

渋滞対策の主な事例

(ピンポイント対策・ソフト施策)

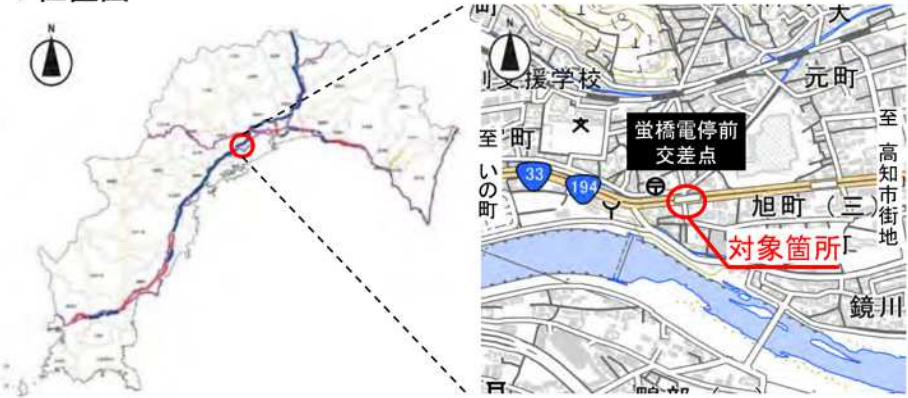
(1)ピンポイント対策の主な事例

| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|--------|------------|--------------------------------------|------|--|-------------------------------|---------------------------|
| 1 | 交差点 | 右折車線の設置 | 右折溜まりの新設 | 高知 | 右折滞留スペース設置による後続直進車の阻害解消 | 電停の移設 (西側流出部) | - (R6.3完了、R6年度中に検証予定) |
| 2 | | 右折車線の延伸 | 右折車線の延伸 +車線運用の見直し | 新潟 | 右折車線を延伸するとともに、左折専用車線を直進車線に変更(車線運用の見直し) | ゼブラ帯を活用し、幅員を再配分 | 渋滞緩和 |
| 3 | | 交差点内の整流化 | 交差点内の整流化 (導流カラー舗装等) | 宮城 | 交差点形状の修正と交差点内のゼブラ、導流カラー舗装による整流化 | 接続位置変更箇所の用地買収 交差点内の整流化 | 流入部の速度向上 |
| 4 | | | 導流島の切削 | 群馬 | 交差点内の導流島を切削し、右折大型車通行時に後続直進車両がすり抜け可能とする | 導流島の切削 | - (計画) |
| 5 | | 交差点のコンパクト化 | 停止線の前出し | 徳島 | 二輪車の二段階停止線を廃止し、停止線の前出しを行うことにより、信号1サイクルあたりの交通処理能力の向上 | 二輪車専用の二段階停止線を削除 | - (計画) |
| 6 | | 路面標示 | 進行方向別カラー路面表示 | 北海道 | 無電柱化区間内の一連の交差点で、付加車線設置と進行方向別のカラー化 | 無電柱化・道路拡幅と併せて付加車線を設置 | - (計画) |
| 7 | 区間・単路部 | 車線運用の変更 | バス専用車線廃止 (バスベイ設置) 直進車線増(1車⇒2車) | 高知 | 直進方向の容量拡大のため、バス専用車線を廃止してバスベイを設置、直進車線は1車⇒2車 | バス専用車線、右折車線を活用して車線増 | 車線利用率改善、速度向上、バスの定時運行に影響無し |
| 8 | 中長期対策 | 交差点立体化 | | 茨城 | 国道294号を高架化立体(4車線)、交差道路は鉄道をアンダーパス、中間部に自転車歩行者専用橋を設けて3層構造 | 294号の4車線拡幅と併せて立体化 事業主体:茨城県 | H20年供用 渋滞解消 |

| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|-----|---------|----------|------|-------------------------|------------------|--------------------------|
| 1 | 交差点 | 右折車線の設置 | 右折溜まりの新設 | 高知 | 右折滞留スペース設置による後続直進車の阻害解消 | 電停の移設 (西側流出部) | - (R6.3完了、R6年度中に検証予定) |

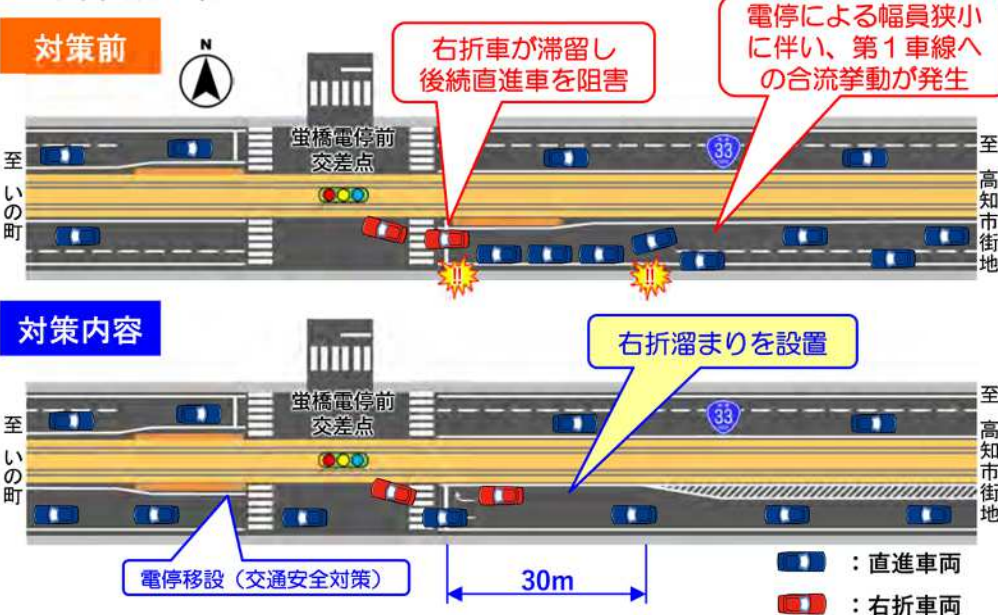
- 蛸橋電停前交差点では、東側流入部の右折車が滞留し、後続直進車を阻害するため渋滞が発生。
- 令和5年秋以降、当該交差点東側流入部の電停を西側流出部に移設、右折溜まり設置による渋滞対策を実施。
- 右折車滞留による後続直進車の阻害を解消し整流化を図る。(令和5年度中に完了し、令和6年度に効果検証予定)

▼位置図



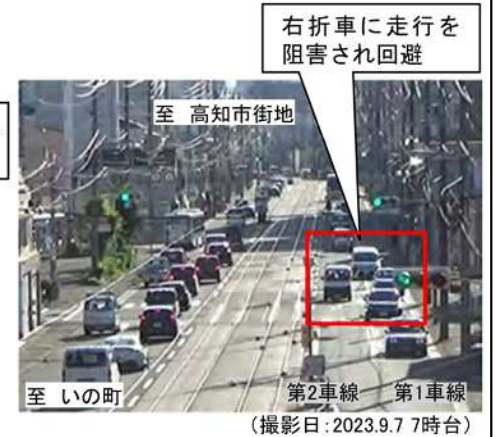
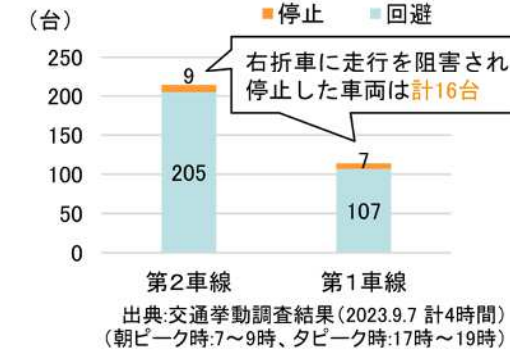
出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

