



**令和3年度
第1回 岡山県道路交通渋滞対策部会**

令和3年8月23日(月)
岡山県道路交通渋滞対策部会

目次

1. 渋滞対策部会の概要
 2. 主要渋滞箇所への対応状況
 3. 主要渋滞箇所の特定解除
 4. 観光地における渋滞対策
 5. 岡山倉敷都市圏のモビリティマネジメント(MM)の検討状況
 6. ニューノーマル時代の交通需要マネジメントについて
 7. 岡山・倉敷都市圏の渋滞状況について
-

1. 渋滞対策部会の概要

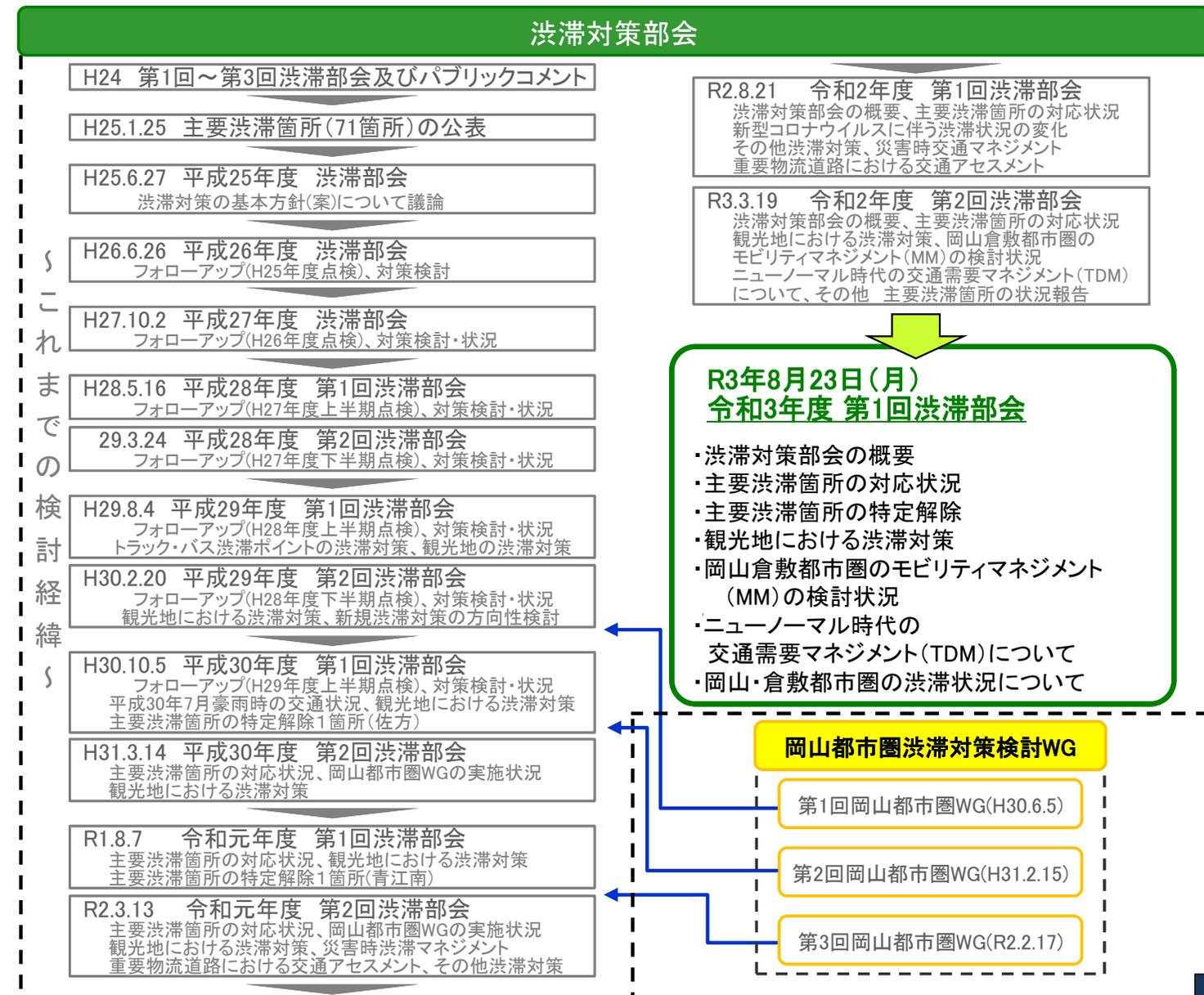
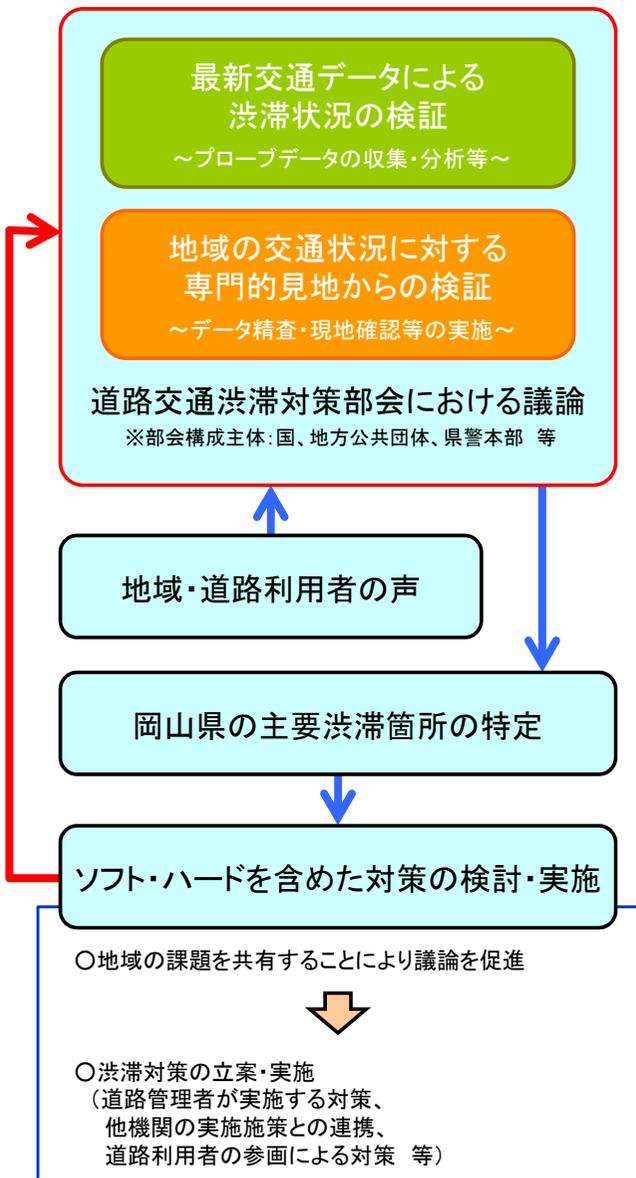
1.1 渋滞対策部会の検討経緯

1.1 渋滞対策部会の検討経緯

- 平成25年1月に「主要渋滞箇所（現在69箇所）」を公表しました。
- 定期的なフォローアップと同時に対策及び効果検証を実施し、経過を観察しています。

◇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



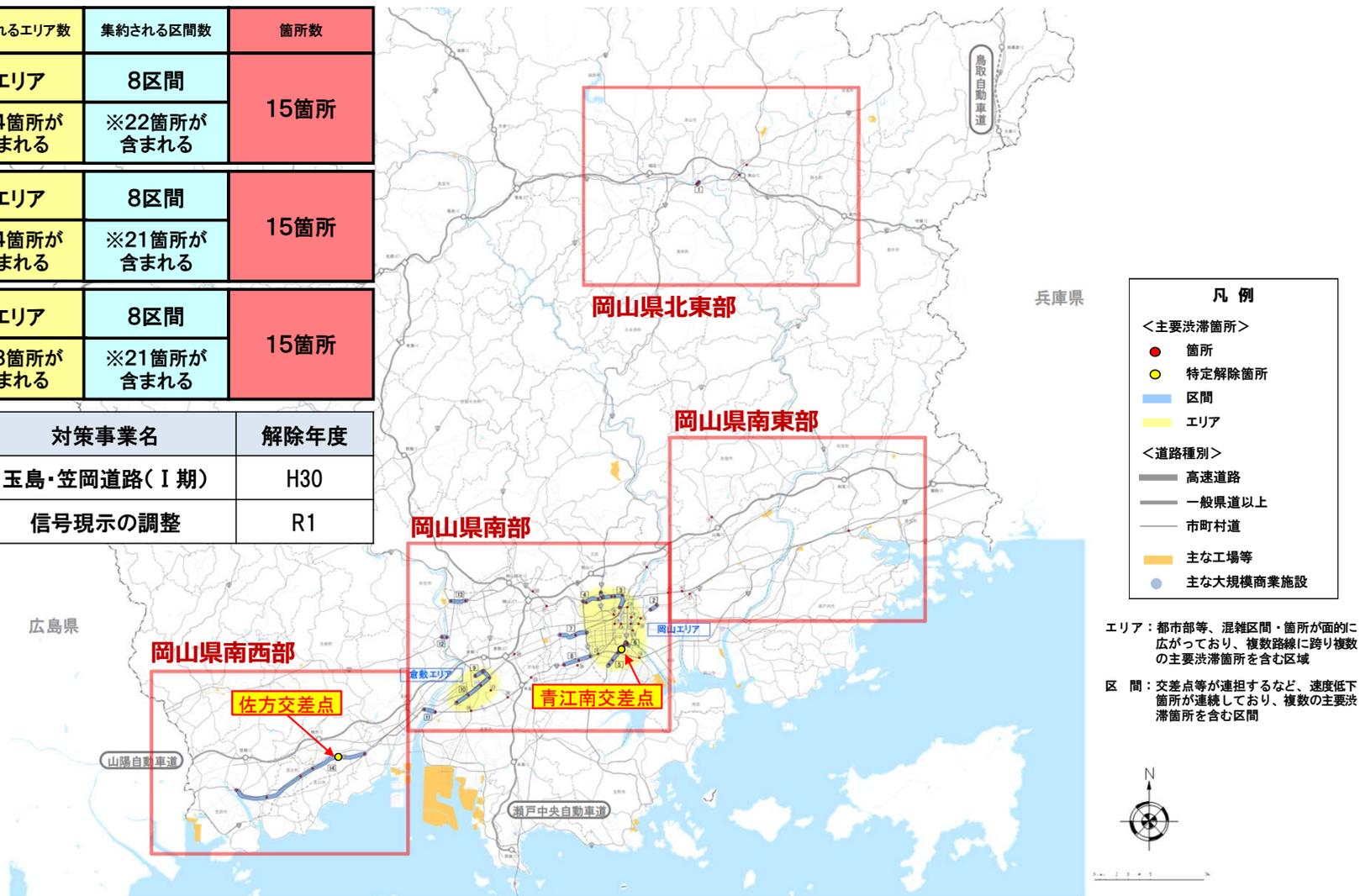
【参考】岡山県内の主要渋滞箇所への分布(一般道)

- 岡山県内の主要渋滞箇所は69箇所あり、その内訳は岡山市：41、倉敷市：14、津山市：4、笠岡市：1、総社市：3、備前市：1、赤磐市：1、浅口市：1、早島町：1、里庄町：2です。
- 平成30年度第1回渋滞部会（H30.10.5開催）において佐方交差点（国道2号・浅口市）が、令和元年度第1回渋滞部会（R1.8.7開催）において青江南交差点（国道30号・岡山市）が特定解除となり、県内の主要渋滞箇所は71箇所から69箇所に減少しています。

主要渋滞箇所

	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
H25.1 当初	71箇所	2エリア ※34箇所が含まれる	8区間 ※22箇所が含まれる	15箇所
H30.10 解除後	70箇所	2エリア ※34箇所が含まれる	8区間 ※21箇所が含まれる	15箇所
R1.8 解除後	69箇所	2エリア ※33箇所が含まれる	8区間 ※21箇所が含まれる	15箇所

交差点名	箇所住所	対策事業名	解除年度
佐方	浅口市金光	玉島・笠岡道路(Ⅰ期)	H30
青江南	岡山市北区	信号現示の調整	R1



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

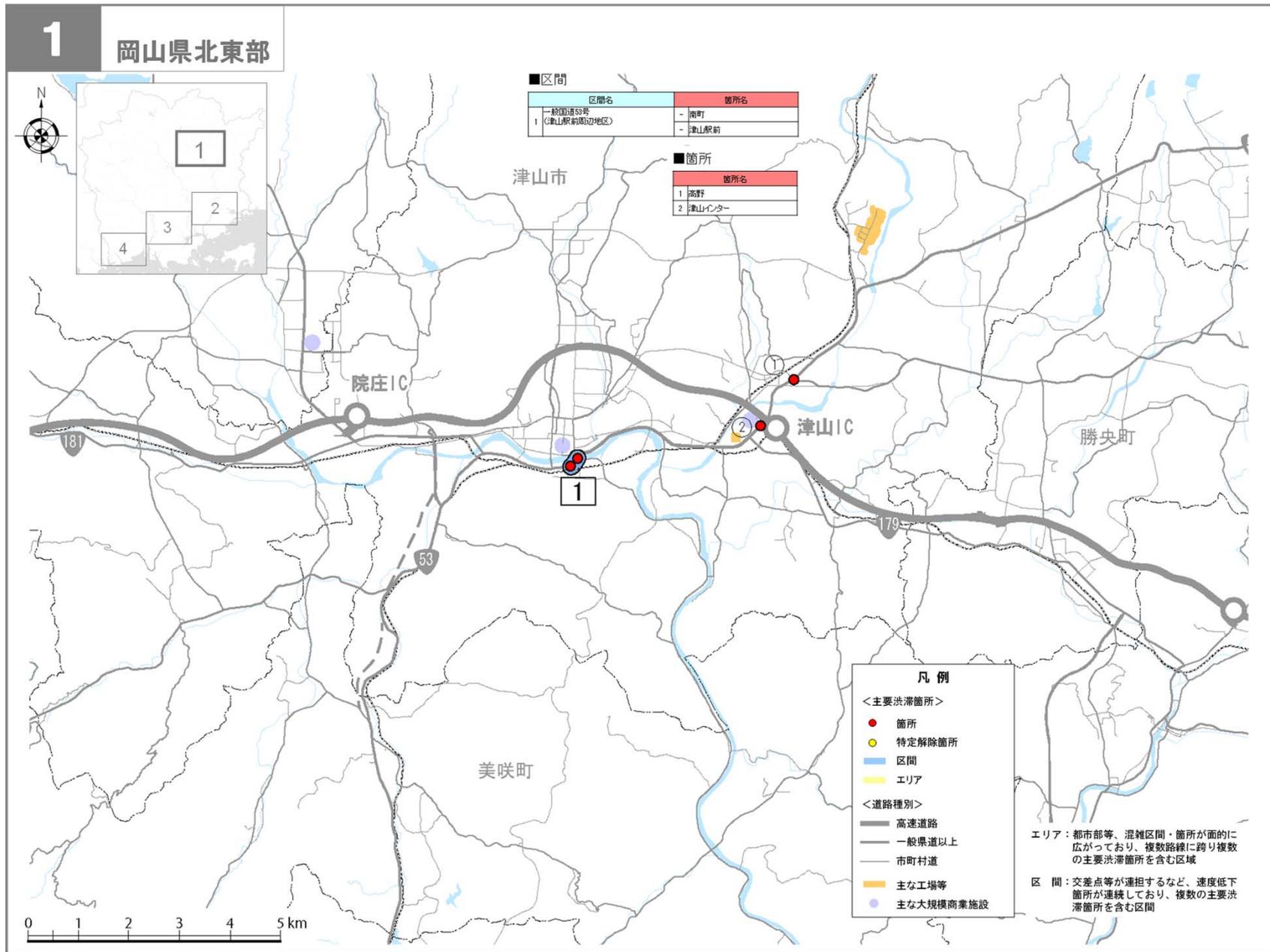
区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間



【参考】岡山県内の主要渋滞箇所への分布(一般道)

●岡山県北東部の内訳は、津山市：4 です。

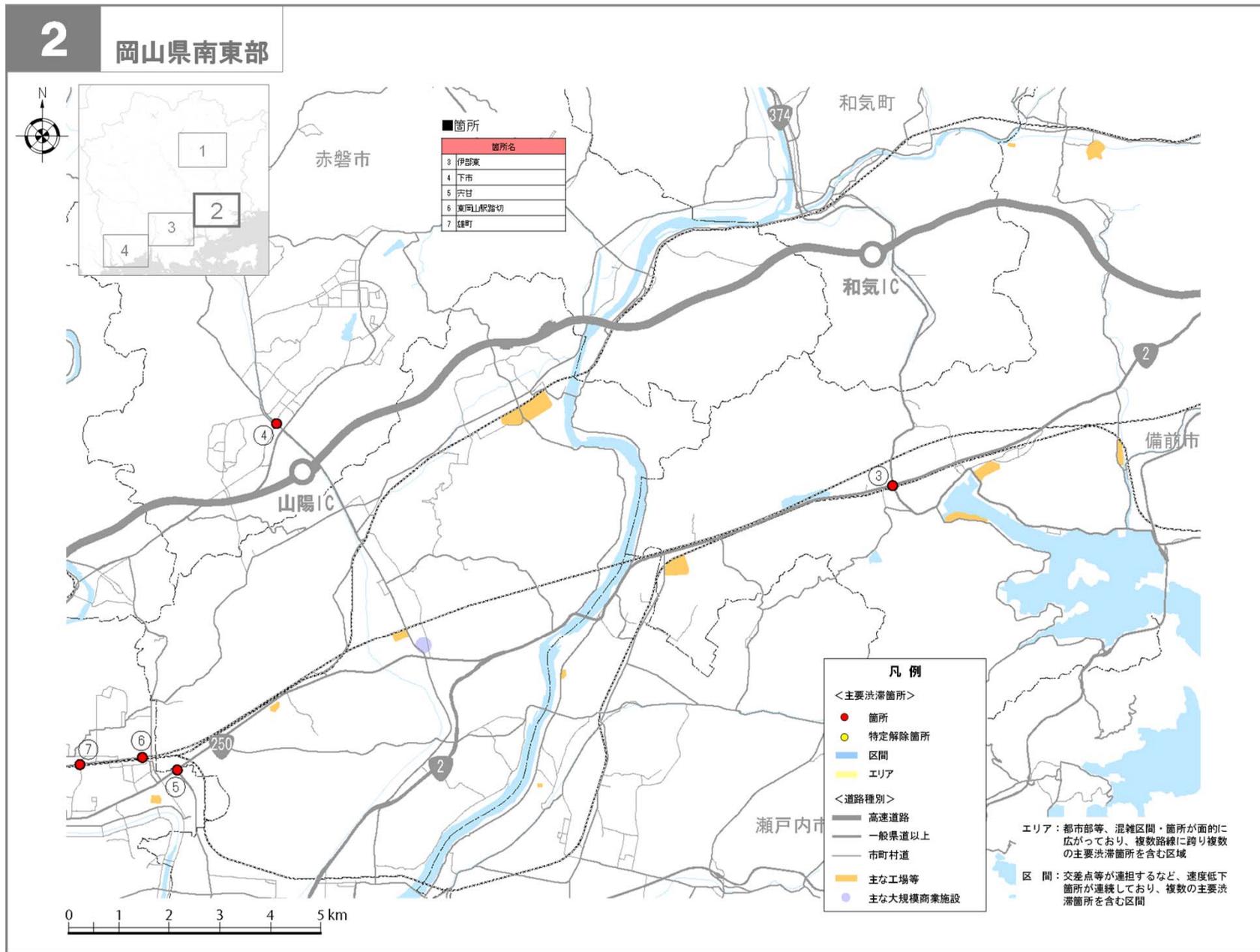
主要渋滞箇所



【参考】岡山県内の主要渋滞箇所(一般道)

●岡山県南東部の内訳は、岡山市：3、備前市：1、赤磐市：1 です。

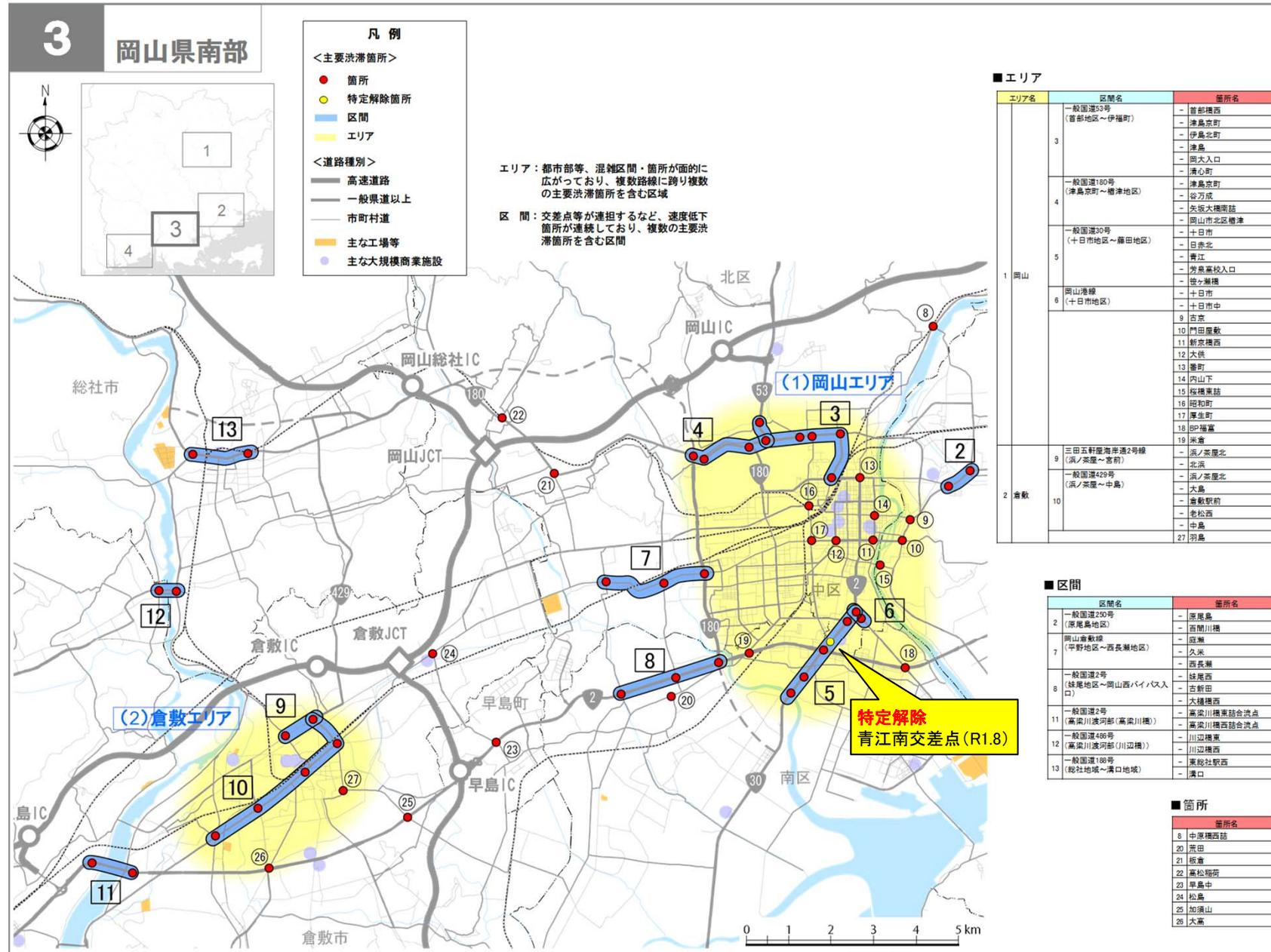
主要渋滞箇所



【参考】岡山県内の主要渋滞箇所(一般道)

