

道路周辺の土地利用等による 渋滞の現状と課題

- 大規模小売店舗の立地等、道路周辺の土地利用により、適切な事前対策がない場合に渋滞が発生するケースが多数。
- 一方、企業による跨道橋設置や付加車線設置等の事前対策で渋滞発生を抑制しているケースも存在。
⇒大規模小売店舗立地法の対象施設以外も含め、渋滞を発生させない事前・事後対策の強化が必要。

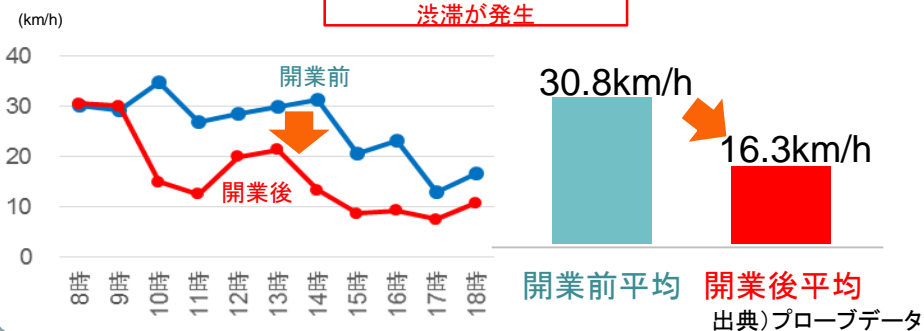
【適切な事前対策が実施されていない事例】

大規模店舗周辺で渋滞が発生



平均旅行速度の分析
(9月の休日)