▼対策実施内容

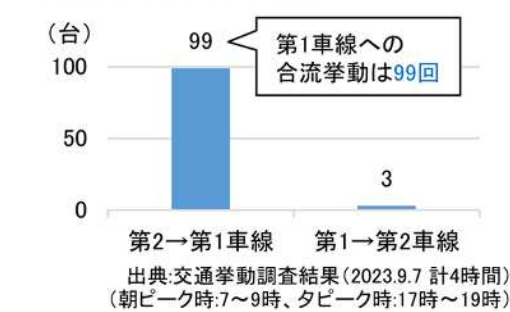


▼現在の状況

【右折車による後続直進車阻害台数】



【合流挙動の発生回数】



▼対策実施の広報の様子

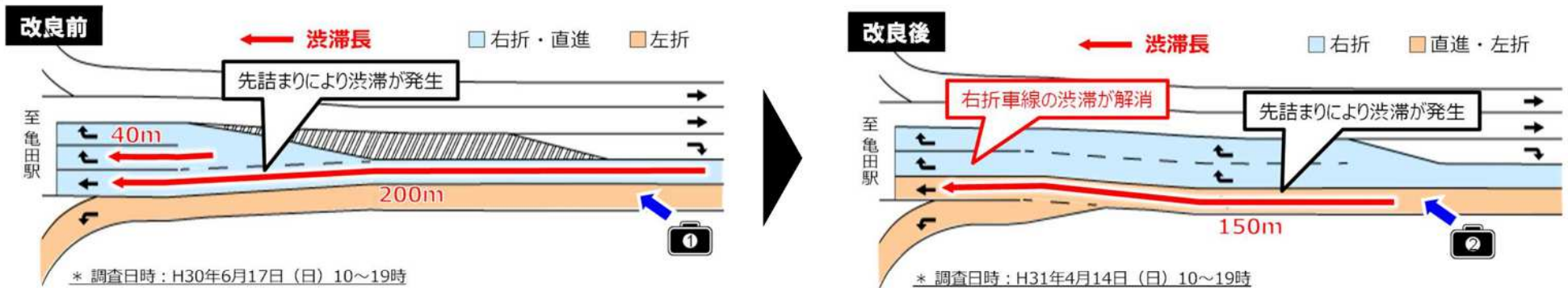


| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|-----|---------|----------------------|------|--|-----------------|------|
| 2 | 交差点 | 右折車線の延伸 | 右折車線の延伸 +車線運用の見直し | 新潟 | 右折車線を延伸するとともに、左折専用車線を直進車線に変更(車線運用の見直し) | ゼブラ帯を活用し、幅員を再配分 | 渋滞緩和 |

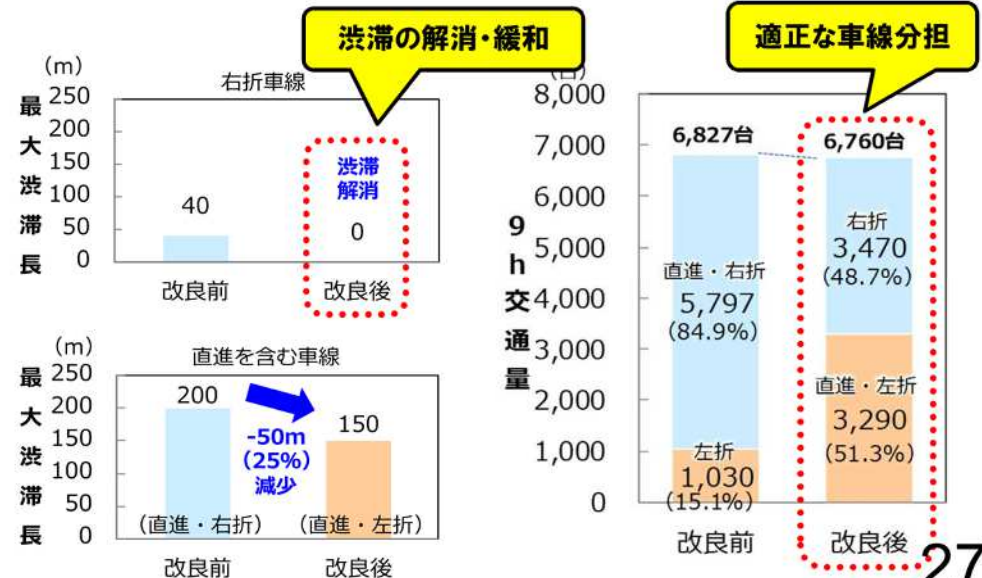
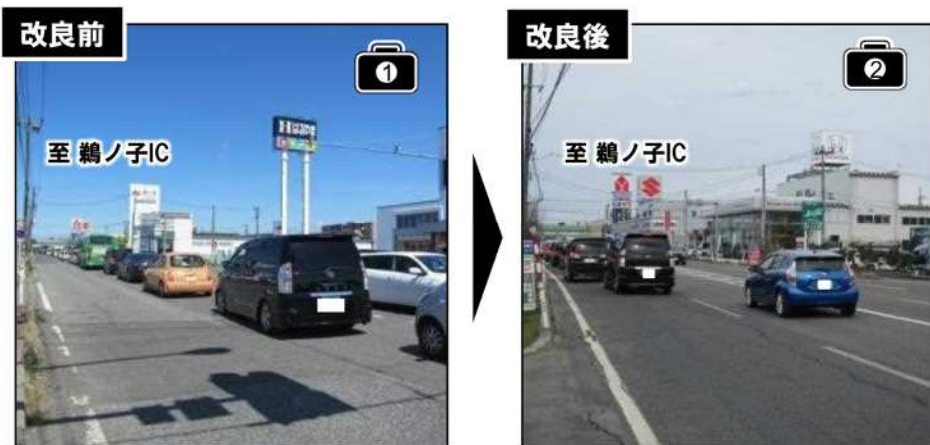
(3) 下越地区からの報告【弁天線における渋滞対策の検討】

③ 工業団地交差点～鶴ノ子IC交差点間の車線運用の見直し

- 国道49号鶴ノ子ICへのアクセス交通の集中や亀田駅方面からの先詰まりにより、混雑が発生。
- 工業団地交差点～鶴ノ子IC交差点間において、右折滞留長の延伸と車線運用の見直しを実施。
- 対策により、直進・右折車線に偏っていた交通が均等に利用されるようになり、渋滞も緩和。



【対策実施前後の渋滞発生状況と交通量の変化】



| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|-----|----------|------------------------|------|---------------------------------|-------------------------------|--------------|
| 3 | 交差点 | 交差点内の整流化 | 交差点内の整流化 (導流カラー舗装等) | 宮城 | 交差点形状の修正と交差点内のゼブラ、導流カラー舗装による整流化 | 接続位置変更箇所の 用地買収 交差点内の整流化 | 流入部の速度 向上 |

事業実施により渋滞緩和

○田沢交差点は交差点集約によるコンパクト化により、変則五叉路による迷い交通が解消されたことで、交通流が円滑化し、速度向上したと推察される。

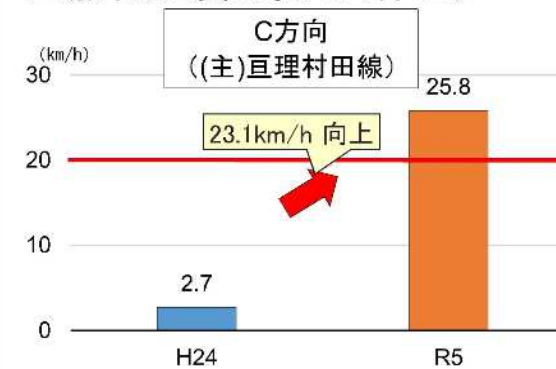
➡主要渋滞箇所から解除する。

| 主要渋滞箇所名 | 事業名 | 供用 | 整備概要 | 実施主体 |
|---------|---------|--------|-------|-----------|
| 225.田沢 | 田沢交差点改良 | 令和5年3月 | 交差点改良 | 仙台河川国道事務所 |

