26年
(一) 米沢浅川高畠線	中田町交差点	米沢市	H24年
(国) 287号	今泉交差点	長井市	H21年
(国) 112号	出羽大橋交差点	酒田市	H24年

計 7 箇所

2) 達成状況

主要渋滞ポイントについては、当初計画していた 8 箇所のうち、(一) 米沢環状線の成島交差点の 1 箇所が地元関係者との調整が得られず着手に至らなかったが、その他の 7 箇所の渋滞ポイントが解消され、目標は概ね達成された。

また、県民一人あたりの渋滞損失時間についても、郊外のバイパス整備や街路事業を推進した結果、目標を達成する見込みである。

表 19 【施策5】の達成状況

指標番号	成果指標	【当初】 2008年 (平成20年)	【目標】 2018年度末 (平成30年度末)	【実績(見込み)】 2018年度末 (平成30年度末)
指標 10	主要渋滞ポイント解消	8 箇所	0 箇所 (8 箇所解消)	1 箇所 (7 箇所解消) 概ね達成
指標 11	県民一人あたりの 渋滞損失時間の低減	30.9 時間	28.6 時間	28.6 時間 達成

3) 課題

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、引き続き中心市街地の都市基盤の整備が必要である。

また、2012年度（平成24年度）に山形県渋滞対策推進協議会において、道路利用者の意見を伺いながら、最新の交通データを基に渋滞が多発している箇所等を抽出し、「主要渋滞箇所」115箇所を特定・公表した。山形県内では、2018年度（平成30年度）時点で市街地を中心に107箇所が残っており、引き続き街路事業及び道路事業を実施することにより、これら渋滞の解消を推進することが必要である。

## 【施策 6】人に優しい道路空間の整備推進

### 1) 整備状況

#### ■ 法指定通学路の歩道整備

通学路等の安全確保の推進に向け、継続的な点検・対策の実施をP D C Aサイクルのもとで確実に実施するため、2013年（平成25年）3月に「山形県通学路安全確保対策プログラム」を策定し、さらに、2015年度（平成27年度）末までには、県内全市町村においても「市町村版通学路安全プログラム」を策定し、学校関係者、警察、道路管理者が連携して通学路の合同点検を実施し、即効性のある交通安全対策や歩道整備等に取り組んだ。

#### 《10年間で整備された主な箇所》

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(一) 長岡中山線	高掬	天童市	H29年	歩道整備
(一) 大石田名木沢線	芦沢	尾花沢市	H23年	幅広路肩
(国) 458号	升形・本合海踏切	新庄市	H27年	歩道整備
(国) 399号	小郡山	高畠町	H30年	歩道整備
(一) 中川代川尻余目線	主殿新田	庄内町	H26年	歩道整備



図 33 (一)中川代川尻余目線(庄内町)での整備事例

#### ■ 無電柱化の推進

無電柱化により良好な歩行空間を確保し、美しい街並みのみちづくりを進めた。

#### 《10年間で整備された主な箇所》

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(主) 上山蔵王公園線	蔵王温泉	山形市	H27年	歩道整備・無電柱化



図 34 蔵王温泉地区内での無電柱化の事例

### ■ 冬期間の歩行空間の確保

冬期間でも安全な歩行空間を確保するため、歩行者通行量の多い区間において、無散水消雪施設整備の取組みを進めた。

#### 《10年間で整備された主な箇所》

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(主) 上山蔵王公園線	蔵王温泉	山形市	H27年	歩道整備・無電柱化 【再掲】

## 2) 達成状況

法指定通学路において、道路改築や交通安全事業により歩道等の整備を進めた結果、歩道整備率については、目標を達成する見込みである。

また、無電柱化の整備延長については、街路事業等の効率的な推進により64.0kmとなり目標を達成する見込みである。

表 20 【施策6】の達成状況

指標番号	成果指標	【当初】 2008年 (平成20年)	【目標】 2018年度末 (平成30年度末)	【実績(見込み)】 2018年度末 (平成30年度末)
指標12	法指定通学路の歩道整備率	63.1%	75.0%	78.7% 達成
指標13	無電柱化の整備延長	46 km	効率的な推進 5箇年計画の目標値※1	64 km —

※1 無電柱化に係るガイドライン（第6期）では、国から計画の基本方針が示されず、具体的な目標値の設定なし。（別途、山形県ブロック調整会議において事業者と合意形成を図りながら無電柱化を推進した。）

