

## 1. 開催主旨・取り組み方針等

### ■渋滞対策推進協議会の開催主旨

○効率的・効果的に渋滞対策を推進していくために、**年2回**開催を基本(平成30年度～)

- ・1回目: 当該年度に実施する対策の報告等
- ・2回目: 当該年度に実施した対策を振り返る等、1年間の取り組みを総括

### ■取り組み方針

- 県内の主要渋滞箇所及び道路利用者団体要望箇所について、渋滞解消・緩和を図るため、協議会で取り組んでいく
- 道路ネットワークの対策は長期的であることから、中・短期施策(交差点改良等)、短期施策(ピンポイント対策・ソフト対策)とセットで取り組んでいく

## 2. 地域WGの体制

- 協議会の下に4地域WGを設け、より一層、渋滞協の活性化を図る運営を行っていく。
- R3.7は、自治体におけるピンポイント対策の水平展開、TDM施策等を中心に展開。

図 協議会・地域WGの組織図

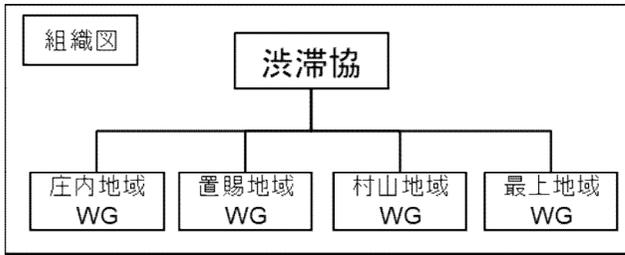
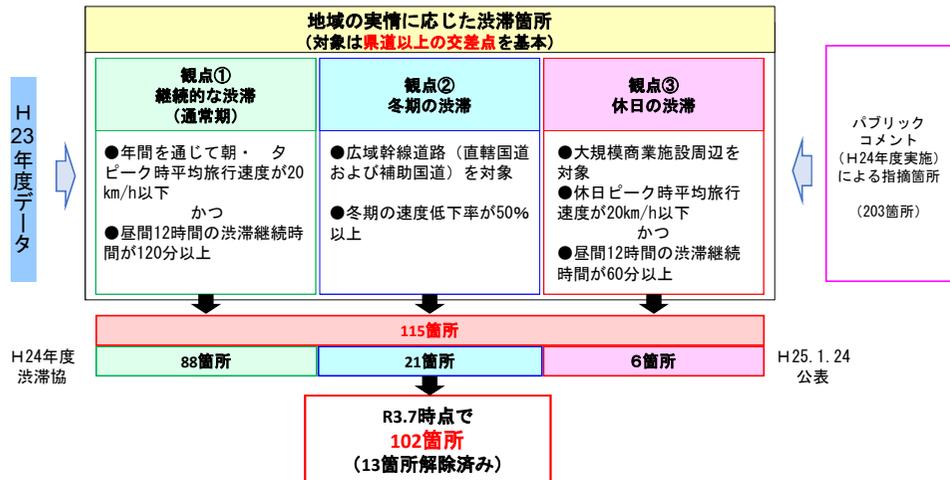


図 地域WG対象エリア



## 3. 主要渋滞箇所の考え方

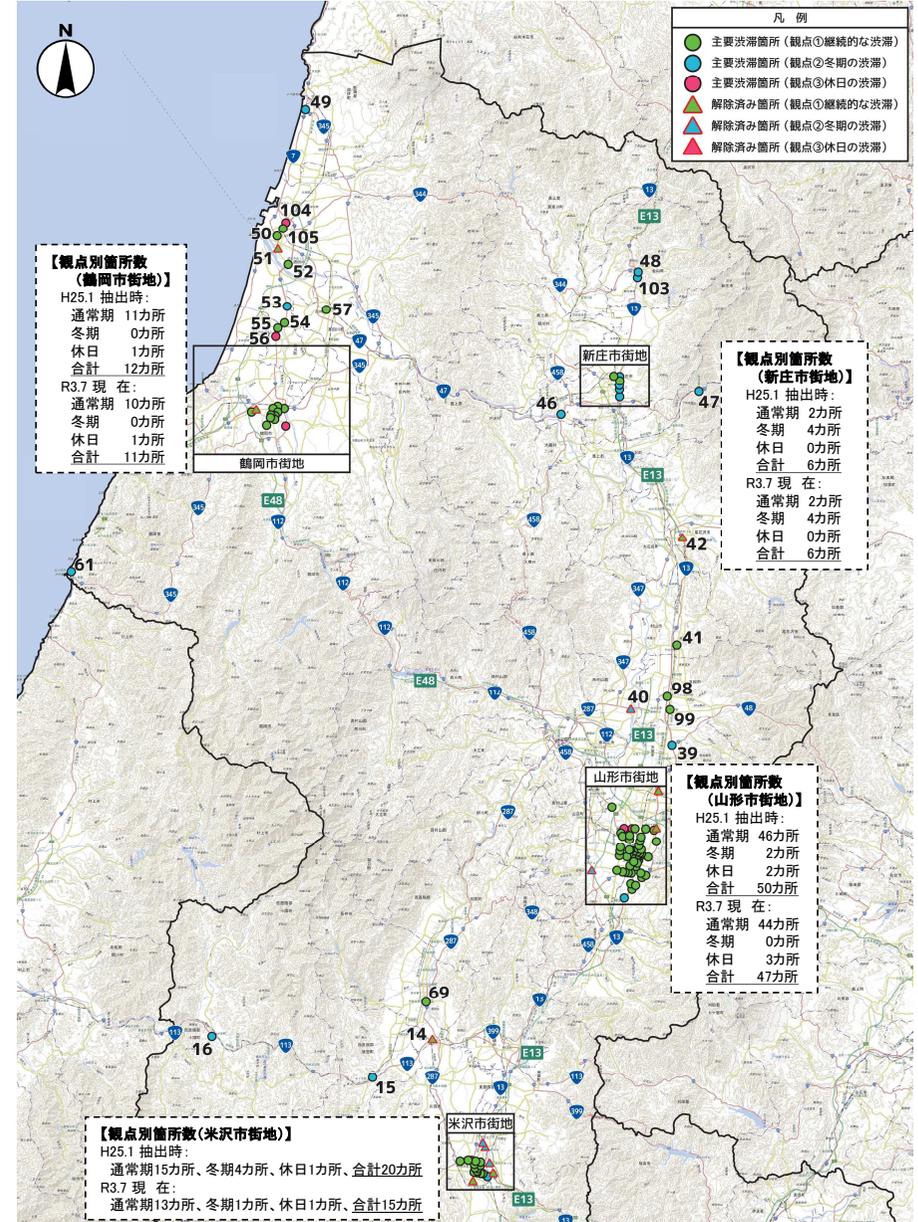


## 4. 山形県内の主要渋滞箇所

図 県内の主要渋滞箇所

### 【観点別箇所数(県全体)】

H25.1 抽出時:  
通常期88カ所、冬期21カ所、休日6カ所、合計115カ所  
R3.7 現在:  
通常期80カ所、冬期16カ所、休日6カ所、合計102カ所



# 令和3年度 第1回 山形県渋滞対策推進協議会(7/29)

## 5. 県内の道路事業と主要渋滞箇所の解除状況

年度	主要渋滞箇所の動き	解除箇所	関係する道路事業	主要渋滞箇所数			
				通常期	冬期	休日	計
H24年度	主要渋滞箇所（115箇所）の公表			68	27	20	115
H25年度							
H26年度							
H27年度	主要渋滞箇所3箇所を解除	①大野目交差点（山形市、通常期） ②門田交差点（山形市、冬期） ③今泉交差点（長井市、通常期）	①R13大野目交差点改良【H26.8完】 ②R458門田交差点改良【H26.3完】 ③R113今泉交差点改良【H24.1完】、 R287長井南BP【H22.3部分開通】	66	26	20	112
H28年度	主要渋滞箇所4箇所を解除	①平京田交差点（鶴岡市、通常期） ②出羽大橋交差点（酒田市、通常期） ③道の駅「河北」前交差点（河北町、冬期） ④本町交差点（米沢市、通常期）	①R7鶴岡BP（4車線化）【H24.10完】 ②R112号酒田南拡幅【H24.12完】 ③R287連続交差点の集約化【H26.12完】 ④交差点改良【H25.3完】	63	25	20	108
H29年度							
H30年度	主要渋滞箇所1箇所を解除	①清池交差点（天童市、通常期）	①右折レーン延伸【H29.3完了】	62	25	20	107
R01年度	主要渋滞箇所4箇所を解除	①中田町交差点（米沢市、冬期） ②中田町交差点（米沢市、冬期） ③花沢交差点（米沢市、冬期） ④米沢駅東口入口交差点（米沢市、通年）	①②③④東北中央自動車道 （福島大笹生IC～米沢北IC） 【H29.11完了】	61	22	20	103
R02年度	主要渋滞箇所1箇所を解除	①下新田交差点（尾花沢市、通常期）	①東北中央自動車道 （大石田村山IC～尾花沢IC） 【H30.4完了】	60	22	20	102

## 6. 今年度の取り組み方針

- 山形・米沢・鶴岡市街地の主要渋滞箇所が多く、各市街地の渋滞解消・緩和が重要と認識できる。
- ・道路ネットワークの対策は長期的であることから、中・短期施策（交差点改良等）、短期施策（ピンポイント対策・ソフト対策）とセットで取り組んでいく。
  - ・ピンポイント対策は、主要渋滞箇所解除基準に至らないまでも、渋滞方向の減少や走行速度の改善など、渋滞緩和や利用者実感を得られるよう推進を図るとともに、自治体での実施に向けて水平展開を図る。
  - ・ソフト対策として、主要渋滞箇所が多く、多様な交通が輻輳し個別交通対策だけでは道路交通課題の解消が困難な都市圏を対象に、TDM施策の推進を図るとともに、「公共交通施策等との連携」・「信号現示調整の連携」等に向けて、関係機関と調整を進めていく。

# 1. 「長期施策と中・短期施策」の概要

- 山形県内では東北中央自動車道等の道路ネットワーク整備等の対策を推進。
- 一般改築事業では、山形中山道路(国道112号)がR2年度に新規事業化。交通安全事業では、交差点改良・付加車線整備等を展開。
- 道路NW・交差点改良等の「主要渋滞箇所の解消に向けた抜本的な対策」に加え、渋滞の緩和に向けて「低コスト・即時効果発現が期待されるピンポイント対策」を織り交ぜながら、対策を展開。

## 1. 道路ネットワーク整備等の対策(長期施策)

新たな道路

- 東北中央自動車道(縦軸)は5事業展開中  
うち3事業が主要渋滞箇所とリンク
- 日本海沿岸東北自動車道等(縦軸)は3事業展開中  
うち2事業が主要渋滞箇所とリンク
- 横軸は、新潟山形南部連絡道路など6事業を展開中  
うち2事業が主要渋滞箇所とリンク

