

平成24年度 第1回島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会

日時：平成24年7月26日（木）

14：00～15：30

場所：松江国道事務所 3階大会議室

会 議 次 第

1. 開会

2. 部会長あいさつ

3. 議 事

(1) 規約改正について **【資料-1】**

(2) 主要渋滞箇所（仮称）の抽出方針について

1) 今後の渋滞対策の推進・検討の流れ **【資料-2】**

2) 主要渋滞箇所（仮称）の考え方及び抽出フロー（案）

【資料-3】

(3) 意見交換

4. 閉会

平成24年度 島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会（第1回）

出席者配席表

副会長 島根県土木部 高速道路推進課長	部長 国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所長
---------------------------	--------------------------------

入口	島根県警察本部 交通部 交通規制課長					国土交通省中国地方整備局 浜田河川国道事務所長
	島根県警察本部 交通部 交通規制課 交通管制センター長					国土交通省中国地方整備局 道路部 道路計画課長
	島根県土木部 道路維持課長 代理 道路防災グループリーダー					国土交通省中国運輸局 島根運輸支局 首席運輸企画専門官
	島根県土木部 道路建設課長 代理 県道グループリーダー					西日本高速道路株式会社 中国支社 総務企画部 企画調整課長
	島根県土木部 都市計画課長					松江市 建設部長
	国土交通省中国地方整備局 浜田河川国道事務所 道路管理課長	国土交通省中国地方整備局 浜田河川国道事務所 調査設計課長	国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所 調査設計課長	国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所 建設専門官		

記者席	事務局			
	島根県土木部 高速道路推進課 主任	島根県土木部 高速道路推進課 道路企画調査グループリーダー	国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所 調査設計課 企画係長	国土交通省中国地方整備局 道路部道路計画課 調査第2係長
		島根県土木部 道路維持課 道路防災グループ サブリーダー(企画員)	国土交通省中国地方整備局 浜田河川国道事務所 調査設計課 計画係長	西日本高速道路株式会社 中国支社 総務企画部 企画調整課主任

平成24年度 島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会（第1回）

出席者名簿

所属	役職名	氏名	備考
中国地方整備局			
道路部 道路計画課	課長	北潤 弘康	委員
道路部 道路計画課	調査第二係長	前田 邦博	
松江国道事務所	所長	清水 純	部会長
松江国道事務所 管理第二課	建設専門官	亀井 久勝	委員
松江国道事務所 調査設計課	課長	西ノ原 真志	委員
松江国道事務所 調査設計課	企画係長	井場 英雄	
浜田河川国道事務所	所長	高橋 広幸	委員
浜田河川国道事務所 調査設計課	課長	梅田 俊夫	委員
浜田河川国道事務所 道路管理課	課長	木村 邦久	委員
浜田河川国道事務所 調査設計課	計画係長	岡 武志	
中国運輸局			
島根運輸支局	首席運輸企画専門官	石指 淳	委員
西日本高速道路株式会社			
中国支社 総務企画部 企画調整課	課長	宗方 鉄生	委員
中国支社 総務企画部 企画調整課	主任	木村 浩	
松江市			
建設部	部長	石倉 正明	委員
島根県警察本部			
交通部 交通規制課	課長	早川 正一	委員
交通部 交通規制課	交通管制センター長	幸村 博	委員
島根県			
土木部 道路維持課 道路防災グループ	グループリーダー	森脇 和司	代理出席
土木部 道路維持課 道路防災グループ	サブリーダー	勝部 貴弘	
土木部 道路建設課 道路環境整備グループ	グループリーダー	西尾 博	代理出席
土木部 高速道路推進課	課長	原田 直樹	副部会長
土木部 都市計画課	課長	山本 誠	委員
事務局：島根県			
土木部 高速道路推進課 道路企画調査グループ	グループリーダー	宇田川 裕之	
土木部 高速道路推進課 道路企画調査グループ	主任	引野 亮	

