

令和3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. 主要渋滞箇所のフォローアップ		4
3. 主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針		1 1
4. TDM施策の方向性		1 7
5. 官民連携による渋滞対策の取組み		2 5
6. 今後の進め方		2 9

令和3年8月4日（水）

本日の報告事項・協議内容

本日の議事内容のポイント

1. これまでの経緯と主要渋滞箇所の解除状況

2. 主要渋滞箇所のフォローアップ

- ・主要渋滞箇所のフォローアップ結果
- ・未対策箇所のフォローアップ結果
- ・令和元年度対策済箇所のフォローアップ結果

3. 主要渋滞箇所の状況と今後の方針

- ・大分県の主要渋滞箇所の対策状況
- ・大分都市圏の主要渋滞箇所の対策状況
- ・コロナ禍における県内の交通状況
- ・緊急事態宣言から得られた知見
- ・大分県及び大分都市圏エリアにおける渋滞対策の進め方

4. TDM施策の方向性

- ・TDM施策のターゲット
- ・短期で試行可能なTDM施策の抽出
- ・試行TDM施策(案)と有効性

5. 官民連携による渋滞対策

6. 今後について

ポイント1

新たに対策を実施した箇所(2箇所※)の状況報告

- ※ {
- ・国道10号 豊前拡幅
 - ・(都)山田関の江線

ポイント2

緊急事態宣言下(R2.4.17~R2.5.14)の交通状況の知見を踏まえた今後の渋滞対策の進め方

ポイント3

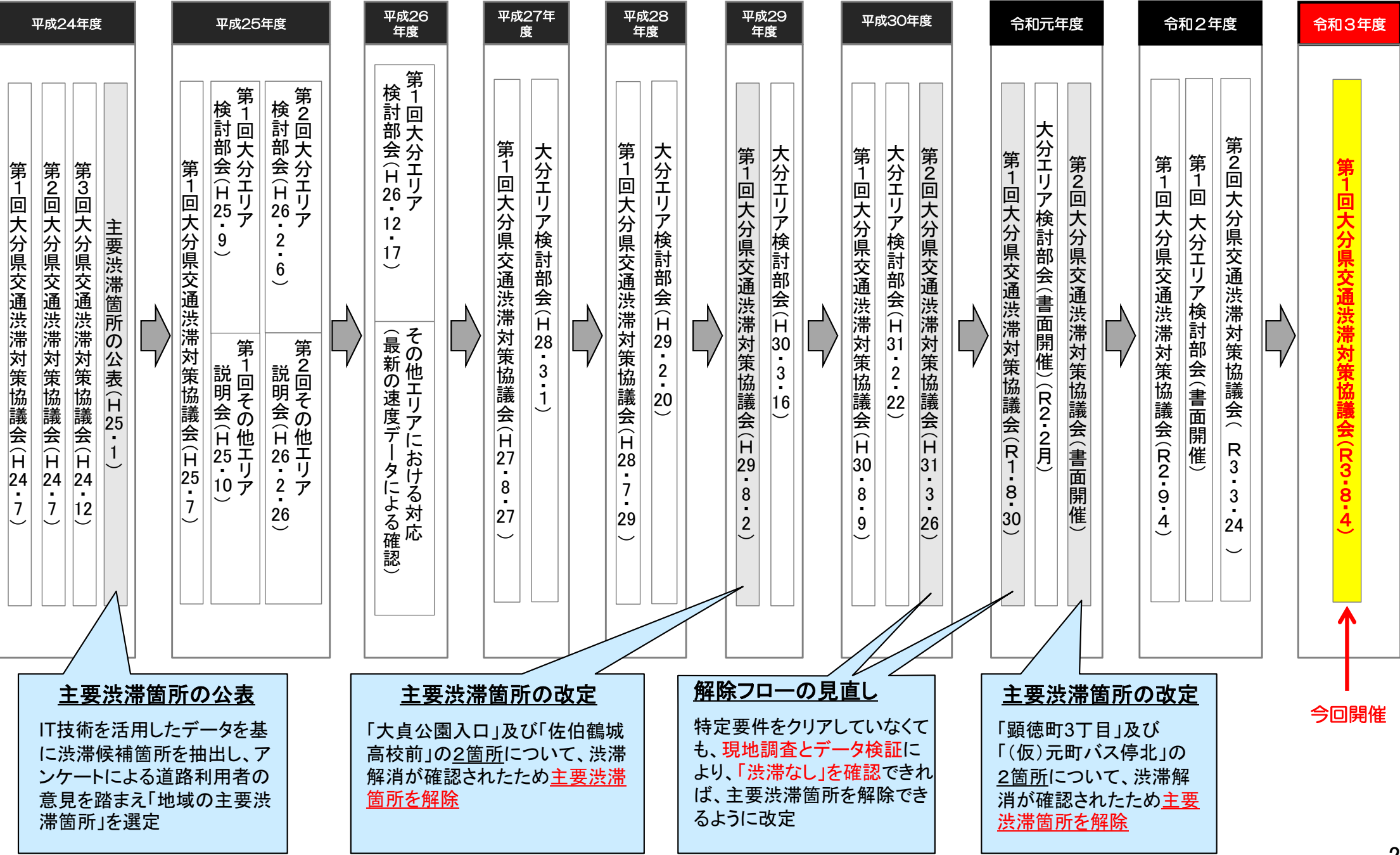
試行的に実施するTDM施策案の検討

ポイント4

今後のピンポイント対策候補箇所※の紹介

- ※ {
- ・国道10号 中村交差点
 - ・国道10号 かんたん交差点

1. これまでの検討経緯



1. これまでの検討経緯

○大分県内の主要渋滞箇所解除状況

○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4箇所を解除。
○依然として、大分市内・別府市内を中心に143箇所の主要渋滞箇所が残存。

●主要渋滞箇所の状況

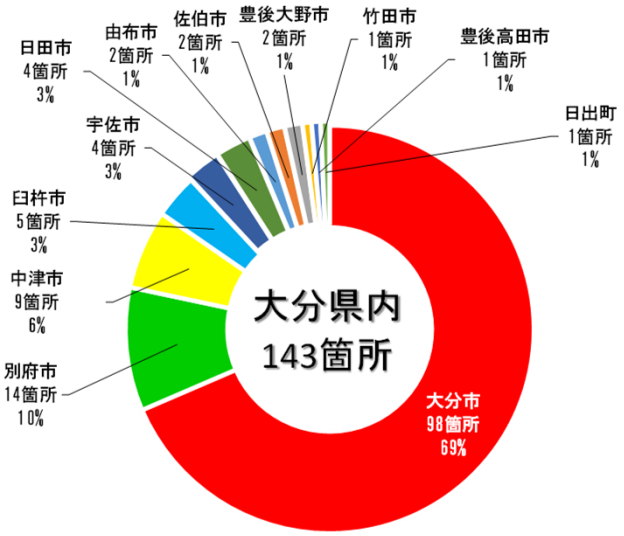


現在の大分県内主要渋滞箇所（一般道）

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
解除済み箇所		4箇所	4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

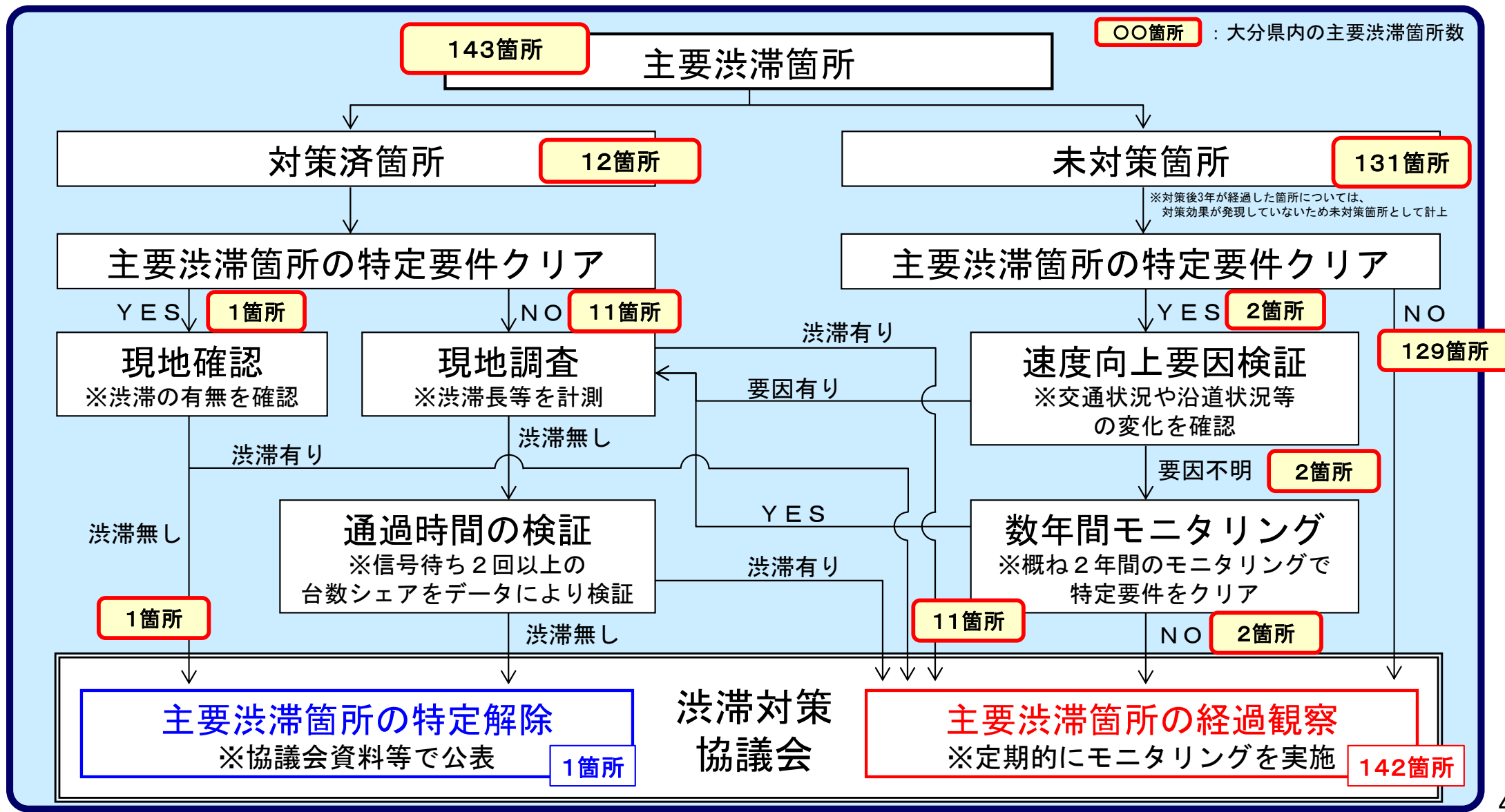
主要渋滞箇所（143箇所）の内訳



2. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(1) 対策箇所のフォローアップ結果(12箇所)

