

資料1

令和5年度

第2回 岩手県渋滞対策推進協議会 会議資料

令和6年2月7日

目次

1. ピンポイント渋滞対策箇所の状況・効果検証
2. TDM施策
3. 国道4号水沢金ヶ崎地区の交通状況
4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況
5. イベント開催時等の交通状況
6. 災害時の交通マネジメント(「令和6年能登半島地震」事例と今後の検討)
7. 主要渋滞箇所特定要件に関する検討
8. 今後の進め方

1. ピンポイント渋滞対策箇所状況・効果検証

1. ピンポイント渋滞対策箇所の状況・効果検証

- 以下のピンポイント対策を実施した箇所を対象に、対策状況の確認、対策後の効果検証を実施。
- 今年度より、舟場橋北交差点のピンポイント渋滞対策に着手。

▼効果検証箇所一覧

| 関連道路事業 | 市町村名 | 完了時期 | 対策内容 | 備考 |
|--|------|-------|-----------------------|------------------|
| <small>にしはいばすかなん</small> 西バイパス河南交差点 | 盛岡市 | R4.12 | 右折矢印信号の設置、 信号現示の調整 | 岩手県警察本部による対策実施箇所 |

▼次年度対策実施予定箇所

| 関連道路事業 | 市町村名 | 完了時期 | 対策内容 | 備考 |
|----------------------------------|------|--------|-------------------------|--------------------------|
| <small>ふなばしきた</small> 舟場橋北交差点 | 盛岡市 | R6年度予定 | 右折レーン延伸 (今年度は調査設計実施) | 主要渋滞箇所 道路利用者会議からの要望箇所 |

主要渋滞箇所 道路利用者会議からの要望箇所 関係機関からの指摘箇所 その他

代表検証箇所

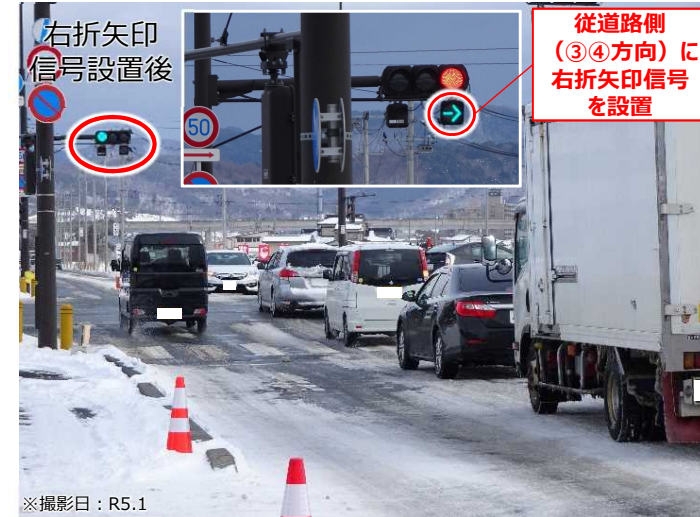
1. ピンポイント渋滞対策箇所の状況・効果検証(国道46号 西バイパス河南交差点)

・従道路の右折困難に伴う対応として、R4.12に従道路の右折矢印信号の設置、信号現示の調整を実施。

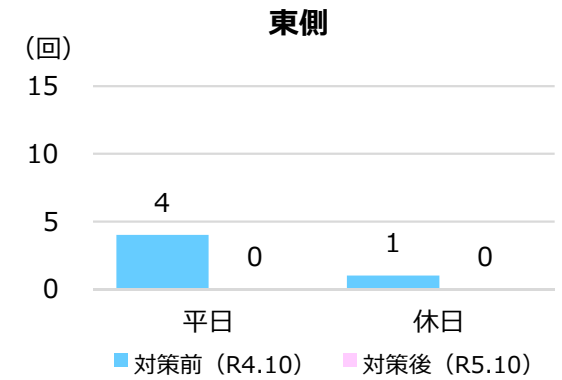
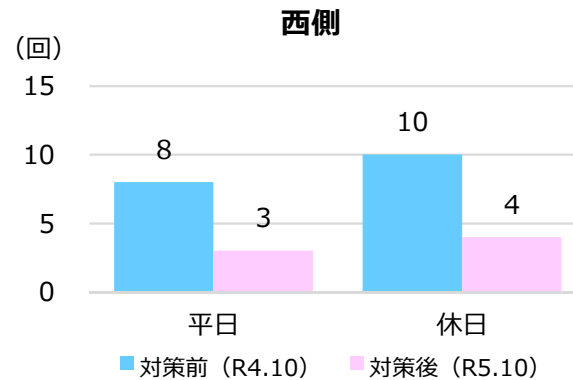
位置図



状況写真



渋滞回数・最大通過時間の変化



| | 平日 | 休日 |
|----|-------|-------|
| R4 | 3分15秒 | 5分18秒 |
| R5 | 3分12秒 | 3分14秒 |

| | 平日 | 休日 |
|----|-------|-------|
| R4 | 2分57秒 | 2分54秒 |
| R5 | 44秒 | 48秒 |

※出典：交通実態調査 (R5.10.8(日)、12(木))

要望・対応

要望

・従道路の右折矢印信号の設置。

状況

・従道路の交通量が増加し直進車両が増えたため、従道路からの右折が困難な状態が発生している。

対応

■従道路の右折矢印信号の設置に伴う各現示秒数の調整

主道路の直進左折矢印現示秒数を6秒短縮

(38~63秒→32~57秒)

従道路に右折矢印信号を追加し、

現示秒数を4~5秒追加

モニタリング結果・今後の方針

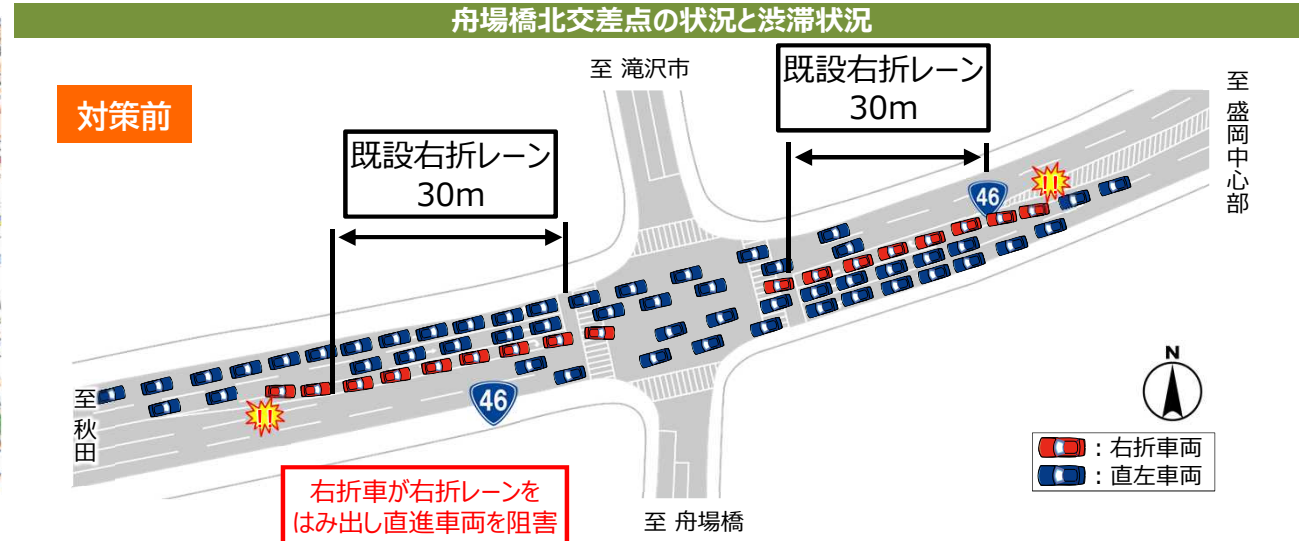
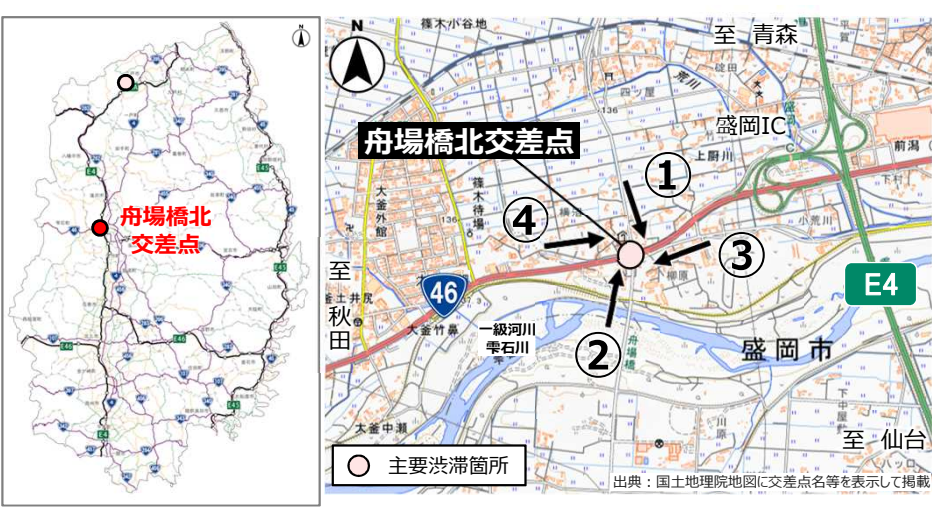
・対策前は、③④方向ともに渋滞が発生していたが、③方向では0回に、④方向は半分以下に減少
 ・③方向の平日と④方向の休日では最大通過時間も大きく減少

1. ピンポイント渋滞対策箇所の状況・効果検証(国道46号 舟場橋北交差点)

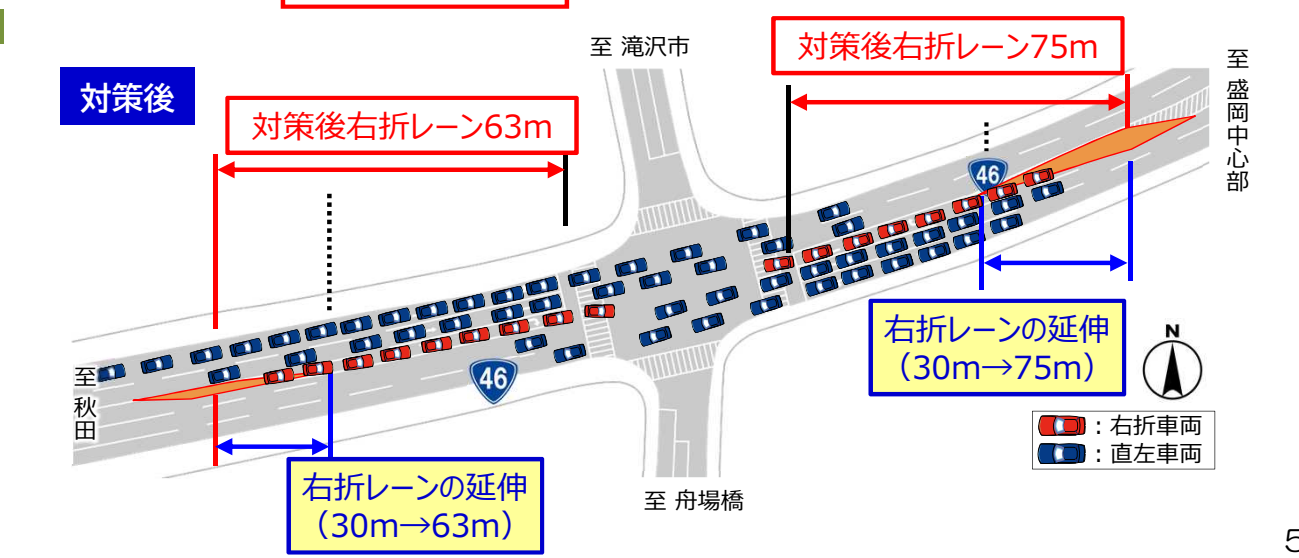
- ・道路利用者会議からの要望箇所である国道46号舟場橋北交差点では、右折車が右折レーンをはみ出し、直進車両を阻害することで渋滞が発生。
- ・**右折レーン延長**することで、交通円滑化を図る。
- ・令和5年度は詳細設計を進め、令和6年度から着工予定。

※2カ年計画R5は詳細設計、R6年度施工着手

| | | | | | | | |
|--------|----------------------------------|----|----|----|----|------|----------------|
| 主要渋滞箇所 | 特定要件 | 平日 | 地域 | 郊外 | 基準 | 分類 | 道路利用者会議からの要望箇所 |
| | 交差点流入2方向以上で日中の半分以上、旅行速度が20km/h未満 | | | | | 要望機関 | トラック・バス・タクシー |



舟場橋北交差点の状況



2. TDM施策

2. TDM施策(取り組み状況)

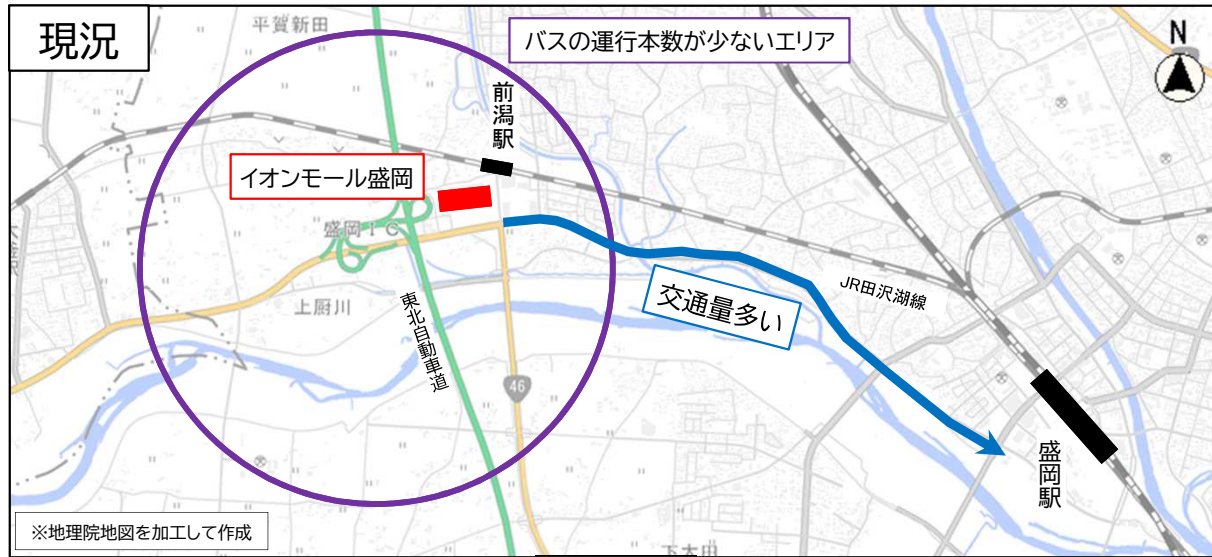
- ・R3年度から岩手県内において渋滞緩和に向けたTDMの取り組みを開始。
- ・R3年度は盛岡市渋民地区と北上金ケ崎地区、R4年度は一関地区でTDM施策を実施。
- ・一関地区はR4年度の結果を踏まえ、より効果的な実施方法を検討しR6年度以降でのTDMを検討。
- ・今年度は盛岡地区で前潟駅の利用促進に向けたTDM施策を実施。また、岩手県交通政策室の公共交通スマートチャレンジ月間についても紹介。

▼これまでの岩手県内のTDMの取り組み状況

| 年度 | 対象地域 | 主な目的 | 該当する主要渋滞箇所 | 主な取組 | 実績 |
|------|-------------|---------------------------------|---|--|--|
| R3年度 | 盛岡市 渋民地区 | 国道4号の 渋滞緩和 | ・渋民BP南口交差点 | ◎時差出勤の試行 ・広報チラシ・ポスターの配布 ・道路情報板への掲載 ・看板の設置 | ・ピーク時の交通量が減少 ・旅行速度の20km/h以下区間が 短縮し、速度向上 |
| | 北上金ケ崎 地区 | | ・北上金ケ崎IC口交差点 | ◎時差出勤の試行 ・広報チラシ・ポスターの配布 ・道路情報板への掲載 ・看板の設置 | ・全体的に交通量が減少したが、 旅行速度に変化は見られなかった |
| R4年度 | 一関地区 | 一関市中心部の 渋滞緩和 | ・高梨交差点 ・幸町交差点 ・上の橋交差点 ・地主町角交差点 | ◎時差出勤の試行 ・広報チラシ・ポスターの配布 ・一関市広報誌への掲載 ・岩手河川国道事務所HPへの掲載 ・SNSを活用した情報発信 | ・実施前に比べ、ピーク時の交通量が 5%削減、旅行速度が1割向上 ・混雑区間の通過所要時間が 最大1分減少 |
| R5年度 | 盛岡地区 | 前潟駅の 利用促進、 イベント時の 渋滞緩和 | ・西バイパス北口交差点 | ◎公共交通機関利用促進の試行 ・イオンモール盛岡と連携したP&R ・各機関よりHPへの掲載 ・SNSを活用した情報発信 | ・イベント当日の駅利用者数は通常日 よりも増えており、イベントによる利用 者増加を確認 ・県外・市外からの利用者も見られた |

2. TDM施策について(前潟駅と連携したパークアンドライド(P&R)の実施)

- ・盛岡西部においては、バスの運行本数が少なく、自家用車の利用が多い。そのため、市内に向かう道路は混雑している状況である。
- ・イオンモール盛岡において駐車場を数百台提供可能とのことから、令和5年3月18日に開業した前潟駅と連携したパークアンドライドの実施を検討する。
- ・パークアンドライドの取り組みにより、鉄道利用を促進し道路渋滞の緩和に繋げる。

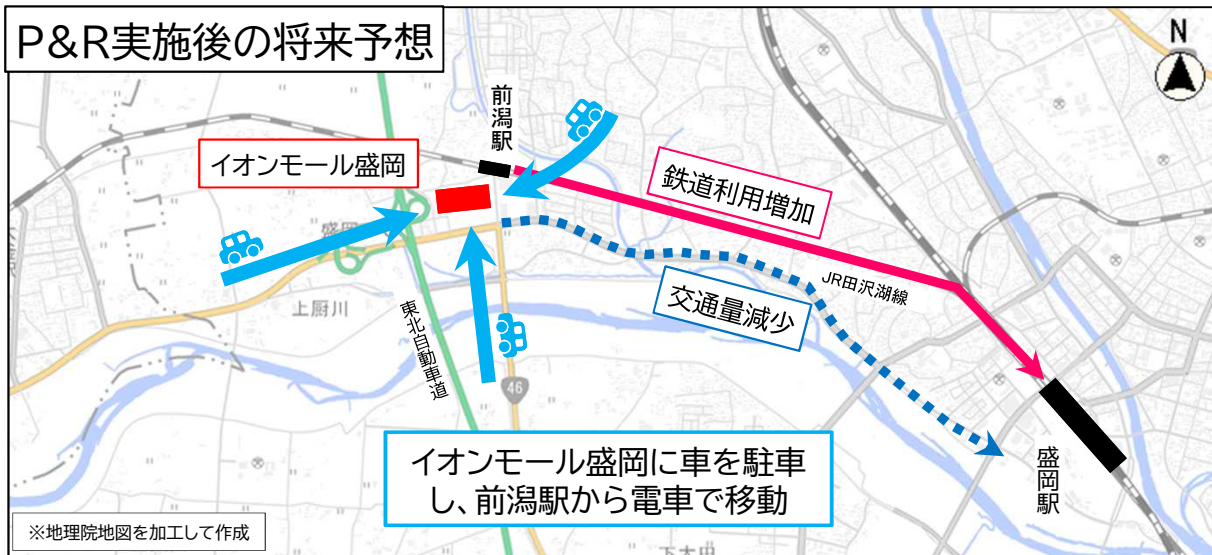


【パークアンドライド実施における懸案事項】

- ・継続的に実施していく場合、取り組み方法について細かい調整が必要。(個人情報管理、利用条件 等)
- ・パークアンドライド専用スペースとして確保する際の運営。

【今後の取り組み内容】

- ・引き続きイベント時など短期間限定のパークアンドライドを実施しつつ、イベント時以外でも短期間のパークアンドライドを実施する。
- ・継続的な実施に向け、短期間実施時の成果のまとめや上記懸案事項に対する解決方法を検討する。

