

第20回

群馬県域移動性(モビリティ)向上検討委員会

令和2年9月11日

国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所
群馬県 県土整備部 交通政策課

目次

1. これまでの検討経緯と今回の審議事項・報告事項	2
2. 最新データ（ETC2.0）による交通状況分析	4
3. 緊急事態宣言中における群馬県交通状況の分析	10
・ 群馬県全体の交通状況変化	
・ 主要渋滞箇所への影響	
4. 国交省における最新の取組について	26
・ 路上荷さばきに起因する渋滞対策について	
・ 道路交通アセスメント制度の概要	

1. これまでの検討経緯と 今回の審議事項・報告事項

(1) これまでの検討経緯と今回の審議事項・報告事項

主な検討経緯

平成24年度	主要渋滞箇所の公表(382箇所) (第9～11回委員会)	
平成25年度	「対策方針」について公表 (第12回委員会)	
	(382箇所について、今後の渋滞対策の進め方の方向性を提示)	
平成26～29年度	渋滞対策の効果確認・進捗状況 最新の交通状況による分析	(第13～17回委員会)
平成30年度	民間プローブからETC2.0への移行 主要渋滞箇所の見直し(2箇所解除)	(第18回委員会)
令和元年度	主要渋滞箇所の見直し(2箇所解除) 新たな課題への対応方針	(第19回委員会(前回))

審議事項・報告事項

【審議事項1】 最新データ(ETC2.0)による交通状況分析

- ・令和元年のETC2.0データによるモニタリング結果から、主要渋滞箇所の効果検証や選定要件の該当状況を整理

令和2年度
(今回)

【審議事項2】 緊急事態宣言中における群馬県交通状況の分析

- ・群馬県全体及び直轄国道の交通状況の変化
- ・主要渋滞箇所への影響等

【報告事項1】 国土交通省における最新の取組について

- ・荷さばきに起因する渋滞対策について
- ・道路交通アセスメント制度の概要

引き続き、PDCAサイクルの実践

地域と連携し、群馬県域の移動性向上を図る

【審議事項1】

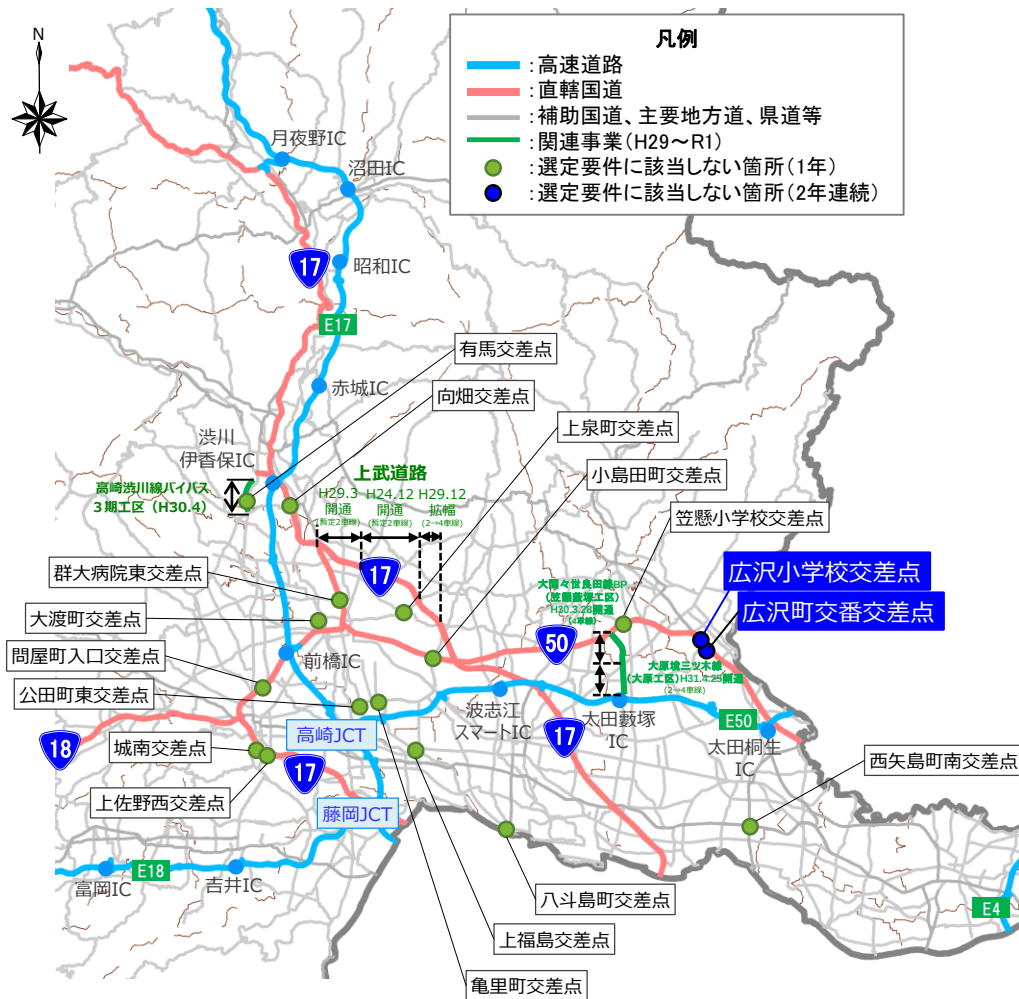
2 最新データ（ETC2.0） による交通状況分析

(1) 最新データ(ETC2.0)に基づいた主要渋滞箇所の効果検証

○一般道路の主要渋滞箇所378箇所について、最新のETC2.0プローブ(H31.1～R1.12)にてモニタリングした結果、選定要件に該当しない箇所は17箇所(左下図●)。

○そのうち、選定要件に2年連続で該当しない箇所は2箇所(左下図●)。

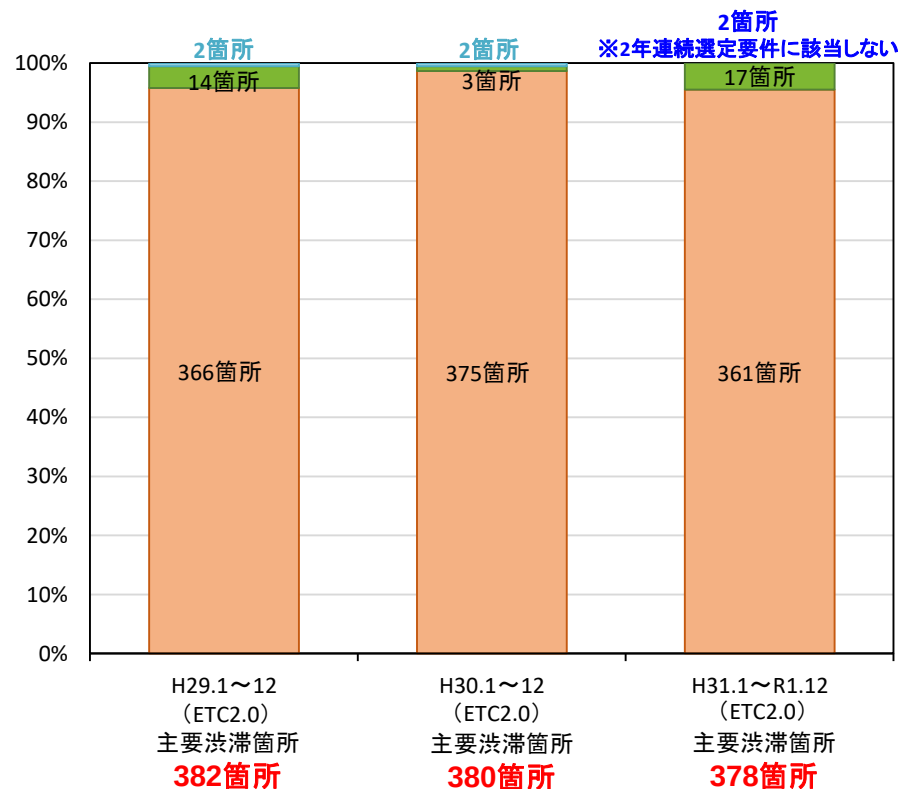
■選定要件に該当しない17箇所(そのうち、選定要件に2年連続で該当しない箇所は2箇所)



【選定要件】

- ・選定要件①：平日昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・選定要件②：平日ピーク時平均速度20km/h以下
- ・選定要件③：休日ピーク時平均速度20km/h以下

■選定要件に該当する ■選定要件に該当しない ■主要渋滞箇所から解除



※H29は382箇所、H30は380箇所、R1は378箇所の主要渋滞箇所をモニタリング
主要渋滞箇所から解除された箇所は、翌年度のモニタリング対象からは除外

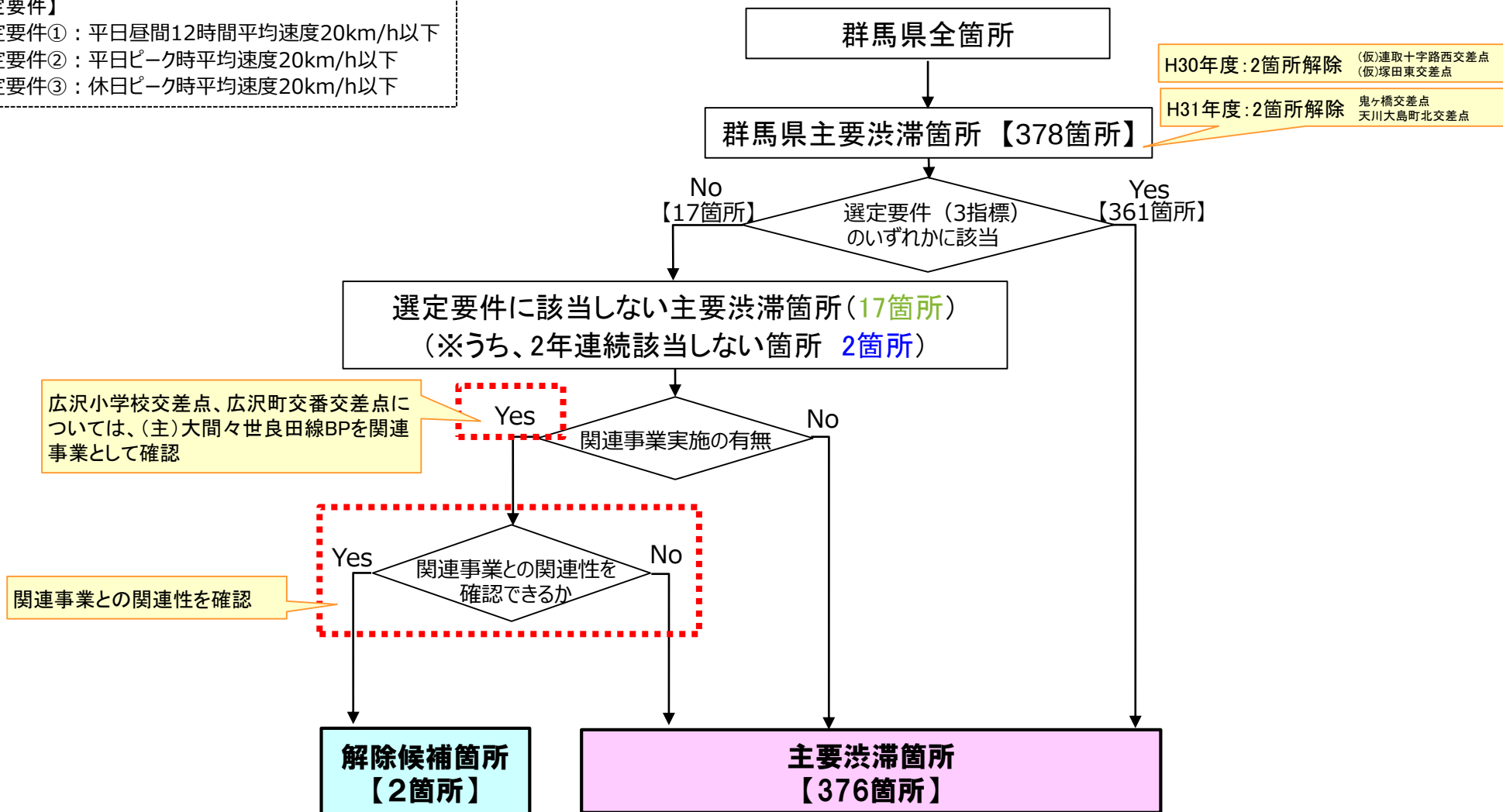
※休日ピーク時平均速度：休日5%タイル速度

(2) 主要渋滞箇所の見直しフロー

- 選定3要件(3指標)に該当しない主要渋滞箇所17箇所のうち、2年連続該当しない主要渋滞箇所は2箇所。
(国道50号 広沢小学校交差点、広沢町交番交差点)
- ひろさわしょうがっこう 広沢小学校交差点、ひろさわちょう 広沢町交番交差点について、(主)おおまませらだ 大間々世良田線バイパス(以下BP)を関連事業として確認。

