

令和元年度 第2回 山口県道路交通渋滞対策部会

令和2年3月
山口県道路交通渋滞対策部会

目 次

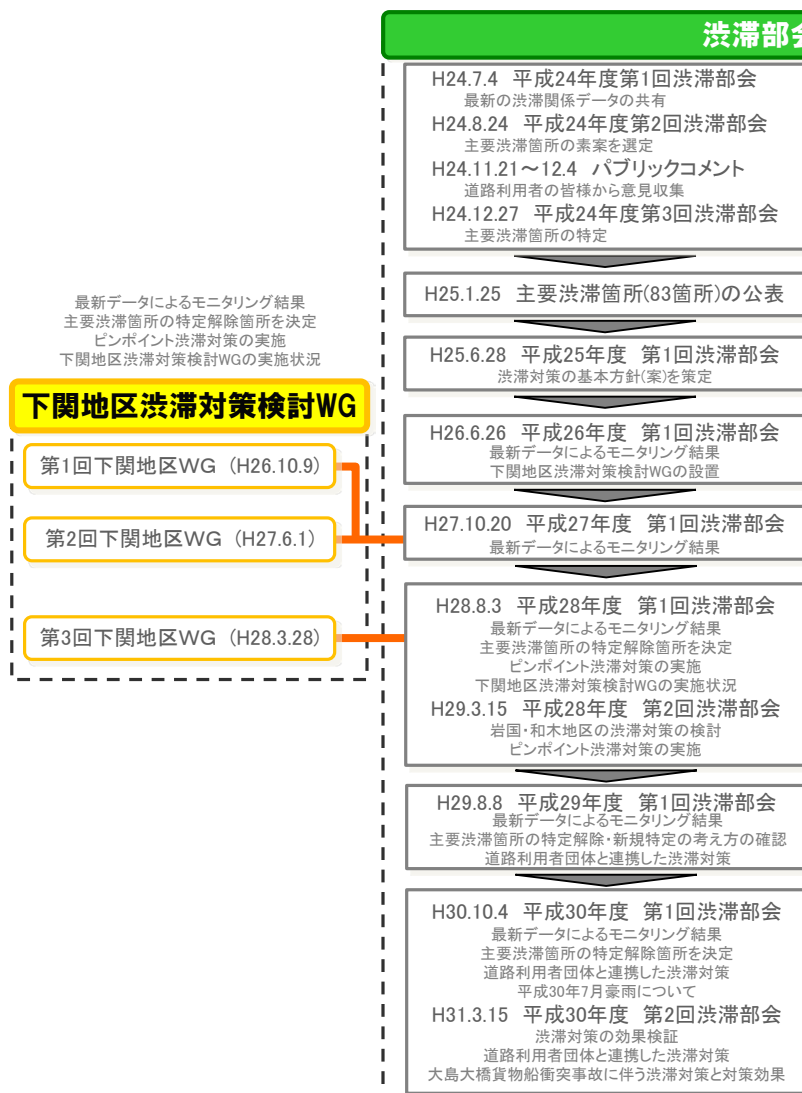
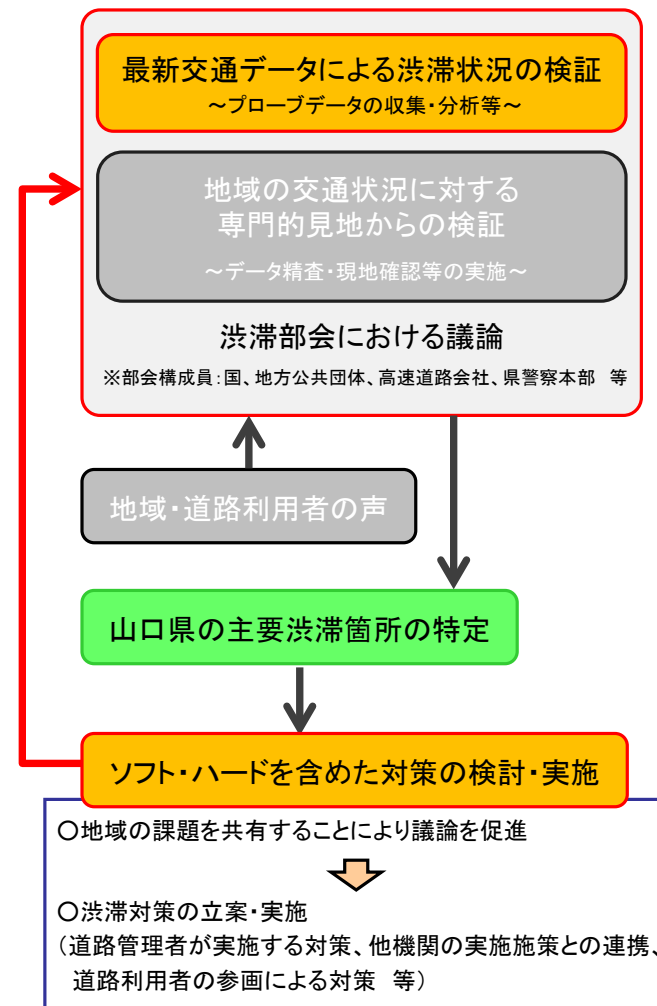
1. これまでの検討経緯
 2. 道路利用者団体と連携した渋滞対策
 3. 観光地渋滞対策
 4. 災害時交通マネジメント
 5. 重要物流道路における交通アセスメント
-

