

令和2年度 第1回 広島県道路交通渋滞対策部会

令和2年8月28日(金)
広島県道路交通渋滞対策部会

目 次

1. これまでの検討経緯	2
2. 主要渋滞箇所のフォローアップ	11
3. 主要渋滞箇所の対策計画	24
4. 観光地における渋滞対策	29
5. 新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化について	33
6. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策	38
7. 重要物流道路における交通アセスメント	40

1.これまでの検討経緯

■ 渋滞部会の検討経緯

【参考】 主要渋滞箇所選定の流れ

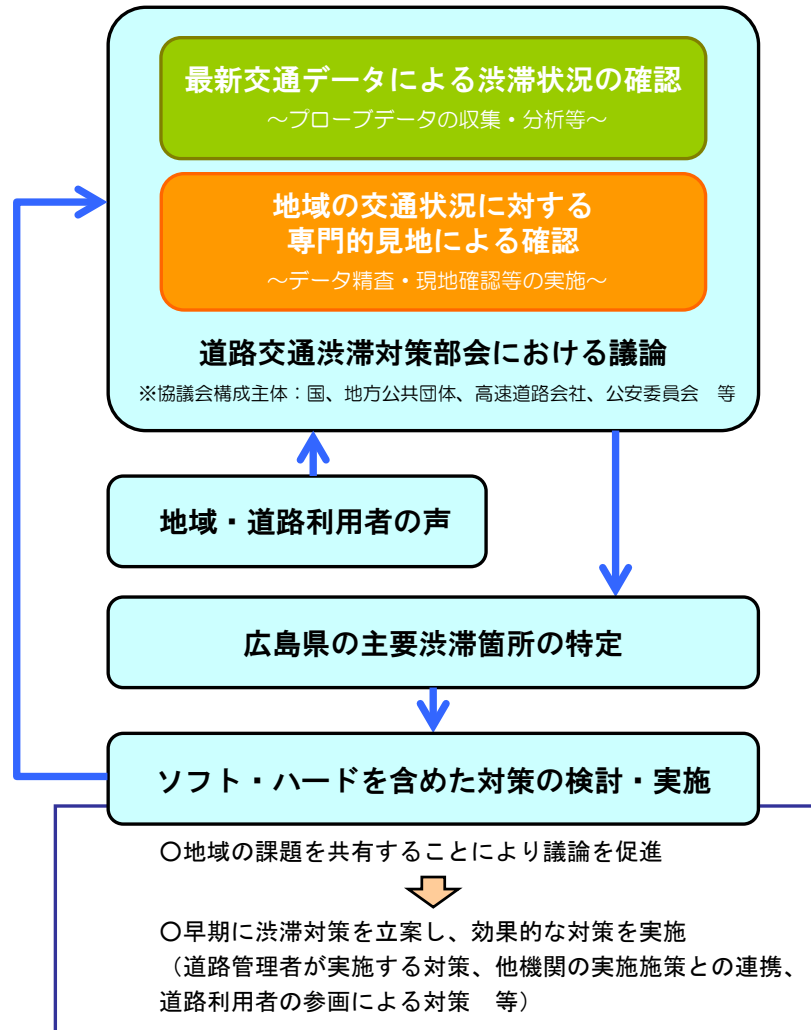
【参考】 広島県内の主要渋滞箇所選定基準

【参考】 渋滞対策の基本方針

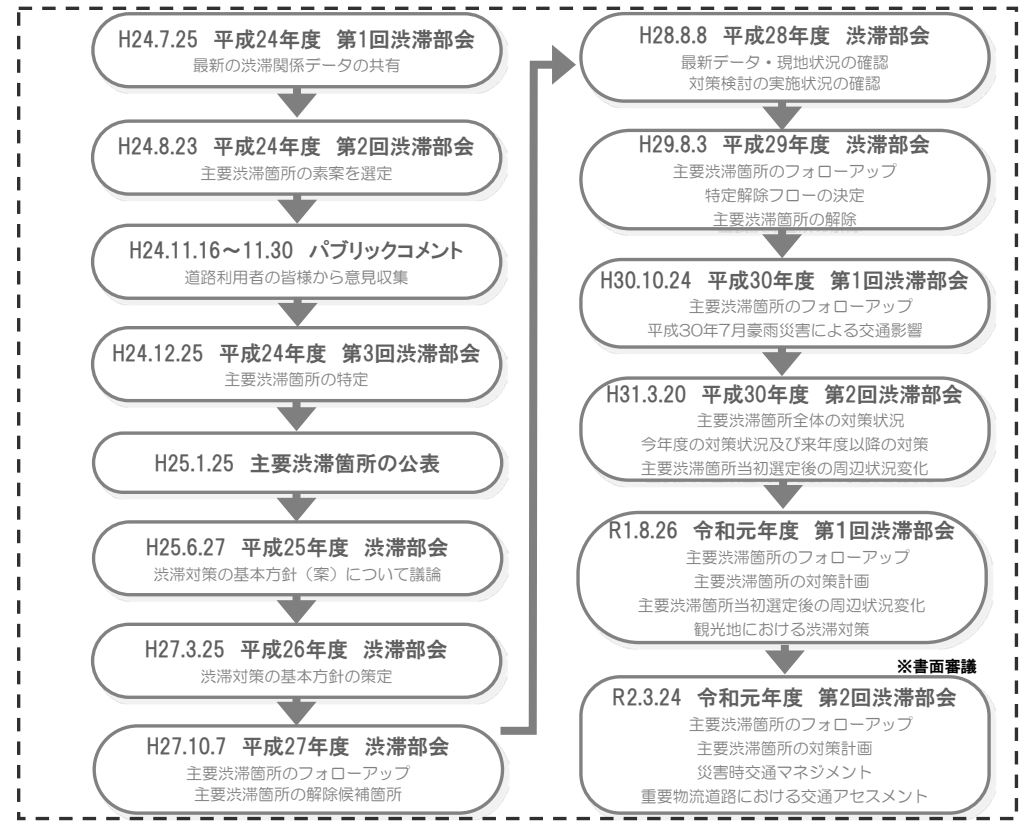
渋滞部会の検討経緯

- 平成24年度に渋滞発生箇所を96箇所（現在89箇所）選定しました。
- その後、渋滞対策部会において主要渋滞箇所のモニタリングや効率的な渋滞対策について議論を行い、継続的にフォローアップを実施しています。

◇対策検討のマネジメントサイクル



◇これまでの検討経緯



令和2年度第1回渋滞部会の開催（R2.8.28）

- ・これまでの検討経緯
- ・主要渋滞箇所のフォローアップ
- ・主要渋滞箇所の対策計画
- ・観光地における渋滞対策について
- ・新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化について
- ・都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策
- ・重要物流道路における交通アセスメント

【参考】主要渋滞箇所選定の流れ

- 統一的データに基づき渋滞発生箇所を抽出し、主要渋滞箇所（素案）を選定し、パブリックコメントの実施により地域・道路利用者の皆様からの意見を踏まえて精査を行い、1 エリア・1 1 区間・3 3 箇所（計 9 6 箇所）の主要渋滞箇所を選定しました。

箇所の精査

- ・主要渋滞箇所(素案)、パブコメ追加意見箇所(複数意見)、パブコメ追加意見箇所(単数意見)に分類。
- ・主要渋滞箇所(素案)で否定意見があった箇所、パブコメ追加意見箇所(複数・単数)について、データ・現地確認等を実施する。
- ・渋滞状況が確認できない等の場合は、主要渋滞箇所には含めない。

区間集約

- ・渋滞交差点等が連続し、区間として渋滞しているところを「区間」、複数の箇所と連担せず、単独で渋滞しているところを「箇所」として整理する。

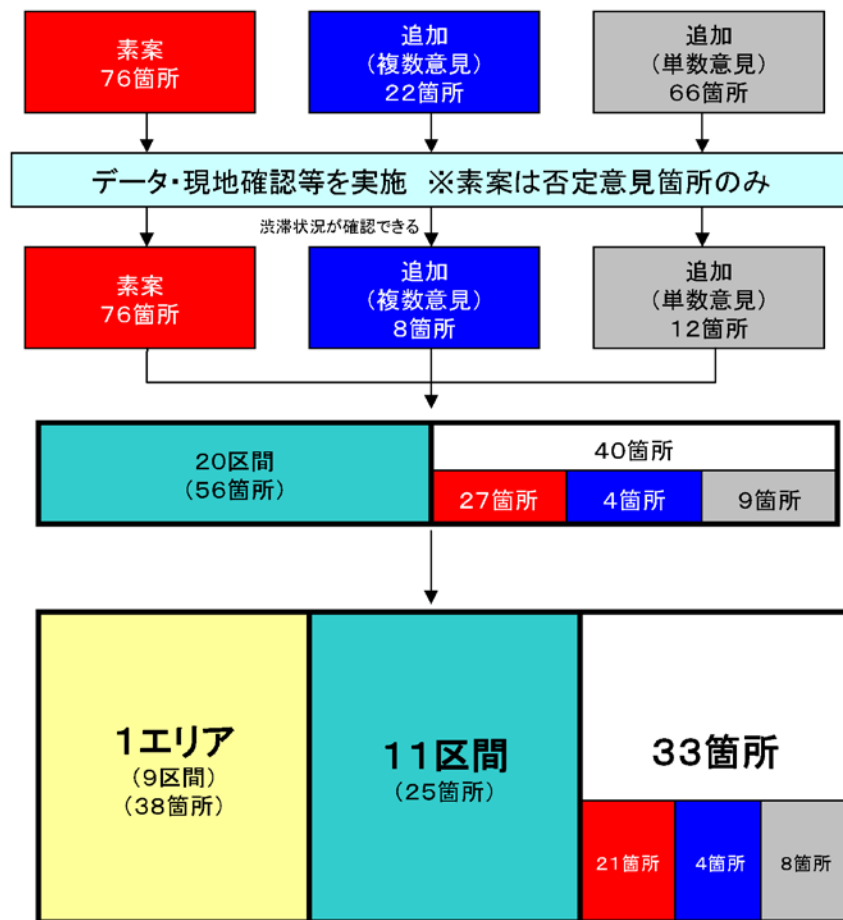
エリア集約

- ・都市部などあるエリアにおいて面的に渋滞状況が発生している「区間」「箇所」を「エリア」として集約する。

主要渋滞箇所を

- ・エリア
- ・区間
- ・箇所

の3つのレベルで整理

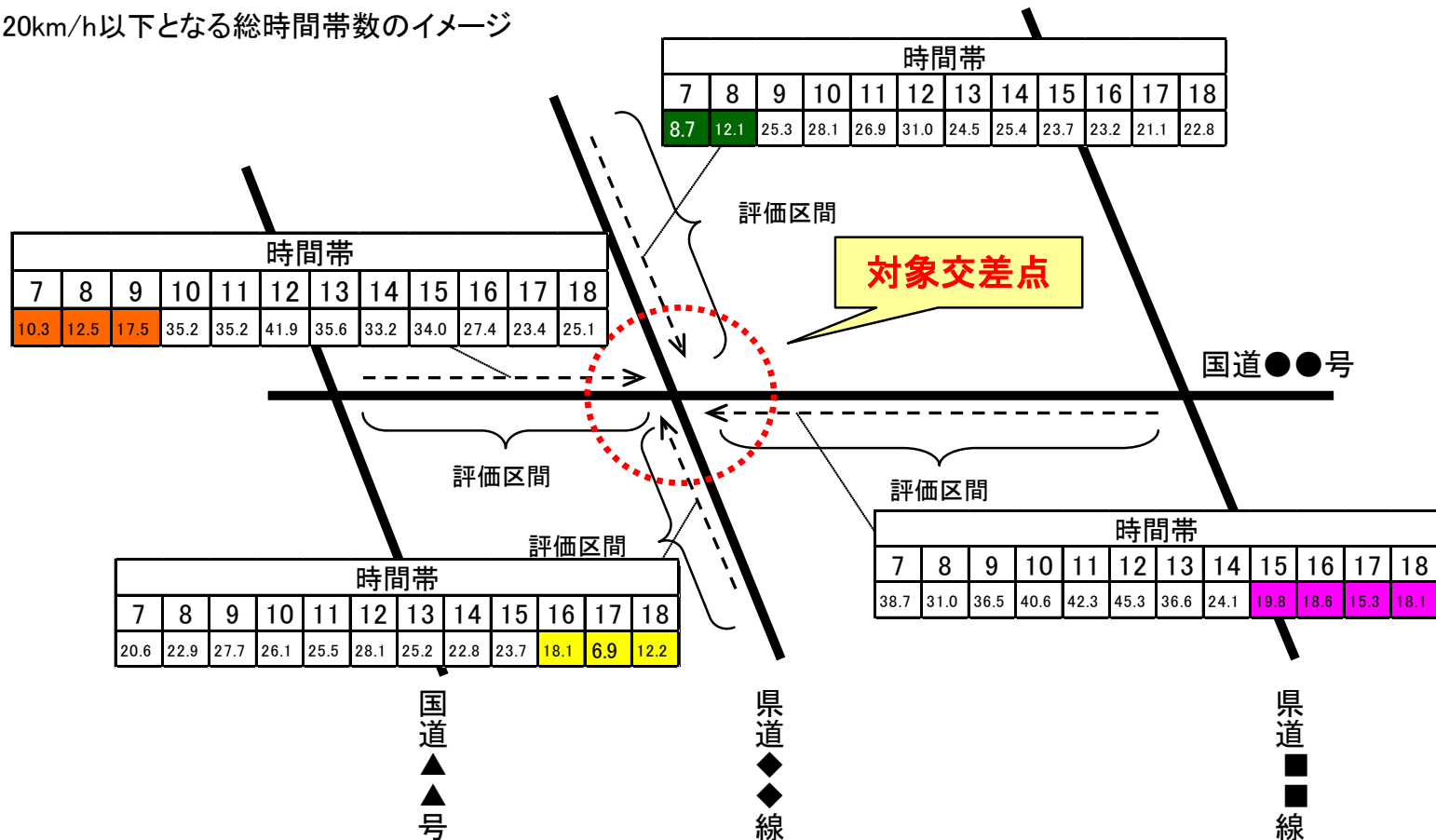


※選定されなかった場所も含め、継続的な検討・現地状況のフォローを実施します。

【参考】広島県内の主要渋滞箇所選定基準

- 評価区間・時間帯ごとに平均旅行速度を算定しました。
- 対象箇所(交差点)の全流入方向を対象に、20 km/h以下の時間帯数（速度低下時間帯数）を合計しました。 ※下図の場合、20 km/h以下となる総時間帯数は、■ + ■ + ■ + ■ の「12時間」となります。
- 速度低下時間帯数が、〈対象交差点の支数×3時間〉以上であれば、主要渋滞箇所の選定基準に該当します。 ※下図の場合、速度低下時間帯数が〈4（対象交差点の支数）×3時間〉＝12時間以上であるため、主要渋滞箇所となります。