## 3) 課題

これまでの10年間は、法指定通学路の歩道整備率の向上や無電柱化について、取組みを進めてきた。

引き続きこれらの対策を推進するとともに、近年は少子高齢化に伴う児童の減少等の社会情勢の変化が見られることから、今後は、高齢者に主眼を置いたバリアフリー対策や、自転車利活用等の道路空間の再配置、訪日外国人に対応した案内表示など、多様化するニーズに応じた人に優しい道路空間の整備も必要と考えられる。

(4) 安全と安心を確保するみちづくり

【施策 7】 緊急輸送道路の強化の推進

1) 整備状況

災害発生時において人命の安全、被害の拡大防止、災害応急活動の円滑な実施のために指定された緊急輸送道路の機能強化を図るため、落石等に対する防災対策工事や橋梁の耐震化を優先的に実施した。老朽化や機能不足が著しい 10 橋梁については、架替更新を進めた。

《10 年間で整備された主な箇所》

○緊急輸送道路における防災対策

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(国) 347 号	富並	村山市	H24 年概成	雪崩予防柵
(国) 458 号	南山	大蔵村	H28 年概成	落石防護擁壁
(主) 米沢高島線	佐沢	高島町	H23 年概成	防雪柵 (吹止柵)
(主) 藤島由良線	油戸	鶴岡市	H25 年概成	落石防護網



▲ (国) 458 号 (大蔵村南山) 落石防護擁壁



▲ (主) 藤島由良線 (鶴岡市油戸) 落石防護網

図 35 防災対策事例

○緊急輸送道路における橋梁の耐震化 (架替含む)

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(主) 大石田畑線	亀井田橋	大石田町	H29 年	橋梁架替
(主) 真室川鮭川線	安久土橋	真室川町	H28 年	橋梁架替
(国) 112 号	出羽大橋	酒田市	H24 年	4 車線供用・現橋耐震化

※ 上記の他、栗谷沢橋 (真室川町)、堀内橋 (舟形町)、新内橋 (酒田市) など架替事業着手



図 36 (主) 大石田畑線 亀井田橋 (大石田町) の橋梁架替事例



図 37 (主) 真室川鮭川線 安久土橋(真室川町)の橋梁架替事例

## 2) 達成状況

緊急輸送道路の機能強化を優先的に進めた結果、防災対策の概成箇所数の目標は概ね達成する見込みである。また老朽橋梁の架替では、予定した全 10 橋の架替に着手し、目標を達成しており、うち 5 橋においては架替を完了した。

表 21 【施策7】の達成状況

指標番号	成果指標	【当初】 2008 年 (平成 20 年)	【目標】 2018 年度末 (平成 30 年度末)	【実績(見込み)】 2018 年度末 (平成 30 年度末)
指標 14	防災対策の概成箇所	—	97 箇所	93 箇所 概ね達成
指標 15	老朽橋梁の着手箇所	6 橋	10 橋	10 橋 達成

## 3) 課題

緊急輸送道路の道路防災総点検<sup>※</sup>における危険箇所の対策のうち、落石・崩壊、岩盤崩壊、雪崩、地吹雪に関する危険箇所については、対策を優先的に行った結果概ね達成の見込みとなったが、地すべりや土石流などのその他の事象の危険箇所が未対策のまま残存しており、引き続き変状がないか定期的な監視を行う必要がある。

今後は、2018 年度（平成 30 年度）に実施した重要インフラ緊急点検結果に基づく緊急輸送道路と孤立危険集落アクセス道路の要対策箇所（道路防災総点検における要対策箇所の未対策箇所を含む）の防災対策を進める必要がある。

また、緊急輸送道路において、大規模地震時に落橋等の甚大な被害を防止するため「山形県道路橋耐震補強計画」に基づき、橋梁の耐震化・架替も引き続き進める必要がある。

※ 道路防災総点検とは、1995 年（平成 7 年）の兵庫県南部地震、1996 年（平成 8 年）の北海道豊浜トンネル岩盤崩壊事故等を受け、1996 年度（平成 8 年度）に全国一斉に点検し、2007 年度（平成 19 年度）に全国一斉に再点検を実施したもの。

## 【施策 8】一般道路の機能向上の推進

### 1) 整備状況

一般道路において、道路防災総点検により対策が必要とされる箇所について、落石・崩壊、岩盤崩壊、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とともに、災害発生時等の道路規制状況（位置情報、規制区間、規制理由、迂回路等）について、県ホームページによる情報提供を開始した。

