

令和6年度

# 第1回青森県渋滞対策推進協議会資料

---

令和6年8月

青森県渋滞対策推進協議会

# 【 目 次 】

---

1. これまでの経緯	.....	2
2. 対策完了箇所状況確認	.....	7
3. 主要渋滞箇所解除基準の見直し検討等	.....	17
4. TDM施策の取り組み方針	.....	23
5. 各エリアでの取り組み状況(観光・工事渋滞等)	.....	31
6. 道路利用者会議要望箇所への対応	.....	38
7. 今後の予定	.....	42

# 1. これまでの経緯

---

- (1) 青森県渋滞対策推進協議会の構成
- (2) これまでの協議会実施状況
- (3) 主要渋滞箇所の解除状況

# 1.これまでの経緯 (1)青森県渋滞対策推進協議会の構成

- ・H24年度に青森県内の主要渋滞箇所を特定し、以降、青森県渋滞対策推進協議会は年1～2回開催。
- ・県内3エリア(青森、弘前、八戸)について、渋滞状況の検証およびソフト対策検討のためエリア別検討会を設置。
- ・各検討会では、各エリアの渋滞対策等に関して、各関係機関と調整し対策案等を検討。

## 青森県渋滞対策推進協議会

### 青森地区

#### メンバー構成

- ・青森河川国道事務所
- ・青森県警察 交通規制課
- ・青森警察署
- ・青森県 道路課
- ・青森県 都市計画課
- ・青森市
- ・むつ市
- ・平内町
- ・バス協会(青森市交通部)
- ・タクシー協会(青森市タクシー協会)
- ・トラック協会
- ・青森運輸支局

### 弘前地区

#### メンバー構成

- ・青森河川国道事務所
- ・青森県警察 交通規制課
- ・弘前警察署
- ・青森県 道路課
- ・青森県 都市計画課
- ・弘前市
- ・黒石市
- ・五所川原市
- ・つがる市
- ・藤崎町
- ・バス協会(弘南バス)
- ・タクシー協会(弘前市タクシー協会)
- ・トラック協会

### 八戸地区

#### メンバー構成

- ・青森河川国道事務所
- ・青森県警察 交通規制課
- ・八戸警察署
- ・三沢警察署
- ・青森県 道路課
- ・青森県 都市計画課
- ・八戸市
- ・十和田市
- ・三沢市
- ・七戸町
- ・東北町
- ・おいらせ町
- ・南部町
- ・バス協会(八戸市交通部)
- ・タクシー協会(八戸市タクシー協会)
- ・トラック協会

# 1.これまでの経緯 (2)これまでの協議会実施状況

- ・下記のフローで示すとおり、平成24年度の主要渋滞箇所公表以降、毎年協議会またはエリア別検討会を開催。
- ・令和5年度はエリア別検討会(3地区)と、協議会を7月および2月に開催している。

<p><b>平成24年度</b> :協議会4回</p>	<p>第1～4回協議会</p>	<p>・<b>主要渋滞箇所の公表(H25.1)</b></p>
<p><b>平成25年度～平成27年度</b> :協議会2回、エリア別検討会2回</p>	<p>エリア別検討会 (H25.12、H27.3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞対策の基本方針確認</li> <li>・モニタリング結果報告</li> <li>・代表箇所の対策メニュー検討</li> </ul>
<p>協議会 (H25.6、H27.8)</p>		
<p><b>平成28年度～令和4年度</b> :協議会12回、エリア別検討会13回</p>	<p>エリア別検討会 (H28.7～8、H29.6～7、H30.3、 H30年度以降、毎年度7月と2月に開催)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討</li> <li>・渋滞対策検討</li> <li>・道路利用者会議と連携した渋滞対策検討</li> <li>・道路利用者会議要望箇所への対応(対策検討等)</li> <li>・対策実施箇所の状況確認 など</li> </ul>
<p>協議会 (H28.11、H29.7、H30.7、H31.3、 令和元年度以降、毎年度7月と2月に開催)</p>		
<p><b>令和5年度</b></p>	<p>エリア別検討会 (R5.7、R6.2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策完了箇所の状況確認</li> <li>・TDM施策の取り組み方針</li> <li>・各エリアでの取り組み報告(観光・工事渋滞等)</li> <li>・道路利用者会議要望箇所への対応</li> <li>・主要渋滞箇所特定及び解除基準の見直し検討</li> </ul>
<p>渋滞対策推進協議会 (R5.7、R6.2)</p>		

<p><b>今回</b></p>	<p>令和6年度 第1回 エリア別検討会(R6.7)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策完了箇所の状況確認</li> <li>・TDM施策の取り組み方針</li> <li>・各エリアでの取り組み報告(観光・工事渋滞等)</li> <li>・道路利用者会議要望箇所への対応</li> <li>・主要渋滞箇所解除基準の見直し検討</li> </ul>
	<p>令和6年度 第1回渋滞対策推進協議会(R6.8)</p>	

# 1.これまでの経緯 (2)これまでの協議会実施状況(エリア別検討会)

## (1)開催概要

- ・3エリア別の検討会を実施した。



【青森地区】7月18日(木)  
青森河川国道事務所



【弘前地区】7月18日(木)  
青森河川国道事務所



【八戸地区】7月19日(金)  
八戸市下水道事務所

## (2)議論内容・結果

### 【議論内容】

1. これまでの経緯
2. 対策完了箇所状況確認
3. 主要渋滞箇所解除基準の見直し検討
4. TDM施策の取り組み報告
5. 各エリアでの取り組み状況  
(観光・工事渋滞等)
6. 道路利用者会議要望箇所への対応
7. 今後の予定

### 【議論結果】

- ・対策完了箇所について、モニタリングの継続と対策効果の検証を行うことを確認した。
- ・主要渋滞箇所の解除基準の見直しにおいて**速度向上の取り扱い方や前提条件としてまちづくり等と連携した内容を新たに含めるなどの検討を進めていく**ことを確認した。
- ・TDM施策については、各地区で県が実施しているスマートムーブ通勤月間にあわせて実施し、**商工会議所と連携し参加しやすい環境を整備**していくことを確認した。
- ・各エリアでの取り組みについて、ETC2.0データを用いた効果検証やまちづくりの上位計画を参考に、自治体と国で協力する旨を確認した。

# 1. これまでの経緯 (3)主要渋滞箇所の解除状況

## 主要渋滞箇所の選定要件に該当している箇所(H24抽出)

**青森県内 158箇所** (青森地区:63箇所、弘前地区:53箇所、八戸地区:42箇所)

◎一般道:158箇所

●エリア :3エリア

●区間 :28区間

●箇所 :26箇所

◎高速道路:無し

※32区間(73箇所)と7箇所を含む

※52箇所を含む

## 対策完了により解除された箇所

**青森県内13箇所**(青森地区:3箇所、弘前地区:5箇所、八戸地区:5箇所)

【H28解除箇所:3箇所】

No.39 西バイパス環状線入口交差点(青森市)

No.40 鶴ヶ坂交差点(青森市)

No.91 塩入交差点(八戸市)

【H29解除箇所:5箇所】

No.50 荒川柴田交差点(青森市)

No.113 花生交差点(八戸市)

No.116 中居林交差点(八戸市)

No.128 沖飯詰交差点(五所川原市)

No.158 蒼前東交差点(階上町)

【H30解除箇所:2箇所】

No.122 姥薮交差点(五所川原市)

No.124 五所川原警察署前交差点(五所川原市)

【R1解除箇所:1箇所】

No.62 高崎2丁目ワーナーマイカルシネマズ弘前付近(弘前市)

【R2解除箇所:2箇所】

No.109 平中交差点(八戸市)

No.123 広田団地前交差点(五所川原市)

## 残りの主要渋滞箇所

**青森県内 145箇所**

(青森地区:60箇所、弘前地区:48箇所、  
八戸地区 37箇所)

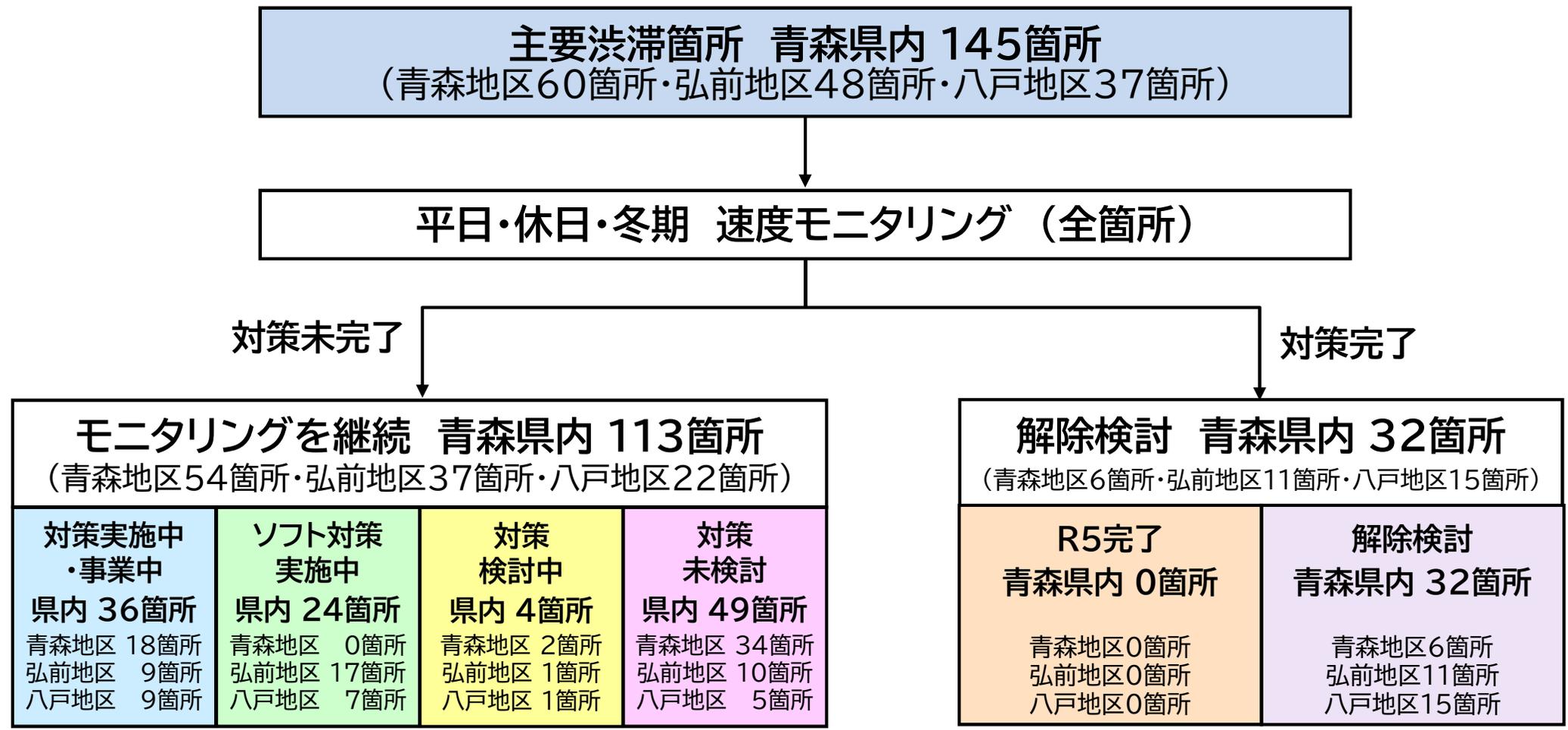
## 2. 対策完了箇所の状況確認

---

- (1) 主要渋滞箇所の状況確認
- (2) モニタリング指標による渋滞状況分析
- (3) 解除ルール
- (4) 解除検討結果
- (5) 追加対策実施交差点（156. イオンモール下田前交差点）

## 2. 対策完了箇所状況確認 (1)主要渋滞箇所の状況確認

- ・モニタリング指標による渋滞状況分析については、平成24年に特定された主要渋滞箇所158箇所のうち、これまでに解除された13箇所を除く145箇所を対象。
- ・このうち対策実施箇所については、対策効果をモニタリング結果を用いて検証するとともに解除検討を実施。



※複数の対策が該当する交差点については、1つの対策が完了していても対策未完了とし解除検討は実施しない  
 (「49.妙見交差点」「94.馬場頭交差点」は1事業完了しているが、その他対策を実施中)

※R5完了については、R5.4～R6.3時点完了分

※「対策実施中・事業中箇所」は、ハード対策事業中・信号見直し実施中の実施箇所数

# 2. 対策完了箇所 の 状況確認 (2) モニタリング指標による渋滞状況分析

## ■分析条件

・ETC2.0を用いて、季節や時間帯ごとに交差点の流入方向別速度を分析した。

<p>①通常期(平日): 令和5年4月～令和5年6月の平日平均</p> <p>②休日 : 令和5年ゴールデンウィーク期間</p> <p>③冬期(平日) : 令和5年2月平日平均</p>	<p>・7時台～18時台の昼間12時間の各時間帯ごと</p> <p>・交差点流入各方向別(全方向200m※)</p> <p>・通常期平日速度、通常期休日速度、休日速度低下率(平日に対する速度低下割合)、冬期平日速度、冬期速度低下率(通常期に対する速度低下割合)を分析</p> <p>※R5年度モニタリングより適用 ※隣接交差点までの距離が200m未満の場合は、隣接交差点まで集計</p>
--	---

## 【参考: 主要渋滞箇所特定基準】

### ▼主要渋滞箇所特定基準

地域の実情に応じた渋滞箇所

渋滞多発箇所	特定日に起こる渋滞	
観点① 継続的な渋滞(通常期)	観点② 休日・観光期の渋滞・速度低下	観点③ 冬期の渋滞・速度低下
<p>●慢性的な交通渋滞が発生 ・7時～19時の間で慢性的に渋滞(走行速度が20km/h以下)が発生</p> <p>●朝ラッシュ時に著しい渋滞が発生 ・朝(7時～9時)、夕(17時～19時)に著しい渋滞(走行速度が20km/h以下)が発生</p>	<p>●休日に著しい渋滞が発生 ・観光や大型商業施設への買物等により、休日において渋滞(20km/h以下及び速度低下率50%以上)が発生</p>	<p>●冬期シーズンに速度低下が発生 ・冬期(12月～2月)において著しい速度低下(20km/h以下及び速度低下率50%以上)が発生</p>

## 【参考: 特定基準の詳細】

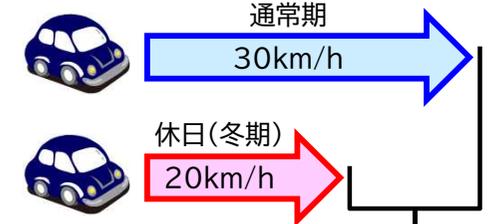
通常期平日特定基準	通常期・平日速度が全方向で2時間以上連続で20km/h以下となる	
休日特定基準	市街地	「1方向以上で20km/h以下が2時間連続以上あり」かつ「1方向以上で速度低下率50%以上が2時間以上あり」
	郊外	「1方向以上で20km/h以下が1時間以上あり」かつ「1方向以上で速度低下率50%以上が1時間以上あり」
冬期特定基準	市街地	「1方向以上で20km/h以下が2時間連続以上あり」かつ「1方向以上で速度低下率50%以上が2時間以上あり」
	郊外	「1方向以上で20km/h以下が1時間以上あり」かつ「1方向以上で速度低下率50%以上が1時間以上あり」