旅行速度が著しく低下し
渋滞が発生



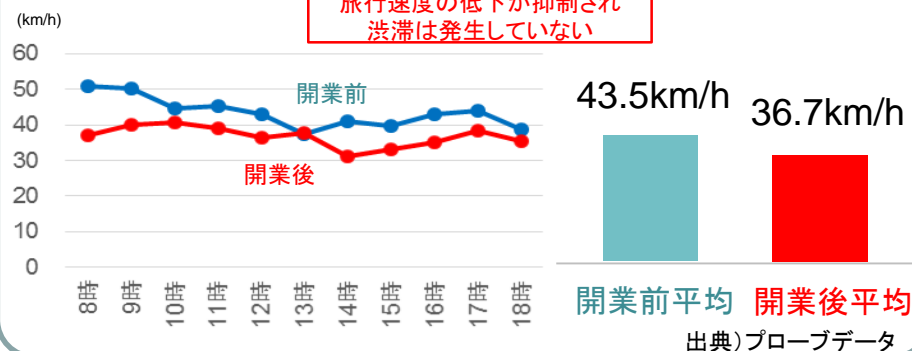
【適切な事前対策が実施された事例】

企業による跨道橋の設置により平面交差を回避

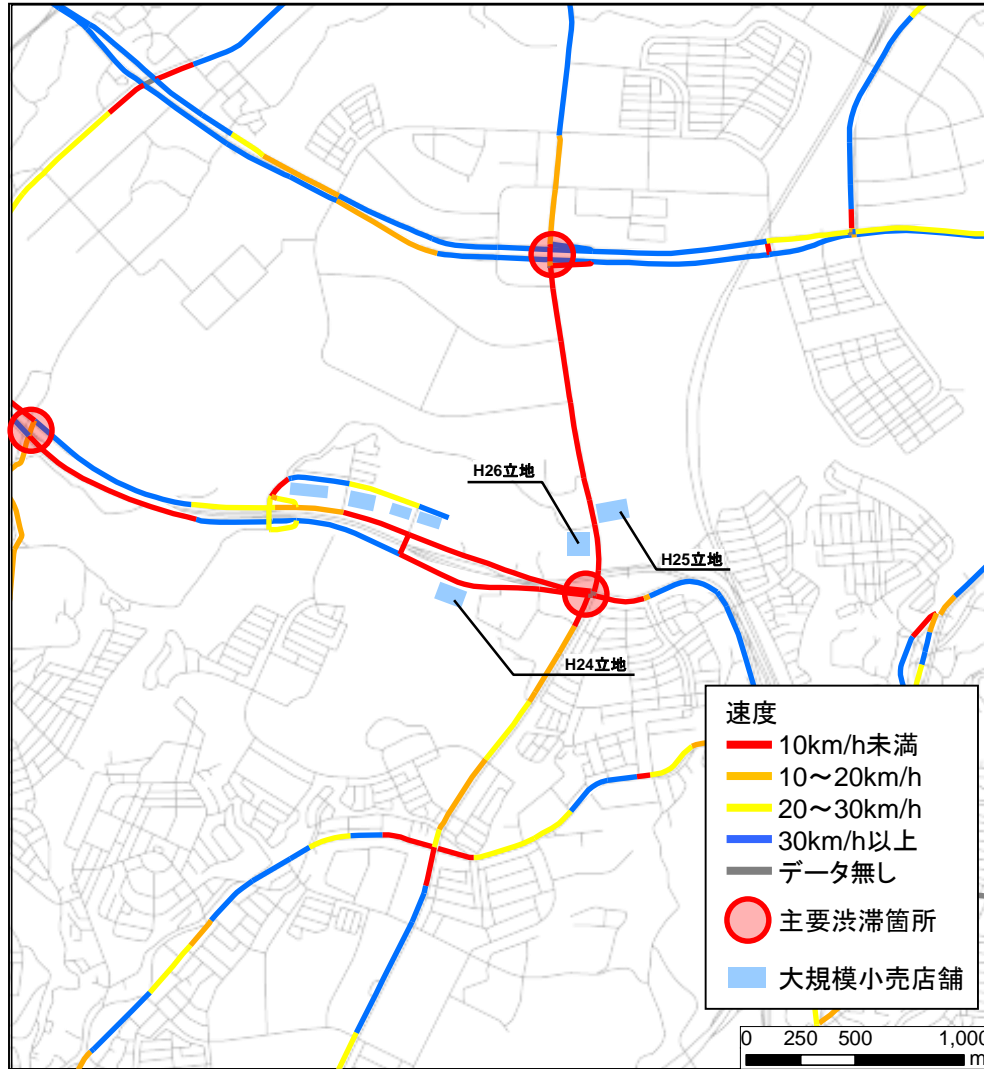


平均旅行速度の分析
(9月の休日)

旅行速度の低下が抑制され
渋滞は発生していない



①立地後の速度



②立地前後の速度差



出典)プローブデータ

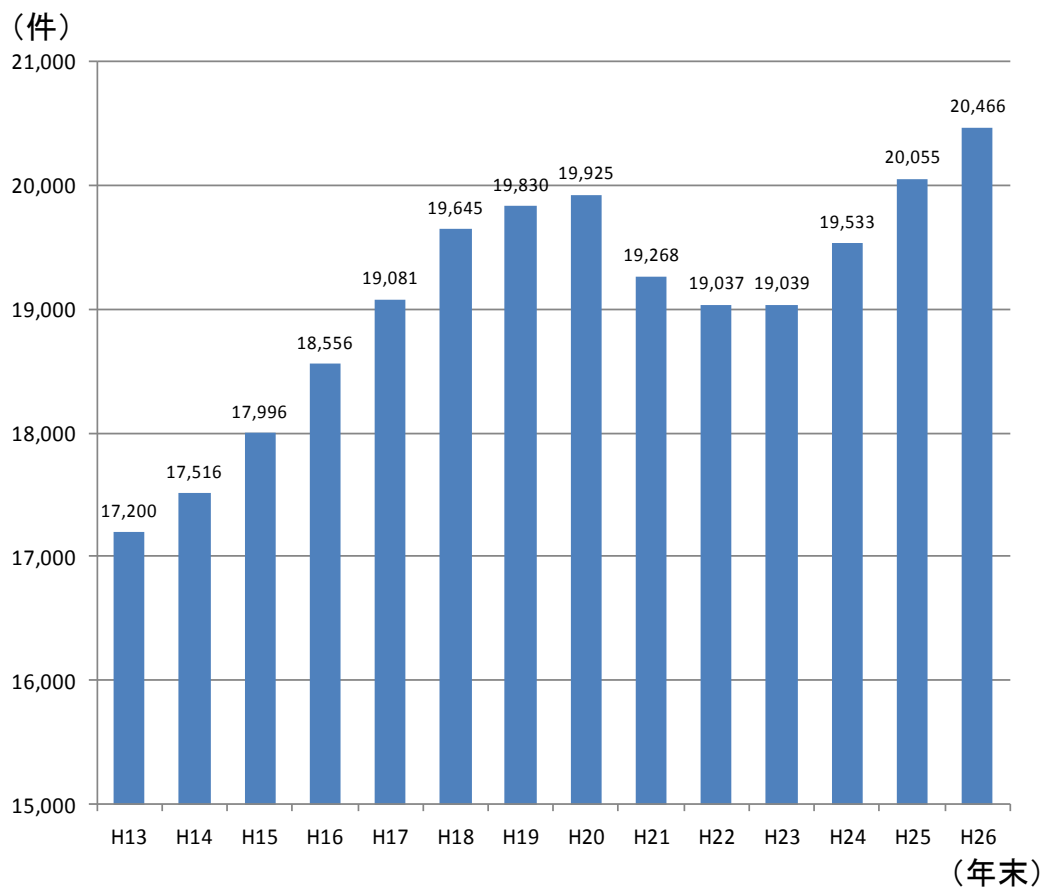
※この地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成

