資料4

令和６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 ･････････ １９
４．令和５年度試行TDM施策の実施・効果検証 ･････････ ２０
５．令和５年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針 ･････････ ２７
６．令和６年度ゴールデンウィークの交通状況 ･････････ ３７
７．今後の進め方 ･････････ ３９

令和6年8月30日（書面開催）

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（対策済箇所、未対策箇所、渋滞協委員からの提案箇所）
- ・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. 令和5年度試行TDM施策の実施・効果検証
- ・施策検討経緯
- ・試行TDM施策の実施
- ・試行TDM施策の結果

5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針
- ・アンケート結果
- ・今後の施策検討
- ・今後の方針まとめ

6. 令和6年度ゴールデンウィークの交通状況

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
- ・渋滞協委員からの提案箇所のモニタリング結果報告

ポイント2

- ・試行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

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。

	実施内容	協議内容等	主要渋滞箇所数
H24年度	大分県交通渋滞対策協議会	交通基礎データの共有、地域の渋滞箇所の素案決定 パブリックコメントの実施、地域の主要渋滞箇所の特定	
	H25年１月　主要渋滞箇所の公表		
H25年度 ～ H26年度	大分県交通渋滞対策協議会 大分エリア検討部会 その他エリア説明会	地域の渋滞箇所の状況・意見交換 渋滞対策の基本方針（案）の確認 最新の速度データによる確認	147箇所
H27年度 ～ H30年度	大分県交通渋滞対策協議会 大分エリア検討部会	主要渋滞箇所のフォローアップ、渋滞対策の現状報告 主要渋滞箇所の対策状況と今後の方針	145箇所 【解除箇所】大貞公園入口（H29年度） 佐伯鶴城高校前（H29年度）
	H30年度　主要渋滞箇所　特定解除フローの見直し		
R元年度 ～ R2年度	大分県交通渋滞対策協議会 大分エリア検討部会	主要渋滞箇所のフォローアップ、渋滞対策の現状報告 主要渋滞箇所の対策状況と今後の方針	143箇所 【解除箇所】顕徳町3丁目（R元年度） (仮)元町バス停北（R元年度）
R3年度 ～ R5年度	大分県交通渋滞対策協議会 大分エリア検討部会	主要渋滞箇所のフォローアップ、渋滞対策の現状報告 主要渋滞箇所の対策状況と今後の方針 試行TDM施策の実施・効果検証	139箇所 【解除箇所】新山国大橋（R3年度） 上宗方（R4年度） 富士見通り7丁目（R4年度） 日ノ出第一（R5年度）
	R5年度　主要渋滞箇所　特定解除フローの見直し		
R6年度	R6年度第１回（今回） 大分エリア検討部会	主要渋滞箇所のフォローアップ、渋滞対策の現状報告 主要渋滞箇所の対策状況と今後の方針 令和５年度試行TDM施策の効果検証、今後の方針	

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8箇所を解除。
○依然として、大分市内・別府市内を中心に139箇所の主要渋滞箇所が残存。

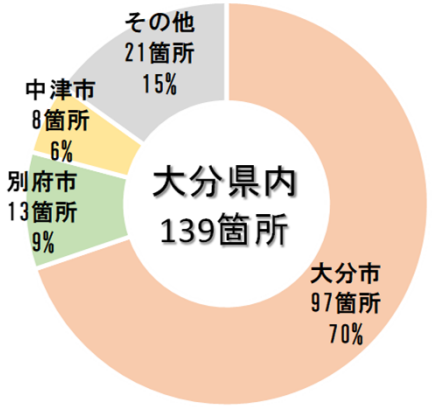
●主要渋滞箇所の状況

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
R5年渋滞協後（R5.8）	139箇所	29区間（79箇所）	60箇所
解除済み箇所	8箇所	8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（139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。

モニタリング等による検証

渋滞対策協議会における議論

・最新交通データによる渋滞状況検証
・交通状況に対する専門的見地からの検証

↓

地域の主要渋滞箇所の特定・見直し

← **利用者団体と連携（トラックやバス・タクシー・ハイヤー等）**

↓

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

・地域の課題を共有することで道路管理者と道路利用者間での議論を促進
・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現

＜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

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 国道10号　かんたん交差点付近 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
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　R6年度以降実施予定 国道210号　羽屋交差点 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

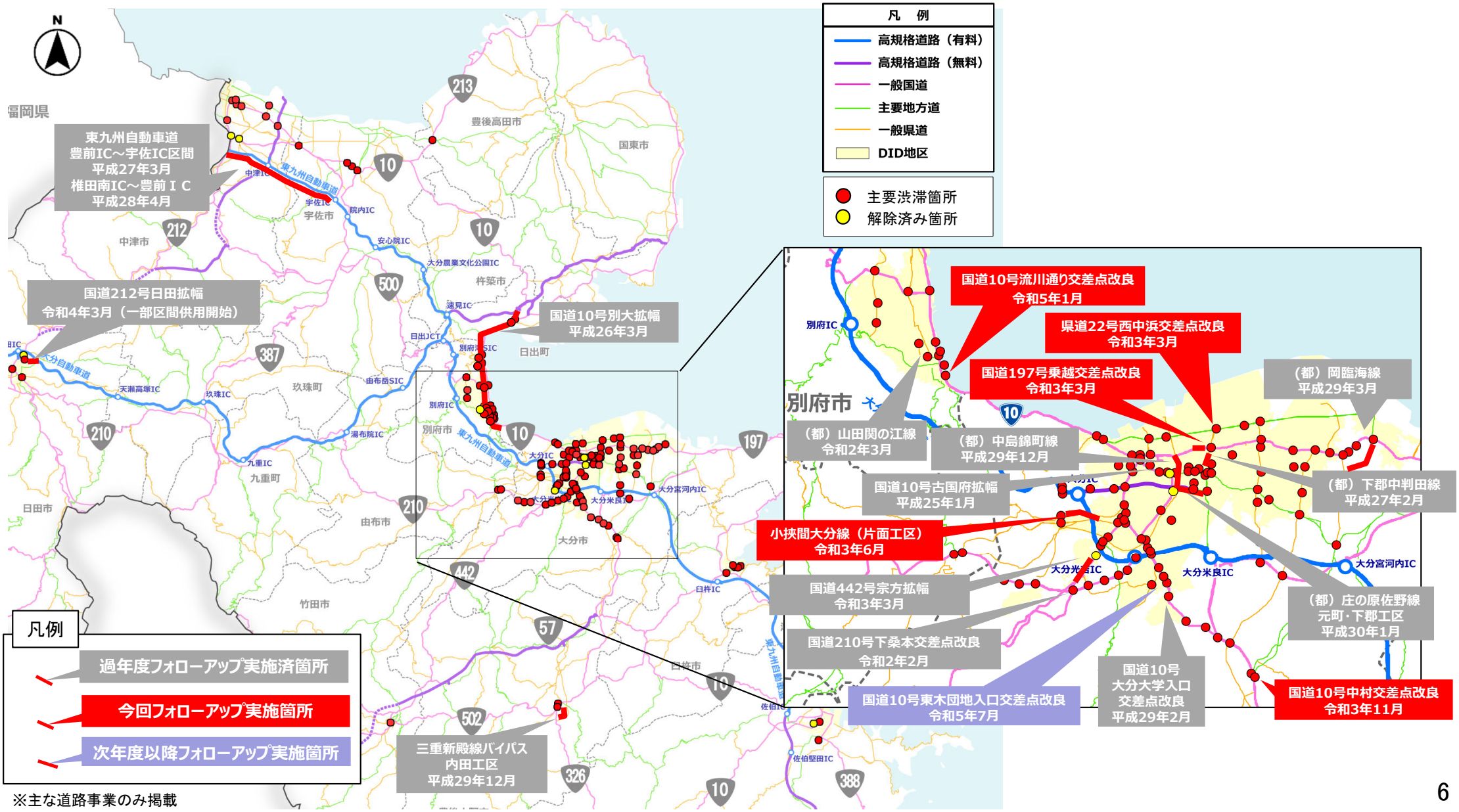
出典：全国道路利用者会議（R5年度）

：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10号東木団地入口交差点の停止線前出し及び導流帯の引き直しが完了。
○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】

1年目	対策（ハード対策・ソフト対策）の実施
2年目	最新の交通データ（ETC2.0）を用いた渋滞状況のモニタリング
3年目以降	主要渋滞箇所の解除を検討 （ETC2.0データを活用したフォローアップ、現地調査）

主要渋滞箇所の特定解除
※協議会資料等で公表

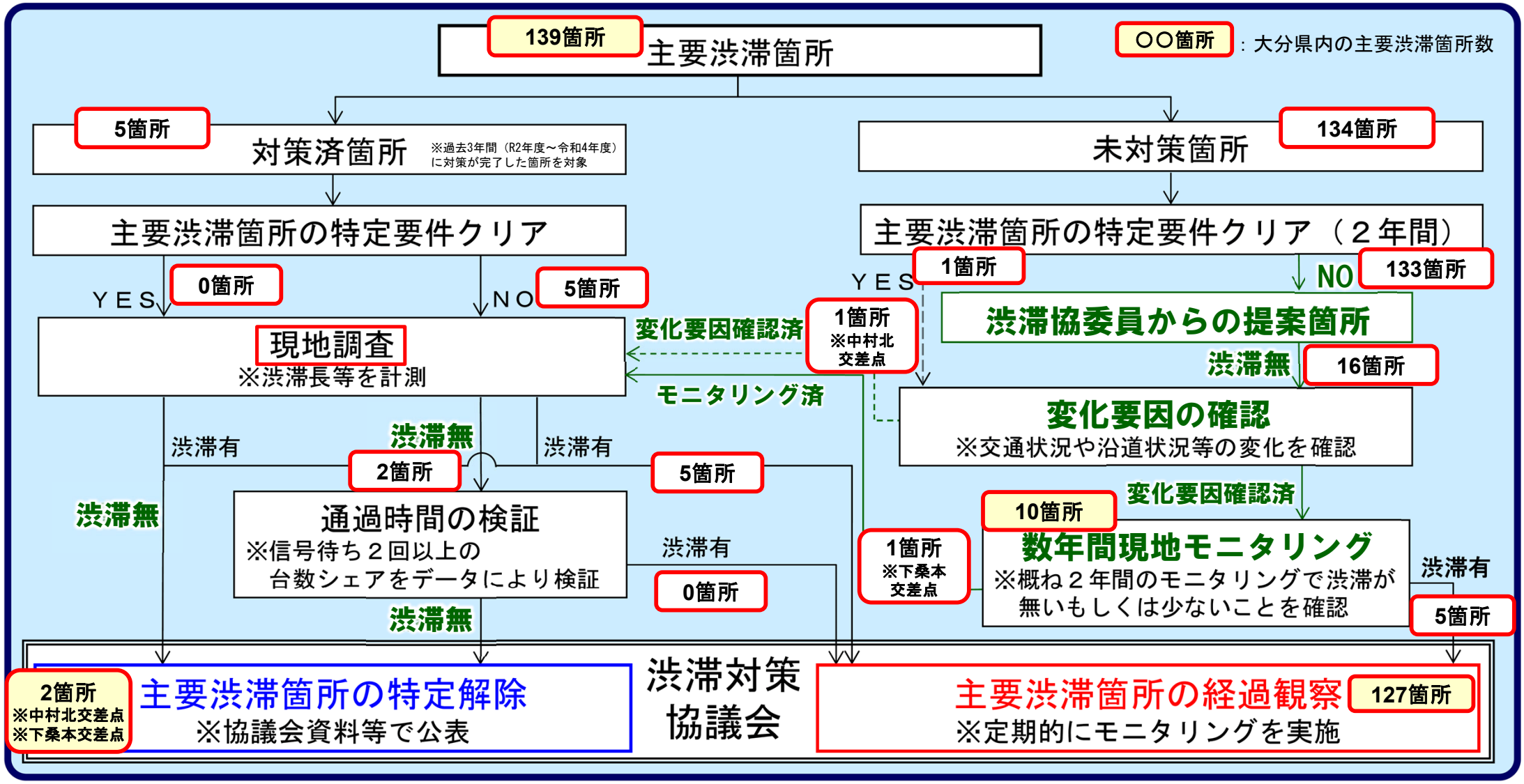
主要渋滞箇所の経過観察
※定期的にモニタリングを実施

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

注：緑色部分は今年度見直し箇所

〇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。
〇抽出の結果、今回の解除候補箇所は2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

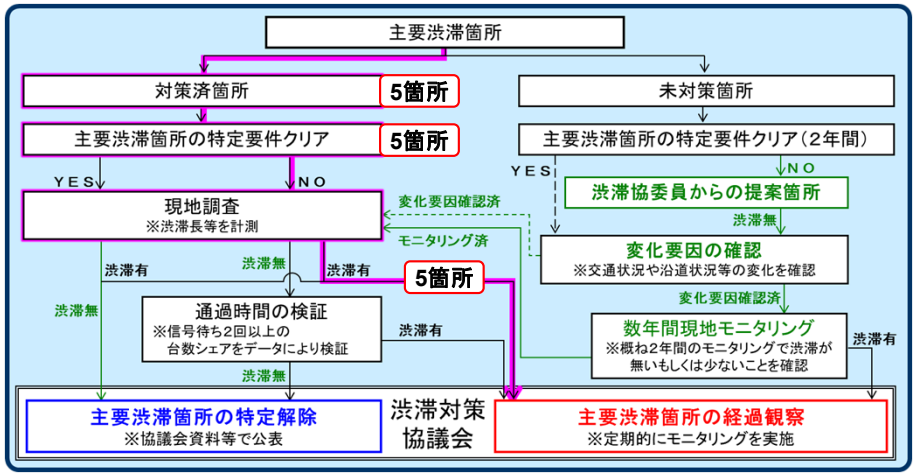
※ 現地調査 の結果、渋滞の規模が僅かで許容できる程度と確認した場合は『渋滞無』と判断

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(令和2年度～令和4年度)実施箇所：5箇所）

○過去3年間※において、道路事業5箇所の対策が完了。
○しかし、5交差点において、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年間：対策後長期間経過した場合は、特定解除が見込めないため、過去3年間（令和2年～令和4年度）を対象としている。



●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）	方角	路線名	平均速度（km/h） 選定時【H24.4～H24.8】 平日朝	平日夕	休日昼	対策後【R5.4～R6.3】 平日朝	平日夕	休日昼	現地状況	最大渋滞長	位置づけ
乗越	交差点改良	右折レーン延伸（国道197号西側）	R3.3	なし	東	国197	9.6	11.5	17.1	11.1	11.0	17.7	渋滞無	0m	経過観察
					北	県685	4.5	4.6	7.0	10.5	6.7	10.2	渋滞有	60m	
					西	国197	8.1	4.6	8.0	14.6	10.1	15.4	渋滞無	0m	
					南	県685	13.9	18.7	17.2	7.6	8.0	7.0	渋滞有	250m	
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	北	市道等	1.4	2.8	6.6	3.1	4.2	5.1	渋滞無	0m	経過観察
					西	主22	14.9	9.3	15.0	13.3	13.0	20.8	渋滞無	0m	
					南	県685	5.7	6.9	13.9	7.4	8.3	10.7	渋滞無	20m	
					東	主22	11.5	12.9	13.8	12.3	12.4	16.5	渋滞有	300m	
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	南	市道等	7.1	10.6	10.7	8.2	11.2	11.8	渋滞有	180m	経過観察
					北	市道等	17.4	17.9	18.5	10.3	10.8	12.0	渋滞有	150m	
					北東	県601	19.7	19.2	23.2	15.5	16.1	17.6	渋滞無	0m	
					南西	県601	5.1	6.4	7.3	9.7	11.5	14.0	渋滞無	0m	
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）	北	国10	31.3	30.3	34.1	29.9	29.7	33.2	渋滞無	0m	経過観察
					東	主38	6.8	8.4	8.7	9.1	12.4	11.7	渋滞無	0m	
					南	国10	22.4	24.5	22.5	20.3	19.1	24.0	渋滞有	70m	
					西	市道等	-	-	-	-	-	-	渋滞無	0m	
流川通り	交差点改良	停止線の前出し（国道10号方向）	R5.1	なし	北	国10	13.2	9.9	8.3	20.0	19.2	18.5	渋滞有	1200m	経過観察
					西	主52	3.1	2.3	1.9	7.4	4.7	4.6	渋滞有	400m	
					南	国10	26.7	22.4	23.1	26.3	20.1	18.7	渋滞無	0m	
					東	市道等	-	-	-	-	-	-	渋滞無	50m	

新たに対策完了　　－：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（R5.4-R6.3）

渋滞無：渋滞長が0mもしくは渋滞の規模が僅かで許容できる範囲
渋滞有：許容できない範囲の渋滞が発生

2. 渋滞対策の現状報告

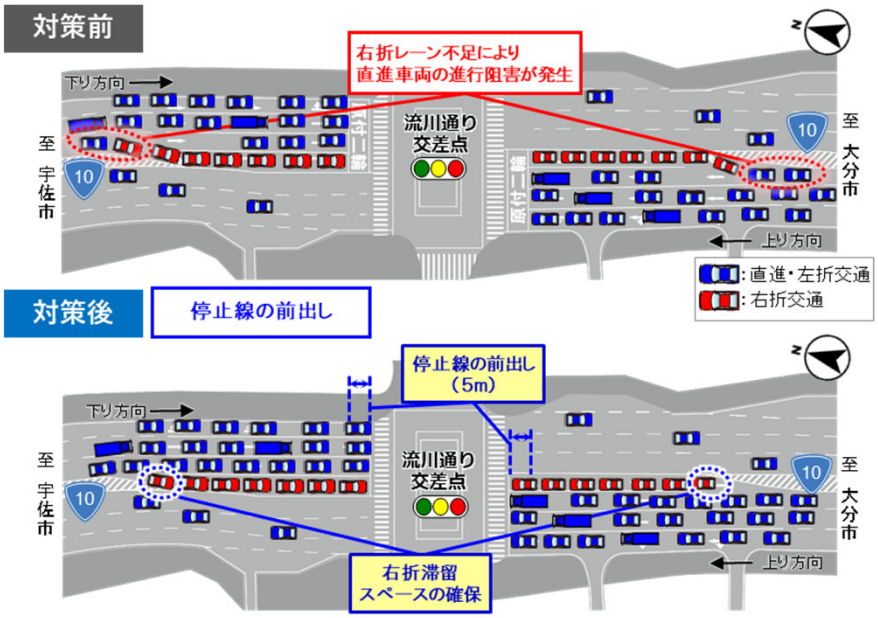
令和4年度対策実施箇所

（4）対策済箇所のフォローアップ　【流川通り交差点（停止線の前出し）】

〇令和5年1月に国道10号方向の停止線前出しが完了し、右折滞留スペースを確保。
〇対策後も渋滞が残存しており、経過観察とするが、右折滞留車による直進車阻害が解消されたことを確認。
〇経過観察を行い、次年度以降も引き続きフォローアップを実施。

