

茨城県移動性・安全性向上委員会

第26回委員会資料(移動性)

令和2年7月31日

国土交通省 常陸河川国道事務所

目 次

これまでの検討経緯と今回の論点		2
①渋滞対策の進捗状況確認		6
②最新の交通状況による分析		9
③渋滞対策箇所の効果確認		18
④主要渋滞箇所の見直し		22
⑤優先検討箇所の検討状況		29
⑥ピンポイント渋滞対策について		32
路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方		35
道路交通アセスメント制度について		40

これまでの検討経緯と今回の論点

➤ 平成17年以降、合計20回(移動性)の委員会と3回のパブリックコメントを実施して取り組み推進。

■これまでの検討経緯(第1回～第16回)

開催	茨城県移動性向上委員会
第1回 (H17年11月)	・検討項目・スケジュールの確認 ・「移動性阻害箇所(候補)」の抽出の考え方
第2回 (H18年1月)	・「移動性阻害箇所(候補)」について ・パブリックコメントにあたっての留意点
第3回 (H18年3月)	・H17移動性阻害箇所29箇所選定
第4回 (H18年10月)	・H17移動性阻害箇所の対策案について
開催	茨城県移動性・安全性向上委員会 (委員会の統合)
第1回 (H21年2月)	・H17移動性阻害箇所のフォローアップ
第2回 (H22年11月)	・H17移動性阻害箇所の進捗状況
第3回 (H22年12月)	・H17移動性阻害箇所のソフト対策実施状況
第4回 (H23年11月)	・H17移動性阻害箇所のフォローアップ
第5回 (H24年7月)	・全国的な渋滞対策の取り組み方針 ・渋滞箇所等の特定方針(抽出指標の検討)
第6回 (H24年11月)	(安全性に関する議題のみ)
第7回 (H24年12月)	・主要渋滞箇所の特定 ・今後の渋滞対策の推進
第8回 (H25年2月)	(安全性に関する議題のみ)
第9回 (H25年6月)	・渋滞対策の基本方針の検討 ・今後の渋滞対策の検討(案)
第10回 (H25年10月)	(安全性に関する議題のみ)
第11回 (H26年3月)	(安全性に関する議題のみ)
第12回 (H26年8月)	・渋滞対策の進捗状況 ・最新データによるモニタリング結果 ・対策検討箇所の考え方 ・道路を「賢く使う」観点での渋滞対策のあり方
第13回 (H26年9月)	(安全性に関する議題のみ)
第14回 (H27年1月)	(安全性に関する議題のみ)
第15回 (H27年8月)	(安全性に関する議題のみ)
第16回 (H27年10月)	・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 ・優先検討箇所の検討状況

平成18年2月～3月
パブリックコメント

◇移動性阻害箇所(候補)
に関する意見について

平成21年3月～4月
パブリックコメント

◇平成17年度に選定した
「移動性阻害箇所」・「交通
安全要対策箇所」について
◇新たな「移動性阻害箇
所」・「交通安全要対策箇
所」について

平成24年11月
パブリックコメント

◇主要渋滞箇所及び
その他の渋滞箇所の確認

平成25年1月
主要渋滞箇所の公表

平成25年11月
対応方針の公表

■これまでの検討経緯(第17回～第26回)

開催	茨城県移動性・安全性向上委員会 (委員会の統合)
第17回 (H28年3月)	(安全性に関する議題のみ)
第18回 (H28年8月)	・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 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況
第19回 (H29年3月)	(安全性に関する議題のみ)
第20回 (H29年8月)	・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 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況 ・ピンポイント渋滞対策の検討
第21回 (H30年3月)	(安全性に関する議題のみ)
第22回 (H30年7月)	・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 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況 ・ピンポイント渋滞対策の検討
第23回 (H31年2月)	・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 ・主要渋滞箇所の見直し
第24回 (R1年7月)	・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 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況 ・ピンポイント渋滞対策について
第25回 (R2年2月)	・最新の交通状況による分析 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況 ・ピンポイント渋滞対策について ・道路交通アセスメント制度について
第26回 (R2年7月)	・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 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況 ・ピンポイント渋滞対策について ・路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方 ・道路交通アセスメント制度について

平成30年1月
合同現地調査

平成30年10月
合同現地調査

◆茨城県移動性・安全性向上委員会の進め方(案)

第7回 第9回	・H24.12 ・H25.6	○茨城県移動性・安全性向上委員会	主要渋滞箇所の公表(H25.1) 渋滞対策の基本方針の公表(H25.11)	
↓ ・最新の交通データによる現況分析 ・対策箇所におけるモニタリング等				
第12回	H26.8	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇これまでの検討経緯と今回の論点 ◇渋滞対策の進捗状況 ◇最新データによるモニタリング結果	◇対策検討箇所の考え方 ◇道路を「賢く使う」観点での 渋滞対策のあり方
↓ ・最新の交通データによる現況分析 ・対策箇所におけるモニタリング等				
第16回	H27.10	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇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 ◇優先検討箇所の検討状況
↓ ・主要渋滞箇所の見直し(効果発現箇所の解除:大宮バイパス入口)				
第18回	H28.8	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇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	◇主要渋滞箇所の見直し ◇優先検討箇所の検討状況
↓ ・主要渋滞箇所の見直し(効果発現箇所の解除:西谷貝)				
第20回	H29.8	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇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	◇主要渋滞箇所の見直し ◇優先検討箇所の検討状況 ◇ピンポイント渋滞対策の検討
↓ ・主要渋滞箇所の見直し(効果発現箇所の解除:柳橋)				
第22回	H30.7	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇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	◇主要渋滞箇所の見直し ◇優先検討箇所の検討状況 ◇ピンポイント渋滞対策の検討
↓ ・主要渋滞箇所の見直し(効果発現箇所の解除:上大野東)				
第23回	H31.2	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇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 ◇主要渋滞箇所の見直し
↓				
第24回	R1.7	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇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	◇主要渋滞箇所の見直し ◇優先検討箇所の検討状況 ◇ピンポイント渋滞対策の検討
↓ ・主要渋滞箇所の見直し(効果発現箇所の解除:上高津高架橋南詰)				
第25回	R2.2	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇最新の交通状況による分析 ◇渋滞対策箇所の効果確認 ◇主要渋滞箇所の見直し	◇優先検討箇所の検討状況 ◇ピンポイント渋滞対策について ◇道路交通アセスメント制度について
↓				
第26回	R2.7	○茨城県移動性・安全性向上委員会	◇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 ◇主要渋滞箇所の見直し	◇優先検討箇所の検討状況 ◇ピンポイント渋滞対策の検討 ◇路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方 ◇道路交通アセスメント制度について

優先検討箇所の検討、モニタリングの継続、主要渋滞箇所の見直し

◆今回の論点

これまでの取り組みを踏まえ、以下の点について意見交換を実施していきたい。

①渋滞対策の進捗状況確認

- ・主要渋滞箇所における対策の進捗状況
- ・主要渋滞箇所の改善が見込まれる新規事業化箇所（国道50号協和バイパス）

②最新の交通状況による分析

- ・主要渋滞箇所（一般道）のモニタリング方法
- ・幹線道路同士が交差する主要渋滞箇所（155箇所）のモニタリング結果
- ・市町村道を含む主要渋滞箇所（128箇所）について【審議項目】
- ・新型コロナウイルスの情勢に伴う交通状況分析

③渋滞対策箇所の効果確認

- ・主要渋滞対策箇所の効果検証について
- ・主要渋滞箇所公表以降に開通した事業の対策効果（国道349号那珂常陸太田拡幅）

④主要渋滞箇所の見直し

- ・主要渋滞箇所の解除について
- ・昨年度解除箇所の継続モニタリング（上高津高架橋南詰交差点）
- ・一定期間選定要件以下の箇所の見直しについて【審議項目】
- ・全国道路利用者会議における渋滞対策要望箇所の現況交通状況

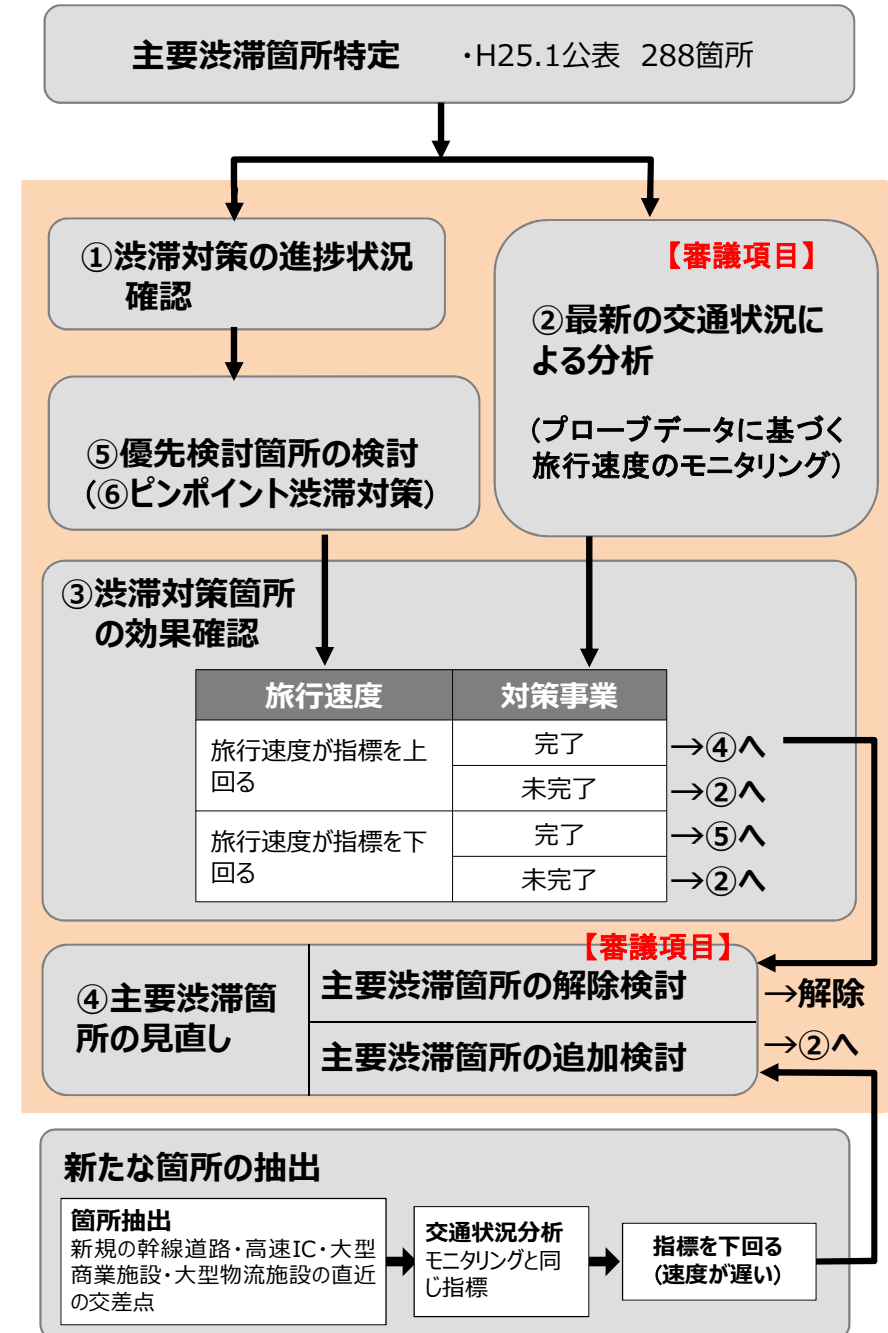
⑤優先検討箇所の検討状況

- ・優先検討箇所の絞り込みについて
- ・優先検討箇所の抽出結果

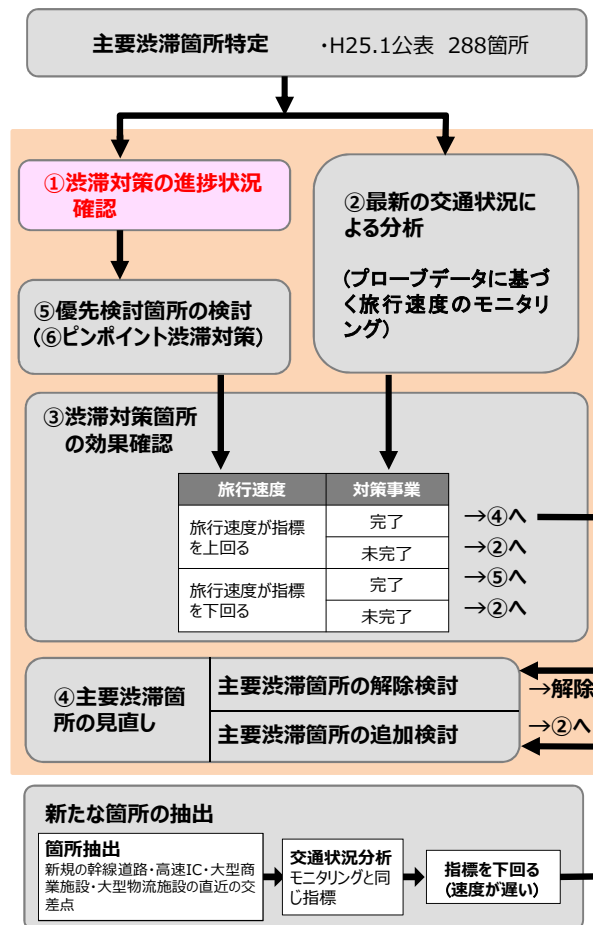
⑥ピンポイント渋滞対策について

- ・小鶴西交差点における渋滞対策

◆主要渋滞箇所の特定から解除までの流れ



①渋滞対策の進捗状況確認



- ## ■対策の進捗状況



- ※2 モニタリング箇所を含む主要渋滞箇所の対策として位置づけられた事業が完了した場合(複数事業の場合はいずれか一つが完了した場合)を対策完了とした。

凡 例

＜主要渋滞箇所＞

● 箇所

区間

エリア

＜道路種別＞

高速

一般財

市町村

待できる主な開

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

■主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業※1

※1 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業：
主要渋滞箇所特定に用いたデータの取得年次（H23年）
以降に開通した事業。



◆主要渋滞箇所の改善が見込まれる新規事業化箇所 -国道50号 協和バイパス-

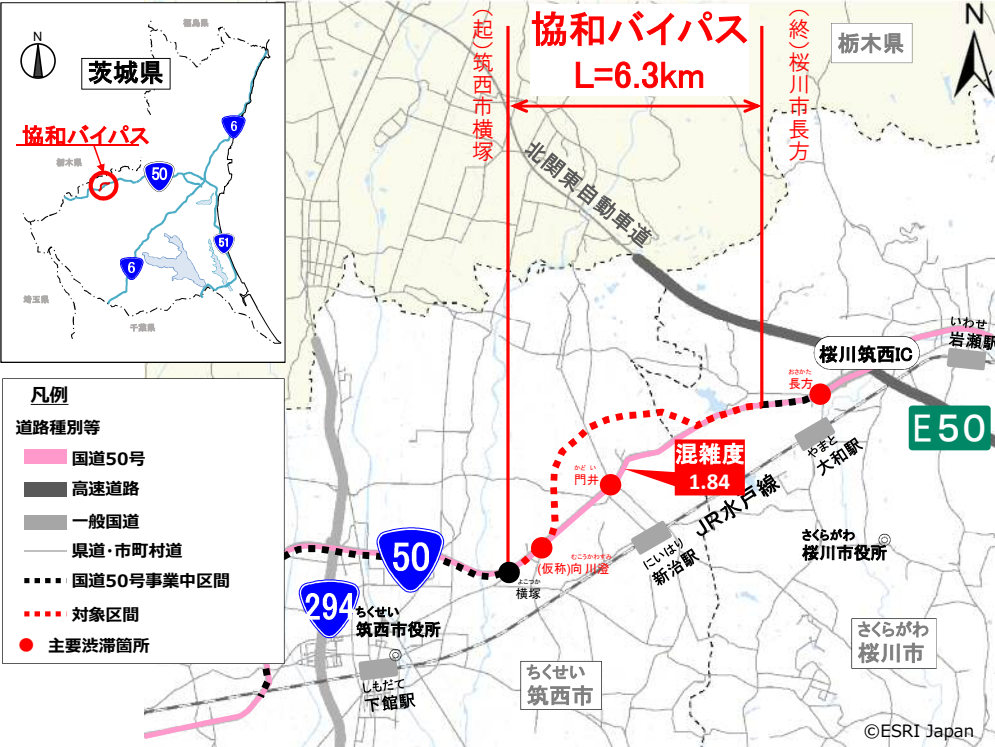
- 交通容量の確保により、幹線道路の速達性向上(混雑度 約7割減少、旅行速度 約2倍に向上)。
- 渋滞ボトルネックの解消により、安全性確保(追突事故件数 約2割減少)。
- 協和バイパスの整備後、主要渋滞箇所((仮称)向川澄、門井、長方)では渋滞解消が期待される。

■事業概要

- ・起 終 点: 茨城県筑西市横塚～茨城県桜川市長方
- ・延 長 等: 6.3km(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約350億円
- ・事業化: 令和2年度
- ・計画交通量: 約25,800台/日～約35,200台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約20,700台/日	約4,200台/日	約10,300台/日

