

(一部改正案)

## 愛知県道路交通渋滞対策推進協議会規約

(名 称)

第1条 本協議会は、「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」(以下「協議会」という)と称する。

(目 的)

第2条 協議会は、道路管理者と公安委員会及び、運輸局の協力のもと愛知県内における道路交通渋滞を解消し、円滑な道路交通の確保に寄与することを目的とする。

(組 織)

第3条 協議会は、国土交通省中部地方整備局、国土交通省中部運輸局、愛知県警察本部、愛知県、名古屋市、名古屋高速道路公社、愛知県道路公社、中日本高速道路株式会社、愛知県トラック協会、愛知県バス協会、愛知県タクシー協会、名古屋タクシー協会により構成し、その構成員は別表1に示すとおりとする。

2. 会長が必要と認めるときは、構成員以外の者の出席を求めることができる。
3. 第2条の目的を達成するため、会長が必要と認めるときは、ワーキング部会を設置、解散することができる。

(所掌事項)

第4条 協議会は第2条の目的を達成するため、次の事項について意見交換、調整を行う。

(交通集中による渋滞に対する施策)

- 1). 交通容量の拡大に関する施策
- 2). 交通需要マネジメントに関する施策

(工事による渋滞に対する施策)

- 3). 幹線道路の工事規制マネジメントに関する施策

(その他)

- 4). 第2条の目的を達成するために必要な事項

(協議会の招集・運営・進行)

第5条 協議会には会長を置き、会長は国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所長とする。

2. 会長は、協議会を総括し協議会を招集する。
3. 協議会の運営・進行は会長がこれにあたることとする。

(ワーキング部会等)

第6条 第4条に規定する事項について調査及び調整を行うため、協議会に次の各号の検討部会及びワーキング部会(以下「ワーキング部会等」という)を置く。

- (1) 名古屋二環エリアワーキング部会
- (2) 一宮エリアワーキング部会
- (3) 小牧・犬山エリアワーキング部会
- (4) 西知多エリアワーキング部会
- (5) 半田・衣浦エリアワーキング部会
- (6) 知多・刈谷エリアワーキング部会

- (7) 豊田エリアワーキング部会
- (8) 岡崎エリアワーキング部会
- (9) 三河港エリアワーキング部会
- (10) 愛知県災害時交通マネジメント検討部会

2. ワーキング部会等の部会長は、別表2のとおりとする。
3. ワーキング部会等は、関係団体等から部会長が指名する職員等で組織する。但し、必要に応じ関係者の出席を求めることができるものとする。
4. 第5条の規定はワーキング部会等の会議に準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「ワーキング部会等」、「会長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。
5. 第4条に規定する事項について調査及び調整を行うにあたり、各部会長がワーキング部会等の合同開催を効率的と認めた場合、ワーキング部会等を合同で開催することができるものとする。

#### (事務局)

第7条 協議会の設置に関わる事務を遂行するため事務局を置く。

2. 事務局の構成は、名古屋国道事務所計画課、愛知県警察本部交通規制課、愛知県建設局道路建設課、及び名古屋市緑政土木局道路建設課とする。また、ワーキング部会等の事務局は、別表2のとおりとする。
3. 事務局は、会議の円滑なる運営にあたるとともに、議事録を整理することとする。
4. ワーキング部会等を合同で開催する場合の事務局は、各ワーキング部会等の事務局がそのままあたるものとする。

#### (その他)

第8条 本規約に規定されていない事項については、協議会に諮り決定することとする。

#### (付 則)

1. この規約は、平成5年6月18日から施行する。
2. 名古屋周辺道路交通渋滞対策協議会(昭和63年5月16日)、名古屋周辺道路交通円滑化対策連絡会義(昭和63年11月29日)、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会(平成2年12月5日)、愛知県道路交通円滑化対策連絡会議(平成2年12月5日)は廃止する。
3. 平成5年9月7日一部改正
4. 平成6年8月25日一部改正
5. 平成15年11月5日一部改正
6. 平成17年3月14日一部改正
7. 平成17年11月17日一部改正
8. 平成18年1月30日一部改正
9. 平成24年6月27日一部改正
10. 平成25年5月16日一部改正
11. 平成27年9月30日一部改正
12. 平成28年7月28日一部改正
13. 平成29年7月27日一部改正
14. 平成30年7月30日一部改正

15. 令和元年 8 月 1 日一部改正

16. 令和 2 年○月○日一部改正

## 愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

## 構成員

区分	所属機関	所属部署および役職
会長	国土交通省 中部地方整備局	名古屋国道事務所長
委員	国土交通省 中部地方整備局	企画部 広域計画課長 建政部 都市整備課長 道路部 道路計画課長 道路部 地域道路課長 道路部 交通対策課長 道路部 道路管理課長 愛知国道事務所長 名四国道事務所長
	国土交通省中部運輸局	交通政策部 計画調整官 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官
	愛知県警察本部	交通部参事官兼交通総務課長 交通規制課長
	愛知県	都市整備局 交通対策課長 都市整備局 都市基盤部 都市計画課長 都市整備局 都市基盤部 都市整備課長 建設局 道路維持課長 建設局 道路建設課長
	名古屋市	緑政土木局 道路管理課長 緑政土木局 道路維持課長 緑政土木局 道路建設課長 住宅都市局 交通企画課長 住宅都市局 街路計画課長
	名古屋高速道路公社	経営企画部 <del>長</del> 企画課長
	愛知県道路公社	事業部 <del>長</del> 事業課長
	中日本高速道路株式会社 名古屋支社	総務企画部 企画調整課長 保全・サービス事業部 交通技術課長
	愛知県トラック協会	専務理事
	愛知県バス協会	専務理事
	愛知県タクシー協会	専務理事
	名古屋タクシー協会	常務理事

## 愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

## 【ワーキング部会等】

番号	部会名	部会長（幹事）	事務局
1	名古屋二環エリアワーキング部会	国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所 副所長	計画課
2	一宮エリアワーキング部会	国土交通省 中部地方整備局 愛知国道事務所 副所長	計画課
3	小牧・犬山エリアワーキング部会	国土交通省 中部地方整備局 愛知国道事務所 副所長	計画課
4	西知多エリアワーキング部会	国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 副所長	計画課
5	半田・衣浦エリアワーキング部会	愛知県 建設局 道路建設課主幹	道路建設課
6	知立・刈谷エリアワーキング部会	国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所 副所長	計画課
7	豊田エリアワーキング部会	国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 副所長	計画課
8	岡崎エリアワーキング部会	国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所 副所長	計画課
9	三河港エリアワーキング部会	国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 副所長	計画課
10	愛知県災害時交通マネジメント 検討部会	〇〇〇	計画課

# 令和元年度 第2回 愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

---

## 【目次】

- |                      |    |
|----------------------|----|
| 1. これまでの取り組み経緯       | 1  |
| 2. 今年度実施の主な取り組み      | 4  |
| 3. 来年度の主な取り組み予定      | 11 |
| 4. 道路利用者団体との連携強化     | 19 |
| 5. 主要渋滞箇所の新たな評価手法（案） | 25 |

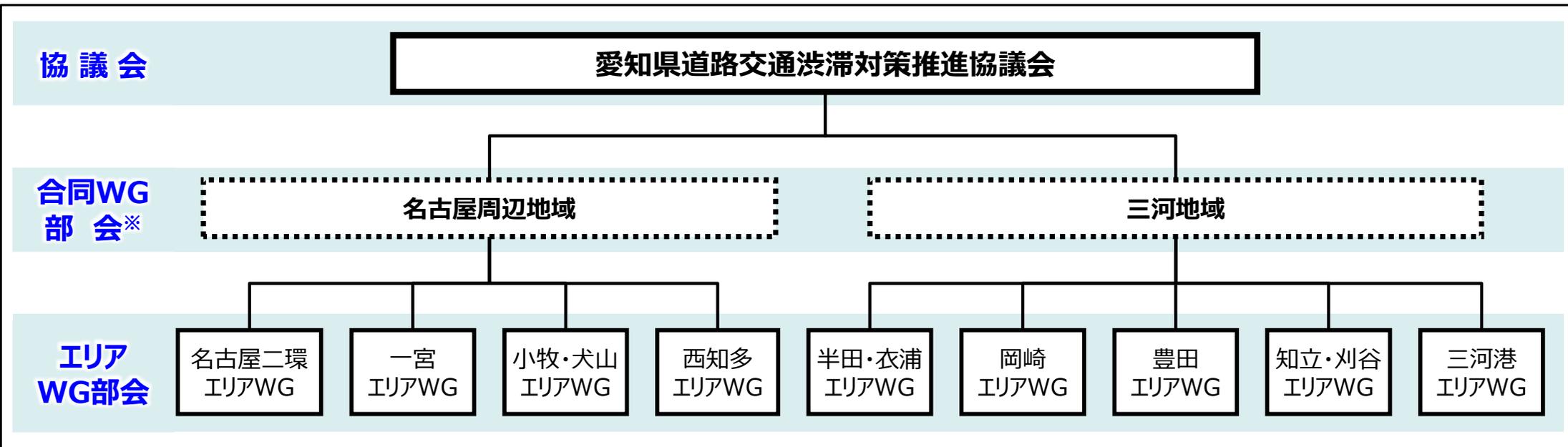
# 1. これまでの取り組み経緯

---

# 1. これまでの取り組み経緯

## (1) 検討体制

- エリアワーキング部会において、エリアの交通課題に対する検討を進め、渋滞対策推進協議会に検討状況及び結果を報告



※合同WG部会は、必要に応じて開催

### ■ エリア別の主要渋滞箇所数

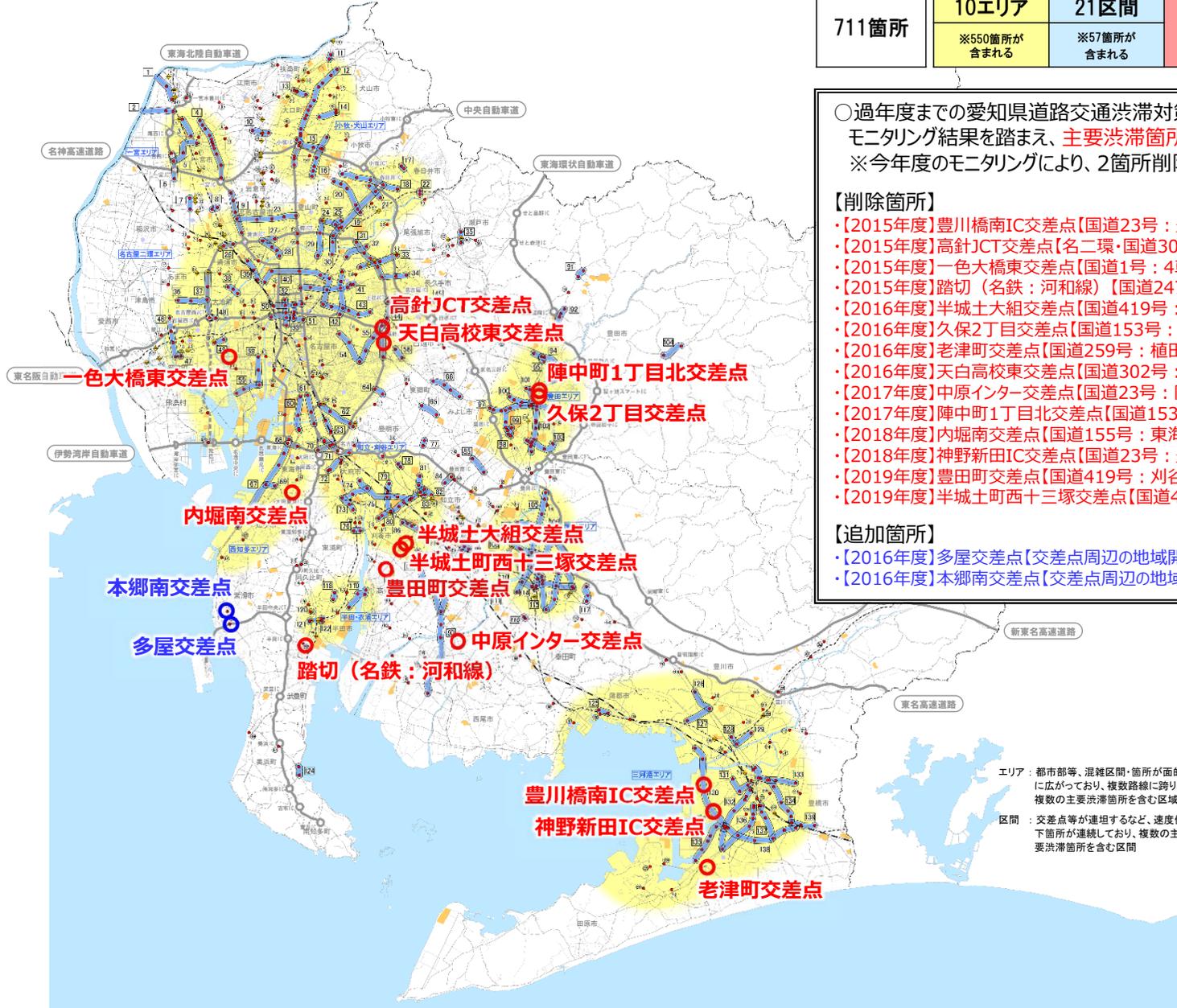
合同WG部会	名古屋周辺地域				三河地域					名古屋周辺地域 三河地域	合計
	エリアWG部会	名古屋二環	一宮	小牧・犬山	西知多	半田・衣浦	岡崎	豊田	知立・刈谷	三河港	
<b>主要渋滞箇所数</b>											
選定時 (2012年度)	217	23	43	14	20	60	49	51	86	160	723
現在 (2019年度)	214 (-3)	23	43	13 (-1)	19 (-1)	60	47 (-2)	48 (-3)	83 (-3)	161 (+1)	711 (-12)

※エリア部会に含まれていない主要渋滞箇所 (160箇所) は、近接するエリアで交通状況の確認・対策内容を検討

# 1. これまでの取り組み経緯

## (2) 地域の主要渋滞箇所（一般道）

愛知県 地域の主要渋滞箇所図（一般道）



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
711箇所	10エリア ※550箇所が含まれる	21区間 ※57箇所が含まれる	104箇所

○過年度までの愛知県道路交通渋滞対策推進協議会における交通状況のモニタリング結果を踏まえ、**主要渋滞箇所の削除（14箇所）**、**追加（2箇所）**  
※今年度のモニタリングにより、2箇所削除

### 【削除箇所】

- ・[2015年度]豊橋橋南IC交差点【国道23号：豊橋バイパス4車線化事業】
- ・[2015年度]高針JCT交差点【名二環・国道302号：開通】
- ・[2015年度]一色大橋東交差点【国道1号：4車線拡幅事業】
- ・[2015年度]踏切（名鉄：河和線）【国道247号踏切除却事業】
- ・[2016年度]半城土大組交差点【国道419号：刈谷拡幅事業（4車線化）】
- ・[2016年度]久保2丁目交差点【国道153号：陣中拡幅事業（4車線化）】
- ・[2016年度]老津町交差点【国道259号：植田バイパス：開通】
- ・[2016年度]天白高校東交差点【国道302号：供用】
- ・[2017年度]中原インター交差点【国道23号：岡崎バイパス4車線化事業】
- ・[2017年度]陣中町1丁目北交差点【国道153号：陣中拡幅事業（4車線化）】
- ・[2018年度]内堀南交差点【国道155号：東海拡幅事業（4車線化）】
- ・[2018年度]神野新田IC交差点【国道23号：豊橋バイパス4車線化事業】
- ・[2019年度]豊田町交差点【国道419号：刈谷高浜拡幅事業（4車線化）】
- ・[2019年度]半城土町西十三塚交差点【国道419号：刈谷・刈谷高浜拡幅事業（4車線化）】

### 【追加箇所】

- ・[2016年度]多屋交差点【交差点周辺の地域開発】
- ・[2016年度]本郷南交差点【交差点周辺の地域開発】

**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
- 一般国道以上
- 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：交差点等が連担するなど、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

## **2. 今年度実施の主な取り組み**

---

# 2. 今年度実施の主な取り組み

## (1) 2013年度～2019年度実施の主な対策 (名古屋周辺地域)



### ・総合対策等

※ (主) : 主要地方道、(一) : 一般県道、(都) : 都市計画道路

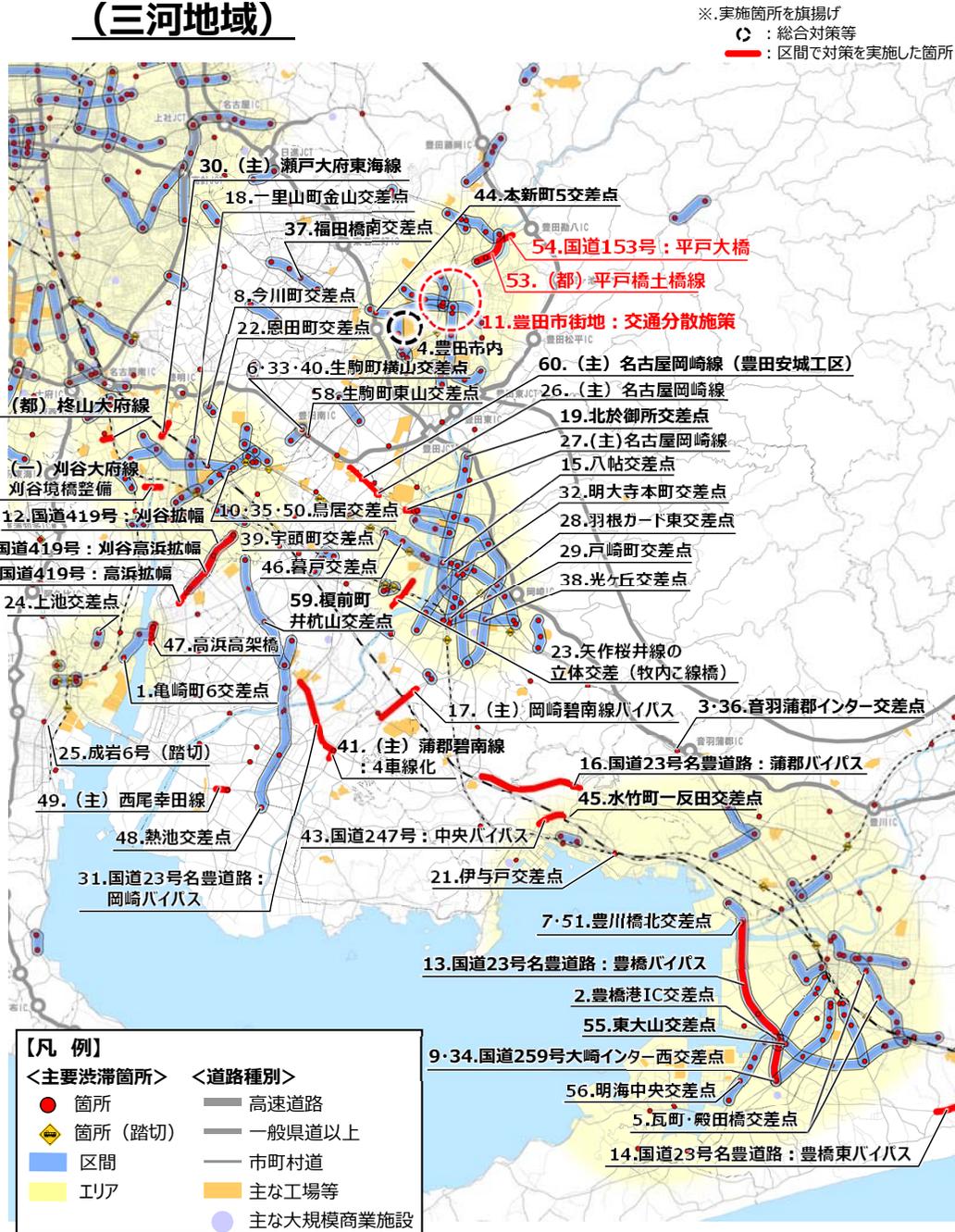
No	実施時期	対策内容	実施主体	エリア
1	2014年 11月～	犬山城周辺における交通分散を図る情報提供	犬山市	小牧・犬山エリア
2	" 12月22日	桜井東交差点 信号現示改良 (南北方向に右折矢印を設置)	愛知県警察	小牧・犬山エリア
3	2015年 7月	「一宮七夕まつり」の無料シャトルバス運行や情報提供による渋滞緩和	一宮市	一宮エリア
4	2016年 7月	一宮市役所での「スタイル勤務」の実施	一宮市	一宮エリア
5	" 8月～	国道155号 : 看板案内等による交通分散誘導	一宮市	一宮エリア

