

令和5年度
第2回 山形県渋滞対策推進協議会

令和6年2月19日
山形県渋滞対策推進協議会

目次

1. 開催概要と山形県内の主要渋滞箇所の現状報告等
2. 主要渋滞箇所のモニタリング
3. ピンポイント渋滞対策等の取り組み
4. TDM施策の取り組み
5. 観光渋滞対策の取り組み
6. 山形都市圏の道路交通課題
7. 冬期の道路交通課題
8. 主要渋滞箇所の解除基準の見直し
9. 災害時の交通マネジメント
10. 今後の予定

1. 開催概要と山形県内の 主要渋滞箇所の現状報告等

1-1. 開催主旨等

■ 第1回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回開催することを基本とする（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

■ 令和5年度渋滞対策推進協議会及び地域WGでの主な検討ポイント

○ 令和4年度に東北中央自動車道が開通し、首都圏～最上地方まで直結

→ 東北中央自動車道沿線やIC周辺等の新たな渋滞箇所や主要渋滞箇所の渋滞状況の把握・分析

○ ピンポイント対策・TDM施策の検討

○ 利用者実感にあった主要渋滞箇所の解除基準の見直しの検討

▼ 協議会・地域WGのスケジュール

令和5年度											
4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
				 第1回協議会 (8/2)						 第2回協議会 (2/19)	
			 第1回地域WG 置賜 (7/4) 最上 (7/5) 庄内 (7/10) 村山 (7/12)							 第2回地域WG 置賜 (2/5) 庄内 (2/7) 最上 (2/8) 村山 (2/8)	

1-2. 第1回渋滞協(R5.8)における意見交換内容

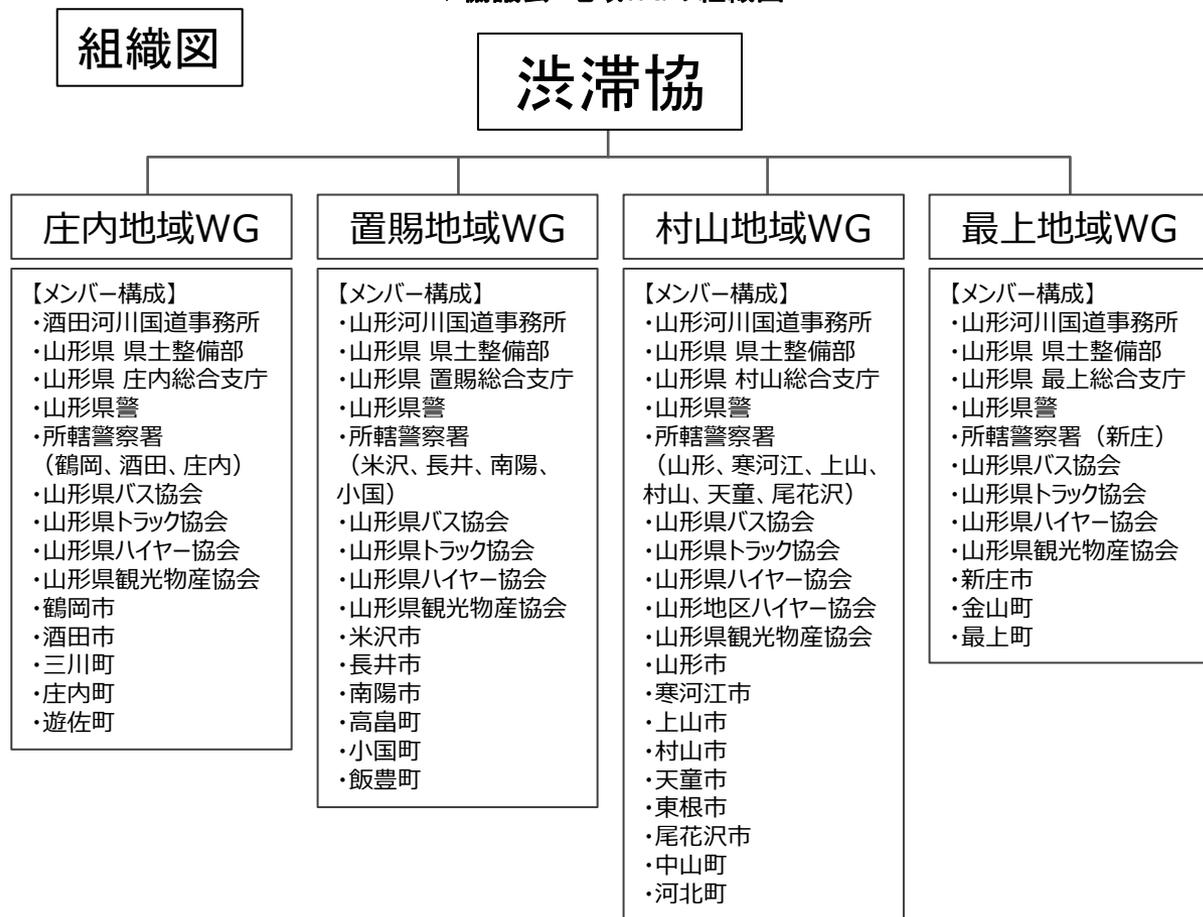
○令和5年度第1回渋滞協での主な意見は以下のとおり。
 →様々な項目で、継続対策および期待の声等を頂いており、対策内容等について後頁で報告。

No.	項目	意見
1	東北中央自動車道開通に伴う交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客がより県内を多く周遊し楽しめるよう、主要渋滞箇所の渋滞緩和に期待。 ・開通区間に近いエリアで、関東、福島ナンバーの車両が多くみられ、観光客増加、周遊による観光振興に期待。 →開通に伴う国道13号からの交通転換状況、並行する主要渋滞箇所のモニタリング結果を報告。
2	ピンポイント渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ピンポイント対策は即効性があると実感。高齢者のタクシーを利用した朝の通院が増えており、通勤時間帯の渋滞緩和に期待。より多くの地域で実施されることを期待。 →山形県内のピンポイント対策の実施状況を報告。
3	TDM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・山形市TDMについて、公共交通利用促進の視点からも喜ばしく感じている。取組を継続し渋滞緩和を期待。 ・鶴岡市、米沢市のTDMの取組も、定着化を目指して進め、渋滞緩和につながることを期待。 →米沢市、鶴岡市、山形市でR5年度に実施したTDM施策による効果検証結果を報告。
4	観光渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・国道48号の渋滞箇所は宮城県側であるが、隣県の渋滞対策協議会とも連携して尽力いただきたい。 ・赤川花火大会は、庄内以外の地域の皆様にも花火の賑わいを味わってもらえるよう引き続き対策をお願いしたい。 →R5年度に実施した観光渋滞対策の効果検証結果を報告。
5	山形都市圏の道路交通課題	<ul style="list-style-type: none"> ・山形中山道路、山形南道路については、山形市中心部の通過交通が減少して渋滞緩和につながると期待。 ・公共交通活用の取組は、タクシーでは配車アプリやキャッシュレス決済等の設備投資を実施。やまがたMaaS「らくのる」は、バスにおけるチケット販売に加え、コミュニティサイクル、タクシーなどでも導入し、利便性を高めていきたい。 →都市圏課題に対する対策として山形南道路の計画段階評価の検討状況、各種取り組みの実施状況を報告。
6	冬期の道路交通課題	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期の大型車は、峠や坂道でのスタックも懸念されるため、月山道路や国道48号等で通行止めにより広域迂回や解除待機が生じる。山形県内から、福島・宮城・新潟県に抜ける道が軒並み通行止めになることもあった。 ・R4.8豪雨で国道113号に加え国道121号も通行止めになり、多くの業者が影響を受けた。 ・物資輸送の安定性、渋滞削減につながる縦軸横軸の高速ネットワークの確保を進めてほしい。 →新潟山形南部連絡道路(小国～飯豊)の計画段階評価の検討状況、国道47号の冬期課題整理結果を報告。
7	利用者実感に合った主要渋滞箇所の解除基準の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者実感を取り入れる方向で検討を進めてもらいたい。 ・従道路の評価区間や交差点間隔の見直しについて、検討を進めてもらえればと思う。全箇所の検討は難しく、まずは霞城改良を例とした検証がよいと思う。複数年で検討を重ねていくことが良いと考える。 ・降雪に関する基準や評価開始時期の見直し、未対策箇所のモニタリング基準年の扱いは、基本的な事項であるとともに、R4年度渋滞協、R5年度WGでも意見があり、明確に賛同をいただいたので柔軟に検討すればよいと思う。 →解除基準の見直し方針について、事業実施箇所のモニタリング結果を通じて、妥当性等について報告。

1-3. 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。
- 令和5年度より年2回開催し、関係者間の連携を図り、対策の確実な推進、効果発現を目指す。
- 令和5年度は、ピンポイント対策・TDM施策の検討・実施に加え、主要渋滞箇所解除基準の見直しについて検討。

▼協議会・地域WGの組織図



▼地域WG対象エリア



1-4. 地域WG(4地域)での主な意見

○第2回渋滞対策推進協議会資料(案)を基に意見交換。

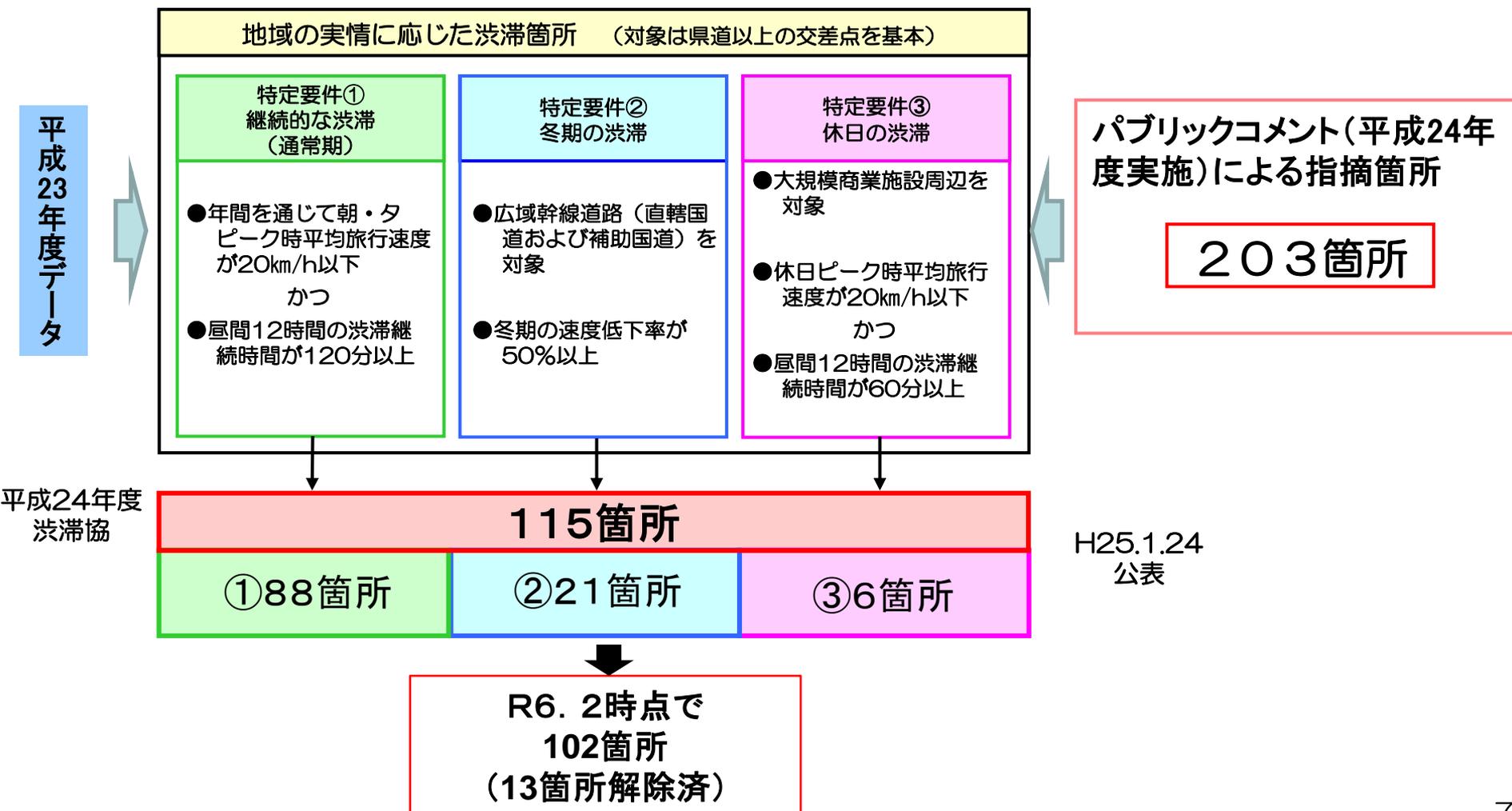
→渋滞対策効果の共有、今後の渋滞削減・緩和に向けた継続的な取り組み推進に向けて意見交換。

No.	項目	意見
1	主要渋滞箇所のモニタリング	<ul style="list-style-type: none"> ・門東町交差点改良により、渋滞が緩和していると実感している。【置賜WG】 ・蟹沢交差点は、工業団地が近接し、交差点の周辺開発も進められているため、データ以上に混んでいる実感があるので、周辺開発等の影響の注視もしながら、引き続き検証頂ければと思う。【村山WG】 ・泉田道路が開通し交通転換により、新庄市内主要渋滞箇所について渋滞緩和を実感。また、新庄病院移転後も特に渋滞はみられない。【最上WG】
2	ピンポイント渋滞対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・徳町交差点で休日や平日朝夕ピークにおいて、南北方向の右左折を中心に渋滞を実感しているので、検討を進めて頂きたい。【置賜WG】 ・広野興野交差点について、改良済み区間はスムーズな流れとなっており、本区間の完了で更に交通の円滑化が期待できる。【庄内WG】 ・万場町交差点は直進・右左折交通が多く、ピンポイント対策による渋滞緩和を期待されるので、来年度検証を進めてほしい。【最上WG】 ・東北中央道開通により無料区間端部の東根IC流出部で対策を頂いたが、引き続き注視頂ければと思う。【村山WG】
3	TDM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・米沢TDMの新たな周知方法として、取り組み期間中LINEを活用。次年度はLINEによる取り組み前の周知も検討予定。【置賜WG】 ・鶴岡TDMの取組と結果を報告。合わせて、次年度は別のTDM箇所について検討する事を報告。【庄内WG】 ・山形TDMについて今年度は3月まで取り組みを実施。今年度の取組結果は次年度検証予定。【村山WG】
4	観光渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・赤川花火大会についてSNSでの混雑情報提供は観光客にも有益であるため、次年度も引き続きお願いしたい。【村山WG】 ・庄内町内でも渋滞が発生していた。112号の渋滞が解消したかわりに他の地域でも渋滞が発生している可能性がある。【庄内WG】
5	山形都市圏の道路交通課題	<ul style="list-style-type: none"> ・国道112号山形南道路は、山形市街地の渋滞緩和が期待されるので、引き続き新規事業化に向け取り組んで頂ければと思う。【村山WG】
6	冬期の道路交通課題	<ul style="list-style-type: none"> ・国道113号は迂回路が無い。単路線であり、特に冬期は大型車スタックにより通れなくなるリスクが高い。引き続き新潟山形南部連絡道路(小国～飯豊)について、アンケート等で課題把握はじめ、取り組んで頂ければと思う。【置賜WG】 ・国道47号は瀬見地区はじめ、運搬排雪区間が点在し、カーブ等もあるので、冬期・通常期も注視し、課題を共有していきたい。【最上WG】
7	解除基準の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局案に異論はない。【4地域WG】 ・冬期条件は、今年のような小雪時においても、柔軟に対応できるように進めて頂ければと思う。【置賜WG】 ・データだけでなく利用者実感も重要であるため、利用者実感を反映しつつ丁寧に検討を進めてほしい。【村山WG】【最上WG】 ・事業完了後、すぐに交通が円滑になるので、モニタリング時期を開通直後からにする事に賛成である。【庄内WG】
8	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・国道287号米沢北バイパスの開通(12/2)による効果が期待される一方、市内交差点等で新たな渋滞等の影響も懸念されるため、状況を注視する必要がある。【置賜WG】 ・主要渋滞箇所名について、ランドマーク的な施設名称がついている箇所で、既に存在しない施設もある。事務局提案のとおり、並記書き等で、適宜、修正頂ければと思う。【4地域WG】

1-5. 山形県内の主要渋滞箇所

○「①継続的な渋滞(通常期)」、「②冬期の渋滞」、「③休日の渋滞」の3つの特定要件を設定し、該当する箇所を「主要渋滞箇所」として抽出・公表。

○H25.1.24公表時点で県内全体で115箇所が抽出され、R6. 2時点では102箇所(13箇所解除済)。



1-5. 山形県内の主要渋滞箇所

▼県内の主要渋滞箇所

【特定要件別箇所数(県全体)】

H25.1 抽出時:

通常期88箇所、冬期21箇所、休日6箇所、合計115箇所

R6.2現在:

通常期80箇所、冬期16箇所、休日6箇所、合計102箇所

【特定要件別箇所数 (鶴岡市街地)】

H25.1 抽出時:

通常期 12箇所

冬期 0箇所

休日 1箇所

合計 13箇所

R6.2現在:

通常期 11箇所

冬期 0箇所

休日 1箇所

合計 12箇所

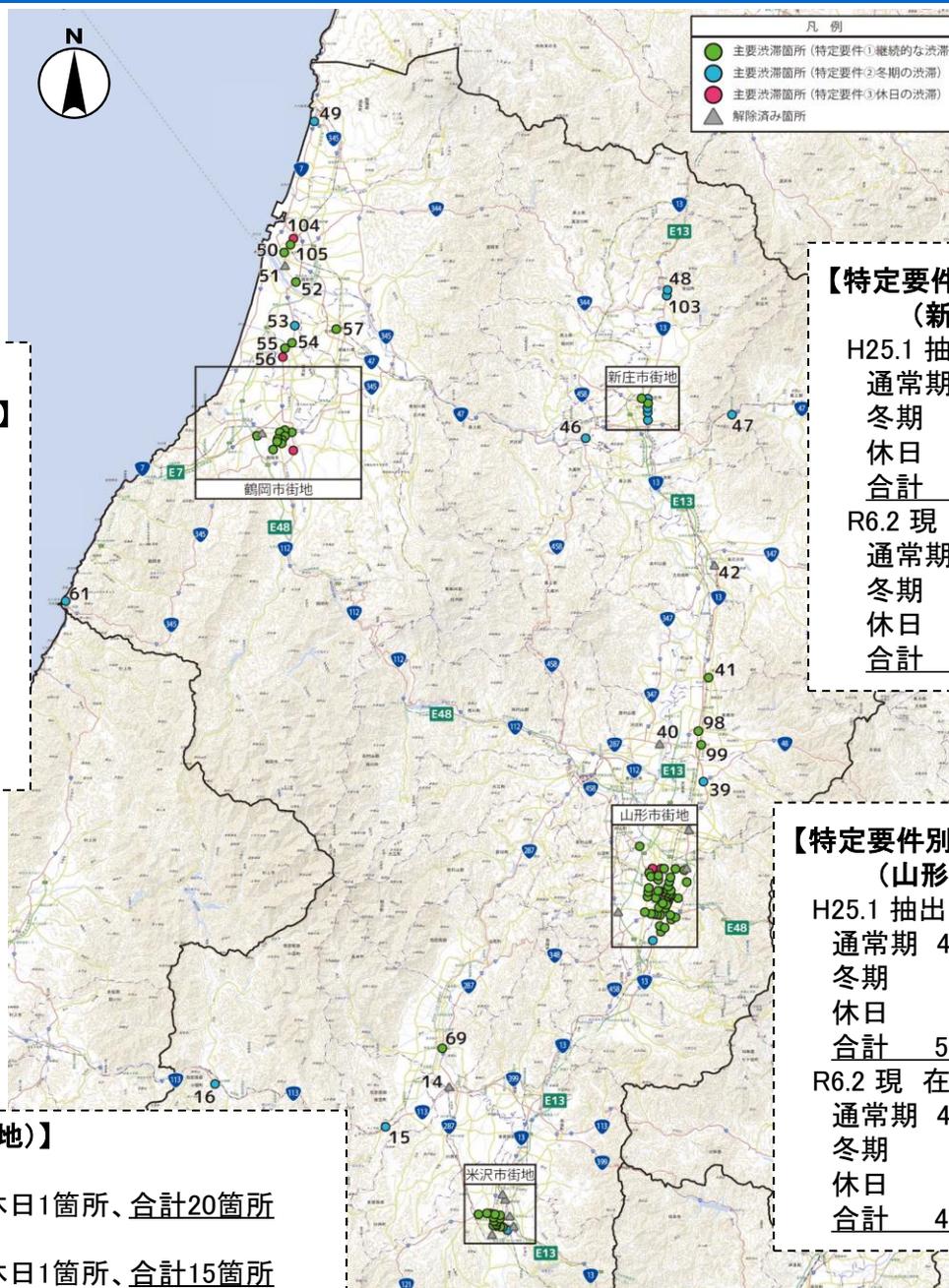
【特定要件別箇所数(米沢市街地)】

H25.1 抽出時:

通常期15箇所、冬期4箇所、休日1箇所、合計20箇所

R6.2現在:

通常期13箇所、冬期1箇所、休日1箇所、合計15箇所



1-5. 山形県内の主要渋滞箇所

○対策実施に伴い、計13箇所の主要渋滞箇所の解除が進み、令和6年2月時点で、山形県内で102箇所となっている。

▼県内の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
平成24年度	主要渋滞箇所（115箇所）の公表			68	27	20	115
平成27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門伝交差点（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門伝交差点改良【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
平成28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
平成30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】	62	25	20	107
令和1年度	主要渋滞箇所4箇所を解除	①中田町交差点 国道13号分岐（米沢市、冬期） ②中田町交差点 米沢浅川高畠線（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】	61	22	20	103
令和2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】	60	22	20	102

1-6. 道路ネットワーク等の対策

○道路ネットワーク等の長期施策、交差点改良、TDM等の中・短期施策等、多様な道路事業を推進。

▼県内における主要な道路事業と関連する主要渋滞箇所の有無

	路線	区間・事業名	開通時期(予定)	主要渋滞箇所の有無
道路ネットワーク等の対策 (長期施策、南北軸)	東北中央自動車道	東根～尾花沢	令和4年度	有(1交差点)
		泉田道路	令和4年度	有(5交差点)
		新庄金山道路	-	有(2交差点)
		金山道路	-	無
		真室川雄勝道路	-	無
	日本海沿岸東北自動車道	朝日温海道路	-	有(1交差点)
		酒田みなと～遊佐	令和5年度予定	無
遊佐象潟道路		令和8年度予定 ※1 ※2	有(1交差点)	
道路ネットワーク等の対策 (長期施策、東西軸)	新庄酒田道路	新庄古口道路	令和6年度予定	有(1交差点)
		高屋防災	-	無
		高屋道路	-	無
		戸沢立川道路	-	無
	新潟山形南部連絡道路	梨郷道路	令和5年度予定	無
		小国道路	-	有(1交差点)
		国道112号	山形中山道路	-
交差点改良等の交通円滑化対策 (中・短期施策)	国道7号	興屋地区事故対策	-	有(1交差点)
		福岡交差点改良	-	無(上記と一体的に実施)
	国道112号	東原町地区事故対策	-	有(1交差点)
		朝陽町地区事故対策	令和3年度	無(上記と一体的に実施)
	国道113号	小国歩道整備	-	有(1交差点)
	県道2号	丸の内交差点改良	令和4年度	有(1交差点)
	県道308号	山屋交差点改良	令和4年度	有(1交差点)
	TDM	米沢市	-	有
		鶴岡市	-	有
山形市		-	有	

※主要渋滞箇所「有」の道路事業についてP11～P13に図示

※1：用地買収、埋蔵文化財調査が順調に進んだ場合

※2：軟弱地盤対策工事や大規模橋梁工事が順調に進んだ場合

1-7. 道路ネットワーク等の対策(長期施策)

- 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。
- 令和4年度に東北中央自動車道(東根～尾花沢)、泉田道路が開通。

▼主要渋滞箇所に関連する事業位置図(長期施策、南北軸)

ゆぎさかた 【H25事業化】
遊佐象潟道路 L=8.0km
※令和8年度 開通予定 ※2 ※3
現道R7並行区間: 主要渋滞箇所1箇所
・No.49 西浜南交差点

あさひ あつみ 【H25事業化】
朝日温海道路 L=6.7km
現道R7並行区間: 主要渋滞箇所1箇所
・No.61 鼠ヶ関交差点

しんじょうかねやま 【H27事業化】
新庄金山道路 L=5.8km
現道R13並行区間: 主要渋滞箇所2箇所
・No.48 金山交差点
・No.103 金山高校前交差点

◆【R6第1回渋滞協】解除審議予定
いずみた 【H24事業化】
泉田道路 L=8.2km
※令和4年11月20日開通
現道R13並行区間: 主要渋滞箇所1箇所
・No.43 五日町交差点
その他区間(新庄北道路R13並行区間):
主要渋滞箇所4箇所
・No.45 山屋交差点
・No.100 東山北交差点
・No.101 東山交差点
・No.102 ジョイ新庄店前交差点

◆【R6第1回渋滞協】解除審議予定
【H8整備計画決定 H10施行命令】
東北中央自動車道(直轄高速)
ひがしね おばなざわ
(東根～尾花沢) L=23.0km
(L=14.1km供用済)
※ 令和4年10月29日 全線開通
現道R13並行区間: 主要渋滞箇所1箇所
・No.98 蟹沢交差点

- ※1: トンネル工事が順調に進んだ場合
- ※2: 用地買収、埋蔵文化財調査が順調に進んだ場合
- ※3: 軟弱地盤対策工事や大規模橋梁工事が順調に進んだ場合

縦軸(高規格道路)

高規格道路	供用中	—	一般区域道路	供用中	—
	事業中		事業中



- : 中核中核都市、連携中核都市圏・定住自立圏における中心都市
- : 連携中核都市圏・定住自立圏内の二次生活圏中心都市等

※No.は参考資料1の箇所番号と対応

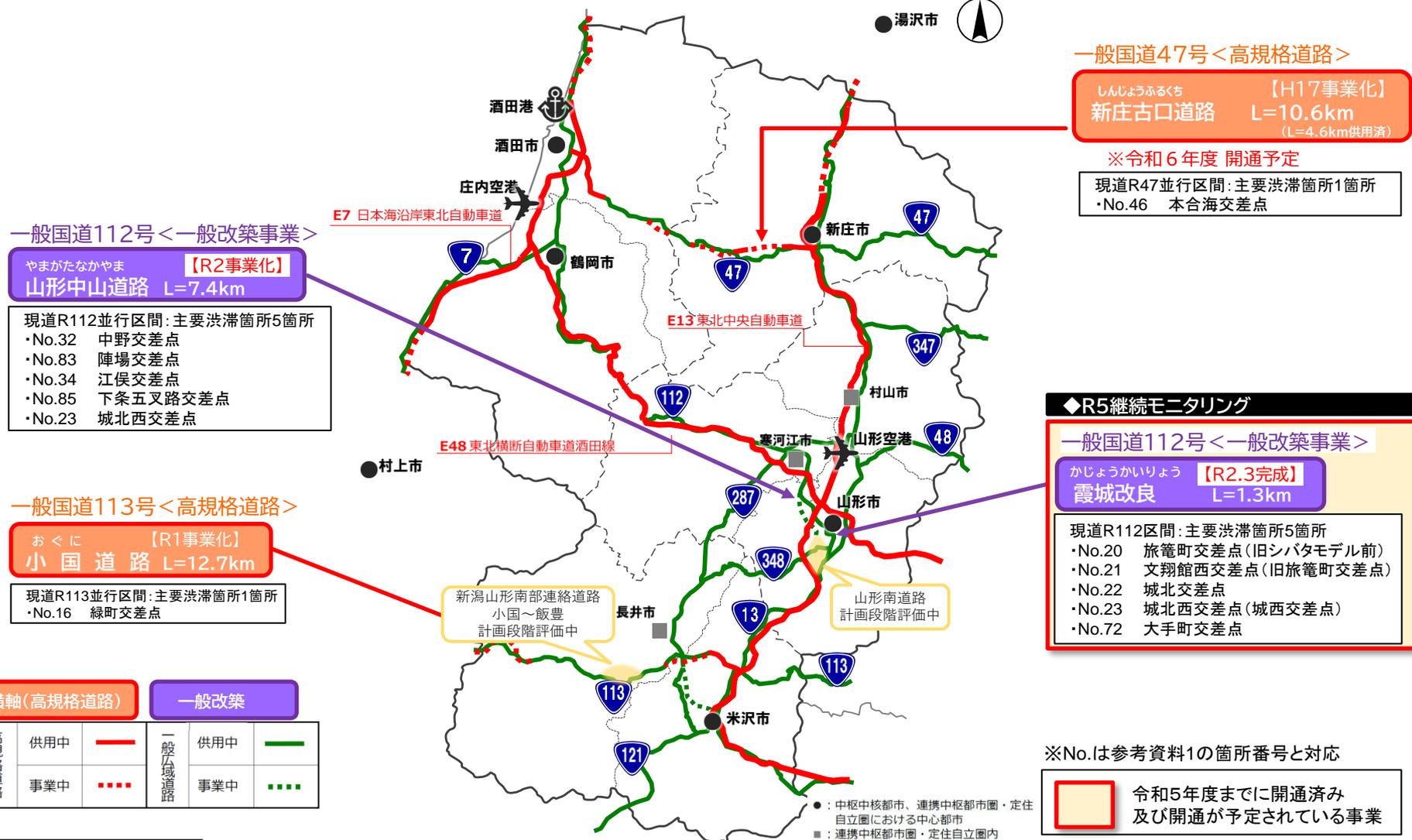
令和5年度までに開通済み及び開通が予定されている事業

令和6年2月1日現在

1-7. 道路ネットワーク等の対策(長期施策)

