

第2節 交通体系の方針

(1) 基本的な考え方

自動車やバス、徒歩、自転車など多様な交通手段により利用されている道路は、生活に最も身近な交通施設であり、超高齢社会の到来や地球温暖化など環境問題への対応、東日本大震災を契機とする防災意識の高まりなどから、道路機能が持つ役割も変化しているため、都市計画道路の見直し等を行い、このような社会経済情勢に対応するとともに、自動車だけでなく、自動車以外の利用者にも配慮した道路空間の形成を図ります。

また、自動車を持たない人や利用できない高齢者などの移動手段の確保や低炭素社会の構築に向けた市民の公共交通などへの利用転換を促すため、誰もが安全で快適に移動できるよう公共交通網の形成や、歩行者、自転車に配慮した交通環境の構築を図ります。

あわせて、地域の特性に応じて、多様な交通手段が適切に利用できる仕組みづくりや過度に自動車に依存しない社会づくりを進めるため、基盤整備とソフト施策の両面の取り組みや、複数の交通手段がつながれた使いやすい交通結節点（交通拠点）を整備する等、総合的な交通マネジメントとして展開します。

(2) 交通体系の方針

①道路

●骨格道路網の形成

【目標】

山形市の経済的発展を促し、市民の生活、産業、地域間の交流と連携を支える骨格道路は、社会経済情勢の変化に対応した計画的な整備とネットワーク化を目指します。

《方針》

- ・都市計画道路見直し計画[※]を策定し、都市計画道路の計画的な整備を進めます。

<具体的な取組例>

- ・スマートインターチェンジ[※]の整備
- ・仙山連携交通網の整備

区分		内容	該当する主な路線
東北主要都市間骨格道路		都市間連携交流軸として東北の主要都市間・圏域間を連携する	東北中央自動車道、東北横断自動車道酒田線、国道13号、国道112号、国道286号、国道348号 山形市と仙台市を結ぶ新たな道路
都市間 連携道路	南北軸	都市圏を南北に縦貫し、都市圏の都市軸となる	東北中央自動車道、上山山形天童線（国道13号）、上山山形西天童線
	東西軸	都市圏を東西に横断し、都市圏の都市軸となる	東北横断自動車道酒田線、東山形長谷堂線（国道286号、国道348号）、天童鮎洗線、榎沢山辺中山線、山形市と仙台市を結ぶ新たな道路
市内 連携道路	大環状道路	南北軸と連携して都市間の交通を分散・誘導するとともに圏域間を連携	漆山船町線（延伸）、榎沢山辺中山線（延伸）、上山山形天童線（国道13号）ほか
	外環状道路	市街地内交通の骨格となる	天童鮎洗線、上山山形西天童線、東山形長谷堂線（国道286号、国道348号）、上山山形天童線（国道13号）
	都心リング	七日町周辺～十日町周辺の伝統的商業・業務地を支える	双月志戸田線、諏訪町七日町線、旅籠町八日町線、山形停車場松波線
	駅環状道路	山形駅周辺の連携を強化する	東原村木沢線、旅籠町八日町線、十日町双葉町線、南追手前南館線、
	都心直結道路	大環状道路や外環状道路から都心リング、駅環状道路へ結び、市街地周辺と都心地区を直結するとともに、高速交通網へのアクセス性を高める	双月志戸田線、山形停車場松波線、東原村木沢線、薬師堂上桜田線、山形停車場医学部線、美畑天童線、旅籠町千歳橋線
	地域間接続道路	市内の各拠点間・集落間を結び、上記の骨格道路と連携する	国道286号、天童鮎洗線、城北天童線、漆山船町線（延伸）、榎沢山辺中山線、山形山寺線、妙見寺西蔵王公園線、山形永野線、東部広域環状線、国道348号、国道458号、山形白鷹線、山形朝日線、成沢長谷堂線、蔵王公園線

図 骨格道路網の位置付け

- ・市内を南北や東西に縦貫または横断する高速道路や主要な国道などは、都市間連携交流軸として山形市と山形県内外とを結ぶ重要な道路であるため、広域の流動を受け止めながら、円滑な交通を支える道路網の整備促進を図ります。
- ・仙台市との連携、交流による経済圏の拡大を目指し、天候に左右されない山形市と仙台市を結ぶ新たな道路の整備の検討を進めます。
- ・高速道路のインターチェンジは、広域的な圏域間を連携するための重要な結節点であり、山形市の玄関口として、都市核や観光拠点などとのアクセス性の向上を図るとともに、スマートインターチェンジの設置など新たな玄関口の検討を進めます。