【選定要件】

- ・選定要件①：平日昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・選定要件②：平日ピーク時平均速度20km/h以下
- ・選定要件③：休日ピーク時平均速度20km/h以下



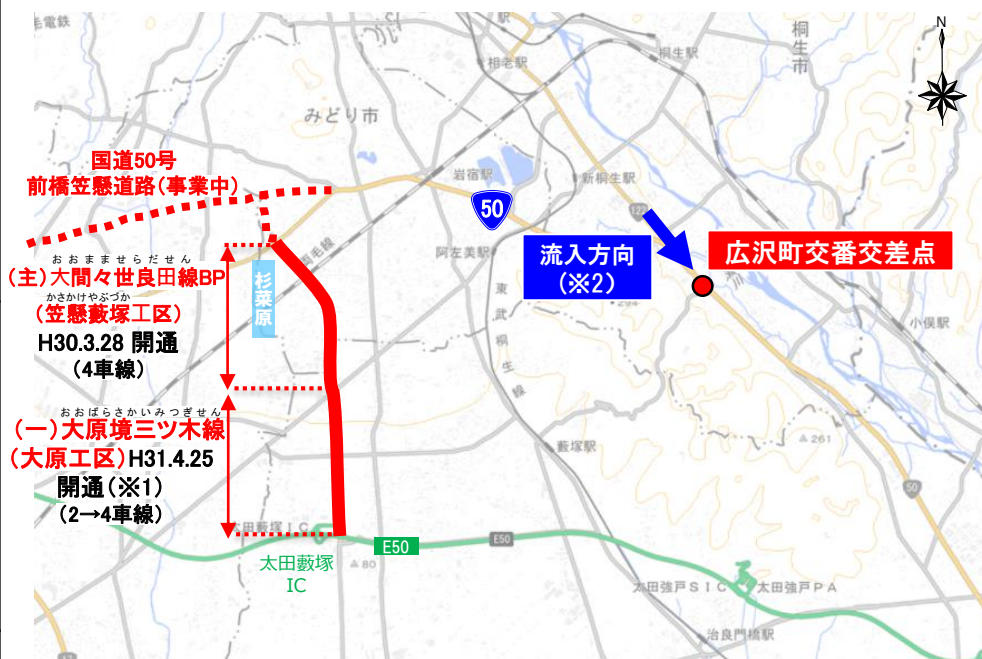
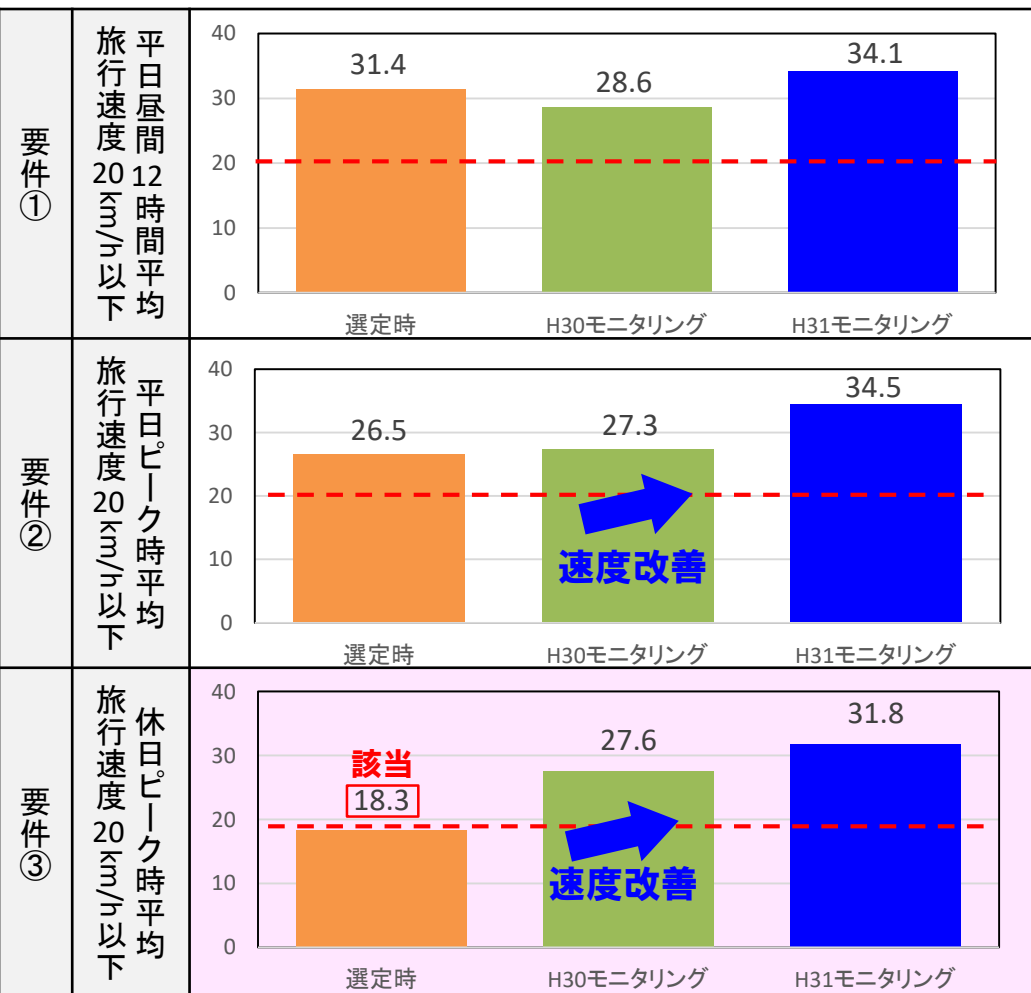
(3) 最新データ(ETC2.0)に基づいた効果検証【広沢町交番交差点①】

○対策事業である(主)大間々世良田線BP(笠懸藪塚工区)が平成30年3月、(一)大原境三ツ木線(大原工区)が平成31年4月に開通。

○休日ピーク時の平均旅行速度が指標に該当していたため、主要渋滞箇所を選定されていたが、今回のモニタリング(H31.1～R1.12)及び前回のモニタリング(H30.1～12)では、全ての指標を上回っている。

ひろさわちょう

■ 広沢町交番交差点におけるモニタリング結果(選定要件の該当状況)



※1: 平成20年3月8日に暫定2車線で供用開始

※2: 選定時に選定要件③に該当した流入方向

出典: 選定時: 民間プローブデータ

H30・H31モニタリング: ETC2.0プローブデータ(H30.1～12、H31.1～R1.12)

※休日ピーク時平均速度: 休日5%タイル速度

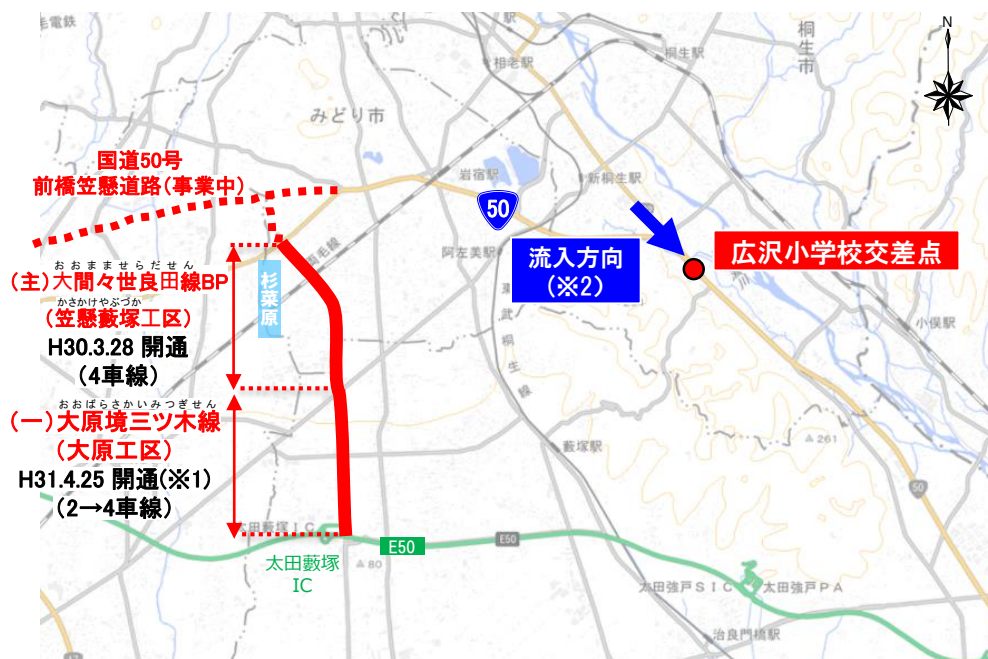
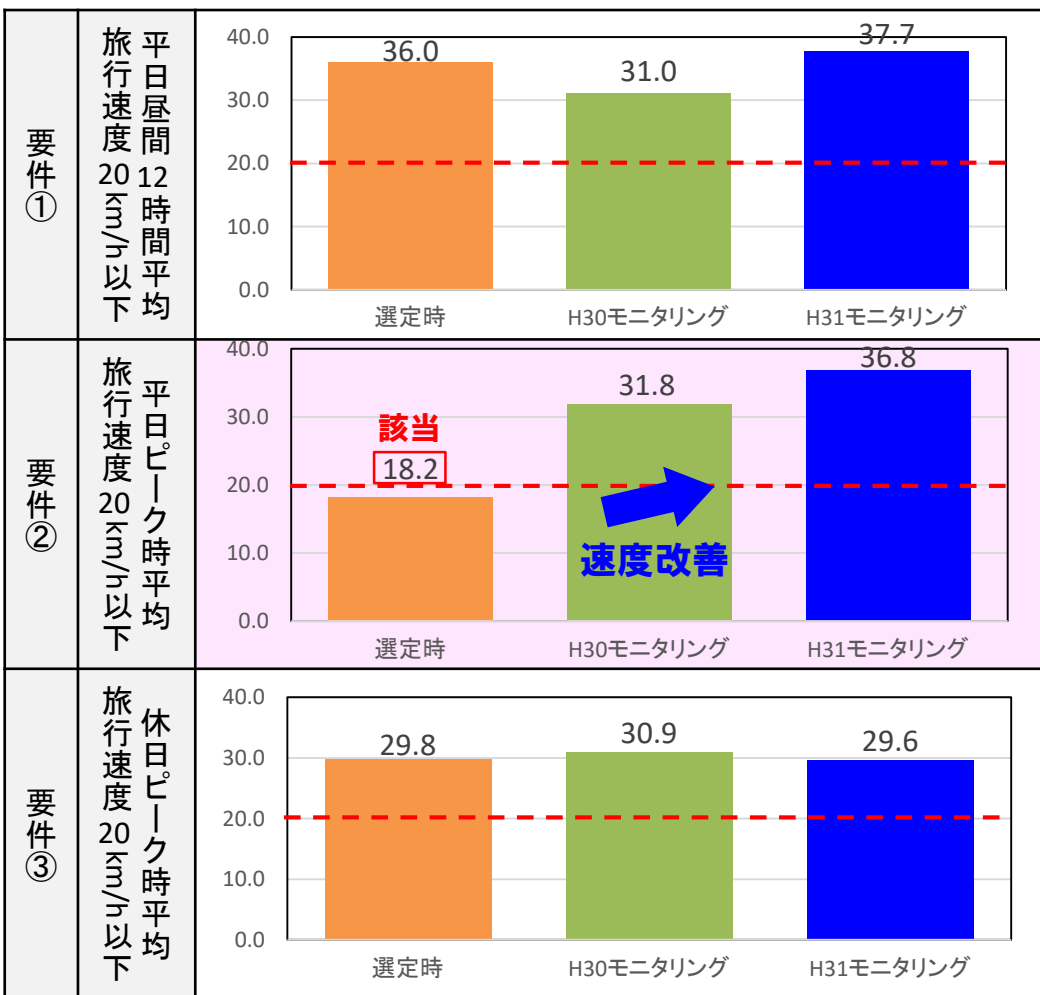
(3) 最新データ(ETC2.0)に基づいた効果検証【広沢小学校交差点②】

○対策事業である(主)大間々世良田線BP(笠懸藪塚工区)が平成30年3月、(一)大原境三ツ木線(大原工区)が平成31年4月に開通。

○平日ピーク時の平均旅行速度が指標に該当していたため、主要渋滞箇所を選定されていたが、今回のモニタリング(H31.1～R1.12)及び前回のモニタリング(H30.1～12)では、全ての指標を上回っている。

ひろさわしょうがっこう

■ 広沢小学校交差点におけるモニタリング結果(選定要件の該当状況)