- 最新の3か月分(R2.10~R2.12)の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。

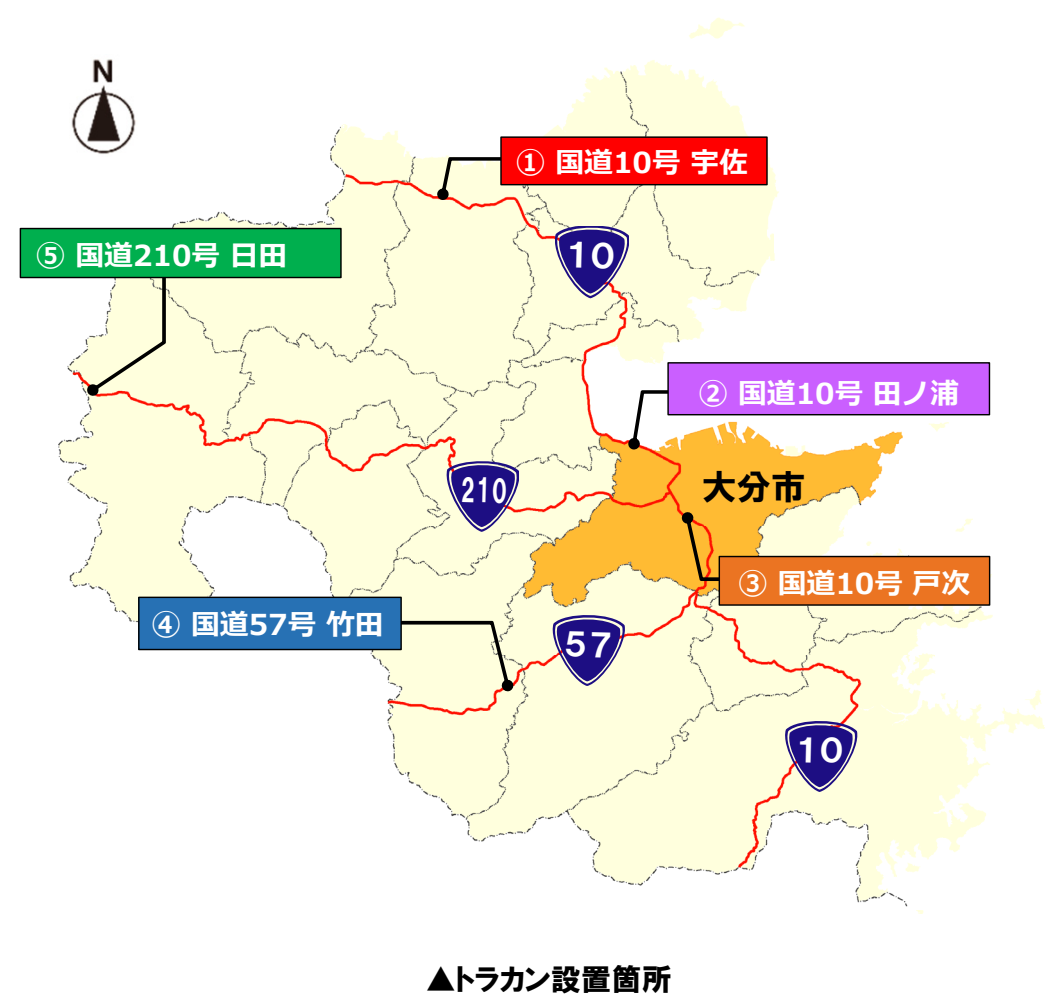


2. 主要渋滞箇所へのフォローアップ

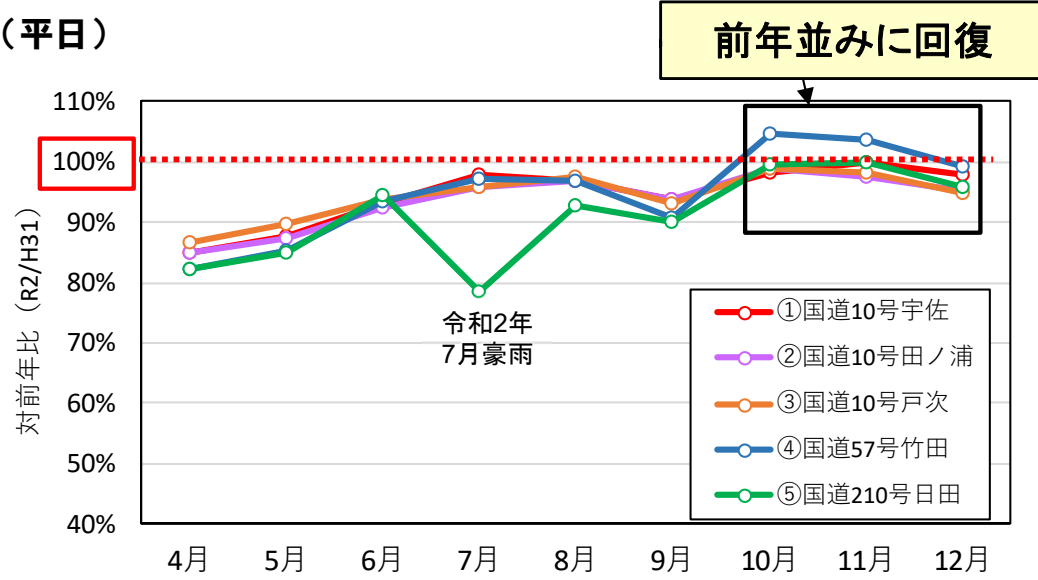
(2) フォローアップ実施について(対象期間)

- 今年度は新型コロナウイルス感染拡大による交通への影響を踏まえ、対象期間を設定。
- 令和2年4月以降の交通量を確認した結果、令和2年10月～12月には、概ね前年度並みまで回復していることから、この期間の交通量を用いてフォローアップを行うものとする。

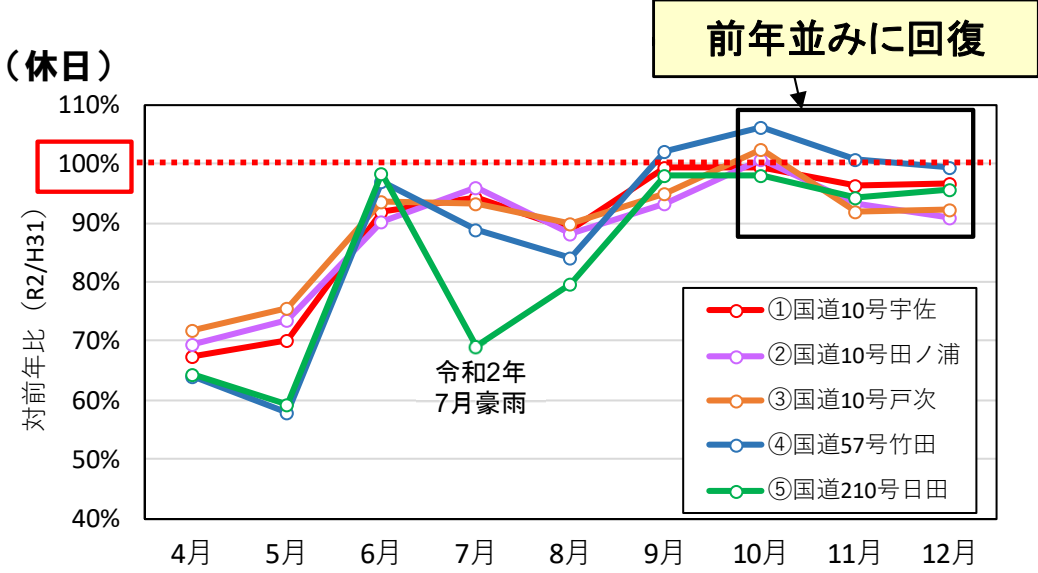
【月別 日平均交通量 対前年比の推移】



(平日)



(休日)



2. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(3)対策箇所のフォローアップ結果(過去3年実施箇所:12箇所)

- 過去4年間に完了した道路事業に関連する12箇所の主要渋滞箇所のフォローアップを実施。
- 国道10号新山国大橋交差点は、主要渋滞箇所の特定要件をクリア。
- その他の11箇所については、選定基準をクリアしていないため、経過観察とする。

●対策が行われた主要渋滞箇所の点検結果(1/2)

凡例
20km/h未満

【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

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) 【R2.10.1～R2.12.25】			選定基準	現地状況	位置づけ
							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	9.7	10.4	14.6	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					東	国10 (主)	7.4	8.9	8.8	14.9	12.3	14.1			
					南	市道等 (従)	3.2	3.4	4.4	-	-	-			
					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	なし	北	市道等 (従)	7.0	4.0	6.3	-	-	-	○ 該当	渋滞有り	経過観察
			西		国10 (主)	15.6	8.3	17.3	23.2	17.6	31.0				
			東		国10 (主)	15.5	17.0	21.3	18.7	16.6	35.3				
			南		市道等 (従)	3.9	4.5	4.6	-	-	-				
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	なし	西	国10 (主)	11.5	7.2	10.1	15.6	16.7	14.4	○ 該当	渋滞有り	経過観察
			南		国10 (主)	-	-	-	6.6	5.8	12.0				
			東		主21 (従)	-	-	-	17.9	23.2	23.2				
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	22.8	14.2	23.8	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					南	市道等 (従)	4.0	4.1	3.3	-	-	-			
					東	主21 (主)	22.6	23.8	16.9	35.2	32.6	29.5			
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	-	-	-	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					東	主21 (主)	9.2	11.3	9.5	12.3	9.7	12.9			
					北西	主21 (主)	10.0	7.9	13.4	16.0	11.3	16.6			
					北	市道等 (従)	3.8	4.8	6.2	-	-	-			
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	-	-	-	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					北	市道等 (従)	15.8	5.8	15.0	-	-	-			
					東	主21 (主)	27.5	39.5	43.9	8.6	17.3	26.9			
					西	主21 (主)	36.8	31.7	33.5	19.9	19.8	23.8			

-: データなし データ: プローブデータおよびETC2.0プローブ情報

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. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(3)対策箇所のフォローアップ結果(過去3年実施箇所:12箇所)

●対策が行われた主要渋滞箇所の点検結果 (2/ 2)

凡例
20km/h未満

【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

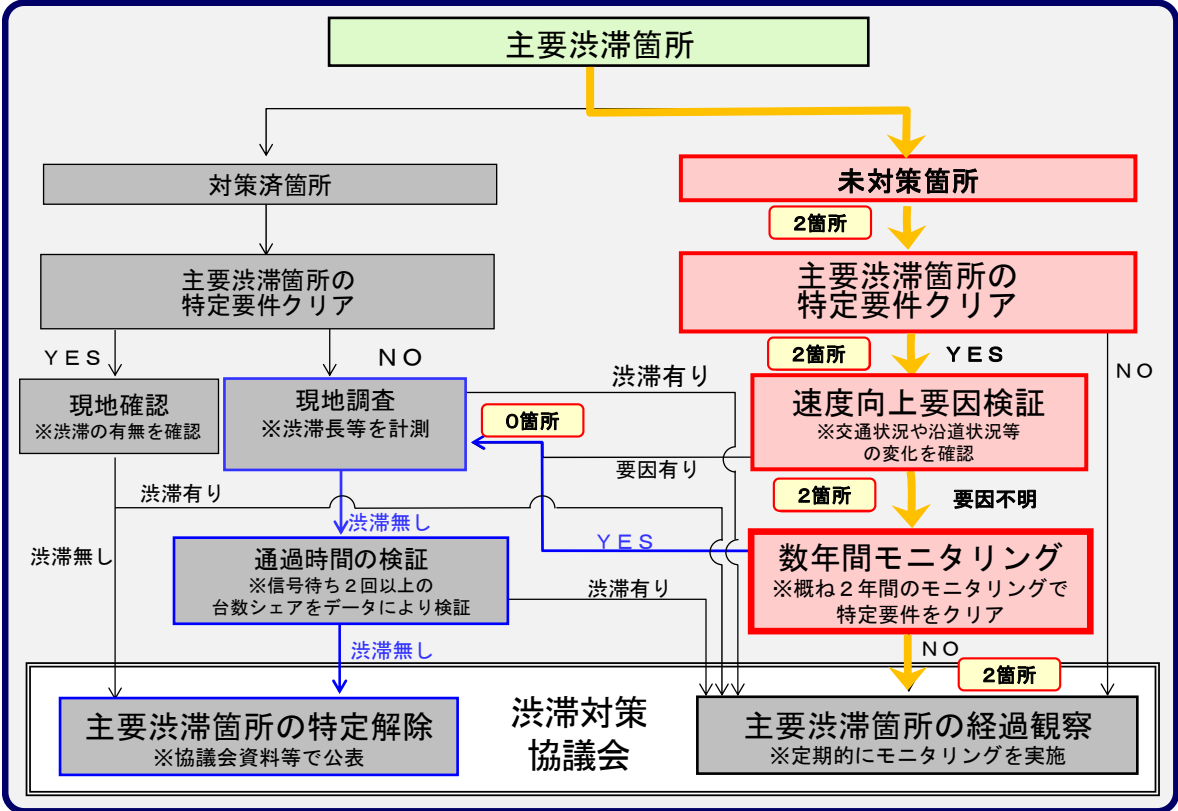
交差点名	対策事業名	対策内容	完了 年次	今後の対策 (事業中)	方角	路線名	選定時平均速度 (km/h) 【H24.4～H24.8】			対策後平均速度 (km/h) 【R2.10.1～R2.12.25】			選定基準	現地状況	位置づけ
							平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
川原瀬北	(都) 庄の原佐野線 元町下郡工区	道路新設	H30.1	(都) 庄の原 佐野線 下郡工区	西	市道等 (従)	10.6	10.1	18.6	11.8	16.1	14.9	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					南	市道等 (主)	11.8	22.2	23.6	12.1	16.0	23.6			
					北	市道等 (主)	29.4	26.5	36.2	26.9	12.9	26.5			
					東	市道等 (従)	3.1	2.1	4.7	5.5	6.0	6.1			
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	-	-	-	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					西	市道等 (主)	-	11.6	44.7	-	-	-			
					西	主21 (主)	-	-	-	9.8	6.9	12.5			
					北	市道等 (従)	37.1	12.3	18.8	-	-	-			
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	南西	市道等 (従)	16.6	24.3	21.8	-	-	-	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					北西	市道等 (従)	11.2	11.1	11.7	-	-	-			
					北東	国10 (主)	10.9	12.7	14.6	9.6	11.1	16.2			
					南西	国10 (主)	16.5	19.9	27.0	13.8	16.7	26.6			
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	南東	市道等 (従)	5.6	5.6	7.4	-	-	-	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					北西	市道等 (従)	20.8	14.8	18.9	22.1	16.0	20.9			
					南西	市道等 (主)	13.2	8.3	16.0	16.0	8.7	17.2			
					北東	市道等 (主)	15.5	10.9	14.3	20.4	15.8	21.9			
富士見通り7丁目	(都)山田関の江線 西野口町工区	4車線化	R2.3	-	南	市道等	13.7	9.6	13.6	17.3	16.6	16.4	○ 該当	渋滞有り	経過観察
					西	市道等	16.6	20.4	17.3	22.7	20.9	22.8			
					東	市道等	26.9	16.5	21.5	22.7	20.6	25.5			
					北	市道等	5.6	6.0	6.2	8.2	8.2	9.5			
新山国大橋	国道10号豊前拡幅	国道10号4車線化	R2.3	-	北西	県664	25.9	23.4	20.4	27.8	27.0	25.3	× 非該当	渋滞無し	特定解除
					西	国10	24.2	15.1	24.1	31.7	33.0	33.0			
					南東	県664	15.5	20.0	12.8	28.6	27.0	25.8			
					東	国10	25.6	35.0	35.6	50.7	51.4	38.0			

ー：データなし データ：プローブデータおよびETC2.0プローブ情報

2. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(4) 未対策箇所のモニタリング結果

- 未対策箇所についてモニタリングを実施、モニタリングの結果、2箇所が2カ年で特定要件をクリア
- 今年度は現地調査を実施し次回以降の特定解除について、検証を進める。