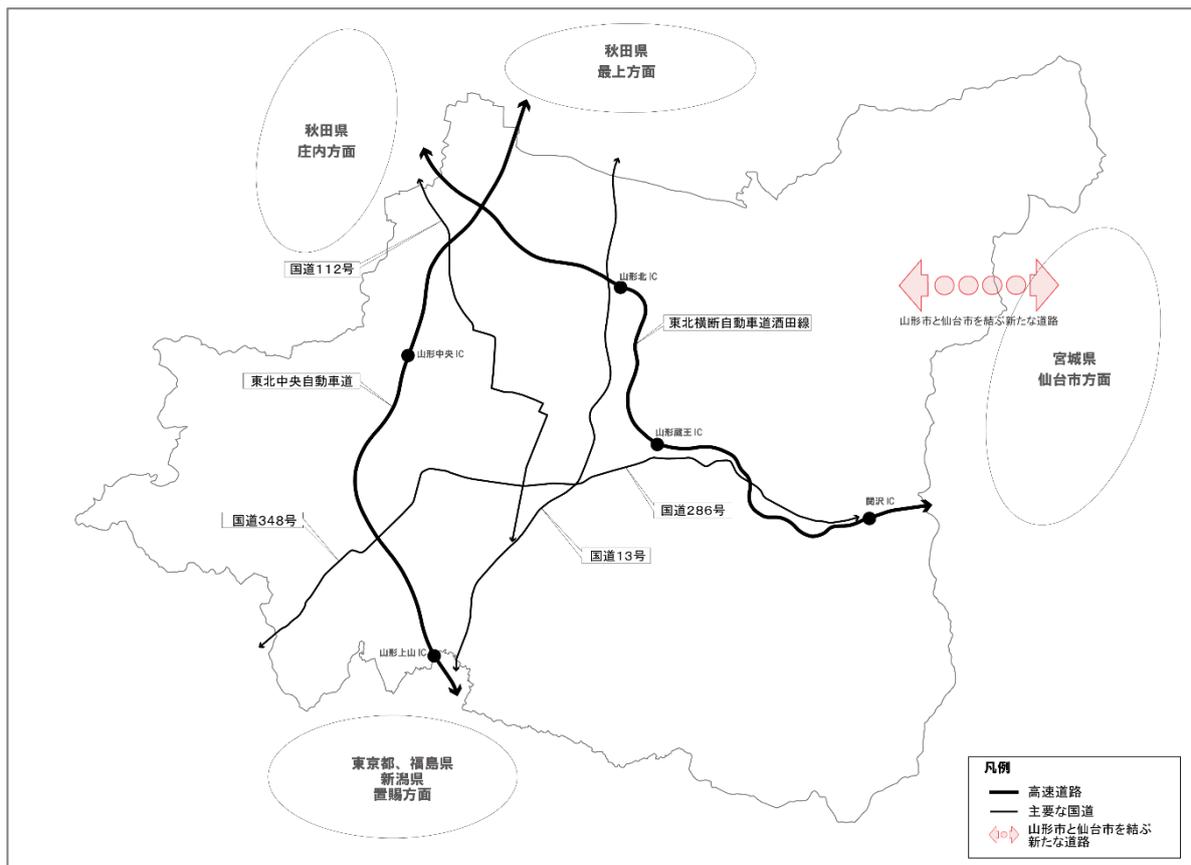


図 広域的な圏域間を連携する道路

〈具体的な道路〉

東北中央自動車道、東北横断自動車道酒田線、
 国道13号、国道112号、国道286号、国道348号、
 山形市と仙台市を結ぶ新たな道路

〈玄関口としてのインターチェンジ〉

山形蔵王インターチェンジ、山形中央インターチェンジ、
 山形上山インターチェンジ、山形北インターチェンジ、
 関沢インターチェンジ、新たなスマートインターチェンジ（検討）

