令和2年度
第1回　島根県 幹線道路協議会 交通渋滞対策部会

渋滞対策部会資料

令和2年8月19日（水）

島根県 幹線道路協議会 交通渋滞対策部会

目　次

１．これまでの検討経緯
２．渋滞対策の実施状況
３．主要渋滞箇所のフォローアップ
４．渋滞対策の効果検証
５．主要渋滞箇所の特定解除
６．対策優先順位に基づいた渋滞対策の検討
７．観光地における渋滞対策
８．公共交通利用促進対策
９．新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化
10．重要物流道路における交通アセスメント
11．都市内の路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方

１．これまでの検討経緯

1. これまでの検討経緯

平成24年度	主要渋滞箇所の公表※	平成25年1月25日　公表 ※一般道路（島根県内）55箇所
平成26年度	渋滞対策の基本方針を策定	平成26年9月8日　第1回渋滞部会
平成27年度 （点検の継続実施）	H27年度　フォローアップ実施 ⇒主要渋滞箇所の特定解除箇所なし	平成27年9月30日　第1回渋滞部会
平成28年度 （点検の継続実施）	H28年度　フォローアップ実施 ⇒主要渋滞箇所の4ヶ所が特定解除	平成28年7月28日　第1回渋滞部会 ※一般道路（島根県内）51箇所
平成29年度 （点検の継続実施）	H29年度　フォローアップ実施 ⇒主要渋滞箇所の特定解除箇所なし	平成29年7月28日　第1回渋滞部会
平成30年度 （点検の継続実施）	H30年度　フォローアップ実施 ⇒主要渋滞箇所の1ヶ所が特定解除	平成30年8月31日　第1回渋滞部会 ※一般道路（島根県内）50箇所 平成31年3月7日　第2回渋滞部会
令和元年度 （点検の継続実施）	令和元年　フォローアップ実施 ⇒主要渋滞箇所の1ヶ所が特定解除	令和元年8月6日　第1回渋滞部会 ※一般道路（島根県内）49箇所 令和2年3月　第2回渋滞部会（書面開催）
令和2年度		

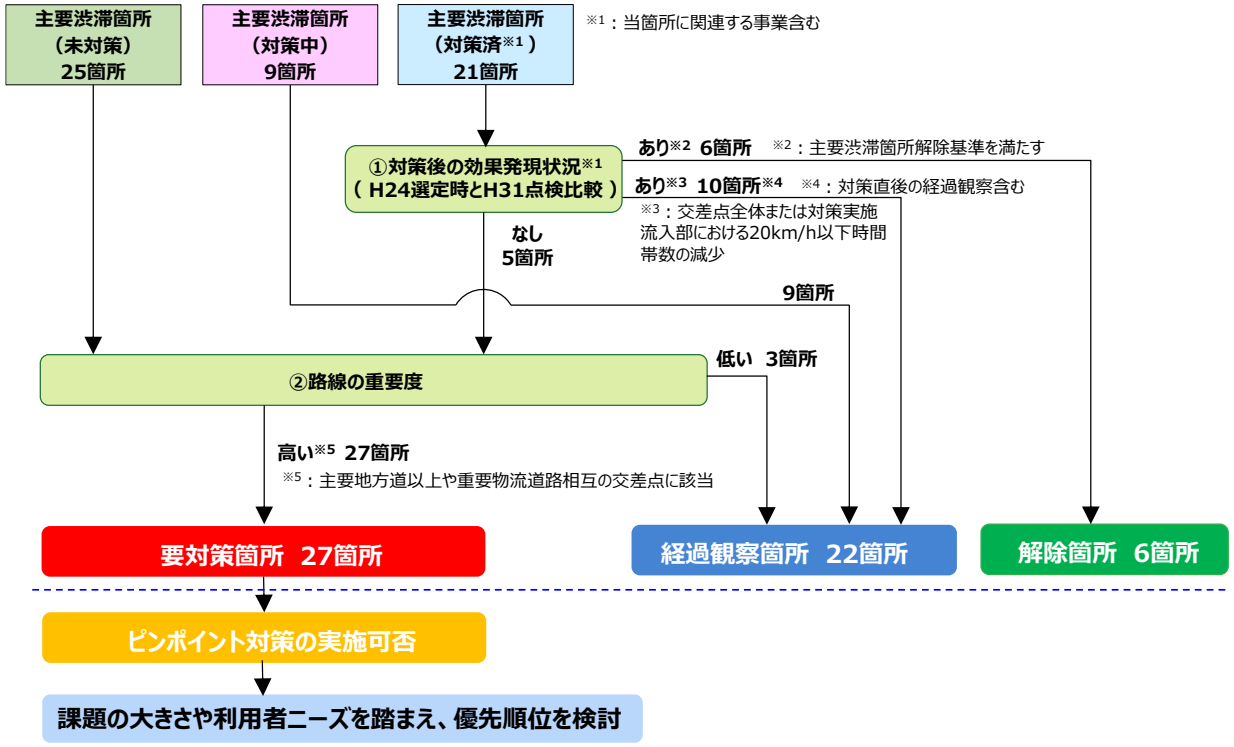
＜本日の議題＞

- 渋滞対策の実施状況
- 主要渋滞箇所のフォローアップ
- 渋滞対策の効果検証
- 主要渋滞箇所の特定解除
- 対策優先順位に基づいた渋滞対策の検討
- 観光地における渋滞対策
- 公共交通利用促進対策
- 新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化
- 重要物流道路における交通アセスメント
- 都市内の路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方

1. これまでの検討経緯

●令和元年度第1回渋滞部会（R1.8.6）において、主要渋滞箇所毎の対策状況、効果発現状況等を整理し、対策優先順を整理。
●要対策箇所となった27箇所について、ピンポイント対策が実施可能な箇所の抽出・整理のため調査・検討を進めることを決定。

主要渋滞箇所　優先度検討フロー



要対策箇所　27箇所

地区	番号	交差点名称	支線数	選定基準（時間帯数）	道路管理者	
					主道路	従道路
松江・安来	4	朝日町	4	8	県	県
	17	幸橋北	3	6	県	県
	21	東京橋	3	6	県	県
	27	幸橋	3	6	県	県
	39	菅田	4	8	県	市町
	6	宍道湖大橋北詰	4	8	県	県、市町
	5	袖師	3	6	国	県
	19	上乃木三差路	3	6	県	県
	9	宍道湖大橋南詰	3	6	県	県
	33	春日（みしまや前）	4	8	県	市町
	11	相生町	4	8	国	県
	15	上乃木９丁目	4	8	県	市町
	40	清水入口	3	6	国	県
	45	東津田	3	6	国	市町
出雲	8	渡橋中央	4	8	県	県
	25	出雲大社正門前	3	6	県	県
	12	市役所前	4	8	県	県
	22	出雲商工会館前	4	8	県	県
浜田	44	漁港入口	3	6	国	県
	51	浜田バイパス東口	3	6	国	国
益田	43	あけぼの東町	4	8	県	県、市町
	54	中吉田	4	8	国	国、県
	26	あけぼの本町	3	6	県	県
	37	栄町	3	6	国	県
	24	萩・石見空港入口	3	6	国	県
	46	高津ＩＣ	4	8	国	国、県
	55	須子	3	6	国	県

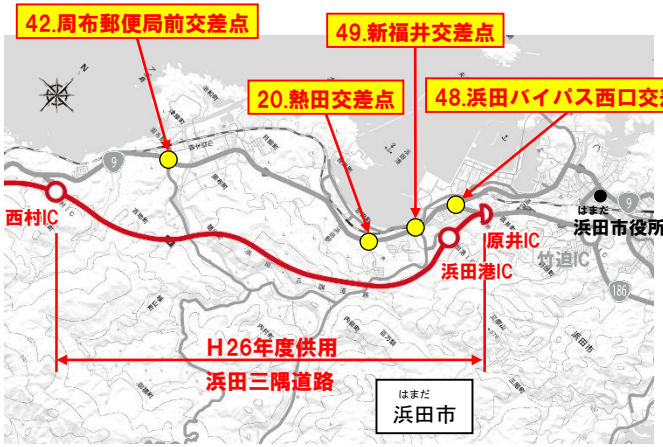
1. これまでの検討経緯

●対策事業が完了し、データ分析および合同現地点検結果を踏まえ、渋滞対策部会で審議を行った結果、**6箇所の特定解除を決定**。

◇特定解除箇所一覧

○：課題なし、▲：課題あり

解除年度	番号	交差点名	箇所住所	対策事業名	主道路				従道路			
					路線名	道路管理者	旅行速度	渋滞長	路線名	道路管理者	旅行速度	渋滞長
平成28年度	20	熱田	浜田市熱田町	浜田・三隅道路	一般国道9号	浜田河川国道	○	○	西浜田停車場線	島根県	▲	○
平成28年度	42	周布郵便局前	浜田市治和町	浜田・三隅道路	一般国道9号	浜田河川国道	○	○	美川周布線 周布停車場線	島根県 島根県	▲	○
平成28年度	48	浜田バイパス西口	浜田市原井町	浜田・三隅道路	一般国道9号	浜田河川国道	○	○	一般国道9号	浜田河川国道	▲	○
平成28年度	49	新福井	浜田市熱田町	浜田・三隅道路	一般国道9号	浜田河川国道	○	○	浜田美都線	島根県	▲	○
平成30年度	50	里方	雲南市木次町	三刀屋拡幅	一般国道54号	松江国道	○	○	松江木次線	島根県	○	○
令和元年度	34	松江中央	松江市浜乃木町	松江だんだん道路	松江道路側道	松江市	○	—	嫁島公園線	松江市	○	—



2. 渋滞対策の実施状況

2.1 各地区における渋滞対策の実施状況

2.2 益田西道路（山陰道）

2.3 中野町・姫原地区事故対策

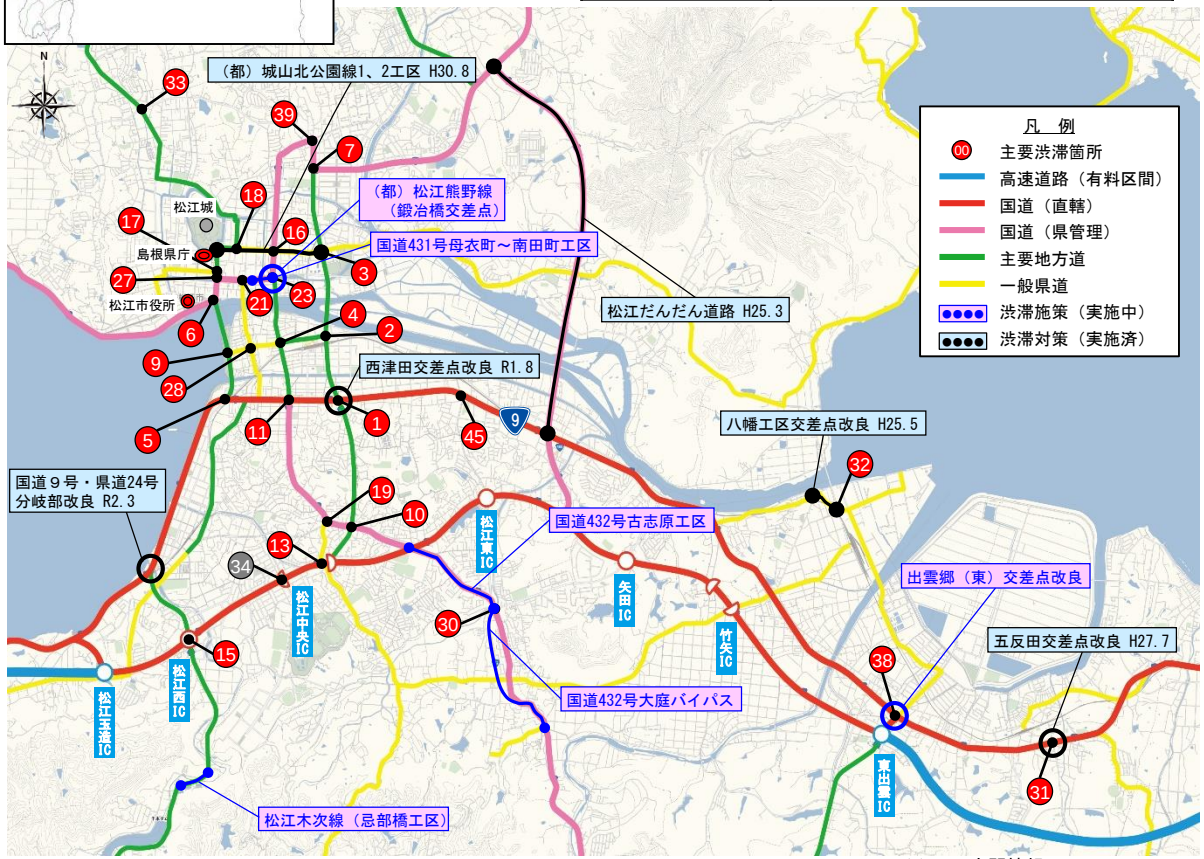
2.1 各地区における渋滞対策の実施状況

(1) 松江地区の渋滞対策

●市内中心部への流入交通集中等に伴う渋滞が発生。
●関係者が連携し、道路整備推進やノーマイカー運動等の公共交通利用促進策を引き続き実施する予定。

■対象箇所

項目	内容
対象路線	一般国道9号 主)松江鹿島美保関線(宍道湖大橋)など
主要渋滞箇所	27箇所(対策中:3箇所)
渋滞対策分類	エリア・区間・箇所



Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

●主要渋滞箇所と対策状況(ハード対策)

□:対策中 □:対策済
□:未対策 □:解除済

※対策中:現在実施している渋滞対策によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所

番号	交差点名称	対策内容	事業者	整備年月
1	西津田	松江だんだん道路 西津田交差点改良	県 国	H25.3 R1.8
2	くにびき大橋南詰	松江だんだん道路	県	H25.3
3	総合体育館前	松江だんだん道路 (都)城山北公園線1、2工区	県 県	H25.3 H30.8
4	朝日町			
5	袖師	国道9号・県道24号分岐部改良	県	R2.3
6	宍道湖大橋北詰			
7	付属中前	松江だんだん道路	県	H25.3
9	宍道湖大橋南詰			
10	上乃木東	松江だんだん道路	県	H25.3
11	相生町			
13	上乃木8丁目	松江だんだん道路	県	H25.3
15	上乃木9丁目			
16	米子町	(都)城山北公園線1、2工区	県	H30.8
17	幸橋北			
18	城山入口	(都)城山北公園線1、2工区	県	H30.8
19	上乃木三差路			
21	東京橋			
23	鍛冶橋	(都)松江熊野線(鍛冶橋交差点) 国道431号母衣町～南田町工区	県 県	事業中 事業中
27	幸橋			
28	天神町			
30	山代(ホック前)	国道432号大庭バイパス 国道432号古志原工区	県 県	事業中 事業中
31	五反田	五反田交差点改良	国	H27.7
32	中海大橋南詰	八幡工区交差点改良	県	H25.5
33	春日(みしまや前)			
~~34~~	~~松江中央~~	~~松江だんだん道路~~	~~県~~	~~H25.3~~
38	出雲郷(東)	出雲郷(東)交差点改良	国	事業中
39	菅田	松江だんだん道路	県	H25.3
45	東津田			

※(一):一般県道、(都):都市計画道路

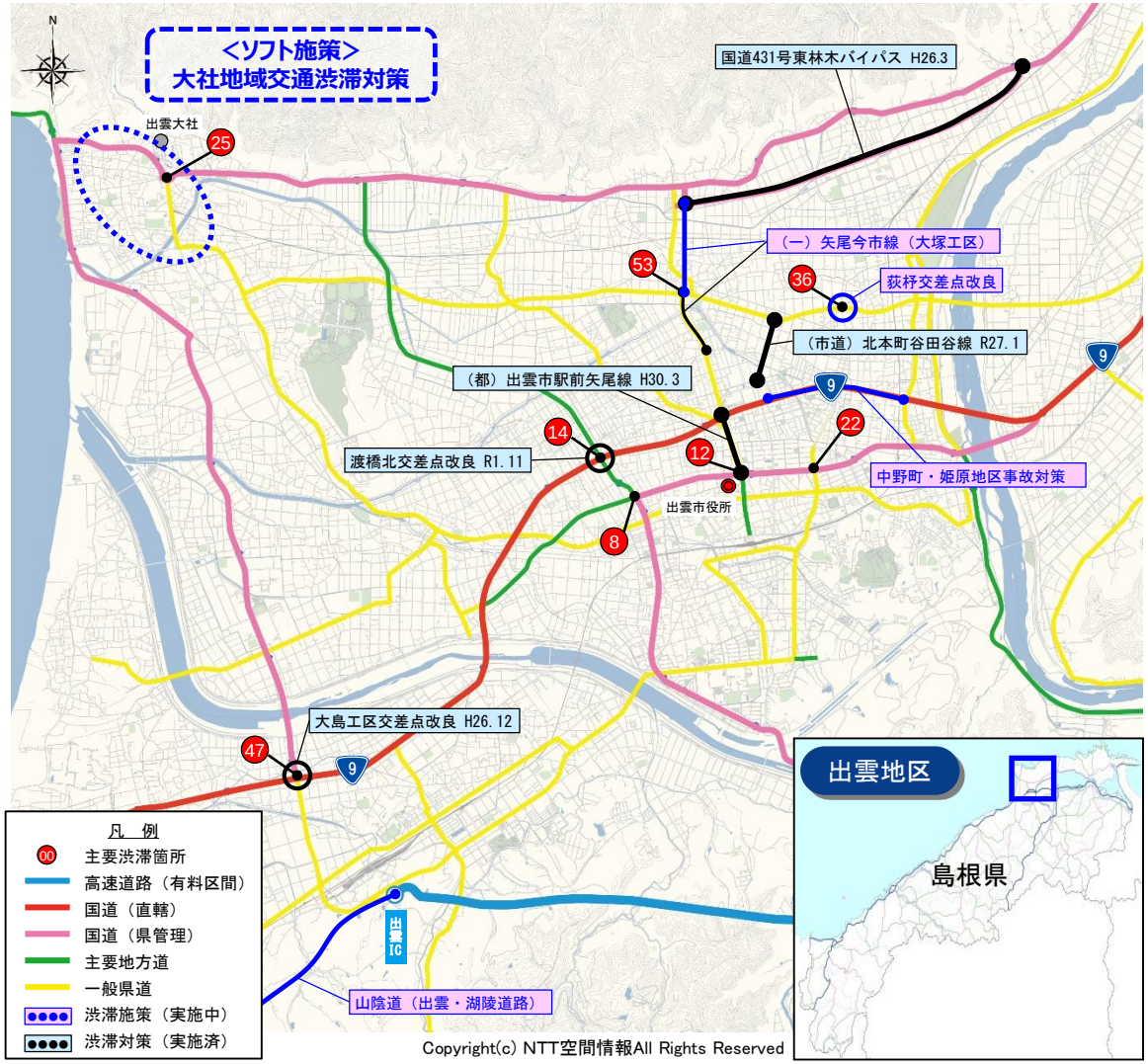
●ソフト対策

事業者	対策内容	整備年月
市	松江市ノーマイカー施策	実施中 (H21から)
市	公共交通利用促進策の拡大	実施中

2.1 各地区における渋滞対策の実施状況

(2) 出雲地区の渋滞対策 (1/2)

●市内中心部への流入交通集中や大社地域への観光交通集中に伴う渋滞が発生。
●関係者が連携し、道路整備を推進するとともに、大社地域交通渋滞対策として案内誘導施策などについて引き続き行う予定。



Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

■対象箇所

項目	内容
対象路線	一般国道9号など
主要渋滞箇所	8箇所(対策中:5箇所)
渋滞対策分類	区間・箇所

□:対策中 □:対策済(H24以降)
□:未対策 ▨:解除済

●主要渋滞箇所と対策状況(ハード対策)

※対策中:現在実施している渋滞対策によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所

番号	交差点名称	対策内容	事業者	整備年月
8	渡橋中央			
12	市役所前	(都)出雲市駅前矢尾線	県	H30.3
		中野町・姫原地区事故対策	国	事業中
14	渡橋北	渡橋北交差点改良	国	R1.11
22	出雲商工会館前	中野町・姫原地区事故対策	国	事業中
25	出雲大社正門前			
36	荻杼	荻杼交差点改良	市	事業中
47	大島	山陰道(出雲・湖陵道路)	国	事業中
		大島工区交差点改良	県	H26.12
53	高岡	(一)矢尾今市線(大塚工区)	県	事業中(一部供用済み)
		国道431号東林木バイパス	県	H26.3