また、県内の交通事故対策を効果的に対策を進めていくため、2011 年度（平成 23 年度）より「事故危険区間対策事業」を創設し、交通事故データ等により事故の発生率が高い箇所を選定し、路面表示や注意喚起看板等の即効性の高い対策を実施した。

#### 《10 年間で整備された主な箇所》

##### ○一般道路における防災対策実施箇所

路線名	工区名	事業箇所	供用年	備考
(国) 347 号	母袋	尾花沢市	H28 年	冬期閉鎖解除《再掲》
(一) 白滝宮宿線	立木	朝日町	H27 年概成	吹付法枠等
(主) 玉川沼沢線	玉川	小国町	H28 年概成	擁壁・落石防護柵等
(一) 板谷停車場線	大小屋	米沢市	H28 年概成	落石対策



図 38 (一)板谷停車場線(米沢市)の整備事例

##### ○事故危険区間対策事業実施箇所

路線名	事業箇所	対策年	対策内容
(一) 東根大森工業団地線	東根市	H29 年	注意喚起の路面標示・電光掲示板等
(国) 458 号	新庄市	H30 年	横断歩道カラー化
(主) 米沢猪苗代線	米沢市	H29 年	路面標示
(主) 鶴岡羽黒線	鶴岡市	H29 年	交差点・横断歩道のカラー化



出典：山形県資料



図 39 (主)鶴岡羽黒線(鶴岡市)の対策前の事故発生状況と対策事例

## 2) 達成状況

緊急輸送道路以外の県管理道路の落石・崩壊、岩盤崩壊、雪崩、地吹雪への防災対策については、特に優先的に整備すべき路線として孤立危険集落アクセス道路における126箇所の概成を目標に設定し、対策を進めた。

この他、豪雨等で被災した箇所や、新たに防災上危険と判断された箇所などの緊急性の高い121箇所の防災対策を優先順位を上げて対応した。

孤立危険集落アクセス道路の要対策箇所では43箇所が概成に至らなかったが、緊急度を勘案して対策を進めた結果であり、県管理道路全体では204箇所が概成見込みとなって機能強化が図られ、目標は概ね達成されたと評価できる。

表 22 【施策8】の達成状況

指標 番号	成果指標	【当初】 2008年 (平成20年)	【目標】 2018年度末 (平成30年度末)	【実績(見込み)】 2018年度末 (平成30年度末)
指標 16	孤立危険集落 アクセス道路の 防災対策箇所数	—	126箇所	83箇所 (204箇所※) 概ね達成

※ 施策7に挙げた緊急輸送道路以外の県管理道路全体の防災対策箇所数  
(上段の孤立危険集落アクセス道路の防災対策箇所数を含む)

## 3) 課題

道路通行の安全性確保のため、孤立危険集落アクセス道路の防災対策を早期に完了させるとともに、他の県管理道路を含め、これまで対策を進めてきた落石・崩壊、岩盤崩壊、雪崩、地吹雪に加え、地すべりや土石流などの防災対策や冬期間の交通安全対策を進める必要がある。

また、交通事故対策については、事故危険区間対策事業実施箇所における整備後の効果検証を行い、より効果的な対策を進める必要がある。事業箇所の選定にあたっては、事故多発箇所以外にも急ブレーキの多発箇所などの潜在的な危険箇所の抽出にも取り組む必要がある。



(5) 次の世代に継承できるみちづくり

【施策 9】 予防保全型維持管理による道路施設の長寿命化

1) 整備状況

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、維持管理コストが膨大となる従来の「傷んでから直す管理」から損傷が大きく進行する前に修繕する「予防保全型管理」への移行など、道路施設の長寿命化、長期的なコスト縮減に取り組んでいる。

《10年間で実施した主な取組み》

名 称	実施年	備考
山形県橋梁長寿命化修繕計画	H19 年度策定	毎年度更新
山形県道路トンネル長寿命化基本方針	H26 年度策定	
山形県道路舗装長寿命化修繕計画	H23 年度策定	H30 年度改訂
山形県道路橋合同診断会議の開催	H27 年度～	
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) の構築、活用	H28 年度～	