### ・道路整備等

No	実施時期	対策内容	実施主体	エリア
6	2013年 10月	(一) 齊藤羽黒線 : 柏森辻田交差点 交差点改良	愛知県	小牧・犬山エリア
7	2014年 3月	国道1号下之一色地区 : 4車線化 (高杉町交差点～下之一色交差点)	国土交通省	名古屋二環エリア
8	2015年 3月20日	国道19号桜通 : 自転車レーンの整備 (桜通大津～高岳交差点間)	国土交通省 愛知県警察	名古屋二環エリア
9	" 3月20日	(都) 春日井稲沢線 現道拡幅	稲沢市	名古屋二環エリア
10	2016年 1月	(一) 若宮江南線 : 秋田3丁目交差点 停止指導線設置	愛知県・愛知県警察	小牧・犬山エリア
11	" 2月	県道給父清須線×市道 (大矢交差点) : 右折帯の整備・現道拡幅	稲沢市	名古屋二環エリア
12	" 3月 5日	国道1号 : 下之一色地区 4車線化 (下之一色交差点～権野交差点)	国土交通省	名古屋二環エリア
13	" 3月23日	国道302号勝川IC周辺 : 車線運用の改良 (勝川町4交差点・勝川町4東交差点)	国土交通省	名古屋二環エリア
14	" 3月29日	(主) 春日井一宮線 : 町屋町交差点 交差点改良	愛知県	名古屋二環エリア
15	" 4月 3日	国道41号 : 村中交差点車線運用変更	国土交通省	小牧・犬山エリア
16	" 8月	(一) 給父清須線 : 方領東交差点 交差点改良	愛知県	名古屋二環エリア
17	" 11月	国道23号 : 十一屋・宝神交差点 ラバーポール撤去	国土交通省	名古屋二環エリア
18	2017年 1月27日	国道155号 : 東海拡幅 4車線拡幅	愛知県	西知多エリア
19	" 2月 1日	国道41号 : 名濃バイパス 北行き3車線化 (部分開通)	国土交通省	小牧・犬山エリア
20	" 2月14日	(一) 名古屋一宮線 : 音羽3丁目交差点 交差点改良	愛知県	一宮エリア
21	" 3月30日	(都) 北島藤島線 : 街路改良事業	岩倉市	小牧・犬山エリア
22	" 3月30日	(主) 名古屋岡崎線 : 暫定開通	愛知県・名古屋市	名古屋二環エリア
23	" 6月30日	(主) 名古屋蟹江弥富線 : 川並交差点 右折車線設置	愛知県	名古屋二環エリア
24	" 11月 20日	国道155号 : 富士3丁目交差点 車線運用の変更	愛知県・愛知県警察	一宮エリア
25	2018年 2月18日	国道41号 : 名濃バイパス 南行き3車線化 (部分開通)	国土交通省	小牧・犬山エリア
26	" 3月24日	東名高速道路 : 守山スマートIC 供用	名古屋市 NEXCO中日本	名古屋二環エリア
27	" 5月25日	(都) 万場藤前線と近鉄名古屋線との立体交差事業	名古屋市	名古屋二環エリア
28	" 9月16日	(都) 椿町線及び笹島線 : 整備	名古屋市	名古屋二環エリア
29	" 10月 1日	(都) 志段味水野線 整備	名古屋市	名古屋二環エリア
30	" 10月	国道23号 : 十一屋・宝神交差点 右折レーン延伸・迂回促進看板	国土交通省	名古屋二環エリア
31	" 11月	国道155号 : 自才前交差点 右折車線の整備 (小牧市道)	愛知県・小牧市	小牧・犬山エリア
32	" 12月	国道22号 : 康生通2交差点 第2右折車線の延伸	国土交通省	名古屋二環エリア
33	2019年 2月	(主) 江南関線 : 愛岐大橋南交差点 右折指導線の設置	愛知県	小牧・犬山エリア
34	" 3月	国道22号 : 両郷町交差点 左折車線の延伸	国土交通省	一宮エリア
35	" 7月	国道41号 : 名濃バイパス 6車線化 (部分開通)	国土交通省	小牧・犬山エリア
36	" 12月10日	(主) 名古屋長久手線 : 末盛通2交差点 右折車線の延伸	名古屋市	名古屋二環エリア
37	2020年 1月	国道23号 : 丹後通交差点 右折レーン延伸	国土交通省	名古屋二環エリア
38	" 3月	(都) 名古屋岐阜線 整備	愛知県	名古屋二環エリア
39	" 3月	小牧市之久田線新設改良事業・間々池3号線交差点改良事業	小牧市	小牧・犬山エリア
40	" 3月	国道155号 : 東海拡幅 (横須賀小学校北交差点～横須賀高校北西交差点)	愛知県	西知多エリア

# 2. 今年度実施の主な取り組み

## (1) 2013年度～2019年度実施の主な対策 (三河地域)



### ・総合対策等

※ (主) : 主要地方道、(一) : 一般県道、(都) : 都市計画道路

No	実施時期	対策内容	実施主体	エリア
1	2013年 12月10日	国道247号: 亀崎町6交差点 信号現示変更	愛知県警察	半田・衣浦エリア
2	2015年 2月24日	国道23号: 豊橋港IC交差点 信号現示変更	愛知県警察	三河港エリア
3	" 3月26日	国道1号: 音羽蒲郡インター交差点 交通状況の情報提供	愛知県警察	三河港エリア
4	" 7月～9月	豊田市街地への案内標識 (路面標識・案内看板) を改善	国土交通省・愛知県・NEXCO・豊田市	豊田エリア
5	" 10月26日	国道1号: 瓦町・殿田橋交差点 信号現示見直し	愛知県警察	三河港エリア
6	2016年 3月	国道419号: 生駒町横山交差点 信号現示見直し	愛知県警察	豊田エリア
7	" 3月	国道23号: 名豊道路 豊川橋北交差点 信号現示見直し	愛知県警察	豊田エリア
8	" 10月17日～28日	国道1号: 今川町交差点における時間分散を促す情報提供	国土交通省	知立・刈谷エリア
9	" 12月	国道259号: 大崎インター西交差点 信号現示見直し	愛知県警察	三河港エリア
10	2017年11月～2018年2月	国道23号: 上重原IC (鳥居交差点) 迂回誘導看板の設置	国土交通省	知立・刈谷エリア
11	2019年 9月～10月	豊田市街地: 交通情報の提供による交通分散施策	豊田市	豊田エリア

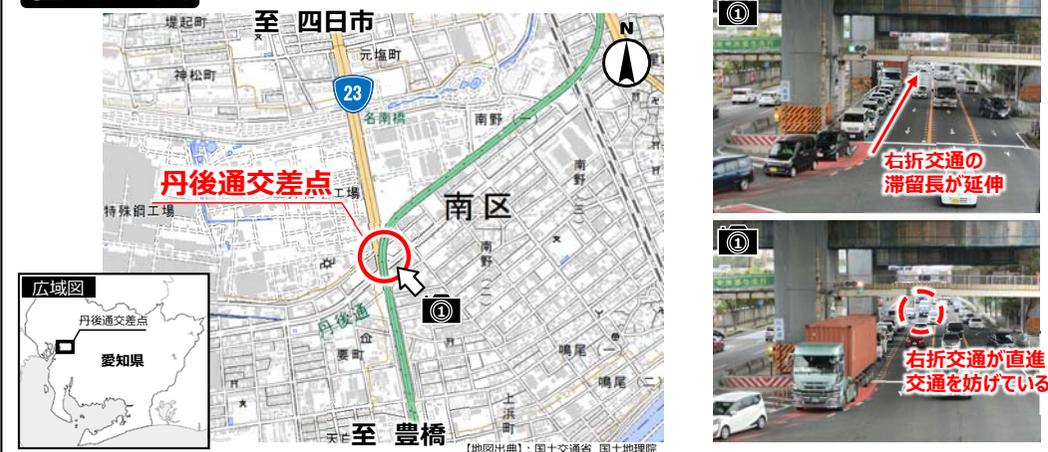
### ・道路整備等

No	開通時期	対策内容	実施主体	エリア
12	2013年 6月	国道419号: 刈谷拡幅 [刈谷市松栄町3丁目～刈谷市小垣江町]	愛知県	知立・刈谷エリア
13	" 6月16日	国道23号: 名豊道路 豊橋バイパス4車線化	国土交通省	三河港エリア
14	" 6月23日	国道23号: 名豊道路 豊橋東バイパス開通	国土交通省	三河港エリア
15	" 7月 5日	国道1号: 八帖交差点 右折2車線化	国土交通省	岡崎エリア
16	2014年 3月23日	国道23号: 名豊道路 蒲郡バイパス開通	国土交通省	三河港エリア
17	" 3月28日	(主) 岡崎碧南線 バイパス整備	愛知県	岡崎エリア
18	" 5月30日	(主) 豊田知立線: 一里山町金山交差点 交差点改良	愛知県	知立・刈谷エリア
19	" 6月	国道248号: 北於御所交差点 交差点改良	岡崎市	岡崎エリア
20	" 11月15日	(一) 刈谷大府線 刈谷境橋整備 [熊野町6丁目～森岡工業団地南]	愛知県	知立・刈谷エリア
21	" 12月 5日	国道247号: 伊与戸交差点 交差点改良	愛知県	三河港エリア
22	2015年 1～2月	国道155号: 恩田町交差点 交差点改良	愛知県	知立・刈谷エリア
23	" 2月15日	(都) 矢作桜井線 立体交差 (牧内線橋)	岡崎市	岡崎エリア
24	" 2月27日	(一) 半田東浦線 上池交差点 交差点改良	愛知県	半田・衣浦エリア
25	" 2月27日	国道247号: 成岩6号 踏切除去事業	愛知県	半田・衣浦エリア
26	" 3月	(主) 名古屋岡崎線 2車拡幅 [橋目町御小西～里町春斗山]	愛知県	岡崎エリア
27	" 5月7日	(主) 名古屋岡崎線 2車拡幅 [小針町南～北野小学校南]	愛知県	岡崎エリア
28	" 5月	(主) 岡崎刈谷線: 羽根カド東交差点 交差点改良	愛知県	岡崎エリア
29	" 7月	(主) 岡崎刈谷線: 戸崎町交差点 交差点改良	愛知県	岡崎エリア
30	" 8月	(主) 瀬戸大府東海線 4車線化 [北崎交差点～横根町後田交差点]	愛知県	知立・刈谷エリア
31	2016年 2月26日	国道23号: 名豊道路 岡崎バイパス (4車線化)	国土交通省	岡崎エリア
32	" 3月	(一) 岡崎幸田線: 明大寺本町交差点 交差点改良	愛知県	岡崎エリア
33	" 6月	(主) 名古屋岡崎線: 生駒町横山交差点 車線増設	愛知県	豊田エリア
34	" 8月	国道259号: 大崎インター西交差点 車線増設	愛知県	三河港エリア
35	2017年 2月	(主) 知立東浦線: 鳥居交差点 左折車線の設置	愛知県	知立・刈谷エリア
36	" 2月	国道1号: 音羽蒲郡インター交差点 右折車線増設	愛知県	三河港エリア
37	" 2月	国道153号: 福田橋南交差点 右折車線延伸	国土交通省	豊田エリア
38	" 3月	(主) 岡崎環状線: 光ヶ丘交差点 交差点改良	愛知県	岡崎エリア
39	" 9月	国道1号: 宇頭町交差点 右折滞留長の延伸	国土交通省	岡崎エリア
40	" 9月	(主) 名古屋岡崎線: 生駒町横山交差点 右折専用車線延伸	愛知県	豊田エリア
41	" 10月	(一) 蒲郡碧南線 4車線化 [西尾東IC～西尾東IC南]	愛知県	知立・刈谷エリア
42	" 11月	国道419号: 刈谷高浜拡幅 4車線化	愛知県	知立・刈谷エリア
43	" 11月	国道247号: 中央バイパス 全線開通	愛知県	三河港エリア
44	" 12月	(一) 宮上知立線: 本新町5交差点 交差点改良	愛知県	豊田エリア
45	2018年 1月	国道247号: 水竹町一反田交差点 右折車線延伸	愛知県	三河港エリア
46	" 2月	国道1号: 暮戸交差点 右折車線延伸	国土交通省	岡崎エリア
47	" 3月24日	国道419号: 衣浦大橋周辺渋滞対策事業 高浜高架橋整備	愛知県	半田・衣浦エリア
48	" 4月	(主) 豊田一色線: 熱池町交差点 交差点改良	愛知県	岡崎エリア
49	" 5月	(主) 西尾幸田線 4車線化 [上矢田南交差点]	愛知県	岡崎エリア
50	" 10月	国道23号: 上重原ICオランプ (鳥居交差点) 交差点改良	国土交通省	知立・刈谷エリア
51	" 11月	国道23号: 豊川橋北交差点 交差点改良	国土交通省	三河港エリア
52	2019年 1月	国道419号: 高浜拡幅 4車線化 (吉浜小学校東～神明町)	愛知県	知立・刈谷エリア
53	" 3月18日	(都) 平戸橋土橋線 (荒井町～平戸橋間) 供用	豊田市	豊田エリア
54	" 6月 8日	国道153号: 平戸大橋 開通	国土交通省	豊田エリア
55	" 7月25日	県道31号: 東大山交差点 左折1.5車線化	愛知県	三河港エリア
56	" 10月14日	豊橋市道 明海町25号線: 明海中央交差点 車線運用の見直し	豊橋市	三河港エリア
57	" 12月	(都) 終山大府線 整備	大府市	知立・刈谷エリア
58	2020年 3月	(主) 名古屋岡崎線: 生駒町東山交差点 車線増設	愛知県	豊田エリア
59	" 3月	(主) 安城碧南線: 榎前町井杭山交差点 左折車線の設置	愛知県	知立・刈谷エリア
60	" 3月	(主) 名古屋岡崎線 (豊田安城工区) 整備	愛知県	岡崎エリア

## (2) 国道23号：丹後通交差点 右折車線長の延伸（実施主体：国土交通省）

- 国道23号：丹後通交差点（上り方向）では、右折交通の直進阻害による渋滞発生を抑制するため、右折車線長を延伸
- 対策前後において、捌け交通量に大きな変化は観測されていないが、滞留長・渋滞長は短縮していることを確認（調査結果）。今後も、ETC2.0データを活用し、継続的に交通状況をモニタリングし、対策効果を確認する。

