

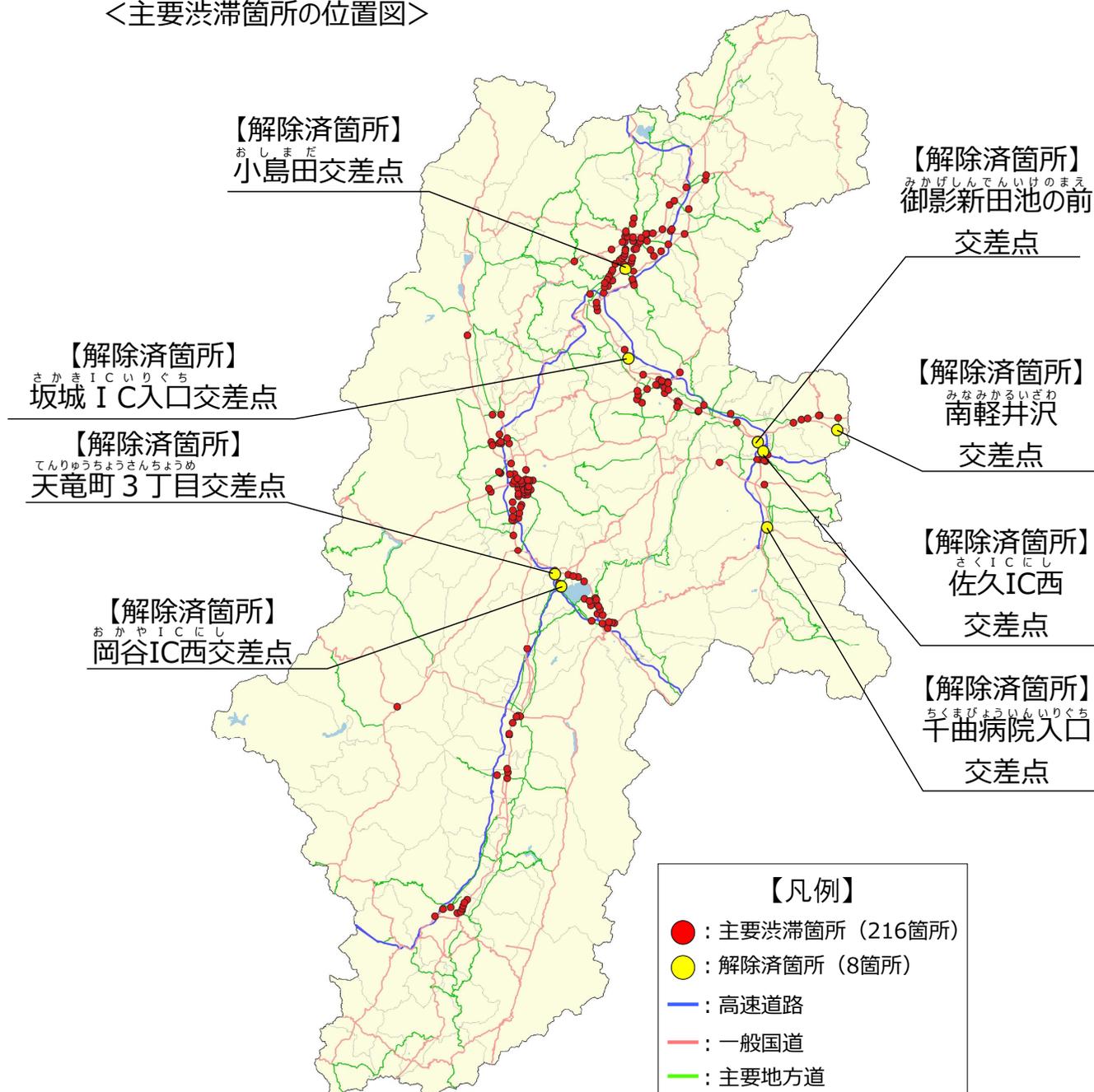
長野県における 交通渋滞対策について

2023年3月13日（月）

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.主要渋滞箇所の解除候補箇所について
- 4.主要渋滞箇所の解除検討フローについて
- 5.ピンポイント渋滞対策について
- 6.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22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。

開催回	開催年	内容
第1～8回	平成17年～平成23年	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■主要渋滞箇所を公表。
第11～15回	平成25年～平成29年 (5年間)	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ◇渋滞対策箇所の効果確認 ◇ピンポイント渋滞対策 ◇最新の交通状況による分析 ◇優先対策箇所の検討状況 ◇主要渋滞箇所「小島田交差点」の解除
第16回	平成30年7月	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ◇渋滞対策箇所の効果確認 ◇ピンポイント渋滞対策 ◇最新の交通状況による分析 ◇優先対策箇所の検討状況
第17回	令和元年7月	<ul style="list-style-type: none"> ■ETC2.0でモニタリングを実施。
第18回	令和2年9月	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	令和4年8月	<ul style="list-style-type: none"> ■主要渋滞箇所、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23回 (今回)	令和5年3月	<ul style="list-style-type: none"> ■主要渋滞箇所の解除候補箇所について。 ■解除検討フローの見直し提案。 ■ピンポイント対策、TDMについての報告。

1-2.第22回会議での指摘事項と対応方針

◆第22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. 解除ルール、および解除候補箇所について	
(1) 解除候補箇所について、現地状況等の確認を踏まえ、解除するかどうかを報告すること	⇒ <ul style="list-style-type: none">• 現地調査、および関係する道路管理者へのヒアリングを実施した。
(2) 解除検討フローにおける事業中箇所の扱いや、解除ルール③の適用について再整理すること	⇒ <ul style="list-style-type: none">• 前回の意見を踏まえ、再整理をおこなった。

2. 今回会議の論点

2-1. 第23回会議での審議事項・報告事項

2-1.第23回会議での審議事項・報告事項

◆第23回会議での審議事項・報告事項

議事	審議事項・報告事項	掲載頁
3.主要渋滞箇所の解除候補箇所について	●現地状況確認の報告【報告事項】	P10
	●解除候補箇所の解除について【審議事項】	P10～15
4.解除検討フローについて	●解除検討フローの見直しについて【審議事項】	P18
5.ピンポイント渋滞対策について	●R4年度に実施するピンポイント渋滞対策【報告事項】	P19
6.TDMについて	●令和4年度における松本市TDMの実施結果（速報）【報告事項】	P24

以上に挙げた、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解除検討フローなどについて、委員の方々より、ご意見頂戴いただきたいと思います。

3. 主要渋滞箇所解除候補箇所について

3-1. 現地状況確認結果の報告

3-2. 解除候補箇所の主要渋滞箇所の解除について **審議事項**

3.解除候補箇所の主要渋滞箇所の解除について

- ・ 前回委員会で解除、および解除候補箇所となった箇所のうち、委員より解除が難しいと意見を頂いた箇所を除いた4か所について、現地調査およびヒアリング調査を実施。

