

官民が連携した渋滞対策の取組 ～土岐市アウトレット付近の渋滞を避ける裏技～

山崎夏菜¹

¹多治見砂防国道事務所 計画課 (〒507-0023 岐阜県多治見市小田町4-8-6)

土岐市土岐ヶ丘地区には、土岐プレミアム・アウトレット、テラスゲート土岐などの大規模集客施設があり、地域の賑わいを創出する一方、大型連休時や年末年始には、国道19号などの周辺道路において交通渋滞が発生している。このため、一般道路利用者の交通サービスの確保と、来場者に安全・快適にアクセスいただくことを目的に、平成27年度より官民各関係機関が連携して、渋滞対策に取り組んでいる。

キーワード：官民連携、PDCA、地域活力、交通環境、渋滞対策

1. 集客施設・周辺道路概要

土岐市土岐ヶ丘地区の集客施設は土岐プレミアム・アウトレット（H17.3開業、H28観光入込客数736万人）、テラスゲート土岐（H27.4開業、H28観光入込客数55万人）が集積し、あわせて年間約800万人規模の来場者数を抱える、中部地整管内でも有数の観光拠点となっている。

アクセスはC3東海環状自動車道土岐南多治見インターおよび国道19号神明交差点から県道を経て来場するルートが一般的である。



図-1 来場車両による渋滞箇所

2. 渋滞状況

大型連休や年末年始には、午前中を中心に施設駐車場への入庫車両の集中、また、夕方を中心に帰宅車両の集中により、周辺道路で渋滞が発生している。



図-2 周辺道路の渋滞状況

施設来場者は、店舗から近い距離にある平面駐車場や、国道から近い立体駐車場など、特定の駐車場入口に向かう傾向が強く、渋滞が片側2車線のうち1車線に偏って形成される特徴がある。そのため、渋滞が延びやすい状況である。

3. 官民が提携した渋滞対策の取組

(1) 構成メンバー

土岐市土岐ヶ丘における渋滞対策検討会議を平成27年に設立し、官民連携した渋滞対策を開始。渋滞対策検討会議の構成員は、民間の施設事業者（2者）、道路管理者（国、県、市、NEXCO）、交通管理者（多治見警察署）からなる。

(2) これまでの検討経緯

渋滞対策検討会議はH27シルバーウィーク期に実務者レベルの検討の場として会議を立ち上げて以降、大型連休・年末年始の混雑期の対策検討や効果検証をかさね、ソフト対策を中心に取組み内容を拡充してきた。

チラシによる広報などの本格的な取組みはH28正月から始まり、施設内での帰宅者向け広報、従業員用駐車場の臨時開放、近年では周辺道路における誘導看板による空いている車線への誘導も行っている。

H30年始及びGWの取組では、広報チラシの大幅リニューアル（図-3 裏技紹介）や、協議会メンバー代表者と地元ゆるキャラのコラボによる宣伝活動（図-4）、新たな広報媒体（ラジオ等）の活用（図-5）等、取組を拡充してきた。また、周辺道路における交通量・渋滞長調査に加え、小型UAVを利用した空撮画像の撮影（図-6）により、駐車場利用状況を含めたエリア全体の車両の動きの把握を行っている。



図-6 小型UAVによる空撮

- ① 【チラシ等を用いた広報活動】
 - ・道の駅や商業施設等への設置・HP掲載・記者発表
 - ・ラジオ番組での広報（公開生放送での広報） 図-5 参照
 - ・チラシのデザイン変更（高速利用促進） 図-3 参照
 - ・インフォメーション表示
- ② 【誘導案内の強化】
 - ・迂回路への誘導看板の設置（12基） 図-8 参照
 - ・空いている車線への誘導看板設置（10基） 図-16 参照
 - ・帰宅者に向けて施設駐車場付近でのチラシ配布
- ③ 【駐車場の拡大・利用促進】
 - ・土岐プレミアム・アウトレットとテラスゲート土岐の共同駐車場設置
 - ・土岐プレミアム・アウトレットとテラスゲート土岐の従業員駐車場開放（周辺企業の協力）
 - ・混雑時の駐車車両臨時出口の開放

図-7 渋滞対策の取組内容の一覧表（H30GW）



図-3 広報チラシ・ポスター



図-4 各機関の代表・地元ゆるキャラとのコラボ



図-5 ラジオでの広報（集客施設内での公開放送）



図-8 誘導看板配置図

■ 来訪時の経路分散



図-9 来訪時の経路分散 (H30正月とH29正月の比較)

4. 対策実施によりねらう効果

大型連休を迎える毎に対策実施と効果検証を重ね、取組み内容を拡充してきた。

“渋滞を避ける裏技”として、渋滞ポイントの迂回路ルートや混雑時間帯の周知により、以下の3つの効果の発現をねらっている。

(1) 経路分散

チラシ、ラジオによる広報により、これまで、渋滞ポイントである神明交差点を迂回するルートを広報してきた。また、経年の交通状況の分析により、一般道に比べて土岐南多治見インターの渋滞規模が小さいことがわかったことから、H30GWからは高速道利用を積極的に呼びかけることにした。

