

令和3年度 第2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と主要渋滞箇所の解除状況	.....	2
2. 前回の協議結果を踏まえた今年度の対策方針	.....	4
3. 試行TDM施策の実施・効果検証	.....	8
4. 試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針	.....	18
5. 官民連携による渋滞対策の取組み	.....	24
6. 今後の進め方	.....	27

令和4年3月

本日の報告事項・協議内容

1. これまでの経緯と主要渋滞箇所の解除状況

2. 前回の協議結果を踏まえた今年度の対策方針

- ・緊急事態宣言から得られた知見
- ・TDM施策のターゲット
- ・短期で試行可能なTDM施策の抽出

3. 試行TDM施策の実施・効果検証

- ・試行TDM施策の参加企業の募集
- ・WEBアンケート調査の実施
- ・試行TDM施策の効果検証

4. 試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

- ・アンケート結果
- ・今後の方針(案)
- ・今後の進め方

5. 官民連携による渋滞対策

6. 今後について

本日の議事内容のポイント

ポイント1

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2

試行的TDM施策の効果分析

ポイント3

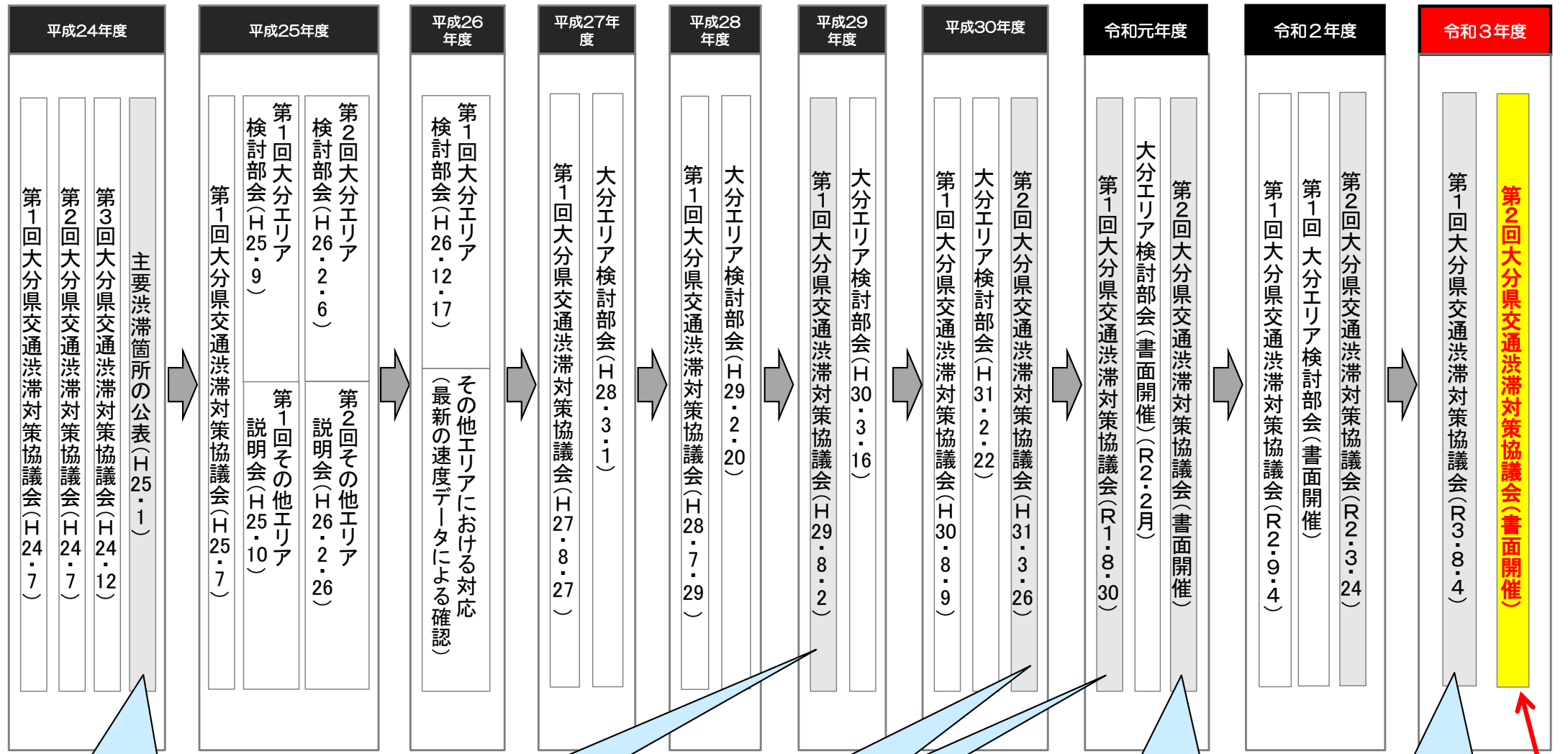
試行TDM施策参加者へのアンケート調査からみた施策の評価、課題、今後の方針

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 流川通り交差点

1. これまでの検討経緯と主要渋滞箇所への解除状況



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

主要渋滞箇所の改定
「顕徳町3丁目」及び「(仮)元町バス停北」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**

主要渋滞箇所の改定
「新山国大橋」の1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**

今回開催

1. これまでの検討経緯と主要渋滞箇所への解除状況

○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**5箇所を解除**。
 ○依然として、**大分市内・別府市内を中心に142箇所の主要渋滞箇所が残存**。

●主要渋滞箇所の状況

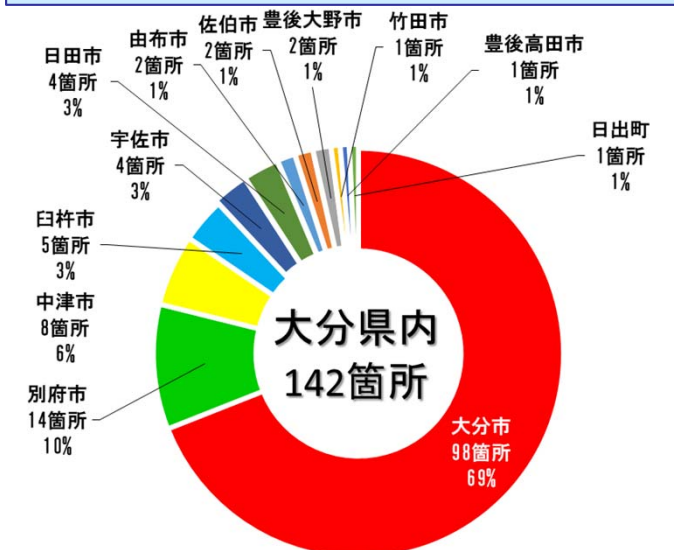


現在の大分県内主要渋滞箇所（一般道）

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
解除済み箇所	5箇所	5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（142箇所）の内訳



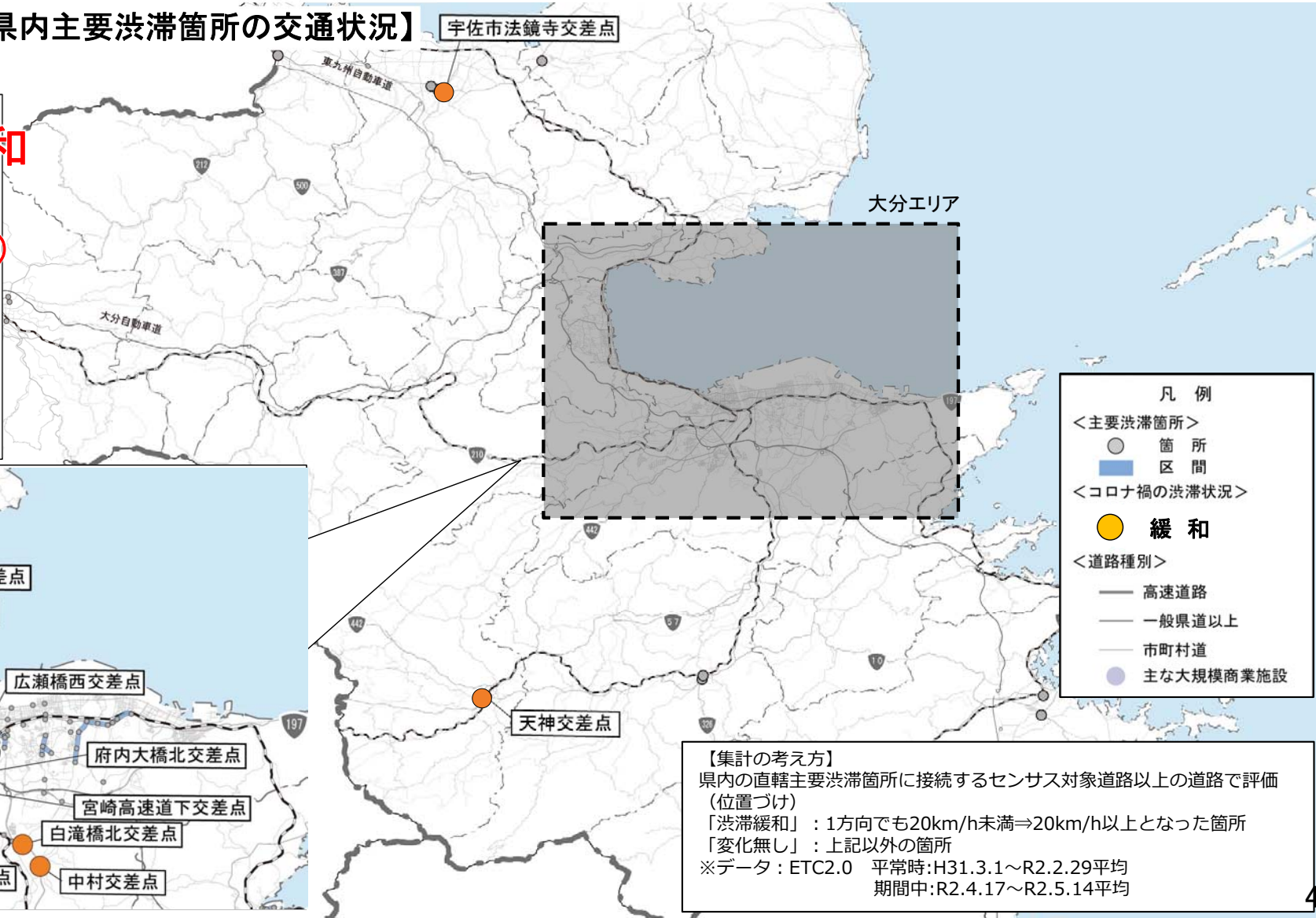
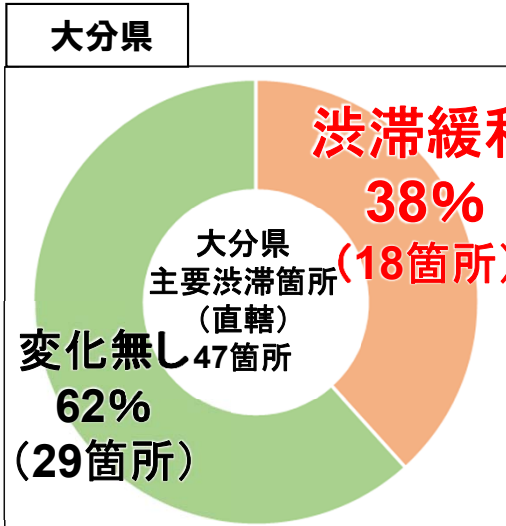
2. 前回の協議結果を踏まえた今年度の対策方針

(1) 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た結果、交通需要の抑制に繋がった期間

(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
 ・大分エリアにおいては、主要渋滞箇所において**16箇所**の渋滞緩和を確認

【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】

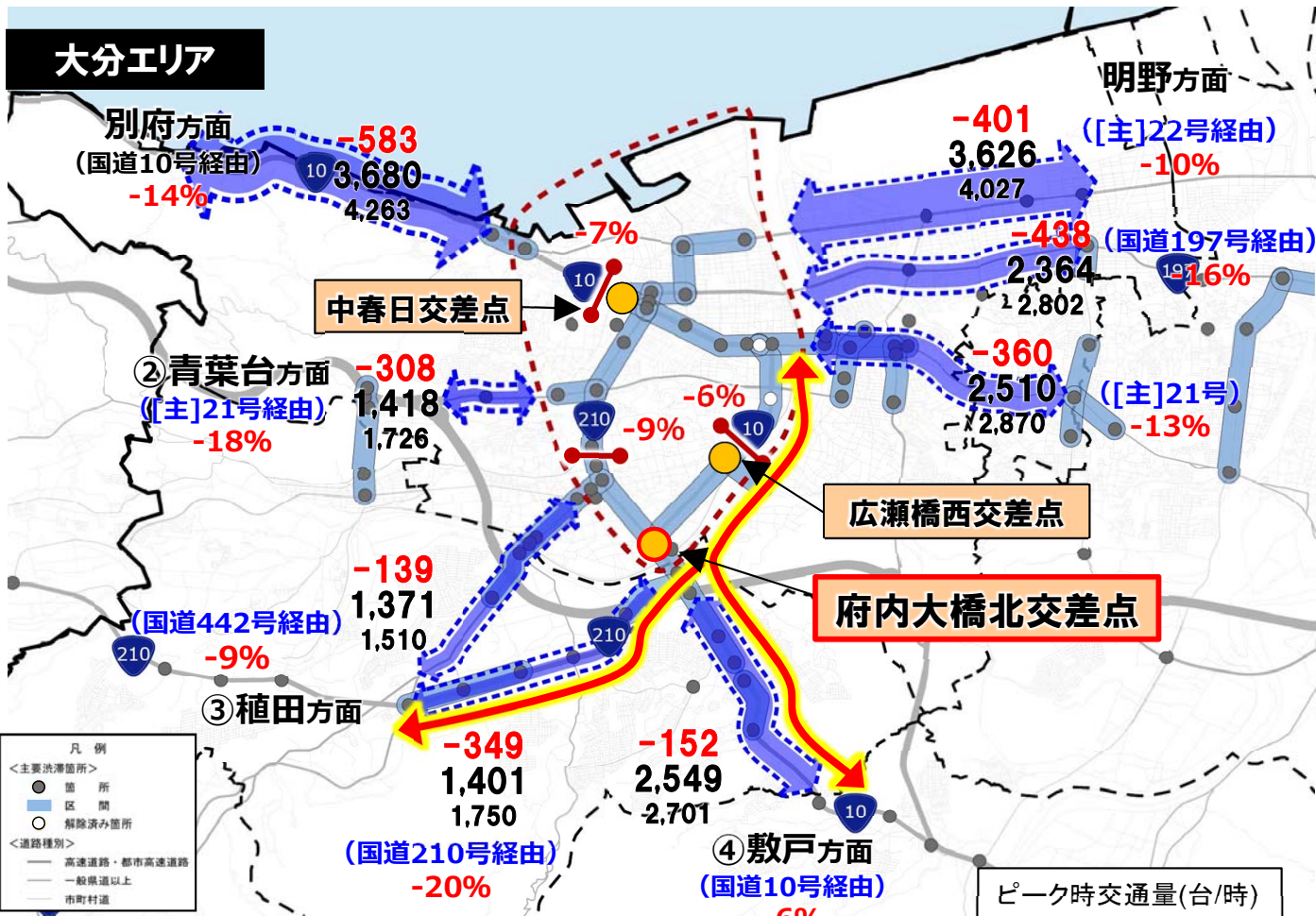


2. 前回の協議結果を踏まえた今年度の対策方針

(1) 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

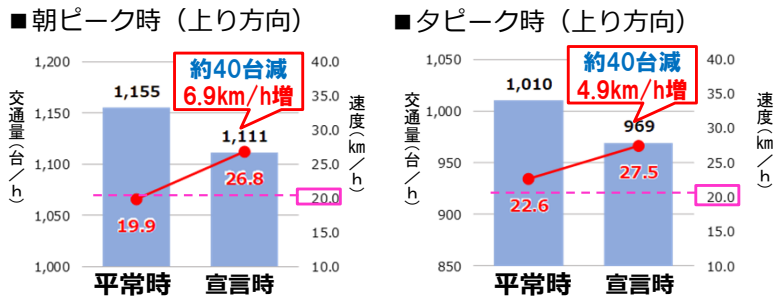


データ：JARTIC公表データ(トラカンデータ)/直轄トラカンデータ
 平日ピーク時平均：7時/8時/17時/18時の4時間平均
 平常時：R2.10.1～R2.12.25 (フォローアップ期間)
 緊急事態宣言期間中：R2.4.17～R2.5.14

