

青森県 新広域道路交通計画

令和3年6月

青森県



目次

計画の概要

計画の概要	1
計画の概要	1

第1章 広域道路ネットワーク

第1節 基本的考え方.....	3
1-1 広域道路ネットワークの階層	3
1-2 拠点設定の考え方.....	4
第2節 広域道路ネットワーク計画.....	6

第2章 交通・防災拠点

第1節 基本的考え方.....	7
第2節 交通・防災拠点計画.....	7
2-1 交通拠点	7
2-2 防災拠点	11

第3章 ICT交通マネジメント

第1節 基本的考え方.....	14
第2節 ICT交通マネジメント計画	15

計画の概要

目的

2018（平成30）年12月に策定した「青森県基本計画『選ばれる青森』への挑戦」、2018（平成30）年3月の道路法改正による「重要物流道路制度」の創設、2020（令和2）年12月に示された「防災・減災、国土強靱化のための5カ年加速化対策」などを踏まえ、新たな社会・経済の要請に応えるとともに総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展等を見据え、本県では広域道路ネットワーク、交通・防災計画、ICT交通マネジメントの3つの柱により「青森県新広域道路交通ビジョン」を取りまとめている。

「青森県新広域道路交通計画」（本計画）は、中長期的な視点のビジョンが示す方向性に基づき、平常時・災害時を問わない物流・人流の確保や活性化を図り、今後の計画的な道路整備及び管理、道路交通マネジメント等を実行するため策定するものである。

対象地域

本計画の対象地域は、青森県全域とする。

計画期間

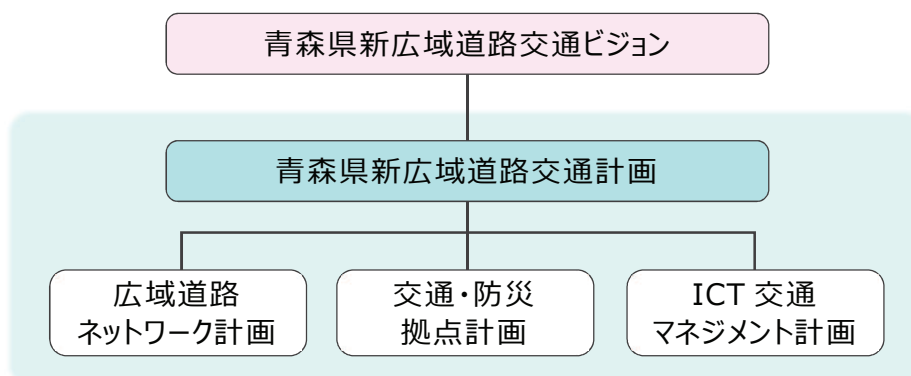
本計画は、2021（令和3）年度を初年度とする概ね20～30年を対象とし、中長期的な視点で計画している。

なお、社会情勢の変化などに応じ、適宜見直しを行う。

新広域道路交通ビジョン及び計画の体系

「青森県新広域道路交通ビジョン」及び本計画の体系は、以下の通りである。

本計画は、青森県における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、広域道路ネットワーク計画・交通・防災拠点計画・ICT交通マネジメント計画の3つの基本方針に基づいた構成とする。

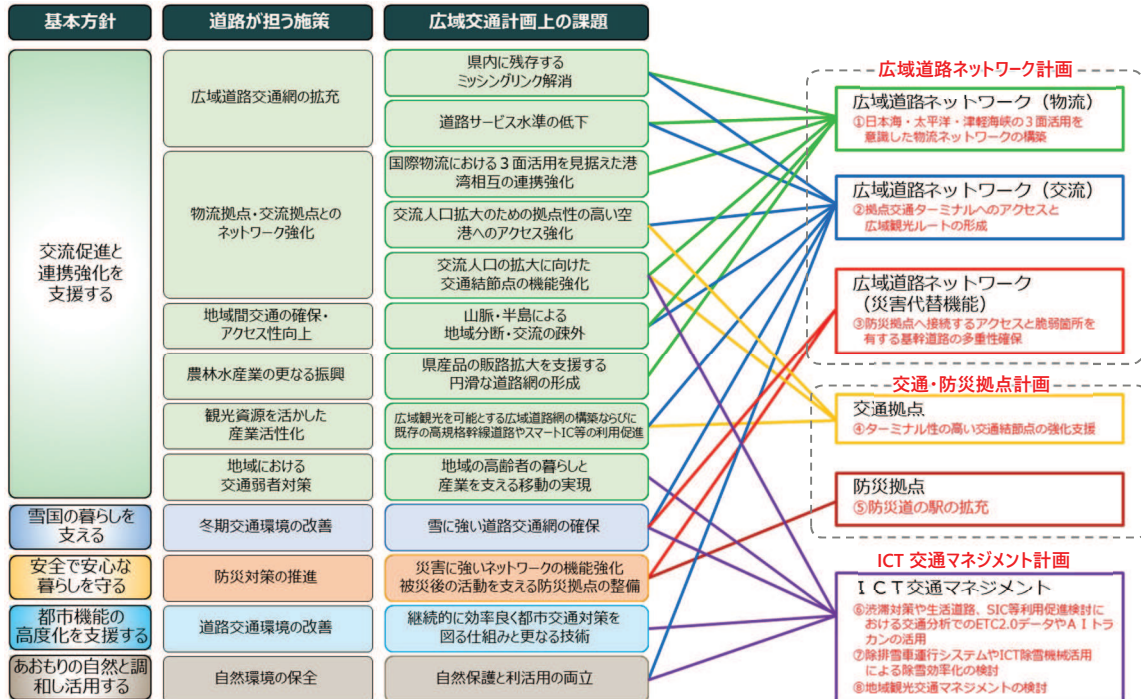


▲ 新広域道路交通ビジョン及び本計画の体系

広域的な道路交通の基本方針

「青森県新広域道路交通ビジョン」において、将来像及び広域的な交通の課題と取組の状況を踏まえた、広域的な道路交通に関する今後の方向性として、広域的な道路交通の基本方針を以下のよう

に定めている。
本計画は、この基本方針に沿って策定するものである。



▲ 将来像実現のための広域的な道路交通の基本方針（体系図）

出典：青森県新広域道路交通ビジョン

第1章 広域道路ネットワーク

第1節 基本的考え方

1-1 広域道路ネットワークの階層

本計画では、「新たな広域道路ネットワーク計画に関する中間とりまとめ」（令和2年6月8日）等を参考に、広域道路ネットワークのうち、基幹道路は「高規格道路」及び「一般広域道路」の2階層で構成する広域道路ネットワーク計画を策定する。