◆解除箇所、解除候補箇所

■主要渋滞箇所解除のルール

ルール①

対策実施後 2年間指標クリア箇所

ルール②

複数年連続指標クリア箇所

ルール③

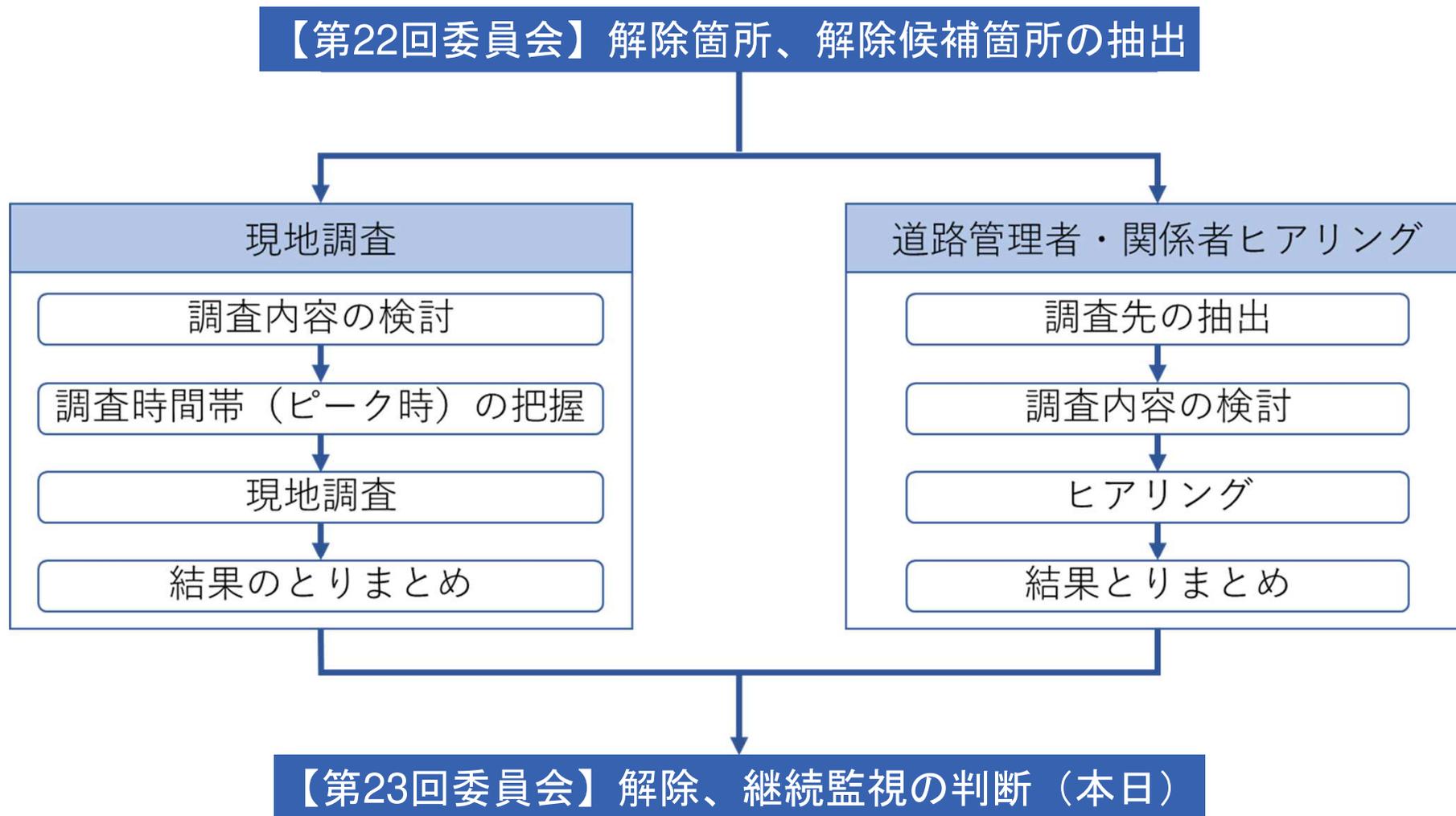
箇所別の分析で解除が妥当と考えられる箇所



	No.	主要渋滞箇所名	方向	主要路線名	道路管理者
ルール①	①	まつかわばし 松川橋交差点	A	一般国道256号	長野県 飯田建設事務所
			B	一般国道256号	
			C	市道	
			D	市道	
ルール②	②	ささだいら 笹平交差点	A	(主)長野大町線	長野県 長野建設事務所
			B	(主)長野大町線	
			C	市道	
ルール③	③	はげ 羽場交差点	A	一般国道153号	長野県 伊那建設事務所
			B	一般国道153号	
			C	(一)与地辰野線	
	D	市道			
④	ことひらちよう 琴平町交差点	A	一般国道153号	長野県 伊那建設事務所	
		B	一般国道153号		
		C	(主)駒ヶ根長谷線		
		D	(主)駒ヶ根長谷線		

3-1. 現地状況確認結果の報告【現地状況確認の流れ】

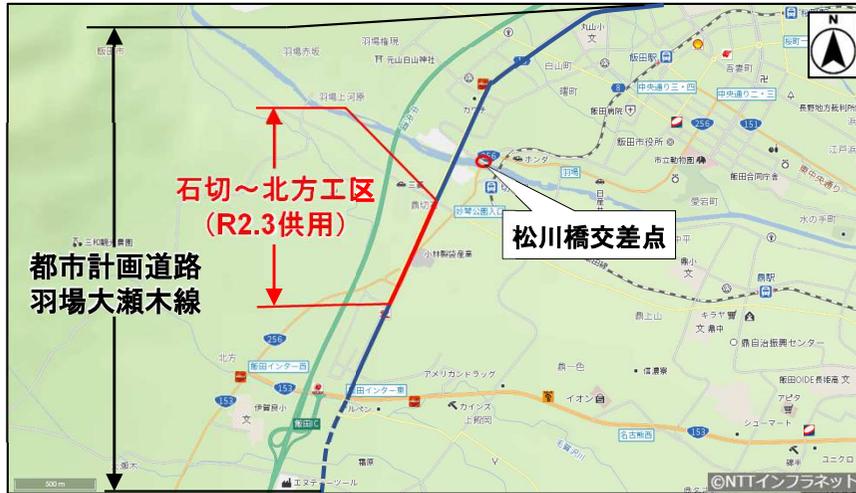
- 解除候補箇所の現地状況確認については、以下のフローをもとに、現地調査および道路管理者・関係者ヒアリングを行った。



3-1.現地状況確認結果の報告【ルール① 一般国道256号 松川橋交差点】

◆松川橋交差点の状況（令和2年3月に都市計画道路羽場大瀬木線切石～北方工区が供用）

■周辺位置図



■位置図（拡大）



■モニタリング3指標（3年）

(単位:km/h)

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
1	2	3	4			1	2	3	4			1	2	3	4		
-	-	29.1	29.3	26.3	29.9	-	-	29.1	24.1	23.1	24.3	-	-	29.2	25.3	22.7	27.7

【主要渋滞箇所の3指標の基準】

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

■現地調査結果・ヒアリング結果

流入部	現地調査結果	ヒアリング結果
A	ピーク時間において1サイクル内で通過	平日・休日ともにほとんど混雑していない
B	ピーク時間において1サイクル内で通過	
C	ピーク時間において1サイクル内で通過	
D	ピーク時間において1サイクル内で通過	

※2022年12月9日 現地調査を実施

⇒ 【判定(案)】 3指標の基準を満足しており、ヒアリングにおいても平日・休日ともに混雑はほぼ発生していないとの結果のため、主要渋滞箇所から解除する。

3-1.現地状況確認結果の報告【ルール② (主)長野大町線 笹平交差点】

◆笹平交差点の状況

■周辺位置図



■位置図 (拡大)



■モニタリング3指標 (3年)

(単位:km/h)

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		
39.2	32.8	-	/	30.9	32.8	39.3	30.6	-	/	25.2	32.3	41.1	31.6	-	/	29.8	32.6

【主要渋滞箇所の3指標の基準】

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

■現地調査結果・ヒアリング結果

流入部	現地調査結果	ヒアリング結果
A	ピーク時間において1サイクル内で通過	観光ピーク時期に短時間（1時間以内程度）の渋滞が発生している
B	ピーク時間において1サイクル内で通過	
C	ピーク時間において1サイクル内で通過	

※2022年12月17日 現地調査を実施

⇒ 【判定(案)】 3指標の基準を満足しており、ヒアリングにおいて観光ピーク時期に短時間の混雑が発生しているとのコメントがあるが、観光ピーク時以外に混雑はほぼ発生していないため、主要渋滞箇所から解除する。

