

# 最近の話題提供

---

# 道路交通アセスメントの運用

- 重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメントの実施を求める運用を令和2年1月より開始するとともに、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進。 ※令和2年度道路関係予算概要より

[全国の主要渋滞箇所の渋滞要因]



商業施設が  
渋滞要因  
約1割  
(約1,200箇所)



## \* 対象施設の条件

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)

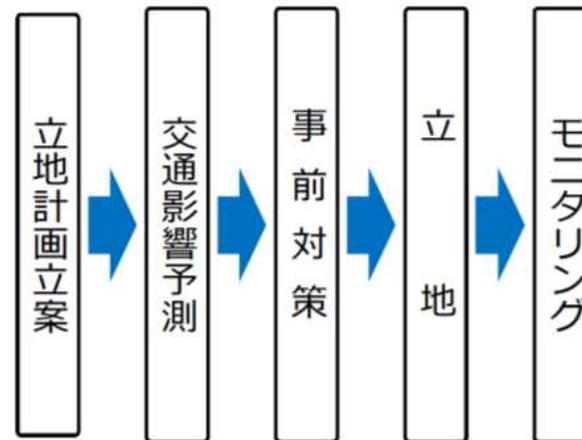
イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)

(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

[道路交通アセスメントの流れ]



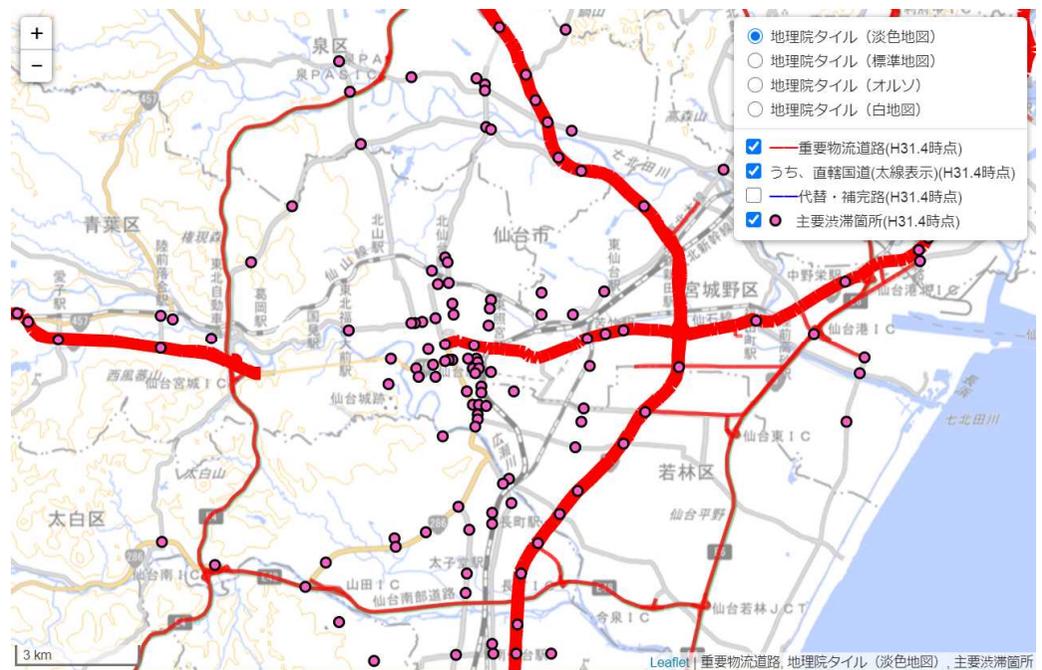
立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する

# (参考)国土交通省道路局HP(重要物流道路における交通アセスメント)

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

- ▶ [重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン\(PDF形式\)](#) 
- ▶ [重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル\(PDF形式\)](#) 
- ▶ [重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所の位置図](#)
- ▶ [重要物流道路における交通アセスメントQ&A\(令和2年4月1日時点\)\(PDF形式\)](#) 
- ▶ [道路交通アセスメントの対応事例\(令和2年4月1日時点\)\(PDF形式\)](#) 

## ▼重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所の位置図



地図上で交通アセスメントの対象エリアを確認可能

## ▼道路交通アセスメントの対応事例

### 道路交通アセスメント 対応事例

**■概要**  
○出店に対して、立地者が関係機関と個別に協議した。

<b>協議機関</b>	立地者、県(国道管理者)、警察
<b>検討内容</b>	・交通影響を検討した。 (立地者が2箇所交通容量計算を実施した)
<b>対策内容</b>	・国道側に右折レーン及び左折レーンを設置した。 ・施設外周道路を設け、国道との出入口を集約した。