(1) 高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。

また、地域の実情や将来像(概ね20～30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。

全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として、以下のいずれかに該当する道路とする。

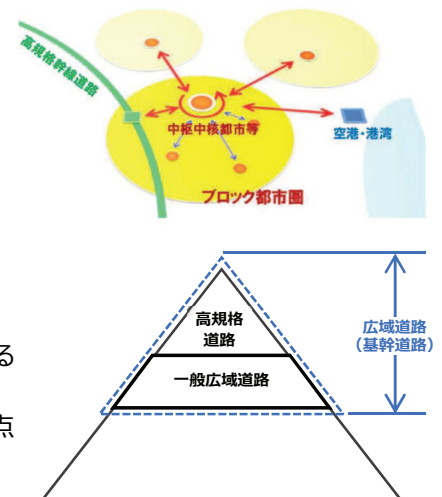
- ・ブロック都市圏（※1）間を連絡する道路
 - ※1：中枢中核都市、連携中枢都市圏、定住自立圏等
- ・ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市（※2）を環状に連絡する道路
 - ※2：中枢中核都市、連携中枢都市等
- ・上記道路と重要な空港・港湾（※3）を連絡する道路
 - ※3：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

(2) 一般広域道路

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として、以下のいずれかに該当する道路とする。

- ・広域交通の拠点となる都市（※4）を効率的かつ効果的に連絡する道路
 - ※4：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏中心市等
- ・高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等（※5）を連絡する道路
 - ※5：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、代表駅等



▲ 新たな広域道路ネットワークの階層

1-2 拠点設定の考え方

国の基本戦略（広域道路ネットワークの方向性）に基づき、広域道路ネットワークの強化を図るうえで考慮すべき拠点について設定する。

また、基幹道路と拠点（物流拠点、防災拠点、交流・観光拠点等）を連絡するラストマイルの機能強化を図ることで、広域道路ネットワークの機能をより発揮することができる。

▼ 広域道路ネットワークの拠点となる都市

拠点名	拠点の概要	法令等による位置づけ
広域交通の拠点となる圏域・都市（※）	<p>● ①産業活動の発展のための環境、②広域的な事業活動、住民生活等の基盤、③国際的な投資の受入環境、④都市の集積性・自立性等の機能・性格が備わっている都市。</p> <p>● 東京圏（1都3県）以外に存する次に掲げる市に該当するもののうち、昼夜人口比率が概ね1.0未満の都市を除いたもの。</p> <p>1) 地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市</p> <p>2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市</p> <p>3) 地方自治法の一部を改正する法律（平成26年法律第42号）附則第2条の施行時特例市</p> <p>4) 県庁所在市</p> <p>5) 連携中枢都市圏構想推進要綱（総務省自治行政局長通知）の連携中枢都市</p>	<p>1) 地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市</p> <p>2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市</p> <p>3) 地方自治法の一部を改正する法律（平成26年法律第42号）附則第2条の施行時特例市</p> <p>4) 県庁所在市</p> <p>5) 連携中枢都市圏構想推進要綱（総務省自治行政局長通知）の連携中枢都市</p>
	<p>● 地域において、相当の規模と中核性を備える圏域において市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成。</p> <p>● 地方圏において、昼夜間人口比率おおむね1以上の指定都市・中核市と、社会的、経済的に一体性を有する近隣市町村とで形成する都市圏。</p> <p>※ただし、隣接する2つの市（各市が昼夜間人口比率1以上かつ人口10万人程度以上の市）の人口の合計が20万人を超え、かつ、双方が概ね1時間以内の交通圏にある場合において、これらの市と社会的、経済的に一体性を有する近隣市町村とで形成する都市圏についても、連携中枢都市圏と同等の取組が見込まれる場合においては、これに該当するものとする。</p>	<p>連携中枢都市圏構想推進要綱に基づき形成</p>
	<p>● 中心市と近隣市町村が相互に役割分担し、連携・協力することにより、圏域全体として必要な生活機能等を確保する「定住自立圏構想」を推進し、地方圏における定住の受け皿を形成する。</p>	<p>定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏</p>
	<p>● 生活に必要な都市機能について一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているような、都市機能がスピンオーバーしている都市。</p> <p>【要件】</p> <p>①人口：5万人程度以上（少なくとも4万人超）</p> <p>②昼夜間人口比率：1以上（合併市の場合は、人口最大の旧市の値が1以上も対象とする。）</p> <p>③地域：三大都市圏の都府県の区域外の市</p>	<p>定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市</p>
	<p>● 役場、診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共公益的施設を中心部に持ち、それらのサービスが及ぶ地域の中心都市。圏域範囲は半径4～6km程度。</p>	<p>昭和43年に建設省が「地域開発の主要課題」において提唱し、昭和44年度以降に圏域を設定</p>

※半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮。

▼ 重要な空港・港湾等

拠点名		拠点の概要	法令等による位置づけ
重要な空港・港湾等	拠点空港	● 拠点空港：国際・国内の航空輸送網の拠点となる空港	拠点空港：空港法第4条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港
	その他のジェット化空港	● ジェット化空港：定期旅客便を有する空港のうち、ジェット機の運用が可能な空港	その他の空港：空港法第2条に基づく、公共の用に供する飛行場
	重要港湾	● 国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾	港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾
	コンテナ取扱駅	● 鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点	鉄道事業法に基づく事業許可を取得した JR 貨物株式会社が運営する貨物駅
	中枢中核都市の代表駅	—	—

▼ 青森県内における該当拠点

拠点名		該当拠点
広域交通の拠点となる圏域・都市	中枢中核都市	青森市、八戸市
	連携中枢都市	青森市、八戸市
	定住自立圏中心市 半島振興法に基づく半島振興計画（津軽・下北）	弘前市、十和田市、三沢市、むつ市、五所川原市
	2次生活圏中心都市	青森市、弘前市、八戸市、十和田市、三沢市、むつ市、五所川原市
重要な空港・港湾等	拠点空港	—
	その他ジェット化空港	青森空港、三沢飛行場
	重要港湾	青森港、八戸港、むつ小川原港
	コンテナ取扱駅	東青森駅、八戸貨物駅
	代表駅	青森駅、新青森駅、八戸駅