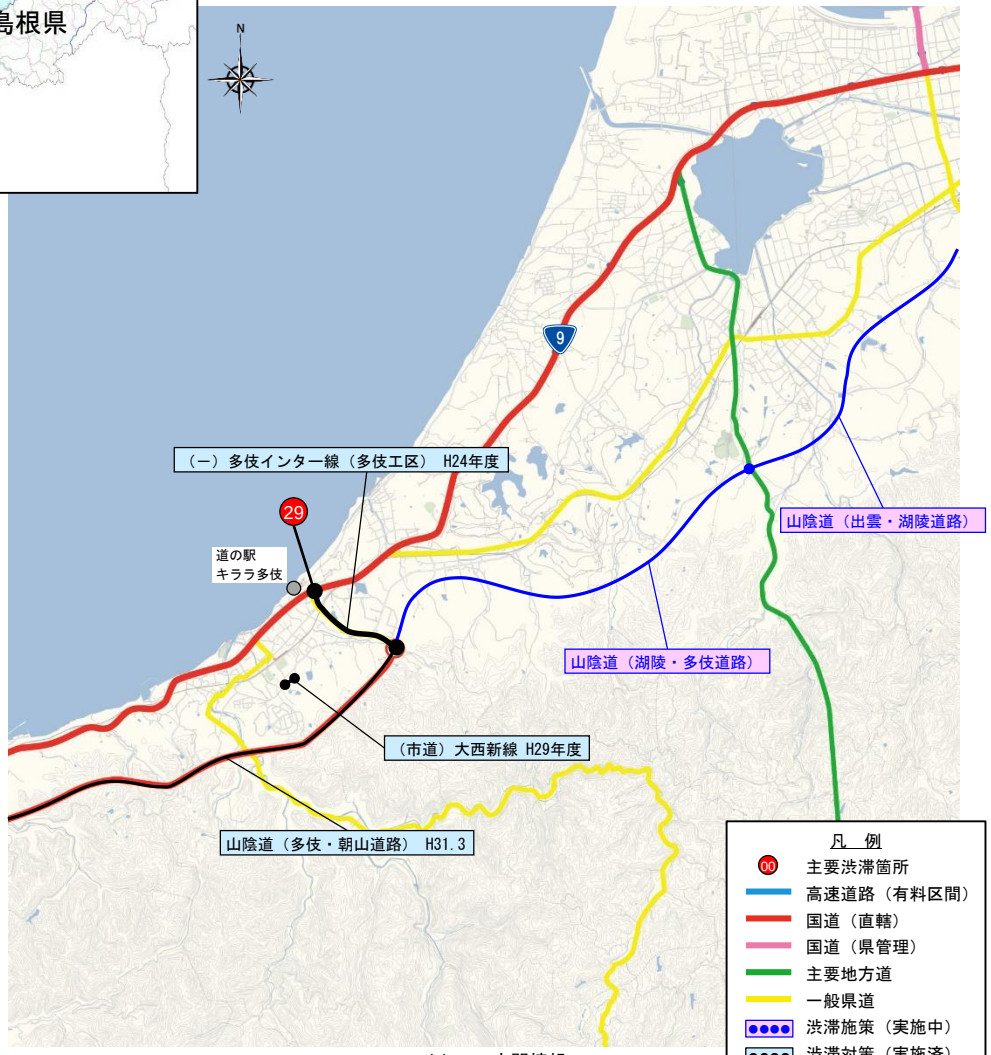
※(一):一般県道、(都):都市計画道路

●ソフト対策

事業者	具体対策	整備年月
国・市	大社地域交通渋滞対策	繁忙期実施中

2.1 各地区における渋滞対策の実施状況

(2) 出雲地区の渋滞対策 (2/2)



Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

■対象箇所

項目	内容
対象路線	一般国道9号など
主要渋滞箇所	1箇所(対策中:1箇所)
渋滞対策分類	箇所

●主要渋滞箇所と対策状況

□:対策中 □:対策済 □:未対策 ▨:解除済

※対策中:現在実施している渋滞対策によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所

番号	交差点名称	対策内容	事業者	整備年月
29	道の駅キララ多伎	山陰道(出雲・湖陵道路)	国	事業中
		山陰道(湖陵・多伎道路)	国	事業中
		(一)多伎インター線(多伎工区)	県	H24年度
		山陰道(多伎・朝山道路)	国	H31.3

※(一):一般県道、(都):都市計画道路

2.1 各地区における渋滞対策の実施状況

(3) 江津地区の渋滞対策

●夕方の帰宅時間帯の交通量集中により渋滞が発生。
●県道浅利渡津線の開通後の交通転換状況を確認し、効果検証を行う。

Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

■対象箇所

項目	内容
対象路線	一般国道9号など
主要渋滞箇所	1箇所(対策中:0箇所)
渋滞対策分類	-

●主要渋滞箇所と対策状況　□:対策中 □:対策済 □:未対策 ▤:解除済

※対策中:現在実施している渋滞対策によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所

番号	交差点名称	対策内容	事業者	整備年月
52	嘉久志町	(一)浅利渡津線(渡津工区)	県	H31.3

※(一):一般県道、(都):都市計画道路

2.1 各地区における渋滞対策の実施状況

(4) 浜田地区の渋滞対策

●浜田・三隅道路の開通により、4箇所の主要渋滞箇所の渋滞が解消。
●残る市街地の渋滞箇所についても、ピンポイント対策を中心に対策工の検討を実施予定。

Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

■対象箇所

項目	内容
対象路線	一般国道9号など
主要渋滞箇所	3箇所（対策中：0箇所）
渋滞対策分類	箇所

●主要渋滞箇所と対策状況

：対策中 ：対策済 ：未対策 ：解除済

※対策中:現在実施している渋滞対策によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所

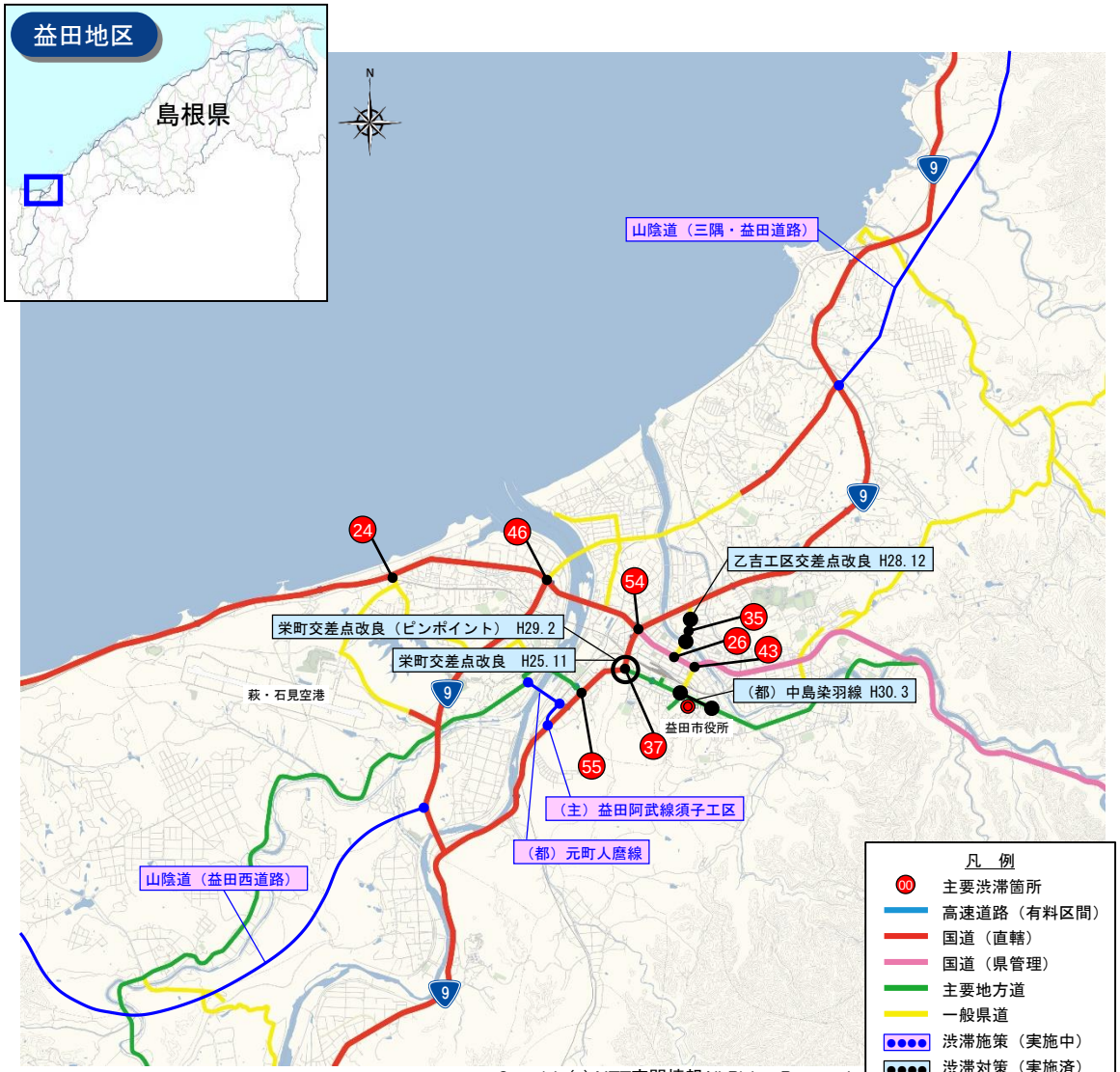
番号	交差点名称	対策内容	事業者	整備年月
~~20~~	~~熱田~~	山陰道（浜田・三隅道路（原井IC～西村IC））	国	H27.3
41	田町	田町交差点改良(ピンポイント)	国	H30.4
~~42~~	~~周布郵便局前~~	山陰道（浜田・三隅道路（原井IC～西村IC））	国	H27.3
44	漁港入口			
~~48~~	~~浜田バイパス西口~~	山陰道（浜田・三隅道路（原井IC～西村IC））	国	H27.3
~~49~~	~~新福井~~	山陰道（浜田・三隅道路（原井IC～西村IC））	国	H27.3
		（一）浜田港インター線（熱田工区）	県	H27.3
51	浜田バイパス東口			

※（一）：一般県道、（都）：都市計画道路

2.1 各地区における渋滞対策の実施状況

(5) 益田地区の渋滞対策

●市街地発着交通の集中に伴う渋滞が発生。
●関係者が連携し、山陰道のネットワーク整備や都市計画道路整備を推進する。



Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

■対象箇所

項目	内容
対象路線	一般国道9号 一般国道191号など
主要渋滞箇所	8箇所（対策中：3箇所）
渋滞対策分類	箇所

●主要渋滞箇所と対策状況　□：対策中 □：対策済 □：未対策 ▤：解除済

※対策中:現在実施している渋滞対策によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所

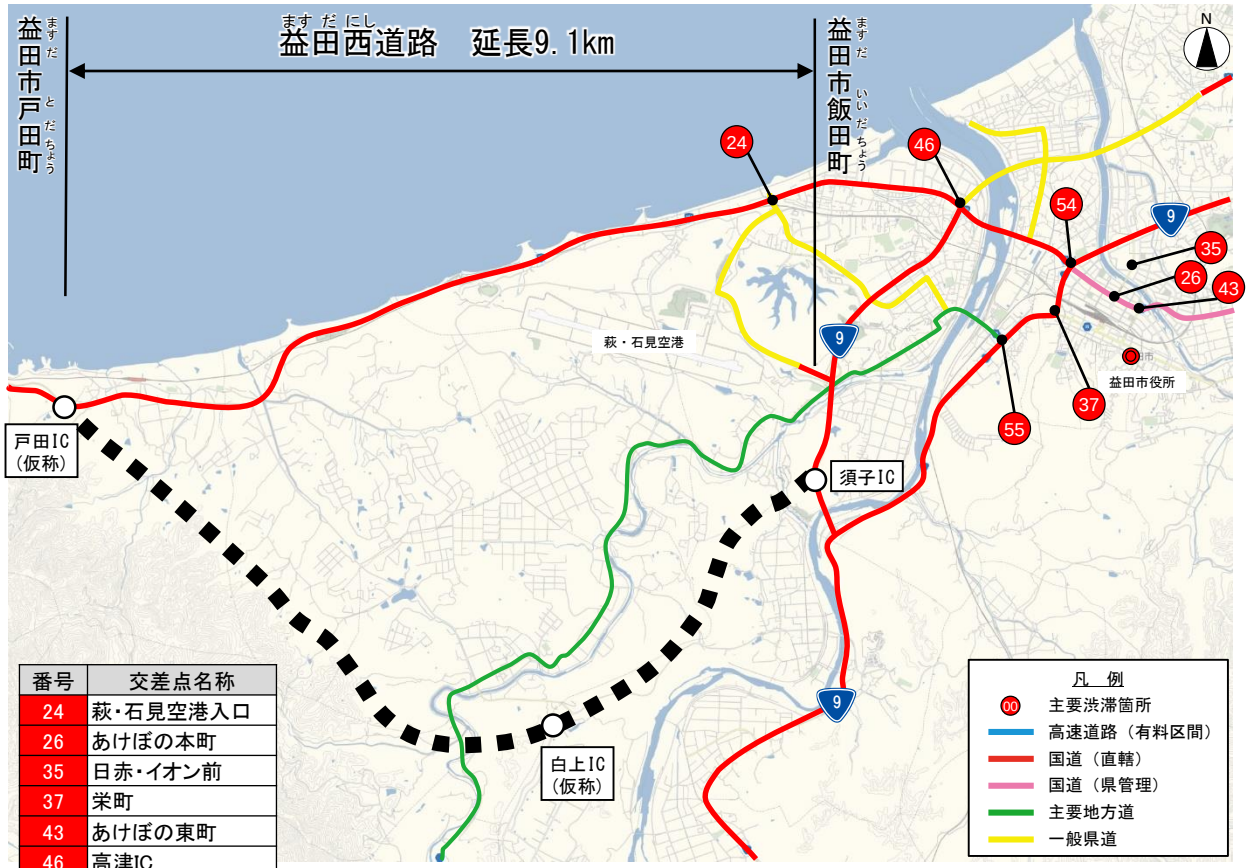
番号	交差点名称	対策内容	事業者	整備年月
24	萩・石見空港入口	山陰道（益田西道路）	国	事業中
26	あけぼの本町			
35	日赤・イオン前	乙吉工区交差点改良	県	H28.12
37	栄町	栄町交差点改良 栄町交差点改良(ピンポイント)	県 国	H25.11 H29.2
43	あけぼの東町			
46	高津IC	山陰道（益田西道路）	国	事業中
54	中吉田			
55	須子	（都）元町人麿線 （主）益田阿武線須子工区	県 県	事業中 事業中

※(一)：一般県道、(都)：都市計画道路

2.2 益田西道路（山陰道）

●益田西道路（山陰道）は、今年度より事業化した延長9.1km、設計速度80km/h、完成2車線の自動車専用道路である。
●益田西道路を整備することにより、周辺道路からの交通転換が想定され、開通後に「萩・石見空港入口」交差点等の周辺主要渋滞箇所において交通混雑緩和が期待される。

■事業位置図



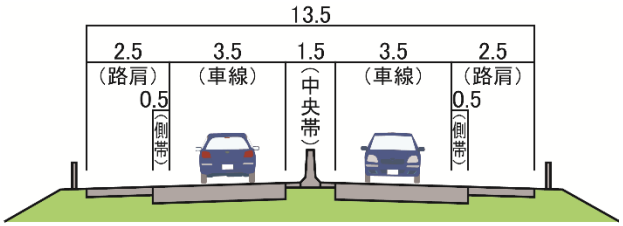
番号	交差点名称
24	萩・石見空港入口
26	あけぼの本町
35	日赤・イオン前
37	栄町
43	あけぼの東町
46	高津IC
54	中吉田
55	須子

Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

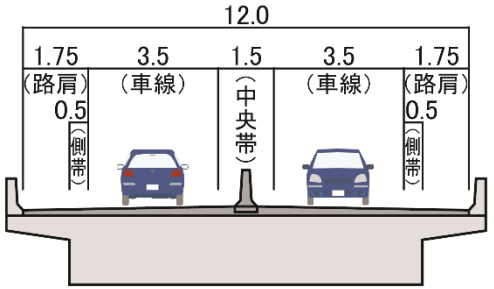
■計画概要

起終点	島根県益田市戸田町 ～島根県益田市飯田町
計画延長	延長　9.1km
設計速度	80km/h
車線数	完成2車線
計画交通量	約8,500～ 13,200台／日

■標準断面図



▲ 土工部　（※L=50m未満の橋梁も同様の幅員構成）



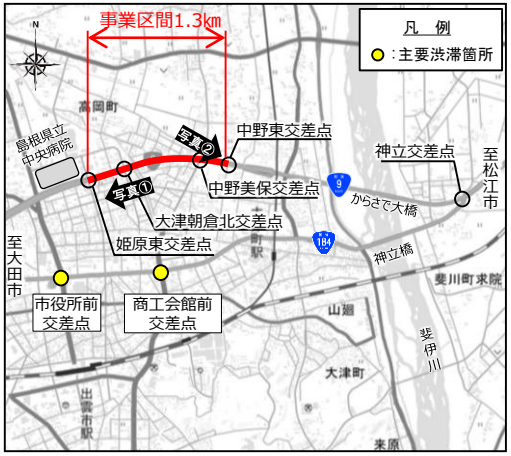
▲ 橋梁部（※L=50m以上の橋梁）

（単位：m）

2.3 中野町・姫原地区事故対策

●中野町・姫原地区において、4車線拡幅による渋滞長の低減及び右折車線の正対化による対向車の視認性向上を行い、円滑性・安全性の確保を図る。
●また、対策を行うことで周辺道路から交通が転換し、周辺主要渋滞箇所での交通混雑緩和が期待される。

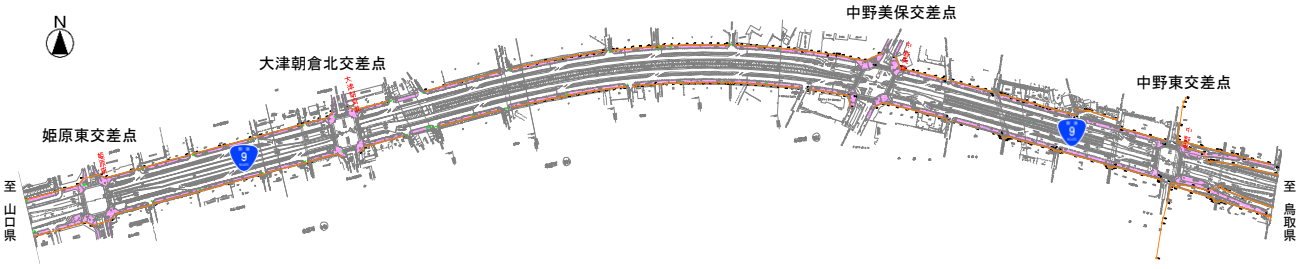
■位置図



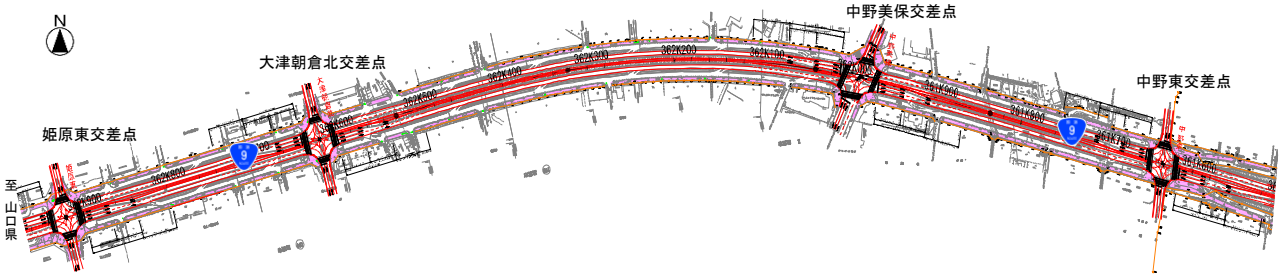
■交通状況

■対策内容（平面4車線拡幅）

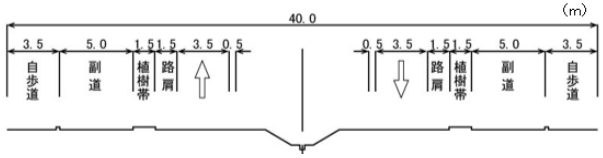
対策前



対策後

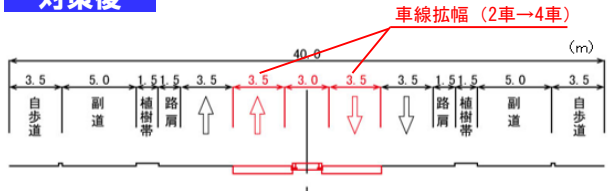


対策前



▲ 対策前断面図

対策後



▲ 対策後断面図

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

3.1　最新データによる点検

点検の使用データ

	H26点検	H27点検	H28点検	H29点検	H30点検	R1点検	R2点検
データ種別	民間プローブデータ				ETC2.0プローブデータ		
集計期間	H25.4～ H25.11	H26.4～ H27.3	H27.4～ H28.3	H28.4～ H29.2	H29.4～ H30.3	H30.4～ H31.3	H31.4～ R2.3

