

平成 24 年度 第 1 回 静岡県道路交通渋滞対策協議会

日 時:平成 24 年 6 月 27 日(水) 10:00～

場 所:静岡県庁 別館 20 階第 1 会議室B

議 事 次 第

1. 開 会

2. 会長挨拶

3. 議 事

(1)規約等改正

(2)渋滞箇所の検討方法・意見交換

- ◆ 今後の渋滞対策の推進 等
- ◆ 「地域の渋滞箇所」抽出の考え方について
- ◆ 意見交換

(3)その他

4. 閉 会

<配布資料>

- 資料－1 規約等改正について
- 資料－2 今後の渋滞対策の推進について
- 資料－3 「地域の渋滞箇所」の考え方について

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会規約（案）

第1条（名 称）

本協議会は「静岡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。

第2条（目 的）

静岡県内における道路交通の渋滞解消を図るため、道路管理者、公安委員会、運輸局、及び都市計画部局など関係機関の間で意見交換、調整を図り、円滑な道路交通を確保するとともに、健全な都市形成に資することを目的とする。

第3条（組 織）

協議会は本目的に関係する官公署団体等で構成する。

第4条（協議会）

1. 協議会は委員の要請により会長が招集する。
会長は国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所長とする。
2. 委員は、別表1に定めるとおりとする。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。

第5条（協議会の運営・進行）

協議会の運営・進行は、会長がこれにあたることとする。

第6条（検討部会）

1. 第2条に規定する事項について、静岡県の西部、中部、東部伊豆地域ごとに事前調査及び調整を行うため、協議会に各地域ごとの検討部会を置く。
2. 検討部会の部会長は関係地域の国土交通省直轄国道事務所の副所長（技）とする。
3. 検討部会は協議会を組織している関係官公署団体等のなかから部会長が指名する職員で組織する。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4条及び第5条の規定は検討部会の会議に準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「検討部会」、会長とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。

第7条（事務局）

協議会の事務局は国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所調査課、中部運輸局静岡運輸支局、静岡県交通基盤部道路局道路企画課、静岡県警察本部交通部交通規制課、静岡市建設局道路部道路計画課、及び浜松市土木部道路課に置く。

また、検討部会の事務局は部会長が所属する国土交通省直轄国道事務所の調査担当課に置く。

第8条（その他）

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。

〈附 則〉

1. この規約は平成2年12月14日から施行する。
2. この規約改正は平成5年 6月14日から施行する。
3. 静岡県道路交通円滑化連絡協議会（平成2年12月14日発足）は廃止する（平成5年6月14日付）
4. この規約改正は平成 5年 8月30日から施行する。
5. この規約改正は平成 6年 9月21日から施行する。
6. この規約改正は平成 9年 3月19日から施行する。
7. この規約改正は平成 9年10月30日から施行する。
8. この規約改正は平成17年10月31日から施行する。
9. この規約改正は平成20年 1月15日から施行する
10. この規約改正は平成24年 月 日から施行する。

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会名簿

	所 属	役 職
◎	中部地方整備局	静岡国道事務所長
	〃	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
	〃	沼津河川国道事務所長
	〃	浜松河川国道事務所長
	中部運輸局	交通環境部 環境課長
	〃	静岡運輸支局長
	静岡県	企画広報部 政策企画局 企画課長
	〃	文化・観光部 交流企画局 交通政策課長
	〃	交通基盤部 道路局 道路企画課長
	〃	交通基盤部 道路局 道路整備課長
	〃	交通基盤部 道路局 道路保全課長
	〃	交通基盤部 都市局 都市計画課長
	〃	交通基盤部 都市局 街路整備課長
	静岡市	建設局 道路部長
	〃	都市局 都市計画部長
	浜松市	土木部長
	〃	都市整備部長
	静岡県警本部	交通部 参事官兼交通企画課長
	〃	交通部 交通規制課長
	中日本高速道路(株)東京支社	総務企画部 企画調整チーム リーダー
	〃	保全・サービス事業部 交通技術チーム リーダー
	〃	保全・サービス事業部 交通チーム リーダー
	静岡県道路公社	道路部長
	静岡県トラック協会	常務理事
	静岡県バス協会	専務理事
	静岡県タクシー協会	専務理事
	事務局	
	中部地方整備局	静岡国道事務所 調査課
	中部運輸局	静岡運輸支局
	静岡県	交通基盤部道路局道路企画課
	静岡県警本部	交通部交通規制課
	静岡市	建設局道路部道路計画課
	浜松市	土木部道路課

