

## 第2章 前道路中期計画（H21～H30）における道路整備の総括

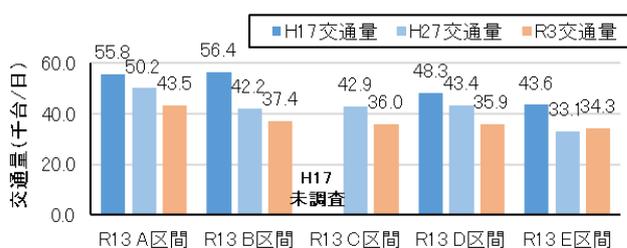
### 2.1. 交通状況の変化

道路交通センサスの2005年（平成17年）と2015年（平成27年）と2021年（令和3年）のデータを比較した各地域の交通状況の変化は以下のとおりとなっている。（図の数値は、平日24時間交通量）

#### (1) 村山地域

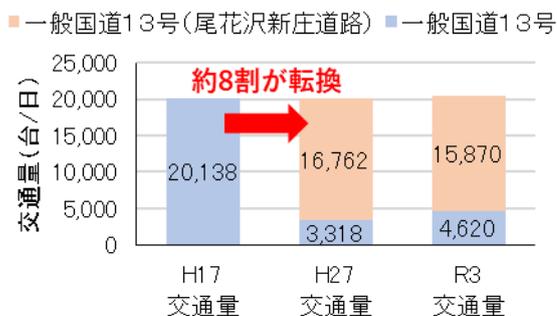
村山地域では、南北に縦貫する国道13号の交通量が多いが、東北中央自動車道の整備等の影響で交通量は概ね減少傾向である。中でも、尾花沢市内の国道13号では、2006年（平成18年）11月に開通した尾花沢新庄道路に約8割の交通量が転換している。

交通量上位5区間は山形市内に集中している。



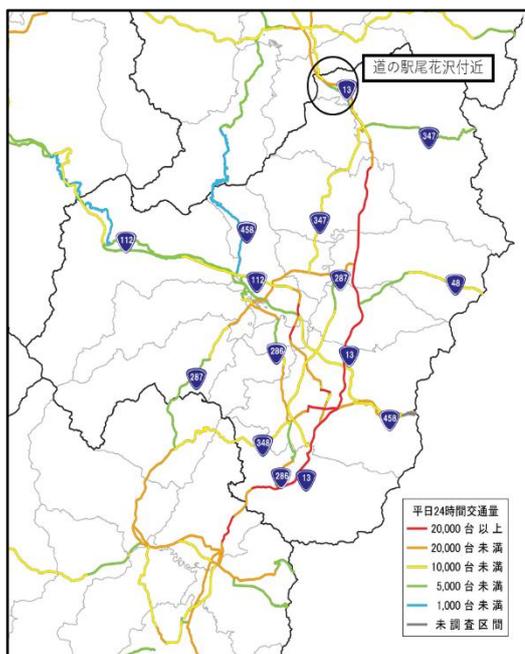
出典：道路交通センサス

図 2-1 村山地域の交通量(R3) 上位5区間の交通量の変化



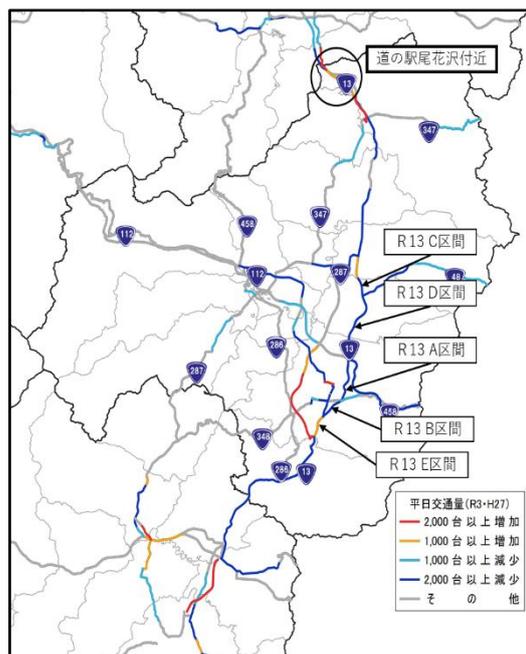
出典：道路交通センサス

図 2-2 道の駅尾花沢付近の 国道13号の交通量の変化



出典：道路交通センサス

図 2-3 村山地域の交通量(R3)



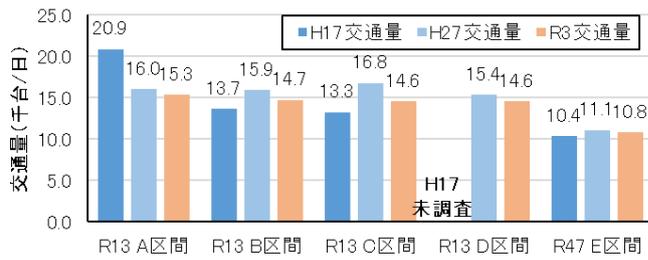
出典：道路交通センサス

図 2-4 村山地域の交通量の変化(R3-H27)

