
令和元年度

第2回鳥取県道路交通渋滞対策部会

令和2年3月

鳥取県幹線道路協議会 道路交通渋滞対策部会

目次

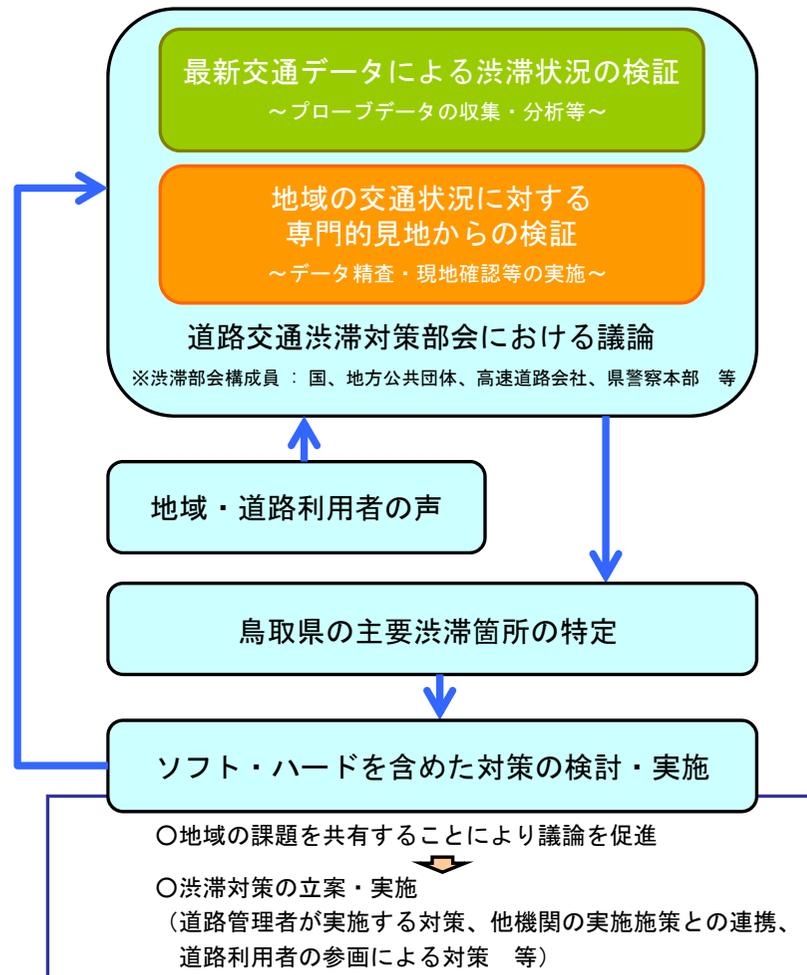
1. 渋滞部会の概要	.....	P. 1
1.1 目的と検討経緯		
1.2 前回部会における主な意見と対応方針【報告事項】		
2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ	.....	P. 4
2.1 渋滞対策実施状況【報告事項】		
2.2 次年度以降の渋滞対策事業の紹介【報告事項】		
3. その他渋滞対策	.....	P. 13
3.1 鳥取市「ノルデ運動」(中間報告)		
4. 災害時交通マネジメント	.....	P. 15
4.1 道路の耐災害性強化に向けた提言(R元年7月)		
4.2 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会		
4.3 鳥取県における災害時交通マネジメント検討会の設置例		
5. 重要物流道路における交通アセスメント	.....	P. 21
5.1 重要物流道路における交通アセスメントの背景		
5.2 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)		
5.3 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)		

1. 渋滞部会の概要

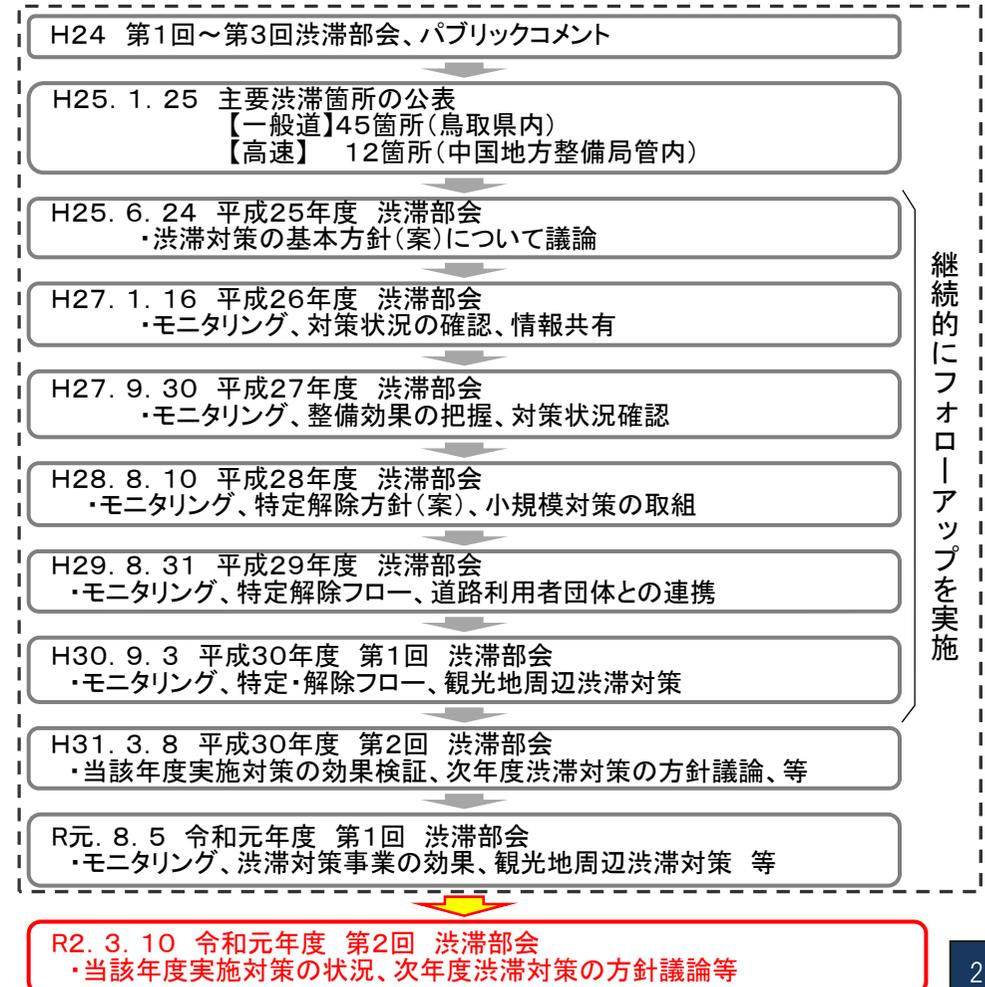
1.1 目的と検討経緯

- 【目的】** ・鳥取県道路交通渋滞対策部会(以降、渋滞部会)は、鳥取県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、関係機関が渋滞箇所の渋滞原因や課題、効果的・効率的な渋滞対策を議論することを目的としています。
- 【検討経緯】** ・平成24年度に、統一的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出。道路利用者等の意見を踏まえて、平成25年1月に「地域の主要渋滞箇所」を特定し、公表しています。
- ・平成25年度以降、渋滞部会において、主要渋滞箇所のモニタリング、効果的な渋滞対策について議論を行い、フォローアップを実施しています。