◎会長

※その他:各県道路利用者会議、観光協会、経済界等必要に応じ追加

今後の渋滞対策の推進について

これまで渋滞対策については、累次の渋滞対策プログラム等を通じ、関係機関において検討が進められ、改善の取組みを行ってきましたが、今般、関係機関の連携による検討体制を改めて整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進を図ることとなりました。

具体的には、中部地方整備局管内（長野県除く）における中京圏及び各県単位（以下）の体制により、地域の渋滞発生状況等に係る検討を進め、今後速やかに主要な渋滞箇所の特定を図っていきます。

なお、箇所の特定に当たっては、統一的なデータに基づく客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した指標の検討により、地域の実感との整合を図ってまいります。

具体的な検討体制

○中京圏渋滞ボトルネック対策協議会

東海環状内側の自専道ネットワークにおける
渋滞ボトルネック対策の検討

- ・中部地方整備局 ・中部運輸局
- ・中部管区警察局
- ・各県警（愛知・岐阜・三重）
- ・愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市
- ・Nexco中日本、名古屋高速道路公社、
愛知県道路公社
- ・道路利用者団体 等

○各県道路交通渋滞対策推進協議会

中京圏渋滞ボトルネック対策協議会の対象
ネットワーク以外の道路について検討

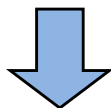
- ・中部地方整備局 ・中部運輸局
- ・各県警
- ・地方公共団体（県・政令市）
- ・Nexco中日本、名古屋高速道路公社、
各県道路公社
- ・道路利用者団体 等

検討の流れ

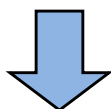
第1回協議会の開催(H24.6.27)

