

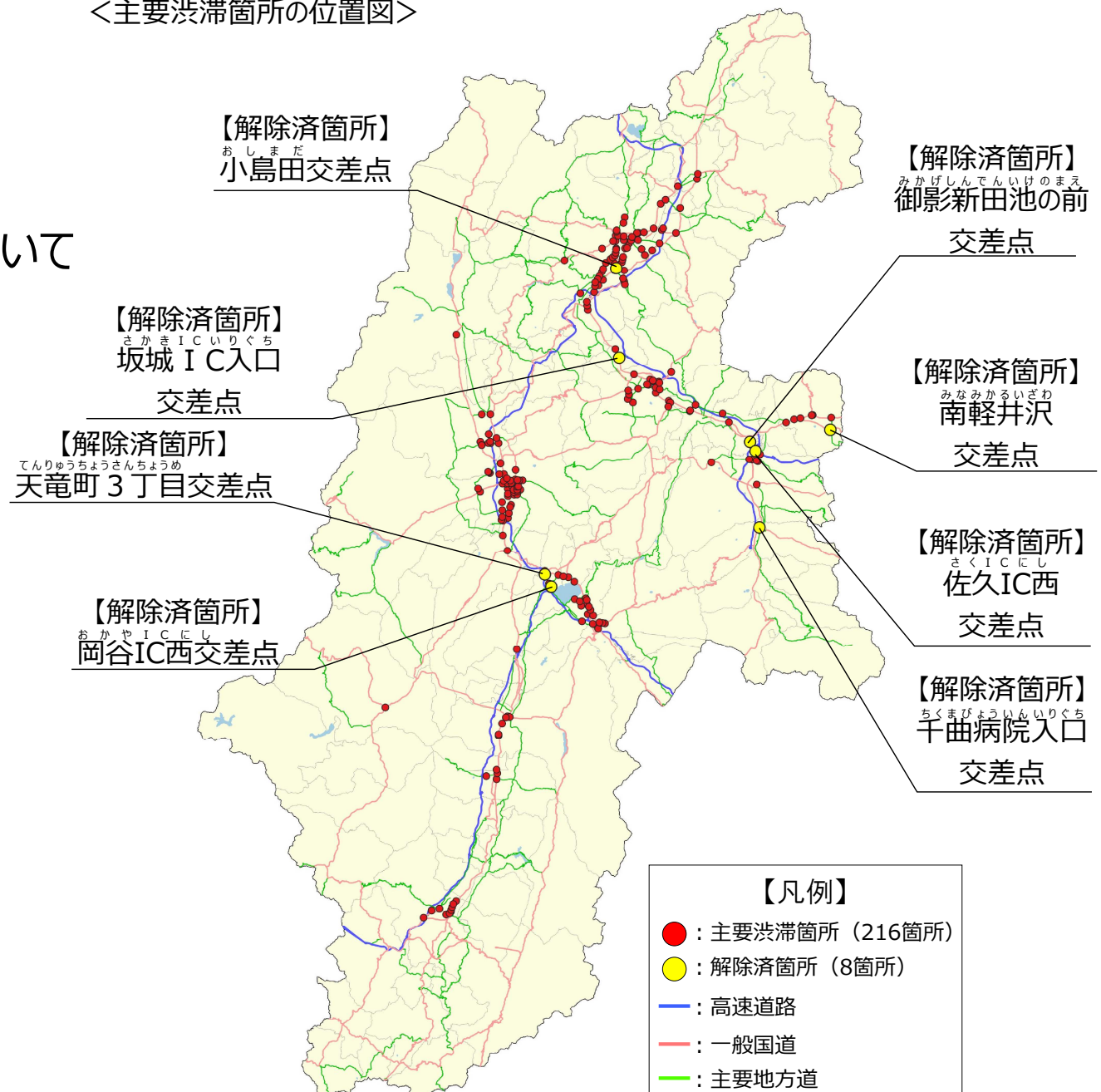
長野県における 交通渋滞対策について

2022年8月30日（火）

目次～本日の内容～

- 1.これまでの検討経緯
- 2.今回会議の論点
- 3.主要渋滞箇所の対策実施について
- 4.ピンポイント渋滞対策について
- 5.TDMについて

<主要渋滞箇所の位置図>



1. これまでの検討経緯

1-1. これまでの検討経緯

1-2. 第21回会議での指摘事項と対応方針

1-1.これまでの検討経緯

- 平成24年に選定された主要渋滞箇所（224箇所）について、渋滞状況のモニタリングを実施。
- 第15回（平成29年）に「おしまだ小島田交差点」、第18回（令和2年）に「おかや岡谷インター西交差点」、第20回（令和3年）に「みかげしんでんいけ御影新田池の前交差点」、第21回に「みなみかるいざわ南軽井沢交差点」等の5箇所が解除され、主要渋滞箇所は現在216箇所。
- 前回の委員会では、新たなマネジメントルールに基づき、主要渋滞箇所の5箇所の解除が決定。

開催回	開催年	内容
第1～8回	平成17年～平成23年	■第1～2回の検討とパブコメ結果を踏まえ、第3回委員会にてイライラ箇所52箇所を選定。 ■第6回までの検討とパブコメ結果を踏まえ、第7回委員会にて依頼箇所8箇所を追加。
第9～10回	平成24年	■ 民間プローブ を活用して、主要渋滞箇所（224箇所）を選定。
—	平成25年1月	■主要渋滞箇所を公表。
第11～15回	平成25年～平成29年 （5年間）	■ 民間プローブ を活用して、224箇所の渋滞状況をモニタリング等を実施。 ◇渋滞対策の進捗状況確認 ◇最新の交通状況による分析 ◇渋滞対策箇所の効果確認 ◇優先対策箇所の検討状況 ◇ピンポイント渋滞対策 ◇ 主要渋滞箇所「小島田交差点」の解除
第16回	平成30年7月	■ 民間プローブからETC2.0に変更 し、モニタリングを実施。 ◇渋滞対策の進捗状況確認 ◇最新の交通状況による分析 ◇渋滞対策箇所の効果確認 ◇優先対策箇所の検討状況 ◇ピンポイント渋滞対策
第17回	令和元年7月	■ ETC2.0 でモニタリングを実施。
第18回	令和2年9月	■ 主要渋滞箇所「岡谷インター西交差点」の解除。 ■主要渋滞箇所の マネジメント見直し方針（マネジメントサイクル） を決定。 ■コロナ情勢に伴う交通状況分析（速報）。
第19回	令和3年3月	■コロナ情勢に伴う交通状況分析（令和2年の年間報告）。 ■主要渋滞箇所の マネジメントの見直し内容 を承認。
第20回	令和3年8月	■ 主要渋滞箇所「御影新田池の前交差点」の解除。 ■新たなマネジメントルールに基づく主要渋滞箇所の 解除候補箇所の提案。 ■ピンポイント対策、TDMについての報告。
第21回	令和4年3月	■ 主要渋滞箇所5箇所の解除。 ■ピンポイント対策、TDMについての報告。
第22回 （今回）	令和4年8月	■新たなマネジメントルールに基づく主要渋滞箇所の 解除候補箇所の提案。 ■ピンポイント対策、TDMについての報告。

1-2.第21回会議での指摘事項と対応方針

■意見・指摘事項	■確認事項と対応方針
1. ピンポイント渋滞対策について	
(1) 対策を実施した上塩尻東交差点について、モニタリングを行うこと	⇒ 交通量調査及びETC2.0プローブデータを基に、交通状況のモニタリングを実施。
2. TDMによる渋滞対策について	
(1) 松本市で実施しているノーマイカーデーの取組等とどのように連携していくかを検討すること	⇒ 松本市が実施しているTDM関連施策を踏まえ、今年度の実施方針を検討。

2. 今回会議の論点

2-1. 第22回会議での審議事項・報告事項

2-1.第22回会議での審議事項・報告事項

- 以下の議事について、主要渋滞箇所の対策進捗状況・モニタリング結果を踏まえた解除候補箇所の取り扱いや今後の対策方針などについて、委員の方々より、ご意見をいただきたいと思います。

議事	審議事項・報告事項	掲載頁
3.主要渋滞箇所の対策実施について	●対策進捗状況【報告事項】	8
	●最新の交通状況による分析【報告事項】	10
	●解除候補箇所の提案【審議事項】	13
4.ピンポイント渋滞対策について	●上塩尻東交差点のモニタリング結果【報告事項】	30
	●次のピンポイント渋滞対策検討箇所の選定【報告事項】	34
5.TDMについて	●松本市内のTDM施策【報告事項】	38

3. 主要渋滞箇所の対策実施について

3-1. 渋滞対策の進捗状況の確認

3-2. 最新の交通状況による分析

(1) モニタリング期間について

(2) 長野東バイパスの開通後の状況

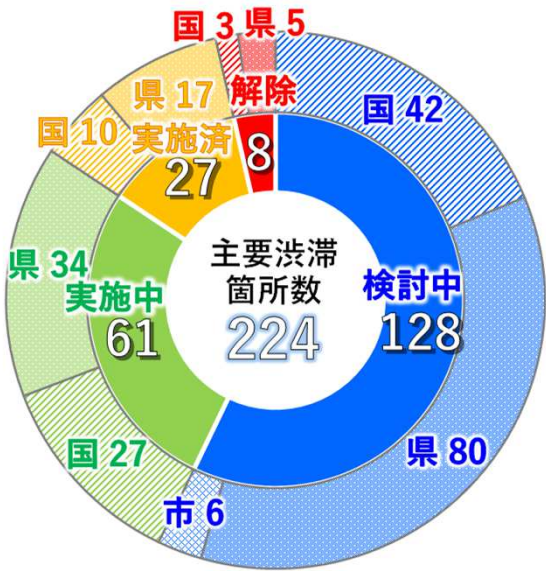
3-3. 主要渋滞箇所の解除ルール

3-4. 解除候補箇所

3-1.渋滞対策の進捗状況の確認

< 主要渋滞箇所の渋滞対策進捗状況 >

- H24年度に選定された主要渋滞箇所（224箇所）のうち、今年度までに8箇所が解除済。
- 残る216箇所の主要渋滞箇所の内訳は、対策検討中が128箇所（約59%）、対策実施中が61箇所（約28%）、対策実施済が27箇所（約13%）。
- また、主要渋滞箇所の中でパブコメにおける追加意見で選定された箇所（115箇所）のうち、対策実施中は24箇所、対策実施済は6箇所、解除済箇所は2箇所。
- 対策検討中の箇所については、計画的な渋滞解消に向けて、優先対策箇所の選定やハード施策（短期・中長期対策）やソフト施策（信号現示調整やTDM施策等）の渋滞対策メニューの検討を進める。



◆ 長野県内の主要渋滞箇所（224箇所）の渋滞対策進捗状況

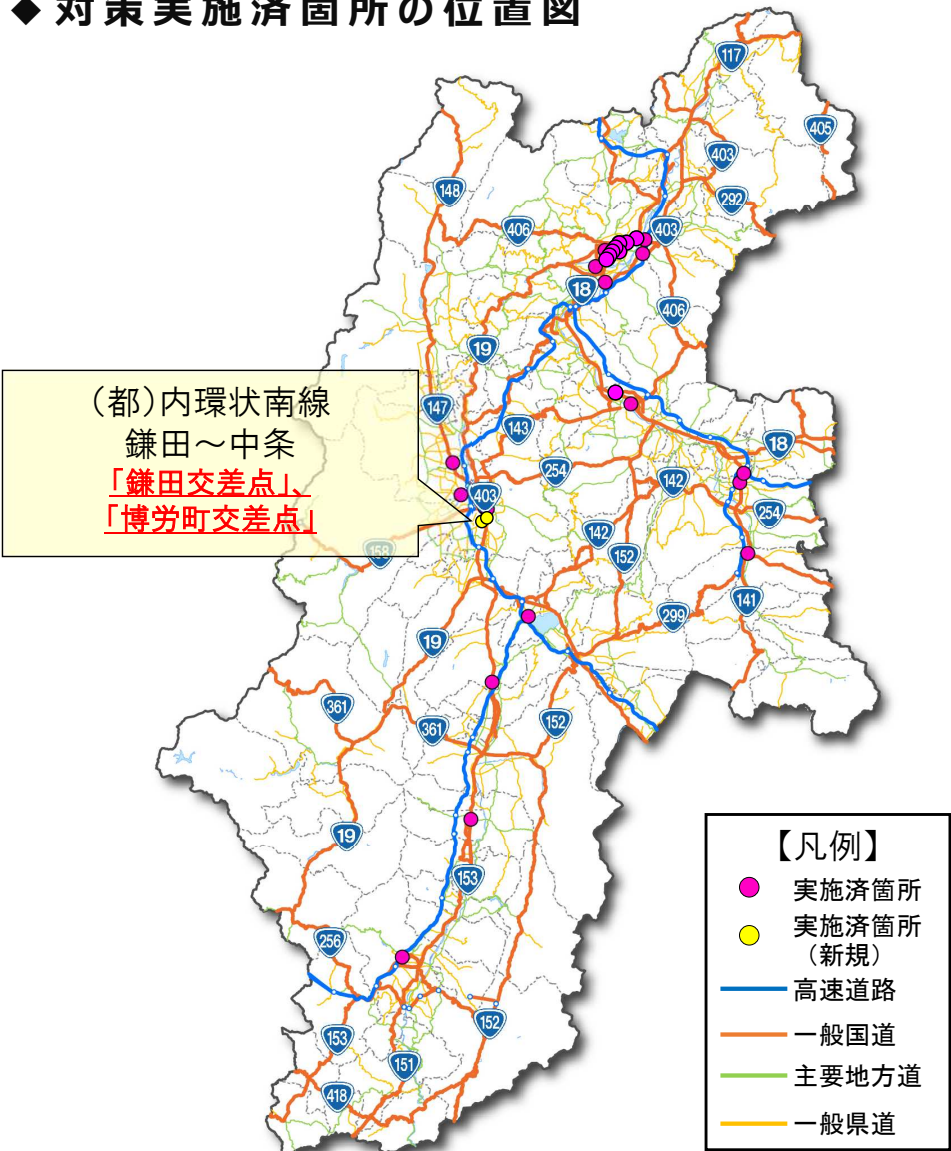
選定項目	選定の指標	年度	該当箇所数	対策検討中	対策実施中	対策実施済	解除済
渋滞多発	平日における速度低下箇所 ・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入全方向） ・平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入1方向以上）	R3年度	93	37	32	20	4
		(R2年度)	(93)	(41)	(31)	(20)	(1)
特定日に渋滞	休日における速度低下箇所 ・休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入1方向以上）	R3年度	7	5	2	0	0
		(R2年度)	(7)	(5)	(2)	(0)	(0)
本委員会における意見箇所	過去における抽出箇所 （渋滞が確認されている箇所）	R3年度	9	3	3	1	2
		(R2年度)	(9)	(3)	(4)	(1)	(1)
パブコメにおける追加意見箇所	・追加意見箇所の渋滞が最新データで確認された箇所 ・道路管理者（自治体）、事業者等からの追加意見箇所	R3年度	115	83	24	6	2
		(R2年度)	(115)	(85)	(22)	(8)	(0)
合計		R3年度	224	128	61	27	8
		(R2年度)	(224)	(134)	(59)	(29)	(2)