### 位置図

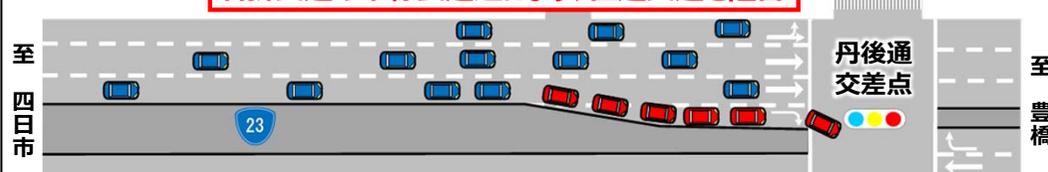


### 対策概要

・ 国道23号（上り方向）について、右折車線長を110[m]⇒130[m]に20[m]延伸し、右折車線長を超過した直進阻害の解消を図る。（2019年度実施予定）

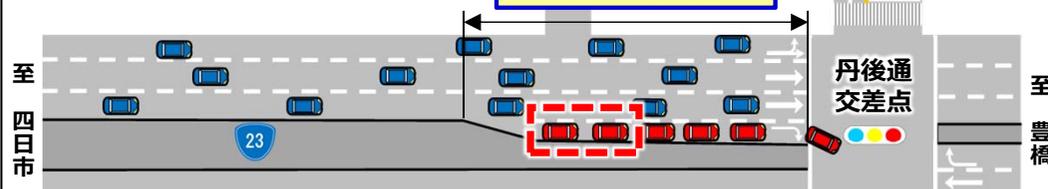
#### ■ 対策前

右折交通の車線長超過により、直進交通を阻害



#### ■ 対策後

右折車線長の延伸  
110m→約130m

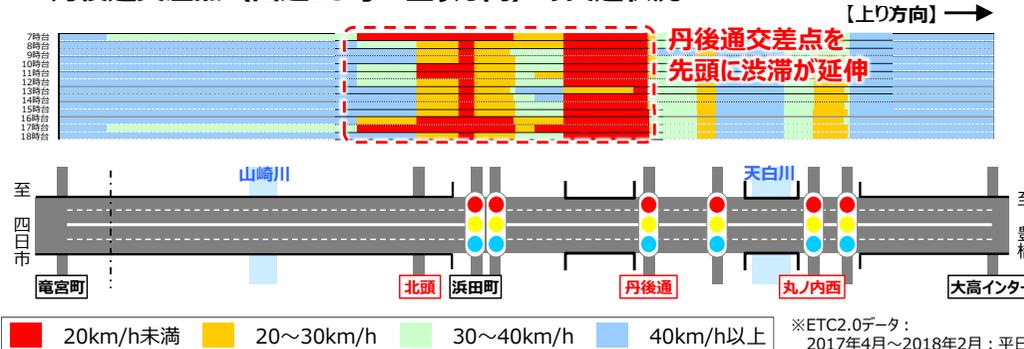


### 整備効果

#### 【交通課題】

・ 国道23号（上り）：丹後通交差点では、昼間12時間において交差点を先頭とした速度低下が発生。

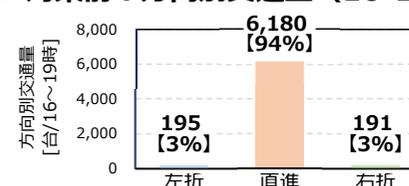
#### ■ 丹後通交差点（国道23号：上り方向）の交通状況



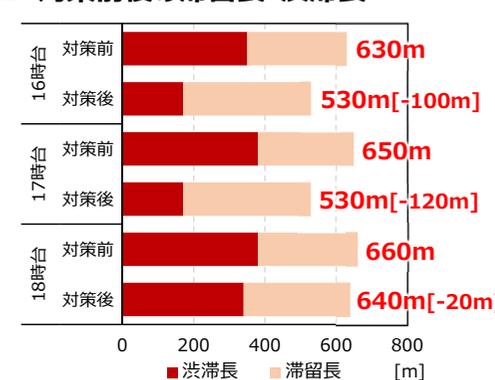
#### 【整備効果】

・ 対策前後において、国道23号（上り）方向における捌け交通量は同様であるが、滞留長・渋滞長は短縮しており、継続的に交通状況をモニタリングし、対策効果を確認

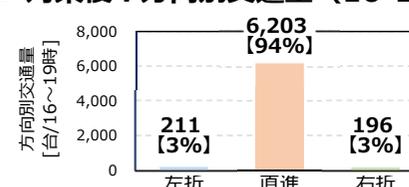
#### ■ 対策前：方向別交通量（16-19時）



#### ■ 対策前後の滞留長・渋滞長



#### ■ 対策後：方向別交通量（16-19時）



※交通量調査結果  
【対策前】2018年12月13日[木]、【対策後】2020年2月4日[木]

## (3) 豊田市街地：ラグビーワールドカップ2019来場者に向けた情報提供による交通分散施策（実施主体：国土交通省・豊田市）

- ラグビーワールドカップ2019™において、豊田スタジアムを会場として開催された3試合では、約36,000～40,000人が来場。
- 豊田スタジアムでの大規模イベント時は、市街地駐車場利用交通による渋滞、鉄道駅～会場間の歩行空間の混雑が課題。
- ラグビーワールドカップ2019™開催時における円滑な観客輸送の実現に向け、豊田スタジアムへの来場者に対し、来場時間の分散・交通手段変更の促進・最適な経路の案内等、道路交通情報を提供する特設サイトを設置。

### 対策概要

#### ■ 大会概要・TDM施策検討の背景



#### 《各試合概要》

試合開催日	開始時間	対戦カード	観客数
2019年9月23日	19:15	ウェールズ vs ジョージア	35,545人
2019年9月28日	18:45	南アフリカ vs ナミビア	36,449人
2019年10月5日	19:30	日本 vs サモア	39,695人
2019年10月12日	13:45	ニュージーランド vs イタリア	台風接近により中止

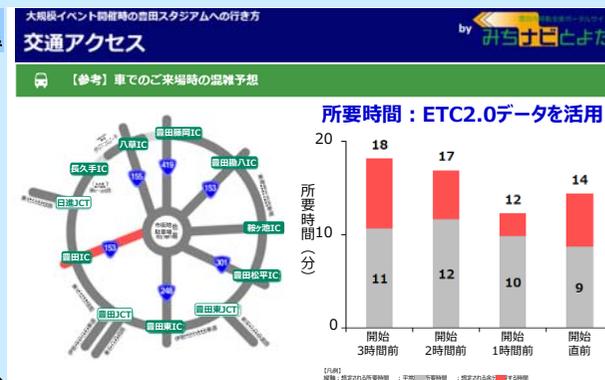
出典：国土地理院ウェブサイト 国土地理院（ベースマップ）を加工して作成

#### ■ TDM施策の実施

#### 施策内容 来場者向けの道路交通情報をまとめた特設サイトを設置

##### ① 来場手段の変更促進

- 過去の大型イベント開催時における市街地周辺や周辺高速ICから市街地までの混雑状況について、ETC2.0データを活用した所要時間を情報提供し、鉄道やパーク&バスライドでの来場を促す。



高速ICから市街地までの所要時間（例：豊田IC）

##### ② 最適な経路案内

- ・P&BR利用者に対し、臨時駐車場への推奨ICや経路を案内。
- ・推奨IC以外経路での一般道利用を抑制し、一般道の混雑緩和に期待。

##### ③ 来場時間の分散

- ・来場者の時間集中による混雑を避けるため、試合開始3時間前から1時間単位での所要時間を提供。
- ・来場者に混雑状況を踏まえた来場時間の検討を促す。

パーク&バスライド利用時のルート別所要時間情報  
※例）名古屋駅⇒豊田スタジアム



⇒特設サイト開設から約4,400件※の利用

※出典：特設サイトログデータ（2019.9.7～2019.10.12）

課題①

#### 市街地駐車場利用に伴う市街地の渋滞

- ・市街地駐車場利用交通の集中により駐車場周辺の細街路や幹線道路で渋滞が発生

- ・自動車での来場を抑制する必要がある
- ・自動車来場者に対し、適切な経路を案内する必要がある



課題②

#### 駅から会場までの歩行空間の混雑

- ・豊田スタジアムから鉄道駅までの最短アクセス経路上に位置する豊田大橋では、観客が集中し、歩行空間の混雑が発生
- ・また、鉄道駅では利用者の集中による混雑が発生

- ・来場時間・歩行経路の分散を図る必要がある



## (3) 豊田市街地：ラグビーワールドカップ2019来場者に向けた情報提供による交通分散施策（実施主体：国土交通省・豊田市）

- 日本戦では観客数の約77%を占める約30,700人が鉄道を利用したと推測。
- 日本戦では観客数の約12%を占める約4,700人がパーク&バスライドを利用。
- 駐車場利用率は過去イベントに比べ試合開始直前で低下しており、自家用車の利用抑制効果が発現。
- 過去の同規模大会に比べても、鉄道及びパークアンドバスライドへの転換（市街地への自家用車利用抑制）が促進された。

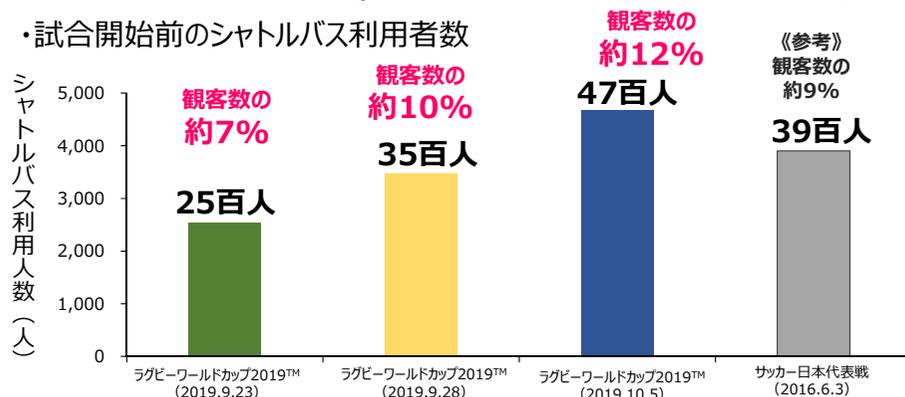
### 効果検証

#### ＜試合概要＞

開催日	開始時間	試合概要 ※いずれも豊田スタジアムで開催	観客数	TDM施策 実施状況
2019年 9月23日	19:15	ラグビーワールドカップ 2019™	ウェールズ vs ジョージア	実施
2019年 9月28日	18:45		南アフリカ vs ナミビア	
2019年 10月5日	19:30		日本 vs サモア	
《参考》 2016年 6月3日	19:40	サッカー日本代表戦	日本代表 vsブルガリア	P&BRを 実施

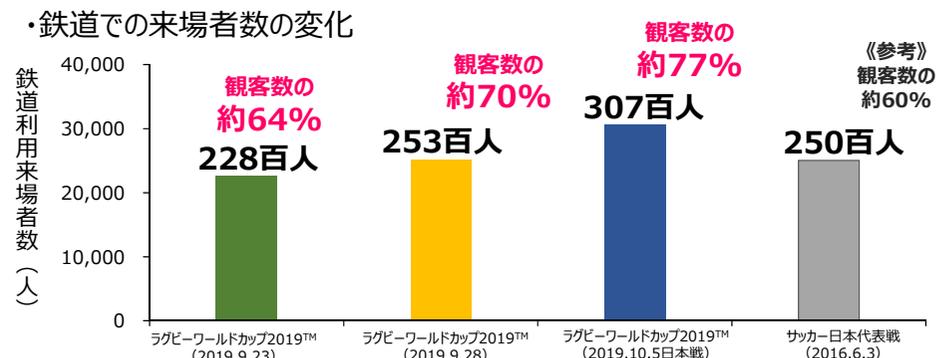
出典 公益財団法人 日本サッカー協会公式記録（2018年5月5日）  
ラグビーワールドカップ2019™公式サイト（2019年9月23日、9月28日、10月5日）  
豊田市提供データ・中部地整調査データ（2016年6月3日）

#### ＜パーク&バスライド＞ 過去の同規模イベント（サッカー日本代表戦）に比べ、10/5の日本戦ではP&BR利用率・利用者数ともに向上



出典：輸送実施報告書シャトルバス運行状況データ（愛知県豊田市）2019の3試合  
中部地方整備局調査データ（2016.6.3 日本代表戦）

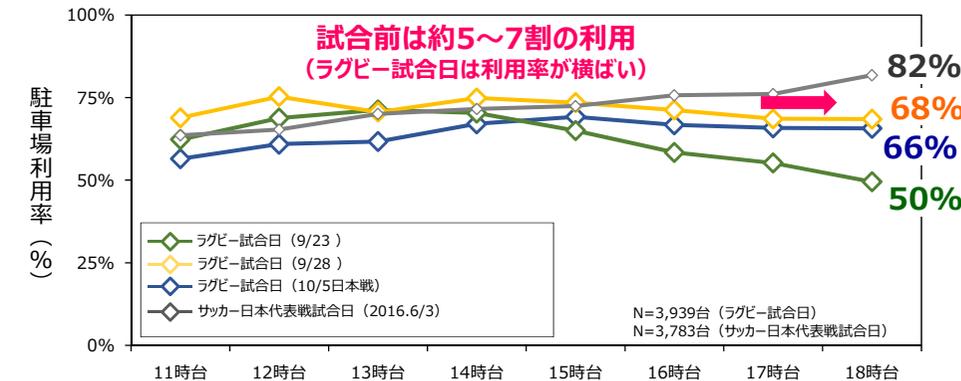
#### ＜鉄道＞ 過去の同規模イベント（サッカー日本代表戦）に比べ、鉄道利用率は向上



※愛知環状鉄道・新豊田駅、名古屋鉄道・豊田市駅集改札データ：2019.9.23,9.28,10.5（ラグビー-試合日）、2016.6.3（サッカー-日本代表戦日）  
来場者数は、試合開始日と平常時の同曜日の利用者数の差により推定

#### ＜自家用車（市街地駐車場）＞

#### ・試合開始前の市街地駐車場利用率 過去の同規模イベント（サッカー日本代表戦）に比べ、試合開始直前での利用率が低下



出典：みちなびとよた満空履歴情報データ（11～19時）  
※利用率：全駐車場（17箇所）の総収容車数に対する総在車台数の割合



### **3. 来年度の主な取り組み予定**

---

# 3. 来年度の主な取り組み予定

## (1) 今後の取り組み予定 (名古屋周辺地域)



### ・総合対策等

※(主):主要地方道、(一):一般県道、(都):都市計画道路

No	対策内容	実施主体	対策状況	エリア
1	かすがいシティバス事業:運行改善	春日井市	継続実施	名古屋二環エリア
2	大口町コミュニティバス事業:タイヤ改正	大口町	継続実施	小牧・犬山エリア
3	こまき巡回バス運行事業:タイヤ改正・停留所見直し	小牧市	継続実施	小牧・犬山エリア
4	国道19号:広報チラシ等による交通分散誘導	国土交通省	2019年度以降継続予定	名古屋二環エリア

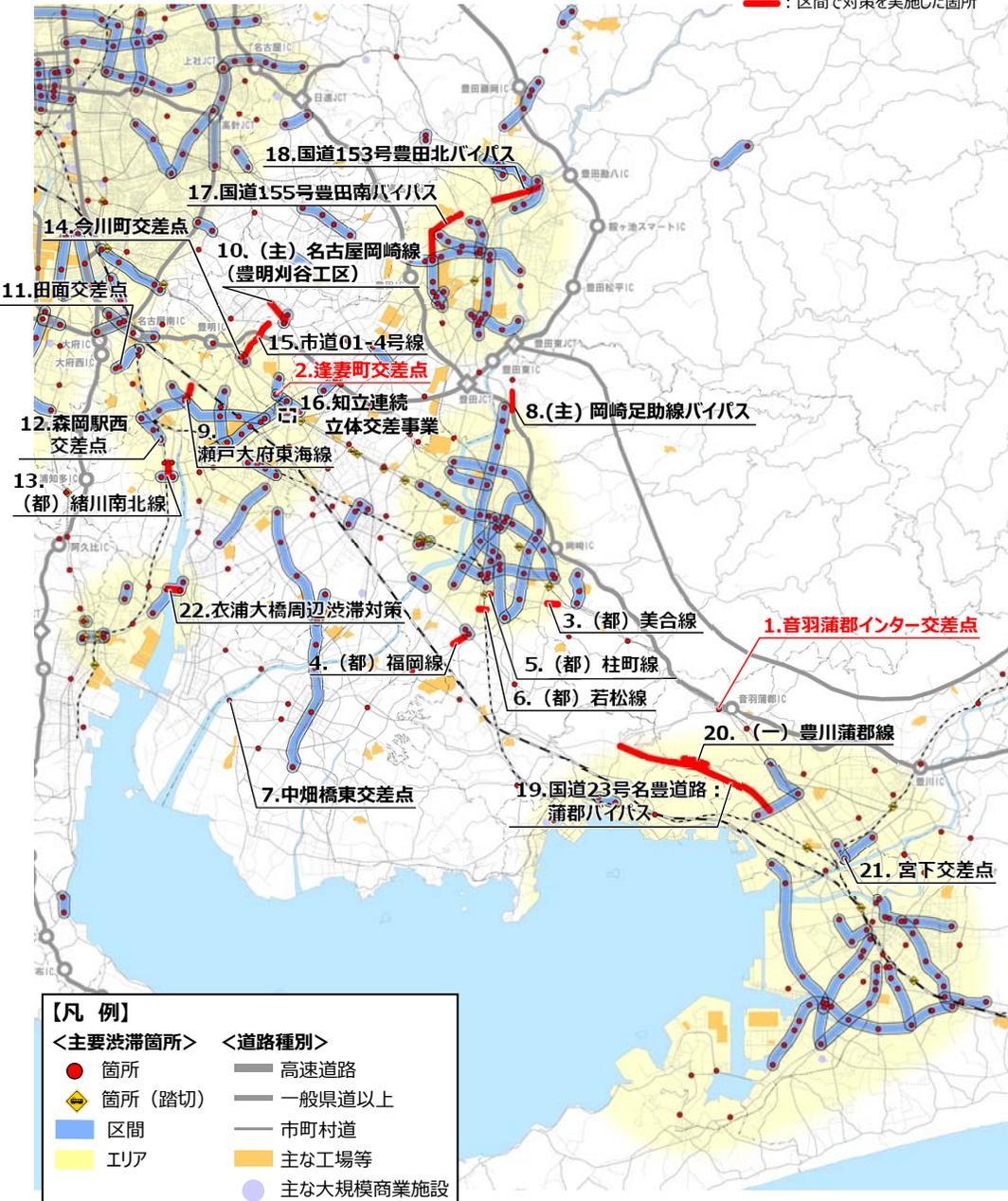
### ・道路整備等

No	対策内容	実施主体	対策状況	エリア
5	名古屋環状2号線事業(名古屋西JCT~飛島JCT[仮称])	国土交通省 NEXCO	2020年度完了予定	名古屋二環エリア
6	(都) 敷田大久伝線 整備	名古屋市	2020年度完了予定	名古屋二環エリア
7	(都) 桶狭間勅使線 整備	名古屋市	2020年度完了予定	名古屋二環エリア
8	(都) 大津町線 整備	名古屋市	2020年度完了予定	名古屋二環エリア
9	東海北陸自動車道 西尾張IC[仮称]	愛知県	2020年度完了予定	一宮エリア
10	名古屋環状2号線事業(一般部)	国土交通省	実施中	名古屋二環エリア
11	[代表]喜多山2号踏切 国道302号及び(都)守山本通線と名古屋鉄道瀬戸線との立体交差事業	国土交通省 名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
12	(一)西条清須線:碓目寺観音東交差点 右折車線の整備	愛知県	実施中	名古屋二環エリア
13	(都)名古屋津島線 整備	愛知県	実施中	名古屋二環エリア
14	(主)春日井各務原線 道路改良	愛知県	実施中	名古屋二環エリア
15	(主)名古屋豊田線:赤池2北交差点 右折車線の整備	愛知県	実施中	名古屋二環エリア
16	(都)戸田荒子線 整備	名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
17	(都)水主ヶ池線 整備	名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
18	(都)古鳴海停車場線 整備	名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
19	(一)名古屋犬山線:改良事業	名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
20	(都)山の手通線 整備	名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
21	岐阜稲沢線刈安賀1号踏切撤去事業	愛知県・一宮市	実施中	一宮エリア
22	(一)浅井清須線:西海道交差点 交差点改良	愛知県	実施中	一宮エリア
23	国道41号:名濃バイパス 6車線化	国土交通省	実施中	小牧・犬山エリア
24	(一)若宮江南線:秋田3丁目交差点 交差点改良	愛知県	実施中	小牧・犬山エリア
25	国道155号改良事業 小牧原交差点改良	愛知県	実施中	小牧・犬山エリア
26	名鉄犬山線布袋駅付近踏切除去事業	愛知県・江南市	実施中	小牧・犬山エリア
27	国道155号:自才前交差点 右折車線の整備(国道155号)	愛知県	実施中	小牧・犬山エリア
28	(一)齋藤羽黒線:上小口交差点 交差点改良事業	愛知県	実施中	小牧・犬山エリア
29	(一)扶桑各務原線 新愛岐道路(新愛岐大橋建設事業)	愛知県・岐阜県	実施中	小牧・犬山エリア
30	西知多道路(東海ジャンクション)	国土交通省	実施中	西知多エリア
31	西知多道路(青海IC~常滑JCT)	愛知県	実施中	西知多エリア
32	西知多道路(日長IC~青海IC)	愛知県	実施中	西知多エリア
33	国道155号:東海拡幅 4車線拡幅(高横須賀町交差点周辺)	愛知県	実施中	西知多エリア
34	(主)知多東浦線:長曾橋西交差点 右折車線設置	愛知県	実施中	西知多エリア