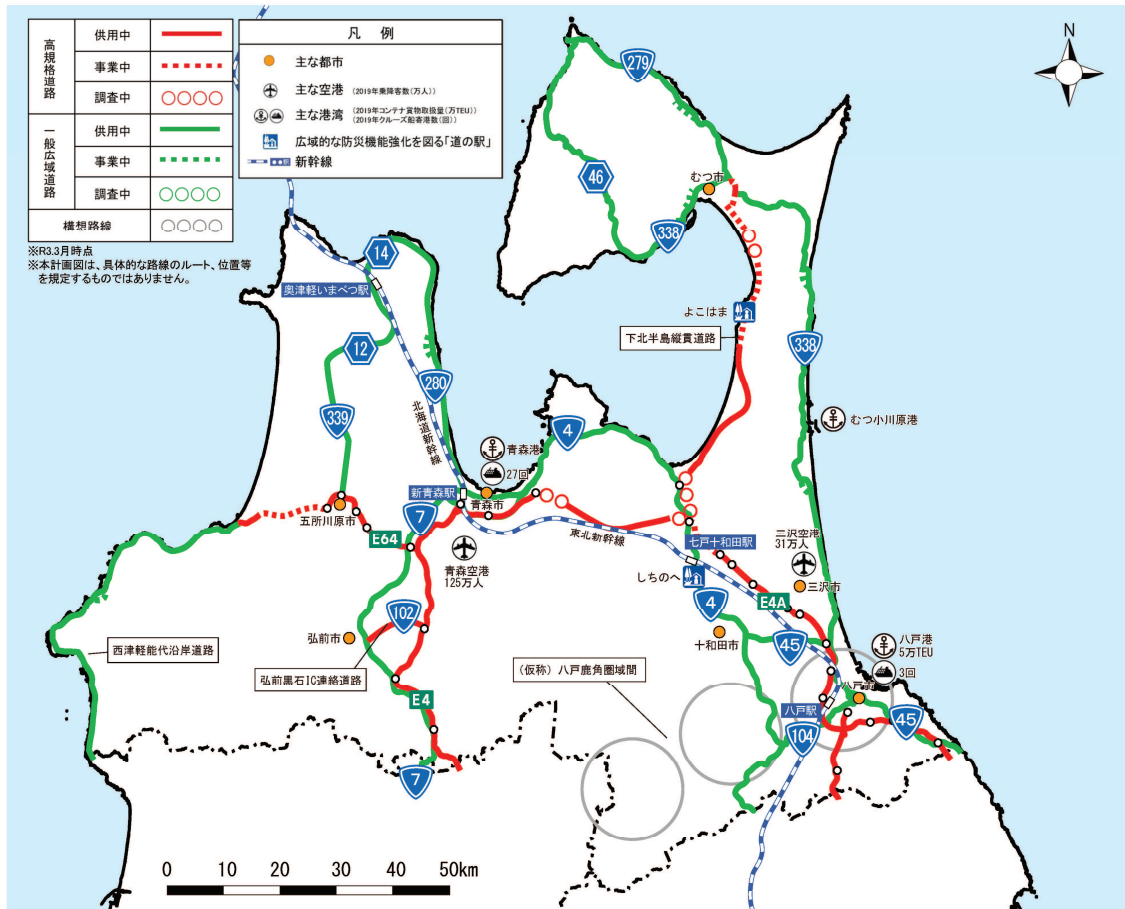
▼ 基幹道路からラストマイルにより連絡する拠点の例

物流拠点※1	卸売市場、工業団地、特定流通業務施設、保税地域、特に地域で重要な拠点
防災拠点※2	自衛隊基地・駐屯地、災害医療拠点（総合病院等）、道の駅（防災機能を有する道の駅）、災害時民間物資集積拠点、製油所、油槽所、特に地域で重要な拠点
交流・観光拠点	主要観光地（国際観光上重要な観光地等）、特に地域で重要な観光地

※1 現在指定されている重要物流道路で考慮した主な拠点を記載。

※2 現在指定されている代替・補完路で考慮した主な拠点を記載。

第2節 広域道路ネットワーク計画



▲ 広域道路ネットワーク計画図（青森県）

■ 広域道路ネットワーク路線一覧表

路線名	分類	起点	終点
下北半島縦貫道路	高規格道路	むつ市	上北郡七戸町
弘前黒石 I C 連絡道路	高規格道路	弘前市	黒石市
西津軽能代沿岸道路	一般広域道路	西津軽郡鰺ヶ沢町	西津軽郡深浦町
一般国道4号	一般広域道路	三戸郡三戸町	青森市
一般国道7号	一般広域道路	平川市	青森市
一般国道45号	一般広域道路	三戸郡階上町	十和田市
一般国道104号	一般広域道路	八戸市	三戸郡三戸町
一般国道279号	一般広域道路	下北郡大間町	むつ市
一般国道280号	一般広域道路	青森市	東津軽郡今別町
一般国道338号	一般広域道路	下北郡大間町	下北郡佐井村
一般国道338号	一般広域道路	むつ市	上北郡おいらせ町
一般国道339号	一般広域道路	五所川原市	北津軽郡中泊町
青森県道今別蟹田線	一般広域道路	東津軽郡今別町	東津軽郡外ヶ浜町
青森県道鰺ヶ沢蟹田線	一般広域道路	北津軽郡中泊町	東津軽郡外ヶ浜町
青森県道川内佐井線	一般広域道路	むつ市	下北郡佐井村
(仮称) 八戸鹿角圏域間	構想路線	八戸市	三戸郡田子町

※高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない
 ※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

第2章 交通・防災拠点

第1節 基本的考え方

① ターミナル性の高い交通結節点の支援

交通結節点における乗換えの円滑化を推進する。具体箇所については、利用性や集客性、既存の交通結節機能を踏まえて設定し、既存計画を活用して検討する。

また、「道の駅」への高速バス・コミュニティバス等の交通結節機能強化を推進する。

② 防災道の駅の拡充

救急・救助の拠点となる自衛隊基地・駐屯地や災害医療拠点、物資輸送や避難等の拠点となる広域防災拠点（備蓄基地）や「道の駅」など主要な防災拠点の機能強化を図る。

特に、防災機能を備えた「道の駅」は、非常時において道路管理者やその他災害対応関係者の情報を集約して発信することが可能である。

国土交通省では、広域的な防災機能を担うためハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入することとしており、本県においては令和3年6月に道の駅しちのへが認定されている。道の駅よこはまについても「防災道の駅」候補として機能・体制を強化していく。