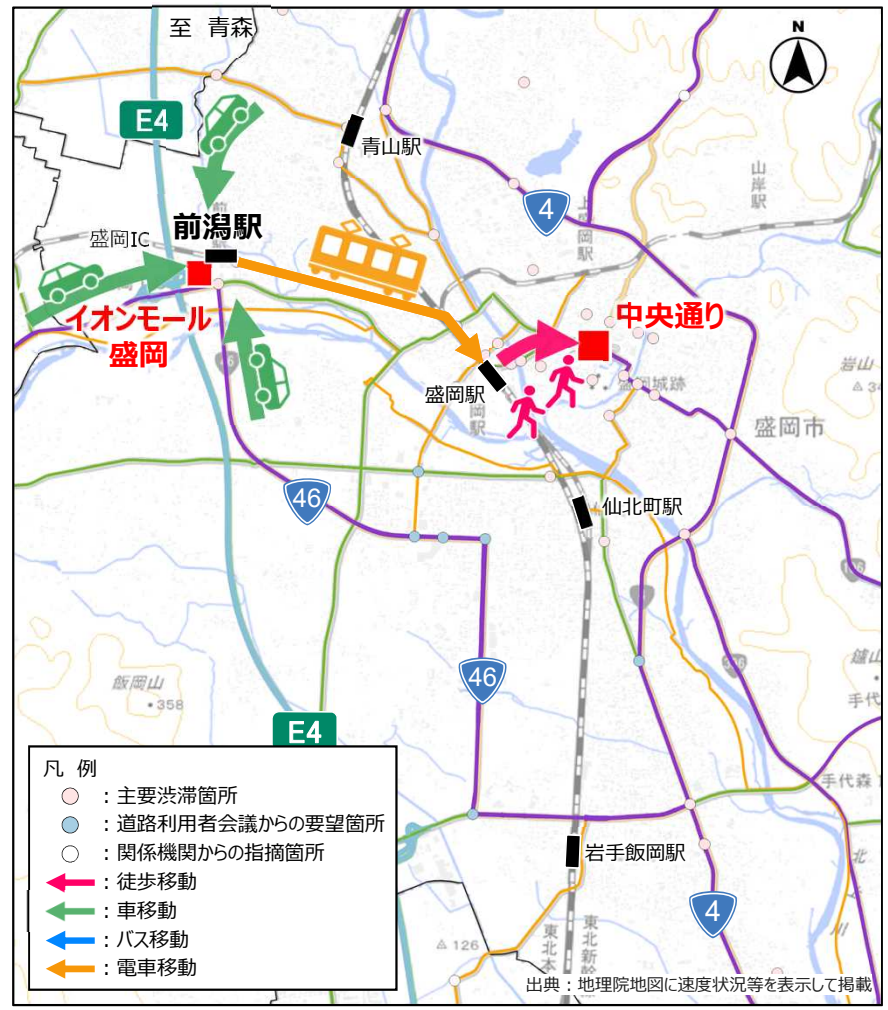


2. TDM施策(盛岡さんさ踊りにおけるP&Rの取り組み)

・R5.8.1(火)～8.4(金)に開催された盛岡さんさ踊りに併せて、イオンモール盛岡でパークアンドライドを実施。

【取組内容】
 自家用車をイオンモール盛岡に駐車し、前潟駅から電車に乗って、盛岡さんさ踊りの会場(中央通り)へ移動する。(会場へ向かう車による道路混雑の抑制も期待)

▼P&Rの取り組みイメージ



▲P&R周知ポスター



▲岩手河川国道事務所HP・SNSでの広報



【調査内容】
 ○調査方法・・・現地にて、14:02～18:53の各便利用者に対し、P&Rを利用したか聞き取り。
 ○調査結果
 ・4日間の合計で261人のP&R利用者を確認。(最終日にかけて利用者増)
 ・前回のプロ野球戦開催時に比べると、会場に向かう人が多くなっているため、パークアンドライド利用者数も多くなっている。
 ・滝沢市、雫石町、青森県など盛岡市外からの利用者も確認。
 ・今回はプレスリリースを行ったことにより、以前より多くの人に周知できたと思われる。(利用者からネットニュースや新聞で知ったと回答があった。)

○集計結果(P&R利用者数を記載)

| 前潟駅発 | 14:02 | 15:53 | 16:54 | 17:53 | 18:53 | 合計 |
|---------|-------|-------|-------|----------|-------|-----|
| | | | | (※17:55) | | |
| 8月1日(火) | 0 | 11 | 12 | 9 | 8 | 40 |
| 8月2日(水) | 4 | 10 | 17 | 26 | 7 | 64 |
| 8月3日(木) | 6 | 11 | 37 | 15 | 3 | 72 |
| 8月4日(金) | 3 | 20 | 29 | 23 | 10 | 85 |
| 合計 | 13 | 52 | 95 | 73 | 28 | 261 |

※()は8月3、4日の時刻

2. TDM施策(P&Rの取り組み)

・R5.10.21(土)～10.22(日)に開催されたいわて盛岡シティマラソンに併せて、イオンモール盛岡でパークアンドライドを実施。

【取組内容】
 自家用車をイオンモール盛岡に駐車し、前潟駅から電車に乗って、いわて盛岡シティマラソン(経路での応援、マラソンフェスティバル会場)に向かう。



いわて盛岡
 Iwate Morioka City Marathon シティマラソン2023
 10/21(土)・22(日) START!

イオンモール盛岡
 「パークアンドライド」
 車を停めて、盛岡シティマラソン2023!!

前潟駅 ← JR田沢湖線 → 盛岡駅
 きっぷの運賃:190円、IC運賃:189円

| 行き (前潟→盛岡) | 往時(乗車) | 往時(乗車+歩) |
|------------|--------|----------|
| 6:53 | 6:58 | 15:11 |
| 7:23 | 7:28 | 16:08 |
| 8:24 | 8:29 | 17:12 |
| 9:28 | 9:32 | 18:12 |

▲P&R周知ポスター

国土交通省岩手河川国道事務所 @iwate_thr_mlit · 2023年10月13日
 10/21、22にイオンモール盛岡、前潟駅でP&Rを実施します！
 前潟駅利用促進のため、いわて盛岡シティマラソンに併せて、イオンモール盛岡でパークアンドライドが実施されます。
 (当日は6時40分～22時まで平面駐車場開放)
 イオンモール盛岡に車を停め、前潟駅を利用して、会場へ向かいましょう。

国土交通省岩手河川国道事務所 @iwate_thr_mlit
 当日は盛岡市内・付近で渋滞が予想されるため、公共交通機関の利用にご協力をお願いします！

盛岡市内の渋滞緩和に向けた「パークアンドライド」実施について

概要

『前潟駅』利用促進のため、令和5年10月21日、22日の「いわて盛岡シティマラソン2023」に併せて、イオンモール盛岡でパークアンドライドが実施されます。
 (当日は6時40分から22時まで平面駐車場開放)

イオンモール盛岡に車を停め、『前潟駅』を利用して、会場へ向かいましょう。

当日は盛岡市内・付近で渋滞が予想されるため、公共交通機関の利用にご協力をお願いします！

●イオンモール盛岡ホームページ
<https://morioka-aeonmall.com/news/event/3021>

●盛岡市ホームページ
https://www.city.morioka.iwate.jp/kurashi/douro_kotsu/kokyokotsu/1046123.html

▲岩手河川国道事務所HP・SNSでの広報

【調査内容】

○調査方法…利用時間帯がばらけるため、防犯カメラの映像によりおよその人数を把握。
 ※マラソンの終了時刻に合わせて、土曜日は15:53発、日曜日は14:02発までの利用者数を計測。

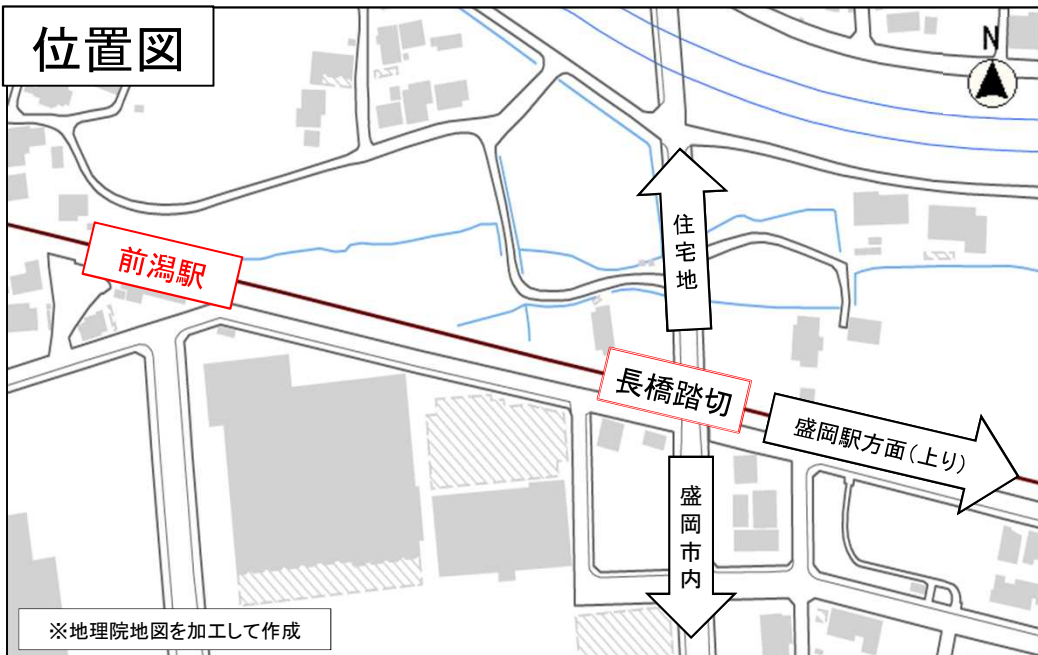
○調査結果

- ・マラソン当日の駅利用者数は通常日より増えており、イベントによる利用者増加が確認された。
- ・さんさ踊りの利用率と同等の利用率だと仮定すると、土日合わせて40人程度の利用者がいたことが予想される。

2. 前潟駅開業前後における長橋踏切周辺の交通量状況について

- 前潟駅開業に伴い朝の時間帯（7～9時）で上り線が1本増。上り線の通過では、前潟駅での乗降時間中も踏切が閉鎖するようになり、約100秒遮断時間が長くなっている。
- 前潟駅開業に伴う自動車から鉄道への転換状況と遮断時間の変更に伴う影響を調査した。

位置図



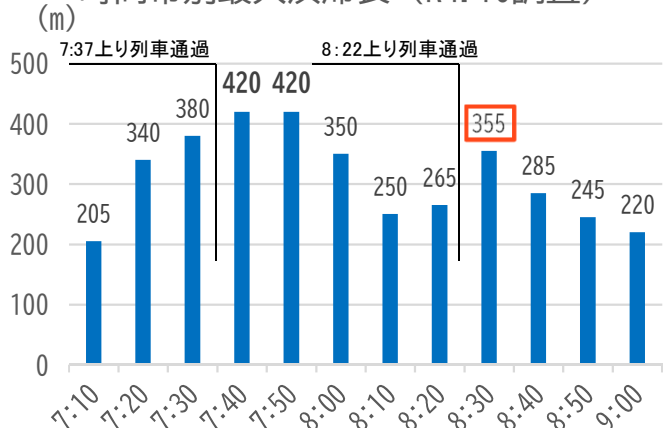
【調査結果 (R4.10→R5.5→R5.10 (R4.10とR5.10の差))】

- 踏切通過交通（北から南）：999台 → 913台 → 890台（-109台）
 - 調査時間帯最大渋滞長：420m → 390m → 385m（-35m）
 - 平均最大渋滞長（7～9時）：311m → 321m → 265m（-46m）
- ※長橋踏切から並んでいる車の列の10分間における最大延長を最大渋滞長とする。
- 遮断時間延長に伴う影響：355m → 360m → 375m（+20m）
- ※同一時間帯に通過する8:24前潟駅発の列車により比較

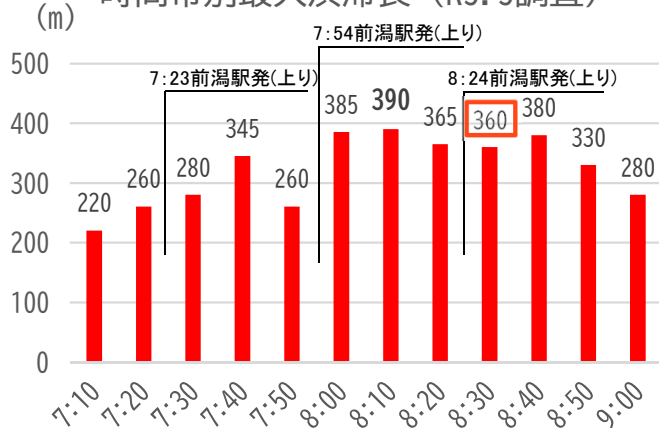
【調査結果より】

- 車の利用台数の減少と最大渋滞長の減少が確認された。
- R5.5時点では朝の時間帯（7～9時）における平均最大渋滞長は増加していたが、R5.10時点では大きく減少している。
- 遮断時間延長に伴う影響は一時的に発生している。

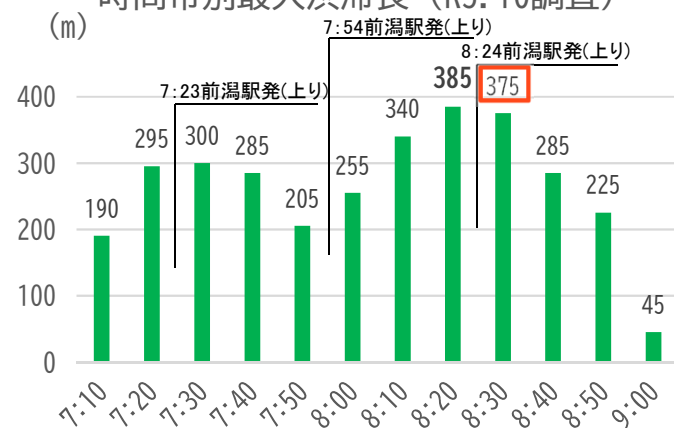
時間帯別最大渋滞長 (R4.10調査)



時間帯別最大渋滞長 (R5.5調査)



時間帯別最大渋滞長 (R5.10調査)



2. TDM施策(公共交通スマートチャレンジ月間)

- ・岩手県公共交通利用推進協議会では、日常の生活に合わせて、鉄道・バスなどの公共交通機関と車のスマートな使い分けにチャレンジする取り組みとして「公共交通スマートチャレンジ月間」を実施。
- ・R5年度は令和5年9月23日(土)～11月30日(木)に実施。

- ・**取組概要**：日常の生活に合わせて、鉄道・バスなどの公共交通機関と車のスマートな使い分けにチャレンジ
- ・**参加対象**：岩手県内の趣旨に賛同する事業所・個人
- ・**取組期間**：令和5年9月23日(土)～11月30日(木)

▼スマートチャレンジチラシ

参加者募集!

公共交通スマートチャレンジ月間 14th

日常生活に合わせて、鉄道・バスなどの公共交通機関と車のスマートな使い分けにチャレンジする取組です。

取組期間 令和5年9月23日(土)～11月30日(木)
参加対象 岩手県内の趣旨に賛同する事業所及び個人
参加方法 参加登録書を事務局へ提出する

- 例えばこんなこと・・・
 - 天気のいい日は、バスや鉄道で通勤してみる
 - 普段の買い物は、近所のお店に徒歩や自転車で出かけてみる
 - 自動車を運転するときは、エコドライブを心がけてみる など
-

- スマチャレの期間中は・・・
 - 公共交通の利用促進、CO2削減に取組む団体として県ホームページでPRします!
 - 公共交通のお得な情報をお届けします! 岩手県交通政策室公式Twitter @kotuseisaku
 - 9月23日(土)「バスの日まつり(盛岡駅西口 マリオス前1F)」でオープニングセレモニーを実施します!
-

- スマチャレ期間終了後は・・・
 - 期間中の取組内容をご報告いただいた参加者の中から抽選で**公共交通関連グッズ2～3,000円相当**を贈呈!
 - ※期間終了後、事務局から回答様式をお送りさせていただきます。
-

【お問い合わせ先】 岩手県公共交通利用推進協議会 (会長: 岩手県知事)
 事務局: 岩手県ふるさと振興部交通政策室 電話: 019-629-5204

公共交通スマートチャレンジ月間の参加方法

趣旨に賛同し、新たに公共交通スマートチャレンジ月間に取組んでいただける事業所及び個人は、下記参加登録書に必須事項をご記入の上、**郵送・FAXまたはメールにて事務局(県庁交通政策室)へお送りください。**

参加事業所及び個人

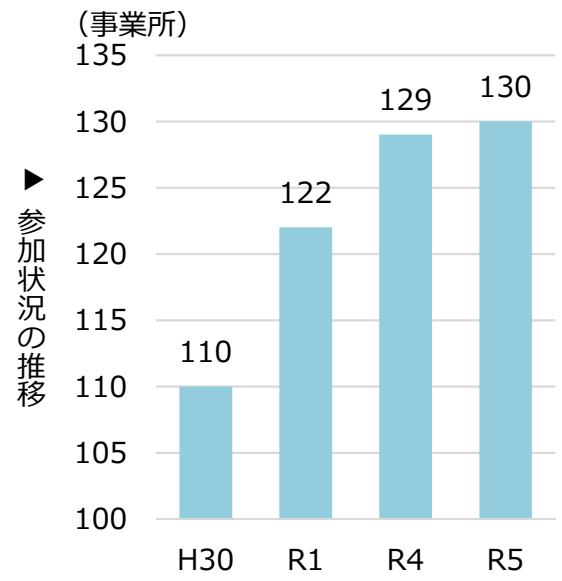
↓ 参加登録書の提出

事務局(県庁交通政策室)

↓ 「スマートな使い分け」にチャレンジ!