(2) 最上地域

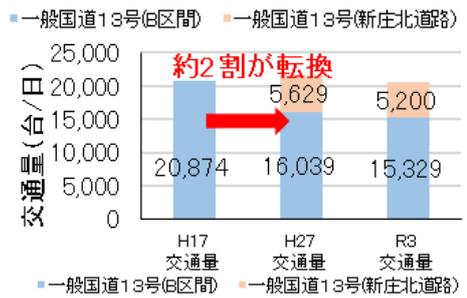
最上地域では、交通量が上位5区間のうち4区間が国道13号となっているが、並行する尾花沢新庄道路や2011年（平成23年）3月に開通した新庄北道路への交通量の転換が見られる等、交通量は概ね減少傾向となっている。

最上地域を東西に横断する国道47号では、新庄古口道路（福宮交差点～升形）の開通により、並行区間で交通量が減少している。



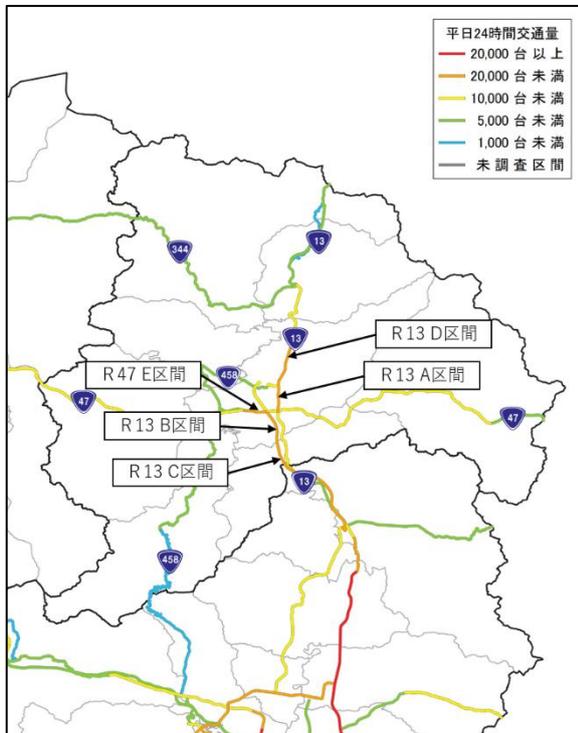
出典：道路交通センサス

図 2-5 最上地域の交通量(R3)上位5区間での交通量の推移



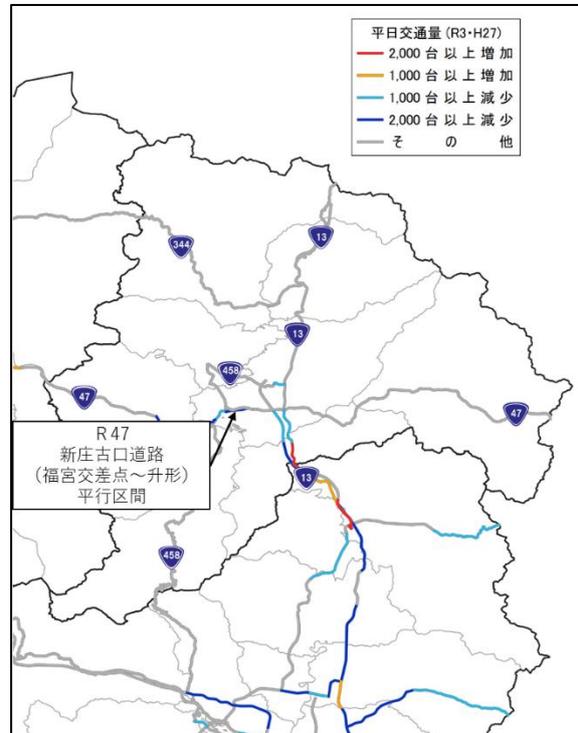
出典：道路交通センサス

図 2-6 新庄北道路に関する交通量の変化



出典：道路交通センサス

図 2-7 最上地域の交通量(R3)



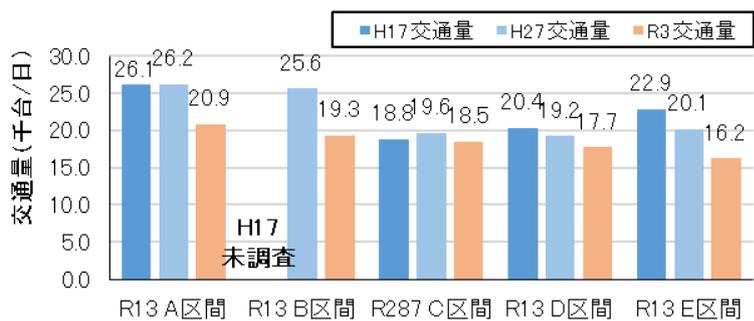
出典：道路交通センサス

図 2-8 最上地域の交通量の変化(R3-H27)