交通基礎データの共有

意見交換 等

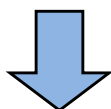


地域の渋滞箇所の素案の決定

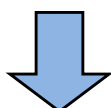


パブリックコメント等を含めた

地域の渋滞箇所の特定

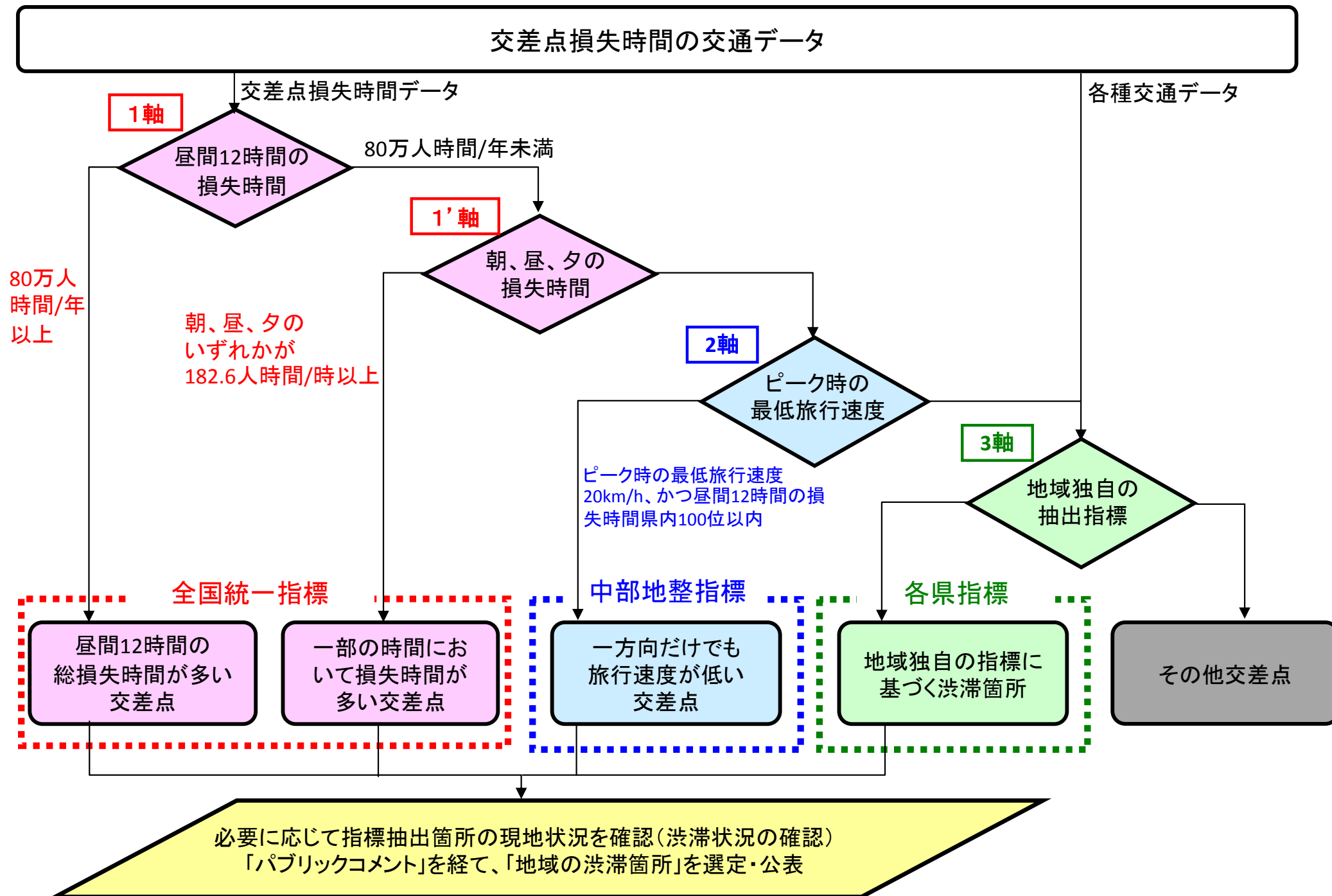


ソフト・ハードも含めた対策の検討



検討結果のとりまとめ

交通(ITS)データを活用した「地域の渋滞箇所」の抽出フロー(案)



●「損失時間」とは、実際に要する所要時間(実旅行時間)と、渋滞の無い状態下での所要時間(基準旅行時間)との旅行時間差(Σ (**実旅行時間** - **基準旅行時間**))で表す。

実旅行時間: H22道路交通センサスの旅行速度から算出した旅行時間

※元データは、民間プローブデータ(H22.9~11平日)の平均旅行速度を使用

基準旅行時間: 上記民間プローブデータの10%タイル旅行時間(センサス区間別・上下別に全時間帯で同一値)

※データがない場合は、一般道:直轄国道60km/h、補助国道55km/h、その他50km/hを使用

■ 損失時間の算出フロー

I. 昼間12時間帯(7時~19時)の各時間帯別・上下線別に、「**実旅行時間**」と「**基準旅行時間**」の旅行時間差を算出

【計算例】

上り線(7時~8時)の旅行時間が以下であった場合

上り線(7時~8時)
実旅行時間

←.....
旅行速度:30km/h、旅行時間:6分



基準旅行時間

←.....
旅行速度:60km/h、旅行時間:3分



旅行時間の差 = **実旅行時間** - **基準旅行時間** = 6分 - 3分 = 3分

II. 車種別交通量を乗じて損失台時を算出

【計算例】

上り線(7時~8時)の小型車交通量が1,000台だった場合

損失台時 = 旅行時間の差 × 車種別交通量
= 3分 × 1000台/h = 3000台・分/h
= **50台・時間/h**

III. 一台あたり車種別平均乗車人員を乗じて損失時間を算出

【計算例】

損失時間 = 損失台時(台・時) × 小型車平均乗車人員
= 50台・時/h × 1.3人/台
= **65人・時間/h** 「上り線(7時~8時)の小型車損失時間」

