

平成26年度 第1回 岡山県道路交通渋滞対策部会

日時：平成26年6月26日(木)

16:00～17:00

場所：岡山国道事務所3階会議室

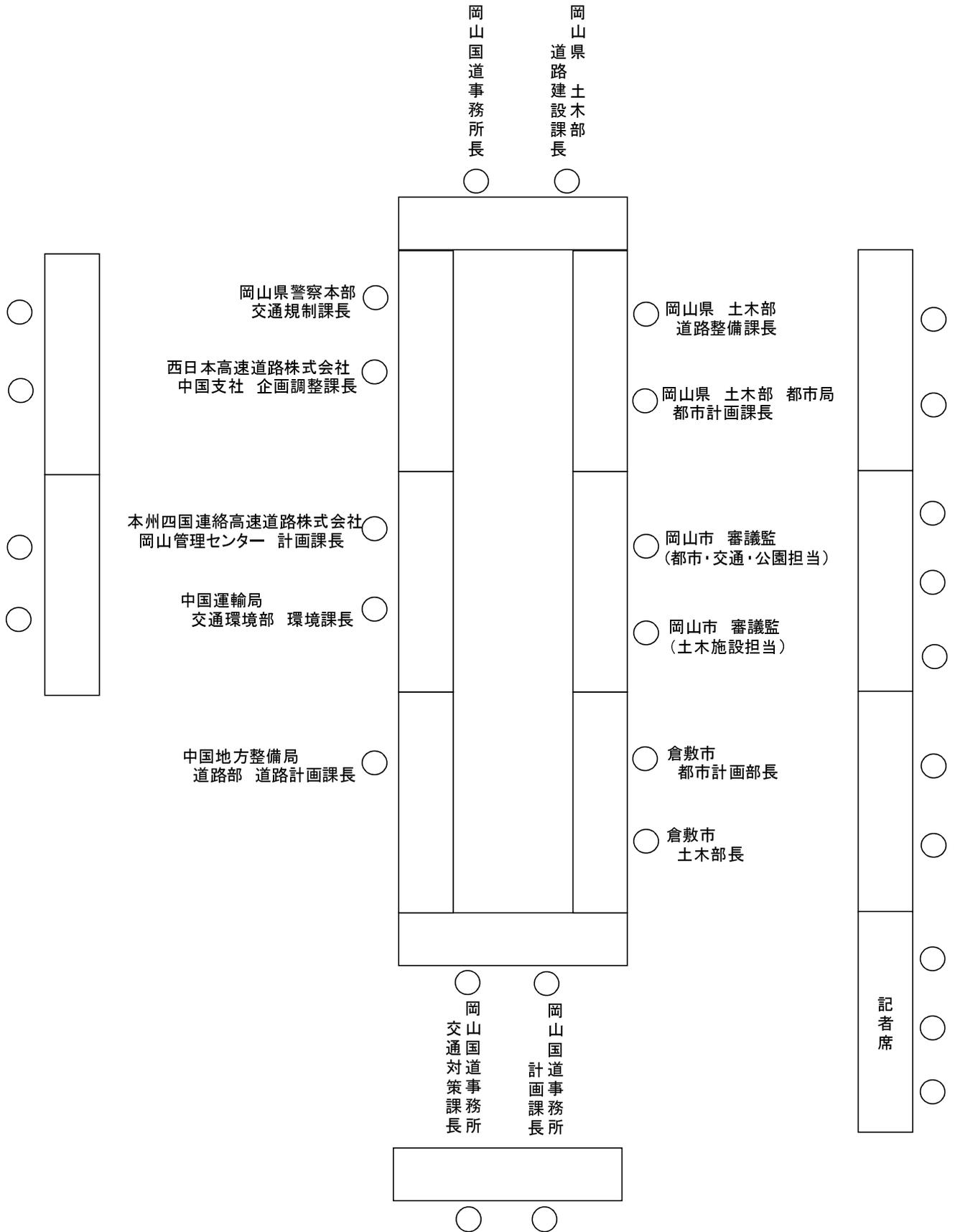
会 議 次 第

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 議事
 - (1) 主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の確認
 - (2) モニタリングの実施結果
 - (3) 岡山県における渋滞対策の検討
 - (4) 今後の予定
4. 閉会

平成26年度 第1回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	しんたくきよと 新宅清人 しまむらやすあき 島村泰彰 しまだひろふみ 嶋田博文 あだちつかさ 足立 司 はらだてるじ 原田光治 わたなべりょういち 渡邊良一 おかもとまさゆき 岡本雅之 たなかこうじ 田中弘司	× × ○ × ×	
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 なかやまもとたか 中山基隆 ひのつかずひろ 樋之津和宏	○ ○ ×	都市計画課 主任 三浦貴博 み うら たか ひろ
岡山県警察本部 交通規制課長	まつだひでお 松田秀生	×	交通管制官 水野武人 みず の たけ と
岡山市 審議監（都市・交通・公園担当） 審議監（土木施設担当）	いしだ なおあき 石田尚昭 みぎしたしゅういち 右下秀一	× ○	街路交通課 課長補佐 山本孝賢 やまも ところけん
倉敷市 都市計画部長 土木部長	みやけけんじ 三宅研次 ひらまつよしき 平松佳樹	○ ○	
西日本高速道路株式会社 中国支社 企画調整課長	ほそだひでき 細田英樹	○	
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	みやぐちのりひろ 宮口典博	×	

平成26年度 岡山県道路交通渋滞対策部会 配席表



平成26年度 第1回 岡山県道路交通渋滞対策部会

平成26年6月26日(木)
岡山県道路交通渋滞対策部会

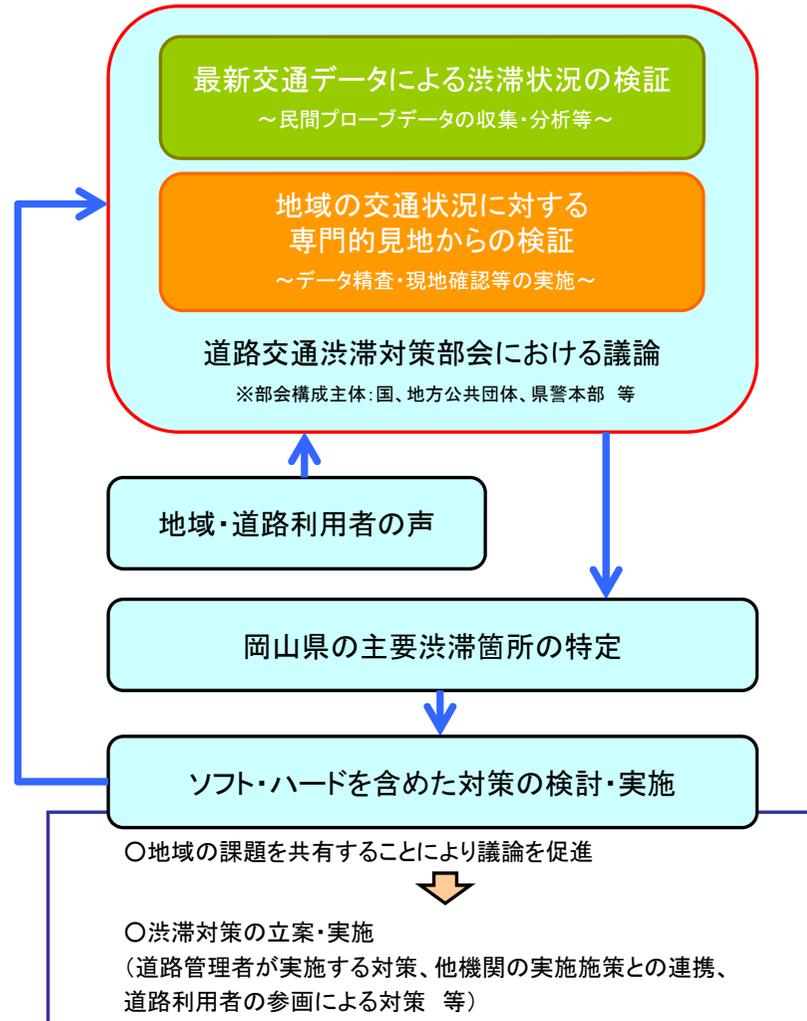
目次

- 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
 - 4.岡山県における渋滞対策の検討
 - 5.今後の予定
-