■事業位置・混雑度



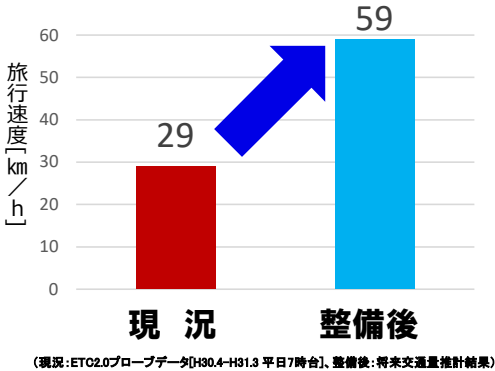
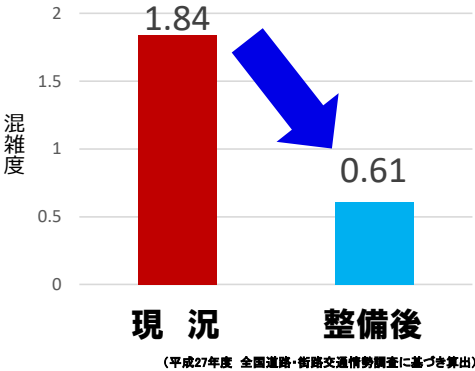
■整備効果

○幹線道路の速達性向上

- ・当該区間整備により、容量を確保し国道50号の速達性向上

【混雑度】 約 7 割減少

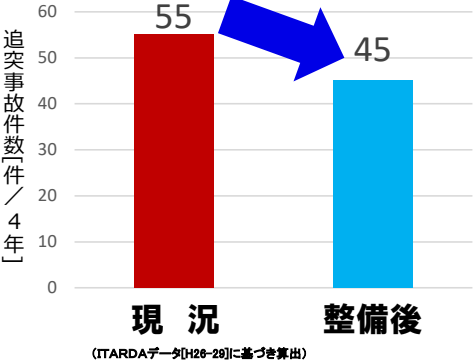
【旅行速度】 約 2 倍に向上



○幹線道路の安全性確保

- ・渋滞ボトルネックの解消により、著しい速度低下に起因する交通事故の減少

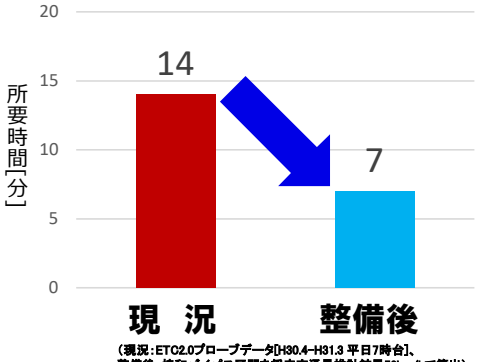
【追突事故件数】 約 2 割減少
(横塚交差点～桜川市長方)



○物流生産性向上を支援

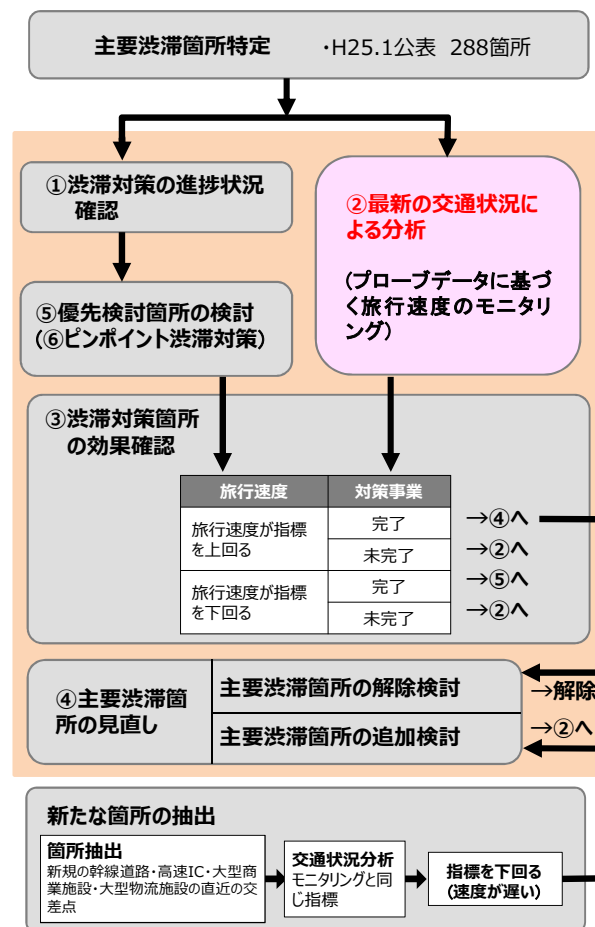
- ・国道50号の隣接区間や筑西幹線道路との連携強化による物流生産性の向上に寄与

【所要時間】 約 7 分短縮
(横塚交差点～桜川市長方)



出典: 新規事業採択時評価資料をもとにグラフ作成

②最新の交通状況による分析



◆主要渋滞箇所(一般道)のモニタリング方法

- 茨城県内の一般道では、288箇所を主要渋滞箇所として特定(H25年1月24日公表)、これまでのモニタリングにより、5箇所を解除。
- 残る主要渋滞箇所(283箇所)について、最新(H31.1~R1.12)のプローブデータを用いてモニタリングを実施。
- 第21回まで民間プローブデータを使用してモニタリングを行っていたが、第22回からETC2.0プローブデータを使用。

主要渋滞箇所
【一般道】 288箇所
(2エリア(33箇所)、54区間(128箇所)、127箇所)

毎年、継続的に
モニタリングを実施



残る主要渋滞箇所
【一般道】 283箇所
(2エリア(33箇所)、54区間(126箇所)、124箇所)

特定時(H25.1)指標

渋滞多発

- 平日における速度低下箇所 87箇所
- ・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
 - ・平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

特定日に混雑

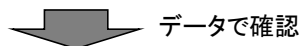
- 休日における速度低下箇所 9箇所
- ・休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

本委員会における意見箇所

- 過去の委員会における意見箇所 5箇所

パブコメによる追加意見箇所 187箇所

○パブリックコメントによる意見箇所



データで確認

- ・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- ・平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- ・休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

○道路管理者、事業者等からの意見箇所

- ◆これまでのモニタリングで
5箇所解除
- ・大宮バイパス入口(H27)
 - ・西谷貝(H28)
 - ・柳橋(H29)
 - ・上大野東(H30)
 - ・上高津高架橋南詰(H31)

●幹線道路※1同士が交差する主要渋滞箇所(155箇所)

※1 センサス対象道路を幹線道路として取り扱う

モニタリング指標(H26以降共通)

下記のいずれかに該当する箇所

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

【今回モニタリングで使用するプローブデータ】

使用データ:ETC2.0プローブデータ

データ期間:平成31年1月~令和元年12月(1年間)

●市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)

- ✓ ETC2.0プローブデータを用いた試行的モニタリング結果の報告
- ✓ <参考>民間プローブデータを用いた試行的モニタリング結果の報告

◆幹線道路同士が交差する主要渋滞箇所(155箇所)のモニタリング結果

※1 特定時288箇所から過年度に解除した5箇所を除いた箇所数
 ※2 センサス対象道路を幹線道路として取り扱う

- 主要渋滞箇所283箇所※1のうち、幹線道路※2同士が交差する主要渋滞箇所155箇所は、ETC2.0プローブデータを使用し、モニタリングを実施。
- モニタリングを実施した結果、指標を上回る箇所(速度が改善した箇所)は11箇所。

■モニタリング概要

幹線道路
同士の箇所
155箇所

◆モニタリング指標(従来通りの指標で実施)

- ① 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
- ② 平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下
- ③ 休日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下

速度が改善
した箇所
11箇所

■幹線道路同士の箇所155箇所のモニタリング結果

接続道路区分	箇所数	指標を上回る (速度が改善した)箇所		
		H29.1-12 ETC2.0プローブ データ	H30.1-12 ETC2.0プローブ データ	H31.1-R1.12 ETC2.0プローブ データ
幹線道路同士の箇所	155	28	12	11

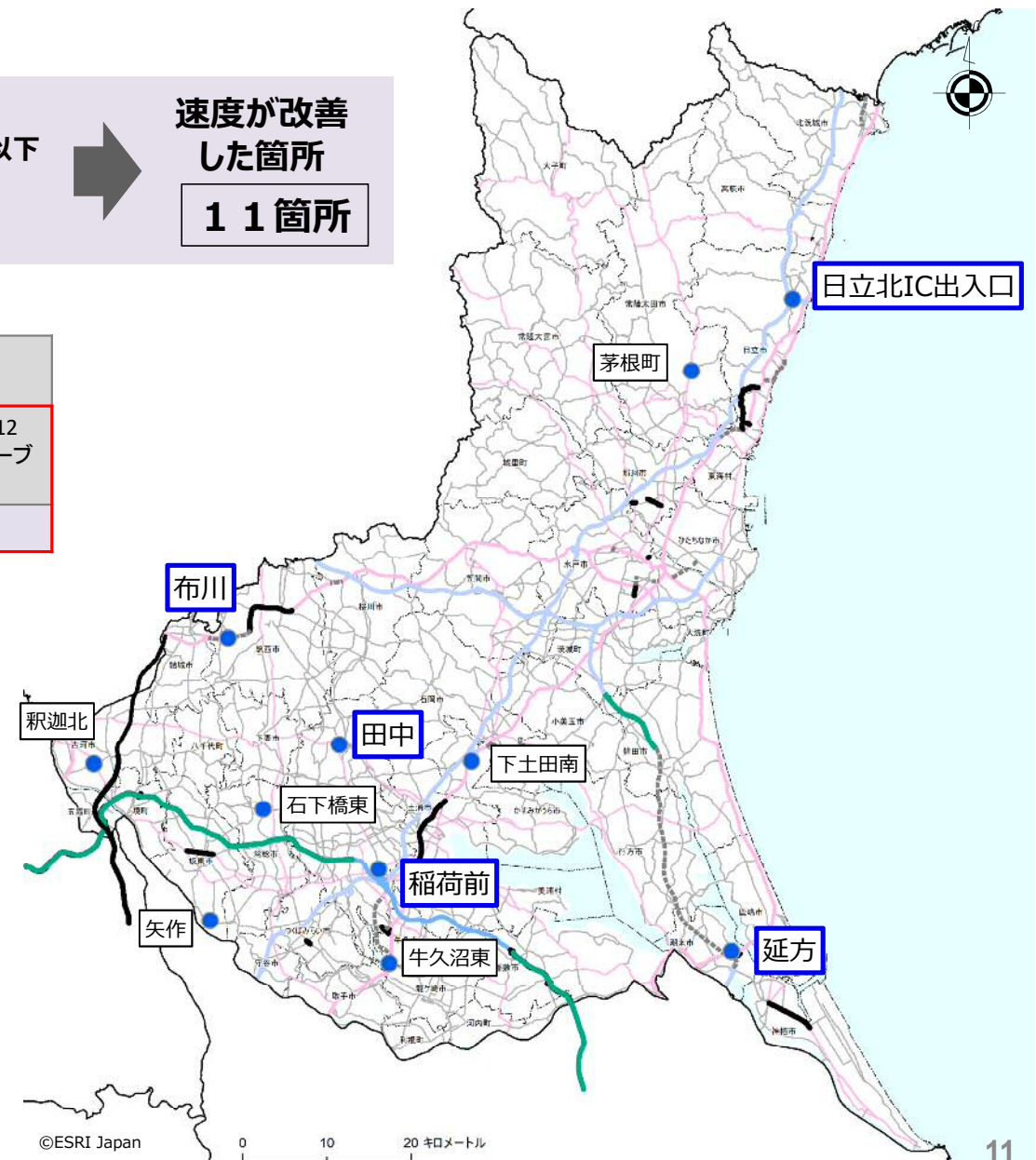
注) 本委員会における意見箇所(5箇所)はデータによる特定ではないため、
「速度が改善した箇所」としてはカウントしていない

凡例

- 今回のモニタリング(H31.1-R1.12)で指標を上回る箇所(11箇所)
- 11箇所のうち、3年間継続してモニタリング指標を上回る箇所(5箇所)
- 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業

道路種別

- 高速道路
- 一般国道(直轄)
- 一般国道(上記以外)
- 上記以外の道路



◆市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)について -ETC2.0プローブデータを用いた検証-

- 市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)については、ETC2.0プローブデータによるモニタリング指標の算出が困難なことにより、第22回委員会以降、モニタリング手法の代替案を検討してきた。
- 今年度においては、ETC2.0プローブデータによる市町村道のモニタリング指標の算出方法を検討し、試行的モニタリングを実施。

委員会時期	モニタリング手法の変遷	
	市町村道を含む箇所(128箇所)	幹線道路同士(155箇所)
第21回委員会以前	民間プローブデータ	
	(モニタリングに使用するデータが民間プローブデータからETC2.0プローブデータに移行)	
第22回委員会以降	代替案を検討 (ETC2.0プローブデータによるモニタリング指標の算出が困難)	ETC2.0プローブデータ
}		
第26回(今回)		
	ETC2.0プローブデータで 試行的モニタリングを実施	

<参考>過去に検討した市町村道を含む主要渋滞箇所のモニタリング代替案

■第22回委員会での提案事項

【提案】現地の渋滞状況の確認による検証 : 自治体・道路管理者へのヒアリングや渋滞長調査を実施し、渋滞状況を確認



【課題】調査実施方法の更なる検討が必要

- 自治体・道路管理者の担当者により意見に偏りがある可能性
- 渋滞長調査等の現地調査を毎年行うことは難しい

■第24回委員会での提案事項

【提案】渋滞状況の変化想定箇所の抽出 : 渋滞状況の変化を身近に感じている各協会（バス、トラック、ハイヤー・タクシー）へのアンケート調査を実施し、渋滞状況が変化していると想定される箇所を抽出

【提案】民間プローブデータを用いた試行的モニタリングの実施 : 渋滞状況の変化想定箇所よりメッシュ単位で対象箇所を選定
選定箇所に対して、民間プローブデータを用いて試行的にモニタリングを実施



【課題】幹線道路同士の箇所のモニタリングと使用するデータが異なる

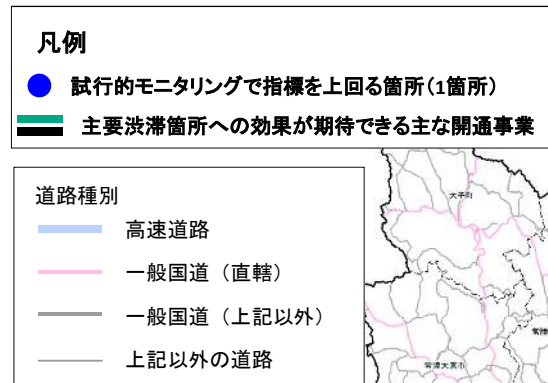
- 幹線道路同士の箇所はETC2.0プローブデータを用いているため、モニタリングに使用するデータが異なる

◆市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)について -ETC2.0プローブデータを用いた検証-

- 市町村道を含む主要渋滞箇所128箇所について、ETC2.0プローブデータによる試行的モニタリングを実施。
- 試行的モニタリングの結果、指標を上回る(速度が速い)箇所は1箇所。
- ETC2.0プローブデータを用いた試行的モニタリング結果と、民間プローブデータを用いたモニタリング結果は概ね同様の傾向を示すため、次年度以降はETC2.0プローブデータを用いたモニタリングを実施することを提案。

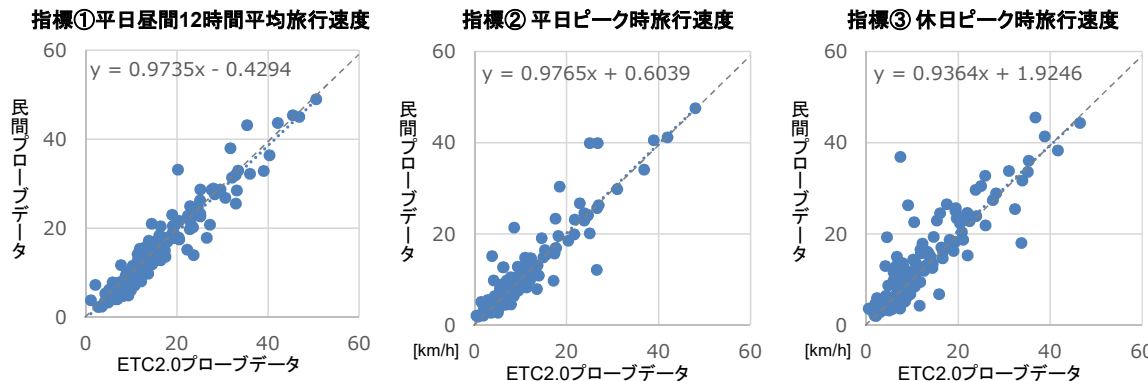
□試行的モニタリング検証結果

接続道路区分	箇所数	指標を上回る(速度が改善した)箇所				
		過年度モニタリング				試行的モニタリング
		H27.1-12 民間プローブデータ	H28.1-12 民間プローブデータ	H29.1-12 ETC2.0 プローブデータ	H30.1-12 ETC2.0 プローブデータ	
幹線道路×市町村道	108	0	0	—	—	0
市町村道同士の箇所	20	1	2	—	—	1
計	128	1	2	—	—	1