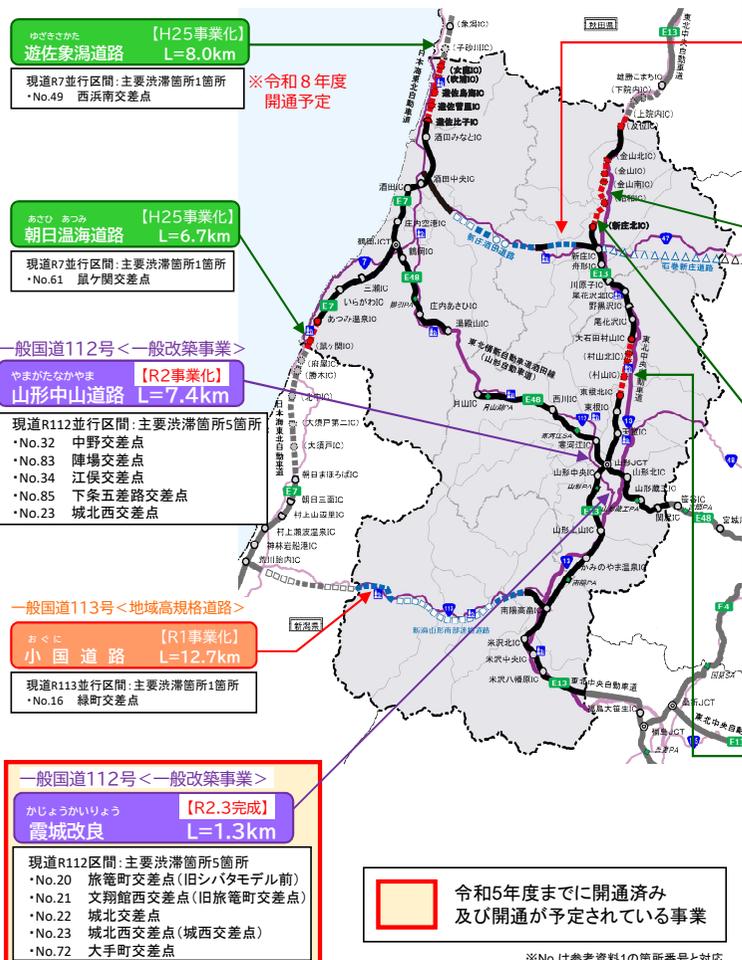
- 縦軸(高規格)
- 横軸(地域高規格)
- 一般改築

令和3年7月1日現在

凡例	
供用区間	供用区間
事業中区間(圧縮事業)	事業中区間
事業中区間(有料事業)	調査区間
調査区間	計画路線
一般国道	候補路線

※ICの名称について、( ) 書きは仮称である。

図 山形県内の道路ネットワーク整備状況



※No.は参考資料1の箇所番号と対応

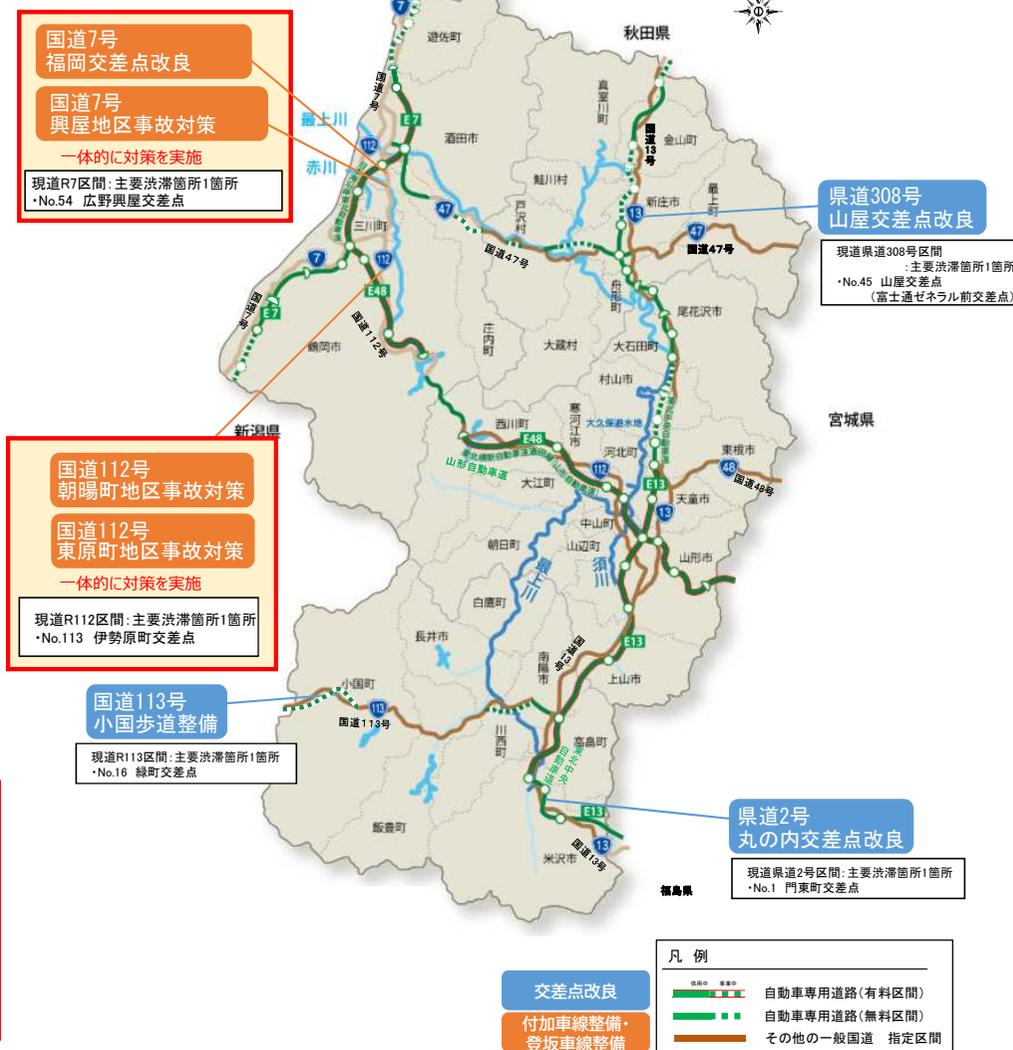
## 2. 交差点改良等の交通円滑化対策(中・短期施策)

既存道路

○山形河国1事業、酒田河国4事業、山形県2事業展開中⇒交通の円滑化等を図る

図 交通安全事業位置図\*

※主要渋滞箇所に関する事業のみを対象



## 2. 今年度の渋滞対策の取組み内容

表 取組み内容等一覧

	概要	対応ページ
対策検討内容	①ピンポイント渋滞対策検討	P5～8
	②TDMの施策について[米沢市・鶴岡市]	P9～11
	③国道112号 月山道路 観光渋滞対策（赤川花火大会）	P12
話題提供	④国道112号霞城改良後の主要渋滞箇所モニタリング結果	P13
	⑤東北中央自動車道延伸等による山形都市圏の交通状況について	P14～16
	⑥冬期における山形県内の交通状況について	P17～18
各地域WGの取組	【参考】各地域WGの取組内容の紹介	P19～23

# ①ピンポイント渋滞対策検討

## ■ピンポイント対策

- R2第2回協議会において検討報告・了承頂いた<sup>えまた</sup>R112江俣交差点をR3実施予定(右折車線長の延伸:約30m⇒約60m)
- 下表を参考に、今年度、R4以降の対策検討実施予定
- ピンポイント対策の「自治体の水平展開」を図り、対策検討に留めず、事業展開図れるよう、WGで引き続き検討予定

## 〈①道路利用者会議要望箇所の渋滞対策(ピンポイント対策)〉

### ■ピンポイント対策(要望箇所131箇所(R3.7現在))

- 国道112号 江俣<sup>えまた</sup>交差点(実施予定)
  - ・主要渋滞箇所かつ道路利用者会議要望 箇所
- 今後の対象箇所の抽出(R4以降に向けた検討)
  - ・下表を参考に、ピンポイント対策の実施可能性、有効性を踏まえて検討。
  - ※道路構造等から下表の未対策箇所ですれどもピンポイント対策が困難な場合は、リスト以外から有効な対策候補箇所を選定

表 道路利用者団体要望箇所一覧※

     : R3実施予定箇所  
     : ピンポイント対策実施済  
     : その他事業実施中・実施済

要望団体数	箇所No.	交差点名	市町村	路線名	主要渋滞箇所	交通量(台/日)	道路管理者	要望団体				現状の事業実施状況
								バス事業者	トラック事業者	観光団体	タクシーハイヤー協会	
4	66	南館交差点	山形市	国道348	○	34,043	山形県	●	●	●	●	山形県で歩道橋設置を実施済(H26.8)
3	37	小立交差点	山形市	国道13	○	42,150	山形河国	●	●	●	●	ピンポイント対策(右折レーン延伸)を実施済(R2.11)
3	63	下袋五又路交差点	山形市	国道112	○	19,260	山形河国	●	●	●	●	ピンポイント対策(右折車待機位置明示)を実施済(H30.9)
3	113	鶴岡市役所前交差点	鶴岡市	県道47	○	10,241	山形県	●	●	●	●	山形県で現道拡幅事業中(H27~)
2	35	鈴川町4丁目交差点	山形市	国道13	○	50,209	山形河国	●	●	●	●	ピンポイント対策困難【要用地取得】
2	88	久野本交差点	天童市	国道13	○	43,385	山形河国	●	●	●	●	東北中央道(東根北IC~大石田村山IC)事業中(H10~)
2	32	青田五丁目交差点	山形市	国道13	○	42,150	山形河国	●	●	●	●	ピンポイント対策(右折レーン延伸)を実施済(R元.11)
2	64	江俣交差点	山形市	国道112	○	40,659	山形河国	●	●	●	●	山形中山道路事業中(R2~)、ピンポイント対策(右折レーン延伸)を検討中
2	38	成沢西交差点	山形市	国道13	○	34,125	山形河国	●	●	●	●	ピンポイント対策困難【要用地取得】
2	96	蟹沢交差点	東根市	国道13	○	28,610	山形河国	●	●	●	●	東北中央道(東根IC~東根北IC)(H31.3)開通
2	136	広野交差点	酒田市	国道7	○	22,861	酒田河国	●	●	●	●	国道7号事故対策事業中(H23~)
2	76	桜町交差点	山形市	県道18,市道	○	21,420	山形県、山形市	●	●	●	●	山形県で現道拡幅事業中(H29~)
2	61	城北西交差点	山形市	国道112	○	19,260	山形河国	●	●	●	●	国道112号霞城改良事業済(R2.3)
2	116	大宝寺交差点	鶴岡市	国道112	○	18,415	酒田河国	●	●	●	●	山形中山道路事業中(R2~)
2	41	城北交差点	山形市	国道112	○	17,492	山形河国	●	●	●	●	対策検討
2	70	十字屋前交差点	山形市	県道16	○	12,000	山形県	●	●	●	●	国道112号霞城改良事業済(R2.3)
2	48	旅籠町交差点	山形市	国道112	○	11,106	山形河国	●	●	●	●	対策検討
2	60	十日町交差点	山形市	国道112	○	11,106	山形河国	●	●	●	●	ピンポイント対策(右折レーン延伸)を実施済(H31.1)
2	4	成島交差点	米沢市	国道121	○	8,893	山形県	●	●	●	●	国道112号霞城改良事業済(R2.3)
2	7	米沢市役所前交差点	米沢市	県道1	○	8,575	山形県	●	●	●	●	山形県で国道287号改築事業中(米沢北BP、H16~)
2	31	大野目交差点	山形市	国道13	○	50,209	山形河国	●	●	●	●	山形県で現道拡幅事業中(金池、R2~)
2	34	(仮)ホノダ前交差点	山形市	国道13	○	50,209	山形河国	●	●	●	●	立体交差事業済(H26.8開通)
2	68	(仮)ヤマザワ前交差点(山形市)	山形市	国道348	○	34,043	山形県	●	●	●	●	ピンポイント対策困難【要用地取得】
2	23	県道259号交差	長井市	国道287	○	19,246	山形県	●	●	●	●	対策検討
2	25	(仮)長井小入口	長井市	国道287	○	19,246	山形県	●	●	●	●	対策検討
2	114	羽黒交差点	鶴岡市	国道112	○	18,415	酒田河国	●	●	●	●	国道112号事故対策事業中(R3~)
2	62	下袋交差点	山形市	国道112	○	11,106	山形河国	●	●	●	●	山形中山道路事業中(R2~)
2	85	(仮)桜町3丁目交差点	山形市	市道	-	-	山形市	●	●	●	●	対策検討
2	86	(仮)至誠堂病院前交差点	山形市	市道	-	-	山形市	●	●	●	●	対策検討
1	73	山形テレビ前交差点	山形市	県道18号	○	-	山形県	●	●	●	●	ピンポイント対策(右折車待機位置明示)を実施済(R元.8)
1	84	(仮)美畑町付近(南一番町交差点)	山形市	市道	○	-	山形市	●	●	●	●	ピンポイント対策(右折ポケット設置)を実施済(R28.12)

※要望団体は2団体以上の箇所及び、ピンポイント対策実施済箇所のみ掲載  
 ※交通量は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査のデータを使用

※No.は参考資料2の箇所番号と対応

## ■R3実施予定箇所(国道112号江俣交差点 山形市)

〈位置図〉



〈広域図〉



交通状況



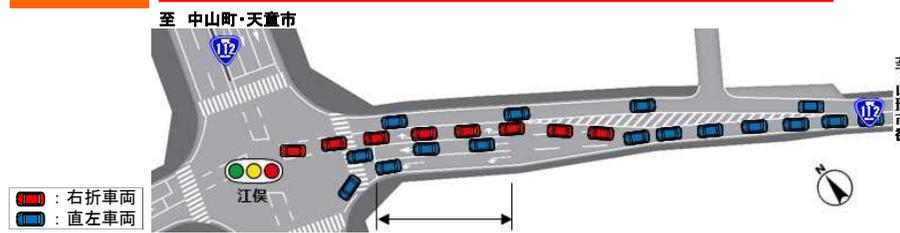
右折車が直進車を阻害

(R2.12.18)

※県警と連携・調整し、実施

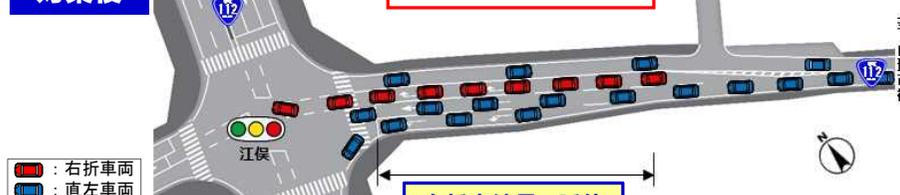
### 対策前

右折車の滞留が直進車線をふさぐことに起因する直進交通の速度低下



### 対策後

既設右折車線長:約30m



右折車線長の延伸(約30m→約60m)