●岡山県南部の内訳は、岡山市：38、倉敷市：13、総社市：3、早島町：1 です。

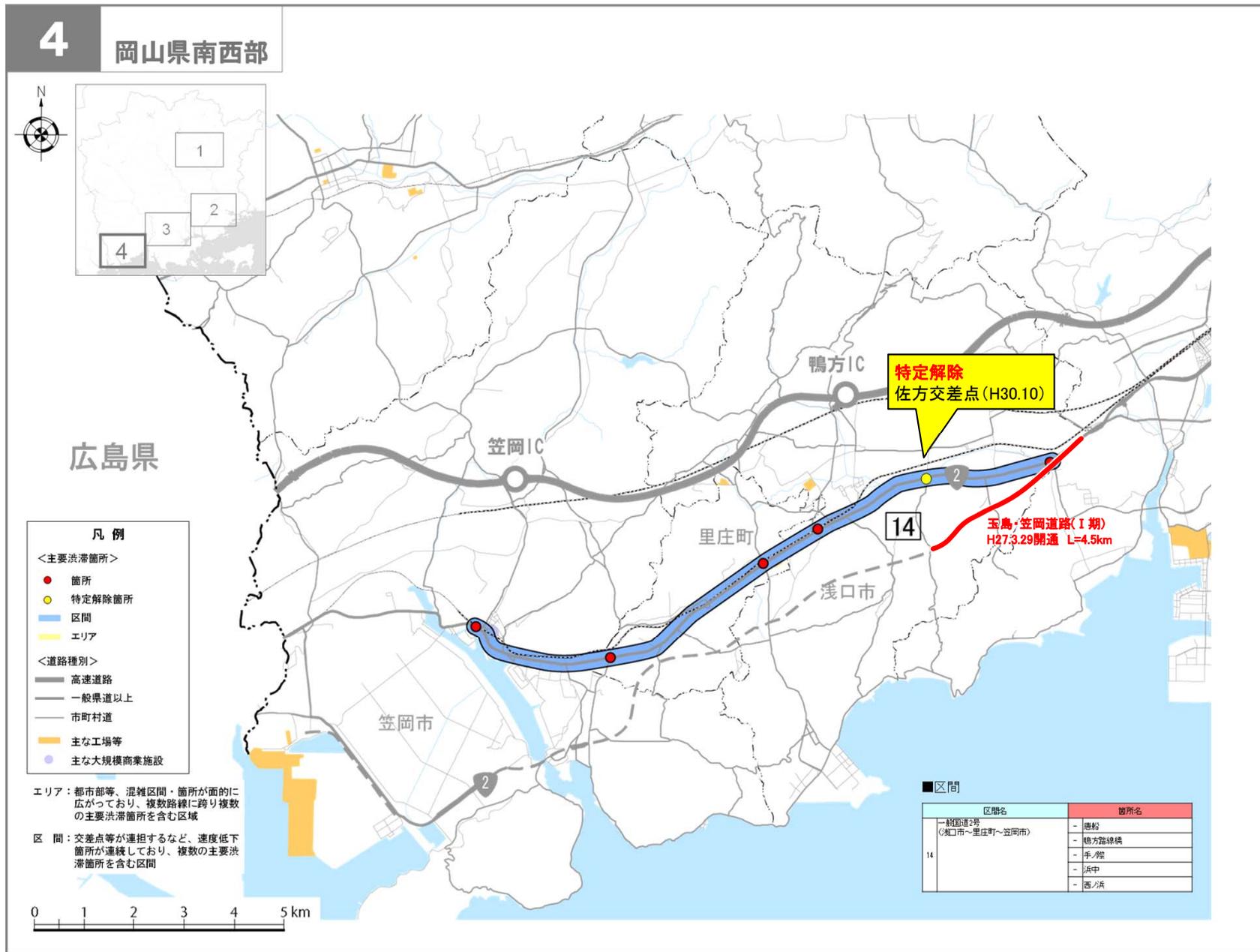
主要渋滞箇所



【参考】岡山県内の主要渋滞箇所(一般道)

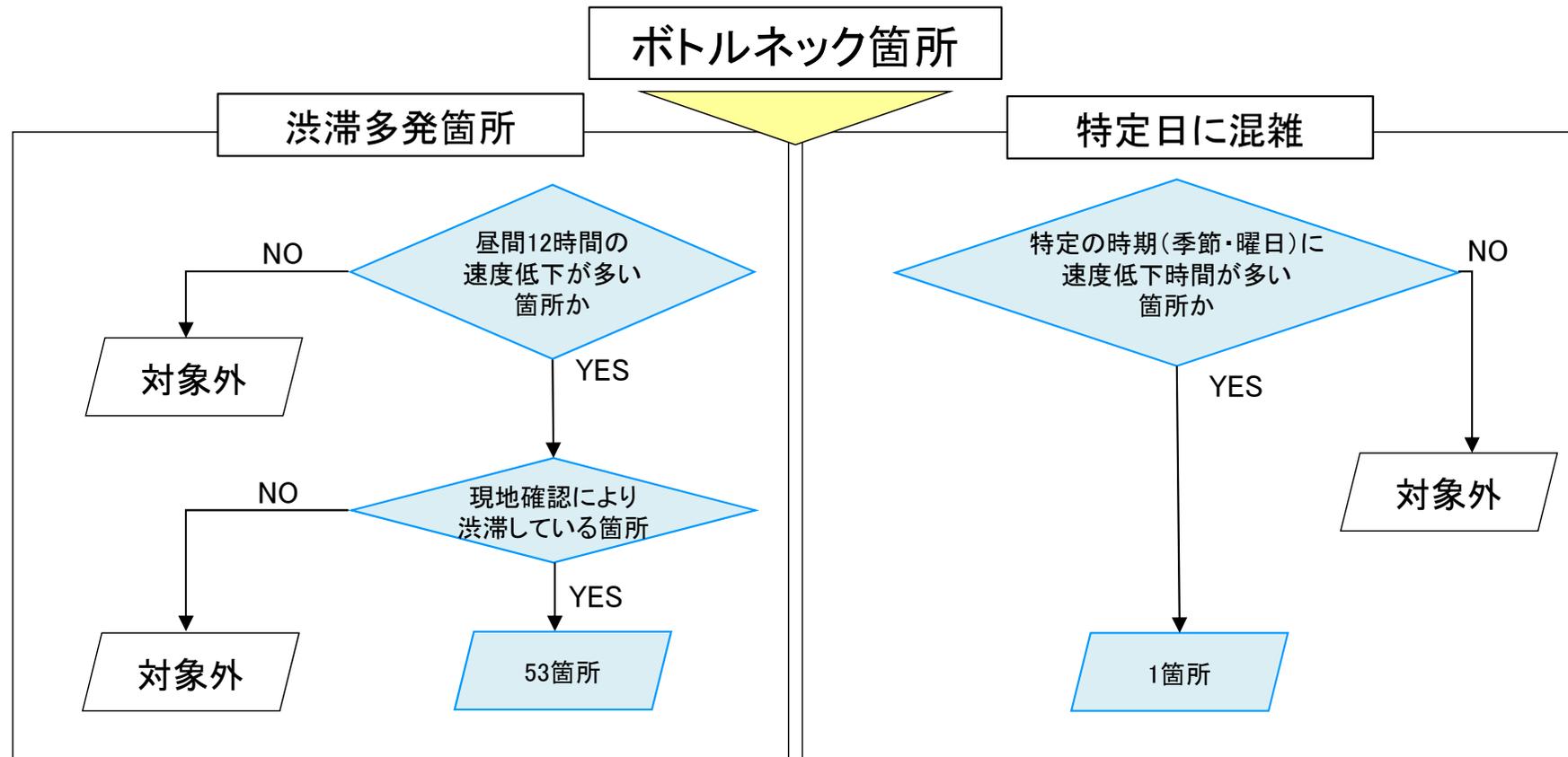
●岡山県南西部の内訳は、倉敷市：1、笠岡市：1、浅口市：1、里庄町：2 です。

主要渋滞箇所



【参考】主要渋滞箇所(一般道)の特定方法

- ボトルネック箇所について、データによる渋滞状況の分析を実施しています。
- さらに、パブリックコメントを実施し、利用者意識を勘案した、主要渋滞箇所を特定しています。



主要渋滞箇所(素案) ※54箇所

パブリックコメント
実施と意見を
踏まえた検証※17箇所

主要渋滞箇所【決定】 ※71箇所

特定解除
・佐方交差点(H30.10)
・青江南交差点(R1.8)

主要渋滞箇所【現在】 ※69箇所

2. 主要渋滞箇所の対応状況

2.1 対策実施状況と今後の方針

2.2 主要渋滞箇所のフォローアップ

2.3 渋滞対策の効果評価

2.4 道路利用者団体と連携した渋滞対策
(令和3年度対策予定箇所)

2.1 対策実施状況と今後の方針

2.主要渋滞箇所への対応状況

■ 対策実施状況 (R3年6月時点)

赤字 対策完了 (小規模対策も含む)
 黒字 今年度対策完了予定 (小規模対策も含む)
 黒字 小規模対策案あり (事業中含む)
 黒字 対策検討の優先度が高い (対策検討中箇所)
 黒字 対策検討の優先度が低い (別線整備等を実施中)
 黒字 特定解除

R2年度
対策完了

R2年度
対策完了

R2年度
対策完了

No	箇所	道路管理者	主道路	対策内容等	対策完了
1	妹尾西	岡山国道	一般国道2号	交差点改良 (小規模対策・完了)	H25.11
2	古新田	岡山国道	一般国道2号	交差点改良(主道路側左折レーン新設)	H30.11
				交差点改良(従道路側右折レーン新設)	R2.9
3	大樋橋西	岡山国道	一般国道2号	交差点改良 (小規模対策・完了) 交差点立体化 (岡山環状南道路)	H28.12
4	番町	岡山国道	一般国道53号	交差点改良(左折レーン新設)	R3.2
5	昭和町	岡山市	いずみ町青江線	対策検討中	
6	早島中	岡山国道	一般国道2号	交差点改良 (小規模対策・完了)	H22.3
7	大島	岡山県	一般国道429号	対策検討中	
8	厚生町	岡山市	岡山児島線	対策検討中	
9	清心町	岡山国道	一般国道53号	対策検討中	
10	伊島北町	岡山国道	一般国道53号	対策検討中	
11	老松西	岡山県	一般国道429号	対策検討中	
12	中島	岡山県	一般国道429号	対策検討中	
13	日赤北(富田)	岡山国道	一般国道30号	別線整備 (岡山環状南道路)	
14	門田屋敷	岡山市	一般国道250号	別線整備 ((都) 下中野平井線 (旭川工区))	
15	津島	岡山国道	一般国道53号	交差点改良 (右折レーン延伸)	H31.2
16	松島	岡山県	岡山倉敷線	道路拡幅 ((一) 吉備津松島線4車線化・完了)	H27.12
17	青江南	岡山国道	一般国道30号	信号現示の調整 (小規模対策・完了)	H29.2
18	十日市中(十日市中町)	岡山市	岡山港線	別線整備 ((都) 下中野平井線 (旭川工区))	
19	津島京町	岡山国道	一般国道53号	交差点改良 (右折レーン増設)	H30.2
20	谷万成(万成東町)	岡山国道	一般国道180号	対策検討中	
21	大高	岡山県	福田老松線	対策検討中	
22	川辺橋東	岡山県	一般国道486号	別線整備 (新総社大橋架設・完了)	H28.6
23	庭瀬	岡山市	妹尾吉備線	道路拡幅 ((一) 吉備津松島線4車線化・完了)	H27.12
24	岡大入口	岡山国道	一般国道53号	交差点改良 (左折レーン増設、カーブ舗装)	H30.10
				別線整備 ((県) 岡山赤穂線)	
25	穴井	岡山市	一般国道250号	交差点改良 (主道路側左折レーン新設)	R2.7
26	唐船	岡山国道	一般国道2号	別線整備 (玉島・笠岡道路 (I期)・完了 (暫定))	H27.3
27	内山下	岡山市	岡山吉井線	対策検討中	
28	下市	岡山県	岡山吉井線	交差点改良 (新下市交差点改良・完了)	H27.3
29	新京橋西	岡山市	一般国道250号	別線整備 ((都) 下中野平井線 (旭川工区))	
30	西ノ浜	岡山国道	一般国道2号	交差点改良 (右折レーン延伸)	R2.1
31	板倉	岡山国道	一般国道180号	交差点改良 (右折レーン延伸) 別線整備 (総社・一宮バイパス)	H31.1
32	米倉	岡山国道	一般国道2号	別線整備 (岡山環状南道路)	
33	バイパス福富	岡山国道	一般国道2号	交差点改良 (右折レーン延伸)	H31.4
34	久米	岡山市	妹尾御津線	道路拡幅 ((一) 吉備津松島線4車線化・完了)	H27.12
35	青江	岡山国道	一般国道2号	別線整備 (岡山環状南道路)	

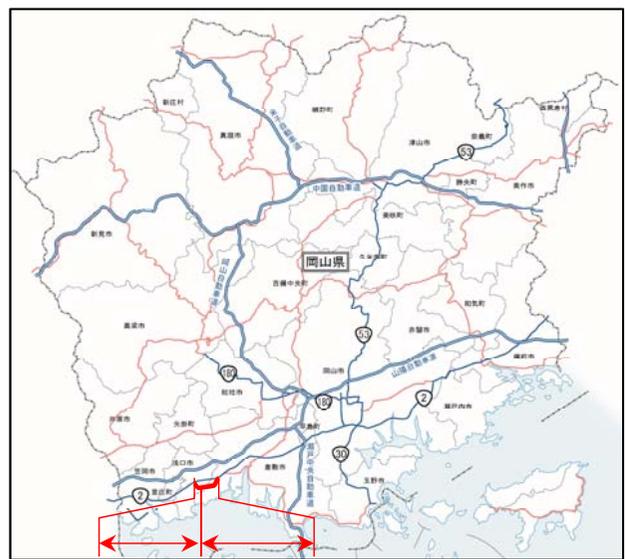
No	箇所	道路管理者	主道路	対策内容等	対策完了
36	古京	岡山市	一般国道250号	交差点改良 ((市) 錦町古京町線・右折レーン新設)	
37	荒田	岡山市	岡山児島線	対策検討中	
38	羽島	岡山県	倉敷玉野線	対策検討中	
39	高松稲荷(最上稲荷入口)	岡山国道	一般国道180号	別線整備 (総社・一宮バイパス)	
40	笹ヶ瀬橋	岡山国道	一般国道30号	別線整備 (岡山環状南道路)	
41	芳泉高校入口	岡山国道	一般国道30号	交差点改良 (小規模対策・完了)	H25.5
42	倉敷駅前	岡山県	一般国道429号	対策検討中	
43	北浜	岡山県	倉敷清音線	対策検討中	
44	浜ノ茶屋北	倉敷市	市道	対策検討中	
45	西長瀬	岡山国道	一般国道180号 岡山西BP	交差点改良 (小規模対策・完了) 交差点立体化 (岡山西バイパス (西長瀬~橋津))※R2事業化	H27.12
46	首部橋西	岡山国道	一般国道53号	対策検討中	
47	伊部東	岡山国道	一般国道2号	対策検討中	
48	十日市	岡山国道	一般国道30号	対策検討中	
49	川辺橋西	岡山県	一般国道486号	別線整備 (新総社大橋架設・完了)	H28.6
50	浜中	岡山国道	一般国道2号	別線整備 (玉島・笠岡道路Ⅱ期)	
51	手ノ際	岡山国道	一般国道2号	別線整備 (玉島・笠岡道路Ⅱ期)	
				交差点改良(主道路右折レーン延伸、従道路導流線標示)	R3予定
52	佐方	岡山国道	一般国道2号	別線整備 (玉島・笠岡道路 (I期)・完了 (暫定))	H27.3
53	東総社駅西	岡山国道	一般国道180号	別線整備 (総社・一宮バイパス)	
54	溝口	岡山国道	一般国道180号	別線整備 (総社・一宮バイパス)	
55	原尾島	岡山市	一般国道250号	対策検討中	
56	東岡山駅踏切	岡山市	東岡山御津線	別線整備 ((県) 岡山赤穂線)	
57	雄町	岡山市	今在家東岡山停車場線	別線整備 ((県) 岡山赤穂線)	
58	岡山市北区橋津(橋津東)	岡山国道	一般国道180号	交差点立体化 (総社・一宮バイパス) 交差点立体化 (岡山西バイパス (西長瀬~橋津))※R2事業化	
59	矢坂大橋南詰(矢坂)	岡山国道	一般国道180号	交差点改良 (小規模対策・完了)	H28.2
60	大供	岡山市	岡山児島線	対策検討中	
61	百間川橋	岡山市	一般国道250号	別線整備 ((県) 岡山赤穂線)	
62	加須山	岡山国道	一般国道2号	交差点改良 (小規模対策・完了)	H26.12
63	桜橋東詰	岡山市	鹿田町旭東町線	別線整備 ((都) 下中野平井線 (旭川工区))	
64	津山インター	岡山国道	一般国道53号	交差点改良 (左折レーン延長)	H29.6
65	中原橋西詰	岡山市	岡山吉井線	道路拡幅 ((主) 岡山吉井線4車線化)	
66	鴨方跨線橋	岡山国道	一般国道2号	別線整備 (玉島・笠岡道路Ⅱ期)	
67	高梁川橋東詰合流点	岡山国道	一般国道2号	道路拡幅 (倉敷立体)	R2.3
68	高梁川橋西詰合流点	岡山国道	一般国道2号	道路拡幅 (倉敷立体)	R2.3
69	南町	岡山国道	一般国道53号	対策検討中	
70	津山駅前	岡山国道	一般国道53号	交差点改良 (交差点コンパクト化)	H29.7
71	高野	岡山国道	一般国道53号	対策検討中	

R3年度
対策
完了
予定

2.3.1 渋滞対策の効果評価 一般国道2号唐船交差点

(1)事業の概要 [H27.3・H31.3完了]

- 国道2号玉島・笠岡道路は岡山県西部地域の交通混雑の緩和を目的として平成27年3月に開通しました。
- また、国道2号現道と玉島・笠岡道路浅口金光ICを結ぶアクセス道路である県道東安倉鴨方線と南浦金光線のバイパスが平成31年3月に開通しました。



一般県道東安倉鴨方線 玉島・笠岡道路
一般県道南浦金光線



一般県道東安倉鴨方線
一般県道南浦金光線
延長2.2km
H31.3 開通

玉島・笠岡道路
延長4.5km
H27.3 開通

国道2号唐船交差点の交通状況の変化【写真①】



撮影日：H25年5月22日(水)



撮影日：R3年8月19日(木)

玉島・笠岡道路の交通状況【写真②】



撮影日：R1年9月11日(水)

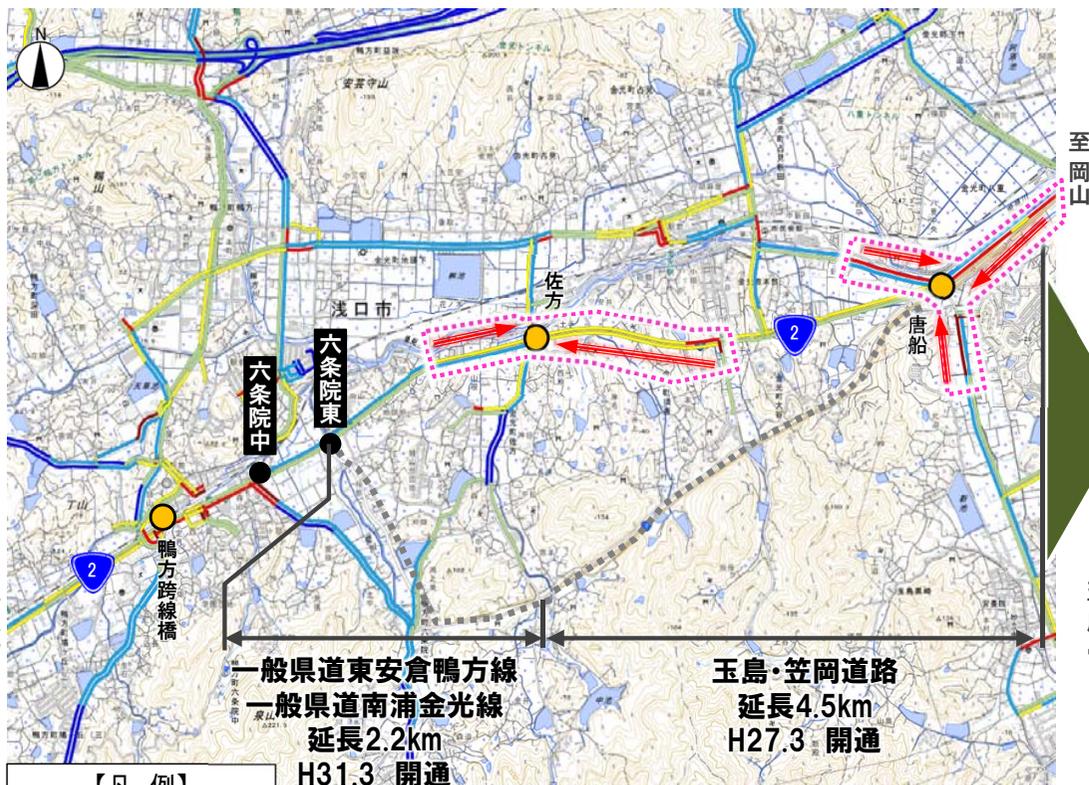
2.3.1 渋滞対策の効果評価 一般国道2号唐船交差点

(2)周辺エリアの混雑状況の変化

- 玉島・笠岡道路および県道バイパスの整備により、国道2号の唐船交差点や佐方交差点の流入速度が向上しました。
- 唐船交差点では、水島港唐船線と市道における流入速度も改善しています。

【事業区間周辺の旅行速度の変化】

整備前 7時台



【凡例】
旅行速度[km/h]

Red	～ 10以下
Orange	10 ～ 20以下
Yellow	20 ～ 30以下
Green	30 ～ 40以下
Cyan	40 ～ 50以下
Blue	50 ～

凡例

Yellow circle	主要渋滞箇所
Blue dashed circle	主要渋滞箇所(解除)
Black circle	その他交差点

整備後 7時台



【凡例】
旅行速度[km/h]

Red	～ 10以下
Orange	10 ～ 20以下
Yellow	20 ～ 30以下
Green	30 ～ 40以下
Cyan	40 ～ 50以下
Blue	50 ～

凡例

Yellow circle	主要渋滞箇所
Blue dashed circle	主要渋滞箇所(解除)
Black circle	その他交差点

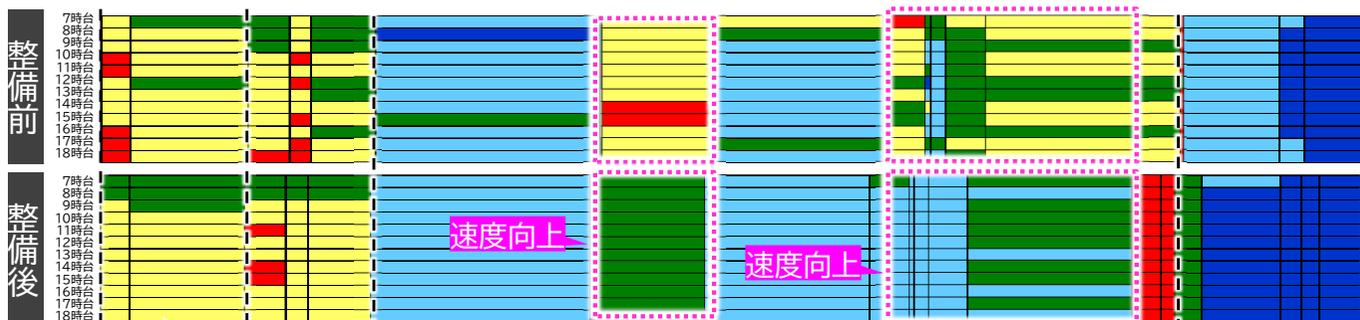
データ:ETC2.0プローブ情報
・整備前:H26.4～H27.3 平日
・整備後:R2.4～R3.3 平日

2.3.1 渋滞対策の効果評価 一般国道2号唐船交差点

(3) 国道2号等の混雑状況の変化

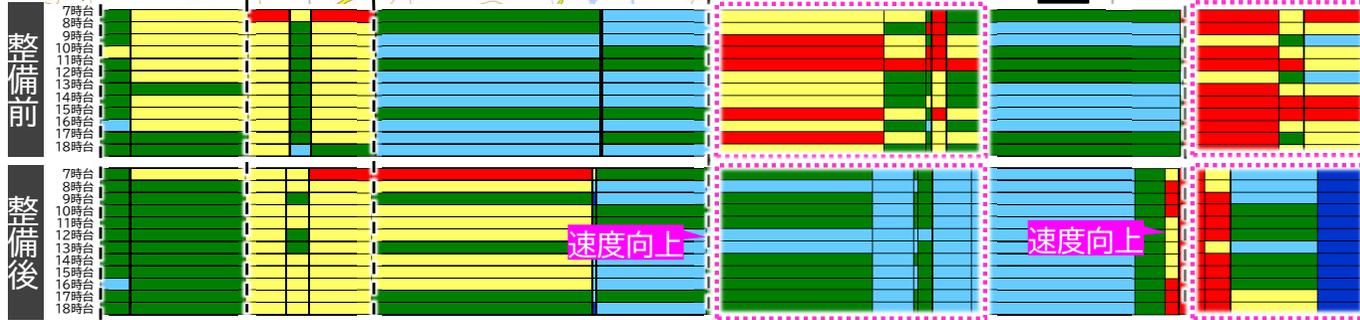
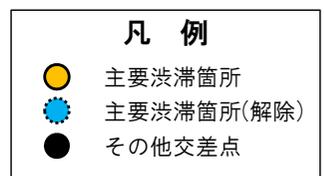
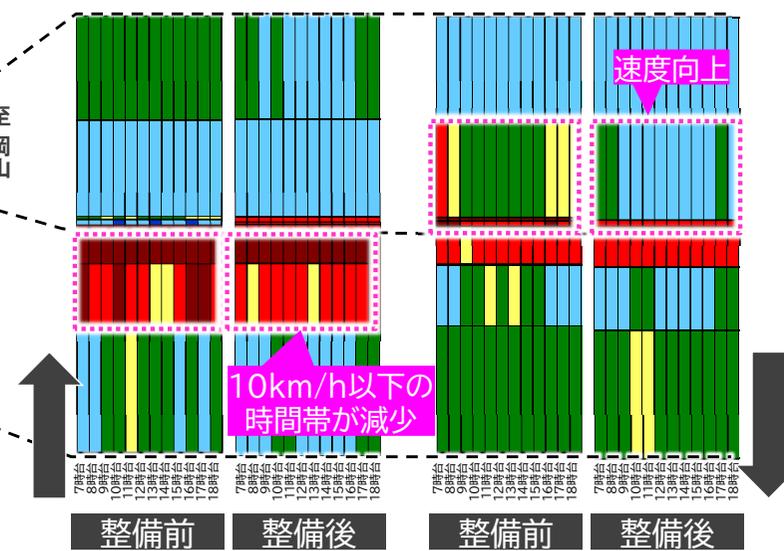
- 玉島・笠岡道路および県道バイパスの整備により、国道2号の唐船交差点や佐方交差点の流入速度が向上しました。
- 唐船交差点では、水島港唐船線と市道における流入速度も改善しています。

