

令和2年度 第1回 北海道渋滞対策協議会

令和2年9月14日

1. これまでの検討経緯	2
2. 主要渋滞箇所の現状	9
3. 議論いただく事項	12
4. R2年度主要渋滞箇所解除候補箇所の現地確認結果	14
5. R3年度主要渋滞箇所解除候補箇所	31
6. 道路利用者会議意見箇所への対応	33
7. 札幌新道における道路課題	36
8. 新型コロナウイルスによる道内の道路交通状況への影響	39
9. 今後のスケジュール	66
10. その他	68

1. これまでの検討経緯

あらまし

- 北海道における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「平成24年度 第1回～第3回北海道渋滞対策協議会」（以下「協議会」）において、主要渋滞箇所の抽出方法を検討。
- 検討結果を踏まえ、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定。

主要渋滞箇所特定の経緯

道路利用者と協議会の双方の意見を踏まえ、地域全体として実感している渋滞箇所を特定。

① 協議会の意見

最新のITS技術を有効活用し、客観的かつ効率的に渋滞箇所を抽出。

② 道路利用者等の意見

渋滞に関する意見募集を行い、一般住民や、民間事業者（バス協会、トラック協会、ハイヤー協会）、道路管理者（市町村）から幅広く意見を聴取。

主要渋滞箇所（素案）の抽出（協議会の意見）

- ・客観的データに基づき、渋滞箇所を抽出
- ・地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

渋滞に関する意見募集（道路利用者等の意見）

- ・道路利用者が実感している渋滞箇所を抽出
- ・最新データや現地状況により渋滞状況を確認

主要渋滞箇所の特定

- ・集中する渋滞箇所は、効率的に対策を実施できるよう、区間またはエリアに集約

最新のITS技術を有効活用

- ・道路利用者の移動情報（プローブデータ）を収集・分析
- ・速度低下等の道路交通状況を客観的かつ効率的に把握



■これまでの検討経緯

H24年度

『主要渋滞箇所の特定』

H24 第1回 協議会の開催(H24.6.29)
渋滞対策の推進に向けた意見交換等
H24 第2回 協議会の開催(H24.7.13)
主要渋滞箇所(素案)の抽出に関する道路利用者からの意見募集方法について
渋滞に関する意見募集(H24. 11. 16~H24. 11. 29)
H24 第3回 協議会の開催(H24. 12. 26)
道路利用者からの意見募集を踏まえた主要渋滞箇所の特定について
主要渋滞箇所の公表(H25. 1. 24)

H25年度

『渋滞対策の基本方針の検討』

H25 第1回 協議会の開催(H25. 9. 27)
地域の渋滞の現状、渋滞対策の基本方針の検討

H26年度～

『渋滞対策の推進』

渋滞対策の基本方針の公表(H26. 6. 13)

H26 第1回 協議会の開催(H27. 1. 21)
主要渋滞箇所のモニタリング・要因分析・評価・賢く使うの認識共有 等

H27年度～

『対策効果の評価』

H27 第1回 協議会の開催(H27. 9. 17)
主要渋滞箇所の進捗状況、主要渋滞箇所見直しの考え方 等
H27 第2回 協議会の開催(H27. 12. 9)
道内主要都市圏の渋滞WGの検討・取組状況、主要渋滞箇所の解除 等

H28 第1回 協議会の開催(H28. 7. 26)
主要渋滞箇所の進捗状況、主要渋滞箇所の解除 等
H28 第2回 協議会の開催(H29. 2. 20)
主要渋滞箇所の追加

H29 第1回 協議会の開催(H29. 7. 27)
主要渋滞箇所の進捗状況、主要渋滞箇所の解除 等

H30 第1回 協議会の開催(H30. 7. 31)
主要渋滞箇所の現状、主要渋滞箇所の解除、主要渋滞箇所解除サイクルの見直し 等

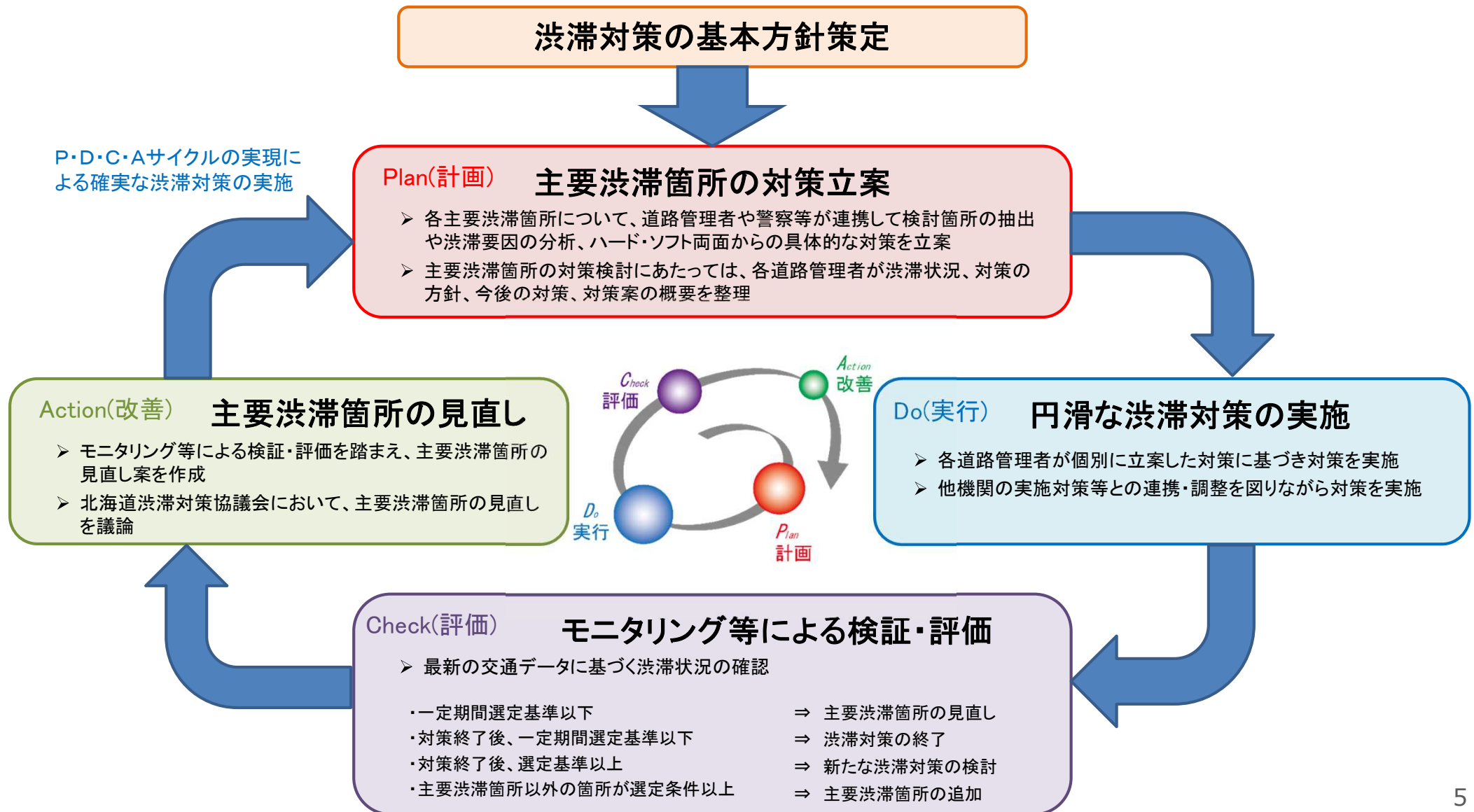
H30 第2回 協議会の開催(H31. 2. 26)
各都市圏WGの取組状況報告、主要渋滞箇所の対策・検討内容の議論、バス協会・トラック協会意見箇所確認結果報告 等

R1 第1回 協議会の開催(R1. 8. 8)
主要渋滞箇所の現状、主要渋滞箇所の解除 等
R1 第2回 協議会の開催(R2. 3. 25)(書面開催)
各都市圏WGの取組状況報告、主要渋滞箇所の対策・検討内容の議論 等

R2 第1回 協議会の開催(R2. 9. 14)(書面開催)
主要渋滞箇所の現状、主要渋滞箇所の解除 等

■ 渋滞対策の基本方針

- 北海道における各主要渋滞箇所の渋滞対策については、関係機関が連携し渋滞要因分析、ソフト・ハードを含めた対策の検討、取組の実施及び評価を行う。
- 主要渋滞箇所のモニタリング等による検証を行い、必要に応じて主要渋滞箇所や基本方針について、随時見直しを行う。



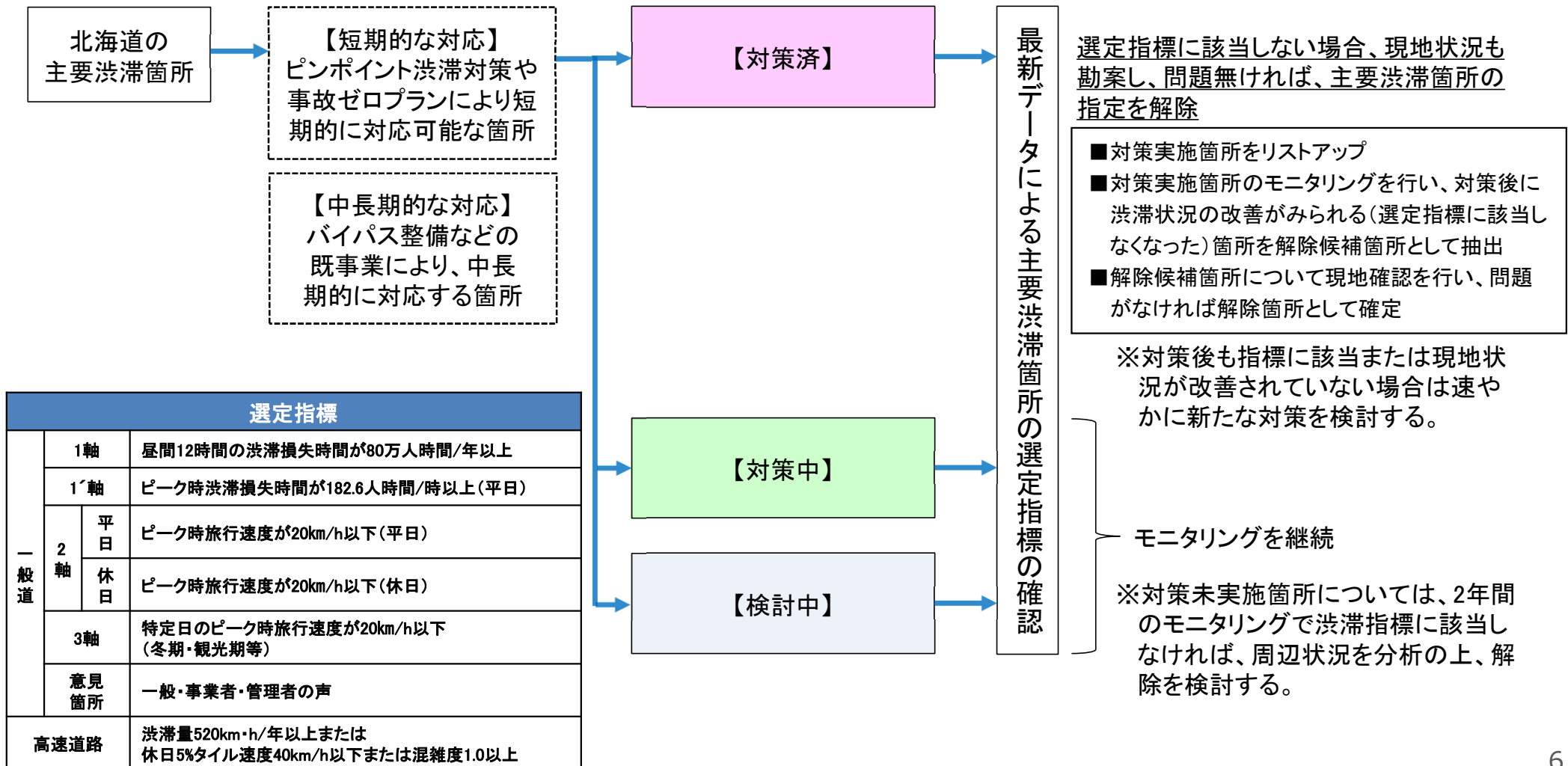
■主要渋滞箇所見直しの考え方

- 渋滞対策は、ピンポイント渋滞対策や事故ゼロプランによる短期的な対策、バイパス整備などによる中長期的な対策の双方について検討する。
- 対策実施後、最新データによるモニタリングを行い、選定指標に該当しない場合は、現地状況も確認の上、主要渋滞箇所の指定を解除する。
- 対策実施後も指標に該当または現地状況が改善されていない場合は速やかに新たな対策を検討する。

<対策立案>

<進捗状況管理>

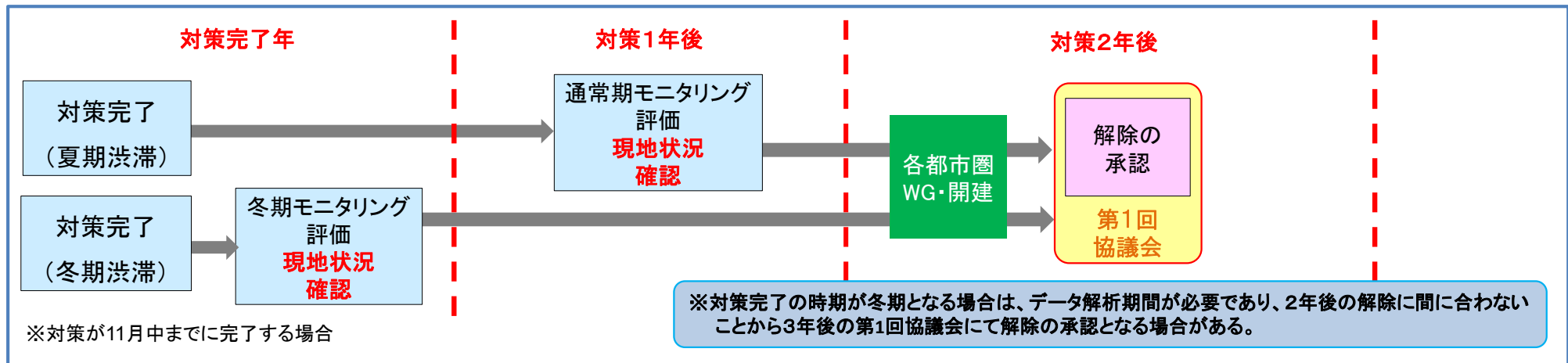
<モニタリング>



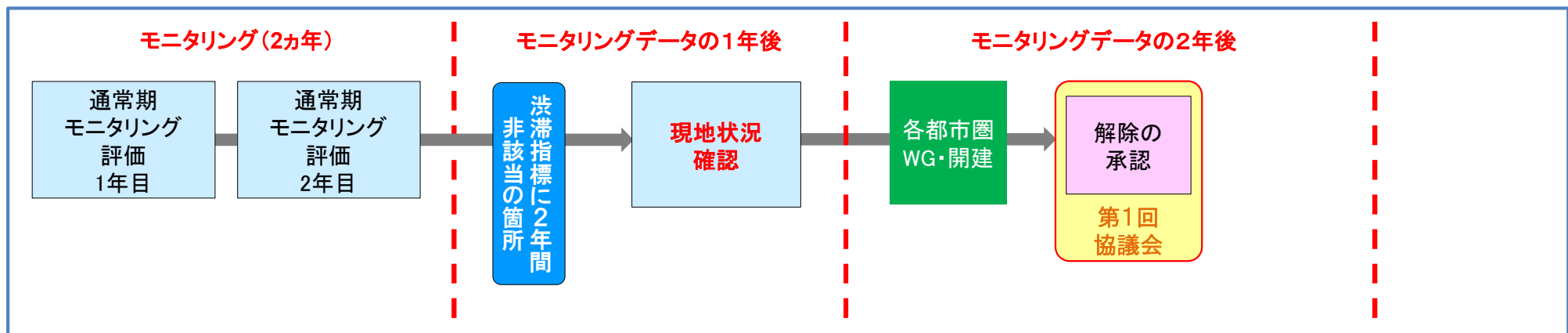
■ 主要渋滞箇所見直し(解除)のサイクル

- 対策実施箇所の主要渋滞箇所見直し(解除)のサイクルは、H30第1回協議会にて、新たな解除サイクル(対策実施から解除までのサイクルは最短2年)が承認され、現在は、このサイクルで運用している。
- また、H30第1回協議会における主要渋滞箇所の解除サイクルの見直しにおいて、対策未実施箇所についても、2年間のモニタリングで渋滞指標に該当しなければ、周辺状況を分析の上、解除を検討できることになっている。
- ⇒対策未実施箇所の主要渋滞箇所の解除は、H30およびR1の2カ年のプローブデータによるモニタリングから運用を開始する。
- ⇒年度末から翌年度にかけて、前年度および当該年度のデータによるモニタリングを実施し、2年間渋滞指標に該当しない場合に、翌年度中に周辺状況の分析や現地調査等を行い、その翌年度の第1回協議会にて解除を審議する。

■ 対策実施箇所に関する主要渋滞箇所解除サイクル(H29年度対策完了箇所より適用)

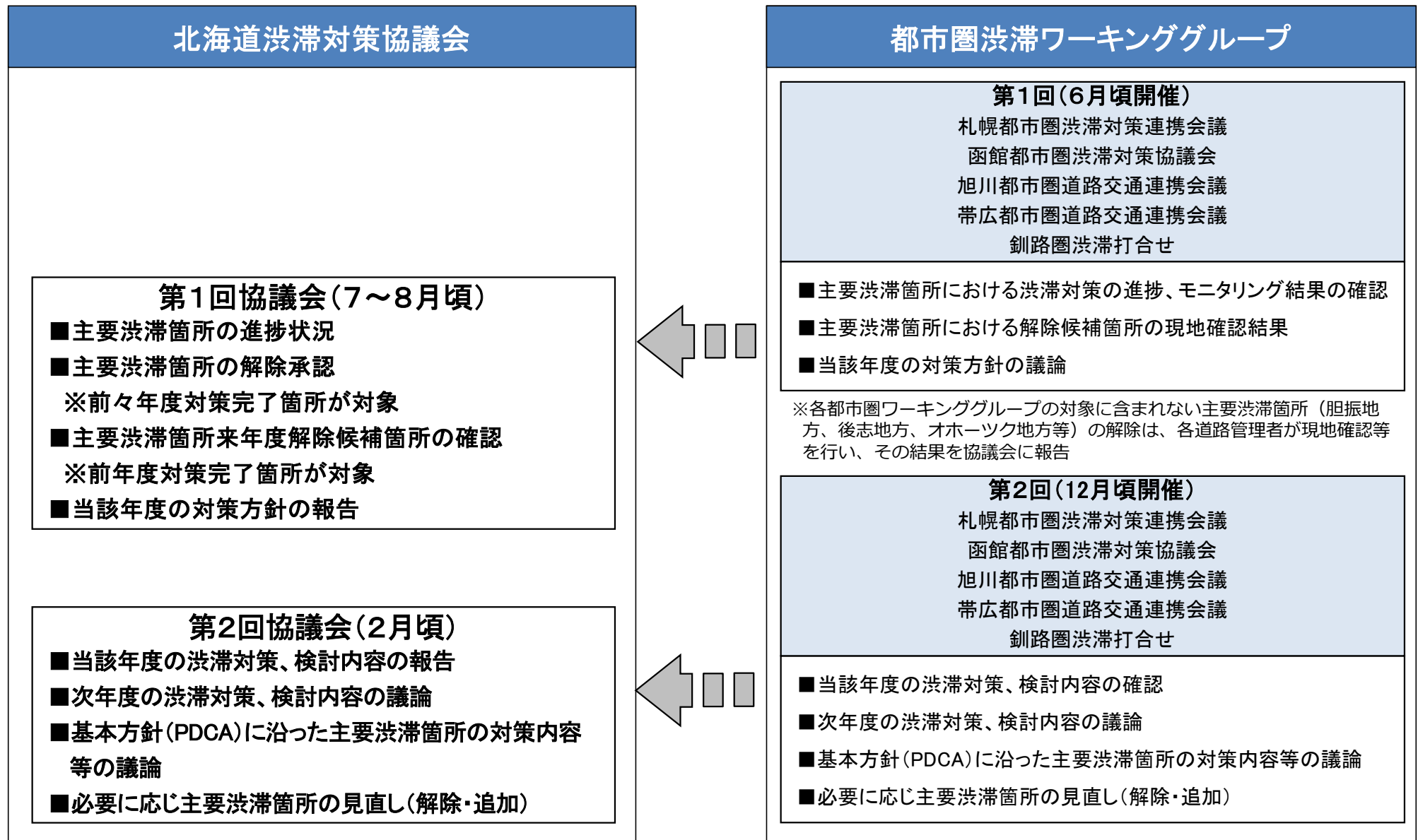


■ 対策未実施箇所に関する主要渋滞箇所解除サイクル(H30・R1の2カ年のプローブデータによるモニタリングから適用)



■協議会の実施サイクル

- 基本方針(PDCA)に沿った主要渋滞箇所対策内容等の議論の機会を増やすため、H30年度より、渋滞対策協議会および都市圏渋滞ワーキンググループの開催回数をそれぞれ年2回に設定。
- 第1回協議会においては、主要渋滞箇所の解除の承認、および次年度の解除候補箇所の確認が議論の中心。
- 第2回協議会においては、当該年度の渋滞対策と来年度の渋滞対策が議論の中心。



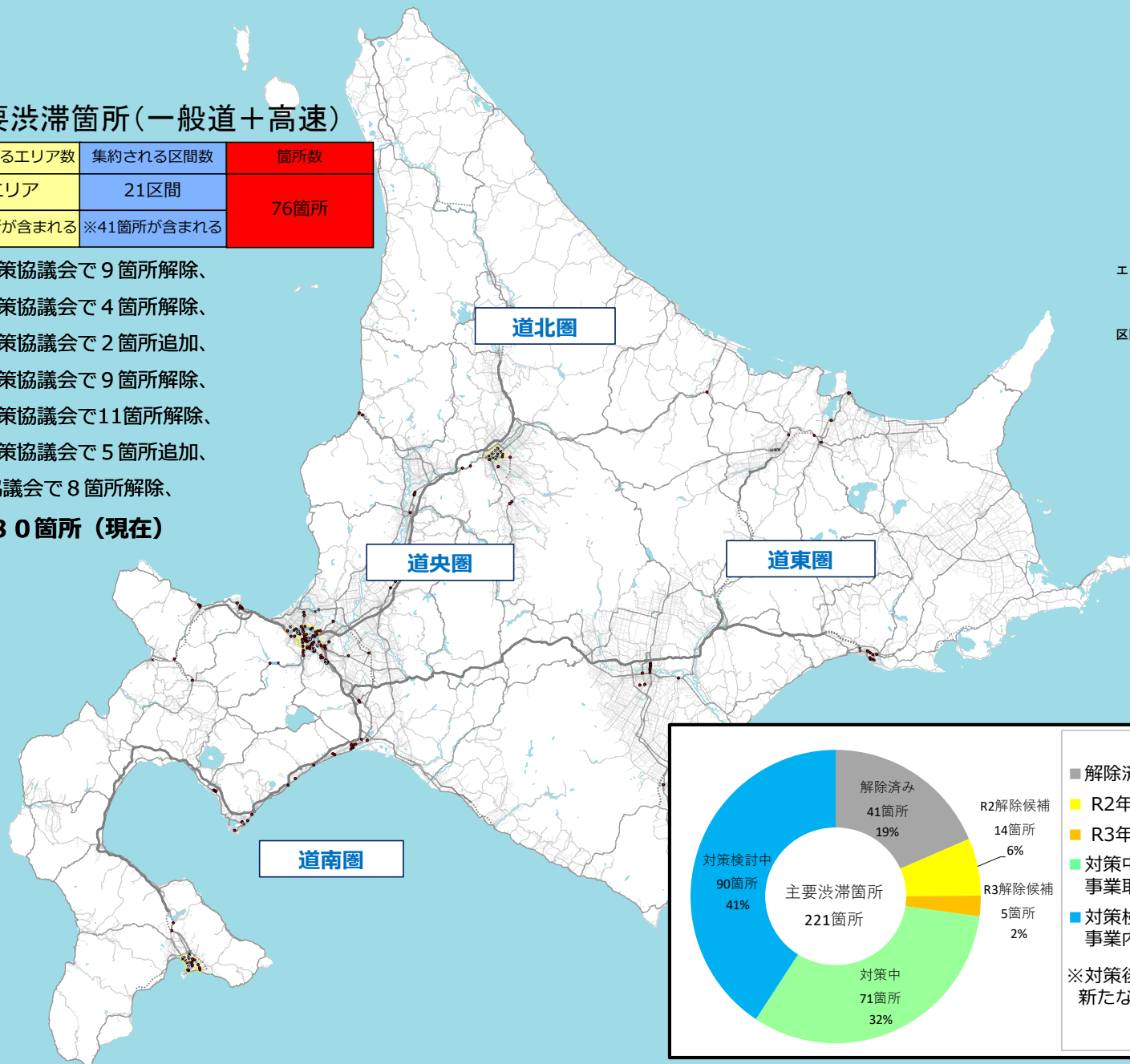
2. 主要渋滞箇所の現状

2. 主要渋滞箇所の現状

- 北海道における主要渋滞箇所は、現在180箇所（R1年度までの解除済み41箇所を含めると221箇所）。
- 180箇所のうち、R2年度の解除候補箇所は14箇所。

北海道 主要渋滞箇所（一般道＋高速）			
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
180箇所 (41箇所解除)	4エリア ※63箇所が含まれる	21区間 ※41箇所が含まれる	76箇所

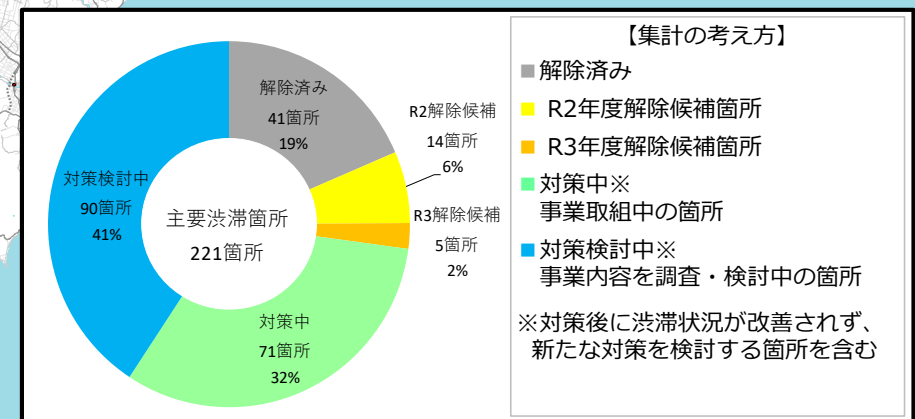
※H27第2回渋滞対策協議会で9箇所解除、
H28第1回渋滞対策協議会で4箇所解除、
H28第2回渋滞対策協議会で2箇所追加、
H29第1回渋滞対策協議会で9箇所解除、
H30第1回渋滞対策協議会で11箇所解除、
H30第2回渋滞対策協議会で5箇所追加、
R1第1回渋滞対策協議会で8箇所解除、
214箇所(当初)⇒**180箇所（現在）**