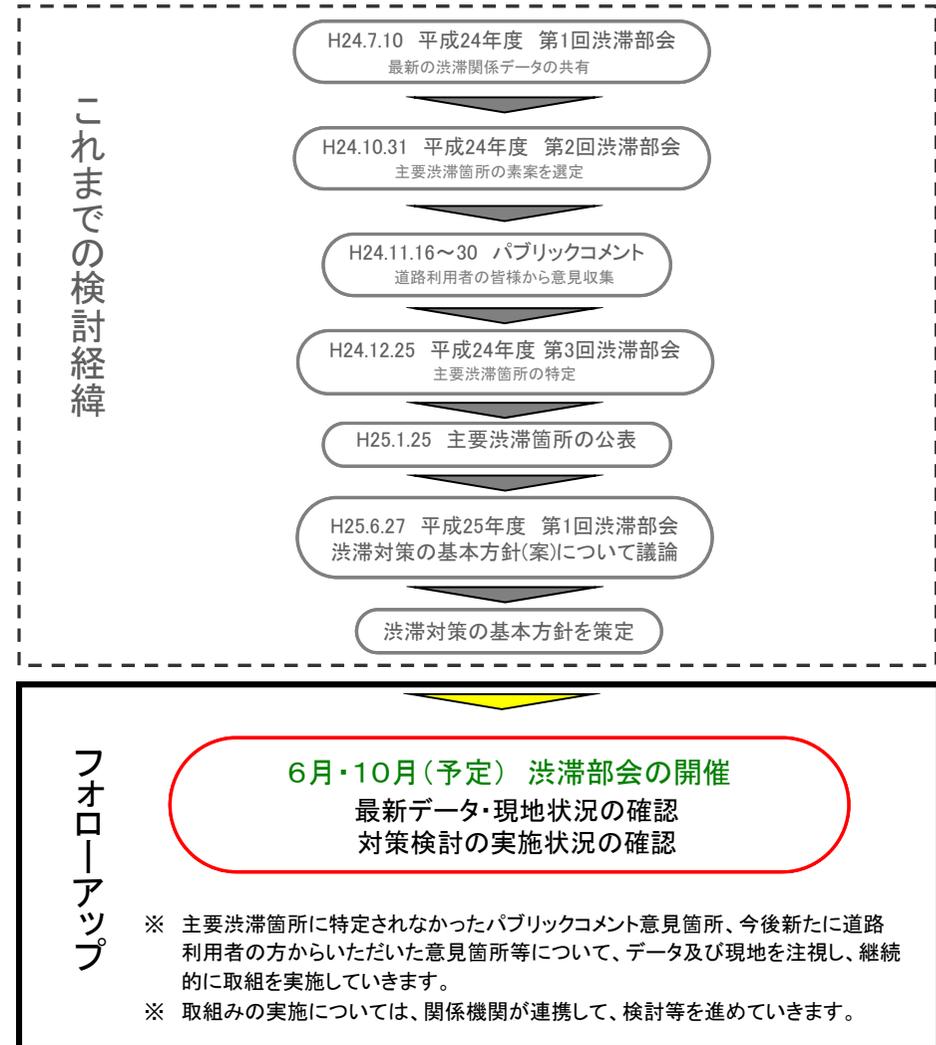
1.これまでの検討経緯

- 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



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(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、「岡山県道路交通渋滞対策部会」(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)

◆ 取組みの基本項目

- ・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。
- ・経路情報を把握可能なデータの活用により、地域の道路の使われ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、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不十分であることに起因する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。
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。

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

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。

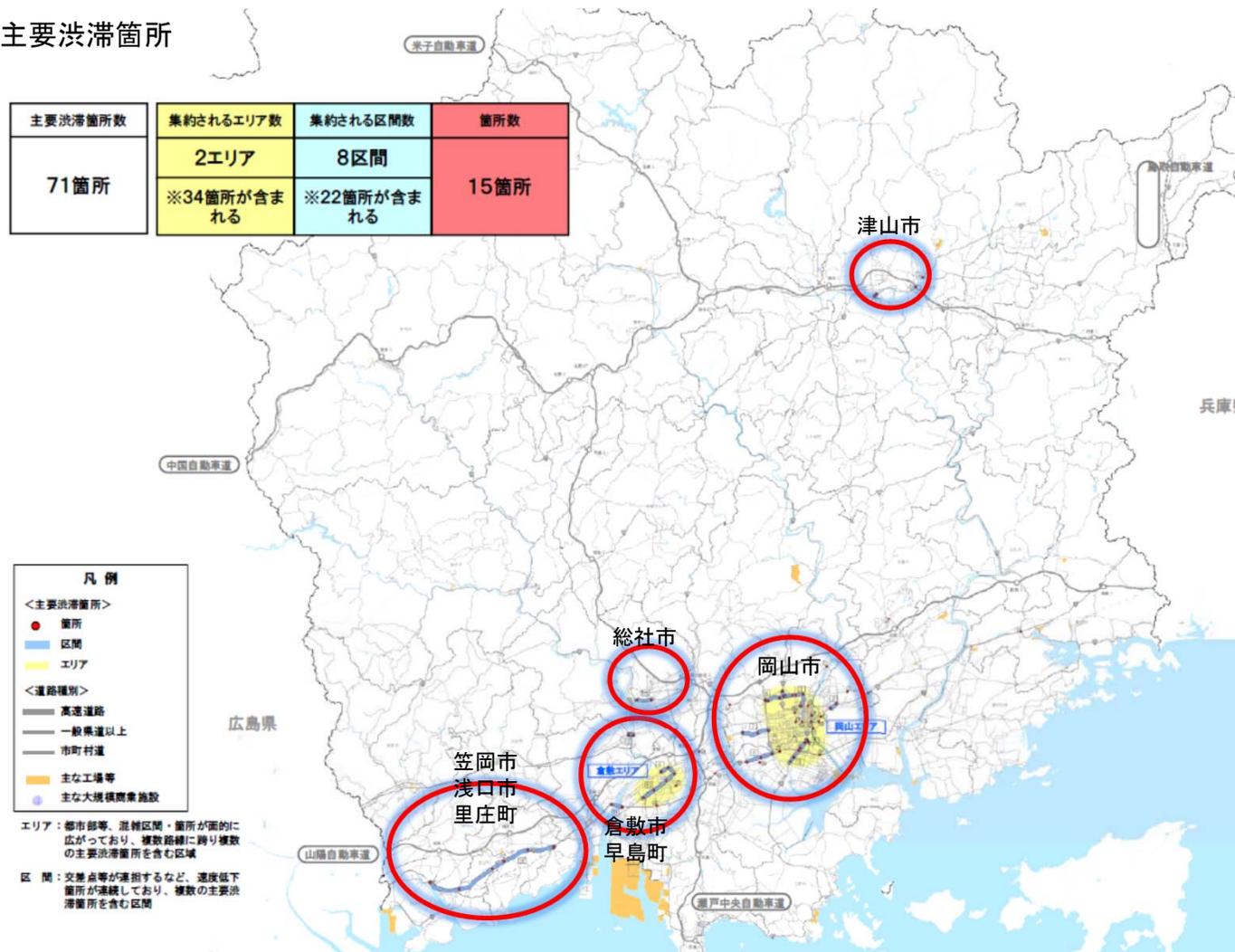
対策例：信号制御高度化、交通情報提供拡大（内容、箇所等） 等

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。
パーク＆ライド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果～

- 主要渋滞箇所として71箇所(一般道路)を特定しています。
 <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ています。