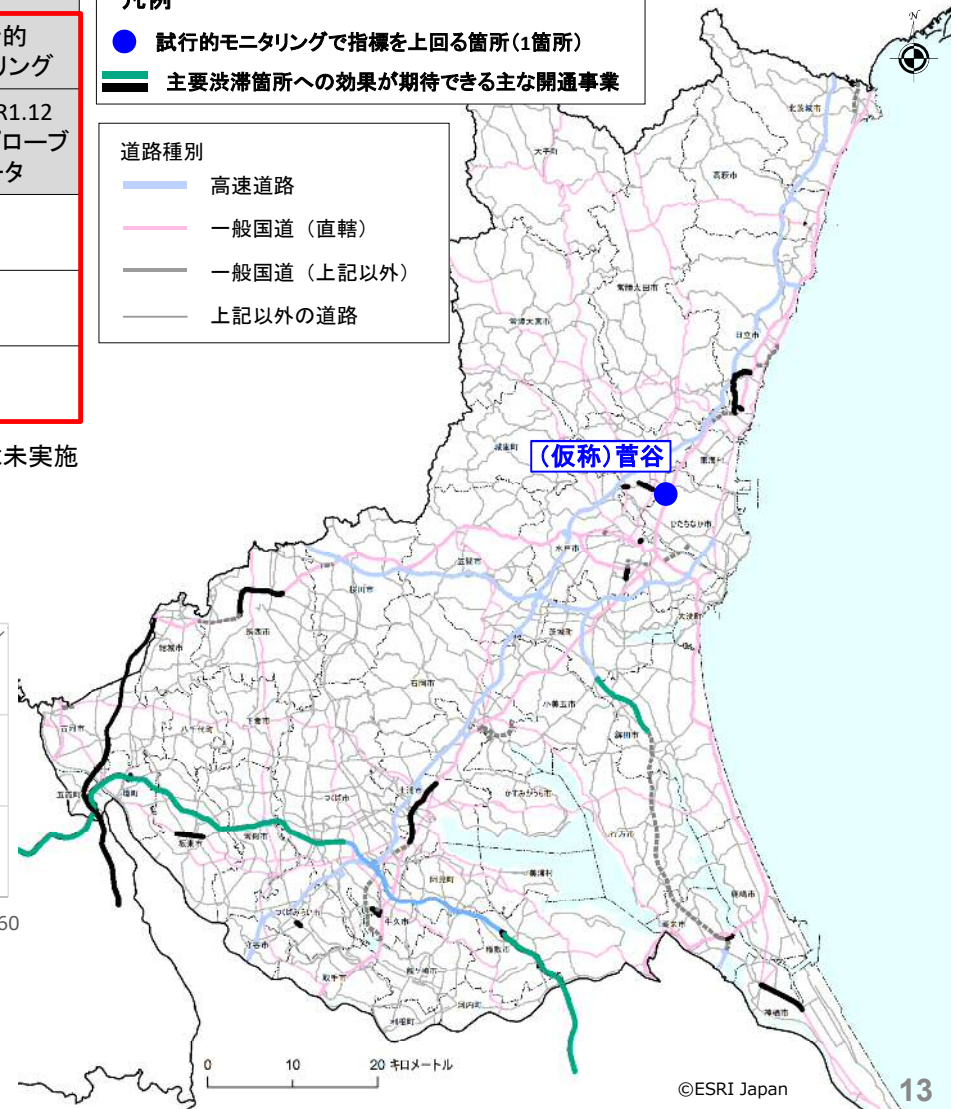
注)H29及びH30では、市町村道を含む箇所のモニタリングは未実施

□ETC2.0プローブデータと民間プローブデータによる試行的モニタリング結果の比較



出典:民間プローブデータH30.10(市町村道モニタリングに関する第25回委員会での提案項目)
ETC2.0プローブデータH30.10

注)市町村道を含む主要渋滞箇所128箇所のうち、民間プローブデータによる試行的モニタリングを実施した箇所を対象



◆主要渋滞箇所(283箇所)のモニタリング結果

※1 特定時288箇所から過年度に解除した5箇所を除いた箇所数
 ※2 センサス対象道路を幹線道路として取り扱う

- 市町村道を含む箇所に関する試行的モニタリング結果を踏まえ、主要渋滞箇所283箇所※1について、最新のETC2.0プローブデータを使用し、モニタリングを実施。
- モニタリングを実施した結果、指標を上回る箇所(速度が改善した箇所)は12箇所。

■モニタリング概要

主要渋滞箇所
283箇所

◆モニタリング指標(従来通りの指標で実施)

- ① 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
- ② 平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下
- ③ 休日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下

速度が改善
した箇所
12箇所

■モニタリング結果

接続道路区分	箇所数	指標を上回る (速度が改善した)箇所		
		H29.1-12 ETC2.0プローブ データ	H30.1-12 ETC2.0プローブ データ	H31.1-R1.12 ETC2.0プローブ データ
幹線道路同士の箇所※2	155	28	12	11
市町村道を含む箇所	128	—	—	1
計	283	28	12	12

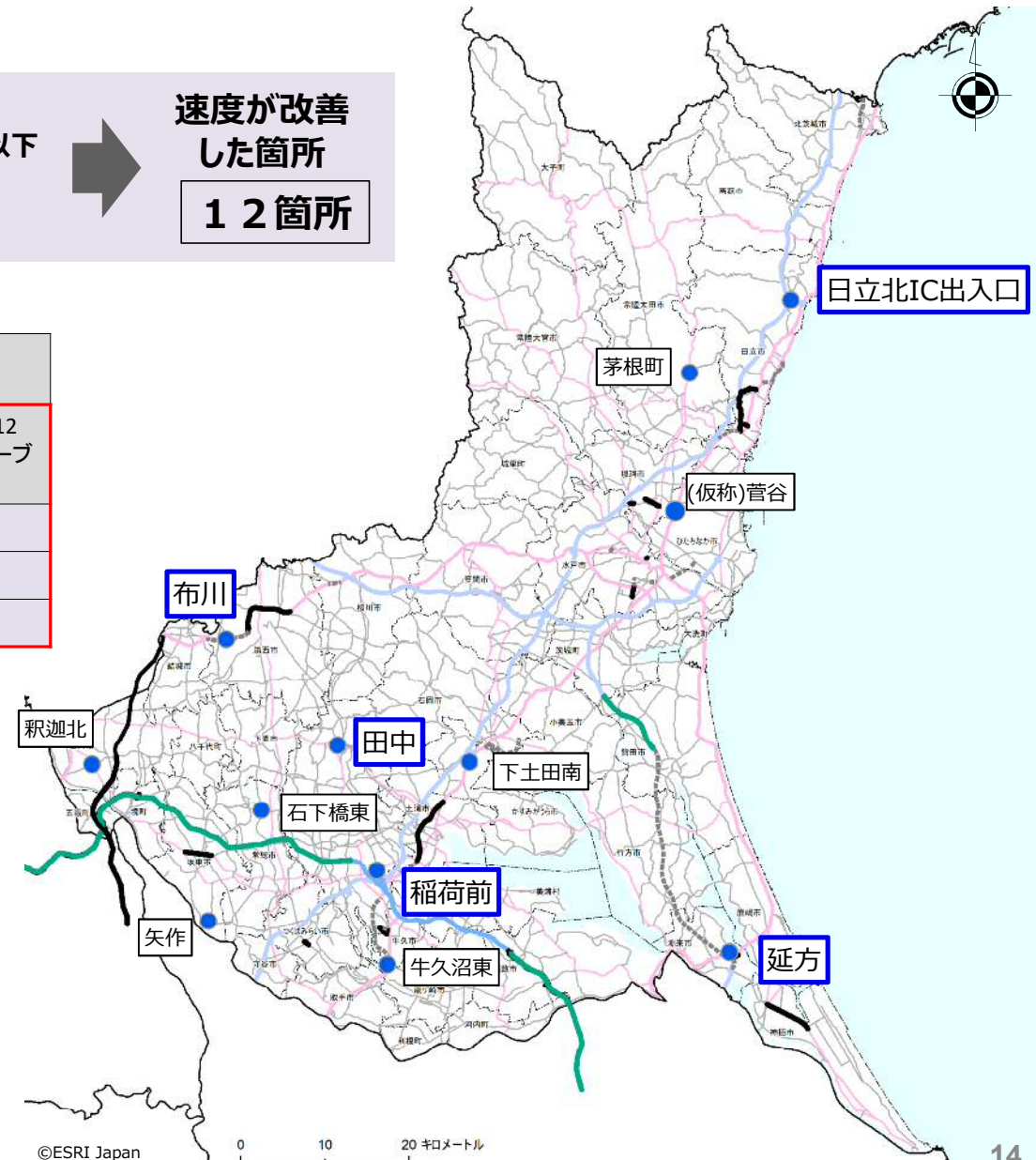
注) 本委員会における意見箇所(5箇所)はデータによる特定ではないため、
 「速度が改善した箇所」としてはカウントしていない
 H29及びH30では、市町村道を含む箇所のモニタリングは未実施

凡例

- 今回のモニタリング(H31.1-R1.12)で指標を上回る箇所(12箇所)
- 12箇所のうち、3年間継続してモニタリング指標を上回る箇所(5箇所)
- 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業

道路種別

- 高速道路
- 一般国道(直轄)
- 一般国道(上記以外)
- 上記以外の道路

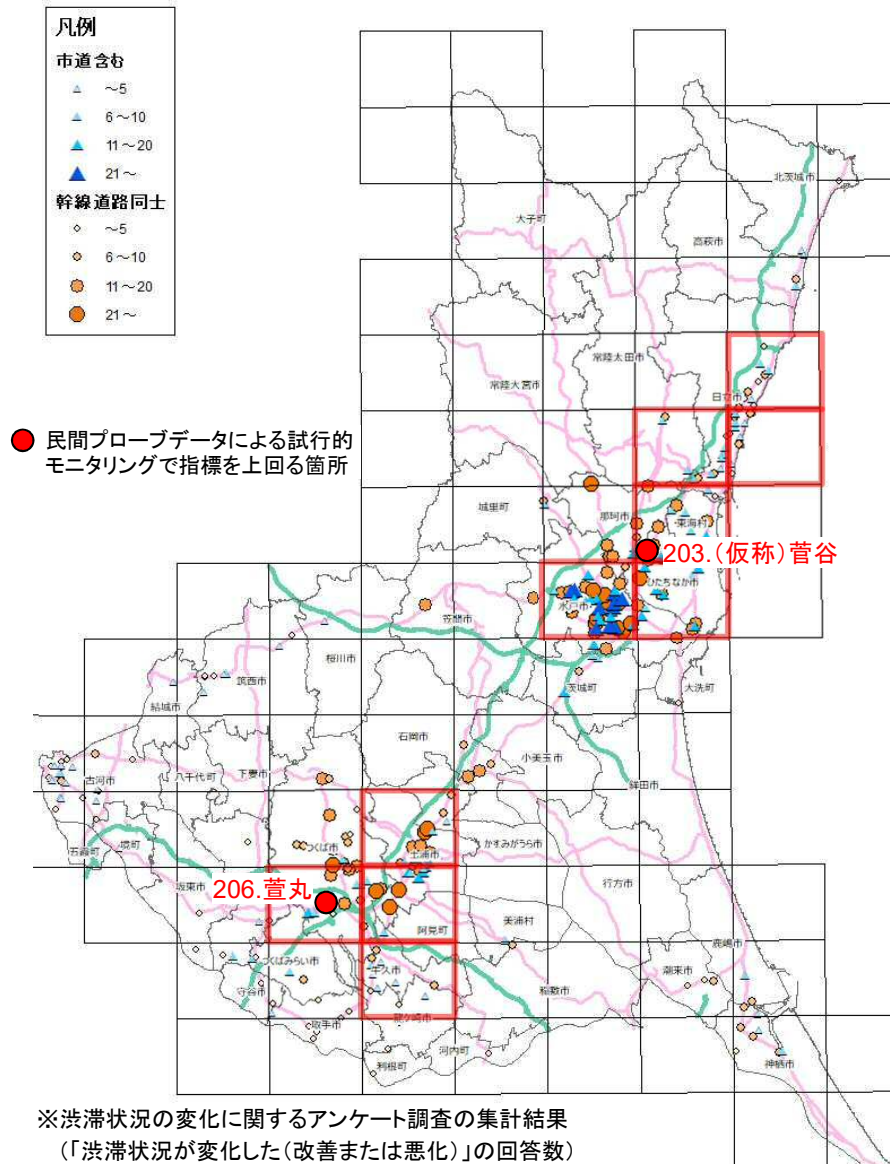


<参考>市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)の試行的モニタリング(民間プローブデータによる検証)

第25回提案事項

- 市町村道を含む主要渋滞箇所のモニタリングについて、民間プローブデータを用いた検証を実施。(第25回提案内容)
- 主要渋滞箇所特定以降、渋滞状況が変化した地域を道路利用者等のヒアリングによって抽出し、過年度のモニタリング結果と比較。
- モニタリング指標を上回る箇所数はいずれの年も1~2箇所となっており、民間プローブデータを用いた場合でも、過年度と大きな差異は生じない結果となっている。

■近年、渋滞状況が変化したと想定される交差点*



*渋滞状況の変化に関するアンケート調査の集計結果
(「渋滞状況が変化した(改善または悪化)」の回答数)

選定した10メッシュ内に含まれる「市町村道を含む主要渋滞箇所」を対象に、試行的モニタリングを実施

●選定された10メッシュに含まれる主要渋滞箇所

幹線道路同士 82/155 箇所 (52.9%)
市町村道を含む 86/128 箇所 (67.2%)
合計 168/283 箇所 (59.4%)

●市町村道を含む86箇所の試行的モニタリング結果

接続道路区分	箇所数	指標を上回る (速度が改善した)箇所			
		過年度モニタリング		試行的モニタリング	
		H27.1-12 民間プローブ データ	H28.1-12 民間プローブ データ	H30.10 民間プローブ データ	H31.1-R1.12 ETC2.0プローブ データ
幹線道路×市町村道	71	0	0	1	0
市町村道同士	15	1	2	1	1
合計	86	1	2	2	1

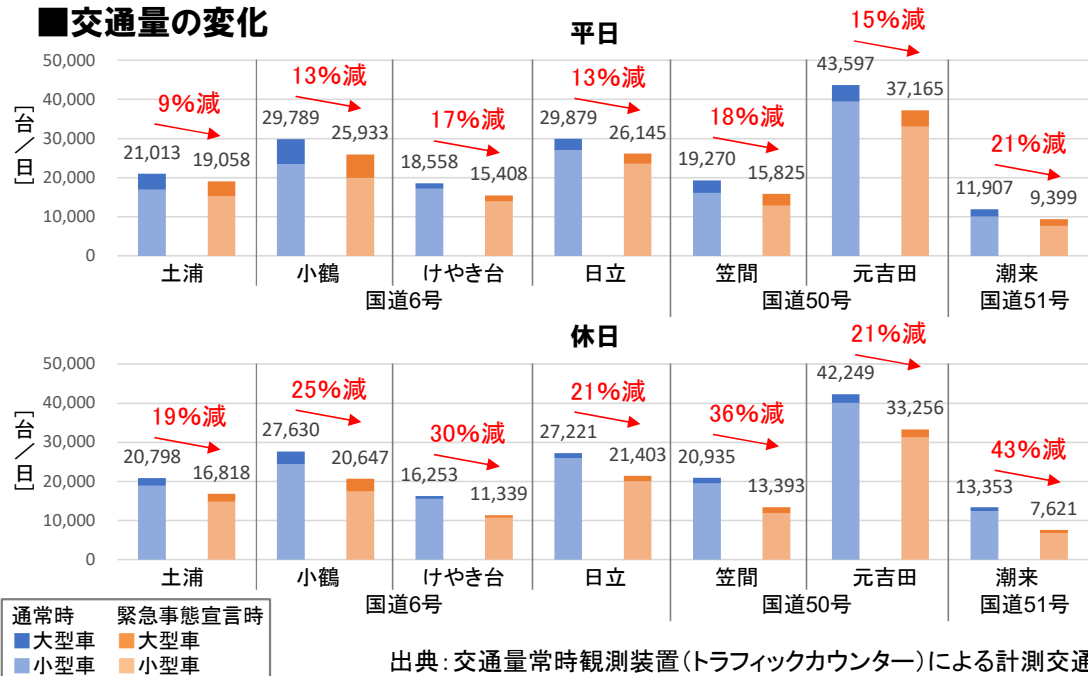
<参考>いずれかの時期で指標を上回る箇所(=○)

No	路線名	箇所名	接続道路区分	過年度モニタリング		試行的モニタリング	
				H27.1-12 民間プローブ データ	H28.1-12 民間プローブ データ	H30.10 民間プローブ データ	H31.1-R1.12 ETC2.0プローブ データ
163	市町村道	(仮称)龍ヶ崎 ニュータウン入口	市町村道同士		○		
203	市町村道	(仮称)菅谷	市町村道同士	○	○	○	○
206	国道354号	萱丸	幹線道路 ×市町村道			○	