1. これまでの検討経緯

これまでの検討経緯

- 平成24年度第3回渋滞部会で議論した内容を受け、平成25年1月に「主要渋滞箇所(83箇所)」を公表。
- 「渋滞対策の基本方針」を策定、主要渋滞箇所のフォローアップを実施するとともに、必要に応じてワーキンググループを開催し、課題の共有および対策の検討等を実施。
- 令和元年度第1回渋滞部会においては、主要渋滞箇所1箇所の特定解除を決定、道路利用者団体と連携した渋滞対策について確認等を実施。
- これまでに、計9箇所の主要渋滞箇所の特定解除を決定。

▼対策検討のマネジメントサイクル



R1.10.24 令和元年度 第1回渋滞部会
渋滞対策の効果検証
主要渋滞箇所の特定解除
道路利用者団体と連携した渋滞対策
観光地渋滞対策

令和2年3月 令和元年度第2回渋滞部会

- 道路利用者団体と連携した渋滞対策
- 観光地渋滞対策
- 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

主要渋滞箇所の選定状況（山口県全体）

- 主要渋滞箇所として83箇所（一般道路）を特定し、H28.8に5箇所、H30.10に3箇所、R1.10に1箇所を解除。現在全74箇所。
 ＜箇所内訳＞ 岩国市・和木町：17、周南市・下松市：13、防府市：6、山口市：10、山陽小野田市・宇部市：11、下関市：14 その他：3（萩市：1、柳井市：2）
- 山口県内で主要渋滞箇所が多く分布している6地区について対応方針を作成。

◇山口県内の主要渋滞箇所（一般道）

	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
H24. 12 当初	83箇所	3エリア ※9区間、24箇所が含まれる	14区間 ※40箇所が含まれる	19箇所
H28. 8 解除後	78箇所	3エリア ※9区間、24箇所が含まれる	13区間 ※35箇所が含まれる	19箇所
H30. 10 解除後	75箇所	3エリア ※23箇所が含まれる	12区間 ※33箇所が含まれる	19箇所
R1. 10 解除後	74箇所	3エリア ※23箇所が含まれる	12区間 ※33箇所が含まれる	18箇所

＜山口県内の特定解除箇所一覧＞

交差点名	箇所住所	対策事業名	解除年度
千代町	山陽小野田市小野田	小野田地区交差点改良	H28
労災病院入口	山陽小野田市小野田	小野田地区交差点改良	H28
栄町	山陽小野田市栄町	小野田湾岸道路	H28
山の田	下関市山の田本町	下関北バイパス	H28
綾羅木駅前	下関市綾羅木駅本町	下関北バイパス	H28
新鰐石橋	山口市宮島町	山口防府線（自歩道対策）	H30
秋根北町	下関市秋根北町	（都）長府綾羅木線ほか1線	H30
垢田の辻	下関市垢田町	下関北バイパス、信号現示調整	H30
高磯	下関市王司	下関美祢線交通安全事業	R1



- ### ◆特定解除箇所一覧

○:課題なし、▲:課題あり

[illegible]

● 山口県内の下記3箇所(山口市:1箇所、下関市:2箇所)について、対策事業が完了し、データによる分析および合同現地点検結果を踏まえ、平成30年度山口県道路交通渋滞対策部会(H30.10.4)において審議を行った結果、**主要渋滞箇所の特定期解除**を決定。

◆特定解除箇所一覧

番号	交差点名	市町	対策事業名	主道路		従道路		旅行速度 H29点検	旅行速度 H30点検	H30 審議 結果
				路線名	道路管理者	路線名	道路管理者			
①	新鰐石橋	山口市	山口防府線(自歩道対策)	山口防府線	山口県	山口小郡秋穂線	山口県	○	○	解除
②	秋根北町	下関市	(都)長府綾羅木線ほか1線	下関長門線	山口県	安岡港長府線	山口県	○	○	解除
③	垢田の辻	下関市	下関北バイパス、信号現示調整	下関港安岡線	山口県	市道垢田線他	下関市	○	○	解除



○: 課題なし
▲: 課題あり

【平成30年度第1回山口県道路交通渋滞対策部会 実施概要】

日 時 : 平成30年10月4日(木)14:00~15:10
場 所 : 山口県庁 県政資料館2階 第1会議室
参加者 : 国土交通省 中国地方整備局、中国運輸局
山口県、山口県警察本部、西日本高速道路(株)
山口県トラック協会、山口県バス協会、山口県タクシー協会

凡 例

● H30特定解除箇所

<道路種別>

高速道路

一般県道以上

市町道

主要渋滞箇所の特定期解除箇所(令和元年度)

- 山口県内の高機交差点(下関市)について、対策事業が完了し、データによる分析および合同現地点検結果を踏まえ、令和元年度山口県道路交通渋滞対策部会(R1.10.24)において審議を行った結果、**主要渋滞箇所の特定期解除**を決定。

◆特定解除箇所一覧

○:課題なし、▲:課題あり

番号	交差点名	市町	対策事業名	主道路		従道路		旅行速度 H30点検	旅行速度 R1点検	R1 審議 結果
				路線名	道路管理者	路線名	道路管理者			
①	高機	下関市	下関美祢線交通安全事業	国道491号	山口県	下関美祢線	山口県	○	○	解除



