

平成25年度 第1回 岡山県道路交通渋滞対策部会

日時：平成25年6月27日(木)

10:00～11:00

場所：岡山国道事務所3階会議室

会 議 次 第

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 議事

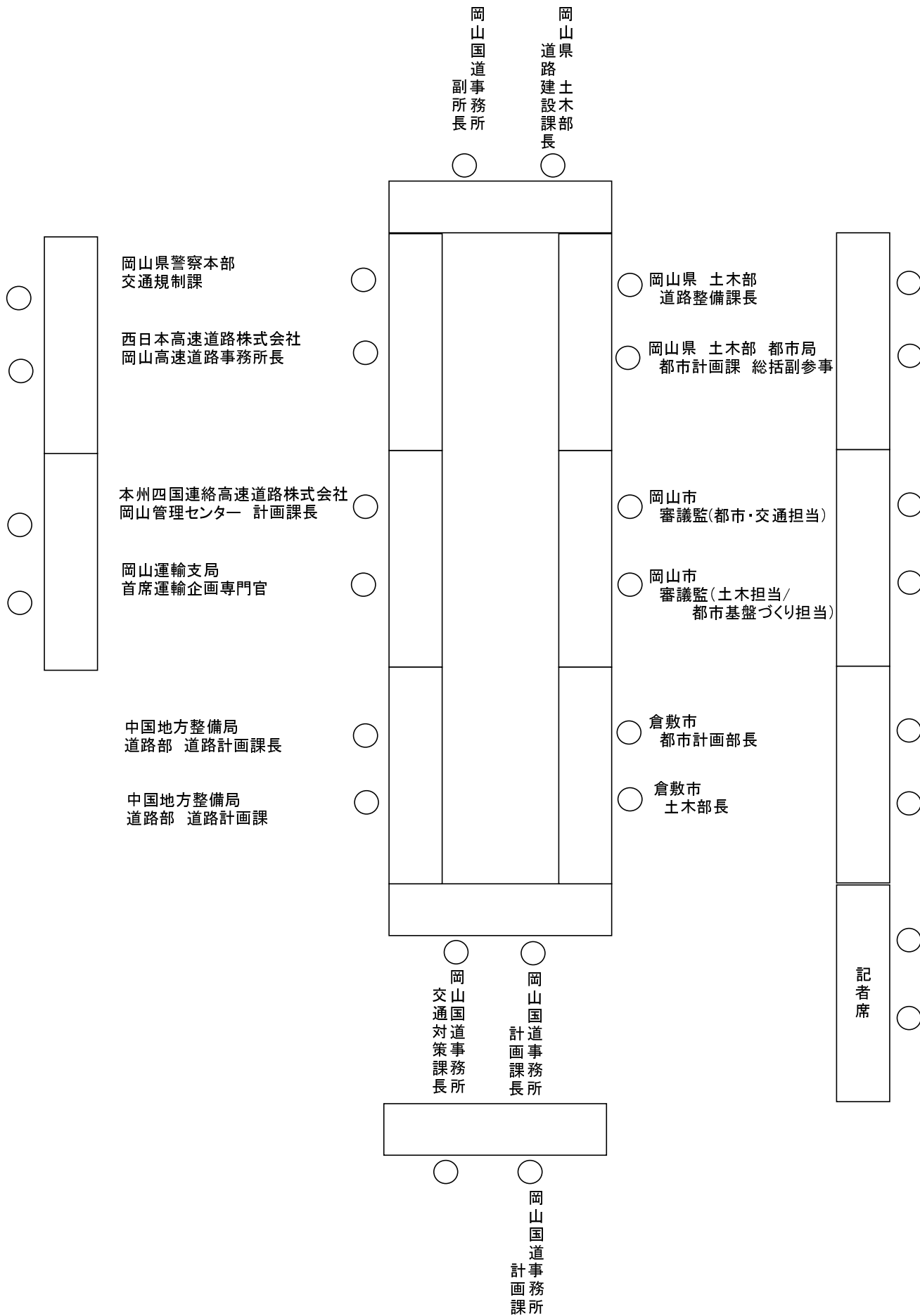
(1) 規約の改正について

(2) 主要渋滞箇所の対策に係る基本方針について

(3) 今後のフォローアップスケジュール(案)について

4. 閉会

平成25年度 岡山県道路交通渋滞対策部会 配席表



岡山県道路交通渋滞対策部会
出席者名簿

所 属 役 職 名	氏 名	出 欠	代理出席者
国土交通省中国地方整備局 企画部 広域計画課長 建政部 都市・住宅整備課長 道路部 道路計画課長 道路部 地域道路課長 道路部 交通対策課長 岡山国道事務所 事務所長（会長） 計画課長 交通対策課長	このただお 河野忠雄 しまむらやすあき 島村泰彰 しまだひろふみ 嶋田博文 かくだしんいち 角田真一 はらだてるじ 原田光治 いわみよしてる 岩見吉輝 おかもとまさゆき 岡本雅之 たなかこうじ 田中弘司	× × ○ × ×	副所長（改築） まつむらまもる 松村 守
国土交通省中国運輸局 交通環境部 環境課長 岡山運輸支局 首席運輸企画専門官	かわたにはるひこ 川谷晴彦 ひらがてつじ 平賀哲二	× ○	
岡山県 土木部 道路建設課長（副会長） 土木部 道路整備課長 土木部 都市局 都市計画課長	やまもとまさし 山本真司 ひのつかずひろ 樋之津和宏 おかがつりのり 岡 克則	○ ○ ×	総括副参事 うちだとしひこ 内田寿彦
岡山県警察本部 交通規制課長	にしむらたかお 西村隆男	○	
岡山市 審議監（都市・交通担当） 審議監（土木担当/都市基盤づくり担当）	おのまさみ 尾野正己 いのほらまさひろ 猪原将宏	○ ○	
倉敷市 都市計画部長 土木部長	みやけけんじ 三宅研次 いしいさんじ 石井三二	○ ○	
西日本高速道路株式会社 中国支社 企画調整課長	むねかたてつお 宗方鉄生	×	中国支社岡山高速道路事務所長 うめかわしんさぶろう 梅川真三郎
本州四国連絡高速道路株式会社 岡山管理センター 計画課長	いしはらかずゆき 石原和幸	○	

岡山県道路交通渋滞対策部会
出席者名簿（事務局）

所 属 役 職 名	氏 名	出 欠	
事務局			
中国地方整備局 調査二係長	まえだくにひろ 前田 邦博	○	
岡山国道事務所 企画係長	かわかみしんいち 河上 伸一	○	
岡山県土木部道路建設課 総括副参事 技師	いまいだよしあき 今井田 義明 みうらしんご 三浦 慎吾	○ ○	
岡山県警察本部交通規制課 事務職員	まえだみつまさ 前田 光正	○	
岡山市都市整備局道路計画課 計画係長 副主査	みよしこうぞう 三好 浩三 ゆあささとふみ 湯浅 聡文	○ ○	
倉敷市都市計画課 課長補佐 主幹	かとうあきただ 加藤 晶唯 ひらはらわたる 平原 渉	○ ○	

岡山県道路交通渋滞対策部会規約 改正(案) 新旧対照表

改正案	現行
<p style="text-align: center;">岡山県道路交通渋滞対策部会規約</p> <p>(名称) 第1条 本会は、「岡山県道路交通渋滞対策部会」(以下部会と称す)と称する。</p> <p>(設置) 第2条 部会は、「岡山県幹線道路協議会」規約第3条の4により、岡山県幹線道路協議会の専門部会とする。</p> <p>(目的) 第3条 部会は、岡山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>(業務内容) 第4回 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、本会の目的達成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って構成するものとする。</p> <p>(役員) 第6条 部会には会長1名、副会長1名を置く。 2. 会長及び副会長は、委員の中から互選する。 3. 会長は部会を代表し、会務を総括する。 4. 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代行する。</p> <p>(運営) 第7条 部会は、必要に応じて部会長が招集する。 2. 部会長が必要と認めるときは、委員以外のものの出席を求めることができる。</p> <p>(事務局) 第8条 事務局は、国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所計画課、岡山県道路建設課に置く。</p> <p>付 則 この規約は平成5年6月7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11年7月21日から施行する。 この規約は平成14年8月9日から施行する。 この規約は平成17年11月18日から施行する。 この規約は平成24年7月10日から施行する。 <u>この規約は平成25年6月27日から施行する。</u></p>	<p style="text-align: center;">岡山県道路交通渋滞対策部会規約</p> <p>(名称) 第1条 本会は、「岡山県道路交通渋滞対策部会」(以下部会と称す)と称する。</p> <p>(設置) 第2条 部会は、「岡山県幹線道路協議会」規約第3条の4により、岡山県幹線道路協議会の専門部会とする。</p> <p>(目的) 第3条 部会は、岡山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>(業務内容) 第4回 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、本会の目的達成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って構成するものとする。</p> <p>(役員) 第6条 部会には会長1名、副会長1名を置く。 2. 会長及び副会長は、委員の中から互選する。 3. 会長は部会を代表し、会務を総括する。 4. 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代行する。</p> <p>(運営) 第7条 部会は、必要に応じて部会長が招集する。 2. 部会長が必要と認めるときは、委員以外のものの出席を求めることができる。</p> <p>(事務局) 第8条 事務局は、岡山県道路建設課に置く。</p> <p>付 則 この規約は平成5年6月7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11年7月21日から施行する。 この規約は平成14年8月9日から施行する。 この規約は平成17年11月18日から施行する。 <u>この規約は平成24年7月10日から施行する。</u></p>

岡山県道路交通渋滞対策部会規約 改正(案) 新旧対照表

改正案

現行

岡山県道路交通渋滞対策部会
委員名簿

所属名	役職名	備考
国土交通省中国地方整備局	企画部 広域計画課長 建政部 都市・住宅整備課長 道路部 道路計画課長 道路部 地域道路課長 道路部 交通対策課長 岡山国道事務所 所長 計画課長 交通対策課長	会長
国土交通省中国運輸局	交通環境部 環境課長 岡山運輸支局 首席運輸企画専門官	
岡山県	土木部 道路建設課長 土木部 道路整備課長 土木部 都市局 都市計画課長	副会長
岡山県警察本部	交通規制課長	
岡山市	審議監(都市・交通担当) 審議監(土木担当/都市基盤づくり担当)	
倉敷市	都市計画部長 土木部長	
西日本高速道路株式会社	中国支社 企画調整課長	
本州四国連絡高速道路株式会社	岡山管理センター 計画課長	

岡山県道路交通渋滞対策部会
委員名簿

所属名	役職名	備考
国土交通省中国地方整備局	企画部 広域計画課長 建政部 都市・住宅整備課長 道路部 道路計画課長 道路部 地域道路課長 道路部 交通対策課長 岡山国道事務所 所長 計画課長 交通対策課長	会長
国土交通省中国運輸局	交通環境部 環境課長 岡山運輸支局 首席運輸企画専門官	
岡山県	土木部 道路建設課長 土木部 道路整備課長 土木部 都市局 都市計画課長	副会長
岡山県警察本部	交通規制課長	
岡山市	都市整備局統括審議監 都市整備局審議監(土木担当)	
倉敷市	都市計画部長 土木部長	
西日本高速道路株式会社	中国支社 企画調整課長	
本州四国連絡高速道路株式会社	岡山管理センター 計画課長	

**岡山県における
「主要渋滞箇所の対策に係る基本方針（案）」**

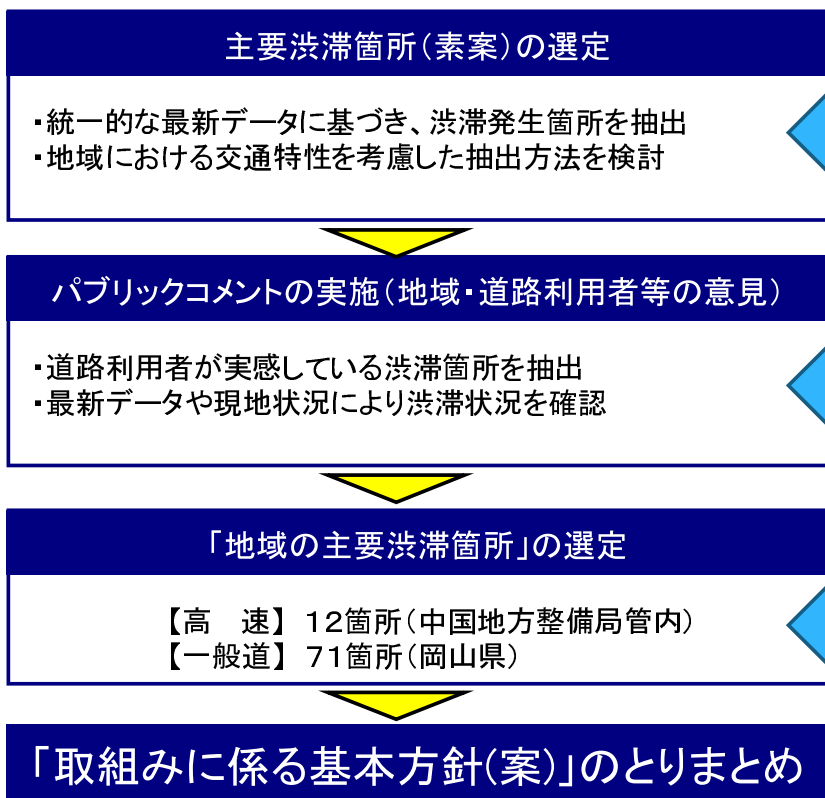
平成25年6月

岡山県道路交通渋滞対策部会

はじめに

- ・ 岡山県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「岡山県道路交通渋滞対策部会※（以下、「渋滞部会」という。）」において、統一的な最新データを活用した渋滞箇所の把握方法について検討してきました。
- ・ さらに、道路利用者の皆様からの意見を踏まえて精査し、「地域の主要渋滞箇所」を平成25年1月に選定いたしました。
- ・ これらの「地域の主要渋滞箇所」において、今後の渋滞対策の推進に向けた「取組みに係る基本方針（案）」をとりまとめました。

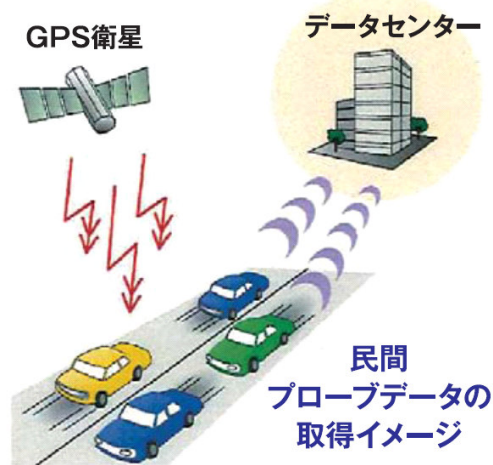
■これまでの取組み経緯



最新技術の有効活用

- ・ 民間プローブデータにより、道路の走行状態を把握
- ・ 速度低下等の走行状態を客観的かつ効率的に把握

※民間プローブデータの特徴:365日24時間分のデータ取得が可能



※「岡山県道路交通渋滞対策部会」の構成員

県、県警本部、市、西日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)、国土交通省中国運輸局、中国地方整備局

主要渋滞箇所の対策に係る基本方針(案)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、渋滞対策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)

◆ 取り組みの基本項目

- ・基本方針の項目
- ・フォローアップの流れ

◆ 渋滞の現況と対策

- ・渋滞対策方針の分類

◆ 各地区の交通状況と対応方針

- ・岡山地区
- ・倉敷地区
- ・笠岡、鴨方地区
- ・総社地区
- ・津山地区

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〕

このたび渋滞部会では、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。

2. 最新データによる対策の検討

- ・定期的に最新データを活用して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、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の特定とその対策の検討

