

令和5年度 第1回 大分県交通渋滞対策協議会資料

目次

本日の報告事項・協議内容	.....	1
1. これまでの検討経緯	.....	2
2. 渋滞対策の現状報告	.....	6
3. 主要渋滞箇所の対策状況と今後の方針	.....	14
4. 試行TDM施策の進め方	.....	15
5. 特定解除フロー改定（案）	.....	21
6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況	.....	25
7. 今後の進め方	.....	36

令和5年8月30日（水）

本日の報告事項・協議内容

1. これまでの検討経緯

- ・大分県内の主要渋滞箇所の状況
- ・官民連携による渋滞対策

2. 渋滞対策の現状報告

- ・最新データを用いたフォローアップ結果及び解除審議
- ・令和4年度 対策完了箇所の紹介
- ・令和5年度 対策完了箇所の紹介
- ・今後実施予定の対策の紹介

3. 主要渋滞箇所の対策状況と今後の方針

4. 試行TDMの進め方

5. 特定解除フロー改定（案）

6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

7. 今後の進め方

本日の議事内容のポイント

ポイント1

主要渋滞箇所解除候補箇所の状況報告

ポイント2

今年度のTDM施策検討方針

ポイント3

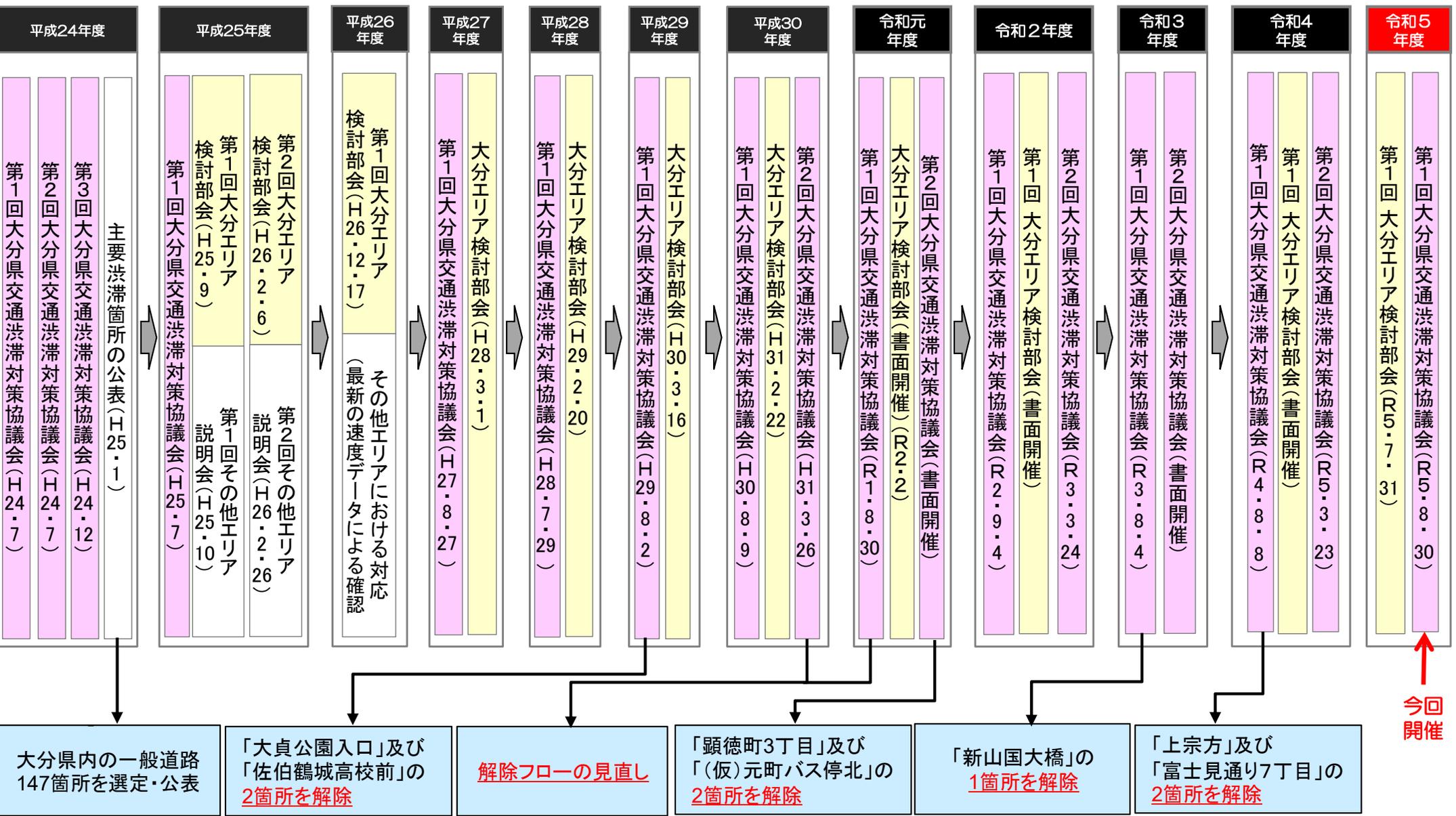
特定解除フローの見直しについて

ポイント4

大分市中心部における課題及び対策検討について

1. これまでの検討経緯

○平成25年1月に主要渋滞箇所を公表し、それ以降、主要渋滞箇所への対応の基本方針や、今後の取り組みに対する協議を実施



1. これまでの検討経緯

(1) 大分県内の主要渋滞箇所の状況

- 大分県内の主要渋滞箇所は、平成25年1月に147箇所を選定・公表し、バイパス整備及び交差点改良等の対策を実施してきた結果、これまでに**7箇所を解除**
- 依然として、**大分市内・別府市内を中心に140箇所の主要渋滞箇所が残存**

● 主要渋滞箇所の状況

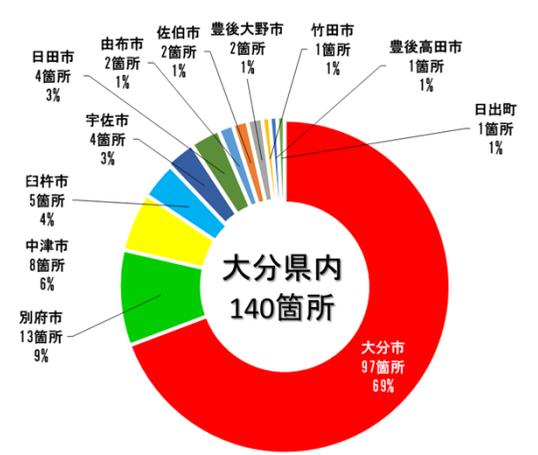


現在の大分県内主要渋滞箇所（一般道）

時期	主要渋滞箇所	内訳	
		集約区間数	箇所数
選定時 (H25.1)	147箇所	29区間 (82箇所)	65箇所
H29年渋滞協後 (H29.8)	145箇所	29区間 (82箇所)	63箇所
R1年渋滞協後 (R2.3)	143箇所	29区間 (80箇所)	63箇所
R3年渋滞協後 (R3.8)	142箇所	29区間 (80箇所)	62箇所
R4年渋滞協後 (R4.8)	140箇所	29区間 (79箇所)	61箇所
解除済み箇所	7箇所	7箇所	

箇所：単独で主要渋滞箇所を形成
 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

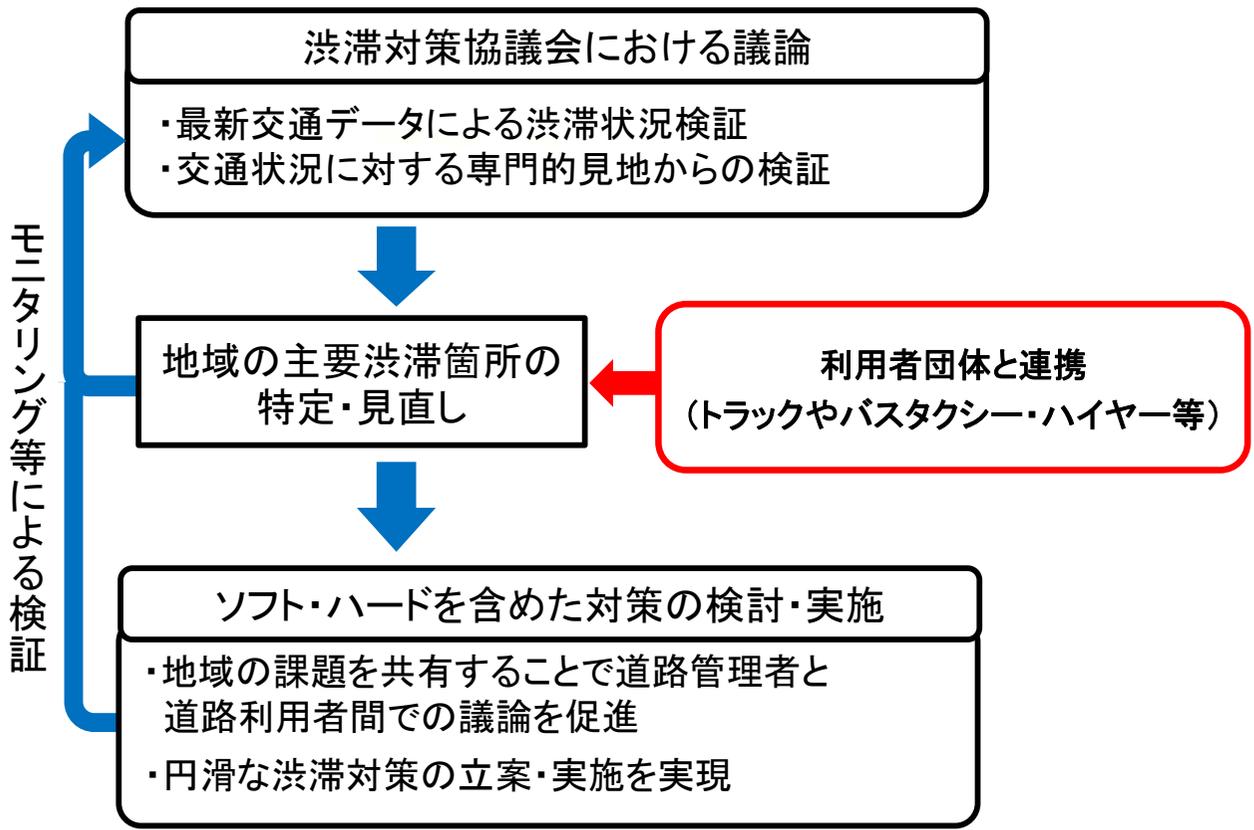
主要渋滞箇所（140箇所）の内訳



1. これまでの検討経緯

(2) 官民連携による渋滞対策

○人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定したうえで、即効性のある渋滞対策を実施。



<トラックが渋滞に巻き込まれている状況>



<バスが渋滞に巻き込まれている状況>

引き続き、トラック・バス等事業者から見た渋滞箇所の対策を実施予定

1. これまでの検討経緯

(3)トラックやバス、タクシー・ハイヤー等の事業者からみた渋滞箇所一覧

<p>トラック事業者</p>	<p>国道10号 大分大学入口交差点付近 国道10号 (～県道38号) 中村交差点 県道22号 中島十条交差点付近 国道197号・県道614号 鶴崎橋東交差点付近 国道10号 金池～県道21号 加納西 国道10号 大分市高江付近 国道10号 東別府付近 国道10号 宮崎交差点付近 国道197号 鶴崎方面</p> <p>県道22号 日本製鉄正面交差点～西生石 (西生石交差点 新川交差点 中島十条交差点 西中浜交差点 新日鉄正門交差点) 国道10号 敷戸団地入口～判田郵便局前 (敷戸団地入口交差点 東木団地入口交差点 大南団地入口交差点) R5年度完了</p>	<p>国道210号 椎迫入口付近 国道210号 挾間三差路 国道210号 挾間町郵便局先 県道22号 新川交差点 県道21号・県道208号 金の手交差点付近 県道614号 川添橋東交差点付近 国道197号・県道685号 乗越交差点 国道10号 西生石交差点付近</p>
<p>バス事業者</p>	<p>国道10号 流川通り交差点付近 R4年度完了 国道10号 かんたん交差点付近</p>	<p>国道10号 大分駅前交差点付近 国道10号 西生石交差点付近</p>
<p>ハイヤー・タクシー事業者</p>	<p>国道10号 大分駅前交差点 国道10号 錦町2丁目交差点～元町方面 国道10号 府内大橋上下線 R6年度以降実施予定 国道210号 羽屋交差点</p>	<p>国道210号 椎迫入口交差点 国道197号 鶴崎駅前交差点 県道21号 加納交差点 県道22号 中島十条交差点</p>

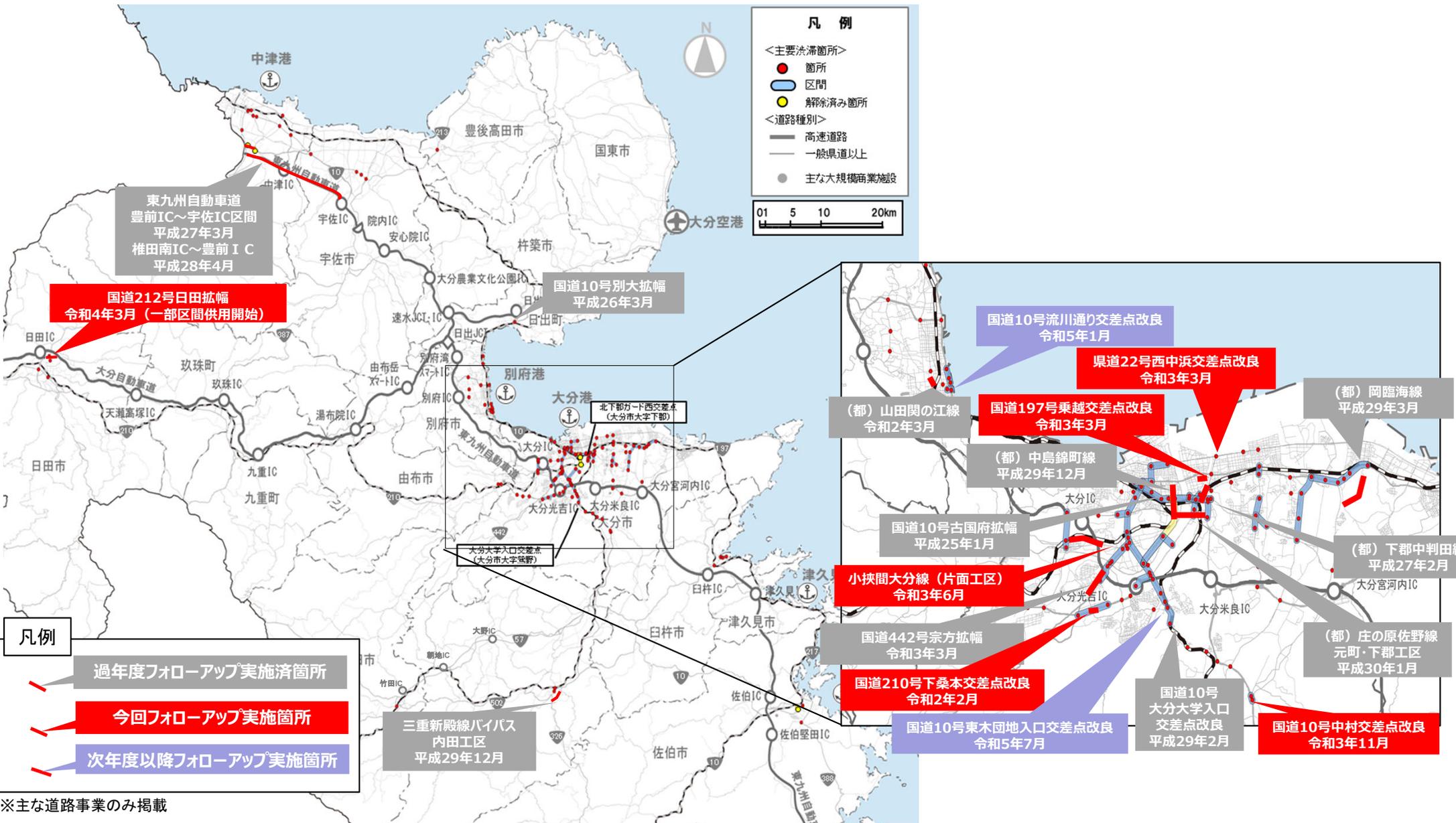
出典：全国道路利用者会議 (R5年度)

