

## 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. 会長が必要と認めたときは、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、会長が必要と認めたときは、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り、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義(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 3 月 6 日一部改正
17. 令和 2 年 8 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	建設局 道路維持課長 建設局 道路建設課長 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 都市整備局 交通対策課長
	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 企画課長
	愛知県道路公社	事業部 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 <b>道路建設課担当課長</b>	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

# 令和2年度 第1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. 昨年度までに実施した渋滞対策 及び 効果	4
3. 今年度の取り組み予定	13
4. 交通状況のモニタリング	25
5. 県全体の交通状況・トピック等	32

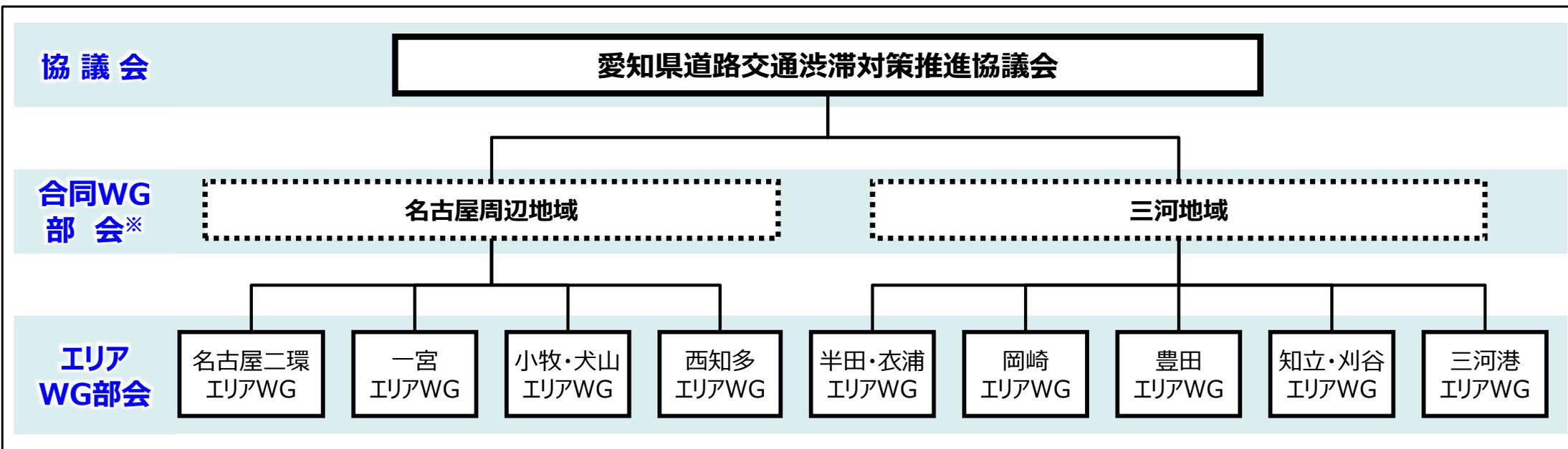
# 1. これまでの取り組み経緯

---

# 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

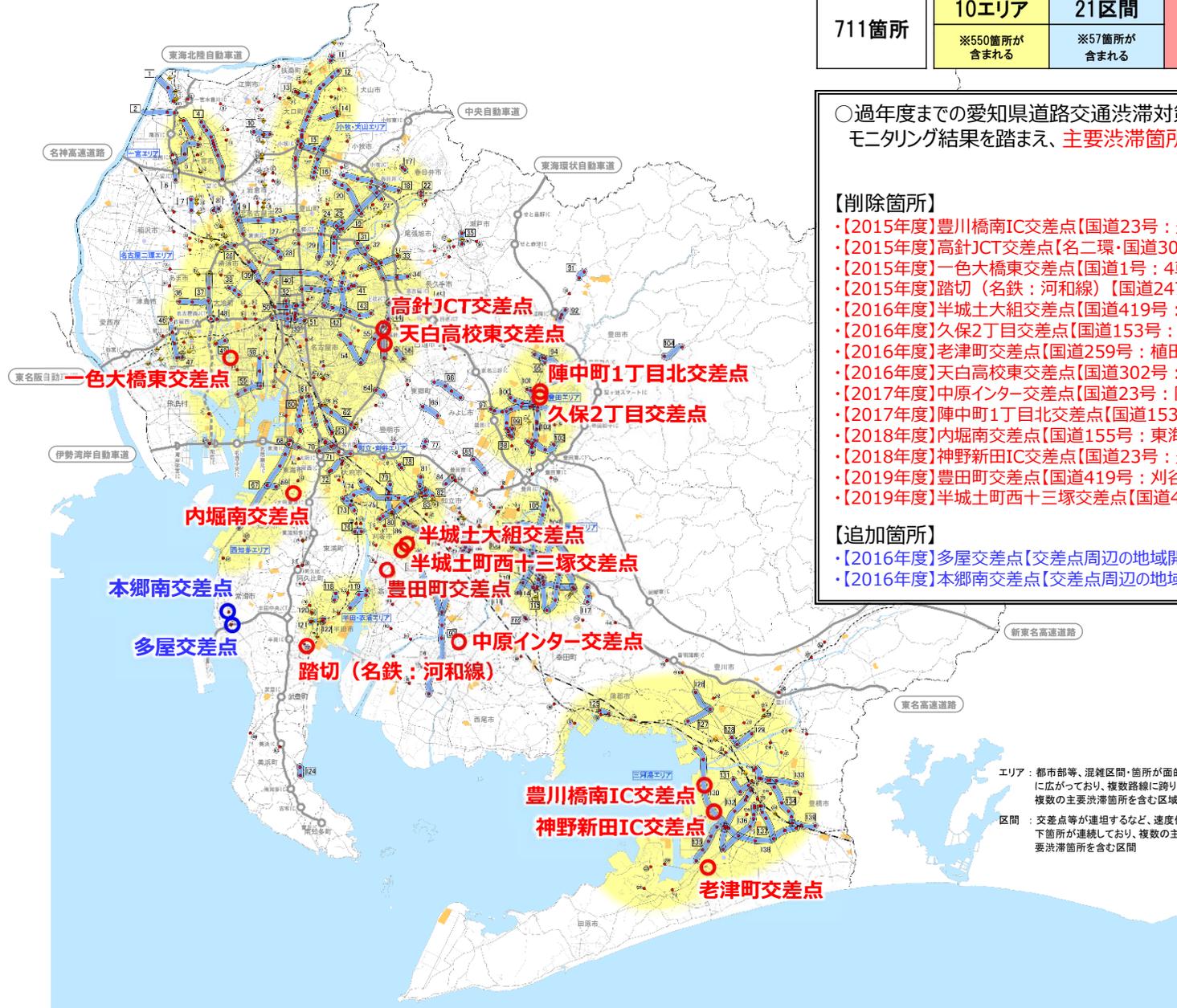
合同WG部会	名古屋周辺地域				三河地域					名古屋周辺地域 三河地域	合計
	エリアWG部会 名古屋二環	一宮	小牧・犬山	西知多	半田・衣浦	岡崎	豊田	知立・刈谷	三河港	エリア外※	
<b>主要渋滞箇所数</b>											
選定時 (2012年度)	217	23	43	14	20	60	49	51	86	160	723
現在 (2019年度末)	214 (-3)	23	43	13 (-1)	19 (-1)	60	47 (-2)	48 (-3)	83 (-3)	161 (+1)	711 (-12)

※エリア部会に含まれていない主要渋滞箇所 (160箇所：選定時) 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）**

### 【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. 昨年度までに実施した渋滞対策 及び 効果**

---

# 2. 昨年度までに実施した渋滞対策 及び 効果

## (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
6	2020年 3月30日	国道22号 : 下浅野交差点 信号現示変更	一宮市	一宮エリア

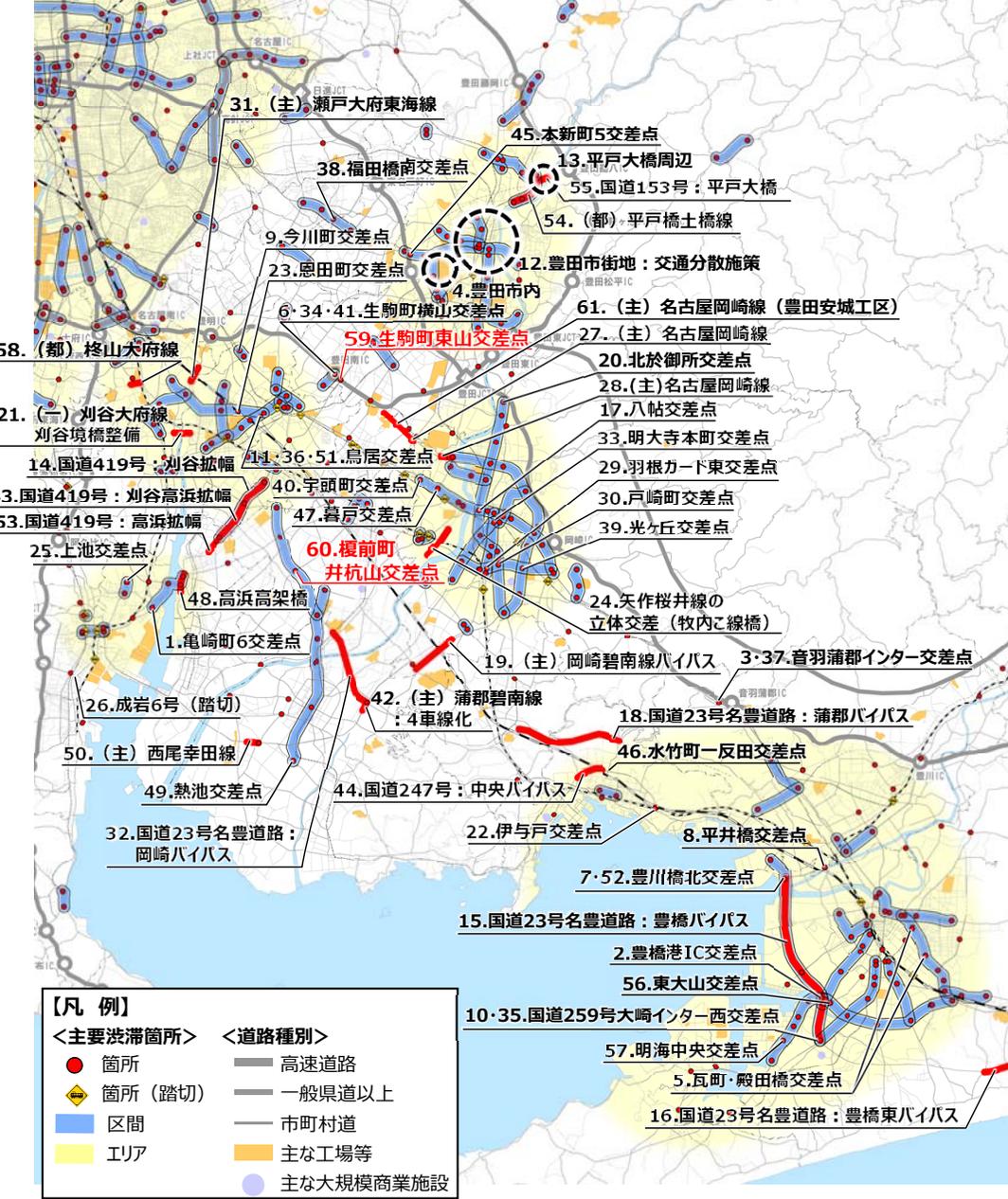
### ・道路整備等

No	実施時期	対策内容	実施主体	エリア
7	2013年 10月	(一) 斉藤羽黒線 : 柏森辻田交差点 交差点改良	愛知県	小牧・犬山エリア
8	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
9	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
10	" 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
11	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
12	" 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
13	" 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
14	" 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
15	" 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
16	" 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
17	" 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
18	" 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
19	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
20	" 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
21	" 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
22	" 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
23	" 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
24	" 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
25	" 11月 2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
26	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
27	" 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
28	" 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
29	" 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
30	" 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
31	" 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
32	" 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
33	" 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
34	2019年 2月	(主) 江南岡線 : 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
35	" 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
36	" 8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
37	" 12月10日	(主) 名古屋長久手線 : 未盛通2交差点 右折車線の延伸	名古屋市	名古屋二環エリア
38	2020年 1月	国道23号 : 丹後通交差点 右折車線上の延伸	国土交通省	名古屋二環エリア
39	" 3月	(都) 名古屋岐阜線 整備	愛知県	名古屋二環エリア
40	" 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
41	" 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. 昨年度までに実施した渋滞対策 及び 効果

## (1) 2013年度～2019年度実施の主な対策 (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



### ・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 信号現示見直し	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 信号現示見直し	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(路面標示・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	三河港エリア
8	" 5月	(一) 前芝小坂井停車場線: 平井橋交差点 信号現示見直し	愛知県警察	三河港エリア
9	" 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
10	" 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
11	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
12	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
13	2020年 1月	平戸大橋周辺交通誘導の看板設置	国土交通省	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
14	2013年 6月	国道419号: 刈谷幅幅[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
15	" 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
16	" 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
17	" 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
18	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
19	" 3月28日	(主) 岡崎碧南線 バイパス整備	愛知県	岡崎エリア
20	" 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
21	" 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
22	" 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
23	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
24	" 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
25	" 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
26	" 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
27	" 3月	(主) 名古屋岡崎線 2車幅幅[橋目町御小西~里町寺斗山]	愛知県	岡崎エリア
28	" 5月	(主) 名古屋岡崎線 2車幅幅[小針町南~北野小学校南]	愛知県	岡崎エリア
29	" 5月	(主) 岡崎刈谷線: 羽根カト東交差点 交差点改良	愛知県	岡崎エリア
30	" 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
31	" 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
32	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
33	" 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
34	" 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
35	" 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
36	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
37	" 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
38	" 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
39	" 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
40	" 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
41	" 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
42	" 10月	(一) 蒲郡碧南線 4車線化[西尾東IC~西尾東IC南]	愛知県	岡崎エリア
43	" 11月	国道419号: 刈谷高浜幅幅 4車線化	愛知県	知立・刈谷エリア
44	" 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
45	" 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
46	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
47	" 2月	国道1号: 豊田一色線: 熱池町交差点 交差点改良	国土交通省	岡崎エリア
48	" 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
49	" 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
50	" 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
51	" 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
52	" 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
53	2019年 1月	国道419号: 高浜幅幅 4車線化(吉浜小学校東~神明町)	愛知県	知立・刈谷エリア
54	" 3月18日	(都) 平戸橋土橋線(荒井町~平戸橋町間) 供用	豊田市	豊田エリア
55	" 6月 8日	国道153号: 平戸大橋 開通	国土交通省	豊田エリア
56	" 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
57	" 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
58	" 12月	(都) 柵山大府線 整備	大府市	知立・刈谷エリア
59	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
60	" 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
61	" 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22号：下浅野交差点 信号現示変更（実施主体：一宮市、関係者：国土交通省、愛知県警察）

- 当該交差点は、国道22号と市道の交差点であり、市道東行では、右折交通が多く、交差点を超えて車が滞留し渋滞が発生していたことから、信号現示を調整（国道22号の右折青時間及び市道青時間計4秒を、市道側の右折青時間に割振り）。
- この対策により、市道東行の20km/h以下の速度低下区間は約200mから0mに減少。ただし、新型コロナウイルスによる行動変化の影響の可能性もあるため、今後も経過観察が必要である。

### 位置図



### 対策概要



### 対策前

1φ	2φ	3φ	4φ	計
青:72 黄:4 (歩行者青:70)	青:12 黄:2 赤:4	青:46 黄:4 (歩行者青:44)	青:11 黄:2 赤:3	160

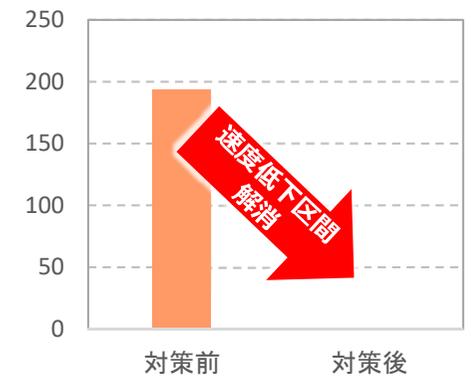
### 対策後

1φ	2φ	3φ	4φ	計
青:72 黄:4 (歩行者青:70)	青:10 黄:2 赤:4	青:44 黄:4 (歩行者青:42)	青:15 黄:2 赤:3	160

信号現示の変更  
 国道22号の右折青時間及び市道青時間計4秒を、市道側の右折青時間に割振り

### 整備効果

■ 速度低下区間の変化  
 下浅野交差点市道東行において、20km/h以下の速度低下区間は対策前の約200mから対策後は0mに減少。  
 ⇒速度低下区間は**解消**。



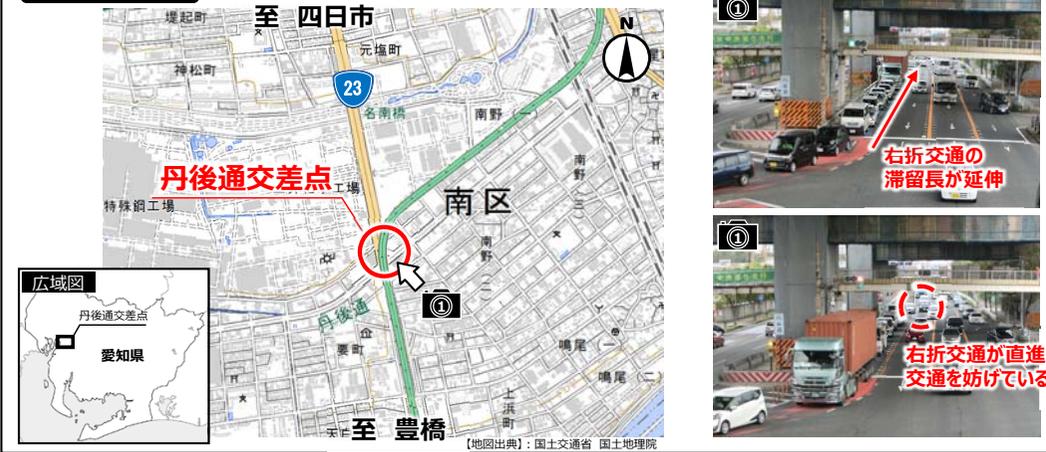
出典：ETC2.0プローブデータ  
 【対策前】2019.4.3~12（平日）  
 【対策後】2020.4.1~10（平日）

※ETC2.0プローブデータ（2019.4.3~12 平日）

## (3) 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（上り方向）：丹後通交差点では、右折交通が右折車線長を超過して滞留し、直進交通の阻害が発生。
- 右折車線長を110[m]⇒約130[m]に約20[m]延伸する対策を実施したことにより、ピーク時間帯における交差点流入速度が向上し、滞留長が最大120m（17時台）短縮する効果が発現。

### 位置図



### 整備効果

- ・ 国道23号[上り方向]：丹後通交差点では、右折交通が直進交通を阻害しているため、右折車線長を110m⇒約130mに延伸する対策を実施。
- ・ 対策後の交通状況は、夕ピーク時間帯に交差点流入速度が向上しており、渋滞緩和傾向が示されている。また、直進阻害の緩和により、滞留長・渋滞長が約100m短縮。

