GOOD ROUTE

令和2年度
第1回　岡山県道路交通渋滞対策部会

令和2年8月21日（金）
岡山県道路交通渋滞対策部会

目　次

1. 渋滞対策部会の概要

2. 主要渋滞箇所の対応状況

3. 新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化

4. その他渋滞対策

5. 災害時交通マネジメント

6. 重要物流道路における交通アセスメント

1. 渋滞対策部会の概要

1.1 渋滞対策部会の検討経緯

1.1 渋滞対策部会の検討経緯

- 平成25年1月に「主要渋滞箇所（現在69箇所）」を公表しました。
- 定期的なフォローアップと同時に対策及び効果検証を実施し、経過を観察しています。

◇対策検討のマネジメントサイクル

最新交通データによる
渋滞状況の検証
～プローブデータの収集・分析等～

地域の交通状況に対する
専門的見地からの検証
～データ精査・現地確認等の実施～

道路交通渋滞対策部会における議論
※部会構成主体：国、地方公共団体、県警本部　等

地域・道路利用者の声

岡山県の主要渋滞箇所の特定

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

○地域の課題を共有することにより議論を促進

○渋滞対策の立案・実施
（道路管理者が実施する対策、
他機関の実施施策との連携、
道路利用者の参画による対策　等）

◇継続的フォローアップのスケジュール

渋滞部会

～これまでの検討経緯～

- H24　第1回～第3回渋滞部会及びパブリックコメント
- H25.1.25　主要渋滞箇所（71箇所）の公表
- H25.6.27　平成25年度　渋滞部会
  渋滞対策の基本方針(案)について議論
- H26.6.26　平成26年度　渋滞部会
  フォローアップ(H25年度点検)、対策検討
- H27.10.2　平成27年度　渋滞部会
  フォローアップ(H26年度点検)、対策検討・状況
- H28.5.16　平成28年度　第1回渋滞部会
  フォローアップ(H27年度上半期点検)、対策検討・状況
- H29.3.24　平成28年度　第2回渋滞部会
  フォローアップ(H27年度下半期点検)、対策検討・状況
- H29.8.4　平成29年度　第1回渋滞部会
  フォローアップ(H28年度上半期点検)、対策検討・状況
  トラック・バス渋滞ポイントの渋滞対策、観光地の渋滞対策
- H30.2.20　平成29年度　第2回渋滞部会
  フォローアップ(H28年度下半期点検)、対策検討・状況
  観光地における渋滞対策、新規渋滞対策の方向性検討
- H30.10.5　平成30年度　第1回渋滞部会
  フォローアップ(H29年度上半期点検)、対策検討・状況
  平成30年7月豪雨時の交通状況、観光地における渋滞対策
  主要渋滞箇所の特定解除1箇所（佐方）
- H31.3.14　平成30年度　第2回渋滞部会
  主要渋滞箇所の対応状況、岡山都市圏WGの実施状況
  観光地における渋滞対策
- R1.8.7　令和元年度　第1回渋滞部会
  主要渋滞箇所の対応状況、観光地における渋滞対策
  主要渋滞箇所の特定解除1箇所(青江南)
- R2.3.13　令和元年度　第2回渋滞部会
  主要渋滞箇所の対応状況、岡山都市圏WGの実施状況
  観光地における渋滞対策、災害時渋滞マネジメント
  重要物流道路における交通アセスメント、その他渋滞対策

岡山都市圏渋滞対策検討WG

- 第1回岡山都市圏WG(H30.6.5)
- 第2回岡山都市圏WG(H31.2.15)
- 第3回岡山都市圏WG(R2.2.17)

R2年8月21日
令和2年度 第1回渋滞部会

- 渋滞対策部会の概要
- 主要渋滞箇所の対応状況
- 新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化
- その他渋滞対策
- 災害時交通マネジメント
- 重要物流道路における交通アセスメント

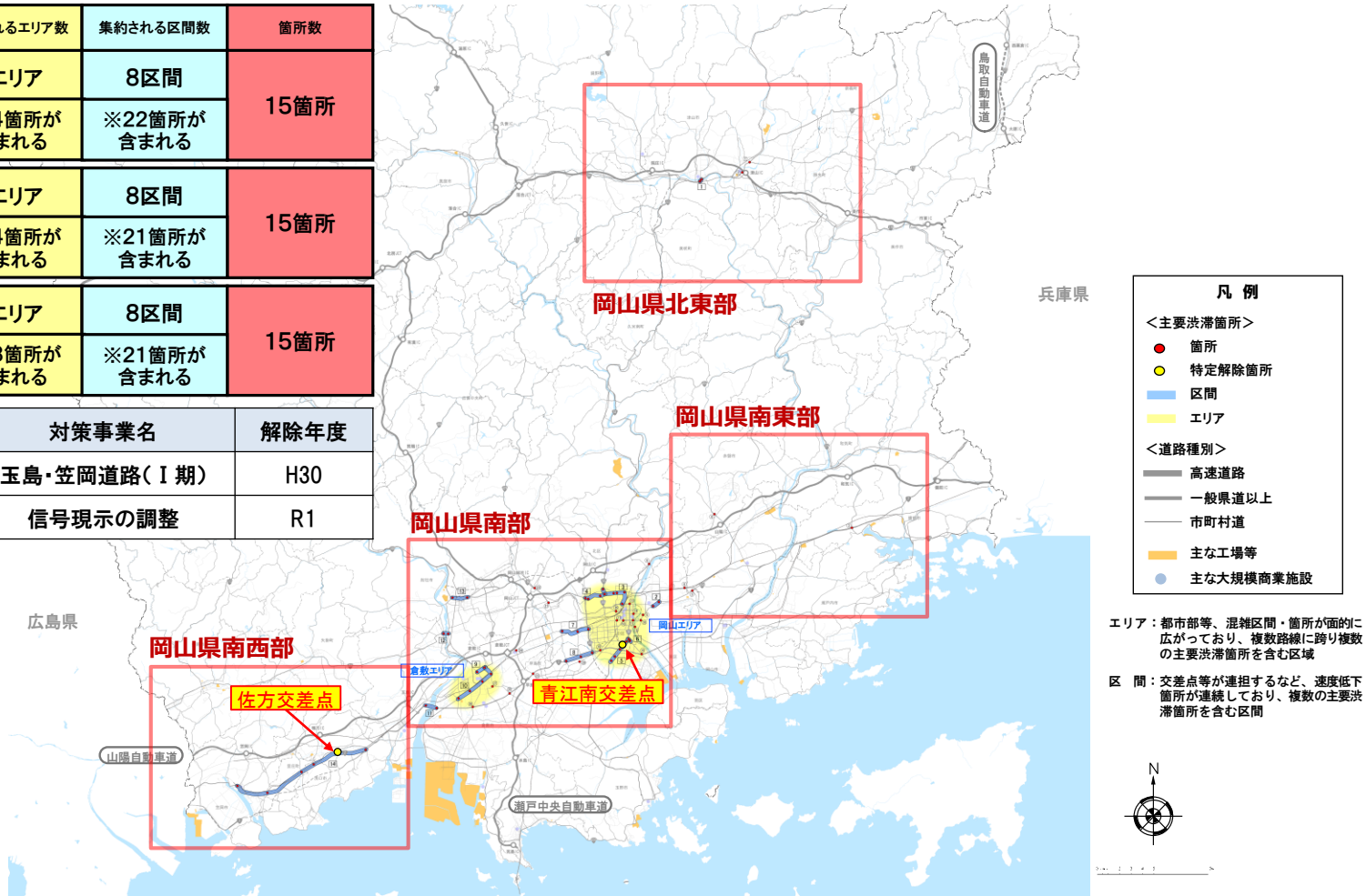
【参考】岡山県内の主要渋滞箇所の分布（一般道）

- 岡山県内の主要渋滞箇所は69箇所あり、その内訳は岡山市：41、倉敷市：14 、津山市：4、笠岡市：1、総社市：3、備前市：1、赤磐市：1、浅口市：1、早島町：1 、里庄町：2 です。
- 平成30年度第1回渋滞部会（H30.10.5開催）において佐方交差点（国道2号・浅口市）が、令和元年度第1回渋滞部会（R1.8.7開催）において青江南交差点（国道30号・岡山市）が特定解除となり、県内の主要渋滞箇所は71箇所から69箇所に減少しています。

主要渋滞箇所

	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
H25.1 当初	71箇所	2エリア ※34箇所が含まれる	8区間 ※22箇所が含まれる	15箇所
H30.10 解除後	70箇所	2エリア ※34箇所が含まれる	8区間 ※21箇所が含まれる	15箇所
R1.8 解除後	69箇所	2エリア ※33箇所が含まれる	8区間 ※21箇所が含まれる	15箇所

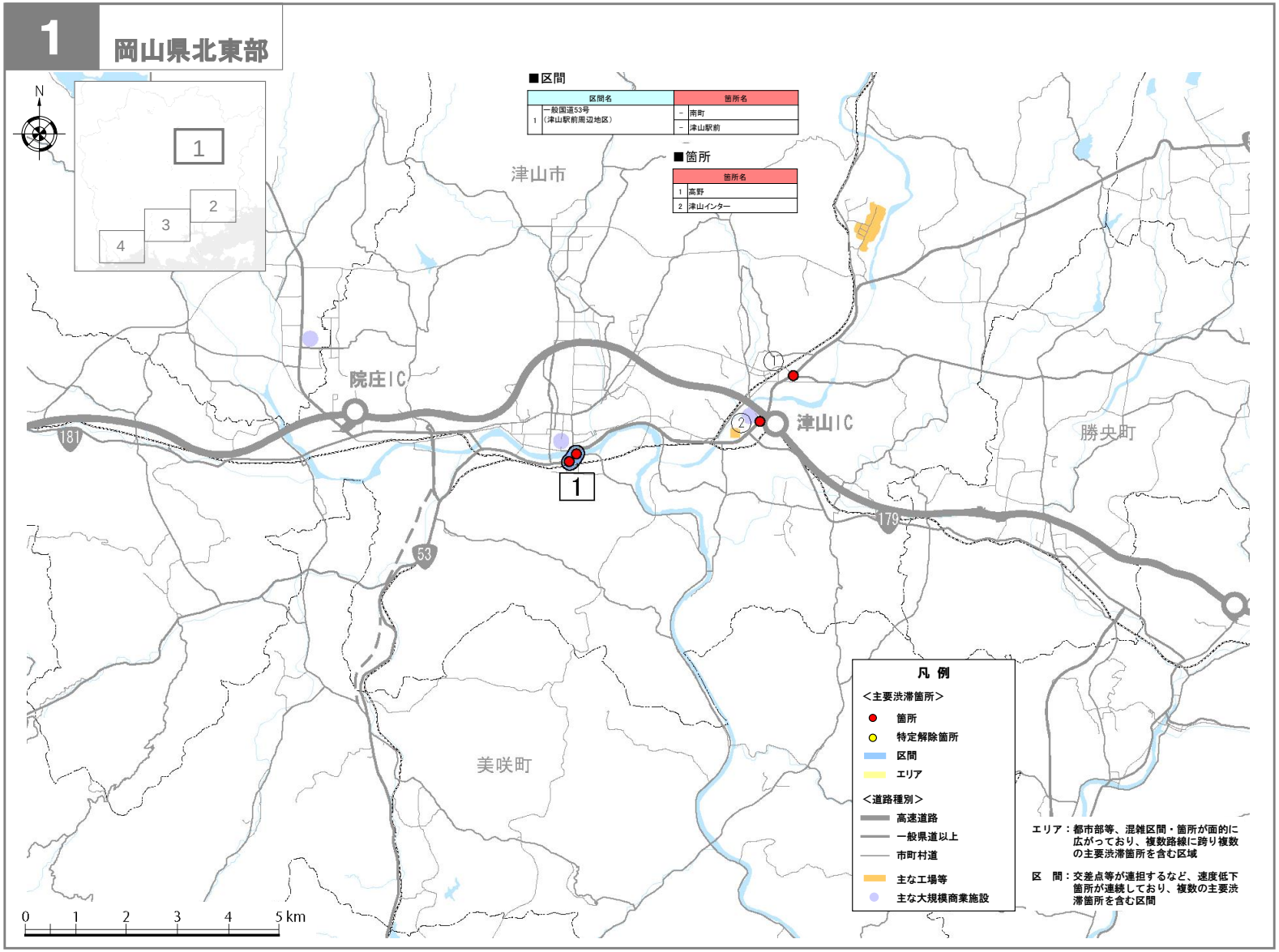
交差点名	箇所住所	対策事業名	解除年度
佐方	浅口市金光	玉島・笠岡道路（Ⅰ期）	H30
青江南	岡山市北区	信号現示の調整	R1



【参考】岡山県内の主要渋滞箇所の分布（一般道）

●岡山県北東部の内訳は、津山市：４　です。

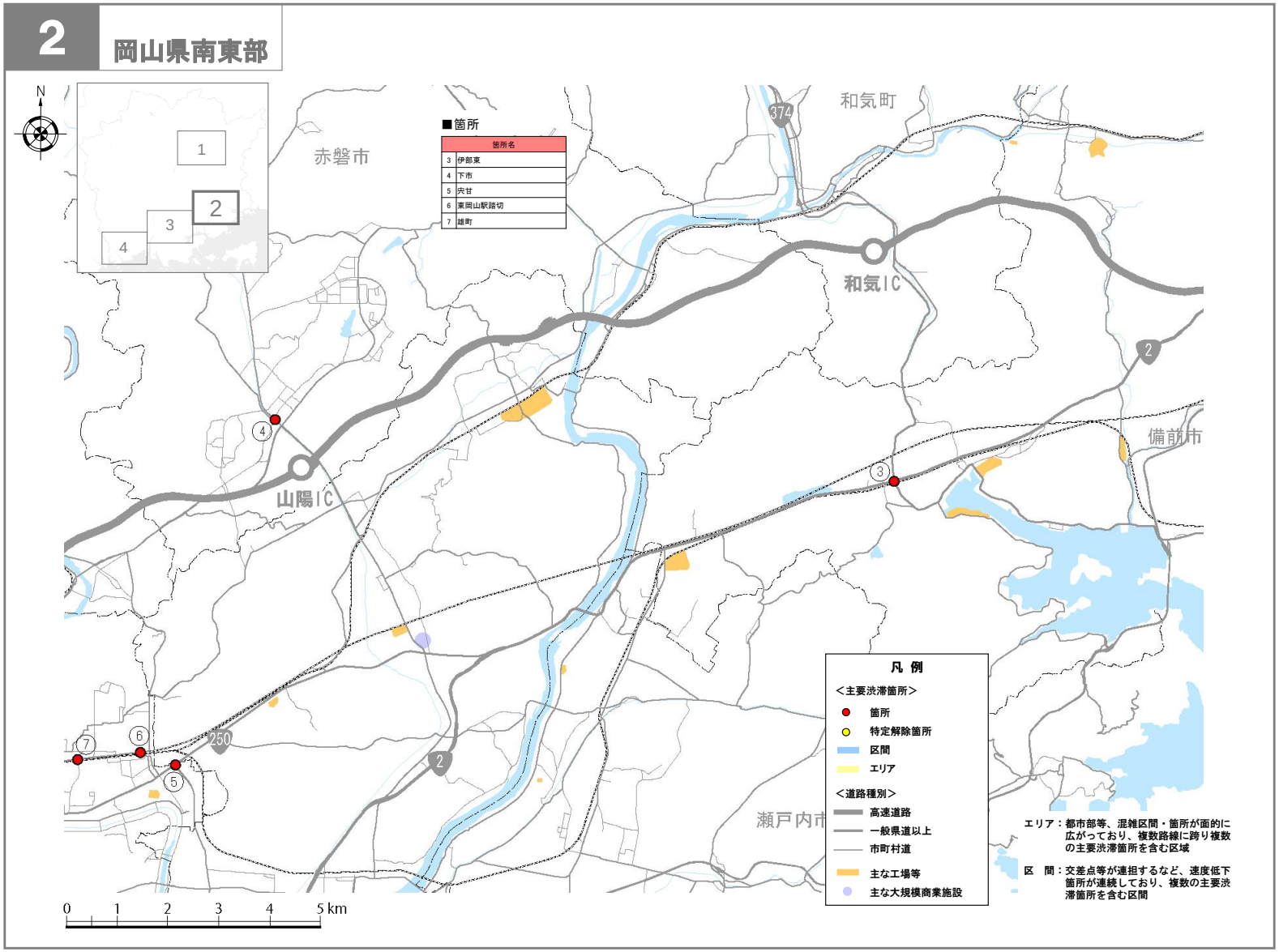
主要渋滞箇所



【参考】岡山県内の主要渋滞箇所の分布（一般道）

●岡山県南東部の内訳は、岡山市：3、備前市：1、赤磐市：1　です。

主要渋滞箇所

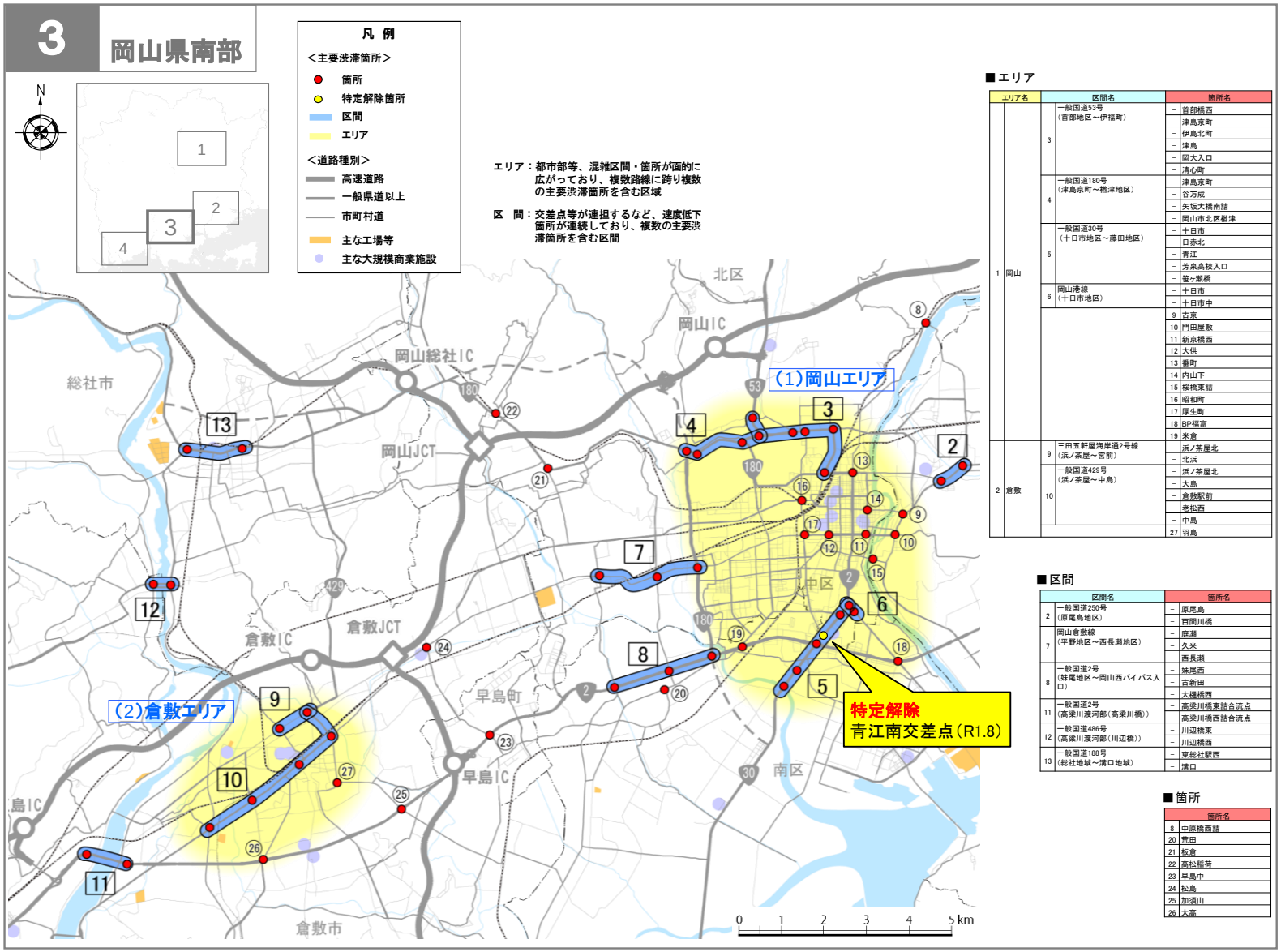


	箇所名
3	伊部東
4	下市
5	宍甘
6	東岡山駅踏切
7	雄町

【参考】岡山県内の主要渋滞箇所の分布（一般道）

●岡山県南部の内訳は、岡山市：38、倉敷市：13 、総社市：3、早島町：1　です。

主要渋滞箇所



■エリア

エリア名		区間名		箇所名
1	岡山	3 一般国道53号（首部地区～伊福町）	－	首部橋西
			－	津島京町
			－	伊島北町
			－	津島
			－	岡大入口
			－	清心町
		4 一般国道180号（津島京町～楢津地区）	－	津島京町
			－	谷万成
			－	矢坂大橋南詰
			－	岡山市北区楢津
		5 一般国道30号（十日市地区～藤田地区）	－	十日市
			－	日赤北
			－	青江
			－	芳泉高校入口
			－	笹ヶ瀬橋
		6 岡山港線（十日市地区）	－	十日市
			－	十日市中
			9	古京
			10	門田屋敷
			11	新京橋西
			12	大供
			13	番町
			14	内山下
			15	桜橋東詰
			16	昭和町
			17	厚生町
			18	BP福富
			19	米倉
2	倉敷	9 三田五軒屋海岸通2号線（浜ノ茶屋～宮前）	－	浜ノ茶屋北
			－	北浜
		10 一般国道429号（浜ノ茶屋～中島）	－	浜ノ茶屋北
			－	大島
			－	倉敷駅前
			－	老松西
			－	中島
			27	羽島

■区間

区間名		箇所名
2 一般国道250号（原尾島地区）	－	原尾島
	－	百間川橋
7 岡山倉敷線（平野地区～西長瀬地区）	－	庭瀬
	－	久米
	－	西長瀬
8 一般国道2号（妹尾地区～岡山西バイパス入口）	－	妹尾西
	－	古新田
	－	大槻橋西
11 一般国道2号（高梁川渡河部（高梁川橋））	－	高梁川橋東詰合流点
	－	高梁川橋西詰合流点
12 一般国道486号（高梁川渡河部（川辺橋））	－	川辺橋東
	－	川辺橋西
13 一般国道188号（総社地域～溝口地域）	－	東総社駅西
	－	溝口

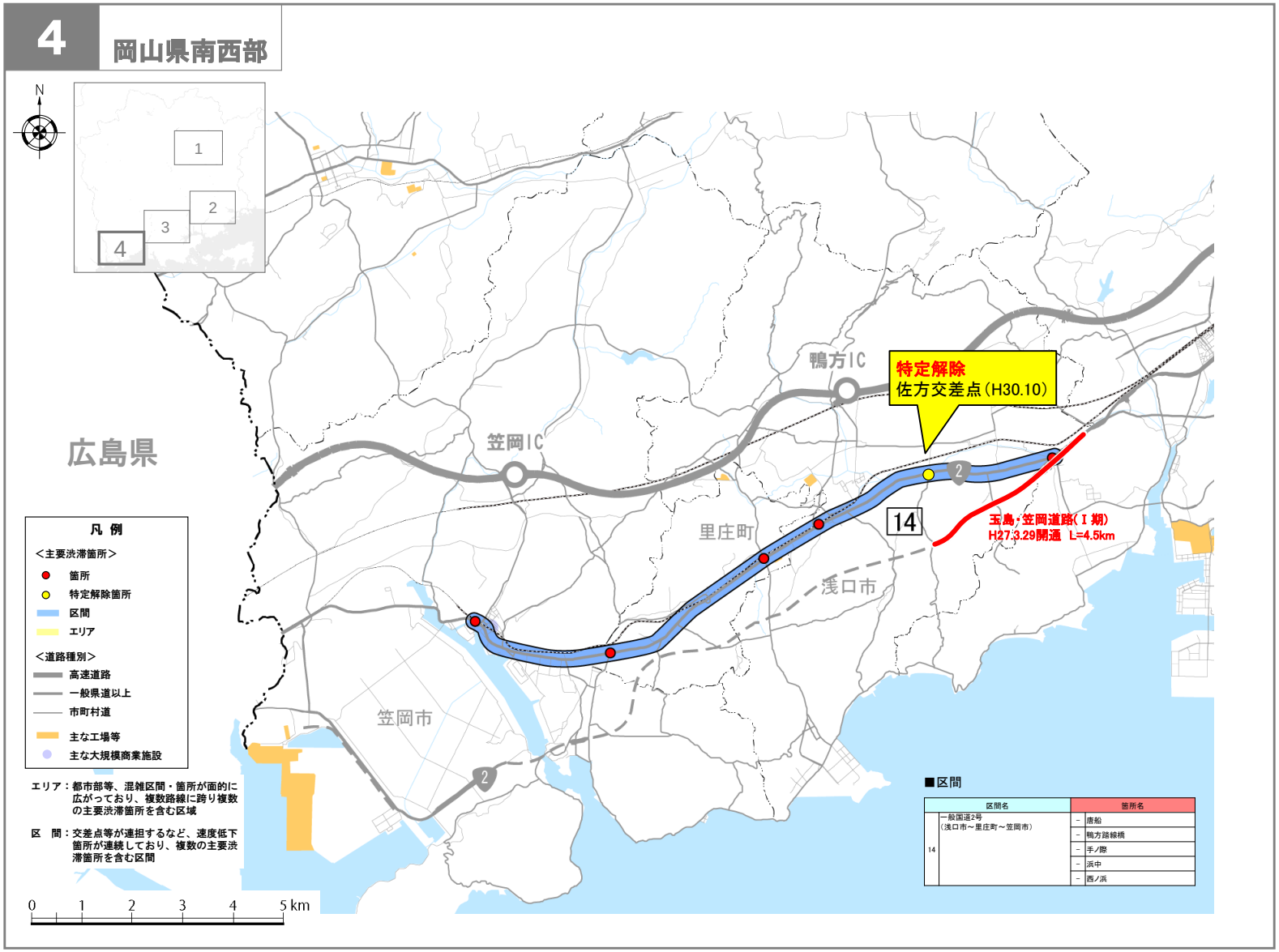
■箇所

箇所名
8 中原橋西詰
20 荒田
21 板倉
22 高松稲荷
23 早島中
24 松島
25 加須山
26 大高

【参考】岡山県内の主要渋滞箇所の分布（一般道）

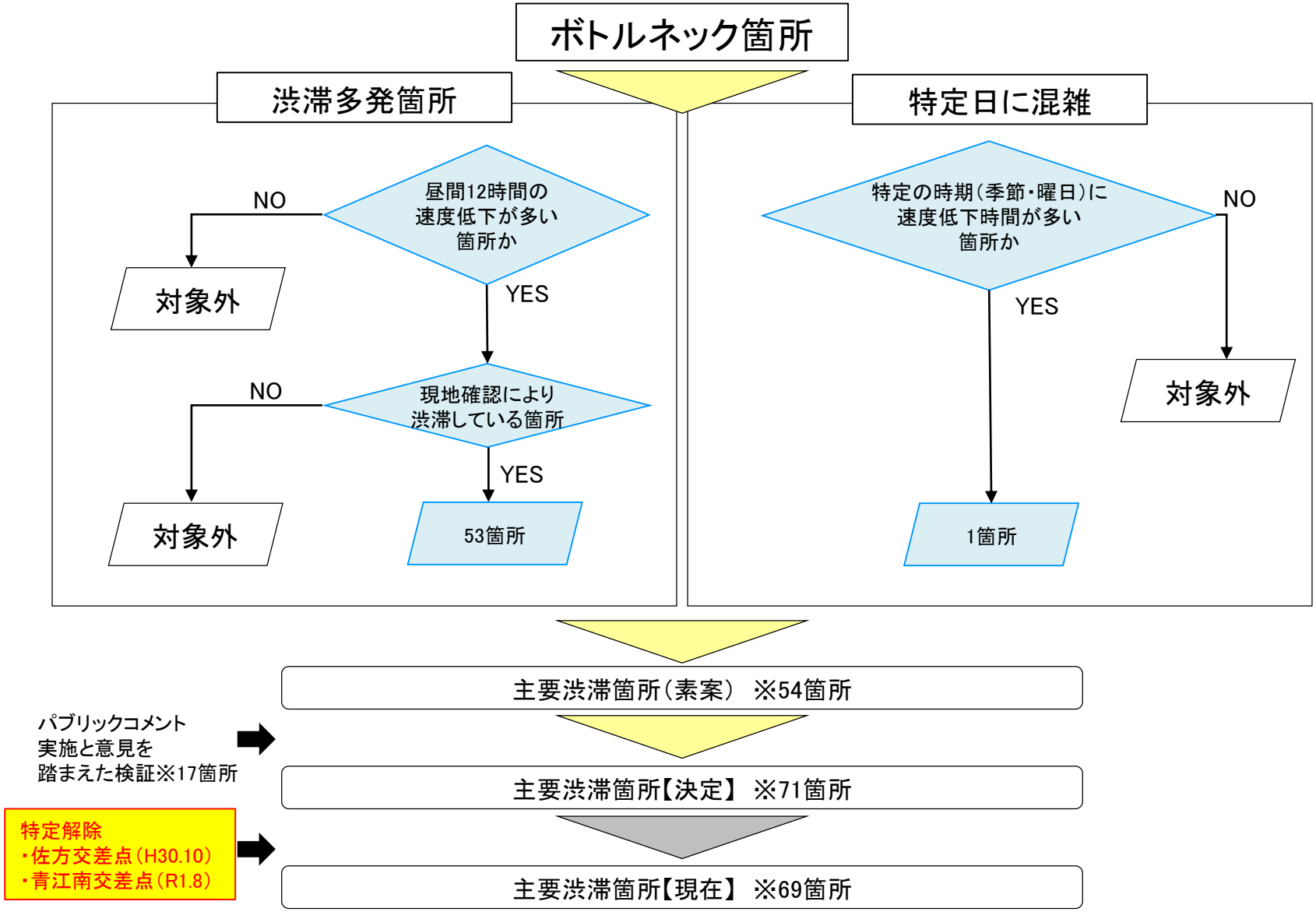
●岡山県南西部の内訳は、倉敷市：１ 、笠岡市：1、浅口市：1、里庄町：２ です。