# 3. 来年度の主な取り組み予定

## (1) 今後の取り組み予定 (三河地域)

※実施箇所を旗揚げ  
 ◎：総合対策等  
 〓：区間で対策を実施した箇所



### ・道路整備等

※(主)：主要地方道、(一)：一般県道、(都)：都市計画道路

No	対策内容	実施主体	対策状況	エリア
1	国道1号：音羽蒲郡インター交差点 右折車線の延伸	国土交通省	2019年度完了	三河港エリア
2	国道1号：逢妻町交差点 右折車線の延伸	国土交通省	2019年度完了	知立・刈谷エリア
3	(都) 美合線 整備	愛知県	実施中	岡崎エリア
4	(都) 福岡線 整備	愛知県	実施中	岡崎エリア
5	(都) 柱町線 整備	岡崎市	実施中	岡崎エリア
6	(都) 若松線 整備	岡崎市	実施中	岡崎エリア
7	(一) 平坂福清水線：中畑橋東交差点 交差点改良	西尾市	実施中	岡崎エリア
8	(主) 岡崎足助線バイパス	愛知県	実施中	岡崎エリア
9	(主) 瀬戸大府東海線 4車線化	愛知県	実施中	知立・刈谷エリア
10	(主) 名古屋岡崎線(豊明刈谷工区) 整備	愛知県	実施中	知立・刈谷エリア
11	(一) 名和大府線：田面交差点 交差点改良	愛知県	実施中	知立・刈谷エリア
12	(主) 名古屋碧南線：森岡駅西交差点 右折レーン整備	愛知県	実施中	知立・刈谷エリア
13	(都) 緒川南北線 整備	東浦町	実施中	知立・刈谷エリア
14	国道1号：今川町交差点 交差点改良	刈谷市	実施中	知立・刈谷エリア
15	市道01-4号線(刈谷南北縦貫道路) 整備	刈谷市	実施中	知立・刈谷エリア
16	知立連続立体交差事業	愛知県	実施中	知立・刈谷エリア
17	国道155号：豊田南バイパス事業	国土交通省	実施中	豊田エリア
18	国道153号：豊田北バイパス事業	国土交通省	実施中	豊田エリア
19	国道23号：名豊道路事業 蒲郡バイパス	国土交通省	実施中	三河港エリア
20	(一) 豊川蒲郡線：(仮称)金野ICアクセス道路	愛知県	実施中	三河港エリア
21	国道1号：宮下交差点 立体交差	愛知県	実施中	三河港エリア
22	衣浦大橋周辺渋滞対策事業	愛知県	実施中	半田・衣浦エリア

# 3. 来年度の主な取り組み予定

利用者団体連携

【対策4：名古屋周辺地域】

名古屋二環エリア

## (2) 国道19号：広報チラシ等による交通分散誘導（実施主体：国土交通省）

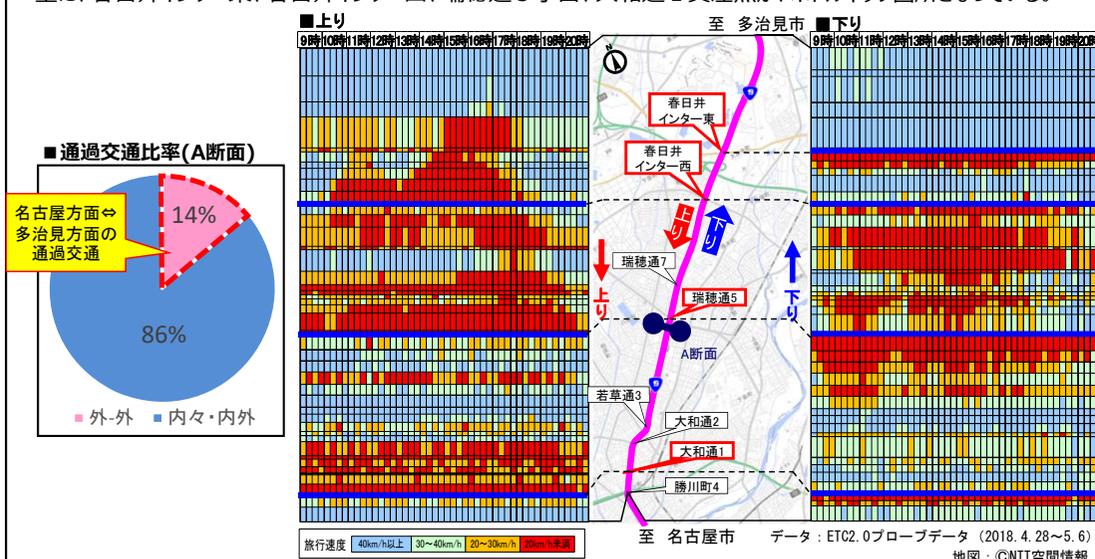
- 国道19号（瑞穂通5～春日井インター西）は、繁忙期において、終日、慢性的な渋滞が発生し、渋滞ランキングでワースト1。
- 渋滞対策として、「経路分散」や「時間分散」を促すような広報等によるソフト対策の検討を進めており、今年度の年未年始に、WEBモニターのみを対象とした対策を実験的に実施。
- 年未年始の対策結果を踏まえて、2020年度には本対策を実施予定。

### 位置図



### 現状の課題

- ・GW時の交通状況は、上下線において、終日、断続的に速度低下が発生。
- ・主に、春日井インター東、春日井インター西、瑞穂通5丁目、大和通1交差点が、ボトルネック箇所となっている。

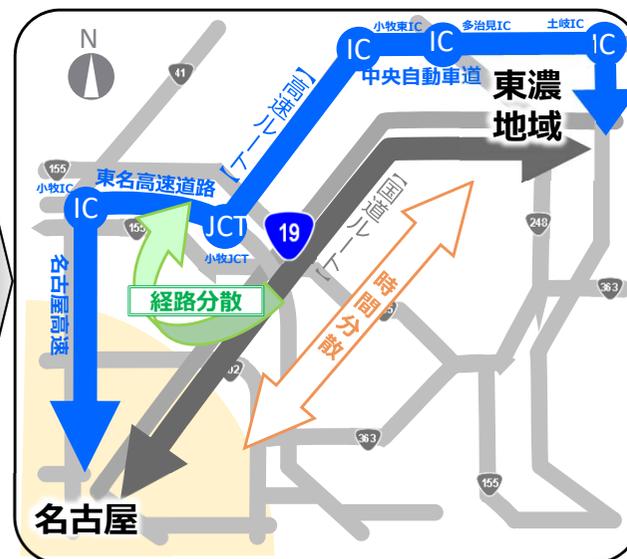


### 対策方針

#### ■ 国道19号（春日井地区）の交通特性

- 通過交通における利用状況の偏在
  - ⇒ 国道19号利用が約9割
  - 高速道路利用が約1割
- 高速道路へ転換する可能性のある交通が存在
  - ⇒ 国道19号を利用する交通のうち、通過交通は1割

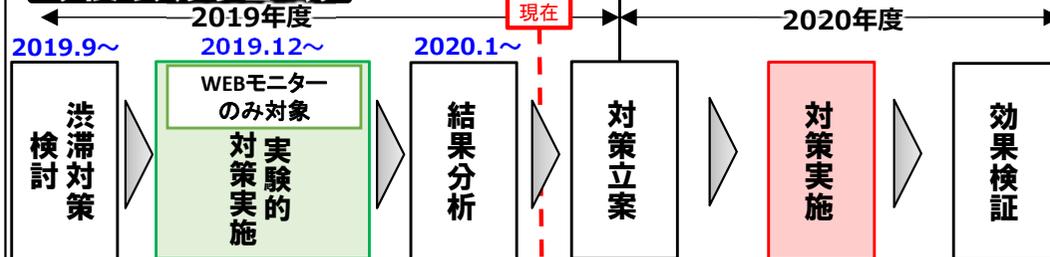
#### ■ 対策方針



#### ■ 対策の進め方

- 広報チラシや交通渋滞情報（リアルタイム・予測情報など）を活用しながら、「経路分散」や「時間分散」をドライバーに促す渋滞対策を検討

### 今後のスケジュール



## (2) 国道19号：広報チラシ等による交通分散誘導（実施主体：国土交通省）

- 年末年始に国道19号を利用する予定のあるWEBモニターを対象に、広報チラシ等の周知により行動変化を促す対策を実験的に実施
  - 【目的】広報チラシなどの交通情報を道路利用者に事前周知し、事後の行動変化の有無と、行動変化に有効と感じた交通情報の内容を調査
  - 【調査結果】・対象者の半数が高速道路への転換や時間帯変更などの行動変化を行った。  
・行動変化した利用者の約7割が「民間が発信するリアルタイム交通情報」が有効であると感じた。
- ⇒ 今後、広報チラシの改善・工夫を行い、「民間が発信するリアルタイム交通情報」の活用を促すなど、より効果的な渋滞対策を2020年度に実施予定

### アンケート調査結果（年末年始調査）

#### 概要

- ①WEBモニター調査：年末年始の国道19号の利用予定者を抽出し、広報チラシ・道路交通情報の周知 及び アンケートを実施。
- ②対象者（276名）：名古屋市 及び 東濃地域の在住者（東濃：多治見市、土岐市、瑞浪市、中津川市、恵那市）
- ③実施時期： 年末年始

#### 広報チラシ



国道19号の渋滞を回避するコツを紹介



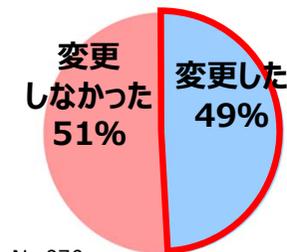
過年度の  
日別・時間別の  
交通情報を掲載

#### 交通情報サイト

- リアルタイム交通情報や高速渋滞予測情報も周知
- 民間が発信するリアルタイム交通情報 (google map、ナビタイムなど)
  - 高速道路交通予測情報 (NEXCO、名高速)
  - 国道のCCTV
  - 日本道路交通情報センター (JARTIC)

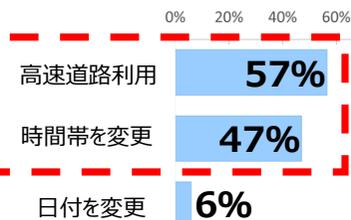
#### 行動変化の実態

広報チラシ等の確認による  
行動変化の有無



N=276

行動変化の内容

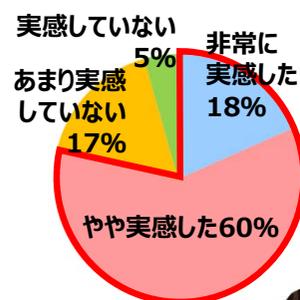


N=136 (複数回答可)

・広報チラシ等により交通情報を周知することで、  
国道19号利用者の行動変化が期待出来る

#### 渋滞回避の実態

行動変化した道路利用者の実感



N=136

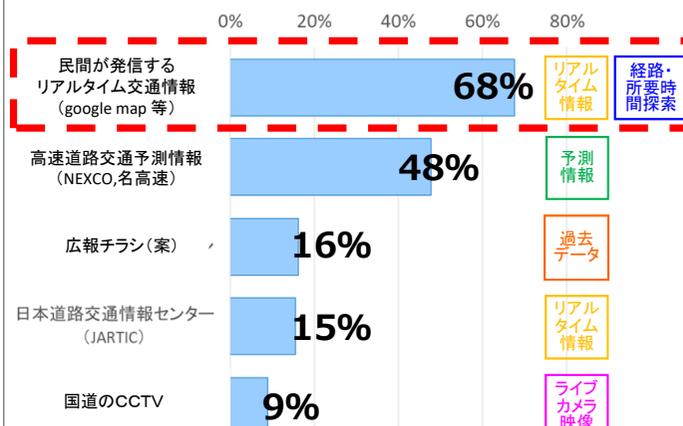
・行動変化をした道路利用者  
の約8割が、渋滞を  
回避できたと実感

高速道路の利用により  
スムーズに到着して、  
ストレスなく運転できた。

【高速道路へ変更した方  
(2020年1月3日利用)】

#### 効果的な情報

利用者の行動変化にあたり、  
有効と感じた道路交通情報



N=136 (複数回答可)

・民間が発信するリアルタイム交通情報のニーズが高い。

今後、広報チラシの改善・工夫を行い、国道19号利用者に対して、「民間が発信するリアルタイム交通情報」の活用を促すなど、より効果的な渋滞対策を2020年度に実施予定

## (3) 名古屋環状2号線事業（名古屋西JCT～飛島JCT）（実施主体：国土交通省・NEXCO）

○ 名古屋環状2号線は、高速道路である『名古屋第二環状自動車道（名二環）と伊勢湾岸自動車道（名古屋南JCT～飛島JCT[仮称]）』及び一般道路である『一般国道302号』から構成されており、2020年度の開通を目前に「名古屋南JCT～飛島JCT[仮称]」の事業を進めている。

### 対策概要

凡例

- 一般国道302号（事業中）
- 一般国道302号（開通済）
- 名古屋第二環状自動車道（事業中）
- 名古屋第二環状自動車道（開通済）
- 伊勢湾岸自動車道
- その他の高速道路
- 主な国道

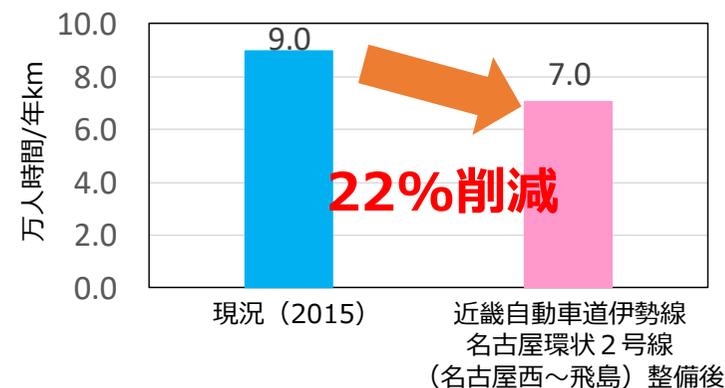
### 名古屋環状2号線 延長66.2km

一般部：国道302号 延長58.6km  
 専用部：名二環 延長54.3km  
 伊勢湾岸自動車道 延長11.9km

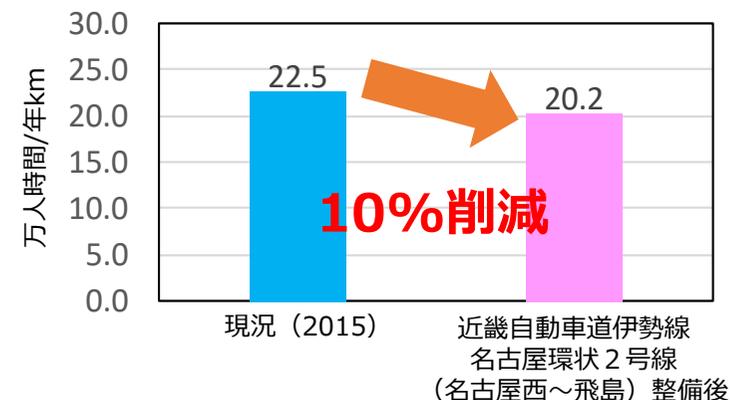


### ストック効果

#### ○ 国道302号（西南部）の渋滞損失時間



#### ○ 名古屋環状2号線内側の渋滞損失時間



※渋滞損失時間の算定方法  
 現況（2015）：2015年度全国道路・街路交通情勢調査 民間プローブデータより  
 整備後：交通量推計より

## (4) 国道1号：音羽蒲郡インター交差点 右折車線延伸（実施主体：国土交通省）

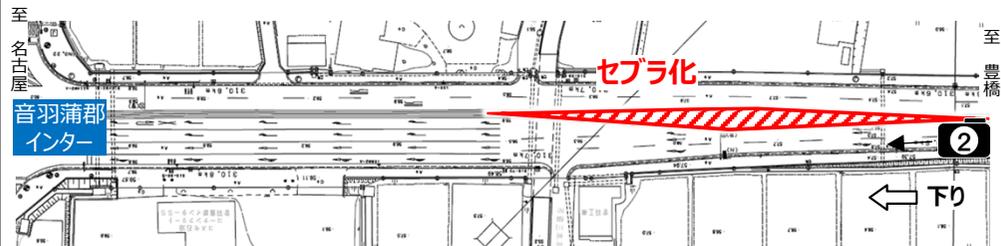
- 国道1号 [下り] 流入部では、右折交通が右折車線から溢流し、後続車の進行を阻害し、最大670mの渋滞が発生。
- 対策として、流入部の中央帯の一部をゼブラ化により右折車線へ転用し、右折車線の滞留長を延伸。対策により直進車の円滑性向上による渋滞緩和に期待。

