

平成26年度 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：平成27年 3月25日(水) 14:00～
場所：岐阜国道事務所 南棟2階大会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

1. これまでの取り組み経緯

2. エリアの基本方針(案)の策定

3. 実施した渋滞対策

4. 交通状況のモニタリング

5. 道路交通施策の方向 – 賢く使うコンセプト–

4. 閉 会

平成26年度

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

【会議資料】

1. これまでの取り組み経緯	1
2. エリアの基本方針(案)の策定	6
3. 実施した渋滞対策	9
4. 交通状況のモニタリング	21
5. 道路交通施策の方向　－賢く使うコンセプト－	23

平成27年3月25日　岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

1. これまでの取り組み経緯

1. これまでの取り組み経緯

1-1 検討の流れ

第4次渋滞対策プログラム(平成18年度～)

平成24年度

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会の開催(H24.6～12月:計3回)

- ・交通基礎データの共有
- ・意見交換
- ・地域の渋滞箇所の素案の決定
- ・パブリックコメントの実施内容・手法等の決定
- ・パブリックコメント等を含めた地域の主要渋滞箇所の特定

パブリックコメントの実施
(H24.8.10～24)

地域の主要渋滞箇所の公表
(H25.1.22)

平成25年度

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会の開催(H25.9.11)

- ・今後の取り組み方針を共有

各エリアWGの開催

- ・地域の主要渋滞箇所への基本方針(案)を検討
- ・既存の渋滞対策及び今ある道路を活用した渋滞対策の実施
- ・渋滞対策の立案を行うためのモニタリング手法を検討及び実施

道路交通施策の方向
一貫く使うコンセプト
(H26.7.2)

平成26年度

岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会の開催

- ・エリアの基本方針(案)の策定
- ・実施した渋滞対策
- ・交通状況のモニタリング

次年度以降、継続してフォロー

1. これまでの取り組み経緯

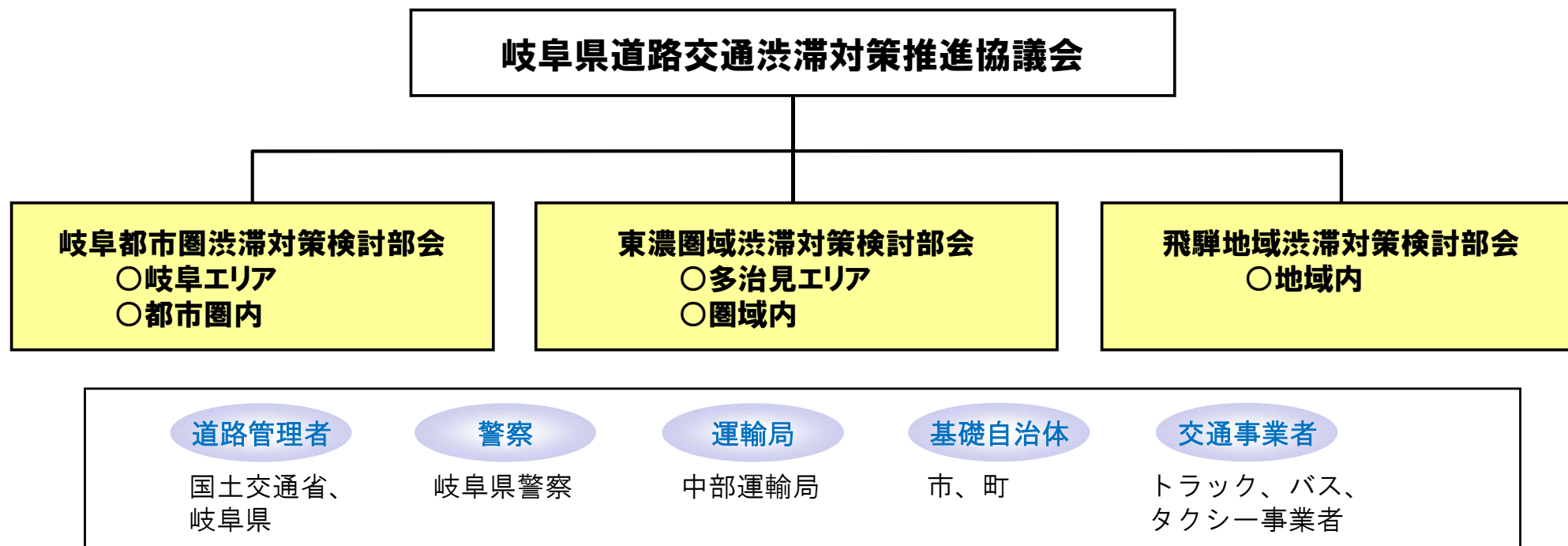
1-2 検討体制等

(1) 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会の進め方

- 岐阜県内における道路交通渋滞解消の解消を目的に、岐阜都市圏・東濃圏域・飛騨地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループでの取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

(2) 検討部会の進め方

- 平成24年度において公表された「地域の主要渋滞箇所」について、各エリア毎に関係機関と連携し、エリアの目指すべき方向性、対策メニューの検討等を進める。



1. これまでの取り組み経緯

1-3 地域の主要渋滞箇所(一般道)

H25.1 公表資料

岐阜県内主要渋滞箇所(一般道) 一覧図

主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数
186箇所	2エリア ※52箇所が含まれる	21区間 ※51箇所が含まれる	83箇所

凡例

<主要渋滞箇所>

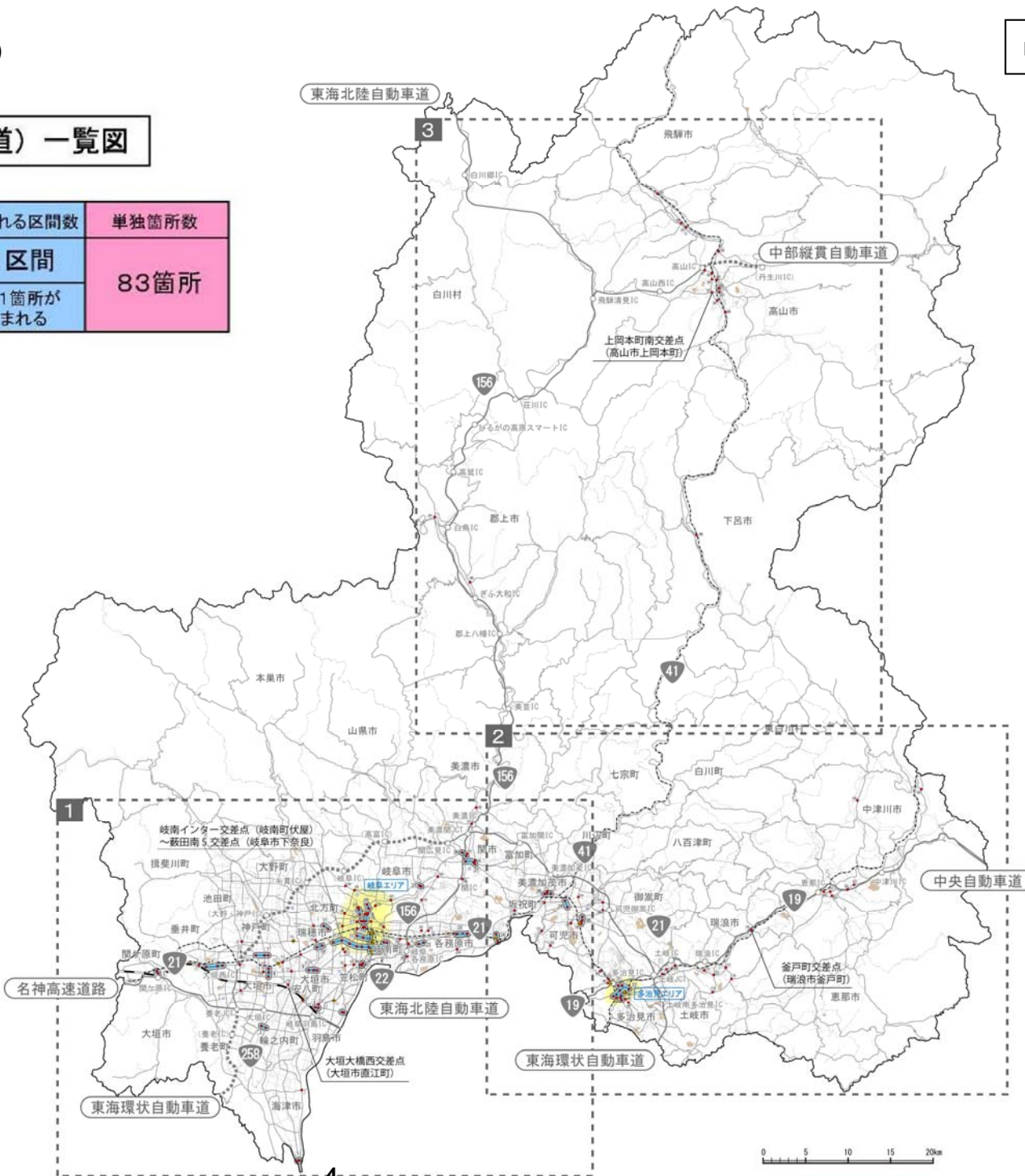
- 箇所
- ◆ 箇所(踏切)
- 区間
- エリア

<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- 主な工場等
- 主な大規模商業施設

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



1. これまでの取り組み経緯

1-4 岐阜県全体における基本方針(平成25年9月11日協議会資料)

検討経緯

- 岐阜県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者のみなさまが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」に対する基本方針を「検討部会」にて検討しました。

※「岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員

国土交通省中部地方整備局、中部運輸局、岐阜県警察、岐阜県、中日本高速道路(株)、岐阜県トラック協会、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