3-1.渋滞対策の進捗状況の確認 <対策「実施済」箇所>

- R3年度に、下記の2箇所に関する事業が完了し、27箇所が対策実施済となった（解除済箇所は除く）。

かまだ ばくろうまち
鎌田交差点、博労町交差点：（都）内環状南線鎌田～中条

◆ 対策実施済箇所の位置図



◆ 対策実施済事業及び該当交差点

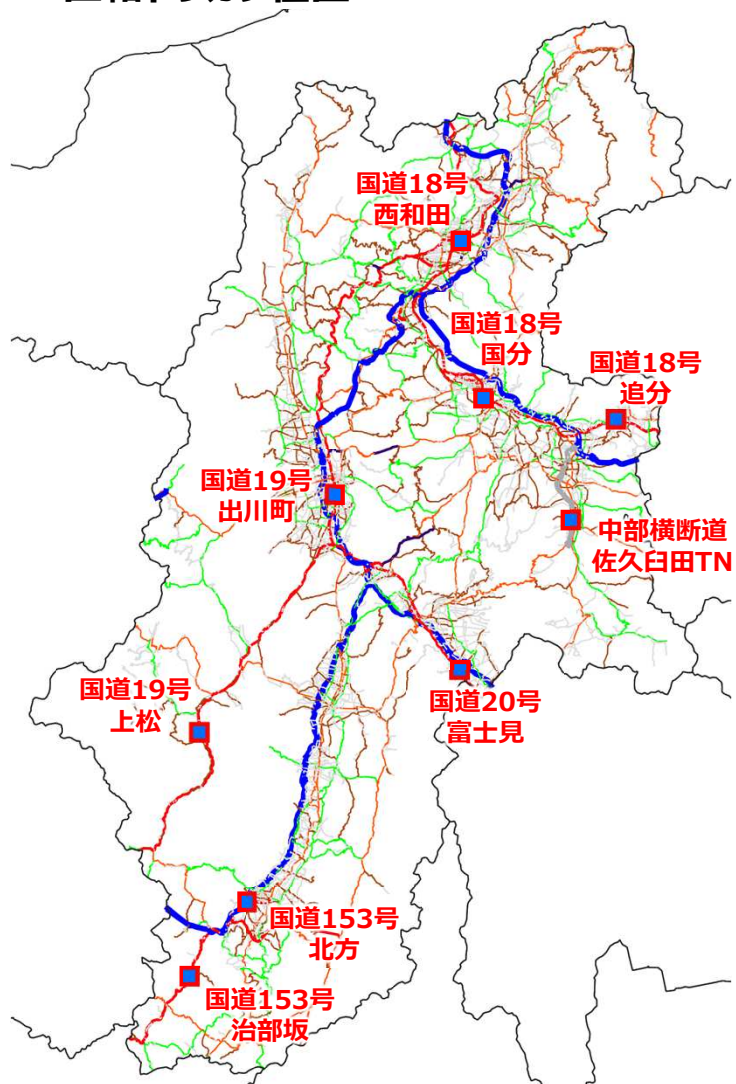
事業主体	事業名	対策完了年月	交差点名
県	(都) 二の丸豊田線 本町～栄町	H20.3	深志二丁目 中央一丁目
	(国) 117号 青木島拡幅 (交付金)	H22.2	青木島
	(国) 403号 柴 (交付金)	H25.2	柴
	(国) 147号 新田 (県単交通安全(交差点改良))	H26.10	新田
	(国) 406号 村山橋	H27.5	村山町
	(一) 与地辰野線 羽場 交差点改良 (交付金)	H27.8	羽場
	(国) 147号 梓橋 (国補交通安全(交差点改良))	H28.3	梓橋駅入口
	市単独川合新田中央線交差点改良事業	H28.5	(仮称) 母袋東
	(国) 403号井上町交差点～幸高町交差点	H30.3	須坂長野東IC西
	(国) 153号伊南バイパス	H30.11	琴平町
	(主) 飯島飯田線 羽場～北方	R2.3	松川橋
	長野駅周辺第二土地区画整理事業	R2.3	南部小北
	(都) 内環状南線鎌田～中条 (中条)	R3.4	鎌田 博労町
	中部横断自動車道 (八千穂高原～佐久南)	H30.4	浅間中学西
国	(国) 18号 長野東バイパス	R3.3	上千田 南俣 上高田北 西尾張部 東和田 運動公園南入口 北尾張部 柳原北 東和田西 南長池
	(国) 18号 交差点改良	R3.3	上塩尻東
	合計		27箇所 (解除箇所を除く)

※ 1つの交差点に対し、複数の事業が対策として挙げられている場合は、全ての事業が完了した場合に「実施済」とする。

3-2.最新の交通状況による分析 <(1) モニタリング期間について>

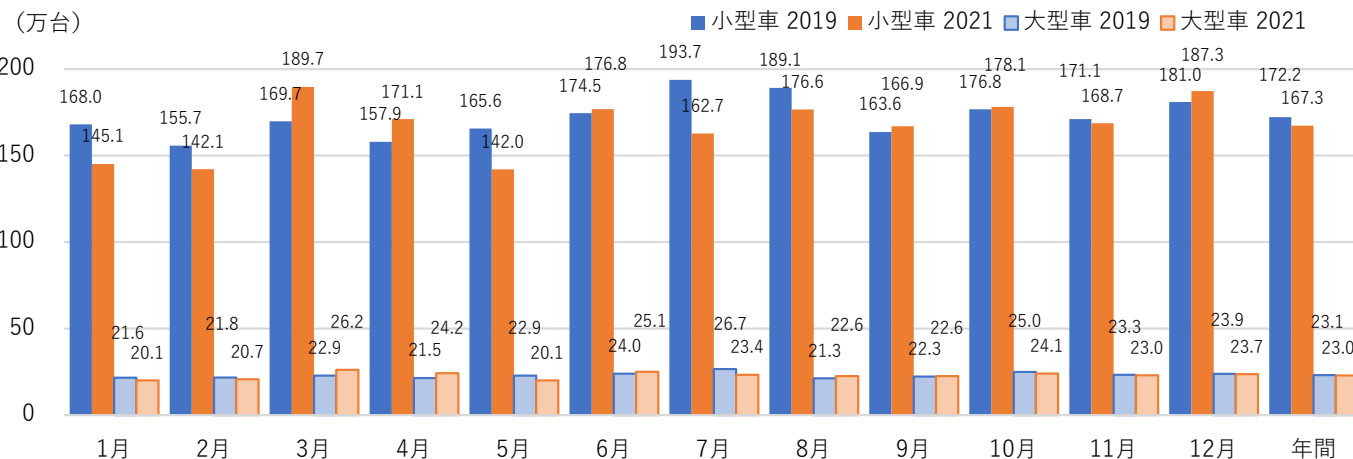
- 県内の交通量について、直轄トラカンデータ（2021年1月～12月）より集計を実施した結果、2021年の交通量は年間を通じて、コロナ期以前の2019年と同程度である。
- そのため、主要渋滞箇所のモニタリングについては、2021年1月～12月のETC2.0データで分析を実施。

■直轄トラカン位置

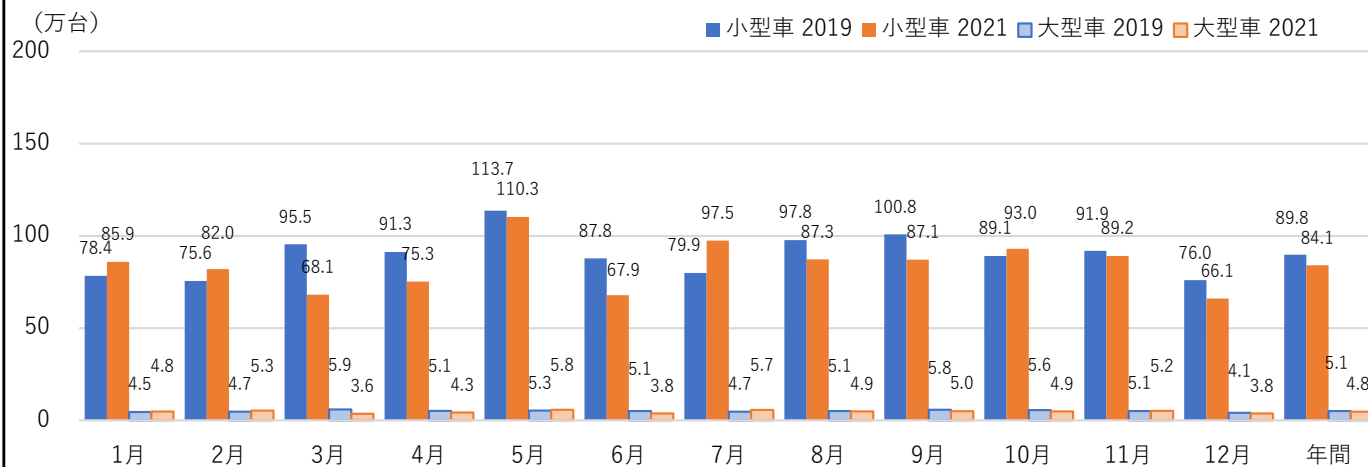


■直轄トラカンデータ2019年、2021年比較（9か所・12h計）

<平日>



<休日>



出典：直轄トラカンデータ 2019年1月～12月、2021年1月～12月

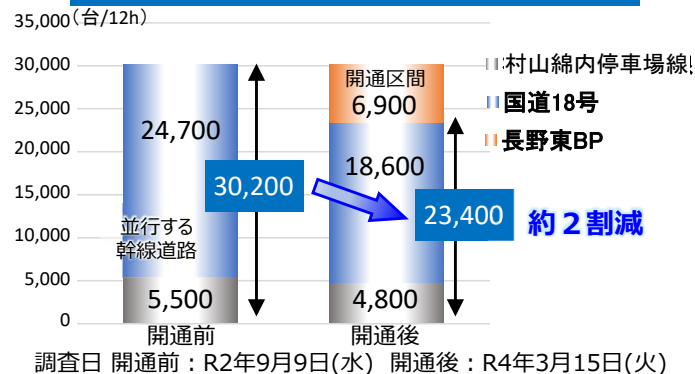
3-2.最新の交通状況による分析 <(2)長野東バイパスの開通後の状況>

- R3年3月27日に長野東バイパス（長野市柳原～北長池間）が開通。これにより東外環状線がネットワークとして接続。
- 並行する幹線道路の交通量は2割減少、東和田交差点の朝ピーク時渋滞は解消、柳原北⇔上高田北交差点間の朝ピーク時所要時間は3分短縮。
- 長野東バイパスに並行する主要渋滞箇所を含む国道18号では、開通前に比べて旅行速度が向上している傾向。
- 主要渋滞箇所の解除ルールに基づき、2年分のデータが揃った段階で、解除判定を行う。

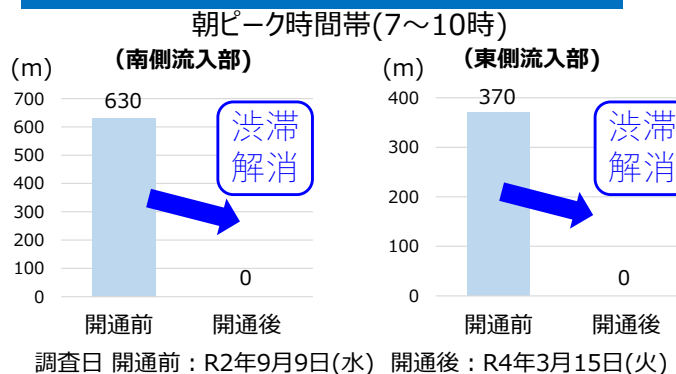
<位置図>



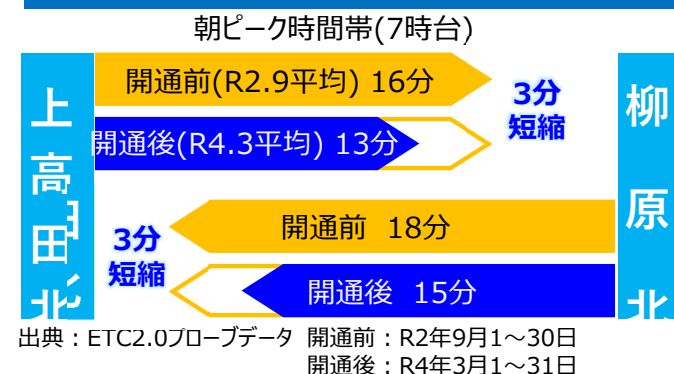
A-A断面における交通量変化



東和田交差点 最大渋滞長の変化



バイパスに並行する国道18号の所要時間の変化



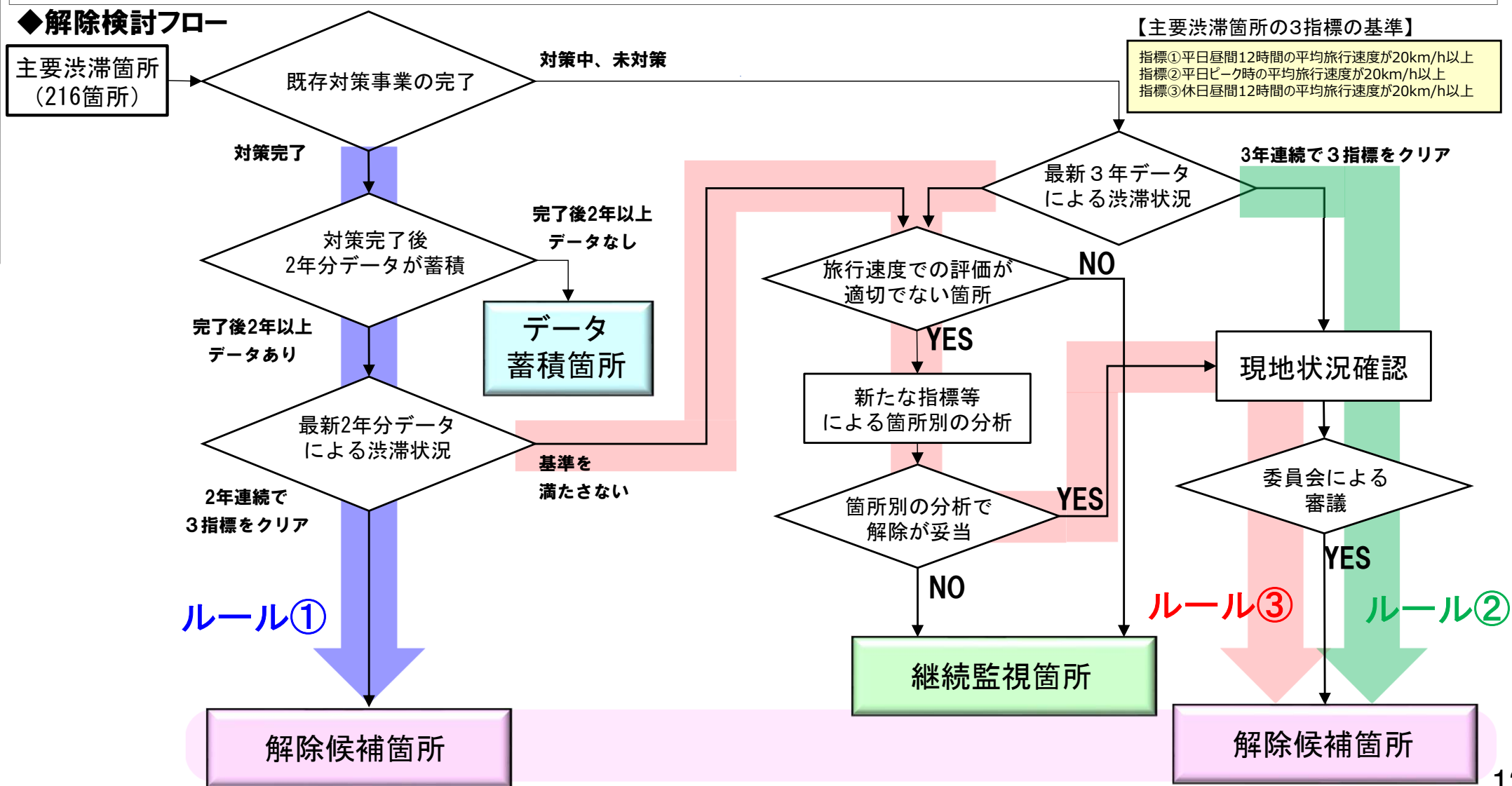
3-3.主要渋滞箇所の解除ルール

- 主要渋滞箇所の解除は、第19回協議会において2つの考え方を追加し、以下の3つのルールで検討。

①対策実施後2年間指標クリア箇所、②3年連続指標クリア箇所、③箇所別の分析が必要と考えられる箇所

- 本会議では、データに基づき解除ルールに該当する解除候補箇所を検討。本日の審議を踏まえ、現地状況の確認を行い次回委員会にて解除の判断を審議頂く予定。

◆解除検討フロー



3-4.解除候補箇所の提案【ルール①：対策実施後2年間指標クリア箇所】

- 対策実施から2年以上が経過した交差点のうち、^{まつかわばし}松川橋交差点は2年連続モニタリング指標をクリア。
- 松川橋交差点をルール①での解除候補箇所として抽出。

◆モニタリング結果（ルール①：対策実施後2年経過箇所）

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入全方向）
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）