●対策未実施箇所の点検結果

【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

交差点名	方角	路線名	選定時平均速度 (km/h)			前年度平均速度 (km/h)			最新の平均速度 (km/h)			今後の 方針	備考
			【H24.4～H24.8】			【H31.3～R2.2】			【R2.10.1～R2.12.25】				
			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		
中村北	北	国10（主）	35.8	31.6	30.2	29.1	25.3	28.0	29.0	26.6	29.1	経過観察	現地調査を実施し次回以降 の特定解除について、検証を 進める。
	東	主38（従）	17.6	23.2	21.3	27.6	21.3	27.6	22.3	24.1	21.5		
	南	国10（主）	36.5	34.9	32.5	28.5	22.5	26.8	32.9	21.4	28.3		
(仮)金谷迫南	南	市道等	19.8	35.8	40.0	21.5	31.7	38.9	20.2	26.3	38.4	経過観察	現地調査を実施し次回以降 の特定解除について、検証を 進める。
	北	市道等	26.4	32.5	49.1	29.8	32.1	44.2	26.3	26.2	43.4		
	北東	市道等	-	-	25.6	23.6	20.8	21.6	20.7	21.7	22.4		

2. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(5)令和元年度対策済箇所のフォローアップ結果【国道10号豊前拡幅】

- 令和2年3月に国道10号豊前拡幅の事業が完了。
- 当該事業により選定基準をクリアし、現地での渋滞も確認されなかったため「**特定解除**」とする。



●フォローアップ結果

朝(7~8時台) 夕(17時~18時台)
上段:平均速度(km/h)/下段:選定時からの変化(km/h)

交差点名	対策内容	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) 【R2.10.1~R2.12.25】		
				平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
新山国大橋	4車線化	北西	県664	25.9	23.4	20.4	27.8	27.0	25.3
				速度向上効果			1.9	3.6	4.9
		西	国10	24.2	15.1	24.1	31.7	33.0	33.0
				速度向上効果			7.4	17.9	8.8
		南東	県664	15.5	20.0	12.8	28.6	27.0	25.8
				速度向上効果			13.1	7.0	13.0
		東	国10	25.6	35.0	35.6	50.7	51.4	38.0
				速度向上効果			25.1	16.4	2.4

2. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(5)令和元年度対策済箇所のフォローアップ結果【(都)山田関の江線(西野口町工区)】

- 令和2年3月に(都)山田関の江線(西野口町工区)の事業が完了。
- 当該工区の事業完了により富士見通り7丁目交差点では、一定の効果が見られるものの、20km以下の区間が残存しているため「経過観察」とするが、今後モニタリング調査および効果検証を実施し、次回以降の特定解除に向け検証を進める。

●事業概要

路線名	(都) 山田関の江線
事業箇所	別府市西野口町
整備内容	現道拡幅
路線延長	L = 4 2 0 m
車線数	4 車線
歩道等の有無	有り

●位置図等



出典：大分県道路建設課公表_豊ちゃく2020

【参考トラカン交通量】富士見通7丁目北側
R2.12:朝_490台/時(H31比:1.02) 夕_694台/時(H31比:1.00)



▲写真①

●モニタリング結果

交差点名	対策内容	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) 【R2.10.1~R2.12.25】		
				平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
富士見通り7丁目	4車線化	南	市道等	13.7	9.6	13.6	17.3	16.6	16.4
				速度向上効果			⇒ 3.7	6.9	2.8
		西	市道等	16.6	20.4	17.3	22.7	20.9	22.8
				速度向上効果			⇒ 6.1	0.5	5.5
		東	市道等	26.9	16.5	21.5	22.7	20.6	25.5
				速度向上効果			⇒ -4.2	4.1	4.0
		北	市道等	5.6	6.0	6.2	8.2	8.2	9.5
				速度向上効果			⇒ 2.7	2.2	3.3

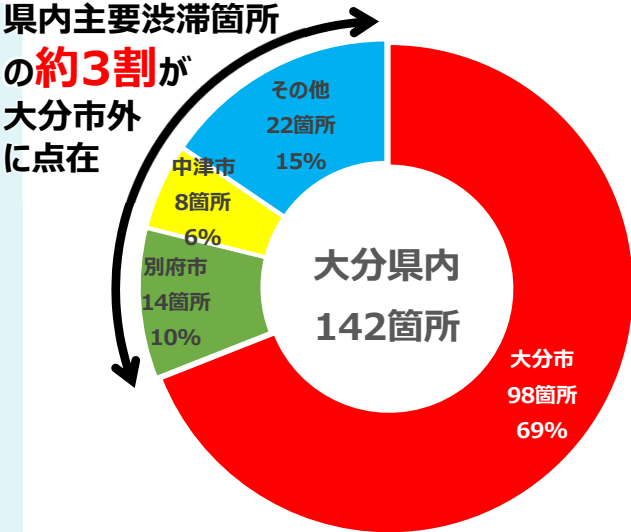
朝(7~8時台) 夕(17時~18時台) データ：プローブデータおよびETC2.0プローブ情報
上段:平均速度(km/h)/下段:選定時からの変化(km/h)

3. 主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針

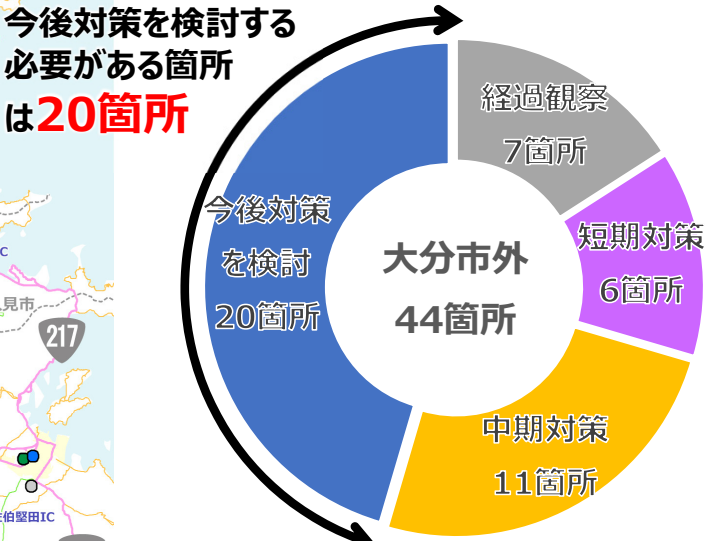
(1)大分県の主要渋滞箇所の対策状況

- 中九州横断道路や地域の幹線道路整備を実施中。
- 県内の主要渋滞箇所の約3割(44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20箇所。

【主要渋滞箇所の対策状況】



▲主要渋滞箇所の内訳

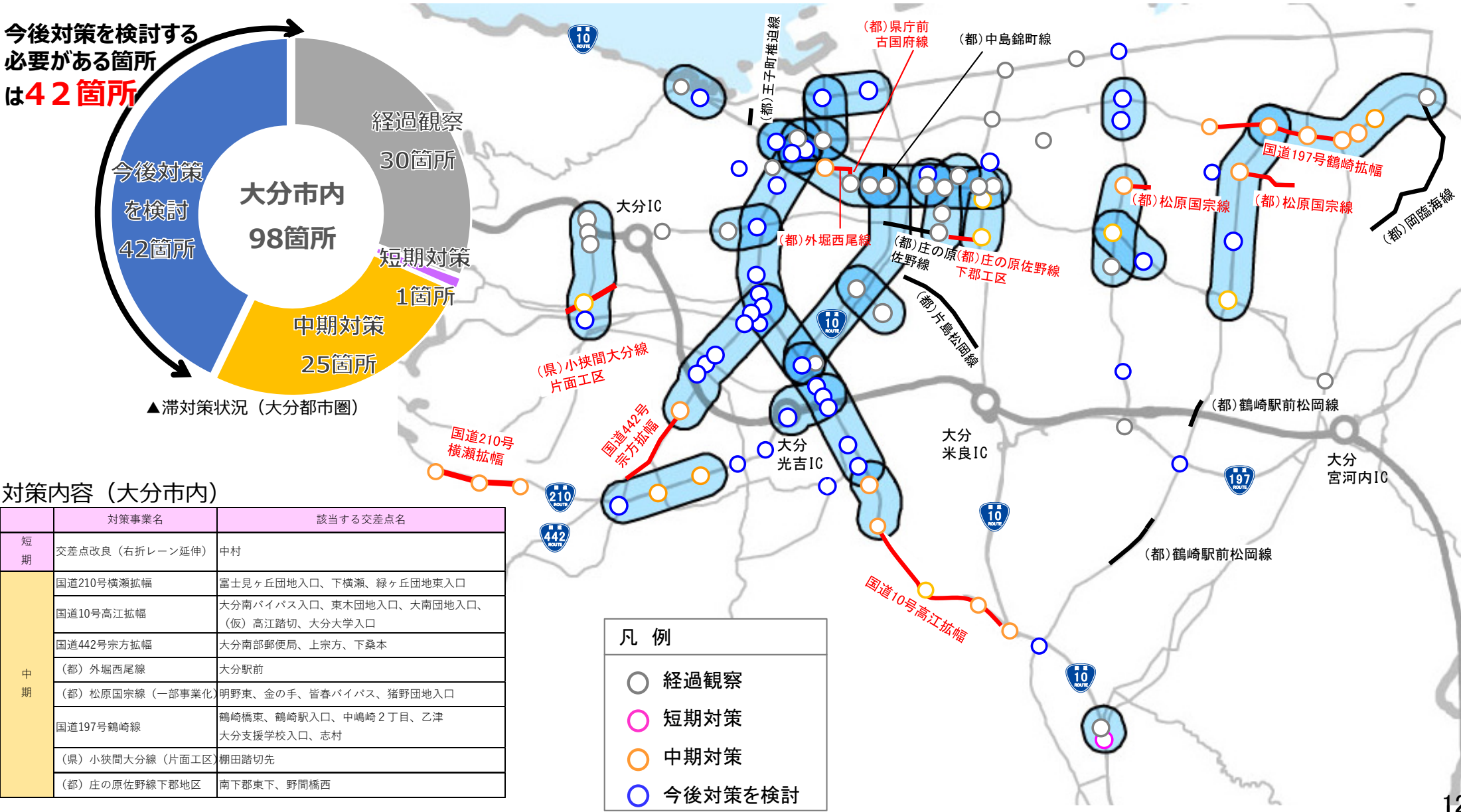


▲渋滞対策状況（大分市外）

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42箇所。



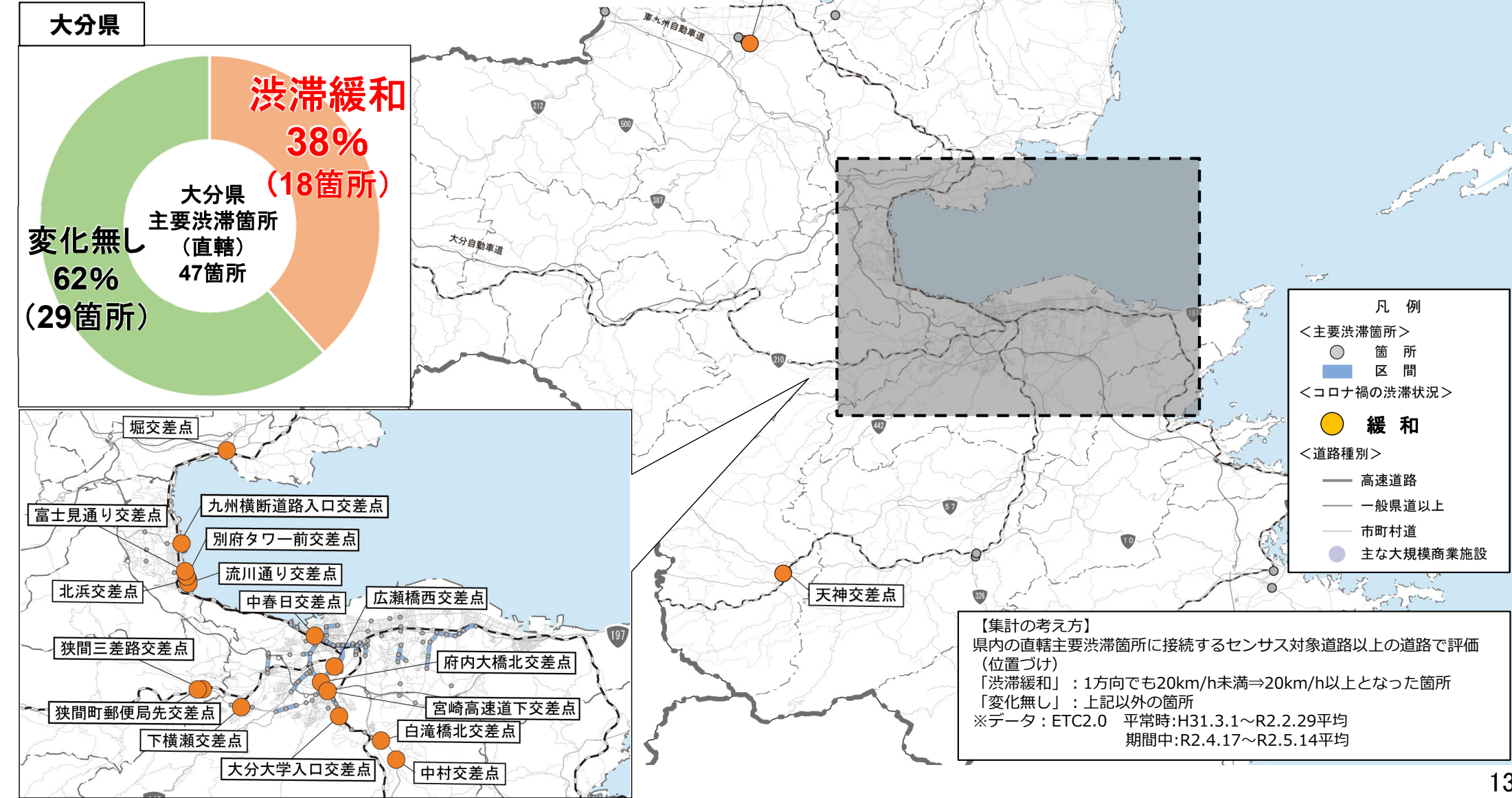
3. 主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針

