

第3章 現道路中期計画の見直し方針及び見直し内容

3.1. 現道路中期計画の取組内容とこれまでの達成状況

(1) みちの将来像

本県が、2015年（平成27年）10月に策定した「やまがた創生総合戦略（総合戦略第1期：H27-R01）」では、『地方創生のためには、「しごと」が「ひと」を呼び、「ひと」が「しごと」を呼び込む好循環を確立するとともに、その好循環を支える「まち」に活力を取り戻すことが必要』と指摘されている。その後、2020年（令和2年）3月に策定した「第4次山形県総合発展計画（総合戦略第2期：概ね10年間）」では、「人と自然がいきいきと調和し、真の豊かさと幸せを実感できる山形」を基本目標に、未来に向けた発展基盤となる県土の整備・活用などの方針が示されている。

人口減少を克服し、今後も本県が発展し続けるためには、本県のもつ自然・社会・文化等の面で多様性に富んだ各地域が、それぞれの地域に密着した個性と価値を改めて発見・認識してこれを磨き、地域の魅力を他地域に発信するとともに、首都圏や諸外国を含めた県外との交流人口を拡大し、雇用や生活の維持確保・さらなる向上につなげていく必要がある。

道路は、これらの魅力ある地域から生まれる都市間・地域間の交流、産業振興、観光振興など、ヒト・モノの交流を促進する、いわば山形の未来を拓く最も基本的なインフラ基盤である。

これらを基本認識として、高規格道路をはじめとした道路ネットワークの整備、緊急輸送道路等における橋梁等道路インフラの機能強化、通学路等の交通安全対策及び豪雨災害等に強い防災対策等の推進を指し示すとともに、交流人口の拡大のための「道の駅」の整備やインバウンド観光の受入環境整備、自転車の利活用促進、さらには重要物流道路等の機能強化、情報通信技術（ICT）の活用などの近年の新たな方向性を包含した、本計画のテーマ「やまがたのみちの将来像」を以下のとおり掲げる。

《やまがたのみちの将来像》

ヒト・モノの交流を促進し山形の未来を拓くみちづくり

(2) みちづくりの3つの柱と9つの施策（計画策定時）

山形県の現状と課題、県民や県内市町村の意見等や、「山形のみちづくり評議会」からの提言を踏まえ、山形県のみちの将来像を支える「みちづくりの3つの柱」とそれを具体化する「9つの施策」を次に示す。