【国道2号の旅行速度の変化】



データ: ETC2.0プローブ情報
 ・整備前: H28.4~H29.3 平日
 ・整備後: R2.4~R3.3 平日

【水島港唐船線・市道の旅行速度の変化】



2.3.1 渋滞対策の効果評価 一般国道2号唐船交差点

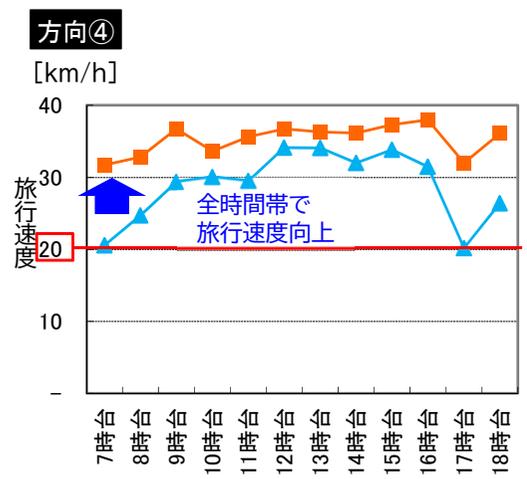
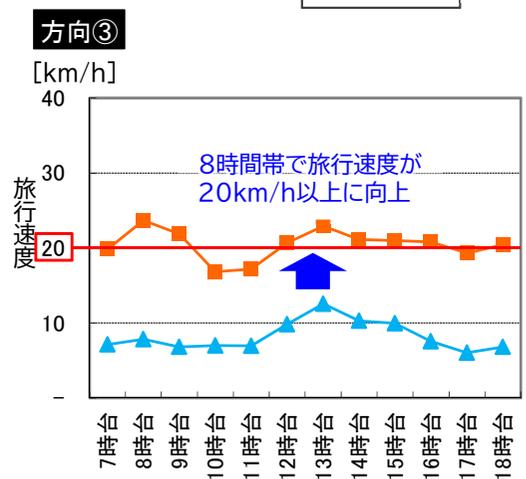
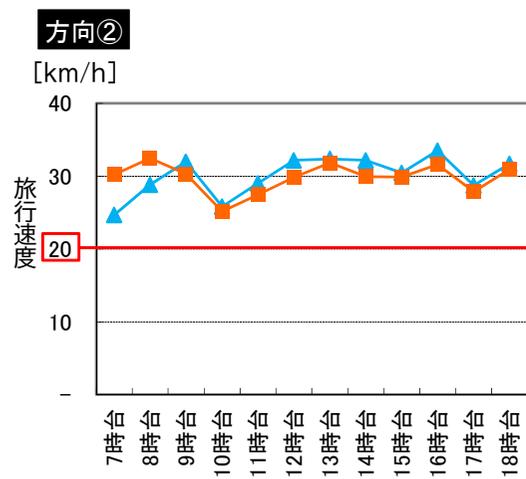
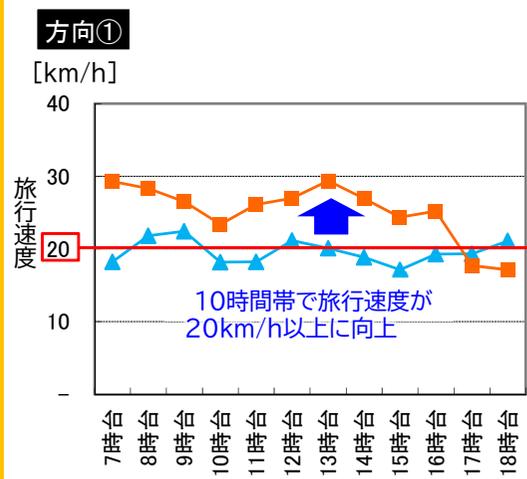
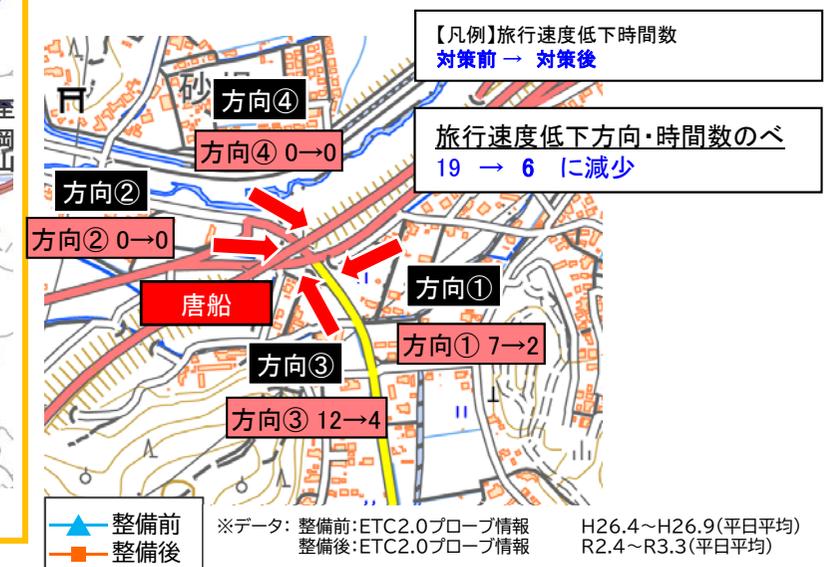
(4)唐船交差点の速度低下時間数の経年推移

- 道路整備に伴い、主要渋滞箇所である唐船交差点の旅行速度が向上しています。
- 旅行速度が低下する方向・時間数※が、延べ19時間（対策前）から6時間（対策後）に減少しました。

※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



唐船交差点の各方向における時間帯別旅行速度



(1)対策の概要 [H30.2完了]

- 国道53号上り（南行き）は右折交通の滞留が後続の左折車の進行を阻害し渋滞が発生していました。
- 既存の道路用地を活用し、右折車線を2車線に増設することで、渋滞緩和を図りました。

《位置図》



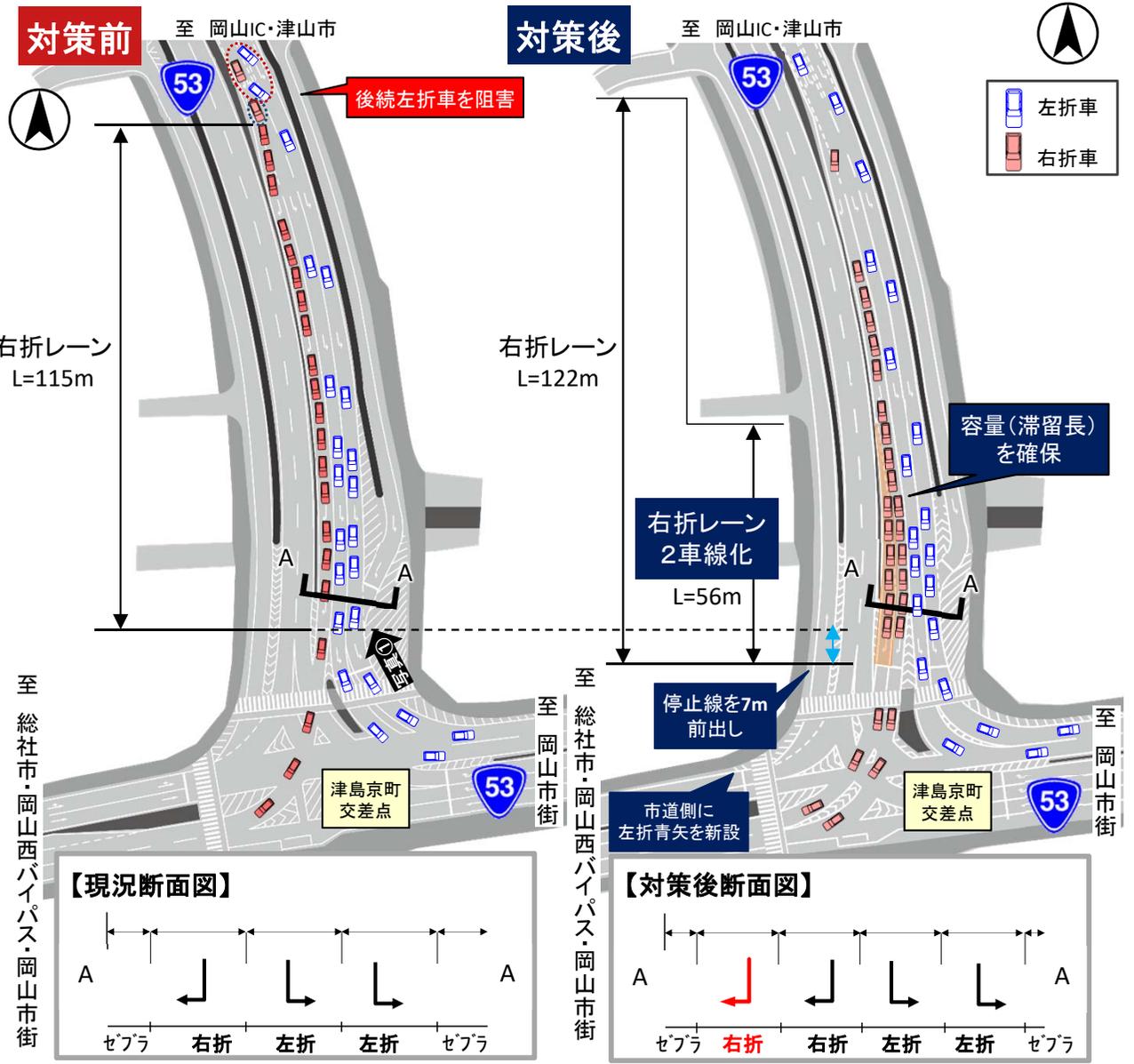
《写真》



《広域図》



※地理院地図



(2)周辺エリアの混雑状況の変化

● 右折レーンが追加整備された津島京町交差点の津山市方面からの流入方向では、10時台において、旅行速度が向上しています。

【津島京町交差点周辺の旅行速度の変化】

対策前 8時台



対策後 8時台



対策前 10時台



対策後 10時台



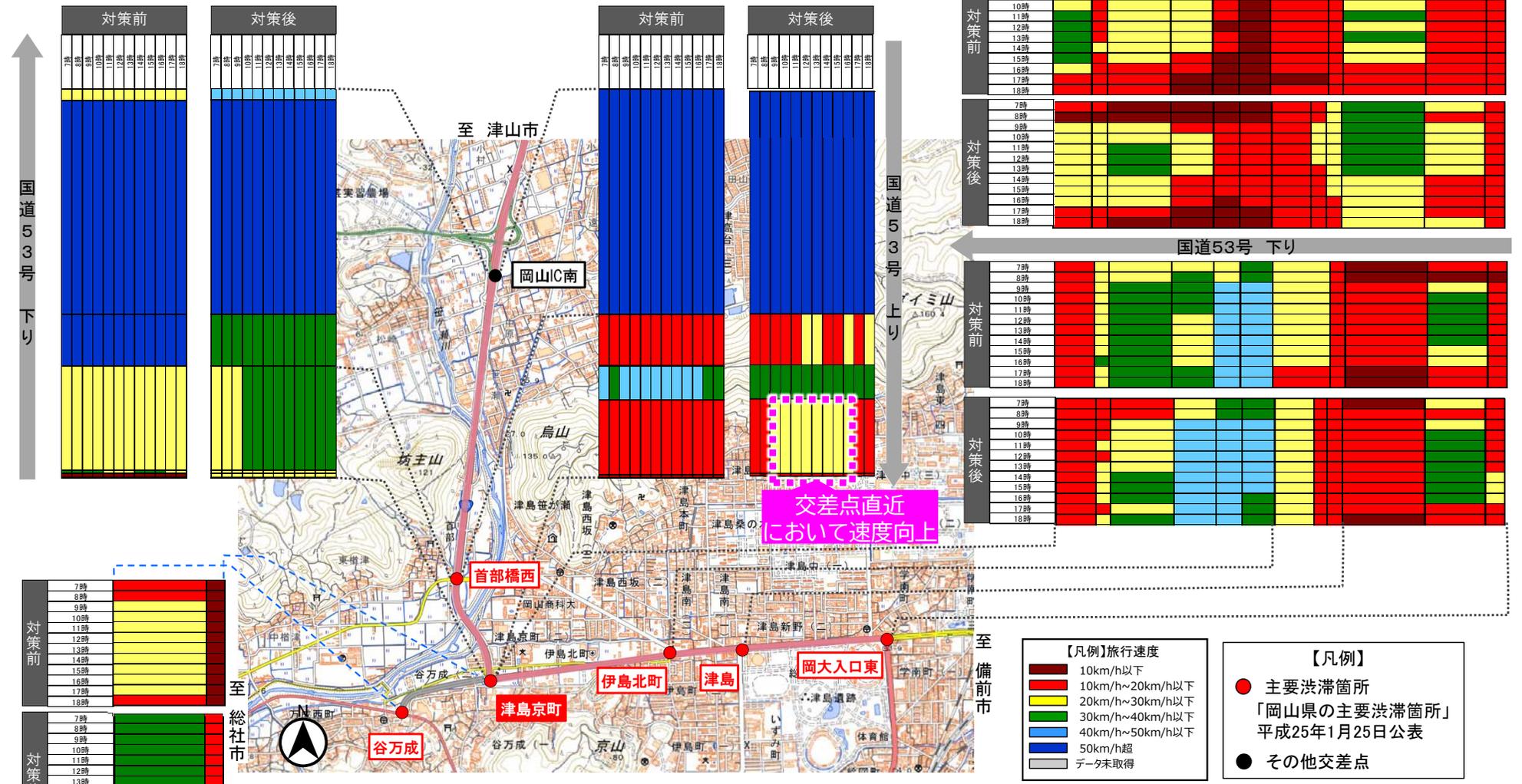
旅行速度データ/プローブデータ
 ○対策前：民間プローブデータ H28.4~H29.3 (平日)
 ○対策後：ETC2.0プローブデータ R2.4~R3.3 (平日)

【凡例】	● 主要渋滞箇所 「岡山県の主要渋滞箇所」 平成25年1月25日公表	● その他交差点
【凡例】旅行速度[km/h]	赤線 ~ 10以下 黄線 10 ~ 20以下 緑線 20 ~ 30以下 青線 30 ~ 40以下 水色線 40 ~ 50以下 紫線 50 ~	

(3)国道53号等の混雑状況の変化

●右折レーンが追加整備された津島京町交差点の津山市方面からの流入方向では、交差点直近において旅行速度が向上しています。

【津島京町交差点周辺の色度状況の変化】



市道万成西町津島京町線 東向き

旅行速度データ/プローブデータ
 ○対策前 : 民間プローブデータ H28.4~H29.3 (平日)
 ○対策後 : ETC2.0プローブデータ R2.4~R3.3 (平日)

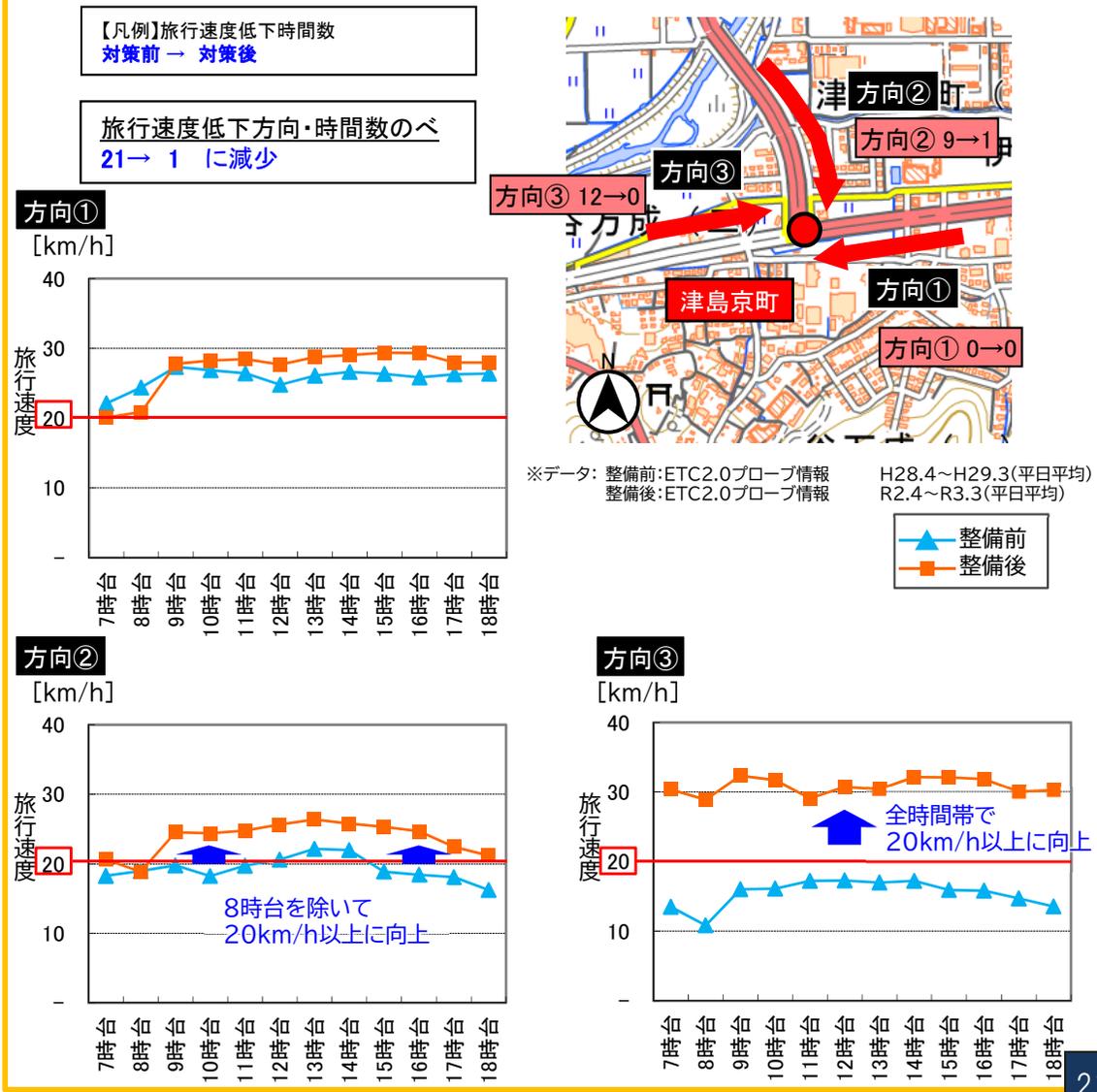
(4)津島京町交差点の速度低下時間数の経年推移

- 右折レーン追加整備に伴い、主要渋滞箇所である津島京町交差点の旅行速度が向上しています。
- 旅行速度が低下する方向・時間数※が、延べ21時間（対策前）から1時間（対策後）に減少しました。



※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数

津島京町交差点の各方向における時間帯別旅行速度

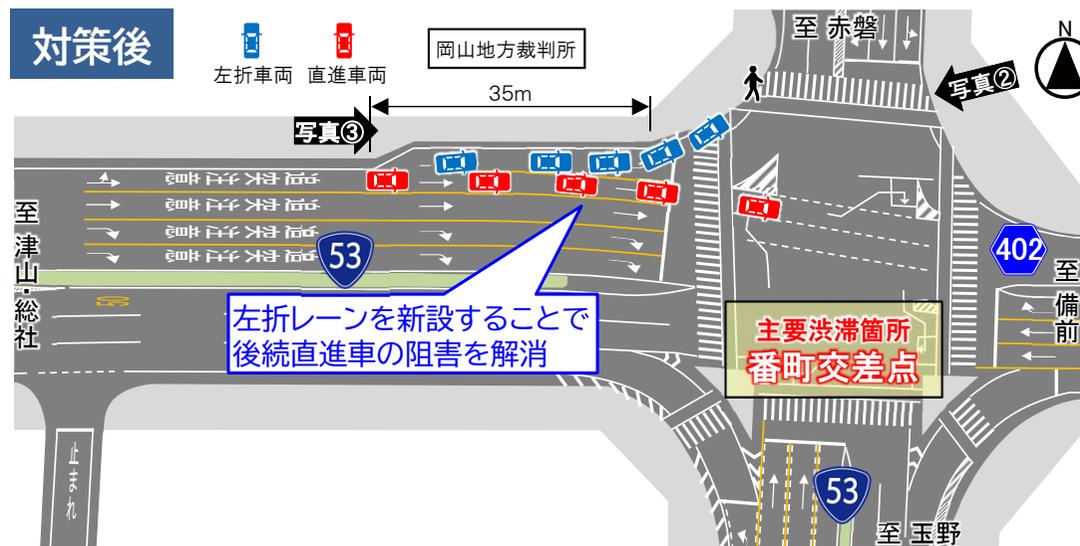
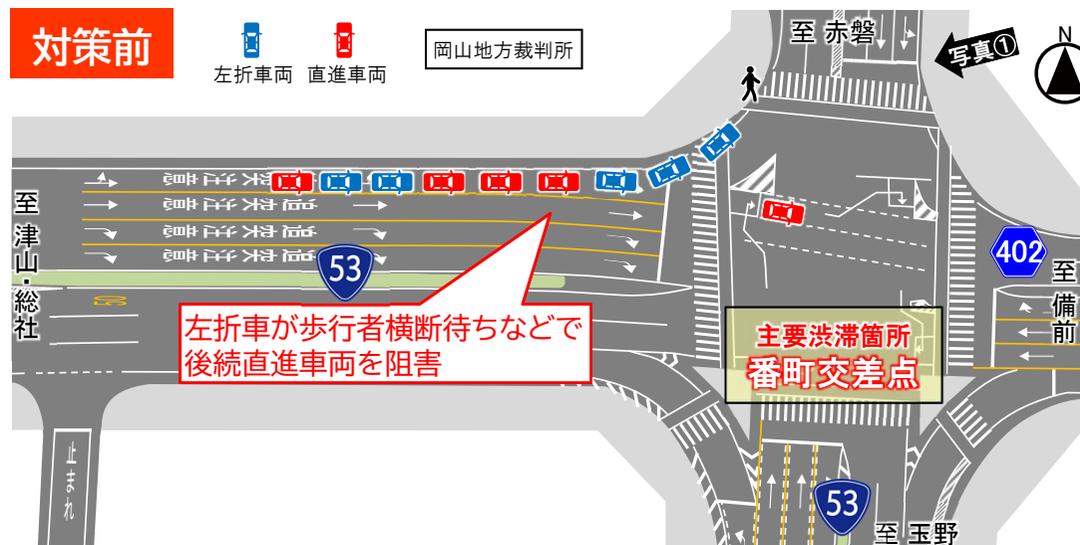


2.3.3 渋滞対策の効果評価 一般国道53号番町交差点

(1) 対策の概要

道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 国道53号番町交差点（上り線）では、左折車両が直進車両を阻害することで、渋滞が発生していました。
- 令和3年2月6日（土）に左折レーンを新設し、左折車両と直進車両の整流化を図りました。