しんじょうふるくち
 ○新庄古口道路等の高規格道路(横軸)のほか、一般改築事業として、山形中山道路(国道112号)が令和2年度に新規事業化。
 やまがたなかやま

▼主要渋滞箇所に関連する事業位置図(長期施策、東西軸他)



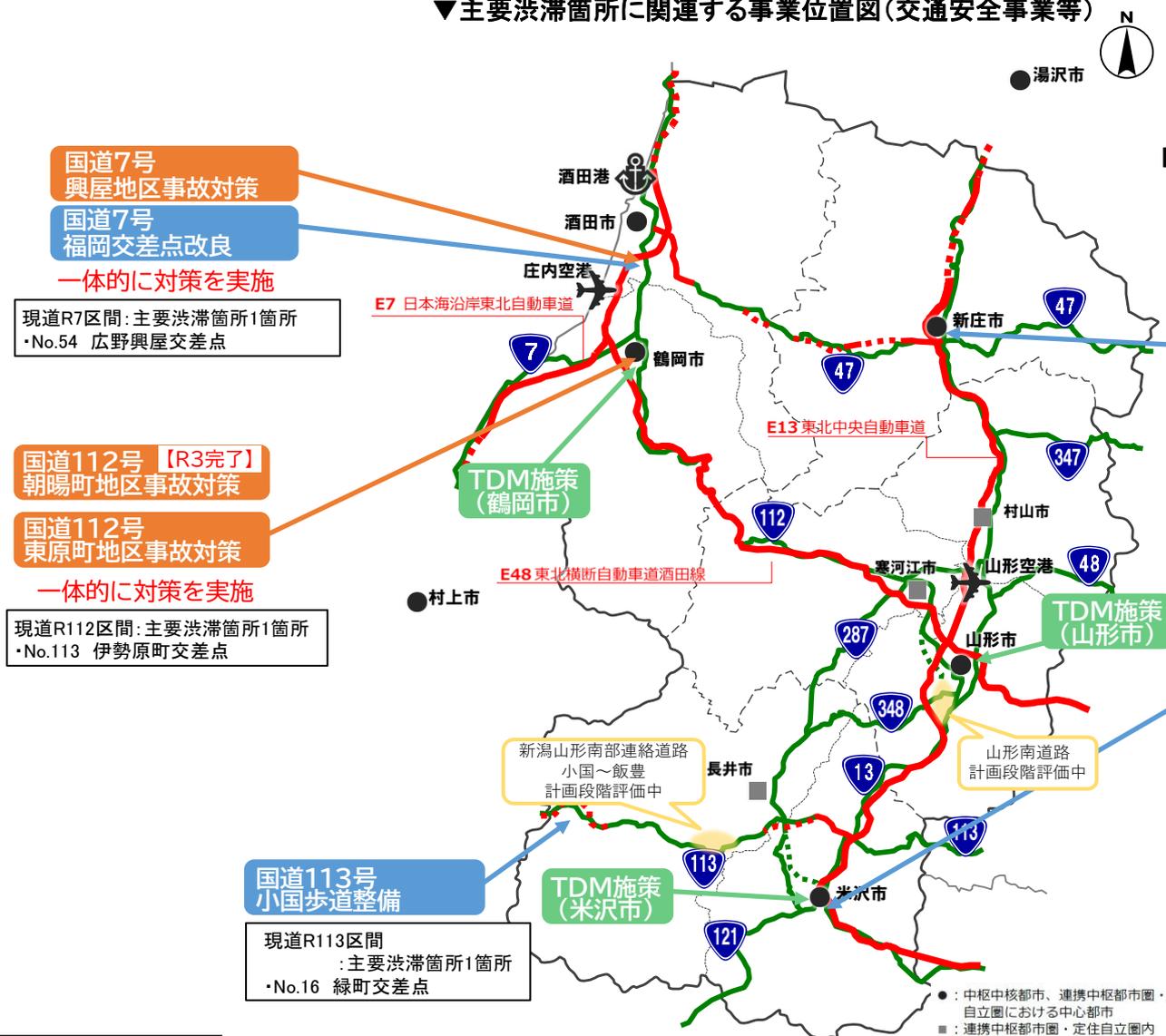
横軸(高規格道路)		一般改築	
高規格道路	供用中	一般改築道路	供用中
	事業中		事業中

令和6年2月1日現在

1-8. 交差点改良等の交通円滑化対策(中・短期施策)

○中・短期施策として、交通安全事業の交差点改良・付加車線整備のほか、TDM等のソフト施策を実施。

▼主要渋滞箇所に関連する事業位置図(交通安全事業等)



■主要渋滞箇所に関連する交通安全事業

- 山形河国では、1事業展開中
- 酒田河国では、3事業展開中
- 山形県では、2事業R4年度完了

■TDM施策

- 3都市で実施中
- ⇒ 交通の円滑化等を図る

国道7号
興屋地区事故対策

国道7号
福岡交差点改良

一体的に対策を実施

現道R7区間:主要渋滞箇所1箇所
・No.54 広野興屋交差点

国道112号 [R3完了]
朝陽町地区事故対策

国道112号
東原町地区事故対策

一体的に対策を実施

現道R112区間:主要渋滞箇所1箇所
・No.113 伊勢原町交差点

国道113号
小国歩道整備

現道R113区間
:主要渋滞箇所1箇所
・No.16 緑町交差点

◆【R6第1回渋滞協】解除審議予定
※泉田道路関連交差点(重複)

県道308号
山屋交差点改良

※令和5年3月28日 完了
現道県道308号区間
:主要渋滞箇所1箇所
・No.45 山屋交差点
(富士通ゼネラル前交差点)

◆【R6第1回渋滞協】解除審議予定

県道2号
丸の内交差点改良

※令和4年12月23日完了
現道県道2号区間
:主要渋滞箇所1箇所
・No.1 門東町交差点

高規格道路	供用中	—	一般広域道路	供用中	—
	事業中	⋯		事業中	⋯

交差点改良 付加車線整備・登坂車線整備 TDM施策

令和5年度までに開通済み及び開通が予定されている事業

- : 中核中核都市、連携中核都市圏・定住自立圏における中心都市
- : 連携中核都市圏・定住自立圏内の二次生活圏中心都市等

2. 主要渋滞箇所のモニタリング

2-1. モニタリングの概要

○令和4年～5年に事業が完了した、東北中央自動車道(東根～尾花沢)、泉田道路、門東町交差点改良、山屋交差点改良に関連する主要渋滞箇所について、モニタリングを実施。

▼主要渋滞箇所に関するモニタリングの概要

事業		対象	選定基準	データ期間
東北中央自動車道	東根～尾花沢 R4.10開通	(1)国道13号蟹沢交差点（東根市）	通常期	令和4年12月 ～令和5年11月 (1年間)
	泉田道路 R4.11開通	(2)国道13号五日町交差点（新庄市）	冬期	
		(3)国道13号東山北交差点（新庄市）	冬期	
		(4)国道13号東山交差点（新庄市）	冬期	
		(5)国道13号ジョイ新庄店前交差点（新庄市）	冬期	
		(6)国道13号山屋交差点（新庄市）	通常期	
門東町交差点改良 R4.12完了	(7)門東町交差点改良（米沢市）	通常期	令和5年1月 ～令和5年12月 (1年間)	
山屋交差点改良 R5.3完了	(8)国道13号山屋交差点改良（新庄市） ※（6）と同一交差点	通常期	令和5年10月 ～令和5年12月 (新庄病院開院後3ヶ月)	

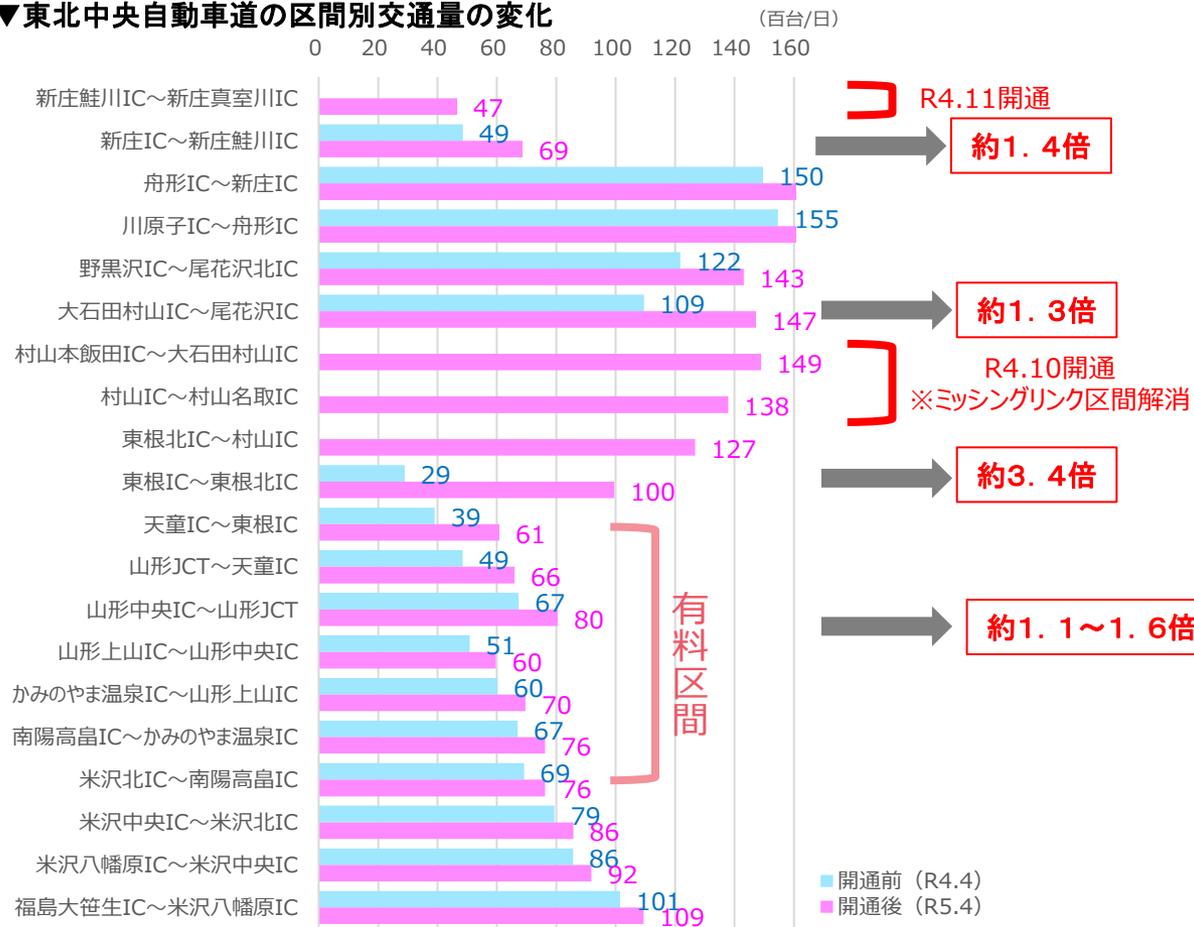
2-2. 東北中央道開通による交通状況の変化

- 令和4年度に東北中央自動車道が相次いで開通し、首都圏から新庄まで直結。
- 東北中央自動車道の交通量は、ミッシングリンク解消により、前後区間中心に増加。(約1.3~3.4倍)
- また、有料区間においても、交通量が増加。(約1.1~1.6倍)

▼位置図



▼東北中央自動車道の区間別交通量の変化



出典：トラフィックカウンターによる計測及びNEXCO東日本提供データ
開通前：令和4年4月、開通後：令和5年4月

2-2. 東北中央道開通による交通状況の変化

- 東北中央自動車道と並行現道(国道13号)を併せた断面交通量が増加し、交通流動が活性化。
- また、東北中央自動車道と国道13号の交通分担の適正化により、国道13号の交通量は減少。

▼位置図



出典：トラフィックカウンターによる計測

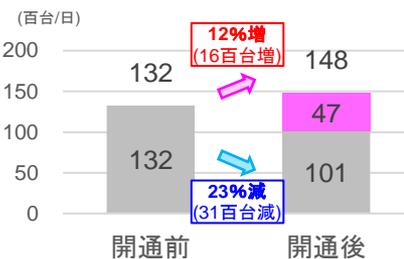
開通前：令和4年4月

開通後：令和5年4月

▼断面交通量の変化(全車)

東北中央道・国道13号

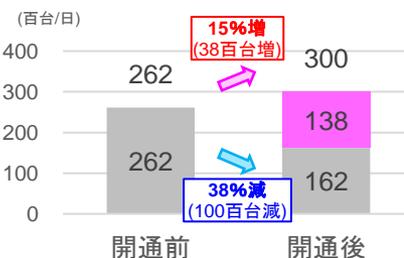
【断面①】新庄鮭川IC～新庄真室川IC、R13新庄



【断面②】大石田村山IC～尾花沢IC、R13尾花沢



【断面③】村山IC～村山名取IC、R13楢岡



▼断面交通量の変化(大型車)

東北中央道・国道13号

【断面①】新庄鮭川IC～新庄真室川IC、R13新庄



【断面②】大石田村山IC～尾花沢IC、R13尾花沢



【断面③】村山IC～村山名取IC、R13楢岡



▼断面交通量の変化(小型車)

東北中央道・国道13号

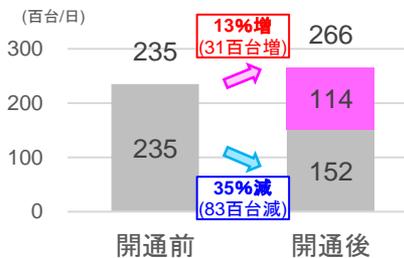
【断面①】新庄鮭川IC～新庄真室川IC、R13新庄



【断面②】大石田村山IC～尾花沢IC、R13尾花沢



【断面③】村山IC～村山名取IC、R13楢岡



2-2. 主要渋滞箇所のモニタリング

特定要件：通常期
要望有無：トラック協会

〇 ひがしねきた 〇 むらやまもといいだ
かにさわ
 〇 開通区間(東根北～村山本飯田) 付近の主要渋滞箇所のモニタリングを実施。

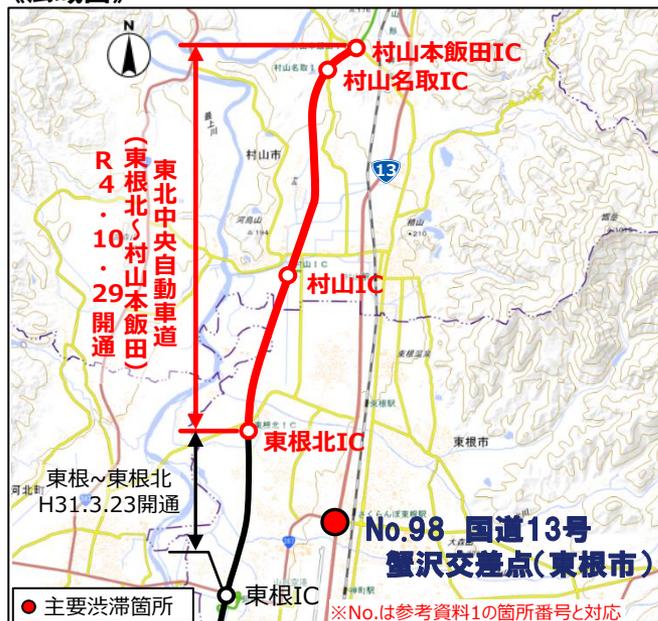
〇 蟹沢交差点において、抽出方向で速度、渋滞継続時間が改善し、全流入方向が解除条件に該当。

■ 開通区間周辺の主要渋滞箇所の変化

《位置図》



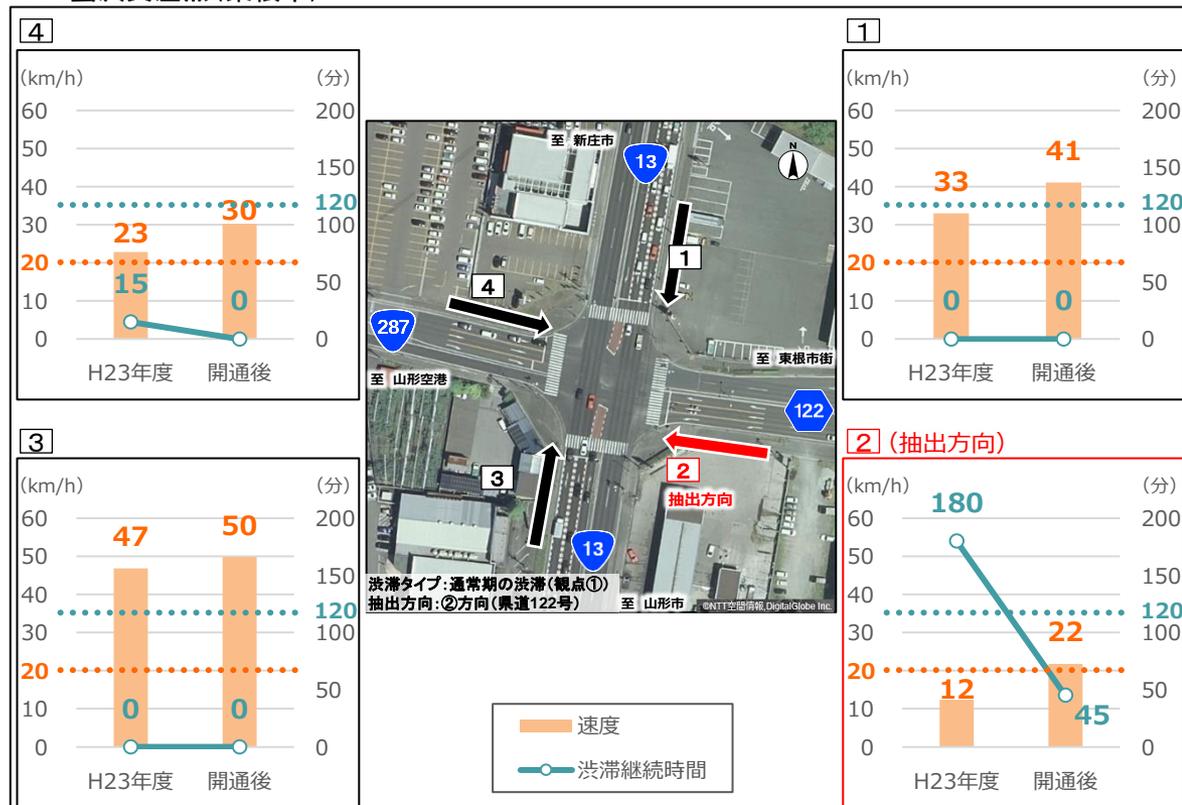
《広域図》



[各方向のピーク時速度の変化(速報)]

解除条件：対策前後において、ピーク時速度：20km/h以上・渋滞継続時間120分未満

R13蟹沢交差点(東根市)



【出典】プローブデータ
 (平成23年度：H23.5～H24.4、開通後：R4.12-R5.11) 18

2-2. 主要渋滞箇所のモニタリング

特定要件：冬期
要望有無：-

いづみた

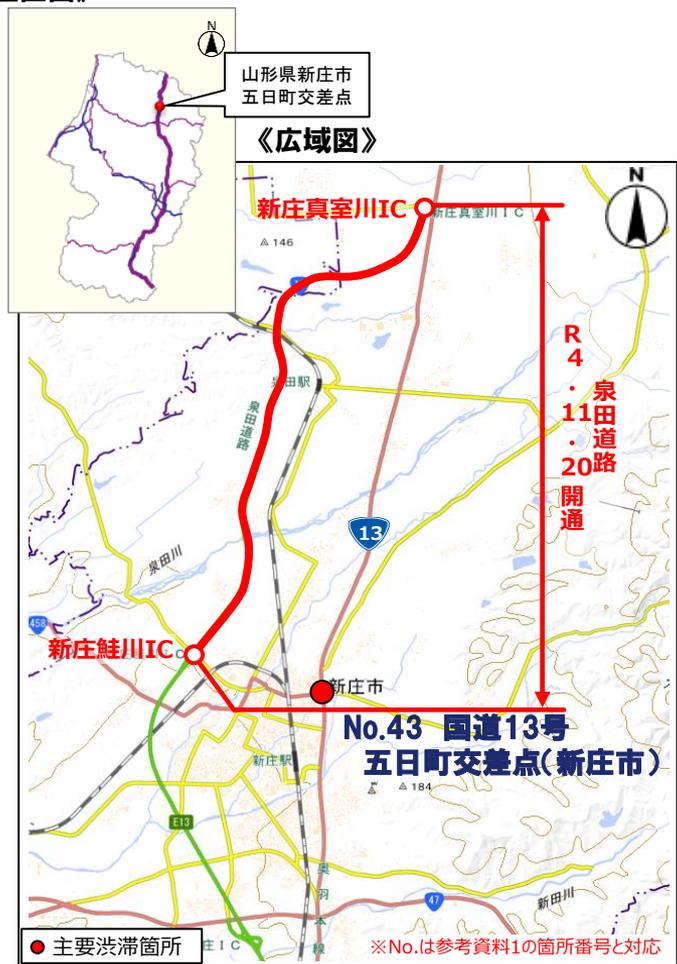
○泉田道路の並行現道の主要渋滞箇所のモニタリングを実施。

いつかまち

○五日町交差点において、抽出方向で冬期速度低下率が改善し、解除条件に該当。

■ 泉田道路と周辺の主要渋滞箇所

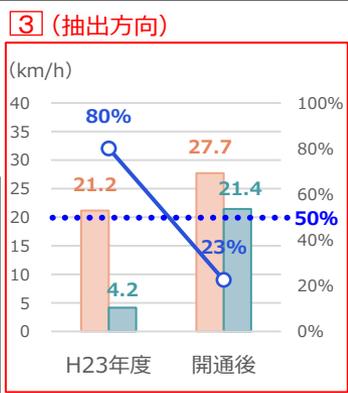
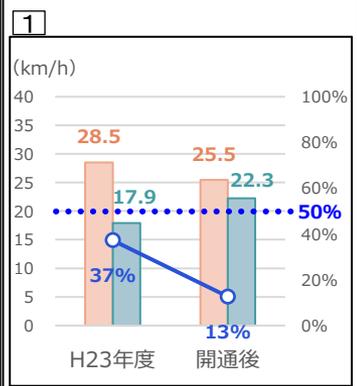
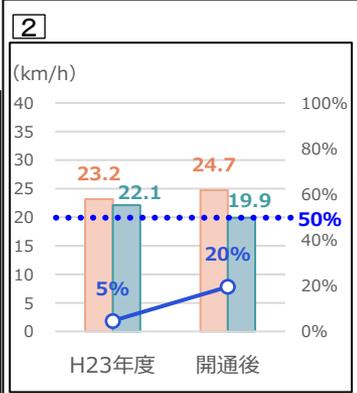
《位置図》



[各方向のピーク時速度・冬期速度低下率の変化(速報)]

解除条件：冬期の速度低下率が50%未満

R13五日町交差点(新庄市)



【出典】プローブデータ
 (開通前：通常期：H23.5～11、H24.4、冬期：H23.12～H24.3)
 (開通後：通常期：R5.4～11、冬期：R4.12～R5.3)

2-2. 主要渋滞箇所のモニタリング

特定要件：冬期
要望有無：-

いづみた

○泉田道路の並行現道の主要渋滞箇所のモニタリングを実施。

ひがしやまきた

○東山北交差点において、抽出方向で冬期速度低下率が改善し、解除条件に該当。

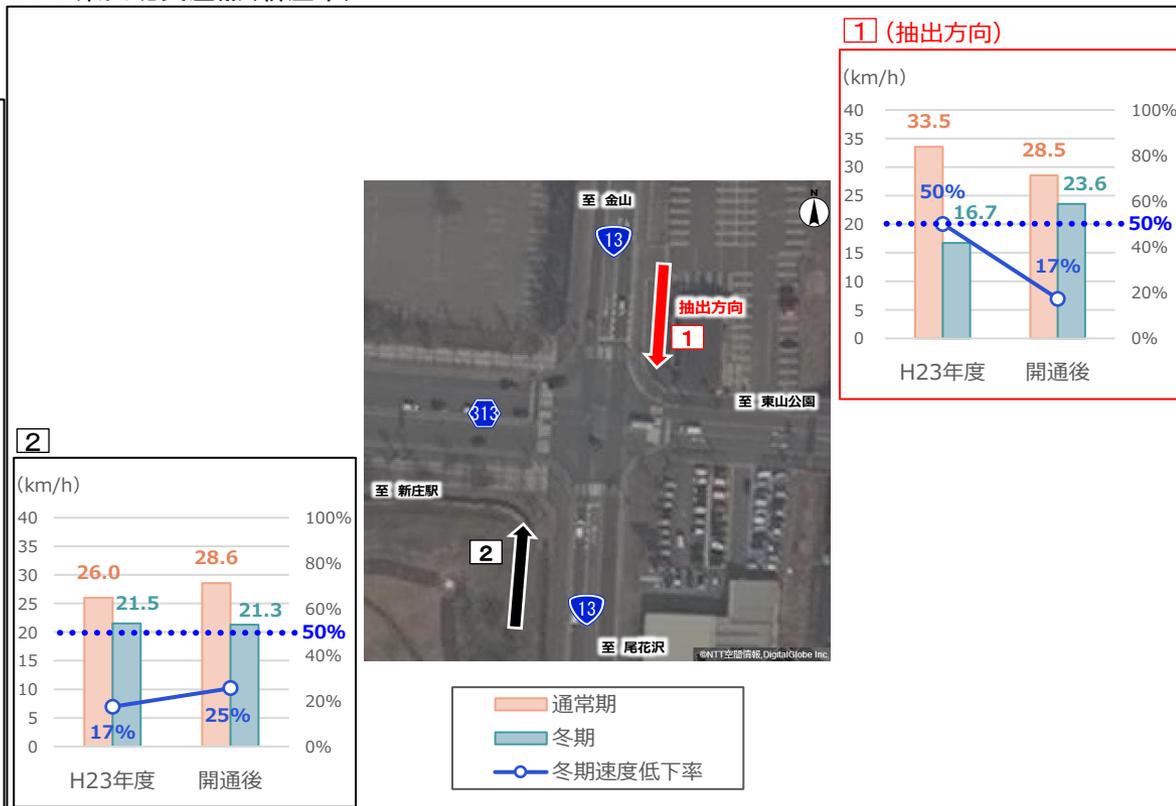
■ 泉田道路と周辺の主要渋滞箇所 《位置図》



[各方向のピーク時速度・冬期速度低下率の変化(速報)]

解除条件：冬期の速度低下率が50%未満

R13東山北交差点(新庄市)



【出典】プローブデータ
(開通前：通常期：H23.5～11、H24.4、冬期：H23.12～H24.3)
(開通後：通常期：R5.4～11、冬期：R4.12～R5.3)