※1: 平成20年3月8日に暫定2車線で供用開始

※2: 選定時に選定要件②に該当した流入方向

出典: 選定時: 民間プローブデータ

H30・H31モニタリング: ETC2.0プローブデータ(H30.1～12、H31.1～R1.12)

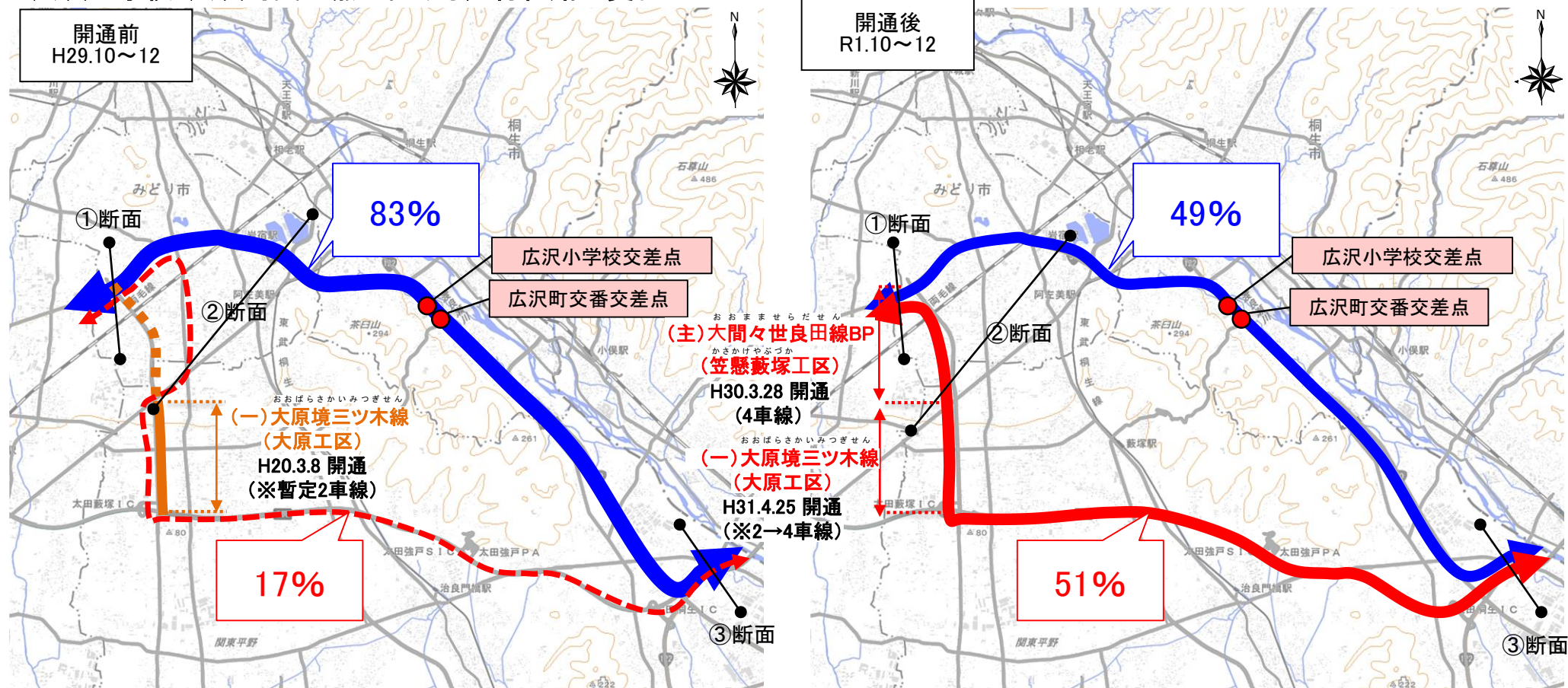
※休日ピーク時平均速度: 休日5%タイル速度

(3) 最新データ(ETC2.0)に基づいた効果検証【広沢小学校、広沢町交番交差点】

○ETC2.0データを活用し、国道50号を通行する車両と国道50号から北関東自動車道及び(主)大間々世良田線BP、(一)大原境三ツ木線を経由し、国道50号に至る車両で経路分析を実施。(①、②、③断面を通行する車両)

○経路分析の結果、(主)大間々世良田線BP及び(一)大原境三ツ木線の開通に伴い、開通前は、国道50号を通行していた走行経路が、開通後、国道50号と北関東自動車道を経由した走行経路へと変化し、広沢小学校、広沢町交差点との関連性を確認。

■ 広沢小学校・広沢町交差点における走行経路の変化



※平成20年3月8日に暫定2車線で供用開始

注1) ETC2.0を搭載した車両の通行台数から割合を算出。
注2) 起終点リンクで同一YMD+運行ID+トリップ番号となる車両を抽出して比較
＜開通前＞ H29.10～12
＜開通後＞ R1.10～12

出典: ETC2.0プローブデータ
(H29年10～12月、R1年10～12月)
国土地理院「地理院地図」

【審議事項2】

3. 緊急事態宣言中における 群馬県交通状況の分析

(1) 群馬県の新型コロナウイルスに係わる主な経緯

○4/16～5/14 群馬県緊急事態宣言中。

○5/16に群馬県「社会経済活動再開に向けたガイドライン」を公表(8/15～警戒度2へ移行)

1月	1/30:WHO「国際的な緊急事態」を宣言	4月	4/7:7都府県に緊急事態宣言「人の接触最低7割極力8割削減」 4/16:「緊急事態宣言」全国に拡大。13都道府県は「特定警戒」
2月	2/1:政府が指定感染症に指定 2/27:安倍首相 全国すべての小中高に臨時休校要請	5月	5/4:政府「緊急事態宣言」を5月31日まで延長 5/14:8道府県以外の緊急事態宣言解除 5/16:群馬県「社会経済活動再開に向けたガイドライン」公表(警戒度3) 5/30:群馬県警戒度2に移行
3月	3/24:東京五輪・パラリンピック1年程度延期 3/27:都知事が東京都を中心に外出自粛を要請	6月	6/1:政府「首都圏・北海道以外の県を跨ぐ移動の自粛要請を解除」 6/13:群馬県警戒度1に移行 6/19:政府が県をまたぐ移動の自粛要請を解除



(2) 群馬県内の直轄国道の交通量推移(前年比)

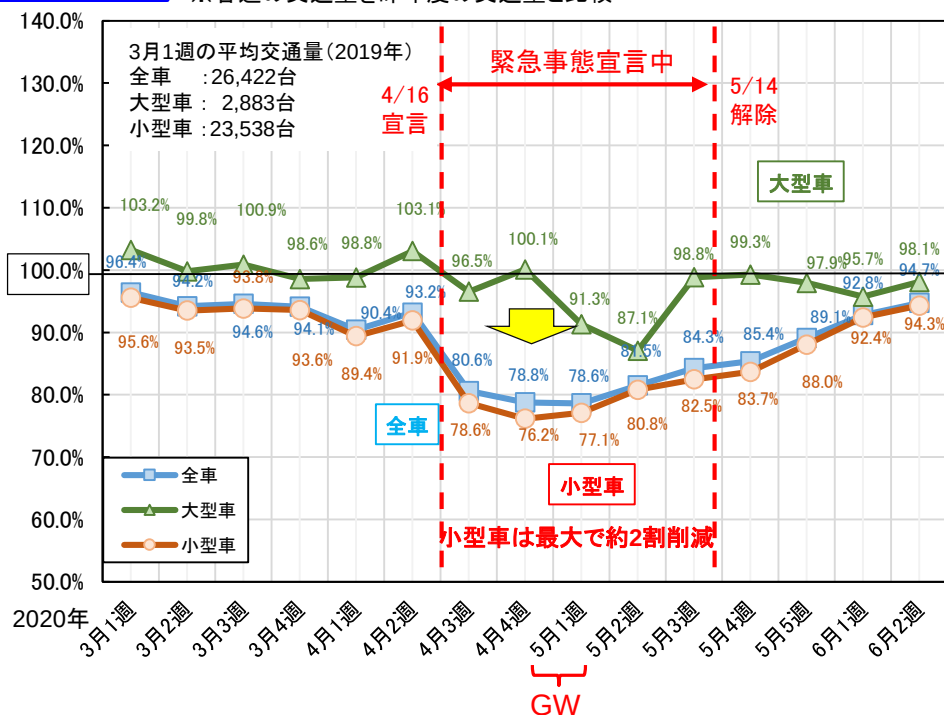
○平日: 小型車が最大で約2割減少し、大型車は約1割程度の減少傾向。

休日: 小型車が最大で約4割減少し、大型車は約1割程度の減少傾向。

○小型車に比べ、大型車交通量の低下は、少ない結果。

<平日>

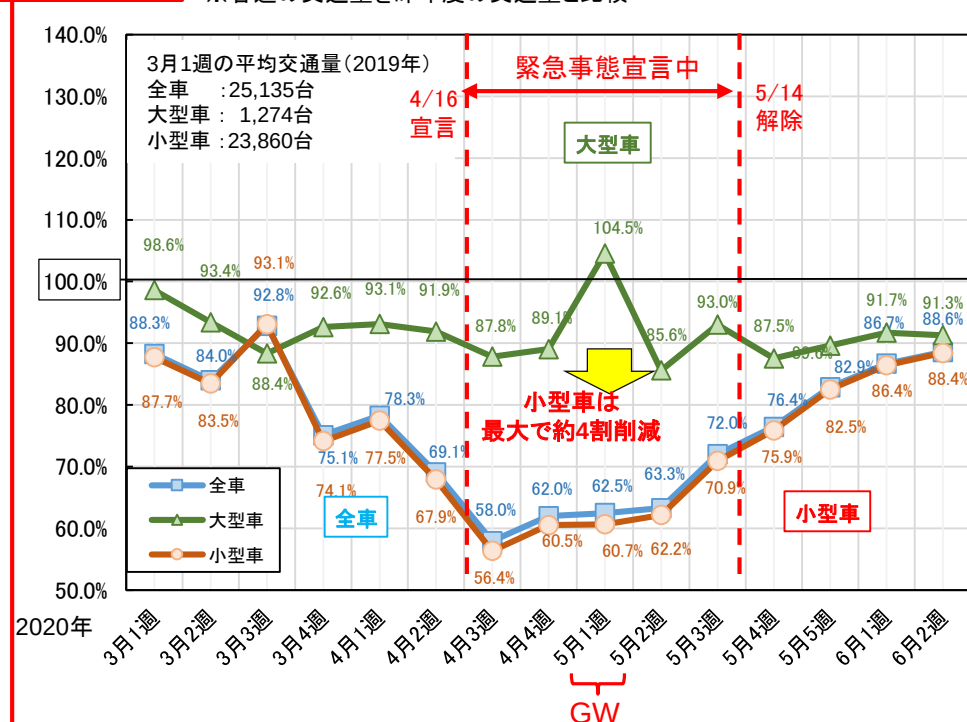
※各週の交通量を昨年度の交通量と比較



※2019年は5月1週目に平日が無いため、5月2週目の平日平均を採用
(2019年のGWは10連休だった関係から5月1週目に平日が無かった)