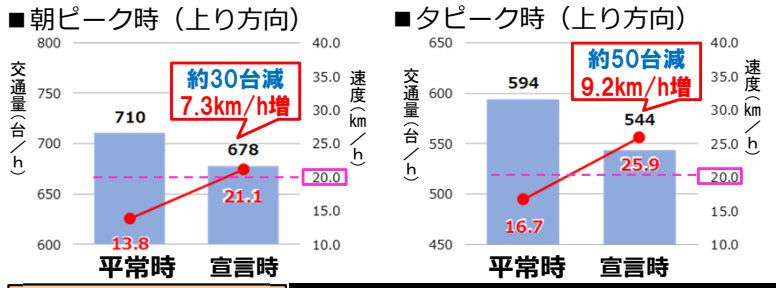
【コロナ禍における渋滞状況】
 ● 渋滞緩和箇所

ピーク時交通量(台/時)
 上段：減少台数
 中段：緊急事態宣言時
 下段：平常時

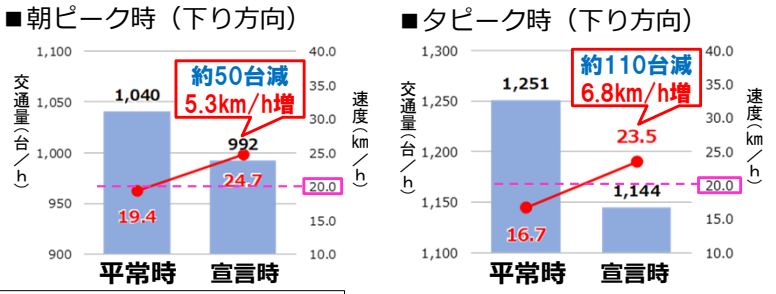
府内大橋北交差点 ⇒約40台/時で渋滞緩和



広瀬橋西交差点 ⇒30～50台/時で渋滞緩和



中春日交差点 ⇒50～110台/時で渋滞緩和



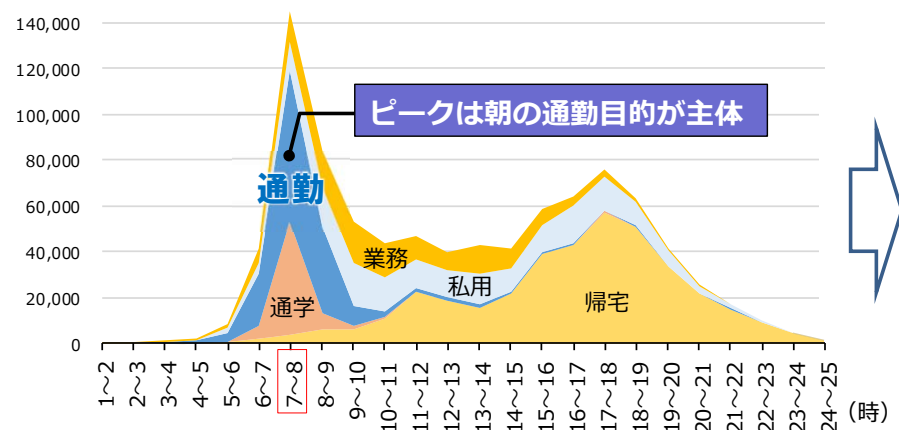
凡例：■交通量(台/h) ●速度(km/h) ※20km/h：主要渋滞箇所特定時の速度基準に該当
 データ：ETC2.0 平常時：R2.10.1～R2.12.25 宣言時：R2.4.17～R2.5.14

2. 前回の協議結果を踏まえた今年度の対策方針

(2)TDM施策のターゲット

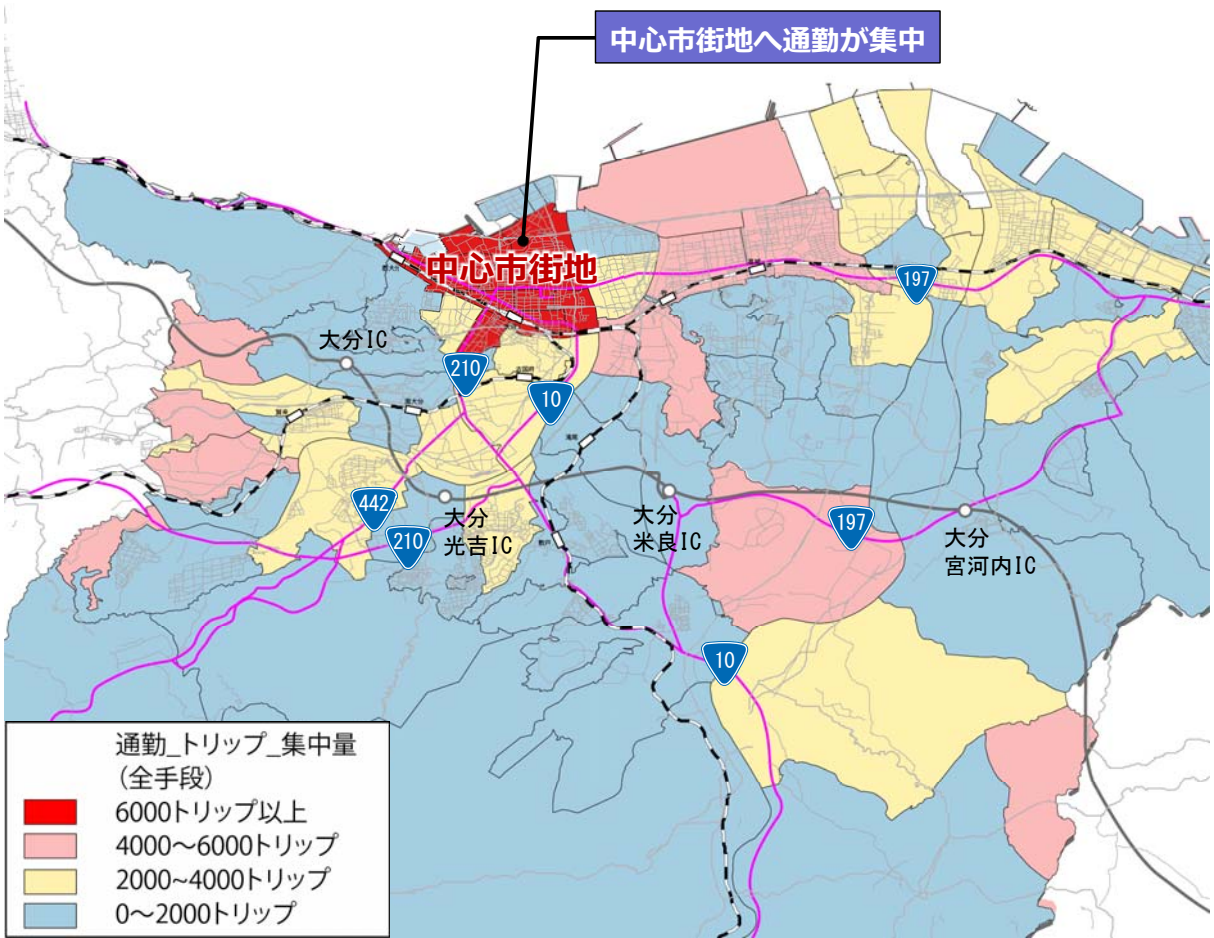
- 大分市における時間帯別・目的別の発生量は朝ピーク時の通勤目的が主体。
- この通勤目的の目的地は大分市中心市街地へ集中しており、通勤手段は自動車での通勤が約5割を占める。
- このため、朝ピーク時における通勤目的の中心市街地への自動車交通を施策のターゲットとして渋滞箇所の緩和を目標。

●大分市の時間帯別・目的別発生量



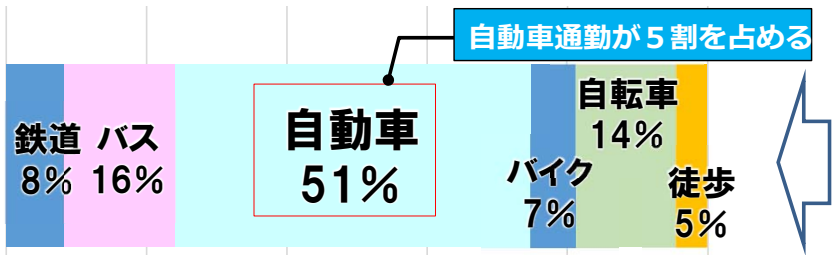
資料：大分都市圏PT調査 (H25年) 【本体調査】

●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】

●中心市街地への通勤手段



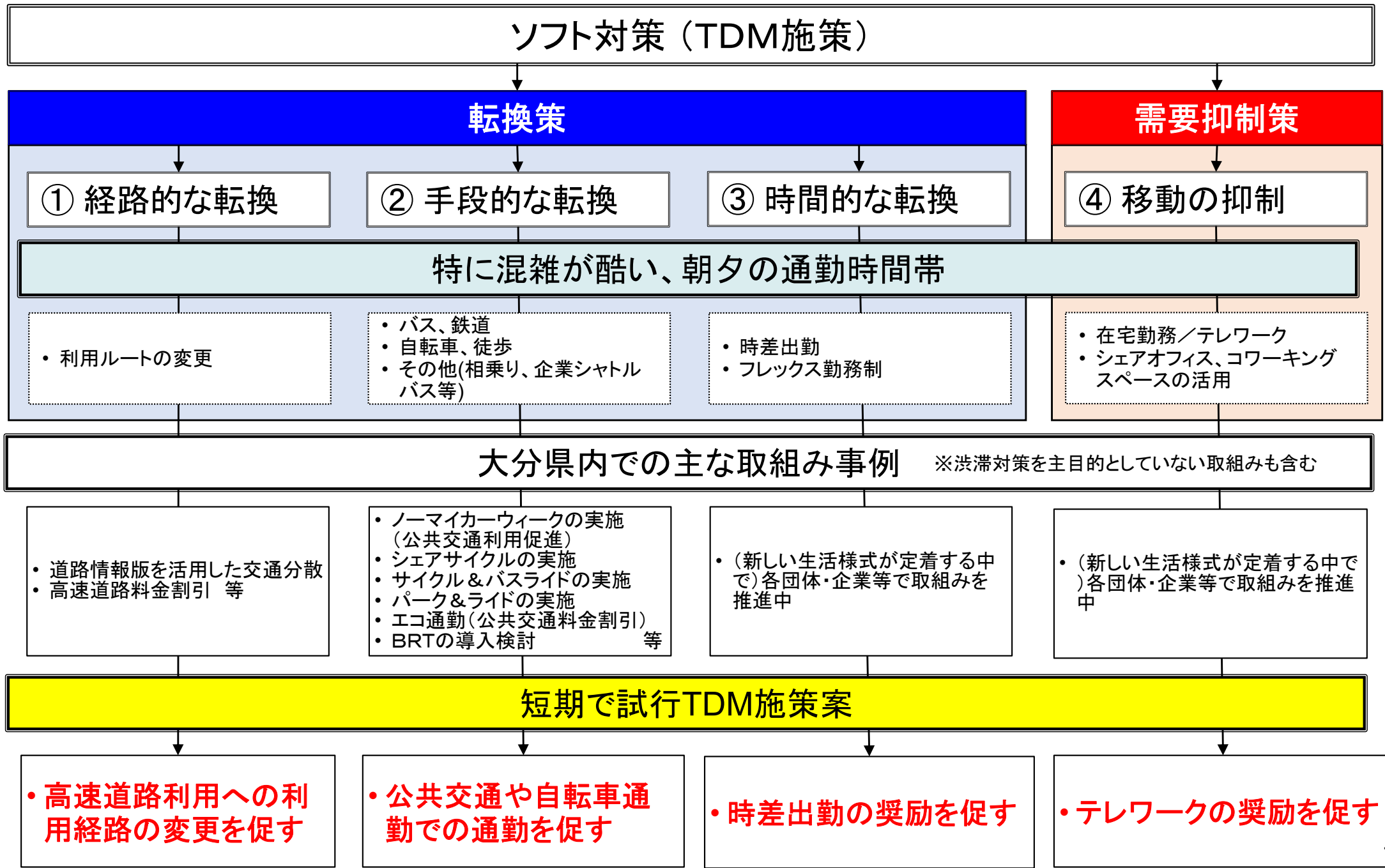
資料：大分都市圏PT調査 (H25年) 【本体調査】

●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

2. 前回の協議結果を踏まえた今年度の対策方針

(3)短期で試行可能なTDM施策の抽出



3. 試行TDM施策の実施・効果検証

(1) 試行TDM施策の参加企業の募集

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？

大分県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、**大分市中心部へお勤めの皆様に自動車通勤の手段変更等をお勧め**しています。

試行期間：令和3年12月6日(月)～12月17日(金)

上記期間を「試行期間」とし、通勤に重点をおいて自動車通勤経路の変更、自転車や公共交通への転換及び、時差出勤・テレワーク等により渋滞の緩和を図ります。
積極的な参加をお願いします！
これを機に、是非通勤方法を見直してみませんか？

◆ 参加頂ける場合は下記URLまたは右記QRコードからお申込みください！
◆ 既に同様の取組みを実施している場合も、ご賛同頂く形でお申し込みください！

<https://questant.jp/q/1340E430>

試行TDM施策

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

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

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

参加のメリット

参加企業はこんなメリットがあります

- 企業のイメージアップが期待できます**
通勤時の渋滞対策やCO2排出削減などの地球温暖化の防止に積極的に努める企業として公表予定であり、企業の宣伝やイメージアップを図ることができます。
- 企業のCO2排出削減が見込まれます**
社員の自動車通勤によるCO2排出削減に貢献します。現在、温室効果ガス実質ゼロに向けて、政府により「カーボンライジング※」が本格導入に向けて検討が進められています。

※企業が設定した排出目標を下回った場合は、排出ガスを国へ売却することができます。目標を達成できなかった場合は、購入しなければならない制度

利用者はこんなメリットがあります

- 通勤ストレスの改善や健康増進が図られます**
通勤にかかる時間が短縮するのでストレスもなくなります。また、徒歩や自転車通勤により運動量が増えるため、健康増進が期待できます。
- ガソリン代を節約し家計を支援します**
スイスイ走ることで、燃費もよくなり、ガソリン代をお得に！ムダな支出がなくなり、家計も大助かりです。

今回の取り組み内容について

別添2

渋滞緩和に向けた取り組みを実施します

試行期間：令和3年12月6日(月)～12月17日(金)

上記期間を「試行期間」とし、ご賛同下さった企業・団体の皆様とともに、自動車通勤経路の変更、自転車や公共交通への転換及び、時差出勤・テレワーク等により渋滞の緩和を図ります。
これを機に、皆様も普段の通勤手段を見直してみませんか？