管轄	No.	主要渋滞箇所名	対策実施	R2（R2.10～11）			R3（R3.1～12）		
				指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
長野県	1	^{ふかしにちょうめ} 深志二丁目交差点	H20.3	8.1	7.1	7.2	8.6	8.6	7.9
長野県	2	^{ちゅうおういつちようめ} 中央一丁目交差点	H20.3	9.8	8.7	9.1	9.8	8.7	9.9
長野県	3	^{あおきじま} 青木島交差点	H22.2	16.1	5.5	19.9	16.2	6.4	21.1
長野県	4	^{しば} 柴交差点	H25.2	18.3	14.9	21.4	18.1	14.7	21.7
長野県	5	^{しんでん} 新田交差点	H26.10	16.3	14.4	14.1	16.7	15.9	16.1
長野県	6	^{むらやままち} 村山町交差点	H27.5	23.6	12.5	27.5	23.8	12.6	28.0
長野県	7	^{はば} 羽場交差点	H27.8	27.7	21.4	28.8	21.1	16.9	24.0
長野県	8	^{あずさばしえきいりぐち} 梓橋駅入口交差点	H28.3	4.5	2.2	8.0	5.1	2.5	7.8
長野県	9	^{（かしょう）もたいひがし} （仮称）母袋東交差点	H28.5	15.7	11.3	17.3	15.5	11.1	18.3
長野県	10	^{すぎかながのひがしICにし} 須坂長野東IC西交差点	H30.3	9.6	5.3	13.3	8.7	5.3	12.5
長野県	11	^{ことひらちょう} 琴平町交差点	H30.11	14.1	14.7	15.4	14.0	15.2	15.4
長野県	12	^{あさまちゅうがくにし} 浅間中学西交差点	H30.4	20.8	17.2	19.5	20.5	19.0	18.9
長野県	13	^{まつかわばし} 松川橋交差点	R2.3	24.1	23.1	24.3	29.1	26.3	29.9
長野県	14	^{なんぶしょうがっこうきた} 南部小学校北交差点	R2.3	11.7	8.9	13.0	11.8	8.7	13.3

3-4.解除候補箇所の提案【ルール①：対策実施後2年間指標クリア箇所】

◆松川橋交差点の状況

- 松川橋交差点に関連する事業として、都市計画道路（(主)飯田飯島線）切石～北方工区が開通（令和2年3月）。
- 直近2年間に於いて連続で主要渋滞箇所の指標値をクリア。
- 現地状況も踏まえ、**主要渋滞箇所からの解除候補箇所として提案する。**

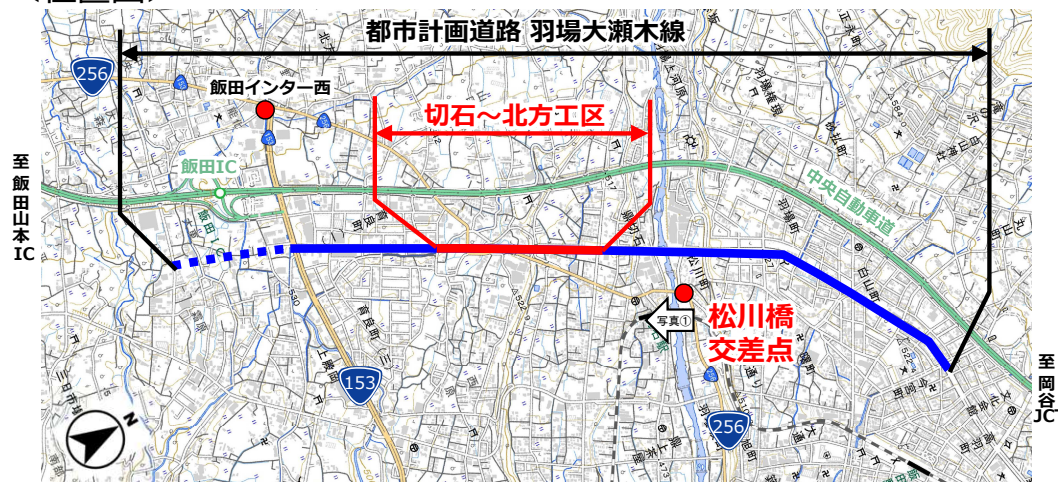
<事業概要> 都市計画道路（(主)飯田飯島線）切石～北方工区



全体延長 L=0.6km
幅員 W=22.0m
事業期間 平成27年度～令和元年度
供用年月 令和2年3月

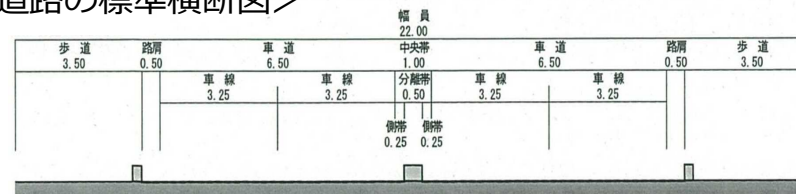


<位置図>



出典：国土地理院地図

<供用道路の標準横断図>



<写真① 松川橋交差点交通状況>



<モニタリング結果>

R2 (R2.10～R2.11)			R3 (R3.1～12)		
指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
24.1	23.1	24.3	29.1	26.3	29.9

指標① 平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入全方向）
指標② 平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）
指標③ 休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）

3-4.解除候補箇所の提案【ルール①：対策実施後2年間指標クリア箇所】

◆松川橋交差点の状況

- 方向別の旅行速度についても、全指標で全方向20km/h以上となっている。

<位置図>



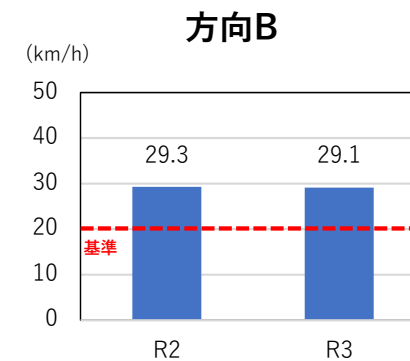
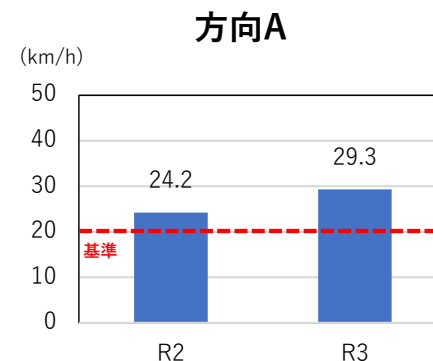
<航空写真>



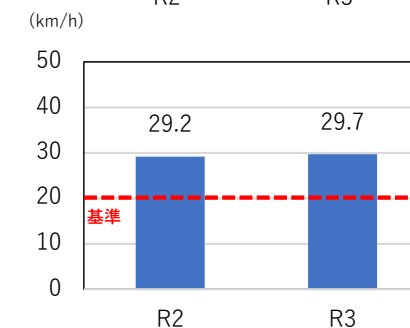
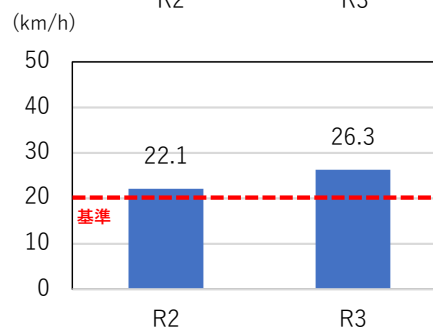
出典：国土地理院地図

指標別・方向別旅行速度

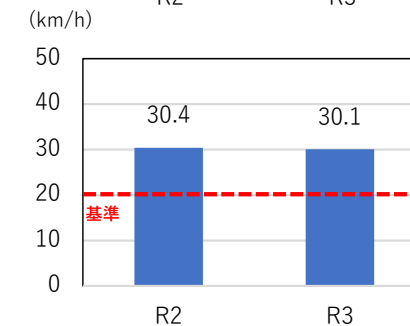
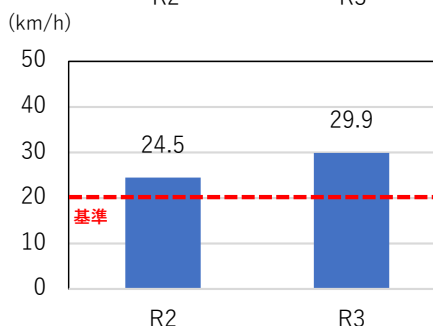
指標①



指標②



指標③



指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入全方向）
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）

3-4.解除候補箇所の提案【ルール②：3年連続指標クリア箇所】

- ・ ^{しもはら}下原交差点と^{ささだいら}笹平交差点の2箇所において3年連続で指標をクリア。

◆モニタリング結果

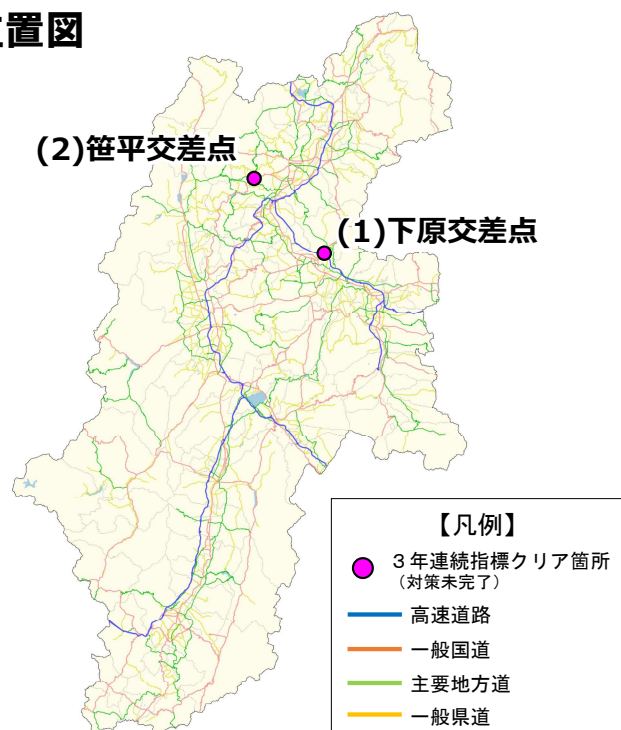
<3年連続指標クリア箇所>

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入全方向）
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）

管轄	No.	主要渋滞箇所名	主要路線名	検討状況	事業名	速度状況（H31.1～R1.12）						速度状況（R2.10～R2.11）						速度状況（R3.1～R3.12）					
						指標①				指標②	指標③	指標①				指標②	指標③	指標①				指標②	指標③
						A	B	C	D			A	B	C	D			A	B	C	D		
長野県	(1)	^{しもはら} 下原交差点	一般国道144号	実施中	(国) 144号 上野バイパス	39.2	35.4	30.9	-	28.9	31.8	39.2	35.2	30.9	-	28.5	31.5	37.0	35.5	30.5	-	28.6	31.5
長野県	(2)	^{ささだいら} 笹平交差点	県道長野大町線	検討中	-	39.2	32.8	-		30.9	32.8	39.3	30.6	-		25.2	32.3	41.1	31.6	-		29.8	32.6

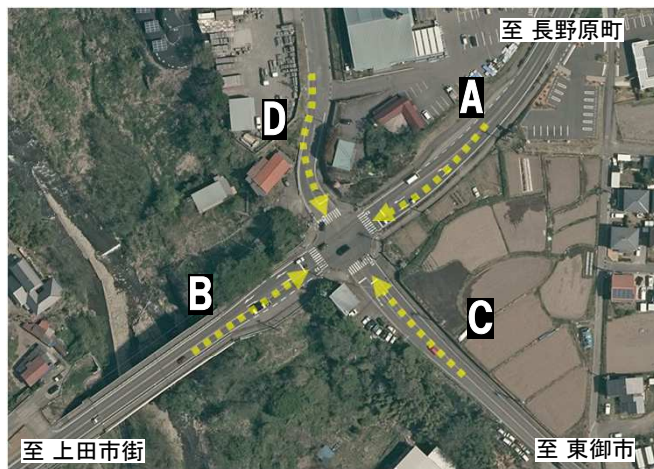
※表中の「-」はセンサス対象道路でないため速度集計できない区間
 ※指標②・③は全流入方向のうち、最低速度を表示
 ※なお、上野バイパスは交差点北側まで延伸する3期工事の計画あり

◆位置図



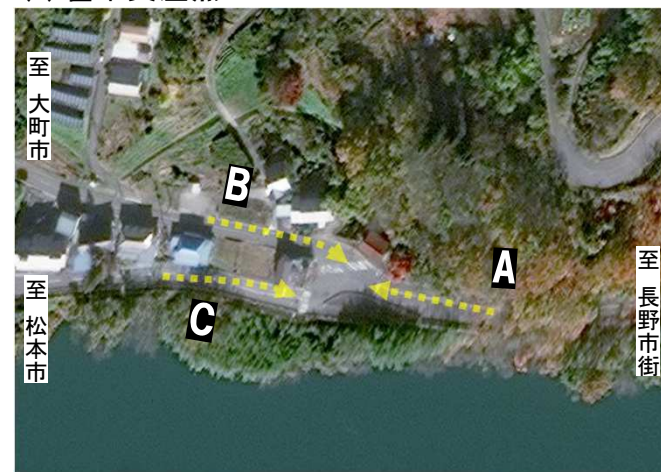
◆航空写真

(1) ^{しもはら}下原交差点



©NTT InfraNet, Maxar Products. ©Maxar Technologies.

(2) ^{ささだいら}笹平交差点



©NTT InfraNet, Maxar Products. ©Maxar Technologies.

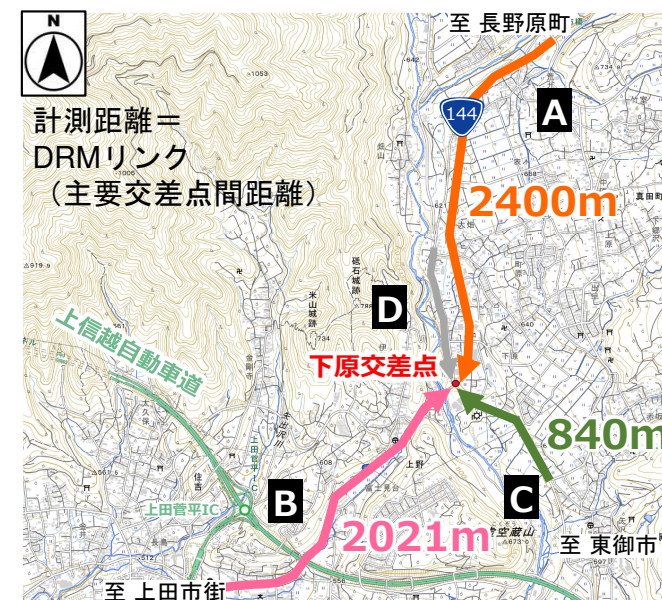
3-4.解除候補箇所の提案【ルール②：3年連続指標クリア箇所】

◆下原交差点

- ・ 昼間12時間では、平日休日ともに、全方向において20km/hを下回る日はほとんど発生していない。
- ・ 平日ピーク時では、方向Cにおいて旅行速度が20km/hを下回る日が32日（13%）発生。

平日ピーク時に数日、速度低下が発生しているものの
8割以上の日で速度低下が発生していない

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入全方向）
指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）
指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）

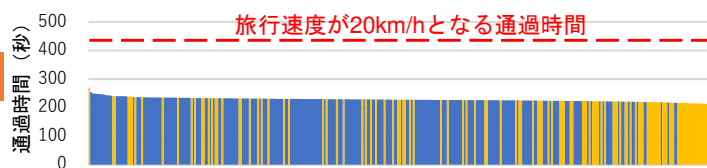


国土地理院地図

指標①・③ 平日・休日昼間12時間 平均通過時間（秒）

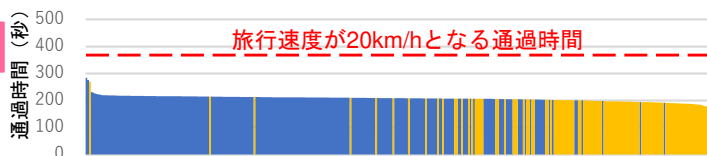
■ 平日 ■ 休日 旅行速度が20km/hとなる通過時間

方向A



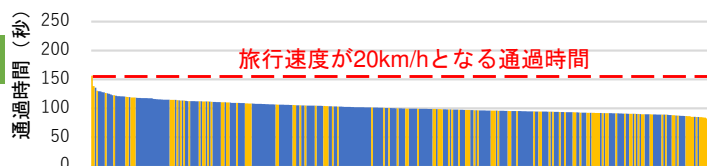
(単位: 日数)	平日	休日
日数	245	120
20km/h未満	0	0

方向B



(単位: 日数)	平日	休日
日数	245	120
20km/h未満	0	0

方向C



(単位: 日数)	平日	休日
日数	245	120
20km/h未満	0	1

指標② 平日ピーク時 平均通過時間（秒）

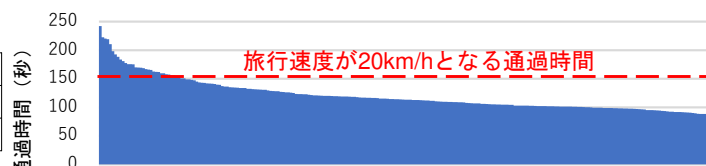
■ 平日 旅行速度が20km/hとなる通過時間



(単位: 日数)	平日
日数	245
20km/h未満	0



(単位: 日数)	平日
日数	245
20km/h未満	1



(単位: 日数)	平日
日数	245
20km/h未満	32

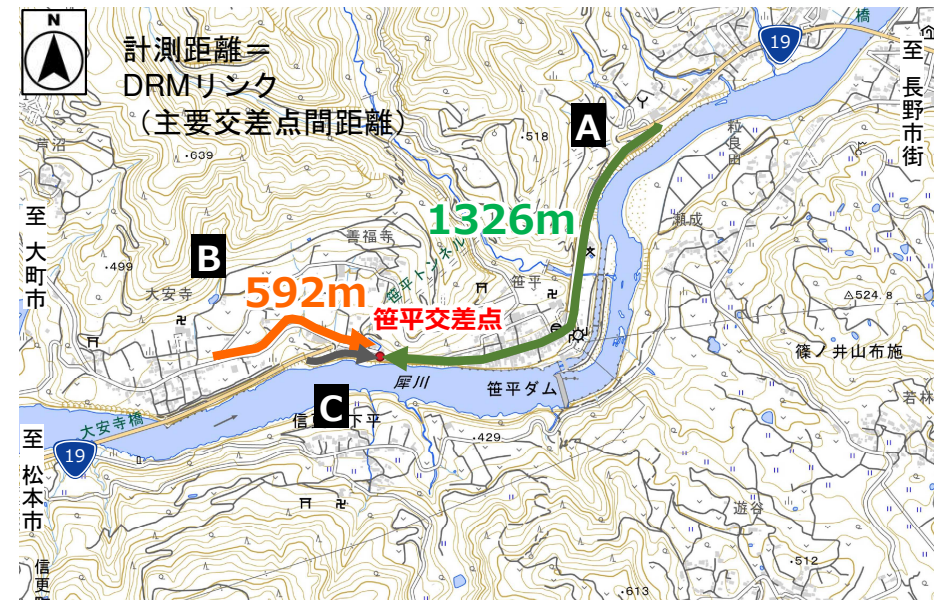
3-4.解除候補箇所の提案 【ルール②：3年連続指標クリア箇所】

◆笹平交差点

- ・ 昼間12時間では、平日休日ともに、全方向において20km/hを下回る日はほとんど発生していない。
- ・ 平日ピーク時においては、旅行速度が20km/hを下回る日はない。