	: 対策実施済箇所
	: 新たに対策が完了した箇所
	: 今後の対策実施予定箇所

2. 渋滞対策の現状報告

(1) 主要渋滞箇所の対策状況

○大分県内では新たに国道212号日田拡幅事業(一部区間供用開始)や小挾間大分線(片面工区)の整備等が完了
 ○新たに対策が完了した箇所については対策後のフォローアップを行い、主要渋滞箇所の解除検討を実施



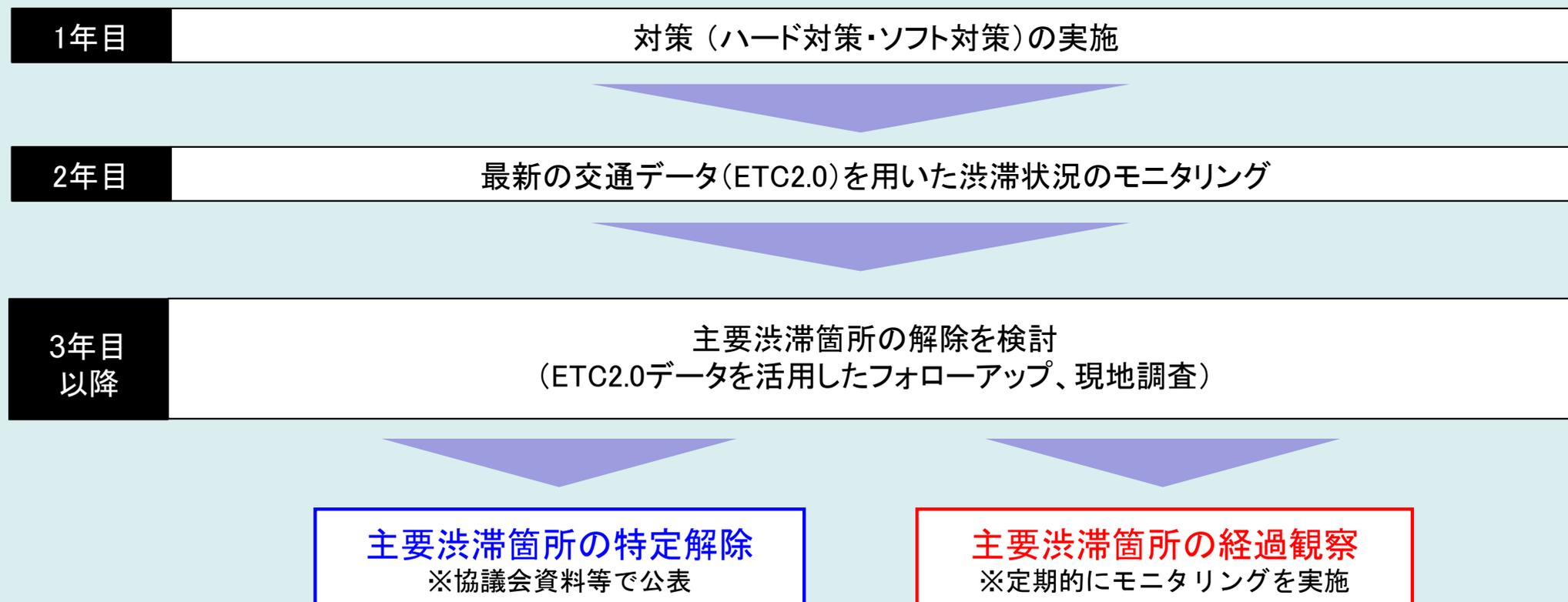
※主な道路事業のみ掲載

2. 渋滞対策の現状報告

(2) 主要渋滞箇所の対策実施後のフォローアップの流れについて

○対策を実施した次年度に「最新の交通データを用いた渋滞状況のモニタリング」を実施し、その翌年以降に「主要渋滞箇所の解除の検討」を実施

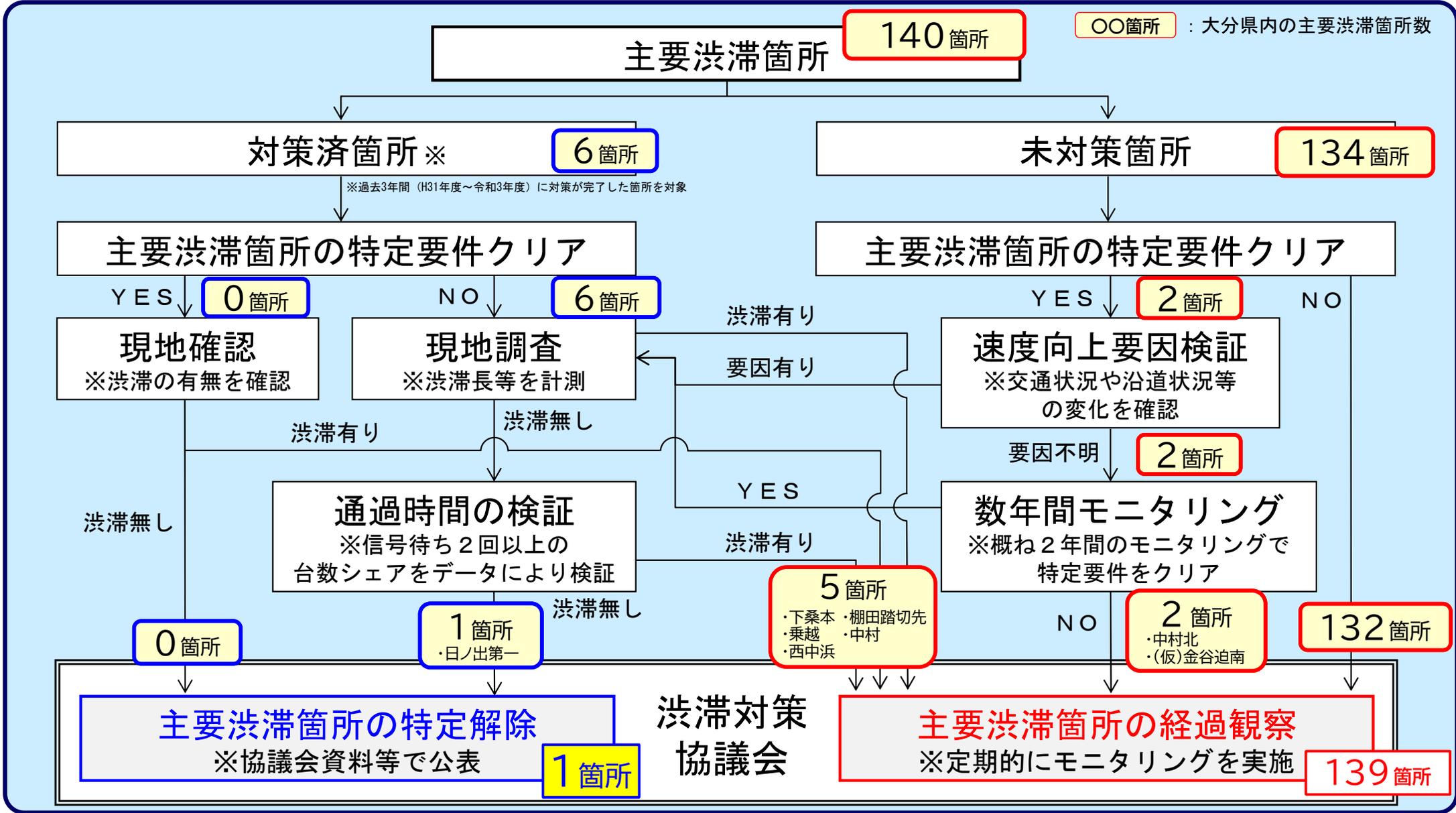
【主要渋滞箇所の対策実施後の流れ】



2. 渋滞対策の現状報告

(3) 最新データを用いたフォローアップ結果

○最新の交通データを用いて主要渋滞箇所のモニタリングを実施し、解除フローに基づき解除候補箇所を抽出
 ○抽出の結果、今回の解除候補箇所は1箇所



2. 渋滞対策の現状報告

(4) 対策済箇所のフォローアップ結果 (過去3年(平成31年度~令和3年度) 実施箇所:6箇所)

○過去3年間に対策が完了した道路事業6箇所のうち、日ノ出第一交差点については特定要件をクリアしていないものの、現地で渋滞解消を確認した為、解除候補とする。
 ○その他5交差点については、対策実施後も特定要件をクリアせず、現地でも渋滞残存が確認された為、経過観察とする。

●過去3年において対策が完了した主要渋滞箇所の点検結果

交差点名	対策事業名	対策内容	完了年次	今後の対策(事業中)	路線名	方角	平均速度(km/h)						現地状況	位置づけ	
							選定時【H24.4~H24.8】			対策後【R4.4~R5.3】					
							平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
下桑本	交差点改良	右折レーン延伸 (国道210号西側)	R2.2	なし	市道等	北	-	-	-	11.1	11.1	11.3	渋滞有	経過観察	
						国210	西	34.9	32.6	19.8	51.1	34.0	22.2		渋滞無
						国210	東	39.8	28.1	22.6	41.6	31.7	29.1		渋滞無
乗越	交差点改良	右折レーン延伸 (国道197号西側)	R3.3	なし	国197	東	9.6	11.5	17.1	11.5	11.0	17.7	渋滞無	経過観察	
						県685	北	4.5	4.6	7.0	10.6	6.9	10.3		渋滞有
						国197	西	8.1	4.6	8.0	14.1	10.1	15.0		渋滞無
						県685	南	13.9	18.7	17.2	7.4	7.8	7.0		渋滞有
西中浜	交差点改良	右折レーン延伸 (県道22号西側)	R3.3	なし	市道等	北	1.3	2.5	7.1	3.4	3.9	4.8	渋滞無	経過観察	
						県22	西	14.5	10.8	15.6	13.5	13.0	21.2		渋滞無
						県22	東	11.7	12.8	14.0	12.5	12.6	16.8		渋滞有
						県685	南	5.6	6.6	13.4	7.6	8.5	11.3		渋滞有
棚田踏切先	小挟間大分線 (片面工区)	現道拡幅 (県道601号方向)	R3.6	なし	市道等	北	17.7	17.4	19.1	9.1	10.2	11.8	渋滞有	経過観察	
						県601	北東	16.6	18.3	24.8	24.5	24.2	25.3		渋滞無
						県601	南西	5.7	6.5	7.1	11.0	12.5	14.2		渋滞無
						市道等	南	6.8	11.1	10.7	8.5	11.4	11.5		渋滞有
中村	交差点改良	右折レーン延伸 (国道10号南側)	R3.11	中九州横断道路 (大分~犬飼)	国10	北	31.6	29.8	34.3	28.0	29.6	32.8	渋滞無	経過観察	
						県38	東	6.4	7.6	8.6	9.4	12.3	11.6		渋滞無
						国10	南	22.9	25.9	21.9	19.9	18.9	22.9		渋滞有
						市道等	西	-	-	-	-	-	-		渋滞無
解除候補 日ノ出第一	国道212号日田拡幅	現道拡幅 (国道212号方向)	R4.3	なし	市道等	北西	-	5.4	8.2	12.9	12.7	13.9	渋滞無	特定解除	
						国212	北東	13.3	10.9	13.1	16.8	16.3	17.2		渋滞無
						国212	南西	9.7	9.5	15.2	19.8	16.8	22.9		渋滞無
						市道等	南東	22.3	15.6	19.3	14.9	18.4	18.9		渋滞無

-: データなし 資料: プローブデータ (H24. 4~H24. 8)、ETC2.0プローブ情報 (R4. 4~R5. 3)

2. 渋滞対策の現状報告

(4) 対策済箇所へのフォローアップ結果 【日ノ出第一（国道212号日田拡幅）】

- 令和4年3月に国道212号日田拡幅事業が一部完了
- 対策実施により国道212号方向の速度が向上し、現地においても渋滞解消が確認されたため特定解除とする

【位置図】

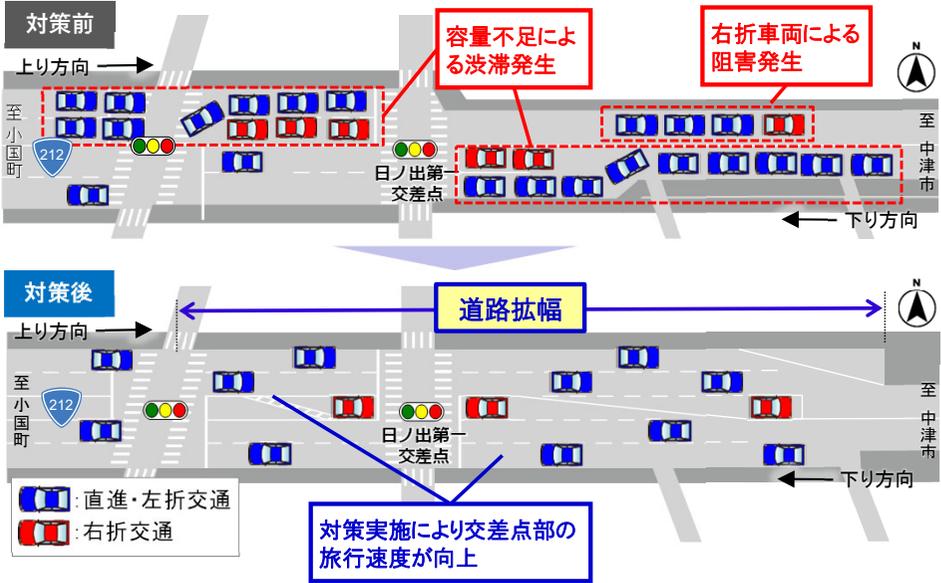


【フォローアップ結果】

※旅行速度：ETC2.0プローブ情報（選定時：H24.4-H24.8、対策後：R4.4-R5.3）
 ※現地調査：R5.7.20（木）夕ピーク時

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道212号(上り方向)	国道212号(下り方向)	市道(北側)	市道(南側)
旅行速度	20km/h未満 	20km/h未満 	20km/h未満 	20km/h未満
現地調査	渋滞無 最大滞留長：150m 最大渋滞長：0m	渋滞無 最大滞留長：120m 最大渋滞長：0m	渋滞無 最大滞留長：50m 最大渋滞長：0m	渋滞無 最大滞留長：120m 最大渋滞長：0m
通過時間				

【対策内容】



主要渋滞箇所の解除

2. 渋滞対策の現状報告

(5) 令和4年度対策完了箇所の紹介【流川通り（国道10号上下線 停止線前出し）】

- 令和5年1月に国道10号上下線の停止線前出しが完了
- 対策実施により、国道10号上下方向で右折滞留車による直進車阻害の解消を確認
- 対策後のデータの蓄積を待ち、次年度以降フォローアップを実施予定