地域の主要渋滞箇所 選定

主要渋滞箇所 基本方針

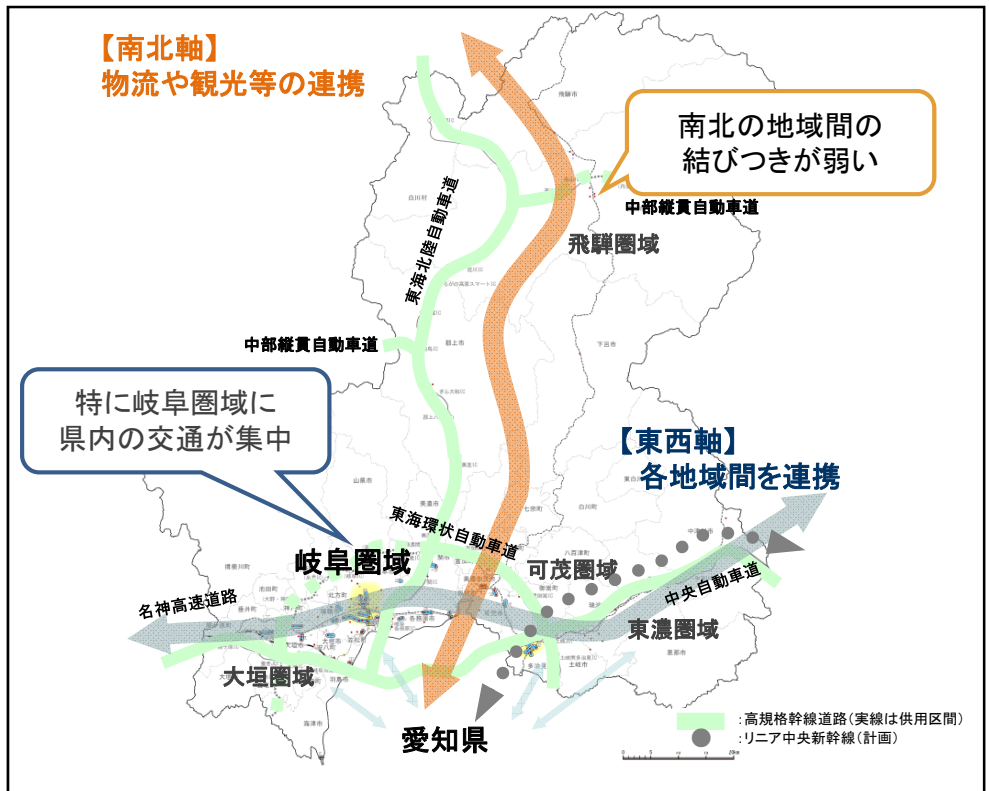
1. 岐阜県の概況

	概要
岐阜県の状況	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜県は日本の中央に位置し広大な面積を有する反面、3000m級の山々から海拔0mの輪中地帯まで起伏に富んだ地形で構成されているため、可住地面積は県土の20%と少なく、山間部ではそれが点在する構造。 県内の交通軸は、福井・滋賀と長野を結ぶ東西軸、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸を形成しており、東西軸は各圏域間の連携軸、南北軸は物流や観光の連携軸としての役割を果たしている。 交通流動は、岐阜圏域を中心とした東西の大垣、可茂、東濃圏域の結びつきが強く、県間ではこの4地域と愛知県との結びつきが強い。一方で南北の地域間の結びつきが弱くなっているのが現状。 県内の旅客輸送の約9割は自動車輸送され、人や物の流動は自動車に依存する割合が非常に高い。 県内の高規格幹線道路は、既に中央道、名神高速が供用済みのほか、東海北陸道、東海環状道、中部縦貫道の自動車道が事業中。また、東濃地域にリニア中央新幹線が計画中。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 県民活動に著しく影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や観光シーズンの交通集中により、県内各所で発生。 特に結びつきが強い岐阜圏域を中心とした圏域間や、愛知県とのアクセス道路に集中。

2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> まちなかの公共交通を確保するため、商業集積地域を経由する公共交通網の整備や、公共交通機関の利便性向上に向けた取組を促進する。 公共交通が便利で使いやすい交通体系とし、徒歩や自転車利用等の環境整備により、『自動車』から『公共交通』・『徒歩・自転車』への転換を促す施策を進める。 岐阜エリア: 岐阜市総合交通戦略(岐阜市) 多治見エリア: 先進的都市環境形成計画(多治見市)など
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備・環状道路によるネットワーク整備や、現道拡幅、交差点改良、踏切除去・改良等による交通円滑化・ボトルネック対策を進める。

3. 岐阜県全体の交通ネットワークイメージ



基本方針

■ バイパスや環状道路の整備により交通容量の拡大を図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減への取り組みを図ります。関係者で構成される検討部会において、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

(検討部会体制)

道路管理者

国土交通省、岐阜県

警察

岐阜県警察

運輸局

中部運輸局

基礎自治体

岐阜市、多治見市、高山市など

交通事業者

トラック・バス・タクシー事業者など

その他

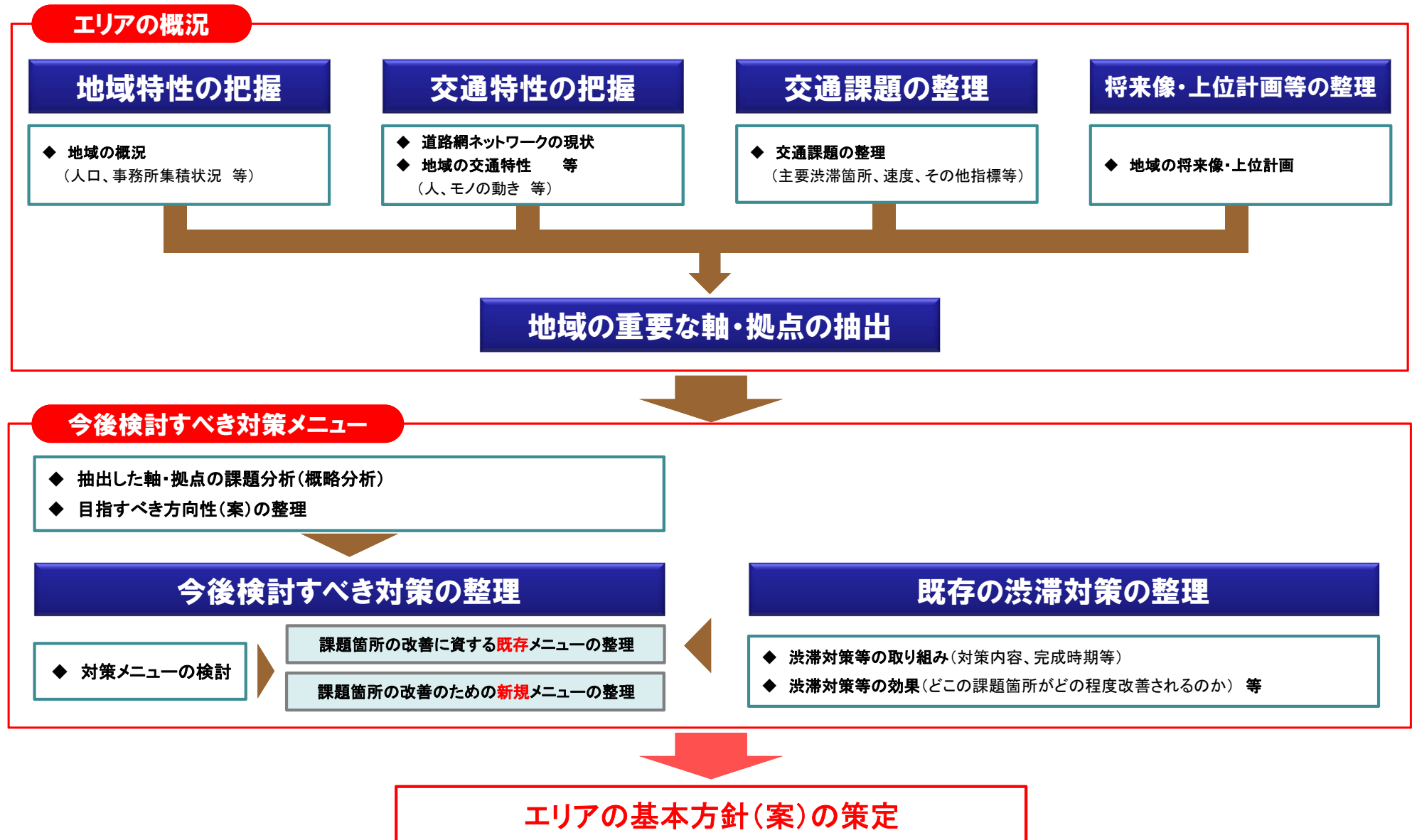
学識経験者など

2. エリアの基本方針（案）の策定

2. エリアの基本方針（案）の策定

2-1 エリアの基本方針(案)の策定の流れ

- 「エリアの基本方針(案)」とは、県全体における渋滞対策の基本方針を踏まえ、エリア毎の渋滞対策の方向性と具体的な対策メニューを示すものであり、以下の流れにより策定しました。



2. エリアの基本方針（案）の策定

2-2 多治見エリアの基本方針(案)

基本方針

◇ 多治見市街地へ集中・流入する通勤交通・生活交通等に対して、公共交通への転換を促すために、多治見市総合交通戦略に基づいた路線バス・コミュニティバスの利用促進策(乗継割引)を実施するとともに、交通の分散・迂回等を図るために、内環状道路の整備検討を進めるとともに、国道248号多治見IC交差点の改良を推進するなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

(1) エリアの概況

多治見エリアの地域特性

- ・多治見市は、人口約11万人であり、東濃地域の中心都市である。
- ・人口は、多治見駅を中心とした市街地部や、北部・南部地域の住宅団地に集中。
- ・多治見市北部に位置する可児市・御嵩町には大規模事業所が多く集積している。
- ・市街地部には、多治見駅や市民病院等の交通・生活拠点等が立地している。
- ・東西にJR中央本線および土岐川があり、市街地部を南北に分断している。

多治見エリアの交通特性

- ・多治見市は、北部に中央自動車道多治見ICが位置し、国道19号・(一)武並土岐多治見線(東西軸)と国道248号(南北軸)が一般道路の東西・南北の幹線道路軸を形成。
- ・多治見市民の交通手段の約7割、また多治見駅を端末とする交通手段の約4割が自動車であるなど、自動車依存率が著しく高い。
- ・国道19号は、岐阜県東濃地域と愛知県(春日井市、名古屋市等)とを結ぶ都市間の産業交通を分担しており、大型車混入率が高い。

【現状の課題】

- ・朝夕ピーク時は、北部・南部住宅団地と多治見駅、南部住宅団地と北部事業所集積地を往來する通勤交通が卓越。南北道路では、鉄道・河川を跨線・渡河できる国道248号などの特定路線に交通が集中し、著しい速度低下が発生。
- ・国道19号、(県)武並土岐多治見線などの東西道路では、南北道路との交差点部にて局所的な速度低下が発生。
- ・市街地部の道路では、日中も生活交通等の集中により慢性的な速度低下が発生。

