

山形県道路中期計画 改訂版(素案)について

平成25年度 第1回 山形みちづくり評議会
平成25年11月22日

報告・協議事項

1) 山形県道路中期計画 改訂版(素案)について

- 計画見直しの背景と見直し方針
- 中期計画の改訂内容
- 「事業効果の早期発現」に向けた取り組み
- 通学路安全確保対策プログラム

2) H24年度事業達成度報告

- みちづくり施策への取り組み状況
- 前期達成状況の総括
- 目標値見直しの考え方

本評議会の位置づけ

H22年3月 「山形県道路中期計画」の策定

東日本大震災発生

H24年3月 「東日本大震災を踏まえた山形県道路中期計画の進め方」の策定

H25年3月 山形県道路中期計画見直し方針の決定

H25年11月

H25年度 山形のみちづくり評議会（第1回）

- ・「山形県道路中期計画 改訂版(素案)」
- ・平成24年度事業達成度報告
- ・目標値見直しの考え方

「山形県道路中期計画改訂版(原案)の検討

H26年1月

H25年度 山形のみちづくり評議会（第2回）

- ・「山形県道路中期計画 改訂版(原案)」についての意見交換

H26年2月

パブリックコメントの実施 県民の意見聴取

H26年3月

山形県道路中期計画 改訂版の策定

事業推進

H30年度

計画最終年度

平成25年度検討事項

施策の推進

1) 山形県道路中期計画
改訂版(素案)について
(資料-2参照)

中期計画見直しのポイント(改訂の3つの柱)

策定時(H21)の課題

■未曾有の人口減少

- ・山形県の人口は今後も加速度的に減少
- ・30年後には現在の3/4程度、高齢化率は約4割に達すると予測

■道路予算の減少

- ・山形県の道路関係予算は、平成10年度をピークとし、約4割にまで縮小

■整備が遅れ、

細切れの道路

- ・高速道路の供用率は50%と全国でも遅れており、なおかつ寸断されている
- ・1区間あたりの延長は東北最低で、ネットワーク機能が発揮されておらず、他地域との交流が阻害

■公共事業を巡る

新たな動き

- ・公共事業費の大幅な削減など、社会資本整備のあり方そのものの見直しが進められている
- ・地域主権の名の下に、県の主体性のある事業の執行が求められている

新たな課題

東日本大震災で 見えてきた道路の課題

- 非常時も機能する道路網の形成
- 地震・津波対策
- 道路の副次的な機能への取り組み
- 情報収集・提供のあり方

計画策定後見えてきた 新たな課題

- 事業の長期化
- 道路情報管理体制づくりの遅れ
- 老朽化する社会資本への対応

改訂の3つの柱

1 東日本大震災の 教訓を生かす

①防災対策の推進

- 橋梁等の耐震対策の検討
- 津波対策の検討(L1津波に対しての道路施設の安全性の検討)

②減災対策の検討

- 発災直後の通行機能確保や応急復旧しやすい道路施設の計画
- 被災の恐れのある箇所については、迂回路等の対応策を事前に検討
- 道路の副次的な機能などを取り込んだ計画・設計の検討

2 近年の新たな課題 への対応

- ①通学路における交通安全対策の推進
- ②道路施設(橋梁、トンネル、舗装、道路付属施設等)に対しての適切な管理
- ③道路利用者のサービス向上につながる情報提供の仕組みづくりの検討

3 「事業効果の早期発現」 への取組みを進める

山形県のみちづくり懇談会からの提言

県民の方々を代表し「みちづくり懇談会」、「みちづくり地域懇談会」から今後の道路整備あり方についての提言

中期計画の見直し内容

- 1) 「東日本大震災を踏まえた『山形県道路中期計画』の進め方(H24.3)」を統合
- 2) みちづくり施策の性質の変更(「最優先する施策」と「選択と集中する施策」の変更)
- 3) みちづくり施策の名称変更
- 4) みちづくり施策の取組み方針・対象事業の追加、指標の見直し

5つのみちづくり方針

(活力・交流)
1. 活力と交流を生み出すみちづくり

(暮らし・地域)
2. 暮らしと地域を支えるみちづくり

(人・環境)
3. 人と環境を大切にするみちづくり

(安全・安心)
4. 安全と安心を確保するみちづくり

(保全・協働)
5. 次の世代に継承できるみちづくり

10のみちづくり施策

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

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

3. 生活圏間・主要都市間ネットワークの整備推進

4. 生活幹線道路ネットワークの整備推進

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

6. 人に優しい道路空間の整備推進

7. 緊急輸送道路の強化の推進

8. 一般道路の機能向上の推進

9. 予防保全型維持管理による道路施設の長寿命化

10. 県民協働と効率的な道路維持管理の推進

施策毎の見直し方針

・東日本大震災を踏まえた東日本・東北地方全体での道路網のあり方を反映
見直し内容(1),(4)

・高規格・地域高規格道路の代替ルートを、陸路および海路の両面から確保するための取組みを追加
見直し内容(1),(4)

・大災害時の支援に貢献する路線の整備を推進
見直し内容(4)

・新たに公表された「山形県の主要渋滞箇所」を踏まえた対策を検討
見直し内容(4)

・近年の重大事故を踏まえ、通学路における交通安全対策を強化
・「最優先する施策」に変更(交通安全対策を強化するため)
見直し内容(2)

・東日本大震災を踏まえた対策・緊急輸送路の見直しを検討
見直し内容(1),(4)

・防災・減災の視点から取組みを推進
見直し内容(1),(4)
・道路利用者のサービス向上につながる情報提供の仕組みづくりを追加
見直し内容(4)
・取組み内容の拡大に伴い、施策の名称を変更
見直し内容(3)

・橋梁以外の道路施設(トンネル、舗装等)に対しても予防保全型維持管理による長寿命化対策を推進
見直し内容(4)

・「選択と集中する施策」に変更
見直し内容(3)
(各指標がH30目標まで達成し、県民協働の取組みが軌道に乗ったため)

中期計画の見直し内容

5) みちづくり施策の考え方に「事業効果の早期発現」への取組みを追加

中期計画策定時(H21)の考え方

～選別の視点～

考え方1:「**最優先**」

今後10年間で重点投資していく施策であり、優先的に必要額を確保するように取組みます。

考え方2:「**選択・集中**」

市町村や地域の意見を聴きながら、弾力的に取り組めます。

～展開の視点～

考え方3:ハード整備に加え「**地域づくり**」の取組みを支援

考え方4:道路施設の活用と**ソフト事業を組み合わせて推進**

考え方5:福祉・商工・農林・観光施策と**連携により相乗効果**を発現

～事業効果の検証～

改訂後の考え方

～選別の視点～

考え方1:「**最優先**」

今後10年間で重点投資していく施策であり、優先的に必要額を確保するように取組みます。

考え方2:「**選択・集中**」

市町村や地域の意見を聴きながら、弾力的に取り組めます。

～効果発現の視点～

考え方3:「**事業効果の早期発現**」への取組み

～展開の視点～

考え方4:ハード整備に加え「**地域づくり**」の取組みを支援

考え方5:道路施設の活用と**ソフト事業を組み合わせて推進**

考え方6:福祉・商工・農林・観光施策と**連携により相乗効果**を発現

～事業効果の検証～

【参考】道路整備に対する県民の要望

■ 県政アンケート調査

- ▶ 県施策の企画立案並びに執行上の基礎資料とするため、県民の生活と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アンケート調査を毎年実施
- ▶ うち「(7)社会資本整備・道づくり」についてが、道路整備等に関連

調査方法	
調査地域	山形県全域
調査対象	県内在住の満20歳以上の男女個人
調査方法	郵送によるアンケート調査
調査期間	平成25年7月上旬～7月下旬
回答数	1,543件