◆新型コロナウイルスの影響による交通状況の変化

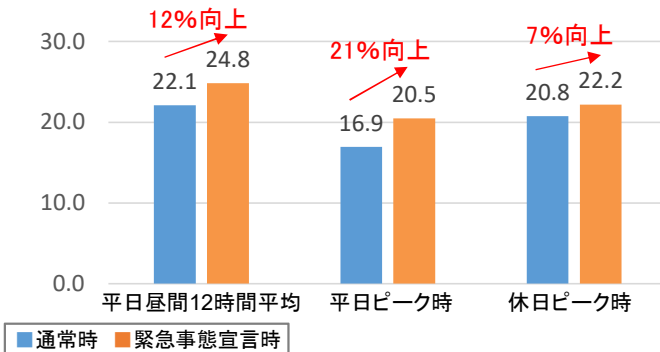
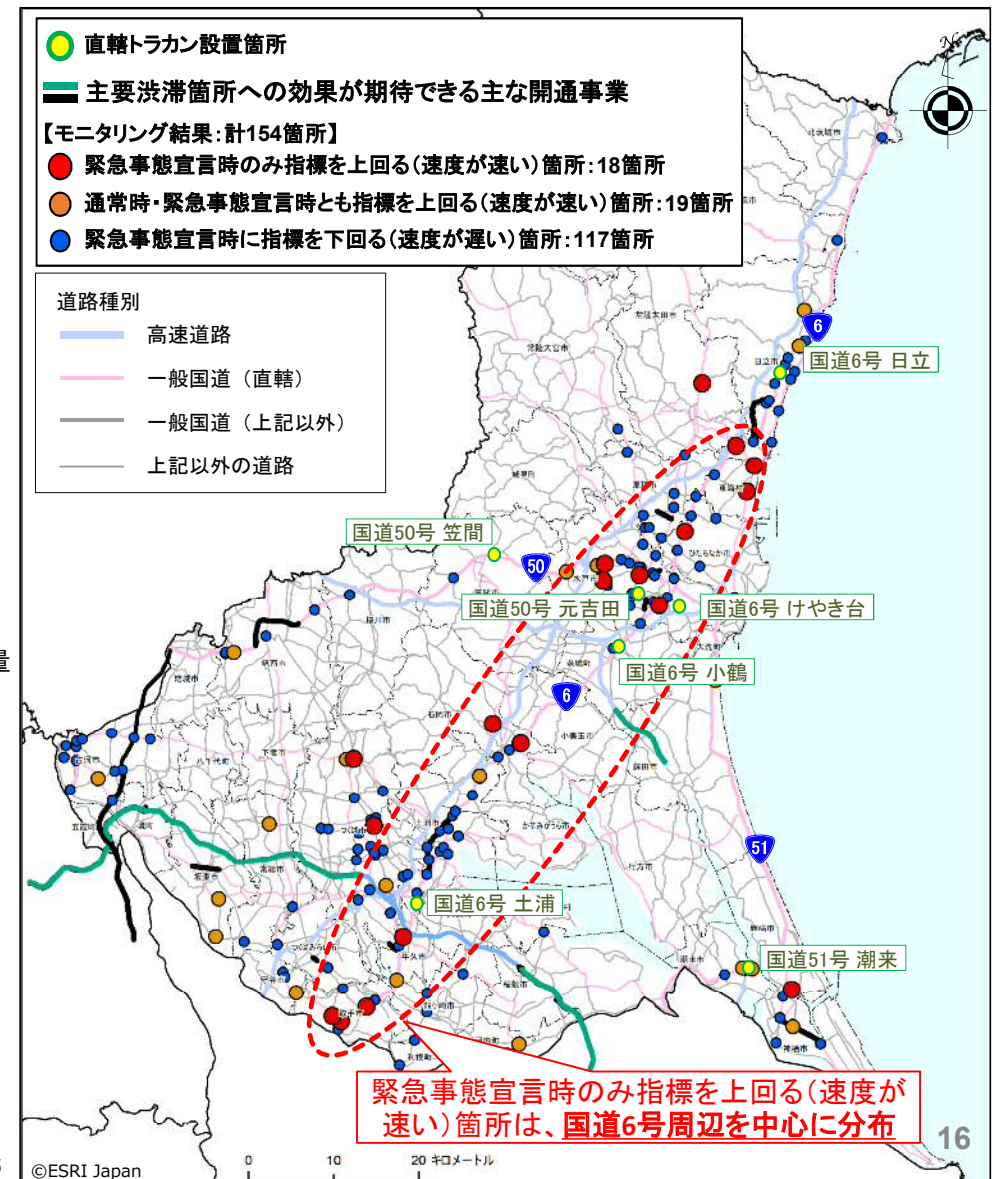
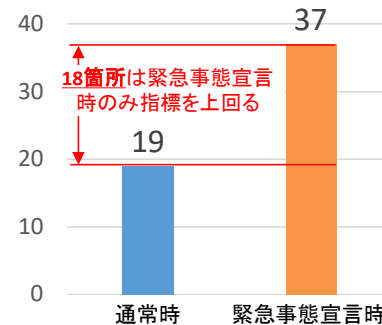
- 新型コロナウイルス感染拡大防止にむけた緊急事態宣言時及び前年同時期（通常時）における茨城県内の交通状況の変化を分析。
- 通常時に比べ、緊急事態宣言時では、平日交通量で約1割～2割減少、休日は平日より減少率が高く、各路線で約2割～4割減少。
- 主要渋滞箇所の旅行速度は、緊急事態宣言時に改善の傾向がみられ、特に平日ピーク時の旅行速度は約2割向上。
- 主要渋滞箇所の中で、指標を上回る（速度が速い）箇所は、通常時で19箇所に対し、緊急事態宣言時では37箇所。
- 緊急事態宣言時のみ指標を上回る（速度が速い）箇所は18箇所であり、国道6号周辺を中心に分布。

■交通量の変化



■速度状況

※幹線道路同士の主要渋滞箇所155箇所のうち、データ欠損箇所を除く154箇所を対象

＜旅行速度の変化＞
主要渋滞箇所の速度状況＜モニタリング結果＞
指標を上回る（速度が速い）箇所

◆まとめ

【緊急事態宣言時における交通状況】

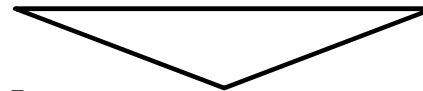
緊急事態宣言時の
交通状況

- **交通量**は平日・休日ともに**減少**。(平日で約1割～2割、休日で約2割～4割減少)
- 交通量の減少に伴い、**旅行速度も向上**。
(主要渋滞箇所の旅行速度)
平日昼間12時間平均旅行速度:12%向上
平日ピーク時:21%向上 休日ピーク時:7%向上

主要渋滞箇所の
モニタリング結果

- 幹線道路同士の主要渋滞箇所154箇所※のうち、**モニタリング指標を上回る箇所(速度が速い)は37箇所**。
- 残りの**117箇所**は緊急事態宣言時においても指標を下回る。(速度が遅い)

※幹線道路同士の主要渋滞箇所155箇所のうち、データ欠損箇所を除く154箇所を対象

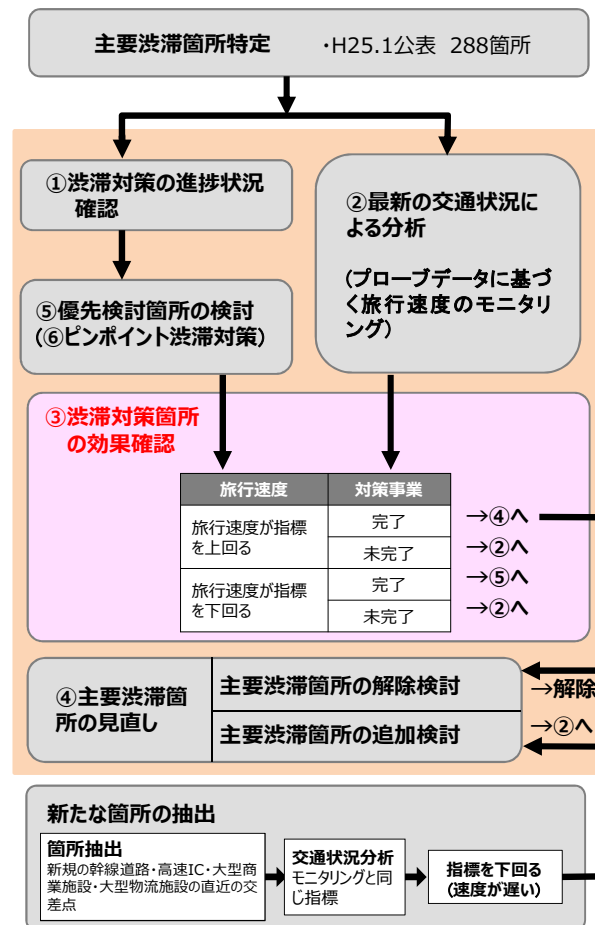


【新しい生活様式における今後の渋滞対策のあり方】

今後の方針

- 緊急事態宣言時においてモニタリング指標を下回る117箇所では、交通量が減少した場合でも、主要渋滞箇所からの解除が見込まれる程の旅行速度の改善はみられない。
- 上記箇所については、**速度低下要因を詳細に分析**することが必要である。
- 今後、速度の低下度合いや速度低下方向(交差点のどの方向が速度低下しているか)などを分析し、**交通状況の把握**を行う予定。

③渋滞対策箇所の効果確認



◆主要渋滞対策箇所の効果検証について

- 平成30年8月に開通した国道349号那珂常陸太田拡幅を対象に、対策完了後1年分のデータ(H31.1～R1.12)を用いて主要渋滞対策箇所の効果検証を実施。
- 対策完了後のデータが1年分に満たない4事業(国道461号安良川拡幅、国道245号河原子拡幅、(都)真鍋神林線、公設市場前交差点改良)は次年度以降に効果検証を実施。

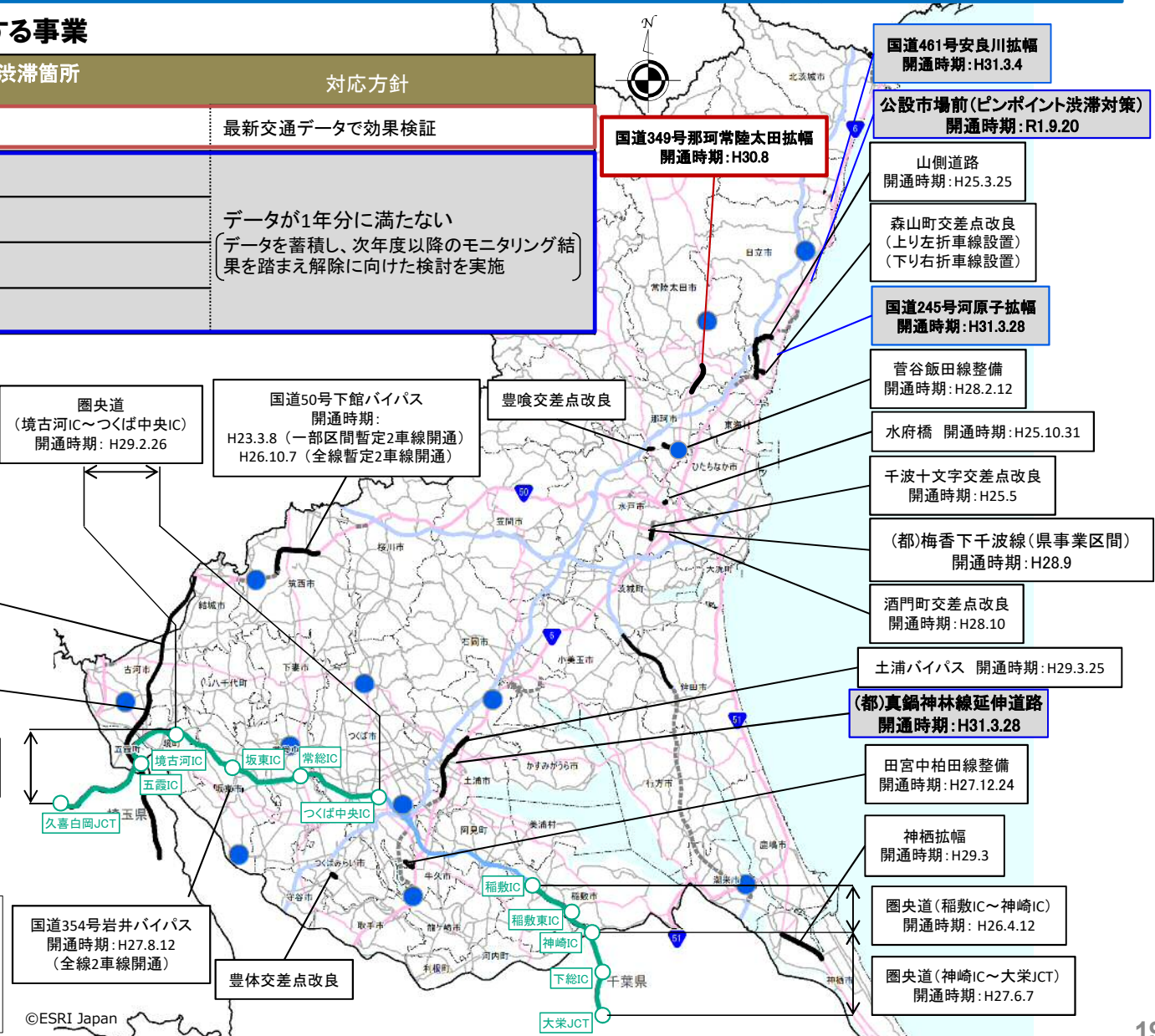
■本委員会において対策による効果確認を実施する事業

対策事業	開通年	関連する主要渋滞箇所	対応方針
国道349号 那珂常陸太田拡幅	H30.8	額田北	最新交通データで効果検証
国道461号 安良川拡幅	H31.3	河原子十字路口	データが1年分に満たない (データを蓄積し、次年度以降のモニタリング結果を踏まえ解除に向けた検討を実施)
国道245号 河原子拡幅	H31.3	高戸	
(都)真鍋神林線	H31.3	市民会館入口	
交差点改良(ピンポイント渋滞対策)	R1.9	公設市場前	

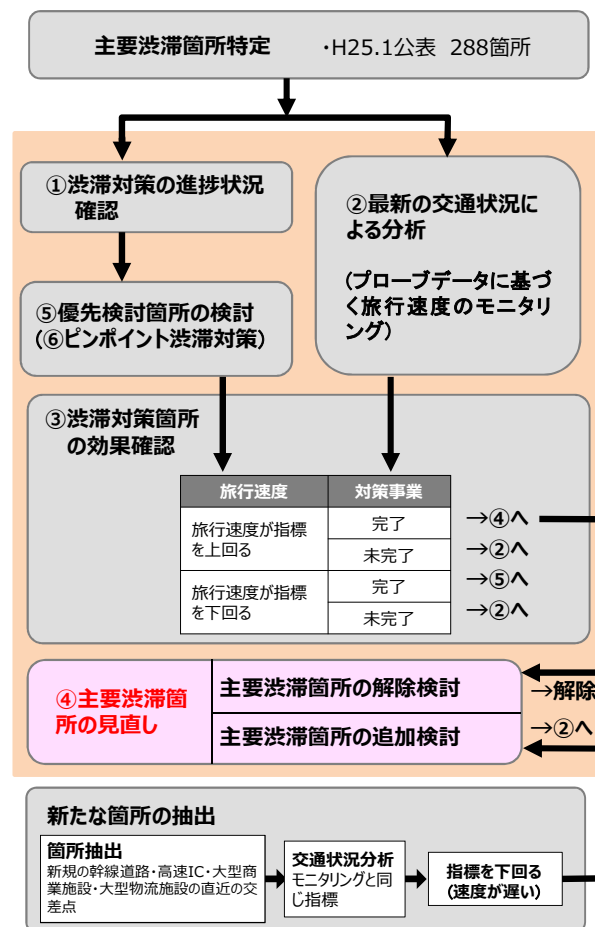
- : 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業
- : 本委員会で渋滞対策による効果を確認する事業
- : データを蓄積し、次年度以降に検討を実施する事業

- 道路種別
- 高速道路
 - 一般国道(直轄)
 - 一般国道(上記以外)
 - 上記以外の道路

- 凡例
- 今回のモニタリング(H31.1-R1.12)で指標を上回る箇所(12箇所)
 - 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業