### 位置図



### 対策[案]概要

- ・中央帯部を一部撤去しゼブラ化することで右折車線の滞留長を延伸



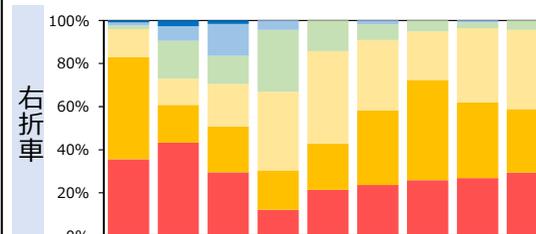
中央帯を撤去し  
右折車線の滞留長を延伸

撮影日：2019年12月5日

### 現状の課題

- ・右折交通が右折車線を溢流し、直進車の進行阻害による渋滞が発生。

#### ■ 国道1号 [下り] 流入部の方向別速度状況

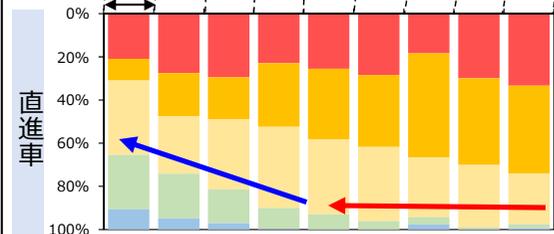
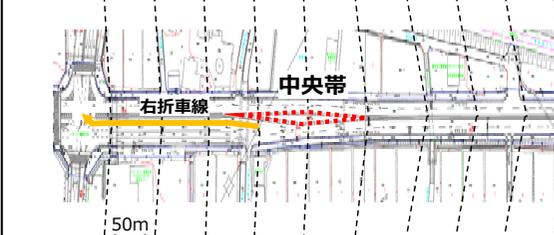


① 右折車が集中し最大670mの渋滞発生

直進・左折車線は順調

撮影日：2018.10.24 8時台

出典：渋滞長調査結果（2018.10.24 7時台）



中央帯通過後は  
40km/h以上の  
割合が増加

中央帯通過前は  
40km/h以下が  
ほとんどを占める

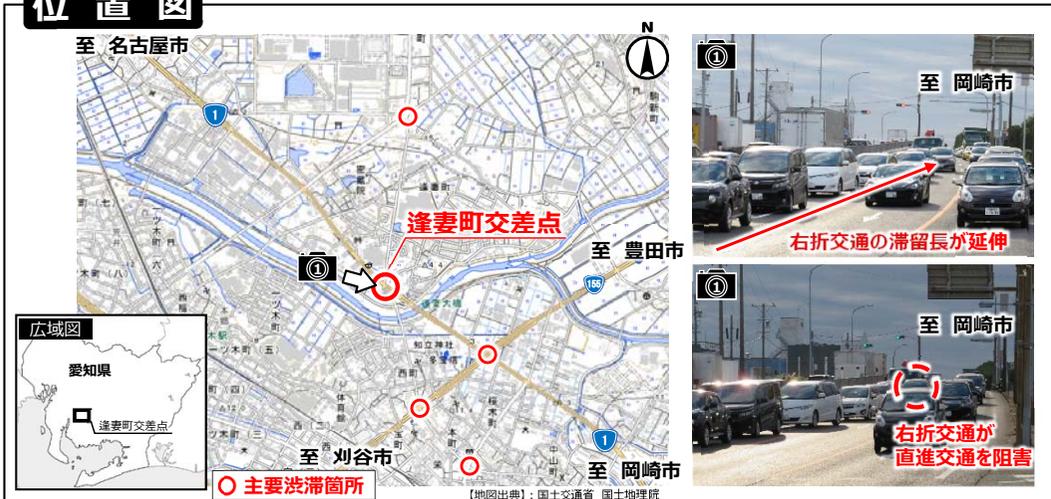


出典：ETC2.0データ（2018.10平日 7時台）

## (5) 国道1号：逢妻町交差点 右折車線の延伸（実施主体：国土交通省）

- 国道1号：下り方向では、朝ピーク時間帯に右折交通が集中することにより、直進交通を阻害している事象が発生。
- 右折車線を延伸することにより、右折交通の直進阻害を解消し、渋滞緩和が期待される。

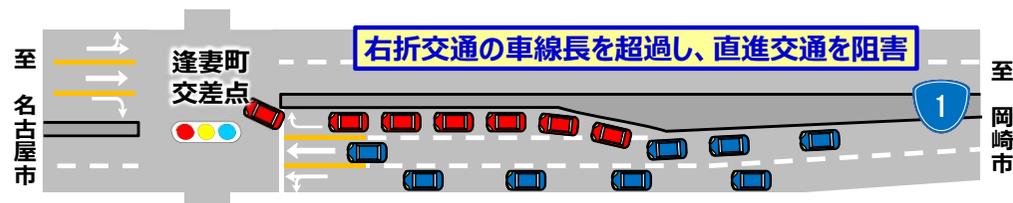
### 位置図



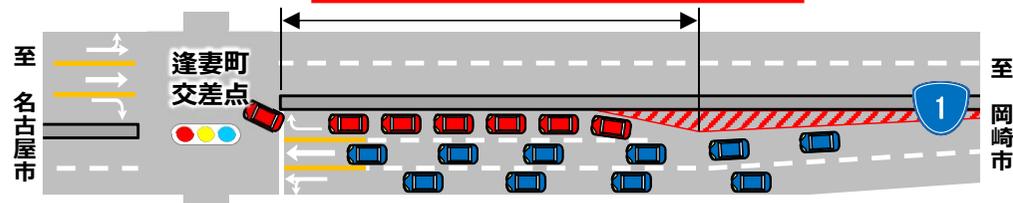
### 対策概要

・ 国道1号（下り方向）について、右折車線長を36[m]⇒40[m]に延伸し、右折車線長を超過した直進阻害の解消を図る。（2020年度実施予定）

#### ■ 対策前



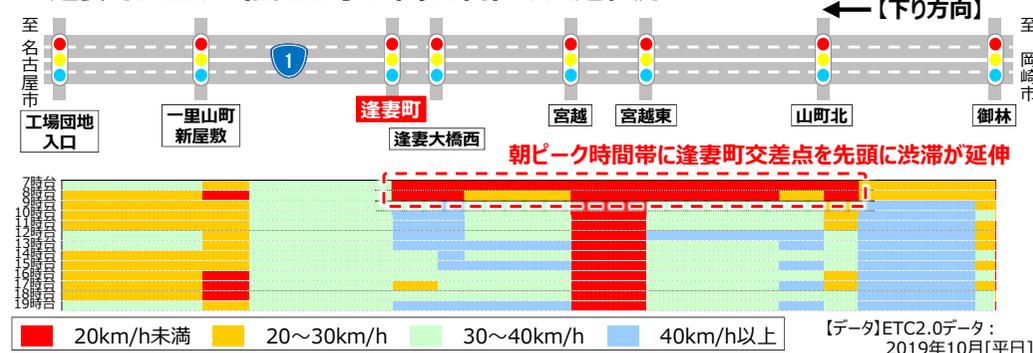
#### ■ 対策後



### 現状の課題

・ 国道1号：下りでは、朝ピーク時間帯に逢妻町交差点を先頭とした速度低下が発生しており、上流区間に延伸（7時台：約1.6km）。朝ピーク時間帯は右折交通量が多く、右折車線を超過して滞留し、直進交通を阻害

#### ■ 逢妻町交差点（国道1号：下り方向）の交通状況



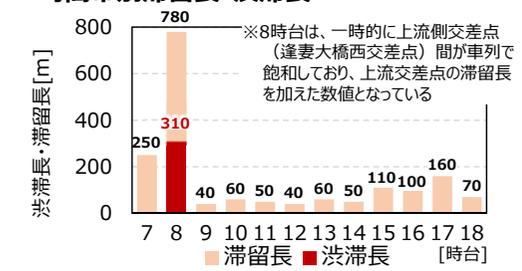
【データ】ETC2.0データ：2019年10月【平日】

#### ■ 逢妻町交差点（国道1号：下り方向）における交通課題

##### ・ 時間帯別方向別交通量



##### ・ 時間帯別滞留長・渋滞長



##### ・ 右折交通量変動 ※1時間移動平均交通量（10分単位）



【データ】交通量調査結果 2019年10月16日【水】

## **4. 道路利用者団体との連携強化**

---

# 4. 道路利用者団体との連携強化

## (1) 連携強化の内容（アンケート調査の実施）

- 協議会とトラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定した上で、速効性のある渋滞対策を実施するため、**道路利用者団体に対して、対策要望箇所に関するアンケート調査を実施。**
- 利用者目線のアンケート調査結果と最新交通データによる検証結果から、今後実行性のある対策を検討・実施。

### ■ 道路利用者会議要望箇所

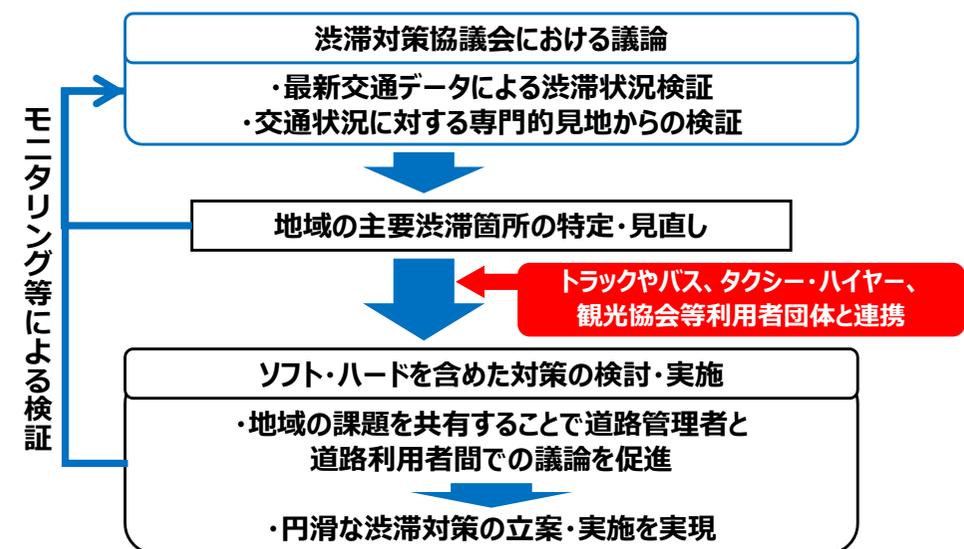
- ・各地区道路利用者会議より提出される要望書で、渋滞対策の推進を要望されている箇所
- ・2016年度にトラック事業者、バス事業者の要望箇所が挙げられ、2018年度からタクシー・ハイヤー事業者からの要望が加わり、各年見直しされている

【2019年度道路利用者会議要望箇所】

	愛知県内 要望箇所数
トラック事業者	45
バス事業者	13
タクシー・ハイヤー 事業者	25

※要望箇所には区間も含む

### ■ 渋滞対策の流れ



出典：2019年度 中部地方整備局関係予算の概要（2019年3月29日付け記者発表資料）

### ■ アンケート調査の内容

調査対象：愛知県トラック協会、愛知県バス協会、愛知県タクシー協会、名古屋タクシー協会に所属する事業所（約2,700事業所に調査票配布）

調査目的：要望箇所の詳細な状況を利用者目線から把握し、対策の検討に活用

調査方法：各協会の所属事業所に対して、メール・郵送にてアンケートを送付・回収  
※要望箇所を抽出した事業所が限られる場合は対象事業所のみを送付

調査項目：各要望箇所の具体的な渋滞状況、対策の重要度等

- ① 渋滞方向
- ② 渋滞する時間帯
- ③ 想定される要因
- ④ 対策の重要度
- ⑤ 考えられる対策案



【交差点名】 交差点概要を 参照して交差点 名を記入ください	【流入方向】 交差点概要を 参照して渋滞して いる流入方向の 番号を記入ください (1行に1方向)	【渋滞する時間帯】 あてはまるすべての番号を ご記入ください	【想定される要因】 あてはまるすべての番号を ご記入ください	【重要度】 要望箇所の中で 特に重要 度が高い（対 策の必要性が 高い）場合に は○を記入し てください	【対策可能性】 当該交差点の区域 のみで物理的な対策が 考えられる場合は○、 ハイパス等当該交差 点の区域のみでの対 策が困難と考えられる 場合は×を記入し てください	【対策案】 ※考えられる具体的な対策 案が列挙しに記入ください
例 松田橋交差点	①	1, 3, 4	7 (車線減少)	○	○	左折2車線化
例 高井町交差点	①	1, 2, 3	3		×	交差点立体化
例 高井町交差点	④	1, 2, 3	3		×	交差点立体化
例 町屋町交差点	④	1	1	○	×	車線広縮・右折車線設置

・要望箇所の位置図と回答用紙を配布  
・回答用紙に各要望箇所の具体的な状況（渋滞方向、時間帯、要因等）を記載

### 【調査結果：概要】

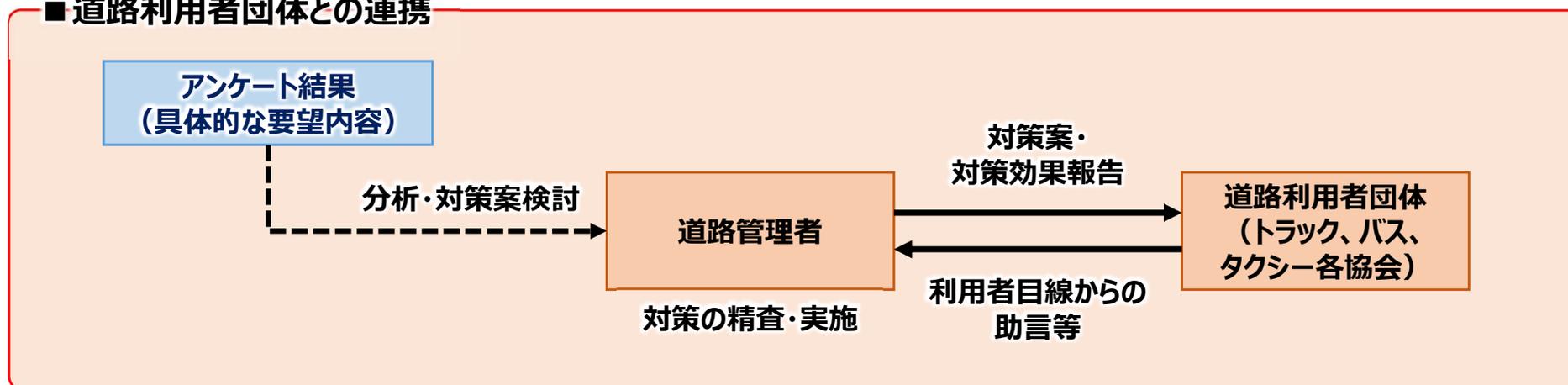
- ・約2,700事業所に調査票を配布し、約370事業所より回答（回答率約14%）
- ・要望箇所：全83箇所中、79箇所に対する意見があり、63箇所では1方向以上で対策の重要度が高いとの回答

## 4. 道路利用者団体との連携強化

### (2) 道路利用者団体との連携について

- 今年度は道路利用者団体に対してアンケートを行い、要望箇所に対する具体的な要望内容の聞き取りを行った。
- アンケート結果を踏まえ必要性、経済性等から優先順位を付けて順次対策を進めていく。また、モニタリングを継続的に行い、対策箇所の対策内容、優先順位を精査してその情報提供を適宜行い、連携を図っていく。

#### ■ 道路利用者団体との連携



#### ■ 道路利用者団体の意見を踏まえた対策検討方針

- ① 主要渋滞箇所該当箇所を優先的に対策検討
- ② 対策の重要度が高い要望箇所を優先的に対策検討
- ③ 現地状況を踏まえ、短中期対策が可能な箇所から優先的に対策検討

- ① 主要渋滞箇所に該当する要望箇所 : 73箇所
- ② 重要度が高い方向を含む要望箇所 : 64箇所
- ③ 右左折車が要因と想定される要望箇所 : 40箇所 (右左折レーン延伸等、短中期対策の可能性が考えられる)

# 4. 道路利用者団体との連携強化

## (3) 道路利用者団体要望箇所に対するアンケート調査結果【事例】（道路利用者[トラック事業者]からの意見）

○ 国道1号：音羽蒲郡インター交差点において、渋滞が発生しており、かつ、対策の重要度が高いと回答された流入方向は、国道1号[上]、国道1号[下]、（主）長沢蒲郡線[下]であり、特に国道1号[下]に対する意見が多数。

【交差点名】音羽蒲郡インター交差点（豊川市）

【主路線名】国道1号 【従路線名】（主）長沢蒲郡線



- : 意見有り【多数意見】
- : 意見有り
- : 意見無し

※意見有り【多数意見】は、アンケート調査で、当該方向が渋滞していると回答され、かつ対策の重要度が高いと回答した事業者が半数以上  
 ※意見有りは、アンケート調査で、当該方向が渋滞していると回答され、対策の重要度が高いと回答した事業者は半数未満  
 ※意見無しは、アンケート調査で、当該方向が渋滞しているとの回答が無かった方向



# 4. 道路利用者団体との連携強化

## (4) 道路利用者団体要望箇所の交通状況分析 (国道1号：音羽蒲郡インター交差点)

- 国道1号[下] (流入方向①) は、東名高速道路：音羽蒲郡ICを利用する交通が多く、右折交通割合が高い (約34%)。
- 特に、朝ピーク時間帯に交通が集中しており、滞留長が1kmを超過し、20[km/h]以下の速度低下が発生。

### 1. 交差点概要

#### ・主要渋滞箇所

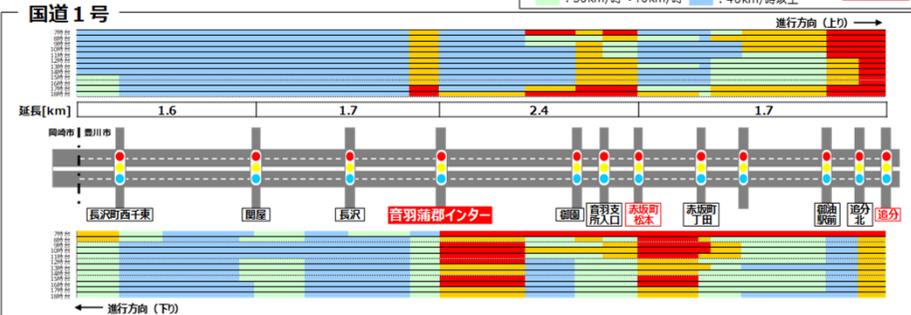
【エリア】：三河港エリア  
 【箇所番号】：200  
 【主路線名】：国道1号