旅行速度が20km/hを下回る日はない

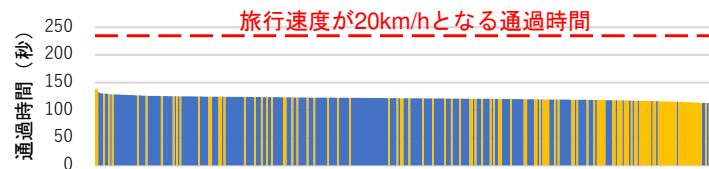
指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入全方向）
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）



国土地理院地図

指標①・③ 平日・休日昼間12時間 平均通過時間（秒）

■ 平日 ■ 休日 --- 旅行速度が20km/hとなる通過時間



（単位：日数）	平日	休日
日数	245	120
20km/h未満	0	0



（単位：日数）	平日	休日
日数	245	120
20km/h未満	0	2

指標② 平日ピーク時 平均通過時間（秒）

■ 平日 --- 旅行速度が20km/hとなる通過時間



（単位：日数）	平日
日数	245
20km/h未満	0



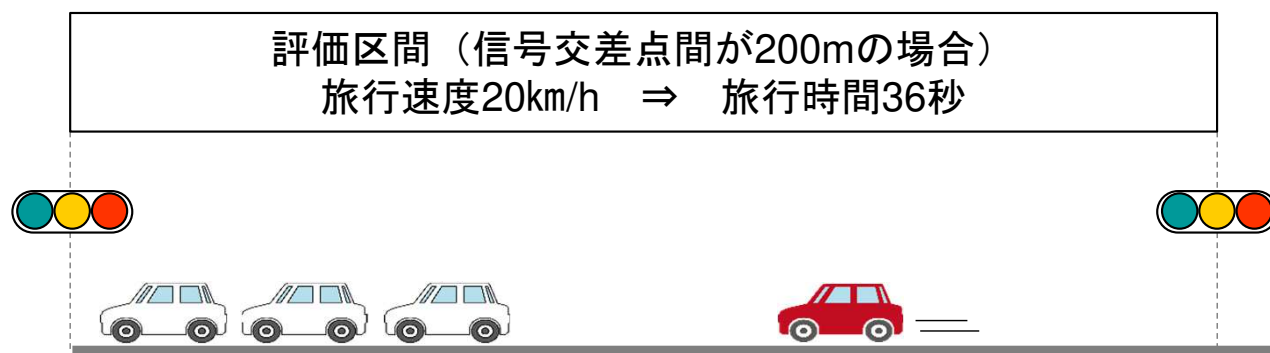
（単位：日数）	平日
日数	245
20km/h未満	0

※ETC2.0プロ-ブデータ 2021.1~12

3-4.解除候補箇所の提案【ルール③：箇所別の分析で解除が必要と考えられる箇所】

- ・ 評価区間延長の設定等により、旅行速度を用いた指標では、渋滞実態が適切に評価できていない箇所が存在。
- ・ ETC2.0プローブデータの特徴を活かした分析により、箇所毎の渋滞実態を評価。

◆旅行速度による評価が適切でない箇所 (例:交差点間隔が短い区間)



信号交差点間を60km/hで走行した場合の走行時間（12秒）

60km/hで走行した場合にも
信号での停止時間が24秒 以上の場合
旅行速度が20km/hを下回る

交差点間隔が短い場合、信号停止時間の影響が大きく
旅行速度では渋滞状況を正しく評価できない

現状の評価指標

- 指標①平日昼間12時間の平均旅行速度
- 指標②平日ピーク時の平均旅行速度
- 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度

**旅行速度での評価が
適切でない箇所は
ETC2.0プローブデータを
活用した
新たな指標等により
箇所毎の渋滞実態の評価**

■旅行速度での評価が適切でない箇所の例

- ・ 交差点間隔が短い箇所
- ・ 評価区間内に信号が多数存在する箇所
- ・ 信号が連続する区間 等

評価区間の見直し・新たな指標での分析・評価を実施

3-4.解除候補箇所の提案【ルール③：箇所別の分析で解除が必要と考えられる箇所】

■箇所別分析の実施方法

- センサス区間またはDRM区間で設定されている従来の評価区間を『信号交差点間※』に見直し。
- 渋滞実態を評価するため、『旅行速度』ではなく、『渋滞遅れ時間』による評価を実施。

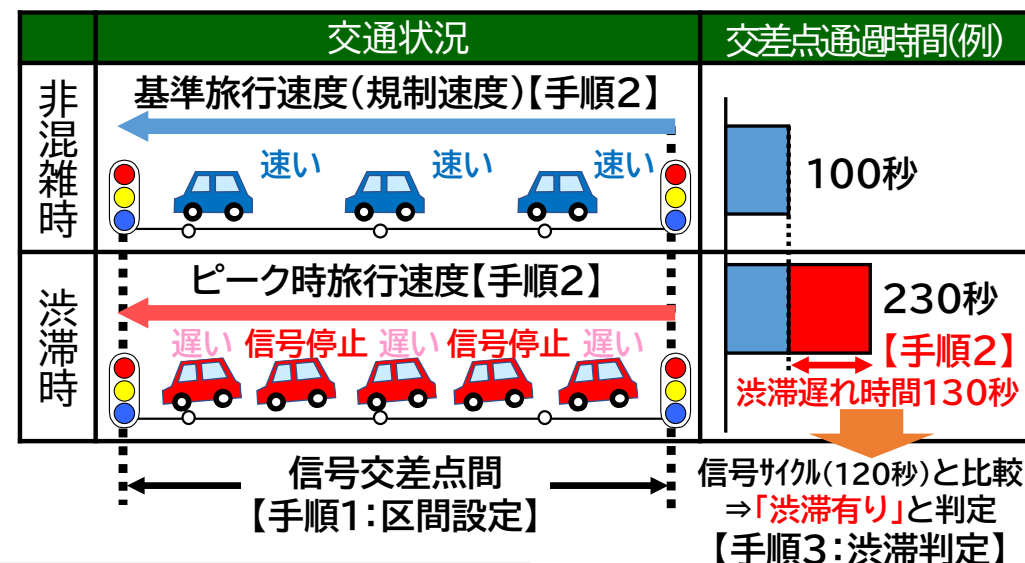
※交差点直近のDRM区間において信号交差点を含む場合には、交差点直近のDRM区間を評価区間として設定

◆「渋滞遅れ時間」の考え方

「旅行速度」では信号停車時間により
低く算出される区間が存在



「渋滞遅れ時間」により
『信号待ち2回以上（1回で捌けない）』
という渋滞実態を評価



◆指標『渋滞遅れ時間』の算出及び渋滞判定

【手順1】区間設定：信号交差点間を設定(無信号交差点も含め、信号交差点間で束ねる)

【手順2】『渋滞遅れ時間(= 渋滞時の旅行時間※1 - 非混雑時の旅行時間※2)』の算出

※1: 渋滞時の旅行時間: 区間延長 ÷ ピーク時旅行速度

※2: 非混雑時の旅行時間: 区間延長 ÷ 基準旅行速度(規制速度)

【手順3】渋滞の判定：信号1サイクルを閾値として設定し判定

(渋滞遅れ時間 > 信号1サイクル ⇒ 渋滞有りと判定)

※第18回委員会での指摘を踏まえ各流入部方向別の評価も実施

3-4.解除候補箇所の提案【ルール③：箇所別の分析で解除が必要と考えられる箇所】

- 今回の検討では、既に対策実施済みとなっている下記5箇所の交差点について、箇所別の分析（評価区間の見直し・遅れ指標の分析）を行った。
- 浅間中学西交差点、深志二丁目交差点については、前回も取り上げているが、継続して分析を実施。

◆分析箇所



管轄	No.	主要渋滞箇所名	主要路線名	対策実施	事業名
長野県	①	あおきじま 青木島交差点	一般国道117号	H22.2	(国)117号 青木島拡幅
			一般国道117号		
			長野上田線		
			-		
長野県	②	あさまちゅうがくにし 浅間中学西交差点	一般国道141号	H30.4	中部横断自動車道 (八千穂高原～佐久南)
			一般国道141号		
			下仁田浅科線		
			下仁田浅科線		
長野県	③	ふかしにちょうめ 深志二丁目交差点	一般国道143号	H20.3	(都)二の丸豊田線 本町～栄町
			一般国道143号		
			平田新橋線		
			市道		
長野県	④	はば 羽場交差点	一般国道153号	H27.8	(一)与地辰野線 羽場 交差点改良
			一般国道153号		
			与地辰野線		
			市道		
長野県	⑤	ことひらちょう 琴平町交差点	一般国道153号	H30.11	一般国道153号伊南バイパス
			一般国道153号		
			駒ヶ根長谷線		
			駒ヶ根長谷線		

3-4.解除候補箇所の提案【ルール③：箇所別の分析で解除が必要と考えられる箇所】

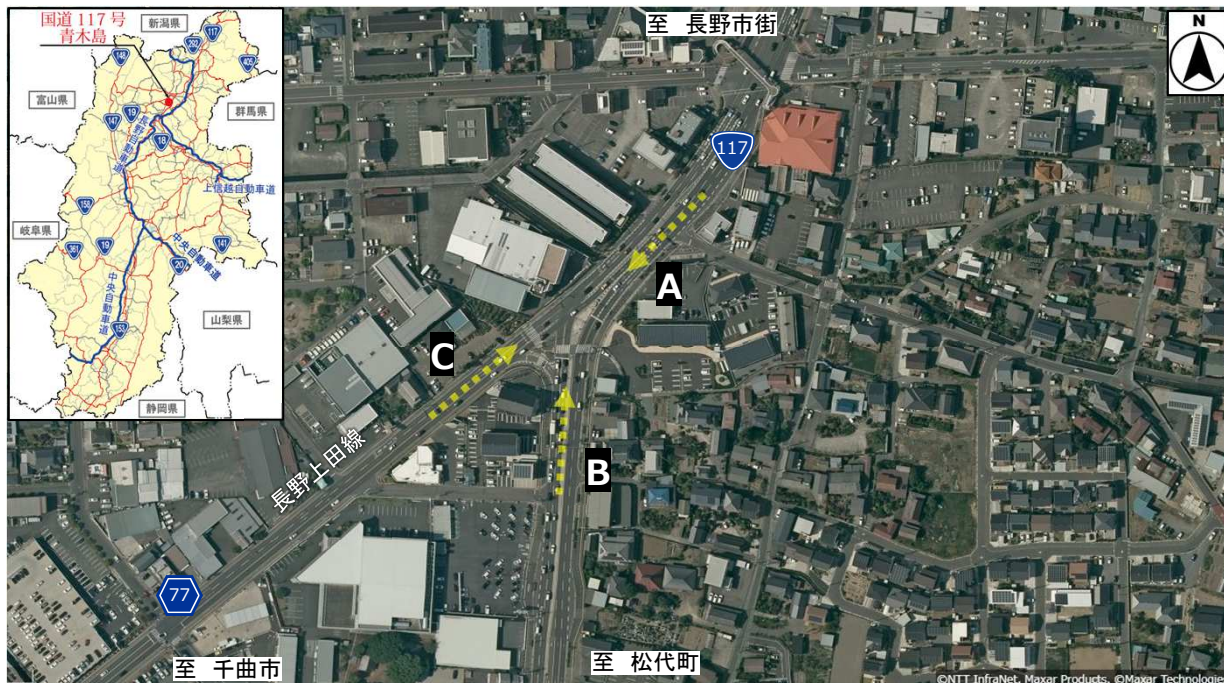
◆青木島交差点

- 従来区間における3指標では、流入部B、Cで基準を下回る。
- 遅れ指標では、各流入部・各流出方向ともに遅れ時間はサイクル長未満となっている。

■信号現示

第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示
33秒	56秒	51秒			
信号サイクル：140秒			測定日時：平成25年11月22日7時台		

■位置図



交差点	対策実施	流入部	従来区間での指標			信号交差点間での指標											サンプル数	平日 ピーク 時間帯
			指標① 【km/h】	指標② 【km/h】	指標③ 【km/h】	平日ピーク時遅れ指標【遅れ時間とサイクル長の比較】												
						流入部						流入部方向別						
						評価延長 【m】	①ピーク時所要 時間【秒】	②走行時間 【秒】	遅れ時間【秒】 (①-②)	判定	サイクル長 【秒】	流出方向	遅れ時間 【秒】	判定	サイクル長 【秒】			
青木島	H22.2	A	33.9	30.3	33.7	158	24	11	12	<	140	直進	9	<	140	16,664	夕	
												左折	-	-	-	-	-	
												右折	24	<	140	4,213	朝	
		B	16.2	6.4	21.1	212	126	15	111	<	140	直進	111	<	140	9,720	朝	
												左折	53	<	140	26	夕	
												右折	-	-	-	-	-	
		C	27.4	15.5	30.6	263	107	19	88	<	140	直進	-	-	-	-	-	
												左折	88	<	140	4,076	朝	
												右折	-	-	-	-	-	

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以上
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上

※ETC2.0プローブデータ 2021.1～12

3-4.解除候補箇所の提案【ルール③：箇所別の分析で解除が必要と考えられる箇所】

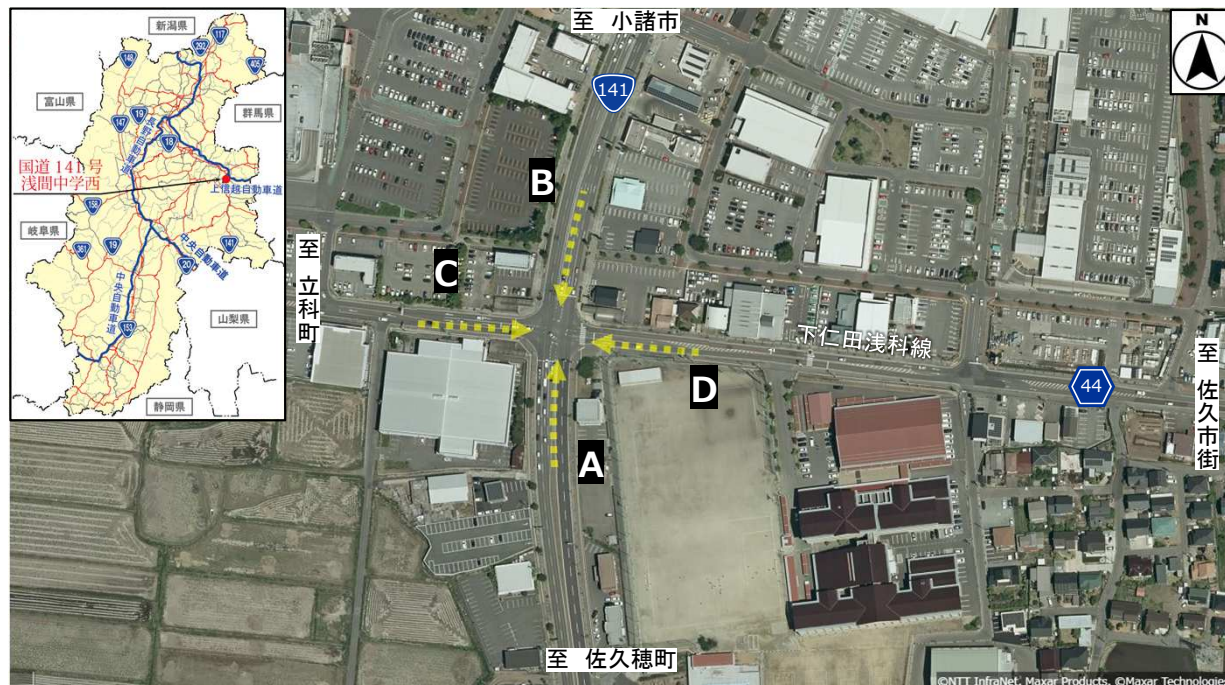
あさまちゅうがくにし ◆浅間中学西交差点

- 従来区間における3指標では、流入部C、Dで基準を下回る。
- 遅れ指標では、各流入部・各流出方向ともに遅れ時間はサイクル長未満となっている。
- 土地区画整理事業が進められており、今後交通状況の変化が見込まれる。