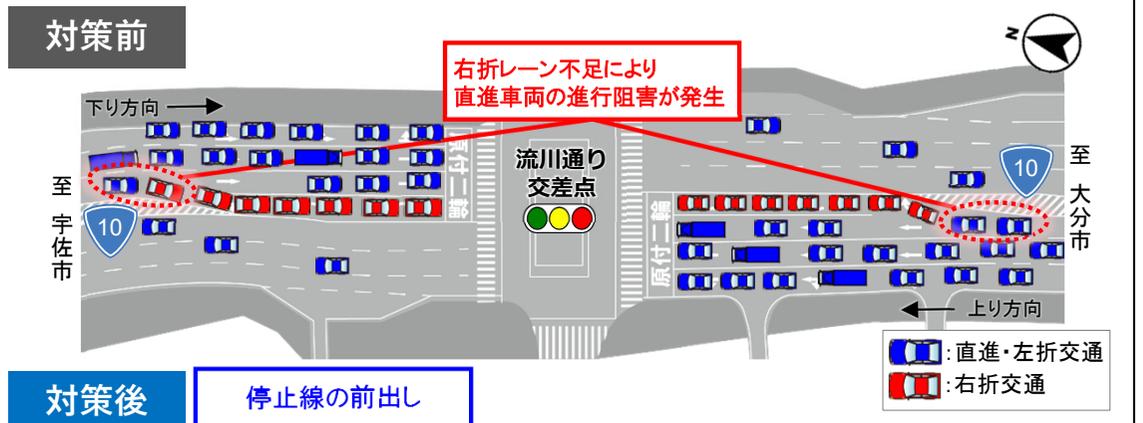
《位置図》



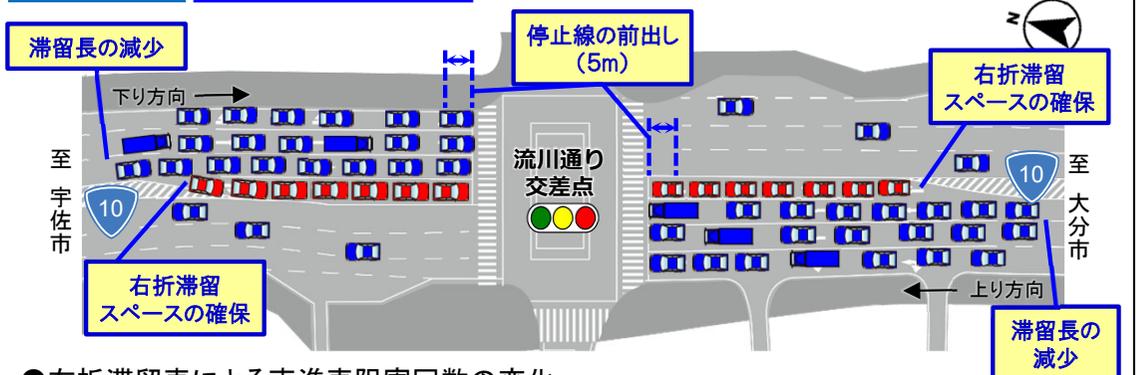
《交通状況》



《対策内容》

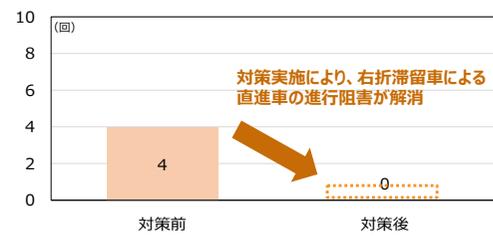


《広域図》

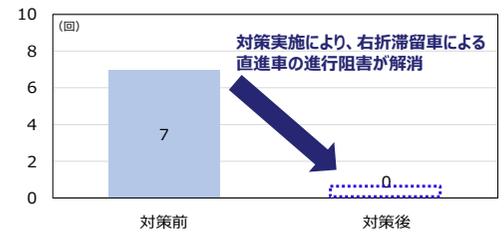


●右折滞留車による直進車阻害回数の変化

▼国道10号下り方向(北側流入)



▼国道10号上り方向(南側流入)



※交通実態調査結果(対策前:R4.10.1(土)、対策後:R5.5.27(土))

2. 渋滞対策の現状報告

(6) 令和5年度対策完了箇所の紹介【東木団地入口（国道10号下り方向 停止線前出し / 導流帯見直し）】

- 令和5年7月に国道10号下り方向の停止線前出し及び導流帯の引き直しが完了
- 対策後のデータの蓄積を待ち、次年度以降フォローアップを実施予定

《位置図》



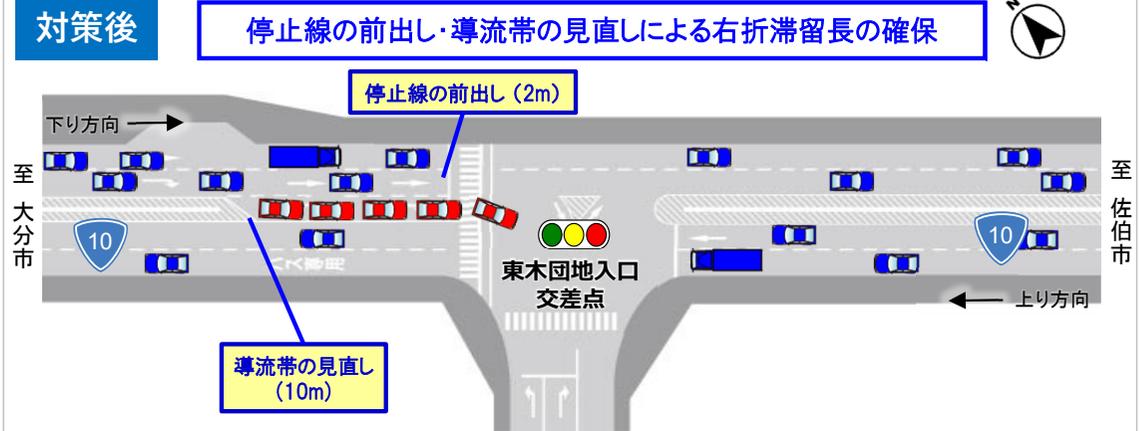
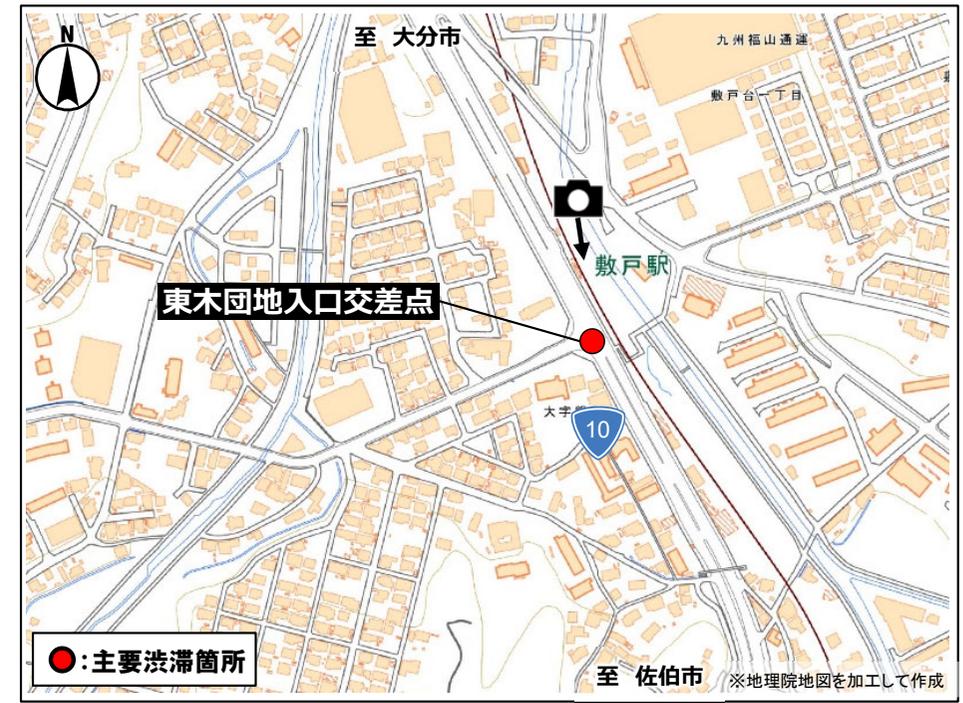
《交通状況》



《対策内容》



《広域図》



●対策実施状況



2. 渋滞対策の現状報告

(7) 今後実施予定の対策の紹介【錦町2丁目（国道10号上り方向 車線運用の見直し）】

- 国道10号上り方向で右折交通の集中による渋滞発生
- 今後、当該方向の車線構成の見直しを行い渋滞緩和を図る（令和6年度以降実施予定）

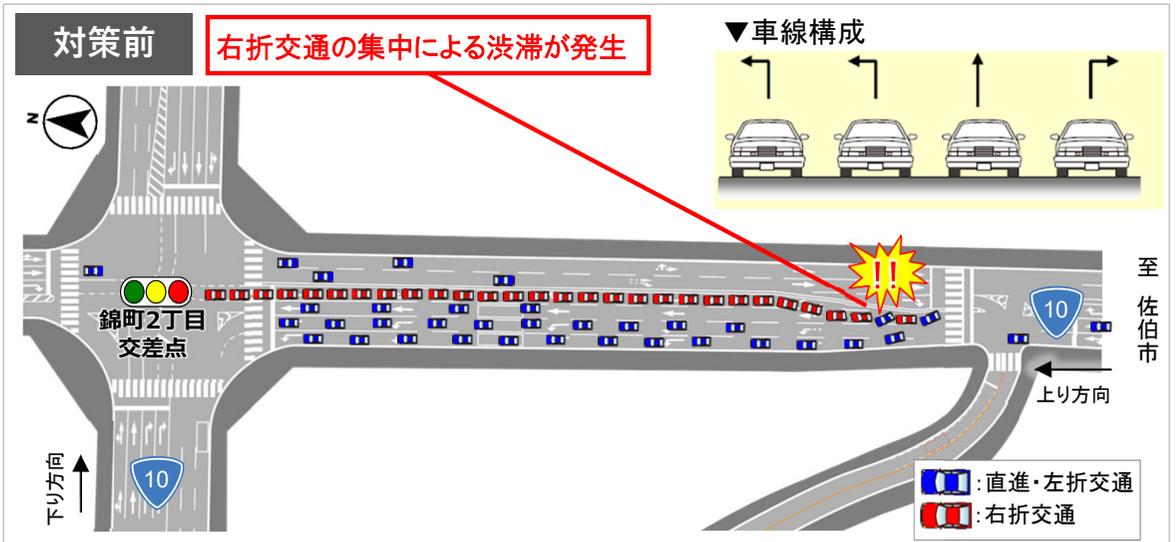
《位置図》



《交通状況》



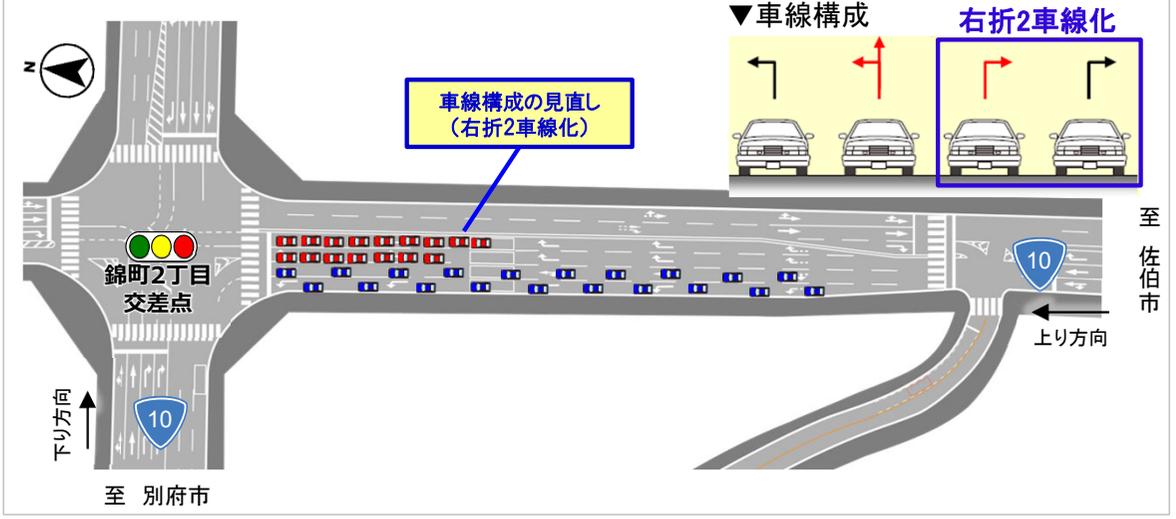
《対策内容》



《広域図》



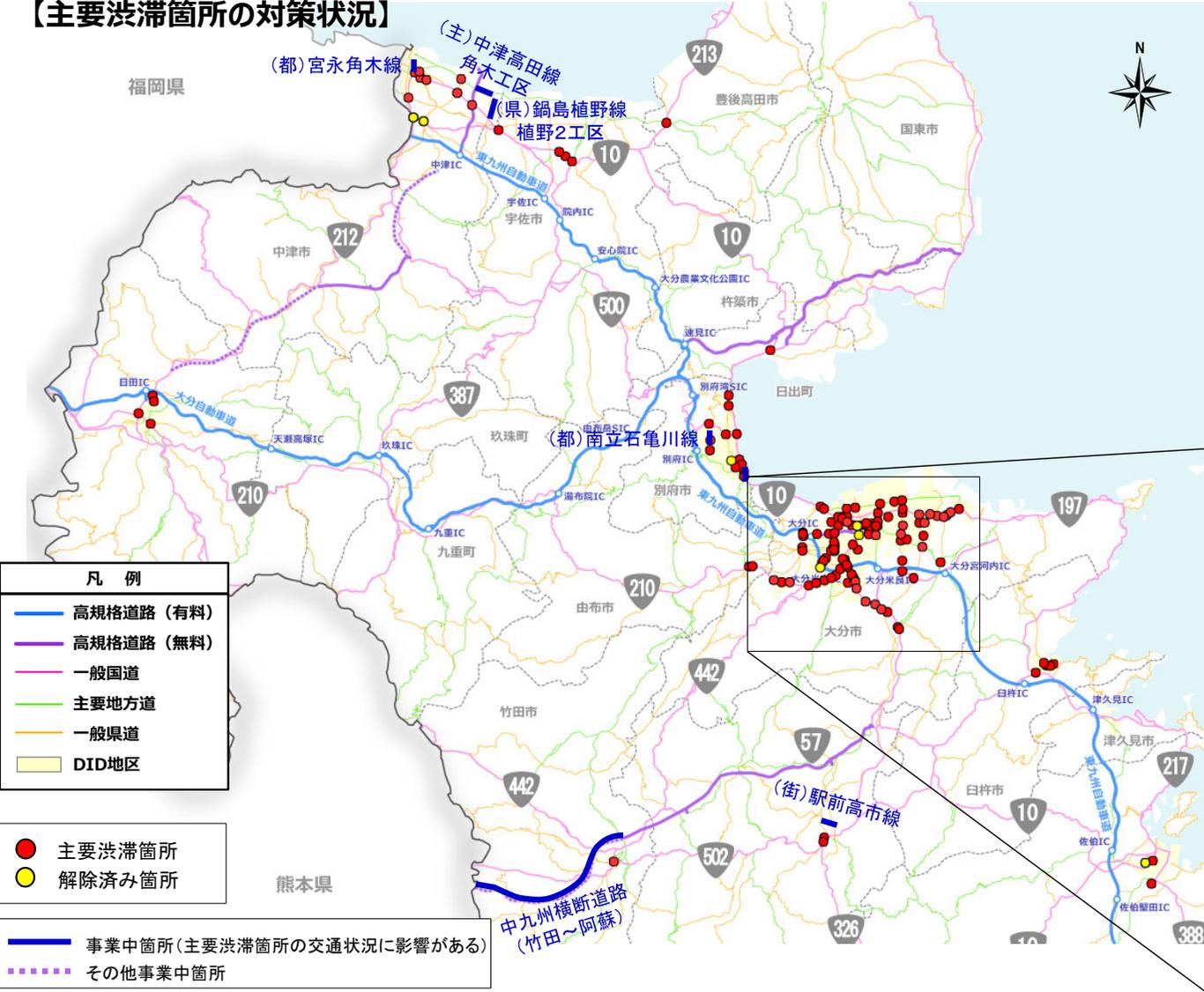
対策後 車線運用の見直しにより右折の捌け台数を増加



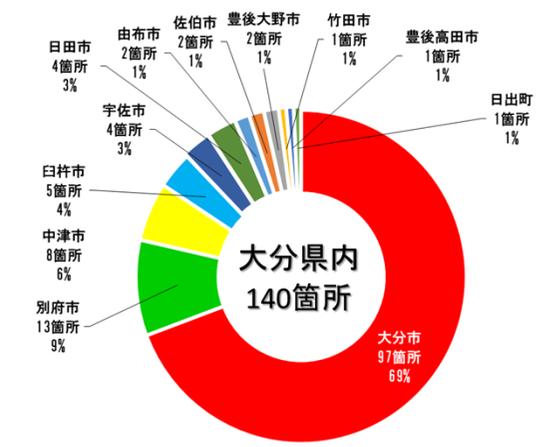
3. 主要渋滞箇所への対策状況と今後の方針

- 大分県では、現在、国道10号高江拡幅や(都)庄の原佐野線、中九州横断道路(竹田～阿蘇)等の道路事業を推進中。
- 上記のような大規模道路事業の他にも交差点改良等の事業が進められているが、主要渋滞箇所は140箇所が残存しており、その内約7割は大分市に集中。
- 今後もハード・ソフトの両面から対策の検討が必要である。