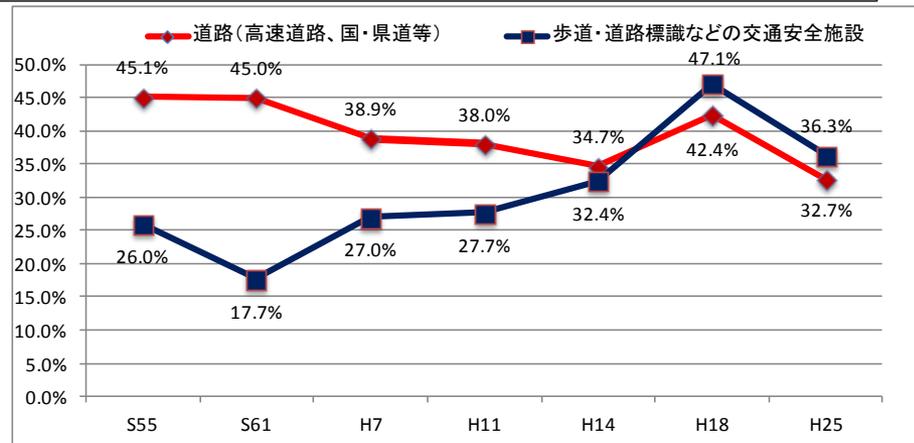
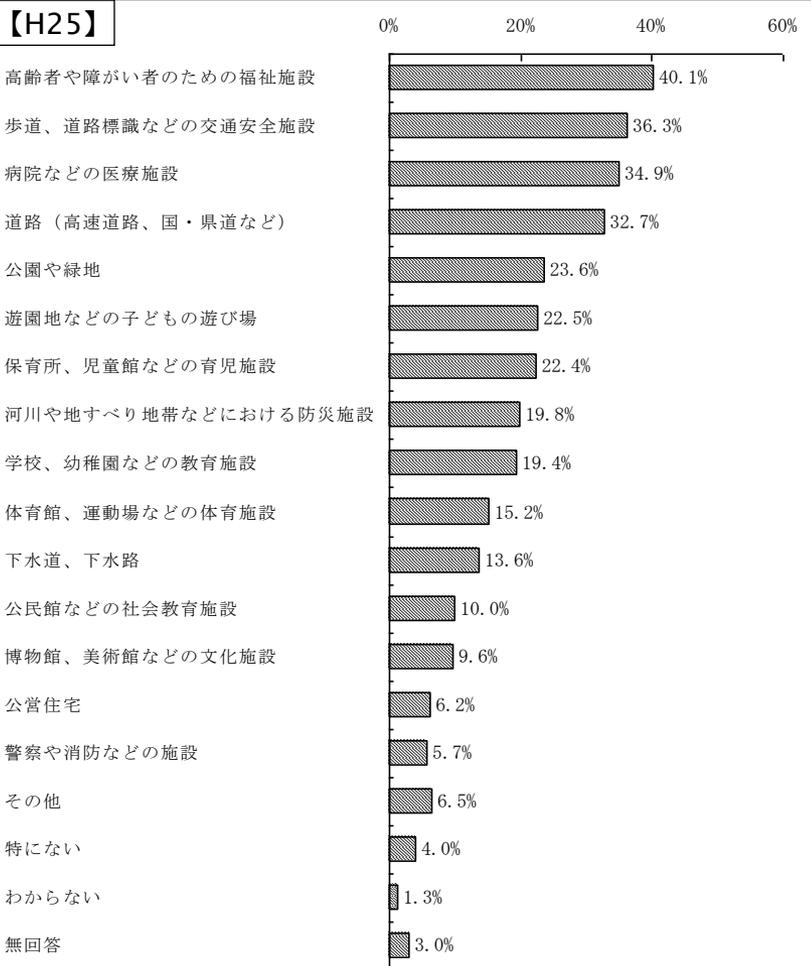
調査項目	
(1)	「結婚・子育て・家族」について
(2)	「若者が活躍できる環境づくり」について
(3)	「高齢期における地域社会活動と介護等」について
(4)	「消費生活」について
(5)	「小型家電のリサイクル」について
(6)	「動物の愛護及び管理」について
(7)	「社会資本整備・道づくり」について

【参考】道路整備に対する県民の要望

(7)「社会資本整備・道づくり」についてのアンケート結果

重点的に整備してほしい施設(5つまで回答可)

- ▶ 交通安全対策や高齢者の利便性向上に関する要望が、近年は上昇傾向
- ▶ 「道路(高速道路、国・県道など)」の割合は、「男性」が41.3%、「女性」が24.1%と性別で大きくかい離



県政アンケート調査における「重点的に整備してほしい施設」の順位経年変化

	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)
1位	病院などの医療施設(45.4)	道路(45.0)(高速道路、国・県道等)	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)	高齢者や障害者のための福祉施設(40.1)
2位	道路(45.1)(高速道路、国・県道等)	下水道・下水路(33.6)	病院などの医療施設(44.6)	病院などの医療施設(42.4)	道路(34.7)(高速道路、国・県道等)	高齢者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)
3位	下水道・下水路(39.8)	病院などの医療施設(33.2)	下水道・下水路(39.4)	道路(38.0)(高速道路、国・県道等)	歩道・道路標識などの交通安全施設(32.4)	道路(42.4)(高速道路、国・県道等)	病院などの医療施設(34.9)
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(38.9)(高速道路、国・県道等)	下水道・下水路(29.1)	遊園地などの子どもの遊び場(28.2)	病院などの医療施設(42.3)	道路(32.7)(高速道路、国・県道等)
5位	歩道・道路標識などの交通安全施設(28.0)	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)

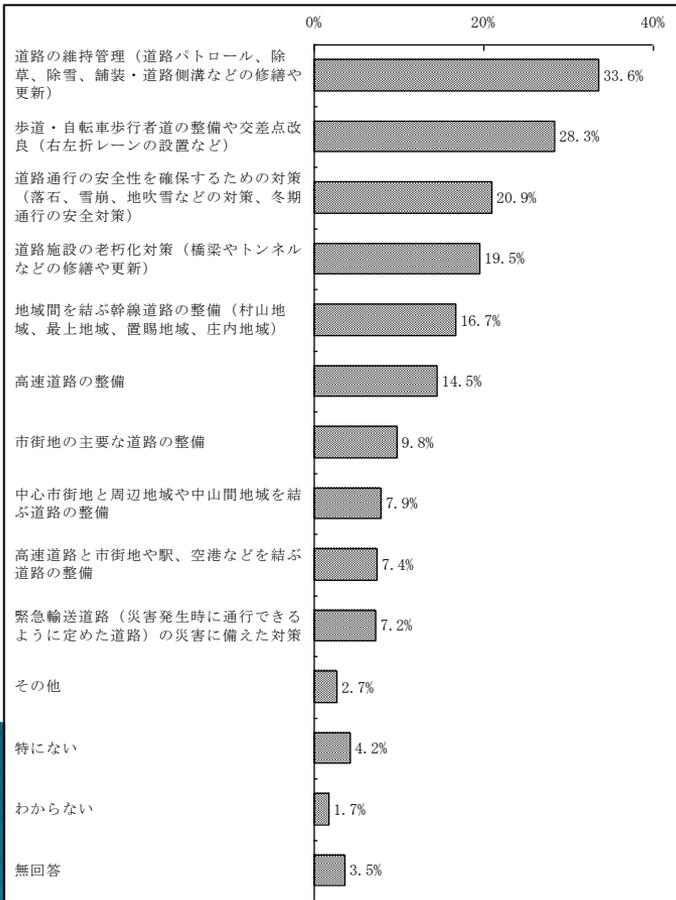
【参考】道路整備に対する県民の要望

(7)「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

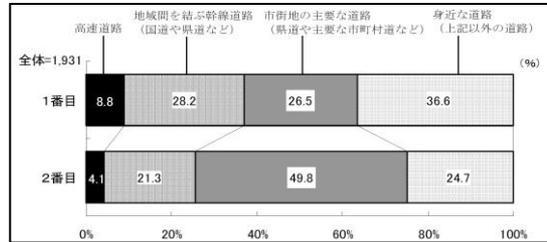
- ▶ 安全性向上に関する施策(維持管理、交通安全、防災等)への要望の割合が高い
- ▶ 計画策定時点と比較すると、安全性に関わる項目(冬期の除雪など)は継続して高い割合

【H25】(2つまで可)



【H18】

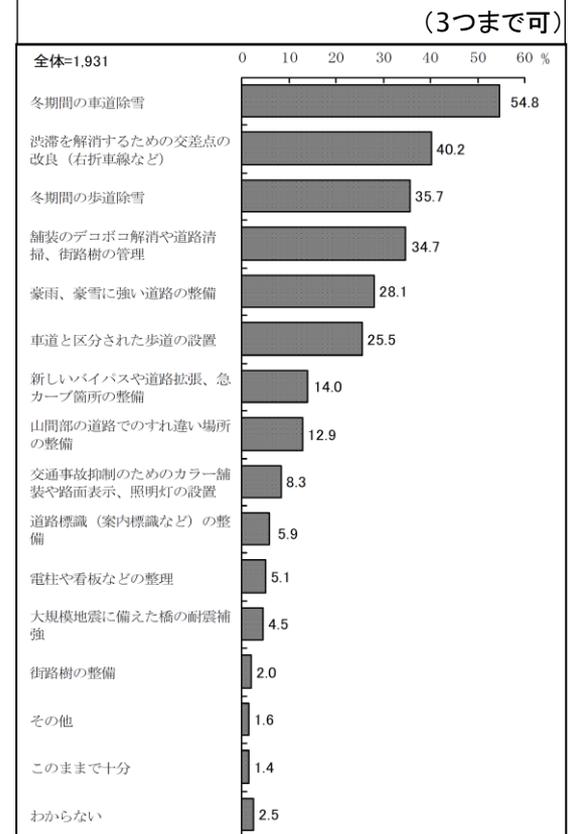
(1) 優先的に整備する必要がある道路 (2つまで可)



(2-1) 特に必要な整備・管理 (高速道路)