◆ 対策検討のマネジメントサイクル



◆ これまでの取り組み



1.2 前回部会における主な意見と対応方針【報告事項】

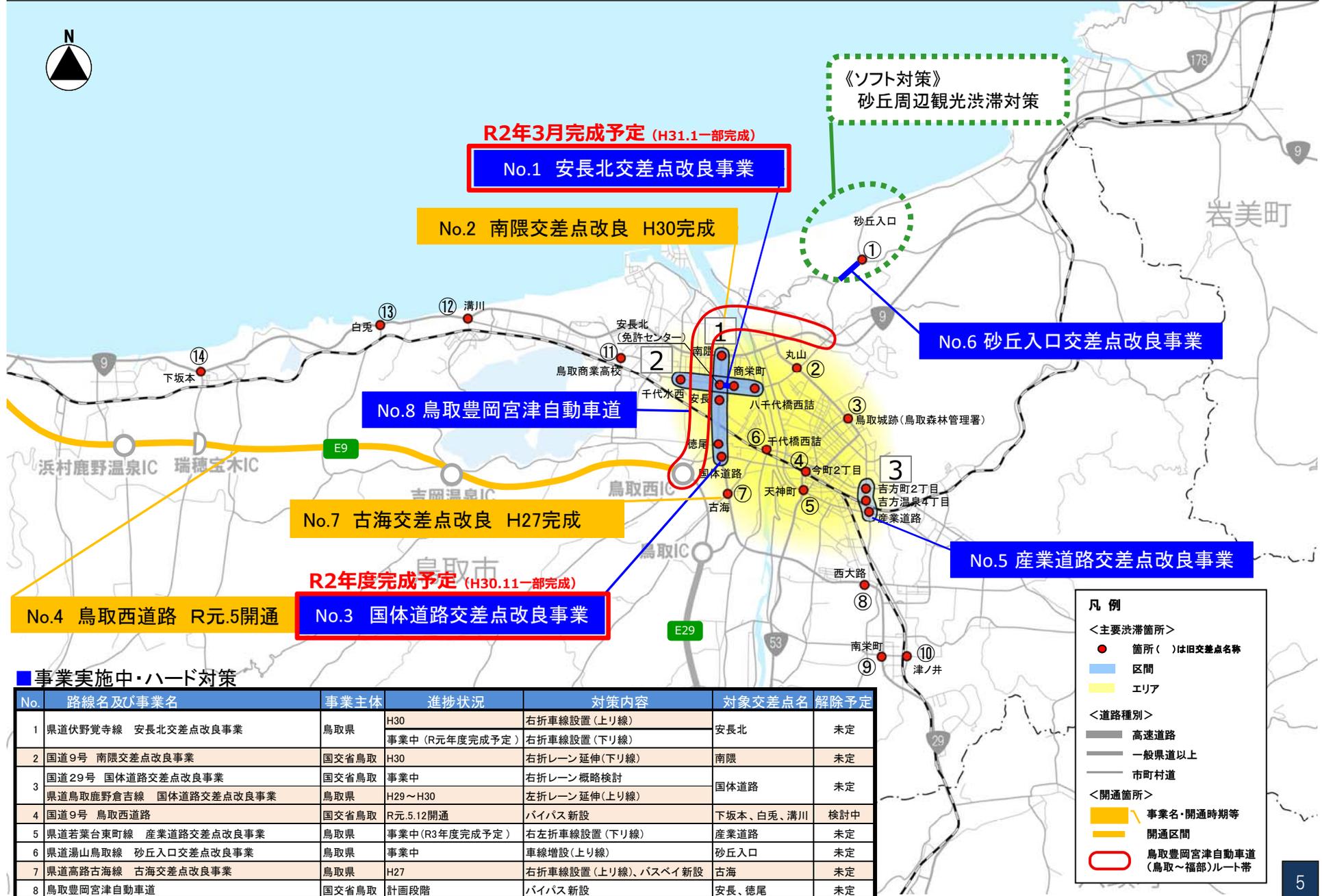
・前回の第1回部会(R元.8.5)における主な意見とその対応方針については以下のとおりです。

■令和元年度 第1回鳥取県渋滞対策部会における主な意見と対応方針

主な意見		対応方針
1) 渋滞対策事業	<ul style="list-style-type: none"> ・国道29号国体道路交差点改良事業について、右折レーンの延伸が本線の北向き車線に影響が出ないようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・右折レーンの延伸について、国道29号下り(北向き)車線に影響が出ない範囲にて、交差点改良を行う予定です。
	<ul style="list-style-type: none"> ・GWの鳥取自動車道の渋滞について、電光掲示板や道路情報板の活用によるドライバーへの情報提供を検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・電光掲示板や仮設誘導看板等の設置による情報提供を検討します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥取西道路の吉岡温泉ICあたりで、夕方、東側に向かう車で速度低下による自然渋滞が発生している。ドライバーに注意喚起をする方法を検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・注意喚起の方法について、引き続き検討します。
2) 特定解除	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥取西道路の開通に伴う渋滞箇所の解除について、引き続き解除フローの取り扱いについて検討し、交通状況の経過も見ながら議論したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通状況の経過を見ながら、引き続き検討を進めていきます。
3) 観光地周辺渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地周辺の渋滞対策は、今後も引き続き関係機関が連携して渋滞対策に取り組んでほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥取市周辺渋滞対策協議会にて、GWにおける観光地周辺の渋滞対策を、引き続き検討します。
4) 情報共有	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞対策事業の効果や、ETC2.0で得られる情報等、適宜情報提供いただきたい。 (季節的、傾向的な情報で構わない。) 	<ul style="list-style-type: none"> ・提供内容や時期、提供方法等を、引き続き検討します。