主要渋滞箇所



【参考】主要渋滞箇所(一般道)の特定方法

- ボトルネック箇所について、データによる渋滞状況の分析を実施しています。
- さらに、パブリックコメントを実施し、利用者意識を勘案した、主要渋滞箇所を特定しています。



2. 主要渋滞箇所の対応状況

2.1 対策実施状況と今後の方針
2.2 主要渋滞箇所のフォローアップ
2.3 渋滞対策の効果評価
2.4 道路利用者団体と連携した渋滞対策
（令和2年度対策予定箇所）

2.1 対策実施状況と今後の方針

■対策実施状況（R２年6月時点）

赤字	対策完了（小規模対策も含む）	黒字	今年度対策完了予定（小規模対策も含む）	黒字	小規模対策案あり（事業中含む）	黒字	対策検討の優先度が高い（理由を記載）	黒字	対策検討の優先度が低い（理由を記載）	黒字	特定解除

No	箇所	道路管理者	主道路	対策内容等	対策完了
1	妹尾西	岡山国道	一般国道2号	交差点改良　〔小規模対策・完了〕	H25.11
2	古新田	岡山国道	一般国道2号	交差点改良〔主道路側左折レーン新設〕	H30.11
				交差点改良〔従道路側右折レーン新設〕	R2予定
3	大樋橋西	岡山国道	一般国道2号	交差点改良　〔小規模対策・完了〕 交差点立体化　（岡山環状南道路）	H28.12
4	番町	岡山国道	一般国道53号	交差点改良〔左折レーン新設〕	R2予定
5	昭和町	岡山市	いずみ町青江線	→渋滞の程度が大	
6	早島中	岡山国道	一般国道2号	交差点改良　〔小規模対策・完了〕	H22.3
7	大島	岡山県	一般国道429号	→渋滞の程度が大	
8	厚生町	岡山市	岡山児島線	→渋滞の程度が大	
9	清心町	岡山国道	一般国道53号	→渋滞の程度が大	
10	伊島北町	岡山国道	一般国道53号	→先詰り	
11	老松西	岡山県	一般国道429号	→渋滞の程度が大	
12	中島	岡山県	一般国道429号	→渋滞の程度が大	
13	日赤北（富田）	岡山国道	一般国道30号	別線整備　〔岡山環状南道路〕	
14	門田屋敷	岡山市	一般国道250号	別線整備　〔（都）下中野平井線（旭川工区）〕	
15	津島	岡山国道	一般国道53号	交差点改良　〔右折レーン延伸〕	H31.2
16	松島	岡山県	岡山倉敷線	道路拡幅　〔（一）吉備津松島線4車線化・完了〕	H27.12
17	青江南	岡山国道	一般国道30号	信号現示の調整〔小規模対策・完了〕	H29.2
18	十日市中（十日市中町）	岡山市	岡山港線	別線整備　〔（都）下中野平井線（旭川工区）〕	
19	津島京町	岡山国道	一般国道53号	交差点改良　〔右折レーン増設〕	H30.2
20	谷万成（万成東町）	岡山国道	一般国道180号	→渋滞の程度が大	
21	大高	岡山県	福田老松線	→渋滞の程度が大	
22	川辺橋東	岡山県	一般国道486号	別線整備　〔新総社大橋架設・完了〕	H28.6
23	庭瀬	岡山市	妹尾吉備線	道路拡幅　〔（一）吉備津松島線4車線化・完了〕	H27.12
24	岡大入口	岡山国道	一般国道53号	交差点改良　〔左折レーン増設、カラー舗装〕	H30.10
25	宍甘	岡山市	一般国道250号	別線整備　〔（県）岡山赤穂線〕	
26	唐船	岡山国道	一般国道2号	別線整備　〔玉島・笠岡道路（Ⅰ期）・完了（暫定）〕	H27.3
27	内山下	岡山市	岡山吉井線	→渋滞の程度が小	
28	下市	岡山県	岡山吉井線	交差点改良　〔新下市交差点改良・完了〕	H27.3
29	新京橋西	岡山市	一般国道250号	別線整備　〔（都）下中野平井線（旭川工区）〕	
30	西ノ浜	岡山国道	一般国道2号	交差点改良　〔右折レーン延伸〕	R2.1
31	板倉	岡山国道	一般国道180号	交差点改良　〔右折レーン延伸〕 別線整備　〔総社・一宮バイパス〕	H31.1
32	米倉	岡山国道	一般国道2号	別線整備　〔岡山環状南道路〕	
33	バイパス福富	岡山国道	一般国道2号	交差点改良　〔右折レーン延伸〕	H31.4
34	久米	岡山市	妹尾御津線	道路拡幅　〔（一）吉備津松島線4車線化・完了〕	H27.12
35	青江	岡山国道	一般国道2号	→渋滞の程度が大	
36	古京	岡山市	一般国道250号	交差点改良〔（市）錦町古京町線・右折レーン新設〕	
37	荒田	岡山市	岡山児島線	→古新田交差点・小規模対策の影響が見込まれる	
38	羽島	岡山県	倉敷玉野線	→先詰り	
39	高松稲荷（最上稲荷入口）	岡山国道	一般国道180号	別線整備〔総社・一宮バイパス〕	
40	笹ヶ瀬橋	岡山国道	一般国道30号	別線整備〔岡山環状南道路〕	
41	芳泉高校入口	岡山国道	一般国道30号	交差点改良　〔小規模対策・完了〕	H25.5
42	倉敷駅前	岡山県	一般国道429号	→先詰り	
43	北浜	岡山県	倉敷清音線	→渋滞の程度が小	
44	浜ノ茶屋北	倉敷市	市道	→渋滞の程度が大	
45	西長瀬	岡山国道	一般国道180号 岡山西BP	交差点改良　〔小規模対策・完了〕 交差点立体化〔岡山西バイパス（西長瀬～楢津）〕※R2事業化	H27.12
46	首部橋西	岡山国道	一般国道53号	→渋滞の程度が小	
47	伊部東	岡山国道	一般国道2号	→渋滞の程度が小	
48	十日市	岡山国道	一般国道30号	→渋滞の程度が大	
49	川辺橋西	岡山県	一般国道486号	別線整備〔新総社大橋架設・完了〕	H28.6
50	浜中	岡山国道	一般国道2号	別線整備〔玉島・笠岡道路Ⅱ期〕	
51	手ノ際	岡山国道	一般国道2号	別線整備〔玉島・笠岡道路Ⅱ期〕	
52	佐方	岡山国道	一般国道2号	別線整備〔玉島・笠岡道路（Ⅰ期）・完了（暫定）〕	H27.3
53	東総社駅西	岡山国道	一般国道180号	別線整備〔総社・一宮バイパス〕	
54	溝口	岡山国道	一般国道180号	別線整備〔総社・一宮バイパス〕	
55	原尾島	岡山市	一般国道250号	→渋滞の程度が小	
56	東岡山駅踏切	岡山市	東岡山御津線	別線整備〔（県）岡山赤穂線〕	
57	雄町	岡山市	今在家東岡山停車場線	別線整備〔（県）岡山赤穂線〕	
58	岡山市北区楢津（楢津東）	岡山国道	一般国道180号	交差点立体化〔総社・一宮バイパス〕 交差点立体化〔岡山西バイパス（西長瀬～楢津）〕※R2事業化	
59	矢坂大橋南詰（矢坂）	岡山国道	一般国道180号	交差点改良　〔小規模対策・完了〕	H28.2
60	大供	岡山市	岡山児島線	→渋滞の程度が大	
61	百間川橋	岡山市	一般国道250号	別線整備〔（県）岡山赤穂線〕	
62	加須山	岡山国道	一般国道2号	交差点改良　〔小規模対策・完了〕	H26.12
63	桜橋東詰	岡山市	鹿田町旭東町線	別線整備　〔（都）下中野平井線（旭川工区）〕	
64	津山インター	岡山国道	一般国道53号	交差点改良　〔左折レーン延長〕	H29.6
65	中原橋西詰	岡山市	岡山吉井線	道路拡幅　〔（主）岡山吉井線4車線化〕	
66	鴨方跨線橋	岡山国道	一般国道2号	別線整備　〔玉島・笠岡道路Ⅱ期〕	
67	高梁川橋東詰合流点	岡山国道	一般国道2号	道路拡幅　〔倉敷立体〕	R2.3
68	高梁川橋西詰合流点	岡山国道	一般国道2号	道路拡幅　〔倉敷立体〕	R2.3
69	南町	岡山国道	一般国道53号	→先詰り	
70	津山駅前	岡山国道	一般国道53号	交差点改良　〔交差点コンパクト化〕	H29.7
71	高野	岡山国道	一般国道53号	→渋滞の程度が小	

R2年度対策完了予定

R1年度対策完了

R1年度対策完了

2.2 主要渋滞箇所のフォローアップ

主要渋滞箇所点検結果一覧

●昨年「対策完了」した西ノ浜交差点、対策完了から2年経過し、R2点検で基準をクリアした津島京町交差点について、交通状況を詳細に検証することとしました。

主要渋滞箇所点検結果の推移

:R2点検での基準クリア箇所　:R2点検での基準クリア箇所のうち、「対策完了」箇所

:直近2年間の基準への適合状況　赤字 :対策完了　青字 :対策完了（2年）　黒字 :特定解除

●: 主要渋滞箇所の基準に適合する
○: 主要渋滞箇所の基準に適合しない

番号	市町村	箇所名	道路管理者	路線名（主道）	主要渋滞箇所（点検時） 選定基準	旅行速度低下時間数 H24	H26	H27	H28①	H28②	H29①	H29②	H30	R1	R2	判定 H24	H26	H27	H28①	H28②	H29①	H29②	H30	R1	R2
1	岡山市	妹尾西	岡山国道	一般国道2号	12	16	18	17	18	17	17	19	19	19	17	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2	岡山市	古新田	岡山国道	一般国道2号	12	26	30	30	30	30	31	31	32	30	31	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3	岡山市	大樋橋西	岡山国道	一般国道2号	12	30	30	31	32	31	31	34	28	31	33	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
4	岡山市	番町	岡山国道	一般国道53号	12	37	46	42	44	44	43	44	26	41	41	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
5	岡山市	昭和町	岡山市	いずみ町青江線	12	25	22	27	35	38	37	40	43	36	22	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
6	早島町	早島中	岡山国道	一般国道2号	12	16	19	25	29	28	28	27	24	33	28	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
7	倉敷市	大島	岡山県	一般国道429号	12	34	34	36	36	36	36	36	34	36	36	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
8	岡山市	厚生町	岡山市	岡山児島線	12	32	33	37	46	47	40	36	22	36	30	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
9	岡山市	清心町	岡山国道	一般国道53号	12	36	37	38	41	41	41	41	30	40	38	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
10	岡山市	伊島北町	岡山国道	一般国道53号	9	13	13	12	20	19	18	19	13	17	19	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
11	倉敷市	老松西	岡山県	一般国道429号	12	29	30	33	36	35	39	44	37	44	43	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
12	倉敷市	中島	岡山県	一般国道429号	12	29	32	35	39	37	38	36	36	42	40	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
13	岡山市	日赤北（富田）	岡山国道	一般国道30号	12	23	32	35	44	33	32	32	22	36	28	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
14	岡山市	門田屋敷	岡山市	一般国道250号	12	30	31	31	31	31	31	32	31	32	33	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
15	岡山市	津島	岡山国道	一般国道53号	12	27	30	34	39	37	37	35	37	41	33	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
16	倉敷市	松島	岡山県	岡山倉敷線	12	27	28	28	28	27	27	28	16	29	33	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
17	岡山市	青江南	岡山国道	一般国道30号	9	23	27	23	26	26	20	22	5	8		●	●	●	●	●	●	●	○	○	
18	岡山市	十日市中(十日市中町)	岡山市	岡山港線	9	32	32	25	25	24	24	24	24	24	16	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
19	岡山市	津島京町	岡山国道	一般国道53号	9	14	11	15	22	21	21	18	3	17	4	●	●	●	●	●	●	●	○	●	○
20	岡山市	谷万成(万成東町)	岡山国道	一般国道180号	9	13	18	19	22	20	21	19	14	15	26	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
21	倉敷市	大高	岡山県	福田老松線	12	39	41	40	43	44	45	45	38	48	40	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
22	総社市	川辺橋東	岡山県	一般国道486号	12	36	36	36	36	36	36	36	31	37	36	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
23	岡山市	庭瀬	岡山市	妹尾吉備線	12	33	34	34	34	38	35	35	27	38	37	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
24	岡山市	岡大入口	岡山国道	一般国道53号	9	14	19	21	23	21	22	23	17	24	21	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
25	岡山市	宍甘	岡山市	一般国道250号	9	14	17	17	17	17	17	17	17	20	19	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
26	倉敷市	唐船	岡山国道	一般国道2号	12	32	27	19	12	13	10	12	13	12	2	●	●	●	●	●	○	●	●	●	○
27	岡山市	内山下	岡山市	岡山吉井線	9	33	21	37	31	23	18	21	12	31	29	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
28	赤磐市	下市	岡山県	岡山吉井線	12	31	41	47	47	46	47	44	22	45	40	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
29	岡山市	新京橋西	岡山市	一般国道250号	12	34	38	41	39	41	39	38	23	37	39	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
30	笠岡市	西ノ浜	岡山国道	一般国道2号	9	12	12	12	12	12	12	12	12	13	12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
31	岡山市	板倉	岡山国道	一般国道180号	9	29	28	29	30	30	29	30	29	29	28	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
32	岡山市	米倉	岡山国道	一般国道2号	12	18	20	21	25	21	21	24	2	18	18	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●
33	岡山市	バイパス福富	岡山国道	一般国道2号	12	13	13	19	21	19	15	19	13	12	19	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
34	岡山市	久米	岡山市	妹尾御津線	12	29	28	31	40	41	38	38	37	47	42	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
35	岡山市	青江	岡山国道	一般国道2号	12	18	24	25	25	25	25	25	18	24	23	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
36	岡山市	古京	岡山市	一般国道250号	9	21	26	25	25	25	25	25	24	30	28	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
37	岡山市	荒田	岡山市	岡山児島線	9	23	21	24	27	21	24	23	17	26	25	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
38	倉敷市	羽島	岡山県	倉敷玉野線	9	18	17	20	27	25	26	28	27	30	30	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
39	岡山市	高松稲荷(最上稲荷入口)	岡山国道	一般国道180号	9	21	19	23	22	34	29	32	25	30	33	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
40	岡山市	笹ヶ瀬橋	岡山国道	一般国道30号	9	11	7	11	12	12	13	12	11	10	15	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●
41	岡山市	芳泉高校入口	岡山国道	一般国道30号	12	21	24	25	30	32	31	32	18	31	31	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
42	倉敷市	倉敷駅前	岡山県	一般国道429号	9	33	33	36	36	36	36	36	25	36	35	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
43	倉敷市	北浜	岡山県	倉敷清音線	12	13	4	8	15	12	11	19	10	24	16	●	○	○	●	●	○	●	○	●	●
44	倉敷市	浜ノ茶屋北	倉敷市	市道	12	28	27	29	33	28	30	31	23	30	15	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
45	岡山市	西長瀬	岡山国道	一般国道180号岡山西BP	12	39	39	44	44	36	36	36	35	36	36	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
46	岡山市	首部橋西	岡山国道	一般国道53号	12	14	12	12	12	12	12	12	11	13	12	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●
47	備前市	伊部東	岡山国道	一般国道2号	12	12	11	12	12	12	12	12	12	12	12	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●
48	岡山市	十日市	岡山国道	一般国道30号	9	11	2	10	11	9	12	12	3	14	13	●	○	●	●	●	●	●	○	●	●
49	倉敷市	川辺橋西	岡山県	一般国道486号	12	19	19	20	22	20	14	13	12	15	13	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
50	里庄町	浜中	岡山国道	一般国道2号	9	12	12	13	13	12	13	12	12	13	13	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
51	里庄町	手ノ際	岡山国道	一般国道2号	12	12	12	13	14	13	13	13	3	13	12	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●
52	浅口市	佐方	岡山国道	一般国道2号	12	15	11	22	21	15	13	8	4			●	○	●	●	●	●	○	○		
53	総社市	東総社駅西	岡山国道	一般国道180号	9	19	17	19	21	18	19	14	12	15	21	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
54	総社市	溝口	岡山国道	一般国道180号	9	11	14	16	28	23	15	12	10	10	19	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
55	岡山市	原尾島	岡山市	一般国道250号	9	14	12	12	14	17	12	16	12	12	12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
56	岡山市	東岡山駅踏切	岡山市	東岡山御津線	9	13	13	15	16	18	16	17	12	17	19	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
57	岡山市	雄町	岡山市	今在家東岡山停車場線	12	15	13	13	17	16	16	16	12	20	17	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
58	岡山市	岡山市北区楢津(楢津東)	岡山国道	一般国道180号	9	21	17	8	11	13	8	17	6	20	21	●	●	○	●	●	○	●	○	●	●
59	岡山市	矢坂大橋南詰(矢坂)	岡山国道	一般国道180号	9	26	19	19	17	16	13	13	6	20	24	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●
60	岡山市	大供	岡山市	岡山児島線	12	36	37	38	44	43	43	44	36	44	38	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
61	岡山市	百間川橋	岡山市	一般国道250号	12	13	15	11	16	13	16	15	13	16	18	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●
62	倉敷市	加須山	岡山国道	一般国道2号	12	21	21	23	24	24	24	23	21	24	24	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
63	岡山市	桜橋東詰	岡山市	鹿田町旭東町線	12	29	24	26	26	26	26	26	10	28	29	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●
64	津山市	津山インター	岡山国道	一般国道53号	9	15	15	14	14	14	14	14	16	14	23	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
65	岡山市	中原橋西詰	岡山市	岡山吉井線	12	13	13	15	16	16	16	16	13	16	11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
66	浅口市	鴨方跨線橋	岡山国道	一般国道2号	9	12	13	13	13	13	13	13	11	15	13	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
67	倉敷市	高梁川橋東詰合流点	岡山国道	一般国道2号	6	6	8	6	7	6	8	9	5	7	14	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●
68	倉敷市	高梁川橋西詰合流点	岡山国道	一般国道2号	6	9	12	13	12	14	14	14	17	16	13	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
69	津山市	南町	岡山国道	一般国道53号	12	19	24	27	30	36	29	32	25	29	26	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
70	津山市	津山駅前	岡山国道	一般国道53号	9	23	23	27	26	27	24	25	24	24	24	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
71	津山市	高野	岡山国道	一般国道53号	12	19	19	19	23	25	23	24	15	22	28	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

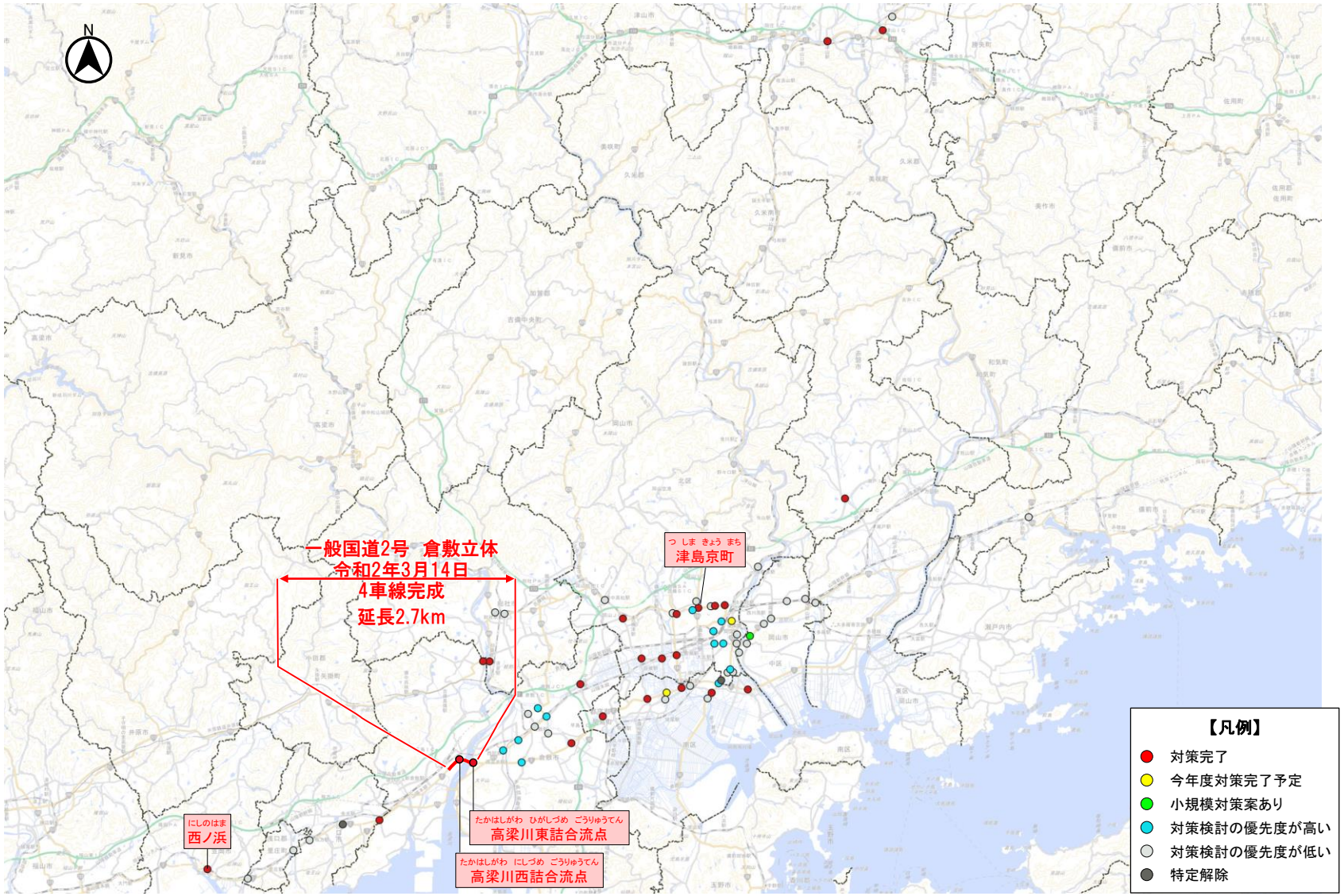
※1　No.55～No.71がパブコメ追加箇所
※2　旅行速度が20km/h以下となる時間帯数が、1流入方向につき3時間以上となる交差点を主要渋滞箇所に選定

データ）民間プローブデータ（H24～H29①）、ETC2.0プローブデータ（H30～R1）
H24　:H23.8～H24.7　平日平均、H26　:H25.4～H25.8　平日平均
H27　:H26.4～H26.9　平日平均、H28①　:H27.4～H27.9　平日平均
H28②:H27.10～H28.3　平日平均、H29①　:H28.4～H28.9　平日平均
H29②:H28.10～H29.3　平日平均、H30　:H29.4～H30.3　平日平均
R1　:H30.4～H31.3　平日平均、R2　:H31.4～R2.3　平日平均
※3　高松稲荷（最上稲荷入口）は、毎年1.1～1.10の集計結果

2.3 渋滞対策の効果評価

渋滞対策の効果評価の分析対象箇所

●対策完了後2年が経過した津島京町交差点に加え、昨年度事業・対策が完了した一般国道2号倉敷立体、西ノ浜交差点について、渋滞対策の効果評価を行いました。



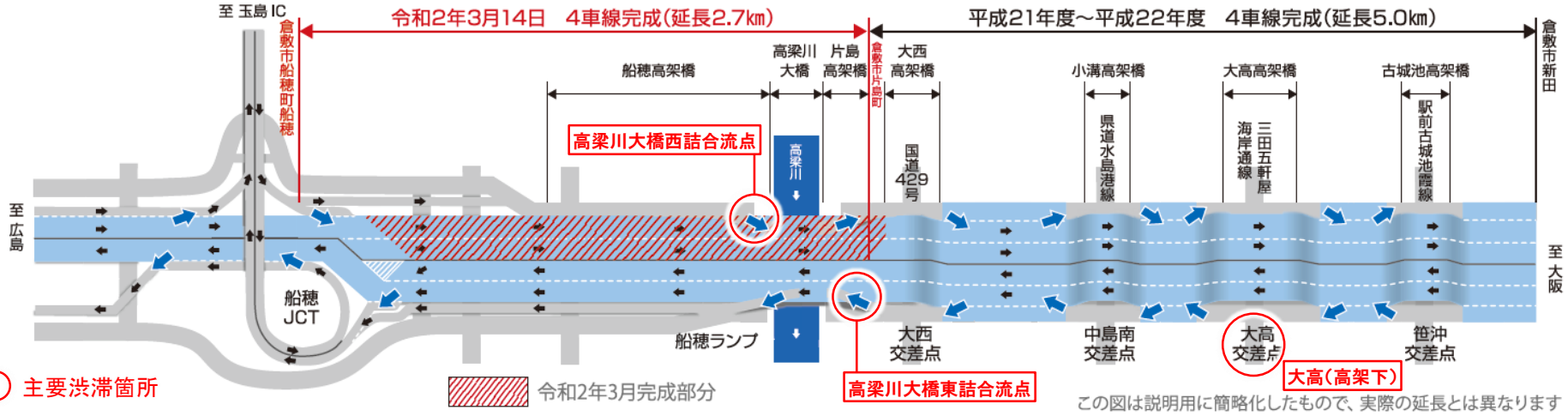
2.3.1 渋滞対策の効果評価　一般国道2号倉敷立体

(1)事業の概要

- 国道２号高梁川大橋周辺は２車線であることから、合流や車線減少に起因する渋滞が発生していました。
- 令和2年3月14日（土）に４車線化が完了しました。

［平成29年1月　撮影］

［令和2年3月　撮影］

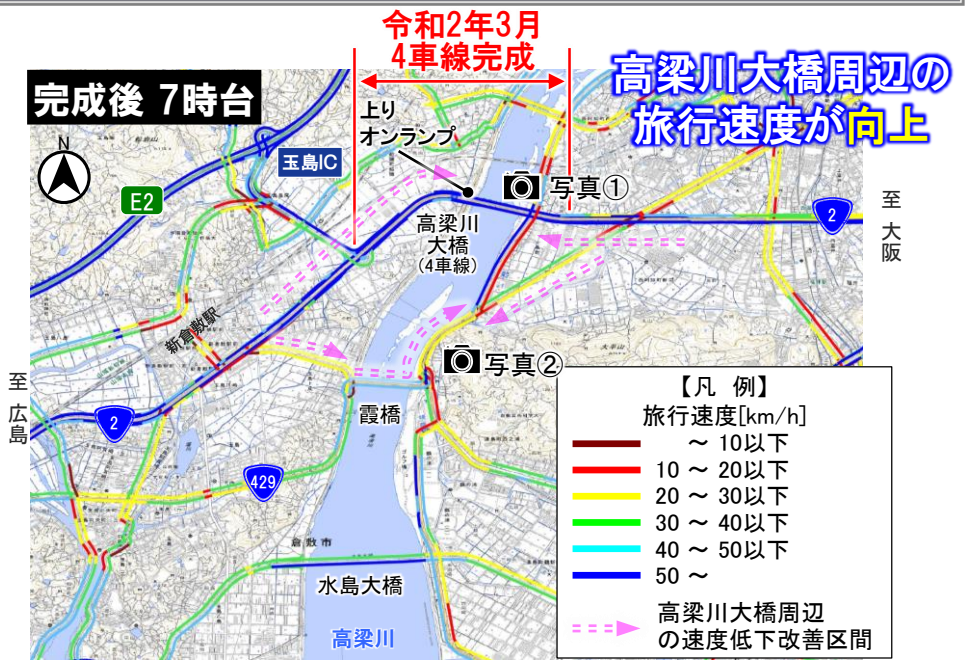


2.3.1 渋滞対策の効果評価　一般国道2号倉敷立体

(2)周辺エリアの混雑状況の変化

- 倉敷市内を東西に移動する交通が高梁川の橋に集中し、朝夕を中心に慢性的な速度低下が発生していました。
- 高梁川大橋の4車線化により国道2号の速度が向上し、並行する国道429号や霞橋の速度も向上しました。