#### ・道路利用者団体：要望内容

【トラック事業者】：  
 国道1号 音羽蒲郡インター付近  
 【バス事業者】：-  
 【ハイヤー・タクシー事業者】：-



### 4. 主路線・交差点の交通状況：平日



### 2. 周辺道路：交通状況

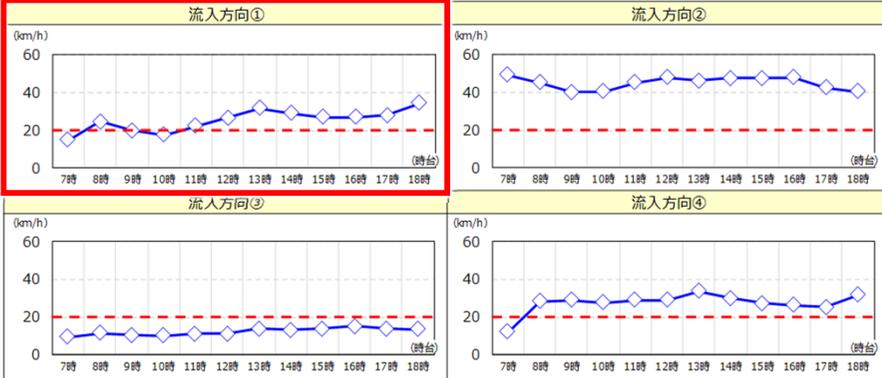
#### ① 昼間12時間平均旅行速度 [平日]



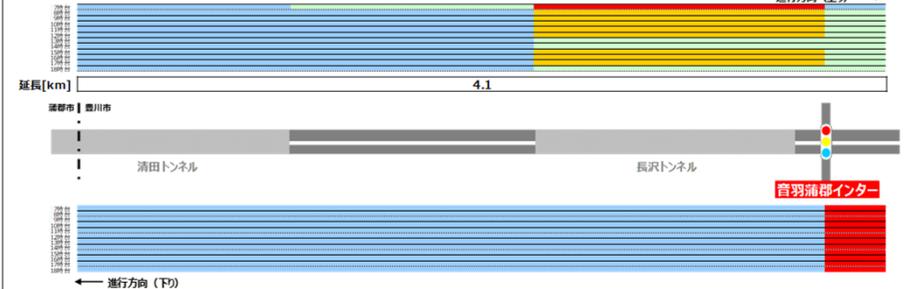
#### ② 昼間12時間平均旅行速度 [休日]



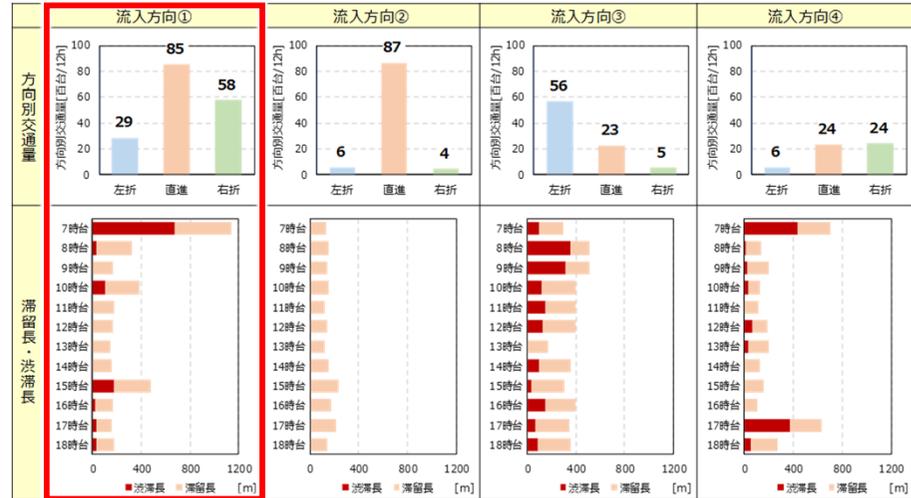
### 3. 流入方向別旅行速度：平日



### (主) 長沢蒲郡線



### 5. 交差点調査結果 (方向別交通量、滞留長・渋滞長)



データ：ETC2.0データ (2019年9月~11月：平日)

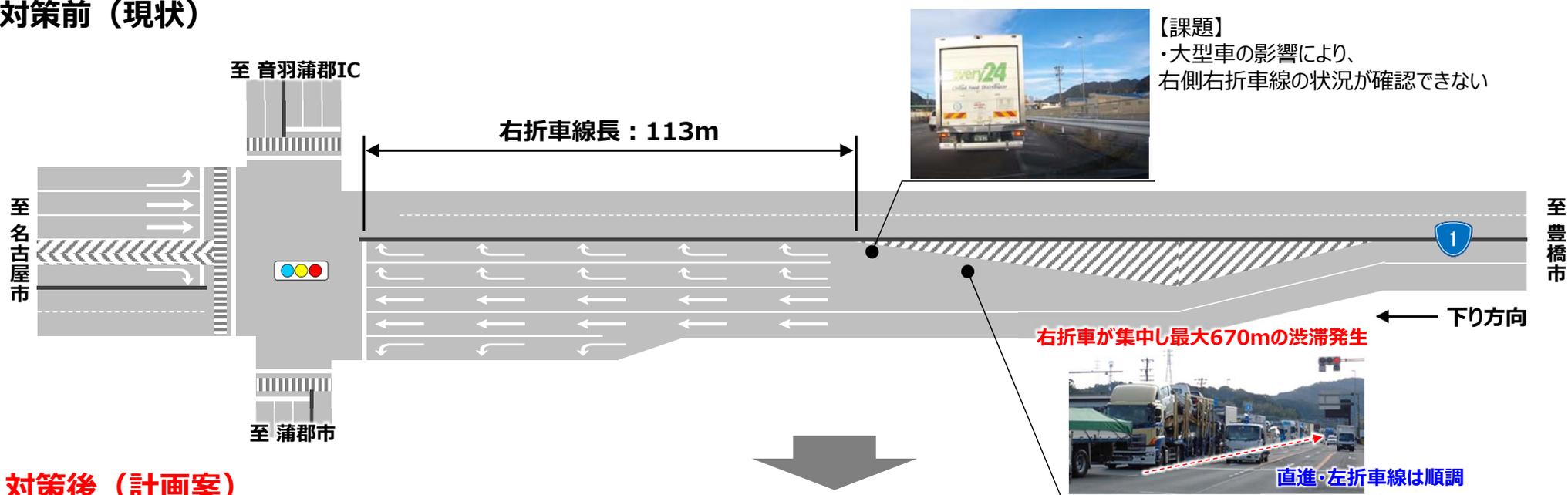
データ：2018年10月24日[水] 7~19時

# 4. 道路利用者団体との連携強化

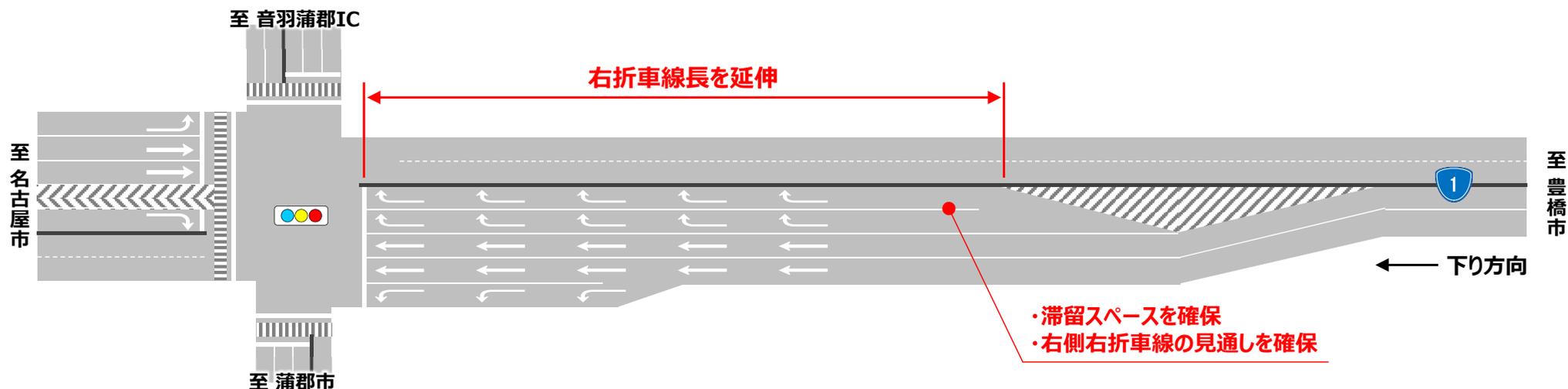
## (5) 道路利用者団体要望箇所における対策概要 (国道1号：音羽蒲郡インター交差点)

○ 国道1号[下]について、右側右折車線の見通しと滞留スペースを確保するため、中央帯の一部をゼブラ化し、右折車線に転用することにより、右折滞留長を延伸。対策により、直進車の円滑性向上による渋滞緩和が期待される。

### ■ 対策前 (現状)



### ■ 対策後 (計画案)



## **5. 主要渋滞箇所の新たな評価手法（案）**

---

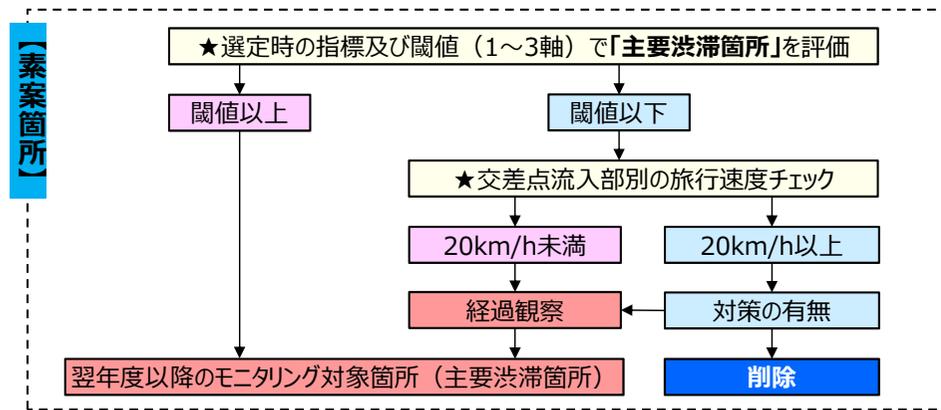
# 5. 主要渋滞箇所の新たな評価手法（案）

## (1) 現行手法と課題

- 素案箇所：毎年、算定交通量とETC2.0データを活用し、**選定時指標**及び**交差点の全流入部速度**にてモニタリングを行い、閾値を基準に評価を実施。
- パブコメ箇所：**対策実施箇所のみ**を対象に、速度モニタリング及び現地確認により、評価を実施。

### 【現行の手法・枠組み】

- 損失時間の算出 ※各年の最新データ
- 旅行速度データ（ETC2.0データ）
- ※休日渋滞箇所：県別の指標（速度・損失時間）

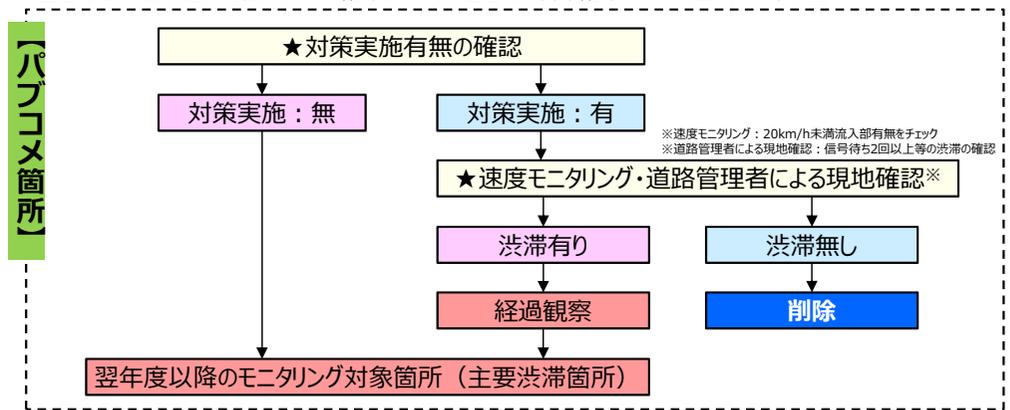


### 【追加箇所】

・周辺開発等による新たな交通の変化が認められる特定箇所のみを対象とし選定指標にてモニタリングを実施し、選定指標に該当した場合、箇所に追加 ⇒ 愛知県2箇所のみ

### 【踏切箇所（3軸）】

・選定時には、踏切遮断時間のデータが配布されたが、選定時に降未配布のため、モニタリング未実施



### 【課題①】 複数年閾値以下にも係わらず削除されない箇所の存在

・対策未実施で、複数年間、主要渋滞箇所の閾値を下回る箇所が存在。  
⇒複数年間で「経過観察箇所」として残存。

#### 【変更箇所①】

・**2年連続で抽出**された場合、道路管理者の確認を経て削除

### 【課題②】 パブコメ箇所のモニタリング

・対策実施箇所のみ評価を行っており、対策未実施箇所のモニタリングは未実施。

#### 【変更箇所②-1：基本交差点・基本交差点以外のセンサ関連箇所】

・**モニタリング評価区間を設定**し、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング

#### 【変更箇所②-2：基本交差点以外のセンサ関連箇所以外】

・**現地確認計画**を立案したうえで、道路管理者による**現地確認**を実施

### 【課題③】 実施対策（特に短期対策）の評価が反映されにくい手法

・現行手法では、主要渋滞箇所の閾値を『下回るか否か』の評価であるため、発現効果を適切に表現出来ていない。

#### 【変更箇所③：対策実施箇所対象】

・改善・緩和等、渋滞対策の効果が反映される**モニタリング評価方法を追加**

### 【課題④】 主要渋滞箇所への「追加」方法が未確立

・主要渋滞箇所の選定以降、周辺開発状況や道路整備等により、交通状況が変化している箇所においても、『追加』されていない。

#### 【変更箇所④】

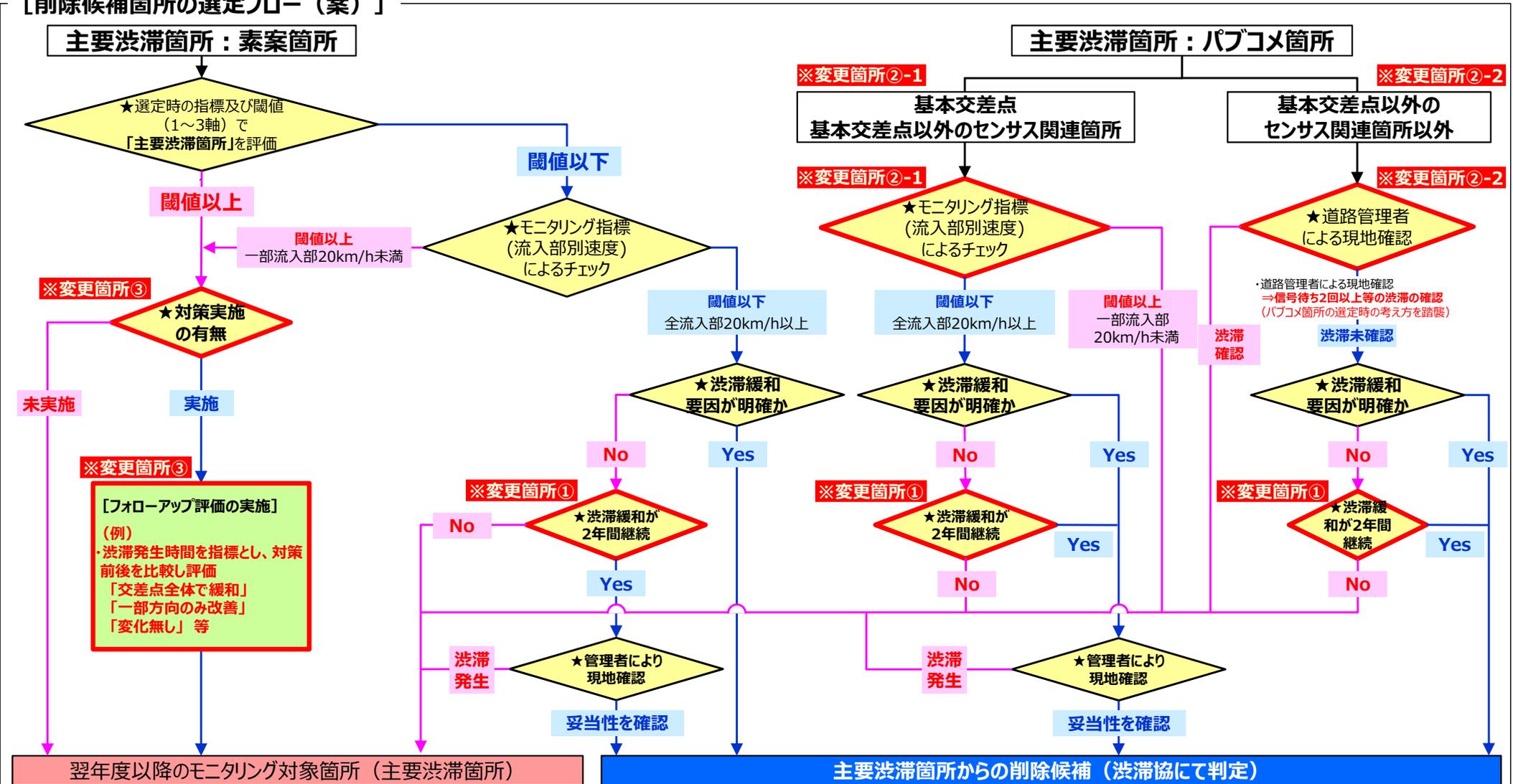
・**道路利用者会議箇所**(基本交差点)、**新たな渋滞発生交差点**を対象に、選定指標で評価を行い、**閾値以上で要因が明確な場合は主要渋滞箇所に追加**

# 5. 主要渋滞箇所の新たな評価手法（案）

## (2) モニタリング評価のフロー（案） [課題①～③の対応方針]

- 変更① : **2年連続で抽出された場合**、道路管理者の確認を経て削除
- 変更②-1 : **モニタリング評価区間を設定し**、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング（基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所）
- 変更②-2 : **現地確認計画を立案したうえで**、道路管理者による**現地確認を実施**（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）
- 変更③ : **改善・緩和等、渋滞対策の効果**が反映される**モニタリング評価方法を追加**（対策実施箇所）