島根県幹線道路協議会渋滞対策部会規約 改正(案) 新旧対照表

【資料－1】

現 行	改正案
<p style="text-align: center;">島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会規約</p> <p>(名称) 第1条 本会は、「島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会」(以下部会と言う)と称する。</p> <p>(設置) 第2条 部会は、「島根県幹線道路協議会」規約第3条第4項による「部会」に位置する。</p> <p>(目的) 第3条 部会は、島根県における総合的な渋滞対策を推進することを目的とする。</p> <p>(所掌事務) 第4条 部会は、前条の目的を達成するために次の事項について検討する。 (1) 渋滞対策プログラムの策定に関すること。 (2) 実施に当たっての連絡調整。 (3) その他、本会の目的に必要と認められる事項。</p> <p>(組織) 第5条 部会は、別表に掲げる委員により構成するものとする。</p> <p>(役員) 第6条 部会は、次の委員を置く。 部会長 1名(国土交通省松江国道事務所長) 副部会長 1名(島根県土木部道路建設課長) 2. 部会長は部会を代表し、会務を総括する。副分会長は、部会長を補佐し部会長に事故のあるときは、この任務を代行する。</p> <p>(運営) 第7条 部会は、必要に応じて部会長が招集する。</p> <p>(事務局) 第8条 事務局は、島根県土木部道路建設課に置く。</p> <p>(付則) この規約は平成5年6月8日から施行する。 この規約は平成6年8月23日から施行する。 この規約は平成7年12月19日から施行する。 この規約は平成16年5月7日から施行する。</p>	<p style="text-align: center;">島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会規約</p> <p>(名称) 第1条 本会は、「島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会」(以下部会と言う)と称する。</p> <p>(設置) 第2条 部会は、「島根県幹線道路協議会」規約第3条第4項による「部会」に位置する。</p> <p>(目的) 第3条 部会は、島根県における総合的な渋滞対策を推進することを目的とする。</p> <p>(所掌事務) 第4条 部会は、前条の目的を達成するために次の事項について検討する。 (1) 渋滞対策プログラムの策定に関すること。 (2) 実施に当たっての連絡調整。 (3) その他、本会の目的に必要と認められる事項。</p> <p>(組織) 第5条 部会は、別表に掲げる委員により構成するものとする。</p> <p>(役員) 第6条 部会は、次の委員を置く。 部会長 1名(国土交通省松江国道事務所長) 副部会長 1名(島根県土木部高速道路推進課長) 2. 部会長は部会を代表し、会務を総括する。副部会長は、部会長を補佐し部会長に事故のあるときは、この任務を代行する。</p> <p>(運営) 第7条 部会は、必要に応じて部会長が招集する。</p> <p>(事務局) 第8条 事務局は、島根県土木部高速道路推進課に置く。</p> <p>(付則) この規約は平成5年6月8日から施行する。 この規約は平成6年8月23日から施行する。 この規約は平成7年12月19日から施行する。 この規約は平成16年5月7日から施行する。 この規約は平成24年 月 日から施行する。</p>

島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会名簿 改正(案) 新旧対照表

【資料-1】

現 行			改正案		
(別表) 島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会名簿			(別表) 島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会名簿		
所 属 名	役 職 名	備 考	所 属 名	役 職 名	備 考
中国地方整備局 企画部 道路部	広域計画課長 道路計画課長 地域道路課長 交通対策課長	部会長	中国地方整備局 企画部 道路部	広域計画課長 道路計画課長 地域道路課長 交通対策課長	部会長
松江国道事務所	所長 調査設計課長 管理第二課長		松江国道事務所	所長 調査設計課長 建設専門官	
浜田河川国道事務所	所長 調査設計課長 道路管理課長		浜田河川国道事務所	所長 調査設計課長 道路管理課長	
中国運輸局 交通環境部 島根運輸支局	環境・安全防災課長 輸送課長		中国運輸局 交通環境部 島根運輸支局	環境課長 首席運輸企画専門官	
西日本高速道路株式会社 中国支社	交通技術課長	副部会長	西日本高速道路株式会社 中国支社	企画調整課長	副部会長
島根県警察本部 交通部	交通規制官 管制センター長		島根県警察本部 交通部	交通規制課長 交通管制センター長	
島根県 土木部	道路維持課長 道路建設課長 高速道路推進課長 都市計画課長		島根県 土木部	道路維持課長 道路建設課長 高速道路推進課長 都市計画課長	
松江市 都市建設部	部長		松江市 建設部	部長	