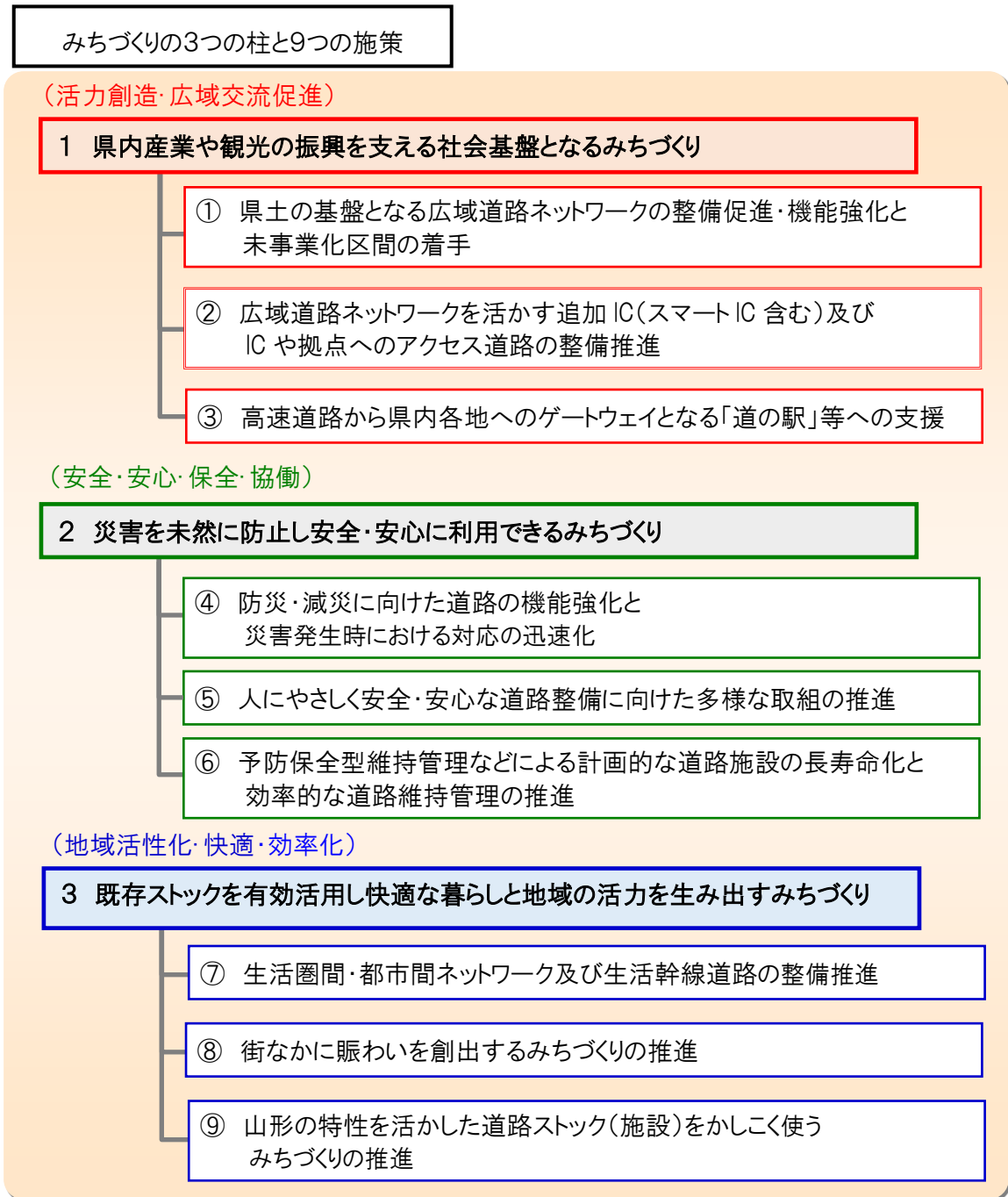


図 3-1 みちづくりの3つの柱と9つの施策

(3) 計画改訂時までの達成状況

計画改訂時まで（2022年度（令和4年度）末時点まで）の各施策の事業実施例や指標の進捗状況を次に示す。

① 主な事業実施例

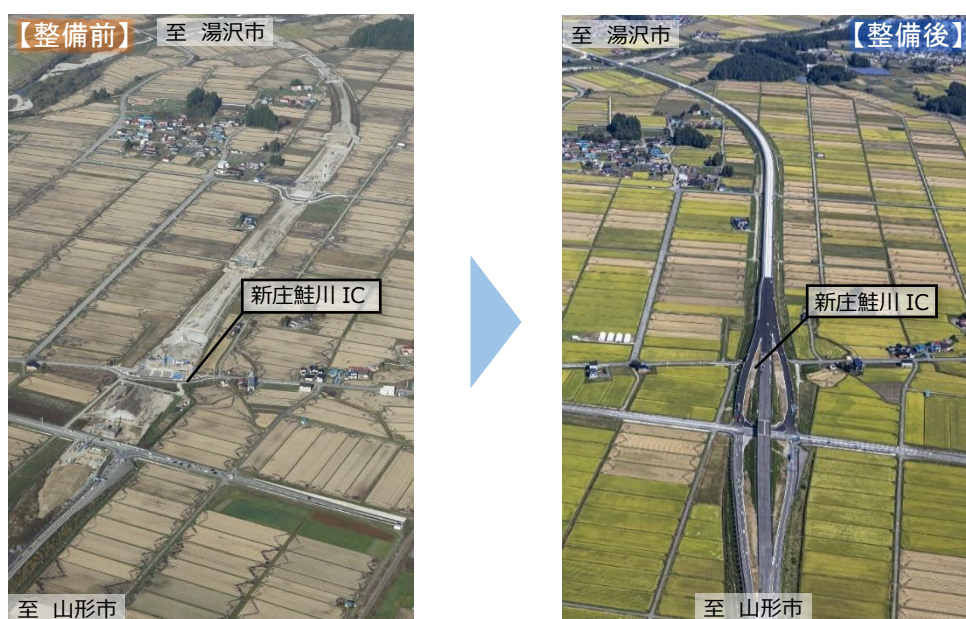
《1. 県内産業や観光の振興を支える社会基盤となるみちづくり》

【施策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着手



出典：山形河川国道事務所

図 3-2 東北中央自動車道(東根～尾花沢)



出典：山形河川国道事務所

図 3-3 国道13号 泉田道路

【施策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



図 3-4 (主)余目温海線(鶴岡市温海) あつみ温泉 IC へのアクセス道路

【施策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」等への支援



▲道の駅「白鷹ヤナ公園」

▲道の駅「たかはた」

図 3-5 やまがた道の駅緊急整備支援事業費補助金活用事例(左:Wi-Fi 設置、右:ピクトグラム改修)



▲道の駅「尾花沢」

図 3-6 防災拠点となる「道の駅」の整備・機能強化(左:非常用発電機の設置、右:蓄電池の設置)

《2. 災害を未然に防止し安全・安心に利用できるみちづくり》

【施策4】防災・減災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



図 3-7 橋梁耐震補強の事例 国道 121 号(米沢市) 脇之沢橋



図 3-8 落石防止対策の事例(落石防護柵の設置) (主)天童大江線(大江町左沢楯山)

【施策5】人にやさしく安全・安心な道路整備に向けた多様な取組の推進



図 3-9 歩道整備の事例 (主)山形山寺線(山形市大字山寺)



図 3-10 交差点改良の事例 (主)米沢猪苗代線(米沢市丸の内)

【施策 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



図 3-11 橋梁長寿命化対策例(上:主桁(鋼)の再塗装、下:支承金属溶射、沓座モルタル補修)
(主)新庄鮭川戸沢線(戸沢村)濁沢橋

《3. 既存ストックを有効活用し快適な暮らしと地域の活力を生み出すみちづくり》

【施策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



図 3-12 地域の実情に応じた道路改良の事例(交差点改良及び現道拡幅)
(国)458号(中山市大字岡～金沢)



図 3-13 地域の実情に応じた道路改良の事例(交差点改良:ラウンドアバウトの整備)
(一)浜中余目線(酒田市広野)

【施策8】街なかに賑わいを創出するみちづくりの推進



図 3-14 市街地における道路拡幅・交差点改良の事例
(都)旅籠町八日町線(山形市七日町)

【施策9】山形の特性を活かした道路ストック（施設）をかしこく使うみちづくりの推進



図 3-15 自転車通行帯の整備例(上:自転車案内標識の設置、下:矢羽根マークの表示)
(国)112号外 (酒田市浜中～上本町)

② 指標の進捗状況

19の指標のうち、15の指標で計画策定当初からの進捗が見られる。その他の指標については、計画策定当初から変化がないものもあるが、高規格道路の多くの区間が令和8年度までの開通見通しとなっているなど、今後効果が表れることが期待されるため、目標値の達成に向け概ね予定通り事業が進捗していると判断できる。

表 3-1 計画改訂時点(令和4年度末時点)までの指標の進捗状況

9つのみちづくり 施策		指標名	H30 当初	R4 実績値	R5 中間目標値	R10 目標値
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着手	(1) 高速道路の供用延長(供用率)	259km (76%)	286km (84%)	293km (86%)	320km (94%)
		(2) 地域高規格道路の供用延長(供用率)	29km (29%)	29km (29%)	42km (42%)	56km (56%)
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	(3) ICへ30分でアクセスできる人口の割合	65%	73%	73%	97%
		(4) ICへ10分でアクセスできる工業団地数	35箇所	41箇所	43箇所	65箇所
		(5) ICへ30分でアクセスできる主要な観光地数	59箇所	82箇所	79箇所	109箇所
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」等への支援	(6) 山形らしい魅力のある「やまがた道の駅」数	21駅	21駅	22駅	30駅
		(7) 防災拠点機能を備えた「道の駅」数	4駅	6駅	7駅	10駅
4	防災・減災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	(8) 緊急輸送道路における橋梁耐震化率	96%	98%	99%	100%
		(9) 重要インフラ緊急点検による要対策箇所の対策率	-	53%	65%	100%
5	人にやさしく安全・安心な道路整備に向けた多様な取組の推進	(10) 通学路点検による要対策箇所の対策率	20%	69%	80%	100%
		(11) 事故危険区間の対策率	25%	77%	87%	100%
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	(12) 健全度が低い橋の対策率	85%	76%	91%	100%
		(13) 健全度が低いトンネルの対策率	98%	100%	100%	100%
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	(14) 救急医療機関へ新たに10分でアクセスが可能になる人口	-	0人	7,000人	7,000人
		(15) 冬季の円滑な交通が確保された堆雪幅のある道路延長	703km	725km	729km	755km
8	街なかに賑わいを創出するみちづくりの推進	(16) 都市機能誘導区域・中心市街地活性化区域内の都市計画道路の整備率	62%	66%	68%	73%
		(17) 無電柱化の整備延長	64km	70km	68km	75km
		(18) 市街地エリアにおける主要渋滞箇所数	66箇所	66箇所	57箇所	51箇所
9	山形の特性を活かした道路ストック(施設)をかしこく使うみちづくりの推進	(19) 県及び市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられた県管理道路における自転車利用環境整備率	-	16%	31%	100%

3.2. 新たに顕在化した課題等

現道路中期計画を策定してから約5年が経過し、社会情勢の変化により当初策定時の課題に加え、策定時には見られなかった新たな課題等が顕在化してきている。

■ 「縦軸」整備の進展と「横軸」整備への期待

施策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着手」に関しては、「縦軸」整備の進展と「横軸」整備への期待が挙げられる。令和4年10月には東北中央自動車道の東根北IC～村山本飯田IC間が開通し、首都圏から最上地域までが高規格道路ネットワークで繋がるなど広域道路ネットワークの整備は大きく進展した。