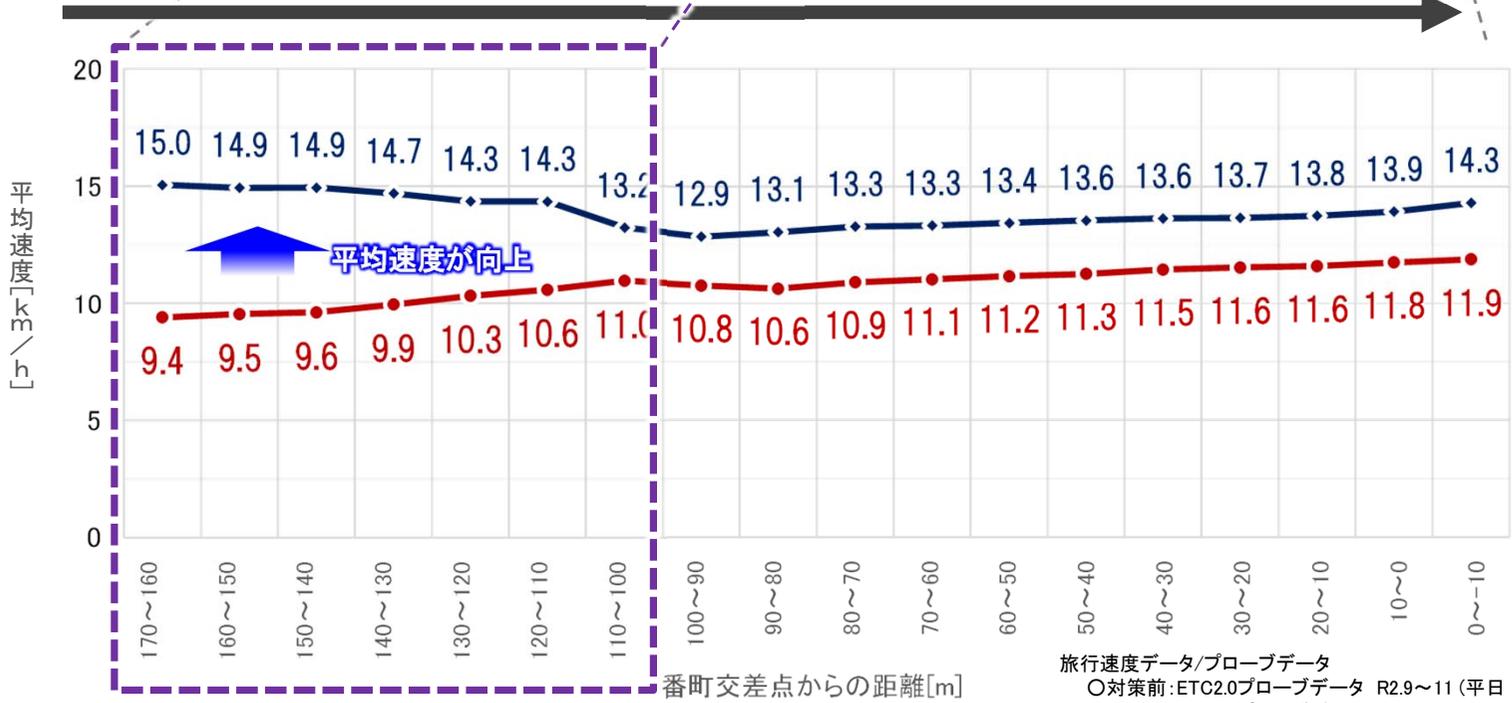
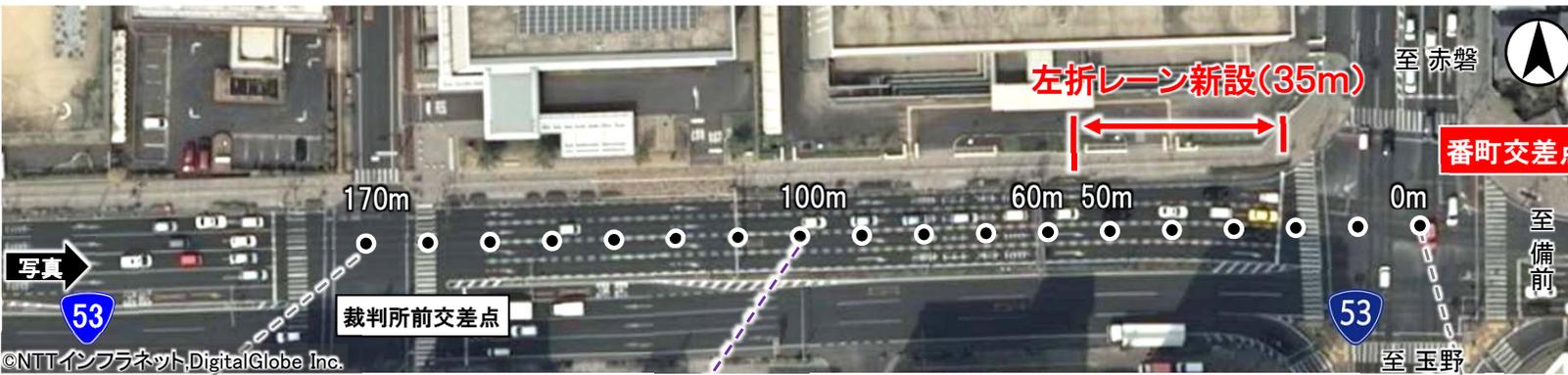
2.3.3 渋滞対策の効果評価 一般国道53号番町交差点

道路利用者要望箇所の渋滞対策

(2)対策箇所の交通状況

- 令和3年2月の国道53号上り方向への左折レーン新設により、新設した上流部では番町交差点を直進で通過する車両の速度が向上しました。特に、10km/h未満の低速度となる車両の発生が改善されています。

【国道53号上り 番町交差点直進通過車両の走行速度分布(平日8時台)】



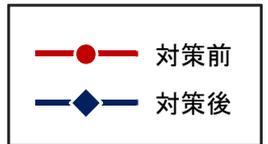
旅行速度データ/プローブデータ
 ○ 対策前: ETC2.0プローブデータ R2.9~11(平日 8時台)
 ○ 対策後: ETC2.0プローブデータ R3.2.15(月)~5.14(金)(平日 8時台)



[R2年9月24日(木)朝ピーク 撮影]



[R3年2月17日(水)朝ピーク 撮影]



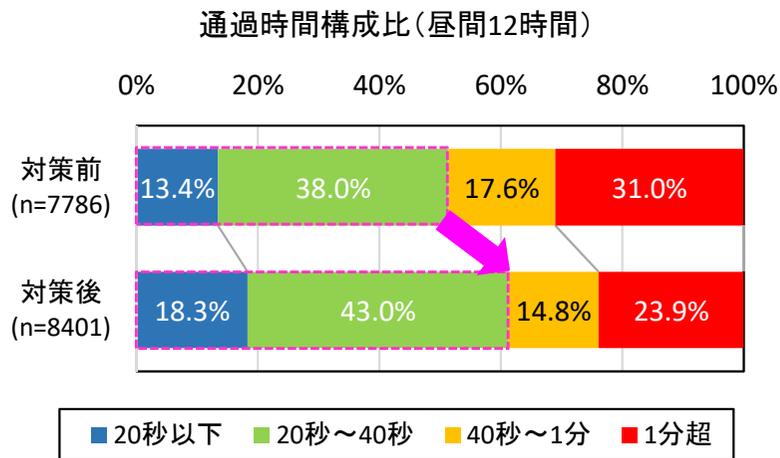
2.3.3 渋滞対策の効果評価 一般国道53号番町交差点

道路利用者要望箇所の渋滞対策

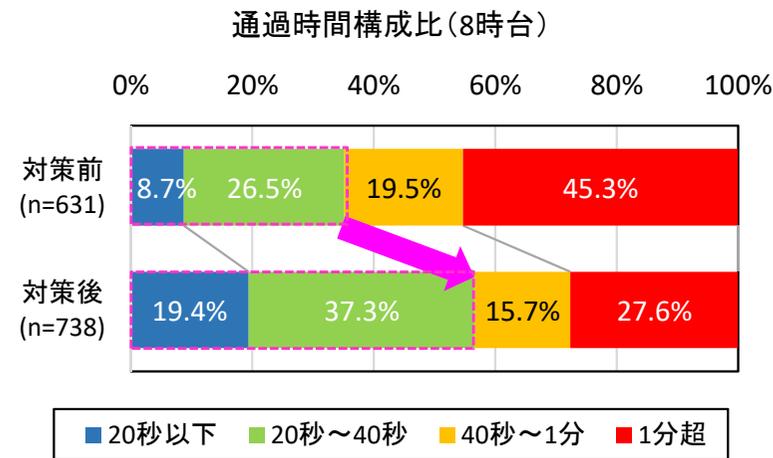
(2)対策箇所の交通状況

- 令和3年2月の国道53号上り方向への左折レーン新設により、直進車両の交差点通過時間が改善し、40秒以内に通過できる車両の割合がピーク時間帯(8時台)で4割程度から6割程度に増加しました。

【国道53号上り 番町交差点直進通過車両の通過時間(裁判所前交差点～番町交差点)】



40秒以内での通過車両は
5割程度から6割以上に増加



40秒以内での通過車両は
4割程度から6割程度まで増加

令和3年度 道路関係予算概要（令和3年1月 国土交通省 道路局・都市局）より

3 人・物流を支えるネットワークの整備

(3) 効率的・効果的な渋滞対策

- 生産性向上による経済成長の実現の観点から、道路ネットワークの機能を最大限に発揮するため、ETC2.0等のビッグデータを活用して、道路ネットワークのボトルネック対策を推進します。
- トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定や、渋滞の原因者である大規模施設の立地者による対策など、官民連携による渋滞対策を推進します。

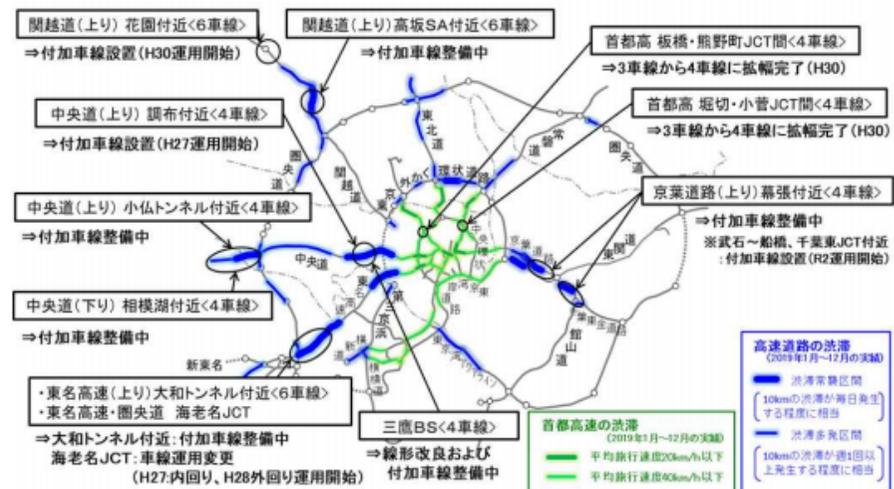
<背景/データ>

- 総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵
- 一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当
- 最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(令和2年11月時点)
- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)
- 高速道路の渋滞対策・機能強化等の早期効果発現を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を機動的に実施(対策済11箇所、事業中13箇所)
- 渋滞対策協議会^{参1}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進(利用者団体からの要望箇所のうち、毎年50箇所程度で対策実施)
- 重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント^{参2}の実施を求める運用を継続し、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進

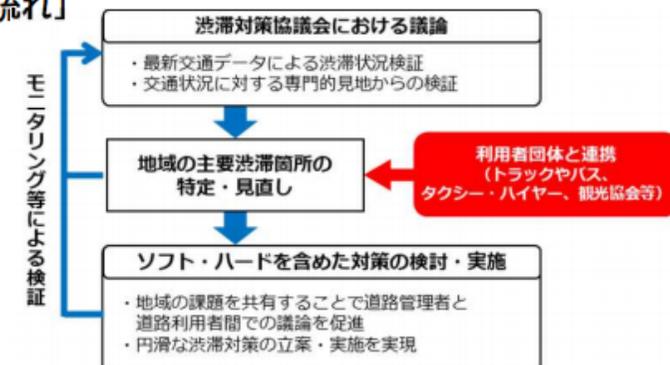
参1：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置

参2：立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

[首都圏の高速道路における主な交通集中箇所と対策について]



[渋滞対策の流れ]



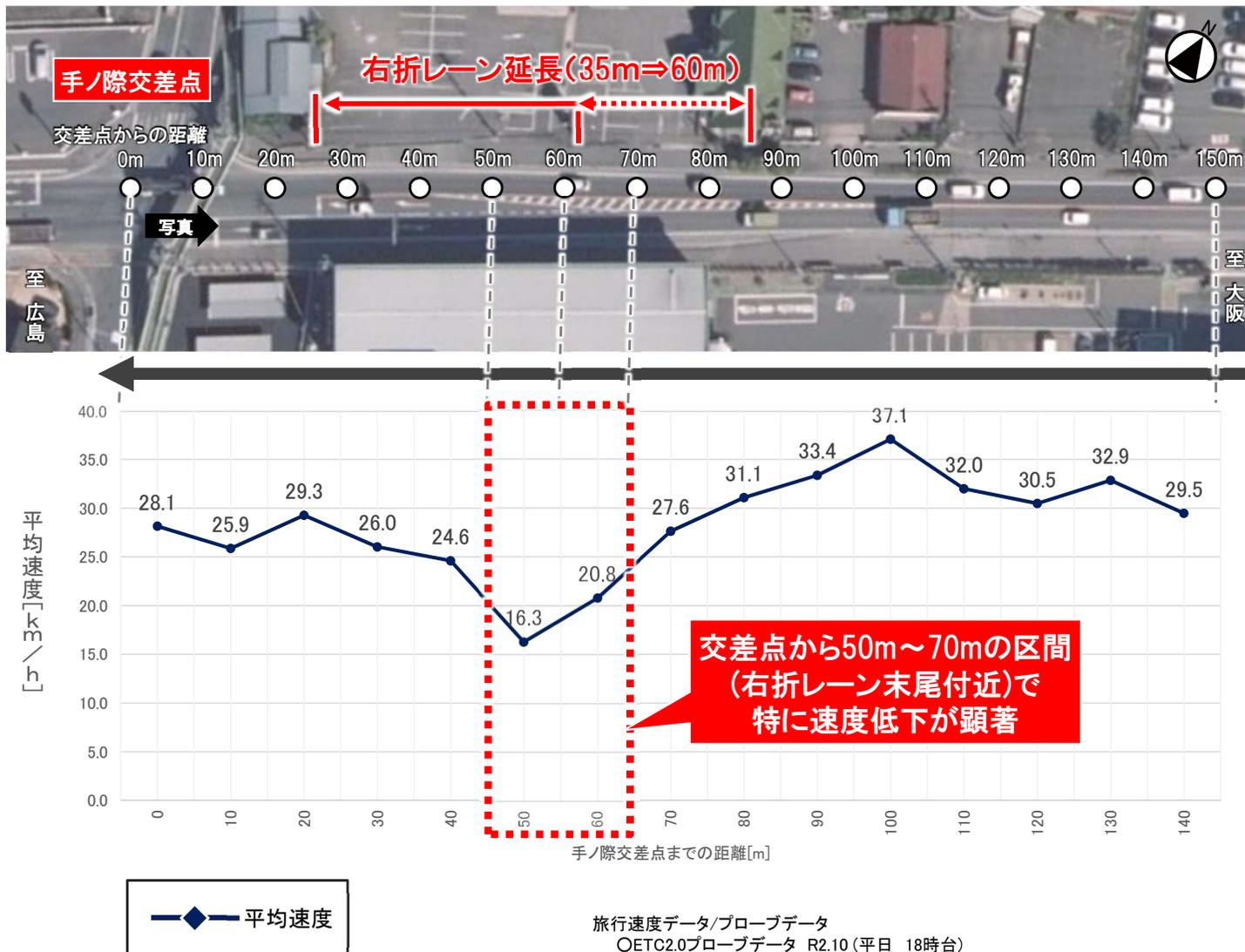
2.4 道路利用者団体と連携した渋滞対策

(2)対策箇所の交通状況

道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 国道2号の下り方向の18時台に手ノ際交差点を直進する車両の走行速度は、交差点から50m~70mの右折レーン末尾付近で速度低下が顕著です。
- 右折車両の滞留による直進阻害が発生していると想定され、右折レーンを35m⇒60mに延長します。

国道2号下り 直進通過の車両の走行速度分布(平日18時台)



[R3年2月9日(火)タピック 撮影]

3. 主要渋滞箇所の特定期解除

3.1 特定期解除フロー

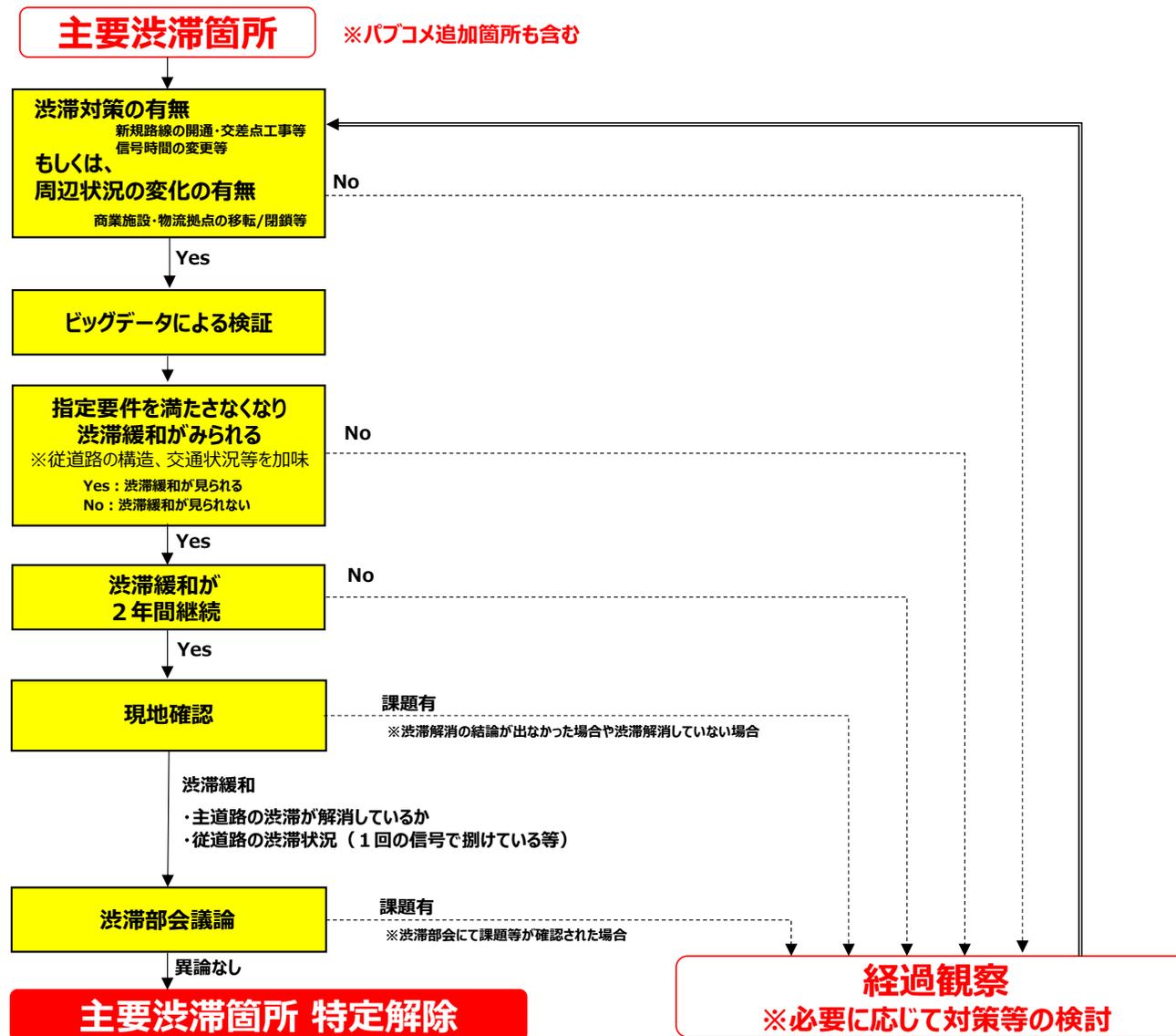
3.2 一般国道2号唐船交差点

3.3 一般国道53号津島京町交差点

3.1 特定解除フロー

(1) 特定解除フロー

- 対策完了箇所については、現状の特定基準による判定に加えて、現地状況確認により、信号待ち回数や渋滞状況を把握します。
- 現地が渋滞していないと判断される場合は特定解除を関係者で検討します。



3.2 一般国道2号唐船交差点

(1)唐船交差点の状況変化

● 令和2年度点検では20km/h以下のべ時間数は2時間、令和3年度点検では6時間となり、2年間継続して基準以下になっています。現地を確認した結果、渋滞は見られませんでした。



主要渋滞箇所特定解除 合同現地点検

日時 : 令和3年8月19日(木) 17:00~

場所 : 国道2号唐船交差点(倉敷市)

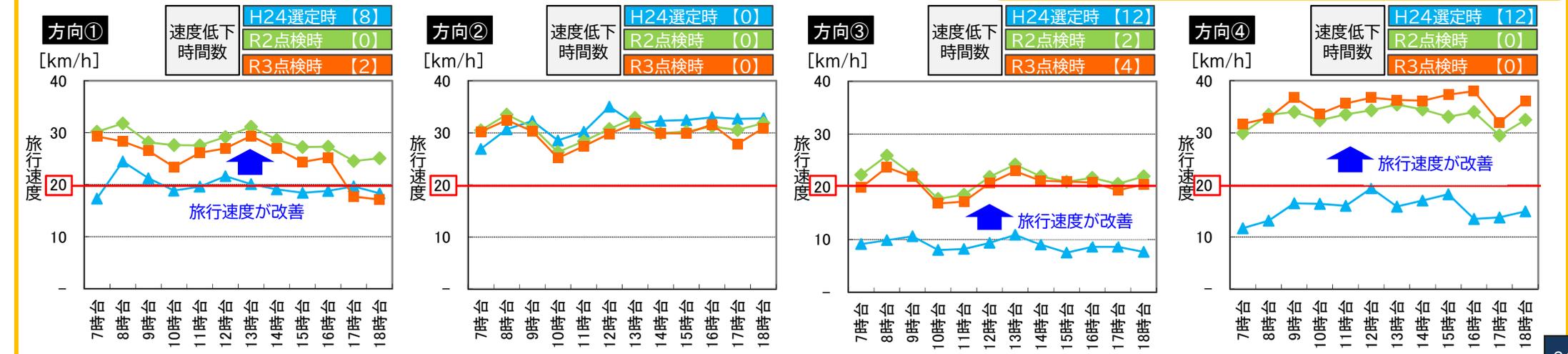
【対策事業名】
玉島・笠岡道路
県道東安倉鴨方線バイパス
県道南浦金光線バイパス

参加者 : 岡山県土木部 道路建設課
岡山県警察本部 交通規制課
国土交通省 岡山国道事務所 計画課



H31年3月の東安倉鴨方線・南浦金光線の整備以降、選定基準を下回り、その後周辺の状況に変化がなく、合同現地点検においても渋滞も見られないため、主要渋滞箇所の解除候補とする。

唐船交差点の各方向における時間帯別旅行速度



3.3 一般国道53号津島京町交差点

(1)津島京町交差点の状況変化

● 令和2年度点検では20km/h以下ののべ時間数は4時間、令和3年度点検では1時間となり、2年間継続して基準以下になっています。現地を確認した結果、渋滞は見られませんでした。



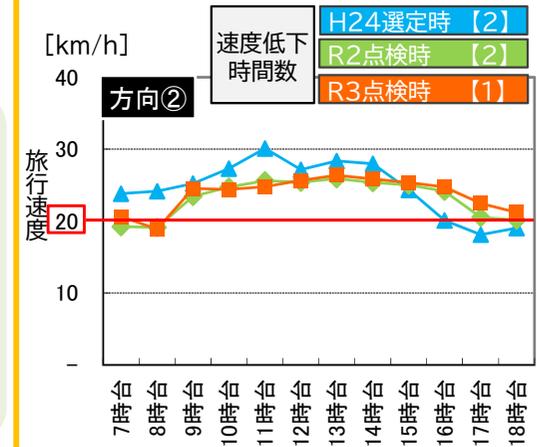
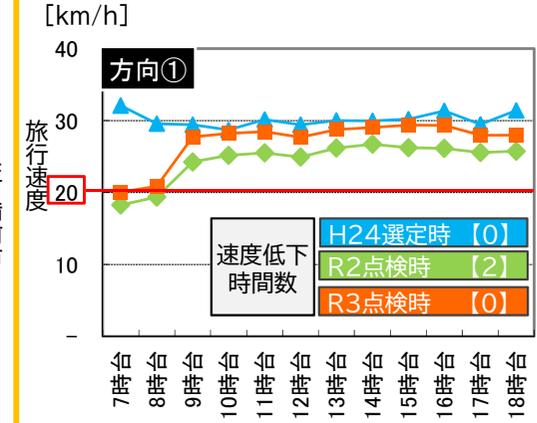
H30年3月のピンポイント対策(右折レーン追加)以降、選定基準を下回り、その後周辺の状況に変化がなく、合同現地点検においても渋滞も見られないため、主要渋滞箇所の解除候補とする。

主要渋滞箇所特定解除 合同現地点検

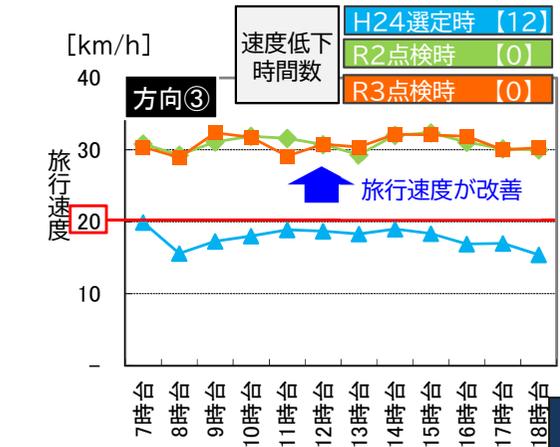
日時 : 令和3年8月19日(木) 7:00~8:00
 場所 : 国道53号津島京町交差点(岡山市)
 【対策事業名】
 交差点ピンポイント対策
 (右折レーンの追加・信号現示の変更)
 参加者 : 岡山市都市整備局 道路計画課
 岡山県警察本部 交通規制課
 国土交通省 岡山国道事務所 計画課



津島京町交差点の各方向における時間帯別旅行速度



※データ: H24年度点検:民間プローブデータ H23.8~H24.7(平日平均)
 R2年度点検:ETC2.0プローブ情報 H31.4~R2.3(平日平均)
 R3年度点検:ETC2.0プローブ情報 R2.4~R3.3(平日平均)