《10年間で実施した主な事業箇所》

路線名	工区名	事業箇所	備考
(主) 余目加茂線	落合橋	庄内町	
(主) 藤島由良線	油戸南トンネル	鶴岡市	



図 40 (主) 余目加茂線 落合橋(庄内町)の橋梁上部工補修事例

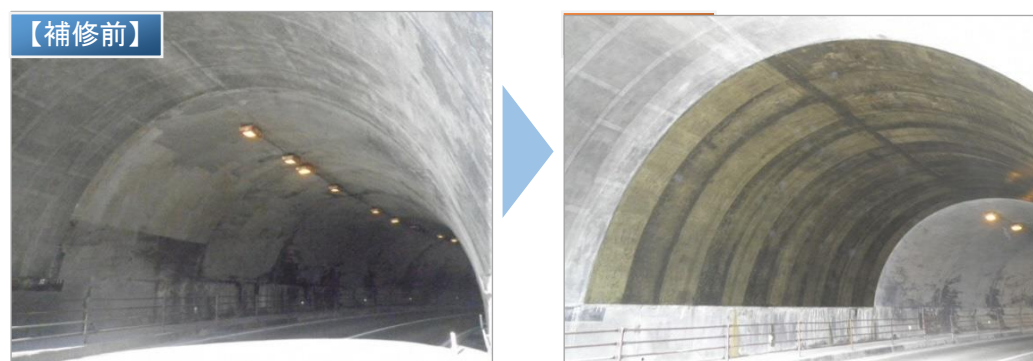


図 41 (主) 藤島由良線 油戸南トンネル (鶴岡市) の覆工コンクリート補修事例

## 2) 達成状況

県が管理するすべての橋梁 2429 橋について、点検結果に基づいて長寿命化修繕計画を策定し、予防保全型の管理に移行しており、目標を達成する見込みである。

また、計画に基づき、約 1,200 橋の長寿命化対策を実施した。

表 23 【施策9】の達成状況

指標番号	成果指標	【当初】 2008 年 (平成 20 年)	【目標】 2018 年度末 (平成 30 年度末)	【実績(見込み)】 2018 年度末 (平成 30 年度末)
指標 17	長寿命化修繕計画 策定橋梁数	800 橋	2,352 橋 (策定時全橋)	2,429 橋 達成 (H30 年時点全橋 梁)
指標 18	予防保全型の管理に 移行した橋梁数	360 橋	2,352 橋 (策定時全橋)	2,429 橋 達成 (H30 年時点全橋 梁)

## 3) 課題

道路橋をはじめとする道路施設は、高度経済成長期に大量に整備されたため、今後急速に老朽化が進んでいくこととなる。道路橋を例とすると、山形県の道路橋は、寿命が平均 60 年程度といわれている中、2028 年には全管理橋梁の約 5 割が建設後 50 年以上を経過した老朽橋梁となる。道路施設の老朽化は、利用者の安全性の確保に支障となるだけでなく、ネットワークの寸断等の結果、社会経済活動の停滞をもたらすおそれがある。

このため、「山形県橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、計画的な修繕工事を実施することで長期的なコストの低減、事業費の平準化を図るとともに、必要に応じて老朽橋梁の架け替え更新を実施するなど効率的な維持管理が必要である。

同様にトンネルなどの大規模構造物や舗装・雪寒施設等の道路施設についても点検を実施し、計画的な修繕等に取り組む必要がある。

## 【施策 10】 県民協働と効率的な道路維持管理の推進

### 1) 管理状況

管理道路を常に良好な状態に保つため直営によるパトロール点検と維持作業の実施、道路モニターの配置及び業務委託による維持修繕や除雪作業などにより管理保全を図った。

歩道除雪は、高齢者や通勤通学者の冬期歩行の安全確保のため、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を重視して実施した。

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組みや、冬期間の歩道除雪を行うボランティア除雪の取組みなど、県民との協働による維持管理を推進した。



図 42 マイロードサポートの活動事例(草刈り・歩道除雪)

### 2) 達成状況

マイロードサポート団体数および歩道除雪延長については、ともに目標を達成する見込みである。

マイロードサポート事業は、市町村担当者と連携し広報活動を積極的に行った結果、参加団体数が増加し、住民の主体的な活動の促進が図られた。

県が実施する歩道除雪は、法定通学路などを中心に冬期歩行空間を確保するため、除雪機械の増強を図り、除雪延長を伸長した。

表 24 【施策10】の達成状況

指標番号	成果指標	【当初】 2008年 (平成20年)	【目標】 2018年度末 (平成30年度末)	【実績】 2018年度末 (平成30年度末)
指標 19	マイロードサポート 団体数	303 団体	質的向上を 図りながら 500 団体	482 団体※ 概ね達成
指標 20	歩道除雪延長	1,014 km	効率的な除雪 (当初目標値は 達成済み)	1,219 km 達成