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

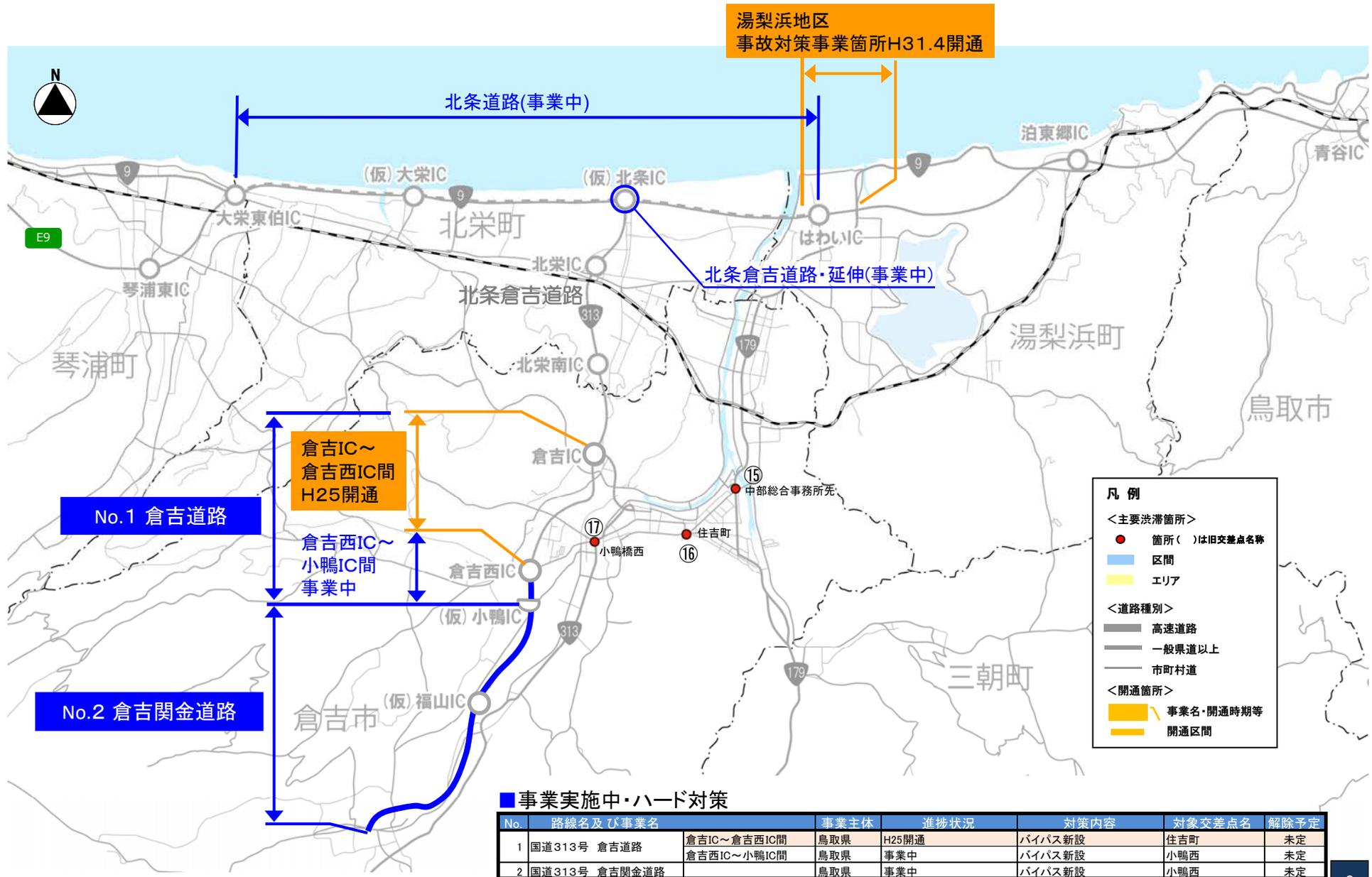
2.1 渋滞対策実施状況①(東部地区)



事業実施中・ハード対策

No.	路線名及び事業名	事業主体	進捗状況	対策内容	対象交差点名	解除予定
1	県道伏野覚寺線 安長北交差点改良事業	鳥取県	H30	右折車線設置(上り線)	安長北	未定
			事業中 (R元年度完成予定)	右折車線設置(下り線)		
2	国道9号 南隈交差点改良事業	国交省鳥取	H30	右折レーン延伸(下り線)	南隈	未定
3	国道29号 国体道路交差点改良事業	国交省鳥取	事業中	右折レーン概略検討	国体道路	未定
			鳥取県	H29～H30			左折レーン延伸(上り線)
4	国道9号 鳥取西道路	国交省鳥取	R元.5.12開通	バイパス新設	下坂本、白兔、溝川	検討中
5	県道若葉台東町線 産業道路交差点改良事業	鳥取県	事業中 (R3年度完成予定)	右左折車線設置(下り線)	産業道路	未定
6	県道湯山鳥取線 砂丘入口交差点改良事業	鳥取県	事業中	車線増設(上り線)	砂丘入口	未定
7	県道高路古海線 古海交差点改良事業	鳥取県	H27	右折車線設置(上り線)、バスベイ新設	古海	未定
8	鳥取豊岡宮津自動車道	国交省鳥取	計画段階	バイパス新設	安長、徳尾	未定

2.1 渋滞対策実施状況②(中部地区)



2.1 渋滞対策実施状況③(西部地区)



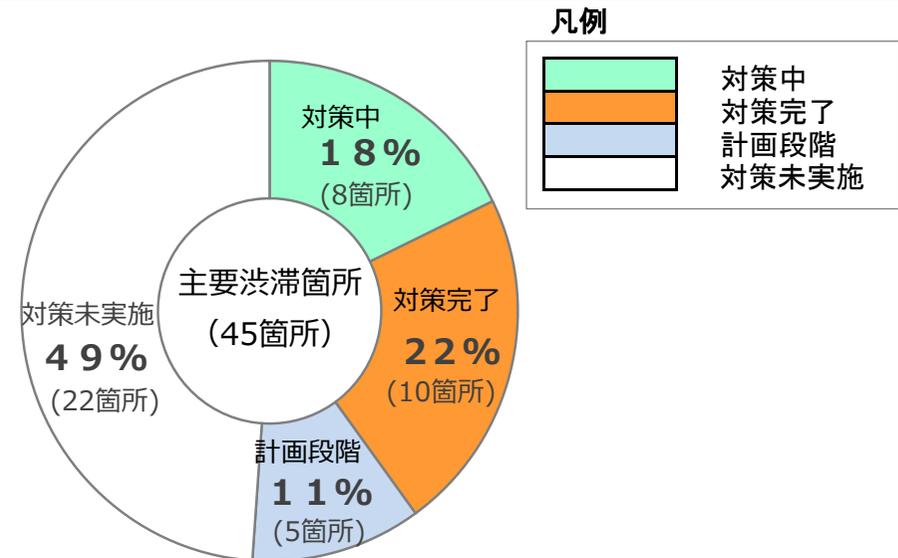
2.1 渋滞対策実施状況(まとめ)