(3)緊急事態宣言から得られた知見

緊急事態宣言期間中 感染拡大防止のため移動需要をコントロールし、交通需要の抑制施策を行った期間(≒TDM施策)

(想定される当時の人々の行動変容)・在宅勤務の推進や時差出勤による通勤通学目的交通の減少及び平準化
・不要不急の外出自粛による私用目的交通の減少や対面打ち合わせ、出張自粛による業務目的交通の減少

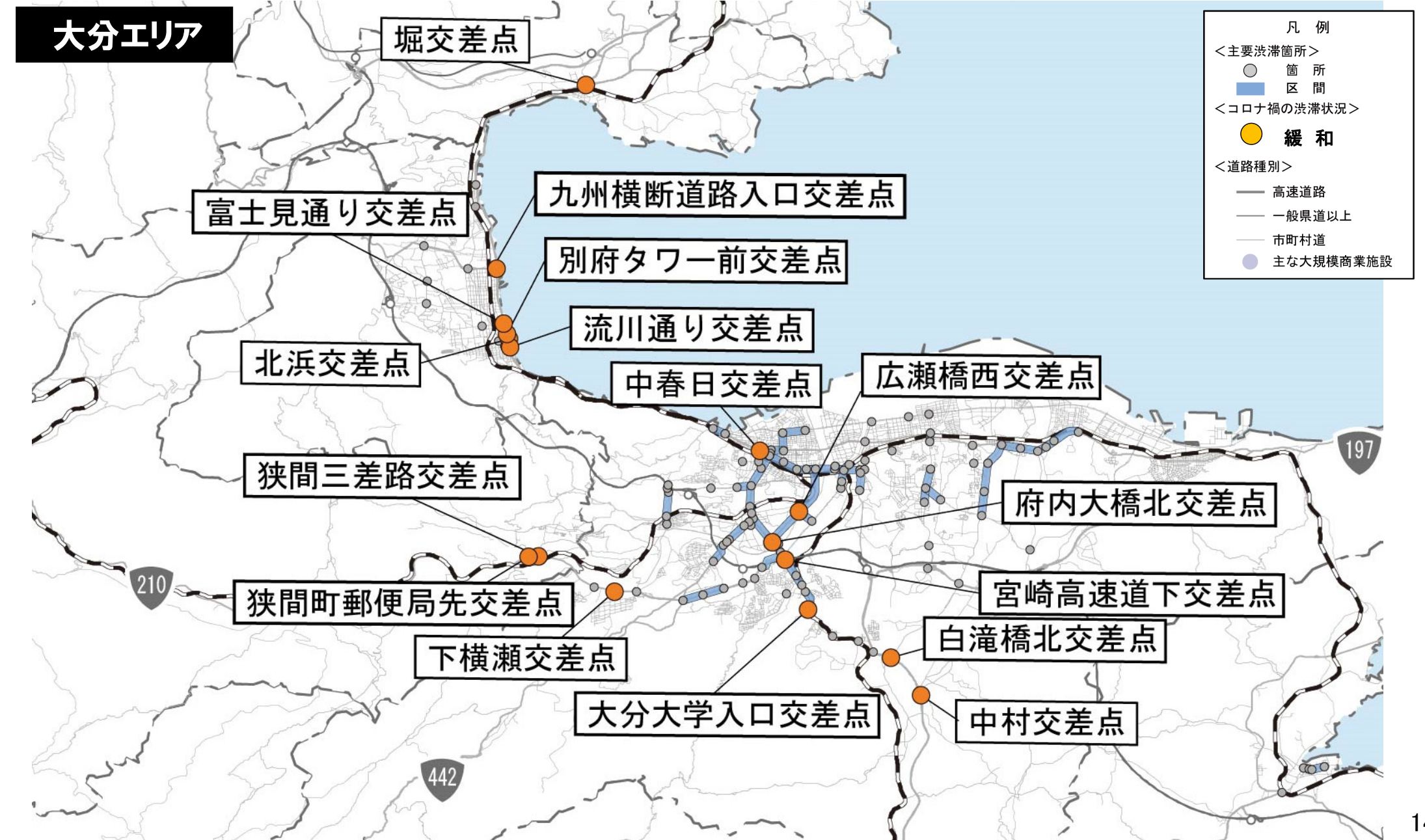
【緊急事態宣言期間中の大分県内主要渋滞箇所の交通状況】



3. 主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針

(3)緊急事態宣言から得られた知見

○大分エリアにおいては、**16箇所**の渋滞緩和箇所が確認

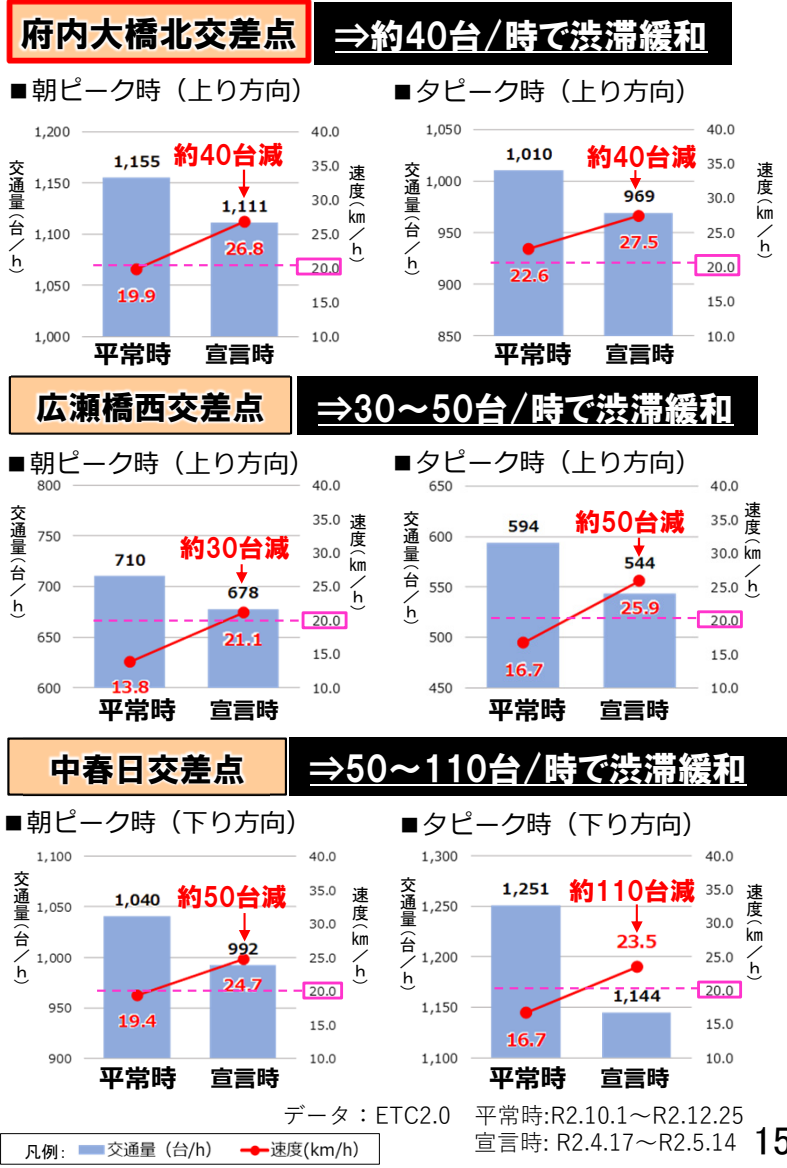
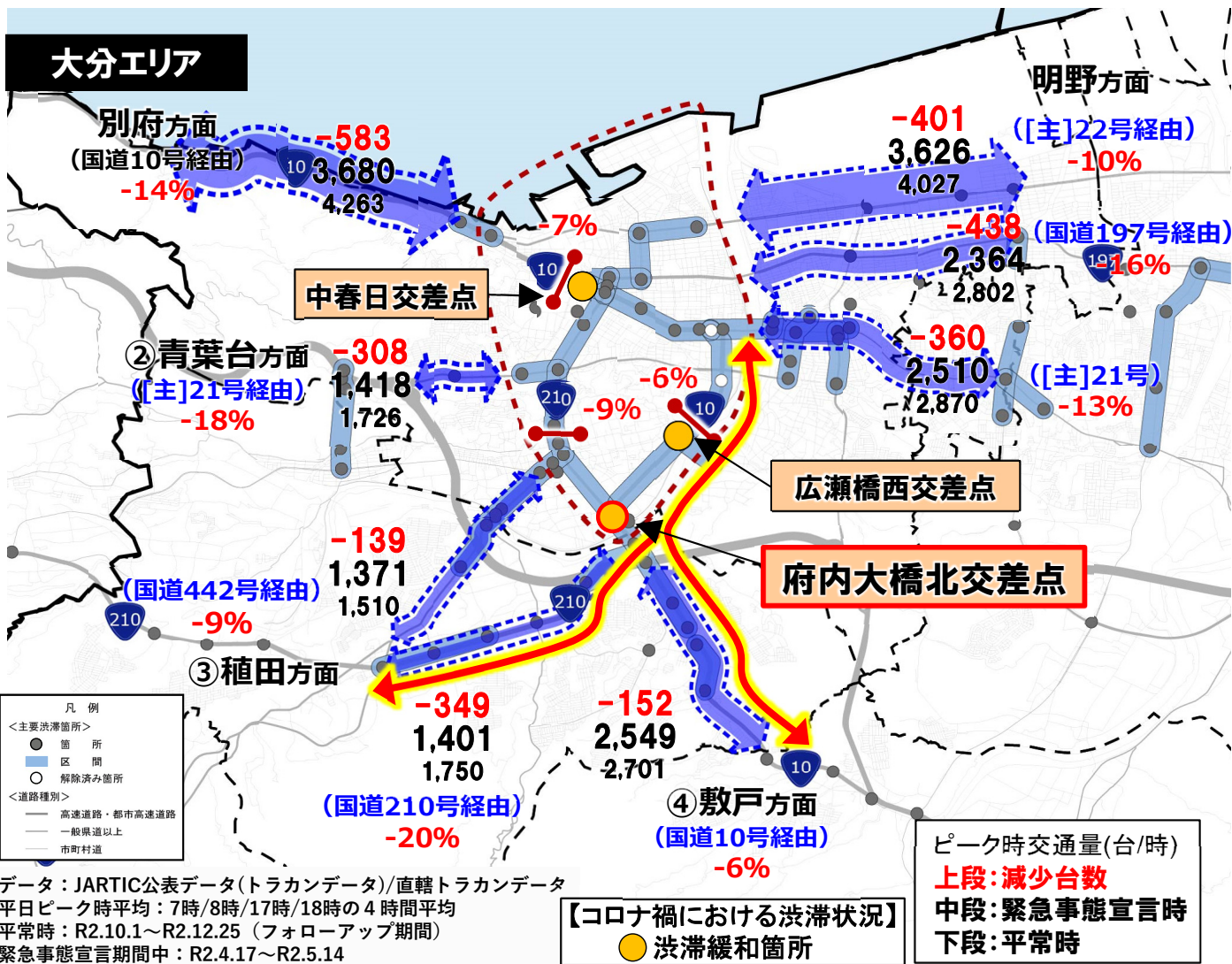


3. 主要渋滞箇所での渋滞対策状況と今後の方針

(3)緊急事態宣言から得られた知見

- 市街地部では、「中春日交差点」^{なかかすが}「広瀬橋西交差点」^{ひろせ ばしにし}「府内大橋北交差点」^{ふない おおはしきた}の3交差点の速度が向上。
- この時の、朝・夕ピーク時の交通量は約30～約110台/時の減少量であったことから、渋滞緩和が期待できる交通量削減の目安として設定。