(3) 置賜地域

置賜地域では、国道13号の交通量が多くなっているが、並行する東北中央自動車道の整備もあり、全体的に交通量は減少傾向となっている。

2009年（平成21年）3月の赤湯バイパスの全線開通等により、2005年（平成17年）から2015年（平成27年）にかけて南陽高島IC付近の国道113号の交通量が増加しており、当該箇所が置賜地域でも大きく交通量が増えている。



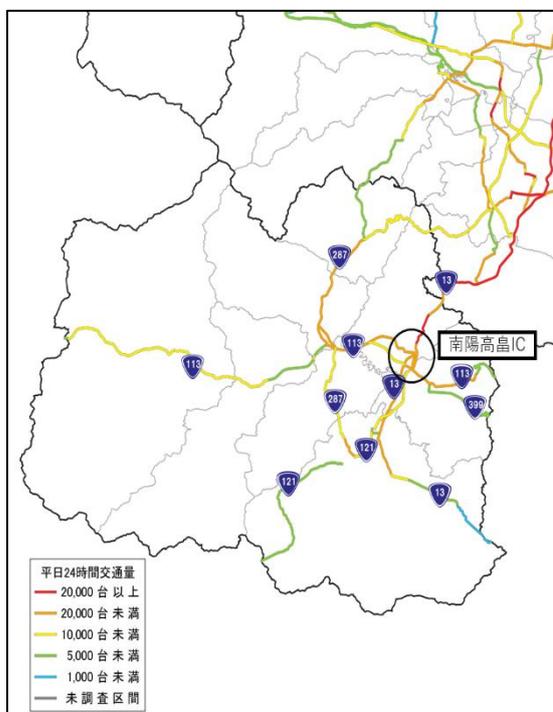
出典：道路交通センサス

図 2-9 置賜地域の交通量(R3) 上位5区間での交通量の推移



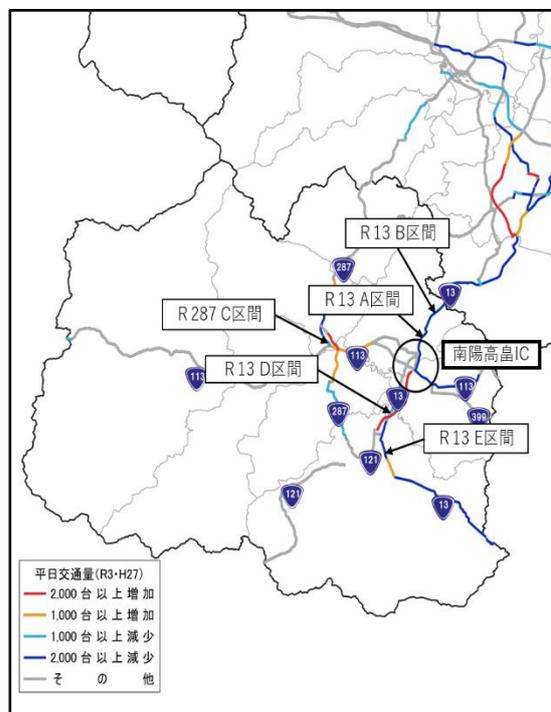
出典：道路交通センサス

図 2-10 南陽高島IC付近の国道113号の交通量の変化



出典：道路交通センサス

図 2-11 置賜地域の交通量(R3)



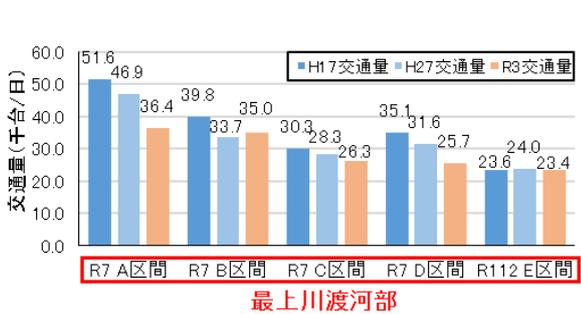
出典：道路交通センサス

図 2-12 置賜地域の交通量の変化(R3-H27)