■ 20km/h以下となる総時間帯数のイメージ



※着色(■, ■, ■, ■)は、対象箇所に接続する各評価区間で流入方向の旅行速度が20km/h以下である時間帯を示す。

【参考】渋滞対策の基本方針〔広島県全体における対応方針〕

H27. 3. 25 赤字: 時点更新
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

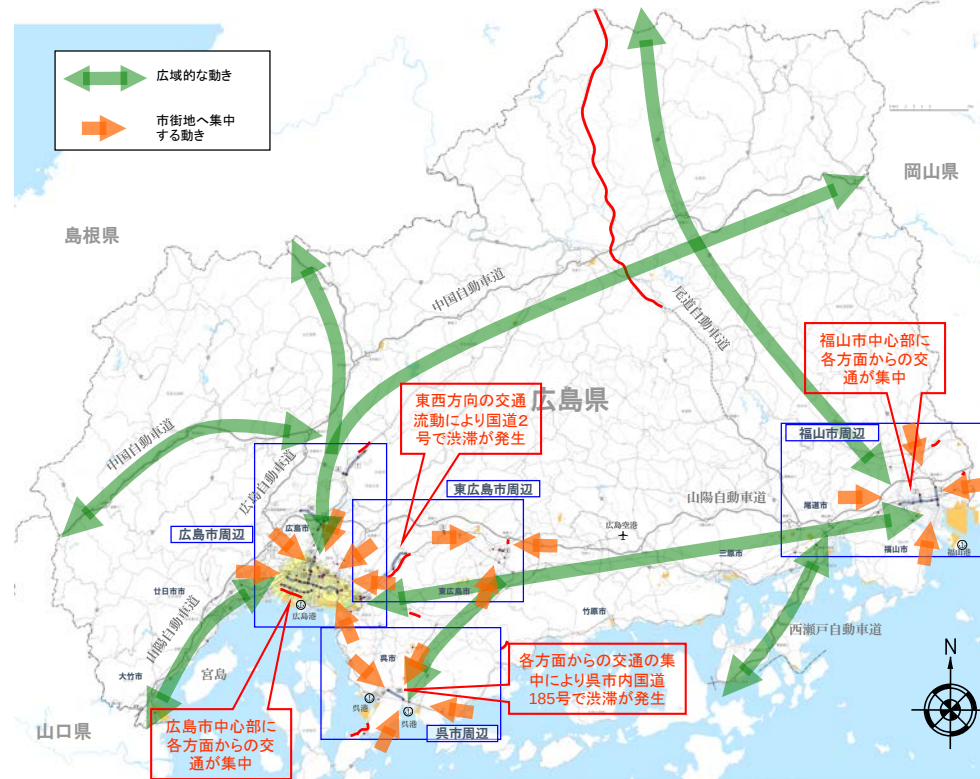
・地区の概況

概要	
地区の状況	・広島県は中国・四国地方の中央部に位置しており、温暖な気候と瀬戸内海・中国山地という豊かな自然に恵まれています。 ・人口は約283万人(全国12位)で、中国・四国地方最大の都市である広島市が県庁所在地で、呉市、東広島市、廿日市市、福山市、尾道市などにおいても人口10万人を超えています。 ・高速道路や新幹線、空港、港湾などの広域的な交通ネットワークを有しています。 ・世界文化遺産である原爆ドーム(平和記念公園)、宮島の厳島神社、また呉市の大和ミュージアムなどにより、広島県全体の観光客数は年間約6,000万人になっています。
道路交通状況	・広島市、呉市、東広島市、廿日市市間で通勤・通学の流動があります。 ・市街地内の交通と通過交通の混雑により、円滑な交通が阻害され渋滞が発生しています。 ・市街地外においても、通勤等による局所的な交通の集中により渋滞が発生しています。 ・宮島では、観光シーズンに交通が集中し渋滞が発生しています。

・現在の対策等

概要	
総合関連計画	・都市計画区域マスタープランにおいて、広域交通体系の強化や都市内の交通体系を形成する道路等について整備方針等を定め、それら各施設の整備を推進しています。
主な対策	・一般国道2号広島南道路の整備(ネットワーク整備) ・一般国道2号西広島バイパスの整備(ネットワーク整備) ・一般国道2号東広島バイパス・安芸バイパスの整備(ネットワーク整備) ・一般国道54号可部バイパスの整備(ネットワーク整備) ・一般国道375号東広島・呉道路の整備(ネットワーク整備) ・一般国道185号休山改良の整備(ネットワーク整備) 【完了】 ・一般国道2号福山道路の整備(ネットワーク整備) ・福山沼隈道路の整備(ネットワーク整備) ・広島都市圏におけるパーク&ライドの普及・推進(ソフト対策) ・福山都市圏におけるノーマイカー運動の普及・推進(ソフト対策) 等

・広島県全体の交通ネットワークイメージ



県全体の対応方針

都市におけるマスタープラン等に基づき、道路ネットワークを整備し渋滞している路線の通過交通の排除を促進するとともに、局所的に集中している渋滞に関し、原因となっているボトルネック箇所を特定して対策を実施します。加えて、ソフト対策を進めます。また、関係者間で連携して効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。

【参考】渋滞対策の基本方針〔広島市周辺における交通状況と対応方針〕

H27. 3. 25 赤字: 時点更新
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

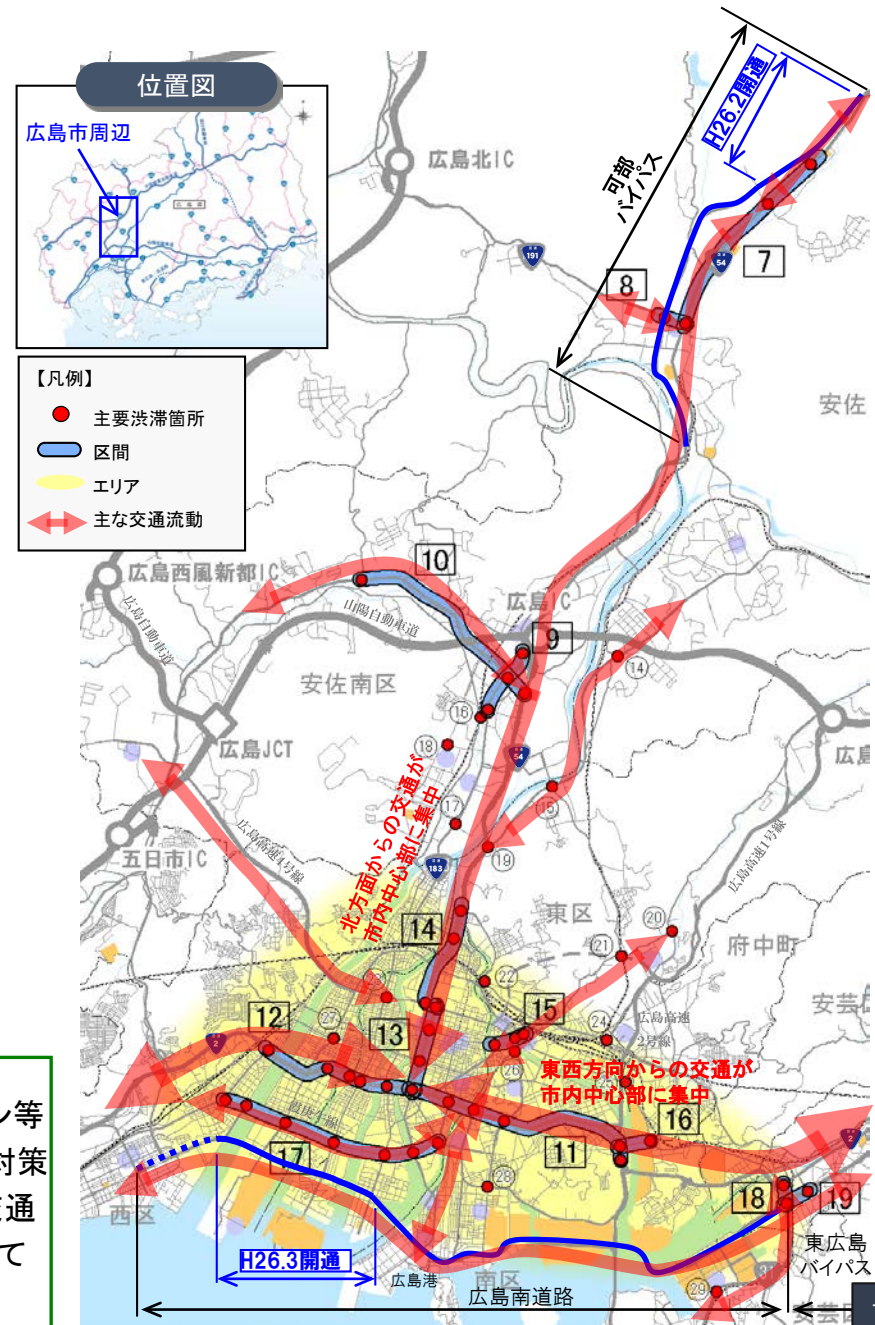
概要	
地区の状況	・広島市の中心部は、山地及び河川に囲まれたデルタ地形の制約により、渡河部がボトルネックとなっています。 ・通勤時間帯に東西方向、北方面からの交通の集中や通過交通が混在しています。 ・沿岸部では生産企業が多く立地しており、広島港(国際拠点港湾)を拠点とした各方面への物流交通が流動しています。
道路交通状況	・内々・内外交通と通過交通の混在により、デルタ内の円滑な交通が阻害され、渋滞が発生しています。 ・東西軸では国道2号、南北軸では国道54号等で渋滞が発生しています。

・現在の対策等

概要	
総合関連計画	・「広島圏都市計画区域マスタープラン(H23.9)」において、主要な交通施設として、山陰や四国、山口県などとの多様な交通・連携活動の基盤となる広域交通体系の強化に加え、都市内の交通体系を形成する道路、鉄道等について整備方針等を定め、それら各施設の整備を推進しています。
主な対策	・一般国道2号広島南道路の整備(ネットワーク整備) ・一般国道2号西広島バイパスの整備(ネットワーク整備) ・一般国道2号東広島バイパスの整備(ネットワーク整備) ・一般国道54号可部バイパスの整備(ネットワーク整備) ・広島都市圏におけるパーク＆ライドの普及・推進(ソフト対策) 等

対応方針

関係者が連携して、渋滞原因を分析しつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、広島南道路等の整備やパーク＆ライドの普及・推進等のソフト対策を進めます。また、平成26年3月に部分開通した広島南道路のその後の交通流動の変化を確認しながら、関係者間(広島県渋滞対策部会等)で連携して効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。



【参考】渋滞対策の基本方針〔呉市周辺における交通状況と対応方針〕

H27. 3. 25 赤字: 時点更新
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

概要	
地区の状況	・呉市は、瀬戸内海のほぼ中央部、広島県の南西部に位置しており、呉港(重要港湾)を拠点に鉄鋼・造船など重工業を中心とする「ものづくり産業」が集積する工業都市です。 ・また、呉市～東広島市にかけて地域が、昭和59年に広島中央テクノポリス地域に指定されて以来、地域産業の技術高度化と先端技術の開発の拠点を目指して開発が進んでいます。 ・このため、呉港～生産拠点間の物流交通が流動しています。 ・呉市中心部では、国道31号、185号、375号、東広島・呉道路などの主要道路が結節しており、東広島市・江田島市や東西方面からの交通が集中しています。
道路交通状況	・国道185号では、交通の集中や物流の発生により呉地区と広・仁方地区を結ぶ休山トンネル周辺や仁方地区で渋滞が発生しています。

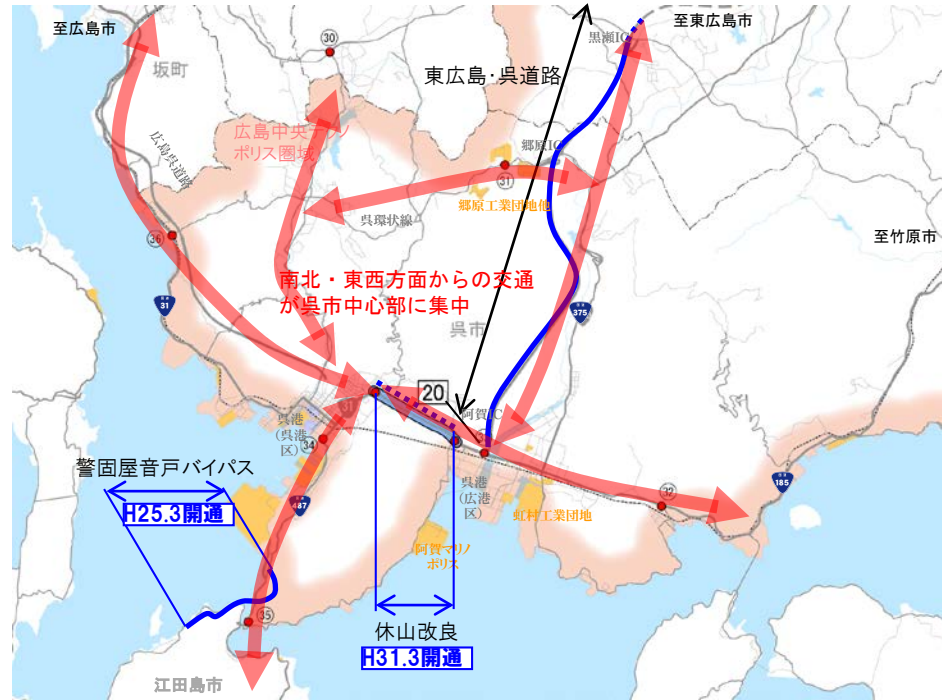
・現在の対策等

概要	
総合関連計画	・「呉市都市計画マスタープラン」において、都市軸に対応する骨格道路及び公共交通の機能強化、幹線道路の整備方針等を定め、それらの交通施設の整備を推進しています。
主な対策	・一般国道375号東広島・呉道路の整備(ネットワーク整備) ・一般国道185号休山改良の整備(ネットワーク整備)【完了】 等

位置図



- 【凡例】
- 主要渋滞箇所
 - 区間
 - ⇄ 主な交通流動



対応方針

関係者(広島県渋滞対策部会等)が連携して、渋滞原因を分析しつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、一般国道375号東広島・呉道路、一般国道185号休山改良【完了】等の整備を進めるとともに、効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。

【参考】渋滞対策の基本方針〔東広島市周辺における交通状況と対応方針〕

H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

概要	
地区の状況	- 東広島市は、広島県のほぼ中央に位置し、周囲を低い山々に囲まれた盆地状の地形が大部分を占め、標高500m前後の山地が広く分布しているが、南西部を中心に比較的平坦地に恵まれています。 - また、呉市～東広島市にかけた地域が、昭和59年に広島中央テクノポリス地域に指定されて以来、地域産業の技術高度化と先端技術の開発の拠点を目指して開発が進んでいます。 - このため、広島港～生産拠点間の物流流動が発生しています。 - 広島市～東広島市間の通勤等も多く、東西間の交通流動が多い状況です。 - 山陽道ICへのアクセスの交通流動があります。 - 東広島市内中心部では、駅や商業施設、公共施設等の交通の流動が集中しています。
道路交通状況	- 国道2号において、沿線企業等の点在や通過交通の混在により渋滞が発生しています。 - 山陽自動車道へのICアクセスとなる国道2号において、渋滞が発生しています。