## 【参考: 休日(冬期)速度低下率】

・通常期の同時間帯の速度に対し、休日(冬期)速度がどれだけ低下しているかを表す指標

(例)

$$\frac{\text{通常期速度} - \text{休日(冬期)速度}}{\text{通常期速度}} = \frac{30 - 20}{30} = 33\%$$



休日速度低下率33%

## 2. 対策完了箇所 の 状況確認 (3) 解除ルール

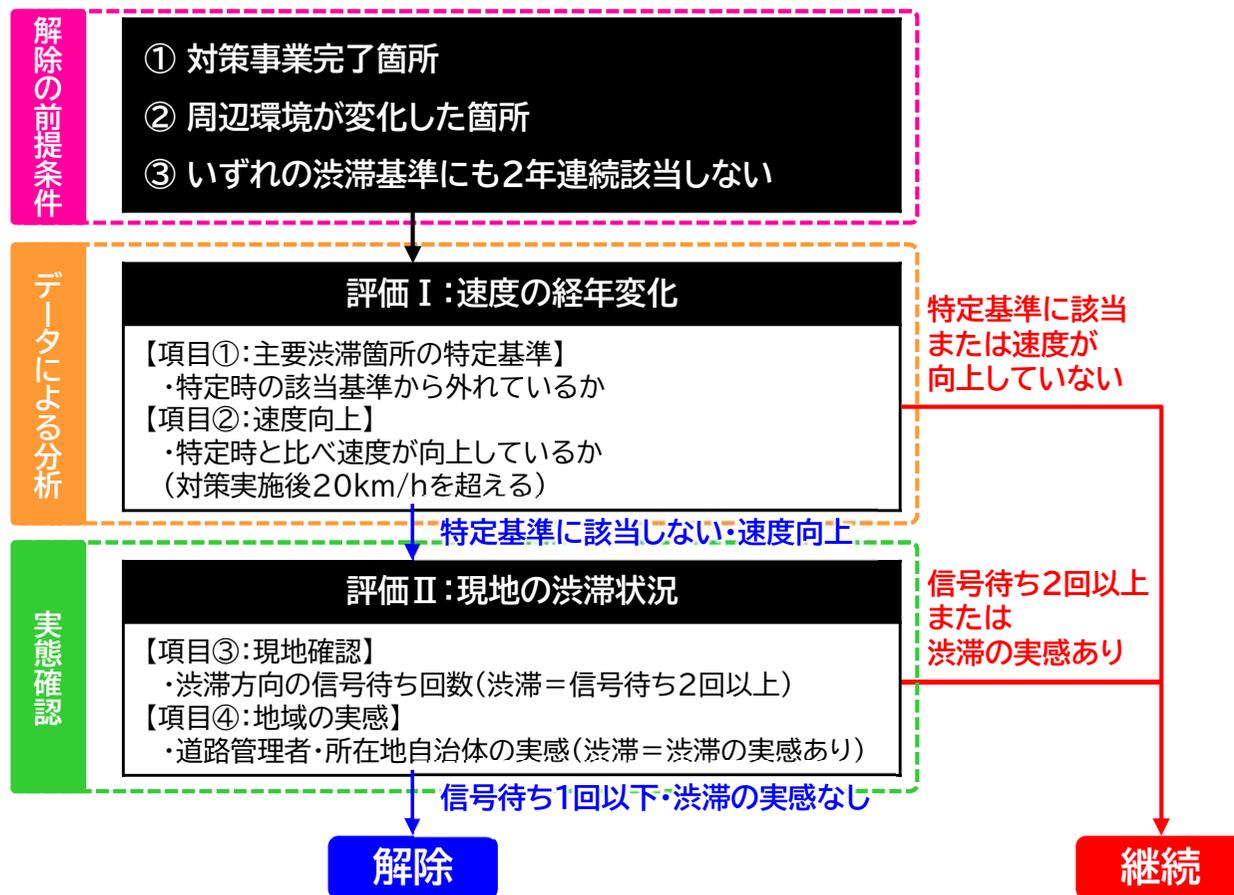
- ・対策事業が完了した箇所について、渋滞状況の検証を行った上で渋滞が解消している場合は主要渋滞箇所から「解除」する。

### ■解除検討の対象箇所

- ・対策事業完了箇所
- ・周辺環境が変化した箇所(大規模施設の撤退など)
- ・いずれの渋滞基準にも2年連続該当しない

### ■主要渋滞箇所『解除』ルール ※令和5年度第2回青森県渋滞対策推進協議会で変更

- ・対策事業完了箇所・周辺環境が変化した箇所について、「評価Ⅰ:速度の経年変化」と「評価Ⅱ:現地の渋滞状況」による評価を行う
- ・「評価Ⅰ:速度の経年変化」については、特定時に用いた民間プローブデータ(ビッグデータ)を集計し、「項目①:主要渋滞箇所の特定基準」の該当状況と「項目②:速度向上」により、対策実施前後の速度状況の変化を評価する
- ・「評価Ⅱ:現地の渋滞状況」については、「項目③:現地確認」による信号待ち回数の確認と「項目④:地域の実感」により、現地の状況や利用者の視点で渋滞状況の評価する
- ・「評価Ⅰ:速度の経年変化」と「評価Ⅱ:現地の渋滞状況」でともに渋滞なしと判断される場合、解除候補となり本協議会で最終決定する
- ・冬期の気象・観光期のイベントの影響を受けやすい箇所は、必要に応じ複数年モニタリングを継続し、解除について判断する



# 2. 対策完了箇所 の 状況確認 (4) 解除検討結果

## ■【青森地区】解除検討結果(解除候補箇所)

- ・青森地区の解除検討箇所と検討結果は下表のとおり。
- ・令和4年度に新たに事業が完了した箇所は今年度よりモニタリングの対象。

モニタリング期間はP9記載の期間

検討 番号	地区	通し No.	市町村	交差点名	道路 管理者	完了事業名	事業 完了 年月	特定 基準	評価Ⅰ. 速度の経年変化			評価Ⅱ. 現地の渋滞状況		判定
									項目①:主要渋滞箇所の特定基準	項目②:速度向上	項目③:現地確認	項目④:地域の実感		
									特定基準に該当しない	速度が向上(20km/hを超える)	渋滞なし:信号待ち1回以下	渋滞の実感なし		
1	青森地区	44	青森市	沢田 交差点	国、県	大釈迦 交差点改良 (国)	H26.3	休日・ 冬期	× R5冬期の基準に該当	平日 休日 冬期 ●	○ 対策を実施した国道7号①②方向 では20km/hを超える。	× 【休日:H29.5.5 昼9H(渋滞長調査)】 ・③方向(従道路側)で信号3回待ち以上 【冬期:H29.2.16 朝夕ピーク(渋滞長調査)】 ・③方向(従道路側)で信号2回待ち	○ 渋滞が解消	× 継続
2		49 ※1	青森市	妙見 交差点	県	青森浪岡線現道 拡幅事業(ハツ役) (県)	H26.11	冬期	○ R5冬期ほか全基準に 該当しない	平日 休日 冬期	× 事業完了後、速度向上も見られず、 20km/h以下の方向あり。	○ 【冬期:H29.2.16 朝夕ピーク(渋滞長調査)】 ・②④方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	× 混雑が続いている	× 継続
3		3	青森市	県立図書館前交差点	国、県	国道7号 (右折レーン延伸) (国)	H30.6	平日	○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 休日 冬期	× 事業完了後、速度向上も見られず、 20km/h以下の方向あり。	× 【平日:R1.11.29 朝夕ピーク(現地確認)】 ・①③(南北)方向で信号2回待ち以上 ・④方向で信号1回待ち	× 右折レーン延伸した①方向 は渋滞が緩和したが、他の方 向は渋滞が緩和していない	× 継続
4		24	青森市	妙石江店付近交差点	県、市	(都)西滝新城線街 路整備(石江工区) (県)	R2.12	平日	○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 休日 冬期	× 事業完了後、速度向上も見られず、 20km/h以下の方向あり。	× 【平日:R4.6.8 昼12H(渋滞長調査)】 ・④方向(従道路側)で信号2回待ち以上 ・①方向(従道路側)で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	○ 冬期の含めて渋滞は解消さ れている	× 継続
5		41	青森市	浪岡IC入口交差点	国、県	浪岡五所川原道路 (付加車線設置) (国)	R3.3	休日	○ R5休日ほか全基準に 該当しない	平日 休日 冬期	× 対策を実施した国道7号③方向で は、若干速度向上したものの、 20km/h以下の時間帯が残って いる。	× 【休日:R4.4.30 昼12H(渋滞長調査)】 ・②方向で信号2回待ち以上 ・③④方向(国道7号)で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	○ 五所川原方面への右折車両 がスムーズに走行可能となり、 直進車両も阻害されること なく走行可能となり、渋滞は 解消された。	× 継続
6		42	青森市	安田陸橋西側交差点	国、市	付加車線整備 (国)	R4.3	休日・ 冬期	○ R5休日・冬期ほか全基 準に該当しない	平日 休日 冬期	○ 対策を実施した国道7号①②方向 では速度向上が見られる。	- 【休日:R4.4.30 昼12H(渋滞長調査)】 ・全方向渋滞なし ※冬期の現地確認が必要	○ 渋滞が解消	- ※2
7		46	青森市	造道交差点	国、県、市	(一)久栗坂造道線 交差点改良事業(東 造道二丁目) (県)	R4.11	休日・ 冬期	× R5休日の基準に該当	平日 休日 ● 冬期	× ①②方向で冬期の速度は向上 休日の速度も向上傾向にあるもの の、20km/h以下の時間帯が残っ ている。	- R6以降調査対象	○ 県立中央病院への右折車両 との導線が確保されたため、 直進車両がスムーズに走行 可能となった。	× 継続

※1:No.49妙見交差点は記載事業は完了しているが、その他対策事業実施中のため参考値(P8 対策実施中・事業中に分類)

※2:当該交差点は「休日・冬期」で選定されており、休日の現地確認では渋滞は確認されなかったが、冬期の現地確認が必要なため、判定を保留とした

### 【解除フローにおける位置付け】

解除要素 (青)      継続要素 (紫)

# 2. 対策完了箇所 の 状況確認 (4) 解除検討結果

## ■【弘前地区1/2】解除検討結果(解除候補箇所)

- ・弘前地区の解除検討箇所と検討結果は下表のとおり。
- ・令和4年度に新たに事業が完了した箇所は今年度よりモニタリングの対象。

モニタリング期間はP9記載の期間

検討 番号	地区	通し No.	市町村	交差点名	道路 管理者	完了事業名	事業 完了 年月	特定 基準	評価Ⅰ. 速度の経年変化			評価Ⅱ. 現地の渋滞状況		判定
									項目①:主要渋滞箇所の特定基準	項目②:速度向上	項目③:現地確認	項目④:地域の実感		
									特定基準に該当しない	速度が向上(20km/hを超える)	渋滞なし:信号待ち1回以下	渋滞の実感なし		
8	弘前地区	59	弘前市	富田3丁目南 交差点	県、市	富田樹木線交通 安全施設整備事業 (右折レーン設置) (市)	H26.3	平日	× R5平日の基準に該当	● 平日 ○ 休日 ○ 冬期	× 右折レーンを設置した市道④方向 では、速度が向上している時間帯 が見られるものの、20km/h以下 の時間帯が残っている。	○ 【平日:H27.12.11 朝ピーク(現地確認)】 ・③④(東西)方向で信号1回待ち ・他の方向では渋滞なし	× 右折レーン設置した方向は 渋滞が緩和したが、他の方向 は渋滞が緩和していない	× 継続
9		79	弘前市	門外富岡 交差点	国、市	小比内門外線交通 安全施設整備事業 (左折レーン設置) (市)	H26.11	休日・ 冬期	× R5冬期の基準に該当	● 平日 ○ 休日 ● 冬期	○ 左折レーンを設置した市道③方向 で速度向上。(12時間平均20km/ hを超える)	× 【休日:H31.4.28 朝タピーク(現地確認)】 ・②③方向で信号1回待ち 【冬期:R2.1.16 朝タピーク(現地確認)】 ・①②方向で信号2回待ち以上	○ 渋滞が解消	× 継続
10		55	弘前市	高崎交差点	国、県	(都)下白銀町福田 線街路整備 (県)	H29.6	平日	○ R5平日ほか全基準に 該当しない	● 平日 ○ 休日 ○ 冬期	× 大きな速度変化は見られない。	× 【平日:R2.6.10 朝タピーク(渋滞長調査)】 ・③方向で信号2回待ち ・①④方向で信号1回待ち	× 拡幅した方向は渋滞が緩和 したが、他の方向は渋滞が緩 和していない	× 継続
11		57	弘前市	城東団地入口 交差点	国、市	国道7号 (右折レーン延伸) (国)	H29.12	休日・ 冬期	○ R5休日・冬期ほか全基 準に該当しない	● 平日 ○ 休日 ○ 冬期	× 全方向で20km/h以下となる。 事業完了後の速度向上は見られな い。	○ 【休日:H31.4.29 朝タピーク(現地確認)】 ・全方向で渋滞なし 【冬期:R2.1.15 朝タピーク(現地確認)】 ・①②③方向で信号1回待ち	○ 右折超過は改善	× 継続
12		77	弘前市	堅田 交差点	国、県、市	市道 (右折レーン延伸) (市)	H30.6	休日・ 冬期	○ R5休日・冬期ほか全基 準に該当しない	● 平日 ○ 休日 ○ 冬期	× 全方向で20km/h以下となる。 事業完了後の速度向上は見られな い。	× 【休日:H31.4.29 朝タピーク(現地確認)】 ・①④方向で信号2回待ち ・②方向信号3回待ち 【冬期:R2.1.17 朝タピーク(現地確認)】 ・①方向で信号2回待ち	× 大幅な改善がみられるが、 渋滞は解消していない	× 継続
13		89	弘前市	堅田西 交差点	市	区画線引き直し (右折ポケット) (市)	R3.11	休日・ 冬期	× R5平日・休日の基準に 該当	● 平日 ● 休日 ○ 冬期	× 全方向で20km/h以下となる。 事業完了後の速度向上は見られな い。	× 【休日:H31.4.29 朝タピーク(現地確認)】 ・③方向(西)で信号2回待ち 【冬期:R2.1.17 朝タピーク(現地確認)】 ・③方向で信号1回待ち	× 大幅な改善がみられるが、 渋滞は解消していない	× 継続

### 【解除フローにおける位置付け】

解除要素 (青)      継続要素 (紫)