【背景】

- 「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ（高速道路のあり方検討有識者委員会 平成23年12月）」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘された
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されている
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られる



【方針】

関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進を図る



【具体的な進め方】

- 統一的なデータによる客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価軸の検討により、地域の実感にあった箇所を特定
- 特定された課題箇所の対策に係る検討を進め、対応に係る基本方針をとりまとめ

今後のスケジュール(案)

○交通基礎データの共有
○意見交換 等
第1回協議会の開催(7月26日)



○地域の渋滞箇所ポイントの素案決定
第2回協議会の開催



パブリックコメントの実施



○島根県における渋滞箇所ポイントの決定
第3回協議会の開催



○ソフト・ハードを含めた対策の検討

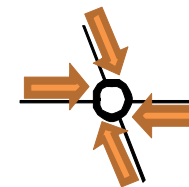


○検討結果のとりまとめ

一般道の課題箇所特定の方(案)

【資料-3】

交差点損失時間:
交差点に流入する区間で生じている損失時間(自由に走行できる状態からの遅れで、利用者が損失している時間)の合計



渋滞の課題の大きさを**交差点損失時間**で評価

※基本データは**H22センサス**

昼間12時間

ピーク時間帯

全国指標

しきい値の例
80万人時間/年相当
(混雑時の流入が20km/h以下に相当)

地域の課題を反映するデータによる補完

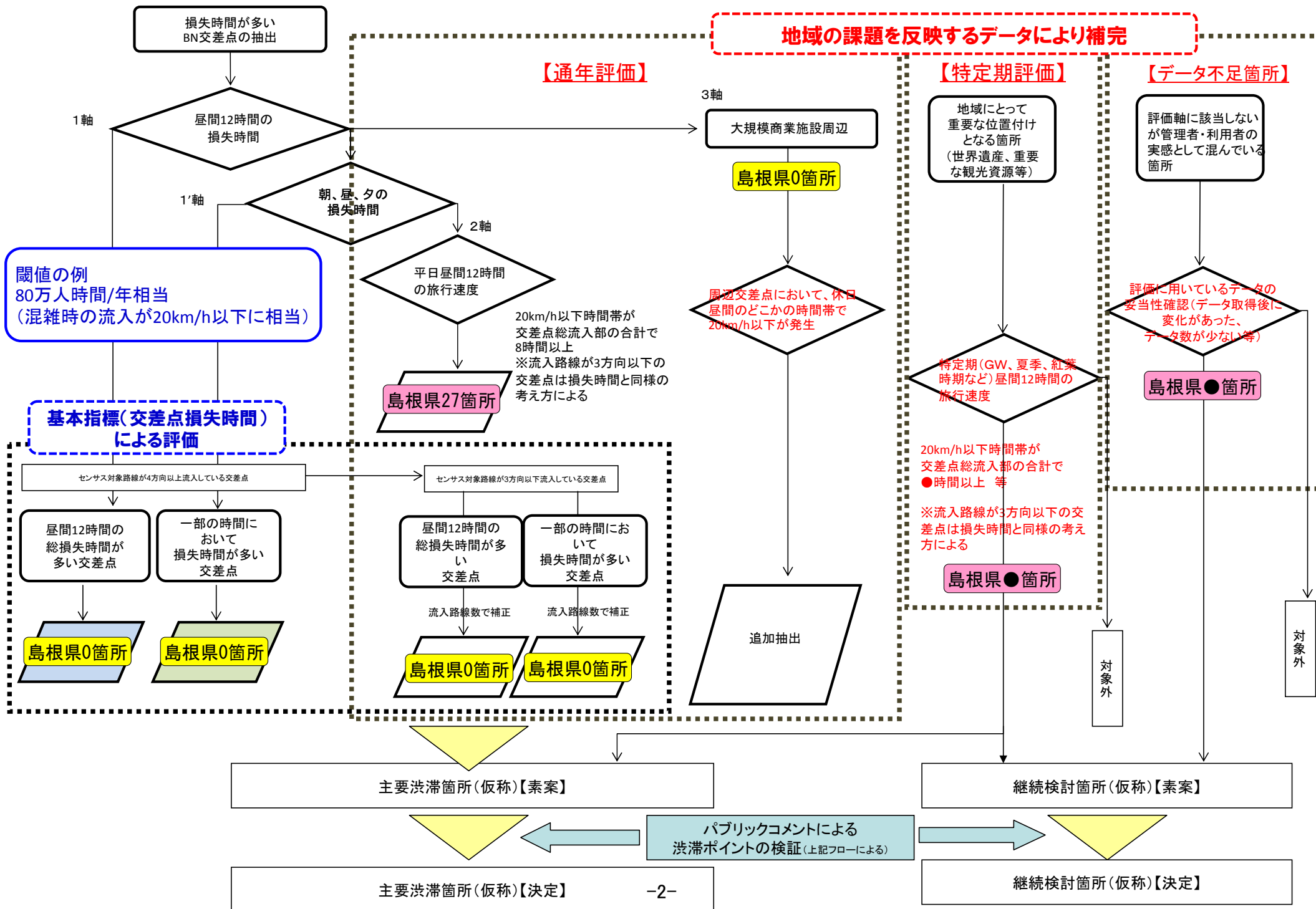
- ・平均旅行速度
- ・無料化社会実験の影響
- ・観光地等の休日特性
- ・大規模商業施設の影響 等