時間交通量30台～110台の減少で渋滞緩和が期待される

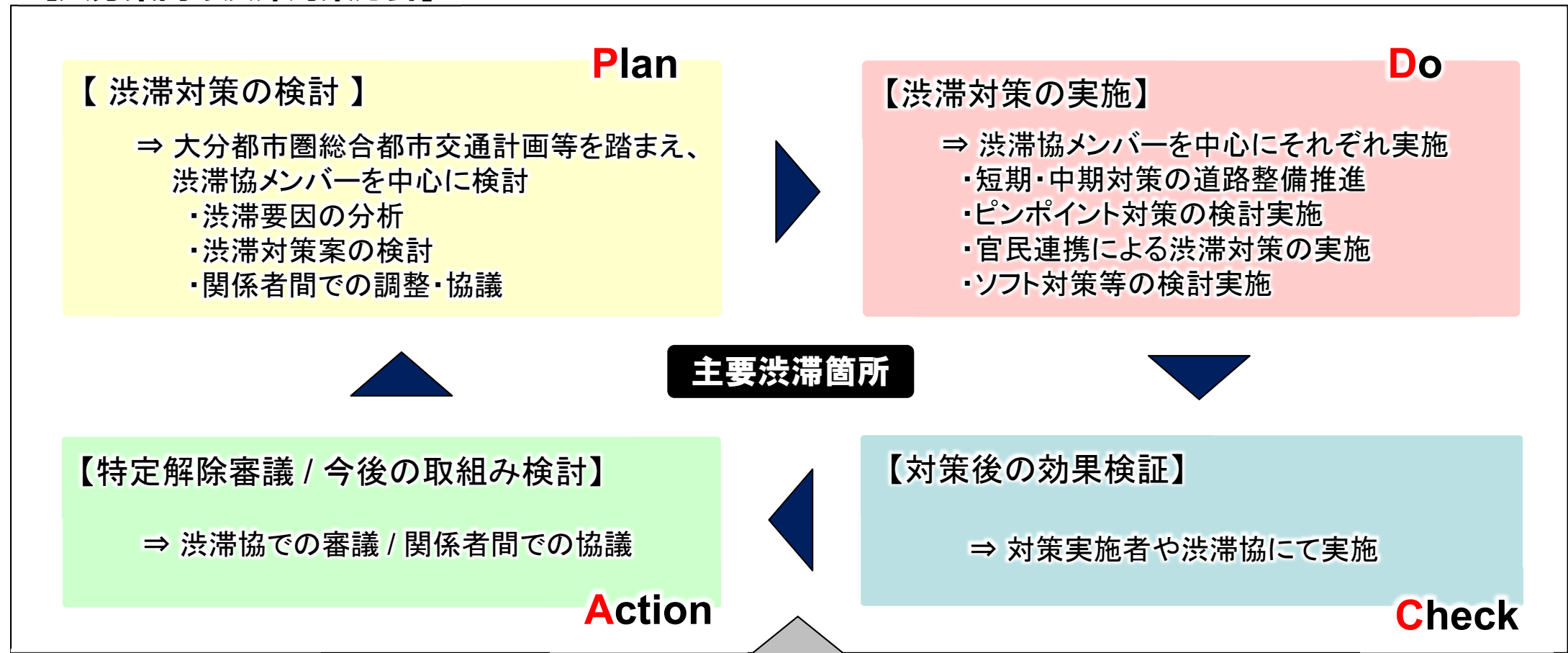


3. 主要渋滞箇所の渋滞対策状況と今後の方針

(4)大分県及び大分都市圏エリアにおける渋滞対策の進め方

- 今年度は、「緊急事態宣言時の交通状況の知見を踏まえ」試行的にTDM施策を実施。
- TDMの実施においても、これまで同様にPDCAサイクルを循環させるとともに関係機関と連携を図りながら推進。

【大分県内の渋滞対策方針】



【当面の対応方針】

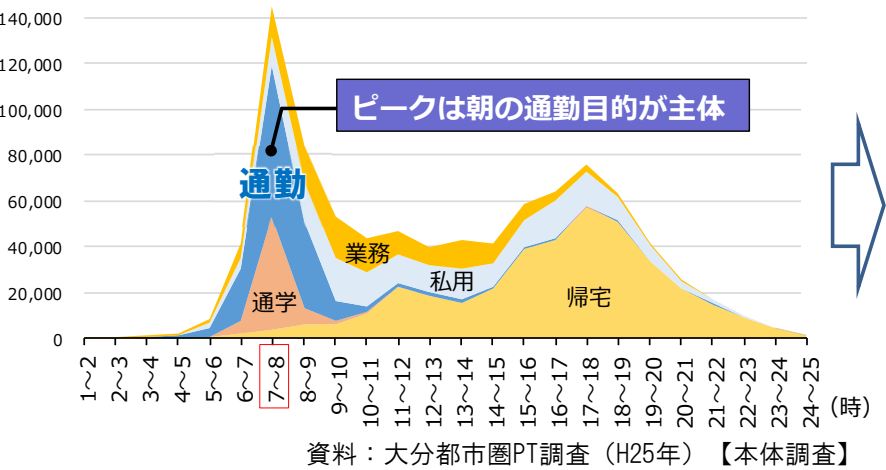
**緊急事態宣言時の渋滞緩和などの知見を踏まえ
主要渋滞箇所の緩和を目指して試行的なTDM施策の検討して実施**

4. TDM施策の方向性

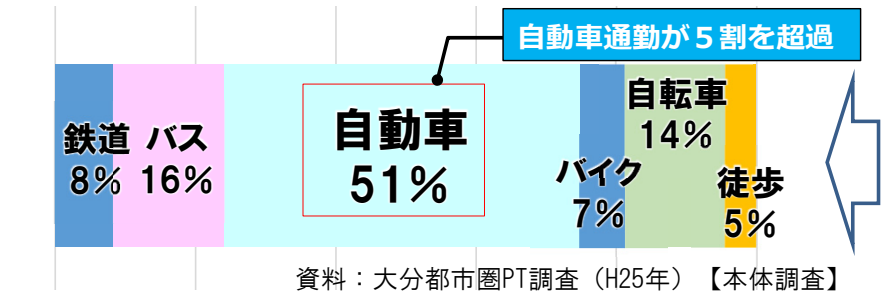
(1)TDM施策のターゲット

- 大分市の時間帯別の目的別の発生量は朝ピーク時の通勤目的が主体。
- この通勤目的の目的地は大分市中心市街地へ集中しており、通勤手段は自動車での通勤が約5割を超過。
- このため、朝ピーク時における通勤目的の中心市街地への自動車交通を施策のターゲットとして渋滞箇所の緩和を目標。