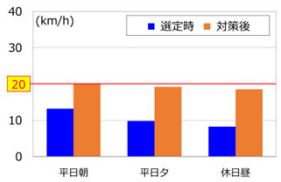
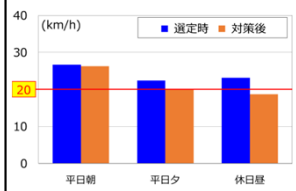
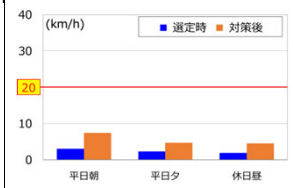
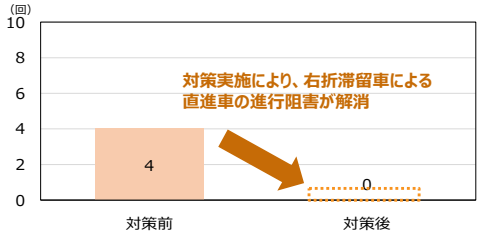
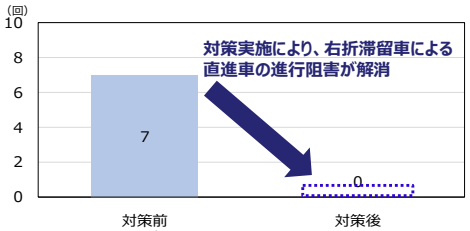
【位置図】

【対策内容】



【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：R5.4-R6.3）
※現地調査：R5.5.27(土) タピーク時

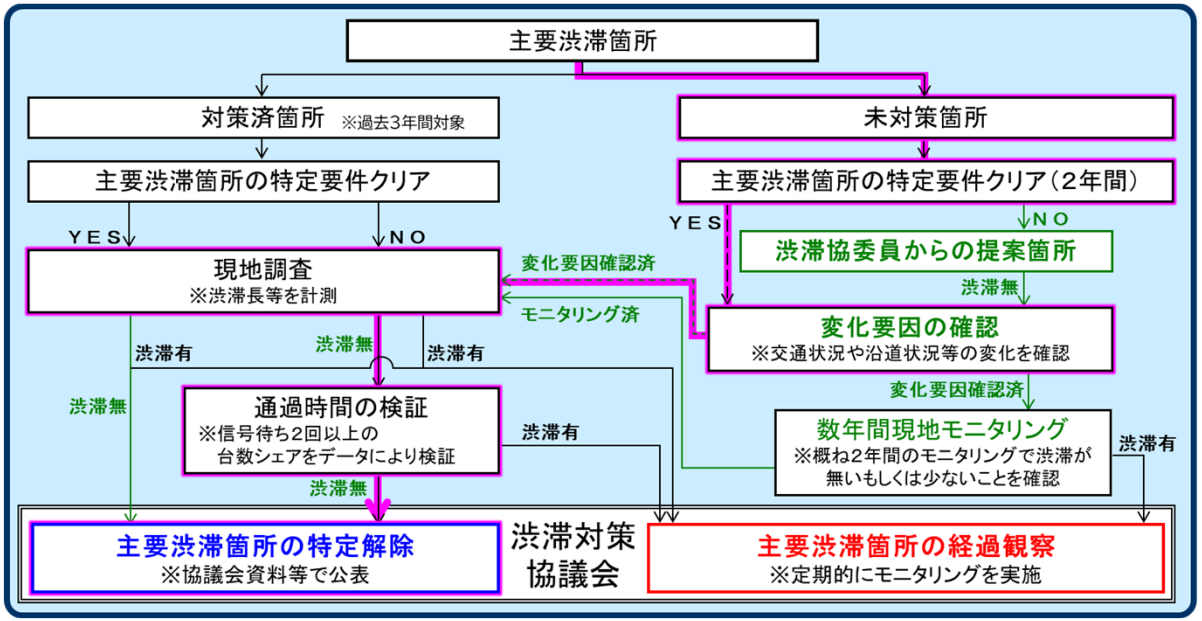
	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道10号（下り方向）	国道10号（上り方向）	県道52号（上り方向）	市道（東側）
旅行速度	20km/h未満 	20km/h未満 	20km/h未満 	データなし
現地調査	渋滞有 最大滞留長：1650m 最大渋滞長：1200m 	渋滞無 最大滞留長：100m 最大渋滞長：0m 	渋滞有 最大滞留長：600m 最大渋滞長：400m 	渋滞無 最大滞留長：200m 最大渋滞長：50m
対策効果	●右折滞留車による直進車阻害回数の変化  ▲国道10号下り方向（北側流入）	※交通実態調査結果（対策前：R4.10.1（土）、対策後：R5.5.27(土)）  ▲国道10号上り方向（南側流入）		

主要渋滞箇所の経過観察

2. 渋滞対策の現状報告

（5）未対策箇所のフォローアップ結果

〇未対策箇所のうち中村北交差点において、2年間連続で特定要件クリア（全方向の速度が20km/h以上）が確認された。
〇現地調査を実施した結果、渋滞が発生していないことを確認。



交差点名	方角	路線名	平均速度（km/h）									現地状況	最大渋滞長	位置づけ
			選定時【H24.4～H24.8】			対策後【R4.4～R5.3】			対策後【R5.4～R6.3】					
			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	35.8	31.6	30.2	28.0	26.6	26.8	29.2	26.8	29.2	渋滞無	0m	特定解除
	東	主38	17.6	23.2	21.3	22.1	22.1	22.8	22.1	22.8	23.3	渋滞無	0m	
	南	国10	36.5	34.9	32.5	36.5	28.5	27.7	35.5	27.7	31.7	渋滞無	0m	

２年間連続特定要件クリア

－：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-R6.3）

2. 渋滞対策の現状報告

（5）未対策箇所のフォローアップ結果【中村北交差点】

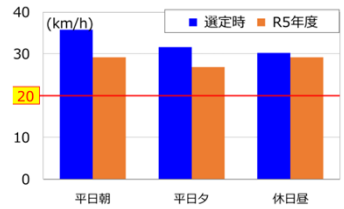
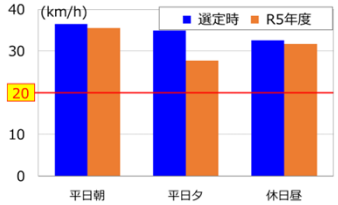
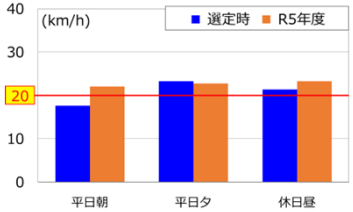
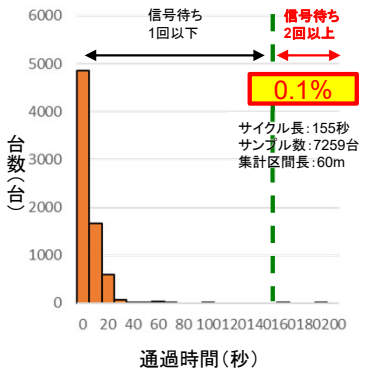
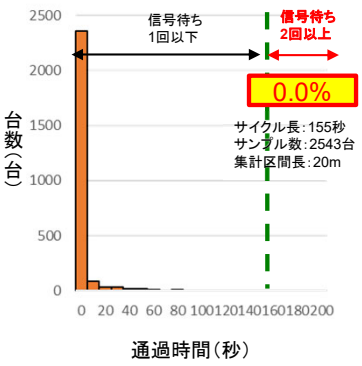
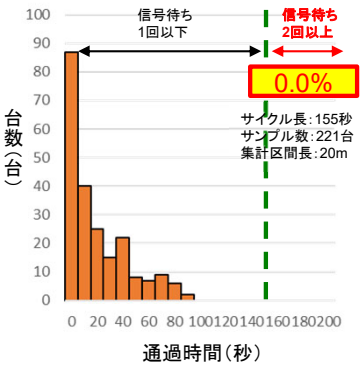
〇中村北交差点付近において、平成30年に沿道施設立地状況が変化し、従道路の流出入が減少。
〇現地調査及び通過時間検証の結果、渋滞が無いことが確認されたため、特定解除とする。

【位置図】

【交通状況】

【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：R5.4-R6.3）
※現地調査：R6.7.12(金) 朝ピーク時

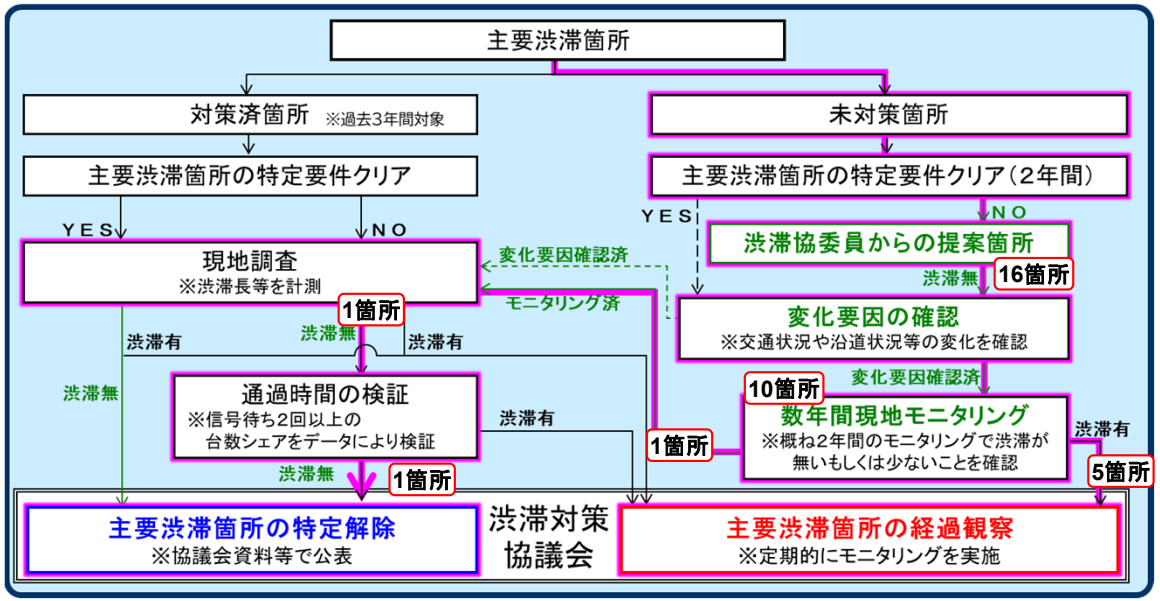
	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③
	国道10号（下り方向）	国道10号（上り方向）	県道38号
旅行速度	20km/h以上 	20km/h以上 	20km/h以上 
現地調査	渋滞無 最大滞留長：60m 最大渋滞長：0m	渋滞無 最大滞留長：20m 最大渋滞長：0m	渋滞無 最大滞留長：20m 最大渋滞長：0m
通過時間			

主要渋滞箇所の特定解除

2. 渋滞対策の現状報告

（6）渋滞協委員からの提案箇所

○渋滞協委員から16箇所が提案された。
○このうち、「下桑本交差点」については、令和元年度に対策が実施されており、以降のモニタリングで渋滞が少ないことが確認されているため、解除候補とする。
○その他15箇所のうち、5箇所についてはモニタリングの結果、渋滞が確認されたため、経過観察とする。
○残り、10箇所については、モニタリングの結果、渋滞無であったため、解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング実施後、解除有無を検討する。



●渋滞協委員からの提案箇所（1/2）

交差点名	過去の対策	今後の対策（事業中）	方角	路線名	平均速度（km/h） 選定時【H24.4～H24.8】 平日朝	平日夕	休日昼	【R5.4～R6.3】 平日朝	平日夕	休日昼	現地状況	最大渋滞長	位置づけ 解除候補
下桑本	交差点改良（右折レーン延伸）※R2.2	なし	北	市道等	-	-	-	11.0	10.8	10.9	渋滞無	20m	特定解除 R3年度以降モニタリングを実施しており、許容できる渋滞のため
			西	国210	34.9	32.6	19.8	51.3	33.4	21.5	渋滞無	0m	
			東	国210	39.8	28.1	22.6	40.4	31.8	27.7	渋滞無	10m	
宇佐市石田	なし	なし	北西	国10	32.1	25.3	22.2	28.9	21.1	20.2	渋滞無	0m	モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			南東	国10	40.3	28.0	29.6	35.0	26.9	27.8	渋滞無	0m	
			南	市道等	16.9	7.8	13.4	9.2	9.6	11.6	渋滞無	0m	
大分光吉IC入口	なし	なし	北	国210	18.0	24.0	22.1	19.7	21.7	18.7	渋滞無	0m	モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			西	高速	24.1	18.6	20.5	22.5	26.0	26.0	渋滞無	0m	
			南	国210	11.4	11.7	9.6	13.9	15.6	14.1	渋滞無	0m	
公園東インター入口	なし	なし	東	国197	13.1	11.7	11.5	15.5	13.5	13.9	渋滞発生	1050m	経過観察 モニタリングの結果、渋滞発生を確認
			南	市道等	19.6	19.0	14.8	25.2	21.6	17.1	渋滞無	0m	
			西	市道等	29.9	25.5	24.1	32.1	27.5	25.2	渋滞無	0m	
			北	県610	40.9	35.7	28.3	39.7	39.3	35.7	渋滞発生	400m	
（仮）大分IC東	なし	なし	東	主21	50.3	48.4	50.9	27.4	18.7	23.9	渋滞無	10	モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			西	主21	55.1	53.0	53.6	33.0	19.2	31.4	渋滞無	20m	
			北	市道等	-	-	-	14.1	20.2	21.8	渋滞無	30m	

－：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（R5.4-R6.3）

渋滞無：渋滞長が0mもしくは渋滞の規模が僅かで許容できる範囲
渋滞有：許容できない範囲の渋滞が発生

2. 渋滞対策の現状報告

（6）渋滞協委員からの提案箇所

●渋滞協委員からの提案箇所（2/2）

交差点名	過去の対策	今後の対策（事業中）	方角	路線名	平均速度（km/h） 選定時【H24.4～H24.8】 平日朝	平均速度（km/h） 選定時【H24.4～H24.8】 平日夕	平均速度（km/h） 選定時【H24.4～H24.8】 休日昼	平均速度（km/h） 【R5.4～R6.3】 平日朝	平均速度（km/h） 【R5.4～R6.3】 平日夕	平均速度（km/h） 【R5.4～R6.3】 休日昼	現地状況	最大渋滞長	位置づけ
（仮）大分豊府高横	なし	なし	西	市道等	36.5	34.9	35.0	-	-	-	無信号交差点		モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			北東	市道等	-	-	26.0	-	-	-			
田室町バス停	なし	なし	南	市道等	24.5	30.8	29.3	19.5	16.5	18.4	渋滞無	0m	モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			西	市道等	10.6	14.0	10.7	11.9	12.7	15.3	渋滞無	0m	
			東	市道等	13.1	13.1	9.2	10.0	9.9	10.4	渋滞無	0m	
			北	市道等	23.3	24.5	25.6	23.8	22.4	25.5	渋滞無	0m	
牧跨線橋南	なし	なし	南	市道等	14.5	7.8	14.9	10.9	7.8	12.5	渋滞発生	150m	経過観察 モニタリングの結果、渋滞発生を確認
			南西	市道等	23.7	33.6	31.6	33.9	33.7	34.5	渋滞無	0m	
			北	市道等	10.2	8.6	13.3	10.7	8.6	11.2	渋滞無	0m	
			北東	市道等	15.4	17.9	28.7	11.2	14.1	16.4	渋滞無	0m	
（仮）総合庁舎東	なし	中津高田線(角木工区)整備	南	県675	42.1	38.3	39.7	38.8	34.2	36.2	無信号交差点		モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			南	市道等	0.0	4.3	14.0	21.6	19.4	21.2			
			西	市道等	44.7	40.1	51.0	17.8	13.6	18.7			
			北	市道等	39.6	43.6	42.6	-	-	-			
			東	市道等	-	-	-	6.6	8.0	8.3			
駅前本町	なし	なし	南東	市道等	9.8	4.4	5.0	9.0	8.0	7.8	渋滞無	0m	モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			東	主32	15.0	7.6	9.7	10.1	8.4	8.8	渋滞無	0m	
			西	主32	10.9	13.2	10.9	7.1	8.3	7.5	渋滞無	0m	
			北	県645	-	-	-	-	-	-	-	-	
市場ロータリー	なし	駅前高市線整備	南東	市道等	20.4	15.4	21.1	16.4	15.7	17.4	渋滞無	20m	モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			南西	国326	19.4	17.8	23.7	22.5	19.6	24.8	渋滞無	0m	
			北西	県517	7.9	7.3	7.3	8.8	7.7	8.7	渋滞無	30m	
			北東	国326	23.5	23.4	23.5	20.7	21.6	22.7	渋滞無	0m	
蛇崎	なし	なし	南	市道等	42.2	45.2	44.4	33.4	36.9	41.3	渋滞無	0m	経過観察 モニタリングの結果、渋滞発生を確認
			南東	国388	16.6	21.5	24.9	21.5	15.9	24.8	渋滞発生	90m	
			北東	国388	18.5	12.1	20.9	13.7	12.5	19.5	渋滞無	40m	
			北西	主37	19.8	15.7	20.9	17.1	18.0	22.6	渋滞無	0m	
広瀬橋東	なし	(都)庄の原佐野線　下郡工区整備	北西	市道等	20.8	14.8	18.9	19.6	14.8	21.1	渋滞無	40m	経過観察 モニタリングの結果、渋滞発生を確認
			南西	市道等	13.2	8.3	16.0	17.9	12.8	20.0	渋滞発生	80m	
			北東	市道等	15.5	10.9	14.3	13.9	13.9	18.2	渋滞無	0m	
（仮）羽屋バス停横	なし	なし	南	市道等	26.5	17.7	29.4	15.2	7.8	21.4	無信号交差点		モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			南西	市道等	0.0	27.9	0.0	22.2	15.5	22.0			
			北	市道等	35.1	28.5	35.9	30.3	26.4	31.2			
護国神社下	なし	なし	西	市道等	21.3	25.1	23.7	19.8	22.2	23.1	渋滞無	40m	経過観察 モニタリングの結果、渋滞発生を確認
			南	市道等	10.1	9.3	9.3	9.8	8.0	10.1	渋滞無	50m	
			北東	市道等	9.3	9.0	9.6	9.8	10.1	10.7	渋滞発生	70m	
			北	市道等	20.2	12.8	18.0	17.1	10.6	18.5	渋滞無	0m	
後田バス停	なし	(都)松原国宗線整備	南	市道等	9.5	10.3	12.7	12.5	15.8	14.9	渋滞無	0m	モニタリング継続 モニタリングの結果、渋滞無を確認 解除フローに則り、概ね2年間のモニタリング継続
			西	市道等	8.0	6.3	6.7	6.7	5.7	8.3	渋滞無	0m	
			東	市道等	24.5	21.8	23.5	20.4	15.5	22.6	渋滞無	0m	
			北	市道等	26.4	10.1	22.0	25.7	13.6	22.7	渋滞無	0m	