参加事業所の推進員は、以下の方法を参考に公共交通スマートチャレンジ月間の推進をお願いします。
取組み例：
 ・チラシの提示、しよりの回収
 ・公共交通での出張、通勤を呼びかける
 ・各事業所ごとに取組み目標を定める
 ・事務局で発信している公共交通に関する情報等を事業所内で共有する など

- 郵送: 〒020-8570 盛岡市内丸10-1 県庁交通政策室
- FAX: 019-629-5219 ● メール: ab0013@pref.iwate.jp
- HP: <https://www.pref.iwate.jp/kendozukuri/koutsuu/koukyou/index.html>



■取組後のコメントの例

- ・徒歩や自転車の利用は環境負荷の低減ばかりでなく、健康増進にも役立ちますので、今後も心がけていければと思います。
- ・取組期間が延長し、前回よりも通勤・仕事中の減クルマの効果が表れていて良かったです。取組後の意見や感想も前向きなものが多く、今後も職員が継続して取り組むことを期待します。
- ・職員一人一人が意識しながら、公共交通機関の利用や、二酸化炭素の排出を抑制する徒歩での通勤を行ったことで、地域公共交通の維持や環境問題を考える良い期間となりました。

(出典: 岩手県HP)

3. 国道4号水沢金ヶ崎地区の交通状況

3. 国道4号水沢金ヶ崎地区の交通状況

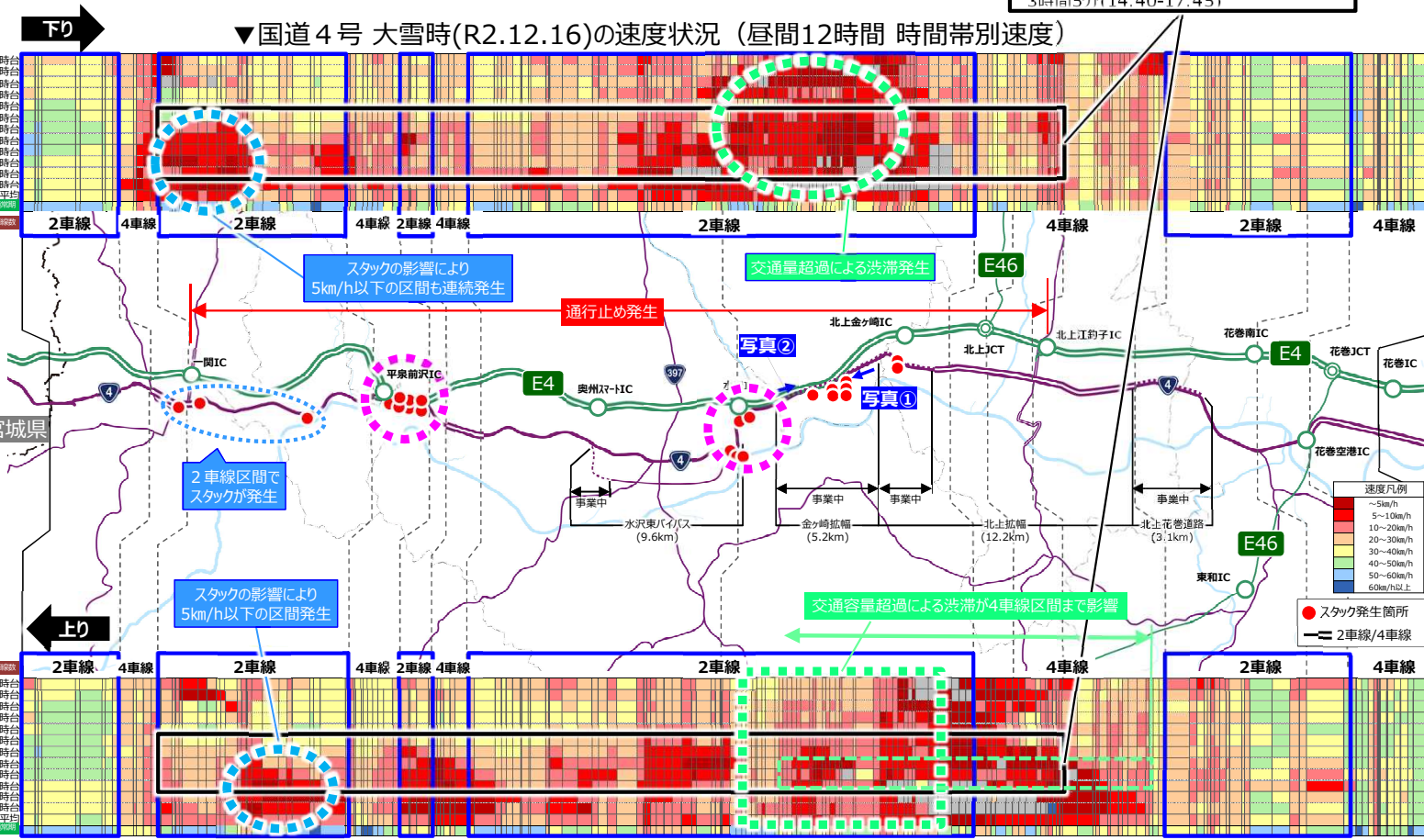
- ・R6.1.24～26にかけて、岐阜県の名神高速道路等が大雪の影響により通行止めとなり渋滞が発生。
- ・岩手県内でも、R2年度に大雪に起因した東北道の通行止めが発生。国道4号（奥州市～金ヶ崎間など）では、東北道通行止めによる交通の国道4号への転換と多発したスタックにより渋滞が発生。

令和2年12月～1月の大雪に伴う岩手県内の交通状況
■ 東北道通行止めによる国道4号の状況
 <岩手県内>
 通行止め区間：宮城県境～北上江釣子
 ⇒ 4車線間においても勾配によりスタックが発生したが、2車線区間ほどの速度低下ではない
 ⇒ 2車線区間では日中に20km/h以下となる区間が多く発生。
 さらにスタック車による影響が広範囲に発生（4車線区間まで影響）

R2.12.16の東北道通行止め状況
交通事故のため全面通行止め
 東北道 一関IC～北上江釣子IC
 2時間55分(11:45-14:40)
降雪視界不良のため上り線通行止め
 東北道 一関IC～北上江釣子IC
 2時間20分(14:40-17:00)
降雪視界不良のため下り線通行止め
 東北道 水沢IC～北上江釣子IC
 2時間55分(14:40-17:35)
降雪視界不良のため下り線通行止め
 東北道 一関IC～水沢IC
 3時間5分(14:40-17:45)

| R1～R4年における冬期延べ通行止め回数 | R1年 | R2年 | R3年 | R4年 | 計 |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|----|
| 平泉前沢IC～水沢IC | 1 | 6 | 6 | 8 | 21 |
| 水沢IC～北上金ヶ崎IC | 1 | 6 | 14 | 9 | 30 |
| 北上金ヶ崎IC～北上JCT | 0 | 5 | 16 | 10 | 31 |

出典：NEXCO東日本データ
 ※各年12～3月の上下別の通行止め回数を集計(工事などの要因を除く)



▲写真① 国道4号 金ヶ崎町

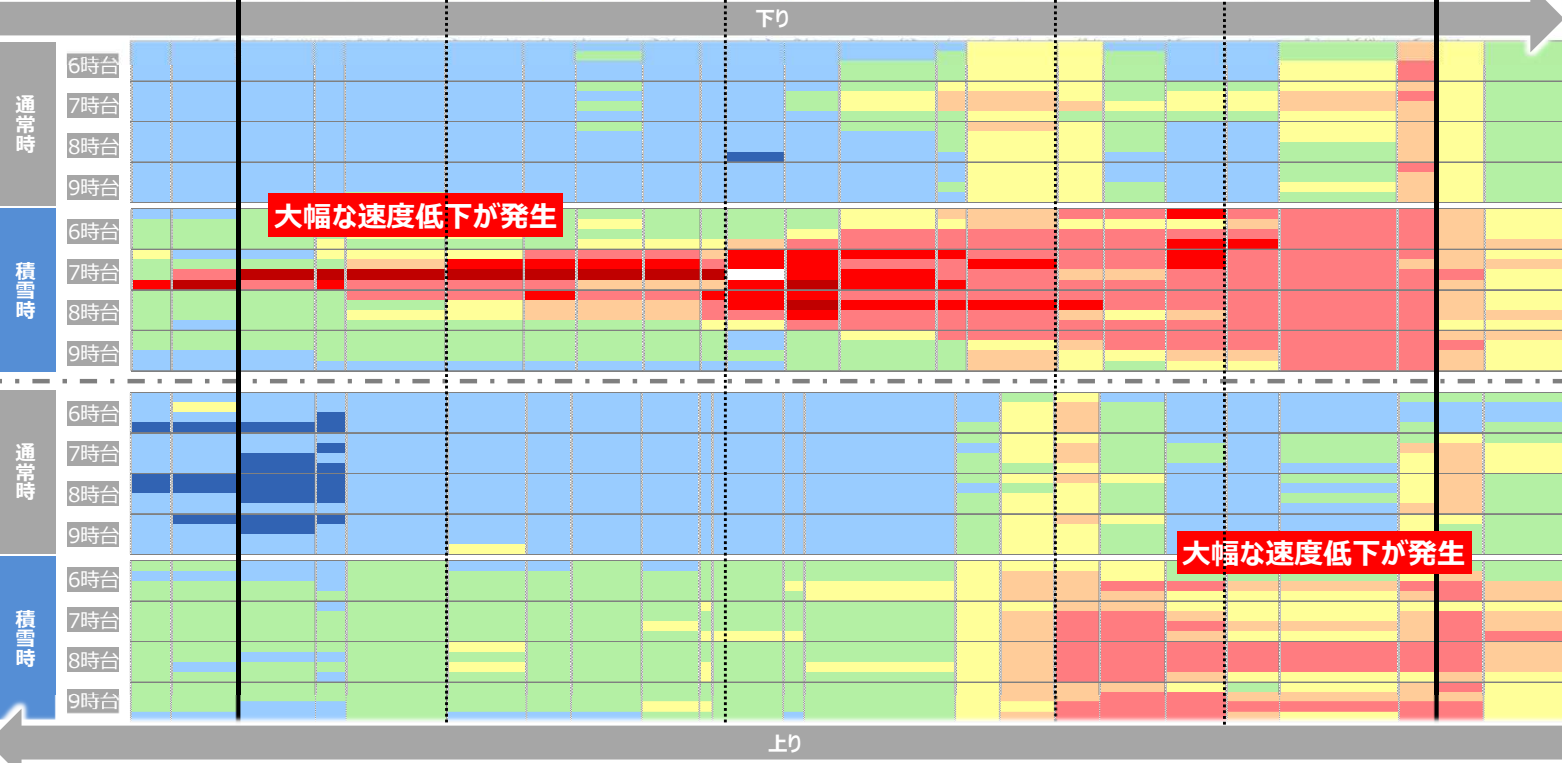


▲写真② 国道4号 金ヶ崎町

出典：ETC2.0プローブデータ 大雪時：R2.12.16（水）、通常時：R1.12（平日）12時間平均

3. 国道4号水沢金ヶ崎地区の交通状況

・国道4号水沢金ヶ崎地区では、R6.1の積雪時にも大幅な速度低下が発生。



○：道路利用者会議からの要望箇所

- 速度凡例
- ~5km/h
- 5~10km/h
- 10~20km/h
- 20~30km/h
- 30~40km/h
- 40~50km/h
- 50~60km/h
- 60km/h以上

出典：ETC2.0プローブデータ 速報値
 積雪時：R6.1.16(火)
 通常時：R6.1.9(火)~26(金)(平日) ※降雪・積雪日を除く

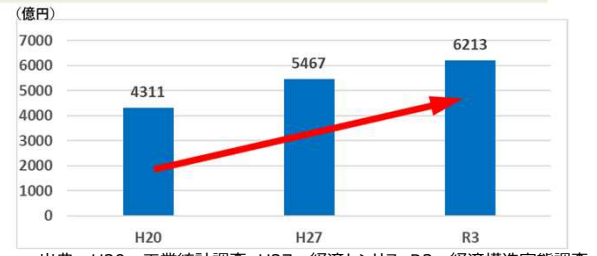
3. 国道4号水沢金ケ崎地区の交通状況

- ・国道4号水沢金ケ崎地区付近には、大手自動車工場があり、県南地域の関連工場からの部品供給や完成車の輸送に利用。
- ・また、奥州市から市外への救急搬送では、北上市にある県立中部病院（二次救急医療施設）への搬送ルートとしても利用。

地域の現状…地域産業の物流ルートとして利用

・岩手県は自動車関連産業を中核産業と位置づけ、完成車及び関連部品製造等の出荷額はH20年に比べ約1.4倍に増加。

・付近の大手自動車工場は、県南地域の関連工場から国道4号水沢金ケ崎地区を利用して部品の供給を受け、完成車は同区間に直結する水沢ICから東北自動車道を利用して仙台塩釜港へ搬出。

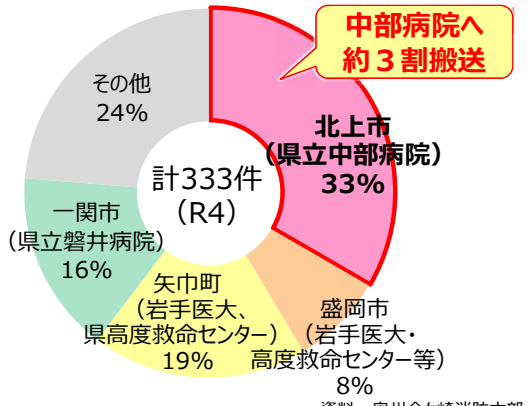


出典：H20…工業統計調査、H27…経済センサス、R3…経済構造実態調査
 ▲岩手県の輸送用機械器具製造業の製造品出荷額等の推移

地域の現状…救急搬送ルートとして利用

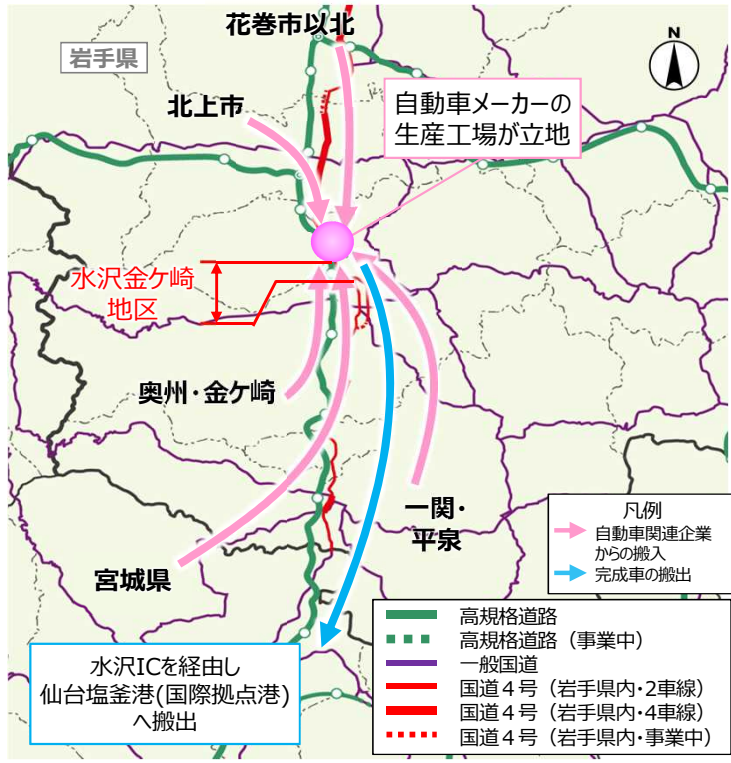
・奥州市以外への救急搬送では、北上市にある県立中部病院（二次救急医療施設）へ約3割を搬送。

・国道4号水沢金ケ崎地区には、2車線区間で幅員が狭く、さらに上下線分離で供用している区間がある。

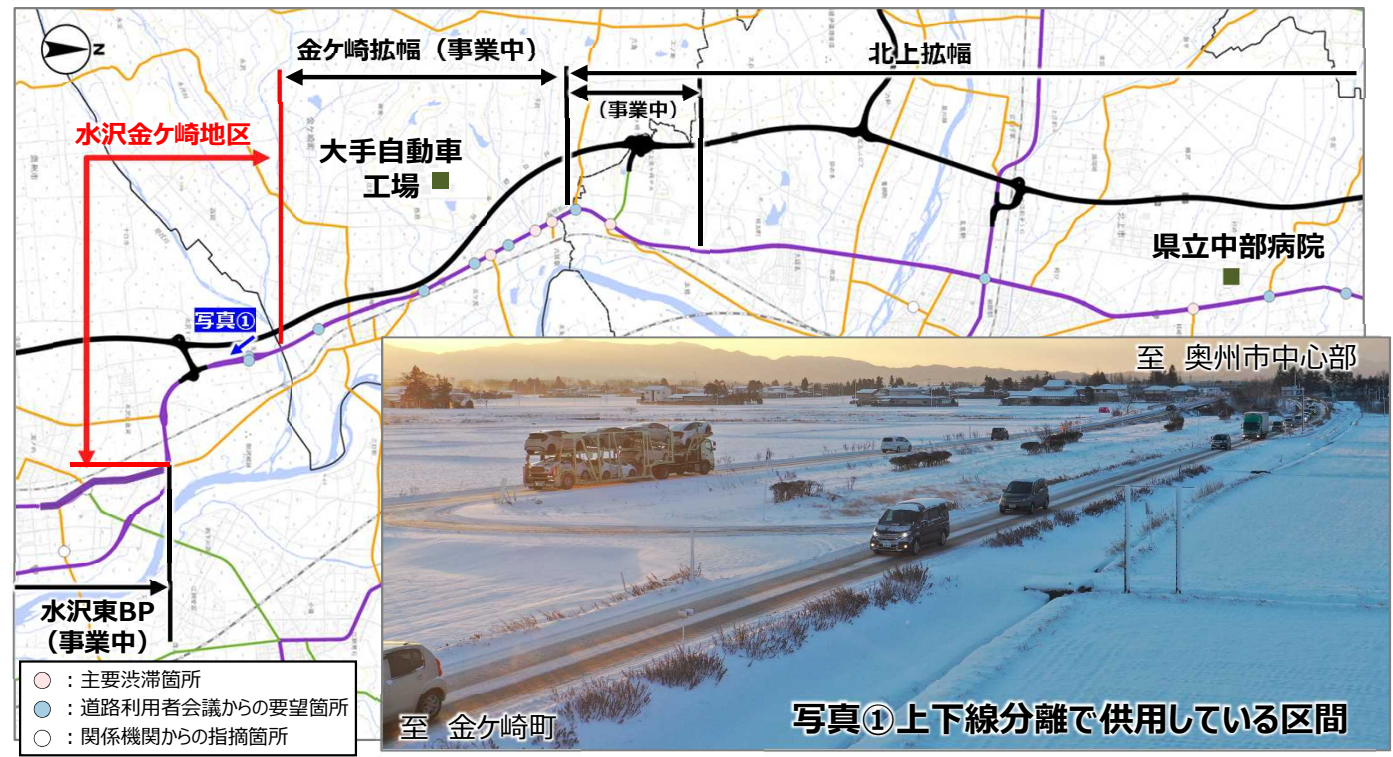


資料：奥州金ケ崎消防本部 (R4)

▲奥州市以外への救急搬送割合



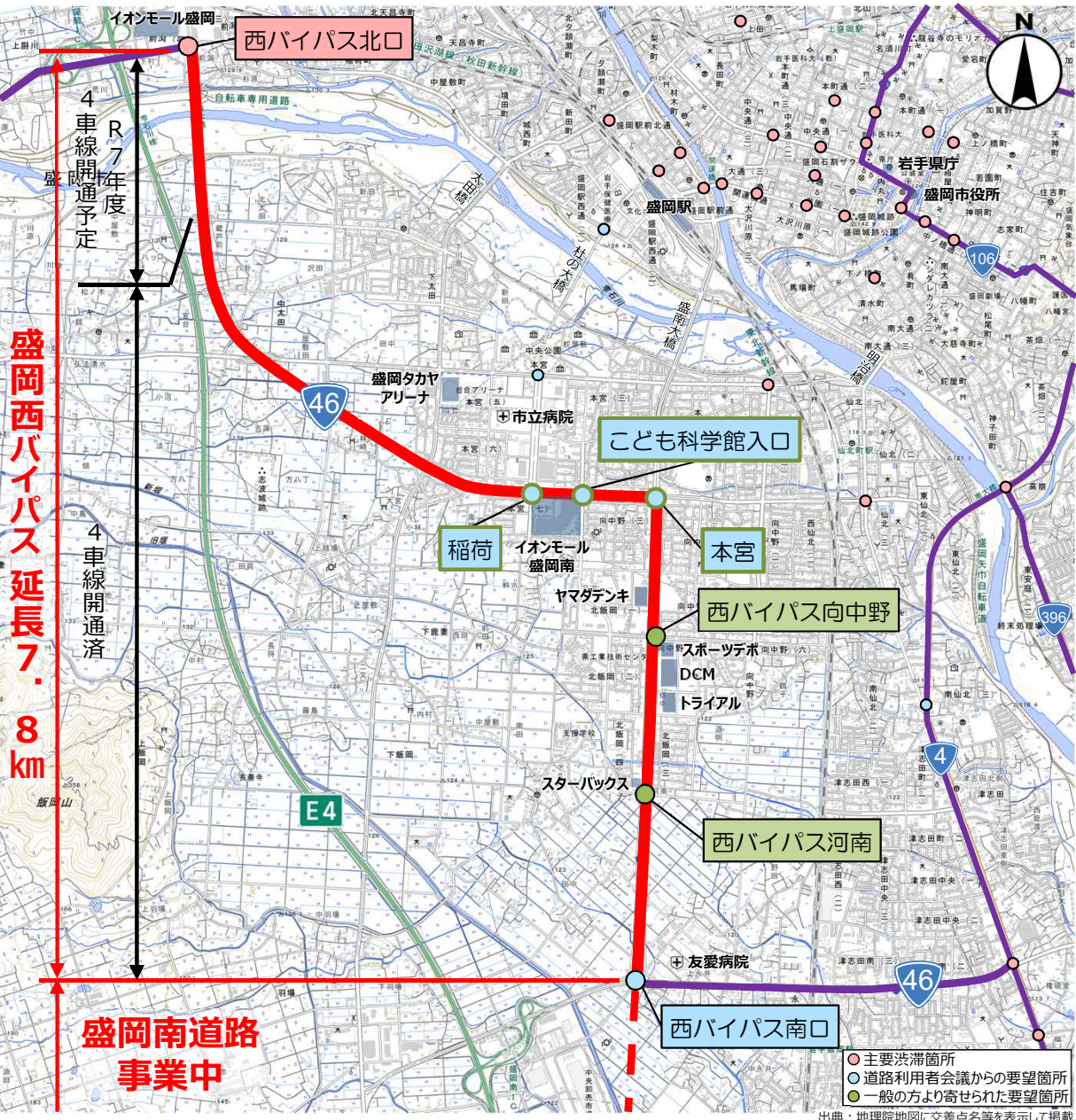
▲大手自動車メーカー搬入・搬出ルート



4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況

- 盛岡西バイパスは平成25年度に全線開通。現在、一部区間が4車線化に向け事業中（R7年度開通予定）。
- 盛岡西バイパスの稲荷交差点～西バイパス南口交差点間には、道路利用者会議からの要望箇所が複数存在しており、一般の方からも混雑していると要望があったことから、交通状況把握のために交通実態調査を実施。