<休日>

※各週の交通量を昨年度の交通量と比較



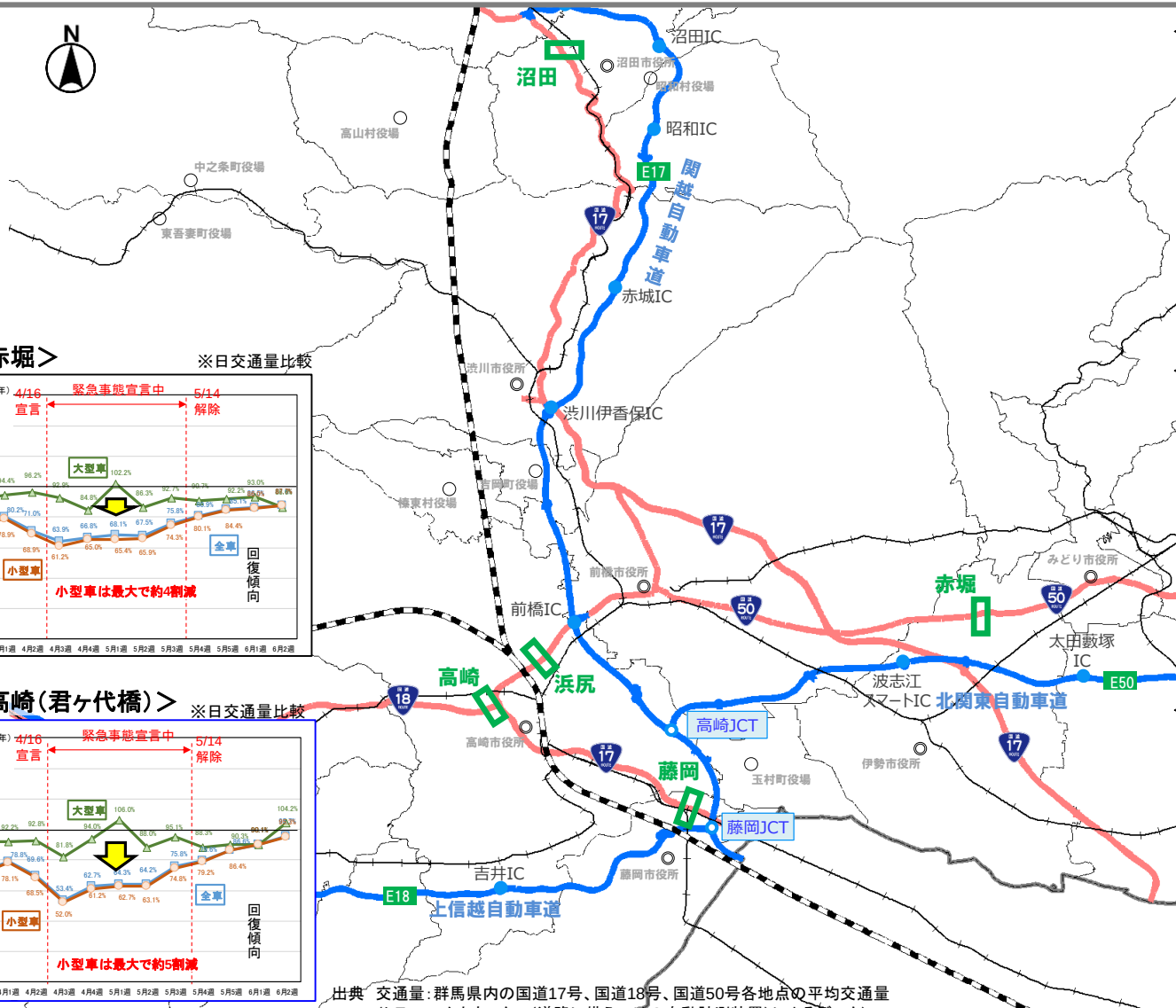
出典 交通量: 群馬県内の国道17号、国道18号、国道50号の日平均交通量
(トラフィックカウンター(道路に備えつけの自動計測装置)によるデータ)

【参考②】 路線別交通量の変化(前年比:休日)

14

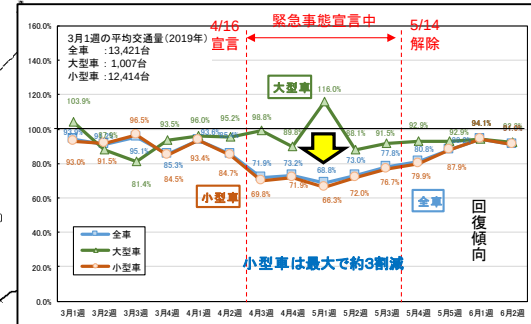
○小型車:4月1週目までは約1~3割減で横ばいに推移。緊急事態宣言中では、最大で約4~5割交通量が減少しており、平日と比較して減少率が高い傾向。特に高崎の18号の交通量の減少率が高い傾向。

○大型車:4月2週目までは約1~2割減で横ばいに推移。5月1週目については、前年度と同程度もしくは高い傾向。



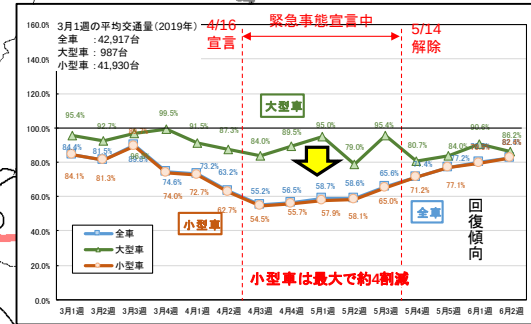
<国道17号:沼田>

※日交通量比較



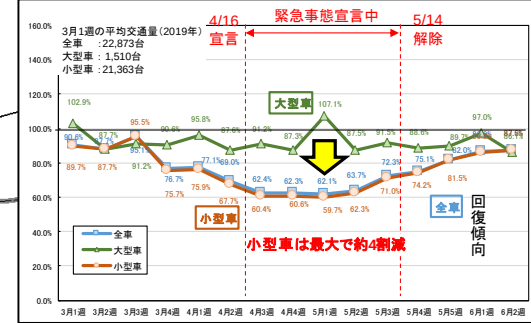
<国道17号:浜尻>

※日交通量比較



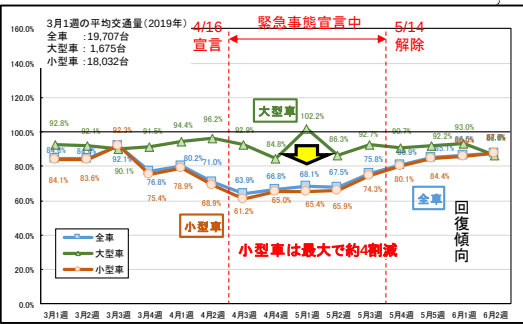
<国道17号:藤岡>

※日交通量比較



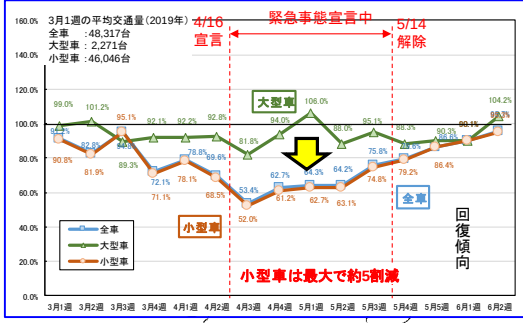
<国道50号:赤堀>

※日交通量比較



<国道18号:高崎(君ヶ代橋)>

※日交通量比較



出典 交通量:群馬県内の国道17号、国道18号、国道50号各地点の平均交通量(トラフィックカウンター(道路に備え付けの自動計測装置)によるデータ)

(3) 群馬県内の直轄国道の平均旅行速度の変化(平日)

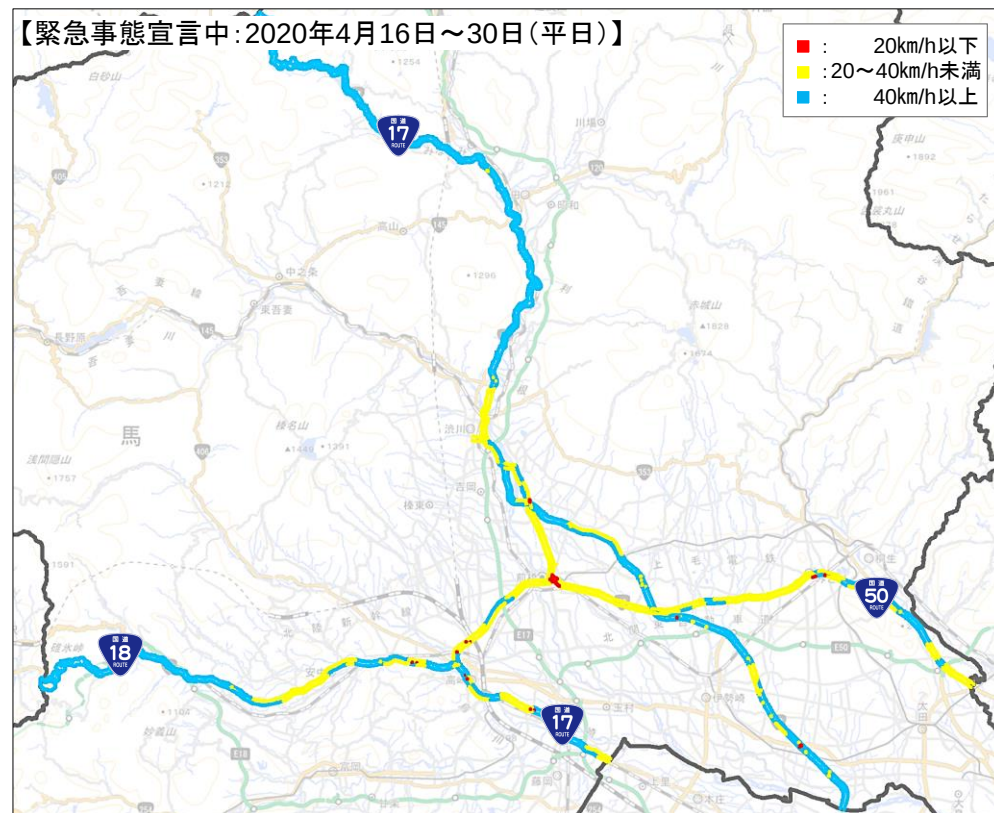
- 平日の昼間12時間平均旅行速度20km/h以下の区間は、若干、減少傾向。(24%→21%)
- 一方、40km/h以上の区間の構成比は38%から46%と増加し、走行性が改善。

<昼間12時間平均旅行速度状況>

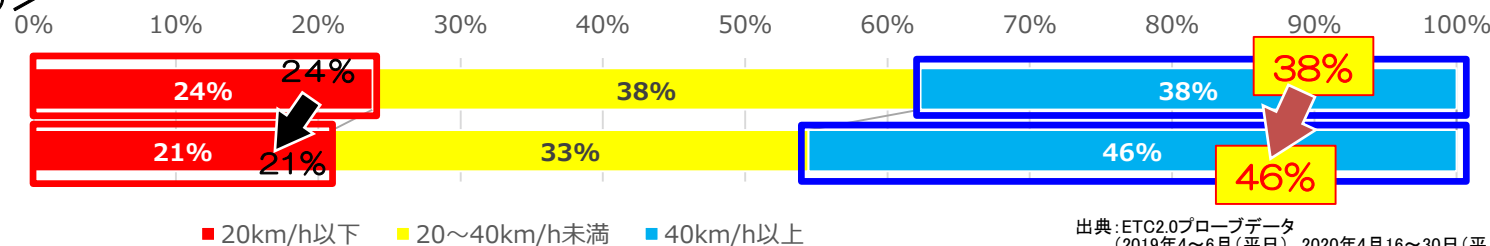
【昨年度平常時:2019年4月～6月(平日)】



【緊急事態宣言中:2020年4月16日～30日(平日)】



<速度ランク別の区間数構成比(平日)>



出典:ETC2.0プローブデータ
(2019年4～6月(平日)、2020年4月16～30日(平日))
国土地理院「地理院地図」

(3) 群馬県内の直轄国道の平均旅行速度の変化(休日)

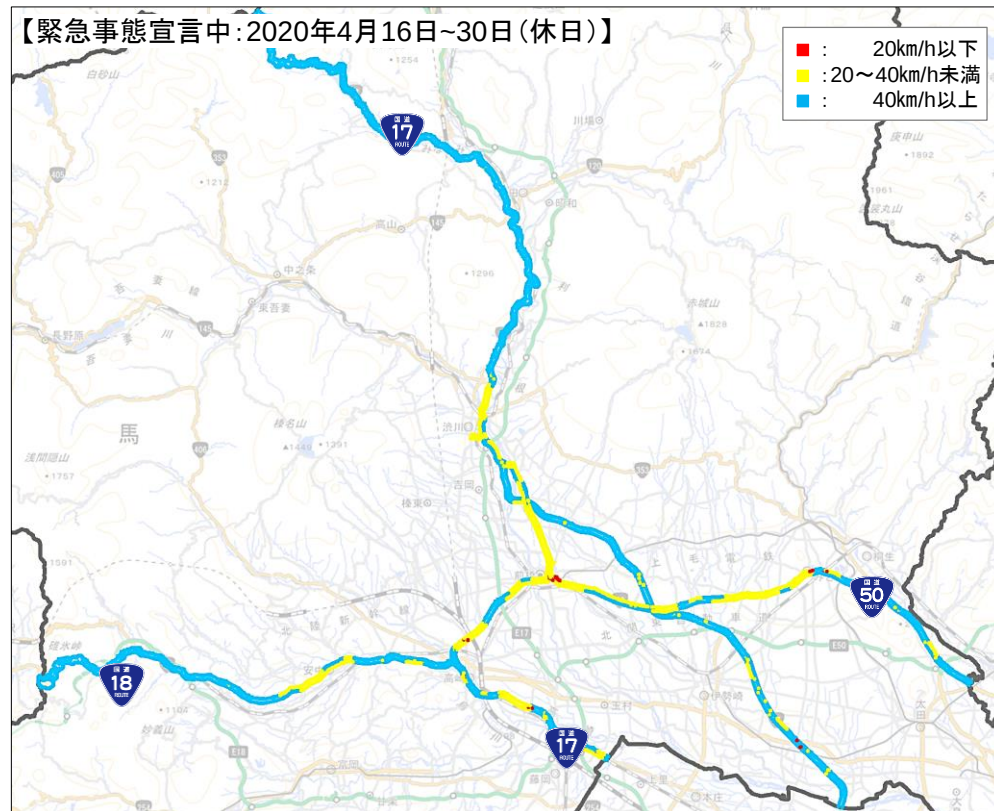
- 休日の昼間12時間平均旅行速度20km/h以下の区間は、若干、減少傾向。(22%→18%)
- 一方、40km/h以上の区間の構成比は42%から52%と増加し、走行性が改善。
- また、平日に比べ休日の方が平均旅行速度が高い傾向。