### ■ 対策後の交通状況

#### ● 交差点



【撮影】2020年2月4日[火] 7時台

#### ● 右折車線末尾



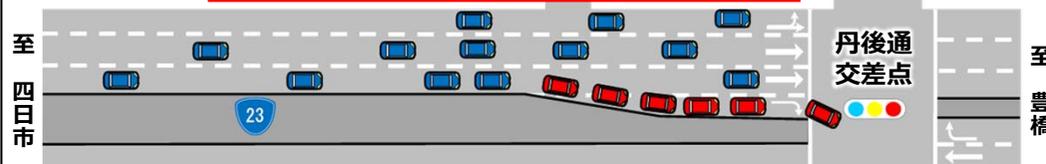
【撮影】2020年2月4日[火] 7時台

### 対策概要

- ・ 国道23号：丹後通交差点（上り方向）について、右折車線長を110[m]⇒130[m]に20[m]延伸。

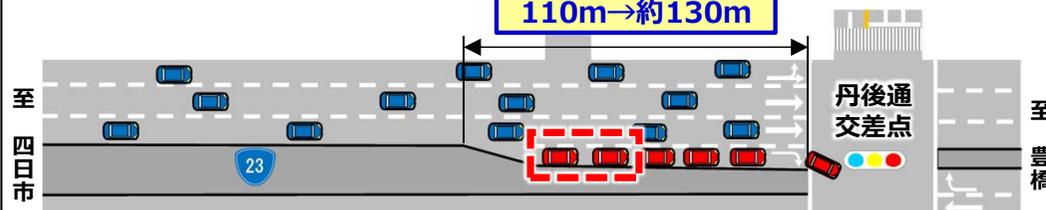
#### ■ 対策前

右折交通の車線長超過により、直進交通を阻害

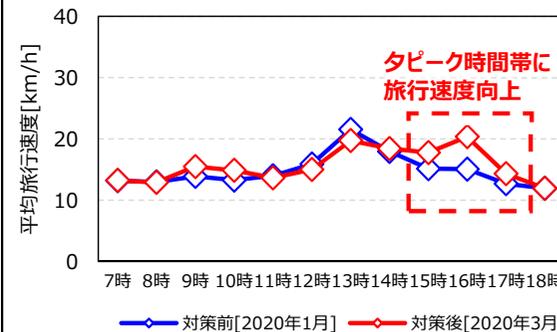


#### ■ 対策後

右折車線長の延伸  
110m⇒約130m

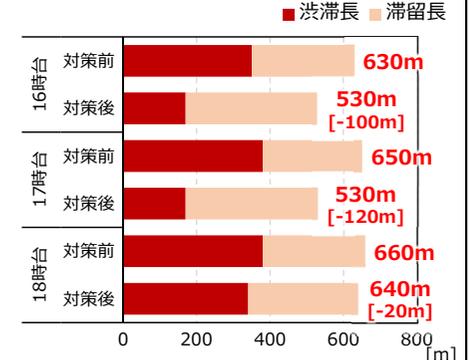


### ■ 時間帯別平均旅行速度の変化



【データ】ETC2.0データ[平日]：（対策前）2020年1月、（対策後）2020年3月

### ■ 対策前後の滞留長・渋滞長



【データ】交通量調査結果：[対策前]2018年12月、[対策後]2020年2月

## (4) (市) 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 (実施主体：小牧市)

- 当該交差点は、国道155号と市道の交差点であり、市道において、右折交通が滞留し、その滞留により直進車線の円滑な走行を阻害されていたことから、右折レーンを設置。
- この対策により、朝ピークで最も交通量の多い時間帯において、渋滞長が大きく減少、渋滞が緩和された。

### 位置図



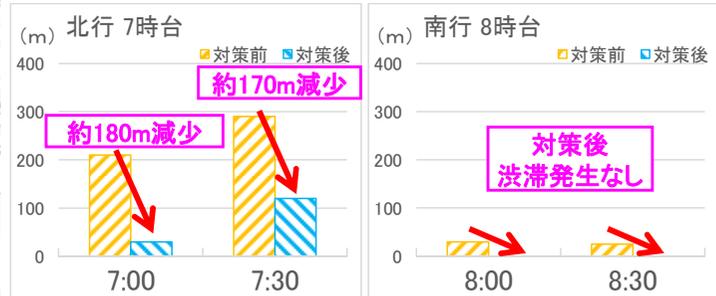
### 整備効果



■小牧警察署前交差点 交通量

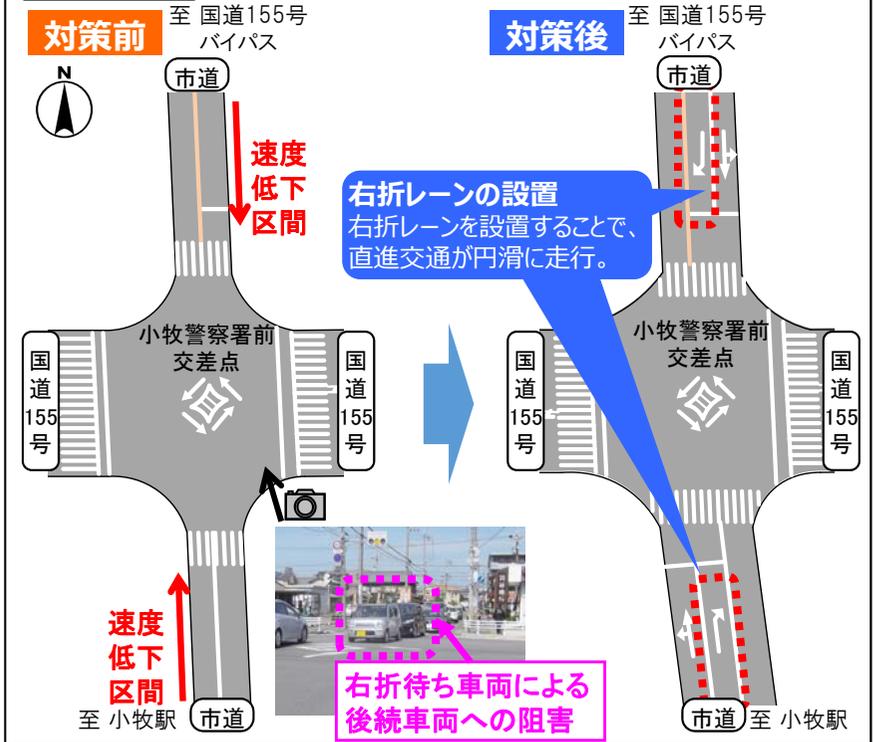


■小牧警察署前交差点 渋滞長



交通量・渋滞長データ：交通調査結果【対策前】2019. 9. 18水  
【対策後】2020. 6. 3水  
※時間帯：各方向、朝ピークにおける対策前の交通量が最も多い時間帯

### 対策概要



■対策後の状況



出典：小牧市提供資料  
(2020. 6. 25木撮影)

## 2. 昨年度までに実施した渋滞対策 及び 効果

【対策41：名古屋周辺地域】

西知多エリア

### (5) 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）（実施主体：愛知県）

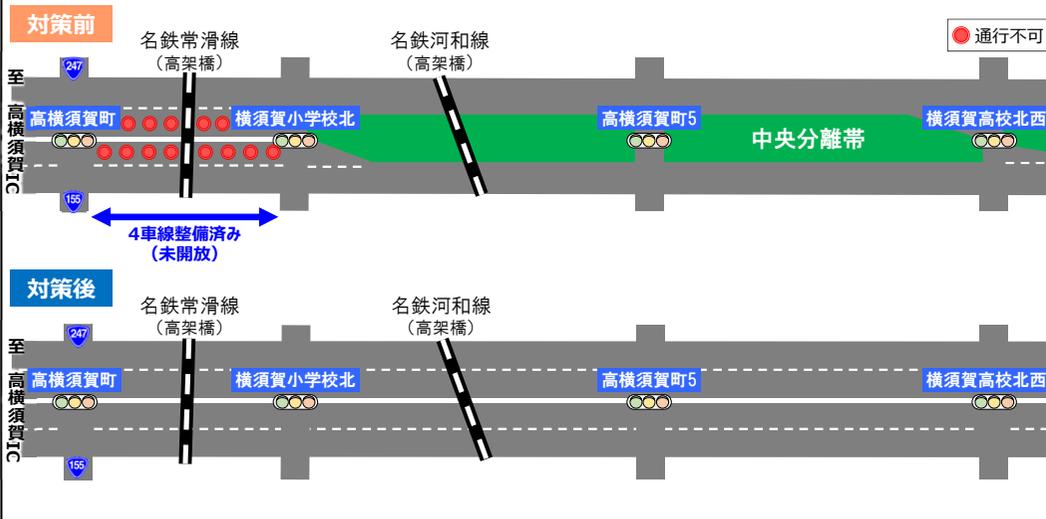
- 当該区間では上り方向では朝ピーク時、下り方向では夕ピーク時を中心に、常時速度低下が発生。
- 対策として、以前より4車線整備済みであった区間（高横須賀町～横須賀小学校北）と合わせ、4車線供用を開始。
- 対策により、区間内上下線ともに速度低下が改善されており、効果が発現。今後状況に応じて、追加の対策等を検討する。

#### 位置図



#### 対策概要

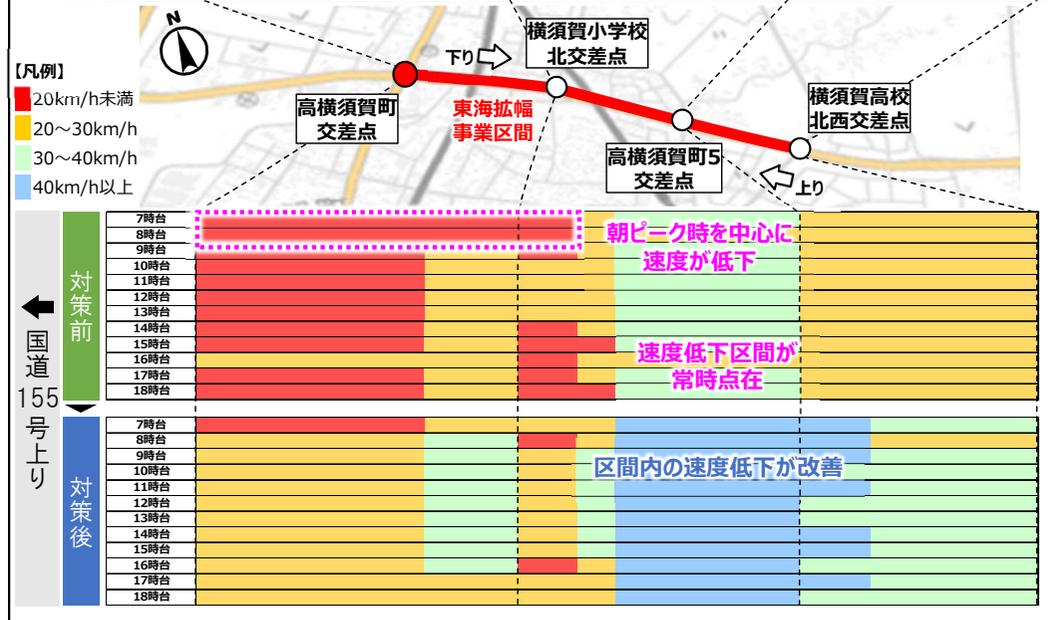
・国道155号（横須賀小学校北～横須賀高校北西交差点）の中央分離帯を撤去し、4車線整備済み区間と合わせて4車線供用を開始。



#### 整備効果

・対策により、東海拡幅事業区間内（国道155号）の上下線ともに速度低下が改善。

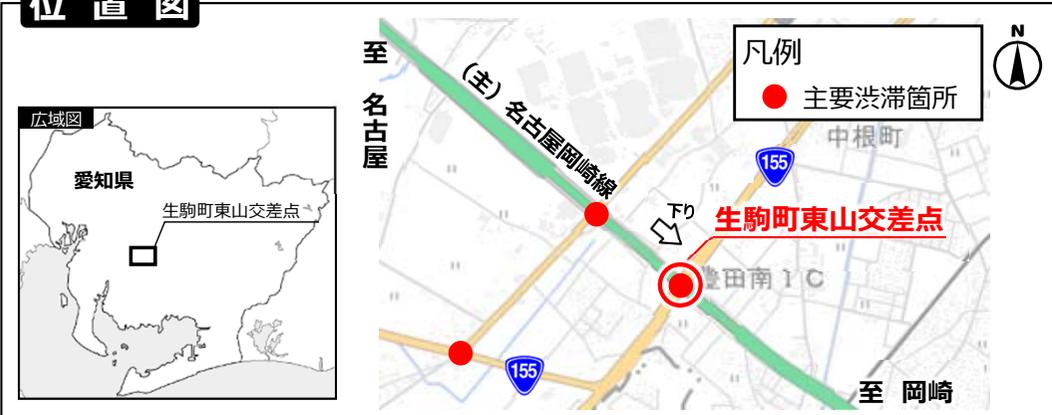
出典：ETC2.0データ（対策前：R1.10平日、対策後：R2.4平日（ともに7-19時））



## (6) (主) 名古屋岡崎線：生駒町東山交差点 車線増設 (実施主体：愛知県)

- (主) 名古屋岡崎線[下り] では、ピーク時に速度低下が発生。右折交通の集中により、最大約80mの渋滞が発生。
- 対策として、(主) 名古屋岡崎線[下り]で直進車線と右折車線を増設を実施 (2020年3月に対策完了)。
- 対策により、流入部の平均速度が約20~30km/h程度上昇し、効果が発現。

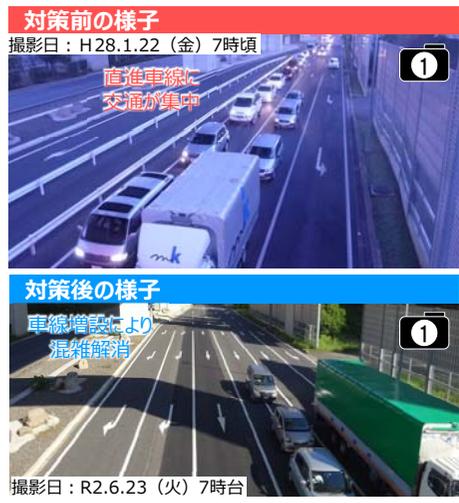
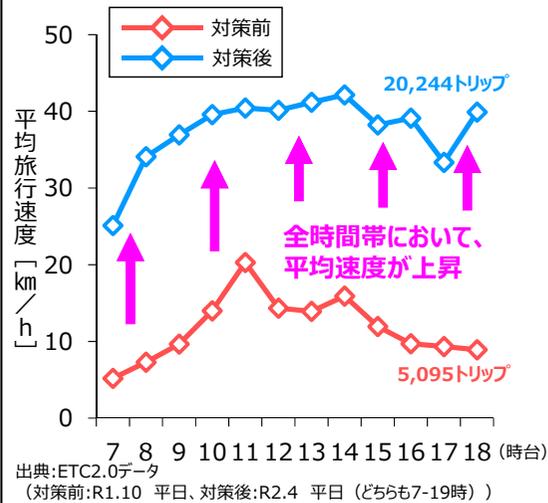
### 位置図



### 整備効果

・対策により、すべての時間帯において流入部の平均速度が約20~30km/h上昇。朝夕ピーク時の平均速度も約25~40km/h以上に改善。

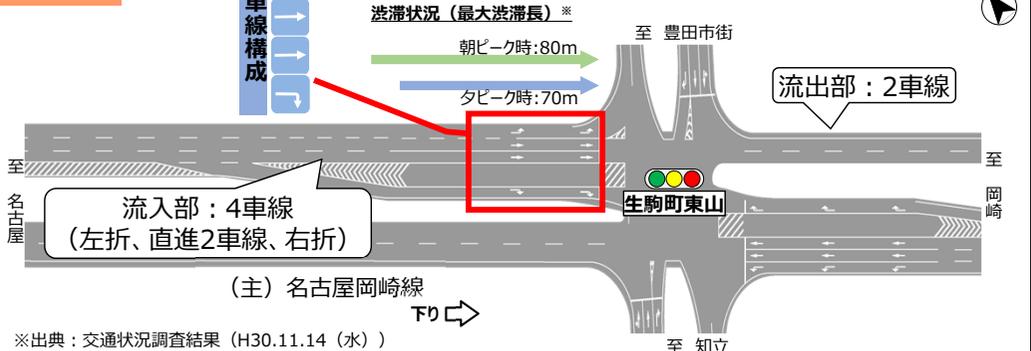
#### ■ (主) 名古屋岡崎線[下り]の平均速度 (流入部) の変化



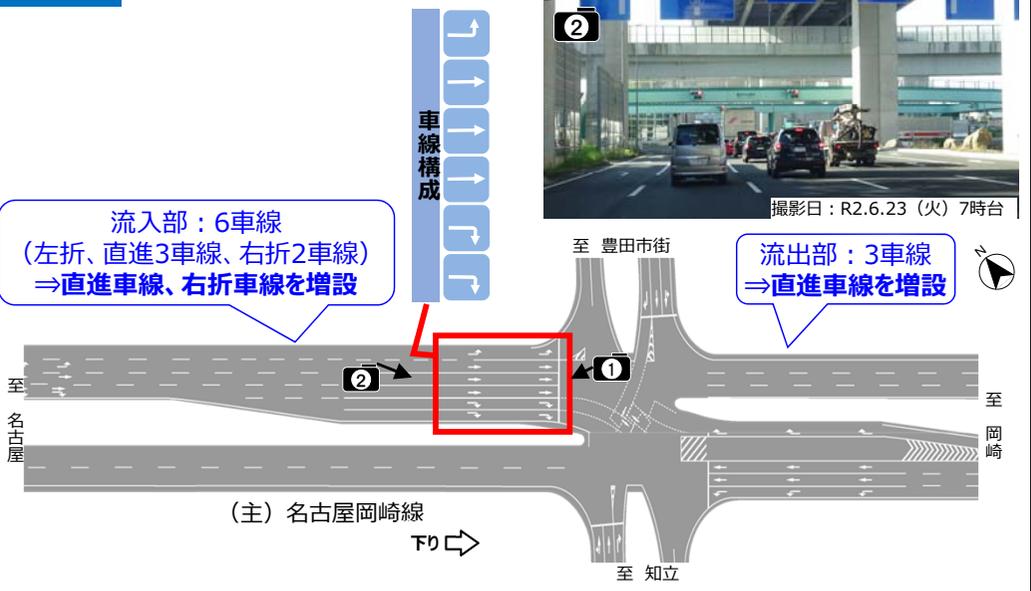
### 対策概要

・(主) 名古屋岡崎線[下り]で直進車線、右折車線を増設。

#### 対策前



#### 対策後



## (7) (主) 安城碧南線：榎前町井杭山交差点 左折車線の設置 (実施主体：愛知県)

- (主) 安城碧南線：榎前町井杭山交差点において、上り方向に左折レーンを整備。
- 左折レーンの整備により、1車線に集中していた直進・左折交通が分散し、交差点を先頭とした渋滞が緩和している。

### 位置図

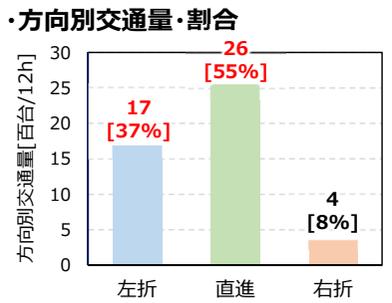


### 整備効果

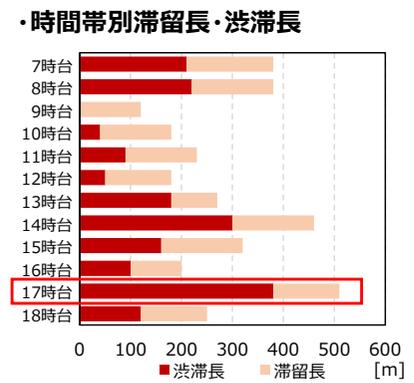
#### 【整備前の状況】

榎前町井杭山交差点の上り方向は、国道23号（和泉IC）を利用するために左折する交通が多い一方、直左レーン1車線での車線運用のため、直進車と左折車が混在し、最大で約400m（滞留長500m）の渋滞が発生。