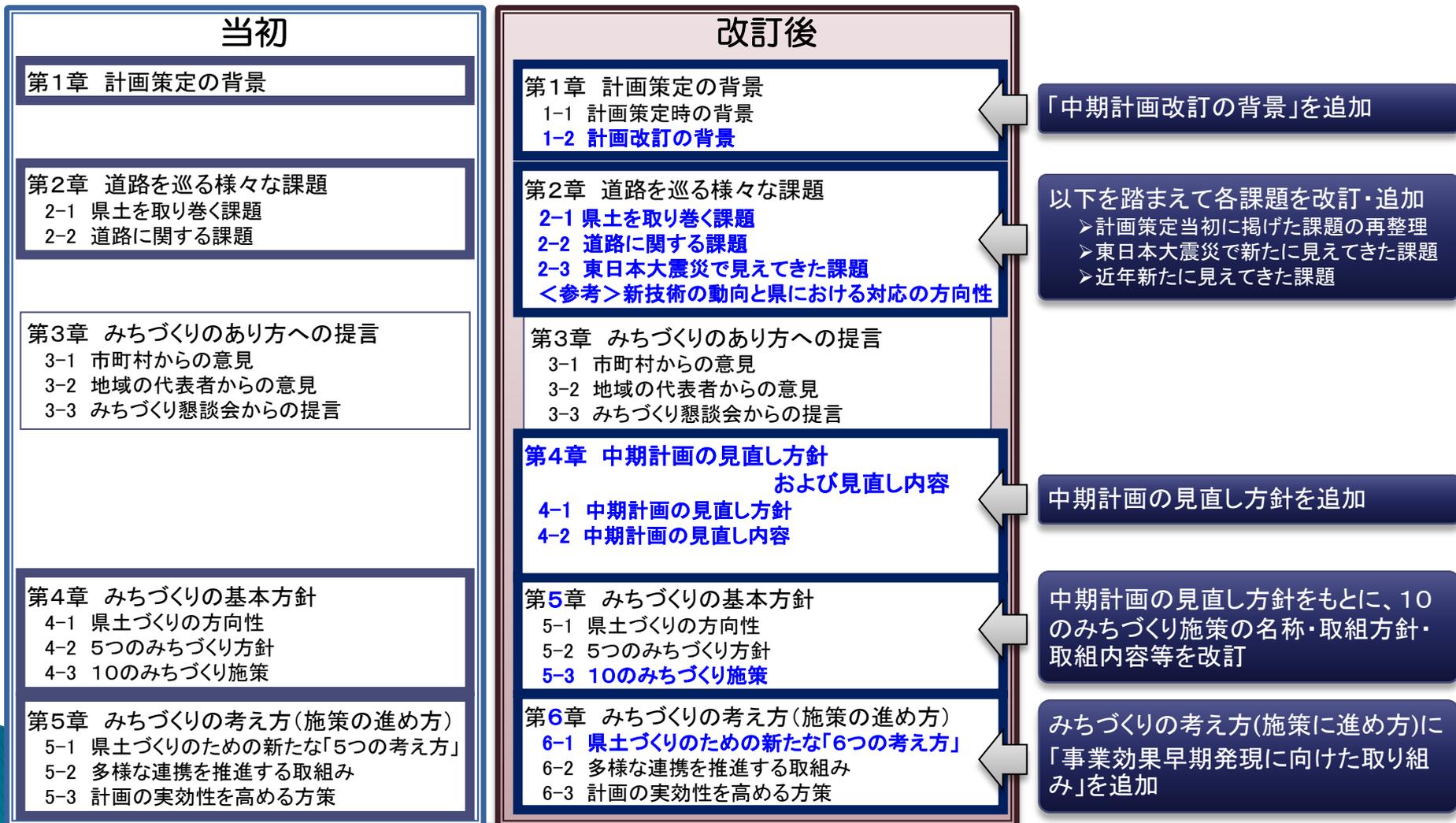


(2-2) 特に必要な整備・管理 (一般道路)



中期計画の改訂概要

見直し方針に基づき中期計画を改訂



事業効果の早期発現について

■ 事業長期化の要因

(1) 予算の減少

- ▶ 県の道路関係予算の減少
- ▶ 緊急に対応しなければならない事業の追加

⇒ 事業の各年度に充てられる事業費の減少・事業期間の長期化

(2) 追加対策

- ▶ 事業化後に発覚した地すべりや軟弱地盤等の対策にかかる期間や費用の増加
- ▶ 事業化後に地元との協議の中で追加することになった施設(柵等)の増加

⇒ 事業費の増大に起因する事業の長期化

(3) 用地取得の困難

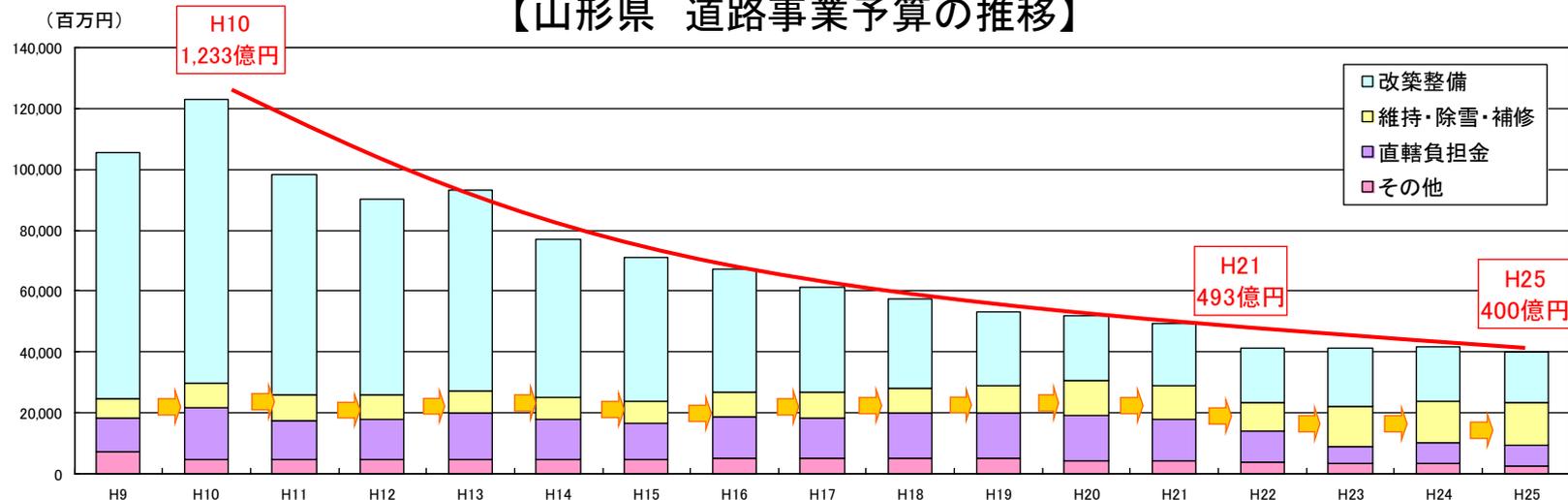
- ▶ 地権者の反対
- ▶ 共有地など相続関係の整理に時間を要し
- ▶ 補償物件の補償内容が当初予定より規模が大きくなり、移転期間の長期化

