資料－２

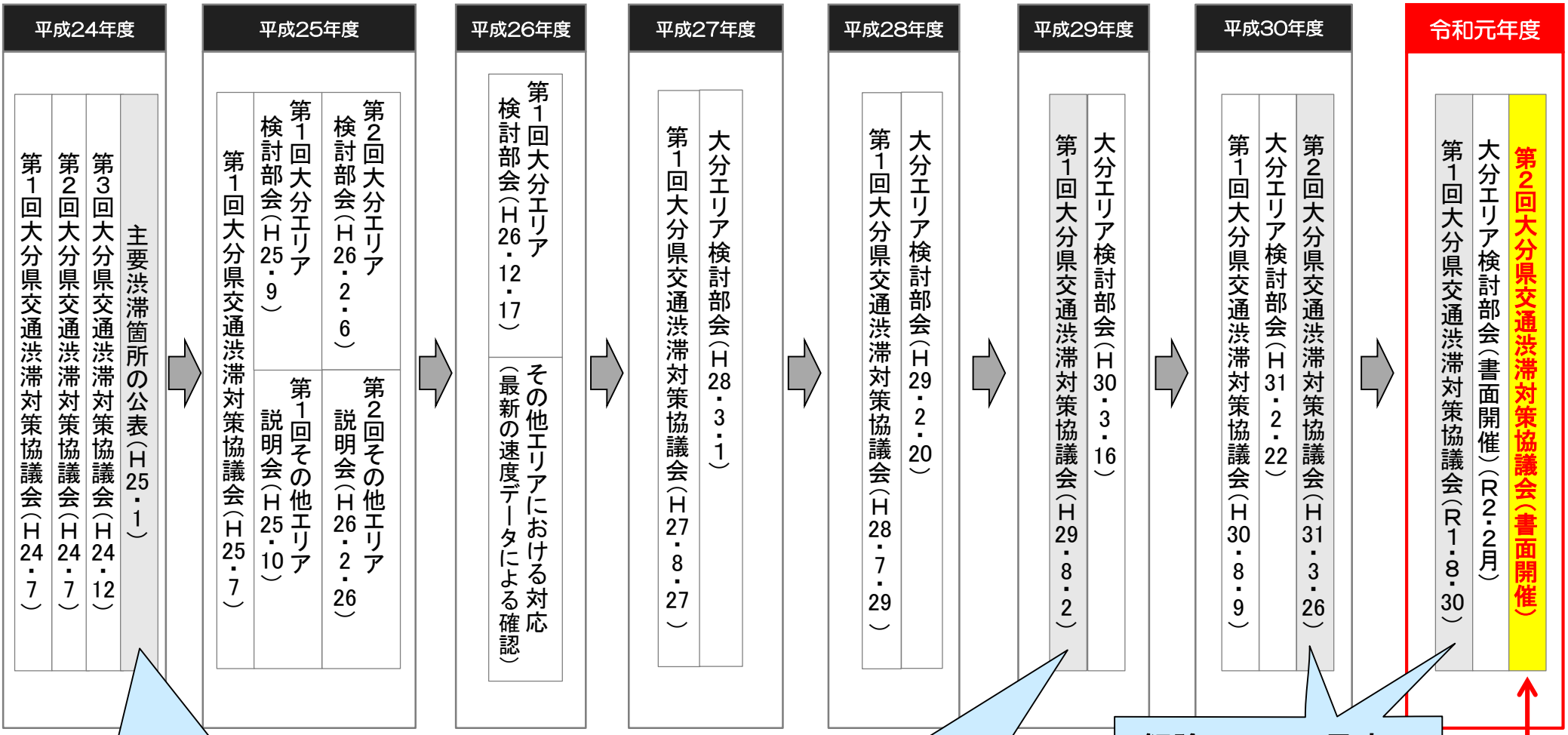
令和元年度　第２回
大分県交通渋滞対策協議会資料

目 次

１．これまでの検討経緯 ・・・・・・・・・・ １
２．最新のデータによる渋滞状況のモニタリング ・・・・・・・・・・ ３
３．主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針 ・・・・・・・・・・１３
４．大分県内における交通円滑化に向けた取り組み ・・・・・・・・・・１６
５．ラグビーワールドカップ2019における交通対策 ・・・・・・・・・・１８
６．官民連携による渋滞対策の取り組み ・・・・・・・・・・２０
７．ピンポイント渋滞対策の取り組み ・・・・・・・・・・２２
８．今後の進め方 ・・・・・・・・・・２３
９．災害時における交通マネジメントについて ・・・・・・・・・・２４
10．道路交通アセスメント制度の運用について ・・・・・・・・・・２５

令和2年3月18日（書面開催）

1. これまでの検討経緯


平成24年度
主要渋滞箇所の公表（H25・1）
第3回大分県交通渋滞対策協議会（H24・12）
第2回大分県交通渋滞対策協議会（H24・7）
第1回大分県交通渋滞対策協議会（H24・7）
平成25年度
第2回大分エリア検討部会（H26・2・6）
第1回大分エリア検討部会（H25・9）
第2回その他エリア説明会（H26・2・26）
第1回その他エリア説明会（H25・10）
第1回大分県交通渋滞対策協議会（H25・7）
平成26年度
第1回大分エリア検討部会（H26・12・17）
その他エリアにおける対応（最新の速度データによる確認）
平成27年度
大分エリア検討部会（H28・3・1）
第1回大分県交通渋滞対策協議会（H27・8・27）
平成28年度
大分エリア検討部会（H29・2・20）
第1回大分県交通渋滞対策協議会（H28・7・29）
平成29年度
大分エリア検討部会（H30・3・16）
第1回大分県交通渋滞対策協議会（H29・8・2）
平成30年度
第2回大分県交通渋滞対策協議会（H31・3・26）
大分エリア検討部会（H31・2・22）
第1回大分県交通渋滞対策協議会（H30・8・9）
令和元年度
第2回大分県交通渋滞対策協議会（書面開催）
大分エリア検討部会（書面開催）（R2・2月）
第1回大分県交通渋滞対策協議会（R1・8・30）
今回書面開催
主要渋滞箇所の公表
IT技術を活用したデータを基に渋滞候補箇所を抽出し、アンケートによる道路利用者の意見を踏まえ「地域の主要渋滞箇所」を選定
主要渋滞箇所の改定
「大貞公園入口」及び「佐伯鶴城高校前」の2箇所について渋滞解消が確認されたため主要渋滞箇所を解除
解除フローの見直し
特定要件をクリアしていなくても、現地調査とデータ検証により、「渋滞なし」を確認できれば、主要渋滞箇所を解除できるように改定

1. これまでの検討経緯

○大分県内の主要渋滞箇所の解除状況

・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等を実施してきた結果、これまでに2箇所を解除。
・依然として、大分市内・別府市内を中心に145箇所の主要渋滞箇所が残存

●主要渋滞箇所の状況

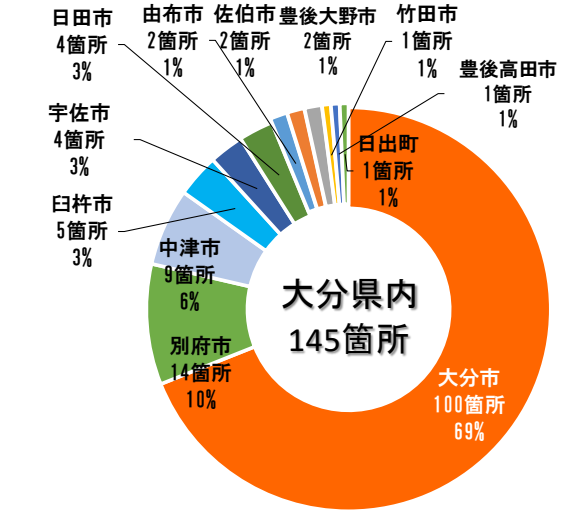
主要渋滞箇所
- 経過観察
- 短期
- 中期
- 今後対策を検討
- 解除済み箇所

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
解除済み箇所	**2箇所**	**ー**	**2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