※団体数の実績は、2018年（平成30年）8月末現在。（2016年度（平成28年度）に500団体を達成。）

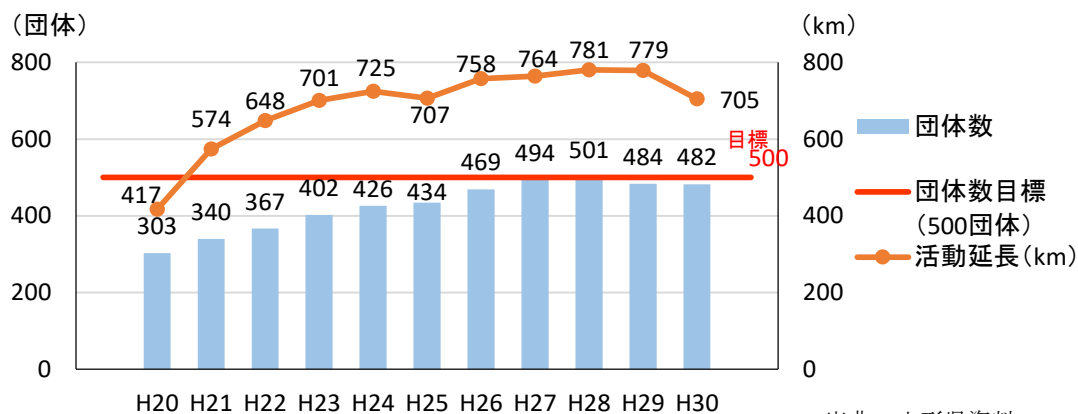


図 43 マイロードサポート事業実績（団体数・活動延長）

《マイロードサポーターの声》（意見交換会より）

- ・清掃美化活動を始めてから、ポイ捨てがなくなった。
- ・県内有数の観光地が近いため、観光客に少しでも山形を良く思ってもらえればと思い、企業の地域貢献として清掃美化活動に取り組んでいる。
- ・子供たちのためにもこれからも通学路の歩道除雪をがんばりたい。
- ・活動を通して地域のコミュニケーションがよくなっていると感じている。
- ・子供育成会と老人会の共同で作業を行っており、地域の交流の場になっている。

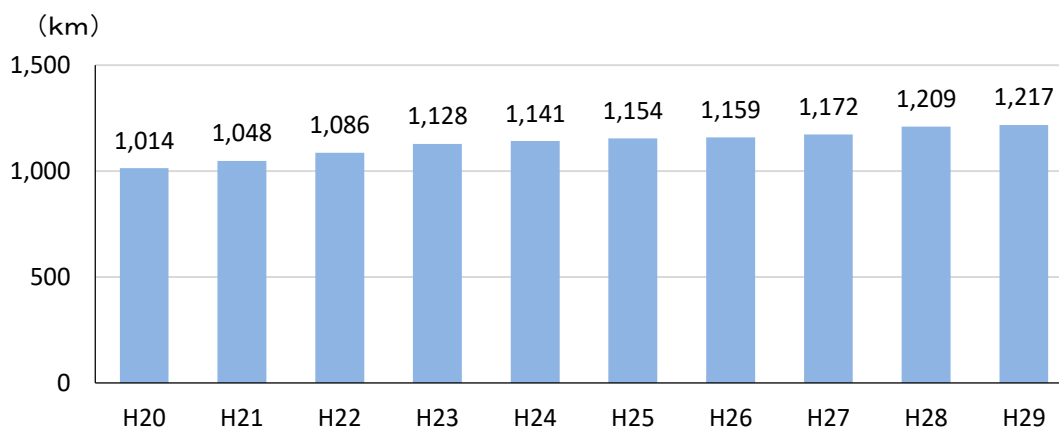


図 44 歩道除雪延長（km）の推移

### 3) 課題

マイロードサポート団体数は、人口減少や少子高齢化の影響を受けて、担い手の減少が避けて通れない状態となっており、企業やボランティア団体の参加を促す取り組みが必要と考えられる。