しかし、東北中央自動車道や日本海沿岸東北自動車道といった「縦軸」の整備が進展する一方で、「横軸」は整備が遅れている状況にある。激甚化・頻発化する災害に備えるとともに、人流・物流の円滑な移動を確保するため、ミッシングリンクの解消とダブルネットワークの構築に向け縦軸と特に横軸の整備促進が必要である。

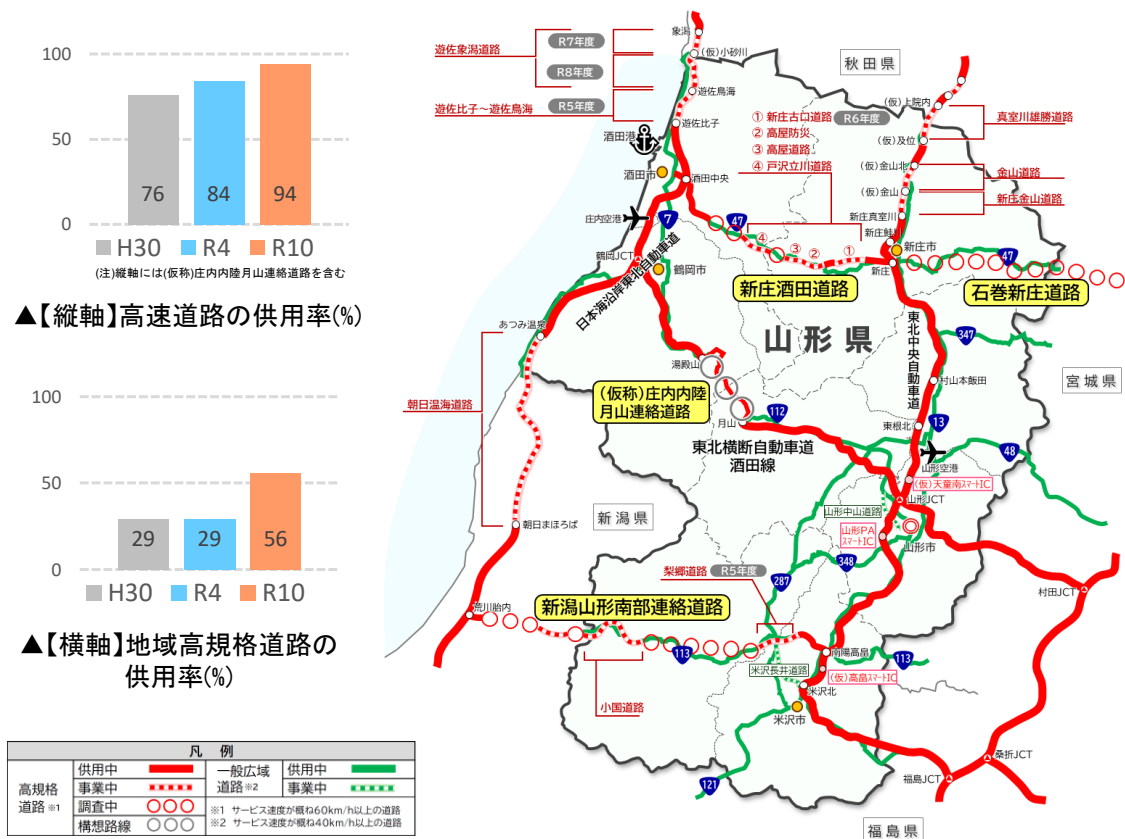


図 3-16 県内の高規格道路及び一般広域道路の整備状況

■ IC等へのアクセス性が低い地域の存在

施策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」に関しては、ICへのアクセス性が低い地域の存在が挙げられる。東北中央自動車道や日本海沿岸東北自動車道の開通によりIC等へのアクセス性が高い地域が拡大する一方、最上地域や置賜地域では、2028年度（令和10年度）末時点でも一部の市町の役場周辺などでIC等へのアクセス性が低い地域が残る見込みであり、県内全域へのアクセス性向上に向けた取組みが必要である。

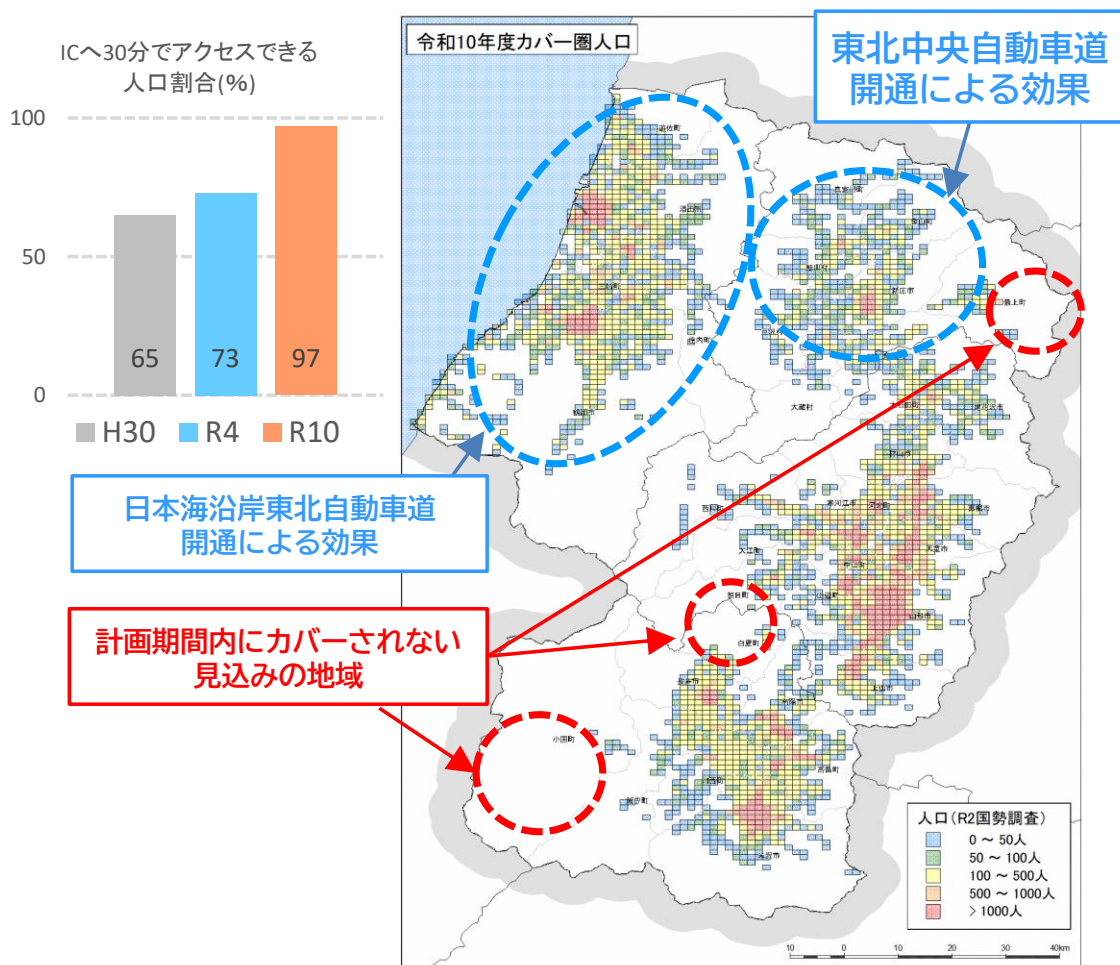
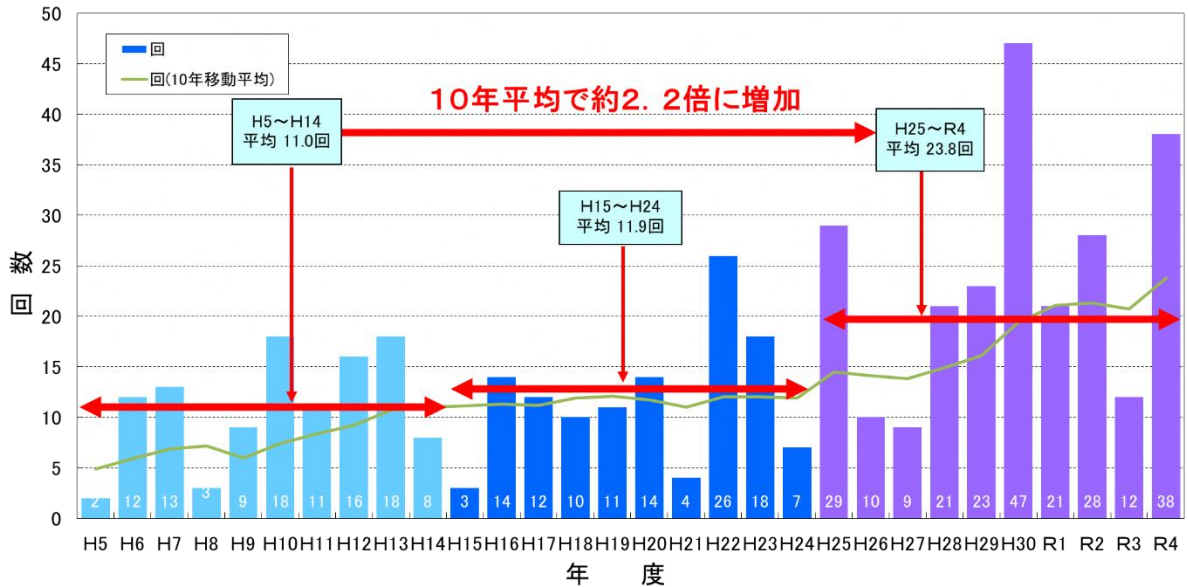