- ・鳥取県内の渋滞対策実施状況は以下のとおりです。
- ・課題の状況を把握・共有するとともに、関係機関が連携し渋滞対策を推進していきます。
- ・今後、渋滞状況等から対策の優先度を整理し、効果的な対策を検討していきます。
- ・また、未対策箇所について、ピンポイント対策や別線整備を含め対策を検討していきます。

■ 渋滞対策実施状況一覧

番号	交差点名称	道路管理者	対策内容
1	皆生	県	
2	安長北(免許センター)	県	交差点改良(東側流入部右折レーン設置:H30) 交差点改良(西側流入部右折レーン設置:R2.3完成予定) 別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取~福部):計画段階)
3	南隈	国	交差点改良(東側流入部右折レーン延伸:H30) 別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取~福部):計画段階)
4	国体道路	県 国	交差点改良(西側流入部左折レーン設置:H30) 交差点改良(北側流入部右折レーン延伸:R2年度完成予定) 別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取~福部):計画段階)
5	卸団地入口	県	
6	加茂町2丁目	国	
7	西福原1丁目	国	
8	公会堂前	国	
9	米原	県	
10	労災病院入口	県	
11	米子食品団地入口	県	
12	二本木	県	交差点改良(右左折レーン新設及び延伸:H28)
13	天神町	国	
14	錦町3丁目	県	交差点改良(左折レーン増設:R3年度完成予定)
15	鳥取商業高校	県	
16	丸山	国	
17	中部総合事務所先	県	
18	総合事務所前	県	
19	白兔	国	別線整備(鳥取西道路:R元.5開通)
20	住吉町	県	別線整備(倉吉道路(倉吉IC~倉吉西IC間):H25開通)
21	八千代橋西詰	県	
22	南栄町	国	
23	吉方町2丁目	県	
24	今町2丁目	国	
25	日吉津東	国・県	交差点改良(右左折レーン新設及び延伸:H28)
26	津ノ井	県	
27	陰田町	国	
28	鳥取城跡(鳥取森林管理署)	国	
29	産業道路	県	交差点改良(県道下り線右左折車線新設:R3年度完成予定)
30	砂丘入口	県	交差点改良(県道上り線車線増設:R3年度完成予定)
31	千代橋西詰	県	
32	小鴨橋西	県	別線整備(倉吉関金道路)
33	義方町ローソン前	県	

番号	交差点名称	道路管理者	対策内容
34	長田産婦人科	県	別線整備(市道安倍三柳線)
35	溝川	国	別線整備(鳥取西道路:R元.5開通)
36	下坂本	国	別線整備(鳥取西道路:R元.5開通)
37	吉方温泉4丁目	県	
38	商業町	県	
39	千代水西	県	
40	安長	国	別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取~福部):計画段階)
41	徳尾	国	別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取~福部):計画段階)
42	古海	国	交差点改良(県道上り線右折車線新設及びバスベイ新設:H27)
43	車尾	国	交差点改良(国道9号上下右折レーン延伸:R2年度完成予定)
44	新開2丁目	県	
45	西大路	国	



■ 渋滞対策実施状況割合

2.2 次年度以降の渋滞対策事業の紹介

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

道路利用者会議と連携した渋滞対策

(国) 29号 安長交差点改良事業

- ・安長交差点は、右折車線の滞留長不足により、右折車の滞留が国道9号方面への後続直進車を阻害し、速度低下が発生しています。
- ・このため、右折車線の延伸により、円滑な交通確保を図ります。

