

# 平成26年度 第1回島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会

日時：平成26年9月8日（月）14:00～15:30

場所：松江国道事務所 3階大会議室

## 議 事 次 第

1. 開会
2. あいさつ
3. 議 事
  - (1) 規約の改正
  - (2) これまでの検討経緯
  - (3) 主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の確認
  - (4) モニタリングの実施結果  
道路の開通に伴う状況の変化  
観光地におけるGWの渋滞対策
  - (5) 今後の予定
  - (6) 意見交換
4. 閉会

### ◇配布資料◇

- ◆出席者名簿・配席表
- ◆資料1
- ◆資料2

平成26年度 第1回 島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会  
出席者名簿

所属等	氏名	代理出席者等
国土交通省中国地方整備局		
企画部 広域計画課長	新宅 清人	欠席
道路部 道路計画課長	岡本 雅之	
道路部 地域道路課長	足立 司	欠席
道路部 交通対策課長	原田 光治	欠席
◎ 松江国道事務所長	新田 恭士	
松江国道事務所 計画課長	山本 俊彦	
松江国道事務所 建設専門官	亀井 久勝	
浜田河川国道事務所長	松本 治男	
浜田河川国道事務所 調査設計課長	森山 泰人	
浜田河川国道事務所 道路管理課長	木村 邦久	
国土交通省中国運輸局		
交通環境部 環境課長	川谷 晴彦	欠席
島根運輸支局 首席運輸企画専門官	迫田 武利	
西日本高速道路株式会社		
中国支社 総務企画部 企画調整課長	細田 英樹	欠席
島根県警察本部		
交通部 交通規制課長	岸 哲夫	
交通部 交通管制センター長	幸村 博	
島根県		
土木部 道路維持課長	山崎 泰助	(代)グループリーダー - 佐藤 寿浩
土木部 道路建設課長	今若 芳之	
○ 土木部 高速道路推進課長	堀江 広人	
土木部 都市計画課長	石田 弘至	(代)グループリーダー - 板倉 祐司
松江市		
都市整備部 部長	石橋 修二	
歴史まちづくり部 部長	安田 憲司	(代)都市政策課長 安達 良三

◎ : 部会長      ○ : 副部会長

# 平成26年度 第1回 島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会

## 出席者配席表

入口	島根県警察本部 交通部 交通規制課長	副部会長 島根県土木部 高速道路推進課長		部会長 国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所長		国土交通省中国地方整備局 浜田河川国道事務所長
	島根県警察本部 交通部 交通規制課 交通管制センター長					国土交通省中国地方整備局 道路部 道路計画課長
	島根県土木部 道路維持課長 代理					国土交通省中国運輸局 島根運輸支局 首席運輸企画専門官
	島根県土木部 道路建設課長					
	島根県土木部 都市計画課長 代理					松江市 都市整備部長
						松江市 歴史まちづくり部長 代理
	国土交通省中国地方整備局 浜田河川国道事務所 道路管理課長	国土交通省中国地方整備局 浜田河川国道事務所 調査設計課長	国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所 計画課長	国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所 建設専門官		
記者席	<b>事務局</b>					
	島根県土木部 高速道路推進課 道路企画調査グループ 主任	島根県土木部 高速道路推進課 道路企画調査グループ グループリーダー	国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所 計画課 企画係長	国土交通省中国地方整備局 道路部 道路計画課 調査第二係長		
		島根県土木部 高速道路推進課 道路企画調査グループ 企画員				

## 島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会規約 改正(案) 新旧対照表

資料1

現 行	改正案
<p>島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会規約</p> <p>(名称) 第1条 本会は、「島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会」(以下部会と言う)と称する。</p> <p>(設置) 第2条 部会は、「島根県幹線道路協議会」規約第3条第4項による「部会」に位置する。</p> <p>(目的) 第3条 部会は、島根県における総合的な渋滞対策を推進することを目的とする。</p> <p>(所掌事務) 第4条 部会は、前条の目的を達成するために次の事項について検討する。                      (1) 渋滞対策プログラムの策定に関すること。                      (2) 実施に当たっての連絡調整。                      (3) その他、本会の目的に必要と認められる事項。</p> <p>(組織) 第5条 部会は、別表に掲げる委員により構成するものとする。</p> <p>(役員) 第6条 部会は、次の委員を置く。                      部会長 1名(国土交通省松江国道事務所長)                      副部会長 1名(島根県土木部高速道路推進課長)                      2. 部会長は部会を代表し、会務を総括する。副部会長は、部会長を補佐し部会長に事故のあるときは、この任務を代行する。</p> <p>(運営) 第7条 部会は、必要に応じて部会長が招集する。</p> <p>(事務局) 第8条 事務局は、島根県土木部高速道路推進課に置く。</p> <p>(付則) この規約は平成5年6月8日から施行する。                      この規約は平成6年8月23日から施行する。                      この規約は平成7年12月19日から施行する。                      この規約は平成16年5月7日から施行する。                      この規約は平成24年7月26日から施行する。                      この規約は平成25年6月28日から施行する。</p>	<p>島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会規約</p> <p>(名称) 第1条 本会は、「島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会」(以下部会と言う)と称する。</p> <p>(設置) 第2条 部会は、「島根県幹線道路協議会」規約第3条第4項による「部会」に位置する。</p> <p>(目的) 第3条 部会は、島根県における総合的な渋滞対策を推進することを目的とする。</p> <p>(所掌事務) 第4条 部会は、前条の目的を達成するために次の事項について検討する。                      (1) 渋滞対策プログラムの策定に関すること。                      (2) 実施に当たっての連絡調整。                      (3) その他、本会の目的に必要と認められる事項。</p> <p>(組織) 第5条 部会は、別表に掲げる委員により構成するものとする。</p> <p>(役員) 第6条 部会は、次の委員を置く。                      部会長 1名(国土交通省松江国道事務所長)                      副部会長 1名(島根県土木部高速道路推進課長)                      2. 部会長は部会を代表し、会務を総括する。副部会長は、部会長を補佐し部会長に事故のあるときは、この任務を代行する。</p> <p>(運営) 第7条 部会は、必要に応じて部会長が招集する。</p> <p>(事務局) 第8条 事務局は、島根県土木部高速道路推進課に置く。</p> <p>(付則) この規約は平成5年6月8日から施行する。                      この規約は平成6年8月23日から施行する。                      この規約は平成7年12月19日から施行する。                      この規約は平成16年5月7日から施行する。                      この規約は平成24年7月26日から施行する。                      この規約は平成25年6月28日から施行する。  <u>この規約は平成26年9月8日から施行する。</u></p>

## 島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会名簿 改正(案) 新旧対照表

現 行			改正案		
(別表) 島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会名簿			(別表) 島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会名簿		
所 属 名	役 職 名	備 考	所 属 名	役 職 名	備 考
中国地方整備局 企画部 道路部	広域計画課長 道路計画課長 地域道路課長 交通対策課長	部会長	中国地方整備局 企画部 道路部	広域計画課長 道路計画課長 地域道路課長 交通対策課長	部会長
松江国道事務所	所長 計画課長 建設専門官		松江国道事務所	所長 計画課長 建設専門官	
浜田河川国道事務所	所長 調査設計課長 道路管理課長		浜田河川国道事務所	所長 調査設計課長 道路管理課長	
中国運輸局 交通環境部 島根運輸支局	環境課長 首席運輸企画専門官		中国運輸局 交通環境部 島根運輸支局	環境課長 首席運輸企画専門官	
西日本高速道路株式会社 中国支社	企画調整課長	副部会長	西日本高速道路株式会社 中国支社	企画調整課長	副部会長
島根県警察本部 交通部	交通規制課長 交通管制センター長		島根県警察本部 交通部	交通規制課長 交通管制センター長	
島根県 土木部	道路維持課長 道路建設課長 高速道路推進課長 都市計画課長		島根県 土木部	道路維持課長 道路建設課長 高速道路推進課長 都市計画課長	
松江市 都市整備部	部長		松江市 都市整備部 歴史まちづくり部	部長 部長	

# 平成26年度 第1回 島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会

---

平成26年9月8日(月)  
島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会

---

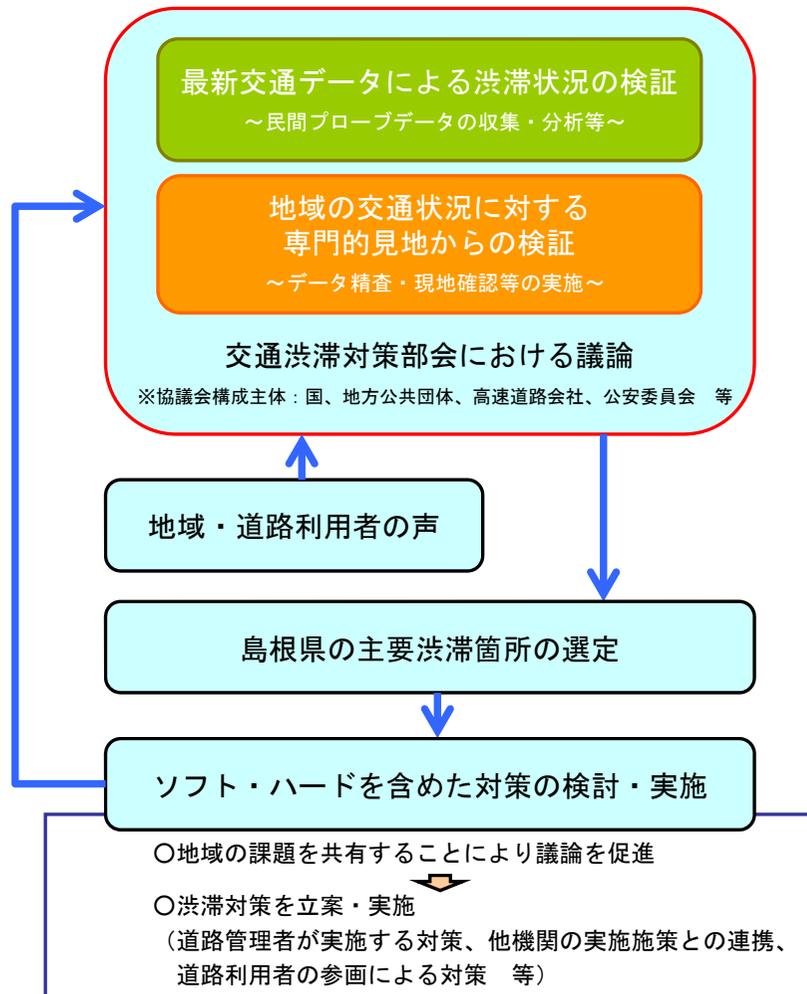
# 目次

1. これまでの検討経緯
2. 主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の確認
3. モニタリングの実施結果 [最新データによる渋滞状況の確認]  
道路の開通に伴う状況の変化  
観光地におけるGWの渋滞対策
4. 今後の予定