◇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

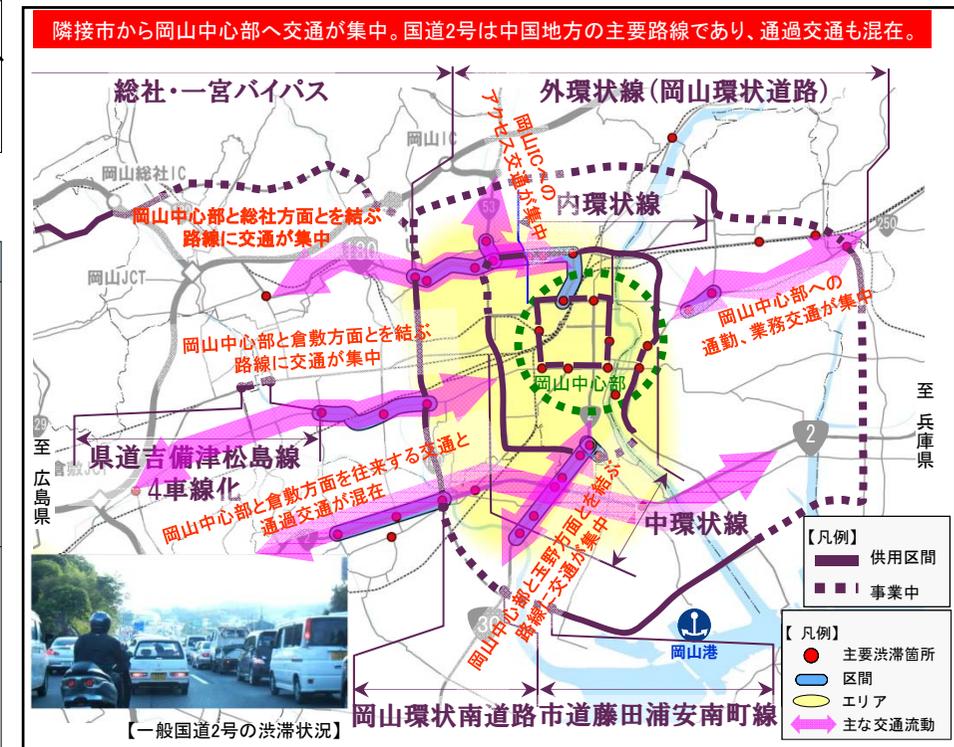
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 岡山市は中四国地方の中で、山陽自動車道、山陽新幹線、瀬戸大橋、岡山空港、岡山港・新岡山港など、陸・海・空の交通結節点に位置している。また、交通だけでなく教育文化、医療など、様々な分野で質の高い都市機能が集積しています。 岡山中心部と隣接都市や岡山ICを結ぶ路線(国道180号、国道53号等)に交通流動が集中しています。 岡山市内を東西に横断する国道2号は中国地方の主要路線であり、倉敷市との往来交通や通過交通が混在しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 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、環状道路整備やパーク&ライド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、パーク&ライド、パーク&バスライド、サイクル&バスライドといった都心～地域拠点間で公共交通手段と私的交通手段の効率的な組み合わせを実現し、公共交通中心の交通体系の確立を図ります。【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）岡山地区の旅行速度および土地利用状況

- ・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)、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。
- ・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、岡山港があり、一般国道2号、一般国道250号沿線上には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。



具体的な対策検討方針(案) ～慢性的な著しい混雑箇所～

■ 渋滞の状況

- ・ 接続道路との交差や合流部、平面交差区間と立体交差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区間まで及んでいます。

■ 渋滞の要因

- ・ 平面区間と立体区間接続部(大樋橋西交差点付近)の急激な交通容量の低下。
- ・ 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

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

<国道2号(岡山市内)>

■ : 主要渋滞箇所

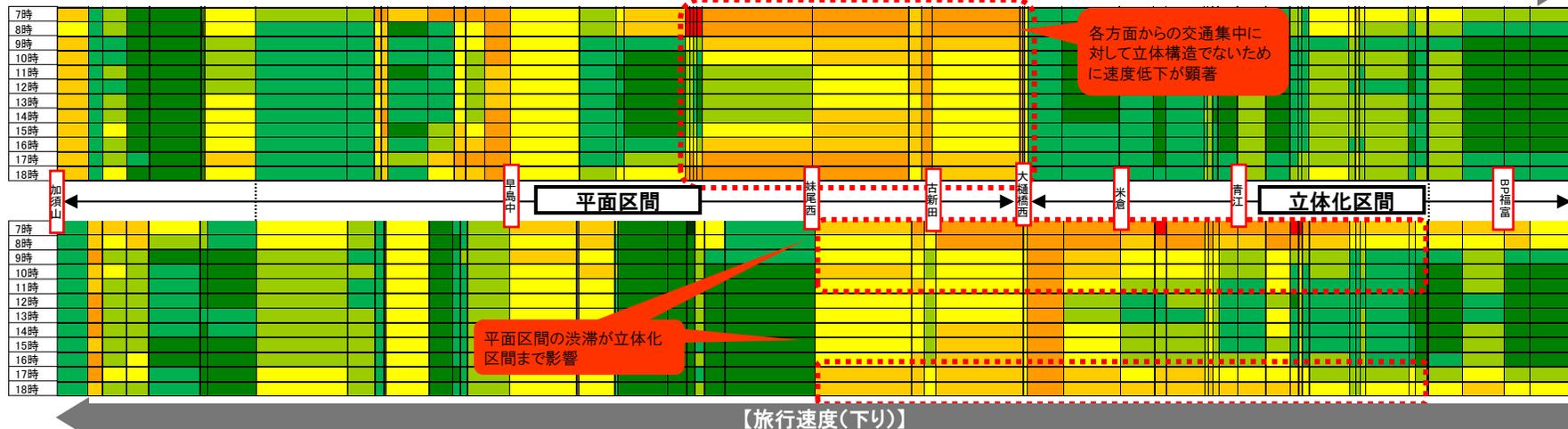


※ 旅行速度は民間プローブデータ(H25.4~H25.8平均)による。

※ 平日の状況



【旅行速度(上り)】



【旅行速度(下り)】

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

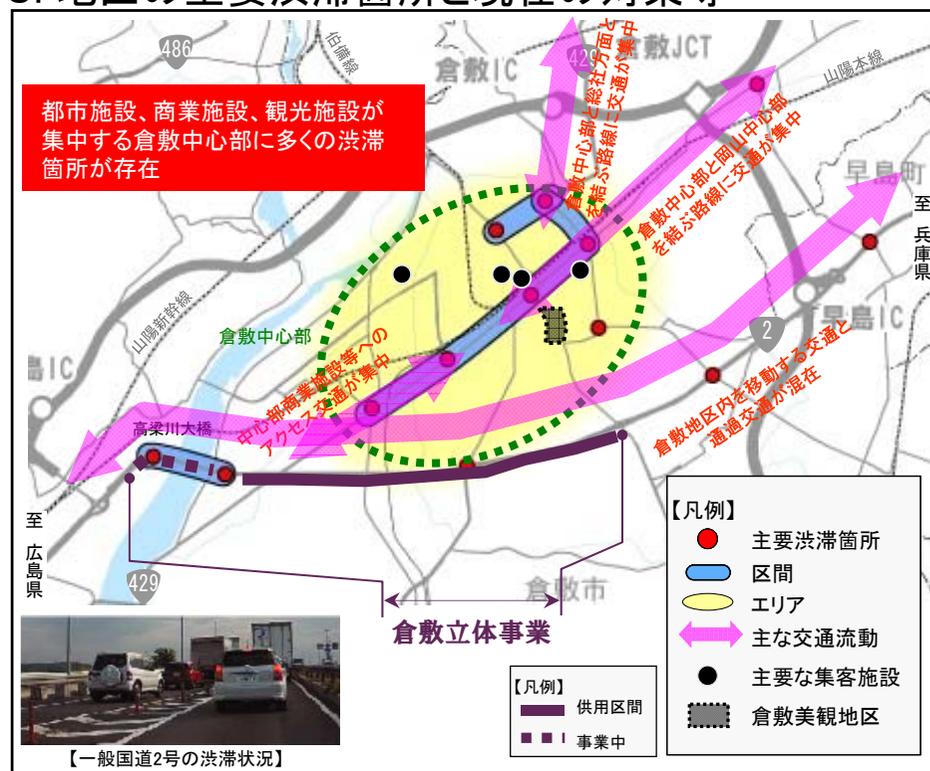
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 倉敷市は、東西の国土軸を形成している基幹的交通軸上にあるとともに、南北の四国や山陰と結ぶ広域交通網の結節点として、道路・鉄道などの主要な交通網が集中しています。また、倉敷中心部には都市施設、大規模商業施設、観光施設が集中しています。 倉敷中心部商業施設等と各方面を結ぶ路線(国道429号等)に交通流動が集中しています。 倉敷市内を東西に横断する国道2号は中国地方の主要路線であり、地区内を移動する交通や通過交通が混在しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 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】 公共交通情報提供(インターネット)、パーク&ライド、周辺商業施設へのアクセス分散等により渋滞緩和を図ります。【ソフト対策】