■大分県における事業中の道路整備と主要渋滞箇所の対策状況 【主要渋滞箇所の対策状況】



主要渋滞箇所 (140箇所) の内訳



4. 試行TDM施策の進め方

(1) 施策検討 ① 施策内容

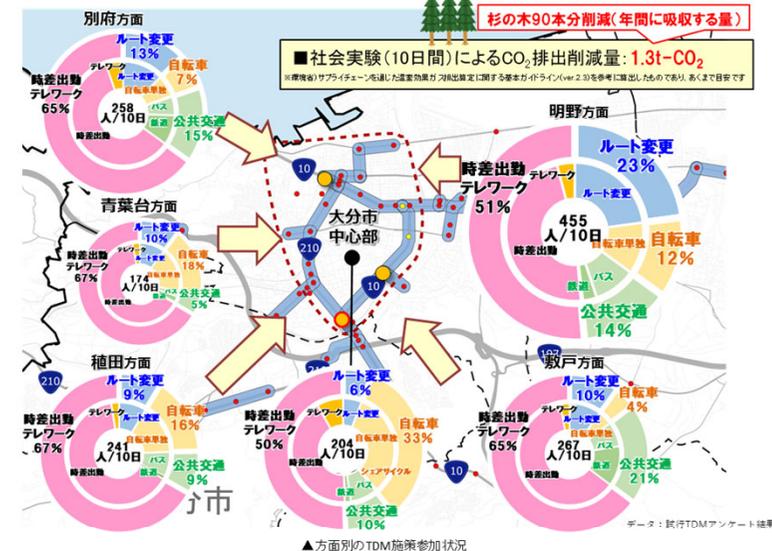
- 令和3年度は、大分市内に立地する企業へ呼びかけ、「経路変更」「公共交通・自転車利用促進」「時差出勤奨励」「テレワーク奨励」などのTDM施策を試行的に実施
- 37社に参加頂き、交通量の減少や速度向上、CO2排出量削減効果が発現したため、今年度も同じ施策を実施

■ 広報・施策内容 (R3年度)

広報	参加企業の募集開始	<ul style="list-style-type: none"> 官公庁のHPにて記者発表
	企業回りの実施	<ul style="list-style-type: none"> 大分市内主要企業（約50社）へ直接訪問しTDMへの参加依頼 その他主要団体への周知を行い延べ約230社へ依頼
	参加企業の決定及び公表	<ul style="list-style-type: none"> 企業へのインセンティブとして参加企業名を記者発表及び新聞広告にて公表
施策内容		<ul style="list-style-type: none"> 37社に参加頂き、2週間で延べ1,599人が参加 「経路変更」「公共交通・自転車利用促進」「時差出勤奨励」「テレワーク奨励」などの施策を実施

■ R3年度施行TDM効果検証結果 (R3年度記者発表資料)

効果① 本取り組みに延べ1,599人が参加し、CO₂排出量が1.3t-CO₂削減されました



■ 広報資料 (R3年度)

◀ポスター▶

毎日の「自動車通勤」による渋滞のイライラ解消しませんか?

社会実験試行期間: 令和3年12月6日(月)~12月17日(金)

◀チラシ▶

毎日の「自動車通勤」による渋滞のイライラ解消しませんか?

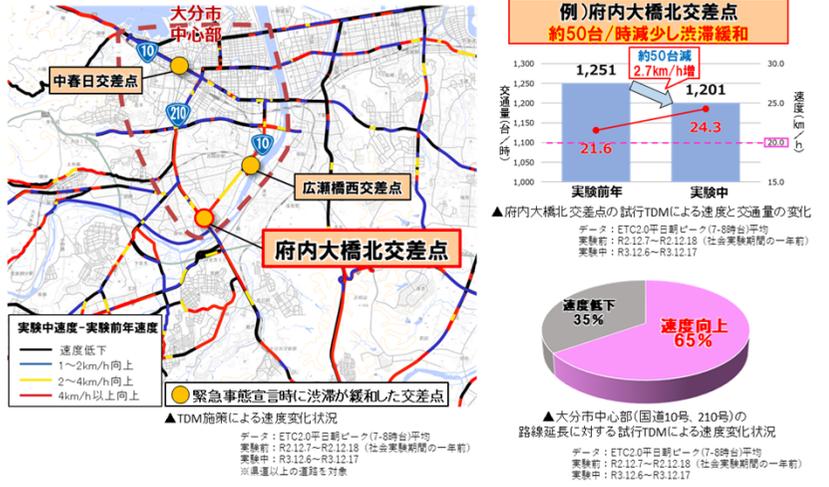
大分市交通渋滞対策協議会では、大分市中心部における通勤時間帯の渋滞緩和を目的として、大分市中心部2区画の企業に自動車通勤の手段変更を依頼しています。

◀新聞広告▶

大分市内の渋滞緩和に向けた取り組みを試行的に実施します

試行期間: 令和3年12月6日(月)~17日(金)

効果② 府内大橋北交差点等の大分市中心部において、朝ピーク時の速度が向上



4. 試行TDM施策の進め方

(1) 施策検討 ② 参加企業のニーズ・特性などを踏まえた施策、広報・情報提供の強化・改善の方向性

○ 参加企業ニーズの取込みや既存施策との連携などによる、施策、広報・情報提供の強化・改善により更なる効果発現を図る

参加企業のニーズ・特性 (参加企業へのアンケート結果)

Q : 既存TDM施策 (大分県・大分市実施) の認知状況 (N=31) 強化・改善のヒント

	取組みの認知度
ノーマイカーウィーク	77%
エコ通勤	61%

既存TDM施策の認知度が高い

Q : R3年度のTDMに協力頂いた理由 (N=31※複数回答)

	回答票数
大分市内の渋滞状況に問題意識を抱えているため	15
環境対策につながるため	16
地域貢献になるため	19
通勤時の従業員のストレス軽減につながるため	7
通勤時の従業員の交通事故リスク減少につながるため	5
従業員の健康増進につながると考えたため	6
企業のイメージアップにつながると考えたため	8
通勤に係る経費削減につながると考えたため	1
官公庁からの要請であったため	8
その他	3

渋滞、環境、地域貢献に関心が高い

Q : 今後、継続的にTDM施策にご協力頂くために求められる施策 (N=31※複数回答)

	回答票数
官公庁による、協賛企業の公表	23
TDM施策参加による、CO2排出削減量の試算値の提供	9
TDM施策参加による、貴事務所の消費カロリー増加量の試算値の提供	6
TDM施策参加による、貴事務所のガソリン消費削減量の試算値の提供	6
自転車通勤導入のメリットや、導入時に企業が検討すべき事項を整理した資料の配布	13
テレワーク導入のメリットや、導入時に企業が検討すべき事項を整理した資料の配布	7
導入して欲しい取組はない	4

企業名の公表が有効

CO2削減量や消費カロリー増加量に興味がある

自転車通勤に関心が高い

大分県警ヒアリング

- ✓ 大分市内15箇所の交通情報板にて所要時間の案内を実施しており、うち9箇所は大分市中心部への案内をしている。
- ✓ 交通情報板の案内内容を「広報」していくことは問題ない。

既存の情報提供インフラを活用した取組み強化が可能

施策、広報・情報提供の強化・改善の方向性

- ① 既存TDM施策との連携
- ② 参加企業に向けて、地域貢献のメリットを示す
※その他の施策についても、昨年度から引き続き地域貢献のメリットを示す
- ③ 参加企業に向けて、官公庁から取組が公表される制度を紹介
※昨年度から引き続き、本施策の参加企業の公表（記者発表）も実施
- ④ 参加企業に向けて、CO2削減効果や消費カロリー増加量を示す
※その他の施策についても、昨年度から引き続きCO2削減効果を示す
- ⑤ 参加企業に向けて、自転車通勤導入に関するメリットや導入時に検討すべき事項を追加
- ⑥ 既存自転車利用推進施策との連携
- ⑦ 交通情報板を活用した経路誘導手法を施策に追加

4. 試行TDM施策の進め方

(1) 施策検討 ③ 既存TDM施策および自転車利用推進施策との連携による施策、広報・情報提供の強化

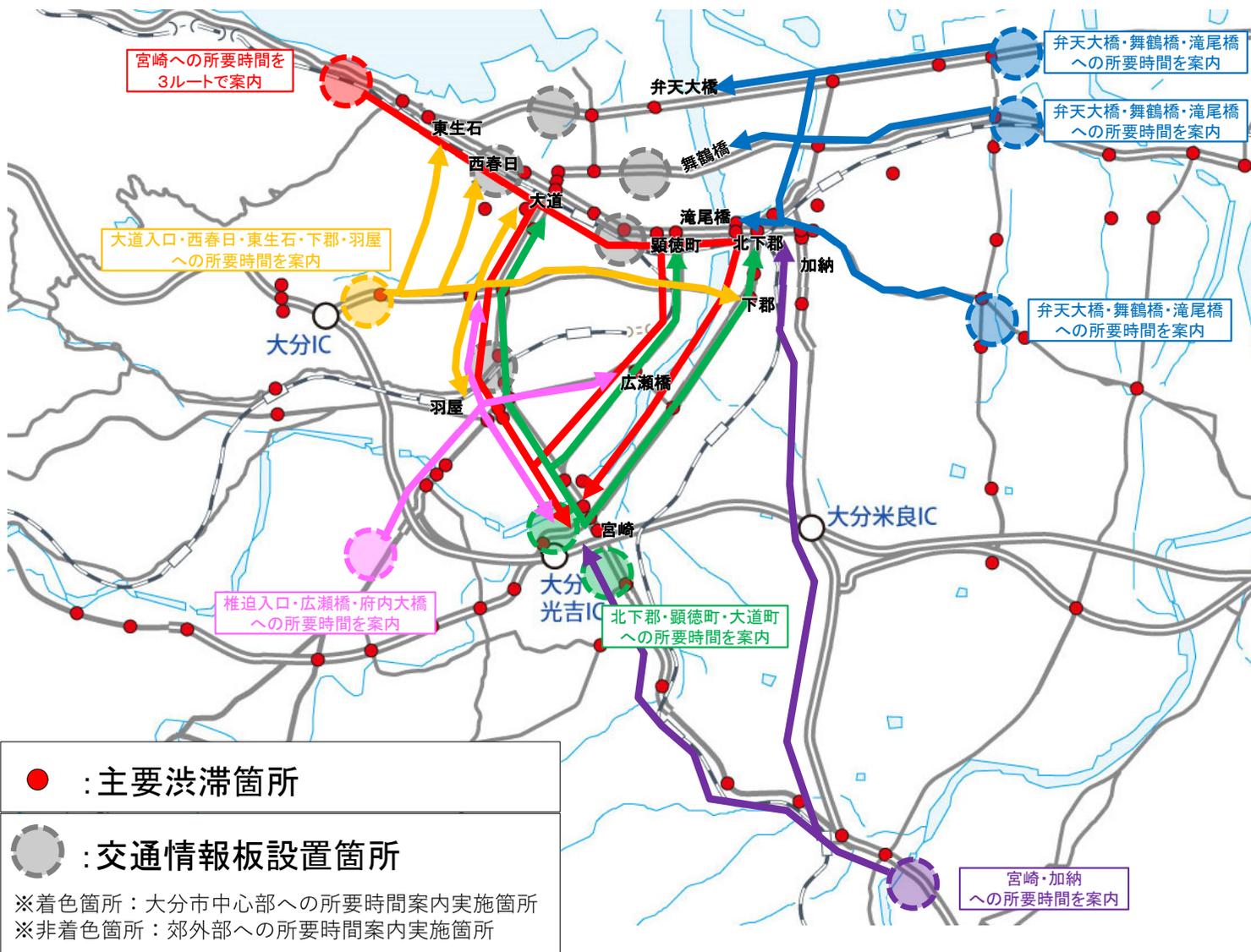
○大分県において、「ノーマイカーウィーク」「エコ通勤」等の施策を実施中
 ○大分市において、自転車利用推進のために、「サイクルシェア」「サイクルアンドバスライド」等の施策を実施中
 ○令和5年度も、これらの既存施策と連携した施策、広報・情報提供の強化を図る