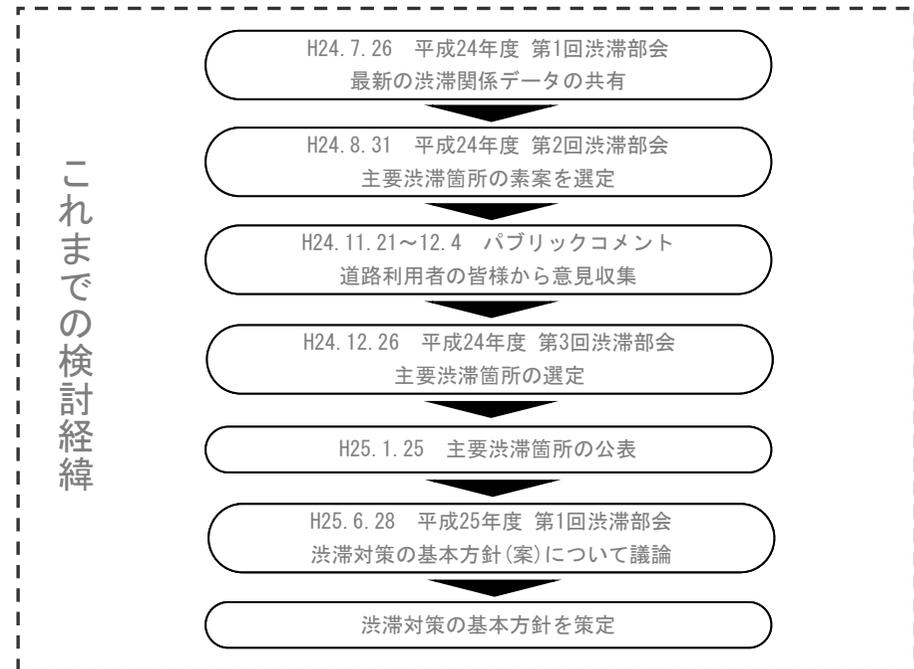
# 1. これまでの検討経緯

- 平成25年1月に「主要渋滞箇所」を公表。
- 主要渋滞箇所をモニタリング・随時見直しの上、継続的にフォローアップするとともに、渋滞対策箇所及びその対応方針を検討。

◇対策検討のマネジメントサイクル



◇継続的フォローアップのスケジュール



フォローアップ

9月・2月(予定) 渋滞部会の開催  
最新データ・現地状況の確認  
対策検討の実施状況の確認

- ※ 主要渋滞箇所に特定されなかったパブリックコメント意見箇所、今後新たに道路利用者の方からいただいた意見箇所等について、データ及び現地を注視し、継続的に取組を実施していきます。
- ※ 取組みの実施については、関係機関が連携して、検討等を進めていきます。

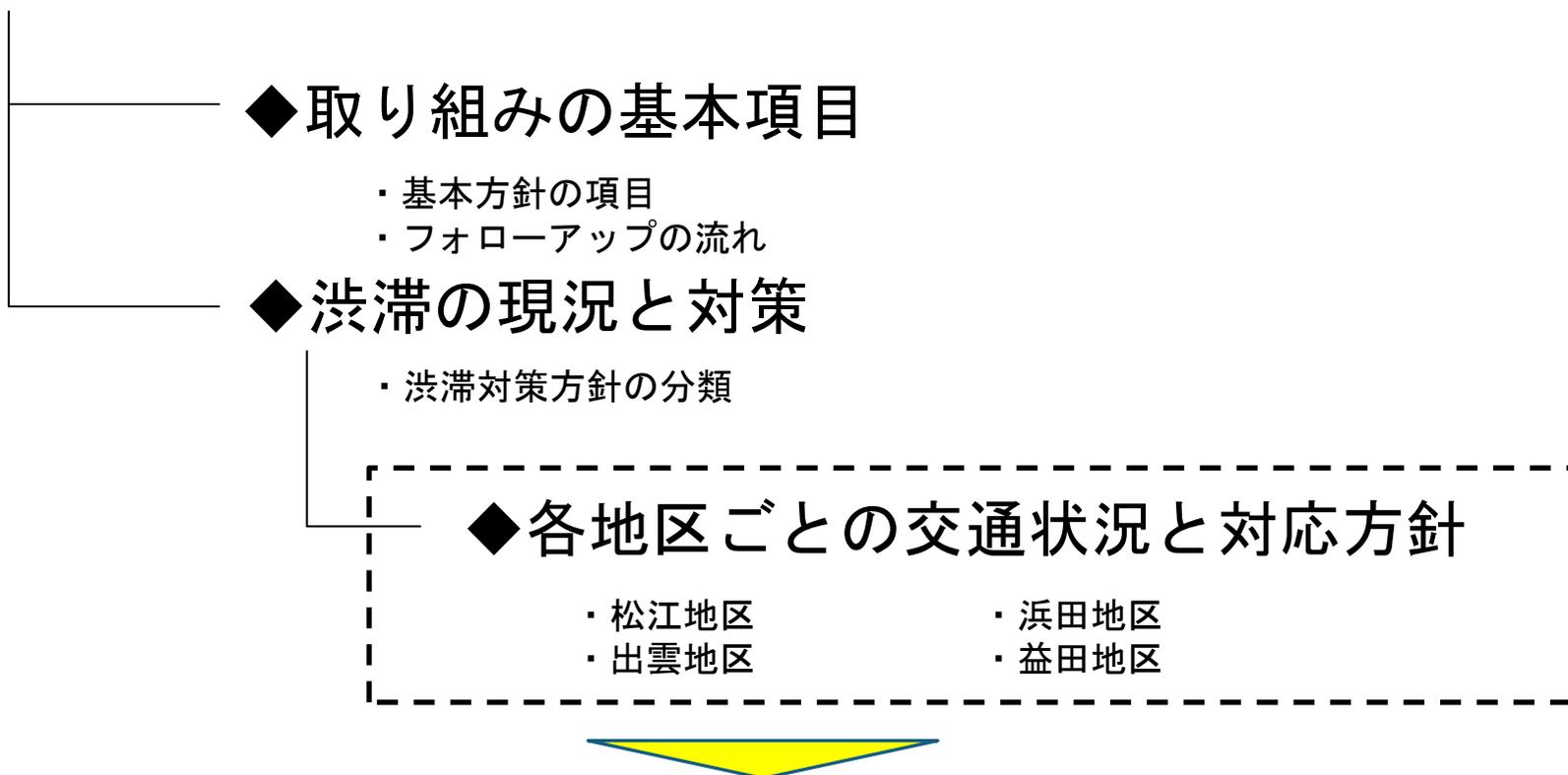
## **2. 主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の確認**

---

## 主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の位置づけと構成

- 「主要渋滞箇所の対策に係る基本方針(案)」(以下「渋滞対策の基本方針(案)」)は、「島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会」(以下「渋滞部会」)において各種データやパブリックコメントにより整理し、議論を経て公表した主要渋滞箇所について、渋滞対策の検討に向けた方向性をまとめたものです。

### ◆ 渋滞対策の基本方針(案)



今後、各関係機関が連携して、この対応方針に基づき具体的な渋滞対策の検討を実施

## ■ 渋滞対策の基本方針（案）〔取組みの基本項目〕

- 渋滞部会では、これまでの検討経緯や最新動向を踏まえ、今後の渋滞対策の推進に向けた「取組みの基本項目」をとりまとめました。

### ～ 取組みの基本項目 ～

#### 1. 新しい観測技術を駆使したデータ収集と交通現象の把握

- ・一年365日データを基にした民間プローブデータの分析により、季節、曜日、経年変化、道路の供用やその他の周辺事象の変化に伴う渋滞現象を把握し、主要渋滞箇所（エリア、区間、特定期間等）のフォローアップを実施する。
- ・今後新しい媒体（スマートフォン等）による観測技術が普及した場合には、それらの活用による、よりきめ細かい現象把握手法の可能性を検討する。
- ・経路情報を把握可能なデータの活用により、地域の道路の使い方や道路に求められる役割について検証する。

#### 2. 最新データによる対策の検討

- ・定期的に最新データに基づく渋滞現象のチェックを行い、効果的な対策の検討を実施する。

#### 3. 対策効果の検証

- ・対策実施による効果をデータに基づき検証し、必要に応じて、対策の追加・修正の検討を行う。

#### 4. 利用者の実感に合った渋滞箇所とその対策

- ・渋滞箇所は、データとともに、地域・道路利用者からの声を幅広く反映して特定する。
- ・渋滞の定義も含め、箇所と課題をあぶり出し、それらの対策の検討を行う。

#### 5. 関係機関との連携した取組みを実施

- ・関係機関が連携して渋滞に係る情報収集、効果的・効率的な対策の検討を行う。

#### 6. 議論のオープン化

- ・渋滞部会の内容は、HPに掲載し、公開していくことを基本とする。

## 渋滞対策の基本方針(案)〔渋滞の現況と対策〕

### 《渋滞対策の分類》

#### ネットワーク整備

高規格幹線道路・バイパスの整備により、幹線道路ネットワークを整備し、特定路線の通過交通の排除を促進するとともに交通容量の拡大を図り、慢性的な交通渋滞の解消を図ります。