立地前:平成23年9月4日(日)

立地後:平成27年9月6日(日)

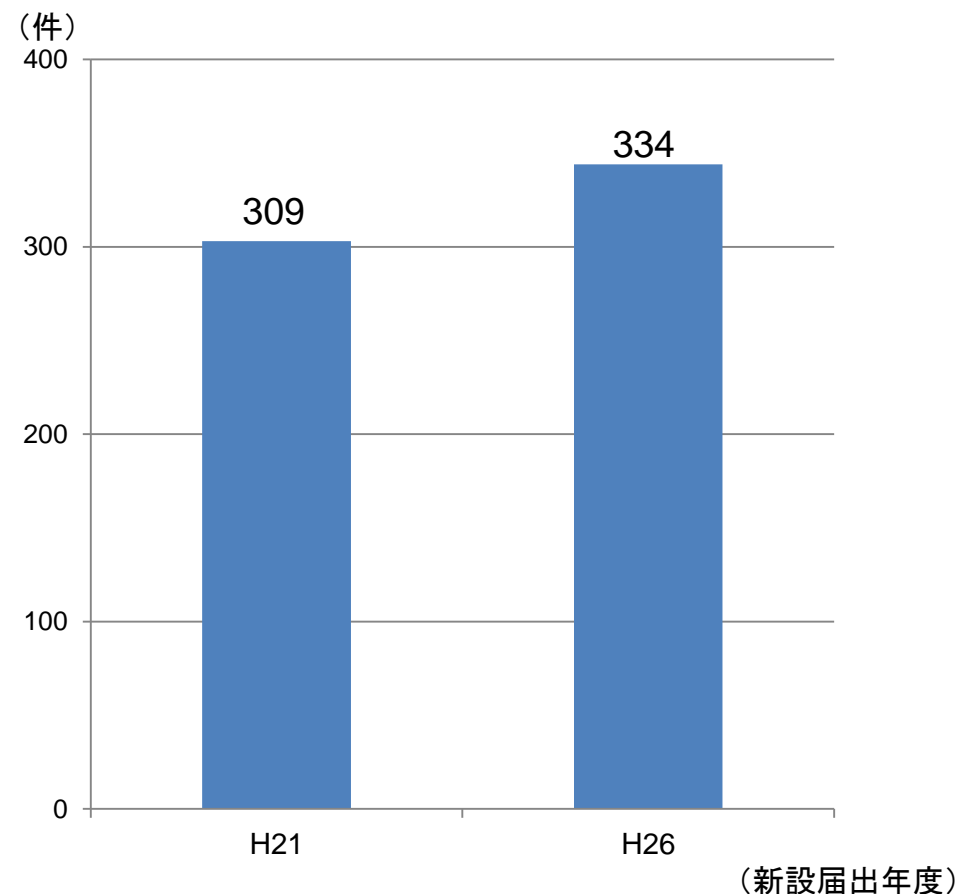
※対象：店舗面積が1,000m²超

【大規模小売店舗の総数の推移】



出典) 全国大型小売店総覧より作成

【DID地区内における新設数】



出典) 経済産業省ホームページより作成

○全国の渋滞箇所において効果的な対策を推進するため、各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等から構成される渋滞対策協議会を設置。