- ・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。

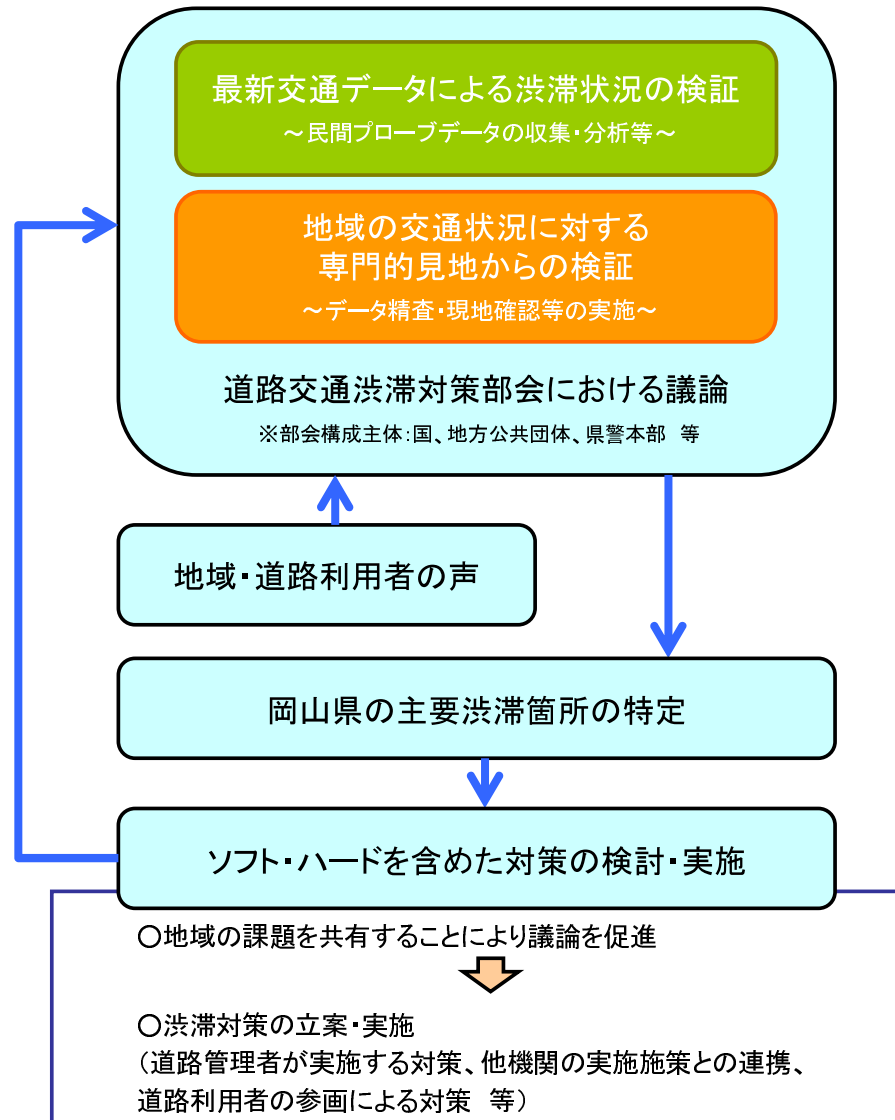
6. 議論のオープン化

- ・渋滞部会の内容は公開していくことを基本とする。

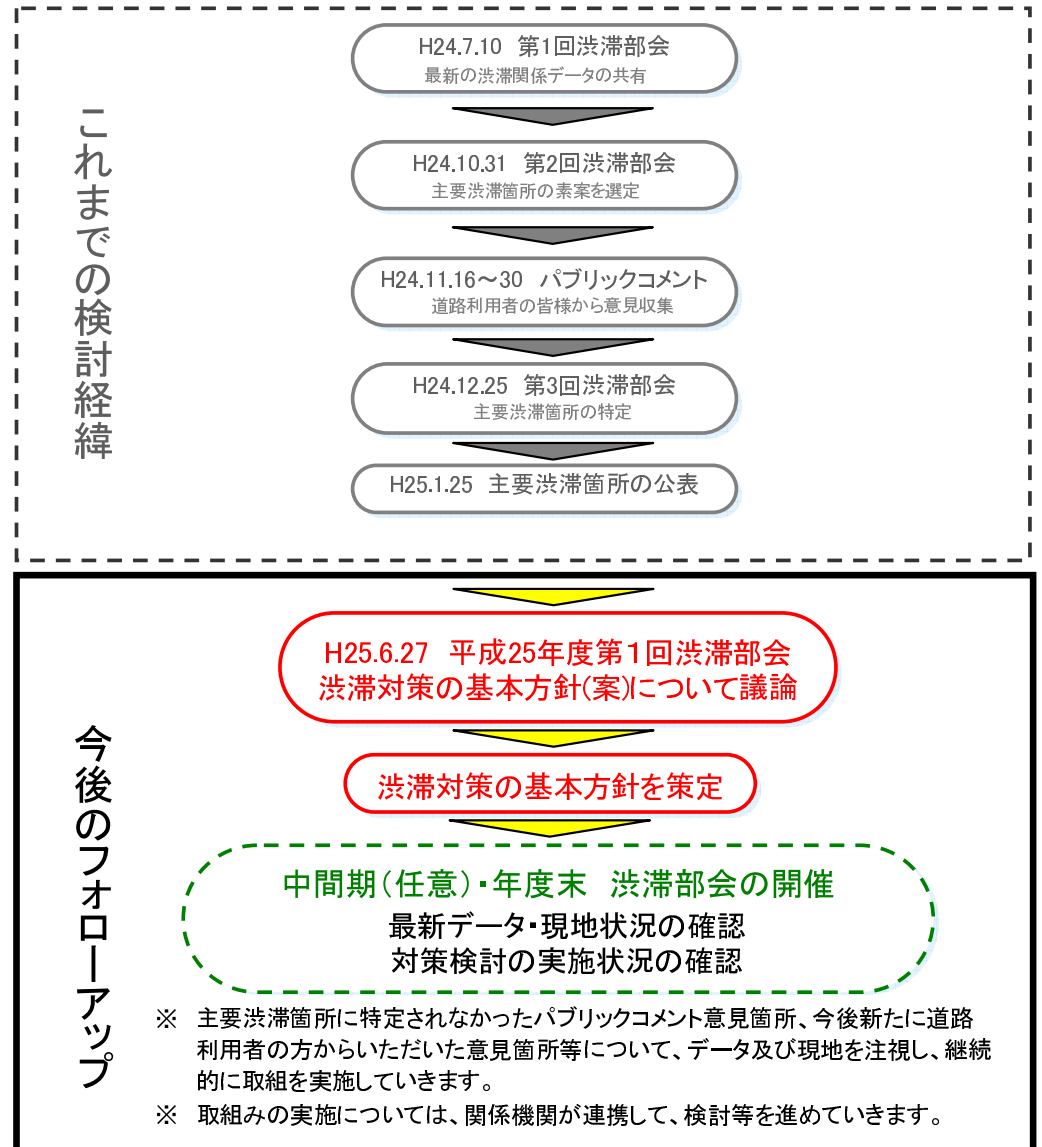
渋滞対策の基本方針(案)〔取組みの基本項目〕

今後は、マネジメントサイクルにより、渋滞箇所をモニタリング・フォローアップを継続していきます。

◇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



渋滞対策の基本方針(案)〔渋滞の現状と対策〕

《渋滞対策の分類》

ネットワーク 整備

道路ネットワークの完成度がアンバランスである場合の慢性的な交通渋滞に関し、対策を実施します。

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：立体交差、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。

ソフト対策

特定時間に集中する交通等に関し、ネットワーク整備、ボトルネック対策に加え、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：信号制御高度化、交通情報提供拡大(内容、箇所等) 等



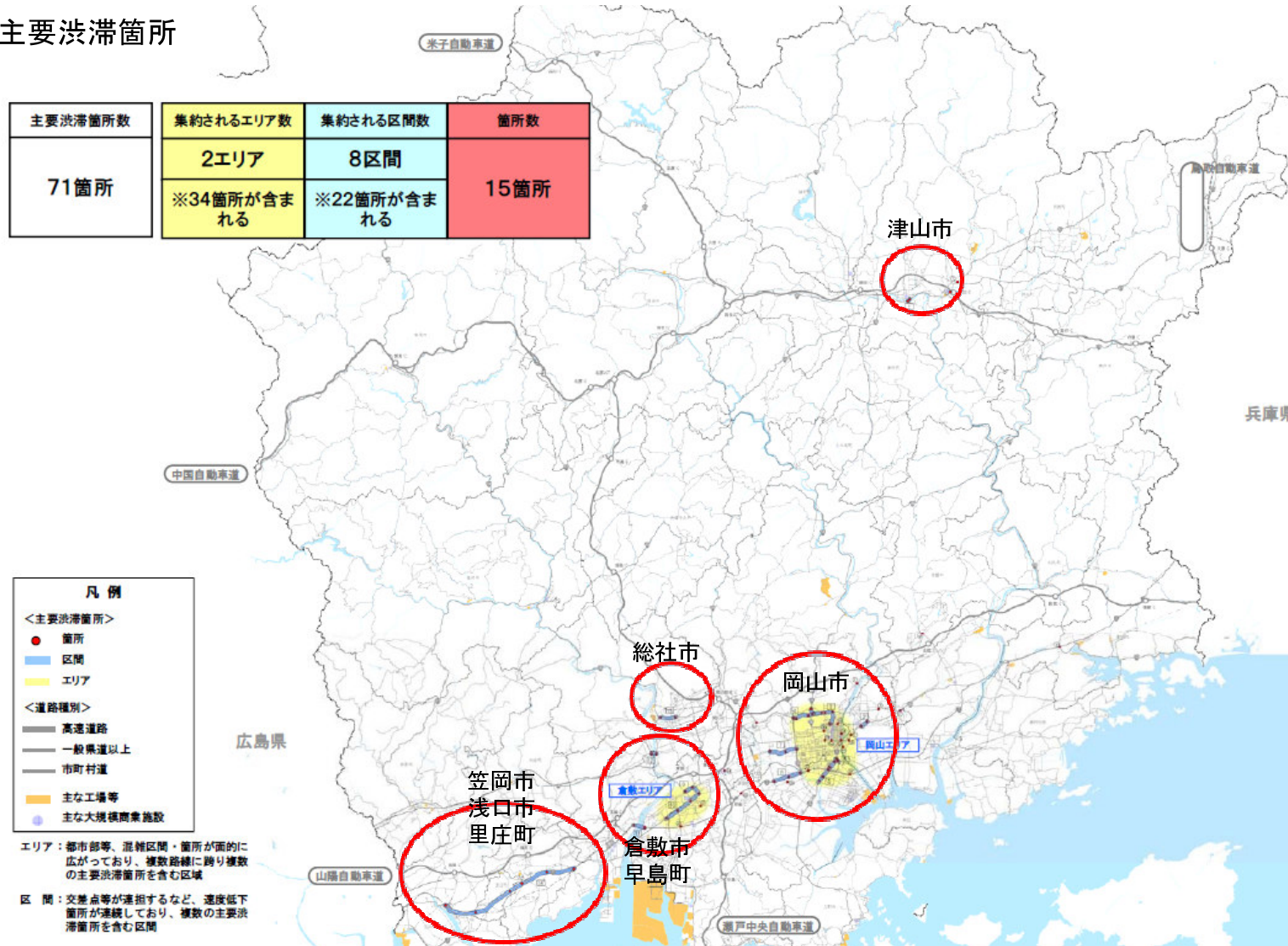
公共交通機関の利用促進等の地域全体の交通需要減少により、「エリア」の渋滞に主に効果を発揮します。
P&Rなどの特定路線の交通需要減少により、「区間」の渋滞に主に効果を発揮します。
交通量に応じた信号制御高度化等により、「箇所」の渋滞に主に効果を発揮します。

渋滞対策の基本方針(案)〔渋滞の現状と対策〕

～主要渋滞箇所の特定制結果～

- 主要渋滞箇所として71箇所(一般道路)を特定しました。
 <箇所内訳> 岡山市:42、倉敷市・早島町:15、総社市:3、笠岡市・浅口市・里庄町:5、津山市:4、その他:2(赤磐市:1、備前市:1)
- 岡山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ました。

◇岡山県内の主要渋滞箇所



渋滞対策の基本方針（案）〔岡山県全体における交通状況と対応方針〕

1. 岡山県の概況

概要	
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 岡山県は、山陽道の中央に位置し、東は兵庫県、西は広島県に隣接。南は昔より水運に恵まれた瀬戸内海に臨んで四国に、北は山陰地方と接しており、中四国のクロスポイントとなっています。 岡山県の人口195万人中、119万人(61%)が岡山市と倉敷市に集中して居住しており、人口や産業が山陽側に集中しています。また、山陽側都市間での通勤、業務等の流動が活発な状況となっています。 岡山県内を東西に横断する国道2号は、中国地方の主要路線であり通過交通が多く、また域内交通も混在しています。
道路交通状況	都市中心部
	都市間
	<ul style="list-style-type: none"> 都市中心部では、多様な目的の交通の集中により、主要渋滞箇所が集中しています。 都市施設、商業施設、観光施設が集中する地域を中心に、休日の渋滞も発生しています。
	<ul style="list-style-type: none"> 県内の東西を結ぶ国道2号は通過交通を処理する役割を担う一方、信号交差点密度が高く、混雑が発生しています。 高松最上稲荷への年始参拝客による渋滞等、限定的な渋滞が発生しています。

2. 方向性

概要		
	都市中心部	都市間
ネットワーク整備	<ul style="list-style-type: none"> 環状道路の整備により、都市中心部への交通を分散誘導します。 	<ul style="list-style-type: none"> 新たなバイパスを整備することにより、抜本的な交通渋滞の解消を図ります。
ボトルネック対策	<ul style="list-style-type: none"> ボトルネック区間の立体化や4車線化で交通容量拡大し、渋滞緩和を図るとともに、都市中心部を通過する交通を分散します。 	<ul style="list-style-type: none"> 都心と地域拠点等を連結する放射状道路等の整備により、交通容量を拡大します。 走行速度が低下している要因を把握し、交差点改良等の対策について検討します。
ソフト対策	<ul style="list-style-type: none"> パーク・アンド・ライド等により公共交通機関の利用促進を行い、公共交通の充実した交通体系への移行を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 特定時間に集中する交通に対して、信号制御の高度化や交通情報提供の拡大を図り、適切な利用の誘導を実現します。

3. 岡山県全体の交通ネットワークイメージ



対応方針

- 環状道路や新たなバイパス等の整備を進めるとともに、各地区のマスタープラン等における交通施設の整備方針等と整合を図りつつ、関係者間で連携して、対策立案及び対策効果を検証します。
- 交通管理者・道路管理者で情報を共有し、大規模商業施設への集客による交通渋滞の緩和を図るための効果的な交通対策について検討します。

渋滞対策の基本方針（案）〔岡山地区における交通状況と対応方針〕

1. 地区の概況

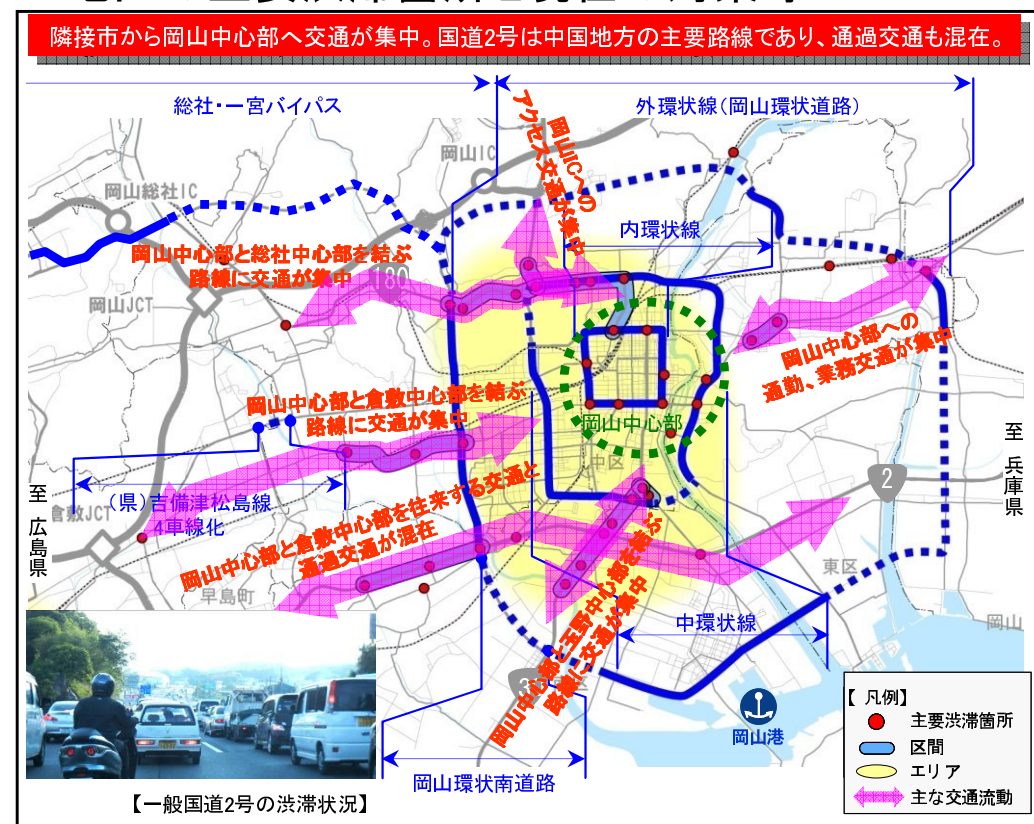
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 岡山市は中四国地方の中で、山陽自動車道、山陽新幹線、瀬戸大橋、岡山空港、岡山港・新岡山港など、陸・海・空の交通結節点に位置している。また、交通だけでなく教育文化、医療など、様々な分野で質の高い都市機能が集積しています。 岡山中心部と隣接都市や岡山ICを結ぶ路線(国道180号、国道53号等)に交通流動が集中しています。 岡山市内を東西に横断する国道2号は中国地方の主要路線であり、倉敷市との往来交通や通過交通が混在しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 岡山中心部では、各方面からの交通を分散誘導するための環状道路ネットワークが未完成であることから、一部路線に交通が集中するため、主要渋滞箇所が集中しています。 岡山中心部と各方面を結ぶ路線は2車線の区間が多く、交通需要を処理する容量の不足により、主要渋滞箇所が連続しています。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 「岡山県南広域都市計画区域マスタープラン(H24年)」における交通体系の整備方針に基づき、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や各拠点間を結ぶ地域連携道路等の整備を推進しています。 「岡山市都市計画マスタープラン(H24年)」における交通施設の整備方針に基づき、環状道路を中心とする幹線道路等の整備を推進しています。 「岡山市都市交通戦略(H21年)」における戦略目標に基づき、環状道路整備やP&R等の幅広い施策を展開しています。
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> 岡山環状道路(岡山環状南道路等)の整備により、岡山中心部への交通を分散誘導します。【ネットワーク整備】 都心と地域拠点等を連結する放射状道路等(県道吉備津松島線4車線化等)の整備により、交通容量を拡大します。【ボトルネック対策】 岡山市都市交通戦略を推進し、公共交通の充実した交通体系への移行を図ります。【ソフト対策】



