

豪雨・豪雪等災害に強く信頼性の高い地域高規格道路等の早期整備

【国土交通省 道路局 企画課、国道・防災課、環境安全課】

【提案事項】

- (1) 脊梁山脈を貫き、格子状骨格道路ネットワークを形成し、山形県内陸地域と庄内地域、新潟県、宮城県との地域間交流を支えるとともに、豪雨・豪雪等災害に強く信頼性の高い道路となる地域高規格道路を早期に整備すること
 早期整備に向け、復興予算を継続し、必要な予算を確保すること
- ①新庄酒田道路（一般国道47号）
 - 余目酒田道路の開通目標宣言（開通予定年度）区間の完成目標までの確実な完成
 - 新庄古口道路の開通目標宣言区間の完成目標までの確実な完成、及び開通目標未提示区間の開通目標宣言
 - 高屋道路の開通目標宣言、及び事前通行規制区間となっている前後区間の新規事業化、並びにその他事業未着手区間の早期事業化
 - ②新潟山形南部連絡道路（一般国道113号）
 - 梨郷道路の開通目標宣言
 - 小国道路の新規事業化、及びその他事業未着手区間の早期事業化
 - ③石巻新庄道路（一般国道47号）
 - 事業化に向けた調査着手、特に、宮城県境部における調査の早期着手
 - ④仙台山形道路（一般国道48号）
 - 大雨等による事前通行規制の解除に向けた調査・検討の早期着手
- (2) 冬期における通勤、観光交流に資する国道347号の通年通行化（平成28年度目標）への支援

【現状・背景】

- 県内の横軸となる主な国道は、線形不良、幅員狭小、事故多発、走行速度の低下や渋滞、大雨・大雪による通行止めや事前通行規制など多くの課題がある。
- 国道47号は、平成25年7月18日に豪雨で国道112号と同時に全面通行止めとなり、県内の通行において内陸地域と庄内地域が完全に分断された。また、平成27年2月11日の雪崩で国道112号が5日間にわたり全面通行止めとなった際には、国道112号の代替ルートとしての機能を発揮し、その重要性が改めて認識された。
- 国道48号は、平成26年2月15日の雪崩で10日間、平成27年1月31日の雪崩では3日間にわたる全面通行止めが発生し、2年連続で県民生活や産業活動に大きな影響を及ぼした。
- 東日本大震災では、県内の横軸道路が日本海側と太平洋側を結ぶ「生命の道」として、物資輸送、人命の救援・救護、被災者の避難など多くの機能を果たしたほか、今後も、東北地域全体の産業・経済の活性化に繋がる自動車関連産業の振興や、首都圏、東アジアとの広域的・国際的な物流を担う道路として大きく期待されている。

【本県の取組み】

- 物流拠点である酒田港の機能強化、工業団地への企業誘致、「仙山交流」の推進等による宮城県との連携強化。
- 国道347号の通年通行化のための雪崩対策工事等の推進。

【課題】

- 県内の地域高規格道路は供用率が11%と低く、ネットワーク機能が発揮されていない。

地域高規格道路	全国(計画路線数:186)		山形県(計画路線数:2) H25.4現在			
	H22.4現在		新庄酒田道路	新潟山形南部連絡道路	県合計(左記2路線合計)	
	延長(km)	比率(%)			延長(km)	延長(km)
指定延長	6,950	—	50	50	100	—
未調査区間	2,580	37%	5	25	30	30%
調査区間	1,022	15%	7	11	18	18%
整備区間	3,348	48%	38	14	53	53%
併用延長	1,949	28%	4	7	11	11%
事業中延長	—	—	27	7	34	34%
候補路線数	110		1	0	1	

豪雨・豪雪等災害に強く信頼性の高い地域高規格道路等の早期整備



新庄酒田道路 (国道 47 号)

新潟山形南部連絡道路 (国道 113 号)

(広域道路) 仙台山形道路 (国道 48 号)