凡 例	
●	＜主要渋滞箇所＞ 箇所
×	解除箇所
■	区間
■	エリア
＜道路種別＞	
—	高速道路
—	一般国道
—	道道
—	市町村道

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



○主要渋滞箇所は、H24年度に214箇所選定され、R1年度までに41箇所が解除（H27:9箇所、H28:4箇所、H29:9箇所、H30:11箇所、R1:8箇所）、7箇所が追加（H28:2箇所、H30:5箇所）。

＜北海道の主要渋滞箇所の箇所数・対策状況の推移＞

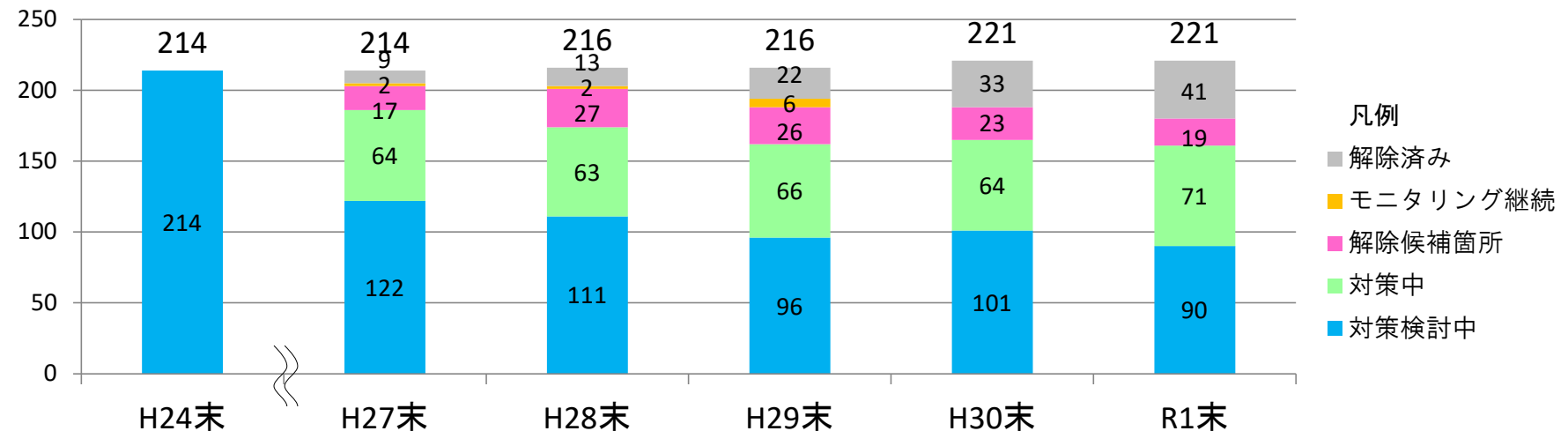
時点	主要渋滞箇所の解除・追加	箇所数 合計	うち 解除済	うち 未解除	うち モニタリング継続※	うち 解除候補箇所	うち 対策中	うち 対策検討中
H24年度末	主要渋滞箇所の特定	214						
H27年度末	9箇所解除、2箇所モニタリング継続（H25対策完了箇所）	214	9（+9）	205	2（+2）	17	64	122
H28年度末	4箇所解除（H25対策完了箇所（冬期）） 2箇所追加（交通状況の変化による対応）	216（+2）	13（+4）	203	2	27	63	111
H29年度末	9箇所解除、4箇所モニタリング継続（H26対策完了箇所）	216	22（+9）	194	6（+4）	26	66	96
H30年度末	11箇所解除（H27対策完了箇所） 5箇所追加（道路利用者との連携強化による対応）	221（+5）	33（+11）	188	-	23	64	101
R1年度末	8箇所解除（H28,29対策完了箇所）	221	41（+8）	180	-	19	71	90

※：R1年度末の解除済(+8)については、R1年度第1回北海道渋滞対策協議会で承認を受けたものである。

※：H30年度までは、対策後も指標に該当または現地状況が改善されていない箇所を「モニタリング継続箇所」（次年度以降もモニタリングを継続し、必要に応じて追加対策を検討）として整理していたが、「平成30年度 第2回 北海道渋滞対策協議会」において、主要渋滞箇所の見直しの考え方を議論し、このような箇所は「速やかに別途対策を検討」することに変更

⇒H30年度末以降の集計は、「モニタリング継続箇所」として整理していた箇所を「対策中」または「対策検討中」に変更

（箇所）



3. 議論いただく事項

＜本日議論いただく事項＞

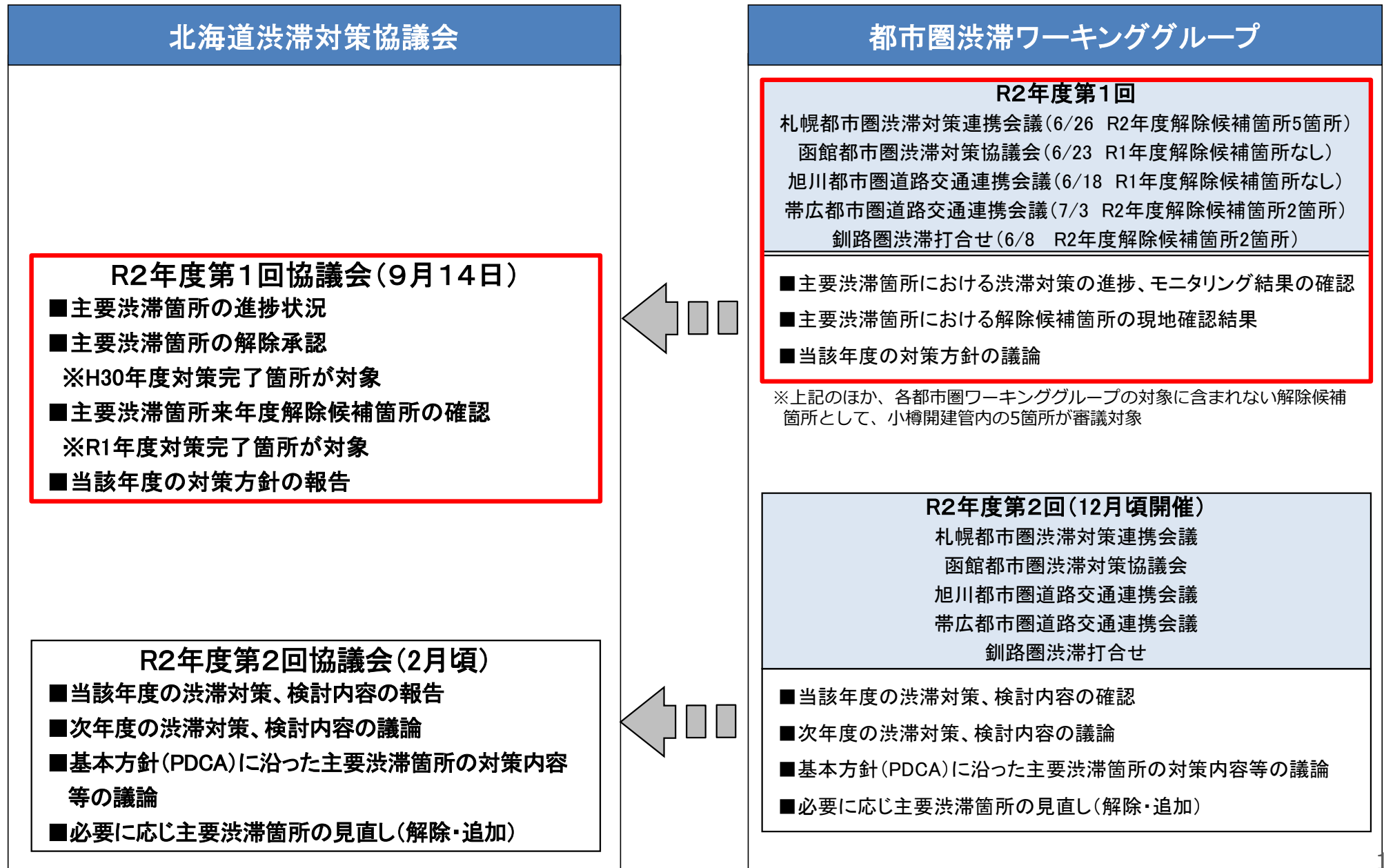
- 1) R2年度主要渋滞箇所解除候補箇所の現地確認結果
- 2) R3年度主要渋滞箇所解除候補箇所
- 3) 道路利用者会議意見箇所への対応
- 4) 札幌新道における道路課題
- 5) 新型コロナウイルスによる道内の道路交通状況への影響

4. R2年度主要渋滞箇所解除候補箇所の 現地確認結果

■R2年度 解除候補箇所(H30年度対策完了箇所)

○H30年度に対策が実施された14箇所(R1年度 第2回北海道渋滞対策協議会で報告済)について、R1年度に交通データによるモニタリングを行うとともに、各都市圏WG等で現地確認を実施。

⇒本日、モニタリング結果と現地状況確認結果を報告し、主要渋滞箇所の解除を審議。



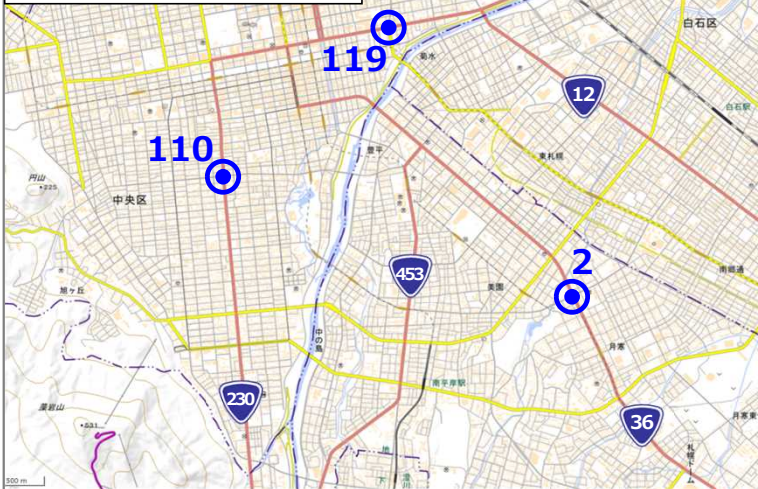
■R2年度 解除候補箇所(H30年度対策完了箇所)

<H30年度対策完了箇所一覧>

箇所名	協議会	対策内容	実施主体	完了年度	図No
2 一般国道36号×白石中の島通(市道)	札幌都市圏	右折車線設置(主)	北海道開発局	H30	1
8 一般国道12号×道道厚別停車場線	札幌都市圏	右折車線設置(主)	北海道開発局	H30	2
11 一般国道36号×道道厚別平岡線	札幌都市圏	右折車線設置(主)	北海道開発局	H30	2
31 一般国道5号×一般国道393号	個別	北海道横断自動車道(余市～小樽)	東日本高速道路(株)	H30	3
32 一般国道5号×道道小樽港稲穂線	個別		東日本高速道路(株)	H30	3
33 一般国道5号×道道小樽港線	個別		東日本高速道路(株)	H30	3
34 道道小樽港線×勝納築港線(市道)	個別		東日本高速道路(株)	H30	3
35 道道小樽港線×入舟線(市道)	個別		東日本高速道路(株)	H30	3
75 道道帯広の森公園線×道道八千代帯広線	帯広	信号現示改良	警察・北海道	H30	4
76 道道帯広の森公園線×大空通(市道)	帯広	信号現示改良	警察・北海道	H30	4
79 一般国道44号×道道釧路環状線	釧路圏	釧路外環状道路(釧路別保ICまで整備)	北海道開発局	H30	5
80 一般国道44号×一般国道391号	釧路圏	釧路東インター関連事業	北海道開発局	H25	5
110 一般国道230号×菊水旭山公園通(市道)	札幌都市圏	右折車線設置(区画線)(従)	札幌市	H30	
119 一般国道12号×道道札幌夕張線	札幌都市圏	右折車線設置(主)	北海道開発局	H30	1

道路利用者の意見箇所

図1.札幌市中央区・豊平区周辺



R2年度解除候補箇所

図2.札幌市豊平区・厚別区周辺



図3.小樽市周辺



図4.帯広市周辺

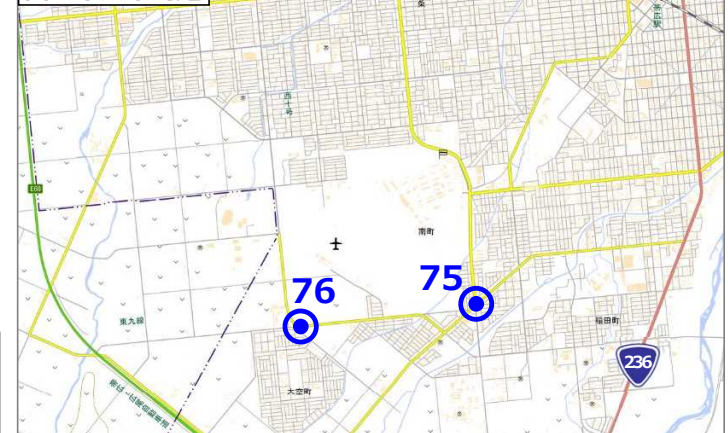


図5.釧路市周辺



出典：電子国土Web（地理院地図）をもとに作成

【2】一般国道36号×白石中の島通(市道)(意見箇所):札幌都市圏WG

道路利用者会議意見箇所(バス協会No.8)

○ H30年度に右折車線設置が完了したことにより、国道36号および白石中の島通(市道)の旅行速度が向上し、平日ピーク時旅行速度は20km/h以上に改善。R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

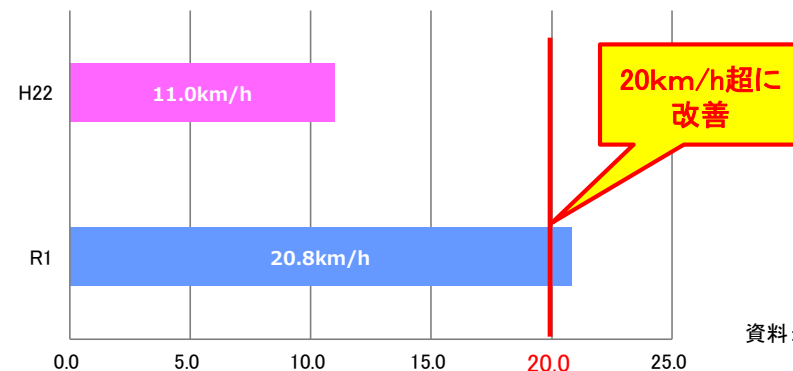
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前H22評価	選定時条件による 対策後R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
右折車線設置	北海道開発局	H30	平日ピーク時旅行速度 11.0km/h	平日ピーク時旅行速度 20.8km/h	渋滞なし	解除

【位置図】

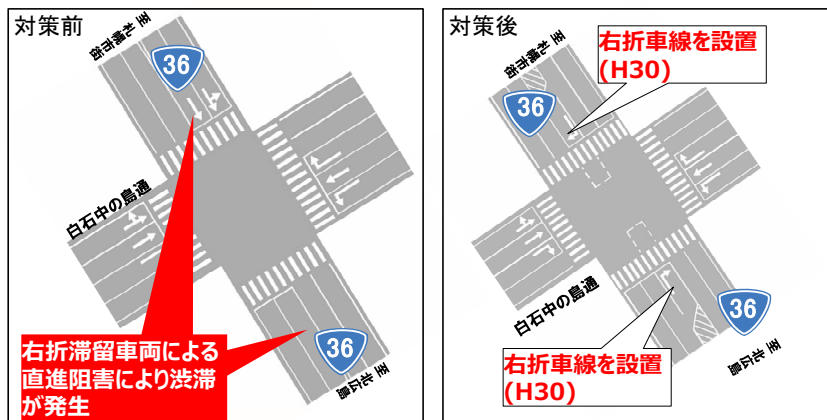


【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



資料: H22-民間プローブデータ(9-11月)
R1-ETC2.0プローブ情報(9-11月)

【対策内容】右折車線設置



【現地調査結果】



【8】一般国道12号×道道厚別停車場線(3軸大型商業施設):札幌都市圏WG

道路利用者会議意見箇所(バス協会No.5)

○ H30年度に右折車線設置が完了したことにより、国道12号及び厚別停車場線の旅行速度が向上し、休日ピーク時旅行速度は20km/h以上に改善。R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

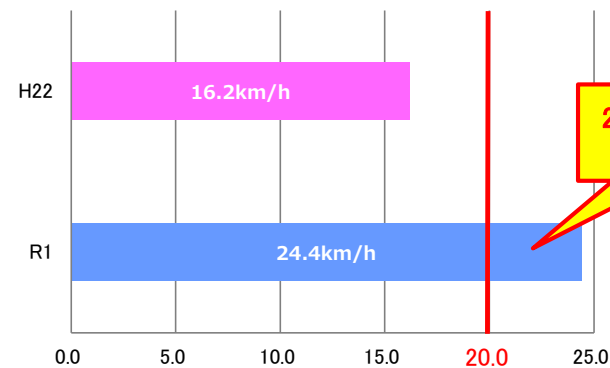
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前H22評価	選定時条件による 対策後R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
右折車線設置	北海道開発局	H30	休日ピーク時旅行速度 16.2km/h	休日ピーク時旅行速度 24.4km/h	渋滞なし	解除

【位置図】

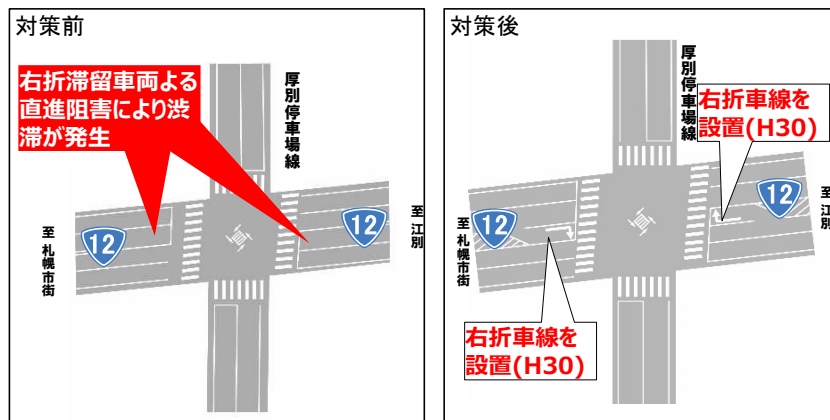


【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



資料: H22-民間プローブデータ(9-11月)
R1-ETC2.0プローブ情報(9-11月)

【対策内容】右折車線設置



【現地調査結果】



【11】一般国道36号×道道厚別平岡線(2軸(休日)):札幌都市圏WG

○ H30年度に右折車線設置が完了したことにより、国道36号の旅行速度の旅行速度が向上し、休日ピーク時旅行速度は20km/h以上に改善。R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

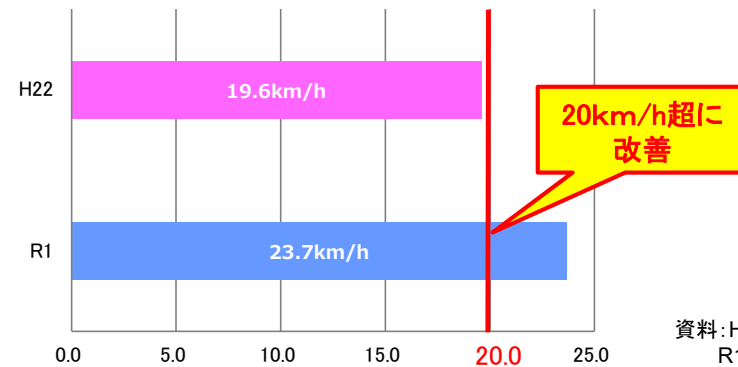
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前H22評価	選定時条件による 対策後R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
右折車線設置	北海道開発局	H30	休日ピーク時旅行速度 19.6km/h	休日ピーク時旅行速度 23.7km/h	渋滞なし	解除

【位置図】

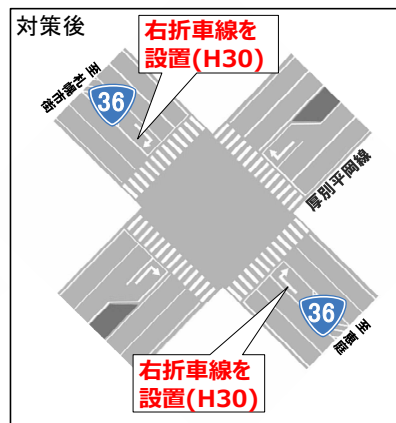
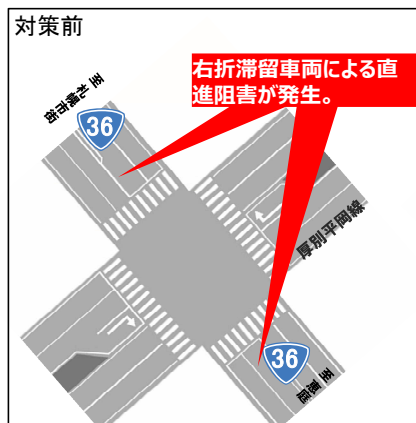


【渋滞状況の変化（旅行速度の推移）】



資料: H22-民間プローブデータ(9-11月)
R1-ETC2.0プローブ情報(9-11月)

【対策内容】右折車線設置



【現地調査結果】



【31】一般国道5号×一般国道393号(2軸(平日)): 小樽開発建設部

○ H30年度に後志自動車道の整備が完了したことにより、市街地を通過する交通が後志自動車道に転換したため、道道天神南小樽停車場線からの右左折交通が円滑になり、平日ピーク時旅行速度は20km/h超に改善。R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

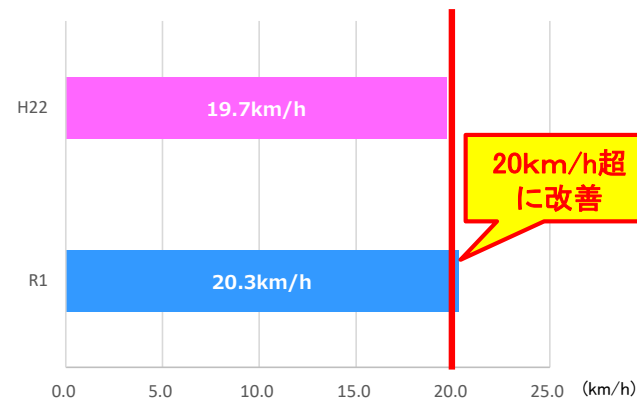
→主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前 H22評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
後志自動車道整備	NEXCO	H30	平日ピーク時旅行速度 19.7km/h	平日ピーク時旅行速度 20.3km/h	渋滞なし	解除

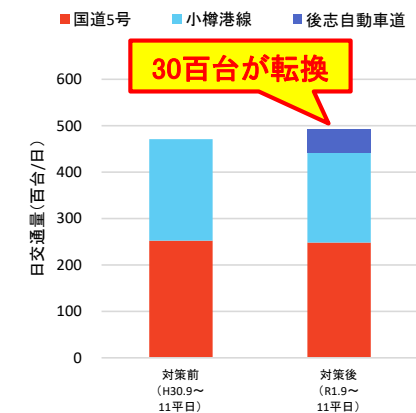
【位置図】



【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



【交通量の変化】



【対策内容】後志自動車道整備



【現地調査結果】



資料: (国道)小樽開発建設部調べ
(高速)トラフィックカウンターによる測定値【後志自動車道】NEXCO東日本
(道道)「断面交通量」(公共財団法人日本道路交通情報センター)を基に作成

4. R2年度主要渋滞箇所解除候補箇所の現地確認結果

【32】一般国道5号×道道小樽港稲穂線(2軸(休日)): 小樽開発建設部

道路利用者会議意見箇所(トラック協会No.2)

○ H30年度に北海道横断自動車道(余市～小樽)の整備が完了したことにより、市街地を通過する交通が後志自動車道に転換して交通が円滑になった。その結果、道道小樽港稲穂線の旅行速度が向上して休日ピーク時旅行速度は20km/h超に改善。R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

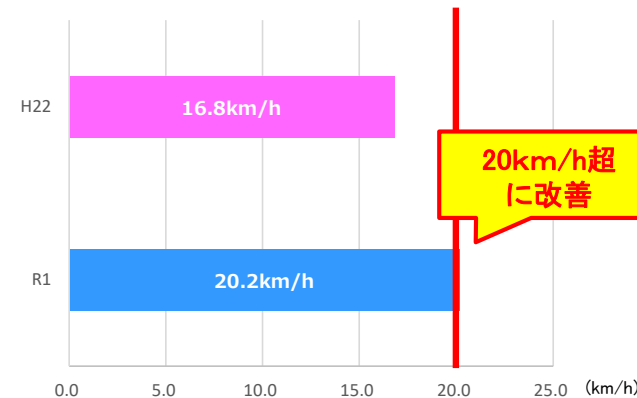
→主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前 H22評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
後志自動車道整備	NEXCO	H30	休日ピーク時旅行速度 16.8km/h	休日ピーク時旅行速度 20.2km/h	渋滞なし	解除

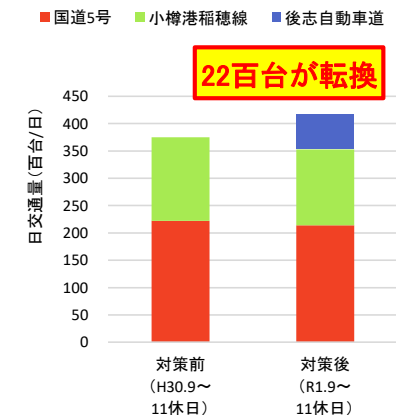
【位置図】



【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



【交通量の変化】



【対策内容】北海道横断自動車道(余市～小樽)整備



資料: (国道)小樽開発建設部調べ
(高速)トラフィックカウンターによる測定値【後志自動車道】NEXCO東日本
(道道)「断面交通量」(公共財団法人日本道路交通情報センター)を基に作成

【現地調査結果】



【33】一般国道5号×道道小樽港線(意見箇所): 小樽開発建設部

道路利用者会議意見箇所(バス協会No.1)

○ H30年度に北海道横断自動車道(余市～小樽)の整備が完了したことにより、市街地を通過する交通が後志自動車道に転換して交通が円滑になった。その結果、一般国5号の旅行速度が向上し、夏期休日ピーク時旅行速度は20km/h超に改善。
R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