# 2. 対策完了箇所 の 状況確認 (4) 解除検討結果

## ■【弘前地区2/2】解除検討結果(解除候補箇所)

- ・弘前地区の解除検討箇所と検討結果は下表のとおり。
- ・令和4年度に新たに事業が完了した箇所は今年度よりモニタリングの対象。

モニタリング期間はP9記載の期間

検討 番号	地区	通し No.	市町村	交差点名	道路 管理者	完了事業名	事業 完了 年月	特定 基準	評価Ⅰ. 速度の経年変化			評価Ⅱ. 現地の渋滞状況		判定					
									項目①: 主要渋滞箇所の特定基準	項目②: 速度向上	項目③: 現地確認	項目④: 地域の実感							
									特定基準に該当しない	速度が向上(20km/hを超える)	渋滞なし: 信号待ち1回以下	渋滞の実感なし							
14	弘前 地区	121	五所川原市	下り枝 交差点	県、市	五所川原西 バイパス (国)	H26.11	平日	×	R5 休日の基準に該当	平日 ●	×	事業完了後、速度向上も見られず、 20km/h以下の方向あり。	○	【平日:H27.6.24 朝夕ピーク(渋滞長調査)】 ・全方向で渋滞なし	○	渋滞が緩和している	×	継続
15		126	五所川原市	田町東 交差点	県			休日・ 冬期	×	R5 休日・冬期の基準に 該当	平日 ●	×	事業完了後、速度向上も見られず、 20km/h以下の方向あり。	○	【休日:H29.5.4 昼9H(渋滞長調査)】 ・①③④方向で信号1回待ち 【冬期:H29.1.17 朝夕ピーク(渋滞長調査)】 ・①②④方向で信号1回待ち	○	渋滞が緩和している	×	継続
16		127	五所川原市	五所川原工業高校前 交差点	県、市			休日・ 冬期	×	R5 休日の基準に該当	平日 ●	×	事業完了後、速度向上も見られず、 全方向で20km/h以下の時間帯あり。	×	【休日:H29.5.4 昼9H(渋滞長調査)】 ・③④方向で信号2回待ち 【冬期:H29.1.17 朝夕ピーク(渋滞長調査)】 ・④方向で信号2回待ち	○	渋滞が緩和している	×	継続
17		58	弘前市	土手町北交差点	県			(一)石川土手町線 交差点改良事業による 右折レーンの新設 (市道接続部) (県)	R4.3	平日	×	R5 平日の基準に該当	平日 ●	×	事業完了後、速度向上は見られる ものの、全方向で20km/h以下。	-	R6以降調査対象	×	一部方向では改善がみられる が、渋滞は残っている
18		67	弘前市	松尾神社前交差点	県、市	(市)住吉山道町線 の道路新設、交差点 取り付け (市)	R4.3	平日	×	R5 平日の基準に該当	平日 ●	×	事業完了後、速度向上は見られる ものの、全方向で20km/h以下。	×	【平日:R4.6.8 昼12H(渋滞長調査)】 ・全方向で信号2回待ち	○	交通がスムーズになっている	×	継続

### 【解除フローにおける位置付け】

解除要素 (青)      継続要素 (紫)

# 2. 対策完了箇所 の 状況確認 (4) 解除検討結果

## ■【八戸地区1/2】解除検討結果(解除候補箇所)

- ・八戸地区の解除検討箇所と検討結果は下表のとおり。
- ・令和4年度に新たに事業が完了した箇所は今年度よりモニタリングの対象。

モニタリング期間はP9記載の期間

検討 番号	地区	通し No.	市町村	交差点名	道路 管理者	完了事業名	事業 完了 年月	特定 基準	評価Ⅰ. 速度の経年変化			評価Ⅱ. 現地の渋滞状況		判定	
									項目①: 主要渋滞箇所の特定基準		項目②: 速度向上	項目③: 現地確認			項目④: 地域の実感
									特定基準に該当しない		速度が向上(20km/hを超える)	渋滞なし: 信号待ち1回以下			渋滞の実感なし
19	八戸地区	102	八戸市	根城6丁目 交差点	市	八戸環状線 糠塚バイパス事業 (県)	H26.3	平日	○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 × × ×	速度が向上している時間帯が見 られるものの、20km/h以下の 時間帯が残っている。	【平日:H27.12.18 朝ピーク(現地確認)】 ○ ③④(南北)方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	× 渋滞が緩和していない	× 継続	
20		90	八戸市	四本松 交差点	国、県	八戸南環状道路 (国)	H26.3	平日	○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 × × ×	平日はほぼ全方向20km/h以下と なる。 事業完了後の速度向上は見られ ない。	【平日:H27.12.10 朝ピーク(渋滞長調査)】 ○ ③(北)方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	○ 渋滞が解消	× 継続	
21		95	八戸市	類家1丁目 交差点	国、市			平日	○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 × × ×	全方向で20km/h以下となる。 事業完了後の速度向上は見られ ない。	【平日:H27.12.18 朝ピーク(現地確認)】 ○ ②④方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	× 渋滞が緩和していない	× 継続	
22		96	八戸市	城下1丁目 交差点	国、市			休日・ 冬期	○ R5休日・冬期ほか全基 準に該当しない	平日 × × ×	事業完了後に速度が向上してい る時間帯が見られるものの、 20km/h以下の時間帯が残っ ている。	【休日:H29.5.3 昼9H(渋滞長調査)】 × ①④方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし 【冬期:H29.1.31 朝夕ピーク(渋滞長調査)】 ・④方向で信号2回待ち	× 渋滞が緩和していない	× 継続	
23		103	八戸市	市立第一中学校前 交差点	県、市			白銀市川環状線 街路整備 (中居林工区) (県)	H27.3	平日	○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 × × ×	事業完了後に速度が向上してい る時間帯が見られるものの、 20km/h以下の時間帯が残っ ている。	【平日:H27.12.18 夕ピーク(現地確認)】 ○ ③(北)方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	○ 渋滞が解消
24		106	八戸市	市民病院西 交差点	県、市	平日	○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 × × ×		事業完了後、速度向上も見られず、 全方向で20km/h以下となる。	【平日:H27.12.18 夕ピーク(現地確認)】 ○ 全方向で渋滞なし	× 渋滞が緩和していない	× 継続		
25		93	八戸市	熊野堂 交差点	県、市	八戸西SIC (市、他)	H31.3	平日		○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 × × ×	事業完了後、速度向上も見られず、 20km/h以下の方向あり。	【平日:R2.6.17 朝夕ピーク(現地確認)】 × ①②③方向で信号2回待ち ・④方向で信号1回待ち	× 渋滞が緩和していない	× 継続
26		94 ※	八戸市	馬場頭 交差点※	県、市	平日		○ R5平日ほか全基準に 該当しない	平日 × × ×	事業完了後、若干速度向上したも の20km/h以下の方向あり。	- 根城大橋橋梁補修工事による 終日車線規制のため現地確認不可	× 渋滞が緩和していない	× 継続		

※No.94馬場頭交差点は記載事業は完了しているが、その他対策事業実施中のため参考値(P8 対策実施中・事業中に分類)

### 【解除フローにおける位置付け】

解除要素 (青)      継続要素 (紫)

# 2. 対策完了箇所 の 状況確認 (4) 解除検討結果

## ■【八戸地区2/2】解除検討結果(解除候補箇所)

- ・八戸地区の解除検討箇所と検討結果は下表のとおり。
- ・令和4年度に新たに事業が完了した箇所は今年度よりモニタリングの対象。

モニタリング期間はP9記載の期間

検討番号	地区	通しNo.	市町村	交差点名	道路管理者	完了事業名	事業完了年月	特定基準	評価Ⅰ. 速度の経年変化			評価Ⅱ. 現地の渋滞状況		判定	
									項目①: 主要渋滞箇所の特定基準		項目②: 速度向上	項目③: 現地確認			項目④: 地域の実感
									特定基準に該当しない		速度が向上(20km/hを超える)	渋滞なし: 信号待ち1回以下			渋滞の実感なし
27	八戸地区	100	八戸市	沼館交差点	市	車線構成変更(市)	H31.3	平日	× R5平日の基準に該当	平日 ● 休日 冬期	× 事業完了後、速度が向上したものの、20km/h以下の時間帯が多く残っている。	× 【平日:R2.6.18 朝夕ピーク(現地確認)】 ・③方向で信号2回待ち ・④方向で信号1回待ち	× 渋滞が緩和していない	× 継続	
28		101	八戸市	江陽ラピアバスセンター側付近交差点	市	右折レーン設置(市)	R2.10	平日	○ R5平日ほか全基準に該当しない	平日 休日 冬期	× 事業完了後、速度向上も見られず、20km/h以下の方向あり。	○ 【平日:R2.6.18 昼12H(現地確認)】 ・①②③方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	× 対策方向での渋滞は緩和しているが、未対策方向①で渋滞が発生している。	× 継続	
29		131	十和田市	穂並町交差点	県	国道102号交差点改良事業(穂並町)(県)	H25.12	休日・冬期	○ R5休日・冬期ほか全基準に該当しない	平日 休日 冬期	× 対策を実施した③方向では若干速度向上したものの、20km/h以下。	○ 【休日:H29.5.5 昼9H(渋滞長調査)】 ・③方向で信号1回待ち ・他の方向で渋滞なし 【冬期:H29.1.31 朝夕ピーク(渋滞長調査)】 ・全方向で渋滞なし	○ 渋滞はしていないが、速度低下が発生している(対策前と比べると滞留減少)	× 継続	
30		151	七戸町	七戸警察署前交差点	国、町	天間林道路(国)	R4.11	休日・冬期	○ R5休日・冬期ほか全基準に該当しない	平日 休日 冬期	× 事業完了後、速度向上も見られず、20km/h以下の方向あり。	- R6以降調査対象	× 時折、休日などに渋滞が発生している。	× 継続	
31		154	おいらせ町	中下田交差点	国、県			休日	○ R5休日ほか全基準に該当しない	平日 休日 冬期	× 事業完了後、速度向上も見られず、20km/h以下の方向あり。	- R6以降調査対象	× 渋滞が緩和していない	× 継続	
32		155	おいらせ町	下田百石IC東交差点	国、県、町			休日	× R5休日の基準に該当	平日 ● 休日 冬期	× 事業完了後、速度向上も見られず、20km/h以下の方向あり。	- R6以降調査対象	× 渋滞が緩和していない	× 継続	
33		156	おいらせ町	イオンモール下田前交差点	国、町	R45信号見直し	R1.11	休日	○ R5休日ほか全基準に該当しない	平日 休日 冬期	× 国道方向では速度向上が見られるが、町道側では20km/h以下の速度の時間帯が多い。(R5.7に追加対策済み) ⇒R6モニタリングで状況確認	○ 【休日:R6.5.5 昼12H(渋滞長調査)】 ・①③方向で信号1回待ち	○ 渋滞は緩和傾向にある	× 継続	
34		110	八戸市	本八戸駅南口交差点	県、市	(都)沼館三日町線街路整備事業(内丸工区)(県)	R4.12	冬期	× R5休日の基準に該当	平日 ● 休日 冬期	× 事業完了後、速度が向上したものの、20km/h以下の時間帯が残っている。	- R6以降調査対象	○ 滞留車両が減少	× 継続	

### 【解除フローにおける位置付け】

解除要素 (青) 継続要素 (紫)