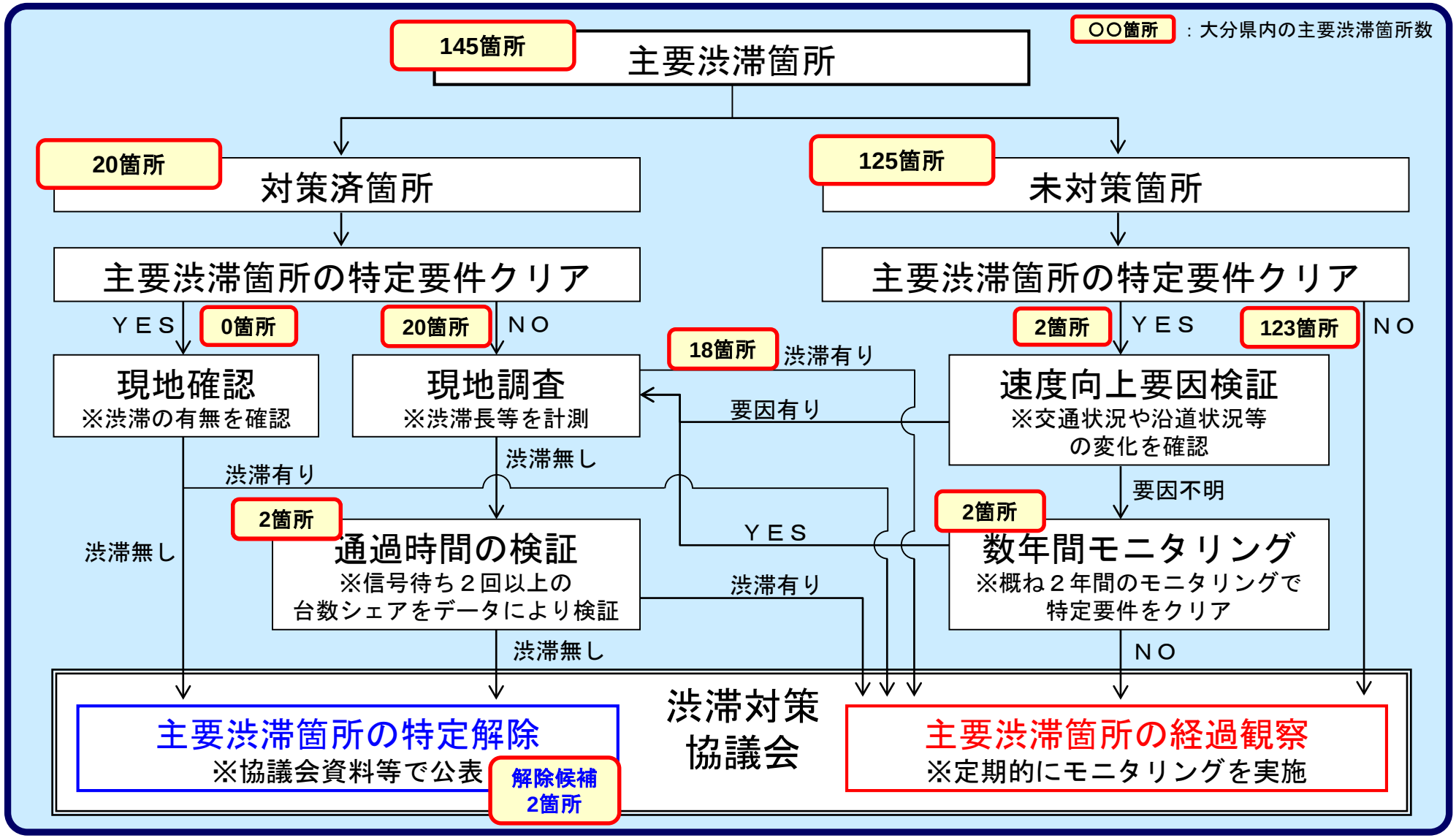
主要渋滞箇所（145箇所）の内訳



2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング

（１）主要渋滞箇所（一般道）の取扱（解除）について

・主要渋滞箇所の解除については、最新のデータや現地状況等を確認し、各箇所毎に協議会で判断して解除を行う。



※解除候補2箇所については本協議会にて協議する

2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング

(2)対策済箇所の点検結果

・H25年1月以降に対策を実施した主要渋滞箇所モニタリング結果一覧を以下に示す。
・各交差点において、渋滞緩和は見られるものの、特定要件に該当している。

【主要渋滞箇所の特定要件】
平日朝（7時～9時）または平日夕（17～19時）
または休日昼（7時～19時）の平均速度が
一方向でも 20km/h未満 になる箇所

凡例
20km/h未満

●対策が行われた主要渋滞箇所の点検結果（1/3）

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）	方角	路線名	選定時平均速度(km/h)【H24.4～H24.8】			対策後平均速度(km/h)【H30.4～H31.3】			対策後平均速度(km/h)【H31.4～R1.9】		
							平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
堀	国道10号別大拡幅	国道10号4車線化	H26.3	なし	北	市道等(従)	13.2	9.5	14.2	8.5	7.2	9.6	19.0	6.8	8.9
					北東	国10(主)	15.3	14.5	18.1	9.4	7.8	8.4	9.1	7.6	8.6
					東	国213(従)	23.7	12.9	16.2	20.2	13.3	12.1	18.6	13.4	11.6
					南西	国10(主)	15.2	19.3	20.5	21.0	19.3	20.0	21.0	18.6	19.6
					南	市道等(従)	21.1	15.6	16.6	13.9	11.9	12.3	14.6	13.5	17.7
牧跨線橋南	(都)下郡中判田線	道路新設	H27.2	なし	南	市道等(従)	14.5	7.8	14.9	10.5	7.0	13.0	10.6	7.6	12.0
					南西	市道等(主)	23.7	33.6	31.6	34.2	33.7	34.4	35.3	33.5	34.1
					北	市道等(従)	10.2	8.6	13.3	10.2	8.9	10.9	10.6	8.4	10.9
					北東	市道等(主)	15.4	17.9	28.7	14.8	16.6	19.0	15.2	16.5	19.9
佐野	東九州自動車道 豊前IC～宇佐IC 椎田南IC～豊前IC	高速道路新設	H27.3 H28.4	なし	北西	国213(従)	19.3	24.4	21.5	11.9	11.1	11.6	11.5	11.3	11.4
					北東	県629(従)	25.5	29.2	29.8	27.9	32.1	28.9	29.1	32.3	28.1
					西	国10(主)	19.2	29.4	18.8	13.9	13.3	16.2	10.8	11.9	14.2
					南東	国10(主)	32.3	36.6	39.3	31.3	36.5	35.4	31.5	33.9	34.9
大分大学入口	交差点改良	区画線の引き直し	H29.2	国道10号 高江拡幅	北	国10(主)	18.4	25.9	27.5	17.5	29.0	32.9	19.2	31.2	34.1
					南東	市道等(従)	13.8	14.3	17.4	17.5	19.3	21.4	18.3	17.5	21.5
					南	国10(主)	22.7	24.1	26.9	31.8	29.1	30.2	26.4	29.7	31.2
角子原陸橋南	(都)岡臨海線	道路新設	H29.3	なし	東	国197	36.2	31.3	31.9	27.4	18.1	22.3	28.8	19.6	22.6
					西	国197	32.1	29.1	31.1	21.8	20.9	20.3	22.8	20.5	19.6
					北	主22	11.6	16.2	20.6	16.9	14.8	19.4	17.3	14.7	20.3
					南	市道等	－	－	－	36.3	26.5	37.1	33.5	21.6	37.8
市場ロータリー	(県)三重新殿線バイパス 内田工区	道路新設	H29.12	なし	南東	市道等	20.4	15.4	21.1	23.6	8.5	11.7	17.0	11.7	13.4
					南西	国326	19.4	17.8	23.7	25.8	19.6	25.1	22.9	22.2	26.1
					北西	県517	7.9	7.3	7.3	8.2	6.8	7.6	8.6	6.8	8.0
					北東	国326	23.5	23.4	23.5	22.9	21.9	24.5	23.0	21.6	24.5
(仮)三重町駅東	(県)三重新殿線バイパス 内田工区	道路新設	H29.12	なし	南東	市道等	35.5	22.0	21.2	10.3	9.2	9.0	9.5	9.3	10.6
					北	県519	14.4	12.2	15.1	28.6	27.5	32.0	27.8	26.1	32.6
					西	市道等	－	－	－	17.3	23.4	25.1	14.7	18.1	21.6
					南西	県519	28.2	24.1	28.8	23.5	18.6	23.4	24.2	19.4	22.4

―　:データなし

データ:フォローアップデータおよびETC2.0プローブデータ

2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング

（2）対策済箇所の点検結果

【主要渋滞箇所の特定要件】
平日朝（7時～9時）または平日夕（17～19時）
または休日昼（7時～19時）の平均速度が
一方向でも 20km/h未満 になる箇所

凡例
20km/h未満

●対策が行われた主要渋滞箇所の点検結果（2/3）

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）	方角	路線名	選定時平均速度(km/h)【H24.4～H24.8】			対策後平均速度(km/h)【H30.4～H31.3】			対策後平均速度(km/h)【H31.4～R1.9】			
							平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	
顕徳町1丁目	（都）庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	（都）県庁前 古国府線	北西	国10（主）	9.2	7.5	9.8	10.9	11.5	14.3	10.9	11.8	14.6	
					東	国10（主）	7.4	8.9	8.8	14.9	13.1	12.9	14.9	12.5	13.2	
					南	市道等（従）	3.2	3.4	4.4	17.3	14.4	11.8	16.0	15.0	13.2	
					北	市道等（従）	9.2	6.0	8.4	－	－	－	－	－	－	
顕徳町2丁目	（都）庄の原佐野線 元町下郡工区 （都）中島錦町線	道路新設	H30.1 H29.12	なし	北	市道等（従）	7.0	4.0	6.3	14.7	14.6	15.8	14.2	12.8	14.4	
					西	国10（主）	15.6	8.3	17.3	21.3	25.5	28.9	20.9	25.3	29.8	
					東	国10（主）	15.5	17.0	21.3	17.3	15.5	29.8	16.2	16.0	30.4	
					南	市道等（従）	3.9	4.5	4.6	14.9	13.9	14.9	13.3	14.1	13.7	
顕徳町3丁目	国道10号古国府拡幅 （都）庄の原佐野線 元町下郡工区	交差点新設 国道10号4車線化 道路新設	H25.1 H30.1	なし	北	市道等（従）	13.2	15.0	20.3	16.5	10.4	7.5	9.8	7.6	8.2	
					西	国10（主）	22.9	14.6	19.0	24.4	25.5	23.5	21.8	25.8	23.6	
					東	国10（主）	25.0	32.0	25.8	23.4	18.2	34.7	22.4	18.5	35.4	
					南東	市道等（従）	9.4	5.4	6.0	17.6	14.2	11.6	19.7	15.6	13.3	
錦町2丁目	（都）庄の原佐野線 元町下郡工区 （都）中島錦町線	道路新設	H30.1 H29.12	なし	西	国10（主）	11.5	7.2	10.1	16.7	16.8	13.4	15.1	16.7	13.3	
					南	国10（主）	－	－	－	5.4	6.7	12.3	6.6	6.1	12.0	
					東	主21（従）	－	－	－	18.0	20.5	22.7	17.8	20.4	22.8	注1）
滝尾橋東	（都）庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	なし	西	主21（主）	17.7	13.2	21.9	20.9	15.8	22.1	20.6	15.4	21.7	
					南	市道等（従）	4.0	4.1	3.3	13.9	16.5	15.6	14.9	17.3	16.2	
					東	主21（主）	22.6	23.8	16.9	37.0	31.6	27.4	33.6	31.6	27.7	
北下郡ガード西	（都）庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	（都）庄の原 佐野線 下郡工区	南	市道等（従）	4.4	4.2	4.2	16.9	15.6	16.0	16.2	15.0	15.5	
					東	主21（主）	9.2	11.3	9.5	12.0	11.1	13.7	12.0	10.1	12.3	
					北西	主21（主）	10.0	7.9	13.4	15.4	11.9	16.6	14.5	12.1	17.2	
					北	市道等（従）	3.8	4.8	6.2	15.7	16.8	17.4	17.8	17.2	18.2	