3-1.現地状況確認結果の報告【ルール③ 一般国道153号 羽場交差点】

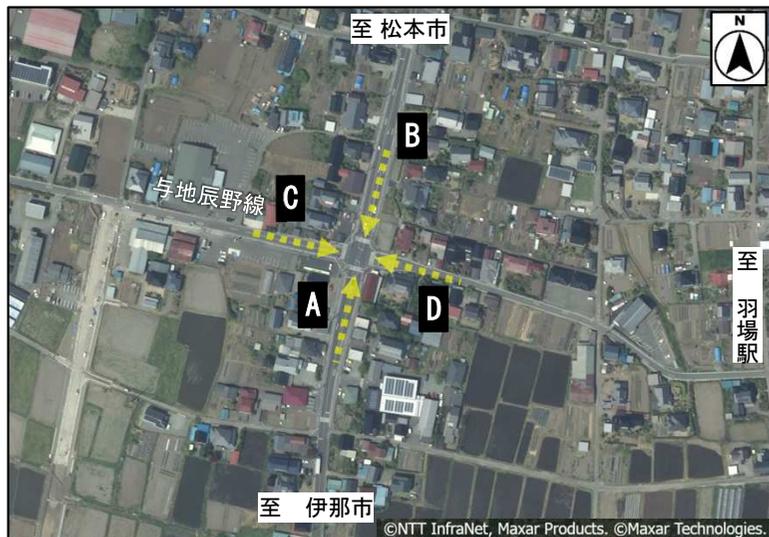
はば

◆羽場交差点の状況

■周辺位置図



■位置図（拡大）



■遅れ指標算出結果

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
		B	21.1	16.9	24.0	1279	180	115	65	<	170	左折	59	<	170	19	夕
												右折	59	<	170	69	朝
												直進	59	<	170	6,815	朝
C	27.4	25.1	30.2	730	158	66	92	<	170	左折	32	<	170	3	夕		
										右折	84	<	170	2,282	朝		
										直進	67	<	170	3	夕		
D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170	左折	93	<	170	281	夕	
											右折	82	<	170	8	夕	
											直進						

■現地調査結果・ヒアリング結果

流入部	現地調査結果	ヒアリング結果
A	ピーク時間において1サイクル内で通過	流入部A、B、Cにおいて通勤時間に渋滞が発生している。
B	ピーク時間中、1サイクル内で通過できない時間帯あり	
C	ピーク時間中、1サイクル内で通過できない時間帯あり	
D	ピーク時間において1サイクル内で通過	

※2022年12月18日 現地調査を実施

⇒【判定(案)】ルール③の解除要件を満足しているが、現地調査においてピーク時間に1サイクルで処理しきれない場合があり、ヒアリングにおいても渋滞についてのコメントがあるため、主要渋滞箇所からの解除は保留とする。

3-1.現地状況確認結果の補足【ルール③ 一般国道153号 ^{はば}羽場交差点】



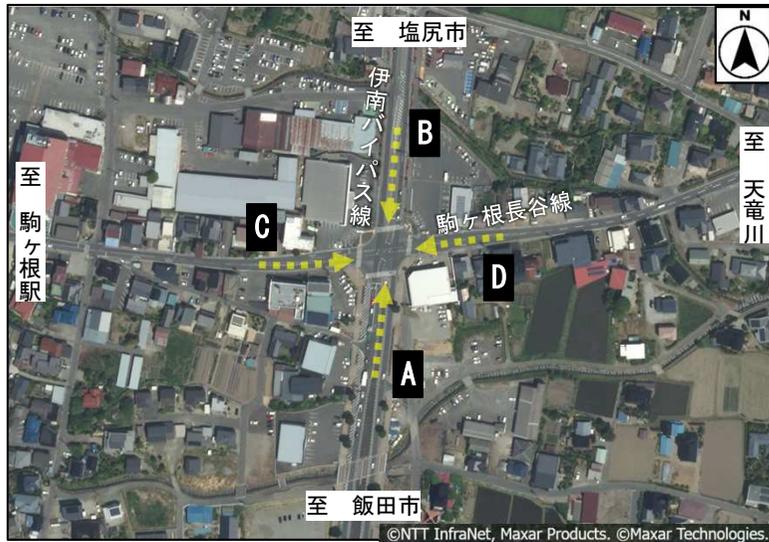
3-1.現地状況確認結果の報告【ルール③ 一般国道153号 琴平町交差点】

◆琴平町交差点の状況

■周辺位置図



■位置図 (拡大)



■遅れ指標算出結果

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											
			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】											
			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】	流入部方向別				サンプル数	平日 ピーク 時間帯			
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	<	110	直進	39	<	110	5,148	夕
												左折	68	<	110	128	朝
												右折	61	<	110	249	朝
		B	25.5	19.2	25.1	157	39	11	28	<	110	直進	27	<	110	5,739	夕
												左折	49	<	110	330	夕
												右折	41	<	110	50	夕
		C	14.0	15.2	15.4	607	142	55	88	<	110	直進	81	<	110	87	夕
												左折	106	<	110	18	朝
												右折	94	<	110	42	夕
		D	35.0	34.8	38.2	1820	193	164	29	<	110	直進	28	<	110	89	夕
												左折	30	<	110	139	朝
												右折	37	<	110	12	朝

■現地調査結果・ヒアリング結果

流入部	現地調査結果	ヒアリング結果
A	ピーク時間において1サイクル内で通過	通勤時間帯にやや混む時があるが、主要渋滞箇所である実感がない。
B	ピーク時間において1サイクル内で通過	
C	ピーク時間において1サイクル内で通過	
D	ピーク時中、一時的に1サイクルで通過できない時間帯があったが、全体的には捌けている	

※2022年12月7日 現地調査を実施

⇒【判定(案)】ルール③の解除要件を満足しており、ヒアリングにおいて通勤時間帯に混雑するときがあるとのコメントがあるが一時的なものであるため、主要渋滞箇所から解除する。

3-2.解除候補箇所の主要渋滞箇所の解除について

- 調査結果等を踏まえ、3交差点について、主要渋滞箇所の解除を提案。

◆解除箇所



	No.	主要渋滞箇所名	方向	主要路線名	道路管理者	現地調査結果	ヒアリング調査結果	判定(案)
ルール①	①	まつかわばし 松川橋交差点	A	一般国道256号	飯田建設事務所	全方向において、 車両は1サイクルで 通過できている	平日・休日ともに ほとんど混雑 していない	解除
			B	一般国道256号				
			C	市道				
			D	市道				
ルール②	②	ささだいら 笹平交差点	A	(主)長野大町線	長野建設事務所	全方向において、 車両は1サイクルで 通過できている	観光ピーク時に 短時間の混雑が 発生している	解除
			B	(主)長野大町線				
			C	市道				
ルール③	③	はば 羽場交差点	A	一般国道153号	伊那建設事務所	B、C方向で信号 1サイクルで 通過できない場合あり	通勤時間帯に 混雑している	保留
			B	一般国道153号				
			C	与地辰野線				
			D	市道				
ルール④	④	ことひらちよう 琴平町交差点	A	一般国道153号	伊那建設事務所	D方向で一時的に 1サイクルで通過 できない場合があったが、 全体的に捌けている。	ほとんど混雑 していない	解除
			B	一般国道153号				
			C	(主)駒ヶ根長谷線				
			D	(主)駒ヶ根長谷線				