<昼間12時間平均旅行速度状況>

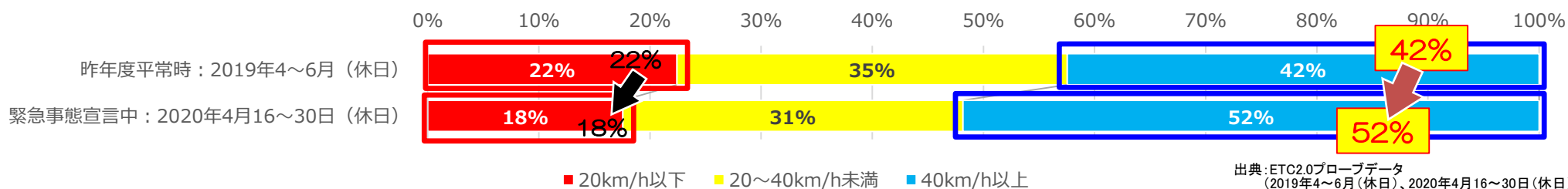
【昨年度平常時:2019年4月～6月(休日)】



【緊急事態宣言中:2020年4月16日～30日(休日)】



<速度ランク別の区間数構成比(休日)>



出典:ETC2.0プローブデータ
(2019年4～6月(休日)、2020年4月16～30日(休日))
国土地理院「地理院地図」

(4) 緊急事態宣言中における主要渋滞箇所への影響(指標別)

- 指標1と指標3で改善が見られた一方、指標2では変化なし。
- 緊急事態宣言中にかかわらず、3指標の中で指標3が最も多い状況。
- 指標全てに該当する箇所は、20箇所減少。一つでも該当箇所数の増減はなし。
- 渋滞緩和箇所は、17箇所から37箇所へ増加。

<主要渋滞箇所選定指標該当状況>

主要渋滞箇所選定指標		モニタリング結果 (H31.1～R1.12)	増減	緊急事態宣言中 (R2.4.16～4.30)	
指標1 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/以下		220	↓	202	指標1は改善
指標2 平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下		304	→	304	指標2は変化なし
指標3 休日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下		360	↓	336	指標3は改善
渋滞残存	指標全てに該当	220	↓	200	
	指標一つでも該当	141	→	141	
渋滞緩和	該当なし	17	↑	37	
合計		378	—	378	

※休日ピーク時平均速度:休日5%マイル速度

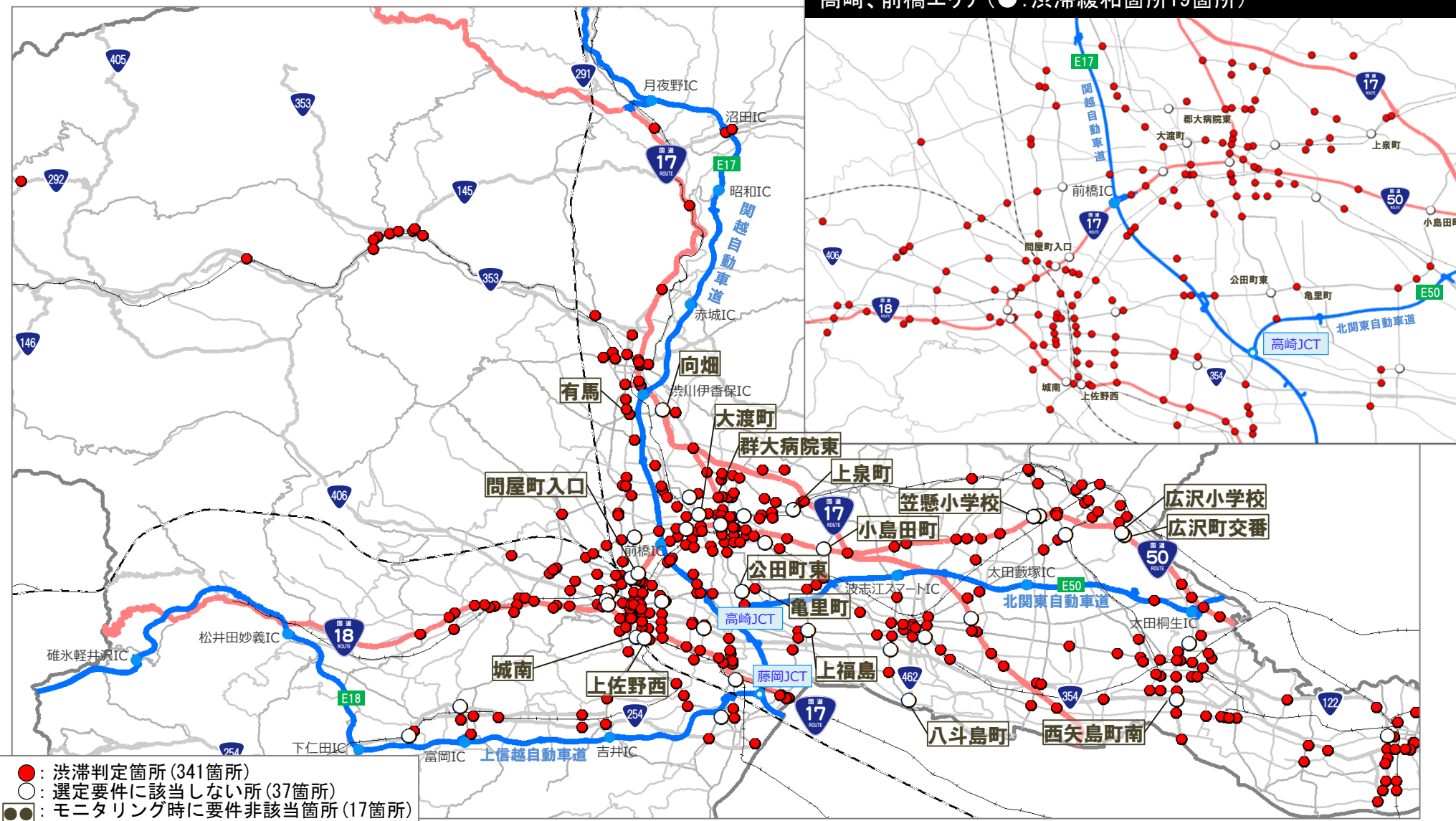
交通量が大幅に減少した緊急事態宣言中において、渋滞緩和箇所は、17箇所から37箇所へ増加

(5) 主要渋滞箇所への影響

○渋滞緩和箇所37箇所のうち、**19箇所が高崎、前橋エリアの主要渋滞箇所**。

○高崎、前橋エリア周辺以外では交通量の減少も少ないため、渋滞残存箇所が多い傾向。

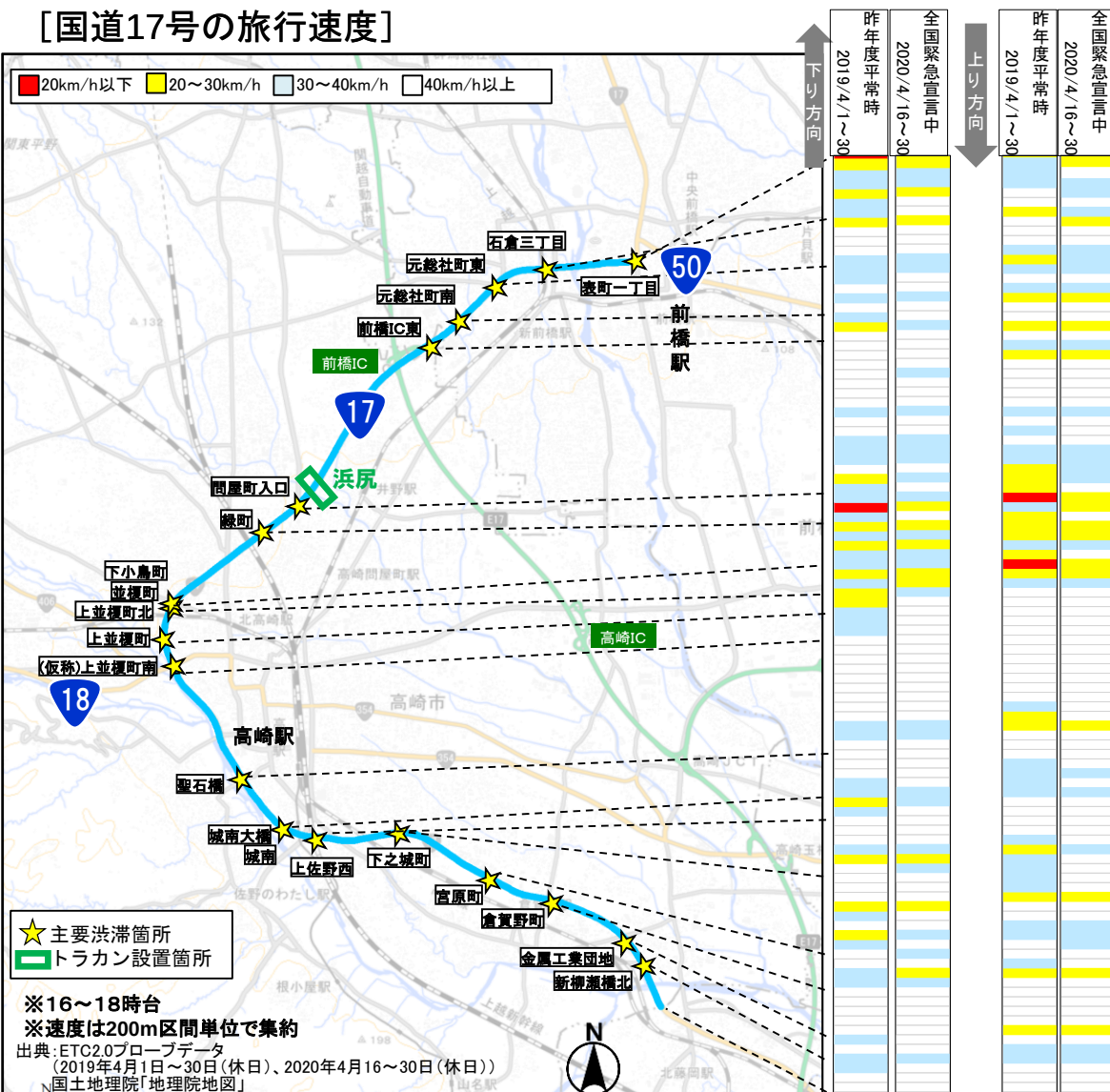
＜主要渋滞箇所選定指標該当状況図(渋滞残存状況)＞



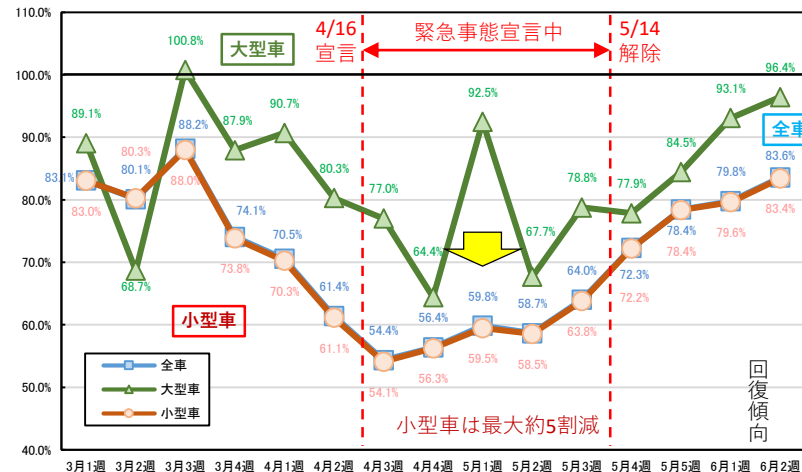
(6) 国道17号の速度状況(高崎・前橋エリア付近:休日)