■信号現示

第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示
73秒	20秒	44秒	13秒		
信号サイクル：150秒			測定日時：平成25年11月11日7時台		

■位置図



交差点	対策実施	流入部	従来区間での指標			信号交差点間での指標											サンプル数	平日 ピーク 時間帯
			指標① 【km/h】	指標② 【km/h】	指標③ 【km/h】	平日ピーク時遅れ指標【遅れ時間とサイクル長の比較】												
						流入部					流入部方向別							
						評価延長【m】	①ピーク時所要 時間【秒】	②走行時間 【秒】	遅れ時間【秒】 （①-②）	判定	サイクル長 【秒】	流出方向	遅れ時間 【秒】	判定	サイクル長 【秒】			
浅間中学西	H30.4	A	22.8	20.6	21.5	397	73	29	45	<	150	直進	41	<	150	5,941	夕	
												左折	57	<	150	1,498	夕	
												右折	57	<	150	94	夕	
		B	28.7	26.2	26.0	176	38	13	25	<	150	直進	18	<	150	5,770	夕	
												左折	35	<	150	268	夕	
												右折	41	<	150	2,317	夕	
		C	22.7	20.8	18.9	296	114	27	88	<	150	直進	74	<	150	830	夕	
												左折	92	<	150	1,653	夕	
												右折	96	<	150	636	夕	
		D	20.5	19.0	19.9	488	87	44	43	<	150	直進	38	<	150	1,091	夕	
												左折	84	<	150	91	朝	
												右折	65	<	150	72	夕	

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以上
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上

※ETC2.0プローブデータ 2021.1~12

3-4.解除候補箇所の提案【ルール③：箇所別の分析で解除が必要と考えられる箇所】

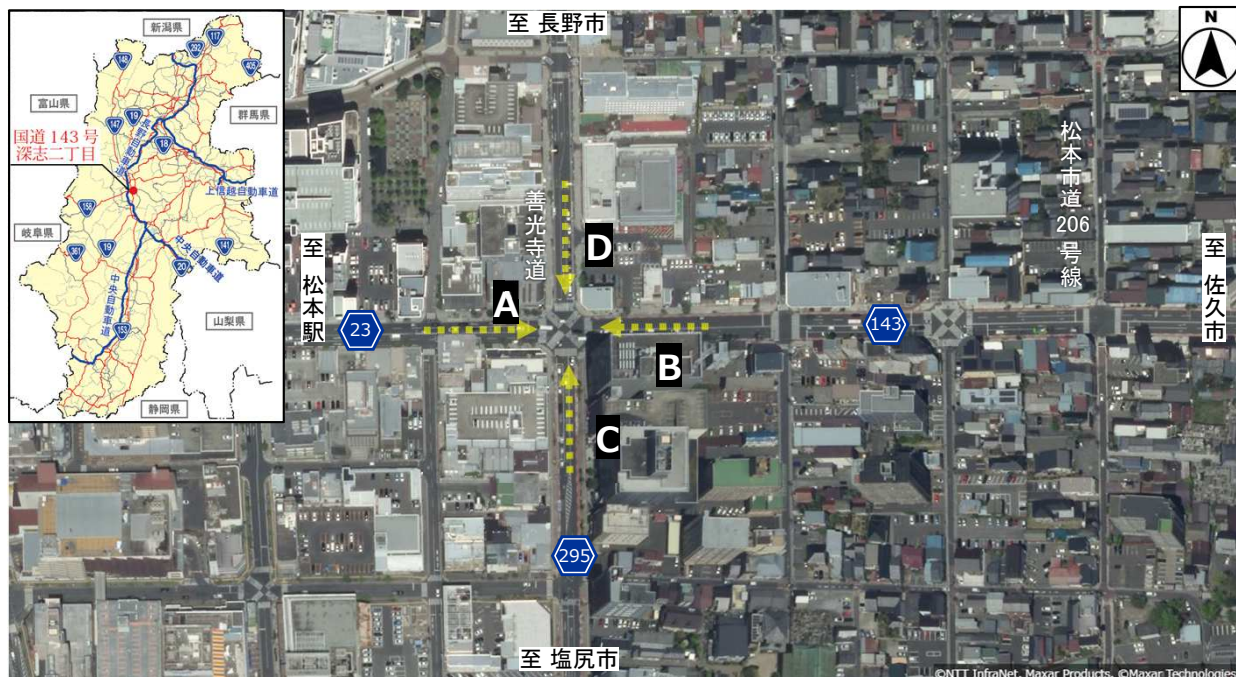
◆深志二丁目交差点

- 従来区間における3指標では、流入部A,B,Cで基準を下回る。
- 遅れ指標では、各流入部・各流出方向ともに遅れ時間はサイクル長未満となっている。

■信号現示

第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示
49秒	15秒	37秒	56秒	13秒	
信号サイクル：170秒			測定日時：平成25年11月14日8時台		

■位置図



交差点	対策実施	流入部	従来区間での指標			信号交差点間での指標											サンプル数	平日 ピーク 時間帯		
			指標① 【km/h】	指標② 【km/h】	指標③ 【km/h】	平日ピーク時遅れ指標【遅れ時間とサイクル長の比較】														
						流入部					流入部方向別									
						評価延長【m】	①ピーク時所要 時間【秒】	②走行時間 【秒】	遅れ時間【秒】 （①～②）	判定	サイクル長 【秒】	流出方向	遅れ時間 【秒】	判定	サイクル長 【秒】					
深志二丁目	H20.3	A	9.2	8.8	8.4	161	85	14	70	<	170	直進	67	<	170	1,560	タ			
												左折	80	<	170	72	タ			
												右折	78	<	170	657	タ			
		B	8.6	8.6	7.9	198	98	18	80	<	170	直進	69	<	170	1,293	タ			
												左折	93	<	170	577	タ			
												右折	101	<	170	349	タ			
		C	11.2	11.2	10.1	432	163	39	124	<	170	直進	122	<	170	1,145	タ			
												左折	118	<	170	331	タ			
												右折	127	<	170	1,484	タ			
		D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170								

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以上
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上

※ETC2.0プローブデータ 2021.1~12

3-4.解除候補箇所の提案【ルール③：箇所別の分析で解除が必要と考えられる箇所】

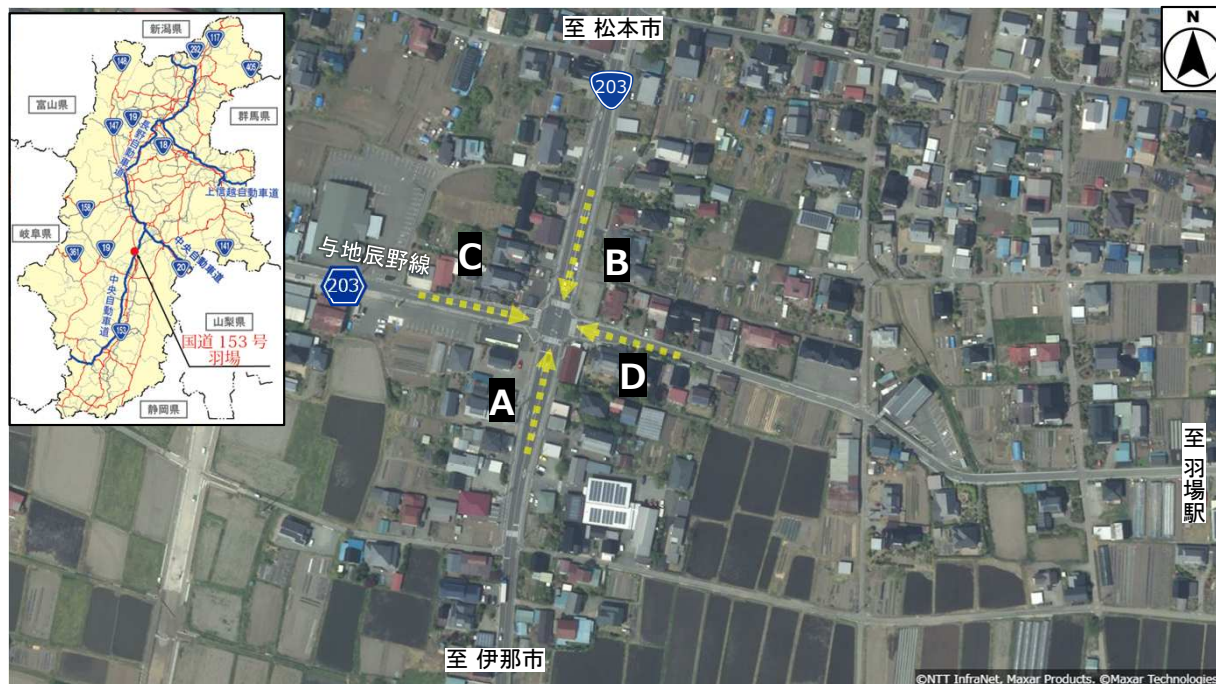
は ば ◆羽場交差点

- 従来区間における3指標では、流入部Bで基準を下回る。
- 遅れ指標では、各流入部・各流出方向ともに遅れ時間はサイクル長未満となっている。

■信号現示

	1φ	2φ	3φ
信号現示			
青時間(秒)	113秒	22秒	22秒
信号サイクル長:	170秒	測定日時: 平成28年7月6日(水)7時台	

■位置図



交差点	対策実施	流入部	従来区間での指標			信号交差点間での指標												サンプル数	平日 ピーク 時間帯
			指標① 【km/h】	指標② 【km/h】	指標③ 【km/h】	平日ピーク時遅れ指標【遅れ時間とサイクル長の比較】													
						流入部						流入部方向別							
						評価延長【m】	①ピーク時所要 時間【秒】	②走行時間 【秒】	遅れ時間【秒】 （①-②）	判定	サイクル長 【秒】	流出方向	遅れ時間 【秒】	判定	サイクル長 【秒】				
羽場	H27.8	A	29.2	25.1	33.9	724	104	65	39	<	170	直進	38	<	170	6,601	夕		
												左折	59	<	170	19	夕		
												右折	59	<	170	69	朝		
		B	21.1	16.9	24.0	1279	180	115	65	<	170	直進	59	<	170	6,815	朝		
												左折	32	<	170	3	夕		
												右折	84	<	170	2,282	朝		
		C	27.4	25.1	30.2	730	158	66	92	<	170	直進	67	<	170	3	夕		
												左折	93	<	170	281	夕		
												右折	82	<	170	8	夕		
		D	—	—	—	—	—	—	—	—		170							

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以上
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上

※ETC2.0プローブデータ 2021.1~12

3-4.解除候補箇所の提案【ルール③：箇所別の分析で解除が必要と考えられる箇所】

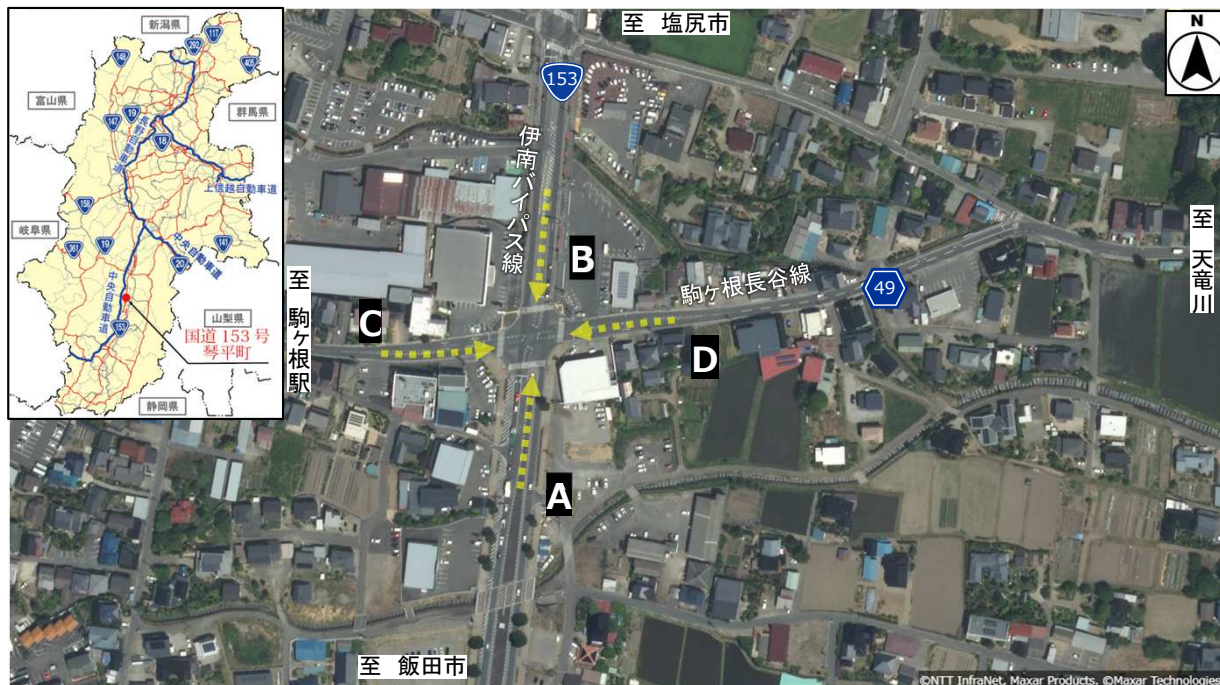
◆ことひらちょう 琴平町交差点

- ・従来区間における3指標では、流入部B、Cで基準を下回る。
- ・遅れ指標では、各流入部・各流出方向において概ね遅れ時間はサイクル長未満となっている。

■信号現示

第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示
49秒	10秒	32秒	9秒		
信号サイクル：100秒			測定日時：平成25年10月31日7時台		

■位置図



交差点	対策実施	流入部	従来区間での指標			信号交差点間での指標											サンプル数	平日 ピーク 時間帯
			指標① 【km/h】	指標② 【km/h】	指標③ 【km/h】	平日ピーク時遅れ指標【遅れ時間とサイクル長の比較】												
						流入部						流入部方向別						
						評価延長【m】	①ピーク時所要 時間【秒】	②走行時間 【秒】	遅れ時間【秒】 （①-②）	判定	サイクル長 【秒】	流出方向	遅れ時間 【秒】	判定	サイクル長 【秒】			
琴平町	H30.11	A	30.5	31.1	31.9	262	59	19	41	<	100	直進	39	<	100	5,148	夕	
												左折	68	<	100	128	朝	
												右折	61	<	100	249	朝	
		B	25.5	19.2	25.1	157	39	11	28	<	100	直進	27	<	100	5,739	夕	
												左折	49	<	100	330	夕	
												右折	41	<	100	50	夕	
		C	14.0	15.2	15.4	607	142	55	88	<	100	直進	81	<	100	87	夕	
												左折	106	>	100	18	朝	
												右折	94	<	100	42	夕	
		D	35.0	34.8	38.2	1820	193	164	29	<	100	直進	28	<	100	89	夕	
												左折	30	<	100	139	朝	
												右折	37	<	100	12	朝	

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以上
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上

※ETC2.0プローブデータ 2021.1~12

3-4.解除候補箇所 の提案

- 解除候補箇所として、ルール①で1箇所、ルール②で2箇所、ルール③で5箇所を提案。
- 解除候補箇所については、今後、現地確認・関係機関ヒアリング等を実施し、**次回委員会で解除について改めて審議予定。**