(2) 時間分散

施設駐車場の混雑時間帯は、概ね11～16時頃であるため、チラシ・ラジオによる広報で来場、帰宅時間の分散を促進している。

来場ピーク・帰宅ピークの交通量が分散することにより、周辺道路の各交差点での渋滞の緩和をねらう。

(3) 渋滞緩和

走行車線の誘導により、空いている車線への誘導を実施。1台でも多くの車両が滞留する車列を避けることで、後続車両のための滞留スペースを確保することにつながり、渋滞の影響範囲の拡大防止をねらっている。

5. 効果検証

看板による迂回誘導や従業員駐車場の臨時開放のほか、チラシやWEB、昨年末からはラジオを利用した広報活動も展開し、来訪・帰宅時の経路分散、時間分散を呼びかけた。広報内容が少しずつ来訪者に浸透し、渋滞緩和の効果が現れてきている。

(1) 経路分散

H30正月の来訪時の交通状況を例に、経路分散の効果を確認すると、全体の来訪交通量はH29に比べて減少しているなか、名古屋方面からの来訪交通は、渋滞ポイントである神明交差点を迂回するおすすめルートの「迂回路①」の交通量が約1割増加（図-10）。

このときの神明交差点を先頭とする渋滞長は前年より減少しており、経路分散による渋滞緩和について、一定の効果が現れた（図-9 赤ルート）。

一方、瑞浪・恵那方面からの「迂回路②」は経路分散の効果が上がっておらず、今後の改善が必要な点である（図-9 青ルート）。

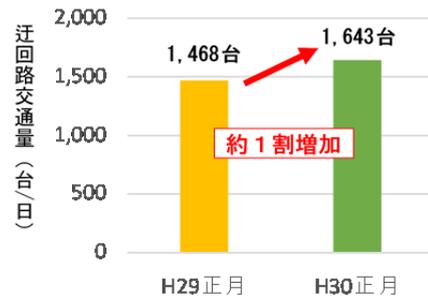


図-10 迂回路①の交通量の変化 (東町1, 右折)

(2) 時間分散

来訪車両の時間分散について、事業者より提供を受けた施設駐車場の入出庫データをもとに比較を行った。

来訪車両については、朝の時間帯（8～10時台）の割合が増加し、昼の時間帯が減少した(図-11)。また、帰宅車両については、遅い時間帯（18時以降）の出庫割合が増えており(図-12)、早めの来場と遅めの帰宅を呼びかけたことによる、時間分散の効果が現れ始めている。

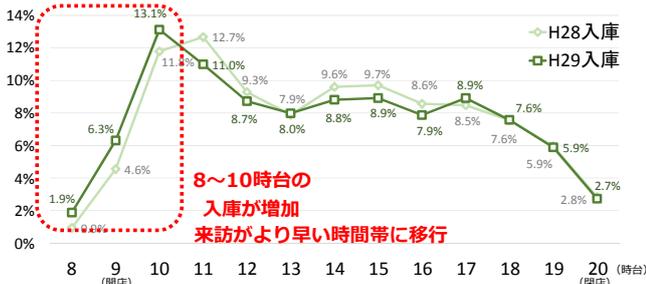


図-11 来訪車両入庫時間帯の分散状況

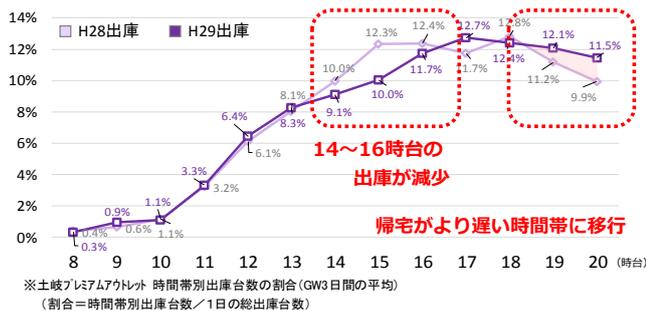


図-12 帰宅車両出庫時間帯の分散状況

(3) 渋滞緩和

GW期の渋滞長の経年変化を見ると、名古屋方面からの最大渋滞長はH28比で約2割減少している(250m→210m)。

複数年にわたる継続的な取組みにより、渋滞長の減少傾向は続いている(図-13)。

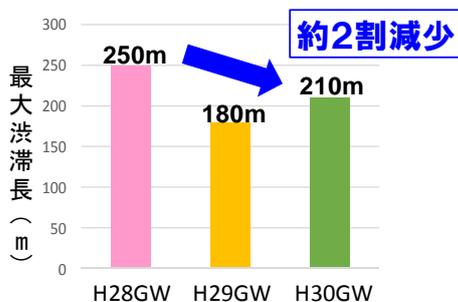


図-13 GW最大渋滞長の変化 (神明交差点, 下り右折)