- 国道17号(高崎・前橋エリア)では、緊急事態宣言中で交通量が約5割減。
- 平均旅行速度は、4~5km/h向上。

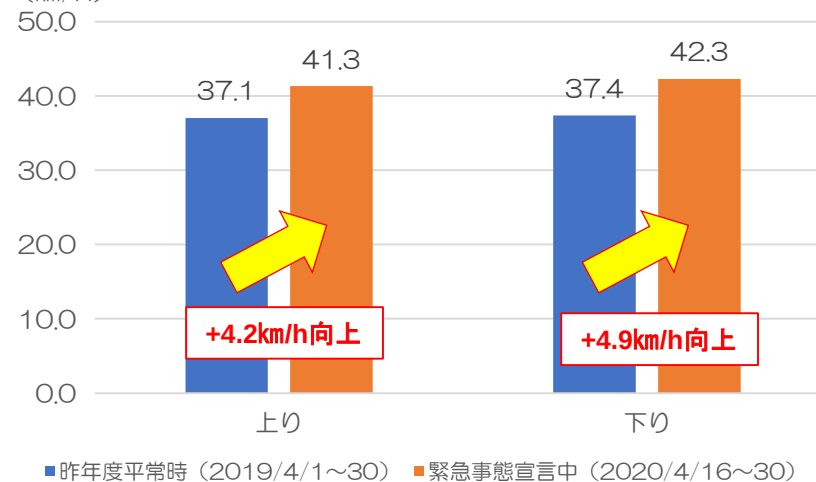
[国道17号の旅行速度]



[国道17号:浜尻 交通量前年比(16~18時台)]



[国道17号 平均旅行速度(区間全体)]:16~18時台
(km/h)

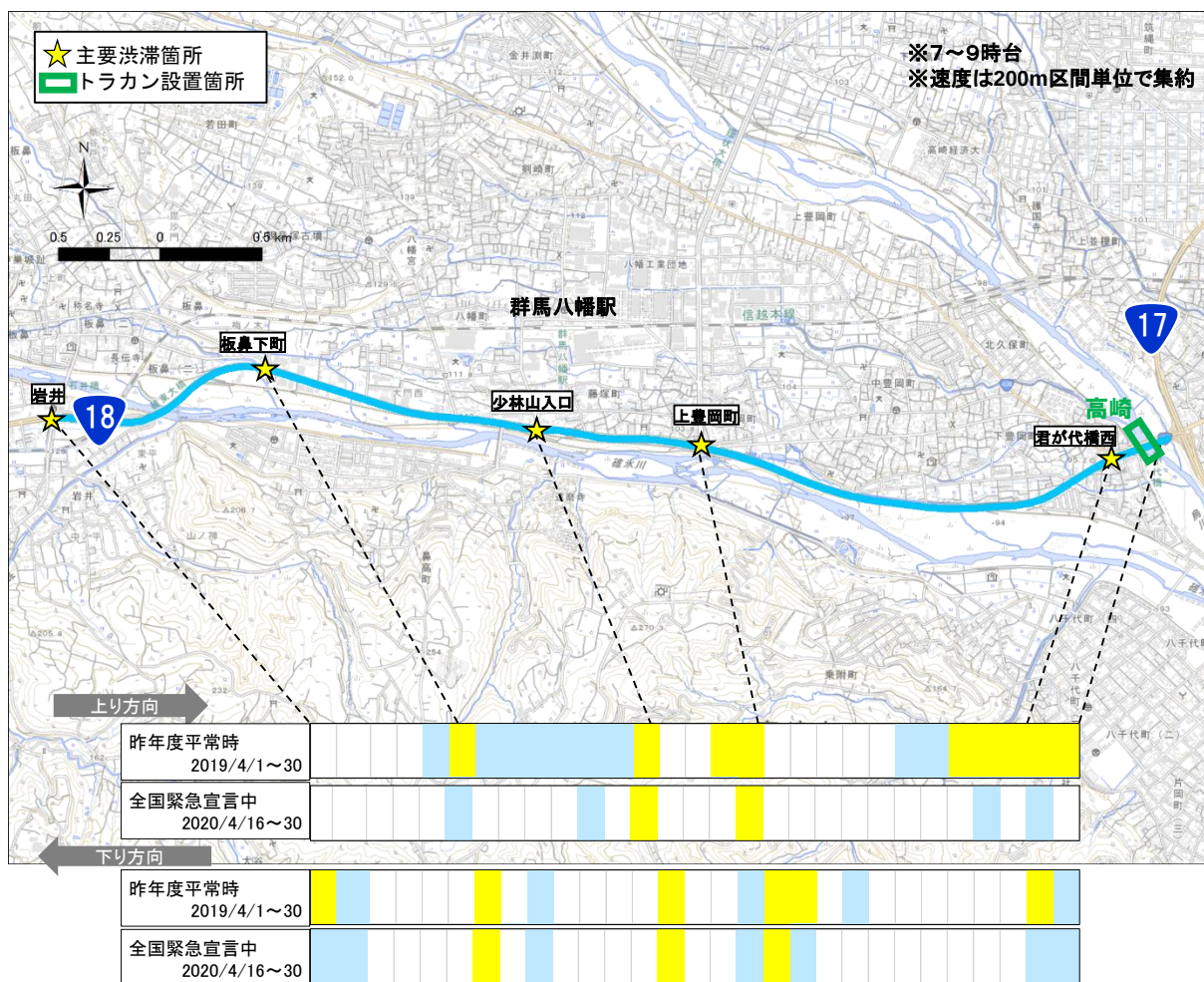


出典:ETC2.0プローブデータ
(2019年4月1日~30日(休日)、2020年4月16~30日(休日))

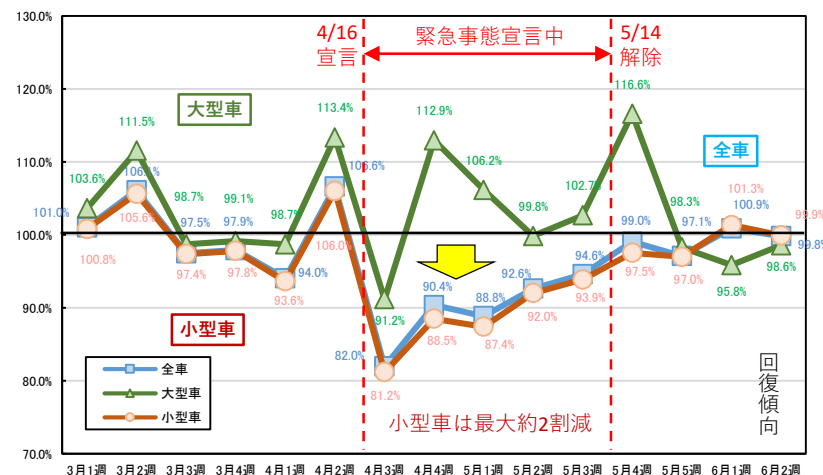
(7) 国道18号の速度状況(高崎エリア付近:平日)

- 国道18号(高崎エリア)では緊急事態宣言中で交通量が約2割減。
- 平均旅行速度は、上りで約9km/h、下りで約4km/h向上。

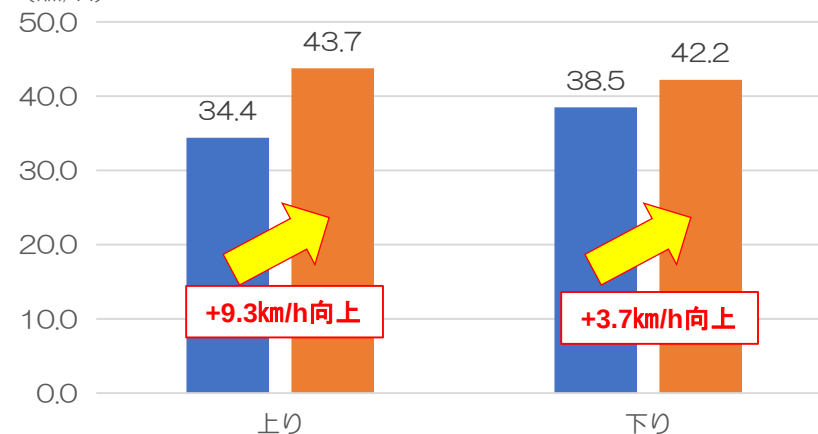
[国道18号の旅行速度]



[国道18号:高崎(君ヶ代橋) 交通量前年比(7～9時台)]



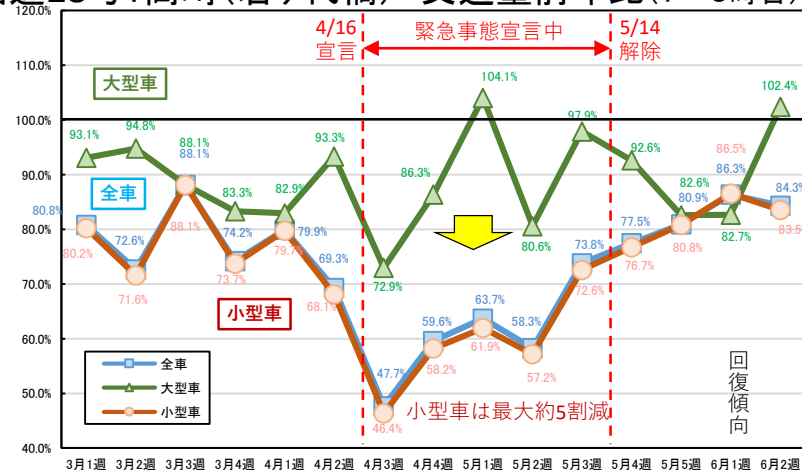
[国道18号 平均旅行速度(区間全体)]:7～9時台 (km/h)



(7) 国道18号の速度状況(高崎エリア付近:休日)

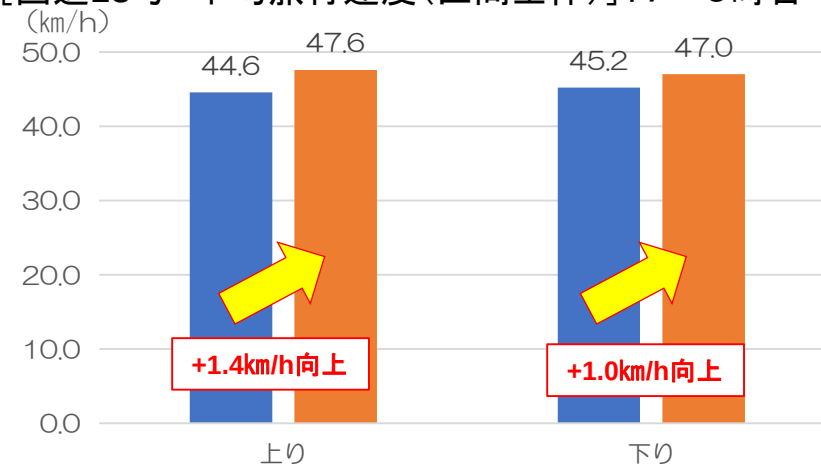
- 国道18号(高崎エリア)では緊急事態宣言中で交通量が約5割減。
- 平均旅行速度は、約1km/h向上

[国道18号:高崎(君ヶ代橋) 交通量前年比(7~9時台)]



出典 交通量:群馬県内の国道18号の7~9時台の平均交通量
(トラフィックカウンター(道路に備えつけの自動計測装置)によるデータ)

[国道18号 平均旅行速度(区間全体)]:7~9時台



■昨年度平常時(2019/4/1~30) ■緊急事態宣言中(2020/4/16~30)

出典:ETC2.0プローブデータ
(2019年4月1日~30日(休日)、2020年4月16~30日(休日))

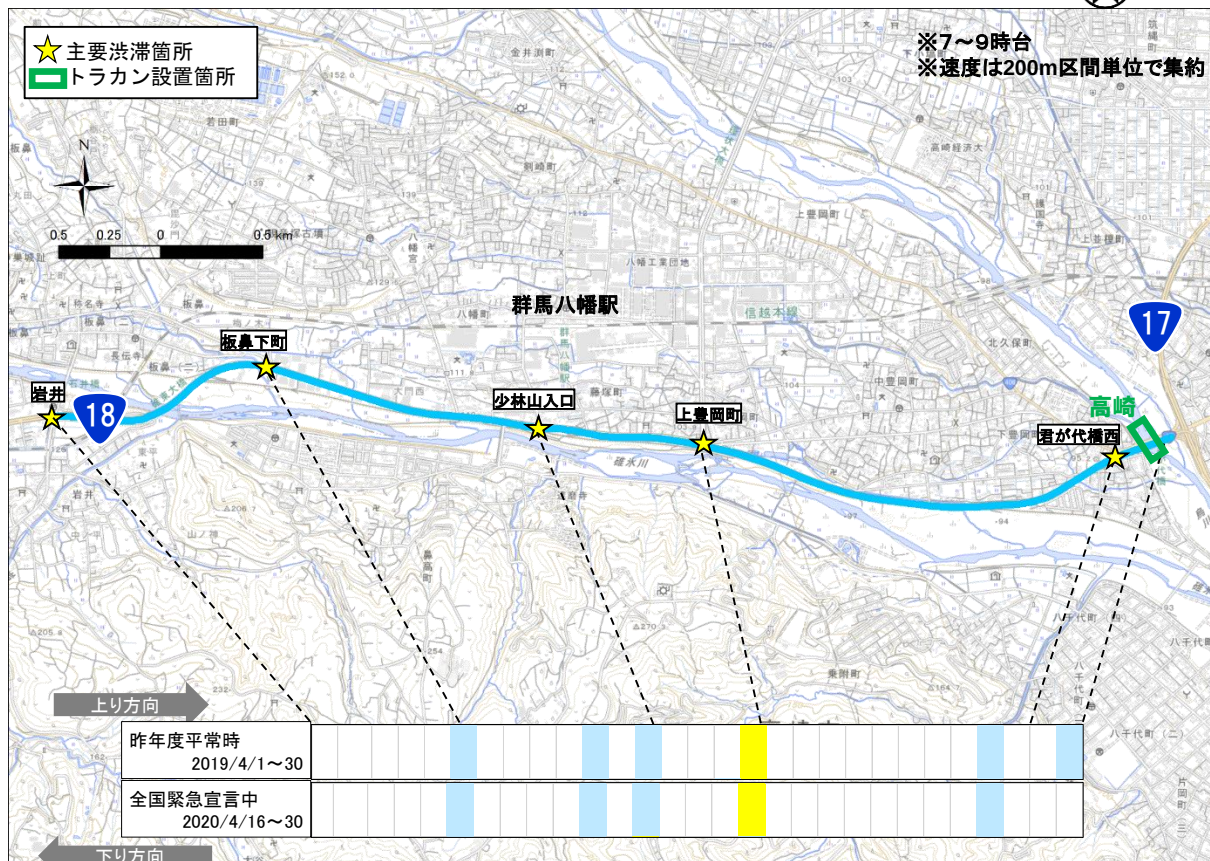
[国道18号の旅行速度]