【ルール①：複数年連続指標クリア箇所】

まつかわばし

- ・松川橋交差点

【ルール②：3年連続指標クリア箇所】

しもはら

- ・下原交差点

ささだいら

- ・笹平交差点

【ルール③：箇所別の分析で解除が妥当と考えられる箇所】

あおきじま

- ・青木島交差点

あさまちゅうがくにし

- ・浅間中学西交差点

ふかしにちょうめ

- ・深志二丁目交差点

はば

- ・羽場交差点

ことひらちょう

- ・琴平町交差点

4. ピンポイント渋滞対策について

4-1. ピンポイント渋滞対策の概要

4-2. 「かみしおじりひがし上塩尻東交差点」のモニタリング結果

4-3. 次のピンポイント渋滞対策検討箇所を選定

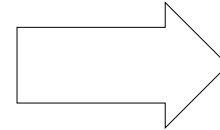
4-4. 「むらい しもまちきた村井下町北交差点」におけるピンポイント渋滞対策案

4-5. 「おおつかみなみ大塚南交差点」におけるピンポイント渋滞対策案

4-1.ピンポイント渋滞対策の概要

1. 経緯

- 各県ごとに移動性向上委員会において、「主要渋滞箇所」の現況把握、要因分析、対策検討を実施。
- 「主要渋滞箇所」の対策は、改築事業もしくは特に対策なしの状況がH27年度まで続いている。
- 「主要渋滞箇所」の対策は、改築事業に長い年月を要する。



少ない費用でスピーディーに対策を実施し、効果を発現させる方法として、

「ピンポイント渋滞対策」

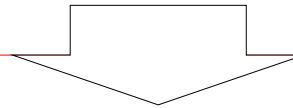
を検討する。

2. 対策の概要

- 交差点改良、区画線改良など大きな改良を必要としない、基本的に用地買収を必要としない対策。

3. 取りまとめ方法

- 工事実施前後において、ETC2.0データや現地調査結果を用いて、整備効果資料を作成。
- 渋滞緩和の効果（旅行速度、信号待ち回数、利用者の実感など）、事故低減効果（急減速回数減少など）。
- 特に優先対策箇所については、10年で全箇所1回は「短期対策」を実施するように検討。



【取り組み方針】

- スケジュールの設定 : 今回の対策は計画後、数年で対策実施へ ⇒10年で全箇所を実施
- 先行箇所の選定 : 特に事故ゼロプラン・利用者からの要望箇所と重複（早急に事業実施）
- 対策案の考え方 : 用地取得なしで対策できる内容を検討
事故対策内容に渋滞対策を付加（事故対策内容が渋滞対策にもなりうるか確認）

4-2. 「上塩尻東交差点」のモニタリング結果

- 上塩尻東交差点（国道18号）は、千曲市方面からの右折車両が多く、右折車線長不足により直進・左折車両の走行を阻害していた。また、交差点規模が大きく、停止線間距離が長いことも渋滞発生要因であった。
- そのため、停止線の前出しにより、交差点コンパクト化を図り、捌け台数を増加させる対策を実施。

《位置図》



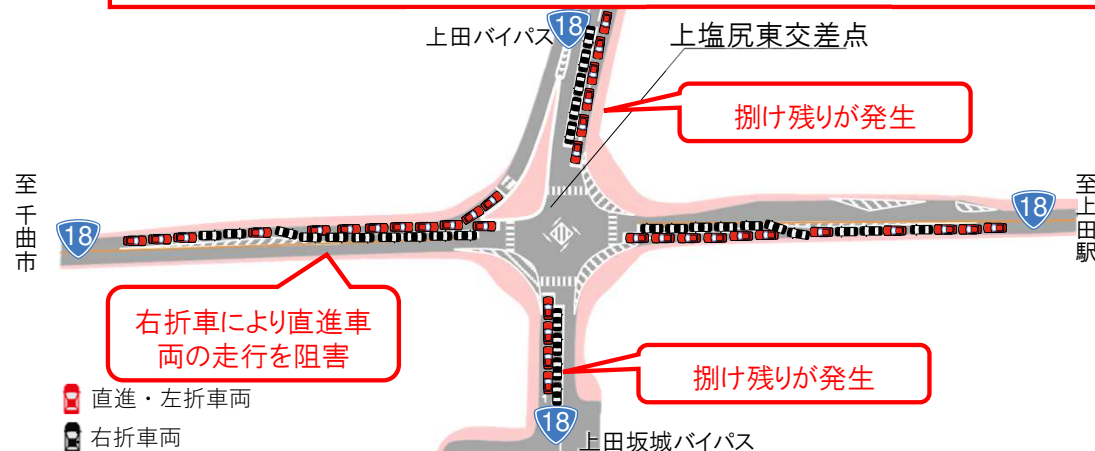
《広域図》



《説明図》

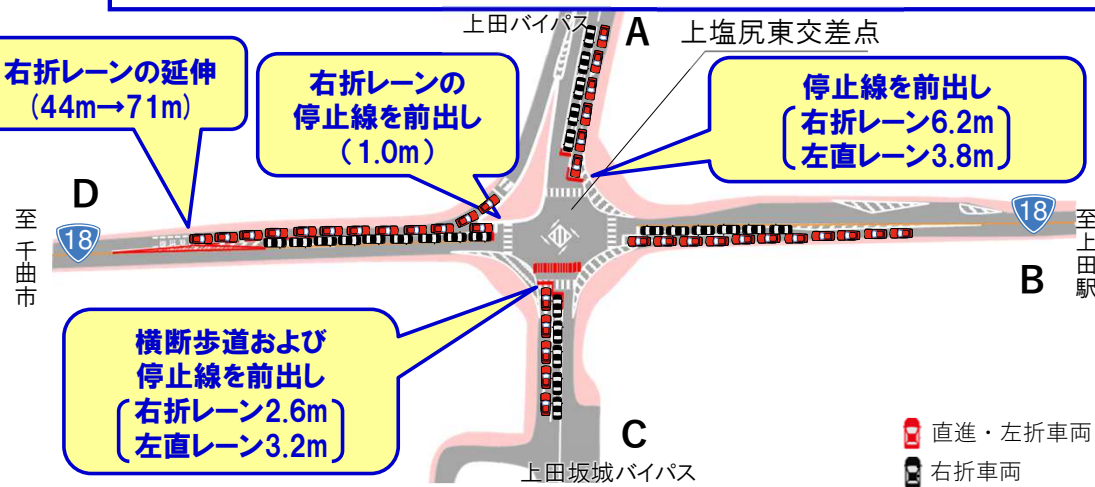
実施前

- 右折車両が直進車両を阻害し、渋滞が発生。
- 交差点規模が大きく、停止線間距離が長いことため捌け残りが発生。



実施後

- 右折レーンの延伸により、右折車の直進車への阻害を緩和。
- 横断歩道・停止線の前出しにより、
⇒交差点をコンパクト化し、交差点の通過時間が減少させ、捌け台数を増加させる

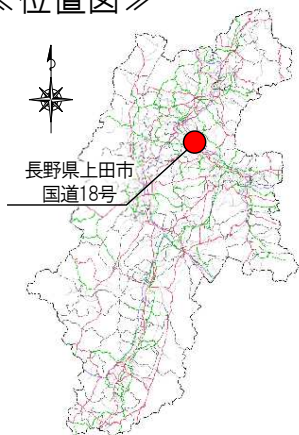


4-2. 「上塩尻東交差点」のモニタリング結果

前回第21回委員会資料より結果を引用

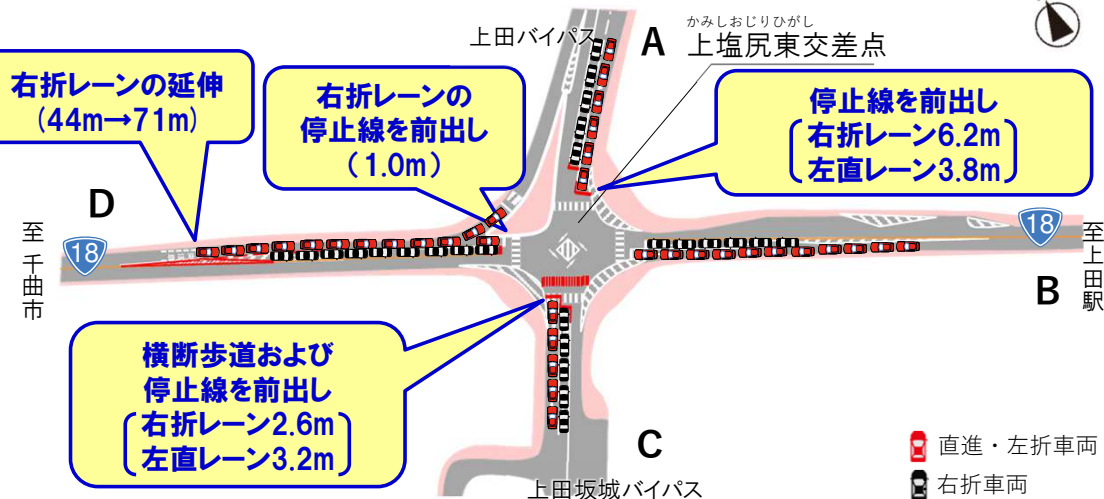
- ・ 上塩尻東交差点（国道18号）において、R3年3月に自転車横断帯の撤去及び停止線の前出しによるコンパクト化を実施。
- ・ 対策前後のETC2.0データ分析と交通量調査を実施、対策前後の交通状況を整理。
- ・ 対策前後の朝ピーク時旅行速度について、全流入方向で速度が上昇。
- ・ 前回、交通量調査やETCを用いた報告を行い、渋滞長の増加について、ご意見を頂いた。

《位置図》

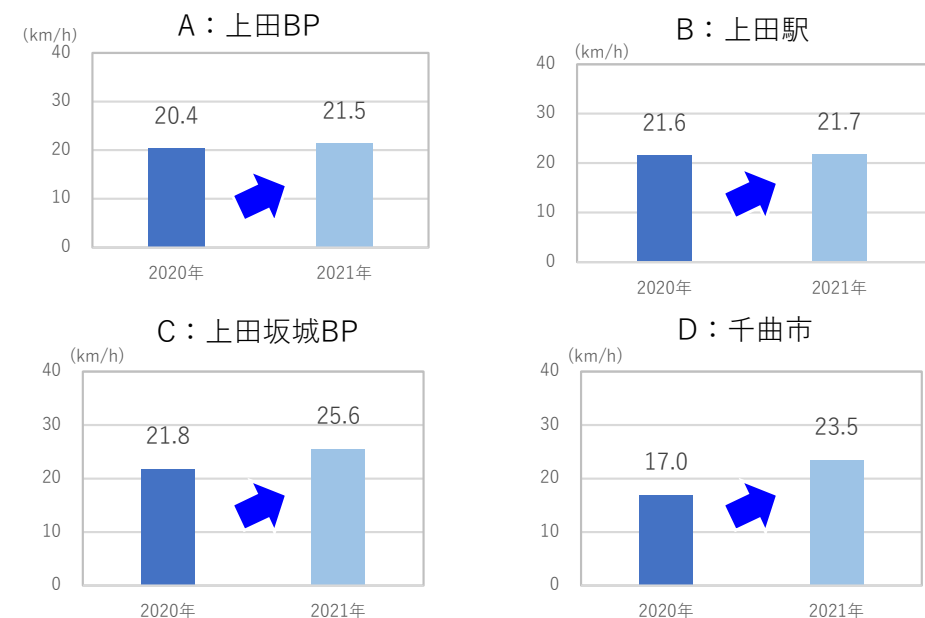


《対策概要》

- 右折レーンの延伸により、右折車の直進車への阻害を緩和。
- 横断歩道・停止線を前出しにより、交差点をコンパクト化し、交差点の通過時間が減少することで、捌け台数を増加。

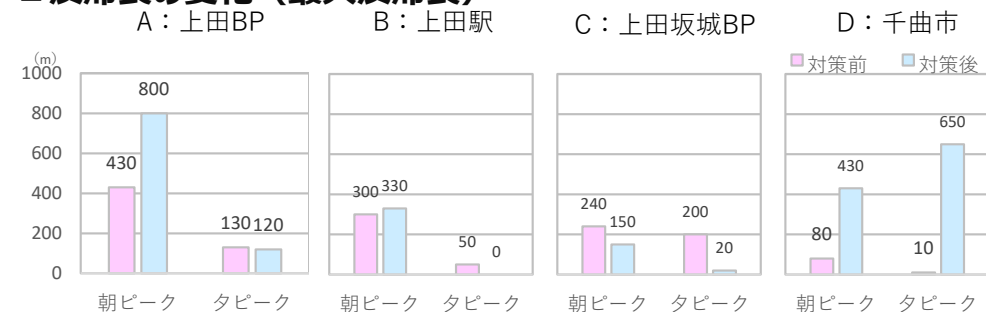


■ 平均旅行速度の変化（ETC2.0データ） 平日・朝ピーク



対策前調査日：2020年10月～11月
対策後調査日：2021年10月～11月

■ 渋滞長の変化（最大渋滞長）

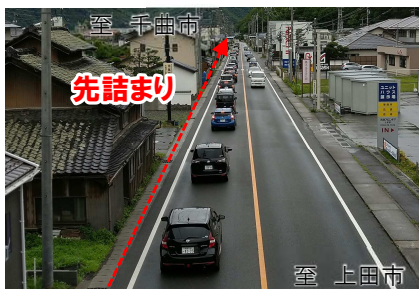
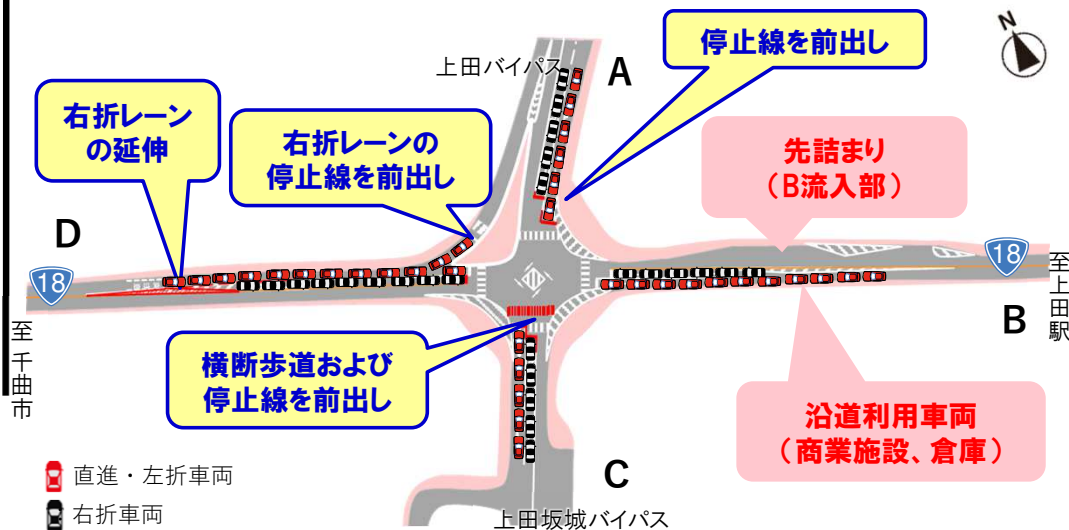


対策前調査日：R2年10月15日(木)
対策後調査日：R3年7月1日(木)

4-2. 「上塩尻東交差点」のモニタリング結果

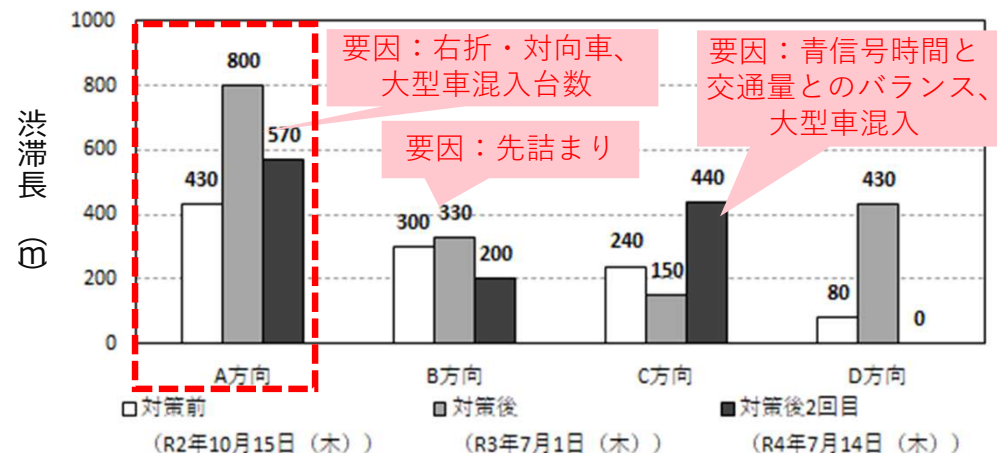
- 今年度、交通量調査（自動車等交通量・渋滞長）をR4年7月14日（木）を追加で実施。
- 渋滞長調査の結果については、対策前、対策後1回目、2回目（今回）でばらつく結果となった。
- 本交差点の渋滞要因は、先詰まりや沿道出入車両等が挙げられ、その日の状況により渋滞長がばらつくことが想定される。