対策例：環状道路、バイパス 等

主要渋滞箇所が面的に広がっている「エリア」の渋滞に主に効果を発揮します。

#### ボトルネック対策

道路ネットワークのごく一部に集中している渋滞に関し、原因となっているボトルネック箇所を特定して対策を実施します。

対策例：車線数増加、交差点改良 等

主要渋滞箇所が連続する「区間」の渋滞に主に効果を発揮します。  
諸方向からの交通量が集中する「箇所」の渋滞に主に効果を発揮します。

#### ソフト施策

特定時間等に集中する交通等に関し、交通容量拡大策に加え、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通流を実現するソフト施策を実施します。

対策例：TDM（ノーマイカー推進、時差出勤等）、信号制御最適化 等

ノーマイカー推進などの地域全体の交通需要減少により、「エリア」の渋滞に主に効果を発揮します。  
交通量に応じた信号青時間の変更等により、「箇所」の渋滞に主に効果を発揮します。

注) 分類の組み合わせについても考慮します

# 渋滞対策の基本方針（案）〔渋滞の現況と対策〕

～主要渋滞箇所の特定結果～

- 主要渋滞箇所として55箇所（一般道路）を特定しています。
  - ＜箇所内訳＞ 安来市：1、松江市：28、出雲市：9、雲南市：1、江津市：1、浜田市：7、益田市：8
- 島根県内で主要渋滞箇所が多く分布している圏域について対応方針を作成しています。

## ◇島根県内の主要渋滞箇所（一般道）

**凡例**

＜主要渋滞箇所＞

- 箇所
- 区間
- エリア

＜道路種別＞

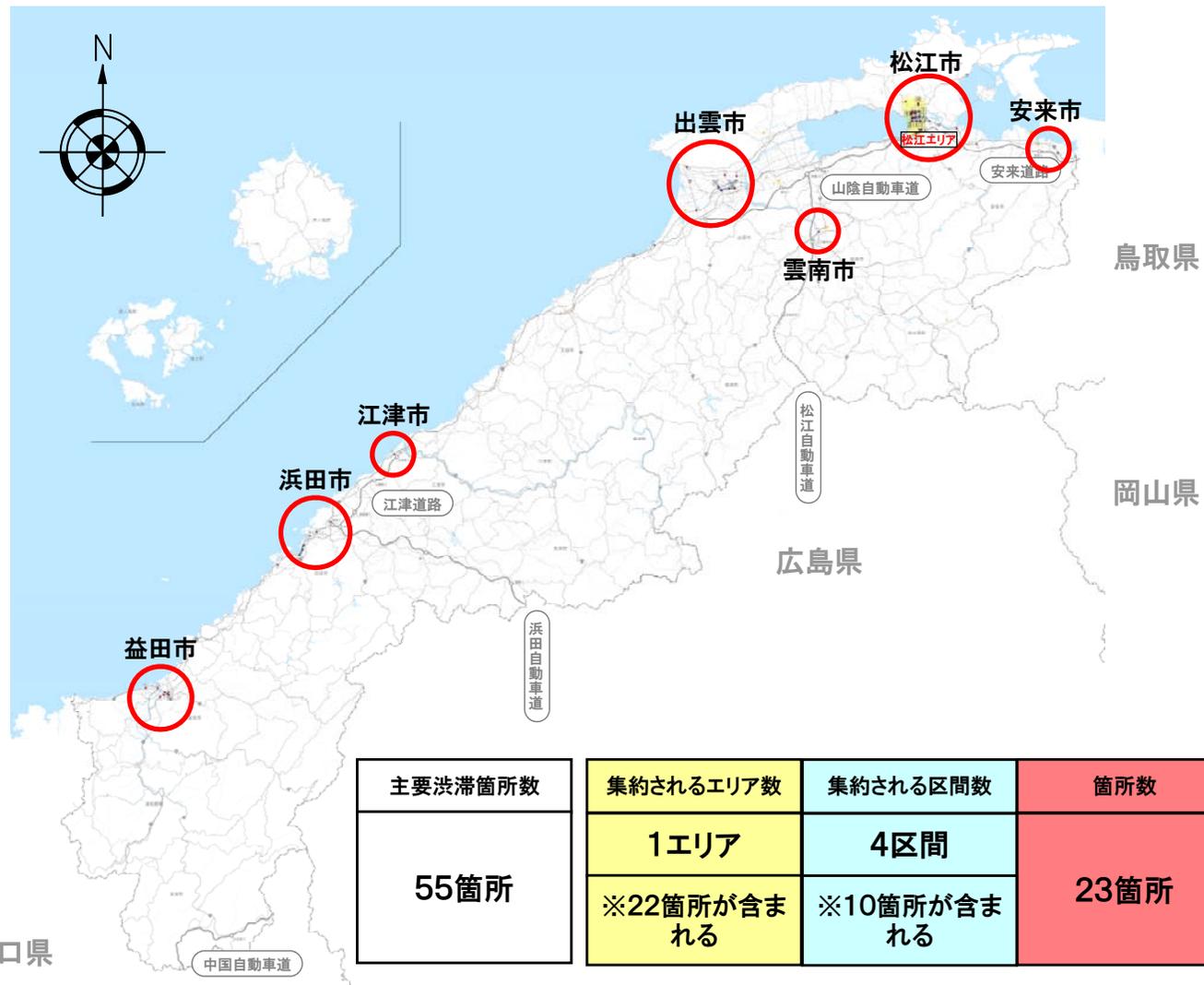
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

■ 主な工場等

● 主な大規模商業施設

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

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



主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
55箇所	1エリア	4区間	23箇所
	※22箇所が含まれる	※10箇所が含まれる	



# 渋滞対策の基本方針（案）〔松江地区における交通状況と対応方針〕

## 1. 地区の概況

	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>松江都市圏は、島根県の政治、経済、文化の中心であり、県内外の交通の要となっています。</li> <li>松江市中心部には、企業、行政機関、商業施設が多く集積しており、朝夕の通勤時間帯で交通が集中しています。</li> <li>南部に位置する東西の幹線道路と松江市内中心部間を結ぶ南北の交通流動が多くなっています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>松江市中心部では、各方面から交通が集中し、面的な渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

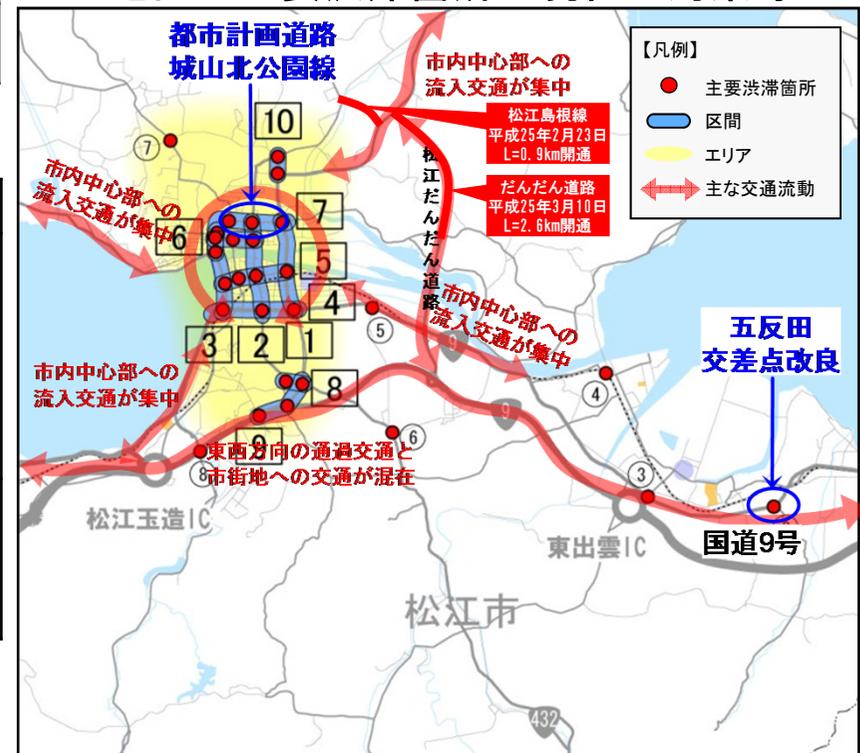
	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>「松江圏都市計画区域マスタープラン(H22.12)」に基づき、島根県の中心都市、中海・宍道湖圏域の拠点都市としての都市交通体系を確立するため、ハード、ソフトの両面から計画的な交通網の整備を図っています。</li> <li>「松江都市計画マスタープラン(H20.3)」に基づき、バランスの取れた総合的な交通体系を目指し、骨格を構成する幹線道路の機能の向上や特性に応じた整備を推進するとともに、中心部の活性化や拠点集約型のまちづくりを支援する道づくりを進めています。</li> </ul>
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路城山北公園線の整備[ボトルネック対策]</li> <li>五反田交差点改良(右折レーン等)の整備[ボトルネック対策]</li> <li>松江市一斉ノーマイカーウィークの拡大[ソフト施策]</li> <li>パーク＆ライドの利用促進[ソフト施策] 等</li> </ul>

## 対応方針

関係者が連携して、渋滞原因の分析をしつつ、五反田交差点改良や都市計画道路城山北公園線等の整備を進めるとともに、ノーマイカー運動の拡大やパーク＆ライド利用促進等の交通需要マネジメント施策（TDM）による交通円滑化を図り、段階的に整備される道路ネットワーク状況等を踏まえ、渋滞緩和に向けた効果的な対策立案及び対策効果を検証します。