工夫して渋滞リスクを回避し、環境にも優しい大分をつくろう。

「国道や駅前って交通量多いもんね」と混雑の中に入らする前に

通勤ルート を工夫してみよう

特に雨天時は高速道路！
豊後大野市方面からだと、混雑していない大分道を利用すれば、大分市中心部までの所要時間が短縮します。特に、雨天時は約20分短縮します。

雨天時	通常時
56分	37分
34分	28分

▲大分バイパス入口～大分駅間

まちなかをスムーズに移動したい、日々の運動量を増やしたいと思ったら

自転車 を利用してみよう

健康増進のために！
朝から渋滞の心配でハラハラ、イライラしないためにも、自転車に乗って余裕のある通勤をしてみませんか。日々の運動量が増えて心身ともに健康増進のチャンスです。

健康増進
朝から渋滞の心配でハラハラ、イライラしないためにも、自転車に乗って余裕のある通勤をしてみませんか。日々の運動量が増えて心身ともに健康増進のチャンスです。

シェアサイクル (おいたサイクルシェア)
大分市サイクルアンドバスライド

3. 試行TDM施策の実施・効果検証

②試行TDM施策の参加企業の決定

○大分市中心部等の企業37社にTDM施策への参加協力を頂いた。
 ○参加企業は大分河川国道事務所HP等において公表。



● 協賛企業立地箇所

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)

期間中、事業協力企業・団体により下記の取り組みを実施し、渋滞緩和への効果を検証します。大分市中心部に自動車で通勤する皆さんも、期間中、できるかぎり渋滞緩和に向けた取り組みに参加するなど、ご理解・ご協力をお願いします。

大分市はこんなに渋滞箇所が集中しています

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

マイカー → 自転車、バス、鉄道

時差出勤・テレワーク

○通勤時間の平準化や通勤交通の分散

時差出勤、テレワーク

通勤経路の変更

○渋滞していない経路への転換

高速道路の有効活用

事業協力企業・団体一覧(敬称略)

一真興産(株)	一真興産(株)	西日本高速道路エンジニアリング九州(株)	西日本高速道路バトロール九州(株)	西日本電線(株)
梅林建設(株)	(株)オーイーシー	西アステック入江	西二興 広島支店 大分事業所	西日本電線(株)
大分朝日放送(株)	大分運輸(株)	西日本高速道路エンジニアリング九州(株)	西日本電線(株)	西日本電線(株)
大分共同火力(株)	(公財)大分県芸術文化スポーツ振興財団	西日本高速道路バトロール九州(株)	西日本電線(株)	西日本電線(株)
(公財)大分県建設技術センター	(株)大分建設新聞社	西アステック入江	西二興 広島支店 大分事業所	西アステック入江
大分交通(株)	大分商工会議所	梅林建設(株)	(株)オーイーシー	梅林建設(株)
大分バス(株)	(株)岡村環境開発	大分朝日放送(株)	(株)オーガス	大分朝日放送(株)
(株)オーガス	(株)オーシー	大分共同火力(株)	九州旅客鉄道(株)大分支社	九州旅客鉄道(株)大分支社
九州旅客鉄道(株)大分支社	観光コンサルタント(株)	(公財)大分県建設技術センター	(株)サイナス	(公財)大分県建設技術センター
協同エンジニアリング(株)	(株)サイナス	大分交通(株)	(株)三興 広島支店 大分事業所	(株)佐伯建設
(株)佐伯建設	(株)三興 広島支店 大分事業所	大分バス(株)	(株)大宣	(株)スガテック
(株)スガテック	(株)大宣	(株)オーガス	東洋技術(株)	東亜コンサルタント(株)
東亜コンサルタント(株)	東洋技術(株)	九州旅客鉄道(株)大分支社	(株)TRI-ACE	(株)トキハ
(株)トキハ	(株)TRI-ACE	協同エンジニアリング(株)	西日本高速道路エンジニアリング九州(株)	西日本高速道路エンジニアリング九州(株)
西日本高速道路エンジニアリング九州(株)	西日本高速道路バトロール九州(株)	(株)佐伯建設	西日本電線(株)	西日本電線(株)
西日本電線(株)	西日本電線(株)	(株)富士設計	パシフィックセキュリティ(株)	(株)富士設計
(株)富士設計	三浦国土建設(株)	三井金属エンジニアリング(株)		三井金属エンジニアリング(株)

【大分県交通渋滞対策協議会】
 国土交通省九州地方整備局
 国土交通省九州運輸局大分支隊
 大分県警察本部、大分市、大分県
 西日本高速道路株式会社九州支社、JAF大分支部
 大分県トラック協会、大分県バス協会、
 大分県タクシー協会

問い合わせ先：大分県 土木建設部 道路建設課 TEL.097-506-4573

大分合同新聞
にも掲載

今回の取り組み趣旨に賛同下さった企業・団体 別添1

- ◆ 普段の通勤手段の見直しのため、試行的に取組んで頂ける企業です。
- ◆ 本取り組みの積極的な参加に伴い、大分市内の渋滞緩和に加え、環境負荷の軽減(CO2排出抑制)も期待できます。

(敬称略 五十音順)

(株)アステック入江	一真興産(株)
梅林建設(株)	(株)オーイーシー
大分朝日放送(株)	大分運輸(株)
大分共同火力(株)	(公財)大分県芸術文化スポーツ振興財団
(公財)大分県建設技術センター	(株)大分建設新聞社
大分交通(株)	大分商工会議所
大分バス(株)	(株)岡村環境開発
(株)オーガス	(株)オーシー
九州旅客鉄道(株)大分支社	観光コンサルタント(株)
協同エンジニアリング(株)	(株)サイナス
(株)佐伯建設	(株)三興 広島支店 大分事業所
(株)スガテック	(株)大宣
東亜コンサルタント(株)	東洋技術(株)
(株)トキハ	(株)TRI-ACE
西日本高速道路エンジニアリング九州(株)	西日本高速道路バトロール九州(株)
西日本コンサルタント(株)	西日本電線(株)
(株)日建コンサルタント	パシフィックセキュリティ(株)
(株)富士設計	三浦国土建設(株)
三井金属エンジニアリング(株)	(計：37事業者)

※上記の他、大分県交通渋滞対策協議会に所属する官公庁・企業等(計：10事業者)にて実施

◆ 参加企業の中には「大分バス株式会社」のように、今回の社会実験に合わせてキャンペーンを実施し、参加者に対する特典を用意している企業もあります。 ※詳しくはこちら⇒ <https://oitabus.co.jp/>



3. 試行TDM施策の実施・効果検証

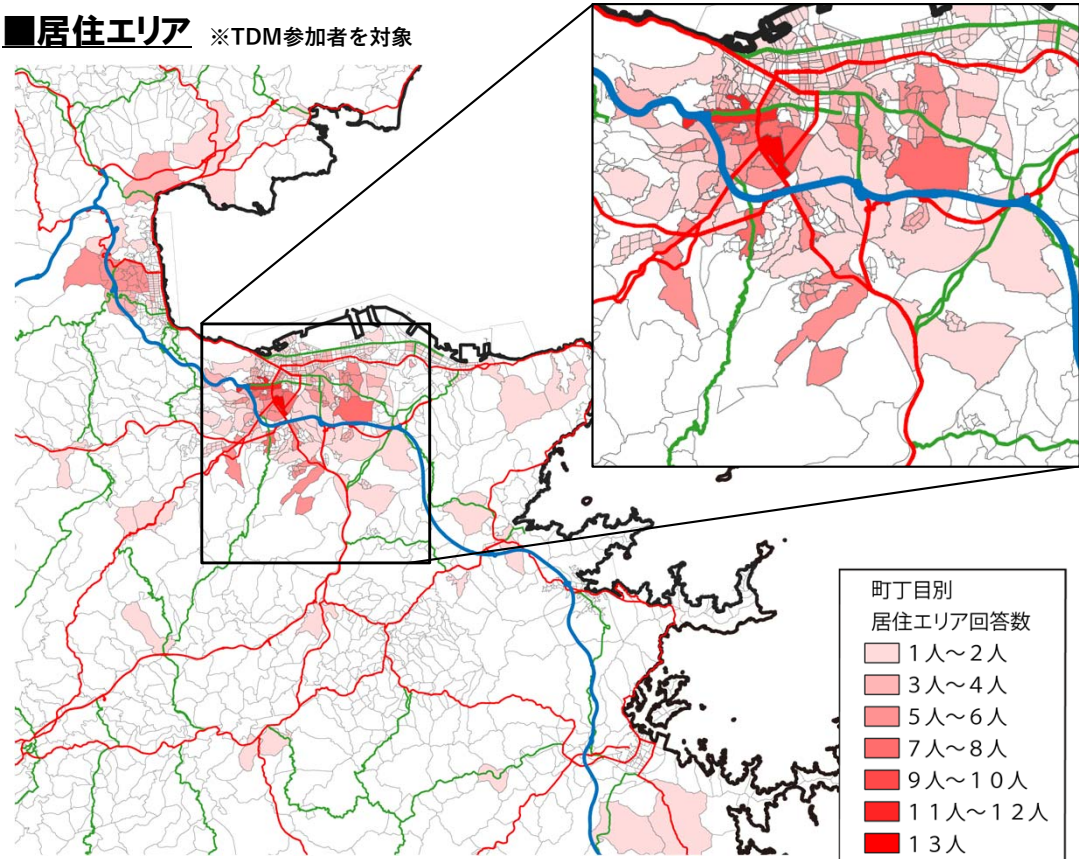
(2) WEBアンケート調査の実施

① WEB調査回答者の概要

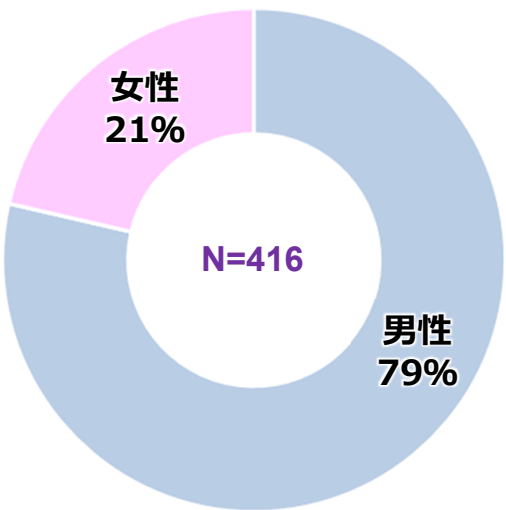
○試行TDM施策の効果検証のためにWEBアンケート調査を実施。
 ○回答票数は539票(TDM参加者:416票、不参加者123票)。試行TDMを実施した2週間の延べ参加者数は1,599人。

手法・回答者数	実施期間
■WEB調査 539票回収 TDM参加者 : 416票 TDM不参加者 : 123票 ※TDM(2週間)の延べ参加者数:1,599人	2021年12月6日(月) ~2022年1月14日(金)