―　：データなし　　データ：フォローアップデータおよびETC2.0プローブデータ

注1）選定時の道路データには、錦町2丁目交差点の南側の新設区間が設定されていないため、南側と東側の速度が捉えられない。

2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング

（2）対策済箇所の点検結果

●対策が行われた主要渋滞箇所の点検結果（3/3）

【主要渋滞箇所の特定要件】
平日朝（7時～9時）または平日夕（17～19時）
または休日昼（7時～19時）の平均速度が
一方向でも 20km/h未満 になる箇所

凡例
20km/h未満

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）	方角	路線名	選定時平均速度(km/h)【H24.4～H24.8】			対策後平均速度(km/h)【H30.4～H31.3】			対策後平均速度(km/h)【H31.4～R1.9】			
							平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	
加納西	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	(都)庄の原佐野線 下郡工区	西	主21(主)	16.1	15.1	16.3	17.5	15.4	19.2	17.3	15.6	19.0	
					南	主56(従)	4.4	3.5	5.6	6.9	6.1	9.0	6.7	6.0	8.8	
					東	主21(主)	6.1	7.3	9.4	6.5	8.2	11.8	5.6	7.4	11.0	
					北	県685(従)	－	－	－	23.9	20.2	25.8	24.6	18.8	25.9	注2)
加納	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	(都)庄の原佐野線 下郡工区	南	市道等(従)	2.6	2.0	3.4	11.2	11.6	12.2	10.5	11.3	13.1	
					北	市道等(従)	15.8	5.8	15.0	16.7	16.8	20.0	18.6	18.9	20.1	
					東	主21(主)	27.5	39.5	43.9	12.8	16.3	29.6	8.2	14.2	30.7	
					西	主21(主)	36.8	31.7	33.5	22.4	21.0	23.2	21.0	19.6	22.9	
川原瀬北	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	(都)庄の原佐野線 下郡工区	西	市道等(従)	10.6	10.1	18.6	10.3	17.2	14.9	12.0	17.4	14.9	
					南	市道等(主)	11.8	22.2	23.6	19.3	15.7	23.9	13.5	14.9	25.6	
					北	市道等(主)	29.4	26.5	36.2	29.1	13.3	27.0	27.8	13.4	27.9	
					東	市道等(従)	3.1	2.1	4.7	6.5	6.6	6.2	6.3	6.0	6.4	
下郡工業団地入口	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	(都)庄の原佐野線 下郡工区	東	市道等(主)	3.2	2.9	4.4	5.3	5.8	6.7	6.0	6.0	6.5	
					西	市道等(主)	－	11.6	44.7	－	－	－	－	－	－	
					西	主21(主)	－	－	－	12.8	9.5	13.5	10.4	8.7	12.8	注3)
					北	市道等(従)	37.1	12.3	18.8	10.5	12.1	15.5	10.8	12.3	15.5	
					南西	市道等(従)	16.6	24.3	21.8	11.9	9.4	11.3	11.2	9.4	11.7	
(仮)元町バス停北	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	なし	北	国10(主)	37.4	16.7	34.2	31.6	22.2	34.0	27.5	23.3	33.9	
					北西	市道等(従)	－	12.3	26.3	22.5	11.4	11.2	－	11.3	9.5	
					南	国10(主)	34.5	36.1	36.3	23.7	26.8	32.3	24.9	27.6	33.1	
広瀬橋西	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	なし	北西	市道等(従)	11.2	11.1	11.7	14.2	17.3	15.8	18.0	17.2	16.3	
					北東	国10(主)	10.9	12.7	14.6	12.2	11.6	16.3	10.3	11.6	15.8	
					南西	国10(主)	16.5	19.9	27.0	17.6	16.8	26.1	13.1	15.5	25.8	
					南東	市道等(従)	5.6	5.6	7.4	17.4	16.7	16.9	18.4	16.5	18.6	
広瀬橋東	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	(都)庄の原佐野線 下郡工区	北西	市道等(従)	20.8	14.8	18.9	23.4	18.8	21.2	20.6	19.1	21.1	
					南西	市道等(主)	13.2	8.3	16.0	18.9	9.0	18.2	17.1	9.5	19.8	
					北東	市道等(主)	15.5	10.9	14.3	21.4	16.8	21.9	17.9	17.8	22.1	

― ：データなし　　データ：フォローアップデータおよびETC2.0プローブデータ

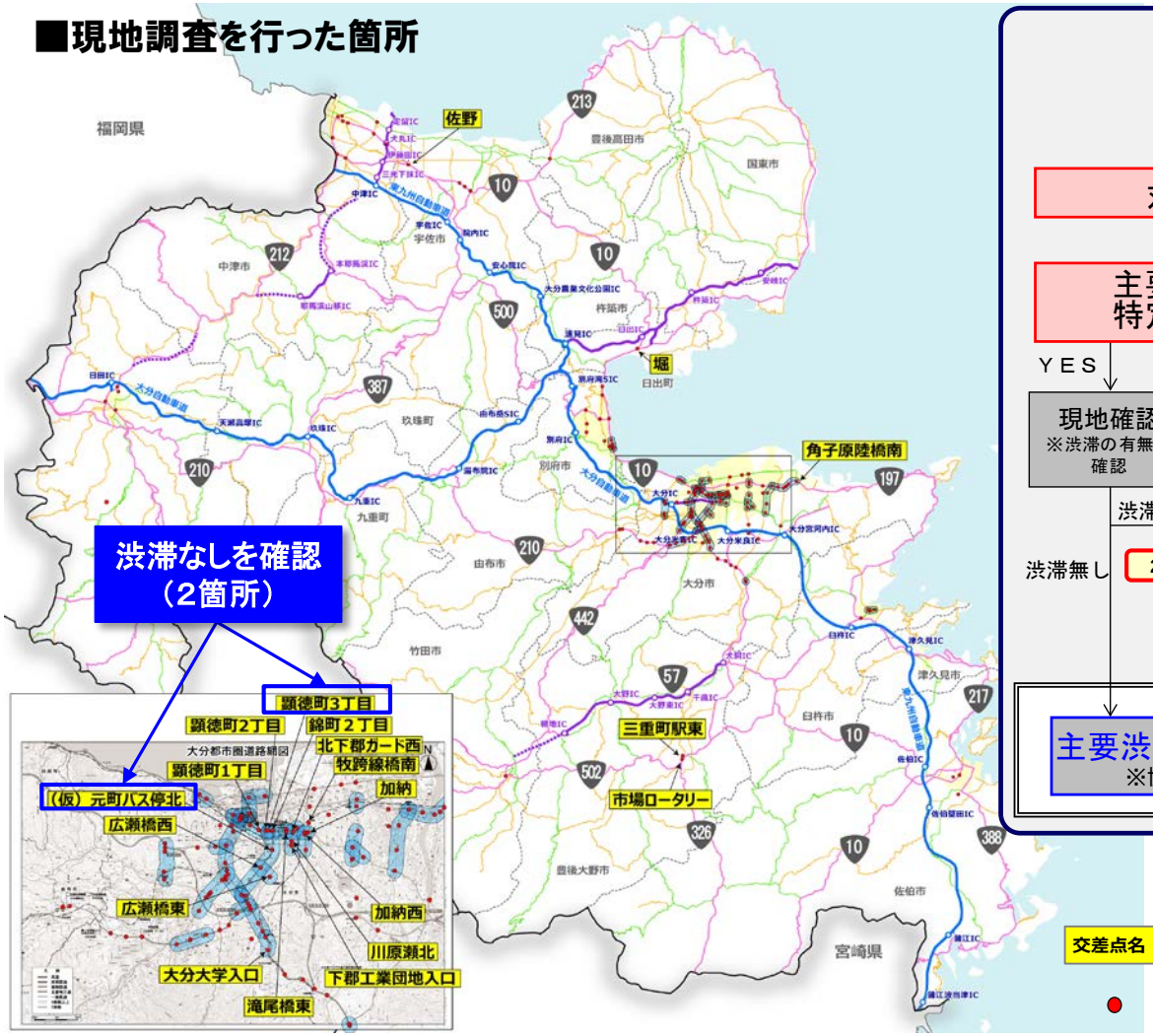
注2)加納西交差点の北側は、選定時と最新データで対象道路が異なる。(H27.2(都)下郡中判田線開通)
注3)下郡工業団地入口交差点の西側は、選定時と最新データで対象道路が異なる。(H30.1宗麟大橋の開通)

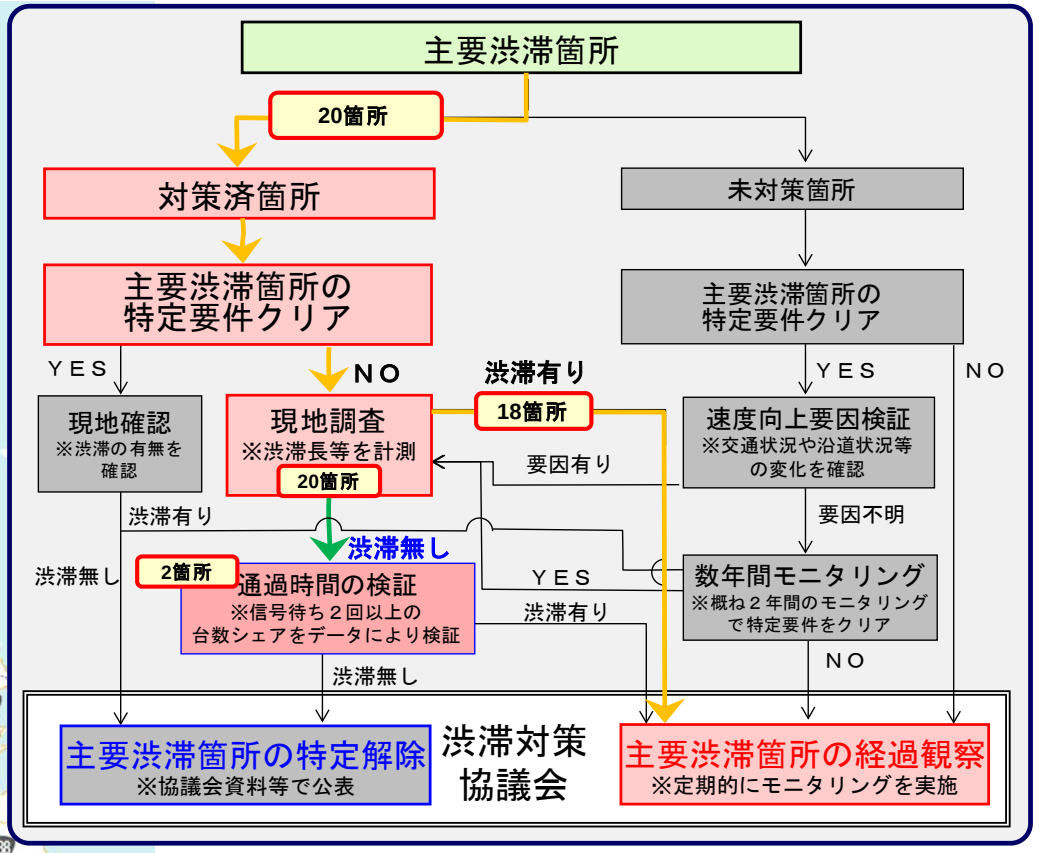
2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング

（3）対策済箇所における現地調査結果

・現地調査の結果、対策済み20箇所のうち18箇所について渋滞が確認されたため、今後も「経過観察」とし定期的なモニタリングを継続。
・今回の調査で渋滞が確認されなかった2箇所については通過時間を検証。 ※通過時間検証の結果は次頁以降に掲載する。