－：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（R5.4-R6.3）

渋滞無：渋滞長が0mもしくは渋滞の規模が僅かで許容できる範囲
渋滞有：許容できない範囲の渋滞が発生

2. 渋滞対策の現状報告

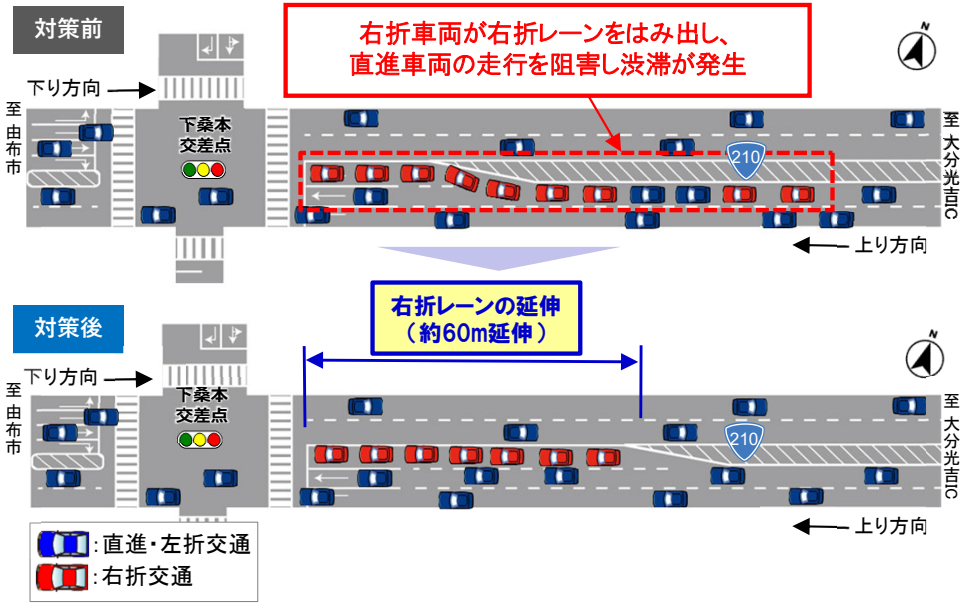
渋滞協委員からの提案箇所

（6）渋滞協委員からの提案箇所　【下桑本交差点】

〇令和2年2月に右折レーン延伸の対策が完了以降、モニタリングを実施。
〇旅行速度が20km/h未満である方向③においても最大渋滞長が20mと許容できる範囲であり、通過時間検証の結果、信号待ち2回以上割合は5%未満である。また、方向④は現地調査の結果渋滞が無いことが確認できたため、解除候補とする。

【位置図】

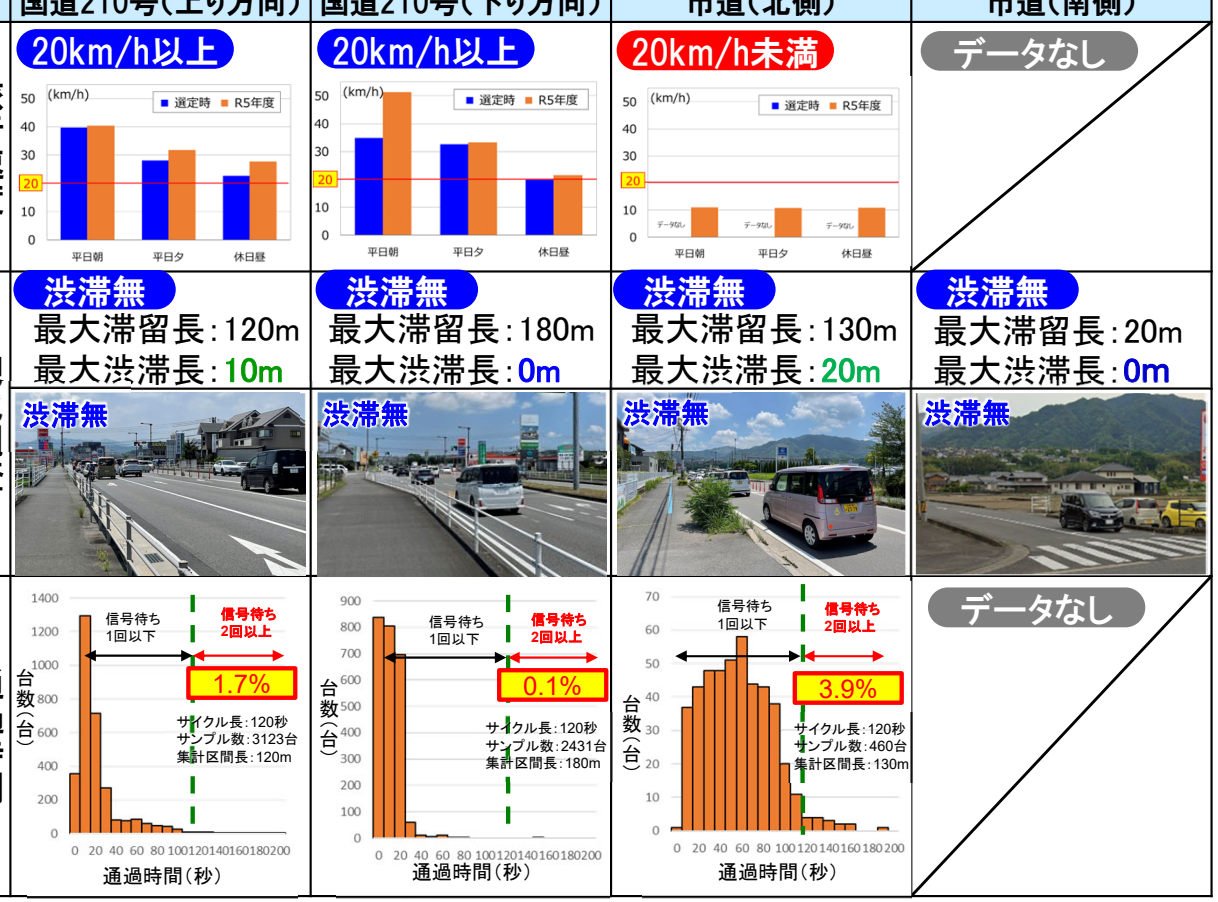
【対策内容】



【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：R5.10.7(土) 昼ピーク時

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道210号（上り方向）	国道210号（下り方向）	市道（北側）	市道（南側）
旅行速度	20km/h以上	20km/h以上	20km/h未満	データなし
現地調査	渋滞無 最大滞留長：120m 最大渋滞長：10m	渋滞無 最大滞留長：180m 最大渋滞長：0m	渋滞無 最大滞留長：130m 最大渋滞長：20m	渋滞無 最大滞留長：20m 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 1.7% サイクル長：120秒 サンプル数：3123台 集計区間長：120m	信号待ち1回以下 / 信号待ち2回以上 0.1% サイクル長：120秒 サンプル数：2431台 集計区間長：180m	信号待ち1回以下 / 信号待ち2回以上 3.9% サイクル長：120秒 サンプル数：460台 集計区間長：130m	データなし



主要渋滞箇所の解除

2. 渋滞対策の現状報告

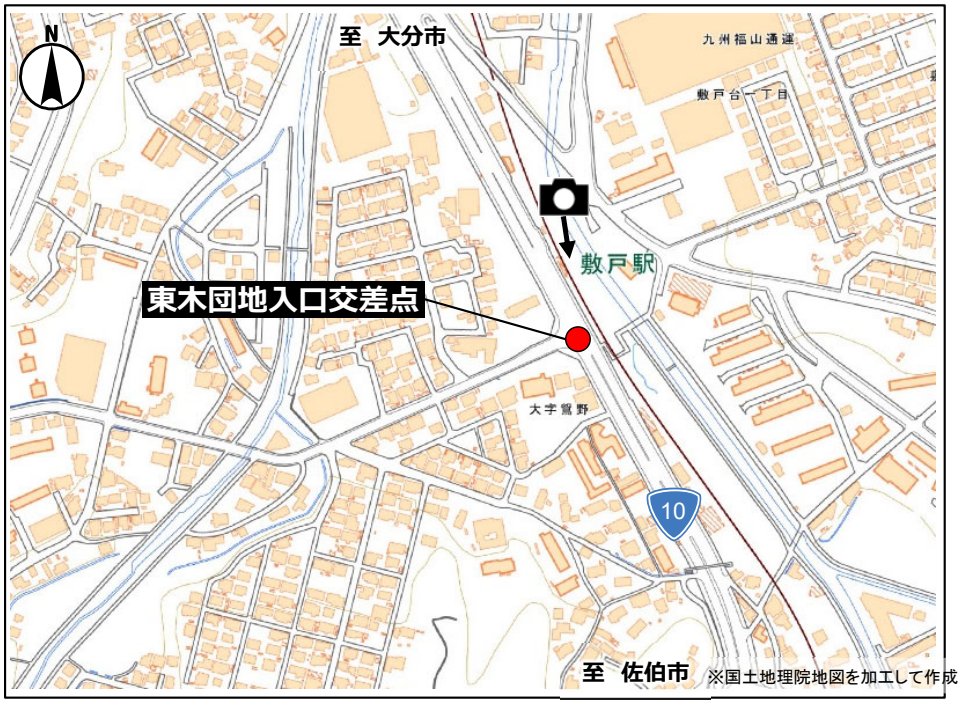
（7）令和5年度対策完了箇所の紹介【東木団地入口（国道10号下り方向停止線前出し/導流帯見直し）】

〇令和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。
〇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≫

≪広域図≫



※国土地理院地図を加工して作成

≪対策内容≫

●対策実施状況

2. 渋滞対策の現状報告

（8）今後実施予定の対策の紹介　①【 錦町2丁目（国道10号上り方向車線運用の見直し）】

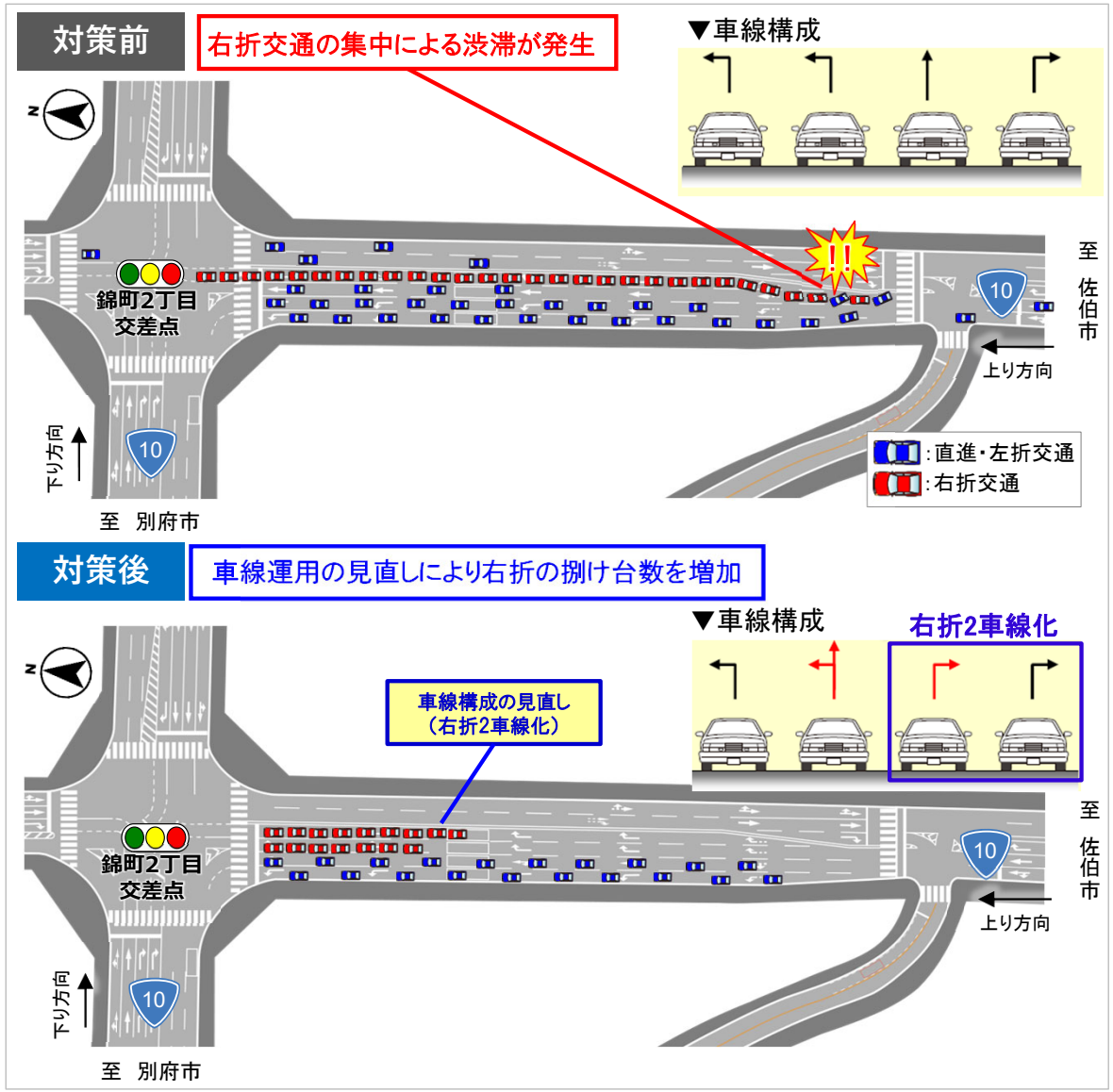
〇国道10号上り方向で右折交通の集中による渋滞発生。
〇今後、当該方向の車線構成の見直しを行い渋滞緩和を図る（令和6年度以降実施予定）。