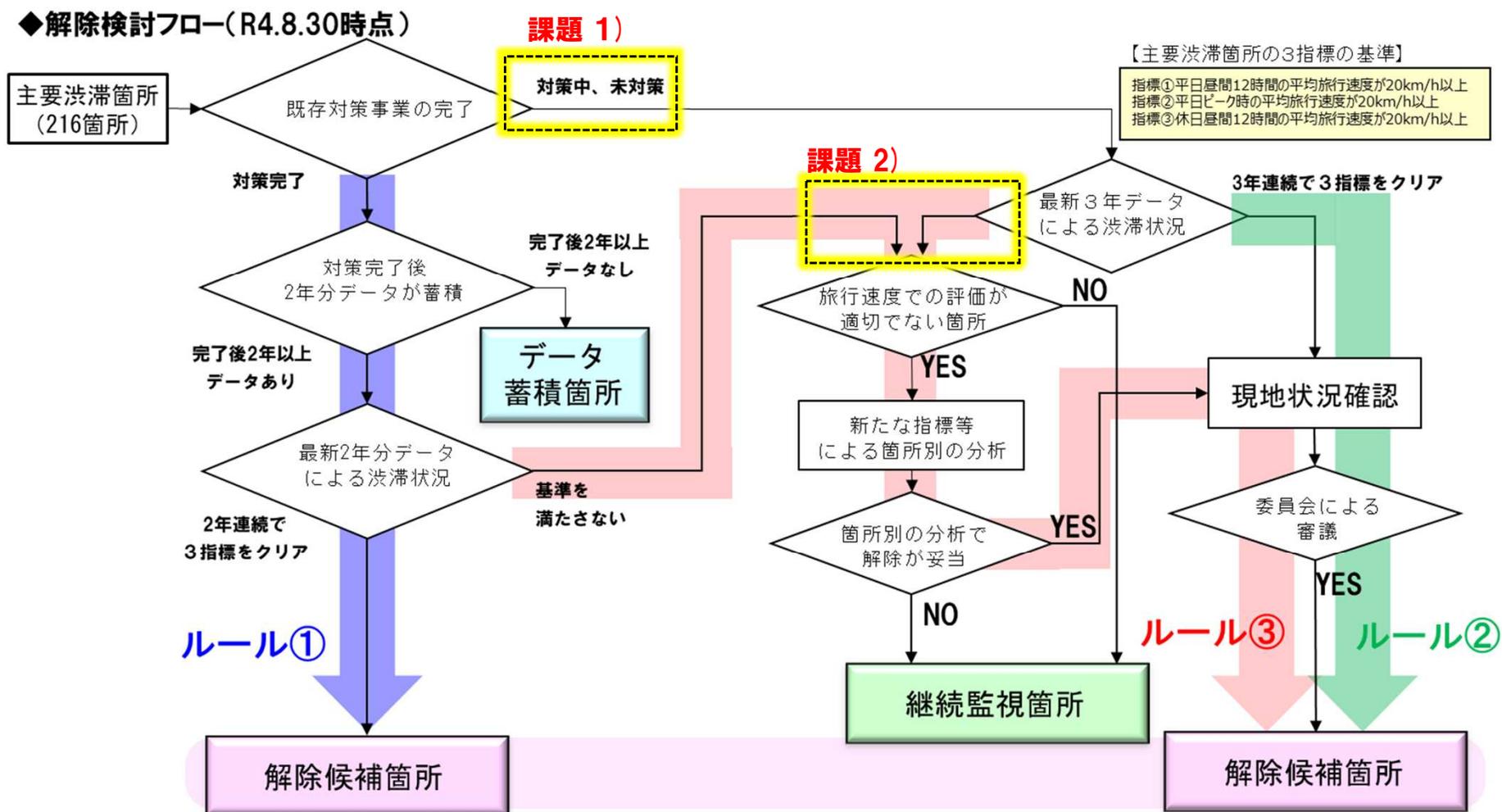
4. 主要渋滞箇所解除検討フローについて

4-1. 現行の解除検討フローの課題

4-2. 解除検討フローの見直し(案)

4-1. 現行の解除検討フローの課題

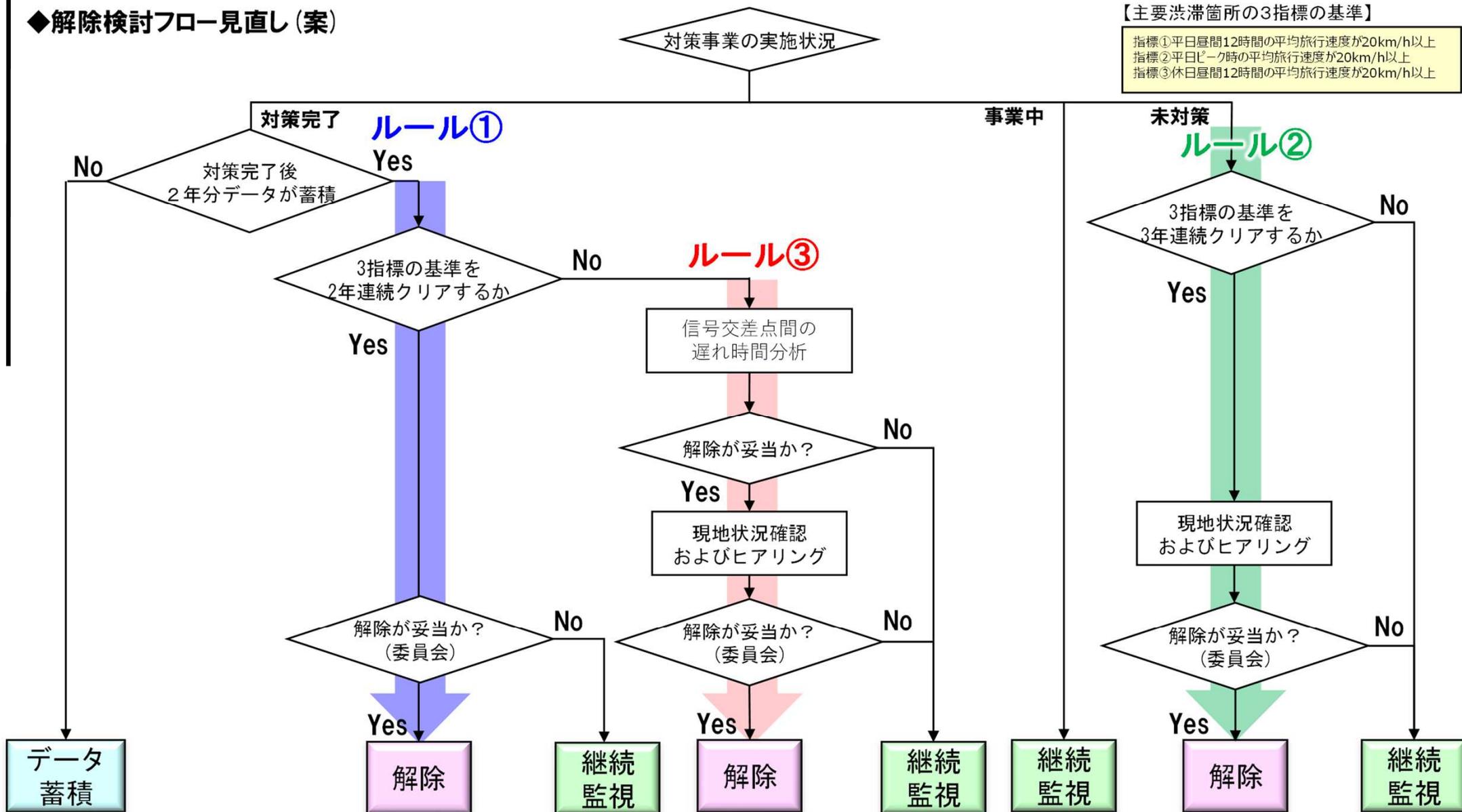
- 前回の委員会のなかで、解除検討フローの運用について、以下の2点が課題として挙げられた。
 - 1) 対策中の箇所については、今後の交通状況の変化も想定されるため、ルール②を適用しないほうがよい
 - 2) ルール③を適用する場面が曖昧（対策実施状況にかかわらず、ルール③が適用されることになる）



4-2.主要渋滞箇所の解除検討フローの見直し(案)

- 対策の実施状況に合わせて、評価ルールを適用できるように、主要渋滞箇所の解除検討フローを以下のように見直したい。

◆解除検討フロー見直し(案)



5. ピンポイント渋滞対策について

5-1. ピンポイント渋滞対策の概要

5-2. ピンポイント渋滞対策検討箇所を選定

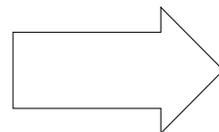
5-3. 「むらい しもまちきた村井下町北交差点」におけるピンポイント渋滞対策案

5-4. 「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

5-1.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」

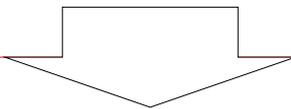
を検討する。

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。



【取組方針】

- 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）

5-2. ピンポイント渋滞対策検討箇所を選定

- 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（41箇所））から対策実施可能箇所を選定。
- R4年度は、^{おおつかみなみ}大塚南交差点、^{むらいしもまちきた}村井下町北交差点について着手。

利用者要望箇所
(248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
(886箇所)

主要渋滞箇所と
利用者要望の
重複箇所71箇所

主要渋滞箇所
(216箇所)

主要渋滞箇所と
事故危険区間の
重複箇所96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（41箇所）