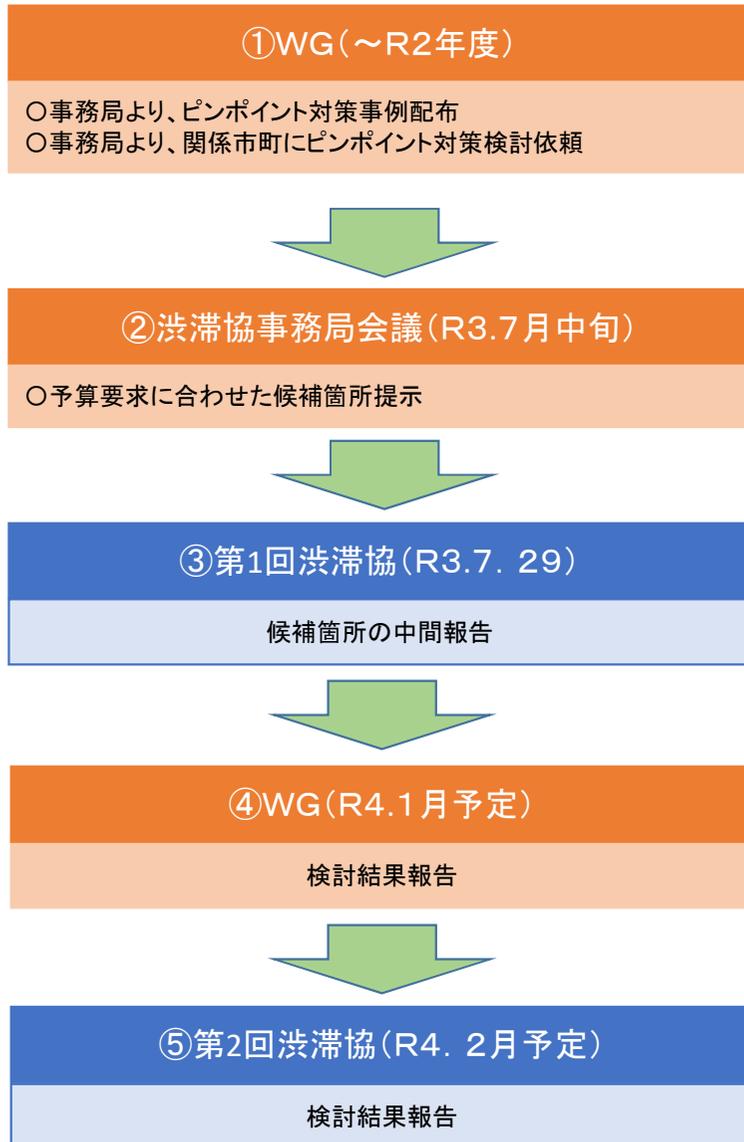
# ①ピンポイント渋滞対策検討

## 1. ピンポイント対策実施状況

【ピンポイント対策実施状況(R3.7時点)】

国:4箇所、山形県:1箇所、市町(山形市):1箇所

## 2. ピンポイント対策の自治体水平展開スケジュール(フロー)



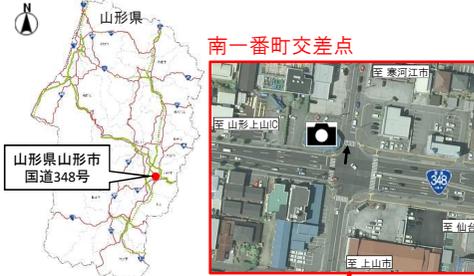
## 3. ピンポイント対策事例配布(抜粋)

### ◆国道348号 南一番町交差点(H28年度対策実施)

山形市事例

- 対策時期:2016年12月
- 国道348号の従道路(山形市道)に右折ポケットを設置

◀位置図▶



◀説明図▶



出典:山形市提供(H28地域WG資料より)

出典:令和元年度第2回山形県渋滞対策推進協議会資料

## 4. ピンポイント対策検討内容

○各地域WG合計17箇所の対策検討を実施

地域WG	検討箇所	検討対策内容
置賜	5箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車待機位置明示(2箇所)</li> <li>・停止線位置の前出し</li> <li>・右折車線の延伸(ゼブラ帯の活用)</li> <li>・右折車待機位置明示・右折車線の延伸(ゼブラ帯の活用)</li> </ul>
最上	2箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車線の延伸(ゼブラ帯の活用)</li> <li>・グルーピング舗装</li> </ul>
村山	9箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車待機位置明示(7箇所)</li> <li>・停止線位置の前出し・右折車待機位置明示</li> <li>・右折ポケットの設置</li> </ul>
庄内	1箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待避所の追加、カーブミラー設置</li> </ul>

# ①ピンポイント渋滞対策検討

## ■前ページフローに基づいた候補箇所の中間報告

○各WGの検討結果を基に、渋滞協事務局にて、以下箇所を候補箇所として抽出

・【最上地域WG】国道47号 本合海交差点(新庄市)

### ◆【最上地域WG】国道47号 本合海交差点(新庄市)

No.	箇所	道路管理者	市町村	主な渋滞要因	方針	対策
46	【最上地域WG】 ①ピンポイント渋滞対策 本合海交差点 (主要渋滞箇所)	山形県	新庄市	・国道458号で冬期速度低下が発生	・冬期路面悪化(凍結等)が原因と考えられるため、スリップの危険性の低減・走行性を向上に向けた路面状況の改善が必要	【対策案】 ・グレーピング舗装を行い、冬期速度低下を改善

※No.は参考資料1の箇所番号と対応

《位置図》



《広域図》



《グレーピング舗装イメージ》



※R2協議会資料より抜粋

## ■今後の展開方針

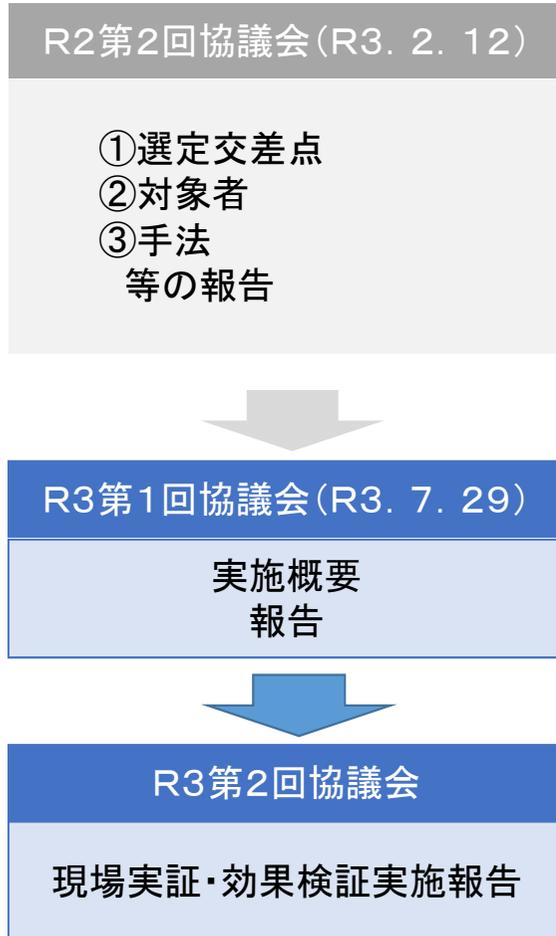
○並行する新庄古口道路の開通(R4年度予定)にあわせ、実施できるように、引き続き検討

## ②TDMの施策について

○県内の中でも、「米沢市」「鶴岡市」の主要渋滞箇所を選定

- ・米沢都市圏：令和元年度の渋滞対策推進協議会で継続的モニタリングの必要性が示された米沢市内の主要渋滞箇所について、緊急事態宣言下の速度改善状況も踏まえて選定
- ・鶴岡都市圏：時差通勤・テレワーク等の施策を想定し、通勤交通の利用が見込まれる「都市流入部」に位置する交差点を選定

### ■TDM施策(時差出勤)の進め方



### ■参考:TDM施策実施の背景

5 道路システムのDX

#### (4) データプラットフォームの構築と多方面への活用

- 最新技術を活用し、関係機関と連携を図りつつ簡易かつ効率的にデータ収集蓄積を実施するとともに、全国統一の開かれたデータプラットフォームを構築し、維持管理のほか様々な分野で活用します。
- ETC2.0等のビッグデータを活用したデータ分析により、道路交通マネジメントを高度化し、交通需要マネジメント(TDM)により主要渋滞箇所100箇所の解消を目指します。

##### 【データプラットフォームの構築】

###### <背景/データ>

- ・ETC2.0車載器は、約576万台(令和2年11月末時点)まで普及

- 新技術を用いてETC2.0(車両の走行履歴および挙動履歴)や地図基盤データなどのデータを効率的に収集し、様々な分野で利活用を実施
- 車載型センシング技術を活用し、道路の3次元データ(交差点形状や区画線等の地物の空間情報)の収集を一層推進

##### 【ETC2.0データの外部活用】

- ETC2.0高速バスロケーションシステム・車両運行管理システムの更なる利活用促進に向け、官民連携により検討を推進
- 多様な交通モードのデータや施設データ等との連携によるMaaSへの活用



##### 【ICT・AI技術を活用した交通マネジメント】

###### <背景/データ>

- ・シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金をを行い、交通需要を管理するロードプライシングを実施

- 観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AI技術などの革新的技術を活用し、面的な料金施策を含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援
- ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討によりロードプライシング導入を目指す鎌倉市の取組を引き続き支援
- 新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言下におけるテレワーク等による渋滞解消箇所をビッグデータの活用により分析し、交通需要マネジメントによる渋滞解消の可能性を徹底追求



出典：国土交通省 道路関係予算概要(令和3年度)

# ②TDMの施策について [米沢市]

○令和3年6月に、米沢八幡原中核工業団地の事業所41社を対象に、従業員の通勤実態や時差出勤・テレワーク等の取り組み意向に関するアンケート調査を実施。  
○今後、協力いただける事業所を中心に、TDM施策(時差出勤・テレワーク)を9月に実施し、効果検証結果(ETC2.0分析、交通量調査等)をR3年第2回渋滞協で報告。

## 1. 緊急事態宣言下の交通状況

- 緊急事態宣言下において、米沢市街地の交通量は減少し、主要渋滞箇所の速度も改善。
- 市内から工業団地への利用割合は、最上川横断部の主要渋滞箇所(2交差点)において、30%、18%と高い。
- 緊急事態宣言下では、最上川横断部の主要渋滞箇所(2交差点)の速度が向上。

### ■米沢市街地エリアの主要渋滞箇所(緊急事態宣言下) ■米沢市街地エリアの時間別交通量

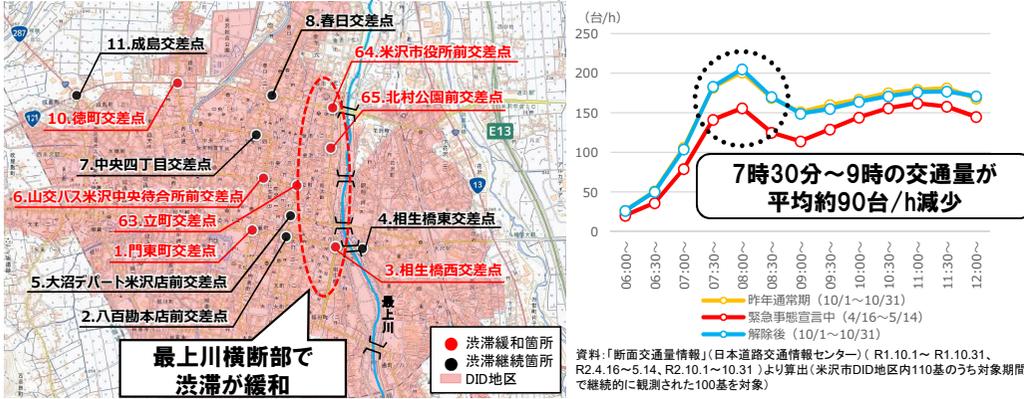
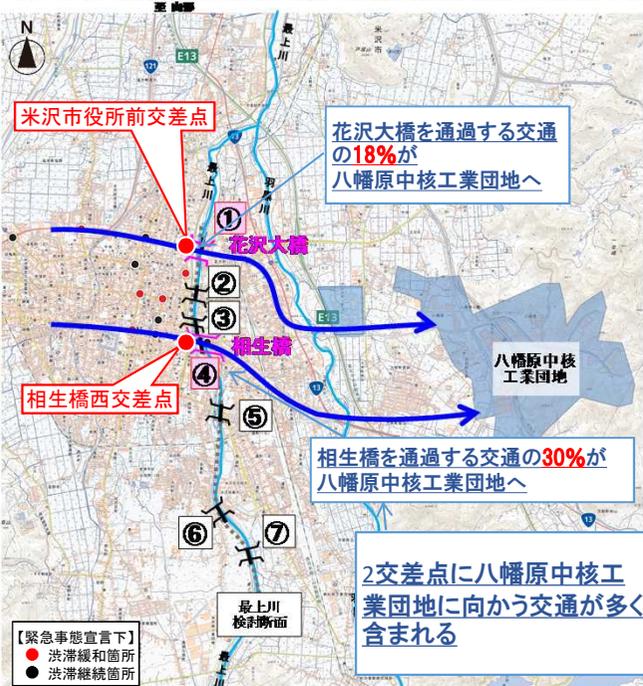


図 米沢市主要渋滞箇所の緊急事態宣言下の継続・緩和状況

### ■相生橋西交差点、米沢市役所前交差点利用交通の交通特性



### ■相生橋西交差点、米沢市役所前交差点の速度



表 2交差点の速度(東進、1方向)の変化

交差点	通常期 (R2.10)	緊急事態宣言期間
米沢市役所前	17.8km/h	23.8km/h
相生橋西	18.7km/h	25.8km/h

【出典】 ETC2.0データ (通常期: 2019年10月 平均値、緊急事態宣言期間: 2020.4.16～5.14 平均値)