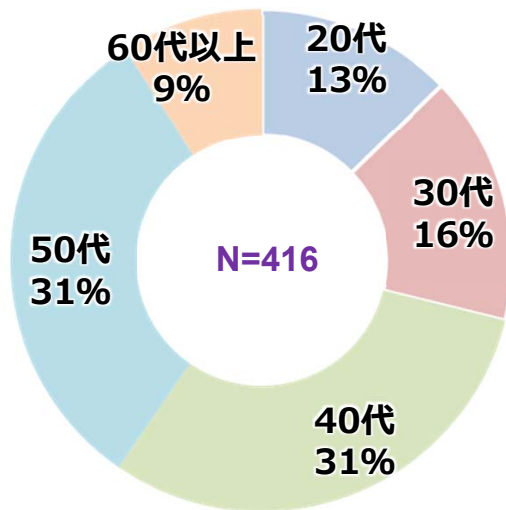
■居住エリア ※TDM参加者を対象



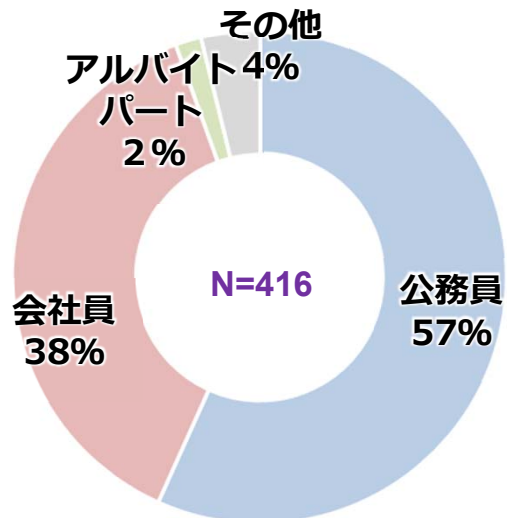
■性別 ※TDM参加者を対象



■年齢 ※TDM参加者を対象



■職業 ※TDM参加者を対象

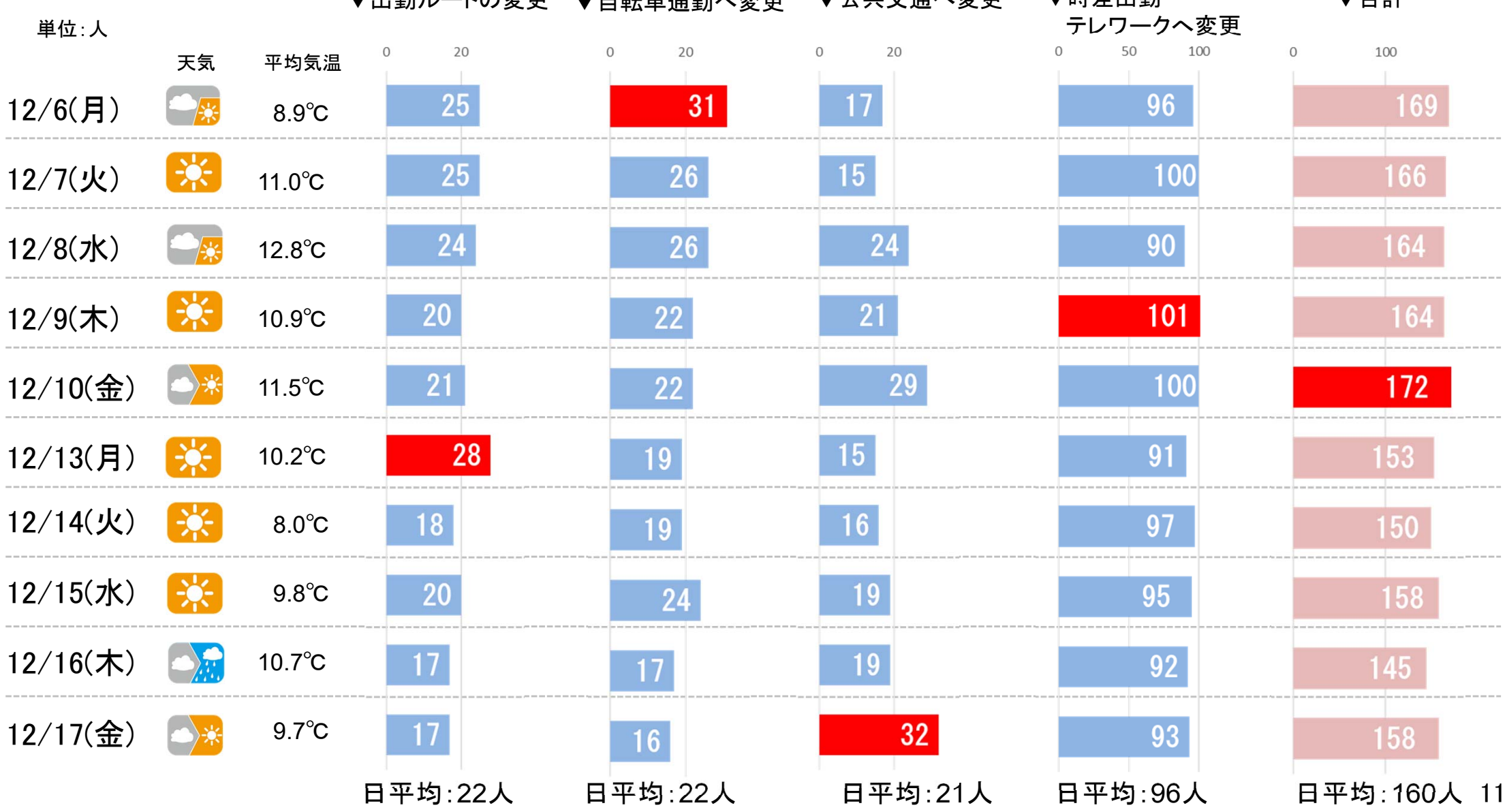


3. 試行TDM施策の実施・効果検証

② 試行施策の参加状況

○日平均160人の施策への参加があった。中でも時差出勤・テレワークへの参加が多い(日平均96人)。
 ○日別施策参加状況は12/10(金)の参加が最も多い。

○ 日別施策別参加状況

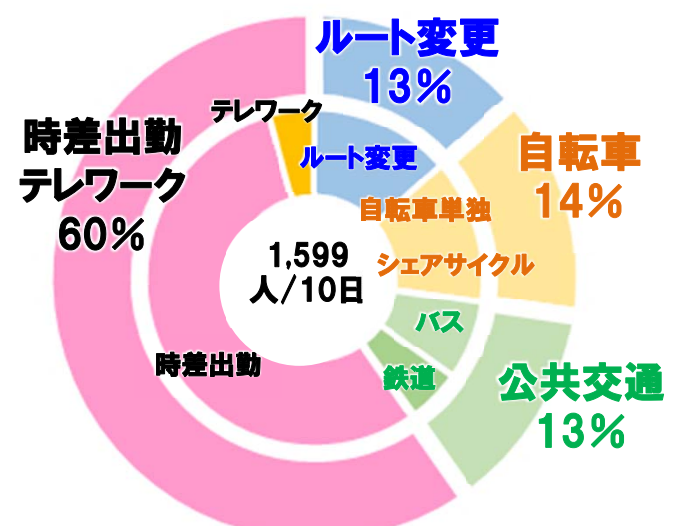


3. 試行TDM施策の実施・効果検証

③ 試行施策の参加状況およびCO2削減量の推計

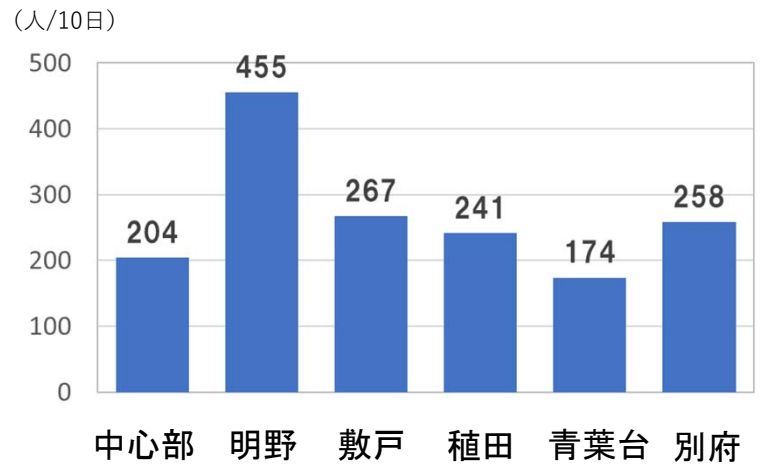
- 施策別の自動車からの転換状況は「時差出勤・テレワーク」が最も多く約6割を占める。
- 方面別では、明野方面からの転換が最も多くなっている。

① 施策別自動車からの転換状況

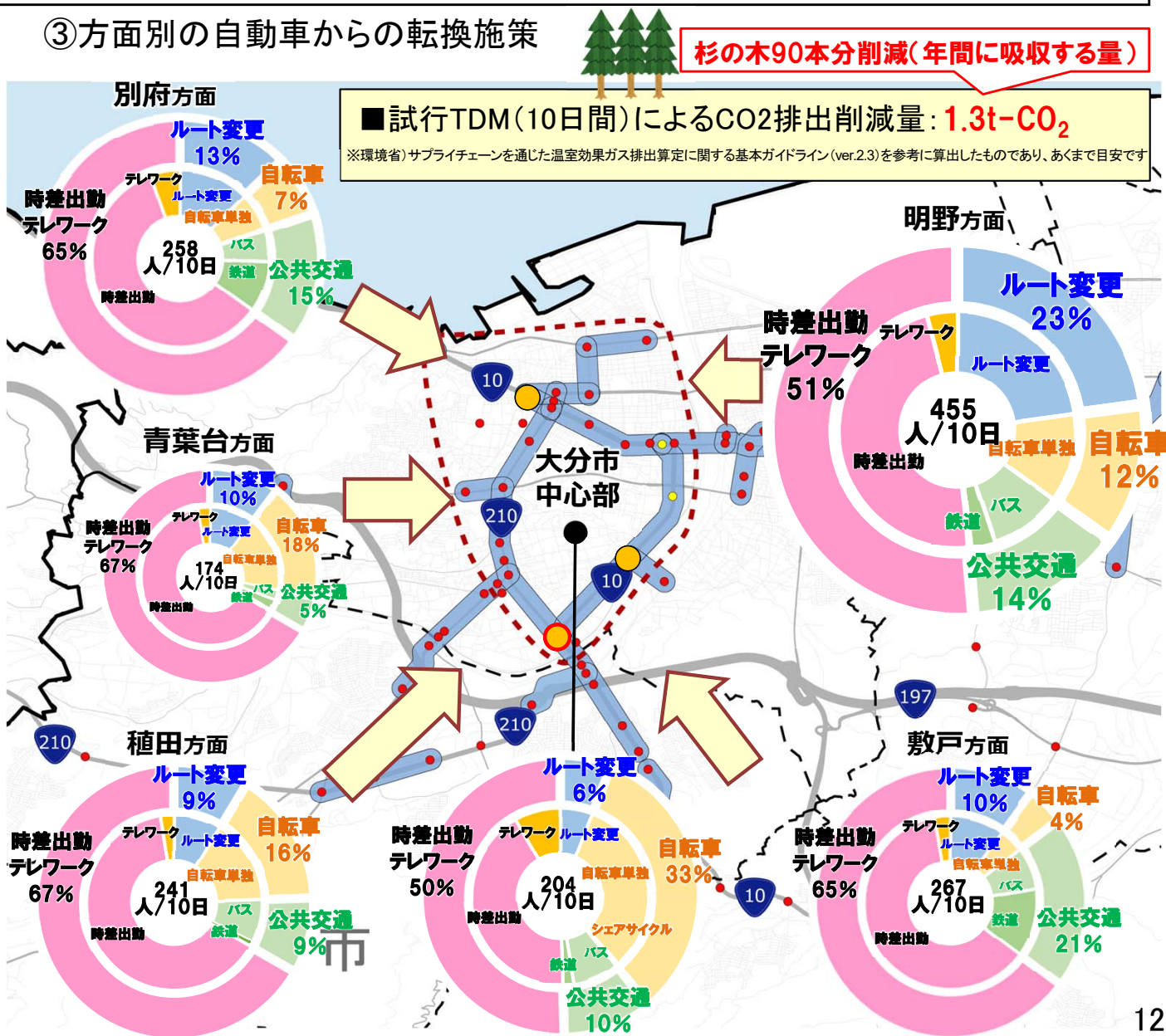


資料：企業アンケート、参加者調査N=350（通常時自動車利用者のみ）

② 方面別自動車からの転換状況



③ 方面別の自動車からの転換施策

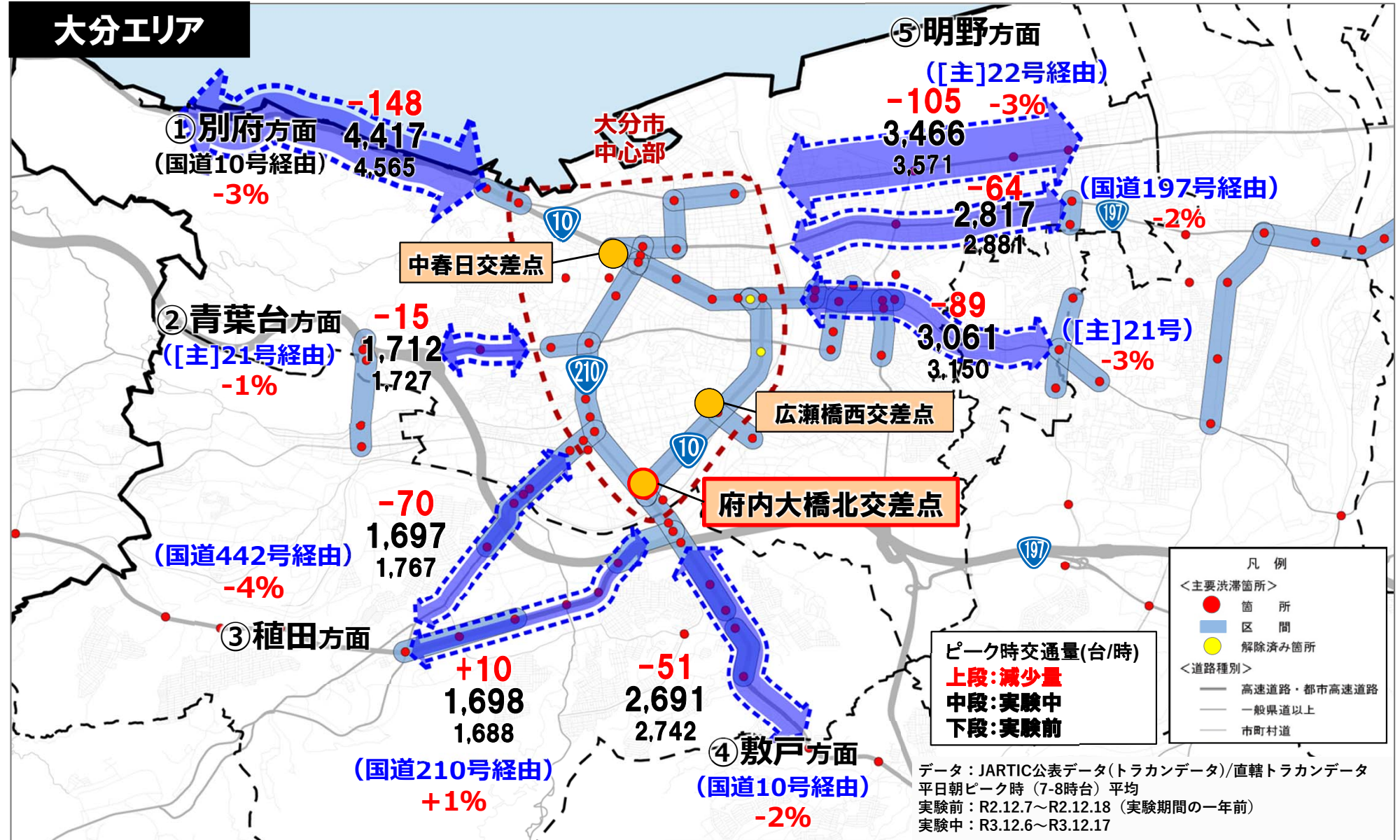


3. 試行TDM施策の実施・効果検証

(3) 試行TDM施策の効果検証

○社会実験期間中の朝ピーク時において、大分市中心部に流入する主な幹線道路の大部分では前年と比較して交通量が減少。

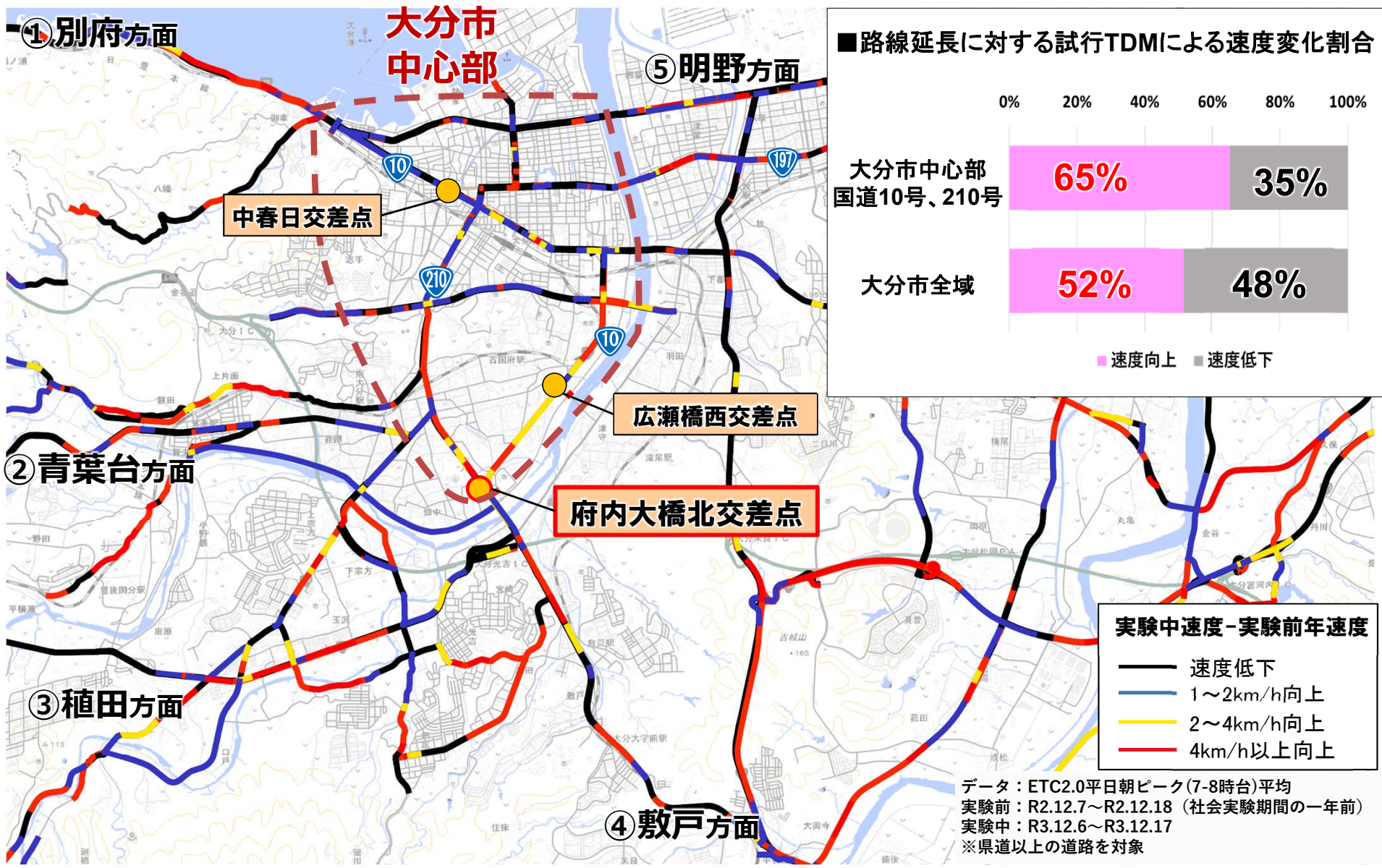
1) 流入方向別交通量の変化



3. 試行TDM施策の実施・効果検証

2) 路線速度の変化

○社会実験期間中の朝ピークの路線速度は前年と比較して、大分市中心部(国道10号、210号)で総延長の65%が速度向上。
 ○また、大分市全域における路線速度についても半数以上の道路で速度向上を確認。