	ノーマイカーウィーク	エコ通勤	おおいた サイクルシェア	サイクルアンド バスライド				
実施主体	大分県	大分県	大分市	大分市				
施策目的	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化対策 	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化対策 交通渋滞緩和 公共交通利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段の利便性向上 公共交通の補完 環境負荷の低減 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車および路線バスの利用促進 環境負荷の低減 				
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> 期間中は、従業員に公共交通機関の利用や徒歩、自転車への通勤により、<u>自動車の利用を控えることを呼びかけ</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 大分市内及び別府市内の事業所に自家用車またはバイクで通勤している方が、<u>毎週水曜日にバスで通勤する場合に小人料金(大人の半額)に割引</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 大分市内に複数のサイクルポートを設置し、<u>ポート間であれば24時間いつでもどこでも自由に電動アシスト自転車の貸出・返却が可能</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 便数が多いバス路線の沿線において、<u>バス停近くの店舗等の協力のもと、専用駐輪場の設置(登録制)</u> 				
企業の メリット	<ul style="list-style-type: none"> 会社の社会課題貢献へのPR(年間モニター事業所として大分県のHPから社名が公表) 	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の通勤費用の削減 	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の通勤費用の削減 従業員の健康増進 <p>※法人会員の1か月間お試しキャンペーン実施予定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の健康増進 				
実施期間	<ul style="list-style-type: none"> 各年3,6,9,12月の第1週目 	<ul style="list-style-type: none"> 通年 	<ul style="list-style-type: none"> 通年 	<ul style="list-style-type: none"> 通年 				
参加企業の ニーズ (アンケート 結果)	<p>Q : 既存TDM施策 (大分県・大分市実施) の認知状況 (N=31)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>施策を知らない 23% 施策を知っている 77%</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>施策を知らない 39% 施策を知っている 61%</p> </div> </div> <p>※令和3年度試行TDM施策参加企業へのアンケート結果</p>		<p>Q : 今後、継続的にTDM施策にご協力頂くために求められる施策 (N=31※複数回答)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>施策</th> <th>回答票数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車通勤導入のメリットや、導入時に企業が検討すべき事項を整理した資料の配布</td> <td style="text-align: center;">13</td> </tr> </tbody> </table> <p>※令和3年度試行TDM施策参加企業へのアンケート結果</p>		施策	回答票数	自転車通勤導入のメリットや、導入時に企業が検討すべき事項を整理した資料の配布	13
施策	回答票数							
自転車通勤導入のメリットや、導入時に企業が検討すべき事項を整理した資料の配布	13							
連携方針	<ul style="list-style-type: none"> 参加企業に本施策に参画いただくための呼び掛けを実施 会社のPRや社会課題貢献に関心があると想定されるため、これらに寄与することを説明し、参加を促す 	<ul style="list-style-type: none"> 参加企業に本施策に参画いただくための呼び掛けを実施 従業員にメリットのある施策に関心があると想定されるため、バスへの転換などのメリットを説明し、参加を促す 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車からの交通手段転換の一つとして、自転車利用を推進する 自転車利用のメリットや自転車利用を始めるポイントを整理した資料を配布する 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車からの交通手段転換の一つとして、自転車および路線バス利用を促進する 自転車利用のメリットや自転車利用を始めるポイントを整理した資料を配布する 				

4. 試行TDM施策の進め方

(1) 施策検討 ④ 交通情報板を活用した情報提供による施策の強化

- 大分市中心部においては交通情報板による所要時間案内を実施しており、市内中心部に向かう主要な幹線道路にて経路毎の所要時間を提供している
- 交通情報板(所要時間情報)の活用を促す広報(チラシ、ポスター等)により、非混雑路線への誘導を図る



▲交通情報板 (所要時間案内)

4. 試行TDM施策の進め方

(3) 実施スケジュール

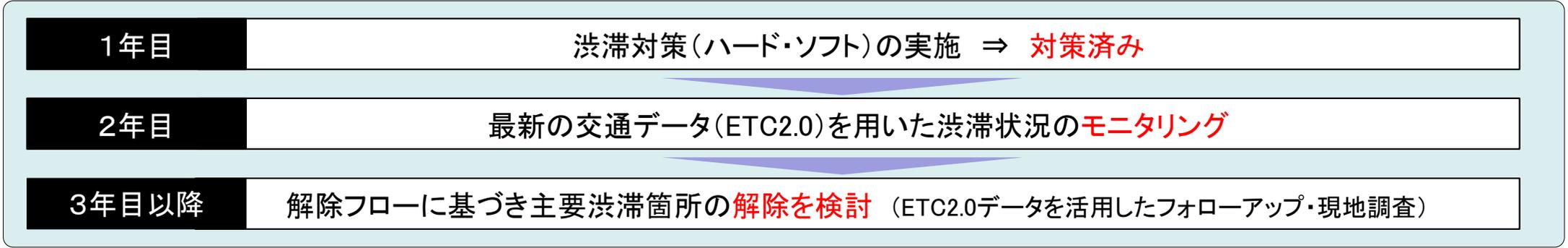
○今後、チラシ配布等による広報や企業まわりを行い、10月～11月頃のTDM施策実施を予定

項目		令和5年度				
		8月	9月	10月	11月	12月～
1. 協議会・WG		協議会				
2. 広報	① チラシ配布 / 県・市・国HP / 新聞		チラシ配布 県・市・国HP/新聞			
	② 企業まわり		企業 回り			
3. 社会実験実施				社会実験期間		
4. 効果検証						効果検証

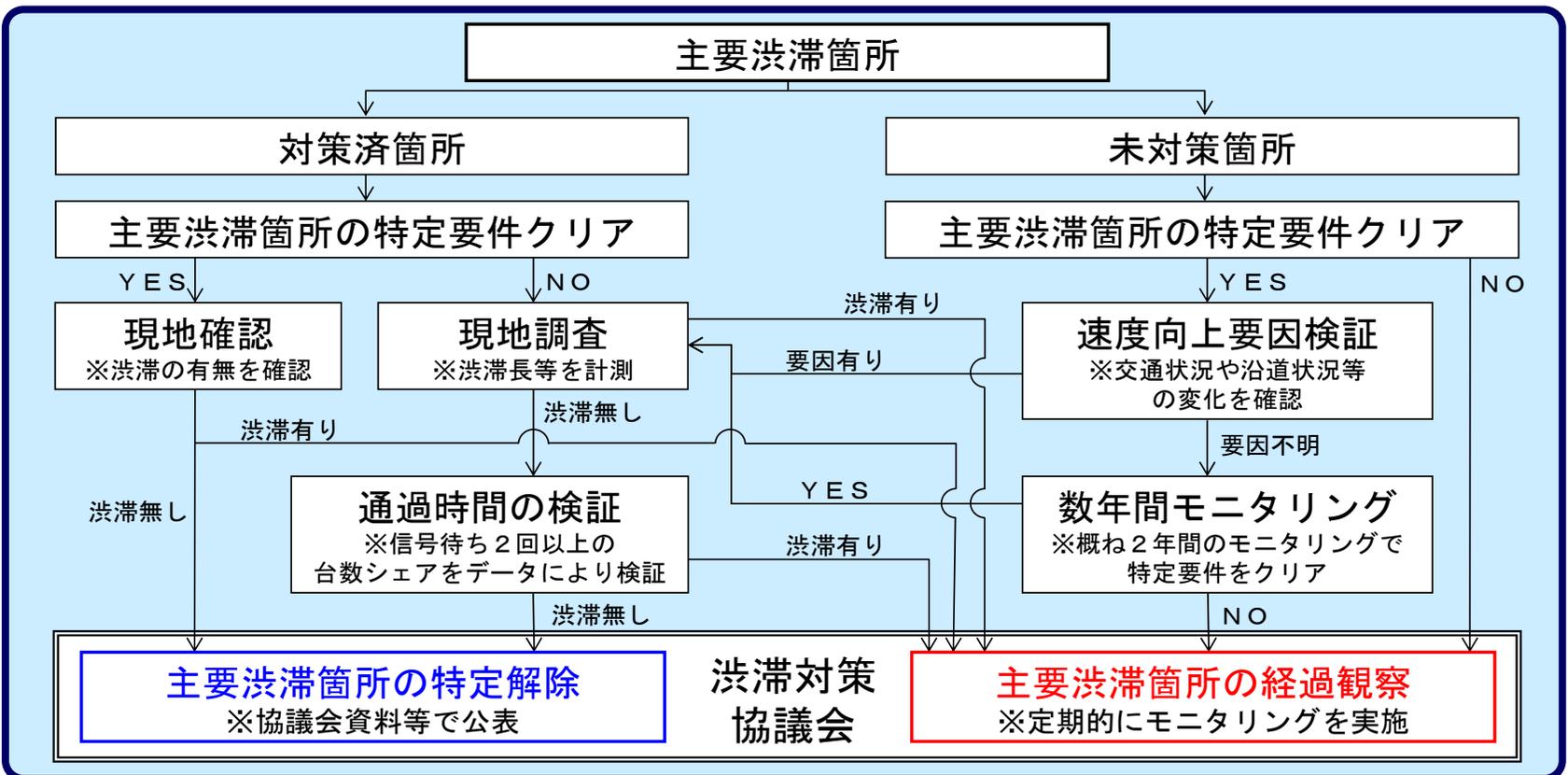
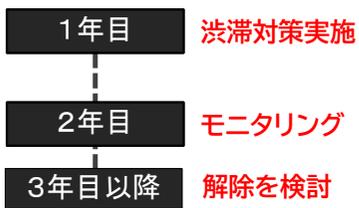
5. 特定解除フロー改定(案)

(1) 現行の主要渋滞箇所のフォローアップについて

【主要渋滞箇所のフォローアップの流れ】



【主要渋滞箇所の解除フロー(現行)】



5. 特定解除フロー改定(案)

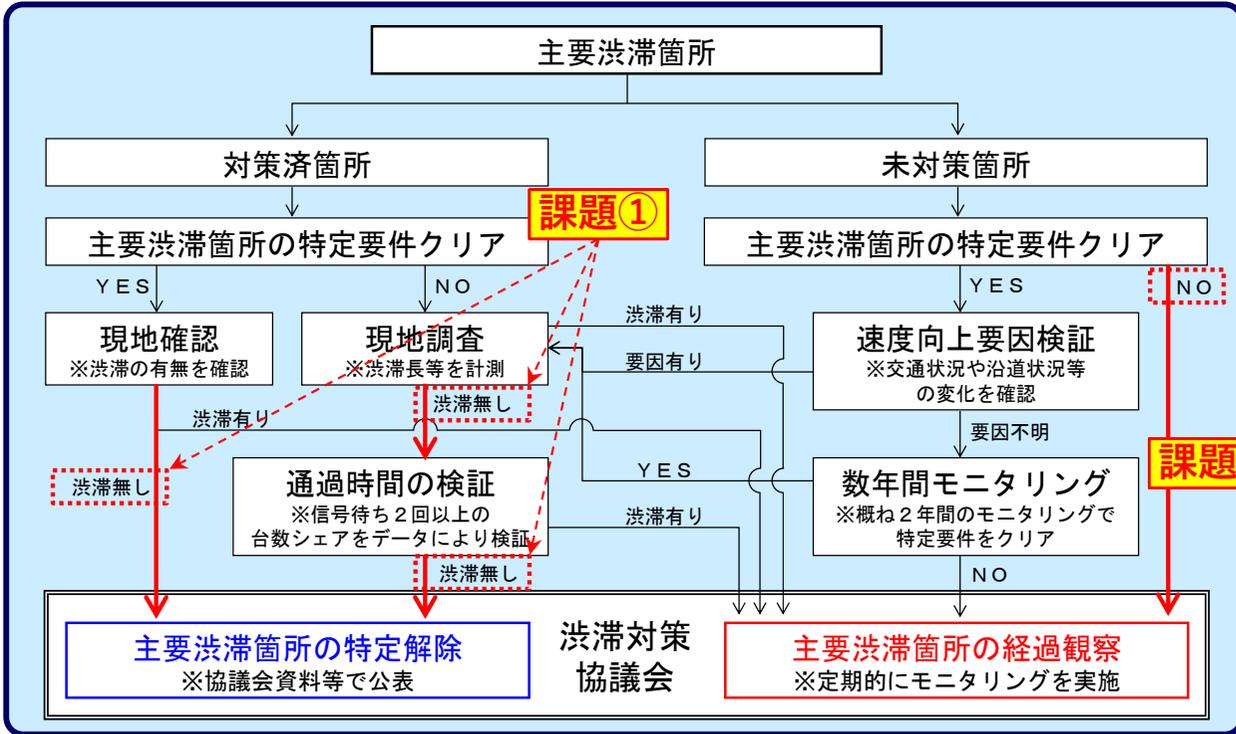
(2) 解除フロー見直しの経緯

現在の解除フローの残存する課題	対応(案)
<p>課題①</p> <p>主要渋滞箇所という名称にも関わらず <u>少しでも渋滞が残っていれば解除できない</u></p>	<p>・対策済箇所では <u>ある程度の渋滞を許容</u>※2して、解除できるように表現を見直し</p>
<p>課題②</p> <p>未対策箇所については、<u>特定要件</u>※1をクリアしていなければ、<u>主要渋滞箇所を解除できない</u></p>	<p>・未対策箇所についても <u>「渋滞なし」が確認</u>できれば解除できるようにフローを改定</p>

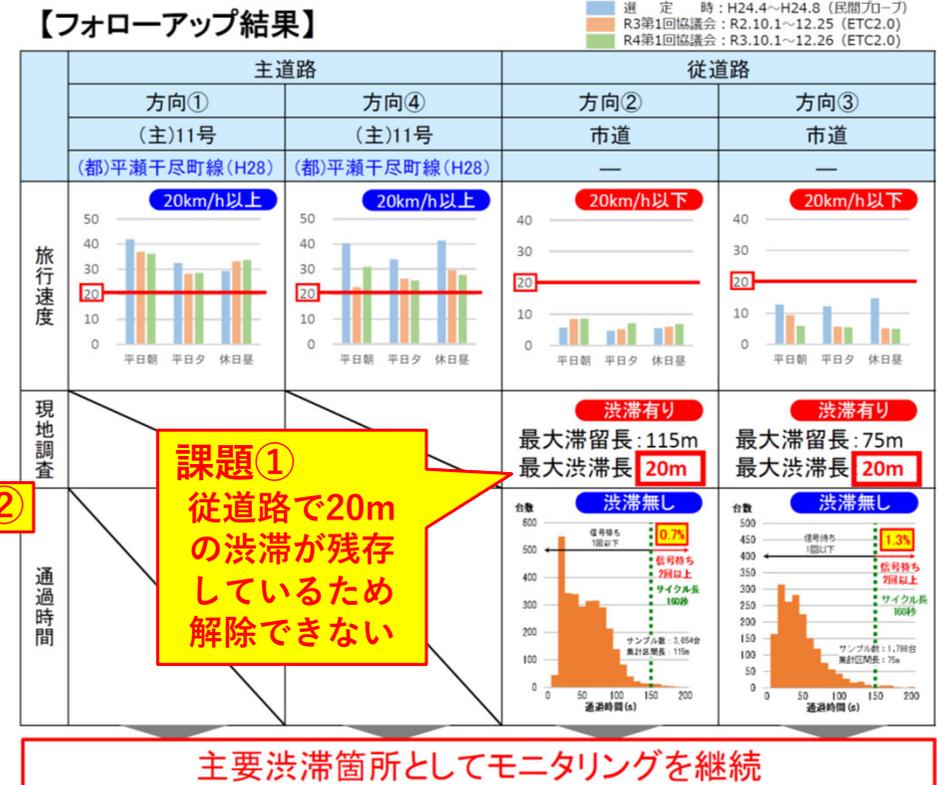
※1: 平日朝(7-9時)、平日夕(17-19時)、休日昼(7-19時)のいずれかで平均速度20km/h未満(一方向でも該当する箇所)
 ※2: 許容できる程度の渋滞が残存している場合は『渋滞無』と判断(信号待ち2回以上発生割合5%未満)