2-2. 主要渋滞箇所のモニタリング

特定要件：冬期
要望有無：-

- 泉田道路の並行現道の主要渋滞箇所のモニタリングを実施。
- 東山交差点において、抽出方向で冬期速度低下率が改善し、解除条件に該当。

■ 泉田道路と周辺の主要渋滞箇所

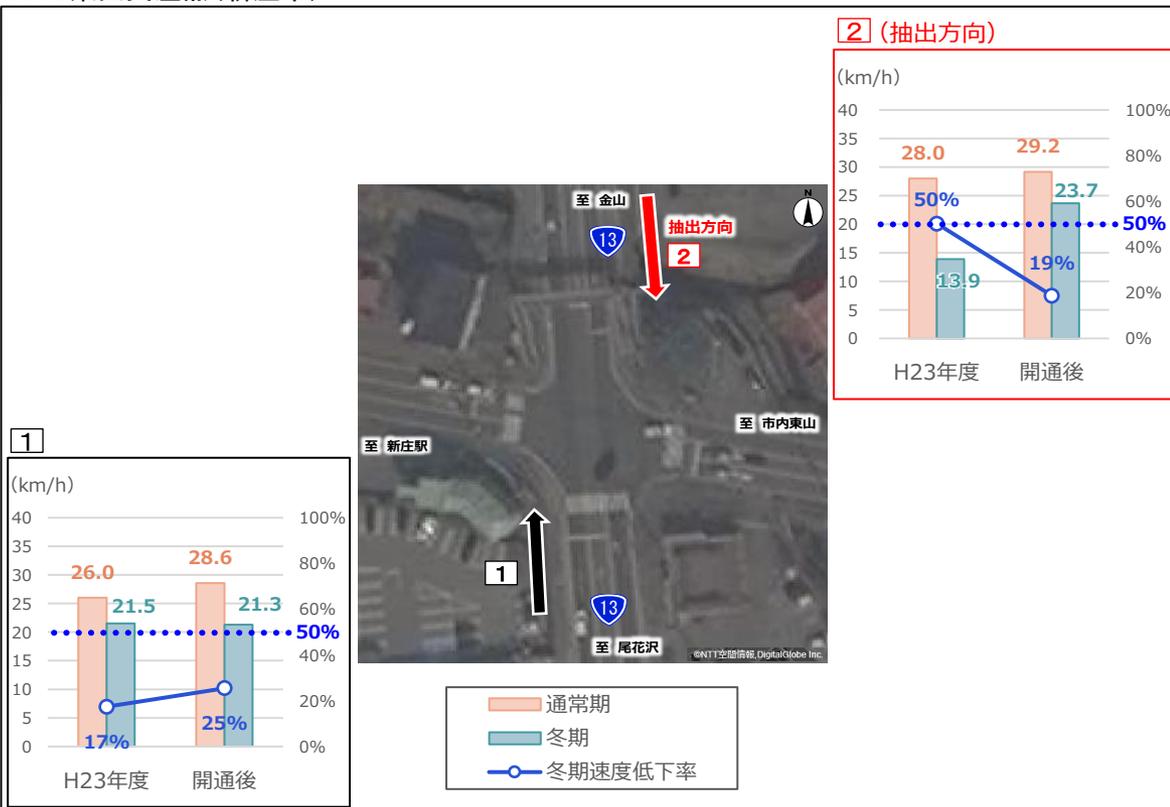
《位置図》



[各方向のピーク時速度・冬期速度低下率の変化(速報)]

解除条件：冬期の速度低下率が50%未満

R13東山交差点(新庄市)



【出典】プロブデータ
 (開通前：通常期：H23.5～11、H24.4、冬期：H23.12～H24.3)
 (開通後：通常期：R5.4～11、冬期：R4.12～R5.3)

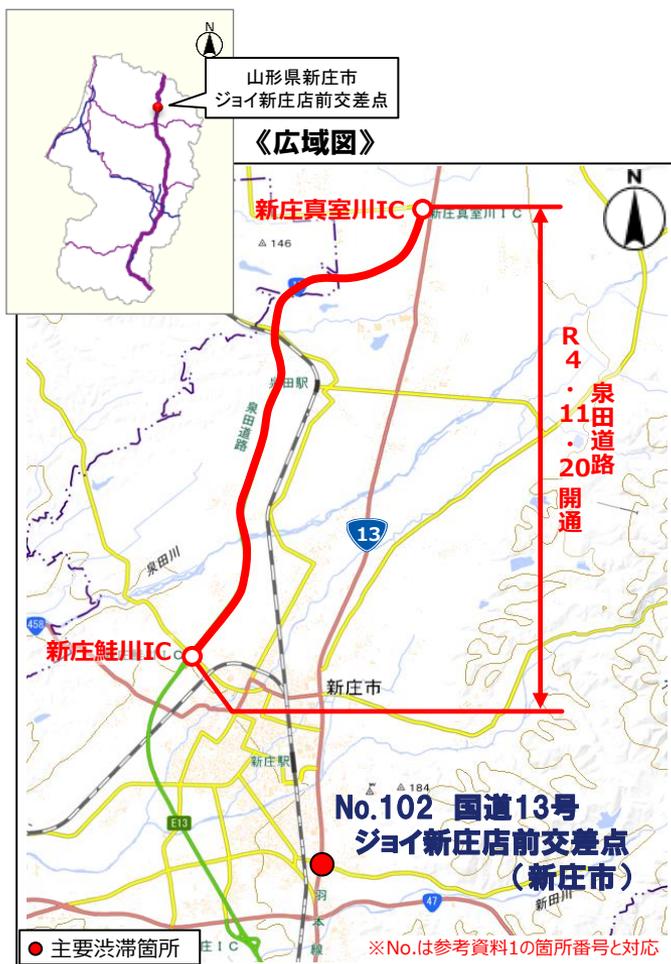
2-2. 主要渋滞箇所のモニタリング

特定要件：冬期
要望有無：-

いづみた
○泉田道路の並行現道の主要渋滞箇所のモニタリングを実施。

しんじょうてんまえ
○ジョイ新庄店前交差点において、抽出方向で冬期速度低下率が改善し、解除条件に該当。

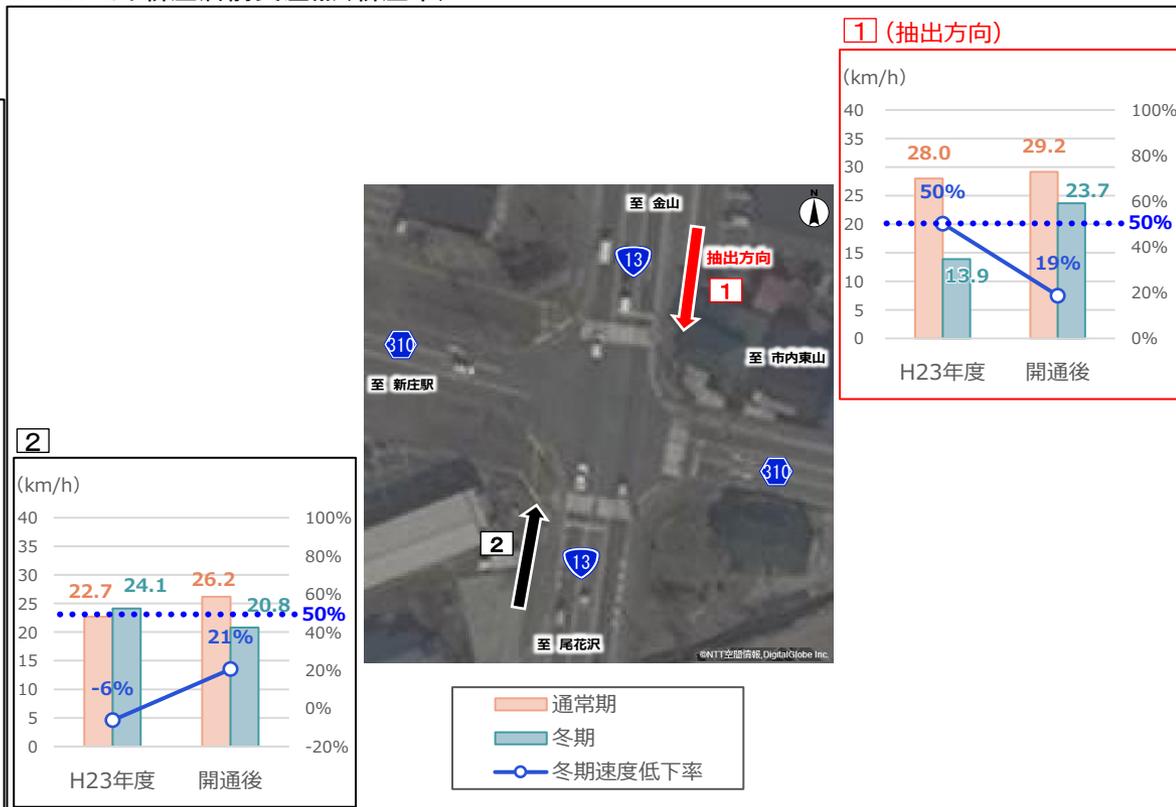
■ 泉田道路と周辺の主要渋滞箇所 《位置図》



[各方向のピーク時速度・冬期速度低下率の変化(速報)]

解除条件：冬期の速度低下率が50%未満

R13ジョイ新庄店前交差点(新庄市)



【出典】プローブデータ
(開通前：通常期：H23.5~11、H24.4、冬期：H23.12~H24.3)
(開通後：通常期：R5.4~11、冬期：R4.12~R5.3)

2-2. 主要渋滞箇所のモニタリング

特定要件：通常期
要望有無：-

- ^{いずみた}泉田道路の並行現道の主要渋滞箇所のモニタリングを実施。
- ^{やまや}山屋交差点について、抽出方向で速度、渋滞継続時間が改善し、全流入方向が解除条件に該当。

■ 泉田道路と周辺の主要渋滞箇所

《位置図》

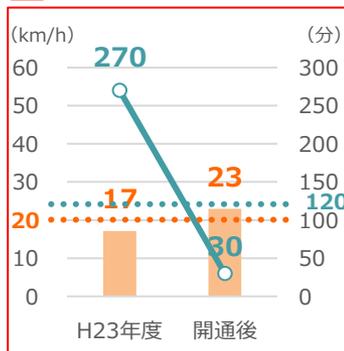


[各方向のピーク時速度の変化(速報)]

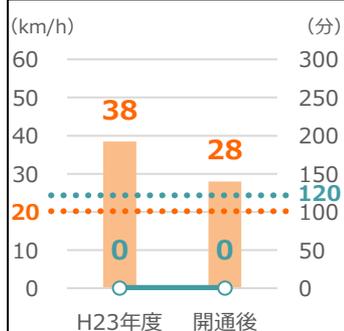
解除条件: 対策前後において、ピーク時速度: 20km/h以上・渋滞継続時間120分未満

R13山屋交差点(新庄市)

③ (抽出方向)



②



①



※方向3はJR踏切を跨ぐ区間となっているため、踏切手前までの区間延長(400m)に評価区間を見直してモニタリング

2-3. 門東町交差点改良に関するモニタリング

特定要件：通常期
要望有無：-

もんとうち
○門東町交差点における交差点改良事業の効果検証として、モニタリングを実施。

【渋滞発生 の 要因】

右折車線がなく、後続車の通行を阻害することに起因する速度低下。

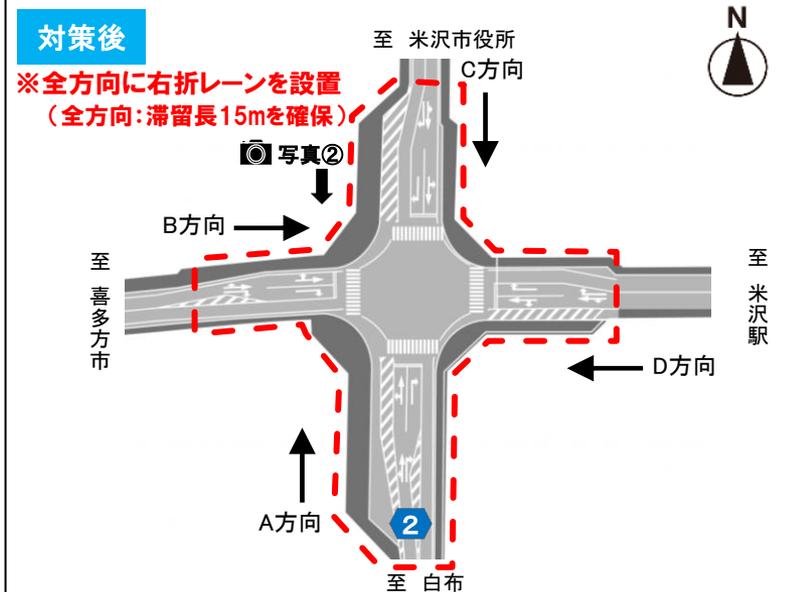
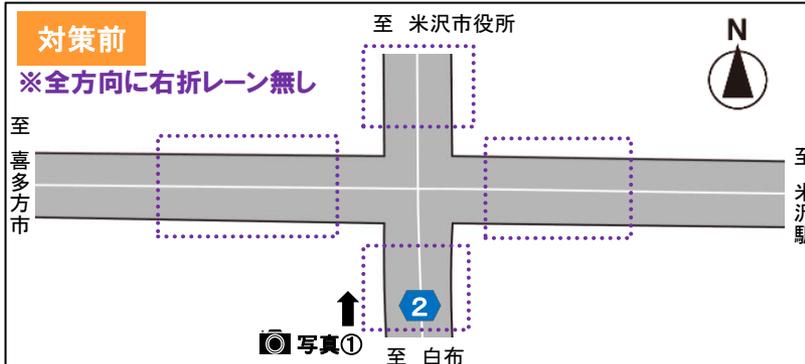
【対策】

○実施状況：令和4年12月23日完了。○内容：交差点改良（右折レーンの設置）

交差点	特定条件	要望
門東町交差点（米沢市）	通常期	-



《対策内容》



《現場状況写真》



《広域図》



2-3. 門東町交差点改良に関するモニタリング

特定要件：通常期
要望有無：-

○門東町交差点の抽出方向で速度、渋滞継続時間ともに改善し、**全流入方向が、解除条件に該当。**

【渋滞発生 の 要因】

右折車線がなく、後続車の通行を阻害することに起因する速度低下。

【対策】

○実施状況：令和4年12月23日完了。○内容：交差点改良(右折レーンの設置)

交差点	特定条件	要望
門東町交差点 (米沢市)	通常期	-

《位置図》

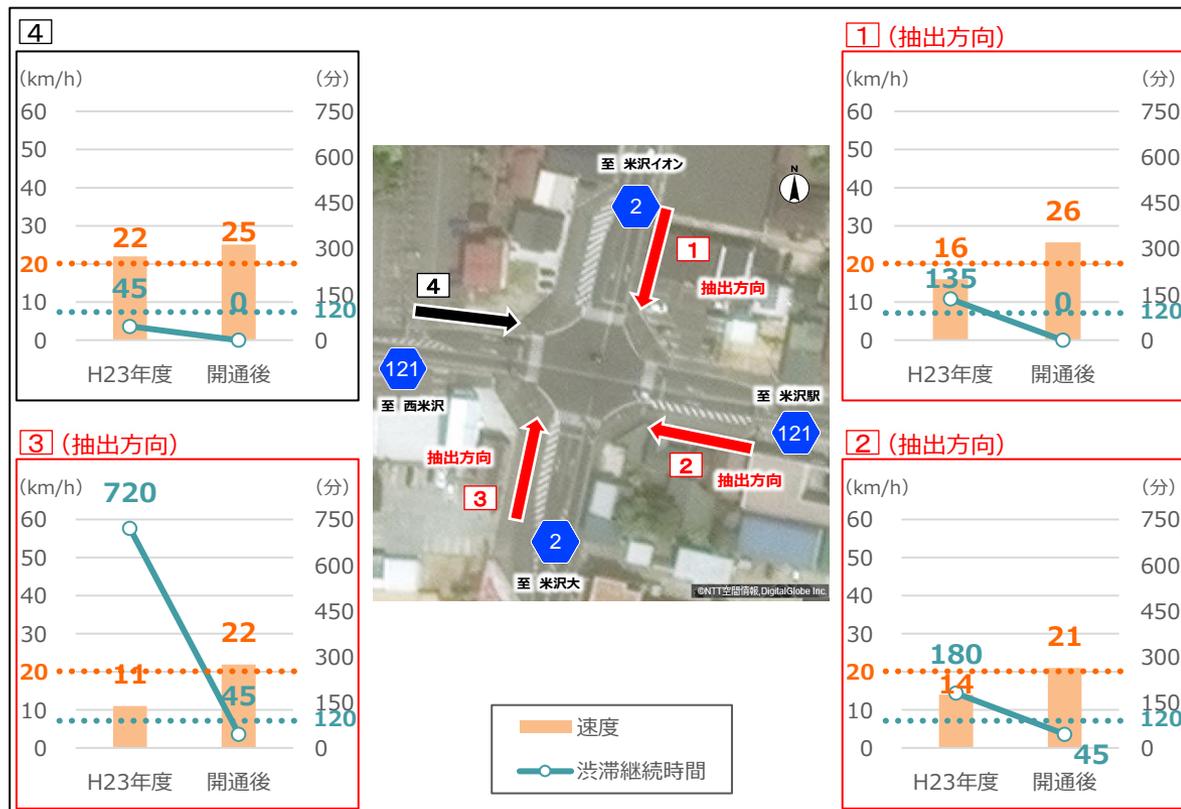


《広域図》



【各方向のピーク時速度の変化(速報)】

解除条件：対策前後において、ピーク時速度：20km/h以上・渋滞継続時間120分未満



【出典】プローブデータ
(平成23年度：H23.5~H24.4、開通後：R5.1-R5.12)

2-4. 山屋交差点改良に関するモニタリング

特定要件：通常期
要望有無：-

- 山屋交差点では、泉田道路開通(R4.11)に加え、交差点改良が完了(R5.3)。
- 県立新庄病院の移転(R5.10)を考慮し、病院移転による影響をモニタリングにより検証。

【渋滞発生の要因】

- ・交差点付近の道路幅員が狭く、すれ違い困難による速度低下。
- ・県立新庄病院開院(R5.10.1)に伴い、交通量の増加が見込まれる。

【対策】

○実施状況：令和5年3月28日完了 ○内容：道路拡幅、歩道整備

交差点	特定条件	要望
山屋交差点 (富士通ゼネラル前交差点) (新庄市)	通常期	-

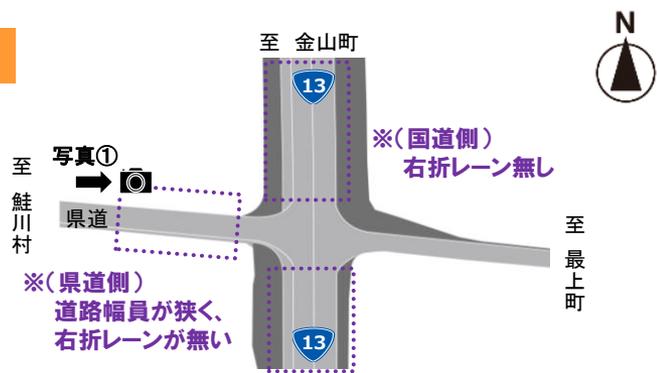


《広域図》

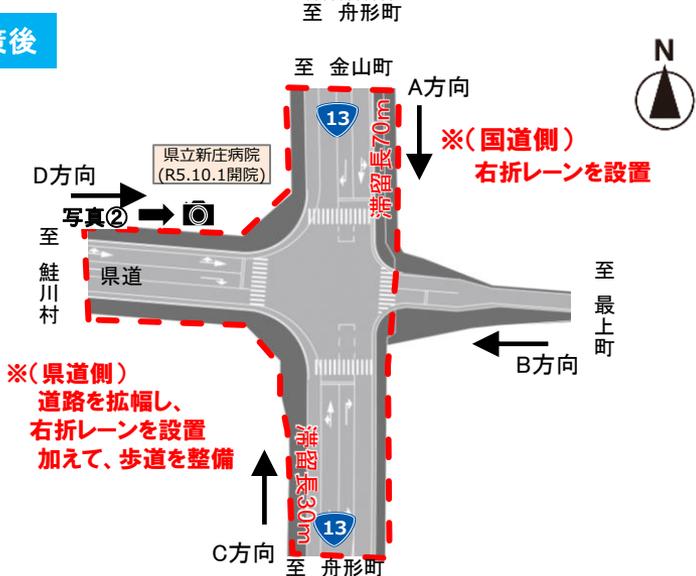


《対策内容》

対策前



対策後



《現場状況写真》

写真①(対策前)



写真②(対策後)



2-4. 山屋交差点改良に関するモニタリング 県立新庄病院開院後

- 県立新庄病院開院(移転)に伴う影響として、モニタリングを実施。(対象期間:R5.10-R5.12)
- 新庄病院開院後も、抽出方向で、走行速度、渋滞継続時間の改善傾向は継続しており、全流入方向で解除条件に該当。

■ 泉田道路と周辺の主要渋滞箇所

《位置図》

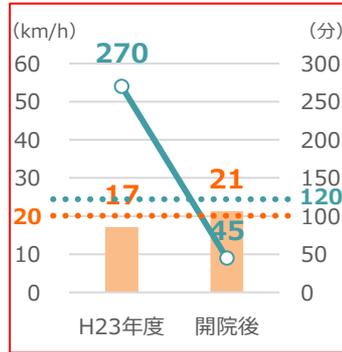


[各方向のピーク時速度の変化(速報)]

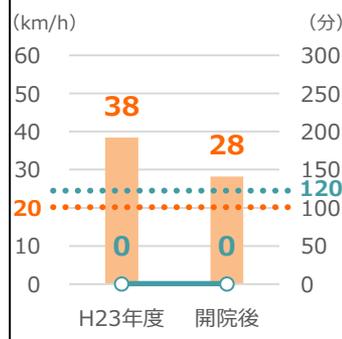
解除条件: 対策前後において、ピーク時速度: 20km/h以上・渋滞継続時間120分未満

R13山屋交差点(新庄市)

③ (抽出方向)



②



①



※方向3はJR踏切を跨ぐ区間となっているため、踏切手前までの区間延長(400m)に評価区間を見直してモニタリング

【出典】プローブデータ

(平成23年度: H23.5~H24.4、病院開院後: R5.10-R5.12)

2-5. 主要渋滞箇所のモニタリング総括

- 各事業に関連する主要渋滞箇所について、モニタリング結果は以下のとおりである。
 ○令和6年度第1回渋滞協において、モニタリング結果・利用者実感を踏まえた解除審議を実施予定。

事業		対象	選定基準	概要
東北中央 自動車道	東根～尾花沢 R4.10開通	(1)国道13号蟹沢交差点（東根市）	通常期	【速度・渋滞継続時間】 ⇒抽出方向で改善 ※全流入方向で解除条件に該当
		(2)国道13号五日町交差点（新庄市）	冬期	【冬期速度低下率】 ⇒抽出方向で改善 ※解除条件に該当
	泉田道路 R4.11開通	(3)国道13号東山北交差点（新庄市）	冬期	【冬期速度低下率】 ⇒抽出方向で改善 ※解除条件に該当
		(4)国道13号東山交差点（新庄市）	冬期	【冬期速度低下率】 ⇒抽出方向で改善 ※解除条件に該当
		(5)国道13号ジョイ新庄店前交差点（新庄市）	冬期	【冬期速度低下率】 ⇒抽出方向で改善 ※解除条件に該当
		(6)国道13号山屋交差点（新庄市）	通常期	【速度・渋滞継続時間】 ⇒抽出方向で改善 ※全流入方向で解除条件に該当
門東町交差点改良 R4.12完了	(7)門東町交差点改良（米沢市）	通常期	【速度・渋滞継続時間】 ⇒抽出方向で改善 ※全流入方向で解除条件に該当	
山屋交差点改良 R5.3完了	(8)国道13号山屋交差点改良（新庄市） ※新庄病院開院後の R5.10-12において検証	通常期	【速度・渋滞継続時間】 ⇒抽出方向で改善傾向が継続 ※全流入方向で解除条件に該当	

3. ピンポイント渋滞対策等の取り組み

3-1. ピンポイント渋滞対策の実施状況

○令和4年度までに、山形県内の10箇所においてピンポイント対策事業を実施（次頁に箇所図）。

○令和5年度は、国道7号^{ひろのこうや}広野興屋交差点【酒田市】における車線拡幅事業を継続実施中。国道458号^{ばんばちよう}万場町交差点【新庄市】におけるピンポイント対策を実施。

▼ ピンポイント対策実施状況

年度	箇所名	道路管理者	対策内容
平成28年度	①国道348号南一番町交差点（村山地域）	山形市	従道路（山形市道）への右折ポケットの設置
平成30年度	②国道112号下条五叉路交差点（村山地域）	山形河川国道事務所	国道112号（上り）右折車待機位置の明示
	③国道112号旅籠町交差点（村山地域）	山形河川国道事務所	国道112号（下り）右折ポケットの設置
令和1年度	④国道13号青田五丁目交差点（村山地域）	山形河川国道事務所	国道13号（上り）右折レーンの延伸
	⑤県道18号山形テレビ前交差点（村山地域）	山形県	従道路への右折車待機位置の明示
令和2年度	⑥国道13号小立交差点（村山地域）	山形河川国道事務所	国道13号（上り）右折レーンの延伸
令和3年度	⑦国道112号江俣交差点（村山地域）	山形河川国道事務所	国道112（下り）号右折レーンの延伸
	⑧国道348号美畑町交差点（村山地域）	山形県・山形市	従道路（山形市道）の右折ポケットの設置 国道348号の停止線前出し 国道348号右折車待機位置の明示 等
令和4年度	⑨国道13号飯田二丁目交差点（村山地域）	山形河川国道事務所	国道13号（上り）右折レーンの延伸
	⑩国道47号本合海交差点（最上地域）	山形県	従道路（国道458号）グルーピング舗装
令和5年度	⑪国道7号広野興屋交差点（庄内地域）	酒田河川国道事務所	国道7号（下り）車線拡幅（1→2車線）
	⑫国道458号万場町交差点（最上地域）	山形県	国道458号 右折車待機位置の明示
計	12箇所	山形河川国道事務所：6箇所 酒田河川国道事務所：1箇所 山形県：4箇所※ 市町（山形市）：2箇所※ ※1箇所重複	

3-1. ピンポイント渋滞対策の実施状況(平成28年度～令和5年度)

○令和3年度まで「村山地域」山形市において対策を実施し、近年最上地域や庄内地域でも対策を実施。

▼ピンポイント対策箇所図(平成28～令和5年度実施箇所)



3-2. 令和4年度 実施箇所(山形県)

特定要件：冬期
要望有無：-

- 国道47号本合海交差点【新庄市】(主要渋滞箇所(冬期))において、ピンポイント対策を実施。
- 令和5年度冬期の走行改善状況を令和6年度に検証予定。

【課題】

冬期の路面凍結等による国道458号の速度低下

【対策】

○実施状況：令和5年3月30日完了

○内容：南側流入部(国道458号)のグルーピング舗装

交差点	特定条件	要望
本合海交差点(新庄市)	冬期	-



＜現場状況写真＞

写真①対策前



写真②対策後(グルーピング舗装施工)



3-3. 令和5年度 実施箇所(山形県)

特定要件：通常期
要望有無：-

- 一般国道458号万場町交差点【新庄市】でピンポイント対策(右折車待機位置の明示)を実施。
- 令和5年度の走行改善状況を令和6年度に検証予定。

【渋滞発生の要因】

・右折車の滞留が後続車の通行を阻害することに起因する速度低下

【対策】

○実施状況：令和5年10月27日完了。

○内容：区画線により交差点内に右折車の待機位置の明示

交差点	特定条件	要望
万場町交差点 (新庄市)	通常期	-

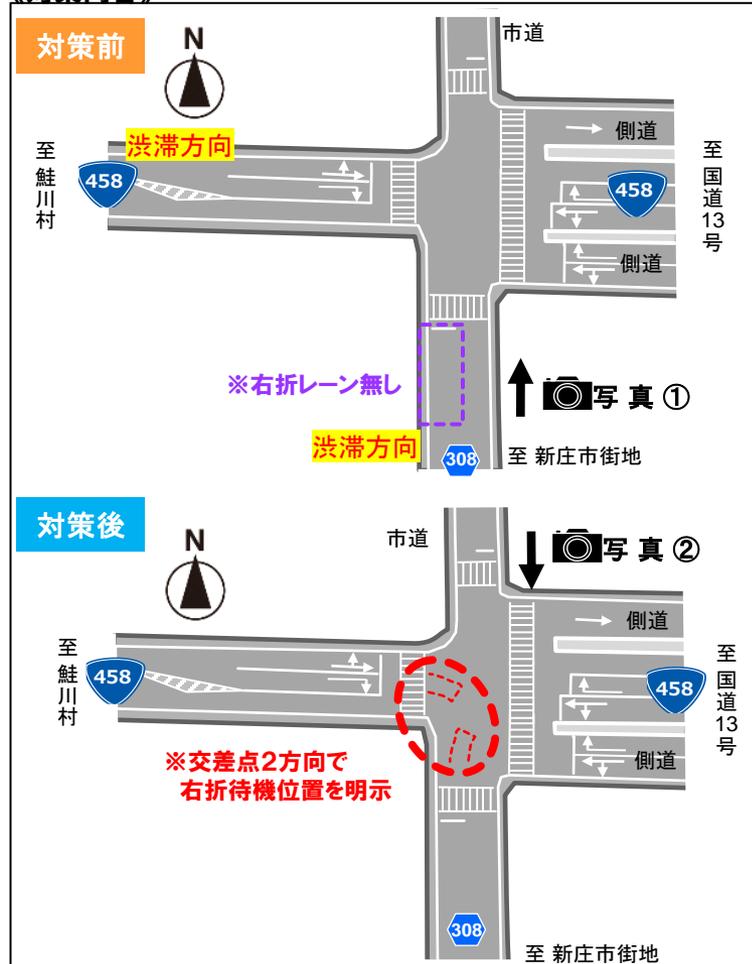
《位置図》



《広域図》



《対策内容》



《現場状況写真》

写真①(対策前)