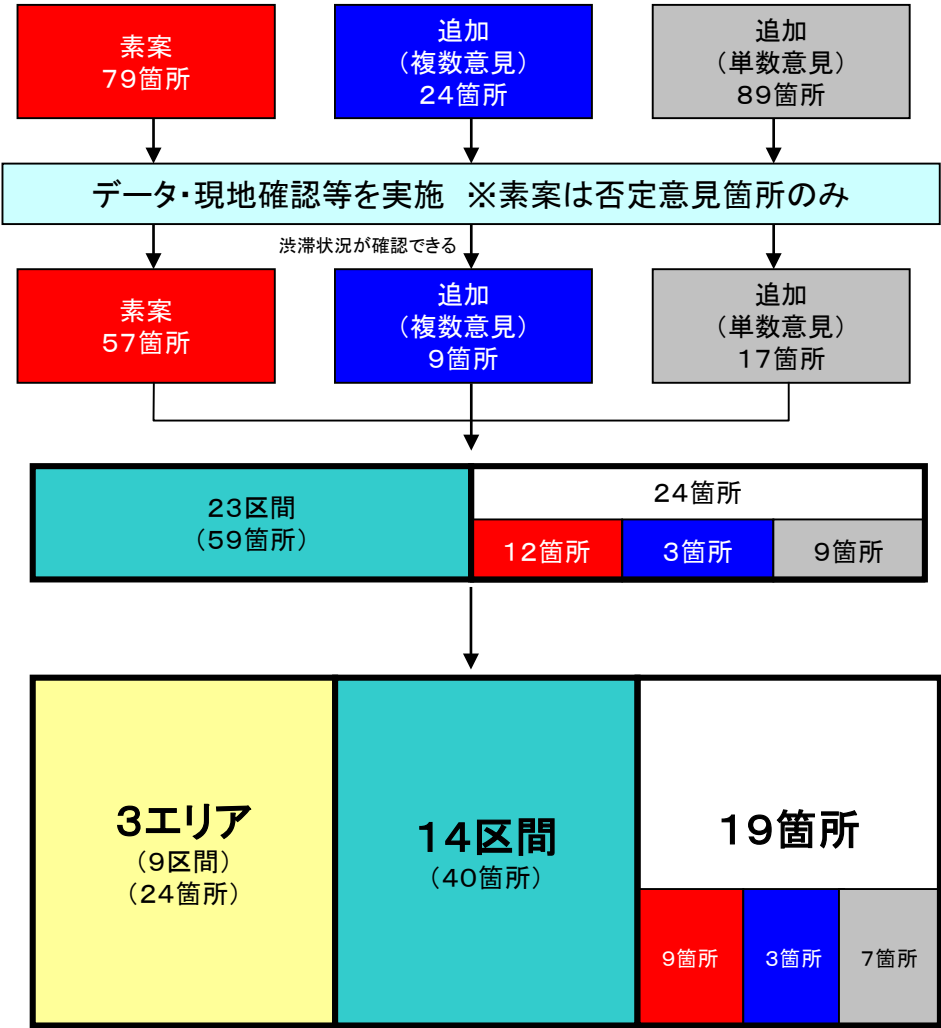
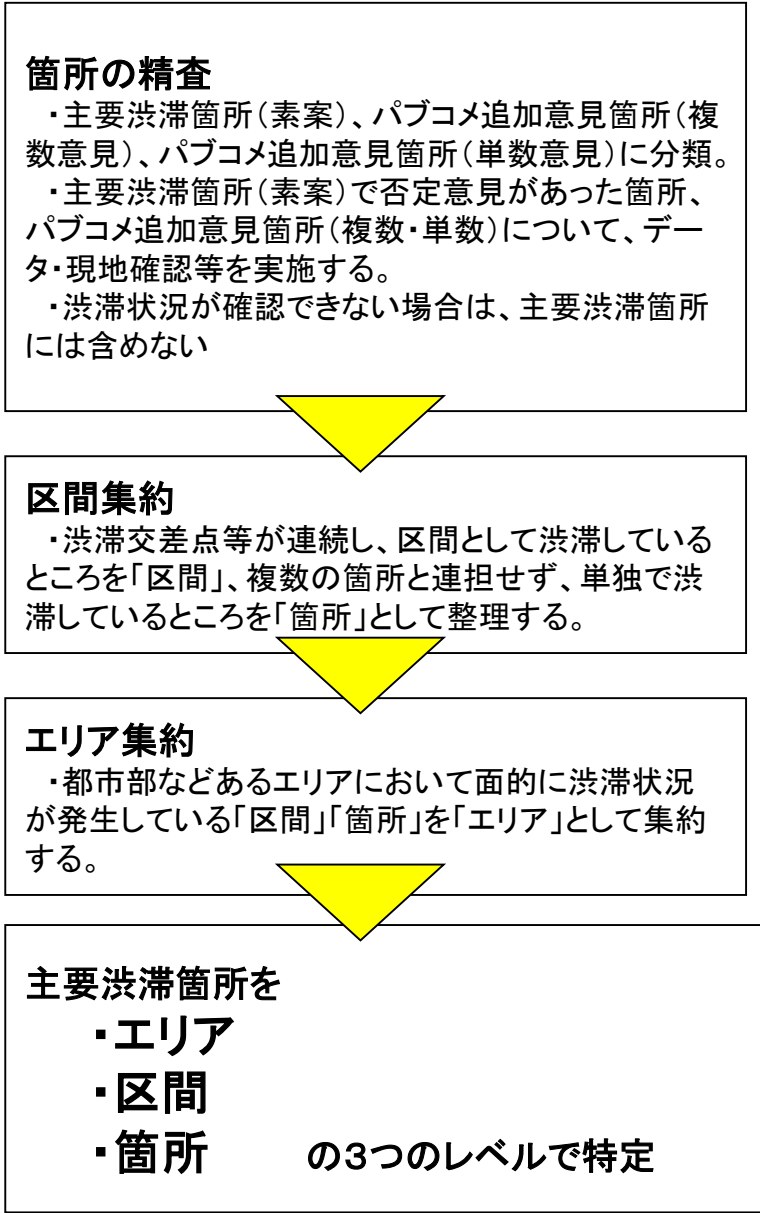
【令和元年度第1回山口県道路交通渋滞対策部会 実施概要】