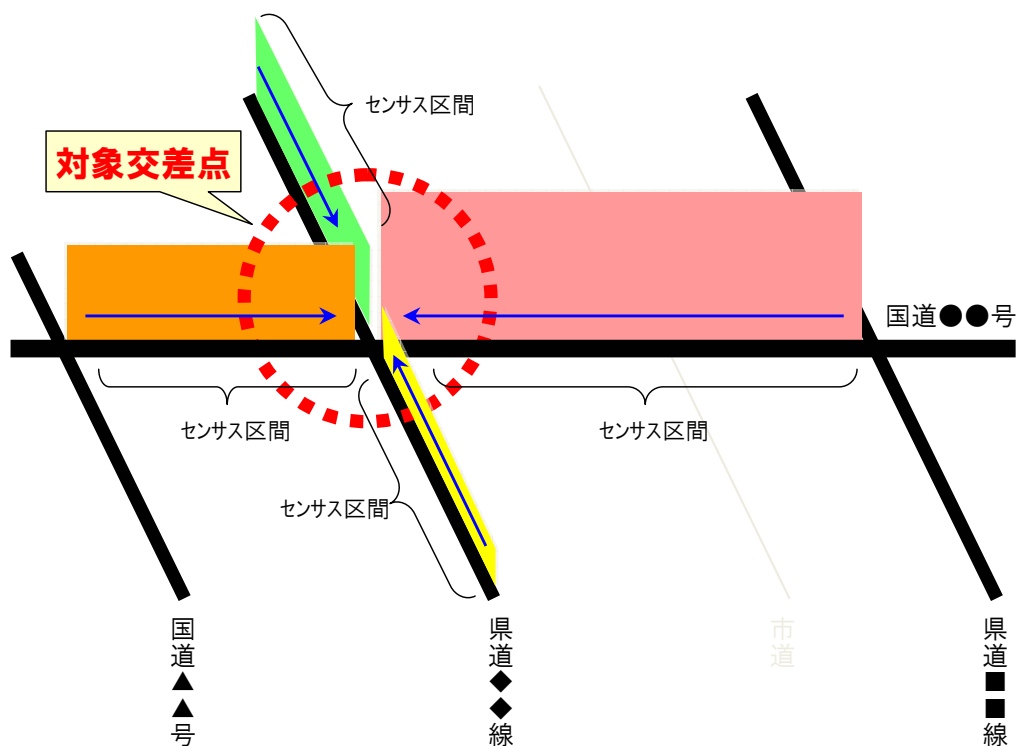
※同様の算出手法で、大型車を算出し、足したものが、「上り線の損失時間/h」

※更に、同様に各時間帯別(7時~19時)を算出し、足したものが、「上り線の損失時間/日」

1軸指標で用いる交差点損失時間とは・・・

- 交差点損失時間＝対象交差点で交差する各センサス区間の流入方向の損失時間の合計。
 - 対象交差点における渋滞の規模(ボリューム)を示す。
- 下図の場合、交差点損失時間は、「■ + ■ + ■ + ■」となる。