#### ■【整備前】榎前町井杭山交差点[上り]における交通状況

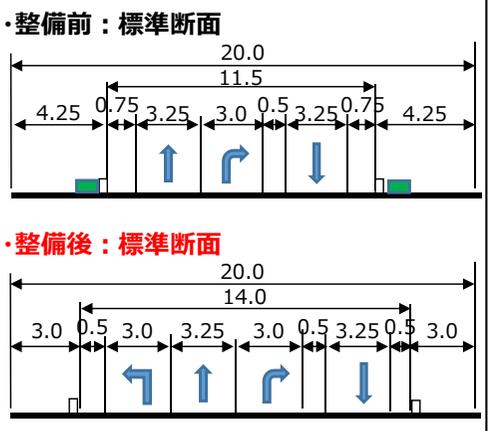
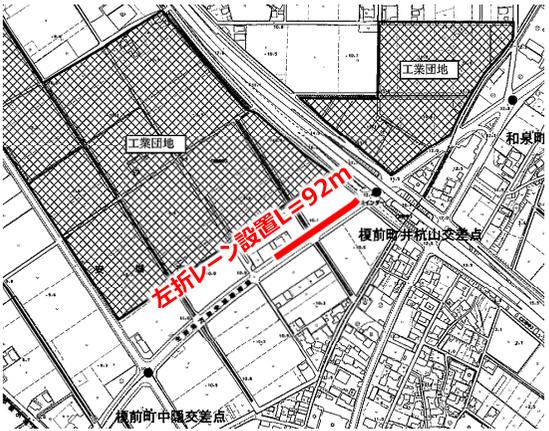


#### ■【整備前】榎前町井杭山交差点周辺における速度状況



### 対策概要

- ・(主) 安城碧南線は、安城市から碧南市へ至る主要地方道であり、重要港湾：衣浦港及び衣浦臨海工業地帯へのアクセス道路でもある。
- ・国道23号との交差点である榎前町井杭山交差点において、国道23号への左折と直進車両の交通が集中することから、左折レーンを整備し、渋滞緩和を図る。



#### 【整備後の状況】

安城市街地方面の上り線は、整備前と同様に左折車両の割合が多いが、車両が直進レーンと整備した左折レーンに分散し、滞留長及び渋滞長はともに減少した。

#### ■ 榎前町井杭山交差点の交通状況



1車線に直進・左折車が混在し、渋滞が発生



車両が直進レーンと左折レーンに分散し、渋滞が緩和

【データ】ETC2.0データ：2019年10月[平日：昼間12時間平均] 【地図出典】：国土交通省 国土地理院

## **3. 今年度の取り組み予定**

---

# 3. 今年度の取り組み予定

## (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

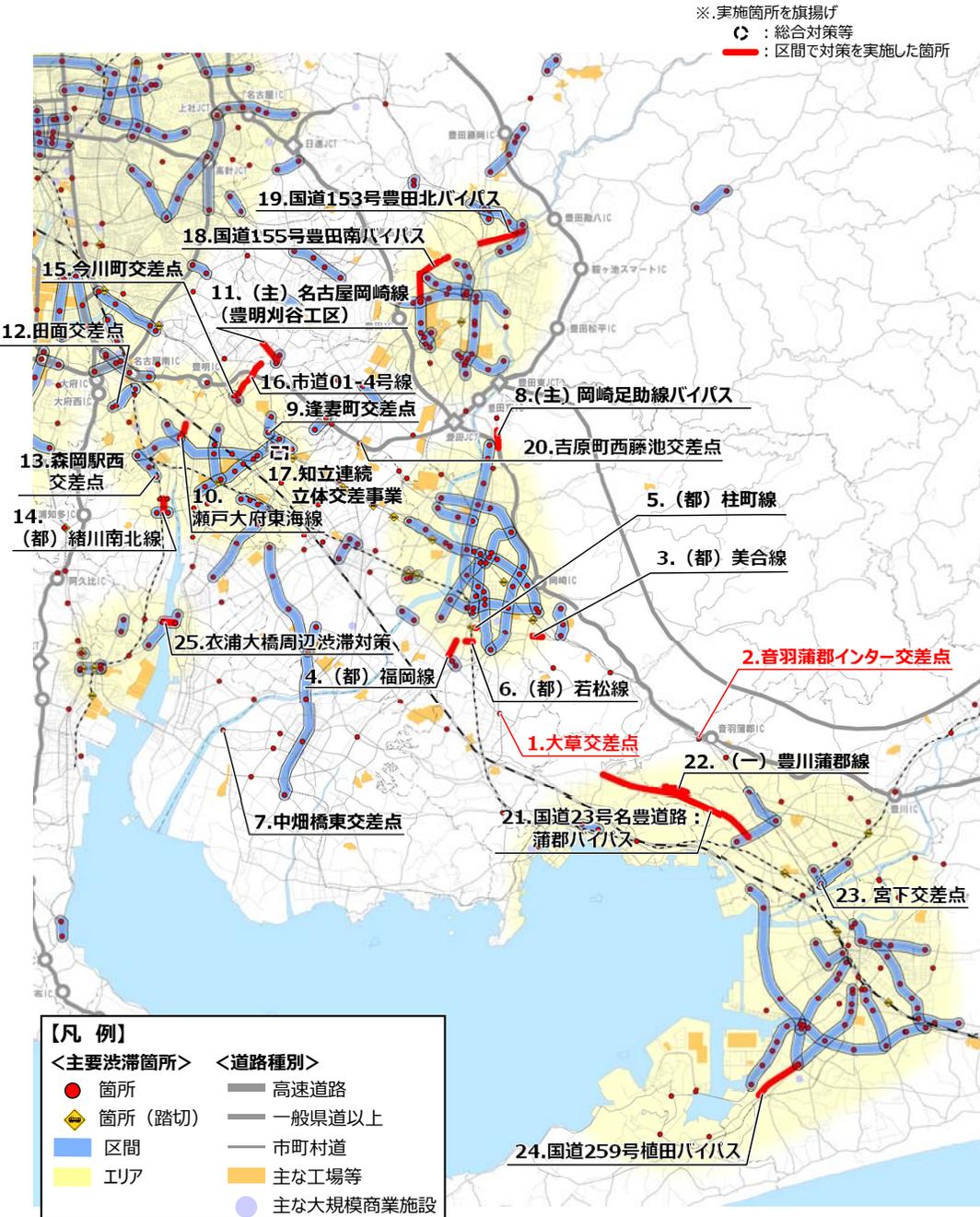
No	対策内容	実施主体	対策状況	エリア
1	国道19号 : 広報チラシ等による交通分散誘導	国土交通省	2020年度実施予定	名古屋二環エリア
2	一宮市役所での「スタイル勤務」の実施	一宮市	継続実施	一宮エリア
3	犬山城周辺における交通分散を図る情報提供	犬山市	継続実施	小牧・犬山エリア
4	大口町コミュニティバス事業 : タイヤ改正	大口町	継続実施	小牧・犬山エリア
5	こまき巡回バス運行事業 : タイヤ改正・停留所見直し	小牧市	継続実施	小牧・犬山エリア

## ・道路整備等

No	対策内容	実施主体	対策状況	エリア
6	名古屋環状2号線事業 (名古屋西JCT~飛鳥JCT[仮称])	国土交通省 NEXCO	2020年度完了予定	名古屋二環エリア
7	(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
8	(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
9	(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
10	東海北陸自動車道 一宮稲沢北IC	愛知県	2020年度完了予定	一宮エリア
11	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
12	[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
13	(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
14	(都) 名古屋津島線 整備	愛知県	実施中	名古屋二環エリア
15	(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
16	(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
17	(都) 戸田荒子線 整備	名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
18	(都) 水主ヶ池線 整備	名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
19	(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
20	(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
21	(都) 山の手通線 整備	名古屋市	実施中	名古屋二環エリア
22	岐阜稲沢線菊安賀1号踏切撤去事業	愛知県・一宮市	実施中	一宮エリア
23	(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
24	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
25	(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
26	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
27	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
28	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
29	国道155号 : 村中小学校北交差点 交差点改良事業	愛知県	実施中	小牧・犬山エリア
30	(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
31	(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
32	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
33	西知多道路 (青海IC~常滑JCT)	愛知県	実施中	西知多エリア
34	西知多道路 (日長IC~青海IC)	愛知県	実施中	西知多エリア
35	(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. 今年度の取り組み予定

## (1) 今後の取り組み予定 (三河地域)



### ・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	(主) 安城幸田線：大草交差点 右折車線の延伸	愛知県	2020年度完了予定	岡崎エリア
2	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	2020年度完了予定	三河港エリア
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	国道1号：逢妻町交差点 右折車線の延伸	国土交通省	実施中	知立・刈谷エリア
10	(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
11	(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
12	(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
13	(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
14	(都) 緒川南北線 整備	東浦町	実施中	知立・刈谷エリア
15	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
16	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
17	知立連続立体交差事業	愛知県	実施中	知立・刈谷エリア
18	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
19	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
20	(一) 豊田一色線：吉原町西藤池交差点 交差点改良	愛知県	実施中	豊田エリア
21	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
22	(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
23	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
24	国道259号：植田バイパス4車線化 (老津町沖田北西交差点～大崎インター西交差点)	愛知県	実施中	三河港エリア
25	衣浦大橋周辺渋滞対策事業 (衣浦大橋左折専用橋設置)	愛知県	実施中	半田・衣浦エリア

## (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、R1年度の年末年始に、WEBモニターのみを対象とした対策を実験的に実施。
- R1年度の年末年始に実施した対策の結果を踏まえて、R2年度の年末年始に本対策を実施予定

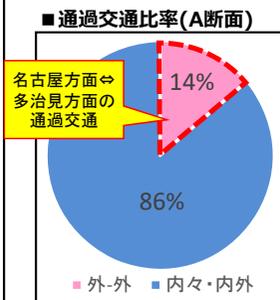
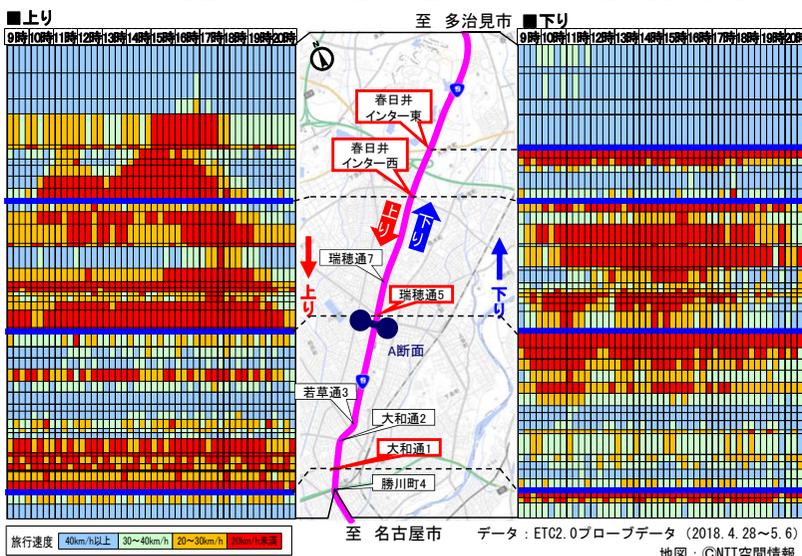
### 位置図



凡例  
 ● 交差点  
 ◆ 踏切  
 区間

### 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。

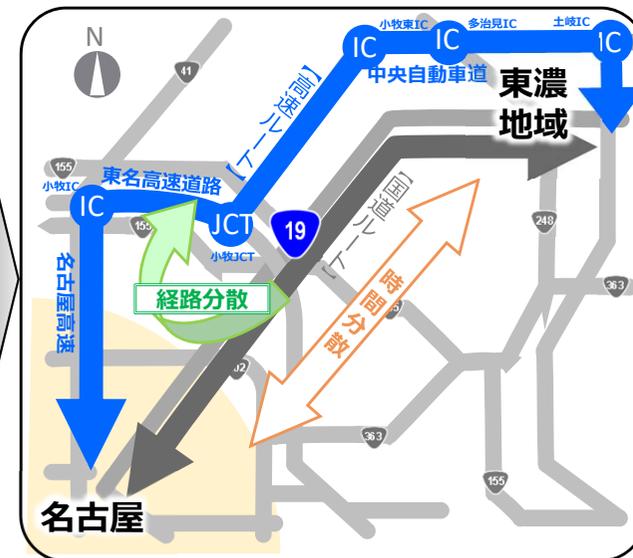


### 対策方針

#### ■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

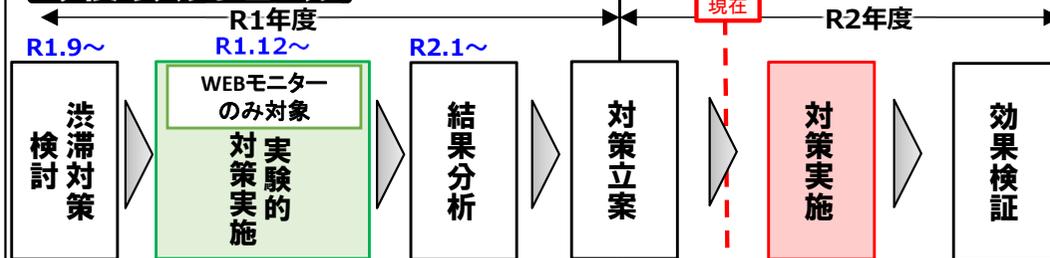
#### ■対策方針



#### ■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）

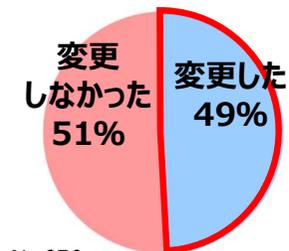
【R1年度の調査結果】

- 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。
- ⇒ 【R2年度の実施予定内容】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実施予定

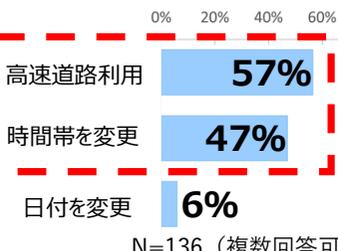
### アンケート調査結果（R元年度年末年始調査）

#### 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



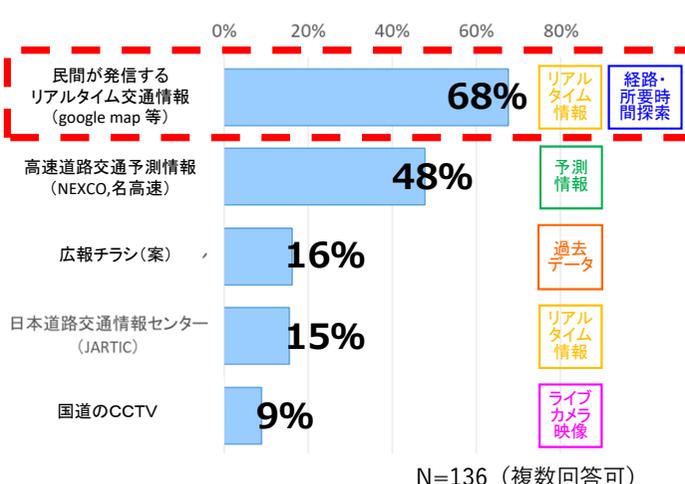
行動変化の内容



・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

#### 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

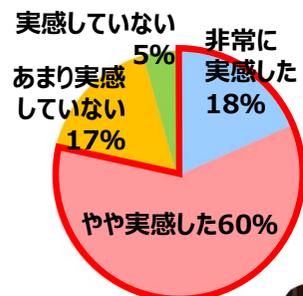


・民間が発信するリアルタイム交通情報のニーズが高い。

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R2年度に実施予定

#### 渋滞回避の実態

行動変化した道路利用者の実感



・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)】

### R2年度の実施予定内容

#### 広報チラシ（案）

ー国土交通省からの重要なお知らせー  
**年末年始の国道19号の渋滞緩和に取り組みます**

年末「渋滞」の多い「民間が発信するリアルタイム交通情報」の活用を促す。

リアルタイムの渋滞情報をご活用ください

スマホでリアルタイムの混雑情報をチェック！

#### おすすめの渋滞回避方法

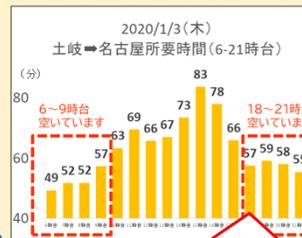
##### ①高速道路の活用

高速利用で約 分短縮！



##### ②時間差移動

9時台前、18時台以降がおすすめ！



ドライバーの出発時間帯の変更を促すグラフの掲載。

※紙面については別途調整中

## (3) 名古屋環状2号線事業（名古屋西JCT～飛島JCT[仮称]）（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年度の開通を目的に「名古屋西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

〔平成30年3月時点〕



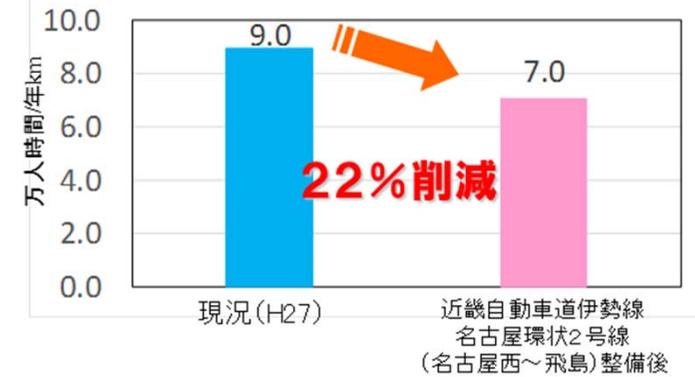
### 名古屋環状2号線 延長66.2km

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

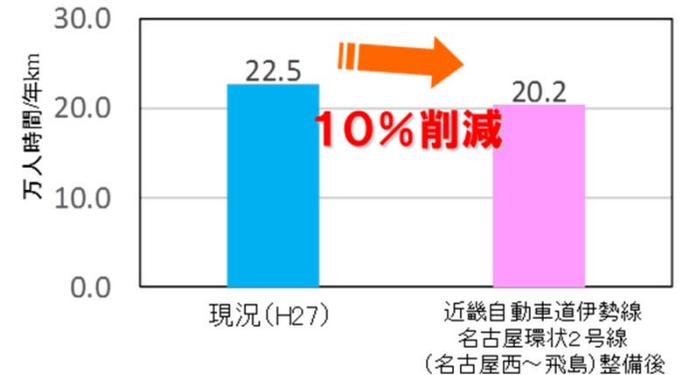


### ストック効果

#### ○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(H27)：平成27年全国道路・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) (都) 敷田大久伝線 整備 (実施主体：名古屋市)

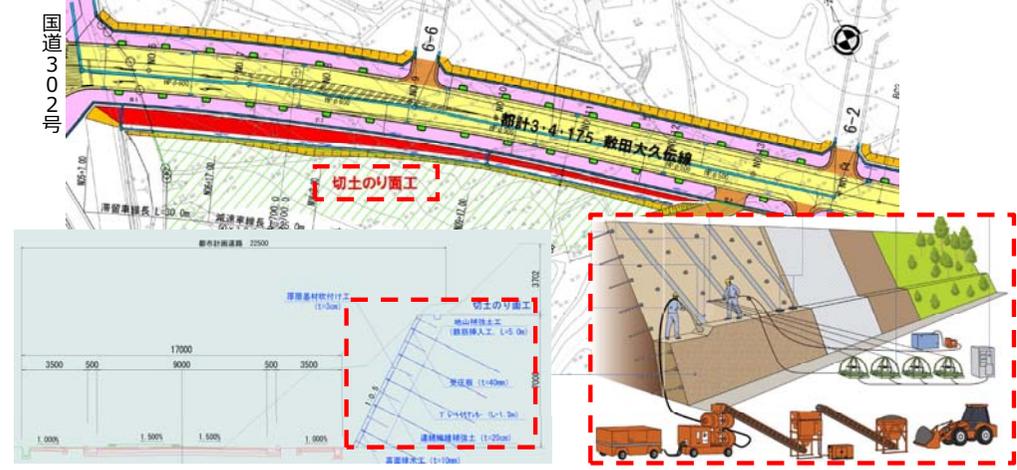
- 主要渋滞箇所：有松1号踏切では交通集中による速度低下が発生している。
- バイパスとなる新設の都市計画道路を整備し、交通分散を図ることでボトルネックの解消を見込んでいる。