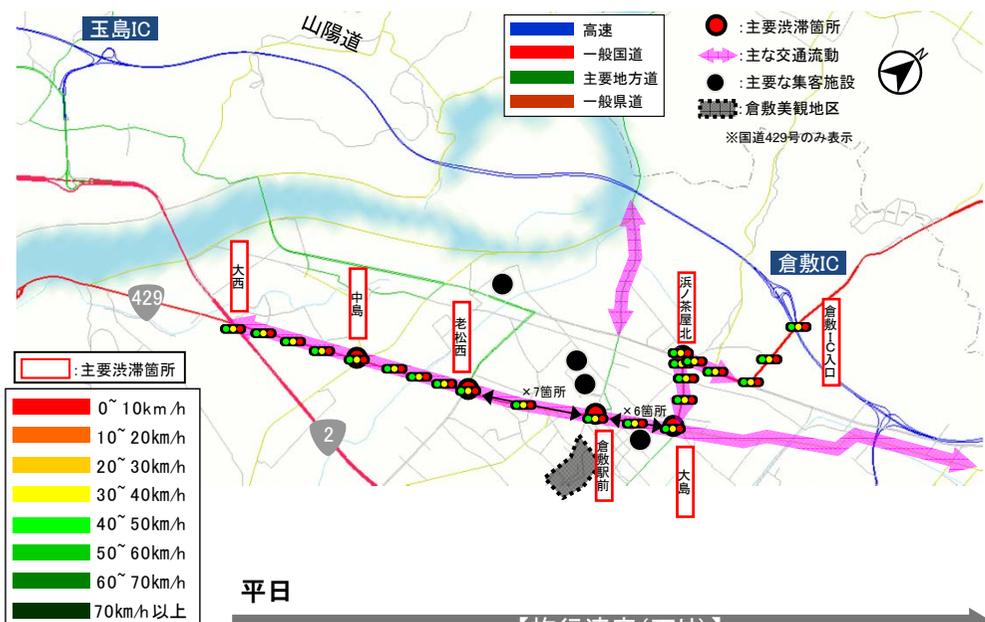
3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等



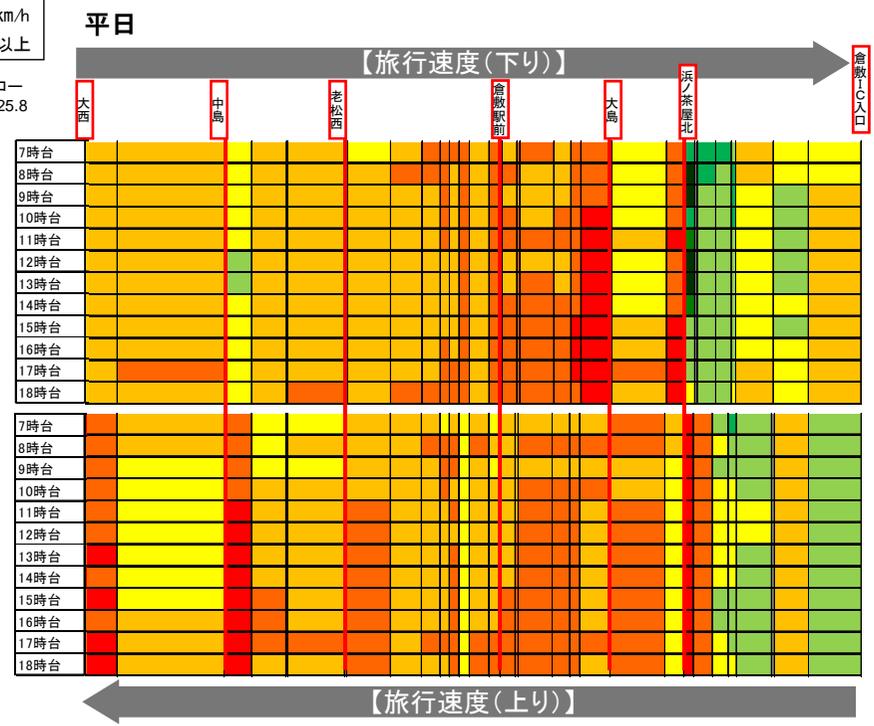
対応方針

関係者が連携し、渋滞原因の分析をしつつ、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。

■ 具体の対策検討方針(案) ～慢性的な著しい混雑箇所～



※ 旅行速度は民間プローブデータ(H25.4~H25.8平均)による。
 ※ 平日の状況



■ 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。

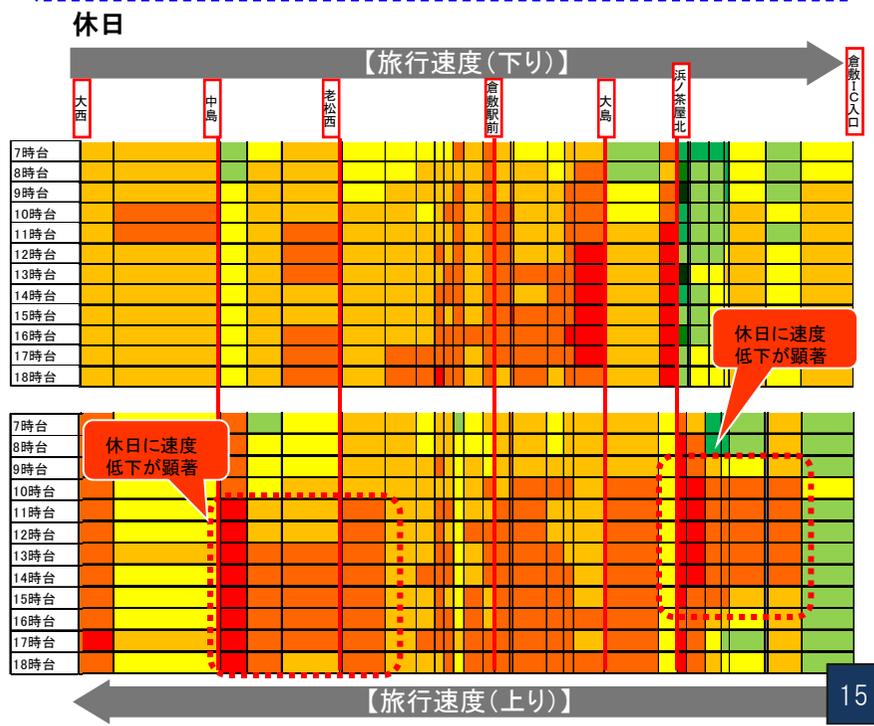
■ 渋滞の要因

- 両側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】公共交通情報提供(インターネット)、学校モビリティマネジメント、TDM: 交通需要マネジメント(パーク&ライド等)、周辺商業施設へのアクセス分散



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

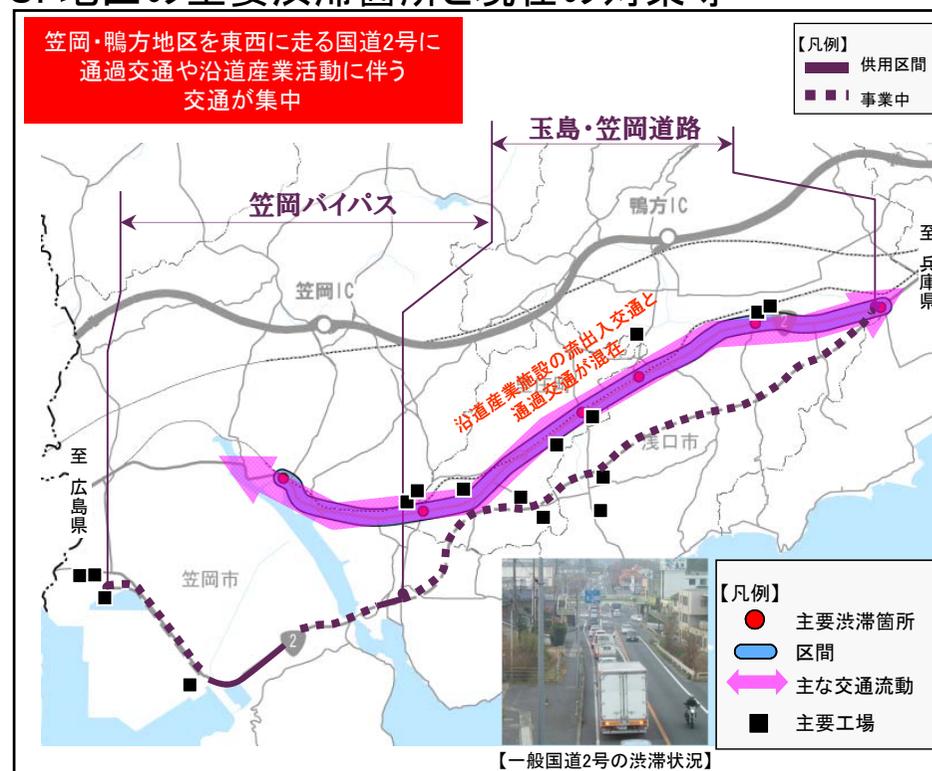
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 笠岡・鴨方地区は、東西に走る国道2号やJR山陽本線等に沿ってまちが形成され、山陽道へのアクセス性に優れるなど交通利便性に恵まれ、産業活動が活発な地区となっています。 国道2号沿線には自動車部品や電子機器など、製造業の大規模工場等が立地し、これら産業施設に流出入する交通流動が発生しています。 笠岡・鴨方地区を東西に横断する国道2号は中国地方の主要路線であり、沿線産業施設の流出入交通や通過交通が混在しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 笠岡・鴨方地区を走る国道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】