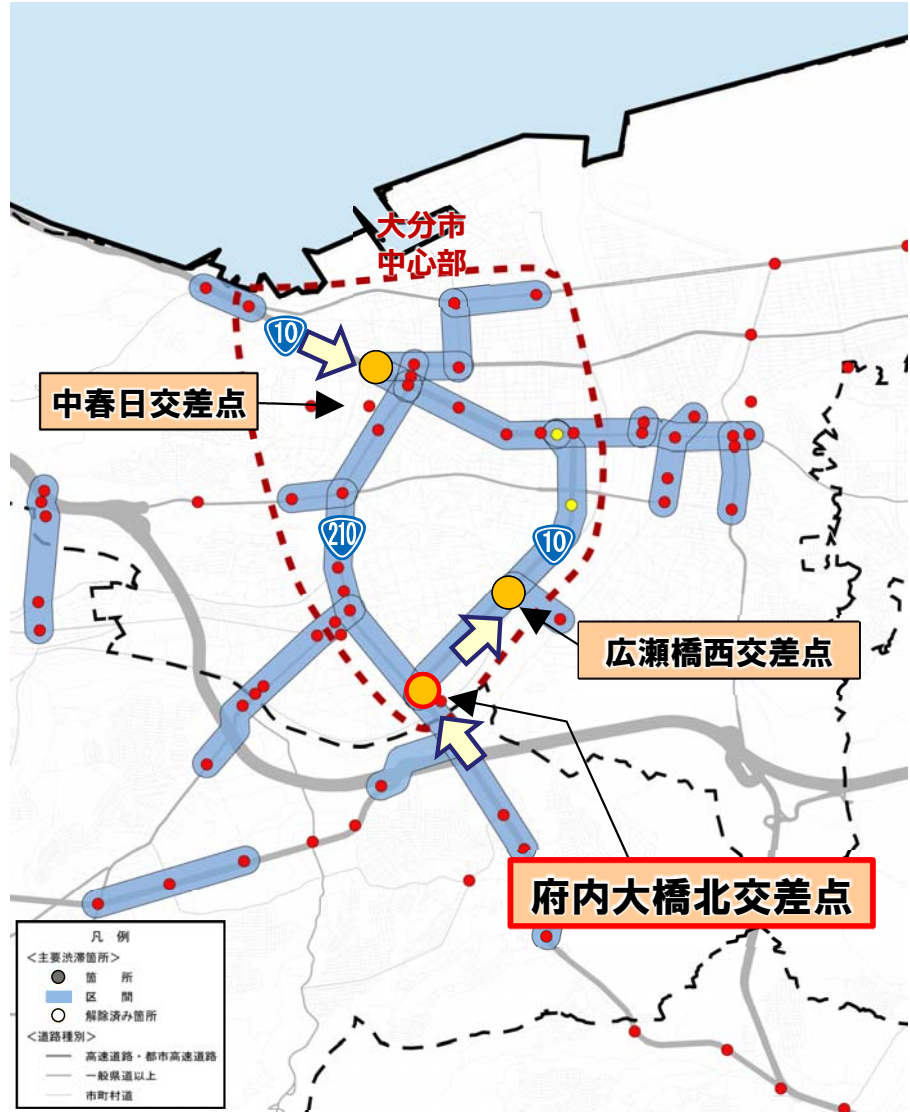


3. 試行TDM施策の実施・効果検証

3)重点検証箇所の効果検証

○「府内大橋北交差点」「広瀬橋西交差点」「中春日交差点」では、社会実験の前年と比較して交通量が20～50台/時減少。
 ○それに伴って、速度は約2～3km向上。

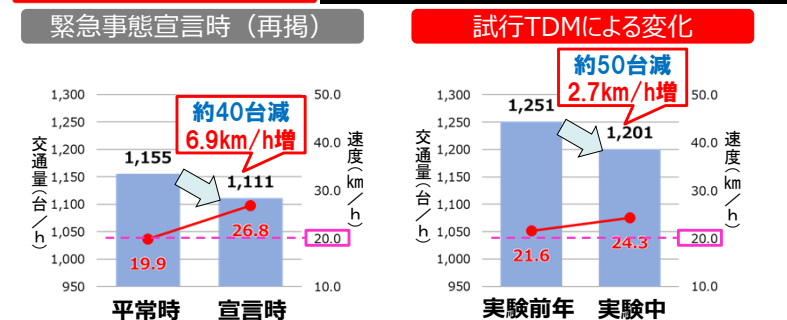
①TDM社会実験による効果分析検証交差点



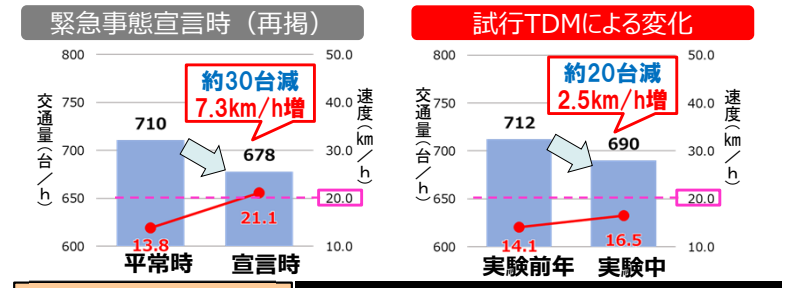
緊急事態宣言時に渋滞が緩和した交差点

②効果検証結果(朝ピーク時の比較)

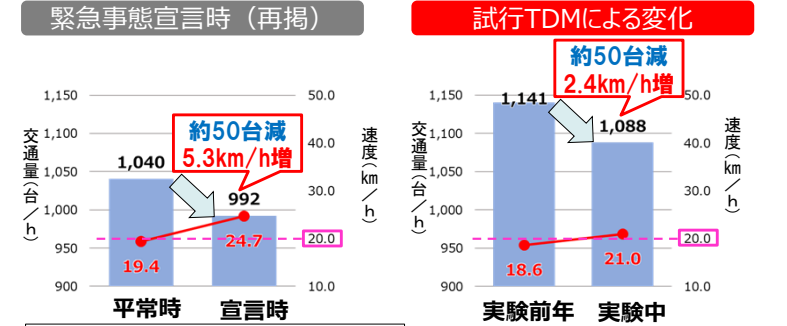
府内大橋北交差点 ⇒約50台/時の減少を確認



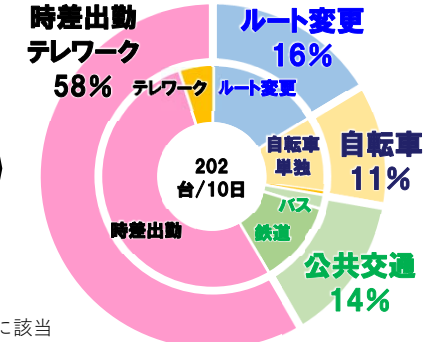
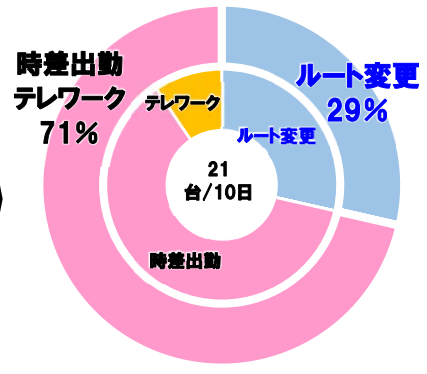
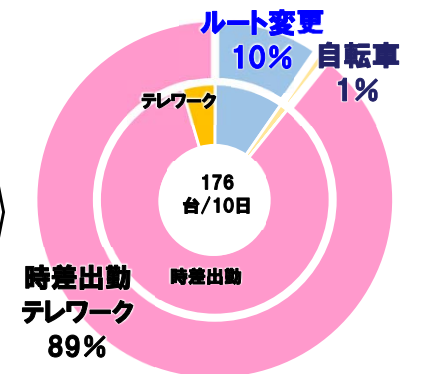
広瀬橋西交差点 ⇒約20台/時の減少を確認



中春日交差点 ⇒約50台/時の減少を確認



凡例: ■ 交通量(台/h) ● 速度(km/h)
 ※20km/h: 主要渋滞箇所特定時の速度基準に該当
 データ: ETC2.0平日朝ピーク(7-8時台)平均
 平常時: R2.10.1~R2.12.25
 宣言時: R2.4.17~R2.5.14
 実験前年: R2.12.7~R2.12.18 (社会実験期間の一年前)
 実験中: R3.12.6~R3.12.17

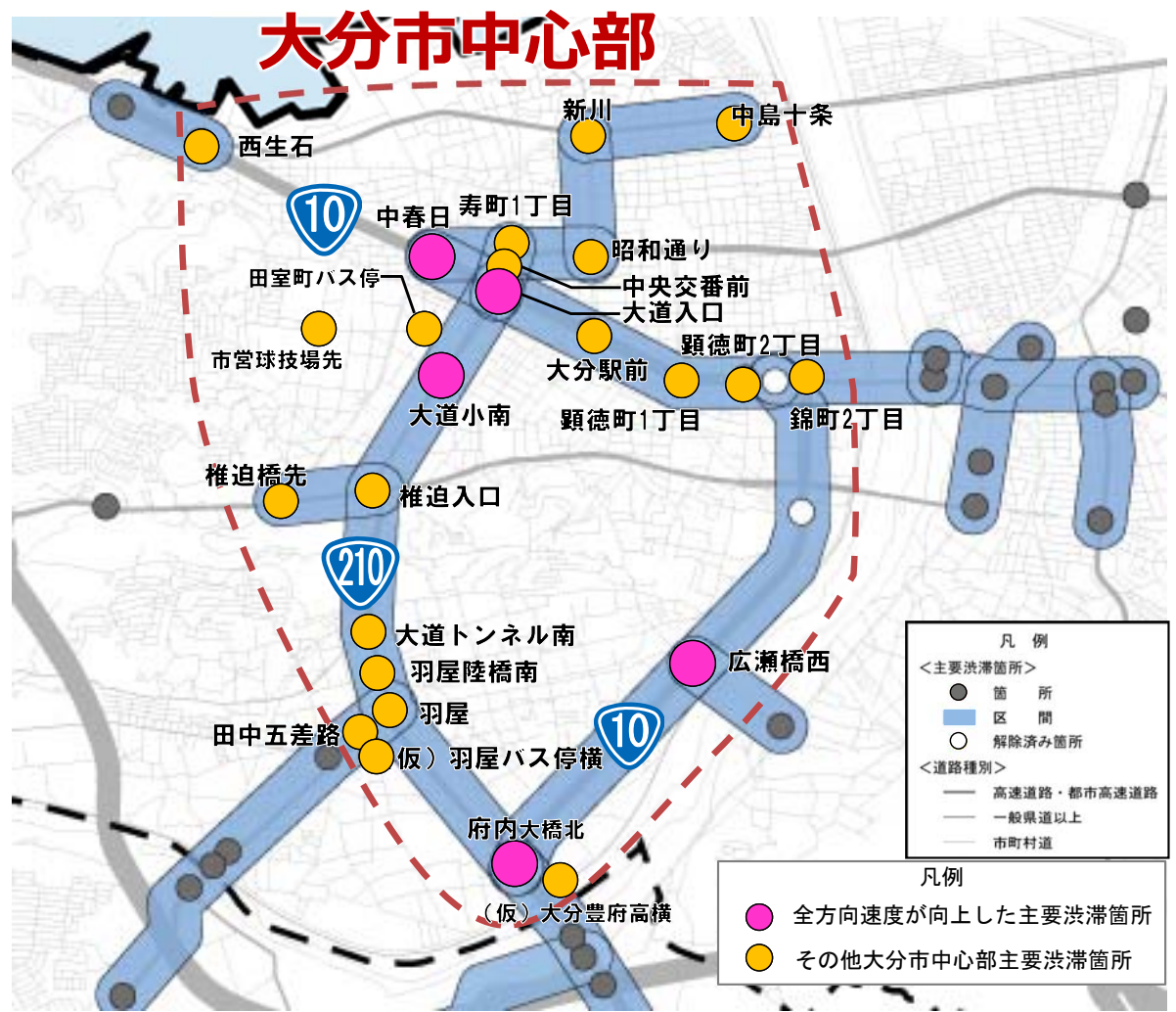


3. 試行TDM施策の実施・効果検証

4)大分市中心部の効果検証

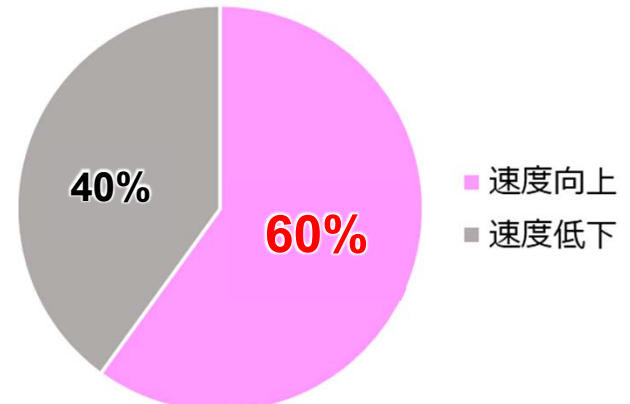
○大分市中心部の主要渋滞箇所25箇所のうち、緊急事態宣言中に渋滞が緩和された「府内大橋北」「広瀬橋西」「中春日」をはじめ、5箇所において全方向の速度向上が見られた。

▼大分市中心部の主要渋滞箇所の検証



データ：ETC2.0平日朝ピーク（7-8時台）平均
 実験前：R2.12.7～R2.12.18（フォローアップ期間の一年前）
 実験中：R3.12.6～R3.12.17

▼大分市中心部主要渋滞箇所の接続道路における速度変化（次ページ：各箇所の詳細）



データ：ETC2.0平日朝ピーク（7-8時台）平均
 実験前：R2.12.7～R2.12.18（フォローアップ期間の一年前）
 実験中：R3.12.6～R3.12.17
 ※対象期間のETC2.0の情報件数が10件以下の接続道路は対象外

▼全方向で速度向上した主要渋滞箇所の速度変化

交差点名	方角	路線名	実験前 (km/h)		速度変化
			[R2.12.7~H2.12.18] 平日朝	[R3.12.6~H3.12.17] 平日朝	
中春日	西	国10	18.6	21.0	2
	東	市道等	14.9	15.1	0
	南	市道等	4.2	6.3	2
	北	市道等	5.7	6.3	1
	南東	国10	15.6	15.7	0
大道入口	北	国197	8.3	8.5	0
	北西	国10	5.5	5.7	0
	南西	国210	11.4	12.5	1
	南東	国10	7.8	7.9	0
大道小南	北西	市道等	5.8	6.3	0
	北東	国210	21.7	23.5	2
	南西	国210	10.9	11.4	1
	南東	市道等	7.1	7.2	0
広瀬橋西	北西	市道等	18.4	18.7	0
	北東	国10	10.1	11.5	1
	南西	国10	14.1	16.5	2
	南東	市道等	6.6	7.7	1
府内大橋北	北西	国210	10.4	10.9	0
	北東	国10	9.3	10.8	1
	南西	市道等	3.5	4.5	1
	南東	国10	21.6	24.3	3