### 位置図



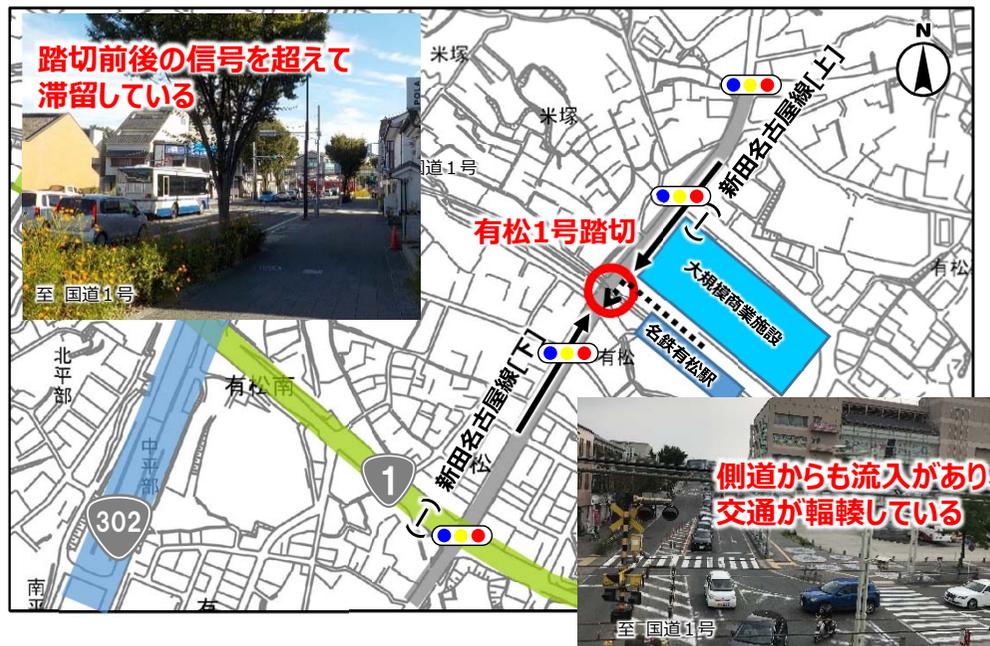
### 対策概要

路線名 : 市道敷田大久伝線  
 事業区間 : 愛知県名古屋市緑区鳴海町  
 延長・規格 : 延長0.4km 4種2級 幅員16.0~20.0m



### 現状の課題

#### ■ 有松1号踏切における渋滞発生状況・課題箇所



#### ■ 有松1号踏切における交通状況 (現地確認)

[上り] 7:30頃

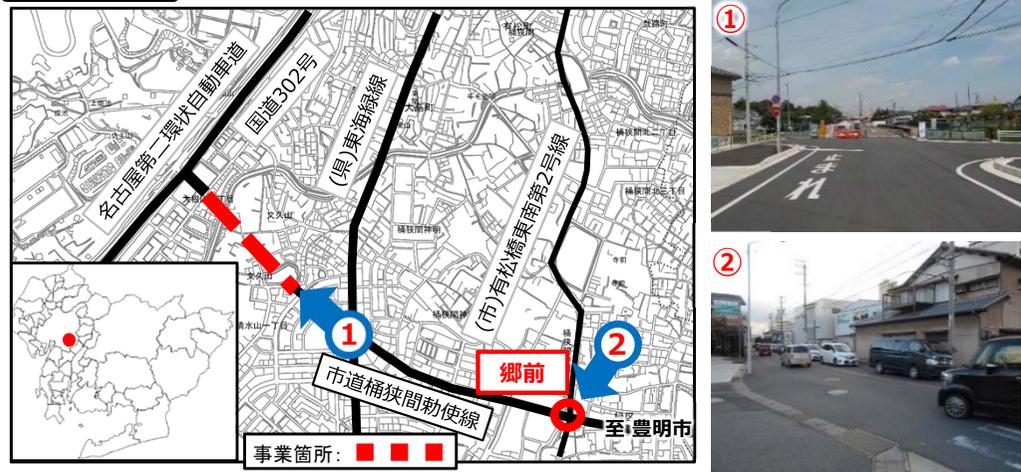
[下り] 18:30頃



## (5) (都) 桶狭間勅使線 整備 (実施主体：名古屋市)

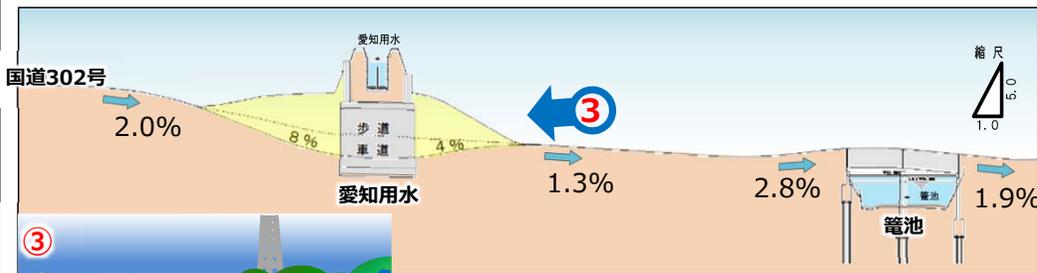
- 主要渋滞箇所：郷前交差点では交通集中による速度低下が発生している。
- 国道302号へ繋がる新設の都市計画道路を整備することで、道路ネットワークを強化し交通分散を図る。

### 位置図



### 対策概要

路線名：市道桶狭間勅使線  
 事業区間：愛知県名古屋市緑区大根山～文久山  
 延長・規格：延長0.4km 4種2級 幅員20.0m



・桶狭間勅使線を整備することで、名古屋第二環状自動車道や国道302号へのアクセス性が向上する。  
 ・(県)東海緑線・国道302号への交通転換が図られることにより、郷前交差点の渋滞緩和に繋がる。

### 現状の課題

- ・郷前交差点は、全方向平均速度20km/h以下となっている。
- ・南北方向の並行路線：(県)東海緑線や国道302号は20km/h以上となっており、比較的余裕がある状況にある。

### ■ (都) 桶狭間勅使線周辺の速度状況 及び 郷前交差点における時間帯別旅行速度

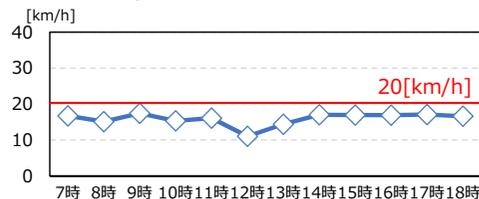


【データ】ETC2.0データ：2019年10月[平日：昼間12時間平均]  
 【地図出典】：国土交通省 国土地理院

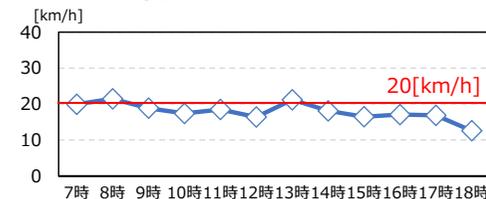


【出典】Copyright(c) NTT空間情報All Rights Reserved

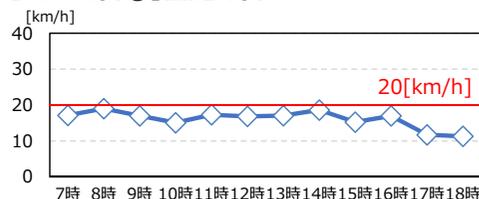
#### 【流入方向①】南進方向



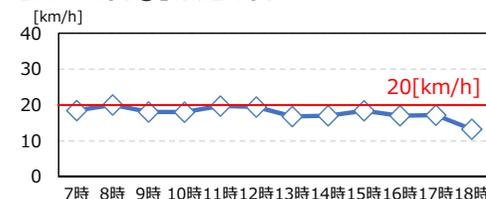
#### 【流入方向②】北進方向



#### 【流入方向③】西進方向



#### 【流入方向④】東進方向

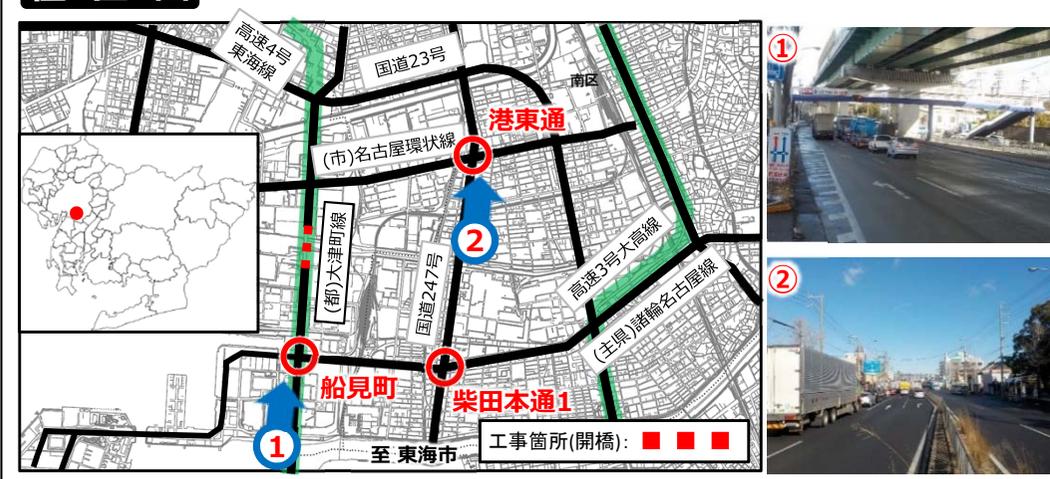


【データ】ETC2.0データ：2019年10月[平日]

## (6) (都) 大津町線 整備 (実施主体：名古屋市)

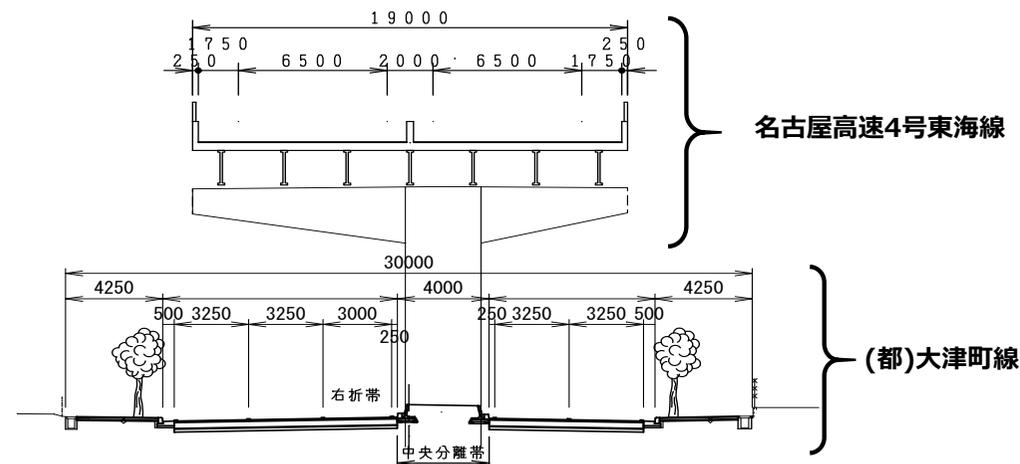
- 主要渋滞箇所：港東通、柴田本通1、船見町交差点では交通集中による速度低下が発生している。
- 名古屋高速4号東海線と併せて都市計画道路を整備することで、道路ネットワークを強化し交通分散を図る。

### 位置図



### 対策概要

路線名：都市計画道路大津町線  
 工事区間：愛知県名古屋市港区龍宮町～船見町  
 延長・規格：延長2.2km 4種1級 幅員30.0m



### 現状の課題

- ・ 現在工事中の大津町線(開橋)付近で車線規制の影響により、平日12時間平均旅行速度が10km/h未満となっている。
- ・ 交通集中により、港東通、柴田本通1 交差点においても一部の方向で平日12時間平均旅行速度が10km/h未満となっている。

#### ■ (都) 大津町線周辺の速度状況 【平日】昼間12時間平均旅行速度

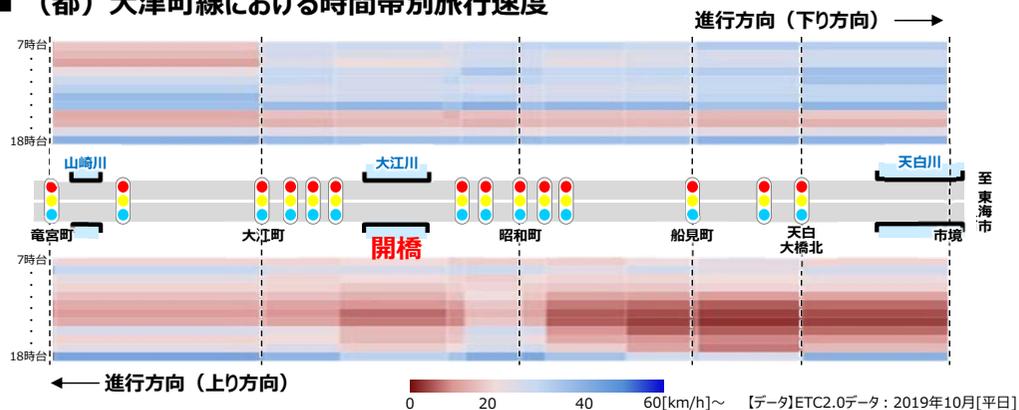


#### 【休日】昼間12時間平均旅行速度



【データ】ETC2.0データ：2019年10月[平日・休日]  
 【地図出典】：国土交通省 国土地理院

#### ■ (都) 大津町線における時間帯別旅行速度



## (7) 東海北陸自動車道 一宮稲沢北IC (実施主体：愛知県)

- 名神高速道路の一宮IC～一宮JCTは高速道路の主要渋滞箇所となっており、恒常的に渋滞が発生。
- また、東海北陸道と並行する西尾張中央道についても、交通が集中し渋滞が発生。
- 一宮稲沢北ICの設置により、集中する名神高速や西尾張中央道の交通を東海北陸道が機能分担することで、渋滞緩和が期待。

### 位置図



### 対策概要

- 【実施時期】 2020年度完了予定
- 【取組実施機関】 愛知県
- 【取組内容】 交通の分散

### ■一宮稲沢北ICイメージ図

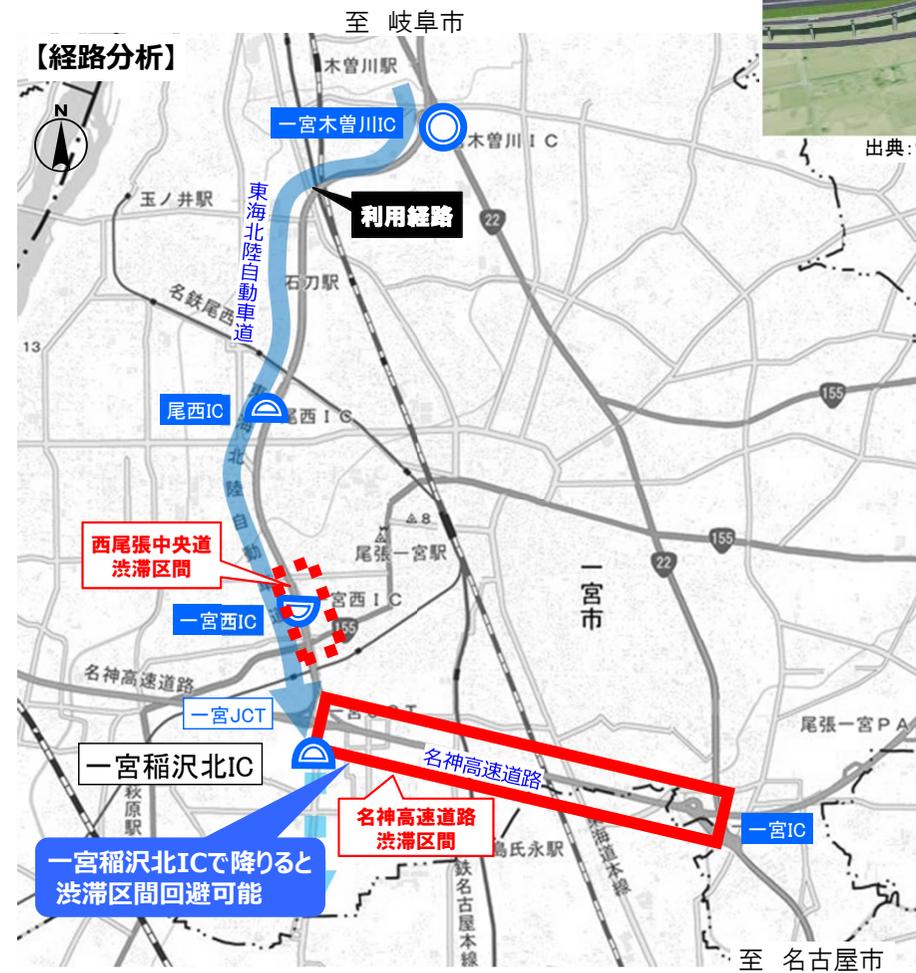


出典: 愛知県一宮建設事務所HP

### 現状の課題



### 【経路分析】



## (8) (主)安城幸田線：大草交差点 右折車線の延伸（実施主体：愛知県）

- 大草交差点に流入する(主)安城幸田線に対して、右折車線長を延伸する交差点改良を実施。
- 右折車両による直進・左折車両の通行阻害が緩和され、渋滞緩和が期待される。

### 位置図

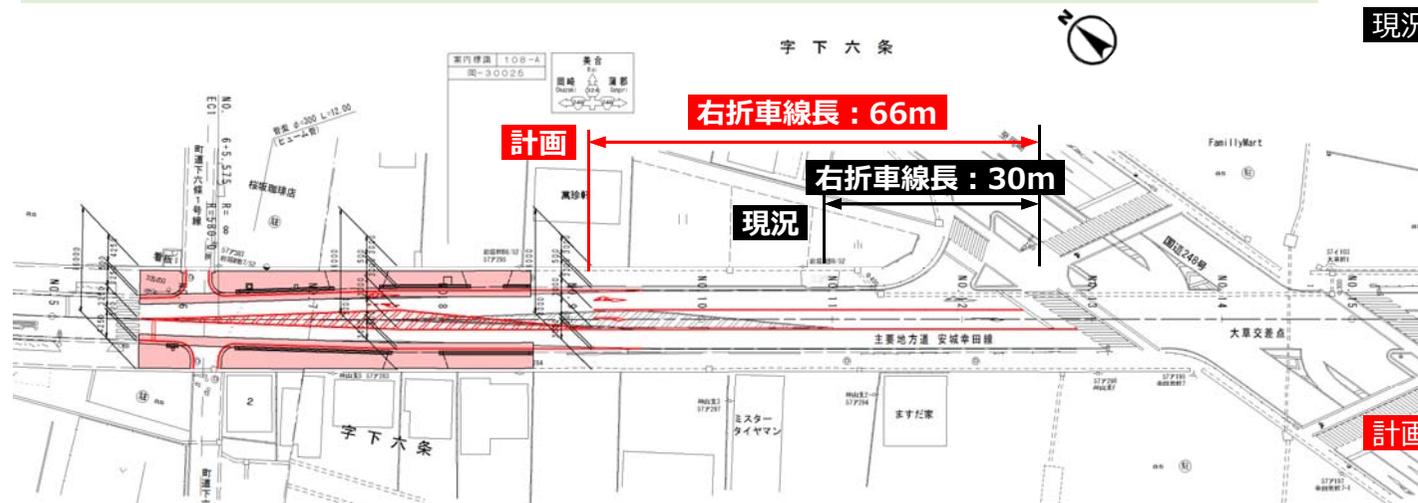


### 現状の課題

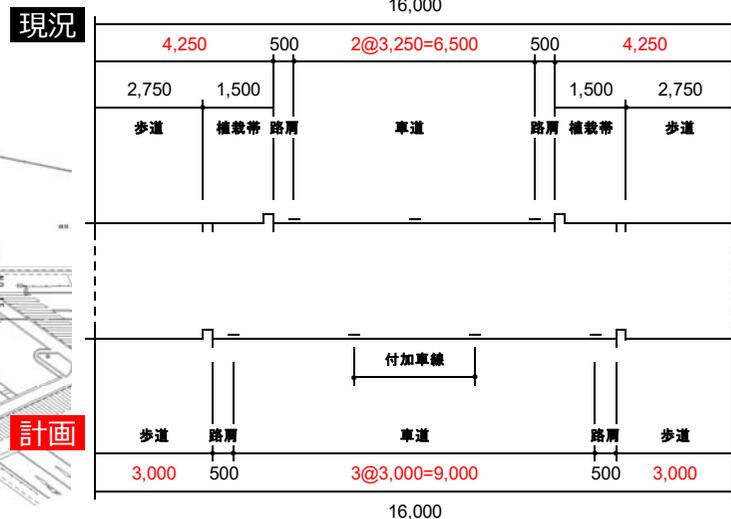


### 対策概要

- 大草交差点に流入する（主）安城幸田線に対して、右折車線長を延伸（30m ⇒ 66m : 36m延伸）



### 道路空間の再配分



## (9) 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、豊橋方面から東名高速道路音羽蒲郡インターへ向かう右折交通の右折車線溢流により、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ゼブラ化による右折車線の滞留長延伸を実施。今年度工事発注し、年度末に完了予定。