●大分市の時間帯別目的別発生量



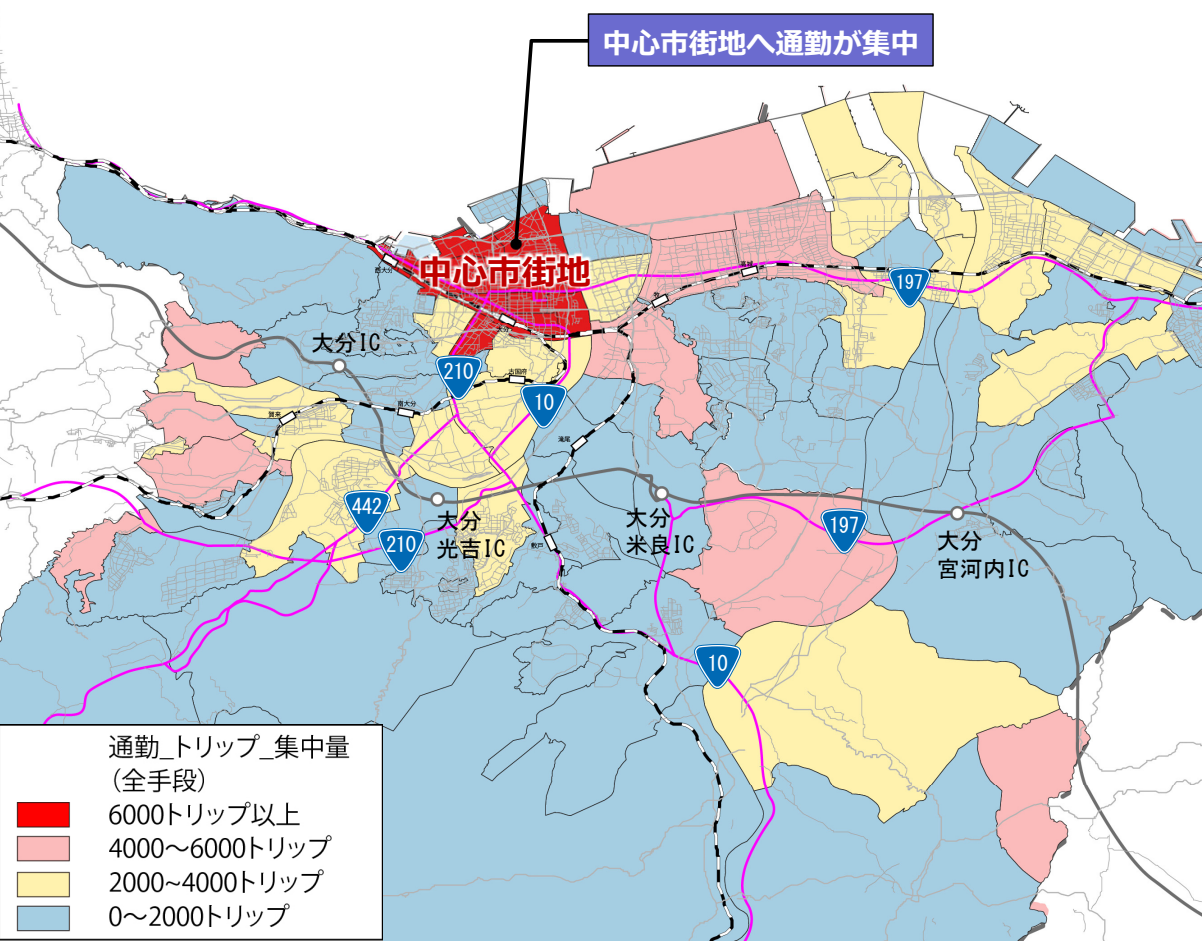
●中心市街地への通勤手段



●TDM施策のターゲット

- ・朝ピークにおける通勤目的の中心市街地への自動車交通を施策のターゲットとして渋滞緩和を目指す

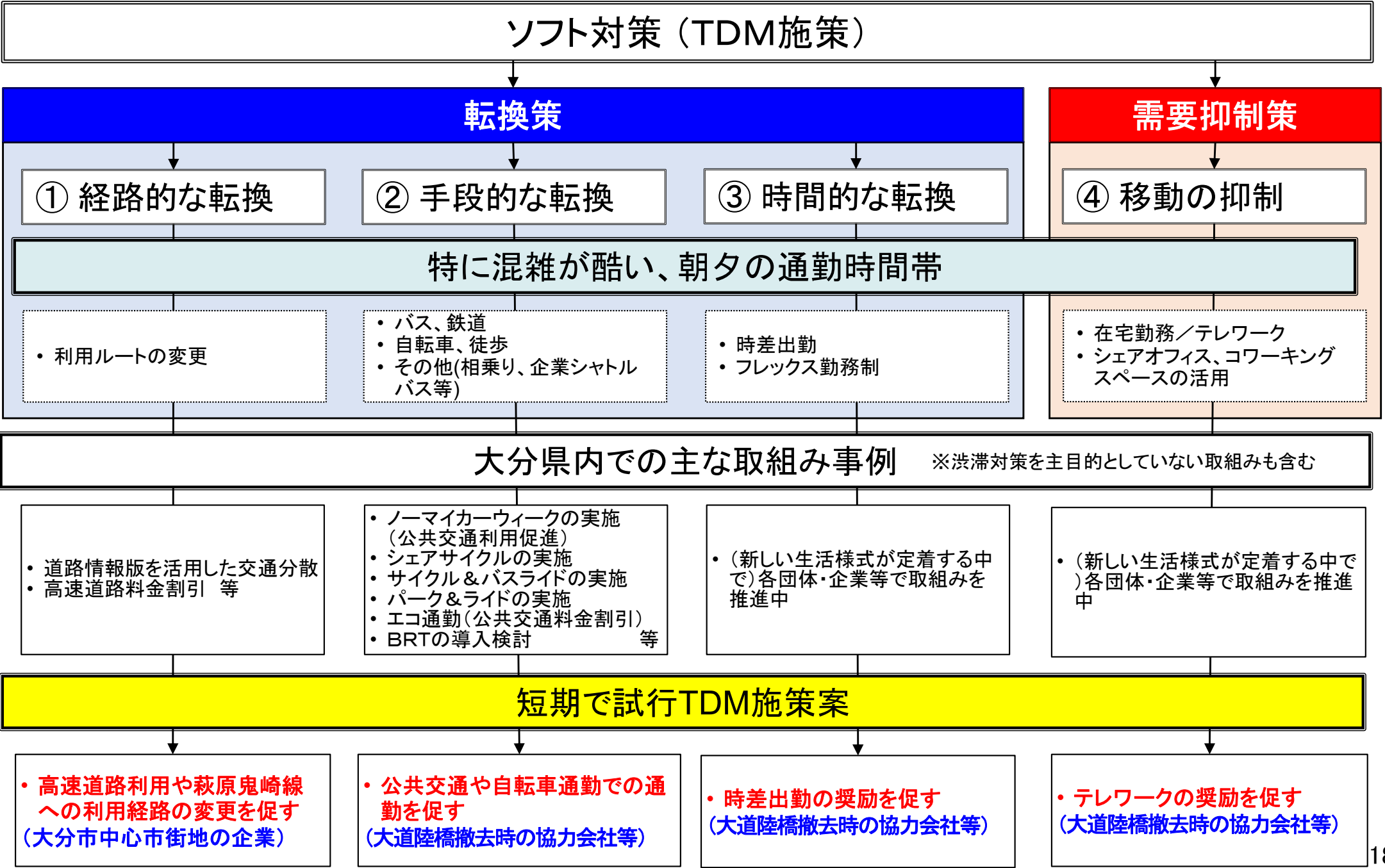
●大分市における通勤の目的地



資料：大分都市圏PT調査（H25年）【本体調査】

4. TDM施策の方向性

(2)短期で試行可能なTDM施策の抽出



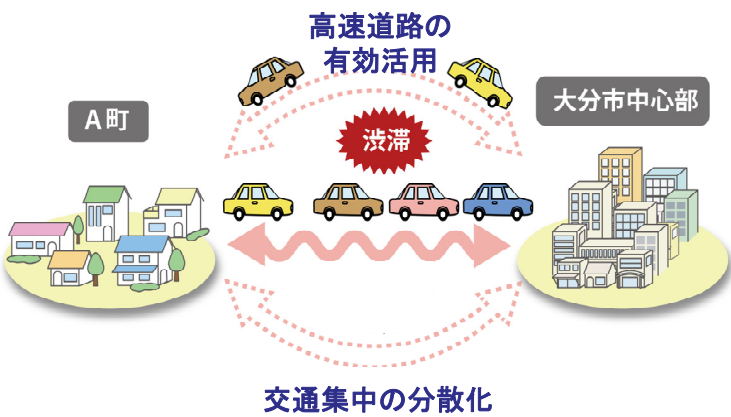
4. TDM施策の方向性

(参考)施策イメージ

短期試行施策

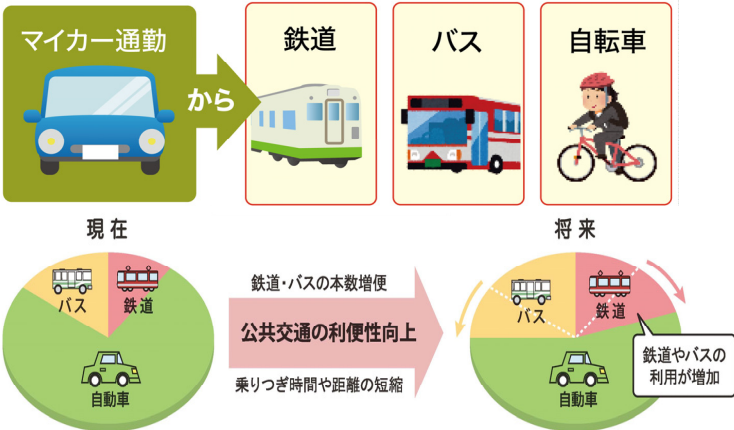
通勤経路の変更

○混雑していない経路への転換を促す



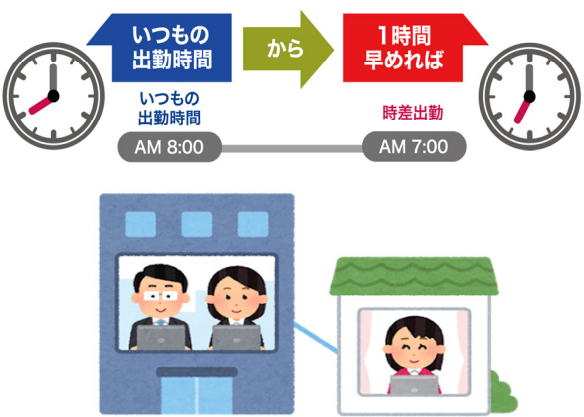
通勤手段の変更

○自動車から公共交通や自転車へ手段変更を促す

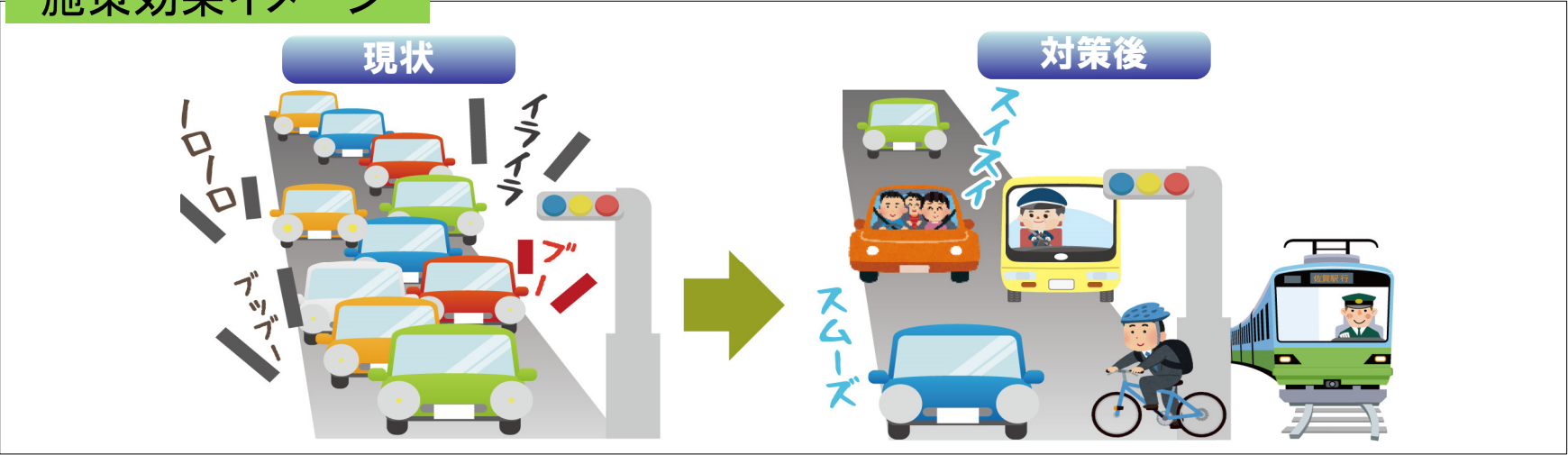


時差出勤・テレワーク

○通勤時間の平準化や通勤交通の抑制を促す



施策効果イメージ

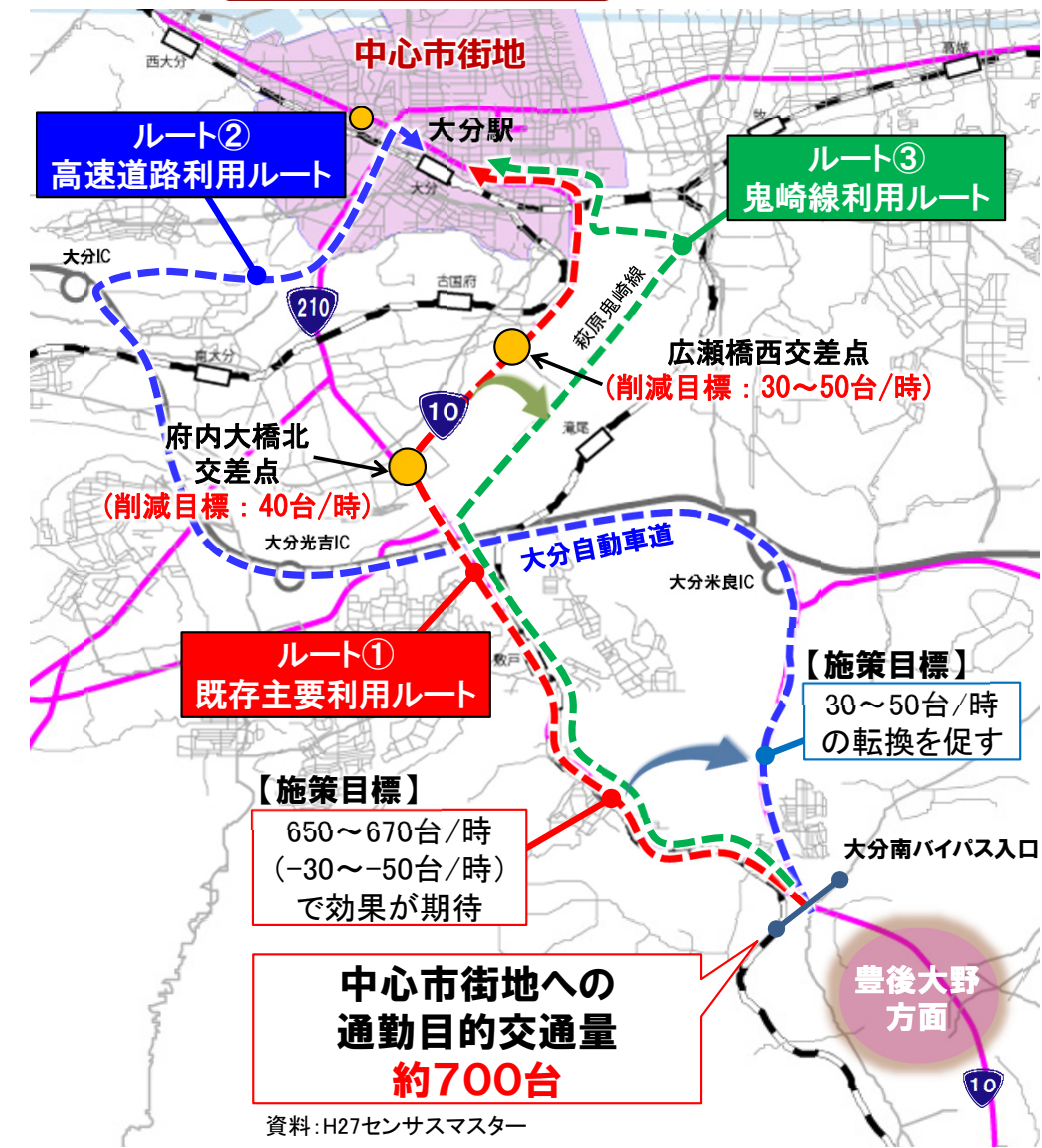


4. TDM施策の方向性

(3) 試行TDM施策(案)と有効性

- ・豊後大野方面(大分南バイパス入口)から国道10号を利用して中心市街地(大分駅)へ通勤する場合の所要時間は約34分。
- ・これに対して、大分道利用は約28分で約6分短縮、荻原鬼崎線経由は約2分短縮が見込まれる。
- ・また、雨天時の大分道利用では、約19分の短縮が見込まれる。

■ 施策①： 通勤経路の変更

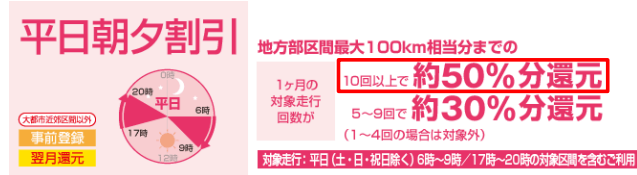


● 経路変更時の時間短縮と金額

ルート	所要時間 (短縮時間)	時間短縮 金銭価値	高速道路料金 (平日朝夕割適用時)
① 既存ルート	34分		0円
② 高速ルート	28分 (6分短縮)	6分 270円	190円
③ 市道ルート	32分 (2分短縮)		0円

10回以上高速で通勤利用する場合は、時間短縮6分。金銭換算すると高速料金を上回るため、施策の有効性はある

資料：令和元年度ETC2.0プローブデータ(平日朝ピーク時)
時間短縮価値：短縮時間×乗用車類時間価値原単位(45.15円)で算出

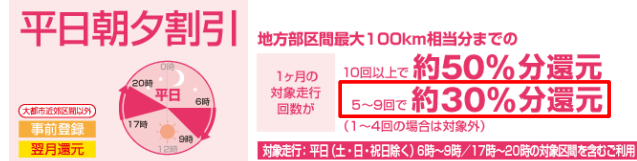


● 試行TDM施策(案)

- ・大分中心市街地内の企業に対して、通勤経路の情報を提供して、通勤交通を分散化

● 雨天朝の経路変更時の時間短縮と金額

ルート	時間	時間短縮 金銭価値	金額
① 既存ルート	56分		0円
② 高速ルート	37分 (19分短縮)	19分 860円	270円

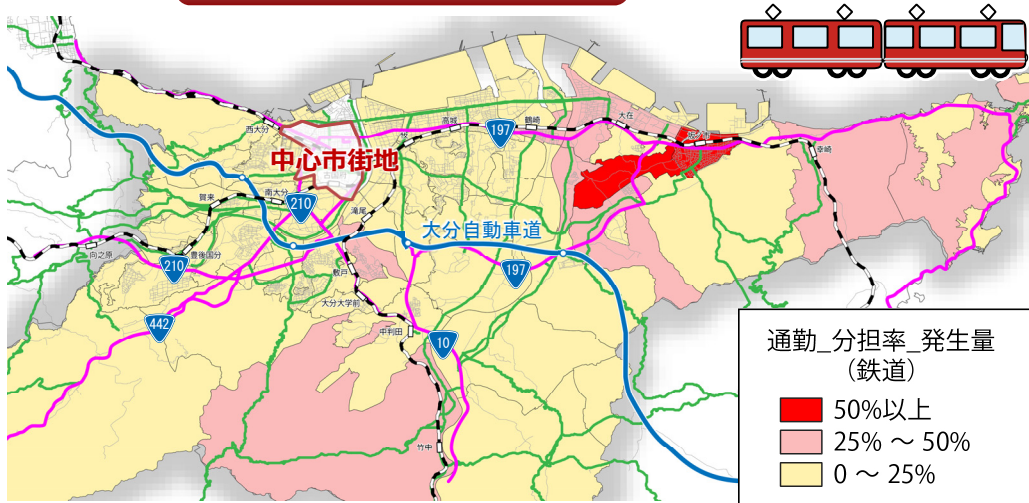


4. TDM施策の方向性

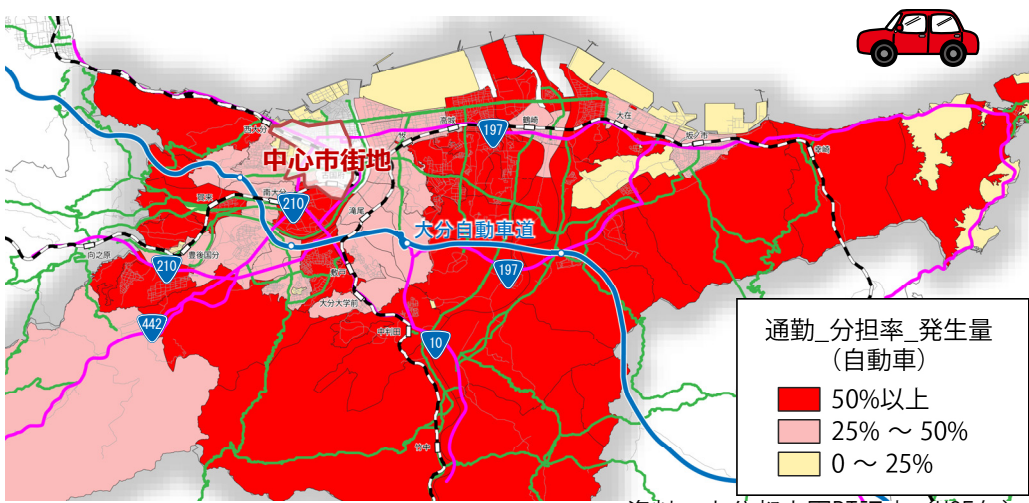
(3) 試行TDM施策(案)と有効性

- ・中心市街地への通勤時の鉄道とバスの分担率は、殆どの地域で25%未満であり、利用者が多い(分担率50%以上)の地域は限定的。一方で、自動車は、広域的に利用者が多い地域(分担率50%以上)が分布しており自動車通勤に依存。
- ・このため試行施策は、大分市が取り組んでいる公共交通の利用促進対策を支援するため、大道陸橋撤去時に協力頂いた企業などを対象として公共交通利用の奨励を促す。