## 3. 主要渋滞箇所解除基準の見直し検討等

---

- (1) 今年度の実施方針
- (2) 項目②の取り扱いについて
- (3) 未対策箇所について

# 3. 主要渋滞箇所解除基準の見直し検討等

## (1)今年度の実施方針

- ・昨年度、解除基準の一部見直しを行った。
- ・昨年度の見直しを受け、今年度は下記について検討を進める。

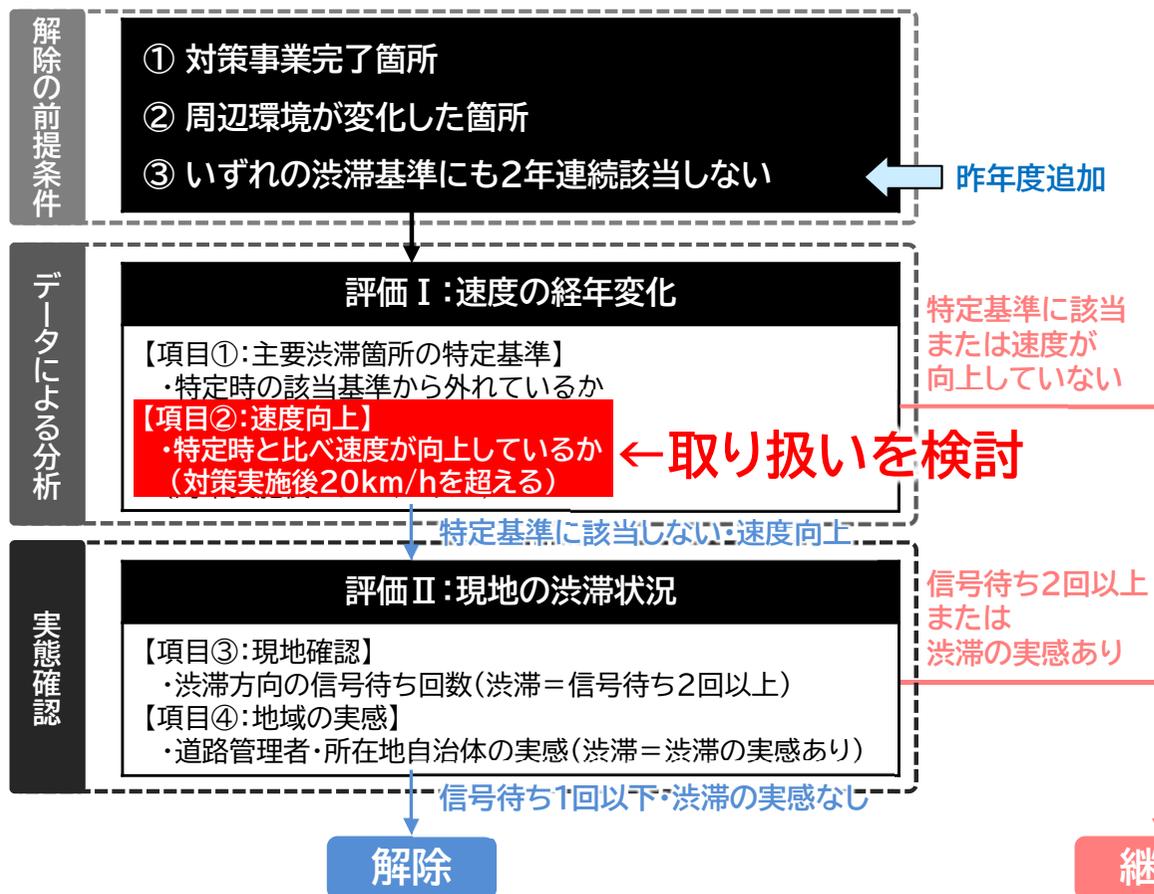
### 【昨年度の検討結果】

- ・モニタリング速度の集計単位を全交差点200mで統一。
- ・解除の前提条件に「いずれの渋滞基準にも2年連続該当しない」の項目を追加。

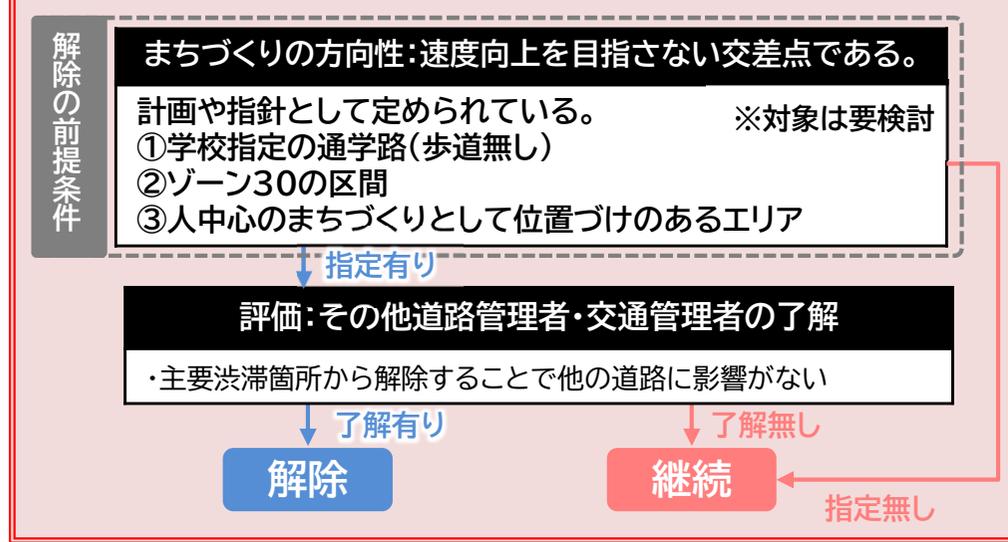
### 【今年度の検討内容】

- ・2年連続該当しないものを抽出し、自治体の照会を経て解除検討へ移行する
- ・「まちづくり等と連携したルール」の運用に向けた検討。⇒箇所の抽出(照会)の実施
- ・解除フロー「評価Ⅰ：項目②速度向上」の今後の取り扱い。

### 【通常の解除ルール】



### 【まちづくり等と連携したルール】



↑ 来年度からの運用実施に向け  
対象箇所の抽出等を実施

# 3. 主要渋滞箇所解除基準の見直し検討等

## (2)項目②の取り扱いについて

検討番号	地区	通しNo.	市町村	交差点名	道路管理者	完了事業名	事業完了年月	特定基準	評価Ⅰ. 速度の経年変化			評価Ⅱ. 現地の渋滞状況		判定
									項目①: 主要渋滞箇所の特定基準		項目②: 速度向上	項目③: 現地確認	項目④: 地域の実感	
									特定基準に該当しない		速度が向上(20km/hを超える)	渋滞なし: 信号待ち1回以下	渋滞の実感なし	
19		102	八戸市	根城6丁目交差点	市	八戸環状線糠塚バイパス事業(県)	H26.3	平日	○ R5平日ほか全基準に該当しない	平日 ×	速度が向上している時間帯が見られるものの、20km/h以下の時間帯が残っている。	○ 【平日:H27.12.18 朝ピーク(現地確認)】 ・③④(南北)方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	× 渋滞が緩和していない	× 継続
20		90	八戸市	四本松交差点	国、県			平日	○ R5平日ほか全基準に該当しない	平日 ×	平日はほぼ全方向20km/h以下となる。事業完了後の速度向上は見られない。	○ 【平日:H27.12.10 朝ピーク(渋滞長調査)】 ・③(北)方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	○ 渋滞が解消	× 継続
21		95	八戸市	市立第一中学校前交差点	県、市	白銀市川環状線街路整備(中居林工区)(県)	H26.3	平日	○ R5平日ほか全基準に該当しない	平日 ×	全方向で20km/h以下となる。事業完了後の速度向上は見られない。	○ 【平日:H27.12.18 朝ピーク(現地確認)】 ・②④方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	× 渋滞が緩和していない	× 継続
22	八戸地区	96	八戸市	熊野堂交差点	県、市	八戸西SIC(市、他)	H31.3	休日・冬期	○ R5休日・冬期ほか全基準に該当しない	平日 ×	事業完了後に速度が向上している時間帯が見られるものの、20km/h以下の時間帯が残っている。	× 【休日:H29.5.3 昼9H(渋滞長調査)】 ・①④方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし 【冬期:H29.1.31 朝タピーク(渋滞長調査)】 ・④方向で信号2回待ち	× 渋滞が緩和していない	× 継続
23		103	八戸市	市立第一中学校前交差点	県、市	白銀市川環状線街路整備(中居林工区)(県)	H27.3	平日	○ R5平日ほか全基準に該当しない	平日 ×	事業完了後に速度が向上している時間帯が見られるものの、20km/h以下の時間帯が残っている。	○ 【平日:H27.12.18 タピーク(現地確認)】 ・③(北)方向で信号1回待ち ・他の方向は渋滞なし	○ 渋滞が解消	× 継続
24		106	八戸市	市民病院西交差点	県、市			平日	○ R5平日ほか全基準に該当しない	平日 ×	事業完了後、速度向上も見られず全方向で20km/h以下となる。	○ 【平日:H27.12.18 タピーク(現地確認)】 ・全方向で渋滞なし	× 渋滞が緩和していない	× 継続
25		93	八戸市	熊野堂交差点	県、市	八戸西SIC(市、他)	H31.3	平日	○ R5平日ほか全基準に該当しない	平日 ×	事業完了後、速度向上も見られず20km/h以下の方向あり。	× 【平日:R2.6.17 朝タピーク(現地確認)】 ・①②③方向で信号2回待ち ・④方向で信号1回待ち	× 渋滞が緩和していない	× 継続
26		94※	八戸市	馬場頭交差点※	県、市			平日	○ R5平日ほか全基準に該当しない	平日 ×	事業完了後、若干速度向上したものの20km/h以下の方向あり。	- 根城大橋橋梁補修工事による終日車線規制のため現地確認不可	× 渋滞が緩和していない	× 継続

現地や地域の実感で渋滞が無いものの、解除できていない

この部分の取り扱いについて議論が必要

【解除フローにおける位置付け】

解除要素 (青枠)      継続要素 (紫枠)

### 3. 主要渋滞箇所解除基準の見直し検討等 (2)項目②の取り扱いについて

#### 【項目②の役割】

- ・特定時とモニタリング速度を比較し、速度が向上しているか、20km/hを超えているかを確認する。
- ・項目①(特定基準に非該当)だけでは確認できない局所的(方向、時間帯など)な渋滞を把握する。

#### 【課題】

- ・特定時と比較すると、速度集計データが「民間プローブデータ」から「ETC2.0データ」へと変更となっている。
- ・昨年度から速度集計延長を200mに統一しており、その影響による速度変化も想定される。
- ⇒比較する**特定時と現在でモニタリング速度のデータ及び集計方法が大きく変わっている。**

#### 【対応方針】

- ・今年度、項目②の取り扱いについて、解除基準全体を考慮し「その他の指標の追加」「廃止」等について検討。

#### ■項目②の役割(項目①の補完)

#### 【特定基準の詳細】

通常期平日 特定基準	通常期・平日速度が全方向で 2時間以上連続で20km/h以下となる	
休日 特定基準	市街地	「1方向以上で20km/h以下が2時間連続以上あり」かつ 「1方向以上で速度低下率50%以上が2時間以上あり」
	郊外	「1方向以上で20km/h以下が1時間以上あり」かつ 「1方向以上で速度低下率50%以上が1時間以上あり」
冬期 特定基準	市街地	「1方向以上で20km/h以下が2時間連続以上あり」かつ 「1方向以上で速度低下率50%以上が2時間以上あり」
	郊外	「1方向以上で20km/h以下が1時間以上あり」かつ 「1方向以上で速度低下率50%以上が1時間以上あり」

#### ▼交差点での速度変化の事例

H24⇒平日の特定基準に該当

H24 時間帯	平日 旅行速度 (km/h)	
	①方向	②方向
7時台	26.7	14.6
8時台	17.4	25.7
9時台	22.2	23.6
10時台	11.4	20.6
11時台	18.8	19.8
12時台	21.6	23.0
13時台	22.0	25.2
14時台	21.1	23.1
15時台	17.9	22.7
16時台	15.4	18.8
17時台	11.2	13.9
18時台	8.7	15.4
12時間平均	16.1	19.7
朝ピーク	21.1	18.6
夕ピーク	9.8	14.6

R5⇒平日の特定基準に該当しない

R5 時間帯	平日 旅行速度 (km/h)	
	①方向	②方向
7時台	18.9	19.7
8時台	21.5	24.7
9時台	28.2	26.0
10時台	28.1	24.7
11時台	28.0	25.4
12時台	27.1	25.5
13時台	28.4	25.8
14時台	31.1	26.4
15時台	22.5	21.6
16時台	22.0	21.2
17時台	18.7	22.7
18時台	19.3	22.2
12時間平均	23.7	23.6
朝ピーク	20.1	21.9
夕ピーク	19.0	22.4

※4枝交差点だが2方向でしかデータ取得できないため、2方向での評価

- ・①方向のみ2時間連続のため特定基準には非該当
- ・ただし、①方向の夕ピークは平均でも20km/h以下
- ・①②方向とも7時台にも20km/h以下

特定基準以外の速度状況を確認し、渋滞状況を把握

### 3. 主要渋滞箇所解除基準の見直し検討等 (2)項目②の取り扱いについて

#### 【項目②の役割】

- ・特定時とモニタリング速度を比較し、速度が向上しているか、20km/hを超えているかを確認する。
- ・項目①(特定基準に非該当)だけでは確認できない局所的(方向、時間帯など)な渋滞を把握する。

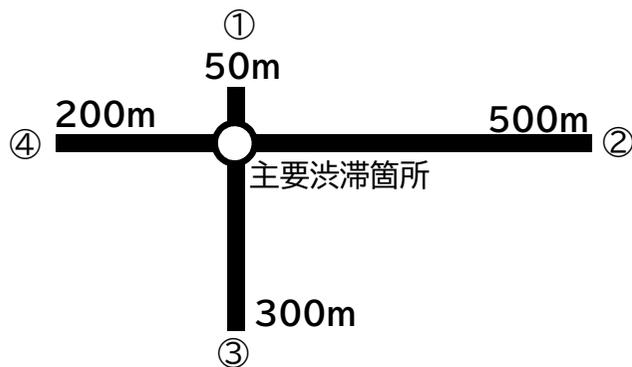
#### 【課題】

- ・特定時と比較すると、速度集計データが「民間プローブデータ」から「ETC2.0データ」へと変更となっている。
- ・昨年度から速度集計延長を200mに統一しており、その影響による速度変化も想定される。
- ⇒比較する**特定時と現在でモニタリング速度のデータ及び集計方法が大きく変わっている。**

#### 【対応方針】

- ・今年度、項目②の取り扱いについて、解除基準全体を考慮し「新たな指標・基準の設定」「廃止」などについて検討。

特定時の速度集計延長イメージ



現在(2023年度～)



#### ■対応方針(案)の整理

対応方針	懸念事項・検討方針など	解除候補箇所数
現状のまま	・左図のとおり、速度集計データが異なるため、主要渋滞箇所特定当時との有意な比較が困難 ⇒抜本的な見直しが必要	32箇所
現状に基準を追加(項目②代替案)	・速度集計データが異なるため、主要渋滞箇所特定当時との有意な比較が困難であり、 <b>特定時と比較する項目②に替えて指標を追加したとしても比較は困難。</b> ⇒【項目②:速度向上】自体の見直しが必要となり、 <b>新たな指標・基準の検討が必要。</b>	—
【案A】 新たな指標・基準の設定(項目①+α案)	・P20のとおり、 <b>特定基準(項目①)で網羅できない渋滞を把握</b> するために、 <b>新たな指標・基準</b> の検討を行う。(12時間平均や朝夕ピーク時で20km/h以下の方向は無いなど) ⇒適切な指標を設定できない場合に、 <b>項目③④との齟齬が発生し、解除の妨げ</b> となる可能性もある。	12H平均 : 32箇所⇒30箇所(2箇所が解除検討へ) 朝夕ピーク: 32箇所⇒32箇所 項目全て : 32箇所⇒32箇所(2箇所が解除検討へ)
【案B】 廃止	・上記のとおり、速度集計データが異なるため、有意性のある比較はできないがデータによる分析は項目①で網羅される。 ⇒ <b>項目③④で「現地確認」や「渋滞の実感を確認」を実施するため、解除ルールが緩和されるものではない。</b>	32箇所⇒27箇所(5箇所が解除検討へ)

※「廃止」の場合においても、渋滞対策推進協議会での解除検討時には速度状況や変化などを参考値として確認することも検討する。

### 3. 主要渋滞箇所解除基準の見直し検討等 (3)未対策箇所について

- ・対策が位置付けられていない交差点は49箇所。
- ・渋滞状況とともに考え得る対策を回答いただいた。「データ」「県」「市町村」ともに該当する箇所については、想定される対策について優先的に検討を進める必要がある。

▼未対策箇所の渋滞状況と想定される対策

No.	交差点名	市町村	渋滞あり			想定される対策
			データ	県	市町村	
1	国道NTT交差点	青森市		○		
5	国道旭町通交差点	青森市		○		
6	栄町交差点	青森市				
9	堤交差点	青森市		○		青森浪岡線の右折レーンの新設 信号表示の見直し
11	西滝中央交差点	青森市		○		
14	古川交差点	青森市		○	○	バスバイの整備
15	新町1丁目交差点	青森市	○	○		
16	安方2丁目交差点	青森市		○		
17	ファミリーマート青森駅前店 付近交差点	青森市	○	○		
18	古川3丁目交差点	青森市		○		
19	古川踏切	青森市		○		
20	第一大野踏切	青森市		○		
21	浪館通り交差点	青森市	○	○	○	青森環状野内線へ右折レーンの新設
23	新城坂踏切	青森市	○	○		
27	アウガ付近交差点	青森市	○	○		
29	青葉2丁目交差点	青森市				
30	久須志交差点	青森市	○	○		
31	津軽新城駅交差点	青森市		○		
32	イトーヨーカドー前交差点	青森市	○			
33	花園2丁目交差点	青森市				
34	松森1・佃1交差点	青森市				
35	松森郵便局前交差点	青森市				
36	古館地域市民館前交差点	青森市				
37	南佃生協前交差点	青森市				
38	大釈迦西交差点	青森市	○	○	○	
47	幸畑交差点	青森市	○	○		筒井方面から横田方面への右折レーンの延伸 横田方面から筒井方面への左折レーンの新設
48	浪岡墓園西口交差点	青森市		○		
51	岡町変電所前交差点	青森市		○		信号現示の見直し
52	十三森交差点	青森市	○	○		
54	野木和公園入口交差点	青森市		○		青森五所川原線へ左折レーンの新設