## 2. 米沢八幡原中核工業団地企業・従業員の通勤状況

- 米沢八幡原中核工業団地には、48社が立地、約3900人が従業員。
- 緊急事態宣言下において、時差出勤やテレワーク等の取り組みを20%(8社、総従業員約1,350人)の事業所で実施。

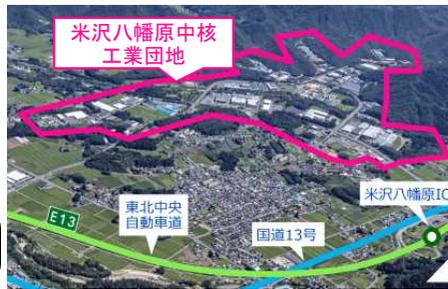


図 米沢八幡原中核工業団地

約2割(8社、総従業員約1,350人)の事業所が時差通勤・テレワーク等を実施

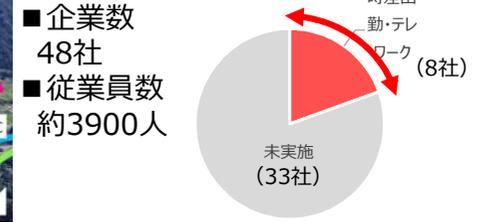


図 企業の取り組み実施状況(緊急事態宣言中)

## 3. 時差出勤等に対する企業の取り組み意向

- 2交差点の朝ピーク時渋滞緩和に向けた、交通量削減・転換目標は270台。
- 緊急事態宣言下に取り組みを実施した全8社のうち、今後も取り組みの継続的な実施意向を示している企業が全6社(総従業員約1,300人)。
- 6社のうち、2交差点を通過する従業員割合は29%(全従業員換算:約380人)であり、企業の協力を得ながら、取り組みの推進を図る。

### ■2交差点のピーク平準化目標



図 2交差点(東進、1方向)の時間別交通量と渋滞緩和に向けたピーク平準化イメージ

### ■今後の取り組み意向(アンケート調査結果)

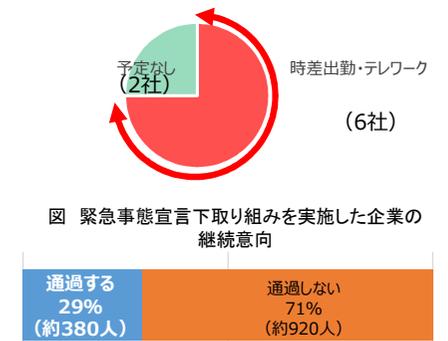


図 緊急事態宣言下取り組みを実施した企業の継続意向

図 取り組み継続意向のある6社のうち2交差点を通過する割合

【出典】 八幡原中核工業団地事業所アンケート、従業員アンケート

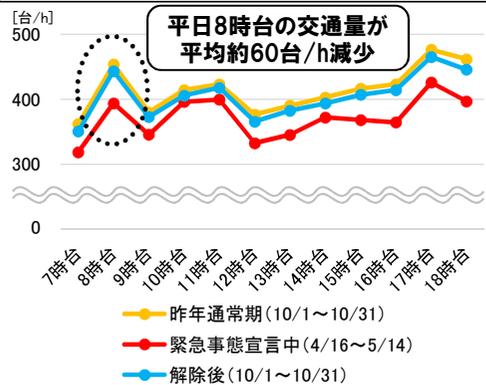
## 4. 今後の進め方

- 今後の時差出勤・テレワークの推進に向け、協力意向を示していただいた事業所に対し、取り組みの推進を依頼。事業所の要請等に従い、広報資料の作成等も必要に応じて実施。交通実態の変化、効果をビッグデータ分析により検証し、第2回渋滞協にて報告予定。

# ②TDMの施策について「鶴岡市」

## 1. 昨年度の緊急事態宣言中の実態

- R2の緊急事態宣言中、鶴岡市内の交通量が減少し、主要渋滞箇所6箇所で渋滞が緩和。
- 鶴岡市内で平日8時台の交通量が平均60台/h減少。通勤交通の減少と想定。
- 8時台通過のトリップエンドが官公庁街や工業団地へ集中することを確認。
- 上記箇所の通勤利用が想定される2交差点を選定。  
(鶴岡市役所前交差点、きらやか銀行鶴岡中央支店前交差点を選定。)
- 市役所及び市内企業を対象としたアンケート調査等より、今後の時差通勤等の取組意思も確認。通勤交通に対する時間分散の施策メニューを検討。



資料：「断面交通量情報」（日本道路交通情報センター）（R1.10.1～R1.10.31、R2.4.16～5.14、R2.10.1～10.31）より算出（鶴岡市DID地区内58箇所を対象）  
出典：地理院地図に渋滞状況、道路種別を追記して掲載

図 鶴岡市DID地区時間別別交通量の変化

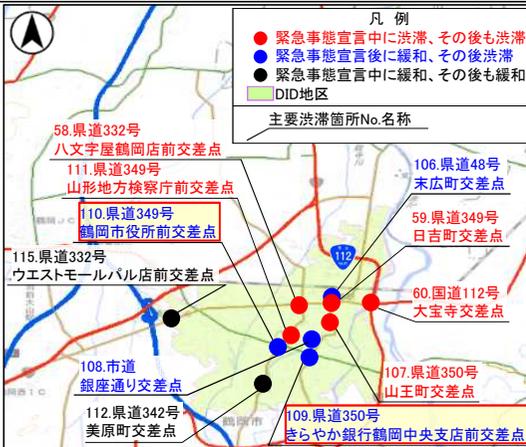


図 主要渋滞箇所における緊急事態宣言後の渋滞状況の変化

## 2. 削減目標の設定

- 現地状況の結果、西進・北進の両方向の渋滞が確認されたため、「鶴岡市役所前」の西進方向で約40台、北進方向で約60台、「きらやか銀行鶴岡中央支店前」の西進方向で約20台、北進方向で約60台を時間分散することで、渋滞の改善が見込まれる。

### ■鶴岡市役所前交差点

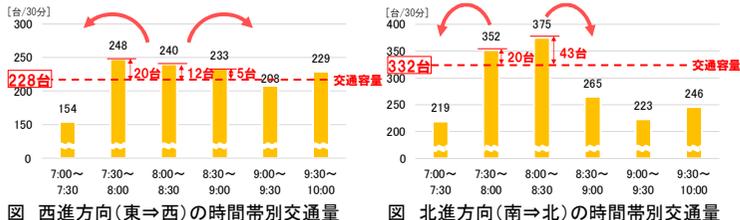


図 西進方向(東⇒西)の時間別別交通量

図 北進方向(南⇒北)の時間別別交通量

### ■きらやか銀行鶴岡中央支店前交差点



図 西進方向(東⇒西)の時間別別交通量

図 北進方向(南⇒北)の時間別別交通量



写真 鶴岡市役所前交差点(東側)  
資料：現地調査 (R2.10.22 7時台)



写真 きらやか銀行鶴岡中央支店前交差点  
資料：現地調査 (R3.7.6 8時台)

## 3. 意向確認調査の実施(アンケート調査結果)

- 自家用車通勤の方が約7割、時差通勤・テレワーク等を実施した方は約5割。また、「交通量の減少による混雑改善」を実感した方は全体の約3割。
- 緊急事態宣言中の時差通勤の実施割合は31%。今後の取組意思は、「業務上の不都合」等の理由から16%まで減少していることから、選定時に業種に留意が必要。

### ■緊急事態宣言による行動変化

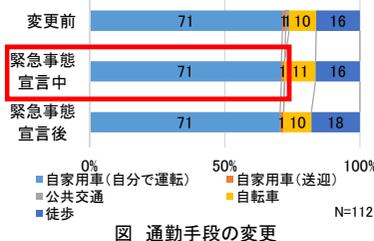


図 通勤手段の変更

### ■混雑状況の改善の実感

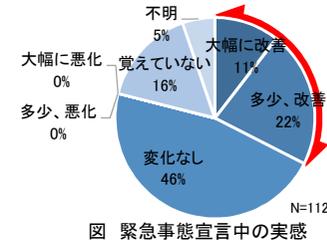


図 緊急事態宣言中の実感

### ■時差通勤・テレワーク等の実態と今後の取組意思

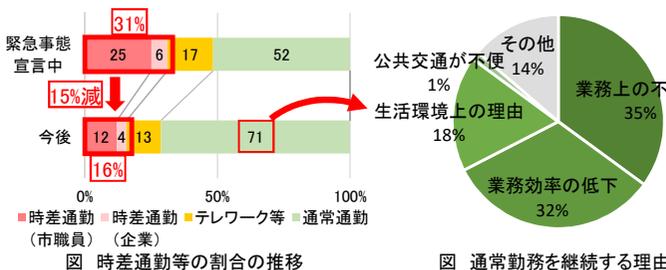


図 時差通勤等の割合の推移

図 通常勤務を継続する理由

資料：テレワーク・時差通勤等の実施状況調査 (R3.1.19～R3.1.29) 結果より算出

緊急事態宣言中(31%)の時差通勤を目指すには、今後も時差通勤・テレワークを継続したい16%に加え、さらに約15%の参加が必要

## 4. 今年度の取り組み

- 緊急事態宣言中の状況を目指すには、約350人以上のテレワーク・時差通勤の協力要請。
- 昨年度のヒアリング・アンケート調査結果より、鶴岡市内の官公庁及び取組意思のある企業を選定し、対象交差点を利用する通勤者に協力を要請。

1. 対象交差点の抽出		実施主体(案)	
No.	内容	鶴岡市	庄内地域WG
1	渋滞緩和を目指す交差点を抽出	○	○
2	コロナ禍でテレワーク・時差通勤の実態を把握	○	○
3	削減目標の設定	○	○
3	対象となる団体・企業に対して、施策実施の意向を確認	○	○
4	意向確認調査の結果から、施策の取組内容を検討 ⇒実施内容の確定、実施時期、実施期間の検討	○	○
4	実施意向の団体・企業を対象に、取組内容を説明し、協力を依頼 ⇒検討した取組内容の説明会を開催し、施策の趣旨やメリット等を説明し、協力団体・企業の参加人数を確認	○	○
5	協力団体・企業により、渋滞ソフト施策を実施 ⇒協力団体・企業への事前確認 ⇒施策の取組内容に関する広報を実施	○	○
5	施策実施中の調査により、施策の効果を検証 ⇒実施期間中に、交通量・渋滞長調査や参加者への意見をアンケートにより聴取	○	○
6	効果分析により課題や改善策を検討 ⇒調査結果より、施策の効果を検証し、課題を把握するとともに改善策を検討	○	○
6	施策の結果を公表 ⇒調査結果による施策の効果や今後の改善策について広報 ⇒施策の課題や改善策について庄内地域WGで協議 ⇒庄内地域WGや県協議会で結果や今後の改善策や取組方針を報告	○	○
7	結果の公表	○	○

施策を実施し、効果検証等を行い、次年度に向けた取り組みについて検討する。

図 TDM施策の実施フロー

# ③国道112号 月山道路 観光渋滞対策(赤川花火大会)

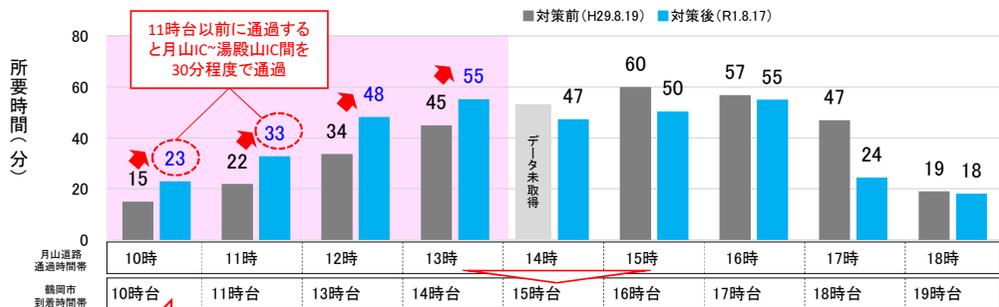
## 1. 赤川花火大会開催状況

- 毎年8月第3週土曜日に開催。
- 令和2年は、新型コロナウイルスの対策のため中止。
- 令和3年は、「赤川花火プレゼンツ2021」として、7月23日から1日30発の花火(1~2分間)を30日間連続で打ち上げ予定。

「早く出発して、遅く帰ろう」をテーマにH30より取り組み開始

## 2. 「行き」の交通状況

【月山道路(月山IC~湯殿山IC)の交通状況】



時間分散の取組により、混雑時間が前倒し

図 行き(月山IC~湯殿山IC)の時間帯別平均所要時間

【市街地の交通状況】

- 11時台から既に、**速度低下が発生**。
- 12時以降通行規制後、大宝寺・伊勢原交差点を中心に混雑状況が悪化。
- 寒河江方面から市内への流入ピーク時間帯は16時台、他方面からは17時台に集中。
- 月山道路通過後は、鶴岡市中心市街地まで混雑が発生していない状況。