図 3-17 ICに30分以内にアクセス可能な人口(2028年度(令和10年度)末時点)

■ 激甚化・頻発化する豪雨災害

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」に関しては、激甚化・頻発化する豪雨災害が挙げられる。令和2年7月や令和4年8月の大雨等で、大規模な道路の災害が発生し、道路利用者や地域経済に大きな影響を与えた。地球温暖化等の影響で激甚化・頻発化する豪雨災害等に備え、県土強靱化に向けた災害に強い道路ネットワークの構築が求められている。



出典：山形地方気象台の観測データを基にした山形県まとめ

図 3-18 1時間降水量30ミリ以上の発生回数の推移



図 3-19 国道 121 号 道路崩落(令和 4 年度)



図 3-20 (主)長井飯豊線 大巻橋流失(令和 4 年度)



図 3-21 (一)片倉塩線 道路崩落(令和 2 年度)

■ 全国で繰り返される通学児童の死傷事故

施策5「人にやさしく安全・安心な道路整備に向けた多様な取組の推進」に関しては、全国で繰り返される通学児童の死傷事故が挙げられる。幹線道路における死傷事故件数が大きく減少する一方で、生活道路における事故の減少ペースは鈍化傾向にある。こうした中、令和3年6月には千葉県八街市で児童が巻き込まれる死傷事故が発生したことから、全国で一斉に通学路合同点検が実施された。山形県においても新たに対策が必要な箇所が確認されたことから、歩道設置やゾーン30プラス等の新たな交通安全対策を活用しながら、通学路のさらなる安全確保を推進する必要がある。

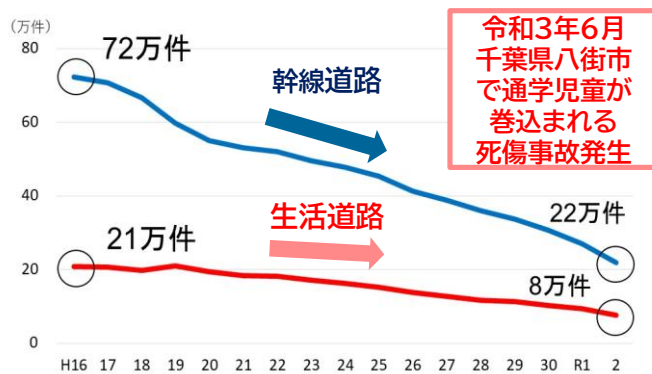


図 3-22 幹線道路・生活道路別の死傷事故件数推移



学校数	対策必要箇所数	実施担当別対策必要箇所数		
		学校教育委員会	道路管理者	警察
233	704	487	394 (うち県196)	204

図 3-23 通学路緊急合同点検(左:実施状況、右:実施結果(令和5年9月時点))

<警察による交通規制>

■ 最高速度30km/hの区域規制等(ゾーン30)

● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

<道路管理者による物理的デバイスの設置>

● 進入抑制対策

- ライジングボラード
- ハンブ
- スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策

- 狭さく
- クランク
- スラローム

図 3-24 生活道路の交通安全施策(ゾーン30プラス)

■ 建設業界における高齢化・担い手の減少

施策6「予防保全型維持管理等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」に関しては、建設業界における高齢化・担い手の減少が挙げられる。建設業就業者の高齢化・担い手が不足する中、限られた予算と人員で効率的な道路管理を進めるため、AI等のデジタル技術を活用した道路管理の省力化、効率化を推進する必要がある。