(4) 庄内地域

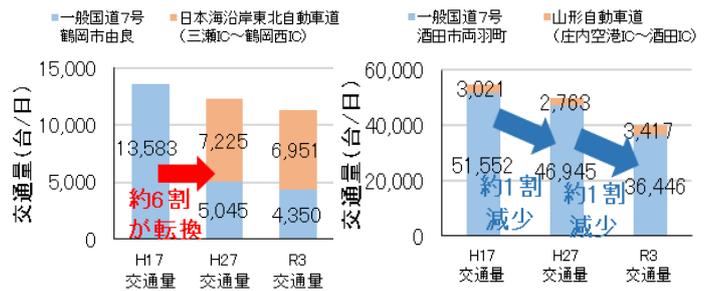
庄内地域では、中心都市の一つである酒田市の最上川渡河部、もしくはその周辺区間の国道が交通量上位5区間を占めている。

2012年（平成24年）3月の日本海沿岸東北自動車道（あつみ温泉～鶴岡JCT）の開通により、並行する国道7号の交通量が鶴岡市由良の地点で約6割転換したが、合計では約1割ずつ減少している。また、酒田IC付近でも同様に合計で約1割減少している。



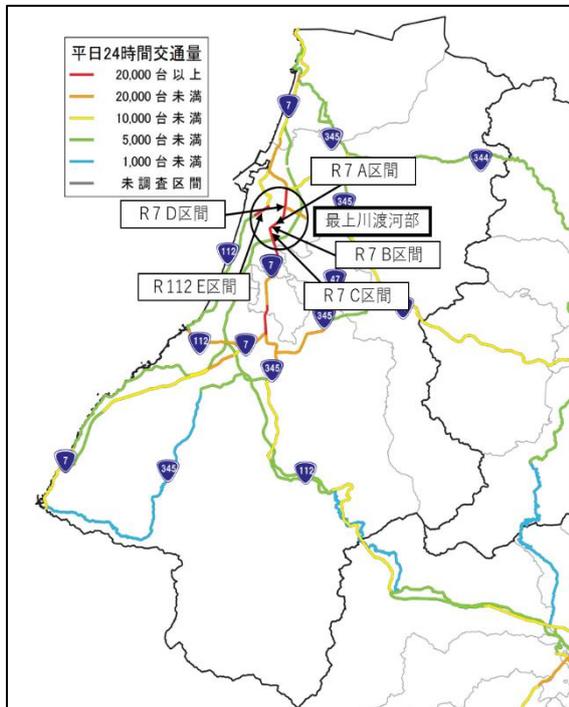
出典：道路交通センサス

図 2-13 庄内地域の交通量(R3) 上位5区間での交通量の推移



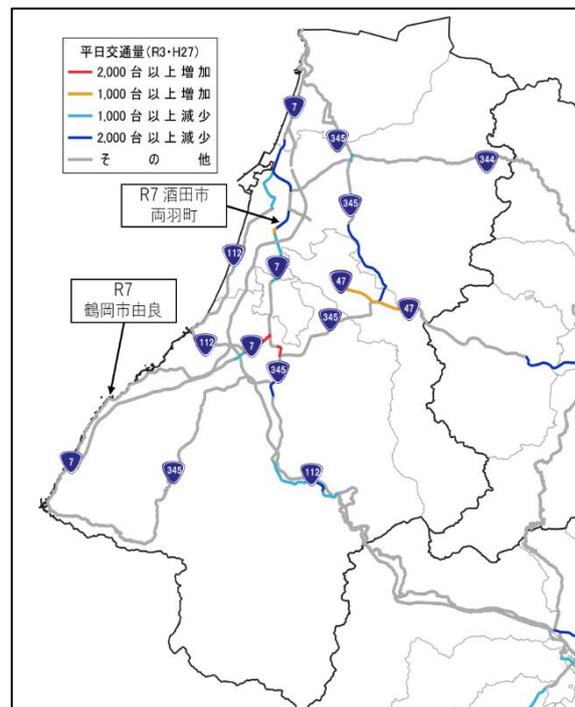
出典：道路交通センサス

図 2-14 日本海沿岸東北自動車道 (酒田みなと～鶴岡)に並行する国道7号の交通量の変化



出典：道路交通センサス

図 2-15 庄内地域の交通量(R3)



出典：道路交通センサス

図 2-16 庄内地域の交通量の変化(R3-H27)

## 2.2. 前道路中期計画の達成状況と課題

前道路中期計画の目標達成には至らない指標もあったが、道路整備の効果は着実に発揮されており、全体的には達成または概ね達成と評価された。今後の課題として、高規格道路（高速道路・地域高規格道路）の早期整備、ICアクセス道路の整備、生活圏間・主要都市間ネットワークのさらなる整備、生活幹線道路の堆雪幅確保などが挙げられている。また、人に優しい道路空間の整備、緊急輸送道路の強化、一般道路の機能向上、予防保全型維持管理、県民協働と効率的な道路維持管理が施策として提案されている。施策ごとの指標達成状況と課題は次のとおりである。

## 第2章 前道路中期計画（H21～H30）における道路整備の総括

表 2-1 山形県道路中期計画 2018 指標の達成状況と課題(1/2)