▼ 盛岡西バイパスにおける主な渋滞箇所

【主要渋滞箇所】

- 西バイパス北口交差点

【道路利用者会議からの要望箇所】

- 本宮交差点
- 西バイパス南口交差点
- こども科学館入口交差点
- 稲荷交差点

【一般の方より寄せられた要望】

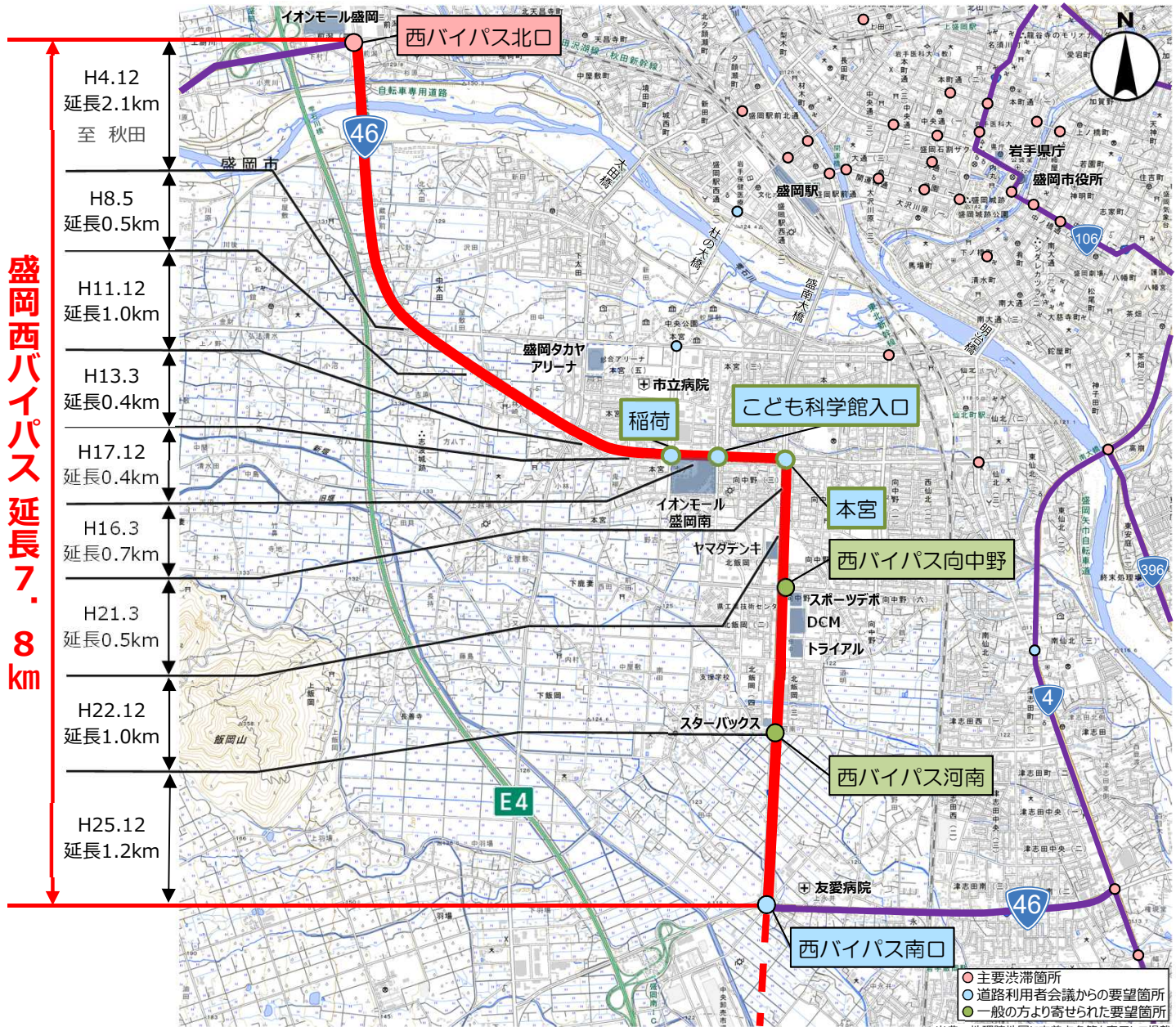
- 盛岡西バイパス上下線において、右折車が多いものの、右折レーンが短すぎて足りておらず、直進第2車線に右折車が並んでおり、直進車は1車線しか無い状態になっている。非常に危険であり渋滞の原因になっている。
(R4.5.18 要望 (男性))
- 下記交差点の右折レーン（上下線両方）の長さが不足しており、車両が本線まではみだし、危険及び渋滞の原因となっているので解消してほしい。
 - ①西バイパス河南交差点
 - ②西バイパス向中野交差点
 - ③本宮交差点
 - ④こども科学館入口交差点
 - ⑤稲荷交差点
 (R4.7.29 要望 (男性))

- 道路利用者会議からの要望箇所が複数存在
- 一般の方からも混雑していると要望がある

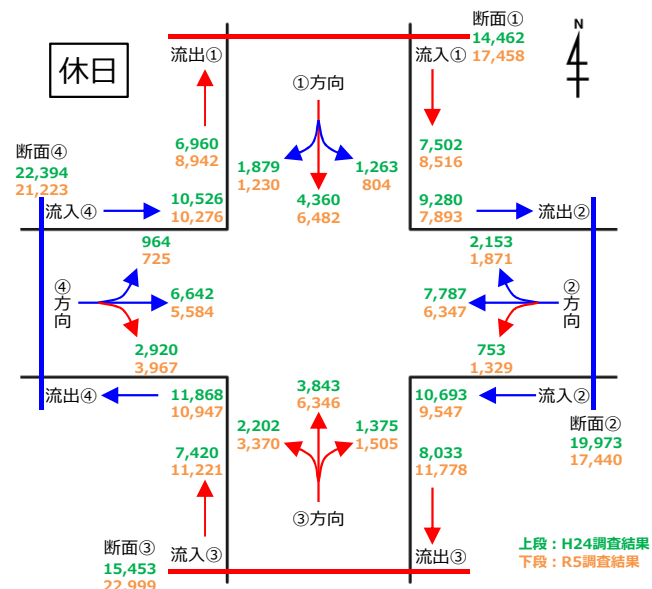
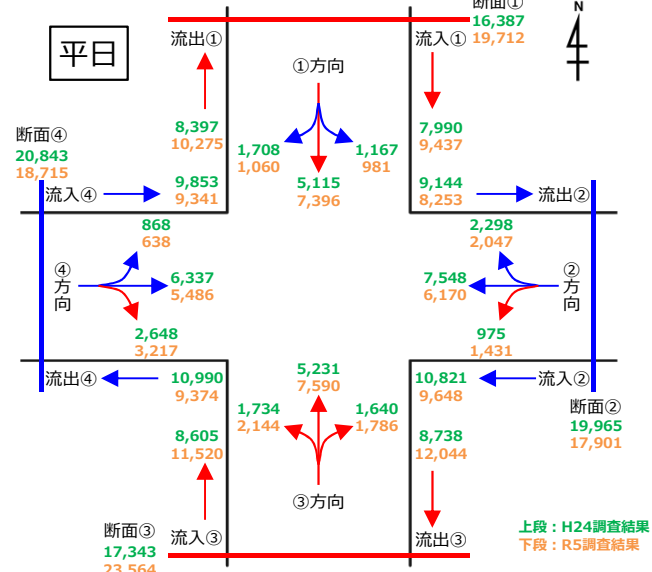
交通状況把握のために交通実態調査・現地確認を実施

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(主要渋滞箇所特定時からの変化)

・H24年度の主要渋滞箇所の特定時、主要渋滞箇所の特定の検討ベースとなったH22年センサス時点では、現在の西バイパス向中野交差点までの部分供用の状態であった。その後、H22.12に現在の西バイパス河南交差点まで延伸、H25.12に西バイパス南口まで延伸し全線開通。
 ・全線開通により、交通の流れが変化しており、本宮交差点では南北方向の流入交通や西側方向の右折交通などが増加。



▼昼間12時間交通量の変化 (本宮交差点)



出典：地理院地図に交差点名等を表示して掲載

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(主要渋滞箇所特定要件への該当状況②)

- ・特定当時のルールに従い、特定要件への該当状況を確認。
- ・本宮交差点は平日の要件に該当している状況。

| 分類 | 考え方 | 市街地の基準 | 郊外の基準 |
|----|------------------|--|--|
| 平日 | ピーク時において速度低下が著しい | 交差点流入 全方向 でピーク時または日中の半分以上旅行速度が20km/h未満 | 交差点流入 2方向以上 でピーク時または日中の半分以上旅行速度が20km/h未満 |
| 休日 | 休日において速度低下が著しい | 交差点流入 全方向 で 2時間連続 旅行速度が20km/h未満かつ平日に対する速度低下率が2方向以上で1時間以上50%を超過 | 交差点流入 2方向以上 で 1時間以上 旅行速度が20km/h未満かつ平日に対する速度低下率が2方向以上で1時間以上50%を超過 |
| 冬期 | 冬期において速度低下が著しい | 交差点流入 全方向 で 2時間連続 旅行速度が20km/h未満かつ平日に対する速度低下率が2方向以上で1時間以上50%を超過 | 交差点流入 2方向以上 で 1時間以上 旅行速度が20km/h未満かつ平日に対する速度低下率が2方向以上で1時間以上50%を超過 |

稲荷

| 時間帯 | 平日 | | | | 休日 | | | | 速度低下率 (%) | | | | 冬期 | | | | 速度低下率 (%) | | | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|------|-----|------|------|------|------|------|-----------|-----|------|-----|
| | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 |
| 7時台 | 14.6 | 20.7 | 22.7 | 27.0 | 13.9 | 24.8 | 18.2 | 31.2 | 5% | -20% | 20% | -16% | 12.9 | 18.5 | 17.9 | 21.9 | 12% | 11% | 21% | 19% |
| 8時台 | 14.7 | 19.3 | 23.4 | 23.6 | 14.9 | 21.5 | 19.7 | 30.5 | -1% | -11% | 16% | -29% | 11.7 | 19.1 | 19.8 | 20.1 | 20% | 1% | 15% | 15% |
| 9時台 | 13.1 | 20.0 | 21.0 | 26.2 | 12.7 | 18.5 | 19.4 | 20.0 | 3% | 8% | 8% | 24% | 11.8 | 19.3 | 18.4 | 24.7 | 10% | 4% | 12% | 6% |
| 10時台 | 11.1 | 20.8 | 16.4 | 23.5 | 9.9 | 19.4 | 13.8 | 17.9 | 11% | 7% | 16% | 24% | 10.8 | 20.0 | 15.5 | 23.5 | 3% | 4% | 5% | 0% |
| 11時台 | 10.3 | 19.9 | 13.5 | 23.8 | 9.0 | 18.1 | 11.8 | 16.0 | 13% | 9% | 13% | 33% | 9.5 | 19.8 | 13.1 | 21.6 | 8% | 1% | 3% | 9% |
| 12時台 | 11.0 | 21.0 | 11.9 | 24.8 | 8.7 | 18.3 | 12.6 | 16.5 | 21% | 13% | -6% | 33% | 9.5 | 20.1 | 12.4 | 23.2 | 14% | 4% | -4% | 6% |
| 13時台 | 10.9 | 20.4 | 14.6 | 24.3 | 7.6 | 17.5 | 10.6 | 15.1 | 30% | 14% | 27% | 38% | 9.8 | 20.0 | 12.7 | 22.3 | 10% | 2% | 13% | 8% |
| 14時台 | 11.3 | 20.7 | 14.9 | 22.2 | 7.9 | 16.8 | 11.8 | 14.4 | 30% | 19% | 21% | 35% | 9.8 | 19.9 | 13.1 | 21.1 | 13% | 4% | 12% | 5% |
| 15時台 | 11.8 | 20.1 | 12.2 | 22.7 | 8.0 | 16.3 | 11.8 | 14.2 | 32% | 19% | 3% | 37% | 10.9 | 19.3 | 14.5 | 22.4 | 8% | 4% | -19% | 1% |
| 16時台 | 11.0 | 20.6 | 13.8 | 26.0 | 9.8 | 16.6 | 12.5 | 14.5 | 11% | 19% | 9% | 44% | 10.6 | 18.4 | 12.2 | 22.8 | 4% | 11% | 12% | 12% |
| 17時台 | 10.9 | 21.3 | 15.3 | 27.2 | 10.8 | 17.8 | 11.7 | 18.3 | 1% | 16% | 24% | 33% | 11.0 | 18.7 | 14.7 | 21.4 | -1% | 12% | 4% | 21% |
| 18時台 | 11.5 | 20.9 | 15.2 | 28.6 | 10.6 | 19.1 | 13.0 | 18.0 | 8% | 9% | 14% | 37% | 10.8 | 19.5 | 12.4 | 20.5 | 6% | 7% | 18% | 28% |
| 12時間平均 | 11.7 | 20.5 | 15.5 | 24.8 | 9.9 | 18.5 | 13.3 | 17.7 | 16% | 10% | 14% | 29% | 10.7 | 19.4 | 14.3 | 22.1 | 9% | 5% | 7% | 11% |
| 朝ピーク | 14.6 | 20.0 | 23.0 | 25.2 | 14.4 | 23.0 | 18.9 | 30.8 | 2% | -15% | 18% | -22% | 12.3 | 18.8 | 18.8 | 21.0 | 16% | 6% | 18% | 17% |
| 夕ピーク | 11.2 | 21.1 | 15.2 | 27.9 | 10.7 | 18.4 | 12.3 | 18.1 | 4% | 13% | 19% | 35% | 10.9 | 19.1 | 13.5 | 20.9 | 3% | 10% | 12% | 25% |

出典：ETC2.0データ (平日・休日：R5.4~6、冬期R4.12~R5.2)

▼特定要件への該当状況

| 平日 | 休日 | 冬期 |
|----|----|----|
| — | — | — |

※市街地の基準で判定

- 【速度低下の要因考察】
- ①…左折車の歩行者待ち
 - ②…治道施設への出入り(休日)
 - ③…商業施設から出る交通の集中
 - ④…右折車の交通量の集中(休日)

こども科学館入口

| 時間帯 | 平日 | | | | 休日 | | | | 速度低下率 (%) | | | | 冬期 | | | | 速度低下率 (%) | | | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|------|-----|------|------|------|------|------|-----------|-----|-----|-----|
| | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 |
| 7時台 | 19.9 | 41.4 | 15.9 | 34.4 | 11.9 | 45.3 | 13.5 | 35.0 | 40% | -9% | 15% | -2% | 17.1 | 33.5 | 14.4 | 30.1 | 14% | 19% | 9% | 13% |
| 8時台 | 21.1 | 35.1 | 16.0 | 30.1 | 17.2 | 39.7 | 15.8 | 36.2 | 18% | -13% | 1% | -20% | 17.7 | 29.3 | 16.0 | 26.0 | 16% | 17% | 0% | 14% |
| 9時台 | 19.7 | 34.1 | 15.3 | 31.3 | 15.9 | 26.4 | 13.8 | 23.9 | 19% | 23% | 10% | 24% | 17.5 | 31.0 | 14.0 | 28.7 | 11% | 9% | 8% | 8% |
| 10時台 | 18.4 | 28.9 | 15.6 | 30.7 | 15.5 | 19.3 | 13.5 | 23.4 | 16% | 33% | 13% | 24% | 12.5 | 27.3 | 14.0 | 29.3 | 32% | 6% | 10% | 5% |
| 11時台 | 14.8 | 30.3 | 16.0 | 29.1 | 12.0 | 17.2 | 13.3 | 21.6 | 19% | 43% | 17% | 26% | 15.1 | 26.8 | 13.4 | 26.5 | -2% | 12% | 16% | 9% |
| 12時台 | 15.1 | 28.0 | 15.1 | 27.8 | 11.4 | 17.4 | 12.9 | 19.9 | 25% | 38% | 15% | 28% | 11.8 | 27.0 | 13.3 | 23.5 | 22% | 4% | 12% | 15% |
| 13時台 | 15.5 | 28.2 | 16.3 | 27.5 | 12.7 | 16.7 | 12.9 | 20.0 | 18% | 41% | 21% | 27% | 13.6 | 26.6 | 13.5 | 24.4 | 12% | 6% | 17% | 11% |
| 14時台 | 17.0 | 29.6 | 15.5 | 29.4 | 14.0 | 16.9 | 11.8 | 17.9 | 18% | 43% | 24% | 39% | 17.6 | 27.1 | 13.7 | 25.1 | -4% | 8% | 12% | 15% |
| 15時台 | 16.5 | 30.6 | 15.0 | 30.6 | 14.7 | 19.0 | 10.2 | 18.2 | 11% | 38% | 32% | 41% | 14.7 | 28.3 | 13.2 | 27.0 | 11% | 8% | 12% | 12% |
| 16時台 | 16.3 | 30.6 | 15.2 | 31.7 | 15.3 | 20.7 | 11.9 | 19.0 | 6% | 32% | 22% | 40% | 15.4 | 27.2 | 14.2 | 26.3 | 6% | 11% | 7% | 17% |
| 17時台 | 16.2 | 29.9 | 16.9 | 29.8 | 18.7 | 21.1 | 10.5 | 21.6 | -15% | 29% | 38% | 28% | 16.4 | 26.9 | 14.7 | 23.9 | -1% | 10% | 13% | 20% |
| 18時台 | 14.7 | 31.3 | 15.8 | 30.8 | 12.9 | 24.3 | 12.6 | 23.1 | 12% | 22% | 20% | 25% | 17.2 | 27.7 | 14.6 | 23.7 | -17% | 12% | 8% | 23% |
| 12時間平均 | 16.9 | 31.1 | 15.7 | 30.2 | 14.0 | 21.4 | 12.6 | 22.2 | 17% | 31% | 20% | 26% | 15.3 | 28.1 | 14.0 | 26.0 | 9% | 10% | 11% | 14% |
| 朝ピーク | 20.5 | 38.0 | 15.9 | 32.1 | 14.1 | 42.3 | 14.6 | 35.6 | 31% | -11% | 9% | -11% | 17.4 | 31.3 | 15.2 | 27.9 | 15% | 18% | 5% | 13% |
| 夕ピーク | 15.4 | 30.6 | 16.3 | 30.3 | 15.3 | 22.6 | 11.5 | 22.3 | 1% | 26% | 30% | 26% | 16.8 | 27.3 | 14.6 | 23.8 | -9% | 11% | 10% | 21% |

出典：ETC2.0データ (平日・休日：R5.4~6、冬期R4.12~R5.2)

▼特定要件への該当状況

| 平日 | 休日 | 冬期 |
|----|----|----|
| — | — | — |

※市街地の基準で判定

- 【速度低下の要因考察】
- ①…主方向の信号待ち
 - ②…右折車の交通量の集中(休日)
 - ③…左折交通量の集中
 - ④…本宮交差点を起点とした渋滞(休日)