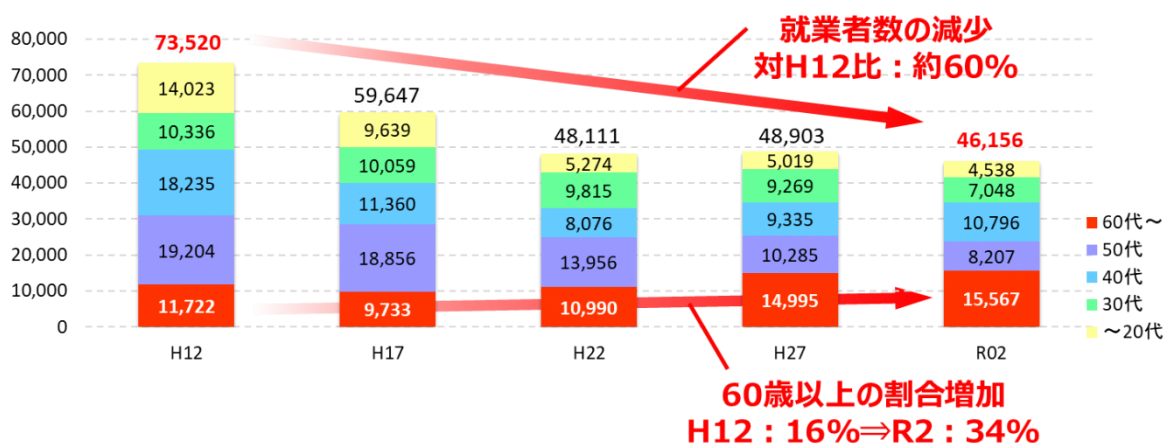


図 3-25 県内建設業就業者数(事務従事者等含む)の推移

道路のDXに向けた取組

AI等デジタル技術を活用した道路管理手法の検討

AIによる舗装劣化診断等の試行・効果検証

AI等デジタル技術の活用による道路維持管理の省力化・効率化

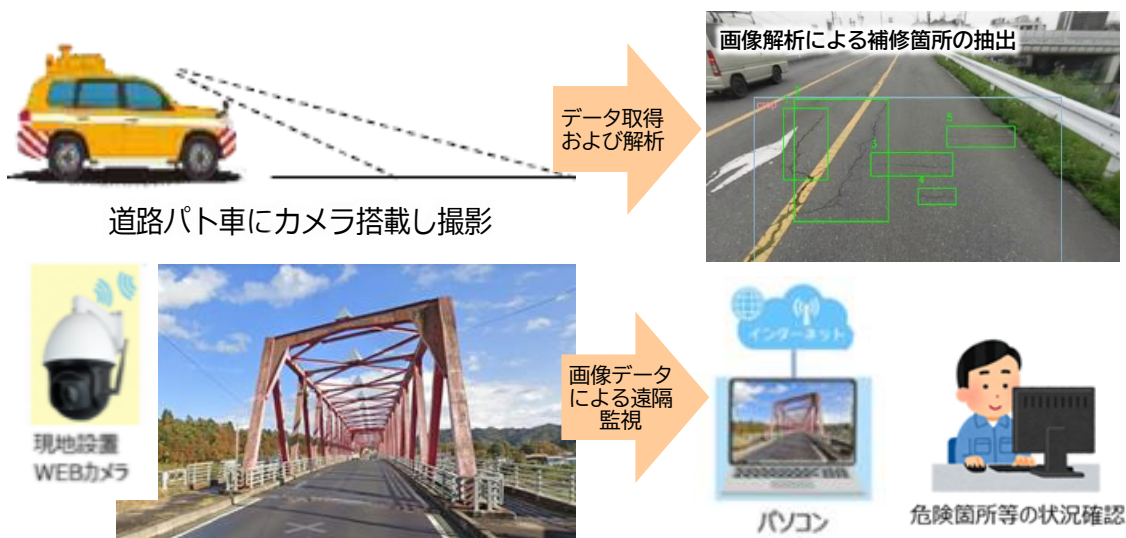


図 3-26 道路のDXに向けた取組

■ 自転車走行環境が十分に確保されていない

施策9「山形の特性を活かした道路ストック（施設）をかしこく使うみちづくりの推進」に関しては、自転車走行環境が十分に確保されていないことが挙げられる。身近な交通手段である自転車は、健康の増進、サイクルツーリズムによる観光の振興、環境への負荷低減などに資するものであり、近年、その利用が注目されている。このような中、自転車の走行環境は十分に整備されていない状況にあり、自転車関連の事故は減少しているものの、自転車対歩行者の事故はほぼ横ばいで推移している。県は自転車ネットワーク計画（令和4年3月）を策定しており、当該計画等を踏まえた自転車が安全で快適に通行できる環境の整備が求められている。

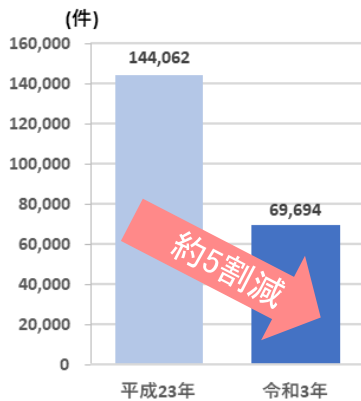


図 3-27 自転車関連事故件数推移



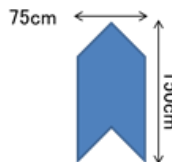
図 3-28 自転車対歩行者事故件数推移

◆自転車通行空間の整備形態

自転車と自動車
車道内で混在通行する、
車道混在型での整備



◆矢羽根型路面表示



◆案内看板（シール）

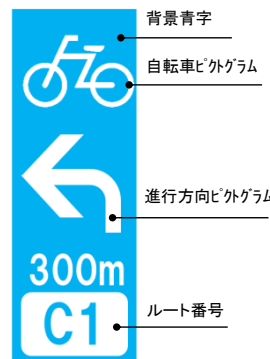
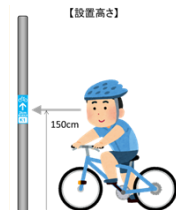


図 3-29 自転車通行空間の整備方針

■ 計画策定時の課題と新たに顕在化した課題

計画策定時の背景、課題に加えて、計画策定後に新たに顕在化した課題等を踏まえ、みちづくりの3つの柱・9つの施策を見直し、社会のニーズに沿った効果的・効率的な道路整備を行う必要がある。

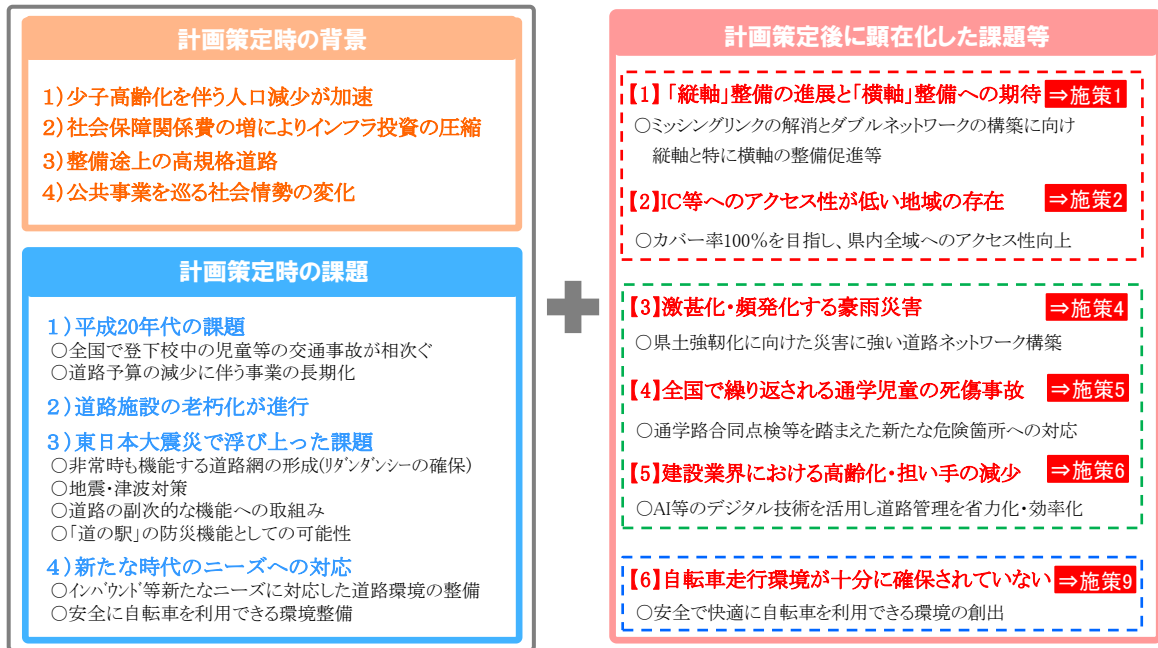


図 3-30 計画策定時の課題と新たに顕在化した課題

3.3. みちづくりに対するニーズや提言

(1) みちづくり評議会での意見

令和4年度山形のみちづくり評議会（令和5年3月14日開催）、令和5年度山形のみちづくり評議会（第1回）（令和5年10月5日開催）において、新たに顕在化した課題や「山形県道路中期計画2028」の見直し等について意見を伺った。