3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



対応方針

関係者が連携し、渋滞原因の分析をしつつ、岡山環状道路等の整備を進めるとともに、都市におけるマスタープランの交通施設の整備方針等と整合を図り、対策立案及び対策効果を検証します。

【参考】岡山地区における現在の対策等の例

参考-1. 「岡山県南広域都市計画区域マスタープラン」(H24年岡山県)の概要

交通体系の整備の方針

- ◆公共交通の路線網や拠点の充実、サービスの向上
- ◆災害に強く、生活や産業を支える交通ネットワークの充実
- ◆必要に応じた計画の見直しによる効率的な施設整備

主要道路の配置方針

種別	配置の方針
国土連携道路	本区域と近畿方面、広島・九州方面、山陰方面、四国方面を結ぶ国土連携道路として、山陽自動車道、中国横断自動車道、瀬戸中央自動車道を配置する。
広域連携道路	地域高規格道路 倉敷福山道路、国道2号、53号、180号など、本区域と主要都市を広域的に結ぶ広域連携道路を配置し、計画的に整備を進める。
地域連携道路	国道30号、250号や県道岡山児島線、岡山吉井線など、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や本区域の各拠点を結ぶ拠点間幹線道路を地域連携道路として配置し、計画的に整備を進める。
都市内道路	既存市街地内において、まちづくりの骨格となる都市内道路を配置し、地域の課題に応じた整備を進める。 また、駅前広場、自由通路、歩行者・自転車専用道等については、都市機能及び生活環境の維持、向上の点から整備を進める。特に、都心部では歩行者、自転車、公共交通優先の空間に再生することを検討する。

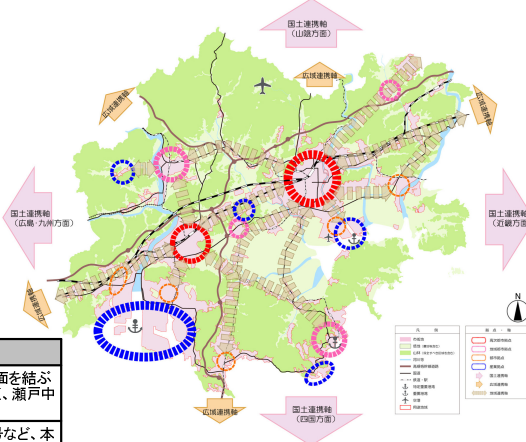


図 将来都市構造図

参考-2. 「岡山市都市計画マスタープラン」(H24年岡山市)の概要

車に依存した岡山から公共交通と自転車中心の岡山

渋滞の緩和を図るため、都心へ流入する自動車交通の分散・誘導を目的とする環状道路や、都心と地域拠点等を連絡する放射状道路等の整備を進めるとともに、高齢化の進展に伴い、車に頼りたくても頼れなくなる交通弱者が増大することに対応し、周辺地域における生活交通も含め、公共交通を中心とした適切な交通システムの構築を目指します。また、岡山に適した交通手段である自転車についても、「走る」「停める」「使う」など多面的かつ総合的に対策を進め、自転車先進都市岡山の実現を目指します。

めざす都市交通のすがた

岡山市都市交通戦略に基づき、「都心と地域拠点との連携軸の強化」及び「都心内の回遊性の向上」を目標とし、「誰もが利用しやすい公共交通」、「人と環境に優しいLRT」及び「岡山の気候や地形に適した自転車」を本市にふさわしい交通として位置付け、現状の自動車中心の交通体系から、「人と環境に優しい、公共交通と自転車中心の交通体系」への転換を図ることが求められます。



図 将来都市構造図

参考-3. 一般国道180号岡山環状南道路の概要

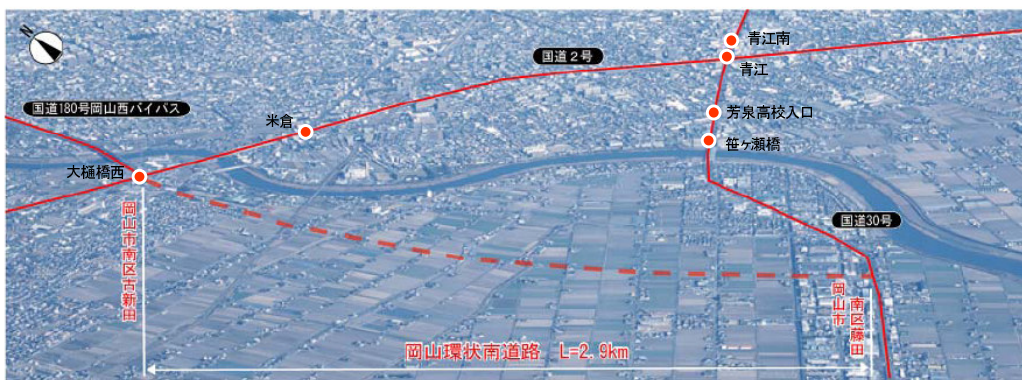
岡山環状南道路は、地域高規格道路「岡山環状道路」の一部を構成する一般国道2号岡山バイパス(岡山市南区古新田)から一般国道30号(岡山市南区藤田)に至る延長2.9kmのバイパスです。岡山市中心部では、特に朝夕の通勤時間帯に流入する交通によって慢性的な渋滞が発生していることから、市内流入交通の分散によって交通渋滞の緩和を図ることを目的としています。

主に、国道30号上に連続する主要渋滞箇所(笹ヶ瀬橋交差点、芳泉高校入口交差点等)に対する効果が期待されます。

事業箇所図



状況写真



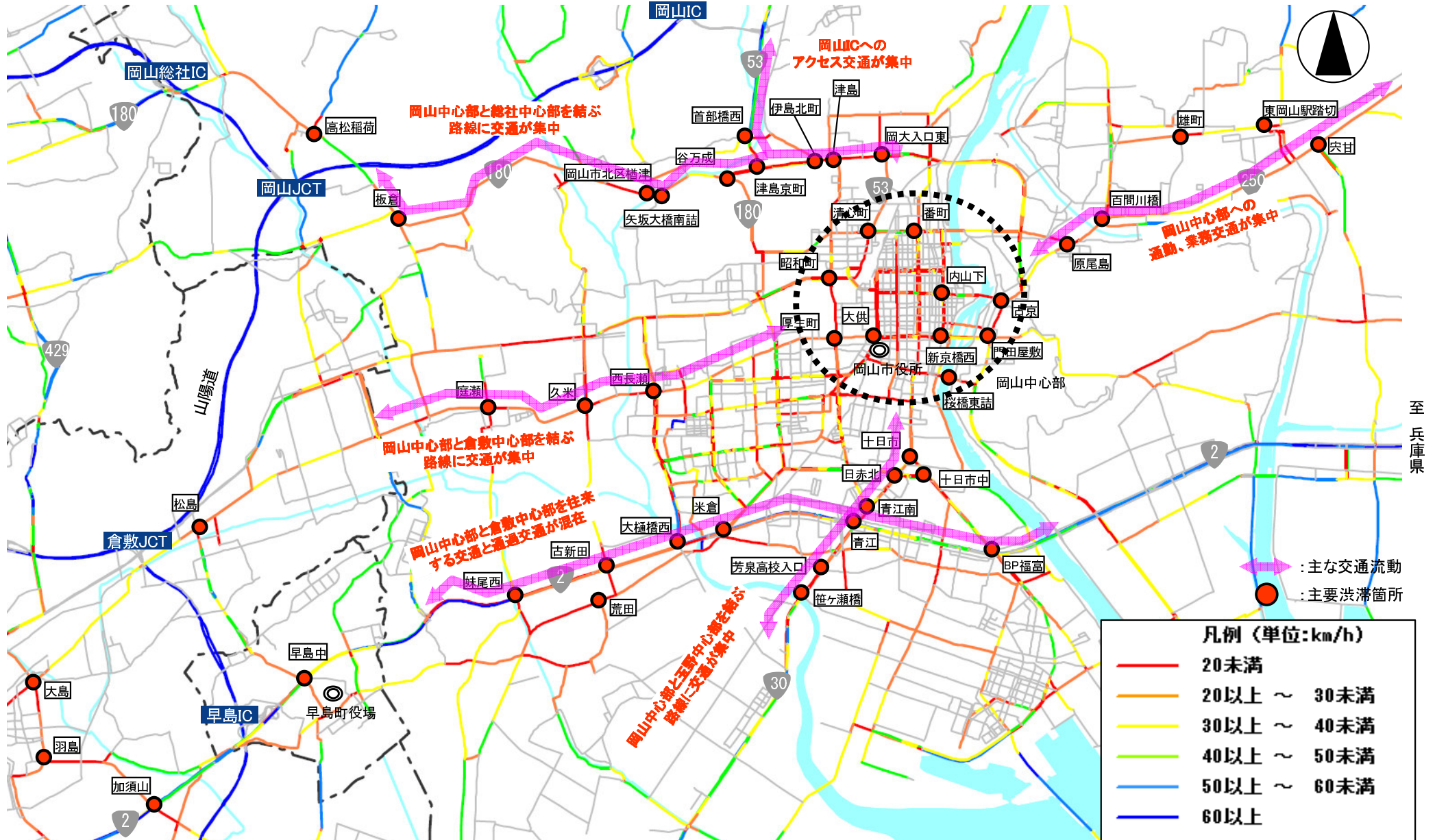
● 主要渋滞箇所

● 主要渋滞箇所

岡山環状南道路 L=2.9km

【参考】岡山地区の旅行速度の状況

- 岡山中心部と隣接都市や岡山ICを結ぶ路線(国道180号、国道53号等)で速度が低下しています。
- 岡山市内を東西に横断する国道2号で速度が低下しています。



民間プローブより(H23.8~H24.7 タピーク時)

【参考】具体の対策検討方針(案) ~慢性的な著しい混雑の例~

■渋滞の状況

- ・ 接続道路との交差や合流部、平面区間と立体化区間の接続部の大樋橋西交差点付近で著しい速度低下が発生しています。
- ・ 平面区間の速度低下の影響が立体化区間まで及んでいます。

■渋滞の要因

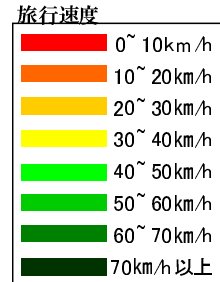
- ・ 信号交差点の多さ（交通容量の低下）
- ・ 平面区間と立体化区間接続部（大樋橋西交差点付近）の急激な交通容量の低下
- ・ 各方面からの交通集中

■渋滞対策の検討

- 【ネットワーク整備】 集中する交通の分散誘導（環状道路）
- 【ボトルネック対策】 需要に対応する交通容量の確保（交差点立体化）
- 【ソフト対策】 TDM（P&R等）