【倉敷市内の旅行速度の変化】



データ：ETC2.0プローブ情報
・完成前：H30.4～5 平日 7時台　※完成前は4車線化工事に伴う車線切替（H30.5.31）前の状況

・完成後：R2.5.15～R2.6.15 平日 7時台　※緊急事態宣言解除後の約1ヶ月間の速報値

【写真①】国道2号高梁川大橋西詰付近の交通状況の変化（西方面を望む）

完成前

R1年9月25日（水）朝ピーク時撮影

完成後

R2年6月16日（火）朝ピーク時撮影

【写真②】国道429号霞橋東詰付近の交通状況の変化（西方面を望む）

完成前

R1年6月21日（金）朝ピーク時撮影

完成後

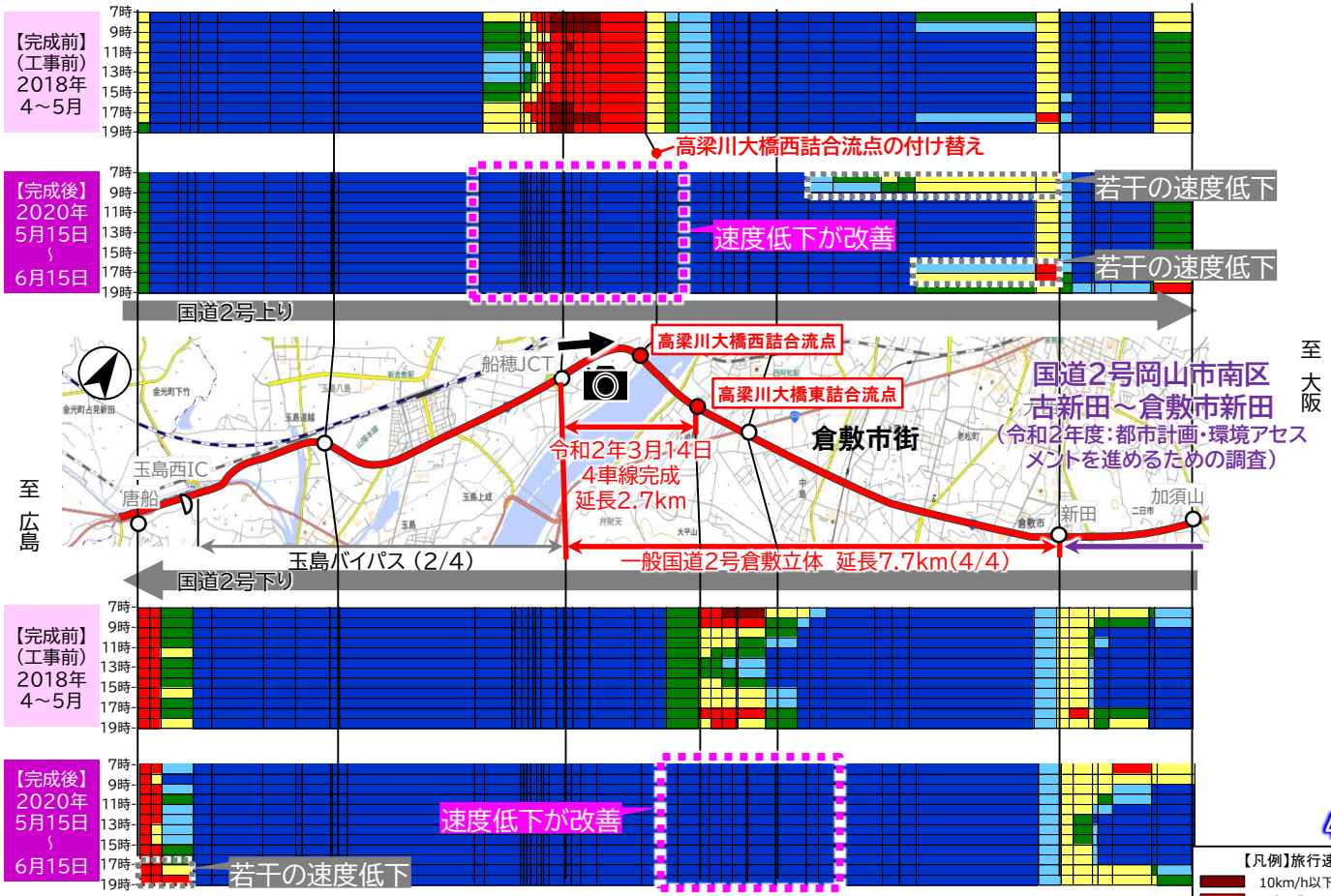
R2年6月16日（火）朝ピーク時撮影

2.3.1 渋滞対策の効果評価　一般国道2号倉敷立体

（3）路線ごとの混雑状況の変化（国道2号）

- 倉敷立体の4車線化完成により、高梁川大橋を先頭に慢性的に発生していた速度低下が劇的に改善しました。
- 同区間のボトルネックが解消したことで下流部の速度が若干低下したものの、倉敷市街周辺の国道2号としては総じて改善しています。

【国道2号倉敷立体完成前後の速度状況の変化】



旅行速度データ/プローブデータ
　○完成前：ETC2.0プローブデータ　H30.4～5（平日）※工事規制開始前
　○完成後：ETC2.0プローブデータ　R2.5.15～R2.6.15（平日）※緊急事態宣言解除後

【国道2号上り方面の交通状況の変化】

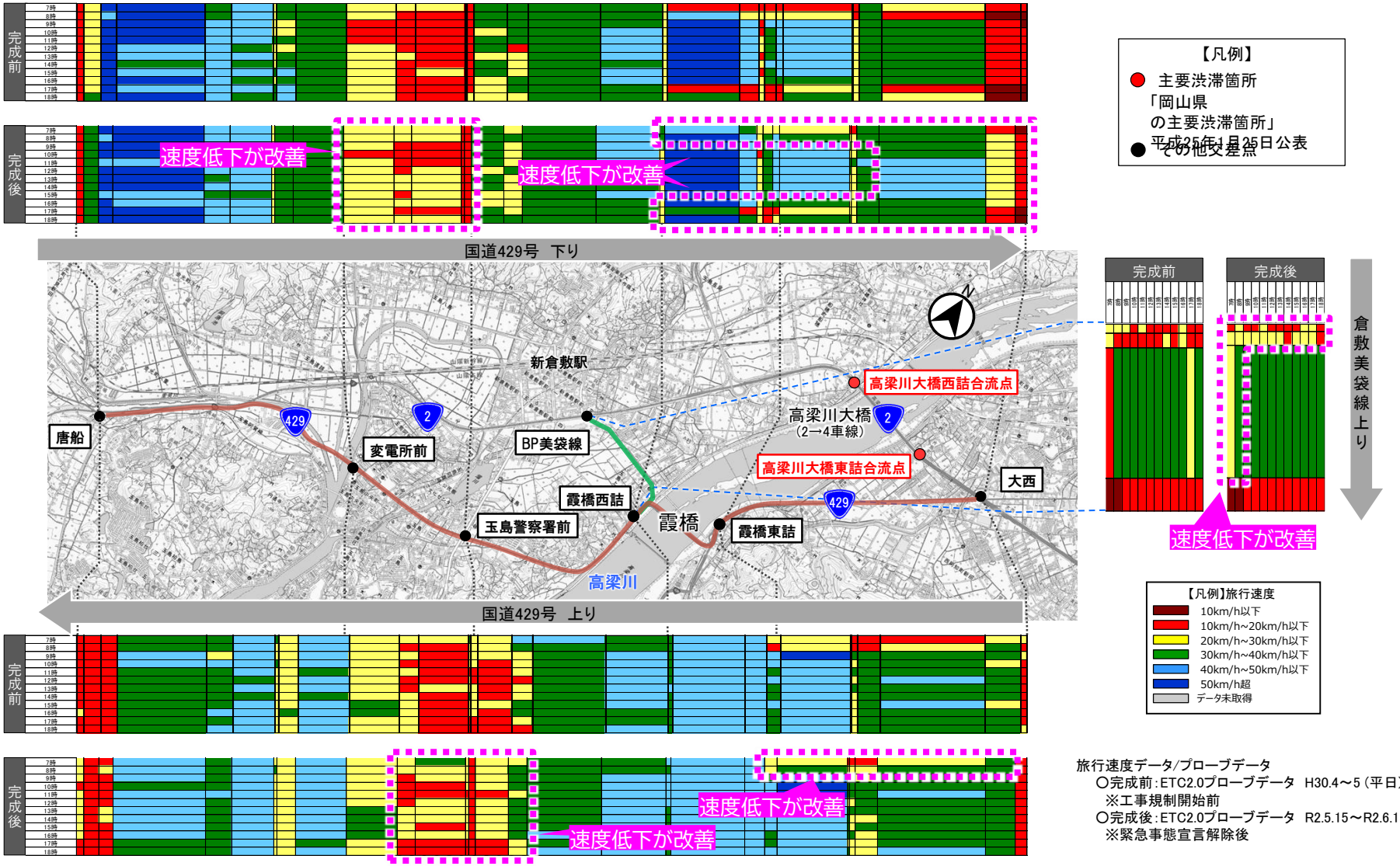
2車線のため混雑する高梁川大橋周辺

4車線となりスムーズに走行できる高梁川大橋周辺

2.3.1 渋滞対策の効果評価　一般国道2号倉敷立体

（3）路線ごとの混雑状況の変化（国道429号、倉敷美袋線）

●国道2号に並行する国道429号および倉敷美袋線において高梁川に架かる霞橋付近を中心に発生していた速度低下は、倉敷立体の4車線化完成に伴い改善しました。

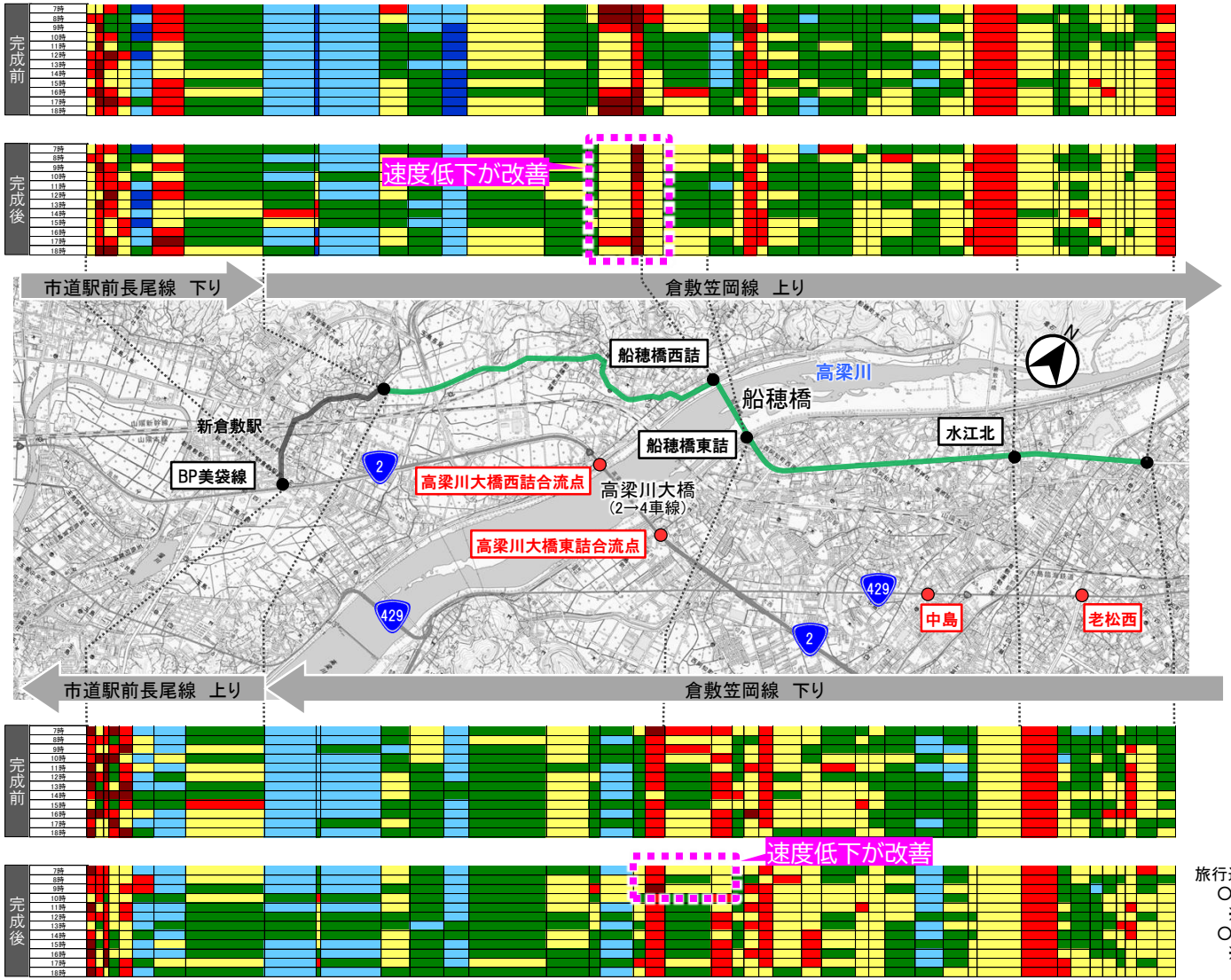


旅行速度データ/プローブデータ
○完成前：ETC2.0プローブデータ　H30.4～5（平日）
※工事規制開始前
○完成後：ETC2.0プローブデータ　R2.5.15～R2.6.15（平日）
※緊急事態宣言解除後

2.3.1 渋滞対策の効果評価　一般国道2号倉敷立体

（3）路線ごとの混雑状況の変化（倉敷笠岡線、市道駅前長尾線）

●国道2号に並行する倉敷笠岡線において高梁川に架かる船穂橋付近を中心に発生していた速度低下は、倉敷立体の4車線化完成に伴い改善しました。



【凡例】
- 主要渋滞箇所
  「岡山県の主要渋滞箇所」
  平成25年1月25日公表
- その他交差点

【凡例】旅行速度
- 10km/h以下
- 10km/h～20km/h以下
- 20km/h～30km/h以下
- 30km/h～40km/h以下
- 40km/h～50km/h以下
- 50km/h超
- データ未取得

旅行速度データ/プローブデータ
○完成前：ETC2.0プローブデータ　H30.4～5（平日）
※工事規制開始前
○完成後：ETC2.0プローブデータ　R2.5.15～R2.6.15（平日）
※緊急事態宣言解除後

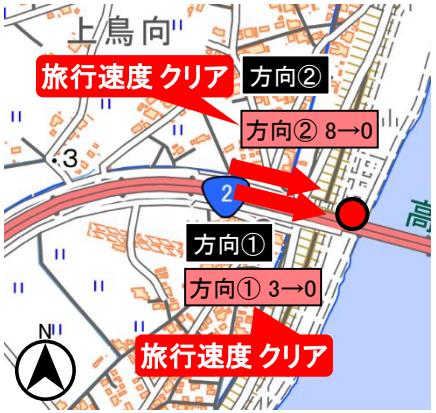
2.3.1 渋滞対策の効果評価　一般国道2号倉敷立体

(4)主要渋滞箇所の混雑状況の変化(高梁川西詰合流点、高梁川東詰合流点)

- 倉敷立体の4車線化完成に伴い、主要渋滞箇所である高梁川西詰・東詰合流点ともに旅行速度が向上しています。
- 高梁川西詰合流点では、旅行速度が低下する方向・時間数※が減少しています。（延べ11時間→延べ0時間）
- 高梁川東詰合流点では、旅行速度が低下する方向・時間数※が減少しています。（延べ13時間→延べ0時間）

※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数

高梁川西詰合流点の各方向における時間帯別旅行速度



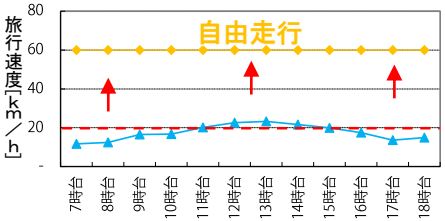
【凡例】旅行速度低下時間数
完成前 → 完成後

旅行速度低下方向・時間数のべ
11 → 0 に減少

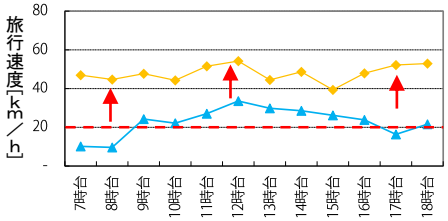
旅行速度データ/プローブデータ
○完成前 ：ETC2.0プローブデータ H30.4～H30.5（平日）
○完成後 ：ETC2.0プローブデータ R2.5.15～R2.6.15（平日）

完成前
完成後

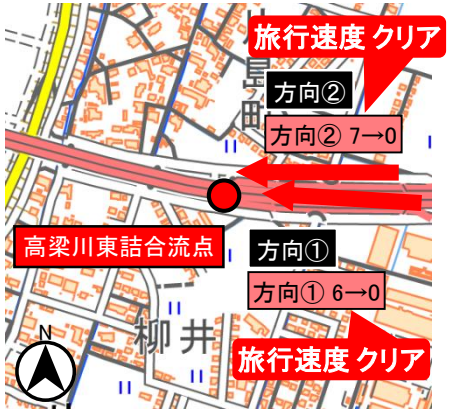
方向①



方向②



高梁川東詰合流点の各方向における時間帯別旅行速度



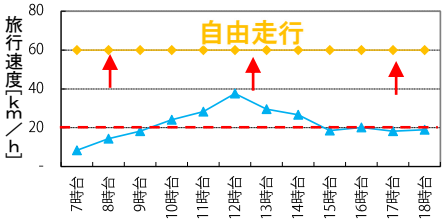
【凡例】旅行速度低下時間数
完成前 → 完成後

旅行速度低下方向・時間数のべ
13 → 0 に減少

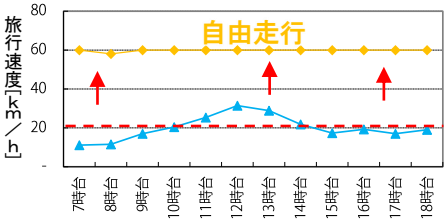
旅行速度データ/プローブデータ
○完成前 ：ETC2.0プローブデータ H30.4～H30.5（平日）
○完成後 ：ETC2.0プローブデータ R2.5.15～R2.6.15（平日）

完成前
完成後

方向①



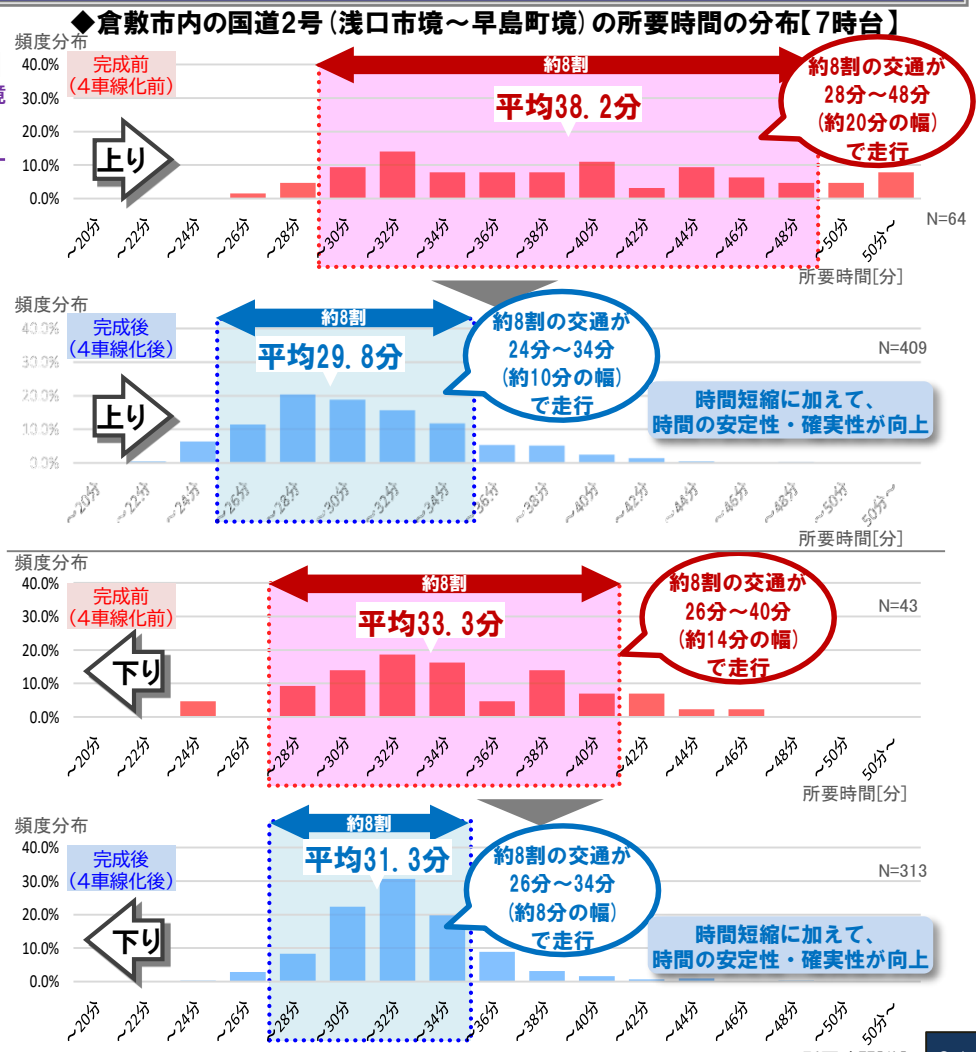
方向②



2.3.1 渋滞対策の効果評価　一般国道2号倉敷立体

(5)倉敷市内の所要時間の変化

- 倉敷市内の通過には同一時間帯において最大約20分の幅があるなど、時間が読みにくい状況でした。
- 4車線化完成により倉敷市内の通過時間の幅が最大10分程度に縮まり、移動の安定性・確実性が向上しました。
- 新たなボトルネックとなる信号交差点への対応として、岡山市古新田～倉敷市新田の調査を進めています。



資料:ETC2.0プローブ情報
(分析期間:【完成前】H30.4.1～H30.5.30 平日 7時台 【完成後】R2.5.15～R2.6.15 平日 7時台※緊急事態宣言解除後の約1ヶ月間の速報値)

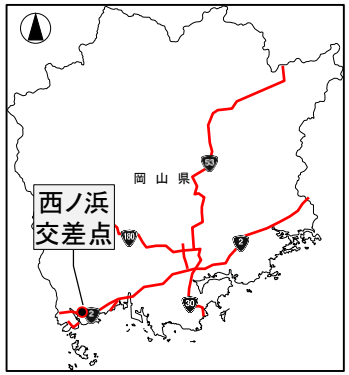
2.3.2 渋滞対策の効果評価　一般国道2号西ノ浜交差点

(1)対策の概要 ［R2.1完了］

道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 国道２号西ノ浜交差点（上り線）では、右折車両が直進車両を阻害し、速度低下が発生していました。
- 令和2年1月に右折レーンの延伸が完了しました。

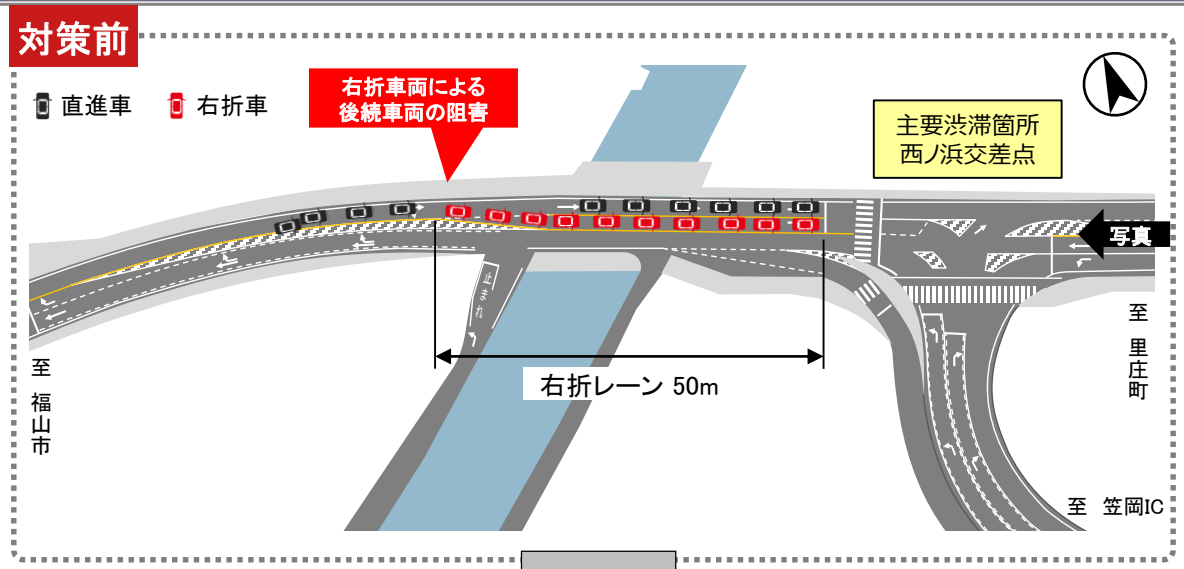
≪位置図≫

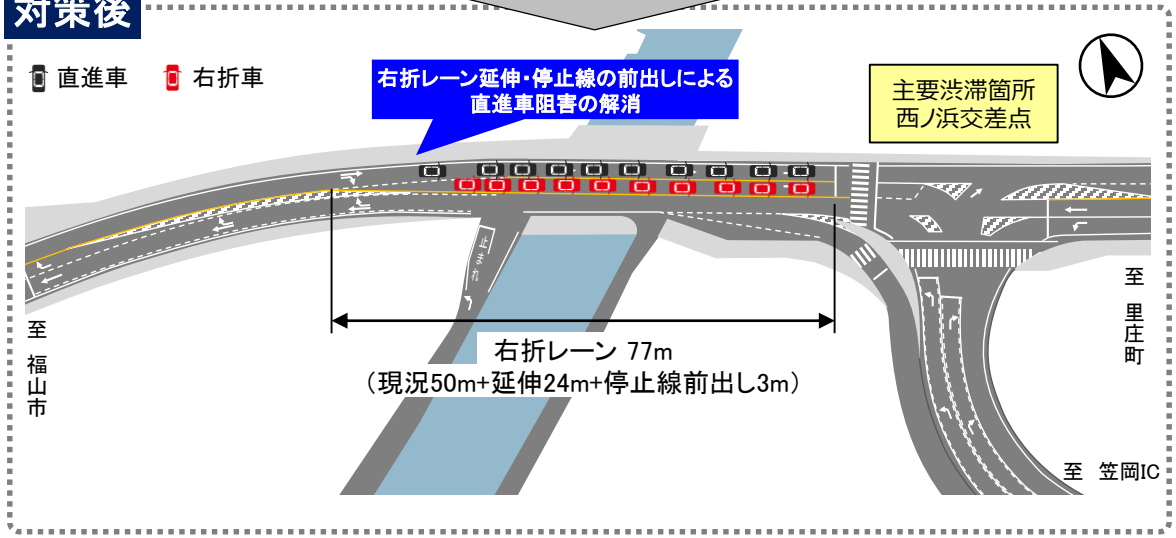


≪写真≫

≪広域図≫

※地理院地図





2.3.2 渋滞対策の効果評価　一般国道2号西ノ浜交差点

（2）対策箇所の交通状況［R2.1完了］

道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 右折レーンの延伸により、右折車による後続直進車の阻害が解消しています。（2回→0回）
- 対策前の右折レーン付近での速度低下が改善しています。（26.9km/h→34.0km/h）

交通状況

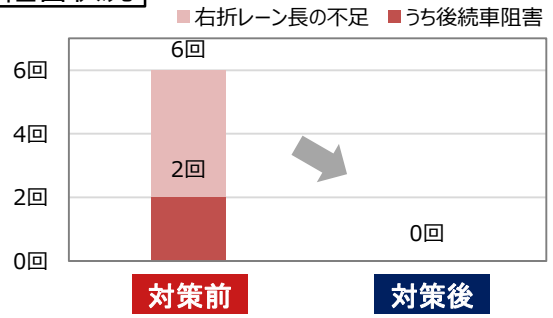
対策前

2019年2月14日 17時台

対策後

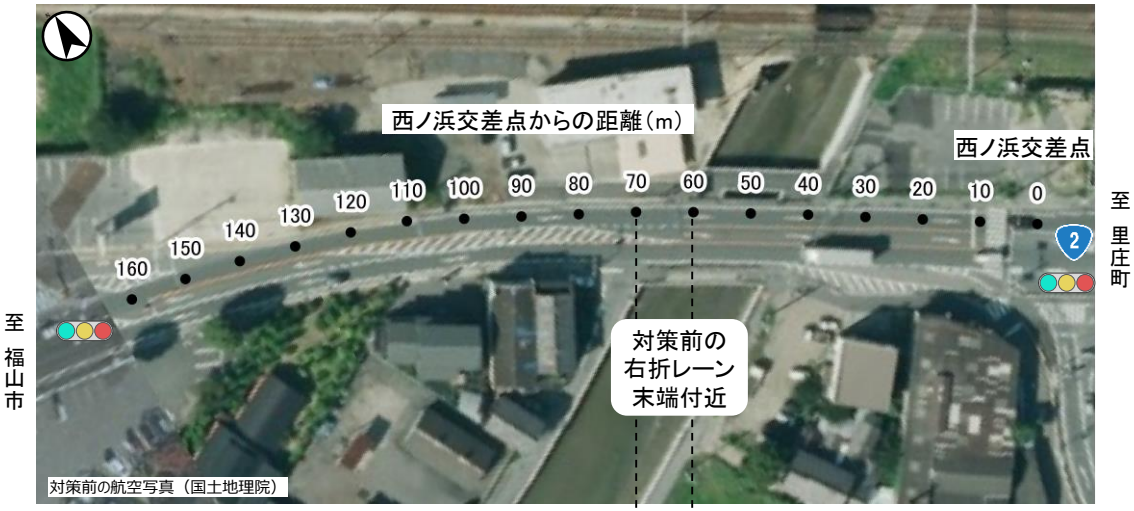
2020年2月7日 17時台

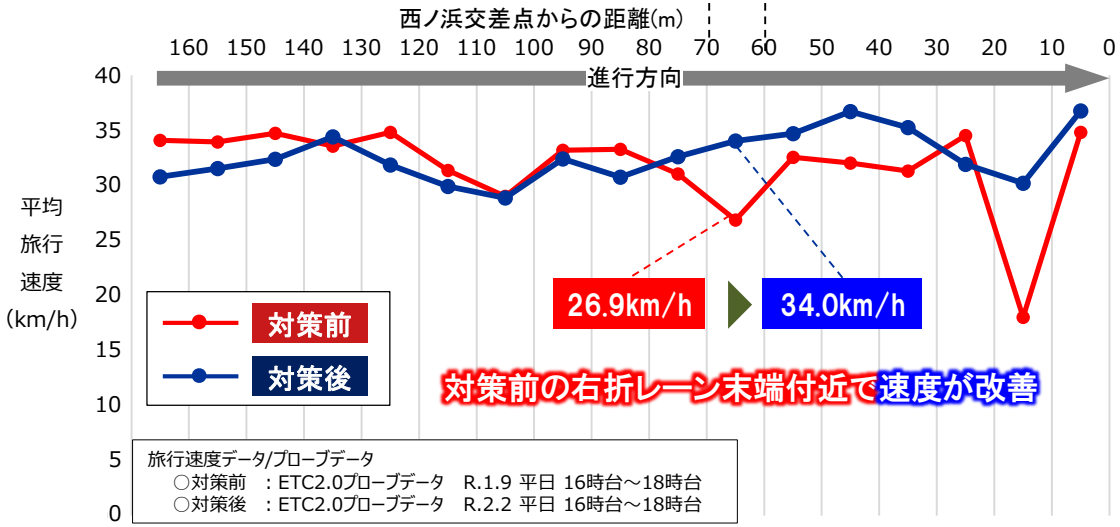
直進車阻害状況



資料：ビデオ撮影による現地観測結果（タピーク･17時台）
（対策前：2019年9月6日　対策後：2020年2月7日）

旅行速度



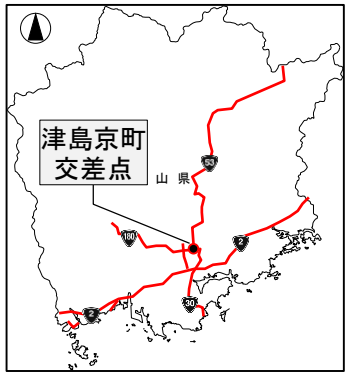


2.3.3 渋滞対策の効果評価　一般国道53号津島京町交差点

(1)対策の概要 ［H30.2完了］

- 国道53号上り（南行き）は右折交通の滞留が後続の左折車の進行を阻害し渋滞が発生していました。
- 既存の道路用地を活用し、右折車線を２車線に増設することで、渋滞緩和を図りました。