⇒ 協議・調整期間の延長に伴う事業の長期化

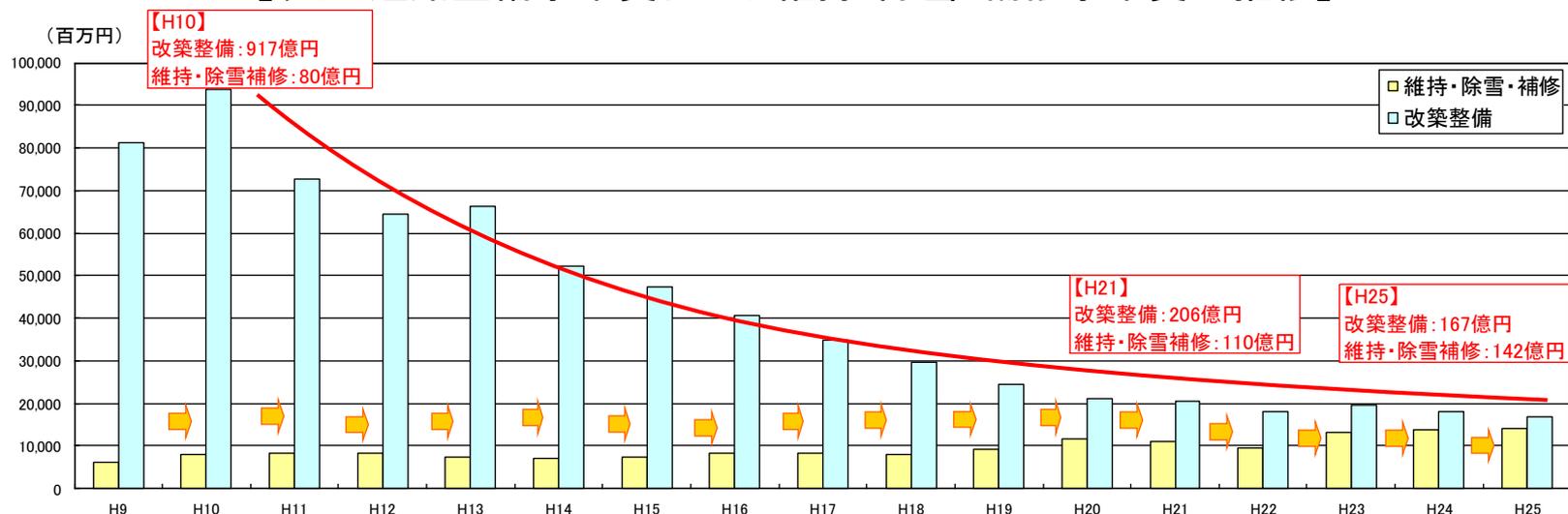
事業の長期化に伴い事業効果の発現の遅れが発生

事業の長期化の要因

【山形県 道路事業予算の推移】



【うち 道路整備事業費および維持・除雪・補修事業費の推移】

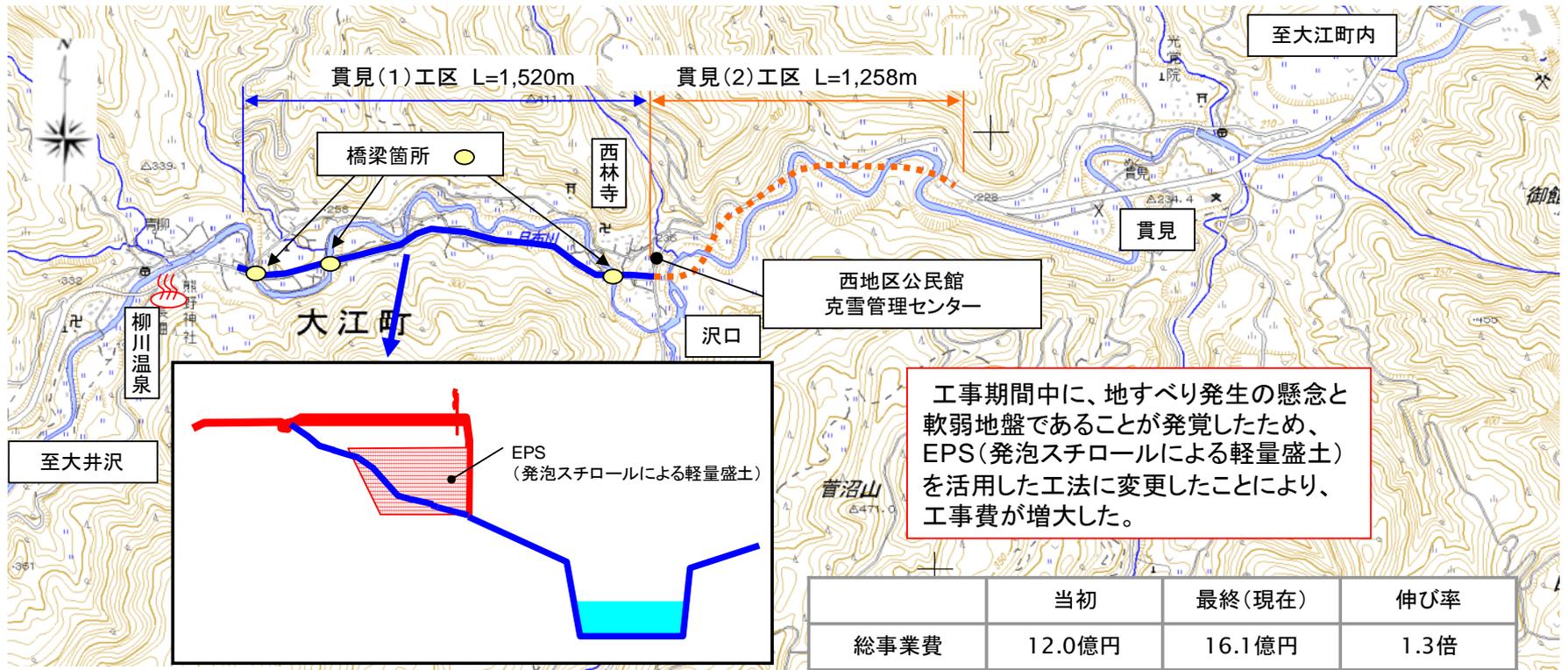


事業が長期化した事例(1)

主要地方道路 大江西川線 貫見(1)工区

事業概要 (主要工事内容、地域性・特質性、事業目的)

- L=1,520m W=6.0(8.5)m
- 大江町貫見～沢口区間のバイパスを整備して、落石や雪崩等に対して安心して通行できる道路整備を行うと共に、国道112号の代替路線としての道路ネットワークを完成させる。



事前に詳細な状況を把握すれば、当初から必要な対策費用を計上できた

事業が長期化した事例(2)

一般国道344号 秋山バイパス

事業概要 (主要工事内容、地域性・特質性、事業目的)

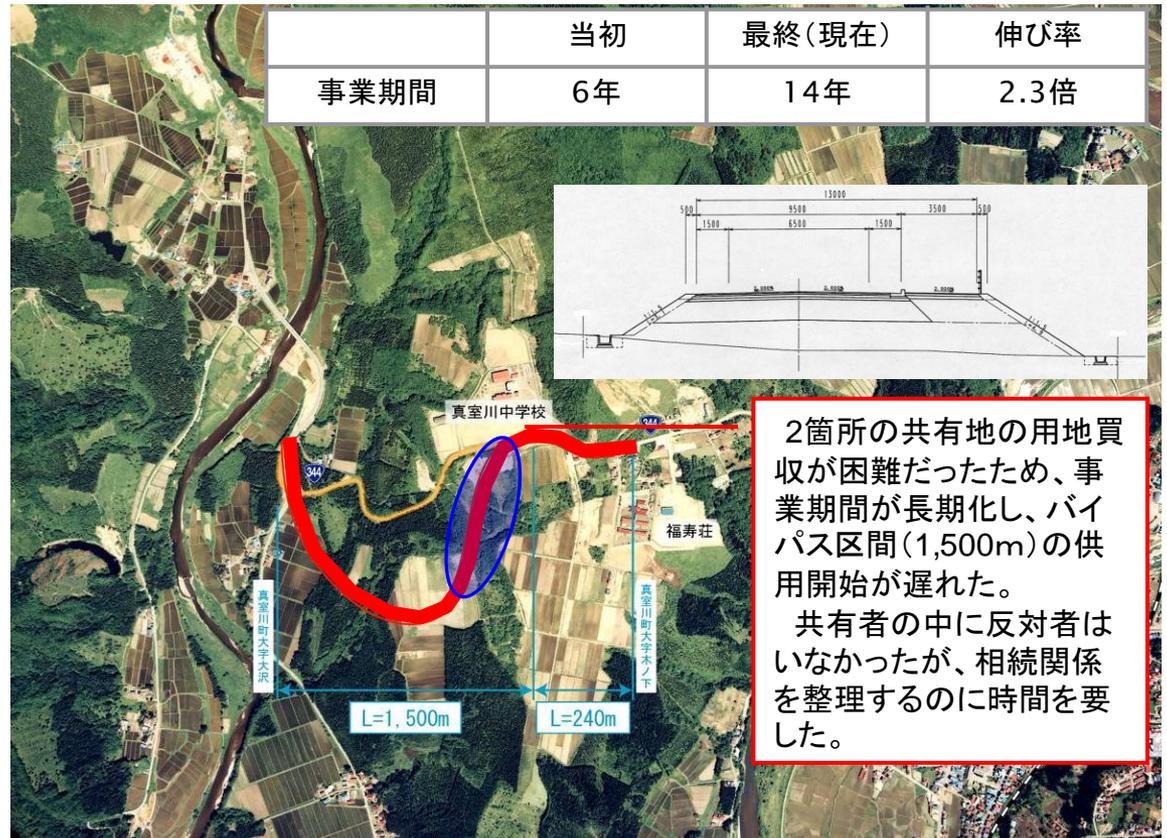
- ・L=1,740m 計画幅員 W=6.5(13.0)m
- ・現道国道344号(真室川町秋山地内)は急勾配(i=9.6%)・急カーブ区間(R=20m)が存在し、冬期に限らず円滑な走行に支障をきたしている。また、地域内に中学校、老人ホームが存在し、安全の確保が必要不可欠であるが、歩道未設置区間も存在するなど安全上の問題もある事から、バイパス整備による安全かつ快適な走行性の確保を図る。



(整備前)



(整備後)



至 新庄



用地に関する問題を早く解決できれば、事業期間を短縮できた

事業の進捗が遅れている事例

買収予定地が地図混乱地域のため、用地取得が困難になっている

事業概要（主要工事内容、地域性・特質性、事業目的）

・L=600m 歩道整備 事業着手 H21年度

・本路線は広域観光道路であるとともに、通勤・通学路として地域の重要な生活道路ともなっている。しかしながら、事業実施地区は歩道が未整備のため、小学校・中学校へ通学する児童・生徒が危険にさらされている状況であるため、歩道の整備を行い、歩行者の安全確保を図るもの。

・経過 H21:路線測量、道路詳細設計 H22:用地調査(地図混乱地域と判明) H23～:事業休止状態
H25:自治体による地籍調査 H26:用地調査

※地図混乱地域 不動産登記事項証明書や法務局が備えている地図に記載されている内容と、実際の土地の位置や形状が相違している地域。

事業に反対する地権者がいるため、用地取得が困難になっている

事業概要（主要工事内容、地域性・特質性、事業目的）

・L=540m W=6.5(9.5)[13.0]m バイパス整備 事業着手 H21年度

・本路線は地域連絡道路であり、第二次緊急輸送道路に位置づけられている。当該箇所の整備により、狭隘区間の解消及び歩道設置並びに交差点の鋭角交差の解消を図り一般通行者の安全を確保するもの。

・経過 H21:路線測量 H22:詳細設計 H23:用地調査 用地交渉難航 H24～:事業休止状態

事業効果の早期発現への取り組み

(1) 事前調査の徹底

(2) 用地取得を進める取組み

(3) 総事業コストの圧縮

(4) さらなる事業の選択と集中

(5) 段階的な事業効果発現への取組み

(6) 新規事業箇所の厳選

(1) 事前調査の徹底

1) 事業に影響のある周辺施設等の事前調査

- 文化財
- 環境問題
- 地すべり対策
- 雪崩対策
- 大規模な補償物件



2) 事業期間・事業費等への影響の大きさを考慮し候補地を選定

- 影響が少ない箇所
- その他の対策が可能な箇所 など

3) 公共事業評価(事前評価)の徹底

- 事業を長期化させる要因の排除

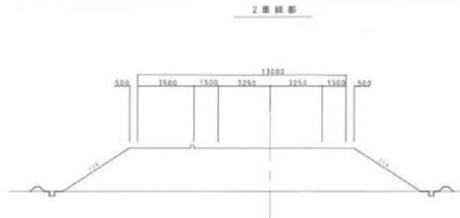
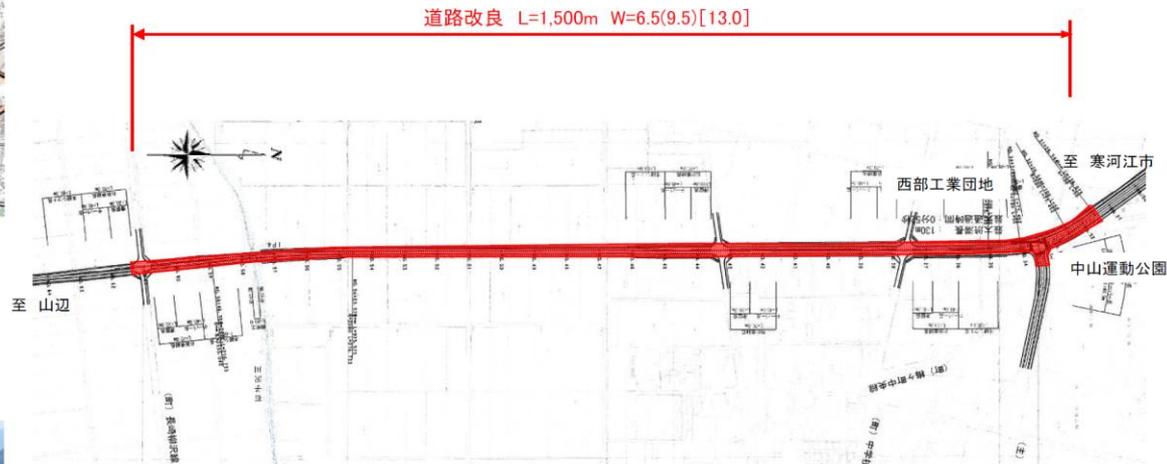