6. 今後の取組み

(1) 広報活動の継続

来場者への認知向上に努めてきたが、まだ十分な効果が発現しているとはいえない。今後も引き続き、改善を重ねながら広報活動を行い、来場者への浸透を図っていく必要がある。

(2) ピーク時の駐車台数不足への対応

ピーク時の駐車場不足（正月は早く満車となり、周辺道路が先詰まりとなる）に対応する外部駐車場の追加確保の検討などを行っていく必要がある。

事業者ではすでに近隣の企業に対して従業員駐車場として一定期間敷地を借用する調整を行っており、更なる来場客用の駐車スペース確保に努めていく。

(3) 駐車場満空情報のリアルタイム提供

過去に行った来場者アンケートにおいて、駐車場満空情報の提供についての要望をいただいている。SNSなどの来訪者へリアルタイムに情報提供することにより、スムーズな入庫と周辺道路での入庫待ちによる渋滞の縮小が期待される。

(4) 新規出店施設への対応

土岐ヶ丘地区の近隣で建設が進む大型ショッピングモール開業に伴う新たな交通影響が懸念されている。関係者間の情報共有を進めながら、将来形での交通影響予測を行う予定であり、混雑状況が悪化することに備える予防的な取組みも必要である。

具体的には、新規事業者の検討会議への参加や、施設間のシャトルバス運行など、これまでと同様に、官民連携を充実させ対策に取り組んでいく。

(5) PDCAサイクルの実践 (図-14)

検討会議の各構成員が、それぞれの担当対策について計画、実践、改善を行い、再び次回対策に向けた検討を行っている。

会議全体として、取組みのPDCAサイクルが確立されてきている。今後も取組みの高度化を図り、環境の変化に柔軟に対応していくため、このサイクルを実践していく。



図-14 PDCAサイクルの実践

7. おわりに ～地域に根ざした取組みへ～

土岐市土岐ヶ丘における渋滞対策検討会議では、GWや年末年始の大型連休に向けて、平成29年度では大型連休の事前事後で計4回開催した。官民がひとつのテーブルにつき、積極的な意見交換を行うことを通じて、関係者間の信頼も深まっている（図-15）。



図-15 官民の積極的な意見交換

日頃から構成員相互の調整も自然と進められるようになり、個々の提案から実現したことも多い。

NEXCO敷地内への事業者による看板設置などの事例もその1つである。当該箇所は高速インターランプと県道の合流部にあたり、看板設置にあたっては合流部の見通し確保のための技術的助言を行った上で、事業者からNEXCOに申請し、施設内での作業を安全に実行できている。（図-16）。

「官」単体あるいは「民」単体では困難と思われるような内容でも、多くの対策を実現させてきており、官民連携によるシナジーが生まれているといえる。

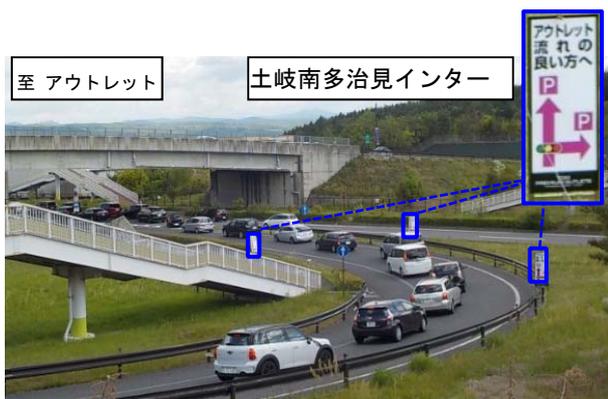


図-16 NEXCO敷地内への事業者による看板設置
（官民連携により実現した対策例）



図-17 地元広報誌（広報Toki、イベントガイド）

また近年では、土岐市内の観光イベント（図-17）や、事業者とNEXCOとが独自に共同企画した情報を広報用チラシに盛り込み（図-3）、土岐市観光周遊への取り組みにも広がっている。

渋滞対策の取組みのPDCAサイクルが確立され、一定の効果も確認できたことから、今後、地域が主体となった取組みへと移行していくことを想定している。H30GWでは市の広報誌に渋滞対策内容を掲載する（図-17）など、地域に向けたアピールも実施しており、徐々に地域主体である土岐市が取組みを主導する体制へ移行しており、渋滞対策への環境が醸成されつつある。

今後も、地域に根ざした渋滞対策として地域活性化と渋滞緩和の両立を目指し、引き続き、関係者間の連携を深めながら、この取組みが継続的に地域貢献がなされていくことを望んでいる。

謝辞：最後に、本取組にあたって、現地での対応にご尽力いただいている、関係機関、自治体、民間事業者の方々に感謝の意をここに表します。

以上