<参考> 現在の主要渋滞箇所の解除フロー

■主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について



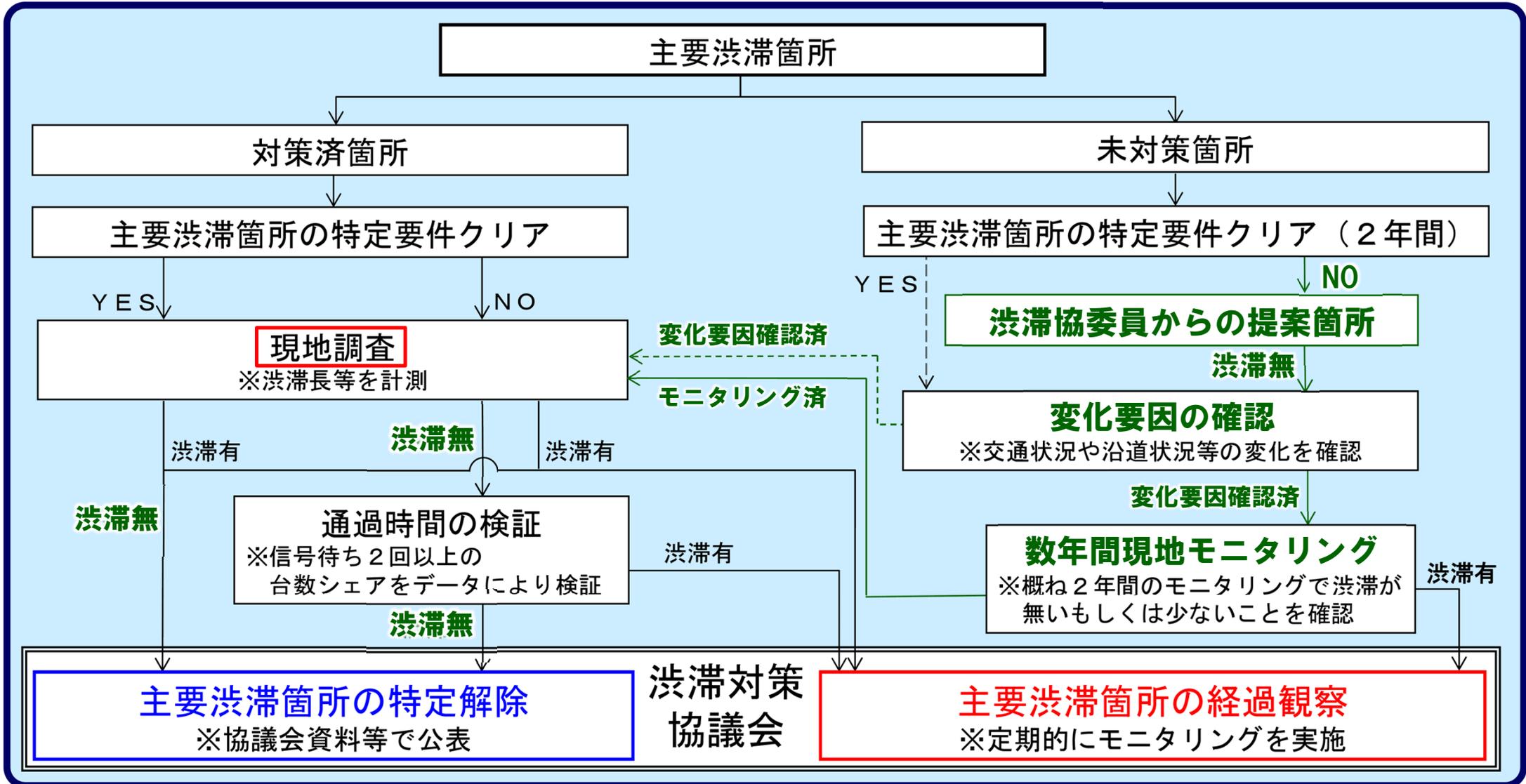
<参考> フォローアップ結果の事例



5. 特定解除フロー改定(案)

(3) 解除フロー改定 案 (令和6年度 協議会より運用予定)

注：緑色部分が見直し箇所

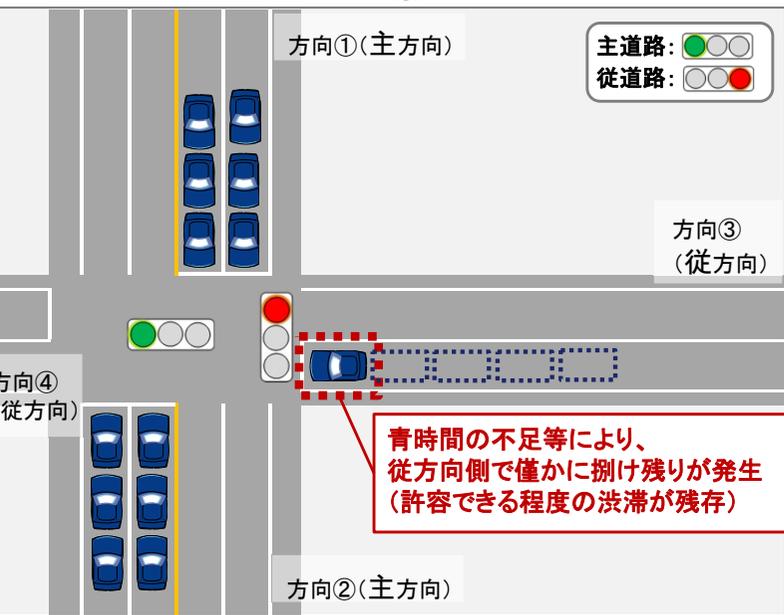
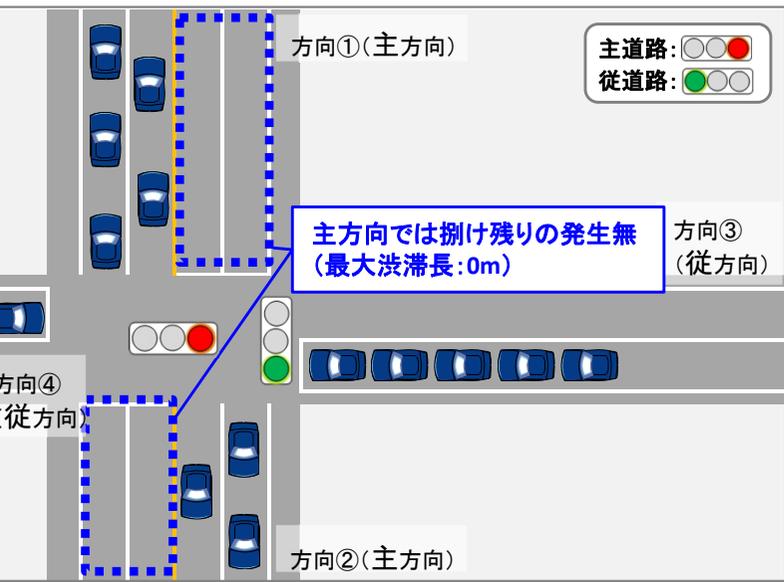


- 未対策箇所で、机上の交通データでは渋滞が見られるが現地では渋滞がない(あるいは僅か)など、机上データと現地状況が乖離している場合、渋滞協委員からの提案により変化要因を確認のうえ **現地調査** を実施
- **現地調査** の結果、渋滞の規模が僅かで許容できる程度と確認した場合は『**渋滞無**』と判断

5. 特定解除フロー改定(案)

(4) 解除フロー改定により解除が見込まれる箇所のイメージ

【現地の交通状況】



【解除検討のイメージ】

	主方向		従方向	
	方向①	方向②	方向③	方向④
旅行速度 	20km/h以上	20km/h以上	20km/h未満	20km/h以上
現地調査 【現地確認結果】 最大滞留長:170m 最大渋滞長:0m	【現地確認結果】 最大滞留長:160m 最大渋滞長:0m	【現地確認結果】 最大滞留長:80m 最大渋滞長:10m	【現地確認結果】 最大滞留長:50m 最大渋滞長:0m	
通過時間 	現地での捌け残りの発生は僅かであり、信号2回待ち以上の発生割合も低いため『渋滞無』と判断 ※信号待ち2回以上となる車両が5%未満であれば『渋滞無』と判断		サイクル長:100秒 信号待ち1回以下: 約13,000台 信号待ち2回以上: 約1,000台 (0.8%) サンプル数:33,301台 累計区間長:80m 通過時間(秒)	
判定	渋滞無	渋滞無	渋滞無	渋滞無

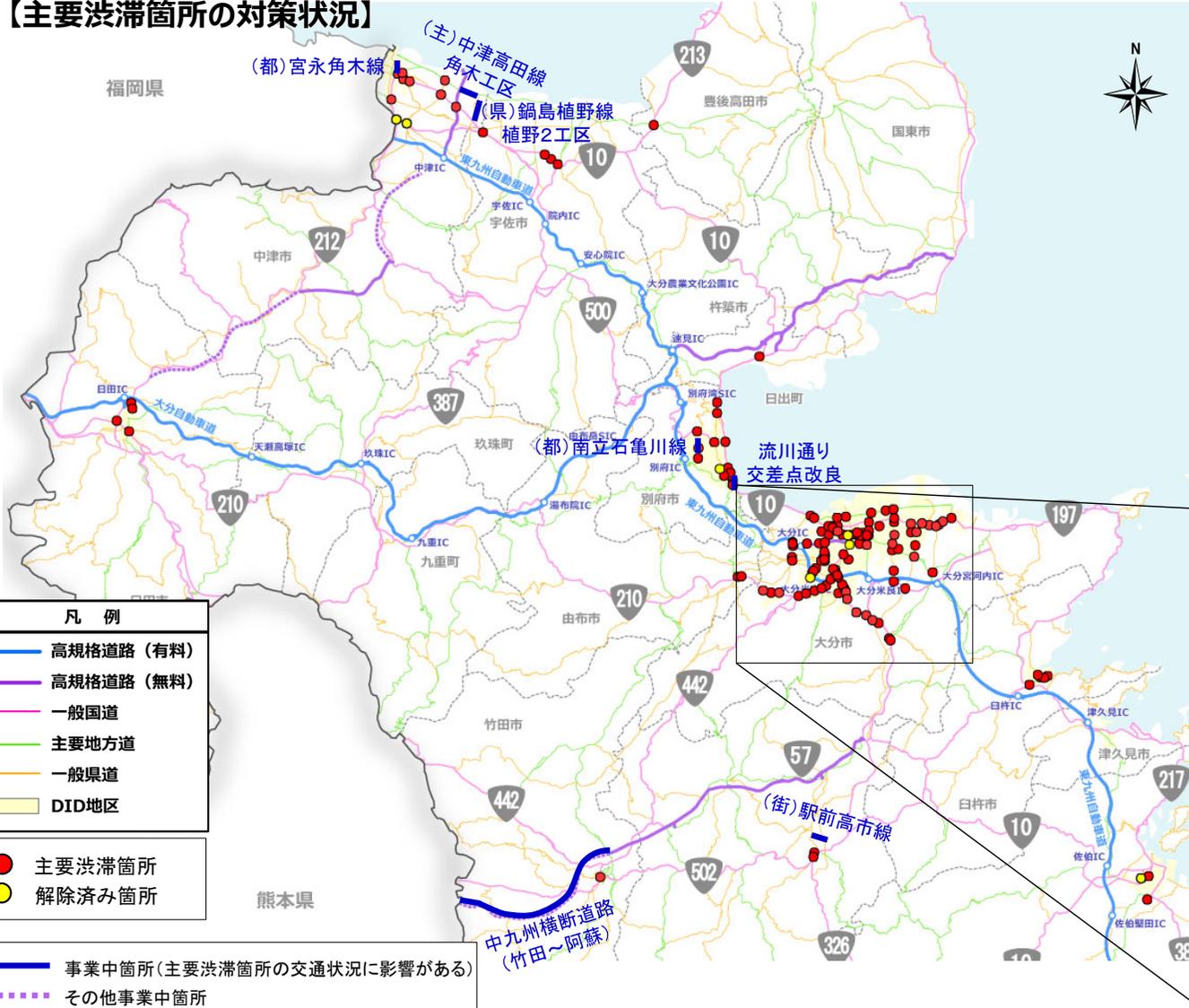
現地における渋滞発生状況(滞留長・渋滞長)及びデータ分析による検証結果を踏まえ解除判断

6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

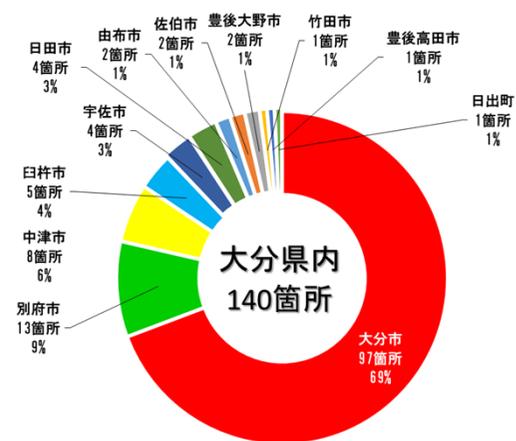
(1) 令和4年度 渋滞協の振り返り ① 大分県における事業中の道路整備と主要渋滞箇所への対策状況

- 大分県では、現在、国道10号高江拡幅や(都)庄の原佐野線、中九州横断道路(竹田～阿蘇)等の道路事業を推進中。
- 上記のような大規模道路事業の他にも交差点改良等の事業が進められているが、主要渋滞箇所は140箇所が残存しており、その内約7割は大分市に集中。
- 今後もハード・ソフトの両面から対策の検討が必要である。

【主要渋滞箇所の対策状況】



主要渋滞箇所 (140箇所) の内訳



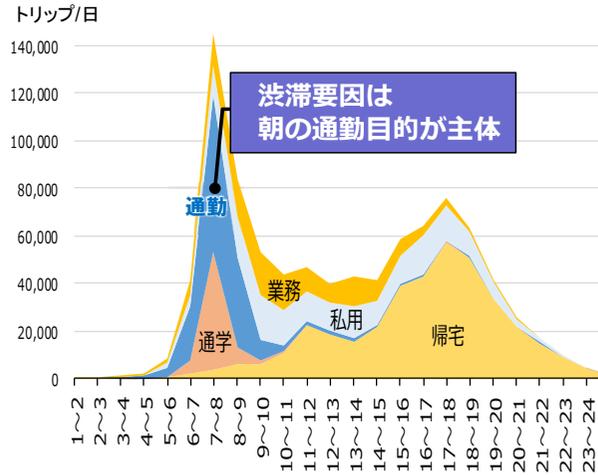
6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