山形県担当部署：県土整備部 道路整備課 TEL:023 - 630-2626

奥羽・羽越新幹線の実現について

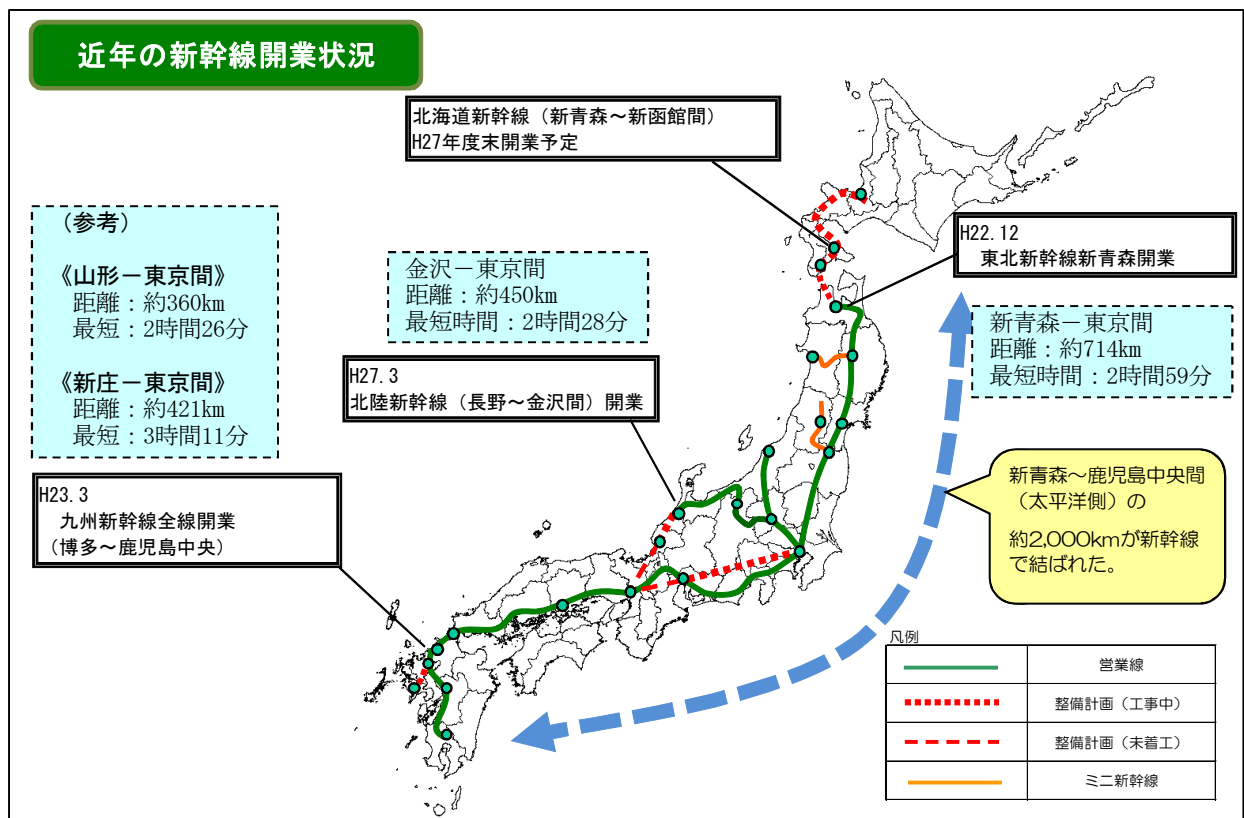
【国土交通省 鉄道局 幹線鉄道課】

【提案事項】

人や産業を分散し東京一極集中を是正するための重要なインフラであるフル規格新幹線の全国的な整備に向け、昭和47年組のみならず、昭和48年に政府の基本計画に定められている奥羽新幹線・羽越新幹線の整備計画策定に向けた調査を実施すること