買物等により市内の渋滞が発生

市内周辺の渋滞は減少  
12時から規制開始

駐車場を探す迷走交通等で渋滞が発生

図 鶴岡市内の交通状況(R1.8.17、行き)

## 3. 「帰り」の交通状況

【鶴岡市内の交通状況】

- 鶴岡市内は、**23時台に概ね混雑が解消**

【月山道路の交通状況】

- 23時台より速度低下(約30km/h程度)が発生。翌日2時台には速度低下が解消。
- 月山道路経路の場合は翌日1時台に市街地を出発。
- そのため、翌日1時頃まで沿線で余暇。

【47号の交通状況】

- 47号経路の場合は翌日0時台に市街地を出発。
- そのため、翌日0時頃まで沿線で余暇。

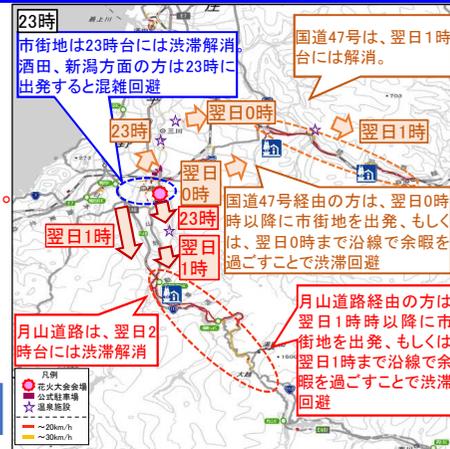


図 帰りの交通状況



図 鶴岡⇒仙台の所要時間(0時出発)

## 4. 渋滞対策方針(案)

対策メニュー	実施内容
①駐車場・交通規制案内看板設置【行き】	赤川花火大会事務局がR5計画立案を行う基礎データとして、国交省からR4花火大会当日の三川~花火会場までの混雑状況、所要時間等の交通データの情報提供を行う。
②駐車場の確保【行き】	
③シャトルバス運行【行き・帰り】	
④来場者の来場、帰宅時間の分散【行き・帰り】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報チラシ配布は、赤川花火大会事務局がチケット購入者への案内送付の際に広報チラシを同梱。</li> <li>・時間分散の広報内容は、赤川花火大会事務局の赤大会公式ホームページへ掲載</li> <li>・余暇施設の協力依頼を鶴岡市から要請する。協力施設の候補施設は国から提供する。</li> </ul>
⑤来場者の帰宅時の経路分散【帰り】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経路分散の広報内容は、赤川花火大会事務局の赤川花火大会公式ホームページへ掲載する。掲載方法については、赤川花火大会事務局との調整。</li> </ul>
⑥月山道路混雑予告看板【行き・帰り】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・赤川花火大会事務局が設置する市内の案内誘導計画立案を連携し、設置位置を検討。</li> </ul>

## 5. 今後の展開

- 今年度も引き続き、赤川花火大会事務局と連携を図っていく。
- 市民による当日の外出は、極力控えることを協力依頼。
- 令和3年の新たな開催方法による交通状況の変化が見られた場合は情報提供をいただく。

# ④ 国道112号霞城改良後の主要渋滞箇所モニタリング結果

## (1) R112霞城改良におけるモニタリング結果

○R2第2回渋滞協で、交通分担率の変化が確認された霞城改良区間及び並行する主要地方道山形朝日線に関する主要渋滞箇所計7箇所を対象に、R2年度のデータを用いて各流入方向の速度改善状況をモニタリング。

○国道112号霞城改良端部となる城北西交差点の1方向を除き、いずれの主要渋滞箇所の各流入方向ともに、霞城改良の供用に伴い流入速度が改善。

### ■ 霞城改良及び並行区間通過交通の経路変化 (朝ピーク時: 7-9時)

- ・開通前後で、国道112号霞城改良区間と、並行する(主)山形朝日線の経路変化を比較した。
- ・霞城改良の全線開通に伴い、(主)山形朝日線から霞城改良区間に交通が転換し、霞城改良区間の利用割合が13%増加(67%→80%)した。

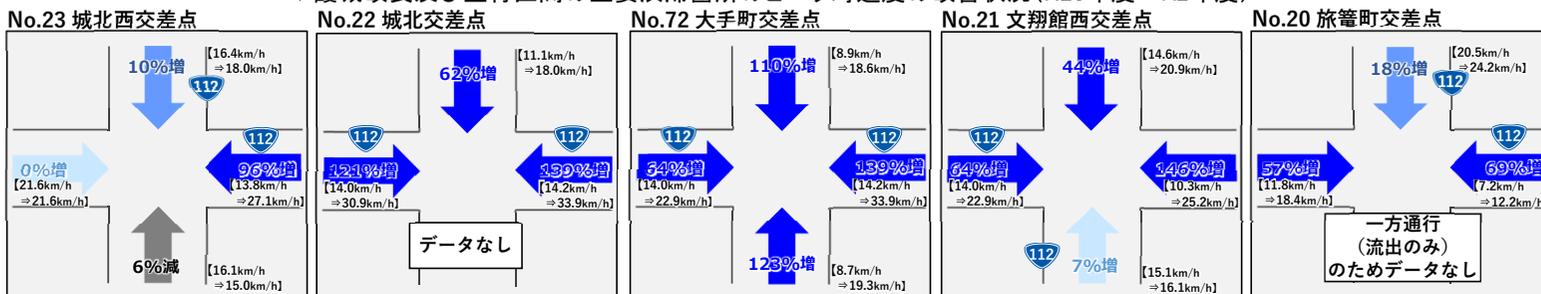
### ▼ 霞城改良及び並行区間通過交通の経路変化



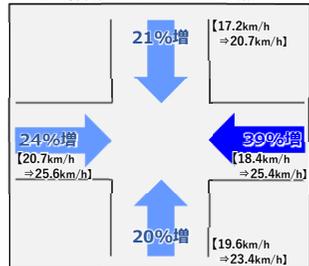
### ■ 霞城改良及び並行区間主要渋滞箇所の方向別ピーク時速度の改善状況 (H23年度→R2年度)

- ・霞城改良区間上の5つの主要渋滞箇所のうち、霞城改良端部となる城北西交差点の1方向を除き、すべての方向で速度の改善が確認された。
- ・(主)山形朝日線の2つの主要渋滞箇所は共に、霞城改良整備後は、すべての方向で20%以上の速度改善が確認された。
- ・主要渋滞箇所の特定要件から外れる箇所は一部に限られるものの、渋滞している交差点流入方向の減少やピーク時速度の向上等、霞城改良整備に伴い、渋滞状況が改善。

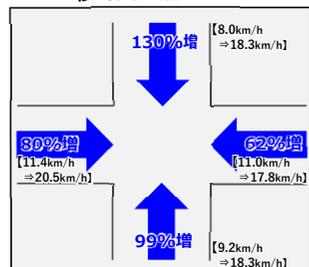
### ▼ 霞城改良及び並行区間の主要渋滞箇所のピーク時速度の改善状況 (H23年度→R2年度)



### No. 27 霞城公民館前交差点



### No. 25 桜町交差点



- 【凡例】
- 改善(+30%~)
  - 改善(+10~30%)
  - 改善(+0~10%)
  - 低下

【出典】 H23年度: H24年度当時算出 (H23.5~H24.4)  
R2年度: ETC2.0プローブデータより算出 (R2.4~R3.3)

### ▼ 各流入方向のピーク時速度と渋滞継続時間の変化と主要渋滞箇所特定要件への該当状況・速度改善状況

No	交差点名	市町村名	交差点流入方向	H23抽出結果		R2抽出結果		速度改善率 (R2/H23-1)
				ピーク時速度 (km/h)	渋滞継続時間 (分)	抽出	抽出	
20	旅籠町交差点 (旧シバタモデル前)	山形市	一般国道112号 上り	20.5	120	24.2	0	18%
			一般国道112号 下り	7.2	570	12.2	720	69%
			市道(山形市内) 下り	11.8	585	18.4	75	57%
21	文翔館西交差点 (旧旅籠町交差点)	山形市	山形天童線 上り	14.6	120	20.9	45	44%
			山形山辺線 下り	10.3	720	25.2	0	146%
			一般国道112号 上り	15.1	285	16.1	240	7%
22	城北交差点	山形市	一般国道112号 上り	14.0	705	22.9	45	64%
			北山形停車場城北線 下り	11.1	720	18.0	60	62%
			一般国道112号 下り	14.2	225	33.9	0	139%
23	城北西交差点 (城西交差点)	山形市	一般国道112号 上り	16.4	60	18.0	105	10%
			一般国道112号 下り	13.8	180	27.1	0	96%
			市道(山形市内) 上り	16.1	210	15.0	360	9%
72	大手町交差点	山形市	山形山辺線 上り	21.6	30	21.6	15	0%
			市道(山形市内) 上り	8.9	720	18.6	75	110%
			一般国道112号 下り	14.2	225	33.9	0	139%
25	桜町交差点	山形市	市道(山形市内) 下り	8.7	720	19.3	75	123%
			一般国道112号 上り	14.0	705	22.9	45	64%
			山形朝日線 下り	11.0	720	17.8	330	62%
27	霞城公民館前交差点	山形市	市道(山形市内) 下り	8.0	705	18.3	105	130%
			下原山形停車場線 上り	9.2	690	18.3	105	99%
			山形朝日線 上り	11.4	105	20.5	60	80%

## ■ 今後の展開方針

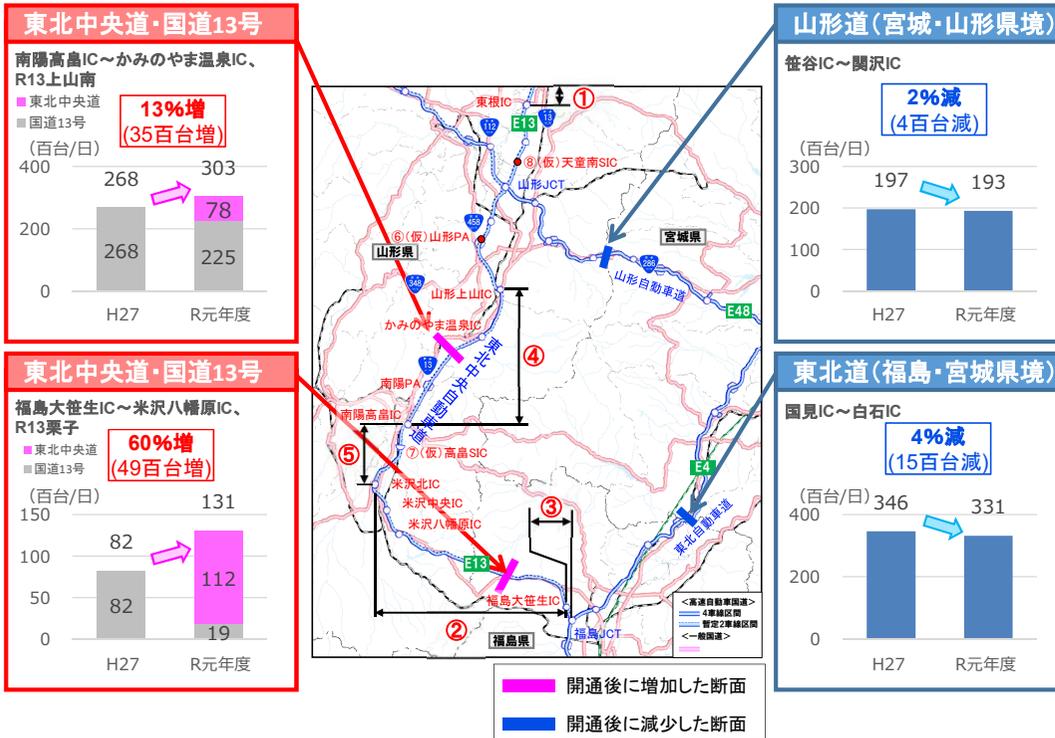
○今後も周辺の道路整備等の進展等に伴う渋滞状況の変化を継続的にモニタリング。

# ⑤東北中央自動車道延伸等による山形都市圏の交通状況について

○東北中央道の整備による高規格幹線道路の環状ネットワーク化等に伴う、広域的な交通実態の変化とともに、それに伴う山形都市圏の主要断面における流入実態の変化を整理。

## ■広域交通実態の変化

- 東北中央道の整備により、広域交通環境が変化
- 東北道、山形道の交通量が減少し、東北中央道・国道13号の交通量が増加



【出典】H27：道路交通センサ調査  
R元年度：NEXCO東日本提供交通量、国土交通省常時観測トラフィックカウンターデータ (H31.4.14(日)～R元.12.31(火)の日平均値)

## ■周辺の高規格道路ネットワーク

No	路線	事業主体	進捗状況
①	東北中央自動車道 (東根IC～東根北IC) L=4.3km	国土交通省	H31.3.23開通 (無料区間)
②	東北中央自動車道 (福島大笹生IC～米沢北IC) L=35.6km		H29.11.4開通 (無料区間)
③	東北中央自動車道 (福島JCT～福島大笹生IC) L=1.4km		H28.9.11開通
④	東北中央自動車道 (南陽高畠IC～山形上山IC) L=24.4km	NEXCO東日本	H31.4.13開通
⑤	東北中央自動車道 (米沢北IC～南陽高畠IC) L=8.8km		4車線優先区間に選定