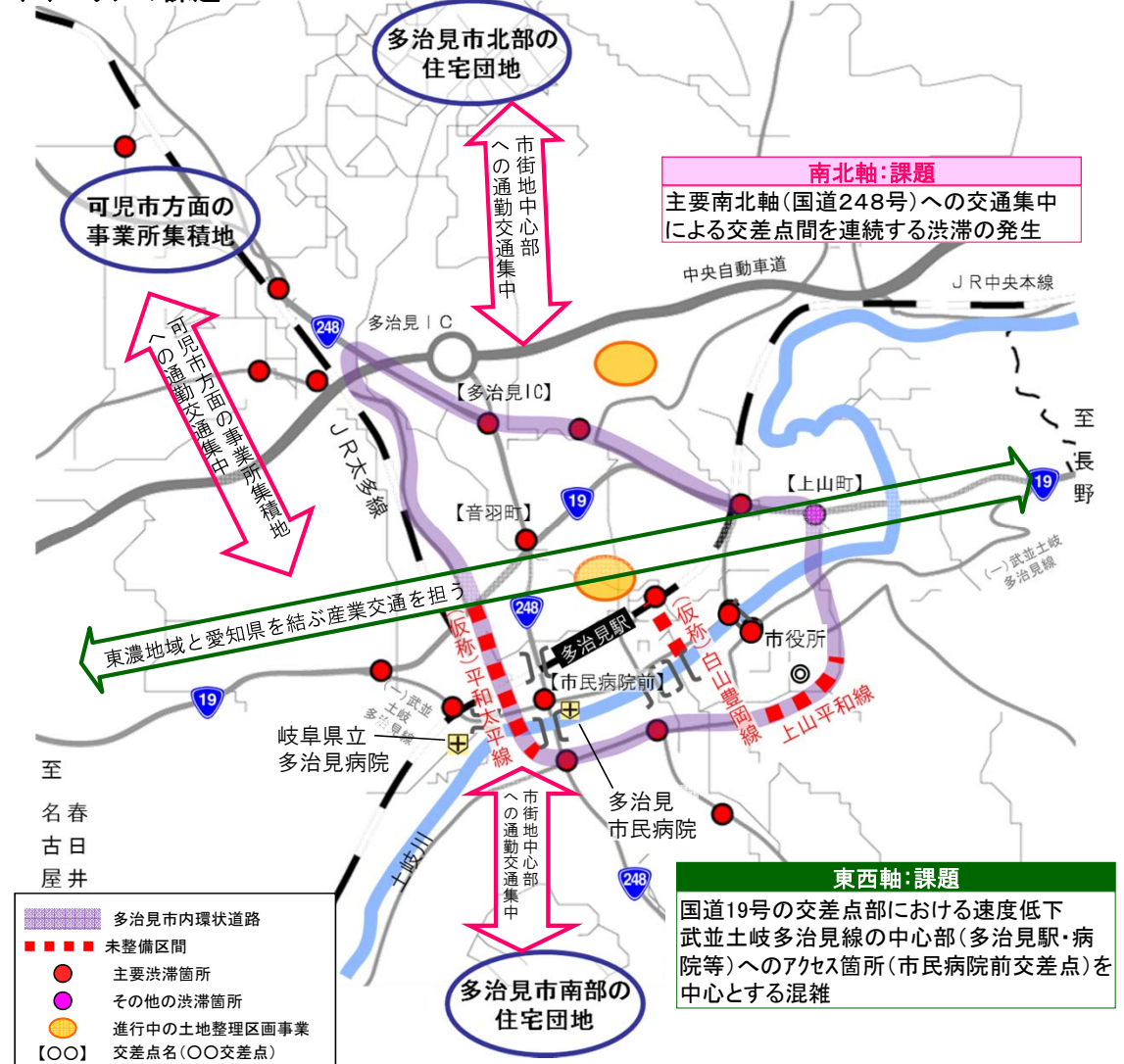
【将来像】

- ・「中心の再生」を支援、“公共交通との連携を強化”、“都市内交通の円滑な移動を支援”、“他都市との連携を強化”する道路づくりを道路網整備の基本方針とする。(多治見市都市計画マスタープラン)
- ・環状型道路網を配置することで通過交通を削減し、環境にやさしい安心・安全な道路づくりを進める。(多治見市都市計画マスタープラン)
- ・市街地南北方向について、道路の交通容量を拡大し、渋滞緩和を図る。(多治見市交通対策協議会)

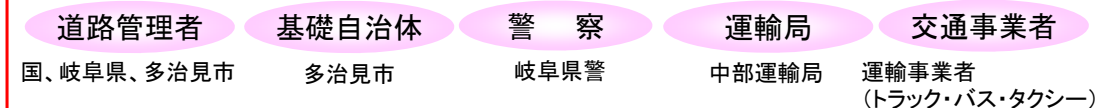
(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・多治見市総合交通戦略に基づいた市内全線の路線バスやコミュニティバスの利用促進施策(乗継割引・料金施策)等のソフト施策を進め、公共交通への転換を促し、交通渋滞の緩和を進める。
道路整備等	・南北軸において、市街地へ流入する通勤交通等を分散・迂回させるために、内環状道路((仮称)平和太平線等)および(仮称)白山豊岡線の整備検討を進めるとともに、南北軸(国道248号)と中央自動車道が接続する多治見IC交差点の改良を推進する。 ・東西軸において、南北道路との交差点における局所的な速度低下の改善を図るため、国道19号及び県道の交差点改良の実施を検討する。

(2) エリアの課題



(エリアWG体制)※



8 ※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

3. 実施した渋滞対策

3. 実施した渋滞対策

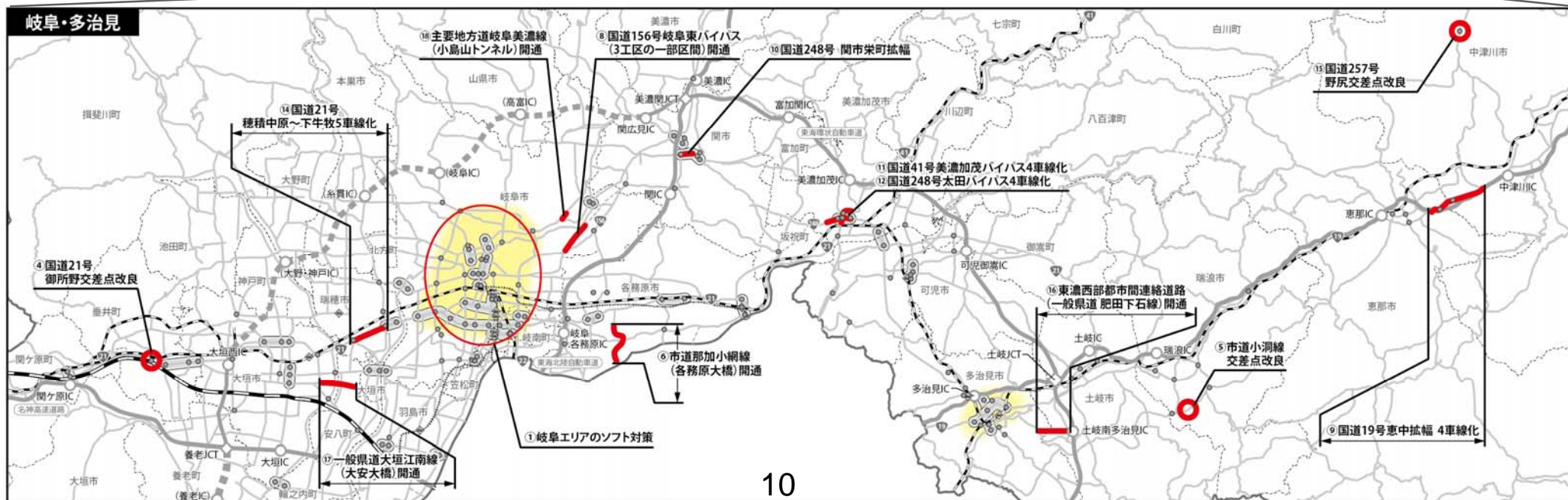
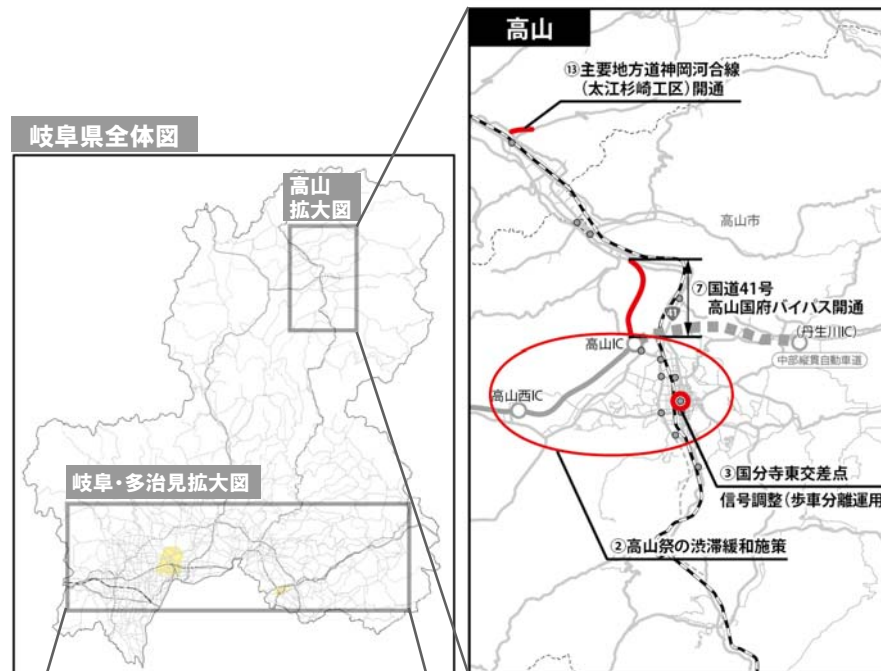
3-1 平成25～26年度に実施した対策

【総合対策等】

箇所	実施施策	実施主体
①岐阜エリアのソフト対策	<ul style="list-style-type: none"> バス優先レーンの設置 PTPSの設置 お出かけバスマップ 交通行動転換促進冊子 ノーカーデー(岐阜市職員) バス停留所周辺の道路空地へC&R駐輪スペース整備 P&R駐車場の情報(位置・空き状況等)発信 	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜市 岐阜県警察 岐阜県 岐阜乗合自動車(株)
②高山祭の渋滞緩和施策	<ul style="list-style-type: none"> 案内看板の設置 道路情報板の活用 事前の情報提供 	飛騨地域渋滞対策検討部会
③国分寺東交差点	<ul style="list-style-type: none"> 信号調整(歩車分離運用) 	岐阜県公安委員会

【道路整備等】

開通時期	事業
平成25年 3月	④国道21号 御所野交差点改良
3月	⑤市道小洞線 交差点改良
3月24日	⑥市道那加小網線(各務原大橋)開通
9月22日	⑦国道41号高山国府バイパス開通【事例】
10月19日	⑧国道156号岐阜東バイパス(3工区の一部区間)開通【事例】
10月30日	⑨国道19号恵中拡幅 4車線化【事例】
12月	⑩国道248号 関市栄町拡幅【事例】
平成26年 3月31日	⑪国道41号美濃加茂バイパス4車線化
	⑫国道248号太田バイパス4車線化
5月	⑬主要地方道神岡河合線(太江杉崎工区)開通
7月9日	⑭国道21号 穂積中原～下牛牧5車線化
平成27年 2月	⑮国道257号 野尻交差点改良
2月16日	⑯東濃西部都市間連絡道路(一般県道 肥田下石線)開通
2月18日	⑰一般県道大垣江南線(大安大橋)開通
3月3日	⑱主要地方道岐阜美濃線(小島山トンネル)開通