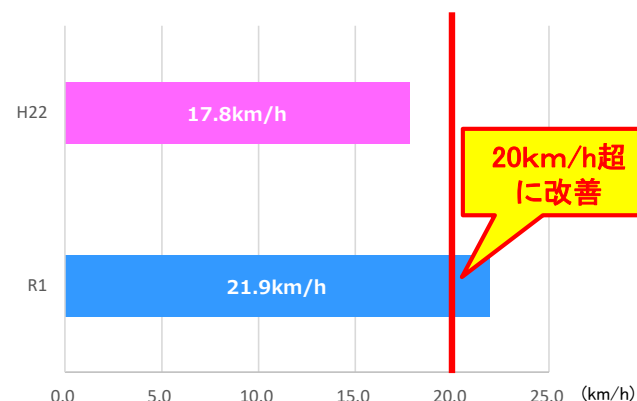
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前 H22評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
後志自動車道整備	NEXCO	H30	夏期休日ピーク時旅行速度 17.8km/h	夏期休日ピーク時旅行速度 21.9km/h	渋滞なし	解除

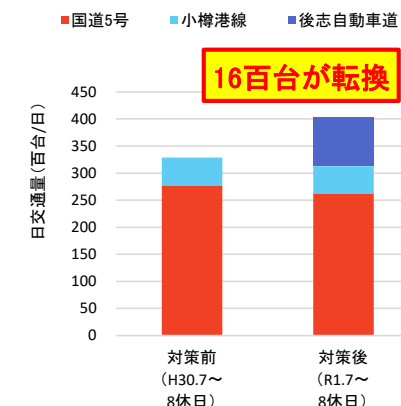
【位置図】



【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



【交通量の変化】



【対策内容】北海道横断自動車道(余市～小樽)整備



【現地調査結果】



資料: (国道)小樽開発建設部調べ
(高速)トラフィックカウンターによる測定値【後志自動車道】NEXCO東日本
(道道)「断面交通量」(公共財団法人日本道路交通情報センター)を基に作成

【34】道道小樽港線×市道(意見箇所): 小樽開発建設部

○ H30年度に北海道横断自動車道(余市～小樽)の整備が完了したことにより、市街地を通過する交通が後志自動車道に転換して交通が円滑になった。その結果、道道小樽港線の旅行速度が向上し、夏期休日ピーク時旅行速度は20km/h超に改善。R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

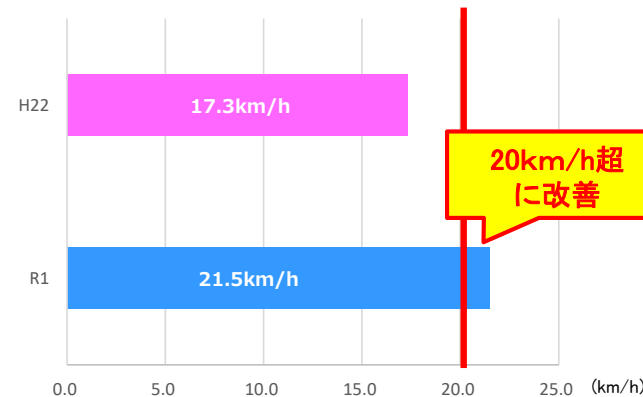
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前 H22評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
後志自動車道整備	NEXCO	H30	夏期休日ピーク時旅行速度 17.3km/h	夏期休日ピーク時旅行速度 21.5km/h	渋滞なし	解除

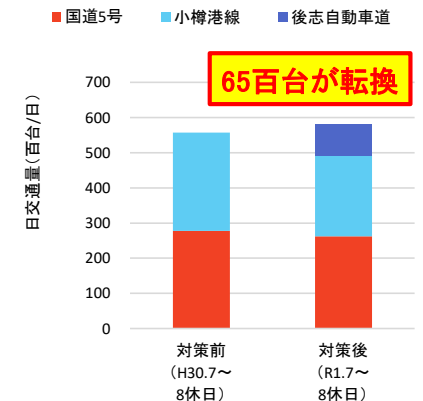
【位置図】



【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



【交通量の変化】



【対策内容】北海道横断自動車道(余市～小樽)整備



【現地調査結果】



資料: (国道)小樽開発建設部調べ
(高速)トラフィックカウンターによる測定値【後志自動車道】NEXCO東日本
(道道)「断面交通量」(公共財団法人日本道路交通情報センター)を基に作成

【35】道道小樽港線×市道(意見箇所): 小樽開発建設部

○ H30年度に北海道横断自動車道(余市～小樽)の整備が完了したことにより、市街地を通過する交通が後志自動車道に転換して交通が円滑になった。その結果、道道小樽港線の旅行速度が向上し、夏期休日ピーク時旅行速度は20km/h超に改善。

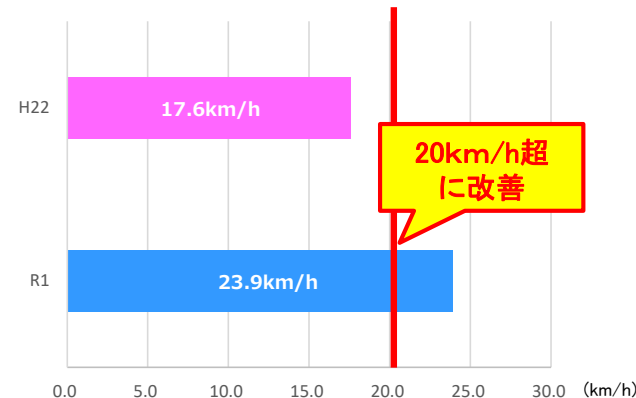
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前 H22評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
後志自動車道整備	NEXCO	H30	夏期休日ピーク時旅行速度 17.6km/h	夏期休日ピーク時旅行速度 23.9km/h	渋滞なし	解除

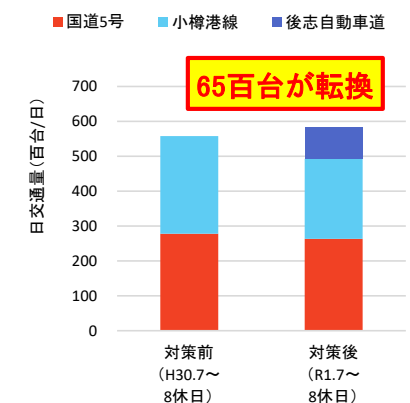
【位置図】



【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



【交通量の変化】



【対策内容】北海道横断自動車道(余市～小樽)整備



【現地調査結果】



資料:(国道)小樽開発建設部調べ
(高速)トラフィックカウンターによる測定値【後志自動車道】NEXCO東日本
(道道)「断面交通量」(公共財団法人日本道路交通情報センター)を基に作成

【75】道道帯広の森公園線×道道八千代帯広線(意見箇所(平日・休日)): 帯広都市圏WG

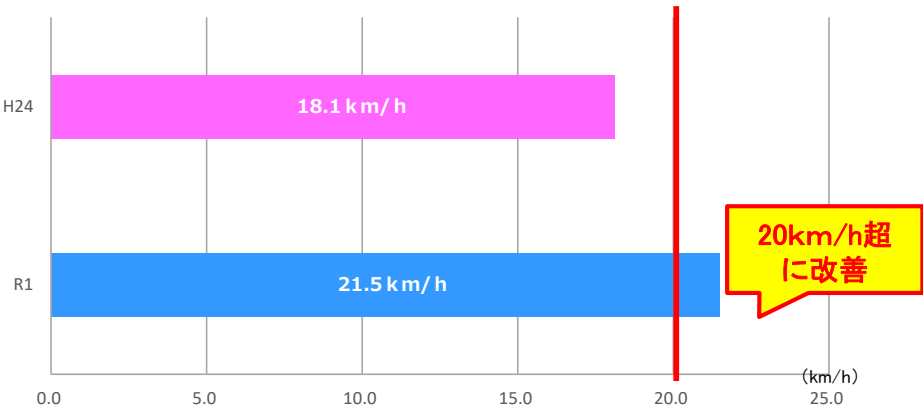
○H30年度に信号現示改良が完了したことにより、道道八千代帯広線の旅行速度が向上し、平日ピーク時旅行速度は20km/h 超に改善。
○R元年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前 H24評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
信号現示改良	警察・北海道	H30	平日ピーク時旅行速度 18.1km/h	平日ピーク時旅行速度 21.5km/h	渋滞なし	解除

【位置図】



【渋滞状況の変化（旅行速度の推移）】



【対策内容】信号現示改良



方向		青時間 (秒)	
		対策前	対策後
A	左直	75	79
	右折	75	79
B	左直	41	42
	直右	41	42
C	左直	43	44
	直進	43	44
D	左直	43	44
	直進	43	44
D	直進	43	44
	右折	43	44

【現地調査結果】



【76】道道帯広の森公園線×市道大空通(意見箇所(平日・休日)): 帯広都市圏WG

○H30年度に信号現示見直しが完了したことにより、市道南9線、道道帯広の森公園線の旅行速度が向上し、平日ピーク時旅行速度は20km/h超に改善。

○R元年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

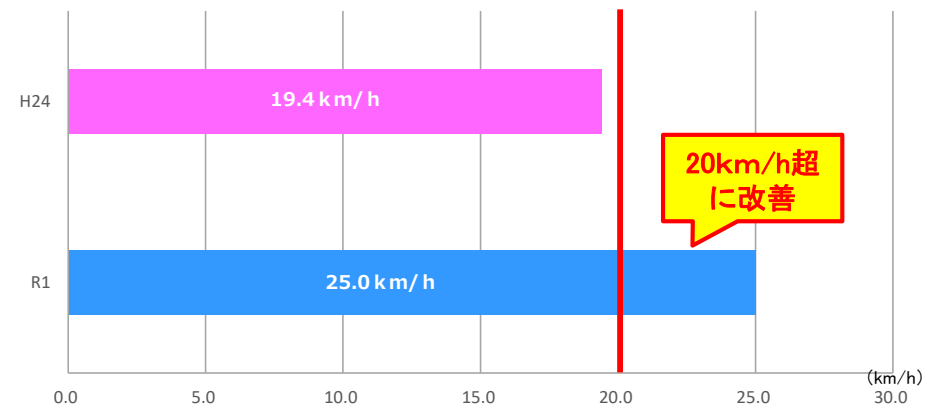
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前H24評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
信号現示改良	警察・北海道	H30	休日ピーク時旅行速度 19.4km/h	休日ピーク時旅行速度 25.0km/h	渋滞なし	解除

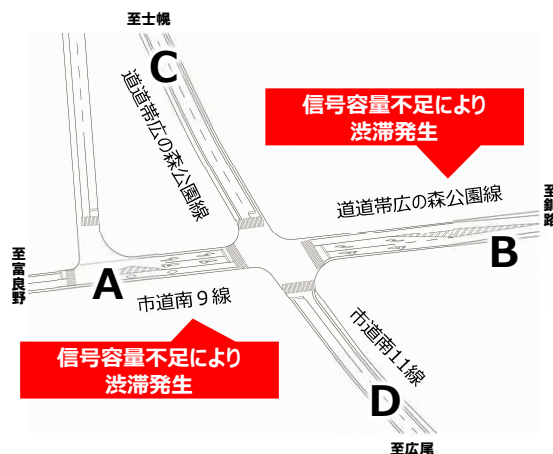
【位置図】



【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



【対策内容】信号現示改良



方向		青時間(秒)	
		対策前	対策後
A	左直	24	30
	右折	27	38
B	左直	24	30
	直右	27	38
C	全	35	35
D	全	35	35

【現地調査結果】



【79】一般国道44号×道道釧路環状線(1軸):釧路都市圏WG

道路利用者会議意見箇所(バス協会No.18)

○ H30年度に釧路外環状道路(釧路東IC～釧路別保IC)が開通し、当該交差点の渋滞損失時間が80万人時間/年(平日)未満に改善した。R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

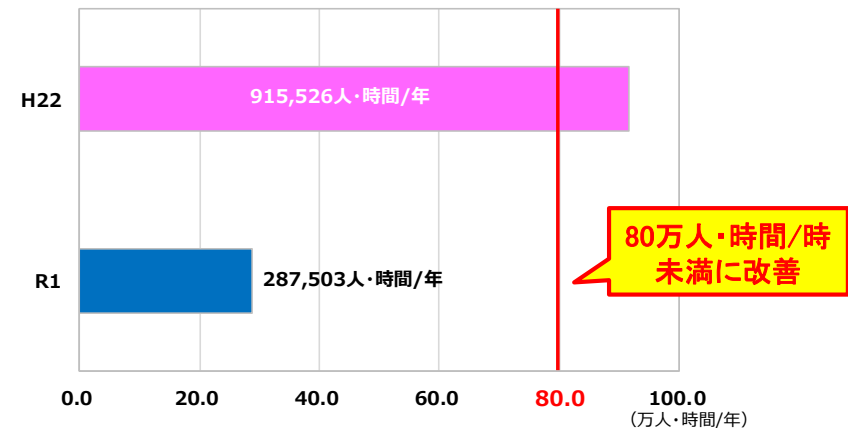
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前 H22評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認結果 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
釧路外環状道路 (釧路別保ICまで)	開発局	H30	渋滞損失時間 915,526人・時間/年	渋滞損失時間 287,503人・時間/年	渋滞なし	解除

【位置図】



【渋滞状況の変化(渋滞損失時間の推移)】



【対策内容】釧路外環状道路(釧路別保ICまで)



【現地調査結果】



【80】一般国道44号×一般国道391号(3軸(大型商業施設)):釧路都市圏WG

道路利用者会議意見箇所(トラック協会No.22)

○ H30年度に釧路外環状道路(釧路東IC～釧路別保IC)が開通し、当該交差点の休日旅行速度が20km/h以上に改善した。
R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

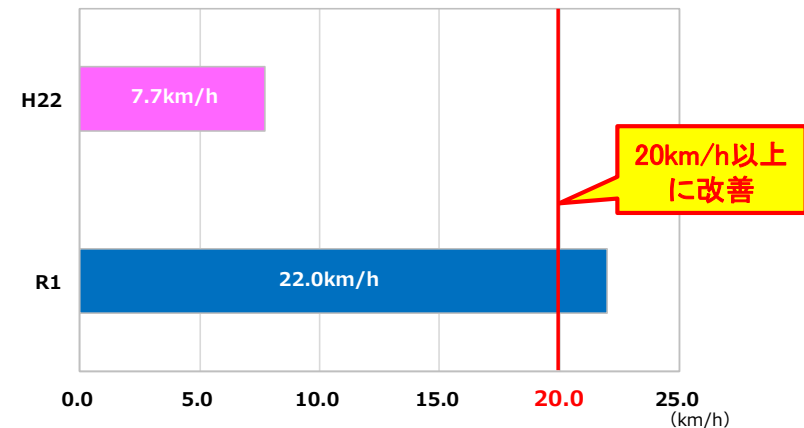
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前 H22評価	選定時条件による 対策後 R1評価	現地確認結果 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
釧路外環状道路 (釧路別保ICまで)	開発局	H30	休日旅行速度 7.7km/h	休日旅行速度 22.0km/h	渋滞なし	解除

【位置図】



【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



【対策内容】釧路外環状道路(釧路別保ICまで)



【現地調査結果】



【110】一般国道230号×菊水旭山公園通(市道)(1'軸):札幌都市圏WG

○ H30年度に右折車線設置が完了したことにより、当該交差点のピーク時渋滞損失時間が182.6人時間/時(平日)未満に改善した。R1年度の現地調査においても渋滞が発生していないことを確認。

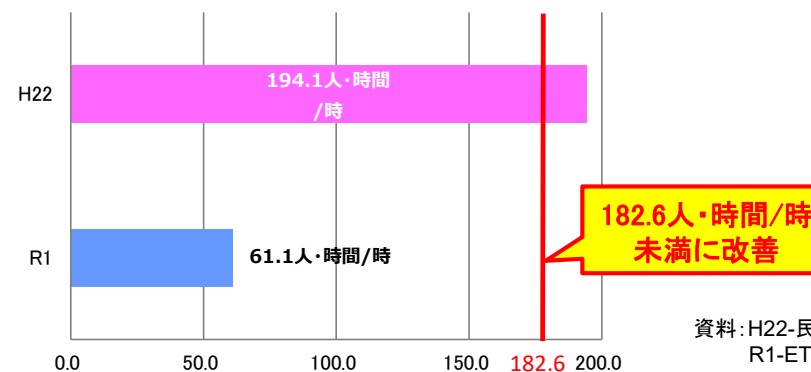
⇒主要渋滞箇所の解除が妥当

完了対策			選定時条件による 対策前H22評価	選定時条件による 対策後R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
右折車線設置	札幌市	H30	ピーク時渋滞損失時間 194.1人時間/時	ピーク時渋滞損失時間 61.1人時間/時	渋滞なし	解除

【位置図】

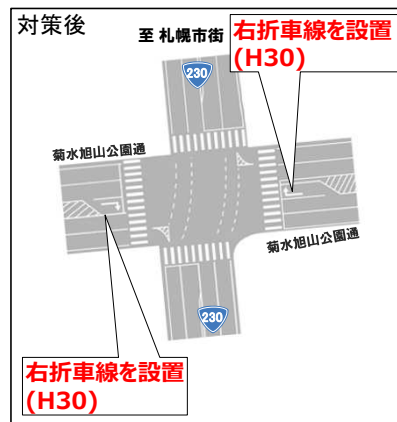
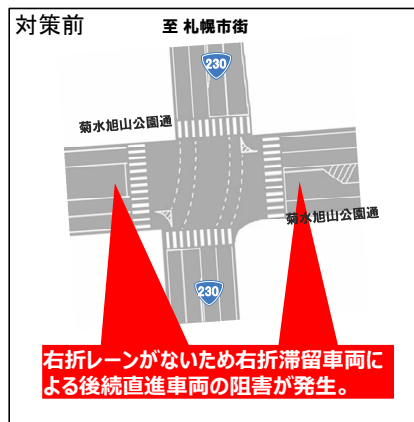


【渋滞状況の変化（ピーク時渋滞損失時間の推移）】



資料: H22-民間プローブデータ(9-11月)
R1-ETC2.0プローブ情報(9-11月)

【対策内容】右折車線設置



【現地調査結果】



【119】一般国道12号×道道札幌夕張線(2軸(平日)):札幌都市圏WG

道路利用者会議意見箇所(バス協会No.4)

○ H30年度に右折車線設置が完了したことにより、国道12号(江別側)の旅行速度が改善されたが、国道12号(札幌側)、札幌夕張線、真駒内篠路線は依然として旅行速度が低く、平日ピーク時旅行速度が20km/hを下回っており、選定指標に該当(2軸相当)。R1年度の現地調査においても平日ピーク時には、渋滞の発生が確認された。

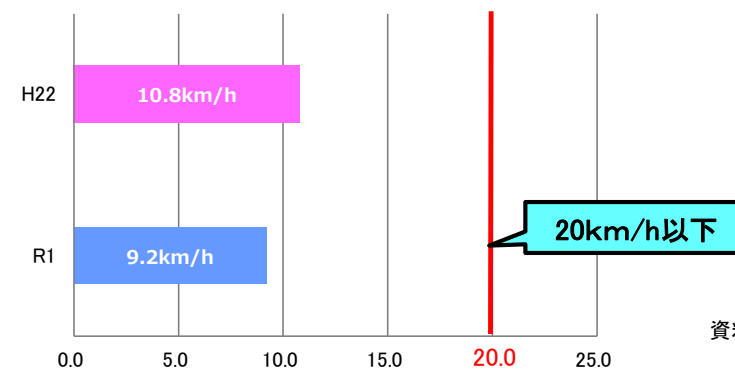
⇒別途対策を検討中

完了対策			選定時条件による 対策前H22評価	選定時条件による 対策後R1評価	現地確認 R1結果	解除判定
対策内容	実施主体	完了年度				
右折車線設置	北海道開発局	H30	平日ピーク時旅行速度 10.8km/h	平日ピーク時旅行速度 9.2km/h	渋滞あり	別途対策検討中

【位置図】

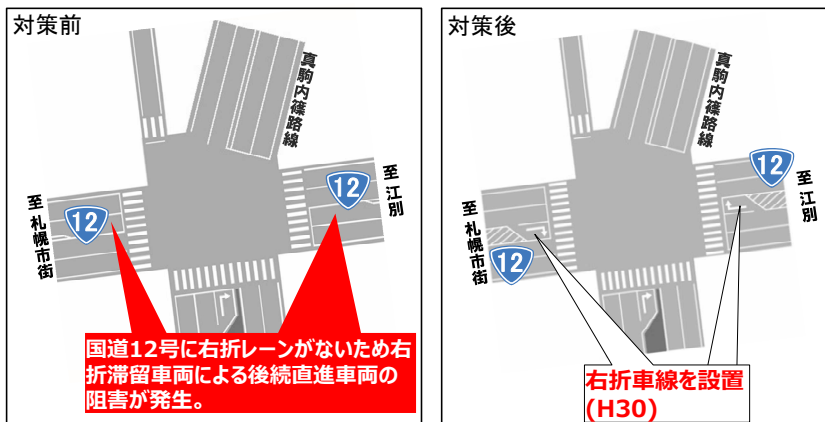


【渋滞状況の変化(旅行速度の推移)】



資料: H22-民間プローブデータ(9-11月)
R1-ETC2.0プローブ情報(9-11月)

【対策内容】右折車線設置



【現地調査結果】



5. R3年度主要渋滞箇所解除候補箇所

■R3年度 解除候補箇所

○R3年度解除候補箇所については、今年度、最新の交通データ(R2年データ)によるモニタリングを行うとともに、各都市圏WG等で現地確認を実施し、主要渋滞箇所の指定解除を検討。

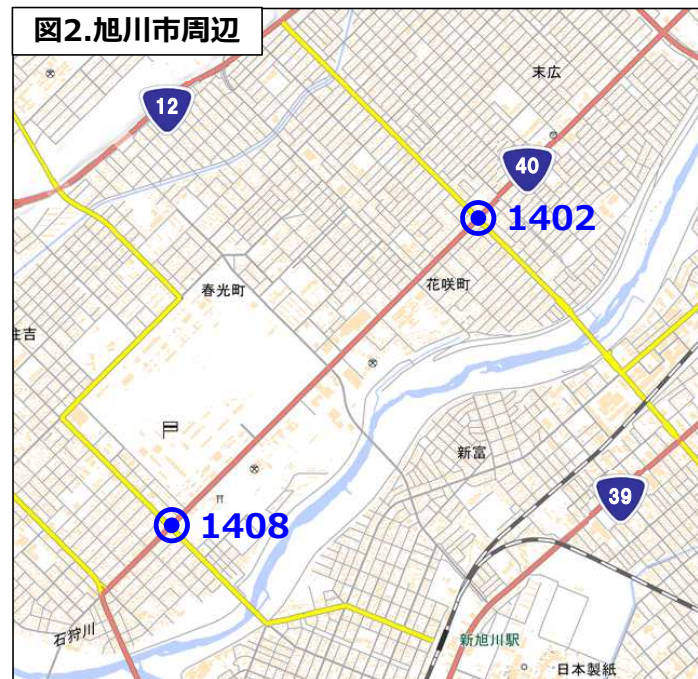
<R3年度解除候補箇所一覧>

■「対策実施箇所に関する主要渋滞箇所解除サイクル」に基づく解除候補箇所

箇所名	協議会	対策内容	実施主体	完了年度	図No
1 一般国道275号×北13条北郷通	札幌都市圏	右折車線の新設(一般国道275号)	北海道開発局	R1	1
127 一般国道36号×道道札幌環状線	札幌都市圏	右折滞留長の延伸(道道札幌環状線)	札幌市	R1	1
1408 一般国道40号×道道72号旭川幌加内線	旭川都市圏	道路拡幅(道道72号旭川幌加内線)	北海道	R1	2
65 一般国道231号×一般国道232号	個別	深川留萌自動車道	北海道開発局	R1	3

■「対策未実施箇所に関する主要渋滞箇所解除サイクル」に基づく解除候補箇所

箇所名	協議会	図No
1402 一般国道40号×道道90号旭川環状線	旭川都市圏	2



6. 道路利用者会議意見箇所への対応

■道路利用者との連携強化に対する取組(バス協会・トラック協会からの「渋滞対策の要望箇所」)の経緯

- H29年度に、「渋滞対策の要望箇所」として、バス協会・トラック協会から意見を聴取し、既存の主要渋滞箇所との整合を確認した。
- H30年度に、主要渋滞箇所に非該当の箇所の選定指標値の確認や現地確認を実施し、渋滞が確認された5箇所を主要渋滞箇所に追加した。
- R1年度に、バス協会から、改めて「渋滞対策の要望箇所」25箇所が挙げられ、各箇所について机上分析を実施
- R2年度は、R1要望箇所のうち、主要渋滞箇所非該当の4箇所を現地確認予定

【H29年度】

- 「渋滞対策の要望箇所」として、バス協会およびトラック協会から意見を聴取
- 既存の主要渋滞箇所との整合(対策済み、対策中、検討中、主要渋滞箇所非該当)を確認

調査内容: 渋滞がひどいと考える箇所(路線名や目印、区間等)
調査結果: バス協会⇒21箇所、トラック協会⇒40箇所

【H30年度】

- 最新のプローブデータ(H29データ)を用いて、主要渋滞箇所選定指標の該当状況を確認
- これまでの主要渋滞箇所に非該当であった13箇所のうち、選定指標に該当し、かつ現地調査で渋滞が確認された5箇所を主要渋滞箇所に追加

【R1年度】

- バス協会から改めて上げられた「渋滞対策の要望箇所」は25箇所、H29年度要望箇所に対して、新たに追加された箇所は8箇所
⇒8箇所のうち、既存主要渋滞箇所に該当する4箇所は引き続き主要渋滞箇所の対策を推進
⇒非該当の4箇所は、選定指標値の確認や現地確認の結果を踏まえ、今後の対応を検討

【R2年度予定】

- 主要渋滞箇所に選定されていない箇所(バス協会意見箇所3箇所)について、現地状況を確認予定
⇒主要渋滞箇所選定指標に該当し、かつ、現地状況からも渋滞が確認された箇所について、主要渋滞箇所への追加検討