(1) 令和4年度 渋滞協の振り返り

② 大分市中心部における渋滞状況

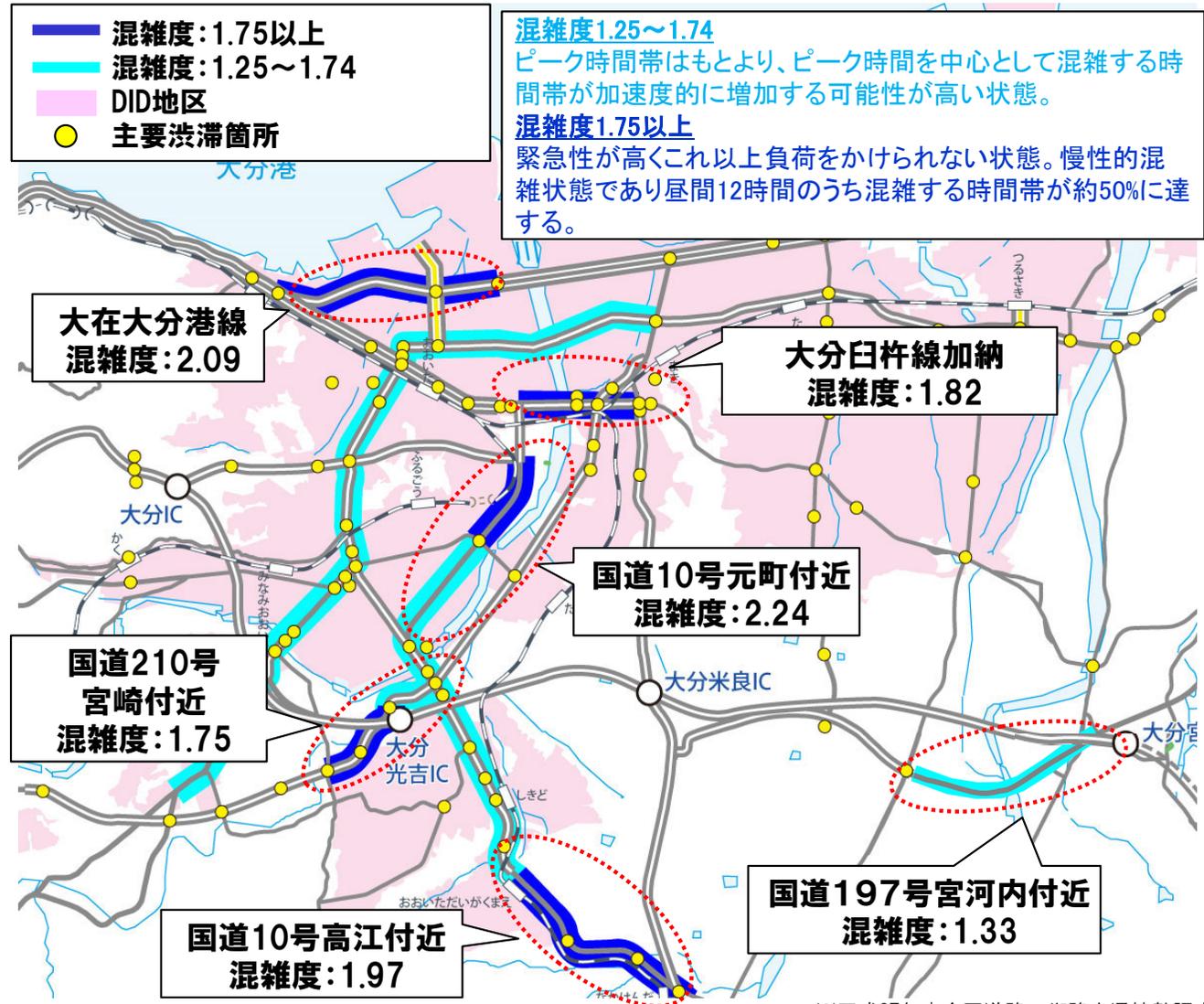
○大分市は、朝ピーク時の通勤交通が多く、特に大分市中心部へ交通が集中。これらの交通を対象としたソフト施策は引き続き推進していくものの大分市中心部の主要幹線道路では慢性的に混雑している箇所が存在しており、渋滞要因の把握が必要。

■ 大分市の時間帯別目的別トリップ数

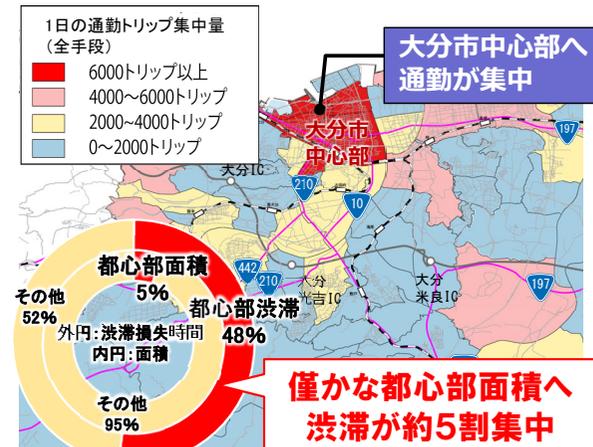


※大分都市圏PT調査 (H25年) 【本体調査】

■ 大分市中心部の混雑度



■ 大分市における通勤先と渋滞状況



僅かな都心部面積へ
渋滞が約5割集中

▲ 面積と渋滞損失時間のシェア

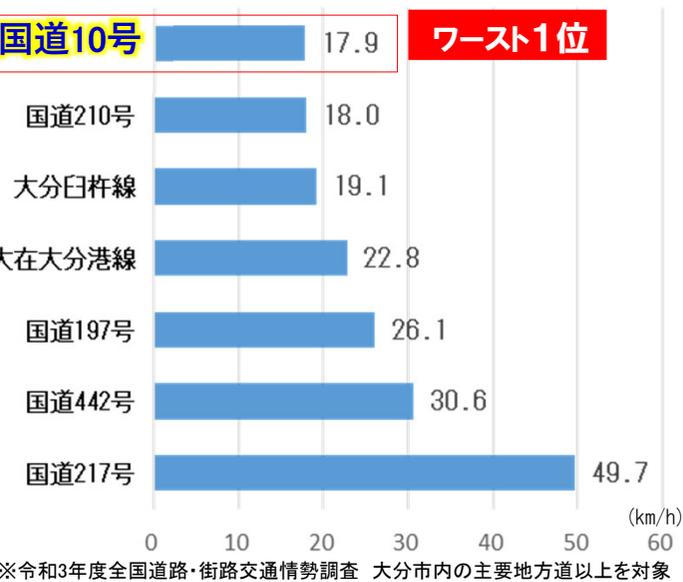
※大分都市圏PT調査 (H25年) 【本体調査】

6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

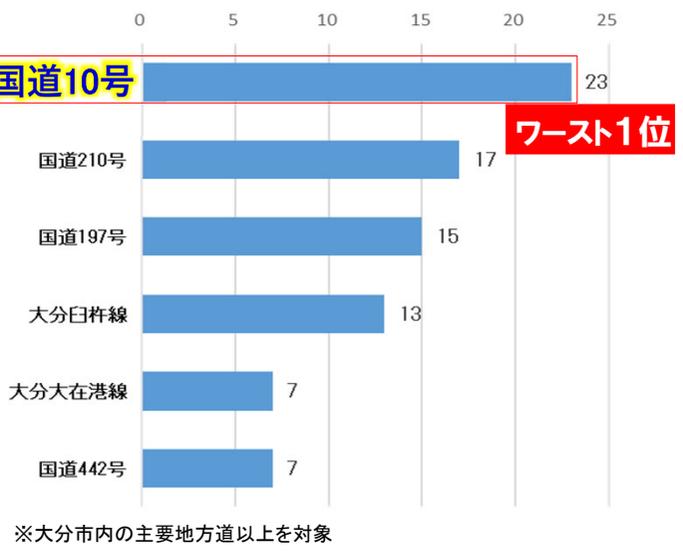
(2) 大分市中心部の課題 ① 課題路線・箇所の抽出

○大分市の幹線道路のピーク時の平均速度は、国道10号がワースト1位。また、主要渋滞箇所も最も多い
 ○また、国道10号元町、国道197号鶴崎、大在大分港線王子、国道10号高江は、慢性的な混雑状況にある

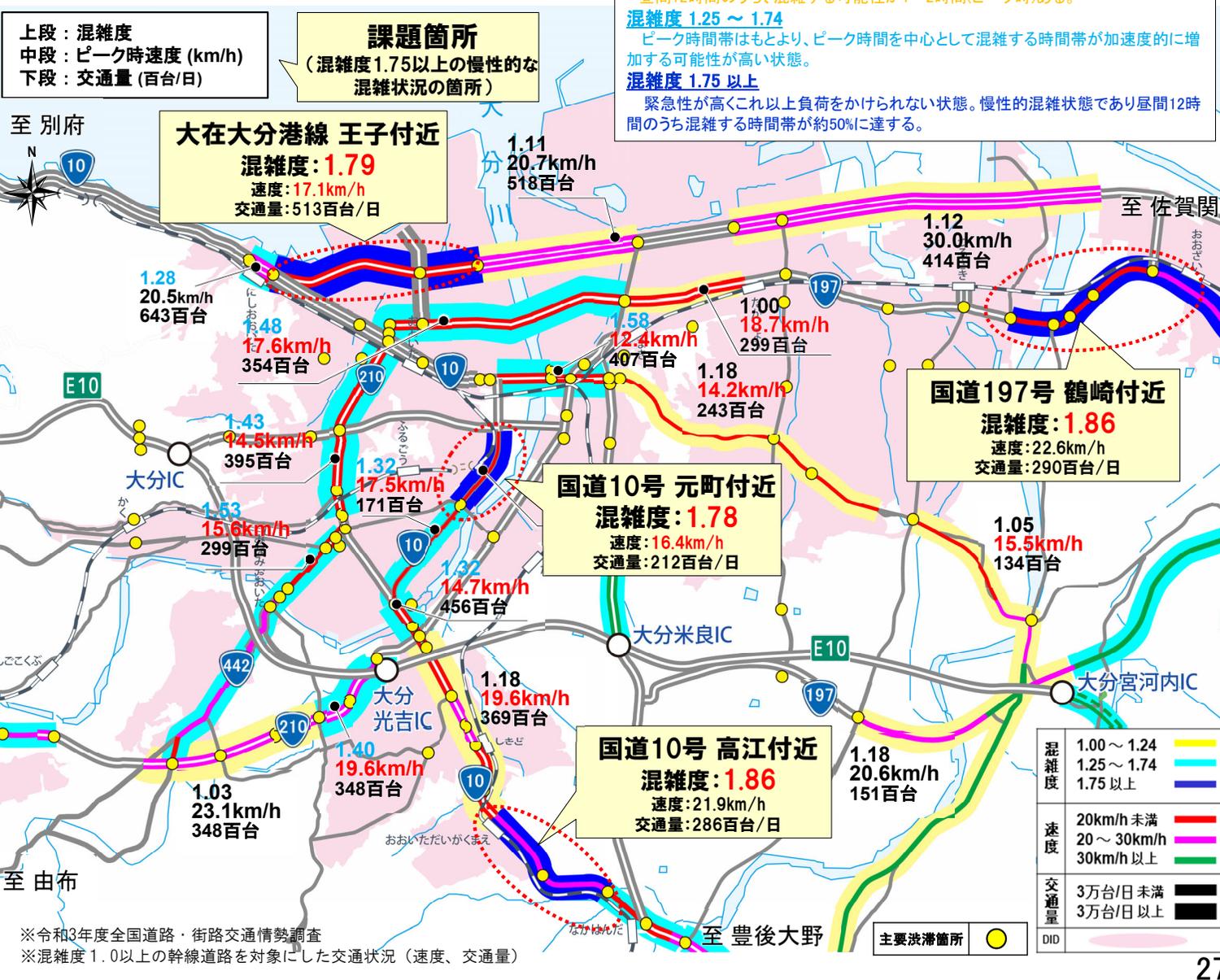
■ 大分市内における幹線道路の平均速度(ピーク時)



■ 大分市内における幹線道路の主要渋滞箇所数



■ 現況の渋滞状況と課題箇所の抽出



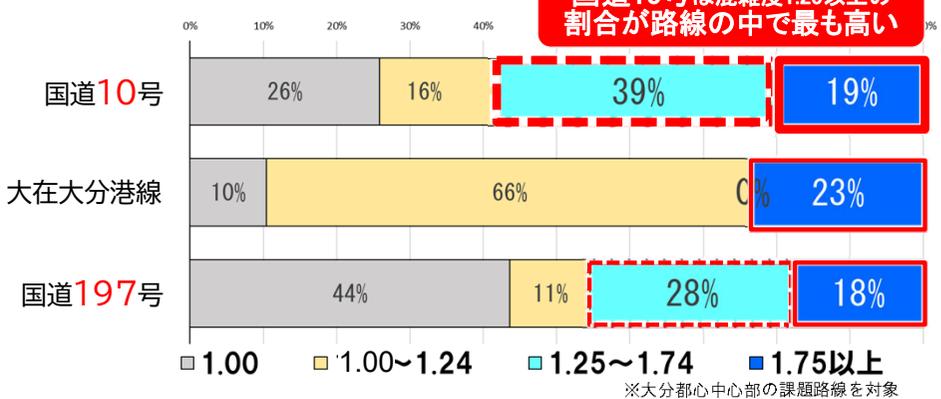
6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

(2) 大分市中心部の課題 ② 課題箇所の緊急性

- 課題箇所の中で、国道10号高江付近、国道197号鶴崎付近。国道10号元町付近は2車線区間であり、渋滞が顕著である。
- また、国道10号元町付近は、死傷事故率が高く、歩道幅員も狭い。
- 課題箇所について、対応策として国道197号鶴崎付近、国道10号高江付近では拡幅事業を推進している等、各箇所では対策に取り組んでいるが、国道10号元町付近は対策が検討されていない
⇒国道10号の交通状況を分析



■ 混雑度ランクシェア



番号	①	②	③	④
箇所	国道10号 高江付近	国道197号 鶴崎付近	大在大分港線 王子付近	国道10号 元町付近
車線数	2車線	2車線	4車線	2車線
混雑度	1.86 1位	1.86 1位	1.79 3位	1.78 4位
旅行速度 (km/h)	21.9 3位	22.6 4位	17.1 2位	16.4 1位
死傷事故率 (件/億台キロ)	147 4位	223 2位	154 3位	343 1位
歩道幅員	2.0m 2位	3.5m 3位	3.5m 3位	1.5m 1位
渋滞要因	4車区間に挟まれた2車線区間	4車線から2車線へ絞り込み区間	6車線から4車線への絞り込み区間	4車区間に挟まれた2車線区間

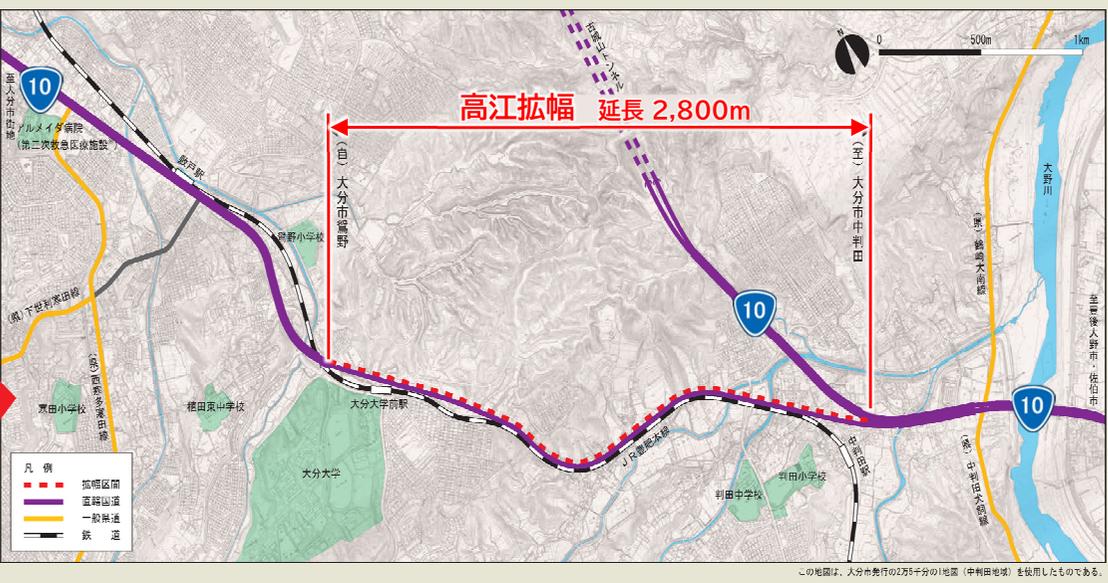
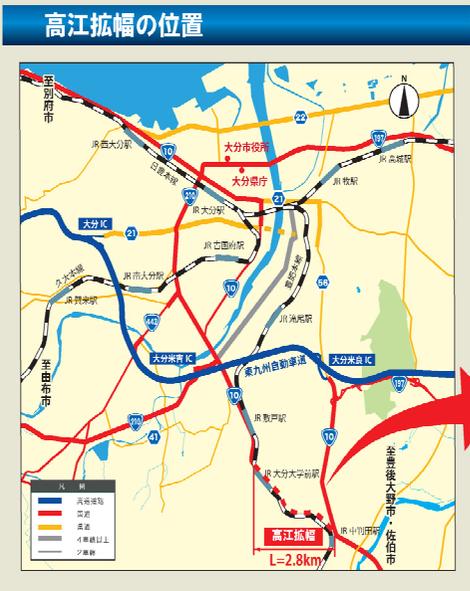
※令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
 ※イタルダデータ (H30-R3)
 ※下段の順位は、4箇所中のワースト順位