3. 実施した渋滞対策

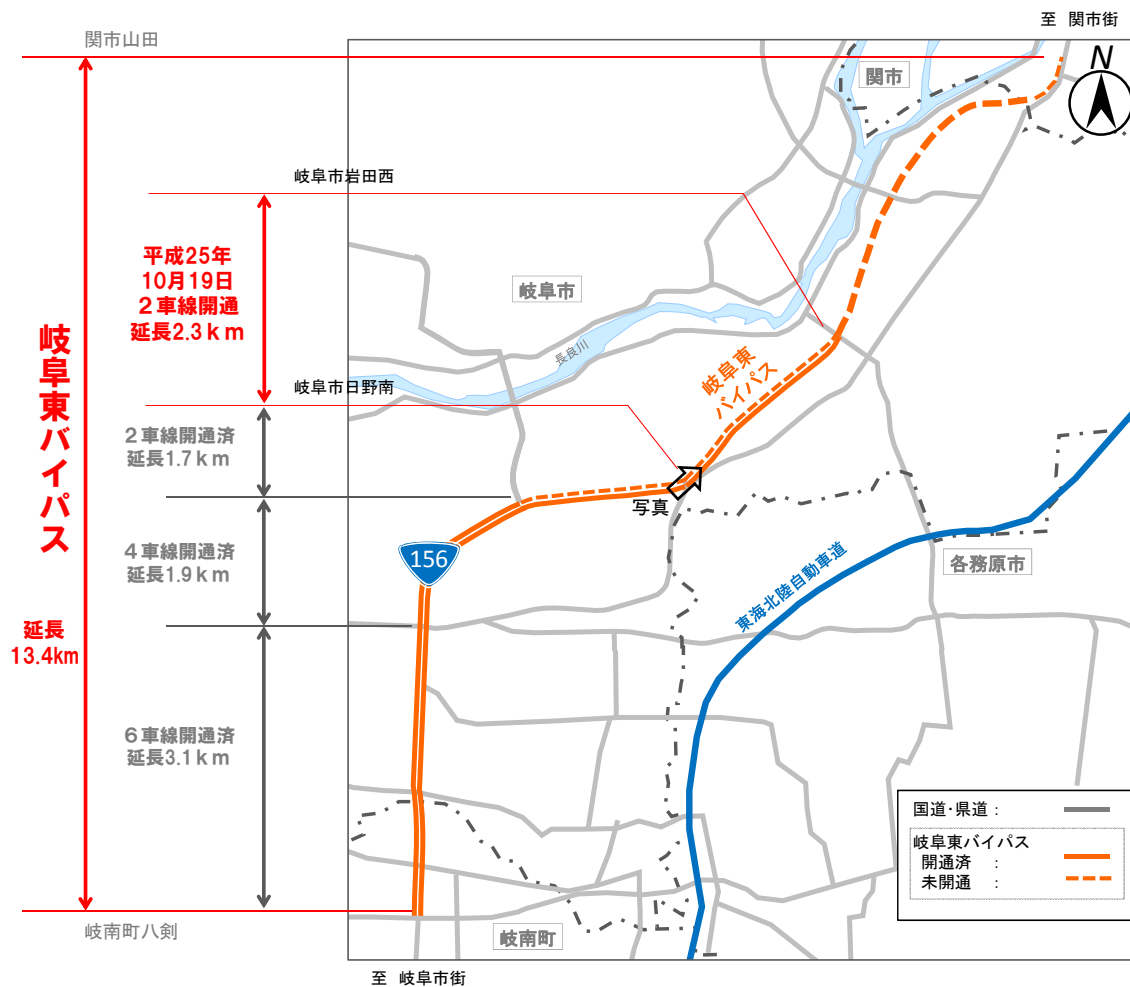
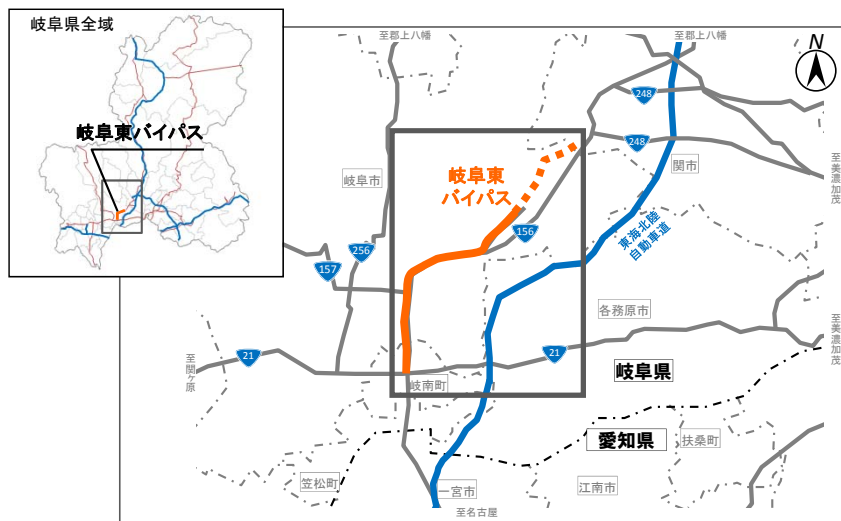
3-2 道路の開通等による整備効果について

(1) 国道156号岐阜東バイパス(岐阜市日野～岩田間):平成25年10月開通

① 国道156号岐阜東バイパスの事業概要

- 国道156号岐阜東バイパスは、国道156号現道の交通渋滞の緩和や交通事故の減少を主な目的とし、順次整備を推進しています。
- 平成25年10月19日に岐阜市日野南～岩田西間(延長約2.3km)が開通し、計画延長13.4kmのうち9.0kmが供用しています。

岐 阜 東 バ イ パ ス の 全 体 位 置 図



3. 実施した渋滞対策

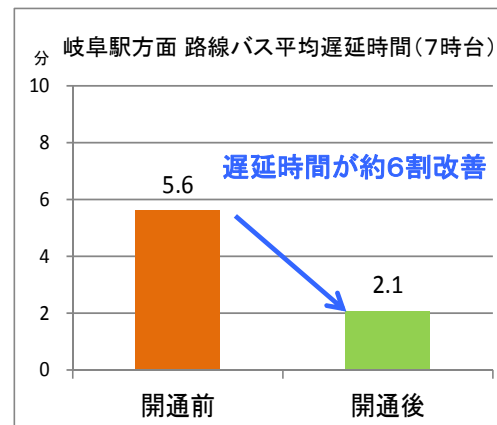
②国道156号岐阜東バイパスの整備効果

■岐阜東バイパスの開通により、主要渋滞箇所である岩田交差点を通過するバス路線において、朝ピーク時で平均遅延時間が約6割改善しました。

■バス利用者の約6割の方が交通混雑の緩和を実感しています。



■岐阜東バイパスの岩田交差点を通過するバス路線の平均遅延時間が改善



バス事業者ヒアリング:
H25.11.28(木)実施

遅延時間:ダイヤとバスがバス停に着く時間との差。

平均遅延時間:長山~日野橋間のバス停8箇所における遅延時間の平均値。(開通前9/30~10/18平日、開通後11/5~11/22平日、長山発7時台の便を集計)

【バス事業者の声】

- ▶朝の上り岐阜駅方面の運行状況が大幅に改善。
- ▶現在はピーク時は渋滞を見込んだダイヤとしているが、今後の改善状況によってはダイヤの変更も検討していく。
- ▶下り方向の芥見周辺の混雑は大きな変化はないため、今後のバイパス延伸に期待。

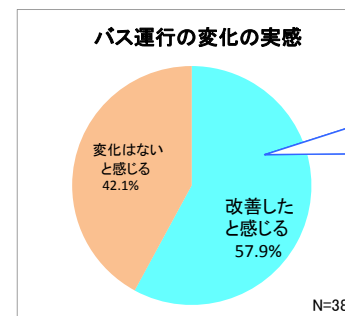
【国道156号現道の状況】



国道156号現道は特に朝の通勤ラッシュ時に混雑が発生していました。

■バス利用者も交通混雑の緩和を実感

【バス利用者の声】



- ▶ダイヤ通り来るようになった。
- ▶開通後、日野橋まで混雑しなくなった。
- ▶以前に比べて遅れが減ったと思う。

利用者ヒアリング:H25.11.13(水) 朝7:00~9:00調査上り岐阜駅方面の長山、東芥見、岩田バス停においてヒアリング

3. 実施した渋滞対策

(2) 国道19号恵中拡幅:平成25年10月拡幅

① 国道19号恵中拡幅の事業概要

- 国道19号恵中拡幅(延伸)は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域活性化の支援を主な目的とした事業です。
- 平成25年10月30日に恵那市大井町雀子ヶ根から中津川市茄子川間(延長3.0km)が全線4車線拡幅されました。

恵 中 拡 幅 の 全 体 位 置 図

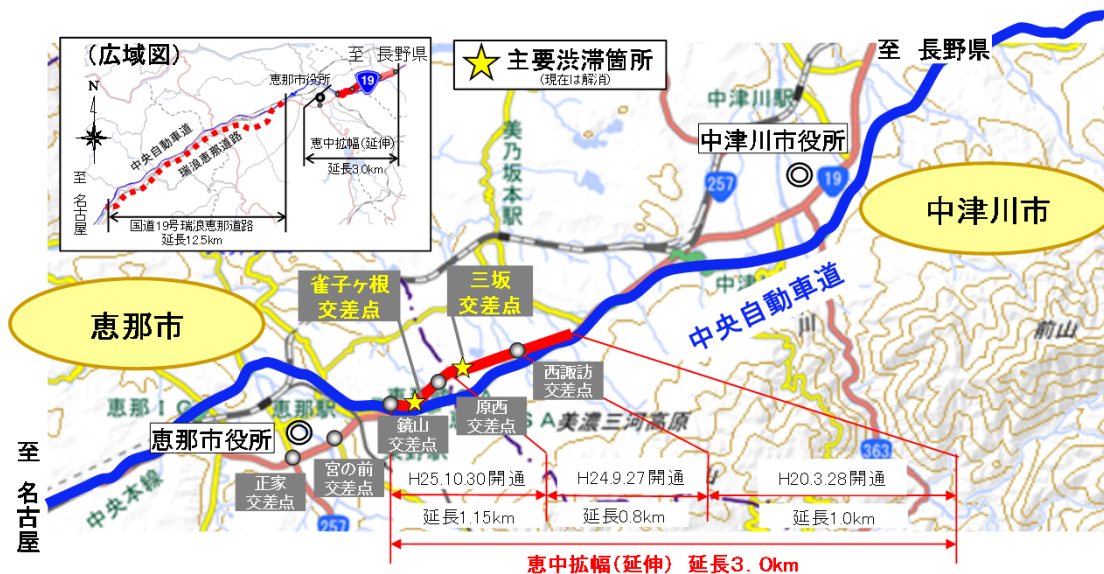
位置図



3. 実施した渋滞対策

②国道19号恵中拡幅の整備効果

- 国道19号恵中拡幅により、主要渋滞箇所である雀子ヶ根交差点、三坂交差点において、朝ピーク時、夕ピーク時とも渋滞が解消しました。
- 道路利用者も渋滞解消の効果を実感しています。