写真②(対策後)



3-3. 令和5年度継続実施箇所(酒田河川国道事務所)

特定要件：通常期
要望有無：トラック協会

- 令和5年度は設計及び交差点より北側において土工や舗装工を実施。
- 令和6年度は交差点部の土工、排水構造物工や、舗装工を予定。

国道7号 広野興屋交差点

右折車線拡幅 (1→2車線)

◀位置図▶



◀交通状況▶



◀説明図▶



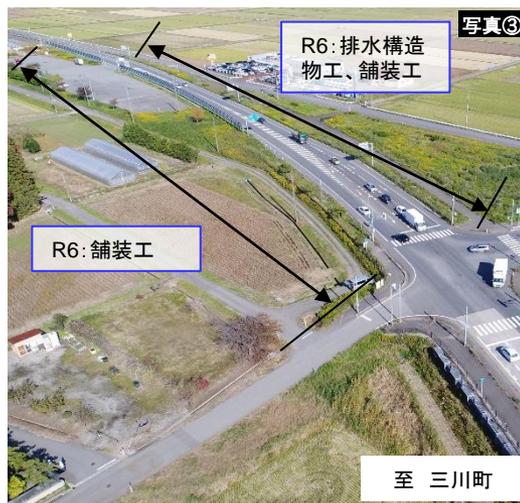
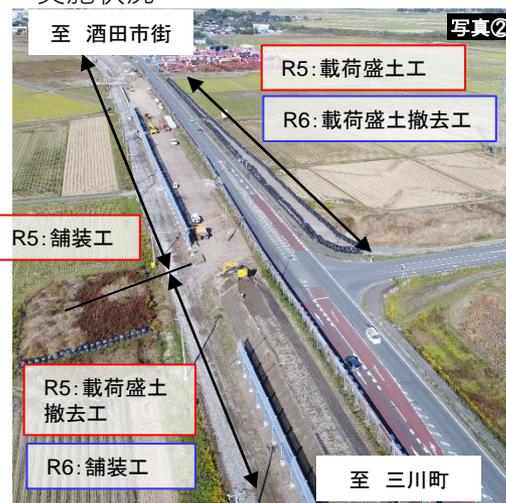
従道路の右折需要が多く、信号1回で捌けず渋滞が発生

国道を2車線化することで、従道路の右折車線数が増設でき、円滑な交通を実現

◀広域図▶



◀実施状況▶



3-3.【参考】庄内地域の道路交通課題

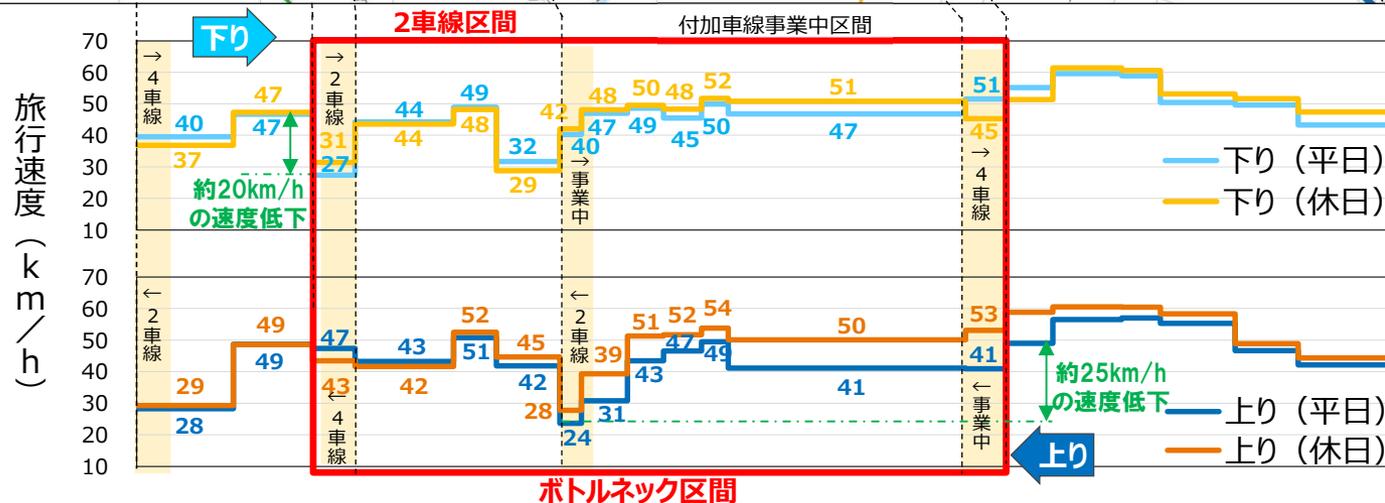
(2) 国道7号三川町酒田市境周辺の交通現況(平常時)

- 三川町酒田市境は2車線区間であり、前後区間は4車線整備のため**ボトルネック区間**となっている。
- 沿線には大型ショッピングモールや京田西工業団地等が立地。交通量は約17,000台/日と多く、ボトルネック区間には**主要渋滞箇所が3箇所存在**しており、平日、休日ともに速度低下が発生している。

▼前後区間との旅行速度比較 (通常期平日の速度)



- 〈道路種別〉
 - 三川北改良
 - 高規格道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
- 〈路線区分〉
 - 2車線
 - 4車線化事業中
 - 4車線供用済
- 〈凡例〉
 - 主要渋滞箇所
- R3全国道路・街路交通情勢調査日交通量 (台/日) (混雑度)

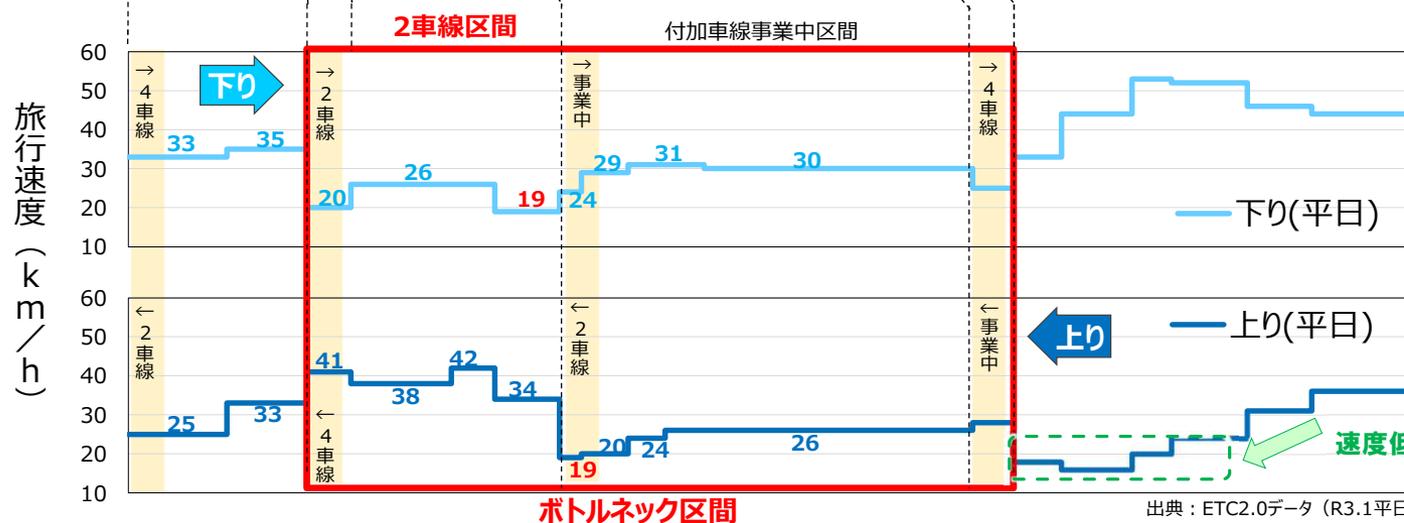


3-3.【参考】庄内地域の道路交通課題

(2) 国道7号三川町酒田市境周辺の交通現況(冬期)

- 冬期の旅行速度は、通常期と比較して更に低下傾向となっており**20km/h以下の区間も存在**している。
- 特に上り線は、ボトルネック区間に近づくにつれて速度が低下しており、「興野地区事故対策」完了後には、おぼこ大橋付近にボトルネックが移動する事が想定され、事業完了後も課題が残ると考えられる。

▼前後区間との旅行速度比較 (冬期平日の速度)



3-4. 令和6年度以降検討箇所(山形県)

特定要件：通常期
要望有無：トラック協会

○令和6年度以降は、国道121号徳町交差点(米沢市)において、ピンポイント対策(右折車待機位置の明示)を実施予定。

国道121号 徳町交差点

交差点南北流入部(県道米沢南陽白鷹線)において、右折車待機位置の明示

≪位置図≫

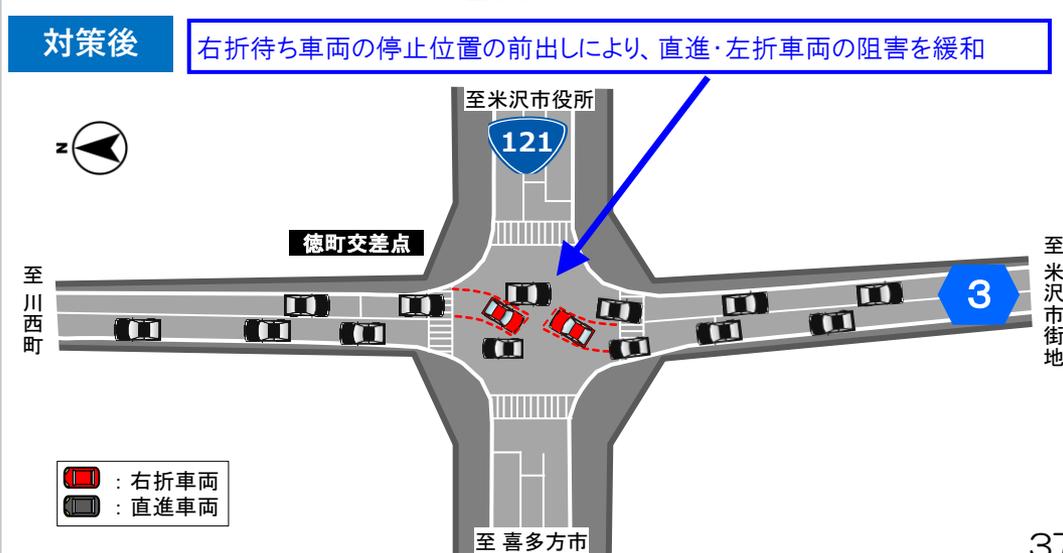
≪交通状況≫



≪広域図≫



≪説明図≫



3-5. ピンポイント対策まとめ

対象箇所	取り組み概要	実施者	実施時期	今後の方針
①国道47号 本合海交差点	・グルーピング舗装	山形県	R5.3.30完了	・冬期（R5年度）のデータ観測後、モニタリングを実施し、効果確認予定。
②国道458号 万場町交差点	・右折車の待機位置を明示。	山形県	R5.10.27完了	・R5年度走行改善状況を令和6年度に検証予定。
③国道7号 広野興屋交差点	・車線拡幅	酒田河川国道事務所	R5、R6年度 ※R7年度以降は興野地区事故対策として実施	・事業進捗を図り、適宜状況等を報告予定。
④国道121号 徳町交差点	・右折車待機位置の明示。	山形県	R6年度以降	・R6年度以降の実施に向けて、対策詳細検討。

3-6. 東根ICランプの合流における渋滞対策事例(山形県)

- 東北中央自動車道開通に伴うIC周辺の渋滞箇所として、東根ICランプ部の渋滞が指摘。
- 東根ICランプの合流円滑化を図る渋滞対策(短期)を実施。

【課題】 ランプから本線への合流車両がスムーズに合流できず、後続車両がランプ上で滞留

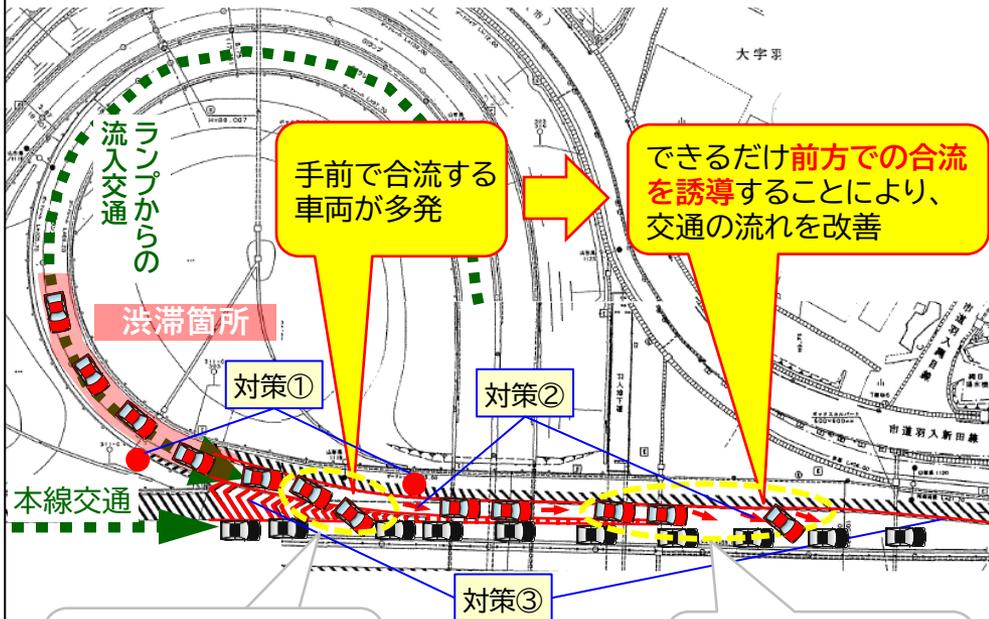
【対策完了】 令和5年10月31日

【対策】 ①誘導看板の設置 ②誘導用矢印線の設置 ③区画線の変更(実線引き直し・ゼブラ設置)

【対策①】誘導看板の設置



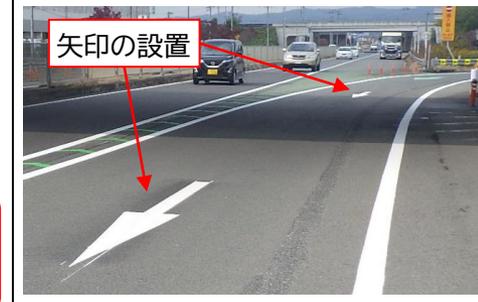
本線合流手前の2箇所に設置



ランプを降りてすぐに本線に合流しようとしているため、後続車両がランプ上に滞留している(最大渋滞長90m)

ランプを降りてから先で本線に合流しているため、ランプ上での滞留が緩和(最大渋滞長60m)

【対策②】誘導用矢印線の設置



【対策③】区画線の変更

外側線引き直し・緑ゼブラ



対策前



写真① R5.8.24(木)7時頃の合流状況

対策後



写真② R5.11.9(木)7時頃の合流状況

4. TDM施策の取り組み

4-1. TDM施策について(米沢市)

1. TDM施策の取組背景

- 最上川渡河橋りょう西側の2交差点には交通が集中
- 米沢八幡原中核工業団地に向かい東進する交通が多い
- コロナ禍緊急事態宣言下に交差点東進方向速度改善

2. TDM施策の実施フロー

令和2年度 第2回協議会 (R3.2.12)

①選定交差点 ②対象者 ③手法 等の報告

令和3年度 第1回協議会 (R3.7.29)

令和3年度実施概要報告

令和3年度 第2回協議会 (R4.3.14)

取組結果・検証結果の報告

令和4年度 第1回協議会 (R4.7.29)

令和4年度実施概要報告

令和4年度 第2回協議会 (R5.3.13)

取組結果・検証結果の報告

令和5年度 第1回協議会 (R5.8.2)

令和5年度実施概要報告

令和5年度 第2回協議会 (R6.2.19)

取組結果・検証結果の報告

3. 令和5年度のTDM施策実施概要

<渋滞緩和を目指す主要渋滞箇所>

- 米沢市役所前・相生橋西の2交差点
- 工業団地方面に向かい交差点を東進する方向

<取組対象>

- 八幡原中核工業団地、米沢オフィス・アルカディア、米沢駅周辺の102事業所の従業員 (約5,300人)

<取組内容>

- 時差出勤・テレワーク※
- ※対象交差点の渋滞発生時間帯(7:30~8:30)を避けた前後時間帯の出勤、またはテレワークを推進

<実施期間>

- 11月1日~30日の平日
- 取組推進期間【11月6日(月)~10日(金)の5日間】を設定し周知

<取組の目標>

- 交差点速度20km/h以下となる交通量を上回る台数を削減目標として設定
- 削減目標は「米沢市役所前」で145台/h、「相生橋西」は122台/hを目標値として設定

<効果把握>

- 11月の1か月間を対象に交通量・旅行速度の変化を整理
- 従業員アンケートで取組状況等確認
- 現地確認を踏まえた課題検証
- 市内主要地点間の所要時間変化を整理

米沢市役所前(米沢市役所前交差点、相生橋西交差点)の通勤時間帯の渋滞緩和にご協力をお願いします。

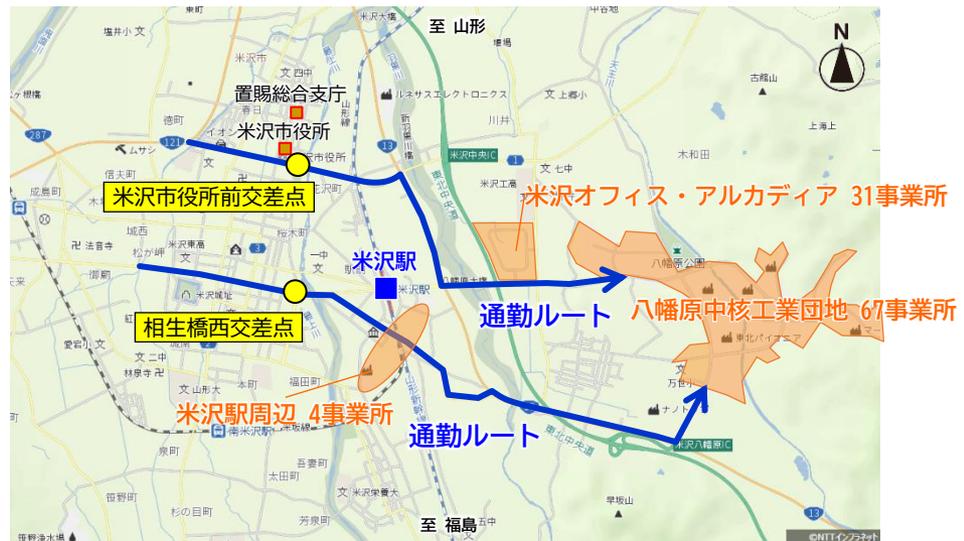
時差出勤・テレワーク
米沢市市街地渋滞対策

令和4年度は八幡原中核工業団地、米沢オフィス・アルカディア、米沢駅周辺の102事業所のご協力ご支援で実施。

米沢市役所前交差点・相生橋西交差点の朝ピークの渋滞緩和が確認されました。

実施期間 令和5年11月1日~30日の平日(月~金)
特に11月6日(月)~10日(金)の5日間
みなさまの積極的な協力をお願いします!

(表面) ▲TDM施策取組協力案内チラシ (裏面)



▲対象交差点と取組の対象事業所位置図

4-1. TDM施策について(米沢市)

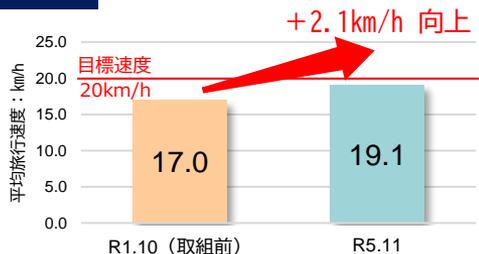
4. 取り組みによる速度と交通量の変化

- 取り組みにより、目標値には至らなかったものの、速度の向上、交通量の減少が確認された。

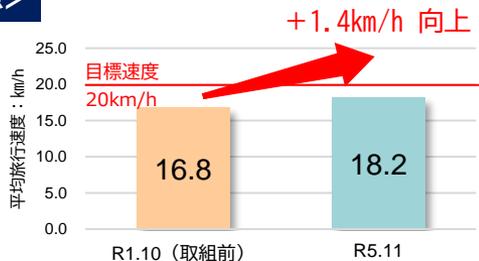
速度(7:30-8:30)の変化

米沢市役所前交差点	取組前:17.0km/h ⇒ 実績:19.1km/h(2.1km/h向上)
相生橋西交差点	取組前:16.8km/h ⇒ 実績:18.2km/h(1.4km/h向上)

<米沢市役所前交差点>



<相生橋西交差点>

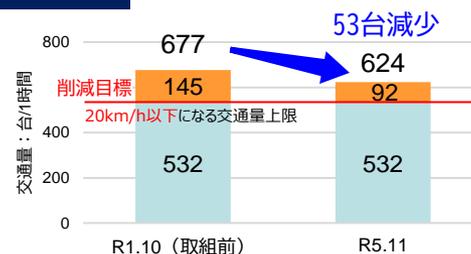


出典: 速度はETC2.0データを基に作成

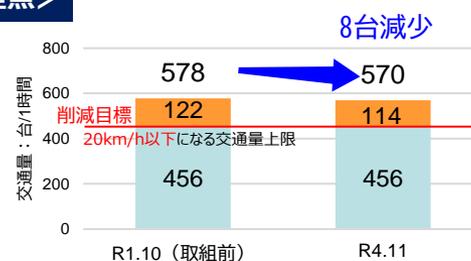
交通量(7:30-8:30)の変化

米沢市役所前交差点	取組前:677台 ⇒ 実績:624台(53台減少)
相生橋西交差点	取組前:578台 ⇒ 実績:570台(8台減少)

<米沢市役所前交差点>



<相生橋西交差点>



※交通量上限は、R1.10の平均速度が20km/h以下になる交通量から設定

出典: 交通量は断面交通量情報 (JARTIC) を基に作成

5. 現地交通状況確認結果

- 交通量は多く、信号停止による滞留は生じるが、概ね1~2回の青信号で交差点を通過。
- 青現示中の流入車両が、減速や停止することなく、比較的高い速度を維持して交差点を通過。

信号別け・速度的には、概ね問題ないことを確認



▲米沢市役所前交差点東進方向の走行状況 (11/8)



▲相生橋西交差点東進方向の走行状況 (11/8)



至 相生橋

4-1. TDM施策について(米沢市)

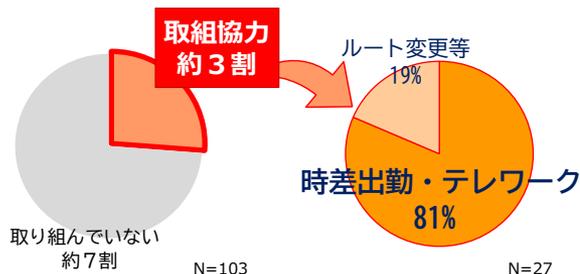
6. 従業員の取り組み協力状況とアンケート結果

- TDM施策の取り組みに約3割から協力が得られた。
- 取り組みを行った方の約5割が通勤時間短縮等の効果を実感していただけた。
- 今後もTDM施策に取り組む意向がある方が約6割いることが確認できた。

※約5,300人に取組協力依頼。うち、取り組みに参加し回答いただいた方のご意見を集計

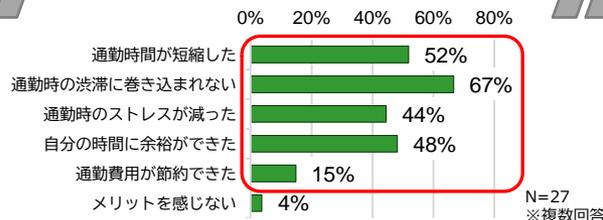
<令和5年度の取り組み状況>

- TDM施策の取り組みに約3割が協力
- うち時差出勤・テレワークが約8割
- うちルート変更等約2割



<取り組みに協力した従業員の実感>

- 通勤時間短縮、ストレス減等各約4~7割
- メリットを感じなかった人は1割未満

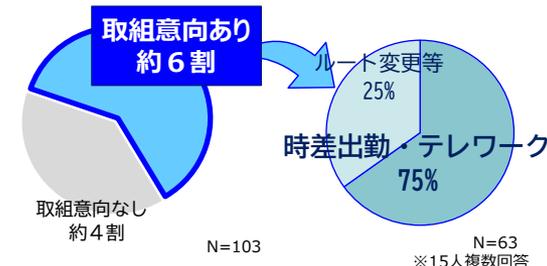


取り組み協力者の声

- 時差出勤をして通勤時のストレスが減りました。
- テレワークで通勤時間が無くなり、小学生の子供を家で迎えてあげられます。

<今後の取り組み意向>

- 約6割が今後の取り組みに意向あり
- うち時差出勤・テレワークが8割弱
- うちルート変更が2割強

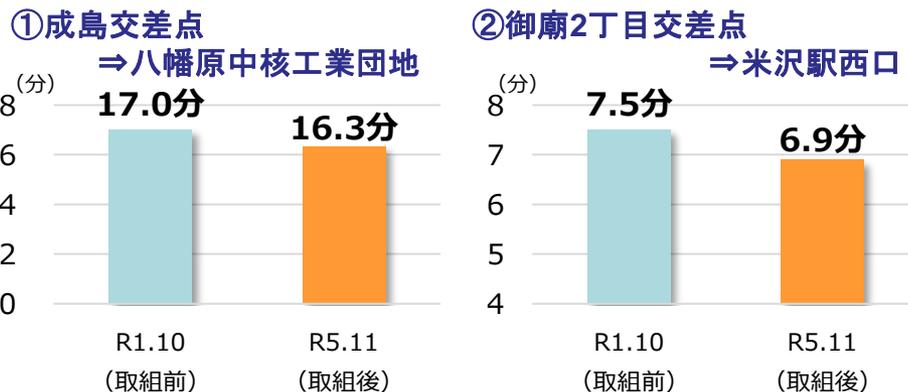


7. 市内主要地点間における所要時間の変化



※国土地理院地図を加工して作成

▼主要地点間ルートによる所要時間の変化



4-1. TDM施策について(米沢市)

7. 令和6年度以降の取り組み予定

令和5年度の取り組み結果

一定効果を確認

速度	20km/hに近い水準に向上
交通量	一定の減少
アンケート結果	約3割協力・約6割取組意向



令和6年度以降の取り組み

取り組みの継続

- 事業所・従業員の自発的取り組みの定着を支援
- 速度・交通量データ※を継続確認
- 交通状況を現地で適時確認

※速度・交通流動:ETC2.0データ
※交通量:断面交通量情報(JARTIC)

4-2. TDM施策について(鶴岡市)

1. TDM施策の取組背景

- 令和2年の緊急事態宣言下で、鶴岡市内の交通量が減少し、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。**
- 市役所及び市内企業(工業団地)を対象としたアンケート調査等より、**通勤交通に対する時間分散が渋滞緩和に有効的な施策と位置付け。**



図 朝ピーク時の主な走行経路

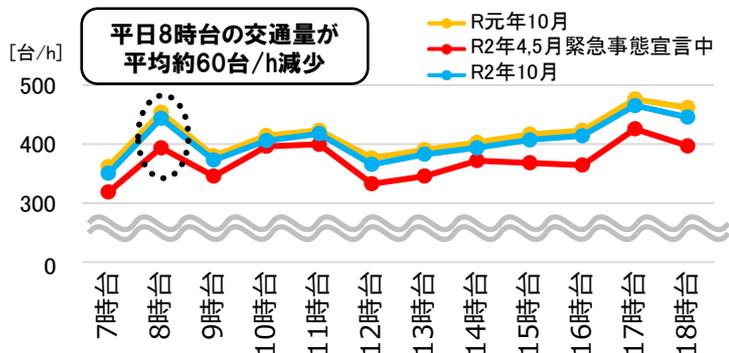


図 鶴岡市DID地区時間帯別交通量の変化

資料：「断面交通量情報」(日本道路交通情報センター)(R1.10.11~R1.10.31、R2.4.16~5.14、R2.10.11~10.31)より算出(鶴岡市DID地区区内常時観測県警トランク58基を対象)

2. 令和5年度の取組

- 令和4年度のTDMでは、参加者もあまり多くないなど効果が限定的であった。
- 令和5年度は、**道路利用者の分析を行い、利用者数の多い鶴岡中央工業団地管理組合や鶴岡商工会議所組合員へ直接、ヒアリングや事前アンケートを行い、参加意欲の向上につながるような取組を実施した(回答数N=345)。**
- TDM施策は、令和5年10月16日~27日までの約2週間実施した。

時期	実施内容
5月	鶴岡市役所と令和5年のTDMの進め方を相談
6月	鶴岡市役所と事前アンケートの内容・実施に向けて協議
7-8月	鶴岡市役所、鶴岡中央工業団地管理組合、鶴岡商工会議所と事前アンケートの内容説明、協力依頼を実施(約4000名)
9月	事前アンケートの実施、集計(回答数N=345) 広報チラシの作成
10月上旬	広報チラシをメールにて各関係機関より従業員等への送付、または直接郵送
10月中旬	TDMの実施(交通量調査、渋滞長調査) 各関係機関と事後アンケートの内容確認・協力依頼の相談
11月	事後アンケートの実施、集計
12月	各関係機関に取り組み結果をフィードバック

鶴岡市の朝の交通渋滞解消に向けた取り組みにご協力をお願いします

朝の交通渋滞の解消に向けた社会実験を行います。ご自身の可能な範囲内で通勤経路の変更や時差出勤などの取り組み(TDM施策)の実践にご協力をお願いします。

社会実験の効果

- 1 待ち時間の減少
通勤時間の少ないルートが分かります。
- 2 待ち時間の確保
待ち時間を確保できます。
- 3 通勤費用、移動コストの減少
CO2排出量が減少し、通勤費用の削減が期待できます。

特に避けるべき時間帯
7:40~8:00頃の鶴岡市役所付近を避けるため
経路の変更、時差出勤、自宅勤務などを実施し、みんなで鶴岡市の交通渋滞を解消しましょう!!