3.1 最新データによる点検

●「1.西津田交差点」「5.袖師交差点」「14.渡橋北交差点」はR1年度に対策事業が完了しており、対策完了後の交通状況をモニタリング。

●52.嘉久志町交差点は、旅行速度低下時間帯数が選定基準未満となっており「特定解除候補」とする。

▼主要渋滞箇所のフォローアップ結果一覧

区分		番号	交差点名称	市区町村	直轄	*1 渋滞区分	支線数	20km/h以下の時間帯数*2 選定基準（時間帯数）	H24 選定時	H26 点検	H27 点検	H28 点検	H29 点検	H30 点検	R1 点検	R2 点検	*3 R2 フォローアップ	当箇所に関連する事業 完了事業	完了年	備考
主要渋滞箇所	選定基準に該当（H24選定時）	1	西津田	松江市	●	1	4	8	27	21	30	38	37	17	35	11	継続	松江だんだん道路 西津田交差点改良	H25.3 R1.8	
		2	くにびき大橋南詰	松江市		1	3	6	29	13	13	18	17	16	23	20	継続	松江だんだん道路	H25.3	
		3	総合体育館前	松江市		1	4	8	25	24	25	28	27	22	35	26	継続	松江だんだん道路 （都）城山北公園線（1、2工区）	H25.3 H30.8	
		4	朝日町	松江市		1	4	8	47	47	47	47	47	46	48	45	継続			
		5	袖師	松江市	●	1	3	6	17	16	17	18	18	16	23	15	継続			
		6	宍道湖大橋北詰	松江市		1	4	8	23	14	26	28	21	24	24	29	継続			
		7	付属中前	松江市		1	3	6	24	14	25	27	27	19	28	28	継続	松江だんだん道路	H25.3	
		8	渡橋中央	出雲市	●	1	4	8	11	25	28	36	35	34	34	35	継続			
		9	宍道湖大橋南詰	松江市		1	3	6	17	17	17	19	19	16	17	17	継続			
		10	上乃木東	松江市		1	4	8	20	16	15	19	18	16	16	12	継続	松江だんだん道路	H25.3	
		11	相生町	松江市	●	1	4	8	14	14	13	16	17	12	16	15	継続			
		12	市役所前	出雲市	●	1	4	8	24	25	25	25	24	24	26	25	継続	（都）出雲市駅前矢尾線	H30.3	
		13	上乃木８丁目	松江市	●	1	4	8	12	15	23	31	26	10	19	24	継続	松江だんだん道路	H25.3	
		14	渡橋北	出雲市	●	1	4	8	11	8	14	25	21	21	28	26	継続	渡橋北交差点改良	R1.11	
		15	上乃木９丁目	松江市	●	1	4	8	24	24	24	24	24	13	13	19	継続			
		16	米子町	松江市		1	4	8	21	17	19	21	21	19	25	29	継続	（都）城山北公園線（1、2工区）	H30.8	
		17	幸橋北	松江市		1	3	6	36	36	36	36	36	36	36	30	継続			
		18	城山入口	松江市		1	3	6	20	18	19	25	22	9	11	28	継続	（都）城山北公園線（1、2工区）	H30.8	
		19	上乃木三差路	松江市		1	3	6	14	16	14	16	16	21	21	26	継続			
		20	熱田	浜田市	●	1	3	6	8	12	12	12					解除済	山陰道(浜田・三隅道路)	H27.3, H28.12	H28.7解除
		21	東京橋	松江市		1	3	6	32	35	36	36	36	29	36	36	継続			
		22	出雲商工会館前	出雲市	●	1	4	8	24	24	24	24	24	24	24	26	継続			
		23	鍛冶橋	松江市		1	3	6	27	31	36	35	33	13	22	24	継続			
		24	萩・石見空港入口	益田市		1	3	6	12	12	12	12	12	12	12	1	継続			
		25	出雲大社正門前	出雲市		1	3	6	10	23	24	25	23	27	28	31	継続			
		26	あけぼの本町	益田市		1	3	6	9	11	11	11	11	11	20	16	継続			
		27	幸橋	松江市		1	3	6	30	35	35	36	36	34	36	28	継続			
		28	天神町	松江市		1	4	8	16	28	30	30	28	22	29	37	継続			
		29	道の駅キララ多伎	出雲市	●	1	4	8	8	11	12	12	12	12	0	0	継続	（一）多伎インター線（多伎工区） 山陰道（多伎・朝山道路）	H24 H31.3	
		30	山代（ホック前）	松江市		1	2	4	12	12	12	13	13	12	12	4	継続			
		31	五反田	東出雲町	●	1	4	8	17	21	21	19	17	21	21	0	継続	五反田交差点改良	H27.7	
		32	中海大橋南詰	松江市		1	3	6	9	4	9	12	9	22	23	15	継続	八幡工区交差点改良	H25.5	
		33	春日（みしまや前）	松江市		1	4	8	22	14	16	21	18	17	17	15	継続			
		34	松江中央	松江市	●	1	2	4	24	24	24	23	23	0	2		解除済	松江だんだん道路	H25.3	R1.8解除
		35	日赤・イオン前	益田市		1	3	6	17	14	20	23	19	18	18	22	継続	乙吉工区交差点改良	H28.12	
		36	荻杼	出雲市		1	4	8	11	13	10	20	20	14	14	9	継続			
		37	栄町	益田市	●	1	3	6	9	0	14	14	14	16	16	15	継続	栄町交差点改良 栄町交差点改良(ピンポイント)	H25.11 H29.2	
		38	出雲郷東	松江市	●	1	4	8	15	25	31	28	26	25	30	30	継続			
		39	菅田	松江市		1	4	8	23	25	35	38	38	27	28	24	継続	松江だんだん道路	H25.3	
		40	清水入口	安来市	●	1	3	6	6	11	12	12	12	12	12	12	継続			
		41	田町	浜田市	●	1	3	6	12	13	13	18	17	12	34	22	継続	田町交差点改良(ピンポイント)	H30.4	
		42	周布郵便局前	浜田市	●	1	4	8	9	12	12	12					解除済	山陰道(浜田・三隅道路)	H27.3, H28.12	H28.7解除
		43	あけぼの東町	益田市		1	4	8	17	22	20	22	16	30	32	18	継続			
		44	漁港入口	浜田市	●	1	3	6	13	13	19	18	13	15	15	13	継続			
	パブコメを踏まえ追加	45	東津田	松江市	●	3	3	6	3	13	16	18	17	12	12	2	継続			
		46	高津ＩＣ	益田市	●	3	4	8	5	4	6	11	10	3	12	4	継続			
		47	大島	出雲市	●	3	4	8	0	0	0	0	0	0	12	0	継続	大島工区交差点改良	H26.12	
		48	浜田バイパス西口	浜田市	●	3	3	6	1	2	3	1					解除済	山陰道(浜田・三隅道路)	H28.12	H28.7解除
		49	新福井	浜田市	●	3	3	6	3	13	14	12					解除済	浜田港インター線 山陰道(浜田・三隅道路)	H27.3 H28.12	H28.7解除
		50	里方	雲南市	●	3	3	6	5	7	11	6	2	0			解除済	三刀屋拡幅 里方工区交差点改良	H28.3	H30.8解除
		51	浜田バイパス東口	浜田市	●	3	3	6	3	3	3	4	4	4	11	4	継続			
		52	嘉久志町	江津市	●	3	3	6	1	1	1	1	1	1	1	1	特定解除候補	（一）浅利渡津線（渡津工区）	H31.3	
		53	高岡	出雲市		3	4	8	1	16	21	24	24	20	20	19	継続	国道431号(東林木バイパス) （一）矢尾今市線（大塚工区）	H26.3 H27.1	
		54	中吉田	益田市	●	3	4	8	2	4	6	5	5	16	23	21	継続			
		55	須子	益田市	●	3	3	6	4	5	5	5	6	10	10	11	継続			

効果検証対象

特定解除候補箇所

解除済

*1： 1=混雑多発（20km/h以下8時間以上）
2=特定日混雑（観光地の休日特性（20ｋｍ/h以下時間帯発生））
3=補欠（道路管理者等が渋滞していると認識している箇所）

*2 ：民間プローブデータ（平日平均）より
H24選定時：H23.8～H24.7
H26点検　：H25.4～H25.11
H27点検　：H26.3～H27.3
H28点検　：H27.4～H28.3
H29点検　：H28.4～H29.2
ETC2.0プローブデータ（平日平均）より
H30点検　：H29.4～H30.3
R1点検　：H30.4～H31.3
R2点検　：H31.4～R2.3

*3： 20km/h以下の時間帯数が8時間未満（支線数×2h）であり、かつ現地確認で道路管理者が渋滞なしと認識した場合を渋滞「解消」、それ以外を「継続」

4. 渋滞対策の効果検証

4.1 渡橋北交差点（速報）

4.2 西津田交差点（速報）

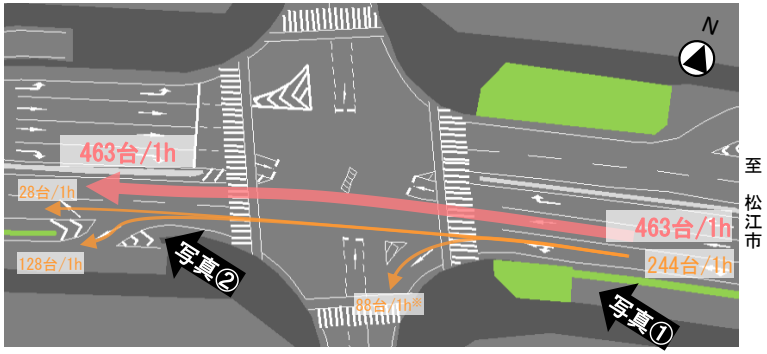
4.3 袖師交差点（関連事業）

4.1 渡橋北交差点（速報）

（1）事業概要

●一般国道9号「渡橋北交差点」は、交差点西側において片側2車線から1車線に車線減少するため、直進交通が片側に偏り渋滞が発生。
●対策として、交差点西側の片側2車線区間を延伸（80m→230m）（昨年度11月12日実施済み）
●また、副道への進入車両の減速に伴う後続車の速度低下改善のため、副道入口の拡幅による円滑な車線変更対策を昨年度(12月6日)に実施済み。
●合わせて副道内に速度が高い状態で進入した車両による事故防止のため、速度抑制対策を昨年度(12月6日)に実施済み。

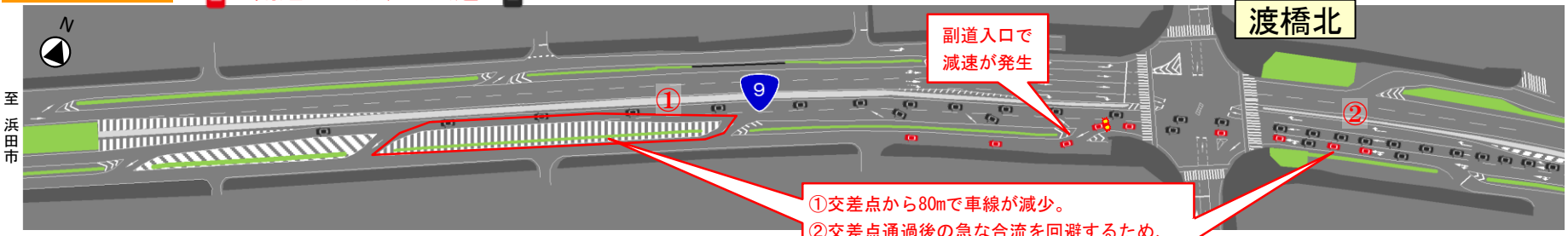
≪現況と問題点≫



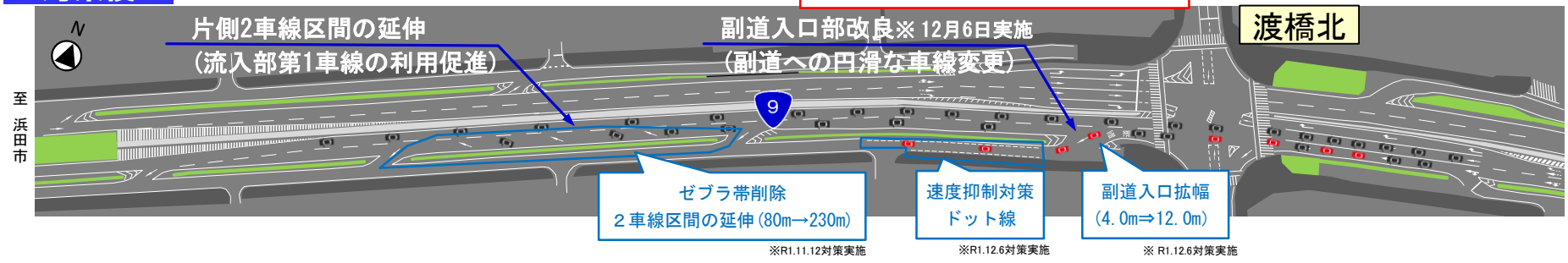
出典：交通量調査結果：H30.9.26（水） 17：00～18：00

≪渋滞対策内容≫

対策前　：副道に進入する交通　：直進交通



対策後



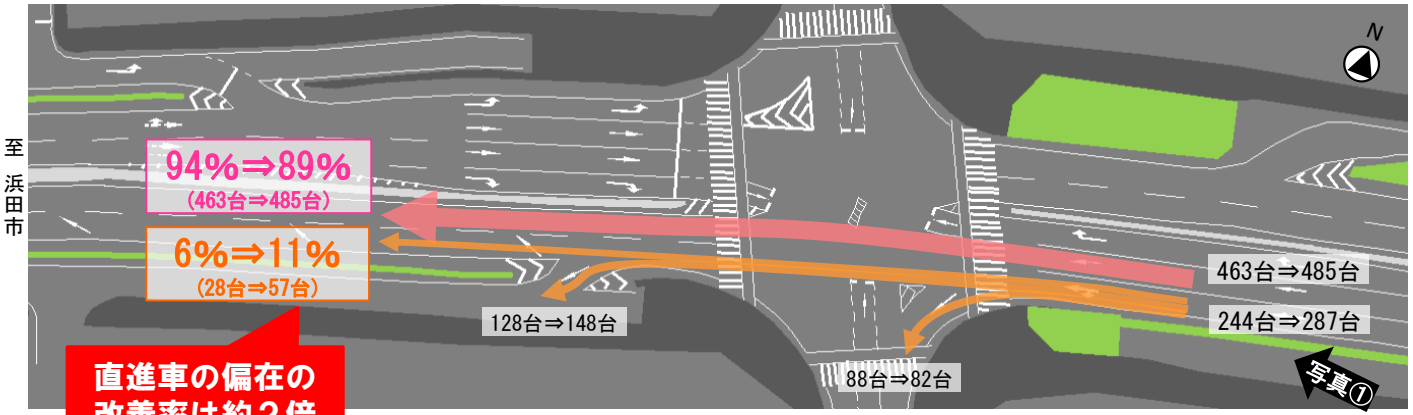
4.1 渡橋北交差点（速報）

（2）対策効果

●流出車線の2車線区間が延伸されることで、タピーク17時台の第一車線の利用割合は対策前の約2倍となるなど直進車両の車線偏在の改善が見られたが、速度の向上は確認されなかった。
●引き続きモニタリングを実施していく。

≪対策効果（１７時台交通量）≫

対策前⇒対策後



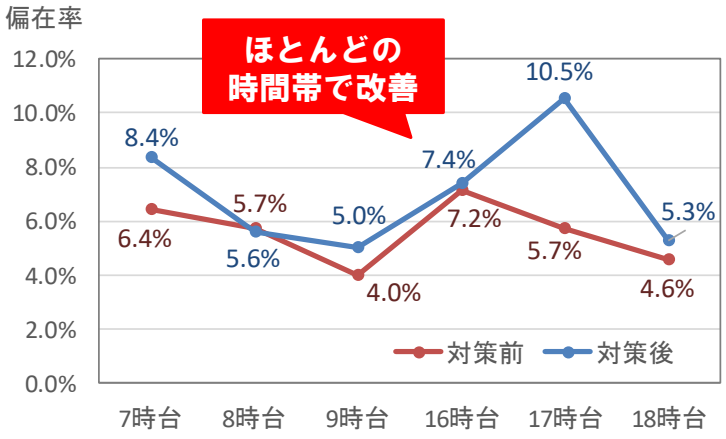
資料：交通量調査結果：【対策前】H30.9.26（水） 17:00～18:00
【対策後】 R2.1.29（水） 17:00～18:00

写真①

【対策前】

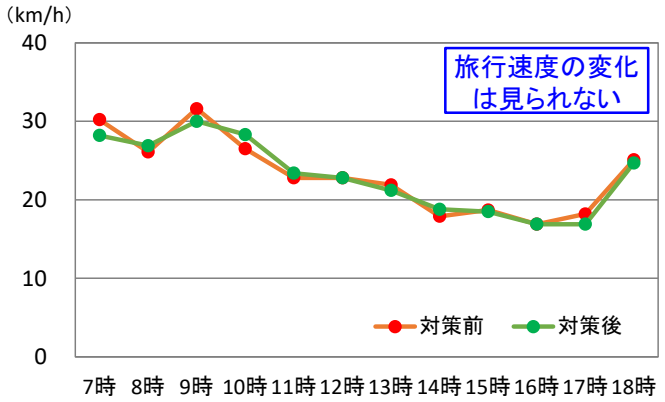
【対策後】

■第1車線の偏在率



※偏在率=第1車線直進台数/第1、2車線直進台数

■対策前後での東側流入部の速度変化

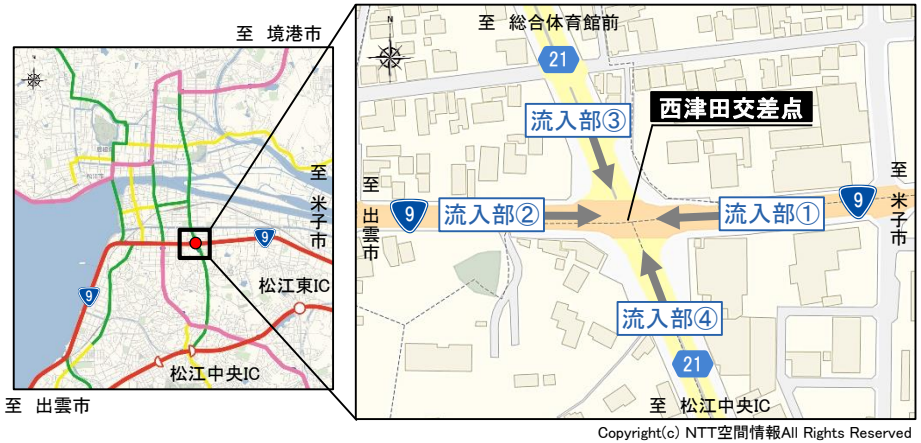


出典：ETC2.0プローブデータ 対策前：H30.12～H31.3 対策後：R1.12～R2.3

4.2 西津田交差点（速報）

（1）事業概要

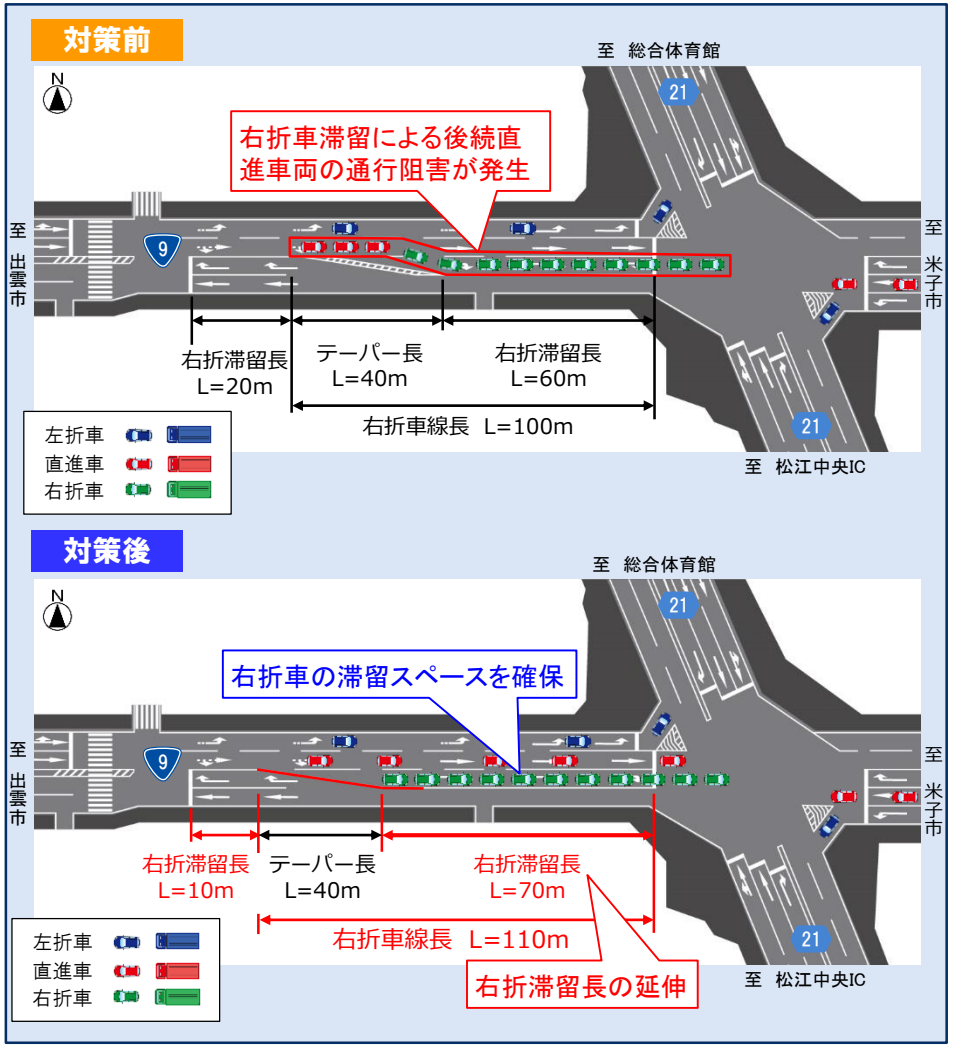
●流入部②でタピーク時に松江中央IC方面への右折交通が集中、右折滞留長（60m）を超えて滞留し、直進車両の通行阻害が発生。
●令和元年8月29日に右折車線長を延伸するピンポイント対策を実施。



Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

■現地状況

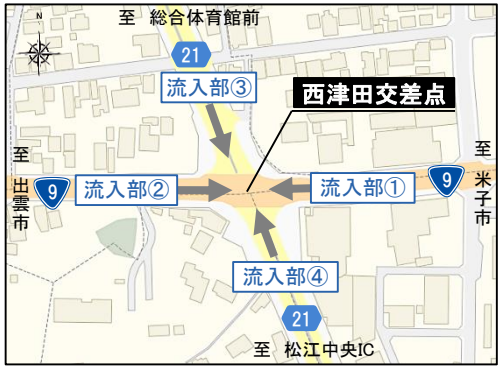
■対策内容（流入部②における右折車線長の延伸（L=100m⇒110m））



4.2 西津田交差点（速報）

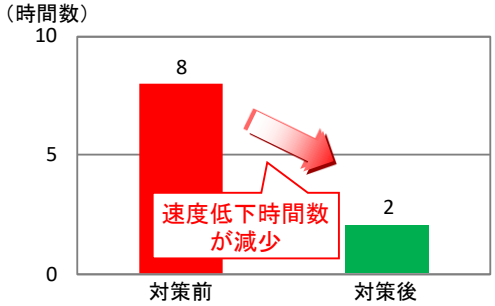
（2）対策効果

- プローブデータによる効果検証では、流入部②で20km/h以下の時間帯数が8から2に減少。
- また、右折車滞留による後続直進車両の阻害が緩和され、右折車線テーパー端やその手前において、直進車両の低い速度帯の割合が減少し、スムーズに通過できる車両が増加。

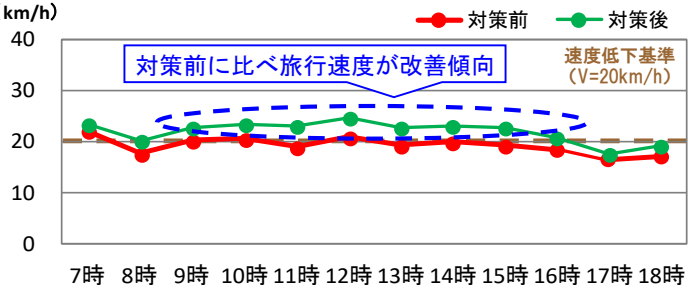


Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

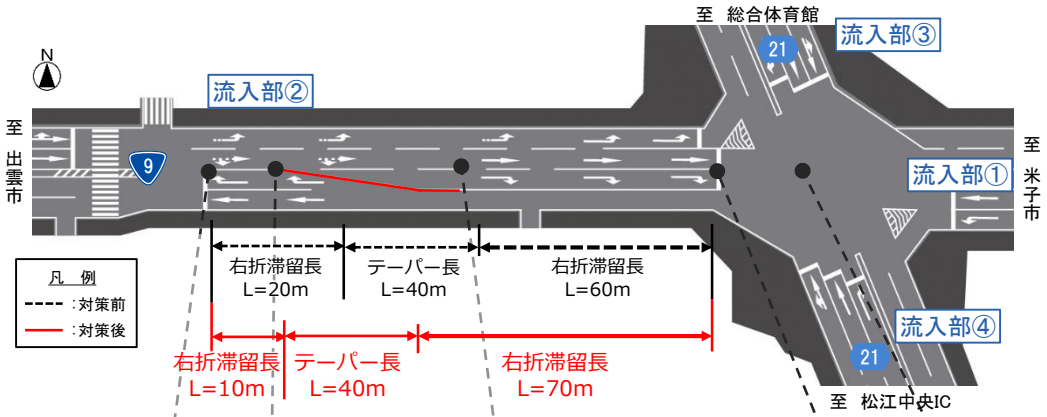
■流入部②における速度低下（20km/h以下）時間数

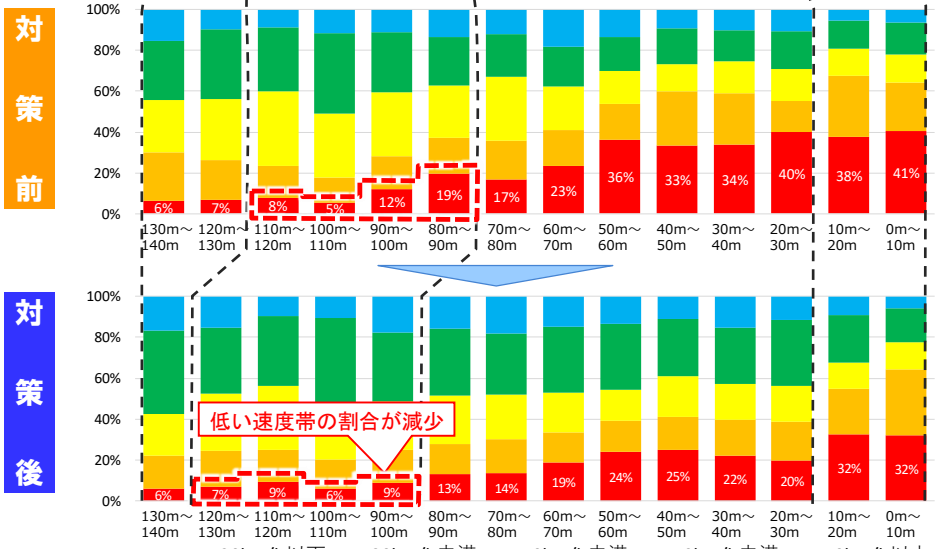


■流入部②における旅行速度状況



■流入部②における直進車両の10m区間別平均速度の変化





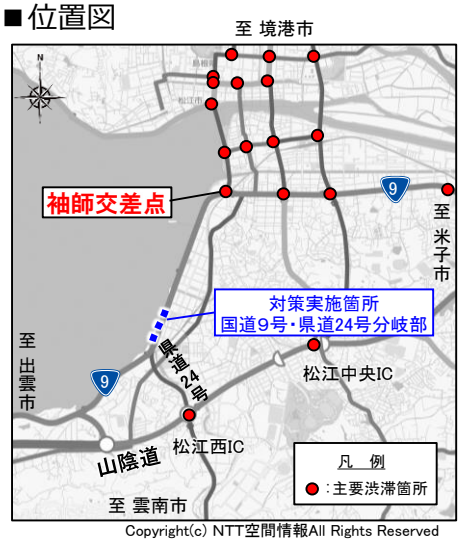
出典：ETC2.0プローブデータ　対策前：H30.9～H31.3 対策後：R1.9～R2.3

4.3 袖師交差点（関連事業）

（1）交通状況

●袖師交差点の北側流入部において、朝夕ピーク時間帯で旅行速度の低下が発生。
●袖師交差点通過後は山陰道方面交通が多く、それに起因する右折交通の車線利用の偏りが渋滞発生要因として考えられる。

■位置図

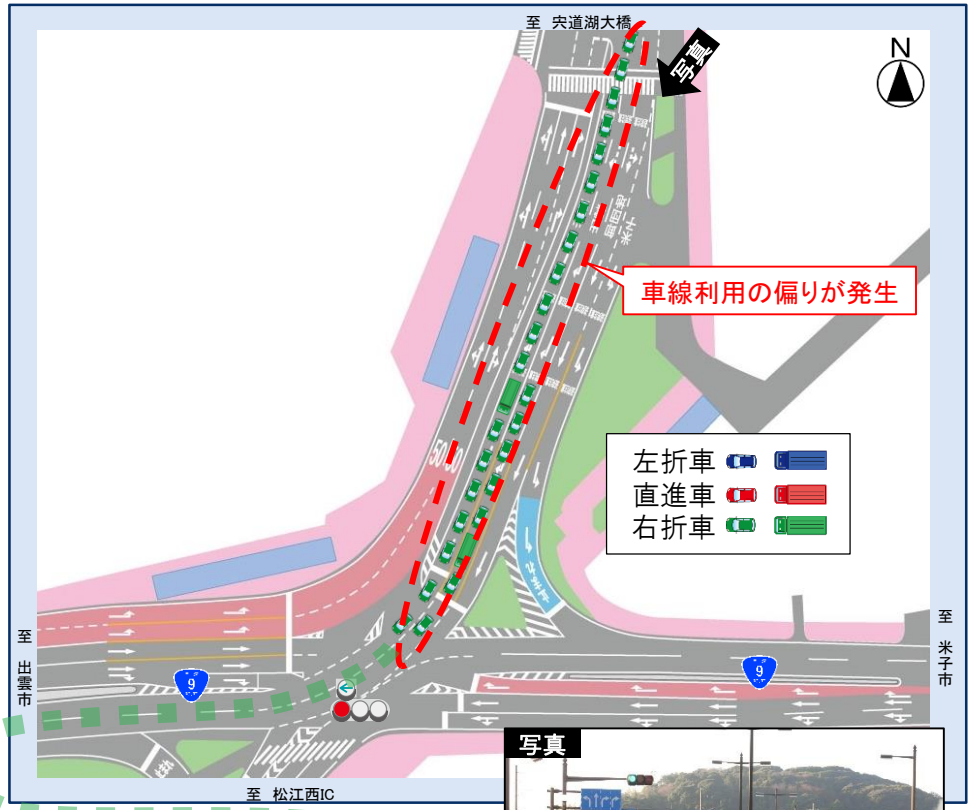


Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

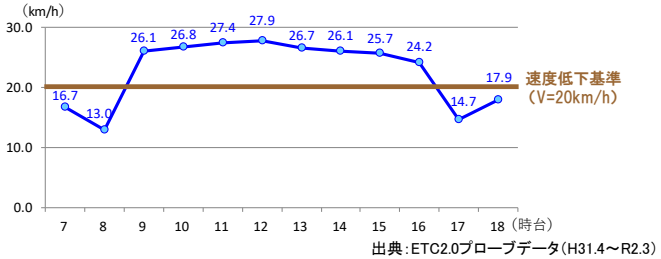
■交通状況（北側流入部）

※出典：渋滞長調査結果（H30.9.26（水）_7:00～9:00）

■北側流入部における渋滞要因

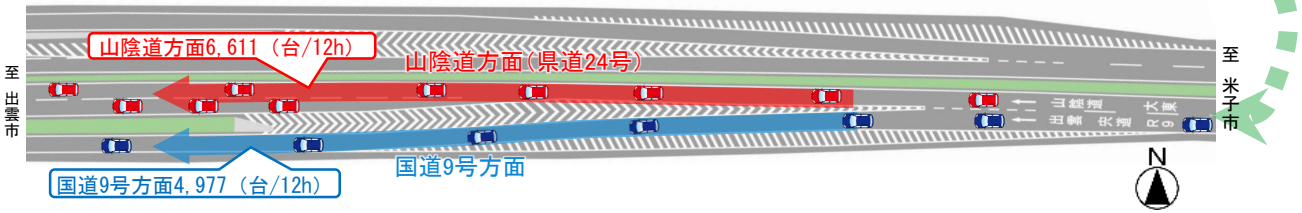


■旅行速度状況（北側流入部）



出典：ETC2.0プローブデータ（H31.4～R2.3）

■国道９号・県道24号分岐部

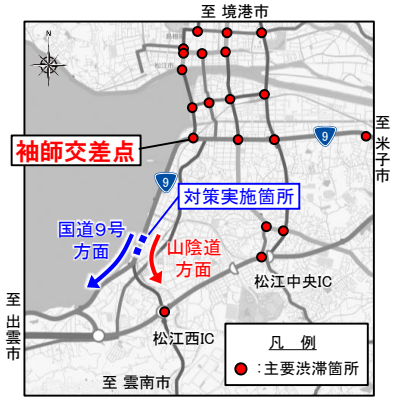


袖師交差点通過後、国道9号・県道24号分岐部へ

4.3 袖師交差点（関連事業）

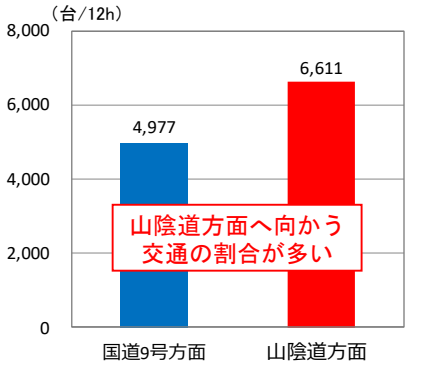
（2）対策概要

●一般国道9号から山陰道方面への分岐部において、令和2年3月20日に山陰道方面への直進車線を1車線から2車線に変更。



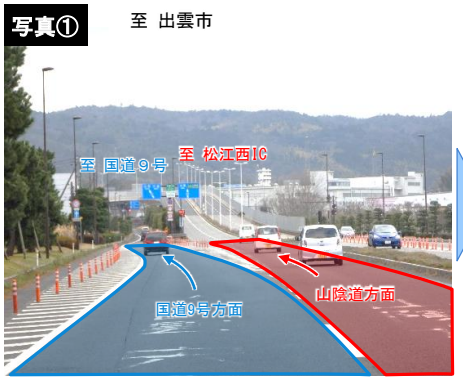
Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

■対策前の交通状況

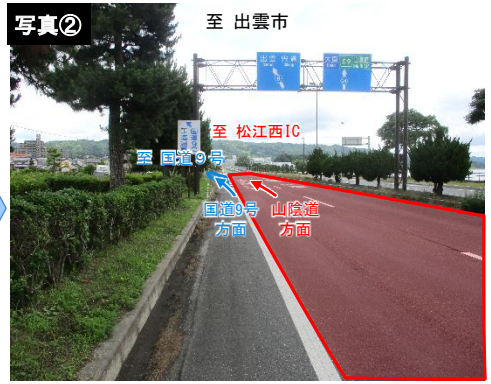


出典：交通量調査結果_H31.2.13（水）

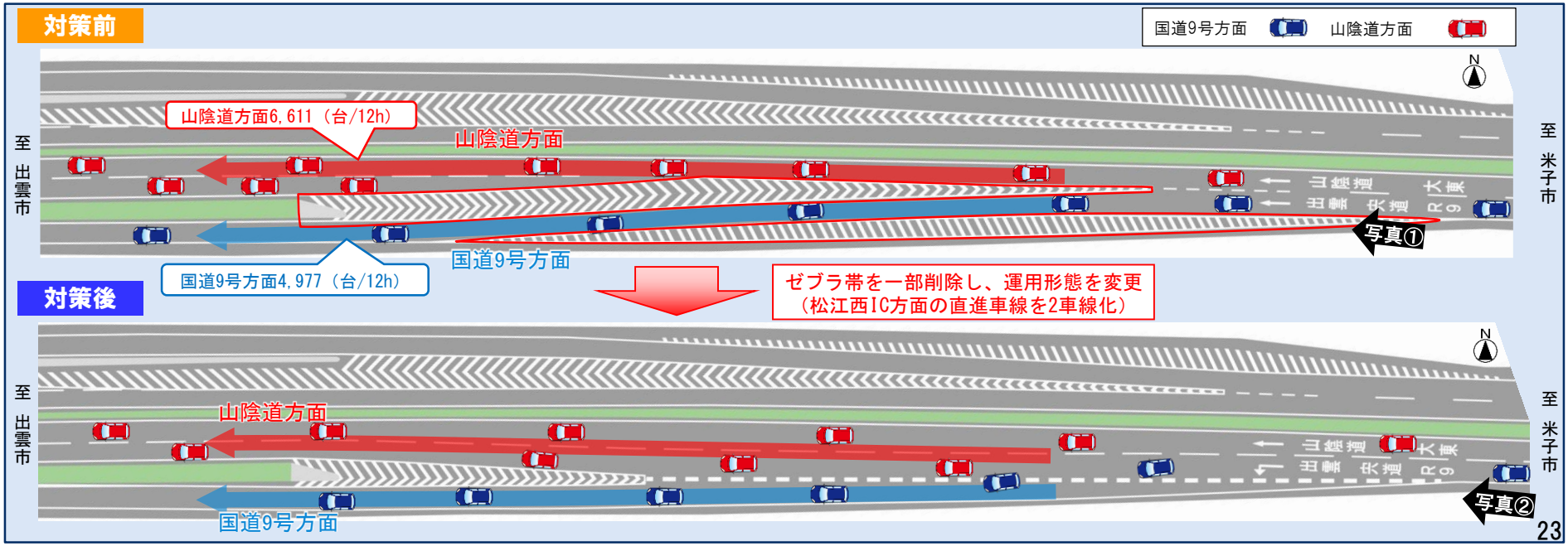
■対策前



■対策後（R2.7.8）



■対策内容（山陰道方面への直進車線を２車線に変更）



4.3 袖師交差点（関連事業）

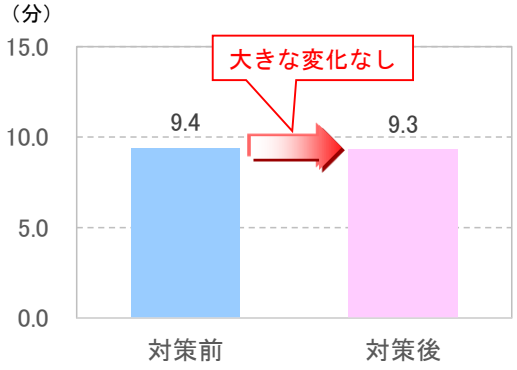
（3）対策効果

- プローブデータによる効果検証では、袖師交差点より北側において多少の旅行速度の向上を確認できるが、宍道湖大橋北詰から松江西ICまでの通過時間において、大きな変化は確認できなかった。
- 引き続き速度状況のモニタリングを実施していく。

■位置図

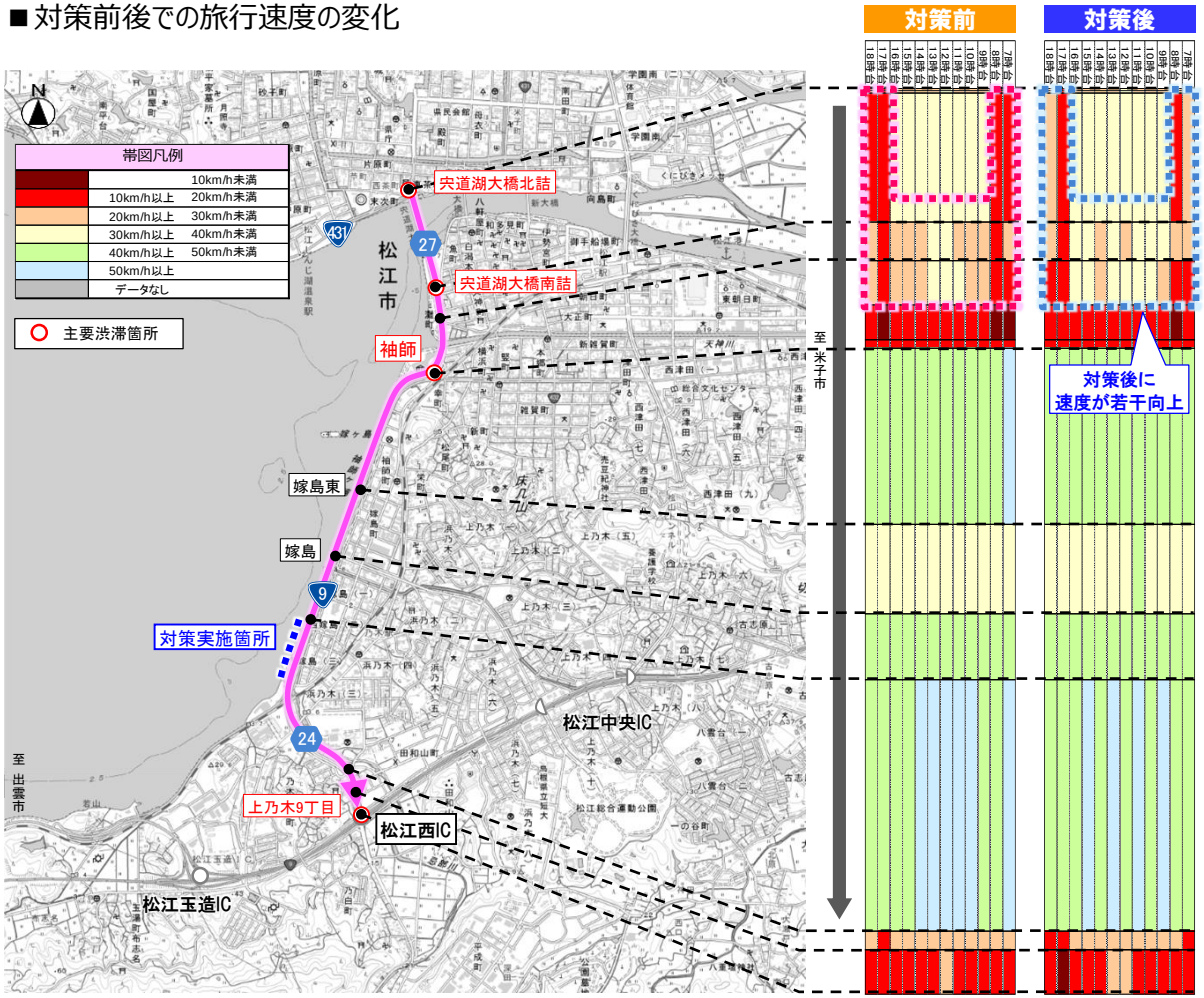
Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