R2年度現地確認予定箇所

国道230号 川沿10条2丁目交差点

市道(札幌市) 西3丁目線北進一通南4条～北5条

桐花通(函館市道) 函館バス昭和営業所～昭和タウンプラザ付近

■「渋滞対策の要望箇所」の最新対策状況

・バス協会要望箇所

	No	渋滞箇所	対策状況※				R2解除候補
			H29年度末	H30年度末	R1年度末	R2.8時点	
H29 要望箇所	1	国道5号 札幌自動車道小樽IC交差点付近	対策中	対策中	(要望無)	(要望無)	●
	2	国道5号 札幌新道との交差点付近(宮の沢2条3丁目)	非該当	非該当	非該当	非該当	
	3	国道12号 もみじ台通りとの交差点付近(厚別東5条4丁目)	検討中	検討中	検討中	検討中	
	4	国道12号 北1東6交差点	検討中	対策中	対策済み	対策済み	●
	5	国道12号 厚別中央2-2交差点	対策中	対策中	対策済み	対策済み	●
	6	国道36号 厚別東通交差点付近	対策中	対策中	対策中	対策中	
	7	国道36号 札幌ドーム付近	検討中	検討中	検討中	検討中	
	8	国道36号 月寒中央3丁目交差点	対策中	対策中	対策済み	対策済み	●
	9	国道39号 永山2条4丁目～4条18丁目(冬期)	対策中	対策済み	対策済み	対策済み	
	10	国道39号 セブンイレブン前交差点(網走市北6条西7丁目)	非該当	非該当	(要望無)	(要望無)	
	11	国道40号 末広1条3丁目～護国神社 交差点付近(冬期)	対策済み	対策済み	対策済み	対策済み	
	12	国道241号 十勝大橋～音更木野大通東12丁目	対策中	対策中	対策中	対策中	
	13	道道83号 湯倉神社～深堀町間	対策中	対策中	対策中	対策中	
	14	道道100号 湯倉神社～昭和交差点	対策中	対策中	対策中	対策中	
	15	市道南7条米里通 道道89号札幌環状線との交差点	対策中	対策中	対策中	対策中	
	16	道道下手稲通り 札幌新道との交差点付近(寒寒13条2丁目)	検討中	検討中	検討中	検討中	
	17	旭川市内緑橋・昭和通り 4条交差点付近	対策済み	対策済み	対策済み	対策済み	
	18	貝塚光和通り 貝塚線橋付近	対策中	対策中	(要望無)	(要望無)	●
	19	宝橋通り 文苑・新橋間(冬期)	非該当	非該当	(要望無)	(要望無)	
	20	羊ヶ丘通り(千歳方面) 清田真栄(100万ボルト付近)	検討中	検討中	検討中	検討中	
	21	富士見緑ヶ岡通り 鶴ヶ岱5差路交差点	検討中	検討中	(要望無)	(要望無)	
R1 追加要望箇所	22	国道12号 旭川市神居町神居古潭	-	-	検討中	検討中	
	23	国道230号 南35条西10丁目交差点	-	-	検討中	検討中	
	24	国道230号 川沿10条2丁目交差点	-	-	非該当	非該当	
	25	市道(札幌市)西3丁目線 北進一通南4条～北5条	-	-	非該当	非該当	
	26	市道(札幌市)羊ヶ丘線 (羊ヶ丘通) 厚別滝野公園通との交差点	-	-	検討中	検討中	
	27	ときわ通り(函館市道) 五稜郭タワー 交差点	-	-	非該当	(要望無)	
	28	桐花通(函館市道) 函館バス昭和営業所～昭和タウンプラザ付近	-	-	非該当	非該当	
	29	市道(釧路市)鶴ヶ岱3 五差路交差点～市立病院間	-	-	検討中	検討中	

・ハイヤー・タクシー協会要望箇所

No.	渋滞箇所		対策状況※				R2解除候補
			H29年度末	H30年度末	R1年度末	R2.8時点	
1	国道5号	宮ノ沢1-2交差点	非該当	非該当	非該当	非該当	
2	国道12号	白石中央1-7交差点	非該当	検討中	検討中	検討中	
3	国道36号	中央通8交差点	非該当	非該当	非該当	非該当	
4	国道36号	南4条西2丁目～南4条西6丁目	非該当	非該当	非該当	非該当	
5	国道36号	美園3-6～豊平橋	検討中	検討中	対策済み	対策済み	
6	国道36号	月寒～すすきの	対策済み	対策済み	対策済み	対策済み	一部●
7	道道452号(札幌市)	八軒6東5交差点	検討中	検討中	検討中	検討中	
8	道道453号(札幌市)	平岸4-14交差点	非該当	非該当	非該当	非該当	
9	北5条手稲通(札幌市道)	札幌駅前交差点	非該当	非該当	非該当	非該当	
10	平和通(札幌市道)	菊水上町2-3交差点	非該当	非該当	非該当	非該当	

・トラック協会要望箇所

No	渋滞箇所		対策状況※				R2解除候補
			H29年度末	H30年度末	R1年度末	R2.8時点	
1	国道5号	大沼IC付近	非該当	対策中	対策中	対策中	
2	国道5号	小樽付近	対策中	対策中	対策済み	対策済み	●
3	国道5号	北33西9～北33東8	検討中	検討中	検討中	検討中	
4	国道12号	江部乙	検討中	検討中	検討中	検討中	
5	国道12号	大森駅前付近	非該当	非該当	非該当	非該当	
6	国道12号	神居古潭トンネル付近	非該当	検討中	検討中	検討中	
7	国道12号	環状線交差点付近	非該当	検討中	検討中	検討中	
8	国道12号	砂川市南5丁目付近	非該当	非該当	非該当	非該当	
9	国道12号	春志内トンネル付近	非該当	検討中	検討中	検討中	
10	国道12号	東橋付近	対策済み	対策済み	対策済み	対策済み	
11	国道36号	環状線交差点付近	対策中	対策中	対策済み	対策済み	
12	国道36号	北広島インター付近	対策中	対策中	対策中	対策中	
13	国道36号	札幌ドーム付近	検討中	検討中	検討中	検討中	
14	国道36号	社台地区	対策中	対策中	対策中	対策中	
15	国道36号	すすきの交差点付近	検討中	検討中	検討中	検討中	
16	国道36号	美しが丘1-10交差点付近	対策中	対策中	対策中	対策中	
17	国道36号	竹浦地区	非該当	検討中	検討中	検討中	
18	国道38号	帯広市西19条～西2条	検討中	検討中	検討中	検討中	
19	国道38号	国道236号交差点	検討中	検討中	検討中	検討中	
20	国道38号	芽室～帯広～池田	検討中	検討中	検討中	検討中	
21	国道40号	名寄～士別	非該当	非該当	非該当	非該当	
22	国道44号	JRA付近	対策中	対策中	対策済み	対策済み	●
23	国道230号	札幌市南区藤野	非該当	非該当	非該当	非該当	
24	国道230号	南区～定山溪	対策済み	対策済み	対策済み	対策済み	
25	国道237号	道東道占冠インター下り口	非該当	非該当	非該当	非該当	
26	国道241号	音更町木野市街	対策中	対策中	対策中	対策中	
27	国道274号	丘珠線との交差点	検討中	検討中	検討中	検討中	
28	国道274号	札幌新道大谷地付近	対策中	対策中	対策中	対策中	
29	国道274号	札幌新道新川地付近	検討中	検討中	検討中	検討中	
30	国道274号	パープル街道の交差点	検討中	検討中	検討中	検討中	
31	国道274号	豊水大橋付近	対策中	対策中	対策中	対策中	
32	国道274号	南7条米里線との交差点	対策中	対策中	対策中	対策中	
33	国道274号	米里1～2～国道275号交差点	対策中	対策中	対策中	対策中	
34	国道275号	雁来大橋	検討中	検討中	検討中	検討中	
35	国道275号	札幌新道交差点付近	対策中	対策中	対策中	対策中	
36	国道275号	北1東13交差点付近	対策済み	対策済み	対策済み	対策済み	
37	道道125号	国道5号との交差点	検討中	検討中	検討中	検討中	
38	道道865号	麻生五叉路交差点	対策中	対策中	対策中	対策中	
39	北5条通	センチュリー～石狩街道	検討中	検討中	検討中	検討中	
40	北5条手稲通り	札幌西インター付近	検討中	検討中	検討中	検討中	

・観光協会要望箇所

No.	渋滞箇所		対策状況※				R2解除候補
			H29年度末	H30年度末	R1年度末	R2.8時点	
1	国道237号	中富良野町内北14号交差点付近	検討中	検討中	検討中	対策中	
2	国道336号・国道236号	大樹町大樹橋付近～広尾町業古橋付近	対策中	対策中	対策中	対策中	
3	道道966号(十勝岳温泉美瑛線)	青い池入口周辺	非該当	非該当	非該当	非該当	

※「対策済み」「対策中」「検討中」は既存の主要渋滞箇所に選定されている箇所の対策実施状況、「非該当」は既存の主要渋滞箇所に該当しない箇所
「(要望無)」はR1年度のバス協会の要望により削除された箇所、「-」はその時点では要望されていなかった箇所 (R1年度のバス協会の追加要望加箇所のR1.8以前)

7. 札幌新道における道路課題

平成30年度までの検討内容

札幌新道の交通状況、混雑・渋滞状況等を既存資料から整理

交通課題が特に集中する「札幌西IC～新川IC区間」を優先的な調査・検討区間として選出

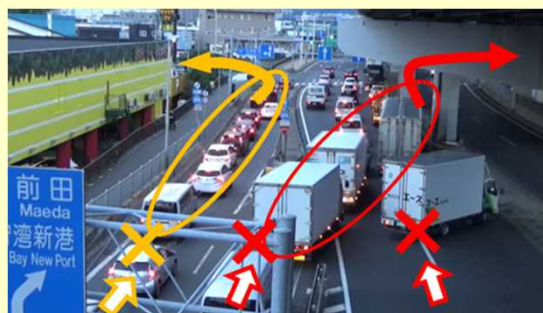
令和元年度の調査・検討内容

基礎調査(交通量調査、ビデオ観測等)、ETC2.0データを基にした広域OD分析を実施し、最新の道路課題を確認

基礎調査の結果

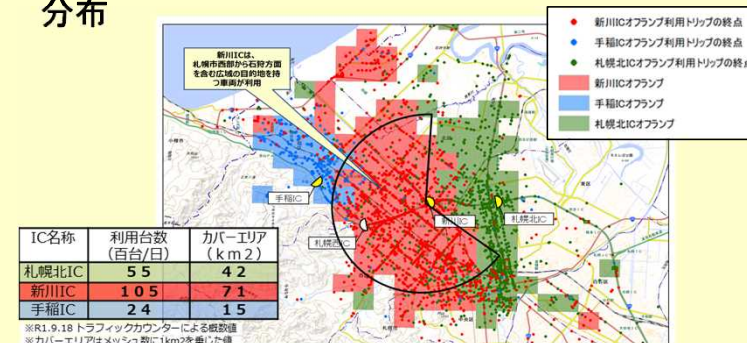
- ① 日中を通じて慢性的に渋滞しているのは、新川IC周辺（新川通交差点）
- ② 新川オフランプからの流出車両が、交差点の右左折で滞るため、後続車両の通過を阻害し渋滞に至る

新川ICオフランプ交通量(R1.9.18(水)調査)



広域OD分析の結果

- ① 新川ICオフランプ利用車両は、前後のICより多く、その目的地は、札幌市西部から石狩方面までの広域に分布



広域に渡る目的地へ国道を右左折する交通を円滑に流すため、信号現示調整等の対策を早急に講じると共に、交差点改良等の抜本的な対策について、関係機関が連携しつつ具体的に検討を進める必要

令和2年度以降の方針（案）

短期：信号現示調整や部分的な交差点改良等の実施

（国道管理者たる開発局と北海道警察が連携して実施）

長期：交差点容量の拡大や交通負荷の分散等の抜本的な対策の検討

（関係する道路管理者(開発局、札幌市、NEXCO東日本)が連携して具体的な対策を検討）

【令和元年度の基礎調査の結果】

○新川オランプからの流出車両が、交差点の右左折で滞るため、後続車両の通過を阻害し渋滞に至る。

【令和2年度の信号現示調整】

○新川通交差点の交通を円滑に流すため、信号現示調整の試行実施。

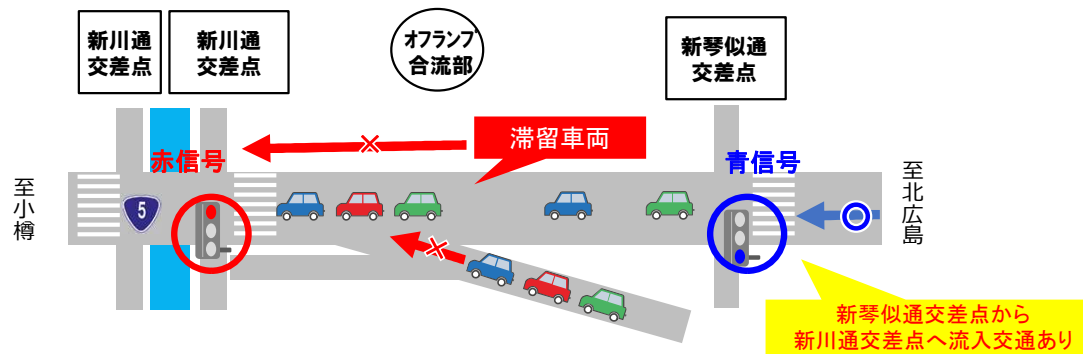
・秋季(9月～10月頃)を目途に実施予定

・新川交差点と隣接する交差点の青信号開始時間を調整することで、新川ICオランプからのスムーズな合流を確保し、交通混雑が緩和することを想定。

～信号現示調整の試行イメージ～

現況

▼新川通交差点赤現示時の滞留状況(オランプからの合流が困難なケース)



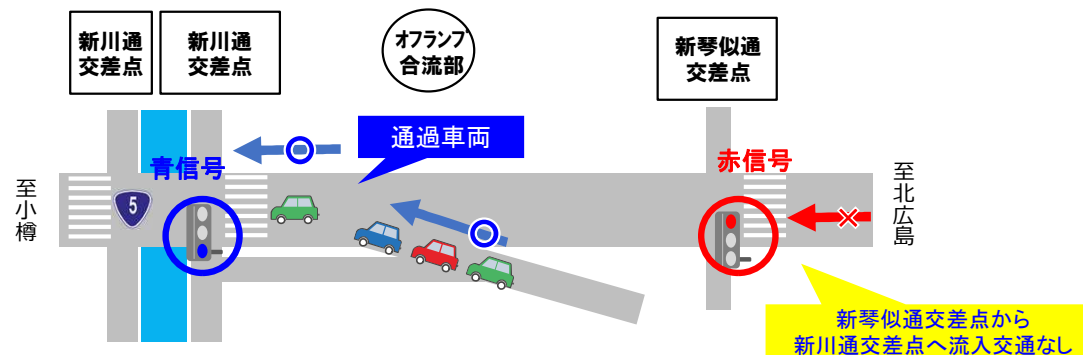
新琴似通交差点からの流入交通および新川通交差点の滞留によりオランプから国道への合流がしづらい。

滞留スペースが少ない状況のイメージ写真(車両が滞留している)



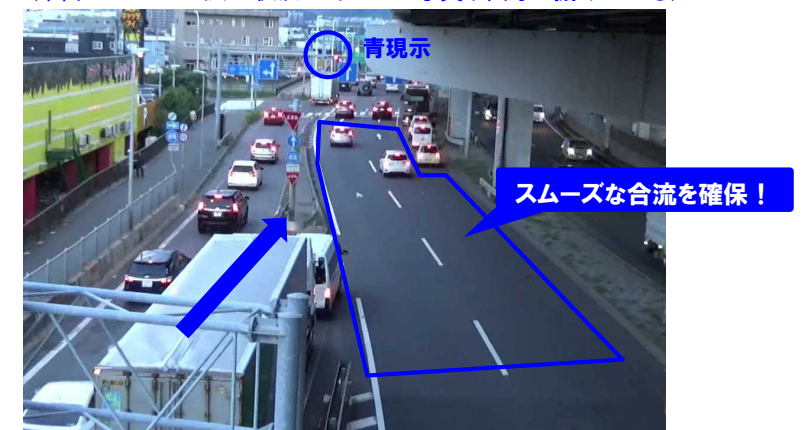
対策案

▼新川通交差点青現示時の滞留状況(オランプからの合流が可能なケース)



オランプから国道へのスムーズな合流を確保

滞留スペースが広い状況のイメージ写真(車両が捌けている)

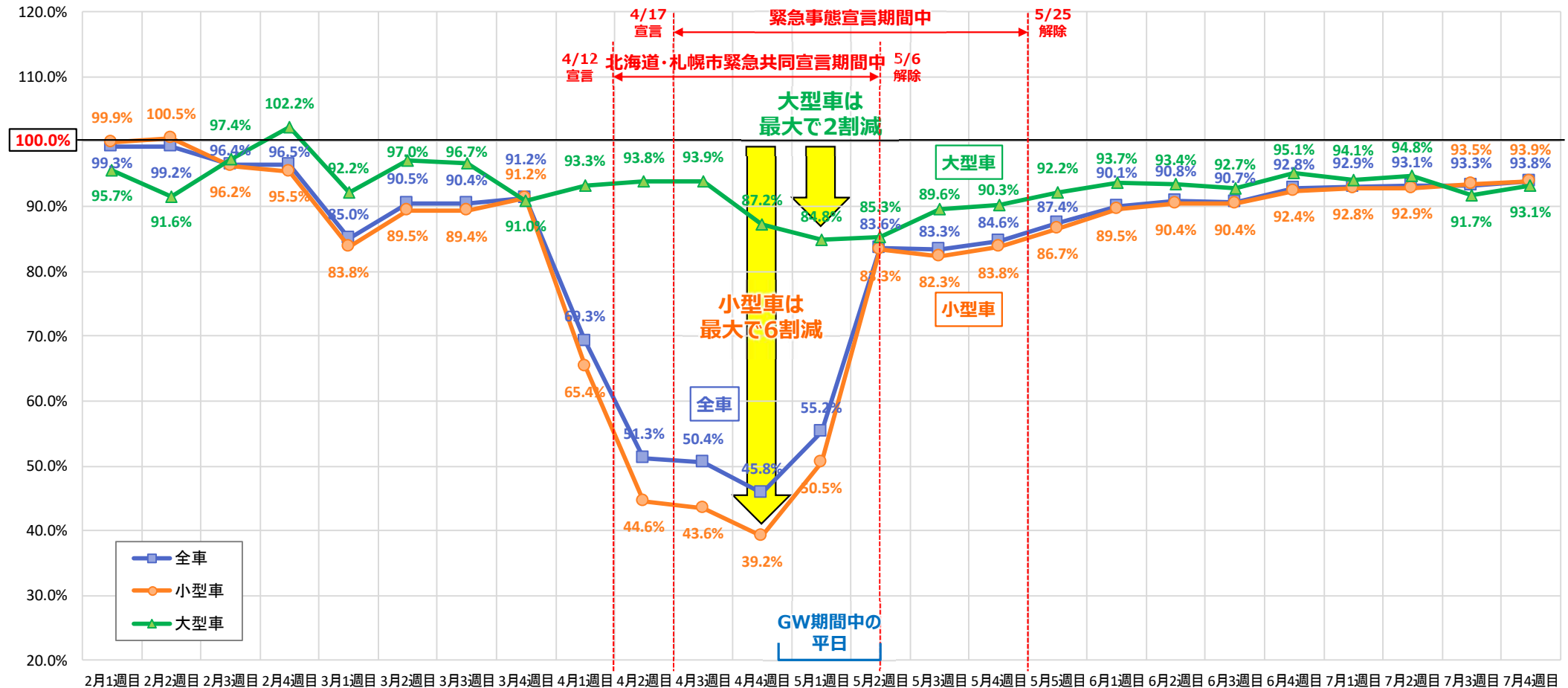


8.新型コロナウイルスによる 道内の道路交通状況への影響

8-1.北海道内の交通量の増減

■ 北海道内の交通量の増減（前年比、北海道9都市）

- **平日**：小型車は、緊急事態宣言中で**最大6割程度の減少**
 大型車は、緊急事態宣言中で**最大2割程度の減少**
 小型車・大型車ともに、緊急事態宣言後**解除後は1割程度の減少傾向**



※週単位

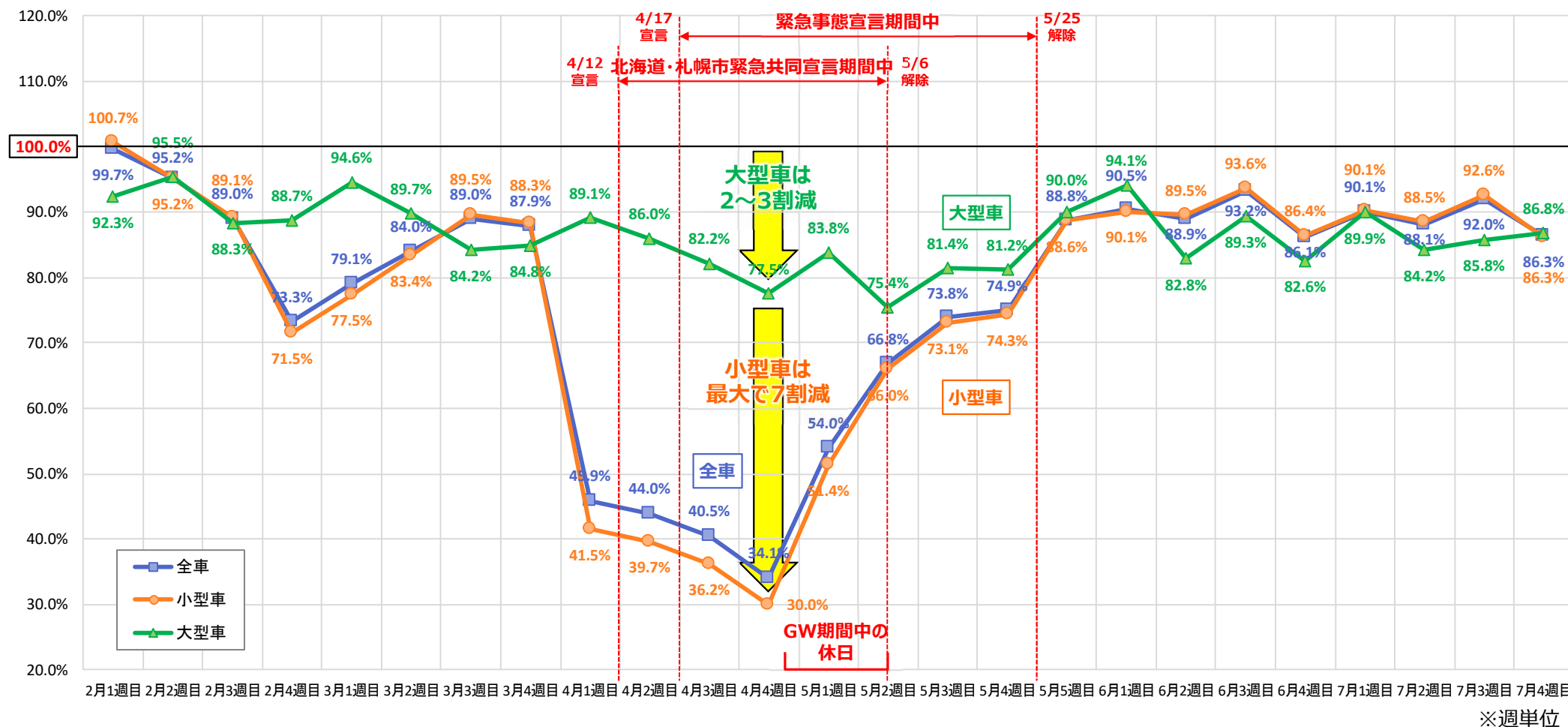
※2019年2月1週目～7月4週目及び2020年2月1週目～7月4週目は確定値
 ※2019年は5月1週目に平日が無かったため、5月2週目の平日平均を採用
 ※GW期間の平日は4/27（月）、4/28（火）、4/30（木）、5/1（金）を示す

データ：直轄国道9地点の平均交通量

国道12号 札幌市、国道278号 函館市、国道5号 小樽市、国道12号 旭川市、国道37号 室蘭市、国道38号 釧路市、国道236号 帯広市、国道39号 北見市、国道40号 稚内市

北海道内の交通量の増減（前年比、北海道9都市）

- **休日：小型車は、緊急事態宣言中で最大7割程度の減少、解除後は1割程度の減少傾向**
大型車は、緊急事態宣言中で2～3割程度の減少、解除後は1～2割程度の減少傾向



※2019年2月1週目～7月4週目及び2020年2月1週目～7月4週目は確定値

※GW期間の休日は4/25（土）～4/26（日）、4/29（水）、5/2（土）～5/6（水）を示す

データ：直轄国道9地点の平均交通量

国道12号 札幌市、国道278号 函館市、国道5号 小樽市、国道12号 旭川市、国道37号 室蘭市、国道38号 釧路市、国道236号 帯広市、国道39号 北見市、国道40号 稚内市

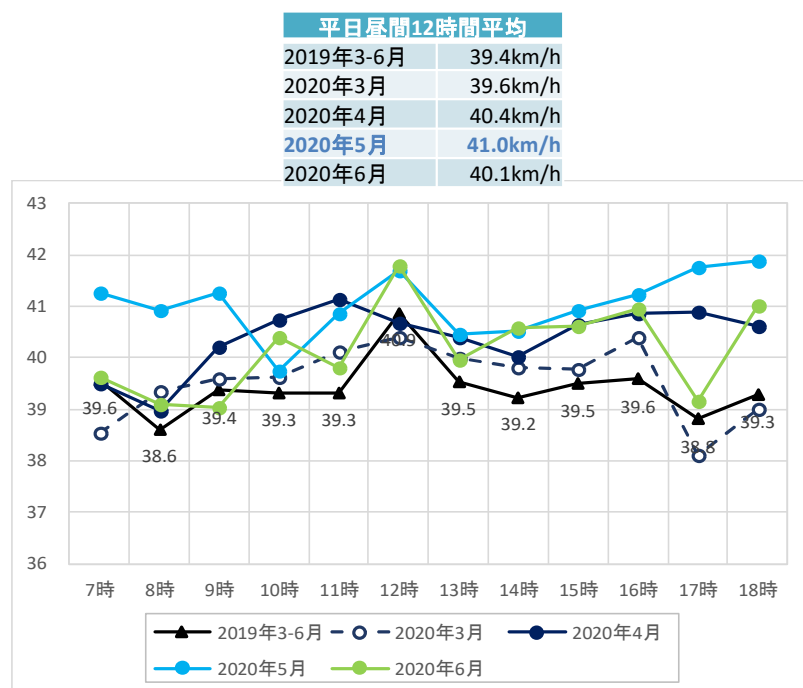
8-2.北海道内の一般道の 平均旅行速度の変化

道内主要9都市一般道の平均旅行速度の変化(平日)

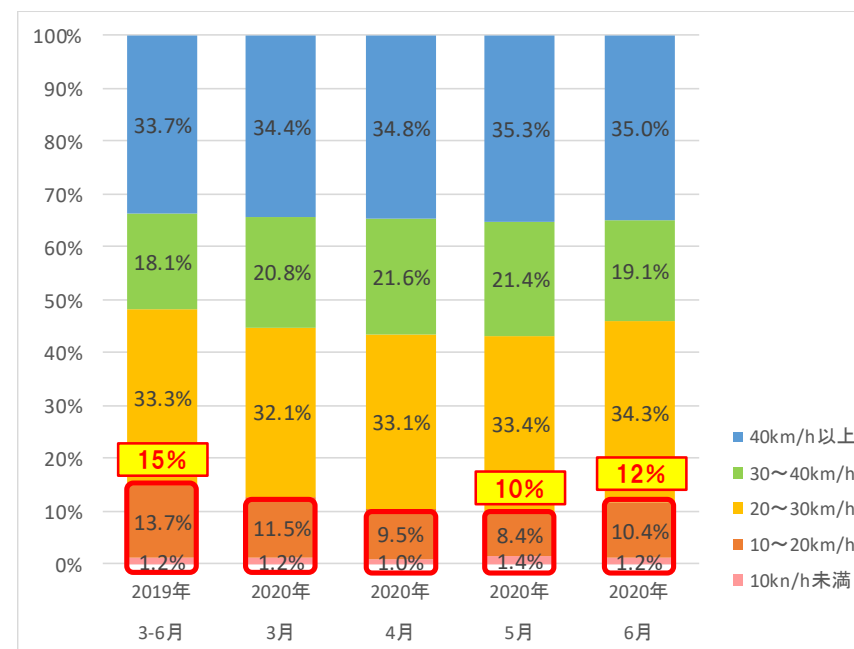
○平日12時間平均旅行速度は、**39.4km/h**(2019年3-6月)→**41.0km/hに向上**(6月は40.1km/h)