事前に把握することで事業費の削減、事業期間の短縮が可能

事前評価の実施箇所例

一般国道458号

路線名・ 河川名等	市町村名	箇所名	全体 事業費 (億円)	事業期間		評価結果		事業内容	事業種 別ごとの ランク	調査	位置図、 参考資料	
						個別評価 (60点)	B/C (実数値)					
一般国道458号	中山町	金沢	8.0億円	H25	～	H30	38	5.2	現道拡幅 L=1,500m W=6.5(9.5)[13.0]m	A	調査	位置図 、 参考資料

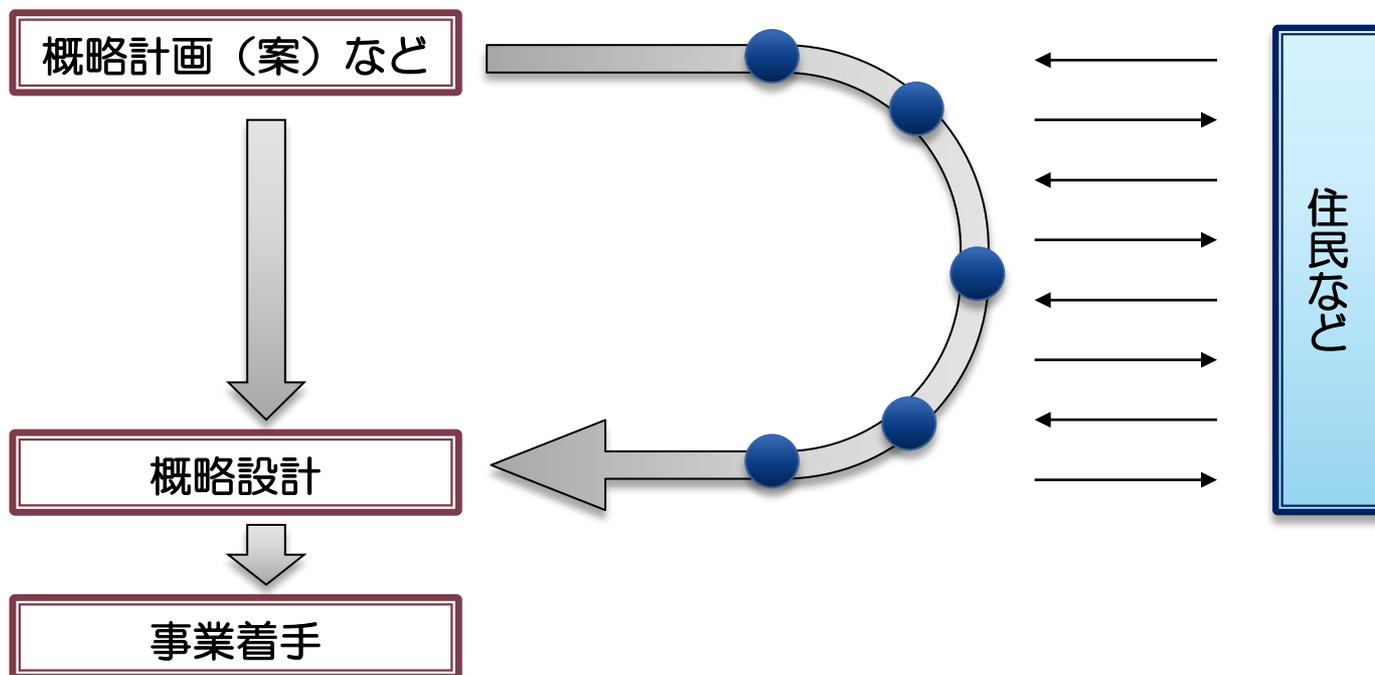


一般国道458号の中山町内における現道は、幅員狭小でありかつ大部分が歩道未整備であるため、地域から道路整備の要望が出されている。一方、現道の東側に位置する町道小塩金沢線は、山形市街地と西村山地区を結ぶ幹線であり、沿線に中山運動公園・西部工業団地を有する交通量の多い道路であるが、幹線道路として求められる機能を有していない。このため、町道を一般国道458号として拡幅整備し現道を補完する路線として整備を図りたい。

(2) 用地取得を進める取り組み

■ 事業着手までに住民合意が得るための取り組みをはじめ

- ▶ 地元の状況を調査し、道路事業に対する地元の意向の把握
- ▶ 地元の意向を考慮した計画の作成
- ▶ 道路事業に対する住民合意後、事業着手へ
- ▶ 住民合意を得るためにPI(パブリック・インボルブメント)の手法を活用



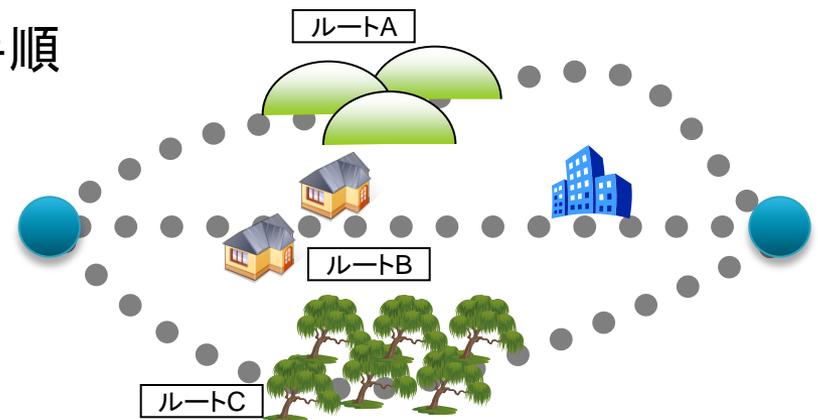
住民合意を得ることで用地の取得を進めることが可能

(3) 総事業コストの圧縮

■コスト縮減に着目したルート選定の手順

1) 概略・予備設計段階で複数案を作成

- ルートA: 山間部 トンネル
- ルートB: 市街部
- ルートC: 森林部 など



2) 各案の沿道条件などを整理

- ▶ コスト、用地取得の難易度、整備効果、使用する工法、追加対策の可能性、etc

ルート	コスト	用地取得	整備効果	追加対策不要	...
A	×	○	△	×	...
B	×	×	○	△	...
C	○	○	△	○	...

3) 各案のコスト、事業期間等の条件を考慮し、ルートを選定

- ▶ コスト、事業期間、B/C等を総合的に鑑みて、路線を選定
- ▶ (ex. コスト縮減の効果を最優先に考え、ルートCを選定 など)



事業費の削減の取組みを継続

(4)さらなる事業の選択と集中

1)さらなる事業の選択と集中

- 山形県道路中期計画に基づき、事業の選択と集中を図る
- 事業管理の徹底(事業の再点検、状況の変化への対応)

2)公共事業評価(事業中評価)による事業の再評価

- 事業継続の是非を判断
- 費用便益分析において「残事業の投資効率性」による評価の導入を検討する

事業中評価の実施箇所例

一般国道287号 森バイパス

番号	事業名	施行場所	事業の進捗状況				事業の概要及び目的 今後の事業の見通し	事業を巡る社会経済 情勢等の変化	事業の投資効果	コスト削減・代替案 等の可能性	当初又は前回評 価時目標より 遅れる場合の理 由	総合評価 ()過年度評価	
			採択年 目標年 初期目標年 過去評価 時目標年	全事業費 進捗度	内工事費 進捗度	内用地費 進捗度							供用 延長等
1	(県施工) 道路改築事業(交付金) 一般国道287号 森バイパス	ながいし 長井市 森	H20 H25 [H23]	10.5億円 84.9%	6.3億円 76.8%	3.4億円 100%	0m	L=1,520m W=6.5(9.5)[16.5]m ・当区間の現道部は好ましくない縦平面線形、狭小な幅員などにより大型車両のすれ違いが困難であり、交通渋滞や事故も発生している。さらには代替となる路線もない状況であり、これらを解消するためバイパス整備を行うものである。 ・H23年度で用地買収が完了しており、H25年度で全線供用開始を目指す。	・東日本大震災を受け、代替性の確保や緊急輸送道路の強化が更に重要となっている。 ・道路事業費が減少傾向にあるが、本バイパスを含め地域交通ネットワークを形成する他道路整備も進捗が図られており、可能な限り早期の供用に努めていく必要がある ・一般国道287号長井南BP第2期区間供用開始(H21) ・一般国道113号赤湯BP供用開始(H20)	B/C=2.3 ・バイパスの整備により走行性・安全性を向上させ、都市間の連絡時間の短縮、道路ネットワーク・緊急輸送路の機能強化を図るとともに地域の活性化を図る。	・事業効果・経済性を考慮し選定したルートであること、また、H23年度で用地買収が完了しており、工事についても森ヶ沢川に架かる橋梁が完成、全線の土工に着手済みで、H25年度に完了予定であることから代替案はない。	・重点投資に努めるも、道路整備の予算が減少しているため。	継 a (i)