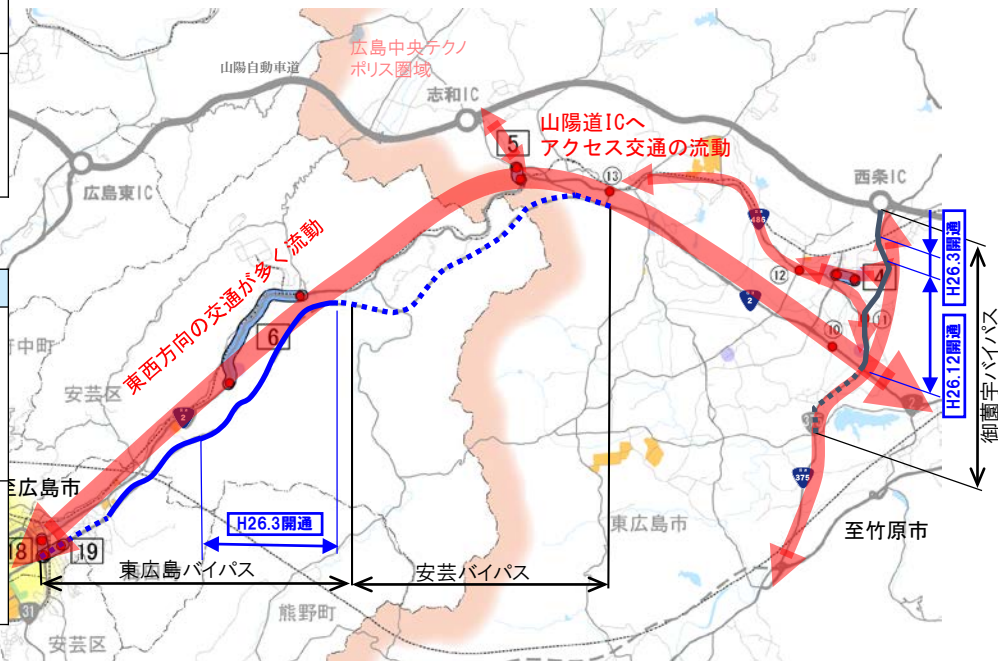
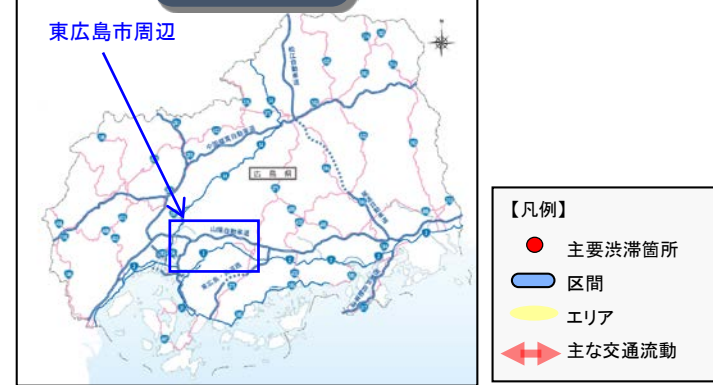
・現在の対策等

概要	
総合関連計画	「東広島市都市計画マスタープラン(H23.5)」に基づき、道路の整備方針として「幹線道路網の整備」「円滑かつ安全・安心な交通環境の形成」等、また公共交通の方針として「多様な地域間交流を促進する公共交通網の維持・強化」「交通マネジメントの推進」等を定め、整備を推進しています。
主な対策	- 一般国道2号東広島バイパスの整備(ネットワーク整備) - 一般国道2号安芸バイパスの整備(ネットワーク整備) - 一般国道375号御園宇バイパスの整備(ネットワーク整備) 等

対応方針

関係者(広島県渋滞対策部会等)で連携して、渋滞原因の分析をしつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、一般国道2号東広島・安芸バイパス、一般国道375号御園宇バイパス等の整備を進めるとともに、効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。
また、道交交差点において、渋滞状況など交通の実態を把握、課題を整理し、具体の対策内容について詳細に検討を進めます。

位置図



【参考】渋滞対策の基本方針〔福山市周辺における交通状況と対応方針〕

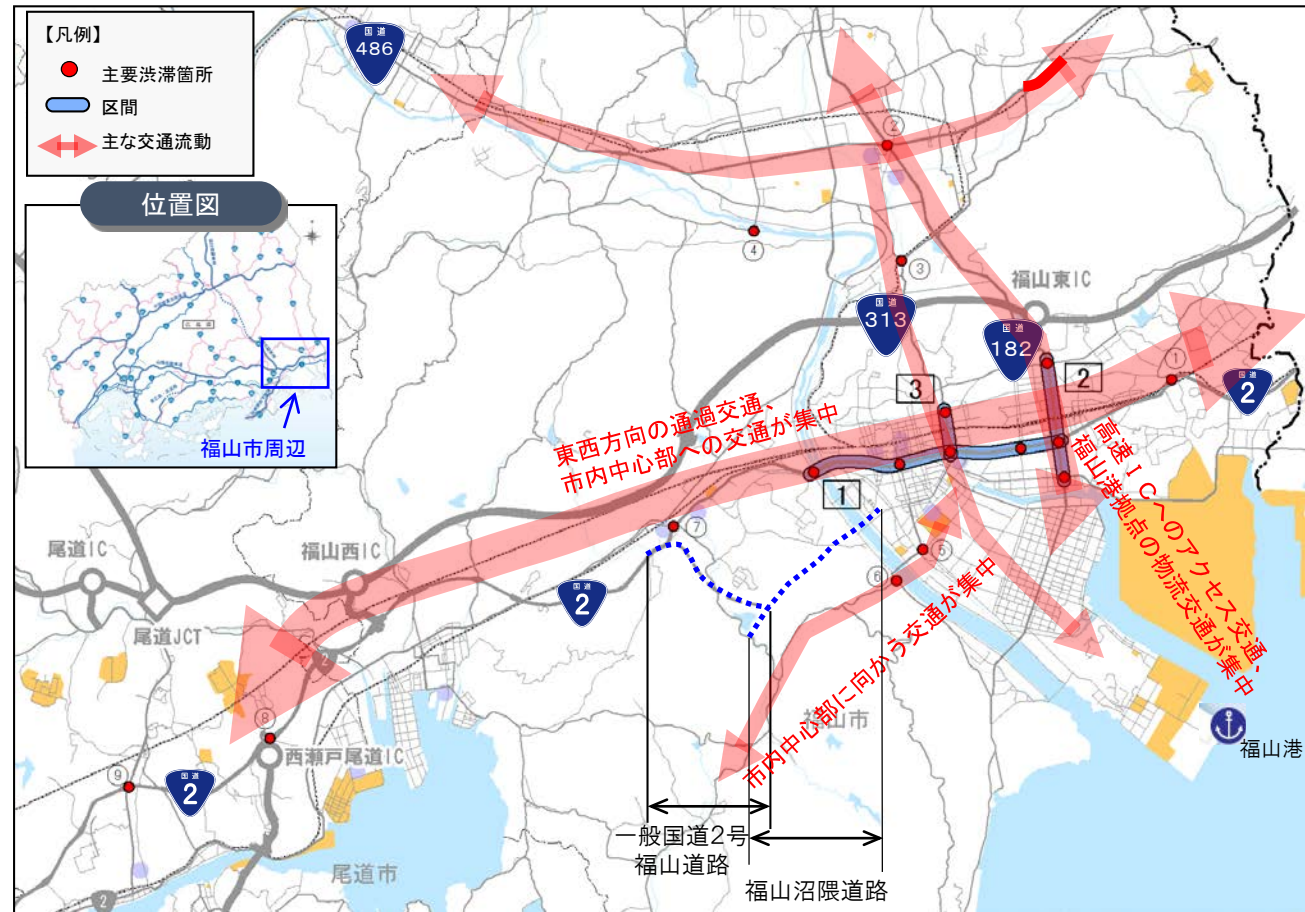
H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

概要	
地区の状況	・福山市は、広島県の東部、瀬戸内海沿岸のほぼ中央部に位置している。山系を縫って西北部から南に貫流する一級河川芦田川の水系を中心に堆積された平野部が形成され、市街地が発達しています。 ・臨海部の東西に国道2号、内陸部の東西に国道486号、並びにこれら2路線を南北につなぐ国道182号、313号が骨格路線となり、その他主要地方道や一般県道がこの骨格路線に接続されており、主な交通流動を担っています。 ・国道2号は、東西の通過交通と福山港への物流交通、市内中心部への交通が混在。南北軸には、高速ICへのアクセス交通、福山港を拠点とした物流交通が集中しています。
道路交通状況	・東西軸では国道2号、南北軸では国道182号などの路線において渋滞が発生しています。 ・内々、内外交通と通過交通の混在により福山中心部の円滑な交通が阻害されています

・現在の対策等

概要	
総関連計画	・「福山市都市マスタープラン(H20.8)」に基づき、交通施設の整備方針として「公共交通の利用促進」「幹線道路網の整備」等を定め、交通施設の整備を推進しています。
主な対策	・一般国道2号福山道路の整備(ネットワーク整備) ・福山沼隈道路の整備(ネットワーク整備) ・福山都市圏におけるノーマイカー運動の普及・推進(ソフト対策) 等



対応方針

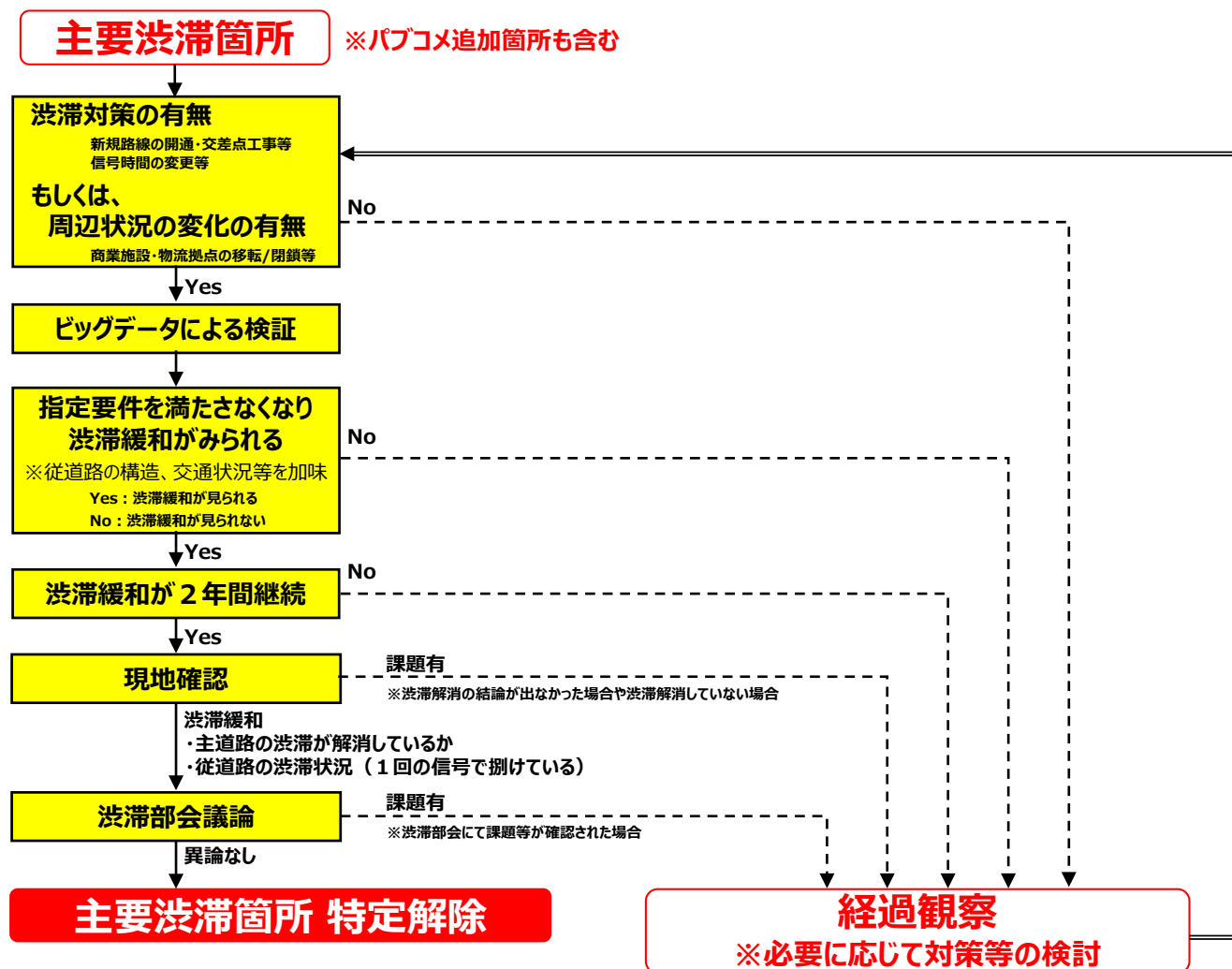
関係者で連携して、渋滞原因を分析しつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、一般国道2号福山道路、福山沼隈道路等の整備を進めます。また関係者間(広島県渋滞対策部会、福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会等)で連携して効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。

2.主要渋滞箇所のフォローアップ

- 主要渋滞箇所の特定解除状況
- 主要渋滞箇所の点検
- 主要渋滞箇所の対策状況
- R 1 年度対策完了箇所の状況
- 今後の対策予定箇所
- その他渋滞対策など

◆主要渋滞箇所の特定期間解除フロー

- 対策完了箇所は、データによる検証および現地確認を行い、渋滞緩和が確認された場合は、主要渋滞箇所の特定期間解除について渋滞部会で議論します。



主要渋滞箇所の特定期解除状況

- 平成27年度第1回渋滞部会において、ガラスの里前、音戸大橋が特定解除箇所として認められました。
- 平成29年度第1回渋滞部会において、桐陽台団地入口、庚午橋西詰、広島ヘリポート入口、平原橋東詰が特定解除箇所として認められました。
- 令和元年度第1回渋滞部会において、牛田駅南が特定解除箇所として認められました。

公表時（平成25年1月現在）

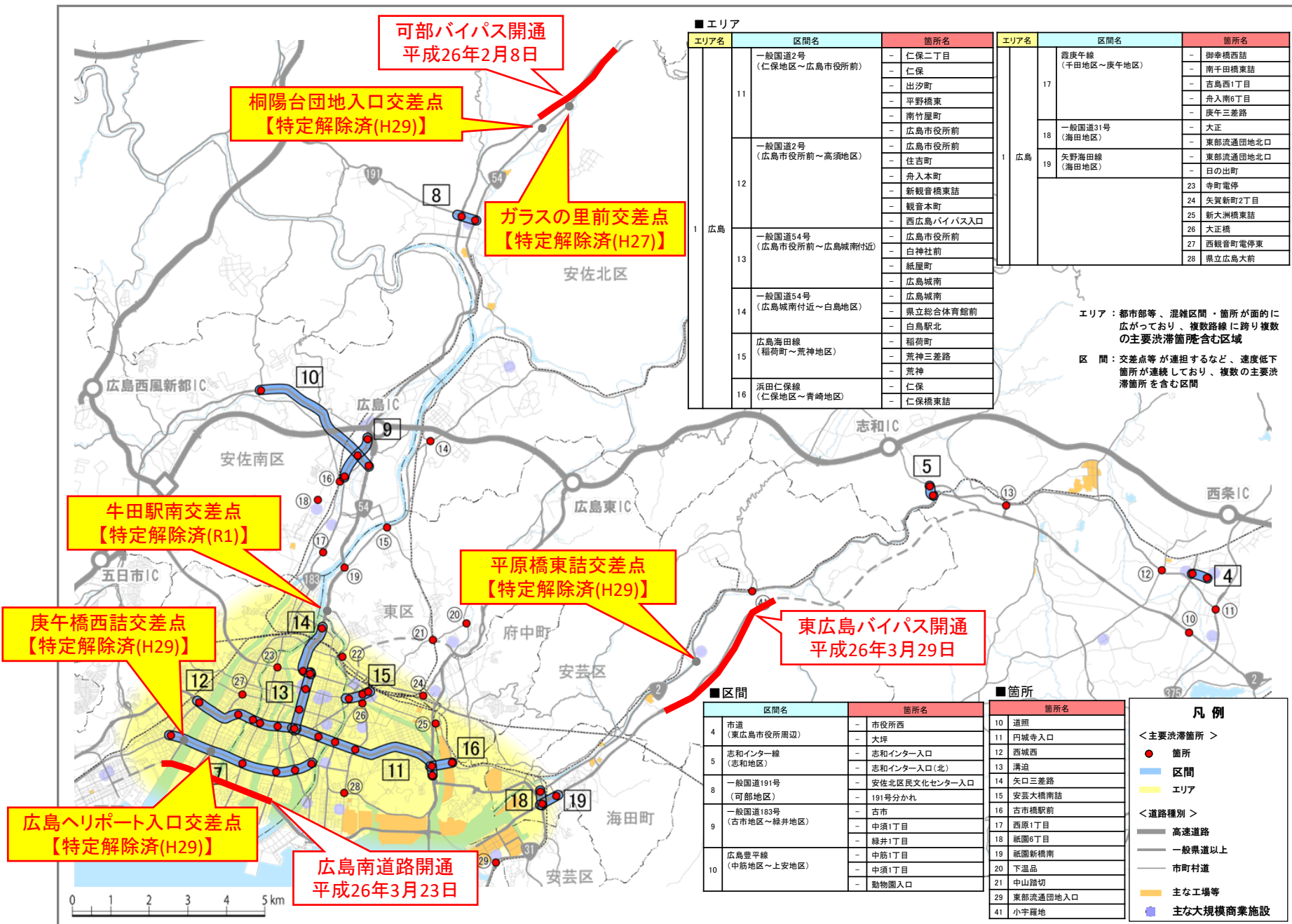
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
96箇所	1エリア	11区間	33箇所
	※38箇所が含まれる	※25箇所が含まれる	