地域の実感の反映

主要渋滞箇所(仮称)の候補

主要渋滞箇所(仮称)の抽出フロー(案)

【資料-3】



混雑を表す20km/hの根拠

【資料-3】

・ JARTICや公安委員会等では、20km/h以下を混雑・渋滞の指標としている。

・ 道路交通情報センターにおける渋滞・混雑の定義



■ 通行止 ■ 事故等 ■ 混雑
■ チェーン規制 ■ 渋滞 ■ 他の規制
■ 調整中

道路交通情報Now!! では、渋滞を「赤色」、混雑を「だいたい色」で表示し、下表のように定められています。

区分	高速道路	都市高速道路	一般道路
渋滞	時速 40km以下	時速 20km以下	時速 10km以下
混雑	--	時速 20km ~ 40km	時速 10km ~ 20km

・ 国家公安委員会における渋滞・混雑の定義

道路の区分	「混雑」と表現すべき速度	「渋滞」と表現すべき速度
郊外部の高速自動車国道等	60キロメートル毎時以下	40キロメートル毎時以下
都市部の高速自動車国道等	40キロメートル毎時以下	20キロメートル毎時以下
その他の道路	20キロメートル毎時以下	10キロメートル毎時以下

・ 資料：国家公安委員会告示第12号

・ 警視庁による渋滞の判定基準

期 間：平成17年1月1日～12月31日の間
 時 間：午前7時00分～午後7時00分の12時間
 測定区間：都内一般道路～2,300km 都内首都高速道路～363km
判定基準：道路上における車両の交通が滞り、走行速度が20km/h未満になった状態
 数 値：平日における1時間平均渋滞長
 平日平均：土曜、日曜、休日及び特殊日（1月1～3日、12月29～31日）を除く平日の平均
 【注】平成16年版の「警視庁交通年鑑」から、平成12年より収集していた測定区間が変更された統計データを使用している。そのことから、平成15年版以前の「警視庁交通年鑑」との対比は行えない。