詳細位置図



(5) 段階的な事業効果発現の取り組み

■ 段階的な供用を見据えた事業計画の推進

大規模公共事業(バイパス事業など)は供用延長が長く、全線開通までの事業期間も長い
⇒ **事業効果の低下**

【事業効果の低下への対策】

- ▶ 段階的な供用を見据えた事業計画を推進(暫定2車線での早期供用、特定区間の部分供用など)
- ▶ 部分供用時においても効果が十分発現できる区間を優先的に整備

一般国道287号 長井南バイパス

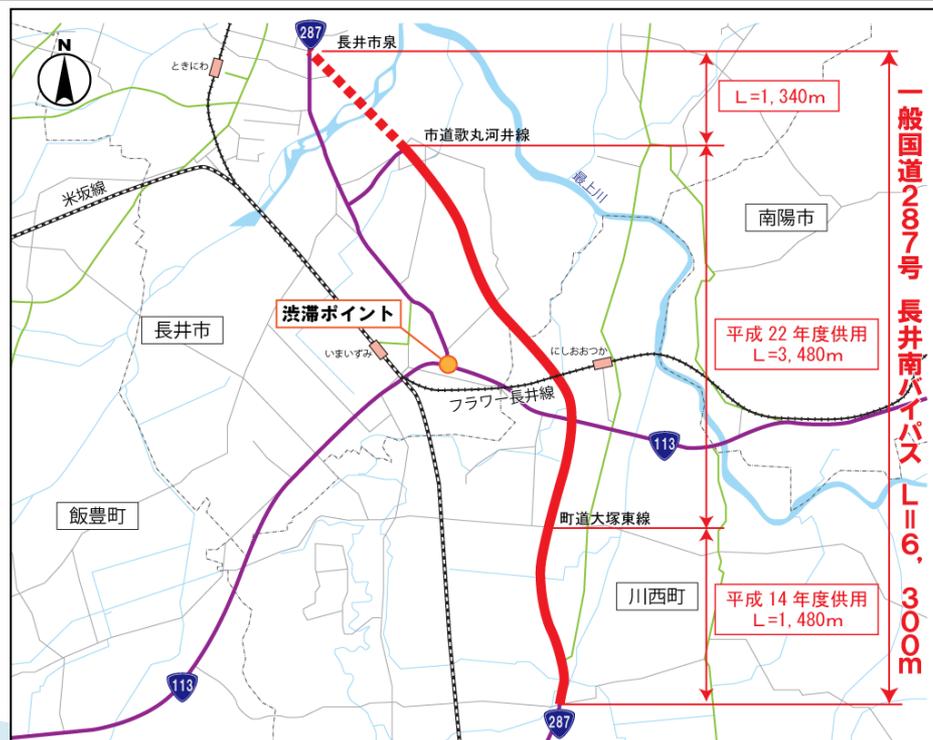
・国道287号長井南バイパスは、延長が6.3kmと長い
ため、以下の実施により整備効果を高めている。
1) 暫定2車線による供用
2) 事業区間を3区間に分け、段階的な供用
・平成22年度に開通したことにより、現道の渋滞ポイントが解消されるなど、事業としての一定の目標を達成

■ 道路諸元

- 【計画延長】 L=6,300m
- 【幅員構成】 7.0m(14.5m)片側歩道
- 【車線数】 4車線(暫定2車線で供用)
- 【事業年度】 平成9年度～平成25年度予定

■ 供用区間

- 【供用延長】 L=3,480m
- 【対象区間】 川西町道大塚東線
～長井市道歌丸河井線



(6) 新規事業箇所への厳選

1) 事前調査の徹底

- 事業着手にあたり、文化財、環境問題、地滑り対策、雪崩対策、
- 大規模な補償物件などの事前把握

2) 事業計画(ルート設定)

- 地滑りや雪崩の発生しそうな箇所や用地買収困難な地域を避けたルートの設定

3) 都市計画決定の見直し

- 山形県都市計画道路見直しガイドラインの活用

4) 用地取得を進めるために

- 道路事業に対する住民の合意を得た後、事業に着手する

5) 事業評価(事前評価)の徹底

- 事業を長期化させる要因の確認

「通学路安全確保対策プログラム」の策定

こうしたこれまでの取組みを一過性のものにするのではなく、今後も計画的且つ確実に取組みを推進するため関係機関と合同で、「通学路安全確保対策プログラム」を、H25年3月に策定、公表しました。

通学路安全確保対策プログラム

平成25年3月

山形県

通学路の交通安全の確保に向けた
今後の取組について
平成25年5月31日〈文科省、国交省、警察庁〉

- 1. 緊急合同点検結果に基づく対策の着実な推進**
 - ・ H24点検結果に基づく対策を着実に進める
- 2. 通学路の交通安全の確保に向けた継続的な取組**
 - ・ H25年度以降も合同点検の枠組みを活用して継続した取組みを推進
- 3. 地域における推進体制の構築**
 - ・ 関係者から構成される協議会等の推進体制を構築
 - ・ 点検結果、対策状況等を地域へ情報発信すること

通学路安全確保対策プログラム

平成24年4月以降、全国で登下校中の児童等の列に自動車が入り込み、死傷者が多数発生する事故が相次ぎました。これを受け、平成24年11月末まで全国一斉に関係機関合同で、通学路の危険箇所を緊急点検しました。

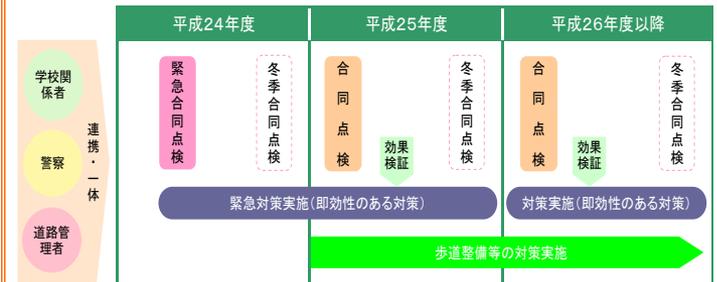
山形県内においても、全小学校293校について緊急点検を実施しました。その結果、危険な箇所は緊急的に対策を実施するとともに、山形県では学校関係者、警察、道路管理者が連携・一体となって、今後も通学路の安全を確保するため、計画的な対策の実施を定めたプログラムを策定しました。

プログラムの概要

1. 関係機関が連携・一体となって通学路の安全確保に努めます。
2. 平成25年度末までに、緊急的な対策を実施します。
3. 緊急的な対策実施後も、効果検証を行い次の対策に生かします。
4. 平成25年度以降も、継続的に合同点検を実施します。
5. 歩道整備等の恒久的な対策も、推進します。
6. 冬季においても、通学児童の安全対策を推進します。

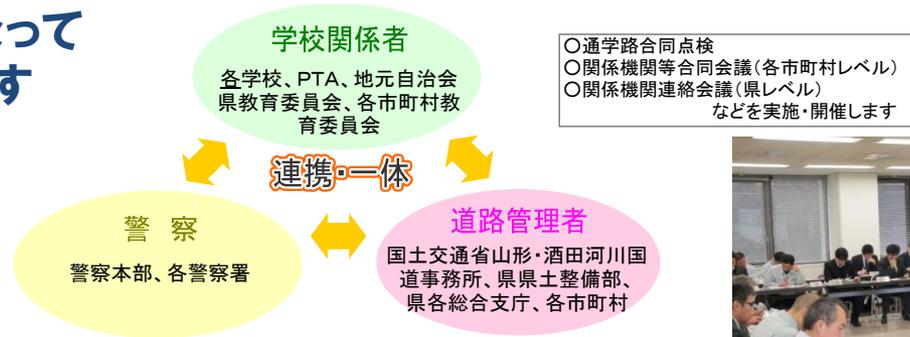
資料① 緊急的な対策の実施箇所

資料② 歩道整備等の対策の実施箇所



通学路安全確保対策プログラム

1. 関係機関が連携・一体となって 通学路の安全確保に努めます



2. 平成25年度末までに、緊急的な対策を実施します

平成24年度の緊急合同点検(293校)に基づく要対策(630箇所)については、平成25年度内に緊急的な対策(※1)を行い、通学路の安全対策に万全を期することとします。

H24年度県既決予算	道路保全事業 C=36百万円	⇒ H24年11月末までに執行 H25年度内に執行し、 緊急的な対策を完了
H24年度 予備費 ①	通学路緊急対策事業(12月補正) C=274百万円	
H24年度 予備費 ②	通学路緊急対策事業(2月補正) C=100百万円	
H24年度 国補正	通学路緊急対策事業(2月補正) C=100百万円	



**プログラムに対策
箇所を明記**

■ 緊急的な対策の実施箇所

小学校名	主な路線名	主な対策	実施主体	実施期間
名木沢小学校	国道13号	歩道等の拡幅	国土交通省	H24年度
寺内小学校	県道新庄長沢尾花沢線	路面標示等の設置	山形県道路	H25年度
尾花沢小学校	県道東根尾花沢線	信号機の設定秒数の見直し	尾花沢警察署	H24年度
尾花沢小学校	市道中町大町線	大型道路標識の設置	尾花沢警察署	H24年度
明德小学校	県道尾花沢最上線	横断歩道の再表示	尾花沢警察署	H24年度
玉野小学校	国道347号	路肩のカラー化	山形県道路	H25年度