■ 交差点損失時間のイメージ



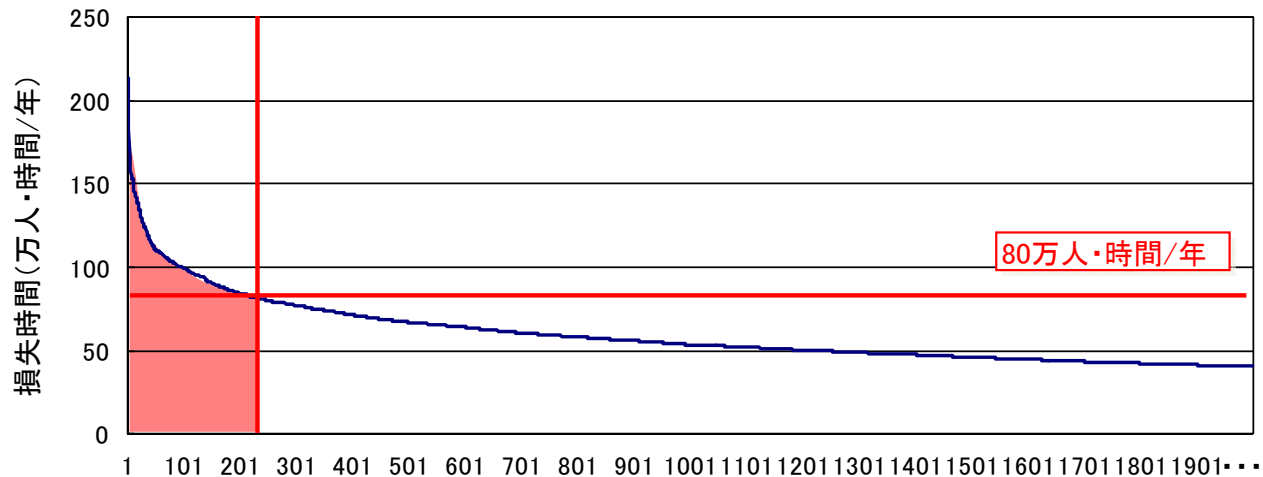
■ 交差点損失時間の算定に用いるデータ等の概要

	概要
根拠データ	平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス)
対象路線	一般道 (H22センサス調査対象路線; 県道等以上)
時間帯等	7時台～18時台、平日
交通量	時間帯別・上下別・車種(小型・大型)別
旅行時間	上下別
センサス区間	各センサス路線の接続点間を結ぶリンク(区間)等
センサス交差点	3つ以上のセンサス区間が接続する接続点