令和2年度第1回渋滞部会（令和2年8月現在）

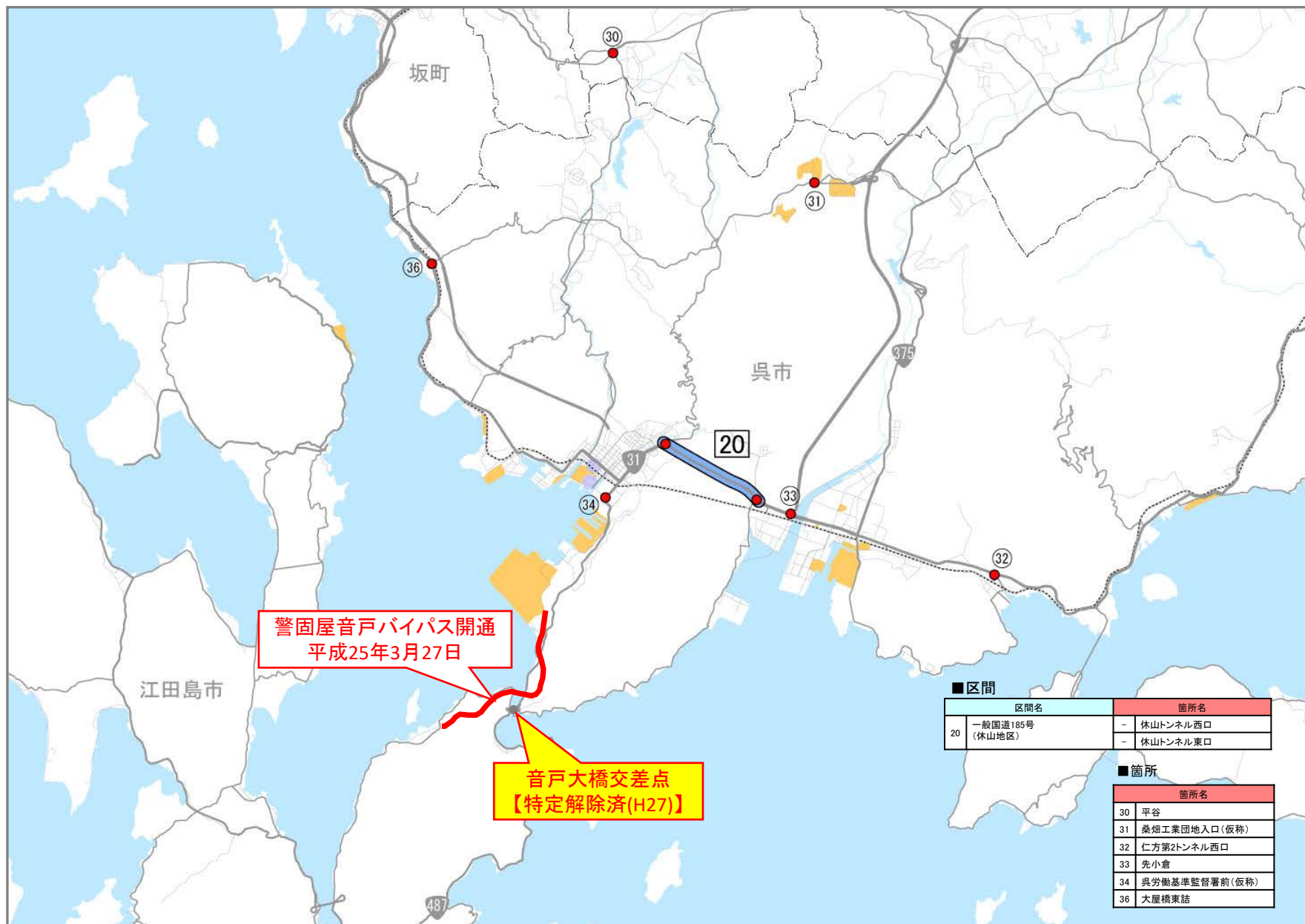
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
89箇所	1エリア	9区間	33箇所
	※35箇所が含まれる	※21箇所が含まれる	



主要渋滞箇所の特定期間解除状況



主要渋滞箇所の特定期解除状況



●最新データで点検を実施した結果、4箇所の交差点が主要渋滞箇所の選定基準をクリアしました。

NO	地区	市町村	箇所名	路線名 (主道路)	選定 基準	速度低下 時間数								判定							
						H24	H27	H28	H29	H30	R1	R2	H24	H27	H28	H29	H30	R1	R2		
49	広島市 周辺	広島市	桐陽合同地入口	一般国道183号	12	16	7	12	11	-	-	-	●	×	●	×	×	×	×	×	
50			ガラスの里前	一般国道54号	6	2	0	-	-	-	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	
51			矢口三差路	広島三次線	9	22	16	16	20	14	15	19	●	●	●	●	●	●	●	●	●
52			小字窪地	一般国道2号	9	11	14	14	14	14	14	14	●	●	●	●	●	●	●	●	●
53			平原橋東詰	一般国道2号	9	18	12	12	12	-	-	-	●	●	●	●	●	×	×	×	×
54			波出石	一般国道2号 (西広島バイパス)	12	20	29	28	26	36	36	36	●	●	●	●	●	●	●	●	●
55	呉市 周辺	呉市	中丸橋南詰	一般国道2号	9	19	29	32	27	13	32	28	●	●	●	●	●	●	●	●	
56			天応大屋橋東詰(仮称)	一般国道31号	9	12	12	12	12	11	12	12	●	●	●	●	●	●	●	●	
57			休山トンネル西口	一般国道185号	9	10	12	12	12	13	12	8	●	●	●	●	●	●	●	×	
58			休山トンネル東口	一般国道185号	9	15	20	22	22	18	20	14	●	●	●	●	●	●	●	●	
59			先小倉	一般国道185号	12	16	23	27	26	22	39	35	●	●	●	●	●	●	●	●	
60			仁方第2トンネル西口	一般国道185号	9	10	12	12	12	11	12	12	●	●	●	●	●	●	●	●	
61			呉弁崎基準 監督署前(仮称)	一般国道487号	9	14	17	18	19	4	19	18	●	●	●	●	×	●	●	●	
62			音戸大橋	一般国道487号	9	13	0	-	-	-	-	-	●	×	×	×	×	×	×	×	
63					桑畑工業団地 入口(仮称)	呉環状線	9	4	10	8	1	2	12	12	×	●	×	×	×	×	●
64			福山市 周辺	福山市	栗原インター南	一般国道184号	9	12	12	12	12	11	12	8	●	●	●	●	●	●	×
65	高須丘入口(南)	市道			9	21	21	22	20	14	24	19	●	●	●	●	●	●	●		
66	伊勢丘入口	一般国道2号			9	12	12	12	12	11	13	12	●	●	●	●	●	●	●		
67	明神町	一般国道2号			12	27	25	25	26	13	26	22	●	●	●	●	●	●	●		
68	千間土手中	一般国道2号			12	32	37	42	44	21	26	26	●	●	●	●	●	●	●		
69	府中分かれ	一般国道2号			12	26	26	26	26	17	25	25	●	●	●	●	●	●	●		
70	福山郵便局前	一般国道2号			12	26	35	37	38	25	29	30	●	●	●	●	●	●	●		
71	神島橋西詰	一般国道2号			12	22	23	25	30	21	26	24	●	●	●	●	●	●	●		
72	赤坂バイパス東口	一般国道2号			9	12	7	9	11	6	0	3	●	×	×	×	×	×	×		
73					広尾	一般国道182号	12	30	43	44	43	43	44	43	●	●	●	●	●	●	
74			十九軒屋(北)	一般国道182号	12	19	23	25	27	16	28	25	●	●	●	●	●	●			
75			三吉町北	一般国道313号	6	15	16	17	17	8	18	17	●	●	●	●	●	●			
76			観ヶ橋南詰	一般国道313号	9	16	24	24	25	26	26	26	●	●	●	●	●	●			
77			沖野上町4丁目(西)	福山幹線	12	13	20	26	26	7	25	21	●	●	●	×	●	●			
78			洗谷三差路	福山幹線	9	12	10	13	14	15	15	14	●	●	●	●	●	●			
79			入江大橋北詰	福山幹線	9	13	14	18	21	20	27	26	●	●	●	●	●	●			
80			山守橋南詰	柞座駅家線	6	6	5	5	12	12	12	12	●	×	×						
81	その他	大竹市	みどり橋東詰	一般国道2号	9	13	14	16	19	16	16	15	●	●	●	●	●	●	●		
82	東広島市 周辺	東広島市	道照	一般国道2号	12	17	20	23	20	24	19	19	●	●	●	●	●	●	●		
83			溝迫	一般国道2号	9	10	17	18	15	14	17	16	●	●	●	●	●	●	●		
84			志和インター入口	一般国道2号	9	12	12	12	12	12	12	12	●	●	●	●	●	●	●		
85			円城寺入口	一般国道375号	12	46	47	41	37	35	47	44	●	●	●	●	●	●	●		
86			西条西	一般国道486号	12	12	14	15	16	15	21	23	●	●	●	●	●	●	●		
87			志和インター入口(北)	志和インター線	9	8	14	15	16	13	15	14	×	●	●	●	●	●	●		
88			市役所西	西条停車場線	12	35	41	42	37	35	44	42	●	●	●	●	●	●			
89			大坪	市道	12	30	34	35	34	20	35	35	●	●	●	●	●	●	●		
90	その他	廿日市市	宮島口駅前	一般国道2号	9	12	15	15	16	15	14	15	●	●	●	●	●	●	●		
91	広島市 周辺	海田町	府中町	新大洲橋東詰	広島海田線	6	13	17	16	18	24	24	●	●	●	●	●	●	●		
92			大正	一般国道2号	12	44	42	43	45	34	41	39	●	●	●	●	●	●	●		
93			東部流通団地北口	一般国道31号	12	29	34	32	33	24	36	36	●	●	●	●	●	●	●		
94			日の出町	矢野海田線	9	23	36	36	36	27	36	36	●	●	●	●	●	●	●		
95	呉市 周辺	熊野町	平谷	呉平谷線	9	10	8	9	11	10	13	3	●	×	●	●	●	●	×		
96	広島市 周辺	坂町	東部流通団地入口	一般国道31号	9	14	15	15	15	10	14	13	●	●	●	●	●	●	●		

凡例

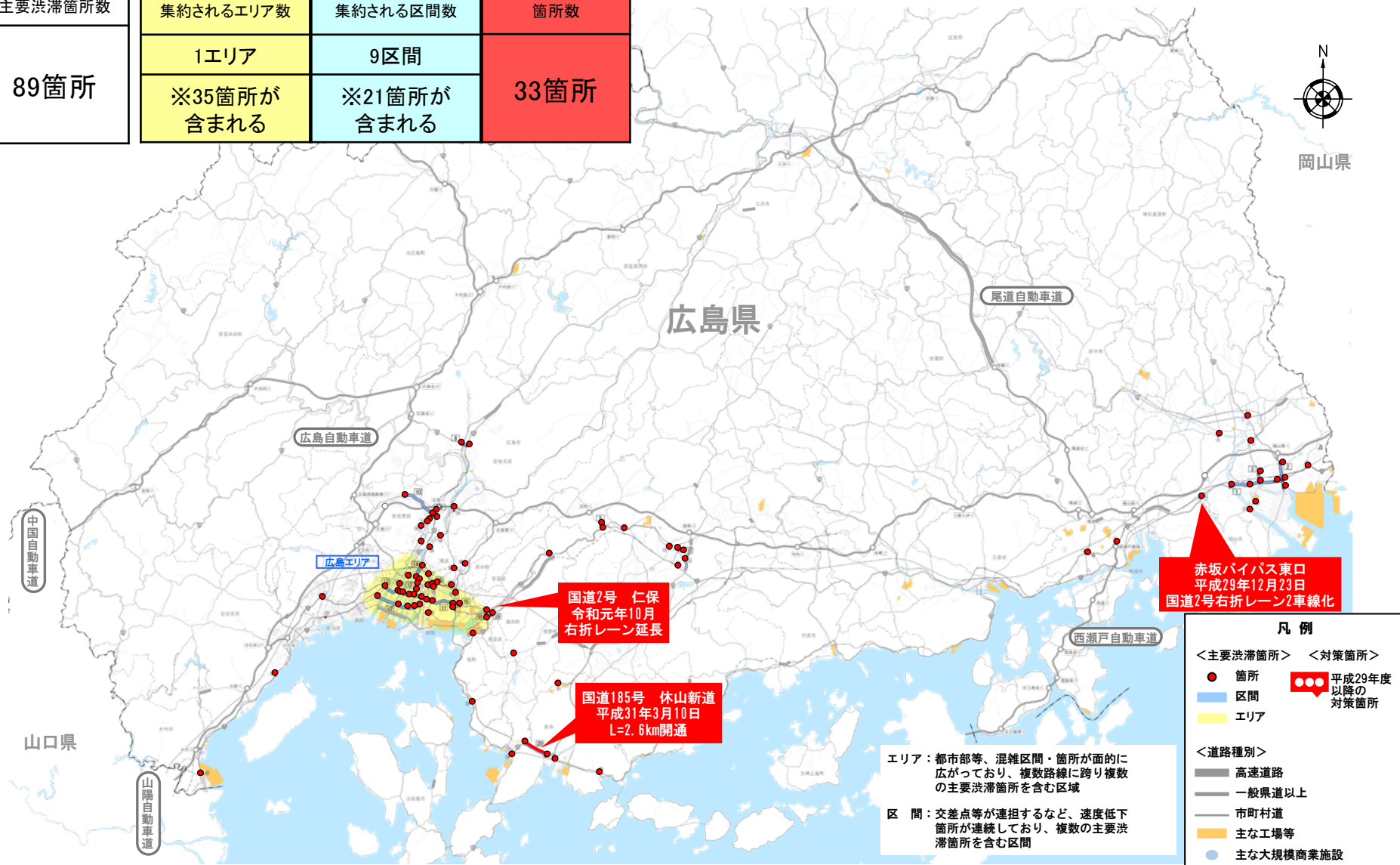
●	R2年度点検時に選定基準をクリアする箇所
○	R2年度点検時に選定基準をクリアする箇所
●	特定解除済箇所

●: 選定基準をクリアしない
○: 選定基準をクリアする

主要渋滞箇所の対策状況

●平成29年度以降の主な対策箇所を以下に示します。

主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
89箇所	1エリア	9区間	33箇所
	※35箇所が含まれる	※21箇所が含まれる	



◆赤坂バイパス東口の検証(H29.12完了)