■宍道湖大橋北詰から松江西ICまでの通過時間



出典：ETC2.0プローブデータ　対策前：R1.6（平日平均）17：00～18：00
対策後：R2.6速報値（平日平均）17：00～18：00

■対策前後での旅行速度の変化



出典：国土地理院「地理院地図（電子国土Web）」

出典：ETC2.0プローブデータ　対策前_R1.6（平日平均）
対策後_R2.6速報値（平日平均）

5. 主要渋滞箇所の特定解除

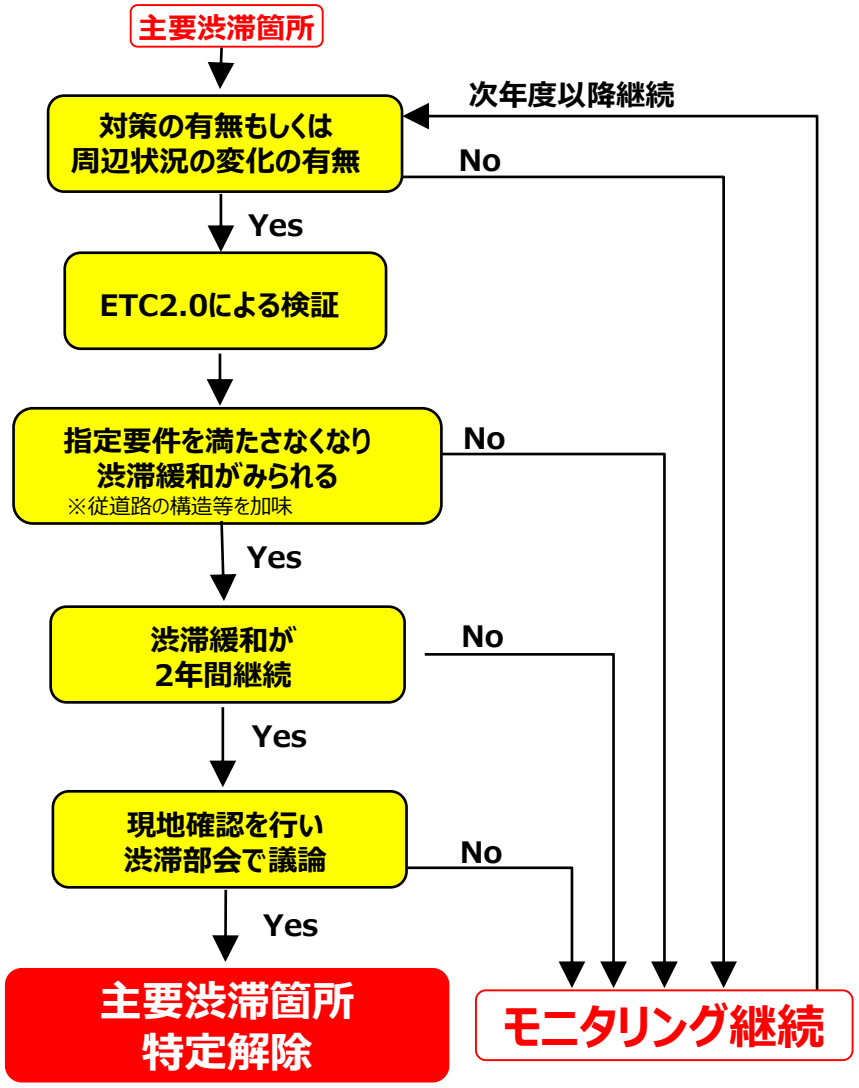
5.1 主要渋滞箇所解除フロー

5.2 嘉久志町交差点

5.1 主要渋滞箇所解除フロー

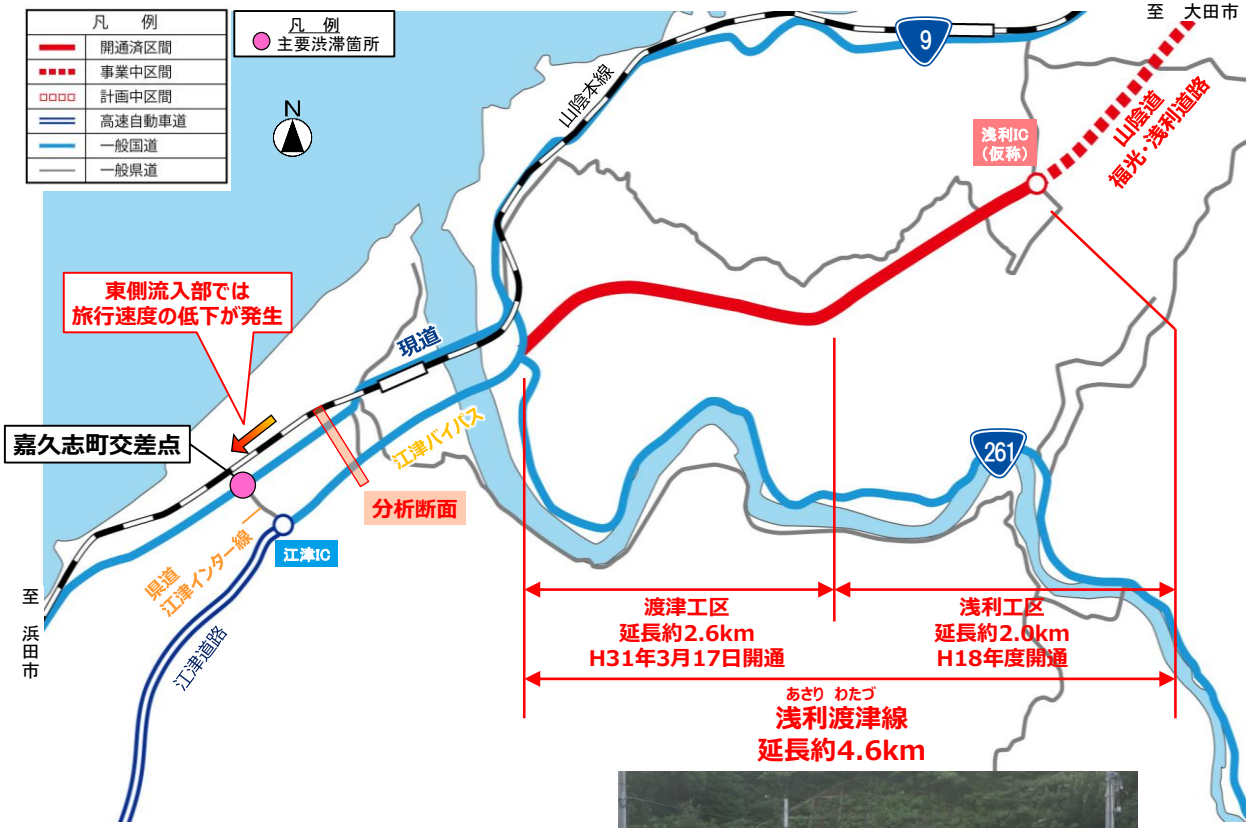
●主要渋滞箇所（49箇所）の特定解除に向けて、ETC2.0による検証を行い、渋滞緩和要因の確認及び現地調査等を踏まえて、主要渋滞箇所の特定解除のフローに基づき特定解除を提案。

主要渋滞箇所　解除フロー(案)



5.2 嘉久志町交差点

●一般国道9号　嘉久志町交差点は、タピーク時に東側流入部（西進）において旅行速度の低下が発生。
●平成31年3月17日に浅利渡津線（渡津工区　L=2.6km）の整備が完了。当該交差点の東側流入部（西進）を通過していた交通が浅利渡津線、江津バイパスに転換したことにより、当該流入部における交通負荷の減少を確認。

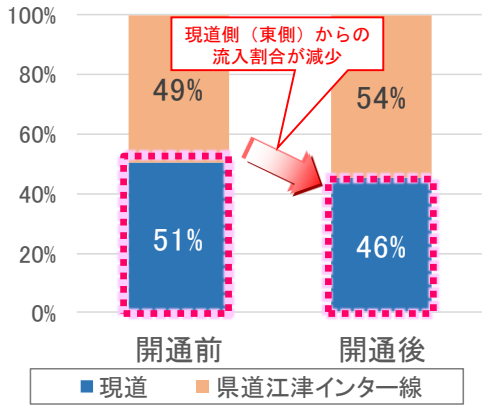


▲　浅利渡津線（渡津工区）交通状況　R2. 8. 4撮影

事業内容（渡津工区）

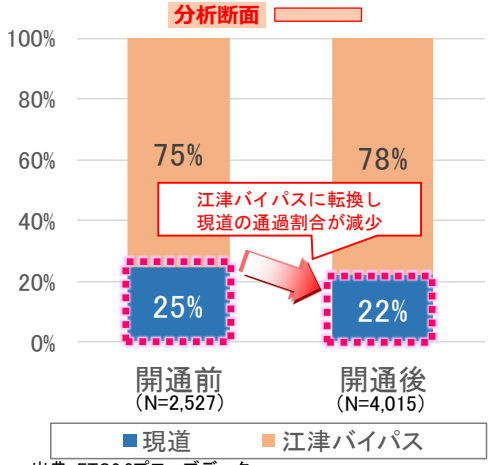
延　　長:2.6km
車　　幅:2車線(片側歩道)
幅　　員:11.0m
事業着手:平成17年度
開　　通:平成31年3月17日

■嘉久志町交差点を通過する西進交通の流入方向内訳



出典：交通量調査
開通前：H29.6.6（火）（17時台）
開通後：R2.8.4（火）（17時台）

■浅利渡津線開通後の交通状況（西進）



出典：ETC2.0プローブデータ
開通前：H30.10.1～H30.10.31（平日_昼間12時間）
開通後：R1.10.1～R1.10.31（平日_昼間12時間）

5.2 嘉久志町交差点

●流入部毎のプローブデータによる効果検証では、20km/h以下時間帯数は主要渋滞箇所の判定基準を下回っていることを確認。
●また、合同現地確認結果においても渋滞発生は確認されなかったことより、当該交差点を「**特定解除候補**」として提案。

■関係機関による現地確認の実施

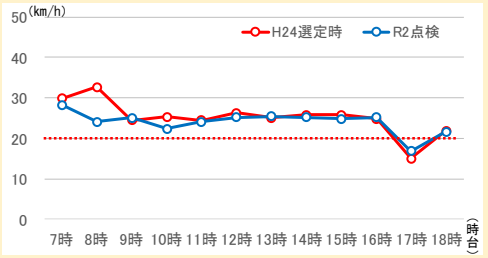
〇実施日：令和2年8月4日（火）17：00頃
〇関係機関：国土交通省、島根県、島根県警

※旅行速度分析（以下期間の平日平均）
H24選定時：H23.8～H24.7（民間プローブデータ）
R2点検　：H31.4～R2.3（ETC2.0プローブデータ）

流入部①

■旅行速度

20km/h以下時間帯数　H24選定時：1h　R2点検：1h



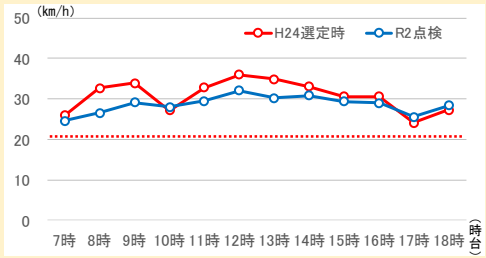
■現地状況（R2.8.4 17時台）

流入部①ではピーク時に一時的に捌け残りが発生することがあるが継続的な渋滞は発生していない

流入部②

■旅行速度

20km/h以下時間帯数　H24選定時：0h　R2点検：0h



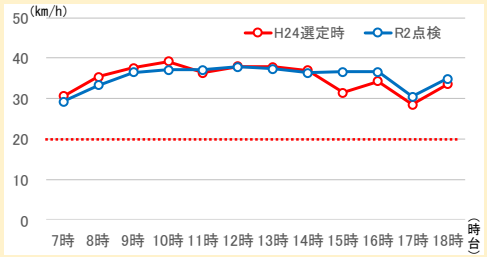
■現地状況（R2.8.4 17時台）

流入部②ではピーク時においても捌け残りは発生していない

流入部③

■旅行速度

20km/h以下時間帯数　H24選定時：0h　R2点検：0h



■現地状況（R2.8.4 17時台）

流入部③ではピーク時においても捌け残りは発生していない

６．対策優先順位に基づいた渋滞対策の検討

6.1 ピンポイント対策可否の検討

6.1 ピンポイント対策可否の検討

●令和元年度第1回渋滞部会で検討した対策優先順位の中で、要対策箇所となった27箇所に対し、ピンポイント対策の可否を確認。
●引き続き、渋滞対策の実施状況を踏まえつつ、渋滞要因を分析のうえ、ピンポイント対策の可能性がある箇所を検討していく。

◎：対策実施を調整中
○：対策の可能性があり、今後具体に検討
●：今後、対策の可否を検討

要対策箇所　27箇所

地区	番号	交差点名称	支線数	選定基準（時間帯数）	道路管理者		利用者ニーズ（要望箇所）	20km/h以下の時間帯数								渋滞対策実施状況（当箇所に関連する事業）	ピンポイント対策可否
					主道路	従道路		H24 選定時	H26 点検	H27 点検	H28 点検	H29 点検	H30 点検	R1 点検	R2 点検	完了	
松江・安来	4	朝日町	4	8	県	県	○	47	47	47	47	47	46	48	45		●
	17	幸橋北	3	6	県	県	○	36	36	36	36	36	36	36	30		●
	21	東京橋	3	6	県	県		32	35	36	36	36	29	36	36		●
	27	幸橋	3	6	県	県	○	30	35	35	36	36	34	36	28		●
	39	菅田	4	8	県	市町		23	25	35	38	38	27	28	24	No.10（松江だんだん道路）H25.3	●
	6	宍道湖大橋北詰	4	8	県	県、市町	○	23	14	26	28	21	24	24	29		●
	5	袖師	3	6	国	県		17	16	17	18	18	16	23	15		○
	19	上乃木三差路	3	6	県	県	○	14	16	14	16	16	21	21	26		●
	9	宍道湖大橋南詰	3	6	県	県		17	17	17	19	19	16	17	17		●
	33	春日（みしまや前）	4	8	県	市町		22	14	16	21	18	17	17	15		●
	11	相生町	4	8	国	県		14	14	13	16	17	12	16	15		○
	15	上乃木９丁目	4	8	県	市町		24	24	24	24	24	13	13	19		●
	40	清水入口	3	6	国	県	○	6	11	12	12	12	12	12	12		◎
	45	東津田	3	6	国	市町		3	13	16	18	17	12	12	2		●
出雲	8	渡橋中央	4	8	県	県		11	25	28	36	35	34	34	35		○
	25	出雲大社正門前	3	6	県	県	○	10	23	24	25	23	27	28	31		●
	12	市役所前	4	8	県	県		24	25	25	25	24	24	26	25	No.18（出雲市駅前矢尾線）H30.3	○
	22	出雲商工会館前	4	8	県	県		24	24	24	24	24	24	24	26		●
浜田	44	漁港入口	3	6	国	県		13	13	19	18	13	15	15	13		●
	51	浜田バイパス東口	3	6	国	国		3	3	3	4	4	4	11	4		●
益田	43	あけぼの東町	4	8	県	県、市町	○	17	22	20	22	16	30	32	18		○
	54	中吉田	4	8	国	国、県	○	2	4	6	5	5	16	23	21		○
	26	あけぼの本町	3	6	県	県		9	11	11	11	11	22	20	16		○
	37	栄町	3	6	国	県		9	0	14	14	14	16	16	15	No.9（栄町交差点改良）H25.11 No.9（栄町交差点改良(ピンポイント)）H29.2	●
	24	萩・石見空港入口	3	6	国	県		12	12	12	12	12	12	12	1		●
	46	高津ＩＣ	4	8	国	国、県		5	4	6	11	10	3	12	4		●
	55	須子	3	6	国	県		4	5	5	5	6	10	10	11		●

*1： 1=混雑多発（20km/h以下8時間以上）、 2=特定日混雑（観光地の休日特性（20ｋm/h以下時間帯発生））、 3=補欠（道路管理者等が渋滞していると認識している箇所）
*2： 道路管理者が渋滞していると認識しているか否か。
*2： 20km/ｈ以下の時間帯数が８時間未満（支線数×2ｈ）であり、かつ現地確認で道路管理者が渋滞なしと認識した場合を渋滞「解消」、それ以外を「継続」

※●についても、引き続き渋滞要因・対策可否を検討

7. 観光地における渋滞対策

7.1 出雲大社地区の入込状況

7.2 出雲大社地区の交通状況

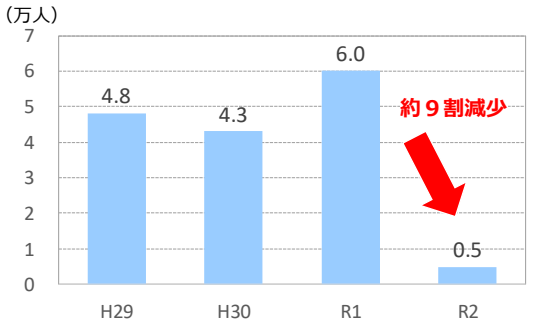
7.1 出雲大社地区の入込状況

●新型コロナウィルスによる緊急事態宣言の発令により、大社地区への観光客減少が予想され、R2GWは渋滞対策を中止。
●例年と比べ観光入込客数が少なかったこともあり、交通混雑は発生しなかった。

■過去のGW期間中における出雲大社周辺状況

※出典:出雲市調査(委託先警備員の目視による)

■GW期間中の入込状況（日平均）



※H29:4/29～5/7の9日間　※R1:4/27～5/6の10日間
※H30:4/28～5/6の9日間　※R2:4/25～5/6の12日間

※出典:出雲市観光課

■今年度GWにおける出雲大社周辺状況

出典:「出雲大社渋滞駐車場情報提供」HP内のライブカメラより

旧大社駅付近の渋滞状況(H30.GW)

勢溜交差点(南)の渋滞状況(R1.GW)