≪位置図≫

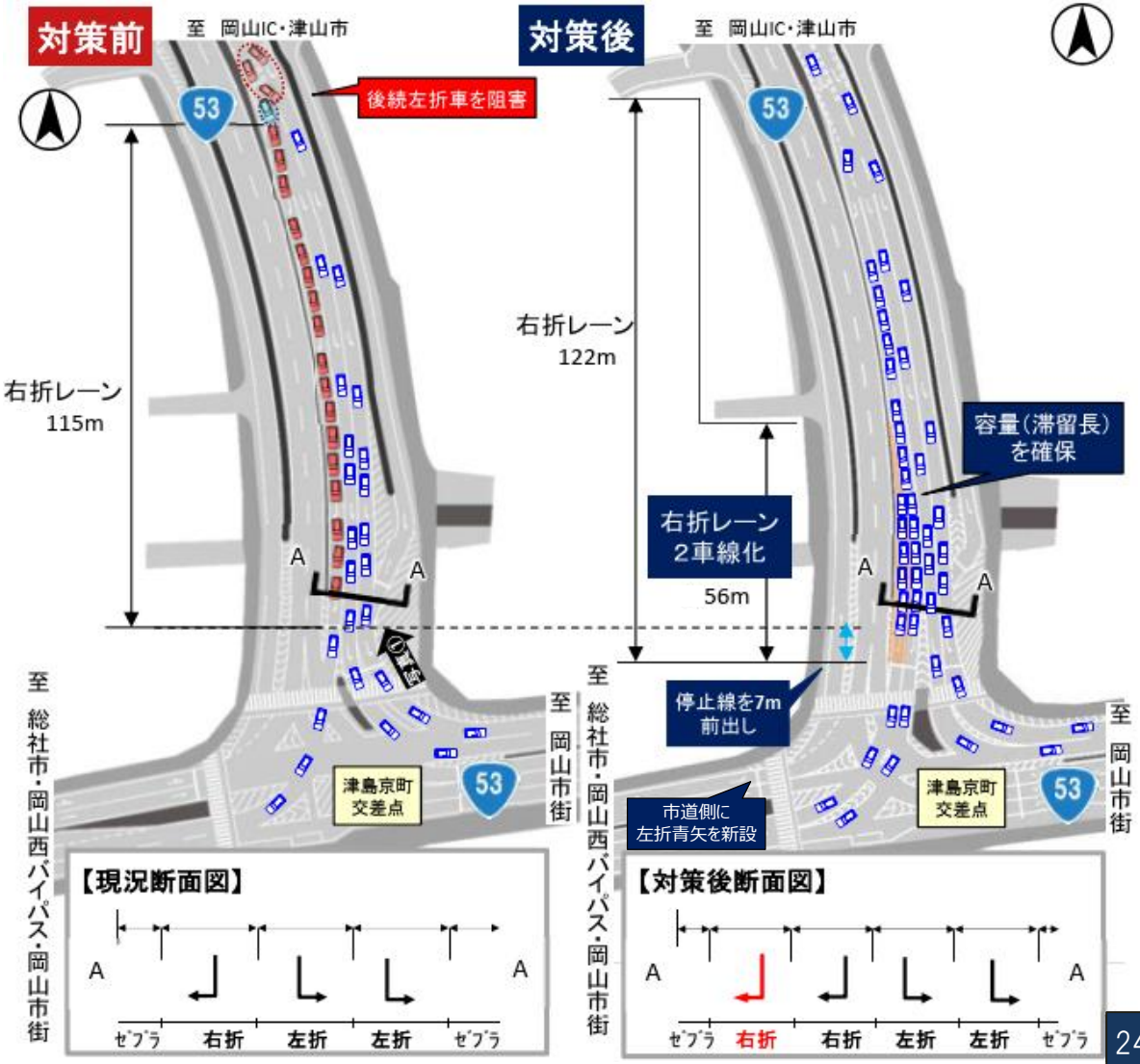


≪写真≫

2016年9月11日（水）

≪広域図≫

※地理院地図



2.3.3 渋滞対策の効果評価　一般国道53号津島京町交差点

(2)周辺エリアの混雑状況の変化［H30.2完了］

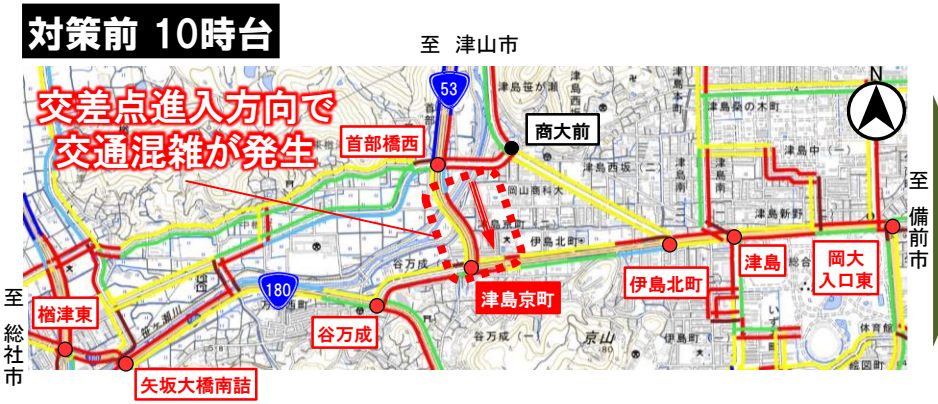
●右折レーンが追加整備された津島京町交差点の津山市方面からの流入方向では、10時台において、旅行速度が向上しています。

【津島京町交差点周辺の旅行速度の変化】

対策前 8時台

対策後 8時台

対策前 10時台



対策後 10時台

旅行速度データ/プローブデータ
　○対策前　：民間プローブデータ　H28.4～H29.3（平日）
　○対策後　：ETC2.0プローブデータ　H31.4～R2.3（平日）

【凡例】
- ● 主要渋滞箇所
  「岡山県の主要渋滞箇所」
  平成25年1月25日公表
- ● その他交差点

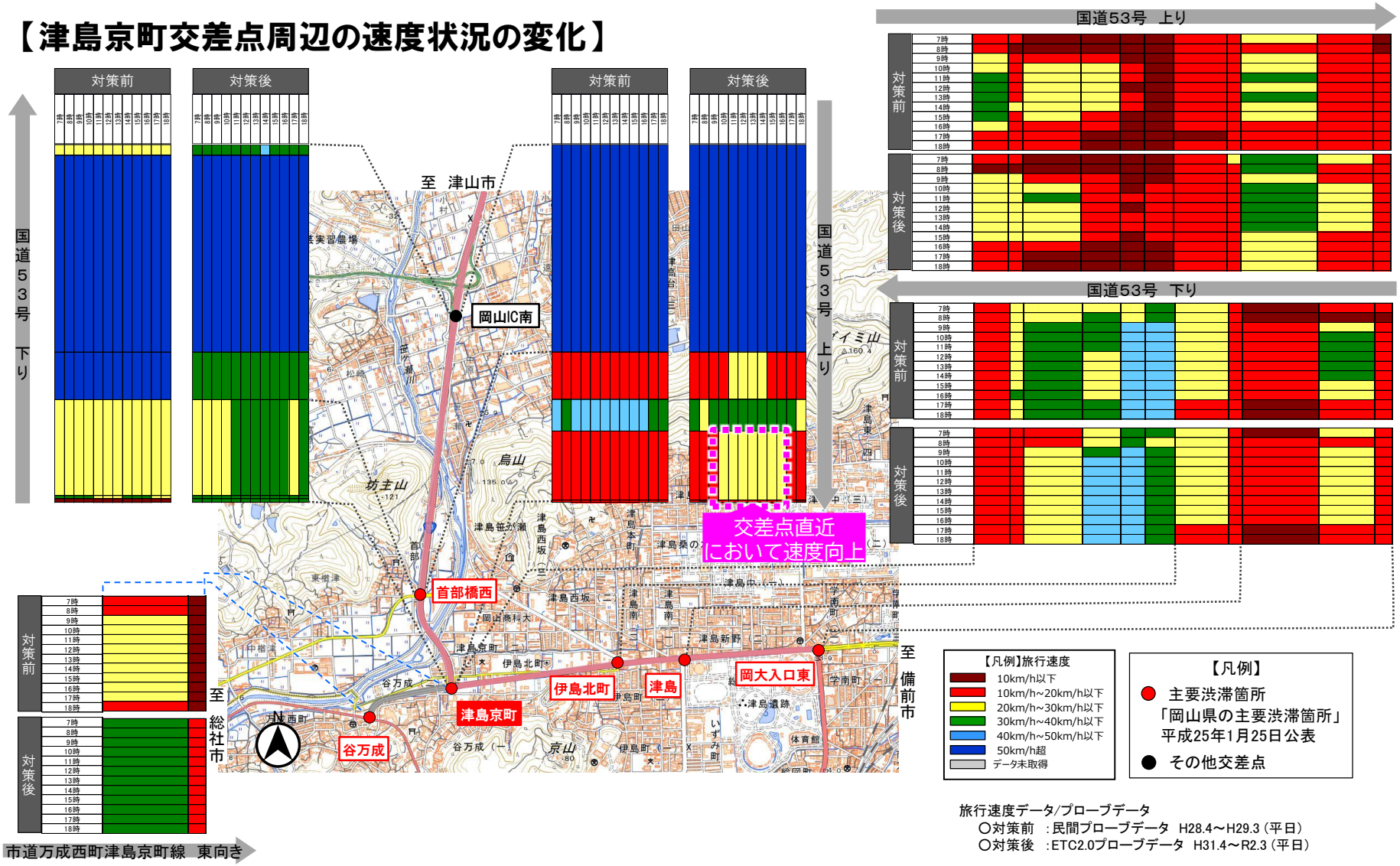
【凡例】旅行速度[km/h]
- ～ 10以下
- 10 ～ 20以下
- 20 ～ 30以下
- 30 ～ 40以下
- 40 ～ 50以下
- 50 ～

2.3.3 渋滞対策の効果評価　一般国道53号津島京町交差点

（3）路線ごとの混雑状況の変化（国道53号、市道万成西町津島京町線）［H30.2完了］

● 右折レーンが追加整備された津島京町交差点の津山市方面からの流入方向では、交差点直近において旅行速度が向上しています。

【津島京町交差点周辺の速度状況の変化】



旅行速度データ/プローブデータ
○対策前　：民間プローブデータ　H28.4～H29.3（平日）
○対策後　：ETC2.0プローブデータ　H31.4～R2.3（平日）

2.3.3 渋滞対策の効果評価　一般国道53号津島京町交差点

(4)交差点周辺の混雑状況の変化［H30.2完了］

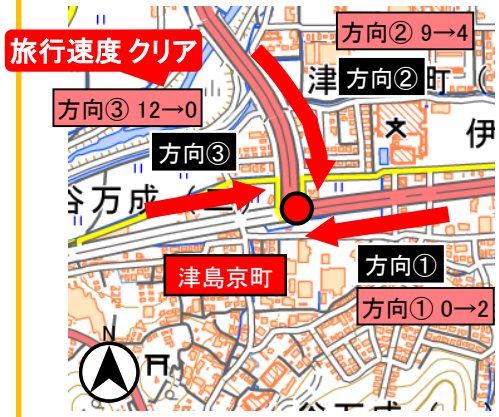
- 右折レーン追加整備に伴い、主要渋滞箇所である津島京町交差点の旅行速度が向上しています。
- 旅行速度が低下する方向・時間数※が、延べ21時間（対策前）から6時間（対策後）に減少しました。

2020年8月18日 8時台

2020年8月18日 7時台

※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数

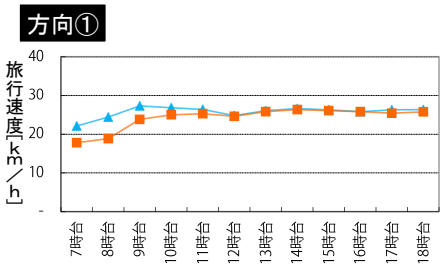
津島京町交差点の各方向における時間帯別旅行速度

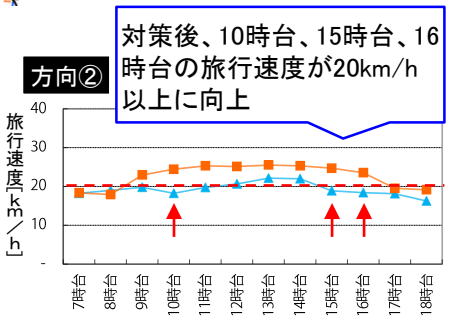


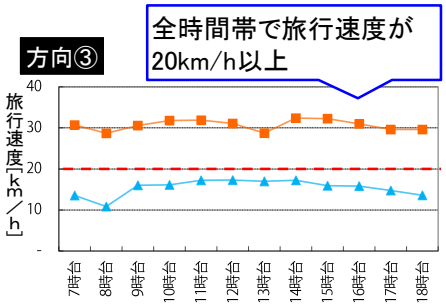
【凡例】旅行速度低下時間数
対策前 → 対策後

旅行速度低下方向・時間数のべ
21 → 6　に減少

旅行速度データ/プローブデータ
○対策前　：民間プローブデータ
H28.4～H29.3（平日）
○対策後　：ETC2.0プローブデータ
H31.4～R2.3（平日）







対策前
対策後

2.4 道路利用者団体と連携した渋滞対策

令和2年度 道路関係予算概要（令和2年1月 国土交通省 道路局・都市局）より

4 生産性を向上する道路ネットワーク

（1）ネットワークを賢く使う ― 官民連携による渋滞対策の推進 ―

■ トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定や、渋滞の原因者である大規模施設の立地者による対策など、官民連携による渋滞対策を推進します。

<背景／データ>

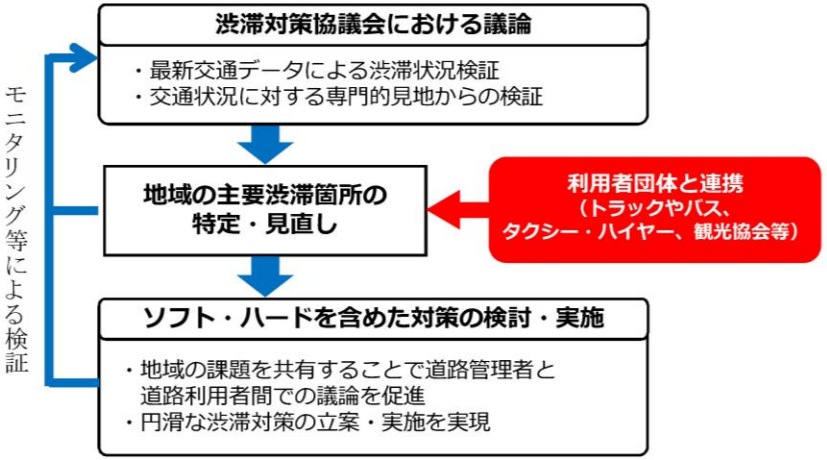
- 最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(令和元年11月時点)
- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)

○渋滞対策協議会[参19]とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進
（利用者団体からの要望箇所のうち、毎年50箇所程度で対策実施）

○重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント[参20]の実施を求める運用を令和2年1月より開始するとともに、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進

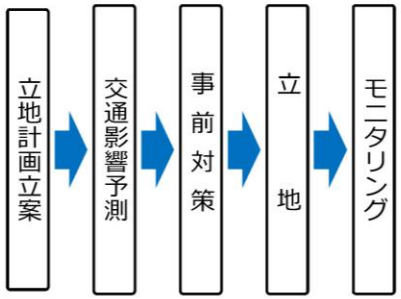
参19：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト･ハードを含めた対策を検討･実施するため、渋滞対策協議会を設置
参20：立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

［渋滞対策の流れ］



［道路交通アセスメントの運用］

<商業施設周辺の渋滞の様子>



<道路交通アセスメントの流れ>

2.4 道路利用者団体と連携した渋滞対策

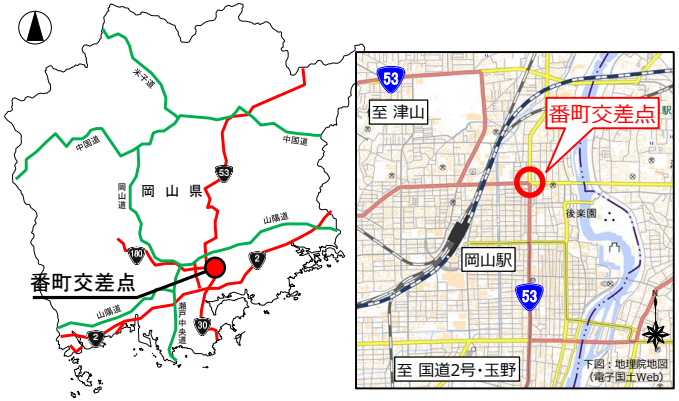
(1)一般国道53号番町交差点［R2実施予定］

道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 国道53号番町交差点（上り線）では、左折車両が直進車両を阻害し、渋滞が発生しています。
- 左折レーンを新設することで、直進車両の整流化による渋滞緩和が期待されます。

■対象主要渋滞箇所

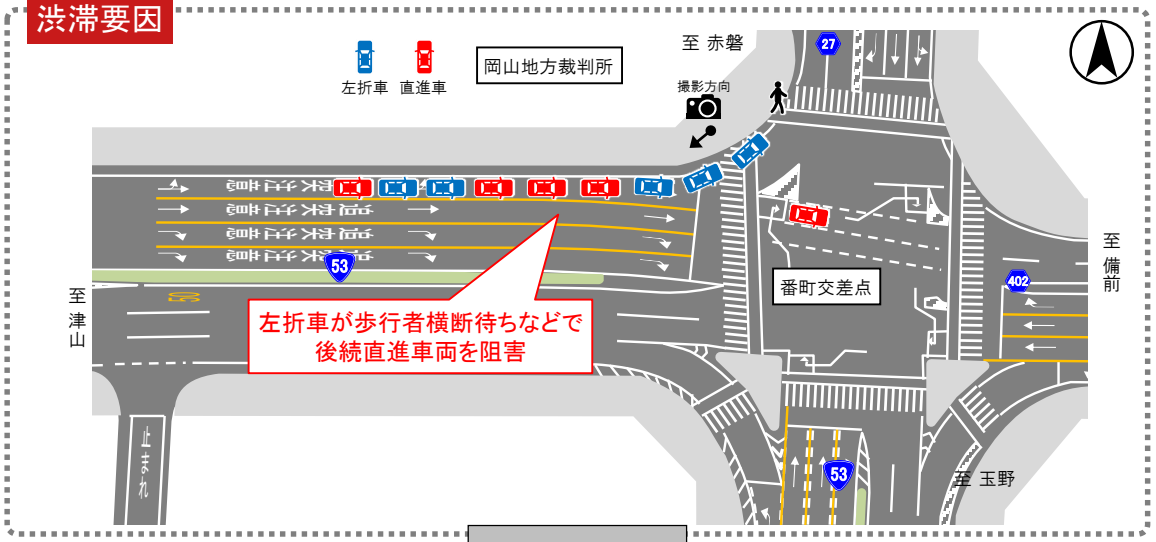
交差点名称	番町交差点
主道路	国道53号



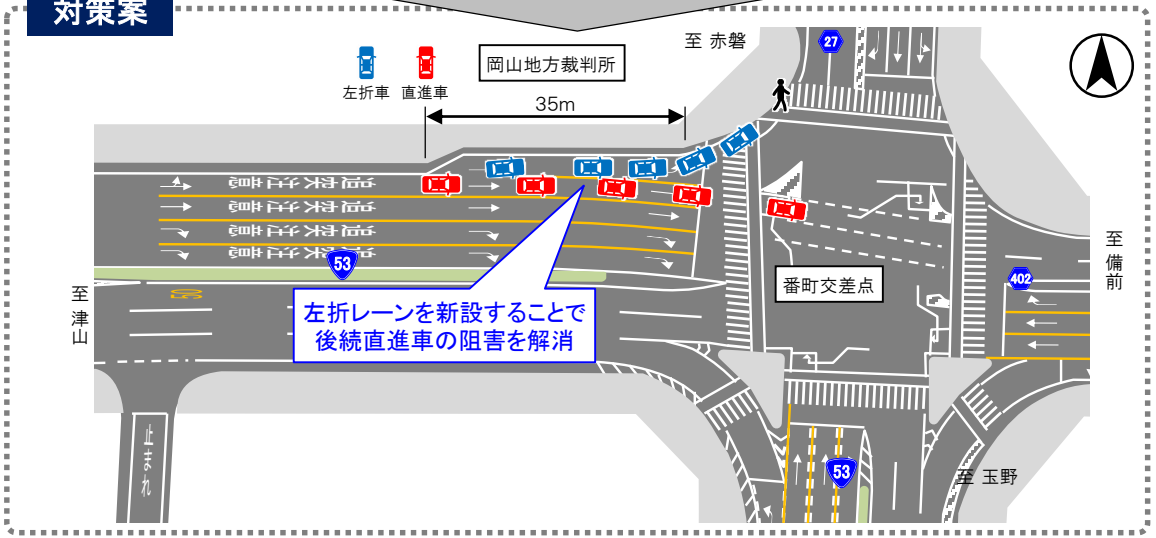
写真①

撮影：R2.1.23（木）8時台

渋滞要因



対策案



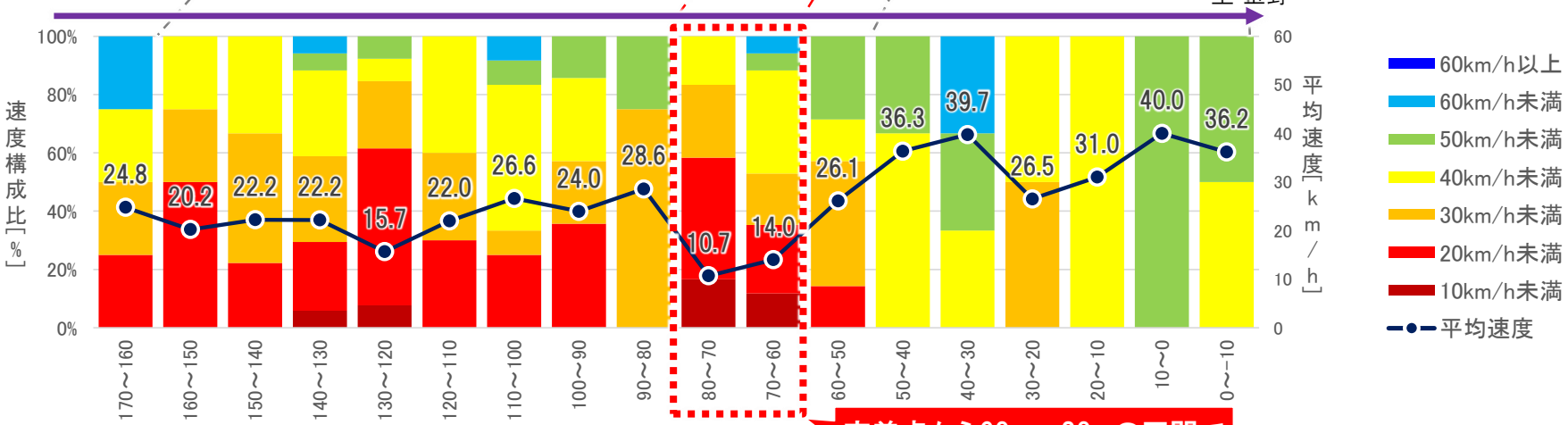
2.4 道路利用者団体と連携した渋滞対策

(1)一般国道53号番町交差点［R2実施予定］

道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 一般国道53号の上り方向（方向②）の8時台に番町交差点を直進に通過する車両の走行速度は、交差点から50m以降の箇所で20km/h未満が現れており、特に60m～80mの範囲の速度が顕著に低くなっている。
- 左折車両の滞留による直進阻害が頻繁に発生している想定される手前の区間へ左折レーンを新設する。

【国道53号上り　番町交差点直進通過の車両の走行速度分布(平日8時台)】至 赤磐



交差点から60m～80mの区間で特に速度低下が顕著

旅行速度データ/プローブデータ
○ETC2.0プローブデータ　R2.5.15～R2.6.12（平日　8時台）　※緊急事態宣言解除後

2.4 道路利用者団体と連携した渋滞対策

（2）渋滞対策の先進事例

●現地の交通状況を踏まえ、岡山県内渋滞箇所への適用性を検討していきます。

対策内容	主な対策内容	主な渋滞要因	箇所名	路線名	出典
右左折専用車線の改良	左折車線の設置	左折車両の速度低下による直進阻害	古新田	国道2号	令和元年度第1回岡山県道路交通渋滞対策部会
	左折フリー化	左折方向の先詰まりによる直進阻害	若松	国道357号	平成30年度第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会
	右折車線の延伸	右折レーン不足による直進阻害	板倉	国道180号	平成30年度第2回岡山県道路交通渋滞対策部会
	右折ポケットの設置	右折車による直進車の阻害	旅篭町	国道112号	平成30年度第1回山形県渋滞対策推進協議会
車線運用の改良	車線運用の見直し（右→右直）	直進左折車線の滞留により、後続車の速度低下	藤山	国道190号	平成30年度第1回山口県道路交通渋滞対策部会
	路肩拡幅	沿道施設への出入り交通による直進車の阻害	伊差川（北）	国道58号	平成30年度第2回沖縄地方渋滞対策推進協議会
導流路の明示	交差点コンパクト化	停止線間距離が長いことによる、過大な通過時間	三日市	国道8号	第15回石川県道路安全・円滑化検討委員会（平成30年度）
	右折車待機位置の明示	右折車による直進車の阻害	下条五叉路	国道112号	平成30年度第1回山形県渋滞対策推進協議会
	直進と右折の導流線の引き直し	交差点内の現示不明	町谷	国道17号	平成30年度移動性（モビリティ）向上委員会（埼玉県）
路面標示案内標識	標識、路面標示	方面の分かりにくさ	広島城南～県立総合体育館前	国道54号	平成30年度第1回広島県道路交通渋滞対策部会
	路面標示（カラー舗装）	迷走車による進路妨害により、直進車の速度低下	紫原団地入口	国道225号	平成30年度第2回鹿児島県交通渋滞対策協議会
	右折迂回誘導看板の設置	右折車による直進・左折車の阻害	鳥居	国道23号	平成30年度第1回愛知県道路交通渋滞対策推進協議会
バス停留所の設置	バス停留所の設置	右折およびバスによる直進車の阻害	河原市	国道27号	平成30年度福井県渋滞対策協議会
信号制御の適正化	左折現示の先出し	左折車による直進車の阻害	潟元	国道11号	平成30年度第1回香川県渋滞対策協議会
	時差式から青矢への変更	右折車による直進車の阻害	宮崎東高前（仮）	国道10号	平成30年度第2回宮崎県交通渋滞対策協議会