**■立地者による対策内容**  
○右折レーン及び左折レーン設置、外周道路設置

<b>設置者</b>	立地者
<b>費用負担</b>	立地者
<b>道路管理者</b>	県(右折・左折レーン) 地元自治体(市道認定 ※外周道路)

```

graph TD
    DM[道路管理者] <--> |協議同意| LO[立地者]
    LO --> |移管| LG[地元自治体]
    LG --- LG_Label[市道認定]
    LO --- LO_Label[費用負担 用地買収]
    
```

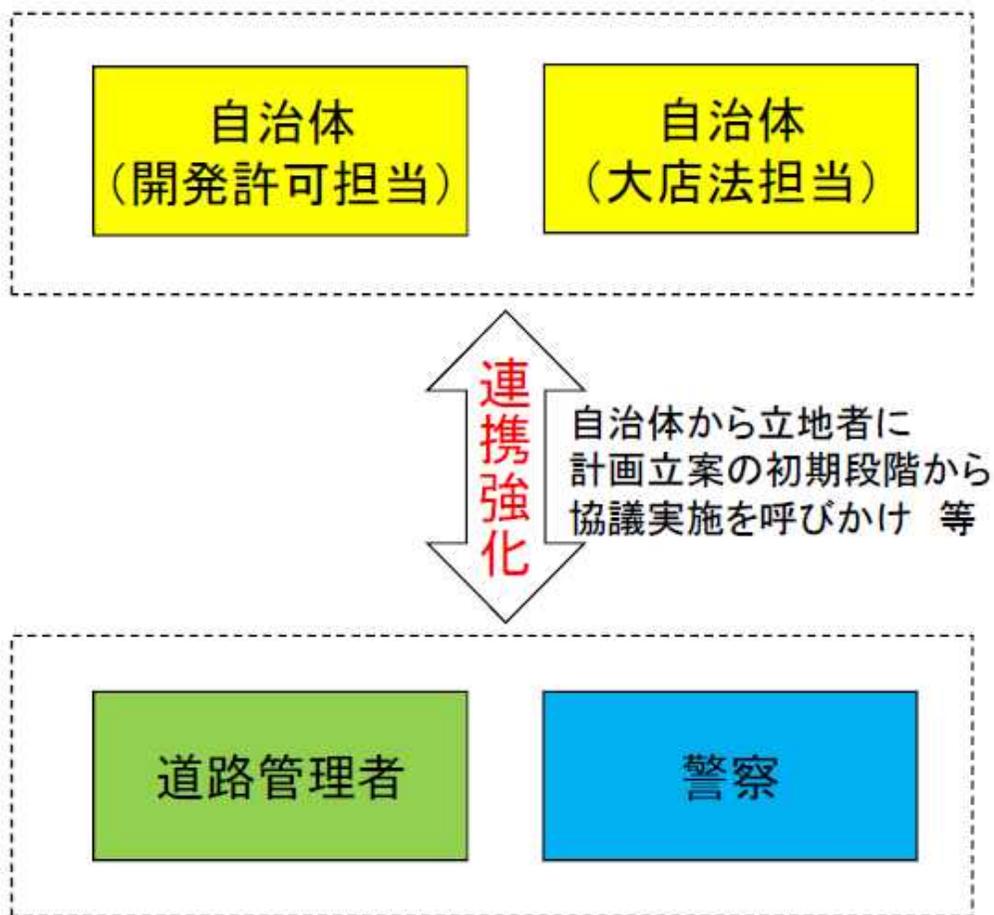
○ : 新設レーン設置箇所

**[対策箇所]**

全国の参考事例を参照可能(対策内容や役割分担等)

# (参考)関係機関との連携強化の必要性

- 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に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。