4. 観光地における渋滞対策

4.1 観光地における交通状況分析

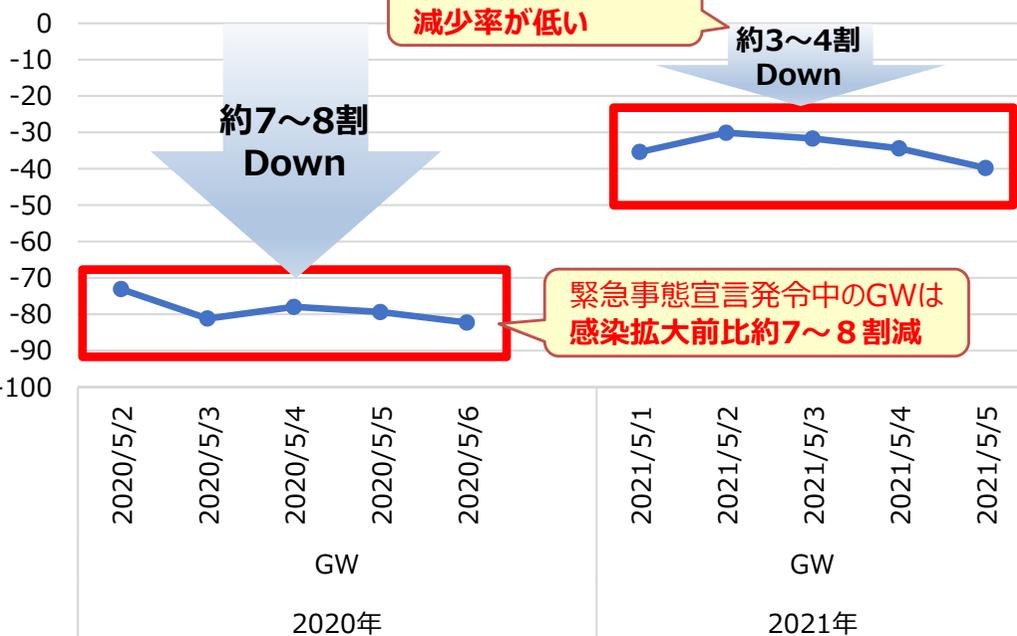
4.1 観光地における交通状況分析

(1) 新型コロナウイルスの影響による観光動態の変化

- 新型コロナウイルスの感染拡大や緊急事態宣言の発令に伴い、倉敷美観地区周辺での人流・交通量は以前に比べて減少しているものの、2021年のGW期間中は、同じ緊急事態宣言中であった2020年GW期間中に比べて減少率が低くなり、周辺道路の平均旅行速度も低下しています。
- 観光需要の回復に伴い交通渋滞が再び悪化しており、引き続き観光地渋滞対策の検討が必要といえます。

■ 倉敷駅周辺の滞在人口増減率（感染拡大前比）の推移

感染拡大前比増減率[%]



滞在人口データ/NTTドコモ モバイル空間統計
 ※感染拡大前：2020/1/18～2020/2/14

■ 倉敷周辺の自動車交通量・平均旅行速度の推移

[千台/12h]



交通量データ/車両感知器データ（片島）
 ※各期間中の昼間12時間交通量の平均値
 平均旅行速度データ/ ETC2.0プローブデータ
 ※各期間中の昼間12時間・旅行速度構成比算出対象範囲（次頁参照）内の平均値

倉敷美観地区での観光需要の回復に伴い、周辺道路での交通渋滞が再び悪化

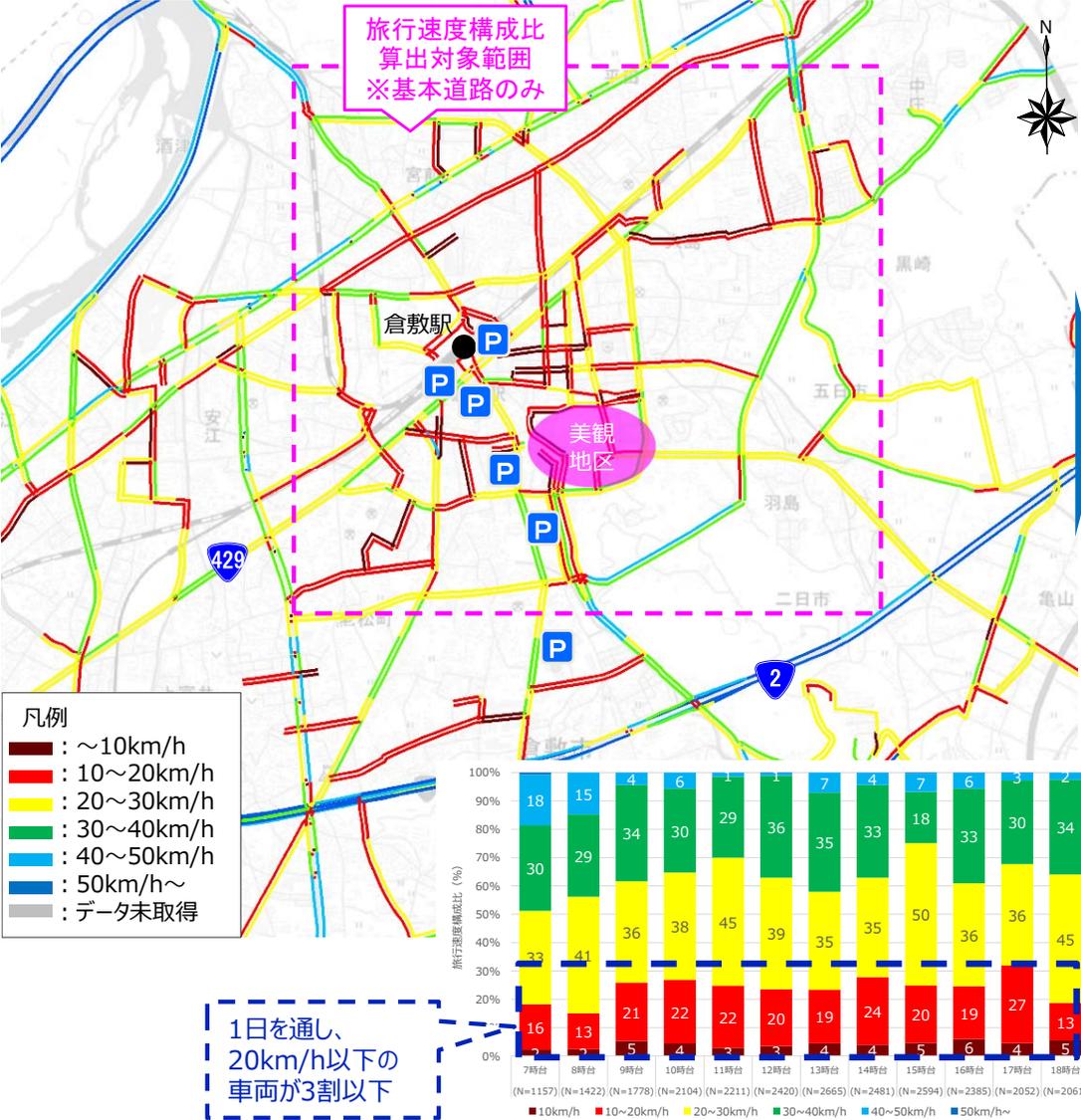
→引き続き、観光地渋滞対策の検討が必要

4.1 観光地における交通状況分析

(2) 倉敷美観地区周辺の混雑状況

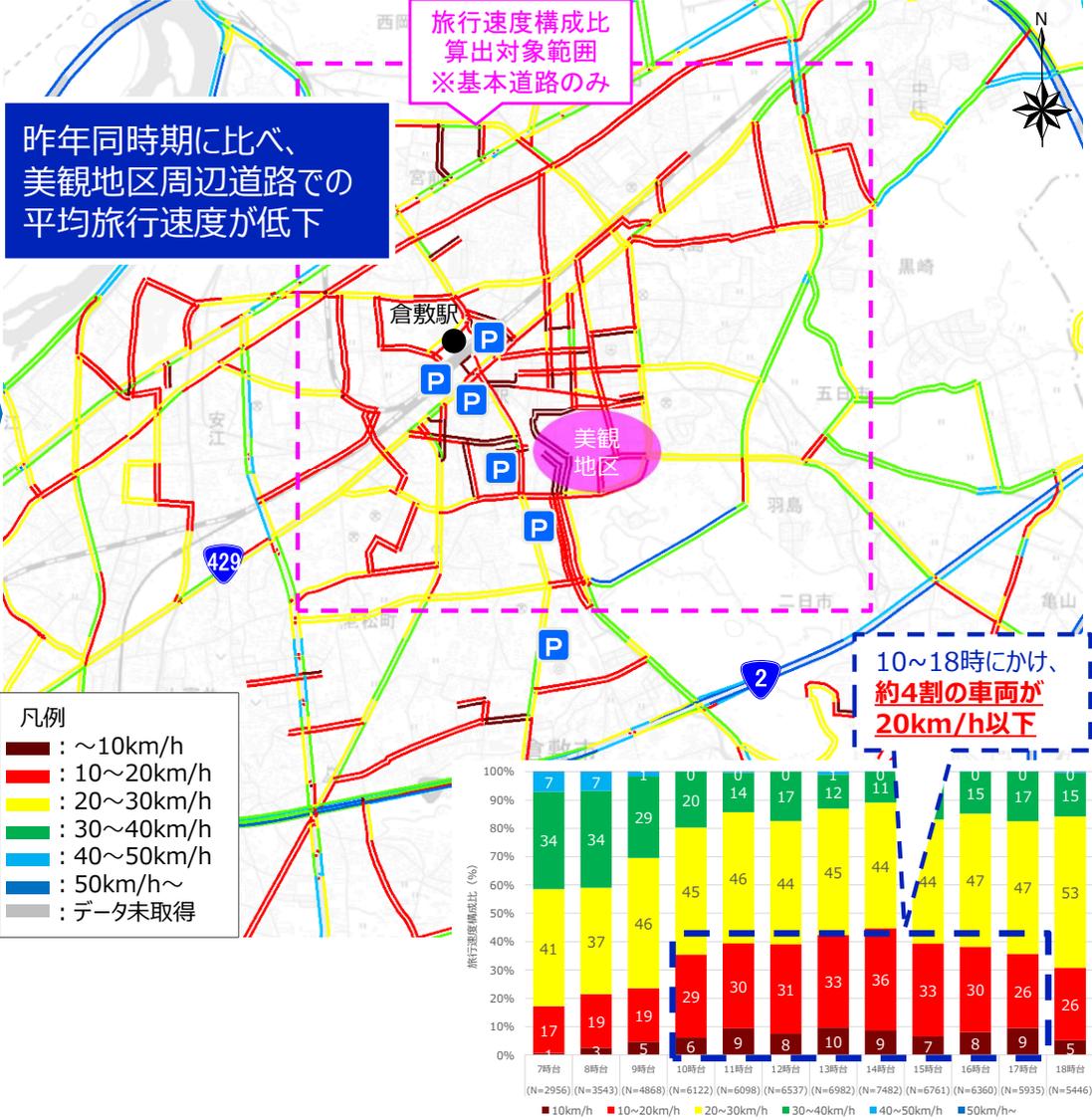
● 倉敷美観地区周辺の混雑状況を平面的に比較すると、緊急事態宣言中の2020年GWでは目立った混雑が見られなかったのに対し、観光需要が回復傾向にあった2021年はより混雑傾向となっています。

■ 2020年GW期間中の混雑状況



下図：ETC2.0プローブデータ R2.5.2~5.6 昼間12時間平均

■ 2021年GW期間中の混雑状況



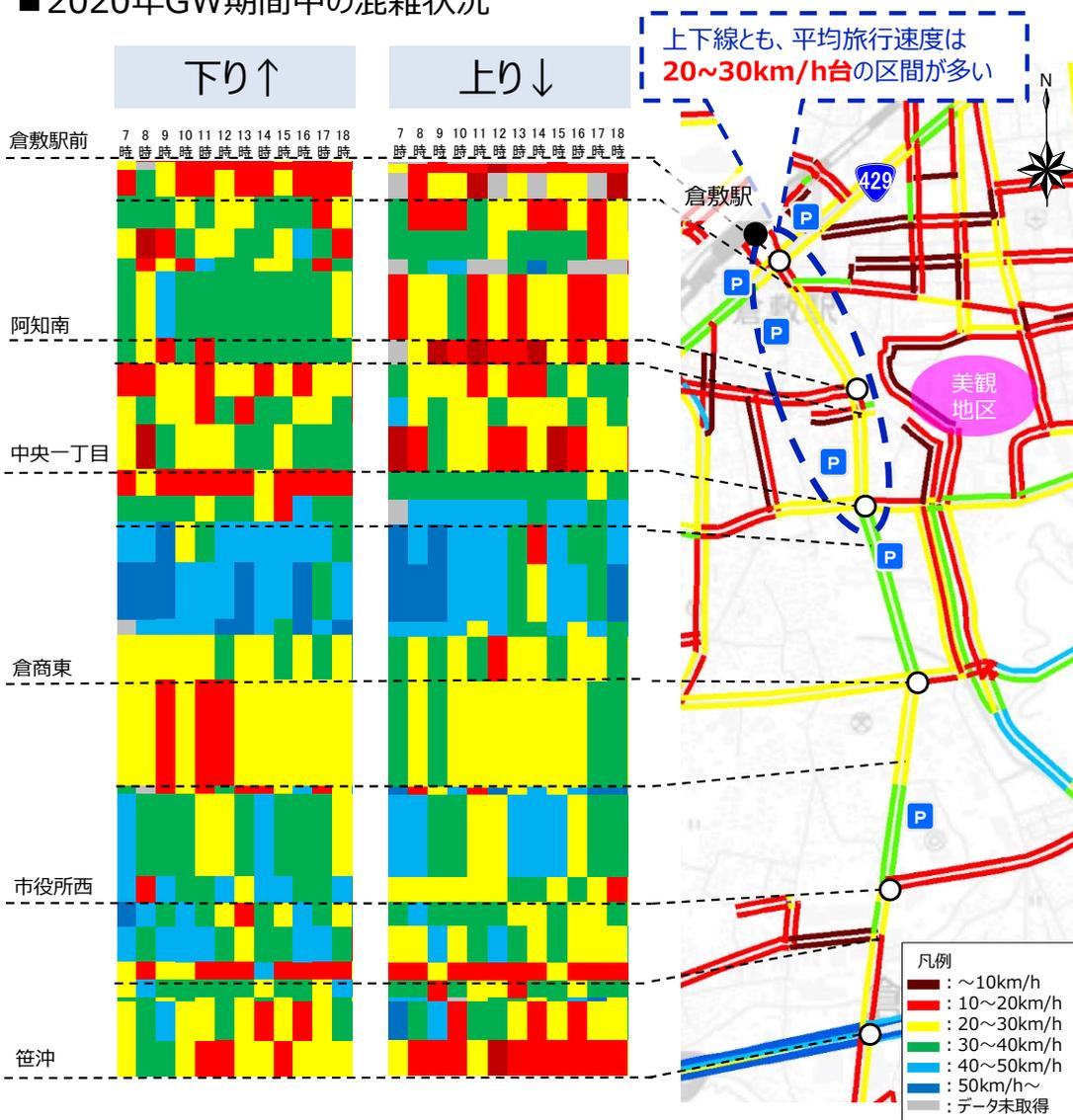
下図：ETC2.0プローブデータ R3.5.1~5.5 昼間12時間平均

4.1 観光地における交通状況分析

(3) 倉敷中央通の混雑状況

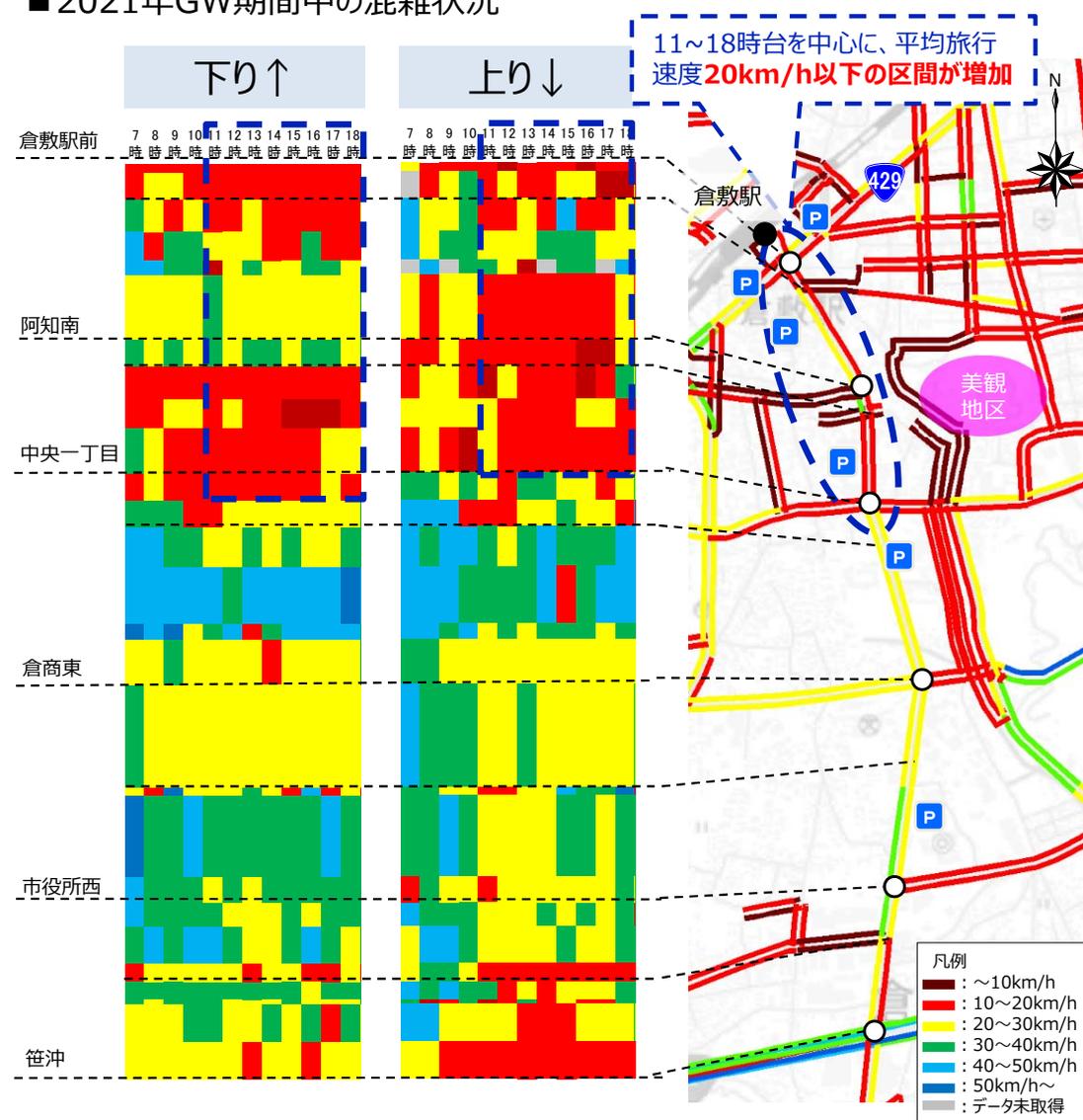
● 多くの駐車場へのアクセスルートとなっている倉敷中央通の日中の平均旅行速度をみると、2020年ではほとんどの区間で20km/h以上でしたが、2021年は11時～18時台を中心に20km/h以下の区間が増加しています。

■ 2020年GW期間中の混雑状況



データ出典：ETC2.0データ（様式1-2） 2020/5/2~5/6 昼間12時間平均

■ 2021年GW期間中の混雑状況



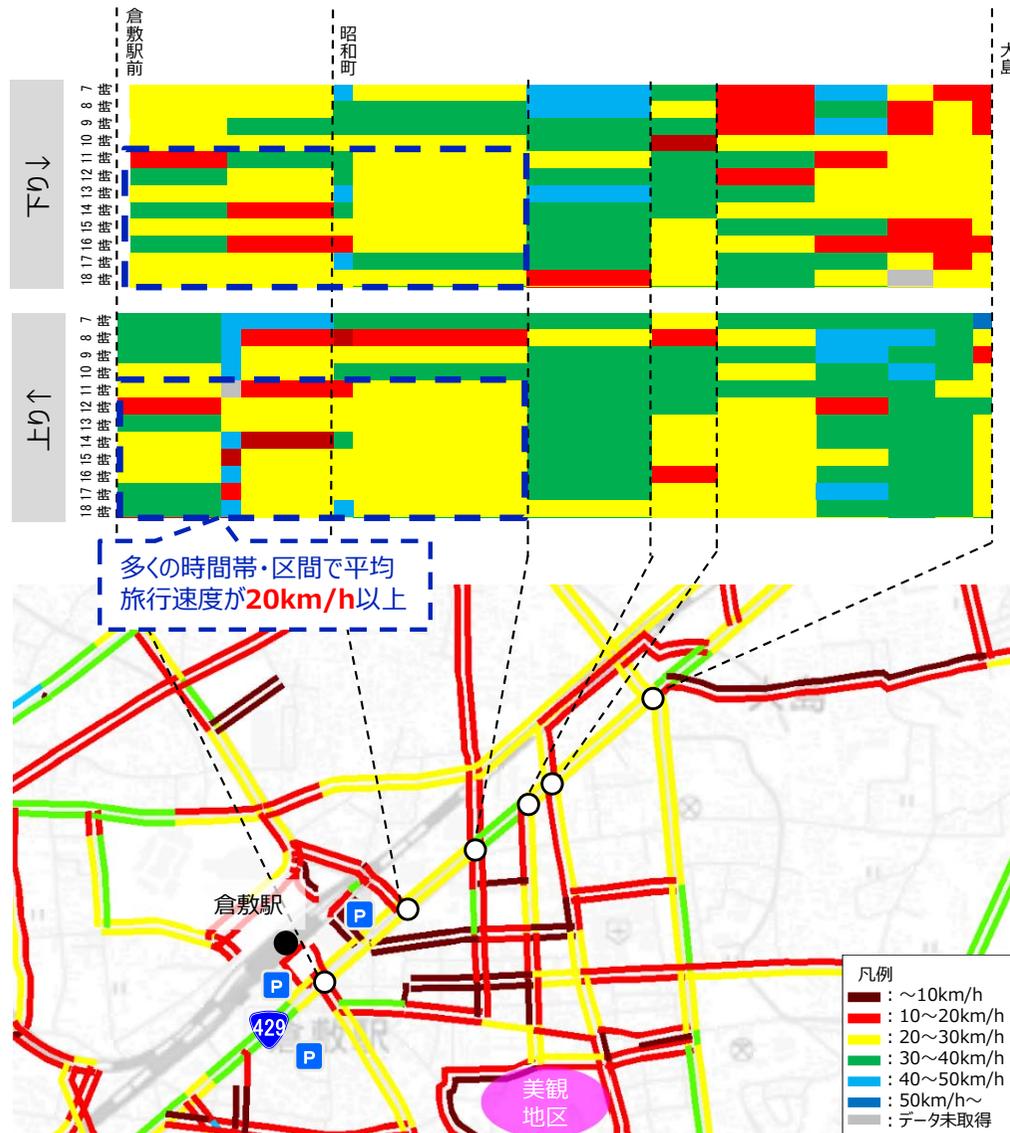
データ出典：ETC2.0データ（様式1-2） 2021/5/1~5/5 昼間12時間平均

4.1 観光地における交通状況分析

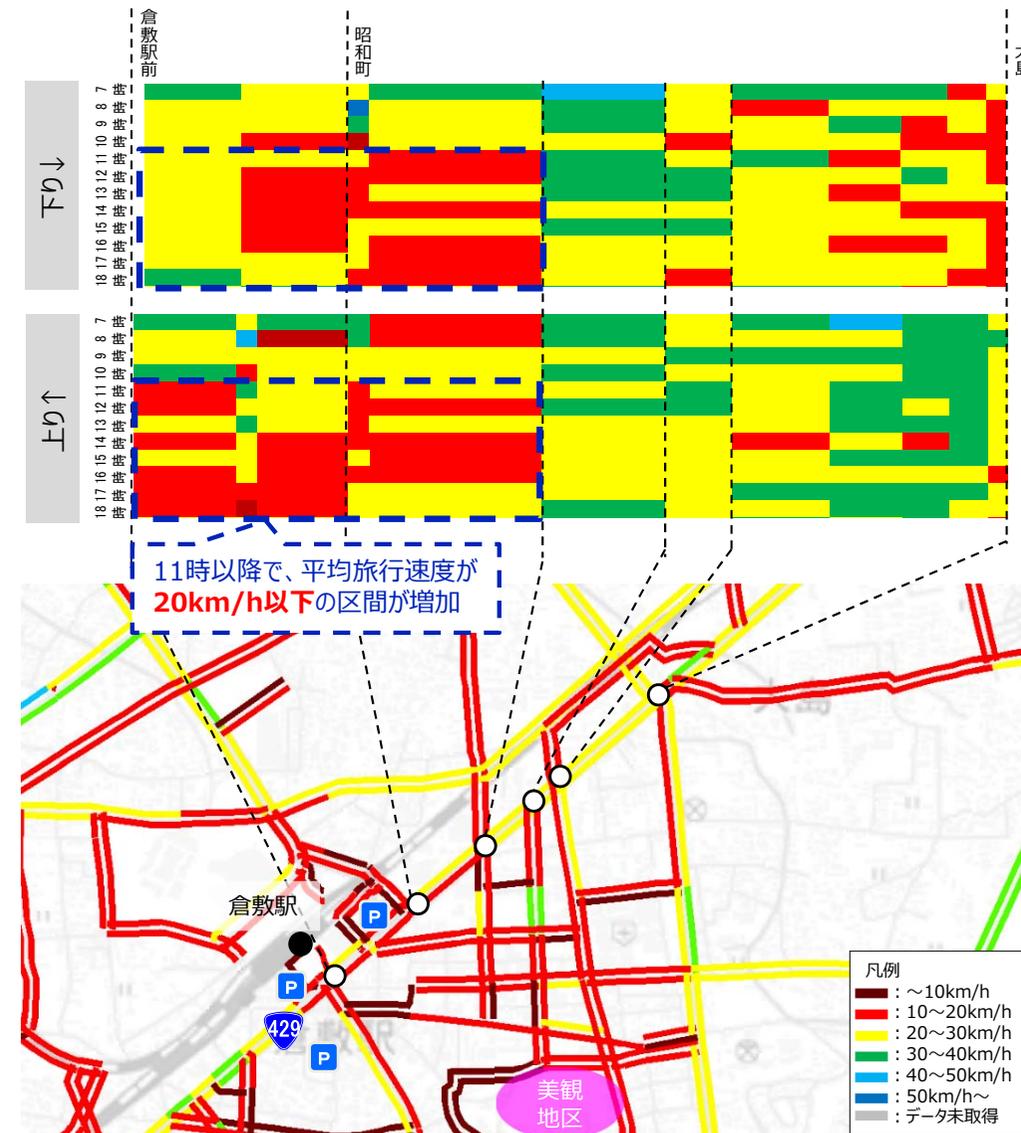
(4) 国道429号(倉敷駅前⇄大島)の混雑状況

- 倉敷ICから倉敷美観地区へのアクセスルートである国道429号においても、2020年はほとんどの区間で平均旅行速度20km/h以上でしたが、2021年は11時以降で20km/h以下の区間が増加しています。