6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

(2) 大分市中心部の課題 ③ 課題箇所への対策概要

4車線拡幅 国道10号 高江付近【高江拡幅】

慢性的な渋滞の緩和と速達性・安全性の確保。
暮らしのフットワークが快適に。



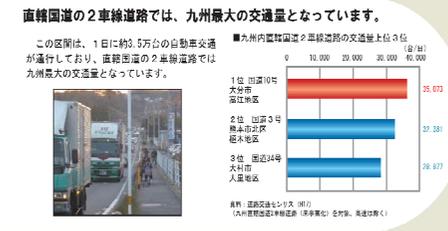
交通渋滞の緩和
4車線拡幅により、渋滞ボトルネックが解消し、交通渋滞が緩和します。

経済活動・住民生活への貢献
交通渋滞の緩和により、通勤時や業務活動時の移動時間が短縮し、経済活動や快適な住民生活に貢献します。

計画諸元

●路線名	一般国道10号
●起点	大分市鶯野
●終点	大分市中判田
●延長	2.8km
●都市計画決定	昭和48年3月
●車線数	4車線
●幅員	25m
●構造規格	第4種1級
●設計速度	60km/h

一般国道10号（高江地区）の現状



ボトルネックでの渋滞発生と車線拡幅による渋滞解消



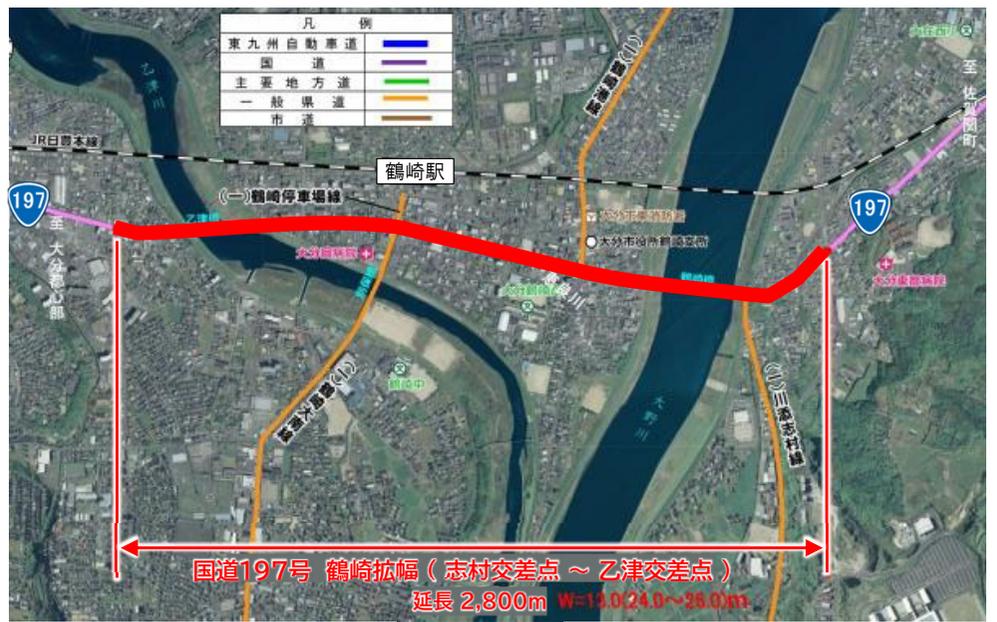
救急医療活動への貢献
第三次救急医療施設※への速達性が向上し、救急医療活動に貢献します。

交通事故の減少
交通渋滞に起因する追突事故などの減少が期待されます。

6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

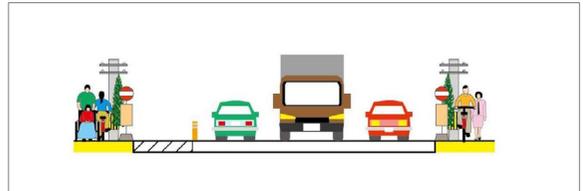
(2) 大分市中心部の課題 ③ 課題箇所の対策概要

4車線拡幅 国道197号 鶴崎付近【鶴崎拡幅】

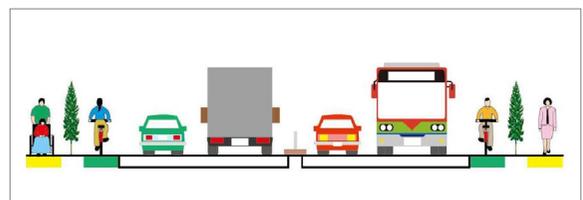


出典：大分県HP

●現状は幅員が狭く、車線運用が変則的



●完全な4車線化と自転車・歩行者の分離



出典：大分県HP

令和3年度 試行TDM実施 大在大分港線 王子付近【ソフト施策】



※令和3年度 第2回大分県渋滞対策協議会資料

試行TDMは、令和5年度も**実施**予定!!

通勤経路の変更

○混雑していない経路への転換を促します

交通集中の分散化

通勤手段の変更

○自動車から公共交通や自転車へ手段変更を促します

環境改善・渋滞緩和
 自転車や公共交通利用のメリットの広報
 健康増進・燃料費削減

時差出勤・テレワーク

○通勤時間の平準化や通勤交通の抑制を促します

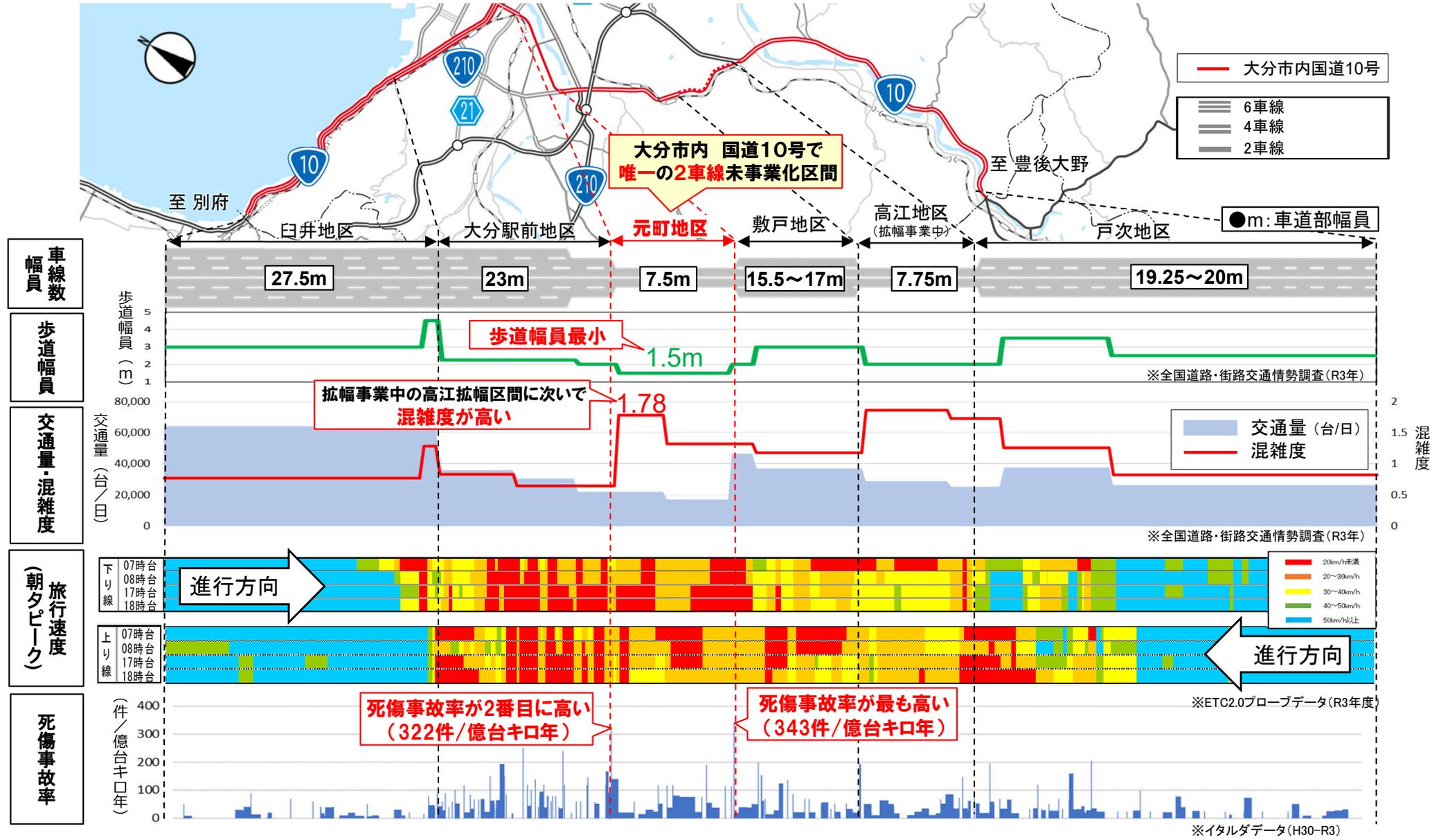
いつもの出勤時間 AM 8:00 から 1時間早めれば AM 7:00 時差出勤

※TDM施策：自動車の効率的利用や公共交通への転換などの交通行動の変更を促すことで、自動車交通量の平準化や抑制を図り、道路交通混雑の緩和や環境改善などを推進する取組み

6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

(2) 大分市中心部の課題 ④ 国道10号(大分市内)の状況

- 大分市内の国道10号において、元町地区は車道部の幅員が最も狭く、混雑度も拡幅事業中の高江拡幅区間に次いで高いことから、速度低下箇所が連続
- また、死傷事故率は、市内の国道10号ワースト1位と2位が存在。更に、歩道部の幅員も最小



6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

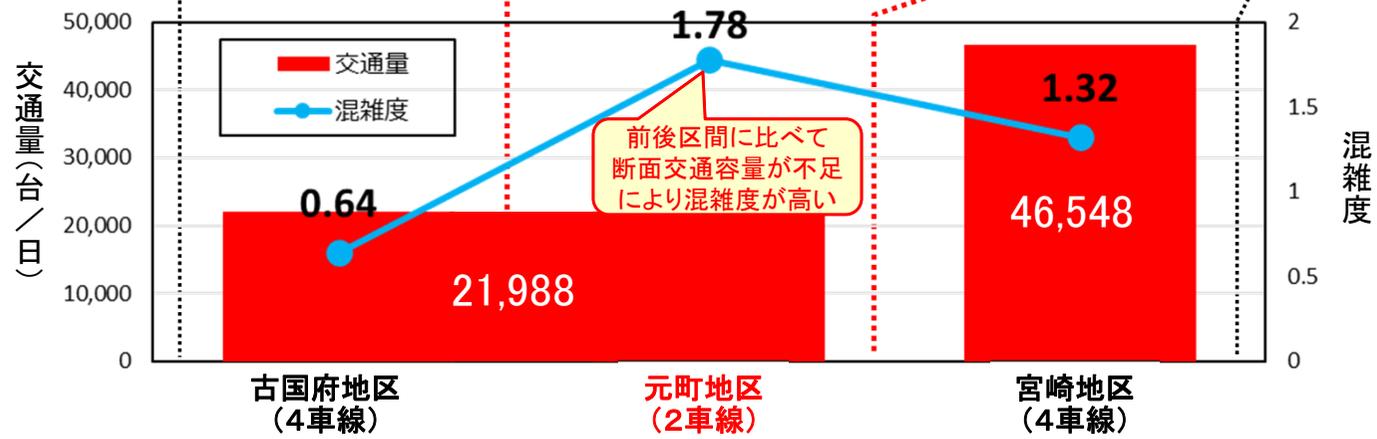
(3) 国道10号 元町地区の課題

① 国道10号 元町地区の交通特性

○ 国道10号元町地区は、前後4車線に挟まれた2車線区間であるため、交通容量を超える交通が流入しており、前後区間に比べて、交通容量不足により混雑度が高い



4車線区間から容量を超える交通が流入



資料: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

6. 大分市中心部における渋滞対策検討状況

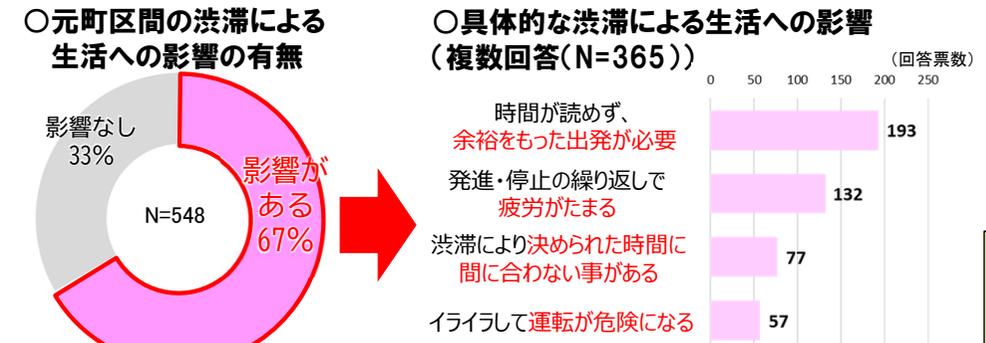
(4) 大分市中心部の渋滞対策検討

○大分市中心部での慢性的な交通渋滞は、通勤・通学や買い物など日常生活に大きく影響
 ○課題が大きく、今後の対策がない「国道10号元町地区」においては、今後も引き続き、渋滞対策の必要性や課題などを整理し、より具体的に効果的な渋滞対策検討を進めていく



番号	①	②	③	④
箇所	国道10号 高江付近	国道197号 鶴崎付近	大在大分港線 王子付近	国道10号 元町付近
車線数	2車線	2車線	4車線	2車線
混雑度	1.86 1位	1.86 1位	1.79 3位	1.78 4位
旅行速度 (km/h)	21.9 3位	22.6 4位	17.1 2位	16.4 1位
死傷事故率 (件/億台キロ)	147 4位	223 2位	154 3位	343 1位
歩道幅員	2.0m 2位	3.5m 3位	3.5m 3位	1.5m 1位
渋滞要因	4車区間に挟まれた2車線区間	4車線から2車線へ絞込み区間	6車線から4車線への絞込み区間	4車区間に挟まれた2車線区間

■ 国道10号元町地区に関するアンケート調査結果



対策	整備中	整備中	ソフト施策	未対策
	国道10号 高江拡幅 拡幅: 2車→4車	国道197号 鶴崎拡幅 拡幅: 2車→4車	臨港地区へのTDM施策の促進 ※R3年試行実施	未対策

国道10号元町地区では
 今後も引き続き、渋滞対策の必要性や課題などを整理し、より具体的に効果的な渋滞対策検討を進めていく

資料: 国道10号元町区間を自動車を利用する方へのアンケート調査結果 (R5.3)

7. 今後の進め方

- 最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングを継続的に実施
- 構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し地域毎の渋滞対策の検討を推進

“交通渋滞対策協議会”による議論

- 最新の交通データによる渋滞状況の検証
- 地域の交通状況の変化等に対する専門的見地からの検証 等
- 主要渋滞箇所の指定及び解除の協議・判断

“検討部会(大分エリア)および 各道路管理者等(その他エリア)”による議論

- 交通状況のモニタリング(主要渋滞箇所のフォローアップ)
- 地域の交通課題の共有
- ソフト・ハードを含めた対策の検討・調整 等