★主要渋滞箇所



※7~9時台
※速度は200m区間単位で集約

★主要渋滞箇所
■トラカン設置箇所



出典:ETC2.0プローブデータ
(2019年4月1日~30日(休日)、2020年4月16~30日(休日))
国土地理院「地理院地図」

■20km/h以下 ■20~30km/h ■30~40km/h ■40km/h以上

(8) 緊急事態宣言中における主要渋滞箇所への影響(主道路)

○最新のETC2.0データ(H31.1～R1.12)にてモニタリングした結果、主要渋滞箇所の渋滞緩和箇所は17箇所、緊急事態宣言中における主要渋滞箇所の渋滞緩和箇所は37箇所となった。各主要渋滞箇所の主道路のみに着目すると、緊急事態宣言中における主要渋滞箇所の渋滞緩和箇所は102箇所となった。

○なお、主要渋滞箇所選定指標別では、主道路のみに着目した場合にも、指標3に該当する主要渋滞箇所の件数が最も多いことが分かる。

<主要渋滞箇所選定指標該当状況>

主要渋滞箇所選定指標		モニタリング結果 (H31.1～R1.12)	増減	緊急事態宣言中 (R2.4.16～4.30)	主道路のみ判定
					緊急事態宣言中 (R2.4.16～4.30)
指標1	平日昼間12時間へ近旅行速度が20km/以下	220	↓	202	82
指標2	平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下	304	→	304	177
指標3	休日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下	360	↓	336	272
渋滞 残存	指標全てに該当	220	↓	200	82
	指標一つでも該当	141	→	141	194
渋滞 緩和	該当なし	17	→	37	102
合計		378	—	378	378

※休日ピーク時平均速度:休日5%タイル速度

主道路は選定要件に該当しないが、従道路が3指標のいずれかに該当する主要渋滞箇所が多数存在。

①交差方向で車線数が異なる(例:4車線道路と2車線道路の交差)、②道路の規格が大きく異なる(例:直轄国道と市道の交差点)、③青時間の配分が大きく異なる 等により主道路と従道路が明確な交差点において、現地調査を実施し、従道路側の渋滞発生要因等を確認していく。

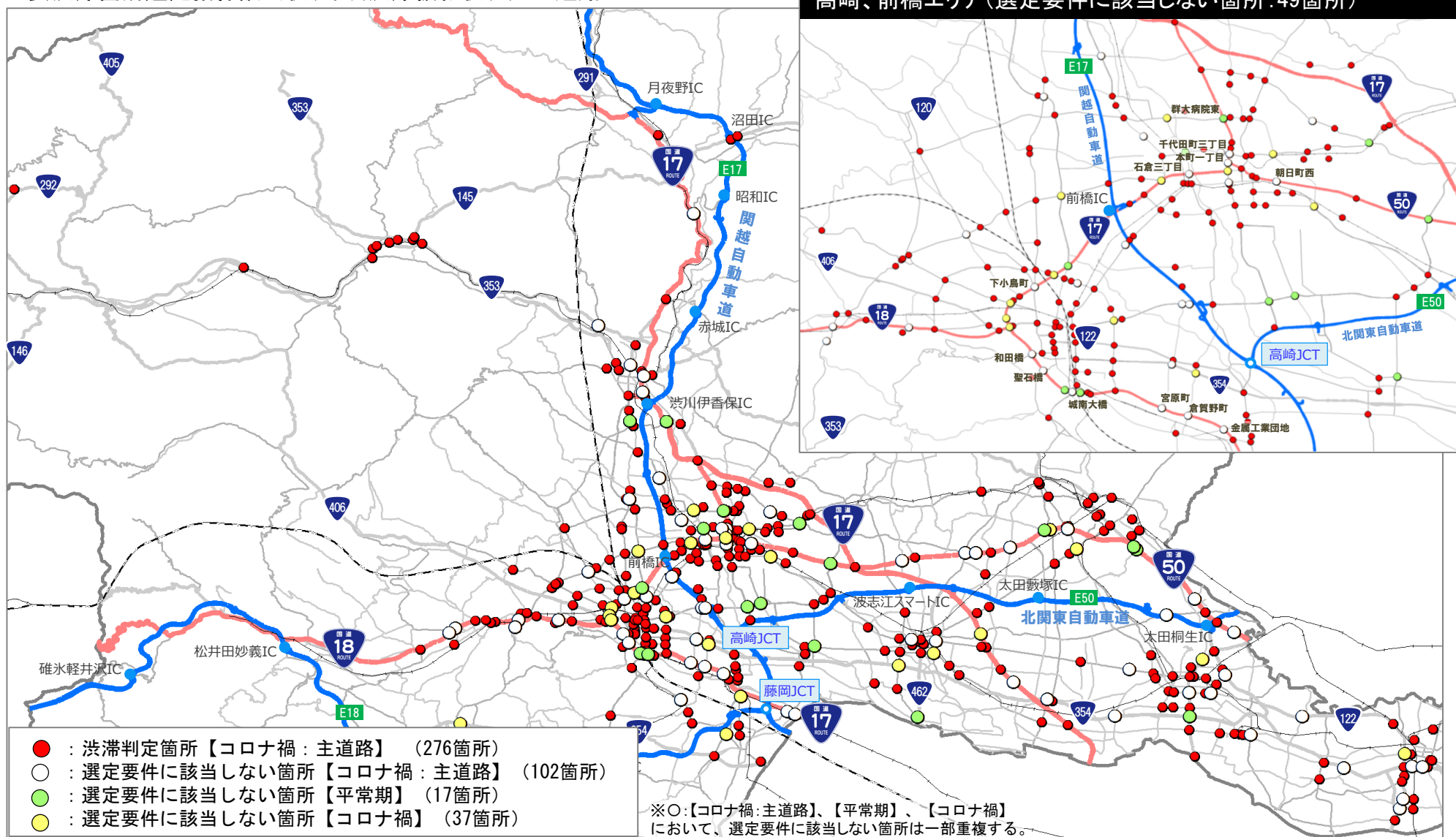
(9) 主要渋滞箇所への影響(渋滞緩和:主道路のみ)

○主道路のみに着目すると、緊急事態宣言中における主要渋滞箇所の渋滞緩和箇所102箇所。

○そのうち、**49箇所が高崎、前橋エリアの主要渋滞箇所**。

○また、高崎、前橋エリア周辺の国道等の路線で主要渋滞箇所緩和箇所が増加傾向にある。

<主要渋滞箇所選定指標該当状況図(渋滞緩和状況):主道路のみ>



(10) まとめ

- 今回の委員会では、「緊急事態宣言中の交通状況・主要渋滞箇所のモニタリング結果」を報告。
- 次回以降の委員会では、「継続的に主要渋滞箇所のモニタリング」を実施するとともに、今回判明した分析結果から、「各交差点毎の状況・変化を踏まえたモニタリング」を実施。

緊急事態宣言中の交通状況

- 交通量**は平日・休日ともに**減少**。特に休日と小型車における減少が大きい。
- 速度**は**40km/h以上**となる区間が増加。特に休日において改善

主要渋滞箇所のモニタリング結果

- 選定要件に該当しない箇所**は、17箇所から37箇所へ。
特に、**主道路**に限った場合は、102箇所へと**大きく改善**。
- 主道路**となる国道で、交通量の減少に伴う**渋滞緩和**が大きいことが判明。

今後の方針

- コロナ禍においても渋滞が解消されなかった箇所について、分析を行い、要因等を検討する。
- また、主要渋滞箇所を3指標によるデータだけでなく**各交差点毎の状況等を踏まえた分析を実施**。

4. 国交省における最新の取組について

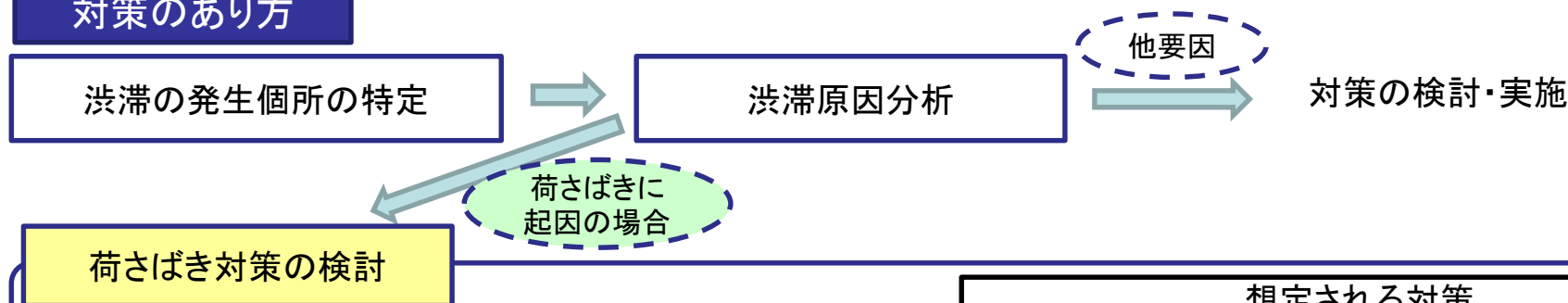
①路上荷さばきに起因する渋滞対策について

(1) 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

背景

- 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る。
- 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する。