10のみちづくり 施策		指標名	H20 当初	H30 実績 (見込み)	H30 目標	達成・ 未達成
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	259km	273km	概ね達成
		(2) 地域高規格道路の供用延長	11km	29km	45km	概ね達成
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%	88.2%	95.4%	概ね達成
		(4) IC10分圏工業団地数	36箇所	52箇所	54箇所	概ね達成
		(5) IC30分圏主要な観光地数	59箇所	77箇所	86箇所	概ね達成
3	生活圏間・主要都市間 ネットワークの整備促進	(6) 二次救急医療施設 10分圏域人口率	74.4%	74.9%	74.9%	達成
		(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
4	生活幹線道路ネットワーク の整備促進	(8) 冬道安全道路整備率	14.8%	18.0%	19.1%	概ね達成
		(9) バス路線での大型車すれ違い 不可能箇所数	50箇所	40箇所	42箇所	達成
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) 主要渋滞ポイント解消	8箇所	1箇所	0箇所	概ね達成
		(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
6	人に優しい道路空間の 整備推進	(12) 法指定通学路の歩道整備率	63.1%	78.7%	75.0% (H28目標値)	達成
		(13) 無電柱化の整備延長	46.0km	64.0km	効率的な推進	—
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	-	93箇所	97箇所	概ね達成
		(15) 老朽橋梁の着手箇所	6橋	10橋	10橋	達成
8	一般道路の機能向上の推進	(16) 孤立の可能性の高い地域の 防災対策箇所数	-	83箇所	126箇所	概ね達成
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) 長寿命化修繕計画策定橋梁数	800橋	2429橋	2352橋 (策定時全橋)	達成
		(18) 予防保全型の管理に 移行した橋梁数	360橋	2429橋	2352橋 (策定時全橋)	達成
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	482団体	質的向上を図りな がら500団体	概ね達成
		(20) 歩道除雪延長	1,014km	1,217km	効率的な除雪	達成

  : 最優先の施策

表 2-2 山形県道路中期計画 2018 指標の達成状況と課題(2/2)

課題	指標名		10のみちづくり 施策	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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、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に向けた、高速道路・地域高規格道路の早期整備</li> </ul>	高速道路の供用延長	(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
	地域高規格道路の供用延長	(2)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路等の整備スケジュールに合わせた、ICへのアクセス道路や追加ICの整備</li> <li>既存のインターチェンジの更なるアクセス向上</li> </ul>	IC30分圏域県内人口率	(3)	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	2
	IC10分圏工業団地数	(4)		
	IC30分圏主要な観光地数	(5)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	二次救急医療施設10分圏域人口率	(6)	生活圏間・主要都市間ネットワークの整備促進	3
	主要都市から県庁所在地への所要時間	(7)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の実情を考慮した1.5車線の道路整備</li> <li>冬道でも自動車が安全にすれ違えるような、堆雪幅を確保した道路の更なる整備</li> </ul>	冬道安全道路整備率	(8)	生活幹線道路ネットワークの整備促進	4
	バス路線での大型車すれ違い不可能箇所数	(9)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の都市基盤の整備</li> <li>街路事業及び道路事業の実施による主要渋滞箇所の解消</li> </ul>	主要渋滞ポイント解消	(10)	中心市街地や都市の拠点機能を高める都市基盤の推進	5
	県民一人あたりの渋滞損失時間の低減	(11)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>法指定通学路の歩道整備率の向上や無電柱化の推進</li> <li>高齢者や自転車利用者、訪日外国人等の多様化するニーズに応じた、人に優しい道路空間の整備</li> </ul>	法指定通学路の歩道整備率	(12)	人に優しい道路空間の整備推進	6
	無電柱化の整備延長	(13)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>地すべりや土石流等の残存する未対策危険箇所の定期的な監視</li> <li>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の防災対策推進</li> <li>「山形県道路橋耐震補強計画」に基づく橋梁の耐震化・架替</li> </ul>	防災対策の概成箇所	(14)	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）	7
	老朽橋梁の着手箇所	(15)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>孤立危険集落アクセス道路の防災対策の早期完了</li> <li>防災対策や冬期間の交通安全対策の推進</li> <li>効果的な事故対策や潜在的な事故危険箇所の抽出</li> </ul>	孤立の可能性の高い地域の防災対策箇所数	(16)	一般道路の機能向上の推進	8
<ul style="list-style-type: none"> <li>「山形県橋梁長寿命化修繕計画」に基づいた計画的な修繕工事による、長期的なコストの低減、事業費の平準化</li> <li>老朽橋梁の架け替え更新等による効率的な維持管理</li> <li>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の計画的な修繕</li> </ul>	長寿命化修繕計画策定橋梁数	(17)	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）	9
	予防保全型の管理に移行した橋梁数	(18)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の維持管理や冬期間の歩道確保の効率的実施</li> <li>企業やボランティア団体の参加促進による、マイロードサポート団体数の担い手確保</li> </ul>	マイロードサポート団体数	(19)	県民協働と、効率的な道路維持管理の推進	10
	歩道除雪延長	(20)		