- 赤坂バイパス東口は、平成29年12月に国道2号下り線の右折レーンを増設する交差点改良が実施されており、方向①において渋滞長の減少と速度の改善が見られます。

箇所名	一般国道2号 赤坂バイパス東口交差点
渋滞要因	下り(広島方面)の右折レーンを越えた滞留車両が後続の直進車両を阻害【右折レーン滞留長不足】
対策内容	右折レーンを1車線から2車線へ増設
実施状況	H29.12対策完了

＜広域図＞



＜位置図＞

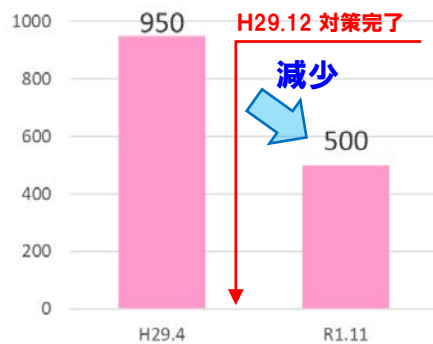


＜対策実施状況＞



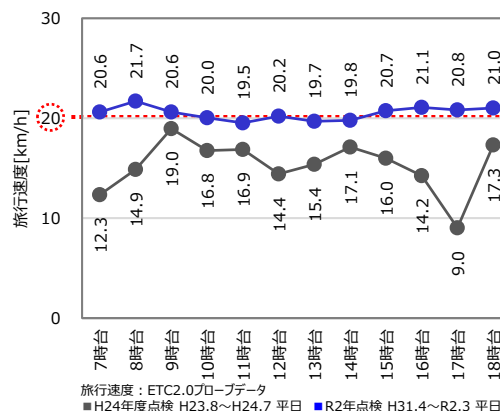
＜対策前後の方向①の渋滞長＞

【朝ピーク・7時～9時】

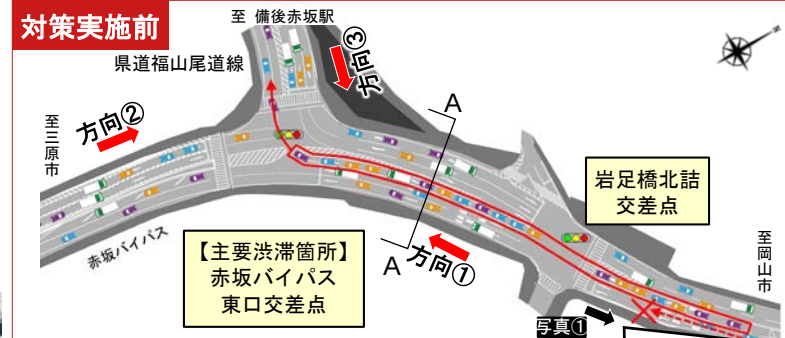


対策前: 平成29年4月26日(水) 7:00～9:00 (計2h)
対策後: 令和元年11月28日(木) 7:00～9:00 (計2h)

＜対策前後の方向①の旅行速度＞



対策実施前



写真①

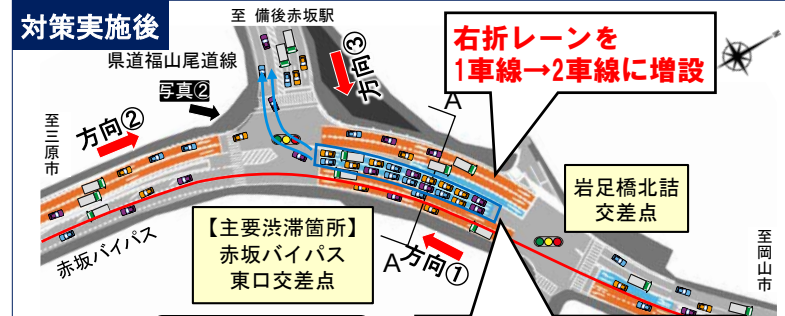
右折車両が右折レーンを越えて滞留
→後続の直進車の進行を阻害(直進車線の1車線化)
→渋滞(約1.0km[H29.4])



A-A断面(現況)



対策実施後



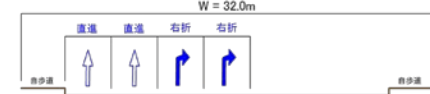
写真②

右折の滞留が減少
・直進車への阻害が解消

右折車両の渋滞が
約1/4 (950m→500m) に減少



A-A断面(改良案)



◆赤坂バイパス東口の検証(H29.12完了)

- 速度低下時間数は選定基準(9時間)を下回りました。
- 一方で、方向①では旅行速度が選定基準の20km/h前後を推移しているほか、現地確認の結果、渋滞が残っている状況であるため、引き続き経過観察を行うこととします。

《詳細図(赤坂バイパス東口交差点)》



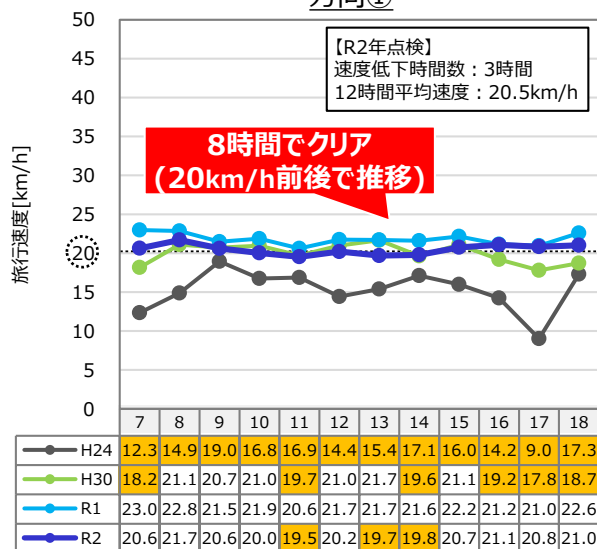
《旅行速度点検結果》

箇所名	市町村	支線数	選定基準 時間数	旅行速度低下時間数※			
				H24点検 (特定時)	H30点検	R1点検	R2点検
赤坂バイパス 東口	福山市	3	9	12	6	0	3

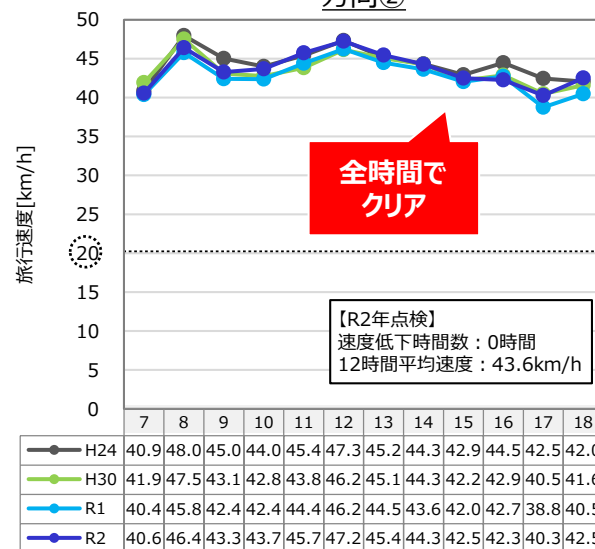
※旅行速度低下時間数：全流入方向における旅行速度20km/h以下の時間帯数

《旅行速度》

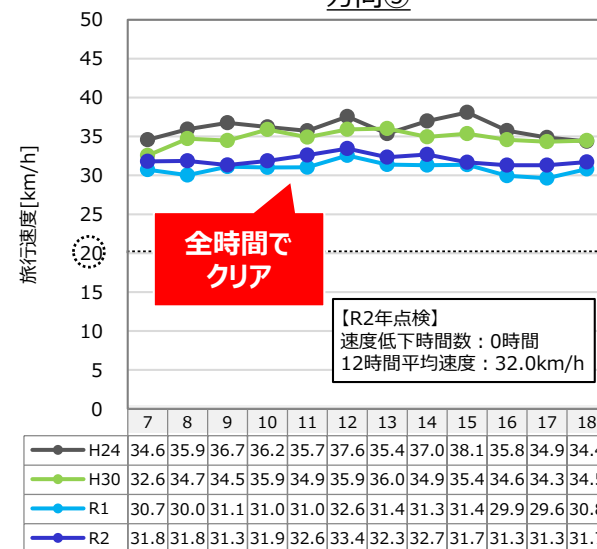
方向①



方向②



方向③



旅行速度：プローブデータ (H24：民間プローブ、H30～：ETC2.0プローブ)

<H24年度点検> H23.8～H24.7 平日 <H30年度点検> H29.4～H30.3 平日 <R1年度点検> H30.4～H31.3 平日 <R2年度点検> H31.4～R2.3 平日

◆仁保交差点（R1.10完了）

- 国道2号仁保交差点では、方向①の右折滞留車両が直進車を阻害していました。
- 右折レーンを延長することで、方向①の旅行速度が向上しました。

■ 交差点の概要

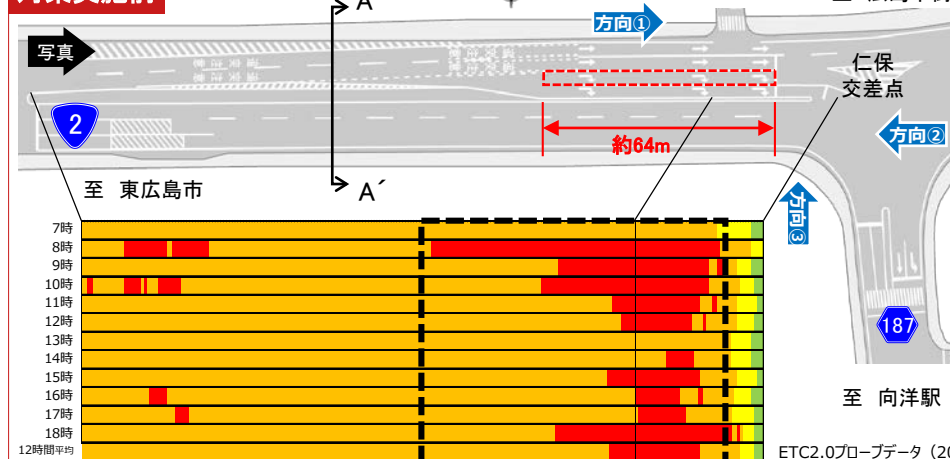
	方向①	方向②	方向③
道路名	国道2号	国道2号	浜田仁保線
道路管理者	広島国道事務所	広島国道事務所	広島県
車線数	6	6	3

■ 位置図



■ 対策内容と旅行速度

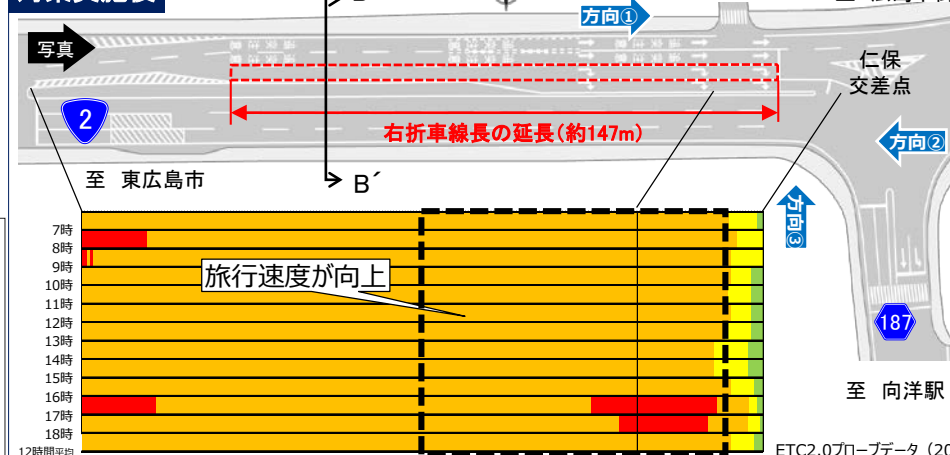
対策実施前



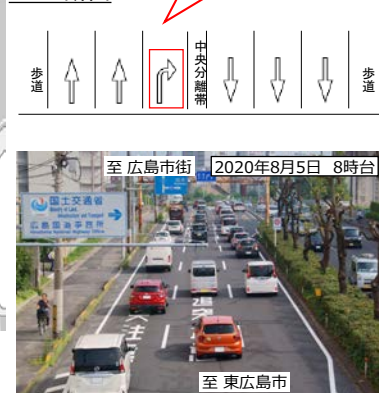
A-A'断面



対策実施後



B-B'断面



凡 例

旅行速度

0～10km/h	10～20km/h	20～30km/h	30～40km/h	40～50km/h	50～60km/h	60km/h以上	データ欠損
----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	-------

◆新観音橋東詰交差点(今年度より工事着手予定)

- 交差点が大きいいため停止線間距離が長く、方向①では凸部により流出側の車線が認識しづらい状況でした。方向①の**導流路を明示**することで、直進車両の円滑化を図ります。
- また、方向③の**停止線を前出し**することで、交差点内通過時間の短縮を図ります。

■路線概要

道路構造・交通状況	方向①	方向②	方向③
道路名	国道2号	国道2号	国道2号
道路管理者	広島国道事務所	広島国道事務所	広島国道事務所
車線数(流入部)	3	3	2

■位置図



■拡大図



■速度状況

20km/h以下

方向	路線名	旅行速度[km/h]												方向別	計
		7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台		
①	国道2号(西広島BP)	31.3	33.8	33.6	32.4	34.8	36.4	35.5	35.1	34.1	30.9	18.3	15.6	2	26
②	国道2号(西広島BP)	15.0	14.5	14.3	14.7	17.6	19.6	17.6	16.5	15.2	16.5	16.0	16.3	12	
③	国道2号(西広島BP)	9.4	8.6	9.7	9.8	11.9	13.8	13.0	11.7	10.7	10.8	10.4	10.5	12	

旅行速度:ETC2.0プローブデータ R2年度点検 H31.4~R2.3 平日

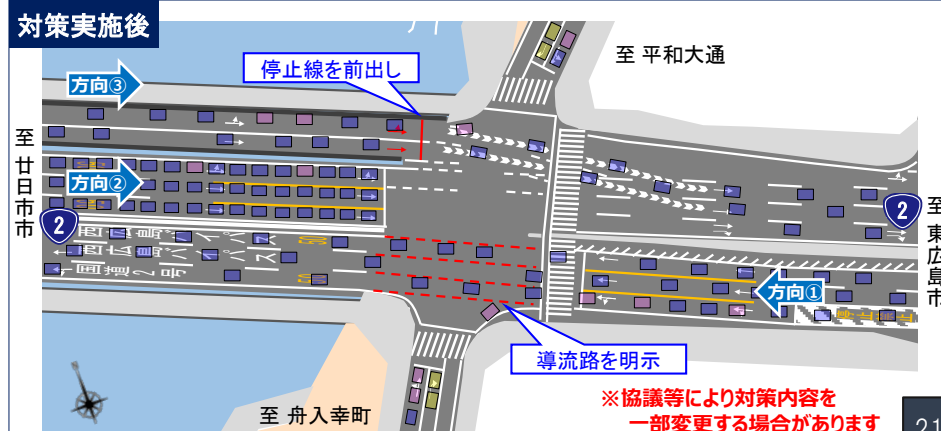
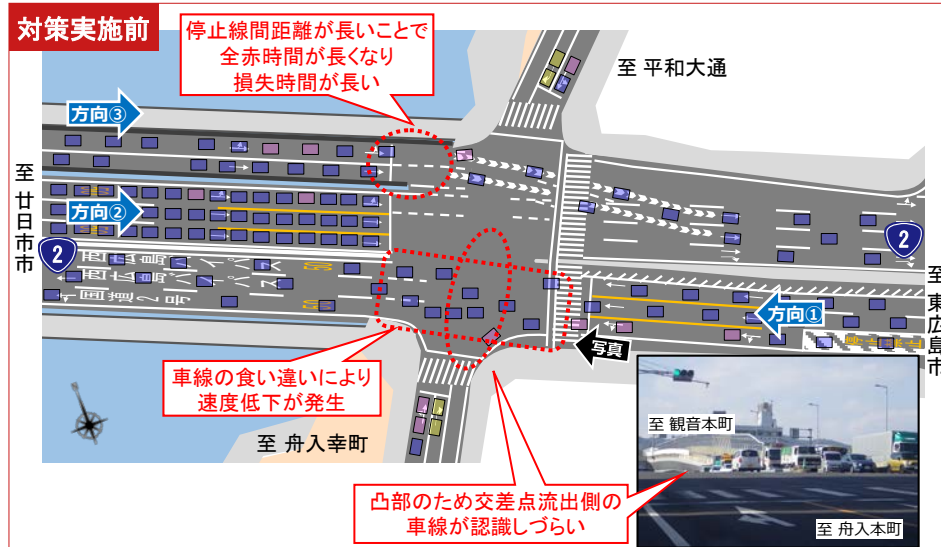
■対策内容