挙げられた主な意見を以下に示す（詳細は巻末資料を参照）。

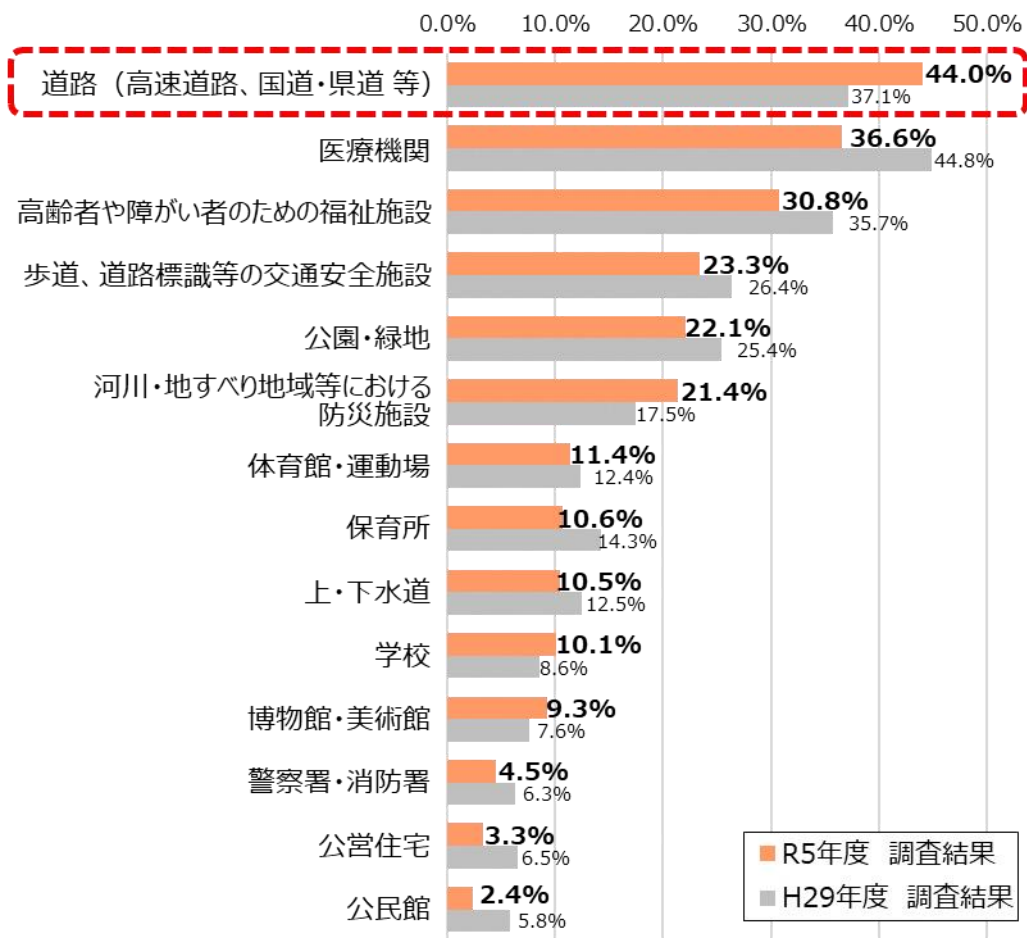
表 3-2 みちづくり評議会での意見

視点	主な意見	関連する施策
広域道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 県外から来訪する観光客も多く、<u>鉄道路線の代替性の観点からも国道47号などの横軸道路の重要性は高い。</u> 県の南北方向は移動しやすいが、東西方向の移動は時間を要し、走行時に危険を感じる。<u>横軸道路についても整備を図ることが重要である。</u> 	【施策1】
観光・物流	<ul style="list-style-type: none"> インバウンド客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巡る人も多く、<u>観光拠点での歩道整備も必要である。</u> 	【施策8】
	<ul style="list-style-type: none"> 2024年問題が迫る中、<u>物流にとってミッシングリンクの解消は必要不可欠であり、安全性、利便性や速達性を確立した道路が必要である。</u> 	【施策1】
まちなかにおける道路	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりの観点では、<u>歩行空間の活用が重要であり、街中に来てもらうような施策も重要である。</u> 	【施策8】
	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等の移動手段確保と地域活性化の観点では、<u>道路空間再配分等による自転車走行環境の整備も必要である。</u> 	【施策9】
その他	<ul style="list-style-type: none"> 温泉熱を活用した融雪設備の整備は良い取り組み事例。再生可能エネルギーの利活用を今後検討いただきたい。 	—

(2) 県民の望むみちのあり方（県政アンケート）

道路中期計画改訂に向けて現状の課題と県民のニーズを把握するために、県民にアンケート調査を行い、道路に関する課題やニーズを整理した。

「住んでいる地域の生活環境をよりよくするために重要だと考える施設」では、「道路（高速道路、国道・県道等）」を重要と考える割合が最も多く、計画策定時（平成29年度）から約7%増加した（アンケートの詳細は巻末資料を参照）。