本宮

| 時間帯 | 平日 | | | | 休日 | | | | 速度低下率 (%) | | | | 冬期 | | | | 速度低下率 (%) | | | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|-----|-----|-----|
| | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 |
| 7時台 | 18.0 | 20.0 | 12.9 | 14.2 | 20.5 | 23.1 | 16.5 | 15.3 | -14% | -16% | -28% | -8% | 16.6 | 17.5 | 12.0 | 12.7 | 8% | 13% | 7% | 11% |
| 8時台 | 17.5 | 18.9 | 12.6 | 13.9 | 17.6 | 23.1 | 16.4 | 14.6 | -1% | -22% | -30% | -5% | 17.4 | 16.3 | 10.9 | 13.1 | 1% | 14% | 13% | 6% |
| 9時台 | 17.5 | 24.0 | 14.5 | 13.6 | 16.8 | 21.6 | 13.3 | 16.9 | 4% | 10% | 8% | -24% | 18.7 | 20.5 | 14.4 | 13.1 | -7% | 15% | 1% | 4% |
| 10時台 | 18.1 | 22.2 | 14.1 | 12.9 | 15.5 | 18.4 | 12.0 | 14.0 | 14% | 17% | 15% | -9% | 16.7 | 20.8 | 14.3 | 12.2 | 8% | 6% | -1% | 5% |
| 11時台 | 17.8 | 22.2 | 14.8 | 11.9 | 15.4 | 18.0 | 11.6 | 10.9 | 13% | 19% | 22% | 8% | 14.9 | 19.8 | 13.6 | 11.1 | 16% | 11% | 8% | 7% |
| 12時台 | 18.3 | 22.1 | 14.5 | 11.9 | 15.1 | 17.4 | 11.6 | 10.4 | 17% | 21% | 20% | 13% | 16.9 | 20.6 | 14.1 | 10.8 | 8% | 7% | 3% | 9% |
| 13時台 | 18.0 | 22.7 | 15.0 | 11.4 | 14.0 | 16.6 | 12.2 | 9.5 | 22% | 27% | 19% | 17% | 17.5 | 19.9 | 14.2 | 10.4 | 3% | 12% | 5% | 9% |
| 14時台 | 17.8 | 22.3 | 14.3 | 11.2 | 14.2 | 16.8 | 12.5 | 7.5 | 20% | 25% | 13% | 33% | 17.3 | 21.1 | 14.0 | 10.0 | 3% | 5% | 2% | 11% |
| 15時台 | 17.3 | 22.0 | 14.1 | 11.3 | 14.6 | 17.4 | 12.4 | 7.3 | 16% | 21% | 12% | 35% | 14.9 | 21.5 | 13.3 | 10.3 | 14% | 2% | 6% | 9% |
| 16時台 | 18.2 | 21.4 | 12.8 | 12.1 | 14.1 | 19.4 | 12.0 | 7.8 | 23% | 9% | 6% | 36% | 15.3 | 20.4 | 12.5 | 11.1 | 16% | 5% | 2% | 8% |
| 17時台 | 17.2 | 20.7 | 10.7 | 11.1 | 15.9 | 19.2 | 11.9 | 8.9 | 8% | 7% | -11% | 20% | 15.0 | 20.0 | 10.8 | 10.4 | 13% | 3% | -1% | 6% |
| 18時台 | 16.0 | 21.9 | 10.5 | 12.2 | 13.4 | 21.4 | 13.7 | 11.6 | 16% | 2% | -30% | 5% | 14.8 | 19.7 | 11.2 | 11.3 | 8% | 10% | -7% | 7% |
| 12時間平均 | 17.6 | 21.6 | 13.2 | 12.2 | 15.4 | 19.1 | 12.8 | 10.4 | 13% | 12% | 3% | 15% | 16.2 | 19.7 | 12.8 | 11.3 | 8% | 9% | 3% | 8% |
| 朝ピーク | 17.7 | 19.4 | 12.7 | 14.0 | 18.9 | 23.1 | 16.4 | 14.9 | -7% | -12% | -29% | -6% | 17.0 | 16.9 | 11.4 | 12.9 | 4% | 13% | 10% | 8% |
| 夕ピーク | 16.6 | 21.3 | 10.6 | 11.6 | 14.5 | 20.2 | 12.7 | 10.1 | 12% | 5% | -20% | 13% | 14.9 | 19.8 | 11.0 | 10.8 | 10% | 7% | -4% | 7% |

出典：ETC2.0データ (平日・休日：R5.4~6、冬期R4.12~R5.2)

▼特定要件への該当状況

| 平日 | 休日 | 冬期 |
|----|----|----|
| 該当 | — | — |

→ピーク時全方向で速度20km/h未満

※市街地の基準で判定

- 【速度低下の要因考察】
- ①…右折交通量の集中
 - ②…左折車の歩行者待ち(休日)
 - ③…右折交通量の集中
 - ④…右折交通量の集中



4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(主要渋滞箇所特定要件への該当状況②)

・西バイパス南口交差点も平日の特定要件に該当している状況。

| 分類 | 考え方 | 市街地の基準 | 郊外の基準 |
|----|------------------|--|--|
| 平日 | ピーク時において速度低下が著しい | 交差点流入 全方向 でピーク時または日中の半分以上 旅行速度が20km/h未満 | 交差点流入 2方向以上 でピーク時または日中の半分以上 旅行速度が20km/h未満 |
| 休日 | 休日において速度低下が著しい | 交差点流入 全方向 で 2時間連続 かつ旅行速度が20km/h未満 平日に対する速度低下率が2方向以上で1時間以上50%を超過 | 交差点流入 2方向以上 で 1時間以上 かつ旅行速度が20km/h未満 平日に対する速度低下率が2方向以上で1時間以上50%を超過 |
| 冬期 | 冬期において速度低下が著しい | 交差点流入 全方向 で 2時間連続 かつ旅行速度が20km/h未満 平日に対する速度低下率が2方向以上で1時間以上50%を超過 | 交差点流入 2方向以上 で 1時間以上 かつ旅行速度が20km/h未満 平日に対する速度低下率が2方向以上で1時間以上50%を超過 |

西バイパス向中野



| 時間帯 | 平日 | | | | 休日 | | | | 冬期 | | | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|------|------|
| | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 |
| 7時台 | 25.3 | 16.2 | 40.1 | 14.9 | 31.0 | 13.0 | 48.2 | 15.1 | -23% | 20% | -20% | -1% |
| 8時台 | 24.9 | 15.4 | 38.7 | 14.5 | 27.9 | 15.7 | 46.4 | 14.2 | -12% | -2% | -20% | 2% |
| 9時台 | 25.1 | 14.4 | 40.3 | 12.6 | 25.7 | 13.8 | 39.4 | 15.2 | -2% | 4% | 2% | -21% |
| 10時台 | 23.9 | 12.5 | 40.0 | 14.9 | 23.0 | 13.1 | 28.7 | 12.7 | 4% | -5% | 28% | 15% |
| 11時台 | 22.5 | 12.1 | 40.1 | 12.5 | 21.3 | 10.3 | 25.5 | 10.8 | 5% | 15% | 36% | 14% |
| 12時台 | 23.8 | 11.4 | 39.1 | 12.2 | 20.0 | 10.8 | 29.1 | 9.5 | 16% | 5% | 26% | 22% |
| 13時台 | 23.4 | 12.2 | 39.1 | 13.4 | 18.4 | 10.3 | 30.0 | 9.1 | 21% | 16% | 23% | 32% |
| 14時台 | 22.7 | 12.9 | 38.4 | 13.4 | 13.3 | 10.1 | 23.6 | 9.9 | 41% | 22% | 39% | 26% |
| 15時台 | 22.7 | 12.6 | 38.0 | 11.9 | 12.5 | 9.3 | 24.2 | 9.6 | 45% | 26% | 36% | 19% |
| 16時台 | 24.0 | 12.5 | 39.7 | 12.2 | 14.3 | 11.1 | 25.9 | 11.1 | 40% | 11% | 35% | 9% |
| 17時台 | 24.7 | 12.2 | 31.7 | 11.7 | 18.3 | 11.2 | 32.5 | 11.4 | 26% | 8% | -3% | 3% |
| 18時台 | 25.2 | 12.6 | 30.6 | 12.9 | 21.1 | 10.9 | 38.3 | 10.6 | 16% | 13% | -25% | 18% |
| 12時間平均 | 24.0 | 12.9 | 37.7 | 13.0 | 19.1 | 11.4 | 30.9 | 11.3 | 20% | 12% | 18% | 13% |
| 朝ピーク | 25.1 | 15.8 | 39.4 | 14.7 | 29.4 | 14.2 | 47.3 | 14.6 | -17% | 10% | -20% | 0% |
| 夕ピーク | 24.9 | 12.4 | 31.1 | 12.3 | 19.6 | 11.0 | 35.2 | 11.0 | 21% | 11% | -13% | 10% |

出典：ETC2.0データ (平日・休日：R5.4~6、冬期R4.12~R5.2)

▼特定要件への該当状況

| 平日 | 休日 | 冬期 |
|----|----|----|
| — | — | — |

- 【速度低下の要因考察】
- ①…左折交通量の集中、治道出入り車両(休日)
 - ②…右折車の交通量の集中
 - ④…右折車の交通量の集中

※市街地の基準で判定

西バイパス河南



| 時間帯 | 平日 | | | | 休日 | | | | 冬期 | | | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 |
| 7時台 | 26.6 | 17.6 | 18.5 | 13.2 | 42.7 | 19.3 | 20.7 | 16.1 | -61% | -10% | -12% | -22% |
| 8時台 | 27.9 | 17.6 | 17.1 | 11.9 | 36.4 | 16.7 | 17.9 | 14.4 | -30% | 5% | -5% | -21% |
| 9時台 | 32.4 | 15.2 | 17.6 | 13.2 | 37.2 | 16.3 | 16.0 | 11.8 | -15% | -7% | 9% | 11% |
| 10時台 | 30.3 | 16.2 | 17.5 | 13.0 | 29.6 | 14.7 | 14.7 | 11.0 | 2% | 9% | 16% | 15% |
| 11時台 | 27.9 | 18.6 | 17.3 | 13.2 | 26.0 | 17.5 | 16.2 | 12.6 | 7% | 6% | 6% | 5% |
| 12時台 | 27.5 | 17.5 | 17.6 | 13.4 | 25.3 | 15.8 | 17.5 | 10.7 | 8% | 10% | 1% | 20% |
| 13時台 | 27.4 | 18.1 | 17.9 | 11.3 | 25.9 | 17.9 | 17.1 | 10.4 | 5% | 1% | 4% | 8% |
| 14時台 | 27.7 | 16.9 | 18.1 | 12.5 | 23.6 | 17.0 | 17.4 | 10.8 | 15% | -1% | 4% | 14% |
| 15時台 | 26.7 | 15.4 | 17.7 | 12.4 | 22.9 | 15.2 | 17.3 | 8.8 | 14% | 1% | 2% | 29% |
| 16時台 | 26.9 | 16.0 | 17.9 | 12.5 | 24.1 | 17.2 | 18.0 | 10.2 | 10% | -8% | -1% | 18% |
| 17時台 | 27.5 | 14.9 | 14.9 | 11.2 | 25.9 | 17.5 | 17.4 | 10.4 | 6% | -17% | 7% | 26% |
| 18時台 | 27.6 | 15.8 | 13.5 | 14.4 | 26.4 | 17.2 | 18.2 | 12.0 | 4% | -9% | -35% | 17% |
| 12時間平均 | 28.0 | 16.6 | 17.0 | 12.6 | 27.8 | 16.8 | 17.3 | 11.3 | 1% | -1% | -2% | 10% |
| 朝ピーク | 27.2 | 17.6 | 17.8 | 12.5 | 39.3 | 17.9 | 19.2 | 15.2 | -44% | -2% | -8% | -21% |
| 夕ピーク | 27.5 | 15.3 | 14.2 | 12.6 | 26.1 | 17.3 | 17.8 | 11.1 | 5% | -13% | -26% | 12% |

出典：ETC2.0データ (平日・休日：R5.4~6、冬期R4.12~R5.2)

▼特定要件への該当状況

| 平日 | 休日 | 冬期 |
|----|----|----|
| — | — | — |

- 【速度低下の要因考察】
- ①…直進・右折交通量の集中
 - ②…主方向の信号待ち
 - ③…左折車の歩行者待ち
 - ④…主方向の信号待ち

※市街地の基準で判定

西バイパス南口



| 時間帯 | 平日 | | | | 休日 | | | | 冬期 | | | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|
| | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 | ①方向 | ②方向 | ③方向 | ④方向 |
| 7時台 | 12.7 | 14.1 | 18.8 | 32.4 | 32.6 | 21.7 | 22.9 | 34.7 | -157% | -54% | -22% | -7% |
| 8時台 | 14.6 | 12.5 | 15.4 | 30.9 | 31.3 | 19.3 | 24.5 | 34.9 | -114% | -54% | -59% | -13% |
| 9時台 | 25.0 | 17.0 | 17.7 | 31.5 | 31.1 | 15.8 | 19.0 | 33.5 | -7% | -6% | -24% | 7% |
| 10時台 | 28.5 | 16.3 | 16.6 | 32.4 | 29.9 | 11.2 | 13.8 | 31.9 | -5% | 31% | 17% | 2% |
| 11時台 | 30.0 | 15.9 | 19.5 | 32.7 | 31.4 | 11.3 | 15.5 | 33.2 | -5% | 29% | 21% | -2% |
| 12時台 | 30.8 | 17.0 | 21.2 | 33.3 | 30.9 | 12.4 | 18.2 | 33.9 | 0% | 27% | 14% | -2% |
| 13時台 | 29.0 | 17.6 | 22.3 | 32.4 | 27.7 | 12.8 | 16.2 | 33.1 | 4% | 27% | 27% | -2% |
| 14時台 | 27.2 | 17.5 | 22.1 | 33.1 | 22.7 | 11.6 | 19.3 | 33.1 | 17% | 34% | 13% | 0% |
| 15時台 | 23.9 | 17.7 | 19.5 | 31.7 | 16.9 | 14.3 | 18.3 | 33.4 | 29% | 19% | 6% | -5% |
| 16時台 | 25.3 | 17.0 | 17.1 | 32.1 | 15.4 | 15.0 | 18.4 | 33.5 | 39% | 12% | -8% | -4% |
| 17時台 | 23.3 | 17.9 | 16.6 | 28.6 | 21.4 | 18.3 | 21.0 | 32.9 | 8% | -2% | -27% | -15% |
| 18時台 | 28.5 | 18.8 | 16.4 | 30.0 | 29.9 | 20.4 | 23.5 | 34.0 | -5% | -9% | -43% | -13% |
| 12時間平均 | 23.1 | 16.4 | 18.3 | 31.7 | 25.2 | 14.6 | 18.7 | 33.5 | -9% | 11% | -2% | -6% |
| 朝ピーク | 13.6 | 13.3 | 16.9 | 31.6 | 31.9 | 20.7 | 23.7 | 34.8 | -135% | -10% | -40% | -10% |
| 夕ピーク | 25.6 | 18.3 | 16.5 | 29.3 | 24.9 | 19.3 | 22.2 | 33.4 | 3% | -5% | -34% | -14% |

出典：ETC2.0データ (平日・休日：R5.4~6、冬期R4.12~R5.2)

▼特定要件への該当状況

| 平日 | 休日 | 冬期 |
|----|----|----|
| 該当 | — | — |

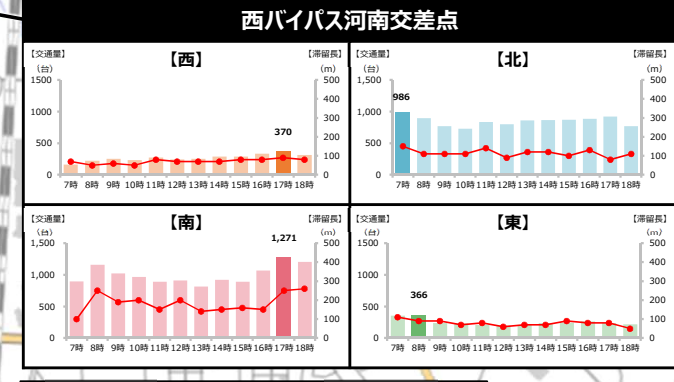
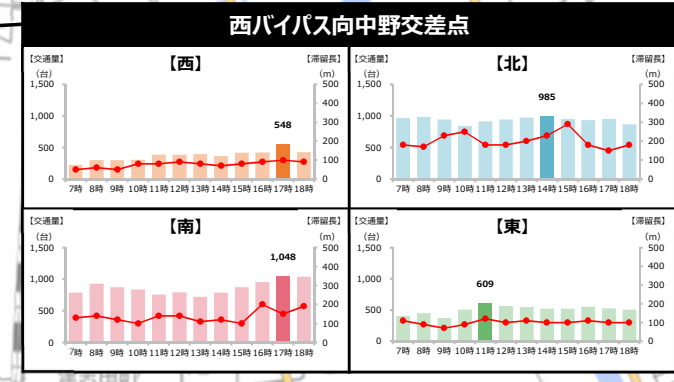
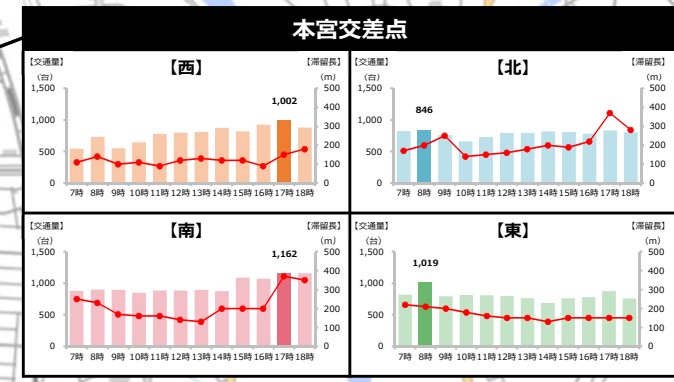
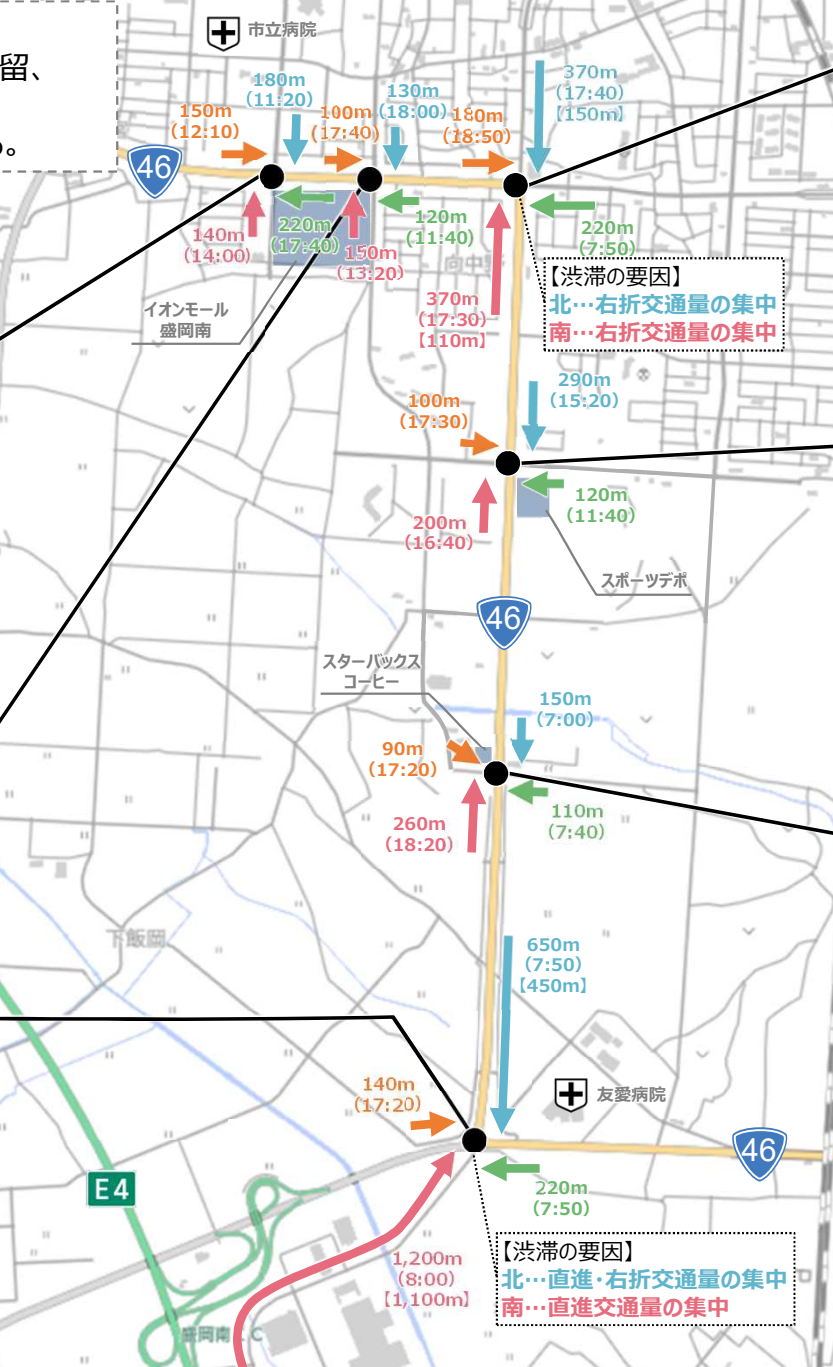
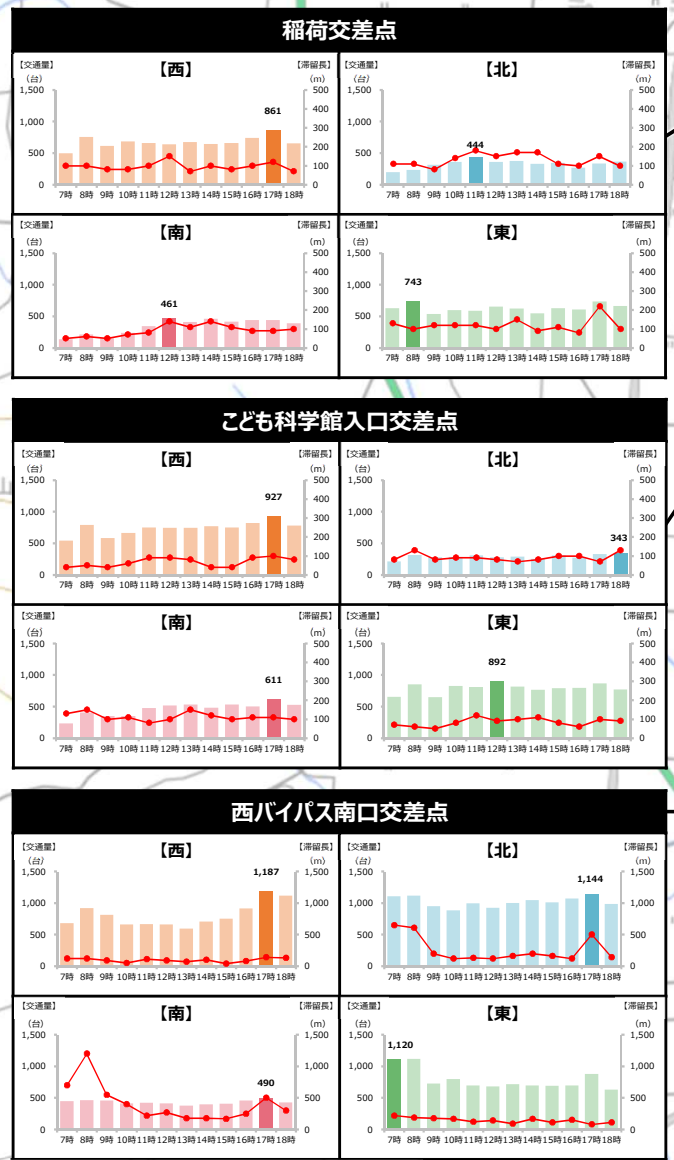
- 【速度低下の要因考察】
- ①…直進・右折交通量の集中
 - ②…直進交通量の集中
 - ③…直進交通量の集中