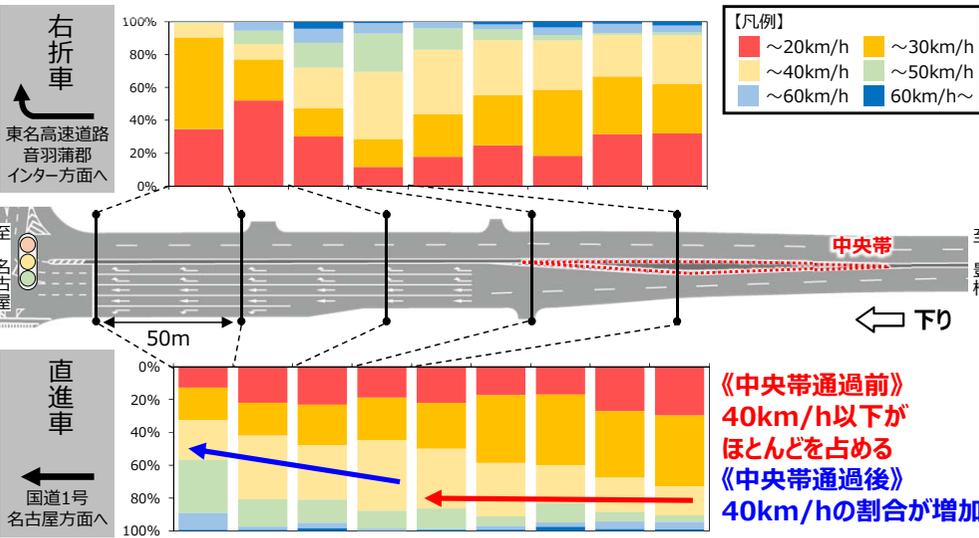
### 位置図



### 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 出典：ETC2.0データ (R1.10平日 7時台)



### 対策(案)の概要

・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

※出典：渋滞長調査結果 (2018.10.24 7時台)

#### 現況

至 音羽蒲郡IC

至 名古屋

至 音羽蒲郡IC

至 音羽蒲郡IC

至 名古屋

至 名古屋



#### 対策(案)



右折車線の延伸  
 ↳ 滞留スペースの確保  
 ↳ 右側右折車線の見通し確保

## 4. 交通状況のモニタリング

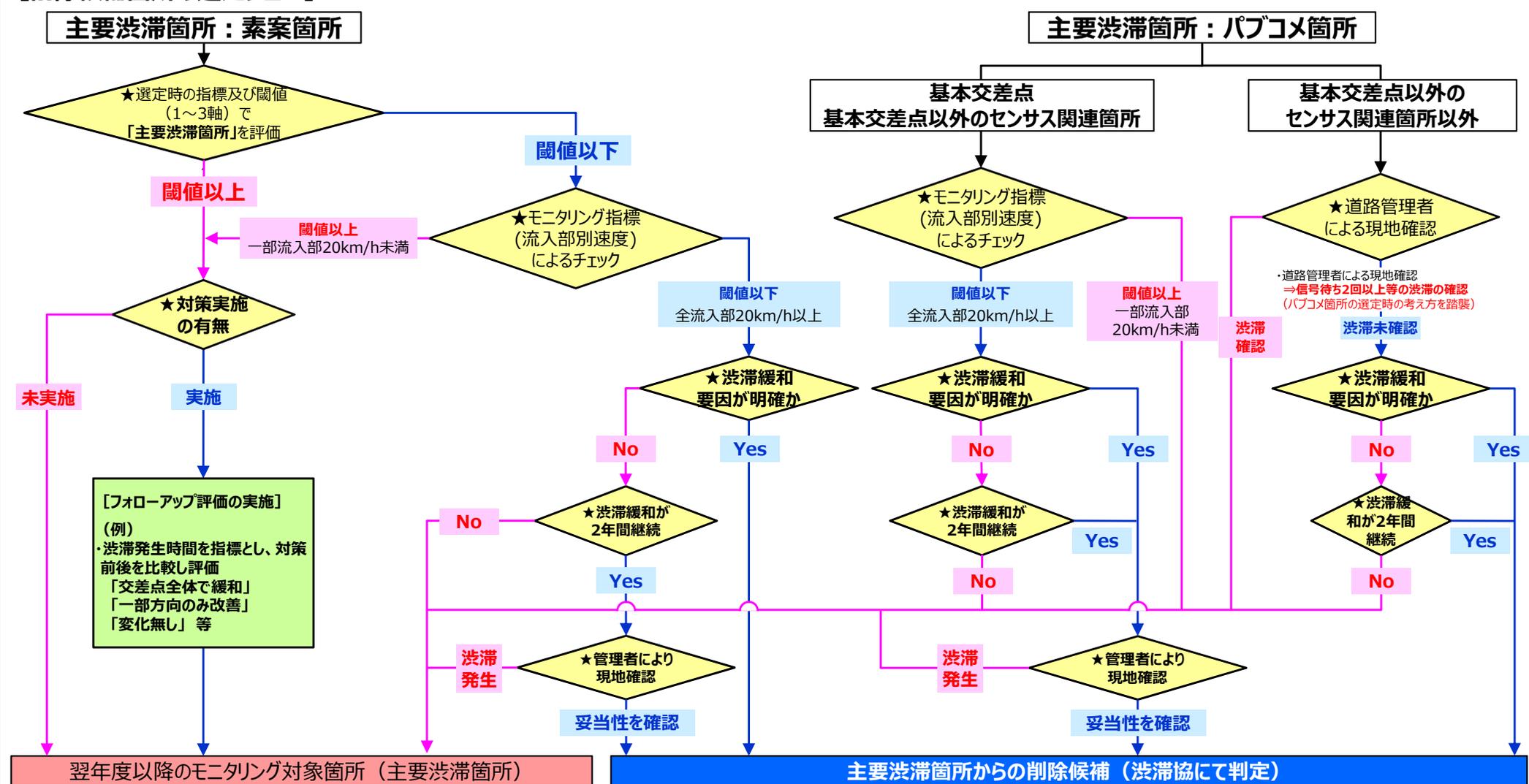
---

# 4. 交通状況のモニタリング

## (1) モニタリング評価のフロー

- 昨年度の協議会において、「**主要渋滞箇所の新たな評価手法（案）**」を示し、**素案箇所における削除候補箇所の抽出フローの変更**や**パブコメ箇所における交通状況のモニタリングの実施等**を変更した。
- 削除候補箇所の選定フローは以下の通り。

[削除候補箇所の選定フロー]

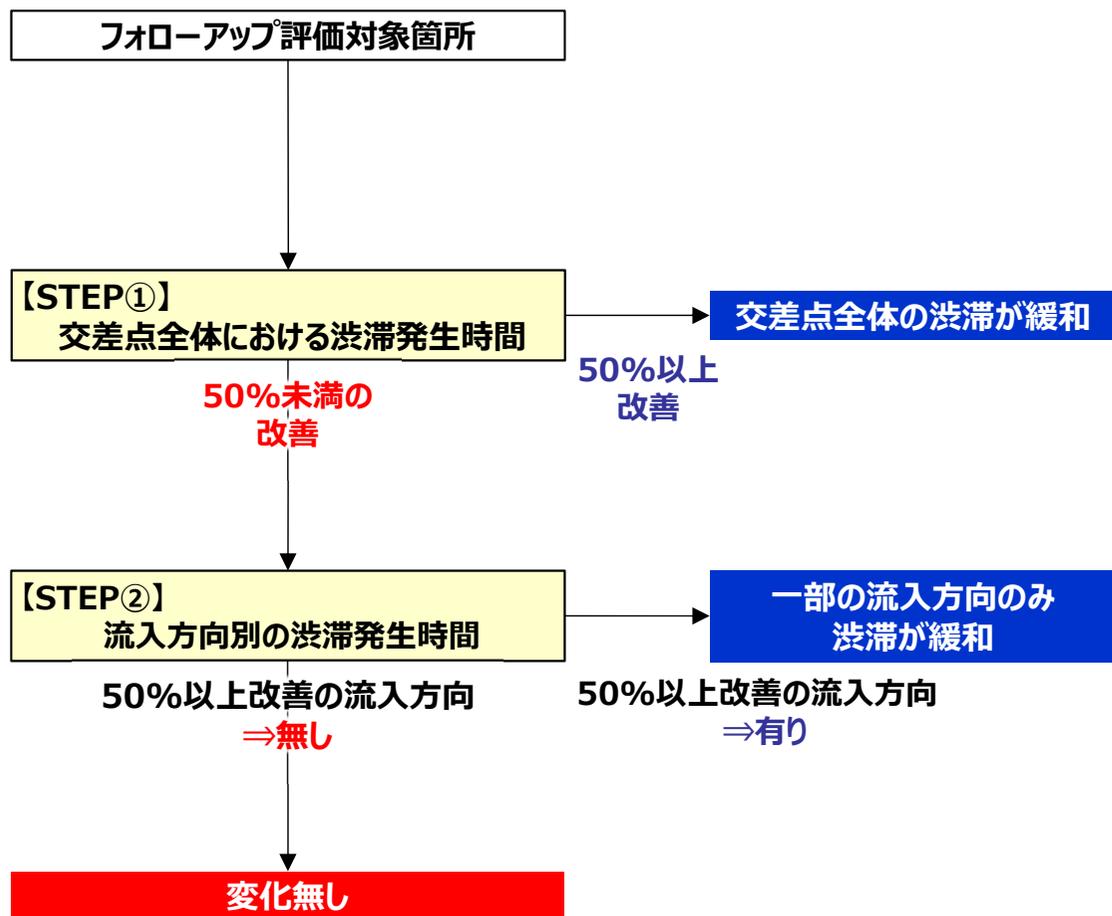


# 4. 交通状況のモニタリング

## (2) 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】



#### 【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】



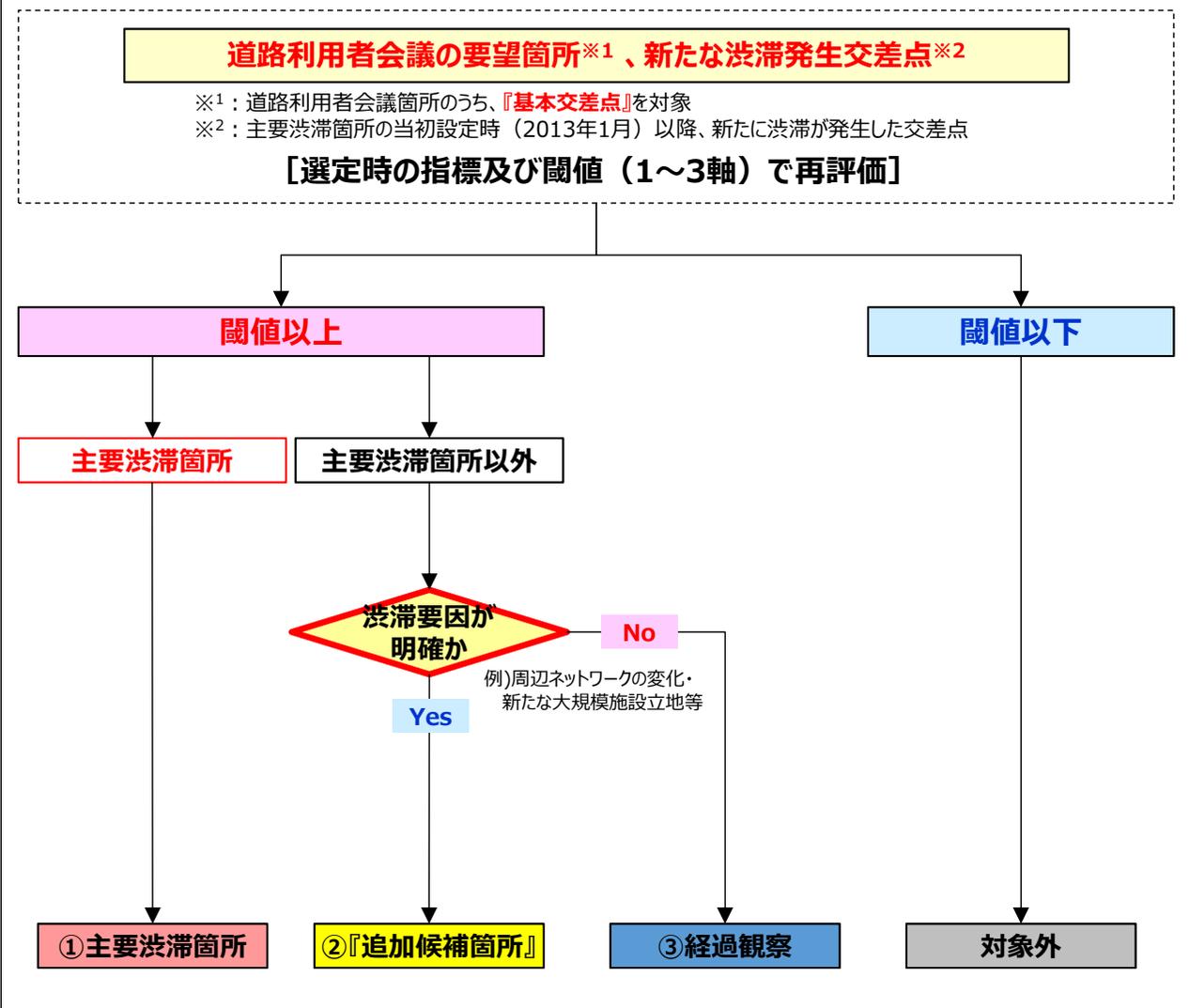
※±1時間の変化は除外

# 4. 交通状況のモニタリング

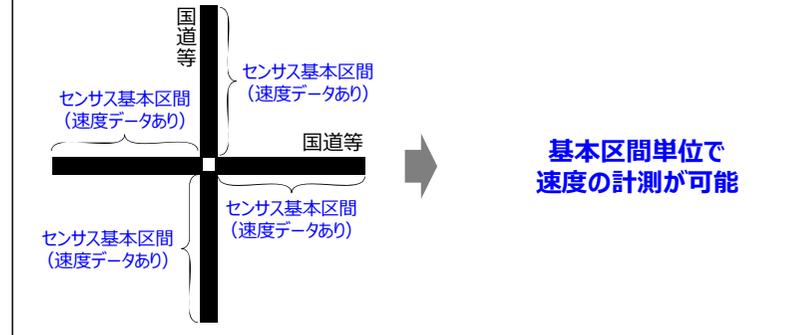
## (3) 主要渋滞箇所の追加について

- 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。

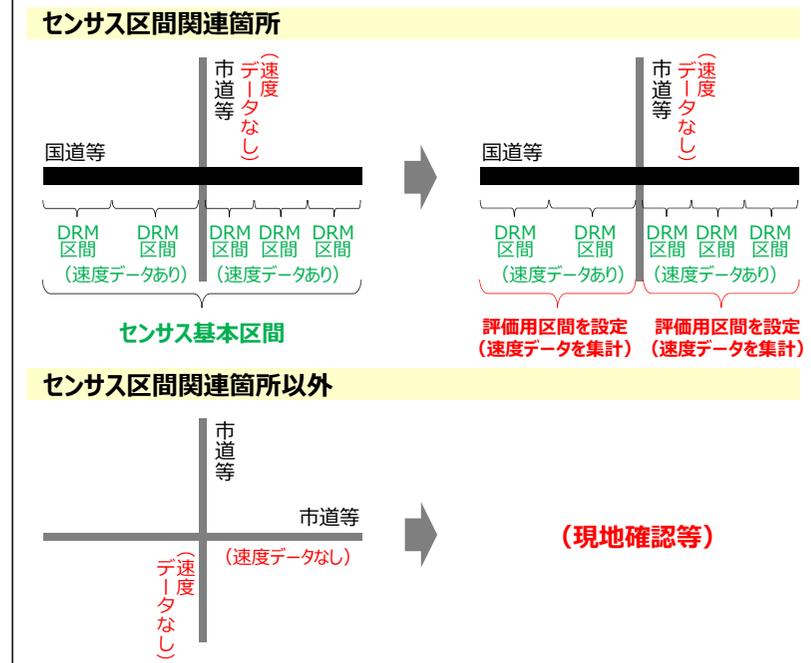
### ■ 追加箇所の選定フロー（案）



### ■ 基本交差点



### ■ 基本交差点以外

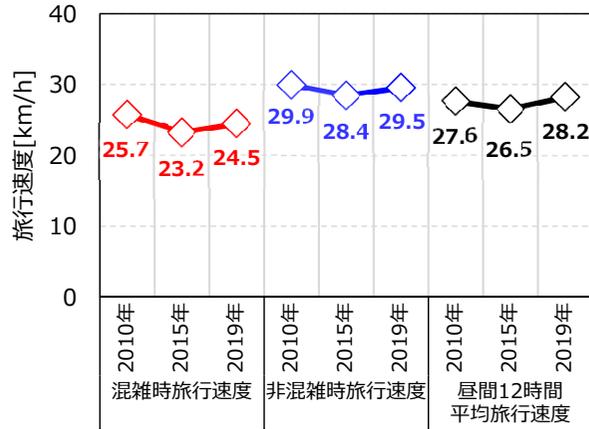


# 4. 交通状況のモニタリング

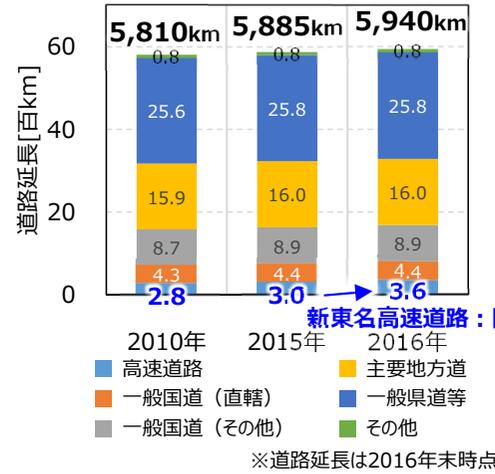
## (4) 愛知県全域における交通状況の経年変化：旅行速度

○ 最新データにおける高速道路の旅行速度は、新東名高速道路の開通（2016年2月）により、交通分散が図られ、旅行速度が向上傾向である。一方、一般道路の旅行速度は、2010年、2015年と同程度の推移となっており、道路整備や渋滞対策を実施してきたことにより、交通状況を維持していることが推察される。