## ■スマートインターチェンジ

No	名称	事業主体	進捗状況
⑥	(仮)山形PAスマートインターチェンジ	NEXCO東日本 山形市	令和元年事業化
⑦	(仮)高畠スマートインターチェンジ	NEXCO東日本 高畠町	令和2年事業化
⑧	(仮)天童南スマートインターチェンジ	NEXCO東日本 天童市	令和2年事業化

## ■山形都市圏周辺の主要断面交通量

○山形都市圏では、南側断面の交通量が増加



注) 開通後①：東北中央道 (福島大笹生IC～米沢北IC) の開通後  
開通後②：東北中央道 (南陽高畠IC～山形上山IC) の開通後

## ○都市圏南側の断面交通量(南側断面)



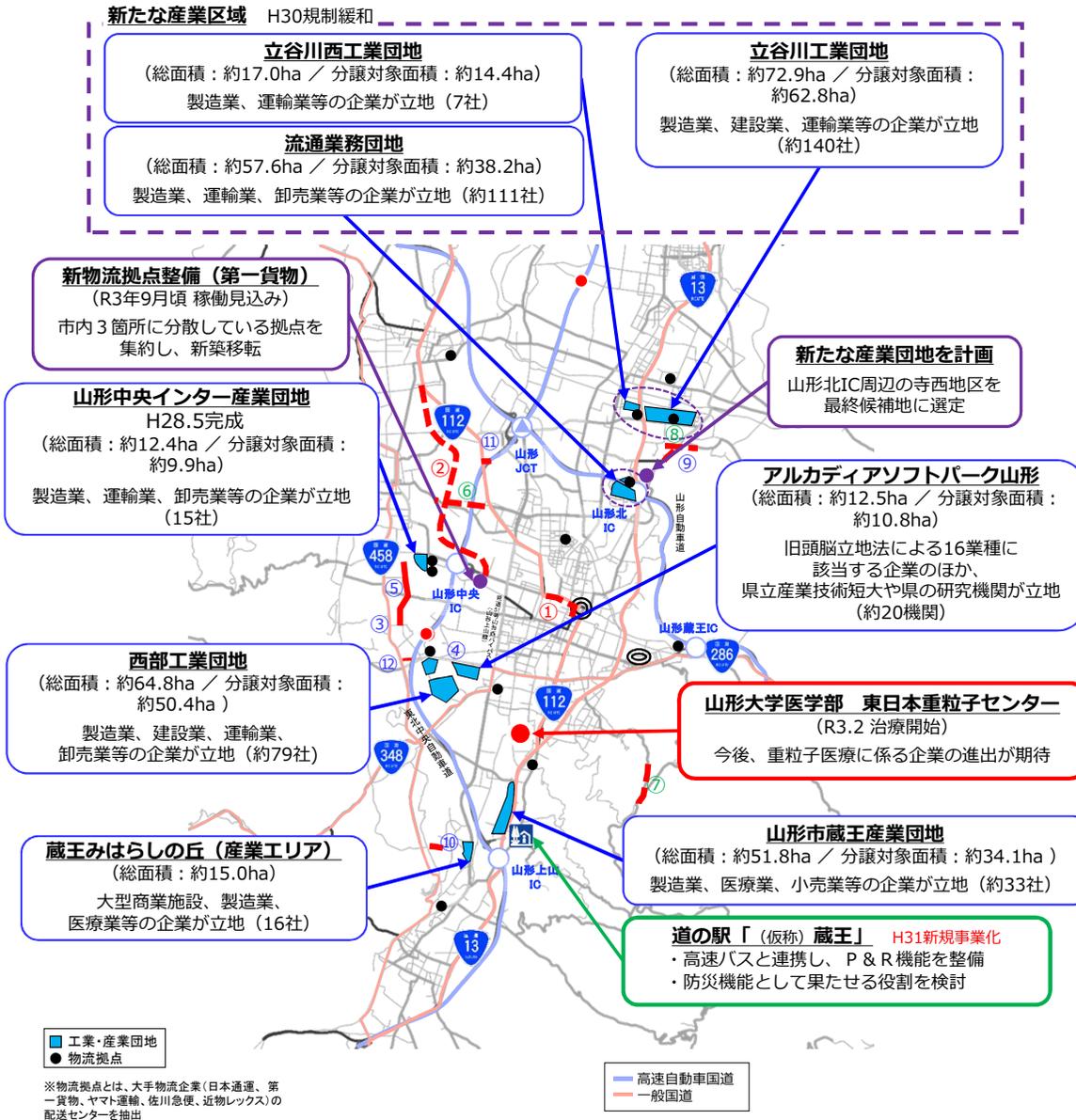
# ⑤東北中央自動車道延伸等による山形都市圏の交通状況について

- 山形都市圏及び周辺エリアにおける、産業団地の開発や産業区域の規制緩和等の状況と大型車交通の変化を整理。
- スマートインターチェンジや山形中山道路の新規事業化等の山形都市圏の主な道路事業について整理。

## ■山形都市圏の開発状況

○山形都市圏では、産業団地や工業団地をはじめ、各種開発が進展。

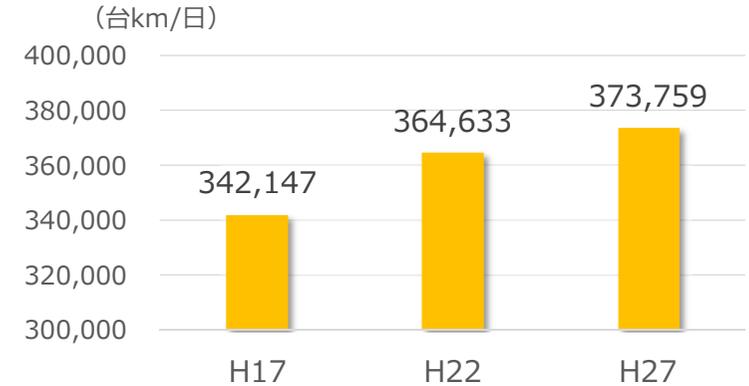
### ■都市圏周辺の工業団地(産業団地)、物流拠点



## ■山形市の大型車交通状況

○各種開発に伴い、山形市内の大型車交通も年々増加傾向で推移。

### ○山形市内の大型車走行台キロの推移



出典：道路交通センサス

## ■山形都市圏内の主な道路事業

○国道112号霞城改良の開通や、山形中山道路の新規事業化を始め、各種道路事業も着実に実施。

No.	路線名	箇所名(工区名)	事業主体	進捗状況	備考
①	(国) 112号	霞城改良	国	2020.3 全線供用	4車線幅
②	(国) 112号	山形中山道路	国	新規事業化	
③	(他) 西部工業団地村木沢線	山形市阿弥陀	市	2020事業完了	改築(東北中央道 山形PAスマートIC)
④	(他) 西部工業団地村木沢線ほか	山形市大道端	市	2025事業完了予定	改築(東北中央道 山形PAスマートIC)
⑤	(他) 市道 村木沢反田線	山形市下反田	市	事業中	改築(東北中央道 山形PAスマートIC)
⑥	(主) 山形山辺線	山形市(吉野宿)	県	事業中 R2.6 2車線供用	改築
⑦	(主) 山形永野線	山形市(土坂(1))	県	事業中	改築
⑧	(一) 東山七浦線	山形市(楯山)	県	事業中	改築
⑨	(他) 楯山停車場立谷川線	山形市風間	市	事業中	改築
⑩	(他) 蔵王みはらしの丘久保手線	山形市松原	市	2019事業完了	改築
⑪	(他) 中野南線	山形市中野	市	事業中	改築
⑫	(他) 中央道側道悪戸大道端西線ほか	山形市大道端	市	2025事業完了予定	改築

# ⑤東北中央自動車道延伸等による山形都市圏の交通状況について

- 山形都市圏の交通状況（旅行速度）や緊急事態宣言後における主要渋滞箇所の渋滞状況の変化を整理。
- 以下のとおり、山形都市圏は低速区間割合が高く、主要渋滞箇所（継続）があり、山形中山道路が新規事業化され、一部で課題の改善が期待される一方、南部エリアで課題が残ることが懸念。

## ■山形都市圏の交通実態

- 旅行速度は、中心市街地において20km/h未満の区間が集中し、主要渋滞箇所も多数存在。
- 大型車交通の増加も渋滞に影響。
- 山形中山道路が令和2年度に新規事業化され、並行する国道112号の課題改善が期待されるものの、起点以南の山形市街地南部エリアでは、渋滞の継続が懸念。

## ■緊急事態宣言後の主要渋滞箇所の混雑継続、緩和状況

- 緊急事態宣言後においても、山形市街地南部エリアでは、渋滞が継続している箇所が約8割を占め渋滞面での課題が残る。

### ■令和元年9月の旅行速度

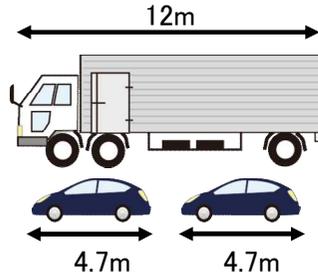
（平日：昼間12時間の上下線平均）



出典：ETC2.0プローブデータ（R1.9）

●：主要渋滞箇所

### ■大型車の影響



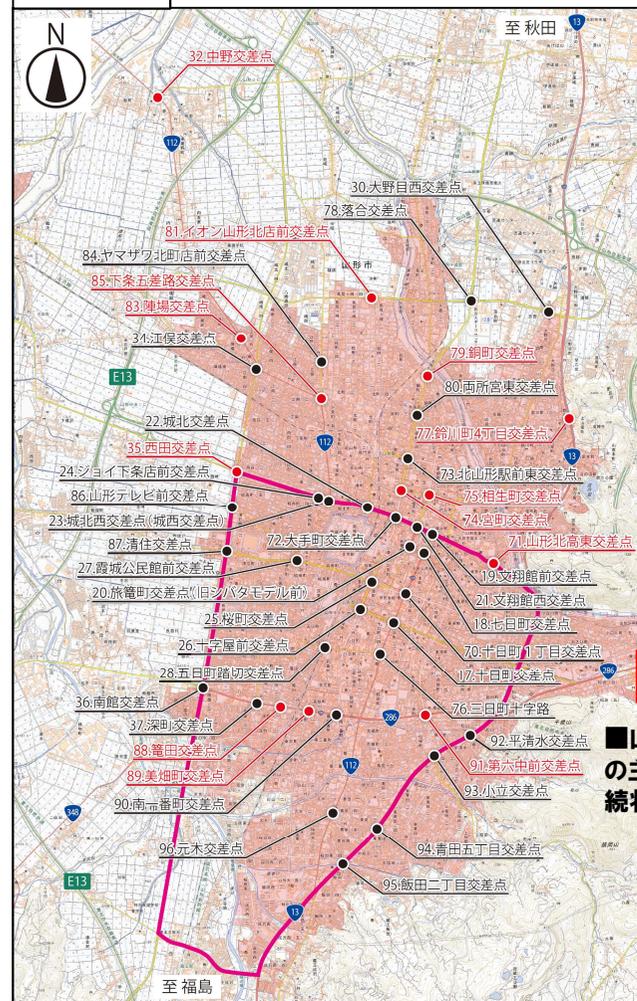
※大型車は乗用車約2台分の長さがあり、大型車交通量の増加は渋滞に影響

山形市内の道路には、車線幅員が狭い路線や、信号交差点が多い地区もあり、大型車両が混雑をさせて迂回したり住宅地内を通過する問題が生じている。

### ■国道112号の交通状況



### 山形市街地



- 主要渋滞箇所
- 渋滞緩和箇所
- DID地区
- 南部エリア

南部エリアの主要渋滞箇所の約8割で渋滞が継続。

■山形市街地（南部エリア）の主要渋滞箇所の緩和・継続状況（R2.10時点）

	南部エリア
緩和	5
継続	25
計	30箇所

出典：ETC2.0データ（2020.10.1～10.31）

※境界線上の路線も含む

## ■今後の展開方針

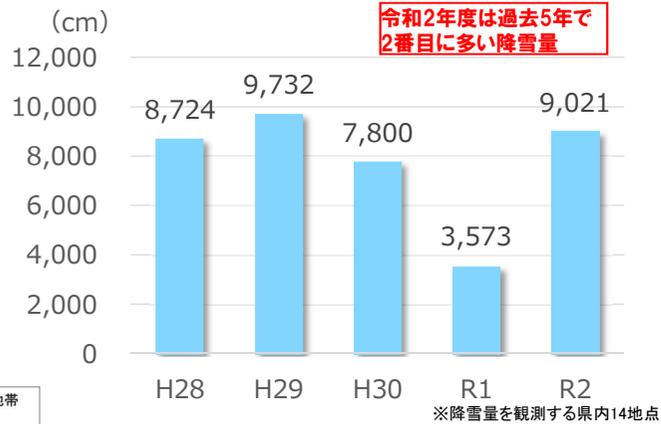
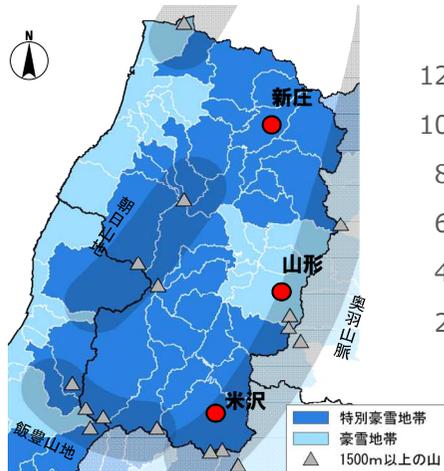
- 第2回協議会に向けて、山形都市圏の交通状況の変化や道路交通課題の整理に向けた分析を実施する予定。