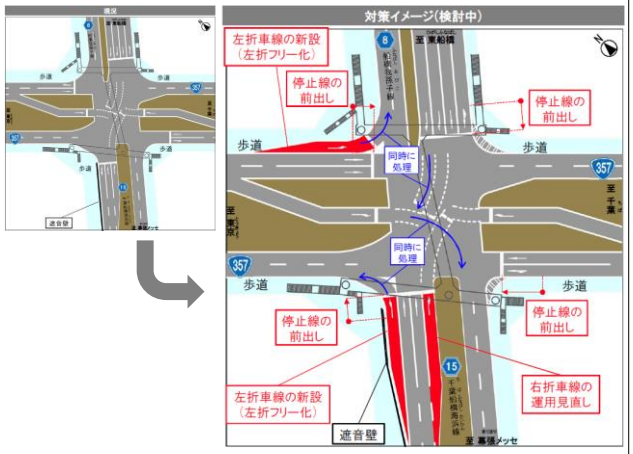
2.4 道路利用者団体と連携した渋滞対策

（3）渋滞対策の先進事例（参考）

右左折専用車線の改良

出典：平成30年度第2回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

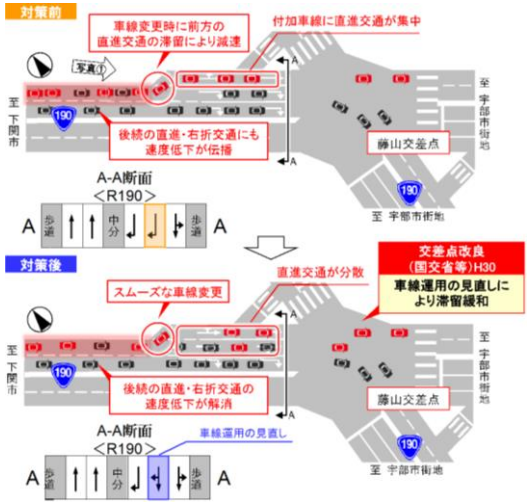
事例：国道357号若松交差点(千葉県)
➡左折車線新設(左折フリー化)を検討



車線運用の改良

出典：平成30年度第1回山口県道路交通渋滞対策部会

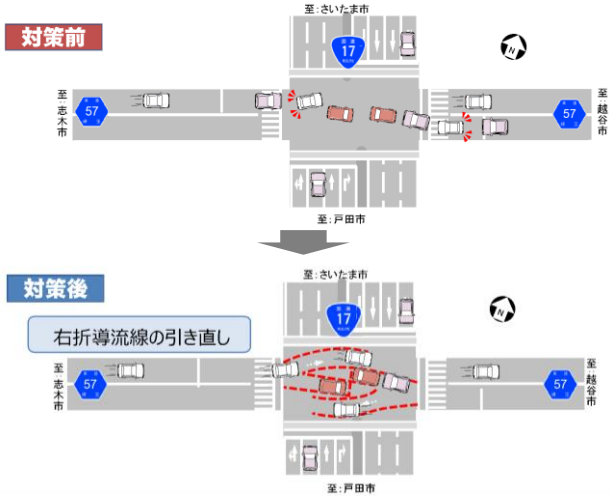
事例：国道190号藤山交差点(山口県)
➡車線運用変更による円滑化



導流路の明示

出典：平成30年度移動性（モビリティ）向上委員会(埼玉県)

事例：国道17号町谷交差点(埼玉県)
➡直進・右折導流線の引き直しを検討



路面標示・案内標識

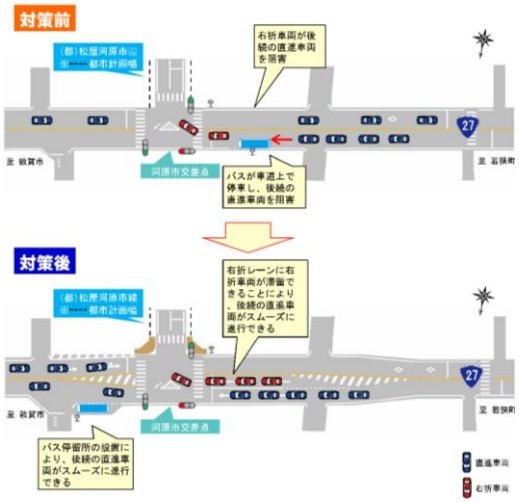
出典：平成30年度第2回 鹿児島県交通渋滞対策協議会

事例：国道225号柴原団地入口交差点(鹿児島県)
➡路面標示(カラー舗装)を検討

バス停留所の設置

出典：平成30年度第1回香川県渋滞対策協議会

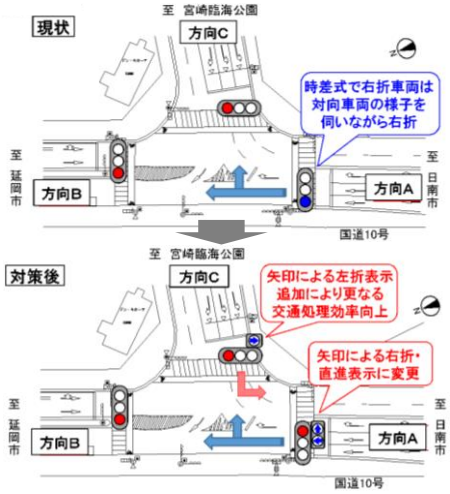
事例：国道27号河原市交差点(福井県)
➡バス停移設・バスベイ設置を検討



信号制御の適正化

出典：平成30年度第2回宮崎県交通渋滞対策協議会

事例：国道10宮崎東高前(仮称)交差点(宮崎県)
➡時差式を矢印による表示に変更



3. 新型コロナウイルスに伴う渋滞状況の変化

3.1 新型コロナウィルス感染拡大による主な動き
3.2 中国地方主要地域の滞留人口の推移
3.3 国道2号の交通量の推移
3.4 主要渋滞箇所のフォローアップ
3.5 都市圏エリアの交通状況
3.6 観光地における新型コロナウイルスの影響

3.1 新型コロナウィルス感染拡大による主な動き

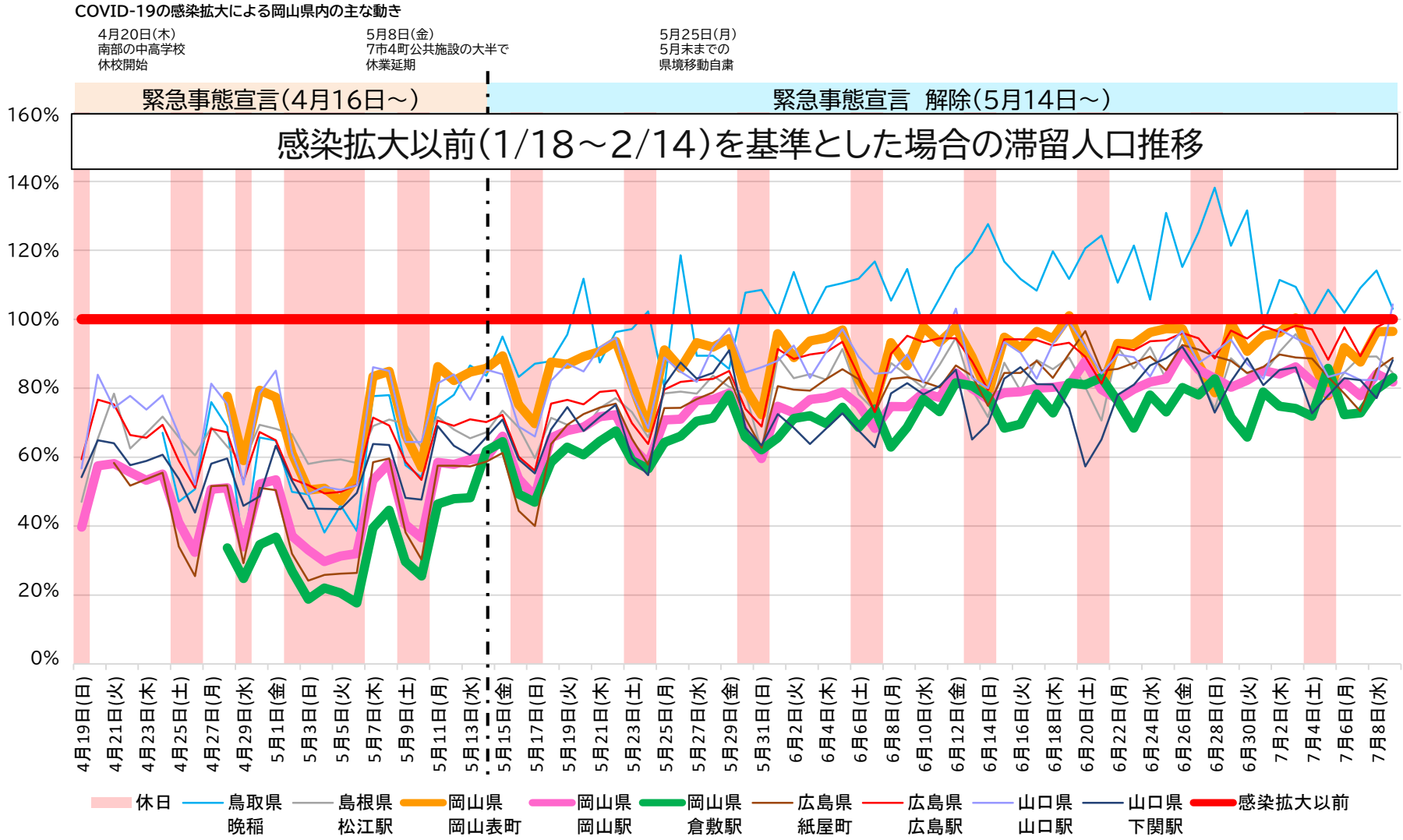
- 新型コロナウィルス感染拡大により、3月2日の全国の休校措置に伴い、県立学校で休校措置が実施されました。
- 岡山県内では、4月16日に緊急事態宣言が発令、5月14日に解除されました。

	全国的な動き		岡山県内の動き	
3月	3月2日(月) 3月13日(金) 3月24日(火) 3月25日(水)	全国の学校で休校措置 新型コロナ特例措置法案成立 東京オリンピック開催延期決定 小池都知事、週末の外出自粛要請	3月2日(月) 3月14日(土) 3月23日(月)	県立学校で休校措置を実施 国道2号倉敷立体完成 岡山県内初の感染確認
4月	4月7日(火) 4月16日(木)	7都府県に緊急事態宣言 全国に緊急事態宣言	4月16日(木) 4月20日(木) 4月24日(金) 4月28日(火)	緊急事態宣言 県南部の中高・中等学校等と県内全ての特別支援学校で休校措置を実施 山陽道瀬戸PAでの検温実施を公表 山陽道瀬戸PAでの検温中止を公表 5月2日～6日の期間で多数の観光客等が利用するICを封鎖することを要請　※未実施
5月	5月4日(月) 5月14日(木) 5月21日(木) 5月25日(月)	緊急事態宣言を5月31日まで延長 緊急事態宣言が39県で解除、8都府県は継続 緊急事態宣言が関西で解除 緊急事態宣言が全国で解除	5月8日(金) 5月14日(木) 5月25日(月)	7市4町公共施設の大半で休業延期 緊急事態宣言解除 5月末までの県境移動自粛
6月	6月2日(火)	初の東京アラート	6月1日(月)	県境移動自粛解除
7月	7月3日(金) 7月10日(金)	国内の感染者　300人超(5月2日以来) 国内の感染者　400人超(4月24日以来)		

3.2 中国地方主要地域の滞留人口の推移

- 中国地方主要地域では、緊急事態宣言中は、感染拡大以前※に比べて、滞留人口は減少傾向にあります。
- 5月14日の緊急事態宣言解除以降、徐々に回復し、感染拡大以前の平常時の状態に戻りつつあります。

※感染拡大以前(1/18～2/14)は当日が平日の場合は平日平均、休日の場合は休日平均となります。



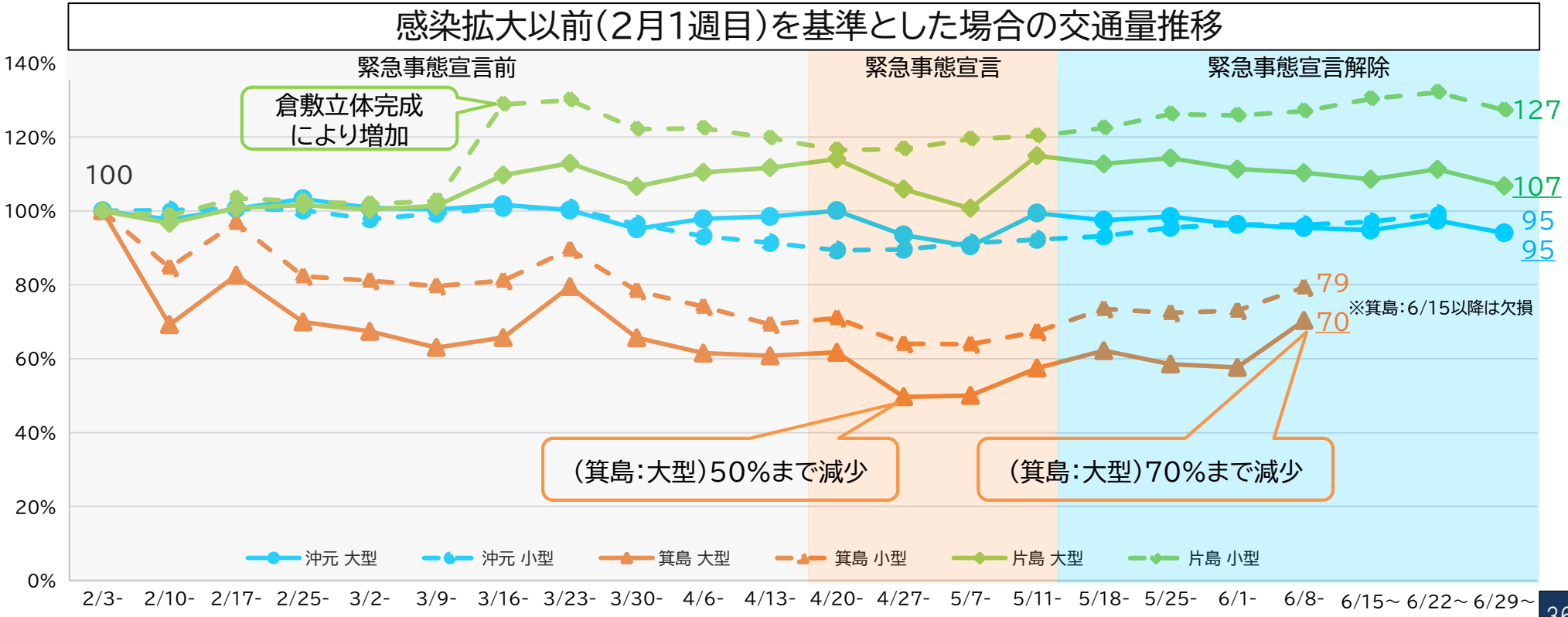
※利用データ:NTTドコモ モバイル空間統計
https://mobaku.jp/covid-19/

3.3 国道2号の交通量の推移

- 国道2号の交通量は、緊急事態宣言後に減少が見られたが、GW後から回復傾向にあります。
- 箕島の大型車は、最大50%まで減少しましたが、緊急事態宣言解除後は宣言前の交通量に戻りつつあります。

COVID-19の感染拡大による
岡山県内の主な動き

3月2日(月) 県立学校で休校措置
3月14日(土) 国道2号倉敷立体完成
3月23日(月) 岡山県内初の感染確認
4月16日(木) 全国に緊急事態宣言
4月20日(木) 南部の中高学校休校開始
5月8日(金) 7市4町公共施設の大半で休業延期
5月14日(木) 緊急事態宣言解除



3.4 主要渋滞箇所のフォローアップ

- 緊急事態宣言期間中は、16箇所の交差点で基準をクリアしています。
- 緊急事態宣言解除後は、16箇所のうち、11箇所が宣言前の状態へ戻っています。
- 緊急事態宣言期間中に、基準をクリアしなかった交差点については引き続き検証をおこないます。

主要渋滞箇所点検結果

□ :緊急事態宣言期間中のみ基準クリア　赤字 :対策完了　黒字 :特定解除

●: 主要渋滞箇所の基準に適合する
○: 主要渋滞箇所の基準に適合しない

番号	市町村	箇所名	道路管理者	路線名（主道）	主要渋滞箇所（点検時） 選定基準	旅行速度低下時間数 R1	R2	緊急事態宣言中	解除後	判定 R1 (1)	R2 (3)	緊急事態宣言中 (16)	解除後 (5)
1	岡山市	妹尾西	岡山国道	一般国道2号	12	19	17	14	17	●	●	●	●
2	岡山市	古新田	岡山国道	一般国道2号	12	30	31	29	32	●	●	●	●
3	岡山市	大樋橋西	岡山国道	一般国道2号	12	31	33	27	28	●	●	●	●
4	岡山市	番町	岡山国道	一般国道53号	12	41	41	27	33	●	●	●	●
5	岡山市	昭和町	岡山市	いずみ町青江線	12	36	22	5	16	●	●	○	●
6	早島町	早島中	岡山国道	一般国道2号	12	33	28	22	23	●	●	●	●
7	倉敷市	大島	岡山県	一般国道429号	12	36	36	30	35	●	●	●	●
8	岡山市	厚生町	岡山市	岡山児島線	12	36	30	2	15	●	●	○	●
9	岡山市	清心町	岡山国道	一般国道53号	12	40	38	17	23	●	●	●	●
10	岡山市	伊島北町	岡山国道	一般国道53号	9	17	19	7	8	●	●	○	○
11	倉敷市	老松西	岡山県	一般国道429号	12	44	43	11	36	●	●	○	●
12	倉敷市	中島	岡山県	一般国道429号	12	42	40	36	37	●	●	●	●
13	岡山市	日赤北（富田）	岡山国道	一般国道30号	12	36	28	13	20	●	●	●	●
14	岡山市	門田屋敷	岡山市	一般国道250号	12	32	33	27	30	●	●	●	●
15	岡山市	津島	岡山国道	一般国道53号	12	41	33	7	17	●	●	○	●
16	倉敷市	松島	岡山県	岡山倉敷線	12	29	33	23	26	●	●	●	●
17	岡山市	青江南	岡山国道	一般国道30号	9	8				○			
18	岡山市	十日市中(十日市中町)	岡山市	岡山港線	9	24	16	11	16	●	●	●	●
19	岡山市	津島京町	岡山国道	一般国道53号	9	17	4	0	0	●	○	○	○
20	岡山市	谷万成(万成東町)	岡山国道	一般国道180号	9	15	26	15	17	●	●	●	●
21	倉敷市	大高	岡山県	福田老松線	12	48	40	35	37	●	●	●	●
22	総社市	川辺橋東	岡山県	一般国道486号	12	37	36	33	36	●	●	●	●
23	岡山市	庭瀬	岡山市	妹尾吉備線	12	38	37	16	31	●	●	●	●
24	岡山市	岡大入口	岡山国道	一般国道53号	9	24	21	8	16	●	●	○	●
25	岡山市	宍甘	岡山市	一般国道250号	9	20	19	15	18	●	●	●	●
26	倉敷市	唐船	岡山国道	一般国道2号	12	12	2	1	5	●	○	○	○
27	岡山市	内山下	岡山市	岡山吉井線	9	31	41	18	18	●	●	●	●
28	赤磐市	下市	岡山県	岡山吉井線	12	45	40	23	30	●	●	●	●
29	岡山市	新京橋西	岡山市	一般国道250号	12	37	39	25	34	●	●	●	●
30	笠岡市	西ノ浜	岡山国道	一般国道2号	9	13	12	12	12	●	●	●	●
31	岡山市	板倉	岡山国道	一般国道180号	9	29	28	24	25	●	●	●	●
32	岡山市	米倉	岡山国道	一般国道2号	12	18	18	15	15	●	●	●	●
33	岡山市	バイパス福富	岡山国道	一般国道2号	12	12	19	13	15	●	●	●	●
34	岡山市	久米	岡山市	妹尾御津線	12	47	42	32	41	●	●	●	●
35	岡山市	青江	岡山国道	一般国道2号	12	24	23	15	20	●	●	●	●
36	岡山市	古京	岡山市	一般国道250号	9	30	22	19	20	●	●	●	●
37	岡山市	荒田	岡山市	岡山児島線	9	26	25	15	23	●	●	●	●
38	倉敷市	羽島	岡山県	倉敷玉野線	9	30	30	20	25	●	●	●	●
39	岡山市	高松稲荷(最上稲荷入口)	岡山国道	一般国道180号	9	30	33	－	－	●	●	－	－
40	岡山市	笹ヶ瀬橋	岡山国道	一般国道30号	9	10	15	7	12	●	●	○	●
41	岡山市	芳泉高校入口	岡山国道	一般国道30号	12	31	31	23	28	●	●	●	●
42	倉敷市	倉敷駅前	岡山県	一般国道429号	9	36	35	16	29	●	●	●	●
43	倉敷市	北浜	岡山県	倉敷清音線	12	24	16	6	13	●	●	○	●
44	倉敷市	浜ノ茶屋北	倉敷市	市道	12	30	15	16	18	●	●	●	●
45	岡山市	西長瀬	岡山国道	一般国道180号岡山西BP	12	36	36	32	44	●	●	●	●
46	岡山市	首部橋西	岡山国道	一般国道53号	12	13	12	10	12	●	●	○	●
47	備前市	伊部東	岡山国道	一般国道2号	12	12	12	11	12	●	●	○	●
48	岡山市	十日市	岡山国道	一般国道30号	9	14	13	8	11	●	●	○	●
49	倉敷市	川辺橋西	岡山県	一般国道486号	12	15	13	12	13	●	●	●	●
50	里庄町	浜中	岡山国道	一般国道2号	9	13	13	12	13	●	●	●	●
51	里庄町	手ノ際	岡山国道	一般国道2号	12	13	12	12	13	●	●	●	●
52	浅口市	佐方	岡山国道	一般国道2号	12								
53	総社市	東総社駅西	岡山国道	一般国道180号	9	15	21	17	17	●	●	●	●
54	総社市	溝口	岡山国道	一般国道180号	9	10	19	13	11	●	●	●	●
55	岡山市	原尾島	岡山市	一般国道250号	9	12	12	12	13	●	●	●	●
56	岡山市	東岡山駅踏切	岡山市	東岡山御津線	9	17	19	14	15	●	●	●	●
57	岡山市	雄町	岡山市	今在家東岡山停車場線	12	20	17	15	17	●	●	●	●
58	岡山市	岡山市北区楢津(楢津東)	岡山国道	一般国道180号	9	20	21	15	20	●	●	●	●
59	岡山市	矢坂大橋南詰(矢坂)	岡山国道	一般国道180号	9	20	24	23	21	●	●	●	●
60	岡山市	大供	岡山市	岡山児島線	12	44	38	26	31	●	●	●	●
61	岡山市	百間川橋	岡山市	一般国道250号	12	16	18	9	18	●	●	○	●
62	倉敷市	加須山	岡山国道	一般国道2号	12	24	24	19	19	●	●	●	●
63	岡山市	桜橋東詰	岡山市	鹿田町旭東町線	12	28	29	17	24	●	●	●	●
64	津山市	津山インター	岡山国道	一般国道53号	9	14	23	15	16	●	●	●	●
65	岡山市	中原橋西詰	岡山市	岡山吉井線	12	16	11	14	13	●	○	●	●
66	浅口市	鴨方跨線橋	岡山国道	一般国道2号	9	15	13	11	18	●	●	●	●
67	倉敷市	高梁川橋東詰合流点	岡山国道	一般国道2号	6	7	14	0	0	●	●	○	○
68	倉敷市	高梁川橋西詰合流点	岡山国道	一般国道2号	6	16	13	0	0	●	●	○	○
69	津山市	南町	岡山国道	一般国道53号	12	29	26	23	24	●	●	●	●
70	津山市	津山駅前	岡山国道	一般国道53号	9	24	24	24	24	●	●	●	●
71	津山市	高野	岡山国道	一般国道53号	12	22	28	21	25	●	●	●	●

※1 No.55～No.71がパブコメ追加箇所
※2 旅行速度が20km/h以下となる時間帯数が、1流入方向につき3時間以上となる交差点を主要渋滞箇所に選定

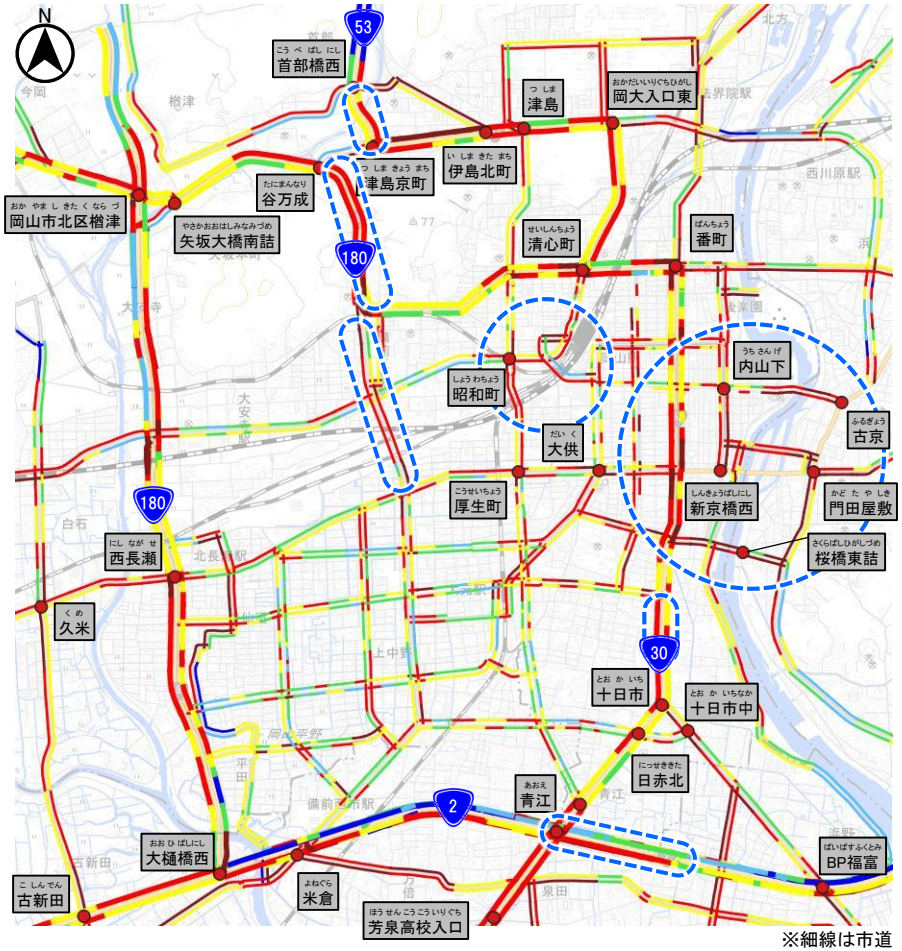
データ)ETC2.0プローブデータ　※3 高松稲荷（最上稲荷入口）は、R1:H31.1.1～1.10 R2:R2.1.1～1.10の集計結果
R1 :H30.4～H31.3 平日平均、R2 :H31.4～R2.3 平日平均
緊急事態宣言中:R2.4.17～R2.5.13 平日平均、緊急事態宣言解除後:R2.5.15～R2.6.12 平日平均

3.5 都市圏エリアの交通状況（岡山市中心部）

- 平常時・緊急事態宣言中の朝ピーク時間帯では、全体的に旅行速度が向上しています。
- 特に、国道180号や岡山駅周辺及び新京橋西交差点周辺等で旅行速度が向上しています。