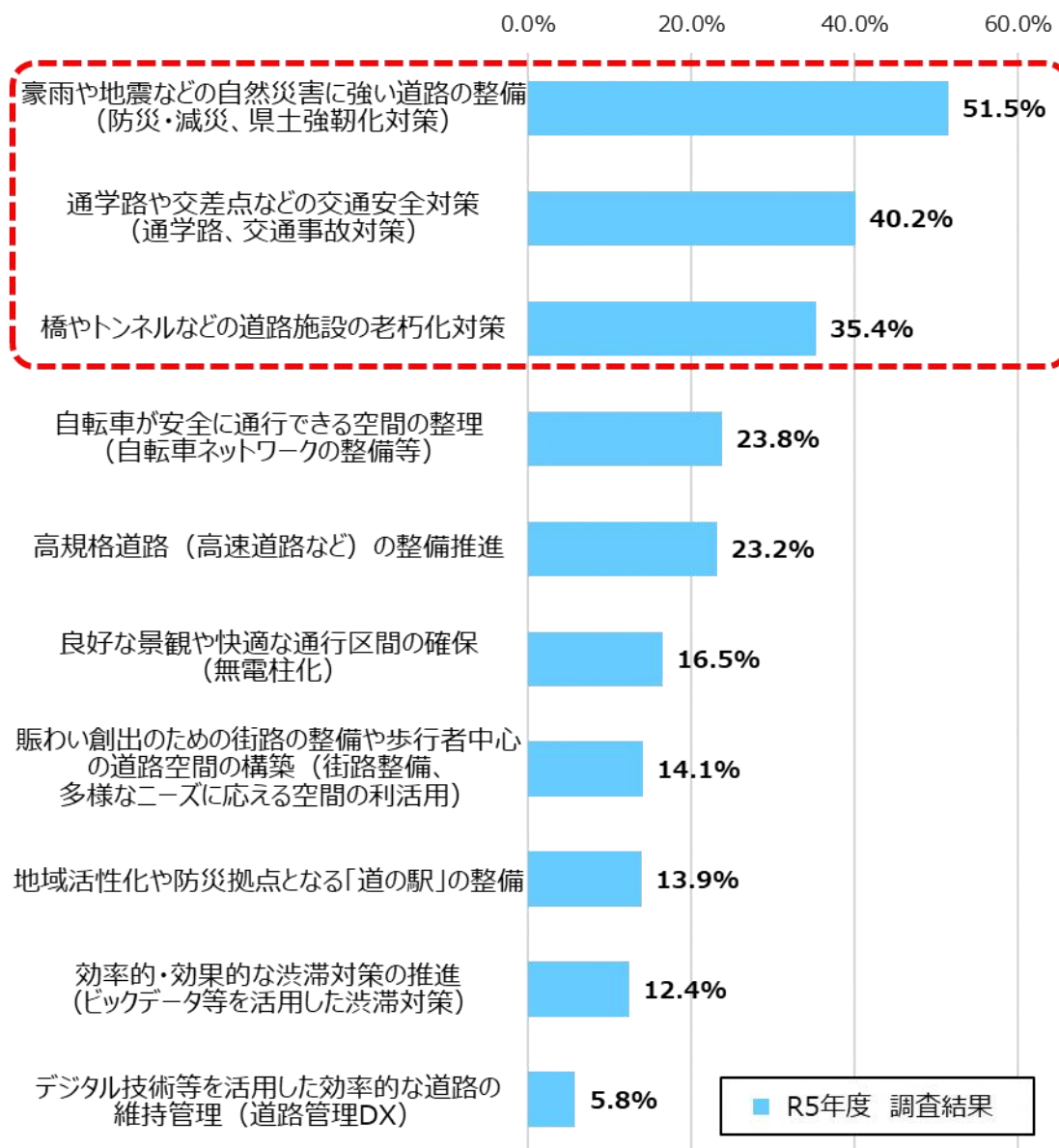


※その他、特になし、わからない、無回答は非表示

出典：山形県 R5 年度県政アンケート（5 つまで選択可能）

図 3-31 住んでいる地域の生活環境をよりよくするために重要だと考える施設

「優先的に推進してほしいと考える道路施策」については、「豪雨や地震などの自然災害に強い道路の整備」を選ぶ割合が最も多かった。次点で、「通学路等の交通安全対策」、そして「橋やトンネルなどの道路施設の老朽化対策」が多い結果となっている（アンケートの詳細は巻末資料を参照）。



※その他、特になし、わからない、無回答は非表示

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 3-32 優先的に推進してほしいと考える道路施策

3.4. 現道路中期計画の見直し内容

(1) 改訂後の本計画の位置づけ

前章までに記載した、本県及び国が新たに策定もしくは改訂した下記の計画・構想を含めた、改訂後の本計画との関連性を以下に示す。

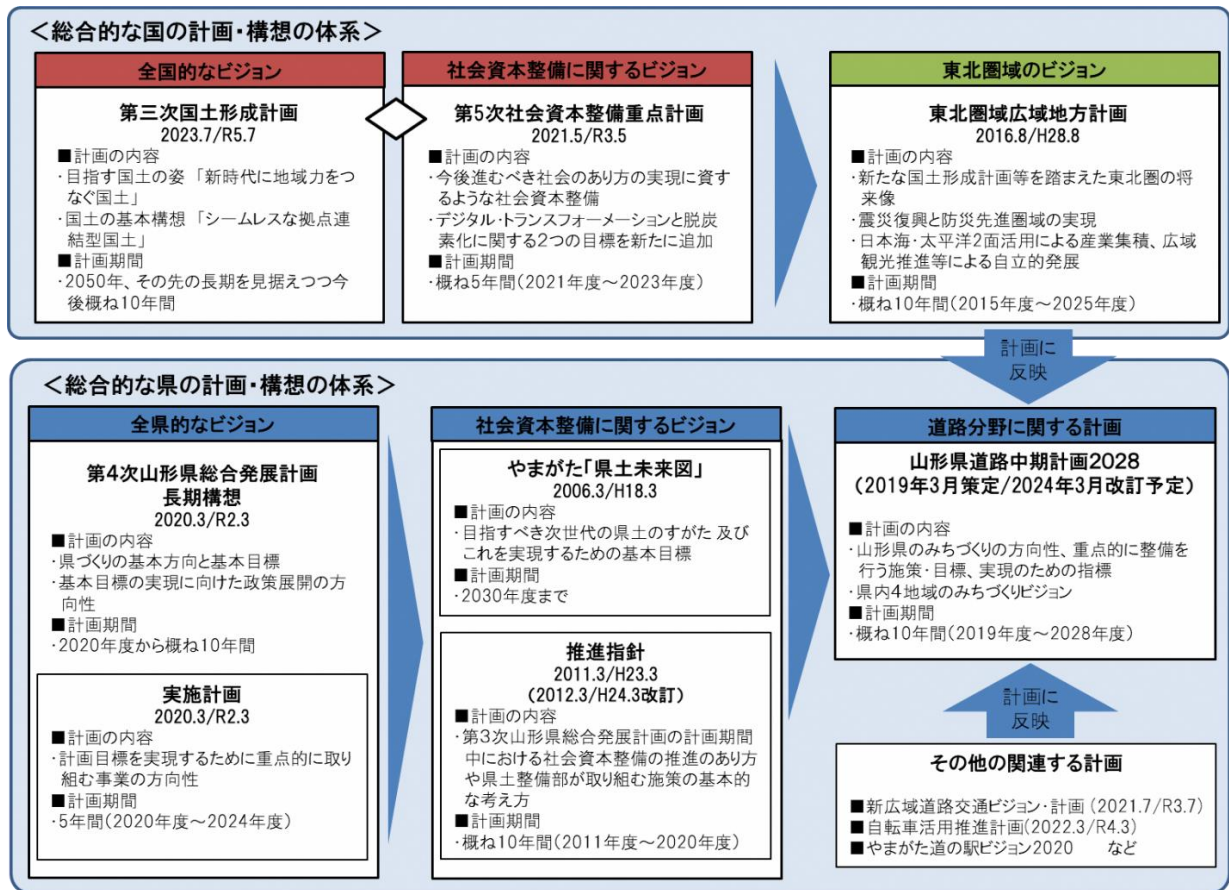


図 3-33 上位計画・関連計画の体系図

【第4次山形県総合発展計画 長期構想】 ※道路施策に関する記述にアンダーライン

- 策定年月 2020年(令和2年)3月
- 計画期間 2020年度(令和2年度)から概ね10年間
- 基本目標 「人と自然がいきいきと調和し、真の豊かさと幸せを実感できる山形」
- 政策の柱
 1. 次代を担い地域を支える人材の育成・確保
 2. 競争力のある力強い農林水産業の振興・活性化
 3. 高い付加価値を創出する産業経済の振興・活性化
 4. 県民が安全・安心を実感し、総活躍できる社会づくり
 5. 未来に向けた発展基盤となる県土の整備・活用