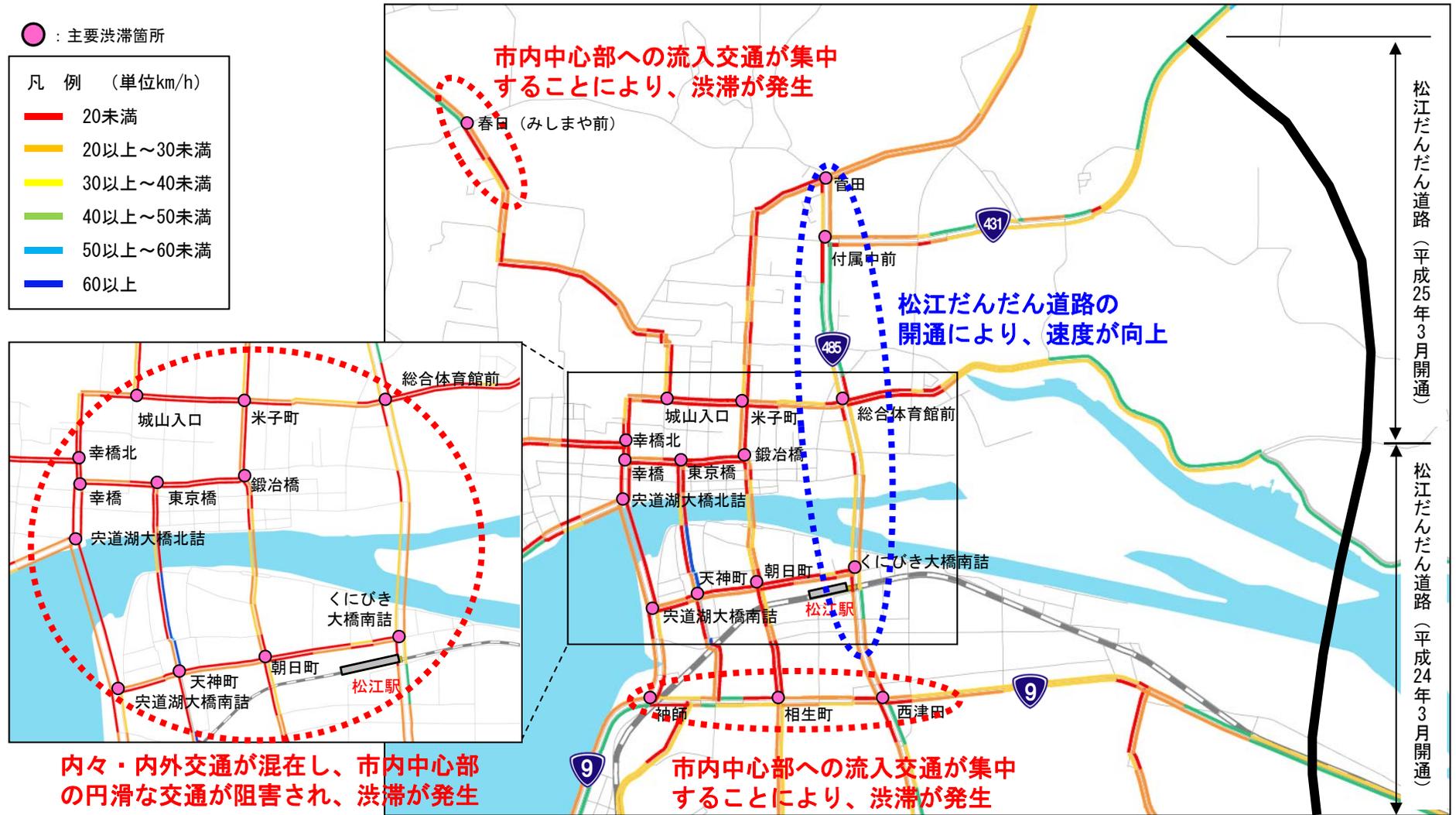


## 3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



# 【参考】松江地区における速度の状況

●松江市中心部には、企業、行政施設、商業施設が集まっており、内々・内外交通が混在し、面的に速度が低い状況です。



民間プローブより (H25. 4～8平日朝ピーク時)

# 渋滞対策の基本方針（案）〔出雲地区における交通状況と対応方針〕

## 1. 地区の概況

概要	
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側に国道431号、中央に国道9号がそれぞれ東西方向に並行しており、地域の骨格を形成しています。</li> <li>・出雲市中心部には、企業、行政機関、商業施設が多く集積しており、朝夕の通勤時間帯で交通が集中しています。</li> <li>・東西の通過交通と出雲市中心部の内々交通が混在し、国道431号と国道9号との南北の交通流動が発生しています。また、観光名所である出雲大社への交通流動が発生しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出雲市中心部では、各方面から交通が集中し、南北軸及び東西軸の主要道路において渋滞が発生しています。</li> <li>・観光名所の出雲大社周辺においても渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

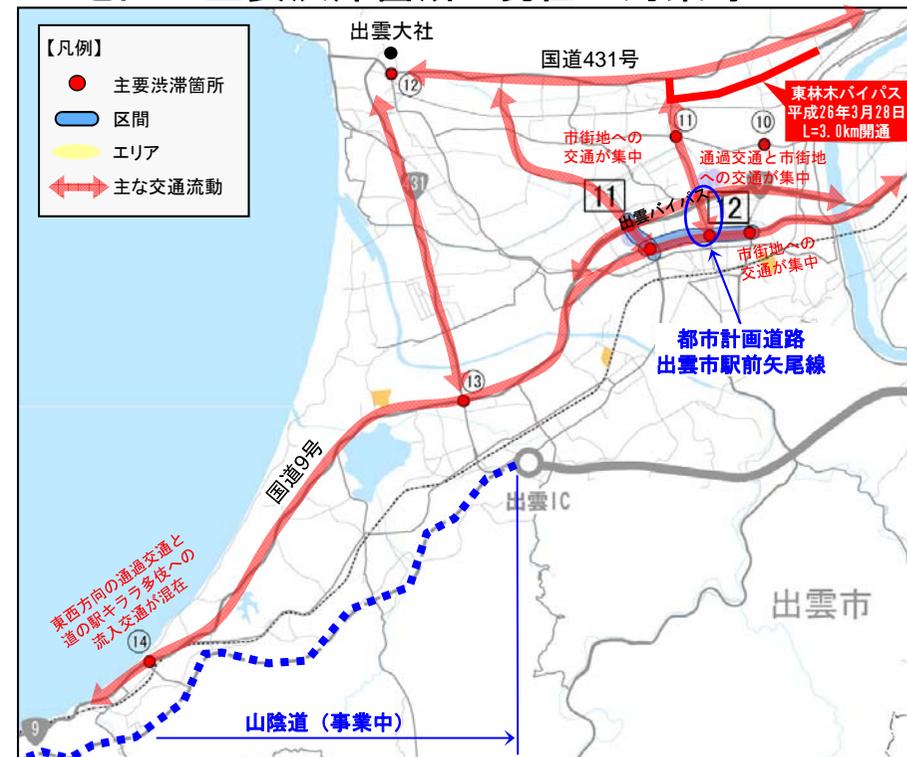
概要	
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「出雲都市計画区域マスタープラン(H20.4)」に基づき、県の中心都市として相応しい広域交流都市圏を目指し、効率的な道路網を確立するため各種交通手段の機能分担に配慮しながら、利便性の高い円滑な都市交通が確保されるよう、総合的な交通体系の整備を図っています。</li> <li>・「出雲市都市計画マスタープラン(H22.2)」の道路網の整備方針に基づき、広域交通網の形成、市街地間・地域間連携の強化、円滑な交通処理を行う環状+放射道路網の形成に向けた整備を図っています。</li> </ul>
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山陰道(出雲・湖陵道路等)の整備[ネットワーク整備]</li> <li>・国道431号東林木バイパスの整備[ネットワーク整備] (H26.3開通)</li> <li>・都市計画道路の整備(出雲市駅前矢尾線等)[ボトルネック対策]等</li> </ul>

### 対応方針

関係者が連携して、渋滞原因の分析をしつつ、山陰道や都市計画道路出雲市駅前矢尾線等の整備を進めるとともに、段階的に整備される道路ネットワーク状況等を踏まえ、渋滞緩和に向けた効果的な対策立案 及び 対策効果を検証します。