※1 点検に基づく対策内容が、歩道設置等、時間を要する箇所においても外側線の引直し等、何らかの緊急的な措置を講じる考えです。

通学路安全確保対策プログラム

3. 緊急的な対策実施後も、効果検証を行い次の対策に生かします

通学路安全確保に向けたPDCAサイクルの実施



対策実施小学校の声



<教職員>

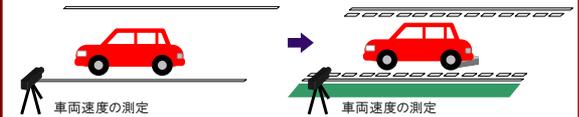
- ・路面標示で運転者が横断歩道を意識して通行するようになった。
- ・路側帯が広くカラー化されて、運転者も速度に気をつけるようになった。

<子供たち>

- ・ダンプカーが必ず止まってくれるようになった。
- ・色が塗られた道路は歩きやすくなった。

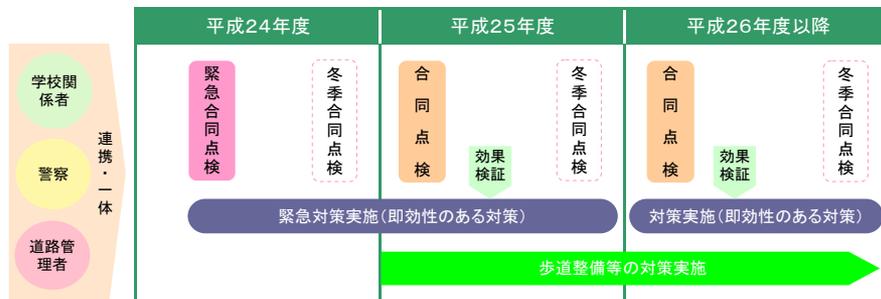
データによる検証

道路管理者や警察が行った対策について、対策前後の状況からデータを測定することでその効果を検証し、その結果を公表するとともに、次なる対策に生かしていきます。



4. 平成25年度以降も、継続的に合同点検を実施します

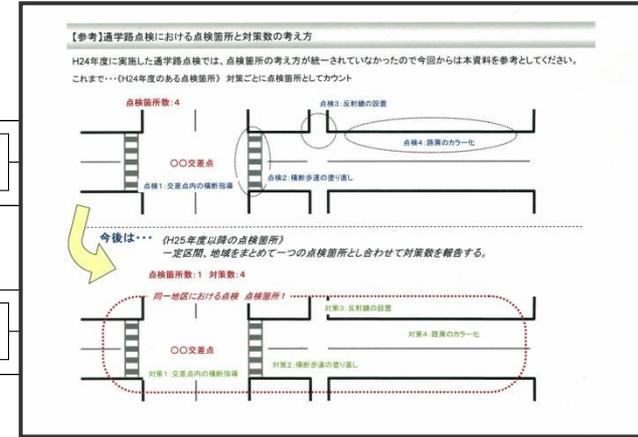
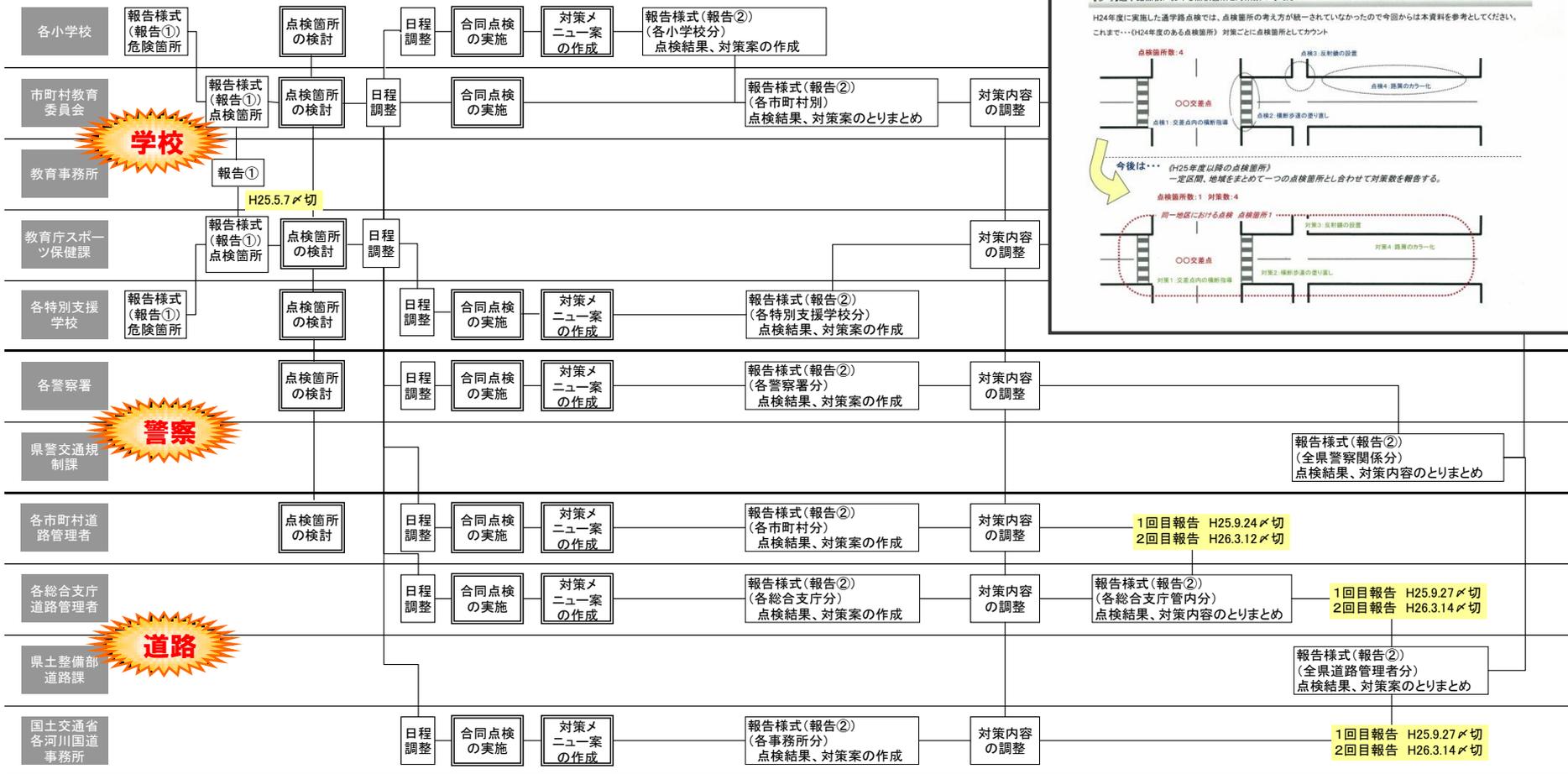
通学路の点検は、通学路の変更や、交通状況の変化があることから、平成25年度以降も継続し、新たに対策が必要となった箇所においても、速やかに対策を実施していきます。



通学路安全確保対策プログラム

<点検箇所と対策数のカウントについて>

● 平成25年度点検フロー



☐: 二重囲み線は、3者合同にて実施するもの

報告①: 点検する小学校、点検箇所数、点検箇所までを記載し報告する
報告②: 残りの項目を記載するが、対策内容については各機関と調整のうえ報告する

今年度においても、既に学校関係者において危険箇所の把握(点検箇所の抽出)を終えており、日程調整の図られた箇所から、順次点検を開始しています。

通学路安全確保対策プログラム

5. 歩道整備等の恒久的な対策も、推進します

即効性のある対策のほか、恒久的な対策として歩道整備等も推進していく必要があります。

『山形県道路中期計画』(H21年度策定)では、法指定通学路における歩道等整備を推進していくこととしており、今回の緊急点検の結果を踏まえた優先順位のもと、引き続き実施していきます。

国の道路事業における重点配分項目
(H25年度予算)

防災・安全交付金

- ・道路構造物の適格な維持管理の推進
- ・**通学路の要対策箇所における安全の確保**
→ 合同点検結果を踏まえた対策で対策箇所を公表している事業

社会資本総合整備交付金

- ・ICアクセス道路等の整備

山形県では、左記に合致する事業に特化した社会資本総合整備計画を市町村と一緒に策定しました。

事業期間 H25-29
要素事業 県管理道路 4箇所
市町村道 10箇所

■歩道整備の対策事例 (一)萩生黒沢線 飯豊町第一小学校



■ 歩道整備等の対策の実施箇所

小学校名	主な箇所(路線名 地区名)		整備内容	実施主体
高島小学校	国道399号	小郡山	歩道の整備	山形県道路
和田小学校	県道米沢高島線	佐沢	歩道の整備	山形県道路
糠野目小学校	国道13号	糠野目	歩道の拡幅等	国土交通省

6. 冬季においても、通学児童の安全対策を推進します

冬季の通学路は、積雪・凍結により、その環境が著しく悪化します。

このため、冬季合同点検を実施するとともに、児童に対する安全教育、安全指導、道路管理者の歩道除雪を推進していきます。

■ 冬季合同点検の状況



■ 歩道の除雪・排雪状況



2) H24年度事業達成度報告

(資料-3参照)

H24年度達成度報告 総括

▶ 「最優先する」5施策⇒ 目標達成

(「指標(1)高速道路の供用延長」で目標値を下回ったが、当初目標として設定した事業は完了)