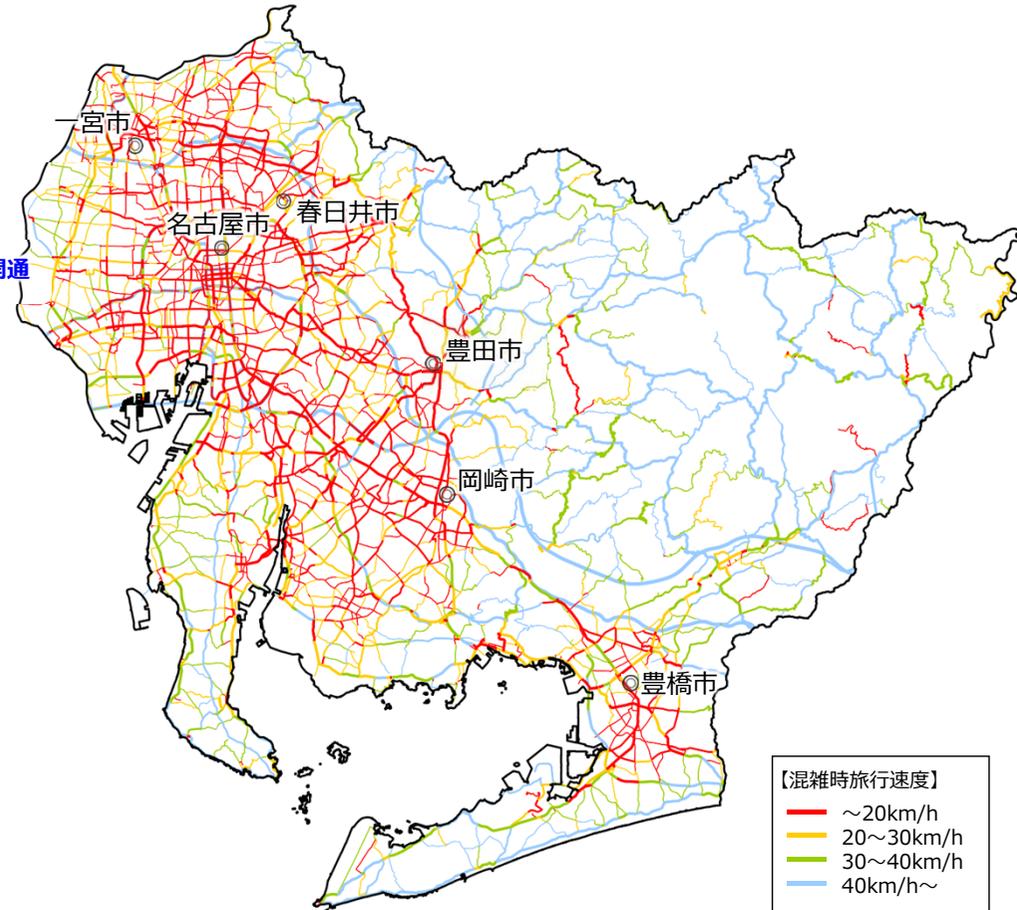
■ 一般道路の旅行速度の変化



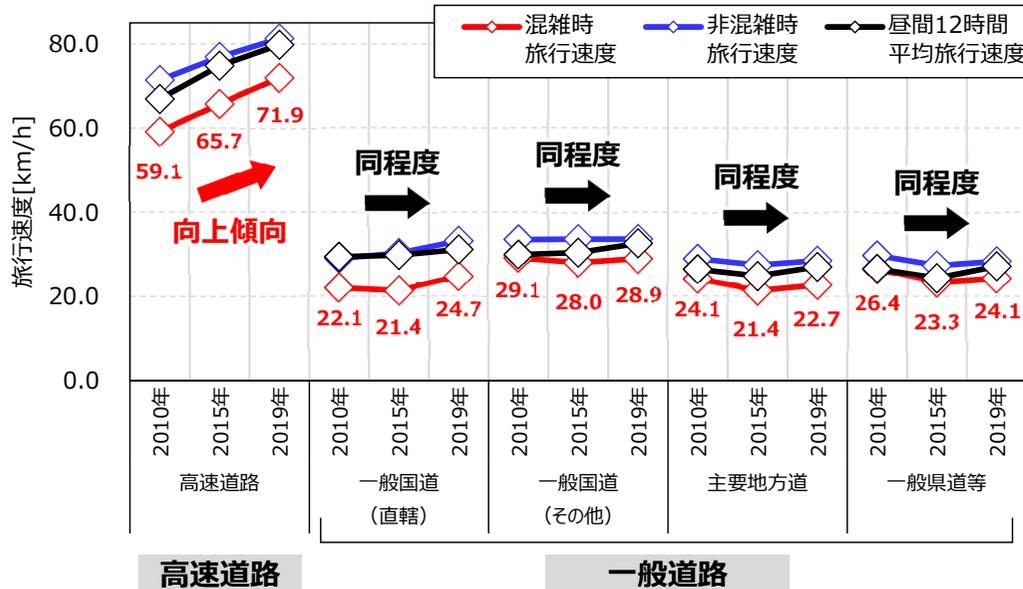
■ 道路延長



■ 2019年9月-11月平日：混雑時旅行速度



■ 道路種別毎の旅行速度の変化



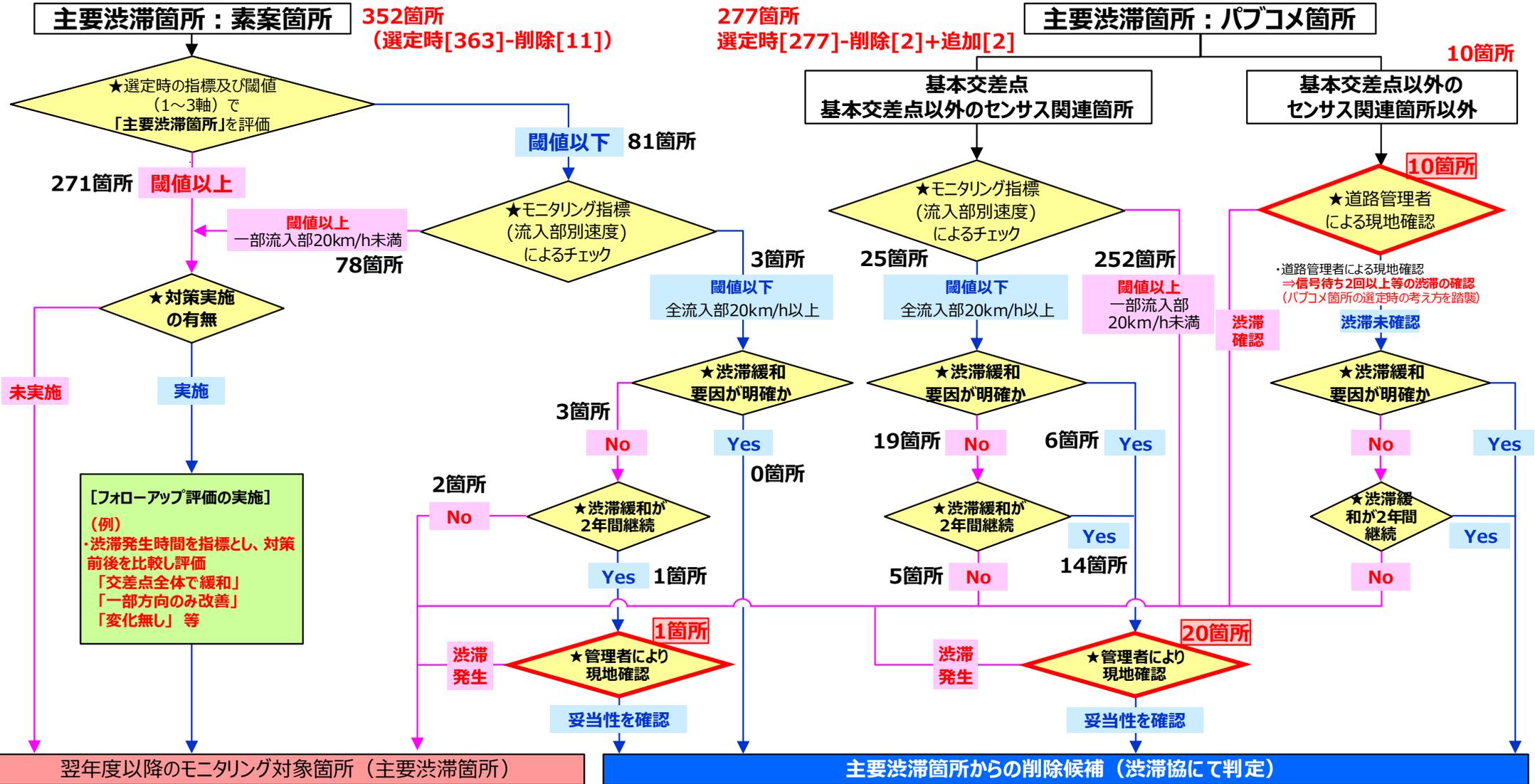
【出典】全国道路・街路交通情勢調査（2010年、2015年）ETC2.0データ（2019年9-11月：平日）：試算

# 4. 交通状況のモニタリング

## (4) モニタリング評価の実施

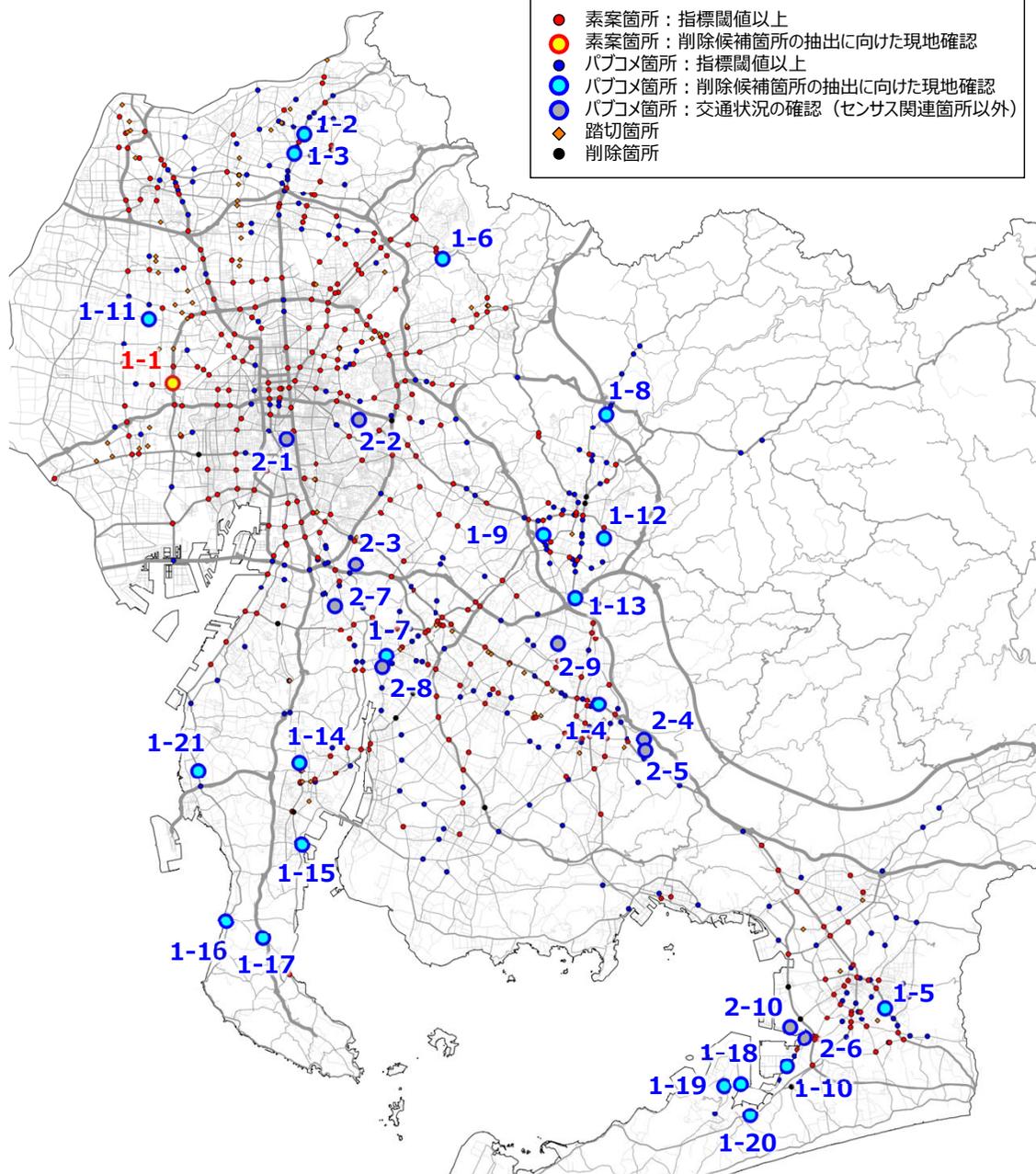
○ 2019年9-11月データにより交通状況のモニタリングを実施した結果、道路管理者による現地確認箇所は31箇所

- ・素案箇所 : 1箇所 (モニタリング指標: 閾値以下 かつ 2年連続速度向上が継続)
- ・パブコメ箇所 : 6箇所 (モニタリング指標: 閾値以下 かつ 渋滞緩和要因が明確)
- : 14箇所 (モニタリング指標: 閾値以下 かつ 2年連続速度向上が継続)
- : 10箇所 (基本交差点以外のセンサス関連箇所以外)



# 4. 交通状況のモニタリング

## (6) 現地確認箇所：一覧



### 削除候補の抽出に向けた現地確認箇所（21箇所）

No		主要渋滞箇所名	該当エリア	市区町村	主路線	確認者
1-1	素案	深田	名古屋二環	大治町	国道302号	国土交通省
1-2	パブコメ	中小口4	小牧・犬山	大口町	国道41号	国土交通省
1-3	パブコメ	新宮2北	小牧・犬山	大口町	国道41号	国土交通省
1-4	パブコメ	市役所南東	岡崎	岡崎市	国道1号	国土交通省
1-5	パブコメ	殿田橋	三河港	豊橋市	国道1号	国土交通省
1-6	パブコメ	東谷橋南	名古屋二環	名古屋市	国道155号	名古屋市
1-7	パブコメ	新栄町	知立・刈谷	刈谷市	主) 岡崎刈谷線	愛知県
1-8	パブコメ	西中山稲場南	豊田	豊田市	国道419号	愛知県
1-9	パブコメ	柿本町8	豊田	豊田市	一) 豊田環状線	愛知県
1-10	パブコメ	明海南	三河港	豊橋市	主) 豊橋渥美線	愛知県
1-11	パブコメ	大矢	名古屋二環	稲沢市	一) 給父清須線	愛知県
1-12	パブコメ	鵜の首橋	豊田	豊田市	一) 細川豊田線	愛知県
1-13	パブコメ	鴛鴦町郷上	豊田	豊田市	国道248号	愛知県
1-14	パブコメ	野崎	半田・衣浦	阿久比町	一) 阿久比半田線	愛知県
1-15	パブコメ	七号地	-	武豊町	主) 半田南知多線	愛知県
1-16	パブコメ	上野間	-	美浜町	国道247号	愛知県
1-17	パブコメ	美浜インター	-	美浜町	一) 小鈴谷河和線	愛知県
1-18	パブコメ	緑が浜	三河港	田原市	主) 豊橋渥美線	愛知県
1-19	パブコメ	童浦小学校南	三河港	田原市	主) 豊橋渥美線	愛知県
1-20	パブコメ	谷熊	三河港	田原市	国道259号	愛知県
1-21	パブコメ	本郷南	西知多	常滑市	国道155号	愛知県

### 交通状況の確認箇所（10箇所） ※センサス関連箇所以外

No		主要渋滞箇所名	該当エリア	市区町村	主路線	確認者
2-1	パブコメ	六野	名古屋二環	名古屋市	市道	名古屋市
2-2	パブコメ	東山公園 テニスセンター前	名古屋二環	名古屋市	市道	名古屋市
2-3	パブコメ	郷前	名古屋二環	名古屋市	市道	名古屋市
2-4	パブコメ	岡町	岡崎	岡崎市	市道	岡崎市
2-5	パブコメ	葵工業団地西	岡崎	岡崎市	市道	岡崎市
2-6	パブコメ	港大橋南	三河港	豊橋市	市道	豊橋市
2-7	パブコメ	明成町3	知立・刈谷	大府市	市道	大府市
2-8	パブコメ	松坂町	知立・刈谷	刈谷市	市道	刈谷市
2-9	パブコメ	北野町高塚	岡崎	岡崎市	市道	岡崎市
2-10	パブコメ	ライフポートとよはし北	三河港	豊橋市	市道	豊橋市

## 5. 県全体の交通状況・トピック等

---

# 5. 県全体の交通状況・トピック等

## (1) コロナ禍における県内の交通状況分析：概要

### ■ 分析の視点

- 新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言による交通への影響を把握
- 交通影響を踏まえ、今後の渋滞対策の知見として活用

### ■ 分析期間設定（タイムライン）

・緊急事態宣言前 : 1月5週目（1月27日[月]～31日[金]：平日）



4月 7日：緊急事態宣言（7都府県）  
4月16日：緊急事態宣言（全国）

・緊急事態宣言発令中 : 4月4週目（4月20日[月]～24日[金]：平日）



5月14日：緊急事態宣言解除（39県）  
5月21日：緊急事態宣言（関西圏：3府県）  
5月25日：緊急事態宣言（首都圏など5都道県）

・緊急事態宣言解除後 : 5月4週目（5月25日[月]～29日[金]：平日）

・2020年1月  
[緊急事態宣言前]

月	火	水	木	金	土	日
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

1月5週目

・2020年4月  
[緊急事態宣言発令中]

月	火	水	木	金	土	日
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

4月4週目

・2020年5月  
[緊急事態宣言解除後]

月	火	水	木	金	土	日
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

5月4週目

### ■ 分析内容

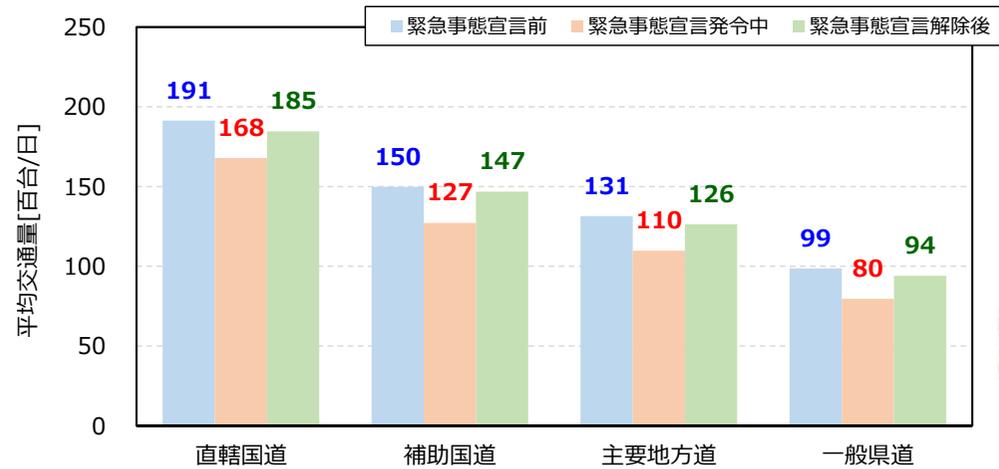
分析項目		分析内容
1. 交通量	道路種別：平均交通量の変化	緊急事態宣言前・発令中・解除後における道路種別：平均交通量の変化を把握
	道路種別：平均交通量の時系列推移	緊急事態宣言前（1月4週目）を基準とし、1週間単位の平均交通量の推移を把握
	交通量比較	箇所別平均交通量を比較し、エリア等における交通量変化を把握
2. 旅行速度	道路種別：ピーク時平均旅行速度の変化	緊急事態宣言前・発令中・解除後における道路種別：ピーク時平均旅行速度の変化を把握
	道路種別：渋滞発生時間の変化	緊急事態宣言前・発令中・解除後における道路種別：渋滞発生時間（20km/h以下）の変化を把握
	旅行速度比較（旅行速度差図）	緊急事態宣言前・発令中において、速度変化が大きい箇所を把握
3. 交通特性	車種別：トリップ数の変化	緊急事態宣言前・発令中・解除後における車種別：トリップ数を比較し、交通特性変化を把握
	車種別：トリップ長割合の変化	緊急事態宣言前・発令中・解除後における車種別：トリップ長割合の変化を比較し、行動特性の変化を把握
	発着地メッシュ割合比較	緊急事態宣言前・発令中において、交通の発着地の変化が大きい箇所を把握 ※OD区分別のトリップ数（県内：内々OD、県内⇄県外：OD、県外：通過OD）の変化