■ 2020年GW期間中の混雑状況



■ 2021年GW期間中の混雑状況

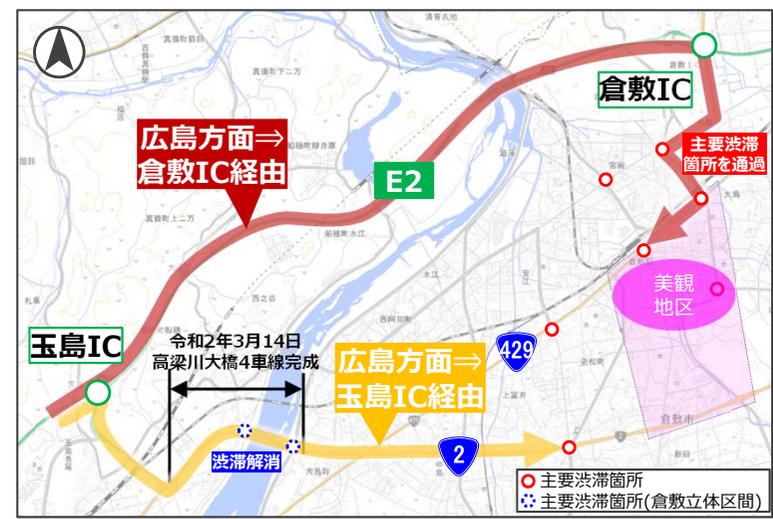
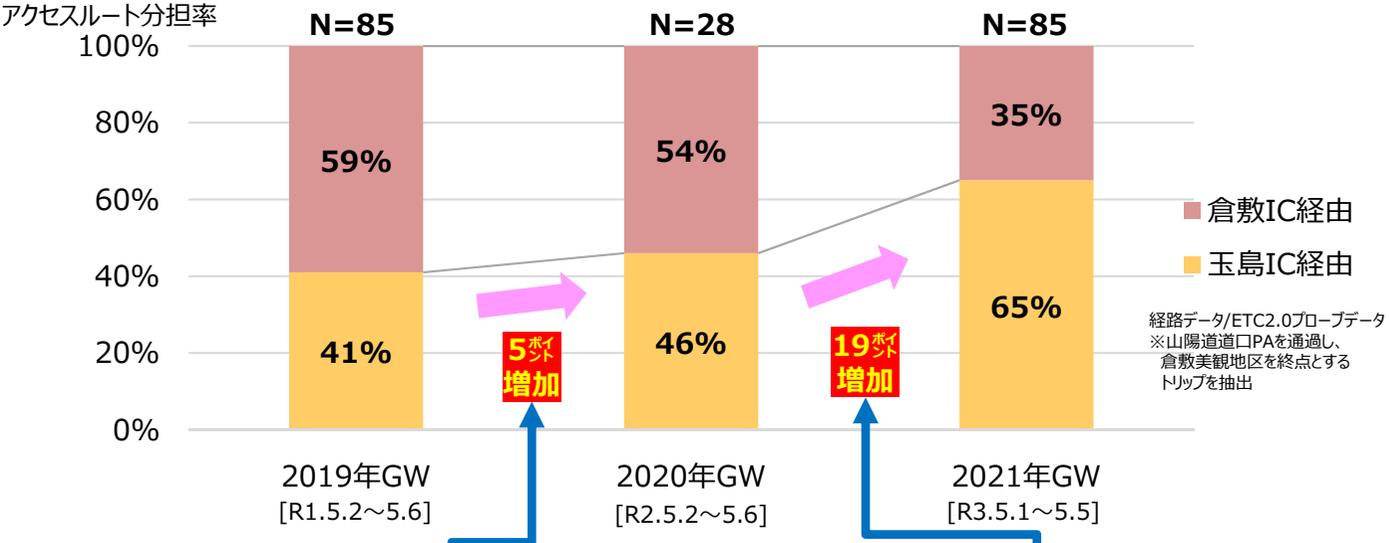


4.1 観光地における交通状況分析

(5) 倉敷美観地区へのアクセスルートの変化

- 2020年3月の国道2号倉敷立体完成（高梁川大橋周辺の4車線化）により、広島方面から高速道路を利用して美観地区に訪れる車両の、玉島IC→国道2号経由での利便性が向上しました。
- また、2020年10月には玉島ICの利用促進チラシを作成・配布するなど、混雑しやすい倉敷IC方面からのルートを選んだ利用を促進した結果、2021年GWの玉島IC利用率は、2019年と比較して24ポイント増加しています。

■ 山陽自動車道広島方面から倉敷美観地区へのアクセスルート分担率



GOOD ROUTE 倉敷美観地区への観光なら玉島IC

一般国道2号倉敷立体が完成しました!!

高梁川大橋の幅幅により全区間が完成!!

高梁川大橋の通過時間が短縮され利用車両が増加!!

多くの方々が高梁川大橋4車線化の効果を実感し発信

5. 岡山倉敷都市圏のモビリティマネジメント(MM) の検討状況

5.1 スマート通勤おかやま

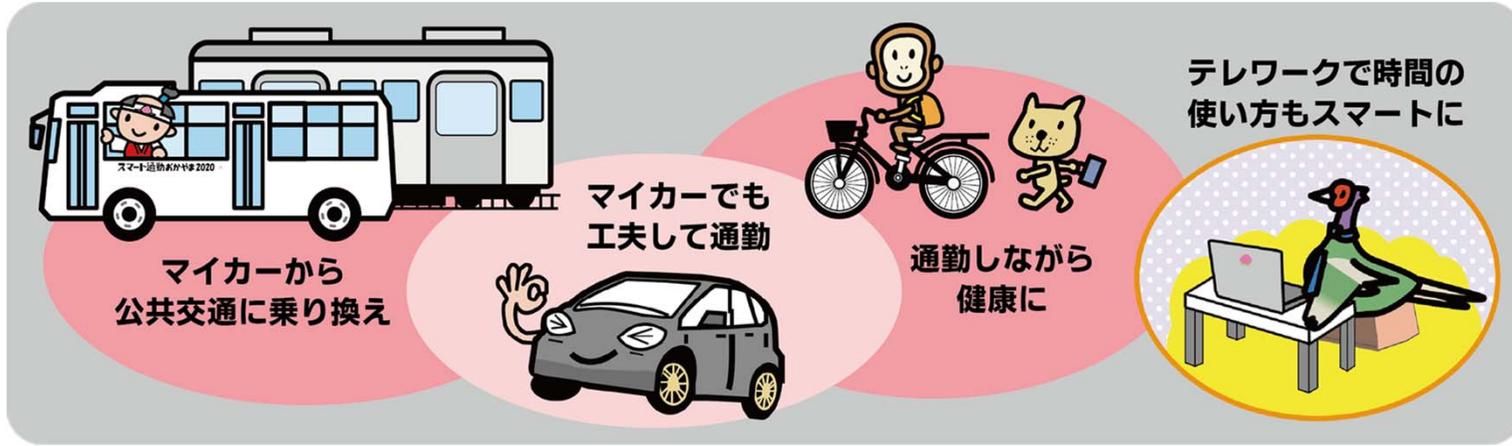
5.2 GOOD ROUTEプロジェクト

5.1 スマート通勤おかやま

①スマート通勤おかやま

●今年度の「スマート通勤おかやま」では、マイカーから公共交通等への利用転換、マイカーの使い方の工夫のほか、テレワークの推奨により、渋滞緩和やCO2排出量の削減等を目指します。

▼スマート通勤の取り組みイメージ



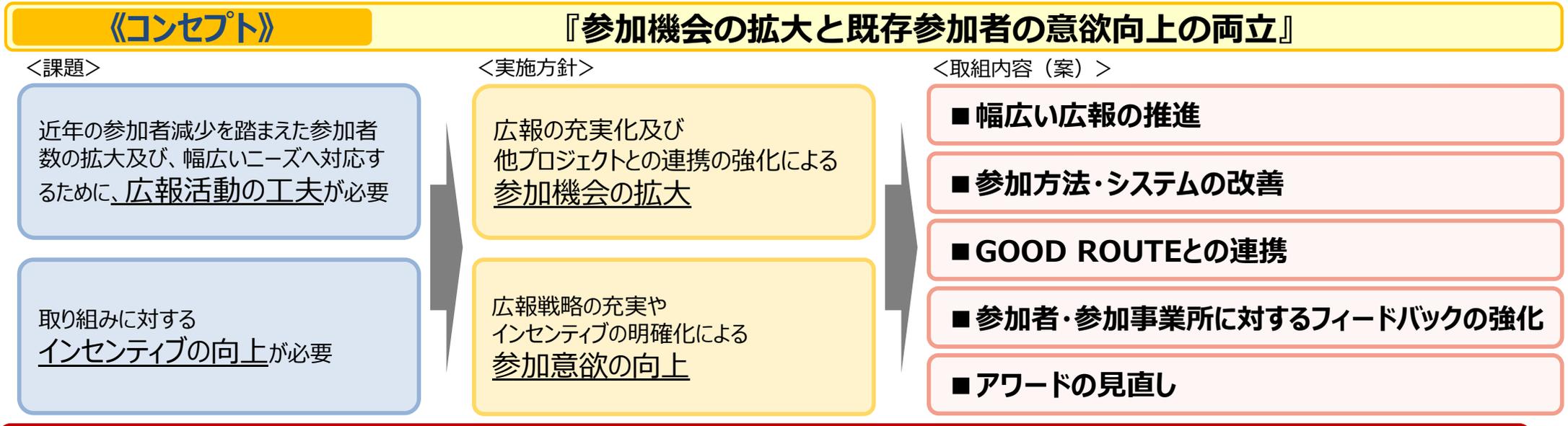
▼ポスター（2020年）



▼実施状況（2020年）



▼今年度の取組内容（案）



《実施期間（案）》 令和3年11月1日（月）～11月12日（金） ※エコドライブ推進月間の実施時期と連動

5.2 GOOD ROUTEプロジェクト

②GOOD ROUTEを活用したMM施策の総合的な情報発信の実施

- 令和元年度に岡山倉敷都市圏のMM施策を統一的に周知していくためにMM施策の総称（ロゴマーク、キャッチコピー）である「GOOD ROUTE」を作成した。
- 今年度では、GOOD ROUTEを用いた総合的な情報発信（ホームページやプロモーションムービー、ラジオ放送）により、岡山倉敷都市圏でのMM施策の浸透、推進を図る。

【啓発活動】MM施策の総称としてロゴ、キャッチコピーを作成

- (コンセプト) 思考する移動 : 混雑の緩和に向け、1人ひとりが考えて、行動を積極的に変容することへの期待を込めて設定
- (キャッチコピー) GOOD ROUTE : 毎日の移動で、「時間」、「経路」、「手段」を考えて、個々人にとっての「良い移動」を発見してもらえ
るようなキャッチコピーを設定
- (ロゴマーク) (下図) : 「発見(電球) + 感嘆符(!) + 目的地 + 思考 + 人 + 行動」を連想できるロゴマークを設定
カラーは、スムーズな移動を連想させる「信号の青」を基調に設定



【MM施策の総称】

・ロゴ、キャッチコピーを活用した広報展開



ホームページ (goodroute.jp)



横断幕



「岡山・倉敷都市圏における各種MM施策の取組」=「GOOD ROUTE」としてクルマ利用者への周知徹底を図る。



【岡山・倉敷都市圏における各種MM施策】

- ・高速道路の利活用
- ・時差出勤、フレックスタイム
- ・スマート通勤おかやま
- ・大型商業店舗パークアンドライド 等

【今後の予定】今年度実施の「スマート通勤おかやま」に合わせ、「GOOD ROUTE」の広報展開を実施し、「GOOD ROUTE」の認知度向上、MM施策に対する参加・協力意向等の評価を行い、広報展開による効果を把握する。

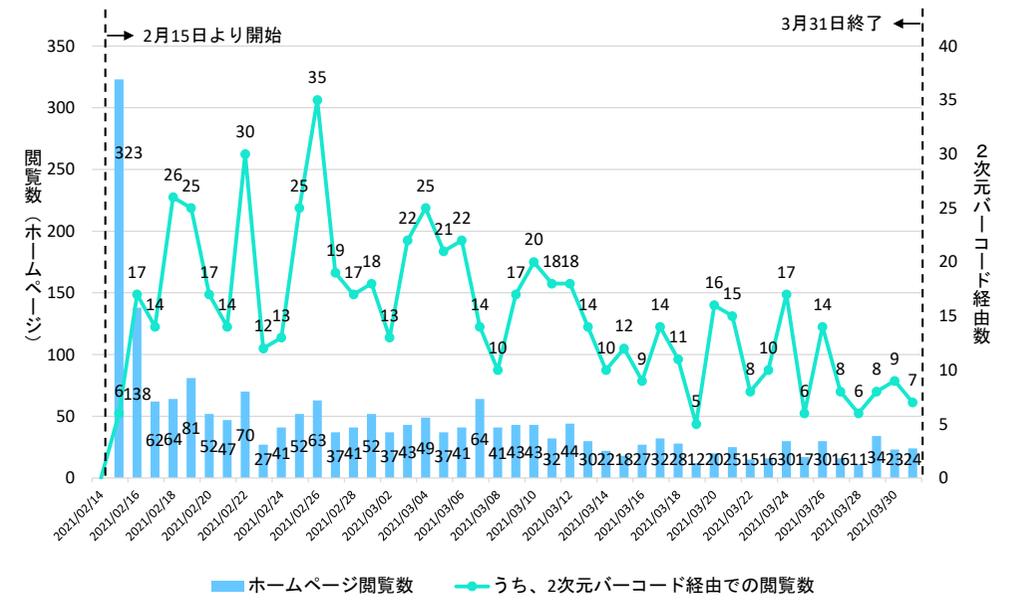
5.2 GOOD ROUTEプロジェクト

③GOOD ROUTEを活用したMM施策の総合的な情報発信の実施例(朝活プロジェクト)

● 朝活に賛同する方々に「新しい通勤・通学方法」を提案し、楽しく(お得に)朝の渋滞緩和や環境改善につなげていきたい。
 = **朝活プロジェクトの誕生!**
 ※朝活とは「朝の時間を利用して、普段できない活動をしよう!」という取組

「朝活プロジェクト」の第1弾として、日本マクドナルド(株)、両備ホールディングス(株)と連携し、「いつもより早く通勤・通学して朝マックを食べよう」という朝の渋滞ピークをずらした時差出勤を呼び掛ける取組を実施

■クーポンサイトの閲覧数(2次元バーコード経由数)
 ホームページ閲覧数: 2,054アクセス(2月15日~3月31日)
 2次元バーコード経由数: 687アクセス(2月15日~3月31日)



■日本マクドナルド(株)との連携



GOOD ROUTE 朝活プロジェクト 第1弾

渋滞をさけて、ゆっくり朝マックしよう!

ソーセージエッグマフィンセット

クーポン価格 ▶ **¥350** 店舗限定!

朝マック限定 10:30まで限定

ハッシュポテト

クーポン価格 ▶ **¥100** 店舗限定!

朝マック限定 10:30まで限定

GOOD ROUTE に賛同する方に朝マックのクーポンを提供

クーポン価格 ▶ **¥80** 店舗限定!

■両備ホールディングス(株)との連携



朝活プロジェクトの周知活動支援を実施



5.2 GOOD ROUTEプロジェクト

④GOOD ROUTEを活用したMM施策の総合的な情報発信(中長期的な展開)

- 今年度は2年目として、施策、周知活動の拡充を目指し、3年目以降は、国道2号の渋滞対策に向けた企業への呼びかけを中心に、社会実験等を踏まえ、継続的な施策展開を図る。

	1年目(2020年度)	2年目(2021年度)	3年目(2022年度)以降
施策	【継続】 ・スマート通勤おかやま ・時差通勤のススメ ・美観地区でのP&R 【新規】 ・大型商業店舗P&R(民間連携) ・高速道路利活用(NEXCOと調整) ・飲食店とのコラボ (朝活プロジェクト第1弾) (検討・準備) ↑ 新規として採用検討	継続実施 継続実施 継続実施 【新規】 コロナ禍の状況を踏まえ調整 コロナ禍の状況を踏まえ調整 ・飲食店とのコラボ (朝活プロジェクト第2弾) (検討・準備) ↑ 新規として採用検討	継続実施 ・国道2号の渋滞対策に向けた企業への呼びかけ
	・GOOD ROUTEアイデアソンを実施 →事業所の従業員、一般市民、学生、民間事業者を募って、朝活プロジェクト等のできるごと、やりたいことのアイディア集めを実施		
周知活動	・GOOD ROUTEホームページ 継続実施 ・横断幕 ・プロモーションビデオ(PV)	・GOOD ROUTEホームページの更新(ハード整備の要素を追加) ・プロモーションビデオ(PV) →ソフト・ハードの両面からの展開 ・ポスター、フライヤーの展開 →交通事業者、地域スーパー、スポーツ団体からの広告展開	継続実施 継続実施 継続実施

6. ニューノーマル時代の交通需要マネジメント (Transportation Demand Management)について

6.1 取組の背景

6.2 TDM対策の方向性

6.3 津島交差点のTDM施策の方向性

6.4 高松稲荷交差点のTDM施策の方向性

6.1 取組の背景

令和3年度 道路関係予算概要（令和3年1月 国土交通省 道路局・都市局）より

5 道路システムのDX

（4）データプラットフォームの構築と多方面への活用

- 最新技術を活用し、関係機関と連携を図りつつ簡易かつ効率的にデータ収集蓄積を実施するとともに、全国統一の開かれたデータプラットフォームを構築し、維持管理のほか様々な分野で活用します。
- ETC2.0等のビッグデータを活用したデータ分析により、道路交通マネジメントを高度化し、交通需要マネジメント（TDM）により主要渋滞箇所100箇所の解消を目指します。

【データプラットフォームの構築】

<背景/データ>

・ETC2.0車載器は、約576万台(令和2年11月末時点)まで普及

- 新技術を用いてETC2.0（車両の走行履歴および挙動履歴）や地図基盤データなどのデータを効率的に収集し、様々な分野で利活用を実施
- 車載型センシング技術を活用し、道路の3次元データ（交差点形状や区画線等の地物の空間情報）の収集を一層推進

【ETC2.0データの外部活用】

- ETC2.0高速バスロケーションシステム・車両運行管理システムの更なる利活用促進に向け、官民連携により検討を推進
- 多様な交通モードのデータや施設データ等との連携によるMaaSへの活用



【ICT・AI技術を活用した交通マネジメント】

<背景/データ>

・シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金をを行い、交通需要を管理するロードプライシングを実施

- 観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AI技術などの革新的技術を活用し、面的な料金施策を含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援
- ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討によりロードプライシング導入を目指す鎌倉市の取組を引き続き支援
- 新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言下におけるテレワーク等による渋滞解消箇所をビッグデータの活用により分析し、交通需要マネジメントによる渋滞解消の可能性を徹底追求

鎌倉市の提案

これまでの主な取組

シャトル
バス運行

パーク&
ライド

鎌倉
フリー
環境手形

バス専用
レーン

鎌倉ロードプライシング（仮称）



ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等を検討

6.1 取組の背景

- 新型コロナウイルスの感染拡大で令和2年4月～5月に緊急事態宣言が発令され、岡山県内でも移動自粛により交通量が減少し、主要渋滞箇所では渋滞緩和が確認されました。
- さらに、年間を通じて収束が見られない中、初詣においても集中を避ける動きがみられました。
- これらに鑑みて、交通需要マネジメントを積極的に推進する箇所、さらに重点的に実施する箇所を選定しました。

令和2年 新型コロナウイルスの感染拡大

令和2年4月16日(木)～5月14日(木)の
約1ヶ月間に緊急事態宣言が発令

令和3年度以降の
収束が見えない状況

緊急事態宣言期間中は移動自粛が影響し、
11箇所(※)の主要渋滞箇所では特定解除相当の状況

ハード対策だけではなく「**交通需要のマネジメント**」の推進により、
改善(特定解除)に資する主要渋滞箇所の顕在化

※緊急事態宣言終了後は、主要渋滞箇所の要件を満たす
岡山市内8箇所、倉敷市内2箇所、備前市内1箇所

【平日】

緊急事態宣言期間において
「特定解除相当」かつ「ピーク時の
交通量が一定量減少」した箇所を対象

【特異日】

渋滞に起因する交通需要
への対応がなされている
箇所を対象

ニューノーマル時代の動き

コロナ禍での初詣の分散実施
を施設が呼びかけ

■最上稲荷 ロング初詣

令和2年度は新型コロナ
ウイルス感染拡大防止
のため、12月14日
(月)～2月3日(水)まで
初詣期間を設け、分散
初詣を呼びかけた。

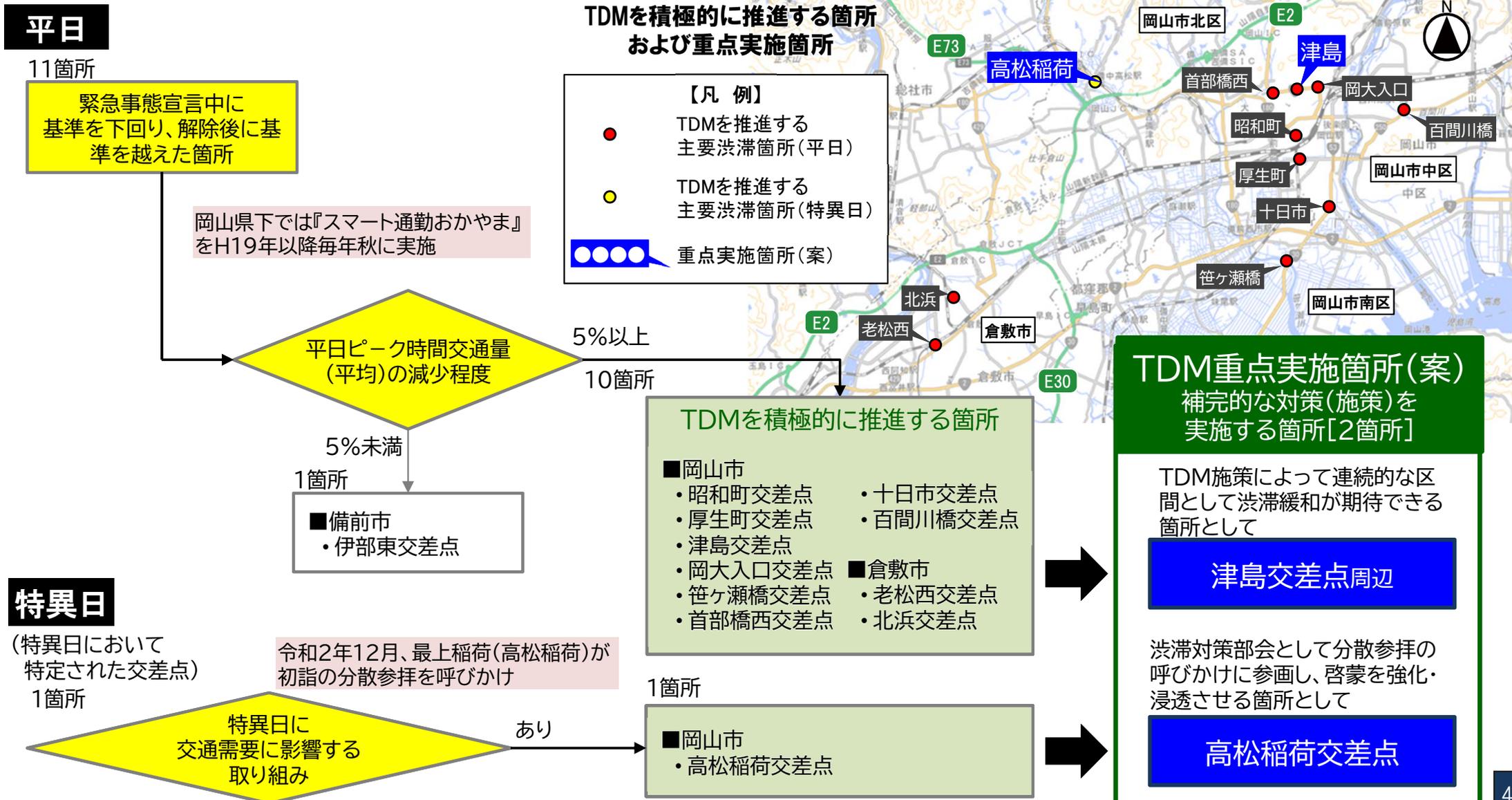


出典：最上稲荷HP

以上を**交通需要マネジメント**を積極的に推進する箇所とし、
補完的な対策(施策)を行う箇所を**重点実施箇所**として選定

6.1 取組の背景

- 平日では、緊急事態宣言期間中のみ基準を下回った主要渋滞箇所のうちピーク時間帯の交通量の減少が一定量ある箇所は10箇所該当し、うちTDMにより連続的な区間として渋滞緩和が期待できる津島交差点（岡山市北区）を抽出しました。
- 特異日では、初詣の分散参拝をより浸透させる箇所として高松稲荷交差点（岡山市北区）が該当します。