○渋滞対策協議会で地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施。

渋滞対策協議会

- ・渋滞対策協議会において、渋滞対策を検討・実施
- ・毎年度、以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所をモニタリングの上、随時見直し

渋滞対策協議会における議論

メンバー:道路管理者(国、自治体、高速道路会社)、警察、バス・タクシー事業者、観光団体等

- ・最新交通データによる渋滞状況検証
- ・交通状況に対する専門的見地からの検証

必要に応じ
地域の声の反映

地域の主要渋滞箇所の特定・見直し

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

- ・地域の課題を共有することで道路管理者・道路利用者間での議論を促進

・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現

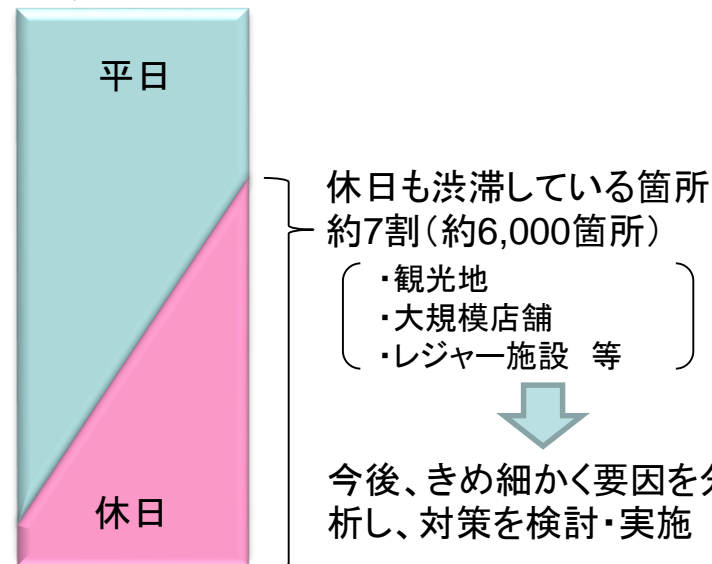
モニタリング等による検証

主要渋滞箇所

- ・主要渋滞箇所とは、最新交通データや地域の声等を基に渋滞対策協議会において特定した、地域全体として渋滞を実感している箇所
- ・平成27年12月現在で、全国に9,099箇所