## ■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には、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

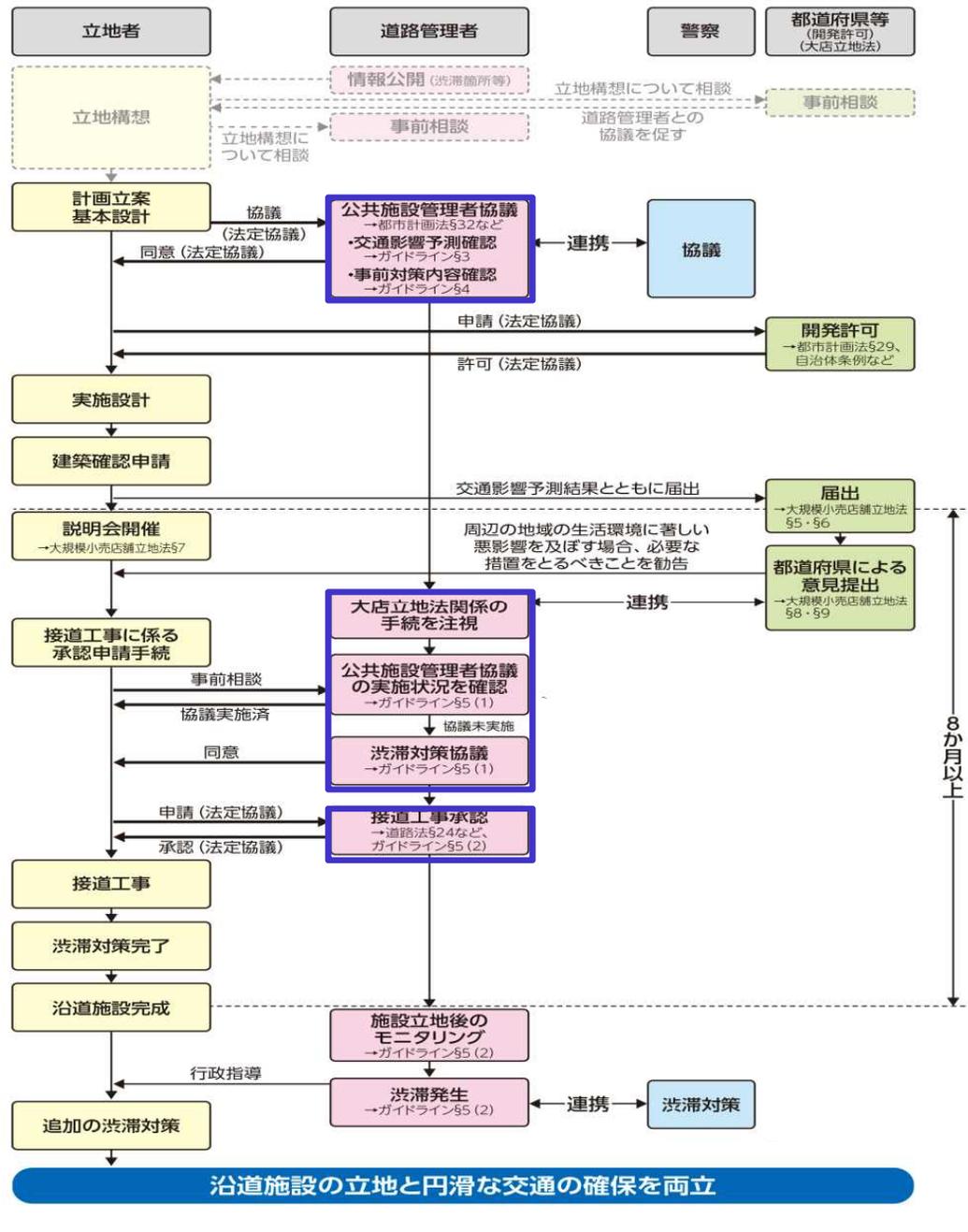
⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

# (参考)交通アセスメントの流れとガイドラインの概要

## 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。

# 災害時の交通マネジメントの推進

○ 昨今の災害時交通マネジメントの事例も踏まえ、地域防災計画へ位置づけることで、災害発生時に速やかに実施体制に移行できるよう、全国各地で行政、学識経験者、交通事業者、経済団体等からなる体制を事前に構築。 ※令和2年度道路関係予算概要より

## [広島・呉間の交通状況]

- ・鉄道 約2.3万人/日 ⇒ 不通(7/6~9/9)
- ・高速道路 約1.2万台/日 ⇒ 通行止め(7/6~9/27)