【路面標示、停止線前出し】

- ・ 交差点内の円滑な交通を図るために、**路面標示の明示と停止線前出し**を行う。

■説明図

■ : 右折車 ■ : 左折車 ■ : 直進車



◆広島熊野道路の無料開放に伴う渋滞対策

- 広島熊野道路は、**令和2年12月5日に料金徴収期間が満了することから**、無料開放に向けて、交差点のレーン増設や信号現示の最適化など、周辺道路の円滑な交通を確保するために必要な対策を行います。
- 現在、関係道路管理者や地元自治体、交通管理者等の関係者で協議・調整をしながら、計画的に対策を進めています。

海田大橋入口交差点周辺

熊野方面から海田大橋入口交差点への交通が集中し、①海田大橋方面への交通が増加、
②海田町方面への交通が増加
⇒対策①実施済、対策②を実施予定



《位置図》

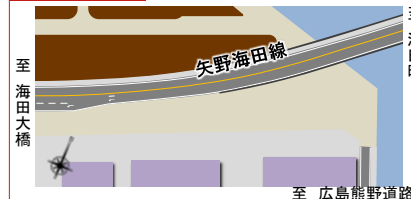


平谷交差点 (主要渋滞箇所)
広島熊野道路(広島方面)と呉市方面を結ぶ交通が増加
⇒対策③一部実施済

矢野町土居交差点・小越交差点
矢野安浦線(海田大橋⇄熊野方向)の交通が増加 ⇒対策④を実施予定

【対策① 海田大橋入口交差点周辺】 R1.8完成

対策実施前

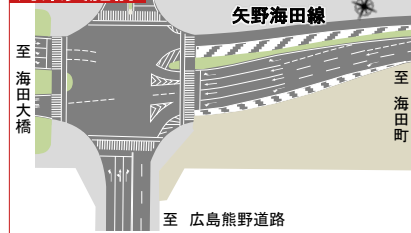


対策実施後

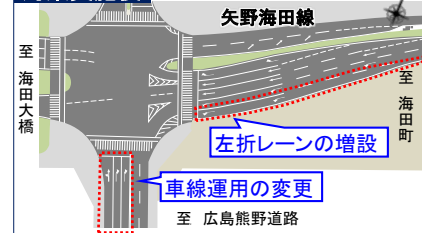


【対策② 海田大橋入口交差点】 R2.12完成予定

対策実施前

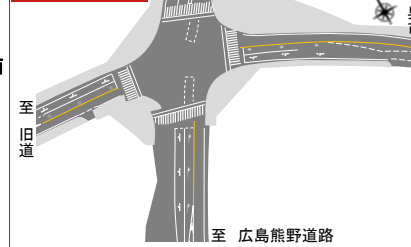


対策実施後

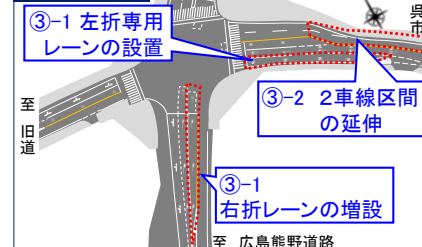


【対策③ 平谷交差点】 ③-1 H30.8完成、③-2 R2.12完成予定

対策実施前



対策実施後



【対策④ (矢野町土居交差点・小越交差点)】

➤ 無料開放後の交通量に応じて、信号現示を最適化

3.主要渋滞箇所の対策計画

- 主要渋滞箇所の対策計画策定に向けて
- 今後の対策計画の検討手順

主要渋滞箇所の対策計画策定に向けて

今回までの内容

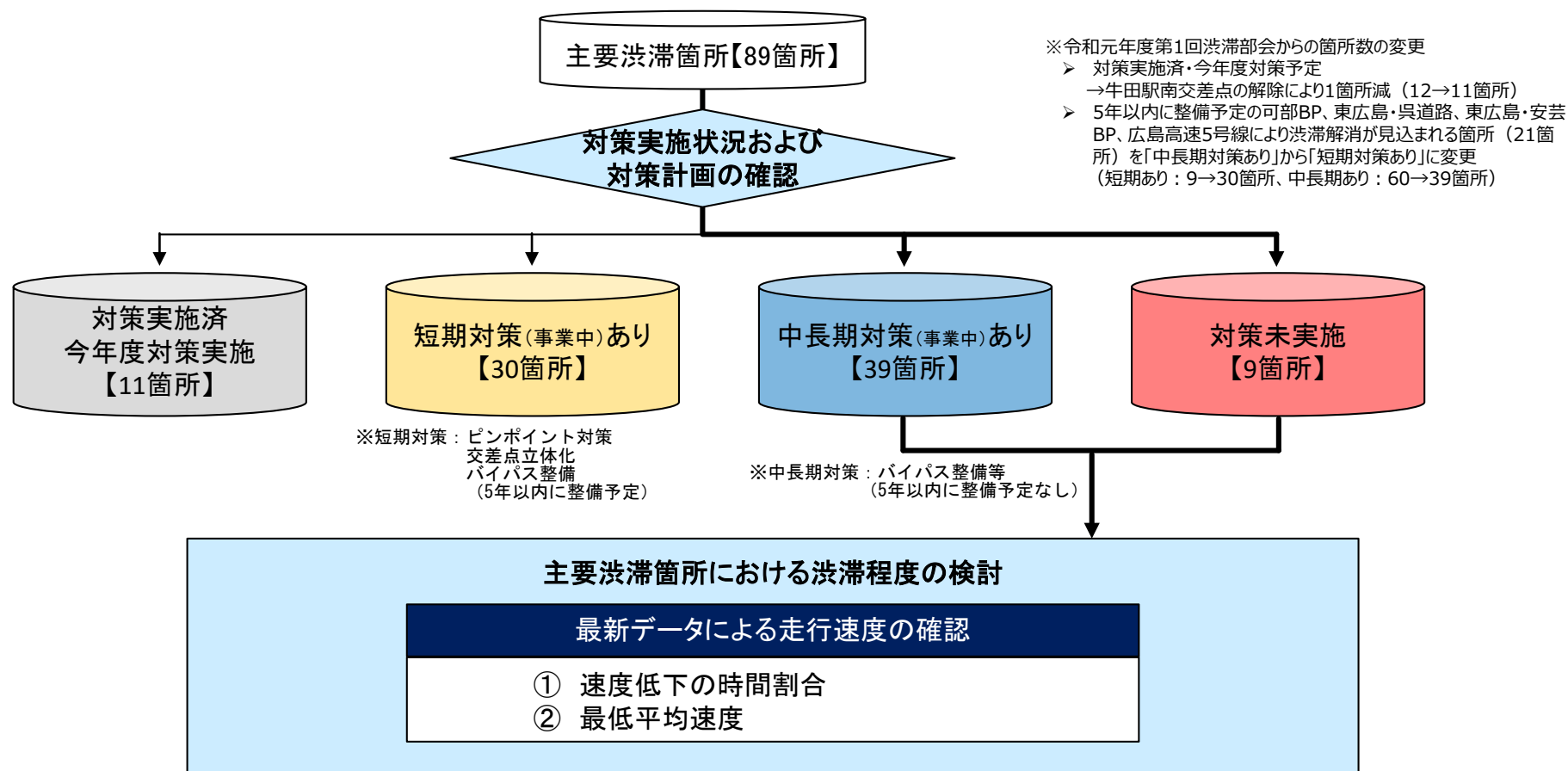
- 平成27年3月に策定した渋滞対策の基本方針等を踏まえたうえで、主要渋滞箇所(89箇所)の対策内容について、前年度(令和元年度)の渋滞対策部会から再整理を行い、各箇所に対する短中長期計画を定めた。

今後の進め方(案)

- 今後も関係機関が連携し、課題の状況を把握・共有するとともに、渋滞対策を推進していく。
- 渋滞対策の推進にあたっては、対策実施状況や客観的データに基づきながら、渋滞の程度を把握し、中長期対策計画の完成が概ね5年以内に見込まれず、渋滞の程度が大きい箇所は優先順位を定め、関係者間でピンポイント対策(ソフト施策含む)の議論を実施していく。
- 社会基盤整備等の周辺状況変化に鑑みながら、主要渋滞箇所として登録されていない箇所も含め、実態に即した渋滞状況の把握を行う。

今後の対策計画の検討手順

- 主要渋滞箇所に対して、短中長期計画を定めました。
- 渋滞程度を把握し優先度を定め、関係者間でピンポイント対策（ソフト施策含む）の議論を進めます。

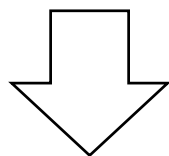


今後の対策計画の検討手順

- 優先度の評価を行うにあたり、評価項目（案）を作成しました。
- 「速度低下の時間割合」、「最低平均速度」の指標より評価することを検討しています。

<評価項目（案）>

評価項目	項目概要	評価結果	
		基準	評価（ランク）
① 速度低下の時間割合	全流入部について旅行速度が20km/hを下回る時間の割合【R2点検結果より】 ＜例：4枝交差点の場合＞ 4枝×12時間＝48時間のうち30時間で速度低下 ⇒ $30 \div 48 = 63\%$	75%以上	A
		75%未満	B
② 最低平均速度	各流入部の昼間12時間平均速度の最低値【R2点検結果より】	10km/h未満	A
		10km/h以上	B

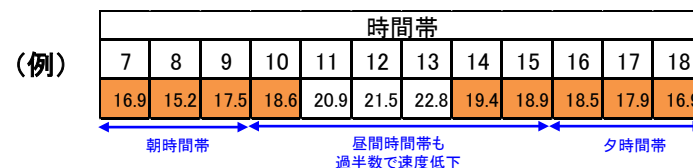


指標①②どちらかの評価（ランク）が「A」であれば、「優先度：I」とする

≪①速度低下の時間割合の考え方≫

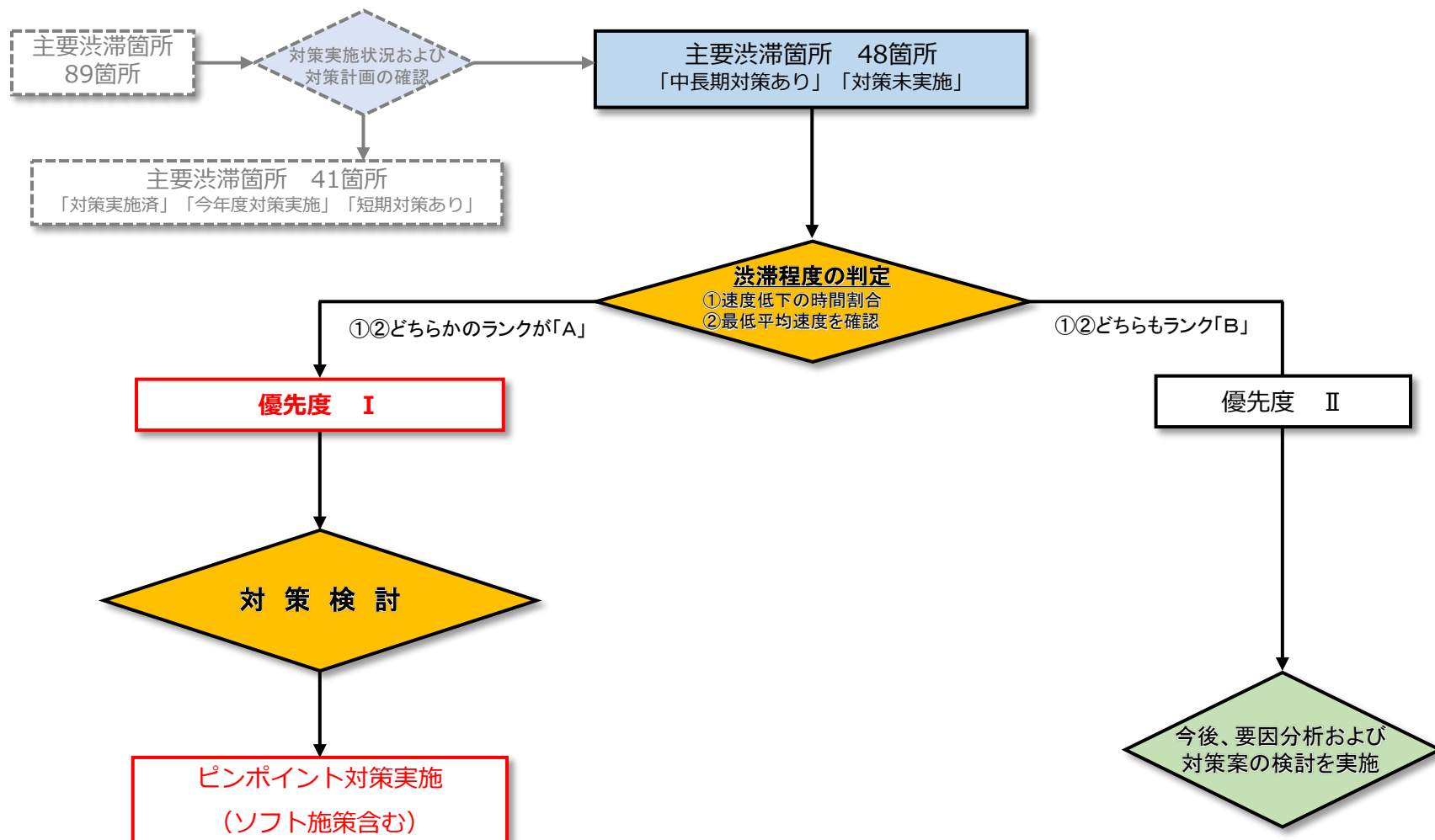
速度低下時間数(20km/未満)
⇒ 9時間/12時間＝75%

朝夕の時間帯だけでなく、昼間も過半数が速度低下している箇所



今後の対策計画の検討手順

- 主要渋滞箇所のうち「中長期対策あり」「対策未実施」である48箇所について、渋滞程度により、優先度を検討します。
- 優先度「Ⅰ」となった箇所についてピンポイント対策（ソフト施策含む）の検討を進めます。



4.観光地における渋滞対策について

■宮島口における渋滞対策の取り組み

【宮島口】混雑状況（令和元年GW）

- 宮島口周辺駐車場では、観光車両が集中し、海側駐車場から順次満車状態になります。
- 国道2号では、上り側で山側駐車場への入庫待ち車両や海側駐車場への右折車両等が直進車両を阻害し、下り側で海側駐車場への左折車両が直進車両を阻害しています。