【現状・背景】

- 全国の新幹線の現状は、太平洋側については、青森から鹿児島まで約2千kmがフル規格で結ばれ、青森から東京まで約700kmの距離にもかかわらず3時間で移動できるようになった。日本海側の北陸地方についても、今年3月の北陸新幹線の開業により、金沢－東京間が約2時間30分で結ばれ、利便性が格段に向上した。
- その一方で、東北の日本海側の地域は、山形から東京までの約360kmの移動に2時間半を要するなど、東日本大震災により国全体のリスク分散やリダンダンシー機能の確保などが改めて強く求められているにもかかわらず、フル規格新幹線網の整備から取り残されており、高速道路網の整備の遅れとも相まって、人口流出が続き、産業集積が遅れるという大きな地域格差を生む要因となっている。
- 平成26年11月に地方創生を目的とした「まち・ひと・しごと創生法」が公布され、本県においても、「東京一極集中の是正」に向けて積極的な取組みを進めているところであるが、人口減少社会における山形の新しい未来を力強く創生するためには、産業や人材の地方分散を進めていくための重要なインフラであるフル規格の奥羽・羽越新幹線の整備が大前提である。
- 全国新幹線鉄道整備法が定めるフル規格新幹線路線については、昭和47年までに基本計画決定された路線のほぼ全てに完成の目処がたったが、奥羽新幹線や羽越新幹線を含む昭和48年に基本計画決定された路線は、進捗がないまま現在に至っている。



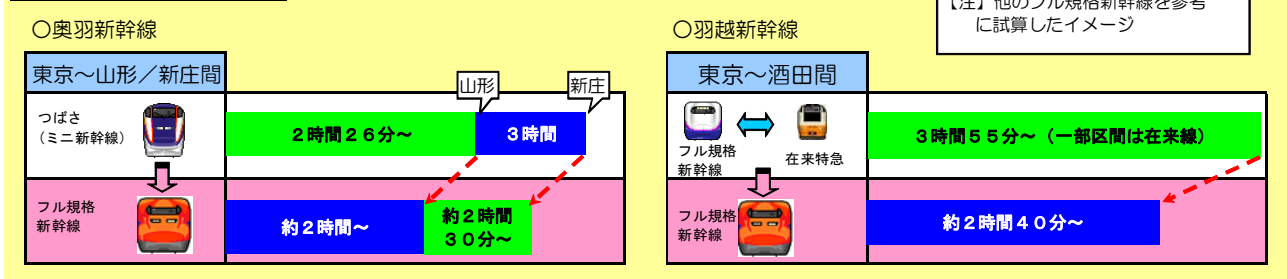
【本県の取組み】

- 沿線の関係各県とともに、「奥羽新幹線建設促進同盟会（会長：山形県知事）」及び「羽越新幹線建設促進同盟会（会長：山形県知事）」と連携して、奥羽・羽越新幹線の建設促進に必要な調査の実施について、政府及びJR東日本に対し継続した働きかけを実施している。
- 山形県民の理解促進と機運醸成を図るため、奥羽・羽越新幹線の基本計画や整備による様々な効果について、広報活動や有識者を招聘しての講演会の開催などの継続した啓発活動を実施するとともに、昨年度からは「奥羽・羽越新幹線整備推進に向けたワーキングチーム」を開催し、整備推進に当たっての課題の検討を行っている。

【課題】

- フル規格新幹線のうち昭和 47 年までに政府の基本計画に位置づけられた路線は、ほぼ完成にめどがついてきたことから、昭和 48 年に政府の基本計画に位置づけられた奥羽新幹線、羽越新幹線の整備に向けた検討に着手する必要がある。

時間短縮効果イメージ



【参考】 山形県の高速道路の整備状況



地方航空ネットワークの維持・拡大に向けた支援の拡充

【国土交通省 航空局航空ネットワーク部航空事業課】

【提案事項】

大規模災害等に強い国土づくりと我が国地方経済の活力維持・向上に重要な役割を果たす地方航空路線の維持・拡大に向け、本県の山形空港、庄内空港就航便を含め、地域が行う路線維持・拡充等の取組みに対する支援を行うこと

【現状・背景】

○山形・庄内両空港は、東日本大震災直後に、多くの臨時旅客便や全国から派遣された防災ヘリを受け入れ、被災地への救援物資や旅客を輸送する拠点空港として機能した。これらを踏まえ、大規模災害時におけるリダンダンシー機能を確保・向上していくため、本県空港を含めた地方空港の機能強化や路線の維持・拡大を図っていくことが重要である。