～新聞記事より～

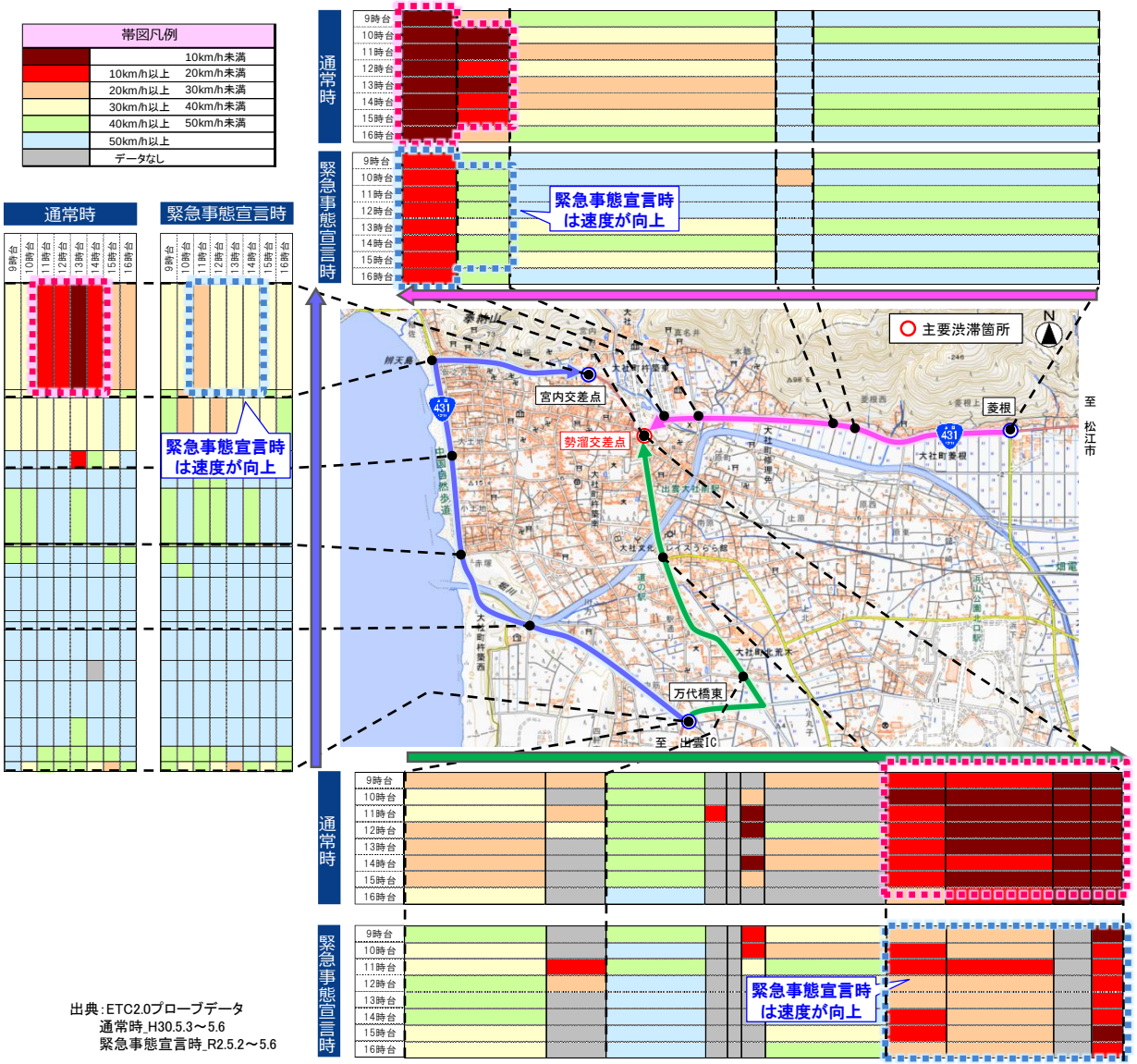
ゴールデンウイーク期間中(4月25日から5月6日までの間)の出雲大社周辺の入込客数が前年比90.3%減の約5万8000人だったと発表した。

※出典:島根日日新聞 令和2年5月11日朝刊

7.2 出雲大社地区における交通状況

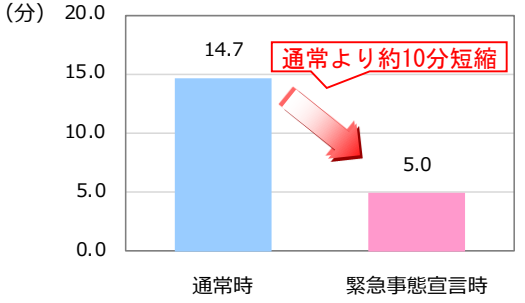
●緊急事態宣言時（5/2～5/6）では、勢溜、宮内交差点を先頭とした旅行速度の低下が解消。特に、勢溜交差点から神門通り方面で発生していた旅行速度の低下は区間、旅行速度ともに解消。

●主要アクセス経路となる3経路の通過時間においても、最大約10分短縮され緊急事態宣言下における交通影響を確認。

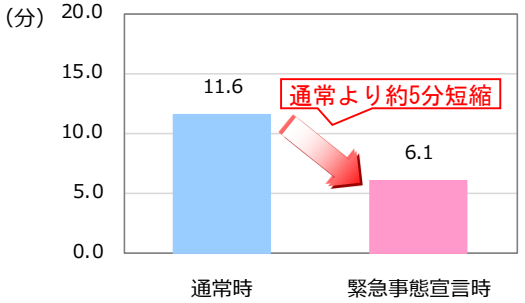


出典：ETC2.0プローブデータ
通常時_H30.5.3～5.6
緊急事態宣言時_R2.5.2～5.6

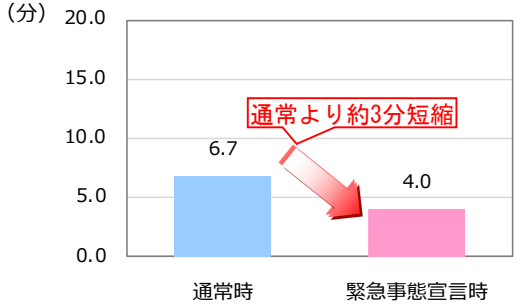
■万代橋東～宮内交差点の通過時間（13時台）



■万代橋東～勢溜交差点の通過時間（13時台）



■菱根～勢溜交差点の通過時間（13時台）



出典：ETC2.0プローブデータ
通常時_H30.5.3～5.6（13時台） 緊急事態宣言時_R2.5.2～5.6（13時台）

8. 公共交通利用促進対策

8.1 松江市一斉ノーマイカーウィーク

8.1 松江市一斉ノーマイカーウィーク

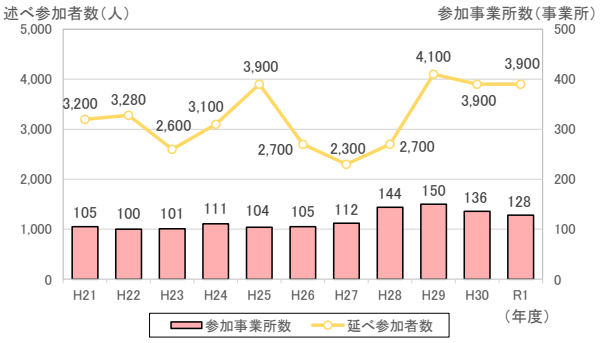
●マイカー利用の抑制が公共交通の利用促進、渋滞緩和、CO2排出量の削減に繋がることを市民一人ひとりに啓発し、日常的な移動にあたっての行動変化を促すことを目的としノーマイカーウィークを実施。

●実施結果としては、最大渋滞長（100m以上渋滞が発生した交差点）を比較すると、8方向のうち5方向で減少しており、ノーマイカウィークの施策によって渋滞緩和の傾向を確認。

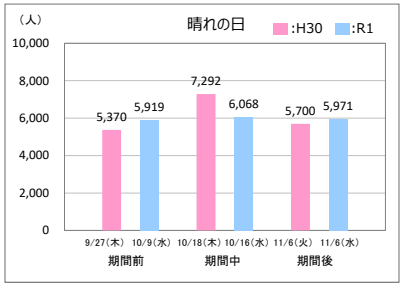
松江市ノーマイカーウィークの実施概要

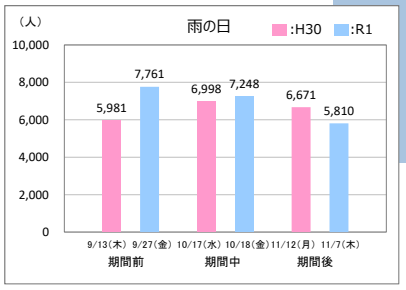
■R1松江市一斉ノーマイカーウィークの実施概要

項目		実施概要
期間		令和元年10月14日（月・祝） ～令和元年10月20日（日）（7日間）
対象地域		松江市
参加状況	事業所数	128事業所
	延べ参加者	3,900人
実施主体		松江市公共交通利用促進市民会議



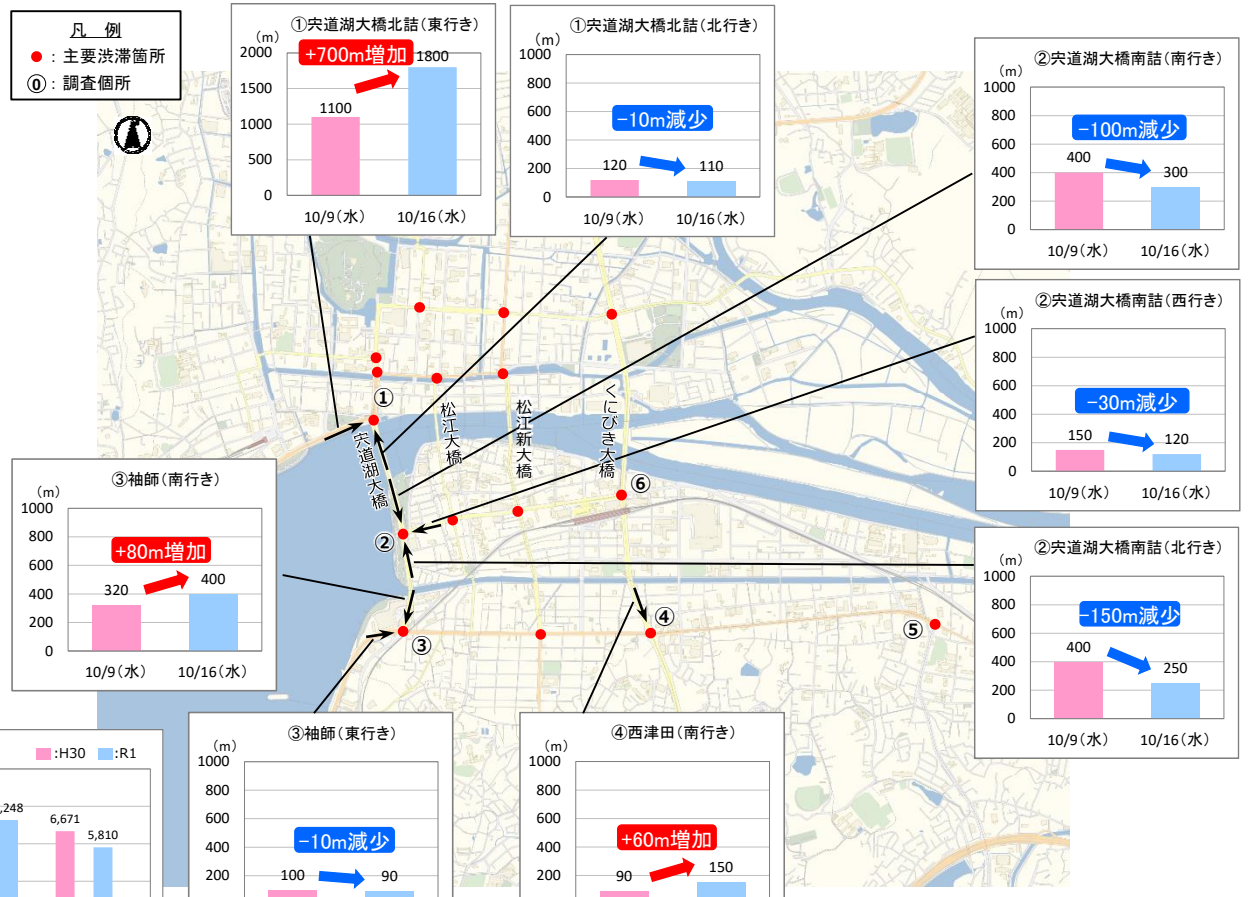
▼実施期間中および前後のバス利用状況





※第10回「松江市一斉ノーマイカーウィーク」の実施結果より･･･平日（晴れの日、雨の日）のバス利用者数
※第11回「松江市一斉ノーマイカーウィーク」の実施結果より･･･平日（晴れの日、雨の日）のバス利用者数

ノーマイカーウィーク実施期間中における最大渋滞長の変化（朝ピーク時間帯7時～9時）



※10/16の8:00～8:10は特異値により除外

※最大渋滞長が100m以上渋滞が発生した方向のみ記載

Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

※出典：渋滞長調査結果（通常時：令和元年10月 9日(水) 7:00～9:00
期間中：令和元年10月16日(火) 7:00～9:00）

９．新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化

9.1 都市圏における交通状況（松江都市圏）

9.2 都市圏における交通状況（出雲都市圏）

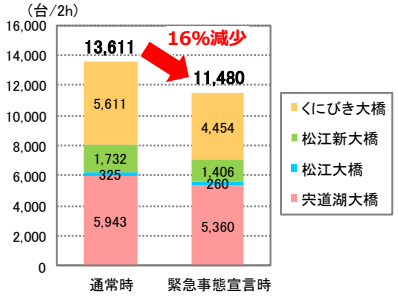
9.1 都市圏における交通状況（松江都市圏）

●松江都市圏では、緊急事態宣言中の4月平日平均の交通量が通常時と比べ15～16%減少。

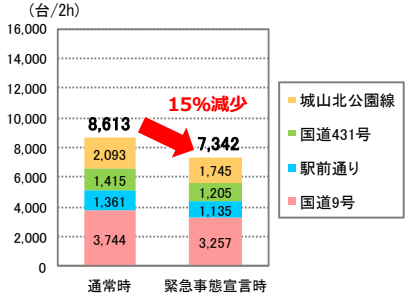
●主要渋滞箇所別の旅行速度低下時間帯数も減少傾向にあるが、15箇所中12箇所は選定基準以上であり、依然として旅行速度低下が発生している状況を確認。引き続き、具体的な要因分析について検証を進めていく。

■交通量の推移（朝ピーク時間帯（7:00～9:00））

【断面A-A’ ●―● 】



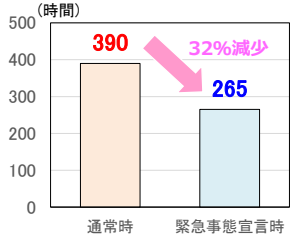
【断面B-B’ ●―● 】



出典：県警トラカン　通常時：R1.10.7（月）～R1.10.11（金）、 緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均

■主要渋滞箇所速度低下時間数の変化

＜松江都市圏の主要渋滞箇所における旅行速度低下時間数の合計＞



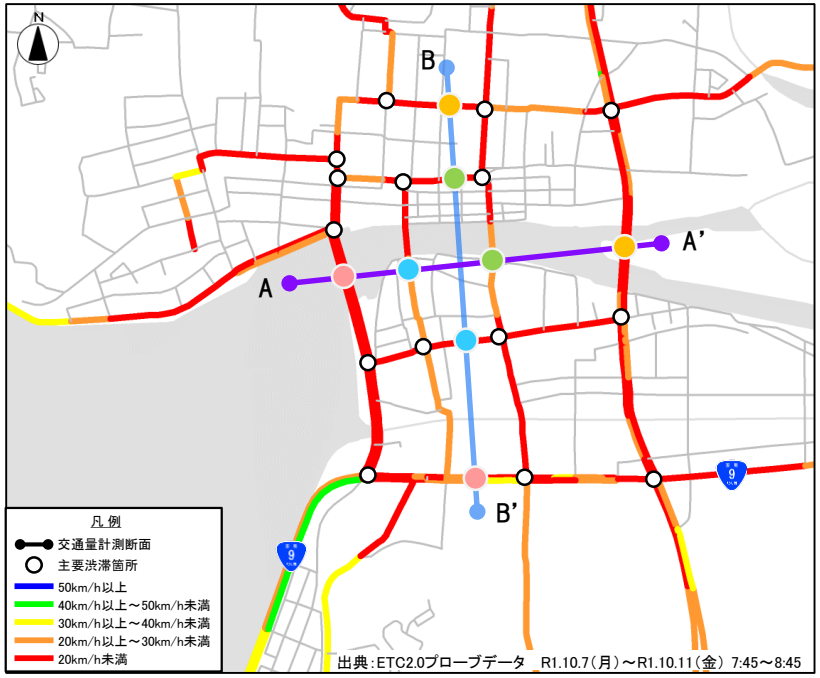
出典：ETC2.0プローブデータ
通常時：令和元年度H31.4.1～R2.3.31（平日平均）
緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均

＜選定基準以上箇所数の変化＞

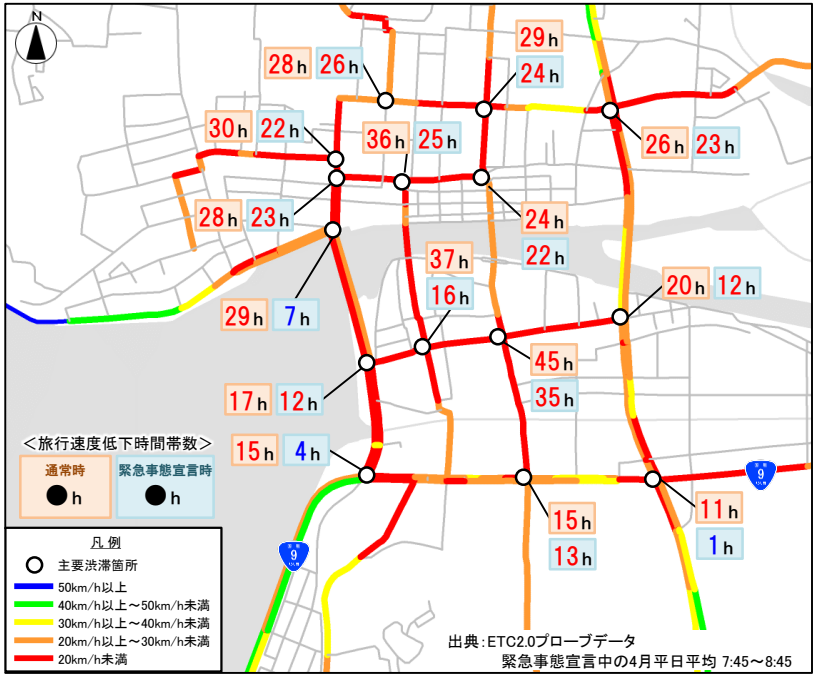
	（令和元年度）通常時	緊急事態宣言時	増減
選定基準以上箇所数	15	12	-3
選定基準未満箇所数	0	3	3

80%の箇所で混雑が残存

■通常時（朝ピーク時間帯（7:45～8:45））



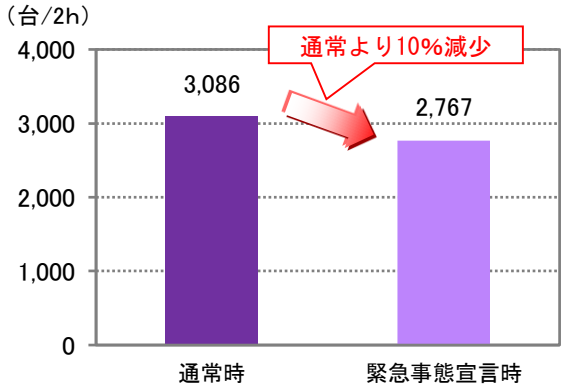
■緊急事態宣言時（朝ピーク時間帯（7:45～8:45））



9.1 都市圏における交通状況（松江都市圏）

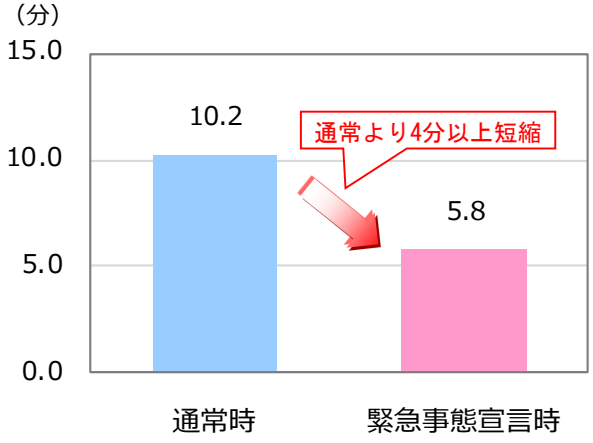
●宍道湖大橋（南進）では、緊急事態宣言中の4月平日平均の交通量が通常時と比べ10%程度減少したことを確認。
●通過時間も4分短縮するなど交通混雑の改善を確認。また、宍道湖大橋北詰交差点を先頭にした旅行速度の低下も改善。
●しかし、袖師交差点を先頭とした旅行速度の低下は依然として発生するなど課題が残存。