	交差点箇所名	市町村	管理者
1	かりやどひがし 借宿東	かるいざわ 軽井沢町	長国
2	ときだ 常田	とうみ 東御市	長国
3	おおや 大屋	うえだ 上田市	長国
4	ときださんちようめ 常田3丁目	うえだ 上田市	長国
5	ちゅうおうひがし 中央東	うえだ 上田市	長国
6	ちゅうおうごちようめ 中央五丁目	うえだ 上田市	長国
7	ちゅうおうきた 中央北	うえだ 上田市	長国
8	いわかどにし 岩門西	うえだ 上田市	長国
9	すみよしみなみ 住吉南	うえだ 上田市	長国
10	すみよし 住吉	うえだ 上田市	長国
11	かみしおじりひがし 上塩尻東	うえだ 上田市	長国
12	うっさわ 打沢	ちくま 千曲市	長国
13	くいせけ 杭瀬下	ちくま 千曲市	長国
14	しのいばしみなみ 篠ノ井橋南	ちくま 千曲市	長国
15	こせんじよういりぐち 古戦場入口	ながの 長野市	長国
16	おおつかみなみ 大塚南	ながの 長野市	長国
17	おおつか 大塚	ながの 長野市	長国
18	つなしま 綱島	ながの 長野市	長国
19	みなみまた 南俣	ながの 長野市	長国
20	かみたかだきた 上高田北	ながの 長野市	長国
21	にしおわりべ 西尾張部	ながの 長野市	長国
22	ひがしわだ 東和田	ながの 長野市	長国
23	うんどうこうえんみなみいりぐち 運動公園南入口	ながの 長野市	長国

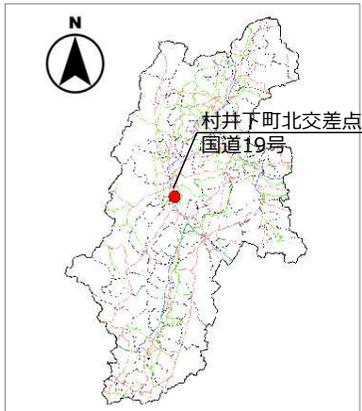
	交差点箇所名	市町村	管理者
24	かなづか 金塚	まつもと 松本市	長国
25	むらいしもまちきた 村井下町北	まつもと 松本市	長国
26	まつともみなみゆうびんきよくまえ 松本南郵便局前	まつもと 松本市	長国
27	ひらた 平田	まつもと 松本市	長国
28	みなみまつもと 南松本	まつもと 松本市	長国
29	たかみや 高宮	まつもと 松本市	長国
30	かまだ 鎌田	まつもと 松本市	長国
31	なぎいっちようめ 渚一丁目	まつもと 松本市	長国
32	しらいた 白板	まつもと 松本市	長国
33	しんばし 新橋	まつもと 松本市	長国
34	なかがしよ 中御所	ながの 長野市	長国
35	けんちようまえ 県庁前	ながの 長野市	長国
36	あらか 荒木	ながの 長野市	長野県
37	たんばしまばしみなみづめ 丹波島橋南詰	ながの 長野市	長野県
38	ちゅうおういっちようめ 中央一丁目	まつもと 松本市	長野県
39	にいむら 新村	まつもと 松本市	長野県
40	なんじよう 南条	いいた 飯田市	長野県
41	いなしえきまえ 伊那市駅前	いな 伊那市	長野県

■ ピンポイント渋滞対策実施中
■ ピンポイント渋滞対策実施済

5-3. 「村井下町北交差点」におけるピンポイント渋滞対策

- 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。
- 今年度対策が完了。次年度対策後の評価を実施予定。