■位置図



■事業の概要

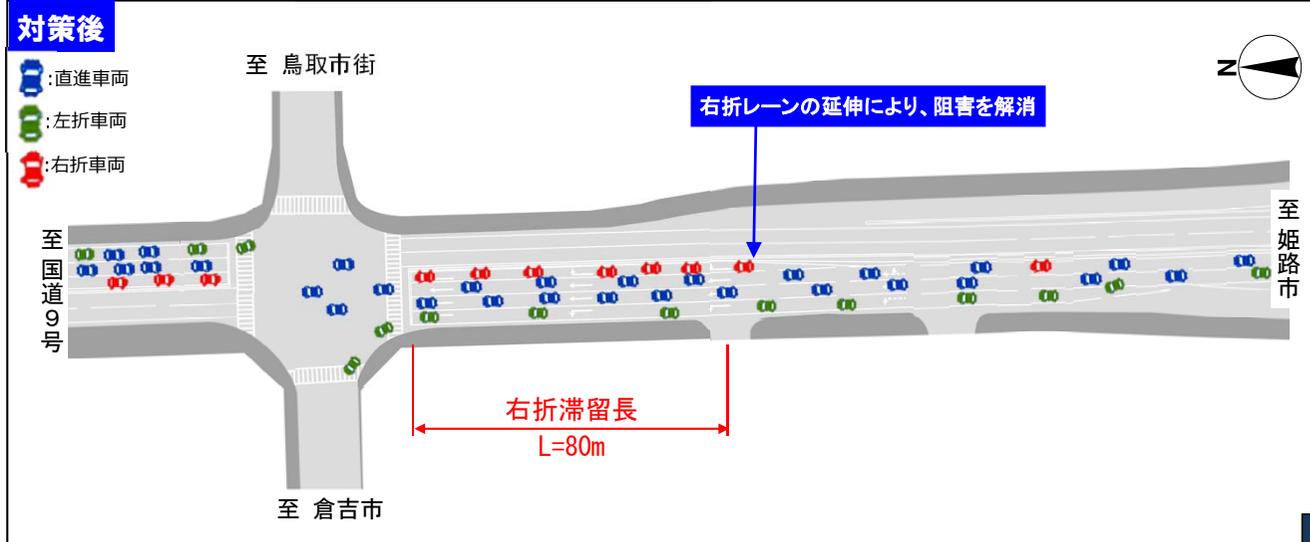
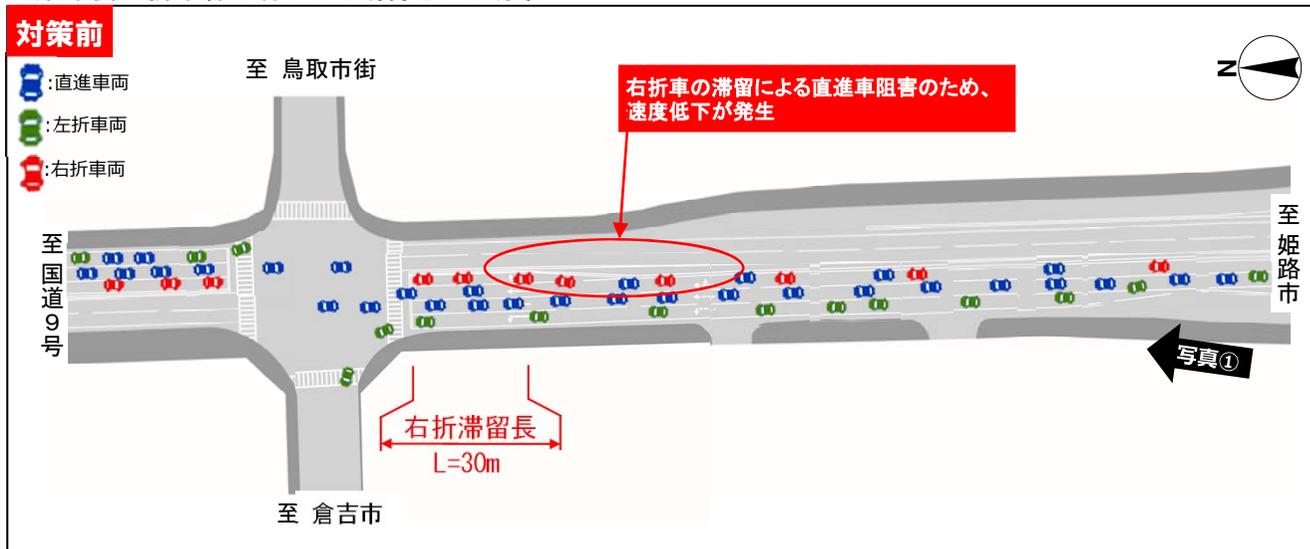
- 事業名 国道29号安長交差点改良事業
- 事業期間 令和2年度(予定)
- 事業主体 国土交通省鳥取河川国道事務所
- 事業内容
国道29号は、鳥取市内を南北に走る主要幹線道路であり、交通量の多い路線となっておりますが、当該交差点は右折レーンが短いため、後続直進車両を阻害し、渋滞が発生しています。そのため、南側流入部の右折車線を、現況の30mから80mに延伸します。

【写真①】

交通量の多い主要幹線道路で、右折レーンが短いため、後続直進を阻害し、渋滞発生



■姫路側右折車線延伸により期待される効果



2.2 次年度以降の渋滞対策事業の紹介

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

(国)9号 車尾交差点改良事業

- ・車尾交差点の国道9号東西右折レーンは滞留長不足から右折車の滞留が後続直進車を阻害し、特に東側において渋滞が発生しています。
- ・このため、右折レーン長を延伸し、右折車の滞留スペースを確保することで、円滑な交通確保を図ります。

■位置図



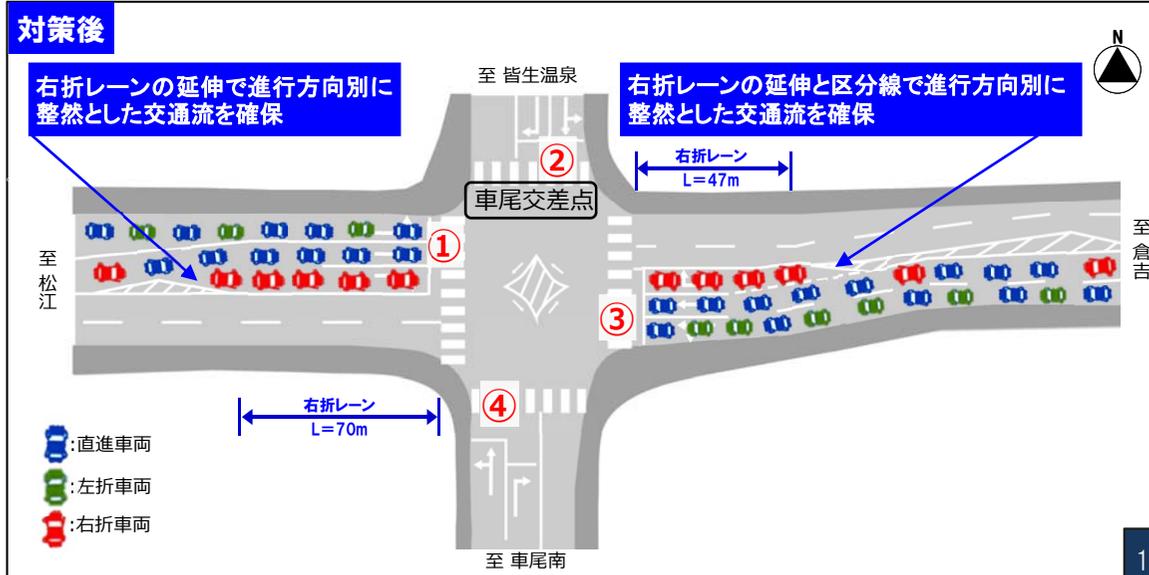
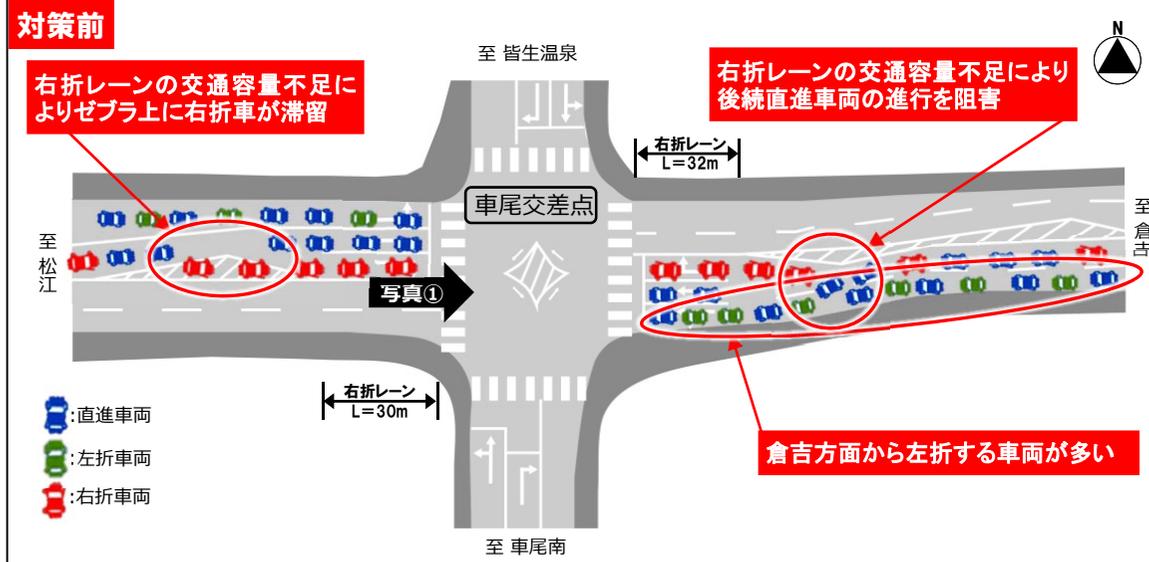
【写真①】