道路の維持管理や冬期間の歩道確保について地域のニーズは増えており、今後も一層の工夫を行いながら、市町村や地域との協働により、効率的に取り組む必要がある。

## 4 用語解説

### あ

#### 【アクションプラン】

ある政策や企画を実施するための基本方針。

### い

#### 【1.5車線の道路整備】

地域の実情に応じて、1車線の整備と待避所の設置を組合せて行う道路整備のこと。

#### 【ETC2.0】

ETCはElectronic Toll Collection Systemの略語。

これまでの高速道路などの料金所での通行料の精算システムに加え、道路沿いに設置されたITSスポットと対応車載器との間の高速・大容量通信により、広範囲の渋滞・規制情報提供や安全運転支援など様々なサービスが受けられる運転支援サービス。

相互通信の際には、車両の「走行履歴」「挙動履歴」の各データが収集され、道路事業・管理の高度化・効率化等に活用されている。

#### 【EV（電気自動車）】

燃料（ガソリンや軽油）を使わず、バッテリーに貯めた電気だけを使って走る車。

走行時にCO<sub>2</sub>を排出しないため、環境負荷を低減することができるほか、非常用電源としての役割も期待できるなどのメリットがある。一方で、充電スタンドの整備推進などの課題も指摘されている。

#### 【イノベーション [innovation]】

本来の意味は新しい方法、仕組み、習慣などを導入することをいい、〈新機軸〉〈革新〉と訳される。今日では〈技術革新〉とほとんど同義。

#### 【インバウンド観光】

外国人が訪れる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。

#### 【インフラ基盤】

インフラストラクチャ【infrastructure】の略語であり、基盤、下部構造などの意味を持つ英単語。

一般に、道路や鉄道、上下水道、発電所・電力網、

通信網、港湾、空港、灌漑・治水施設などの公共的・公益的な設備や施設、構造物などを指すことが多い（社会インフラ）。

### え

#### 【SA [service area]】

高速道路（有料区間）で、給油・食事・手洗いなどの設備のある休憩所。概ね50km間隔に一つを目安に設置される。

#### 【NPO（エヌ・ピー・オー）[non-profit organization]】

非営利団体のこと。特に、政府や企業などではできない社会的な問題に、営利を目的とせずに取り組む民間組織（民間非営利団体）をいう。

### か

#### 【カーボンニュートラル】

カーボンニュートラルとは、CO<sub>2</sub>をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理等による「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味している。

昨今頻発する異常気象は、地球温暖化による気温上昇に起因すると考えられており、カーボンニュートラルが強く求められている。日本を含む120以上の国・地域が、2050年までのカーボンニュートラル実現を目標として掲げている。

具体的な取り組みとしては、太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用やEV（電気自動車）の導入による排出量の抑制、森林育成による吸収量増加などが挙げられる。

### き

#### 【橋梁長寿命化修繕計画】

点検による損傷把握、予防的な修繕を計画的に進め、橋梁の長寿命化と修繕にかかる費用の縮減を図りつつ、道路ネットワークの安全性と信頼性を確保する計画。

#### 【緊急輸送道路】

災害直後から、避難・救助をはじめ、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、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路のこと。

☆利用特性による区分

### ①第1次緊急輸送道路ネットワーク

県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

### ②第2次緊急輸送道路ネットワーク

第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

## け

### 【ゲートウェイ】

広義には「玄関口」という意味。

ゲートウェイ型「道の駅」とは、県境部に位置し、地域観光の総合窓口として地域情報等の発信機能を有する「道の駅」をいう。

## こ

### 【高速道路ナンバリング】

整備が進む高速道路ネットワークにおいて、路線番号を用いて案内すること。この「ナンバリング」の導入により、訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい案内を目指している。

### 【交通モード】

交通手段のこと。

## さ

### 【サイクルツーリズム】

サイクリングと観光を組み合わせたレクリエーションのこと。

### 【最深積雪深】

「積雪深（積雪の深さ）」とは自然に降り積もって地面をおおっている雪などの固形降水の深さをいう。また、最深積雪深とは、期間内の積雪深の値の中で最大の値のことをいう。

### 【再生可能エネルギー】

太陽光や太陽熱、水力、風力、バイオマス、地熱など、一度利用しても比較的短期間に再生が可能なエネルギー資源のこと。石油・石炭などの化石燃料のよう

な限りのあるエネルギー資源に対して使われる用語である。

## し

### 【シェアサイクル、シェアサイクルポート】

シェアサイクルとは、他人と自転車をシェア（共有）し、利用するための仕組みや方法のこと。

都市部を中心に展開され、さまざまな場所に設置してあるサイクルポート（駐輪場）で自転車を借りることができるようになっている。

### 【自動運転】

運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。レベル1からレベル5までの5段階がある。

レベル1、2はアクセル・ブレーキ操作やハンドル操作の一部のみが自動化された運転手操作がメインとなる車が該当する。レベル3～5は自動運転システムが運転の主体となるもので、特定の走行環境の必要性や運転者操作が必要になる可能性が減るごとにレベルが上がり、最高のレベル5は完全な自動運転となる。