## 3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 【参考】出雲地区における速度の状況

- 出雲市中心部には、企業、行政施設、商業施設が集まっており、内々・内外交通が混在し、東西・南北の主要道路において速度が低い状況です。



# 渋滞対策の基本方針（案）〔浜田地区における交通状況と対応方針〕

## 1. 地区の概況

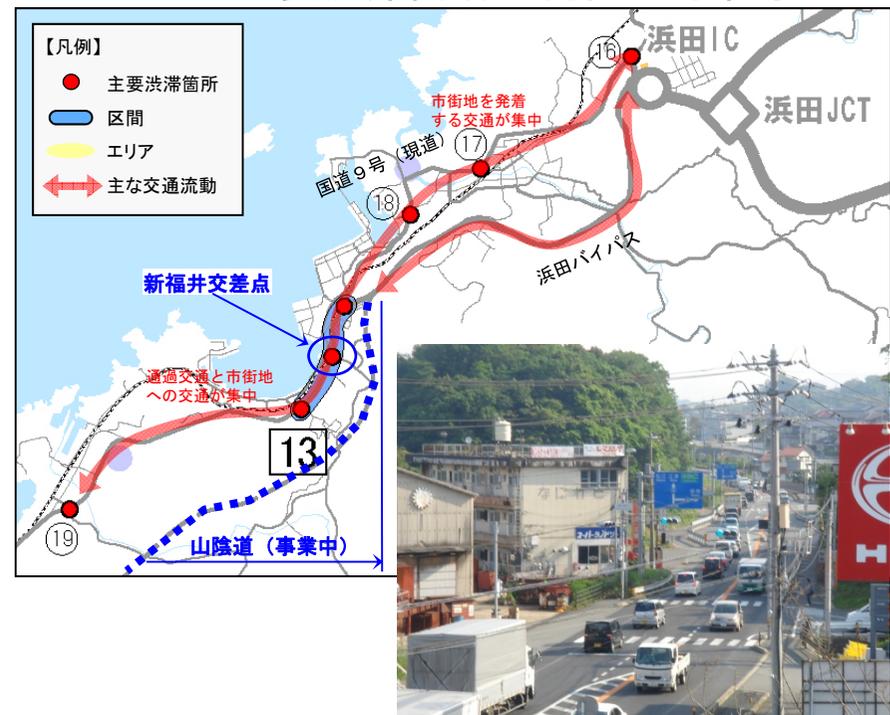
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浜田都市圏は、県西部の政治、経済、文化の中心であり、狭隘な平地部に人口が集中し、東西に長く市街地が分散しています。</li> <li>・東西交通は、国道9号と浜田バイパスが担っています。また、浜田バイパスは浜田自動車道に接続しており、東西及び南（広島都市圏）からの交通の要衝となっています。</li> <li>・交通特性は、浜田市内を発着する交通が国道9号（現道）を利用し、通過交通は浜田バイパスを利用しています。</li> <li>・山陰道未整備区間では、国道9号（現道）に通過交通と浜田市を発着する交通が混在しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西を結ぶ唯一の幹線道路である国道9号に他地域から流入する交通が集中しており、朝夕ピーク時には渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「浜田都市計画区域マスタープラン（H16.3）」に基づき、県西部の中核都市、環日本海地域における陸海空の交流拠点、及び日本海国土軸と西日本国土軸を結ぶ交通の要衝として都市交通体系を確立することとしています。</li> <li>・「浜田市都市計画マスタープラン（H24.3）」の道路・交通施設の方針に基づき、石見地域の一体的発展を支える高規格幹線道路の整備を進めるとともに、集約型都市構造を支える交通体系の整備を図り、安全で人にやさしい都市交通環境の向上を図っています。</li> </ul>
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山陰道（浜田・三隅道路等）の整備〔ネットワーク整備〕</li> <li>・熱田交差点改良（右折レーン等の整備）〔ボトルネック対策〕</li> </ul>



## 3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



新福井交差点付近（平成24年5月23日）

## 対応方針

関係者が連携して、渋滞原因の分析をしつつ、山陰道の整備や交差点改良等を進めるとともに、段階的に整備される道路ネットワーク状況等を踏まえ、渋滞緩和に向けた効果的な対策立案 及び 対策効果を検証します。

## 【参考】浜田地区における速度の状況

●浜田市中心部は、浜田市内を発着する交通が集中し、東西を結ぶ国道9号において速度が低い状況です。



# 渋滞対策の基本方針（案）〔益田地区における交通状況と対応方針〕

## 1. 地区の概況

概要	
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>益田都市圏は、県西部の中心都市として、益田圏域や山口県北東部を支える役割を担っており、豊かな産業資源と歴史・文化等の地域資源を有しています。また、広い沖積平野に石見空港や臨港型工業団地が整備され、益田道路等の幹線道路網が発達しています。</li> <li>道路ネットワークは、国道9号及び国道191号が市街地部で十字型に交差し、その他の幹線道路がこれらを補完する形で、道路網を形成しています。</li> <li>内々交通は国道9号(現道)及びその他の道路を流動し、通過交通は益田道路を流動しています。国道191号は、通過交通と内々交通が混在しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>ネットワークの形成が不十分なため、朝夕を中心に市街地内に流入、流出する交通による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

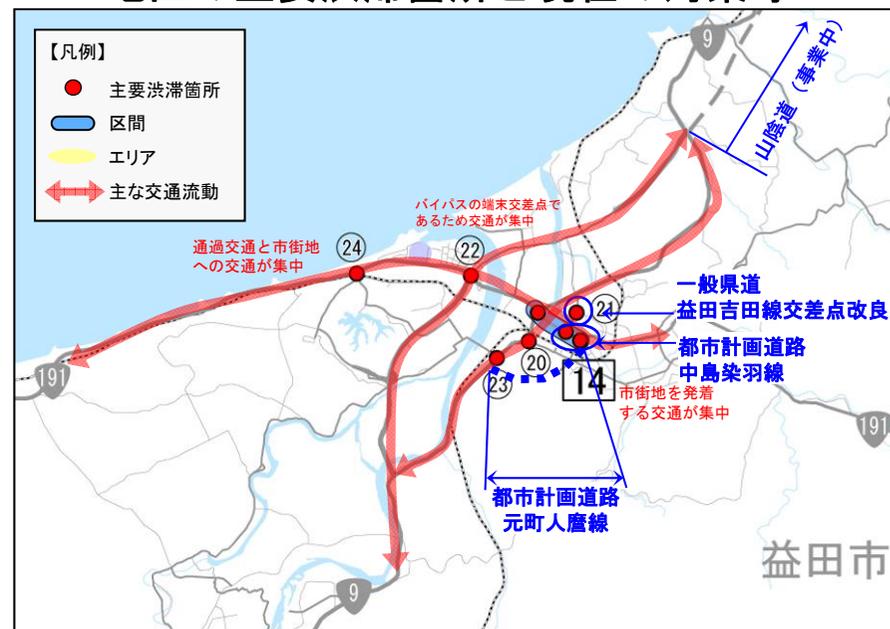
概要	
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>「益田都市計画区域マスタープラン(H16.1)」及び「益田市都市計画マスタープラン(H24.3)」に基づき、環状型幹線道路網や公共交通網など交通体系の整備を進めるとともに、円滑な地区間移動の実現を図るために、各拠点への交通のアクセス性を高め、交通ネットワーク化を図っています。</li> </ul>
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路中島染羽線の整備[ボトルネック対策]</li> <li>都市計画道路元町人磨線の整備[ネットワーク整備]</li> <li>一般県道益田吉田線の交差点改良[ボトルネック対策]</li> </ul>

### 対応方針

関係者が連携して、渋滞原因を分析しつつ、都市計画道路中島染羽線の整備や交差点改良等を進めるとともに、渋滞緩和に向けた効果的な対策立案及び対策効果を検証します。

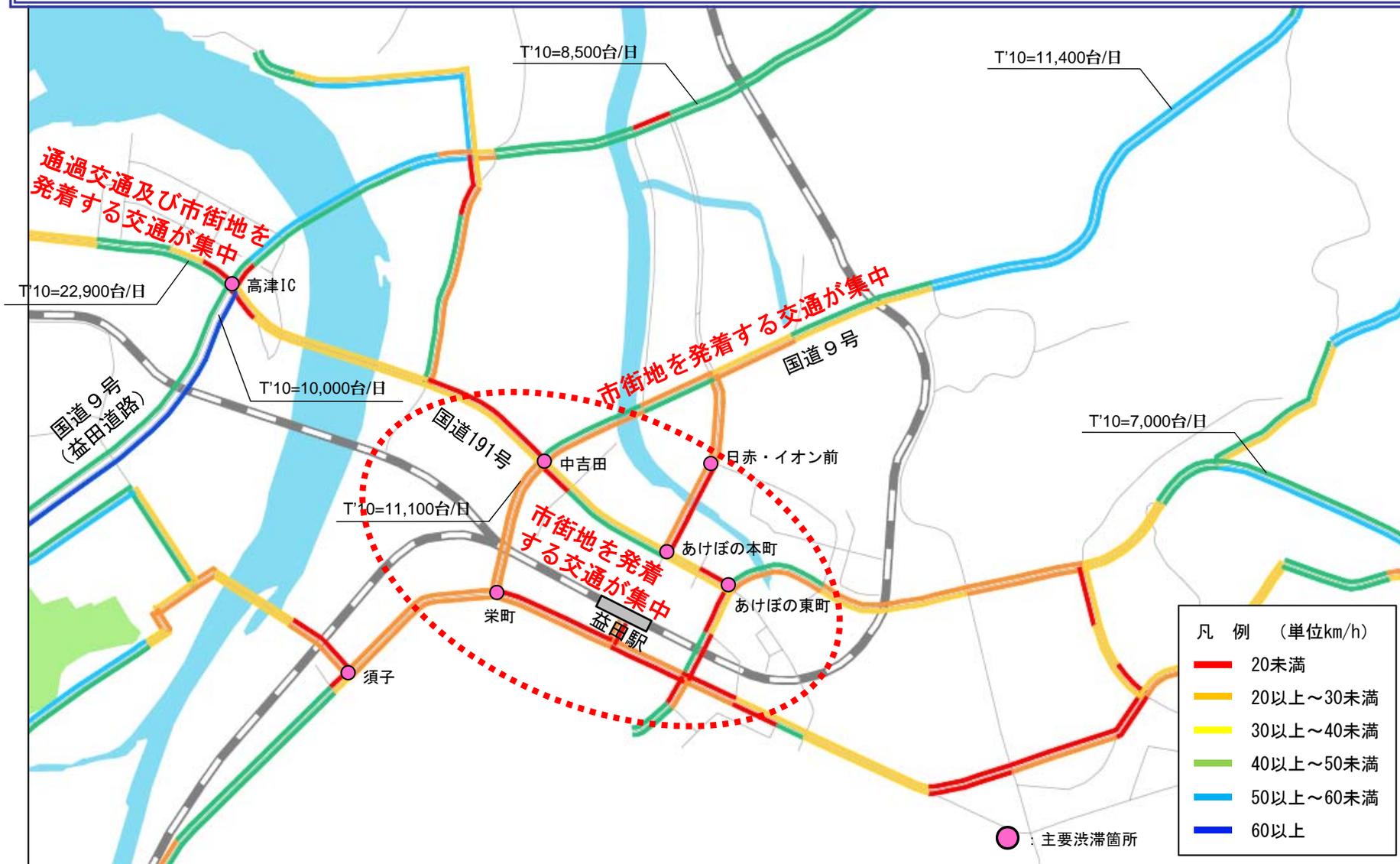


## 3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



# 【参考】益田地区における速度の状況

●益田市中心部は、益田市内を発着する交通が集中し、国道9号、国道191号及びその他の主要道路において速度が低い状況です。



## 【参考】その他の地区について〔安来地区、雲南地区、江津地区〕

安来地区、雲南地区、江津地区についても、関係者が連携して、渋滞原因の分析をしつつ、道路整備状況等を踏まえ、渋滞緩和に向けた効果的な対策立案 及び 対策効果を検証します。