※「第4次山形県総合発展計画 実施計画」にて、長期構想に掲げた政策・施策の推進に向けて重点的に取り組む事業の方向性を示している。

【やまがた「県土未来図」】 ※道路施策に関する記述にアンダーライン

- 策定年月 2006年（平成18年）3月
- 計画期間 2006年度（平成18年度）～2030年度
- 目指すべき姿 活力があり・美しく・楽しい山形
- 具体的な内容
 - I 安全・安心な県土で産業活動や広域交流を支える高速交通網などの社会基盤が整備された活力のある社会
 - II 最上川などに代表される山形固有の自然環境、地域文化、県土景観が保全・継承・創出されている美しい社会
 - III 人々との協働による取り組みが活発で次世代につなぐ持続可能で楽しい社会

(2) 現道路中期計画の基本方針の見直し

新たに顕在化した課題や、みちづくりに対するニーズや提言を踏まえ、9つの施策の取組方針を改訂した。主な改訂内容は次の通りである。

- 施策1** 現在の整備進捗状況を踏まえて特に「横軸」の整備を促進することを追加
- 施策2** 県内全域へのアクセス性向上に向けて整備推進を行う旨を追加
- 施策3** 現在の取組方針を引き続き継続（変更なし）
- 施策4** 県土強靱化に向けて道路ネットワークの整備推進を行う旨を追加
- 施策5** 近年の社会情勢の変化を受けて子ども達の通学路の安全確保を位置づけ、ゾーン30プラス等の取組を追加
- 施策6** 建設業界の高齢化や担い手不足の状況を踏まえ、AI等のデジタル技術を活用した維持管理の省力化・効率化を取組に追加
- 施策7** 現在の取組方針を引き続き継続（変更なし）
- 施策8** 賑わい空間形成に向けた取組を新たに位置づけ
- 施策9** 自転車ネットワーク計画を踏まえた自転車利用環境の整備を進めることを追加

改訂内容を反映した道路中期計画の基本方針は次のとおりである。

なお、3つの柱や9つの施策の基本的な方向性に大きな変更がないことから、指標の変更や目標値の見直しは行わないこととした。

基本方針（将来像・3つの柱・9つの施策）

＜将来像＞ ヒト・モノの交流を促進し山形の未来を拓くみちづくり

（活力創造・広域交流促進）

【柱1】県内産業や観光の振興を支える社会基盤となるみちづくり

【施策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着手

- i) ミッシングリンクの早期解消による高規格道路と直轄国道等とのダブルネットワークの構築に向け、縦軸と**特に横軸の整備促進と未事業化区間の事業化に向けた調査促進**
- ii) 「重要物流道路(基幹道路)」の整備促進及び国際海上コンテナ車の通行に対応した構造不適合箇所・ぜい弱箇所の機能強化の促進
- iii) 高規格道路網や幹線道路の重大事故の防止を図る効果的な交通安全対策の促進

【施策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PICや拠点へのアクセス道路の整備推進

- i) 高規格道路を利用しやすい環境整備を図るため、追加ICやスマートICの整備を促進
- ii) 県内全域へのアクセス性向上に向け、高速道路など高規格道路の**IC等に接続するアクセス道路の整備を推進**
- iii) 重要物流道路の基幹道路同士や物流拠点を結ぶアクセス道路の整備推進

【施策③】高規格道路から県内各地へのゲートウェイとなる「道の駅」等への支援

- i) ゲートウェイとなる「道の駅」等の整備促進に向けた市町村の取組を支援
- ii) 公共交通の交通結節点としての機能を持ち、活気あふれる「道の駅」の機能強化を支援
- iii) 地域の防災拠点となる「道の駅」の機能強化と防災機能の周知

（安全・安心・保全・協働）

【柱2】災害を未然に防止し安全・安心に利用できるみちづくり

【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

- i) 「緊急輸送道路」や「重要物流道路」とともに指定される「代替路」や「補完路」について、道路ネットワークの強化のため、橋梁の耐震化等を優先的に実施
- ii) 道路の防災対策の推進
- iii) **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
- iv) 災害発生時における迅速かつ正確な交通規制・迂回路等の情報提供、孤立解消に向けた迅速な応急復旧等の実施

【施策⑤】人にやさしく安全・安心な道路整備に向けた多様な取組の推進

- i) 子ども達の**通学路の安全確保**に向け、通学路合同点検等を踏まえ、**歩道設置やゾーン30プラス等の交通安全対策**を推進
- ii) 進行する高齢化を見据え、子どもだけでなく高齢者や障がい者にも優しい歩行空間を創出（無電柱化による障害物除去、段差解消等）
- iii) 限られた予算内で広く効果を発現できるよう、多様な交通安全対策を実施（側溝整備等による幅広路肩の整備、路肩や交差点のカラーリング、植樹帯除去による道路空間の再配分など）

【施策⑥】予防保全型維持管理等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

- i) 高度成長期に集中的に整備した橋梁の長期的な維持管理コスト縮減、予算の平準化を推進
- ii) トンネル等大型構造物について、効果的・効率的な維持管理を実施
- iii) 舗装、雪寒施設等の道路施設について、計画的な維持管理を実施
- iv) 建設業界においても深刻化している高齢化や担い手不足下であっても、道路の適切な日常管理や除雪、災害対応等による円滑な交通を確保するため、**AI等のデジタル技術を活用した維持管理の省力化・効率化**を推進
- v) 地域や企業、NPO等の力を活かした県民協働による効率的な維持管理を実施

（地域活性化・快適・効率化）

【柱3】既存ストックを有効活用し快適な暮らしと地域の活力を生み出すみちづくり

【施策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

- i) 一般国道や主要な県道において道路の改築・拡幅やバイパスの整備を推進
- ii) 地域の実情に応じた効率的な整備を推進(交通量の少ない道路の部分的な拡幅や待避所の設置、屈曲部の視距改良など)

【施策⑧】街なかに賑わいを創出するみちづくりの推進

- i) 都市部における街路事業の整備を推進
- ii) 良好な景観を創出する無電柱化や**賑わい空間形成**に向けた取組を推進
- iii) バイパスの整備や交差点改良等による**渋滞対策を推進**するとともに、最新データや地域の実際の交通状況を踏まえ主要渋滞箇所の見直しを実施

【施策⑨】山形の特性を活かした道路ストック(施設)をかしく使うみちづくりの推進

- i) **自転車ネットワーク計画を踏まえた自転車利用環境の整備**に向け、自転車通行帯としても利用できる冬季の堆雪幅を確保した“山形らしい”みちづくりを推進
- ii) 県外・国外からの来訪者にも分かりやすい道路標識の整備を推進
- iii) プローブ情報を用いた渋滞対策・交通安全対策の検討及び実施

図 3-34 見直し後の道路中期計画の基本方針