日 時 : 令和元年10月24日(木)14:00~

場 所 : 山口県庁 4階 共用第4会議室

参加者 : 国土交通省 中国地方整備局
山口県、山口県警察本部、西日本高速道路(株)
山口県トラック協会、山口県バス協会、山口県タクシー協会

【参考】主要渋滞箇所(一般道)の特定方法



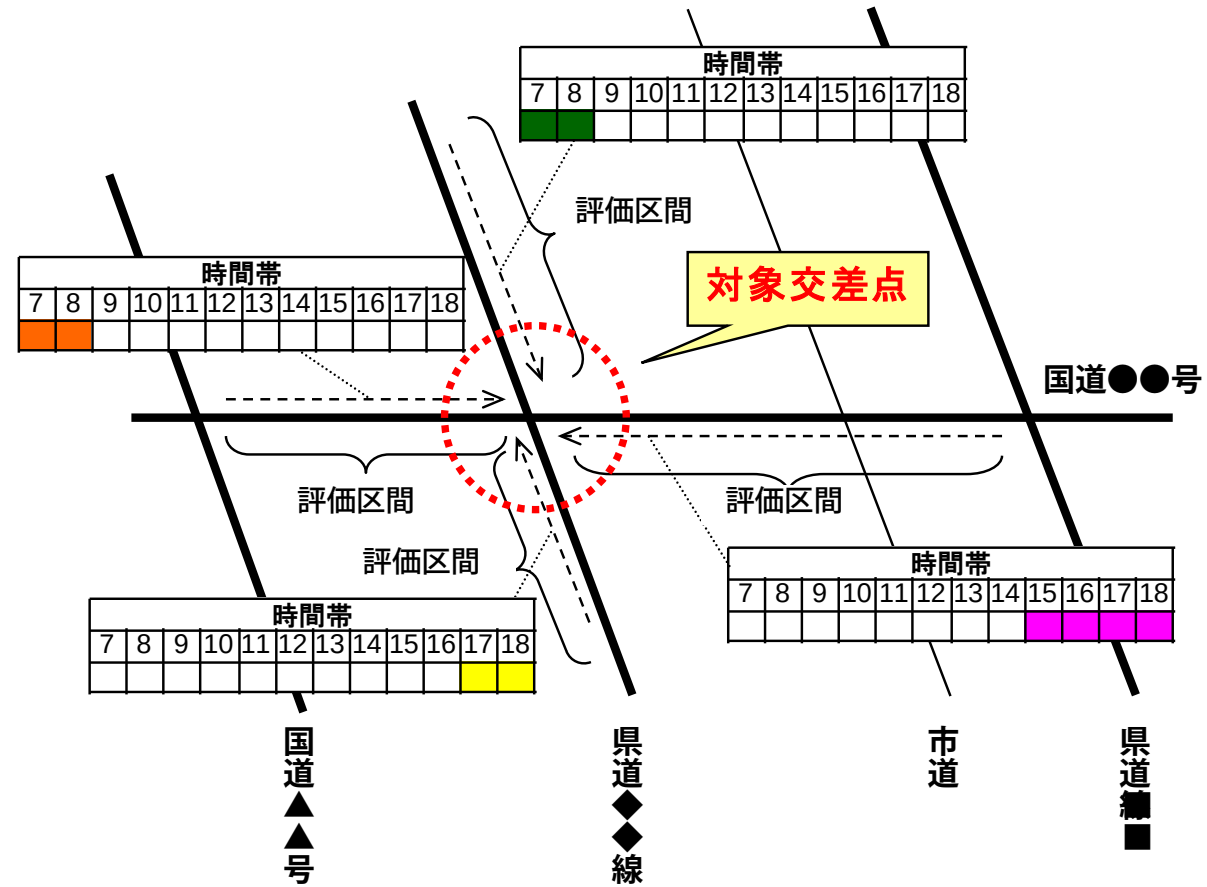
※今回選定されなかった場所も含め、継続的な検討・現地状況のフォローを実施します。

【参考】主要渋滞箇所の選定基準について

- 対象交差点の全ての流入方向で、旅行速度が20km/h以下となる時間帯数の合計値にて判定する。
- 主要渋滞箇所の選定基準は、対象交差点の旅行速度が20km/h以下となる時間帯が、流入方向の1方向あたり2時間以上となる交差点とする。(十字路(4枝交差点)の場合は8時間以上が対象(下図参照))

例) 下図の場合、20km/h以下となる総時間帯数は、■(4) + ■(2) + ■(2) + ■(2)の「10時間」となり、4枝交差点の場合の選定基準「8時間」を上回っているため、主要渋滞箇所として選定する。

▼20km/h以下となる総時間帯数のイメージ(4枝交差点の場合)



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

2. 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>

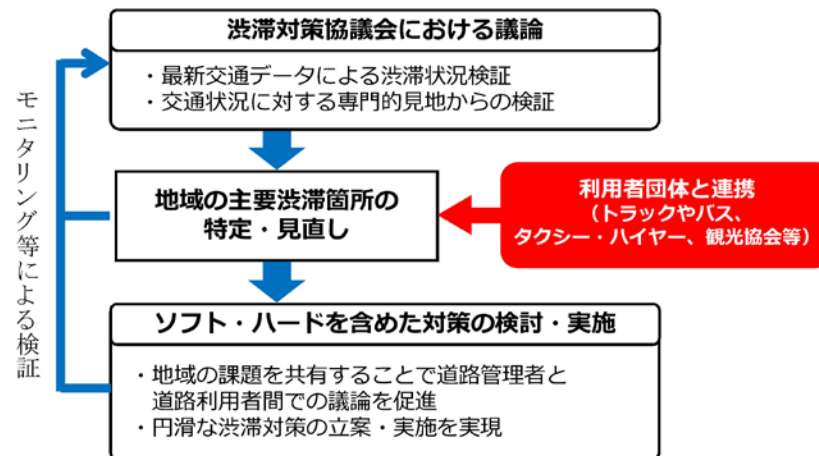
- ・最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(令和元年11月時点)
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)