※ ■, ■, ■, ■ は、対象交差点で交差する各センサス区間の流入方向の損失時間を示す。

※今回、1軸の指標地(損失時間/年)の算出にあたっては、データに基づき算出された「損失時間/日」を365倍(×365日)したものとしている。

1軸:損失時間が80万人・時間/年以上の箇所

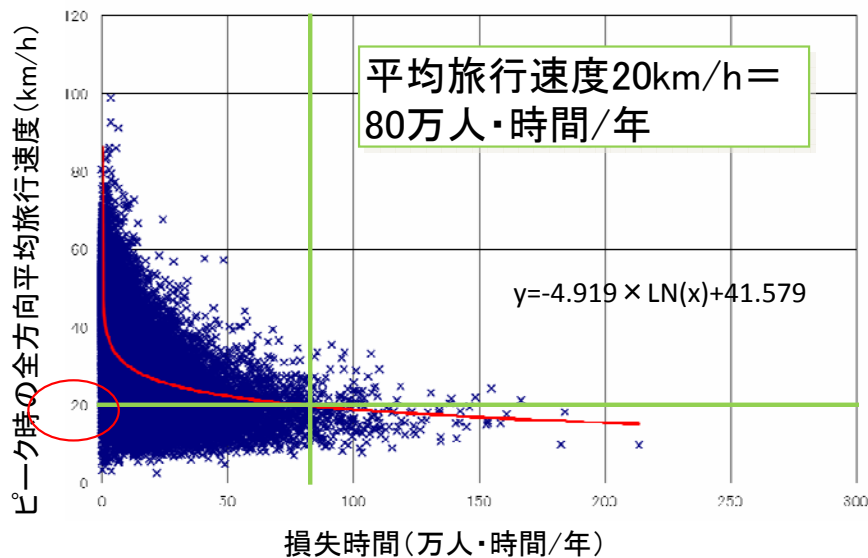


順位

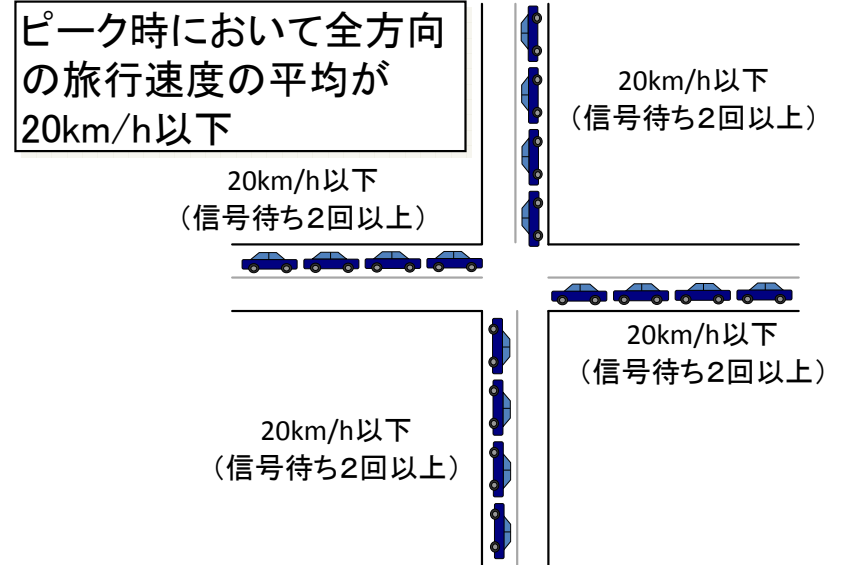
80万人・時間/年とは・・・

終日混雑している交差点で、特にピーク時には全方向の旅行速度の平均が20km/h以下(信号待ち2回以上)となるような箇所

■ 損失時間とピーク時の全方向旅行速度の平均値との関係



■ 交通状況のイメージ



1'軸:1軸以外でピーク時の損失時間が182.6人・時間/時以上の箇所

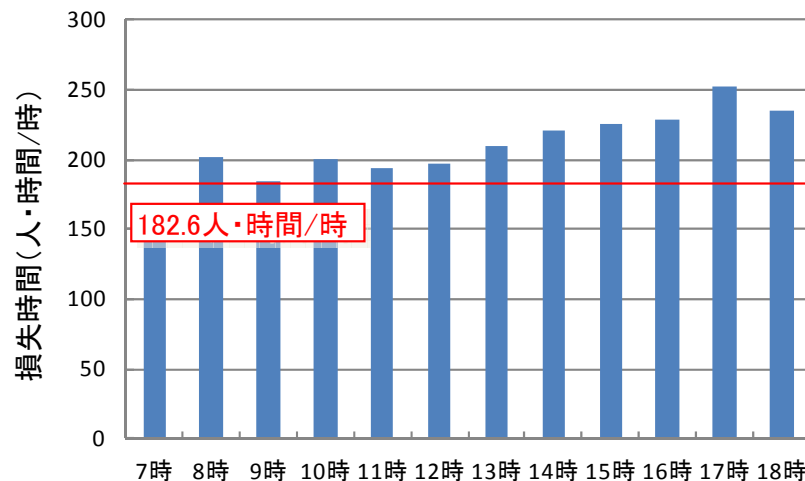
1軸には対象とならないが、ピーク時には1軸と同程度の混雑となるような箇所

80万人時間/年(1軸の指標値)を1日・時間当りに換算すると、

$$80\text{万人}\cdot\text{時間}/\text{年} \div 365\text{日} \div 12\text{時間} = 182.6\text{人}\cdot\text{時間}/\text{時}(1\text{日})$$