No.	交差点名	市町村	渋滞あり			想定される対策
			データ	県	市町村	
134	自衛隊大湊病院前交差点	むつ市	○	○		
136	大瀬橋交差点	むつ市	○	○		
139	雫川目交差点	むつ市	○	○	○	ロードヒーティング等の凍結防止対策の実施
140	栗山トンネル東側交差点	むつ市	○	○	○	右折レーンの設置
56	運動公園入口交差点	弘前市		○	○	右折誘導線など区画線の引き直し
60	代官町交差点	弘前市	○	○	○	道路拡幅による右折車線の整備
66	相良町交差点	弘前市	○	○	○	交差点改良
68	樹木4丁目交差点	弘前市	○	○	○	道路拡幅による右折車線の整備
76	親方町交差点	弘前市	○	○	○	前後の信号交差点における右折車線の整備
80	松原東2丁目交差点	弘前市	○	○	○	右折車線の整備
82	中崎交差点	弘前市	○			
119	中川篠村交差点	黒石市		○		
125	金木町中柏木交差点	五所川原市				
146	藤崎交差点	藤崎町	○	○	○	右折レーンの設置(国道339号)及び国道7号 津賀野交差点の右折レーンの延伸
132	元町西1丁目交差点	十和田市	○	○	○	右折レーンの設置
133	三沢基地正門前交差点	三沢市	○	○	○	交差点改良(市道側に右折レーン設置、 矢印信号設置等)
150	後平交差点	七戸町	○	○	○	
152	東北町家ノ前交差点	東北町	○			
153	野辺地IC入口交差点	東北町		○		右折レーンの延長

■:データ・自治体照会結果 全項目で渋滞あり交差点

※データ :P9記載のモニタリング結果より、主要渋滞箇所の特定基準に該当  
県、市町村:R5年度に青森県及び各市町村に照会した結果、渋滞ありと回答

## 4. TDM施策の取り組み方針

---

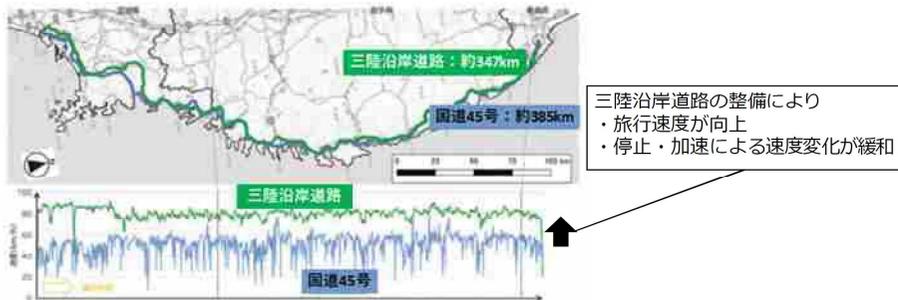
- (1) 国土交通省での取り組み(情報提供)
- (2) TDM対策の概要
- (3) TDM施策実施の概要
- (4) 青森市内でのTDMの取り組み
- (5) 弘前市内でのTDMの取り組み
- (6) 八戸市内でのTDMの取り組み

### (1) 道路交通の最適化

■ 道路ネットワーク整備や渋滞ボトルネック対策などのハード対策に加え、交通需要マネジメントの実施やICT技術の活用などにより、道路から社会に働きかけて、脱炭素の取組を推進します。

#### 【道路ネットワーク】

○三大都市圏の環状道路や地方部の高規格道路の整備や4車線化など、生産性を高める道路の整備の推進により、旅行速度を向上させ、CO<sub>2</sub>排出量を抑制



三陸沿岸道路と国道45号の旅行速度の比較※1,2,3

#### 【渋滞ボトルネック対策】

○道路の部分改良など機動的・面的な渋滞対策や、踏切道周辺の迂回路整備・立体交差化等によるボトルネックの解消を通じ、交通の流れを円滑化



ボトルネック対策 (付加車線の設置)



単独立体交差化による渋滞解消 (半田踏切道 (福井県福井市))  
※踏切は既に閉鎖しており、今後除却予定

#### 【社会への働きかけ】

○ETC2.0など各種データに基づく分析を行い、料金施策を含むTDM施策など、交通容量を有効活用する取組の推進により道路ネットワークのパフォーマンスを向上



東京湾アクアラインにおける時間帯別料金に関する社会実験※4



TDM事例 (福島県 国道4号)



#### 【自動運転】

○円滑な自動運転移動サービスの実現に向けて、道路状況の情報提供など道路インフラからの支援を実施

※1：(一財)国土技術研究センター資料を一部加工  
 ※2：2022年10月のETC2.0データ(様式1-2)より算出【200m区間単位の集計値(中央値)】  
 ※3：東北地整・JICE共同研究資料より作成  
 ※4：P77参照

## 4. TDM施策の取り組み報告 (2)TDM対策の概要

### ■TDMとは

TDMとは、交通需要マネジメント(Transportation Demand Management)の略であり、交差点や道路等に対する**ハード対策ではなく、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和**していく取り組み。

#### 【代表的な取り組み例】

##### ○手段の変更

- ・鉄道など大量公共交通機関の利用を促進し、自動車利用からのシフトを促すもの。  
(パーク&ライド、パーク&バスライド、**公共交通機関利用促進**、自転車利用環境の整備など)

##### ○時間帯の変更

- ・朝夕などピーク時間帯の交通をピーク時間外にシフトさせ、交通需要の時間的な平準化を行うもの。  
(**時差出勤**、休日出勤、フレックスタイム、物流の朝夕時間帯を避けた配達など)

##### ○経路の変更

- ・混雑する道路の交通を分散させることにより、交通需要の空間的な平準化を行うもの。  
(迂回ルートの案内、カーナビによる渋滞情報、駐車場情報など)

##### ○自動車の効率利用

- ・乗用車等の乗車率、貨物車の積載率を適正化(高める)するもの。  
(自家用車の相乗り、カーシェアリング、共同配送など)

##### ○発生源の調整

- ・自動車交通の発生量を調整、抑制するもの。  
(**在宅勤務・テレワーク**、ロードプライシング、ノーマイカーデーなど)

## 4. TDM施策の取り組み報告 (3)TDM施策実施の概要

- ・TDM施策の取り組みとして、今年度県内では下記の対策の推進を予定している。
- ・3エリアに共通し、「**商工会議所との連携**」「**YouTube等を活用した広報の検討**」を実施する。

	箇所	市町村	R5年度の実施内容	今年度の方針
1	青森市内での 時差出勤等の実施	青森市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青森県のスマートムーブ通勤月間(10月)と合わせて実施</li> <li>・令和5年10月23日(月)～27日(金)を強化期間に設定</li> <li>・対象者は市民、国、県、市職員</li> <li>・昨年度に比べ、チラシ設置個所を増やした</li> <li>・<b>大幅な速度向上は確認されなかった</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象期間は県のスマートムーブ期間中に加え、<b>冬期も実施</b></li> <li>・対象期間中は、官公庁(国、県、市など)に加え、<b>商工会議所と連携し、加盟企業へチラシの配布</b></li> <li>・対象期間中の渋滞状況等をモニタリングし、その効果検証を行う</li> <li>・定量評価だけでなく、通勤時の負担などについてもアンケート調査にて把握する</li> </ul>
2	通年的な時差出勤等の 実施	弘前市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昨年度まで冬期に実施していた時差出勤等を通年で実施できるように変更</li> <li>・冬期の渋滞に関しては、記録的な暖冬により積雪が少なかったため、近年の状況と比較できなかった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市職員その他、<b>商工会議所と連携し、加盟企業へチラシの配布</b></li> <li>・引き続き、冬期での実施強化の呼び掛け</li> </ul>
3	八戸市内での 公共交通利用促進等の 実施	八戸市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八戸市のスマートムーブ通勤月間(12月)と合わせて実施</li> <li>・令和5年12月11日(月)～15日(金)を強化期間に設定</li> <li>・主要駅や市役所、バス営業所等でチラシの配布</li> <li>・SNSによる発信</li> <li>・<b>アンケートより、TDMを実施したい人が7割</b></li> <li>・<b>バス利用者の増加や速度向上には至らなかった</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象期間は<b>県のスマートムーブ期間(10月)</b></li> <li>・昨年度に引き続き、交通結節点等でのチラシ配布</li> <li>・さらに、<b>商工会議所と連携し、加盟企業へチラシの配布</b></li> <li>・対象期間中の渋滞状況、公共交通機関の利用状況等について効果検証を行う</li> <li>・定量評価だけでなく、通勤時の負担などについてもアンケート調査にて把握する</li> </ul>

# 4. TDM施策の取り組み報告

## (4)青森市内でのTDMの取り組み

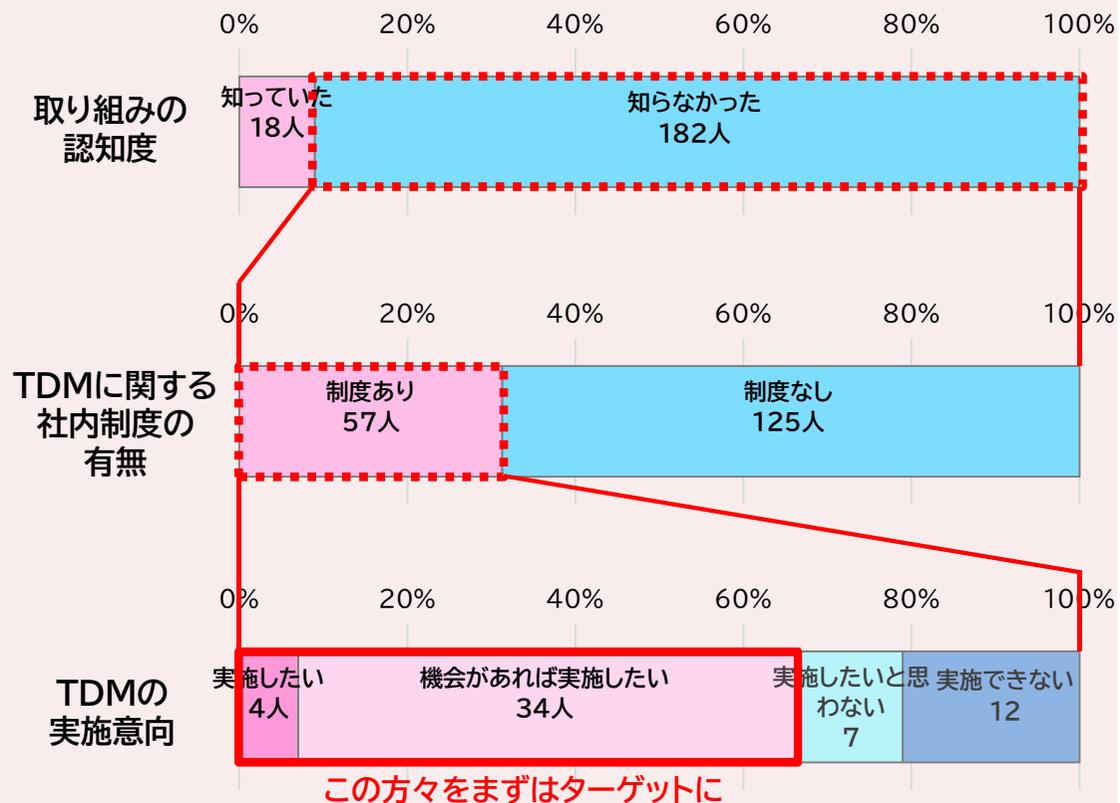
### ■これまでの取り組み

R3年度：青森総合卸センター周辺企業、東青地域県民局地域整備部、青森河川国道事務所にて時差出勤・テレワークを実施。(11月8日と12日の2日間)  
⇒対象期間も短く、効果は確認されなかった。

R4年度：青森総合卸センター周辺企業、東青地域県民局地域整備、青森河川国道事務所にて時差出勤・テレワークを実施。※スマートムーブ通勤月間協力企業を対象  
スマートムーブ通勤月間中の10月24～28日に強化週間を設定  
⇒速度については効果は確認されなかったが、実施者からは肯定的な声もあり

R5年度：青森市内の企業、青森市、東青地域県民局地域整備、青森河川国道事務所にて時差出勤・テレワークを実施。  
※スマートムーブ通勤月間協力企業を対象  
スマートムーブ通勤月間中の10月23～27日に強化週間を設定

### ■昨年度実施したWebモニターアンケート結果



出典：Webモニターアンケート(R6.1)青森市内従業員200名

### ■青森市における取り組みの課題

- 対象が市内の企業と広域であり、TDMの取り組みに対する認知度が低い
- そのため、実施者も少ない
- 広報内容についても、具体的な通勤時間帯の交通状況などの情報が少なく、広報を目にしても具体的なメリットを実感しづらい。

### ■今後の方針

- 認知度向上に向け、**広報活動の強化**を検討
- 商工会議所と連携し、**加盟企業(約3,000社)へチラシ等の配布**
- また、YouTubeやSNSによる広報活動の展開を検討
- 広報内容についても、ETC2.0による分析結果などを入れ、実施者が**具体的なメリットをイメージできるような項目についても検討**

# 4. TDM施策の取り組み報告

## (5)弘前市内でのTDMの取り組み

### ■課題

・弘前市内では冬期に交通渋滞が発生

### ■これまでの取り組み

#### 【R2年度】

・弘前市役所に自動車通勤している職員を対象に時差出勤や公共交通利用の促進を呼びかけた

⇒実施者は延べ3,190人であった。

⇒速度分析の結果、市役所周辺では大きな変化は確認できなかった。

#### 【R3年度】

・市役所職員に加え、青森県中南地域県民局、弘前市内企業へもTDMの協力依頼を実施

⇒実施者は前年度より606人増加の3,796人(延べ)。

⇒速度の大幅な向上は見られなかったが、実施者からは肯定的な声

⇒大雪であったにもかかわらず、市役所10分圏域はR2年度とほぼ同じ

#### 【R4年度】

・R3年度同様に取り組みを依頼

⇒時差出勤実施者は過去最多の3,353人で、通勤時間帯のピークを分散、平準化でき、実施者からも肯定の声

⇒大雪の日が多かったにもかかわらず、市役所10分圏域は拡大

#### 【R5年度】

・通年での時差出勤、公共交通機関利用促進を実施

### ■令和5年度 実施状況

#### 【周知のタイミング】

- ・4月(年度始めに制度の周知を兼ねて人事課起案)
- ・9月(スマートムーブ通勤月間に合わせて環境課起案)
- ・12月(降雪前に渋滞緩和を目的に地域交通課起案)