■事業の概要

- 事業名
国道9号 車尾交差点改良(ピンポイント対策)
- 事業期間
令和2年度(予定)
- 事業主体
国土交通省倉吉河川国道事務所
- 事業内容
当該交差点は右折レーンの容量が不足しているため、西側はゼブラ上に滞留、東側は後続直進阻害が見られるため、右折レーン長を延伸することで交通流を整理する。

■東西方向の右折レーン延伸により期待される効果



2.2 次年度以降の渋滞対策事業の紹介

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

((県) 両三柳後藤停車場線 錦町3丁目交差点改良事業)

- ・錦町3丁目交差点の県道両三柳後藤停車場線(R431側)は、公会堂前方面への左折交通が多く、車線不足で交通混雑が著しい状況にあります。
- ・このため、公会堂前方面の左折車線を増設することで、スムーズな流れを確保します。

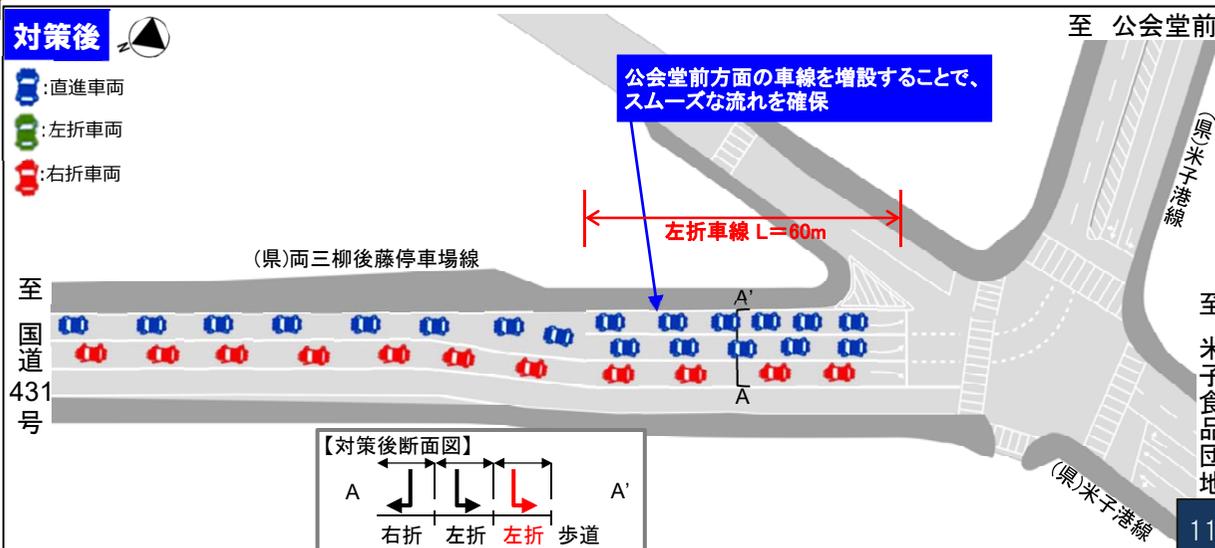
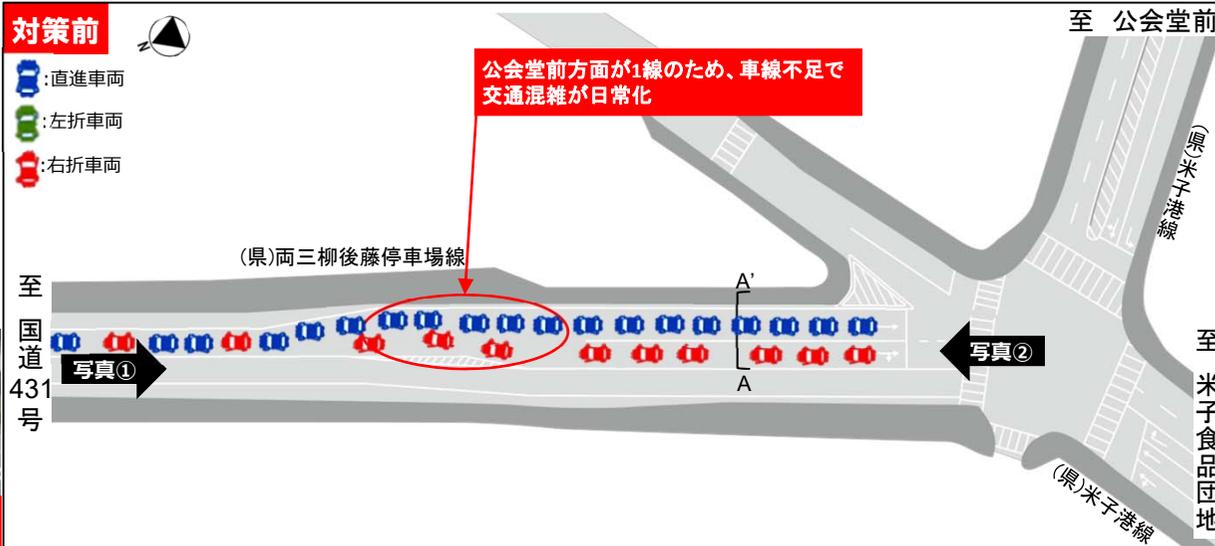
■位置図