### 安来地区について

#### 対応方針

関係者が連携して、渋滞原因の分析をしつつ、鳥取県側（米子エリア）の道路整備状況等を踏まえ、渋滞緩和に向けた効果的な対策立案 及び 対策効果を検証します。

### 雲南地区について

#### 対応方針

関係者が連携して、渋滞原因の分析をしつつ、国道54号里方交差点改良の整備を進めるとともに、渋滞緩和に向けた効果的な対策立案 及び 対策効果を検証します。

### 江津地区について

#### 対応方針

関係者が連携して、渋滞原因の分析をしつつ、県道浅利渡津線の整備等を進めるとともに、段階的に整備される道路ネットワークの状況等を踏まえ、渋滞緩和に向けた効果的な対策立案 及び 対策効果を検証します。

### **3. モニタリングの実施結果**

**～最新データによる渋滞状況の確認～**

---

# 3. 1 モニタリングの実施結果〔最新データによる渋滞状況の確認〕

- 主要渋滞箇所55箇所のうち、2箇所(直轄1箇所)が選定基準(基本指標)に該当しなかったが、他53箇所は渋滞状況に変化はない。
- 選定基準(基本指標)に該当しなかった2箇所について検証を行った(次頁)。

## ▼選定基準(基本指標)

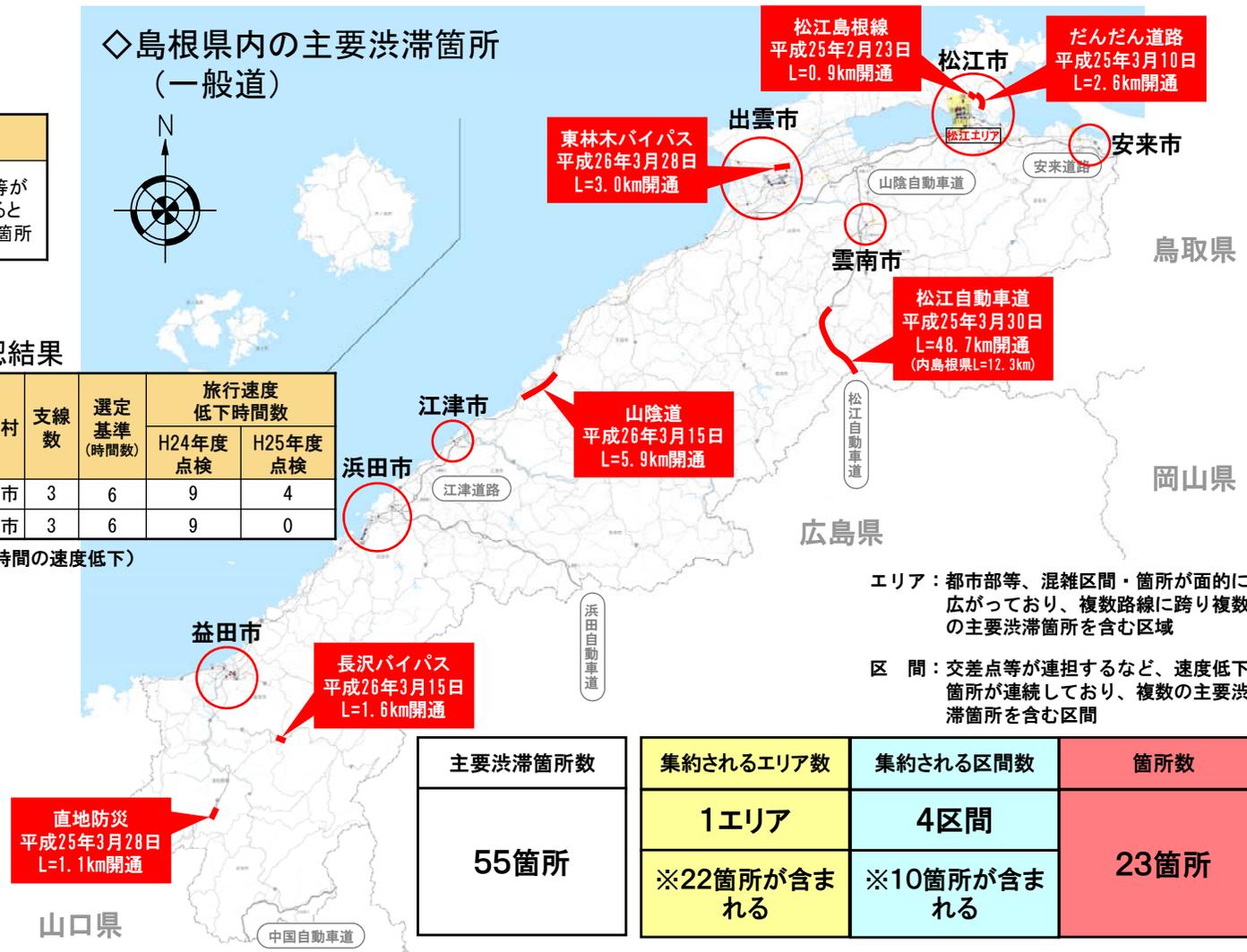
混雑多発	特定日混雑	補足
20km/h以下 8時間以上	観光地の 休日特性 (20km/h以下 時間帯発生)	道路管理者等が 渋滞していると 認識している箇所

## ▼主要渋滞箇所の旅行速度確認結果

主要渋滞 箇所数	選定基準 非該当 箇所数	箇所名 (●は直轄)	市町村	支線 数	選定 基準 (時間数)	旅行速度 低下時間数	
						H24年度 点検	H25年度 点検
55箇所	2箇所	中海大橋南詰	松江市	3	6	9	4
		●栄町	益田市	3	6	9	0

※選定基準は、支線数の2倍(1支線あたり平均2時間の速度低下)

## ◇島根県内の主要渋滞箇所 (一般道)



# 3. 1 モニタリングの実施結果〔最新データによる渋滞状況の確認〕

## ◆選定基準に該当しない主要渋滞箇所の確認(中海大橋南詰交差点)

- 旅行速度低下時間数が減少し、選定基準に該当しない。(9時間⇒4時間)
- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、旅行速度の変化は少ない。
- 流入速度は20km/h付近で変動しており、**実質渋滞が解消しているわけではないことから、経過観察とする。**

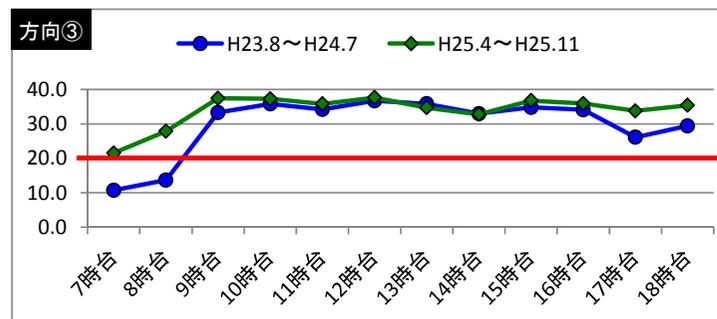
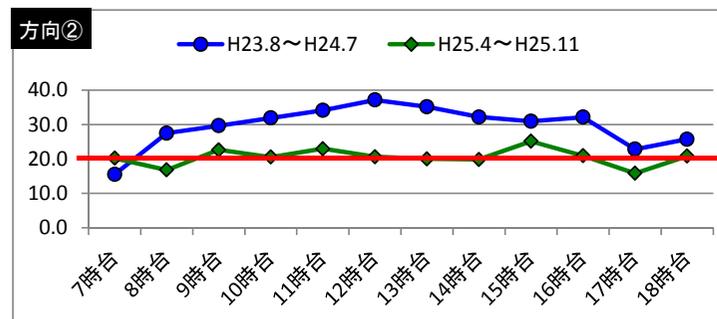
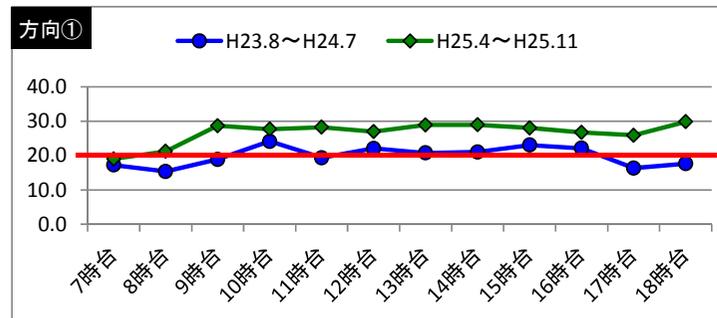
### ▼主要渋滞箇所の旅行速度確認結果

主要渋滞箇所数	選定基準非該当箇所数	箇所名 (●は直轄)	市町村	支線数	選定基準 (時間数)	旅行速度低下時間数	
						H24年度 点検	H25年度 点検
55箇所	2箇所	中海大橋南詰	松江市	3	6	9	4
		●柴町	益田市	3	6	9	0

### ▼中海大橋南詰交差点



### <参考>データ詳細結果 (中海大橋南詰交差点)



# 3. 1 モニタリングの実施結果〔最新データによる渋滞状況の確認〕

## ◆選定基準に該当しない主要渋滞箇所の確認(栄町交差点)

- 旅行速度低下時間数が減少し、選定基準に該当しない。(9時間⇒0時間)
- 平成25年11月に交差点改良(右折レーン設置)が完了している。
- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向③において旅行速度が向上している。
- 流入速度は20~30km/h付近で変動していることから、経過観察とする。