《位置図》



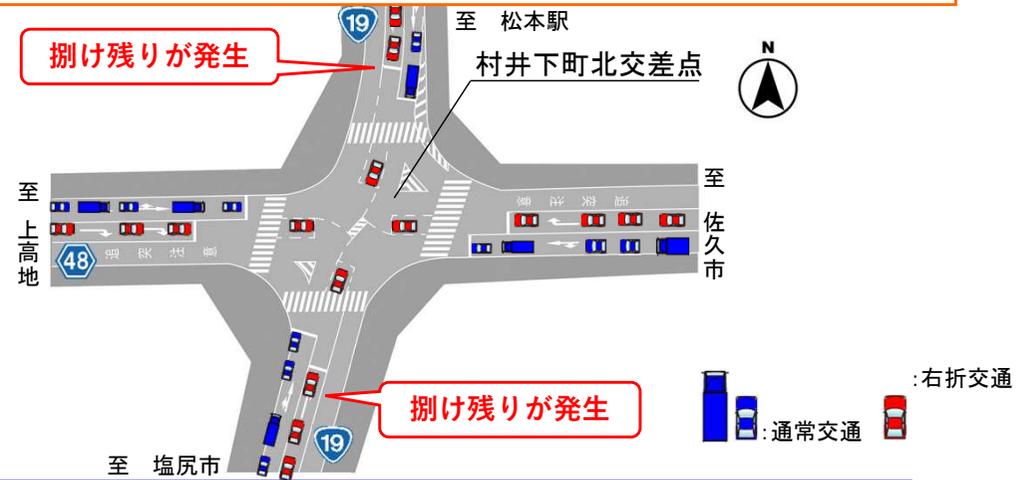
《交通状況》



《説明図》

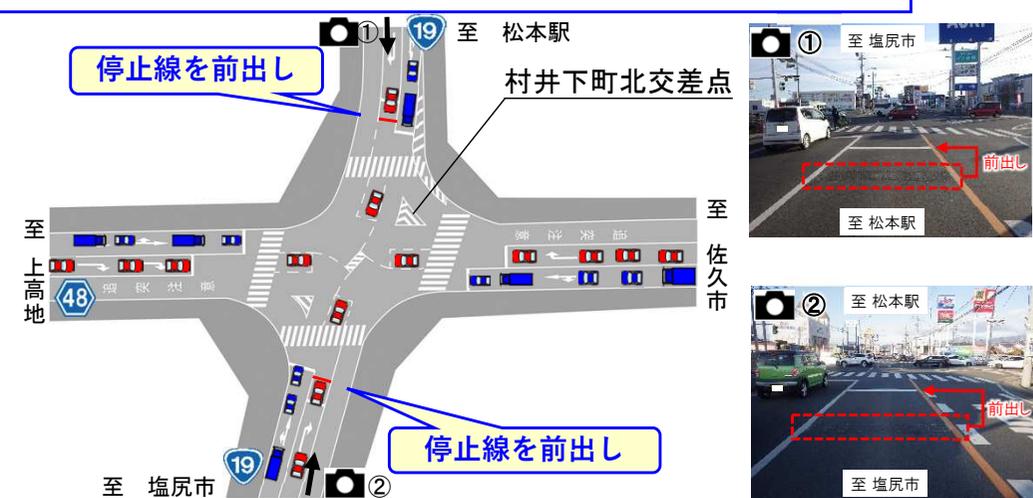
対策前

● 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》



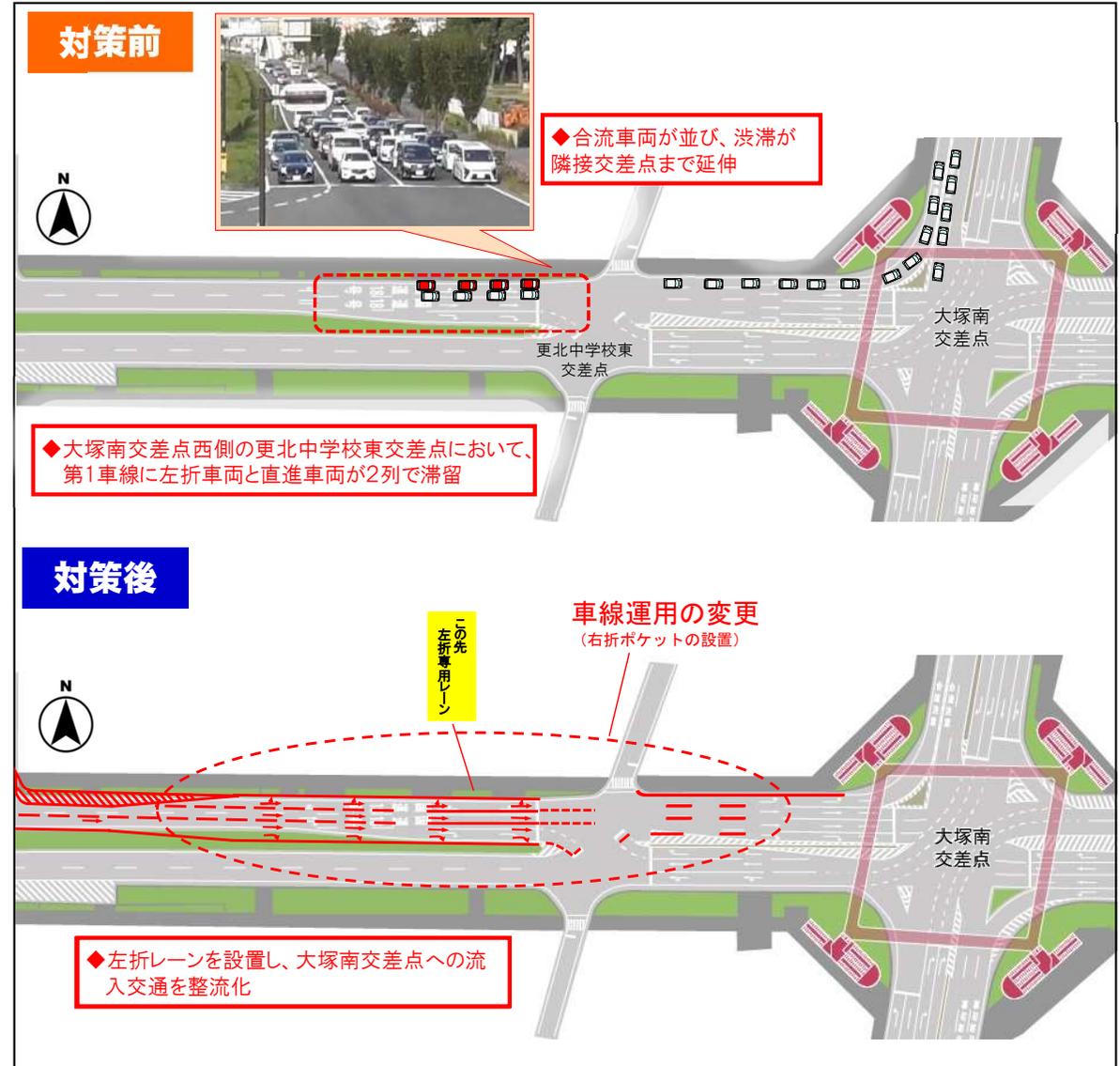
5-4. 「おおつかみなみ大塚南交差点」におけるピンポイント渋滞対策案

- 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。
- 現在、施工中であり、次年度に対策完了の予定。

《位置図》



《説明図》



《広域図》



6. TDMについて

6-1. 松本市内のTDM施策について

- (1) 令和4年度の実施内容
 - (2) 令和4年度の実施結果
-

6-1. 松本市内のTDM施策について<(1) 令和4年度の取組結果>

- 松本市では、朝の通勤時間帯におけるTDM施策を令和4年11月21日（月）～12月2日（金）の期間で実施。
- 今年度は、昨年度より多くの企業に呼びかけを行い、更に、取り組み重点日も設定し、実施した。

TDM施策概要	①実施時期	令和4年11月21日（月）～12月2日（金）[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、協力企業（17社）および松本市役所 ※昨年度は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。

◆HP掲載文

松本市HP上でも
市民への協力の呼びかけ

交通量の混雑ピーク分散にご協力をお願いします

更新日：2022年11月10日更新

交通量の混雑ピーク分散について
令和4年度の取組み
令和3年度の取組み

交通量の混雑ピーク分散について

松本市が令和3年6月に公表した**渋滞調査結果**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考えられています。

そこで、松本市では以下のとおり平日朝を対象とした以下の交通量分散に取り組んでいます。
自動車通勤をしている皆様、本取組に参加し、通勤時間を変えて渋滞のイライラを解消していませんか？
朝の生活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。

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 取組概要

自動車通勤をしている市民の皆様に時差出勤や混雑ピーク時間を避けて通勤することをお願いし、平日朝の混雑ピーク時間の分散を図ります。
実施期間内及び期間外のデータ比較及び取組者への取組者のアンケート回答から、効果を検証します。

3 取組効果

以下の広報資料をご覧ください。
写真は、国道19号鎌田交差点付近の写真です。平日朝6時30分と7時30分で道路の状況は大きく異なることが分かります。
また、下段グラフより、時間帯によって所要時間が大きく異なることも分かります。
【例】下段グラフ右側
国道19号新橋交差点を7時15分に通過すると、村井交差点までの所要時間は41分かかりますが、新橋交差点を6時45分に通過すると、村井交差点までの所要時間は25分であり、**30分通過時間を早めると所要時間が16分も短縮**します。
※グラフ内の所要時間は、全データのうち90%に位置する所要時間を示しています。必ず記載の所要時間で到着できる訳ではありません。

HP掲載資料

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。

**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

出動するだけで
イライラするなあ...

渋滞なし 平日 6:30 頃

渋滞にも引っかからず
いつもより早く着いた！

少し早く出ると...

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

新橋交差点への進入時間 (15分前)

6:00	17
6:15	19
6:30	20
6:45	25
7:00	31
7:15	35
7:30	36
7:45	36
8:00	35
8:15	32
8:30	32
8:45	29
9:00	28
9:15	29
9:30	31
9:45	34

30分早めると、
所要時間が
11分短縮！

村井交差点までの所要時間 (15分前)

6:00	17
6:15	19
6:30	21
6:45	23
7:00	31
7:15	41
7:30	42
7:45	37
8:00	31
8:15	32
8:30	30
8:45	30
9:00	30
9:15	30
9:30	31
9:45	34

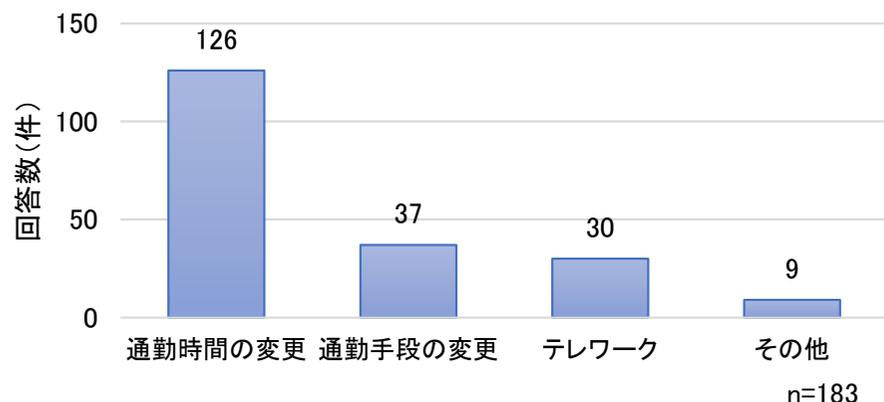
30分早めると、
所要時間が
16分短縮！

出典：国土交通省道路局
ETC2.0データ（2019年1月～12月・平日）※グラフの所要時間は、全データのうち90%に位置する所要時間を示しています。
17分～9分は、国土交通省道路局提供の道路状況調査結果。

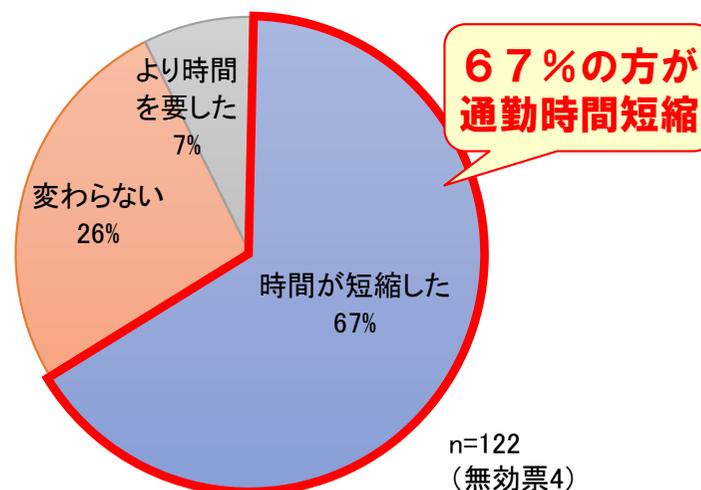
6-2.松本市内のTDM施策取組結果(アンケート結果)