- ・都市核の商業・業務地などを支える道路は、円滑な交通処理と沿道と一体となった魅力ある道路空間の形成を図ります。

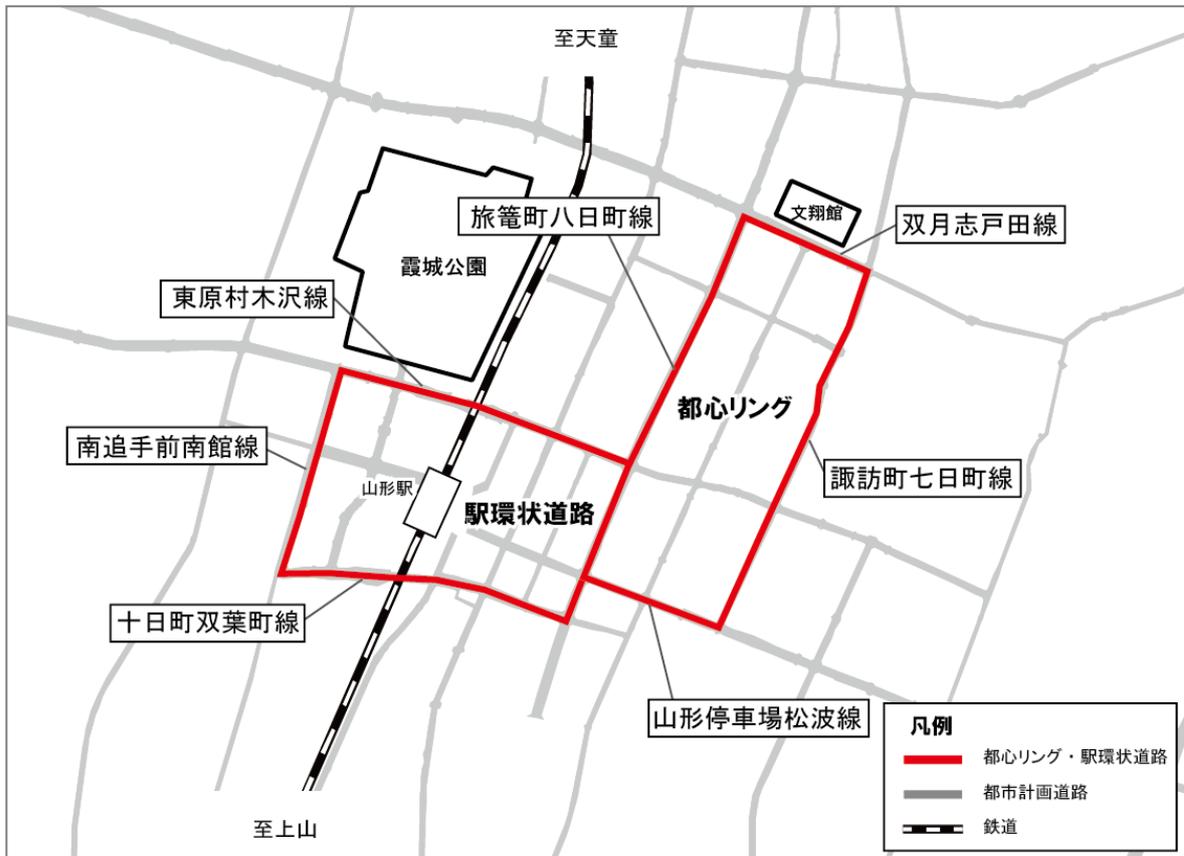


図 都市核の骨格道路

〈具体的な道路〉

- (都) 双月志戸田線、(都) 諏訪町七日町線、(都) 旅籠町八日町線、
- (都) 山形停車場松波線、(都) 東原村木沢線、(都) 十日町双葉町線、
- (都) 南追手前南館線

●地域活性化を支援する都市計画道路の整備

【目標】

都市計画道路の整備では、道路交通の関わる量的・質的な問題の解消を図るとともに、沿線の歴史・文化的資源及び住環境と調和し、地域の活性化に資する道路網の形成と整備を目指します。