■道路利用者からの声



朝夕の出勤ラッシュの時に片側一車線になり大渋滞となる所が、片側二車線になったおかげで大渋滞が無くなり、10分ほど時間短縮が出来るようになりました。



ゆったりと走れるので19号を使う機会が増えた。以前は渋滞するので裏道を使っていたが、その必要がなくなりました。

■主要渋滞箇所である雀子ヶ根交差点、三坂交差点の渋滞が解消

<雀子ヶ根交差点>



H20.3.4調査
 名古屋方面行(上り方向)
 朝)渋滞最大長:800m
 夕)渋滞最大長:850m

<三坂交差点>



H24.9.12調査
 名古屋方面行(上り方向)
 朝)渋滞最大長:60m
 夕)渋滞最大長:550m



解消！！



解消！！



※現在はBOXカルバートで立体交差



3. 実施した渋滞対策

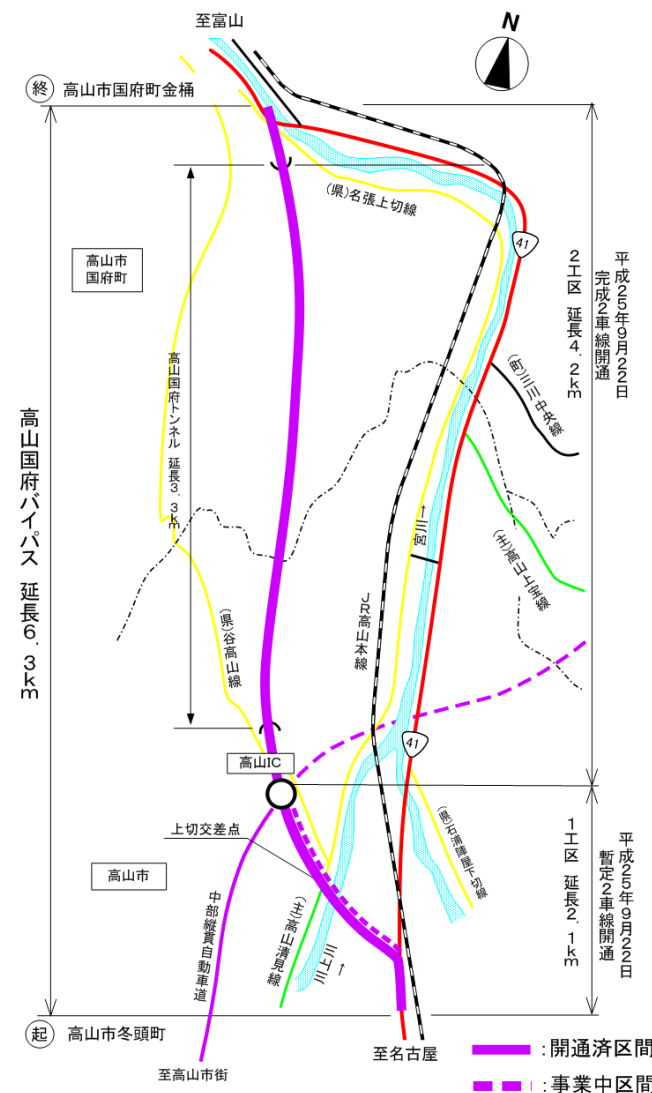
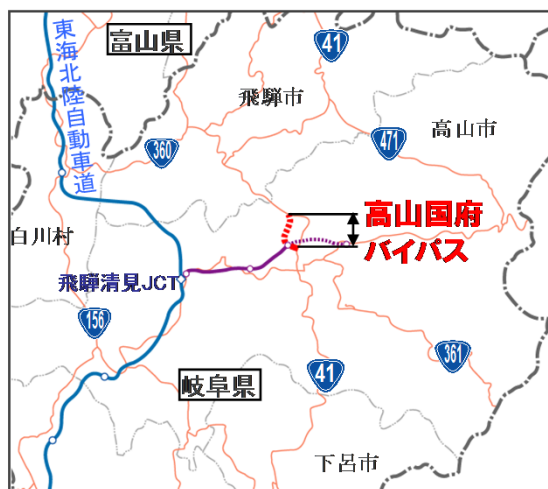
(3) 国道41号高山国府バイパス(高山市冬頭町～高山市国府町金桶):平成25年9月開通

① 国道41号高山国府バイパスの事業概要

- 高山国府バイパスは、岐阜県高山市冬頭町から高山市国府町金桶に至る延長約6.3kmの道路で、現道41号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、中部縦貫自動車道(高山IC)のアクセス道路として機能する道路です。
- 平成25年9月22日に全線開通(一部暫定2車線)しました。平成28年度には、高山IC以南の4車線開通予定です。

高山国府バイパスの全体位置図

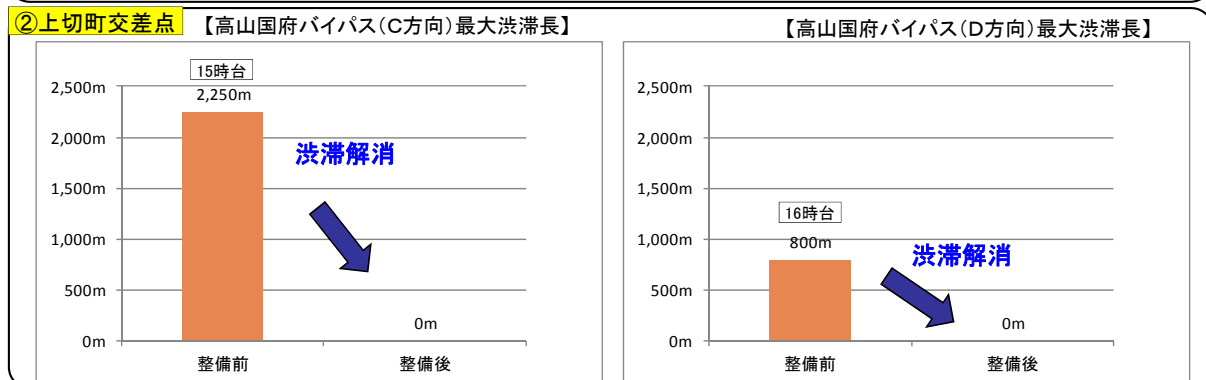
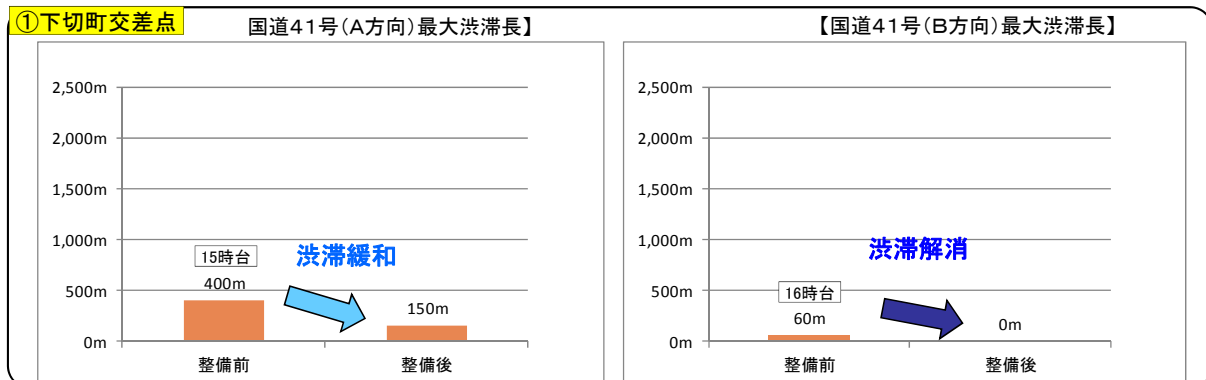
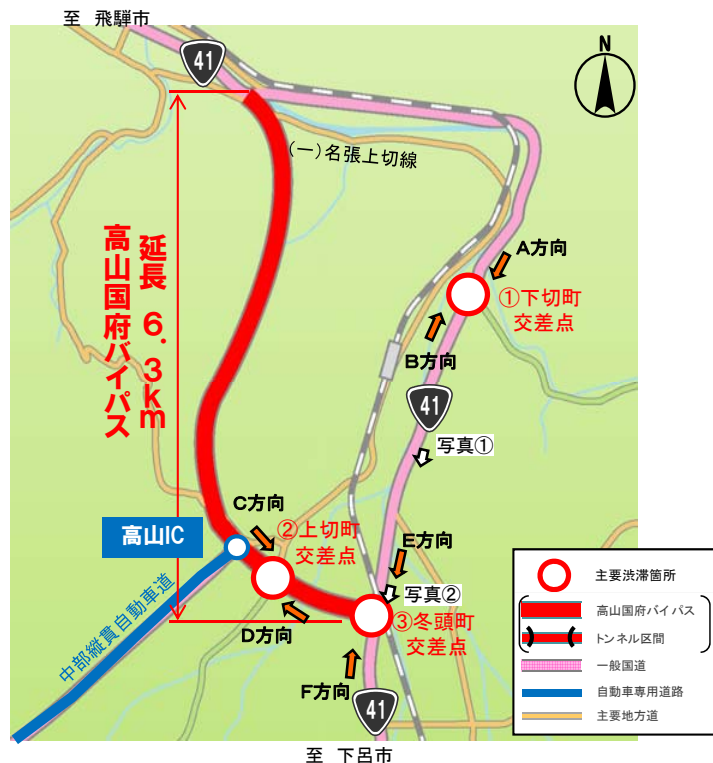
位置図



3. 実施した渋滞対策

②国道41号高山国府バイパスの整備効果

- 整備前は主要渋滞箇所である上切町交差点で、ゴールデンウィークなどの観光繁忙期に、**2.0kmを越える渋滞**が発生していました。
- 高山国府バイパスの整備(H25.9.22)により**国道41号に集中していた交通の分散が図られた**ことから、**各交差点で発生していた渋滞が解消**しました。



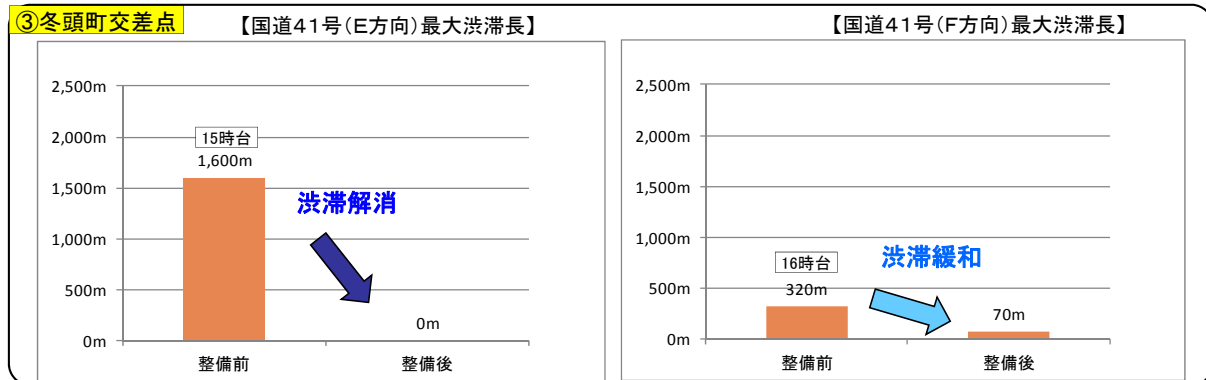
■冬頭町交差点も立体化により渋滞が解消



冬頭町交差点を先頭に上切町まで渋滞が発生していました。

高山国府バイパスの整備後は渋滞が解消

※渋滞長調査結果 整備前:平成25年5月4日(土)、整備後:平成26年5月4日(日)