第2節 交通・防災拠点計画

2-1 交通拠点

▼ 青森県における主な取組み（交通結節点）

取組み内容
<ul style="list-style-type: none"> ・十和田市交通拠点計画（バスターミナル） ・青森駅西口サブターミナル機能整備（青森駅） ・「道の駅」への高速バス・コミュニティバス等の交通結節機能の強化（道の駅しちのへ）

事例

十和田市交通拠点計画（バスターミナル）

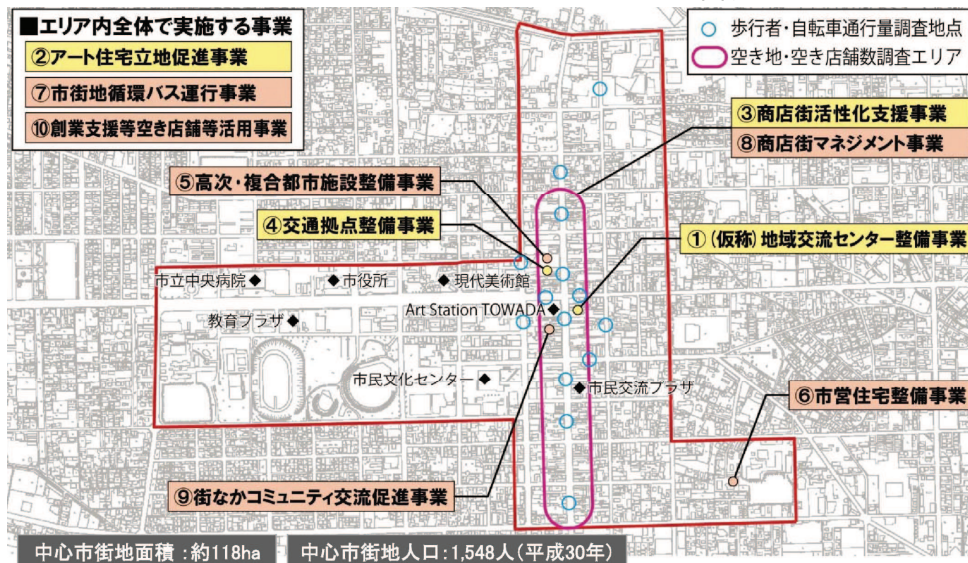
運営主体：十和田市

連携交通機関：広域バス・高速バス・市内バス事業者、タクシー事業者

概要：広域バス路線（高速バス含む）や市内バス路線、乗合タクシーなどの交通結節点となる、観光案内機能を備えた交通拠点（バスターミナル）を整備する。

新たな“核”が創出されることによる公共交通ネットワークの分かりやすさ・利便性の向上や、快適な待合環境の確保により、公共交通の利用が促進され、中心市街地に人が集まりやすい都市構造が構築されることで、賑わいの創出につながる事が期待。

▼十和田市中心市街地活性化基本計画の事業概要



出典：十和田市中心市街地活性化基本計画

▼交通拠点整備事業

④交通拠点整備事業

広域バス路線（高速バス含む）や市内バス路線、乗合タクシーなどの交通結節点となり、中心市街地の核となる、観光案内機能も備えた交通拠点（バスターミナル）を整備する。



整備予定地の現状

▼整備イメージ



出典：青森県資料

出典：十和田市中心市街地活性化基本計画

事例

青森駅西口サブターミナル機能整備（青森駅）

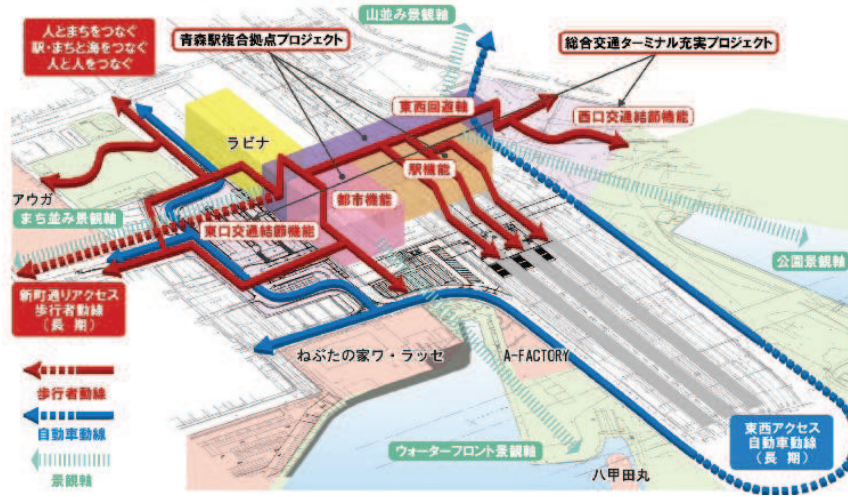
運営主体：青森市

連携交通機関：JR、青い森鉄道、バス事業者、タクシー事業者、等

概要：東口、西口を機能分担し、一体となって多様な交通手段に対応できる交通ターミナルを創出する。

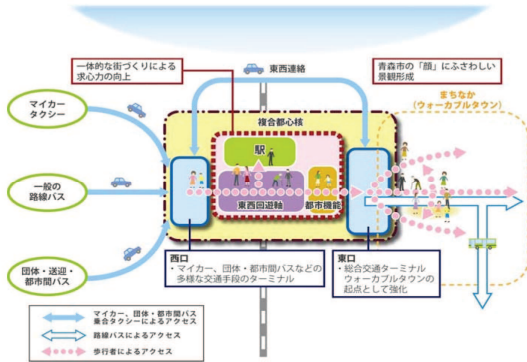
東口では、現在の東口駅前広場における総合交通ターミナル機能をいかし、その機能充実・強化や、回遊支援の仕組みづくりを検討。西口ではバリアフリーに対応し、安全・安心・快適な東口を補完するターミナルを整備する。