# 5. 県全体の交通状況・トピック等

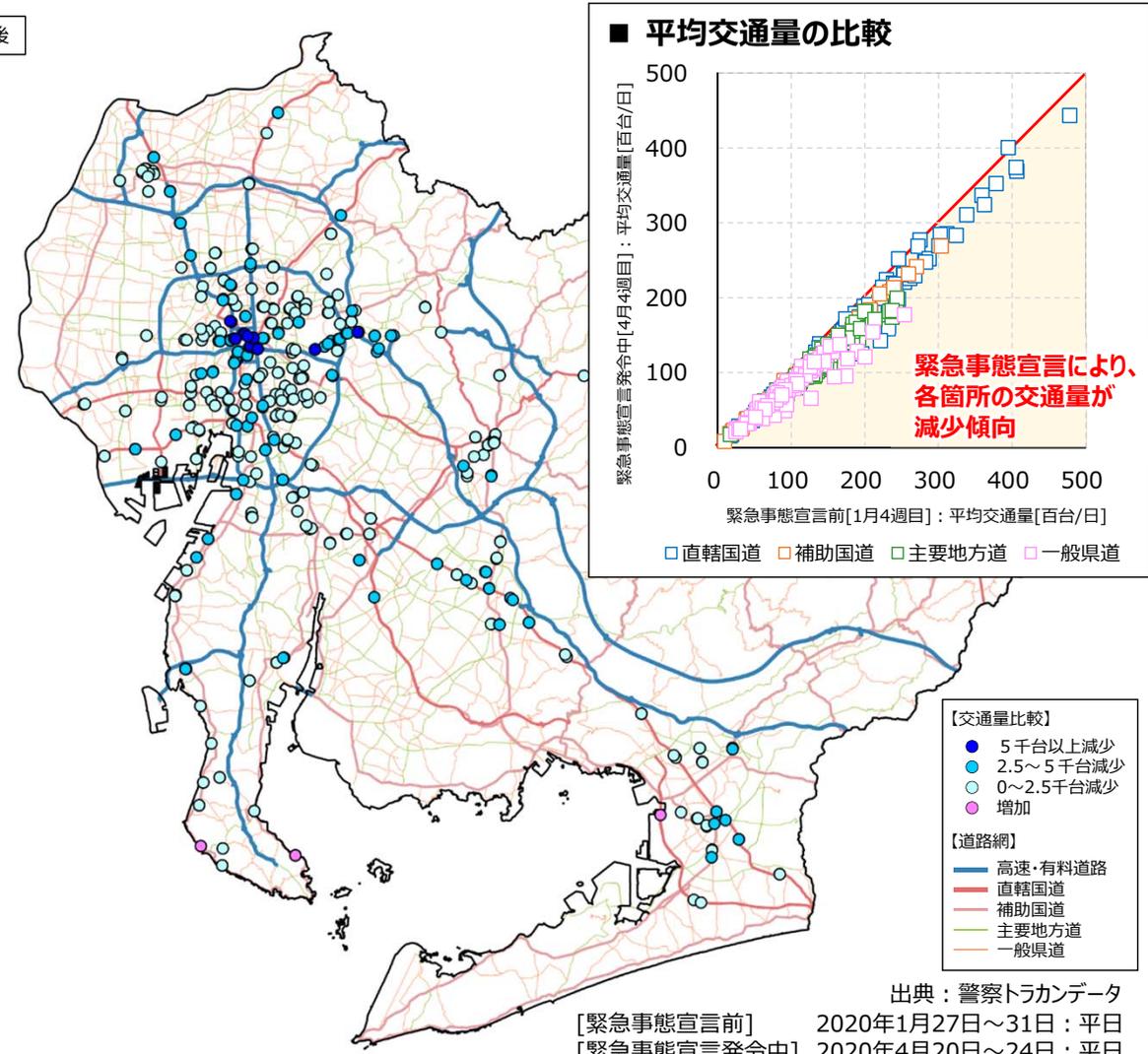
## (2) コロナ禍：緊急事態宣言による交通量の変化

- 緊急事態宣言発令中の交通量は、全ての道路種別で減少しており、特に一般県道の減少割合が大きい。
- 名古屋都心部における減少割合が大きく、都心部に集中する交通が減少している傾向。
- ⇒ 緊急事態宣言（移動自粛）により、県全体の交通量が減少しており、特に都心部に集中する交通が減少している傾向

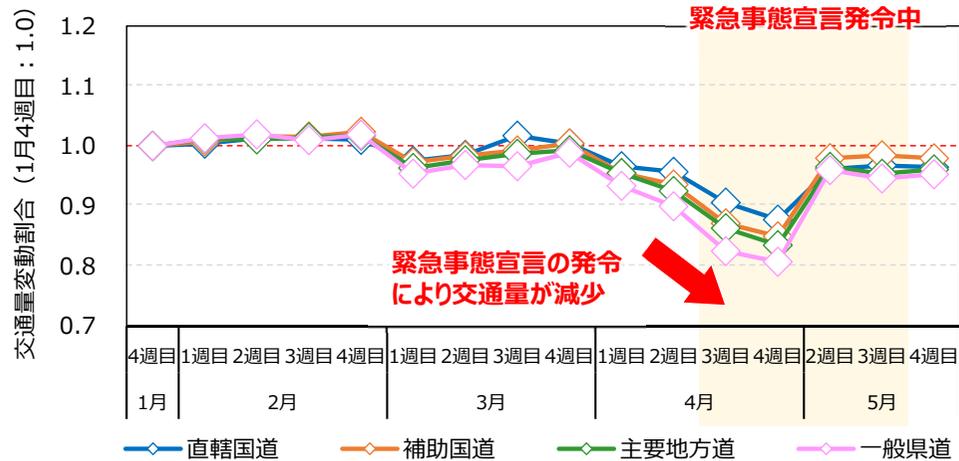
### ■ 道路種別：平均交通量の変化



### ■ 交通量比較（緊急事態宣言発令中[4月] - 緊急事態宣言前[1月]）



### ■ 道路種別：平均交通量の時系列推移



出典：警察トラカン（2020年1月4週目～5月4週目）[平日]

出典：警察トラカンデータ

[緊急事態宣言前] 2020年1月27日～31日：平日

[緊急事態宣言発令中] 2020年4月20日～24日：平日

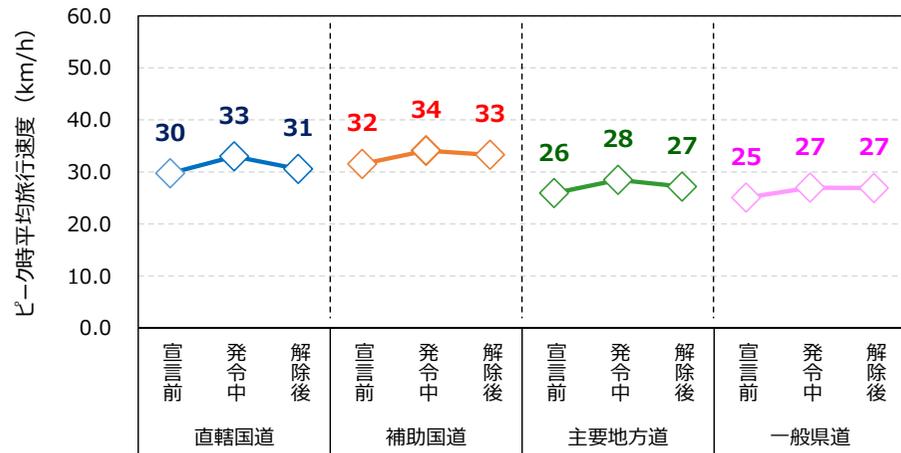
[緊急事態宣言発令後] 2020年5月25日～29日：平日

# 5. 県全体の交通状況・トピック等

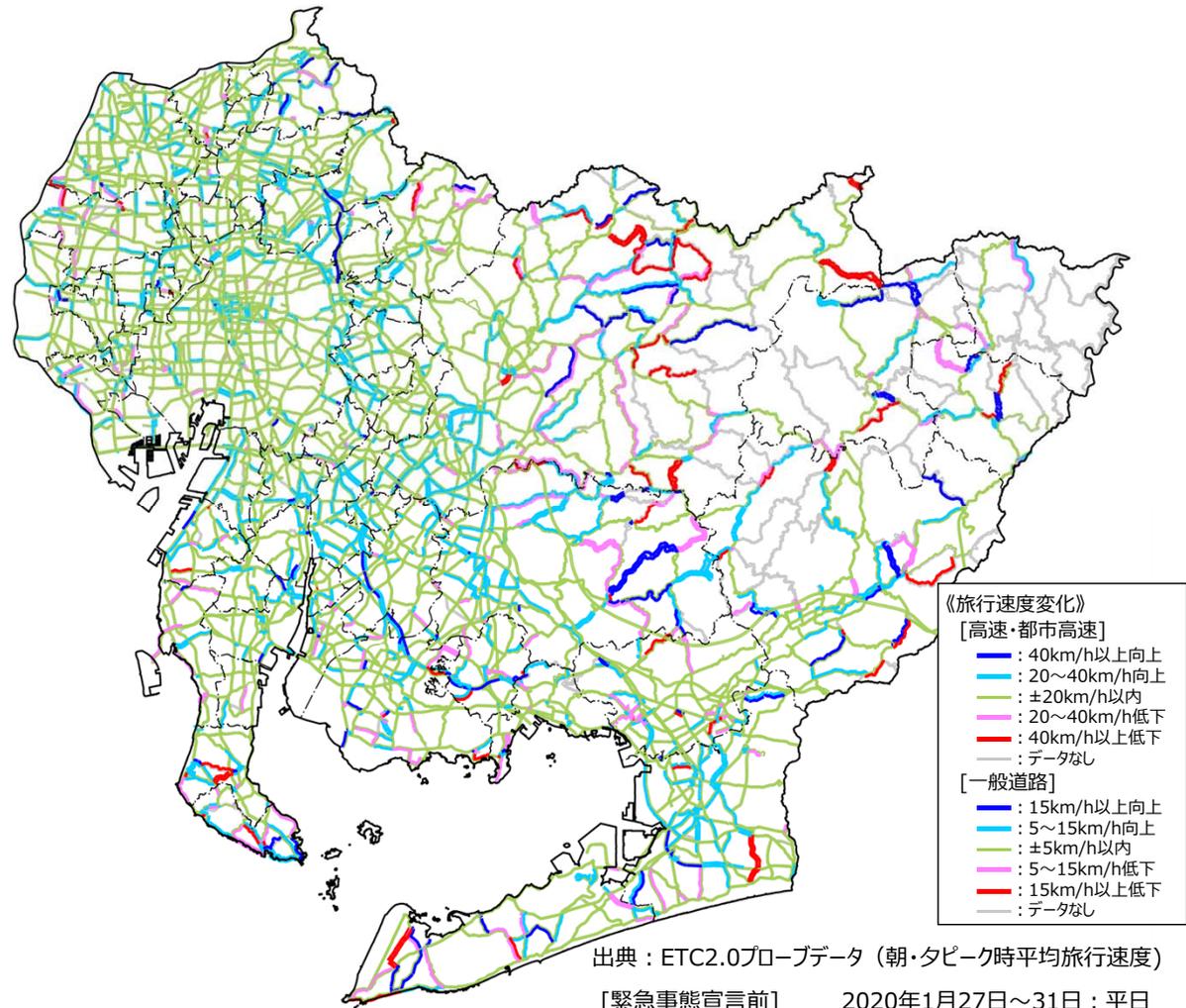
## (3) コロナ禍：緊急事態宣言による旅行速度の変化

- 緊急事態宣言発令中の旅行速度は、宣言前と比較して、旅行速度が向上しており、渋滞発生時間も2～4割程度解消。
- エリア・路線単位では、国道23号（名豊道路）や国道302号外側において、旅行速度が向上している傾向。
- ⇒ 緊急事態宣言（移動自粛）により、特定時間・場所への交通集中が緩和し、県内全域における旅行速度が向上

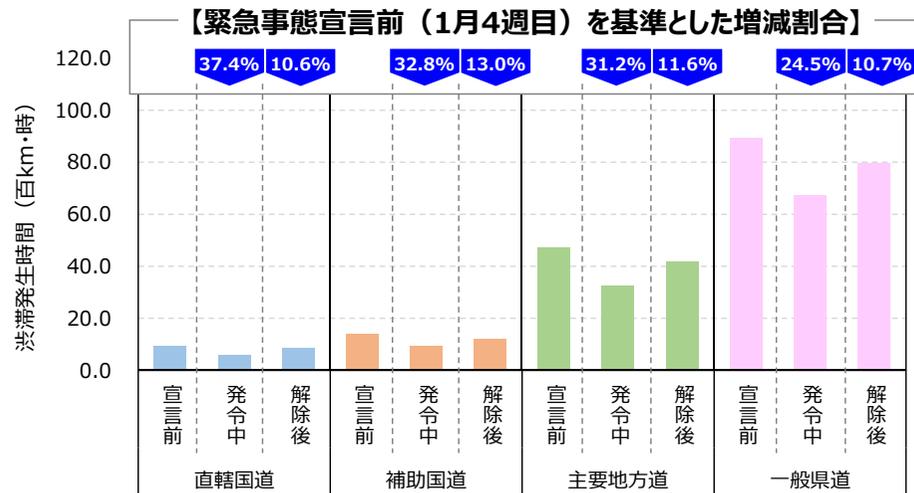
■ 道路種別：ピーク時平均旅行速度（朝・夕ピーク時）の変化



■ 旅行速度比較（緊急事態宣言発令中[4月] - 緊急事態宣言前[1月]）



■ 道路種別：渋滞発生時間（20km/h以下）の変化



出典：ETC2.0プローブデータ（朝・夕ピーク時平均旅行速度）

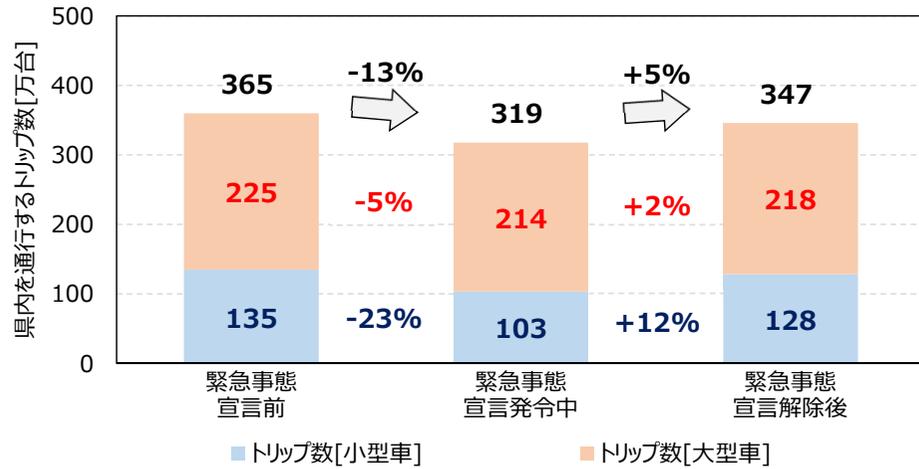
[緊急事態宣言前] 2020年1月27日～31日：平日  
 [緊急事態宣言発令中] 2020年4月20日～24日：平日  
 [緊急事態宣言発令後] 2020年5月25日～29日：平日

# 5. 県全体の交通状況・トピック等

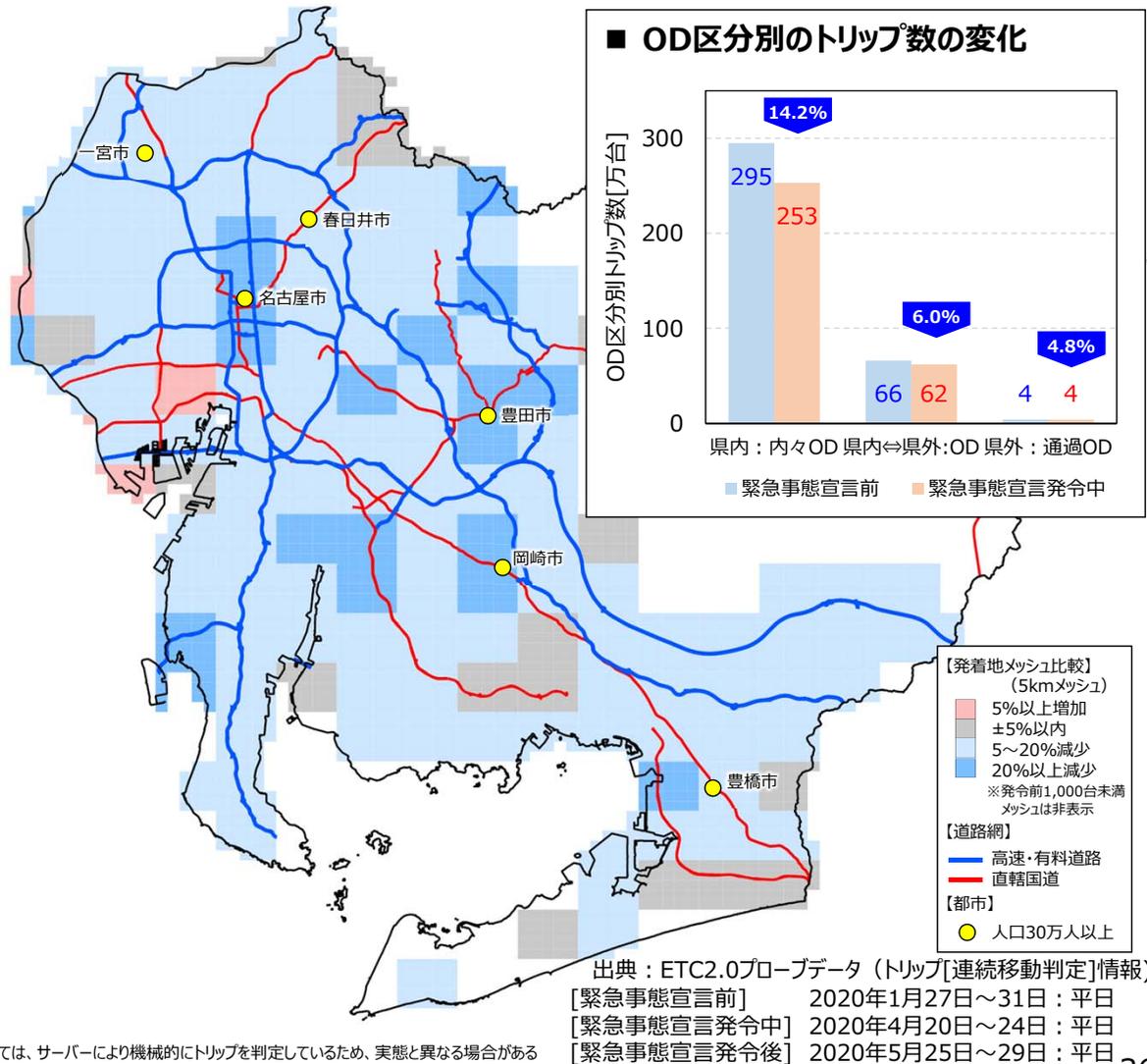
## (4) コロナ禍：緊急事態宣言による交通特性（道路の使われ方）の変化

- 緊急事態宣言発令中のトリップ数は、宣言前と比較して、小型車が2割以上減少。（大型車は5%減少）
- 名古屋都心部や郊外に位置する豊田市・岡崎市市街地の発生・集中交通量が減少している傾向。
- ⇒ 緊急事態宣言により、都市部を発着する交通や県内移動の短トリップ交通が減少し、県全域で移動が自粛されていた傾向