2023年 10/16(月) ~ 10/27(金)

▲広報チラシ オモテ

経路の変更の紹介

混雑経路では約22分
主要渋滞経路を2箇所通過
所要時間約17分

主要渋滞経路を4箇所通過
所要時間約12分

主要渋滞経路を0箇所通過
所要時間約15分

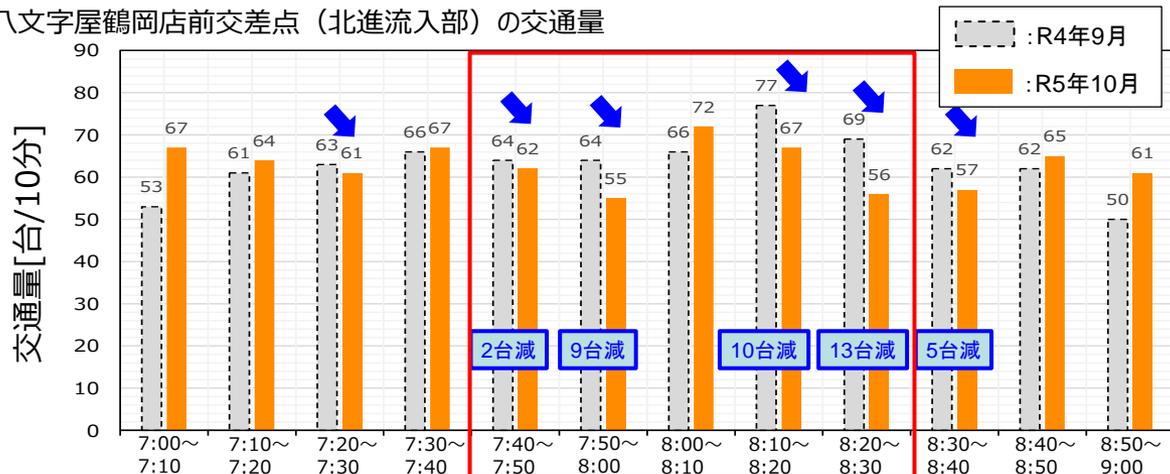
▲広報チラシ ウラ

4-2. TDM施策について(鶴岡市)

3. TDM実施期間中の交通実態

- 交通量について、TDMへの参加により通勤時間をずらしたことによる影響で7:40～8:00、8:10～8:40で特に減少し、前後時間帯に増加し平準化。
- ピーク時間の渋滞長は減少傾向にあり一定の効果は確認できたが、渋滞は依然として発生しており大きな改善には至らなかった。
- 事後アンケートの結果からは、9割以上が「社会実験前の交通状況は変わらない」と回答しており、利用者の実感からも効果は限定的であった。

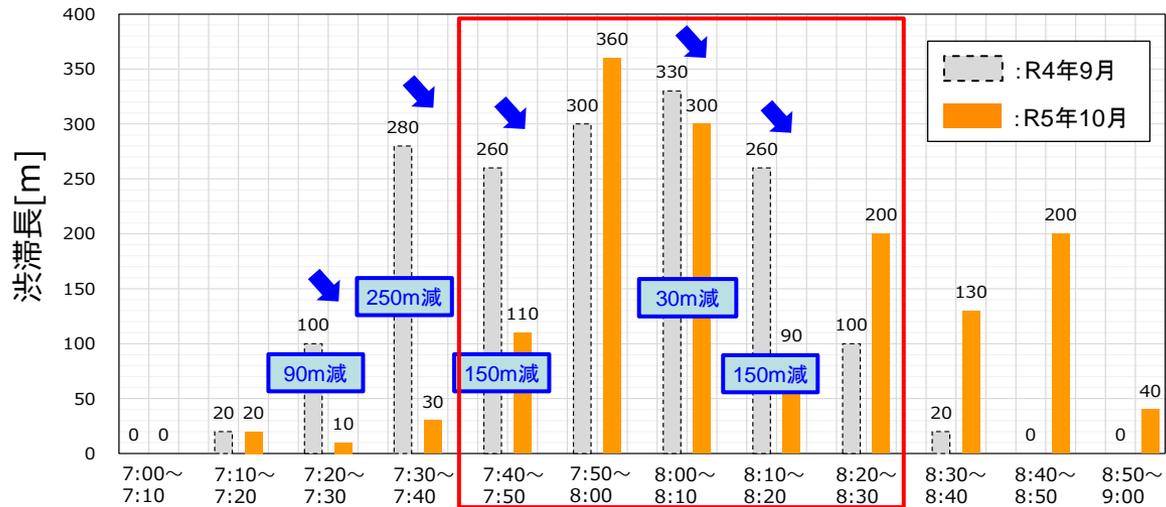
・八文字屋鶴岡店前交差点（北進流入部）の交通量



ピーク時間帯の交通量が約8%減少
⇒八文字屋鶴岡店前交差点北進流入部の道路利用者の1割弱がTDMに参加した可能性あり

	R4年9月	R5年10月	減少率
ピーク時間帯 (7:40～8:30)の交通量	340台	312台	約8%

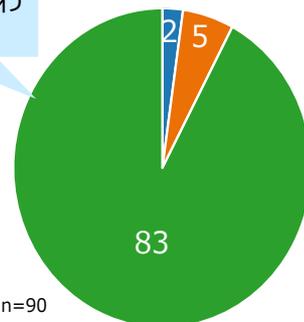
・八文字屋鶴岡店前交差点（北進流入部）の渋滞長の差



■ TDM施策中に通勤経路の交通状況に変化が見られたか (N=90)

回答者の9割以上が社会実験前と変わらないと回答

- 社会実験前より交通量が増えた (混雑していた)
- 社会実験前より交通量が少なくなった (混雑が緩和していた)
- 社会実験前と変わらない



▲ 事後アンケート調査結果

4-2. TDM施策について(鶴岡市)

4. 鶴岡市内の交通実態と今後の方針

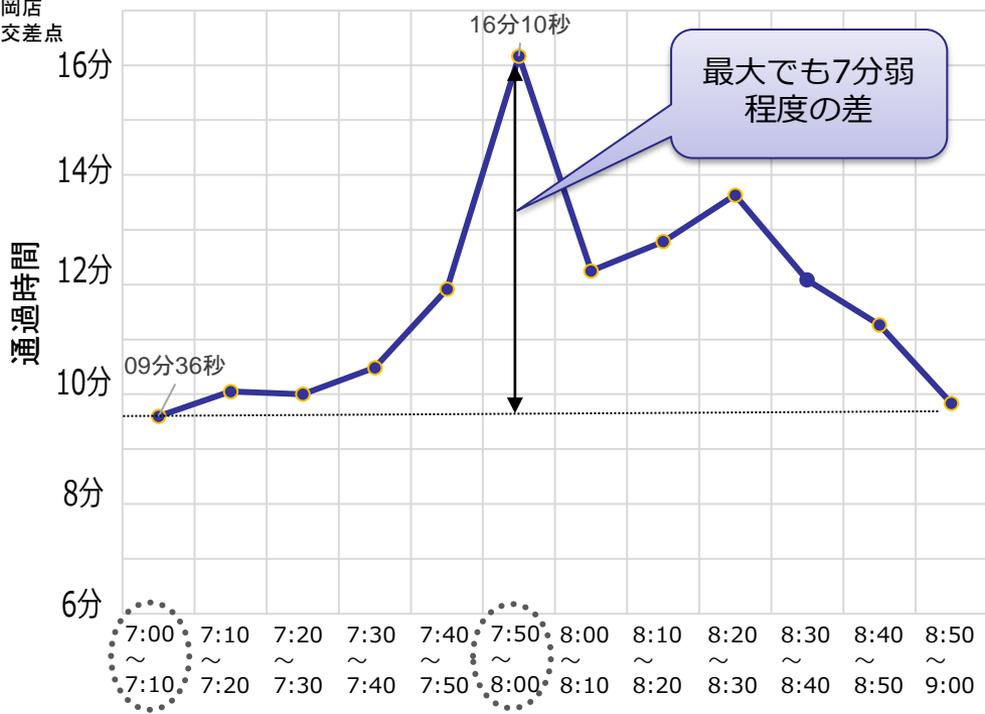
○令和5年度に実施した鶴岡市でのTDM施策とその分析結果を通じて、当該地域の特性から以下の課題が明らかとなった。

- ①参加を呼び掛けた工業団地は、その業態からテレワークや時差出勤への切り替えが困難な環境にある。
- ②ピーク時とオフピーク時の通過時間の差が小さく、参加者は時差出勤のメリットを感じにくい(下図:混雑の大きさ)

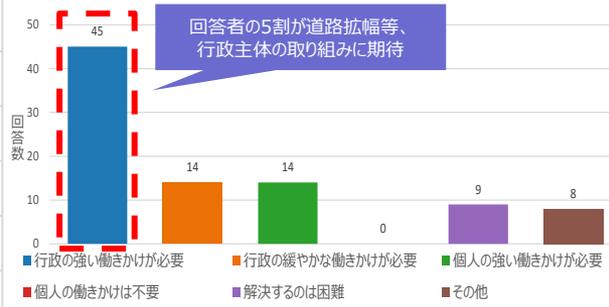
○地元意見からも渋滞解消に向けて、ソフト施策では限界があるため**道路拡幅事業など行政主導の取り組み**を求めることが多く挙げられている。

○以上を踏まえ、鶴岡市においては、都市計画道路の整備の推進などを図りつつ経過を注視するとともに、庄内地域における他のエリアへの展開の可能性について検討を進める。

・鶴岡市役所前交差点から八文字屋鶴岡店前交差点間の通過時間



・鶴岡市内の朝の交通状況について、地元住民が求めている対策 (N=90)



4-3. TDM施策について(山形市)

- 令和4年度は、約2,000人の市職員を対象として、ノーマイカー通勤を本格実施。
- また、市内事業者向けに「エコ通勤研修会」を開催(R5.3.23)。
- 令和4年度の実績に基づき、取り組み前後の変化について検証。

1. 背景

- 山形市地域公共交通計画に基づき、自家用車から公共交通への利用転換を促すとともに渋滞緩和を図るため、山形市の取り組みの一つとして、山形市職員によるノーマイカー通勤の取り組みを実施。

2. 実施フロー

- 令和3年度に試行。(R3.10.4~)
- 令和4年度から本格実施に移行し、令和5年度も継続的に実施。

【令和3年度】

ノーマイカー通勤の実施(試行) ※ 実施率 68.4%

※約200人対象

【令和4年度】

ノーマイカー通勤の実施 ※ 実施率 約50.2%

※約2000人対象

【令和5年度】

- 令和4年度の取り組みを検証
- ノーマイカー通勤の継続実施 ※

※約2000人対象

3. 令和4年度の取り組み概要

▼令和4年度の取り組み概要(山形市役所)

項目	概要
取組内容	<概要> ・ノーマイカー通勤 <対象期間> ・R4.5.13(金)~R5.3.31(金)
実施対象	・市長、副市長、部長等 ・市長事務部局の職員(会計年度任用職員を含む) 合計 約2,000人
実施内容	・実施期間は、公共交通機関、徒歩、自転車の利用に積極的に取り組む ・やむを得ず、マイカーを利用する必要がある場合はエコドライブや相乗りの実施により、マイカーの運転に伴い排出される二酸化炭素の削減に取り組む
数値目標	・実施率70% (毎月最終金曜日の実施状況を集約)
広報(職員向け)	・グループウェアにてJR東日本や山交バス、コミュニティバスの時刻表や、公共交通に関するお役立ちサイトを掲載
実施結果	・実施率 約50.2%

4-3. TDM施策について(山形市)

4. 市内事業者のエコ通勤の拡大に向けた研修会

■令和5年3月23日開催内容

- (1) エコ通勤優良事業所認証について
講師：国土交通省総合政策局地域交通課
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
- (2) 山形市の公共交通の課題及び取り組みについて
講師：山形市企画調整課交通政策室
- (3) 路線バスの利便性向上の取り組みと実践事例の紹介
講師：株式会社ヤマコー、山交バス株式会社



【研修会の様子(R5.3.23)】

5. 令和5年度の取り組み概要

▼令和5年度の取り組み概要(山形市役所)

項目	概要
取組内容	<概要> ・ノーマイカー通勤 <対象期間> ・R5.4.1(土)～R6.3.31(日)
実施対象	市役所職員 約2,000人
実施内容	・実施期間は、公共交通機関、徒歩、自転車の利用に積極的に取り組む ・やむを得ず、マイカーを利用する必要がある場合はエコドライブや相乗りの実施により、マイカーの運転に伴い排出される二酸化炭素の削減に取り組む
数値目標	・実施率70% (毎月第2・4金曜日の実施状況を集約)
広報 (職員向け)	・グループウェアにてJR東日本や山交バス、コミュニティバスの時刻表や、公共交通に関するお役立ちサイト等を掲載予定

▼令和4年度の取り組みの検証スケジュール

検証項目	令和5年度									
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1
公共交通への利用転換について検証	[検証実施期間]									
二酸化炭素排出量の軽減について検証	[検証実施期間]									
主な通勤ルート为例に、所要時間の変化を検証	[検証実施期間]									
市役所周辺の交通量及び速度の変化を面的に検証	[検証実施期間]									

4-3. TDM施策について(山形市)

6. 検証結果

■公共交通への利用転換

<対象期間>

R4.5.13 (金) ~ R5.3.31 (金)

<実施状況>

毎月最終金曜日(12月においては第4金曜日)の実施状況

- ①対象者数 延べ12,551人
- ②ノーマイカー通勤実施者数 延べ6,296人
- ③実施率(②/①) **50.2%**

<ノーマイカー通勤時の交通手段内訳>

交通手段	鉄道	バス	自転車	徒歩	同乗
割合	3.6%	17.5%	32.4%	34.3%	12.2%

■二酸化炭素排出量の削減

<対象期間>

左記と同じ

<ノーマイカー通勤による二酸化炭素の削減量>

6,875.4 kg-CO₂

※削減量は自家用車(130g-CO₂/km)を利用した場合との比較により算出

<二酸化炭素削減量の計算方法>

通勤方法	通勤距離(往復)(km) ①	排出係数(g-CO ₂ /人km) ②	CO ₂ 排出量(kg-CO ₂) ③= (①×②)/1000	実施者が自家用車・バイクだった場合の排出量(kg-CO ₂) ④= (①×⑤)/1000	自家用車と比較した削減量(kg-CO ₂) ⑥= ④-③
徒歩・自転車	28,432.0	0	0.0	3,696.2	3,696.2
鉄道	10,072.2	17	171.2	1,309.4	1,138.2
バス	17,565.0	57	1,001.2	2,283.5	1,282.2
自家用車(同乗)	11,674.6	65	758.8	1,517.7	758.8
計	67,743.8	—	1,931.3	0.0	6,875.4

<参考>

通勤方法	排出係数(g-CO ₂ /人km) ⑤
自家用車・バイク	130

4-3. TDM施策について(山形市)

■ ノーマイカー通勤に関するアンケート結果 (抜粋)

ノーマイカー通勤の支障となっている事項等を把握するために職員アンケートを実施。

<実施期間>

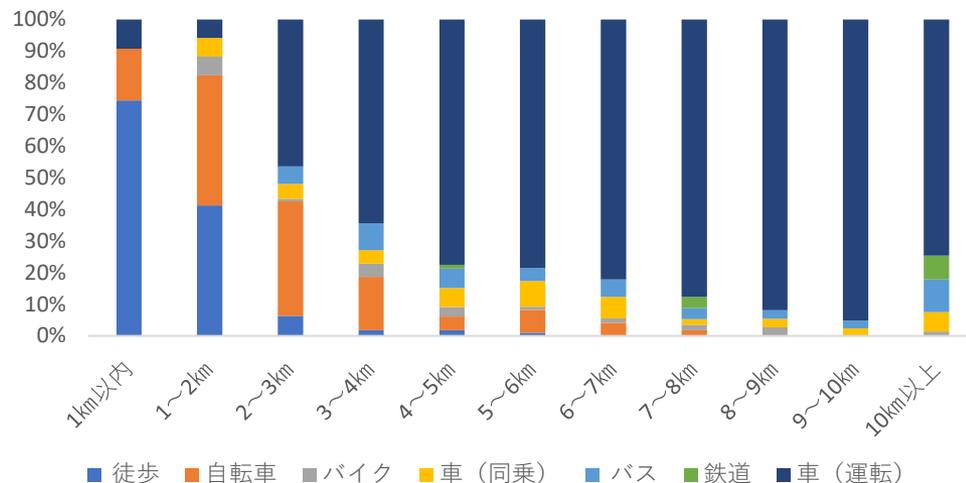
R5.12.28(木)~R6.1.12(金)

12月8日のノーマイカー通勤実施状況をもとに分析

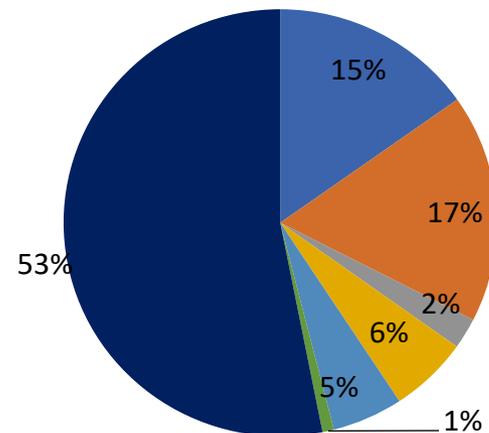
<アンケート結果>

- ・通勤距離が短いほど、徒歩やバイクの割合が多い。通勤距離が長くなるほど車（運転）で通勤する人の割合が高くなるが、10km以上になると車（運転）で通勤する人の割合が減少する。
- ・自宅から最寄りのバス停・駅の距離が300m（5分程度）以内と近い距離に居住している職員でも、車（運転）の利用が多い。自由記述からは、家族の送迎や通院等でノーマイカー通勤が困難と答える方がいる一方で、通勤手当の改善（行きはバス、帰りは鉄道利用等に対する手当）やダイヤ改善などがあればノーマイカー通勤が可能になるという回答があった。

通勤距離×通勤手段 (%)



自宅から最寄りのバス停・駅からの距離 (300m以内)
×通勤手段 (%)



4-3. TDM施策について(山形市)

- 市役所方面の交通量が減少し、市役所周辺では速度が改善し、主要渋滞箇所の速度も向上。
- 市役所方面に向かうバス路線上の地点間では、所要時間が短縮。

5. 取り組みの効果検証(交通量・速度)

- 市役所周辺では、市役所に向かう方面の朝ピーク時交通量が減少



▲交通量の変化(7:30~8:30)

出典：JARTIC交通量 取組前：R3.9.3(金)、10(金)、17(金)
取組中：R4.9.2(金)、9(金)、16(金)、30(金)

- 山形市役所周辺の市街地では、朝ピーク時の速度がわずかに改善

▼平均速度の変化(市役所周辺エリア)



出典：ETC2.0データ 取組前：R3.9.3(金)、10(金)、17(金)
取組中：R4.9.2(金)、9(金)、16(金)、30(金)

6. 取り組みの効果検証(主要渋滞箇所)

- 周辺主要渋滞箇所の市役所方面の速度が向上

▼主要渋滞箇所の速度の変化(朝ピーク2時間)

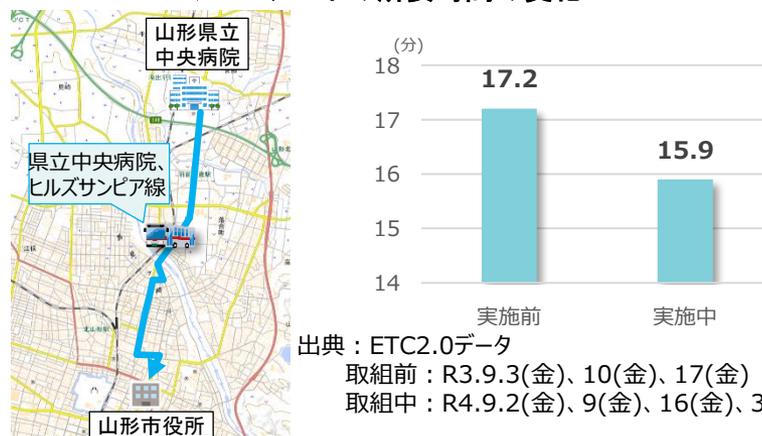


出典：ETC2.0データ 取組前：R3.9.3(金)、10(金)、17(金)
取組中：R4.9.2(金)、9(金)、16(金)、30(金)

7. 取り組みの効果検証(バスルート所要時間)

- 市役所方面に向かうバスルートで所要時間が短縮(定時性向上)

▼バスルートの所要時間の変化



出典：ETC2.0データ 取組前：R3.9.3(金)、10(金)、17(金)
取組中：R4.9.2(金)、9(金)、16(金)、30(金)

※国土地理院地図を加工して作成

4-4. TDMまとめ

箇所	R5 対策内容	実績	今後
米沢市 ・米沢市役所前交差点 ・相生橋西交差点	・時差通勤・テレワーク ・対象企業 102事業所程度 (R5.11.1~R5.11.30)	・米沢市役所前交差点 取組前:17.0km/h ⇒実績:19.1km/h ・相生橋西交差点 取組前:16.8km/h ⇒実績:18.2km/h	・事業所・従業員の自発的な取り組みの定着を支援 ・交通状況のモニタリングを継続的に実施
鶴岡市 ・鶴岡市役所前交差点 ・八文字屋鶴岡店前交差点	・時差通勤、テレワーク、自転車通勤、通勤経路の変更 ・対象者の拡大 鶴岡市役所職員 ⇒鶴岡市役所職員+鶴岡中央工業団地の企業従業員 (R5.10.16~R5.10.27)	・八文字屋鶴岡店前交差点 ピーク時間帯(北進方向) 取組前:340台 ⇒実績:312台 渋滞長は減少した時間帯もあったが、解消には至らず	・管内他地域での実施に向けた検討を実施
山形市 ・山形市役所周辺	・ノーマイカー通勤 ・山形市役所職員 約2,000人 (R5.4.1~R6.3.31) ※R4年度 同様の取り組み (R4.5.13~R5.3.31)	<R4年度取組実績> ・文翔館西交差点 ①南向 実施前:19.4km/h ⇒実施中:20.4km/h ②東向 実施前:22.0km/h ⇒実施中:23.9km/h	・R5年度の取り組み効果について、令和6年度に検証予定

5. 観光渋滞対策の取り組み

5-1. 庄内地域における国道112号観光渋滞対策(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4年は、「赤川花火プレゼント2022」を8月20日に人数制限の上実施。
- 令和5年は、「第30回赤川花火記念大会」として、8月19日に座席数5万人分で実施。座席数は、令和4年に比べて約14,000席増加。通常の赤川花火大会としての開催は、令和元年の第29回赤川花火大会ぶり。

「早く出発して、ゆっくり帰ろう」をテーマにH30より取り組み開始

2. 今年度実施した渋滞対策

- 月山道路の対策は、時間分散に向けた広報チラシの周知(赤川花火大会実行委員会との連携、SNSの活用)、SNSで当日の交通情報を配信。

表 渋滞対策の内容

対策メニュー	実施内容
①駐車場・交通規制案内看板設置	<ul style="list-style-type: none"> ・花火大会会場周辺の交通規制、駐車場の確保、シャトルバスの運行を手配。(花火大会事務局の取組)
②駐車場の確保	
③シャトルバス運行	
④来場者の来場時間の分散	<ul style="list-style-type: none"> ・広報チラシ配布は、実行委員会のチケット配布と合わせて来場者に配布。 ・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。
⑤月山道路混雑予告看板	<ul style="list-style-type: none"> ・月山道路の混雑予告看板の設置について、事務局と連携して検討を行う。
⑥当日の混雑状況配信	<ul style="list-style-type: none"> ・SNSにCCTVから取得した動画を用いて、当日の交通状況を配信。

図 行動の変更を促す広報チラシ

図 SNSを活用した交通状況の周知(行き)

5-1. 庄内地域における国道112号観光渋滞対策(赤川花火大会)

3. 令和5年の開催時の交通状況

■車両感知器位置図



【交通量: 月山道路】

○行きは、R5の交通量がR1に比べて**8%減少**している。

○帰りは、R5の交通量がR1に比べて**19%減少**している。

【所要時間: 山形JCT⇄鶴岡駅】

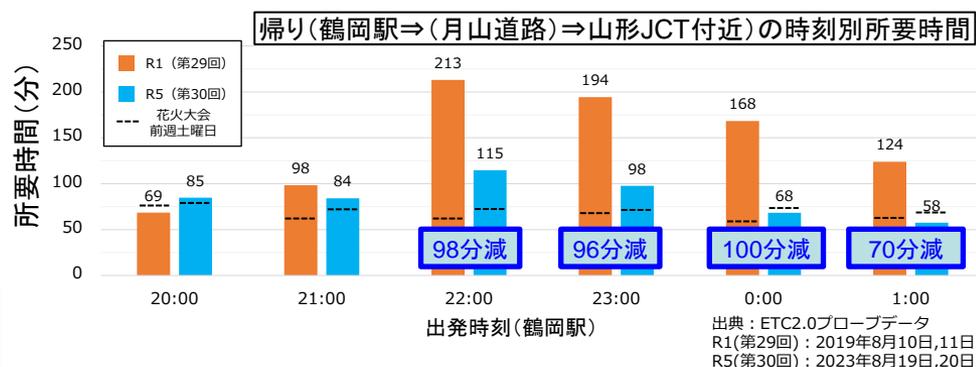
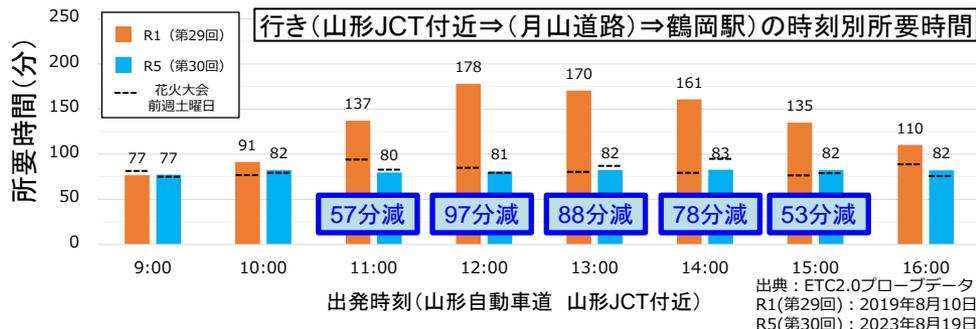
○R5の経路所要時間は、行き最大83分、帰り最大115分となった。