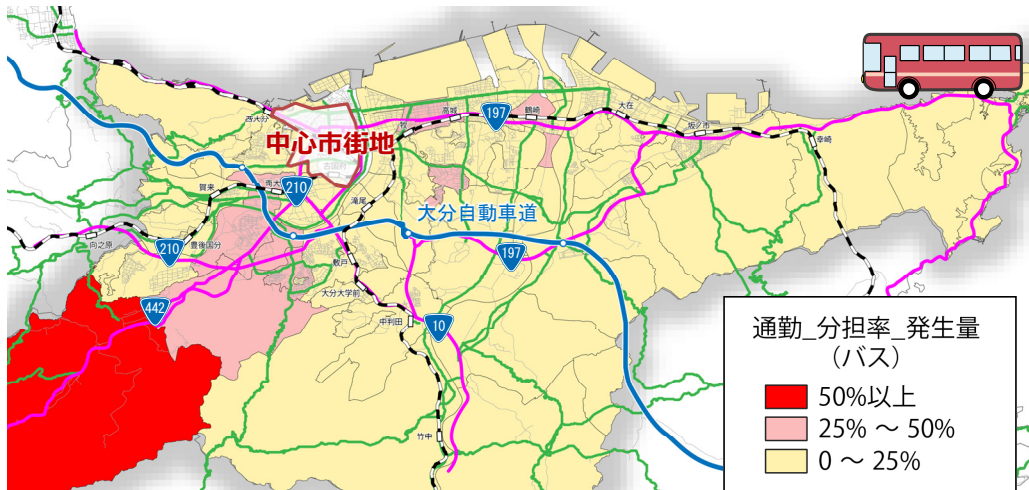
■ 施策②：公共交通の利用促進



▲ 中心市街地への鉄道通勤分担率 資料：大分都市圏PT調査 (H25年) 【本体調査】



▲ 中心市街地への自動車通勤分担率 資料：大分都市圏PT調査 (H25年) 【本体調査】



▲ 中心市街地へのバス通勤分担率 資料：大分都市圏PT調査 (H25年) 【本体調査】

● 試行TDM施策(案)

- ・大道陸橋撤去時に時差出勤の協力が得られた27社(従業員数約8,300人)に対して公共交通利用の奨励を促す

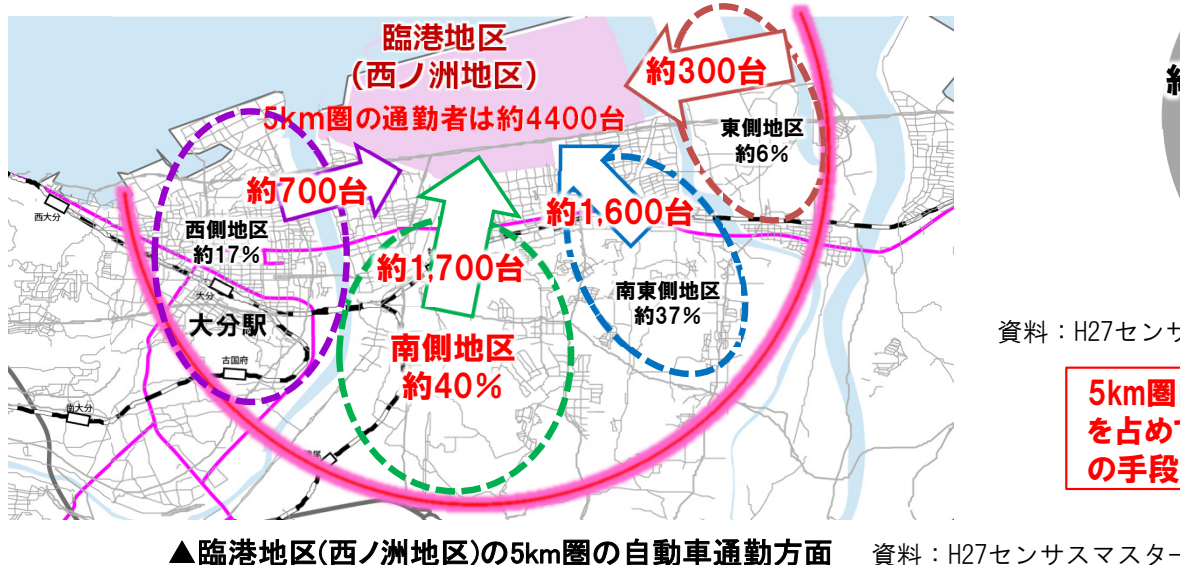
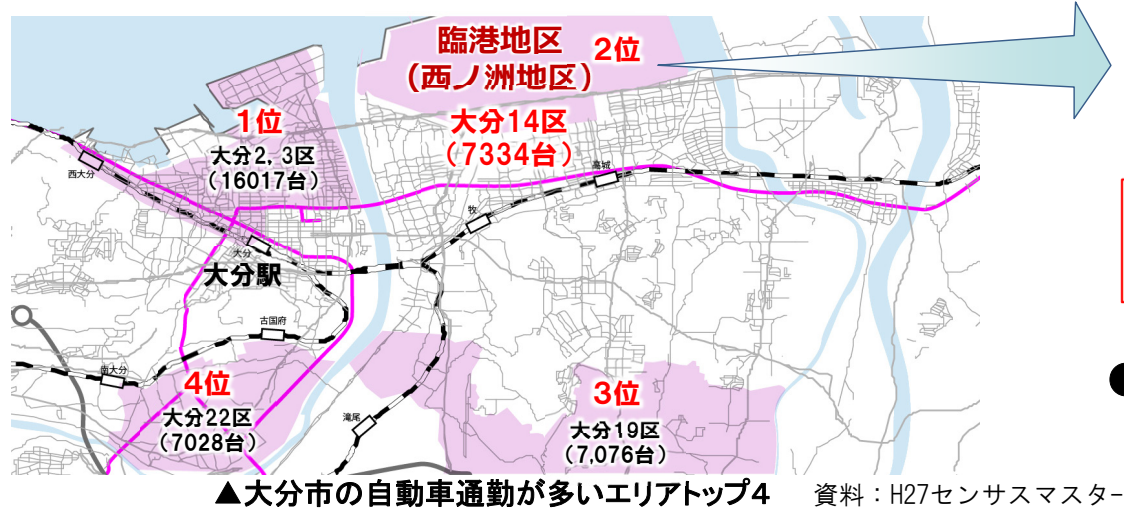


4. TDM施策の方向性

(3) 試行TDM施策(案)と有効性

- ・大分市内の自動車での通勤が多いエリアは、大分市中心部に次いで、臨港地区(西ノ洲地区)であり、自動車通勤の抑制効果が高いエリア。
- ・但し、製造業は製造ラインの関係でテレワークの導入は難しいことが想定されるため、自転車通勤の奨励を促す。

■ 施策③： 自転車通勤の促進【臨港地区】

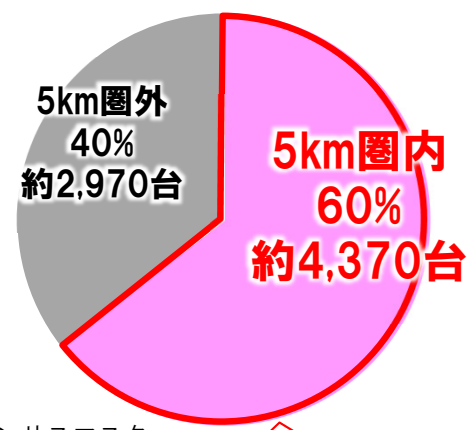


● 臨港地区(西ノ洲)に立地する主要企業

- ・大手製鉄会社やエネルギー関連会社(5社)

・製造業は製造ラインが固定されているため、テレワークや時差出勤の実施は難しい

● 臨港地区への通勤範囲



資料：H27センサスマスター

5km圏内からの自動車通勤が約6割を占めていることから自転車通勤へ
の手段変更に期待できる

● 試行TDM施策(案)

- ・臨港地区(西ノ洲地区)の企業に対して自転車通勤の奨励を促す

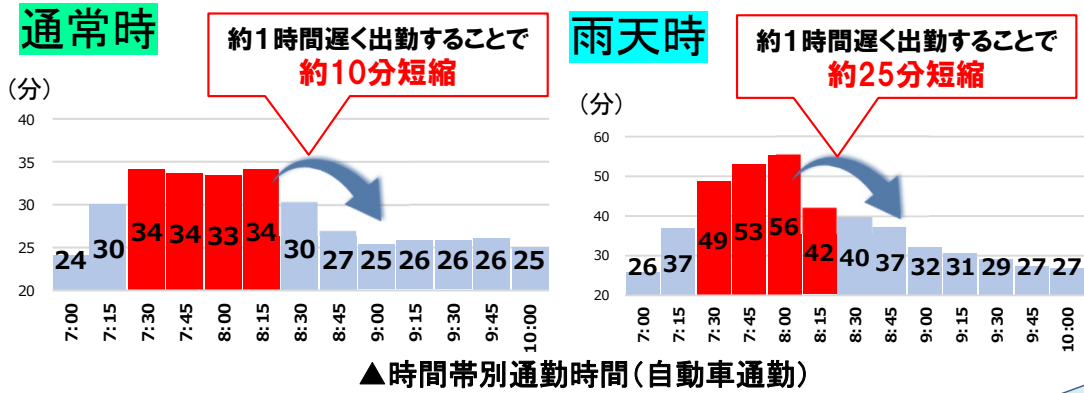


4. TDM施策の方向性

(3) 試行TDM施策(案)と有効性

- ・中心市街地への通勤時間を約1時間遅らすことで約10分。また、雨天時には、約25分の時間短縮が見込まれる。
- ・また、緊急事態宣言中は、中心市街地南部、南西部を中心に朝ピーク(通勤時間帯)の発生交通量が減少しており、テレワークなどへ変更したことが伺える。
- ・このため試行施策は、大道陸橋撤去時に時差出勤に協力頂いた企業などに対して時差出勤やテレワークの奨励を促す。

■ 施策④-1 : 時差出勤の推進



資料：令和元年度ETC2.0プローブデータ
※大分南バイパス入口⇒大分駅(国道10号経由)

●時差出勤、テレワーク推進のターゲット企業

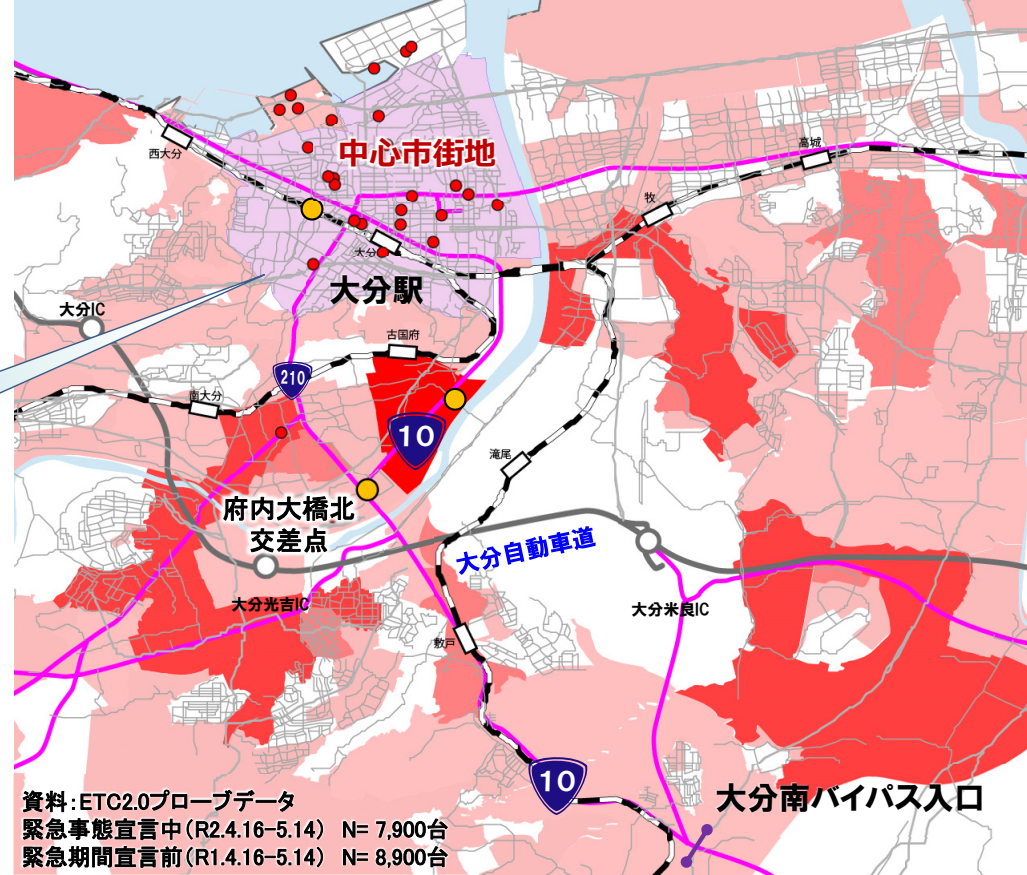
- ・大道陸橋撤去時の27社(従業員数約8,300人) ※従業員数はH19年時点