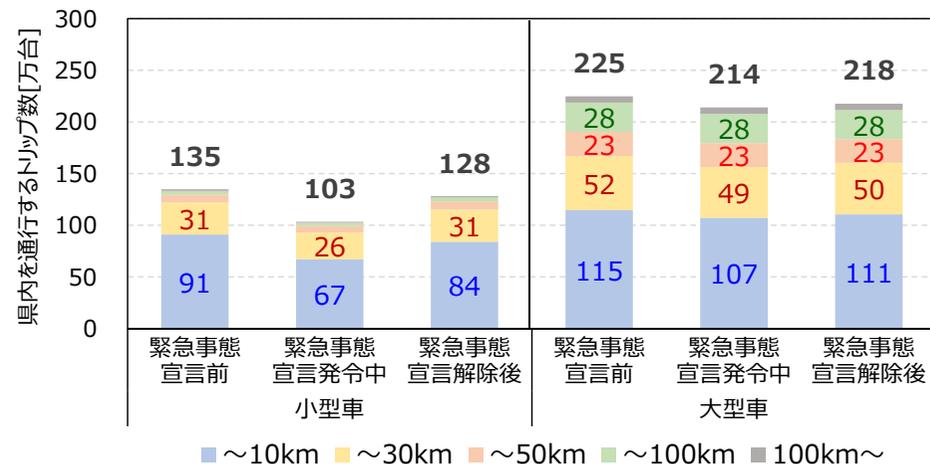
■ 車種別：県内を通行する交通のトリップ数の変化



■ 発着地メッシュ割合比較（緊急事態発令中[4月] / 緊急事態宣言前[1月]）

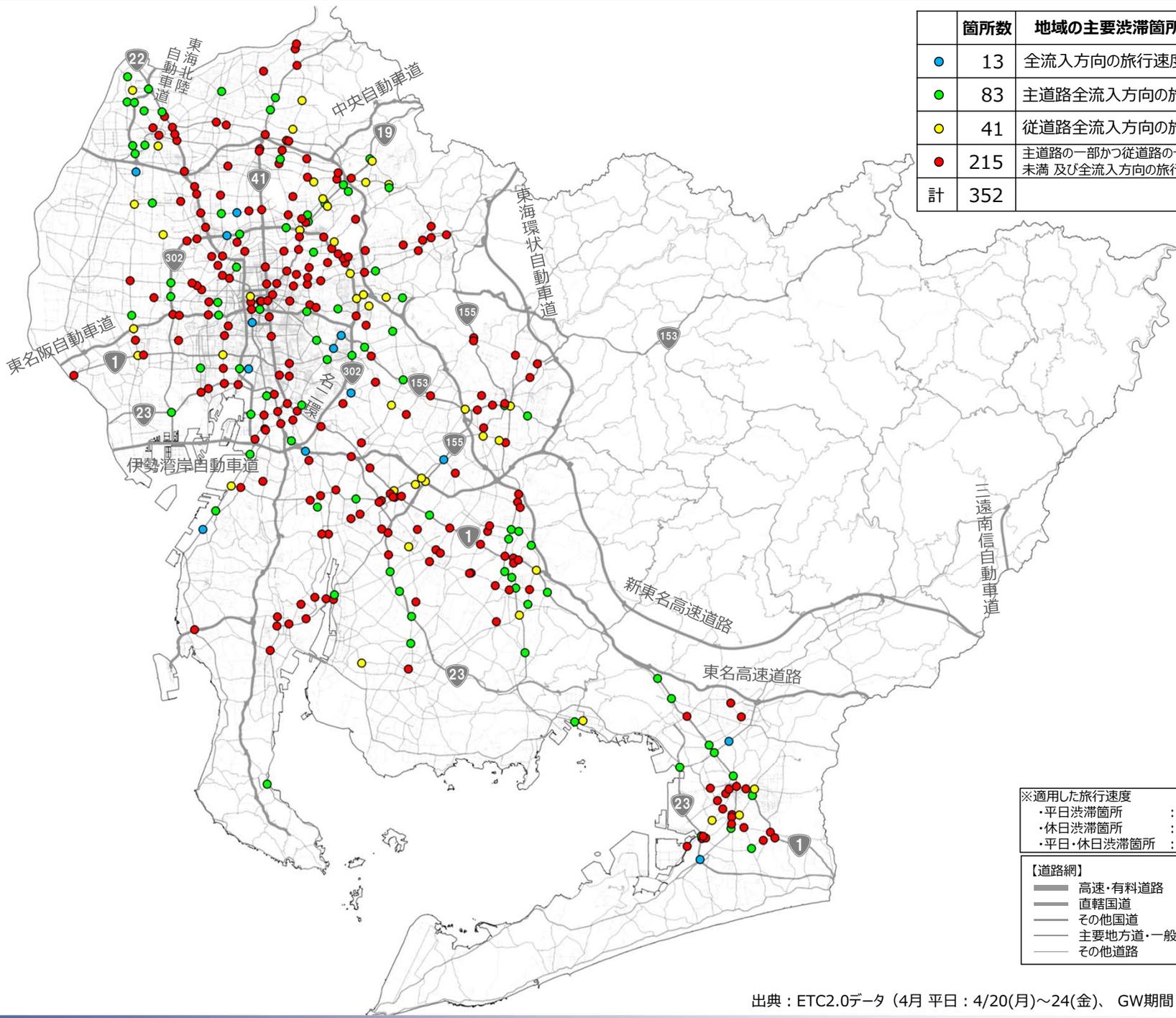


■ 車種別：トリップ長割合の変化



※発着地・OD・トリップ長分析については、サーバーにより機械的にトリップを判定しているため、実態と異なる場合がある

# 5. 県全体の交通状況・トピック等【緊急事態宣言中の主要渋滞箇所の旅行速度】



箇所数	地域の主要渋滞箇所（踏切を除く素案箇所）
13	全流入方向の旅行速度が閾値以上
83	主道路全流入方向の旅行速度が閾値以上
41	従道路全流入方向の旅行速度が閾値以上
215	主道路の一部かつ従道路の一部流入方向の旅行速度が閾値未満 及び 全流入方向の旅行速度が閾値未満
計	352

※適用した旅行速度  
 ・平日渋滞箇所 : 4月 平日のピーク時旅行速度  
 ・休日渋滞箇所 : GW期間中のピーク時旅行速度  
 ・平日・休日渋滞箇所 : 4月 平日のピーク時旅行速度

【道路網】  
 高速・有料道路  
 直轄国道  
 その他国道  
 主要地方道・一般県道  
 その他道路

出典：ETC2.0データ（4月 平日：4/20(月)～24(金)、GW期間：5/2(土)～/6(水)）

## 5. 県全体の交通状況・トピック等

### (5) コロナ禍における県内の交通状況分析：まとめ

#### ○ 交通量の変化

- ・緊急事態宣言発令中の交通量は、全ての道路種別で減少しており、特に一般県道の減少割合が大きい。
- ・名古屋都心部における減少割合が大きく、都心部に集中する交通が減少している傾向。

⇒ **緊急事態宣言（移動自粛）により、県全体の交通量が減少しており、特に都心部に集中する交通が減少している傾向**

#### ○ 旅行速度の変化

- ・緊急事態宣言発令中の旅行速度は、宣言前と比較して、旅行速度が向上しており、渋滞発生時間も2～4割程度解消。

- ・エリア・路線単位では、国道23号（名豊道路）や国道302号外側において、旅行速度が向上している傾向。

⇒ **緊急事態宣言（移動自粛）により、特定時間・場所への交通集中が緩和し、県内全域における旅行速度が向上**

#### ○ 交通特性（道路の使われ方）の変化

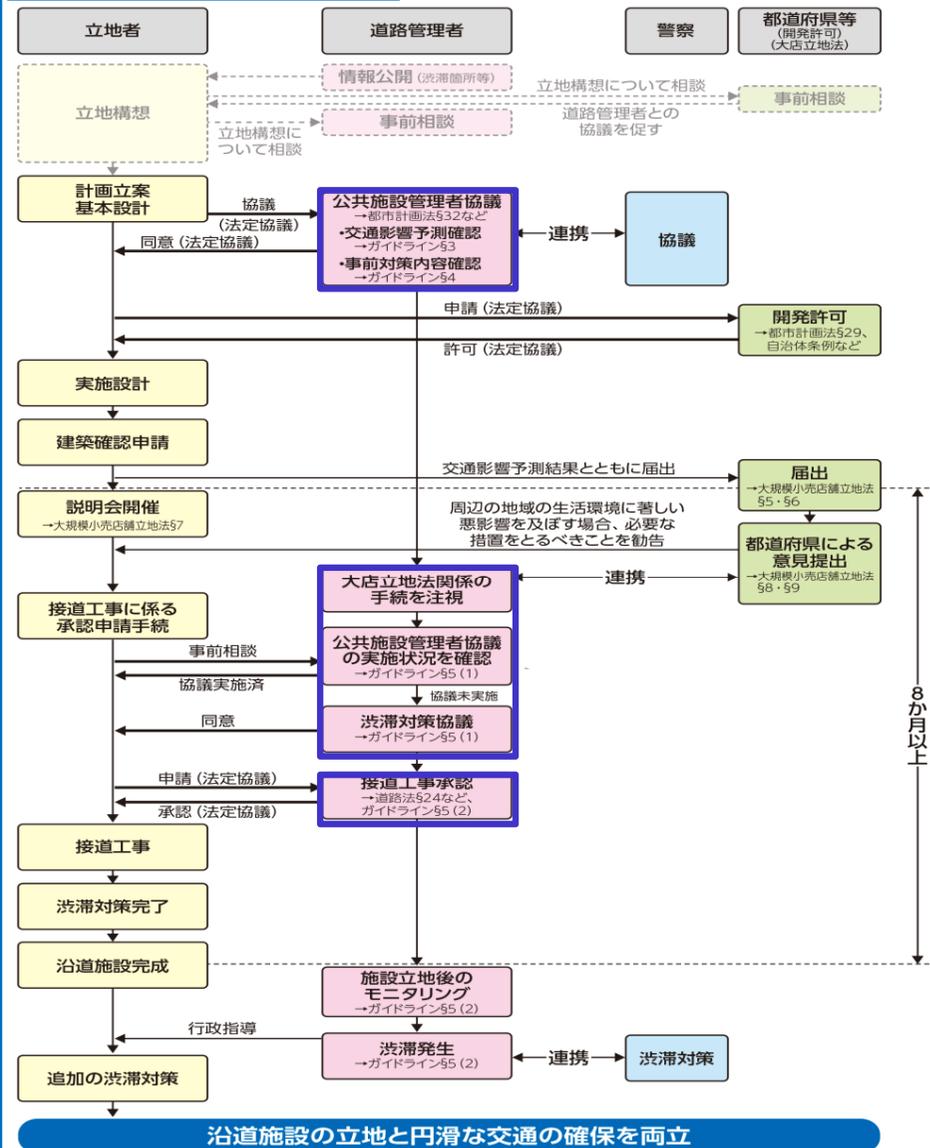
- ・緊急事態宣言発令中のトリップ数は、宣言前と比較して、小型車が2割以上減少。（大型車は5%減少）
- ・名古屋都心部や郊外に位置する豊田市・岡崎市市街地を発生・集中交通量が減少している傾向。

⇒ **緊急事態宣言により、都市部を発着する交通や県内移動の短トリップ交通が減少し、県全域で移動が自粛されていた傾向**

- 緊急事態宣言の発令により、通常時期よりも交通需要が抑制されており、交通状況が緩和傾向となっている。今後、主要渋滞箇所における交通状況変化を分析し、交通需要抑制による交通状況を踏まえ、渋滞緩和に資する更なる対策検討を進める。

- 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] (平成31年4月 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

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施 1

自治体  
(開発許可担当)

自治体  
(大店法担当)

連携強化

自治体から立地者に  
計画立案の初期段階から  
協議実施を呼びかけ 等

道路管理者

警察

## 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

## 背景

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

## 対策のあり方



①ソフト対策の実施(共同集配送等地域ルール of 運用等)

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- ・路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷さばき施設の整備(特定車両停留施設)

## 想定される対策

### ソフト対策

地域ルール  
の周知(例)



吉祥寺商店街  
(東京都武蔵野市)

### ハード対策

路外共同  
荷さばき施設(例)  
(貨物車専用)(例)



吉祥寺商店街  
共同集配送センター  
(東京都武蔵野市)

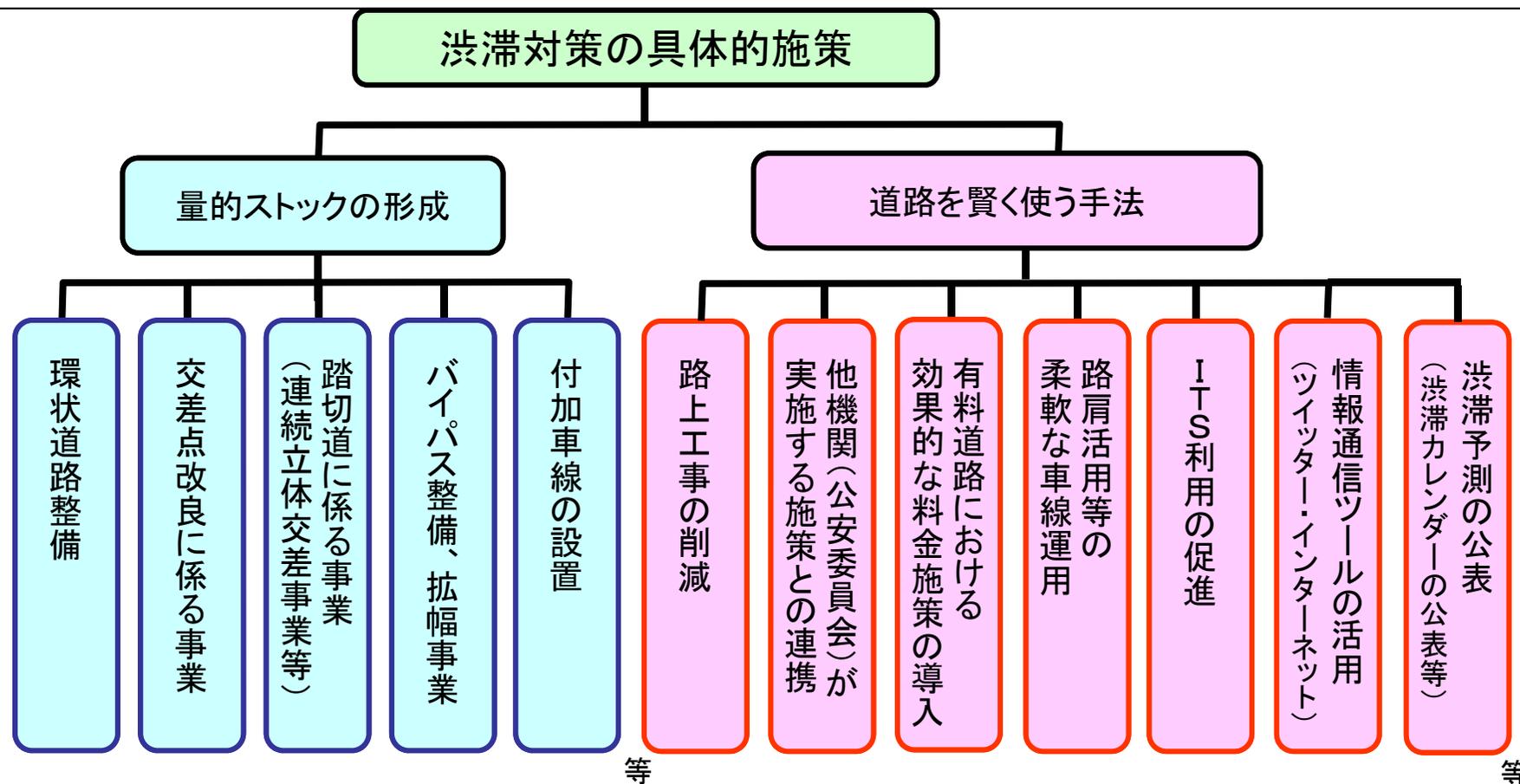


花園町通り  
(愛媛県松山市)

※出典: 第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、  
ストリートデザインガイドライン(令和2年3月 国土交通省都市局・道路局)

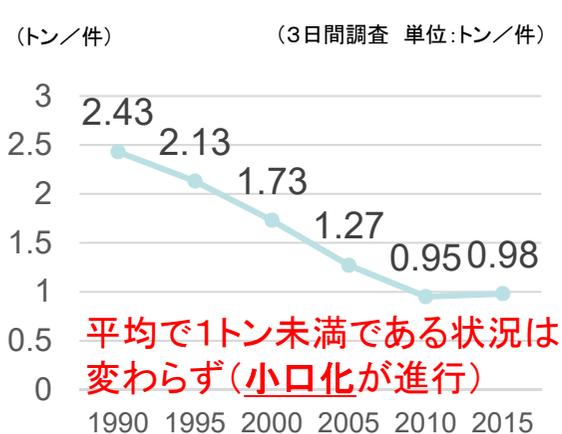
# (参考) 渋滞対策の体系、対策メニュー

- 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。



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

## 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

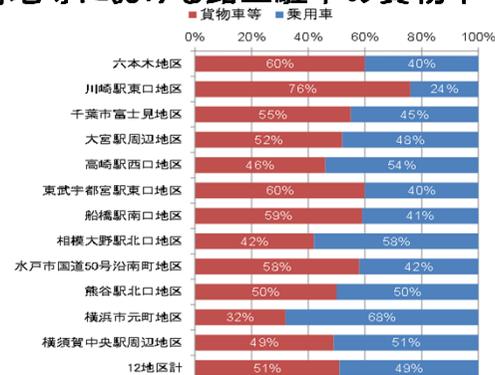
## コロナ禍の宅配実績



※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

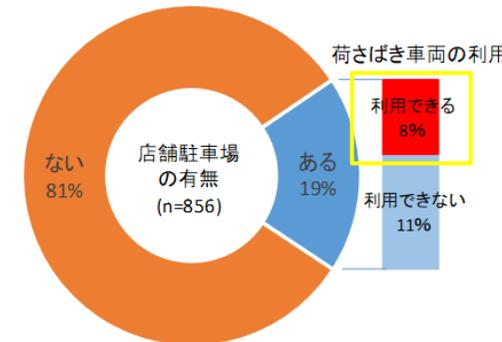
- 中心市街地等における路上駐車の約半数が貨物車。
- 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の1割超が路上駐車で、30分以上駐車している。
- 物資の運び先である店舗や商業施設において十分な荷さばき駐車場が確保されていなく、路上駐車に依存せざるを得ない状況にある。
- 荷さばきに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約4割、商業者は「このままで良い」が約7割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状を変えることは困難。

中心市街地等における路上駐車の貨物車・乗用車の割合



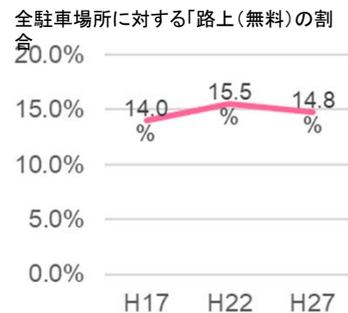
出典：第5回東京都圏域物資流動調査(平成27年12月)

荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合



出典：第5回東京都圏域物資流動調査(平成27年12月)

商業施設を目的地とする貨物車トリップのうち  
駐車場所「路上(無料)」の推移・駐車時間



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



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

運輸事業者と商業者の荷さばきに対する意識

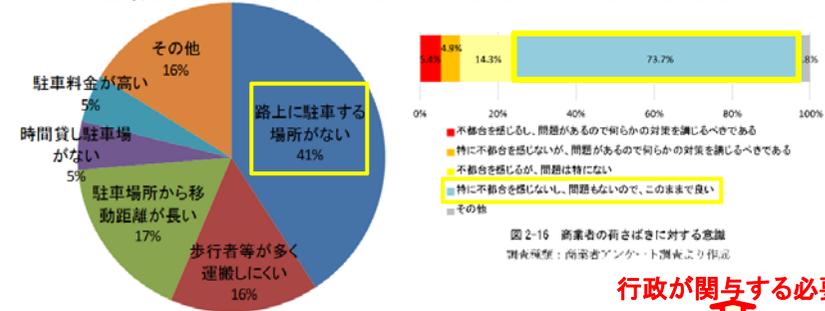


図 2-16 商業者の荷さばきに対する意識  
調査種類：商業者アンケート・調査より作成

行政が関与する必要

運輸事業者：路上で荷さばき  
商業者：現状で良い

民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状が変わらず

出典：第5回東京都圏域物資流動調査(平成27年12月)