### [削除候補箇所の選定フロー（案）]

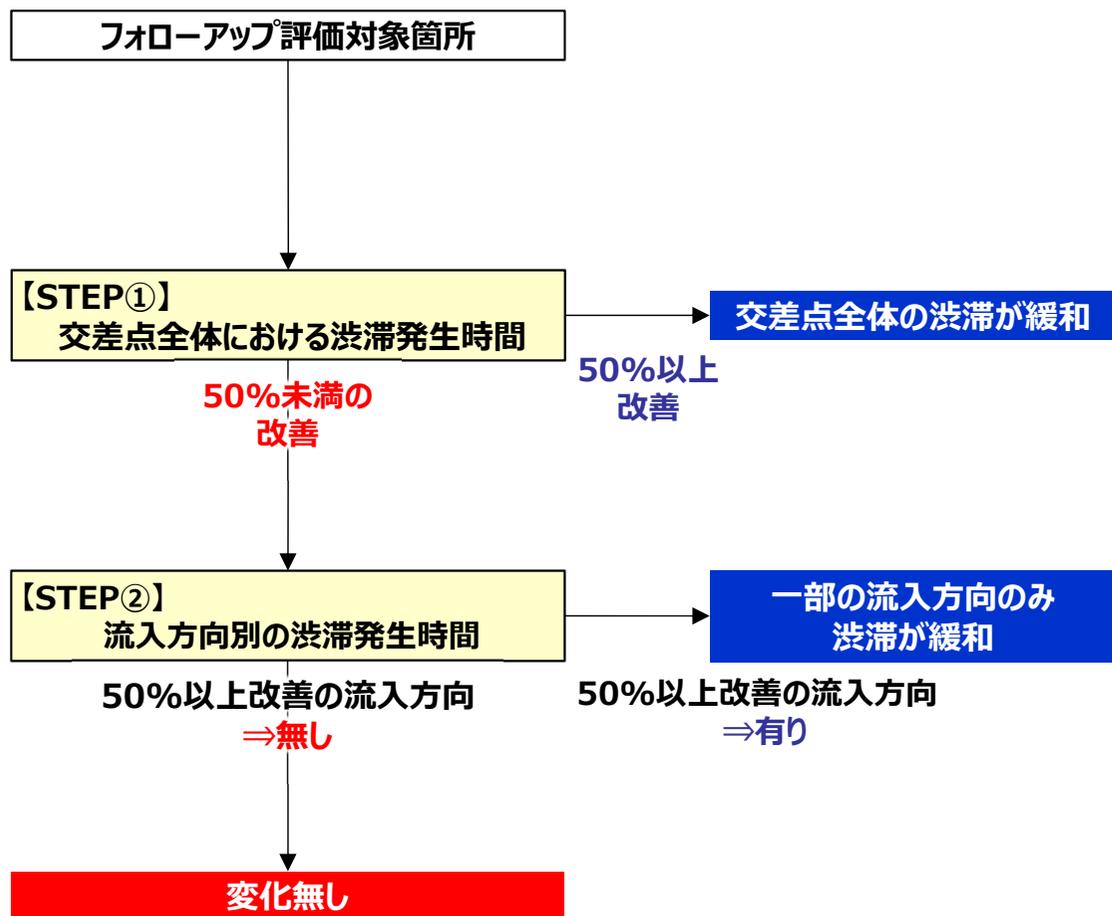


# 5. 主要渋滞箇所の新たな評価手法（案）

## (3) フォローアップ評価指標事例

- これまでのモニタリング指標である『流入速度』を活用し、渋滞の特性を表現可能な「渋滞発生時間」をフォローアップ指標とする。
- 渋滞発生時間を指標とした評価について、「交差点全体の渋滞発生時間」と「流入方向別の渋滞発生時間」を評価。  
⇒ 特定方向のみで交通状況が改善している状況等、短期施策効果把握等に繋がる評価を実施。

### ■ 対策実施箇所におけるフォローアップ評価ステップ



事例（右記）では、「一部の流入方向のみ渋滞が緩和」に該当

※評価の基準値（50%）は、適宜調整が必要

### ■ フォローアップ評価事例

#### 【STEP①】 交差点全体における渋滞発生時間による評価

- ・交差点全体における流入路線単位の渋滞発生時間を算出。
- ・対策実施前データと対策実施後データを比較（前年モニタリングデータとの比較）し、交差点全体における渋滞発生時間の改善度を評価

##### 【対策実施前データ】



##### 【対策実施後データ】



約40%改善

#### 【STEP②】 流入方向別の渋滞発生時間による評価

- ・流入方向別の渋滞発生時間の改善度を評価

##### 【対策実施前データ】



##### 【対策実施後データ】



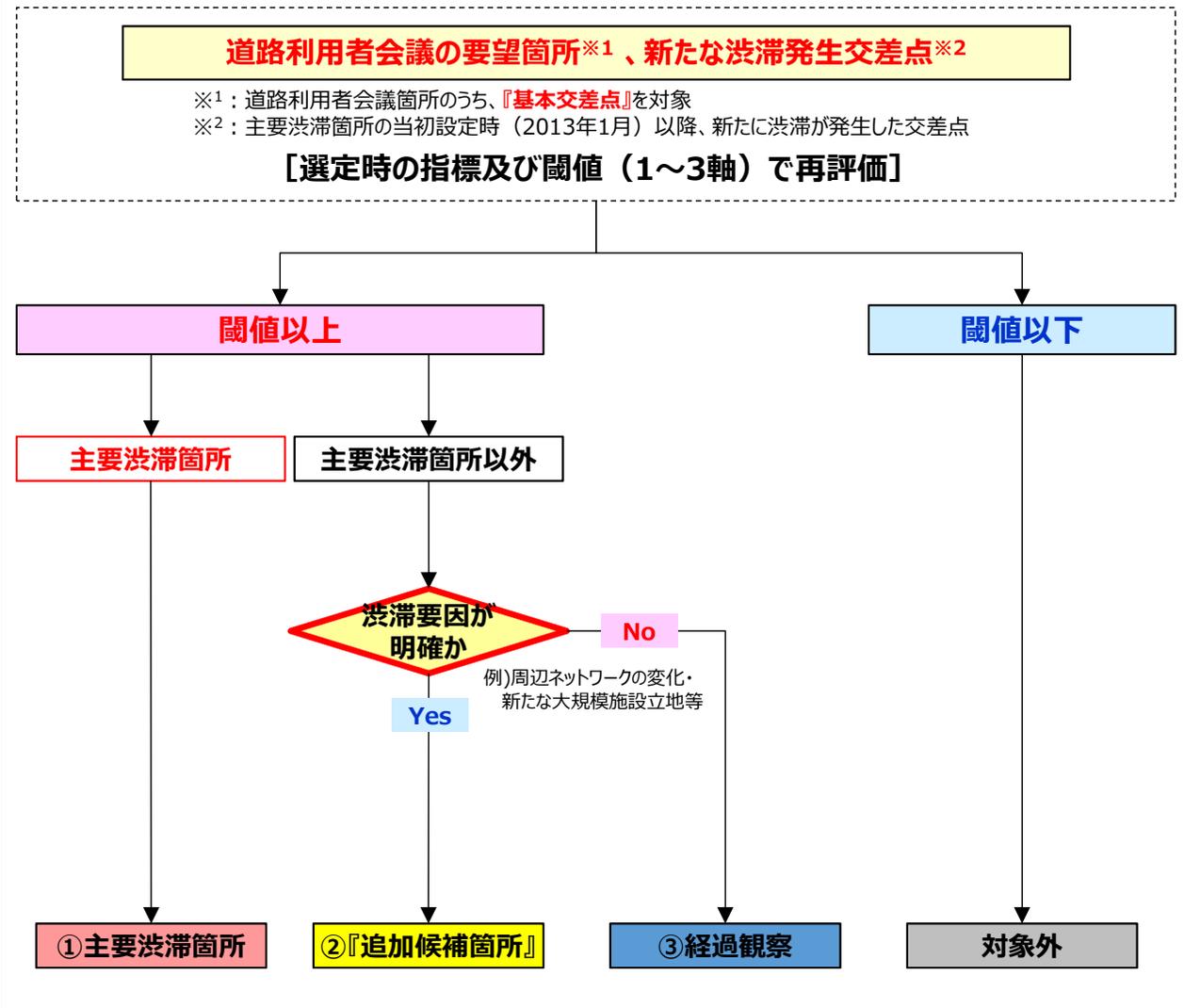
※±1時間の変化は除外

# 5. 主要渋滞箇所の新たな評価手法（案）

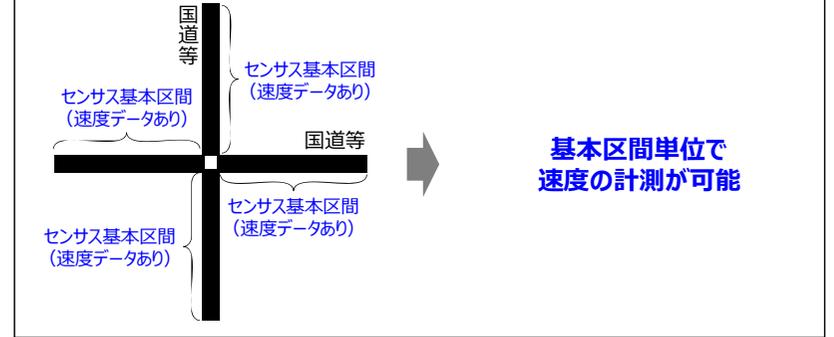
## (4) 主要渋滞箇所の追加について（案）

- 主要渋滞箇所の選定から5年が経過しており、新たな道路ネットワークや沿線状況の変化により、交通状況が変化。
- 道路利用者会議の要望箇所、周辺状況の変化などから新たな渋滞発生交差点を対象に閾値（1～3軸）で再評価。

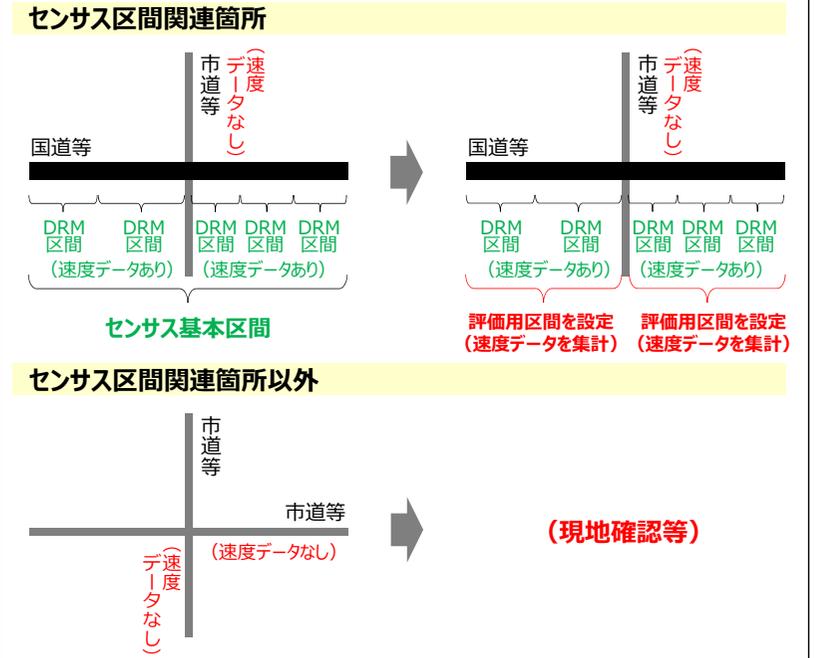
### ■ 追加箇所の選定フロー（案）



### ■ 基本交差点



### ■ 基本交差点以外



《留意事項》 道路利用者会議の取り組みは本省が議論中

# 5. 主要渋滞箇所の新たな評価手法（案）

## (5) 評価・対応方針（削除候補箇所：道路管理者による現地確認）

○「道路管理者による現地確認」に関して、**パブコメ箇所：センサス関連箇所以外（10箇所）**は、翌年度より現地確認を実施。  
**素案箇所：基本交差点（352箇所）**、**パブコメ箇所：基本交差点・センサス関連箇所（277箇所）**は、モニタリング指標（流入方向別速度）による評価を踏まえて、モニタリング実施計画を策定し、計画的な現地確認を実施

### ■ 道路管理者による現地確認箇所の選定

※踏切箇所：素案箇所[46箇所]・パブコメ箇所[26箇所]は、モニタリング対象外  
 ⇒道路と鉄道の立体交差事業による踏切除去を考慮し、主要渋滞箇所の削除を検討



# 5. 主要渋滞箇所の新たな評価手法（案）

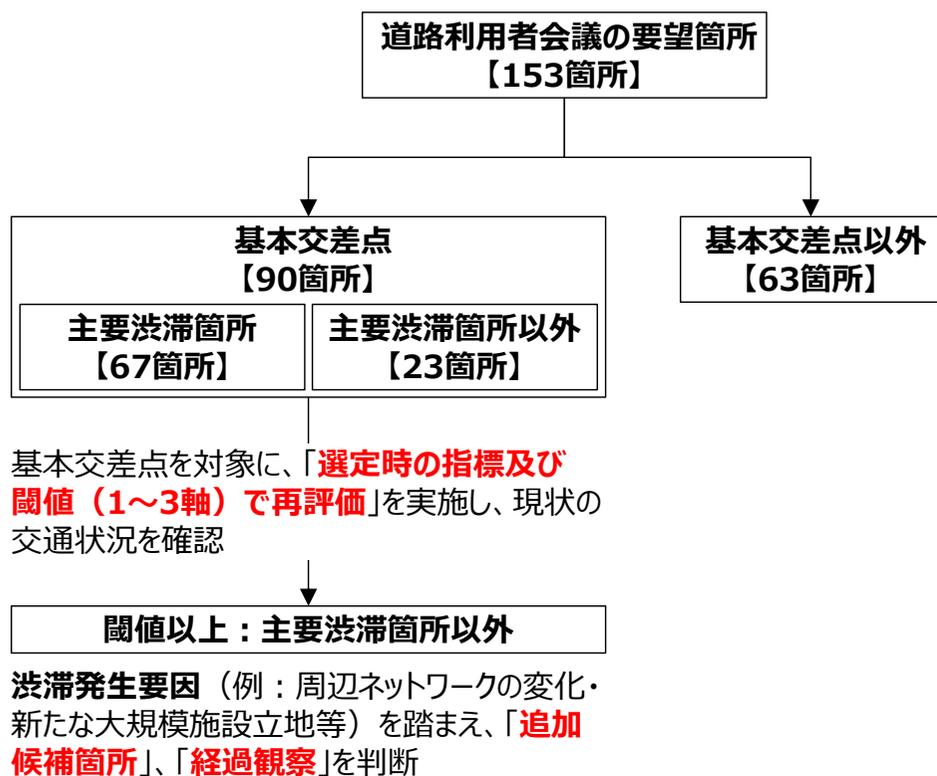
## (5) 評価・対応方針（追加候補箇所：対応方針）

- 道路利用者会議の要望箇所：基本交差点を対象に、「**選定時の指標及び閾値（1～3軸）**」を踏まえ、交通状況を確認
- 新たな渋滞発生交差点：基本交差点 または 基本交差点以外のセンサス関連箇所を対象に、「**選定時の指標及び閾値（1～3軸）**」や「**モニタリング指標（流入方向別速度）**」を踏まえ、交通状況を確認
- 追加候補箇所を選定し、主要渋滞箇所への追加を渋滞協にて協議

### ■ 追加候補箇所の対応方針

#### ・ 道路利用者会議の要望箇所【対象箇所：基本交差点】

道路利用者会議の要望箇所とは、トラック事業者・バス事業者・ハイヤー・タクシー事業者の道路利用者が、渋滞が発生していると認識している箇所



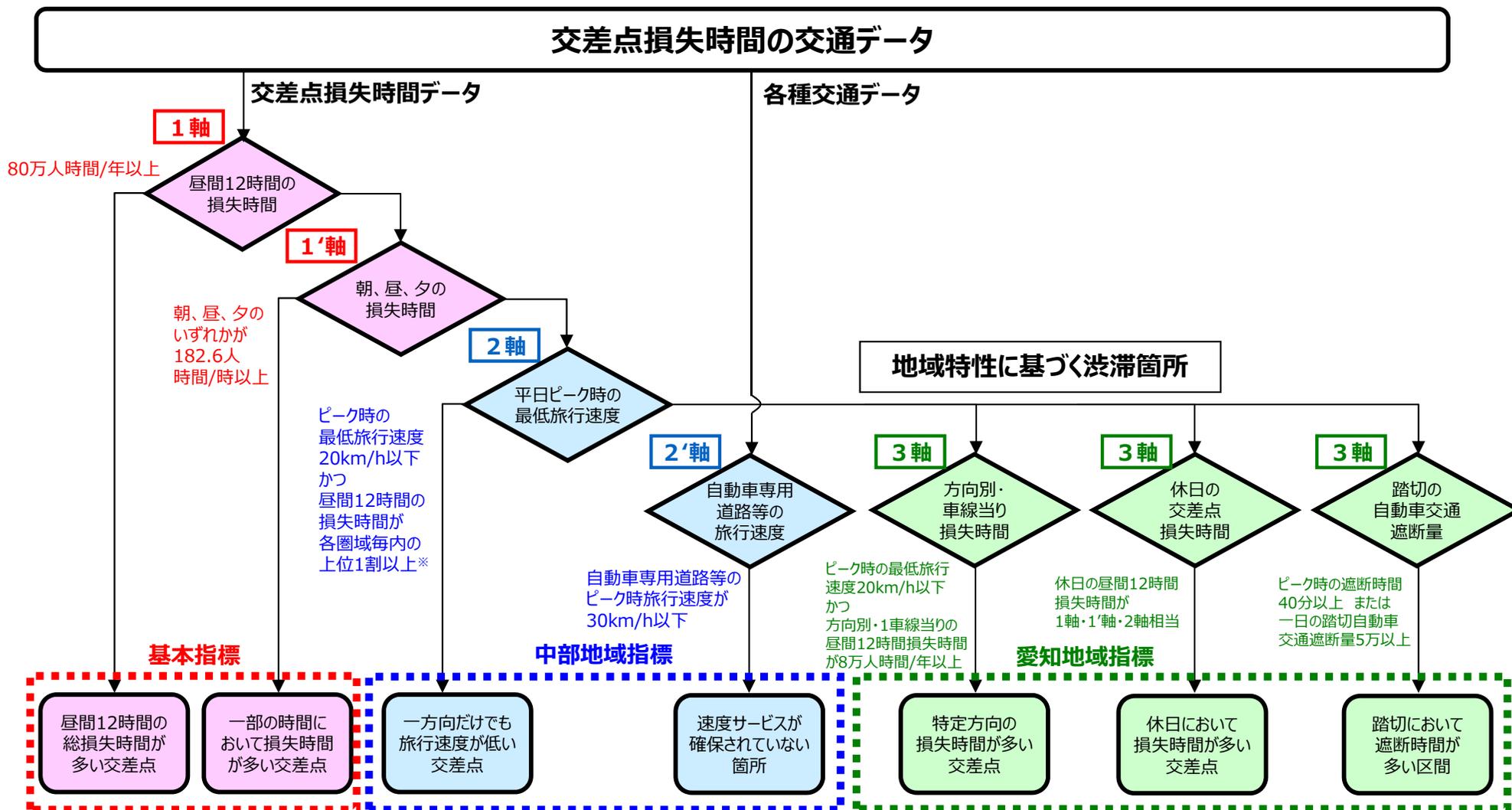
#### ・ 新たな渋滞発生交差点

#### 【対象箇所：基本交差点 または 基本交差点以外のセンサス関連箇所】

主要渋滞箇所選定時（2013年1月）以降に新たに渋滞が発生した交差点の交通状況を確認し、主要渋滞箇所の追加を検討



# 【参考】 主要渋滞箇所選定時の選定手法と指標



■ 2軸の各圏域毎内の上位1割交差点損失時間

圏域		上位1割(10%タイル)交差点損失時間(万人時間/年)
名二環内側		70万人時間/年以上
東海環状内側(名二環外側)		30万人時間/年以上
東海環状外側	愛知県	30万人時間/年以上
	岐阜県	10万人時間/年以上
	三重県	20万人時間/年以上
	静岡県	35万人時間/年以上