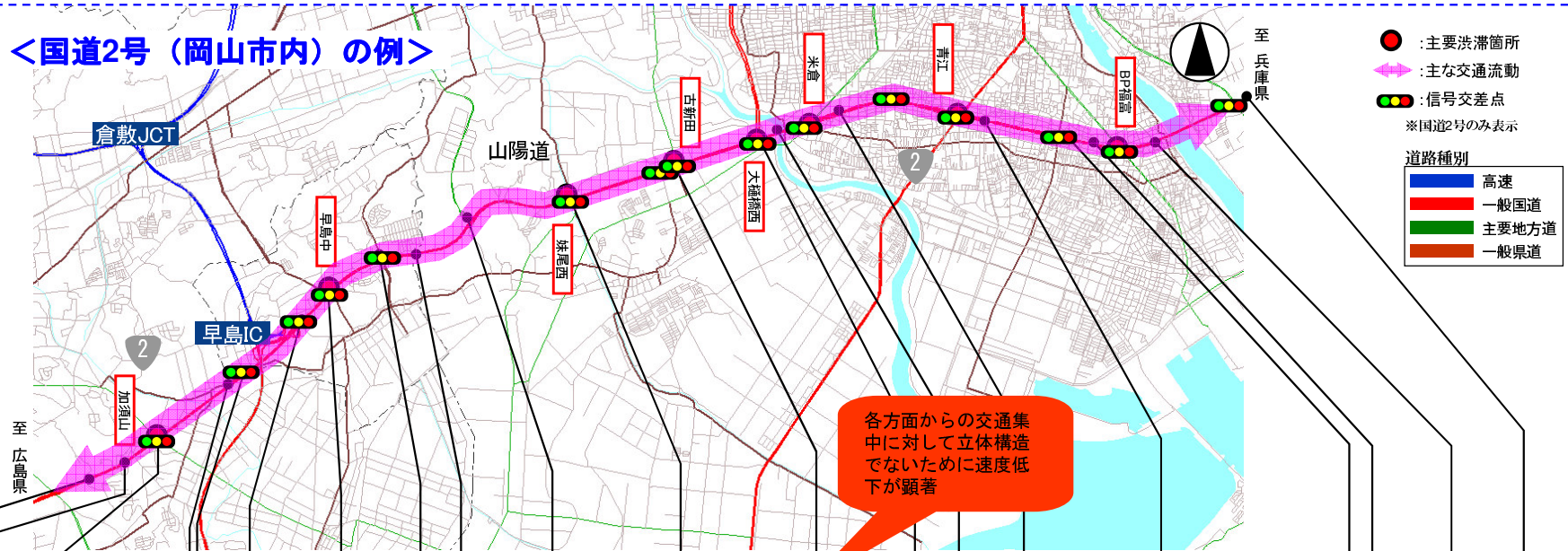
<国道2号（岡山市内）の例>

□ : 主要渋滞箇所

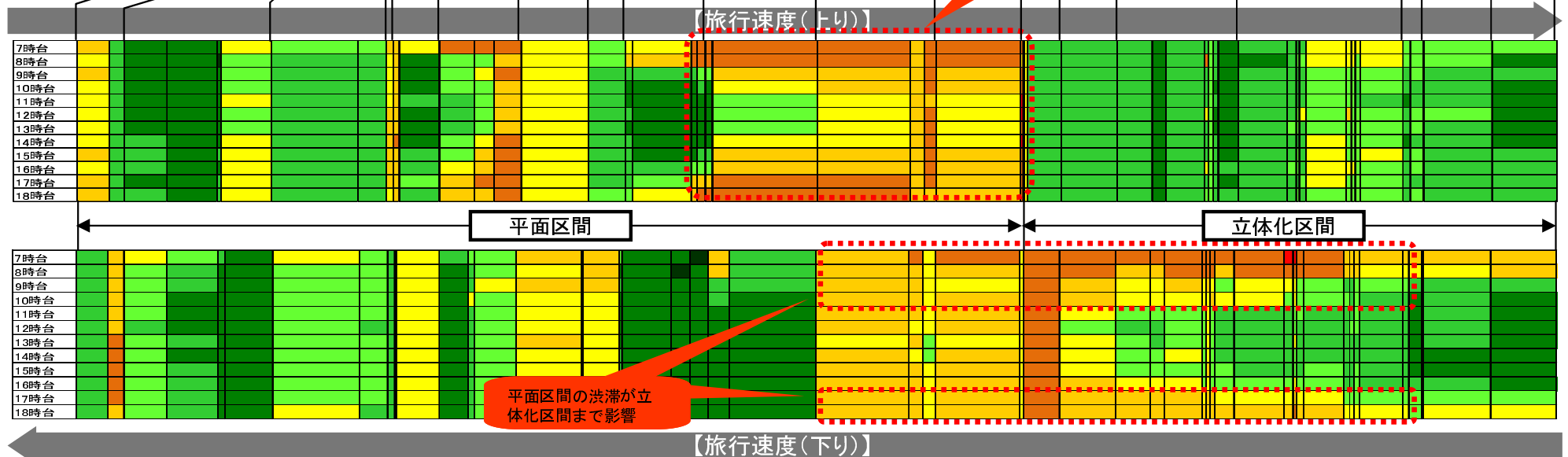


※ 旅行速度は民間プローブデータ（H23.8~H24.7平均）による。

※ 平日の状況



各方面からの交通集中に対して立体構造でないために速度低下が顕著

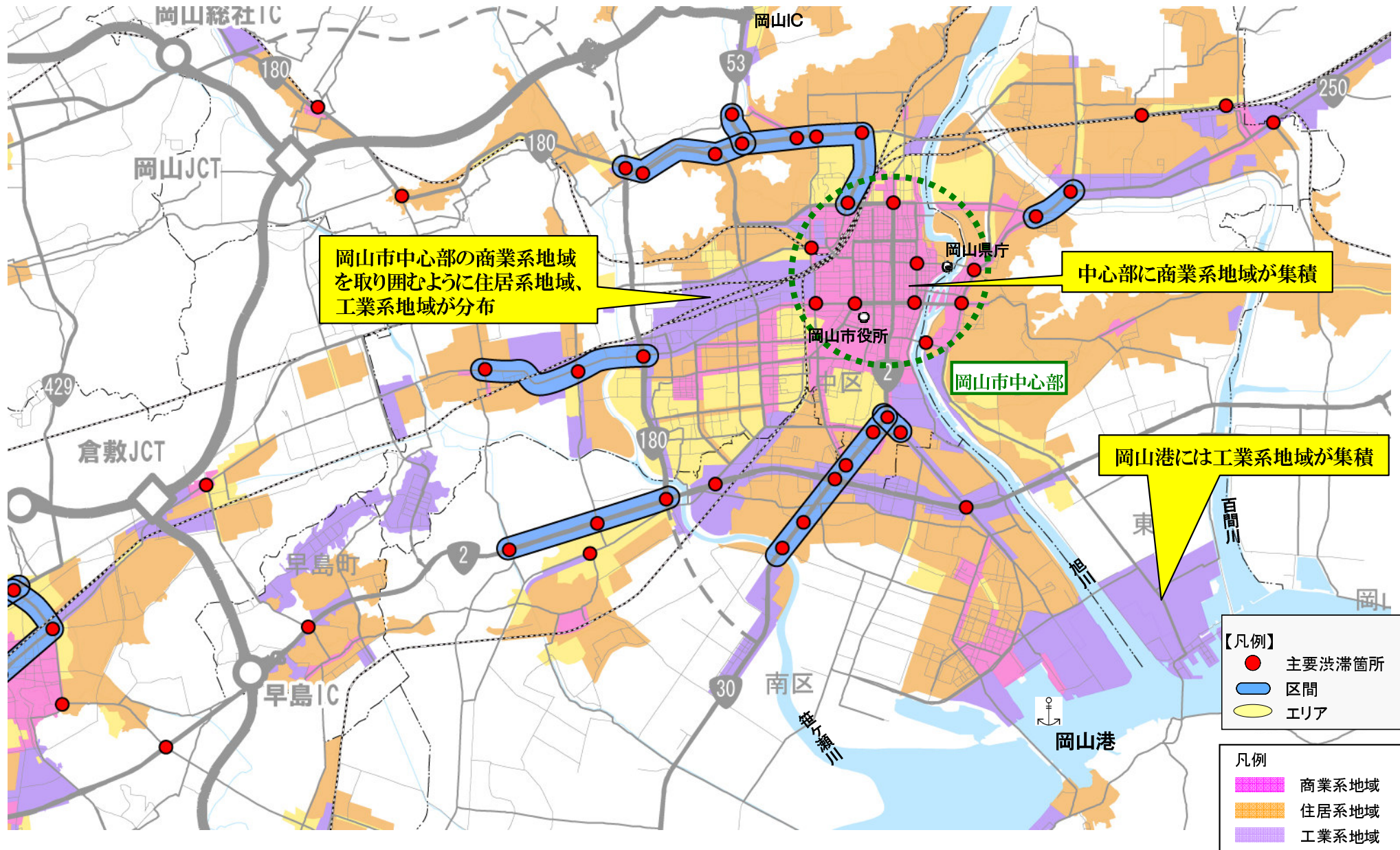


平面区間の渋滞が立体化区間まで影響

【旅行速度(下り)】

【参考】岡山市の土地利用状況と主要渋滞箇所について

- ・ 岡山市中心部に商業系地域が集積し、それを取り囲むように住宅系地域・工業系地域が分布しています。
- ・ 岡山市中心部と周辺を結ぶ路線には、通勤や業務、買物等の多様な交通が集中していると考えられます。



渋滞対策の基本方針（案）〔倉敷地区における交通状況と対応方針〕

1. 地区の概況

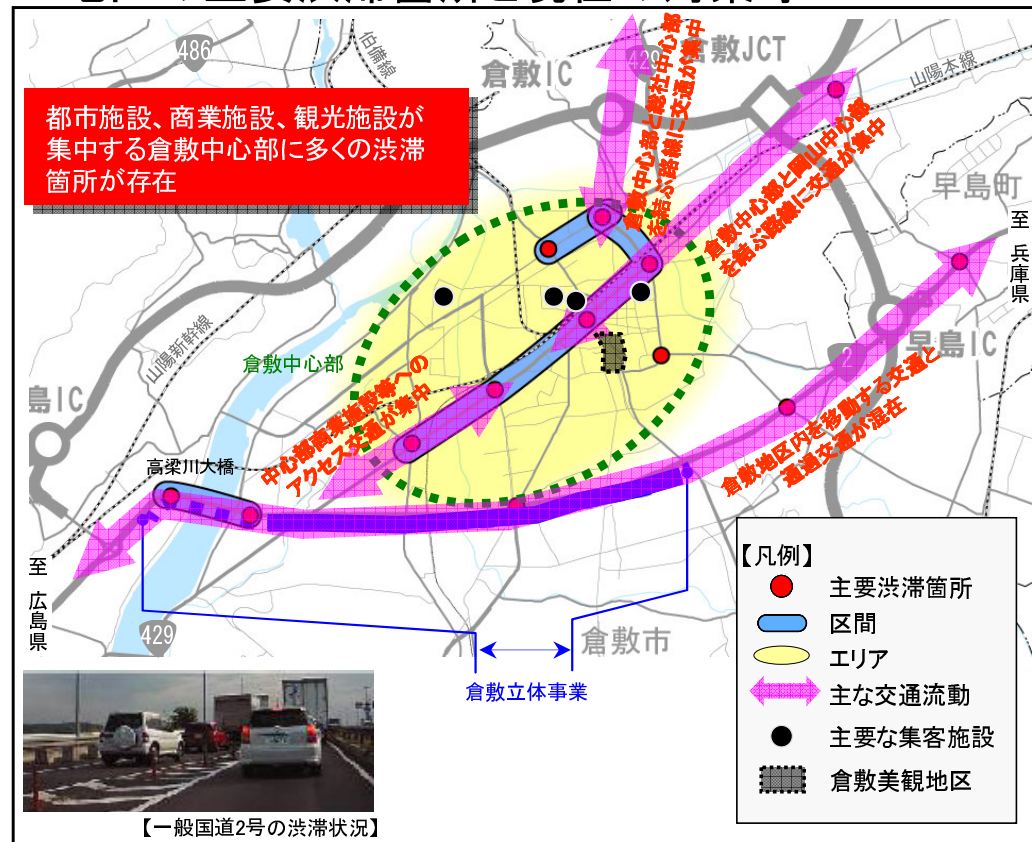
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 倉敷市は、東西の国土軸を形成している基幹的交通軸上にあるとともに、南北の四国や山陰と結ぶ広域交通網の結節点として、道路・鉄道などの主要な交通網が集中しています。また、倉敷中心部には都市施設、大規模商業施設、観光施設が集中しています。 倉敷中心部商業施設等と各方面を結ぶ路線(国道429号等)に交通流動が集中しています。 倉敷市内を東西に横断する国道2号は中国地方の主要路線であり、地区内を移動する交通や通過交通が混在しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 倉敷中心部では、多様な目的の交通の集中や集客施設出入車両等により、主要渋滞箇所が集中しています。 国道2号では、渡河部の2車線である高梁川大橋に通過交通及び周辺道路からの流入交通が集中する結果、橋梁部付近が主要渋滞箇所となっています。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 「岡山県南広域都市計画区域マスタープラン(H24年)」における交通体系の整備方針に基づき、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や各拠点間を結ぶ地域連携道路等の整備を推進します。 「倉敷市都市計画マスタープラン(H21年)」における交通施設整備の基本的考え方に基づき、環状道路整備による通過交通分離、駐車場の適正な配置誘導等の総合的な交通基盤整備を推進しています。
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> 倉敷立体事業による、高梁川大橋を含む区間の4車線化で、国道2号の交通容量拡大、渋滞緩和を図るとともに、倉敷市内中心部を通過する交通を分散します。【ボトルネック対策】



3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



対応方針

関係者が連携し、渋滞原因の分析をしつつ、国道2号倉敷立体事業等の整備を進めるとともに、都市におけるマスタープランの交通施設整備の基本的考え方等との整合を図り、対策立案及び対策効果を検証します。「倉敷交通対策連絡協議会」において、交通管理者・道路管理者で情報を共有し、大規模商業施設への集客による交通渋滞の緩和を図るための効果的な交通対策について検討します。

【参考】倉敷地区における現在の対策等の例

参考-1. 「岡山県南広域都市計画区域マスタープラン」(H24年岡山県)の概要

■交通体系の整備の方針

- ◆公共交通の路線網や拠点の充実、サービスの向上
- ◆災害に強く、生活や産業を支える交通ネットワークの充実
- ◆必要に応じた計画の見直しによる効率的な施設整備

■主要道路の配置方針

種別	配置の方針
国土連携道路	本区域と近畿方面、広島・九州方面、山陰方面、四国方面を結ぶ国土連携道路として、山陽自動車道、中国横断自動車道、瀬戸中央自動車道を配置する。
広域連携道路	地域高規格道路 倉敷福山道路、国道2号、53号、180号など、本区域と主要都市を広域的に結ぶ広域連携道路を配置し、計画的に整備を進める。
地域連携道路	国道30号、250号や県道岡山児島線、岡山吉井線など、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や本区域の各拠点を結ぶ拠点間幹線道路を地域連携道路として配置し、計画的に整備を進める。
都市内道路	既成市街地内において、まちづくりの骨格となる都市内道路を配置し、地域の課題に応じた整備を進める。 また、駅前広場、自由通路、歩行者・自転車専用道等については、都市機能及び生活環境の維持、向上の点から整備を進める。特に、都心部では歩行者、自転車、公共交通優先の空間に再生することを検討する。

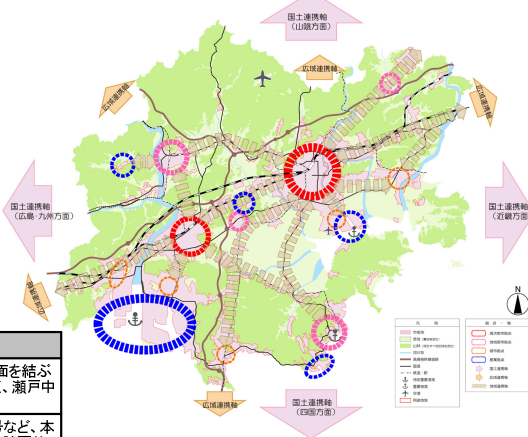


図 将来都市構造図

参考-2. 「倉敷市都市計画マスタープラン」(H21年倉敷市)の概要

■交通施設整備の基本的な考え方

- 広域的な軸となる道路や拠点間を連絡する道路など、各地域・地区の連携を強化する体系的な道路網を整備します。
- 広域拠点としてふさわしい交通基盤の強化を図るため、環状道路の整備による通過交通の分離と地域内交通の円滑化、鉄道高架化(連続立体交差事業)の推進によるJR倉敷駅南北間の交通円滑化、交通結節機能の強化、および駐車場の適正な配置の誘導など総合的な交通基盤の整備を推進します。

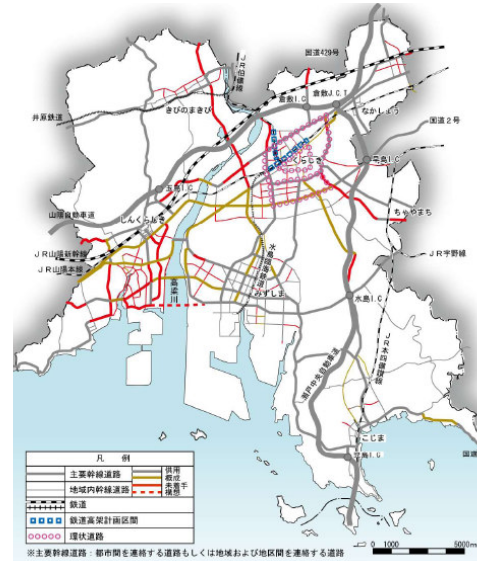


図 交通施設整備の方針図

参考-3. 一般国道2号倉敷立体の概要

倉敷立体事業は、一般国道2号の倉敷市新田から倉敷市船穂町船穂に至る延長7.7kmの区間において4車線化整備を行う事業です。この地区では、高梁川大橋付近で慢性的な交通渋滞が発生しています。4車線化により交通容量を拡大させることで、倉敷市街地の渋滞の緩和や、それに伴う沿道環境の改善を図ることなどを目的としています。