《方針》

- ・都市計画道路は、円滑な交通流の確保と、安全性の高い道路環境、下水管等の都市基盤の収容空間として整備を進めます。
- ・今後の都市計画道路の整備では、歴史・文化的な山形市固有の資源の魅力が失われないよう十分配慮して整備を進めます。
- ・都市計画道路見直し計画において、長期未着手路線区域内の建築許可における制限の緩和や、優先的に事業着手する都市計画道路の位置付けを検討します。

●生活道路の質的向上

【目標】

市民の日常生活における利便性と安全性が確保された、良好な居住環境の形成を図るため、身近な生活道路の質的向上を目指します。

《方針》

- ・住宅地内における身近な生活道路は、地域住民と行政が適切な役割分担のもと、地域の実情に応じた快適な道路の維持・充実に努めます。
- ・都市基盤が十分に整っていない住宅地などでは、地域住民と行政が連携しながら、移動性と安全性の高い生活道路の確保を検討し、良好な居住環境への改善を図ります。
- ・冬期間における道路の適切な除排雪を行い、市民の安全な通行確保を図ります。

●安全で快適な道路空間の創出

【目標】

多様な交通手段が共存する、地域にふさわしい安全で快適な道路空間の再配分を目指します。

《方針》

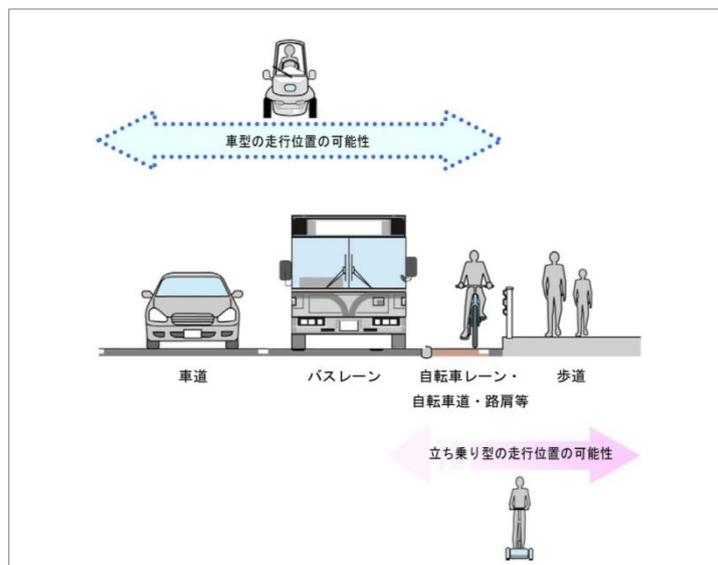
- ・自動車やバス、徒歩、自転車など、多様な交通手段が集中する都市核などは、社会経済情勢の変化に伴う交通需要の変化に対応し、それぞれが安全で快適に移動ができるよう、道路幅員を有効的に活用した道路空間の形成を推進します。

- ・都市核は、都心リングなどの環状道路や主要幹線道路の整備による自動車交通の分散などを行い、都市核の魅力と賑わいの向上に資する道路のトランジットモール[※]化など、公共交通と歩行者、自転車優先の道路空間形成に向けた検討を進めます。



公共交通や歩行者、自転車優先の道路空間

- ・観光拠点や歴史的な街並みにおいては、沿道の景観整備や地域の活性化対策と一体となり、観光客などが快適に回遊することができる道路空間の再配分を進めます。
- ・通学路は、地域の実情と交通安全対策の必要性に応じ、歩行者や自転車に配慮した道路空間の創出を図ります。
- ・超小型モビリティ[※]などの新たな交通手段の普及に対応した走行空間を確保する際は、社会実験などにより必要性の検証と地域の合意形成を図り、他の交通手段と共存した道路空間の検討を進めます。



超小型モビリティと他の交通手段との関係

(図 超小型モビリティの利活用に関する実証実験等による調査業務報告書・国土交通省 都市・地域整備局)

②公共交通

●広域的な公共交通ネットワークの形成

【目標】

山形市の経済や観光の活性化に向け、県内の各市町をはじめ、東北・全国との連携や交流を支える広域的な公共交通ネットワークの形成と、市域内で誰もが安全で快適に移動できる地域公共交通網を形成し、市域内外間及び市域内の公共交通ネットワークの充実を目指します。