3. 試行TDM施策の実施・効果検証

(参考)大分市中心部の効果検証

▼大分市中心部を対象とした社会実験前後の交差点速度の変化

【主要渋滞箇所の特定時において「速度基準」に該当する条件】
 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

○国道10号主要渋滞箇所

交差点名	方角	路線名	実験前 (km/h)	実験中 (km/h)	速度変化
			[R2.12.7~H2.12.18] 平日朝	[R3.12.6~H3.12.17] 平日朝	
西生石	北西	国10	41.3	39.1	-2
	東	主22	7.2	7.6	0
	南東	国10	14.1	15.6	1
中春日	西	国10	18.6	21.0	2
	東	市道等	14.9	15.1	0
	南	市道等	4.2	6.3	2
	北	市道等	5.7	6.3	1
大道入口	南東	国10	15.6	15.7	0
	北	国197	8.3	8.5	0
	北西	国10	5.5	5.7	0
	南西	国210	11.4	12.5	1
大分駅前	南東	国10	7.8	7.9	0
	北西	国10	9.4	10.1	1
	北	市道等	8.6	7.8	-1
	南東	国10	9.3	8.6	-1
顕徳町1丁目	南	市道等	-	-	-
	北西	国10	9.5	9.7	0
	東	国10	14.8	13.6	-1
	南	市道等	8.1	8.5	0
顕徳町2丁目	北	市道等	9.1	9.6	0
	北	市道等	10.0	10.5	1
	西	国10	24.1	21.2	-3
	東	国10	18.5	19.0	0
錦町2丁目	南	市道等	6.9	6.5	0
	西	国10	15.2	17.1	2
	東	国10	18.2	19.1	1
広瀬橋西	南	国10	6.4	6.2	0
	北西	市道等	18.4	18.7	0
	北東	国10	10.1	11.5	1
	南西	国10	14.1	16.5	2
府内大橋北	南東	市道等	6.6	7.7	1
	北西	国210	10.4	10.9	0
	北東	国10	9.3	10.8	1
	南西	市道等	3.5	4.5	1
	南東	国10	21.6	24.3	3

○国道210号主要渋滞箇所

交差点名	方角	路線名	実験前 (km/h)	実験中 (km/h)	速度変化
			[R2.12.7~H2.12.18] 平日朝	[R3.12.6~H3.12.17] 平日朝	
大道小南	北西	市道等	5.8	6.3	0
	北東	国210	21.7	23.5	2
	南西	国210	10.9	11.4	1
	南東	市道等	7.1	7.2	0
椎迫入口	北	国210	10.1	9.8	0
	西	主21	6.8	6.3	0
	東	主21	8.4	8.1	0
	南	国210	12.5	11.8	-1
大道トンネル南	北東	国210	28.0	30.9	3
	西	市道等	-	-	-
	南西	県601	16.5	14.9	-2
	南	国210	17.0	15.5	-2
羽屋陸橋南	北	国210	27.6	32.2	5
	西	市道等	4.1	3.3	-1
	東	市道等	5.0	3.3	-2
	南	国210	23.8	21.3	-2
羽屋	北	国210	17.9	18.3	0
	東	市道等	17.3	17.6	0
	南西	国442	10.4	10.4	0
	南	国210	12.0	11.0	-1

○その他大分市中心部主要渋滞箇所

交差点名	方角	路線名	実験前 (km/h)	実験中 (km/h)	速度変化
			[R2.12.7~H2.12.18] 平日朝	[R3.12.6~H3.12.17] 平日朝	
中島十条	北	市道等	6.4	6.5	0
	西	主22	15.2	14.6	-1
	東	主22	10.9	11.3	0
	南	市道等	5.3	4.5	-1
新川	北	県511	7.3	7.5	0
	西	主22	17.1	15.9	-1
	東	主22	22.3	20.3	-2
	南	県511	8.3	7.2	-1
昭和通り	北	県511	11.6	12.4	1
	西	国197	18.4	17.5	-1
	東	国197	16.7	16.3	0
	南	市道等	12.2	12.3	0
寿町1丁目	北	市道等	7.6	6.9	-1
	西	市道等	6.9	6.2	-1
	東	国197	8.9	9.0	0
	南	国197	11.9	11.6	0
中央交番前	北	国197	8.5	8.5	0
	東	市道等	-	-	-
市営球技場先	南	国197	12.3	13.3	1
	南	市道等	12.5	13.3	1
	北	市道等	7.7	9.9	2
	西	市道等	5.9	5.4	-1
田室町バス停	東	市道等	9.8	9.1	-1
	南西	市道等	-	-	-
	北西	市道等	24.8	25.2	0
	西	市道等	15.0	13.8	-1
椎迫橋先	東	市道等	13.3	15.5	2
	北	市道等	9.8	9.1	-1
	西	主21	14.8	12.8	-2
田中五差路	東	主21	16.5	16.4	0
	南	市道等	4.3	7.4	3
	北東	国442	15.4	16.2	1
	北西	市道等	-	-	-
(仮) 羽屋バス停横	南西	国442	18.0	19.0	1
	北西	市道等	-	-	-
	東	市道等	-	-	-
	南東	市道等	-	-	-
(仮) 大分豊府高橋	北西	市道等	5.4	11.3	6
	北東	市道等	-	-	-
	北西	市道等	-	-	-
	南東	市道等	-	-	-

データ：ETC2.0平日朝ピーク（7-8時台）平均
 実験前：R2.12.7~R2.12.18（フォローアップ期間の一年前）
 実験中：R3.12.6~R3.12.17
 ※対象期間のETC2.0の情報件数が10件以下の接続道路は非集計

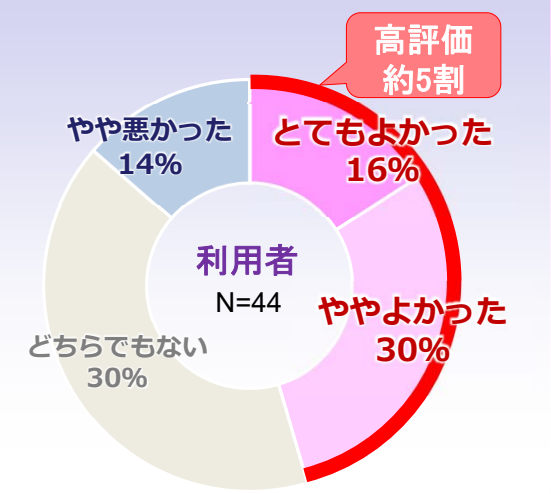
4. 試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

(1) アンケート結果①TDM参加者の評価について

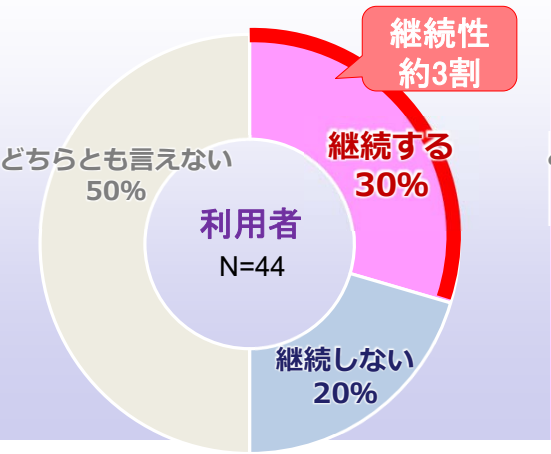
- 時差出勤・テレワークへの変更は、最も高い評価を得ており、今後も継続意向が高い。
- 次いで、自転車通勤の評価が高く、継続意向も高い。
- 通勤ルートの変更や公共交通通勤は、評価がやや低く継続性も低かった。

通勤ルートの変更

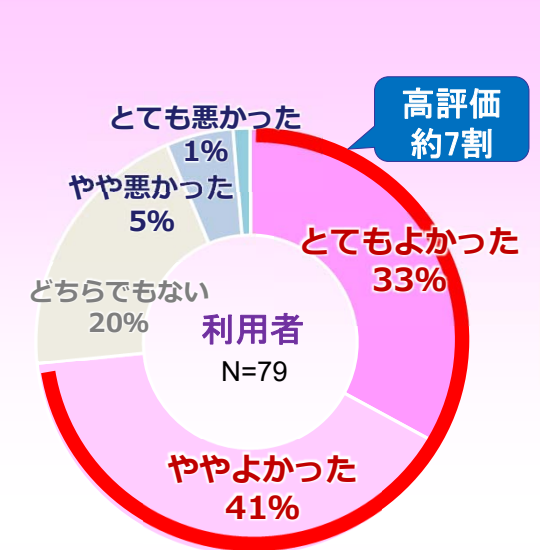
Q: 施策を利用した感想を教えてください



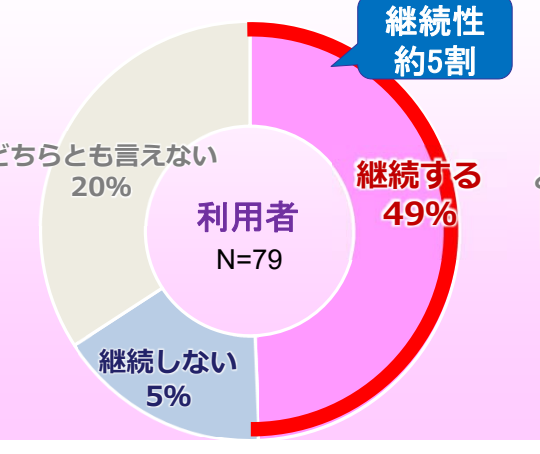
Q: 今後も継続するか教えてください



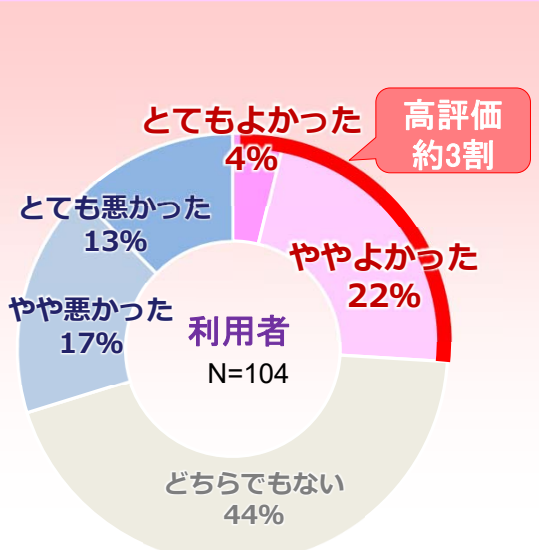
自転車通勤



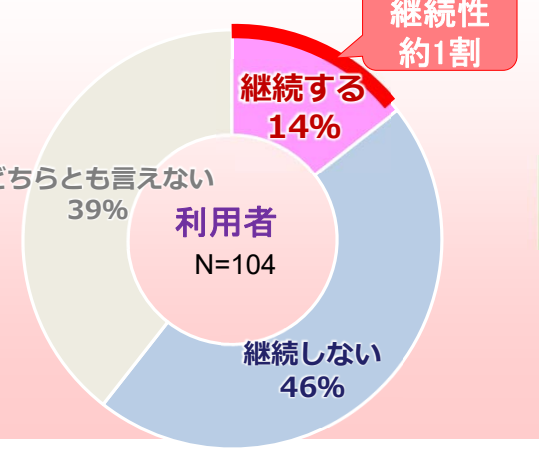
Q: 今後も継続するか教えてください



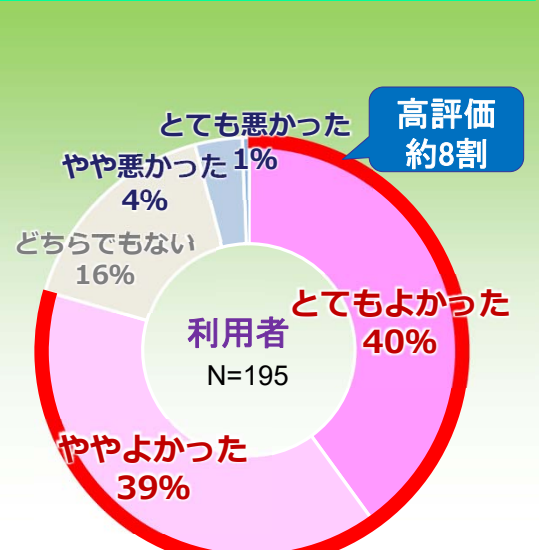
公共交通通勤



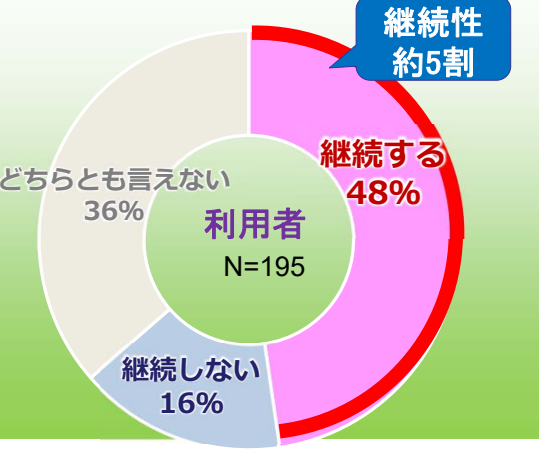
Q: 今後も継続するか教えてください



時差出勤・テレワーク



Q: 今後も継続するか教えてください

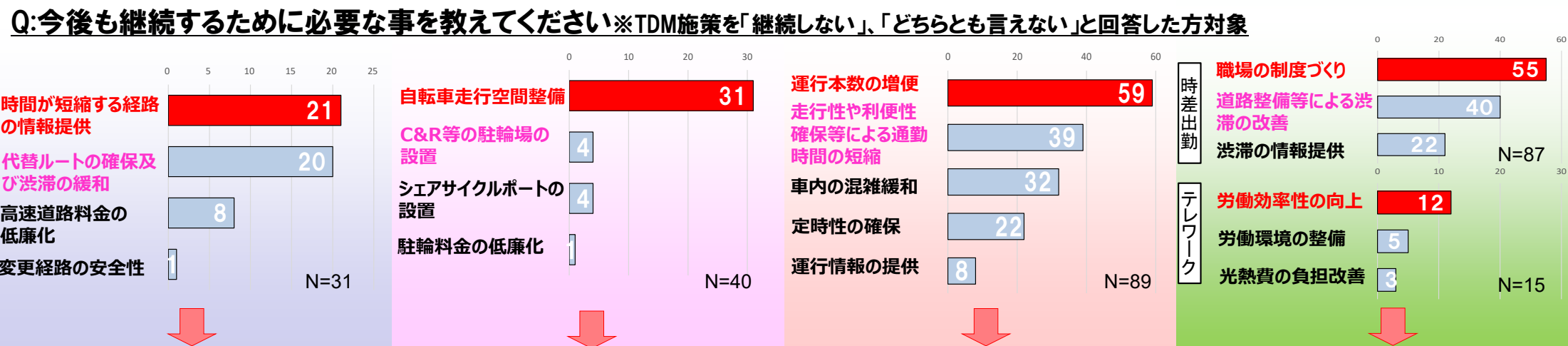
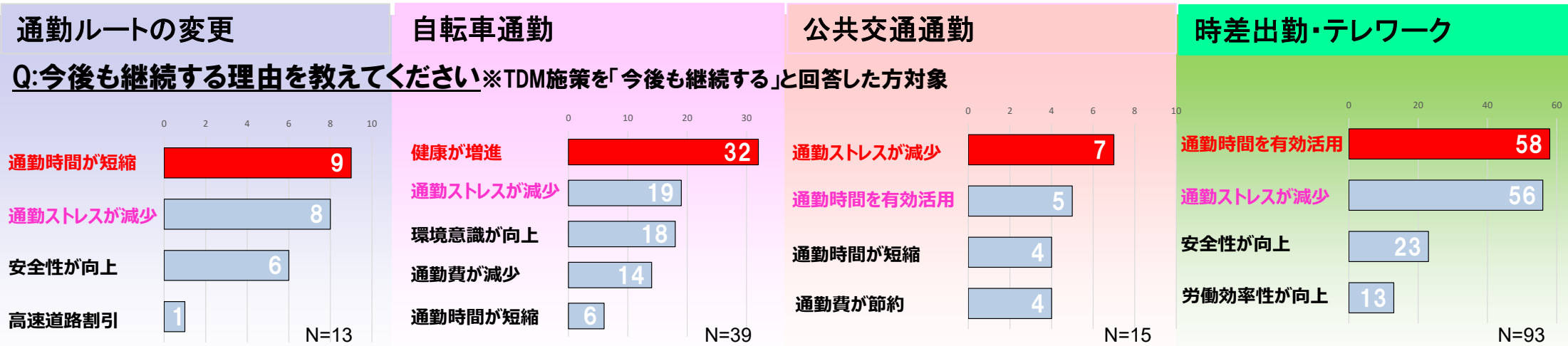