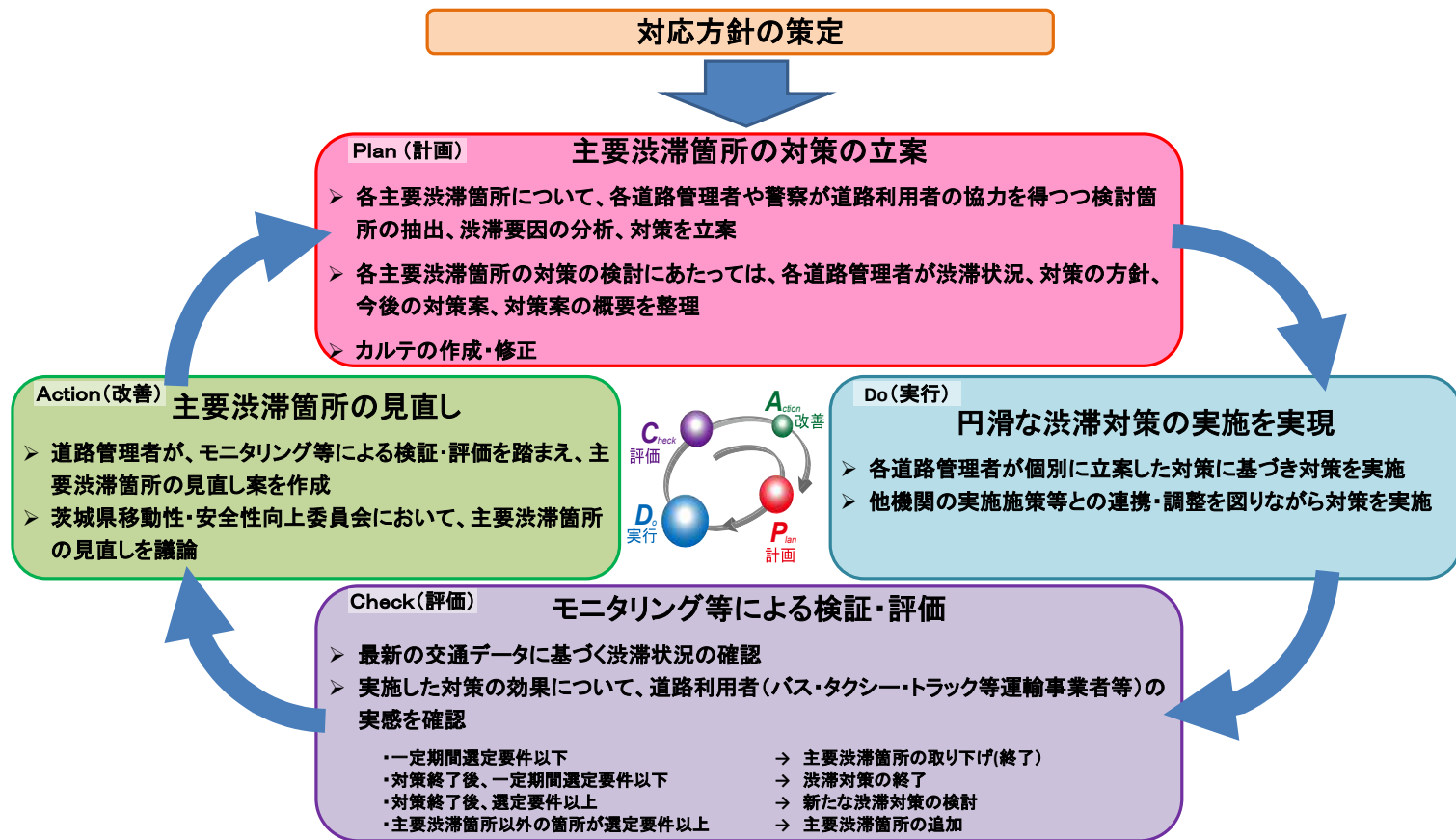
④主要渋滞箇所の見直し



◆主要渋滞箇所の解除について

- 渋滞対策完了後1年分のデータを用いたモニタリングを実施し、指標を上回った箇所については解除に向けた検討を行う。
- 対策事業によってモニタリング指標を上回り(速度が改善)、主要渋滞箇所への効果が確認された箇所について、今年度は該当なし。
- 昨年度、主要渋滞箇所から解除された上高津高架橋南詰については、継続モニタリングを実施する。

主要渋滞箇所	対策事業	備考
上高津高架橋南詰	国道6号 土浦バイパス	昨年解除箇所の継続モニタリングを実施



◆昨年度解除箇所の継続モニタリング -上高津高架橋南詰交差点(国道6号土浦バイパス)-

【事業概要】

- 国道6号土浦バイパスは、茨城県土浦市中から茨城県土浦市中貫に至る延長約8.8kmのバイパス事業。
- 平成29年3月に暫定2車線区間5.9kmが4車線開通し、全線8.8kmが4車線開通となった。

【事業概要】

■路線／事業名：国道6号／土浦バイパス

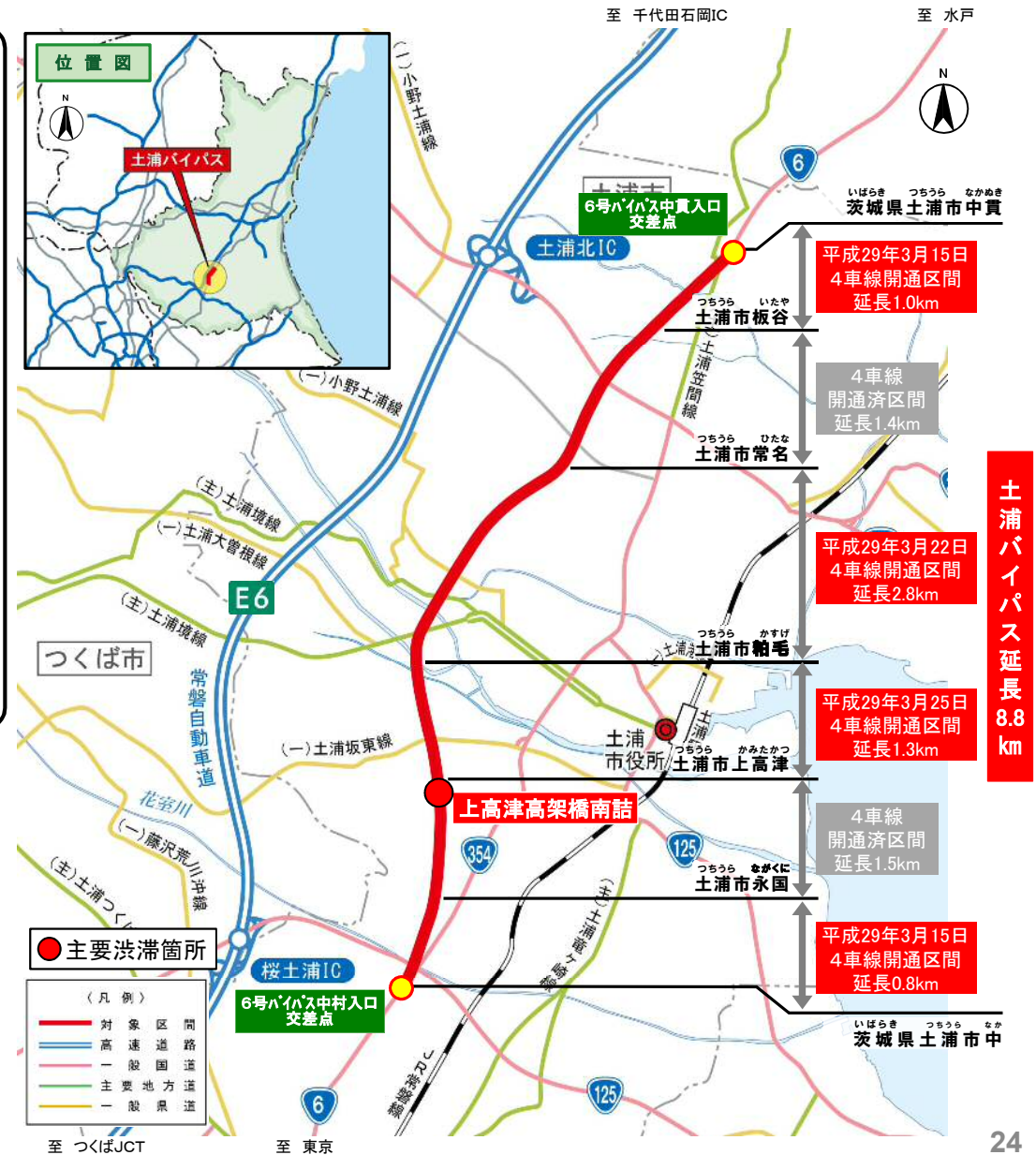
■延長:8.8km(今回開通延長:5.9km)

■これまでの経緯

- ・昭和44年度 事業着手
- ・昭和47年度 用地買収着手
- ・昭和48年度 工事着手
- ・昭和53年3月30日 部分供用(土浦市常名～中貫) L=2.4km 2/4
- ・昭和57年3月27日 全線暫定開通(土浦市中～常名) L=6.4km 2/4
- ・平成2年2月6日4車線開通(土浦市常名～板谷) L=1.4km 4/4
- ・平成2年3月12日 4車線開通(土浦市永国～上高津) L=1.5km 4/4
- ・平成29年3月 全線4車線開通

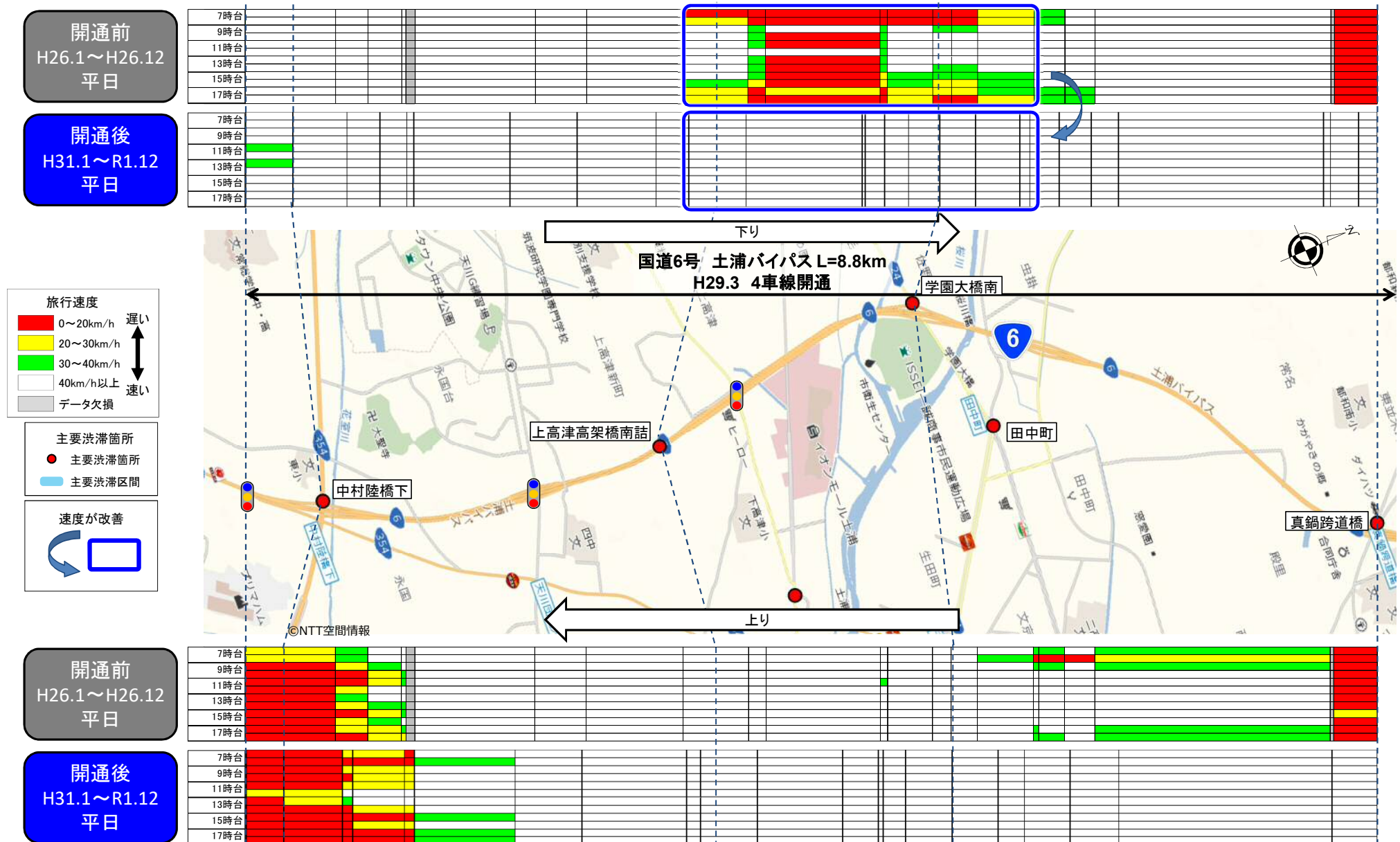
■開通区間(日付は開通日)

①土浦市板谷～土浦市中貫間(1.0km)	H29.3.15
②土浦市粕毛～土浦市常名間(2.8km)	H29.3.22
③土浦市上高津～土浦市粕毛間(1.3km)	H29.3.25
④土浦市中～土浦市永国間(0.8km)	H29.3.15



◆昨年度解除箇所の継続モニタリング -国道6号土浦バイパス 上高津高架橋南詰交差点周辺の旅行速度の変化-

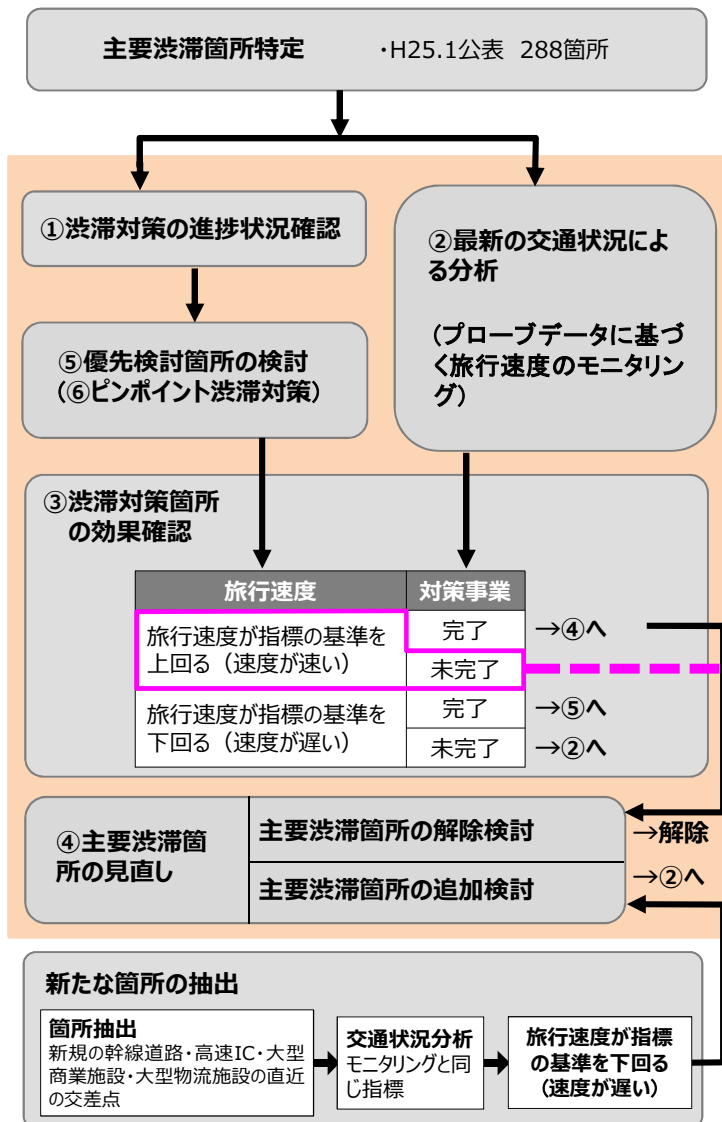
- 上高津高架橋南詰付近では、土浦バイパス開通後、速度低下が発生していた下り方向で速度改善の傾向。
- 区間全体でも、特に下り方向において、旅行速度が改善している。