○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**15%**(2019年3-6月)→**10%に減少**(6月は12%)

＜時間帯別 平均旅行速度(平日)＞



＜速度ランク別の区間数構成比＞
平日昼間12時間平均



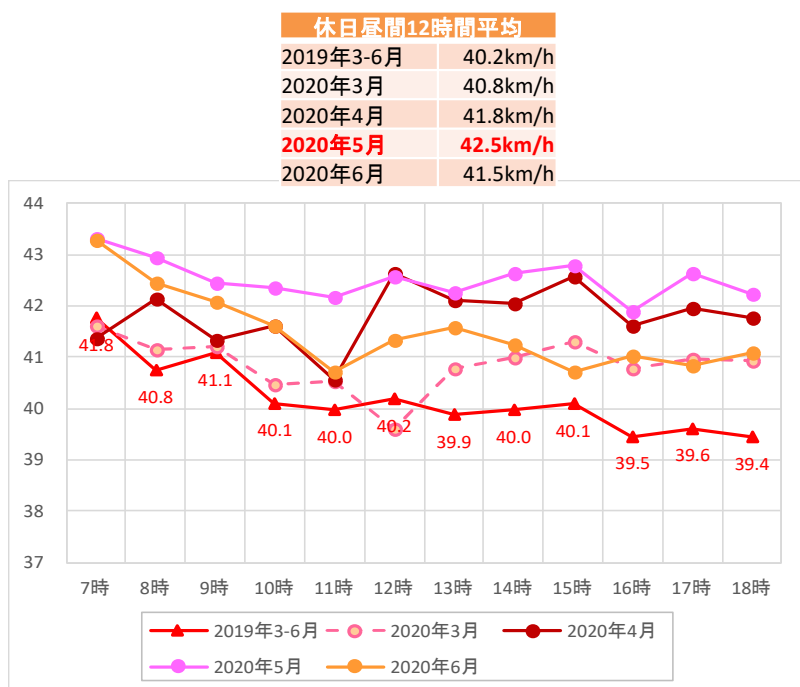
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■道内主要9都市一般道の平均旅行速度の変化(休日)

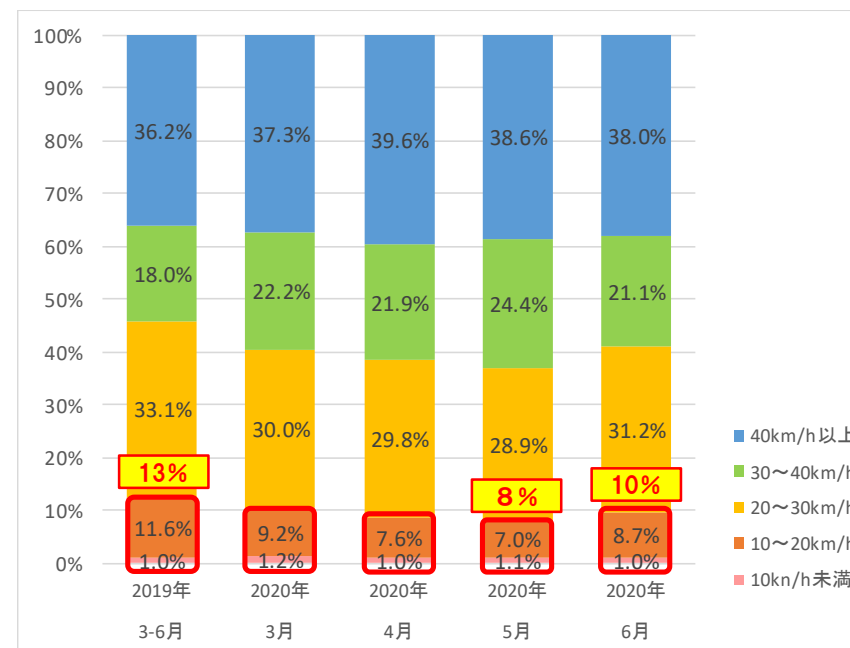
○休日12時間平均旅行速度は、**40.2km/h**(2019年3-6月)→**42.5km/hに向上**(6月は41.5km/h)

＜時間帯別 平均旅行速度(休日)＞



○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**13%**(2019年3-6月)→**8%に減少**(6月は10%)

＜速度ランク別の区間数構成比＞
休日昼間12時間平均



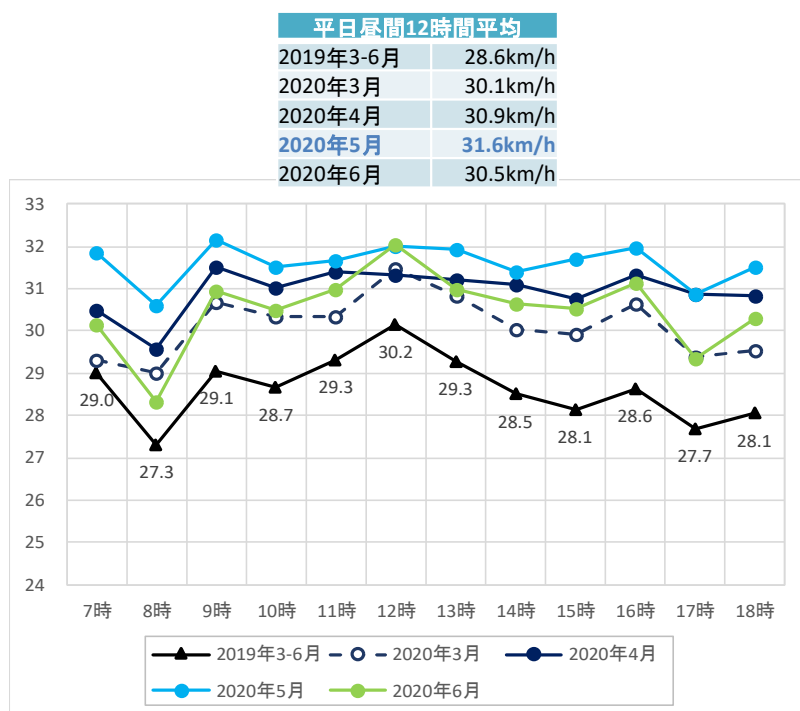
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

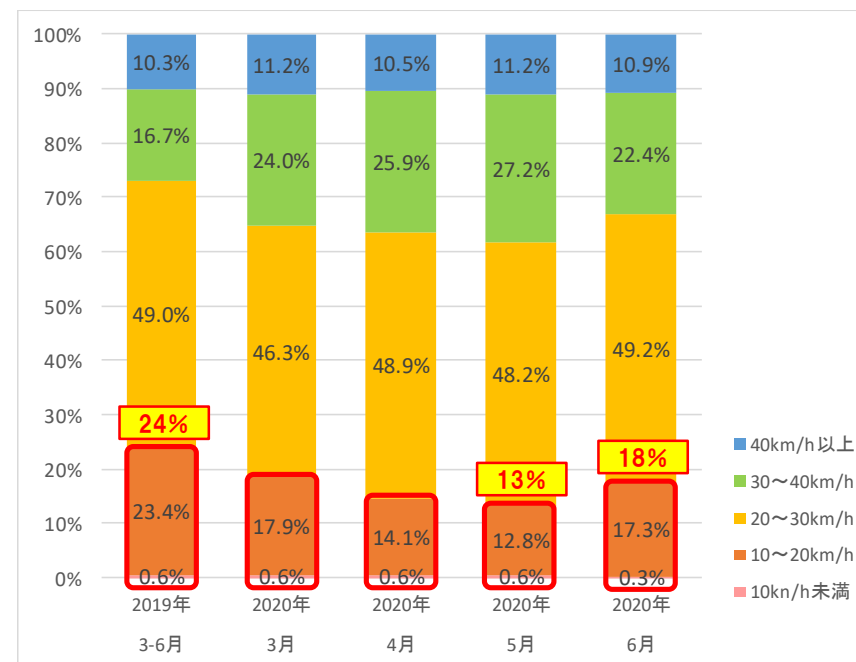
■札幌市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

○平日12時間平均旅行速度は、**28.6km/h**(2019年3-6月)→**31.6km/hに向上**(6月は30.5km/h)

<時間帯別 平均旅行速度(平日)>



○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**24%**(2019年3-6月)→**13%に減少**(6月は18%)

<速度ランク別の区間数構成比>
平日昼間12時間平均

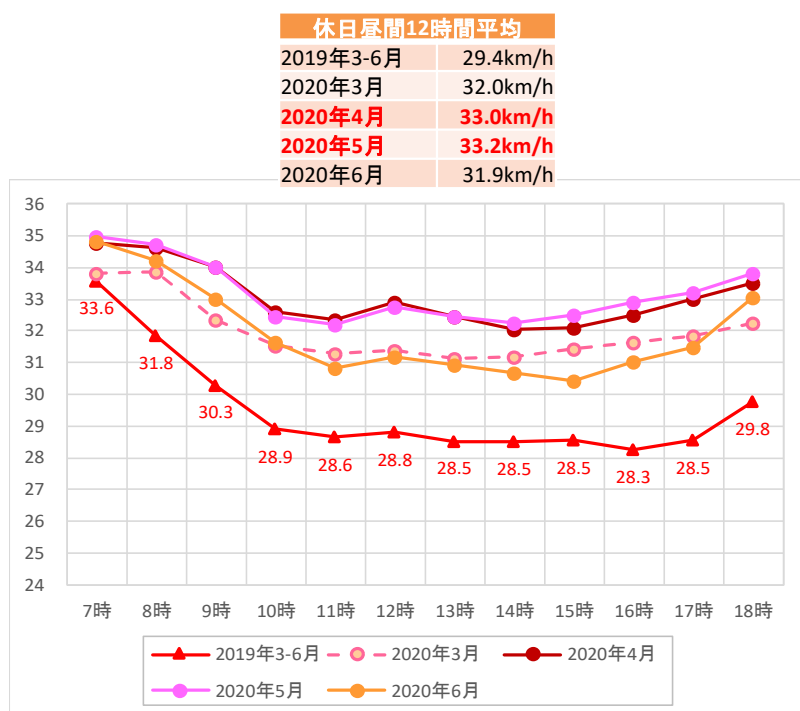
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

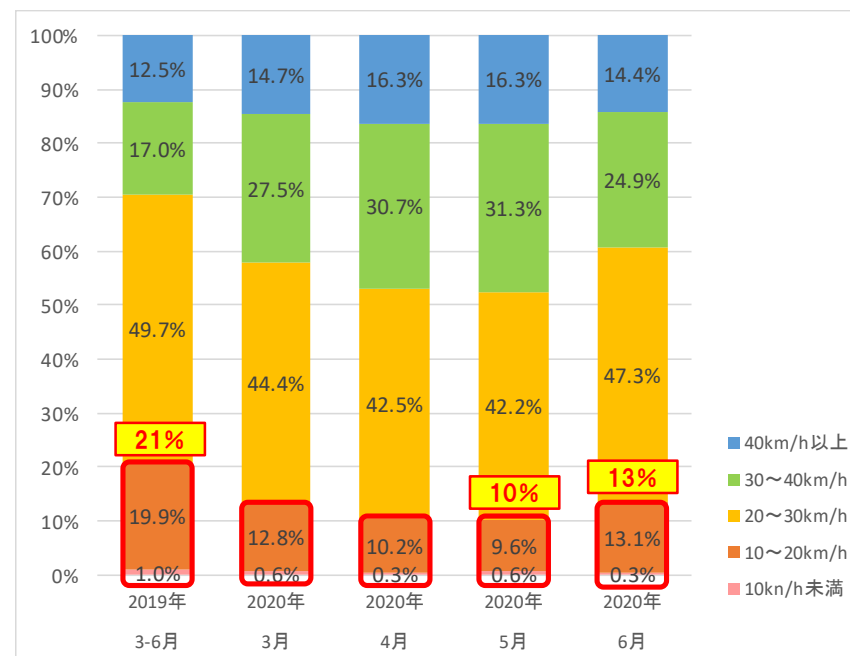
■札幌市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

○休日12時間平均旅行速度は、**29.4km/h**(2019年3-6月)→**33.2km/hに向上**(6月は31.9km/h)

<時間帯別 平均旅行速度(休日)>



○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**21%**(2019年3-6月)→**10%に減少**(6月は13%)

<速度ランク別の区間数構成比>
休日昼間12時間平均

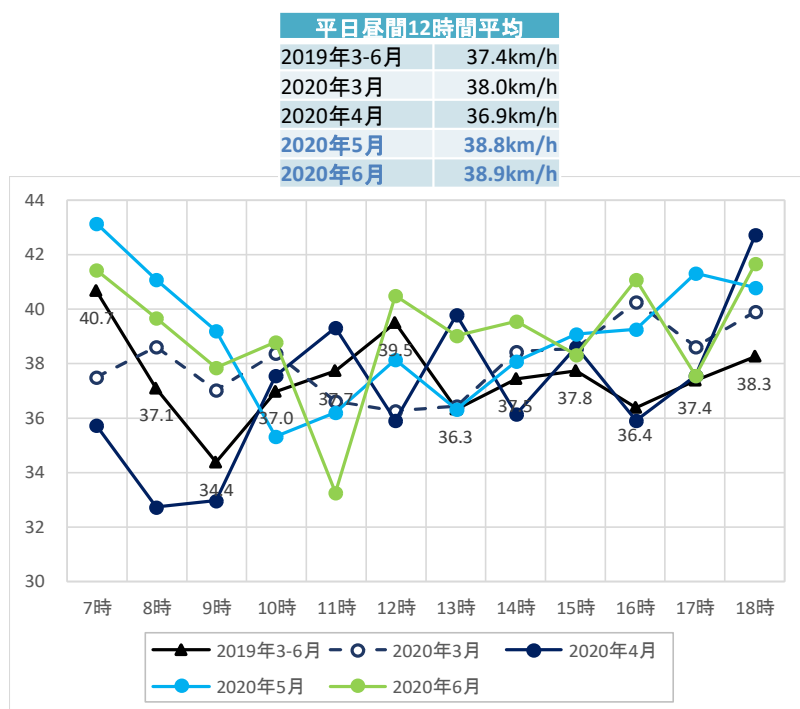
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

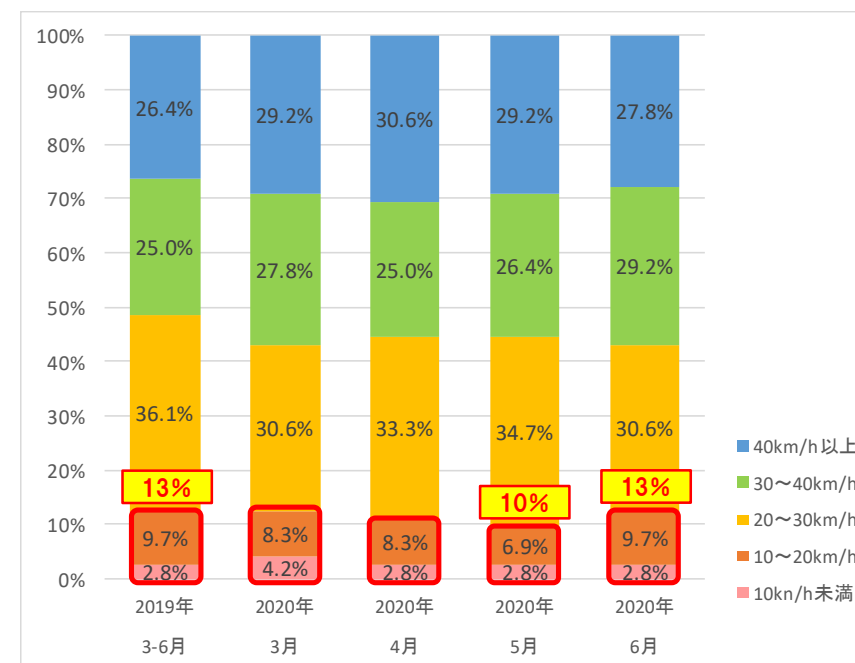
■函館市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

○平日12時間平均旅行速度は、**37.4km/h**(2019年3-6月)→**38.9km/h**に**向上**(6月は38.9km/h)

＜時間帯別 平均旅行速度(平日)＞



○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**13%**(2019年3-6月)→**10%**に**減少**(6月は13%)

＜速度ランク別の区間数構成比＞
平日昼間12時間平均

※リンク数ベース

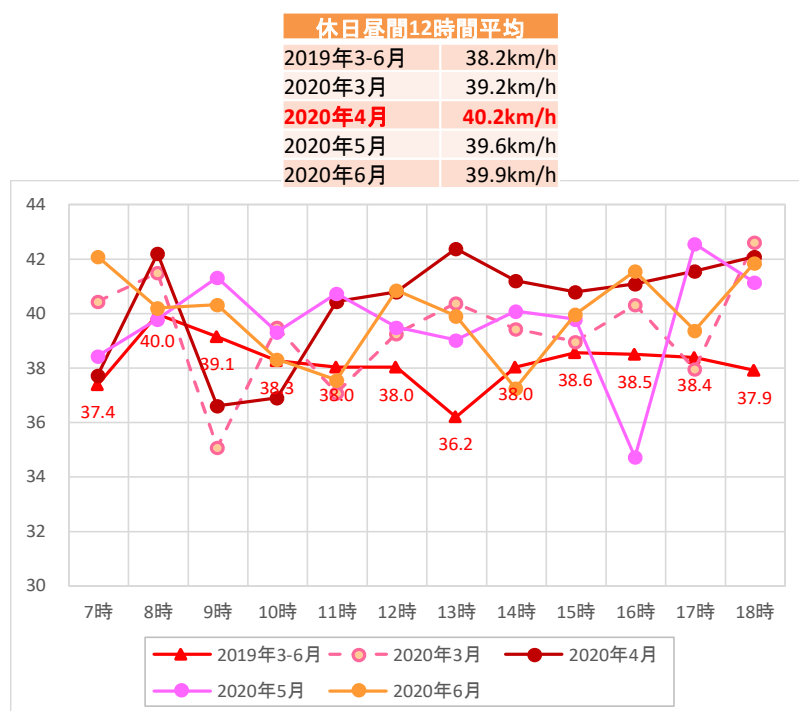
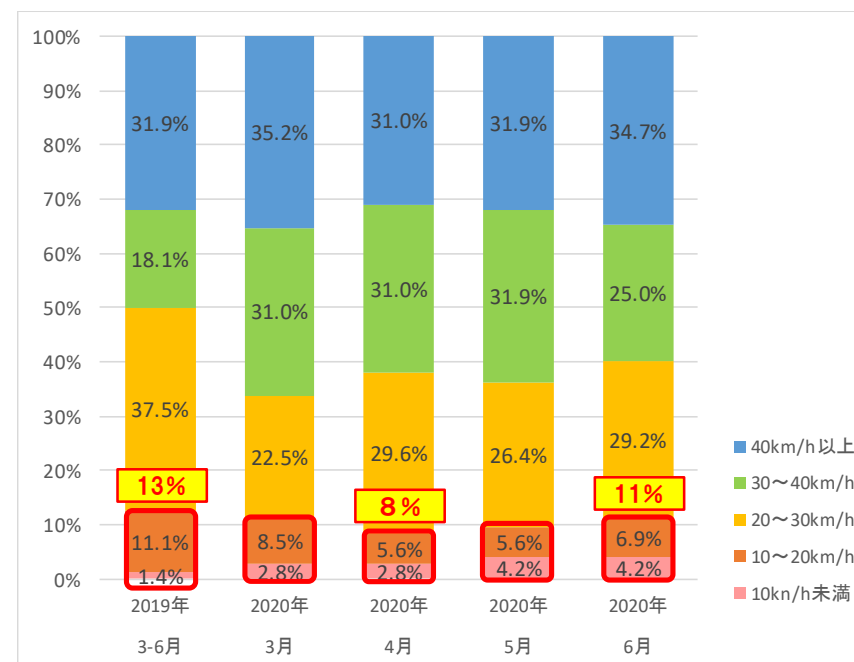
(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■函館市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

○休日12時間平均旅行速度は、**38.2km/h**(2019年3-6月)→**40.2km/h**に**向上**(6月は39.9km/h)

○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**13%**(2019年3-6月)→**8%**に**減少**(6月は11%)

<時間帯別 平均旅行速度(休日)>

<速度ランク別の区間数構成比>
休日昼間12時間平均

※リンク数ベース

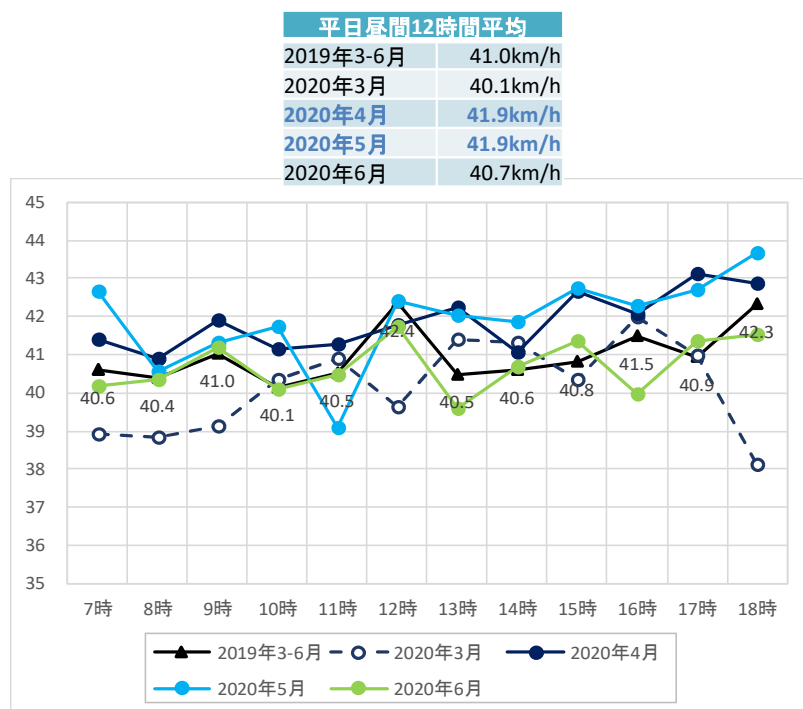
(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■小樽市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

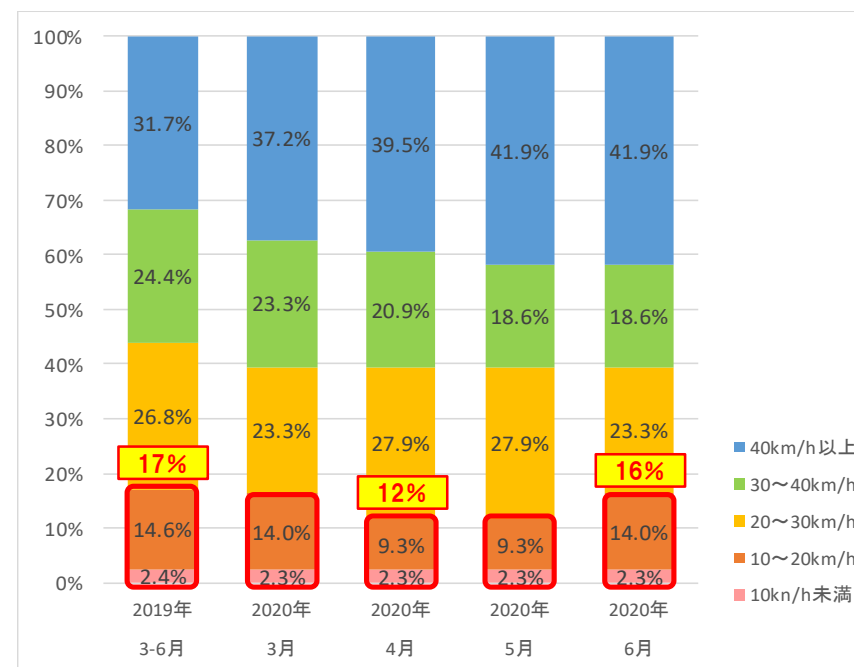
○平日12時間平均旅行速度は、**41.0km/h**(2019年3-6月)→**41.9km/hに向上**(6月は40.7km/h)

○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**17%**(2019年3-6月)→**12%に減少**(6月は16%)

＜時間帯別 平均旅行速度(平日)＞



＜速度ランク別の区間数構成比＞
平日昼間12時間平均



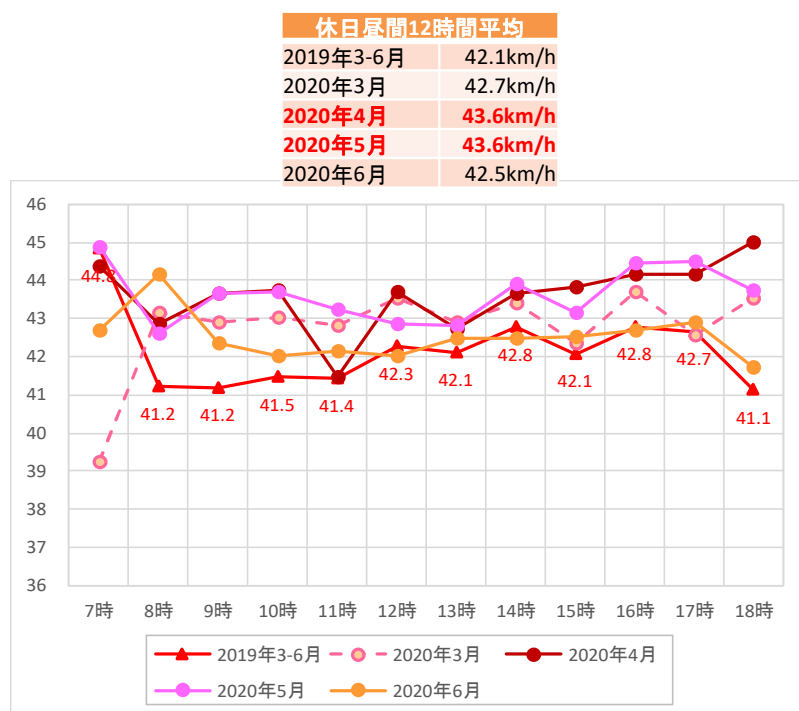
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