<宮島口周辺駐車場混雑状況>



宮島駐車場（市営）の時間帯別満空状況

日付	4/28 (日)	4/29 (月)	4/30 (火)	5/1 (水)	5/2 (木)	5/3 (金)	5/4 (土)	5/5 (日)
8時	満	空	満	満	満	満	満	満
9時	満	満	満	満	満	満	満	満
10時	満	満	満	満	満	満	満	満
11時	満	満	満	満	満	満	満	満
12時	満	満	満	満	満	満	満	満
13時	満	満	満	満	満	満	満	満
14時	満	満	満	満	満	満	満	満
15時	満	満	満	満	満	満	満	満
16時	満	満	満	満	満	満	満	満
17時	満	空	満	満	満	満	満	満

写真2



ポートレース宮島第5駐車場の時間帯別満空状況

日付	4/28 (日)	4/29 (月)	4/30 (火)	5/1 (水)	5/2 (木)	5/3 (金)	5/4 (土)	5/5 (日)
8時	空	空	空	空	空	空	空	空
9時	空	空	空	空	空	空	空	空
10時	空	空	空	満	空	空	空	空
11時	空	空	空	満	満	満	満	満
12時	満	空	満	満	満	満	満	満
13時	満	満	満	満	満	満	満	満
14時	満	空	満	満	満	満	満	満
15時	満	空	満	満	満	満	満	満
16時	満	空	満	満	満	満	満	空
17時	満	空	空	満	満	満	空	空

資料：廿日市市

<宮島口周辺交通状況>



写真3 山側駐車場への左折車両



写真4 海側駐車場への左折車両

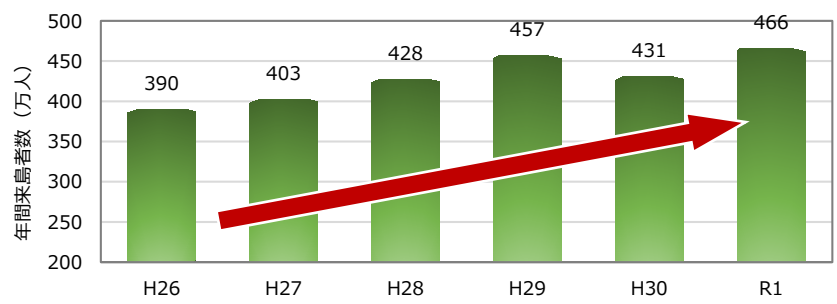




【宮島口】これまでの対策と今後の対策予定

- 宮島の観光客は年々増加しており、これまで、関係機関が連携しパーク＆ライドや道路情報板による高速道路への迂回誘導等の渋滞対策を実施してきました。今後は、AIを活用した通過交通の排除やAIデータの把握・配信、広島電鉄の軌道移設による踏切除去、道路改良等の渋滞対策を実施していきます。

<宮島の来島者数の推移>



資料: 廿日市市

<渋滞対策（パーク＆ライド）>



<これまでの渋滞対策の取組状況>

	対策種別	渋滞対策内容	実施主体
①	情報提供	駐車場満車・空車状況の提供（Web掲載） パーク＆ライド（チラシ配布） 渋滞カレンダー（Web掲載）	廿日市市 国土交通省 広島県 NECXO西日本
②	駐車場活用	パーク＆ライド （ちゅーピーパーク、ゆめタウン廿日市） 宮島競艇駐車場の活用 市営駐車場立体化（検討中）	廿日市市
③	ドライバーへの 情報提供	道路情報板による広島岩国道路利用促進 VICSによる情報発信	国土交通省 広島県警 NEXCO西日本
④	AI・ICTの 活用	携帯アプリを活用した情報発信	ひろしまサンドボックス※ （NTT西日本）コンソーシアム代表 （廿日市市）コンソーシアムメンバー （広島県）バックアップアドバイザー
⑤	ハード対策	宮島口四丁目交差点の左折レーン延伸	国土交通省
⑥	その他	案内看板・交通誘導員による交通整理	廿日市市

※ひろしまサンドボックス「宮島エリアにおけるストレスフリー観光」（コンソーシアム代表：NTT 西日本）

<今後の新たな渋滞対策の取組（予定）>

	対策種別	渋滞対策内容	実施主体
⑦	AI・ICTの 活用	通過交通の排除の取り組み	国土交通省
⑧		データ蓄積、配信	ひろしまサンドボックス※ （NTT西日本）コンソーシアム代表 （廿日市市）コンソーシアムメンバー （広島県）バックアップアドバイザー
⑨	ハード対策	国道2号桟橋入口交差点の 下り左折レーン延伸整備	国土交通省
⑩		広島電鉄の軌道移設による踏切除去	広島・廿日市市

※ひろしまサンドボックス「宮島エリアにおけるストレスフリー観光」（コンソーシアム代表：NTT 西日本）

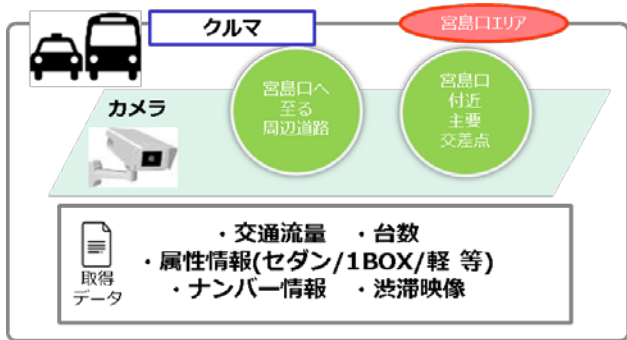
■ ひろしまサンドボックスの取り組み

- カメラ等のIoTデバイスから、車の流れに関するデータを取得し、A I 分析により渋滞対策に活用するとともに、宮島口付近の渋滞状況の動向をライブ配信し、視覚的に情報を伝えます。
- 車両ナンバー認識カメラは、2地点間の車両通過時間の情報をデータとして蓄積します。更に、通過した車両ナンバーの情報(県・車両種別・レンタル等)も取得しデータ蓄積します。
- 渋滞映像カメラは渋滞状況をリアルタイムで配信します。

＜渋滞対策の取り組み＞

AI分析を行い、観光客に交通手段を誘導することで混雑を回避

- 車での移動時間を一定時間毎に取得し、携帯用アプリ等で情報を提供する。
- 蓄積した所要時間情報を、AI分析により渋滞対策に活用し、携帯用アプリ等で情報を提供する。
- 混雑状況をライブ映像により視覚的に訴え、渋滞への回避行動を誘引する。



携帯用アプリのイメージ

※イメージのため、実際と異なります。



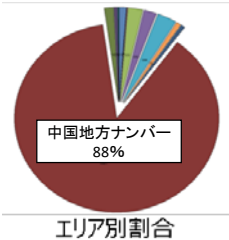
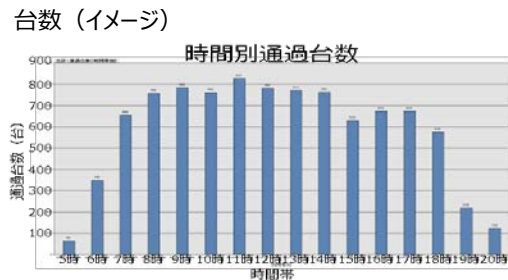
※ひろしまサンドボックス「宮島エリアにおけるストレスフリー観光」
（コンソーシアム代表：NTT西日本、広島県もバックアップアドバイザーとして参画）の取組の一環です。

車両ナンバー認識カメラと渋滞映像カメラ



取得データ例

通過車両のデータを蓄積することで今後更なる渋滞対策に活用可能

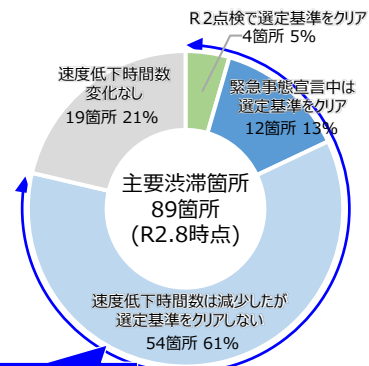


5.新型コロナウイルスに伴う渋滞状況 の変化について

新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化について

- 緊急事態宣言中（4/17～5/13）の旅行速度を用いて、主要渋滞箇所の点検を実施しました。
- 市街地の主要渋滞箇所を中心に、約8割の箇所で速度低下時間数の減少傾向がみられました。
- 選定基準をクリアしない箇所については、今後引き続き原因分析を行っていく。

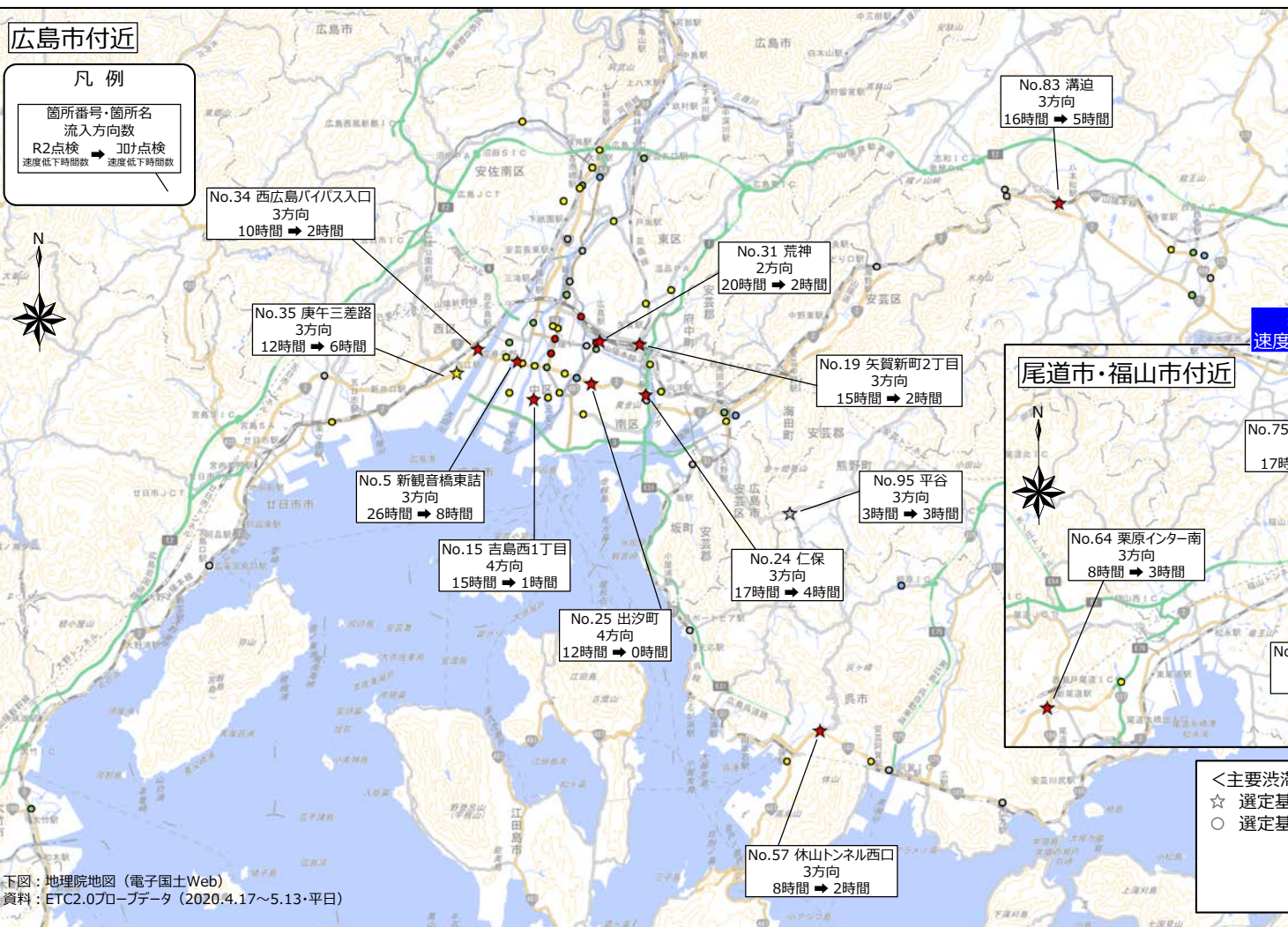
＜速度低下時間数の増減＞



広島市付近

凡 例

箇所番号・箇所名
流入方向数
R2点検 → 30点検
速度低下時間数 → 速度低下時間数



約8割の箇所で
速度低下時間数が減少

尾道市・福山市付近



下図：地理院地図（電子国土Web）
資料：ETC2.0プローブデータ（2020.4.17～5.13・平日）

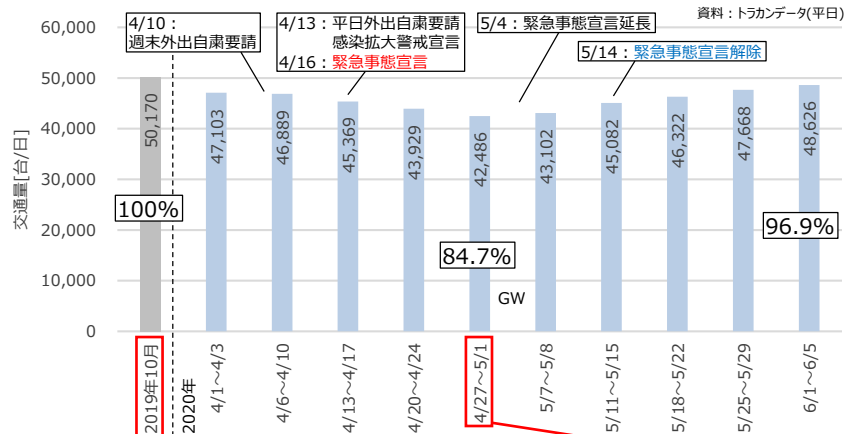
- | | |
|--|--|
| <p>＜主要渋滞箇所＞</p> <p>☆ 選定基準をクリアする</p> <p>○ 選定基準をクリアしない</p> | <p>＜速度低下時間数の増減＞</p> <p>□ 変化なし</p> <p>■ ～ -10%</p> <p>■ ～ -20%</p> <p>■ ～ -50%</p> <p>■ -50%～</p> |
|--|--|

下図：地理院地図（電子国土Web）
資料：ETC2.0プローブデータ（2020.4.17～5.13・平日）

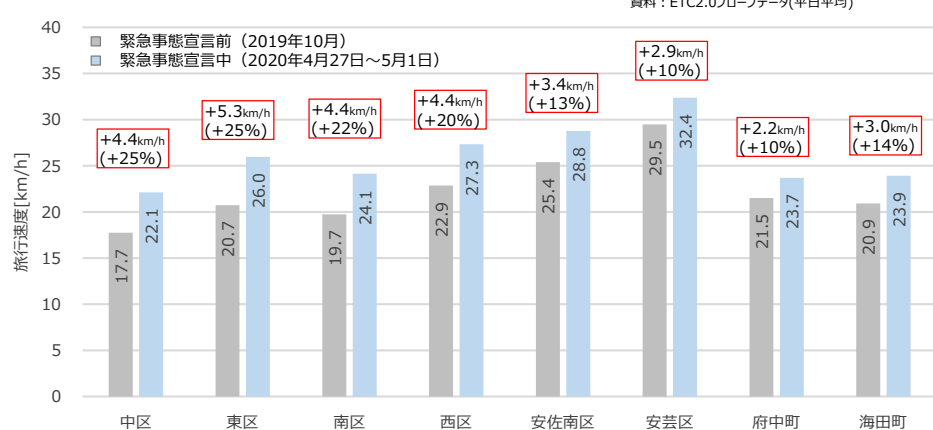
新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化について