●試行TDM施策(案)

- ・大道陸橋撤去時に時差出勤の協力が得られた27社(従業員数約8,300人)に対してテレワークや時差出勤の奨励を促す



■ 施策④-2 : テレワークの推進



資料：ETC2.0プローブデータ
緊急事態宣言中(R2.4.16-5.14) N= 7,900台
緊急期間宣言前(R1.4.16-5.14) N= 8,900台

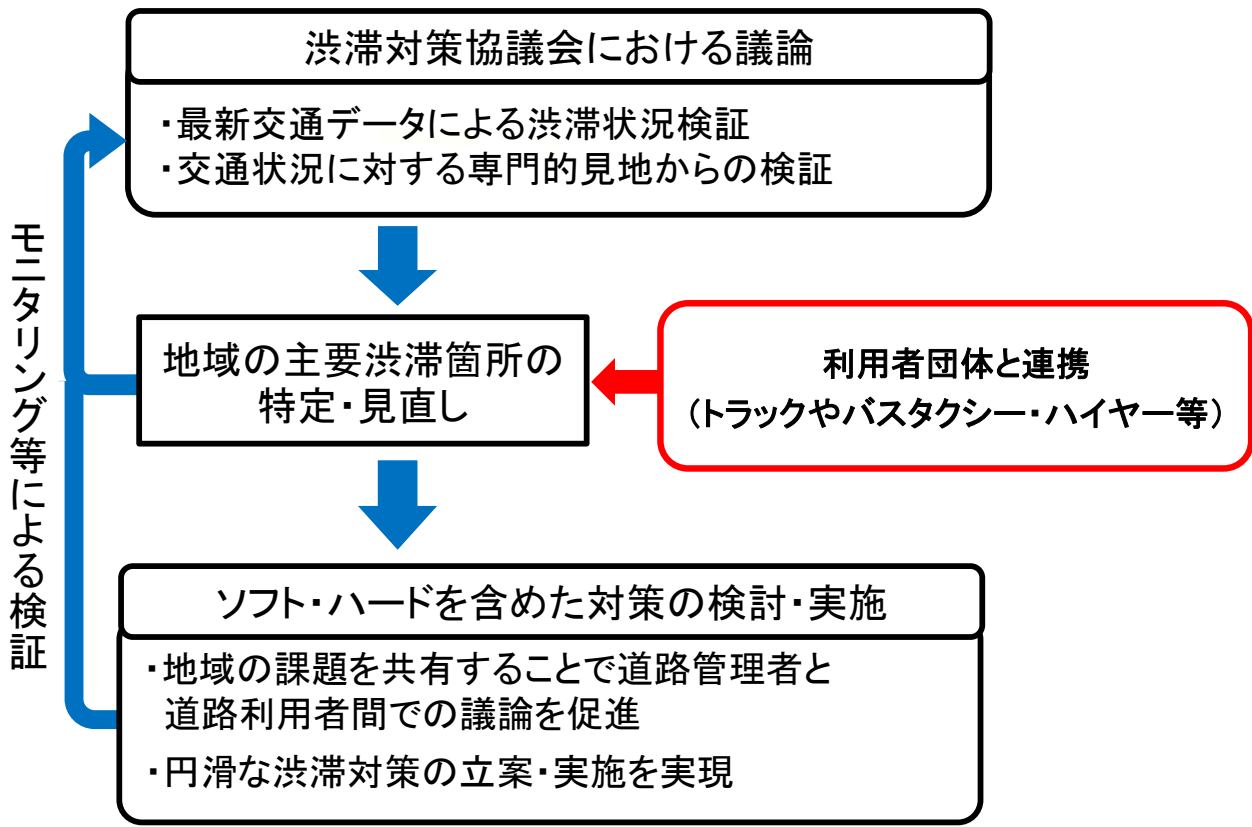
▲緊急事態宣言中に大分中心市街地への自動車通勤の減少エリア

- : 大道陸橋撤去時時差出勤に協力頂いた企業
- 小 : 緊急事態宣言中に交通量が減少した地域
- 大 : (テレワークにより通勤交通減少が期待できる)

5. 官民連携による渋滞対策の取組み

(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

5. 官民連携による渋滞対策の取組み

(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を受領。

▼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

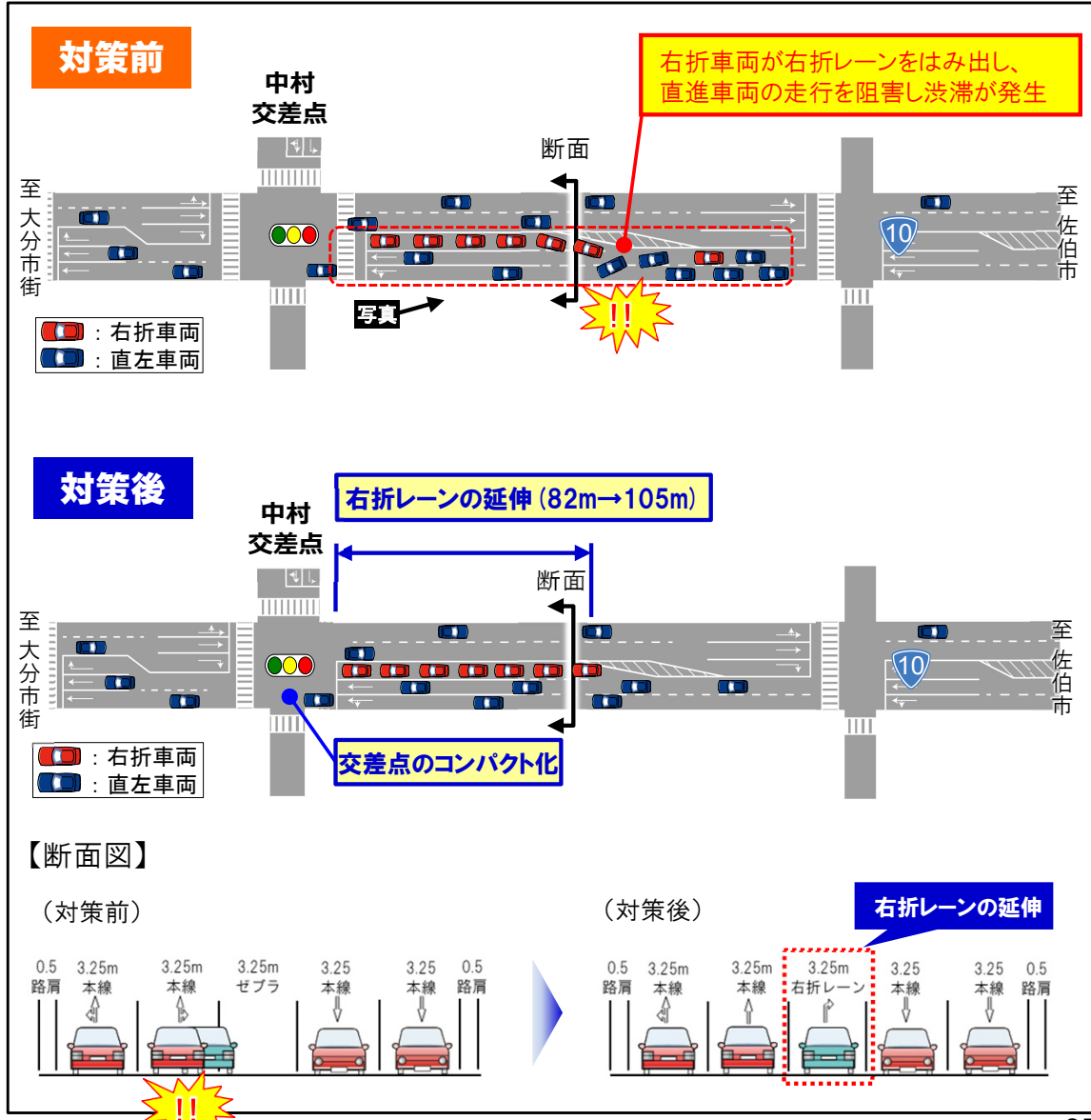
トラック 事業者	国道10号 大分大学入口交差点付近 国道10号（～県道38号）中村交差点 R3実施予定 県道22号 中島十条交差点付近 国道197号・県道614号 鶴崎橋東交差点付近 国道10号 金池～県道21号 加納西 国道10号 大分市高江付近 国道10号 東別府付近 国道10号 宮崎交差点付近 国道197号 鶴崎方面	国道210号 椎迫入口付近 国道210号 挾間三差路 国道210号 挾間町郵便局先 県道22号 新川交差点 県道21号・県道208号 金の手交差点付近 県道614号 川添橋東交差点付近 国道197号・県道685号 乗越交差点 国道10号 西生石交差点付近
バス 事業者	国道10号 流川通り交差点付近 国道10号 かんたん交差点付近 R3実施予定	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

出典：全国道路利用者会議（ R2. 5. 20 ）

5. 官民連携による渋滞対策の取組み

(3)ピンポイント渋滞対策実施予定箇所 <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ており、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3年度実施予定)。



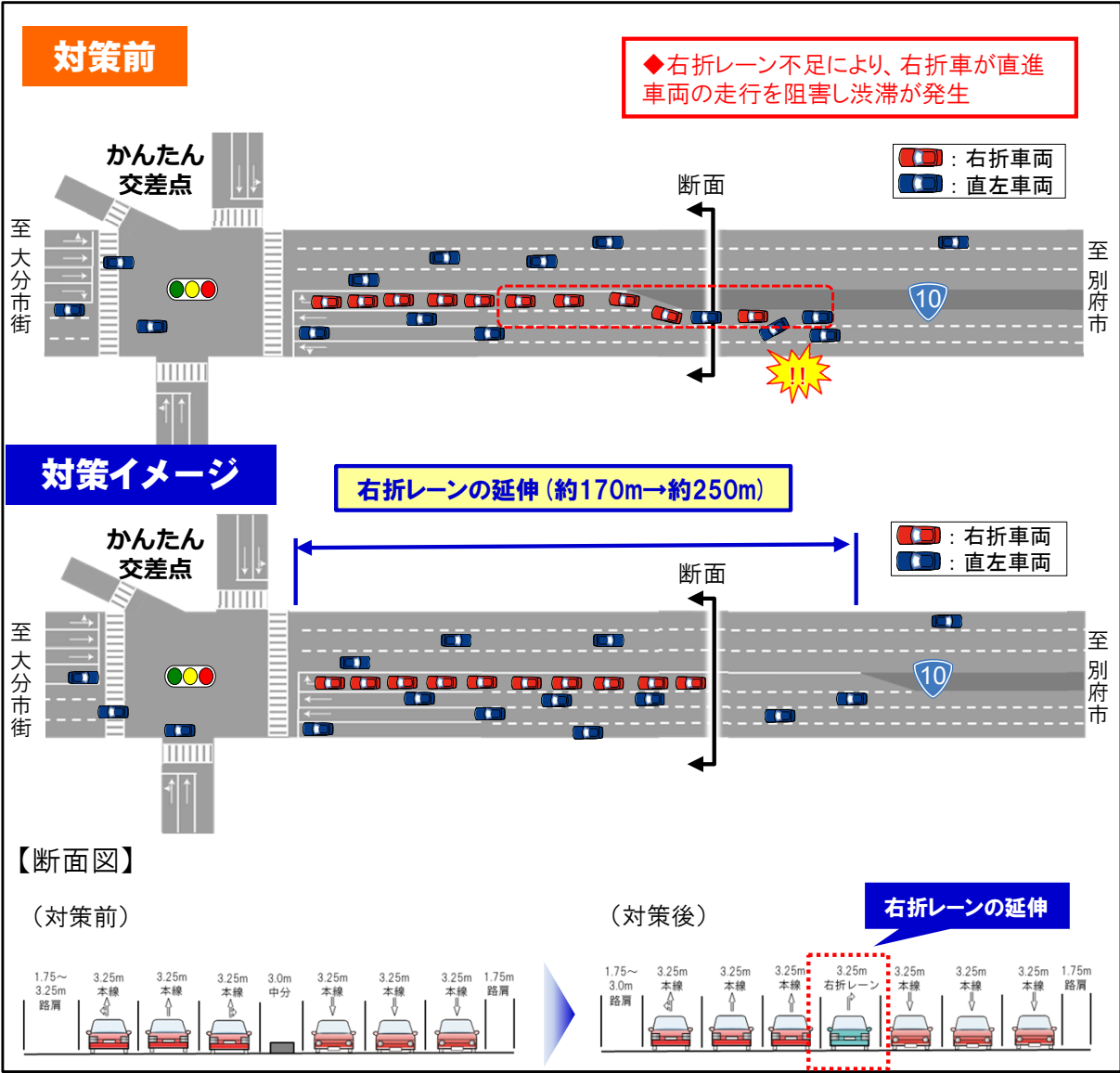
5. 官民連携による渋滞対策の取組み

(3) ピンポイント渋滞対策実施予定箇所 <国道10号 かんたん交差点>

- 右折レーン不足により、右折車が直進車両の走行を阻害しており、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3年度実施予定)。



Copyright(c) N T T 空間情報All Rights Reserved



6. 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