■事業の概要

- 事業名 【防災・安全交付金(交通安全)】両三柳後藤停車場線(錦町工区)
- 事業期間 平成29年度～令和3年度(予定)
- 事業主体 鳥取県
- 事業内容
当路線は国道431号と後藤駅を結ぶ区間であり、弓ヶ浜半島を横断し、JR境線を高架橋で通過するため利便性が高く交通需要が高い路線となっていることから、渋滞が発生しています。
このため、左折専用車線を増設することで、交差点流入車輛を早期に流出し、円滑な交通確保を図ります。

■国道431号側流入部車線増加により期待される効果

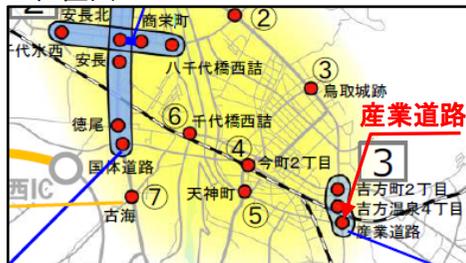


2.2 次年度以降の渋滞対策事業の紹介

(県)若葉台東町線 産業道路交差点改良事業

- ・産業道路交差点は、県庁方面からの車線不足により、直進・左折車の滞留が後続直進車を阻害し、速度低下が発生しています。
- ・このため、直進と左折車線の増設により、円滑な交通確保を図ります。

■位置図



■事業の概要

- 事業名
【防災・安全交付金(交通安全)】
一般県道若葉台東町線
(吉方温泉2丁目工区)
- 事業期間
平成27～令和3年度(予定)
- 事業主体
鳥取県
- 事業内容
当路線は市街地と周辺地域を結ぶ幹線道路ですが、産業道路交差点では通勤時間帯など短時間に交通量が集中しており、中央線側の車線は、現状として右折車専用の様に利用され、その結果として、渋滞が発生しています。
新たに、上り向き右折車線を設置し、交差点流入車輛を早期に流出し、円滑な交通確保を図ります。

■県庁側流入車線増加により期待される効果

対策前

至 鳥取駅

至 津ノ井

至 国府

至 県庁

【写真①】 交通集中時に車線不足により渋滞が発生

【写真②】 交通集中時に車線不足により渋滞が発生

明確な右折レーンがないため、右折車が滞留すると後続直進車の進行を阻害し、速度低下が発生

津ノ井、国府方面への車線不足により速度低下が発生

●直進車両
●左折車両
●右折車両

対策後

至 鳥取駅

至 津ノ井

至 国府

至 県庁

右折レーンの設置により、阻害を解消

津ノ井、国府方面への車線を増設することで、スムーズな流れを確保

計画延長 L=80m

●直進車両
●左折車両
●右折車両

3. その他渋滞対策

4. 災害時交通マネジメント

4.1 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等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

(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

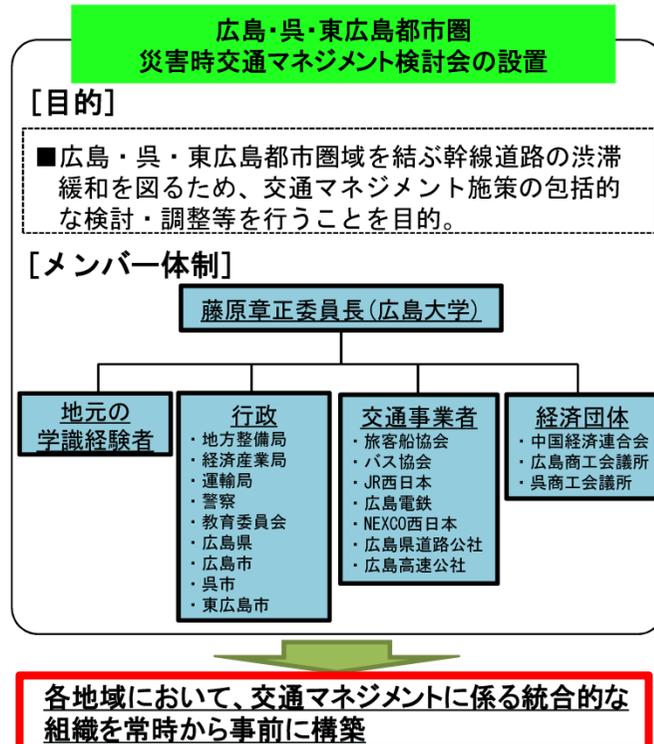
4.1 道路の耐災害性強化に向けた提言 (R元年7月)

- ・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



4.2 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～呉市間で1時間程度で移動できることを、最大3.5時間もの移動時間を要し、住民の日常生活や通学・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

4.2 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等を推進しています。

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 石石准教授
- 中国経済連合会 部長
- 中国経済産業界部 部長
- 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)

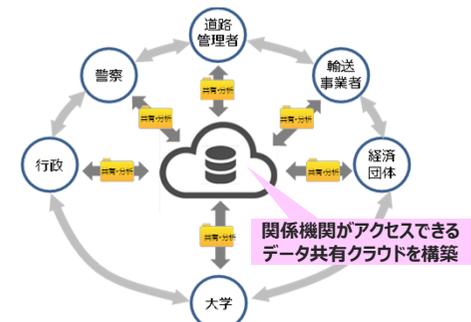


● ハード対策(交差点改良等)



■ 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



4.3 鳥取県における災害時交通マネジメント検討会の設置例

・鳥取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、鳥取都市圏の経済界・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。

鳥取県における検討会の設置例(鳥取都市圏)