【主要渋滞箇所数】

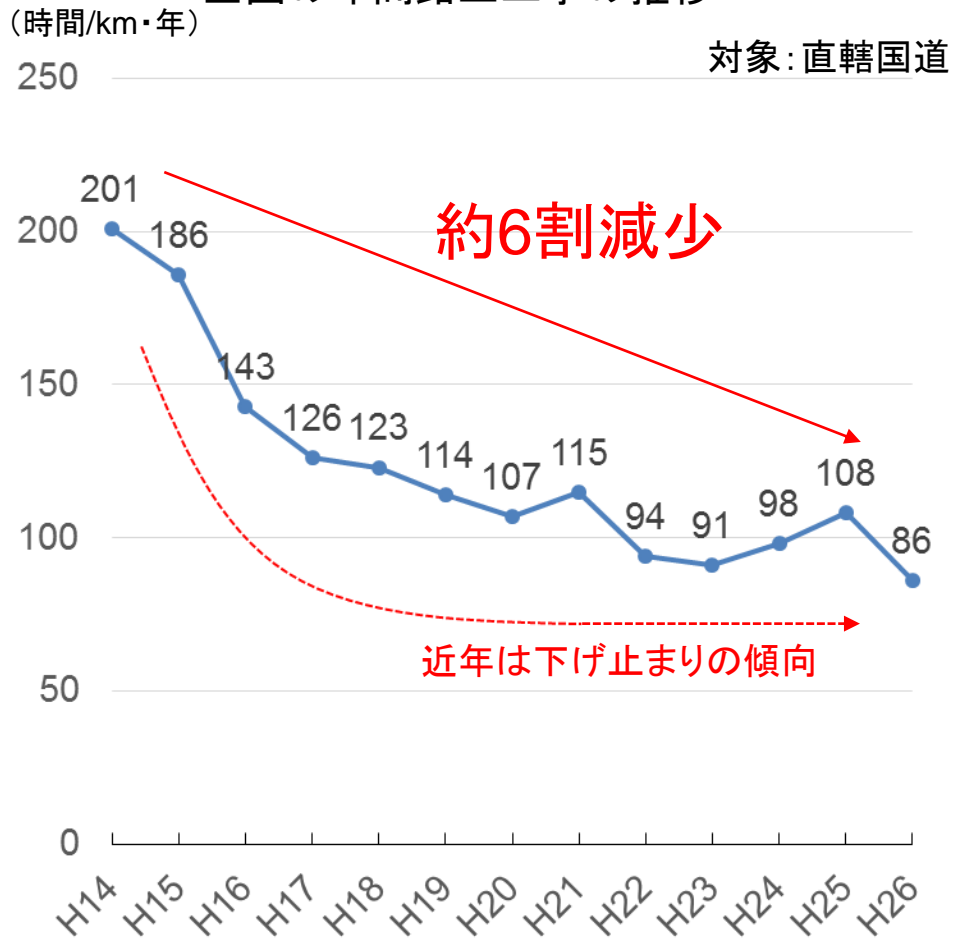
9,099箇所



この他、高速道路上の主要渋滞箇所が302箇所

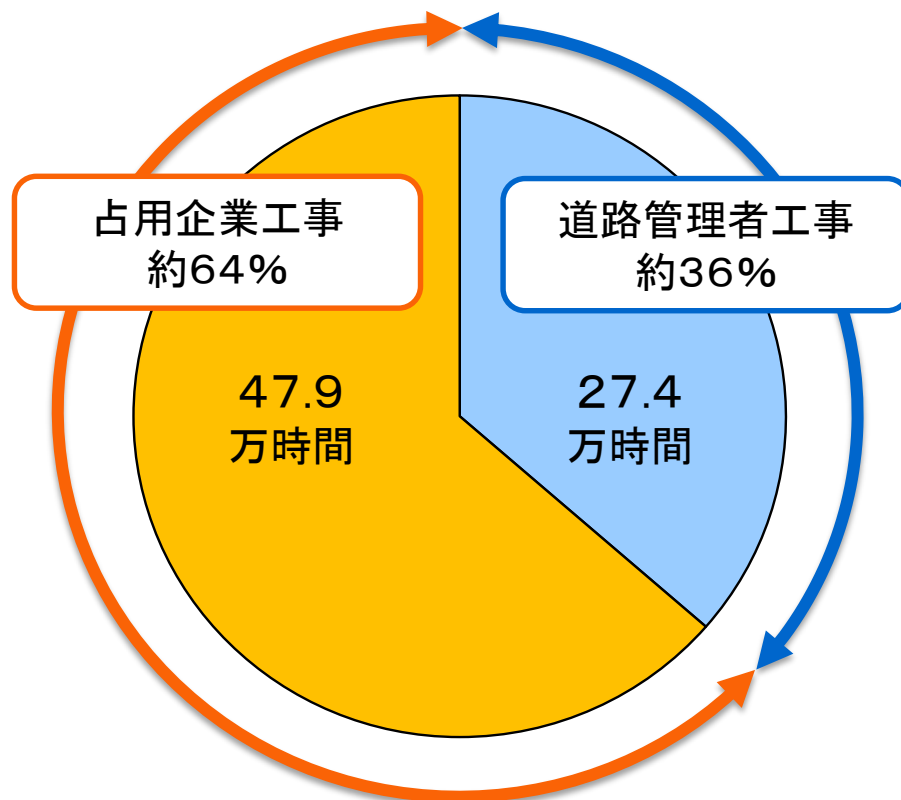
- 路上工事については、共同溝、共同施工、道路工事調整会議の実施、年末・年度末の工事抑制などの取組により、路上工事時間が全国で約6割減少。
- 一方で、最近では下げ止まりの傾向にあり、諸外国の例を参考に、更なる縮減に向けた取組を進める必要。