・ 資料：警視庁，警視庁交通年鑑

主要渋滞箇所(仮称)の抽出指標(案)について

【資料-3】

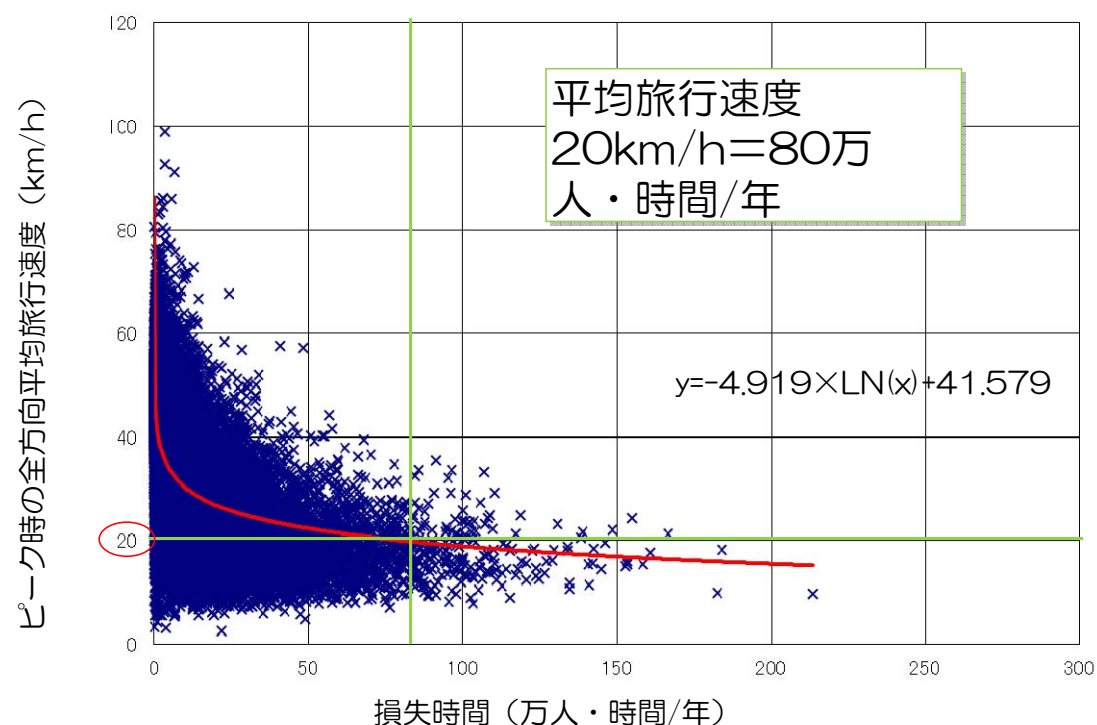
(1) 1軸(損失時間が80万人・時間/年以上の箇所)

〇80万人・時間/年とは…

終日混雑している交差点で、特にピーク時には全方向の旅行速度の平均が20km/h以下（信号待ち2回以上）となるような箇所

【損失時間とピーク時の全方向旅行速度の平均値との関係】

【交通状況のイメージ】

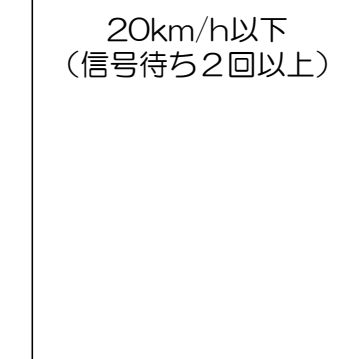
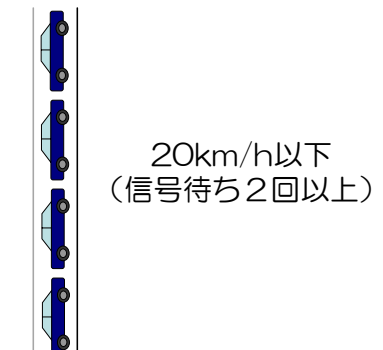