▼青森駅における重点プロジェクト及び機能連携のイメージ



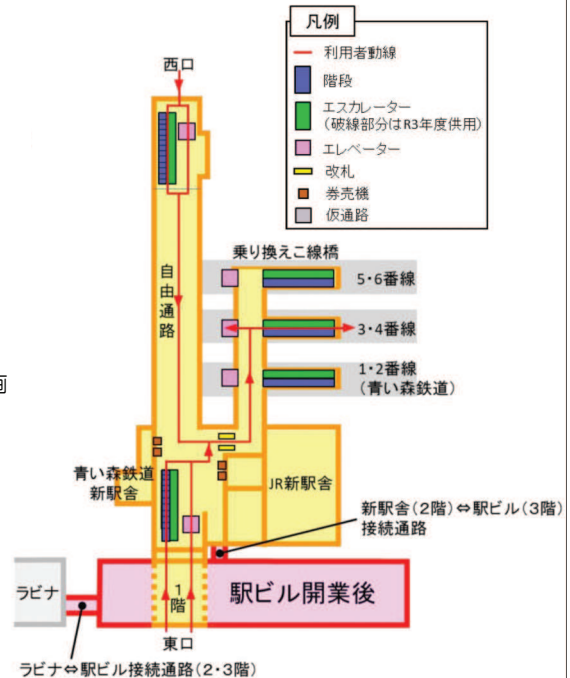
出典：青森駅を中心としたまちづくり基本計画

▼青森駅における交通結節機能整備イメージ



出典：青森駅を中心としたまちづくり基本計画

▼青森駅新駅舎の施設配置イメージ



出典：JR 東日本盛岡支社、青森市、青森県、青森商工会議所 プレスリリース資料（2021.2.25）

▼青森駅駅ビル開発による賑わいの創出



※パースはイメージです。実際とは異なることがあります。

出典：JR 東日本盛岡支社、青森市、青森県、青森商工会議所 プレスリリース資料（2021.2.25）

事例

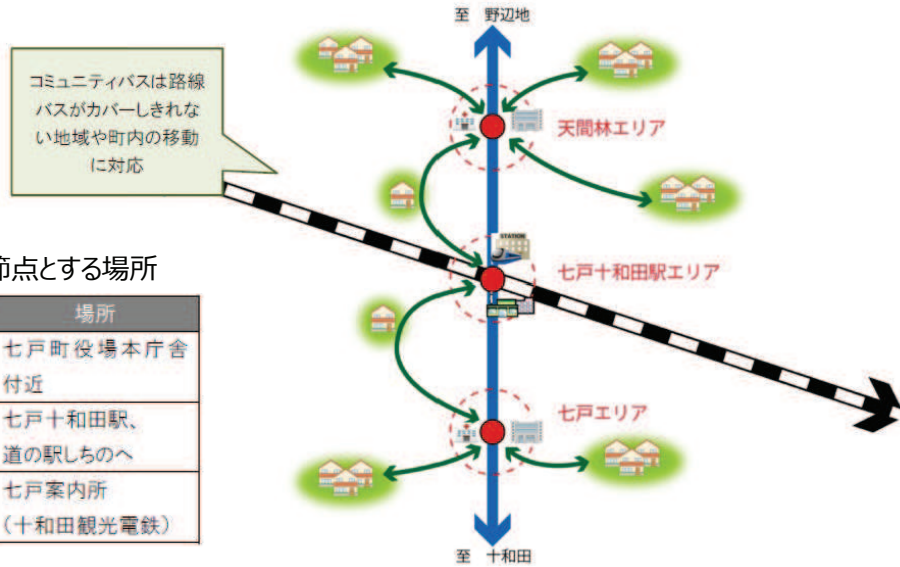
「道の駅」への高速バス・コミュニティバス等の交通結節機能の強化（道の駅しちのへ）

運営主体：七戸町

連携交通機関：JR、十和田観光バス、国際興業バス、等

概要：道の駅「しちのへ」は、周辺に東北新幹線 JR 七戸十和田駅があり、七戸町の「公共交通網形成計画」において「七戸十和田駅エリア」として交通結節点とする場所に位置づけられている。「七戸十和田駅エリア」は高速バスや路線バス、コミュニティバスなど様々な範囲の公共交通の結節点となっている。