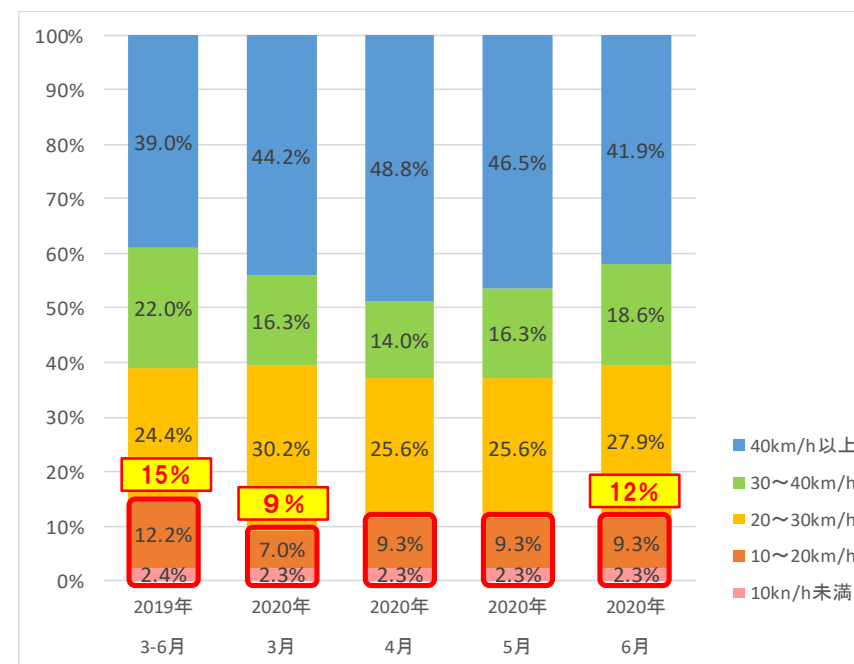
■小樽市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

○休日12時間平均旅行速度は、**42.1km/h**(2019年3-6月)→**43.6km/hに向上**(6月は42.5km/h)

＜時間帯別 平均旅行速度(休日)＞



○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**15%**(2019年3-6月)→**9%に減少**(6月は12%)

＜速度ランク別の区間数構成比＞
休日昼間12時間平均

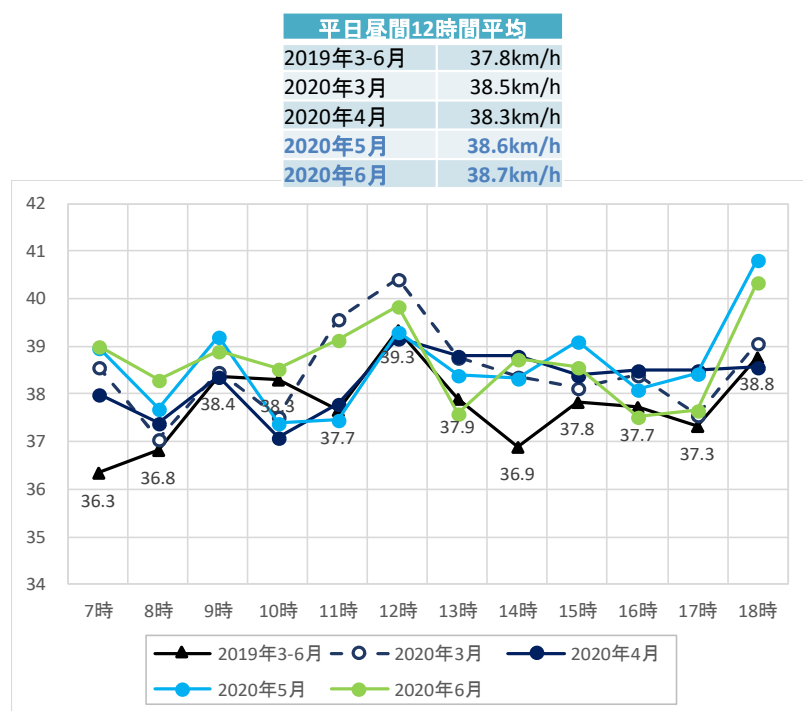
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

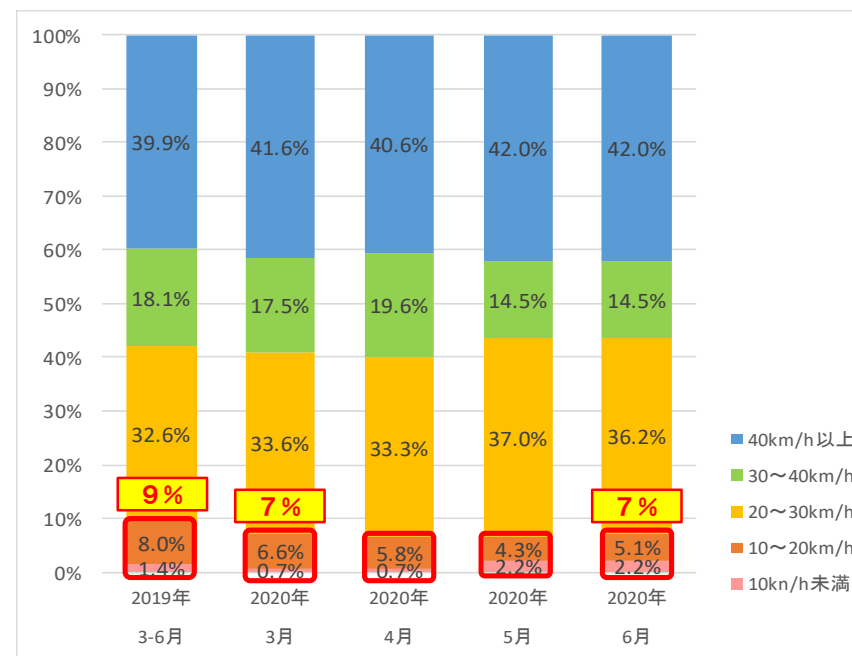
■旭川市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

○平日12時間平均旅行速度は、**37.8km/h**(2019年3-6月)→**38.7km/h**に**向上**(6月は38.7km/h)

<時間帯別 平均旅行速度(平日)>



○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**9%**(2019年3-6月)→**7%**に**減少**(6月は7%)

<速度ランク別の区間数構成比>
平日昼間12時間平均

※リンク数ベース

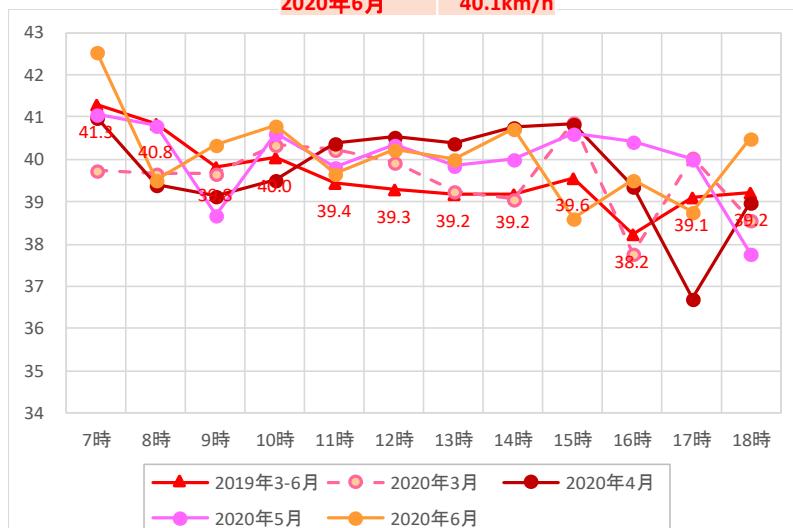
(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■旭川市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

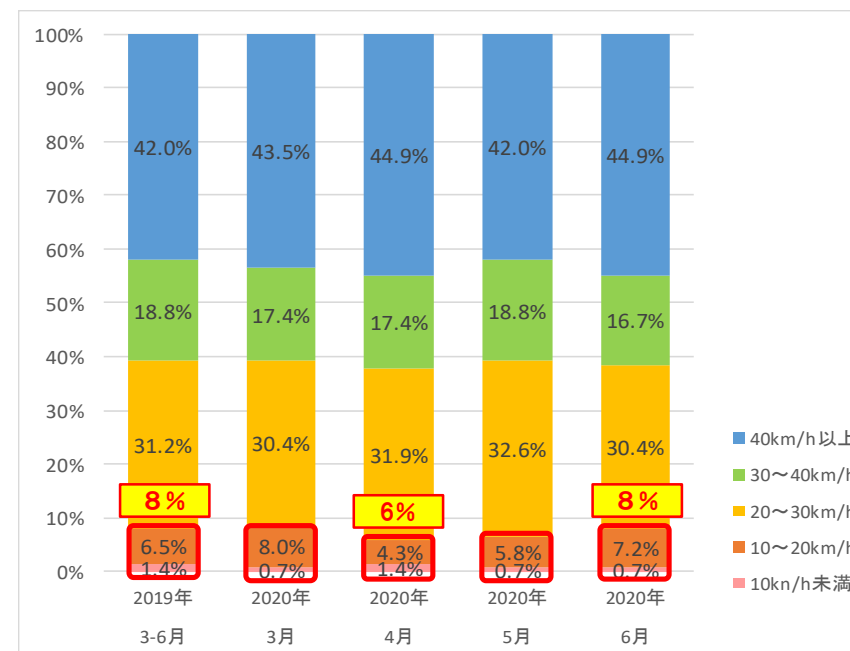
○休日12時間平均旅行速度は、**39.6km/h**(2019年3-6月)→**40.1km/hに向上**(6月は40.1km/h)

<時間帯別 平均旅行速度(休日)>

休日昼間12時間平均	
2019年3-6月	39.6km/h
2020年3月	39.6km/h
2020年4月	39.7km/h
2020年5月	40.0km/h
2020年6月	40.1km/h



○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**8%**(2019年3-6月)→**6%に減少**(6月は8%)

<速度ランク別の区間数構成比>
休日昼間12時間平均

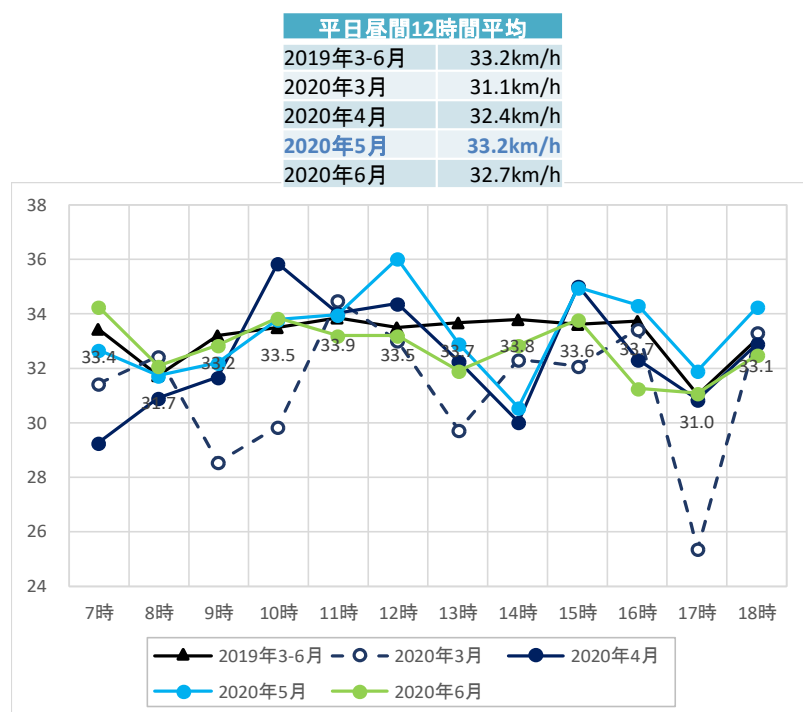
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

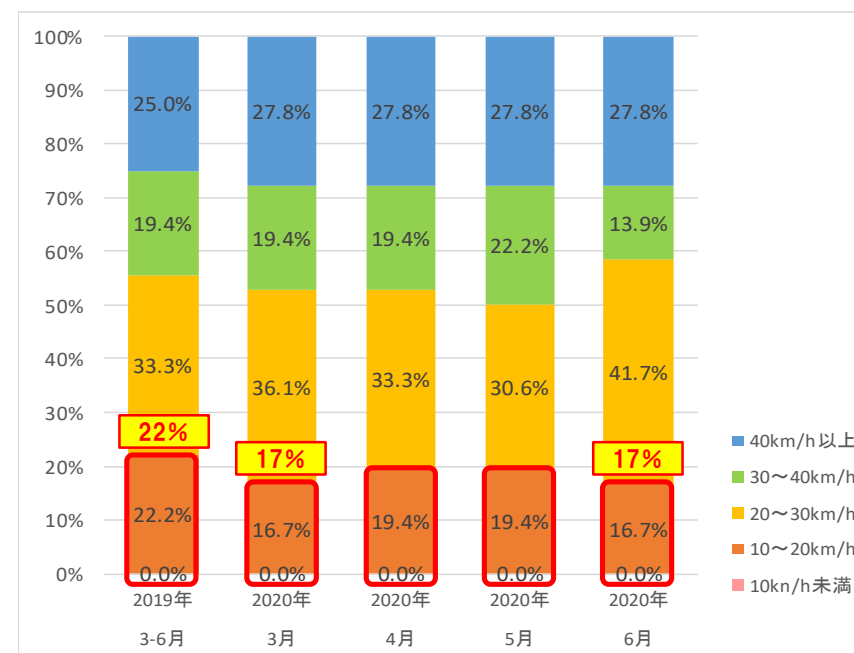
■室蘭市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

○平日12時間平均旅行速度は、**33.2km/h**(2019年3-6月)→**33.2km/hと変化なし**(6月は32.7km/h)

<時間帯別 平均旅行速度(平日)>



○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**22%**(2019年3-6月)→**17%に減少**(6月は17%)

<速度ランク別の区間数構成比>
平日昼間12時間平均

※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

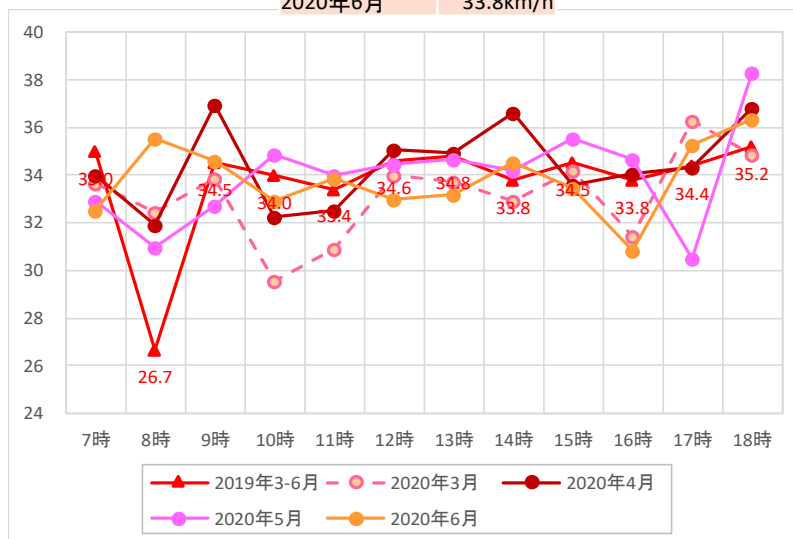
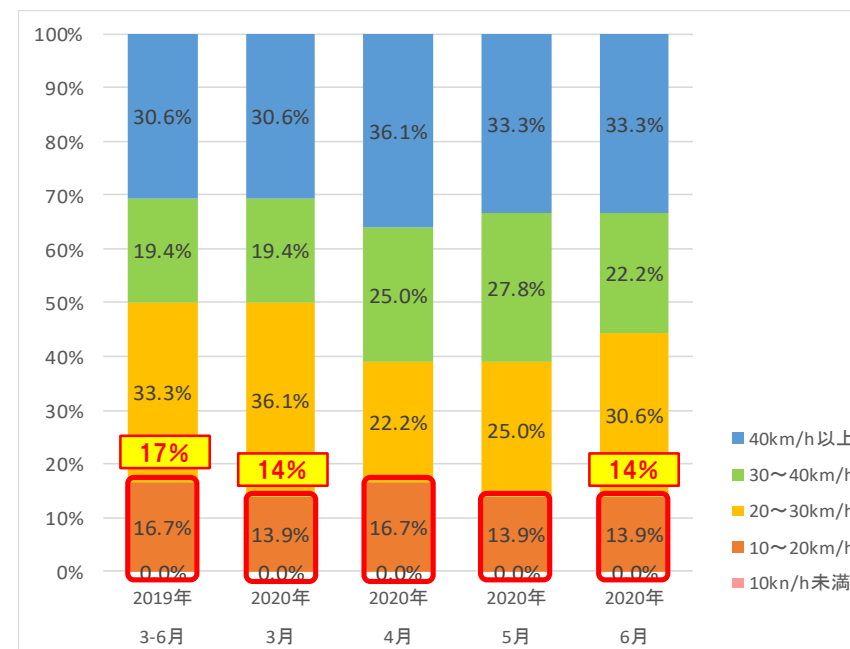
■室蘭市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

○休日12時間平均旅行速度は、**33.6km/h**(2019年3-6月)→**34.3km/h**に**向上**(6月は33.8km/h)

○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**17%**(2019年3-6月)→**14%**に**減少**(6月は14%)

<時間帯別 平均旅行速度(休日)>

休日昼間12時間平均	
2019年3-6月	33.6km/h
2020年3月	33.1km/h
2020年4月	34.3km/h
2020年5月	33.9km/h
2020年6月	33.8km/h

<速度ランク別の区間数構成比>
休日昼間12時間平均

※リンク数ベース

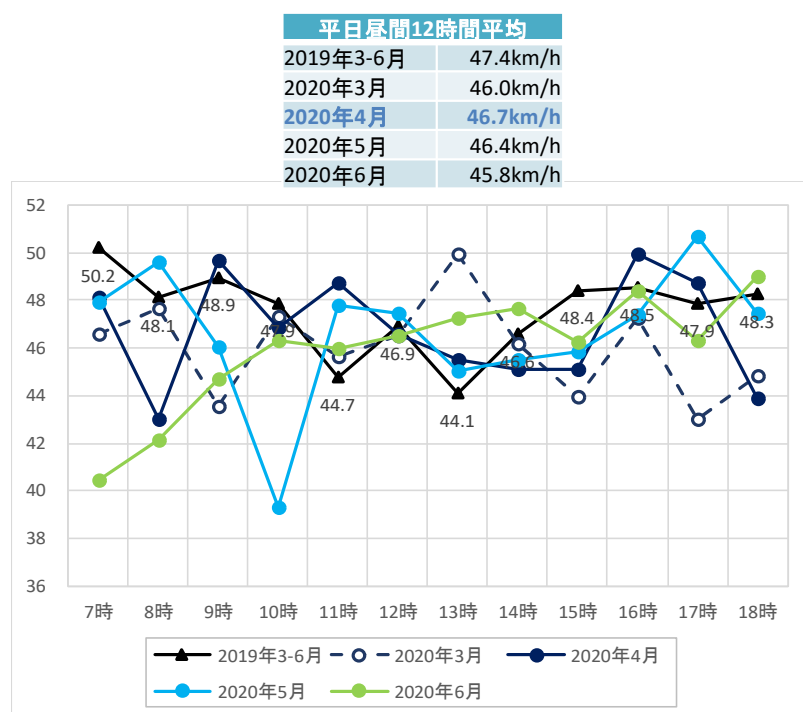
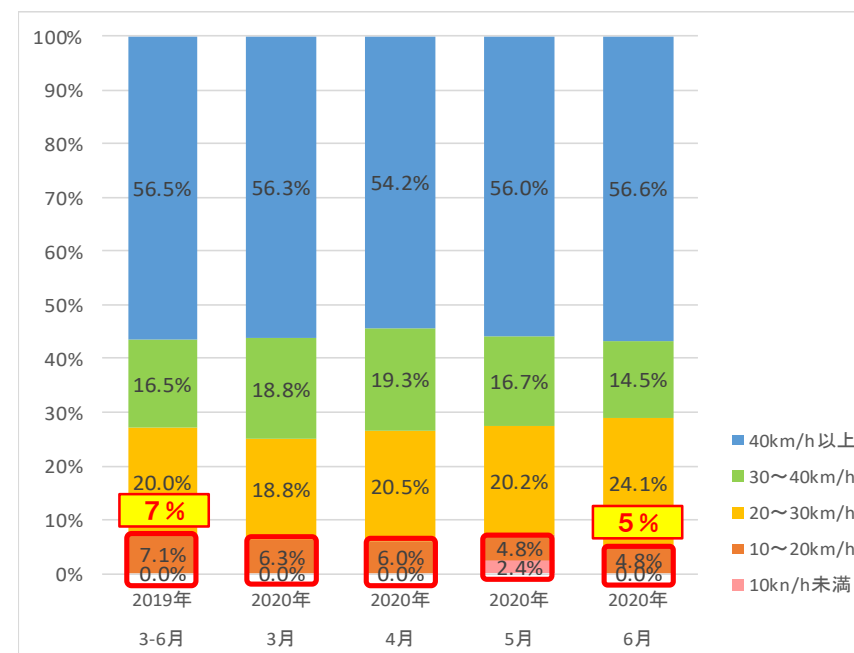
(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■釧路市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

○平日12時間平均旅行速度は、**47.4km/h**(2019年3-6月)→**46.7km/hに下降**(6月は45.8km/h)

○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**7%**(2019年3-6月)→**5%に減少**(6月は5%)

<時間帯別 平均旅行速度(平日)>

<速度ランク別の区間数構成比>
平日昼間12時間平均

※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

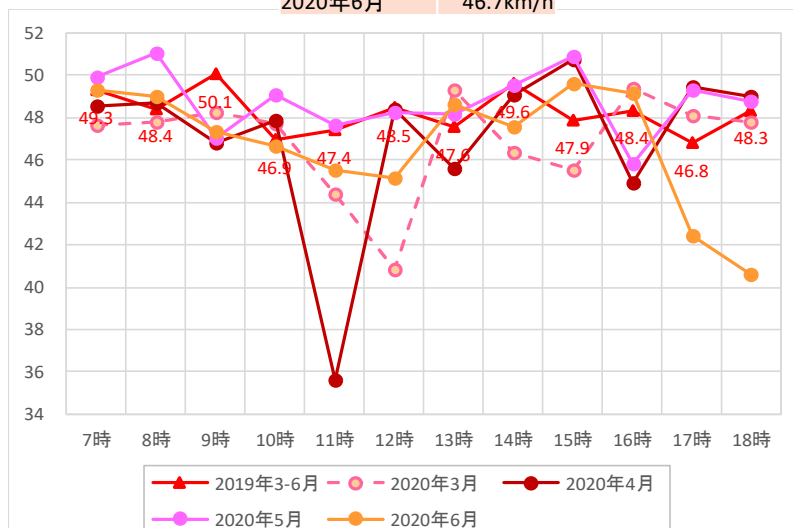
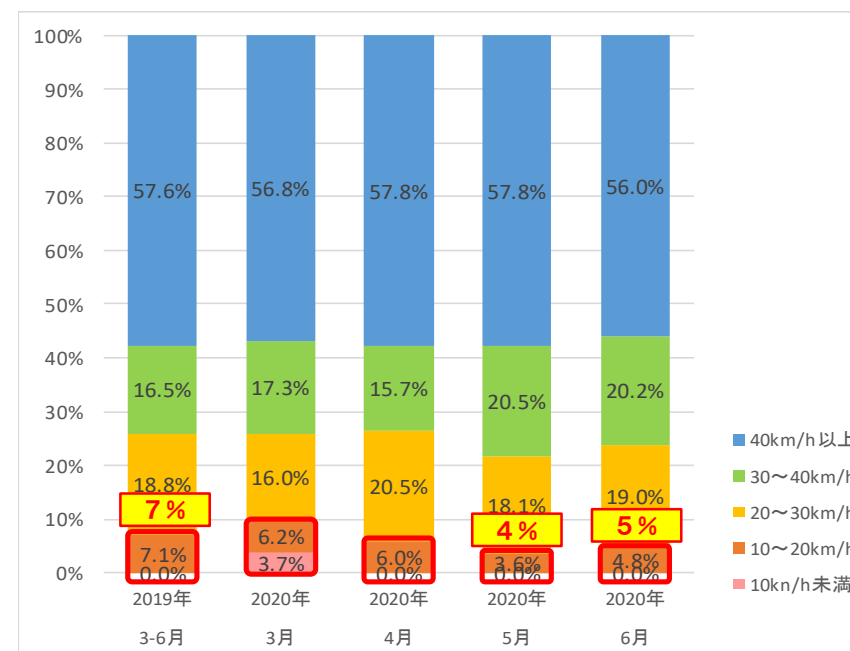
■釧路市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

○休日12時間平均旅行速度は、**48.2km/h**(2019年3-6月)→**48.7km/hに向上**(6月は46.7km/h)

○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**7%**(2019年3-6月)→**4%に減少**(6月は5%)

<時間帯別 平均旅行速度(休日)>

休日昼間12時間平均	
2019年3-6月	48.2km/h
2020年3月	46.8km/h
2020年4月	46.7km/h
2020年5月	48.7km/h
2020年6月	46.7km/h

<速度ランク別の区間数構成比>
休日昼間12時間平均

※リンク数ベース

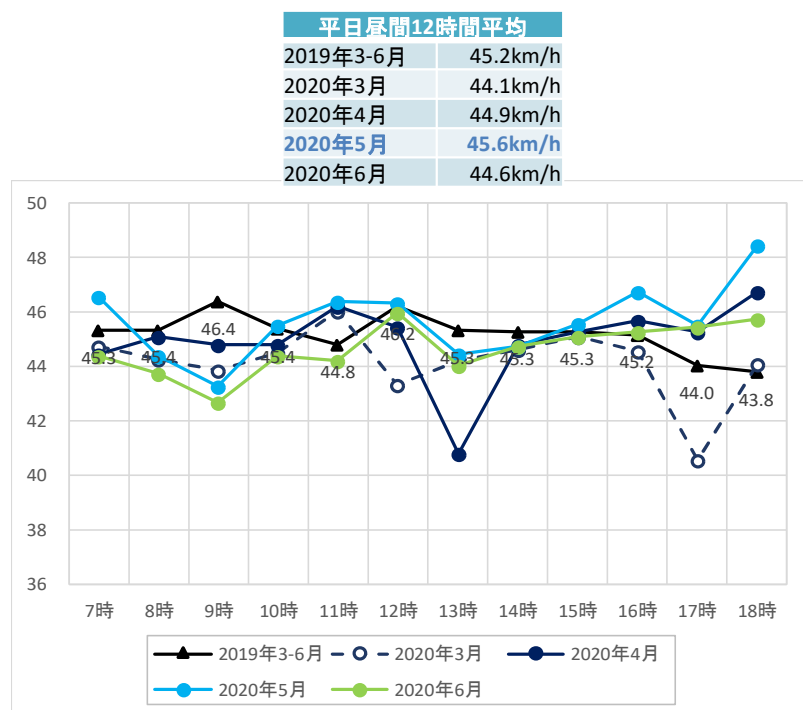
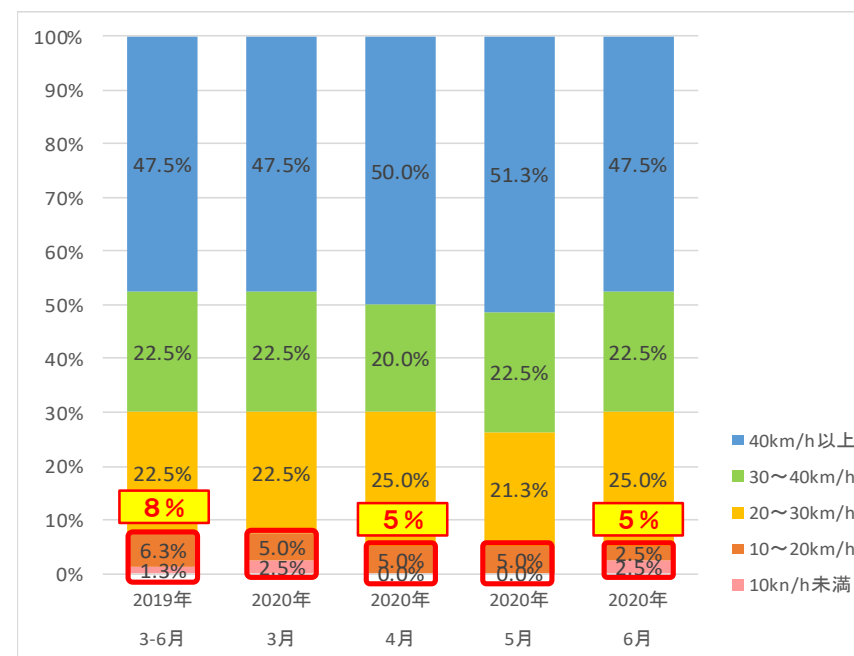
(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■帯広市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