【対策前】



■ 旅行速度の変化 (休日)



▼ 現地状況 (C方向) 概ね1回の現示で捌けている



至 相馬
出典: 国土地理院 (平成24年10月)

至 相馬



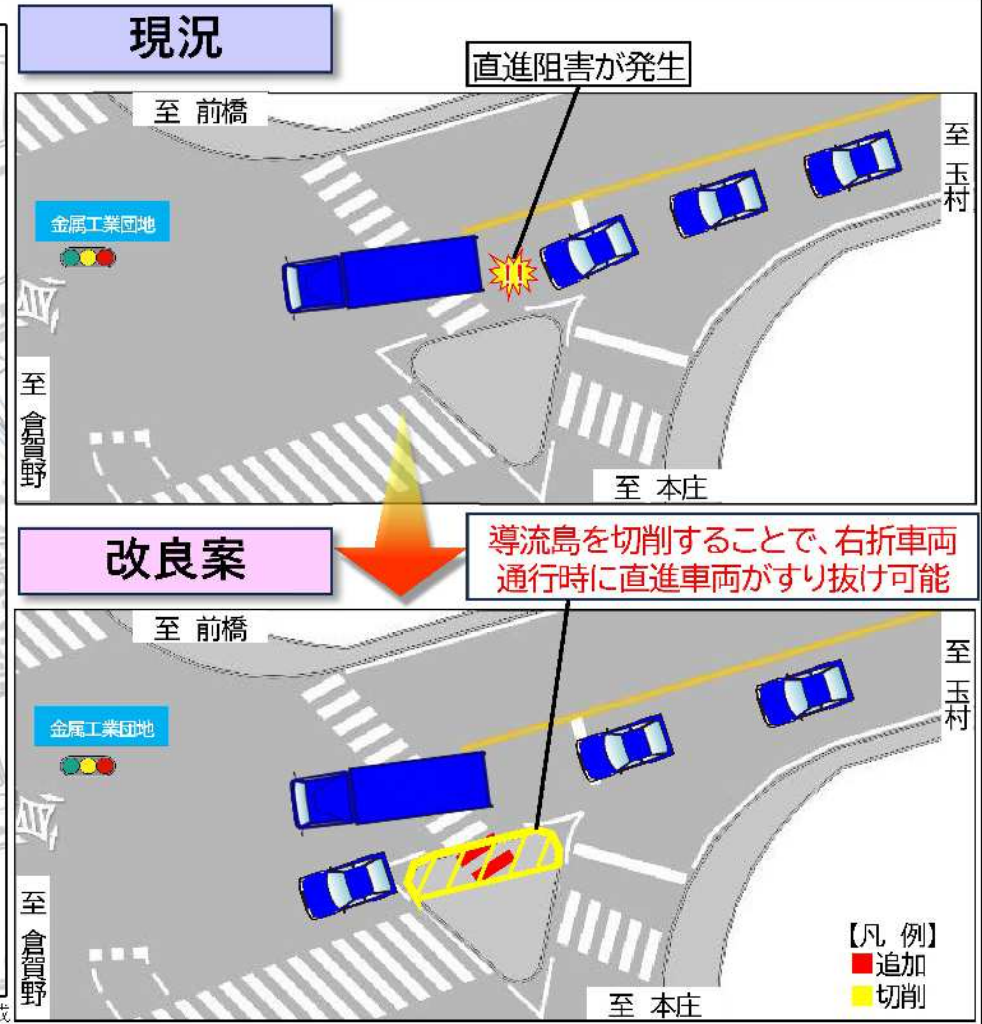
| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|-----|----------|--------|------|--|--------|-----------|
| 4 | 交差点 | 交差点内の整流化 | 導流島の切削 | 群馬 | 交差点内の導流島を切削し、右折大型車通行時に後続直進車両がすり抜け可能とする | 導流島の切削 | - (計画) |

- 短期的ハード対策は、専用レーンの設置や車線運用の変更など、局所的で小規模な交差点改良を実施することにより、即時的な効果発現が期待できる。

国道17号 金属工業団地（導流島の切削）



出典：地理院地図（国土電子Web）をもとに作成



| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|-----|------------|---------|------|---|-----------------|-----------|
| 5 | 交差点 | 交差点のコンパクト化 | 停止線の前出し | 徳島 | 二輪車の二段階停止線を廃止し、停止線の前出しを行うことにより、信号1サイクルあたりの交通処理能力の向上 | 二輪車専用の二段階停止線を削除 | - (計画) |

- 国道11号 徳島本町交差点では、朝・夕ピーク時間帯を中心に、交通が集中し、旅行速度が低下。
- 令和6年度に、国道11号、192号の流入部において、**二輪車専用停止線の二段階停止線を削除し、停止線前出しによるピンポイント渋滞対策を実施予定。**

広域図



位置図

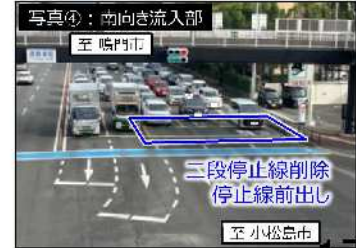


● 主要渋滞箇所
出典: 国土地理院・基盤地図情報を基に作成

説明図



交通状況



撮影日: 令和5年11月13日8時頃

| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|-----|------|--------------|------|-----------------------------------|----------------------|-----------|
| 6 | 交差点 | 路面標示 | 進行方向別カラー路面表示 | 北海道 | 無電柱化区間内の一連の交差点で、付加車線設置と進行方向別のカラー化 | 無電柱化・道路拡幅と併せて付加車線を設置 | - (計画) |

【事例】北海道開発局による渋滞対策

- 主要渋滞箇所No.2006木野大通西3丁目交差点では、朝ピークに交通が集中することによる容量不足の発生や、流出部で車線が減少するため渋滞が発生している。
- 渋滞対策として、右折車線・付加車線の設置、路面標示等を設置することにより、車両の整流化を図ることで、渋滞の解消が見込まれる。

一般国道241号×道道上士幌士幌音更線 (木野大通西3丁目交差点)

国道241号 右折車線・付加車線設置、 路面標示等設置

《位置図》

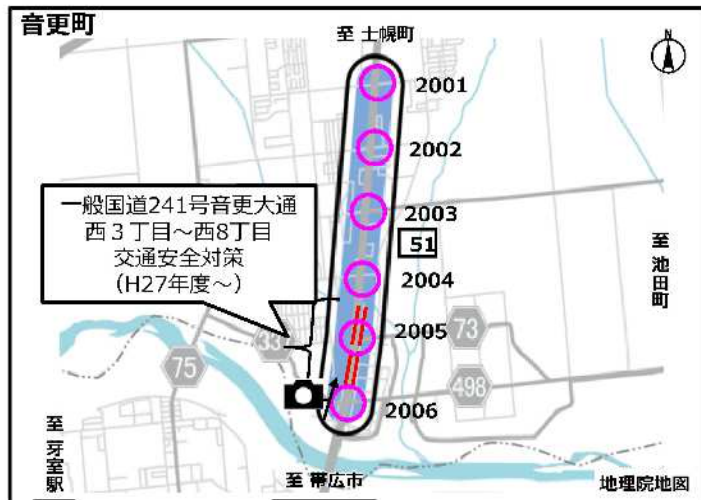
主要渋滞箇所番号2006
2軸(休日)に該当



《説明図》



《狭域図》



| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|--------|---------|--------------------------------------|------|--|---------------------|---------------------------|
| 7 | 区間・単路部 | 車線運用の変更 | バス専用車線廃止 (バスベイ設置) 直進車線増(1車⇒2車) | 高知 | 直進方向の容量拡大のため、バス専用車線を廃止してバスベイを設置、直進車線は1車⇒2車 | バス専用車線、右折車線を活用して車線増 | 車線利用率改善、速度向上、バスの定時運行に影響無し |