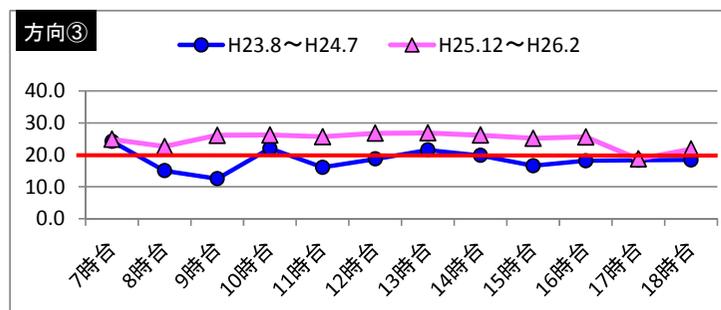
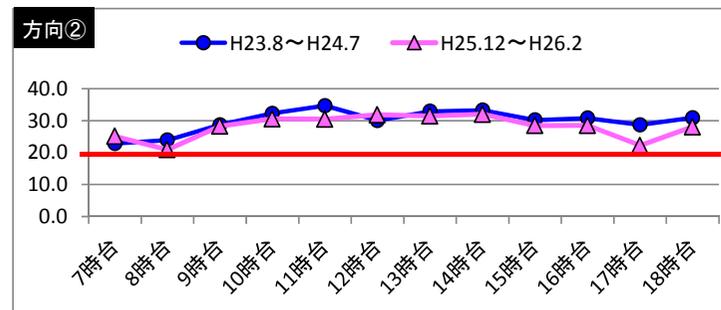
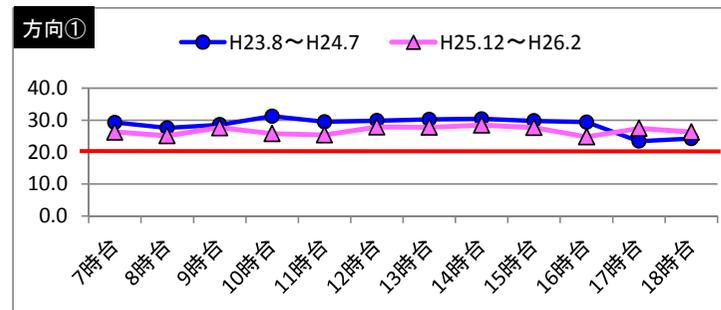
### ▼主要渋滞箇所の旅行速度確認結果

主要渋滞箇所数	選定基準非該当箇所数	箇所名 (●は直轄)	市町村	支線数	選定基準 (時間数)	旅行速度低下時間数	
						H24年度点検	H25年度点検
55箇所	2箇所	中海大橋南詰	松江市	3	6	9	4
		●栄町	益田市	3	6	9	0

### ▼栄町交差点



### <参考> データ詳細結果 (栄町交差点)



### 3. 2 道路の開通に伴う状況の変化 [松江だんだん道路]

- 松江だんだん道路は、松江市街地の渋滞緩和及び災害や緊急時の避難路や迂回路の確保を目的とした国道431号川津バイパスと国道9号松江道路をつなぐ延長5.2kmの地域高規格道路です。
- 特に国道485号等の南北方向では速度向上が図られて、松江市街地の渋滞が緩和されています。



縁結び大橋 (平成25年4月9日)

#### ◆松江だんだん道路の主な設計条件

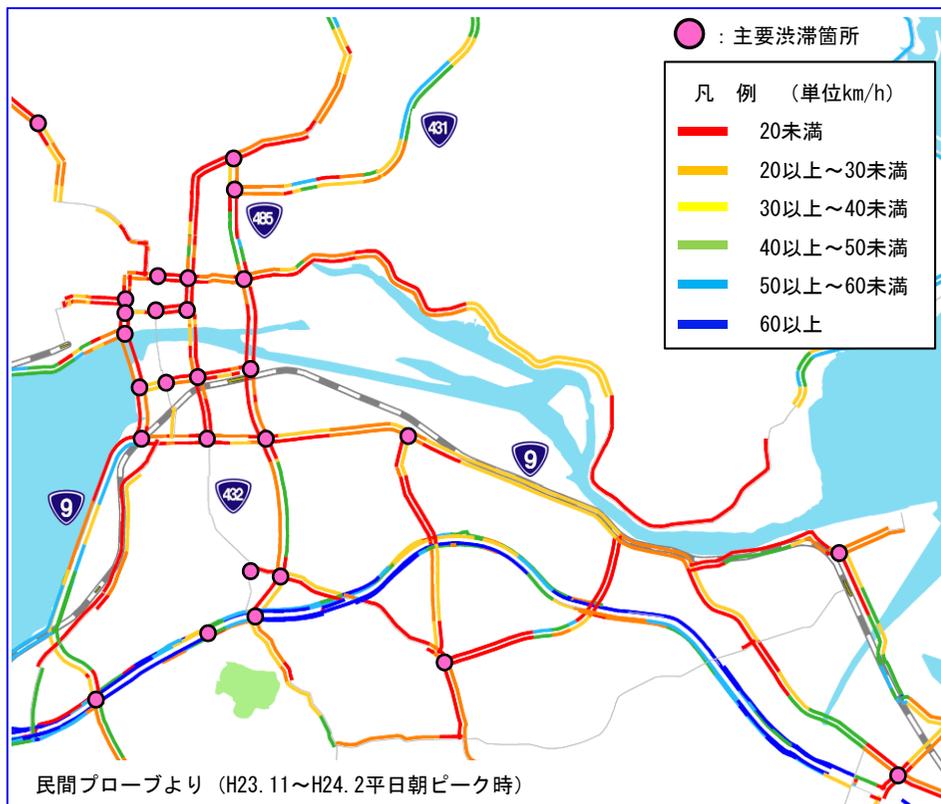
路線名	一般国道485号線 松江第五大橋道路	
区間	一般国道431号川津バイパス～ 国道9号松江道路 (東津田地区)	
延長	5.2km	
道路規格	第1種第3級	第3種第1級
設計速度	時速60km	時速80km
車線数	4車線 (暫定2車線施工)	

# 3. 2 道路の開通に伴う状況の変化 [松江だんだん道路]

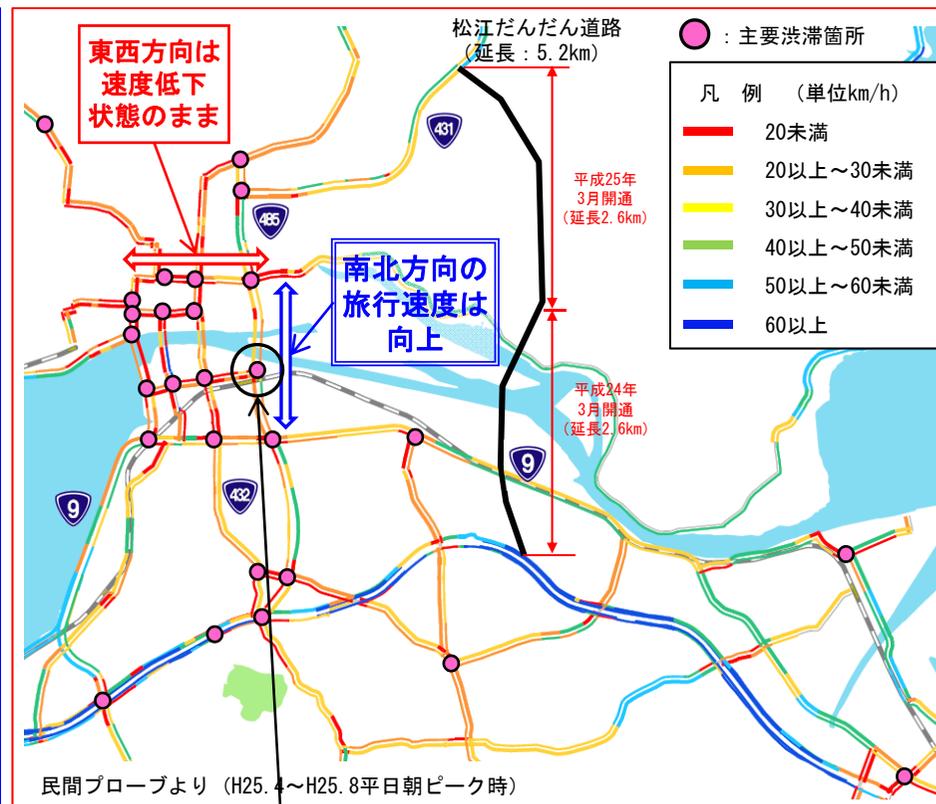
## ◆松江エリア

●松江だんだん道路の開通(平成25年3月)により、国道485号等の南北方向では速度の向上が見られますが、東西方向は速度低下状態のままになっています。

### ◆主要渋滞箇所選定前の速度状況



### ◆H25年4月以降の速度状況



「くにびき大橋南詰交差点」  
速度状況変化は次頁のとおり

# 3. 2 道路の開通に伴う状況の変化 [松江だんだん道路]

## ◆松江エリア(くにびき大橋南詰交差点の速度状況変化)

- 旅行速度低下時間数が減少しているが、選定基準に該当する。(29時間⇒13時間)
- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向①②において旅行速度が向上している。
- 流入速度は10~30km/h付近で変動している。