整備前:平成25年5月4日、整備後:平成26年5月4日

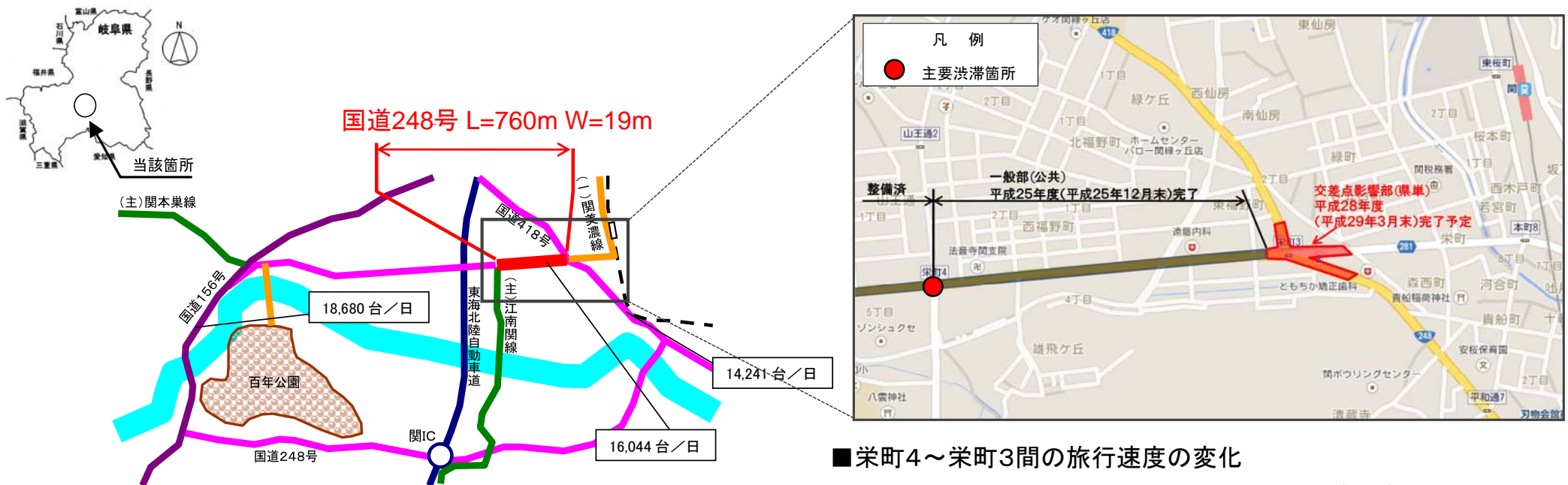
3. 実施した渋滞対策

(4) 国道248号(関市栄町):平成25年12月拡幅

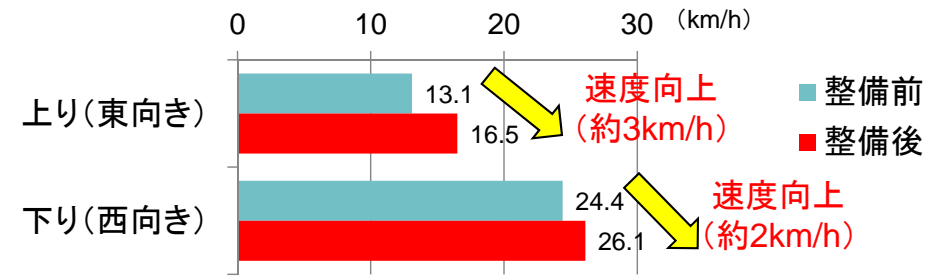
① 国道248号(関市栄町)の事業概要、整備効果

- 国道248号は、関市中心部から西に位置し、岐阜市と連絡している幹線道路である。整備区間(関市小屋名～関市栄町区間:L=0.8km)は、関市の玄関口で、交通量が多く渋滞をきたしていました。
- 平成17年に平行する名鉄美濃町線が廃線になったことを受けて、代替交通機関であるバス停の整備を含めた道路整備を行い交通の円滑化を図るとともに、都市公園との連絡を強化や、機能的な幹線道路のネットワークを形成、周辺地域の活性化を目的に、**平成25年12月に車線拡幅を実施**しました。
- 当該区間の整備により、**旅行速度は約2～3km/h程度向上**し、交通の円滑化が図られました。

国道248号(関市栄町) 拡幅位置図



■ 栄町4～栄町3間の旅行速度の変化



備考)・整備前の旅行速度はH25.9～11月の民間プローブデータ(平日12h平均)より
・整備後の旅行速度はH26.4～6月の民間プローブデータ(平日12h平均)より

事業主体：岐阜県
 事業内容：街路(現道拡幅)
 所在地：関市小屋名～関市栄町
 延長：L=0.8km W=19m 車線数：2
 事業着手年度：平成24年度(事業認可：～平成28年度)
 全体事業費：C=4.7億円

3. 実施した渋滞対策

3-3 今ある道路を活用した渋滞対策について

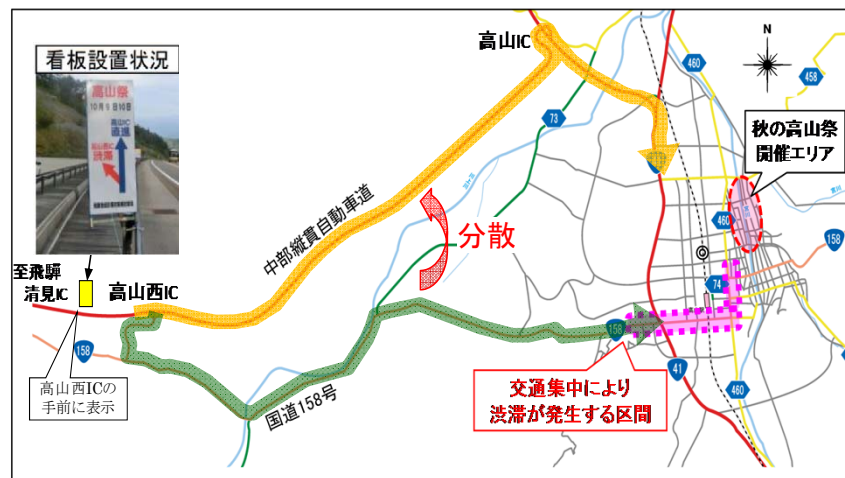
(1) 高山祭の渋滞緩和施策

① 現在の課題と高山国道事務所が実施した取り組み

- 高山市街地の国道158号は、高山祭、ゴールデンウィーク、お盆等の観光期において、観光施設や祭会場などへ向かう交通の集中による交通渋滞が発生。
- 国道158号の交通渋滞を緩和させる取り組みとして、「案内看板の設置」、「道路情報板の活用」、「事前の情報提供」を実施。