3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等

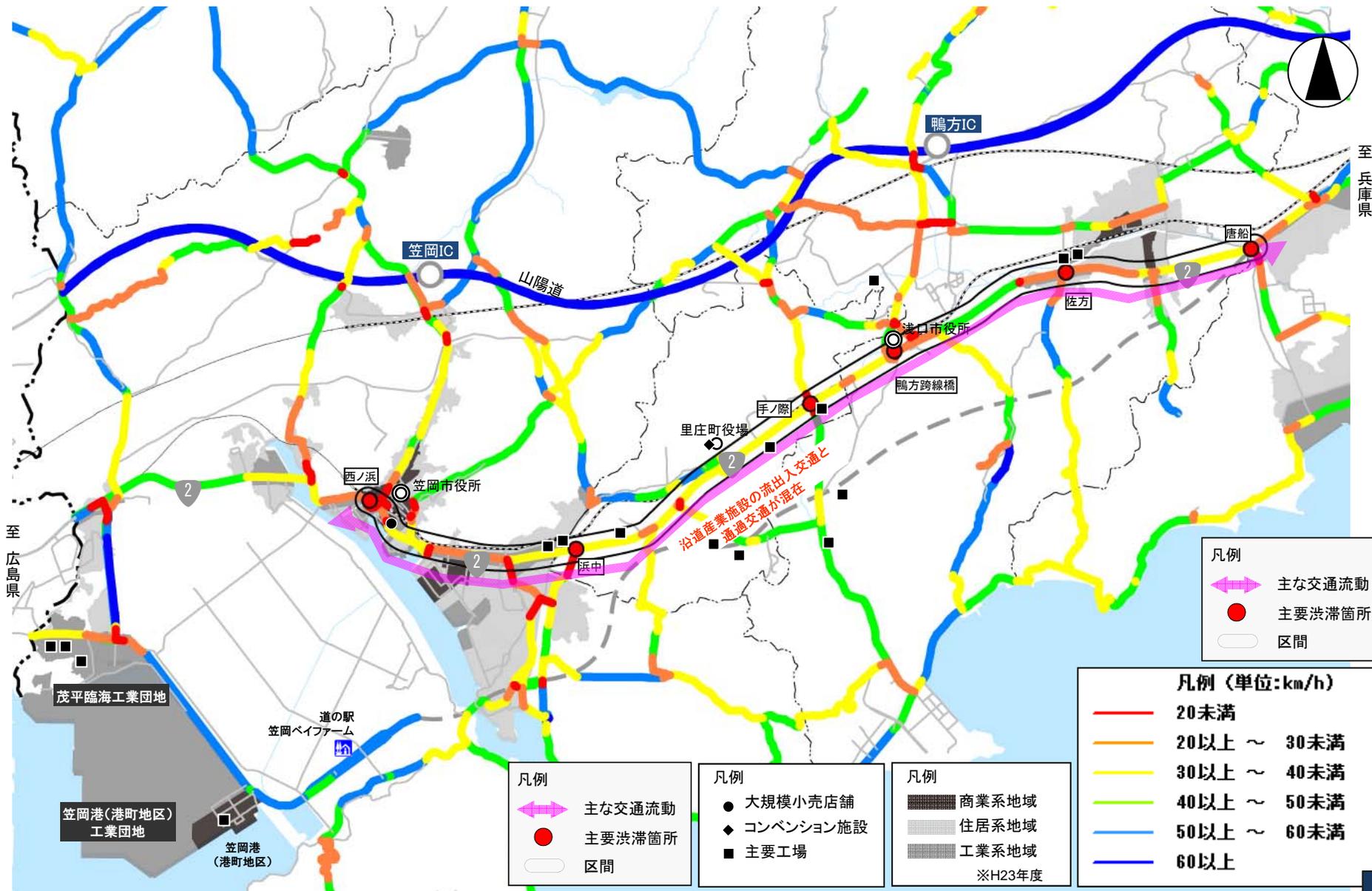


対応方針

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・鴨方地区の旅行速度の状況

沿線の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。



※民間プローブより(H25.4~H25.8 平日昼間12時間 上下線平均)

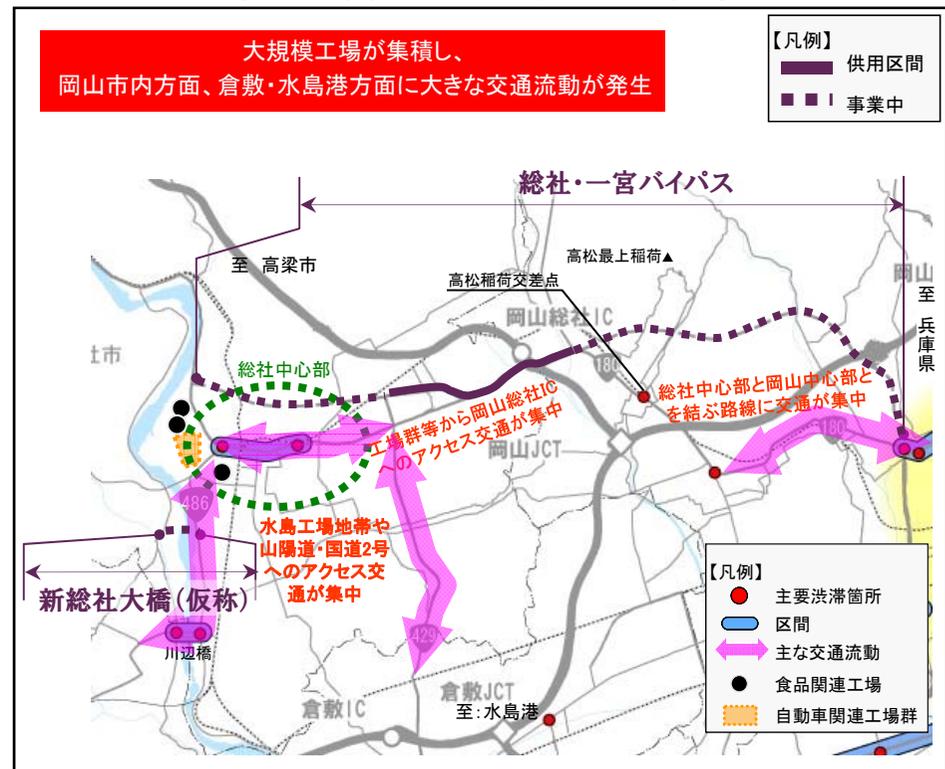
渋滞対策の基本方針(案)〔総社地区における交通状況と対応方針〕

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ます。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ます。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