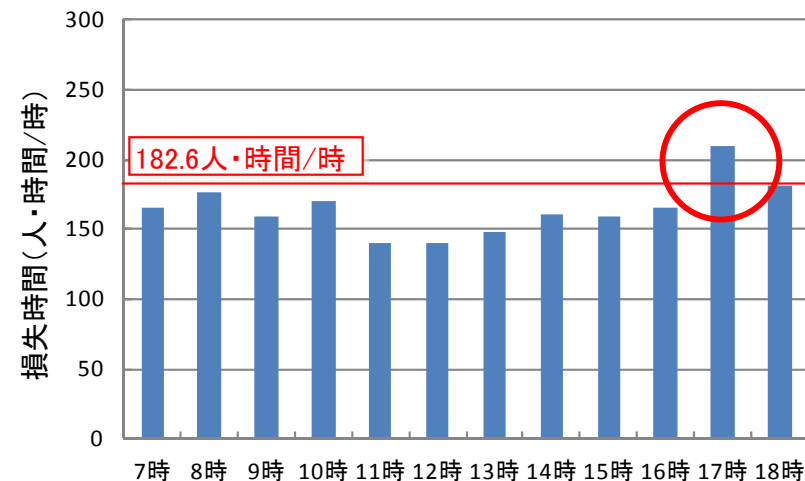
■ 1軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間

終日混雑が発生



■ 1'軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間

ピーク時のみ1軸と同レベルの混雑が発生



2軸:1軸、1'軸以外でピーク時の1方向のみ20km/h以下となる箇所

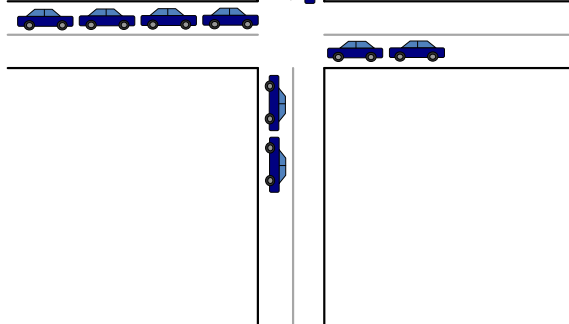
交差点損失時間がある程度大きい交差点において、特にピーク時において、各方向の旅行速度のうち、最も低い方向の速度が20km/h以下となるような箇所

■2軸で抽出する箇所の交通状況のイメージ

1方向だけでも渋滞

ピーク時において最も速度が低い方向において、20km/h以下

20km/h以下
(信号待ち2回以上)



■1軸で抽出する箇所の交通状況のイメージ(再掲)

全方向が混雑

ピーク時において全方向の旅行速度の平均が20km/h以下

20km/h以下
(信号待ち2回以上)



20km/h以下
(信号待ち2回以上)



(参考) 混雑を表す20km/hの根拠

・JARTICや公安委員会等では、20km/h以下を混雑・渋滞の指標としている。

■ 道路交通情報センターにおける渋滞・混雑の定義



■ 通行止	■ 事故等	■ 混雑
■ チェーン規制	■ 渋滞	■ 他の規制
■ 調整中		

道路交通情報Now!! では、渋滞を「赤色」、混雑を「だいだい色」で表示し、下表のように定められています。

区分	高速道路	都市高速道路	一般道路
渋滞	時速 40km以下	時速 20km以下	時速 10km以下
混雑	--	時速 20km ~ 40km	時速 10km ~ 20km

<http://www.jartic.or.jp/>

■ 国家公安委員会における渋滞・混雑の定義

道路の区分	「混雑」と表現すべき速度	「渋滞」と表現すべき速度
郊外部の高速自動車国道等	60キロメートル毎時以下	40キロメートル毎時以下
都市部の高速自動車国道等	40キロメートル毎時以下	20キロメートル毎時以下
その他の道路	20キロメートル毎時以下	10キロメートル毎時以下

資料: 国家公安委員会告示第12号

■ 警視庁による渋滞の判定基準

期 間：平成17年1月1日～12月31日の間
 時 間：午前7時00分～午後7時00分の12時間
 測定区間：都内一般道路～2,300km 都内首都高速道路～363km
判定基準：道路上における車両の交通が滞り、走行速度が20km/h未満になった状態
 数 値：平日における1時間平均渋滞長
 平日平均：土曜、日曜、休日及び特殊日（1月1～3日、12月29～31日）を除く平日の平均
 【注】平成16年版の「警視庁交通年鑑」から、平成12年より収集していた測定区間が変更された統計データを使用している。そのことから、平成15年版以前の「警視庁交通年鑑」との対比は行えない。

資料: 警視庁, 警視庁交通年鑑