ピーク時において全方向の旅行速度の平均が20km/h以下

20km/h以下
(信号待ち2回以上)



20km/h以下
(信号待ち2回以上)



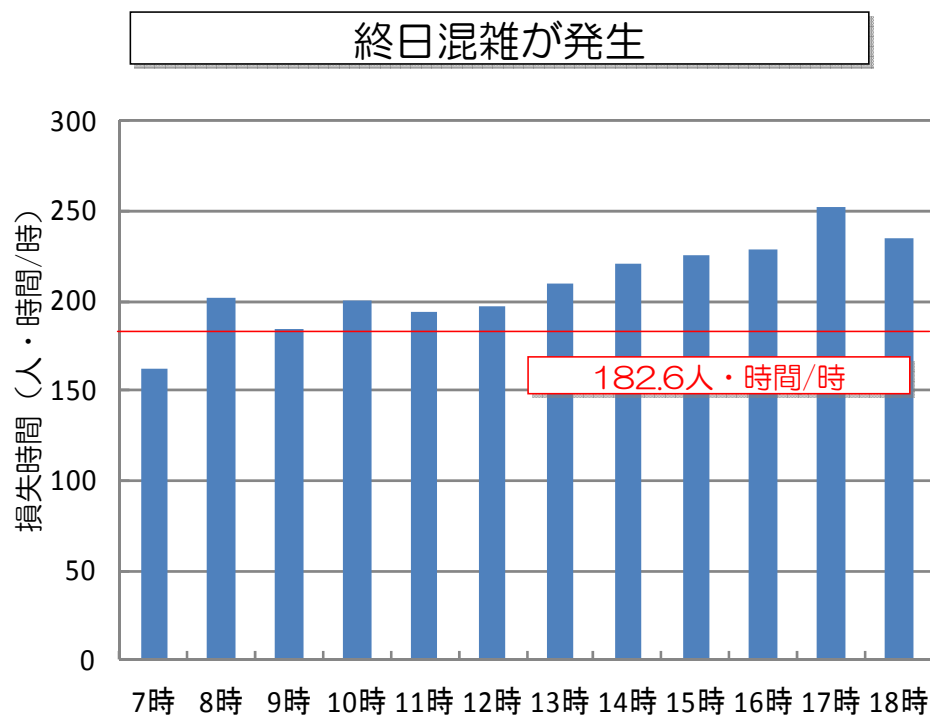
主要渋滞箇所(仮称)の抽出指標(案)について

【資料-3】

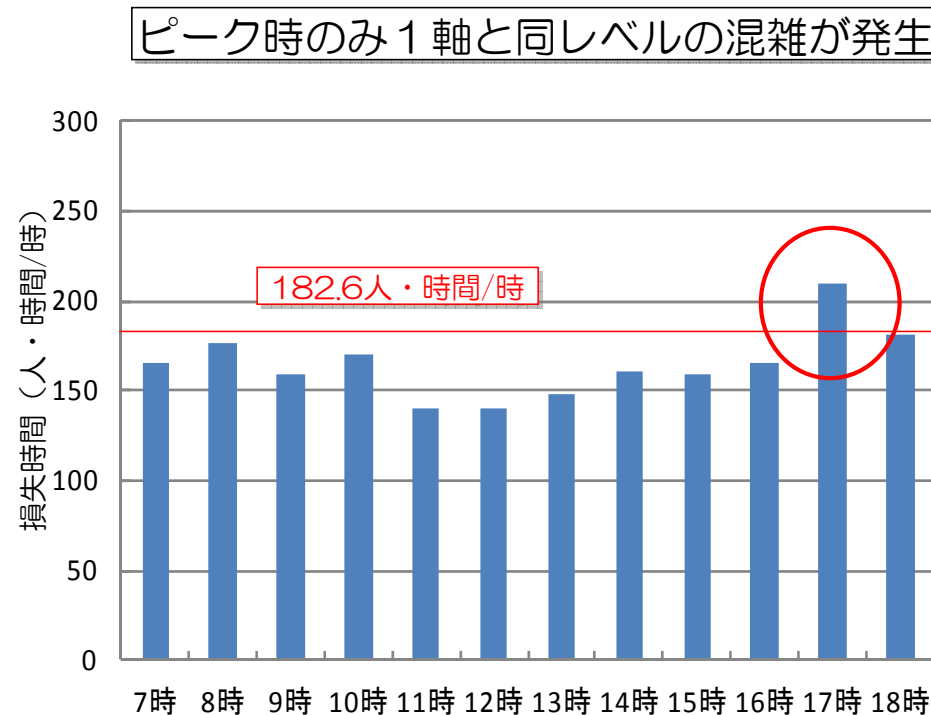
(2) 1' 軸(1軸以外でピーク時の損失時間が182.6人・時間/時以上の箇所)