- 今回の取り組みに参加しアンケート回答をいただいた方は183名（市内122名、市外61名、参加企業17社・松本市役所）。
- 今回の取り組みでは「通勤時間の変更」を行った方が多く、出勤手段の変更をした方も見られた。
- 普段は7:45～8:30に職場到着が多いが、取組時は7:00～7:30の到着が多い。
- 取り組みによる効果として、約67%の方が通勤時間が短縮したと回答。

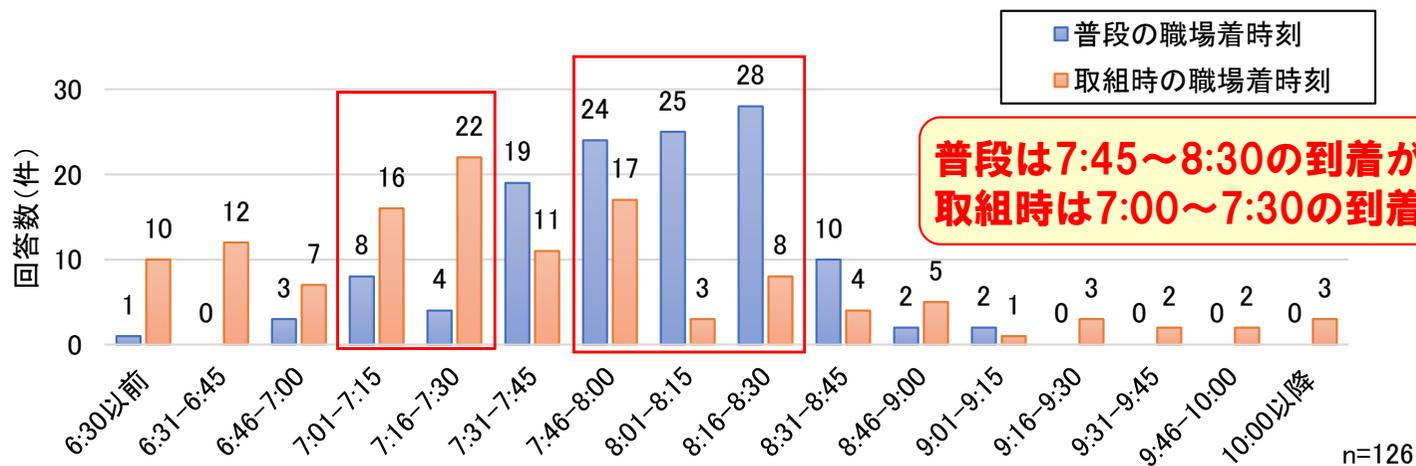
○取組内容(複数回答あり)



○取り組みによる効果



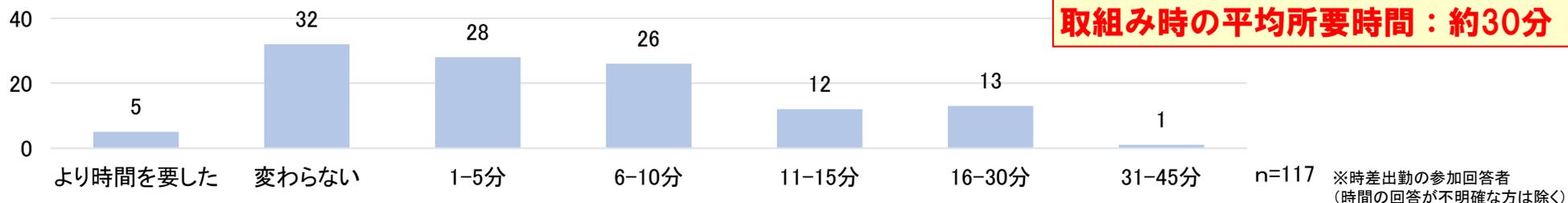
○取り組み前後における職場到着時刻



6-2.松本市内のTDM施策取組結果(アンケート結果)

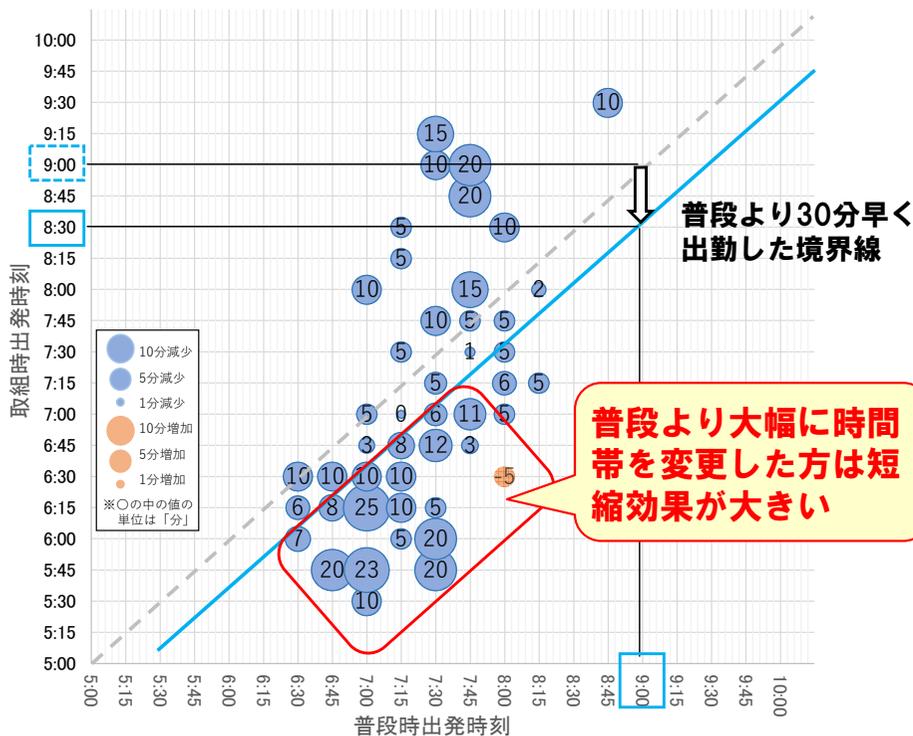
- 今回の取り組みで「通勤時間の変更」を行った方の平均短縮時間は約8分となっている。
- 時間短縮した方を対象に、通勤時間短縮状況を確認すると、出発時間を30分早くした方、到着時間が30分早くなった方を境に短縮効果が大きい傾向がみられた。

○取り組みによる通勤時間の短縮時間



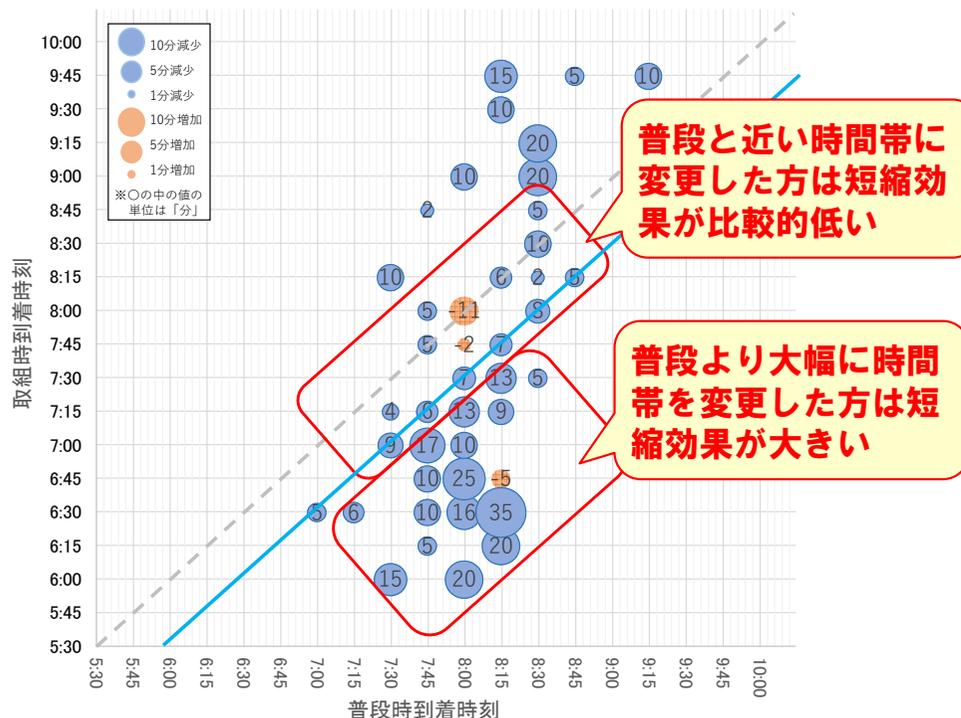
普段の平均所要時間：約38分
取組み時の平均所要時間：約30分

○出発時間変更による効果



※普段の出発時刻、取組み時の出発時刻が一致した回答の平均値を掲載 (10時以前の出発者を対象に表示)