R5.9.20付

「スマートムーブの実施及び時差出勤の推進について(依頼)」

R5.12.1付

「冬の渋滞対策に係る時差出勤及び公共交通利用の推進について(依頼)」

R6.5.23付

「時差出勤及び公共交通機関利用の推進について(依頼)」

#### 【実施状況】

- ・R5.4～R6.3の実施者 延べ11,846人(987人/月)
- ・冬期(R6.1.15(月)～R6.2.29(木))の実施者 延べ2,504人(R4実績延べ3,353人)

### ■今年度の方針

- 冬期渋滞対策として職員への呼びかけの強化などを検討
- 取り組み対象者の拡大に向け、**商工会議所と連携し、加盟企業(約2,500社)へチラシ等の配布**

### ■【参考】ひろさきMaaSの実施

- 公共交通の定額利用(サブスクリプション)の社会実験を実施予定
- 今年度は冬期の学生の送迎による渋滞をターゲットとし、高校生100人程度を対象にする予定(R7.1～2月予定)

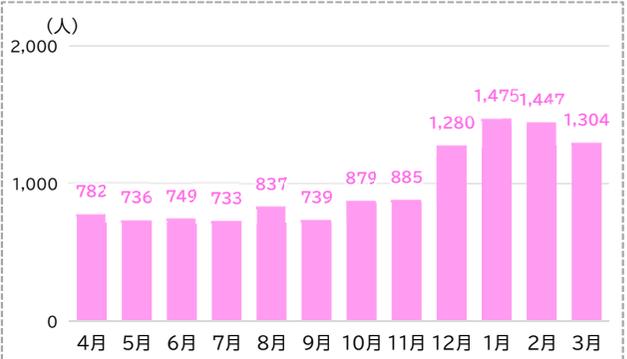
# 4. TDM施策の取り組み報告

## (5)弘前市内でのTDMの取り組み

### ■TDM実施時の速度変化について

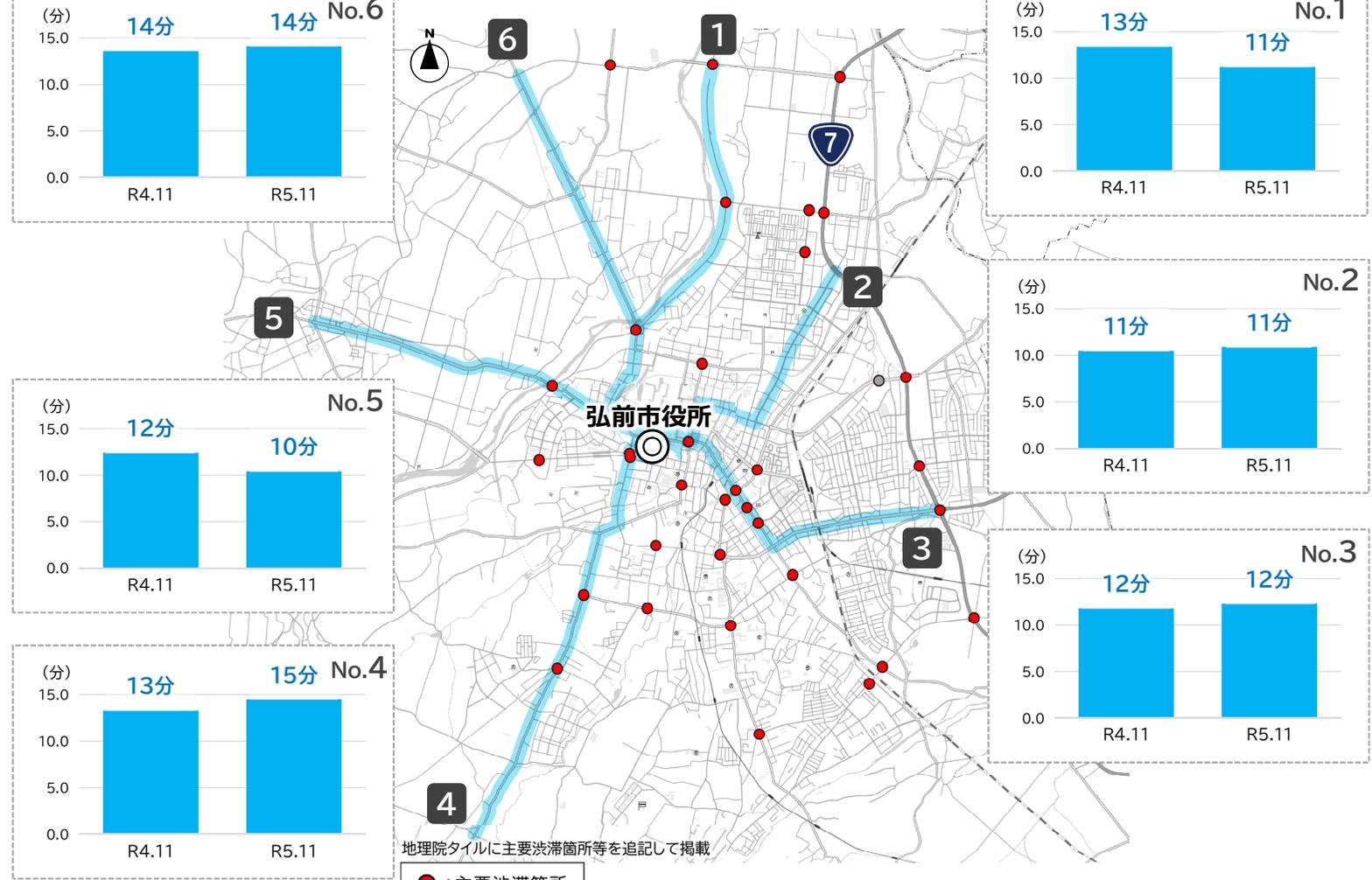
- 月別の実施者数を確認すると、冬期(12~3月)以外では11月の実施者が885名と最も多かった。
- 時差出勤を実施した令和5年11月と実施前の令和4年11月の各ルートの7:30の所要時間を比較すると、どのルートもほぼ横ばいの所要時間であった。
- 弘前市では冬期の渋滞が大きな問題となっており、実施者も他の時期に比べて多かった。今年度も引き続き、冬期TDMへの参加の呼び掛けなどを実施する。

▼月別の時差出勤実施者数



出典:弘前市提供データ

▼各ルート7:30の所要時間変化



地理院タイルに主要渋滞箇所等を追記して掲載

- : 主要渋滞箇所
- : 解除箇所

出典:ETC2.0データ  
R4.11、R5.11 平日平均(7:30)

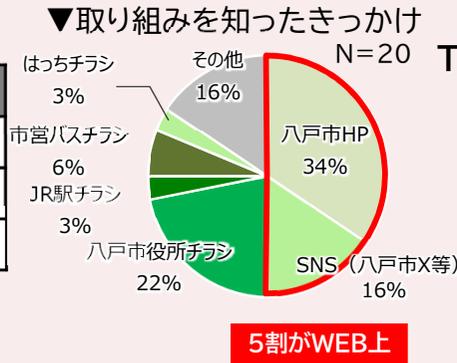
# 4. TDM施策の取り組み報告 (6)八戸市内でのTDMの取り組み

## ■これまでの取り組み

R5年度:八戸市市民、八戸市内従業者を対象に、公共交通への転換を促すTDM施策を実施。  
 八戸市のスマートムーブ通勤月間中の12月11日～15日に強化週間を設定  
 ⇒公共交通利用者の増加や市内中心部の速度向上は確認されなかった。

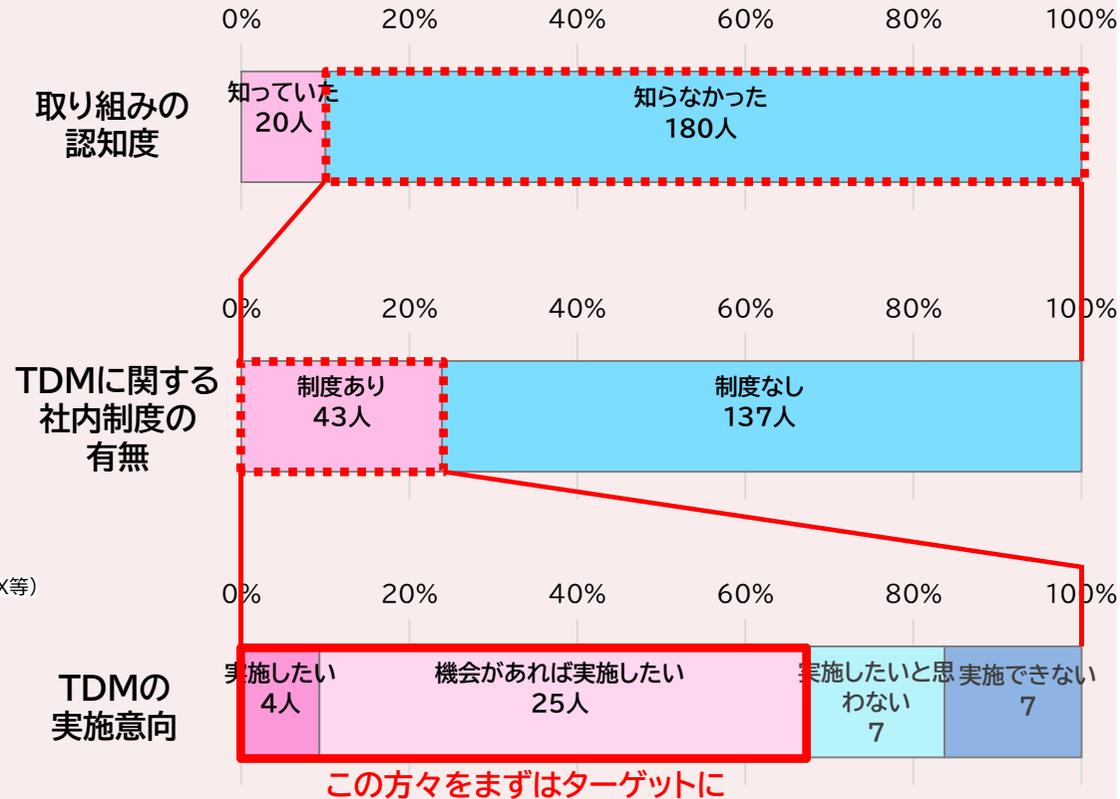
## ■八戸市のSNSの閲覧数

媒体	11/1投稿	12/8投稿	計
Facebook	362	395	757
LINE	233	197	430
X	6,746	3,776	10,522



SNSの閲覧数は多く、広報媒体として他エリアでも展開を検討

## ■昨年度実施したWebモニターアンケート結果



出典:Webモニターアンケート(R6.1)八戸市内従業者200名

## ■八戸市における取り組みの課題

- 令和5年度から開始した取り組みで認知度が低い
- SNSでの閲覧数は多かったものの、実施者が少ない
- 広報内容についても、具体的な情報が少なく、広報を目にしてもメリットを実感しづらい。

## ■今後の方針

- 認知度向上に向け、**広報活動の強化**を検討
- 商工会議所と連携し、**加盟企業へチラシ等の配布**
- また、YouTubeやSNSによる広報活動の展開を検討
- 広報内容についても、ETC2.0による分析結果などを入れ、実施者が**具体的なメリットをイメージ**できるような項目についても**検討**

## 5. 各エリアでの取り組み状況(観光・工事渋滞等)

---

- (1) 今年度の実施概要
- (2) ねぶた祭の実施方針
- (3) さくらまつりにおける渋滞対策
- (4) 99.三日町交差点でのまちづくりと連携した渋滞対策

# 5. 各エリアでの取り組み状況(観光・工事渋滞等)

## (1)今年度の実施概要

- ・令和元年度より各エリア特有課題に対する対策検討を開始。
- ・令和6年度の実施方針について報告する。

エリア	検討項目	市町村	検討の背景・課題	今年度の実施方針
青森	ねぶた祭における渋滞対策	青森市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通常期及びねぶた祭りの時期は、<b>国道4号及び国道7号は、慢性的な渋滞が発生</b></li> <li>・祭り開催時間前後は、<b>観光バスが観覧席前の第一車線(左車線)に不規則に停車することも渋滞の一因</b></li> <li>・R5年度は約101万人の出入</li> <li>・今年度の運行方式は昨年度同様の「吹き流し方式」だが、スタート地点が2地点となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域渋滞に対し、12月19日に供用開始したみちのく有料道路のETC化の効果分析を行う</li> <li>・来訪者へのWEBアンケート調査の実施(渋滞等に対する来訪者の意見把握)</li> </ul>
弘前	さくらまつりにおける渋滞対策	弘前市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さくらまつり開催中は毎年、<b>弘前公園周辺を中心に市内で渋滞が発生</b></li> <li>・<b>駐車場の案内や空き情報に関する情報発信が課題</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・弘南鉄道を活用したパーク&amp;ライドの広報強化</li> </ul>
八戸	新大橋架替に伴う通行止めによる渋滞モニタリング	八戸市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新大橋の架け替えにより約7年間通行止めとなるため、<b>並行する他の道路へ交通が転換されることで渋滞が懸念(2019年4月～2025年度)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も並行する橋梁等での通行止めを伴う工事などの際は道路管理者間で連携(<b>今年度供用予定</b>)</li> </ul>
	三日町交差点でのまちづくりと連携した渋滞対策	八戸市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道340号三日町～廿三日町の区間は、<b>八戸市中心街ストリートデザイン事業の対象</b>であり、社会実験を実施</li> <li>・三日町交差点は主要渋滞箇所であり、<b>慢性的な速度低下</b>が起きている</li> <li>・ETC2.0データから周辺道路における目立った速度の悪化は見られなかったが、市には実験区間での渋滞に対する意見が出された</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来年度以降の社会実験の実施予定はないものの、「八戸市中心街ストリートデザインビジョン」を策定予定であり、連携した検討を行う</li> </ul>

※吹き流し方式とは、ねぶたを出発地点より1台ずつ間隔を空け、順次繰り出し、一巡したら終了となる運行方式

⇒全エリア新たな取り組みの検討を開始する

# 5. 各エリアでの取り組み状況(観光・工事渋滞等) (2)ねぶた祭の実施方針

## ■今年度の開催概要

- ねぶた祭の時期(毎年8/2~7)は、国道4号及び国道7号は、慢性的な渋滞状況である。
- R5年度は約101万人の人出であった。これはR4年度の105万人から減少しているものの、今年度より実態に近い数値になるよう、集計方法を変更した影響である。
- 期間中の休日は終了後の会場周辺だけでなく、弘前方面へ向かう青森中央ICや八戸方面へ向かうみちのく有料道路付近など広域的に速度低下が発生。

## ■これまでの混雑状況

- コロナ禍以降、運行を吹き流し方式に変更したことにより、多少の終了時間の分散などは図られている。
- 祭り会場周辺はもちろん、広域的にも渋滞が発生している。
- ただし、実行委員会等へ渋滞に対する苦情などは来ていない。