全国の年間路上工事の推移



出典)国土交通省資料

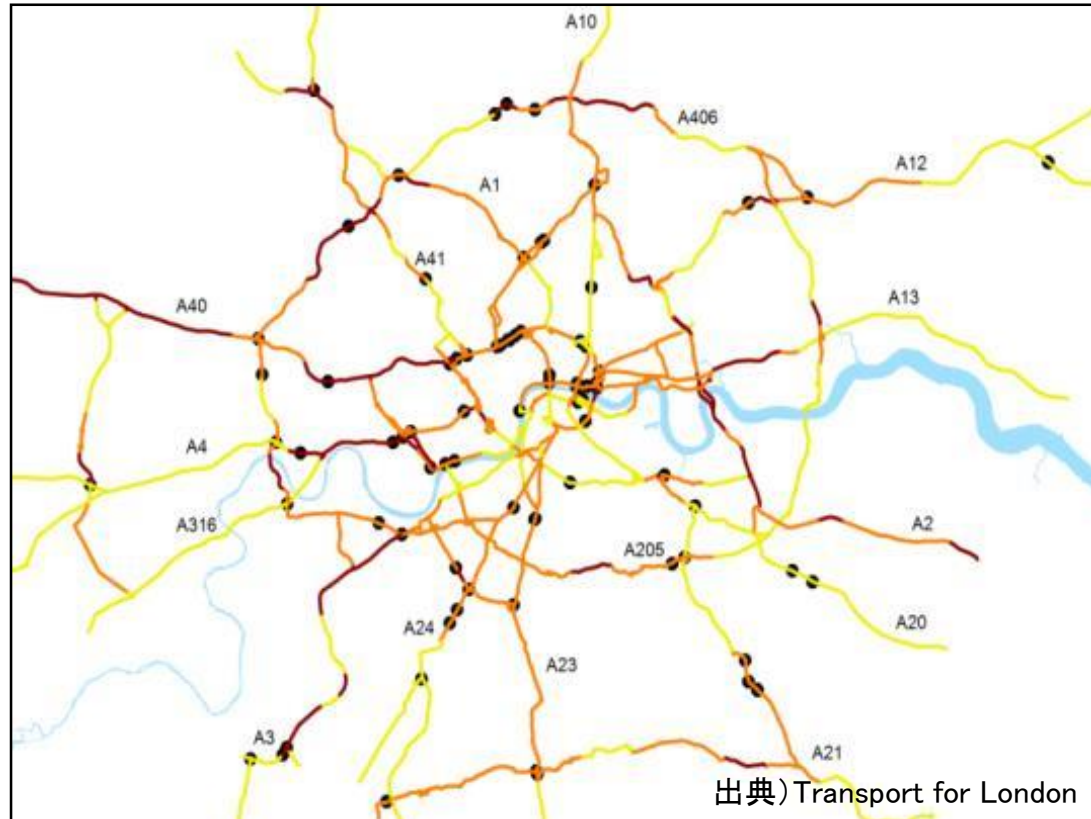
東京23区内の国道・都道における路上工事時間の割合 (平成26年度)