# ⑥冬期における山形県内の交通状況について

○県内の近年の降雪状況、令和2年度における県内の降雪状況を整理。

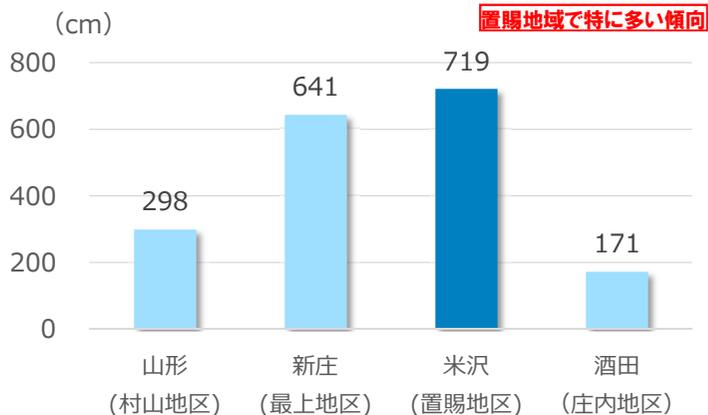
## ■山形県の冬期環境

- 山形県において、大半のエリアが特別豪雪地帯に位置付け。
- 令和2年度は、過去5年間で2番目に降雪量が多い年度となっている。
- 村山・置賜・最上地域の中でも、置賜地域で特に降雪量が多い傾向。



▲山形県内降雪量計※ (H28年度～R2年度)

出典：気象庁データ

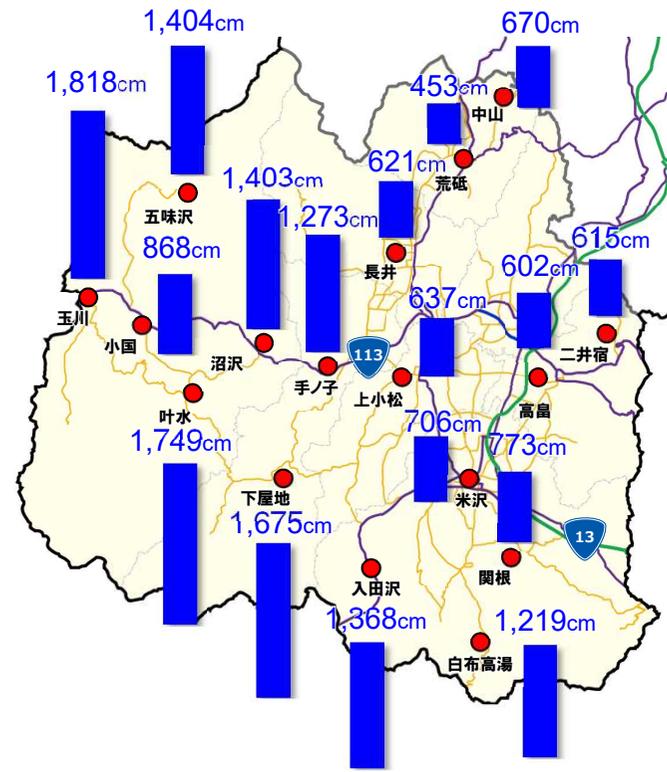


▲令和2年度の管内4地域の累加降雪量 (12～3月)

出典：気象庁データ

## ■置賜地域の降雪状況

- 置賜地域では、いずれも450cm以上の累加降雪量となっており、特に、南部のほか国道113号沿いの西部で降雪量が多い傾向。



▲置賜地区の累加降雪量 (R2年度)

出典：山形県データ

# ⑥冬期における山形県内の交通状況について

○置賜地域の通行止め状況を分析し、置賜地域のなかでも国道113号に冬期に関する道路交通課題がある。

## ■置賜地域の冬期通行止め状況

- 置賜地域の南西部にある主な路線のなかでも、国道113号で冬期通行止めが多く発生。
- 国道113号は、通行止め起因するスタック、渋滞の発生が懸念。

▼国道13号、国道113号、国道121号の冬期通行止め回数  
(置賜地域、10年間(H23.4~R3.3)、冬期:12~3月)

原因	国道13号	国道113号	国道121号
災害	4	6	6
事故	26	31	8
合計	30	37	14

出典:山形河川国道事務所・山形県データ  
※山形県のみH22.4~R2.3の10年間



▲国道13号、国道113号、国道121号の冬期通行止め箇所(10年間(H23.4~R3.3)、冬期:12~3月)

出典:山形河川国道事務所・山形県データ  
※山形県のみH22.4~R2.3の10年間



山形県小国町 木箱口 R113 スタック (R2.12.15)



山形県小国町 伊佐領 R113 スタック (R2.12.15)



山形県小国町 小坂 R113 倒木 (R2.12.14)

## ■今後の展開方針

○第2回協議会に向けて、置賜地域の国道113号の道路交通課題の整理、分析を行う予定

## 【参考】各地域WGの取組内容紹介

○ピンポイント渋滞対策検討やTDM施策は前項のとおりであるが、それ以外の取組内容を一部紹介

地域WG	主な取り組み内容
村山地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自治体におけるピンポイント対策検討</li> <li>○<b>山形市内の路上荷捌き関連</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別WGにて、現状確認実施</li> <li>⇒確認結果等紹介</li> </ul> </li> <li>○<b>山形市内の循環バスダイヤ改正の取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別WGにて、意見交換実施</li> <li>⇒取組内容の事例紹介</li> </ul> </li> </ul>
置賜地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自治体におけるピンポイント対策検討</li> <li>○米沢都市圏におけるTDM施策の検討</li> </ul>
最上地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自治体におけるピンポイント対策検討</li> <li>○<b>東北中央道開通に向けた取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回は、金山町にスポットをあて、個別WGにて、意見交換実施</li> <li>⇒意見交換結果等紹介</li> </ul> </li> </ul>
庄内地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鶴岡都市圏におけるTDM施策検討</li> <li>○国道112号月山道路観光渋滞対策(赤川花火大会)</li> <li>○道路利用者の視点に立った渋滞対策検討</li> </ul>

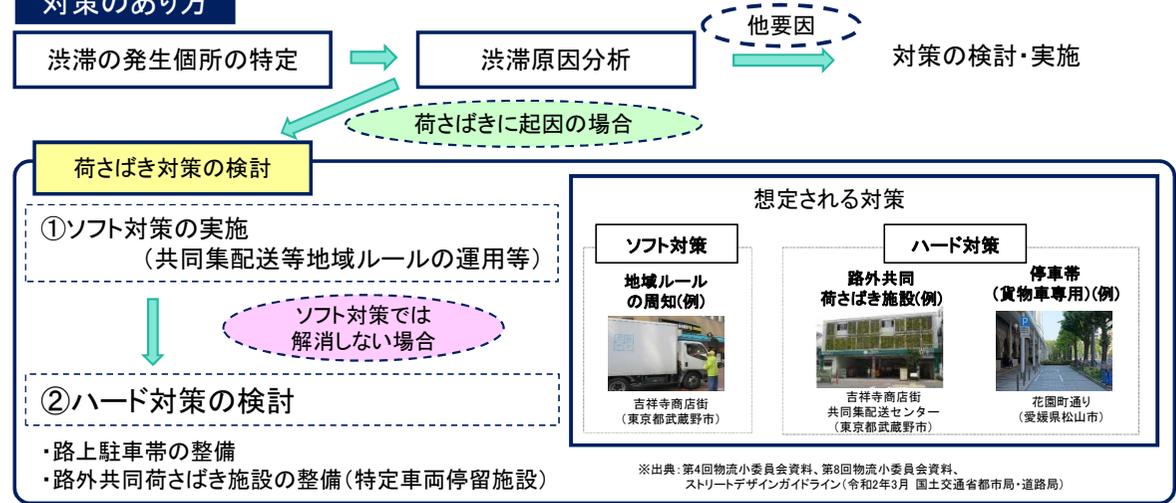
※斜体太字は、市町単位にスポットをあて、関係する機関と個別WGを実施

○OR2第1回の本協議会において、「都市内の路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方」が東北地方整備局から情報提供された。  
 ○村山地域個別WG(山形河川国道事務所・山形県・山形市)にて、山形市街地の代表道路を抽出し、6月に荷捌き停車車両と走行性について現状確認を行った。

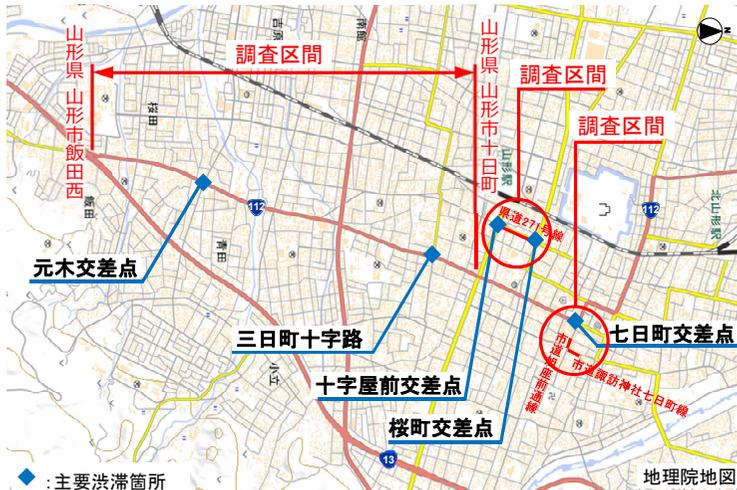
### 背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

### 対策のあり方



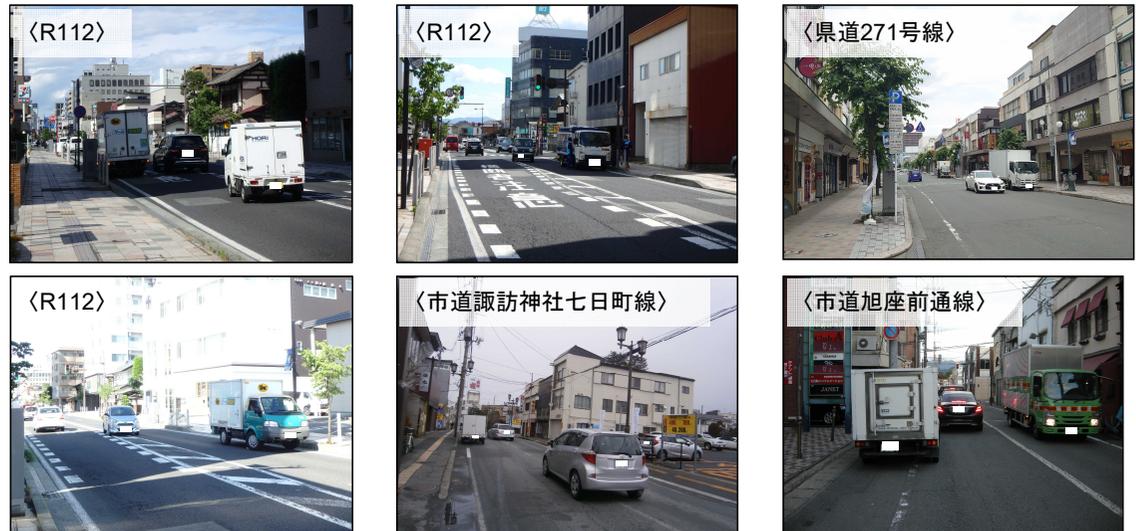
### ■ 荷捌き調査図



### ■ 荷捌き調査結果

山形河川	OR112(山形市飯田西～十日町) ・荷捌き車両のため、対向車線へのはみ出し走行等はあるものの、顕著な交通障害は確認されていない。
山形県	○県道271 すずらん街通り(山形市香澄町) ・路上荷捌きはあるが、路肩が整備されており、交通障害は確認されていない。
山形市	○市道諏訪神社七日町線及び市道旭座前通線(山形市七日町) ・荷捌き車両のため、対向車線へのはみ出し走行及び対向車がある場合は、走行が阻害される等の状況を確認。 ⇒現在、街路事業(次ページ)を推進中であり、十分な路肩幅が確保される。