主に国道2号上の主要渋滞箇所(高梁川大橋両端部、大高交差点等)に対する効果が期待されます。

■状況写真



終点側より西方面(倉敷方面)を望む

■事業箇所図



■渋滞発生状況



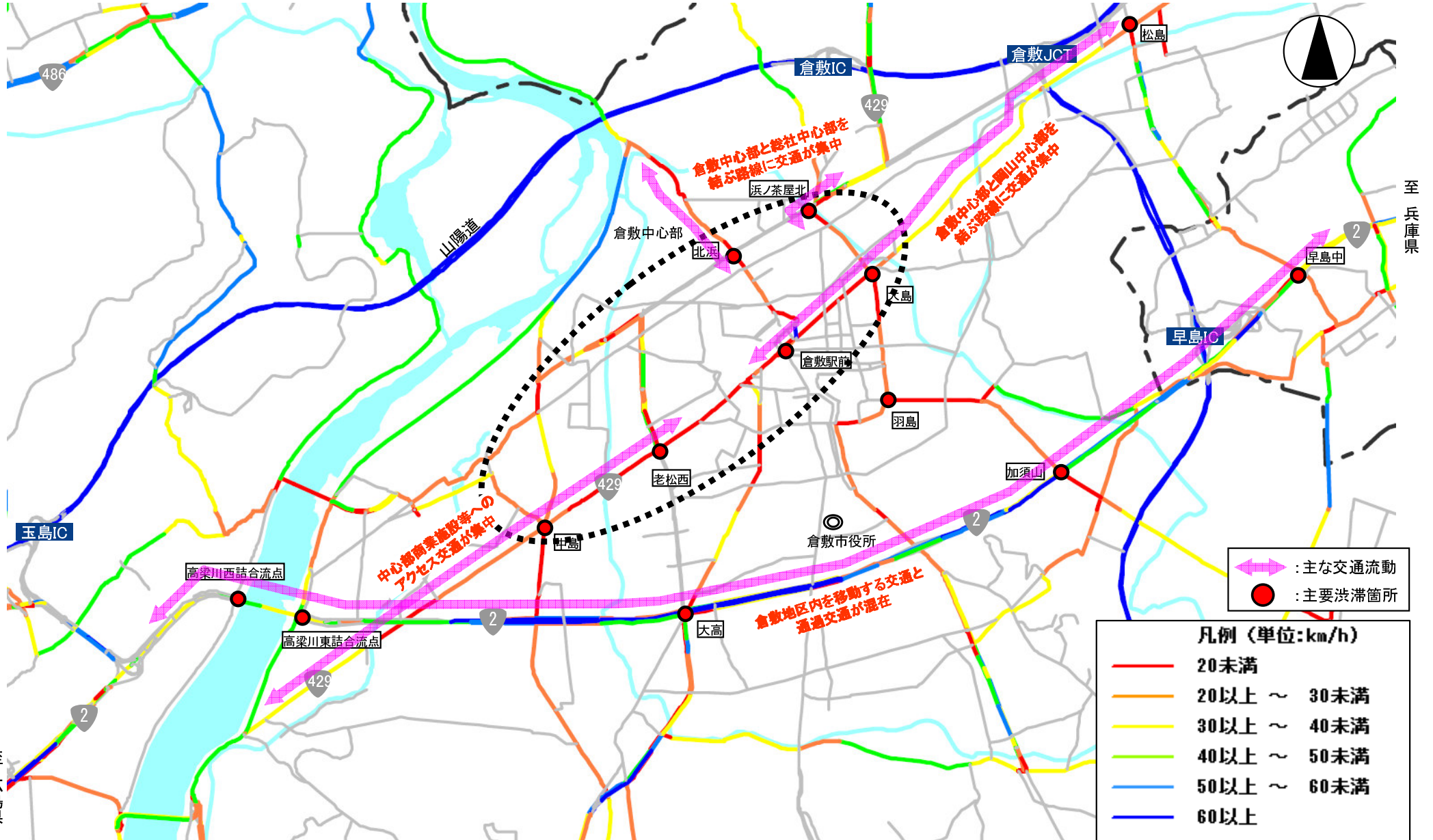
高梁川大橋付近上り方向



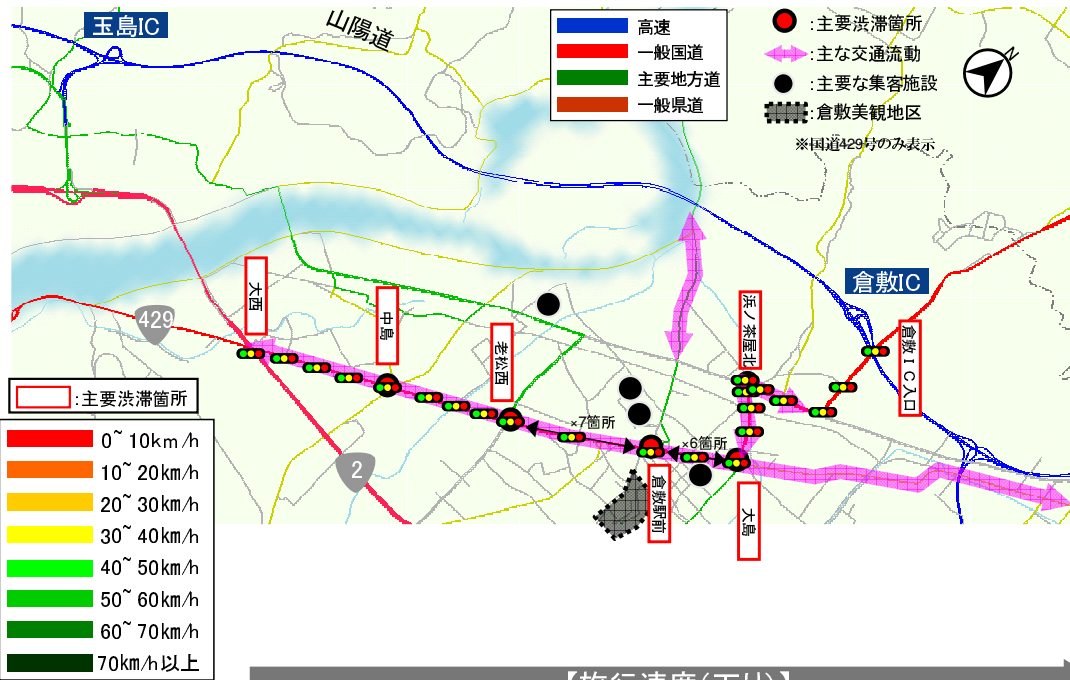
高梁川大橋付近下り方向

【参考】倉敷地区の旅行速度の状況

- ・ 倉敷中心部商業施設等と各方面を結ぶ路線(国道429号等)で速度が低下しています。
- ・ 倉敷市内を東西に横断する国道2号及び交差道路で速度が低下しています。



【参考】具体の対策検討方針(案) ~慢性的な著しい混雑の例~



■渋滞の状況

- 中島交差点、大島交差点、浜ノ茶屋北交差点を中心に接続道路との交差や合流によって著しい速度低下が発生しています。
- 特に観光・レジャーおよび周辺の商業施設へ買物需要が集中する休日においては、中島交差点、浜ノ茶屋北交差点で顕著となっています。

■渋滞の要因

- 片側2車線かつ信号交差点の多さ（交通容量の低下）
- 各方面からの交通集中

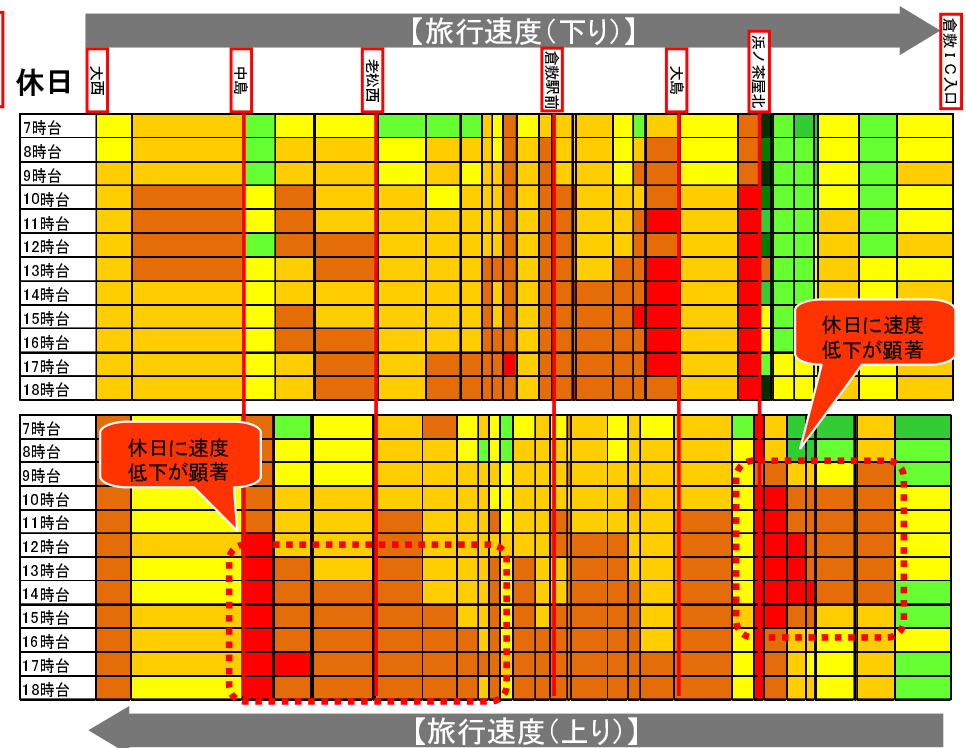
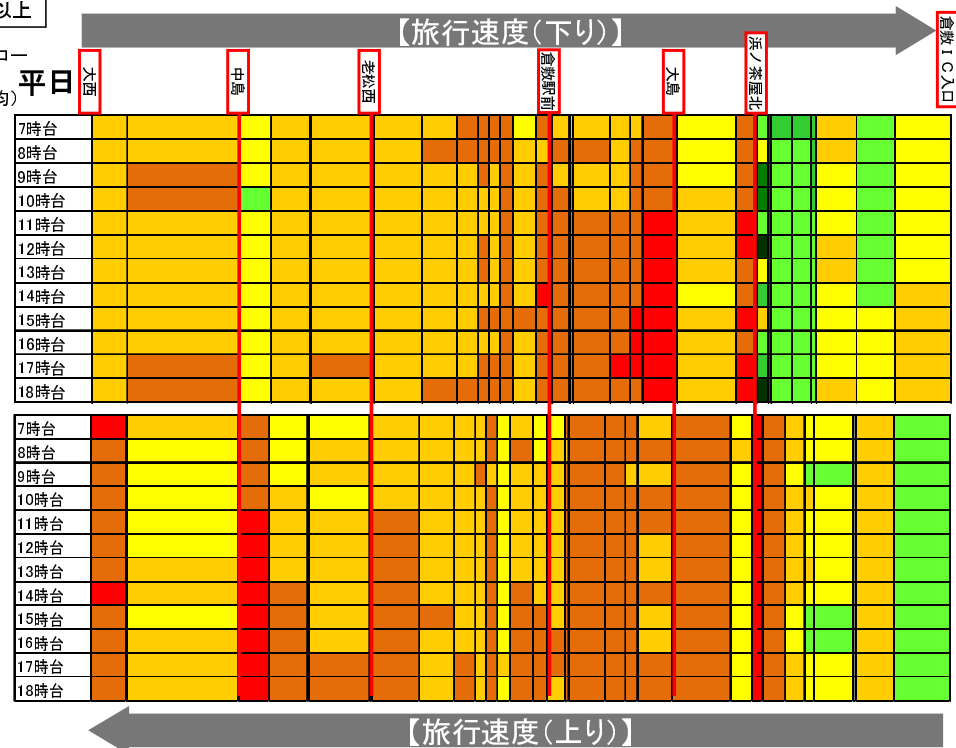
■渋滞対策の検討

【ボトルネック対策】信号制御の高度化等による交通容量の確保（※交通管理者との連携必要）

【ソフト対策】TDM（P&R等）、周辺商業施設へのアクセス分散

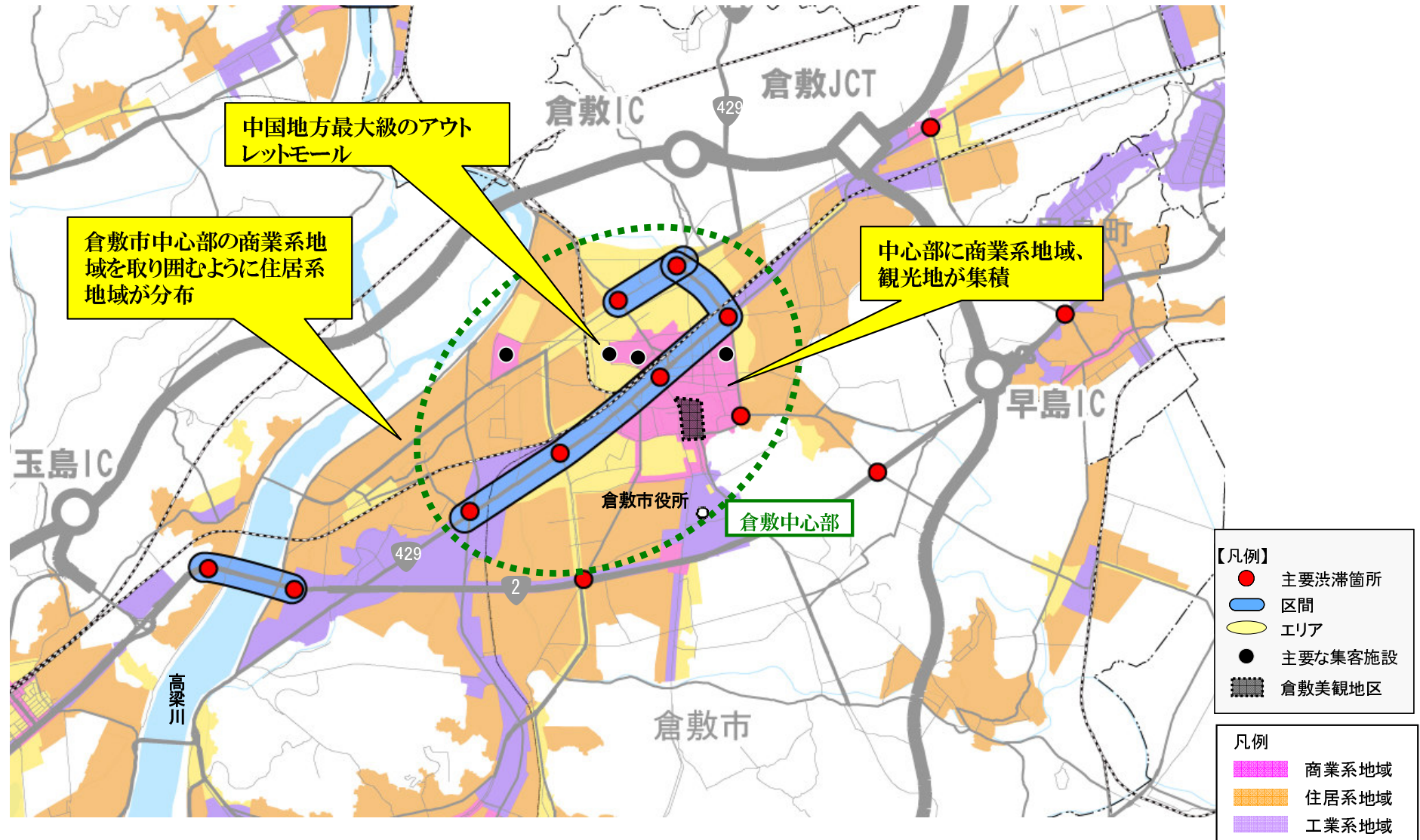
※ 旅行速度は民間プローブデータ（H23.8~H24.7平均）による。

※ 平日の状況



【参考】倉敷市の土地利用状況と主要渋滞箇所について

- 倉敷市中心部に商業系地域が集積し、それを取り囲むように住居系地域が分布しており、倉敷市中心部と周辺を結ぶ路線には、通勤や業務、買物等の多様な交通が集中していると考えられます。
- 倉敷市中心部には、地区外からの観光集客力の高い「倉敷美観地区」や中国地方最大級のアウトレットモールがあり、国道429号には倉敷ICと倉敷市中心部との往来交通が集中していると考えられます。



渋滞対策の基本方針（案）〔笠岡・鴨方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"> 笠岡・鴨方地区は、東西に走る国道2号やJR山陽本線等に沿ってまちが形成され、山陽道へのアクセス性に優れるなど交通利便性に恵まれ、産業活動が活発な地区となっています。 国道2号沿線には自動車部品や電子機器など、製造業の大規模工場等が立地し、これら産業施設に流出入する交通流動が発生しています。 笠岡・鴨方地区を東西に横断する国道2号は中国地方の主要路線であり、沿線産業施設の流出入交通や通過交通が混在しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 笠岡・鴨方地区を走る国道2号は2車線であり、沿道工場の発集交通、通過交通等の需要を処理する容量の不足により、主要渋滞箇所が連続しています。

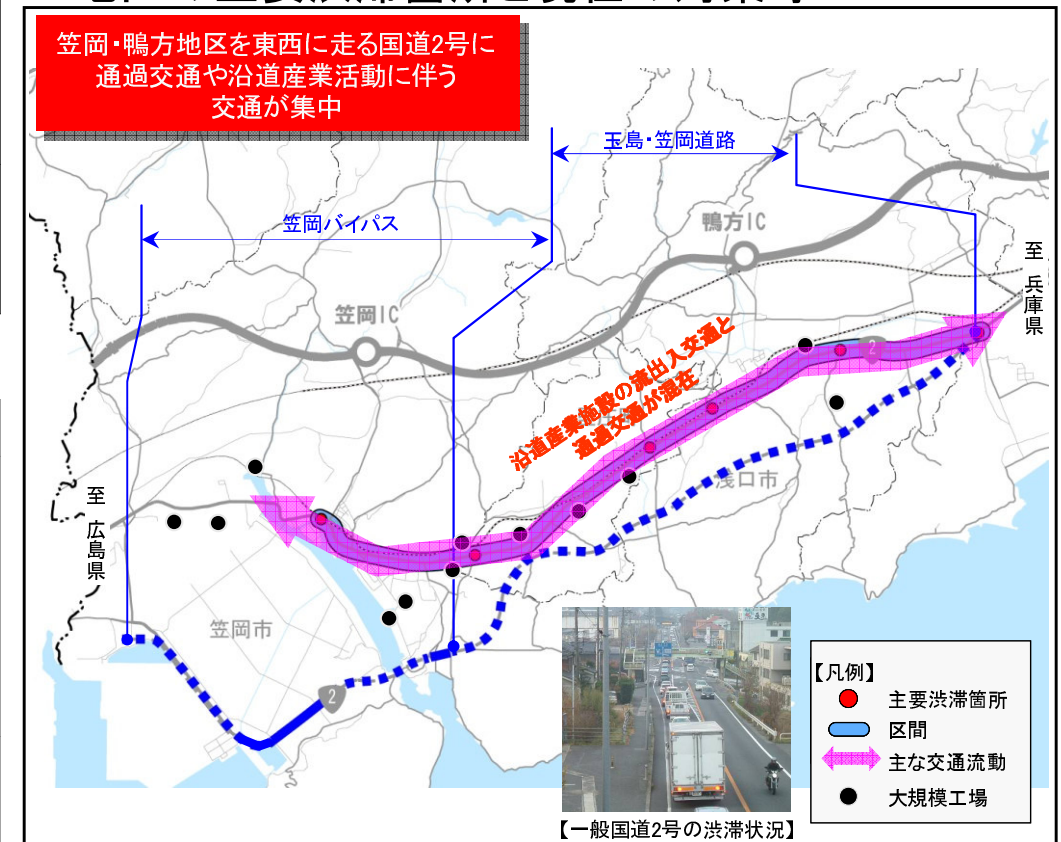
2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 「鴨方都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H24年）」における交通体系の整備方針に基づき、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や各拠点間を結ぶ地域連携道路等の整備を推進しています。 「浅口市総合計画（H19年）」における広域・地域間交流を担う道路網の整備の基本方針に基づき、市内外を結ぶ幹線道路及び幹線道路間を結ぶ道路の整備を計画的に推進しています。
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> 新たなバイパス（玉島・笠岡道路、笠岡バイパス）を整備することにより、抜本的な交通渋滞の解消を図ります。【ネットワーク整備】