6.2 TDM施策の方向性

- 「GOOD ROUTE」のブランド力を最大限活用した幅広い広報展開を行い、岡山市・倉敷市の主要渋滞箇所10箇所を対象にTDM施策を推進します。
- 一般国道53号津島交差点、一般国道180号高松稲荷交差点では補完的な対策（施策）を行い、交通重要マネジメントを重点的に実施します。

◆対象交差点(10箇所)

岡山市:昭和町交差点、厚生町交差点、津島交差点、岡大入口交差点、笹ヶ瀬橋交差点、首部橋西交差点、十日市交差点、百間川橋交差点
倉敷市:老松西交差点、北浜交差点

TDMの種類	施策名	対象者	備考
手段の変更	スマート通勤 おかやま	岡山県民 [R2年度実績:84事業所、4,381人]	岡山の渋滞削減やCO2削減、車に頼らないまちづくりを進めていくために、自転車や公共交通を利用して通勤する取り組み。 R2年は11月2日(月)~11月13日(金)の12日間実施。
時間の変更	時差通勤の推進	岡山県民 ※スマート通勤おかやま協力事業所で試行	GOOD ROUTEプロジェクトで啓蒙中 「・時差出勤でスムーズに通勤しよう！」
経路の変更	経路分散の推進	岡山県民 ※スマート通勤おかやま協力事業所で試行	GOOD ROUTEプロジェクトで啓蒙中 「・高速道路を有効活用しよう！」
発生源の調整	テレワークの推進	岡山県民 ※スマート通勤おかやま協力事業所で試行	交通量が常時観測可能な特定の主要渋滞交差点の流入方向をモデルケースとして、交通量削減の目標値の設定し、モニタリングを実施

◆ TDM施策を重点的に推進する交差点(平日:3箇所) 岡山市:津島交差点(首部橋西~岡大入口東)

TDMの種類	施策名	対象者	備考
時間の変更 経路の変更 発生源の調整	時差通勤の推進 経路分散の推進 テレワークの推進	対象交差点を朝夕ピーク時に通過する利用者	時差出勤や経路変更の呼びかけ等を実施し、交差点流入交通量のピーク分散及び抑制を推進する。呼びかけにあたっては転換すべき時間帯や経路などを具体的に示すことで重点的な施策とする

◆ TDM施策を重点的に推進する交差点(特異日:1箇所) 岡山市:高松稲荷交差点

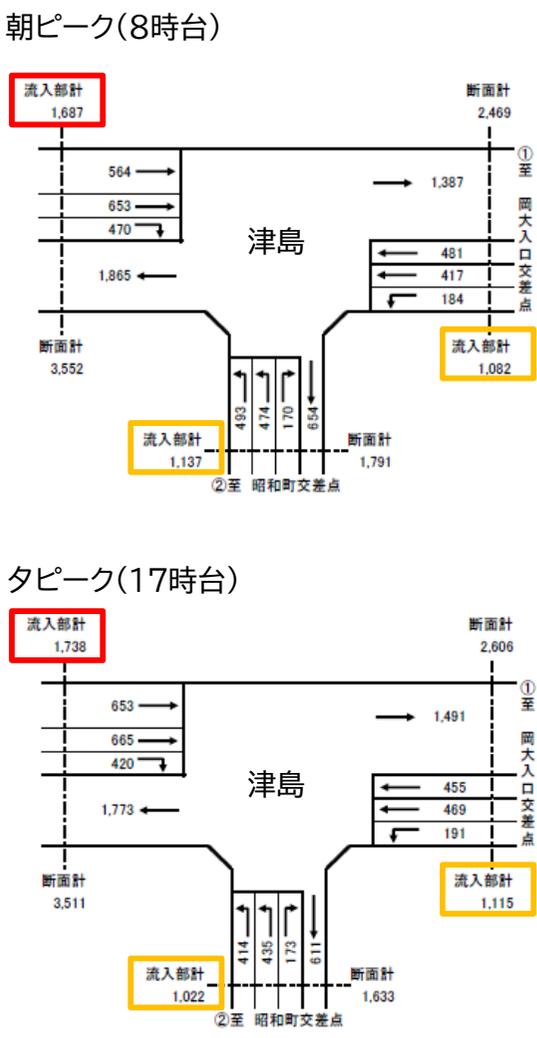
TDMの種類	施策名	対象者	備考
発生源の調整	分散参拝	最上稲荷への参拝客	R2年とR3年の年始の交通状況を示す等、今後の分散参拝の呼びかけに参画し、更なるTDMの推進に寄与

6.3 津島交差点のTDM施策の方向性

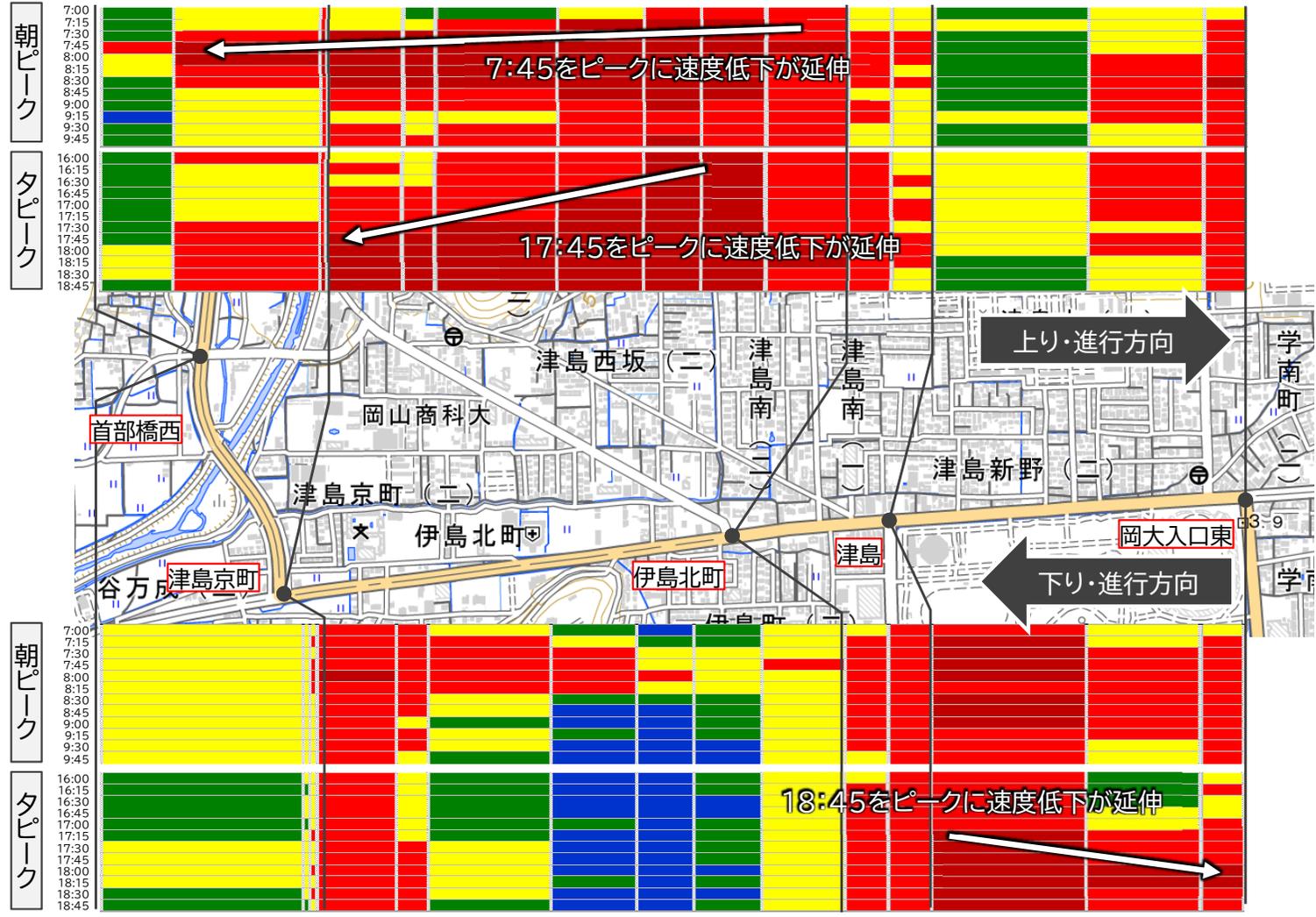
(1) 津島交差点 (首部橋西～岡大入口) の交通状況

- 津島交差点のピーク時における流入交通量は国道53号上り方向が最大です。
- 上りは、朝ピーク時は7:15から7:45をピークに、夕ピーク時は17:45をピークに渋滞が延伸。下りは、夕ピーク時の18:45をピークに渋滞が延伸しています。

津島交差点の交通量



津島交差点の速度状況(15分ピッチ)



データ: 交通量調査結果(R3.3.4(木))

データ: ETC2.0プローブ情報(R2.10平日平均)

6.3 津島交差点のTDM施策の方向性

(2)津島交差点のTDM施策(案)

- 津島交差点における具体的なTDM施策として、時間の変更(時差通勤の推進)と経路の変更(経路分散の推進)について検討しました。
- また、テレワークによる発生源の抑制も施策として考えられます。

津島交差点のTDM施策検討

種別	内容	施策(案)	留意点
時間の変更	渋滞延伸中の時間帯を走行する交通を、比較的余裕のある時間帯の走行に転換させる。	・GOODROUTEやスマート通勤おかやまとの連携 ・チラシ等での周知	-
経路の変更	津島交差点を利用する交通のうち、山陽道岡山ICを利用する交通を吉備スマートICおよび岡山西バイパスへ転換させる。	・チラシ等での周知 ・標識の検討	・転換先である岡山西バイパス等にも主要渋滞箇所が存在する。
経路の変更	津島交差点を利用する交通のうち、津山市方面からの交通を山陽道吉備スマートIC・岡山西バイパス経由や、国道180号(岡山中環状)経由に転換させる。	・GOODROUTEやスマート通勤おかやまとの連携 ・チラシ等での周知 ・標識の検討	・転換先である岡山西バイパス等にも主要渋滞箇所が存在する。 ・国道53号→国道180号への誘導にあたっては、谷万成交差点等の負荷軽減のため国道53号→国道180号の交通は吉備スマートIC→岡山西バイパスへ転換させる必要がある。
発生源の抑制	需要量の抑制のため、市内事業所で一斉のテレワーク実施日を設ける。	・GOODROUTEやスマート通勤おかやまとの連携 ・チラシ等での周知	-

6.3 津島交差点のTDM施策の方向性

(3)「時間の変更」の検討

- 津島交差点の国道53号上り方向では、渋滞が延伸する時間帯(7:15~7:45)において流入車両が450台/15分、1分あたりでは30台/分となっており、およそ450台/15分(30台/分)程度が渋滞延伸の閾値と想定されます。
- 一方、6:30~7:00前後は比較的交通量に余裕があり、出発時間の変更が見込まれます。

■津島交差点における『時間の変更』の検討



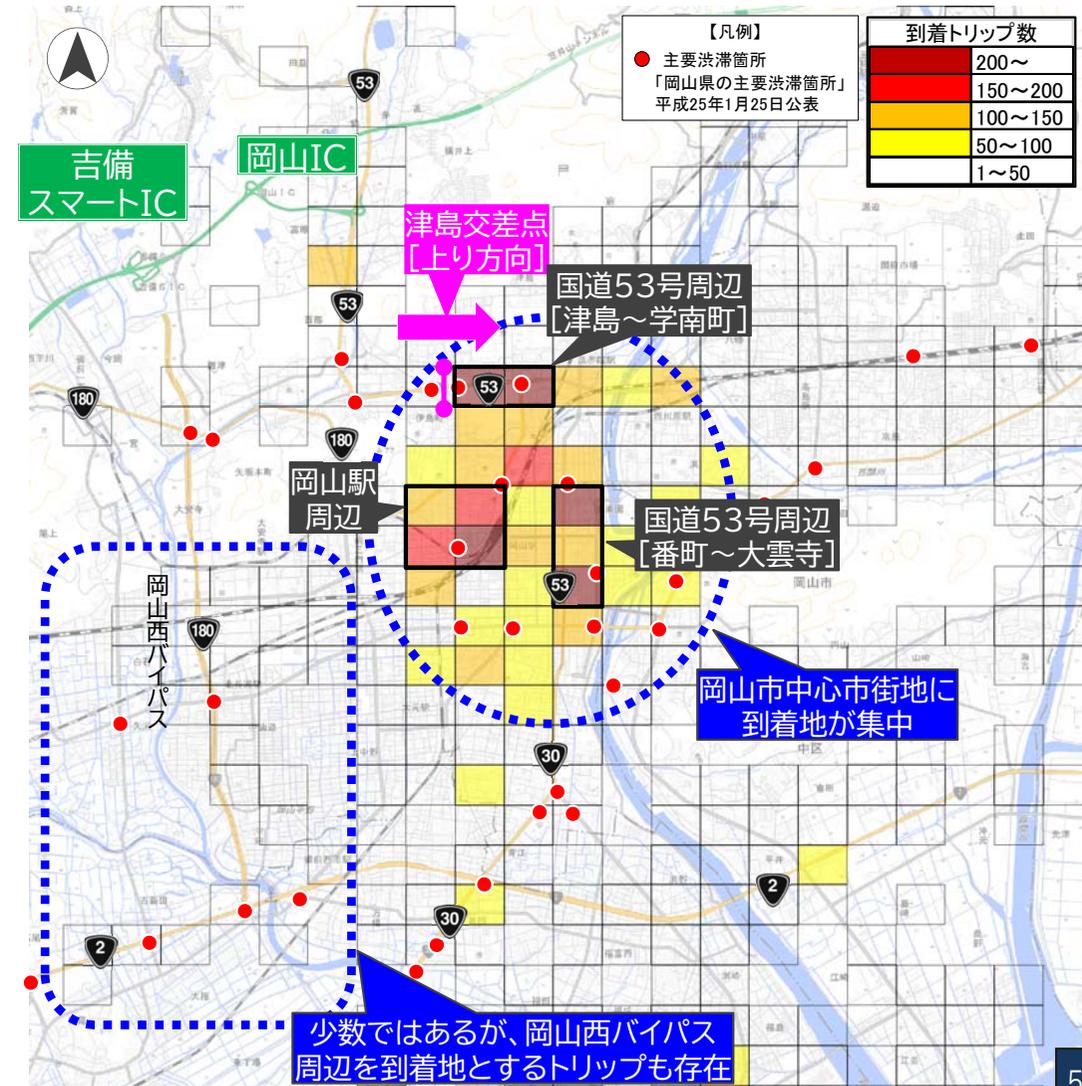
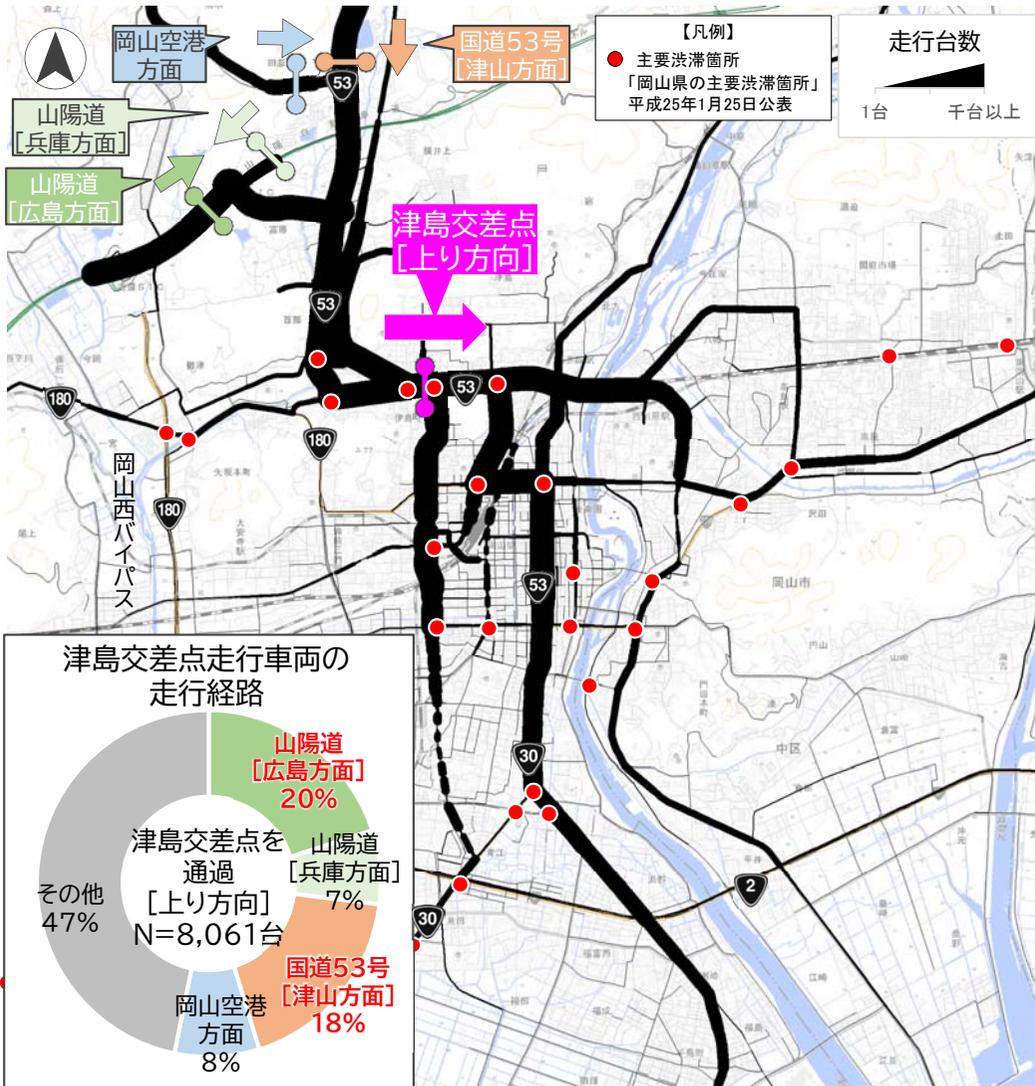
6.3 津島交差点のTDM施策の方向性

(4)「経路の変更」の検討

- 津島交差点を通過する車両は山陽道岡山IC[広島方面]や国道53号[津山方面]からの交通が多くを占め、これらの交通が経路変更の主なターゲットになります。
- また、到着地は岡山市中心市街地に集中する一方、岡山西バイパス周辺に到着する車両も少数ながら見られます。

■ 朝ピーク時に津島交差点を通過する車両の走行経路と到着地(上り方向)

データ:ETC2.0プローブ情報(R2年9月~11月平日 朝7~8時台に津島交差点を上り方向に通過する車両)

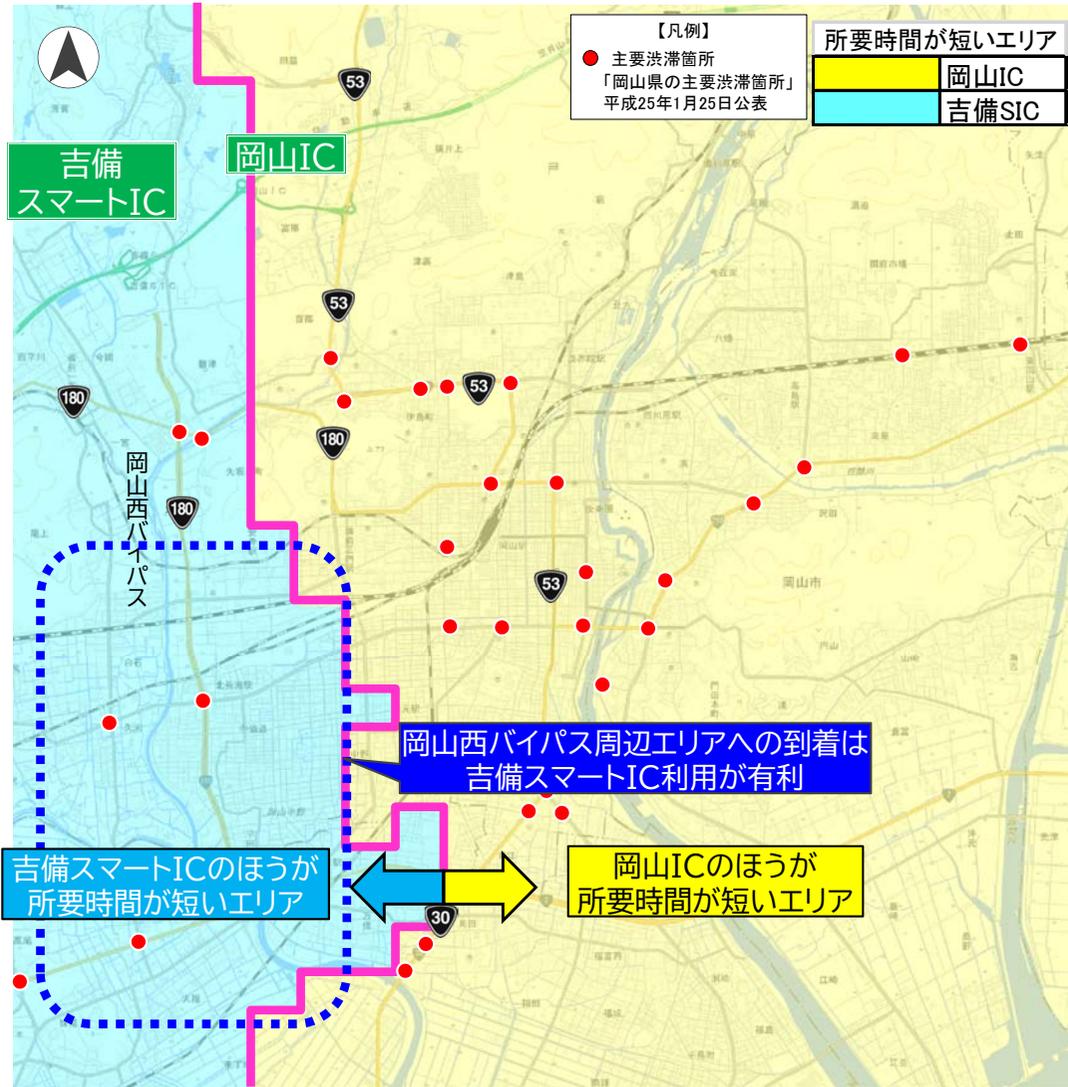


6.3 津島交差点のTDM施策の方向性

(4)「経路の変更」の検討

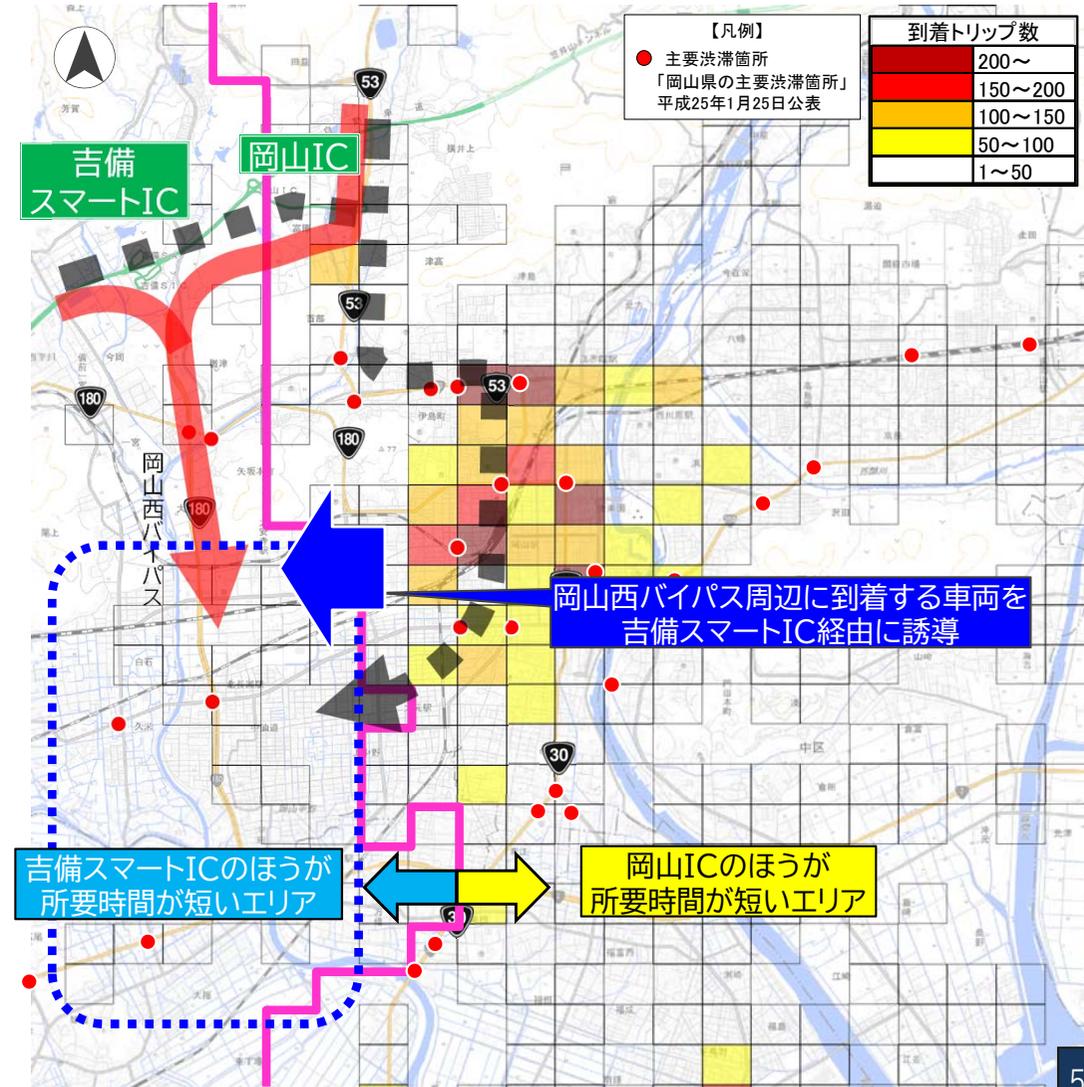
- 高速道路ICからの所要時間は、岡山市中心市街地は岡山ICからの方が短い一方、岡山西バイパス周辺のエリアは吉備スマートICからの方が有利です。
- そのため、岡山西バイパス周辺へ到着する車両を吉備スマートIC利用に転換させる方策が考えられます。