▼路線バスとコミュニティバスの補完関係イメージ



▼交通結節点とする場所

エリア	場所
天間林エリア	七戸町役場本庁舎付近
七戸十和田駅エリア	七戸十和田駅、道の駅しちのへ
七戸エリア	七戸案内所（十和田観光電鉄）

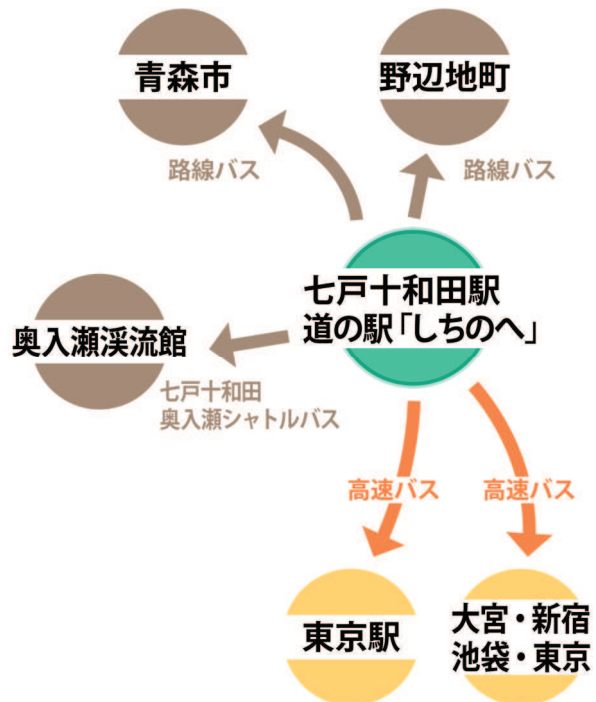
出典：七戸町地域公共交通網形成計画（H30.3）

▼施設を活用した待合所のイメージ



出典：七戸町地域公共交通網形成計画（H30.3）

▼広域的な交通結節機能

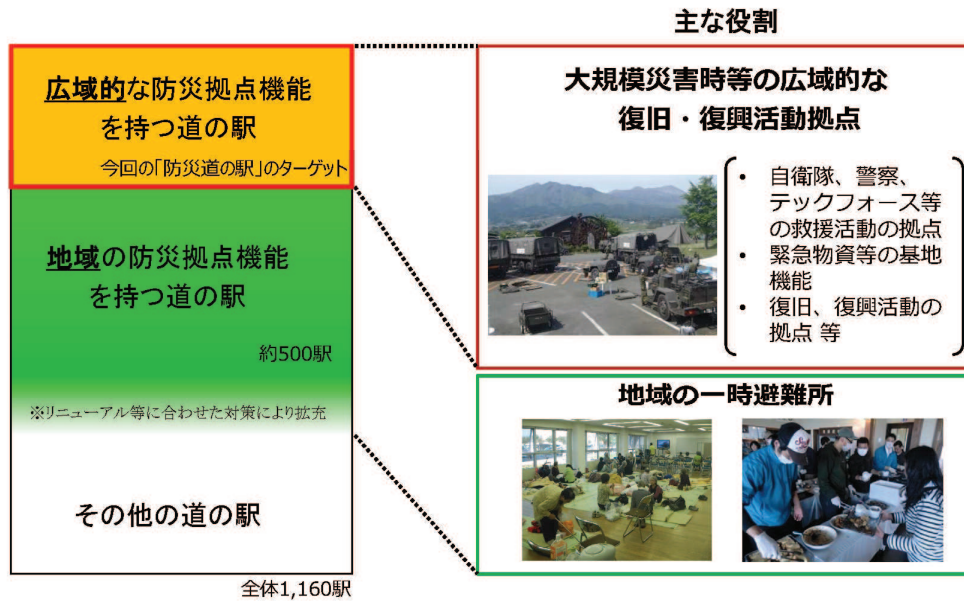
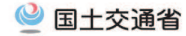


2-2 防災拠点

▼ 青森県における防災道の駅

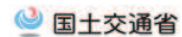
防災道の駅	
・道の駅しちのへ（青森県上北郡七戸町）	… 令和3年6月認定
・道の駅よこはま「菜の花プラザ」（青森県上北郡横浜町）	… 候補として機能・体制強化に取り組む

「防災道の駅」のイメージ(案)



5

「防災道の駅」の方向性(案)



防災道の駅		(参考) 地域の防災拠点機能をもつ道の駅
1. 他の計画での位置づけ	① 都道府県が策定 する広域的な防災計画 ② 新広域道路交通計画（都道府県毎に策定） （災害時のネットワーク強化と連携）	市町村が策定する地域防災計画
2. 施設の要件	<配置> ① 各都道府県に1～2箇所選定 （当否） ② 幹線道路へのアクセス性を考慮 <small>※高速道路IC、直轄国道等</small> ③ 災害ハザード区域の有無を考慮 <small>※津波、洪水、火山、土砂災害等</small> <仕様> ① 自衛隊等の救援活動のスペース ② 緊急物資等の集積・供給スペース ③ 緊急ヘリポート ④ 一時避難所としての施設 等	<配置> ・ 各市町村で地域の実情を踏まえて設定 <仕様> ・ 一時避難所としての施設 ① ハード：耐震化、無停電設備、防災倉庫・トイレ ② ソフト：災害協定、防災訓練、BCP策定
3. 支援	① 「 防災道の駅 」として大臣認定 ② 交付金等での重点支援 （個別補助についても検討）	① 「道の駅」の登録要件に努力規定として追記 ② 重点「道の駅」で他機能とあわせて重点支援

6

（第1回「道の駅」第3ステージ推進委員会資料）

「道の駅しちのへ」「道の駅よこはま」は、青森県地域防災計画において広域防災拠点として位置付けており、災害時に求められる機能・施設の整備を進めてきたところである。

この2つの道の駅を防災道の駅とすることで、下北エリア、東青エリア、三八上北エリアへの広域的な防災機能を担うことが期待される。

▼ 施設の機能・体制

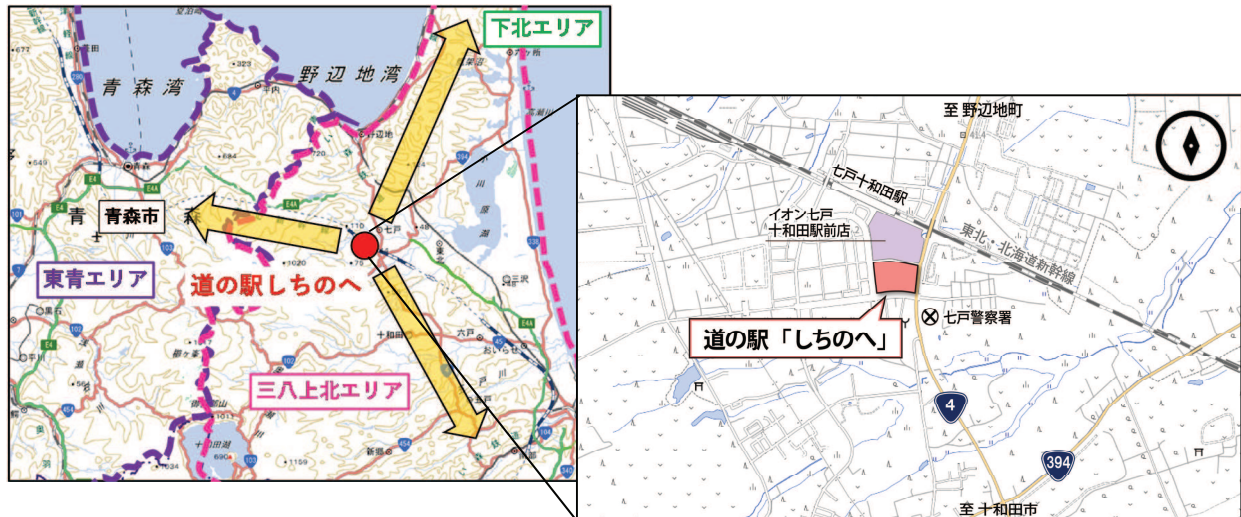
整備済：○ 整備予定：△ 未整備：×	施設						体制				
	耐震化	無停電化	通信設備 ※1	貯水タンク	トイレ 防災化	防災倉庫	ヘリポート	B C P 策定	災害協定 ※2	防災訓練	感染症対策
道の駅しちのへ	○	○	○	○	○	○	×	△	○	○	○
道の駅よこはま	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○