■宍道湖大橋（南進）における交通量の変化
（朝ピーク時間帯（7:00~9:00））

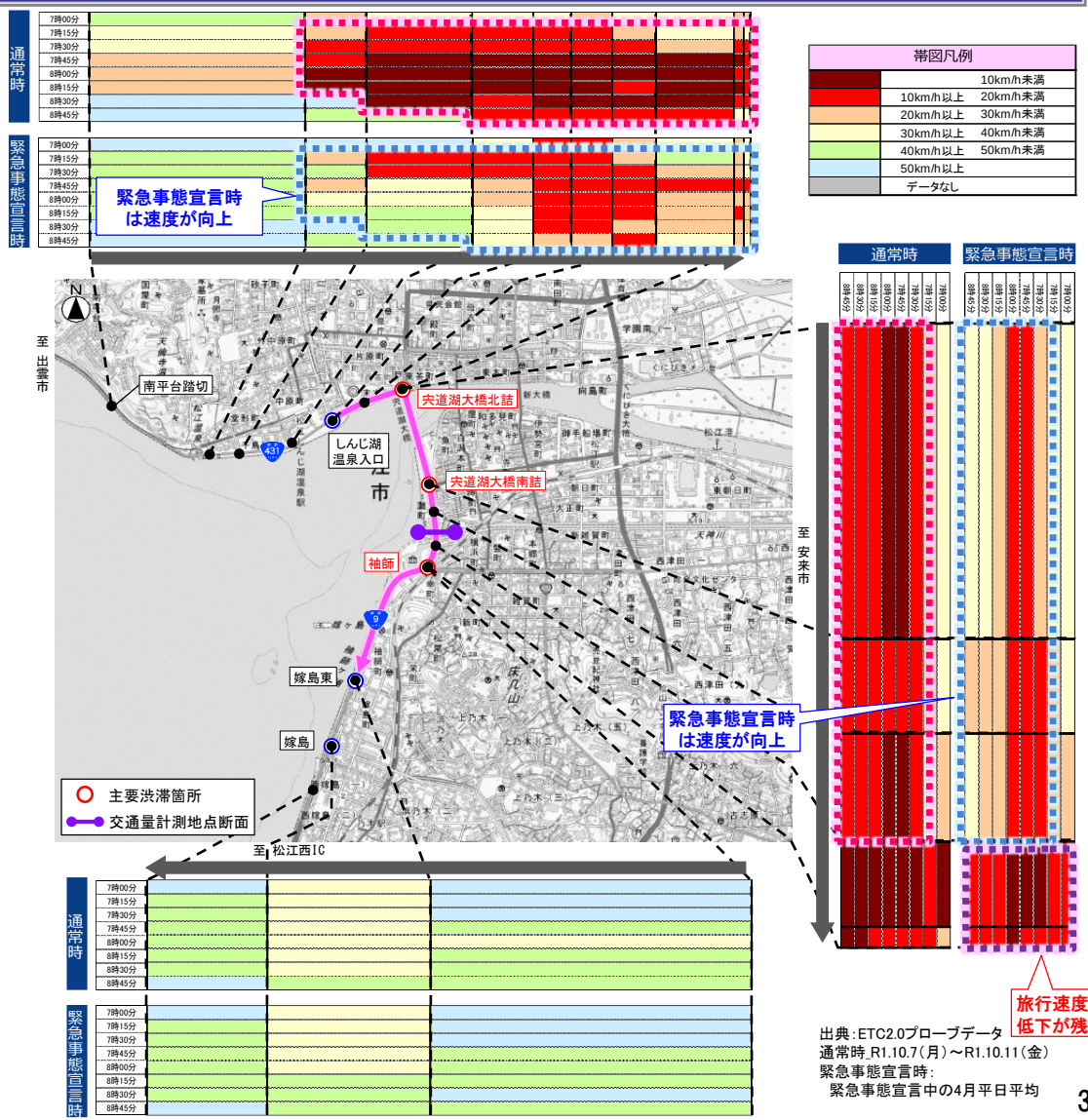


出典：県警トラカン
通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）
緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均

■しんじ湖温泉入口～嫁島東交差点間の通過時間（南進）
（朝ピーク時間帯（7:45~8:45））



出典：ETC2.0プローブデータ
通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）
緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均



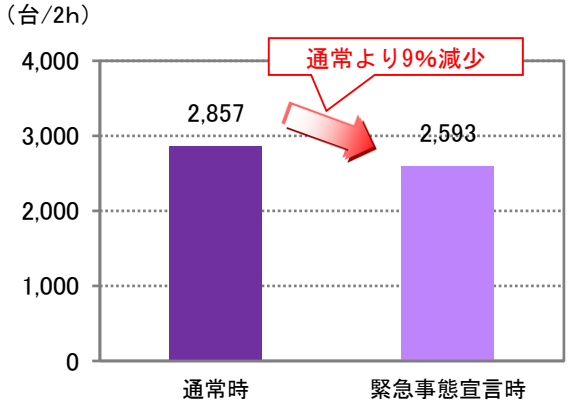
出典：ETC2.0プローブデータ
通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）
緊急事態宣言時：
緊急事態宣言中の4月平日平均

9.1 都市圏における交通状況（松江都市圏）

●宍道湖大橋（北進）では、緊急事態宣言中の4月平日平均の交通量が通常時と比べ9%程度減少したことを確認。また、通過時間でも、通常時に比べわずかに改善したことを確認。

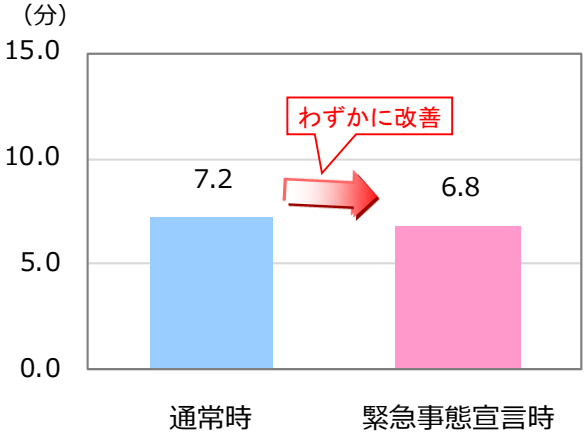
●宍道湖大橋詰を先頭に連続した区間で発生していた旅行速度の低下もわずかに改善。

■宍道湖大橋（北進）における交通量の変化
（朝ピーク時間帯（7:00~9:00））

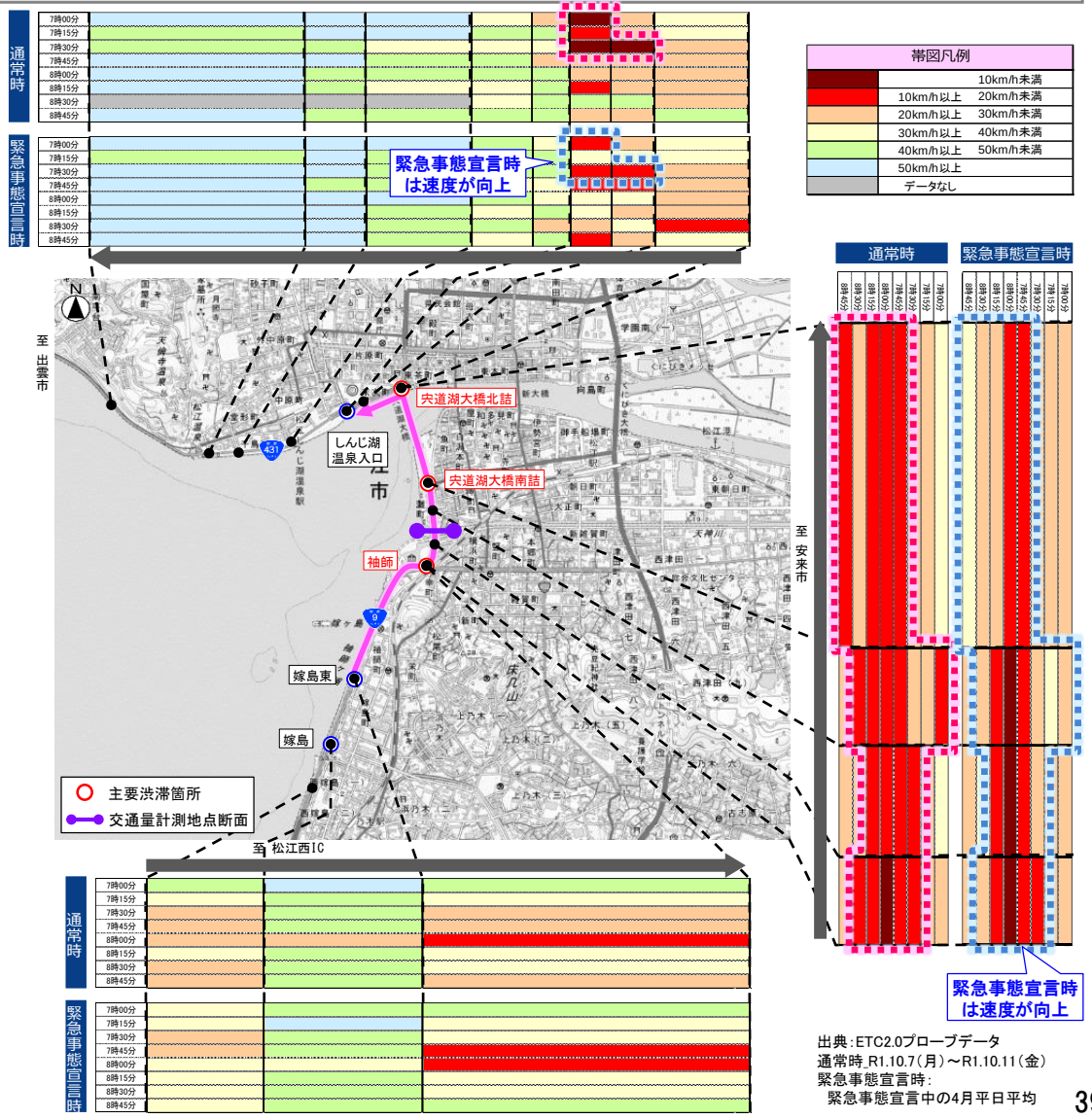


出典：県警トラカン
通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）
緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均

■しんじ湖温泉入口～嫁島東交差点間の通過時間（北進）
（朝ピーク時間帯（7:45～8:45））



出典：ETC2.0プローブデータ
通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）
緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均



出典：ETC2.0プローブデータ
通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）
緊急事態宣言時：
緊急事態宣言中の4月平日平均

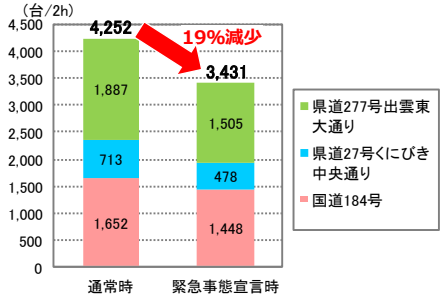
9.2 都市圏における交通状況（出雲都市圏）

●出雲都市圏では、緊急事態宣言中の4月平日平均の交通量が通常時と比べ15～19%減少。

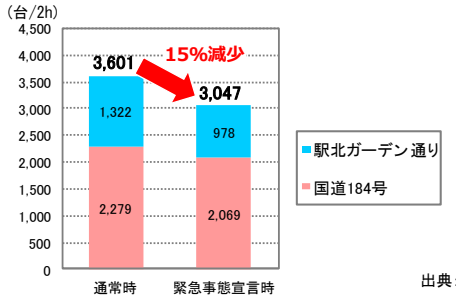
●主要渋滞箇所別の旅行速度低下時間帯数も減少傾向にあるが、6箇所中5箇所は選定基準以上であり、依然として旅行速度低下が発生している状況を確認。引き続き、具体な要因分析について検証を進めていく。

■交通量の推移（朝ピーク時間帯（7:00~9:00））

【断面A-A' ●―● 】



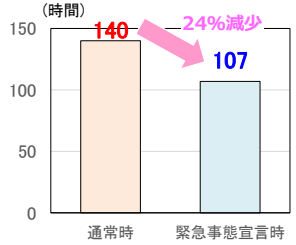
【断面B-B' ●―● 】



出典：県警トラカン　通常時：R1.10.7（月）～R1.10.11（金）、 緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均

■主要渋滞箇所速度低下時間数の変化

＜出雲都市圏の主要渋滞箇所における旅行速度低下時間数の合計＞



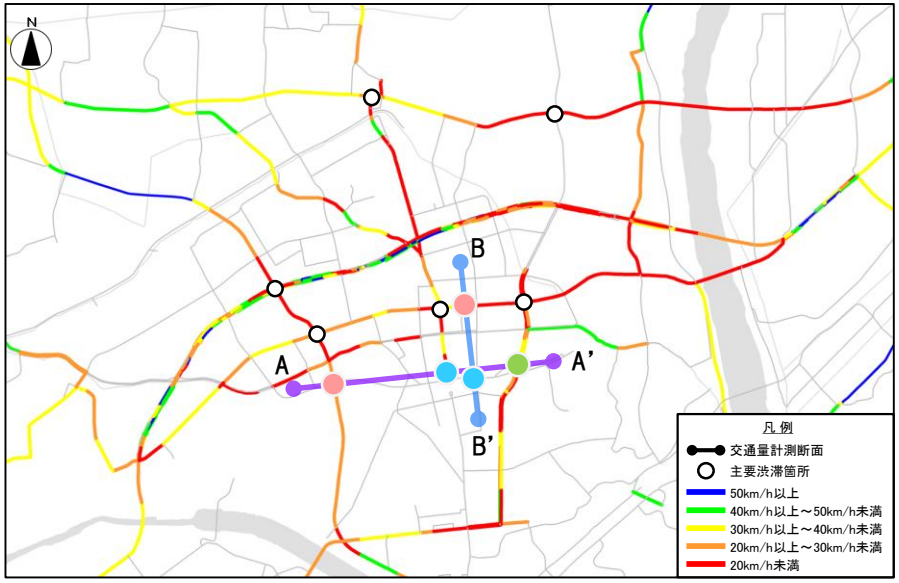
出典：ETC2.0プローブデータ
通常時：令和元年度H31.4.1～R2.3.31（平日平均）
緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均

＜選定基準以上箇所数の変化＞

	（令和元年度）通常時	緊急事態宣言時	増減
選定基準以上箇所数	6	5	-1
選定基準未満箇所数	0	1	1

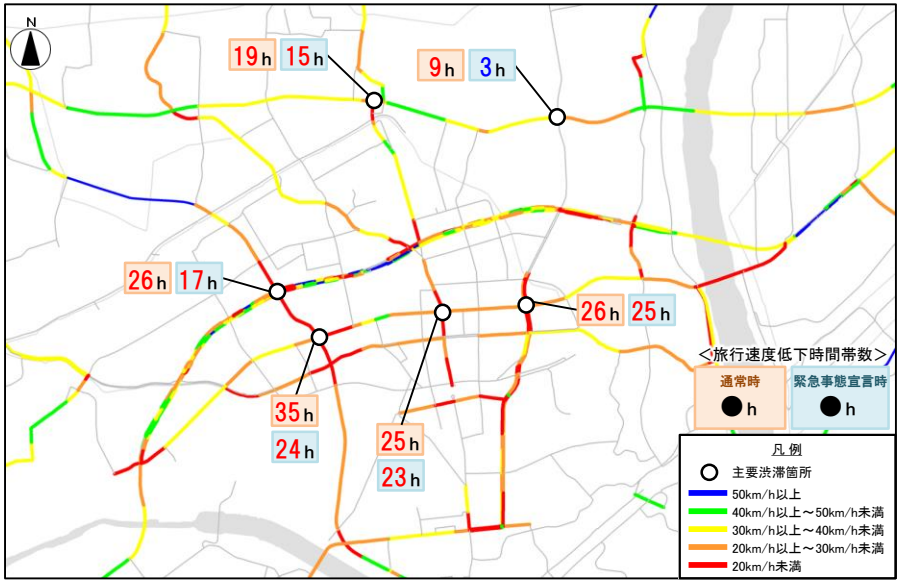
83%の箇所で混雑が残存

■通常時（朝ピーク時間帯（7:45～8:45））



出典：ETC2.0プローブデータ　R1.10.7（月）～R1.10.11（金）7:45～8:45

■緊急事態宣言時（朝ピーク時間帯（7:45～8:45））

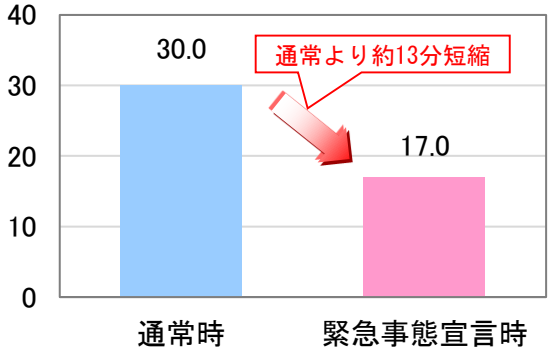


出典：ETC2.0プローブデータ
緊急事態宣言中の4月平日平均 7:45～8:45

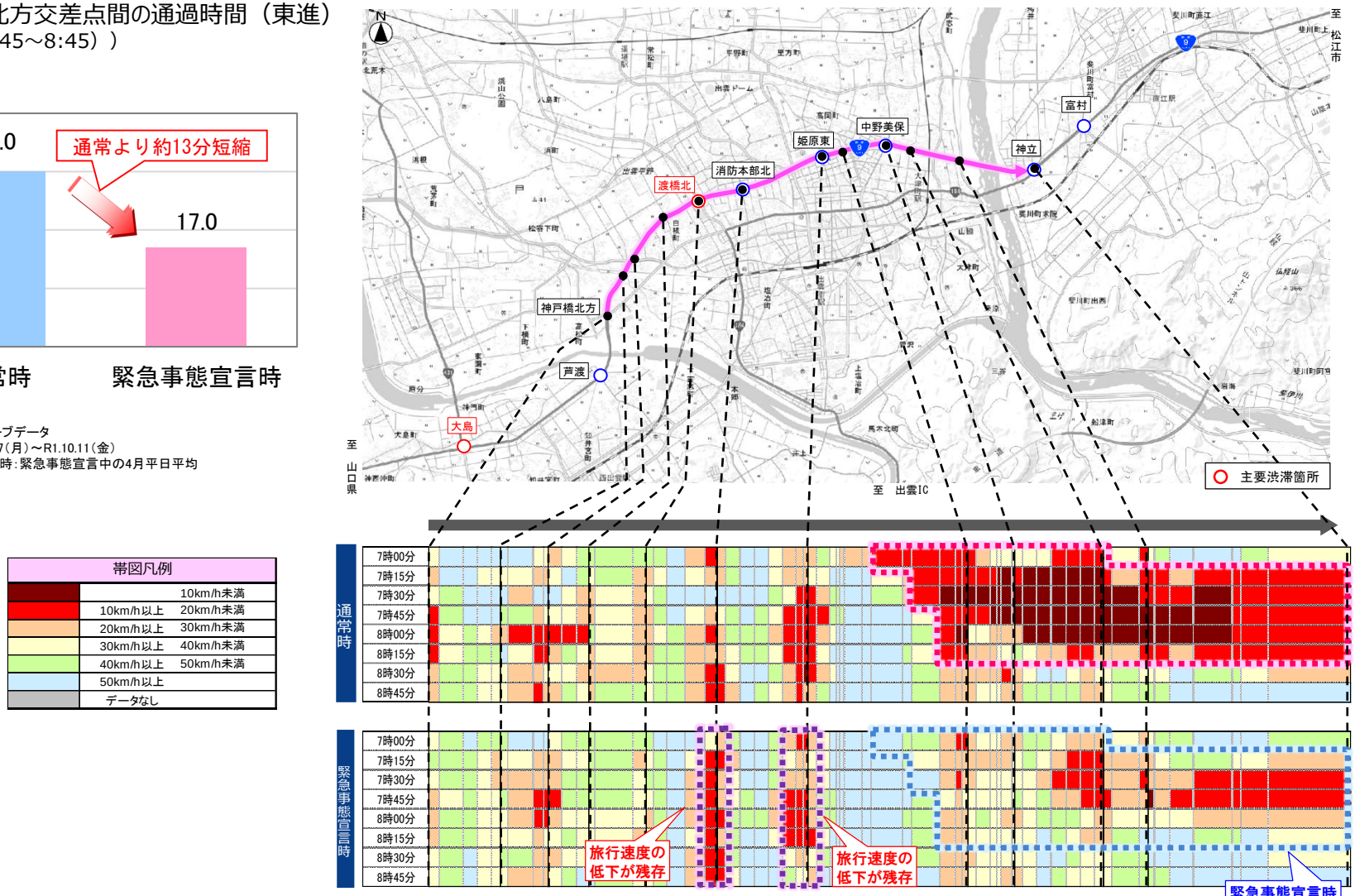
9.2 都市圏における交通状況（出雲都市圏）

●神立～神戸橋北方交差点間の緊急事態宣言中の4月平日平均の通過時間が通常時と比べ約13分短縮したことを確認。
●神立交差点を先頭に発生していた旅行速度の低下もほとんどの時間帯で解消しており、交通状況がある程度改善したことを確認。
●しかし、消防本部北や姫原東交差点などにおいて旅行速度の低下が依然として発生するなど課題が残存。

■神立～神戸橋北方交差点間の通過時間（東進）
（朝ピーク時間帯（7:45～8:45））



出典：ETC2.0プローブデータ
通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）
緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均



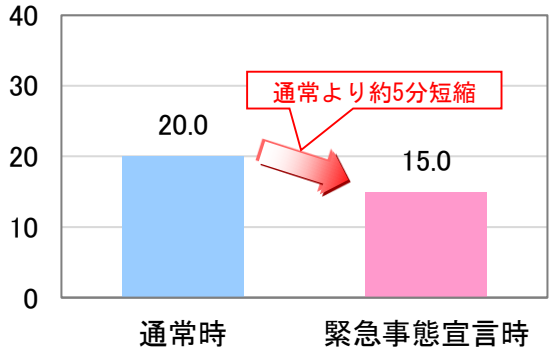
帯図凡例	
	10km/h未満
10km/h以上	20km/h未満
20km/h以上	30km/h未満
30km/h以上	40km/h未満
40km/h以上	50km/h未満
50km/h以上	
データなし	

出典：出典：ETC2.0プローブデータ　通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）　緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均