10のみちづくり 施策	指標名	H20 計画時	H24 現況値	H24 目標値	H24 目標値 達成 状況 ※1	H30 目標値
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 区間の全線着手	(1) 高速道路の供用延長	171km	201km	202km	○ ※2	273km
	(2) 地域高規格道路の供用延長	11km	11km	-	-	45km
2. 高速交通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	(3) IC30分圏域県内人口率	70.2%	70.8%	70.8%	○	95.4%
	(4) IC10分圏工業団地数	36箇所	36箇所	36箇所	○	54箇所
	(5) IC30分圏主要な観光地数	59箇所	61箇所	61箇所	○	86箇所
7. 緊急輸送道路の強化の推進 緊急輸送道路の防災危険箇 所の概成、老朽橋梁等の更新	(14) 防災対策完成箇所	-	68箇所	56箇所	○	97箇所
	(15) 老朽橋梁の着手箇所	6橋	9橋	9橋	○	12橋
9. 予防保全型維持管理による 道路施設の長寿命化(山形県 橋梁長寿命化計画による修繕 等の推進	(17) 長寿命化修繕計画橋梁数	800橋	2,320橋	2,300橋	○	-
	(18) 予防保全型管理に対応した橋梁数	360橋	1,399橋	1,200橋	○	2,300橋
10. 圏民協道と、効率的な道路 維持管理の推進	(19) マイロードサポート団体数	303団体	426団体	400団体	○	質的向上
	(20) 歩道除雪延長	1,014km	1,141km	1,024km	○	1,034km

H24年度達成度報告 総括

▶ 「選択と集中する」5施策⇒3施策で**目標未達成**あり

○ 施策6「指標(12)通学路の歩道整備事業」

⇒「目標:年間約6km整備」に対し、実際は予算の都合上、「年間4km整備程度」

⇒近年通学路での重大事故が多発しており、通学路の安全性確保に向けて**優先度を高めて早期に取り組む必要**

○ 施策6「指標(13) 無電柱化事業」

⇒用地買収の難航による工事の遅れの影響

○ 施策8「指標(16) 孤立の可能性の高い防災対策事業」

⇒東日本大震災後、積極的に事業を進めており、平成25年度以降完了箇所が伸びていく予定

10のみちづくり 施策	指標名	H20 計画時	H24 現況値	H24 目標値	H24 目標値 達成 状況 ※1	H30 目標値
3.生活圏間・主要都市間ネットワークの整備促進	(6)2次医療施設10分圏域人口率	74.4%	74.6%	74.6%	○	75.7%
	(7)県内主要都市から県庁所在地への所要時間	67.6分	64.9分	-	-	62.9分
4.生活幹線道路ネットワークの整備促進	(8)冬みち安全道路整備	14.8%	16.8%	16.3%	○	更なる改善
	(9)バス路線での大型車すれ違い不可能箇所数	50箇所	43箇所	-	-	42箇所
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	(10)渋滞対策箇所	8箇所	3箇所	3箇所	○	0箇所
	(11)県民一人あたりの渋滞損失時間	30.9時間	30.0時間	30.2時間	○	28.4時間
6.人に優しい道路空間の整備推進	(12)指定通学路の歩道整備率	63.1%	65.2%	66.0%	×	更なる向上
	(13)無電柱化延長	46,026m	57,890m (H26.3見込値)	62,911m (H25目標)	×	効率的な推進
8.災害と雪に強い道路の対策推進	(16)孤立の可能性の高い地域の防災対策箇所数	-	18箇所	40箇所	×	更なる対策

目標値見直しの考え方

▶ 平成30年度の目標値を前倒しする指標

- 施策7「指標(14) 防災対策の概成箇所」
⇒ 東日本大震災を受け、平成30年度を前倒し平成27年度までに設定

▶ 平成30年度の目標値を変更しない指標

- 施策1「指標(1) 高速道路の供用延長」
施策1「指標(2) 地域高規格道路の供用延長」
- 施策9「指標(17) 長寿命化修繕計画橋梁数」
施策9「指標(18) 予防保全型管理に対応した橋梁数」

▶ 平成30年度の目標値を修正する指標

- 上記以外の指標
⇒ 山形県における平成25年度道路関係予算(当初予算)が、平成21年度の約8割にまで減少していることから、今後の予算状況を考慮して目標値を見直す

目標値見直しの考え方(補足)

▶ 施策5 「指標(10) 渋滞対策箇所」

- 現在は第4次渋滞対策の中で、事業主体を県として、平成20年時点で解消となっていない8箇所の進捗状況を指標として設定
- 平成25年1月に「山形県の主要渋滞箇所」が発表され、今後、対策の検討を進める
- 新たに発表された「山形県の主要渋滞箇所」の対策を検討しており、現在の指標を継続(参考) 山形県の主要渋滞箇所 115箇所 (3エリア・20区間・20箇所)

▶ 施策6 「指標(12) 法指定通学路の歩道整備延長」

- 法指定通学路は数年毎に見直しが行われている。
- 現指標は平成20年に指定された1,005.0kmに対しての歩道整備率として設定
- 平成25年の指定通学路見直しにより、山形県内で658.7kmが指定されており、これに対して目標値を見直し
- なお、平成29年度に見直しが行われる予定であるため、目標値は平成28年度までとして設定
- 目標値の見直しにあたっては、通学路の安全性確保に向けて優先度を高めて早期に取り組む必要があることを考慮

年度	H20 ~H24	H25~H28	H29~
指定延長	1,005.0km	658.7km	

目標値見直しの考え方(補足)

▶ 施策6「指標(13) 無電柱化延長」

- 現在の目標値は事業計画(H21～H25)をもとに設定しており、中間目標年次は平成24年度ではなく平成25年度
- 次期事業計画(H26～H30)については現在策定に向けた検討を進めており、事業計画の決定後に本計画に反映

▶ 施策8「指標(16) 孤立の可能性の高い地域の防災対策箇所数」

- 中間目標は未達成であったが、東日本大震災後、積極的に事業を進めており、平成25年度以降完了箇所が伸びる予定
- 対策の必要な箇所は126箇所あり、緊急度の高い箇所からA(35箇所)、B(47箇所)、C(31箇所)、D(13箇所)と区分
- 現時点では、A・B・Cを併せた113箇所について平成28年度まで完了させることとしており、このことを踏まえ目標値の見直しを行う。

目標値見直しの考え方

5つのみちづくり方針	10のみちづくり施策	指標名	H20計画時	H24目標値	H24現況値	達成状況	H30目標値	指標見直しの考え方
1 活力と交流を産み出すみちづくり (活力・交流)	1 高速道路・地域高規格道路の整備中区間の共用と未着手区間の全線着手	(1) 高速道路の併用延長	171 km	202 km	201 km	達成	273 km	現在の目標値を変更しない
		(2) 地域高規格道路の併用延長	11 km	-	11 km	-	45 km	//
	2 高速交通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	(3) IC30分圏域県内人口率	70.2%	70.8%	70.8%	達成	95.4%	山形県の道路関係予算が計画策定時の想定より、減少しているため、目標値を修正する
		(4) IC10分圏工業団地数	36箇所	36箇所	36箇所	達成	54箇所	//
		(5) IC30分圏主要な観光地数	59箇所	61箇所	61箇所	達成	86箇所	//
2 暮らしと地域を支えるみちづくり (暮らし・地域)	3 生活圏間・主要都市間ネットワークの整備推進	(6) 2次医療施設10分圏域人口率	74.4%	74.6%	75.5%	達成	75.7%	//
		(7) 県内主要都市から県庁所在地への所要時間	67.6分	-	-	-	62.9分	//
	4 生活幹線道路ネットワークの整備推進	(8) 冬みち安全道路整備率	14.8%	16.3%	16.7%	達成	更なる改善	平成30年度の目標値を設定します
		(9) バス路線での大型車すれ違い不可能箇所数	50箇所	-	43箇所	-	42箇所	山形県の道路関係予算が計画策定時の想定より、減少しているため、目標値を修正する
3 人と環境を大切にす るみちづくり (人・環境)	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	(10) 渋滞対策箇所	8箇所	3箇所	3箇所	達成	0箇所	//
		(11) 県民一人あたりの渋滞損失時間	30.9時間	30.2時間	30.0時間	達成	28.4時間	//
	6 人に優しい道路空間の整備推進	(12) 指定通学路の歩道整備率	63.1%	66.0%	65.2%	未達成	更なる向上	平成28年度の目標値を設定します。平成25年度に指定通学路が見直され、平成29年度にも見直しが見込まれているため
		(13) 無電柱化延長	46,026m	62,911m	56,347m	未達成	効率的な推進	平成30年度の目標値を設定します。なお、平成26年度～平成30年度の次期計画については関係機関との協議の上決定されるため、策定後、本計画に反映する
4 安全と安心を確保するみちづくり (安全・安心)	7 緊急輸送道路の強化の推進緊急輸送道路の防災危険箇所の概成、老朽橋梁等の更新	(14) 防災対策の概成箇所	-	56箇所	68箇所	達成	97箇所	東日本大震災を受け、平成30年度から平成27年度に前倒しする
		(15) 老朽橋梁の着手箇所	6橋	9橋	9橋	達成	12橋	山形県の道路関係予算が計画策定時の想定より、減少しているため、目標値を修正する
	8 災害に強い道路の対策推進	(16) 孤立の可能性の高い地域の防災対策箇所数	-	40箇所	18箇所	未達成	更なる対策	平成30年度の目標値を設定します
5 次の世代に継承できるみちづくり (安全・協働)	9 予防保全型維持管理による道路施設の長寿命化（山形県橋梁長寿命化計画による修繕等の推進）	(17) 長寿命化修繕計画橋梁数	800橋	2300橋	2320橋	達成	-	現在の目標値を変更しない
		(18) 予防保全型管理に対応した橋梁数	360橋	1300橋	1,399橋	達成	2300橋	//
	10 県民協働と、効率的な道路維持管理の推進	(19) マイロードサポート団体数	303団体	400団体	426団体	達成	質的向上	山形県の道路関係予算が計画策定時の想定より、減少しているため、目標値を修正する
		(20) 歩道除雪延長	1014 km	1024 km	1141 km	達成	1034 km	//