対策のあり方



①ソフト対策の実施（共同集配送等地域ルールへの運用等）

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）

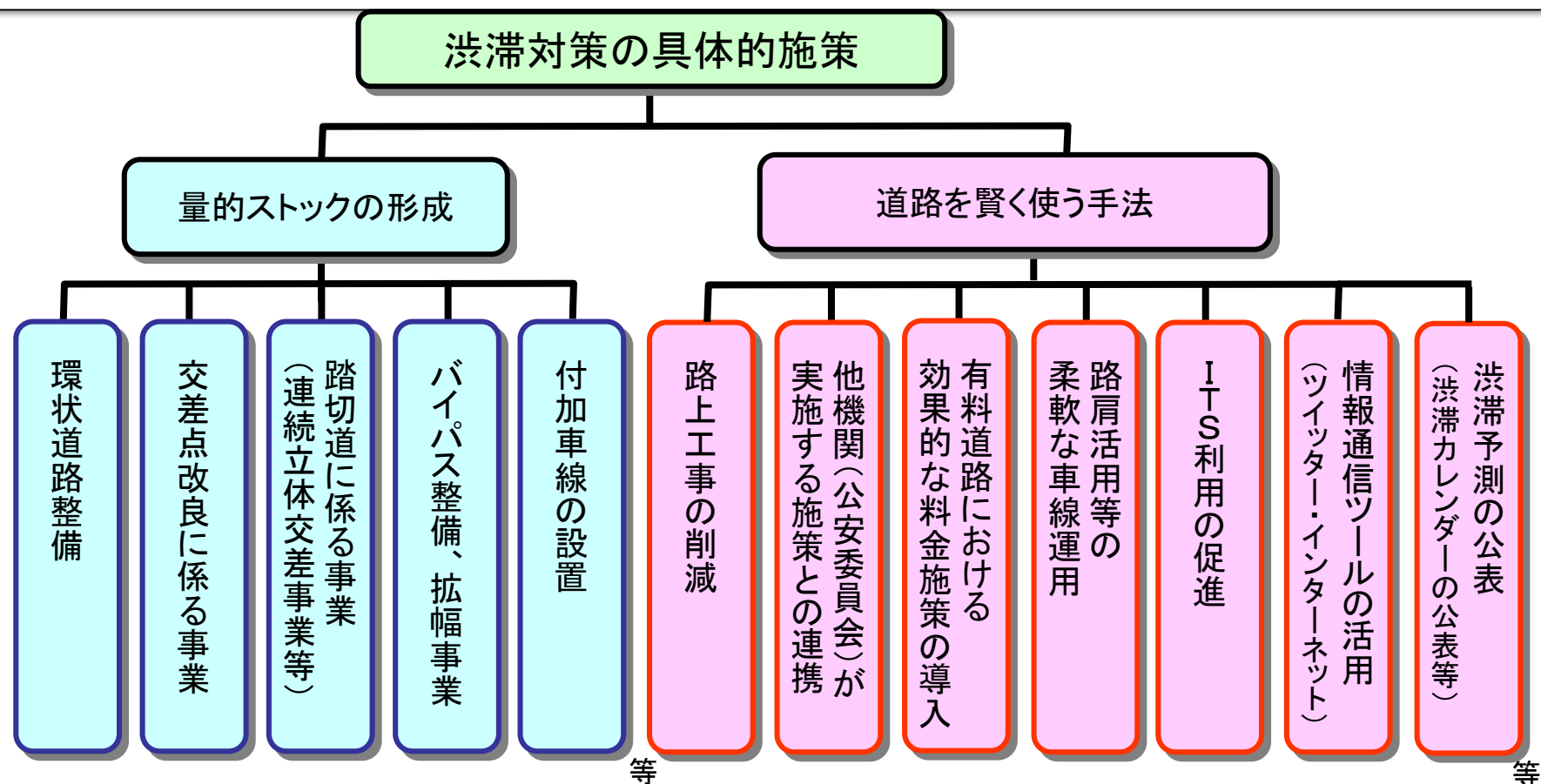
停車帯
（貨物車専用）（例）



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）

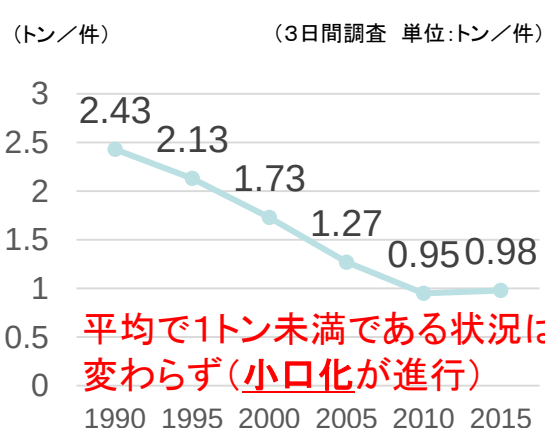
- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策(量的ストックの形成)が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。



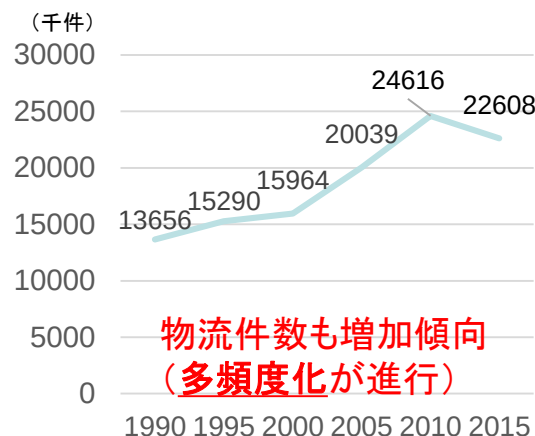
(参考) 端末物流問題の現状

- 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ある
- コロナ禍における宅需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化に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る
- 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る

貨物一件あたりの貨物量の推移



物流件数の推移



EC市場規模の推移

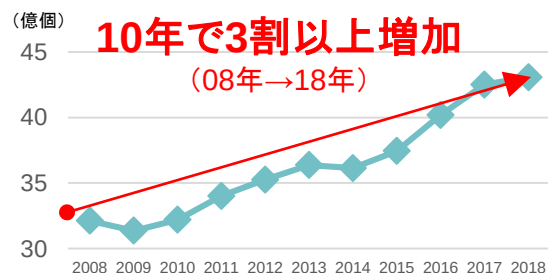


※出典: 第1階「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」(令和2年7月16日)資料より抜粋

※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

※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

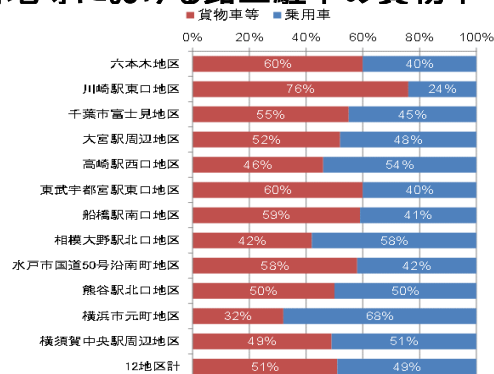


※出典: ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」(ヤマト運輸株)より作成

(参考)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

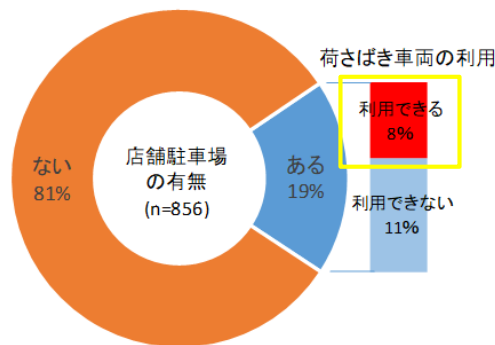
- 中心市街地等における路上駐車の約半数が貨物車。
- 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の1割超が路上駐車で、30分以上駐車している。
- 物資の運び先である店舗や商業施設において十分な荷さばき駐車場が確保されていなく、路上駐車に依存せざるを得ない状況にある。
- 荷さばきに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約4割、商業者は「このままで良い」が約7割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状を変えることは困難。

中心市街地等における路上駐車の貨物車・乗用車の割合



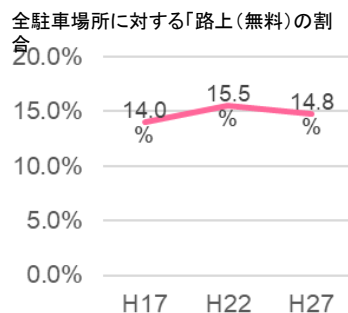
出典：第5回東京都市圏物流流動調査（平成27年12月）

荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合

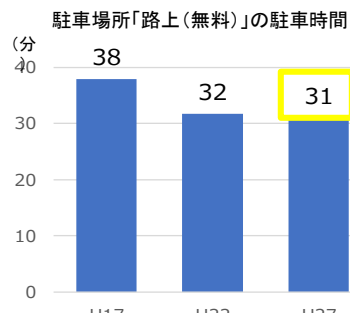


出典：第5回東京都市圏物流流動調査（平成27年12月）

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

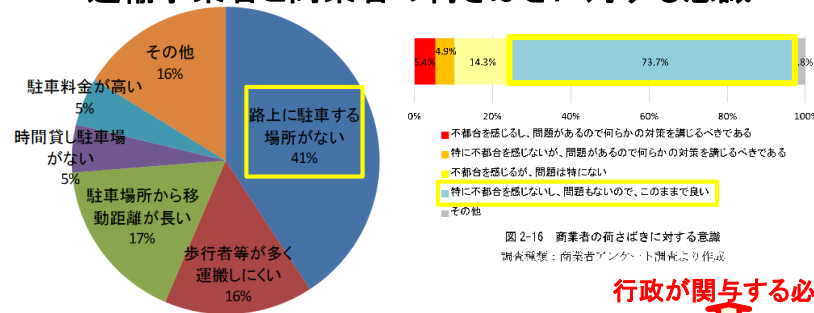


※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査



※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



運輸事業者：路上で荷さばき
商業者：現状で良い

出典：第5回東京都市圏物流流動調査（平成27年12月）

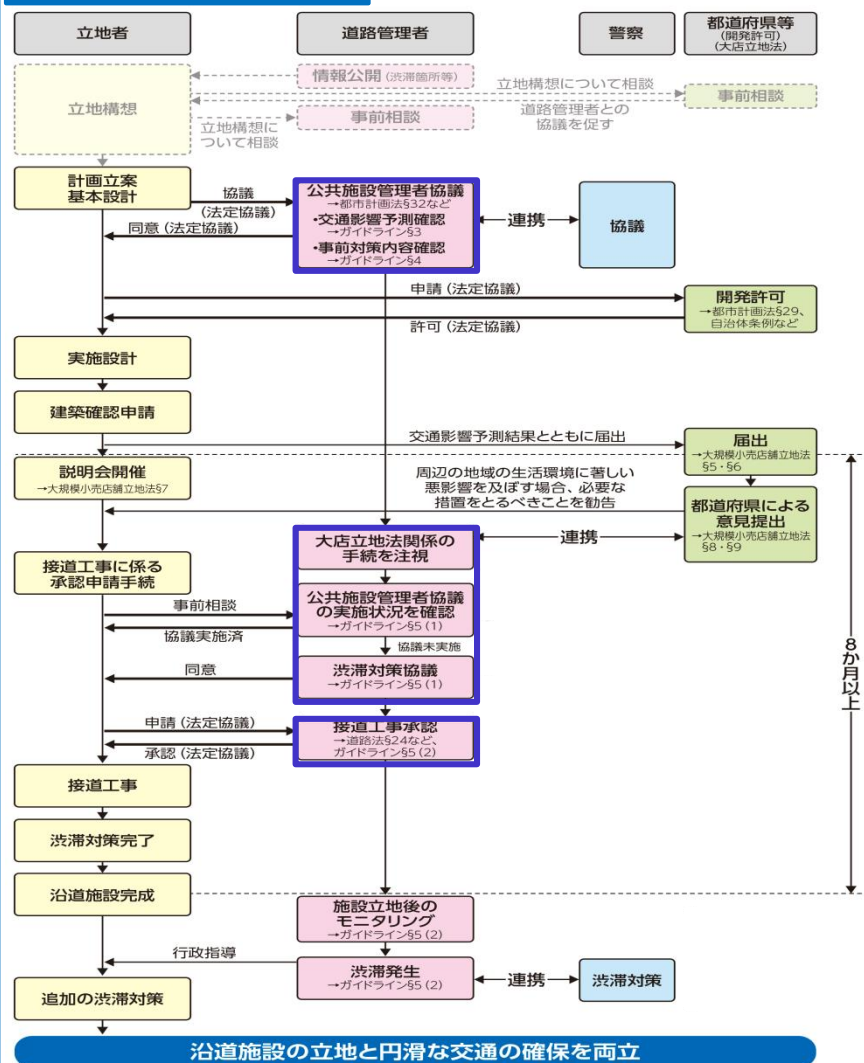
4. 国交省における最新の取組について

②道路交通アセスメント制度の概要

(1) 道路交通アセスメント制度の運用

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

【対象施設】

重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
 - ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
 - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- (3) 半径2km以内の重要物流道路路上に主要渋滞箇所が存在すること
- (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

【交通影響予測】

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

【渋滞対策】

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

【乗入れ工事の承認申請時】

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

【乗入れ工事の承認時】

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

【対象施設の立地後の対応】

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

【関係機関との連携】

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

【渋滞箇所等の情報公開】

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

(2) 道路交通アセスメント制度の運用

- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないように適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。

■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き
(再改定指针对応版)〔第5版〕(H31.4 富山県) 抜粋

(2) 新設の届出(法第5条第1項)手続きの流れ

① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課(出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。)と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口(位置、幅、方向など)、交通量調査(調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測(予測地点の選定、基準値、評価など)には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかには市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

自治体
(開発許可担当)

自治体
(大店法担当)

連携強化

自治体から立地者に
計画立案の初期段階から
協議実施を呼びかけ 等

道路管理者

警察

今後の予定

令和2年9月

第20回 群馬県域移動性(モビリティ)向上委員会

- ①最新(ETC2.0)データによる交通状況分析
- ②緊急事態宣言中における群馬県内交通状況の報告
 - ・群馬県全体の交通量変化
 - ・主要渋滞箇所への影響
 - ・まとめ(主要渋滞箇所のモニタリング結果、今後の方針)
- ③国交省における最新の取組について
 - ・荷さばきに起因する渋滞対策の考え方
 - ・道路構造アセスメント制度について

令和3年(※)

第21回 群馬県域移動性(モビリティ)向上委員会

- ①新型コロナウイルス影響下における群馬県内交通状況の報告
 - ・群馬県全体の交通量変化、直轄国道の交通量変化
 - ・主要渋滞箇所への影響
- ②主要渋滞箇所のモニタリング結果を踏まえた方針

※新型コロナウイルス感染状況に伴う
群馬県「社会経済活動再開に向けたガイドライン」警戒度によって開催を判断