- 緊急事態宣言以降、交通量は次第に減少し、GW直前には約15%減少しました。(国道2号・竹屋)
- 広島エリアにおける主要路線の旅行速度は各区町で10%以上向上しました。
- 一方、広島駅や市役所の周辺、海田町の周辺では混雑が残る状況です。

交通量の変化 (国道2号・竹屋)



広島エリア・各区町の速度の変化



速度の変化 (広島エリア)

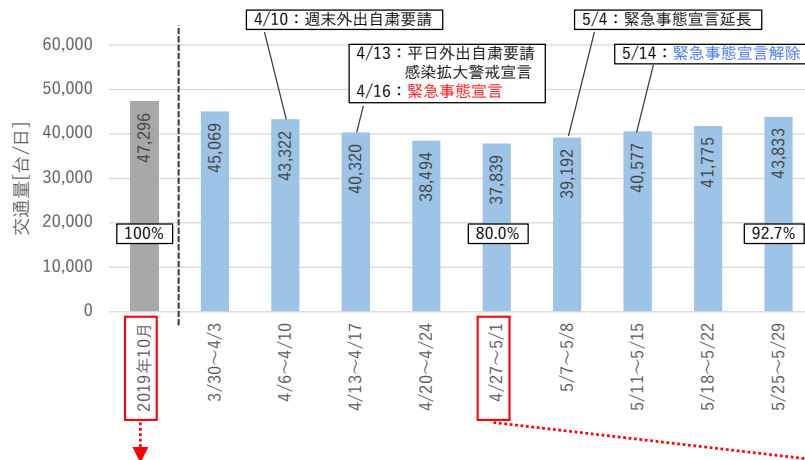


新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化について

- 緊急事態宣言以降、交通量は次第に減少し、福山市内の国道2号では、GW直前には約20%減少しました。旅行速度は国道の各路線で50%以上向上しました。
- 一方で、福山市中心部の主要渋滞箇所を中心として、混雑は残る状況です。

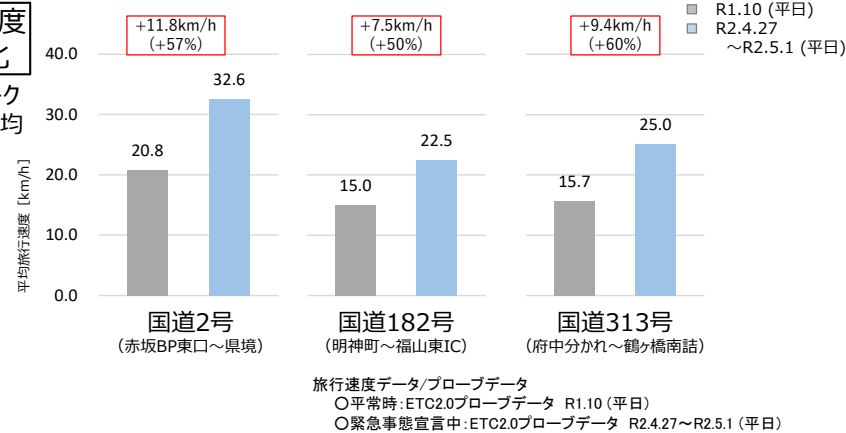
交通量の変化

国道2号
西桜



旅行速度の変化

朝タピーク
4時間平均



速度の変化 (広域)



【凡例】
旅行速度[km/h]
 20以下
 20 ~ 30以下
 30 ~ 40以下
 40 ~ 50以下
 50 ~
 ● 主要渋滞箇所
 「広島県の主要渋滞箇所」
 (令和2年8月時点)

旅行速度データ/プローブデータ
○ 平常時: ETC2.0プローブデータ R1.10 (平日)
○ 緊急事態宣言中: ETC2.0プローブデータ R2.4.27~R2.5.1 (平日)

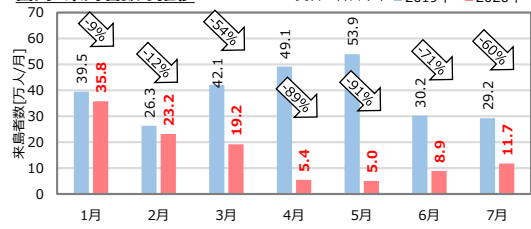


【宮島口】新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化

- 全都道府県への緊急事態宣言発令(4/16)以降、宮島の来島者数は大幅に減少しました。
- 2019年GW期には上りは油ヶ免交差点付近まで、下りは西広島BPまで速度低下が発生しました。
- 2020年GW期には20km/h以下の速度低下は確認されませんでした。

宮島 来島者数の推移

資料：廿日市市 2019年 2020年



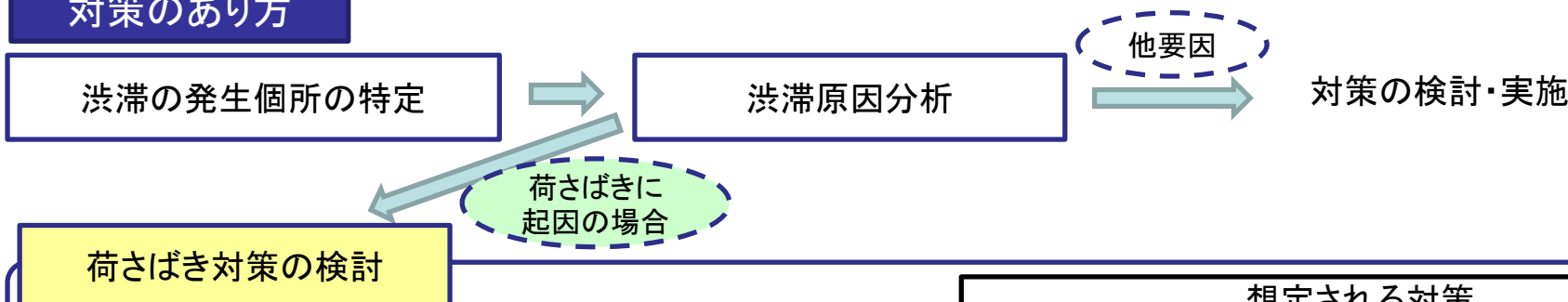
6.都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策

都市内の路上荷さばき起因する渋滞対策の考え方

背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきました。
- また、駐車場整備についても各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められています。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在します。

対策のあり方



①ソフト対策の実施（共同集配送等地域ルールへの運用等）

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- ・路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷さばき施設の整備（特定車両停留施設）

想定される対策

ソフト対策

地域ルール
の周知（例）



吉祥寺商店街
（東京都武蔵野市）

ハード対策

路外共同
荷さばき施設（例）



吉祥寺商店街
共同集配送センター
（東京都武蔵野市）

停車帯
（貨物車専用）（例）



花園町通り
（愛媛県松山市）

※出典：第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、
ストリートデザインガイドライン（令和2年3月 国土交通省都市局・道路局）

7.重要物流道路における交通アセスメント

- 重要物流道路における交通アセスメントの背景
- 重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン
- 重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル

重要物流道路における交通アセスメントの背景

- 平成29年3月に、商業施設等の沿道立地による渋滞の発生抑制を目的とした土地利用等による渋滞対策の方向性がとりまとめられました。また、平成31年4月に平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保を目的とした「重要物流道路」の指定制度が創設されています。
- これらを踏まえると、重要物流道路上での土地利用に起因する渋滞抑制に向け、関係者が連携した取組みの強化が不可欠です。

1. 道路周辺の土地利用等による渋滞対策[概要]

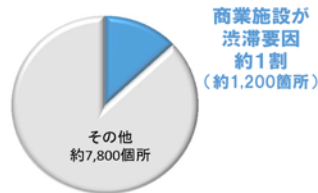
現状と課題

【渋滞と立地の現状】

- ① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。

- ② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



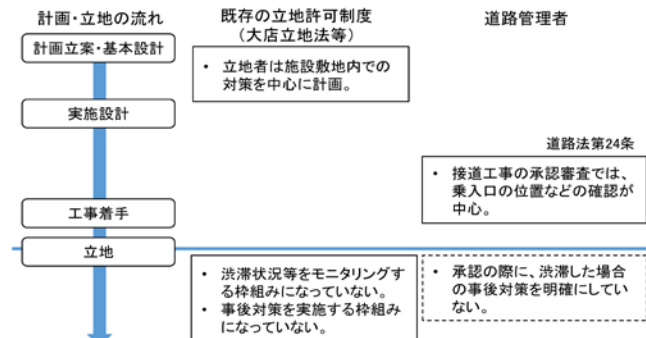
【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】



【制度的課題】

- ① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度（大店立地法等）では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。
- ② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



今後の方向性

- ① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。
- ② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。
- ③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。
- ④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン(令和元年8月)

- 重要物流道路における交通アセスメントの確実な実施及び渋滞対策協議の合理化・効率化を図るべく、道路管理者としての対応方針を示すガイドラインが令和元年8月に策定され、令和2年1月1日から施行されています。

ガイドラインの趣旨

重要物流道路における交通の円滑の確保を目的に交通アセスメントの確実な実施及び渋滞対策協議の合理化・効率化を図るべく、道路管理者としての対応方針を示すガイドラインとして策定

対象施設

重要物流道路のうち一般国道(指定区間)の沿線の立地予定施設で、下記条件を全て満たす施設

- 1) 店舗面積1,000m²超の小売業or延床面積20,000m²超の施設

※小売業は飲食店業除き物品加工修理業含む
※集合住宅を除く

- 2) 法令で道路管理者協議が必要な施設(以下「法定協議」という)

※都市計画法第32条、条例等

- 3) 半径2km以内に主要渋滞箇所が存在

※重要物流道路上に存在

- 4) 乗入れ工事の承認申請を予定

※道路法第24条に基づく

交通影響予測

法定協議において道路管理者が申請者に対して結果提出を求める

※警察・自治体ほか関係行政機関の意見聴取の上で柔軟に対応

【予測手法】原則として静的手法、ただし下記施設では動的手法の採用を検討すべき
・店舗面積10,000m²超の小売業 ・道路管理者が特に必要と認める施設

渋滞対策

予測で渋滞の悪化or新規発生を確認

→ 道路管理者は申請者に渋滞対策及び対策実施時の交通影響予測結果を求める

【対策例】・敷地内における対策

・周辺道路における対策(ソフト 公共交通機関利用促進等、ハード 付加車線設置、交差点改良等)

※警察・自治体ほか関係行政機関の意見聴取を踏まえ、適切に判断

乗入れ工事承認における留意事項

①申請時 法定協議の合意を確認／法定協議未実施の場合は申請者に対して協議実施を指導

※必要に応じて承認申請者に対して申請書の補正を求める

②承認時 対策実施していても渋滞悪化・発生が確認された場合は、申請者は道路管理者と協議の上所要の対策を講じるよう、承認の際に文書により行政指導を行うこと

対象施設の立地後の対応

主要渋滞箇所の悪化、新たな渋滞箇所の発生の有無を道路管理者が検討

※渋滞部会等の機会で実施

渋滞の悪化
新規発生

道路管理者は承認申請者に対して渋滞対策を求める ※乗入れ工事承認時の行政指導に基づく

関係行政機関との連携

自治体の開発許可担当部局等から申請者に対して道路管理者協議を促してもらう等協力関係の構築に努める

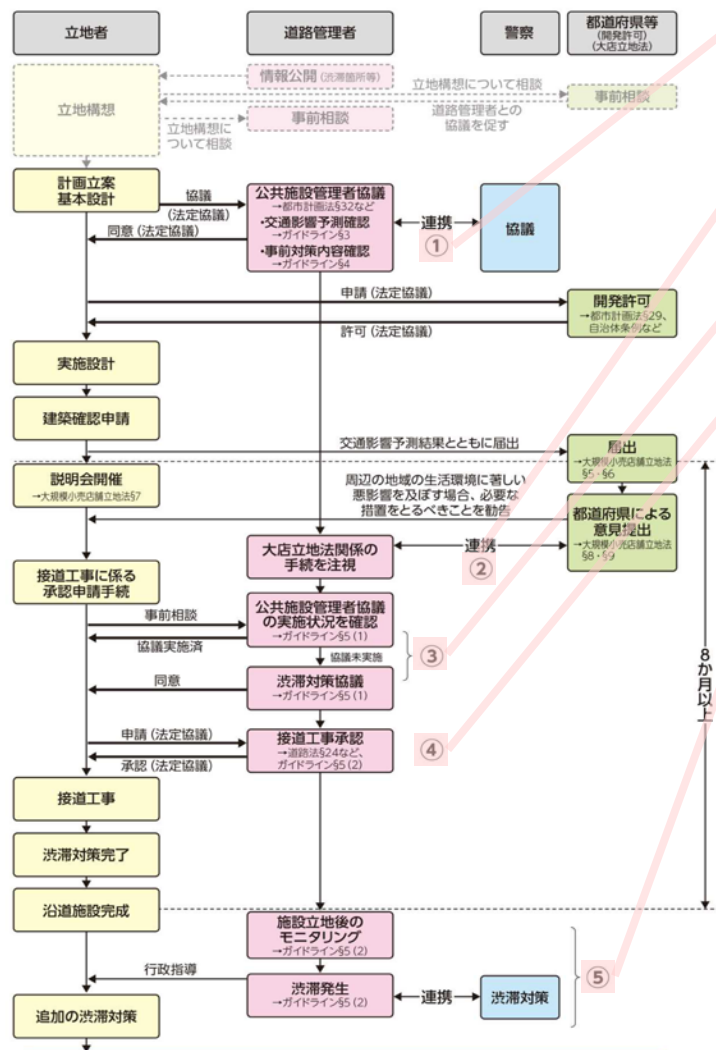
【施行期日】 令和2年1月1日

※令和2年1月1日以前に法定協議が開始された施設には適用しない

重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル(R元年8月)

- ガイドラインに基づいた交通アセスメント実施のための技術運用マニュアルも策定されています。
- 立地者・道路管理者・警察の他、各県の渋滞対策協議会とも連携した交通アセスメントの実施が求められており、今後、取り組んでいく予定です。

■ 道路交通アセスメントの流れおよびポイント



① 都市計画法等に基づく公共施設管理者への協議

- ・施設立地に際しては法令に基づく開発許可等を受けることが必要
- ・開発許可等を受けるにあたり、**道路管理者と協議し同意を得る**ことが必要

② 大規模小売店舗立地法関係の手続き

- ・都道府県等への届出手続きについては、法令上、道路管理者協議実施は担保されていない
- ・管内の都道府県等に対し、**適宜道路管理者へ情報提供**してもらえようあらかじめ依頼

③ 道路法第24条に基づく道路管理者への事前相談

- ・申請に先立ち、開発許可等に係る協議の実施・同意がなされているか確認

④ 道路法第24条に基づく接続工事の承認

- ・立地後に渋滞等が生じた場合の渋滞対策実施等について、**行政指導として立地者に要請**
- ・具体的には、道路利用者実施のモニタリングで対策が必要と判断された場合、協議に応じる・必要な調査やデータの提供・対策が必要と判断された場合には対策実施に協力が求められる

⑤ 施設立地後の事後対策

- ・道路管理者がモニタリングを実施し、施設が原因となる渋滞悪化・発生と判断された場合、立地者にデータ提供等の協力要請や対策実施を求める
- ・要請は**行政指導の一環**として行うもので、**立地者の任意の協力**を得るものであることに留意

協力体制

- ・**学識経験者**(交通工学・交通計画に見識のある者)に助言を求めてもよい
- ・道路管理者側の担当は**国道事務所**とする
渋滞対策担当部署、交通安全担当部署、接道工事承認担当部署等が連携して協議に当たる必要がある

施設立地後のモニタリング

- ・対象施設は、道路管理者として、各都道府県に設置された**渋滞対策協議会等**において**モニタリングを実施**すべきである
- ・モニタリングの**期間・方法等は道路管理者の判断**による