■現地調査を行った箇所





▲対策済み箇所（20箇所）と解除フローの対応

交差点名 ：調査箇所
● ：主要渋滞箇所

2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング

（3）対策済箇所における現地調査結果

・対策済み20箇所について、現地調査を行った結果、2箇所の交差点で渋滞が確認されなかった。
・該当交差点について過去1年分の「ETC2.0プローブデータ」を用いて、通過時間と信号待ち2回以上の台数割合を検証。
・検証の結果、現地調査で渋滞が確認されていないこと、また、過去1年における信号待ち2回以上の発生も微少であることから、主要渋滞箇所の解除候補としたい。

※通過時間検証の結果は次頁以降に掲載する。

■現地調査結果

交差点名	対策事業名	完了年月	現地状況	位置づけ
堀	国道10号別大拡幅	H26.3	渋滞あり	経過観察
牧跨線橋南	(都)下郡中判田線	H27.2	渋滞あり	経過観察
佐野	東九州自動車道豊前～宇佐IC 椎田南～豊前IC	H27.3 H28.4	渋滞あり	経過観察
大分大学入口	交差点改良（区画線の引き直し）	H29.2	渋滞あり	経過観察
角子原陸橋南	(都)岡臨海線	H29.3	渋滞あり	経過観察
市場ロータリー	(県)三重新殿線バイパス（内田工区）	H29.12	渋滞あり	経過観察
(仮)三重町駅東	(県)三重新殿線バイパス（内田工区）	H29.12	（※１）	経過観察
顕徳町1丁目	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察
顕徳町2丁目	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区 (都)中島錦町線	H30.1 H29.12	渋滞あり	経過観察
顕徳町3丁目	国道10号古国府拡幅 (都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H25.1 H30.1	渋滞なし	解除提案

交差点名	対策事業名	完了年月	現地状況	位置づけ
錦町2丁目	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区 (都)中島錦町線	H30.1 H29.12	渋滞あり	経過観察
滝尾橋東	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察
北下郡ガード西	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察
加納西	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察
加納	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察
川原瀬北	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察
下郡工業団地入口	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察
(仮)元町バス停北	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	（※２）	解除提案
広瀬橋西	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察
広瀬橋東	(都)庄の原佐野線 元町下郡工区	H30.1	渋滞あり	経過観察

（※１）(仮)三重町駅東交差点は、無信号であるが、近接する踏切の手前で、遮断解除待ちや一旦停止に起因する車列長が確認された。

（※２）(仮)元町バス停北交差点は、無信号であるが、市道から国道10号へ流入する際の停止車両はなかった。

2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング　顕徳町3丁目交差点

■モニタリングによる評価結果

・現地調査時に渋滞が発生しなかったこと、また、過去1年間における信号待ち2回以上も微少なことから、主要渋滞箇所の解除を提案する。

【位置図】

【参考】事業箇所と交差点位置図

信号現示

	主道路	従道路
青時間	91秒	39秒
青時間比	64.0%	27%
サイクル長	142秒	

R1.11.22（金）8時台

※国土地理院地図を使用

【評価結果】

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、最新（H30.4-H31.3）
※現地調査：R1.11.22（金）　※通過時間：H30.10-R1.9

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道10号	国道10号	市道	市道
	対策事業名：国道10号古国府拡幅、（都）庄の原佐野線 元町下郡工区			
旅行速度	20km/h以上	20km/h未満	20km/h未満	20km/h未満
現地調査	渋滞なし 最大滞留長：140m 最大渋滞長：0m	渋滞なし 最大滞留長：60m 最大渋滞長：0m	渋滞なし 最大滞留長：10m 最大渋滞長：0m	渋滞なし 最大滞留長：100m 最大渋滞長：0m
通過時間	信号待ち1回以下 / 信号待ち2回以上 0.0% サイクル長 142秒 サンプル数：14,225台 集計区間長：140m	信号待ち1回以下 / 信号待ち2回以上 0.0% サイクル長 142秒 サンプル数：7,317台 集計区間長：60m	信号待ち1回以下 / 信号待ち2回以上 1.6% サイクル長 142秒 サンプル数：61台 集計区間長：10m	信号待ち1回以下 / 信号待ち2回以上 0.4% サイクル長 142秒 サンプル数：541台 集計区間長：100m

主要渋滞箇所の解除

2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング　元町バス停北交差点

■モニタリングによる評価結果

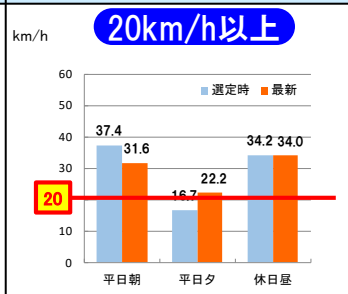
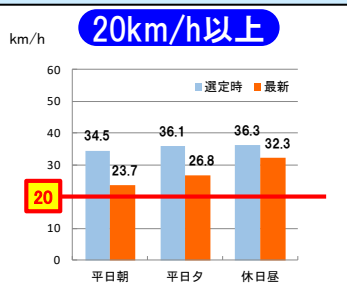
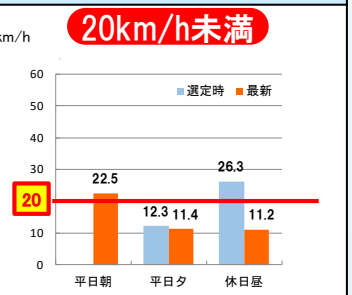
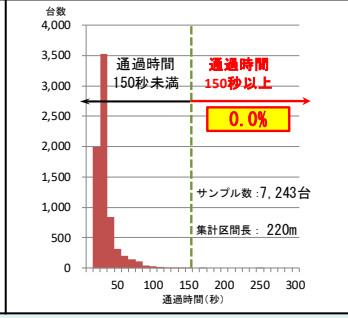
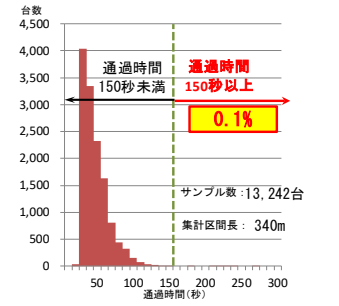
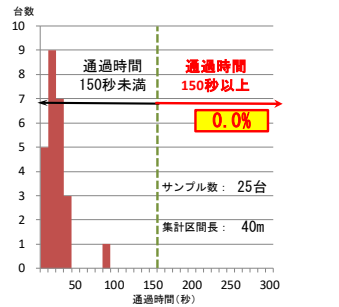
【位置図】

【参考】事業箇所と交差点位置図

・無信号交差点であるが、現地調査時に市道から流入する際の停止車両列長は0mであったことと、過去1年間における通過時間は、いずれの方向も安定していることから、主要渋滞箇所の解除を提案する。

【評価結果】

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、最新（H30.4-H31.3）
※現地調査：R1.11.22（金）　※通過時間：H30.10-R1.9

	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③
	国道10号	国道10号	市道
	対策事業名：(都)庄の原佐野線 元町下郡工区		
旅行速度	20km/h以上 	20km/h以上 	20km/h未満 
現地調査	渋滞なし（無信号）	渋滞なし（無信号）	流入する際の停止車両列長＝0m
通過時間			

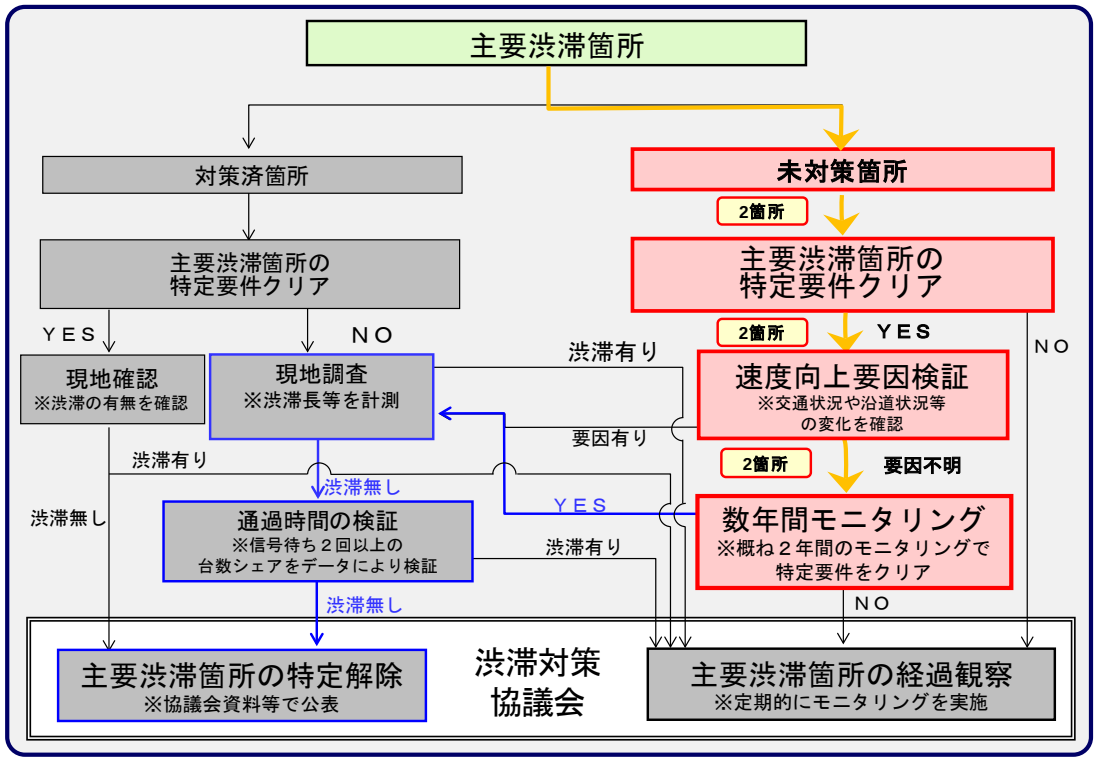
主要渋滞箇所の解除

※通過時間検証（150秒）：近隣信号交差点（東元町交差点）のサイクル長を適用

2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング

（４）特定要件をクリアした「対策未実施」箇所

・最新の交通データによる点検により、対策未実施の２箇所で「平均旅行速度」が改善され特定要件をクリア。
・今後は、概ね２年間のモニタリングにおいて特定要件をクリアし、「現地調査」および「通過時間の検証」で渋滞が発生しないことが確認されれば、主要渋滞箇所の特定解除となる。