(案)

## 災害時交通マネジメント検討部会

### 設 立 趣 旨

近年、地震や豪雨などの自然災害により、交通ネットワークに被害を受けた場合、被災した都市圏の経済・産業活動、日常生活活動に大きな影響を及ぼすおそれがある。

こうした状況に備え、発災後速やかに関係機関の協働体制構築、ハード・ソフト両面における対策の検討・実施するために、また、平常時における発災直後の交通マネジメントに関する検討を実施するため、「災害時交通マネジメント検討部会」を、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会の検討部会の一つとして設置するものである。

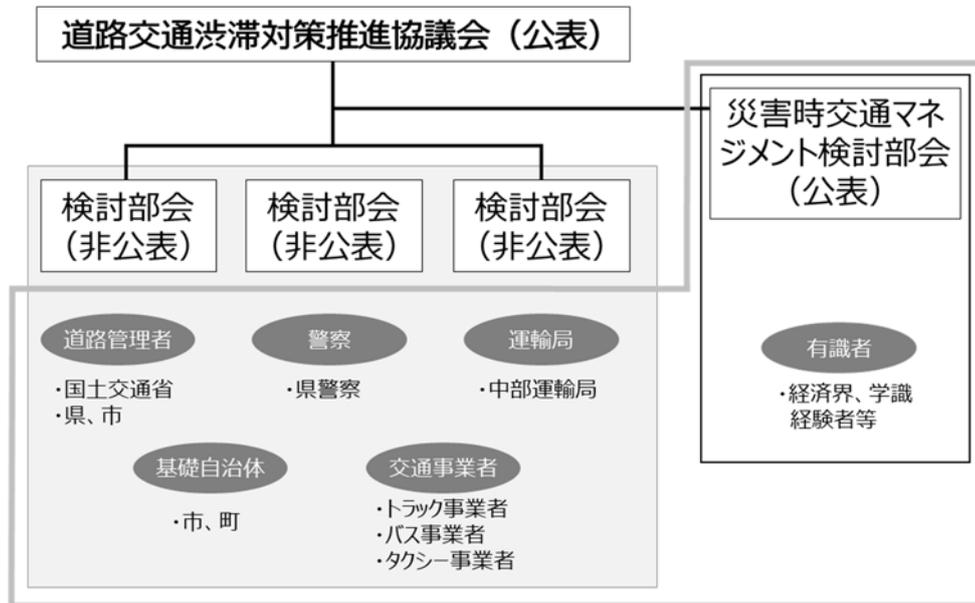
## 災害時交通マネジメント検討部会について（案）

### ○目的

災害、事故等により幹線道路（高速、直轄）や鉄道が広範囲に被災し、長期間の交通ネットワーク途絶の恐れがある場合、幹線道路の渋滞緩和を図るための交通マネジメントを検討・実施する

### ○位置づけ

各県渋滞協の検討部会の一つとして位置づける。  
会議は公表を前提



### ○検討体制

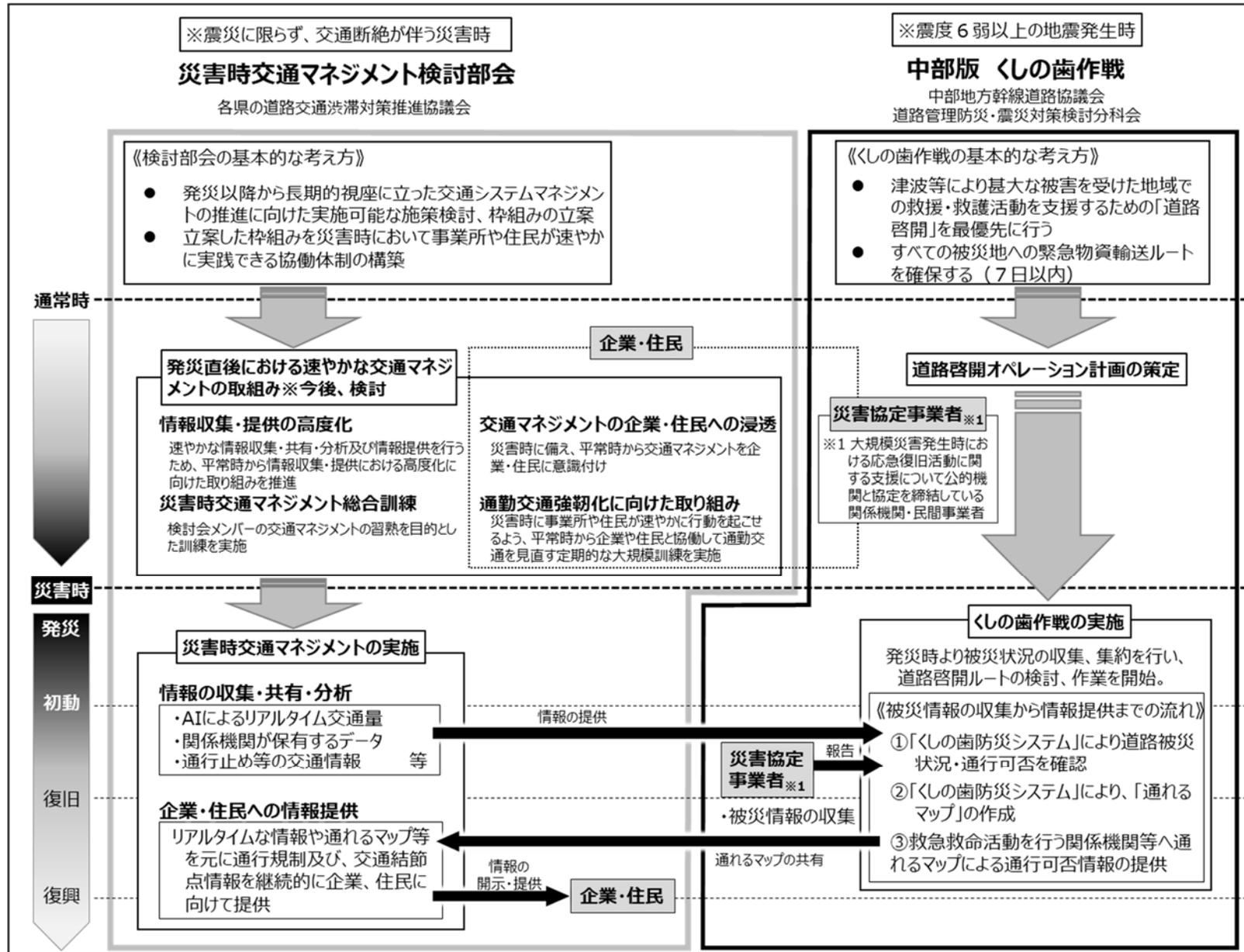
構成員は別表を参考とし、被災範囲に応じて都度検討する  
会長、副会長：有識者※、事務局：各県代表国道事務所

※有識者の選定・依頼については、各県内在住在勤の有識者を基本に事務局にて行う。

### ○議論の内容

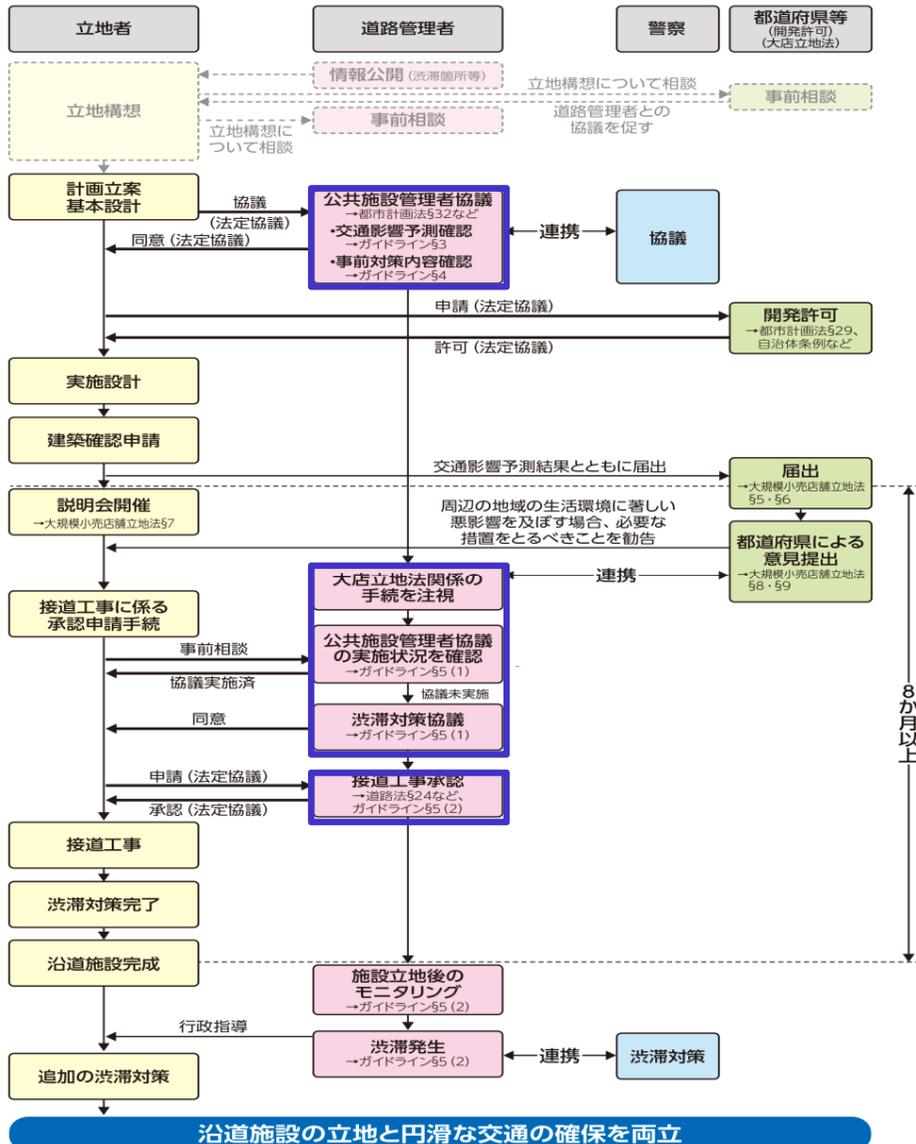
交通マネジメント施策の検討、実施に係る関係機関調整、実施結果の検証

# ○中部版くしの歯作戦との関係



- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所約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。

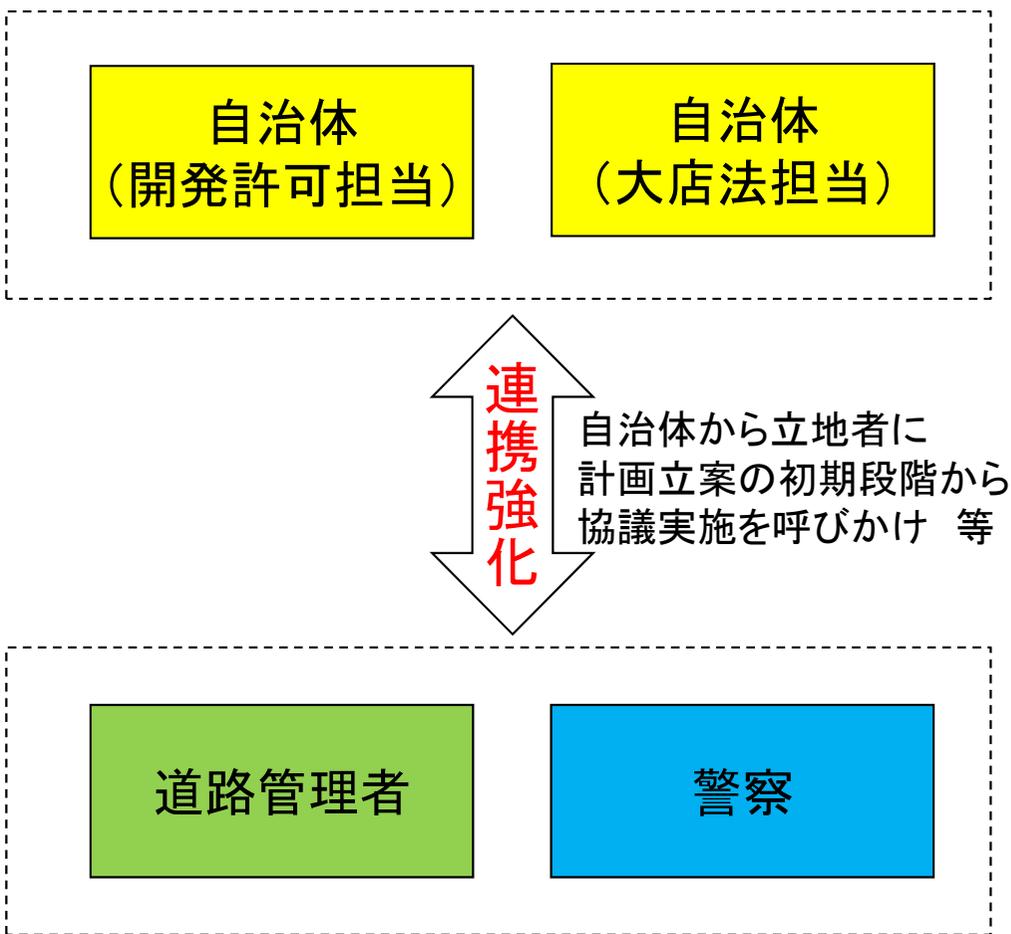
### [関係機関との連携]

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。

- 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  
⋮

## 1. 対象施設の判別

- 要件を満たす施設が、道路交通アセスメントの対象
  - ✓重要物流道路かつ一般国道（指定区間）沿道に立地かつ
    - (1) から (4) の全ての要件を満たすもの
      - (1)一定の規模以上であること
      - (2)道路管理者に対する「法定協議」が必要
      - (3)半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在
      - (4)道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定
- 一方で、要件を満たさない施設であっても、道路管理者が必要とする施設について、ガイドラインやマニュアルに示す道路交通アセスメントの手法を適用することを妨げるものではない

## 2. 交通影響予測の流れ

- 道路交通への影響を評価する範囲を設定
- 対象施設における自動車のピーク時交通量を算出
- その交通量を施設の周辺道路に配分
- 重要物流道路のサービス水準が確保されているかを検討

## 3. 予測範囲の設定

- 予測範囲は、半径2km以内の重要物流道路の区間の渋滞状況を予測するために必要な範囲を設定
  - 協議申請者が、交通影響予測などの評価を行う対象とする道路と区間を設定する
  - 最終的には、協議申請者の提案を受けて、協議において決定する
  - 施設の規模や重要物流道路の交通量、主要渋滞箇所の渋滞状況、その他施設周辺の交通状況等から総合的に検討を行い、道路管理者が必要最低限と判断する範囲を予測対象に含めるように留意すること

## 4. 自動車のピーク時交通量の算出

- 大規模マニュアルや大店立地法指針といった既存の手法を活用しつつ、施設の用途、規模、立地する地域の状況等の観点から、道路管理者が適切であると認めるものに従って、協議申請者が算出するものとする。
- 道路管理者が適切であると認める場合は、施設の用途、規模、立地する地域の状況等が類似した既存施設のデータに基づいて算出する等の手法を用いてもよい。

# 施設立地後のモニタリングと対応

- 道路管理者は対象施設の立地後、周辺交通への影響を確認するため、主要渋滞箇所の更新の機会等に合わせてモニタリングを行うこと
- 渋滞対策を求める要件に該当するか確認
  - 重要物流道路上の主要渋滞箇所で交通流が著しく悪化
  - 重要物流道路上の区間に新たな渋滞箇所が発生

## <留意点>

- モニタリングと事後対策の検討には渋滞対策協議会の活用が考えられる
- モニタリングの期間や方法は道路管理者の判断による
- 実測調査の他、ETC2.0等のビッグデータの活用が考えられる

## 「渋滞対策協議会の取組」

### 渋滞対策協議会（各都道府県に設置）

#### 【①：主要渋滞箇所の特定】

- 調査から候補箇所を選定し、データ等から渋滞箇所を特定
  - ≫ データ（渋滞・混雑多発箇所等）
  - ≫ アンケート（市民、民間事業者等）

#### 【②：渋滞対策等のモニタリング】

- 対策や交通の状況変化をフォローアップ（PDCAサイクルを推進）

#### 【③：その他の取組】

- 交通渋滞状況の調査実施や対策の取組や成果を公表（見える化等）
- 都道府県によっては、検討部会やワーキンググループ（WG）を設置し、各地域の検討を実施



施設立地後の  
モニタリングを検討  
する場として活用

- 交通状況の悪化が認められる場合の対応
  - 道路管理者は立地者に交通量や旅行速度等の定量的なモニタリング結果を示した上で協議を求める
    - ✓ 合意した事前対策は十分に講じられているか
    - ✓ 立地前の交通影響予測と立地後の交通状況の乖離の要因
  - 立地者側に原因がある場合、必要に応じて、立地者に対し、交通調査や追加的な渋滞対策を求める

## <留意点>

- 施設周辺の土地利用変化等、立地者に起因しない事情変更に留意
- 渋滞対策の内容については、十分な時間的余裕をもって警察と協議すること