



道路を取巻く現状・社会的背景

- ①少子高齢化を伴う人口減少が加速
 - 山形県の人口は今後も加速度的に減少
 - 高齢化率も上昇し、「超高齢社会」に突入
- ②社会保障関係費の増によるインフラ投資が圧縮
 - 山形県道路関係予算は平成10年度をピークとし、約8割の減少となっている
- ③整備途上の高速・高規格道路
 - 高速道路の供用率が約6割を超え、地域間交流や経済活動の活性化のため、利活用策の充実が必要
 - 供用されていない残りの約3割強は事業中または未着手であり、早期のネットワーク構築が求められる
- ④公共事業を巡る社会情勢の変化
 - 「東日本大震災」を契機に国土強靱化や防災・減災の取り組みの必要性を再認識
 - 建設業者数、建設業就業者数の減少により、建設業界全体の高齢化と技術継承への懸念

この10年間で見てきた具体的な課題・新たな動き

- ①平成20年代に顕著となった課題
 - 全国で登下校中の児童・生徒の列に自動車が入り込む事故が相次ぐ(交通安全事業へのニーズが上昇)
 - 道路予算の減少に伴う事業の長期化
- ②道路施設の老朽化が進行
 - 高度経済成長期に整備された道路施設の老朽化が進行(橋梁・トンネル等)
 - 道路施設の長寿命化対策に費用を要するが、予算は頭打ち
 - 老朽化施設の診断・対策に必要な人材の確保
- ③東日本大震災・熊本地震から浮かび上がった課題
 - 非常時も機能する道路網の形成(リダンダンシーの確保)
 - 地震・津波対策
 - 道路の副次的な機能への取組み
 - 情報収集・提供のあり方
 - 「道の駅」の防災機能としての可能性
- ④新たな時代のニーズへの対応
 - インバウンドを含む新たなニーズに対応した道路環境の整備促進(多言語表記、道の駅の充実)
 - 安全に自転車を利用できる環境整備
- ⑤道路法等の一部を改正する法律(平成30年3月31日公布)
 - 道路整備に関する財政上の特別措置の継続
 - 幹線道路ネットワークの再編
 - ・物流上重要な道路網を国土交通大臣が新たに「重要物流道路」に指定
 - ・国際海上コンテナ車等の円滑な通行のため高水準の構造基準を規定
 - ・重要物流道路及びその代替・補完路に係る災害時の道路啓開、復旧を国が代行
 - 道路利用の安全性の更なる向上
 - ・老朽化に対応するため、補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置の新設
 - ・占有者による占有物件の維持管理義務と違反者への措置命令権限を規定
 - ・歩行者や車いすの安全・円滑な通行を妨げる場合、道路占用を制限

各界からの意見

- ①県民からの意見(H29県政アンケート)
 - 道路全般(高速道路、国・県道)に対する要望は依然として根強い
 - 交通安全対策や高齢者の利便性向上に対する要望は高い傾向
 - 市街地部の道路整備や、防災対策(落石・雪崩等)への要望も多い
- ②道路利用者からの意見
 - 山形市内等市街地部の渋滞箇所(国道13号や国道112号等)の対策が必要
 - 休憩施設や観光拠点となる「道の駅」に駐車スペースやトイレの拡充が必要
 - 物流や旅客の移動・運搬のためにも高速道路や地域高規格道路の整備が必要
- ③市町村・県OBからの意見
 - 高規格幹線道路網やICアクセス道路の整備が必要
 - 道路施設の長寿命化や冬期の交通確保など、維持管理の充実が必要
 - 身近な道路や通学路等の整備も必要
- ④総合支庁WG及び県庁道路関係課職員からの意見
 - 少子高齢化・予算減少に伴い、メリハリのある管理手法の検討が必要
 - 観光交流やインバウンドに対応した道路及び周辺環境の整備が必要
 - 交通安全事業の対象を、児童・生徒から高齢者へも広げる
 - 事業箇所の厳選や、道路管理者間の負担を分担する議論が必要
 - 自動運転などの新技術や自転車利用等の高まりにも注視が必要

これらの課題等を踏まえた県民の望む道路のあり方

現状や課題およびニーズなどから考えられる現時点での主な留意点(H29.12.1時点)*

- 持続可能で活力に満ちた地域社会を実現するためのインフラの構築
 - ・高速交通網、ICアクセス道路、地域間交流道路などの整備
- 子どもの命を守り、高齢者も暮らしやすい安全・安心な社会づくり
 - ・交通安全事業の推進、自転車の利活用、街なかのにぎわい創出に向けた取組み
- インバウンドの取込みを見据えた観光の振興に資する道路環境づくり
 - ・景観形成支援、「道の駅」の質の充実、案内標識・標示等の充実、多言語化への対応
- 既存の道路の安全で効率的な運用の推進
 - ・橋梁等道路施設の長寿命化対策、防災対策、適切な維持管理のための取組み