<対策内容及び渋滞要因>

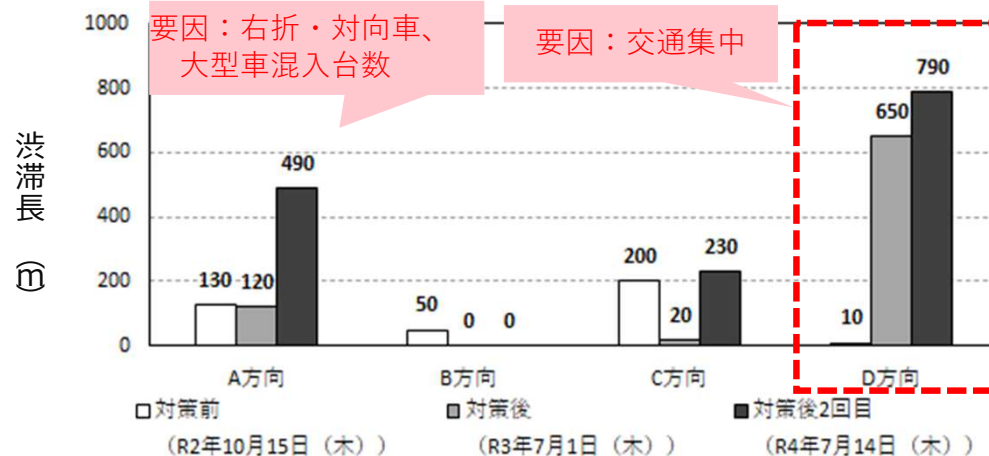


<渋滞長の変化（最大渋滞長）>

●朝ピーク（7時～10時）



●タピーク（16時～19時）



- <旅行速度図（DRM区間別）>**



4-3.次のピンポイント渋滞対策検討箇所の選定

- 優先対策箇所（主要渋滞箇所と事故危険区間及び利用者要望箇所と重複する箇所（35箇所））のうち、R4年度に、対策実施箇所を選定、事故対策を検討する予定。
- R4年度に、大塚南交差点、村井下町北交差点について着手する予定。

利用者要望箇所
(222箇所)

タクシー、バス、
トラック協会からの
指摘箇所

事故危険区間
(847箇所)

78箇所

主要渋滞箇所
(216箇所)

44箇所

※事故対策と渋滞対策に効果のある主な対策

- 右左折レーンの設置
- 停止線の前出し（コンパクト化）
- 滞留長の延伸 など

▼優先対策箇所（35箇所）

	箇所名	市町村
1	ちゅうおうひがし 中央東交差点	うえだ 上田市
2	すみよし 住吉交差点	うえだ 上田市
3	むらいしもまちきた 村井下町北交差点	まつもと 松本市
4	にいむら 新村交差点	まつもと 松本市
5	おおつかみなみ 大塚南交差点	ながの 長野市
6	ひがしわだ 東和田交差点	ながの 長野市
7	すみよしみなみ 住吉南交差点	うえだ 上田市
8	おおや 大屋交差点	うえだ 上田市
9	うっさわ 打沢交差点	ちくま 千曲市
10	くいせけ 杭瀬下交差点	ちくま 千曲市
11	うんどうこうえんみなみいりぐち 運動公園南入口交差点	ながの 長野市
12	あらき 荒木交差点	ながの 長野市
13	ときだ 常田交差点	とうみ 東御市
14	ちゅうおうごちょうめ 中央五丁目	うえだ 上田市
15	しののいばしみなみ 篠ノ井橋南交差点	ちくま 千曲市
16	たんばじまばしみなみづめ 丹波島橋南詰交差点	ながの 長野市
17	ときださんちょうめ 常田3丁目交差点	うえだ 上田市
18	こせんじょういりぐち 古戦場入口交差点	ながの 長野市

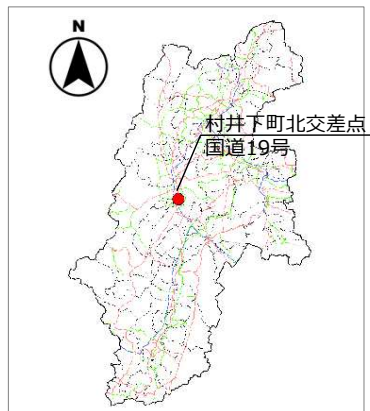
今年度実施予定

	箇所名	市町村
19	おおつか 大塚交差点	ながの 長野市
20	みなみまた 南保交差点	ながの 長野市
21	いわかどにし 岩門西交差点	うえだ 上田市
22	ひらた 平田交差点	まつもと 松本市
23	かまだ 鎌田交差点	まつもと 松本市
24	なぎさいっちょうめ 渚一丁目交差点	まつもと 松本市
25	しらいた 白板交差点	まつもと 松本市
26	しんばし 新橋交差点	まつもと 松本市
27	なかごしょ 中御所交差点	ながの 長野市
28	けんちょうまえ 県庁前交差点	ながの 長野市
29	おさち 長地交差点	おかや 岡谷市
30	ふかしにちょうめ 深志二丁目交差点	まつもと 松本市
31	しみんげいじゅつかんまえにし 市民芸術館前西交差点	まつもと 松本市
32	みなみまつもと 南松本交差点	まつもと 松本市
33	つなしま 綱島交差点	ながの 長野市
34	なかがわら 中河原交差点	よしの 茅野市
35	いなしえきまえ 伊那市駅前交差点	いな 伊那市

4-4. 「村井下町北交差点」におけるピンポイント渋滞対策案

- ・ 村井下町北交差点では、交差点規模が大きく停止線間距離が長いため、右折車両の捌け残りが滞留。
- ・ 右折車線の停止線の前出しを行うことで、右折車両の捌け台数の向上を図る。

《位置図》



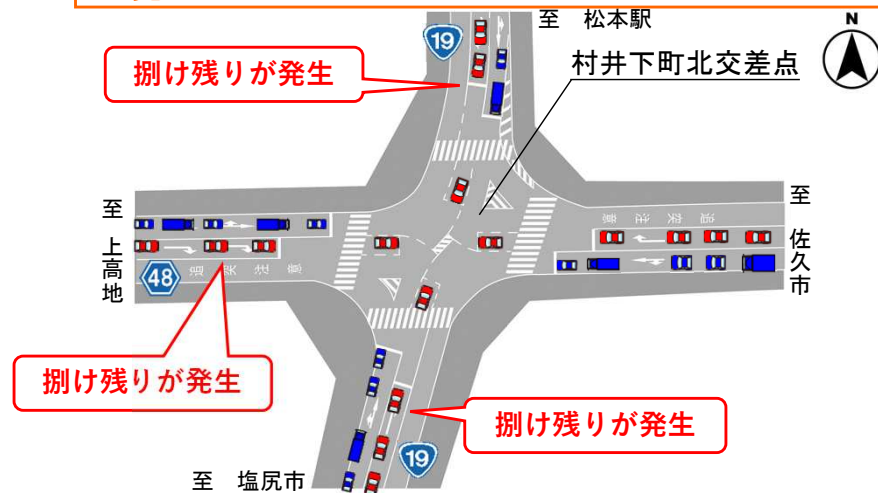
《交通状況》



《説明図》

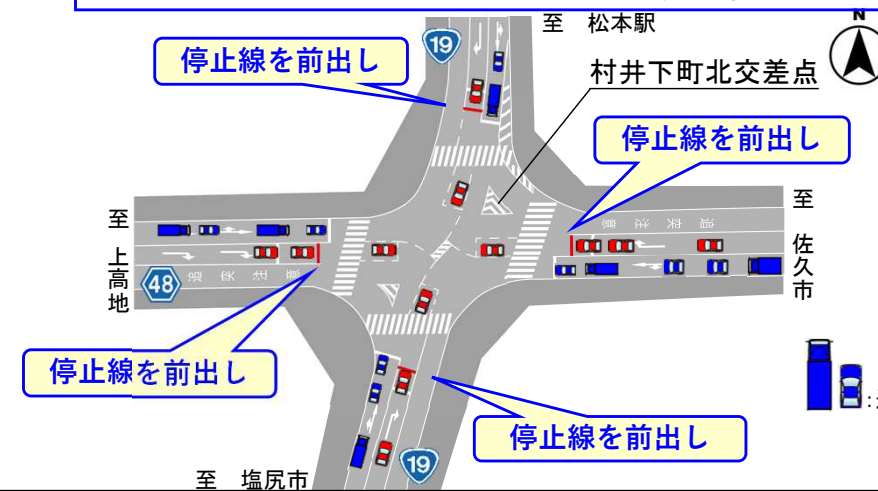
対策前

● 交差点規模が大きく、停止線間距離が長いので捌け残りが発生



対策後

● 停止線を前出し。⇒ 交差点がコンパクトになり、交差点の通過時間が減少。捌け台数が増加。



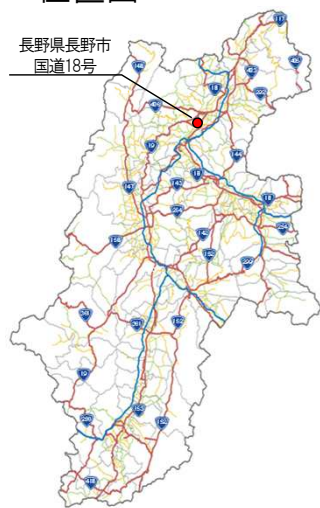
《広域図》



4-5. 「大塚南交差点」におけるピンポイント渋滞対策案

- 大塚南交差点では、西側に隣接する更北中学校東交差点から路肩を利用して4列で滞留。
- 現状の利用実態を踏まえた車線運用の見直しを行うことで、大塚南交差点への流入交通を整流化し、渋滞を緩和。

《位置図》

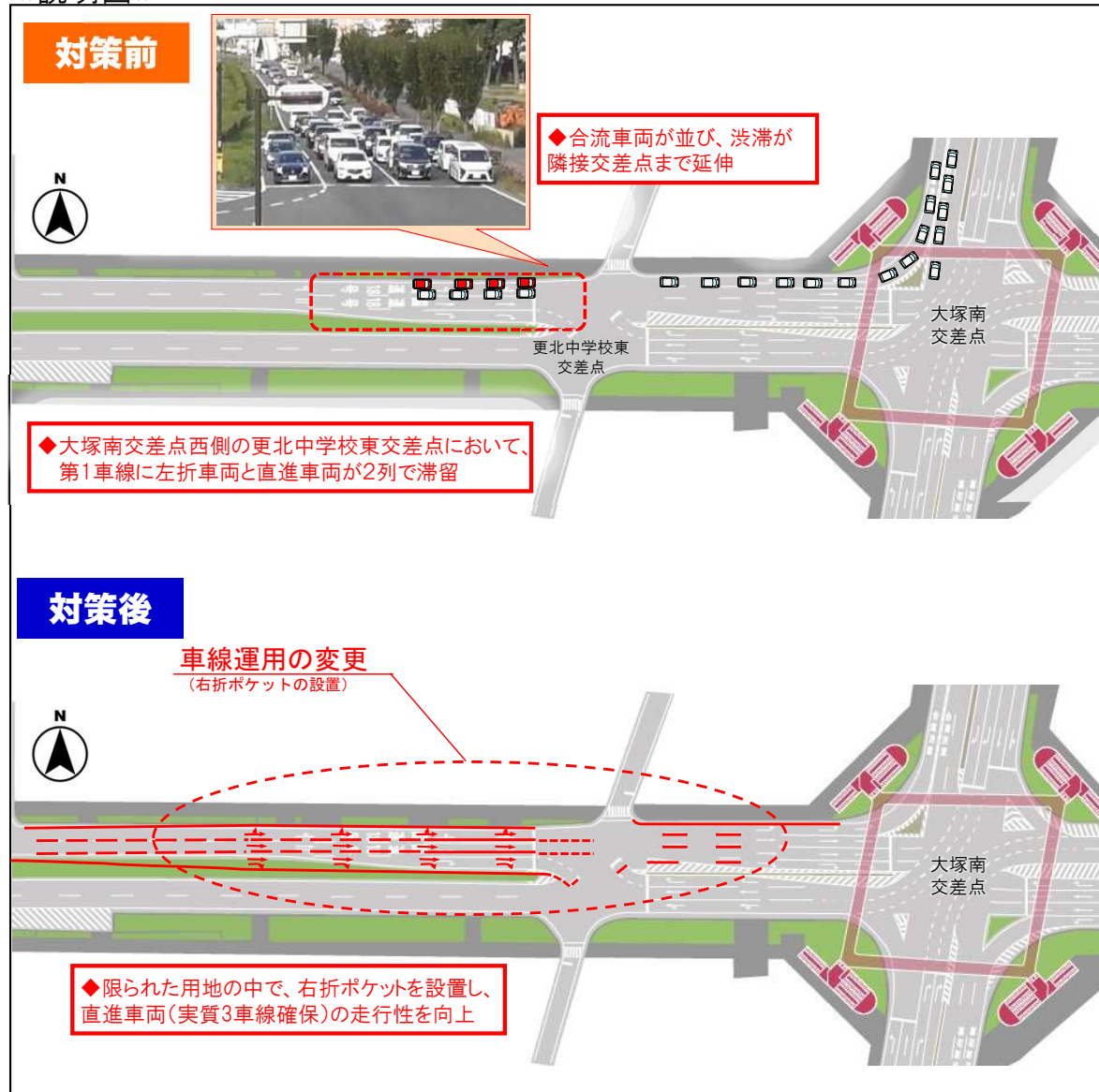


《広域図》



国土地理院地図

《説明図》



5. TDMについて

5-1. 松本市内のTDM施策について

- (1)令和3年度 of 取組み結果
- (2)令和4年度 of 実施方針

5-1. 松本市内のTDM施策について<(1)令和3年度の実施結果>

- 松本市では、朝の通勤時間帯におけるTDM施策を令和4年1月から2月の期間で実施。
- 渋滞緩和への取り組みとして、松本市役所および地元企業4社を対象に、通勤時間帯変更の呼びかけを行った。

TDM施策概要

①実施時期

令和4年1月4日～2月28日（以降、可能な方は取り組みを継続）

②対象・協力企業

松本市民、松本市役所および協力企業（4社）

③実施内容

自動車通勤をしている市民に時差出勤や混雑ピーク時間を避けて通勤することを要請し、平日朝の混雑ピーク時間の分散を図る。

◆各機関への協力依頼

令和3年12月 日

協力企業各位 松本市長 敬啓 貴局

通勤時間帯における交通量分散の取組みについて（依頼）

日頃から松本市に於いてご理解とご協力を賜り、感謝申し上げます。

松本市が令和3年6月に公表した都市計画決定案では、通勤時間帯に車が集中することが渋滞の原因の一つとしており、この対策として、時差出勤やテレワークにより、通勤時間帯の混雑ピークを分散することが重要であるとされています。

そこで、混雑緩和と渋滞解消の観点から、令和4年1月から2月にかけて、平日朝を対象とした交通量分散の取組みを下記のとおり実施します。

本取組みには、市内に事業所を有する企業4社にもご協力をいただきます。

自動車通勤をしている市民の皆さん、本取組みにご協力いただき、通勤時間を更に変えて渋滞のイライラを軽減していただきます。

朝の渋滞リズムを変えることは大変ですが、ご協力をお願いします。

記

1. 取組みについて

(1) 目的

通勤時間帯の混雑ピークを分散し、平日朝の渋滞を緩和する

(2) 対象

自動車通勤をしている市民の皆さんに時差出勤や混雑ピーク時間を避けて通勤することを要請し、平日朝の混雑ピーク時間を分散する

イ 通勤時間帯の混雑ピークを分散し、平日朝の渋滞を緩和する

ロ 取組みの期間

令和4年1月4日から2月28日まで（以降、可能な方は取組みを継続）

2. 依頼事項

(1) 依頼期間中、自動車通勤している市民の皆さんに平日朝の混雑ピーク時間を避けて通勤の要請を行うこと

(2) 貴社社員で通勤している方へのアンケートの回答

アンケートURL: <https://bit.ly/3aYETd0>

アンケートQRコード

3. その他

(1) 本取組みは、可能な範囲で実施する

(2) 本取組みの取組み

紙面による
企業および市役所職員への
平日朝混雑時を避けた出勤の依頼
およびアンケート
協力のお願いを実施

◆HP掲載文

松本市

くらし・暮らし 健康・福祉 子育て・教育 施設案内 松本の魅力 市政情報

交通量の混雑ピーク分散にご協力

ページの目次

1. 目的

2. 取組期間

3. 取組内容

4. 協力企業

松本市HP上でも
市民への協力の呼びかけ

HP掲載資料

自動車通勤している皆様 通勤時間帯を変えてみませんか？

混雑のピークから通勤時間をずらして、渋滞のイライラ解消

鎌田交差点付近の交通状況

渋滞 平日 7:30 頃

至 鎌田南交差点

鎌田南交差点

少し早く出ると...