○R1と比較すると、行き**最大97分減少**、帰り**約100分減少**。

○花火大会未開催時からの大きな遅れも発生していない。

⇒交通量と所要時間がR1より減少した要因は、**全席指定席となり入場者数が5万人に絞られた**ことが大きいと考えられる。

■花火大会当日の交通状況(経路の所要時間の変化)



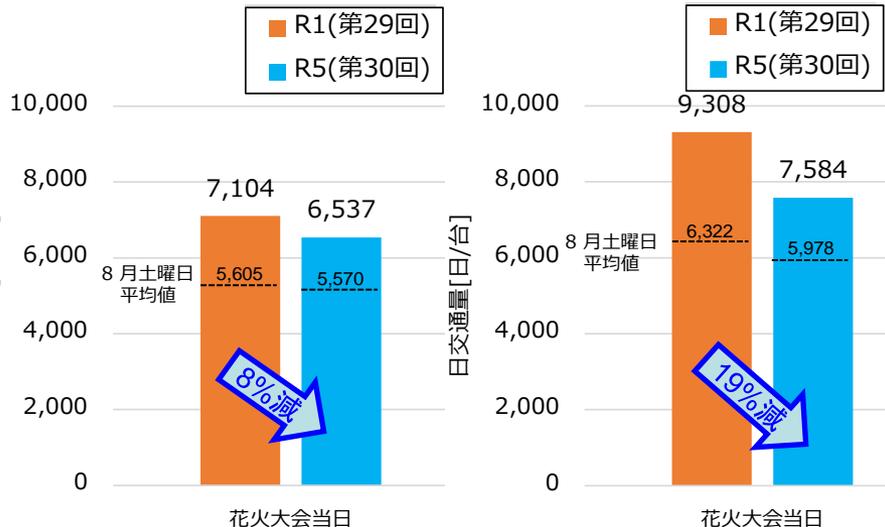
■要因分析(第30回と第29回の座席数の比較)

	第29回(R1)	第30回(R5)	減少率
座席数	約8万人 (升席でない無料観覧エリアを設けており、正確な来場者数は不明)	5万人	約37.5%

4. 今後の渋滞対策の進め方

- 花火大会事務局は適度に来場者数を抑えられ、コンパクトな大会であったとはなしており、来年度も同程度の座席数と考えられる。
- 令和5年度に渋滞が発生しなかったため追加の渋滞対策は検討せず、花火大会当日にSNSによる情報配信が可能な体制を維持し、渋滞時に対応できるようにする。
- また、国道112号月山道路に限らず、その他の区間においても渋滞状況を確認するため、広域的な交通状況の分析を検討する。

■花火大会当日の日交通量の比較



▲ 国道112号下り線 (山形市→鶴岡市)[台/日]

▲ 国道112号上り線 (鶴岡市→山形市)[台/日]

6. 山形都市圏の道路交通課題

6-1. 山形都市圏の道路交通課題について

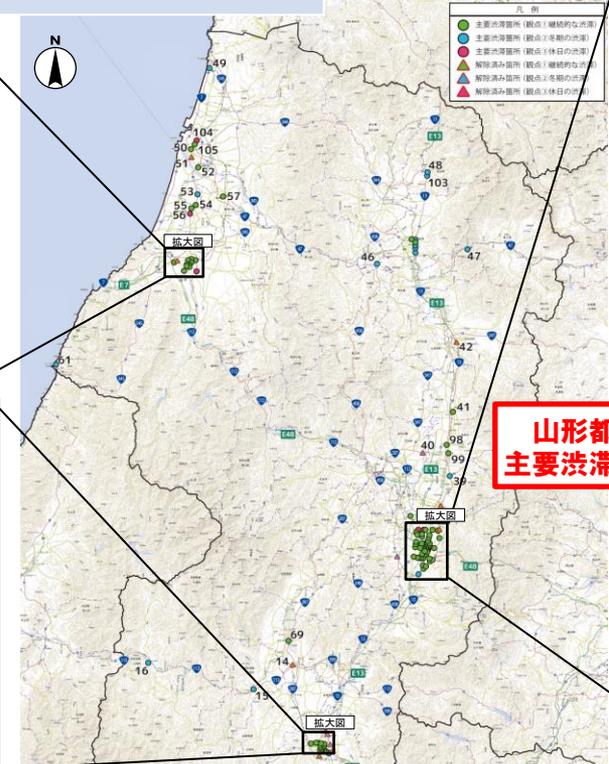
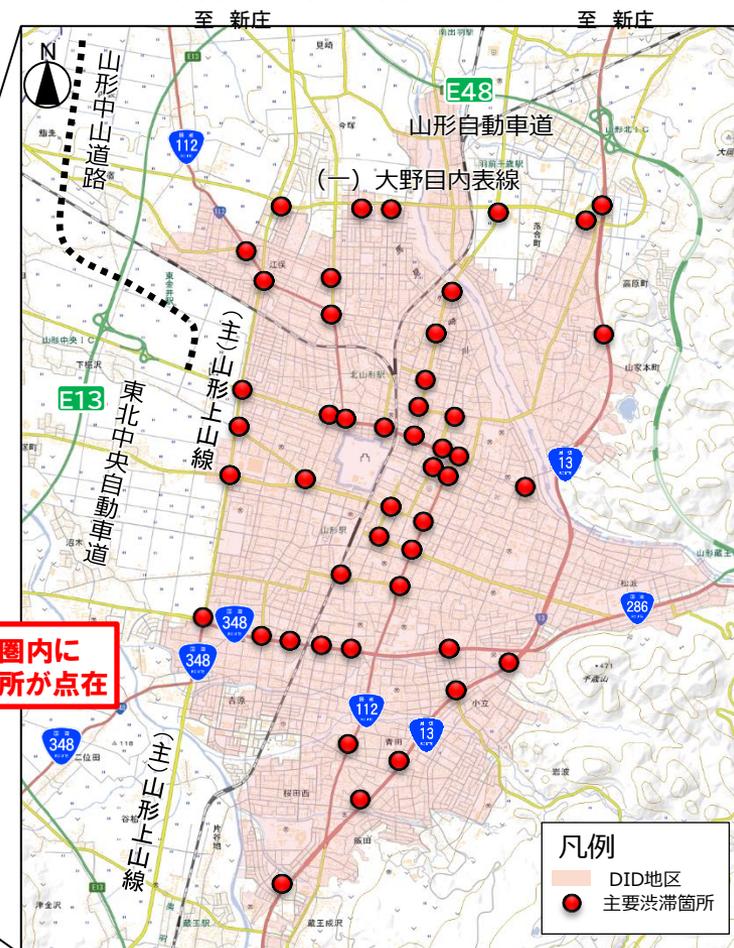
- 山形県内の主要渋滞箇所(102箇所)のうち、山形都市圏に46%(47箇所)が集中。
- 面的に広がる渋滞に対し、ハード・ソフト施策等の多様な対策を関係機関と連携し推進。
- 対策例として、「①^{やまがたみなみ}山形南道路の概要と検討状況」「②山形市における公共交通施策の事例」を報告。

▼山形県内の主要渋滞箇所(102箇所、R5.8現在)

村山地方	51箇所 (うち山形都市圏47箇所)
置賜地方	18箇所 (うち米沢市街地15箇所)
庄内地方	23箇所 (うち鶴岡市街地12箇所)
最上地方	10箇所

県内主要渋滞箇所の
46%が
山形都市圏に集中

▼山形都市圏の主要渋滞箇所分布 (R5.8現在)

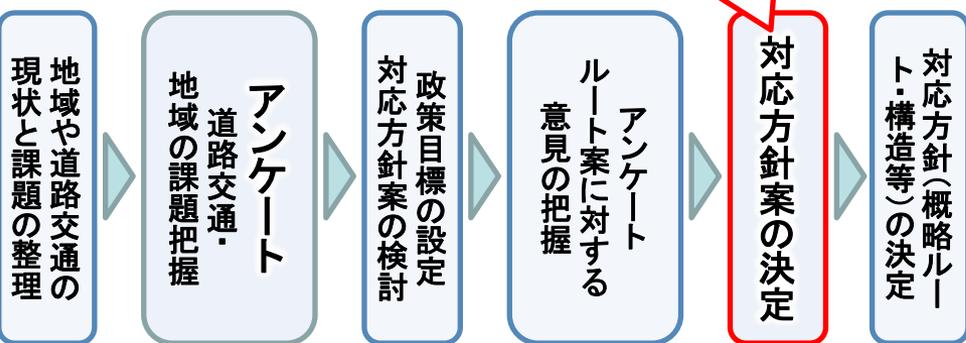


6-2. 山形南道路の概要と検討状況

- 山形都市圏の南西部の道路交通課題に対し、山形南道路の計画段階評価を実施中。
- 小委員会※がR5.11に開催され、対応方針案として別線整備案に決定。

※社会資本整備審議会 道路分科会 第41回東北地方小委員会

■ 道路計画の流れ



■ 政策目標と対応方針案

【政策目標】

- 必要な交通容量の確保
- 安全な交通環境の確保
- 円滑な物流ルートの確保
- 安定した救急搬送ルートの確保

【地域の意見聴取結果】

○地域が感じているルート検討において重視すべき項目は「必要な交通容量が確保され、安全な交通環境や安定した救急搬送ルート、物流ルートが確保されること」が多い。

【対応方針(案)】

◆ 計画及びルート帯案

地域の課題を解決するための政策目標に寄与し、対応策として最も優れている【B案】バイパス案(別線整備案)とする。

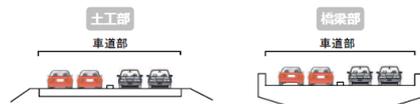
■ ルート帯案

◆ 課題箇所をバイパスすることで交通転換を図り、課題解消を図る。

<整備概要>

延長	約9km	設計速度	V=80km/h
構造	土工、橋梁等		
コスト	約620~720億円		

<代表断面図(イメージ)>



<ポイント>

- ▶ バイパス整備により**交通容量の拡大を図る。**
- ▶ 現道交通がバイパスに転換することで、**現道交通の円滑化を図る。**
- ▶ 盛土構造とすることにより、**沿道出入りの影響を抑制し、バイパス交通の円滑化を図る。**
- ▶ 大部分をバイパス整備とすることにより通過交通と発着交通を分散し、**利用交通の分担を図る。**
- ▶ 道路規模に応じた必要幅員を設定し、通常期・冬期を問わず**円滑な救急搬送ルート、物流ルートを確保する。**
- ▶ 一部現道活用とすることにより、**施設・文化財等への影響を極力回避。**



6-3. 山形市における公共交通施策の事例

○山形市では、マイカー利用から公共交通へのシフトを目指し、公共交通の利便性向上等に取り組み中。

■やまがたMaaS「らくのる」

○公共交通での移動が楽になり、気軽に街なかへ足を運ぶことができ、公共交通を利用するほど回遊などを楽しむことができるサービス

・令和5年2月1日からサービスを開始、順次、サービスを拡充予定

新発売			リニューアル	
<p>自転車とセットで市街地の移動はおまかせ!</p> <p>紅バス Cycling</p>  <p>ベニちゃんバス 1日乗車券 (24h) + シェアサイクル 1日利用券 (24h)</p> <p>大人・小人 共通 1,300円</p>	<p>自宅・ホテルで事前購入で窓口で待たずにスムーズに!</p> <p>紅バス 蔵王温泉 Winter</p>  <p>ベニちゃんバス 1日乗車券 (24h) + 路線バス 往復券 (山形駅～蔵王温泉線)</p> <p>Winter: 冬季 (12～3月) 大人 2,500円 小人 1,250円</p>	<p>山形市に来てから帰るまで市街地観光はおまかせ!</p> <p>紅バス 空港シャトル</p>  <p>ベニちゃんバス 1日乗車券 (24h) + 山形空港シャトル往復券</p> <p>大人 3,140円 小人 1,570円</p>	<p>お楽しみのおまかせ</p> <p>1日券から24h券に変わりにさらに便利に!</p> <p>紅バス weekday/holiday</p> 	<p>これまで (1日券)</p>  <p>これから (24h券)</p> 
<p>引き続きご利用ください!</p> <p>特定エリアの山交バスが乗り放題! やまがた1日乗車券</p> 				

■山形市コミュニティサイクル

○市内各所にサイクルポート(駐輪場)を設置し、ポート間で電動アシスト自転車を自由に利用できるサービス

山形市コミュニティサイクル MAP

令和5年10月1日～
サイクルポート
自転車を更に拡大!

■山形市交通結節点整備事業

○「交通軸」と「交通結節点」の整備による公共交通ネットワークの構築を目指す。

- ・「地域公共交通計画」に新駅を位置づけ
- ・令和4年6月「交通結節点整備方針」を策定し、新駅など6箇所の整備優先箇所を選定
- ・令和5年6月、イオンモール山形南付近など3箇所の「整備基本構想」を策定
- ・「交通軸」や「交通結節点」の具体的な整備を推進するため、「都市・地域総合交通戦略」を今年度末まで策定予定
- ・市街地南部において重要な交通結節点となる「新駅」設置に向け、利用者数等の需要予測や整備効果の検証などを実施



▼サイクルポート: 80箇所
自転車: 282台 ※1/1現在

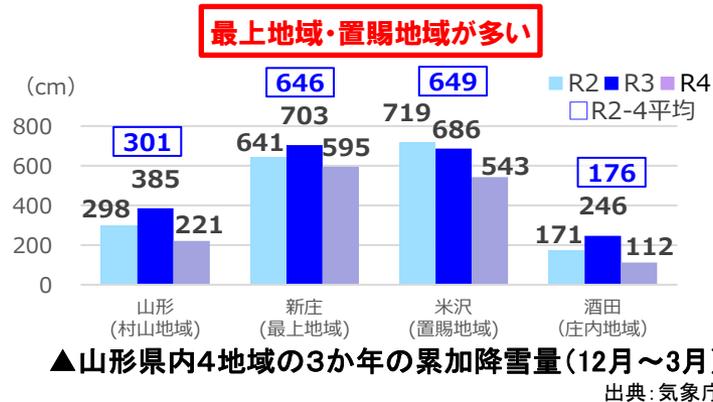
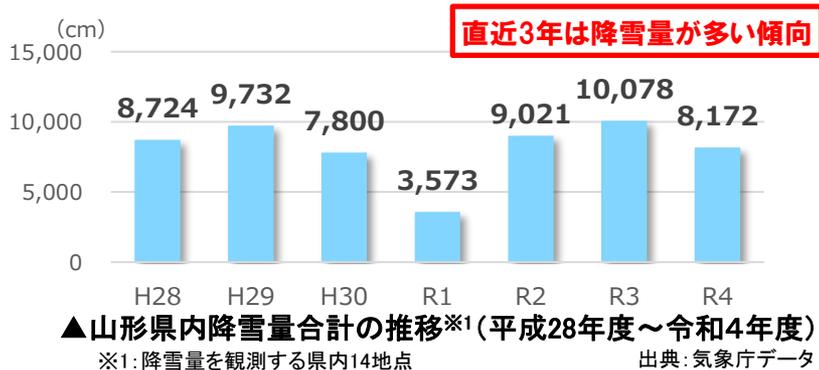


7. 冬期の道路交通課題

7-1. 冬期の道路交通課題

○山形県の降雪量は最上、置賜地域に多く、特定要件「冬期」の主要渋滞箇所は2地域にも点在。
 ○令和5年度は、昨年度に引き続き、累加降雪量が多い「置賜地域の国道113号とともに、最上地域の国道47号」に着目して課題整理を実施。

▼主要渋滞箇所(特定要件「冬期」)16箇所と関連事業実施状況



▼県内2地域の主要渋滞箇所(特定要件「冬期」)の大型車混入率
 ※並行高規格道路未事業化箇所

地域	箇所	大型車混入率
置賜	1箇所(国道113号手ノ子交差点)	26%
最上	1箇所(国道47号瀬見温泉駅前交差点)	20%

出典: R3 一般交通量調査

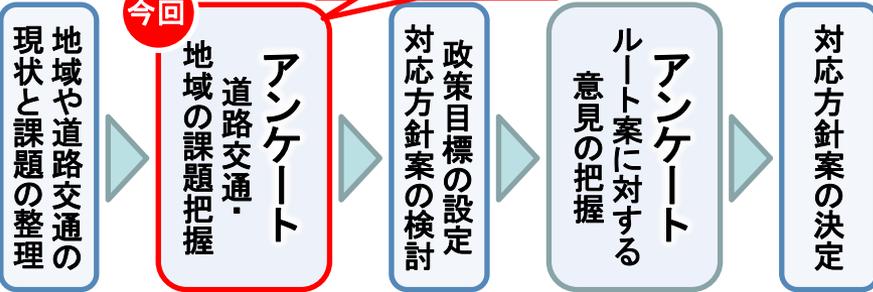
7-2. 新潟山形南部連絡道路(小国～飯豊)の概要と検討状況

- 国道113号の道路交通課題に対し、新潟山形南部連絡道路(小国～飯豊)の計画段階評価を実施中。
- 小委員会※がR5.8に開催され、地域の現状と課題(5つの視点)が提示。
- 道路交通・地域の課題把握に関する意見聴取を実施(～R6.1)し、現在取りまとめ整理中。

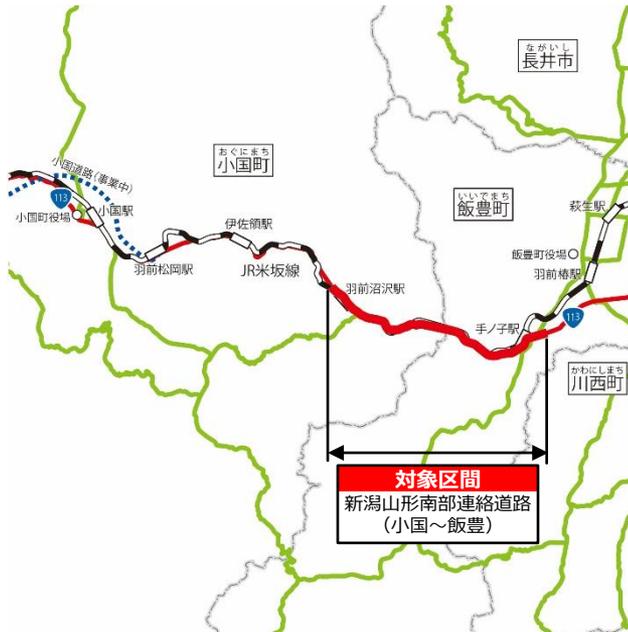
※社会資本整備審議会 道路分科会 第40回東北地方小委員会

■ 道路計画の流れ

現在取りまとめ中



■ 評価対象区間



■ 地域の現状と課題

A 脆弱な幹線道路機能

通行止めや冬期の交通障害等により、幹線道路としての信頼性が低下しています。



B 安全性の低い道路交通環境

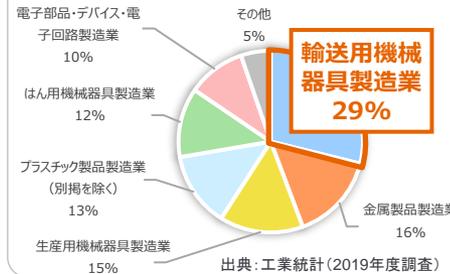
区間全体において事故が発生しており、安全性が低下しています。



C 不安定な物流ネットワーク

通行止めや冬期の走行環境悪化により、物流輸送に支障が生じています。

▼飯豊町の産業分類別製造品出荷額割合



▼自動車部品の搬送ルート(通常時、迂回時)



D 不十分な救急搬送環境

迅速かつ安定して搬送できるルートが確保されていません。

▼置賜総合病院への搬送時間



※搬送時間: 出勤～病院到着までの時間
出典: R5.7ヒアリング調査結果、R4消防年報、R4救急救助の現況

E 周遊観光の連絡性が不十分

通行止めや冬期の走行環境悪化により、周遊観光に支障が生じています。

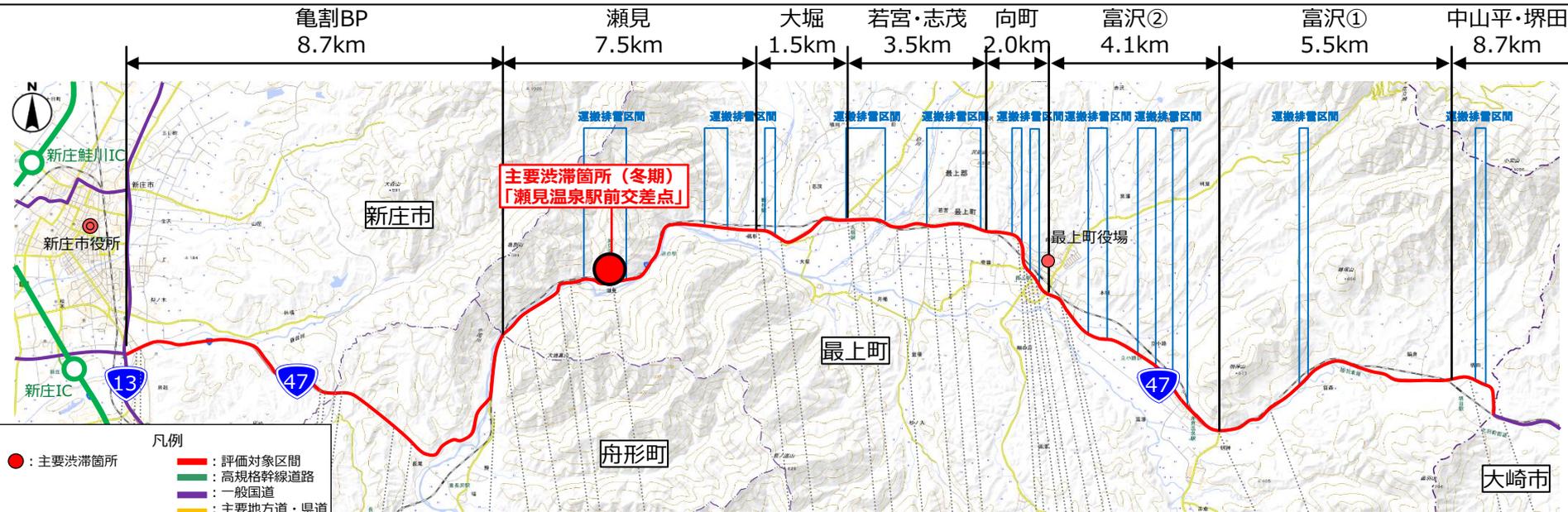
▼新潟空港からの観光周遊ルート(インバウンド観光)



⇒冬期・冬期以外別に、5つの課題の程度をアンケートにより把握

7-3. 国道47号の冬期速度状況

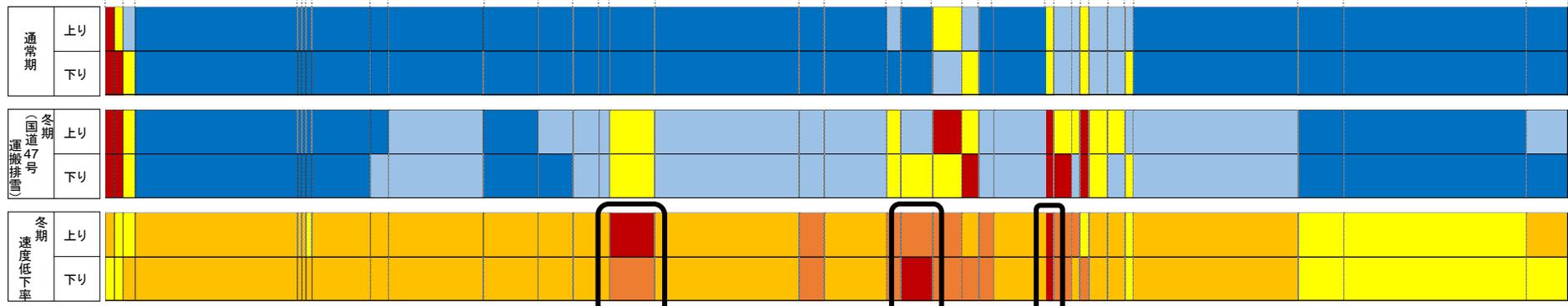
- 国道47号では、最上町中心部等において、冬期速度低下率が30%を超過する区間が点在。
- 主要渋滞箇所(冬期)もあり、冬期走行性の向上が課題。



- 凡例
- : 主要渋滞箇所
 - : 評価対象区間
 - : 高規格幹線道路
 - : 一般国道
 - : 主要地方道・県道

**運搬排雪区間等で
冬期速度低下率が30%を超過**

※国土地理院地図を加工して作成



【平均速度】 ■: 30km/h以下 ■: 30~40km/h ■: 40~50km/h ■: 50km/h以上
 【冬期速度低下率(対 通常期)】 ■: 10%以下 ■: 10~20% ■: 20~30% ■: 30%以上

出典: ETC2.0データ(通常期: R3.10、冬期: R3.12~R4.3(降雪量20cm/日以上、国道47号運搬排雪実施日))

8. 主要渋滞箇所解除基準の見直し

8-1. 取り組み検討の背景と今年度の取り組み

- 取り組み検討の背景は以下のとおり。
- 今年度、山形県でも主要渋滞箇所の解除基準の見直し等の検討を実施。

■山形県内の主要渋滞箇所

- ・平成24年に115箇所を指定、令和6年2月時点で13箇所が解除されたが、102箇所が残存。
- ・全国情勢やR4年度渋滞対策推進協議会の道路利用者団体からのご意見(利用者実感にあった見直し)も踏まえ、主要渋滞箇所の解除基準の見直し等の検討を実施。