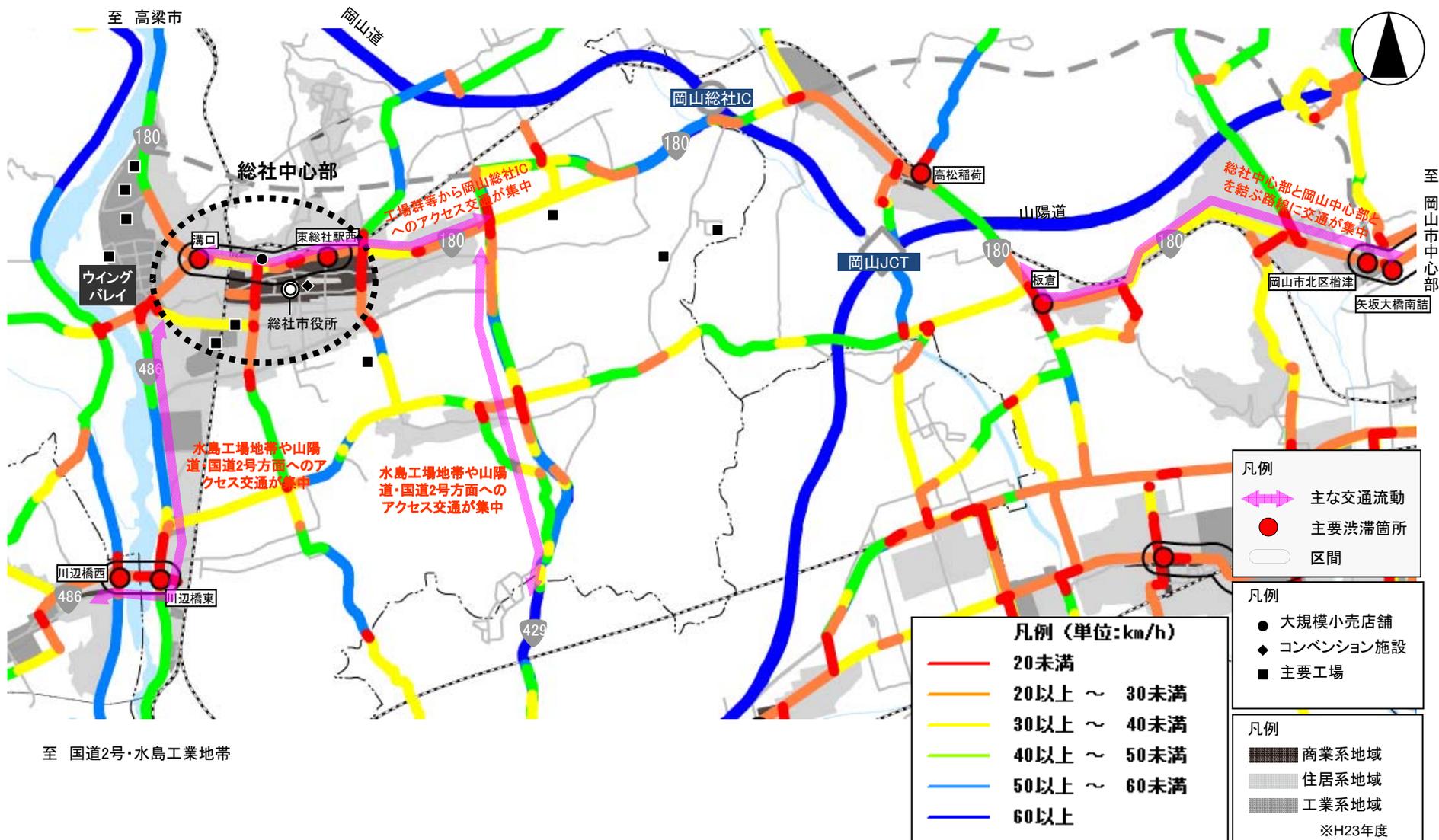
	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 「岡山県南広域都市計画区域マスタープラン(H24年)」における交通体系の整備方針に基づき、隣接都市との連携強化に資する都市間幹線道路や各拠点間を結ぶ地域連携道路等の整備を推進しています。 「総社市都市計画マスタープラン(H20年)」における地域づくりの方針に基づき、広域交通網と連携した地域道路体系の形成を推進しています。
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> 新たなバイパス(総社・一宮バイパス)を整備することにより、抜本的な交通渋滞の解消を図ります。【ネットワーク整備】 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】総社地区の旅行速度の状況

- ・ 総社中心部周辺の工場群から岡山中心部および岡山道とを結ぶ路線である国道180号で速度が低下しています。
- ・ 総社中心部周辺の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。



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

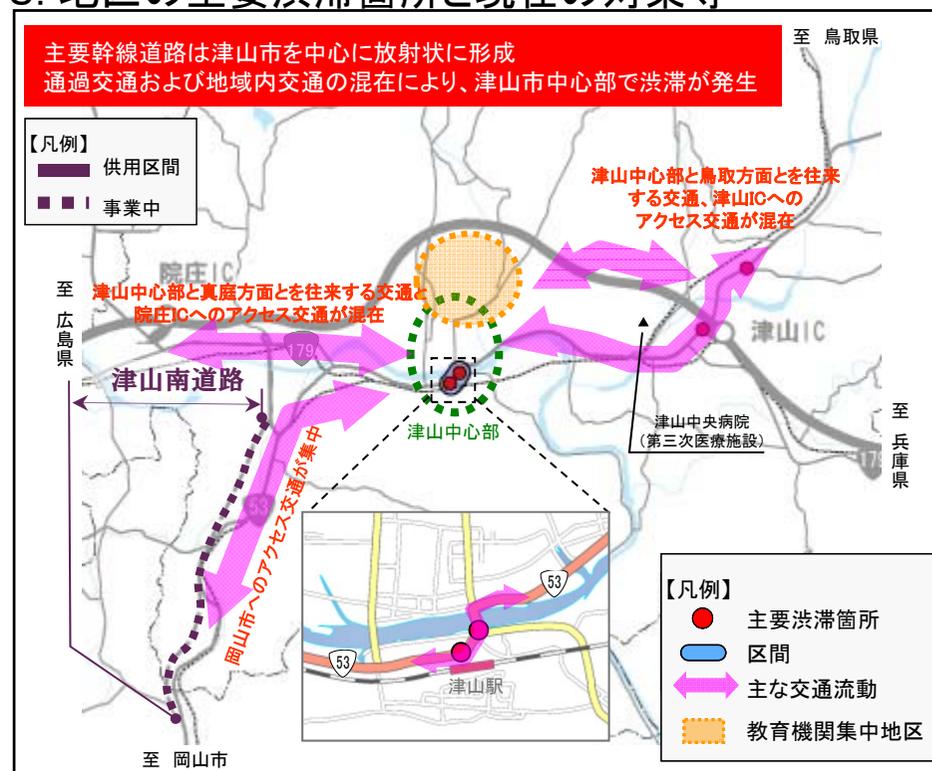
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 津山市は、県北唯一の三次救急医療施設や、大学などの高等教育機関をはじめとした教育施設が充実するなど、県北部の中心都市として、周辺地域をけん引する役割を担っています。 津山中心部と周辺地域、中国道ICを結ぶ路線(国道53号、国道179号等)に交通が集中しています。 津山地区と岡山市方面を結ぶ国道53号に交通が集中しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 国道53号の津山駅北口付近は、渡河部であるため周辺からの交通が集中しています。加えて、変則的形状の交差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】 JRとの乗り継ぎを考慮した路線バスやごんごバスの運行、路線見直しなど公共交通サービスの利便性向上を推進しています。【ソフト対策】



3. 地区の主要渋滞箇所と現在の対策等

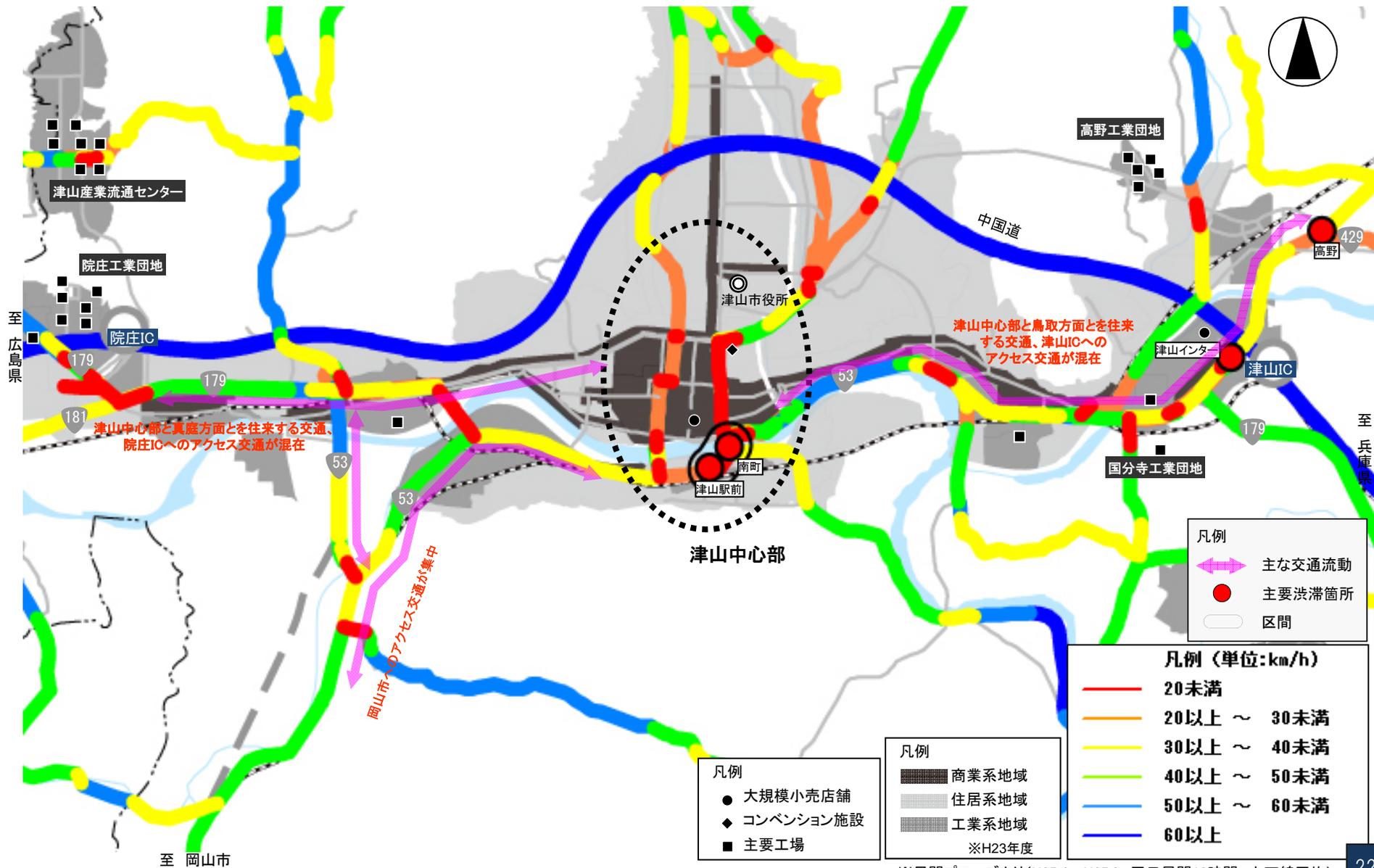


対応方針

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。



※民間プローブより(H25.4~H25.8 平日昼間12時間 上下線平均)