→ピーク時2方向以上で速度20km/h未満

※郊外の基準で判定

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(平日調査結果)

- 本宮交差点の北側と南側で370mの滞留が発生。
- 西バイパス南口交差点の南側・8時に1,200mの滞留、1,000m以上の渋滞が発生。
- 多くの交差点で17時台に交通量がピークとなっている。



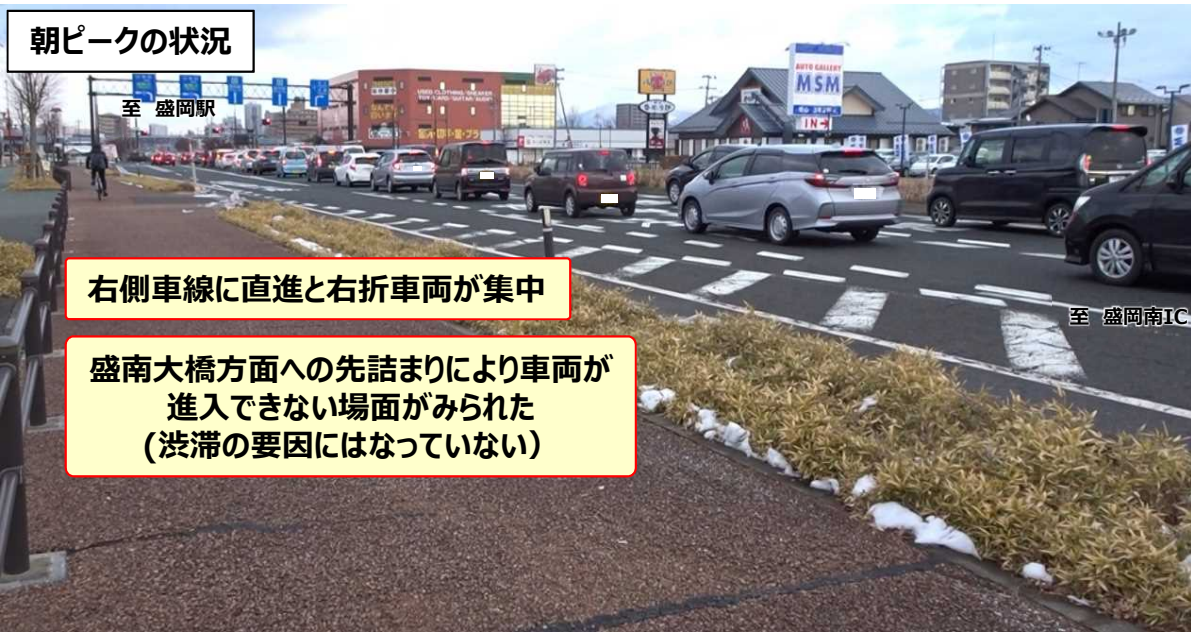
矢印の凡例
 最大滞留長 (時間帯)
 【最大渋滞長】
 ※最大渋滞長は、100m以上を記載

グラフの凡例
 交通量 (台) 滞留長 (m)
 時間帯 最大交通量

※滞留長は1回の赤信号で滞留する車列の長さ
 渋滞長は赤信号表示時間中に車列に到着した車両が次の青信号で通過できずに残った場合の車列の長さ

※出典：交通実態調査 (R5.10.12 (木))

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(本宮交差点平日の状況)



本宮交差点の概況 (平日)

■朝ピーク時

- ③方向で1回待ち程度の渋滞が発生。
 →直進車両が多く、右折車がやや捌け残り
- その他方向では、大きな渋滞は見られなかった。
- ③方向から①方向へ通学する小学生等の横断も見られたが、当該時間帯は左折車両も少なく、渋滞の要因にはなっていない。

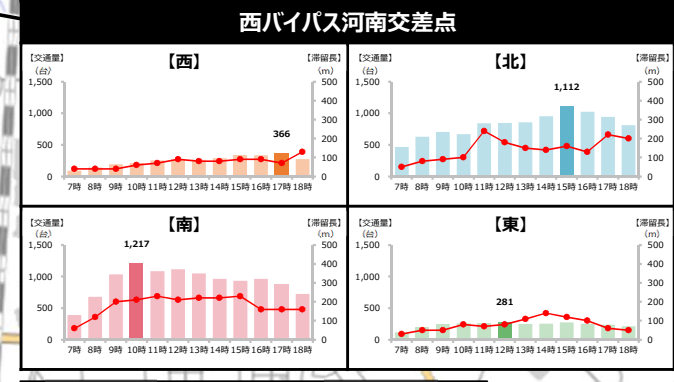
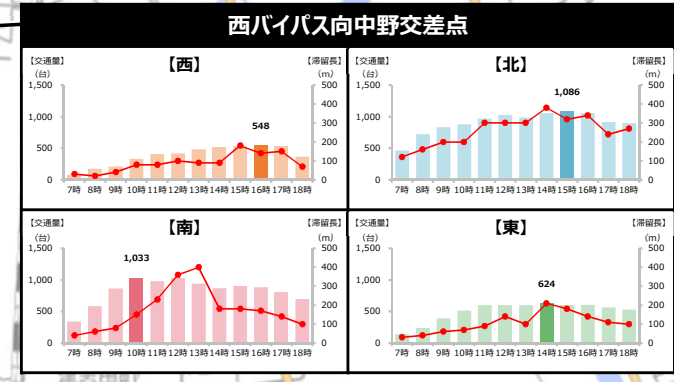
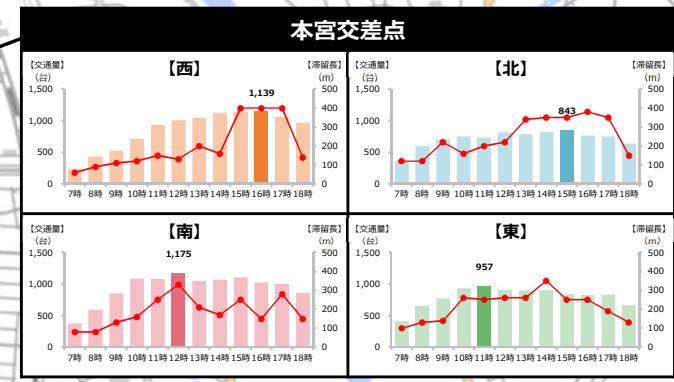
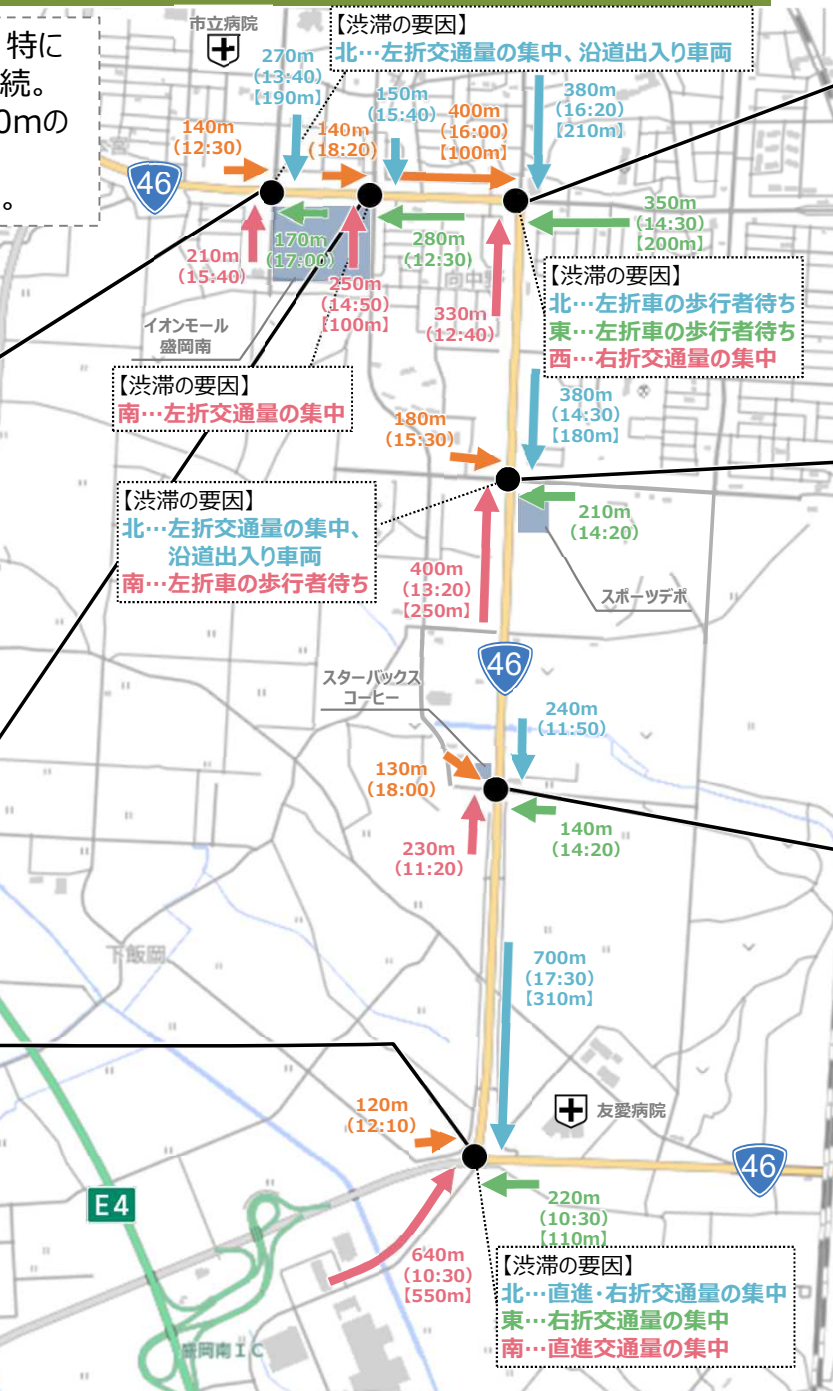
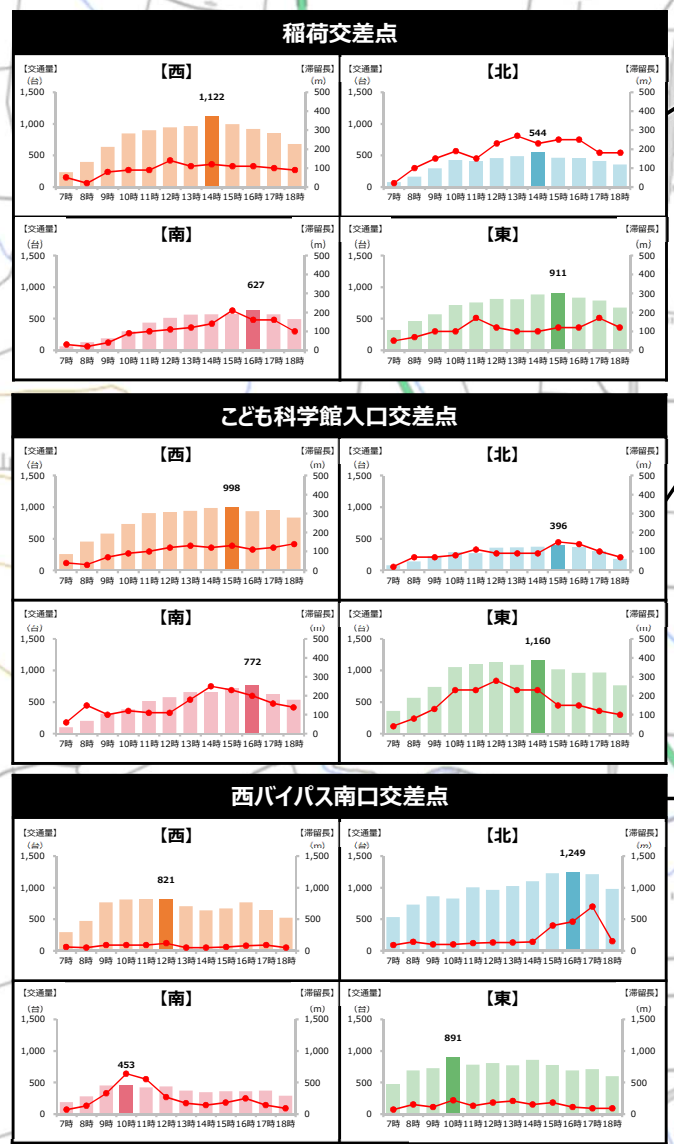
■夕ピーク時

- ③方向で2回待ち程度の渋滞が発生。滞留長も下流側の交差点付近まで伸びることがあった。(約500m)
 →右折車両の捌け残りにより滞留が大きく伸びている状況。
- ④方向では一時的に右折レーンを超過する滞留がみられたが、渋滞はしていない。
- その他の方向では、交通量は多いものの大きな渋滞は発生していない。

※現地確認日：R4.12.9(金)

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(休日調査結果)

- 本宮交差点は各方向で300m以上の滞留が発生、特に西側方向では15時～17時台で400mの滞留が連続。
- 西バイパス南口交差点の北側で700m、南側で640mの滞留が発生。
- 各交差点で10時～16時に交通のピークとなっている。



矢印の凡例

- 最大滞留長 (時間帯)
- 【最大渋滞長】
- ※最大渋滞長は、100m以上を記載

グラフの凡例

- 交通量 (台)
- 滞留長 (m)
- 時間帯
- 最大交通量

※滞留長は1回の赤信号で滞留する車列の長さ
 渋滞長は赤信号表示時間中に車列に到着した車両が次の信号で通過できずに残った場合の車列の長さ

※出典：交通実態調査 (R5.10.8 (日))

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(本宮交差点休日の状況)



本宮交差点の概況 (休日)

- ④方向で長い車両滞留が発生。右折車両が多く、右折レーンを大きく超過した滞留がみられた。
- 時折、上流側のこども科学館入口交差点付近まで滞留が発生。
→信号待ち1回程度の渋滞が発生
- また、④の第1車線(左直車線)では、左折車両が歩行者により阻害されることがあるほか、流出側の店舗入口に入ろうとする車両が滞留することで、先詰まりが発生し車両が交差点に進入できない場面も見られる。
→当店舗はR6.1.8に閉店(移転)
- 歩行者は多くないものの、横断歩道が長いため渡るのに時間がかかり、1人でも歩行者がいると車両の待ち時間が長くなってしまふことがある。
- その他方向では、大きな渋滞は見られなかった。

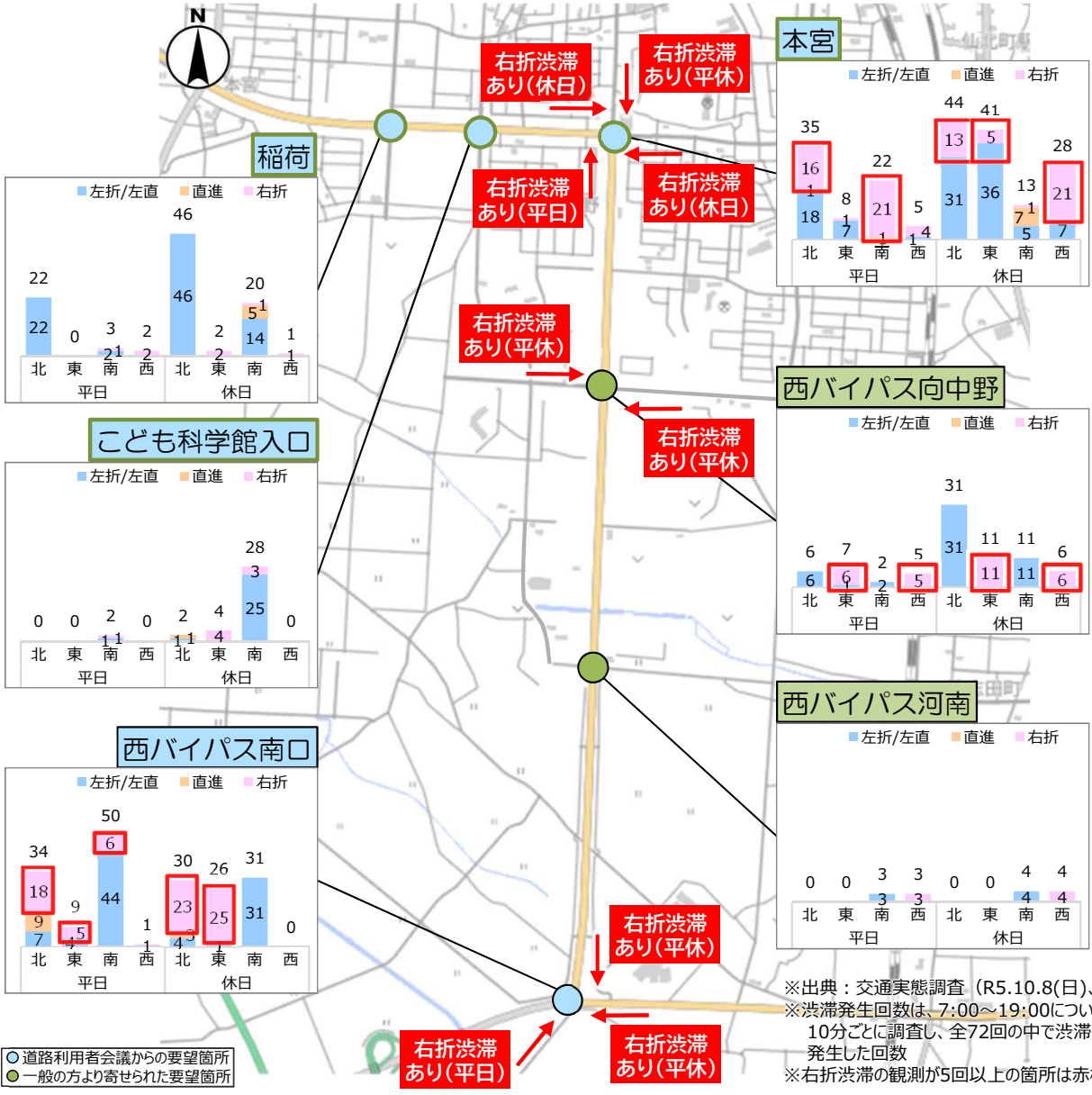


※現地確認日：R4.12.4 (日)

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(右折レーン滞留長の充足評価)

・要望では、右折レーンの不足を指摘する声もあったことから、交通実態調査結果を基に、各交差点の右折レーンの充足評価を実施。
 ・本宮交差点の全方向や西バイパス向中野交差点の西・東方向、西バイパス南口の北・東・南方向では、滞留長が大きく不足している結果となり、調査においても右折車両による渋滞も複数回確認されている。