- 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

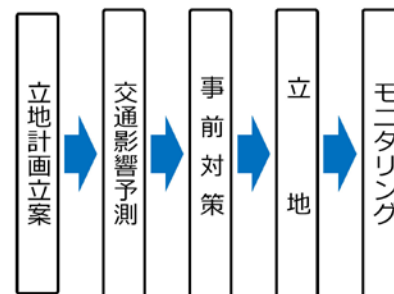
[渋滞対策の流れ]



[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>

- 主要渋滞箇所の馬屋線交差点(周南市)は、大学等の高等教育機関へのアクセス道路を有し、国道2号の下り方向で朝夕を中心に速度低下が発生している。
- 現況の右折レーンは50mとピーク時の右折交通を捌くには不足しており、中央分離帯の幅員を縮小し、右折レーンを70mに延伸することで必要な滞留長を確保する。

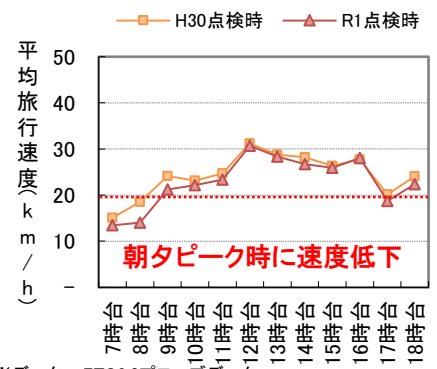
国道2号 馬屋線交差点

下り方向の右折レーンの延伸(50m→70m)により、右折交通の滞留長を確保。

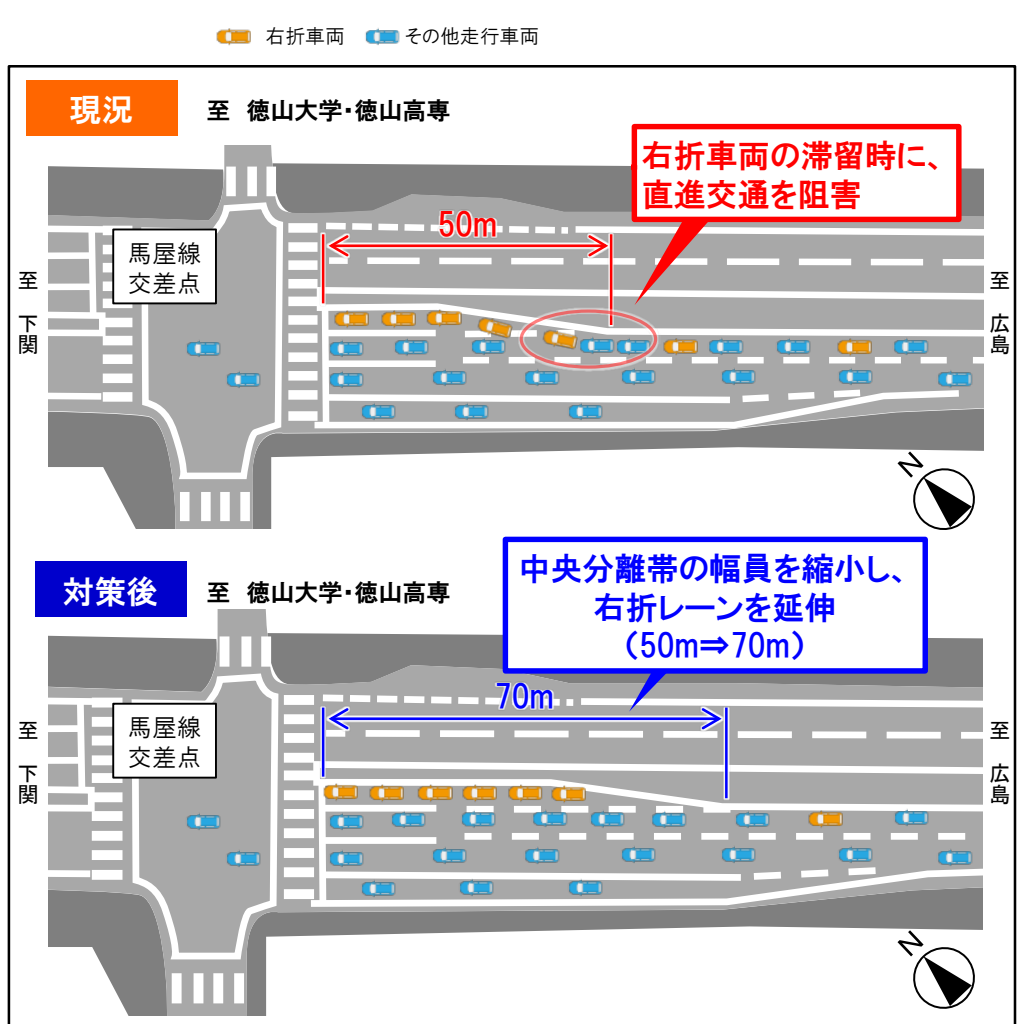
位置



速度低下状況(下関方面:下り方向)



対策イメージ



※データ: ETC2.0プローブデータ
H30年点検: H29.3~H30.3(平日平均)、R元年度点検: H30.4~H31.3(H30.7除く平日平均)