笠岡・鴨方地区



3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



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2号玉島・笠岡道路、国道2号笠岡バイパス等の整備を進めるとともに、「鴨方都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における道路網整備の基本方針等との整合を図り、対策立案及び対策効果を検証します。

【参考】笠岡・鴨方地区における現在の対策等の例

参考-1. 「鴨方都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(H24年岡山県)の概要

交通体系の整備の方針

- ◆公共交通の路線網や拠点の充実、サービスの向上
- ◆災害に強く、生活や産業を支える交通ネットワークの充実
- ◆必要に応じた計画の見直しによる効率的な施設整備

主要道路の配置方針

種別	配置の方針
国土連携道路	本区域と近畿方面、広島・九州方面を結ぶ国土連携道路として、山陽自動車道を配置する。
広域連携道路	地域高規格道路 倉敷福山道路、国道2号など、本区域と主要都市を広域的に結ぶ広域連携道路を配置し、計画的に整備を進める。
地域連携道路	県道倉敷笠岡線や矢掛寄島線など、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や本区域の各拠点を結ぶ拠点間幹線道路を地域連携道路として配置し、計画的に整備を進める。
都市内道路	既成市街地内においてまちづくりの骨格となる都市内道路を配置し、地域の課題に応じた整備を進める。

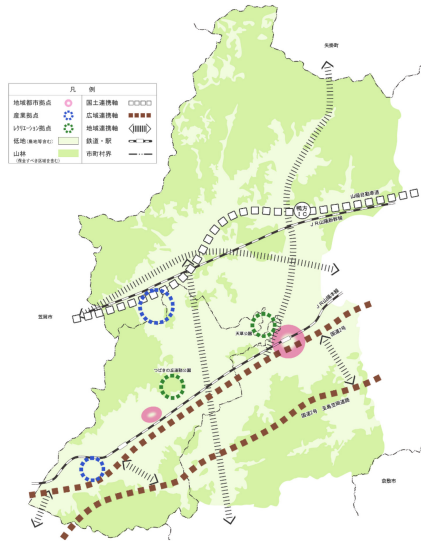


図 将来都市構造図(鴨方地区)

参考-2. 「浅口市総合計画」(H19年浅口市)の概要

広域・地域間交流を図る道路網の整備の基本的方向

国道2号玉島笠岡道路や県道矢掛寄島線バイパスなど、本市の一体性の確保や市民生活の利便性の向上とともに、社会・経済の諸活動を支える広域的な道路ネットワークの拡充に努め、市内外を結ぶ幹線道路及び幹線道路間を結ぶ道路の整備を計画的に推進します。市内の各地域間の交流・連携によるまちづくりを進めるため、幹線道路の整備を図ります。また、広域交通網としての山陽自動車道鴨方IC及び国道2号、国道2号玉島笠岡道路へのアクセス道路の整備を図ります。

施策の内容

(1) 広域道路網の整備・促進

国道2号玉島笠岡道路の整備については、一部の区間において既に設計協議、用地買収に着手しており、今後とも国と協力し、事業を推進します。また、都市計画道路金光鴨方線や県道矢掛寄島線バイパスなど市内外を結ぶ県道の整備についても、県と協力しながら早期完成に向け取り組みます。

(2) 地域間の交流を担う道路整備

市内の地域間を結び市民生活を支える市道の整備については、計画的な改良を推進します。また、都市計画道路については、道路網検討のための調査を行い、適切な見直し案の作成を行います。

参考-3. 一般国道2号玉島・笠岡道路の概要

玉島・笠岡道路は、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する倉敷市玉島阿賀崎から笠岡市西大島新田に至る延長13.9kmの道路です。岡山県西部地域で慢性的に発生する交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域経済の発展を目的としています。

国道2号上の主要渋滞箇所(佐方交差点、鴨方跨線橋交差点等)に対する効果が期待されます。



参考-4. 一般国道2号笠岡バイパスの概要

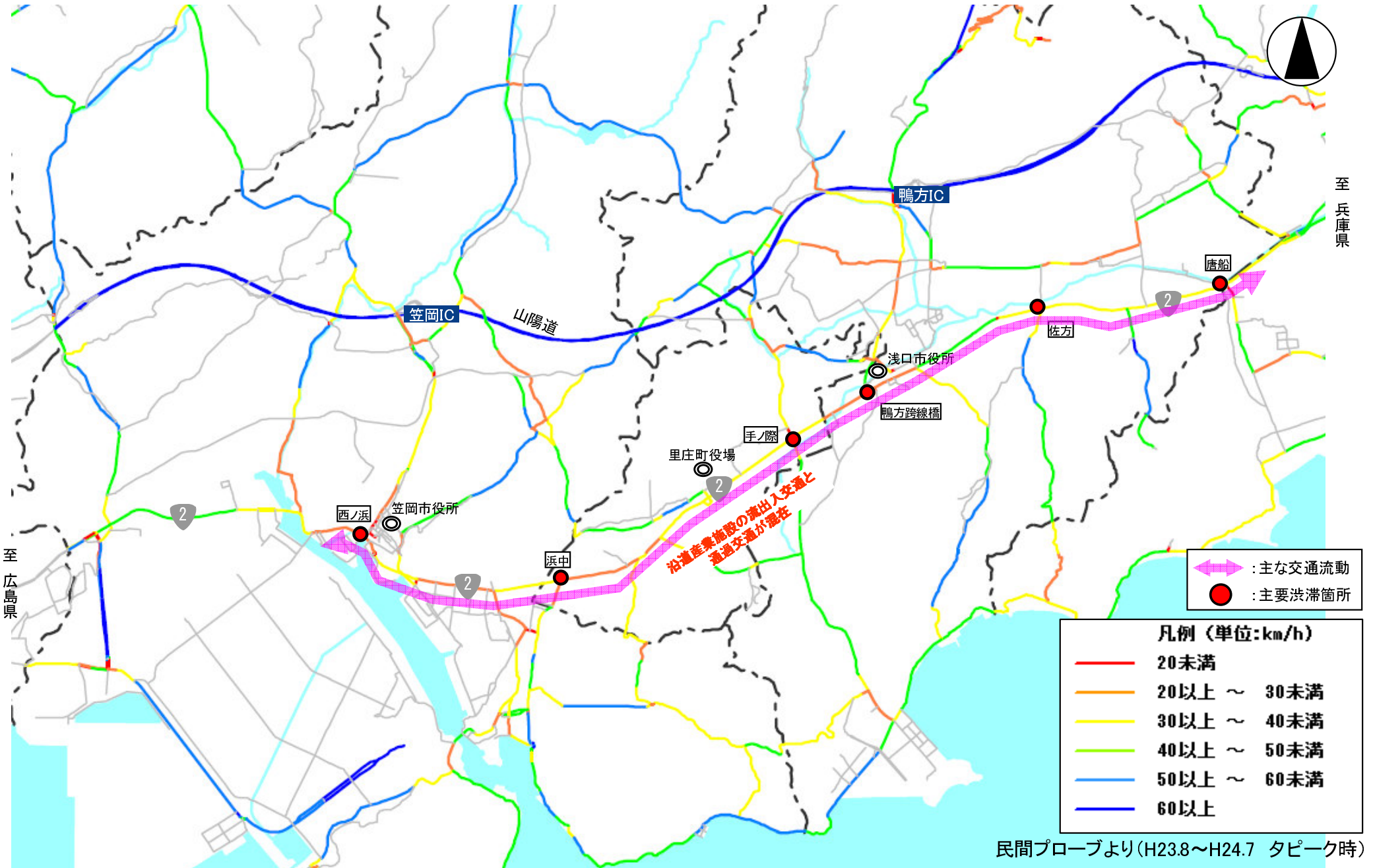
笠岡バイパスは、笠岡市西大島新田から茂平に至る延長7.6kmのバイパスです。笠岡市周辺における一般国道2号の通過交通を分散させることにより、笠岡市街地に集中する慢性的な交通渋滞の緩和と、それに伴う同地域の活力向上を図ることを目的としています。

国道2号上の主要渋滞箇所(浜中交差点、西ノ浜交差点等)に対する効果が期待されます。



【参考】笠岡・鴨方地区の旅行速度の状況

- 沿線大規模工場等から流出入車両や通過交通等により、国道2号の速度が低下しています。



【参考】具体の対策検討方針(案) ～慢性的な著しい混雑の例～

■渋滞の状況

- ・ 接続道路との合流部となる唐船交差点付近、鴨方跨線橋交差点付近で著しい速度低下が発生しています。
- ・ 手ノ際交差点～西の浜交差点付近で慢性的な速度低下が発生しています。

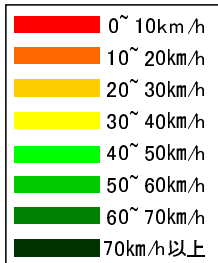
■渋滞の要因

- ・ 交差点や合流部（唐船交差点付近、鴨方跨線橋交差点付近）の急激な交通容量の低下
- ・ 沿線の工場施設等による出入交通の影響
- ・ 信号交差点の多さ（交通容量の低下）

■渋滞対策の検討

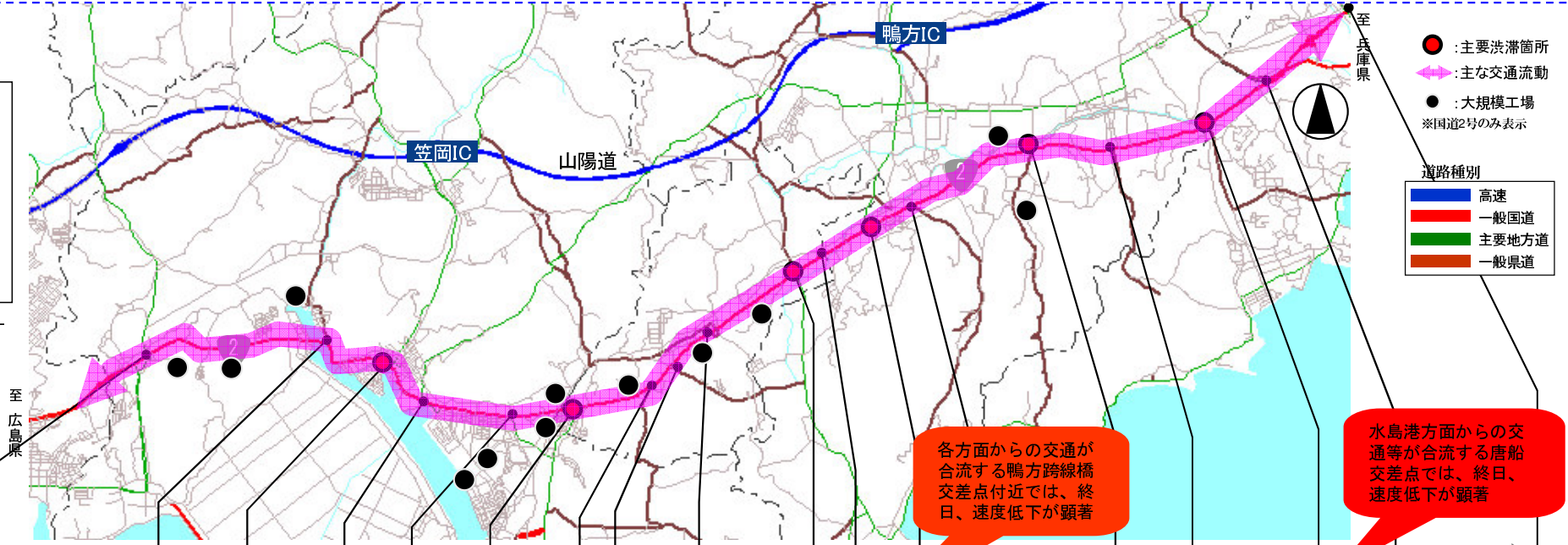
- 【ネットワーク整備】抜本的な交通渋滞の解消（バイパス）
- 【ボトルネック対策】速度低下の要因となる箇所の改良（交差点改良）
- 【ソフト対策】TDM（P&R等）