≪位置図≫

≪交通状況≫

≪広域図≫

≪対策内容≫



2. 渋滞対策の現状報告

（8）今後実施予定の対策の紹介　②【 臼杵停車場線（拡幅）】

○臼杵停車場線は周辺に主要渋滞箇所が4箇所集中。
○渋滞緩和を図るため、平成30年度より、3車線化工事を実施中。（令和6年度12月完了予定）

≪位置図≫

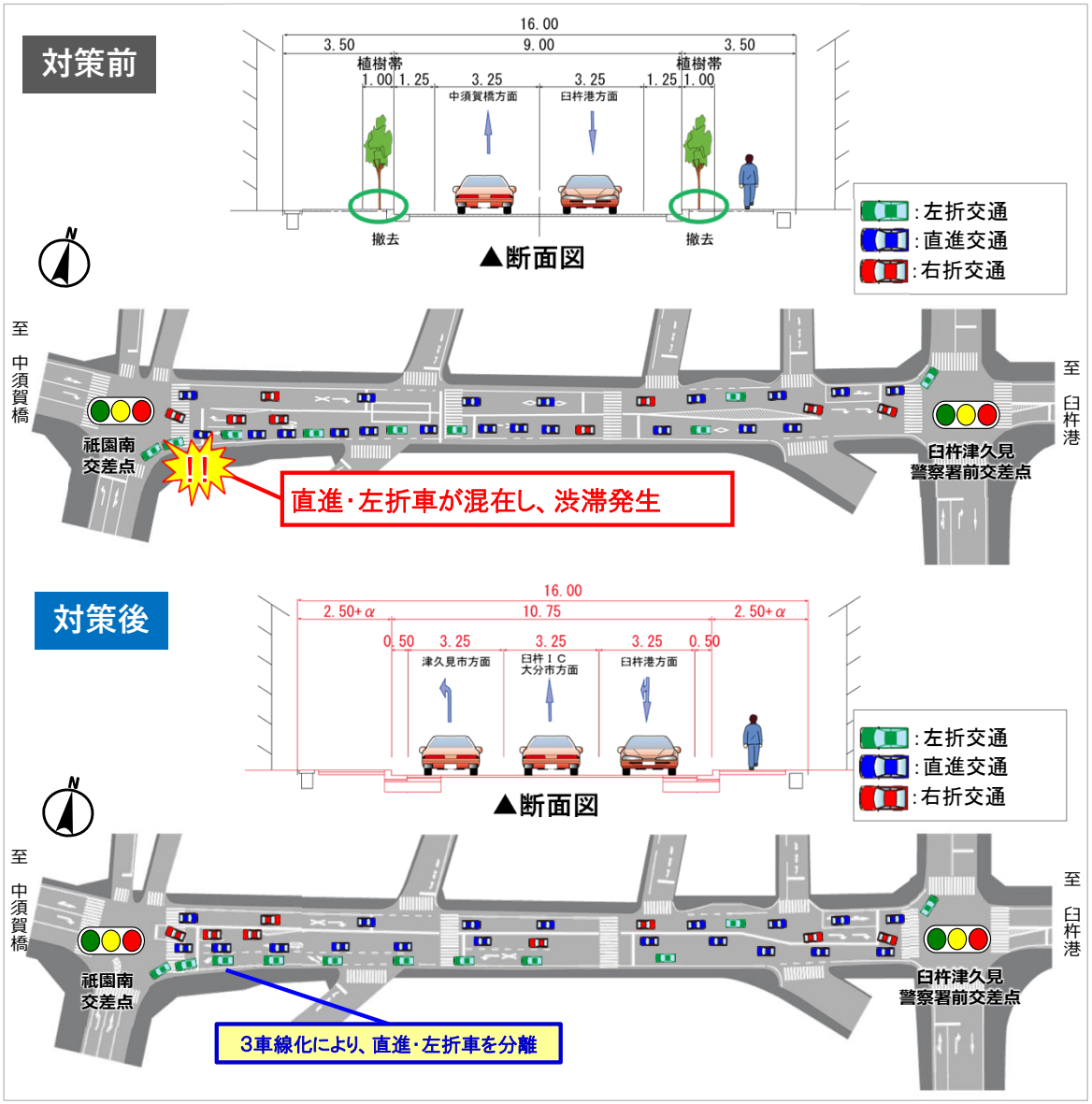
≪交通状況≫

▲3車線化完了箇所（写真①）

≪広域図≫

※国土地理院地図を加工して作成

≪対策内容≫

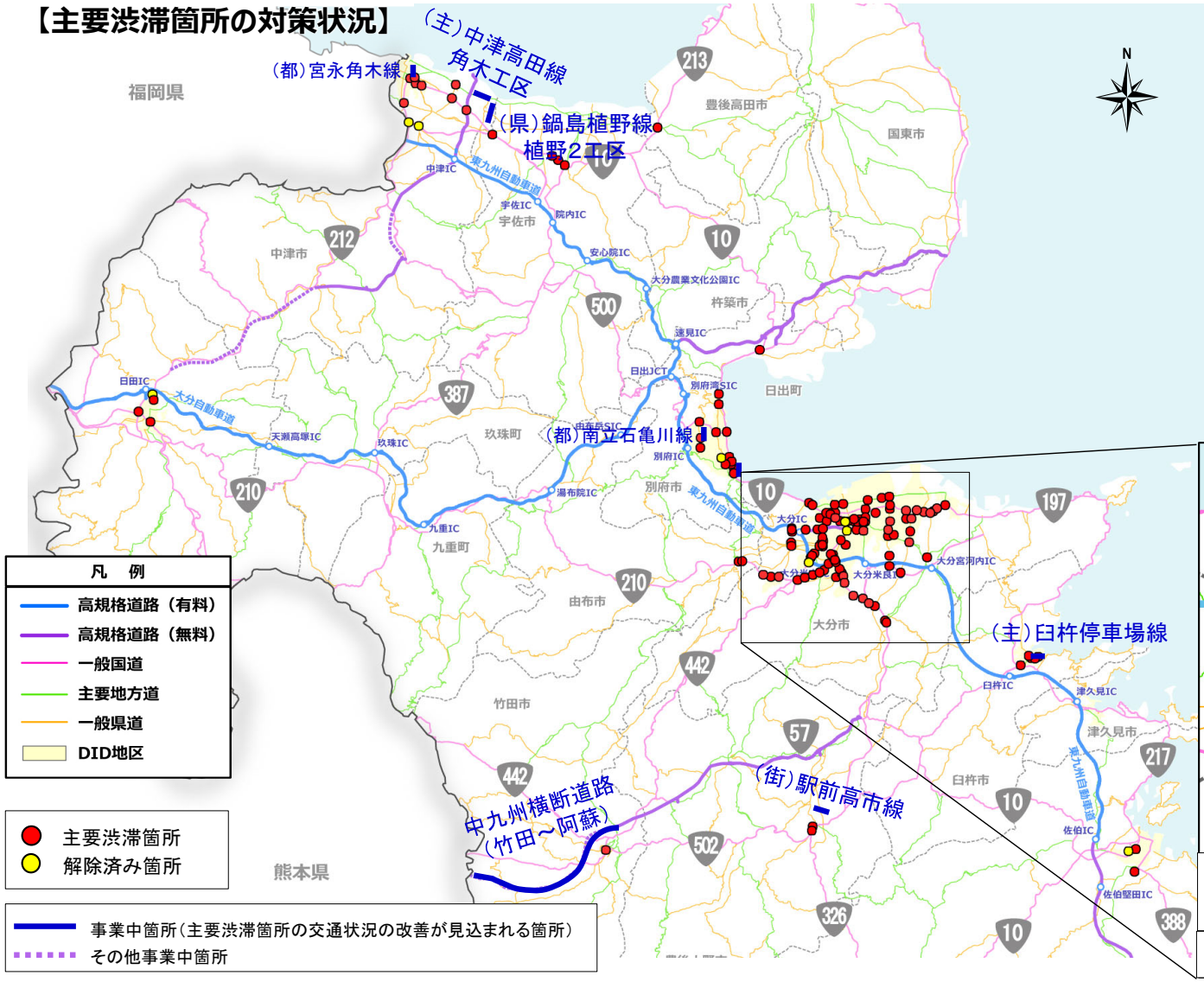


3. 主要渋滞箇所の対策状況と今後の方針

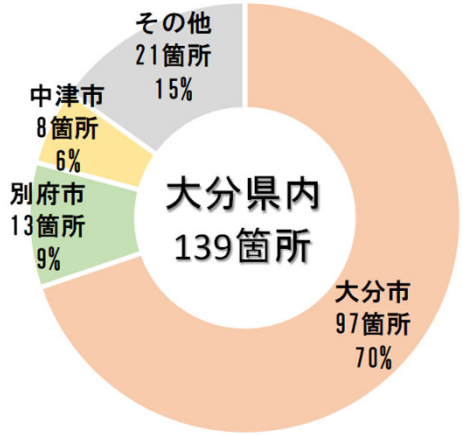
○大分県では、現在、国道10号高江拡幅や(都)庄の原佐野線、中九州横断道路(竹田～阿蘇)等の道路事業を推進中。
○上記のような大規模道路事業の他にも交差点改良等の事業が進められているが、主要渋滞箇所は139箇所が残存しており、その内約7割は大分市に集中。
○今後もハード・ソフトの両面から対策の検討が必要である。

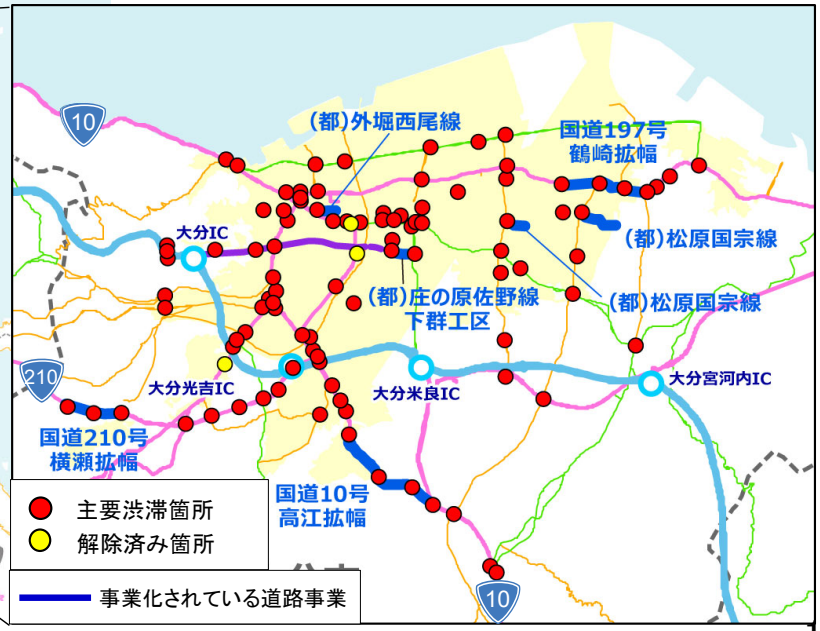
■大分県における事業中の道路整備と主要渋滞箇所の対策状況

【主要渋滞箇所の対策状況】



主要渋滞箇所（139箇所）の内訳





4. 令和5年度試行TDM施策の実施・効果検証

（1）施策検討経緯

〇令和4年度に実施した追跡アンケートの結果を基にTDM施策改善の方向性を検討した上で、令和5年度試行TDMを実施。

①試行TDM施策検討の流れ

【R３年度】参加企業を募り、試行TDM施策を実施 ▶ 【R４年度】参加企業への追跡アンケートを実施し、施策改善の方向性を検討 ▶ 【R５年度】R４年度のアンケート結果を踏まえて、試行TDM施策を実施

②令和4年度のアンケート結果と施策の改善の方向性

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）

	取組みの認知度
ノーマイカーウィーク	77%
エコ通勤	61%

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

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、消費カロリー増加量の試算値のご提供	6
TDM施策参加による、ガソリン消費削減量の試算値のご提供	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

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。

強化･改善のヒント

- 既存TDM施策の認知度が高い
- 渋滞、環境、地域貢献に関心が高い
- 企業名の公表が有効
- CO_2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
- 既存の情報提供インフラを活用した取り組み強化が可能

施策、広報・情報提供の強化・改善の方向性

❶**既存TDM施策との連携**

❷参加企業に向けて、**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

❸参加企業に向けて、**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

❹参加企業に向けて、**CO_2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CO_2削減効果を示す

❺参加企業に向けて、**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**

❻**既存自転車利用推進施策との連携**

❼**交通情報板を活用した経路誘導手法を施策に追加**

4. 令和5年度試行TDM施策の実施・効果検証

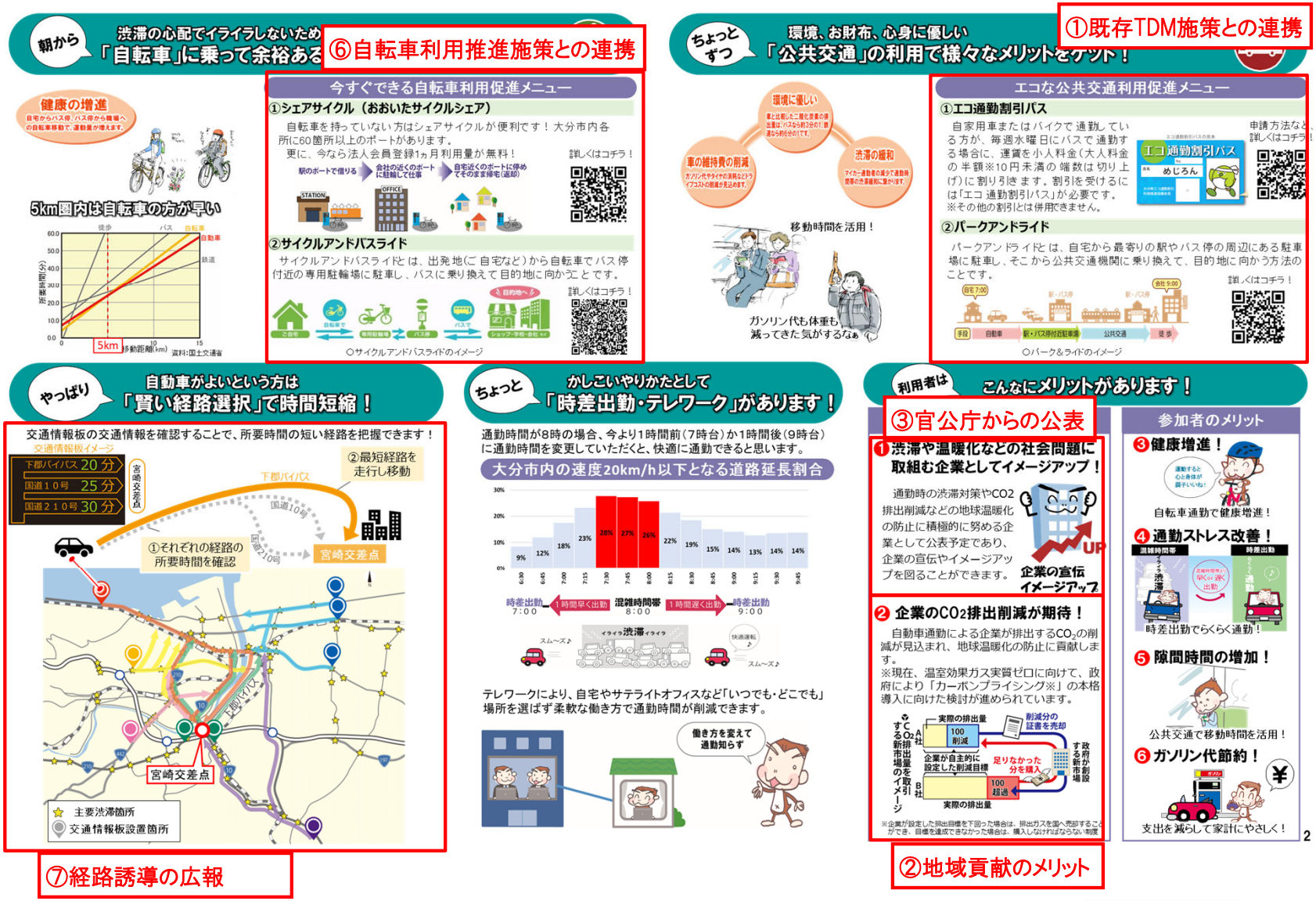
（2）試行TDM施策の実施　①参加企業募集の広報実施

○ チラシ・ポスター・記者発表等により、広報を実施し、参加企業を募集。

	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
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
④	参加企業に向けて、CO_2削減効果や消費カロリー増加量を示す
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

：TDM施策全体の広報チラシに反映した項目

■試行TDM施策全体の広報チラシ



資料：国土交通省

4. 令和5年度試行TDM施策の実施・効果検証

（2）試行TDM施策の実施　①参加企業募集の広報実施

○ チラシ・ポスター・記者発表等により、広報を実施し、参加企業を募集。

	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
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
④	参加企業に向けて、CO_2削減効果や消費カロリー増加量を示す
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

■自転車通勤に関する企業向けのチラシ

⑤自転車通勤導入メリットの広報

企業における自転車利用のススメ

※下記のグラフ等は『自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）』を参考に再編集しています。

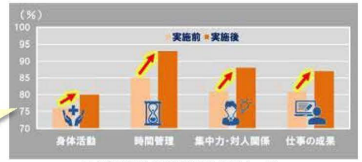
事業者のメリット

【1】経費の節減
- 車に比べてガソリン代等の通勤にかかる費用が少ないため、通勤手当の削減につながります。
- 社有車や駐車場の維持にかかる固定経費の削減につながります。

図：自転車通勤による経費削減効果の例

【2】労働生産性の向上
- 自転車に乗り気分よく通勤している従業員は、時間管理や集中力・対人関係、仕事の成果等、労働生産性の向上が期待されます。

※自転車通勤実施後のアンケート調査（WLQ-J）では、全ての項目で労働生産性の向上につながる効果が報告されています。



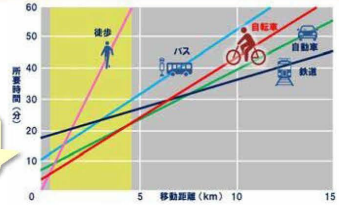
図：自転車通勤による労働生産性の変化（n＝20）

【3】企業のイメージアップ及び雇用の拡大
- SDGｓや健康経営の推進に貢献できる取組であり、企業のイメージアップにつながります。

従業員のメリット

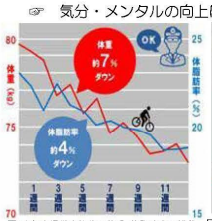
【1】通勤時間の短縮
- 自転車は渋滞に関係なく、駐車場を探す時間も必要ないことから、近・中距離での通勤時間短縮に効果的で、定時性にも優れています。

※約500mから5km弱の都市内移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

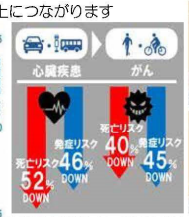


図：交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【2】身体面及び精神面の健康増進
- 内臓脂肪の燃焼や体力・筋力の維持・増進に役立ちます（自転車通勤の運動強度（METs）は安静時の6.8倍）
- がんや心臓疾患による死亡・発症リスクが軽減します
- 気分・メンタルの向上につながります



図：自転車通勤実施後の体重・体脂肪率の推移



図：通勤時の手段別にみた 心臓疾患・がんによる死亡・発症リスクの比較

図：自転車通勤による気分の安定度・活性度の変化

大分市内の企業における自転車利用

国では、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信し、業務利用の拡大を目的として「『自転車通勤推進企業宣言』プロジェクト」を実施しており、『宣言企業』認定のメリットは大きく２つ挙げられます。

今回は、大分市内の民間事業所で、『宣言企業』として認定を受けている『株式会社 環境整備産業』及び自転車の業務利用を推進している『株式会社 大分銀行』を紹介します。

宣言企業認定のメリット
① ＨＰに企業名が紹介されます
② 自社ＨＰや名刺等に認定ロゴマークを使用できます
☞ 認定ロゴマーク

自転車通勤の推進

■商号　株式会社環境整備産業　■事業内容
■従業員数　社員数179人（2022年11月現在）　☞収集運搬事業、産業廃棄物等のリサイクル
■企業における取組事例

地球環境保護の一環として自転車通勤の推進に取り組み始めて3年ほど経過しました。徒歩や自転車で通勤する社員には『ECO通勤手当』を支給するとともに、屋根付きの駐輪場を整備する等、会社を挙げてバックアップしており、従業員の約10%が自転車通勤を行っています。
自転車通勤を促進することで、自動車通勤者のための駐車場借上経費の削減に一定の効果があると感じています。また、企業イメージアップや雇用拡大にも期待できる取組であると考えています。