※1 停電時にも使用できる通信機器（個人携帯は除く）がある場合に○

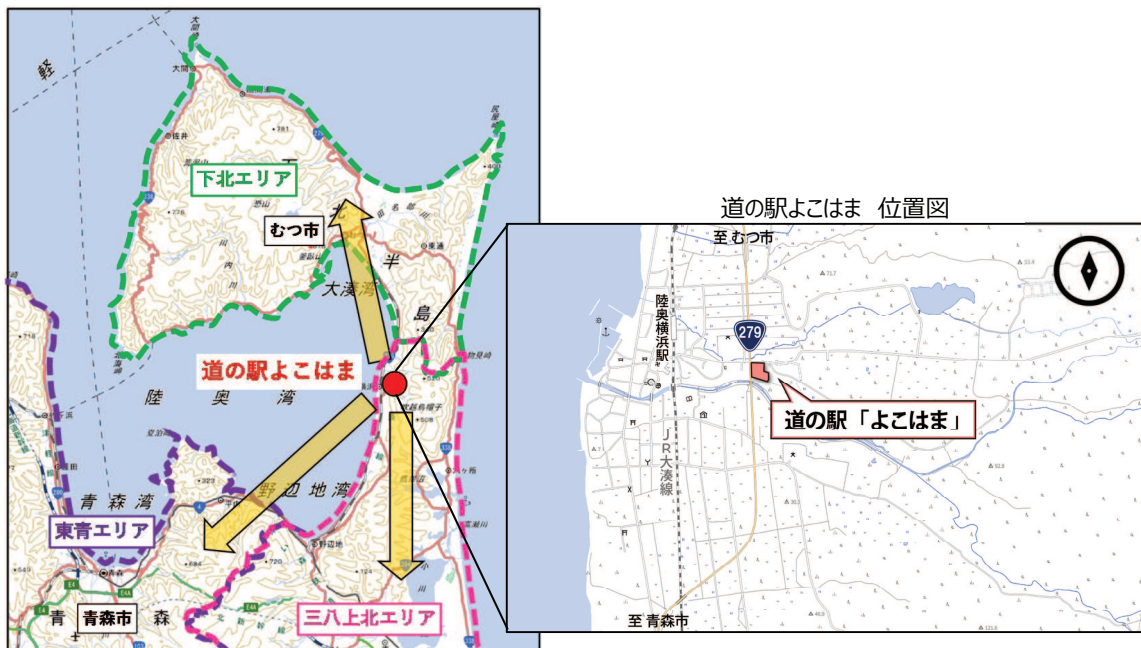
※2 道の駅が道路管理者と結んでいる場合に○

▼ 期待される広域拠点機能

道の駅しちのへ 広域拠点機能



道の駅よこはま 広域拠点機能



事例 道の駅しちのへ（青森県上北郡七戸町）

概要：道の駅「しちのへ」の周辺は、東北新幹線 JR 七戸十和田駅やイオン七戸十和田駅前店等の多くの人々が集まり施設や、警察署、消防本部があることから、七戸町では「道の駅周辺防災拠点化計画」を策定して防災機能の向上に取り組んでいる。また、同計画では、沿岸部の津波被害における域外支援の拠点の可能性についても触れられている。
令和3年6月に県内で最初の防災道の駅として認定された。

▼施設配置図と防災設備整備状況

■施設配置図

情報館1階平面図

情報館2階平面図

備蓄品一覧

備蓄品名	規格	数量	総量
毛布	21枚		
水	500ml	96本	48ℓ
カラーコーン	9本		
バリケード	3組		
融雪剤	2袋		
鉄スコップ	7本		
スコップ(大)	4本		
スノーダンプ	2台		

【防災備蓄倉庫】

◆備蓄物状況確認 (防災訓練)

【非常用電源設備】

◆トイレ、道路情報提供室、授乳室等の照明に電気を供給
◆発電能力：38kW 燃料消費量：19.7ℓ/h
◆連続運転時間 72時間

【衛星携帯電話】

◆衛星通信設備 (Ku-SAT) 設置訓練

【受水槽】

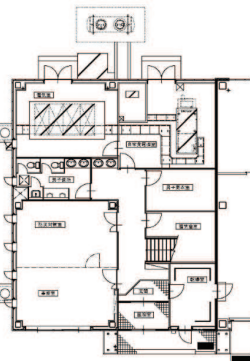
◆概ね3日分の容量を確保
◆非常時には各トイレ、授乳室へ給水
◆525.9人×4ℓ×3日 8.5m³

事例 道の駅よこはま（青森県上北郡横浜町）

概要：東日本大震災の際には、道の駅「よこはま」が北海道からの支援物資運搬の中継基地として機能した。平成24年2月の豪雪では、国道279号において、車両の立ち往生が発生し、19時間にわたって通行止めになった際に、小中学校や集会所、道の駅等が避難者の一時受入施設として機能した。これらのことを踏まえ、道の駅よこはまエリアを防災拠点として位置づけ、防災備蓄倉庫及び防災除雪ステーションなど防災施設の整備を行っているほか、災害時における非常時優先業務などを定めた「業務継続計画 (BCP)」を作成し、防災機能の強化を図るなどの取組を行っている。

▼防災設備整備状況

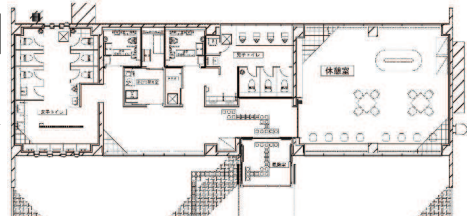
防災除雪ステーション平面図 (1F)



- ◆災害時に防災拠点として利用できるよう防災対策室、備蓄倉庫、非常用電源等を備えている
- ◆非常用電源は、防災除雪ステーション設備だけではなく、隣接しているトイレ・休憩施設にも電気を供給可能

トイレ・休憩施設平面図

- ◆防災除雪ステーションの非常用電源から電気を供給可能であるため災害時も利用可能



防災備蓄倉庫 備蓄品リスト (一部抜粋)