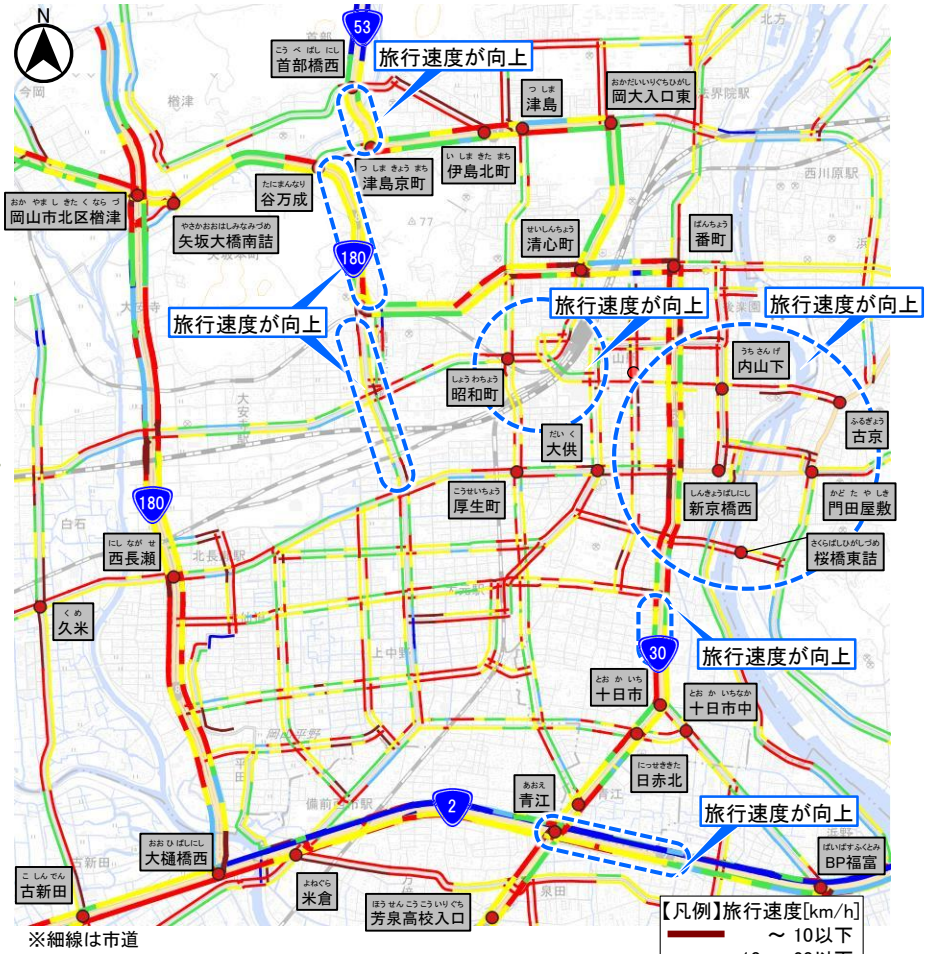
旅行速度の変化

Beforeコロナ：平常時（H31.4　8時台）



※細線は市道

緊急事態宣言中（R2.4.17～R2.5.13　8時台）



※細線は市道

【凡例】
主要渋滞箇所
「岡山県の主要渋滞箇所」
平成25年1月25日公表

【凡例】旅行速度[km/h]
～ 10以下
10 ～ 20以下
20 ～ 30以下
30 ～ 40以下
40 ～ 50以下
50 ～

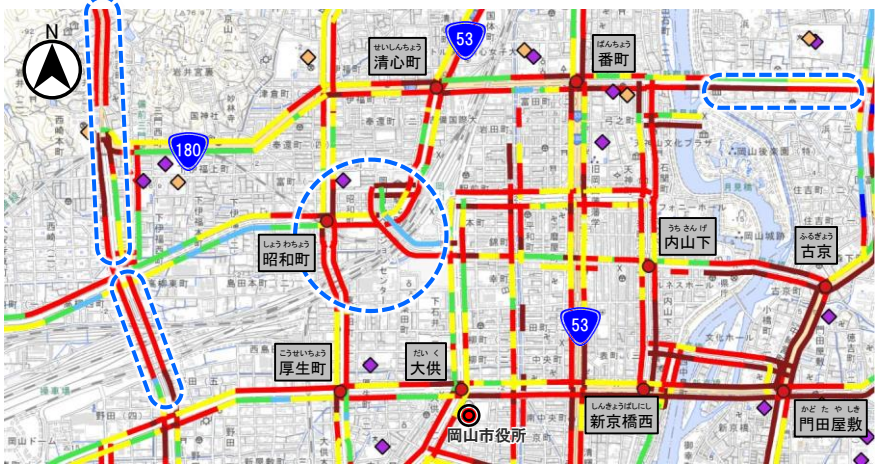
旅行速度データ/プローブデータ（対象：センサス区間）
〇Beforeコロナ：ETC2.0プローブデータ　H31.4（平日）
〇緊急事態宣言中：ETC2.0プローブデータ　R2.4.17～R2.5.13（平日）

3.5 都市圏エリアの交通状況（岡山市中心部）

- 平常時・緊急事態宣言中の朝ピーク時間帯では、昭和町交差点付近等で旅行速度が向上しています。
- 一方、緊急事態宣言解除後の学校再開前後では、旅行速度が向上した区間において旅行速度が低下しています。

旅行速度の変化

Beforeコロナ：平常時（H31.4　8時台）



緊急事態宣言中（R2.4.17～R2.5.13　8時台）

緊急事態宣言解除後（学校再開前：R2.5.14～R2.5.29　8時台）

緊急事態宣言解除後（学校再開後：R2.6.1～R2.6.12　8時台）

【凡例】旅行速度[km/h]
- ～ 10以下
- 10 ～ 20以下
- 20 ～ 30以下
- 30 ～ 40以下
- 40 ～ 50以下
- 50 ～

【凡例】
- ◆ 小・中学校　◇ 高等学校
- ● 主要渋滞箇所

「岡山県の主要渋滞箇所」平成25年1月25日公表

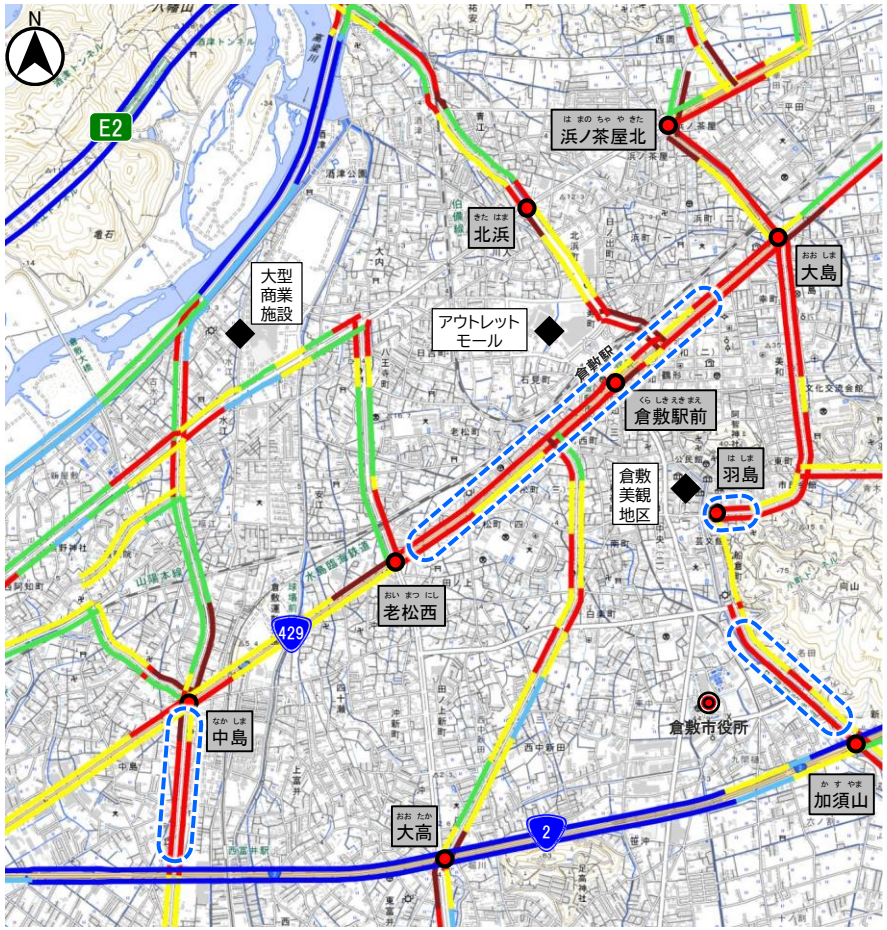
旅行速度データ/プローブデータ
- ○Beforeコロナ：ETC2.0プローブデータ　H31.4（平日）
- ○緊急事態宣言中：ETC2.0プローブデータ　R2.4.17～R2.5.13（平日）
- ○緊急事態宣言解除後（学校再開前）：ETC2.0プローブデータ　R2.5.14～R2.5.29（平日）
- ○緊急事態宣言解除後（学校再開後）：ETC2.0プローブデータ　R2.6.1～R2.6.12（平日）

3.5 都市圏エリアの交通状況（倉敷市中心部）

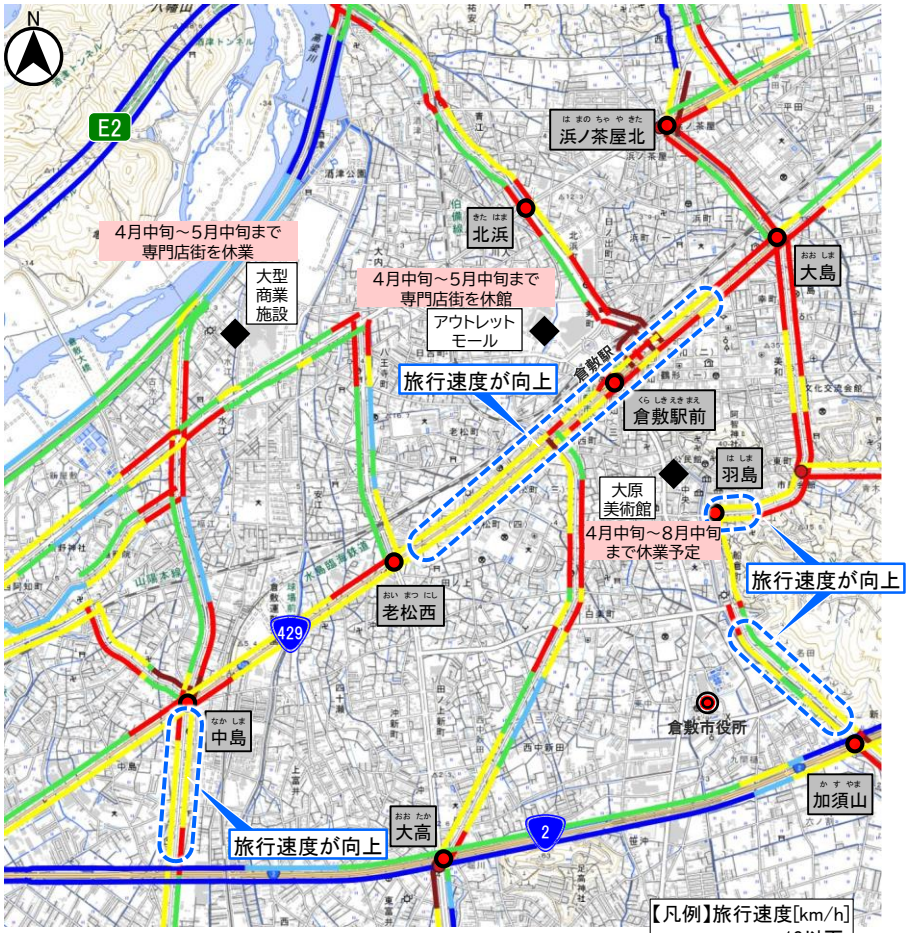
- 平常時・緊急事態宣言中の朝ピーク時間帯では、全体的に旅行速度が向上しています。
- 特に、施設が休業していた、アウトレットモール付近や大原美術館周辺では、旅行速度が向上しています。

旅行速度の変化

Beforeコロナ：平常時（H31.4　8時台）



緊急事態宣言中（R2.4.17～R2.5.13　8時台）



旅行速度データ/プローブデータ（対象：センサス区間）
　○Beforeコロナ：ETC2.0プローブデータ　H31.4（平日）
　○緊急事態宣言中：ETC2.0プローブデータ　R2.4.17～R2.5.13（平日）

【凡例】
主要渋滞箇所
「岡山県の主要渋滞箇所」
平成25年1月25日公表

【凡例】旅行速度[km/h]
～ 10以下
10 ～ 20以下
20 ～ 30以下
30 ～ 40以下
40 ～ 50以下
50 ～

3.6 観光地における新型コロナウイルスの影響

①新型コロナウイルスの影響分析の背景と目的

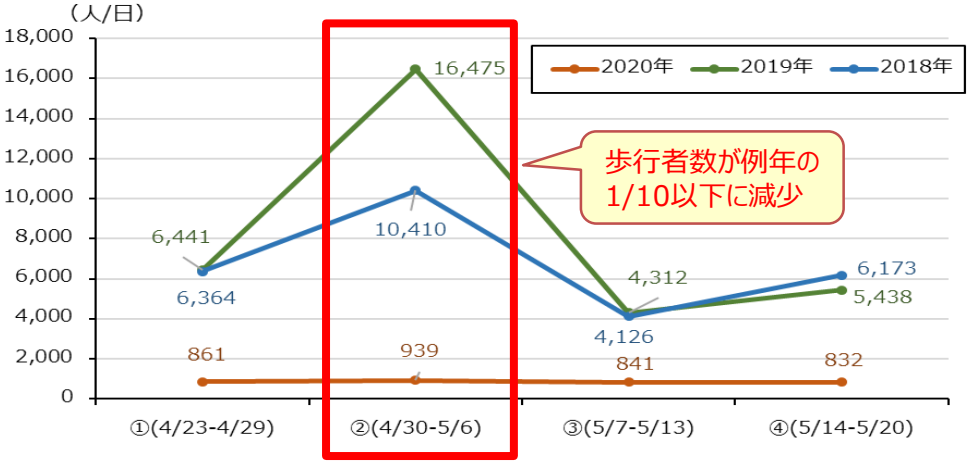
- 新型コロナウイルスの感染拡大や緊急事態宣言の発令に伴い、今年のGW期間中、倉敷美観地区周辺では多くの施設・駐車場が休業となり、地区内の歩行者数も大幅に減少しました。
- 移動自粛期間などの混雑状況を確認することにより、今後の観光地渋滞対策における知見を得ることを目的とし、GW期間の渋滞状況分析を実施します。

■GW期間中の主な休業施設等

駐車場	倉敷市バス専用駐車場、中央駐車場、 芸文館地下駐車場
公営施設	倉敷館、倉敷駅前観光案内所、倉敷武道館、 倉敷物語館、倉敷市芸文館　等
観光施設	大原美術館、倉敷考古館、星野仙一記念館、 倉敷民藝館、日本郷土玩具館　等
その他	三井アウトレットパーク倉敷 シャトルバス（倉敷市役所⇔芸文館東側）　等

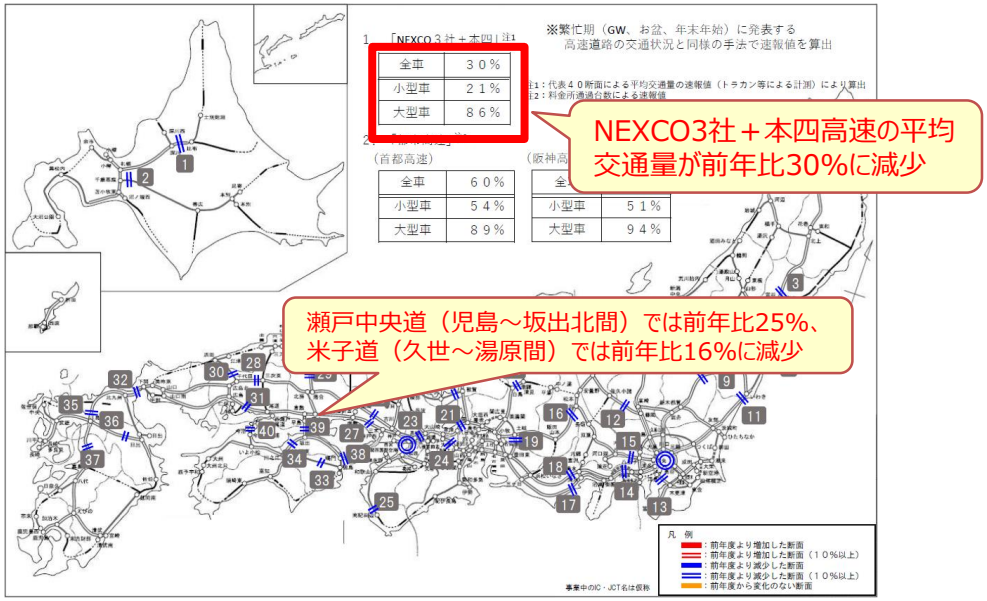
出典：倉敷市HP

■GW期間前後の倉敷美観地区内の歩行者数※



出典：オープンデータプラットフォームサービス「dataeye」
※橋香堂前・大原美術館前の2箇所に設置した人流カメラで測定された通行者数の平均値

■全国の高速道路の主な区間の交通量増減（対前年比）



出典：国土交通省HP（期間：R2.4.25~5.6）

新型コロナウイルスの感染拡大や緊急事態宣言の発令に伴う交通行動や混雑状況への影響について、
- 平均旅行速度
- アクセスルート
- トリップの起終点

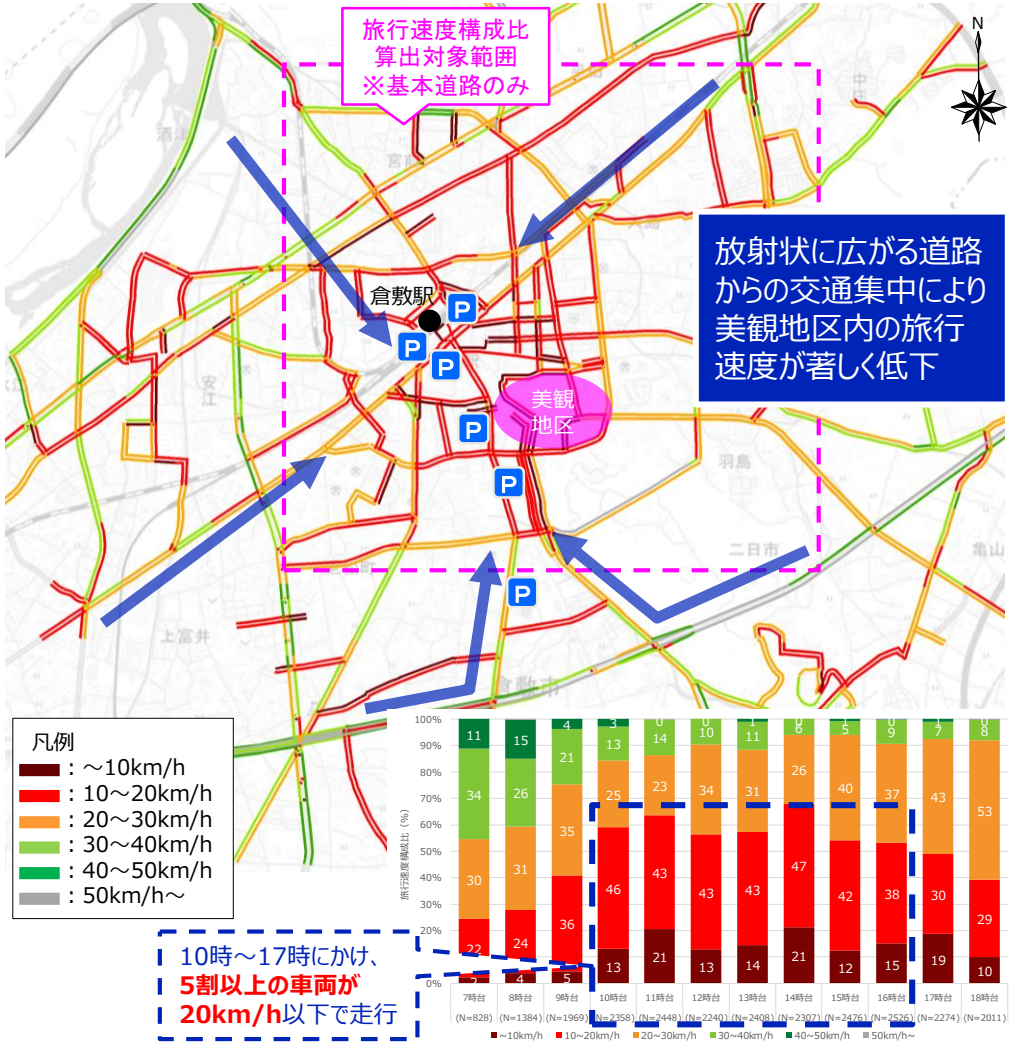
の観点から分析を実施

3.6 観光地における新型コロナウイルスの影響

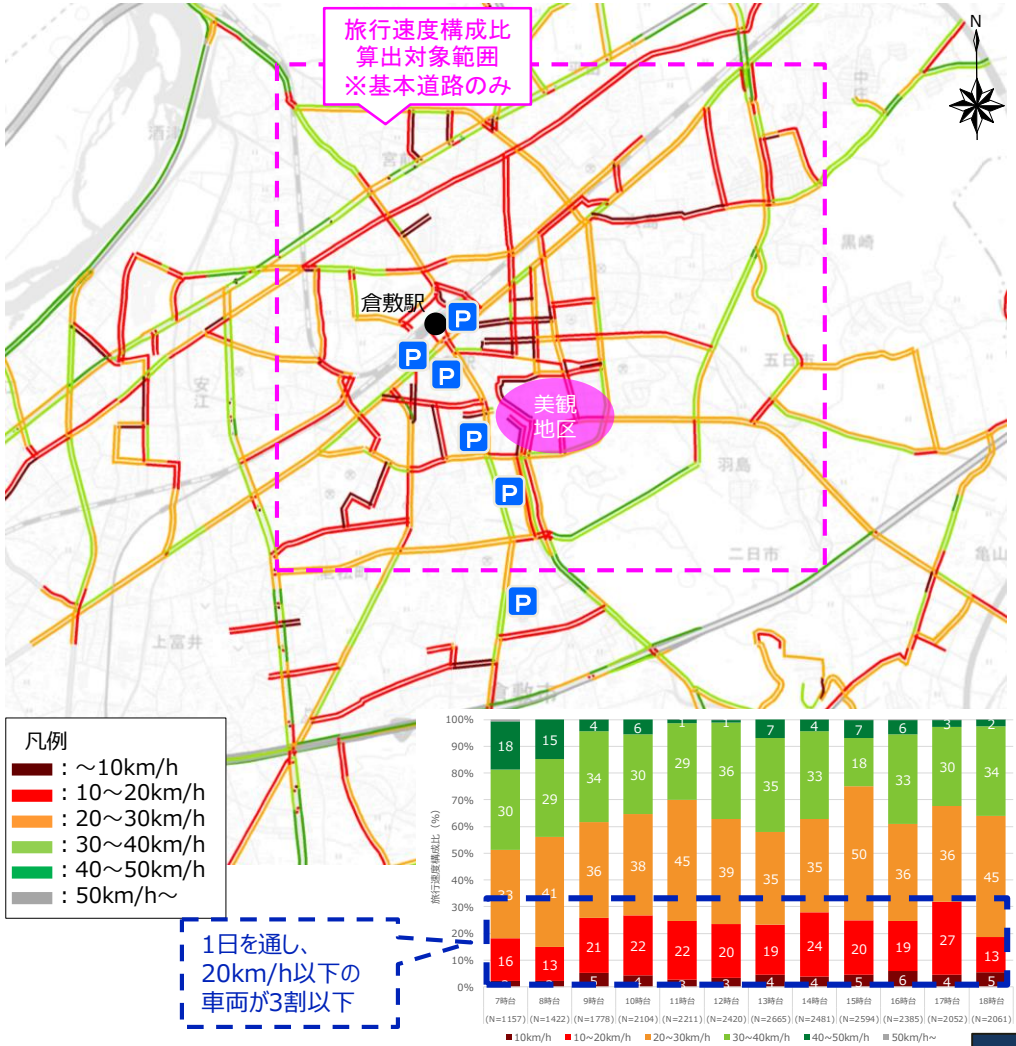
②倉敷美観地区周辺の混雑状況

●倉敷美観地区周辺の混雑状況を平面的に比較すると、2019年では日中を中心に旅行速度が20km/h以下の車両が多くなっていますが、2020年は全体的に旅行速度の低い車両は少なくなっています。

■2019年GW期間中の混雑状況



■2020年GW期間中の混雑状況



下図：ETC2.0データ（様式1-2／2-3） 2019/5/2~5/6 昼間12時間平均

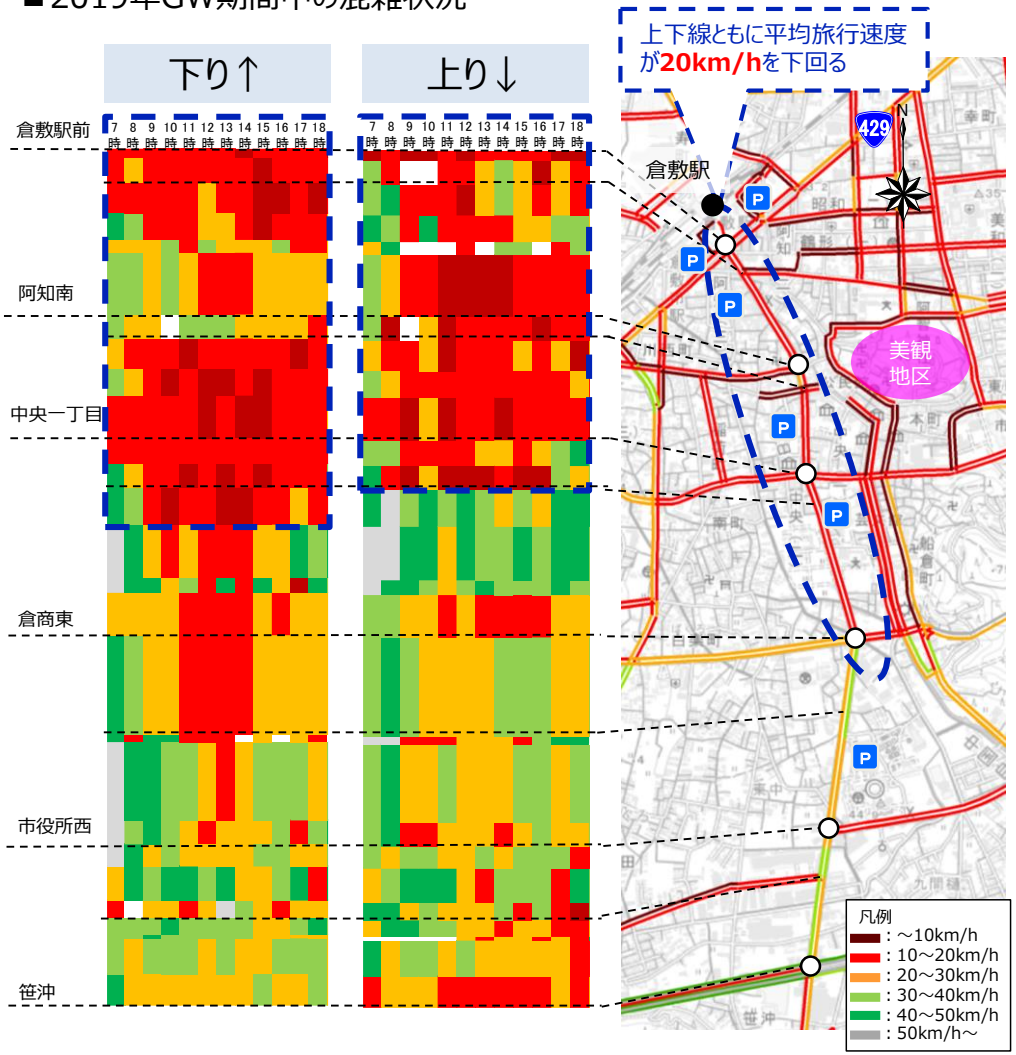
下図：ETC2.0データ（様式1-2／2-3） 2020/5/2~5/6 昼間12時間平均

3.6 観光地における新型コロナウイルスの影響

③倉敷中央通の混雑状況

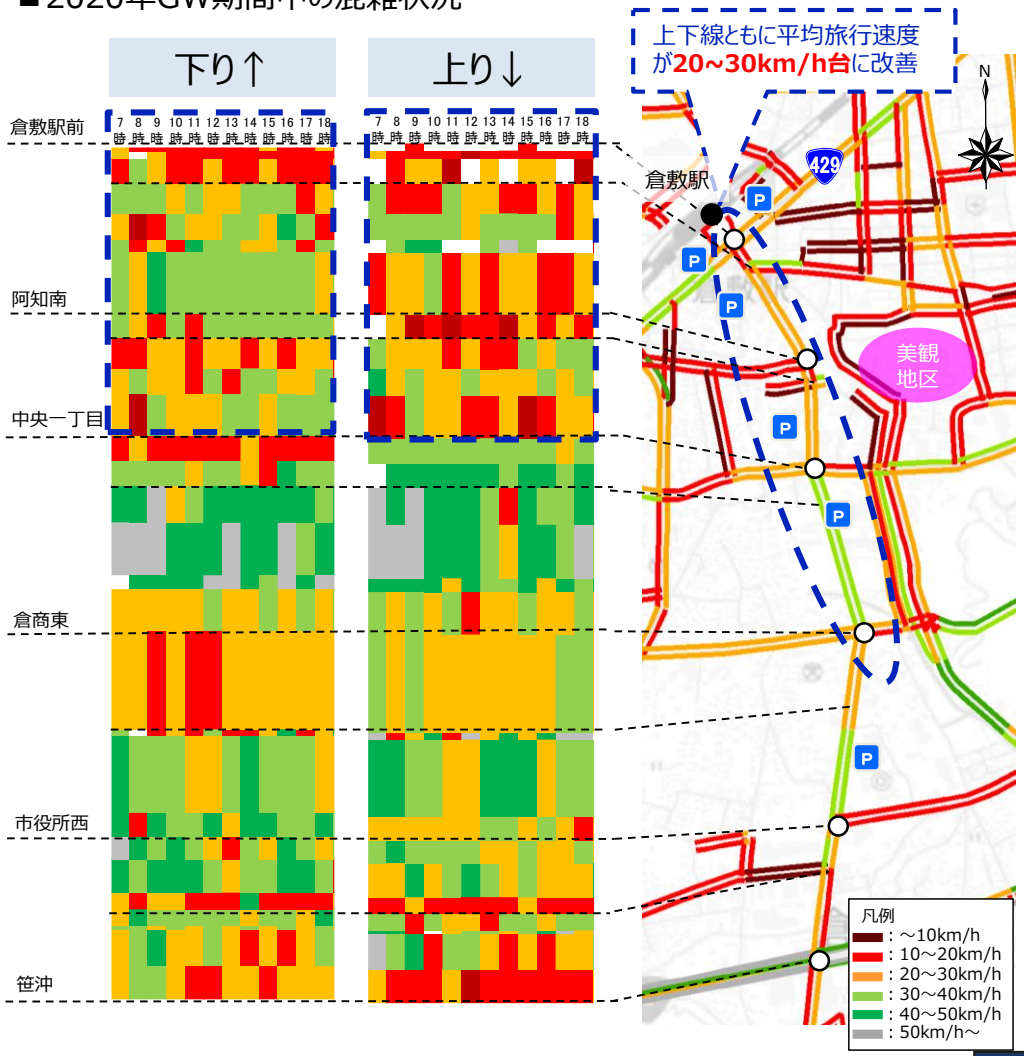
●多くの駐車場へのアクセスルートとなっている倉敷中央通の日中の平均旅行速度をみると、2019年では倉敷駅前から中央一丁目付近にかけて20km/hを下回っていましたが、2020年は改善傾向となっています。