(1) 対策内容、実施状況

- バスレーンの存在により、第2車線に偏っていた直進交通の容量を増やすため、車線運用を見直した対策を実施。
- 令和4年2月23日、大橋通り交差点～県庁前交差点（西行き）区間を先行区間として対策を実施。
- 直進車線を2車線としたことで、先行区間における交通がスムーズになり、対象区間（西行き）の交通混雑が緩和。

▼位置図



▼西行き直進交通量の偏り(7:00～19:00) (単位：台/12h)

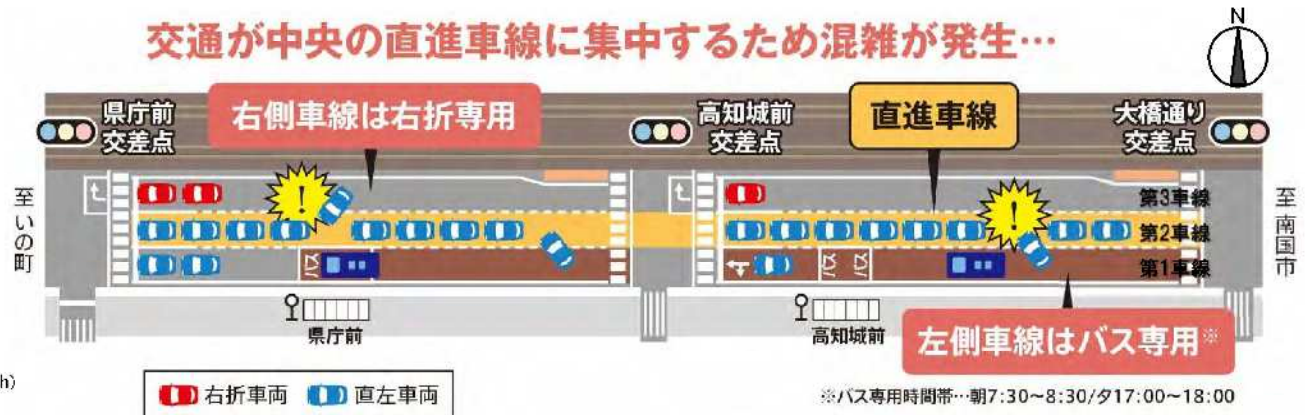


～走行状況(はりまや橋交差点より西を臨む)～



第1車線 第2車線 第3車線 写真 R1年10月9日（17時台）

交通が中央の直進車線に集中するため混雑が発生…



直進車線が2車線になり、交通がスムーズに!



| No. | 区分 | 分類 | 対策メニュー | 都道府県 | 対策の内容 | 整備方法等 | 整備効果 |
|-----|-------|--------|--------|------|--|-------------------------------|----------------|
| 8 | 中長期対策 | 交差点立体化 | | 茨城 | 国道294号を高架化立体(4車線)、交差道路は鉄道をアンダーパス、中間部に自転車歩行者専用橋を設けて3層構造 | 294号の4車線拡幅と併せて立体化 事業主体:茨城県 | H20年供用 渋滞解消 |

<シリーズ なるほど公共事業 No66>

交差点立体化により渋滞解消と歩行者の安全性が向上 — 国道294号乙子交差点立体化 —

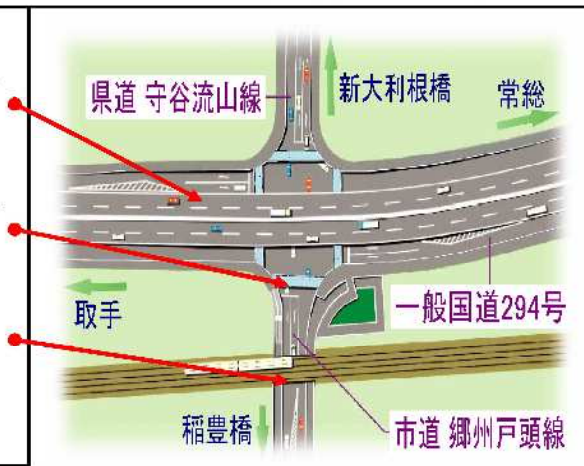
おとこ



- 国道294号乙子交差点は、交通量が非常に多い上、関東鉄道常総線の踏切が近接していることから、慢性的な交通渋滞が発生していました。
- そこで、国道294号の4車線拡幅にあわせ、踏切の立体化とともに、「車」と「人」を完全分離した3層構造の立体交差の整備を行いました。
- 整備前と整備後を比較すると、各方向で発生していた渋滞(最大640m)が解消されるとともに、交差点を渡る歩行者・自転車(約1,850人/日)の安全性を確保することができました。
- また、渋滞緩和により年間約200t相当のCO₂排出量が削減(スギ約14,300本に相当)されました。