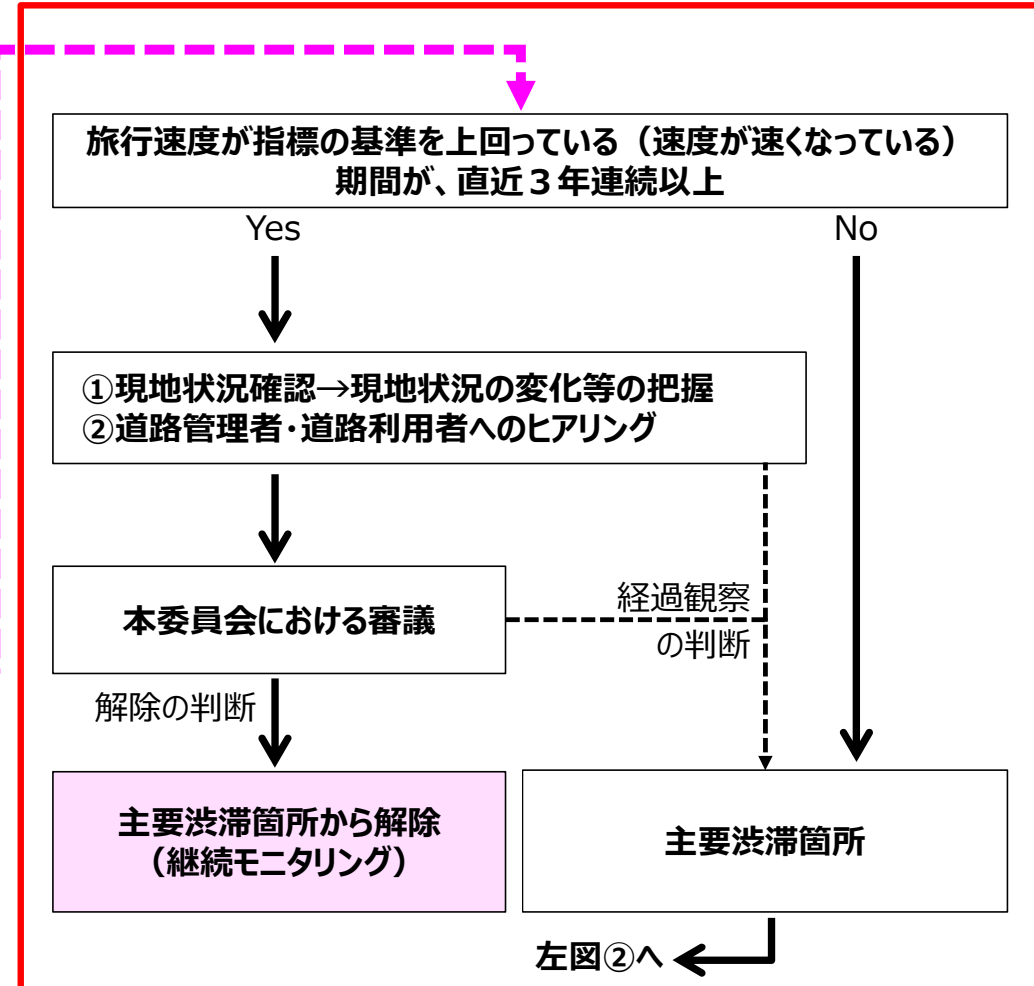
◆一定期間選定要件以下の箇所の見直しについて

- これまで、渋滞対策が完了し、その効果によりモニタリング指標の基準を上回った（速度が速くなった）箇所については、主要渋滞箇所からの解除を実施しており、過去5年間で5箇所を解除。
- 今年度においては、対策の効果による速度改善箇所はみられず、解除検討箇所は該当なし。
- 一方で、対策の実施有無に関わらず、複数年連続してモニタリング指標の基準を上回っている（速度が速い）箇所も存在する。
- 直近3年間継続して指標の基準を上回る（速度が速い）箇所については、道路管理者・利用者の実感や本委員会における審議を踏まえた上で、主要渋滞箇所からの解除を検討することを提案。

■主要渋滞箇所の特定から解除までの流れ



■対策未完了箇所の解除フロー(案)【第23回資料再掲】【審議事項】



※モニタリングの指標

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

◆一定期間選定要件以下の箇所の見直し

- 最新のプローブデータによるモニタリング（H31.1～R1.12）で指標の基準を上回る（速度が速い）箇所のうち、3年間継続して指標の基準を上回る箇所は10箇所。
- これら10箇所は、前頁の解除フロー（案）に基づく解除検討の対象となる。

No	路線名	箇所名	特定区分	適合指標		
				H29	H30	R1
17	一般国道354号	稲荷前	渋滞多発	●	●	●
46	日立いわき線	日立北IC出入口	特定日に混雑	●	●	●
86	一般国道125号	田中	渋滞多発	●	●	●
90	一般国道50号	布川	渋滞多発	●	●	●
96	一般国道51号	延方	特定日に混雑	●	●	●

↓本委員会における意見箇所として特定(5箇所)※

20	一般国道50号	大塚池の端	委員会における意見箇所	●	●	●
76	一般国道50号	内原跨線橋北	委員会における意見箇所	●	●	●
88	一般国道354号	辺田	委員会における意見箇所	●	●	●
94	一般国道408号	長竿東(長豊橋)	委員会における意見箇所	●	●	●
288	一般国道125号	姥神	パブコメによる追加意見箇所	●	●	●

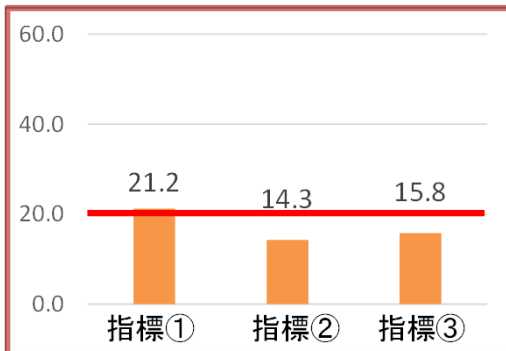
※本委員会における意見箇所(5箇所)はデータによる特定ではない
(特定時においても指標の基準を上回る箇所)



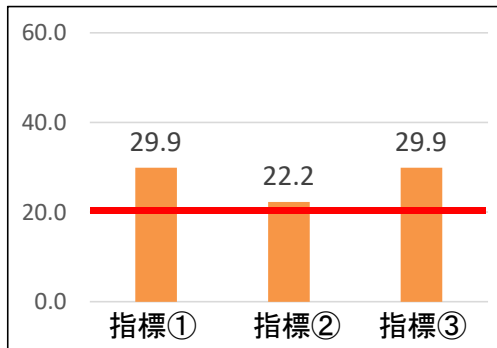
◆全国道路利用者会議における渋滞対策要望箇所の現況交通状況

- 全国道路利用者会議による渋滞対策要望箇所のうち、主要渋滞箇所指定されていない交差点について、昨年度の最新交通データで速度低下が発生していた箇所は4箇所。(第24回委員会で提示)
- この4箇所について、引き続きモニタリング指標の基準と照合した結果、3箇所がモニタリング指標の基準を下回る結果(速度低下が発生)。
- なお、総合公園入口と阿見坂下は、平日ピーク時旅行速度が指標の基準(20km/h)より若干下回る状況。

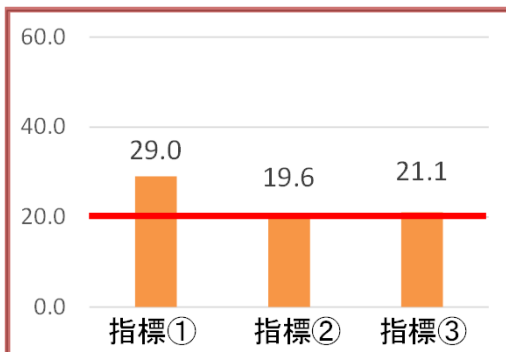
元吉田十字路(長岡水戸線)



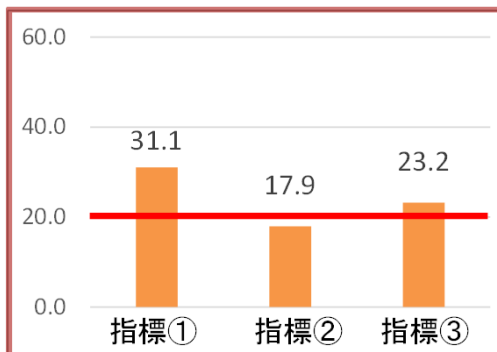
水海(国道354号)



総合公園入口(国道125号)



阿見坂下(国道125号)



出典: モニタリング結果 ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

- 【指標①】
平日昼間12時間平均旅行速度
基準値: 20km/h以下
- 【指標②】
平日ピーク時旅行速度
基準値: 20km/h以下
- 【指標③】
休日ピーク時旅行速度
基準値: 20km/h以下
- 基準を下回る交差点



■ 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業

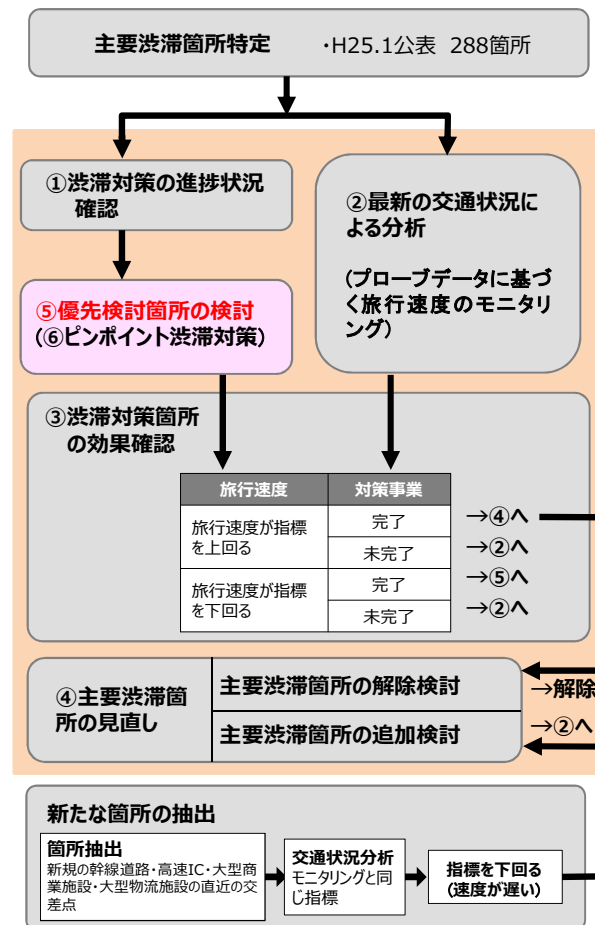
● 全国道路利用者会議(平成30年10月)による渋滞対策要望箇所のうち、昨年度の最新交通データでモニタリング指標を下回る箇所4箇所(第24回委員会提示箇所)

※当該箇所は全国道路利用者会議(令和元年10月)においても、渋滞対策要望箇所の対象

©ESRI Japan

0 10 20 キロメートル

⑤優先検討箇所の検討状況



◆優先検討箇所の絞り込みについて

- 残る主要渋滞箇所283箇所について、最新の交通データ(H31.1～R1.12)を用いて、速度低下の著しい箇所(チェック条件の指標①②いずれかに該当)を15箇所抽出※¹。

■優先検討箇所の検討フロー

主要渋滞箇所 283箇所※²

【最新交通データでのチェック】

- 最新交通データを用いて、速度低下の著しい箇所を選定。

チェック条件に合致
(15箇所)

【対策事業・事故危険区間指定の有無】

- 現在、進められている事業により改善が見込まれるか。
■事故対策とあわせた一体的な対策が可能かどうか。

		事故危険区間	
		指定	未指定
対策事業	あり	A	B
	なし	C	D

【優先検討箇所】

- 交通への影響が大きい箇所※³から随時、現状把握・要因分析を実施。
■現地診断による渋滞状況の確認。
■道路管理者は、必要な対策を検討。
(ピンポイント渋滞対策を含む)

※¹ 幹線道路同士の交差点が対象

※² 特定時288箇所から過年度に解除した5箇所を除いた箇所数

※³ 交通量が多い箇所、バス路線など

最新交通データでのチェック条件

指標①②いずれかに合致する主要渋滞箇所を、対策案の立案を優先的に検討する箇所の候補として抽出。
(モニタリングで指標を上回った箇所は対象外)

①慢性的な速度低下が発生している箇所

- ・日中を通して著しい速度低下が発生しており、住民生活等に影響を及ぼす箇所を確認。
- ・主方向の昼間12時間平均旅行速度(平日または休日)が、国家公安委員会が定義している「渋滞」の判定速度である「10km/h」以下となる箇所を選定。

・平日昼間12時間平均旅行速度10km/h以下

・休日昼間12時間平均旅行速度10km/h以下

②ピーク時間帯において著しい混雑が発生している箇所

- ・ピーク時間帯において、交通が集中し、広範囲にわたり著しい速度低下が発生している箇所を確認。(下記両方に該当する箇所を選定)

・ピーク時に10km/h以下となる区間が200m以上連続※

※ 10km/h以下となる区間が200m以上とは、概ね信号待ち二回分で通り抜ける速度を想定し設定

・ピーク時に10km/h以下となる区間の

流入交通量が1,000台/時以上

モニタリングを継続
(主要渋滞箇所への影響を確認)

◆最新交通データでのチェック結果

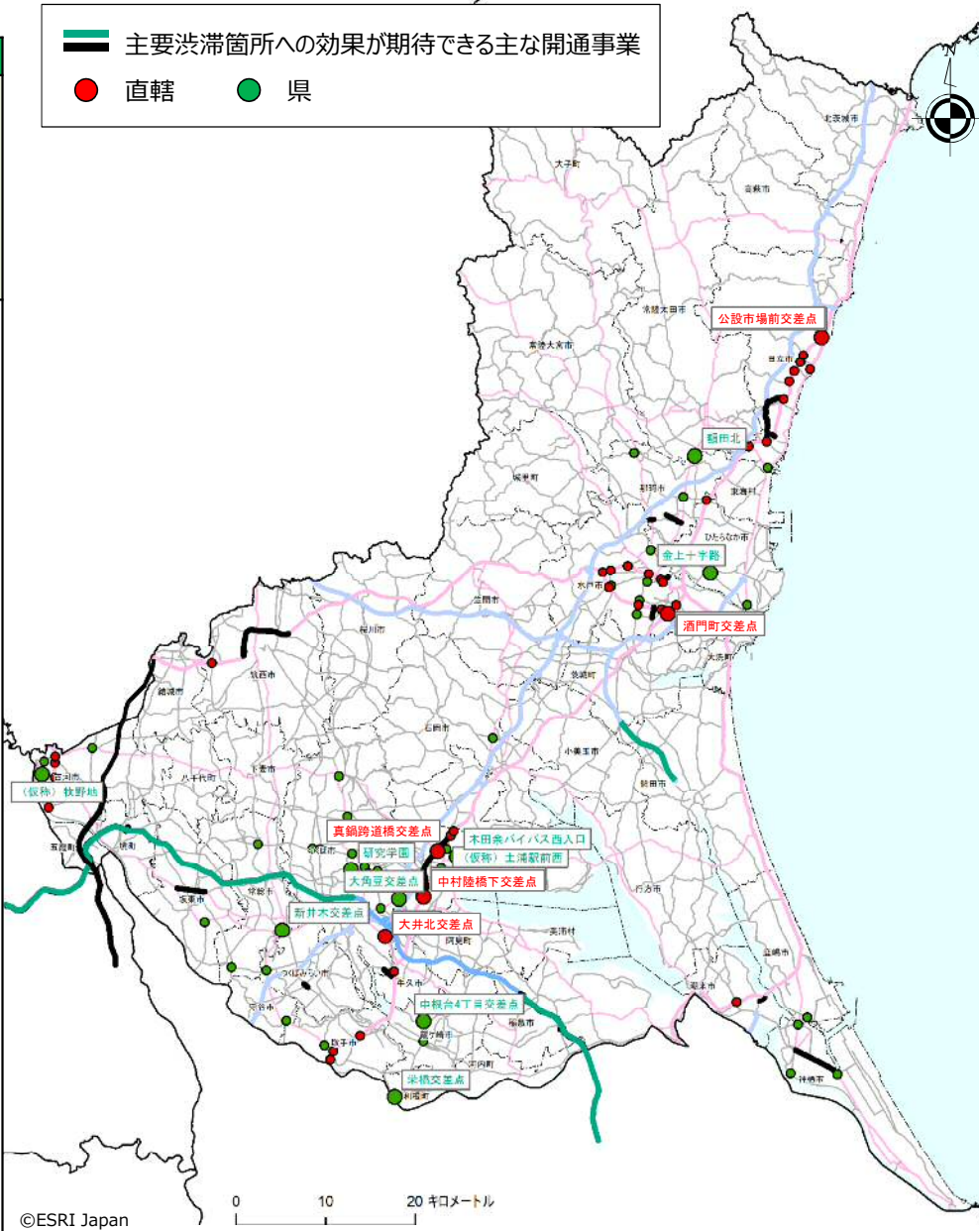
- 優先検討箇所の絞り込みにあたり、幹線道路同士の箇所(155箇所)について、最新交通データでのチェックを実施。
- チェック結果より、速度低下が著しい箇所は15箇所。そのうち、直轄管理が5箇所、県管理が10箇所。

■速度低下が発生している箇所(直轄)