○平日12時間平均旅行速度は、**45.2km/h**(2019年3-6月)→**45.6km/hに向上**(6月は44.6km/h)

○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**8%**(2019年3-6月)→**5%に減少**(6月は5%)

<時間帯別 平均旅行速度(平日)>

<速度ランク別の区間数構成比>
平日昼間12時間平均

※リンク数ベース

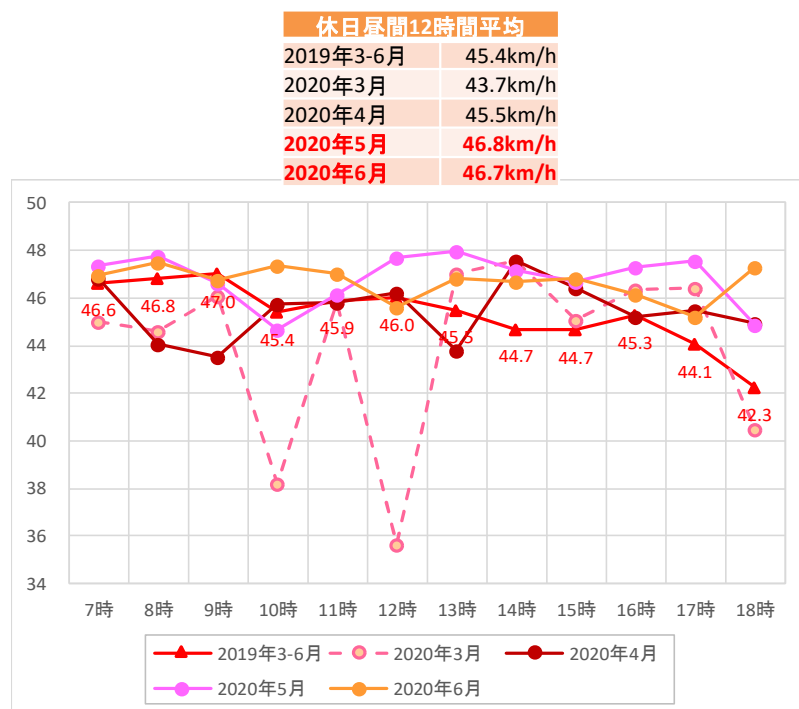
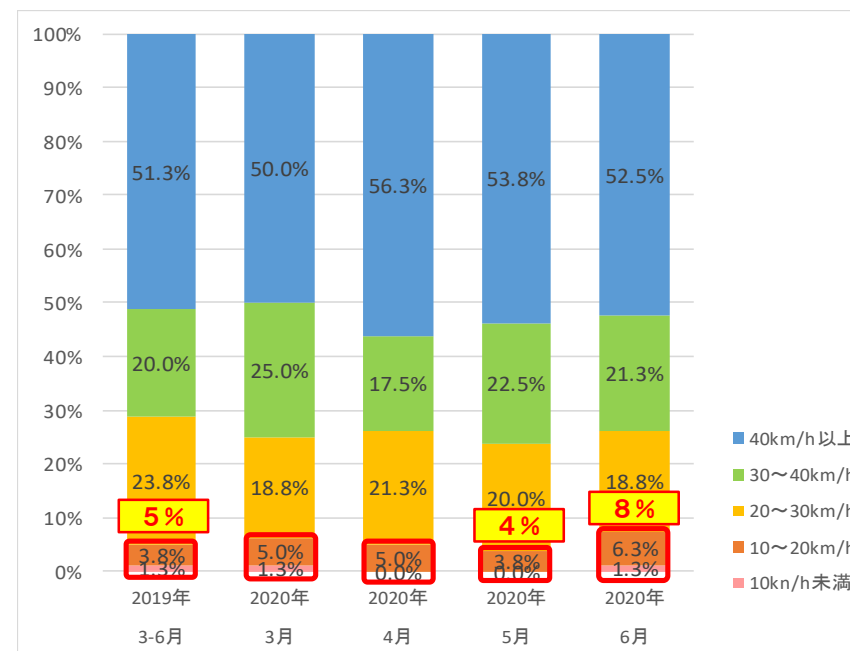
(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■帯広市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

○休日12時間平均旅行速度は、**45.4km/h**(2019年3-6月)→**46.8km/h**に向上(6月は46.7km/h)

○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**5%**(2019年3-6月)→**4%**に減少(6月は8%)

<時間帯別 平均旅行速度(休日)>

<速度ランク別の区間数構成比>
休日昼間12時間平均

※リンク数ベース

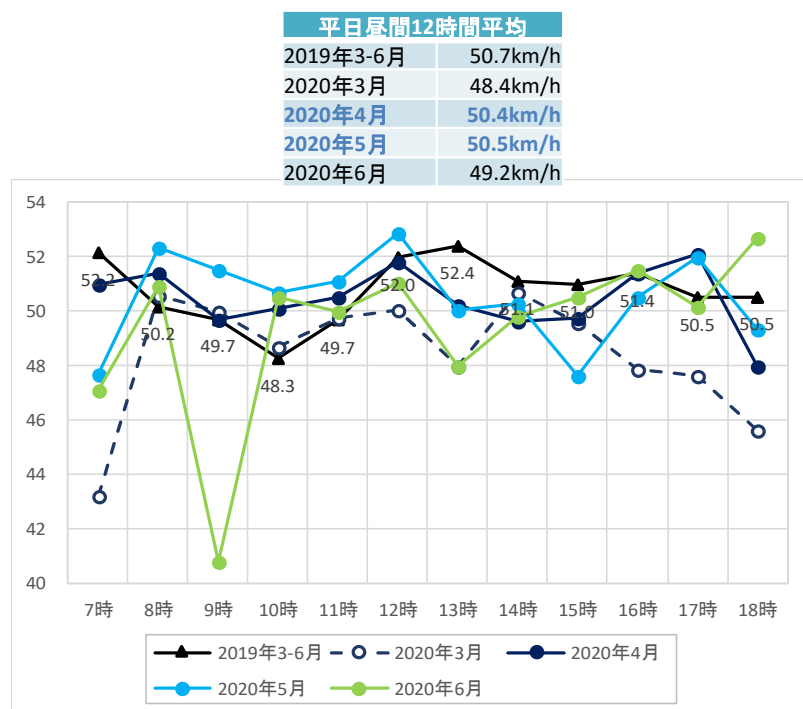
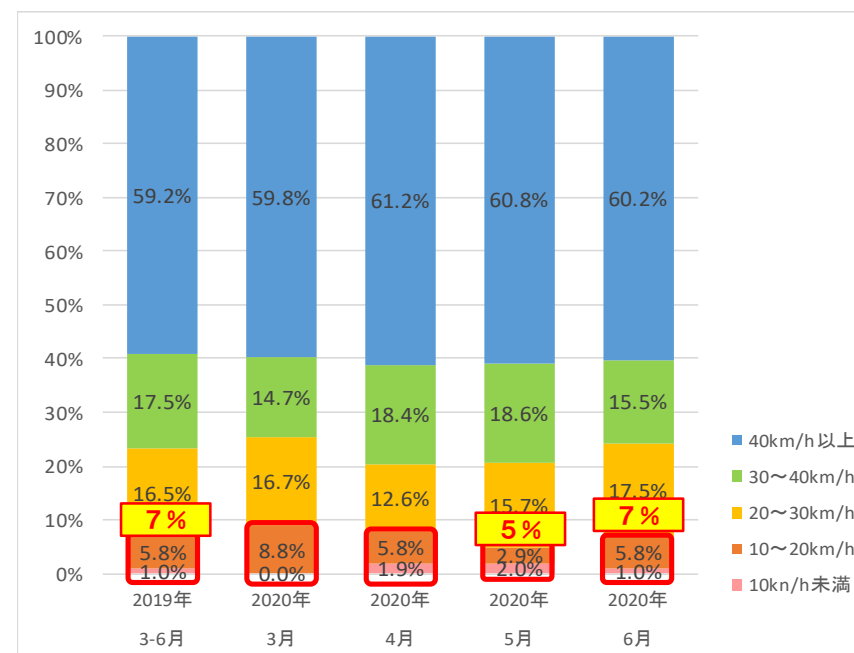
(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■北見市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

○平日12時間平均旅行速度は、**50.7km/h**(2019年3-6月)→**50.5km/hに下降**(6月は49.2km/h)

○平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**7%**(2019年3-6月)→**5%に減少**(6月は7%)

<時間帯別 平均旅行速度(平日)>

<速度ランク別の区間数構成比>
平日昼間12時間平均

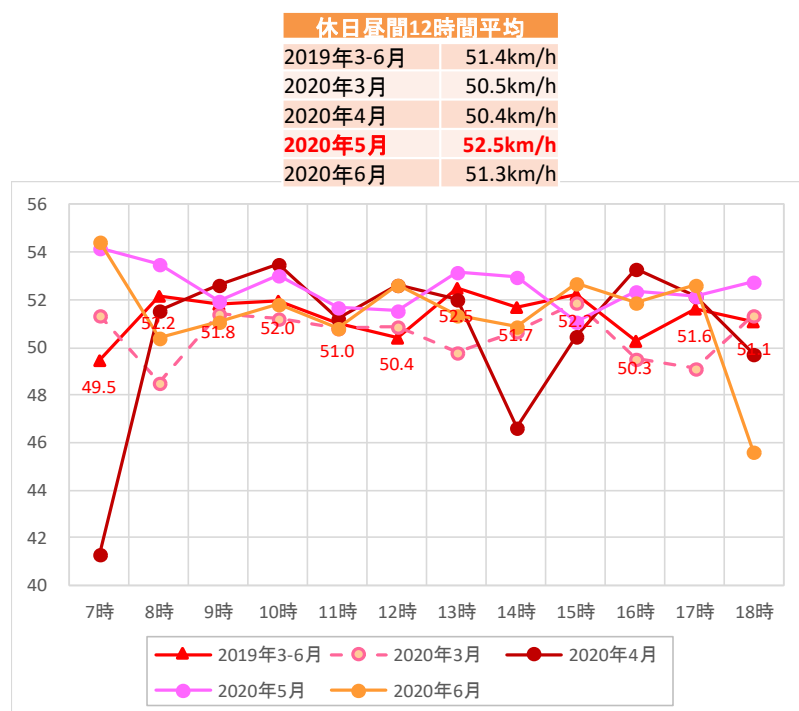
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

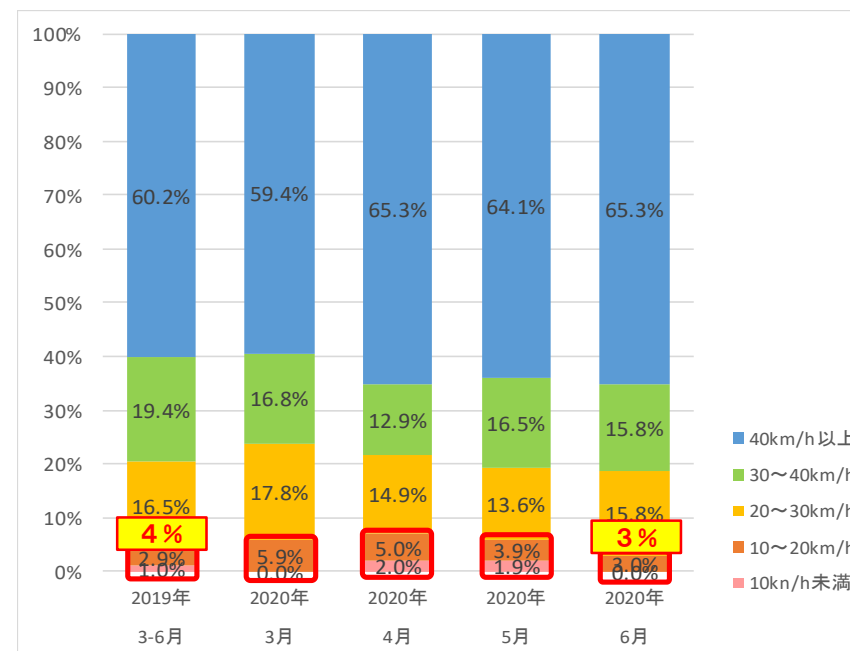
■北見市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

○休日12時間平均旅行速度は、**51.4km/h**(2019年3-6月)→**52.5km/hに向上**(6月は51.3km/h)

<時間帯別 平均旅行速度(休日)>



○休日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**4%**(2019年3-6月)→**3%に減少**(6月は3%)

<速度ランク別の区間数構成比>
休日昼間12時間平均

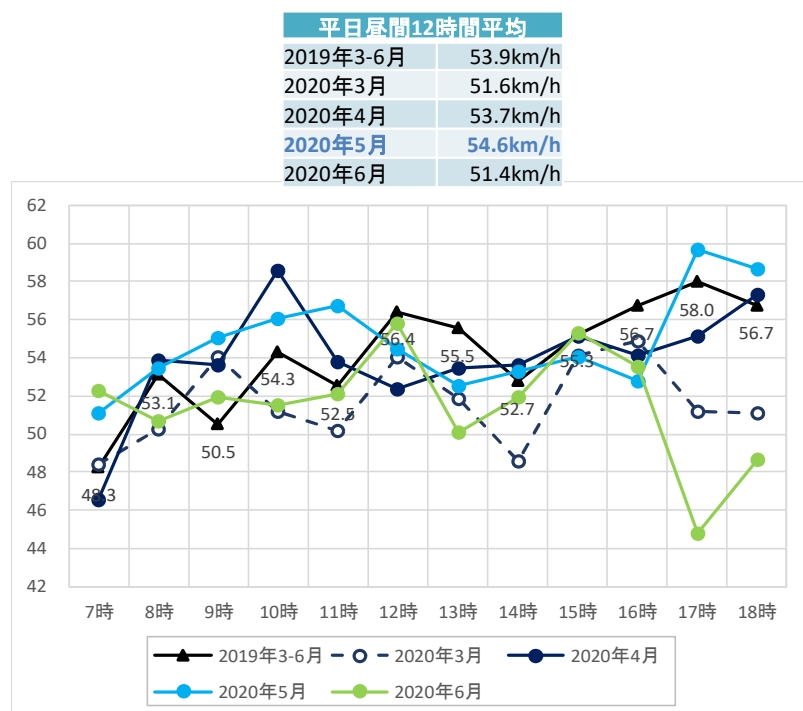
※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

■ 稚内市内一般道の平均旅行速度の変化(平日)

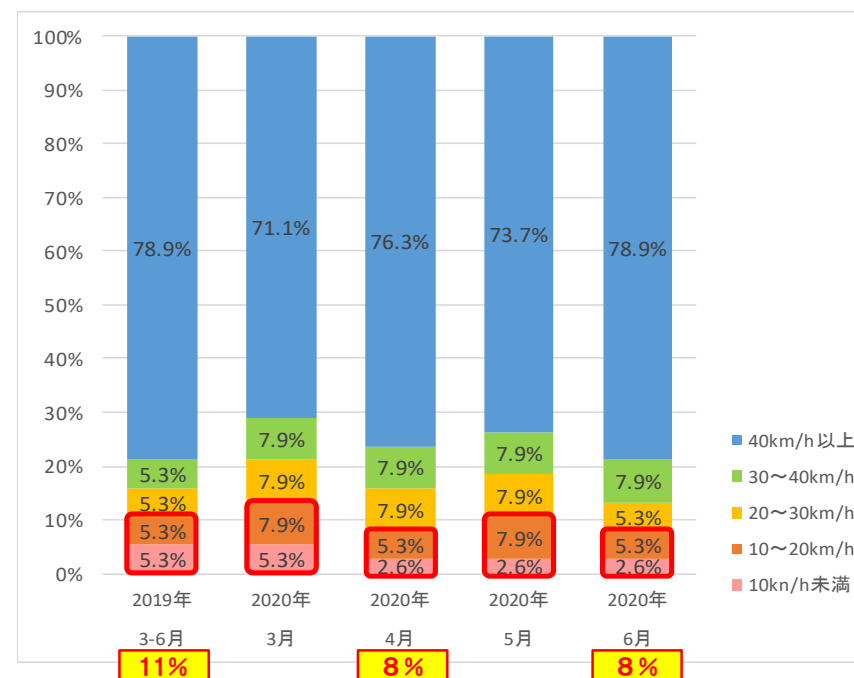
○ 平日12時間平均旅行速度は、**53.9km/h**(2019年3-6月)→**54.6km/hに向上**(6月は51.4km/h)

＜時間帯別 平均旅行速度(平日)＞



○ 平日12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**11%**(2019年3-6月)→**8%に減少**(6月は8%)

＜速度ランク別の区間数構成比＞
平日昼間12時間平均



※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

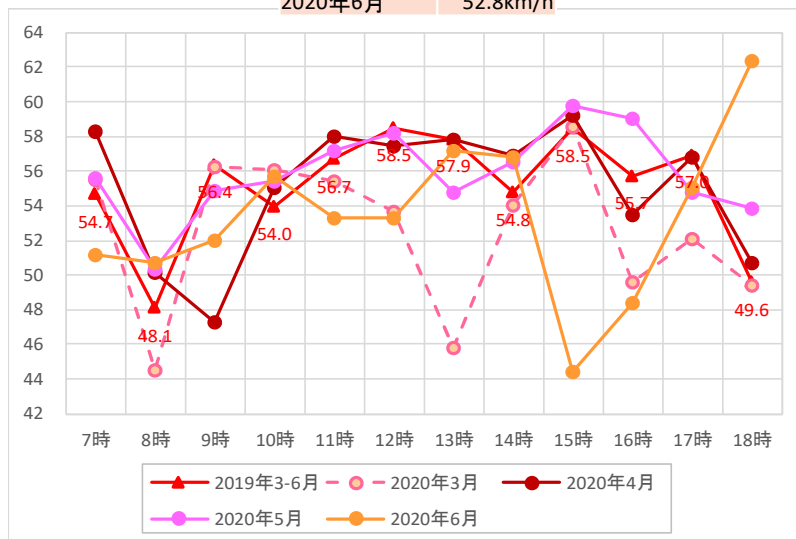
■ 稚内市内一般道の平均旅行速度の変化(休日)

○ **休日** 12時間平均旅行速度は、**55.1km/h**(2019年3-6月)→**55.8km/hに向上**(6月は52.8km/h)

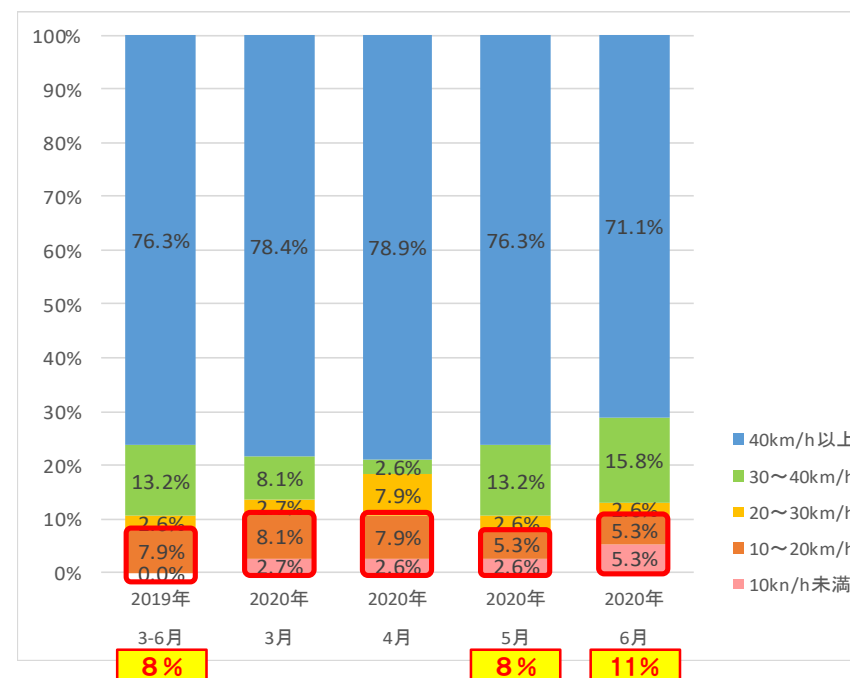
○ **休日** 12時間平均旅行速度20km/h未満の区間は、**8%**(2019年3-6月)→**8%と変化なし**(6月は11%)

＜時間帯別 平均旅行速度(休日)＞

休日昼間12時間平均	
2019年3-6月	55.1km/h
2020年3月	52.2km/h
2020年4月	55.0km/h
2020年5月	55.8km/h
2020年6月	52.8km/h



＜速度ランク別の区間数構成比＞
休日 昼間12時間平均



※リンク数ベース

(出典)ETC2.0プローブデータ(道道以上の一般道を対象)

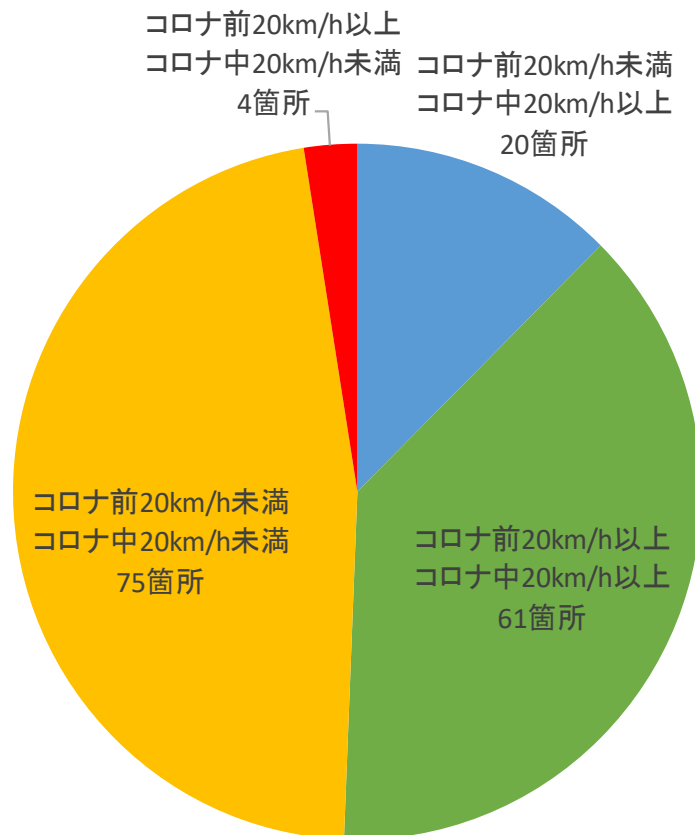
8-3.主要渋滞箇所におけるモニタリング

■主要渋滞箇所における旅行速度の変化

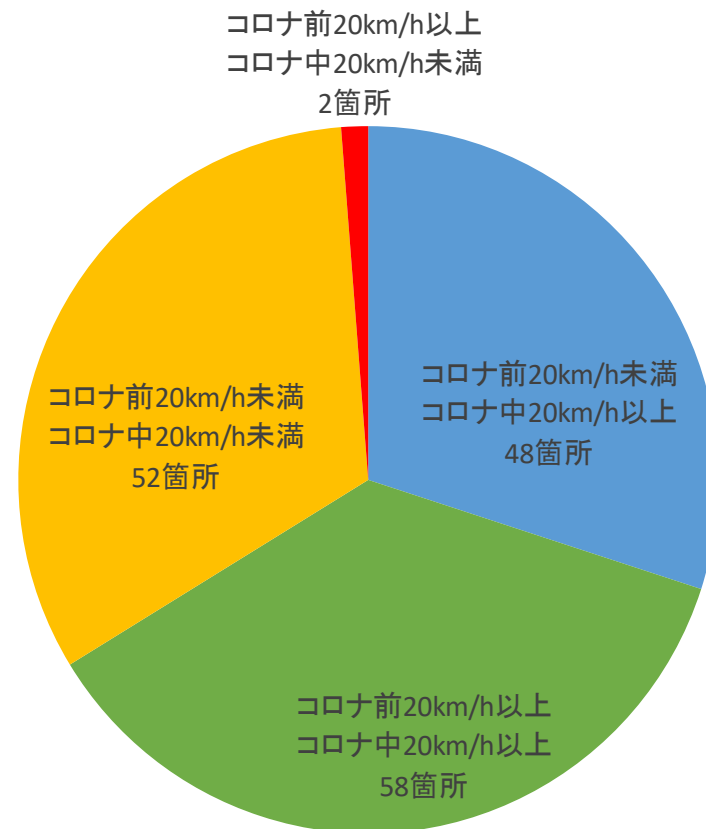
- 分析条件
- ・期間:コロナ前後(コロナ前:2019、コロナ後:2020)の3月～5月(GW含む)の月別平均
 - ・時間:主要渋滞箇所の抽出指標と同様、3時間帯平均(7～8時、9～16時、17～18時)のうち最低値
 - ・対象:道内全主要渋滞箇所(N=221)から、解除済・H30,R1対策完了・高速道路を除いた N=160箇所
 - ・分析データ:ETC2.0プローブデータ