《方針》

- ・航空機、鉄道（新幹線）、高速バスなどの広域的な公共交通サービスの利便性向上や路線の確保に向けた支援、空港など広域交通結節点へのアクセス性の向上を促進し、山形市の経済や観光の活性化を図ります。
- ・市域内では、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の公共交通網を一体的にとらえ、複数の交通手段が円滑に乗り換えできる交通環境を形成し、市域内の移動性を向上させ、地域の活性化を図ります。

<具体的な取組例>

- ・コミュニティバス東部循環線の導入
- ・道路整備と一体となったバスベイ[※]・バス優先レーンの設置検討

●鉄道利便性の維持・向上

【目標】

鉄道は、都市間連携交流軸を担う公共交通の基軸であるため、機能強化を図るとともに鉄道駅周辺の交通環境の整備により、既存鉄道の利便性の向上を目指します。

《方針》

- ・仙台市との連携を強化するため、仙山線の高速化の検討を進めます。
- ・広域的な連携や交流を支える山形新幹線のフル規格化[※]の促進を図ります。
- ・鉄道の利用促進に向け、鉄道駅へのアクセス性を改善する基盤整備を進めます。
- ・鉄道利用者の需要に見合った、駅周辺への自動車駐停車施設や駐輪場の確保などの検討を進め、鉄道の利用環境の向上を図ります。
- ・鉄道と路線バスやコミュニティバスなど多様な交通手段との乗り継ぎ強化による、市民の鉄道利用の促進と都市核などへのアクセス性の確保を進めます。

<具体的な取組例>

- ・鉄道駅など交通拠点へのアクセス道路の整備
- ・駐輪場の整備
- ・モビリティ・マネジメント[※]による鉄道利用の促進
- ・新たな駅の整備検討

●路線バスの活性化

【目標】

路線バスは、市域内交通に欠かすことのできない生活交通の基盤として、より一層の活性化を目指します。

《方針》

- ・路線バスは、都市核と拠点、及び拠点間を結ぶ拠点連携網を支える主要な交通手段であるため、より一層の活性化とバス路線の見直しや維持・存続に努めます。
- ・路線バスの利便性向上を図り、地域同士の交流と活力あるまちづくりを進めます。
- ・自動車交通量が多い都市核などは、広幅員道路の整備に合わせ、バス優先レーンの設置などによる定時性の確保や待合空間の快適性の向上を図ります。
- ・路線バスと中心街循環バスが重複しているバス路線を見直し、都市核の回遊性を支えるための効率的なバス路線の再構築を目指します。
- ・高齢者や運転免許返納者の路線バス利用を支援し、高齢者などの外出や社会的活動への参加促進を図ります。

<具体的な取組例>

- ・主要バス停におけるベンチ、上屋などのバス待ち環境の改善
- ・バス停表示、路線図の改善、バス接近情報の利用普及など、わかりやすいバス情報の提供
- ・交通事業者や商店街との連携による割引サービスの導入検討
- ・モビリティ・マネジメントによるバス利用の促進
- ・低床バスの積極的導入や低炭素型バスの導入推進

●生活交通の確保

【目標】

鉄道や路線バスの利用が困難な地域においても、誰もが安心して暮らせるよう、地域に根ざした生活交通の確保を目指します。

《方針》

- ・路線バスの廃止などによる公共交通空白地域においては、市民、交通事業者、行政が連携し、コミュニティバスの運行など、地域の特性に応じた生活の足の確保を図ります。
- ・まとまった公共交通需要が見込めない地域においては、地域住民が主体となった小規模需要に応じたデマンド型乗合タクシー[※]などの導入に対し支援を図り、安心して暮らせるまちづくりに努めます。

<具体的な取組例>

- ・コミュニティバス東部・西部循環線の運行
- ・公共交通網維持のための赤字バス路線対策
- ・住民による自主運行バスへの支援

③歩行者・自転車

●安全で快適な歩行者空間の確保

【目標】

歩行者が安全で快適に移動できる道路空間が確保されたまちを目指します。

《方針》

- ・市街地の幹線道路などでは幅の広い歩道や消融雪歩道などの整備を進め、歩行者が安全で快適に移動できる道路空間の確保を図ります。
- ・都市核や観光拠点など多くの人が集まる地域は、活性化や交流人口拡大につながる回遊性に優れた、歩行者ネットワークの形成を図ります。
- ・都市核では、歩行者専用道路や通り抜けが可能な公共的な空間の利用など、市民や観光客が歩いて楽しい、魅力的な歩行者空間の創出を図ります。