: 最優先の施策

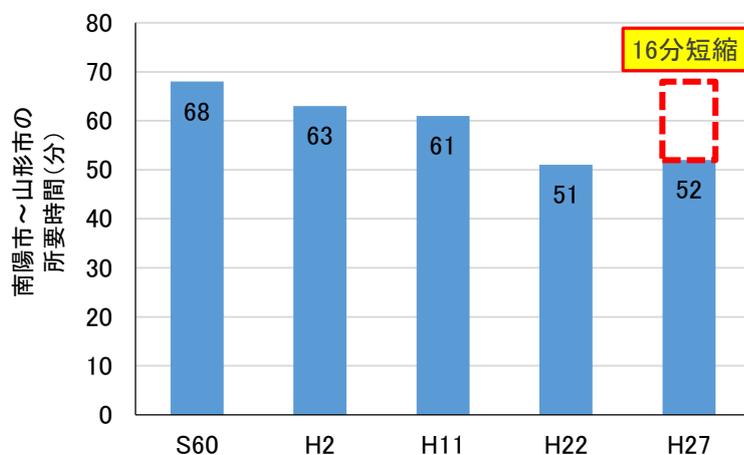
## 2.3. 道路整備のストック効果

### (1) 所要時間の短縮

#### ■ 一般国道13号 上山バイパス

一般国道13号上山バイパスの開通により、渋滞ポイントの混雑が解消され、南陽市から県庁所在地である山形市間の所要時間が短縮した。

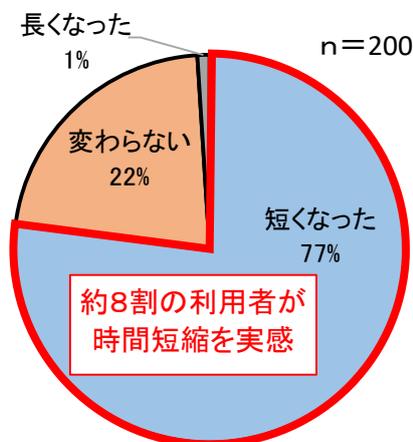
利用者の約8割が時間短縮を実感している。



出典：国土交通省 東北地方整備局 上山バイパス事後評価資料

南陽市役所～山形市役所 S60～H22 道路交通センサス、  
H27 民間プローブデータ（H27.9～H27.11 平日朝夕ピーク時平均）

図 2-17 南陽市～山形市の所要時間の変化



出典：国土交通省 東北地方整備局  
上山バイパス再評価資料

図 2-18 上山バイパス利用時の移動時間

(2) 混雑の緩和

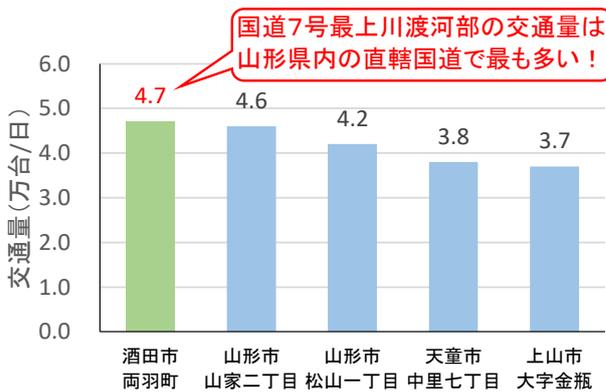
■ 一般国道47号 余目酒田道路（新堀～東町間）の開通効果

国道7号の最上川渡河部の交通量は山形県内の直轄国道の中で最も多く、交通の集中が混雑の原因となっていたが、一般国道47号 余目酒田道路の新堀～東町間の開通後は余目酒田道路に交通が分散し、主要渋滞箇所であった大宮交差点の渋滞が大幅に改善した。



出典：国土交通省 東北地方整備局  
余目酒田道路事業再評価資料

図 2-19 国道7号大宮交差点における混雑状況



出典：国土交通省 東北地方整備局  
余目酒田道路事業再評価資料

図 2-20 山形県内の直轄国道における交通量ランキング  
(H22 道路交通センサス)



出典：国土交通省 東北地方整備局  
余目酒田道路事業再評価資料

図 2-21 国道7号最上川渡河部の交通量推移

(3) 観光振興

■ 日本海沿岸東北自動車道（あつみ温泉～鶴岡 JCT）の整備効果

日本海沿岸東北自動車道（あつみ温泉～鶴岡 JCT）の開通により、あつみ温泉の観光客数が約 12 万人増加し、あつみ温泉来訪者のうち、酒田市の山居倉庫に訪れる人の割合も増加した。