3. 観光地渋滞対策

- 下関市街における2019GWの速度低下状況は、2018GWより緩和した傾向にあるものの、依然として激しい速度低下となっている。
- 交通分散のため利用を促進している細江町駐車場では依然として空時間が多く、誘導する余地は十分に残されている状況である。
- プローブデータによる所要時間の実績を用い、細江町駐車場利用によるメリットをよりわかりやすく示すことで同駐車場への利用を促進するチラシ(案)を作成した。

■令和元年度第1回部会の概要

- 下関市街では、2019年GWは2018年に比べて速度低下が発生する区間、時間が緩和したもの、**依然として激しい速度低下状況**を確認。
- 2019年に新たに実施された渋滞対策により、**細江町駐車場の利用**は進んでいるものの、**依然として「空」時間が多い**状況を確認。
- 引き続き**細江町駐車場への誘導**により**唐戸地区周辺駐車場の利用分散を図る必要**があり、新たな広報手段(利用促進チラシ)の検討を確認。
- 委員からの主な意見:「迂回誘導による徒歩移動への配慮や周辺観光資源の広報手法などの検討を要望する」

■細江町駐車場利用促進チラシ(案)の作成

- プローブデータを活用した唐戸駐車場・細江町駐車場への所要時間、細江町駐車場利用のメリットを訴求するチラシ(案)を作成。
- 細江町駐車場利用者の徒歩移動を想定し、主要な観光資源に加え公衆トイレや消防防災学習館(利用無料)の案内、徒歩ルート上の概況や魅力、周辺で実施中のサービス(レンタサイクル)情報を掲載することで、行動変容による配慮や付加価値を発信。

■今後の予定

- 2020年GW前を目標に、チラシの印刷物を高速道路のSA/PA(山口県・福岡県内)、山口県内の一部道の駅等に陳列するとともに下関市のHP、SNSを通じた展開を予定。
- 細江町駐車場にてチラシ持参数をカウントし浸透状況を把握することで、渋滞対策の継続的な実施へフィードバックを予定。

駐車場の満空状況

▼細江町駐車場の満空状況

2018から2019で若干利用は進むも「空」時間が多い

[illegible]

※まちナビShimonoseki の提供情報より

作成した細江町駐車場利用促進チラシ(案)

※次頁に拡大したものを再掲



急がば回れ! 混雑を迂回してスムーズに移動しましょう



オススメする綾江町駐車場や
観光スポットなど



歩いて見つける、今までと違う下関の楽しみ方

車体と上枠部分で17個、前後の部品で12個、計29個のボルト、ナットとナット、さまざまなサイズのワッシャーが用いられている。

たぶん、組み立て作業は車庫や車場でほぼ完了で約20分、車の走れる平坦な道は歩きや走り、道に沿ったお散歩コースをたづねてシステムまで、途中で1台並行に走ったクルマにもコメントや、観察者が目の前の道に「はいっからっ様了」/「ペンギンさん、アタリか来るのももちろんアタリか来るよ」/「水車屋、浦田田んぼでアタリかある」/「火曜、火曜」

車庫や車場の車を走らせるだけではもったいない！下関の町を散策して、下関の魅力を見出したい。

下関市にある「海客館（かいきゃくかん）」
 下関市立中央図書館

主要な駐車場の空き情報をリアルタイムで配信中！「まちナビ」

下関の観光情報「旅しも！」

<http://chinaonline-magazine.com/>

<http://chinaonline-magazine.com/>


3. 観光地渋滞対策



そこでオススメするのが唐戸市場以外の駐車場の利用です。唐戸市場から少し離れた場所に立地している駐車場は休日であってもスムーズに利用でき、渋滞で時間を費やすよりも、スムーズに移動することができます。

得 細江町駐車場 を利用しよう

500台収容の大型駐車場で、比較的スムーズな駐車が可能！
期間限定で『駐車割引券』のプレゼントを実施しています。
詳細は裏面の「まちなび」サイトを
ご覧ください。

周辺の詳しい地図はウラ面へ！



渋滞を避けて
スイスイ走ってみませんか？

下関市では様々な場所でレンタサイクルを行っています。心地よい潮風を感じながらの移動もまた、下関の魅力の一つ。ぜひ体験してみてください。

【レンタサイクル実施スポット】

- ・下関駅北自転車駐車場
- ・カモンワーフ
- ・海峡ゆめタワー入場口
- 「ノッチャリ ノボッチャリ」

※事前予約が必要です

4. 災害時交通マネジメント

- 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べき施策をとりまとめ。
- 災害による渋滞発生の教訓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。

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

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

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括的な組織を構築し、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

(3) 災害に配慮した道路構造等の見直し

- 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S・A・P・A等の容量拡大

(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

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。
- 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。

(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

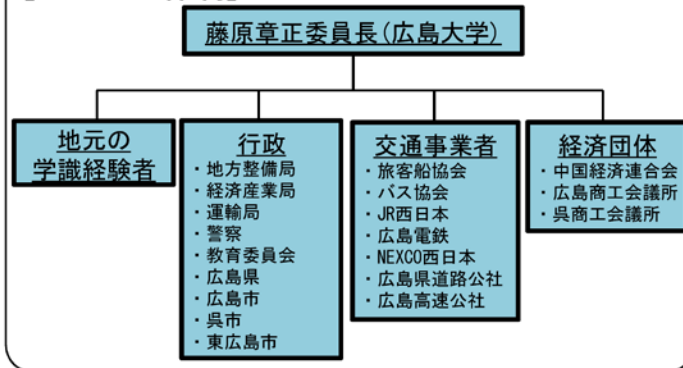
- 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- 常時の交通マネジメントのルールにとられない迅速で柔軟な施策を展開