## ■今年度の方針

- 今年度は2点スタート方式での運行になるため、昨年度までほど終了時間の分散は図られない可能性もあるため、**引き続きデータによるモニタリングを実施**

- みちのく有料道路ではR5.12にETCが供用しており、**料金所で発生していた渋滞の緩和について分析**

- ねぶた祭に対する渋滞状況やその他の課題等について県外や県内他市町村からの**来訪者へのWebアンケート調査予定**

- 関係機関等との意見交換を実施予定

- ねぶた祭実施中の市民生活への影響(救急搬送など)について整理

- ねぶた祭の課題を明らかにした上で、来年度以降の対策案について関係機関との協議も含め検討を行う
- 第2回エリアWG及び渋滞協にて報告



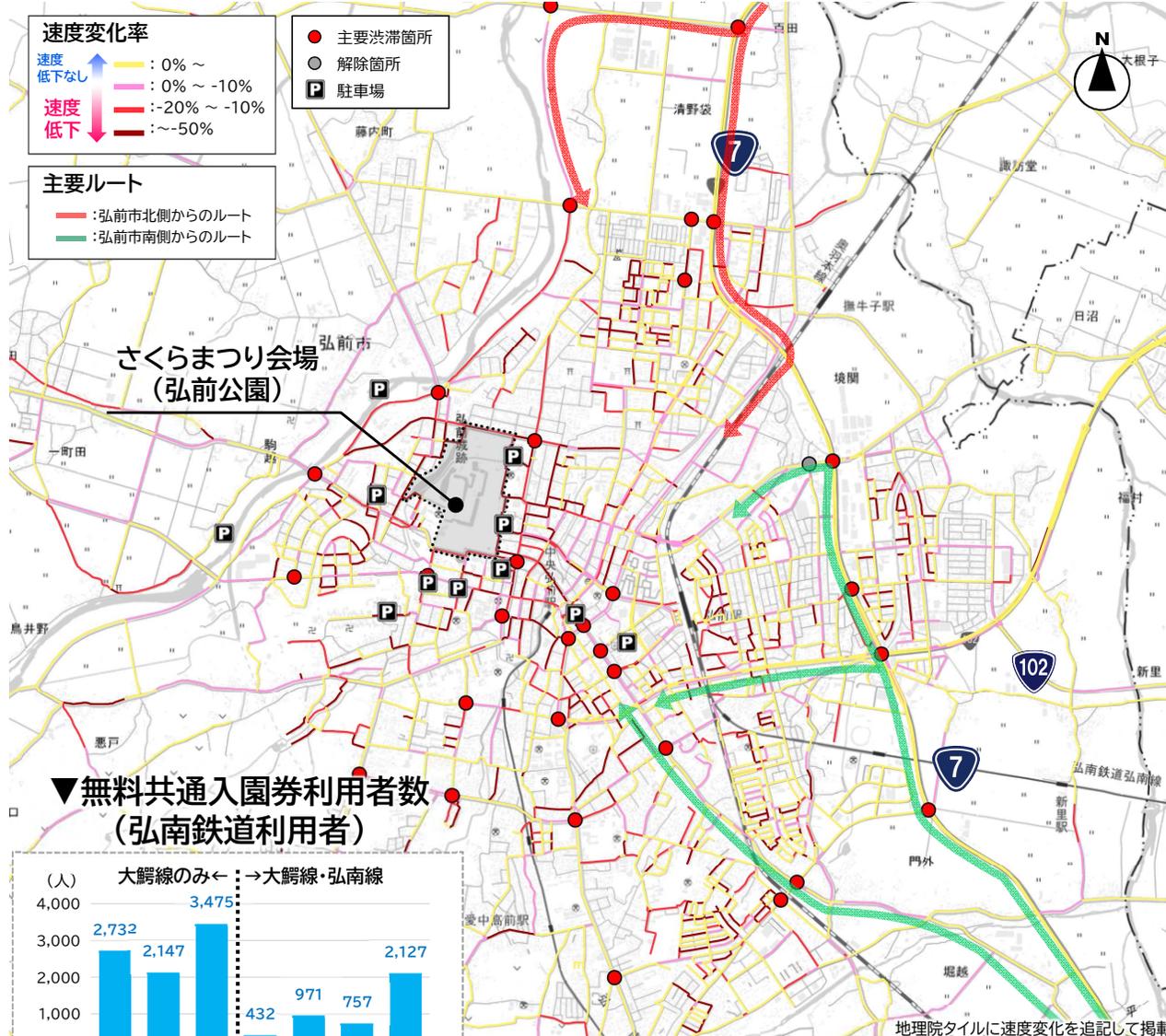
地理院タイルに主要渋滞箇所等を追記して掲載



# 5. 各エリアでの取り組み状況(観光・工事渋滞等) (3) さくらまつりにおける渋滞対策

- ・2024年の来場者数は245万人(前年比+41万人)。コロナ前の水準(2019年推計値:約289万人)へ回復傾向にある。
- ・弘前市市街地周辺で速度低下がみられる。

## ■ さくらまつり期間中の会場周辺の速度低下率(R5.10を基準)



出典:ETC2.0データ  
 2023年:2023.10 休日 8:00~21:00平均  
 2024年:2024.4.12~5.5 休日 8:00~21:00平均

## ■ 現状と今後の方針

○弘前市市街地に向かうほど、**速度低下率は高くなる傾向**がある。

○”観光まちづくり”の観点から、**観光客に弘前市市街地を回遊してもらうことも重要**である。

- パーク&ライドの広報の実施工界の拡大に取り組み、弘前駅や中央弘前駅から徒歩で、**料金をお得に弘前市市街地の回遊を促す。**
- パーク&ライドの利用が増えることで、**弘前市市街地へ向かう車両が減少し、速度低下の抑制を目指す。**

## ■ 弘前公園入場料と駐車場の料金(1人分)

料金	弘前公園周辺 駐車場利用		弘南鉄道利用 (大鰐線)		弘南鉄道利用 (弘南線)	
	最安値	最高値	最安値	最高値	最安値	最高値
駐車場	0円	1,100円 (会場付近駐車場)	0円	0円	0円	0円
弘南鉄道の運賃	0円	0円	210円 (弘前学院駅)	440円 (大鰐駅)	300円 (新里駅)	470円 (黒石駅)
弘前公園の入場券(共通券)	520円	520円	0円	0円	0円	0円
合計	520円	1,620円	210円	440円	300円	470円

出典:弘南鉄道株式会社ホームページ、弘前さくらまつり2024ホームページ

# 5. 各エリアでの取り組み状況(観光・工事渋滞等)

## (4) 99.三日町交差点でのまちづくりと連携した渋滞対策

### ■令和5年度の取り組み

「みちニワ」八戸市まちなかストリートデザイン実証実験

○期間:令和5年8月31日(木)~9月11日(月)

○区間:国道340号廿三日町交差点~三日町交差点

○目的:

主に車線を減少させた上で滞在空間を確保することによる交通への影響と滞在空間としての活用効果を検証することを目的に実施

○実験結果:

- ・実験期間において、三日町交差点での滞留長・渋滞長は増加
- ・沿道関係者からは多少の渋滞は許容する声もあったが、一般利用者からは渋滞に対する苦情もあり
- ・ETC2.0データで広域的な影響について確認したものの、大幅な速度低下は発生していない。

### ■今年度の状況

○社会実験は実施しないものの、「八戸市中心街ストリートデザインビジョン」

策定に向けて、原案のパブリックコメントを実施(R6.5.21~6.19)

○パブリックコメントにて市民より渋滞に対し下記のような意見が出された

- ・車線が減少すれば**バスの運行本数が多い三日町では渋滞必至**である。
- ・**実証試験中は慢性的に渋滞**が発生しており、路線バスの運行にも支障が出たと考えるが、路線バスやタクシー事業者の意見は反映されているのか。
- ・少なくとも二車線を走行のために確保すべきだと考える。現状、左右の車線に路上駐停車が見受けられるため、どちらか一方の車線の取締りを強化するか、時間制で有料の停車帯とすることで、駐停車を抑制する必要がある。

### ■今年度の実施方針

○パブリックコメントの意見に対しての対応を検討

○P18の「まちづくり等と連携したルール」の適用について検討

### ■八戸市中心街ストリートデザインビジョン

#### 02 交通量の変化

##### 一方通行化の経緯

車両の増加に伴う交通渋滞の緩和を目的として、昭和42年7月に国道340号を含む中心市街地5路線で一方通行への切替が行われました。当時の車道は幅の広い2車線で構成されており、歩道の多くはアーケードが設置されています。

その後、昭和60年代に一方通行を維持したまま2車線から3車線に車道が再編され、現在に至ります。



##### 交通量の減少

時代の変化に対応するように、交通処理能力の拡充を図ってきた国道340号ですが、近年の交通量は減少傾向にあります。

国道340号三日町地点における平日の12時間交通量は、平成22年時点で8,483台でしたが、令和5年時点では6,434台となり、13年間で約2,000台、割合にして24.2%減少しています。

これは、人口減少のほか、八戸環状線をはじめとする郊外の幹線道路網の概成に起因していると考えます。

#### 09 “みちづくり”の目指す方向性

##### 01 思い描く“まち”の姿

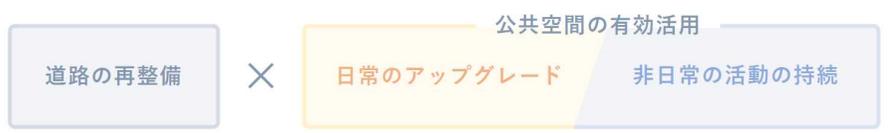
これまでの取組を通してわかったことは、多くの方が、メインストリートを舞台とするお祭りやイベントを“まち”にとって特に大事なものであると考えていること、同時に、日常的にも多くの人が行き交う活気ある“まち”の姿を将来像として望んでいることです。

##### 02 “非日常”の持続と“日常”のアップグレード

「八戸市中心街まちづくりビジョン2023」で掲げた「人が主役のまちづくり」を推進する観点からも、八戸三社大祭をはじめとする“非日常”の活動を“持続”しつつ、日常的な新たな活動を誘発し、居心地の良い空間とすることで、“日常をアップグレード”することが重要だと考えます。そこで、まちづくりの視点では、多様な人々の様々なシーンにおける活動を支える“人のための空間づくり”を進めていきます。

##### 03 道路の再整備と公共空間の有効活用

ここで言うみちづくりは単なる道路の再整備ではありません。道路の再整備を契機として、まちが多様な活動で溢れ、活気を取り戻すことが最終的に目指す姿です。そのため、道路の再整備に向けた検討と並行して、道路と沿道の空地を含む屋外の公共的な空間の有効活用を促進していきます。



# 5. 各エリアでの取り組み状況(観光・工事渋滞等)

# (4) 99.三日町交差点でのまちづくりと連携した渋滞対策

## ■八戸市中心街ストリートデザインビジョン

### 10 -目指す空間イメージ- 配慮すべき基本事項

**01 滑りにくく平らで歩きやすい歩道**  
 三日町・十三日町のタイル張りの歩道は、雨や雪が降ると滑りやすく、歩きにくいという声をよく聞きます。これは、タイルが水を通さない素材であることが主な原因です。再整備にあたっては、路面の段差や傾斜を最小限にするなどユニバーサルデザインへの配慮はもちろんです。水はけが良く滑りにくい素材を採用するなど、天候を問わず誰もが安心して歩くことのできる空間の確保が重要となります。

**02 シーンに応じた歩道と車道の一体的活用**  
 歩道と車道の段差を解消しポラードなどで車の進入を防ぐ仕様とすることで、はちのへホコテンなど車両を通行止めにして行うイベントの際に、歩道と車道を一体的な空間として活用することが可能となります。

**03 全開の山車運行**  
 八戸三社木祭において、山車が飾りを全開にした状態で運行できる空間を確保するため、道路中央付近に構造物を配置する場合には、移動や取り外しができるものに限定するなど十分な配慮が必要です。また、電線地中化を進めるなど、高さ方向のクリアランスも確保されることが望ましいと考えます。

### 11 -目指す空間イメージ- 空間再配分の可能性

空間再配分の可能性の一つとして、車道空間を最適化することによって、人のための空間を新たに生み出す案が考えられます。

**01 車道の“最適化”**  
 道路の中央に2車線を配置し、その両側に荷捌きスペースを設けることで、車道の幅を変えずに効率的な空間利用につながります。

**01-1 荷捌きスペースの確保**  
 左右に十分なスペースを配置することで、走行車線への駐車車を抑制

**01-2 2車線の走行車線を確保**  
 駐車車のない走行車線を確保することで、交通の流れがスムーズに

**02 人のための新たな空間を“捻出”**  
 荷捌きスペースを設けない区間の歩道は、実証試験と同程度の広さとなり、空間活用の選択肢が広がります。

**02-1 部分的に歩道を拡幅**  
 車と共存しながら、人のための新たな空間を確保

**02-2 沿道機能との相乗効果**  
 歩道拡幅部分は沿道機能との関係性を踏まえた配置と活用を

### 12 -目指す空間イメージ- 人のための空間

“日常の賑わい”や“居心地の良い空間”を市民も沿道関係者も求めています。

まちの活性化にとって来街の目的地となる沿道施設の充実はもちろんですが、沿道機能との相乗効果を図り、日常に賑わいを生み出すためにも、気軽に休憩や滞在ができたり、キッチンカーの出店や小規模なイベントなどの活動が展開される空間へと道路空間を再編することが重要となります。

引き続き勉強会を開催するなど、市民の皆様とともに空間活用のイメージを更に具体化しつつ、まちに携わる新たなプレイヤーの発掘にもつなげていきたいと考えます。

Q.日常的に行ったほうが良いと思う実証試験での取組や活動はありましたか？

休憩スペースの設置	65%
キッチンカーの出店	61%
商店の出店	54%
子ども向けスペース	42%
路上音楽イベント	30%
ワークショップ	17%
その他	2%

※実証試験実施者アンケート結果より

### 13 -目指す空間イメージ- 車との共存

空間再配分の鍵となる車道の最適化にあたっては、荷捌きスペースの取り扱いが最も重要な要素となります。

荷捌きスペースが少ないほど人のための空間を増やすことができますが、少なすぎると交通の混乱を招いたり、店舗の営業などに影響を及ぼす可能性があります。

運用ルールも含めた荷捌きスペースのあり方について、引き続き関係者と議論を深めていく必要があります。

Q.路上の駐車車についてどう考えますか？

荷捌き等の必要なものに限定すべき	62%
時間帯など利用のルールを検討すべき	50%
いつでもどこでも停められるようにすべき	21%
違法駐車を取り締まるべき	15%