○対策

- ・ 国道294号4車線化及び立体化
- ・ 自転車歩行者専用の橋梁・スロープを整備
- ・ 関東鉄道常総線の踏切立体化



一般国道294号 乙子交差点立体化事業

- ・ 事業期間:平成16~20年度
- ・ 総工事費:約50億円

(2)ソフト施策の主な事例

| No. | 分類 | 施策名称等 | 事例都市 | 事例概要 | 渋滞等削減効果 |
|-----|-----------|-----------------------|-------------|---|---|
| 1 | 発生源の調整 | テレワークの推奨 | 大分県 | 【実施済(R2.10～R6.6)】 ・相談窓口(窓口、オンライン相談、企業訪問等)を開設。 ・中小企業等のテレワーク導入に向けたクラウド移行検討支援、手軽に始めるツール選定支援、最適なハードウェアの選定支援を実施。 | - |
| 2 | | パーク&バスライド | 佐賀県 唐津市 | 【募集停止中(R5.9時点)】 ・マイカーをイオン唐津SCに駐車し、近接するバス停から高速バス等を利用して福岡市都心部(天神、博多)までの通勤を支援する。 ※利用条件：商品券購入またはWAONカードへのチャージ(5,000円/月)、『からつ号』回数券(定期券、交通ICカード)の提示、申込書の提出 | - |
| 3 | 手段の変更 | 交通結節点の強化 (路面電車と鉄道) | 広島県 広島市 | 【整備済み】 ・JR横川駅前を通る道路の中央に設置されていた電停駅を駅前広場へ移設し、JRやバスと路面電車の乗り継ぎを改善し、駅前交差点の渋滞緩和を図る。 【事業中】 ・駅ビルの建替えと連携し、路面電車を新駅ビルの2階へ高架で進入させる。また、新たに生まれる空間を活用し、駅周辺に点在するバスの乗降場を集約することで、公共交通機関相互の乗換利便性の向上を図る。 ・路面電車は、既存路線を活用して市内中心部を環状で結ぶ循環ルートを整備し、沿線地域の利便性の確保や回遊性の向上等を図る。 | (横川駅) ・JRからの乗り継ぎ利便性が向上 ・車線数を4車線から7車線に増加し、渋滞緩和 ・国道の横断や信号待ちが解消し安全性向上 |
| 4 | | 連節バス導入 +バス路線再編 | 新潟県 新潟市 | 【実施中】 ・重複していたバス路線区間を、BRTの導入により集約・効率化。 ・交通結節点を整備し、フィーダー路線に乗り継ぎすることで、郊外路線の増便、新設を実現。 | - |
| 5 | | バス専用・優先レーンの導入 | 石川県 金沢市 | 【整備済み】 ・公共交通機関であるバス等の定時性や利便性を確保するため、主に道路の第一車線(左側車線)にバス専用レーンを設置 | 武蔵ヶ辻バス停～金沢駅間において ・最大10分⇒4分に短縮 ・信号待ち回数：最大4回⇒1回に短縮 ・最大渋滞長：340m⇒200mへ改善 |
| 6 | 経路の変更 | 渋滞情報の提供 | 徳島県 小松島市 | 【実施中】 ・テレビCM放送、ラジオCM放送、路上看板、路面表示、SNS等を利用した経路誘導を実施。(混雑時は直進して先の交差点を右折するように案内) | - |
| 7 | 時間帯の変更 | 時差通勤 | 熊本県 熊本市 | 【実施中】 ・熊本県と熊本市の職員4,000人規模の時差出勤やテレワークを開始。 ・周辺企業にも時差出勤やテレワークの取り組みを拡大中。 | - |
| 8 | 自動車の効率的利用 | シャトルバスの導入 | 熊本県 菊陽町 | 【実証実験終了】 ・菊池南部地域の工業団地周辺をターゲットとして公共交通(無料通勤バス、パークアンドライド)を活用した車1割削減による渋滞緩和体験・効果測定を目的とした実証実験(R5年1月27日、バス事業者による「熊本県UXプロジェクト」) ・上記と同様の地域で通勤バスを運行(第一弾(無料):R5年9月11日～15日、第二弾(有料):R6年1月9日～22日、熊本県交通政策課が実施主体) | ・2つの実験ともに自家用車通勤から通勤バス(路線バス)への転換は一定数あったものの、利用者数が増えず、交通量の減少、速度上昇は確認できなかった |

| No. | 分類 | 施策名称等 | 事例都市 | 事例概要 | 渋滞等削減効果 |
|-----|--------|----------|------|--|---------|
| 1 | 発生源の調整 | テレワークの推奨 | 大分県 | 【実施済(R2.10~R6.6)】 ・相談窓口(窓口、オンライン相談、企業訪問等)を開設。 ・中小企業等のテレワーク導入に向けたクラウド移行検討支援、手軽に始めるツール選定支援、最適なハードウェアの選定支援を実施。 | - |

テレワークの導入プロセス

テレワークを成功させるためにはプロセスが重要。導入に向けたプロセスを慎重に進めていくことが、テレワーク導入成功のポイントです。

01 導入の検討と経営判断
(目下、資本計画の決定) 経営者へのテレワークに対する意識を高める必要がある。

02 推進体制の構築
(プロジェクトチーム構築) 経営者、人事、総務、情報システムなど、各部署の責任者を任命。

03 現状把握
(業務分析) 業務内容の整理とテレワークに適した業務の抽出。

04 導入に向けた具体的推進 各部署へのテレワーク導入の具体的な進め方。

05 試行導入 試行導入を実施し、問題点を把握し、必要に応じて調整を行う。

06 効果測定
(問題点の把握と対策) 試行期間の成果を評価し、必要に応じて対策を講ずる。

07 本格導入

◎ 導入促進(対象者) ◎ 意識向上(メール/リテライトラフィク) ◎ 労務管理(社員の健康) ◎ 社内制度(ルールの改善) ◎ システムの構築(セキュリティ) ◎ 文書のデジタル化 ◎ 勤務時間の管理 ◎ 勤務時間外(夜間勤務)

働き方改革推進支援助成金 テレワークコース

労働時間等の短縮(残業)及び仕事と生活の調和の推進のため、若手またはサテライトオフィスにおいて就業するテレワークに及び中小企業等に対し、その支費に要した費用の一部を助成するものです。

| 支給対象となる取り組み | |
|------------------|------------------|
| テレワーク推進機器等の購入・運用 | 就業規則・労務規定等の作成・変更 |
| 労務管理担当者に対する研修 | 労働者に対する研修、周知・啓発 |

外部専門家(社会保険労務士など)によるコンサルティング等

お問い合わせ先 大分県労働局雇用環境・均等室 TEL.097-532-4025

テレワークについてもっと知りたい方はこちらもチェック

- ☐ 厚生労働省 / テレワーク総合ポータルサイト <https://telework.mhlw.go.jp/>
- ☐ 一般社団法人日本テレワーク協会 <https://japan-telework.or.jp/>
- ☐ テレワーク・デイズ <https://teleworkdays.go.jp/>
- ☐ 経務省 / テレワーク・サポートネットワーク <https://teleworksupport.go.jp/>
- ☐ 厚生労働省 / 働くテレワーク展 <https://kagayakutelework.jp/>

窓口 オンライン相談 企業訪問 etc

テレワーク導入時の疑問や問題をトータルサポート

中小企業等テレワーク導入 相談窓口を開設

何から始めればいい? 導入後の就業規則は? セキュリティ対策は? 業務管理はどうすれば? 費用はどれくらいかかる? そもそも、うちは移行できる?

テレワークを始める事業者を応援します!

クラウド移行検討支援

クラウドなら場所に関係なく、どこからでも業務システムを利用できます。

快適なテレワーク環境は“クラウド”にあり

各使いのシステムをそのままクラウド化

お使いのシステムをクラウドで再構築

手軽に始めるツール選定支援

既存の社内システムや環境はそのまま、テレワークを実現するツールを紹介します。

クラウド環境へ移行できないケースにも対応!

ビジネスチャット WEB/電話/テレビ会議 パーパレス 勤怠管理

リモートアクセス デスクトップ仮想化 通信/便利ツール セキュリティ

最適なハードウェアの選定支援

テレワークに必要なPCや音声カメラ機器等、貴社に最適なハードウェアを提案します。

業務内容や利用ツールに応じたハードウェア選定

お問い合わせ 大分県 商工観光労働部 雇用労働政策課 TEL.097-506-3327

| No. | 分類 | 施策名称等 | 事例都市 | 事例概要 | 渋滞等削減効果 |
|-----|-------|-----------|--------|--|---------|
| 2 | 手段の変更 | パーク&バスライド | 佐賀県唐津市 | <p>【募集停止中(R5.9時点)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年10月1日から半年間、マイカーをイオン唐津SCに駐車し、近接するバス停から高速バス等を利用して福岡市都心部(天神、博多)まで通勤するイオン唐津SC P&Rを実施、今回の本格実施にあわせて、受付台数を10台拡大。 利用条件：商品券購入またはWAONカードへのチャージ(5,000円/月)『からつ号』回数券(定期券、交通ICカード)の提示 | |

報道機関各位

平成26年3月25日
福岡市
唐津市
イオン九州株式会社
昭和自動車株式会社

利用しやすくなって本格実施！『イオン唐津SCパーク・アンド・ライド』。

福岡市は、イオン株式会社との包括連携協定のもと、イオン唐津ショッピングセンター(SC)においてパーク・アンド・ライド(P&R)を平成26年4月1日より本格実施します。