※複数回答（実施期間中に複数の異なる手段を利用している場合がある）のため、各施策利用者の合計とTDM参加者の合計値（416人）と一致しない

4. 試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

(1) アンケート結果②今後の継続性について

○各TDM施策利用者の「今後も継続する理由」は、通勤ルート変更では通勤時間短縮、自転車通勤では健康増進、公共交通では通勤ストレス減少、時差出勤・テレワークでは通勤時間の有効活用の回答が多い
 ○一方で、「今後も継続するために必要な事」は、通勤ルート変更では情報提供や代替ルート確保、自転車通勤では自転車走行空間整備、公共交通では運行本数の増便、時差出勤・テレワークでは制度づくり等の回答が多い。これらを踏まえて施策の方向性を検討。



各施策を継続・推進させるために有効な施策の方向性を検討

4. 試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

(2) 今後の方針(案) ①PR・呼びかけを実施

○社会実験参加者で今後も継続する意向がある方の理由(利用者のインセンティブ)を各施策毎にPRすることが効果的。
 ○また、TDM施策の参加要因は、会社や組織の取組みが大多数であるため、企業への呼びかけが有効。

通勤ルートの変更	自転車通勤	公共交通通勤	時差出勤・テレワーク																																																
・時間短縮や快適性のPR	・健康増進や快適性のPR	・快適性や時間の有効活用のPR	・時間の有効活用や快適性のPR																																																
<p>毎日渋滞で疲れる 渋滞していない道もあったね</p>	<p>健康の増進 自宅からバス停、バス停から職場への自転車移動で、運動量が増えます。</p> <p>運動すると体の調子がいいね</p>	<p>移動時間に時間が有効に使える 運転は疲れるけど公共交通は快適</p>	<p>通勤がなくて快適 ピーク時間を避けるとスムーズ</p>																																																
<p>Q:TDM施策を実施した理由</p> <table border="1"> <tr><td>会社や組織の取組であるため</td><td>27</td></tr> <tr><td>広報チラシ・ポスターを見て</td><td>6</td></tr> <tr><td>記者発表資料を見て</td><td>2</td></tr> <tr><td>新聞・テレビを見て</td><td>1</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1</td></tr> <tr><td colspan="2">N=32</td></tr> </table>	会社や組織の取組であるため	27	広報チラシ・ポスターを見て	6	記者発表資料を見て	2	新聞・テレビを見て	1	その他	1	N=32		<table border="1"> <tr><td>会社や組織の取組であるため</td><td>42</td></tr> <tr><td>広報チラシ・ポスターを見て</td><td>3</td></tr> <tr><td>記者発表資料を見て</td><td>2</td></tr> <tr><td>新聞・テレビを見て</td><td>2</td></tr> <tr><td>その他</td><td>4</td></tr> <tr><td colspan="2">N=47</td></tr> </table>	会社や組織の取組であるため	42	広報チラシ・ポスターを見て	3	記者発表資料を見て	2	新聞・テレビを見て	2	その他	4	N=47		<table border="1"> <tr><td>会社や組織の取組であるため</td><td>56</td></tr> <tr><td>広報チラシ・ポスターを見て</td><td>6</td></tr> <tr><td>記者発表資料を見て</td><td>4</td></tr> <tr><td>新聞・テレビを見て</td><td>0</td></tr> <tr><td>その他</td><td>3</td></tr> <tr><td colspan="2">N=61</td></tr> </table>	会社や組織の取組であるため	56	広報チラシ・ポスターを見て	6	記者発表資料を見て	4	新聞・テレビを見て	0	その他	3	N=61		<table border="1"> <tr><td>会社や組織の取組であるため</td><td>116</td></tr> <tr><td>記者発表資料を見て</td><td>5</td></tr> <tr><td>新聞・テレビを見て</td><td>3</td></tr> <tr><td>広報チラシ・ポスターを見て</td><td>2</td></tr> <tr><td>その他</td><td>6</td></tr> <tr><td colspan="2">N=125</td></tr> </table>	会社や組織の取組であるため	116	記者発表資料を見て	5	新聞・テレビを見て	3	広報チラシ・ポスターを見て	2	その他	6	N=125	
会社や組織の取組であるため	27																																																		
広報チラシ・ポスターを見て	6																																																		
記者発表資料を見て	2																																																		
新聞・テレビを見て	1																																																		
その他	1																																																		
N=32																																																			
会社や組織の取組であるため	42																																																		
広報チラシ・ポスターを見て	3																																																		
記者発表資料を見て	2																																																		
新聞・テレビを見て	2																																																		
その他	4																																																		
N=47																																																			
会社や組織の取組であるため	56																																																		
広報チラシ・ポスターを見て	6																																																		
記者発表資料を見て	4																																																		
新聞・テレビを見て	0																																																		
その他	3																																																		
N=61																																																			
会社や組織の取組であるため	116																																																		
記者発表資料を見て	5																																																		
新聞・テレビを見て	3																																																		
広報チラシ・ポスターを見て	2																																																		
その他	6																																																		
N=125																																																			

※複数回答のため、各設問の回答数の合計と回答者数は一致しない
 ※アンケート実施期間途中で追加した設問のため、各施策利用者数と一致しない

■今後の方針(案)

- 1) 今回の社会実験を通じ、施策利用者には有効なインセンティブを広報することでTDM施策の利用を促進
- 2) 組織や企業への呼びかけが特に有効であることから、TDM施策参加への継続的な呼びかけを実施

4. 試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

(2) 今後の方針(案)②リアルタイムでの情報提供手法の検討

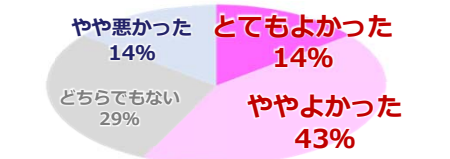
○今回奨励した高速道路への転換施策は、評価も高く所要時間も平均6分短縮。一方で通勤経路の変更を実施しなかった方は、現在の利用ルートが最短であると感じており、このことが朝ピーク時の交通集中の一因であると想定される。
 ○このため、大分市中心部への通勤時間最短ルートについて、利用者への適切な情報提供を推進。

①大分道利用ルート(社会実験奨励)の評価



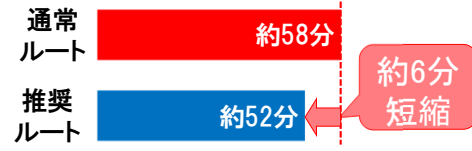
■ 高速道への経路変更の感想

※高速道路利用者(N=21人)



■ 所要時間の変化

※高速道路利用者(N=21人)



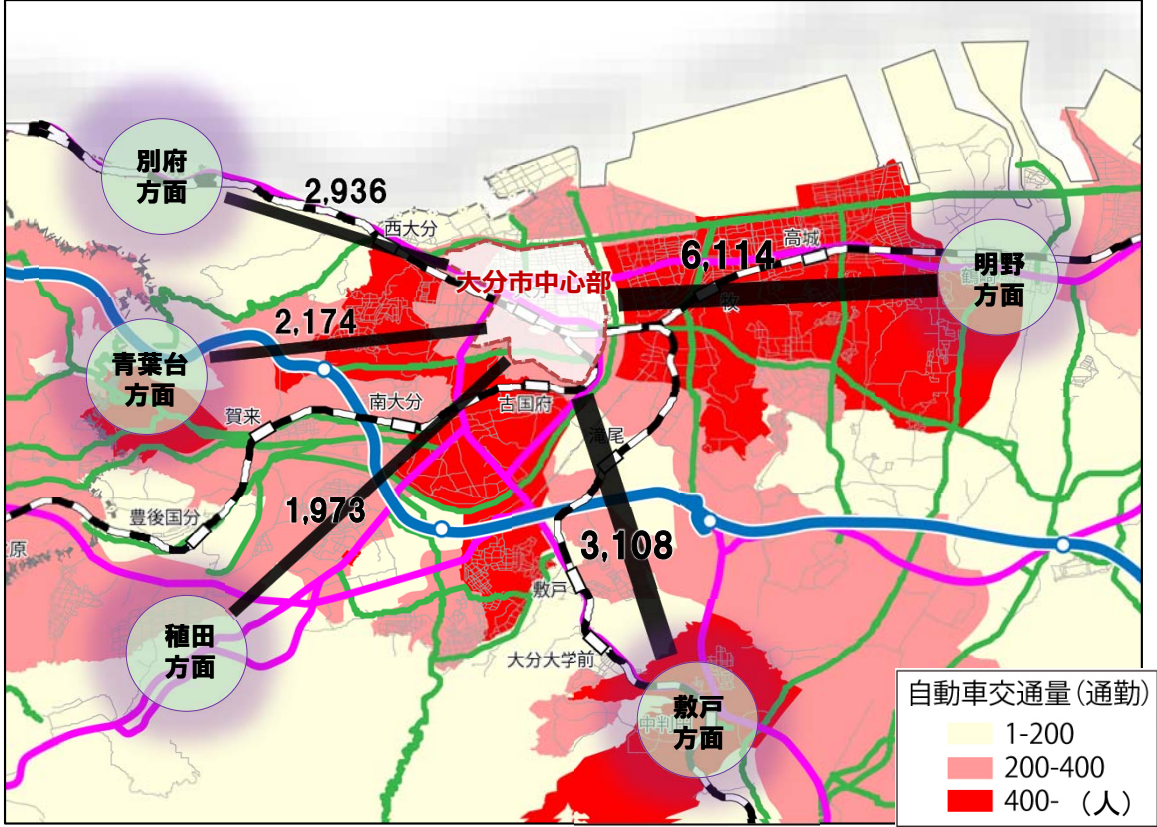
■ 通勤経路を変更しなかった理由

※通常時自動車を利用する TDM不参加者(N=98人)



※複数回答のため、回答数の合計と回答者数は一致しない

②大分市中心部への自動車通勤者数



資料：大分都市圏PT調査 (H25年) 【本体調査】

■ 今後の方針(案)

①自動車通勤の多いエリアを主として大分中心部への通勤時間帯の最短ルートについて、リアルタイムでの情報提供手法及び、導入に向けた検討を推進

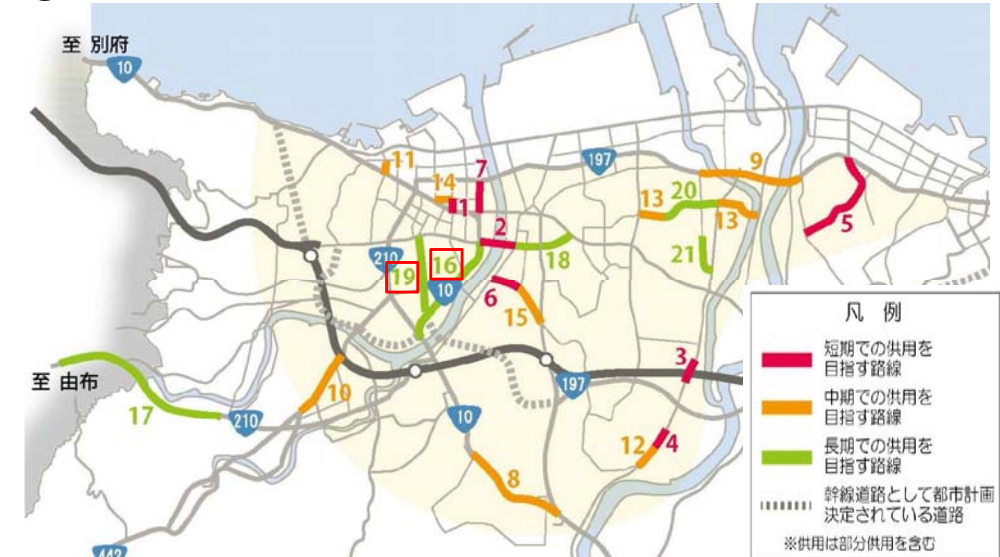
4. 試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

(2) 今後の方針(案)③道路整備等のハード整備の検討

○通勤時の代替ルートの確保及び渋滞緩和を図るためには「大分都市圏総合都市交通計画」に位置づけられている道路整備計画を推進することが有効。特に、国道10号錦町三芳線(拡幅)区間は、試行TDM施策で朝ピークは速度向上はみられたものの日中を通して渋滞が残存。

○このため、大分市中心部への主要なアクセス道路であるものの長期での供用を目指す路線となっている国道10号錦町三芳線(拡幅)や上野丘南大分線(新設)などは大分市中心部への代替ルートの形成や渋滞緩和に大きく寄与することが期待される。

①大分市での新たな道路整備計画



資料：大分都市圏総合都市交通計画(H27)

No	路線名	区間	供用を目指す時期
1	県庁前古国和線	金池町3丁目～金池町3丁目【大手町1丁目交差点～錦徳町1丁目交差点】	短期
2	庄の原佐野線	元町～大字下町【東元町交差点～下郷工業団地入口交差点】	短期
3	鶴崎駅前松原線	大字松岡～大字毛井【道の下郷側～毛井三差路交差点付近】	短期
4	鶴崎駅前松原線	大字松岡～大字松岡【松岡バス停付近～松岡小学校付近】	短期
5	開福海線	大字角子原～大字道【角子原陸境南交差点～(旧)志村道線】	短期
6	片島松岡線	大字片島～大字松岡【(旧)松岡海線～(旧)下郷田線】	短期
7	中島錦町線	長浜町2丁目～錦町2丁目【市道長浜・府内線～錦町2丁目交差点】	短期