公共的な空間を利用して整備された御殿堰

- ・市街地内の鉄道駅や主要なバス停などの交通拠点周辺では、冬期間でも歩行しやすい消融雪歩道の整備などによる、歩行者の安全性やアクセス性の向上を図ります。
- ・通学路や生活道路は、歩道の整備や路側帯の設置など交通安全対策を促進し、歩行者の安全性確保を図ります。

<具体的な取組例>

- ・ネットワーク上での小広場、ベンチの設置
- ・市街地の幹線道路や交通拠点周辺における消融雪道路整備

- ・あんしん歩行エリア[※]の指定やゾーン30[※]などの交通事故対策による安全性の確保

●自転車が利用しやすい交通環境の創出

【目標】

利便性、安全性が確保された、自転車が利用しやすい交通環境の創出を目指します。

《方針》

- ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン[※]」を参考に、道路管理者、警察など関係機関と一体となった取組みを促進します。
- ・自転車・歩行者・自動車の3者が調和し、安全に安心して自転車が走行できるよう、自転車道など地域の特性に応じた自転車走行空間の確保とネットワーク化を図ります。
- ・都市核など自転車が集中する地域では、駐輪場の新たな整備や既存駐輪場の改善、空き地や幅の広い歩道の活用、建築物への附置[※]の推進などによる駐輪スペースの確保を図ります。

④総合交通マネジメント

●地域の交通特性に応じた交通環境の構築

【目標】

地域の交通特性に応じ、基盤整備とソフト施策の両面から総合的な取組みを展開し、誰もが安全で快適に移動できる交通環境の構築を目指します。

《方針》

- ・超高齢社会の到来など社会経済情勢に対応した都市計画道路網への見直し、都市計画道路整備プログラム[※]などの策定を検討し、計画的かつ効率的な都市計画道路の事業実施を図ります。
- ・まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の構築を図るため、地域の交通特性と将来像を見据えた公共交通施策の推進に取り組めます。
- ・都市核では、低炭素社会の実現、まちなかの賑わい創出や歩行者の回遊性、安全性の向上を図るため、駐車施策の検討を進めます。
- ・鉄道駅やバスターミナルなどの交通拠点は、多様な交通手段との結節機能の強化や周辺環境の整備を促進し、安全かつ円滑な交通の確保と交通機関相互の乗り継ぎの利便性向上を図ります。
- ・市民・NPO、事業者、行政などが連携し、道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減に向けた、交通需要マネジメント[※]の検討を推進します。

- ・モビリティ・マネジメントの取組みを検討し、市民が公共交通や徒歩、自転車など多様な交通手段を適度に利用できる環境づくりを進めます。

<具体的な取組例>

- ・市民の交通行動把握のためのパーソントリップ調査[※]の実施による交通施策の検討

●まちづくりと連携した交通体系の形成

【目標】

まちづくりと連携した交通体系の形成を図り、魅力と活力ある山形市の将来都市像の実現を目指します。

《方針》

- ・歩いて暮らせるまちづくりを進めるため、都市核と拠点、各拠点間、または拠点と住宅地や集落を結ぶ利便性の高い公共交通網の形成を図ります。
- ・鉄道駅や主要なバス停周辺など交通利便性に優れた交通拠点は、その特徴を活かし、交通計画と土地利用計画が一体となったまちづくりを進めます。
- ・観光拠点へのアクセス性向上、観光バスなどの駐停車施設の確保や快適に回遊できる歩行者空間の形成など、観光客の誘致に繋がる交通施策の検討を進めます。
- ・都市の低炭素化、拠点ネットワーク型集積都市の実現、超高齢社会への対応など持続可能なまちづくりに向け、超小型モビリティなどをはじめとする電気自動車や高度道路交通システム（ITS）[※]などの新たな交通技術の活用について、検討を進めます。

<具体的な取組例>

- ・電気自動車、燃料電池自動車の需要に対応した充電・充填施設の配置・整備の検討
- ・超小型モビリティなど、車両サイズに対応した駐車空間の検討