■R5年度 第1回山形県渋滞対策推進協議会

解除基準の課題等を提示



■R5年度 第2回山形県渋滞対策推進協議会

課題を踏まえた解除見直し案の報告、承認



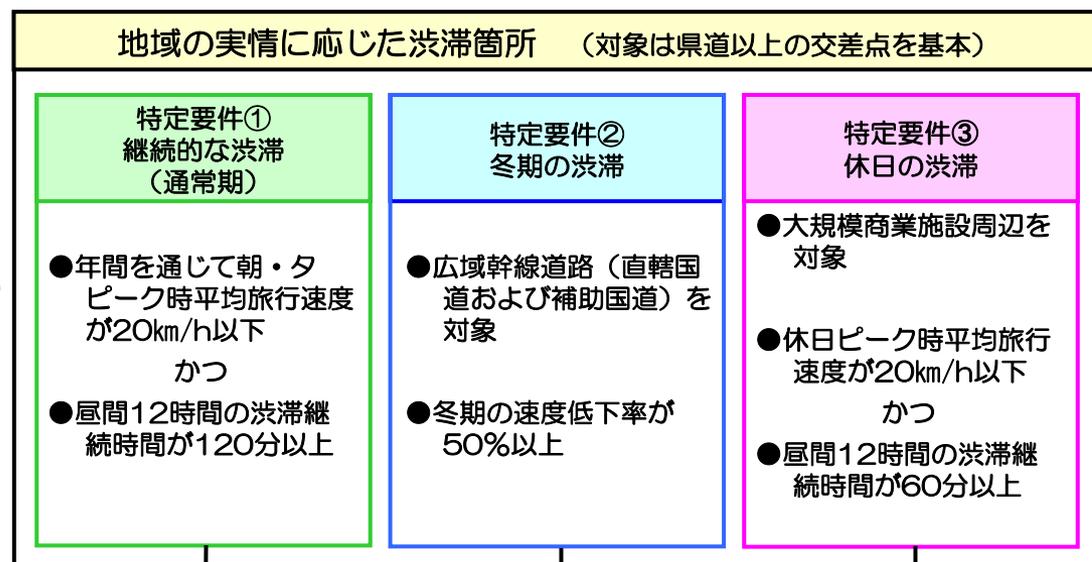
■R6年度 第1回山形県渋滞対策推進協議会

見直した解除基準を用いて検討予定

8-2. 山形県内の主要渋滞箇所

○山形県内の主要渋滞箇所は、「①継続的な渋滞(通常期)」、「②冬期の渋滞」、「③休日の渋滞」の3つの特定要件のいずれかに該当する箇所として抽出・公表。

○H25.1.24公表時点で県内全体で115箇所が抽出され、R6. 2時点では102箇所(13箇所解除済)。



パブリックコメント(平成24年度実施)による指摘箇所

203箇所

平成23年度データ

平成24年度渋滞協



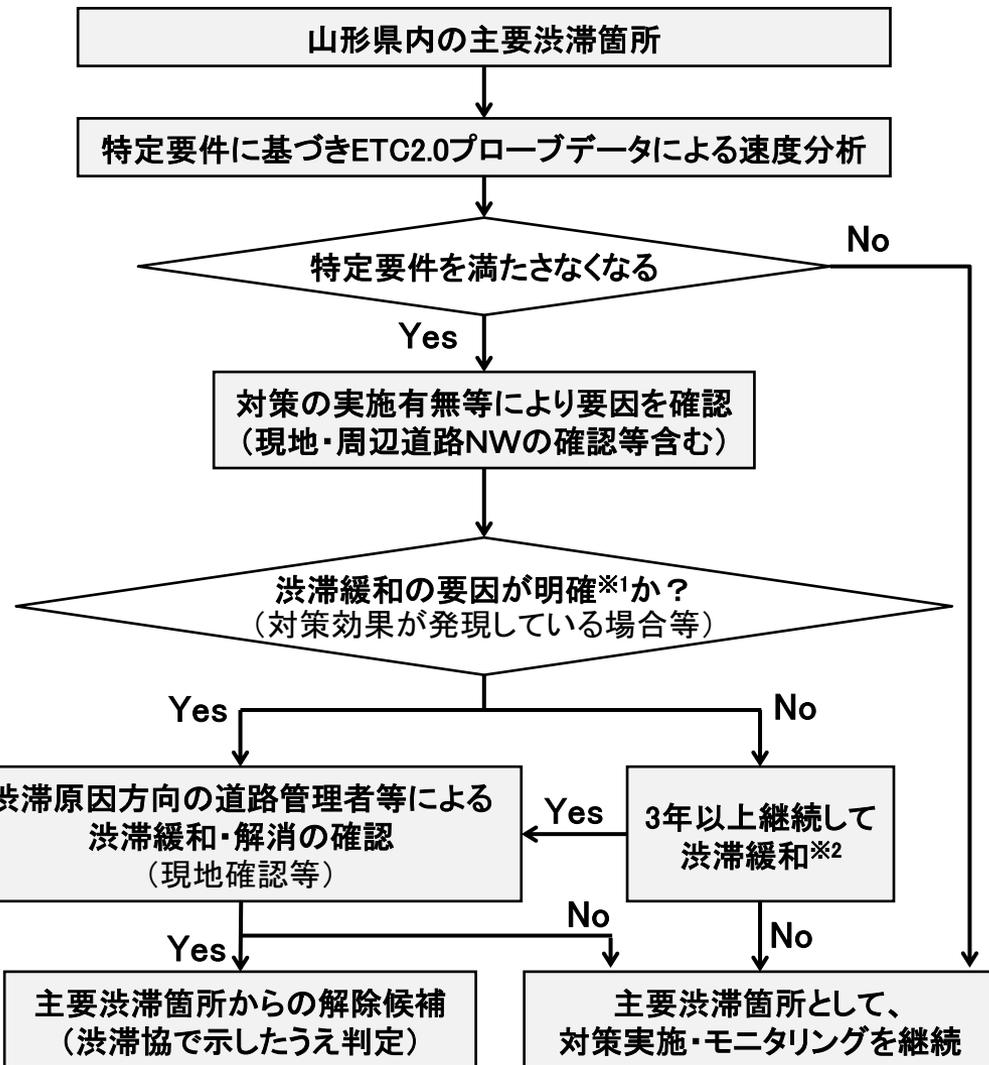
H25.1.24
公表

R6. 2時点で
102箇所
(13箇所解除済)

8-3. 現在の主要渋滞箇所の解除基準

○現在の主要渋滞箇所の解除基準は以下のとおり。

■現在の主要渋滞箇所の解除判断のフロー



解除条件①

- ・ETC2.0プローブデータで特定要件非該当（対策後、最新データ1年間分で検討）。
- ・改善傾向が見られ、現地確認でも渋滞が発生していないこと。
- ・自治体等による渋滞緩和・解消の現地確認がなされていること。

解除条件②

- ・特定要件①通常期、特定要件③休日は、H25.1.24公表時の元に使われた抽出方向だけでなく、全方向の解消をもって解除。
- ・特定要件②冬期は、H25.1.24公表時の元に使われた抽出方向の解消をもって解除。

※ただし、特定要件②冬期により抽出された箇所は、抽出時の基準となる平成23年度と概ね同程度以上の累積降雪量となる年度のデータにおいて、特定要件を満たさない場合に解除する。

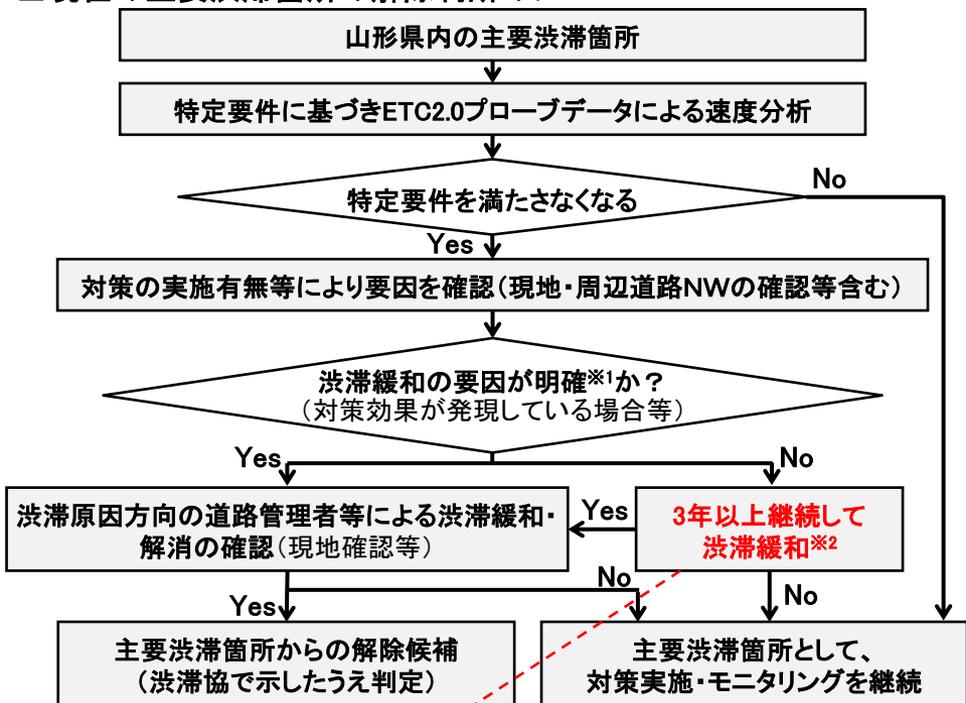
※1: 道路事業の実施等、渋滞緩和の明確な要因の有無

※2: 主要渋滞箇所の特定要件に3年連続で該当しない

8-4. 現在の解除基準の課題

現在の解除基準の課題は以下の通り。

■現在の主要渋滞箇所の解除判断のフロー



解除条件①

- ・ETC2.0プローブデータで特定要件非該当(対策後、最新データ1年間分で検討)。
- ・改善傾向が見られ、現地確認でも渋滞が発生していないこと。
- ・自治体等による渋滞緩和・解消の現地確認がなされていること。

解除条件②

- ・特定要件①通常期、特定要件③休日は、H25.1.24公表時の元に使われた抽出方向だけでなく、全方向の解消をもって解除。
- ・特定要件②冬期は、H25.1.24公表時の元に使われた抽出方向の解消をもって解除。

※ただし、特定要件②冬期により抽出された箇所は、抽出時の基準となる平成23年度と概ね同程度以上の累積降雪量となる年度のデータにおいて、特定要件を満たさない場合に解除する。

※1: 道路事業の実施等、渋滞緩和の明確な要因の有無
 ※2: 主要渋滞箇所の特定要件に3年連続で該当しない

課題①事業未実施箇所

- 解除検討対象としてフローに含まれていたが、新型コロナの影響を踏まえ運用を休止
- ⇒事業未実施箇所では、主要渋滞箇所解除が進まない

課題②評価対象期間

- 対策完了箇所の次年度1年間で評価
- ⇒事業完了時期により、渋滞解消時も速やかな解除ができない可能性

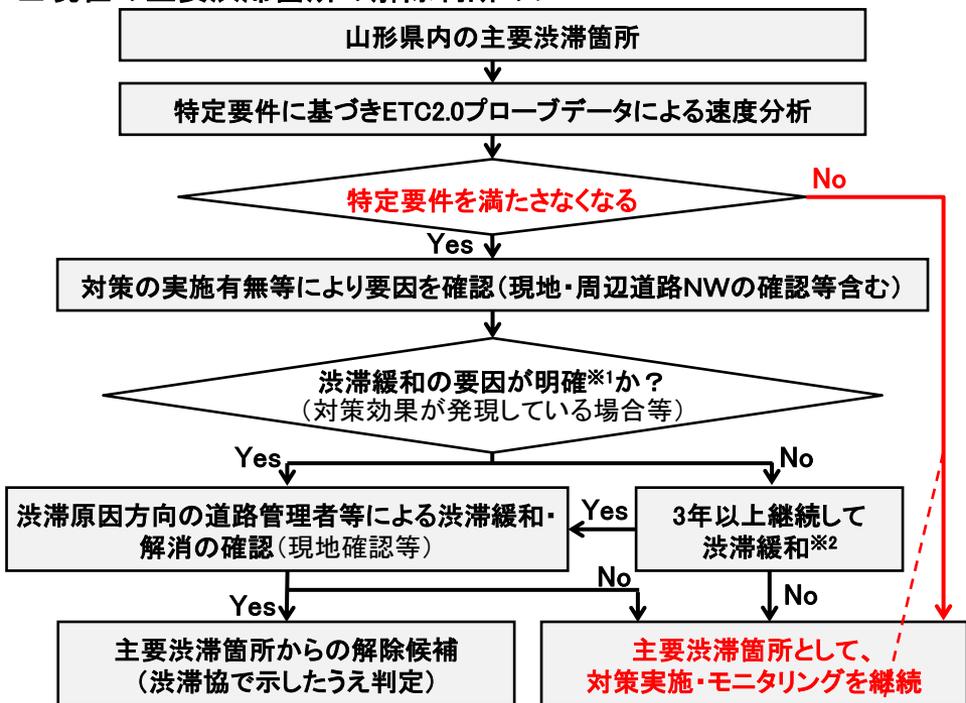
課題③冬期条件

- 冬期特定箇所のモニタリングの前提条件は、「累積降雪量が選定時(H23年度)と同程度以上」に限定
- ⇒降雪条件を理由に渋滞解消時も解除ができない可能性

8-4. 現在の解除基準の課題

現在の解除基準の課題は以下の通り。

■現在の主要渋滞箇所の解除判断のフロー



※1: 道路事業の実施等、渋滞緩和の明確な要因の有無

※2: 主要渋滞箇所の特定要件に3年連続で該当しない

課題⑤利用者実感

- データ分析による特定要件に該当した場合は、無条件で主要渋滞箇所として継続

⇒利用者実感と乖離している可能性

解除条件①

- ・ETC2.0プローブデータで特定要件非該当(対策後、最新データ1年間分で検討)。
- ・改善傾向が見られ、現地確認でも渋滞が発生していないこと。
- ・自治体等による渋滞緩和・解消の現地確認がなされていること。

解除条件②

- ・特定要件①通常期、特定要件③休日は、H25.1.24公表時の元に使われた抽出方向だけでなく、**全方向の解消**をもって解除。
- ・特定要件②冬期は、H25.1.24公表時の元に使われた抽出方向の解消をもって解除。

※ただし、特定要件②冬期により抽出された箇所は、抽出時の基準となる平成23年度と概ね同程度以上の累積降雪量となる年度のデータにおいて、特定要件を満たさない場合に解除する。

課題④評価対象方向

- 「通常期」「休日」の特定箇所は、全流入方向が解除基準を満たすことが必要

⇒当初の抽出方向が改善しても、従方向等が基準を満たさない場合は解除できない

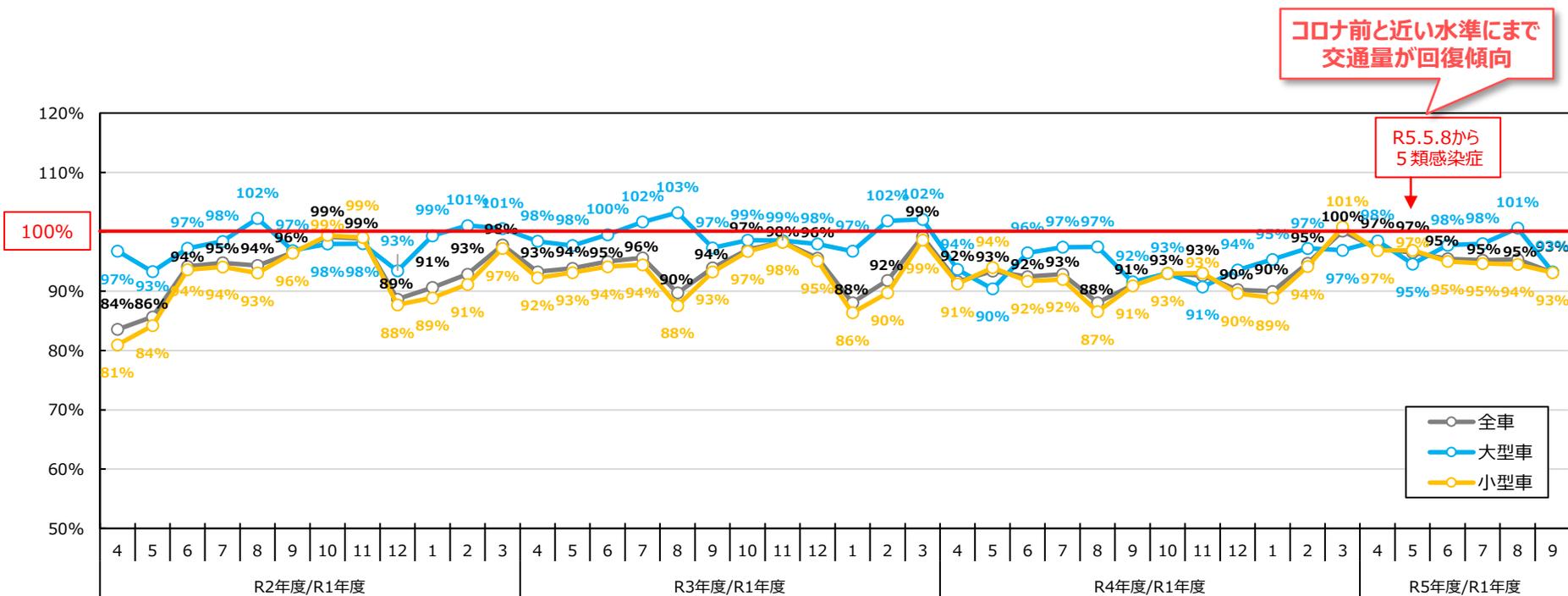
8-5. 現在の解除基準の課題と見直しの方向性 ①事業未実施箇所

○対策未実施箇所の検証に向けて、コロナ前後の交通量増減率の推移を整理。

→新型コロナウイルスの第5類以降となり、令和5年度以降は通常の交通状況に回復傾向。

→対策未実施箇所の解除も見据えた、解除フロー運用の正常化が必要と考えられる。

■新型コロナウイルス感染症拡大以前（令和元年度）との交通量変動（山形県内）



※車種別交通量は、コロナ前同期間（R1年度）を100%とした際の比較
出典：トラフィックカウンターによる計測（県内直轄国道48基のうちデータ欠損がある箇所を除く平均値）

課題①事業未実施箇所

- 解除検討対象としてフローに含まれていたが、新型コロナの影響を踏まえ運用を休止

⇒事業未実施箇所では、主要渋滞箇所解除が進まない

見直しの方向性

- 未対策箇所も解除検討対象として運用を再開

<見直し案> 未対策箇所の評価、解除検討を実施
(令和5年度以降※) ※最速R5~R7の3か年連続解除要件該当⇒解除検討

8-5. 現在の解除基準の課題と見直しの方向性 ②評価対象期間

- モニタリング評価の開始時期による影響として、解除審議を図る協議会の時期の違いを確認。
- モニタリング時期を年度単位か開通直後直近1年にするかにより、解除審議の時期が異なる。
- 対策効果・実感を捉えるためにも、対策実施箇所は直近1年間のモニタリングが有効と考えられる。

■対策事業のモニタリング評価期間の考え方【泉田道路開通（R4.11）に伴う評価の例】



課題②評価対象期間

- 対策完了箇所の次年度1年間で評価
- ⇒事業完了時期により、渋滞解消時も速やかな解除ができない可能性

見直しの方向性

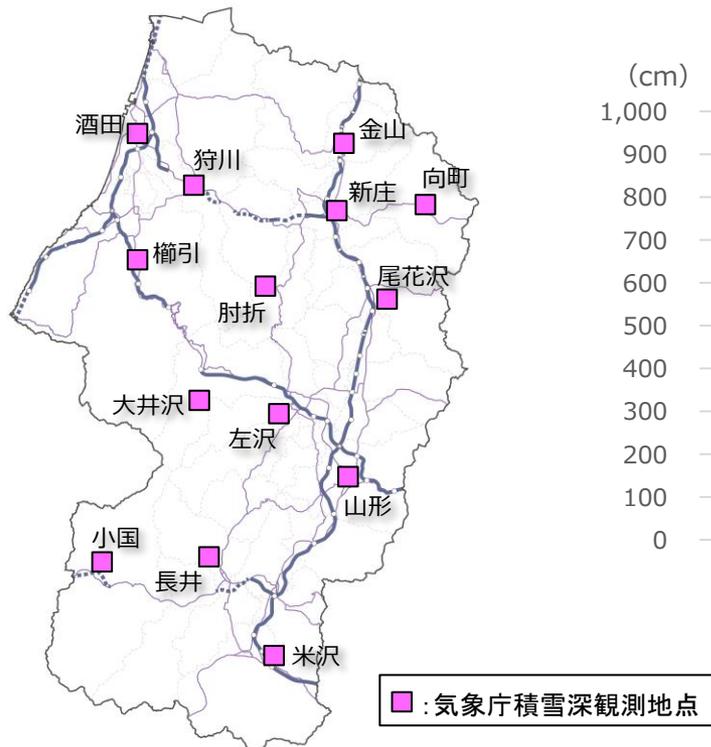
- 効果実感を踏まえモニタリング評価時期を見直し
- <見直し案> 対策実施箇所は、対策完了翌月から1年^{*}を対象

8-5. 現在の解除基準の課題と見直しの方向性 ③冬期条件

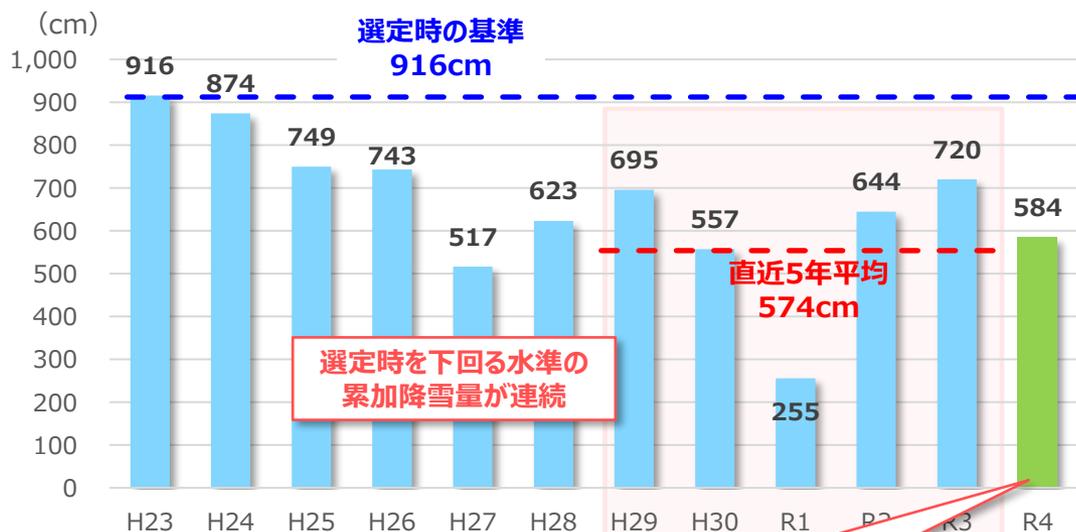
○冬期条件の見直しに向けて、山形県内の累加降雪量の経年変化を確認。

- 選定時(H23)以降、累加降雪量は選定時を下回る水準で推移。
- 最新(R4)の累加降雪量は直近5年(H29~R3)平均と同水準。
- 自然環境の変化を踏まえ、直近の降雪水準を対象(冬期条件)とすることが現実的と考えられる。

■山形県内気象庁積雪深観測地点 (14地点)



▼山形県内14地点の累加降雪量(12月~3月、1箇所平均)



選定時を下回る水準の累加降雪量が連続

選定時の水準には達しないものの近年の平均的な降雪水準と同程度

出典：気象庁データ

※気象庁HP「年平均気温偏差」より5年を基準に設定

課題③冬期条件

- 冬期特定箇所のモニタリングの前提条件は、「累積降雪量が選定時(H23年度)と同程度以上」に限定

⇒降雪条件を理由に渋滞解消時も解除ができない可能性

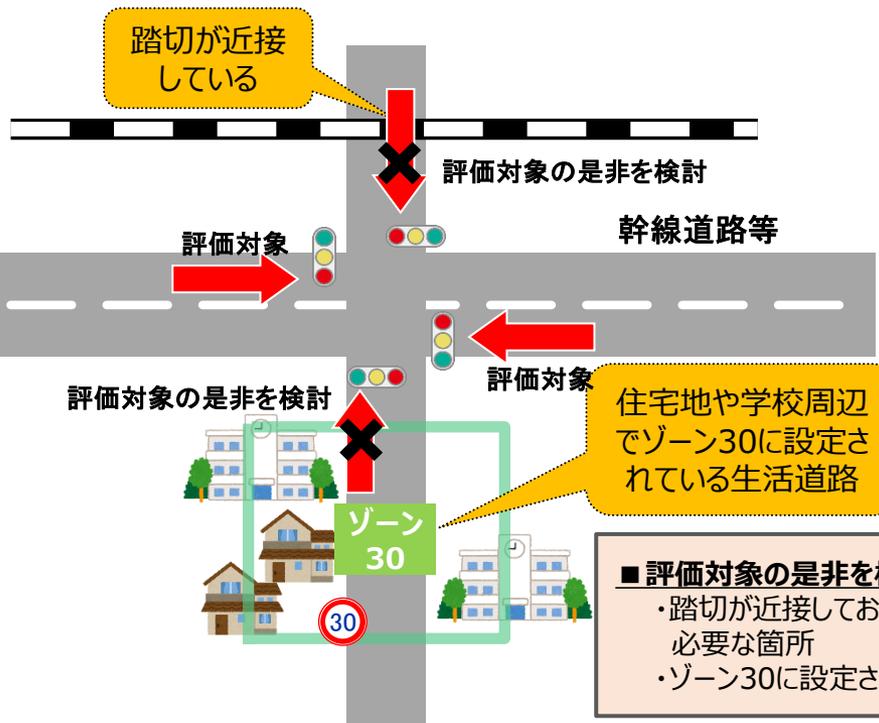
見直しの方向性

- 近年の気候変化を踏まえ条件設定を見直し
<見直し案> 直近5か年の累積降雪量と同程度以上

8-5. 現在の解除基準の課題と見直しの方向性 ④評価対象方向

- 沿線特性(ゾーン30や踏切近接箇所)等、渋滞以外の要因で低速となる可能性を確認
 - 速度向上を目指すべきではない道路や、データでは低速度となっている区間も存在
 - 主道路と同等の機能を必要とされない方向は評価対象の是非を検討。

■速度向上を目指すべきではない箇所のイメージ



■評価対象の是非を検討する流入方向の例

- ・踏切が近接しており通過する車両が一時停止が必要な箇所
- ・ゾーン30に設定されている生活道路

■五日町踏切交差点(踏切近接)とモニタリング結果



渋滞継続時間・速度とも主要渋滞箇所基準に該当(12年連続(H23~R4))



課題④評価対象方向

- 「通常期」「休日」の特定箇所は、全流入方向が解除基準を満たすことが必要
- ⇒当初抽出方向が改善しても、従方向等が基準を満たさない場合は解除できない

見直しの方向性

- 評価の対象方向を限定

<見直し案>

主道路と同様の機能が必要とされない方向は評価対象の是非を検討

8-5. 現在の基準の課題と見直しの方向性 ⑤利用者実感

○対策実施箇所の速度状況の変化と道路利用者の実感を確認。

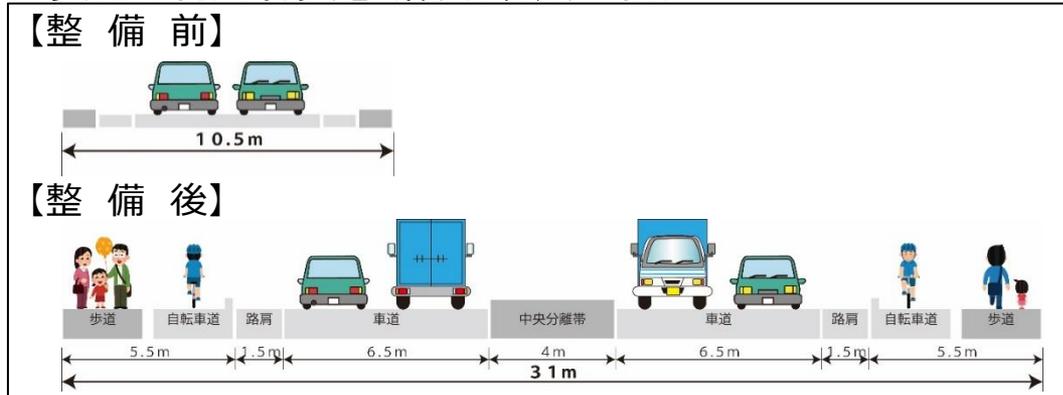
→速度が解除基準に満たないものの、渋滞緩和効果の実感が確認されており、データと実感で乖離。

→速度分析結果に加えて、利用者実感が評価に反映できる仕組みに見直し。

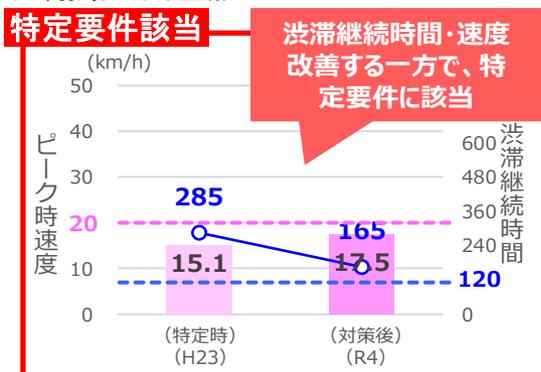
■事業に伴う指標値(速度、渋滞継続時間)の変化と利用者実感(霞城改良の例)