【主要渋滞箇所の特定要件】
平日朝（7時～9時）または平日夕（17～19時）または休日昼（7時～19時）の平均速度が一方向でも 20km/h未満 になる箇所

凡例
20km/h未満

●対策未実施箇所の点検結果

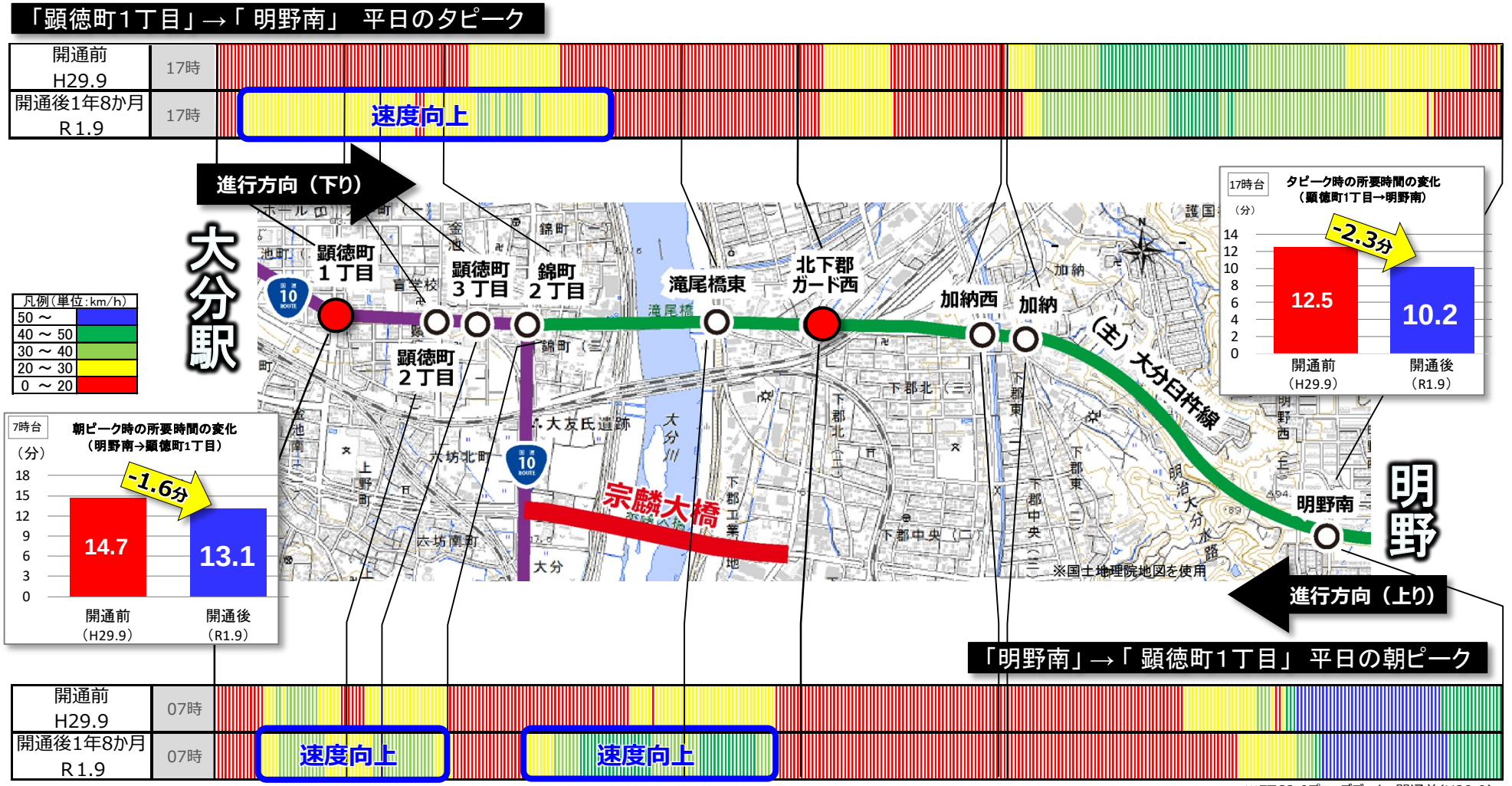
交差点名	方角	路線名	選定時平均速度(km/h)【H24.4～H24.8】			最新の平均速度(km/h)【H31.4～R1.9】			今後の方針	理由
			平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼		
中村北	北	国10(主)	35.8	31.6	30.2	29.7	25.5	27.8	経過観察	隣接する中村交差点におけるピンポイント対策実施後に合わせて検証する。
	東	主38(従)	17.6	23.2	21.3	27.5	21.3	26.4		
	南	国10(主)	36.5	34.9	32.5	28.2	22.5	26.2		
(仮)金谷迫南	南	市道等	19.8	35.8	40.0	20.6	34.1	39.1	経過観察	解除フローに従い、今後2年間モニタリングを継続する。
	北	市道等	26.4	32.5	49.1	29.5	33.1	45.1		
	北東	市道等	－	－	25.6	22.2	－	20.8		

データ：フォローアップデータおよびETC2.0プローブデータ

2. 最新のデータによる渋滞状況のモニタリング　（主）大分臼杵線

（５）庄の原佐野線「元町下郡工区」の整備効果

・宗麟大橋の開通により、「顕徳町１丁目」～「北下郡ガード西」の渋滞が緩和。
・上り線（明野→大分駅）では朝ピーク時、下り線（大分駅→明野）ではタピーク時、所要時間が約２分短縮。



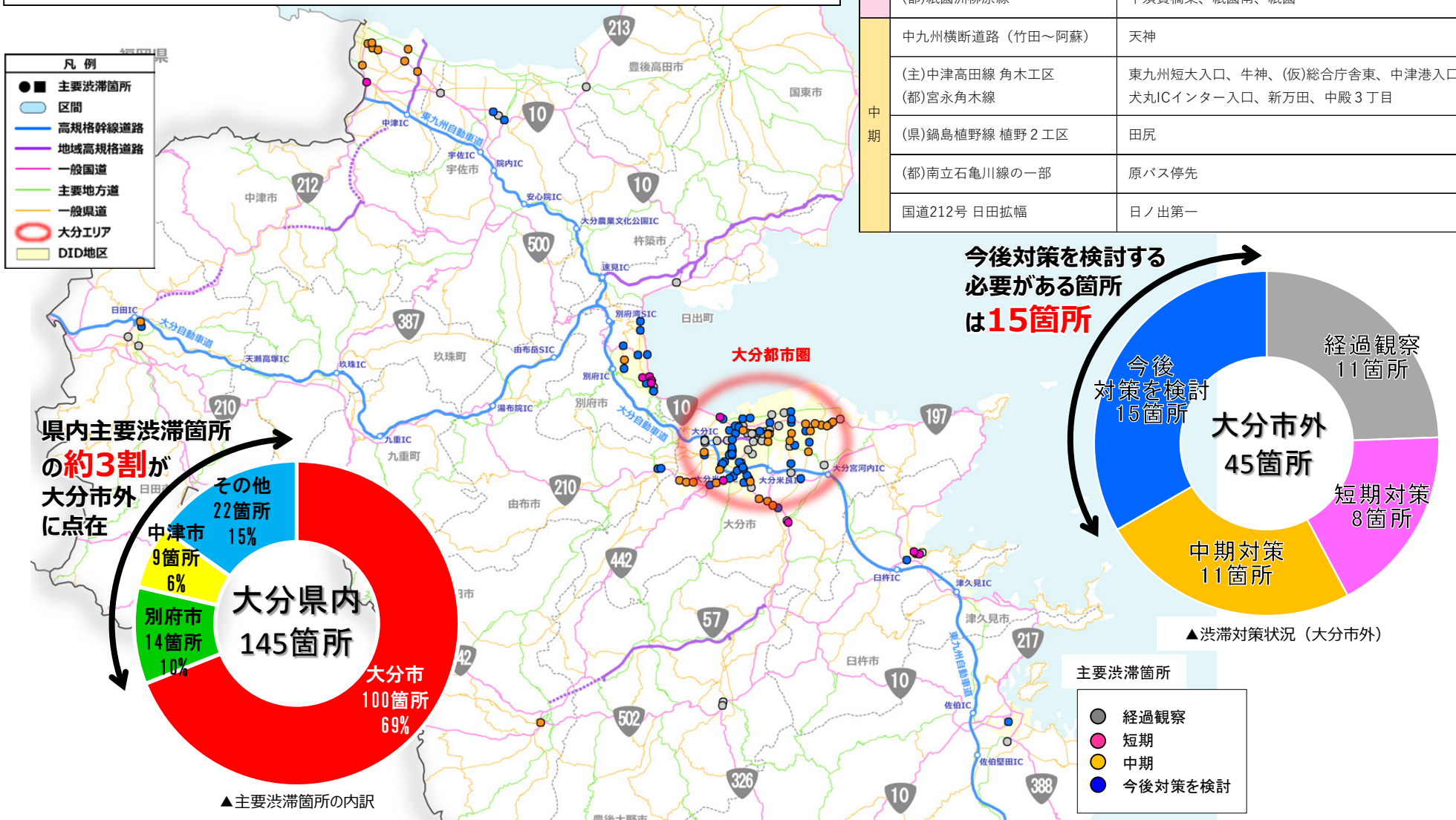
▲宗麟大橋開通による走行速度の変化（大分臼杵線）

※ETC2.0プローブデータ　開通前(H29.9)
開通後1年８か月 (R1.9)

3. 主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針

（1）大分県の主要渋滞箇所の対策状況

・国道10号豊前拡幅などの対策事業を推進中。
・県内の主要渋滞箇所の約3割（45箇所）が大分市外に点在。
・今後対策を検討する必要がある箇所は15箇所。



対策内容（大分市外）

	対策事業名	該当する交差点名
短期	(都)山田関の江線 西野口町工区	北浜、別府タワー前、富士見通り、富士見通り７丁目
短期	国道10号 豊前拡幅	新山国大橋
短期	(都)祇園洲柳原線	中須賀橋東、祇園南、祇園
中期	中九州横断道路（竹田～阿蘇）	天神
中期	(主)中津高田線 角木工区 (都)宮永角木線	東九州短大入口、牛神、(仮)総合庁舎東、中津港入口、犬丸ICインター入口、新万田、中殿３丁目
中期	(県)鍋島植野線 植野２工区	田尻
中期	(都)南立石亀川線の一部	原バス停先
中期	国道212号 日田拡幅	日ノ出第一