1軸には対象とならないが、ピーク時には1軸と同程度の混雑となるような箇所
 $80\text{万人}\cdot\text{時間}/\text{年} \div 365\text{日} \div 12\text{時間} = 182.6\text{人}\cdot\text{時間}/\text{時}$

【1軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間】



【1' 軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間】

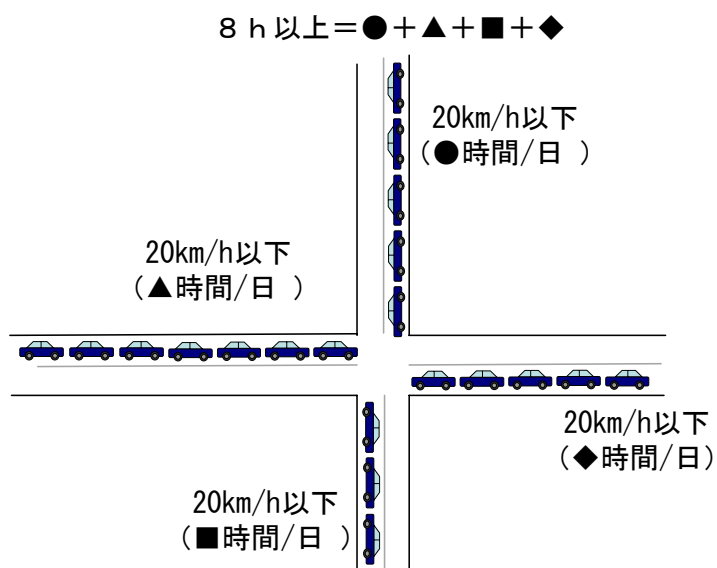


主要渋滞箇所(仮称)の抽出指標(案)について

【資料-3】

(3) 2軸(平均速度20km/h延べ8時間以上の箇所)

全方向の旅行速度20km/h以下の時間の総計が8時間/日以上



8時間以上 (例)

= ピーク時4h (朝夕各2h) × 2方向 or

= 2h × 4方向 等

(4) その他(特定期)

1) 観光入込による渋滞が発生

【指標案】 次頁以降参照

○事例箇所 (道の駅キララ多伎)

・夏季(海水浴シーズン)において渋滞発生(旅行速度20km/h以下が連続3時間発生[16時~18時])



多伎支所前の渋滞状況
(国道9号 多伎支所前
→キララ多伎方面)