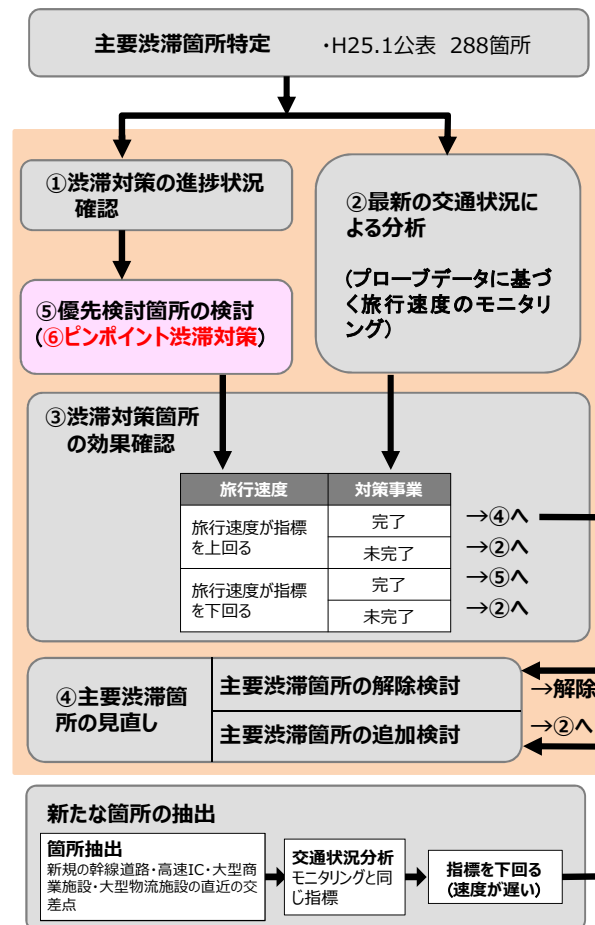
No	路線名	交差点名	
3	一般国道6号	酒門町	著しい渋滞
14	一般国道6号	中村陸橋下	
25	一般国道6号	公設市場前	
57	一般国道6号	真鍋跨道橋	
129	一般国道6号	大井北	
1	一般国道50号	サントル千波	へ参考/チェック条件の速度基準を20km/h以下で選定した箇所
4	一般国道6号	大みか町6丁目	
5	一般国道50号	吉田小南	
7	一般国道6号	市毛十字路	
10	一般国道6号	学園東大通り入口	
18	一般国道6号	菟平	
20	一般国道50号	大塚池の端	
21	一般国道6号	国道294号入口	
22	一般国道4号	大堤	
24	一般国道6号	鮎川橋北	
27	一般国道6号	田宮町	
29	一般国道6号	大和田町	
35	一般国道50号	中央郵便局前	
36	一般国道50号	河和田町	
37	一般国道6号	酒門六差路	
38	一般国道50号	西谷貝	
39	一般国道6号	旭町	
41	一般国道6号	国道245号入口	
50	一般国道4号	下山町(南)	
51	一般国道50号	水戸駅前	
52	一般国道6号	中貫バイパス入口	
54	一般国道50号	大工町	
63	一般国道6号	小浮気	
68	一般国道6号	常陸多賀駅入口	
72	一般国道4号	三杉町	
80	一般国道6号	桐木田	
82	一般国道6号	孫目十字路	
85	一般国道51号	須賀	
101	一般国道6号	中貫工業団地入口	
132	一般国道4号	中田町	
156	一般国道50号	新原三差路	
216	一般国道51号	塩崎	
220	一般国道50号	川島	
234	一般国道6号	(仮称)新町1丁目	
251	一般国道50号	赤塚1丁目	

■速度低下が発生している箇所(県)

No	路線名	交差点名	
12	一般国道354号	大角豆	著しい渋滞
13	千葉竜ヶ崎線	栄橋	
33	土浦竜ヶ崎線	中根台4丁目	
67	一般国道294号	新井木	
106	取手つくば線	研究学園	
112	那珂奏那珂線	金上十字路	へ参考/チェック条件の速度基準を20km/h以下で選定した箇所
145	一般国道354号	木田余バイパス西入口	
168	一般国道354号	(仮称)牧野地	
230	一般国道125号	(仮称)土浦駅前西	
257	一般国道349号	額田北	
6	一般国道124号	知手	
8	一般国道354号	釈迦北	
16	一般国道354号	榎戸	
17	一般国道354号	稲荷前	
19	一般国道294号	小絹東	
26	一般国道354号	千束町	
28	一般国道349号	杉原	
40	土浦境線	学園東	
43	一般国道408号	西平塚	
45	水戸神栖線	千波十文字	
48	一般国道124号	堀割川	
49	水戸神栖線	偕楽園下	
56	一般国道349号	青柳町	
64	一般国道125号	小堤	
66	須賀北埠頭線	(仮称)鹿嶋市泉川地先	
69	水戸岩間線	河和田小学校前	
70	一般国道408号	西大通り入口	
77	土浦境線	柴崎	
78	一般国道294号	白山八丁目	
79	土浦境線	石下橋東	
83	一般国道355号	(仮称)石岡市柏原地先	
84	一般国道125号	亀城公園北	
86	一般国道125号	田中	
87	一般国道245号	留町	
88	一般国道354号	辺田	
98	一般国道245号	関戸	
99	一般国道294号	乙子	
103	国道408号	学園西	
120	取手つくば線	大境	
127	水戸神栖線	県庁西	
147	成田小見川鹿島港線	(仮称)真崎	
159	国道125号	若松町	
167	つくば野田線	菅生南	
193	国道408号	春日1丁目西	
195	国道408号	吾妻西	
211	古河総和線	(仮称)中央町2丁目	
223	国道408号	正直町	
225	土浦境線	(仮称)豊里中前	
226	土浦境線	高野十字路	
237	国道118号	中河内	
250	千葉龍ヶ崎線	馳芝東	
273	つくば古河線	久能	
277	国道118号	静入口	



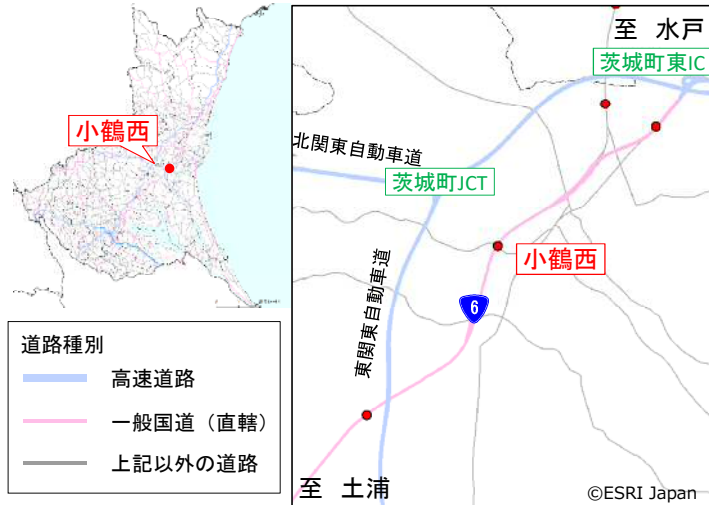
⑥ピンポイント渋滞対策について



◆国道6号小鶴西交差点における渋滞対策 -現状把握-

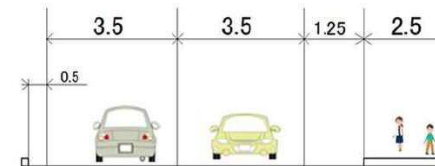
- 国道6号小鶴西交差点は、近傍に茨城中央工業団地が立地するため、大型車の利用が多く、追突等の事故が発生。
- 交差点周辺の延長約0.9kmの区間において、付加車線の設置及び右折レーンを延伸することにより、交通流が円滑化され、追突事故の低減が期待される。

■位置図

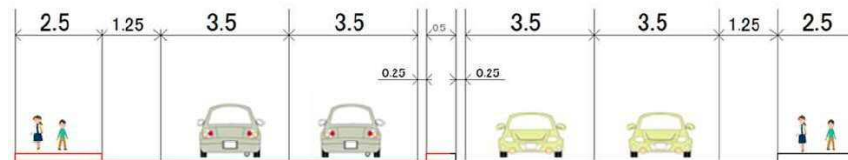


■横断面

現況



計画



①国道6号下り13時台

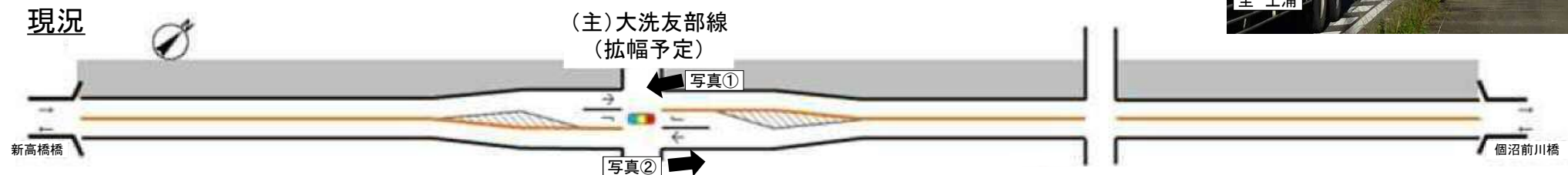


②国道6号上り13時台

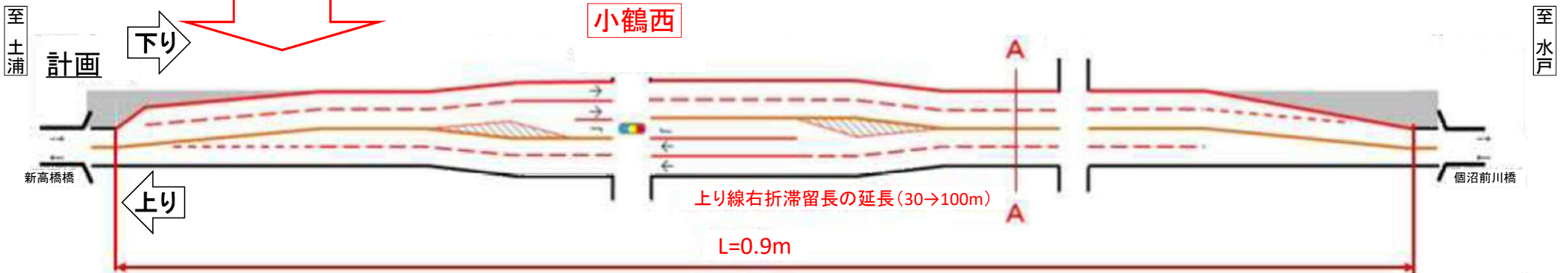


■計画平面図

現況



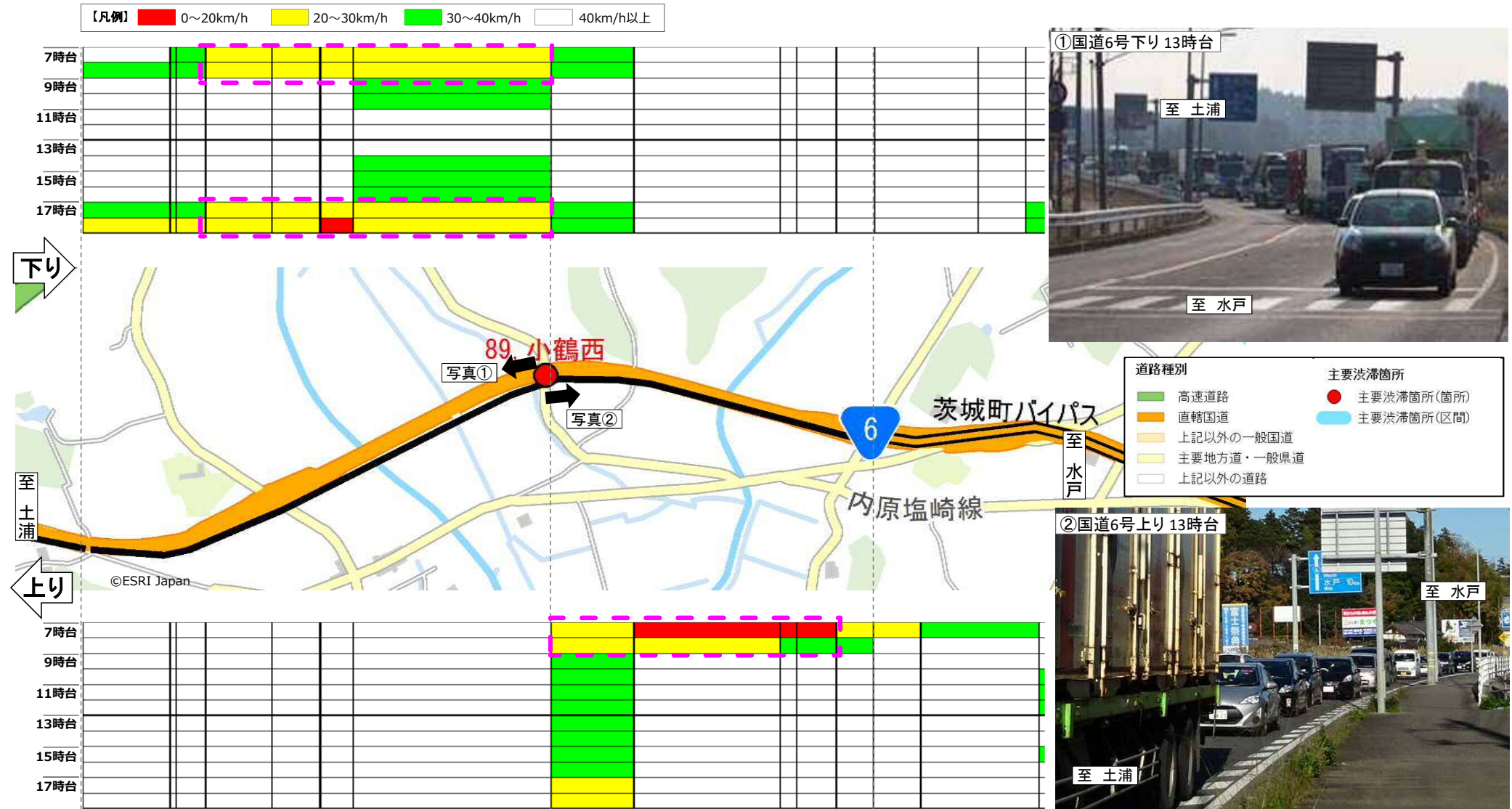
計画



◆国道6号小鶴西交差点における渋滞対策 -現状把握-

- 国道6号では、小鶴西交差点を先頭に下り方向で7-8時台の朝ピーク、17-18時台の夕ピーク時に30km/h以下の速度低下が発生。
- 上り方向では、小鶴西交差点周辺で7時台に20km/h以下の速度低下が発生。