▼車線別の渋滞回数



▼各交差点における右折レーンの充足評価

| 交差点名 | | 北方向 | 東方向 | 南方向 | 西方向 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 稲荷 | 現況滞留長 | 60m | 80m | 40m | 60m |
| | 滞留長 | 40m | 90m | 70m | 80m |
| | 評価 | 充足 | 10m不足 | 30m不足 | 20m不足 |
| こども科学館入口 | 現況滞留長 | 60m | 30m | 90m | 30m |
| | 滞留長 | 40m | 70m | 100m | 80m |
| | 評価 | 充足 | 40m不足 | 10m不足 | 50m不足 |
| 本宮 | 現況滞留長 | 50m | 30m | 60m | 70m |
| | 滞留長 | 60m | 50m | 80m | 90m |
| | 評価 | 10m不足 | 20m不足 | 20m不足 | 20m不足 |
| 西バイパス向中野 | 現況滞留長 | 70m | 30m | 30m | 30m |
| | 滞留長 | 40m | 100m | 60m | 90m |
| | 評価 | 充足 | 70m不足 | 30m不足 | 60m不足 |
| 西バイパス河南 | 現況滞留長 | 40m | 30m | 35m | 30m |
| | 滞留長 | 30m | 50m | 80m | 90m |
| | 評価 | 充足 | 20m不足 | 45m不足 | 60m不足 |
| 西バイパス南口 | 現況滞留長 | 70m | 70m | 30m | 70m |
| | 滞留長 | 100m | 80m | 50m | 40m |
| | 評価 | 30m不足 | 10m不足 | 20m不足 | 充足 |

※交通実態調査にて右折渋滞が5回以上観測され、滞留長の試算でも現況の滞留長を超過する箇所を着色
 ※滞留長はR5.10に実施した交通実態調査結果における交差点総流入交通量が最大となる1時間交通量より「平面交差の計画と設計」基礎編2018年版に従い試算
 ※滞留長は平日と休日の算出結果のうち大きい方を記載

・ 本宮交差点 (全方向)
 ・ 西バイパス向中野交差点 (西・東方向)
 ・ 西バイパス南口交差点 (北・東・南方向)

**滞留長が不足かつ
 実態調査においても右折車線の渋滞を複数回観測**

※出典：交通実態調査 (R5.10.8(日)、12(木))
 ※渋滞発生回数は、7:00~19:00について10分ごとに調査し、全72回の中で渋滞が発生した回数
 ※右折渋滞の観測が5回以上の箇所は赤枠で表示

4. 国道46号盛岡西バイパスの交通状況(今後の方針)

| | |
|---------------|---|
| 一般利用者からの要望 | <ul style="list-style-type: none">• 右折レーンが短すぎて足りておらず、直進第2車線に右折車が並んでおり、非常に危険で渋滞の原因になっている。• 西バイパス河南交差点、西バイパス向中野交差点、本宮交差点、こども科学館入口交差点、稲荷交差点において右折レーンの長さが不足しており、車両が本線まではみだし、危険及び渋滞の原因となっている。 |
| 道路利用者会議等からの要望 | <ul style="list-style-type: none">• 盛岡西バイパスの要望箇所は4箇所 (本宮交差点、西BP南口交差点、こども科学館入口交差点、稲荷交差点) |



| | |
|---------------------------|--|
| 交通実態調査 ・ 右折レーンの充足評価 | <ul style="list-style-type: none">• 本宮交差点、西BP南口交差点において、特に長い滞留・渋滞が発生。• 以下の交差点では、右折車線の渋滞が複数回発生しており、滞留長が不足<ul style="list-style-type: none">• 本宮交差点の全方向• 西バイパス向中野交差点の西・東方向• 西バイパス南口交差点の北・東・南方向 |
|---------------------------|--|



今後、現地確認を踏まえ、速効性のあるピンポイント対策について関係機関と協議し検討する

5. イベント開催時等の交通状況

5. イベント開催時等の交通状況(道の駅「やまだ」開業に伴う交通渋滞対策)

・道の駅「やまだ」開業に伴い、交通渋滞が想定されたことから、道の駅周辺で渋滞対策を実施。

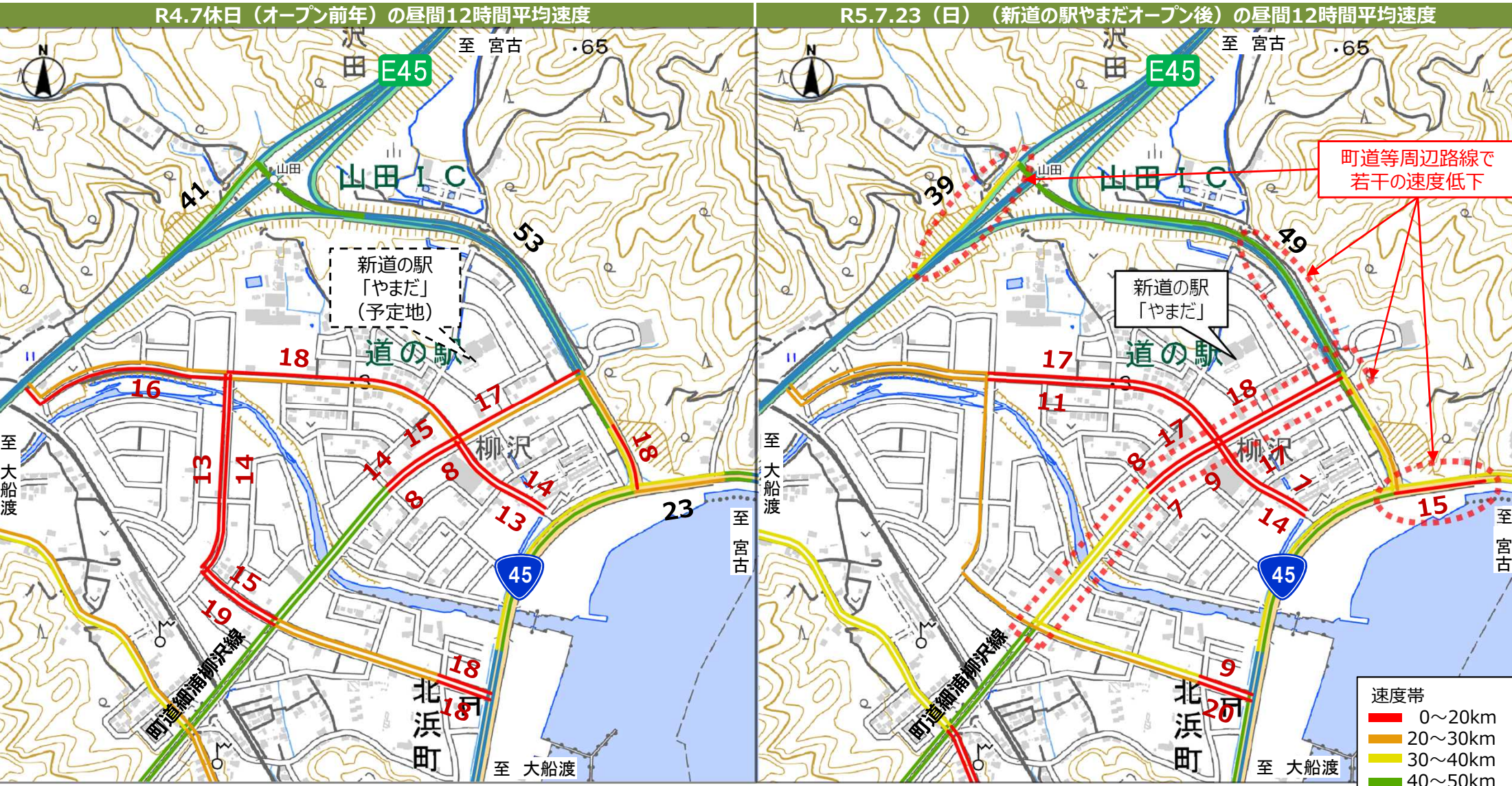


- ① 右折制限
- ② 信号現示調整
- ③ 迂回路設定
- ④ 臨時駐車場



5. イベント開催時等の交通状況(道の駅「やまだ」開業に伴う交通渋滞対策)

・道の駅オープン後は、町道等周辺路線やICで若干の速度低下が見られるが、大きな変化は見られない。



速度出典：ETC2.0データ
地図出典：地理院地図に道路情報・速度を追記して掲載

5. イベント開催時等の交通状況(三陸花火競技大会)

- ・R5年10月8日(日)の「三陸花火競技大会2023」開催時における陸前高田市周辺の交通状況について分析(交通量・渋滞調査、速度分析)。
- ・花火大会の会場周辺では、国道45号等で通行規制を実施。HPでは、会場へのアクセス時には陸前高田ICの利用を避けるように案内を実施。

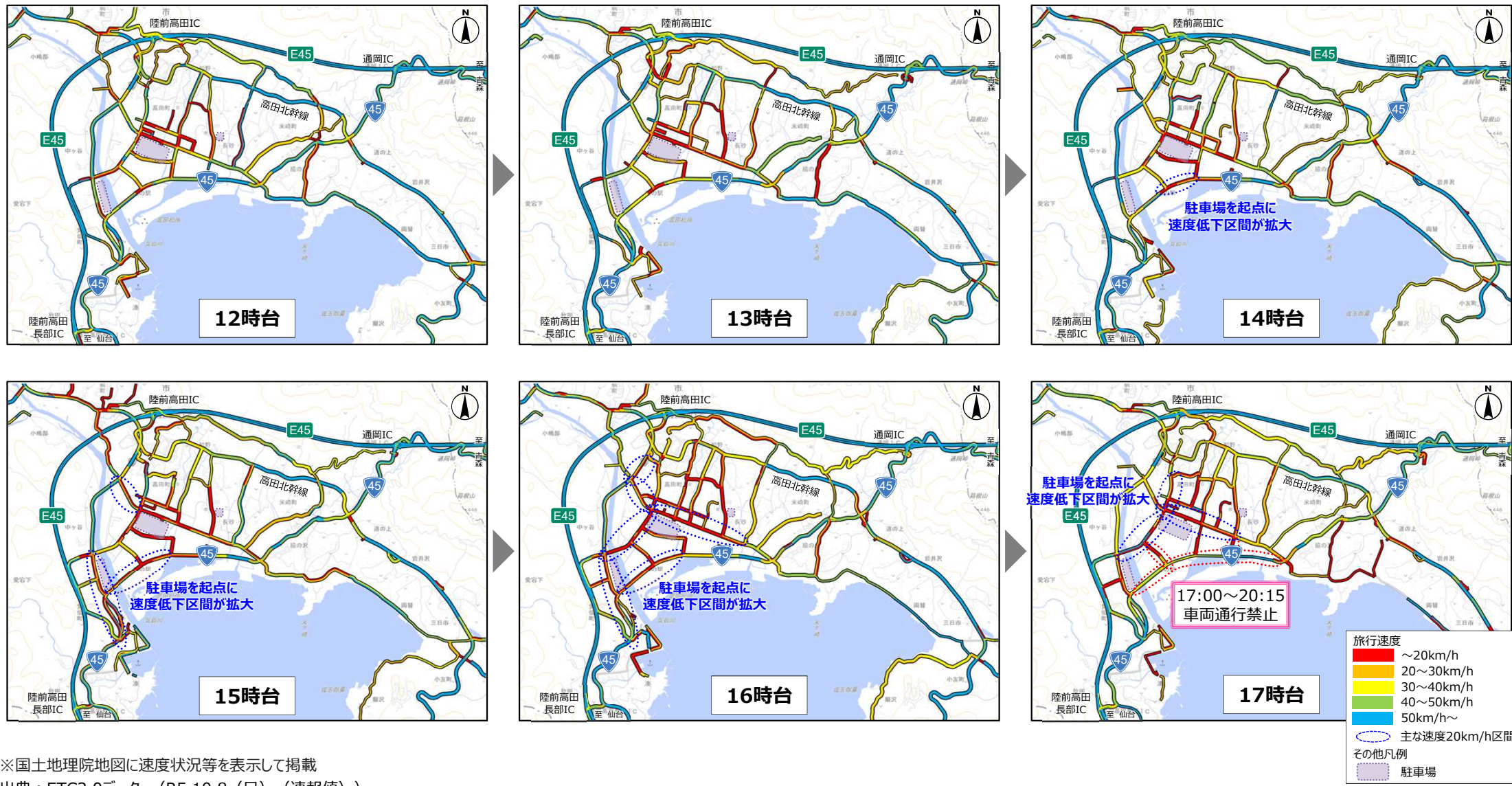
▼ 主な通行規制区間とHPでの会場アクセス案内



5. イベント開催時等の交通状況(三陸花火競技大会)

- ・14時頃から駐車場を起点として速度20km/h未満の区間が拡大。
- ・打ち上げ直前の17時台まで駐車場付近を起点とした速度20km/h未満の区間の拡大が継続。

▼ 10月8日（日） 規制開始～打ち上げ直前の渋滞状況

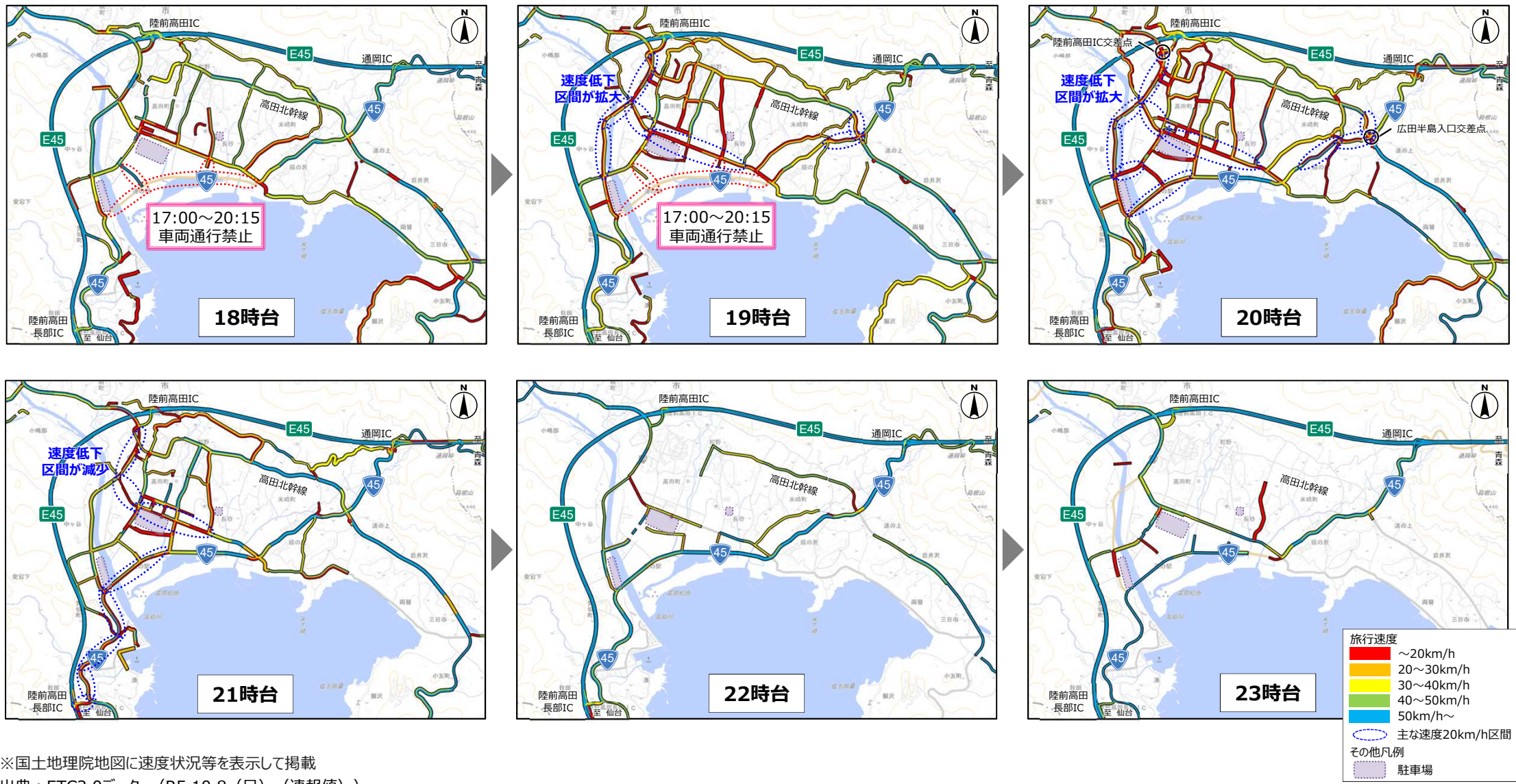


※国土地理院地図に速度状況等を表示して掲載
 出典：ETC2.0データ（R5.10.8（日）（速報値））

5. イベント開催時等の交通状況(三陸花火競技大会)

- ・陸前高田市中心部の渋滞状況を見ると、終了後の19時台から20時台にかけて会場周辺や陸前高田IC交差点付近、広田半島入口交差点付近で速度低下が発生していたが、21時台には速度20km/h未満の区間が減少。
- ・気仙沼市方面では21時台も20km/h未満の区間が継続。

▼ 10月8日（日） 打ち上げ開始～終了後の渋滞状況



※国土地理院地図に速度状況等を表示して掲載
出典：ETC2.0データ（R5.10.8（日）（速報値））

5. イベント開催時等の交通状況(三陸花火競技大会)

- ・R4年とR5年を比較すると、どの地点も渋滞長が増加。特に、陸前高田IC交差点【地点2】の③方向の会場側では、渋滞長が2倍程度となっている。
- ・R5.10の花火競技大会では、前回に比べ来場者数が2~3,000人ほど増加したことを受け、前回よりも渋滞が大きくなっていると推察される。



6. 災害時の交通マネジメント (「令和6年能登半島地震」事例と今後の検討)

6.災害時の交通マネジメント(「令和6年能登半島地震」発生後の交通マネジメント)

「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

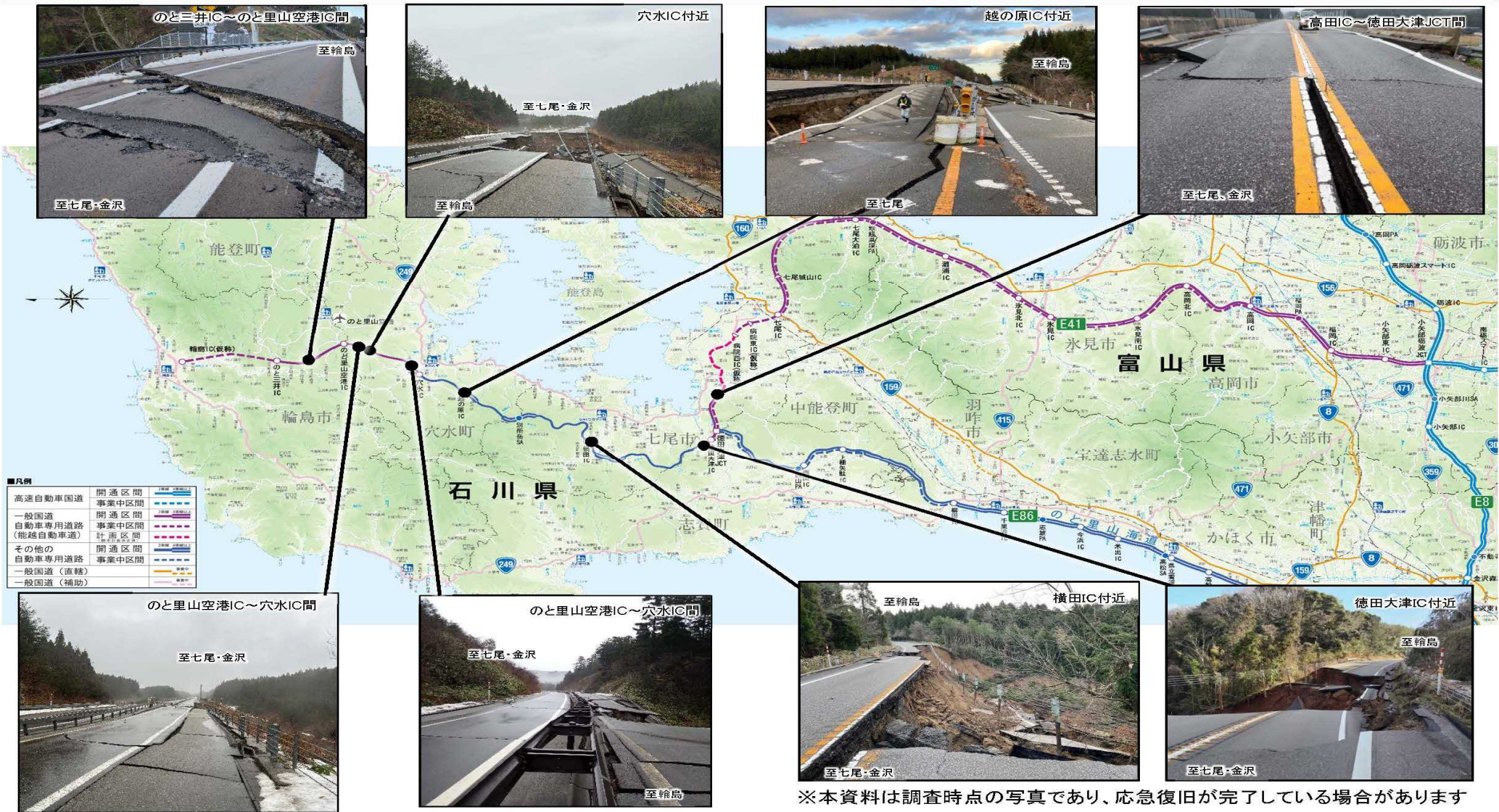
- 公立小松大学 教授 高山 純一
- 金沢大学 人間社会研究域 教授 高橋 涼子
- 国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路計画課 課長
- 国土交通省 北陸地方整備局 道路部 地域道路課 課長
- 国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路管理課 課長
- 国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 副所長
- 国土交通省 北陸信越運輸局 石川運輸支局 支局長
- 石川県 土木部 道路建設課 課長
- 石川県 土木部 道路整備課 課長
- 石川県 警察本部 交通規制課 課長
- 輪島市役所 建設部 土木課 課長
- 珠洲市役所 環境建設課 課長
- 能登町役場 建設水道課 課長
- 穴水町役場 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