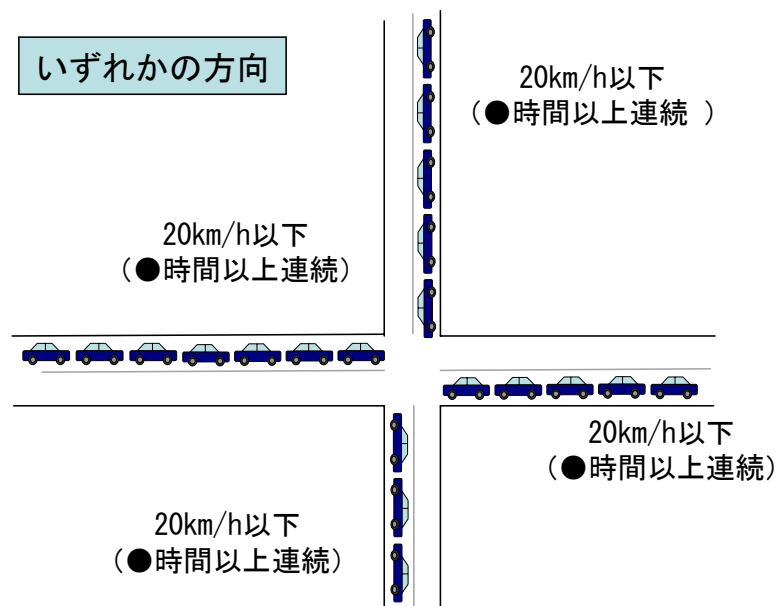
多伎支所前の渋滞状況
(国道9号 多伎支所前
→大田方面)

(4) その他(特定期)

1) 観光入込による渋滞が発生

【指標(事務局案1)】

特定期において、旅行速度が20km/h以下となる時間が、交差点のいずれかの方向において
3時間以上連続で発生



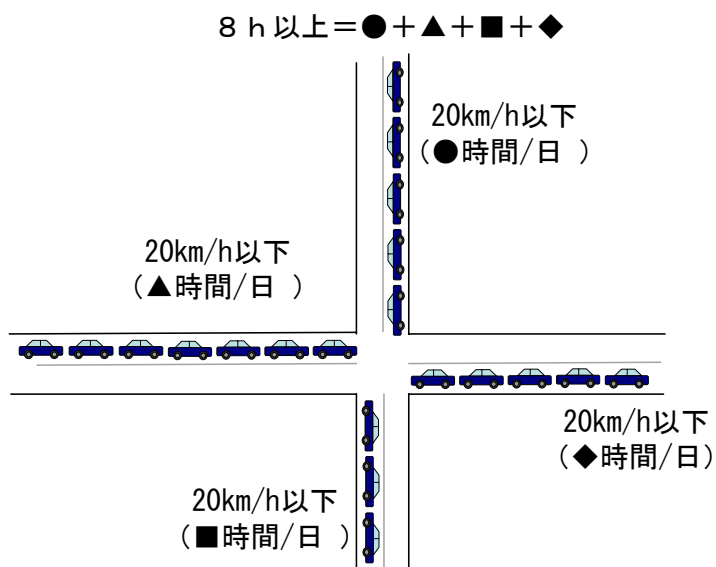
「交通渋滞実態調査マニュアル(土木研究所) P4」により、休日などのピーク時の渋滞状況を把握するには、3時間(連続)の調査を行うこととしている。

(4) その他(特定期)

1) 観光入込による渋滞が発生

【指標(事務局案2)】

特定期において、旅行速度が20km/h以下となる時間が、全方向の総計で延べ8時間以上で発生



8時間以上(例)
= ピーク時4h(朝夕各2h) × 2方向 or
= 2h × 4方向 等

(5) その他(データ不足等箇所)

1) 評価軸に該当しないが管理者・利用者の実感として混んでいる箇所

【指標案】

- ・ 無料化社会実験 (H22. 6. 28~H23. 6. 20) の影響を大きく受けている箇所
- ・ 交通体系変更の影響を大きく受けている箇所
- ・ 過年度に主要渋滞ポイントに選定されている箇所 など

○事例箇所 (五反田交差点)

- ・ 無料化社会実験 (H22. 6. 28~H23. 6. 20) の影響を大きく受けている箇所



東出雲(五反田交差点の代表区間センサス)

H17センサス			無料化社会実験前			無料化社会実験中			H22センサス		
平日	休日	全日	平日	休日	全日	平日	休日	全日	平日	休日	全日
		27,900	24,300	21,300	23,400	18,900	15,900	18,000			19,000

→無料化社会実験の並行する路線であるため、現状との整合が図れていない。
継続検討箇所として選定する。