【国道158号の交通渋滞を緩和する取り組み】

■ 取り組み1: 中部縦貫自動車道への交通分散を促す案内看板の設置



■ 取り組み2: 道路情報板を活用した渋滞情報の提供



■ 取り組み3: ホームページ及びチラシによる事前情報提供

【高山国道事務所HPの情報提供案内】



【高山市HPの情報提供案内】



【チラシ配置箇所と配置枚数】



【配置したチラシ】

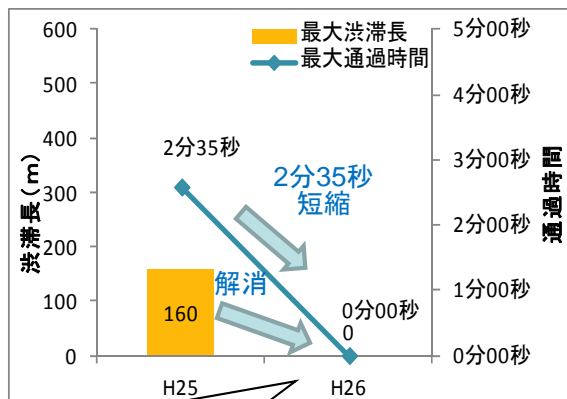


3. 実施した渋滞対策

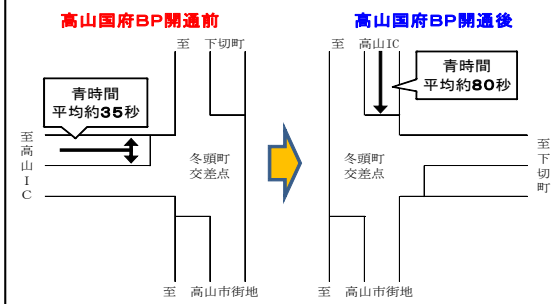
②交差点の混雑緩和効果

■主要渋滞箇所の上岡本町南交差点、日赤北交差点、国分寺東交差点では最大渋滞長及び最大通過時間が短縮。

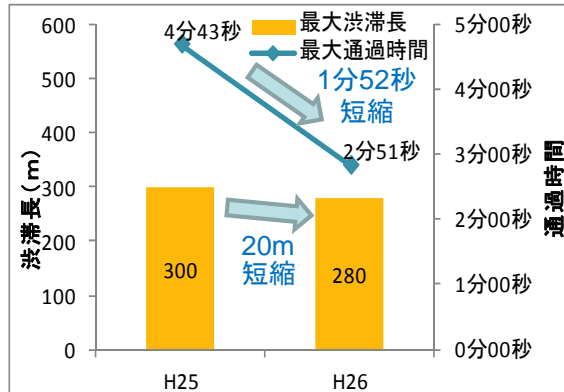
【冬頭町交差点における最大渋滞長、最大通過時間】



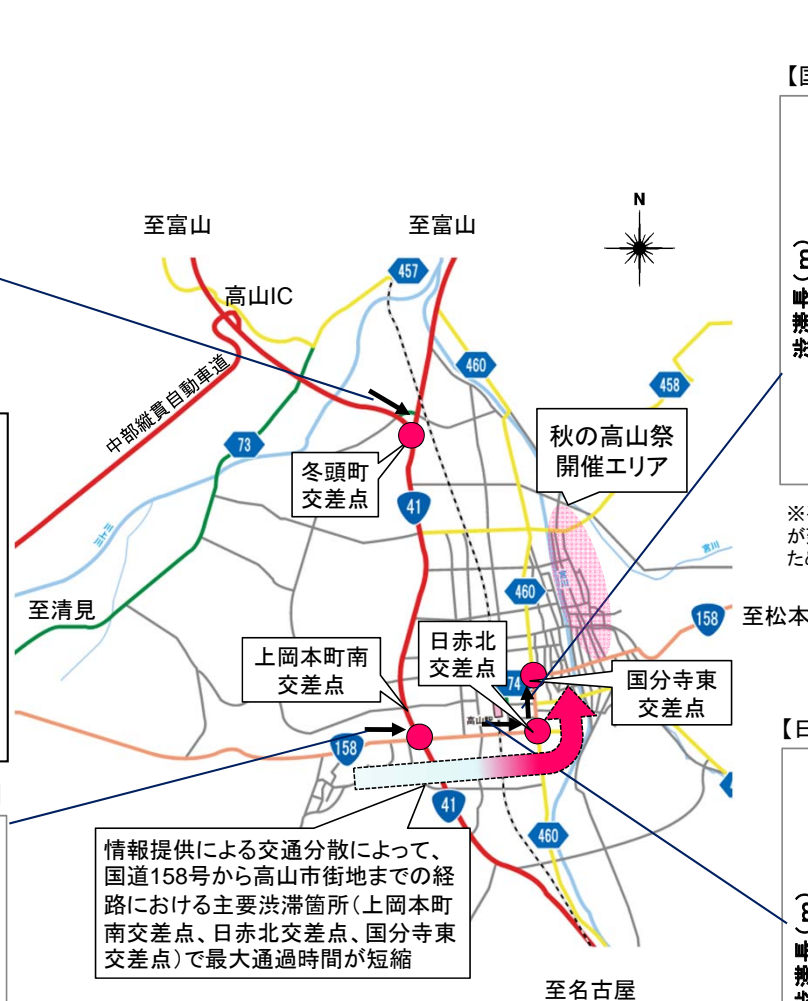
●交差点形状が変わり青時間が大幅に増加したため解消



【上岡本町南交差点における最大渋滞長、最大通過時間】



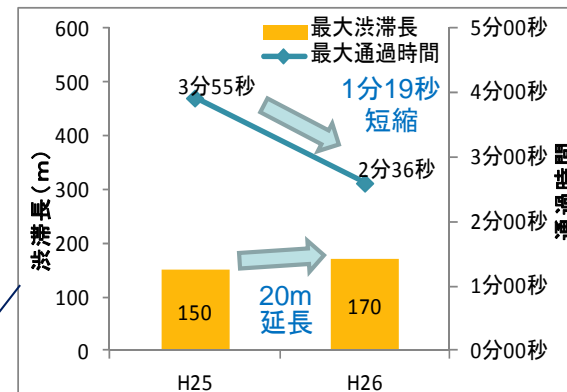
【秋の高山祭開催時における情報提供の効果】



情報提供による交通分散によって、国道158号から高山市街地までの経路における主要渋滞箇所(上岡本町南交差点、日赤北交差点、国分寺東交差点)で最大通過時間が短縮

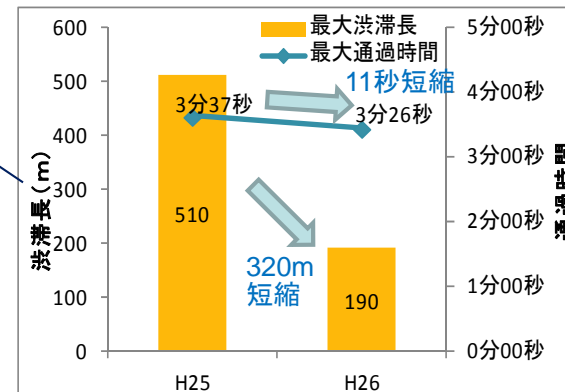
※H25:平成25年10月10日、H26:平成26年10月9日
交通量調査結果より集計

【国分寺東交差点における最大渋滞長、最大通過時間】



※平成26年1月に歩車分離式信号となったため青時間減少により渋滞長が延伸するものの、歩行者等横断による左折交通の一時停止が解消したため通過時間が減少

【日赤北交差点における最大渋滞長、最大通過時間】



最大渋滞長: 信号が青から赤に変わった時に交差点の停止線を通過出来なかった車両がある場合において、停止線から最後尾の車両までの距離の最大値
最大通過時間: 渋滞最後尾の車両が交差点の停止線を越えるまでに要した時間の最大値

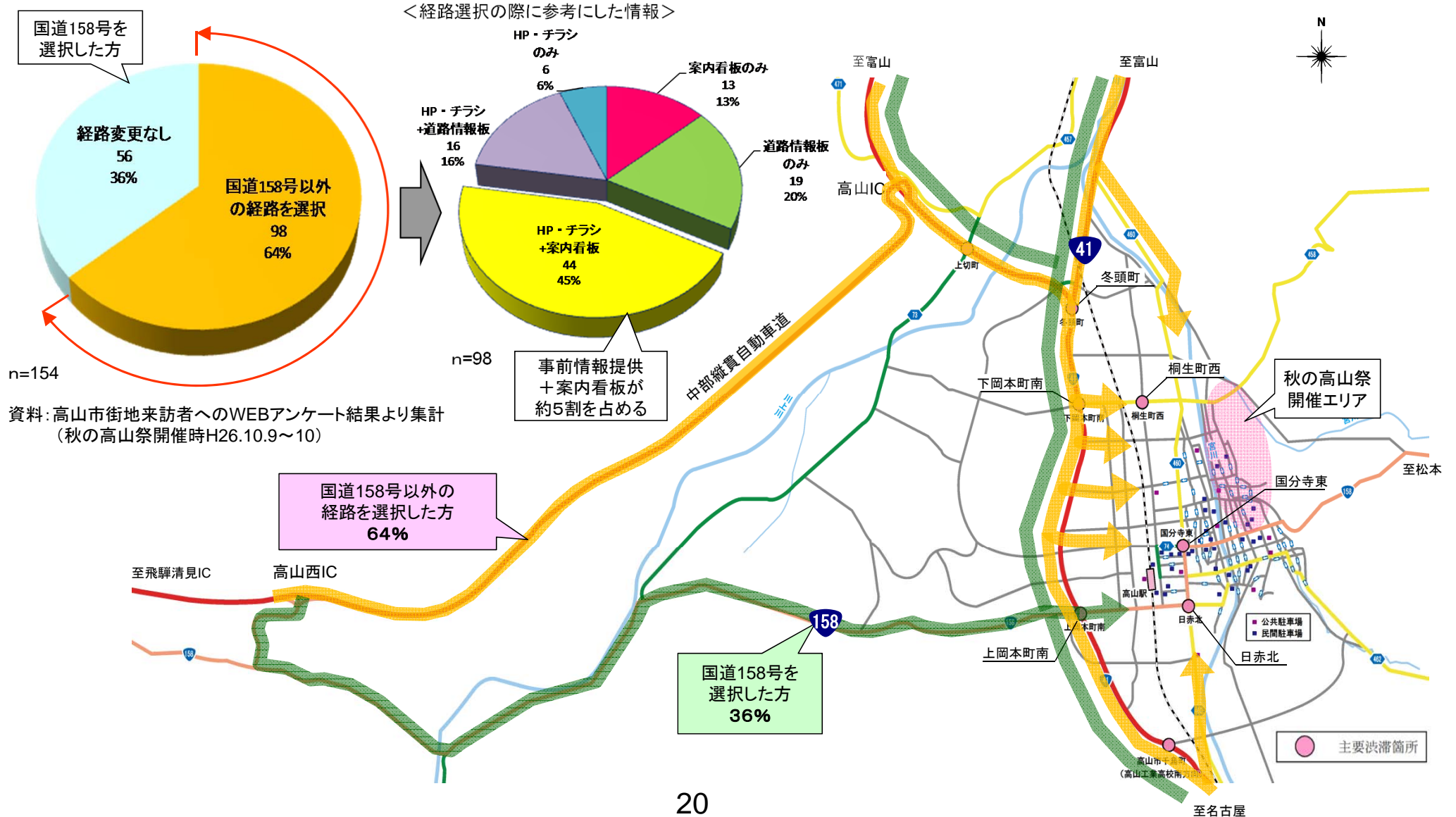
3. 実施した渋滞対策

③ 今回の取り組みに関するアンケート結果

- 今回の取り組みによって、アンケート回答者のうち約6割の方が国道158号以外の経路を選択した。
- 経路を選択する際に参考にした取り組みのうち、事前情報(HP、チラシ)と案内看板を参考にした方が約5割と最も高い。

■ 取り組みによる経路選択の結果

※ 中部縦貫自動車道及び国道41号利用で取組み内容を何らかの方法で認識していた人を対象 (n=154)



4. 交通状況のモニタリング

4. 交通状況のモニタリング

4-1 モニタリング実施結果

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の抽出指標の該当状況を点検しました。
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所が23箇所確認されました。
- 今後も経過観察を実施していくとともに、抽出指標に該当しない箇所については現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含め、検討していきます。

岐阜県の主要渋滞箇所(186箇所)のモニタリング結果

渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標)	主要渋滞箇所数 (186箇所)	モニタリング実施結果	
		渋滞箇所の抽出指標に該当する箇所	渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所
①平日における渋滞箇所 (昼間12時間の損失時間 80万人時間/年以上など)	80箇所	74箇所	6箇所
②休日における渋滞箇所 (昼間の旅行速度が20km/h以下など)	37箇所	30箇所	7箇所
③踏切による渋滞箇所 (1日の踏切自動車交通遮断量5万台・時/日以上など)	7箇所	7箇所	0箇所
④パブリックコメントによる選定箇所 (パブリックコメント意見箇所を最新データなどにより確認)	62箇所	52箇所	10箇所

最新の交通データ

※民間プローブデータ、トラカンデータ等による

5. 道路交通施策の方向

－賢く使うコンセプト－

5. 道路交通施策の方向 –賢く使うコンセプト–

平成26年7月2日 社会資本整備審議会
第15回道路分科会 配布資料より抜粋

5-1 道路交通施策の方向

「賢く使う」コンセプト

目指すべき姿

【国土のあり方】

- コンパクトな拠点とネットワークの構築による都市圏の機能維持

【道路交通のあり方】

- 損失や事故が少ない
- 環境に優しい
- 拠点を連結する

道路交通の現状

ネットワークが貧弱であるが、そのネットワークを十分に使いきっていない

- 交通需要が偏在
- 積載効率の低下傾向
- 歩行中・自転車乗用中の事故が多い

ICTなどの技術革新 ⇨

⇨ 財政的、空間的な制約

必要なネットワークの整備とあわせ、今ある道路をもっと賢く使って、課題を効率的に克服

※ 渋滞などを、欧米並みの水準(現状から半減)にできる可能性がある

5. 道路交通施策の方向 –賢く使うコンセプト–

5-2 個別課題の対応の方向

平成26年7月2日 社会資本整備審議会
第15回道路分科会 配布資料より抜粋

(1) 目指すべき方向・克服すべき課題と「賢く使う」取組

目指すべき方向	克服すべき課題	課題に対応する主な取組
円滑 エネルギー効率	(1) 時間損失	<p><サプライ・サイド></p> <p>賢く容量確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ビッグデータを活用して、交通工学の新体系を確立 <u>実容量の不揃いをなくす(科学的なボトルネック対策)</u> 本線料金所を極力なくす “ETC 2.0”で賢く使うユーザーの優遇と料金所革新 <p><ディマンド・サイド></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>交通需要マネジメントでネットワークを最適利用</u>
環境・快適	(2) 時間信頼度	<ul style="list-style-type: none"> 通行止め・車線規制時間を最短化 無料の高速道路でも、休憩サービスを提供 <u>予定通りの時間に到達させる</u>
安全・安心	(3) 交通事故	<p>賢く事故削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 機能分化で車は高速道路へ ビッグデータを活用して、潜在的な危険箇所を改善 生活道路の通過交通排除と速度抑制
地域活力 国際競争力	(4) 活力低下	<ul style="list-style-type: none"> 主要施設と高速道路を極力直結 拠点間を結ぶネットワークの構築