○到着時間変更による効果

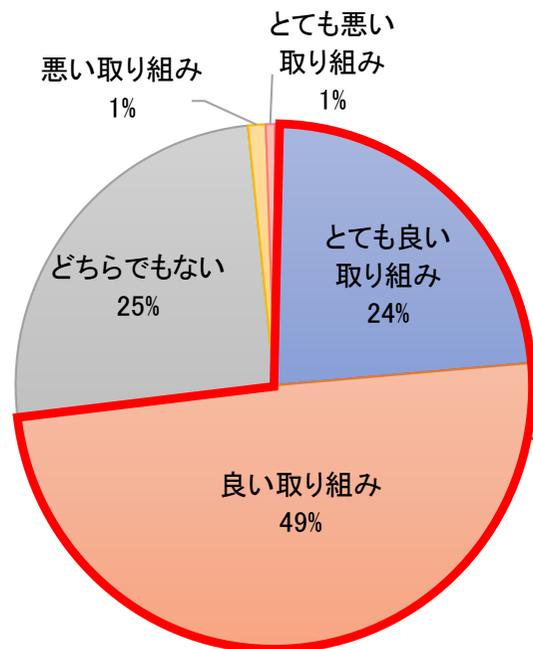


※普段の出発時刻、取組み時の出発時刻が一致した回答の平均値を掲載 (10時以前の出発者を対象に表示)

6-2.松本市内のTDM施策取組み結果(アンケート結果)

- 本取組みに対する評価では、約73%の方が「とても良い取組み」「良い取組み」と回答。
- 本取組みの実施により、通勤時間が短縮したほか、気持ちの面でも余裕をもって通勤できたなどの回答があった。
- 取組みによって負荷が増えた事例も見られた。

○本取組みの評価



○主な自由意見【とても良い取組み、良い取組み】

- 普段待ち時間がある合流箇所の合流がスムーズにでき、分単位で通勤時間が短縮できたため。
- 時差出勤にしました。朝は忙しいですが、通勤時間は半減し、帰宅時の渋滞もなく、ライフワークバランスの面でもメリットを感じました。
- 通勤距離が長い分、朝の混雑は非常にストレスで、かつ混雑状況により職場到着時間が定まらないため、さらに出発時間を早めるようにしていたが、この取組みで、混雑しない時間帯に通勤できるのでストレス無く毎日ほぼ同じ時間に到着できるので、とても良かった。
- 通勤時間帯を分散させることで渋滞や混雑が緩和され、より安全でより精神的に余裕を持った行動に繋がると考えたからです。
- 国道19号渚交差点がスムーズに通行できたため、イライラせず、また赤信号ギリギリで突破することもなく、気持ちに余裕をもって通勤することができた。

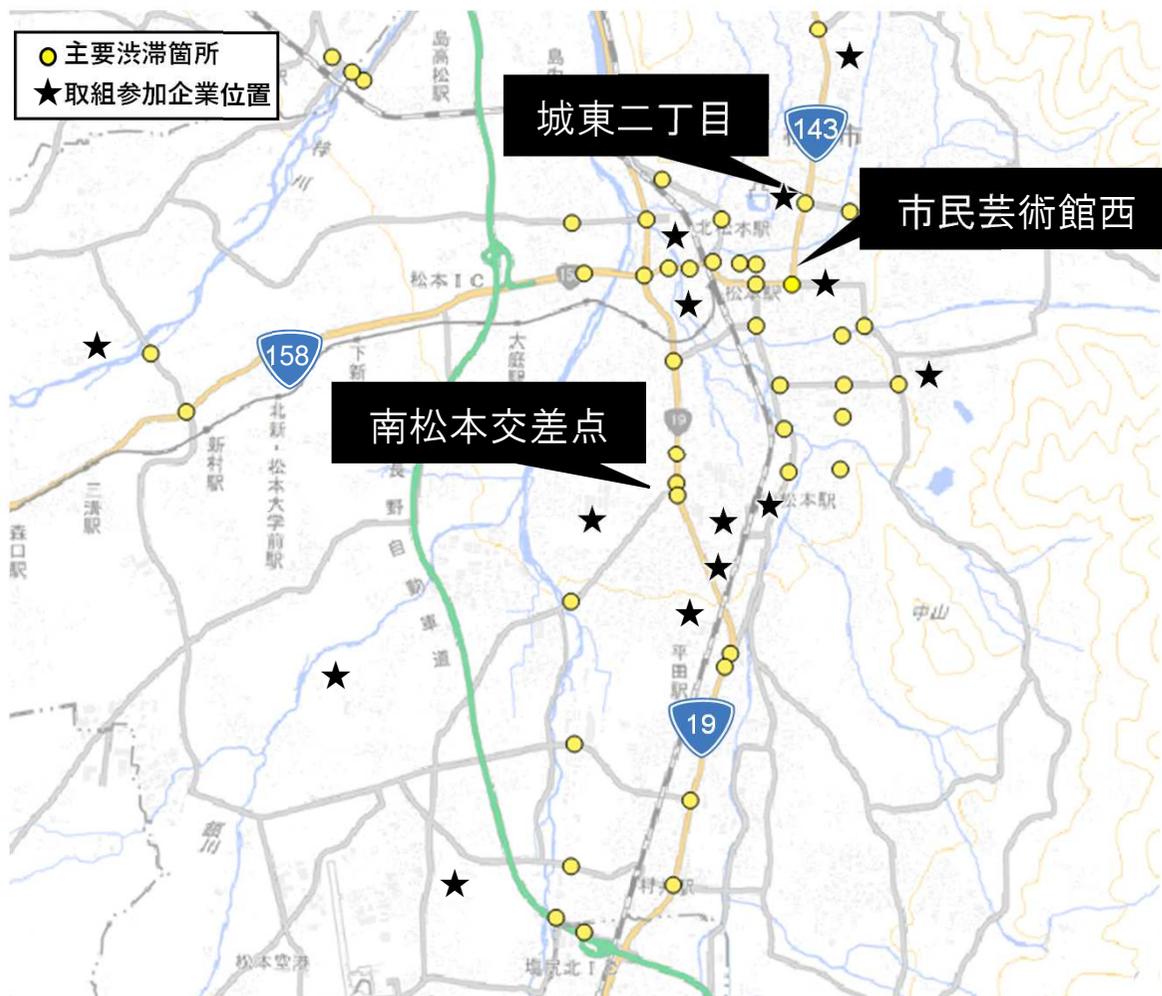
○主な自由意見【その他】

- 出発時間を早くしたことで通勤時間は短縮するが、勤務開始時間まで間が開いてしまいます。
- 子どもを保育園に送るのを妻に頼まなければいけない、弁当や朝食をいつもより早く準備しなくてはならない。

6-2.参考:取組参加者の利用が想定される主要渋滞箇所の速度変化

- 取組参加者の利用が想定される主要渋滞箇所の旅行速度を確認した結果、取組参加者の実施前の主な通勤時間帯である7:45~8:15で速度改善傾向がみられ、取組時の出勤時間帯での激しい速度低下はなかった。
- ただし、データは2日間の短期間の集計結果であり、時差出勤のみの影響であるかは判断しにくい状況。
- TDM対策については、協力頂ける企業も増えてきており、次年度以降も引き続き取り組みを継続していく予定。

◆主要渋滞箇所と取組参加企業



○交差点の旅行速度変化