その際の日本海沿岸東北自動車道の利用率は 85% で、庄内地域の周遊観光拡大に寄与している。

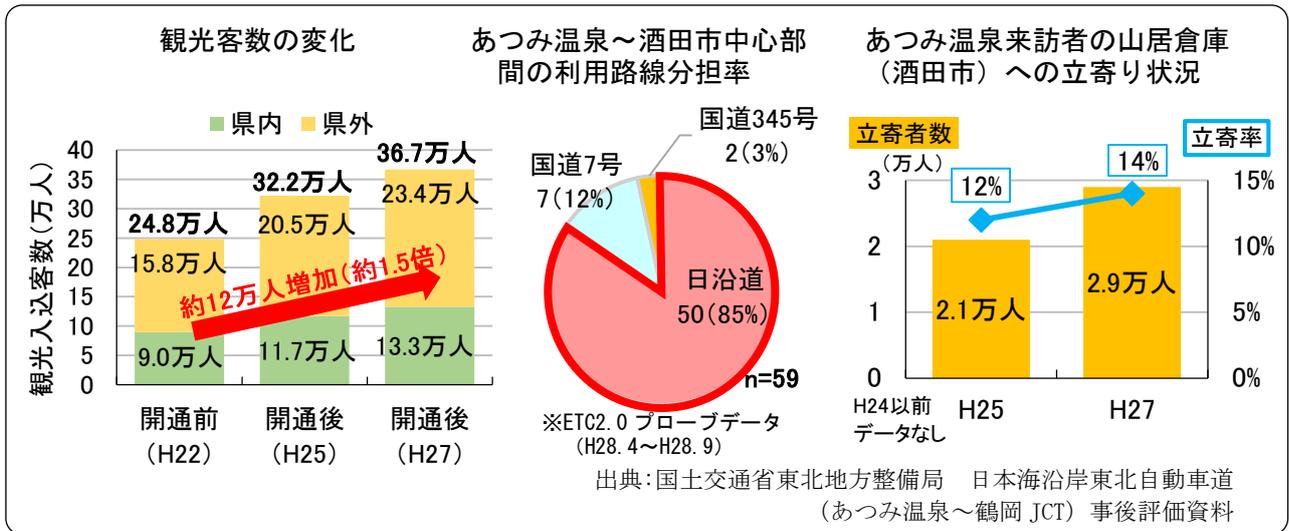


図 2-22 あつみ温泉来訪者の傾向

■ 国道 347 号の通年通行化 (山形県尾花沢市～宮城県加美町)

国道 347 号については、2012 年度（平成 24 年度）から進めてきた山形・宮城両県の雪崩対策が完了し、2016 年（平成 28 年）12 月より山形県尾花沢市～宮城県加美町間の冬期閉鎖区間 L=6.4km を解除し、日中（7 時～19 時）の通行が可能となった。

冬期においても一定の利用が確認され、特に休日は、冬期でも平日の約 1.8 倍の利用があり、交流人口の拡大につながっている。

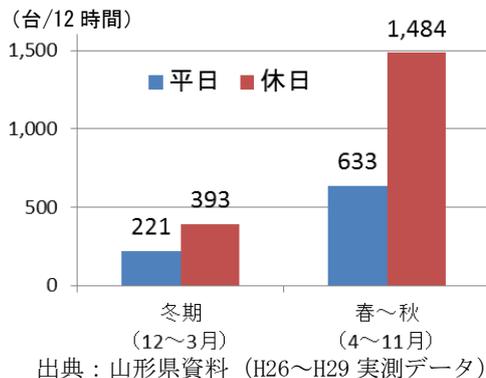


図 2-23 R347 県境の鍋越トンネルにおける昼間(7:00～19:00)の12時間平均交通量

**通年通行によるストック効果**

- 災害時相互応援協定の締結 **防災**  
沿線の2市2町(尾花沢市・大石町・大崎市・加美町)で協定締結
- 工業団地への企業進出 **経済・雇用**  
尾花沢市福原工業団地へ宮城県の農業資材会社が進出
- 银山温泉来客数の増加 **観光**  
冬季 H27:465百人→H28:572百人(×1.23)  
資料: 尾花沢市商工観光課
- 交流人口の拡大 **観光**  
徳良湖スノーランド  
宮城・山形「絆」ツールロード・347

尾花沢市HPより

図 2-24 通年通行によるストック効果

(4) 緊急輸送への支援

■ 一般国道113号 赤湯バイパス

2009年（平成21年）3月の新潟山形南部連絡道路（赤湯バイパス）の全線開通により、高畠町から公立置賜総合病院への救急搬送件数が増加しており、通院にも多く利用されるなど、利便性向上につながっている。