**バス専用レーンの設置 (国道31号)**

**災害時BRTの運行 (広島呉道路)**

**広島呉道路 (通行止め)**

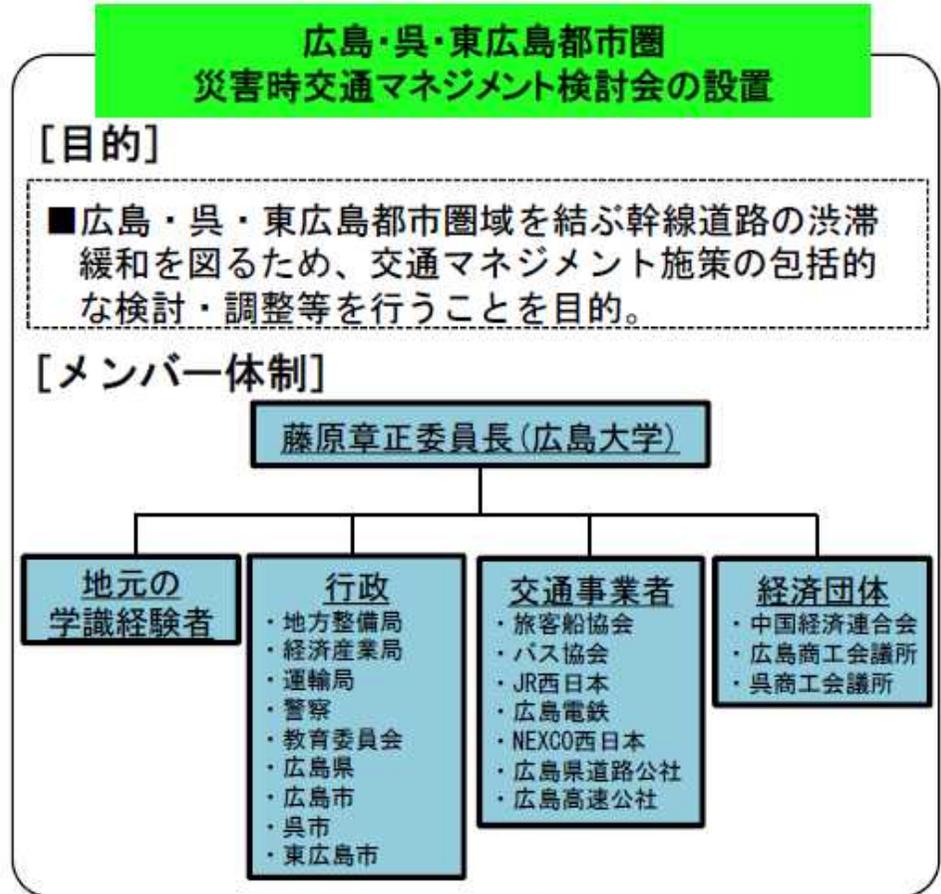
⇒ 通行止め区間にて、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用

**緊急交差点改良 (国道31号、東広島呉道路 阿賀IC)**

**JR呉線 (不通)**

**広域迂回誘導 (山陽道・東広島呉道路を經由) ⇒ 山陽道の通行料金を半額**

**交通需要抑制の呼びかけ (公共交通利用、相乗り、時差通勤・通学、企業による通勤バス運行など)**



各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

出典：第1回「道路の耐災害性強化に向けた有識者会議」資料

# (参考)地域防災計画への位置づけ例(広島県)

## 広島県地域防災計画(基本編)

### 第7節 緊急輸送のための交通の確保・緊急輸送活動

#### 第2項 交通, 輸送応急対策計画

##### 4 交通マネジメント

- (1) 中国地方整備局は, 応急復旧時に, 渋滞緩和や交通量抑制により, 復旧活動, 経済活動及び日常生活への交通混乱の影響を最小限に留めることを目的に, 交通システムマネジメント及び交通需要マネジメントからなる交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うため, 「災害時交通マネジメント検討会(以下, 「検討会」という。)」を組織する。
- (2) 県は, 市町の実情があったとき又は自ら必要と認めるときは, 国土交通省中国地方整備局に検討会の開催を要請することができる。
- (3) 検討会において協議・調整を図った交通マネジメント施策の実施にあたり, 検討会の構成員は, 自己の業務に支障のない範囲において構成員間の相互協力を行う。
- (4) 検討会の構成員は, 平時から, あらかじめ連携に必要な情報等を共有しておくとともに, 連携強化のための協議・訓練等を行うものとする。

##### ※交通需要マネジメント:

自動車の効率的な利用や公共交通機関への利用転換など, 交通行動の変更を促して, 発生交通量の抑制や集中の平準化などの交通需要の調整を行うことにより, 道路交通の混雑を緩和していく取組