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～

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71箇所のうち、5箇所(直轄4箇所)が選定基準に該当しなかったが、他66箇所は渋滞状況に変化はない。
- 選定基準に該当しなかった5箇所については、流入速度の傾向としては変化はなく、流入速度は20km/h前後を推移している。

◆集計条件

項目	H24年度点検時	H25年度点検時
データ	民間プローブデータ	
集計期間	H23. 8~H24. 7 ※高松稲荷：H24年1月1日~10日	H25. 4~H25. 8 ※高松稲荷：H25年1月1日~10日
主要渋滞箇所	71箇所	

▼選定基準非該当主要渋滞箇所およびH25年度開通箇所



◆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
71箇所	5箇所	● 笹ヶ瀬橋	岡山市南区	3	9	11	7
		北浜	倉敷市	4	12	13	4
		● 伊部東	備前市	4	12	12	11
		● 十日市	岡山市北区	3	9	11	2
		● 佐方	浅口市	4	12	15	11

※選定基準は、支線数の3倍(1支線あたり平均3時間の速度低下)

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

<開通箇所>

- 事業名・開通時期等
- 開通区間

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

箇所：単独で主要渋滞箇所を形成

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〕

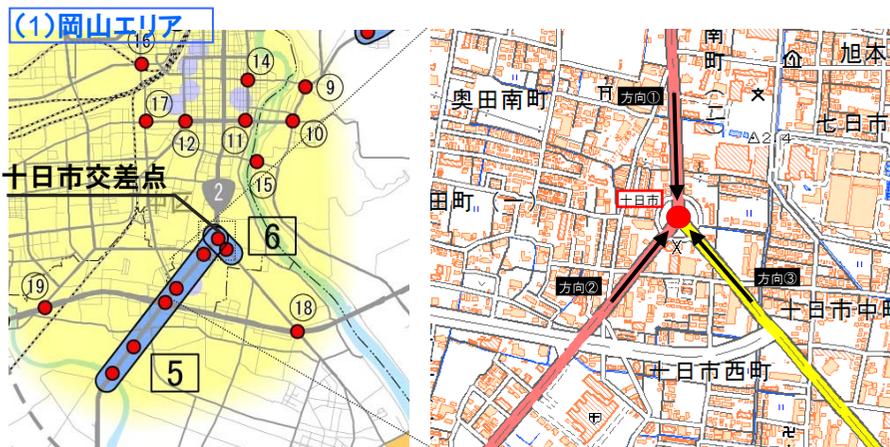
◆選定基準に該当しない主要渋滞箇所の確認

- 5箇所の主要渋滞箇所において、旅行速度低下時間数が減少し、選定基準に該当しない。
- 旅行速度の傾向は5箇所とも傾向として変化はなく、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。**
- 旅行速度低下時間が9時間減少した十日市交差点においても、平成24年度時と比較すると、旅行速度の変化は見受けられない。他の4箇所についても同様な傾向であるため**経過観察**とする。

◆主要渋滞箇所の旅行速度更新結果

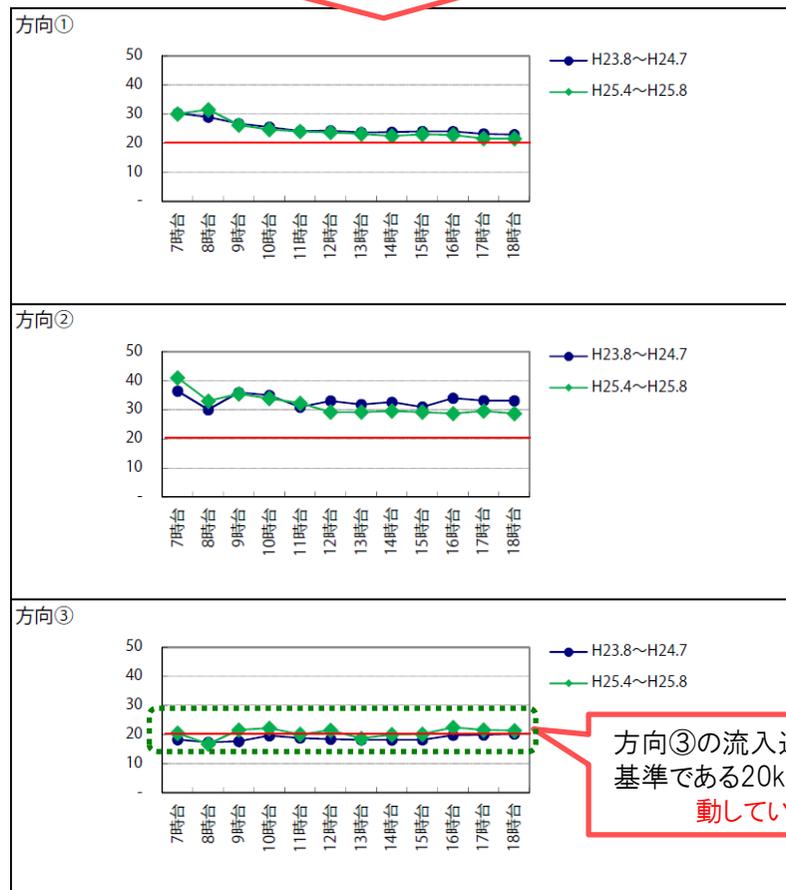
箇所名 (●は直轄)	支線数	選定基準	旅行速度低下時間数	
			H24年度点検時	H25年度点検時
●笹ヶ瀬橋	3	9	11	7
北浜	4	12	13	4
●伊部東	4	12	12	11
●十日市	3	9	11	2
●佐方	4	12	15	11

▼十日市交差点



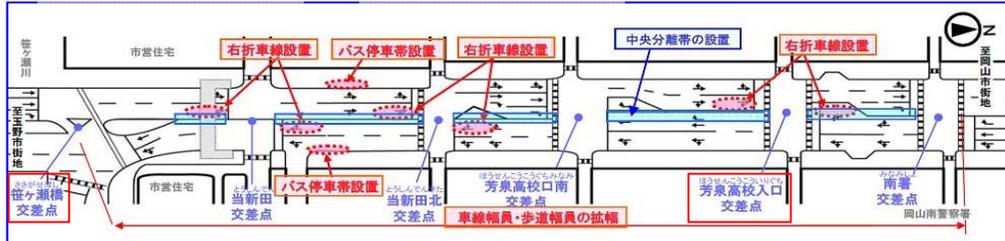
<参考>データ更新詳細結果(十日市交差点)