山田さん【総務・人事部】

■自転車通勤を実践している従業員インタビュー

佐藤さん【30歳】

「引っ越しを機に昨年の12月から自転車通勤を始めました」と穏やかに話す佐藤さん。
約2kmの距離を10分程度かけてママチャリで通勤しており、自動車通勤の頃と比べて「渋滞も気にしなくて良いし、通勤にかかるストレスがなくなりました」と自転車通勤の効果をはっきりと感じているとのこと。
また、通勤時間は以前と変わらないようで、「ガソリン代の節約にもなるし、運動不足の解消にもなるし、今のところ自転車通勤をやめる理由が見つかりません！」と、今後の自転車通勤継続にも笑顔で力強く宣言してくれました。

高校卒業後、就職して約1年が経過したフレッシュな新人さんですが、入社直後から毎日7kmの距離を約30分かけて自転車通勤を続けているそう。
「高校時代の自転車通学がそのまま続いている感じで、通勤が大変という感覚もないし、特に困っていることもないんです」と、緊張した感じで真摯に話す吉田さんは、「日常生活でも支障がないので、今のところ、自動車を購入する予定もありません」と、自転車が生活の一部になっているようです。今後については、「自動車を買いたくなるまでは続けると思います、多分・・・。」とはにかみながら控え目に答えてくれました。

吉田さん【19歳】

自転車の業務利用

■商号　株式会社大分銀行　■事業内容
■従業員数　1,577人（2022年9月現在）　☞ 銀行業　他

西出さん【総務部】

Q. 自転車の業務利用を推進する理由は？
A：従業員の健康増進や環境負荷の低減、SDGｓの達成や地域社会にも貢献できる他、様々な経費削減につながる等、社内外への大きな効果を期待して取り組んでいます。
Q. どのように自転車を業務利用していますか？
A：本店やソーリン支店をはじめ計6店舗で『おおいたサイクルシェア（シェアサイクル）』を導入し、行員の営業回りや市街地周辺の店舗間移動に自転車の業務利用を行っています。
Q. 社員の皆さんの評判はどうですか？
A：電動アシスト自転車なので移動が楽であり、特に市街地では渋滞や駐車場、狭い道路を気にしなくて良い等、社用車より便利なようです。また、職場内のシステムで予約できるのですが、満車の時も多く、評判は上々と感じています。
Q. 自転車の業務利用について、メリットとして感じることは？
A：社用車のリース代や燃料費、駐車場代等の経費に比べ、『おおいたサイクルシェア』の方が固定費を安く抑えられていると思います。

資料：大分市

4. 令和5年度試行TDM施策の実施・効果検証

（2）試行TDM施策の実施　②参加企業へのインセンティブ

○参加企業へのインセンティブとして、参加企業名の公表及び、参加企業別にCO_2削減効果のチラシを配布。

	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
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
④	参加企業に向けて、CO_2削減効果や消費カロリー増加量を示す
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

：参加企業へのインセンティブ関連項目

■参加企業名の公表

③国土交通省のホームページにて参加企業名を公表

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（CO_2排出抑制）も期待できます。

（敬称略　五十音順）

株式会社オーイーシー	公益財団法人　大分県建設技術センター
大分県道路舗装協会	大分交通株式会社
大分商工会議所	大分バス株式会社
大分リース株式会社	株式会社オーガス
株式会社オーシー	有限会社岡村環境開発
鬼塚電気工事　株式会社	規光コンサルタント株式会社
九州建設コンサルタント株式会社	株式会社九電工　大分支店
協栄工業株式会社	協同エンジニアリング株式会社
株式会社ザイナス	有限会社シグナルネット
新成建設 株式会社	株式会社テレビ大分
東洋技術株式会社	株式会社永冨調剤薬局
西日本コンサルタント株式会社	西日本電線株式会社
株式会社日建コンサルタント	株式会社冨士設計
株式会社豊和銀行	三浦国土建設株式会社

（計：28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

資料：国土交通省

■参加企業へのCO_2削減効果の配布

④参加企業個別にCO_2削減効果を配布

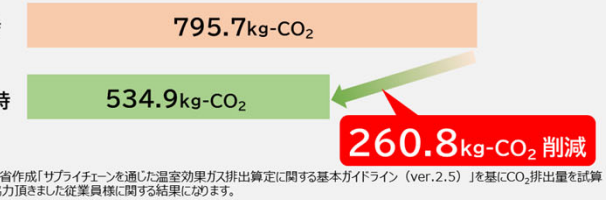
大分県交通渋滞対策協議会

大分市内の渋滞緩和に向けたTDM施策
（令和5年10月16日 ～ 令和5年10月27日）

この度は、大分市内の渋滞緩和に向けたTDM施策にご参加頂き誠にありがとうございました。
ご回答頂きましたアンケート結果を基に、貴所の参加状況・CO_2排出量削減効果をご報告します。
本取組みは、継続的に実施していきたいと考えておりますので、今後ともどうぞよろしくお願い致します。

大分市役所 様 の取組み効果

◆ 従業員の参加人数：83人
◆ 従業員の延べ参加日数：347人日
◆ CO_2排出量削減効果（試算結果）：260.8kg-CO_2 削減



試算方法：環境省作成「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出算定に関する基本ガイドライン（ver.2.5）」を基にCO_2排出量を試算
※アンケートにご協力頂きました従業員様に関する結果になります。

【例えば・・・】CO_2排出量のイメージ

【参 考】今回のTDM施策全体の取組み効果
・参加人数：325人
・延べ参加日数：1,890人日
・CO_2排出量削減効果（試算結果）：約1,200kg-CO_2

約1,200kg-CO_2 削減！ ≒ スギの木 86本が 1年間に吸収する 二酸化炭素量

資料：国土交通省

4. 令和5年度試行TDM施策の実施・効果検証

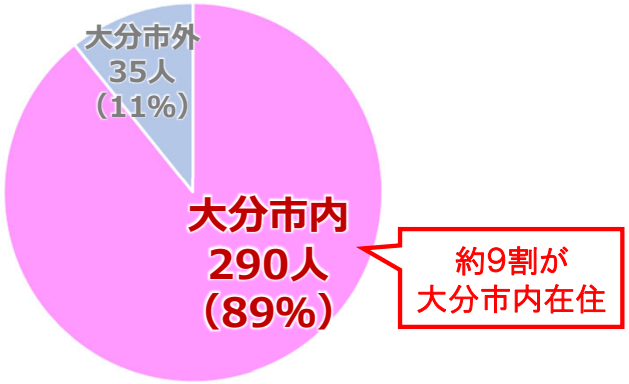
（3）試行TDM施策の結果　①参加状況

〇令和5年度の試行TDM施策は30社に協力頂き、試行TDM施策を実施した約2週間の延べ参加者数は1,890人。
〇施策別の参加は、時差出勤の活用が最多。

■R5年度試行TDM施策概要

施策内容	・「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
実施日	・R5.10.16（月）～R5.10.27（金）
参加会社・団体数	・30社 ※その他、大分県交通渋滞対策協議会に所属する官公庁等10事業者
参加人数	・325人（約2週間での延べ参加者数：1,890人） ※アンケート回答より把握

■R5年度試行TDM施策参加者の居住地（N=325）



■日別施策別の参加状況（単位：人）

実施日	通勤経路変更	自転車通勤	公共交通機関	時差出勤	テレワーク	その他	合計※
10/16（月）	32	29	13	93	4	17	176
10/17（火）	36	33	19	91	6	16	191
10/18（水）	34	32	22	92	6	16	191
10/19（木）	34	36	15	96	7	14	187
10/20（金）	33	34	21	107	3	15	204
10/23（月）	33	31	15	93	4	16	179
10/24（火）	33	36	18	94	9	16	194
10/25（水）	36	29	23	92	5	15	190
10/26（木）	34	30	18	99	5	20	191
10/27（金）	35	32	22	90	3	17	187
日平均	34	32	19	95	5	16	189

時差出勤への参加が最多

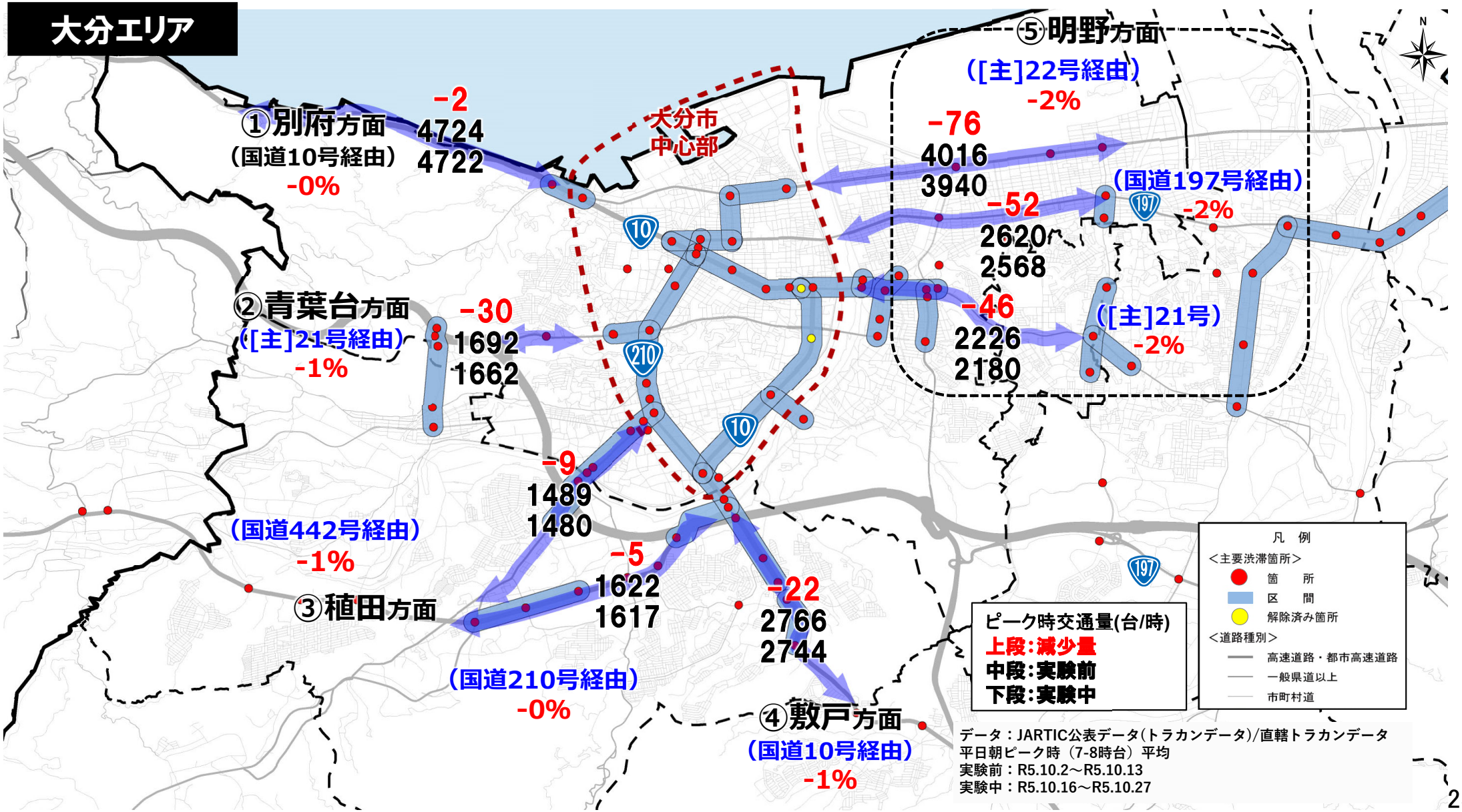
日平均約190人が参加

※合計値は重複を除いた人数で記載のため各施策の合計と一致しない（同日に複数の施策を組合わせて実施している場合がある）

4. 令和5年度試行TDM施策の実施・効果検証

（3）試行TDM施策の結果　②交通量の変化

〇試行TDM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交通量が減少。
〇特に、明野方面からの交通量が大きく減少。

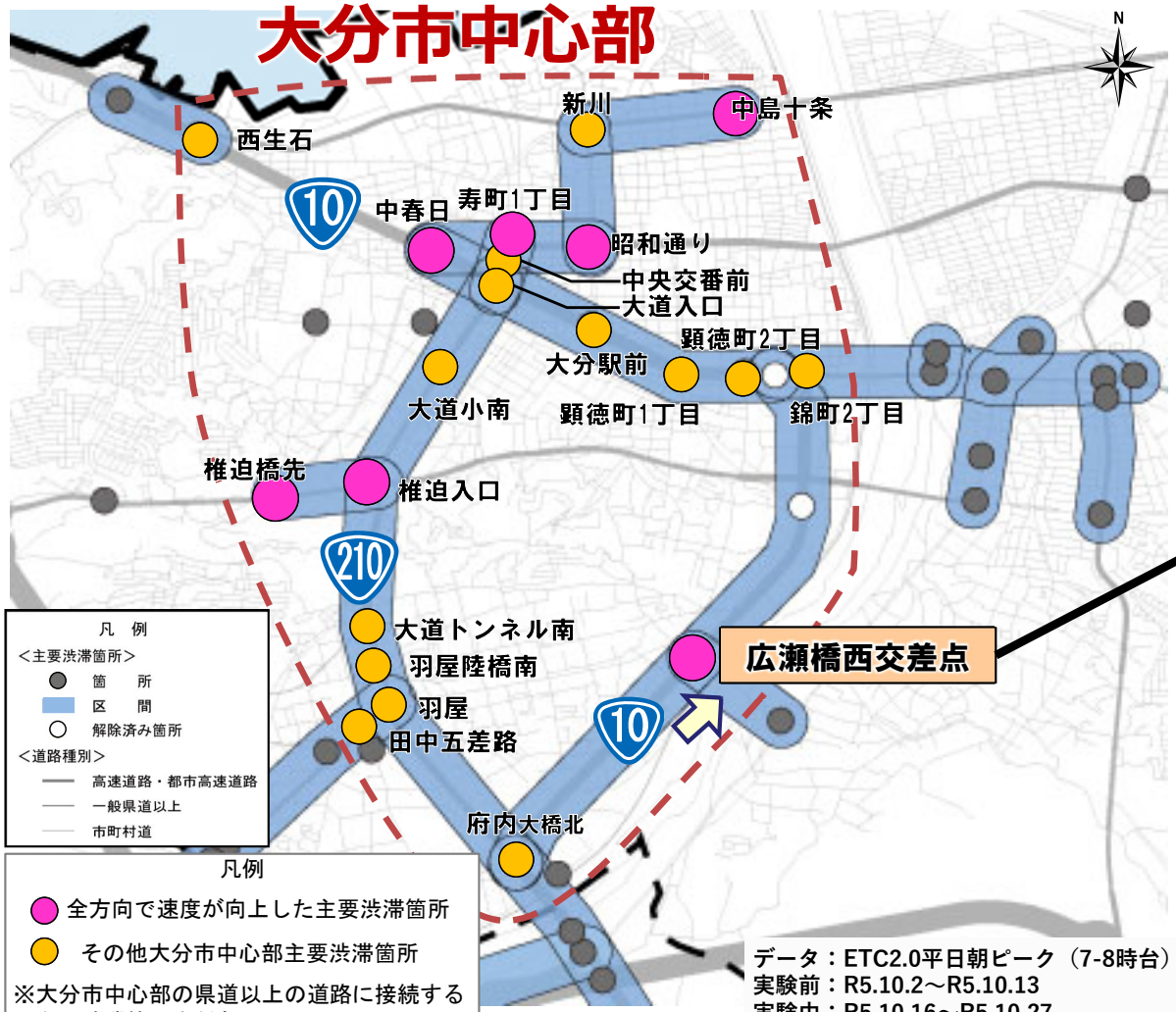


4. 令和5年度試行TDM施策の実施・効果検証

(3)試行TDM施策の結果　③速度の変化

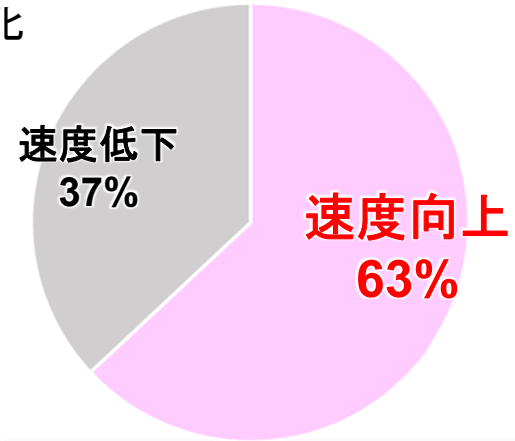
○県道以上の道路を対象とした分析では大分市中心部の主要渋滞箇所の接続道路において、6割以上の箇所で速度向上が見られた。
○また、「広瀬橋西交差点」「中春日交差点」をはじめ、7交差点で全方向で速度向上が見られた。
○特に、「広瀬橋西交差点」では、交通量が約30台/時減少し、速度が4.5km/h向上した。