▲主要渋滞箇所の内訳

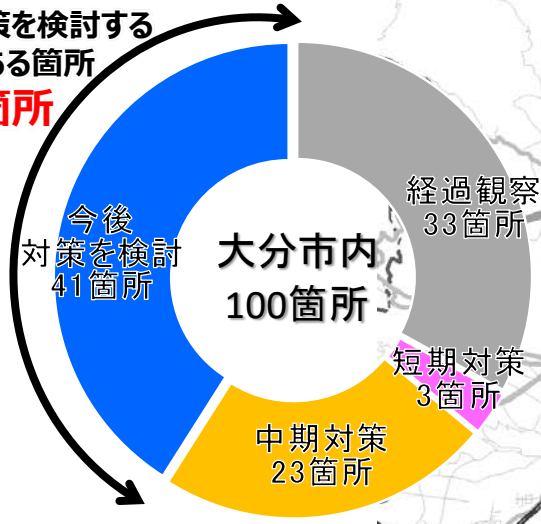
▲渋滞対策状況（大分市外）

主要渋滞箇所
- 経過観察
- 短期
- 中期
- 今後対策を検討

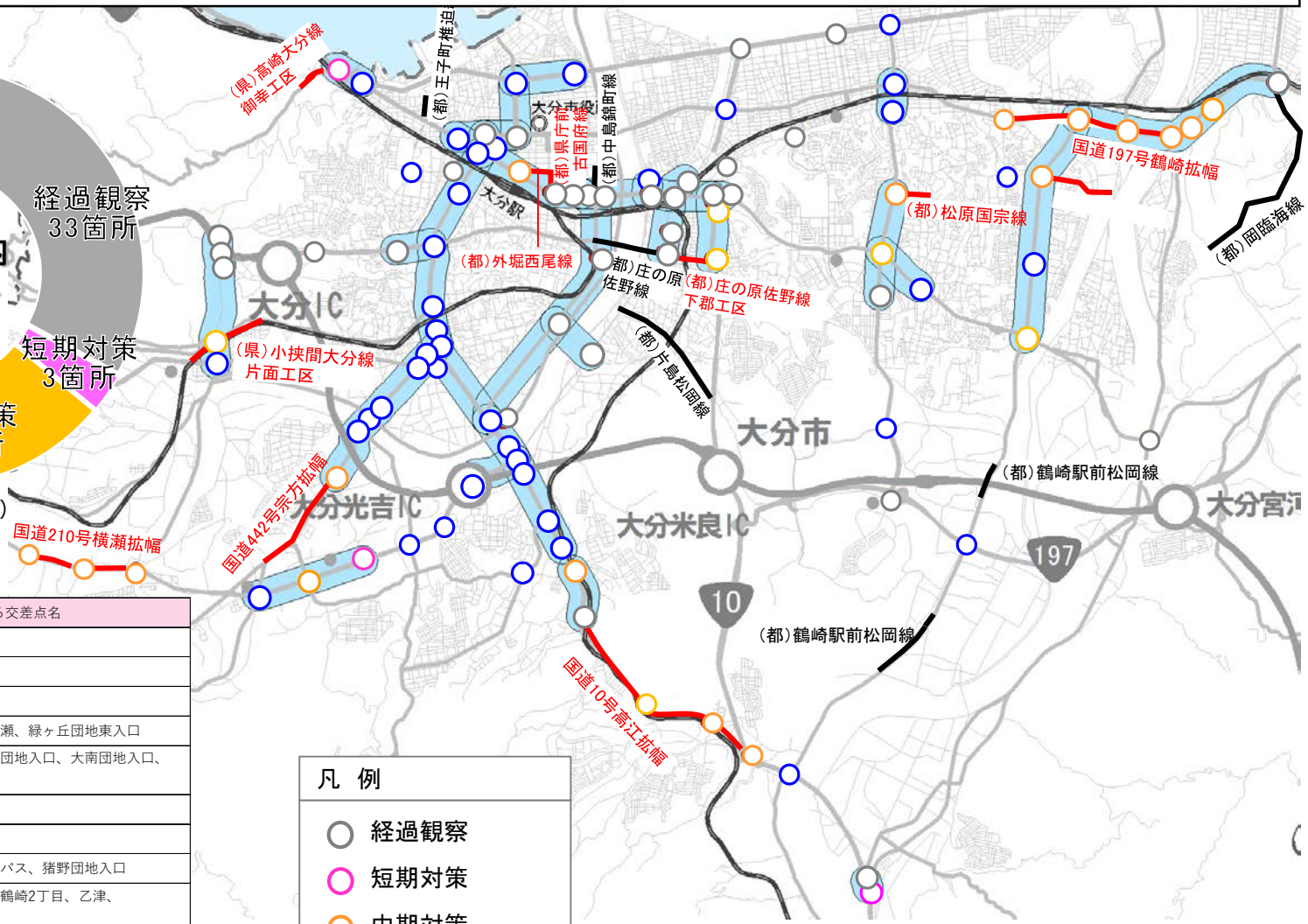
3. 主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針

（2）大分都市圏の主要渋滞箇所の対策状況

・大分都市圏では、国道10号高江拡幅、（都）庄の原佐野線などの事業を推進中。
・今後対策を検討する必要がある箇所は41箇所。



▲滞対策状況（大分都市圏）



対策内容（大分市内）

	対策事業名	該当する交差点名
短期	(県)高崎大分線 御幸工区	かんたん
	交差点改良（右折レーン延伸）	下桑本
	交差点改良（右折レーン延伸）	中村
中期	国道210号 横瀬拡幅	富士見ヶ丘団地入口、下横瀬、緑ヶ丘団地東入口
	国道10号 高江拡幅	大分南バイパス入口、東木団地入口、大南団地入口、(仮)高江踏切
	国道442号 宗方拡幅	大分南部郵便局、上宗方
	(都)外堀西尾線	大分駅前
	(都)松原国宗線（一部事業化）	明野東、金の手、皆春バイパス、猪野団地入口
	国道197号 鶴崎拡幅	鶴崎橋東、鶴崎駅入口、中鶴崎2丁目、乙津、大分支援学校入口、志村
	(県)小挟間大分線（片面工区）	棚田踏切先
	(都)庄の原佐野線 下郡工区	南下郡東下、野磨橋西

3. 主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針

（3）大分県及び大分エリアにおける渋滞対策の進め方

・大分県および大分エリアにおいては、各道路管理者等及び交通事業者との連携を図りながら、ハード・ソフトの両面から渋滞対策を推進していく。

○短期・中期対策の道路整備推進

○ピンポイント対策の検討実施

○官民連携による渋滞対策の実施

○ソフト対策等の検討実施

・「今後対策を検討」する必要がある主要渋滞箇所について、国・県・関係市町と協議を行う。

・各道路管理者等により渋滞分析を進め、対策検討及び対策効果を検証する。（大分県内）

・大分都市圏総合都市交通計画等を踏まえ、さらなる対策検討及び対策効果を検証する。（大分エリア）

4. 大分県内における交通円滑化に向けた取り組み

（１）自動運転車両の実証実験（大分市）

・大分市では自動運転車両の実証実験に積極的に取り組んでおり、H29～H30年に2回、R1年は「路線バス」のルートで実際に運行させるなど実証実験を実施。
・交通事業者の運転手不足や高齢化、高齢者等の移動手段の確保など、持続可能な地域公共交通のネットワークの実現に期待。

【令和元年度の取り組み】

○第３回　実証実験　＜Ｒ１年9月14～20日＞

・自動運転車両「eCOM-10」の実証実験
・信号や歩行者をきちんと認識できるか等を検証
・JR大分駅南口⇔南蛮BVNGO（ぶんご）交流館の**約1.2km**
・トリニータの試合がある14日は臨時駐車場の
　大友氏遺跡多目的広場までの**約1.7km**を走行
・所要時間は約15分
・実験期間中は毎日16便運行（午前10時～午後4時頃）

eCOM-10

車内の様子

○第４回　実証実験　＜Ｒ１年10月6～14日＞

・中心市街地循環バス「大分きゃんバス」のルートを運行
・通常、平日は18便、土・日曜・祝日は16便運行しており、そのうち
　午前10時～午後1時台の間の「３便」を自動運転車両で運行。
・市内で初めて路線バスのルートで、バス事業者による有料運行を実施。
　　～大人100円、小児50円～

資料：大分市

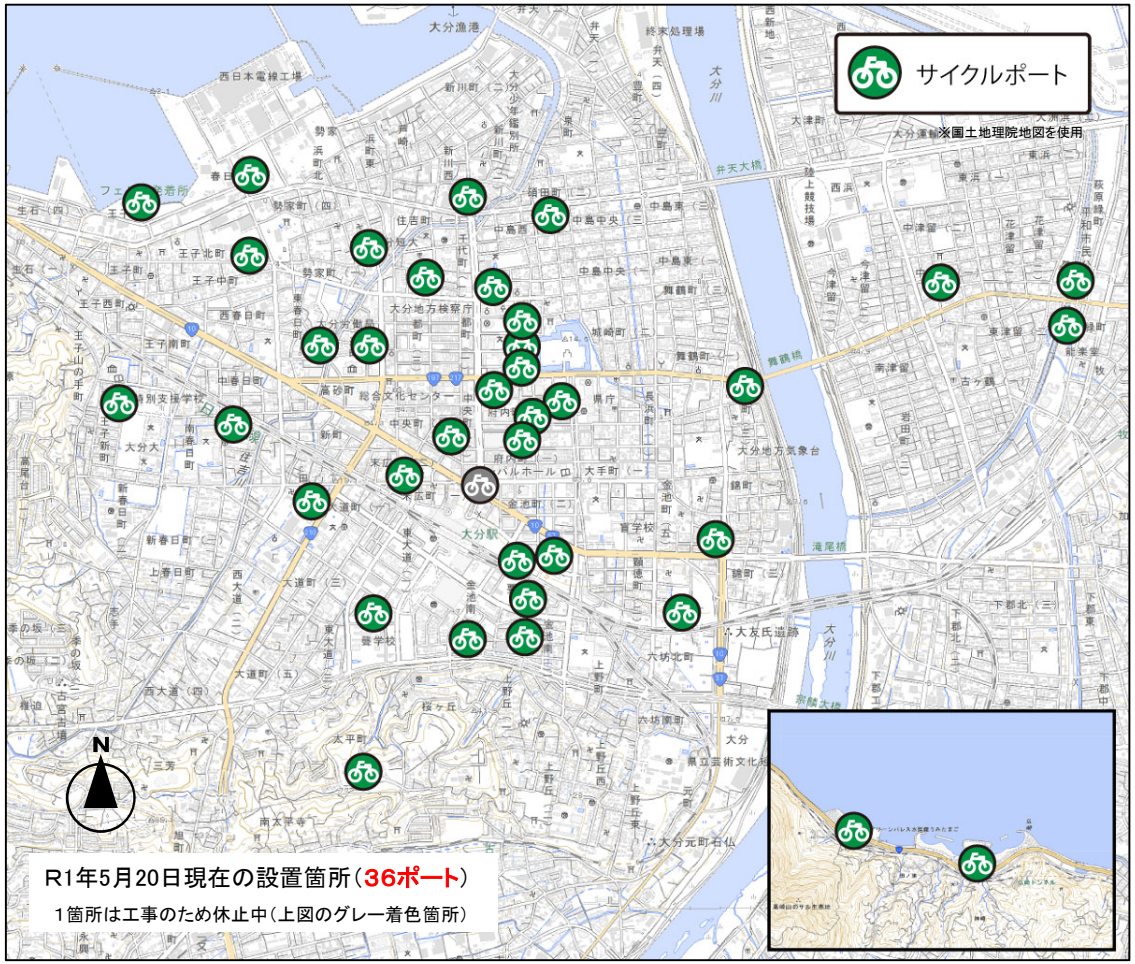
4. 大分県内における交通円滑化に向けた取り組み

（２）自転車交通の利用促進（シェアサイクルの導入）

・大分市では、従来のレンタサイクルよりさらに利便性を向上させるため、シェアサイクルの導入を検討しており、H30.10月から実証実験中。（～R2.3月までの予定）
・車から自転車への転換や、交通機関との連携による渋滞緩和が期待。