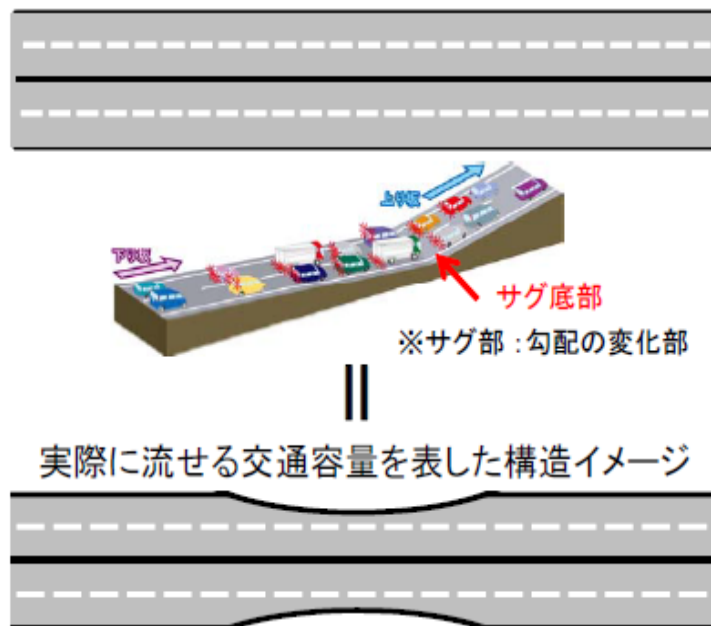
賢く使う

(2) 実容量の不揃いをなくす① (科学的なボトルネック対策)

○確認した実容量の不揃いをなくして、科学的に交通流動を最適化。

【実容量の不揃いのイメージ】

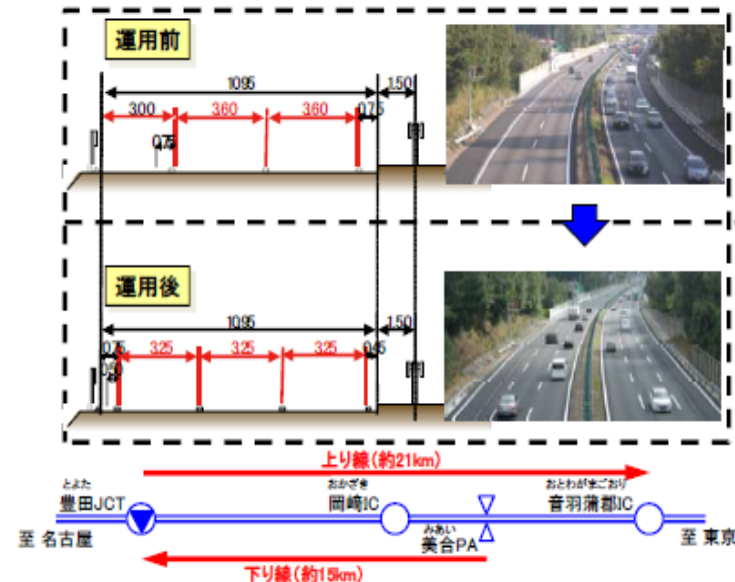
構造は片側2車線であるがサグ部が存在



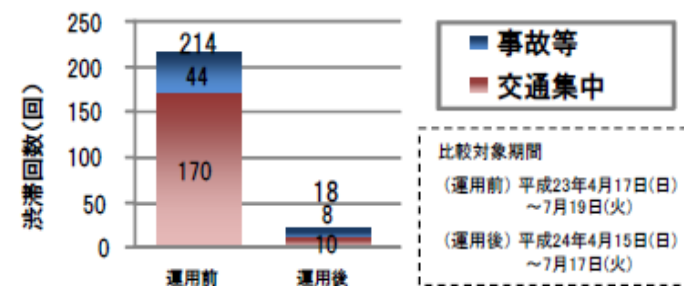
実容量の不揃いをなくす最適な構造

【交通流動を最適化する取組み】

◆東名高速道路(音羽蒲郡IC~豊田JCT間の一部)の暫定3車線運用の概要



暫定3車線運用の実施により、渋滞回数が減少



(3) 交通需要への働きかけによりネットワークを最適利用

- 交通需要が時間的、空間的に偏在することを原因として交通混雑が発生。
- 交通需要に働きかける交通需要マネジメント(TDM)により混雑を緩和。
- これにより、道路整備と連携して混雑の緩和を図ることが可能。

【TDMの取組の体系】

① 特定の時間に集中する交通を平準化

朝・夕や休日・連休等における交通混雑など、特定の時間に集中する交通需要の平準化を図る取組

《取組例》

- 時差出勤、フレックスタイムの導入
- 勤務日(出勤日)の調整 等

③ 交通モードの転換

公共交通の利用促進やパーク&ライドの導入など、自動車利用から交通モードの転換を図る取組

《取組例》

- 公共交通、自転車利用の促進
- パーク&ライドの導入 等

② 局所的に集中する交通を分散化

特定の道路での慢性的な交通混雑など、局所的に集中する交通需要の分散化を図る取組

《取組例》

- 渋滞情報の提供
- ロードプライシング 等

④ 交通需要の低減

物流における輸送の効率化など、自動車の効率的利用より交通需要の低減を図る取組

《取組例》

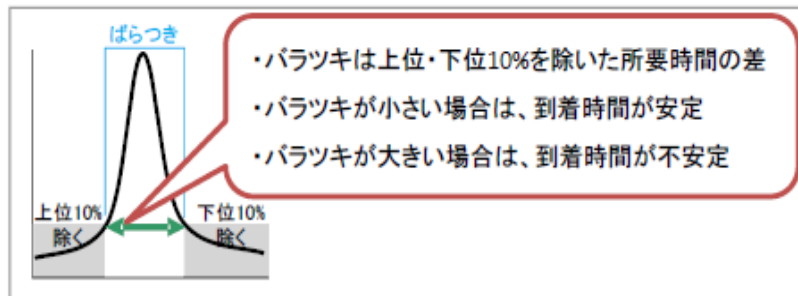
- 物資の共同集配
- 相乗りの促進 等

5. 道路交通施策の方向 –賢く使うコンセプト–

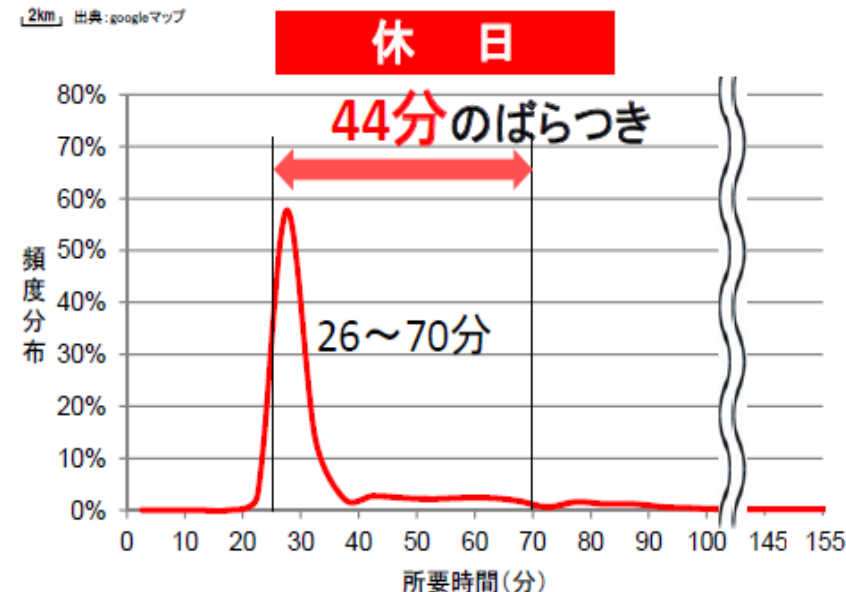
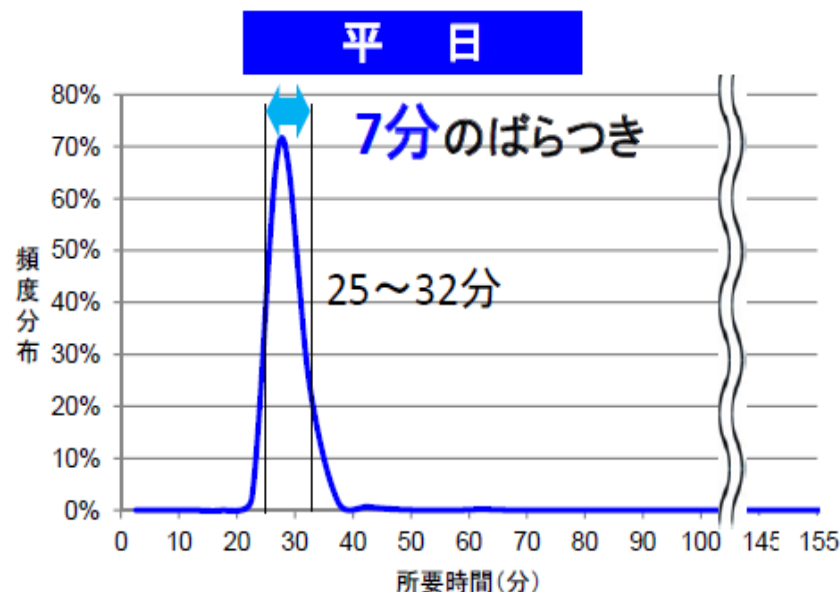
平成26年7月2日 社会資本整備審議会
第15回道路分科会 配布資料より抜粋

(4) 予定通りの時間に到達させる

- 渋滞箇所の所要時間は一定ではなく、利用者は遅れのリスクを予め見込んで行動。
- 渋滞は、利用者に「所要時間のばらつきを予め見込んだ行動」を強いることにより、渋滞損失(約50億人・時間)とは別に無駄な時間が発生。



【中央道（上り）小仏トンネル付近の所要時間の分布】



定義) 所要時間: 大月～八王子(上り)間で取得可能な所要時間データ(プローブデータ)を単純平均して算出し、5分間隔で所要時間数の頻度を表示

出典) 以下の渋滞箇所の所要時間データ(プローブデータ)により分析
大月～八王子(上り) H24.4.1～4.30