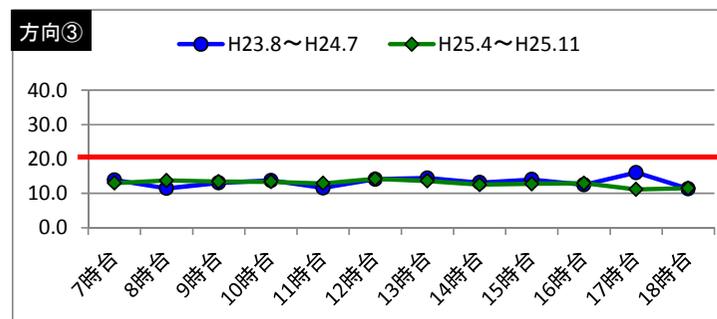
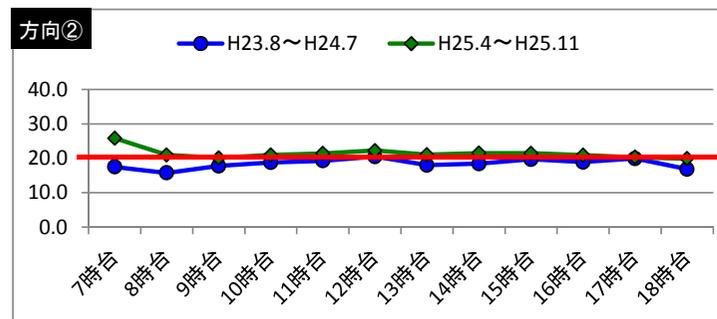
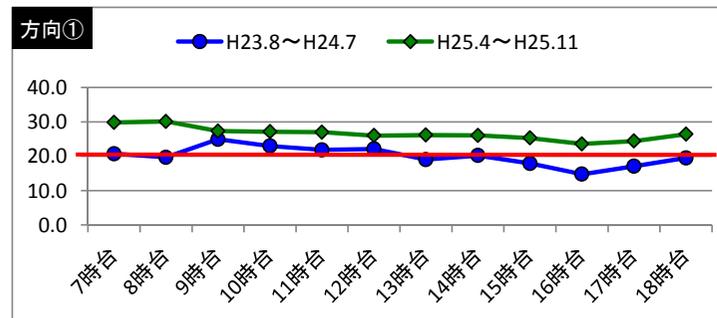
### ▼主要渋滞箇所の旅行速度確認結果

箇所名 (●は直轄)	市町村	支線数 (点検は3方向)	選定 基準 (時間数)	旅行速度 低下時間数	
				H24年度点検	H25年度点検
くにびき大橋南詰	松江市	4	8	29	13

### ▼くにびき大橋南詰交差点

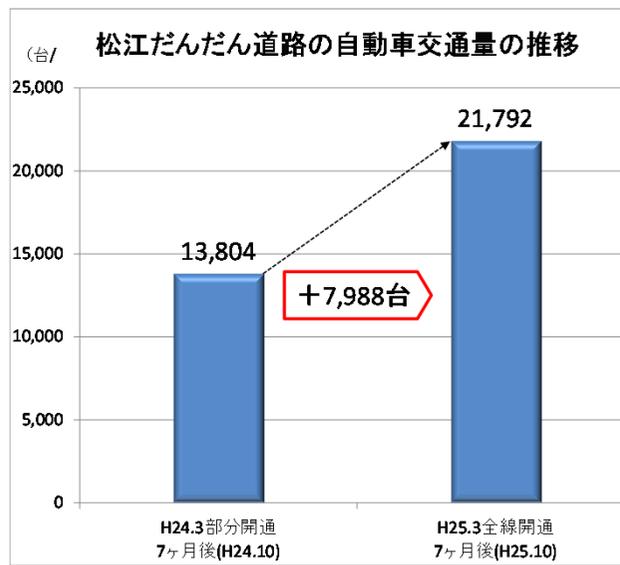


### ＜参考＞データ詳細結果 (くにびき大橋南詰交差点)



# 3. 2 道路の開通に伴う状況の変化 [松江だんだん道路]

■ 松江だんだん道路の交通量は段階的に増加しています



通勤時間帯の利用状況

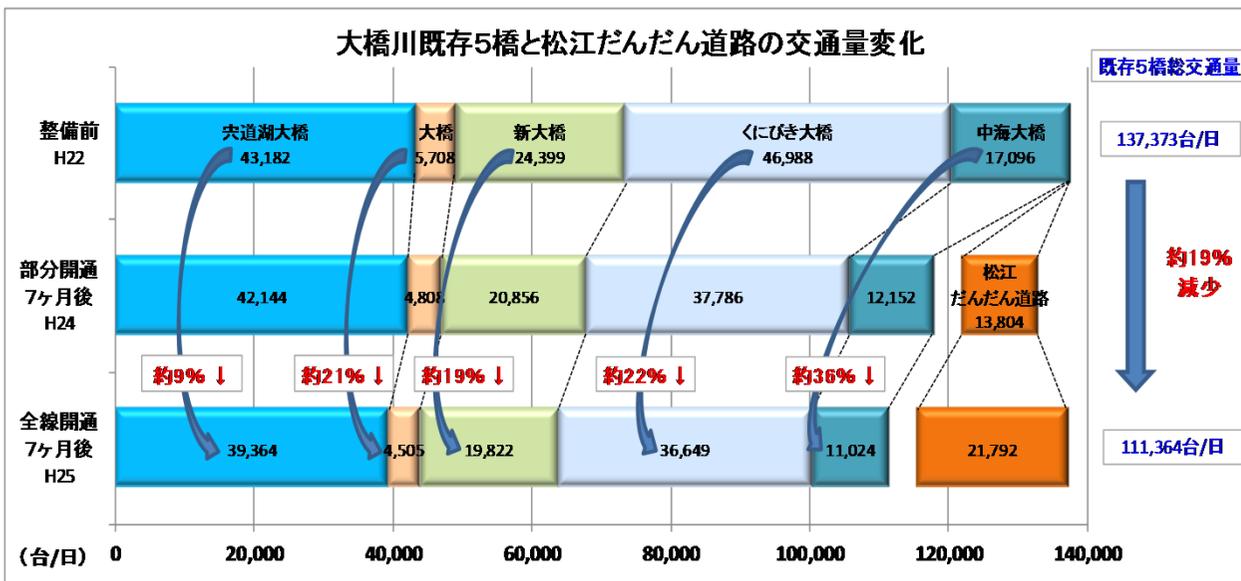
縁結び大橋 (平成25年11月22日)



西尾 I C (平成25年11月22日)



■ くにびき大橋、中海大橋の交通量が大きく減少しています



川津 I C (平成25年11月22日)





# 3. 3 観光地におけるGWの渋滞対策 [出雲大社周辺]

- ◆ 60年に一度の大遷宮、松江自動車道の全線開通に伴い、自動車による観光客が増加
- ◆ 駐車場の容量が不足し、駐車場待ちの自動車による渋滞が発生
- ◆ 観光交通が生活道路に入り込み、住民生活に支障が発生
- ◆ 有料シャトルバスなどの渋滞対策により、**出雲大社から出雲IC方面の渋滞が9km (16km⇒7km) 減少**

## 位置図



出雲大社周辺の渋滞状況(H25. 5. 4)



写真① 神門通り



写真② 出雲インター線



出雲大社周辺駐車場

No.	駐車場	H25GW	H26GW
P1	出雲大社外苑駐車場	385台	385台
P2	出雲大社球場	360台	360台
P3	かめやま広場	100台	100台
P4	県立古代出雲歴史博物館	244台	244台
P5	みせん広場(北側)	111台	111台
P5	みせん広場(南側)	200台	200台
P6	神門通り広場	91台	91台
P7	出雲市役所大社支所	-	100台
P8	ご縁広場	180台	180台
P9	旧大社駅	150台	150台
P10	臨時駐車場	-	120台
P11	おもてなし駐車場(アルファ食品)	-	150台
P12	おもてなし駐車場(中島医院)	-	30台
P13	おもてなし駐車場(出雲商工会)	-	30台
合計		1821台	2251台



## ■ 渋滞対策の推進体制

- ・平成18年11月に大社交通渋滞対策実行委員会を組織
- ⇒ 出雲市、所轄署、商工会、観光協会、交通事業者、地域の代表等で構成
- ⇒ 平成26年4月から道路管理者(国・県・NEXCO等)が参加

## ■ 渋滞対策

- ① 一畑電車、有料シャトルバス利用などを促すチラシをSA、道の駅、主な観光施設等で配布
- ② 道路情報板による情報提供
- ③ リアルタイム情報発信(渋滞状況・駐車場満空情報提供サイト)

## 4. 今後の予定

---

# 今後の予定

- 1年間で渋滞部会を2回開催。
- 第1回は渋滞対策予定や懸念事項等の情報を共有し、第2回ではデータ分析結果及び渋滞対策検討・効果確認。
- 交通流動に大きな変化をもたらすと思われる事象がある場合、あるいは主要渋滞箇所の見直し公表を行う場合、任意開催予定。

実施項目	H26年												H27年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
プローブデータ収集 ※1年分を次年度に分析、フォローアップ用	[Shaded]														
プローブデータの収集・分析	[Shaded]														
プローブデータ収集 ※新年度分		[Shaded]	[Shaded]	[Shaded]	[Shaded]										
プローブデータ分析				[Shaded]	[Shaded]										
プローブデータ分析・渋滞対策の検討・ 渋滞対策効果のとりまとめ※前年度1年間分		[Shaded]	[Shaded]	[Shaded]	[Shaded]										

◆前年度のプローブデータ分析開始  
プローブ①

◆当年度4～6月のプローブデータ  
分析開始・前年度の事業効果把握  
プローブ②

**第1回渋滞部会**

- ◆今年度実施する渋滞対策予定
- ◆懸念事項の確認
- ◆情報共有  
各管理者からの報告

**第2回渋滞部会**

- ◆渋滞箇所フォローアップ(前年度データを分析)  
プローブデータ①、H22道路交通センサス(混雑度)  
主要渋滞箇所見直しの必要性検討
- ◆渋滞対策の検討  
現地調査(各管理者)
- ◆渋滞対策の整備効果確認  
プローブデータ①②、現地調査(各管理者)  
各管理者からの報告
- ◆渋滞対策の進捗状況について情報共有  
各管理者からの報告

**《任意開催》**

- ◆交通流動に大きな変化をもたらすと思われる事象(供用・開発行為)がある場合、渋滞対策部会として**状況把握、対策検討**を行うために開催
- ◆主要渋滞箇所の見直し公表を行う場合に開催

※担当者持ち回りの場合もあり