渋滞なし 平日 6:30 頃

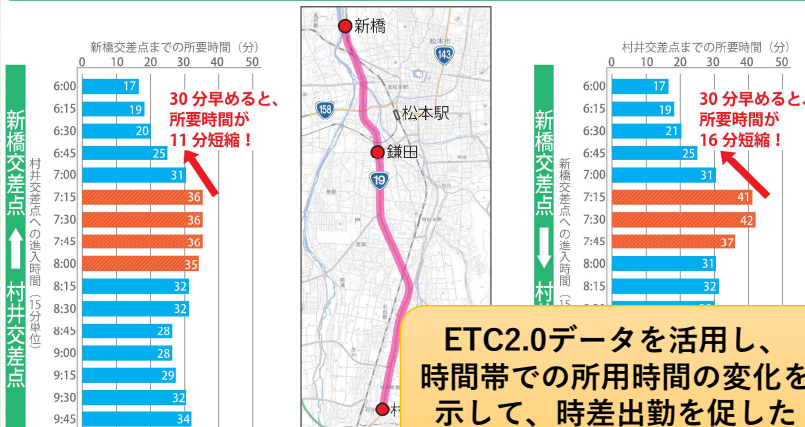
至 鎌田南交差点

鎌田南交差点

渋滞にも引っかからず
いつもより早く着いた！

道路状況は時間帯でこんなに違います！

例：国道19号 村井交差点～新橋交差点区間



ETC2.0データを活用し、
時間帯での所用時間の変化を
示して、時差出勤を促した

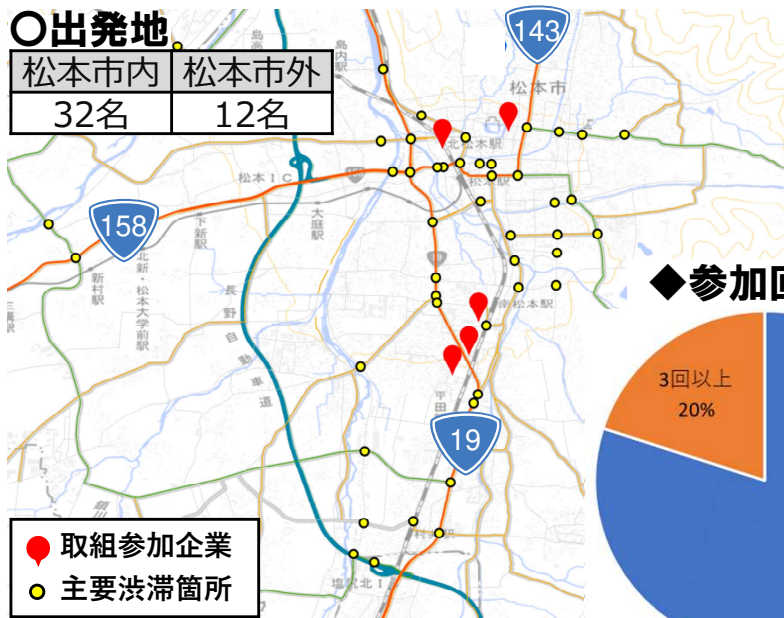
5-1. 松本市内のTDM施策について<(1)令和3年度の実施結果>

- ・ 取組みに参加し、アンケートに回答頂いた方は44名（市内32名、市外12名）。参加回数は1回が約8割。
- ・ 通常に比べ45分程度出勤を早めた方が多く、通勤時間帯は6:30以前～7:15が多かった。
- ・ 約5割の方が「普段よりスムーズに通勤できた」旨の意見が挙がったものの、勤務形態が変わらないこと等の課題も挙がっている。

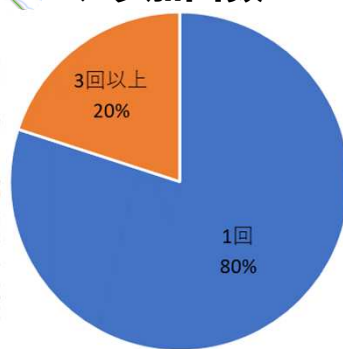
◆アンケート参加者・参加企業

○出発地

松本市内	松本市外
32名	12名

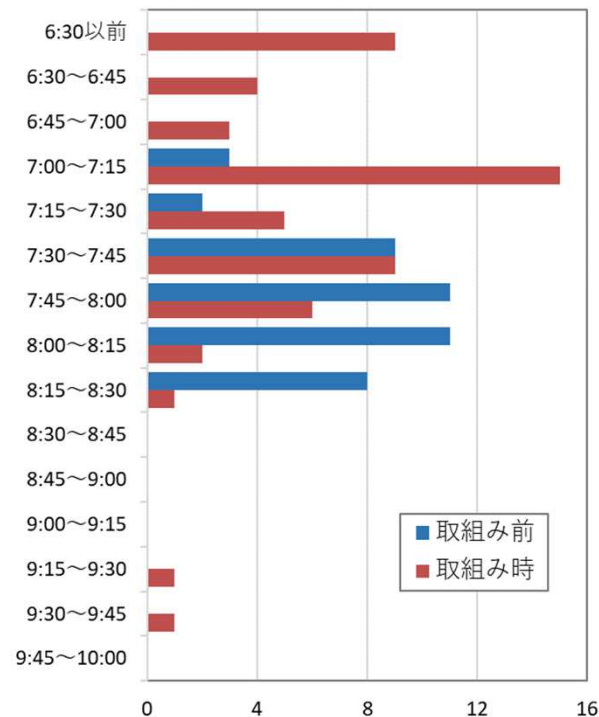


◆参加回数



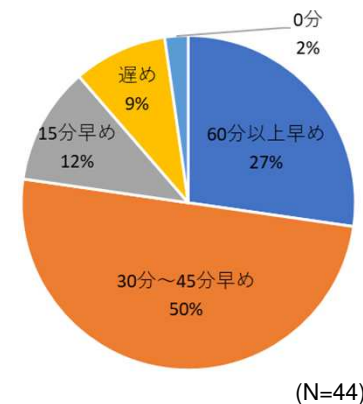
(N=44)

◆取組み前後の出勤(到着)時間



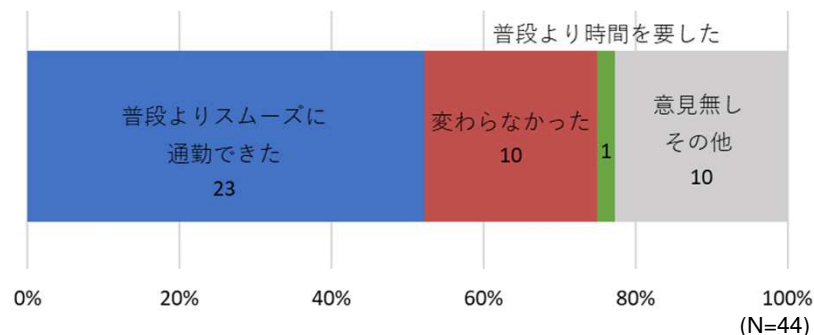
取組み前
7:30～8:30が多く
取組み時
6:30以前～7:15が多い
※広報資料では7:15以前の
所要時間短縮を周知

◆出勤時間の変化



(N=44)

◆取組みに関する意見(自由記述)



プラス意見

- ・ スムーズに通勤できた
- ・ 車の燃費が改善された
- ・ 気持ちに余裕をもって運転できた

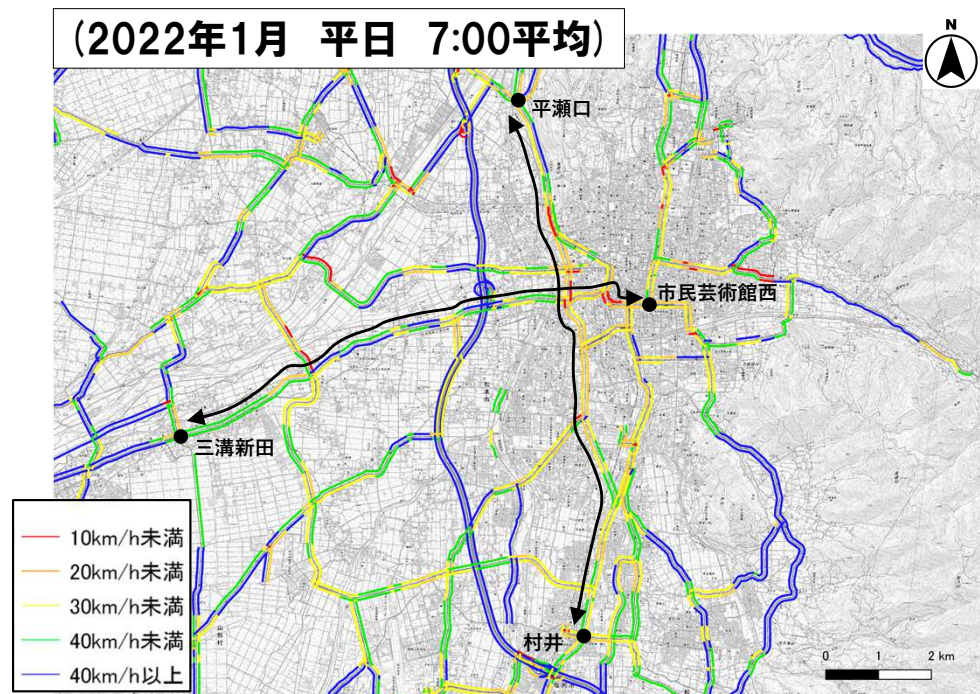
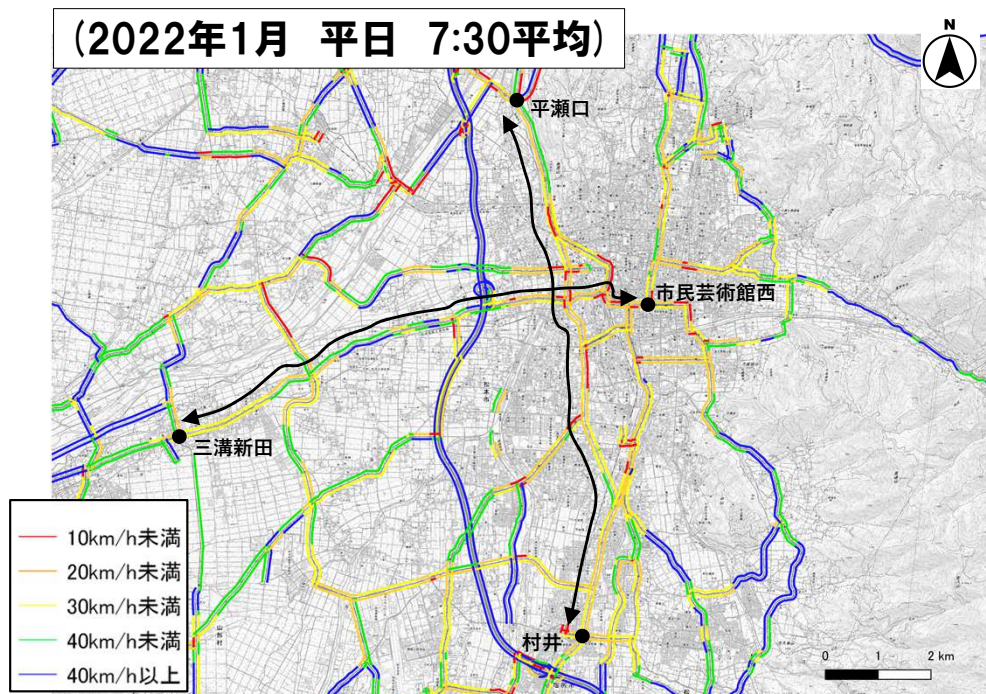
マイナス意見

- ・ 信号の影響でさほど変わらなかった
- ・ 勤務終了時刻が変わらないと、残業が増えることになり、会社や個人の負担が増える
- ・ 通勤時間を早めるため、家事・育児を家族に任せざるを得ない

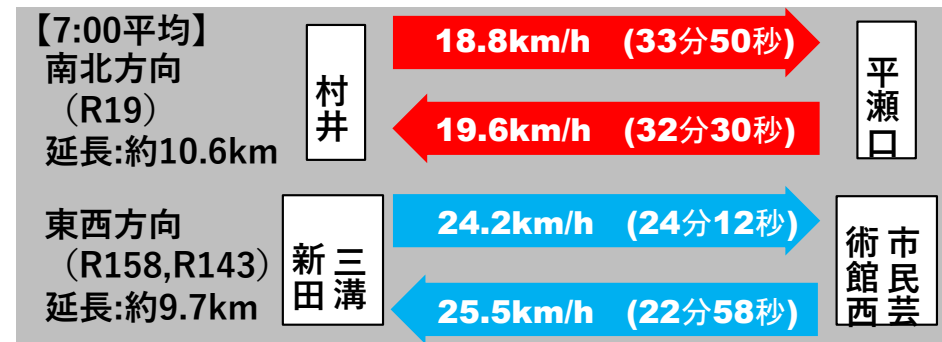
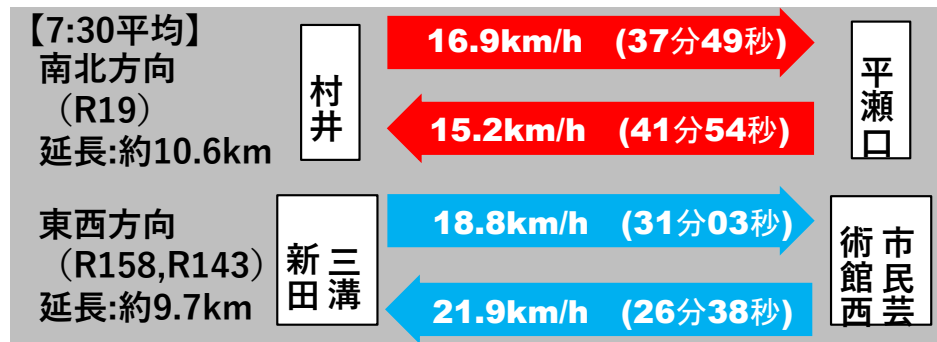
5-1. 松本市内のTDM施策について<(1)令和3年度の取組み結果>

- 取組み参加者のアンケート結果にあるように、出勤時間が30分早まると、各道路区間の旅行速度が高いことが確認できる。
- ただし、TDMの取組参加者数や参加日は限定的であり、地域の渋滞緩和に向けては取組の拡大等が必要。

◆松本市内の主要道路の旅行速度



◆時間帯の違いによる主要区間の旅行速度、所要時間



※ データ：ETC2.0データ（2022年1月 平日）
様式2-1を用いて集計

5-1. 松本市内のTDM施策について<(2)令和4年度の取組み方針>

- 昨年度の取組結果を踏まえ、松本市では時差出勤をはじめとしたTDMに協力頂く企業の拡大を図る予定。
- 渋滞情報の提供やパークアンドライド等、松本市が現在取り組んでいる対策とあわせてTDMの推進を図る。
- ETC2.0データによる交通分析結果の提供等により、これらのTDMの取組を支援する。

◆松本市が実施中のTDM施策

パークアンドライド

※市内7箇所設置。駐車台数増加等取組中



リアルタイム渋滞情報の提供（周知）

※市のホームページにリンクを設置



出典：日本道路交通情報センター：道路交通情報NOW

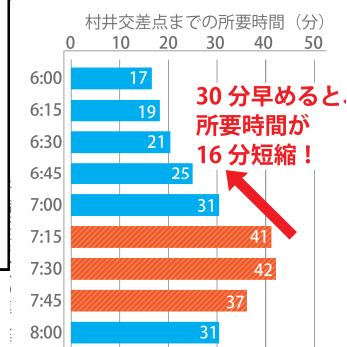
情報等提供

**TDM協力企業
（企業数の拡大を予定）**

情報等提供

◆交通分析結果

時間帯別 所要時間等



TDM対策メニュー

時間帯の変更	時差出勤
手段の変更	バスや鉄道の利用促進 （パークアンドライド）
	自転車の利用促進
経路の変更	経路誘導
発生源の調整	テレワーク モバイルワーク
自動車の効率的利用	相乗り