日本では、2023年（令和5年）4月1日より施行された改正道路交通法により、レベル4（決められたエリアや条件下において運転者操作が不要となる）までが解禁されている。

### 【渋滞損失時間】

交通渋滞の度合いを示す指標。本来、有効に使えたはずなのに、渋滞によって失われた時間を示す。渋滞損失時間の増大は、経済活動を阻害するほか、二酸化炭素や窒素酸化物などの有害ガス排出量を増やして環境悪化につながるため、その短縮が課題となっている。1人当たり、1台当たり、一定地域に住む人間全体の累計などの算出方法がある。

### 【主要渋滞箇所】

各県の渋滞対策推進協議会において、交通データを基に渋滞が発生している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、一般県民や民間事業者、道路管理者（県・市町村）からの意見を踏まえて検討し、特定したもの。

山形県の「主要渋滞箇所」は、平成25年1月に115箇所（3エリア・20区間・20箇所）が公表され

ている。

## す

### 【ストック効果】

整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果のこと。安全・安心効果、生活の質の向上効果、生産性向上効果などが該当する。

### 【スマート IC】

ETC 専用インターチェンジのこと。高速道路へのアクセスの向上を目的に、サービスエリアや、パーキングエリアまたは既存のインターチェンジの間に設置されている。

## そ

### 【総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）】

国が広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流※ネットワークの拠点となる港湾を指定し、リサイクルの拠点づくりを支援するもの。

※ 生産された製品が企業や消費者に届くまでの物流を人体になぞらえて「動脈物流」と呼ぶのに対し、企業や消費者から発生する廃棄物などの処理やそのリサイクルに関わる物流のことを「静脈物流」と呼ぶ。

## た

### 【対流】

国土強靱化計画において使われている用語であり、人・モノ・情報の内外での双方向の流動のこと。その流動を促すことによって、東京一極集中の是正と各地の地域力、都市の国際競争力を高めることを目指している。

## ち

### 【地域高規格道路】

破線を含む中央線が引かれている 2 以上の車線を確保し、自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し 60 km/h 以上の高速サービスを提供できる道路。

### 【チャーター便】

特定の目的を達成するために共用されている交通機

関や輸送機関の一部または全部を借り切ることをいう。専属輸送。

航空機の定期便では、仮に搭乗客がゼロでも運航しなければならないが、チャーター便は航空協定の対象外のため、定期便が運航していない時間帯を利用して、季節需要などに応じて、機動的に旅客便や貨物便を運航することができる。

航空機のほか、船やトラック、バス、鉄道などにも用いられる。

### 【中山間地域】

都市部や平地以外の、主として傾斜地や山林の多い地域のこと。

## つ

### 【追加インターチェンジ】

既存の高速道路等の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するために、新たに追加整備されるインターチェンジのこと。

スマート IC もその一つである。

## と

### 【道路交通センサス】

全国道路・街路交通情勢調査の通称。

5 年ごとに実施している調査で、この調査結果は、道路の利用状況、道路整備状況等について全国規模で調査することにより、将来における道路計画の策定や道路の維持・修繕を行うための貴重な資料となるもの。

### 【道路のバリアフリー対策】

高齢者や障害者を含むすべての人が安全に歩行、移動ができるように、歩道と車道は可能な限り分離して、歩道等における十分な幅及び平坦性の確保、垂直方向への移動、積雪時の歩行空間の確保等に配慮した整備を行うこと。

### 【特別豪雪地帯】

豪雪地帯対策特別措置法により指定された豪雪地帯のうち、積雪の度が特に高く、自動車の交通が長期間途絶することなどから、住民の生活に著しい支障が生じている地域。

国土審議会の議決を経て国土交通大臣・総務大臣・農林水産大臣が指定する。

に

【二次救急医療機関】

手術や入院治療の必要な重症患者の診療を実施する救急医療機関。

(参考)

「一次救急医療施設」

入院治療の必要がなく、外来で対応できる救急医療機関。

「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症・重篤患者の診察を実施する救急医療機関。救命救急センター、高度救命救急センター等。