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】



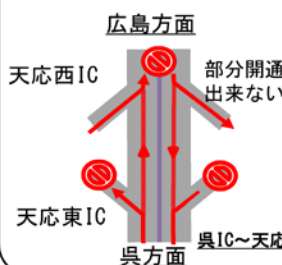
各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

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

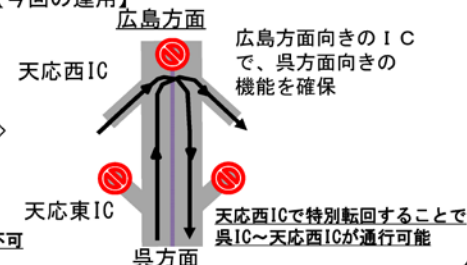
○バス専用レーンの設置 (国道31号)



○ICの逆走運用 (広島呉道路天応西IC) 【通常運用時】



【今回の運用】



呉IC～天応東ICは通行不可

天応西ICで特別転回することで
呉IC～天応西ICが通行可能

- 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。
- 災害時の迅速な渋滞対策に加えて平常時から関係者間の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。

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(左右折レーン設置・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、モバトウ、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

通勤交通強靱化に向けた取組み

- 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
■通勤交通強靱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
■通勤交通強靱化訓練(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

● 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。

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



検討会による主な施策概要

■ 災害時の取組み

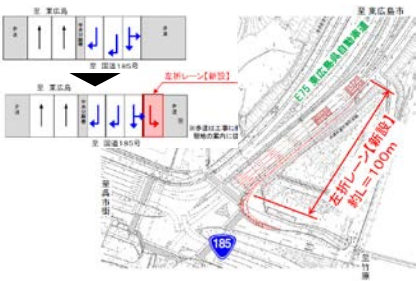
● ソフト対策（広域迂回誘導等）



● 公共交通機関との連携（災害時BRTの運行等）

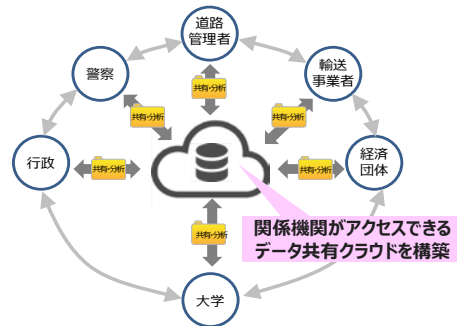


● ハード対策（交差点改良等）



■ 平常時の取組み

● 情報収集・提供の高度化（データ共有クラウド構築等）



● 通勤交通強靱化に向けた取組み



● 災害時交通マネジメント総合訓練



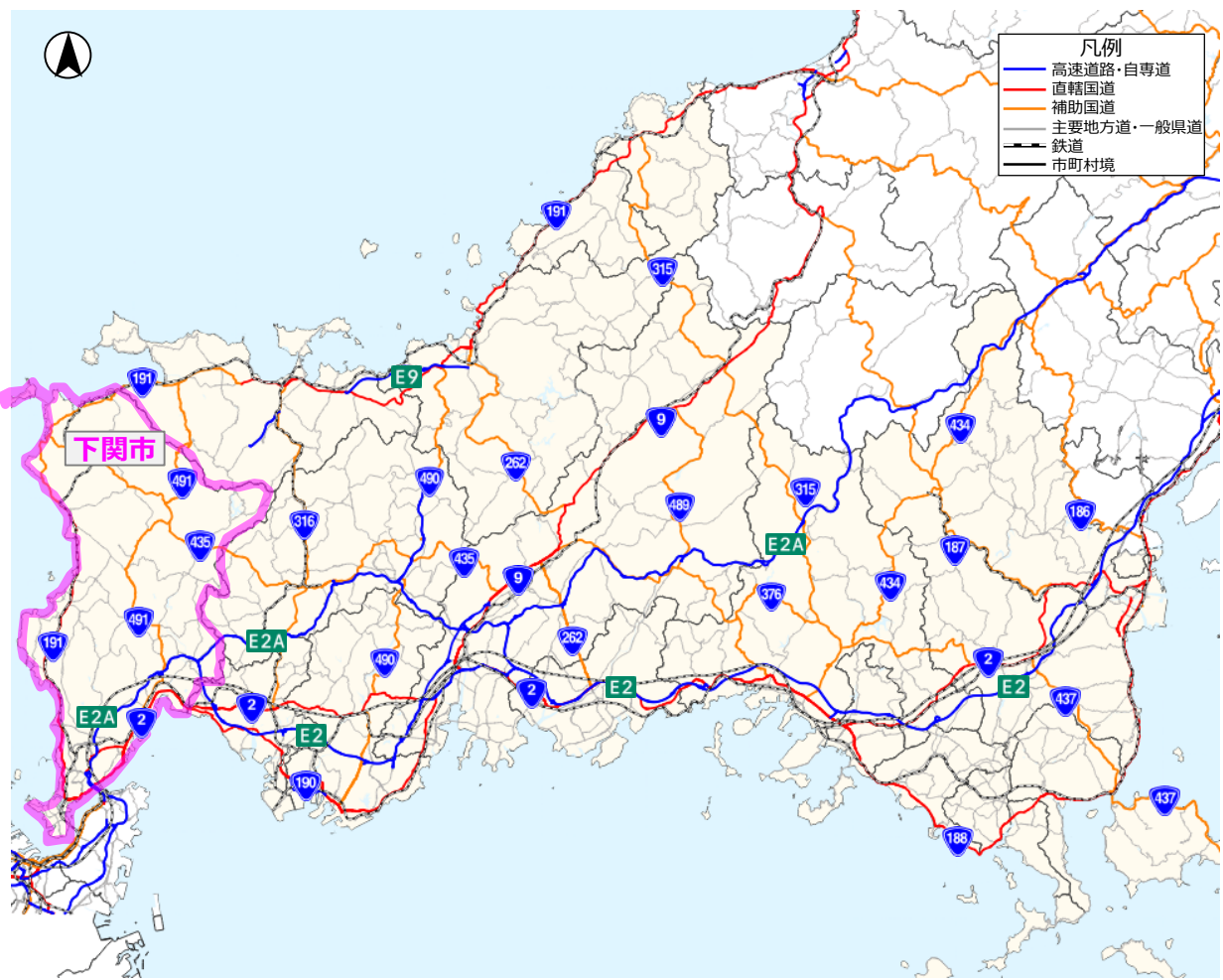
- 山口県における災害時交通マネジメント検討会の設置例として、下関都市圏の経済界・学識経験者・交通事業者・行政等が連携して災害時の交通マネジメントに取り組むことが想定される。