旅行速度



※ 旅行速度は民間プローブデータ（H23.8~H24.7平均）による。

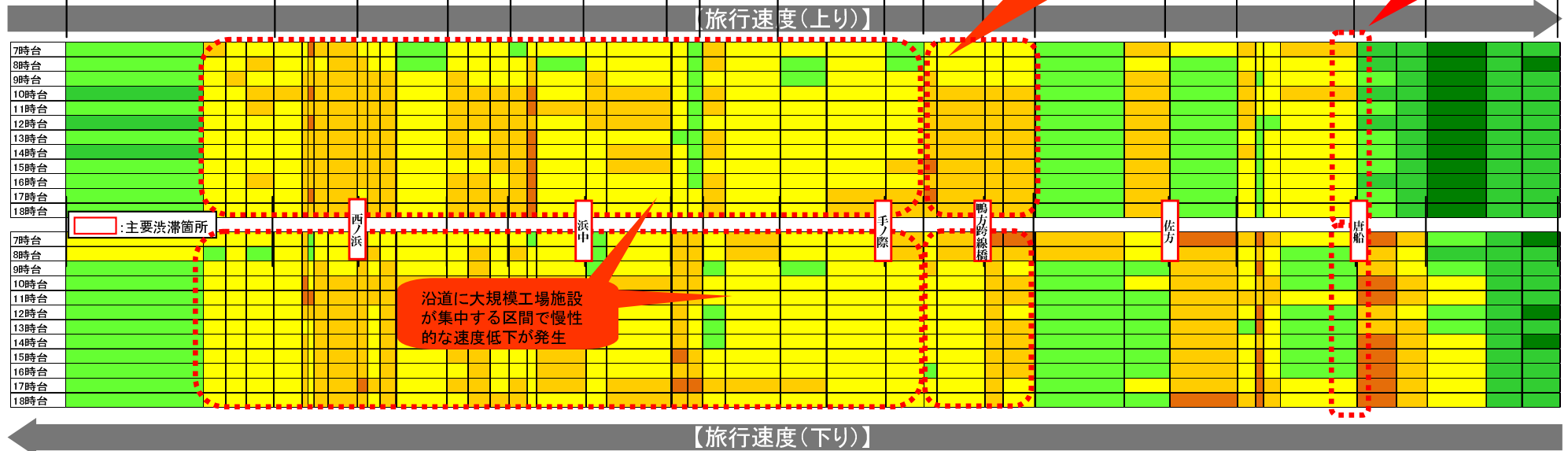
※ 平日の状況



各方面からの交通が合流する鴨方跨線橋交差点付近では、終日、速度低下が顕著

水島港方面からの交通等が合流する唐船交差点では、終日、速度低下が顕著

沿道に大規模工場施設が集中する区間で慢性的な速度低下が発生



【旅行速度(下り)】

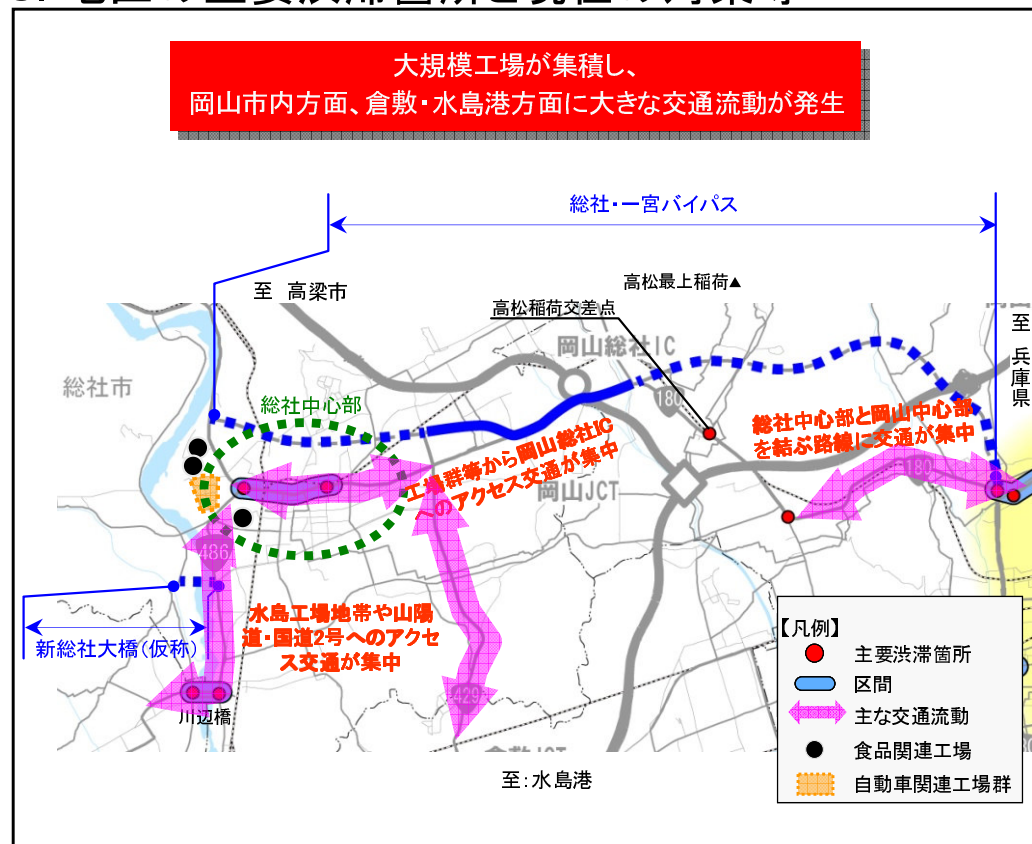
渋滞対策の基本方針（案）〔総社地区における交通状況と対応方針〕

1. 地区の概況

	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 総社市は、鉄道網や岡山自動車道岡山総社インターチェンジが位置していることから、中国地方の広域交通の結節点としての役割を担っている。こうした交通利便性や岡山市・倉敷市との密接な関係などを背景として、自動車関連、食品製造等の大規模工場が多く立地しています。 総社中心部周辺工場群から岡山中心部、岡山道を結ぶ路線である国道180号に交通が集中しています。 総社中心部周辺工場群から水島工業地帯や山陽道等へのアクセス経路(国道486号、国道429号)に交通が集中しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 自動車関連工場群等から岡山市内や山陽道への幹線アクセス経路は国道180号のみであり、大きな交通需要が発生している。これに対して、国道180号は2車線であり、車道幅員も狭いことから交通容量が不足し、主要渋滞箇所が連続しています。 国道486号では、渡河部の川辺橋に周辺道路からの流入交通が集中する結果、橋梁部付近が主要渋滞箇所となっています。 日本三大稲荷である高松最上稲荷への県内外からの年始参拝客の集中により、高松稲荷交差点が主要渋滞箇所となっています。



3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 「岡山県南広域都市計画区域マスタープラン(H24年)」における交通体系の整備方針に基づき、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や各拠点間を結ぶ地域連携道路等の整備を推進しています。 「総社市都市計画マスタープラン(H20年)」における地域づくりの方針に基づき、広域交通網と連携した地域道路体系の形成を推進しています。
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> 新たなバイパス(総社・一宮バイパス)を整備することにより、抜本的な交通渋滞の解消を図ります。【ネットワーク整備】 新総社大橋(仮称)を新設することで、ボトルネックとなっている高梁川渡河部の交通渋滞を緩和します。【ボトルネック対策】

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180号総社・一宮バイパスや新総社大橋等の整備を進めるとともに、都市におけるマスタープランの地域づくりの方針等との整合を図り、対策立案及び対策効果を検証します。

【参考】総社地区における現在の対策等の例

参考-1. 「岡山県南広域都市計画区域マスタープラン」(H24年岡山県)の概要

交通体系の整備の方針

- ◆公共交通の路線網や拠点の充実、サービスの向上
- ◆災害に強く、生活や産業を支える交通ネットワークの充実
- ◆必要に応じた計画の見直しによる効率的な施設整備

主要道路の配置方針

種別	配置の方針
国土連携道路	本区域と近畿方面、広島・九州方面、山陰方面、四国方面を結ぶ国土連携道路として、山陽自動車道、中国横断自動車道、瀬戸中央自動車道を配置する。
広域連携道路	地域高規格道路 倉敷福山道路、国道2号、53号、180号など、本区域と主要都市を広域的に結ぶ広域連携道路を配置し、計画的に整備を進める。
地域連携道路	国道30号、250号や県道岡山児島線、岡山吉井線など、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や本区域の各拠点を結ぶ拠点間幹線道路を地域連携道路として配置し、計画的に整備を進める。
都市内道路	既成市街地内において、まちづくりの骨格となる都市内道路を配置し、地域の課題に応じた整備を進める。また、駅前広場、自由通路、歩行者・自転車専用道等については、都市機能及び生活環境の維持、向上の点から整備を進める。特に、都心部では歩行者、自転車、公共交通優先の空間に再生することを検討する。

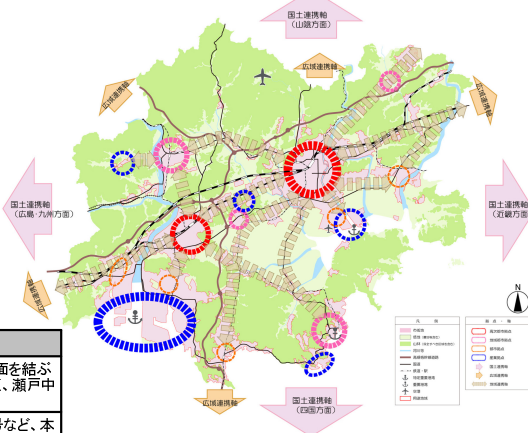


図 将来都市構造図

参考-2. 「総社市都市計画マスタープラン」(H20年総社市)の概要

地域づくりの目標

JR総社駅周辺における高次都市機能の集積した都市核づくり、本市の顔となる魅力的で活力ある中心市街地づくりを目指します。

地域づくりの方針

- ① 地域の特性を生かした土地利用
- ② 総社市の顔となる魅力ある中心市街地づくり
- ③ 快適で利便性の高い交通環境づくり
- ④ 市街地性にと安全・安心・快適な生活環境づくり
- ⑤ 水と緑・歴史のふれあう環境づくり



図 南部地域まちづくり方針

参考-3. 一般国道180号総社・一宮バイパスの概要

総社・一宮バイパスは、岡山市北区榑津から総社市井尻野に至る延長15.9kmのバイパスです。朝夕の通勤時間帯に著しい渋滞が発生する一般国道180号の岡山市西部及び総社市の通過交通を受け持つことにより、交通渋滞の緩和やそれに伴う同地域の活力向上を図ることを目的としています。

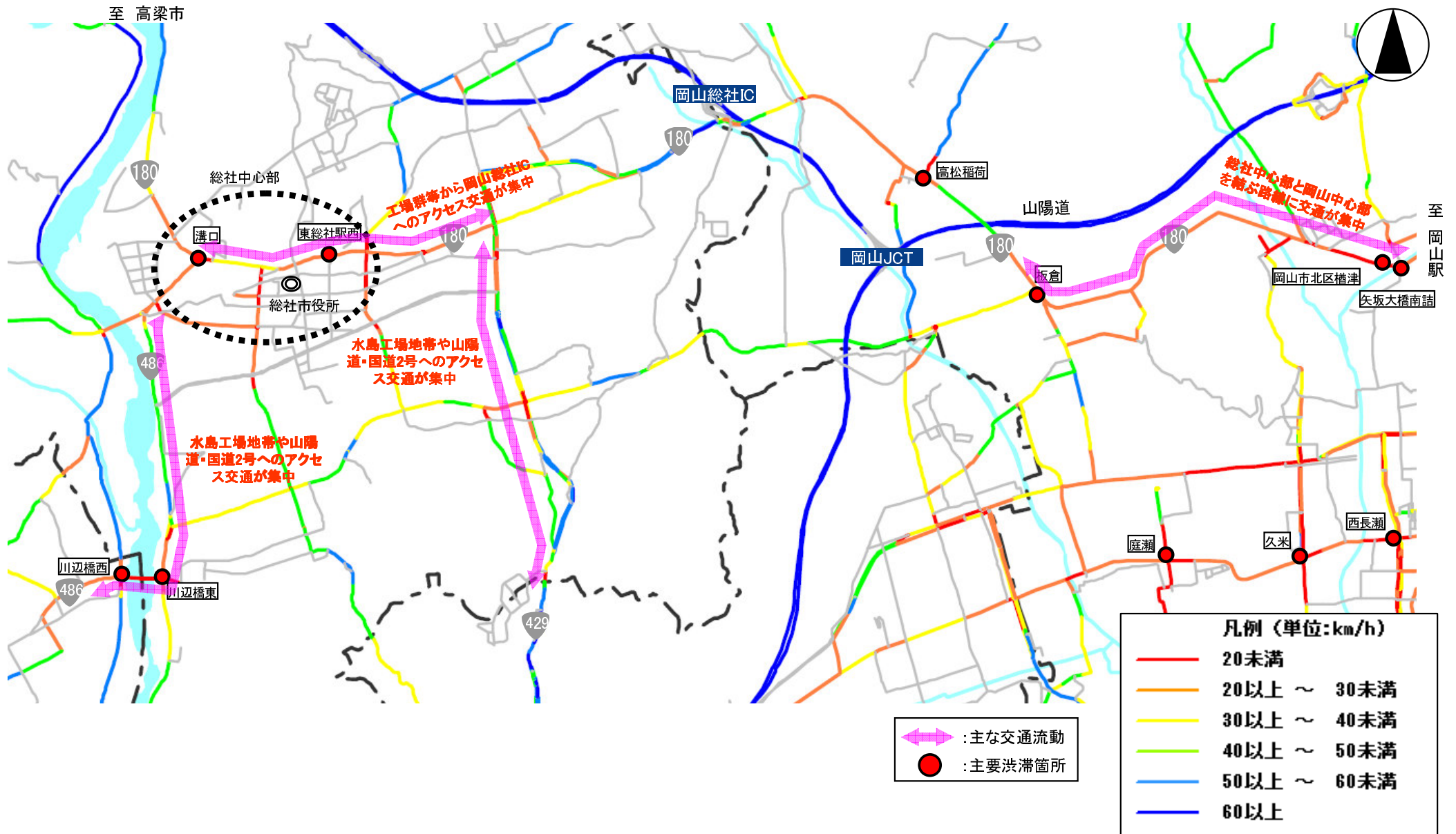
国道180号の主要渋滞箇所(溝口交差点、板倉交差点等)に対する効果が期待されます。

事業箇所図



【参考】総社地区の旅行速度の状況

- ・ 総社中心部周辺工場群から岡山中心部、岡山道を結ぶ路線である国道180号で速度が低下しています。
- ・ 総社中心部周辺工場群から水島工業地帯や山陽道等へのアクセス経路(国道486号、国道429号)で速度が低下しています。



民間プローブより(H23.8~H24.7 タピーク時)

渋滞対策の基本方針（案）〔津山地区における交通状況と対応方針〕

1. 地区の概況

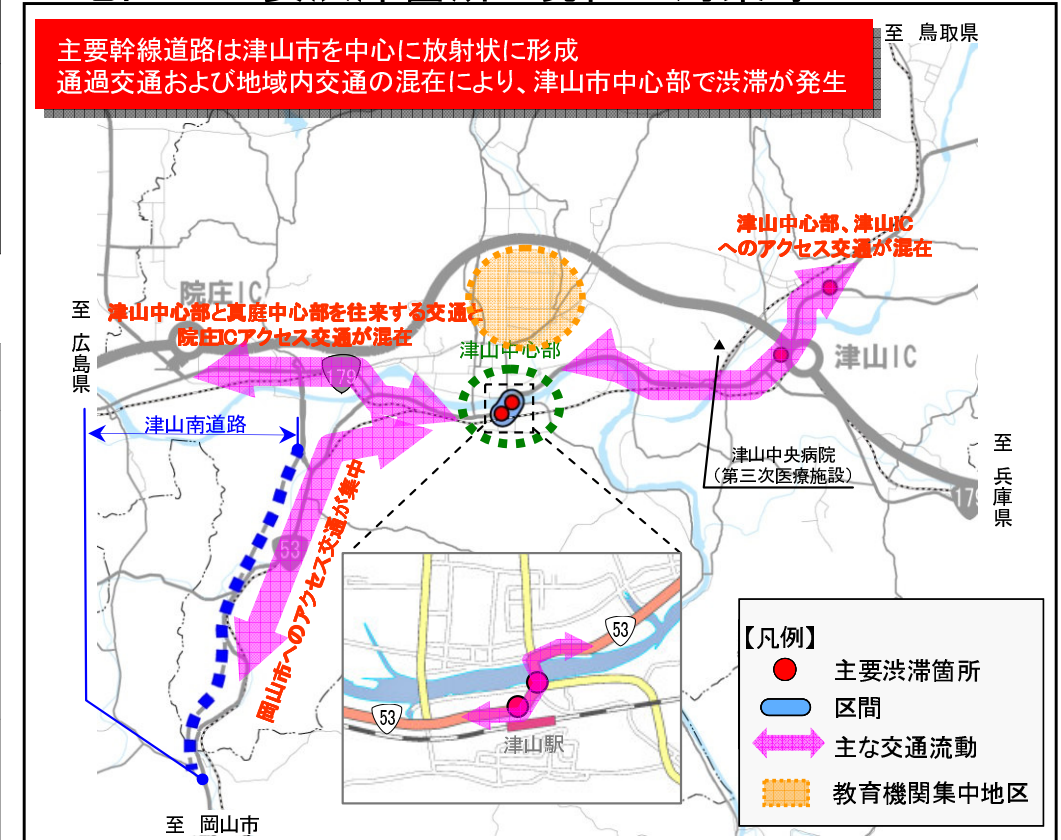
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 津山市は、県北唯一の三次救急医療施設や、大学などの高等教育機関をはじめとした教育施設が充実するなど、県北部の中心都市として、周辺地域をけん引する役割を担っています。 津山中心部と周辺地域、中国道ICを結ぶ路線(国道53号、国道179号)に交通が集中しています。 津山地区と岡山市方面を結ぶ国道53号に交通が集中しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 国道53号の津山駅北口付近は、渡河部であるため周辺からの交通が集中しています。加えて、変則的形状の交差点が連続することによる交通輻輳により、主要渋滞箇所が連続しています。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 「津山広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(H24年)」における交通体系の整備方針に基づき、空港津山道路や美作岡山道路、国道53号等の広域連携軸の整備を推進しています。 「津山市都市計画マスタープラン(H20年)」における道路網の整備方針に基づき、国道53号の拡幅改良や駅前広場等の基盤整備だけでなく、土地利用計画も含めた一体的な整備を推進しています。
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> 津山駅北口付近の交差点改良や駅前広場への出入口の統合等により交通渋滞を緩和します。【ボトルネック対策】



3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



対応方針

関係者が連携して、渋滞原因の分析をしつつ、「津山広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における交通施設整備方針等との整合を図り、対策立案及び対策効果を検証します。