■2019年GW期間中の混雑状況



データ出典：ETC2.0データ（様式1-2） 2019/5/2~5/6 昼間12時間平均

■2020年GW期間中の混雑状況



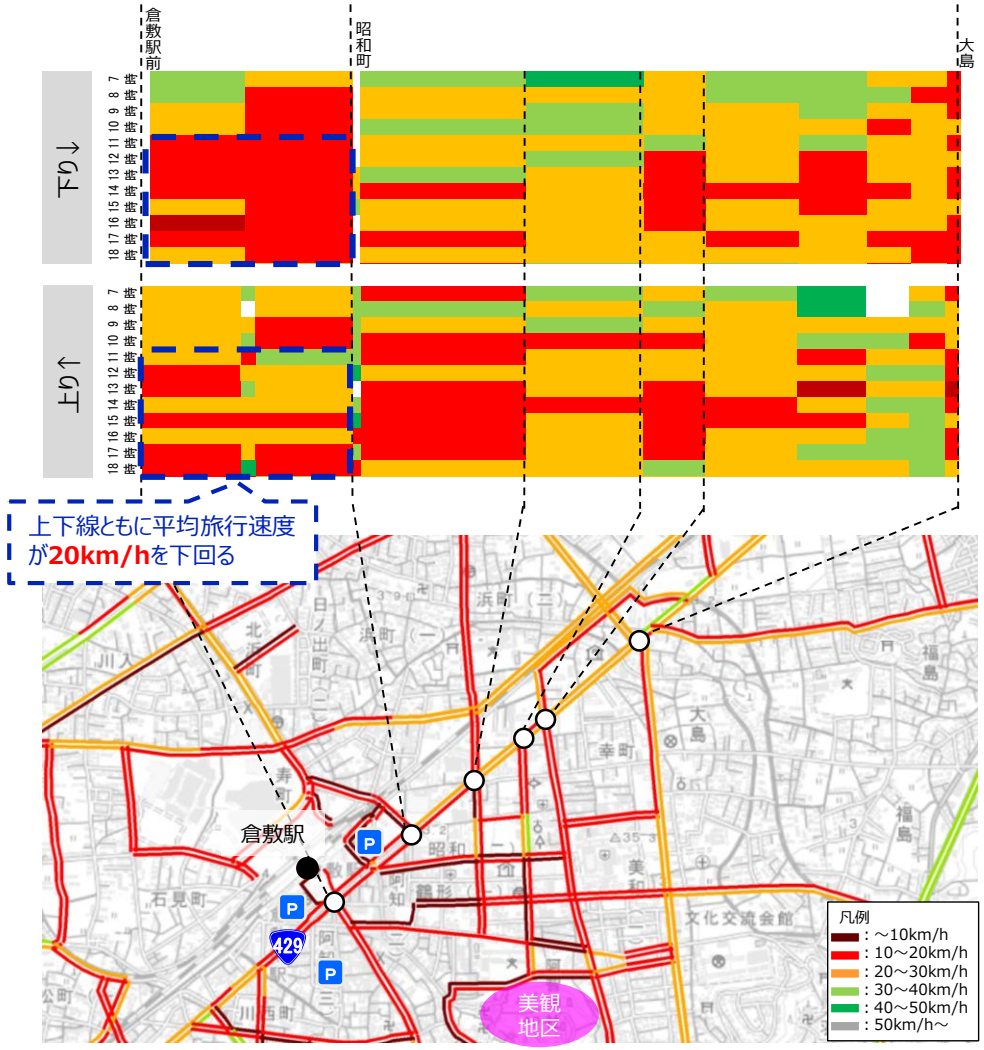
データ出典：ETC2.0データ（様式1-2） 2020/5/2~5/6 昼間12時間平均

3.6 観光地における新型コロナウイルスの影響

④国道429号（倉敷駅前⇔大島）の混雑状況

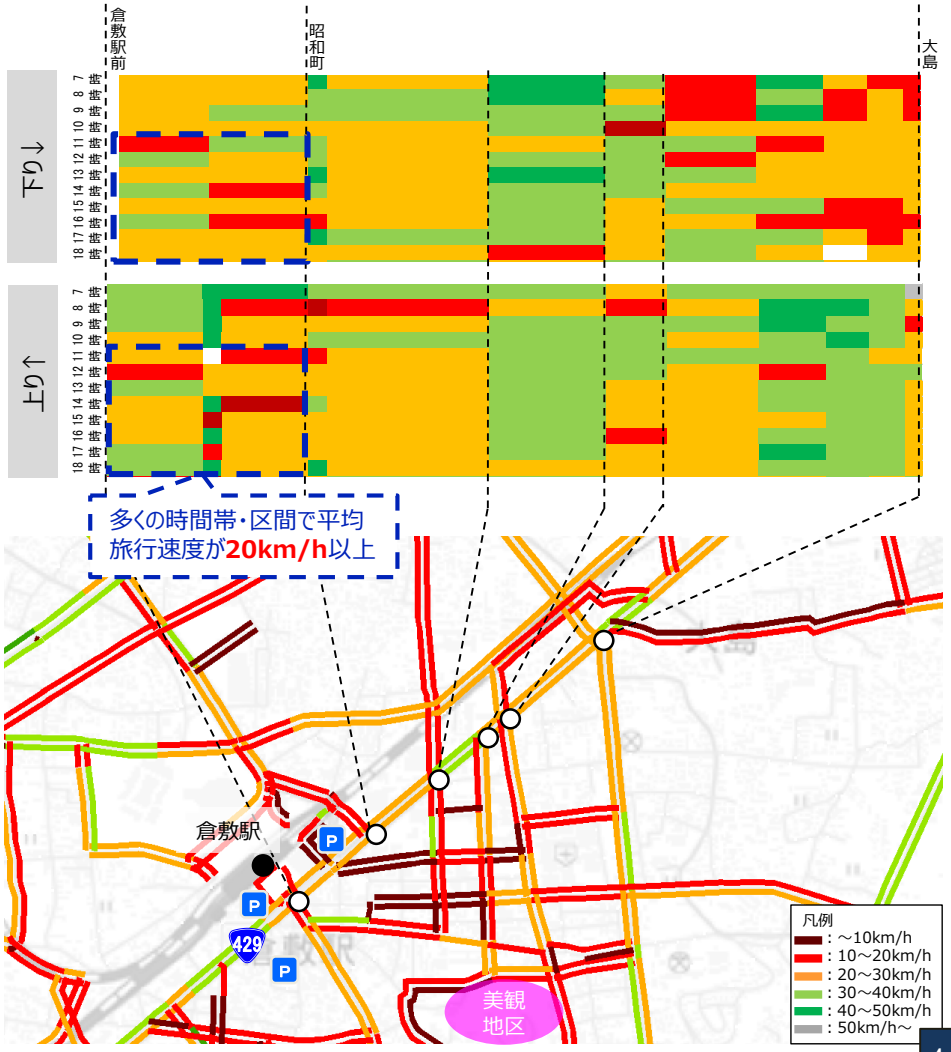
● 倉敷ICから倉敷美観地区へのアクセスルートである国道429号においても、2019年は倉敷駅前⇔昭和町間を中心に混雑が目立ちましたが、2020年はほとんどが平均旅行速度20km/h以上となっています。

■2019年GW期間中の混雑状況



データ出典：ETC2.0データ（様式1-2） 2019/5/2~5/6 （地図：昼間12時間平均）

■2020年GW期間中の混雑状況



データ出典：ETC2.0データ（様式1-2） 2020/5/2~5/6 （地図：昼間12時間平均）

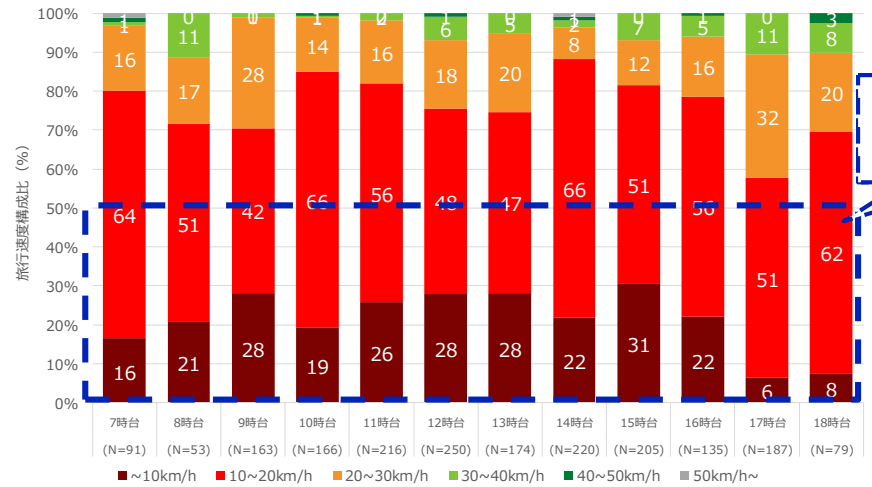
3.6 観光地における新型コロナウイルスの影響

⑤倉敷美観地区内における混雑状況

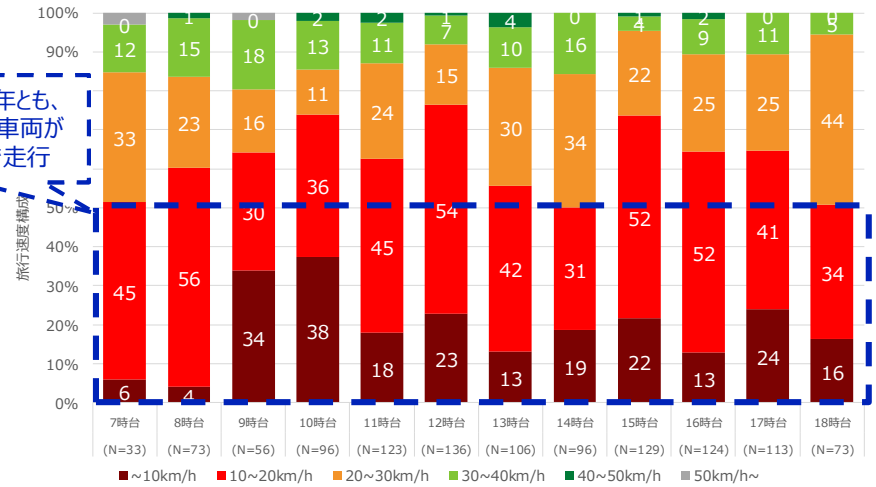
- 旅行速度の改善傾向はあまり見られない箇所として、倉敷中央通・国道429号等で囲まれたエリア等が挙げられます。
- 要因として、沿道の駐車場等への出入りのほか、道路幅員等の構造上の問題が考えられることから、今後の渋滞対策においては、適切な誘導案内等を通して、主要道からの観光客の流入を防ぐことが重要と考えられます。

■2019年GW期間中の混雑状況

■2020年GW期間中の混雑状況



2019年、2020年とも、常時半数以上の車両が**20km/h未満**で走行



下図：ETC2.0データ（様式1-2） 2019/5/2~5/6 昼間12時間平均

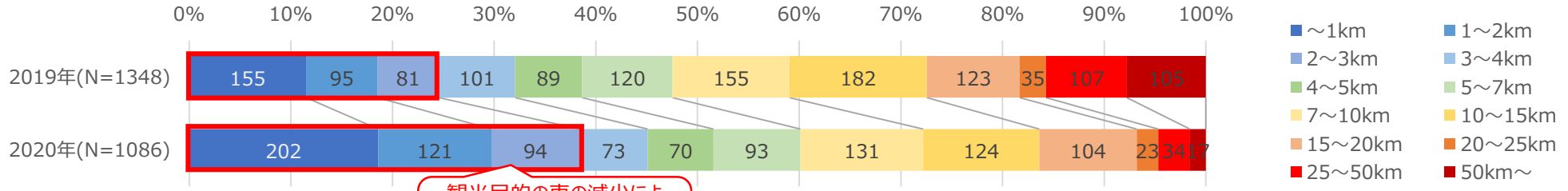
下図：ETC2.0データ（様式1-2） 2020/5/2~5/6 昼間12時間平均

3.6 観光地における新型コロナウイルスの影響

⑥倉敷美観地区へ向かう交通のアクセスルート

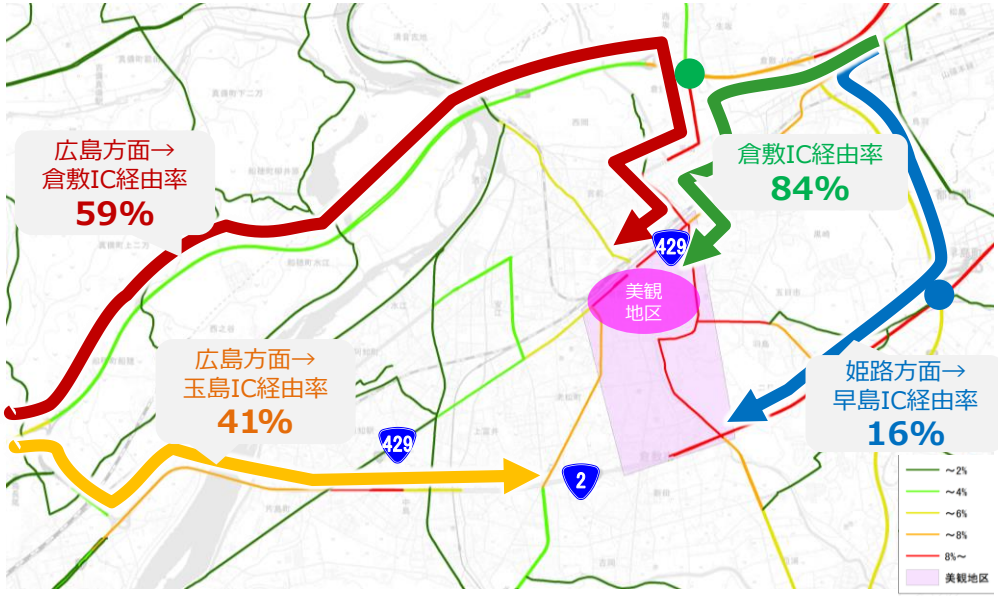
- 2019年に比べ、2020年は倉敷美観地区の周辺を起点とする車両の割合が高くなっています。また、高速道路からのアクセスルートに着目すると、2019年に比べ、2020年は倉敷ICの経由率が低くなっています。
- 要因として、観光目的の車が減少し、地域の道路事情に詳しい利用者が相対的に増加した可能性や、倉敷立体（国道2号）の完成により、玉島ICからのアクセス利便性が向上したこと等が考えられます。

■美観地区を終点とするトリップの起点から終点までの直線距離別割合



観光目的の車の減少により、倉敷美観地区周辺からの車両の割合が増加

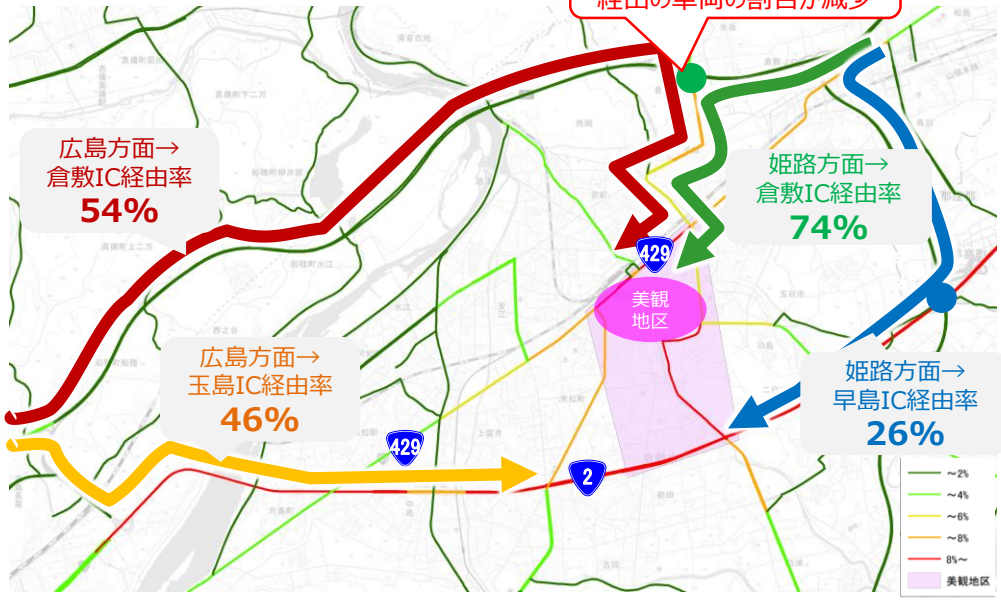
■2019年GW期間中のアクセスルート



データ出典：ETC2.0データ（様式1-2） 2019/5/2~5/6
※倉敷JCT(N=100)・道口PA(N=85)を経由し、美観地区を終点とするトリップを抽出

■2020年GW期間中のアクセスルート

2019年に比べ、倉敷IC経由の車両の割合が減少



データ出典：ETC2.0データ（様式1-2） 2020/5/2~5/6
※倉敷JCT(N=23)・道口PA(N=28)を経由し、美観地区を終点とするトリップを抽出

3.6 観光地における新型コロナウイルスの影響

⑦まとめと今後の対策方針

- 2020年のGWは、例年に比べ交通渋滞の緩和や経路分散傾向が見られました。
- 今後の渋滞対策として、新型コロナウイルスの影響による交通量の変化を引き続き確認しつつ、交通量が従来通りとなることを想定して、倉敷市と連携し、AIカメラによる情報提供を通した交通分散の促進等を検討します。

■新型コロナウイルスによる影響のまとめ

確認した影響

- 倉敷美観地区周辺を走行する車の旅行速度は全体的に増加傾向にあった
- 特に、倉敷美観地区へのアクセス道路では、平均旅行速度20km/hとなる区間・時間帯の発生頻度が減少したが、地区内の細街路では低速車両が依然として多く残っていた
- 遠方から倉敷美観地区を訪れる車両の割合が減少したことで、アクセスルートの分散が図られた

過年度渋滞対策の残存課題

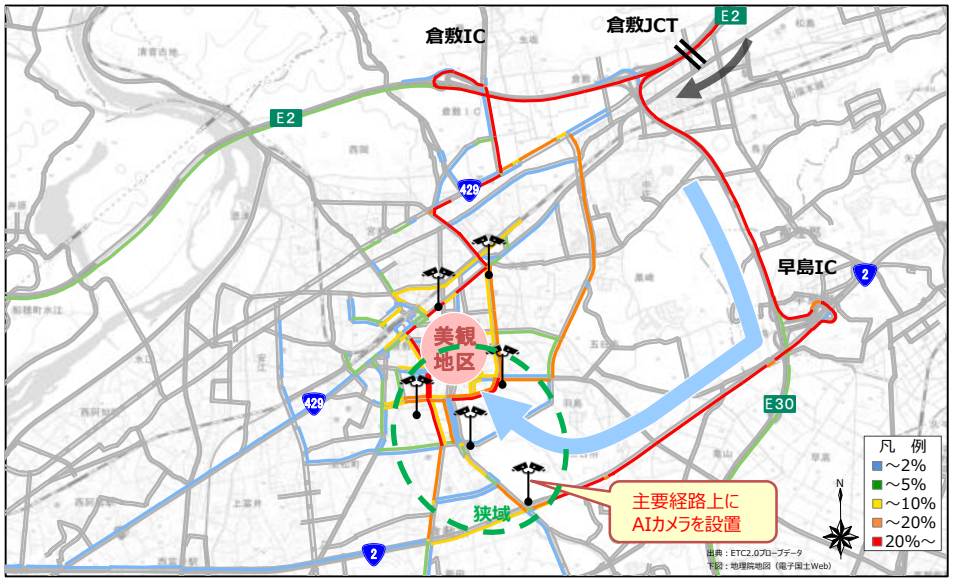
- 美観地区内の平均旅行速度は依然として低く、突発的な観光需要等により渋滞が激化する可能性がある

→ 更なる混雑緩和に向け、早島IC利用率の向上や来訪時間の分散の促進が必要

今後の渋滞対策の実施方針

- 新型コロナウイルスの影響による交通量の変化状況を引き続き把握し、従来規模の混雑が今後も発生するかどうかを見極め
- 短期的な対策として、早島IC利用促進チラシの内容を一部見直し
- 中長期的な対策として、AIカメラ等を用いて人と車の通行量等をリアルタイムに把握し、情報提供に活用
- 倉敷市の先導的官民連携支援事業との連携を実施

■今後の対策イメージ（AIカメラによる情報提供）



<WEBでの所要時間情報提供イメージ>

4. その他渋滞対策

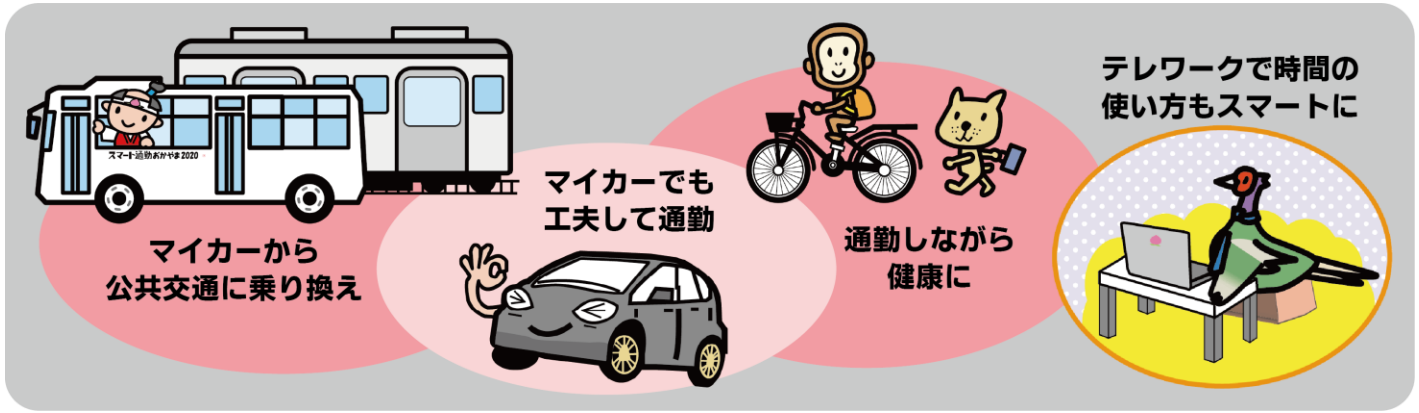
4.1 スマート通勤おかやま
4.2 岡山倉敷都市圏MM検討会
4.3 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞

4.1 スマート通勤おかやま

①スマート通勤おかやま

●今年度の「スマート通勤おかやま」では、マイカーから公共交通等への利用転換、マイカーの使い方の工夫のほか、テレワークの推奨により、渋滞緩和やCO2排出量の削減等を目指します。

▼スマート通勤の取り組みイメージ



▼ポスター（2019年）

▼実施状況（2019年）

▼今年度の取組内容（案）

《コンセプト》 **『日常的な取組として、スマート通勤の普及促進を図る』**

＜課題＞

- 参加方法の変更により新たな参加者層の創出ができたが、従来からの参加者への対応が不十分
- 取り組みに対するインセンティブの向上が必要

＜実施方針＞

- 多様な参加形態の継続による参加ハードルの引き下げ
- 広報戦略の充実やインセンティブの明確化による参加意欲の醸成

＜取組内容（案）＞

- ■幅広い広報の推進
- ■参加方法の改善
- ■地域貢献・環境貢献に対するフィードバック
- ■アワードの見直し
- ■Good Routeとの連携

《実施期間（案）》 **令和2年11月2日（月）～11月13日（金）** ※岡山県の職員ウォーキングコンテスト、エコドライブ推進月間の実施時期と連動

4.2 岡山倉敷都市圏MM検討会

①コロナを踏まえた今年度のMM施策の進め方

- コロナウィルスの影響により、通勤・通学の選択肢が増加（時差出勤、在宅勤務）
- 朝の通勤時間帯の渋滞緩和に向け、「時差出勤」を主軸としたMM施策の検討、推進を行う。

【コロナ後の通勤・通学の変化】 → **「密」を避けた移動**

（コロナ前）
・クルマ移動
・公共交通を利用した移動
・自転車、徒歩移動

（コロナ後）
・クルマ移動
・公共交通を利用した移動
・自転車、徒歩移動
・時間をずらした移動（時差出勤）
・在宅勤務（テレワーク）

通勤・通学における選択肢の増加
※TDM施策として従来、推奨されていた時差出勤、テレワークが加速的に増加

選択肢の増加に伴い、**空間的、時間的な平準化**により、交通渋滞の緩和を目指す。

MM施策（案）		推進の可否	備考
クルマ移動の工夫	高速道路の有効活用 ※平日朝夕割引の利用（ETCマイレージサービスの活用）	○	
	時差出勤・フレックスタイム（主軸としたMM施策（広報）の展開）	◎	クルマだけでなく、公共交通の移動においても重要
	経路変更	○	
	相乗り・カーシェアリング	△	
クルマ以外の移動	パークアンドライド（駐車場利用）	○	時間をずらした移動と連動させた推進を図る。
	大型商業店舗パークアンドライド	○	
利用者のへの呼びかけ	ノーマイカーの取組（スマート通勤おかやま）	◎	ノーマイカーではなく、クルマの賢い利用を含めた移動を進める。
	啓発活動	◎	

4.2 岡山倉敷都市圏MM検討会

②GOOD ROUTEを活用したMM施策の総合的な情報発信の実施

- 令和元年度に岡山倉敷都市圏のＭＭ施策を**統一的に周知していくため**にＭＭ施策の総称（ロゴマーク、キャッチコピー）である**「GOOD ROUTE」**を作成した。
- 今年度では、GOOD ROUTEを用いた総合的な情報発信（ホームページやプロモーションムービー）により、岡山倉敷都市圏でのMM施策の浸透、推進を図る。

【啓発活動】MM施策の総称としてロゴ、キャッチコピーを作成

（コンセプト）　思考する移動　：　混雑の緩和に向け、１人ひとりが考えて、行動を積極的に変容することへの期待を込めて設定

（キャッチコピー）GOOD ROUTE　：　毎日の移動で、「時間」、「経路」、「手段」を考えて、個々人にとっての「良い移動」を発見してもらえるようなキャッチコピーを設定

（ロゴマーク）　（下図）　：　「発見（電球）＋感嘆符（！）＋目的地＋思考＋人＋行動」を連想できるロゴマークを設定
カラーは、スムーズな移動を連想させる「信号の青」を基調に設定

GOOD ROUTE

【MM施策の総称】
・ロゴ、キャッチコピーを活用した広報展開

横断幕のイメージ案

「岡山・倉敷都市圏における各種MM施策の取組」＝「GOOD ROUTE」として
クルマ利用者への周知徹底を図る。

GOOD ROUTE ＝

【岡山・倉敷都市圏における各種MM施策】
・高速道路の利活用
・時差出勤、フレックスタイム
・スマート通勤おかやま
・大型商業店舗パークアンドライド　等

【今後の予定】今年度実施の「スマート通勤おかやま」に合わせ、「GOOD ROUTE」の広報展開を実施し、「GOOD ROUTE」の認知度向上、MM施策に対する参加・協力意向等の評価を行い、広報展開による効果を把握する。

4.3 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞

- 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

渋滞の発生個所の特定 → 渋滞原因分析 → 対策の検討・実施

他要因

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）

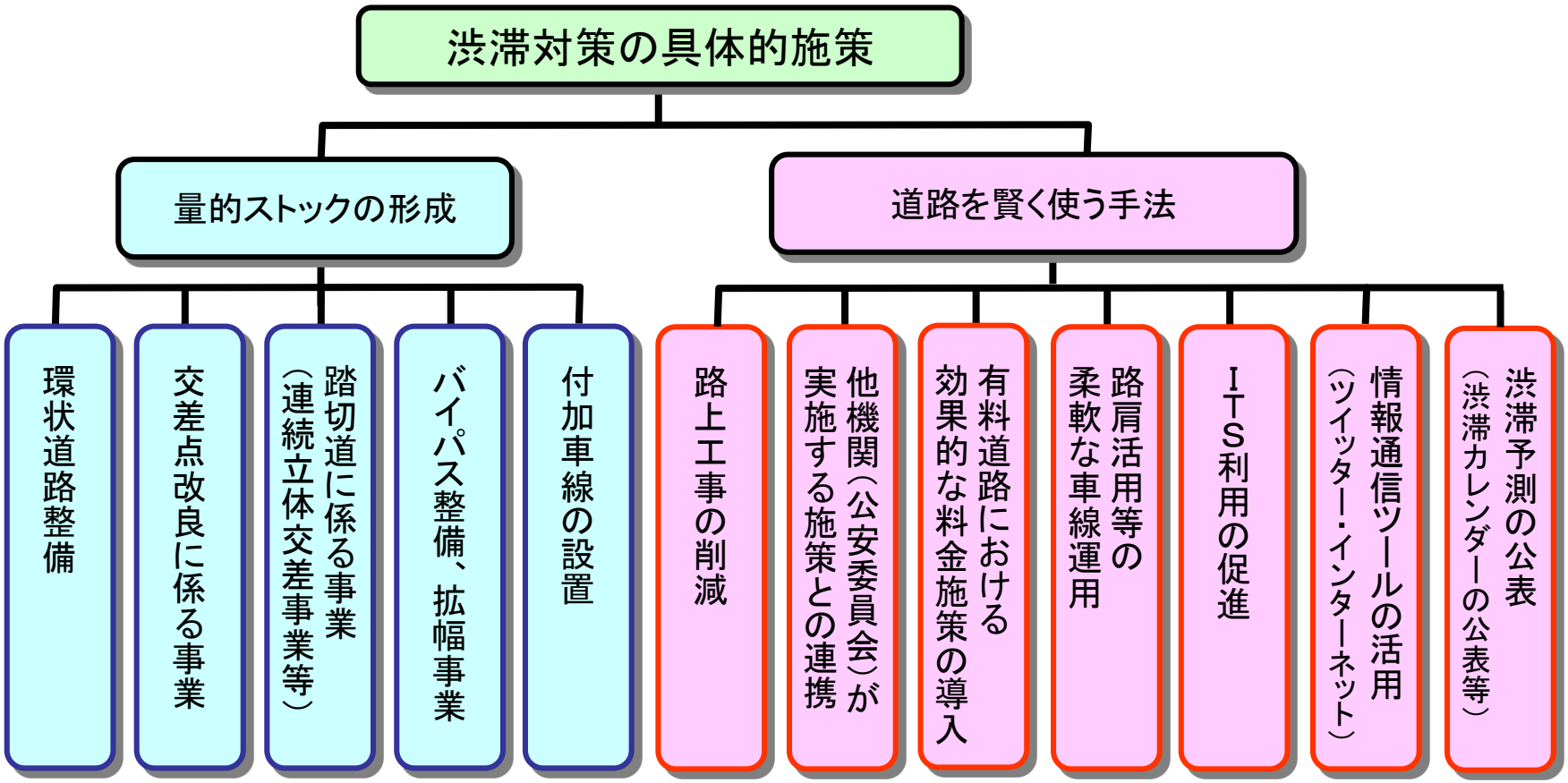
花園町通り
（愛媛県松山市）

※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）

4.3 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞

(1)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）が中心でした。
- 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ます。