出典:国土交通省 国土地理院
※国土地理院地図を加工して作成



■文翔館西交差点



道路利用者からは、渋滞改善効果が指摘

バス協会の声

- 以前は当該区間の渋滞に巻き込まれることが多かった。
- 霞城改良の拡幅後は、渋滞改善効果を実感している。

過年度のWG・渋滞協における意見

課題⑤利用者実感

- データ分析による特定要件に該当した場合は、無条件で主要渋滞箇所として継続

⇒利用者実感と乖離する可能性

見直しの方向性

- 速度分析に加え、利用者実感を評価に反映

<見直し案> 評価方法に利用者実感^{*}に関する項目を追加

^{*}WGの構成員(トラック協会、バス協会、タクシー・ハイヤー協会、観光協会)を基本とし、事業特性に応じて適宜検討

8-5. 現在の基準の課題と見直しの方向性 ⑤利用者実感

○対策実施箇所の速度状況の変化と道路利用者の実感を確認

→データを細かく見ていくと、主要渋滞箇所の交差点と関係ない場所での速度低下が確認されており、データと実感で乖離の可能性がある。

→速度分析に加えて、利用者実感を評価し、反映できる仕組みに見直し。

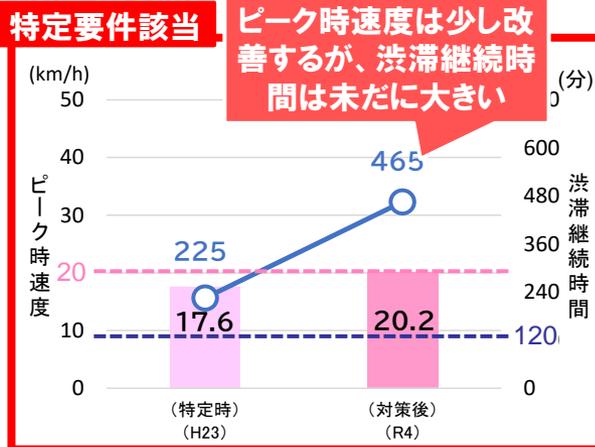
■事業に伴う指標値(速度、渋滞継続時間)の変化と利用者実感(余目土堤下の例)

■データと実感の乖離例



出典:国土交通省 国土地理院
※国土地理院地図を加工して作成

【整備内容】
余目酒田道路の開通(H30)
【モニタリング状況】
ピーク時旅行速度、渋滞継続時間
R2: 19.1km/h、570分
R3: 19.1km/h、600分



課題⑤利用者実感

●データ分析による特定要件に該当した場合は、無条件で主要渋滞箇所として継続

⇒利用者実感と乖離する可能性

見直しの方向性

○利用者実感を評価に反映

<見直し案> 評価方法に利用者実感に関する項目を追加

※ヒアリングなどの声とともに、実態にあった分析の工夫による評価も

8-6. 現在の解除基準の見直し案

解除基準の課題を踏まえた、見直しの方向性で見直し案は以下の通り。

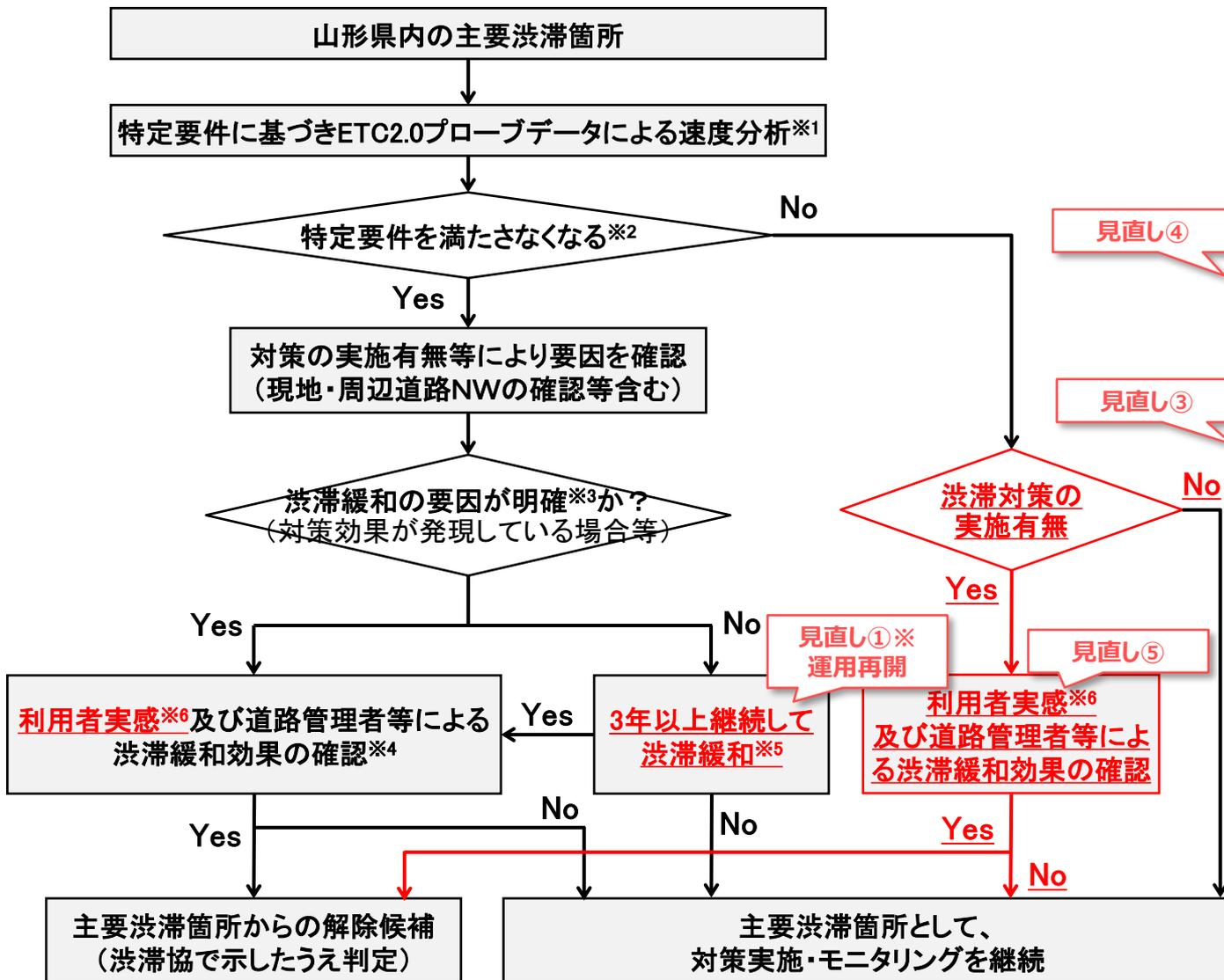
■解除基準の見直しの方向性で見直し案

視点	見直しの方向性で見直し案
①事業未実施箇所	<p>○未対策箇所も解除検討対象として運用を再開</p> <p><見直し案></p> <p>未対策箇所の評価、解除検討を実施（令和5年度以降※）</p> <p>※最速R5～R7の3か年連続解除要件該当⇒解除検討</p>
②評価対象期間	<p>○効果実感を踏まえモニタリング評価時期を見直し</p> <p><見直し案></p> <p>対策実施箇所は対策完了翌月から1年を対象</p>
③冬期条件	<p>○近年の気候変化を踏まえ条件設定を見直し</p> <p><見直し案></p> <p>直近5か年の累積降雪量と同程度以上</p>
④評価対象方向	<p>○評価の対象方向を限定</p> <p><見直し案></p> <p>主道路と同様の機能が必要とされない方向は評価対象の是非を検討</p>
⑤利用者実感	<p>○利用者実感を評価に反映</p> <p><見直し案></p> <p>評価方法に利用者実感に関する項目を追加</p>

8-7. 解除フローの見直し案

○課題と見直し方針を踏まえた、解除フローの見直し案は以下の通り。

■現在の主要渋滞箇所の解除判断のフロー

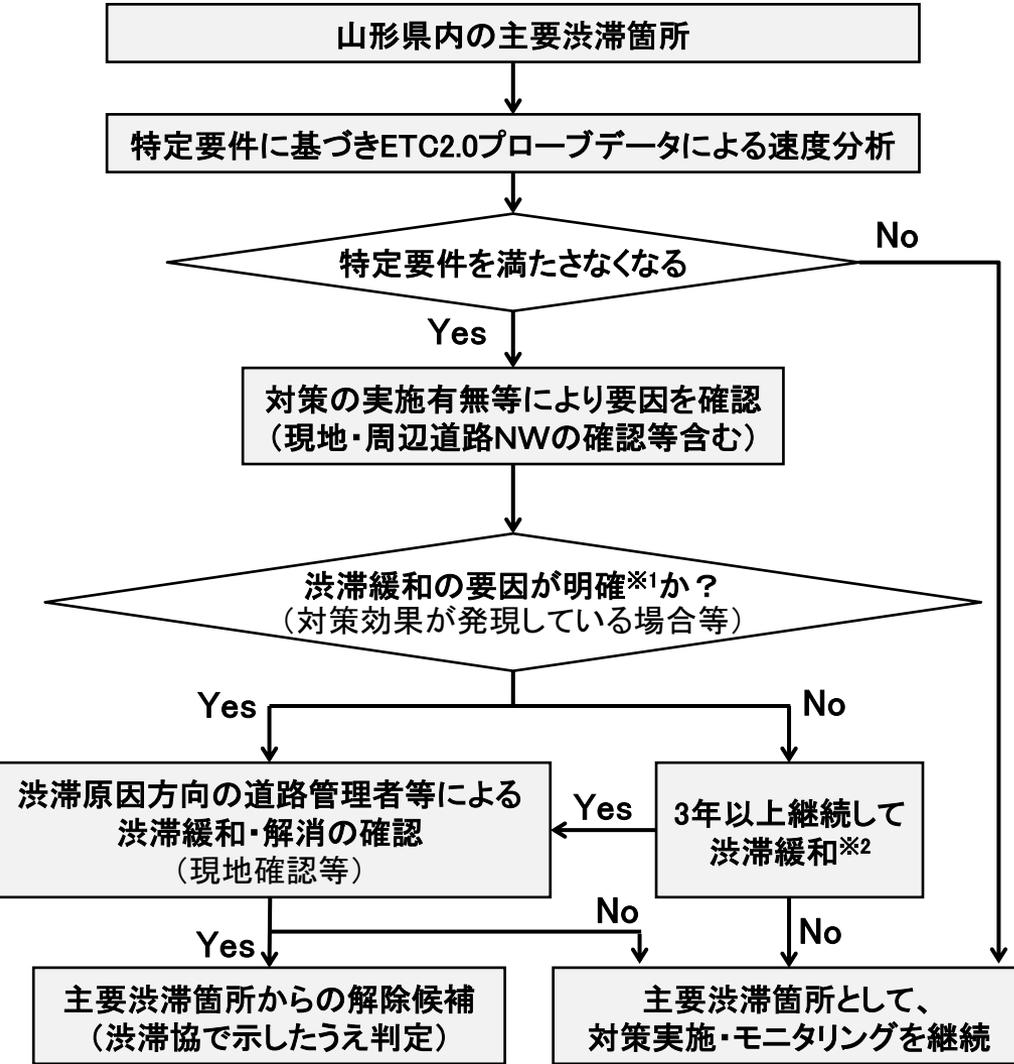


- ※1
<データ期間> 見直し②
・最新1年度(事業完了直後は最新1年間)
- ※2
<評価方向>
・特定要件①通常期、③休日は、**全方向**※。
※主道路と同様の機能が必要とされない方向は評価対象の是非を検討
・特定要件②冬期は選定時の抽出方向。
<冬期評価時の前提条件>
・直近5年の平均降雪量と同程度以上の累積降雪量となる年度を評価対象。
- ※3
・道路事業の実施等、渋滞緩和の明確な要因の有無
- ※4
・将来開発等に伴い想定される交通状況の変化等も勘案
- ※5
・主要渋滞箇所の特定要件に3年連続で該当しない
- ※6
・対象はWGの構成員(トラック協会、バス協会、タクシー・ハイヤー協会、観光協会)を基本とし、事業特性に応じて適宜検討

【参考】現在の主要渋滞箇所の解除フロー

○現在の主要渋滞箇所の解除基準は以下のとおり。

■現在の主要渋滞箇所の解除判断のフロー



解除条件①

- ・ETC2.0プローブデータで特定要件非該当(対策後、最新データ1年間分で検討)。
- ・改善傾向が見られ、現地確認でも渋滞が発生していないこと。
- ・自治体等による渋滞緩和・解消の現地確認がなされていること。

解除条件②

- ・特定要件①通常期、特定要件③休日は、H25.1.24公表時の元に使われた抽出方向だけでなく、全方向の解消をもって解除。
- ・特定要件②冬期は、H25.1.24公表時の元に使われた抽出方向の解消をもって解除。

※ただし、特定要件②冬期により抽出された箇所は、抽出時の基準となる平成23年度と概ね同程度以上の累積降雪量となる年度のデータにおいて、特定要件を満たさない場合に解除する。

※1: 道路事業の実施等、渋滞緩和の明確な要因の有無
※2: 主要渋滞箇所の特定要件に3年連続で該当しない

9. 災害時の交通マネジメント

9-1. (仮称)山形県災害時交通マネジメント検討会設立に向け

- ・「令和6年度能登半島地震」発生後、主要幹線道路の交通規制に伴い、被災地へ流入する一般車両が一部の道路に集中することで渋滞が発生。支援物資運搬や復旧作業への支障が生じる事態へ。
 - ・上記を踏まえ、主要幹線道路に甚大な被害があり交通への影響が長期に及ぶ場合等を想定し、**関係機関における体制を事前に構築し、迅速に運営**できるようにする必要がある。
- ⇒(仮称)山形県災害時交通マネジメント検討会設立に向けたスケジュールや内容について意見交換

<スケジュール>

■これまで

▼R4年度第1回渋滞協

R4.7.29 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会:事例紹介



▼R5年度第1回渋滞協

R5.8.2 【山形版】災害時交通マネジメント検討会立ち上げの検討・調整開始



■本日

▼R5年度第2回渋滞協

R6.2.19 ①石川県災害時交通マネジメント会議:事例紹介
②(仮称)山形県災害時交通マネジメント検討会
設立主旨(案)、規約(案)、検討・調整内容(案)、委員構成(案):提示



■今後の予定

①関係機関の意見を反映した設立主旨・規約・委員名簿:提示
②検討会:設立



山形県地域防災計画:位置づけ

9-2. 石川県 災害時交通マネジメント会議 内容紹介

「令和6年能登半島地震」発生後、主要幹線道路での交通規制発生に伴い、被災地へ流入する一般車両が一部の道路に集中することで渋滞が発生し、支援物資運搬や復旧作業の支障となっているため、渋滞・迂回状況等の情報共有、円滑な人流・物流を確保するため「石川県災害時交通マネジメント会議」を設立した。

●内容①被災状況について、②これまでの対応状況、③現在の交通状況、④今後の対応(案)

石川県 災害時交通マネジメント会議 (能登半島地震)

日時：令和6年1月12日(金)
15:00~15:30
場所：国土交通省北陸地方整備局
金沢河川国道事務所
(WEB開催)

議 事 次 第

◆議 事

- (1) 会議の設立について
- (2) 会議の今後の進め方等について
 - ・被災状況について
 - ・これまでの対応状況について
 - ・現在の交通状況
 - ・今後の対応(案)
- (3) 意見交換

◆配布資料

- ・【資料1】会議の設立について
- ・【資料2】説明資料

<別紙>

石川県災害時交通マネジメント会議(能登半島地震) 委員名簿

敬称略・順不同

公立小松大学 教授 高山 純一
金沢大学 人間社会研究域 教授 高橋 涼子
国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路計画課 課長
国土交通省 北陸地方整備局 道路部 地域道路課 課長
国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路管理課 課長
国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 副所長
国土交通省 北陸信越運輸局 石川運輸支局 支局長
石川県 土木部 道路建設課 課長
石川県 土木部 道路整備課 課長
石川県 警察本部 交通規制課 課長
輪島市役所 建設部 土木課 課長
珠洲市役所 環境建設課 課長
能登町役場 建設水道課 課長
穴水町役場 地域整備課 課長
公益社団法人 石川県バス協会 専務理事
一般社団法人 石川県トラック協会 専務理事
中日本高速道路株式会社 金沢支社 道路管制センター 交通管制課長
西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社 地域共生室 企画課長
のと鉄道株式会社 常務取締役兼鉄道部長
IRいしかわ鉄道株式会社 安全推進室長
自衛隊 中部方面隊第4施設団防衛班長
自衛隊 統合幕僚監部参事官付 主任
石川県県民ボランティアセンター 事務局長

※関係機関に要請し追加する場合もある

9-2. 石川県 災害時交通マネジメント会議 ①被災状況について

○主な被災状況として幹線道路の被災状況を関係機関と情報共有。

①主な被災状況(能越自動車道・のと里山海道)

国土交通省
北陸地方整備局



※本資料は調査時点の写真であり、応急復旧が完了している場合があります

出典: 国土交通省北陸地方整備局HP

9-2. 石川県 災害時交通マネジメント会議 ②これまでの対応

○道路の復旧状況等について関係機関と共有、渋滞発生による物資運搬や復旧作業への影響を考慮し、記者発表やSNS発信で一般車両の「出控え要請」を実施。

②これまでの対応状況(緊急復旧)



令和6年能登半島地震 能登半島 道路の緊急復旧の状況 令和6年1月12日(金) 7時00分時点 国土交通省 道路局

- 1/4から国道249号の緊急復旧に着手。24時間体制を構築し、海側の国道249号の復旧に向け、(一社)日建連により緊急復旧作業を順次実施。
- 沿岸部では被災箇所が多数確認されているため、自衛隊と連携し、内陸側・海側の両方からしる産状の緊急復旧も進めており、既に7方向で通路を確保

緊急復旧の進捗率

	1/7 7時	現在
半島内の 主要な幹線道路	約6割	⇒ 約8割
うち国道249号 沿岸部	約2割	⇒ 約5割
沿岸部への到達 数	6方向	⇒ 7方向

孤立地区数の推移

1月5日8時	33地区
1月11日16時	22地区



- 凡例
- 国交省対応 (走行可能)
 - 県対応 (走行可能-その他でも作業実施)
 - 自衛隊対応 (走行可能)
 - ✖ 被災規模 大
 - ✖ 被災規模 小~中程度
 - ✖ 完了 (緊急復旧済み)
 - 孤立集落 (内陸側防災資料)
 - 孤立集落 (海側)
 - ★ 復旧業者到達地点
 - 沿岸部への到達点

②これまでの対応状況(SNS発信)



1月4日 出控え要請

【公式】国土交通省 北陸地方整備局 @miti_hokuriku

#石川県 #能登 地方への出控えに関するお願い

通行可能な一部の路線では、被災によって道路幅が狭いなど原因で渋滞も発生するなど、円滑な物資の輸送にも支障となっています。人命救助や復旧作業に支障が生じることから、一般車両の能登地方への移動は控えて頂くようご協力をお願いいたします。

午後6:12 - 2024年1月4日 - 49万 件の表示

山 ポストのエンゲージメントを表示

34 3,640 4,274 148

1月10日 交通状況・出控え要請

【公式】国土交通省 北陸地方整備局 @miti_hokuriku

#国道249号 穴水町乙ヶ崎付近で、水道管損傷による緊急工事を実施しています。現場は #片側交互通行の規制を行っており、周辺道路は非常に混雑しています。注意して走行してください。

【公式】国土交通省 北陸地方整備局 @miti_hokuriku · 23時間

#国道249号 七尾市から穴水町にかけて交通混雑が見られます。円滑な支援物資の輸送、人命救助、復旧作業に支障が生じることから、一般車両の能登地域への移動は控えていただくようご理解とご協力をお願いいたします。

午後6:46 - 2024年1月10日 - 6.7万 件の表示

山 ポストのエンゲージメントを表示

3 137 775 17

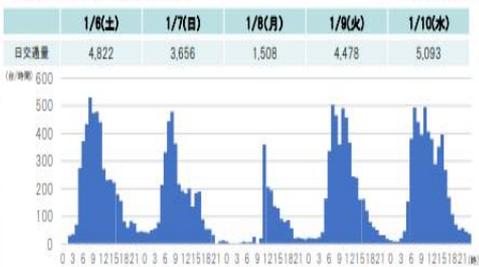
9-2. 石川県 災害時交通マネジメント会議 ③現在の交通状況

○地震発生後における被災自治体方面の交通量、所要時間等について関係機関と情報共有。

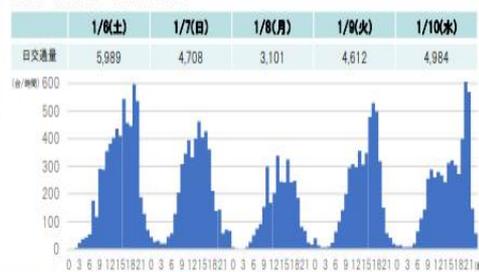
③現在の交通状況(国道249号 七尾市～穴水町間の状況) 国土交通省 北陸地方整備局



交通量(北向き:穴水町方向) ※交通量は速報値



交通量(南向き:七尾市方向)



交通状況①
穴水町乙ヶ崎付近



交通状況②
七尾市中島町笠師～中島町塩津地内



③現在の交通状況(所要時間)

国土交通省 北陸地方整備局

七尾市(徳田大津)からの所要時間

	1月6日 (土)	1月7日 (日)	1月8日 (月)	1月9日 (火)	1月10日 (水)	1月11日 (木)
穴水町 まで	約2時間	約1時間	約1.5時間	約1時間	約3時間	約2時間
輪島市 まで	約5時間	約3時間	約5時間	約2時間	約3時間	約3時間
珠洲市 まで	約5時間	約4時間	約4時間	約3時間	約4時間	約3.5時間

・1/4 10:00～ R249田鶴浜交差点(のと里山 田鶴浜IC接続交差点)で「災害復旧車両を優先した通行制限」を実施
 ・1/5 14:00～ R249大津交差点(のと里山 徳田大津IC接続)で「災害復旧車両を優先した通行制限」を実施
 (のと里山海道「徳田大津IC～上樺矢IC」交通開放に伴い、田鶴浜交差点から大津交差点へ通行制限箇所を移動)

・1/7 8:00～ のと里山街道「県立看護大IC」～「徳田大津IC」
 緊急車両等の除外車両以外は通行不可

1/8 大雪

1/10
片側交互
通行規制
水道管緊急復旧工事
(穴水町乙ヶ崎地先)



※七尾市からの出発時刻は、7時～9時

※穴水町までの所要時間は、七尾市から輪島市と七尾市から珠洲市のうち、所要時間が大きい方を記載

出典: 国土交通省北陸地方整備局HP

9-2. 石川県 災害時交通マネジメント会議 ④今後の予定(案)

○1日も早い復旧に向け10項目提示。今後の交通状況に応じて、柔軟に検討・見直ししながらマネジメント実施予定。

④今後の予定(案)



1日も早い復旧に向けて

- ①一般車両の被災地方面への出控えを要請
 - ②ピーク時間帯を避けた行動変容を要請
 - ③道路規制情報、渋滞情報等を幅広く情報提供
 - ⇒ 記者発表、ラジオ、ホームページ、SNS等による呼びかけを継続
 - ⇒ 道の駅、道路情報板による情報発信
- *通行実績等表示システム情報(北陸地整提供)を共有 → 各道路管理者の確認 → 道路情報として公表
- ④緊急車両(警察・消防・復旧車両)の優先通行を継続
 - ⑤被災箇所における迂回供用の早期解消
 - ⑥段差解消等走行環境の早期改善
 - ⑦webカメラ設置による交通状況監視

④今後の予定(案)



⑧国道470号(能越自動車道)の早期通行止め解除

⑨車線運用の変更、信号現示の調整など

- 例) ・主要交差点における信号制御によらない交通規制、信号現示の調整
・啓開、応急復旧完了路線における緊急車両専用の規制、柔軟な専用通行時間の設定
・1車線通行区間(箇所)の仮設信号による片側交互の交通処理

⑩渋滞が予想される区間に臨時トイレの設置など

(道路利用者への配慮)

今後の交通状況に応じて、関係者間で情報共有を図り、その時点で必要な対策を柔軟に検討・見直ししながら交通マネジメントを実施していく

(今後想定される交通量の増加要因 災害ボランティアの受け入れ対応、土砂・瓦礫処理の対応など)

9-3. (仮称)山形県災害時交通マネジメント検討会

・設立主旨(案)、規約(案)は以下のとおり。

資料1

(仮称)山形県災害時交通マネジメント検討会 設立主旨(案)

幹線道路に甚大な被害があり交通への影響が長期に及ぶ場合等を想定し、関係機関における体制を事前に構築し、迅速に運営できるようにする必要がある。

災害時の迅速な運営、災害時における交通システムマネジメント(他の交通との連携)及び交通需要マネジメント(交通の抑制等)の検討、情報共有の体制構築等を行うことを目的として、「山形県災害時交通マネジメント検討会」を設立するものである。

令和〇年〇月〇日

資料2

(仮称)山形県災害時交通マネジメント検討会規約(案)

(名称)

第1条 本会は、「山形県災害時交通マネジメント検討会(以下、「検討会」という。)」と称す。

(目的)

第2条 災害時における交通システムマネジメント(他の交通との連携)及び交通需要マネジメント(交通の抑制等)の検討、情報共有体制の構築等を行うことを目的とする。

(所掌事務)

第3条 本検討会は次の事項について、検討及び調整、検証を行う。

- 2) 交通マネジメント施策の検討
- 3) 交通マネジメント施策の実施に係る関係機関との調整
- 4) 交通マネジメント施策の実施結果の検証
- 5) その他、必要な事項

(組織)

第4条 本検討会は、別紙に掲げる委員によって構成する。

- 2) 必要に応じ、関係者の出席を求めることができるものとする。

(会長)

第5条 検討会に会長を置く。

- 2) 会長は、東北地方整備局の委員のうちから選任する。
- 3) 会長は、県内の災害場所や県境・地方整備局を跨ぐ災害の場合など、必要に応じて、適宜選任する。
- 4) 会長は、検討会を総括し会議の議長となる。

(運営)

第6条 検討会は会長が招集し、あらかじめ通知した内容について審議・議論する。

(開催判断)

第7条 災害発生時に、東北地方整備局の判断によるもの、又は山形県や市町村からの要請があった場合とする。

- 2) 災害想定規模は、幹線道路に甚大な被害があり交通への影響が長期に及ぶ場合、他の交通機関(バス・鉄道等)への影響が長期化する場合、各種交通ネットワークの途絶が発生し、集落等の孤立が想定される場合とする。なお、大雪による災害は含まないものとする。

(事務局)

第8条 事務局は、東北地方整備局道路部、県内河川国道事務所調査課、及び山形県の関係部署に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めのない事項、疑義が生じた場合は検討会の承認を得て定めるものとする。

附則(施行期日)

この規約は、令和〇年〇月〇日から施行する。

9-3. (仮称)山形県災害時交通マネジメント検討会

・検討内容(案)・委員構成(案)は以下のとおり。

⇒大規模災害時に主要幹線道路が渋滞するのを防ぐため、関係機関と検討・調整

※委員は、道路管理者・交通管理者・公共交通機関・交通事業者などから構成し、山形県渋滞対策推進協議会の委員を中心に想定

<検討・調整内容(案)>

■交通状況の把握

- ①災害情報の整理・共有（迂回路情報含む）
- ②渋滞情報の整理・共有
トラカンやCCTV、パトロール結果による

■情報発信の強化

- ①SNS等の活用など

■交通マネジメント対策の検討

- ①迂回路の調整
- ②専用レーン設置(バス、災害復旧車両など)
- ③災害時緊急バス運行(迂回バスなど)

<委員構成(案)>

■委員

- ・学識経験者
- ・国土交通省東北地方整備局 道路部
- ・国土交通省東北地方整備局 山形河川国道事務所
- ・国土交通省東北地方整備局 酒田河川国道事務所
- ・国土交通省東北運輸局 山形運輸支局
- ・山形県 県土整備部
- ・山形県 みらい企画創造部
- ・山形県警察本部 交通部
- ・東日本高速道路株式会社東北支社
- ・山形県バス協会
- ・山形県トラック協会
- ・東北管区警察局
- ・日本道路交通情報センター
- ・JR東日本株式会社
- ・自衛隊
- ・市町村

※必要に応じて、上記以外の関係者を追加要請

10. 今後の予定

10. 今後の予定

関係機関ごとに対策の推進・各種検討の実施

①主要渋滞箇所のモニタリング

- ・東北中央道開通やその他道路事業に伴う、主要渋滞箇所の速度改善状況、新たな解除基準による解除可否を検討

②ピンポイント渋滞対策

- ・国道47号本合海交差点の冬期速度改善状況について効果を検証
- ・国道7号広野興屋交差点、対策実施状況、整備による期待される効果について報告
- ・国道458号万場町交差点は、対策実施状況、整備による期待される効果について報告

③TDM施策の取り組み

- ・各都市圏におけるTDM施策を継続的に行い、効果を検証

④観光渋滞対策の取り組み

- ・国道48号サクラノボ渋滞に関する取り組み等の状況、効果について報告
- ・国道112号赤川花火大会に関する取り組み等の状況、効果について報告

⑤山形都市圏の道路交通課題

- ・山形都市圏の道路交通課題に関する取り組み等の状況について報告

⑥冬期の道路交通課題

- ・国道113号の道路交通課題に関する取り組み等の状況について報告
- ・国道47号の冬期速度低下区間の課題について報告



令和6年6～7月 地域ワーキング、第1回協議会