■ 想定される委員

鳥取大学大学院工学研究科 谷本教授

鳥取大学大学院工学研究科 桑野教授

中国経済連合会 部長

鳥取商工会議所 専務理事

鳥取県バス協会 専務理事

鳥取県トラック協会 専務理事

西日本旅客鉄道株式会社米子支社 企画課長

日の丸自動車株式会社 次長

中国運輸局交通政策部 交通企画課長

中国運輸局鳥取運輸支局 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

中国地方整備局鳥取河川国道事務所 副所長

鳥取県警察本部交通部 交通規制課長

鳥取県教育委員会 小中学校課長

鳥取県教育委員会 高等学校課長

鳥取県地域づくり推進部 地域交通政策課長

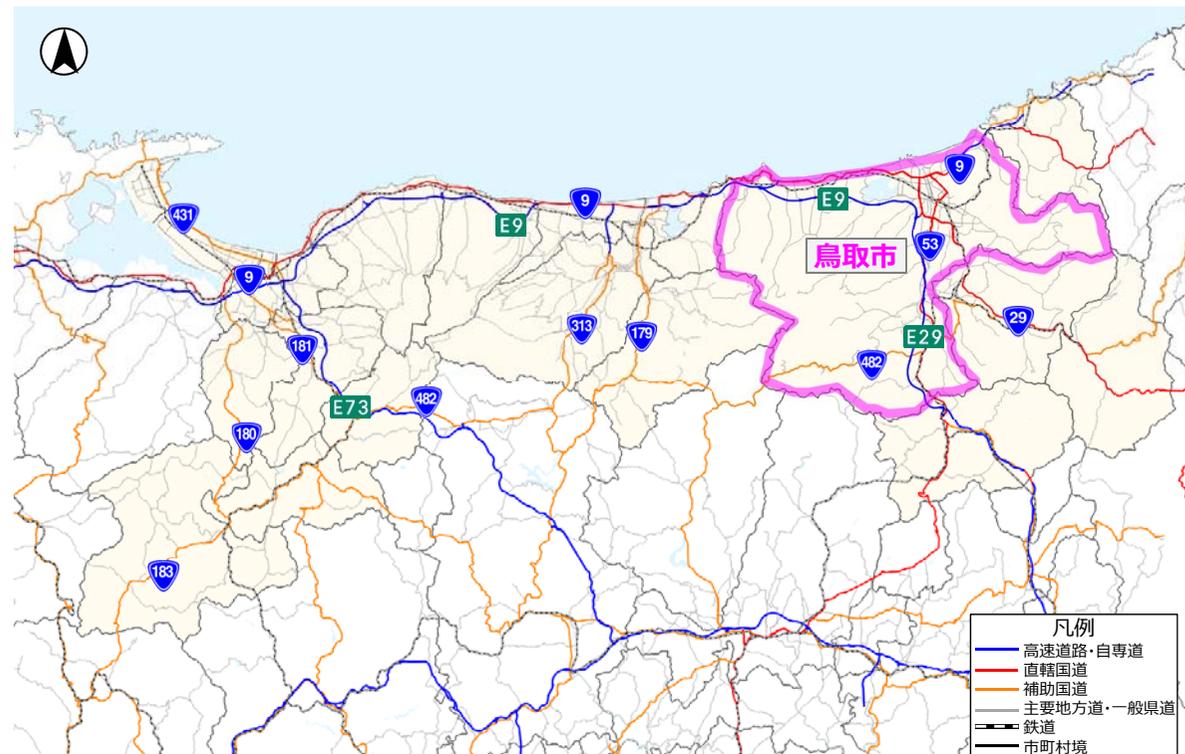
鳥取県県土整備部 道路企画課長

鳥取市都市整備部 都市企画課長

鳥取市都市整備部 交通政策課長

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(鳥取都市圏)



5. 重要物流道路における交通アセスメント

5.1 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】

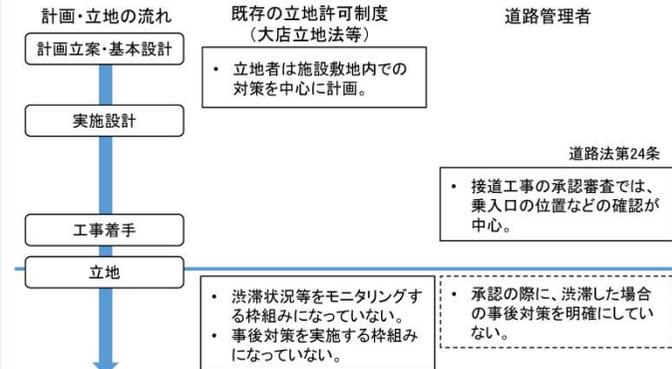
- ① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。
- ② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。



【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。

5.2 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

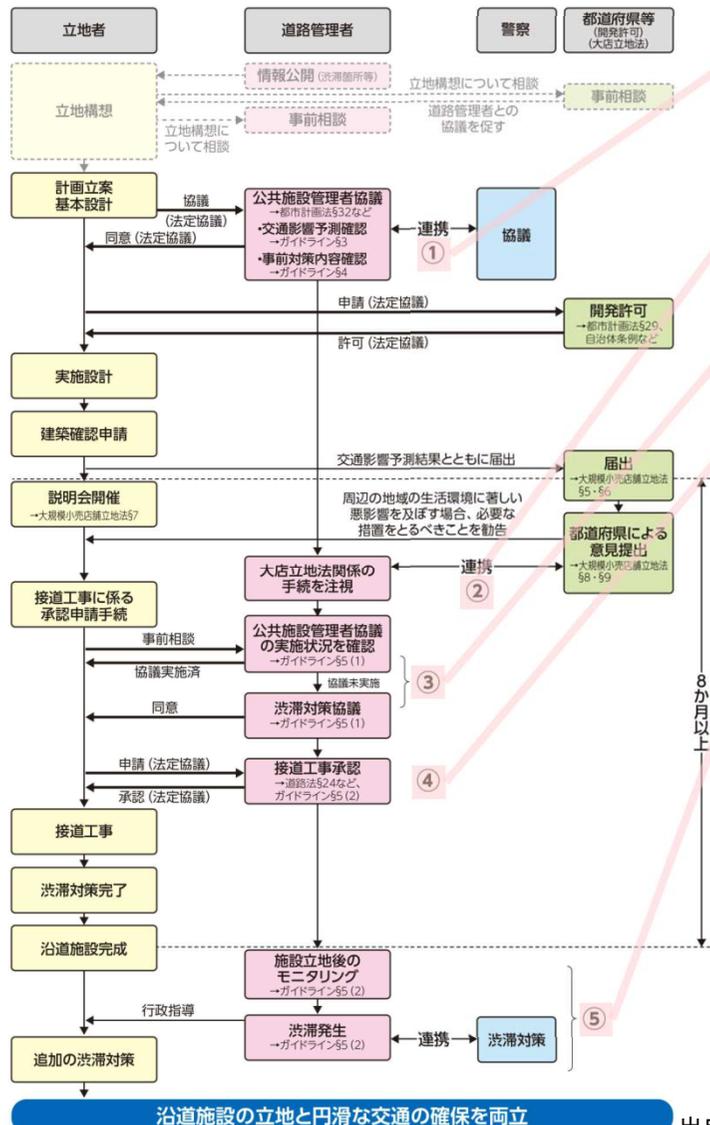
【施行期日】 令和2年1月1日

※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

5.3 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

沿道施設の立地と円滑な交通の確保を両立

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