【参考】津山地区における現在の対策等の例

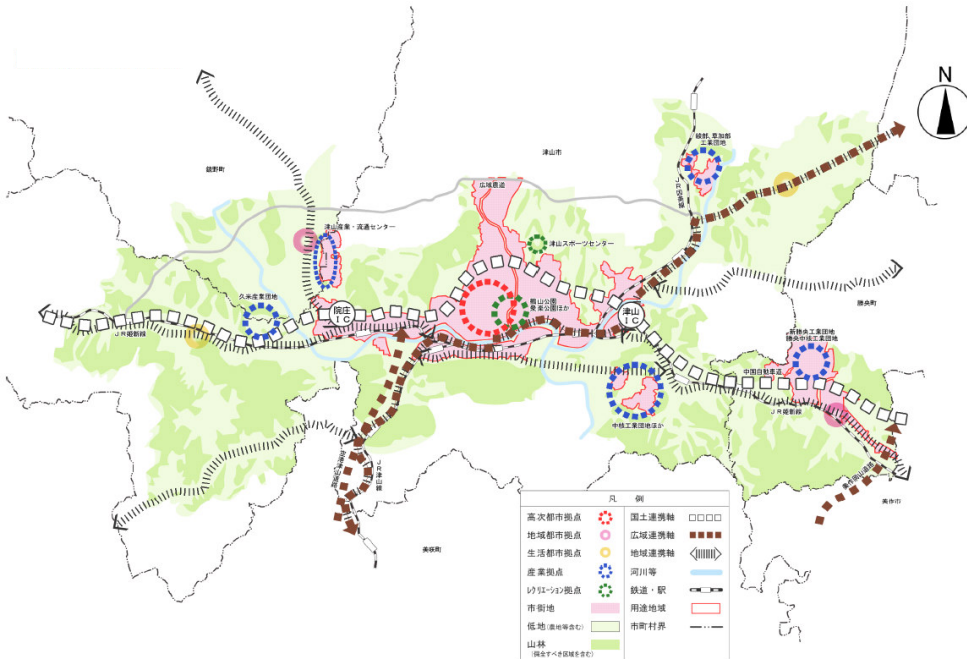
参考-1.「津山広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(H24年岡山県)の概要

交通体系の整備の方針

- ◆公共交通の路線網や拠点の充実、サービスの向上
- ◆災害に強く、生活や産業を支える交通ネットワークの充実
- ◆必要に応じた計画の見直しによる効率的な施設整備

主要道路の配置方針

種別	配置の方針
国土連携道路	本区域と近畿方面、広島・九州方面を結ぶ国土連携道路として、中国自動車道を配置する。
広域連携道路	地域高規格道路 空港津山道路など、本区域と主要都市を広域的に結ぶ広域連携道路を配置し、整備を進める。
地域連携道路	国道179号や181号、429号など、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や、本区域の各拠点を結ぶ拠点間幹線道路を地域連携道路として配置し、計画的に整備を進める。
都市内道路	既存市街地内にまちづくりの骨格となる都市内道路を配置し、地域の課題に応じた整備を進める。



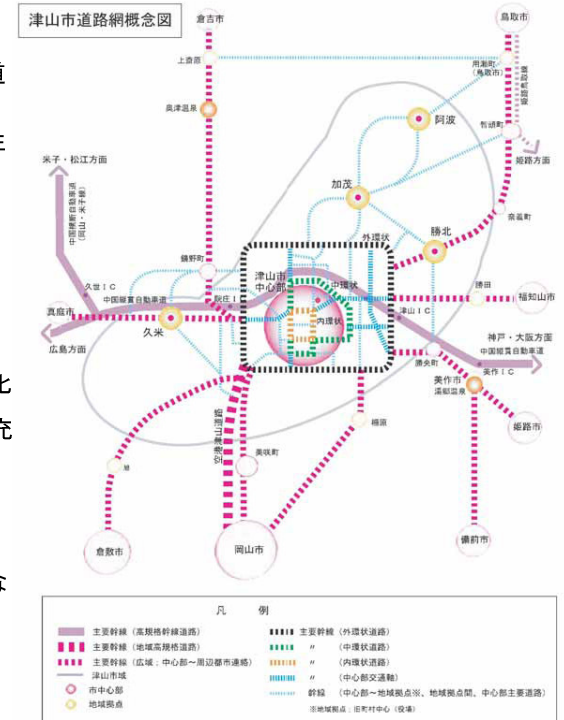
参考-2.「津山市都市計画マスタープラン」(H20年津山市)の概要

道路網の整備方針

整備にあたっては、都市計画道路の枠にとどまらず、国道、県道、一般市道及び広域農道を含めた路線の整備状況や「役割」・「重要度」などの道路特性を明確化し、長期的視野に立って必要性などを検討します。

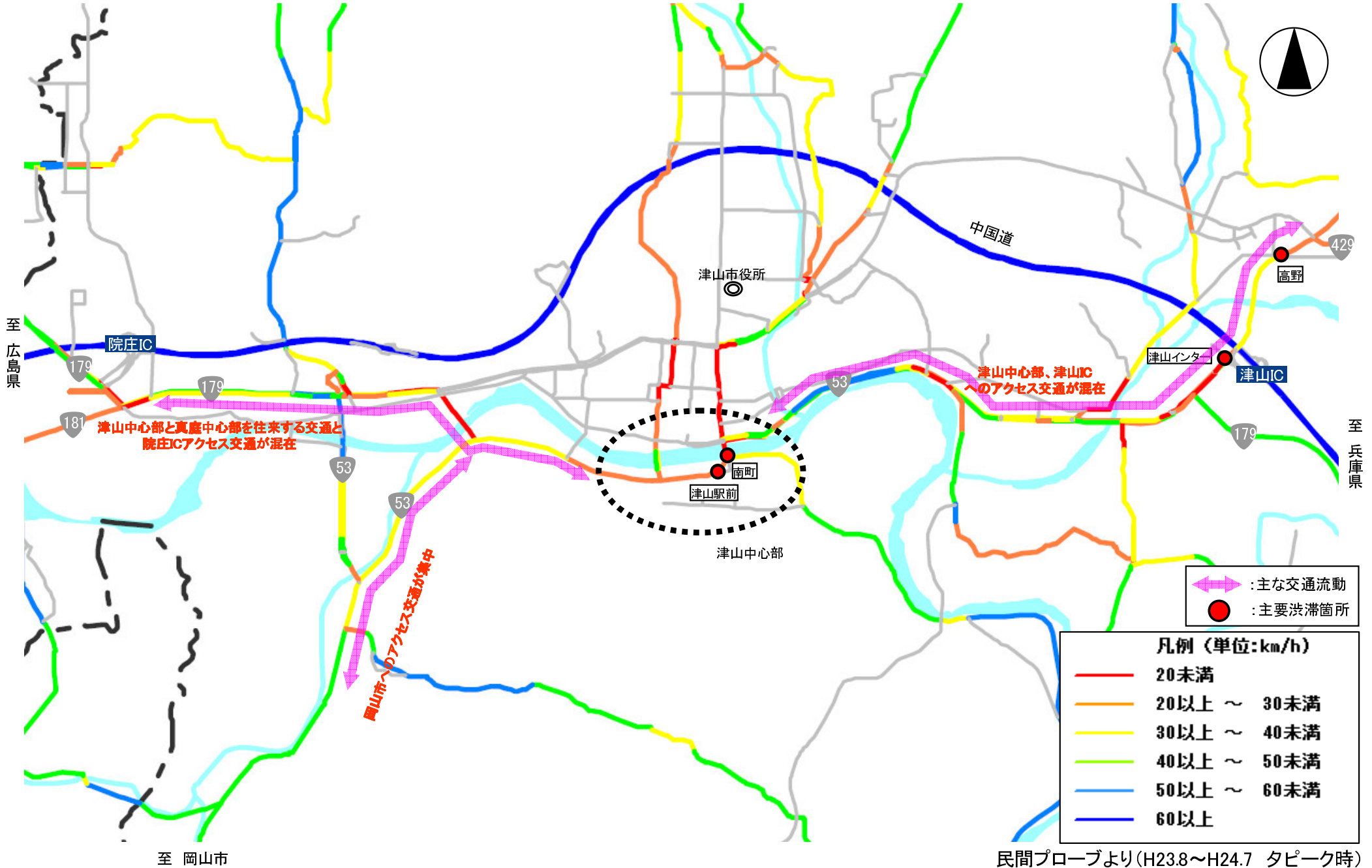
地域づくりの方針

- ① 骨格道路の整備推進
- ② 渋滞緩和と市街地内交通の円滑化
- ③ 支所地域との連絡ネットワークの充実
- ④ 災害に強い道路ネットワークの充実
- ⑤ 既存道路の有効活用による柔軟な施策の推進
- ⑥ 交通安全施策の推進
- ⑦ 圏域の安全や命を守る道路整備
- ⑧ 長期未着手都市計画道路

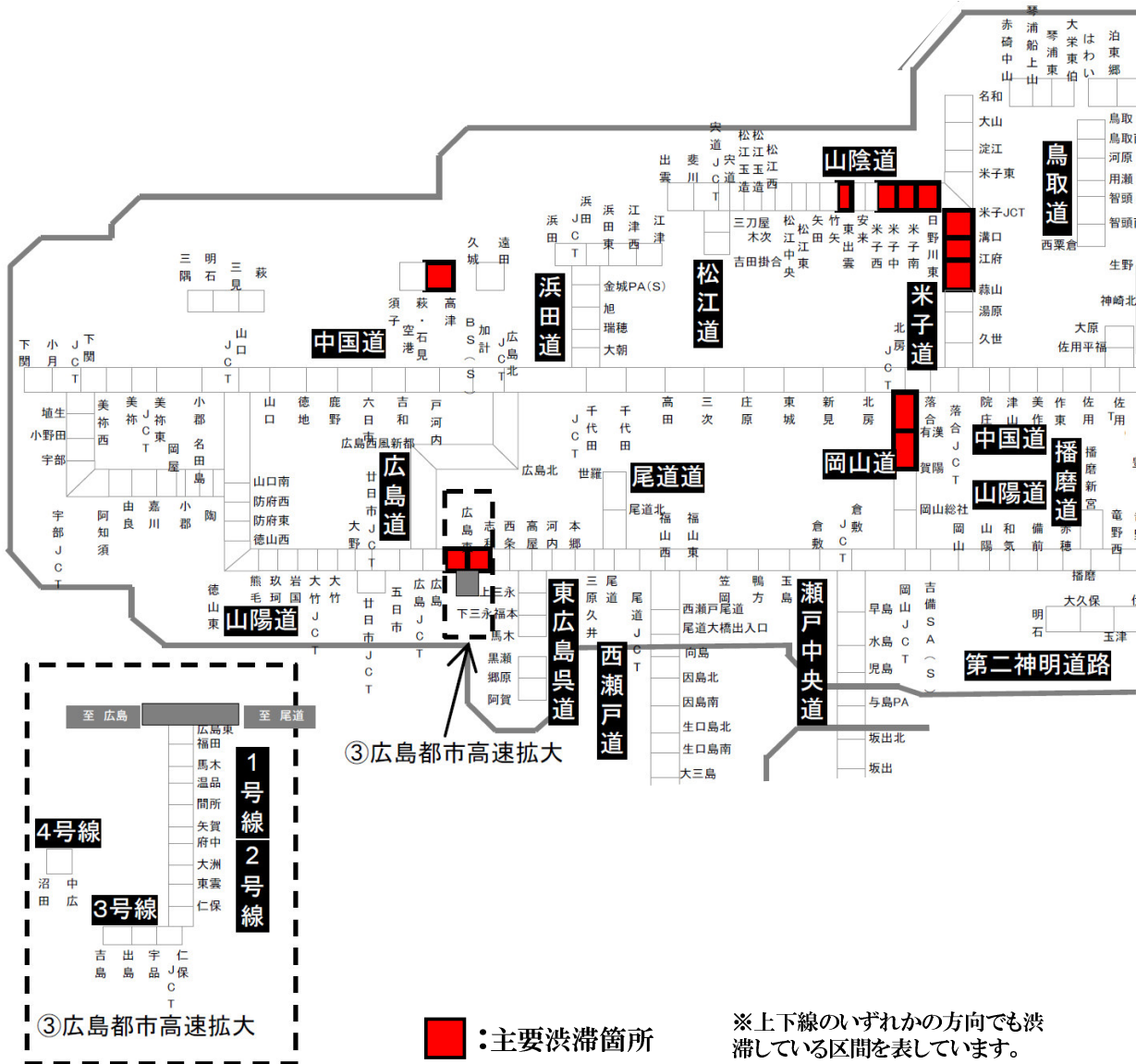


【参考】津山地区の旅行速度の状況

・ 津山中心部と周辺地域、中国道ICを結ぶ路線(国道53号、国道179号)で速度が低下しています。



高速道路等における対応方針について



③広島都市高速拡大

■ : 主要渋滞箇所

※上下線のいずれかの方向でも渋滞している区間を表しています。

対応方針

岡山県内の高速道路における主要渋滞箇所については、交通容量の拡大を図るために情報板の活用や分散利用促進等の対策を進めていきます。

1. 地区の道路交通状況

概要	
道路交通状況	・岡山道 賀陽IC～北房JCT間では、繁忙期を中心とした休日に渋滞が発生している。

2. 現在の対策

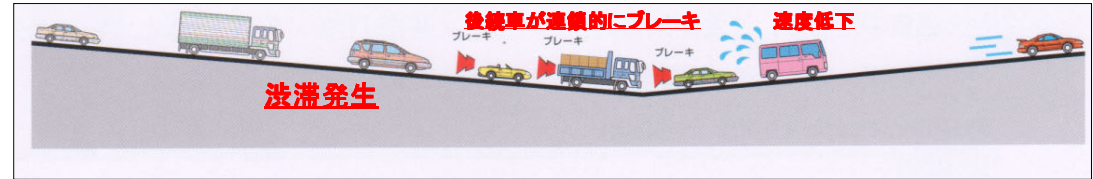
概要	
主な対策	・ボトルネックでの仮設情報板を活用した速度低下発生抑制、渋滞予測の周知によるピーク時の利用分散促進を実施

路線名	区間	管理者
1 山陰道	日野川東 ～ 米子南	国
2 山陰道	米子南 ～ 米子中	国
3 山陰道	米子中 ～ 米子西	国
4 山陰道	東出雲 ～ 竹矢	国
5 山陰道	高津 ～ 萩・石見空港	国
6 米子道	蒜山 ～ 江府	ネクスコ
7 米子道	江府 ～ 溝口	ネクスコ
8 米子道	溝口 ～ 米子JCT	ネクスコ
9 岡山道	賀陽 ～ 有漢	ネクスコ
10 岡山道	有漢 ～ 北房JCT	ネクスコ
11 山陽道	志和 ～ 広島東	ネクスコ
12 山陽道	広島東 ～ 広島	ネクスコ

【参考】渋滞緩和に向けた取り組み（高速道路）

■ 高速道路の渋滞状況

- ・繁忙期を中心とした休日に渋滞が発生している。

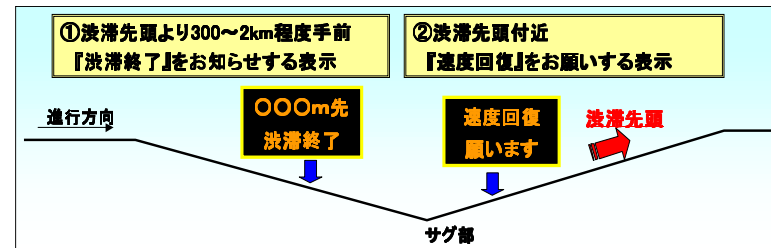


渋滞発生のイメージ

■ 取組状況

- ・下り坂から上り坂に変わる個所など、上り勾配区間では、無意識のうちに速度が低下し、後続車は車間確保のため、連鎖的にブレーキを踏むこととなり、渋滞が発生。

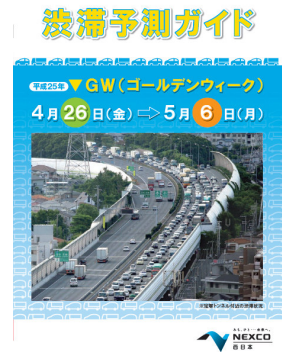
上り坂など速度低下個所（ボトルネック個所）において、渋滞の先頭位置付近に渋滞の終了と速度回復をお願いする情報板を設置することで、渋滞緩和を図る。



情報板の設置例

- ・高速道路会社のウェブサイトに、繁忙期における渋滞予測データを地図上でわかりやすく示した地図を掲載。また、同様の内容を示した小冊子を主なSA・PAに約5万部配布。

これにより、渋滞を予測している時間帯を避けることや走行ルートの変更を推奨し、渋滞緩和を図る。



小冊子「渋滞予測ガイド」の掲載内容

渋滞予測を掲載した小冊子

今後のフォローアップスケジュール（案）

当年度

次年度以降

6月27日

岡山県道路交通渋滞対策部会
・主要渋滞箇所への対策に係る
基本方針(案)について議論

主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の策定

11月

上半期(4月～9月)の民間プローブ
最新データによる渋滞状況の把握

11月～2月

プローブデータの解析
「データに基づく定量的評価」
必要に応じ
現地調査の実施
「専門的見地からの検証」

3月

岡山県道路交通渋滞対策部会
・最新データによる主要渋滞箇所の状況確認
・主要渋滞箇所における、対策進捗状況の
報告、対策完了箇所の整備効果の検証

・フォローアップ調査を継続して実施

対策事業(ハード・ソフト)の検討・実施