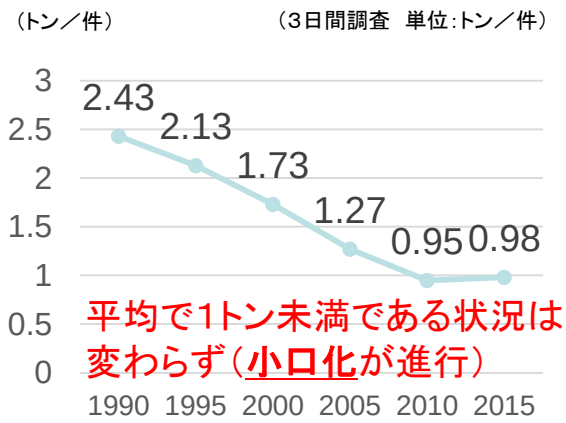


4.3　都市内の路上荷さばきに起因する渋滞

（３）端末物流問題の現状

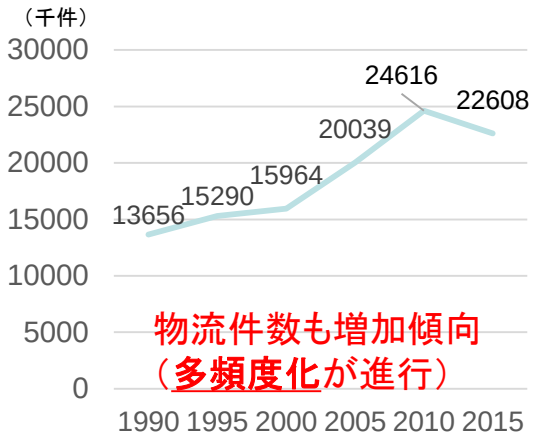
- 宅配便取り扱い実績はこの１０年で３割以上増加し、Eコマース市場も１０年で約３倍に急成長するなど、近年ラストマイル物流の需要が急速な勢いで増しており、今後もその傾向は続く見込みです。
- コロナ禍における宅配需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化よる物流生産性向上に向けた取り組みの必要性が高まっています。
- 近年、全国の地域において活発化している、まちなかの歩行者にやさしい道路空間の再配分の動きに合わせ、都市内荷さばきの整序化を図る重要性が高まっています。

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

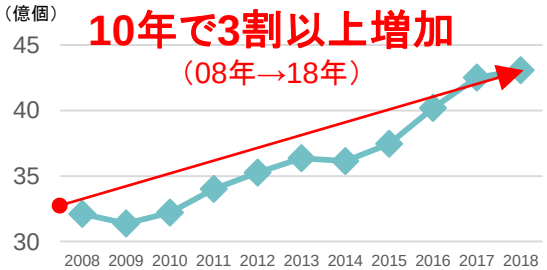


※出典：第1回「「2020 年代の総合物流施策大綱に関する検討会」（令和2年7月16日）資料より抜粋

EC市場規模の推移

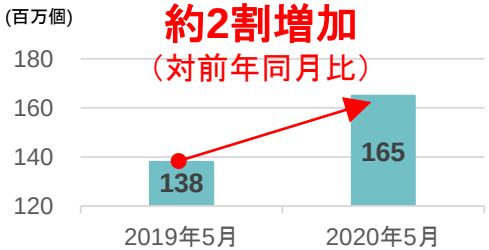
※出典「電子商取引に関する市場調査の結果について（経済産業省）」より作成

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



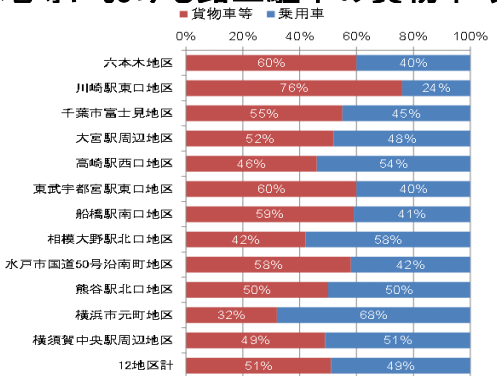
※出典：ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」（ヤマト運輸㈱）より作成

4.3 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞

(4)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

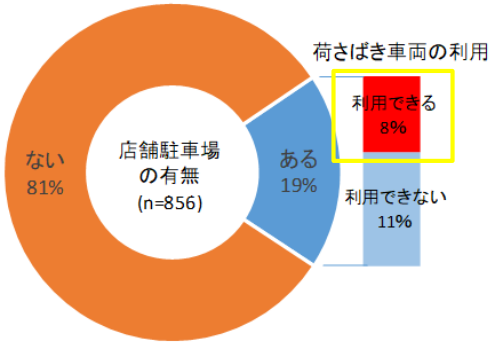
- 中心市街地等における路上駐車の約半数が貨物車です。
- 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の１割超が路上駐車で、30分以上駐車しています。
- 物資の運び先である店舗や商業施設において十分な荷さばき駐車場が確保されていなく、路上駐車に依存せざるを得ない状況にあります。
- 荷さばきに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約４割、商業者は「このままで良い」が約７割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状を変えることは困難です。

中心市街地等における路上駐車の貨物車･乗用車の割合



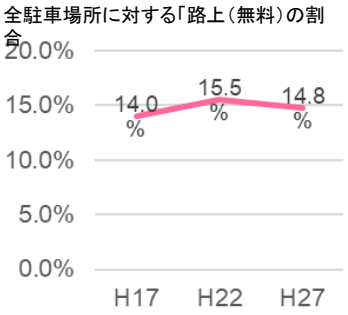
出典：第5回東京都市圏物資流動調査（平成27年12月）

荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合

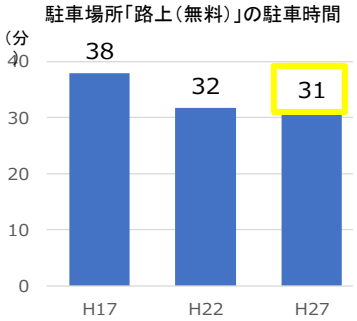


出典：第5回東京都市圏物資流動調査（平成27年12月）

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

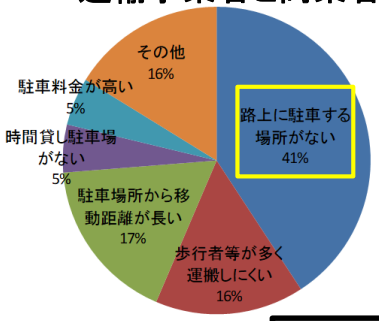


※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査



※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



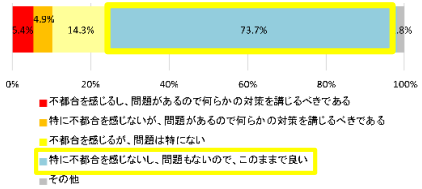


図 2-16 商業者の荷さばきに対する意識
調査種類：商業者アンケート調査より作成

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）

5. 災害時交通マネジメント

5.1 道路の耐災害性強化に向けた提言
5.2 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会
5.3 岡山県における災害時交通マネジメント検討会の設置例

5.1 道路の耐災害性強化に向けた提言（R元年7月）

- 近年の集中豪雨等の大災害から得られた教訓から、災害時に生命線となる道路について今後講ずるべき施策がとりまとめられました。
- 災害による渋滞発生と対策の遅れから交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠であると提言されています。

道路の耐災害性強化に向けた提言（概要）

○ 近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
○ 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずるべき施策を緊急的にとりまとめ

近年の主な災害で得られた教訓

（1）地震災害　熊本地震（H28.4）
　　大阪北部地震（H30.6）
　　北海道胆振東部地震（H30.9）
（2）風水害　豪雨災害（H30.7）
　　台風21号（H30.9）
（3）雪害　豪雪（H30.1、H30.2）

課　題

○道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
○踏切の遮断による救急活動等への支障
○通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
○特殊車両の通行許可審査の遅れ
○エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化
等

教　訓

○多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
○耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
○交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
○被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
○停電時に道の駅の非常用発電機が機能
等

耐災害性強化の本格実施に向けて

（1）「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

○平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
・学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
・学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
・常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

（2）非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有

○非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
例）・路肩の積極的な活用による走行空間の確保
・LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員（車線数）を設定
・可動式中央分離帯の活用を含むリバーシブルレーンの適用　等

（3）災害に配慮した道路構造令等の見直し

○これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
例）・２車線の道路の路肩を従来よりも拡幅
・救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
・回復力・復元力のある構造として原則４車線化
・緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やＳＡ・ＰＡ等の容量拡大　等

（4）道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入

○道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
・幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理した上で路線毎の評価を実施
・道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する建造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討

（5）迅速な復旧に向けたトレーニング強化

○国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
・幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
・地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
・道路啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
・被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

（6）徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討

○地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
・地域の実情に応じて、自動車で安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

出典：道路の耐災害性強化に向けた提言（令和元年7月9日　道路の耐災害性強化に向けた有識者会議）

5.1 道路の耐災害性強化に向けた提言（R元年7月）

- 平成30年7月豪雨の際には、「広島・呉・東広島都市圏交通マネジメント検討会」が立ち上げられ、迅速で柔軟な渋滞対策が展開されました。
- 速やかな交通マネジメント実施のためには、平常時から統合的な組織を構築し、オープンに議論できる環境を整えておくことが重要です。

（1）「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要

- ●学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- ●学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- ●常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

広島・呉・東広島都市圏 災害時交通マネジメント検討会の設置

［目的］

■広島・呉・東広島都市圏域を結ぶ幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うことを目的。

［メンバー体制］

藤原章正委員長（広島大学）

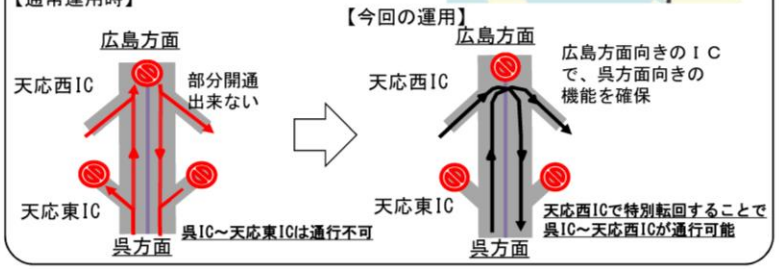
- 地元の学識経験者
- 行政
  - ・地方整備局
  - ・経済産業局
  - ・運輸局
  - ・警察
  - ・教育委員会
  - ・広島県
  - ・広島市
  - ・呉市
  - ・東広島市
- 交通事業者
  - ・旅客船協会
  - ・バス協会
  - ・JR西日本
  - ・広島電鉄
  - ・NEXCO西日本
  - ・広島県道路公社
  - ・広島高速公社
- 経済団体
  - ・中国経済連合会
  - ・広島商工会議所
  - ・呉商工会議所

各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

常時の交通マネジメントのルールにとらわれない施策の例

○バス専用レーンの設置（国道31号）

○ICの逆走運用（広島呉道路天応西IC）



出典：道路の耐災害性強化に向けた提言（令和元年7月9日　道路の耐災害性強化に向けた有識者会議）

5.2 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会

- 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会では中間とりまとめが公表されています。
- 災害時の迅速な渋滞対策に加えて平常時から関係者間連携強化や住民への交通マネジメントの浸透に向けた施策を展開しています。

広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会中間とりまとめ(概要)（令和元年12月16日）

～平成30年7月豪雨災害時における交通マネジメントの経験を活かし、いかなるときも迅速・確実な移動が可能となる都市圏を目指す～

○平成30年7月豪雨災害時に都市圏の交通混乱の解消を目指し実施した交通マネジメントの取組等を振り返るとともに、今後の方向性について中間とりまとめを作成。
○引き続き、平常時・災害時の交通マネジメントの定着に向けた活動を展開し、いかなるときでも迅速・確実な移動が可能となる都市圏の実現を目指す。

災害時交通マネジメントの背景

背景(平成30年7月豪雨災害時の状況)

○平成30年7月豪雨により中国地方各地で道路交通網が寸断され、特に広島市～呉市間においては、交通網が完全に寸断される状況であった。
○国道31号に交通が集中し、平常時は広島市～呉市間を１時間程度で移動できるところを、最大3.5時間もの移動時間を要し、住民の日常生活や通勤・通学、都市圏の経済活動等に大きな影響を及ぼす事態に陥った。

平成30年7月豪雨災害時の取組み

豪雨災害時の取組み経緯

○交通ネットワークの途絶解消までの間、渋滞を可能な限り緩和し、住民の日常生活、都市圏の経済活動等へのダメージを緩和するため、経済界・学識経験者・交通事業者・行政等が連携してハード・ソフトの各種対策を推し進めた。

関係者連携の組織の立ち上げ

○広島県災害時渋滞対策協議会
・道路管理者・警察・自治体・交通事業者によりハード・ソフト対策を検討・実施
○広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会
・協議会メンバーを踏襲しつつ、学識者や経済界等をメンバーに加え、柔軟な発想や分析手法の立案、幅広いコミュニティに向けた渋滞対策を検討・実施

各種渋滞対策の実施

○関係者の協働のもと、様々な対策をスピード感をもって着実に実施
・ハード対策の実施(緊急交差点改良(右左折レーン設置・延伸　等))
・ソフト対策の実施(広域迂回誘導)
・公共交通との連携(バス・旅客船・フェリー増強、災害時BRT　等)
・住民への情報提供(公共交通情報の提供、通行規制情報の提供　等)
・広報活動(公共交通機関利用や広域迂回促進チラシの公表・周知　等)

各機関保有データの分析

○各機関保有データを共有・分析し、渋滞対策のPDCAに活用
・自動車交通量の分析(トラカン、モバトラ、CCTV、人手)
・公共交通運行実績の分析(車載GPSデータ、公共交通利用者数　等)
・旅行速度の分析(ETC2.0プローブ情報)

平常時の交通マネジメントの取組み

情報収集・提供の高度化

○速やかな情報収集・共有・分析および情報提供を行うため、平常時から情報収集・提供における高度化に向けた取組みを推進
・AIによる交通量リアルタイム観測　・関係機関保有データ共有
・通行止め情報共有　・交通情報の提供

交通マネジメントの企業・住民への浸透

○再度災害時に備え、平常時から交通マネジメントを企業・住民に意識付け
・継続的広報の実施　・交通結節点の情報提供強化

通勤交通強靭化に向けた取組み

○再度災害時に事業所や住民が速やかに行動を起こせるよう、平常時から企業や住民と協働して通勤交通を見直す定期的な大規模訓練を実施

■通勤交通強靭化に向けた取組み社会実験(平成31年2月実施)
○呉市内の企業および地域住民への社会実験参加の働きかけ
・アンケート　・企業への直接訪問　・チラシ、HP、SNS等による周知
○プローブデータ等による効果分析

■通勤交通強靭化訓練(令和元年7月実施)
○企業・学校・行政機関および地域住民への訓練参加の働きかけ
・企業訪問　・検討会メンバーを通じた協力依頼　・広報チラシ、新聞折込チラシ、報道による周知
○プローブデータ、公共交通ICデータ等による効果分析　○チラシやHP等での効果の発信

災害時交通マネジメント総合訓練

○検討会メンバーの交通マネジメントの習熟を目的とした訓練を実施

■災害時交通マネジメント総合訓練(令和元年7月実施)
○被災想定に基づく机上訓練(TDSM調整、情報管理)
○情報提供・共有訓練　(AIによる交通量リアルタイム観測、関係機関保有データ共有、通行止め情報共有、災害時交通情報提供)

今後に向けて

都市圏の交通マネジメントの今後の方向性

○都市圏の望ましい移動体系構築を目指し検討会の枠組みの中で活動を継続
・交通マネジメントの実施体制の制度化　・地域防災計画への位置づけ
・企業BCPへの交通マネジメントの位置づけ　・関係機関による訓練の継続
・災害時オープンデータ整備と意思決定システム構築

出典：広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会　中間とりまとめ(令和元年12月16日)

5.2 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会

●広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会では、経済界・学識経験者・交通事業者・行政等が連携し、災害時におけるハード・ソフトの各種対策や、再度災害に備えた関係機関への連携強化や住民への交通マネジメント広報を推進しています。

広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会

■目的

「広島県災害時渋滞対策協議会」でのソフト・ハードの渋滞対策の検討・実施の延長として、長期的視座に立った都市圏の交通マネジメントを推進するため、広島・呉・東広島都市圏の経済界・学識経験者・交通事業者・行政等により渋滞対策を検討・実施。

■構成メンバー

広島大学大学院国際協力研究科 藤原教授（会長）
呉工業高等専門学校 神田教授
広島大学大学院工学研究科 塚井准教授
広島大学大学院国際協力研究科 力石准教授
中国経済連合会 部長
広島商工会議所産業・地域振興部 地域振興チームリーダー
呉商工会議所 振興部長
広島県旅客船協会 専務理事
広島県バス協会 事務局長
西日本旅客鉄道株式会社広島支社 企画課長
広島電鉄株式会社バス事業本部バス企画部業務課長
中国経済産業局産業部 流通・サービス産業課長
中国運輸局交通政策部 次長
中国地方整備局 道路部長
中国地方整備局広島国道事務所 副所長
広島県警察本部交通部 交通規制課長
広島県教育委員会 高校教育指導課長
広島県地域政策局 地域力創造課長
広島県土木建築局 道路企画課長
広島市道路交通局都市交通部
公共交通計画担当課長
広島市道路交通局 道路計画課長
呉市企画部 企画課長
呉市都市部 交通政策課長
東広島市政策企画部 政策推進課長
東広島市建設部 建設管理課長
西日本高速道路株式会社中国支社総務企画部 企画調整課長
広島県道路公社 道路部長
広島高速道路公社企画調査部 企画調査課長

■開催状況

第１回（H30 8/23開催）
第２回（H30 9/27開催）
第３回（H30 12/ 6開催）
第４回（H31 3/26開催）
第５回（R元 6/ 5開催）
第６回（R元 12/16開催）

■検討会写真

（H30.9.27 第2回）

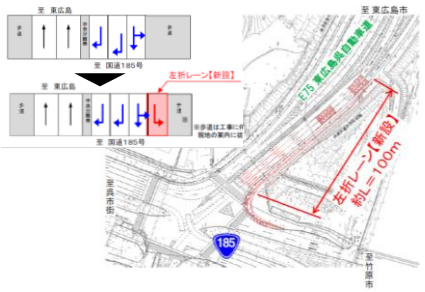
検討会による主な施策概要

■災害時の取組み

●ソフト対策(広域迂回誘導等)

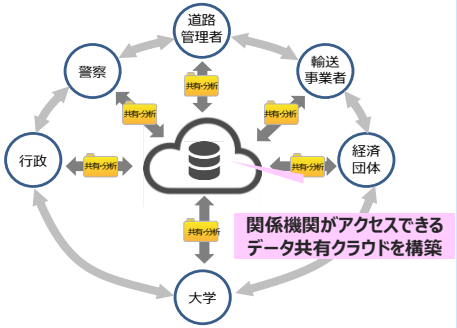
●公共交通機関との連携(災害時BRTの運行等)

●ハード対策(交差点改良等)



■平常時の取組み

●情報収集・提供の高度化(ﾃﾞｰﾀ共有ｸﾗｳﾄﾞ構築等)



●通勤交通強靭化に向けた取組み

●災害時交通マネジメント総合訓練

5.3 岡山県における災害時交通マネジメント検討会の設置例

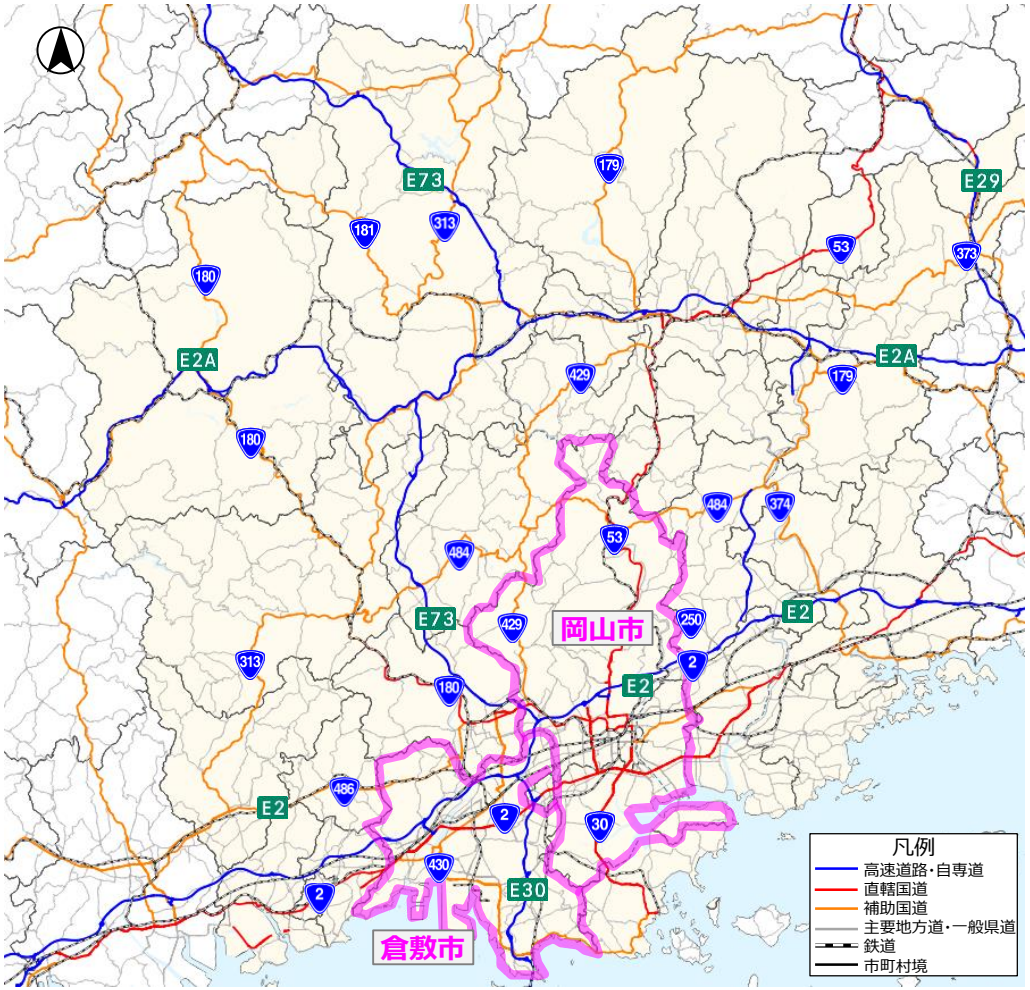
● 岡山県における災害時交通マネジメント検討会の設置例として、岡山・倉敷都市圏の経済界・学識経験者・交通事業者・行政等が連携して災害時の交通マネジメントに取り組むことが想定されます。

岡山県における検討会の設置例(岡山・倉敷都市圏)

■想定される委員

岡山大学　阿部名誉教授
岡山大学大学院　環境生命科学研究科　橋本准教授
岡山大学大学院　環境生命科学研究科　氏原准教授
中国経済連合会　部長
岡山商工会議所　地域振興課長
倉敷商工会議所　産業振興課長
岡山県総合流通センター運営協議会　会長
岡山県バス協会　事務局長
岡山県トラック協会　専務理事
西日本旅客鉄道株式会社岡山支所　企画課長
備北バス株式会社　常務取締役
中国経済産業局産業部　流通・サービス産業課長
中国運輸局交通政策部　交通企画課長
中国運輸局岡山運輸支局　首席運輸企画専門官
中国地方整備局道路部　道路計画課長
国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所　副所長
岡山県警察本部交通部　交通規制課長
岡山県教育委員会　義務教育課長
岡山県教育委員会　高校教育課長
岡山県県民生活部　県民生活交通課長
岡山県土木部　道路建設課長
岡山市道路部　道路計画課長
倉敷市建設局　都市計画課長
倉敷市建設局　事業推進課長
西日本高速道路株式会社中国支社総務企画部　企画調整課長
本州四国連絡高速道路株式会社岡山管理センター　計画課長

■位置図(岡山・倉敷都市圏)



6. 重要物流道路における交通アセスメント

6.1 重要物流道路における交通アセスメントの背景
6.2 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
6.3 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

6.1 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］

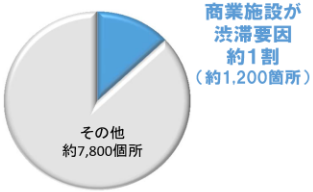
現状と課題

［渋滞と立地の現状］

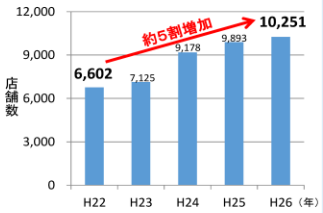
① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。

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】



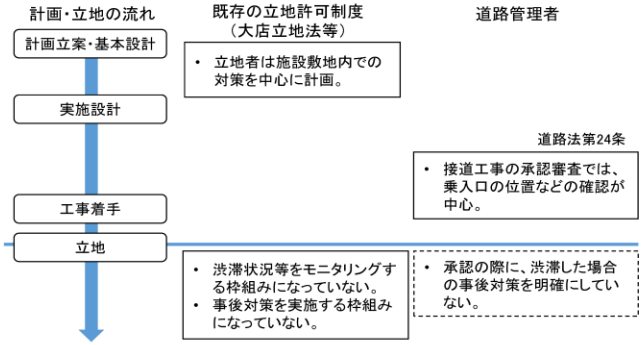
出典）全国大型小売店総覧より作成

［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）

6.2 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

【施工期日】令和２年１月１日

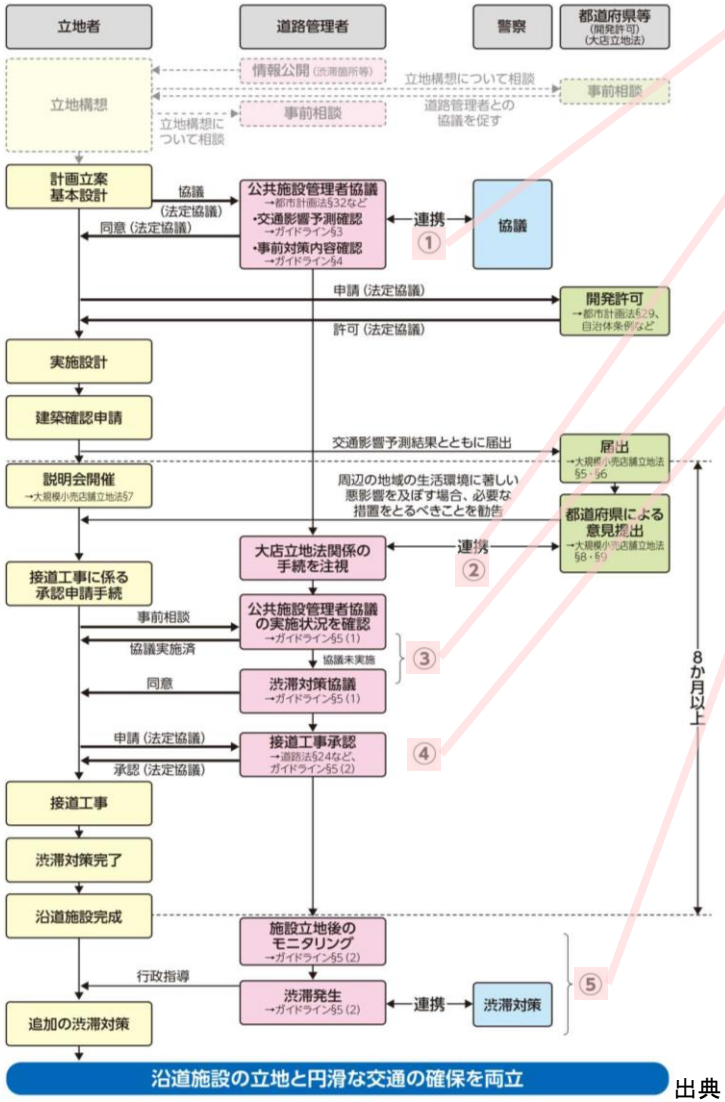
※令和2年1月1日以前に法定協議が開始された施設には適用しない

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

6.3 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います。

■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