▼大分市中心部の主要渋滞箇所の検証



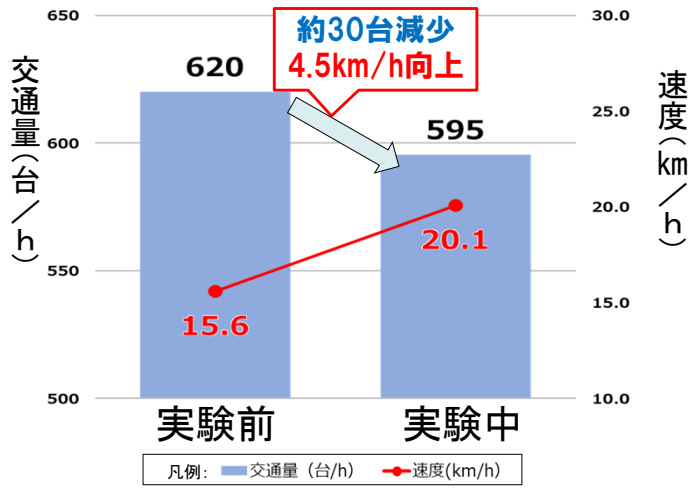
データ：ETC2.0平日朝ピーク（7-8時台）平均
実験前：R5.10.2～R5.10.13
実験中：R5.10.16～R5.10.27
※県道以上の道路を対象に集計

▼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



※主要渋滞箇所への流入方向別に実験中、実験前の速度変化を集計
※方向数：54方向
※県道以上の道路を対象に集計

▼広瀬橋西交差点の交通量と速度変化



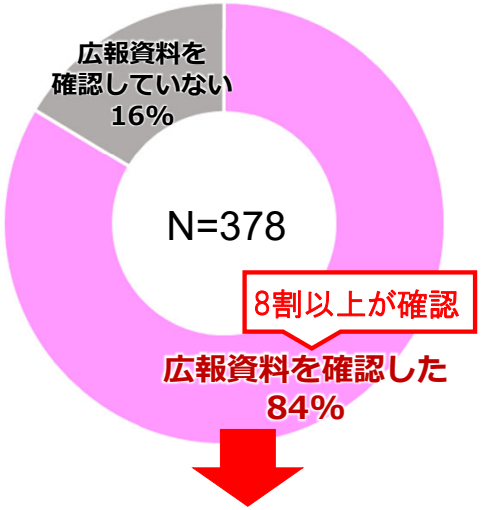
5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

(1)アンケート結果　①広報手法、内容について

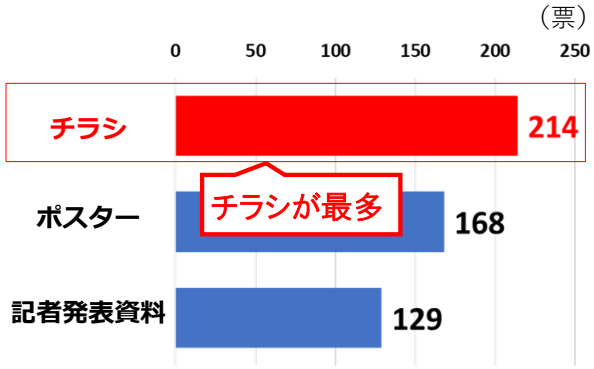
○広報資料は8割以上の方に内容を確認頂き、特にチラシを確認した方が多かった。
○広報内容は、「興味を持った内容」、「情報拡充を望む内容」ともに渋滞に関する情報が最も多かった。

■広報資料の認知状況

○広報資料を確認したか（N=378）



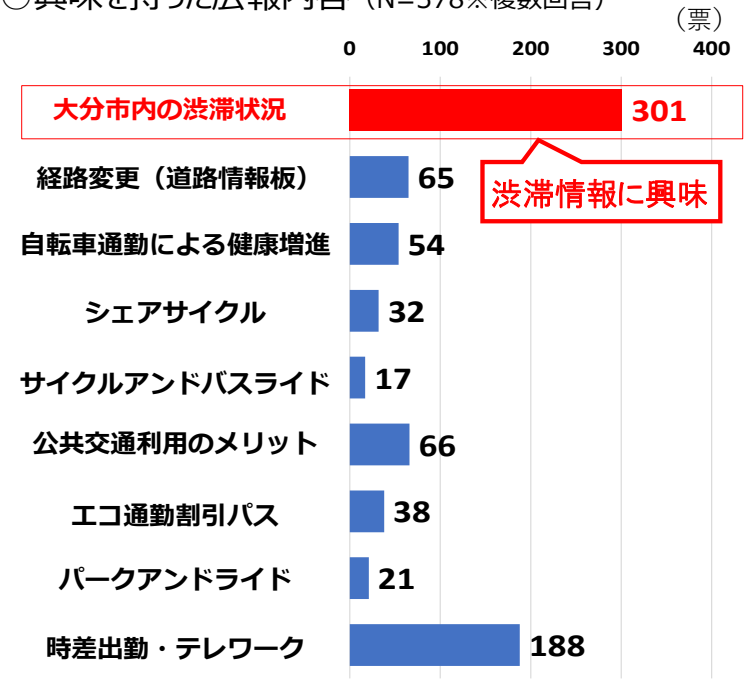
○確認した広報資料（N=316※複数回答）



資料：R5試行TDMアンケート結果

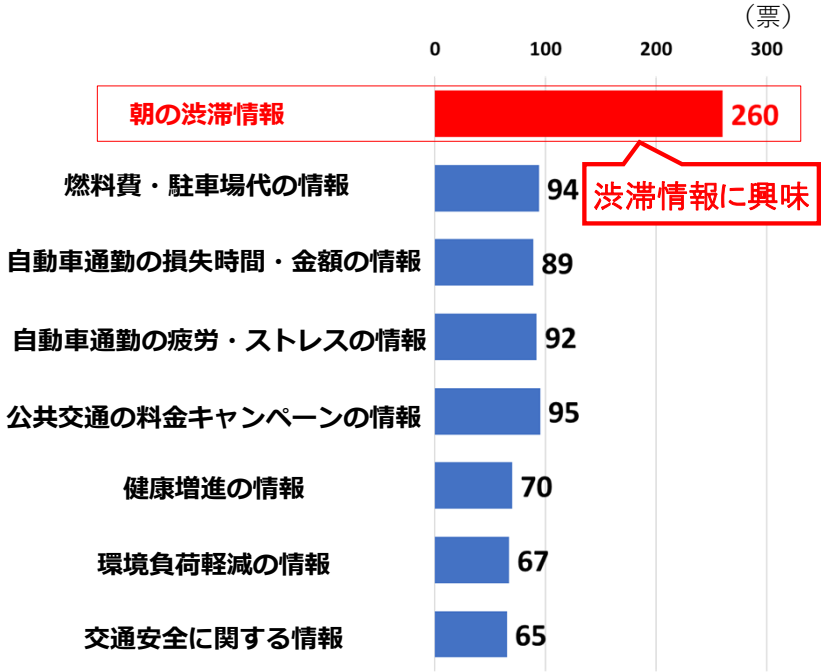
■広報内容について

○興味を持った広報内容（N=378※複数回答）



資料：R5試行TDMアンケート結果

○情報を拡充して欲しい広報内容（N=378※複数回答）



資料：R5試行TDMアンケート結果

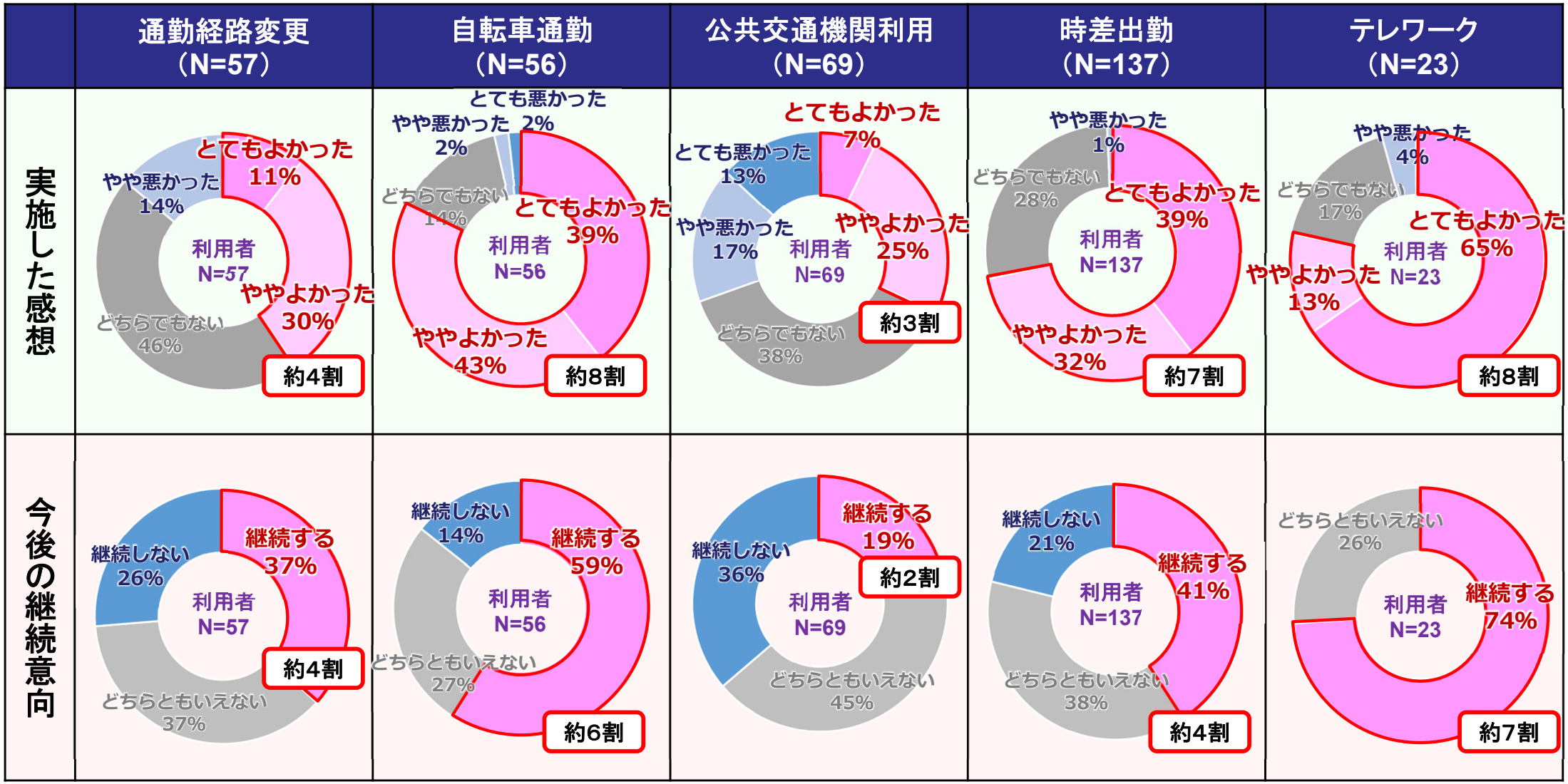
アンケートを踏まえた今後の方向性

①渋滞情報の提供内容について深度化が必要

5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（1）アンケート結果　②試行TDM施策参加者の評価について～実施した感想、継続意向～

○「自転車通勤」、「時差出勤」、「テレワーク」は参加者の評価が高く、継続意向も高い。
○一方で、「通勤経路変更」、「公共交通機関利用」は参加者の評価がやや低く、継続意向も低い。



資料：R5試行TDMアンケート結果

5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（1）アンケート結果　②試行TDM施策参加者の評価について～継続する理由、継続するために必要な施策～

	継続する理由 ※継続すると回答した方対象（複数回答）		継続するために必要な施策 ※継続しない、どちらでもないと回答した方対象（複数回答）		アンケートを踏まえた今後の方向性
通勤経路変更	（N=21）		（N=36）		②通勤時間が短縮する経路情報の提供が必要
	通勤時間が短縮したため	15	経路変更による通勤時間の更なる短縮	26	
	渋滞を回避でき、ストレスが少なくなったため	11	通勤時間帯の高速道路料金の更なる料金低減	1	
	事故の危険が少なく、安全性が向上したため	4	一般道の渋滞を回避できるルートの情報提供	19	
	その他（自由意見）	0	その他（自由意見）	2	
自転車通勤	（N=33）		（N=23）		③自転車走行環境整備のニーズやシェアサイクルポートのニーズがあるため、環境整備が必要
	通勤時間が短縮したため	8	自転車道や自転車レーンなど自転車走行環境の整備	19	
	渋滞を回避でき、ストレスが少なくなったため	8	就業地に近い箇所への駐輪場の新設	1	
	ガソリン代が節約できたため	15	バス停に近い箇所への駐輪場の新設	0	
	健康促進につながったため	27	駐輪場代金の低減	0	
	CO2の排出削減等、環境への意識が向上したため	5	シェアサイクルポートの増設	4	
	その他（自由意見）	3	その他（自由意見）	6	
公共交通利用	（N=13）		（N=56）		④継続意向が低く、公共交通の利用促進・活性化が必要
	通勤時間が短縮したため	1	公共交通利用による通勤時間の更なる短縮	25	
	渋滞を回避でき、ストレスが少なくなったため	5	公共交通の運行本数の増便	37	
	ガソリン代が節約できたため	3	公共交通の車内混雑の緩和	24	
	運転から解放され、公共交通の乗車時間を有効活用できたため	5	公共交通の定時運行の徹底	21	
	その他（自由意見）	1	公共交通の運行情報の提供	10	
			その他（自由意見）	14	
時差出勤	（N=56）		（N=81）		⑤継続するために必要な施策は、「会社の理解や制度の改善」等、各企業に由来するため、TDM施策としては現状の内容を継続実施
	通勤時間が短縮したため	32	時差出勤による更なる所要時間の短縮	25	
	渋滞を回避でき、ストレスが少なくなったため	32	渋滞が発生している時間帯の情報提供	26	
	事故の危険が少なく、安全性が向上したため	21	会社の理解や制度の改善	59	
	その他（自由意見）	11	その他（自由意見）	4	
テレワーク	（N=17）		（N=6）		
	通勤時間がなくなり、自由な時間が増加したため	14	①テレワーク時も業務の生産性が低下しない組織づくり	4	
	通勤時の渋滞のストレスがなくなったため	10	②光熱費等のテレワーク時の出費に対する補助	1	
	業務の生産性が向上したため	7	③その他（自由意見）	1	
	その他（自由意見）	2			

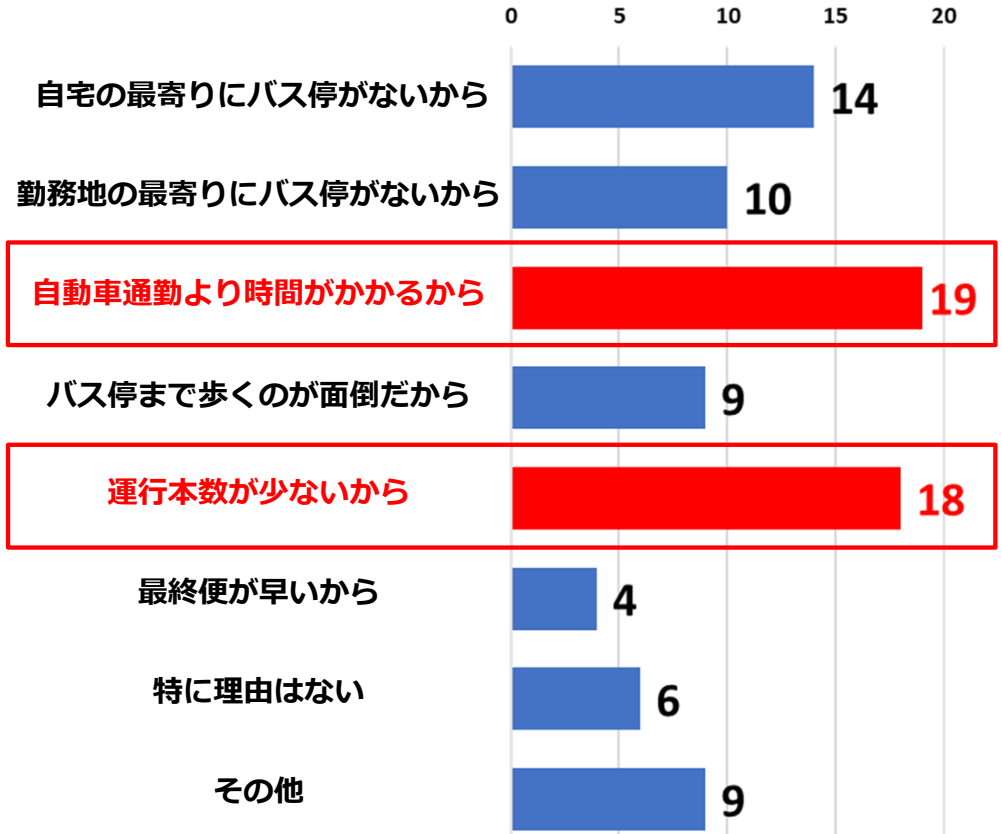
資料：R5試行TDMアンケート結果

5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（1）アンケート結果　③試行TDM施策不参加者の理由

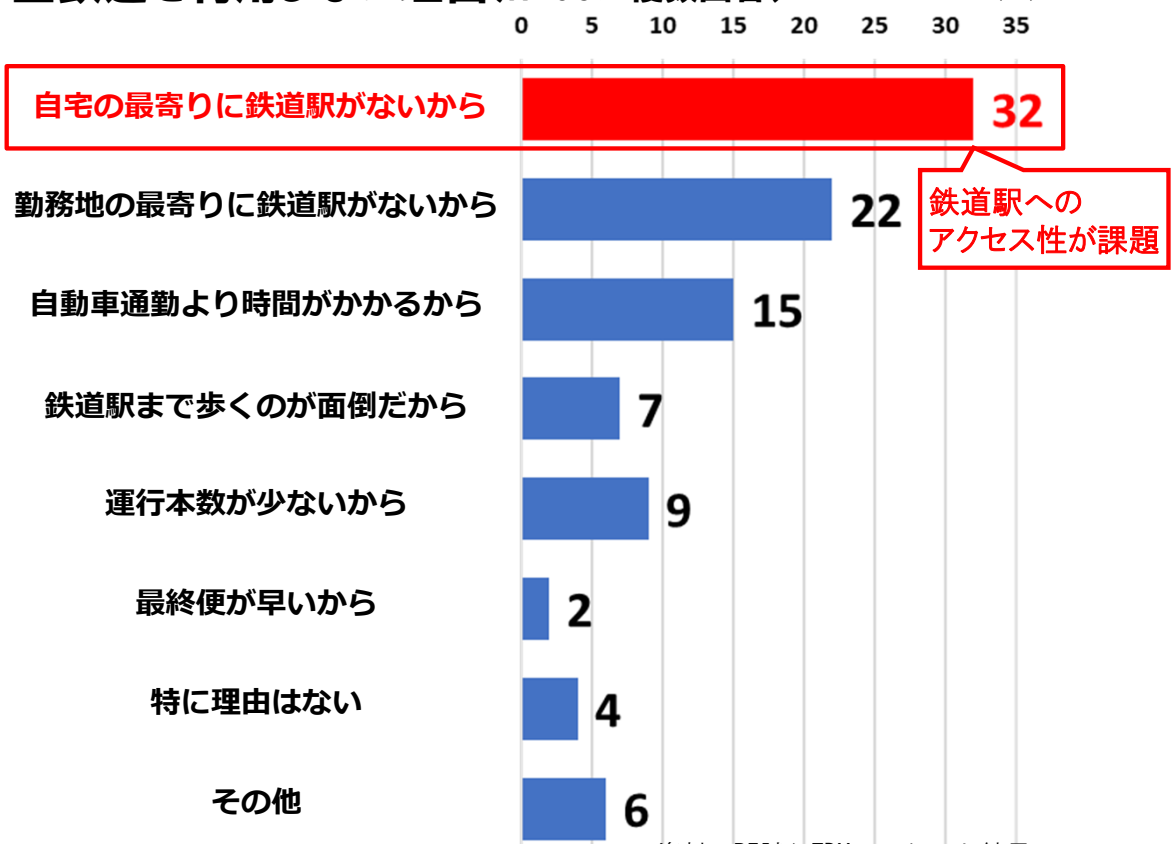
○今回の試行TDM施策に不参加であった方を対象としたアンケート結果から、バスを利用しない理由は「所要時間がかかること」「運行本数が少ないこと」が課題であるが、バスの乗務員不足等の問題があり、増便等の施策は困難であるため、実効性のある利用促進のための取組が必要。
○また、鉄道を利用しない理由は、「自宅の最寄りに鉄道駅がないこと」が課題。