種類	備蓄品目	数量	単位	数量根拠
生活用品	毛布	180	枚	毛布以外
	エマージェンシーブランケット	750	枚	2.5枚/2人、体験施設1、売店2、新設体験施設2
	防寒スリーブ	7	枚	1人1日1枚を想定
食料	カイロ(冬)	2,850	枚	1人1日1枚を想定
	アルファ米	2,900	食	950人×3日×2食(非常時であることを考慮)
	乾パン	2,900	食	950人×1日×1食 ※精米配水場から3日間供給可能、1日分を予備で確保。1箱500ml×24本
	飲料水	79	箱	
感染症対策	消毒液	30	缶	
	マスク	57	箱	1人1日1枚を想定 ※1箱50枚入り
	消毒用アルコール	20	缶	
	手洗い用消毒液	20	缶	
工具類	2がけ車	100	個	100回/年、一人一日約3回
	ヘルメット	60	個	
	給水用リタンク	20	個	10ℓ用
	アルミスコップ	30	個	
機器等	融雪装置	4	台	
	投光器	4	台	
	フェルト	20	セット	融雪・物資等配布用
	投雪セット	4	セット	

第3章 ICT交通マネジメント

第1節 基本的考え方

- ① 渋滞対策や生活道路、SIC等利用促進検討における交通分析でのETC2.0データやAIトラカンの活用

渋滞対策検討や生活道路における交通事故対策など様々な道路交通課題解決への活用方法を検討していく。

観光における圏域外からの交流人口拡大のための高規格幹線道路等・スマートIC（SIC）等利用促進においては、ETC2.0データの経路情報分析を活用し効果的・効率的な広報を検討していく。

また、技術開発が進んでいる道路管理用カメラ画像解析を活用した交通量把握（AIトラカン）についても活用を検討していく。

【検討体制：青森県渋滞対策推進協議会】

目的	構成
青森県内の都市における慢性的な渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞対策について総合的な整備計画を策定することを目的とする。	【協議会】 東北地方整備局、東北運輸局 青森県、青森県警察本部 青森市、八戸市、弘前市、むつ市、黒石市、五所川原市、つがる市、十和田市、三沢市、平内町、藤崎町、七戸町、東北町、おいらせ町、南部町、 東日本高速道路(株)東北支社・青森県タクシー協会、 青森県トラック協会、青森県バス協会 及び会長が必要と認める機関の職員 【事務局】 青森河川国道事務所調査第二課及び青森県県土整備部道路課
事業	
(1) 渋滞実態調査の計画、立案及び結果の分析 (2) 渋滞対策に関する実施の検討 (3) 渋滞対策に関する整備計画の策定 (4) その他前条の目的を達成するために必要な事項	

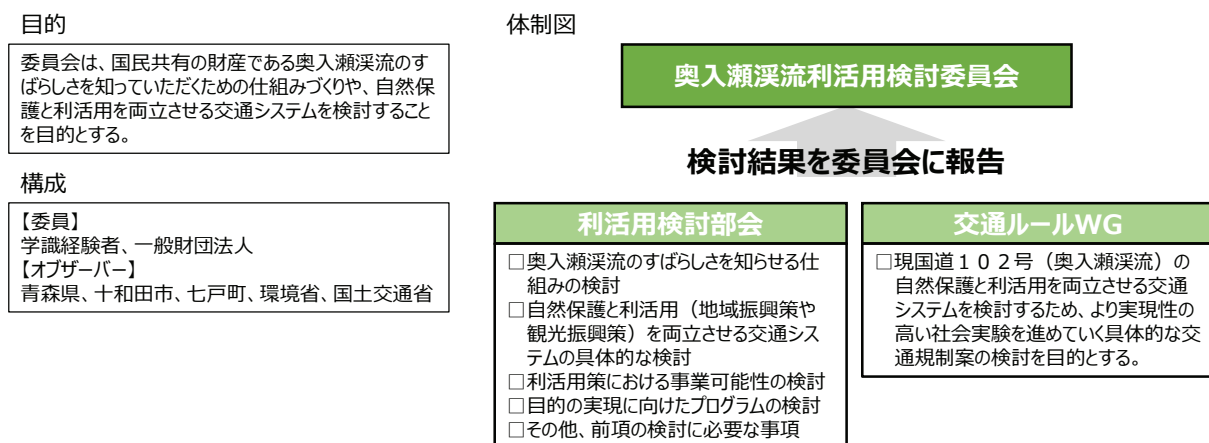
- ② 除排雪車運行システムやICT除雪機械活用による除雪効率化の検討

本県の課題である除雪の効率化、担い手不足に対し、除排雪車運行システムによる道路利用者への除雪状況提供や、除雪作業効率化にむけたICT除雪機械の活用を検討し、冬期交通マネジメントに取り組む。

- ③ 地域観光交通マネジメント（散策モビリティシステム、シャトルバス、駐車場予約システム等）の検討

県内の観光地における課題に対して、駐車場予約システムなどICT交通マネジメントなど活用した新たな施策を検討していく。

【検討体制：奥入瀬渓流利活用検討委員会】



事例

除排雪車運行システムや ICT 除雪機械活用による除雪効率化の検討

概要：本県では積雪時には車線数が減少し、通常期に混雑しないような道路においても、冬期には激しい渋滞が発生している。県が運営する「青森みち情報」では、県内の国道・県道・みちのく有料道路の雪や災害による通行状況、気象状況などを情報発信している。また、青森市では、「青森市除排雪車運行管理システム」を一般向けにも公開し、除雪状況の周知を図っている。五所川原市では、衛星利用測位システム（GPS）を使った除排雪管理方法を導入し、移動経路を把握・分析することで除排雪の効率化を図っている。

▼青森みち情報（青森県）



▼青森市除排雪車運行管理システム（青森市）



▼五所川原市除排雪車 GPS 運行管理システム（五所川原市）



事例

地域観光交通マネジメント（散策モビリティシステム、シャトルバス、駐車場予約システム等）の検討

概要：県内には、全国的に有名な観光地が多くあり、中でも奥入瀬渓流は代表する観光地であり、毎年約40万人前後の観光客が訪れている。また、2019年には民間旅行会社のアンケート調査で「日帰り旅行で行って良かった観光地」1位となった。

一方で、奥入瀬渓流へのアクセスは自家用車や観光バスがメインであり、紅葉の時期などの観光期には大渋滞が発生し、通行規制を実施している。また、渋滞発生により、奥入瀬渓流の環境問題なども発生している。

奥入瀬渓流では、駐車場予約システム、シャトルバス運行状況確認アプリやグリーンスローモビリティの社会実験など、環境負荷低減に向けた取り組みを行っている。

▼駐車場予約システム(案)



▼シャトルバス運行状況確認アプリ



▼グリーンスローモビリティ