- 〇市は、都心部の交通混雑の緩和や公共交通の利用を促進するため、P&Rを「福岡市都市交通基本計画」に位置づけ、取り組みを推進しています。
- 〇平成25年10月1日から半年間、マイカーをイオン唐津SCに駐車し、近接するバス停から高速バス等を利用して福岡市都心部(天神、博多)まで通勤するイオン唐津SC P&Rを実施してきました。
- 〇今回の本格実施にあわせて、受付台数を10台拡大するとともに、アンケート調査結果に応える形で、**駐車場のより近くにバス停が移設**されるなど、とても利用しやすくなります。
- 〇イオン唐津SC P&Rは、以下のとおり、とても利用しやすいシステムです。是非ご利用ください。
- 商品券の購入で利用可能 (利用者の負担は実質無料)
 - 高速バスによる快速通勤 (都市高速バス『からつ号』(福岡都市高速 西九州自動車道経由))
 - バス停近くに駐車可能 (『からつ号』鏡山下バス停まで徒歩すぐ)

1. 実施内容

- 場所：イオン唐津ショッピングセンター
- 実施期間：平成26年4月1日～
- 利用時間：6:00～23:30(平日)
- 確保台数：約30台(先着順)
- 利用条件：商品券購入またはWAONカードへのチャージ(5,000円/月)『からつ号』回数券(定期券、交通ICカード)の提示

- 申込書の提出
- 駐車場所：平面駐車場 西側出入口付近(鏡山下バス停側)
- 最寄りの交通機関：高速バス『からつ号』鏡山下バス停
天神まで約52分
博多駅まで約62分
※概ね20分間隔で運行(平日7時～9時)



2. 実施主体

- 名称：唐津市鏡付近交通連携施策検討協議会
- 構成：唐津市、福岡市(事務局)、住宅都市局交通施策推進課、昭和自動車株、イオン唐津SC

【お問い合わせ先】
社会実装について：福岡市 住宅都市局 交通施策推進課 高木・吉田 電話：092-733-5404 (2840)
申し込みについて：イオン唐津SC 1階 サービスカウンター 電話：0955-70-6200

※同趣旨で、唐津市、イオン九州株、昭和自動車株より同時リリースしています。

3. 広報チラシ

4. その他のパーク・アンド・ライド

福岡市内では、以下の商業施設において、パーク・アンド・ライドに取り組んでいます。商業施設と連携した便利なパーク・アンド・ライドを、是非ご利用ください。

| 商業施設 | 台数 | 料金 | 備考 |
|-----------------|------|--------|---------------------|
| 木の葉モール橋本 | 100台 | 6,500円 | |
| イオンモール香椎浜 | 70台 | 5,000円 | 商品券購入またはWAONカードチャージ |
| イオンモール福岡伊都 | 50台 | 4,000円 | |
| イオンモール筑紫野 | 70台 | 5,000円 | 商品券購入 |
| イオンモール福津 | 70台 | 5,000円 | 商品券購入 |
| イオン唐津ショッピングセンター | 30台 | 5,000円 | 商品券購入またはWAONカードチャージ |

※福岡市と連携して実施している主なパーク・アンド・ライド

| No. | 分類 | 施策名称等 | 事例都市 | 事例概要 | 渋滞等削減効果 |
|-----|-------|-----------------------|------------|---|--|
| 3 | 手段の変更 | 交通結節点の強化 (路面電車と鉄道) | 広島県 広島市 | 【整備済み】 ・JR横川駅前を通る道路の中央に設置されていた電停駅を駅前広場へ移設し、JRやバスと路面電車の乗り継ぎを改善し、駅前交差点の渋滞緩和を図る。 【事業中】 ・駅ビルの建替えと連携し、路面電車を新駅ビルの2階へ高架で進入させる。また、新たに生まれる空間を活用し、駅周辺に点在するバスの乗降場を集約することで、公共交通機関相互の乗換利便性の向上を図る。 ・路面電車は、既存路線を活用して市内中心部を環状で結ぶ循環ルートを整備し、沿線地域の利便性の確保や回遊性の向上等を図る。 | (横川駅) ・JRからの乗り継ぎ利便性が向上 ・車線数を4車線から7車線に増加し、渋滞緩和 ・国道の横断や信号待ちが解消し安全性向上 |

路面電車がさらに便利に～広島市内の交通結節点改善～

広島市 道路交通局 都市交通部 光武 総一郎

【JR横川駅前広場への路面電車の乗り入れと広場整備が進んでいます】

JR横川駅は、JR山陽本線・JR可部線・路線バス・踏切電車が集まる交通の結節点であり、広島市の行政・生活サービスの拠点のひとつでもあります。しかし、踏切電車の横川駅停留はJR横川駅から離れ、道路中央に事件があるため、横断歩道を渡るだけでは乗換えが出来ない状況である上、通過交通量に対して車線数が不足しており、国道54号は部分的な交通渋滞を引き起こしていました。

これらの問題を解決するため、国土交通省・広島市・JR西日本線・広島電鉄・広島県などが協力して、長年の懸案であったJR横川駅前広場への路面電車の乗り入れと広場整備を行うこととしました。

平成15年3月27日、電停の移設が完了し、4月20日、新たに都心便（横川電停と利心を乗換え無しで結びます）の運行も始まりました。



完成イメージ：バス



また、8月23日には、JRの駅舎・改札口が電停の正真正へ移設され、乗換え利便性が向上しました。

現在、引き続き、広場の整備を行っており、平成16年春季完成予定です。

路面電車の乗り入れ、国道54号の渋滞緩和と沿道環境の改善を図ることで、都市機能の充実が期待されるとともに、乗合バス幹線地という歴史を活かし、地域全体のまちづくりも進められています。



1

【広島市の海の玄関が生まれ変わり、路面電車と船の乗換えが便利になりました】

広島港は、全国で6番目の利用者がある広島市の海の玄関口です。

平成15年3月29日、宇布に国内旅客用の新しいターミナルビルのオープンに併せて路面電車の広島港（宇布）電停を新ターミナルビル山側へ延伸し、移設しました。大屋根の下、雨にも濡れず、段差もなく、乗換え出来るようになり、広島市の海の玄関が魅力的に生まれ変わりました。



広島港（宇布）電停のホーム



広島港（宇布）電停（手前）と
広島港ターミナルビル（奥）

【西広島駅（己斐）電停のリニューアル】

西広島駅（己斐）電停では、鉄道駅と軌道駅の機能を統合・改造し、電車の待機スペースを確保することにより発着機能が向上しました。都心方面への輸送力が強化されるとともに、大屋根の設置、出入り口の増設等により利便性が向上しました。



西広島駅（己斐）電停のホーム



西広島駅（己斐）電停の広場

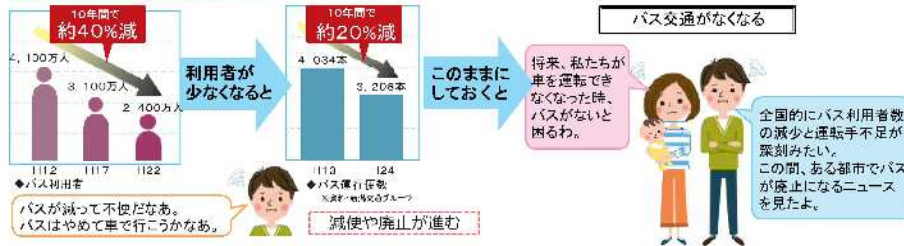
(平成16年1月9日)