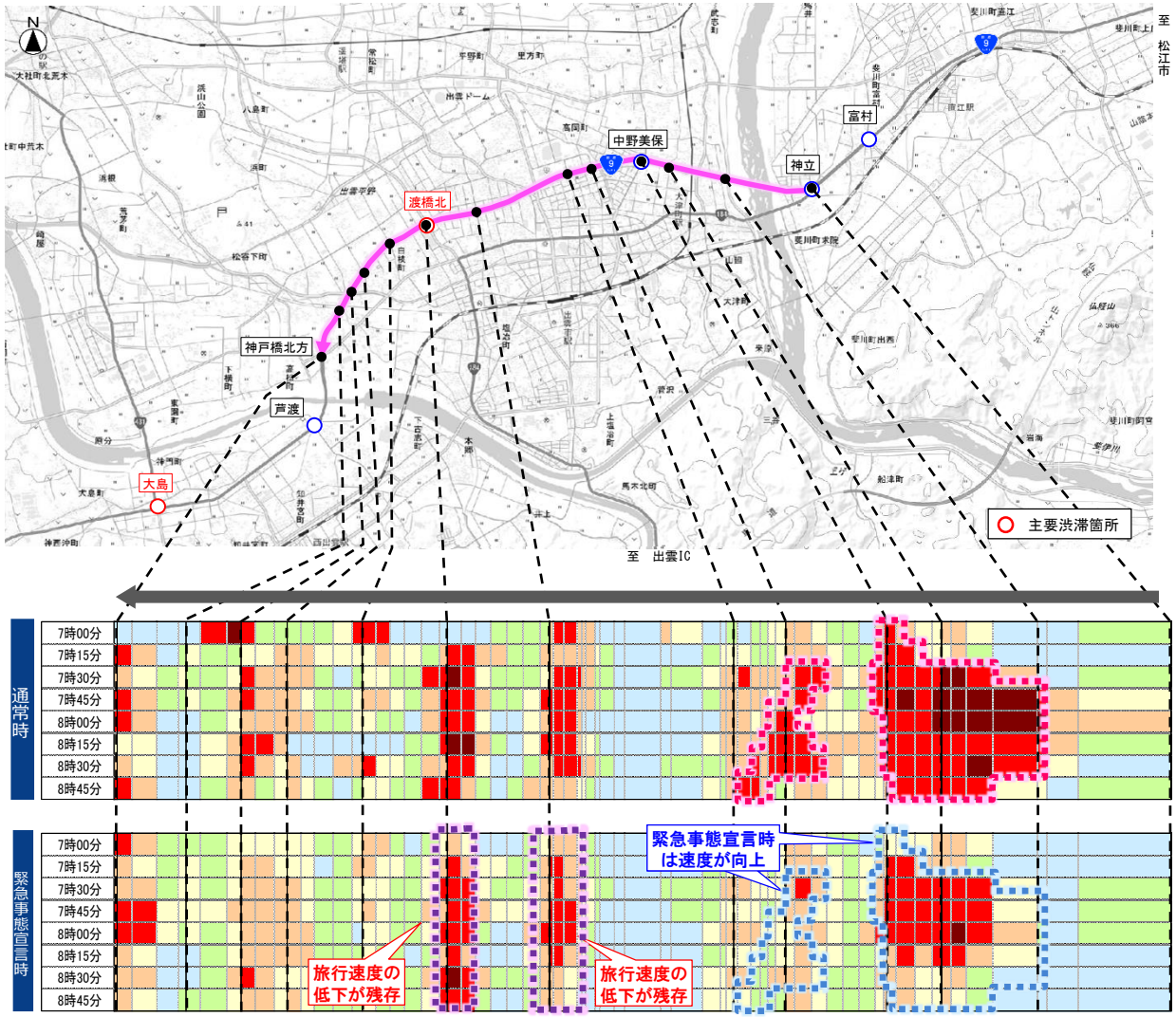
9.2 都市圏における交通状況（出雲都市圏）

●神立～神戸橋北方交差点間の緊急事態宣言中の4月平日平均の通過時間が通常時と比べ約5分短縮したことを確認。
●朝ピーク時間帯において、中野美保交差点を先頭に慢性的に発生していた連続した区間での旅行速度低下はある程度の改善を確認。
●しかし、渡橋北交差点付近について、旅行速度の低下が依然として発生するなど交通混雑の課題が残存。

■神立～神戸橋北方交差点間の通過時間（西進）
（朝ピーク時間帯（7:45～8:45））



出典：ETC2.0プローブデータ
通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）
緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均



出典：出典：ETC2.0プローブデータ　通常時_R1.10.7（月）～R1.10.11（金）　緊急事態宣言時：緊急事態宣言中の4月平日平均

10. 重要物流道路における交通アセスメント

10.1 重要物流道路における交通アセスメントの背景

10.2 重要物流道路における交通ｱｾｽﾒﾝﾄ実施のためのｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ

10.3 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

10.1 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をとりまとめ。
●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。
●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。

1．道路周辺の土地利用等による渋滞対策[概要]

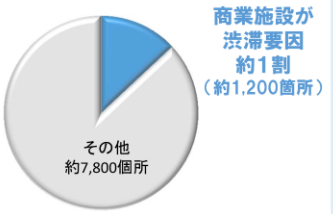
現状と課題

[渋滞と立地の現状]

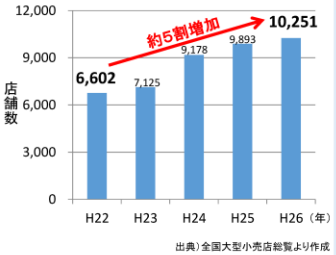
① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。

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】



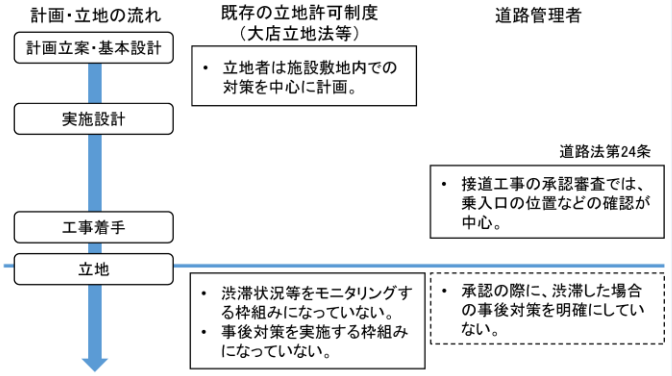
出典）全国大型小売店総覧より作成

[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。

2 3

出典：道路周辺の土地利用等による渋滞対策（平成29年3月　道路交通アセスメント検討会）

10.2 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（R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、令和2年1月1日から施行。

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

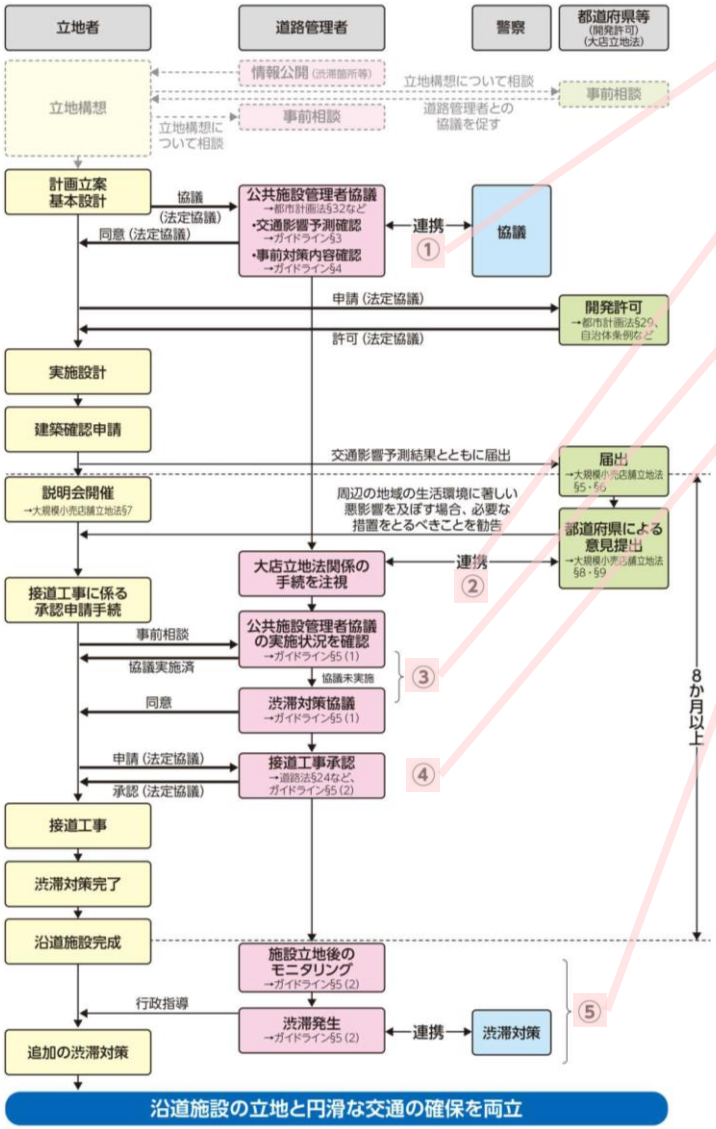
【施行期日】 令和２年1月1日　※令和2年1月1日以前に法定協議が開始された施設には適用しない

出典：「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」を基に国土交通省が整理

10.3 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。
●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る。

■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る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

出典：「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」を基に国土交通省が整理

１１. 都市内の路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方

11.1 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

11.2 (参考)渋滞対策の体系、対策メニュー

11.3 (参考)端末物流問題の現状

11.4 (参考)商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車に関する現況

11.1 都市内の路上荷捌きに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る。
○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する。

対策のあり方

渋滞の発生個所の特定 → 渋滞原因分析 → 対策の検討・実施

渋滞原因分析 →（他要因）→ 対策の検討・実施

渋滞原因分析 →（荷さばきに起因の場合）→ 荷さばき対策の検討

荷さばき対策の検討

①ソフト対策の実施（共同集配送等地域ルールの運用等）

（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）

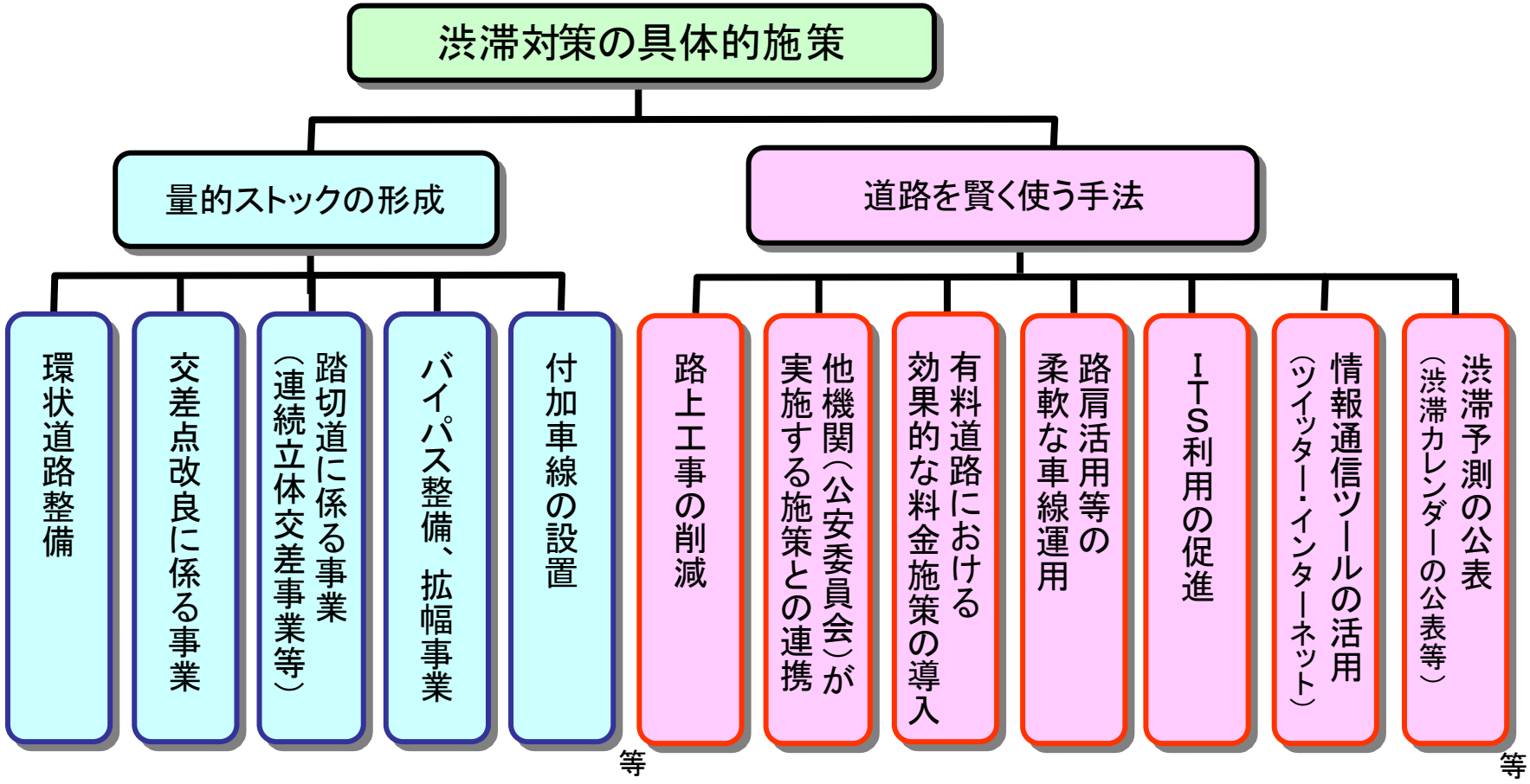
停車帯（貨物車専用）（例）

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）

11.2（参考）渋滞対策の体系、対策メニュー

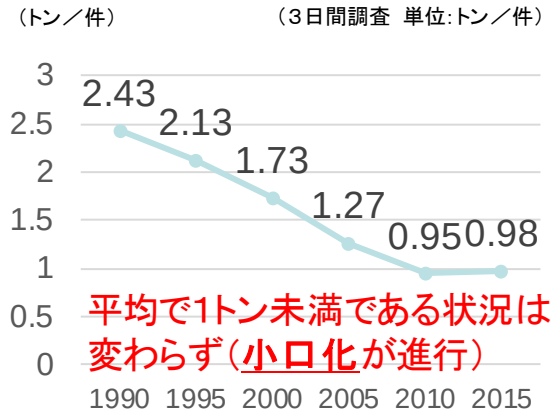
- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策（量的ストックの形成）が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。



11.3（参考）端末物流問題の現状

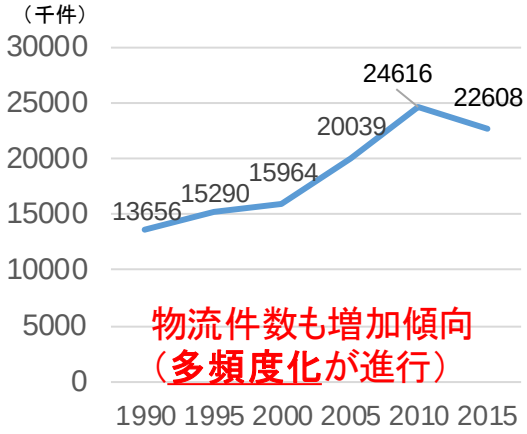
- ●宅配便取り扱い実績はこの10年で3割以上増加し、Eコマース市場も10年で約3倍に急成長するなど、近年ラストマイル物流の需要が急速な勢いで増しており、今後もその傾向は続く見込みである。
- ●コロナ禍における宅配需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化よる物流生産性向上に向けた取り組みの必要性が高まっている。
- ●近年、全国の地域において活発化している、まちなかの歩行者にやさしい道路空間の再配分の動きに合わせ、都市内荷さばきの整序化を図る重要性が高まっている。

貨物一件あたりの貨物量の推移



※出典: 第1階「「2020 年代の総合物流施策大綱に関する検討会」（令和2年7月16日）資料より抜粋

物流件数の推移

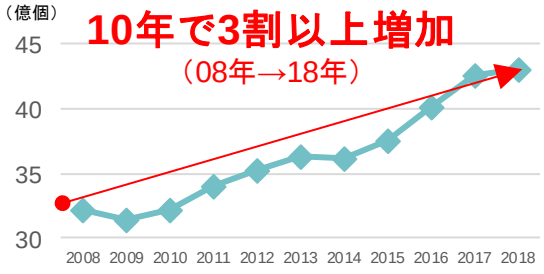


※出典: 第1回「「2020 年代の総合物流施策大綱に関する検討会」（令和2年7月16日）資料より抜粋

EC市場規模の推移

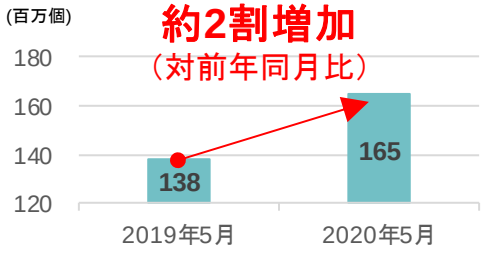
※出典「電子商取引に関する市場調査の結果について（経済産業省）」より作成

宅配便取扱実績の推移



※出典:「宅配便取扱実績について（国土交通省）」より作成

コロナ禍の宅配実績

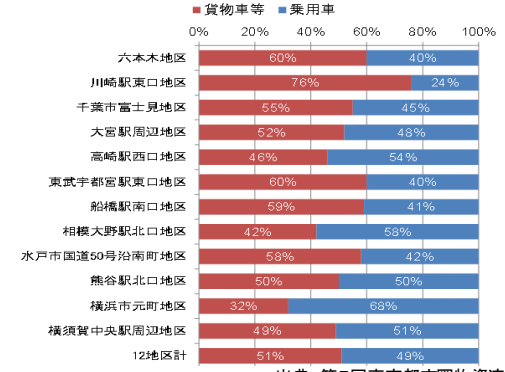


※出典:ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」（ヤマト運輸㈱）より作成

11.4（参考）商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車に関する現況

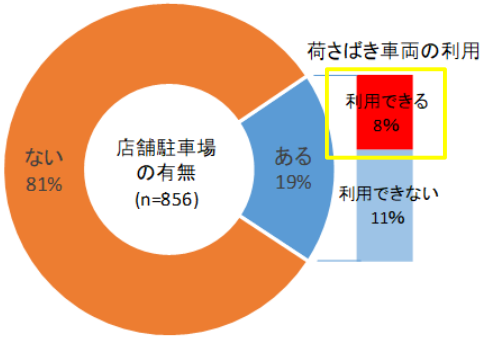
- ●中心市街地等における路上駐車の約半数が貨物車。
- ●商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の１割超が路上駐車で、30分以上駐車している。
- ●荷さばきに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約4割、商業者は「このままで良い」が約7割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状を変えることは困難。

中心市街地等における路上駐車の貨物車・乗用車の割合



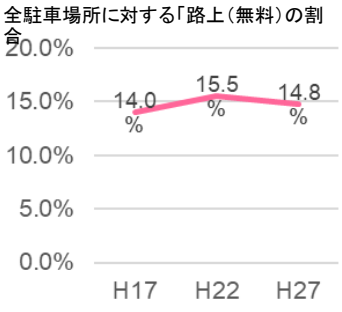
出典：第5回東京都市圏物資流動調査（平成27年12月）

荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合

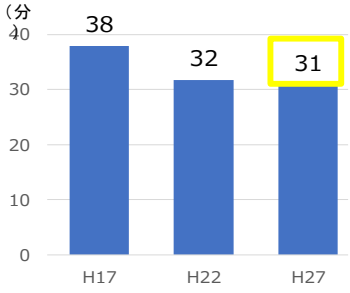


出典：第5回東京都市圏物資流動調査（平成27年12月）

商業施設を目的地とする貨物車トリップのうち駐車場所「路上（無料）」の推移・駐車時間

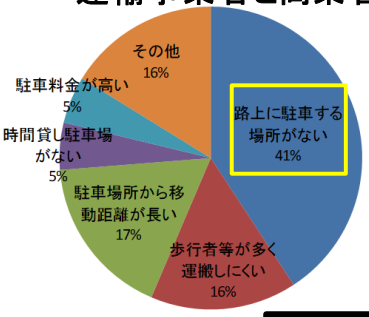


※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査



※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査

運輸事業者と商業者の荷さばきに対する意識



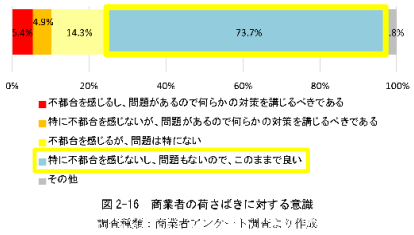


図 2-16　商業者の荷さばきに対する意識
調査概要：商業者アンケート調査より作成

行政が関与する必要

運輸事業者：路上で荷さばき 商業者：現状で良い	民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状が変わらず

出典：第5回東京都市圏物資流動調査（平成27年12月）