##### ※交通システムマネジメント:

道路の交通混雑が想定される箇所において実効性を伴う通行抑制や通行制限を実施することにより, 円滑な交通を維持する取組

※「震災対策編・地震災害対策計画」、「震災対策編・津波災害対策計画」にも同様に記載

# (参考)東日本大震災時の交通状況

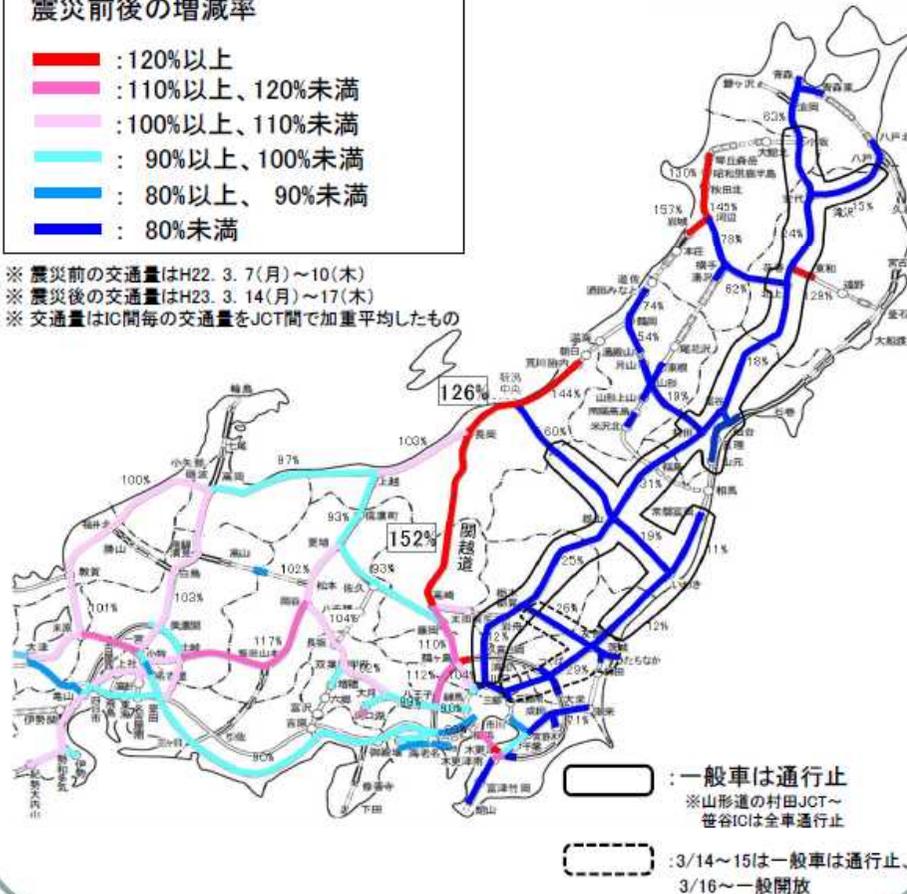
- 日本海岸のネットワークが太平洋側の代替ルートとして機能を発揮。(関越自動車道、日本海沿岸東北自動車道等)
- ミッシングリンク等により高速道路が本来果たすべきネットワークとしての機能に課題。

## ○ 震災直後の大型車交通量の変化

震災前後の増減率

- : 120%以上
- : 110%以上、120%未満
- : 100%以上、110%未満
- : 90%以上、100%未満
- : 80%以上、90%未満
- : 80%未満

- ※ 震災前の交通量はH22. 3. 7(月)~10(木)
- ※ 震災後の交通量はH23. 3. 14(月)~17(木)
- ※ 交通量はIC間毎の交通量をJCT間で加重平均したもの



## ○ 三陸沿岸都市の連絡状況



被災地への車の流入により激しい渋滞が発生



国道45号の渋滞状況  
(石巻市内)  
産経新聞5月5日朝刊

通行止め(上部工流出)による広域迂回が発生



<凡例>

- 三陸縦貫道

旅行速度\*

- 30km/h未満
- 30km/h以上50km/h未満
- 50km/h以上70km/h未満
- 70km/h以上

\* 民間プローブデータにより算出

【三陸縦貫自動車道が全線開通していると想定した所要時間\*】

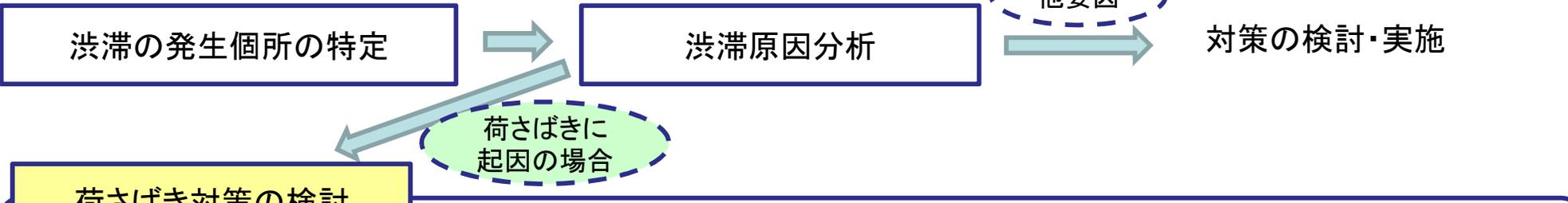


# 都市内の路上荷さばき起因する渋滞対策の考え方

## 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



### 荷さばき対策の検討

①ソフト対策の実施(共同集配送等地域ルールへの運用等)