■バスを利用しない理由（N=53※複数回答）



資料：R5試行TDMアンケート結果

■鉄道を利用しない理由（N=53※複数回答）



資料：R5試行TDMアンケート結果

アンケートを踏まえた今後の方向性

④-1：バスの利用促進・活性化のための取組が必要

④-2：鉄道の利用促進のために、鉄道駅へのアクセス強化の取組み推進が必要

5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（2）今後の施策検討　①今後の取組み方針

○これまで渋滞対策協議会を中心に**R3年度、R5年度の2回TDMを実施**し、交通量の減少や速度向上など**交通渋滞緩和の一定の成果が得られた**。
○一方で、アンケートの結果を踏まえると、**既存施策や計画の推進が重要**であることが伺える。
○そのため、**今後は既存施策や計画の推進を主**として、これまでの試行TDM施策で培った渋滞情報分析結果を活用した広報を行い連携することを目指す。

■これまでの試行TDM施策検討の流れ

【R３年度】参加企業を募り、試行TDM施策を実施 ▶ 【R４年度】参加企業への追跡アンケートを実施し、施策改善の方向性を検討 ▶ 【R５年度】R４年度のアンケート結果を踏まえて、試行TDM施策を実施

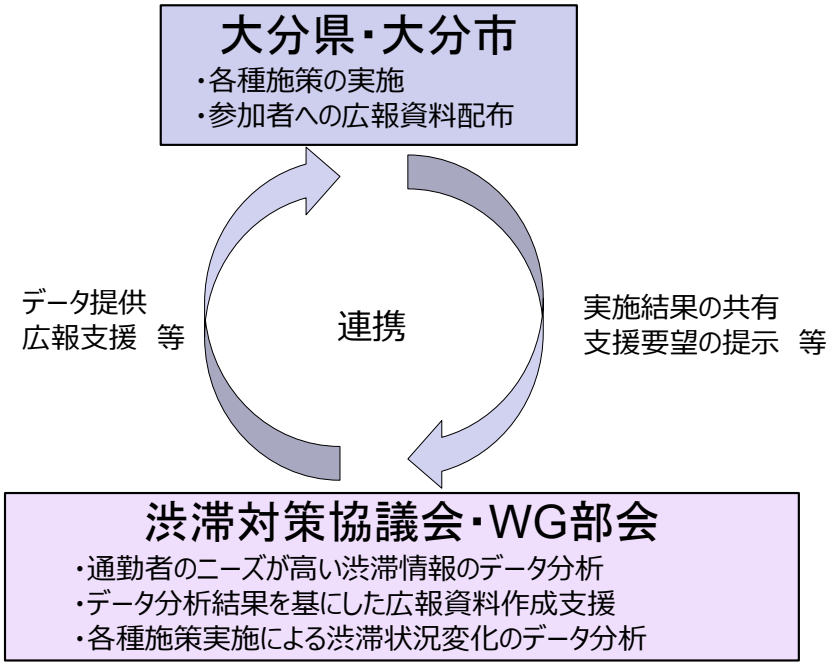
R3年度、R5年度の2回TDMを実施し、交通渋滞緩和の一定の効果が得られた

■アンケートを踏まえた今後の方向性

	推進施策	アンケートを踏まえた今後の方向性	関連する既存施策や計画
①	TDM施策のPR等	渋滞情報の提供内容について深度化が必要	これまでのTDM施策
②	通勤経路変更	通勤時間が短縮する経路情報の提供が必要	交通情報板を活用した情報提供
③	自転車通勤促進	自転車走行環境整備のニーズやシェアサイクルポートのニーズがあるため、環境整備が必要	大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画 おおいたサイクルシェア
④-1	バス利用促進	バスの利用促進・活性化のための取組が必要	乗合バス無料デー
④-2	鉄道利用促進	鉄道の利用促進のために、鉄道駅へのアクセス強化の取組み推進が必要	パークアンドライド
⑤	時差出勤・テレワーク推進	現状の内容を継続実施	これまでのTDM施策

既存施策や計画の推進が重要

■今後の取組み方針（案）



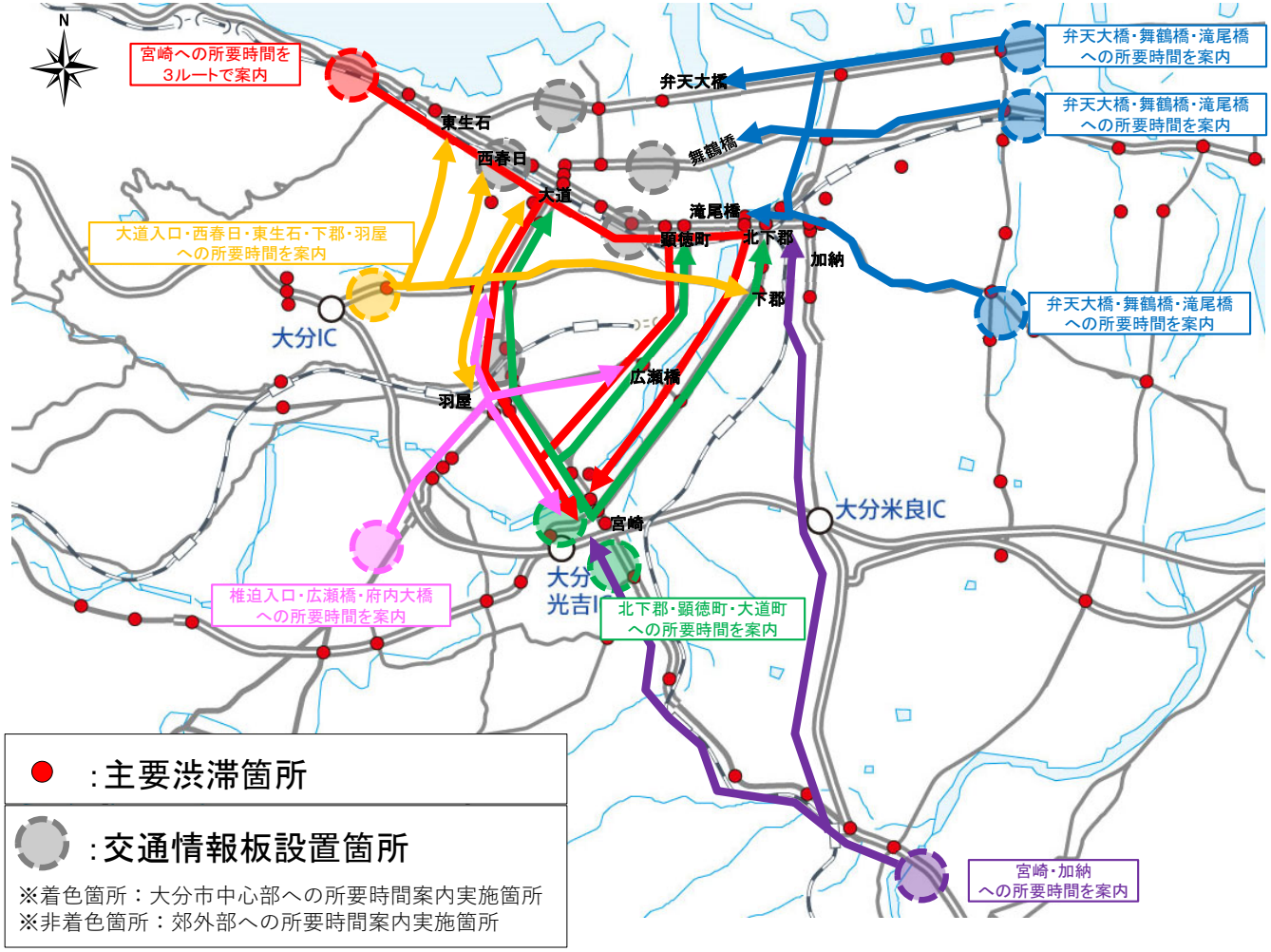
連携し、より効果的・効率的な取組みを目指す

5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（2）今後の施策検討　②通勤経路変更について

	アンケートを踏まえた今後の方向性	具体的な取組み内容
②	通勤時間が短縮する経路情報の提供が必要	・交通情報板を活用した情報提供

〇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。
〇引き続き、情報提供を実施し、通勤経路変更を促す。



▲交通情報板
（所要時間案内）

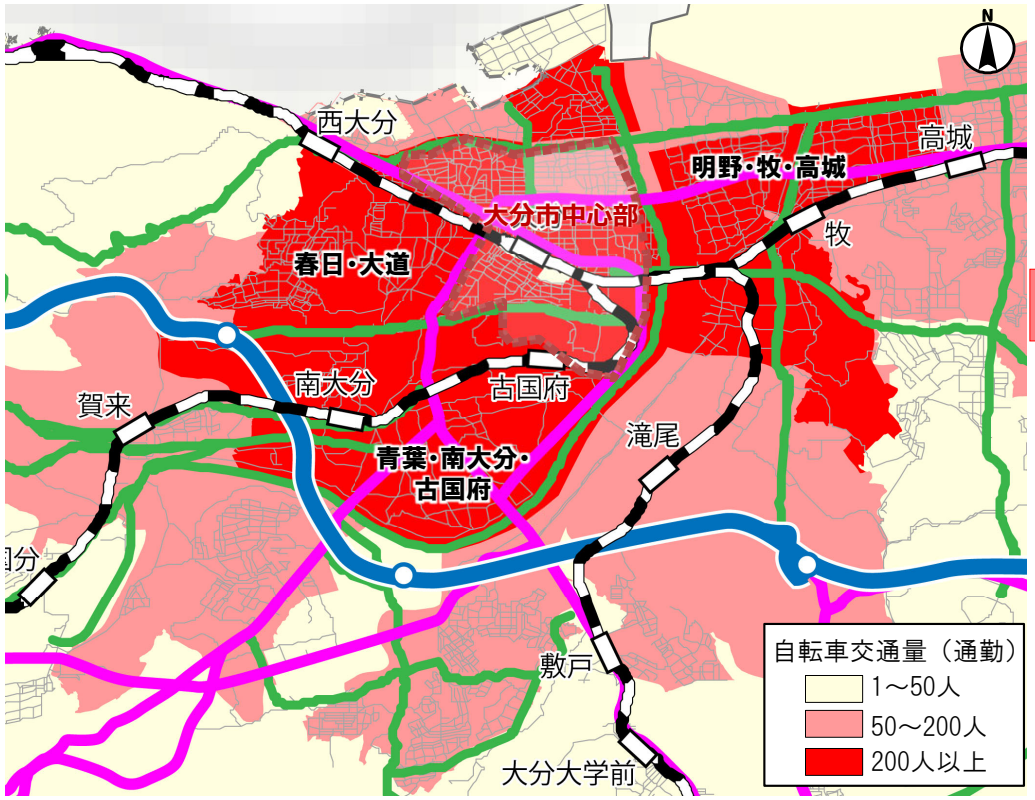
5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（2）今後の施策検討　③自転車通勤施策について

	アンケートを踏まえた今後の方向性	具体的な取組み内容
③	自転車走行環境整備のニーズやシェアサイクルポートのニーズがあるため、環境整備が必要	・大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画に基づいた、自転車走行環境整備を推進 ・従前から取り組んでいるシェアサイクルを継続

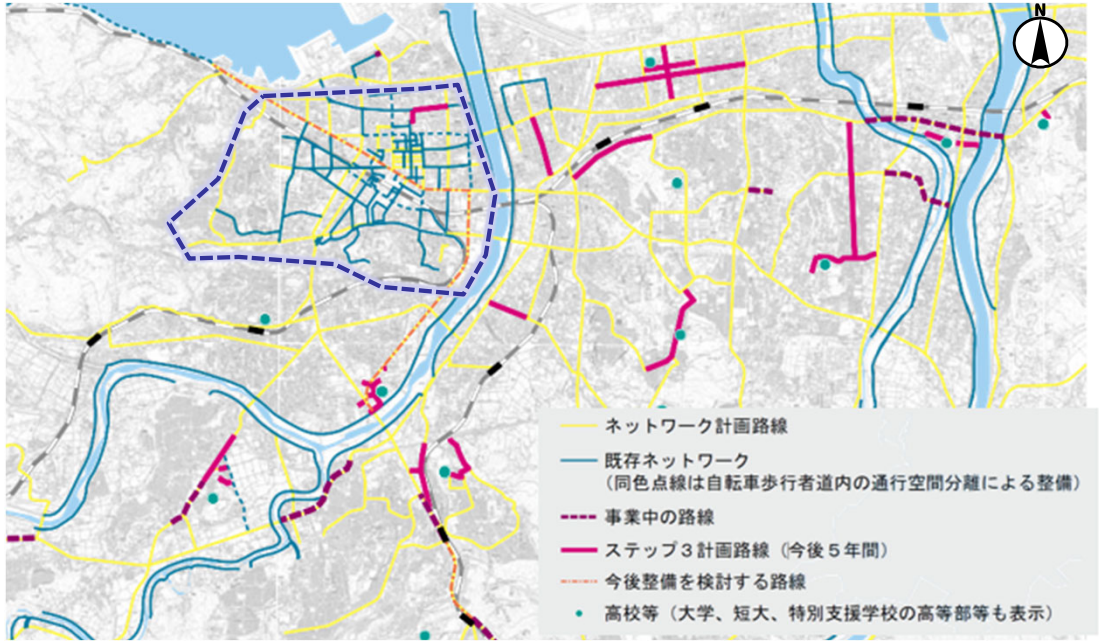
○大分市の自転車走行空間はこれまで、「自転車走行空間ネットワーク整備計画」に基づき大分市中心部を中心に整備が進行。
○今後は、更なる計画路線の整備推進により、自転車通勤者が多いエリアや幹線道路の整備に合わせた自転車通行空間の整備など、着実にネットワークを拡大していくことが重要。
○また、利用者ニーズにもあるように、従前より取組んでいるシェアサイクルポートの設置も継続していくことが重要。

■大分市中心部への地区別自転車通勤者数



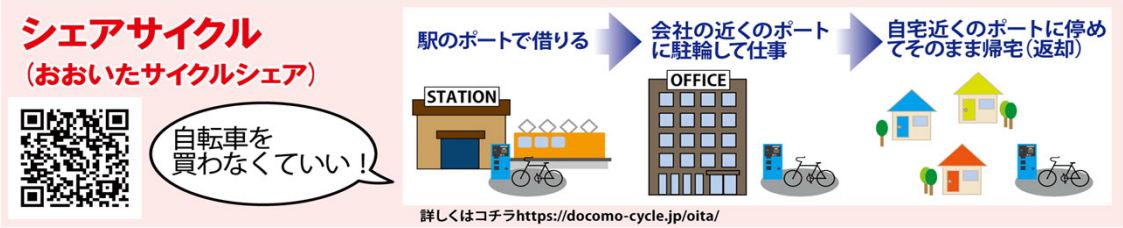
資料：大分都市圏PT調査（H25年）【本体調査】

■自転車走行環境整備



資料：大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画

■シェアサイクル



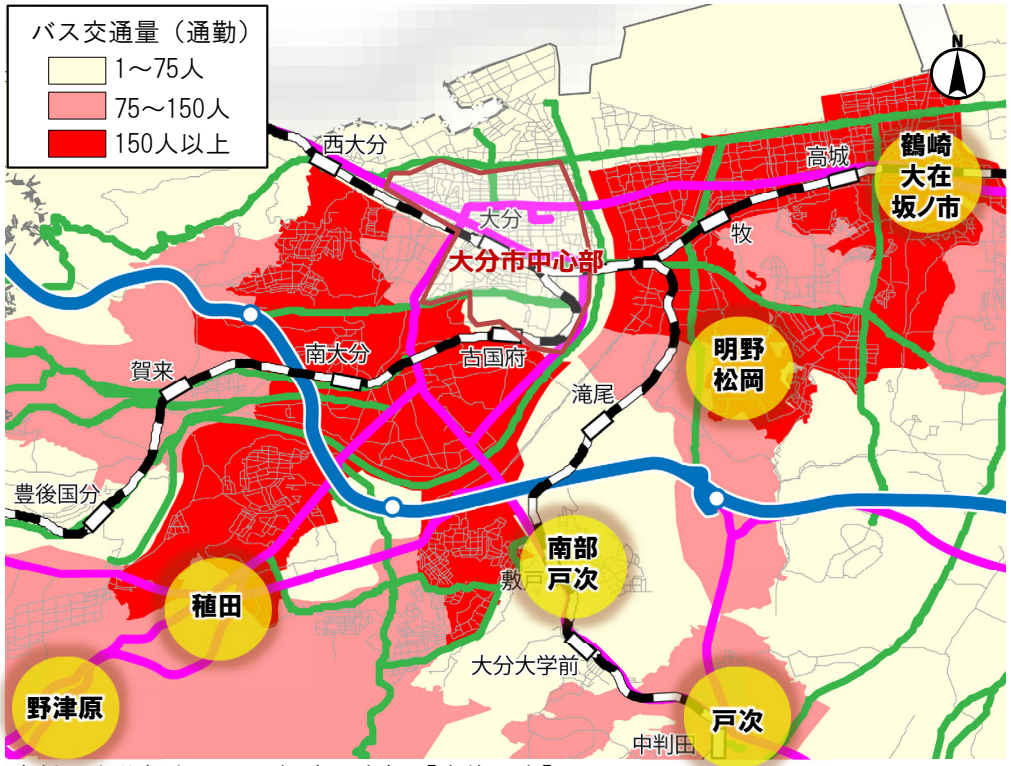
5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（2）今後の施策検討　④-1公共交通施策（バス）について