■岡山ICと吉備スマートICの所要時間圏域比較



データ：ETC2.0プローブ情報(R2年9月～11月平日 朝7～8時台の平均速度から算出)

■津島交差点を通過する車両の到着地(上り方向)



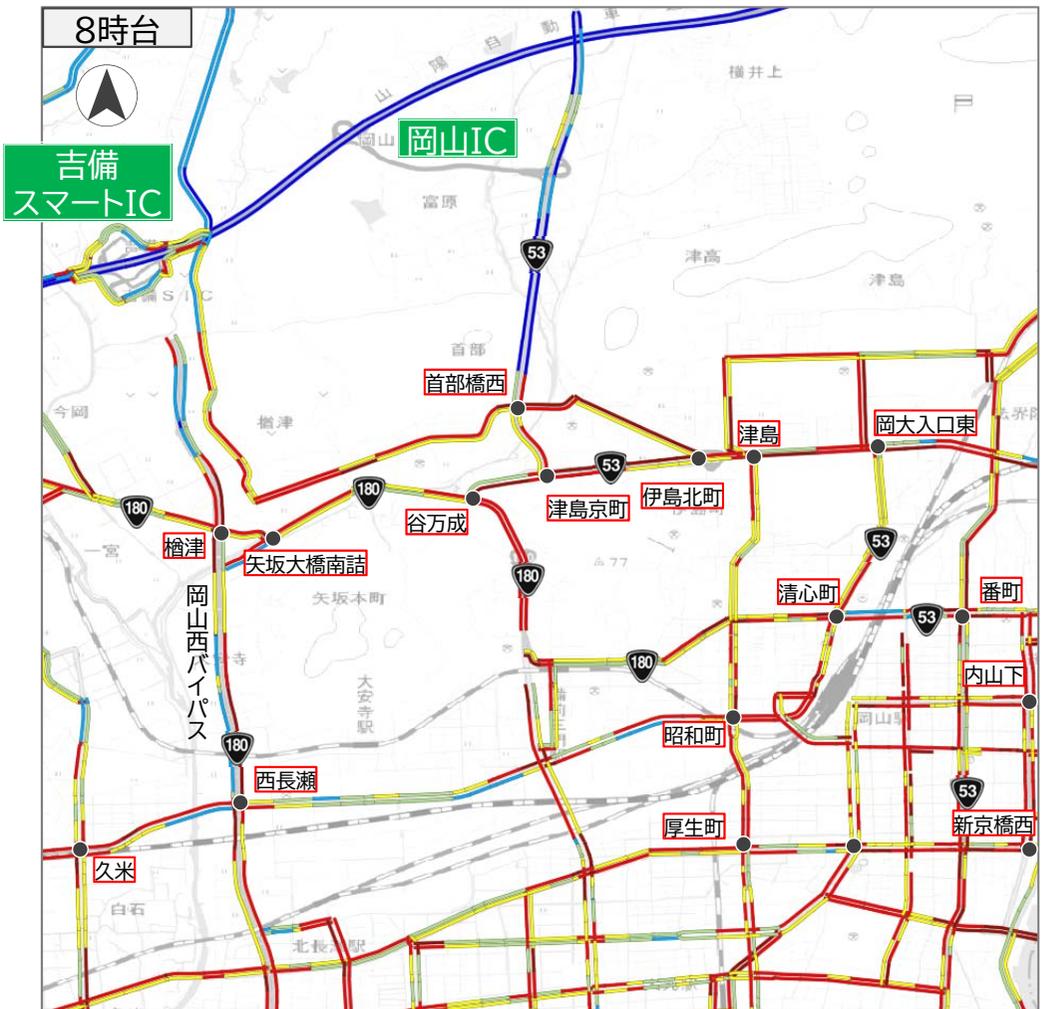
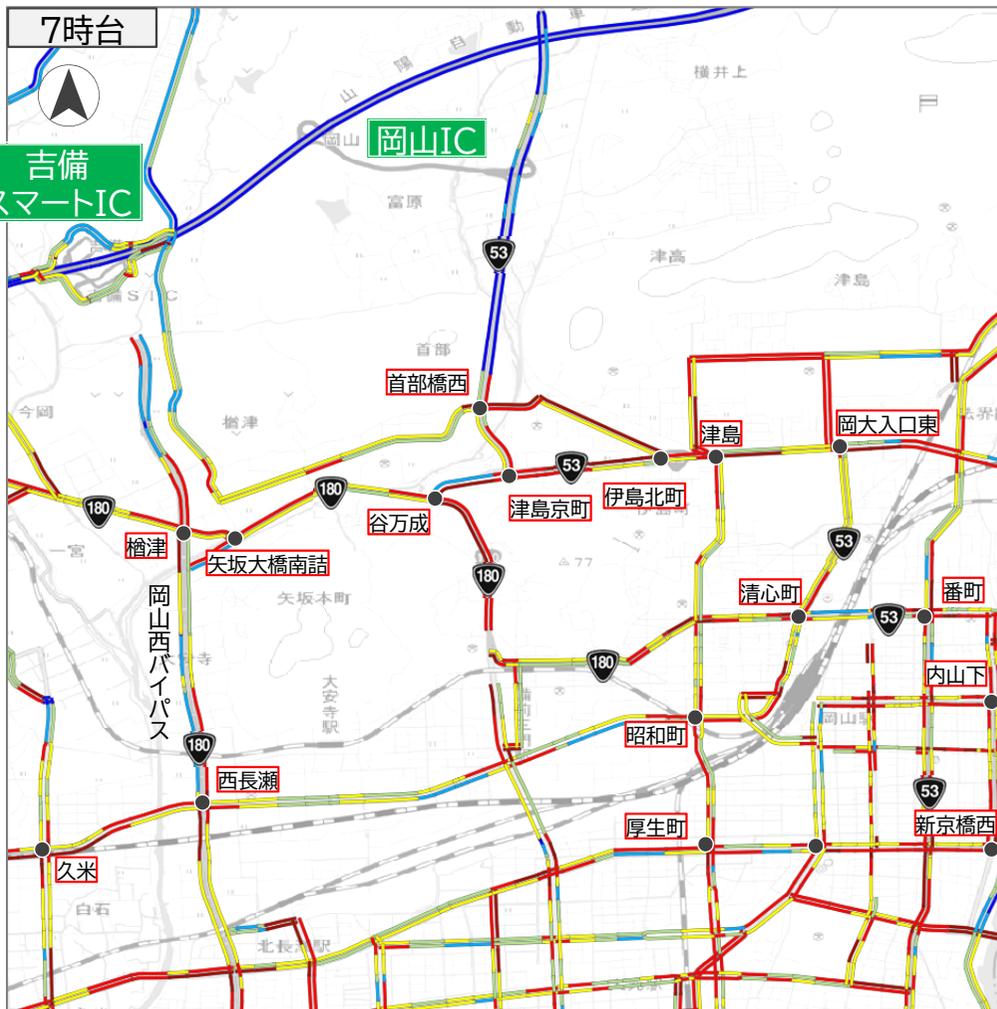
データ：ETC2.0プローブ情報(R2年9月～11月平日 朝7～8時台に津島交差点を上り方向に通過する車両)

6.3 津島交差点のTDM施策の方向性

(4)「経路の変更」の検討

- 経路の転換先となる国道180号等には主要渋滞箇所が存在しており、ピーク時間帯には渋滞が発生しています。
- したがって、時間の変更や発生源の抑制と組み合わせながらの経路転換が必要となります。

■津島交差点周辺の速度状況



データ:ETC2.0プローブ情報(R2.10平日平均)

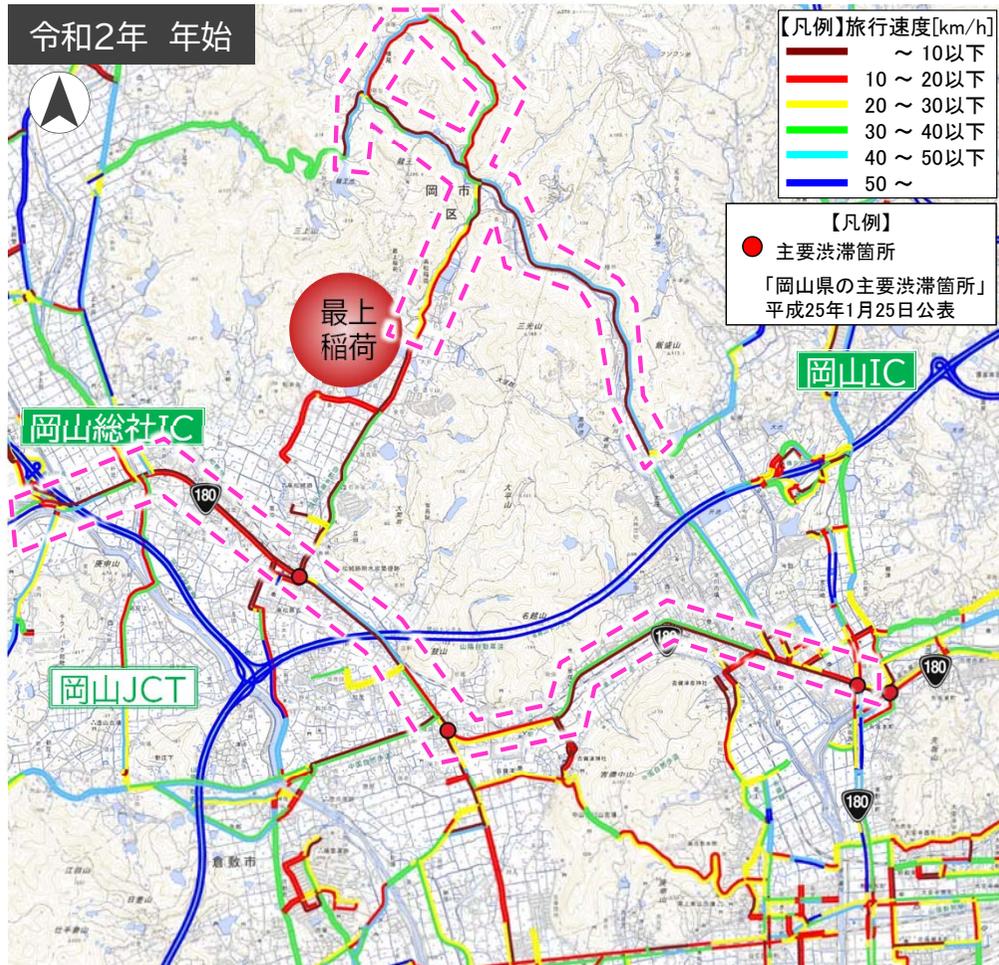
6.4 高松稲荷交差点のTDM施策の方向性

(1) 令和3年・年始の取組みと交通状況

- 最上稲荷では、新型コロナウイルス感染拡大防止のため令和3年の初詣期間を延長する「分散参拝」を実施しました。
- 国道180号を中心に、最上稲荷周辺の年始の旅行速度が大幅に向上しています。
- 継続的な分散参拝実施により、年始における渋滞状況の改善が見込まれます。

■ 令和3年・年始の最上稲荷の取組みと速度状況

初詣期間(例年は1月1日～15日)を、12月14日～2月3日まで延長する『分散参拝』を実施



7. 岡山・倉敷都市圏の渋滞状況について

7.1 岡山県内の主要渋滞箇所状況

7.2 岡山・倉敷都市圏の主要渋滞対策状況

7.3 倉敷市中心部の課題と検討(案)

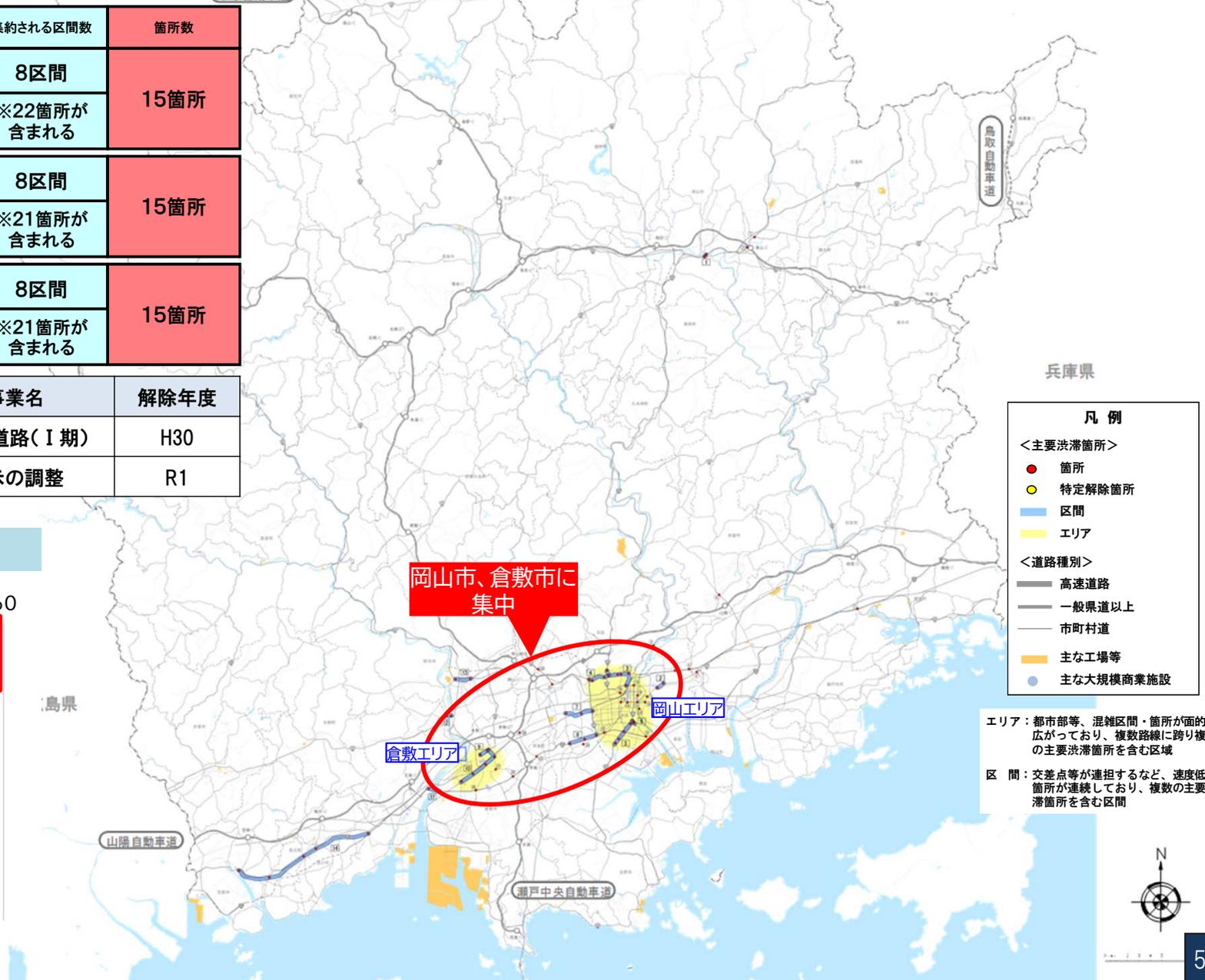
7.1 岡山県内の主要渋滞箇所69箇所の状況

● 岡山県内の主要渋滞箇所69箇所中、約8割（55箇所）が岡山市と倉敷市に集中しています。

主要渋滞箇所

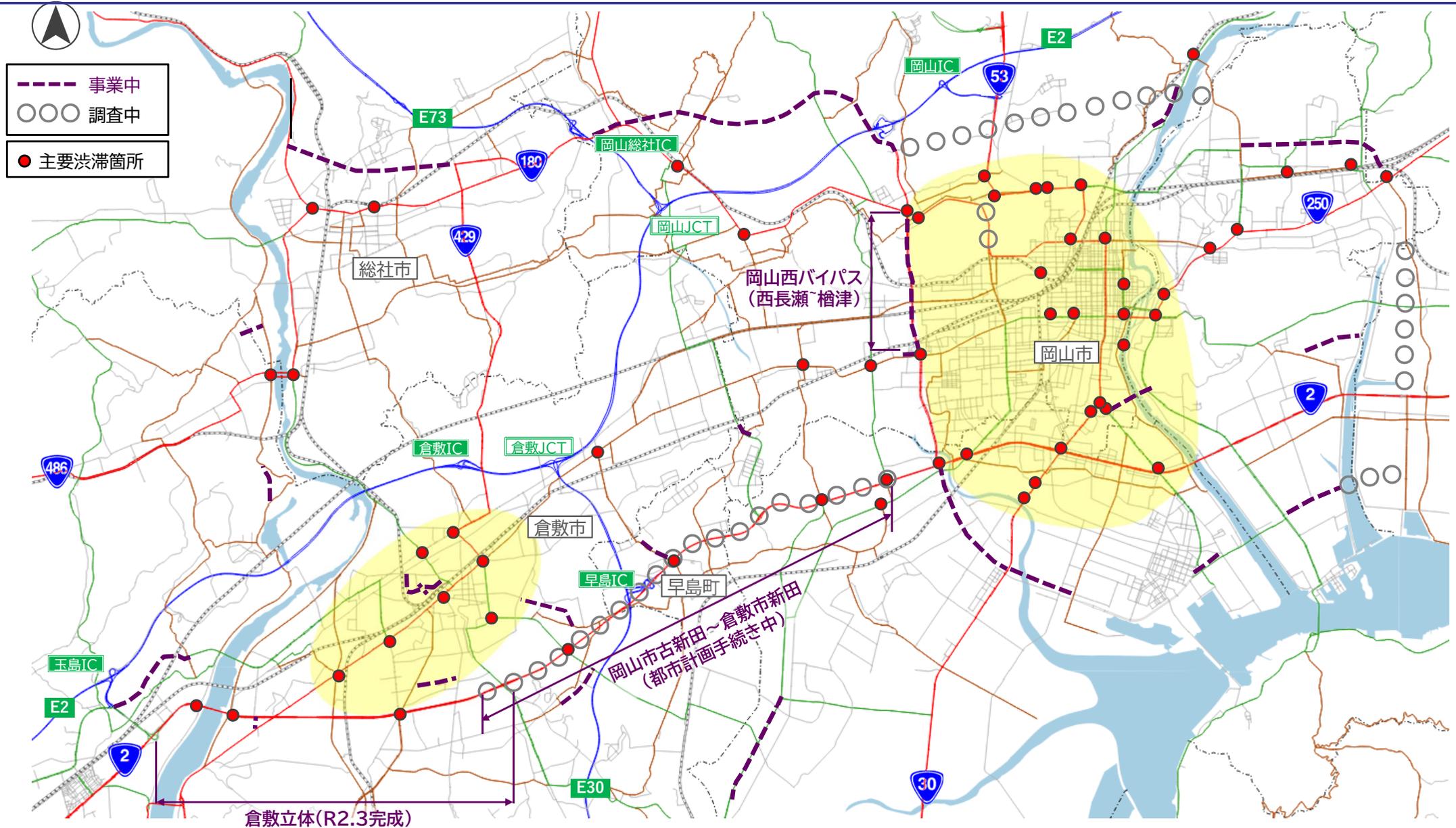
	主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
H25.1 当初	71箇所	2エリア ※34箇所が含まれる	8区間 ※22箇所が含まれる	15箇所
H30.10 解除後	70箇所	2エリア ※34箇所が含まれる	8区間 ※21箇所が含まれる	15箇所
R1.8 解除後	69箇所	2エリア ※33箇所が含まれる	8区間 ※21箇所が含まれる	15箇所

交差点名	箇所住所	対策事業名	解除年度
佐方	浅口市金光	玉島・笠岡道路(Ⅰ期)	H30
青江南	岡山市北区	信号現示の調整	R1



7.2 岡山・倉敷都市圏の主要渋滞箇所状況

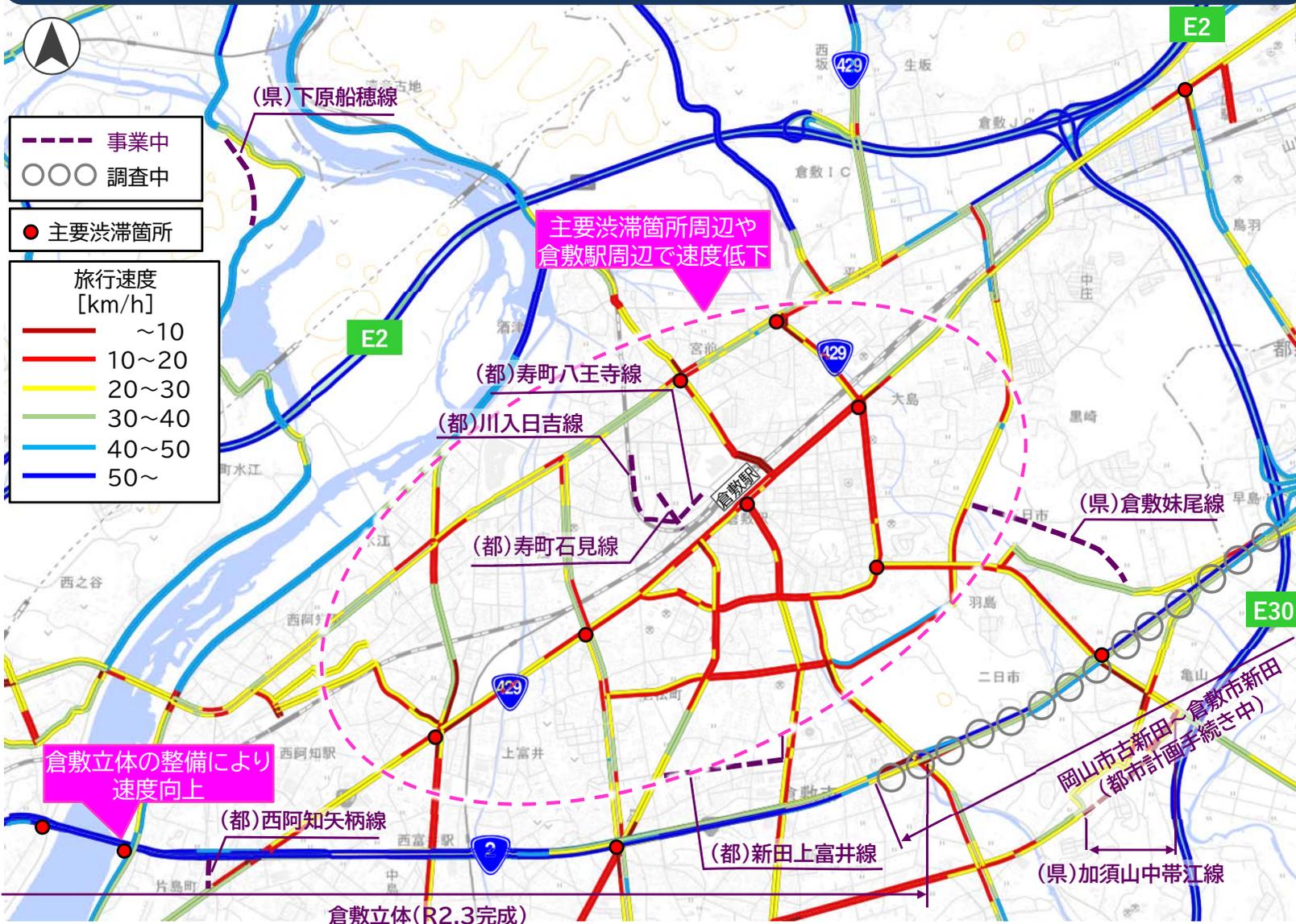
- 岡山市内では、R2年度に新規事業化した岡山西バイパス等、国・岡山市で岡山環状道路の整備を推進中です。
- 国道2号（岡山市古新田から倉敷市新田）では、都市計画手続きを進めています。
- 倉敷市内では令和2年3月に倉敷立体事業が完了した一方、中心部では抜本的渋滞対策は進められていません。



7.3 倉敷市中心部の課題と検討(案)

- 倉敷都市圏では主要渋滞箇所周辺や倉敷駅周辺において速度低下が発生しています。
- 倉敷市中心部において一体的な渋滞対策が必要なため渋滞対策検討WGを設置し優先的に検討を進めていきます。

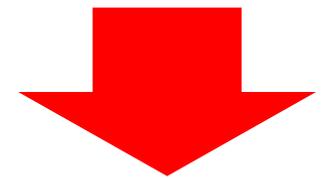
倉敷市中心部の速度状況(平日昼間12時間平均)



対策の方向性

倉敷都市圏の課題

- 倉敷都市圏では、倉敷市中心部での速度低下、とりわけ、主要渋滞箇所や倉敷駅周辺で顕著。
- 倉敷市中心部において、短期対策やソフト施策を含めた、一体的な渋滞対策等について優先的な検討が必要。



渋滞対策検討WGの設置