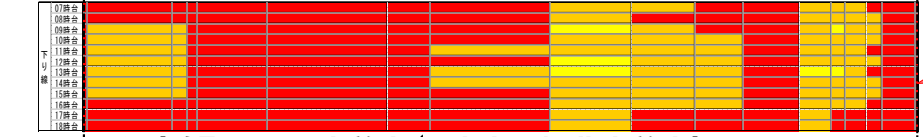
No	路線名	区間	供用を目指す時期
8	(国道10号) 春日通四次線	大字萬野～大字宇和野【(新)池田～大分南バイパス入口交差点】	中期
9	(国道197号) 駄ノ原線	乙津町～大字志村【乙津交差点～志村交差点】	中期
10	(国道442号) 古国府木ノ上線	大字上宗方～大字市【松ヶ丘団地入口交差点～朝霧台団地入口交差点】	中期
11	王子町埋道線	大字中町～大字中町【王子中町バス停付近～市道東春日・王子中2丁目線】	中期
12	鶴崎駅前松岡線	大字松岡～大字松岡【松岡小学校付近～(旧)片島松岡線】	中期
13	松原国宗線	明野北2丁目～大字清野【(新)切畑入口交差点～(旧)治北小学校付近】 【(新)バイパス交差点～(旧)ボーツパーク付近】	中期
14	外堀西尾線	府内町1丁目～府内町1丁目【中央通り南交差点～大手町1丁目交差点】	中期
15	片島松岡線	大字羽田～米良【(旧)下郷田線～(旧)下郷中野田線】	中期
16	(国道10号) 錦町三芳線	元町～大字中町【(新)元町交差点～府内大橋北交差点付近】	長期
17	(国道210号) 萩原崎崎線ほか	大字萩原～由布市萩原南大字萩原【(新)切畑入口交差点～(旧)萩原崎崎線先交差点】 【(新)土ヶ谷団地入口交差点～(旧)萩原崎崎線先交差点】	長期
18	庄の原佐野線	大字下郷～明野町1丁目【(新)下郷工業団地入口交差点～(旧)下郷大分分線】	長期
19	上野丘南大分線	大分大2丁目～元郷【(旧)庄の原佐野線～(旧)国道10号】	長期
20	松原国宗線	大字清野～大字清野【(旧)北小学校付近～(旧)春バイパス交差点】	長期
21	乙津森町線	大字森町～大字森町【市道森町・森町線～森バイパス付近】	長期

※区間の下段【】書きには、交差点名やバス停、施設など付近の目録物や接続する路線名を記載

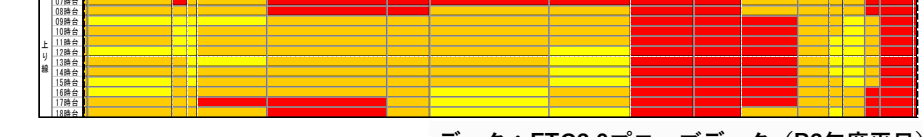
②国道10号錦町三芳線の現状



■下り線(錦町2丁目交差点→府内大橋北交差点)



■上り線(錦町2丁目交差点←府内大橋北交差点)



データ：ETC2.0プローブデータ(R2年度平日)

日中を通して渋滞

20km/h未満
20～30km/h
30～40km/h

今後の方針(案)

①大分市中心部の未事業化路線等について、渋滞状況の継続的なモニタリング及び対策を引き続き検討

4. 試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

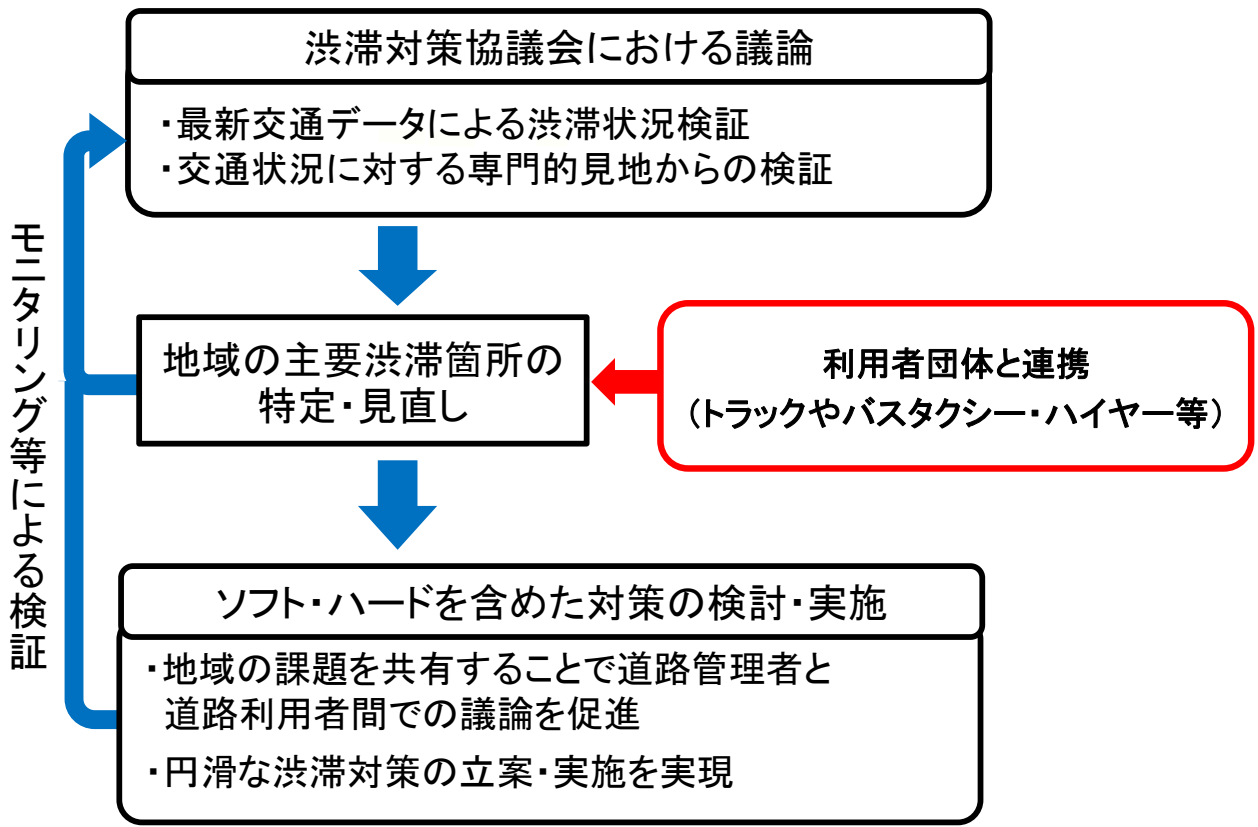
(3) 今後の進め方

今後の推進施策	具体手法	今後の協議会にて報告内容(案)
・TDM施策の継続的な呼びかけ	・企業や団体への呼びかけ	・今後のPR手法の検討・共有
・通勤経路の変更に関する検討	・最短経路のリアルタイムでの情報提供	・最短経路のリアルタイムでの情報提供手法の検討
・大分都市圏の道路整備	・大分都市圏における渋滞対策・道路整備に関する検討を引き続き推進	・未事業化路線のモニタリング及び対策の検討状況の共有

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

<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>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実施予定 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 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（R3.8月）

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)。

<<位置図>>

<<交通状況>>



<<広域図>>



対策前

中村
交差点

断面

至大分市街

至佐伯市

写真

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渋滞が発生

● : 右折車両
■ : 直左車両

対策後

中村
交差点

断面

至大分市街

至佐伯市

● : 右折車両
■ : 直左車両

右折レーンの延伸 (82m→105m)

交差点のコンパクト化

【断面図】

(対策前)

0.5	3.25m	3.25m	3.25m	3.25	3.25	0.5
路肩	本線	本線	セブラ	本線	本線	路肩

!!!

(対策後)

0.5	3.25m	3.25m	3.25m	3.25	3.25	0.5
路肩	本線	本線	右折レーン	本線	本線	路肩

右折レーンの延伸

5. 官民連携による渋滞対策の取組み

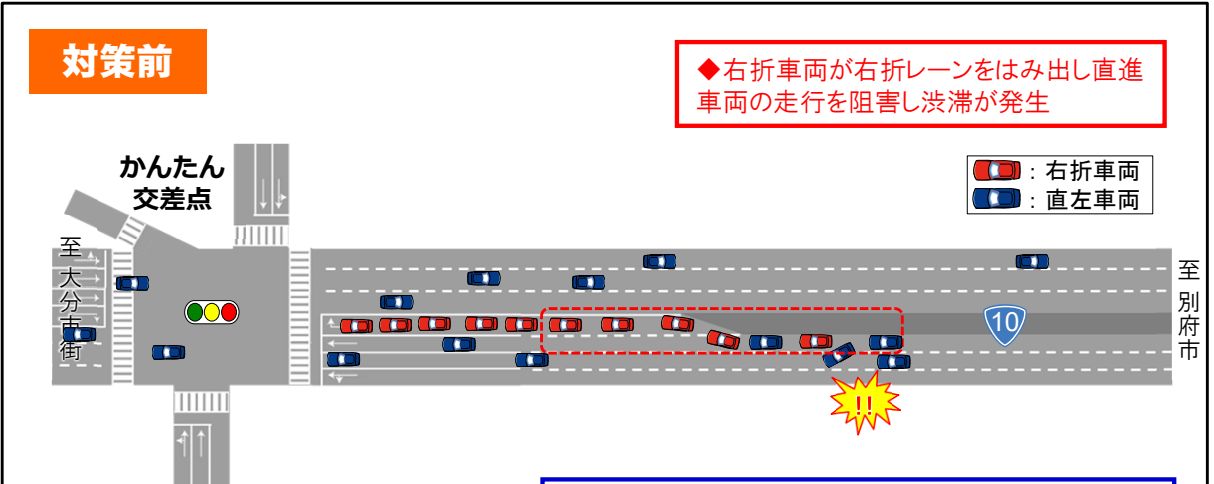
(3)ピンポイント渋滞対策実施箇所 <国道10号 かんたん交差点>

- 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)。

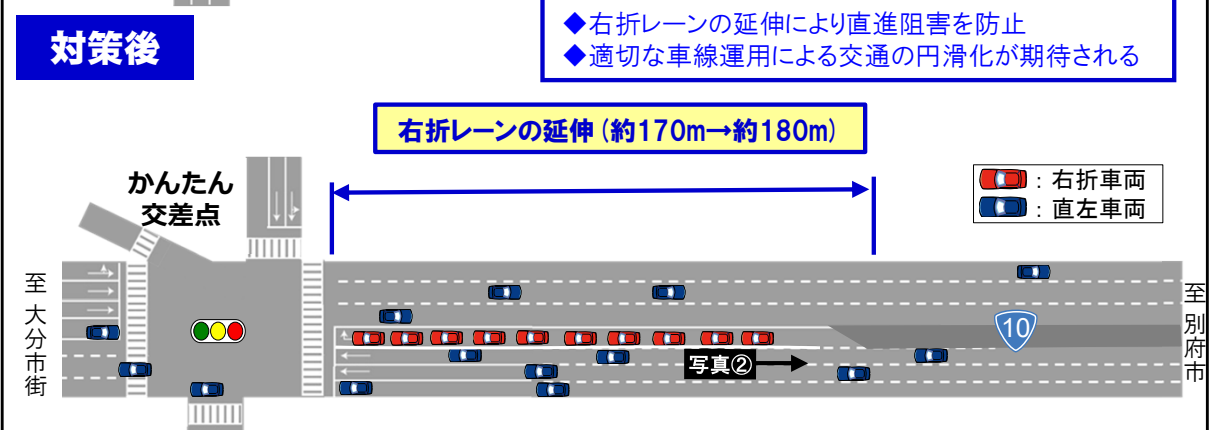
<<位置図>>

<<交通状況>>

<<説明図>>



<<広域図>>



右折レーンの延伸により
右折車滞留スペースが増
※R4. 2完了

5. 官民連携による渋滞対策の取組み

(4)ピンポイント渋滞対策実施予定箇所 <国道10号 流川通り交差点>

- 二段停止線により、交差点の構造が拡大していることで平日・休日ともに渋滞が発生。
- 国道10号の **停止線を前出し** し交差点をコンパクト化することで渋滞緩和を図る(令和4年度実施予定)。

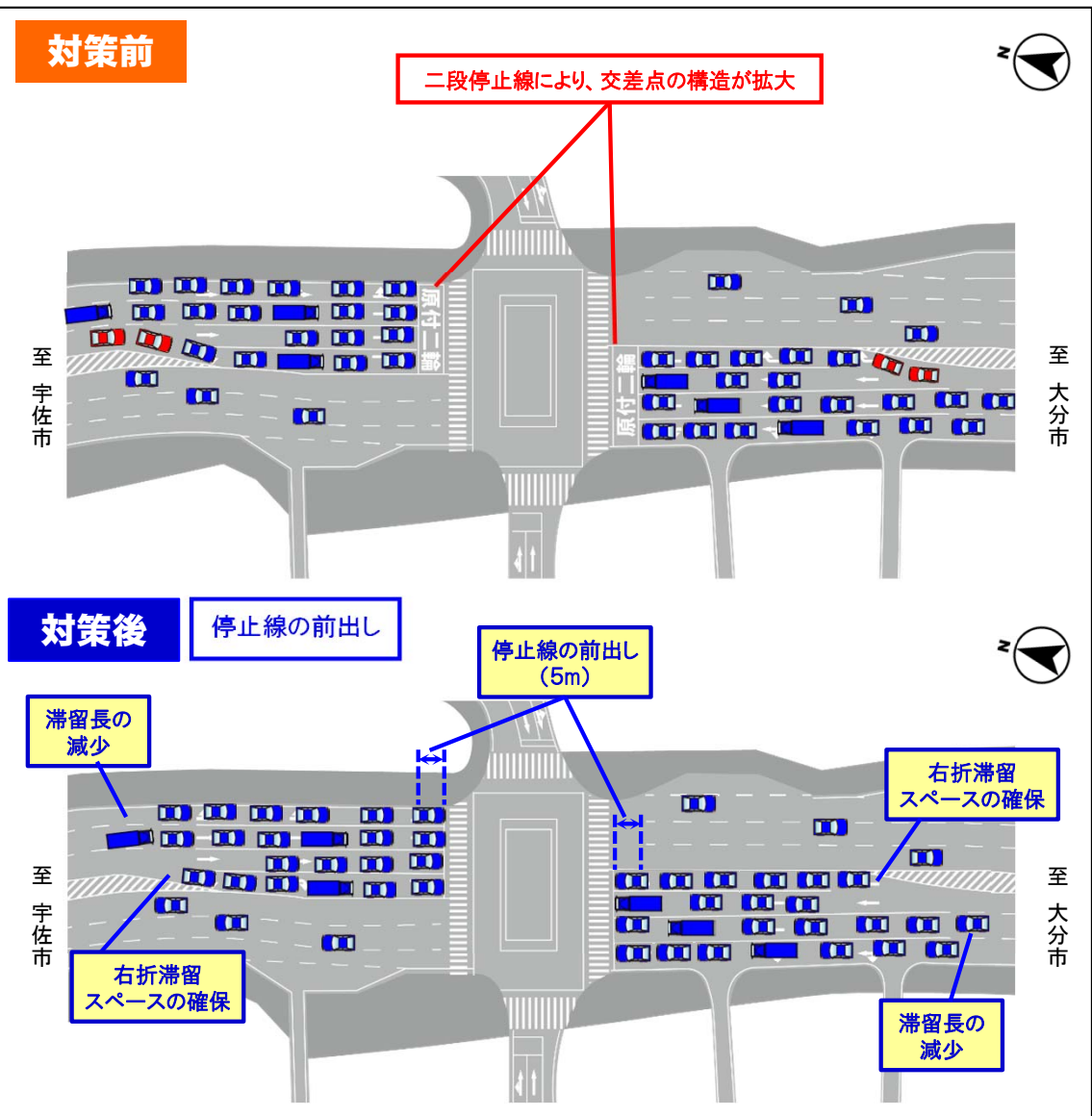
<<位置図>>



<<交通状況>>



<<説明図>>



<<広域図>>

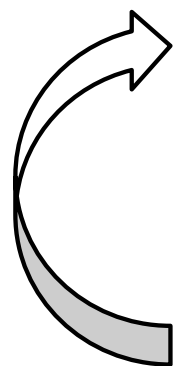


6. 今後の進め方

- 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