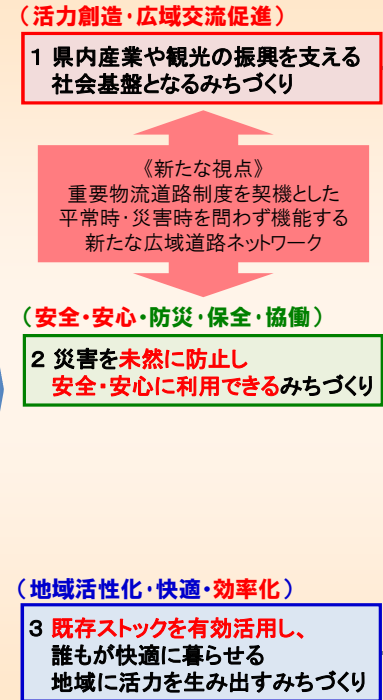
「みちづくり評議会」からの主な意見

- この10年で縦軸(南北方向)の高速道路(東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道)は整備が進んできているので、次の10年は横軸(東西方向)道路に着目していくべき。(開通によって地域にもたらされるストック効果から、必要性を訴えることが重要。)
- 東日本大震災でも顕著になったように、リダンダンシーの観点からも日本海側と太平洋側をリンクさせる事が重要。
- 「道の駅」を、道路の休憩施設というだけでなく、周辺地域の情報が得られる。災害のときにも使える、子供も楽しめる、観光客も楽しめる、といったような誰もが使えて楽しめる施設にしてほしい。
- 子供達だけでなく、高齢者にも安心して使ってもらえるような道路の安全対策を行ってほしい。(路肩のカラーリング、街路樹の伐採等*)による簡易な歩行空間・自転車通行帯の確保、歩道誤進入防止対策等) ※周辺環境とのバランスに配慮
- 生活道路は道路一本一本ではなく面として取り組んでほしい。ハンブによるスピードを出させない工夫など、メリハリのある安全対策が必要。
- 山形県内の高規格道路は暫定2車線区間が多いが、そういう区間にもしっかりした中央分離帯をつけるなど、安全性をおろそかにしないでほしい。
- 銀山温泉や南陽市赤湯では電柱・電線がなくなって街並みが良くなった。無電柱化による美しい街並み、みちづくりを進めてほしい。
- 安全に走行できる長距離の自転車道ネットワークについても検討が必要。(外国人の誘客にも効果)
- 震災時等、通行できない区間や迂回路の情報など、道路情報をきめ細かに提供できるようにしてほしい。(道路情報版、道の駅、マスメディア、ETC2.0等)
- 橋梁などの目に見えるところの安全性を高めることは勿論重要だが、道路の地下に埋設されてある下水道などの点検・補修を適切に行い、道路の安全確保をしてほしい。

※平成29年12月1日の「みちづくり評議会」に提示したもの

※書きき...H30年3月7日開催第2回評議会の主な意見等を追記

みちづくりの方向性



- 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
 - ・縦軸(東北中央自動車道・日本海沿岸東北自動車道)の整備促進
 - ・横軸(新庄酒田道路・新潟山形南部連絡道路等)の整備促進と重点強化
- 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
 - ・高速道路と沿線地域をつなぐ追加IC・スマートICの整備推進
 - ・高速道路等のICから工業団地・観光地・空港等へのアクセス道路整備の推進
- 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
 - ・人が集い活気あふれる「道の駅」の整備促進と、高速道路から各圏域内のすみずみに人を導くゲートウェイとなる「道の駅」への重点支援
 - ・「道の駅」における公共交通への結節点としての機能強化
- 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
 - ・従来の歩道整備のほか、幅道路肩や道路空間再配分等を活用した多様な交通安全対策の推進
- ⑤ 防災・減災に向けた一般道路等の機能強化
 - ・緊急輸送道路等の耐震化推進と、落石対策や雪崩防止・流雪等の整備などの災害対策の強化
 - ・「道の駅」の防災拠点としての機能強化
- 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
 - ・橋梁・舗装等の計画的な修繕、老朽橋の更新、住民協働による効率的な維持管理推進
- 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
 - ・生活圏又は都市間ネットワークの整備推進、生活幹線道路の整備推進
- ⑧ 街なかにながれを創出するみちづくりの推進
 - ・無電柱化の取組み等、景観に配慮した道路整備の推進による街なかの魅力づくり
- ⑨ 山形の特性を活かした道路ストック(施設)をかきこく使うみちづくりの推進
 - ・夏季は自転車道に、冬季は堆雪幅とするなど、「山形らしい」道路の使い方

意見を反映