○本県空港は近年、路線の縮小などにより利用の減少が続いてきたが、山形空港では、平成 26 年 3 月に、15 年ぶりの羽田便朝夕 2 便化、3 年半ぶりの名古屋（小牧）便の運航が再開し、利用者が大幅に増加し、平成 25 年度の 11.8 万人から平成 26 年度は 20 万人超となった。

庄内空港では、近年は利用者 35 万人前後で推移してきたが、26 年度は観光 PR や企業進出等もあり利用者が増加に転じ、37 万人弱となった。

○少子高齢化の進む地方において、その活力を維持・向上し、我が国経済の発展・成長へとつなげていくためには、新たな地方間交流や急成長するアジアからの国際観光誘客などを通じ、地域経済を活性化させることが重要であり、その手段として地方航空ネットワークの維持・拡大が不可欠である。



東日本大震災後の山形空港
(臨時便と防災ヘリ)



山形～名古屋便
就航ポスター

庄内空港
(羽田便 4 便/日運航)



【本県の取組み】

○山形・庄内両空港では、就航する航空会社に対する支援として、着陸料の減免を行っているほか、路線維持・拡大に向け、各空港ごとに県、地元市町村、各種団体を構成メンバーとする協議会を組織し、利用者や旅行会社に対する助成、広報 PR、アクセスバスの運行などの利用拡大の取組を実施している。

○山形～名古屋便については上記に加え、平成 26 年下期ダイヤから、国土交通省による「地方航空路線活性化プログラム」を活用し、就航先の愛知県・三重県・名古屋商工会議所等と連携した利用拡大の取組を実施している。

○庄内～羽田便については、企業進出や「山形デスティネーションキャンペーン」の効果により、平成 26 年度の利用実績は 37 万人近くとなり、1 日 4 便運航ながら 5 便運航の他空港の羽田線を大きく上回る利用者数となっており、満席のため予約がとれない便も頻発していることから、航空会社に対し羽田便の増便を要望している。

【課題】

- 利用者の減少や航空会社間の競争激化の影響など、地方航空路線や航空会社を取り巻く環境は厳しさを増しており、新規就航や増便などの路線拡充に当たっては、地元による積極的な利用拡大事業の実施や航空会社の赤字リスク軽減のための手当が必要であるが、事業実施のための財源確保が大きな課題であり、全国的な地方航空ネットワークの拡充や首都圏へのアクセシビリティ改善を通じた地域の活性化等のため、「地方航空路線活性化プログラム」のような政府による支援を継続・拡充するとともに、暫定期間を終える山形～羽田便などの羽田発着枠政策コンテスト枠については、継続・定着に向けた支援を行う必要がある。
- また、羽田便については、同発着枠が国際線や国内高需要路線へ振り向けられ、地方へ同枠が回ってこない傾向が強いことから、航空会社に対し羽田発着枠の維持・拡大に向けた取組の強化を求めるとともに、「羽田発着枠政策コンテスト」のように航空会社が地方航空路線を開設・拡充しやすい環境の整備が図られることが必要である。