↓ 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)

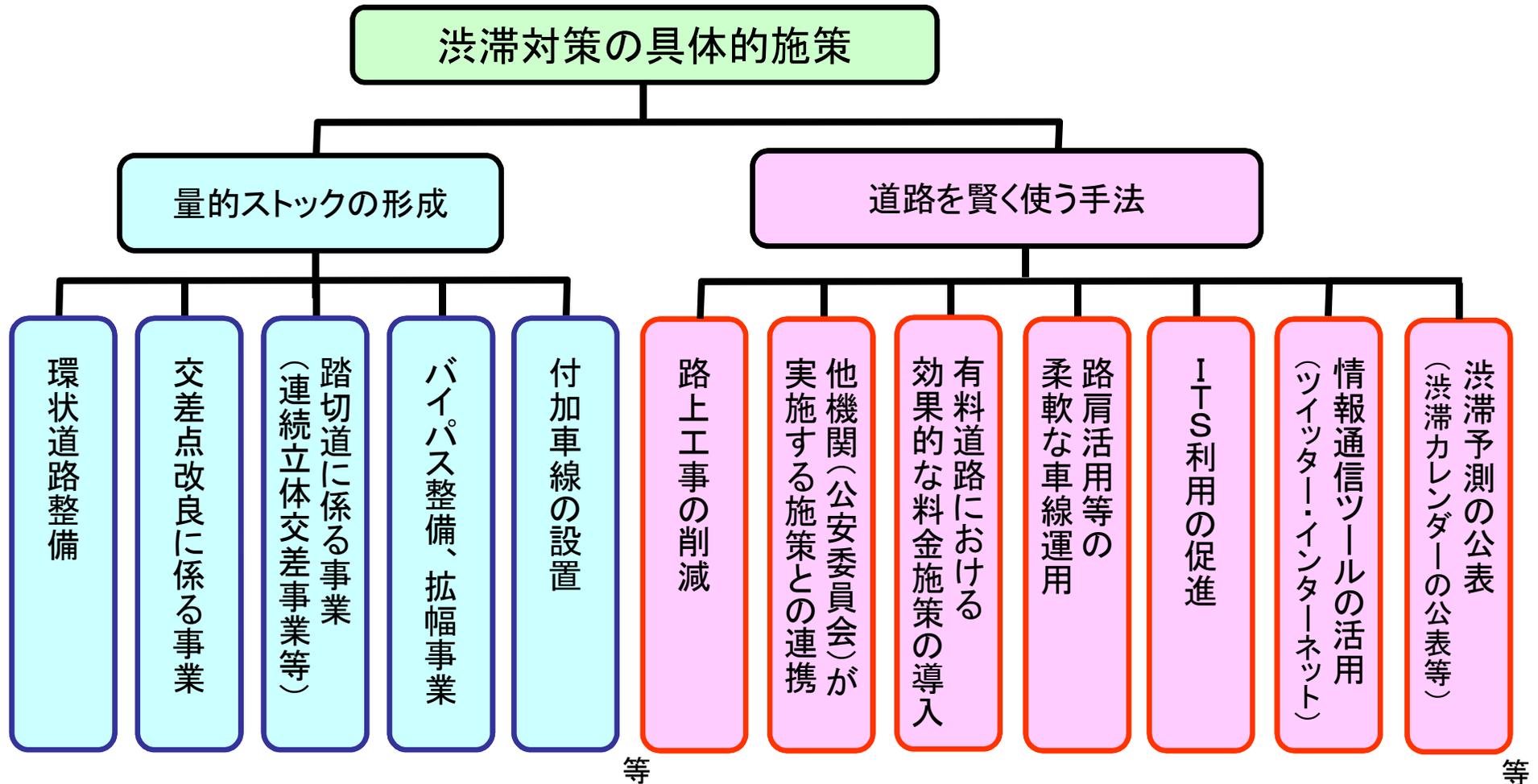
### 想定される対策

ソフト対策	ハード対策	
<b>地域ルールの周知(例)</b>  吉祥寺商店街(東京都武蔵野市)	<b>路外共同荷さばき施設(例)</b>  吉祥寺商店街共同集配送センター(東京都武蔵野市)	<b>停車帯(貨物車専用)(例)</b>  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)