2

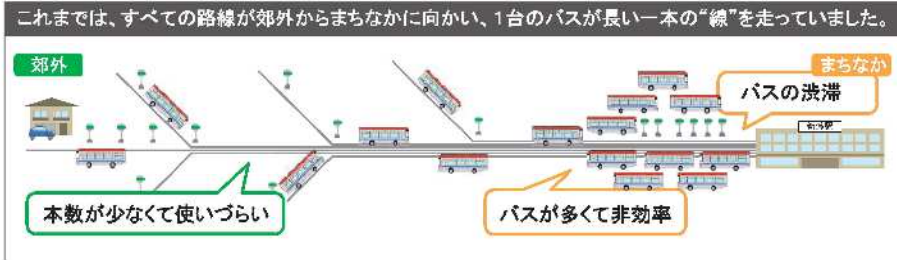
| No. | 分類 | 施策名称等 | 事例都市 | 事例概要 | 渋滞等削減効果 |
|-----|-------|-------------------|------------|---|---------|
| 4 | 手段の変更 | 連節バス導入 +バス路線再編 | 新潟県 新潟市 | 【実施中】 ・重複していたバス路線区間を、BRTの導入により集約・効率化。 ・交通結節点を整備し、フィーダー路線に乗り継ぎすることで、郊外路線の増便、新設を実現。 | - |



新潟市の交通環境の背景



BRT・新バスシステムの取り組み



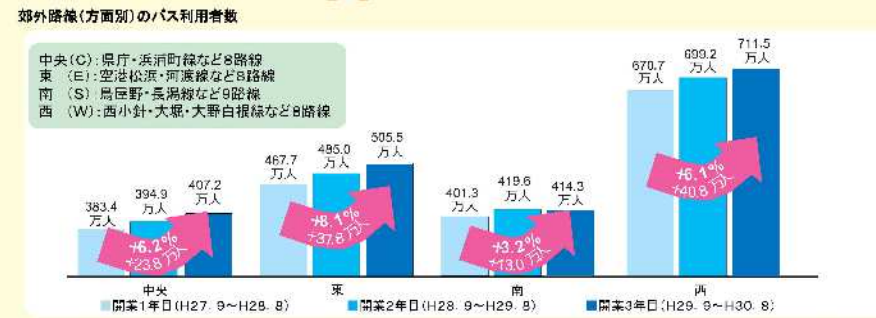
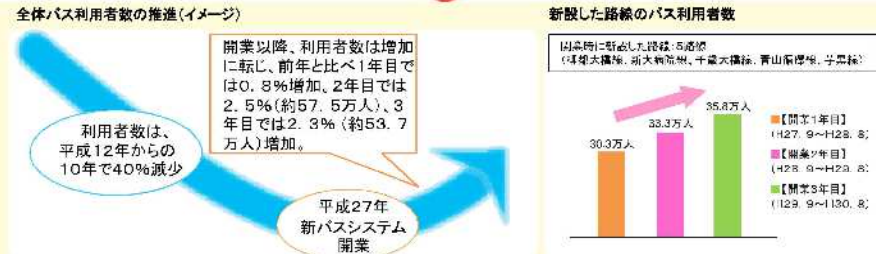
多くの路線がまちなかで重複していた区間を、BRTの導入により集約・効率化し、それにより生じた余力(車両や運転手)を郊外に投資し、郊外路線の増便や、路線の新設を含めたバス路線の再編を行いました。



事業効果！郊外路線の増便や路線の新設ができました。



郊外路線の増便、路線の新設、高齢者向けの運賃割引施策などサービス向上に取り組んできた結果・・・



持続可能なバス交通を目指し、引き続き、バス利用者の皆様からのご意見をお聞きしながら、運行事業者とバス交通の課題や改善の方向性を共有し、共に改善を進めていくことで、市民の皆様、利用者の皆様にとって使いやすく、喜ばれるようなバス交通にしていきたいです。

| No. | 分類 | 施策名称等 | 事例都市 | 事例概要 | 渋滞等削減効果 |
|-----|-------|---------------|------------|---|---|
| 5 | 手段の変更 | バス専用・優先レーンの導入 | 石川県 金沢市 | 【整備済み】 ・公共交通機関であるバス等の定時性や利便性を確保するため、主に道路の第一車線(左側車線)にバス専用レーンを設置 | 武蔵ヶ辻バス停～金沢駅間において ・最大10分⇒4分に短縮 ・信号待ち回数:最大4回⇒1回に短縮 ・最大渋滞長:340m⇒200mへ改善 |

いしかわ まちづくりView

No. 39

目次

- 特集 金沢駅前中央交差点のバス専用レーン導入実験について
～交通実験2012実施結果～(金沢市) ……1
- あのみち、このまち“まちづくりめぐり”
金沢市卯辰山麓伝統的建造物群保存地区(金沢市) ……3
都市計画道路「千代尾線」無電柱化の完成(白山市) ……4
兼六園栄楽山石垣等修復事業
～歴史遺産を後世に～(金沢市) ……6
- センターだより
野々市市にてまちづくりシンポジウム開催! ……7

特集 金沢駅前中央交差点のバス専用レーン導入実験について ～交通実験2012実施結果～

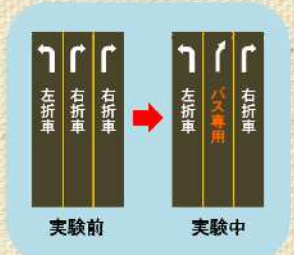
1. はじめに

県、金沢市及び県警などで組織する交通実験実施協議会では、全県都市部の交通課題の解決、都市環境の保全、市街中心部の活性化の観点から、公共交通の活性化を図ることを目的として、平成12年度から交通実験を実施しており、これまで、シフトライドの運行実験バスの延長、パークアンドライドの広域などが実験を経て本格実施されてきました。

今年度は、北陸新幹線の金沢開業を機に、金沢駅と市内中心部の二次交通の充実を図るため、金沢駅前中央交差点において、バス専用車線導入の交通実験を行いました。

2. 実験の概要

金沢駅には多くの路線バスが発着するバスターミナルがあり、市街中心部から金沢駅へ向かうバスの多くが、おきし交差点がバリアフリー前を通過し、金沢駅へ至るルートになっています。路線バスはバス専用車線へ入るため、金沢駅前中央交差点の2車線ある右折車線のうち、左側の右折車線は通る必要がありませんが、同交差点を右折後に同じ交差点を左折



し、内側方面へ向かう一般車の多くがこの車線を利用するため、右側の右折車線に車両が集中し、右側の右折車線が有効に活用されていませんでした。このため、右折車線には必要数で最大4回の信号待ちが発生し、武蔵ヶ辻のバス等から金沢駅に到着するまでに10分以上かかるなど、バスの定時性が確保できない状況になっていました。

また、右側の右折車線から右折した一般車が内側方面へ向かうために、右折直後に左側に車線変更することが多く、一般車の安全性にも問題がありました。

このような現状を改善するため、左側の右折車線をバス専用車線とし、バスと一般車を分離する交通実験を5月2日から7月31日までの終了が行われました。

実験に際して、事前に案内看板の設置やチラシの配布による周知を行うとともに、実験開始の前日、区民の皆さんへチラシを配布を行いました。



3. 実験結果

バス専用車線の導入により、2車線ある右折車線が有効に使用され、信号待ち回数や渋滞長、金沢駅到着にかかる時間が短縮され、バスの定時性が大きく向上しました。また、一般車の右折車線を

バス専用車線導入による効果

- ・武蔵ヶ辻バス停～金沢駅間 最大10分→4分 へ短縮
- ・信号待ち回数 最大4回→1回 へ短縮
- ・最大渋滞長 340m→200m へ改善

実験前

- ・左側の右折車線にバス、一般車が集中
- ・右側の右折車線が有効に活用されていない



実験中

- ・バスと一般車を分離
- ・2車線ある右折車線が有効に活用され走行環境が改善



し、車線としたことで、右折直後の車線変更や交錯がなくなり、一般車の安全性が向上しました。以上の結果をもとに、協議会では、バス専用車線の導入が有効であると果敢に進出し、8月から本格実施となりました。