山形県担当部署：企画振興部 交通政策課 TEL:023-630-3017

酒田港の物流拠点としての機能強化

【経済産業省 経済産業政策局 産業施設課】
 【国土交通省 港湾局 計画課／道路局 企画課、国道・防災課】

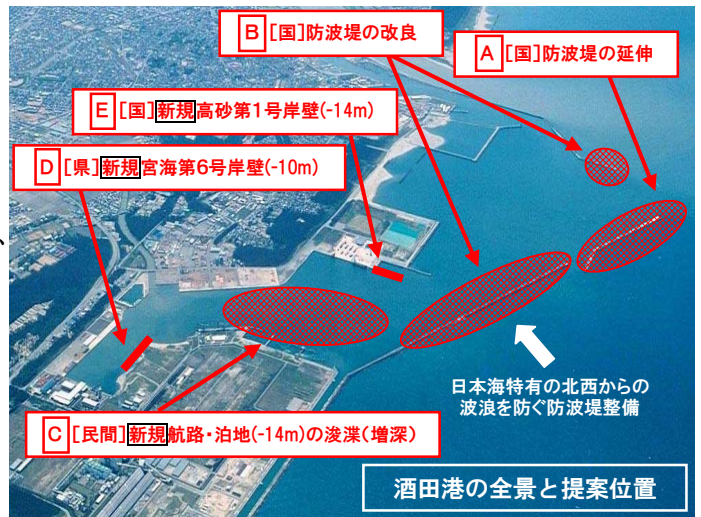
【提案事項】

県唯一の貿易港「酒田港」の安全性や利便性を高める“物流拠点として港湾機能の強化”と、“港湾背後圏を結ぶ国道47号（地域高規格道路）等の整備”を推進すること

- (1) 安全・安心な船舶利用のための防波堤の延伸[A]、改良[B]を推進すること
- (2) 大型船の入港等のため増深の必要な航路・泊地（-14m）の浚渫[C]の新規事業化に対し支援すること
- (3) 酒田港と県内陸部や太平洋側を結ぶ国道47号等の整備を推進すること
- (4) リサイクルポート機能の強化や日本海側拠点港計画の推進に必要な岸壁[D]、大型船へ対応する岸壁[E]の新規事業化に対し支援すること

【現状・背景】

- コンテナクレーンの増設など港湾機能の強化を進める中、臨港地区の企業の工場増設から、対岸貿易を担う定期コンテナ航路の増便、それがコンテナ取扱貨物量の大幅増加（平成26年は過去最高）を呼ぶ好循環が生まれた。平成27年5月からは、中国航路が約2年ぶりに運航され、週5便となり、今後も取扱貨物量の増加が確実と見込まれている。
- 平成15年4月のリサイクルポート指定後、企業立地や取扱貨物量の増加が順調に進むとともに、平成23年11月には日本海側拠点港（リサイクル貨物）に選定され、リサイクル貨物集積等における拠点化が進んでいる。
- このような中、未だ港内の静穏度が不足しているため、冬期風浪等による入出港障害や荷役障害が発生している。
- 酒田港と県内陸部や太平洋側を結ぶ国道47号は、狭隘箇所等の整備が進んでおらず、特にコンテナ車両の通行に支障があると荷主等の声が聞かれる。



【本県の取組み】

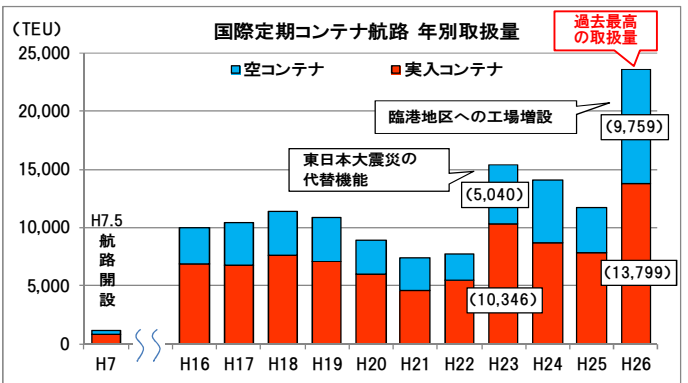
- 対岸貿易によるコンテナ取扱貨物量の増加に対応するため、コンテナ荷役機械の増設など機能強化を進めている。
- 日本海側のリサイクルポートが連携し、潜在的な需要の掘り起こしなど、リサイクル貨物の取扱増加を目指して官民一体で取り組んでいる。

【課題】

- 冬期でも安全・安心な荷役作業ができる港湾施設の整備が必要である。
- 水深不足から積載量を調整のうえ入港している大型船が、船舶利用に応じて安心して入港できるよう航路・泊地の増深が必要である。
- 隣県や県内企業における酒田港の利活用促進や災害時の代替機能を強化するため、県内陸部や太平洋側と結ぶ国道47号等の整備推進が重要である。

荷役障害等の発生状況（件）

年度（対象年月）	荷役障害	ロープ切断	入港障害	出港障害	合計
平成22年度（H22.11～H23.3）	8	0	7	12	27
平成23年度（H23.11～H24.3）	3	1	7	27	38
平成24年度（H24.11～H25.3）	3	4	8	21	36
平成25年度（H25.11～H26.3）	7	0	6	14	27



山形県担当部署：県土整備部

空港港湾課
道路整備課

TEL:023-630-2447
TEL:023-630-2626