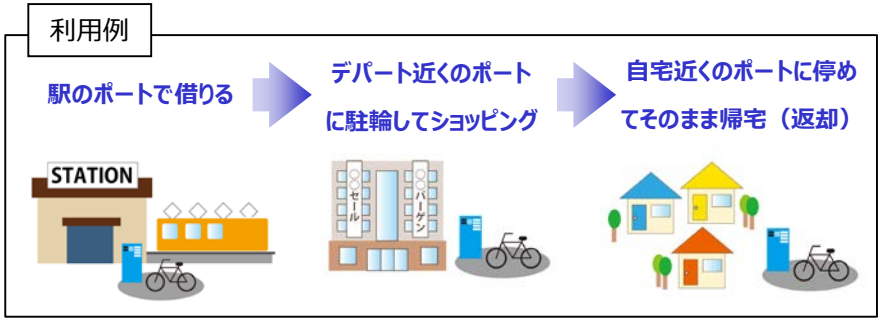
【シェアサイクルの概要】

・街中に複数の自転車貸出拠点（サイクルポート）を設置し、利用者がどこでも利用・返却が可能。



▲ サイクルポート設置箇所

利用例



実証実験の概要

- 自転車の台数：電動アシスト付自転車 300台
- ポート数　：30箇所以上
- 対象エリア　：大分市中心市街地 ～ 西大分方面
- 期　　間　：平成30年10月1日 ～ 令和2年3月31日
- 料　　金　：1回150円/30分（30分超過毎に100円）
- 営業時間　：24時間利用可能

資料：大分市

5. ラグビーワールドカップ2019における交通対策

（1）ラグビーワールドカップ2019大分開催における交通対策

・昨年、ラグビーワールドカップ2019が日本で開催され、大分県では5試合が実施された。
・国内外から多くの観客の来県が見込まれるため、様々な交通対策を実施。

●大分県の試合会場

●試合日程

試合日時		
プール戦	10月2日（水）	19:15～
	10月5日（土）	14:15～
	10月9日（水）	18:45～
準々決勝	10月19日（土）	16:15～
	10月20日（日）	16:15～

●主な交通対策

目的	対策項目	取組概要
交通量を抑制	①シャトルバスの運行	・会場まで観客を輸送 （各試合約3万5千人）
	②広報による抑制	・**交通規制等の広報**による一般車両の交通量抑制 道路管理者情報板 等
	③県庁・市役所・民間企業による取組	・試合開催日における**年休の積極取得**や**ノーマイカーデー**を推進 ・配送時間や配送ルートを変更
円滑な運行を確保	④交通規制	・**大型バス・タクシー専用通行帯規制** ・バス発着場および会場周辺における **大型バス以外駐停車禁止規制**
	⑤交差点・車線の変更	・大会関係車両が車線変更を行わず通行できるよう、 **レーン構成を変更** ・シャトルバスの左折を容易にするため、 **停止線を後方に変更**
交通混雑の回避	⑥路上工事縮減	・路上工事の影響軽減のため、「大分県路上工事縮減対策推進協議会」にて検討 ・試合開催日における**路上工事を中止・抑制**

出典：月刊交通 2019年12月号 「特集：ラグビーワールドカップ2019における交通対策」 P60～P73

5. ラグビーワールドカップ2019における交通対策

（２）交通対策の結果

・各交通対策により、当日の交通総量は約2割減少され、安全・円滑な道路交通を確保。

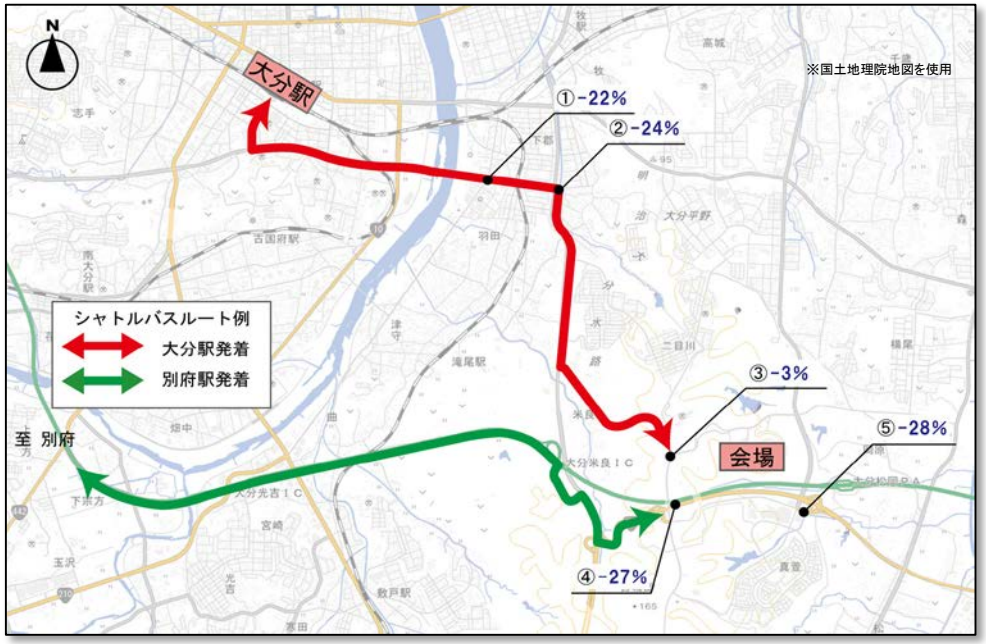
①交通総量の抑制

・各種事前広報の徹底により、前年同日の交通量と比較して大会当日の交通総量を**約２割減少**することができた。

※交通総量には関係車両等を含む

〔対象交差点〕
①下郡工業団地入口　②南下郡東下　③昭和電工ドーム大分西
④公園西インター入口　⑤公園東インター入口

交通量の比較結果　実態調査内容



※③昭和電工ドーム大分西交差点は、大会関係車両等の入場口であり、それらの車両を除いた場合の減少率は-52.8%となる。

②円滑な大会関係車両の交通を実現

・シャトルバスの定時運行に向けた各種対策により、大分駅⇔会場等のシャトルバス運行路線において**想定時間以下の所要時間**で観客輸送が行われた。

▲シャトルバスルート図

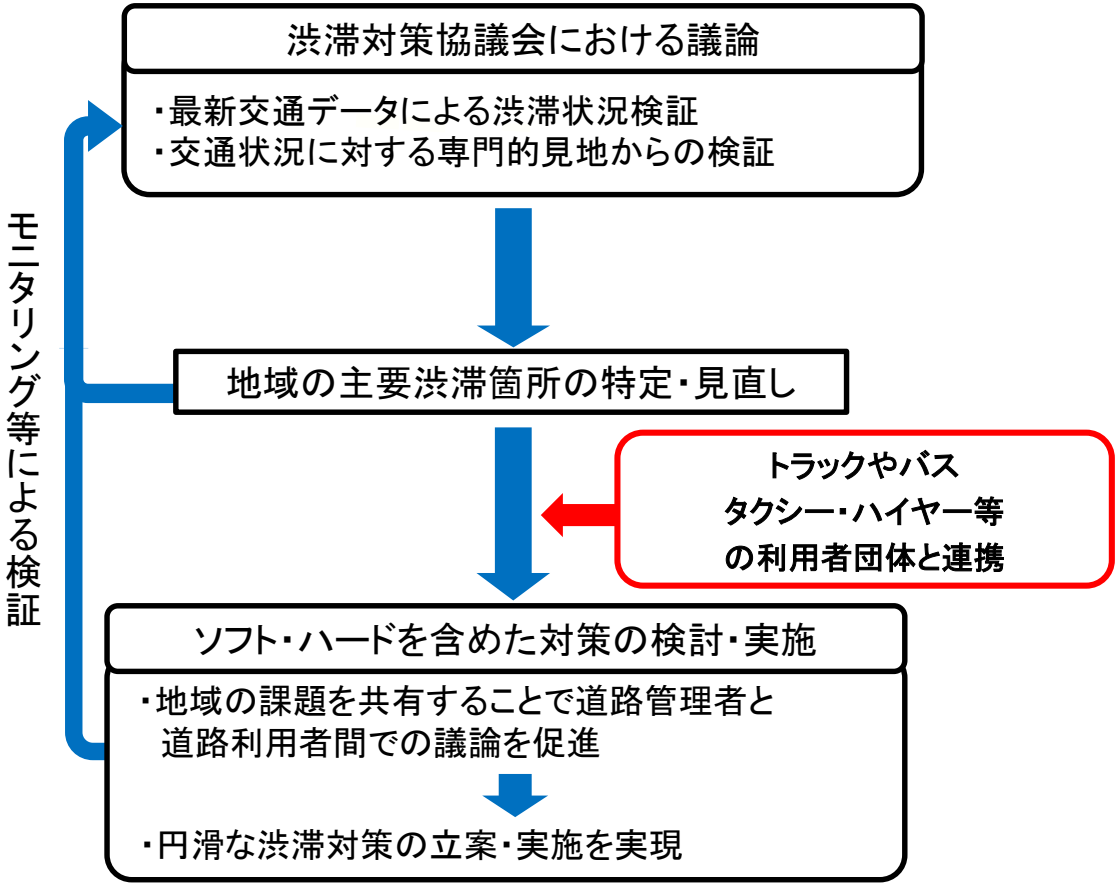
チラシや立て看板による
交通規制の事前周知 ▶

出典：月刊交通　2019年12月号 「特集：ラグビーワールドカップ2019における交通対策」 P60～P73

6. 官民連携による渋滞対策の取り組み

（1）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上で、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

6. 官民連携による渋滞対策の取り組み

（2）トラックやバス、タクシー・ハイヤー等の事業者からの要望

・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について、道路利用者会議から渋滞対策の要望が出されている。