■国道6号小鶴西交差点周辺の速度状況



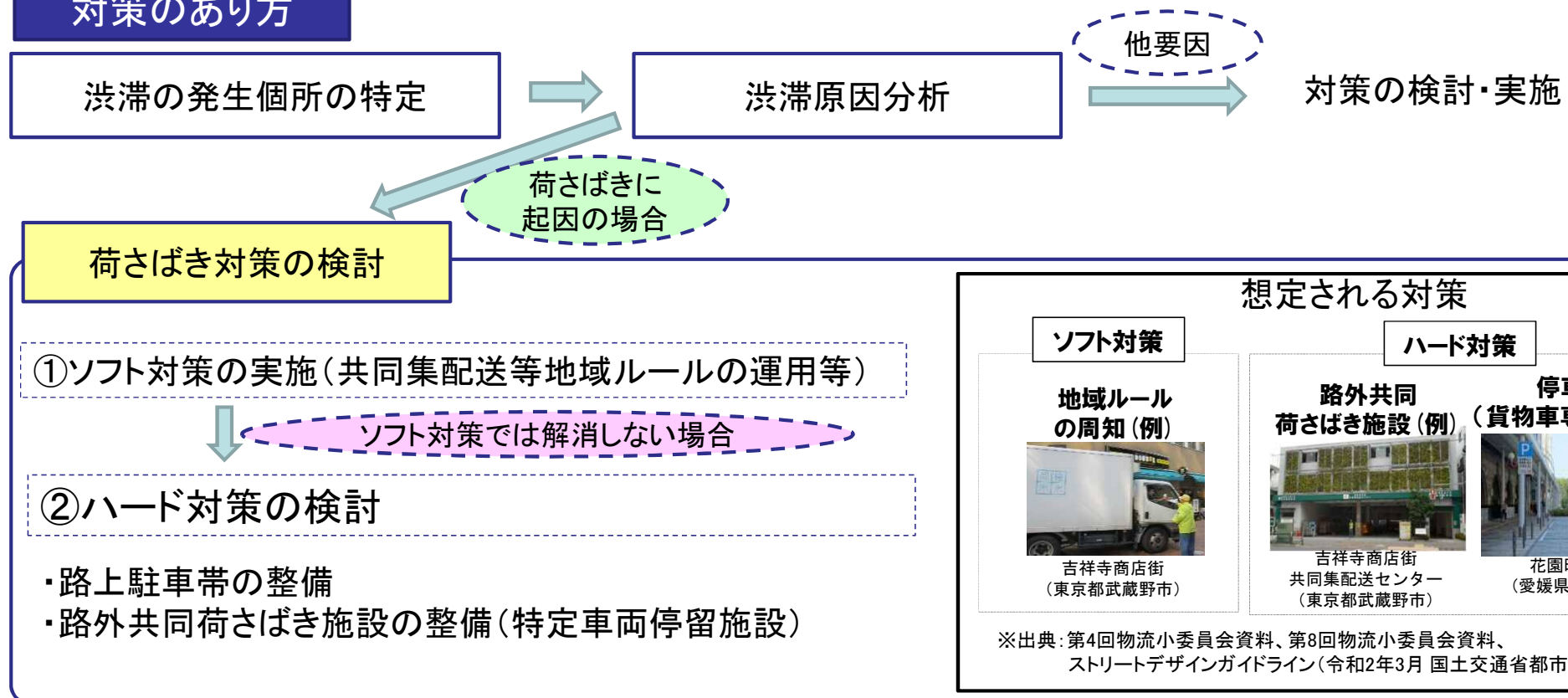
出典:ETC2.0プローブデータ H30.4～H31.3

路上荷さばき起因する渋滞対策の考え方

背景

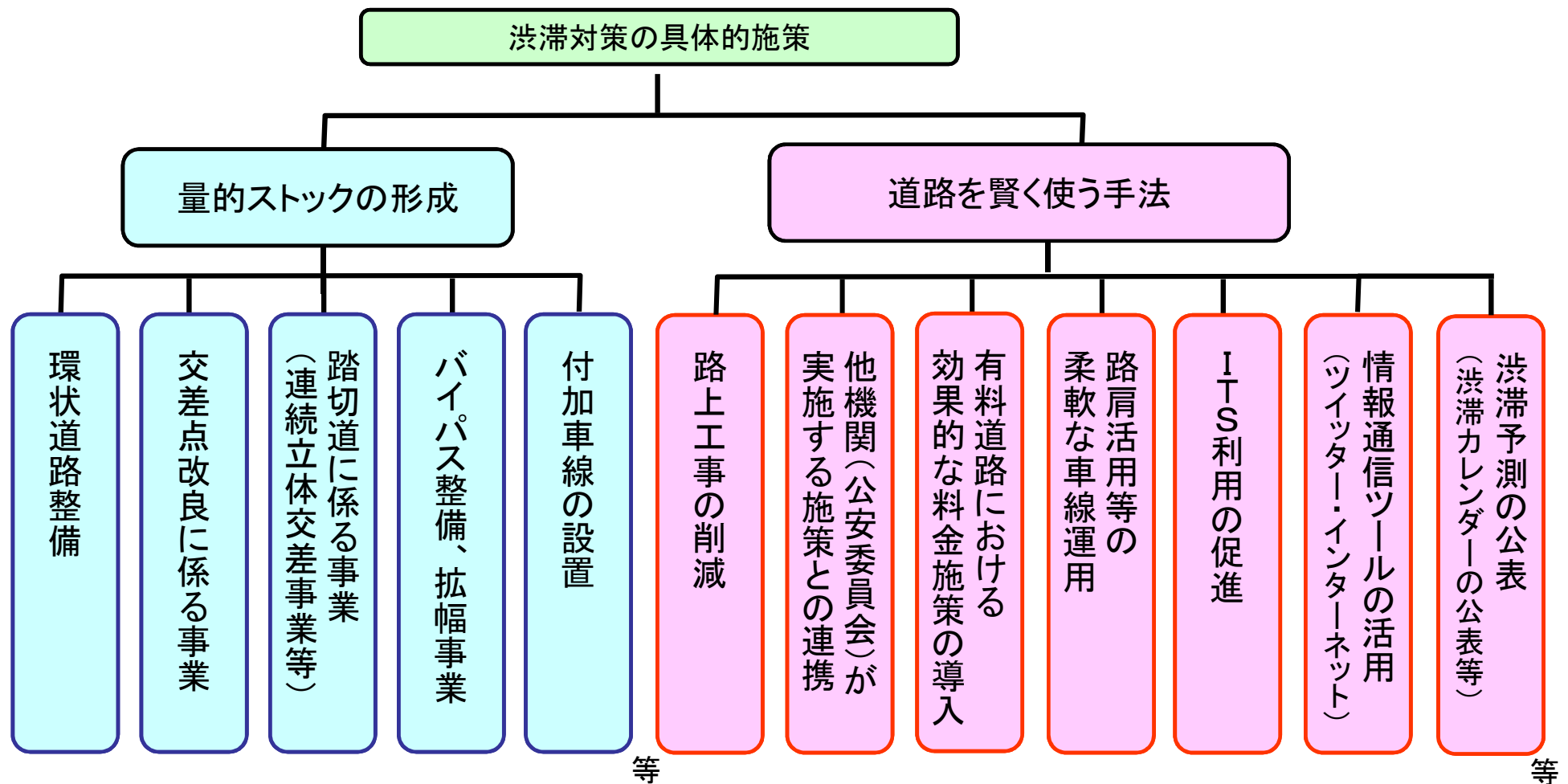
- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



<参考> 渋滞対策の体系、対策メニュー

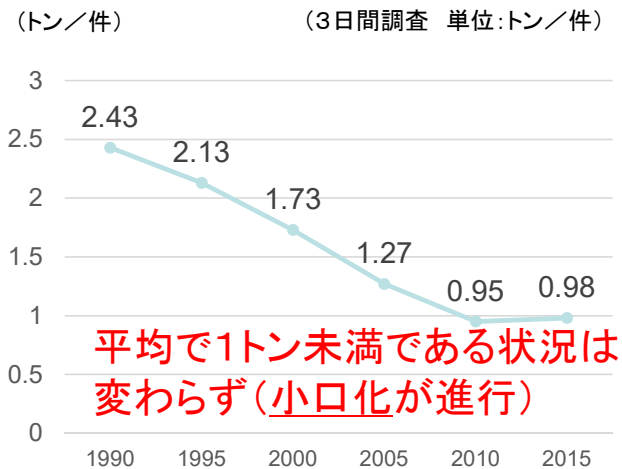
- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策(量的ストックの形成)が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。



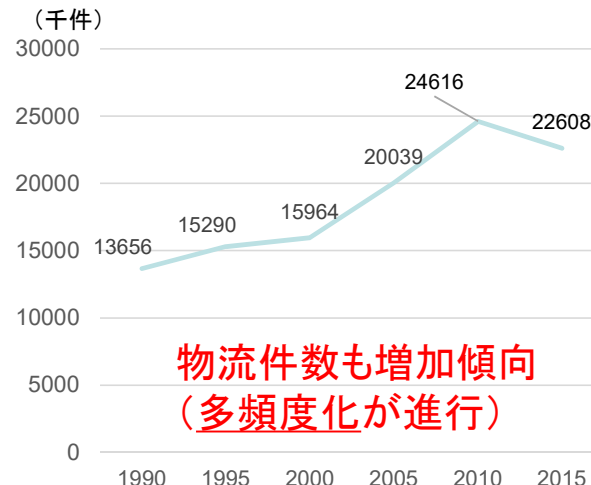
＜参考＞ 端末物流問題の現状

- 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配需要の高まりなど、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

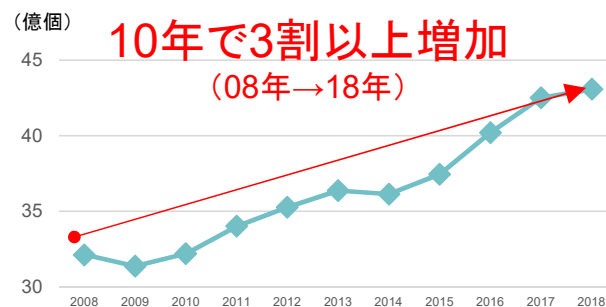


EC市場規模の推移



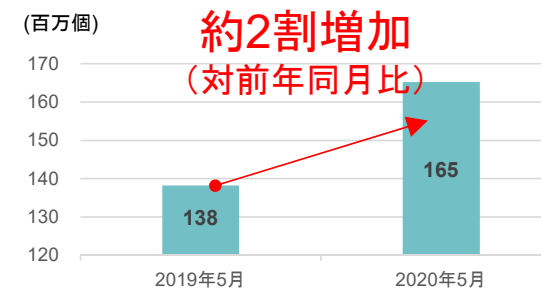
※出典: 第1回「『2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会』」※出典: 第1回「『2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会』」※出典: 「電子商取引に関する市場調査の結果について(経済産業省)」より作成
(令和2年7月16日)資料より抜粋 (令和2年7月16日)資料より抜粋

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

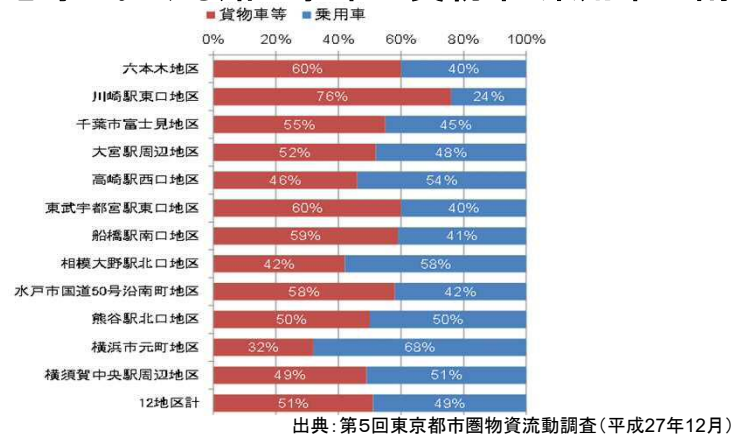


※出典: ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」(ヤマト運輸株)より作成

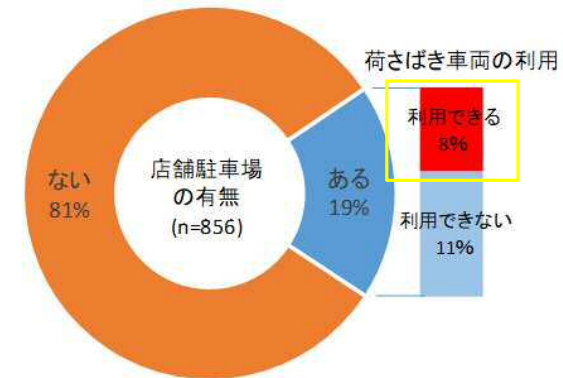
＜参考＞商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車に関する現況

- 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。

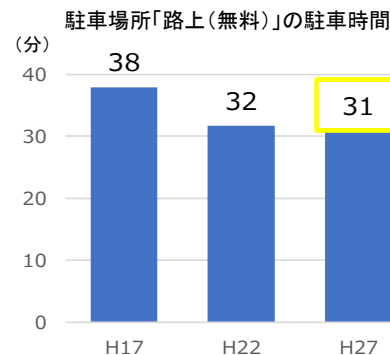
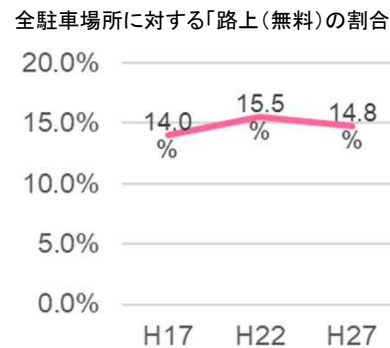
中心市街地等における路上駐車貨物車・乗用車の割合



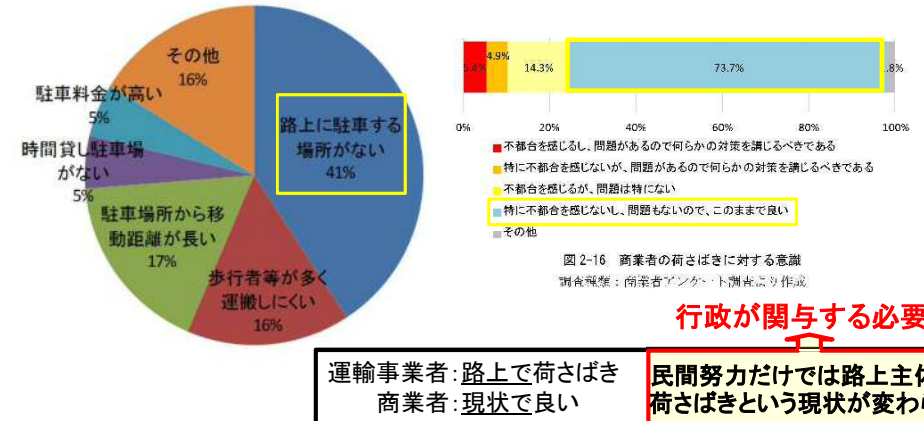
荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合



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



運輸事業者と商業者の荷さばきに対する意識

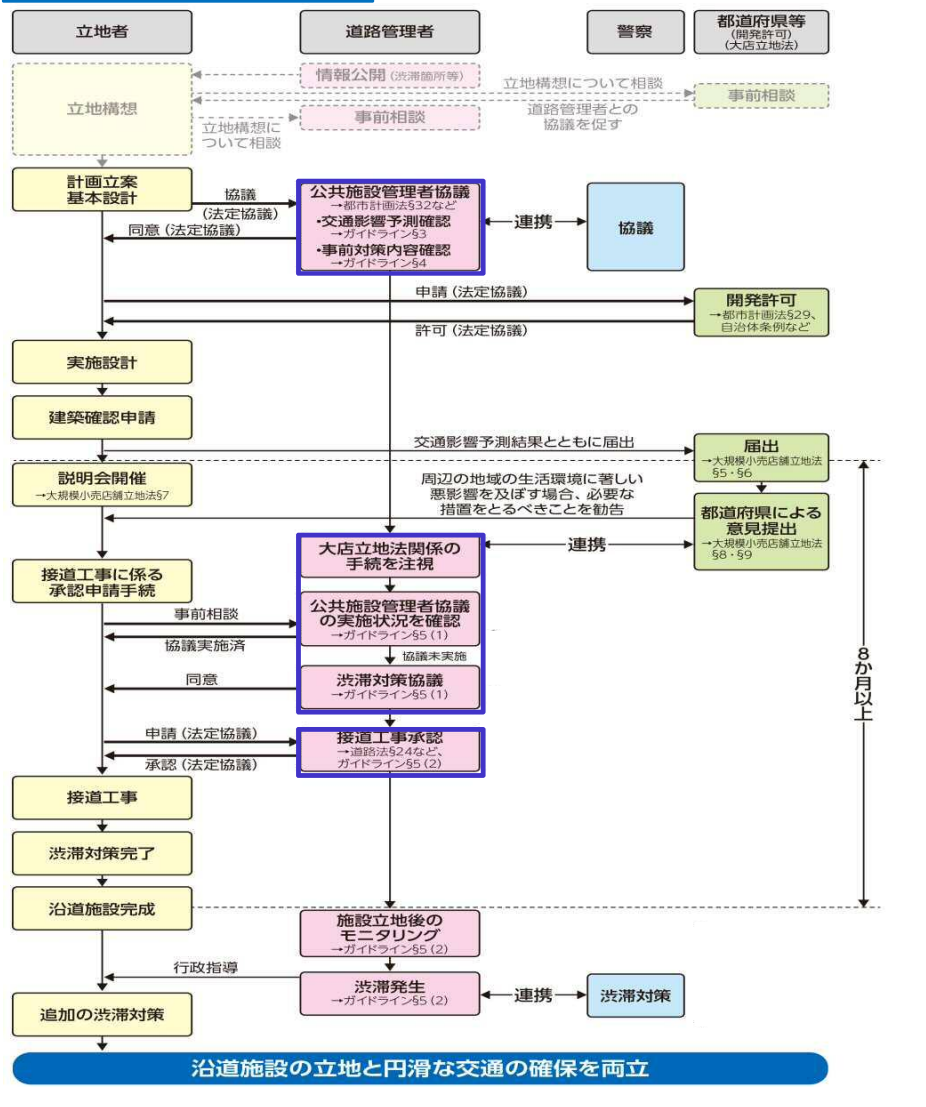


道路交通アセスメント制度について

○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】

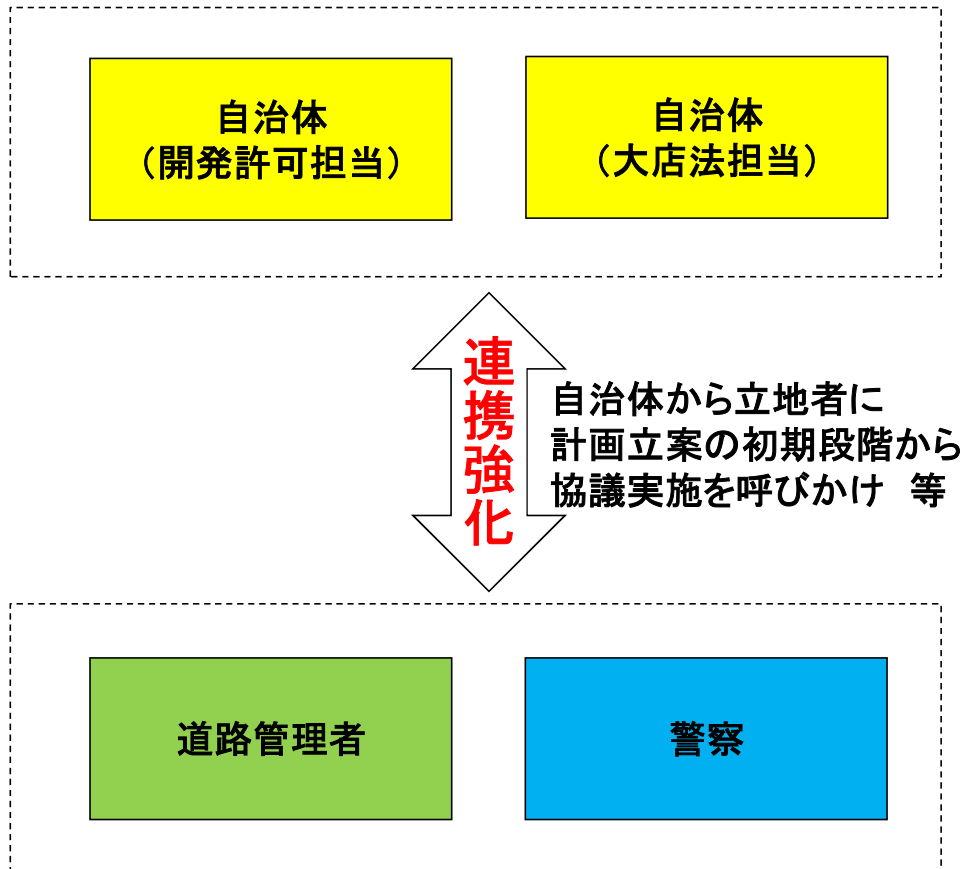
計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

【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。

○関係機関との連携

- 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