4. まとめ

今後とも、金沢市が県警、関係団体と協力しながら、金沢都市部の公共交通の利便性向上に努めてまいりますので、皆様のご理解ご協力をお願いいたします。

【問い合わせ先】

石川県土木部都市計画課計画・都市交通グループ
TEL: 096-226-1738
Email: gisui@pref.ishikawa.lg.jp

| No. | 分類 | 施策名称等 | 事例都市 | 事例概要 | 渋滞等削減効果 |
|-----|-------|---------|-------------|--|---------|
| 6 | 経路の変更 | 渋滞情報の提供 | 徳島県 小松島市 | 【実施中】 ・テレビCM放送、ラジオCM放送、路上看板、路面表示、SNS等を利用した経路誘導を実施。 (混雑時は直進して先の交差点を右折するように案内) | - |

令和6年1月25日
徳島河川国道事務所

国道55号勝浦川橋北詰交差点(北行き)右折レーン満車時、直進して下さい！

～ 国道55号の渋滞緩和にご協力下さい～

現在、国道55号勝浦川橋北詰交差点(北行き方面)において、右折交通が右折車線を越えて滞留し、直進車の通行を阻害することで渋滞が発生している状況です。

そのため、直進車の通行阻害を無くすことを目的にテレビCM放送、ラジオCM放送、路上看板、路面表示、SNS等を利用した経路誘導を実施します。

阿南市方面から徳島津田IC方面をご利用の際は、国道55号大野交差点を右折するルートが道幅も広く、車線数も多く、安心・安全に通行できるため、経路の変更には是非ご協力下さい。

【勝浦川橋北詰交差点(北行き方面)の道路交通状況】 【別紙1】
■令和5年9月の道路交通状況

【経路誘導対策】 【別紙2】

- テレビCM放送
＜実施期間＞ 令和6年2月1日～令和6年3月31日
- ラジオCM放送
＜実施期間＞ 令和6年2月1日～令和6年2月20日
- 路上看板・路面表示
＜実施期間＞ 令和6年1月25日～
- SNS等
＜実施期間＞ 令和6年2月1日～

徳島地区渋滞対策協議会

※ 本協議会は、四国広域地方計画の広域プロジェクト「No.5地域の自立的・持続的発展に向けた「資源」産業競争力強化プロジェクト」の取り組みに関連します。

【発表先】徳島県政記者クラブ

問い合わせ先 (◎は主な問い合わせ先)

国土交通省 四国地方整備局 徳島河川国道事務所
副所長(道路) 水野 匡洋 (みずの まさひろ) Tel:088-654-2211(代表)
◎計画課長 藤原 浩史 (ふじわら ひろし) Tel:088-654-9612(直通)

※徳島地区渋滞対策協議会関係

国土交通省四国地方整備局道路部、同徳島河川国道事務所、国土交通省西支隊徳島運輸支隊、徳島大学、徳島県、徳島県警本部、徳島市、船生町、西日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)
【オブザーバー】(一社)徳島県トラック協会、(一社)徳島県バス協会、徳島県タクシー協会、(一社)日本自動車連盟【事務局】 国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所計画課、徳島県国土整備部高規格道路課

経路誘導対策

マスメディアを活用した広報の実施

■テレビCM放送による広報



■ラジオCM放送による広報



ドライバーに直接連絡内容を伝えるべく
FMラジオのCM放送を実施予定

■SNSによる広報

- ・事務所HP
- ・X (Twitter)
- ・Facebook 等による広報




別紙2

路上看板・路面標示設置イメージ

路上看板設置イメージ

※出典：地理院地図を基に作成

| No. | 分類 | 施策名称等 | 事例都市 | 事例概要 | 渋滞等削減効果 |
|-----|--------|-------|------------|--|---------|
| 7 | 時間帯の変更 | 時差通勤 | 熊本県 熊本市 | 【実施中】 ・熊本県と熊本市の職員4,000人規模の時差出勤やテレワークを開始。 ・周辺企業にも時差出勤やテレワークの取り組みを拡大中。 | - |



令和6年(2024年)9月13日

4千人の行動変容! ~“道路”にも“心”にもゆとりを~
渋滞解消に向けた県と熊本市共同での公共交通の利用促進及び
時差出勤・テレワークの取組について


先月開催された熊本県・熊本市調整会議(8月19日)において、短期的な施策の一つとして発表しました、交通渋滞の緩和に向けた「時差出勤」及び「テレワーク」の推進について、今月2日から熊本県と共同で取り組んでいます。
初週の速報値を取りまとめましたのでお知らせいたします。(9月2日~6日)

- 実施期間 令和6年(2024年)9月2日(月)~30日(月)
※閉庁日を除く
- 実施対象 市一般職員(再任用職員含む)及び会計年度任用職員
※国等への派遣職員や保育園等を除く
消防局、教育委員会事務局、交通局、病院局は事務局のみが対象
県)本庁舎に勤務する常勤職員
- 実施内容 朝ピーク時(7:30~8:30)を避けた時間帯の通勤
①7:30までに職場に到着
②8:30以降に自宅を出発
- 実施目標 1日4千人
- 実施内訳 ※本市職員分のみ

| | 7:30までに職場に到着 | 8:30以降に自宅を出発 | テレワーク | 育児時間 | 休暇 | 出張・週休日等 | 計 |
|-------|--------------|--------------|-------|------|------|---------|--------|
| 2日(月) | 590人 | 737人 | 20人 | 84人 | 397人 | 259人 | 2,087人 |
| 3日(火) | 696人 | 835人 | 34人 | 92人 | 422人 | 253人 | 2,332人 |
| 4日(水) | 693人 | 867人 | 36人 | 88人 | 561人 | 329人 | 2,574人 |
| 5日(木) | 742人 | 889人 | 41人 | 84人 | 462人 | 271人 | 2,489人 |
| 6日(金) | 735人 | 841人 | 50人 | 92人 | 599人 | 288人 | 2,605人 |

(参考) 肥後銀行及び九州フィナンシャルグループにおかれても取組実施中

【お問い合わせ先】
都市建設局 交通政策部 交通企画課
電話：096-328-2510
課長：大川 望 (おおかわ のぞむ)
技術主幹：桑畑 勇太 (くわはた ゆうた)




2024年8月21日

熊本都市圏の渋滞緩和に向けた取り組みについて
~時差勤務・テレワークの推進および公共交通機関の利用促進~

当行と九州フィナンシャルグループ(代表取締役社長 笠原 慶久)は、熊本県(以下、県)および熊本市(以下、市)の方針に賛同し、従業員の時差勤務やテレワークなどの推進による熊本都市圏の渋滞緩和に向けた取り組みを下記のとおり実施いたしますのでお知らせいたします。

記


- 目的
 - 県、市と連携した地域課題解決への取り組み
 - 従業員の柔軟な働き方促進とワークライフバランスの向上
- 開始日 2024年9月2日(月)
- 対象者 全従業員
- 実施内容
 - 本部勤務者を中心に、朝ピーク時(7:30~8:30)を避けた時間帯に通勤
パターン① 7:30までに職場到着
パターン② 8:30以降に通勤開始
〈取り組みイメージ〉
- 目標 朝ピーク時の通勤者削減率:本部勤務者の30%



- テレワークの推進
- 公共交通機関の利用促進

- 目標

【該当するSDGs】



- 柔軟な働き方の促進、ワークライフバランス向上
- 暮らしやすく働きやすい地域づくりの実現

《本件に関するお問い合わせ》
肥後銀行 人事部
担当:村上
電話 096-326-8628

うるおいある未来のために。
肥後銀行