▼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

トラック事業者	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	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
バス事業者	国道10号　流川通り交差点付近 国道10号　かんたん交差点付近	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
ハイヤー・タクシー事業者	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 国道210号　羽屋交差点 国道210号　椎迫入口交差点	国道210号　下桑本交差点 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

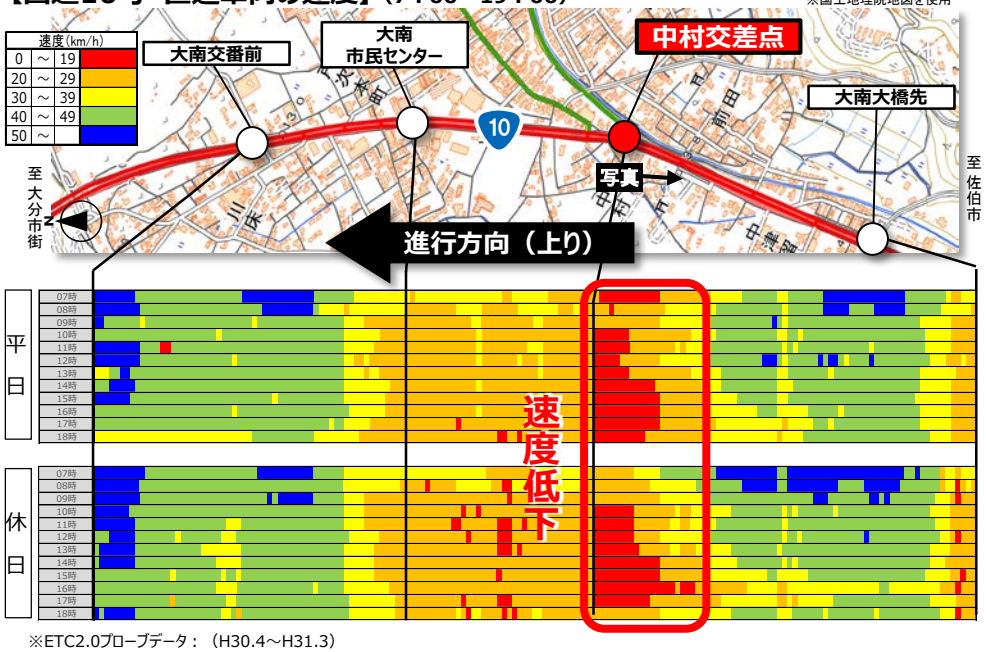
7. ピンポイント渋滞対策の取り組み

（1）ピンポイント渋滞対策例　＜国道10号 中村交差点＞

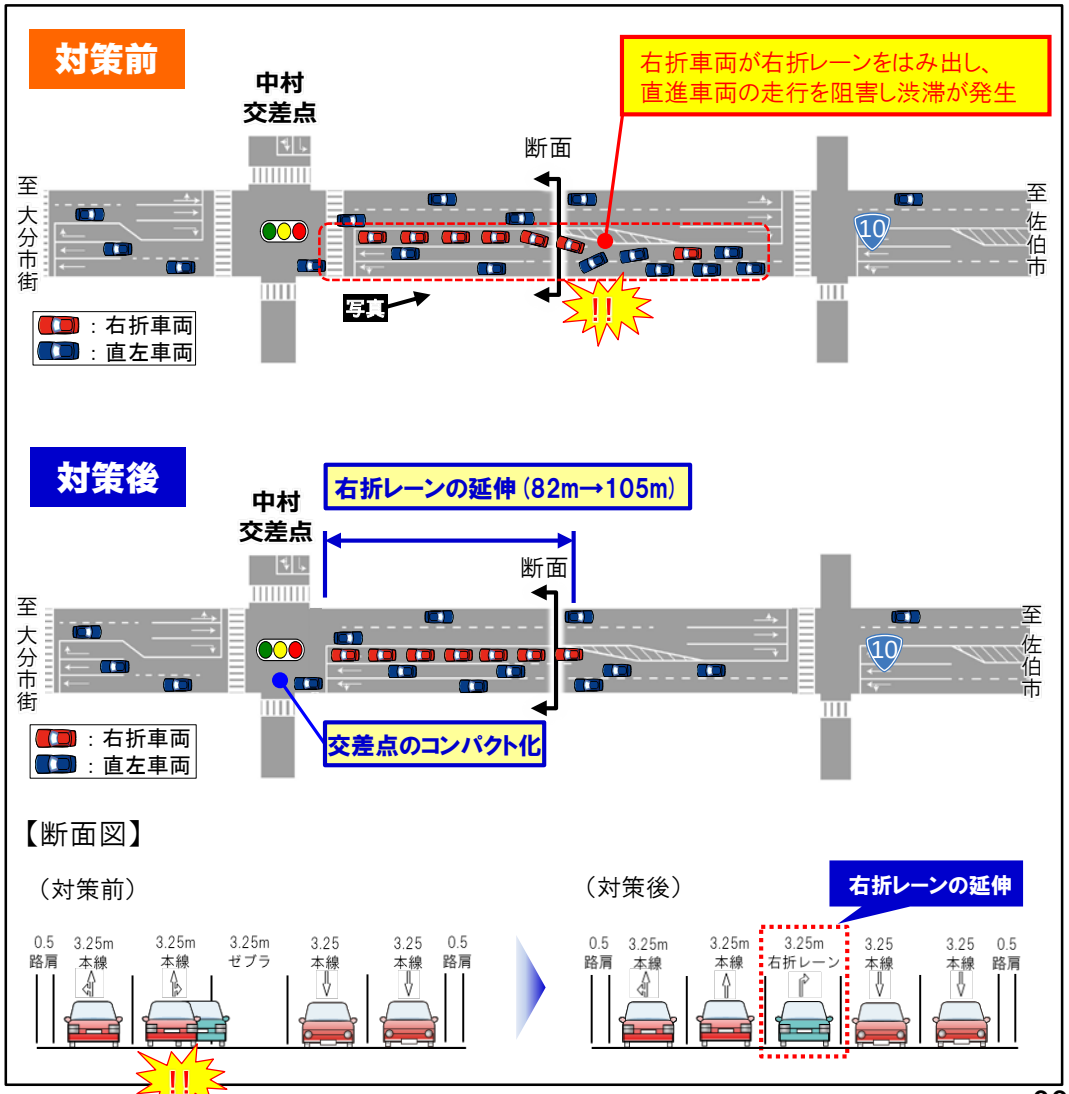
・右折車両が右折レーンをはみ出し、直進車両の走行を阻害し平日、休日ともに渋滞が発生。
・国道10号の右折レーンを延伸することにより渋滞緩和を図る。（令和2年度実施予定）

【国道10号　直進車両の速度】（7：00～19：00）

※国土地理院地図を使用



※ETC2.0プローブデータ：（H30.4～H31.3）



8. 今後の進め方

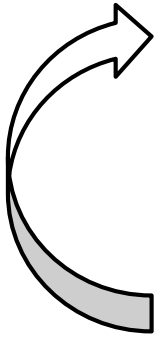
・最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングを継続的に実施。
・構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し地域毎の渋滞対策の検討を推進。

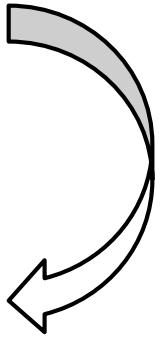
“交通渋滞対策協議会”による議論

■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

9. 災害時における交通マネジメントについて

（1）道路の耐災害性強化に向けた提言（概要）

・近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
・災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずるべき施策を緊急的にとりまとめ

近年の主な災害で得られた教訓

（1）地震災害　熊本地震（H28.4）
　　大阪北部地震（H30.6）
　　北海道胆振東部地震（H30.9）
（2）風水害　豪雨災害（H30.7）
　　台風21号（H30.9）
（3）雪害　豪雪（H30.1、H30.2）

課　題

○道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
○踏切の遮断による救急活動等への支障
○通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
○特殊車両の通行許可審査の遅れ
○エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化
等

教　訓

○多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
○耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
○交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
○被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
○停電時に道の駅の非常用発電機が機能
等

耐災害性強化の本格実施に向けて

（1）「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

○平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
・学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
・学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
・常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

（2）非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有

○非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
例）・路肩の積極的な活用による走行空間の確保
・LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員（車線数）を設定
・可動式中央分離帯の活用を含むリバーシブルレーンの適用　等

（3）災害に配慮した道路構造令等の見直し

○これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
例）・2車線の道路の路肩を従来よりも拡幅
・救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
・回復力・復元力のある構造として原則4車線化
・緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やSA・PA等の容量拡大　等

（4）道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入

○道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
・幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理したうえで路線毎の評価を実施
・道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する構造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討

（5）迅速な復旧に向けたトレーニング強化

○国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
・幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
・地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
・道路の啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
・被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

（6）徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討

○地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
・地域の実情に応じて、自動車で安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

資料：道路の耐災害性強化に向けた有識者会議による提言（R1.7.9）

10. 道路交通アセスメント制度の運用について

○ 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞箇所の１割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。

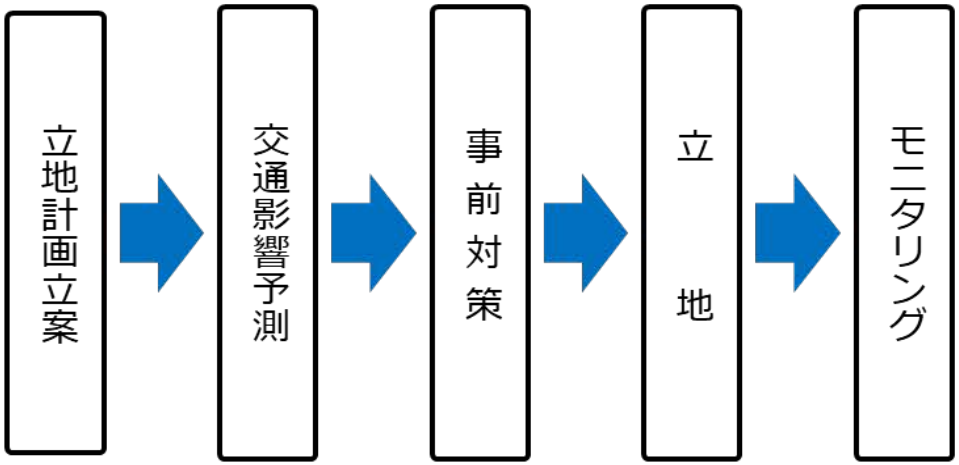
○重要物流道路では、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、**関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用（R2．１～）**することで、道路交通アセスメントを確実に実施。

［主要渋滞箇所の要因］

商業施設が渋滞要因 約１割
（約1,200箇所）

［商業施設周辺の渋滞の様子］

［道路交通アセスメントの流れ］



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