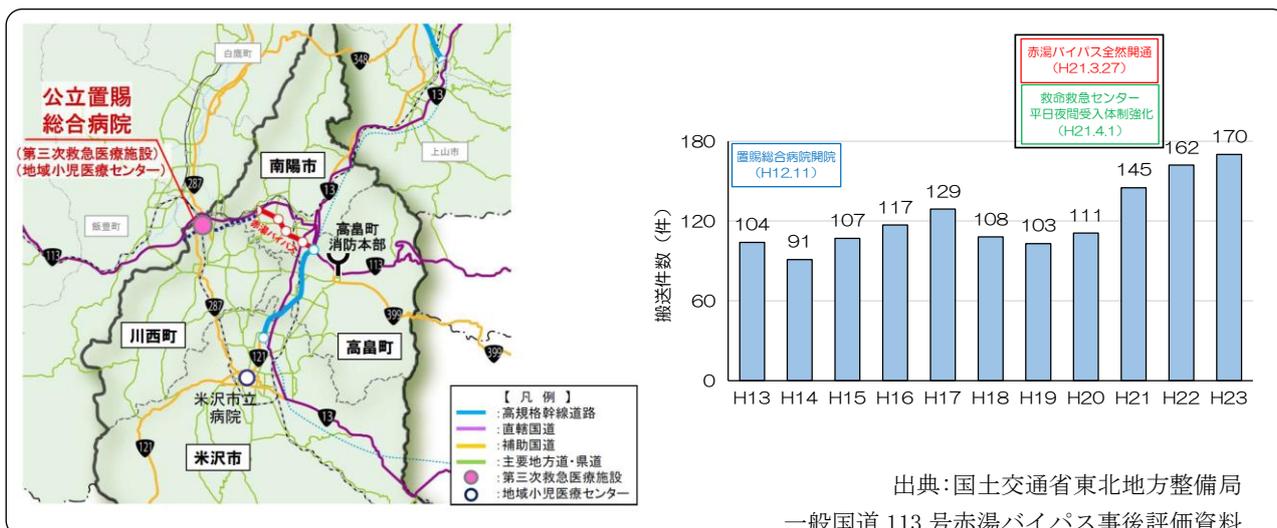


図 2-25 高畠町から置賜総合病院への搬送件数の推移

<地域の声>

○子供が1歳の時に公立置賜病院に入院した。泊まり込みでの付き添いと、家で待つ兄弟のため夫と交替で病院を往復した。この時はバイパス開通による移動時間短縮が何よりありがたかった。

○以前は置賜総合病院に行く時、渋滞に巻き込まれる事が多くイライラした。開通後は長男のぜんそく発作時にもスムーズに早く着くことができ、便利になったと感じた。

南陽市内在住乳幼児保護者アンケート結果(H24.11)

<高畠町消防本部※の声> ※現：高畠消防署

○高畠町から置賜総合病院への搬送はほぼ全て赤湯バイパスを利用している。

○今後赤湯バイパスを利用する搬送はさらに増える見込み。

出典：国土交通省東北地方整備局  
一般国道113号赤湯バイパス事後評価資料  
2012年度(平成24年度)

図 2-26 一般国道113号赤湯バイパス開通後の緊急輸送の効果

## 2.4. みちづくりの現状の課題と県民のニーズ

次のみちづくりの計画策定に向けて現状の課題と県民のニーズを把握するために、広く県民、道路利用者等にアンケート調査、ヒアリング調査等を行い、道路に関する課題を整理した。

### (1) みちづくりに対する県民の意見（H28）

山形県は、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。2017年度（平成29年度）の県政アンケートでは、社会資本整備・道づくりに関する調査項目を設けたところ、以下の結果が得られた（アンケートの詳細は巻末資料を参照）。

#### ① 地域の生活環境を良くするために重要な施設

医療・福祉施設とともに、道路（高速道路・国道・県道等）（37.1%）や交通安全施設（歩道・道路標識等）（26.4%）を重要な施設とする回答が多かった。

#### ② 道路施策に対する要望

優先的に進めて欲しいと考える道路施策は以下のとおり。

1位	地域間を結ぶ道路	(35.5%)
2位	市街地と周辺地域を結ぶ道路	(33.7%)
3位	市街地の道路の整備	(23.2%)
4位	高速道路	(20.3%)

### (2) 市町村の意見（H29）

本計画の策定に向け、道路整備に関する市町村のニーズを把握するため、アンケートを実施した（アンケートの詳細は巻末資料を参照）。

市町村の道路担当者が重要と考える取組みは以下のとおり。

1位	高速道路・地域高規格道路の整備	(23市町村)
2位	橋梁・トンネルの長寿命化	(21市町村)
3位	通学路等の整備	(20市町村)
4位	国道、県道の整備	(19市町村)
5位	舗装の定期的な修繕	(18市町村)