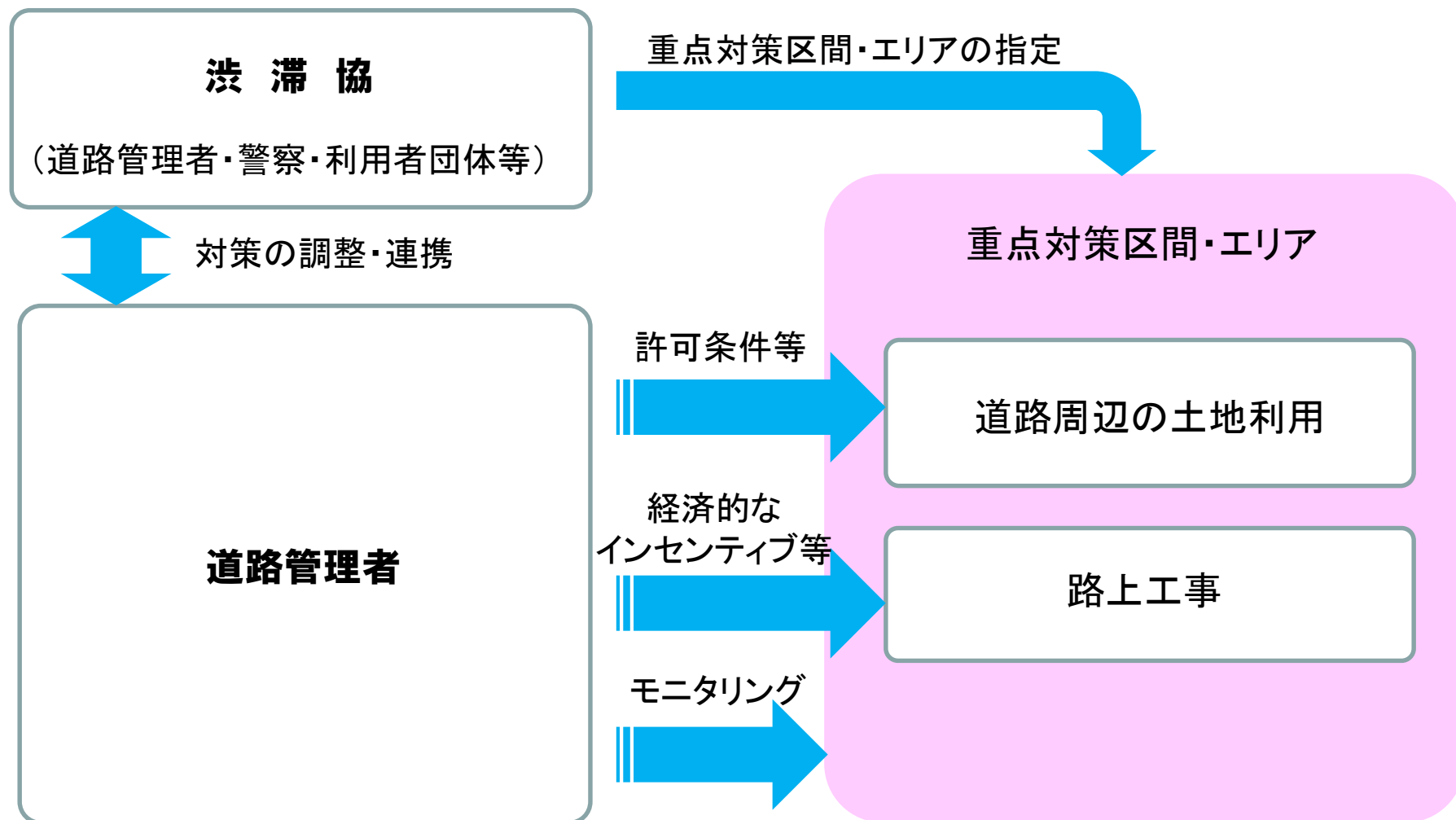


出典)国土交通省資料

- ロンドンでは、路上工事渋滞を削減するため、交通に重大な影響を及ぼす箇所、時間帯での路上工事に限定して公益事業者(水道、ガス等)に課金を行うレーンレンタル制度を2012年より導入。
- ロンドン交通局が管理する幹線道路約580kmについて、混雑状況に応じて区間を分類し、混雑区間のピーク時間における路上工事に対して課金。
- 制度の導入により、混雑区間の路上工事による総渋滞時間が約4割減少。

凡例	混雑区間分類	適用時間帯 (ピーク時間帯)	課金額
—	分類1 【延長比率:約40%】	平日 7:00-10:00 15:00-19:00 土曜 12:00-18:00	800£/日
—	分類2 【延長比率:約12%】	平日 7:00-20:00 土曜 12:00-18:00	2500£/日
●	分類3 (渋滞多発箇所) 【延長比率:約5%】		
—	その他(混雑なし) 【延長比率:約43%】	-	-





- 上記スキームの具体策について、今後検討会の意見を頂きながら検討し、段階的な導入を図る。
- 特に、道路周辺の土地利用対策については、影響範囲の考え方、立地後の追加要請の担保、街づくりとの関係などに留意しつつ検討を進める。