は

【バイオマス発電】

植物や動物の排泄物などの有機物（バイオマス）をエネルギー源として利用する発電のこと。バイオマスを直接燃焼して得られる熱で発電する方法と、バイオマスから得たガス（バイオガス）を利用して発電する方法がある。

ひ

【PA [parking area]】

高速道路で、手洗いなどの設備のある休憩所。概ね15km間隔に一つを目安に設置される。

【PDCA サイクル】

行動プロセスの枠組みのひとつ。

Plan(計画)、Do(実行)、Check(確認)、Action(行動)の4つで構成されていることから、PDCAという名称になっている。PDCAを繰り返すことにより、行動の対象を継続的に改善する。

【ピクトグラム】

一般に「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号(サイン)の一つ。不特定多数の人が出入りする交通施設、観光施設、スポーツ施設、商業施設等に使用される。

【ビッグデータ】

コンピュータや通信機器などの高機能なデジタル機器が仕事や暮らしに広く利用されることにより、日々刻々と記録されているさまざまなデータの巨大な集まりのこと。

【費用便益分析 (B/C)】

事業の費用 (C:コスト) に対して、何倍の便益 (B:ベネフィット) が発生するかを分析し、事業着手、あるいは実施中の事業の継続などについての判断材料の一つに用いられる。

ふ

【物理的デバイス】

生活道路における利用者の安全の向上を図ることを目的に、走行車両の速度抑制のために設置する構造のこと。以下の3つの分類がある。

①凸部

車道に設置した凸型の路面で、その部分を通過する車両を押し上げるものであり、運転者がこれを視認することにより減速させる道路構造。

②狭窄部

自動車の通行部分の幅を狭くすることにより、運転者に対し減速を促す道路構造。

③屈曲部

道路線形を屈折させたり蛇行させたりすることにより、運転者に左右のハンドル操作を強いることで、車の走行速度を低減させる道路構造。

ほ

【歩行者利便増進道路 (通称：ほこみち) 制度】

「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。

歩行者利便増進道路に指定された場合、道路占用許可が柔軟に認められるようになり、カフェやベンチを設置しやすくなるなど、賑わいを目的とした空間を作りやすくなる。

歩行者中心の道路空間の構築においては、そこへ至る移手段の確保やバリアフリーの配慮、歩行者と自転車が極力分離するような道路空間の検討も重要となる。

【ボトルネック箇所】

道路の交通容量が他に比べて低く、交通渋滞が頻発する箇所のこと。交差点、合流部、織込み区間、サグ部、トンネル部などが該当する場合が多い。



ま

【マイロードサポート】

地域の団体・企業等が道路のごみ拾いや除草・草刈り・歩道除雪などを実施する活動。

山形県では、マイロードサポート事業\*により、これらの取組を支援している。

※ 2019年度より、「ふれあいの道路愛護事業」に名称変更。

み

【ミッシングリンク】

主要都市間等を連絡する高速道路等のうち未整備の部分のこと。

む

【無電柱化】

電力線や通信線等を収容する電線共同溝などの整備により電線類を地中化するなど、道路から電柱をなくすこと。これにより、景観を良くする他、台風や地震等の災害時に、電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりといった危険を無くすことなども目的とする。

め

【メッシュ [mesh]】

地域計画や都市計画で用いられる地域の分割の仕方、また分割されたその1単位。あまり広すぎない、ほぼ同じ面積の地区に地域を分割して時系列分析や地域間比較を容易にしようとの目的で設定されたのがメッシュである。

や

【矢羽根マーク】

自転車が走るスペースを表した路面上の矢羽根型のマークのこと。主に路肩に表示されており、車や二輪車等の運転手に「自転車が走るスペースである」ということを視覚的に訴える役目も果たしている。

ら

【ライブカメラ】

各地に設置されたビデオカメラの映像をインターネット経由でリアルタイムに見ることができるシステムのこと。

り

【リダンダンシー機能】

リダンダンシー【redundancy】とは、「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したりするなど、予備の手段が用意されている様な性質を示す。リダンダンシー機能は、そのような性質の機能のこと。

## 山形県道路中期計画 2028

～ヒト・モノの交流を促進し山形の未来を拓くみちづくり～

2019年（平成31年）3月 策定

2024年（令和6年）3月 改訂

発行 山形県県土整備部  
都市計画課・道路整備課・道路保全課

〒990-8570

山形県山形市松波二丁目8番1号

TEL 023-630-2605 FAX 023-630-2603

（道路整備課 道路企画担当）