山口県における検討会の設置例(下関都市圏)

■ 想定される委員

- 山口大学大学院創成科学研究科 榊原教授
- 山口大学大学院創成科学研究科 鈴木准教授
- 中国経済連合会 部長
- 下関商工会議所 専務理事
- 九州旅客船協会連合会 専務理事
- 山口県バス協会 専務理事
- 山口県トラック協会 専務理事
- 西日本旅客鉄道株式会社広島支社 企画課長
- サンデン交通株式会社 専務理事
- 第七管区海上保安本部 下関海上保安署長
- 中国運輸局交通政策部 交通企画課長
- 中国運輸局山口運輸支局 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
- 中国地方整備局山口河川国道事務所 総括保全対策官
- 山口県警察本部交通部 交通規制課長
- 山口県教育委員会 義務教育課長
- 山口県教育委員会 高校教育課長
- 山口県観光スポーツ文化部 交通政策課長
- 山口県土木建築部 道路建設課長
- 下関市都市対策部 都市計画課長
- 下関市都市対策部 交通対策課長
- 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

■ 位置図(下関都市圏)



5. 重要物流道路における交通アセスメント

- 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】

商業施設が渋滞要因 約1割 (約1,200箇所)

その他 約7,800箇所

【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】

年	店舗数
H22	6,602
H23	7,125
H24	9,178
H25	9,893
H26	10,251

約5割増加

出典) 全国大型小売店総覧より作成

【商業施設への右折待ちによる渋滞が発生】

【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】

計画・立地の流れ

計画立案・基本設計

実施設計

工事着手

立地

既存の立地許可制度 (大店立地法等)

- 立地者は施設敷地内での対策を中心に計画。

道路管理者

道路法第24条

- 接道工事の承認審査では、乗入口の位置などの確認が中心。
- 承認の際に、渋滞した場合の事後対策を明確にしていない。

渋滞状況等をモニタリングする枠組みになっていない。
事後対策を実施する枠組みになっていない。

今後の方向性

- ① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。

② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。
- ③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。

④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン (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

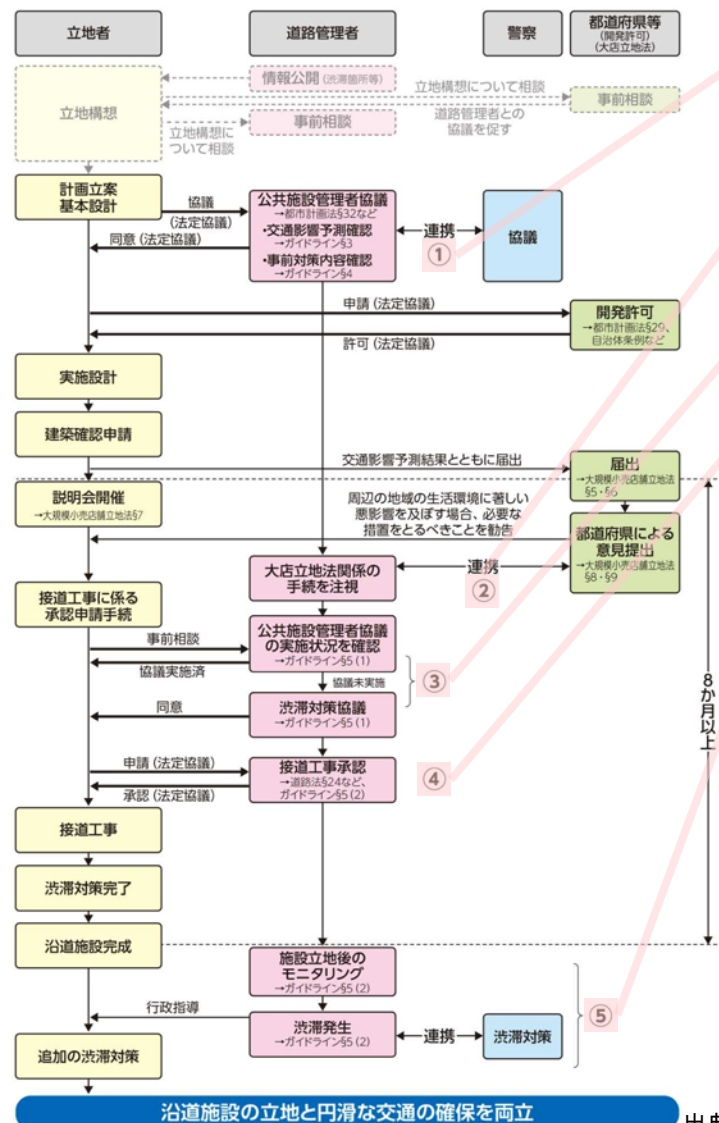
※令和2年1月1日以前に法定協議が開始された施設には適用しない

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

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