# 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。



# 「新しい日常」に対応するための道路施策

## 【ウィズコロナ】

## 拡大防止・社会経済機能維持のための道路施策

### 1) 外出の自粛・施設の使用制限

### 2) 道路管理や物流等の機能維持

これまでの取組

- OSA・PAのレストラン等休業要請
  - ・133箇所て休業(4月28日時点)
- 高速道路の休日割引の適用除外
  - ・広域的な人の移動を最小限にするため、4/29～6/14まで高速道路の休日割引を適用除外
- 直轄駐車場の閉鎖
  - ・観光等の利用が大半で物流への影響が小さいと判断できる直轄駐車場の閉鎖・縮小
    - ・道の駅：55箇所て閉鎖・縮小
    - ・簡易PA:72箇所て閉鎖 (5月2日時点)
- 交通量増減の公表
  - ・4/25～5/6までの高速道路の交通量は前年度比約3割(小型車約2割)

- 道路管理
  - ・道路の維持管理や高速道路料金収受を継続
- 道の駅
  - ・食事のテイクアウトサービスや手作りマスクの販売



<高速道路料金収受>  
※料金所収受員での感染者9名(5月11日時点)



<地域住民の日常生活支援>

- 物流
  - ・SA・PAのガソリンスタンド・シャワー設備等は通常通り継続

今後の流行への備え  
(検討中のものを含む)

- 飲食店の営業再開時における3密対策として、臨時暫定的な路上活用
- 自動車の走行履歴の継続的把握・迅速な公開(ETC2.0データ等)
- 非常時に交通量をコントロール可能な料金システムの整備(有料道路)など



<沿道飲食店等の路上利用(佐賀県)>



- 維持管理のデジタル化
  - ・道路構造物の計測・モニタリング
  - ・管理のリモート化(遠隔操作ゲート等)
  - ・道路巡回の高度化
- 許認可手続きのオンライン化(占用・特車)
- 自転車通勤・通学の促進
  - ・企業、団体等への働きかけ
  - ・自転車通行空間の整備
  - ・シェアサイクルの拡大
- 収受員によらない料金収受(ETC専用化)
- 道の駅におけるキャッシュレス化・eコマース等の推進
- 休憩施設における駐車マス拡充・予約システム※の導入
  - ※ダブル連結トラック用
- 道の駅における防災拠点機能の強化
  - (「防災道の駅」の認定、通信設備[5G]等、必要な資機材等の備蓄)など



<自転車専用通行帯(白山通り)>

## 【ポストコロナ】新しい生活様式や社会経済を支えるインフラとしての道路に関する問題提起

- ポストコロナの新しい生活様式や社会経済を支えるインフラとして道路も変革が必要
- 「新しい日常」を支える道路の役割について、**道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」**(社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会 提言)により広く問題提起し、議論を開始
- まずは、道路利用者、企業や大学等から、ポストコロナの道路施策について自由な提案を募集

# 2040年、道路の景色が変わる

## 2040年、道路の景色が変わる

## ～人々の幸せにつながる道路～

### 意義・目的



道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と  
政策の方向性を提案するビジョンを策定

### 基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
  - ➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
  - ➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
  - ➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



### 道路の景色が変わる ～5つの将来像～

- ①通勤・帰宅ラッシュが消滅**
  - ・テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
  - ・居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加
- ②公園のような道路に人が溢れる**
  - ・旅行、散策など楽しむ移動や滞在が増加
  - ・道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮
- ③人・モノの移動が自動化・無人化**
  - ・自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
  - ・eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及
- ④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化**
  - ・飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
  - ・中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供
- ⑤「被災する道路」から「救援する道路」に変化**
  - ・災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



公園のような道路



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できる  
モビリティサービス



店舗(サービス)の移動

# 2040年、道路の景色が変わる

## 道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

**1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会**

- ①国土をフル稼働し、国土の恵みを受
  - 全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動
    - ・自動運転道路ネットワーク
    - ・キャッシュレス料金システム
- ②マイカーなしでも便利に移動
  - マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供
    - ・モビリティ・ハブ
    - ・道の駅の無人自動運転乗合サービス
- ③交通事故ゼロ
  - 人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成
    - ・ライジングボラードによる生活道路への車の進入制限
    - ・歩行者と車が共存する道路
- ④行きたくなる、居たくなる道路
  - まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出
    - ・地域センターとなる目抜き通りや道の駅
    - ・無電柱化、沿道建築物と調和した照明など道路デザインの刷新