	アンケートを踏まえた今後の方向性	具体的な取組み内容
④-1	バスの利用促進・活性化のための取組が必要	・バスの利用促進のための広報の実施 ・乗合バス無料デー

〇R6年度は大分県内の路線バスを期間限定で無料運行する「乗合バス無料デー」の取組みを新たに実施。
〇広報やアンケート調査も行い、マイカーからバスへの転換を推進。

■大分市中心部への地区別バス通勤者数



資料：大分都市圏PT調査（H25年）【本体調査】

令和6年度の新たなTDM施策の取り組み

■無料バスの運行について

実施日：令和6年12月15日（日）
令和7年1月15日（水）、1月22日（水）

対象バス：大分県内の乗合バス9社
※高速・空港バス・BRT・コミュニティバス・デマンドタクシーは対象外

補助金：1日あたりの収入推計額（輸送人員/日×単価）に諸経費10%（準備等の経費）を上乗せした金額を事業者へ補助

■広報について

子どもやマイカー利用者をターゲットとした広報を実施
・新聞広告
・TVCM
・ラジオ
・チラシ、ポスター　等

■アンケート調査の実施について

実施方法：主要バス停にて、調査員が聞き取り調査を実施。

調査項目：外出目的や普段の移動手段、バスに対する認識の変化等

回答特典：健康アプリ「おおいた歩得」のポイント付与や親子利用を対象としたノベルティ等

交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減等の効果を検証

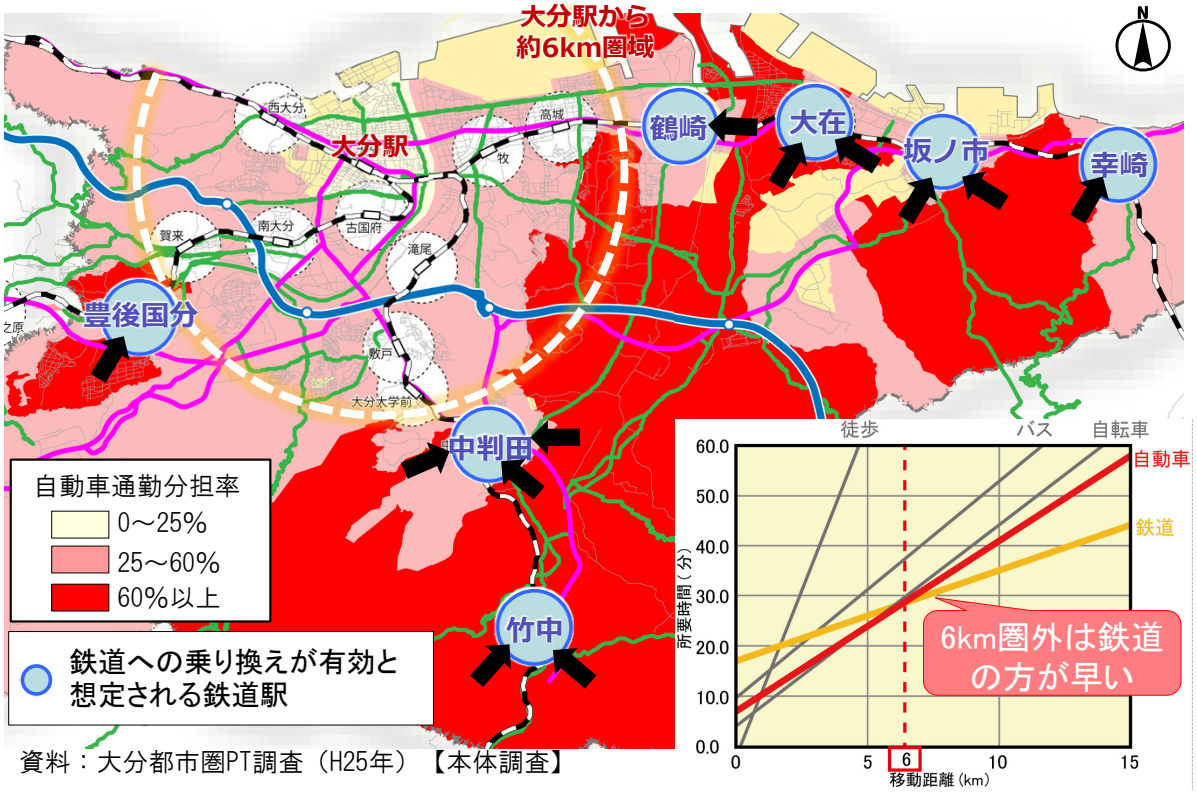
5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（2）今後の施策検討　④-2公共交通施策（鉄道）について

	アンケートを踏まえた今後の方向性	具体的な取組み内容
④-2	鉄道の利用促進のために、鉄道駅へのアクセス強化の取組み推進が必要	・郊外部駅を中心としたパークアンドライドの更なる推進

○大分駅から約6km圏外は鉄道の方が自動車通勤より早いものの、大分駅より遠方になるほど自動車による通勤分担率が高い傾向にある。
○このため、郊外部駅でのパークアンドライドを促進し、鉄道の利用を促すことが重要。

■大分駅から6km圏外における大分市中心部への自動車通勤分担率が多い方面



資料：大分都市圏PT調査（H25年）【本体調査】

資料：国土交通省

■認定パークアンドライド駐車場

資料：大分市パークアンドライド駐車場ナビ

主要な鉄道駅はパークアンドライド認定駐車場が存在
⇒更なる利用促進を図る

■パークアンドライドのイメージ

5. 令和5年度試行TDM施策結果を踏まえた今後の方針

（3）今後の方針まとめ

	推進施策	アンケート結果を踏まえた今後の方向性	具体的な取組み内容	実施主体
①	TDM施策のPR	渋滞情報の提供内容について深度化が必要	・大分県・大分市実施の各種施策と連携して、交通状況のデータ検証や広報支援を実施	・国土交通省 ・大分県 ・大分市
②	通勤経路変更	通勤時間が短縮する経路情報の提供が必要	・交通情報板を活用した情報提供	・大分県警
③	自転車通勤促進	自転車走行環境整備のニーズやシェアサイクルポートのニーズがあるため、環境整備が必要	・大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画に基づいた、自転車走行環境整備を推進 ・従前から取り組んでいるシェアサイクルを継続	・国土交通省 ・大分県 ・大分市
④-1	バス利用促進	バスの利用促進・活性化のための取組が必要	・バスの利用促進のための広報の実施 ・乗合バス無料デーの実施	・大分市 ・大分県 ・大分県バス協会
④-2	鉄道利用促進	鉄道の利用促進のために、鉄道駅へのアクセス強化の取組み推進が必要	・郊外部駅を中心としたパークアンドライドの更なる推進	・大分市
⑤	時差出勤・ テレワーク推進	現状の内容を継続実施	・継続的な広報	・国土交通省

6. 令和6年度ゴールデンウィークの交通状況

(1)大分県全域の交通状況

○令和6年度ゴールデンウィークの交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いて分析した結果を本省にて公表(7/10)。
○大分県内の状況は以下のとおり。
※混雑区間(GW3日以上混雑)、特に混雑が見られたエリアを抜粋して掲載

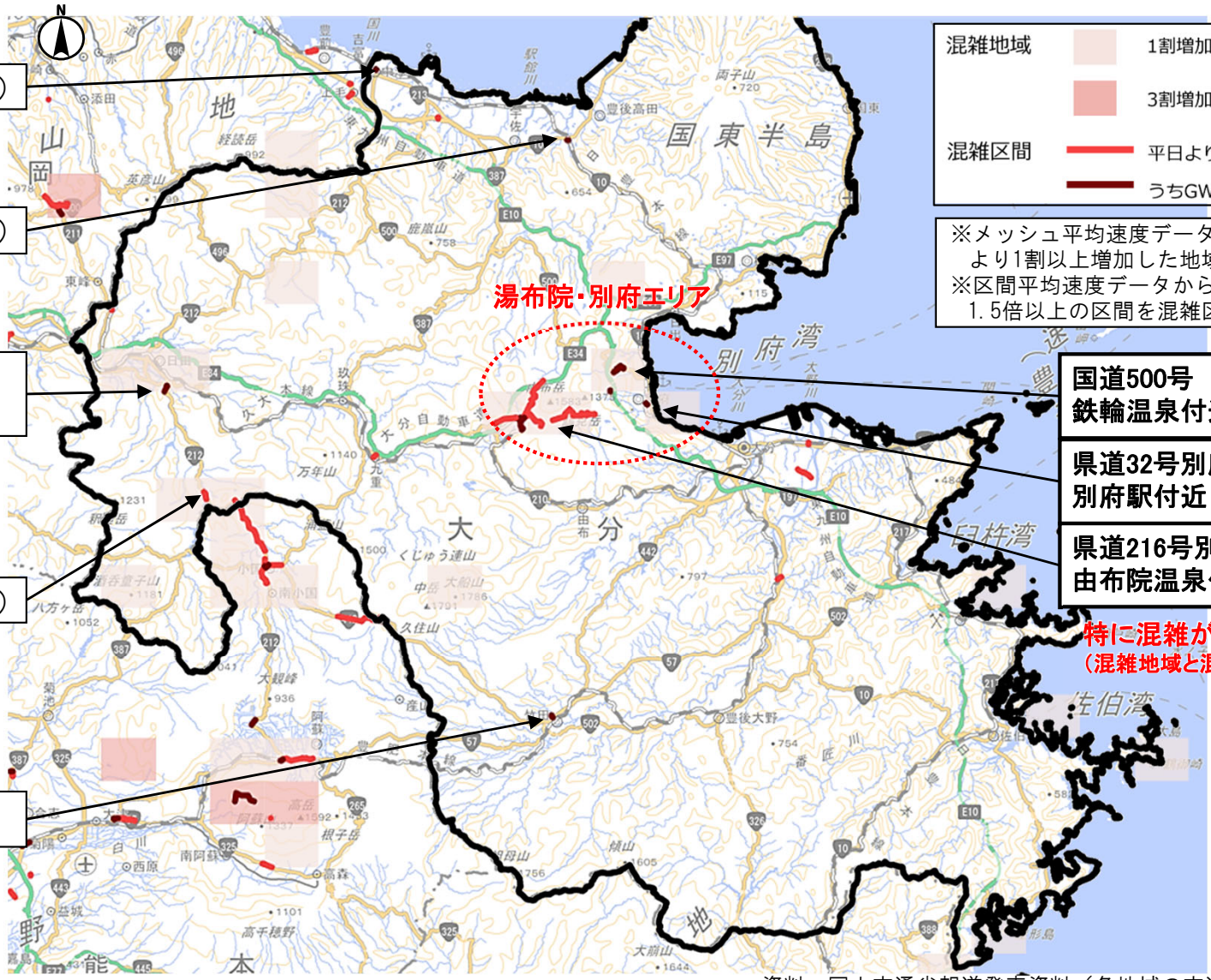
県道531号中津停車場線(中津市)
混雑区間(GW3日以上混雑)

県道538号宇佐停車場線(宇佐市)
混雑区間(GW3日以上混雑)

国道212号
日田市中心部付近(日田市)
混雑区間(GW3日以上混雑)

国道212号熊本県境付近(日田市)
混雑区間(平日より1.5倍程度時間がかかる混雑区間)

県道47号竹田直入線(竹田市)
混雑区間(GW3日以上混雑)



混雑地域
1割増加地域
3割増加地域
混雑区間
平日より1.5倍以上時間がかかる混雑区間
うちGW期間で3日以上混雑

※メッシュ平均速度データから、所要時間が平常時より1割以上増加した地域を混雑地域とする。
※区間平均速度データから、平均所要時間が平日の1.5倍以上の区間を混雑区間とする。

国道500号
鉄輪温泉付近(別府市)

県道32号別府停車場線
別府駅付近(別府市)

県道216号別府湯布院線等
由布院温泉付近(由布市)

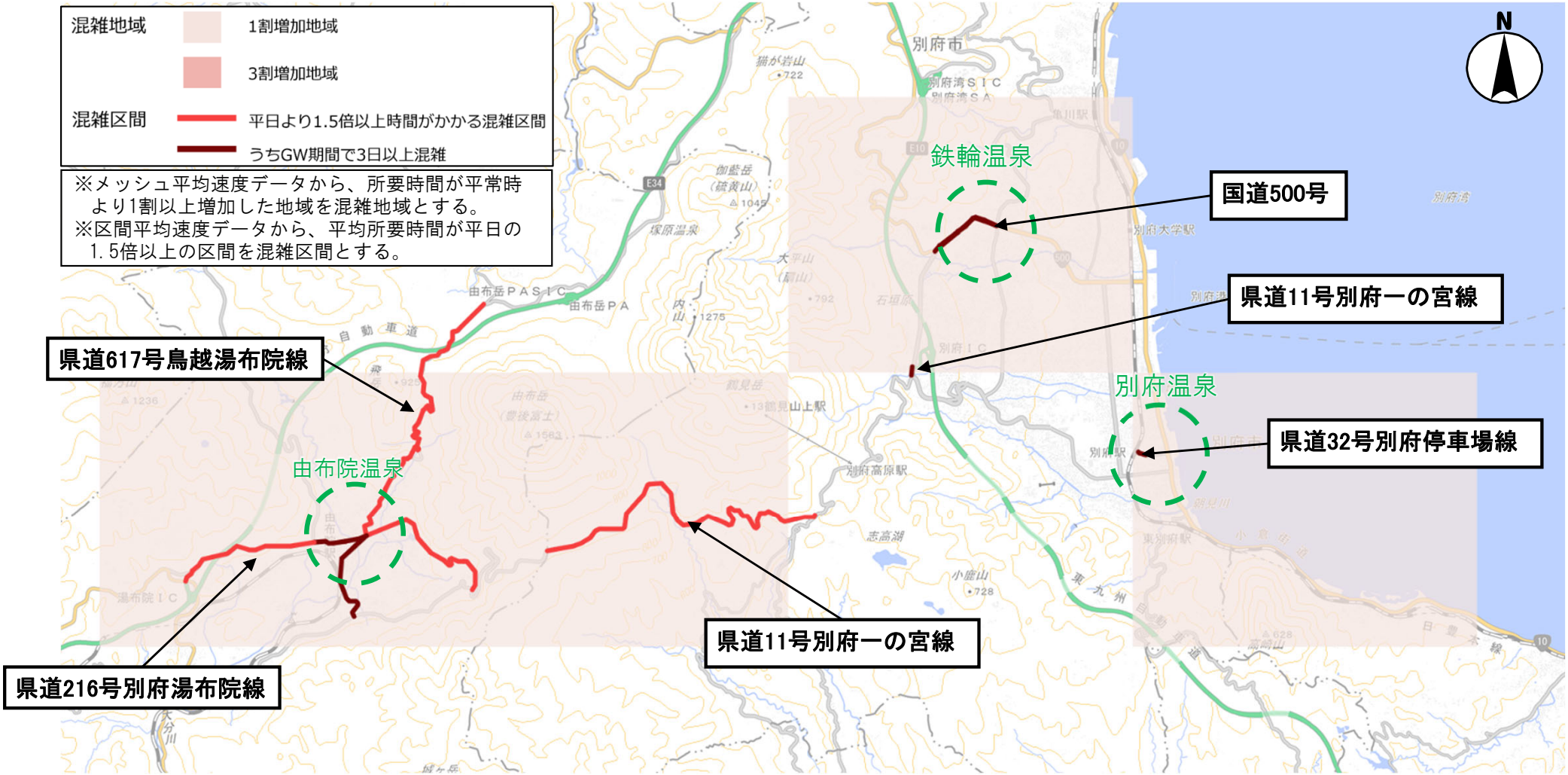
特に混雑が見られたエリア
(混雑地域と混雑区間が重複するエリア)

資料:国土交通省報道発表資料(各地域の交通状況:見える化マップ)
https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2024/

6. 令和6年度ゴールデンウィークの交通状況

（2）湯布院・別府エリアの詳細

○由布院・別府エリアでは、由布院温泉・鉄輪温泉・別府温泉の付近でGWの混雑が発生。
○特に、湯布院温泉付近において、混雑区間の延長が長い。
○由布市では、ゴールデンウィーク期間中、AIカメラを活用した渋滞情報をデジタルサイネージやポータルサイトで情報を発信し、迂回路の通行を呼びかけるなどの取組みを実施。



資料：国土交通省報道発表資料（各地域の交通状況：見える化マップ）
https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2024/

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

■主要渋滞箇所の指定及び解除の協議・判断　等

“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