6.災害時の交通マネジメント(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)



※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

6.災害時の交通マネジメント(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・海側の両方からくさの歯状の緊急復旧も進めており、既に7方向で道路を確保

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※1 | 約2割 ⇒ | 約5割 |
| 沿岸部への到達※2 | 6方向 ⇒ | 7方向 |

※1:輪島市門前町～珠洲市門前町
※2:陸側・海側の両方

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 |

※内閣府防災資料より
※孤立地区には支援物資が届かれているとの情報

写真④ 国道249号法面崩落

写真⑤ 国道249号穴水町区間

写真⑥ 国道249号穴水町区間

写真⑦ 国道38号被害状況

写真⑧ 国道249号作業状況

凡例

- 国交省対応(走行可能)
- 県対応(走行可能/この他にも作業を実施)
- 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(内閣府防災資料)
- 孤立集落(解消済)
- ★ 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 @mit_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。

作業を行っています。
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。また、一部の車両が通行することにより、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理解とご協力をお願いします。

【1/4の被災状況(国交省)】
- 能登半島道路 道路幅狭
- 穴水山道 道路幅狭
- 国道249号 土砂崩落

【現在の交通状況(国交省)】
- 全土方面から能登半島方面に向かう車両が国道249号に集中し、渋滞がみられる
- 七尾市内では、雪割により災害時避難車を優先した通行制限を実施

午後6:12・2024年1月4日・49万 件の表示

👤 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 @mit_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 @mit_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

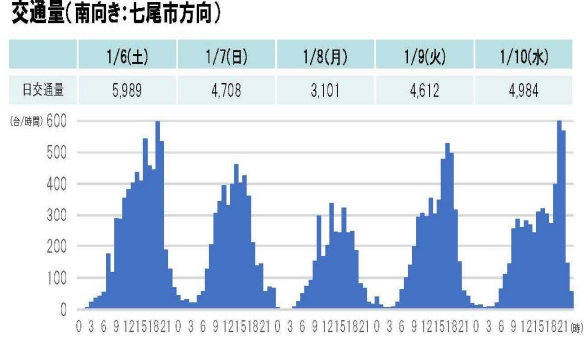
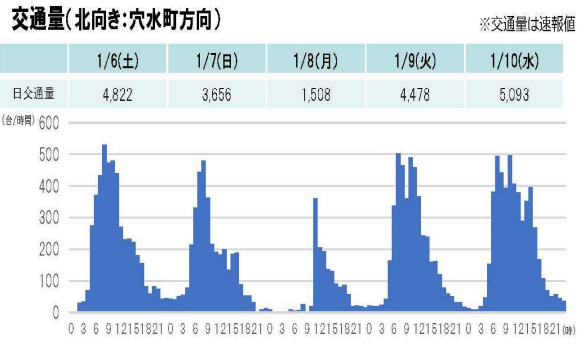
👤 ポストのエンゲージメントを表示

🗨️ 3 🔄 527 ❤️ 775 📌 17

6.災害時の交通マネジメント(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を実施。

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



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
 (のと里山街道「徳田大津IC」上欄矢野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「具立看護大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 (1/8 Heavy snow)
 1/10 片側交互通行規制 水害復旧緊急復旧工事 (穴水町乙ヶ崎地点) (1/10 One-way alternating traffic regulation due to emergency restoration work for water damage restoration (Ichigasaki point, Aikawa Town))

※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

6.災害時の交通マネジメント(石川県 災害時交通マネジメント会議④今後の予定(案))

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)

6.災害時の交通マネジメント(石川県 災害時交通マネジメント会議(第2回))

②現在の交通運用

緊急車両等の交通ルート

→ 北向き(金沢方面から穴水方面)のアクセスルート
→ 南向き(穴水方面から金沢方面)のアクセスルート



6.災害時の交通マネジメント石川県 災害時交通マネジメント会議(第2回)

③現在の交通状況

石川県・北陸地方整備局 で緊急記者発表 (1月18日 18時30分)

・石川県
・北陸地方整備局

重要・緊急

令和6年1月18日(木)
取り扱い:配布を以て解禁

国道249号の混雑状況と移動に関するお願い

令和6年能登半島地震で亡くなられた方にお悔やみ申し上げるとともに、被災された皆さまに改めてお見舞いを申し上げます。

国道249号の七尾市大津交差点から穴水町金比羅交差点に多くの車両が集中し、本日18日(木)には、七尾市中島町付近を先頭に交通混雑が発生しました。

移動の円滑化を図るため、①移動時間の分散、②一般車両の能登地方への出控えにご協力ください。

①移動時間の分散のお願い

- 国道249号を使って、北向き(穴水・輪島・珠洲など)に移動する場合
 - ・AM11時以降～深夜の時間帯
 - ・深夜～翌朝7時の時間帯 は交通量も少なく比較的スムーズに移動できます。
- 国道249号を使って、南向き(七尾・金沢など)に移動する場合
 - ・PM6時以降～深夜の時間帯
 - ・深夜～翌日正午の時間帯 は交通量も少なく比較的スムーズに移動できます。

②一般車両の能登地方への出控えのお願い

人命救助や復旧作業のために多くの車両が能登地方に入っています。一般の車両が混在するとこれらの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理解とご協力をお願い致します。

<記者発表先> 新潟県政記者クラブ、新潟県政記者クラブ、新潟県内専門紙、富山県政記者クラブ、富山県内専門紙、石川県政記者クラブ、石川県内専門紙

お問い合わせ先

■国が管理する道路に関すること
国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路計画課 課長 北出 一雅
新潟県中央区美咲町1-1-1 電話 025-280-8880 (代表)

■県が管理する道路に関すること
石川県 道路整備課 課長 小寺 基
石川県金沢市鞍月1-1 電話 076-225-1111 (代表)

交通量が少ない時間帯を比較的スムーズに移動できる時間帯としてお知らせし、移動時間の分散をお願い

【公式】国土交通省 北陸地方整備局
@miit_hokuriku

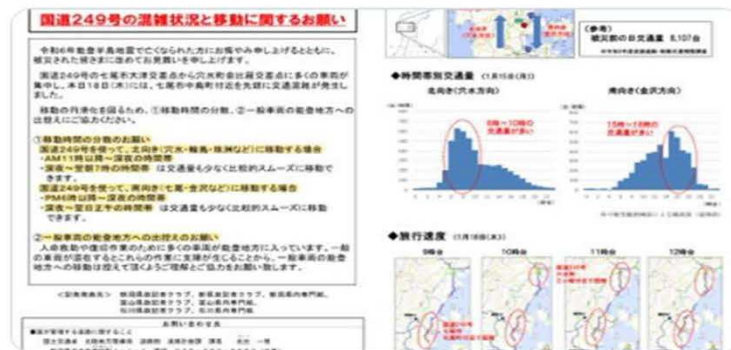
【重要：国道249号の混雑状況と移動に関するお願い】

#国道249号 七尾市～穴水町付近に多くの車両が集中し、#交通混雑が発生しています。

移動の円滑化を図るため

- ①移動時間の分散
 - ②一般車両の能登地方への出控え
- にご協力をお願いします。

#令和6年能登半島地震 #国土交通省 #道路 #復旧



6.災害時の交通マネジメント(【岩手県】災害時交通マネジメント検討会(進捗・今後の予定))

- ・規約(案)・構成メンバー(案)を作成。
- ・今後、内容・地域防災計画の位置づけ等について、関係機関と検討・調整(令和6年度～)

岩手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、「岩手県災害時交通マネジメント検討会(以下、「検討会」という。)」と称する。

(目的)
第2条 検討会は、災害、事故等により幹線道路や鉄道が広範囲に被災し、長期間の交通ネットワーク途絶の恐れがある場合における幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント及び交通需要マネジメントからなる交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うことを目的とする。

(所掌事務)
第3条 検討会は次の事項について、検討及び調整、検証を行う。
1) 交通マネジメント施策の検討
2) 交通マネジメント施策の実施に係る関係機関との調整
3) 交通マネジメント施策の実施結果の検証
4) 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り構成する。
1) 必要に応じ、市町村、公共交通事業者、自衛隊等の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 検討会には会長を置く。
1) 会長は、〇〇〇〇とする。
2) 会長は検討会を統括し、検討会を招集する。

(事務局)
第6条 検討会の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置く。
事務局は国土交通省東北地方整備局道路部、岩手河川国道事務所調査課、三陸国道事務所調査課、南三陸沿岸国道事務所工務課及び岩手県に置く。

(その他)
第7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 この規約は、令和 年 月 日から施行する。

岩手県災害時交通マネジメント検討会
構成メンバー(案)

| 機関名 等 | 所属 等 | 備考 |
|--------------------------|-------------------|-----------------------------|
| 学識経験者 | | 教授 等 |
| 東北地方整備局 | 道路部 | 道路管理者 |
| 東北地方整備局 | 岩手河川国道事務所 | 道路管理者 |
| 東北地方整備局 | 三陸国道事務所 | 道路管理者 |
| 東北地方整備局 | 南三陸沿岸国道事務所 | 道路管理者 |
| 東北運輸局 | 岩手運輸支局 | 公共交通機関 |
| 岩手県 | 県土整備部 道路環境課 | 道路管理者 |
| 岩手県 | 政策地域部 交通政策室 地域交通課 | 公共交通機関 |
| 岩手県警察本部 | 交通部 交通規制課 | 交通管理者 |
| NEXCO東日本東北支社 | 総合企画課 | 道路管理者 |
| 日本道路交通情報センター | | 関係機関 |
| 岩手県トラック協会 | | 関係機関 |
| 岩手県バス協会 | | 公共交通機関 |
| 市町村 | (道路管理部署) | 道路管理者 ※ 関係する自治体を必要に応じて参集 |
| その他、必要に応じて要請・参集する関係者(想定) | | |
| JR東日本株式会社 | | 公共交通機関 |
| IGRいわて銀河鉄道株式会社 | | 公共交通機関 |
| 三陸鉄道株式会社 | | 公共交通機関 |
| 自衛隊 | | |

7. 主要渋滞箇所特定要件に関する検討

7. 主要渋滞箇所特定要件に関する検討(背景とこれまでの検討経緯)

H24年度

- 主要渋滞箇所77箇所を特定

R4年度

- 特定から10年でわずか10箇所の解除にとどまる

- 主要渋滞箇所のなかには、道路利用者や道路管理者の実感や状況変化している箇所が存在
- 解除基準の見直しを柔軟に検討する必要がある
⇒交通変化を捉えた分析評価が必要

(R4年度第2回渋滞対策推進協議会)

- 関係機関に対し、主要渋滞箇所の渋滞状況、特定要件等についてアンケート
⇒特定時の要件に該当していない箇所は解除対象に加える等の意見が多くみられた

R5年度

(R5年度第1回渋滞対策推進協議会)

- R4年度のアンケート結果や現在の特定要件該当状況を踏まえ、「特定要件にも該当しない」箇所について検証対象とする解除フローの見直しを目指す

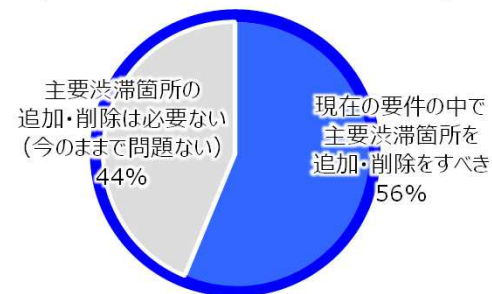
(R5年度第2回岩手内陸エリアWG)

- 解除フローの見直し案等について議論

(R5年度第2回渋滞対策推進協議会) 【本日】

- 解除フローの見直し案について

現在の要件の中で追加・削除をすべきと思いますか？



※アンケート対象…「岩手県渋滞対策推進協議会」構成機関の岩手県と自治体、関係団体の計27機関

今後の特定要件の運用に関して、

- 特定時の要件に該当していない箇所は解除対象に加える
 - 指摘があった箇所が要件に該当していれば追加
- という意見が多くみられた。

7. 主要渋滞箇所特定要件に関する検討(岩手内陸WGでの意見)

■ WG開催日

令和5年12月21日 (県南グループ)

令和5年12月22日 (県北・県西・県央グループ)

■ 議題

- ① 主要渋滞箇所特定要件に関する検討
- ② 関係機関の指摘箇所について
- ③ その他

▼ 県南グループ



▼ 県北・県西・県央グループ



■ 主要渋滞箇所特定要件に関する検討に対する主な意見

(フローについて)

- 今後の交通ネットワークの変化や周辺地区の開発などによる交通状況の変化も考慮すべきだ。

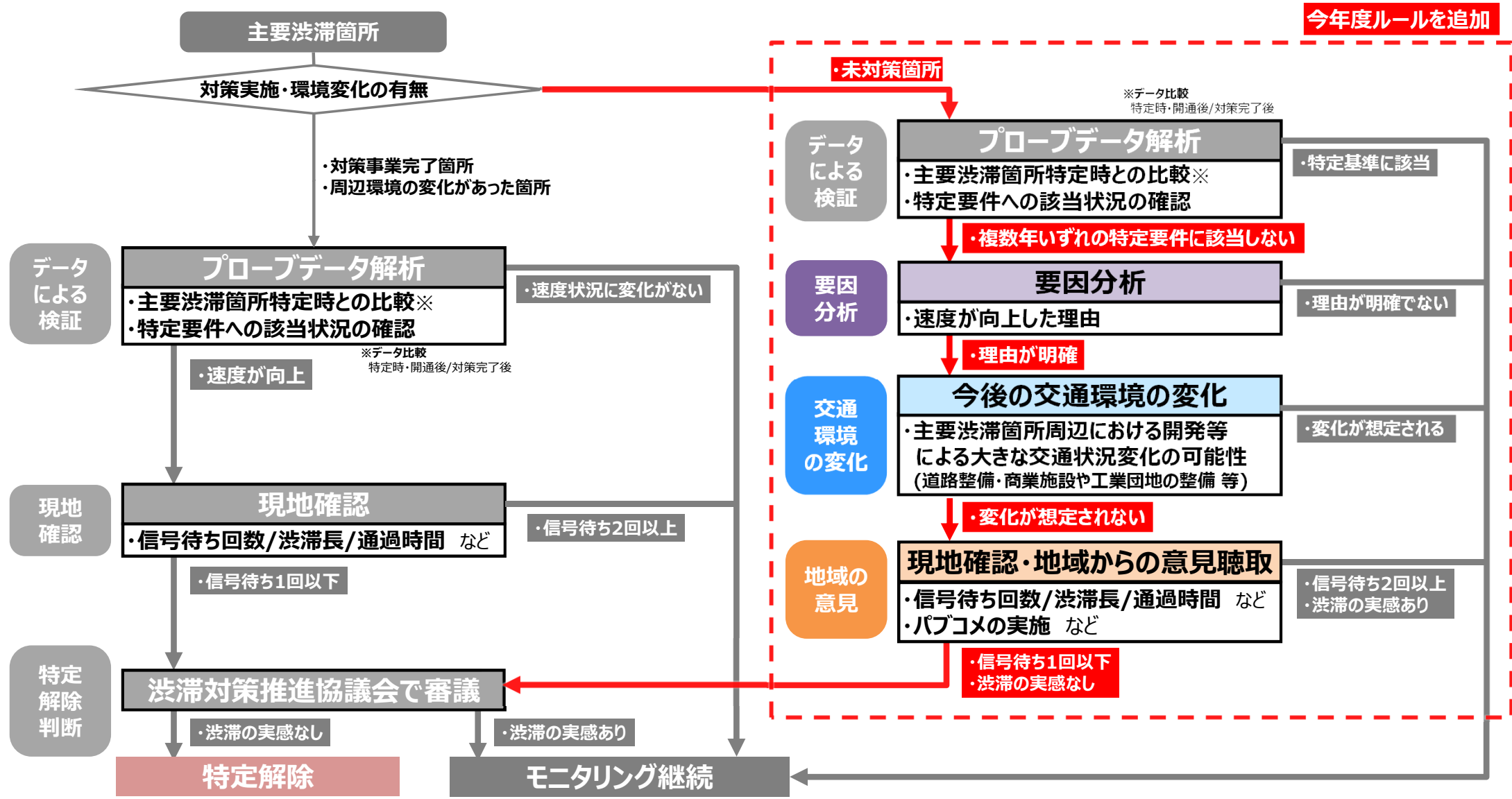
(今後の運用等について)

- 主要渋滞箇所特定要件で解除するのではなく、近隣渋滞箇所も区間一体として評価し検討する必要があるのでは？
- 主要渋滞箇所の中には、構造上ハード対策が難しい箇所（右折レーン設置・拡幅が困難等）も存在している。
- 一方向の通過速度や信号待ちの回数が基準より下回ったとしても渋滞とを感じる人もいると思う。

WGでの意見を踏まえ、解除フローの見直し（案）を検討

7. 主要渋滞箇所特定要件に関する検討(解除フローの見直し(案))

・未対策箇所でも複数年（3年をイメージ）どの特定要件にも該当しない箇所は解除検証対象とするよう、解除フローの見直しを実施。
 ・ただし、未対策箇所を解除するには従来のフローで検討できないため、今年度「要因分析」、「今後の交通環境の変化」、「現地確認・地域からの意見徴収」のルールを新たに追加。次年度以降、引き続きフローの検証・主要渋滞箇所の現状等について検討。



今年度ルールを追加

未対策箇所

※データ比較
特定時・開通後/対策完了後

データ
による
検証

プローブデータ解析
 ・主要渋滞箇所特定時との比較※
 ・特定要件への該当状況の確認

・特定基準に該当

・複数年いずれの特定要件にも該当しない

要因
分析

要因分析
 ・速度が向上した理由

・理由が明確でない

・理由が明確

交通
環境
の変化

今後の交通環境の変化
 ・主要渋滞箇所周辺における開発等
 による大きな交通状況変化の可能性
 (道路整備・商業施設や工業団地の整備等)

・変化が想定される

・変化が想定されない

地域の
意見

現地確認・地域からの意見聴取
 ・信号待ち回数/渋滞長/通過時間 など
 ・パブコメの実施 など

・信号待ち2回以上
・渋滞の実感あり

・信号待ち1回以下
・渋滞の実感なし

データ
による
検証

プローブデータ解析
 ・主要渋滞箇所特定時との比較※
 ・特定要件への該当状況の確認

・速度状況に変化がない

※データ比較
特定時・開通後/対策完了後

・速度が向上

現地
確認

現地確認
 ・信号待ち回数/渋滞長/通過時間 など

・信号待ち2回以上

・信号待ち1回以下

特定
解除
判断

渋滞対策推進協議会で審議

・渋滞の実感なし

・渋滞の実感あり

特定解除

モニタリング継続

その他ルール
について

・構造や規制上の観点、まちづくりの方針として、速度向上が望ましくない地点・区間に存在する主要渋滞箇所（ゾーン30、ウォークブル区域 など）
 ⇒解除することで他の道路に影響がない場合は特定解除とするなどについても今後検討

8. 今後の進め方

8. 今後の進め方

- ◆ 令和6年度の第1回協議会においては、
 - ・ピンポイント対策の効果検証
 - ・TDMの取組方針
 - ・主要渋滞箇所特定要件に関する検討
(解除フローの見直し(案)の検証)等
- ◆ 要望箇所及び指摘箇所についてモニタリングを継続
- ◆ 災害時の交通マネジメント