中山間地域の暮らしを支える道の駅

**2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会**

- ⑤世界に選ばれる都市へ
  - 卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上
    - ・自動運転やMaaSに対応した都市交通システム
    - ・時間帯に応じて用途が変化する路肩
- ⑥持続可能な物流システム
  - 自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能
    - ・自動運転トラック輸送
    - ・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送
- ⑦世界の観光客を魅了
  - 日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を向上
    - ・多言語案内・キャッシュレス化
    - ・オーバーツーリズム対策



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化

**3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会**

- ⑧災害から人と暮らしを守る道路
  - 激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶することなく確保し、人命や経済の損失を最小化
    - ・災害モードの高速道路
    - ・道の駅やSA/PAの防災拠点化
- ⑨道路交通の低炭素化
  - 電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制
    - ・非接触給電システム
    - ・シェアサイクルシステム
- ⑩道路ネットワークの長寿命化
  - 新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能
    - ・AIや計測モニタリング技術による点検・診断の自動化・省力化
    - ・除雪や清掃など維持管理作業の自動化



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

※道路法等の一部を改正する法律 5/27公布

災害復旧等の代行制度

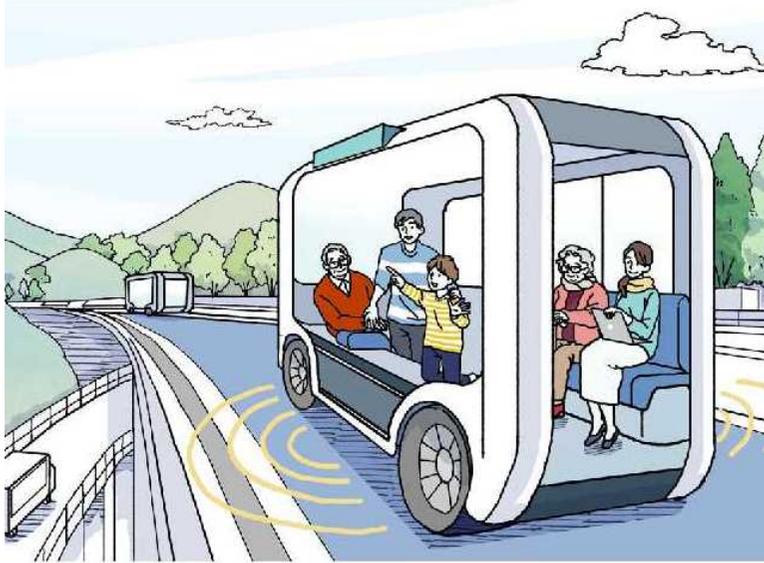
特定車両停留施設

特車の新たな通行許可制度

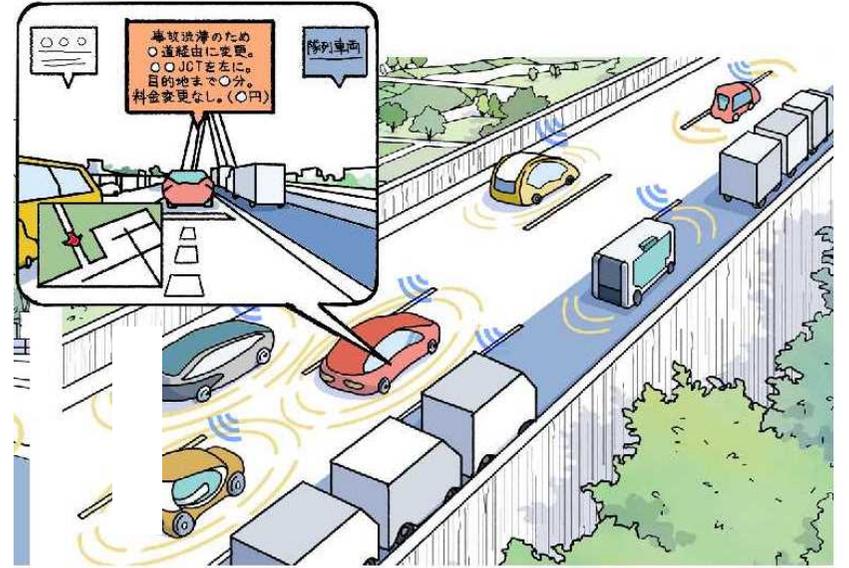
自動運行補助施設

歩行者利便増進道路

# 2040年、道路の景色が変わる



幹線道路ネットワークに設置された自動運転車の専用道



道路インフラがコネクテッドカーを最適経路に案内



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点(モビリティ・ハブ)



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる  
路側マネジメント