- 今後の対応
- ・今回のコロナ期間中の旅行速度分析結果を踏まえ、短期的な対応や中長期的な対応、モニタリングを継続する等、引き続き渋滞対策の検討を進める。

平日 3-5月 旅行速度変化

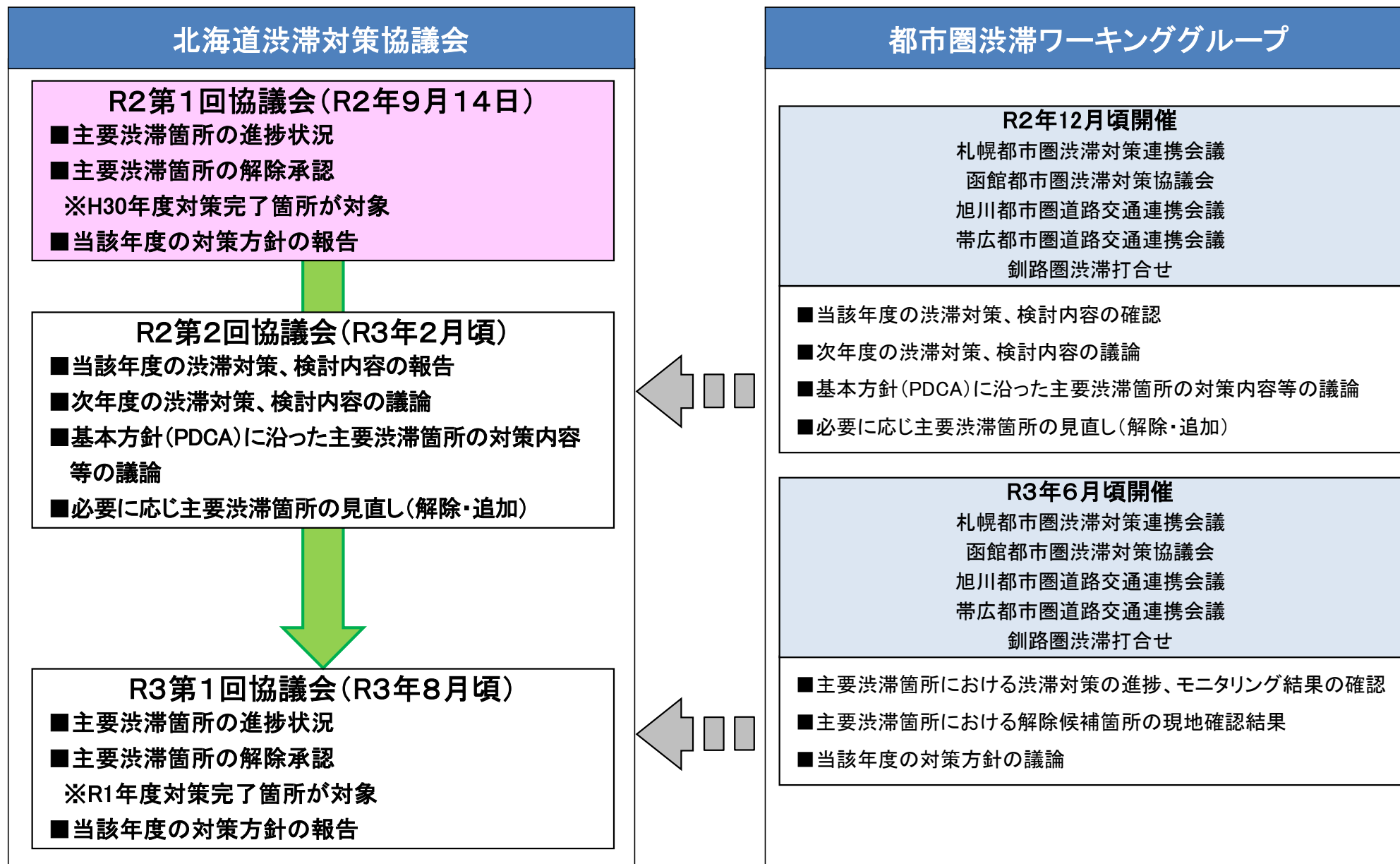


休日 3-5月 旅行速度変化



9. 今後のスケジュール

- 都市圏WG第2回は12月頃に開催を予定。
- 第2回渋滞対策協議会はR3年2月頃に開催を予定。次年度の第1回渋滞対策協議会は、R3年8月頃の開催を予定。

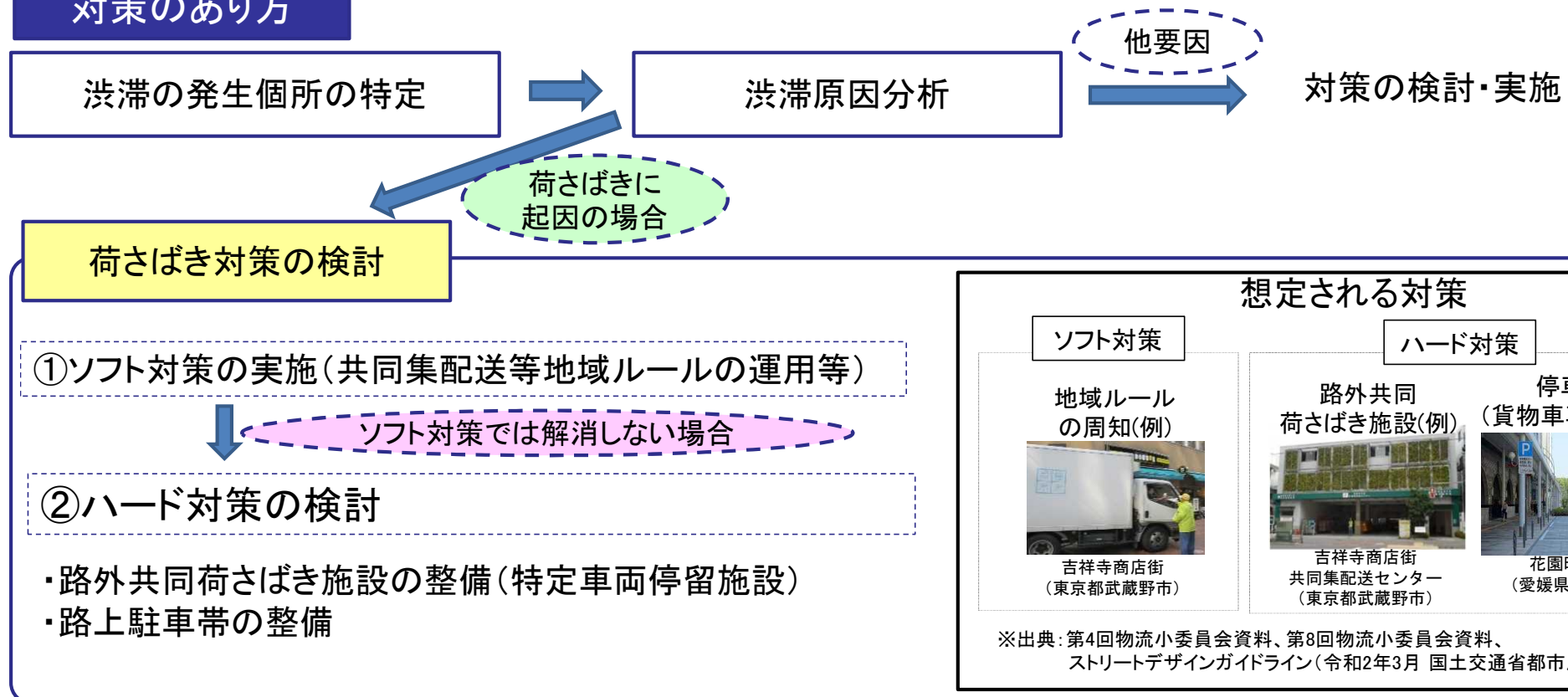


10. その他

背景

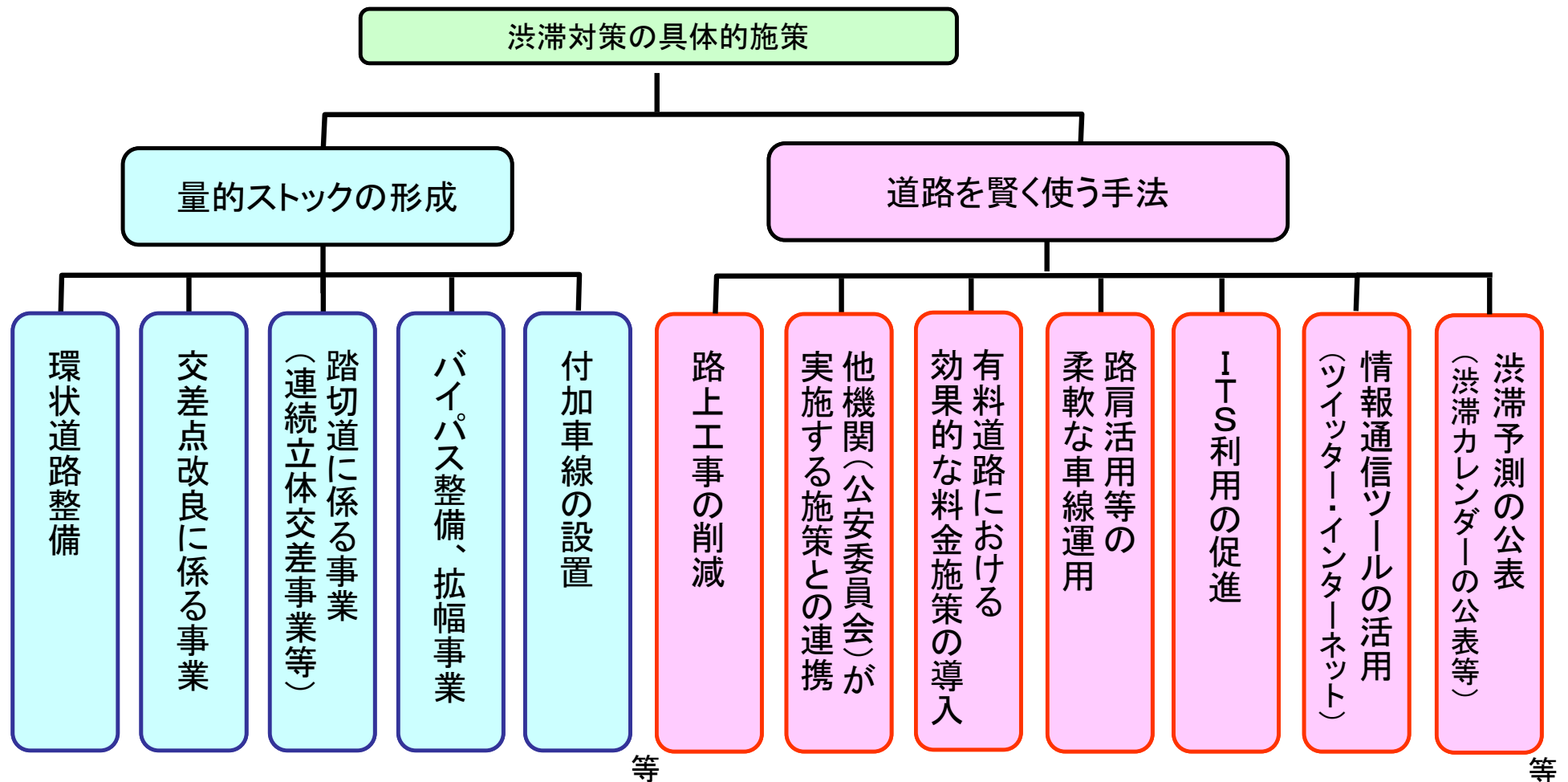
- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



■(参考)渋滞対策の体系、対策メニュー

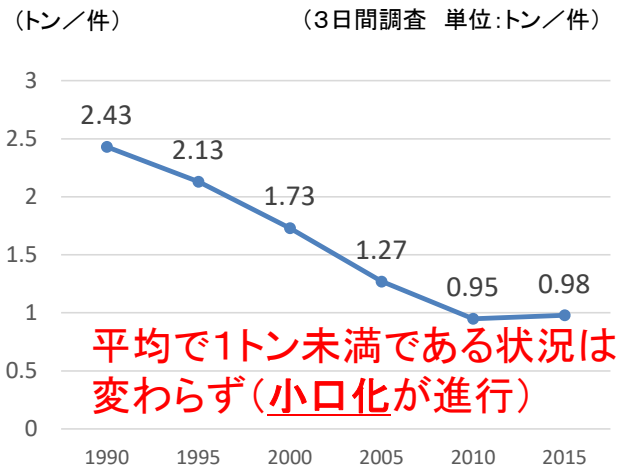
- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策(量的ストックの形成)が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。



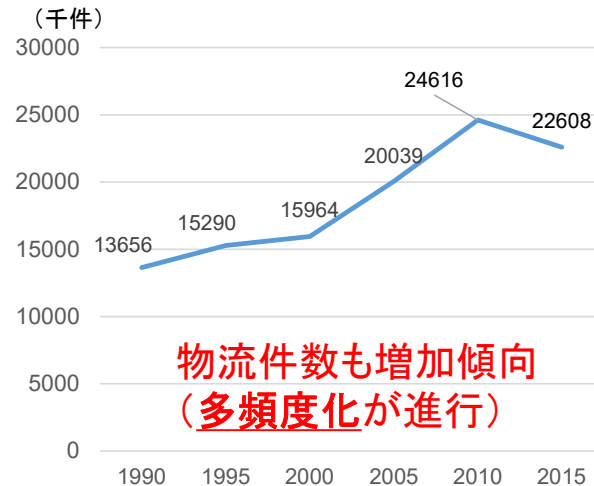
■(参考)端末物流問題の現状

- 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

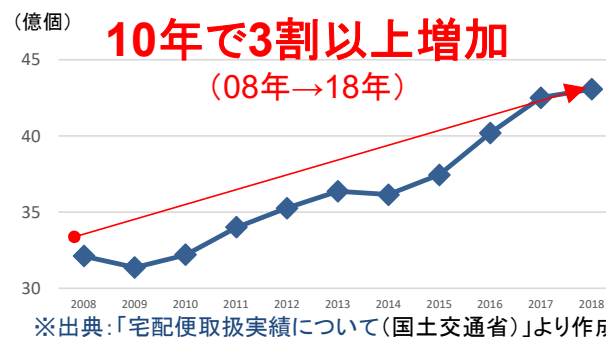


EC市場規模の推移

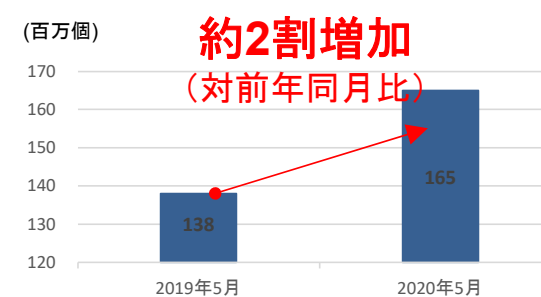


※出典: 第1階「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」 ※出典: 第1回「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」 ※出典: 「電子商取引に関する市場調査の結果について(経済産業省)」より作成
(令和2年7月16日)資料より抜粋 (令和2年7月16日)資料より抜粋

宅配便取扱実績の推移



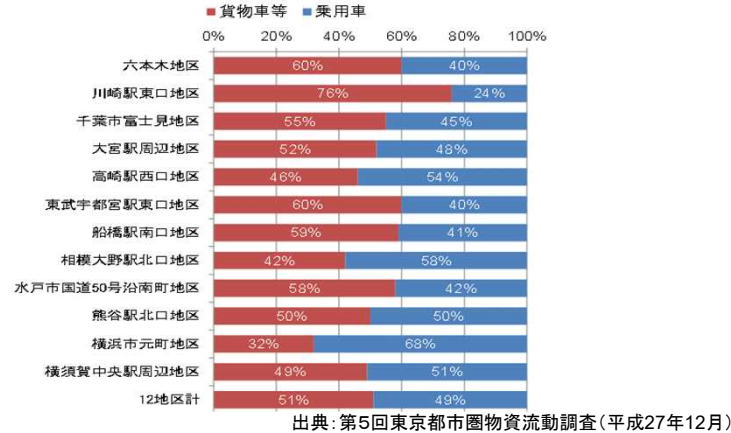
コロナ禍の宅配実績



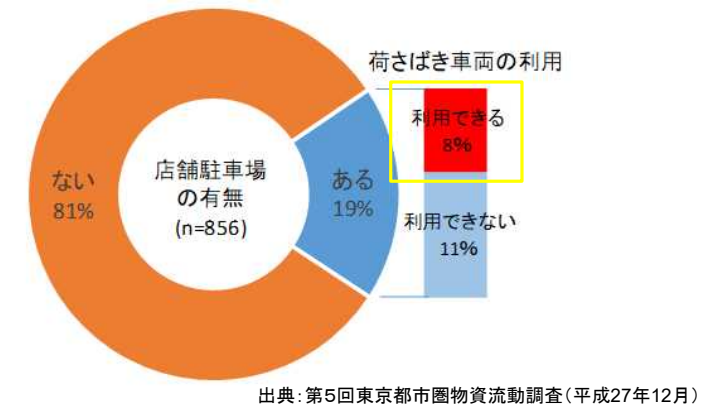
■(参考)商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車に関する現況

- 中心市街地等における路上駐車約半数が貨物車。
- 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。

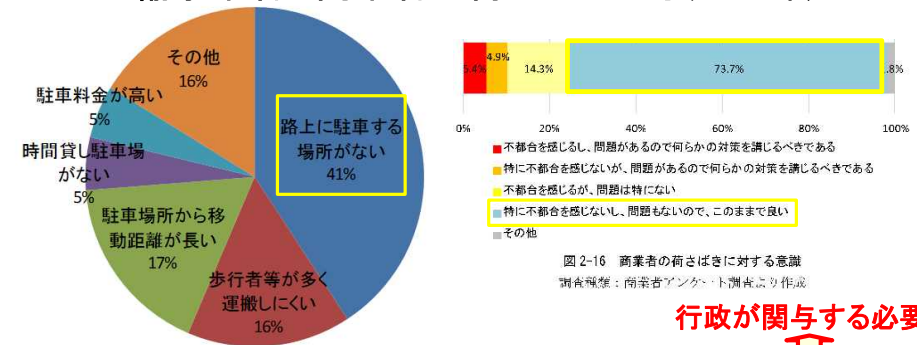
中心市街地等における路上駐車貨物車・乗用車の割合



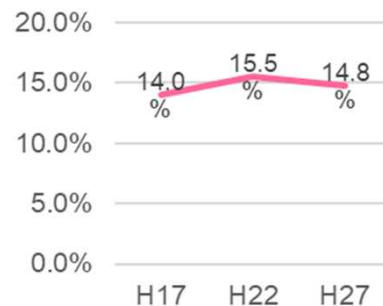
荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合



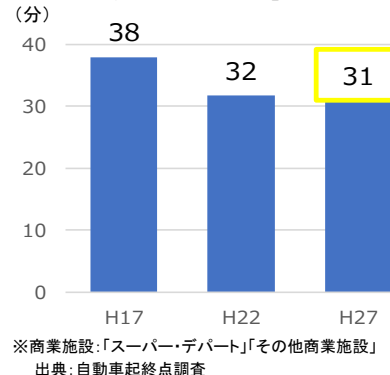
運輸事業者と商業者の荷さばきに対する意識



全駐車場所に対する「路上(無料)」の割合



駐車場所「路上(無料)」の駐車時間



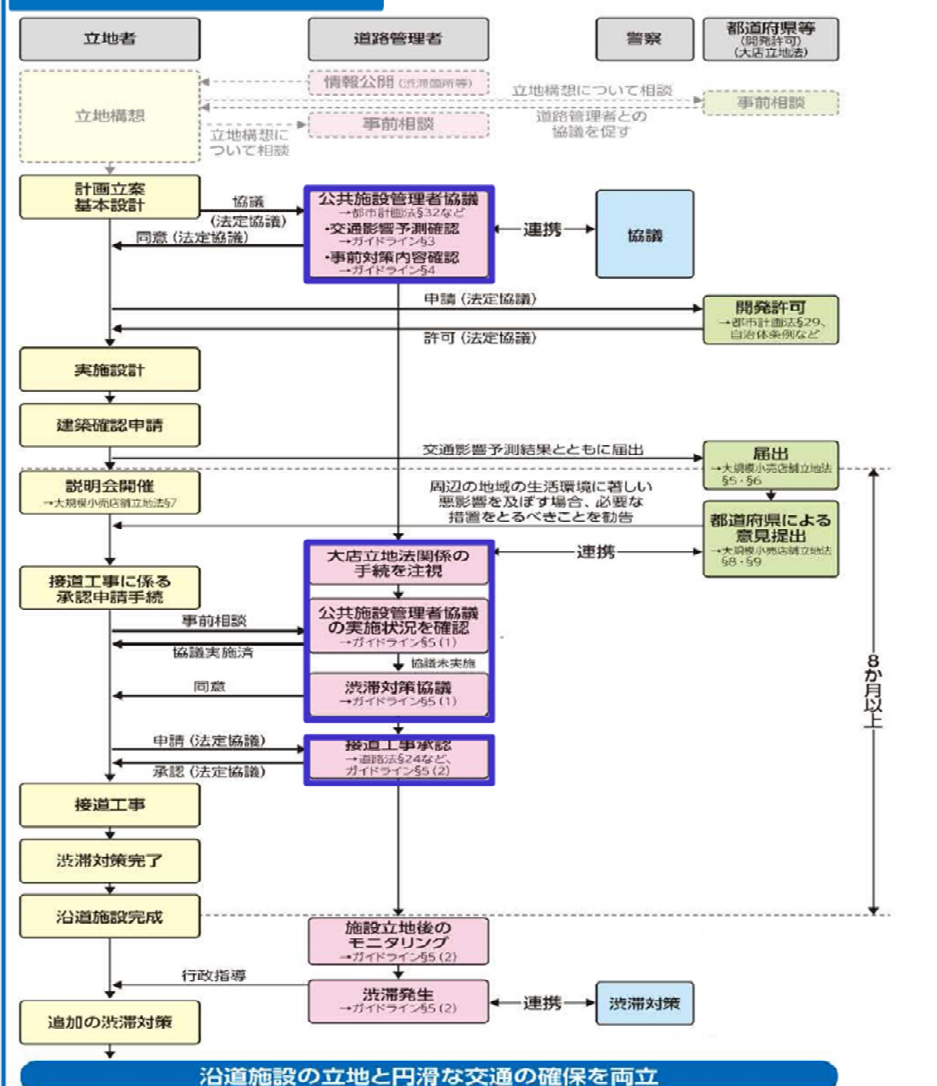
運輸事業者: 路上で荷さばき
商業者: 現状で良い

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

道路交通アセスメント制度の運用

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約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。

○広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会の事例を参考に、北海道でも体制構築に向け調整

資料 1

広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会中間とりまとめ(概要)(案)

～平成30年7月豪雨災害時における交通マネジメントの経験を活かし、いかなるときも迅速・確実な移動が可能となる都市圏を目指す～

- 平成30年7月豪雨災害時に都市圏の交通混乱の解消を目指し実施した交通マネジメントの取組等を振り返るとともに、今後の方向性について中間とりまとめを作成。
○引き続き、平常時・災害時の交通マネジメントの定着に向けた活動を展開し、いかなるときも迅速・確実な移動が可能となる都市圏の実現を目指す。

災害時交通マネジメントの背景

背景(平成30年7月豪雨災害時の状況)

- 平成30年7月豪雨により中国地方各地で道路交通網が寸断され、特に広島市～呉市間においては、交通網が完全に寸断される状況であった。
- 国道31号に交通が集中し、平常時は広島市～呉市間を1時間程度で移動できるところを、最大3.5時間もの移動時間を要し、住民の日常生活や通勤・通学、都市圏の経済活動等に大きな影響を及ぼす事態に陥った。

平成30年7月豪雨災害時の取組み

豪雨災害時の取組み経緯

- 交通ネットワークの途絶解消までの間、渋滞を可能な限り緩和し、住民の日常生活、都市圏の経済活動等へのダメージを緩和するため、経済界・学識経験者・交通事業者・行政等が連携してハード・ソフトの各種対策を推し進めた。

関係者連携の組織の立ち上げ

- 広島県災害時渋滞対策協議会
 - ・道路管理者・警察・自治体・交通事業者によりハード・ソフト対策を検討・実施
- 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会
 - ・協議会メンバーを踏襲しつつ、学識者や経済界等をメンバーに加え、柔軟な発想や分析手法の立案、幅広いコミュニティに向けた渋滞対策を検討・実施

各種渋滞対策の実施

- 関係者の協働のもと、様々な対策をスピード感をもって着実に実施
 - ・ハード対策の実施(緊急交差点改良(右左折レーン設置・延伸 等))
 - ・ソフト対策の実施(広域迂回誘導)
 - ・公共交通との連携(バス・旅客船・フェリー増強、災害時BRT 等)
 - ・住民への情報提供(公共交通情報の提供、通行規制情報の提供 等)
 - ・広報活動(公共交通機関利用や広域迂回促進チラシの公表・周知 等)

各機関保有データの分析

- 各機関保有データを共有・分析し、渋滞対策のPDCAに活用
 - ・自動車交通量の分析(トラカン、モバトラ、CCTV、人手)
 - ・公共交通運行実績の分析(車載GPSデータ、公共交通利用者数 等)
 - ・旅行速度の分析(ETC2.0プローブ情報)

平常時の交通マネジメントの取組み

情報収集・提供の高度化

- 速やかな情報収集・共有・分析および情報提供を行うため、平常時から情報収集・提供における高度化に向けた取組みを推進
 - ・AIによる交通量リアルタイム観測
 - ・関係機関保有データ共有
 - ・通行止め情報共有
 - ・交通情報の提供

交通マネジメントの企業・住民への浸透

- 再度災害時に備え、平常時から交通マネジメントを企業・住民に意識付け
 - ・継続的広報の実施
 - ・交通結節点の情報提供強化

通勤交通強靱化に向けた取組み

- 再度災害時に事業所や住民が速やかに行動を起こせるよう、平常時から企業や住民と協働して通勤交通を見直す定期的な大規模訓練を実施

■通勤交通強靱化に向けた取組み社会実験(平成31年2月実施)

- 呉市内の企業および地域住民への社会実験参加の働きかけ
 - ・アンケート
 - ・企業への直接訪問
 - ・チラシ、HP、SNS等による周知
- プローブデータ等による効果分析
- 通勤交通強靱化訓練(令和元年7月実施)
 - 企業・学校・行政機関および地域住民への訓練参加の働きかけ
 - ・企業訪問・検討会メンバーを通じた協力依頼
 - ・広報チラシ、新聞折込チラシ、報道による周知
 - プローブデータ、公共交通ICデータ等による効果分析
 - チラシやHP等での効果の発信

災害時交通マネジメント総合訓練

- 検討会メンバーの交通マネジメントの習熟を目的とした訓練を実施

■災害時交通マネジメント総合訓練(令和元年7月実施)

- 被災想定に基づく机上訓練(TDSM調整、情報管理)
- 情報提供・共有訓練 (AIによる交通量リアルタイム観測、関係機関保有データ共有、通行止め情報共有、災害時交通情報提供)

今後に向けて

都市圏の交通マネジメントの今後の方向性

- 都市圏の望ましい移動体系構築を目指し検討会の枠組みの中で活動を継続
 - ・交通マネジメントの実施体制の制度化
 - ・地域防災計画への位置づけ
 - ・企業BCPへの交通マネジメントの位置づけ
 - ・関係機関による訓練の継続
 - ・災害時オープンデータ整備と意思決定システム構築