### ■ 荷捌き状況写真

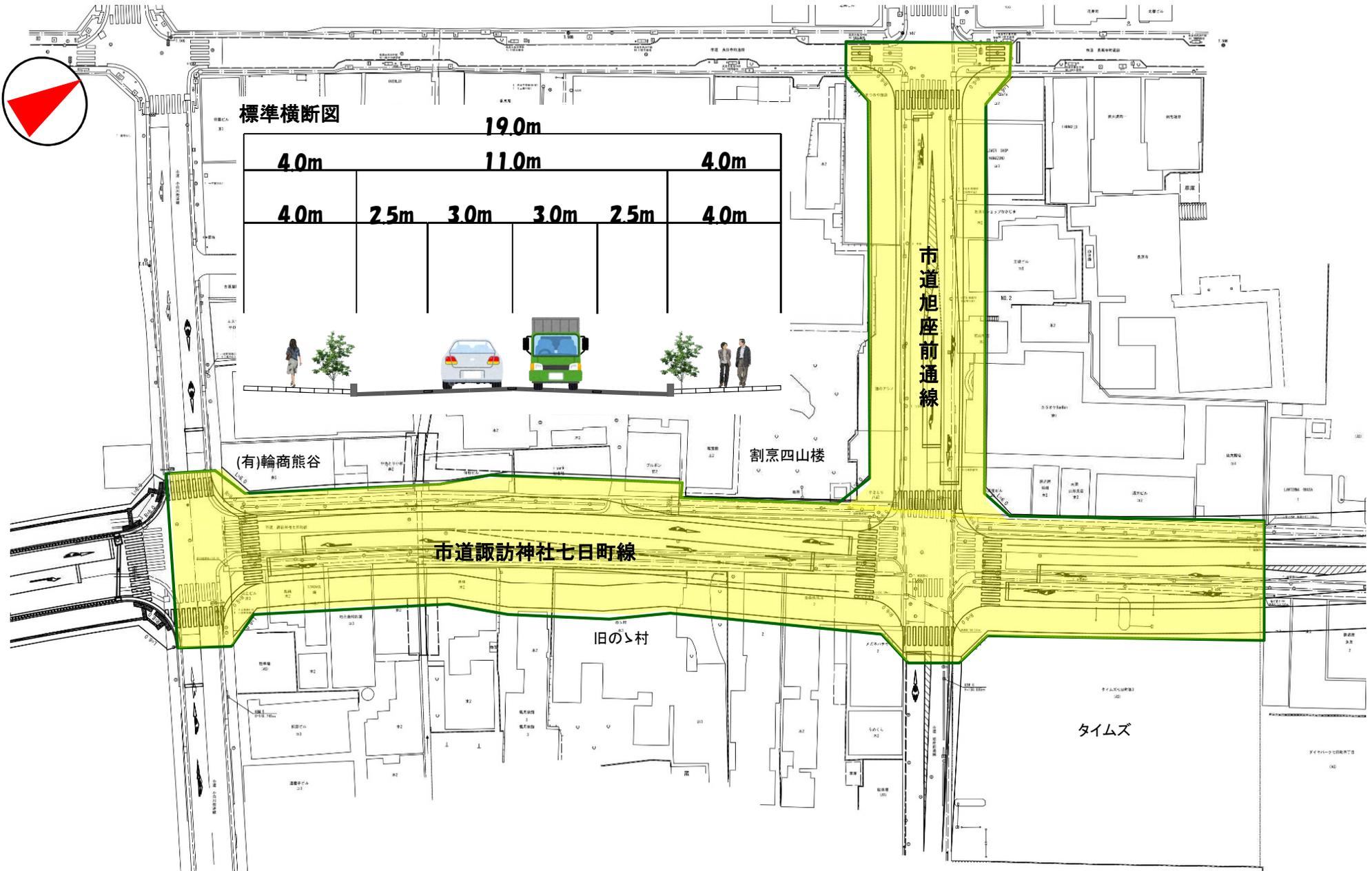


### ■ 今後の展開方針

○都市内に限らず、路上荷捌きに起因する渋滞等があれば、情報提供頂くと共に各地域WGで対策検討を行っていく。

# [参考] 路上荷捌き関連

○事業中の街路事業「市道諏訪神社七日町線及び市道旭座前通線」は以下のとおり。



## ②山形市内の循環バスダイヤ改正の取組

○公共交通利便性向上に向けて、R3.4.1、山形市内循環バスの運行ダイヤ改正。(市内の渋滞を考慮し、3分早く出発するダイヤに変更)  
 ○村山地域個別WG(山形河川国道事務所・山形県・山形市)にて、情報交換を行った。

### 渋滞考慮 3分早く出発

#### 山形ベニちゃんバスダイヤ改正

山形市が運行している市内循環バス「ベニちゃんバス」の運行ダイヤが1日、改正される。山形駅発の「東原町先回り」と「上町先回り」のそれぞれ第2便については通勤、通学による道路渋滞を考慮し、出発が3分早いダイヤに変更した。ほかに全コースの全便で、

バス停留所の所要時間の実情を考慮した調整を図った。市内の東部と西部をそれぞれ回る現在の運行形式になつて4年。初のダイヤ改正となる。

朝の通勤ラッシュ時に特化した時間帯の変更点は、山形駅を出発し、山形テルサ前、上町口、山商口の各方面に向かう西回りコースの上町先回りコースのうち、これまで午前7時53分発だった第2便ダイヤが3分早まり、7時50分発となる。また、同駅をたち、さわやか広場公園前、五小前、山大前と進む「東ぐるりん」の東原町先回りコースの第2便はこれまで午前8時8分発が8時5分と3分早くなる。

各バス停の所要時間の実態に即した調整では、東西両コースとも、それぞれ12便すべてに及ぶ。各バス停の所要時間はおおむね1〜3分に設定しているが、実際の所要時間とずれが生じているバス停が複数あったため、見直しを図った。

同市企画調整課は「各コ

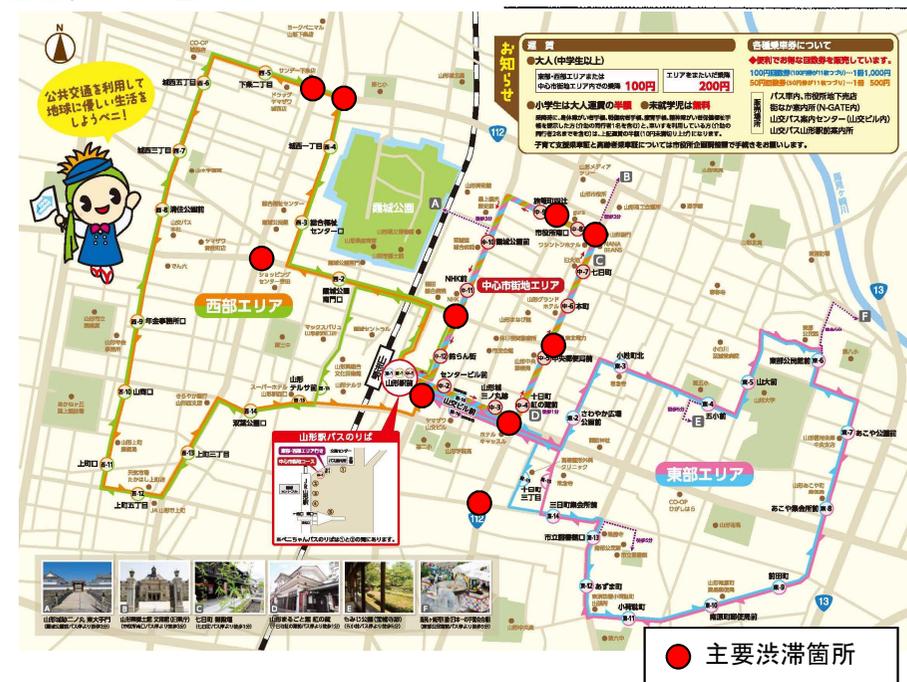
#### ・東原町先回りコース停留所の主な到着時間

山形駅前→小姓町北→山大前→南原町 →三日町 →山形駅前  
 郵便局前 集会所前  
 8:05 8:10 8:13 8:20 8:25 8:33

#### ・上町先回りコース停留所の主な到着時間

山形駅前→上町5丁→山商口→清住公園→城西1丁→山形駅前  
 目 前 目  
 7:50 7:59 8:01 8:04 8:10 8:18

#### ■運行ルート図



コースとも合計時間に変更はない。できるだけバス停で待たせることがないように努めていきたい」と話している。

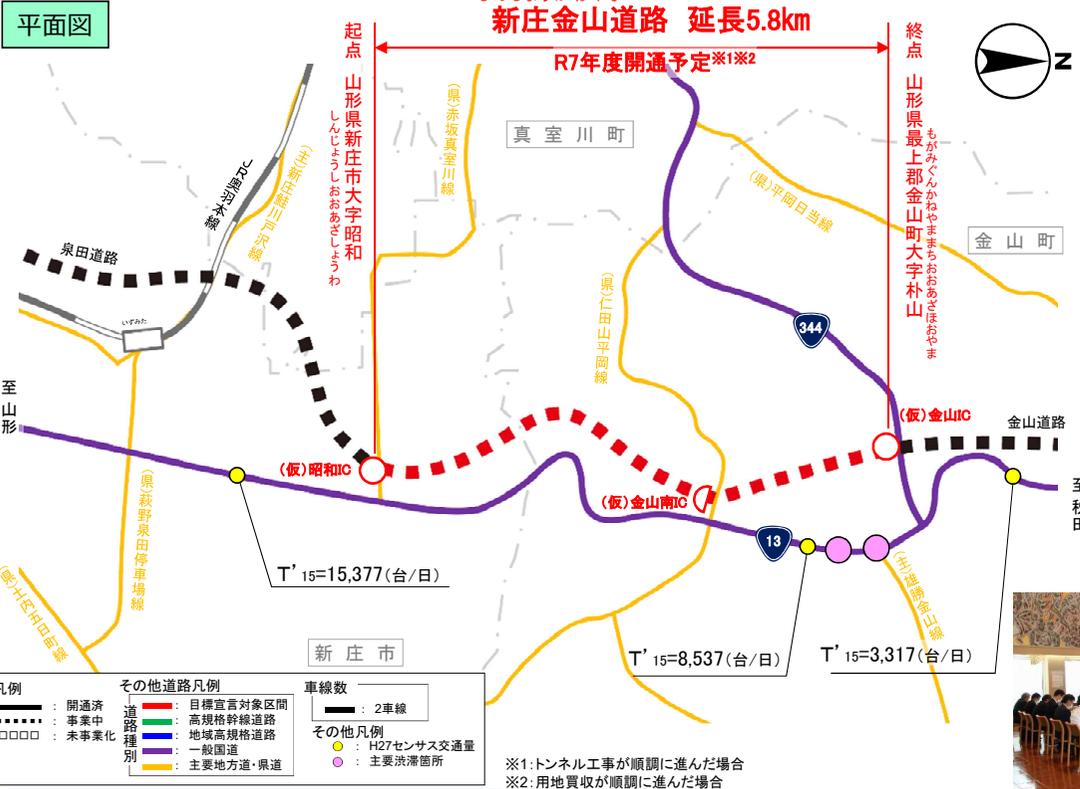
(安達一智)

山形新聞R3.4.1

#### ■今後の展開方針

○渋滞緩和に向けた、公共交通の利便性向上策・利用促進を図るため、関係機関で継続的に意見交換。

- R7年度開通予定の新庄金山道路に並行する国道13号には、主要渋滞箇所が2箇所。
- 主要渋滞箇所の解消や各種ストック効果発現に向けて、金山町では新庄金山道路の早期事業完了に期待。
- 一方で、全線開通による東北中央道利用客の通過への懸念から、交流人口の拡大に向けて「高規格道路供用開始に向けた交流人口拡大方策検討委員会」を令和2年度に立ち上げ、現在までに3回の会議を開催。



### 東北中央道開通によるストック効果①

- ・安全で安心できる冬期交通環境の確保
- ・定時性・速達性確保による地域経済活動の活性化
- ・救急救命格差の是正
- ・農作物出荷の定期性確保と鮮度保持→市場評価の向上



### 東北中央道開通によるストック効果②

- ・四季折々の豊かな自然と温泉、街並み景観など、魅力的な観光資源が多数存在
- ・定時性と速達性が確保されることで新たな観光周遊ルートの創出を実現し、地域活性化に寄与

▼街並みづくり100年運動 木造家屋の街並み(金山町)



▼日本三大急流 最上川舟下り(戸沢村)



### 意見交換結果

金山町の取組	・開通目標の公表を受けて、山形県金山町では、交流人口拡大に向けて、「高規格道路供用開始に向けた交流人口拡大方策検討委員会」を令和2年度に立ち上げ、現在までに3回の会議を開催。
整備効果	・交通転換による主要渋滞箇所の解消は期待できる一方、町内を素通りされることが心配。 ・先を見越して、委員会を立ち上げた。 ・東北中央道の開通によるストック効果は、右図のように考えている。 ・今後も会議を重ね、開通までに魅力ある町造りを進めていく。 ・また、開通済みの東根北IC以南の整備効果も参考にしていきたいので、情報共有をお願いしたい。
その他	・最上地域の関連自治体と協力・調整しながら、最上地域の活性化に努めていく。 ・そのため、金山町の取組も、是非、最上地域WGで共有して頂きたい。

### 今後の展開方針

- 渋滞協事務局にて、泉田道路(R4年度開通予定)と新庄金山道路(R7年度開通予定)の関連する主要渋滞箇所の渋滞解消や開通がもたらす整備効果について、とりまとめていく。

### 東北中央道開通によるストック効果③

- ・高規格幹線道路の整備が進むことで、企業進出などの民間投資が実現
- ・企業進出は、地域経済を活性化させ、若者定住による人口減少の抑制効果を発揮



▲誘致企業(金山町)