※沿道関係者向けアンケート結果より

**01 運用ルールに関する主な意見**  
 道路全体を駐車禁止とし、停車のみとしてはどうか。  
 時間帯ごとに同じスペースを共有するルール作りを進めたほうが良い。  
 ドライバーに対するあいさつ運動を行うのはどうか。

**02 他都市の事例(松山市花園町通り)**  
 人の目が気になると長時間駐車が増えるのではないかと。  
 一定時間を超える駐車を警告する仕組みが必要では。

## 6. 道路利用者会議要望箇所への対応

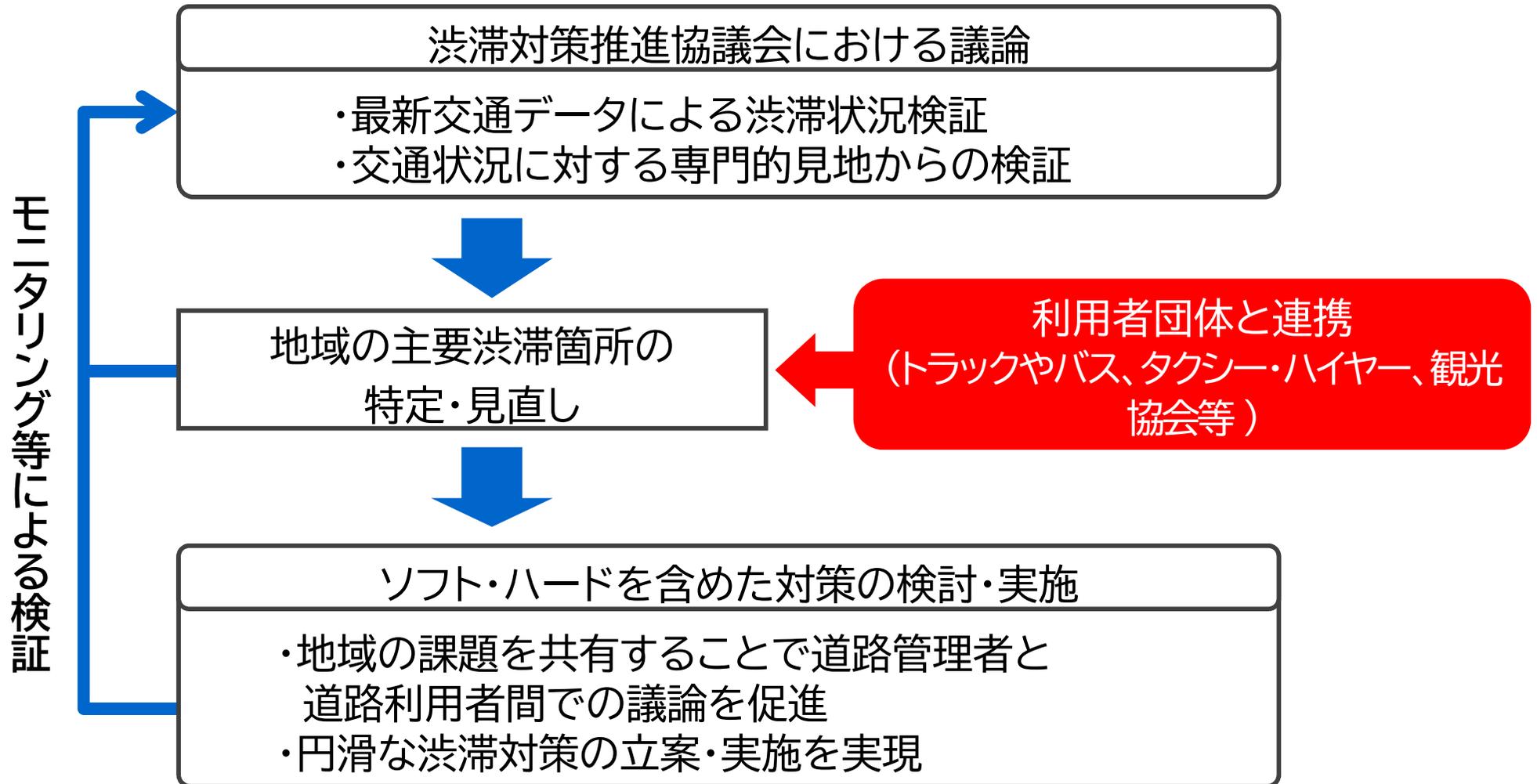
---

- (1) 要望箇所における検討の進め方
- (2) 渋滞対策要望箇所
- (3) 今年度対策箇所(城下交差点)

## 6. 道路利用者会議要望箇所への対応 (1) 要望箇所における検討の進め方

- ・各県単位で、道路管理者、警察等から構成される渋滞対策推進協議会において、効果的な対策を検討・実施。
- ・渋滞対策推進協議会とトラックやバス、タクシー・ハイヤー、観光協会等との連携を強化し、利用者団体から指摘された渋滞箇所について渋滞状況を検証。
- ・平成30年度はハイヤー・タクシー事業者からの要望箇所を追加。

### ▼渋滞対策の流れ



# 6. 道路利用者会議要望箇所への対応 (2) 渋滞対策要望箇所

- ・主要渋滞箇所に指定されている箇所(35箇所)については、今後も渋滞協でピンポイント対策など速効性のある渋滞対策も含めて対策案を検討・審議
- ・主要渋滞箇所以外の箇所(30箇所)については、**現地調査や道路利用者への渋滞発生状況の聞き取り等を実施し、今後の方針を検討**
- ・今年度は「**城下交差点**」にて**対策実施予定**

▼渋滞対策要望箇所(主要渋滞箇所):35箇所

通しNo.	要望団体			主要渋滞箇所	主要渋滞箇所No.	市町村	管理者	交差点名	対策実施状況
	トラック	バス	ハイパータクシー						
1		○		○	1	青森市	直轄	国道NTT交差点	
2		○	○	○	2	青森市	直轄	国道柳町交差点	
3	○			○	3	青森市	直轄	県立図書館前交差点	H30
4	○	○		○	4	青森市	直轄	ハツ役交差点	R5対策完了
5			○	○	6	青森市	直轄	栄町交差点	
6	○			○	8	青森市	直轄	筒井字ハッ橋交差点	
7	○			○	10	青森市	直轄	青森市石江交差点	
8		○	○	○	14	青森市	直轄	古川交差点	
9	○			○	38	青森市	直轄	大釈迦西交差点	
10	○			○	42	青森市	直轄	安田陸橋西側交差点	R3
11	○			○	49	青森市	県	妙見交差点	
12	○			○	55	弘前市	直轄	高崎交差点	
13	○			○	57	弘前市	直轄	城東団地入口交差点	H29
14			○	○	59	弘前市	県	富田3丁目南交差点	
15	○			○	77	弘前市	直轄	堅田交差点	H30
16	○			○	78	弘前市	直轄	津賀野交差点(国道側)	対策検討中
17	○			○	78	弘前市	直轄	津賀野交差点(県道側)	R4
18	○			○	84	弘前市	県	清瀬橋東交差点	
19	○			○	88	弘前市	市	城北大橋東交差点	
20	○			○	89	弘前市	市	堅田西交差点	
21	○			○	92	八戸市	直轄	石堂交差点	
22	○			○	93	八戸市	直轄	熊野堂交差点	
23	○	○		○	94	八戸市	直轄	馬場頭交差点(国道側)	
24	○			○	96	八戸市	直轄	城下1丁目交差点	
25	○			○	97	八戸市	直轄	下長交差点	
26		○		○	100	八戸市	市	沼館交差点	
27		○		○	115	八戸市	直轄	田面木交差点	R4
28	○			○	118	黒石市	県	野添町交差点	
29	○			○	119	黒石市	県	中川篠村交差点	
30	○			○	120	黒石市	県	山形町交差点	
31	○			○	142	つがる市	県	イオンつがる柏前交差点	
32	○			○	145	平内町	直轄	イオンタウン平内前交差点	
33	○			○	146	藤崎町	直轄	藤崎交差点	
34	○			○	151	七戸町	直轄	七戸警察署前交差点	R2(町道側)
35	○			○	156	おいらせ町	直轄	イオンモール下田前交差点	R1信号見直し R5対策完了(町道側)

▼渋滞対策要望箇所(主要渋滞箇所以外):30箇所

通しNo.	要望団体			市町村	管理者	交差点名	対策実施状況
	トラック	バス	ハイパータクシー				
36	○			青森市	県	横内交差点	
37		○	○	弘前市	県	本町交差点	
38	○		○	八戸市	直轄	城下3丁目交差点	
39	○			八戸市	直轄	八戸北IC入口交差点	
40	○			八戸市	直轄	市川西交差点	
41	○			八戸市	直轄	八戸北IC北側交差点	
42	○			八戸市	直轄	河原木交差点	
43	○			八戸市	県	二ツ屋交差点	
44		○		八戸市	県	県道251号、11号、吹上変則4差路	
45		○		八戸市	県	高館小交差点~小田交差点	
46		○		八戸市	県	小田交差点	
47	○			十和田市	直轄	野崎交差点	
48	○			十和田市	直轄	洞内入口交差点	
49		○		五所川原市	県	乾橋交差点	
50		○		五所川原市	県	田附歯科医院前交差点	
51		○		五所川原市	県	立佞武多の館前交差点	
52	○			むつ市	県	苫生小交差点	
53	○			南部町	直轄	南部町門前交差点	
54	○			三戸町	直轄	松原交差点	
55	○			三戸町	直轄	赤坂交差点	
56	○			南部町	直轄	三戸バイパス南部町交差点	
57	○			三戸町	直轄	無名交差点(ドコモショップ三戸バイパス店前)	
58	○			三戸町	直轄	無名交差点(三戸浄化センター付近)	
59	○			六ヶ所村	県	サークルK平沼店交差点	
60			○	弘前市	市	弘前大学医学部附属病院前道路	
61			○	弘前市	県	国立病院機構、弘前病院前交差点	
62			○	弘前市	県	無名交差点(富田3丁目東)	
63			○	八戸市	市	八戸ガス前交差点	
64			○	八戸市	直轄	八戸防災ステーション前交差点	
65			○	八戸市	直轄	城下交差点	R6対策実施

渋滞発生状況などのデータ分析・現地調査、各協会等への照会・ヒアリング等を実施し、今後の対策方針などを検討

# 6. 道路利用者会議要望箇所への対応

## (4)今年度対策箇所(城下交差点)

### 対策内容

右折レーン延伸、右折誘導線設置

《位置図》



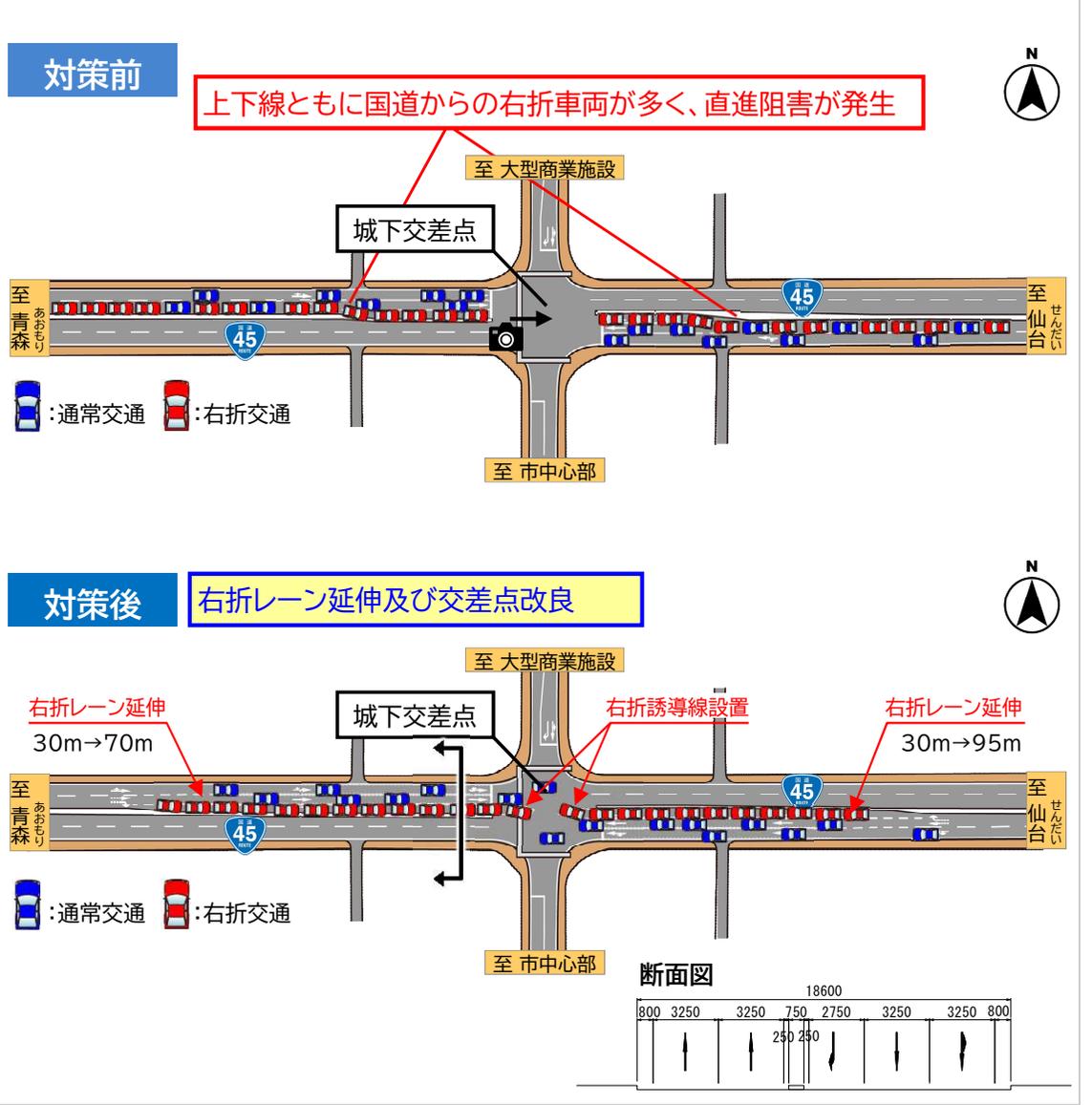
《交通状況》



《広域図》



《説明図》



## 7. 今後の予定

---

### (1) 今後の分析・検討予定

## 7. 今後の予定 (1) 今後の分析・検討予定

### 【今後の分析・検討事項】

令和6年度 第1回渋滞対策推進協議会 開催（8月6日）



- ① **主要渋滞箇所のモニタリング(国)**
  - ・最新速度データにより特定基準該当状況をモニタリング
- ② **渋滞対策実施箇所確認(国)**
  - ・新たな渋滞対策実施(完了)箇所について確認
  - ・対策実施による効果検証
  - ・追加対策の検討
- ③ **解除基準の見直し(国・自治体)**
  - ・解除基準見直し後のモニタリング実施
  - ・新たなルールの対象箇所の抽出
- ④ **TDM施策の検討(国・自治体)**
  - ・テレワーク等実施継続の働き掛け(商工会議所等へ)
  - ・広報手法の検討・実施
- ⑤ **エリア別課題への対応(国、自治体)**
  - ・それぞれの課題への対応・検討
- ⑥ **道路利用者会議指摘箇所に関する検討(国)**
  - ・指摘箇所の渋滞状況の確認・ヒアリング
  - ・速度モニタリングや交通状況の詳細調査等を実施し、継続的に検討

令和6年度 第2回エリア別検討会、協議会 開催（令和7年2月頃予定）