H25年度とH24年度の全交差路線旅行速度の増減は少なく、旅行速度に変化はない

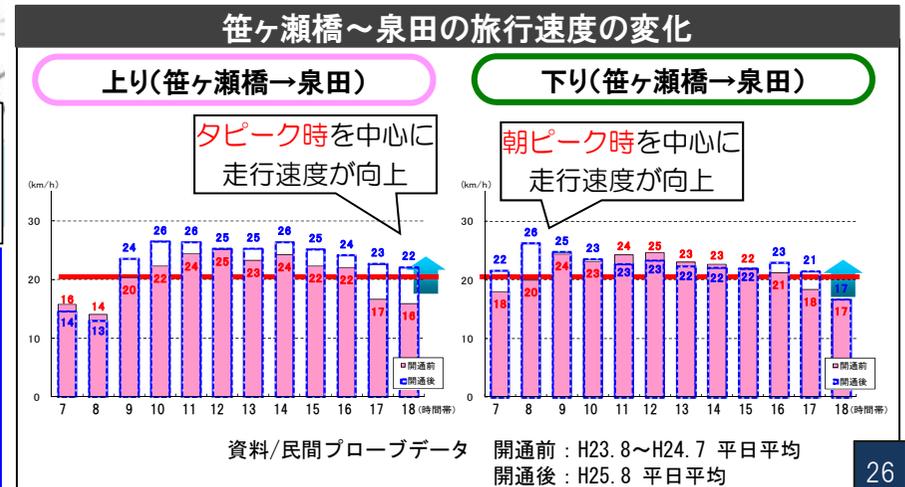


■ 拡幅事業による渋滞対策効果〔一般国道30号 児島・玉野拡幅「当新田地区」〕

- 児島・玉野拡幅は、一般国道30号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図ることを目的とした、岡山市南区当新田から玉野市田井に至る延長15.0kmの4車線拡幅事業。
- 岡山市南区当新田地区の南署交差点～笹ヶ瀬橋交差点の0.7kmにおいて、**右折レーンの設置やバスベいの拡幅、中央分離帯設置**により、車道部分の拡幅整備※1が平成25年7月末に完了。
- 主要渋滞箇所である芳泉高校入口交差点では、旅行速度が低下する方向・時間数※2がのべ**21時間(開通前)から20時間(開通後)に減少**、笹ヶ瀬橋～泉田間の旅行速度がピーク時に**最大6km/h向上**。
- 今後は、岡山環状南道路および市道藤田浦安南町線を整備することでの**交通の分散誘導**により、旅行速度の向上を図る。

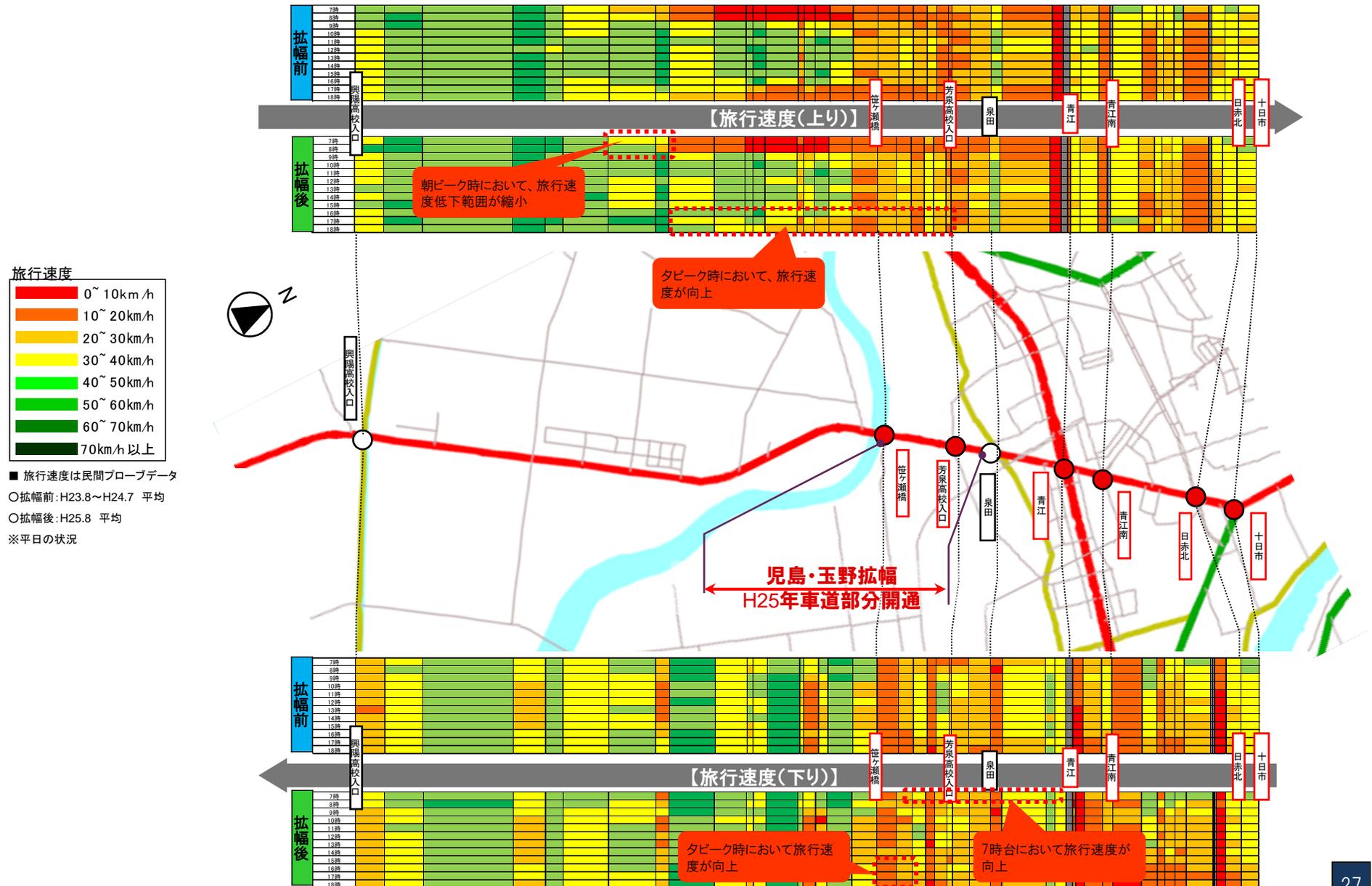


※1歩道部分は、拡幅工事完了、電線共同溝工事等推進。
 ※2交差点流入部の速度が20km/hとなる時間数。



■ 拡幅事業による渋滞対策効果 [一般国道30号の旅行速度比較]

- 一般国道30号児島・玉野拡幅の工事完了後は、上り・下り両方向において芳泉高校入口、笹ヶ瀬橋交差点周辺の旅行速度が朝・夕ピークで向上しています。



4.岡山県における渋滞対策の検討

岡山地区の渋滞対策(直轄・岡山市) [一般国道180号 岡山環状南道路] [市道藤田浦安南町線]

対象主要渋滞箇所

項目	内容
対象路線	一般国道2号 一般国道30号
主要渋滞箇所数	8箇所
渋滞対策分類	エリア・区間

※対象主要渋滞箇所:この事業によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所



【一般国道2号の渋滞状況】



1. 渋滞の状況

- 国道2号では岡山中心部と倉敷方面を往来する交通、通過交通が集中し、米倉、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。
- 国道2号、30号では十日市～笹ヶ瀬橋交差点付近で慢性的な速度低下が発生しています。

2. 渋滞の要因

- 交差点や合流部（大樋橋西差点付近、米倉交差点付近）の交通容量に対する交通需要の超過
- 一部の路線に交通が集中しており、交通需要を処理する容量の不足。
- 信号交差点の多さ（交通容量の低下）
- 主要渋滞箇所が連続

3. 渋滞の対策

- 交通分散による交通容量不足の解消（環状道路）
- 右折車線等の設置による交通容量拡大（道路拡幅）

渋滞対策[直轄・岡山市]

一般国道180号 岡山環状南道路
市道藤田浦安南町線

※ 旅行速度は民間プローブデータ(H25.4~H25.8 平日昼間12時間 上下線平均)による。

※ 平日の状況

岡山地区の渋滞対策(岡山市)

[県道東岡山御津線(事業中)]
[県道岡山赤穂線(新規予定)]

対象主要渋滞箇所

項目	内容
対象路線	一般国道250号 JR踏切部
主要渋滞箇所数	5箇所
渋滞対策分類	エリア・区間

※対象主要渋滞箇所:この事業によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所



東岡山駅踏切交差点渋滞状況



1. 渋滞の状況

- 主要渋滞箇所では、朝夕を中心に大きな渋滞が発生している。
- ピーク時遮断時間が30分をこえる踏切があり、これも渋滞の要因である。
- 特に国道250号上りは、主要渋滞箇所を含め、それ以外でも旅行速度が終日ほぼ20~30km/h未満と混雑している。

2. 渋滞の要因

- 交差部や合流部(穴甘交差点付近)の交通容量に対する交通需要の超過
- 一部の路線に交通が集中しており、交通需要を処理する容量の不足
- 踏切による交通遮断(雄町交差点付近、東岡山踏切交差点付近)
- 主要渋滞箇所が連続

3. 渋滞の対策

- 交通分散による交通容量不足の解消(環状道路)

渋滞対策[岡山市]

県道東岡山御津線(事業中)
県道岡山赤穂線(新規予定)

※旅行速度は民間プローブデータ(H25.4~H25.8 平日昼間12時間 上下線平均)による。
※平日の状況

岡山地区の渋滞対策(岡山市)

[都市計画道路下中野平井線(事業中)]

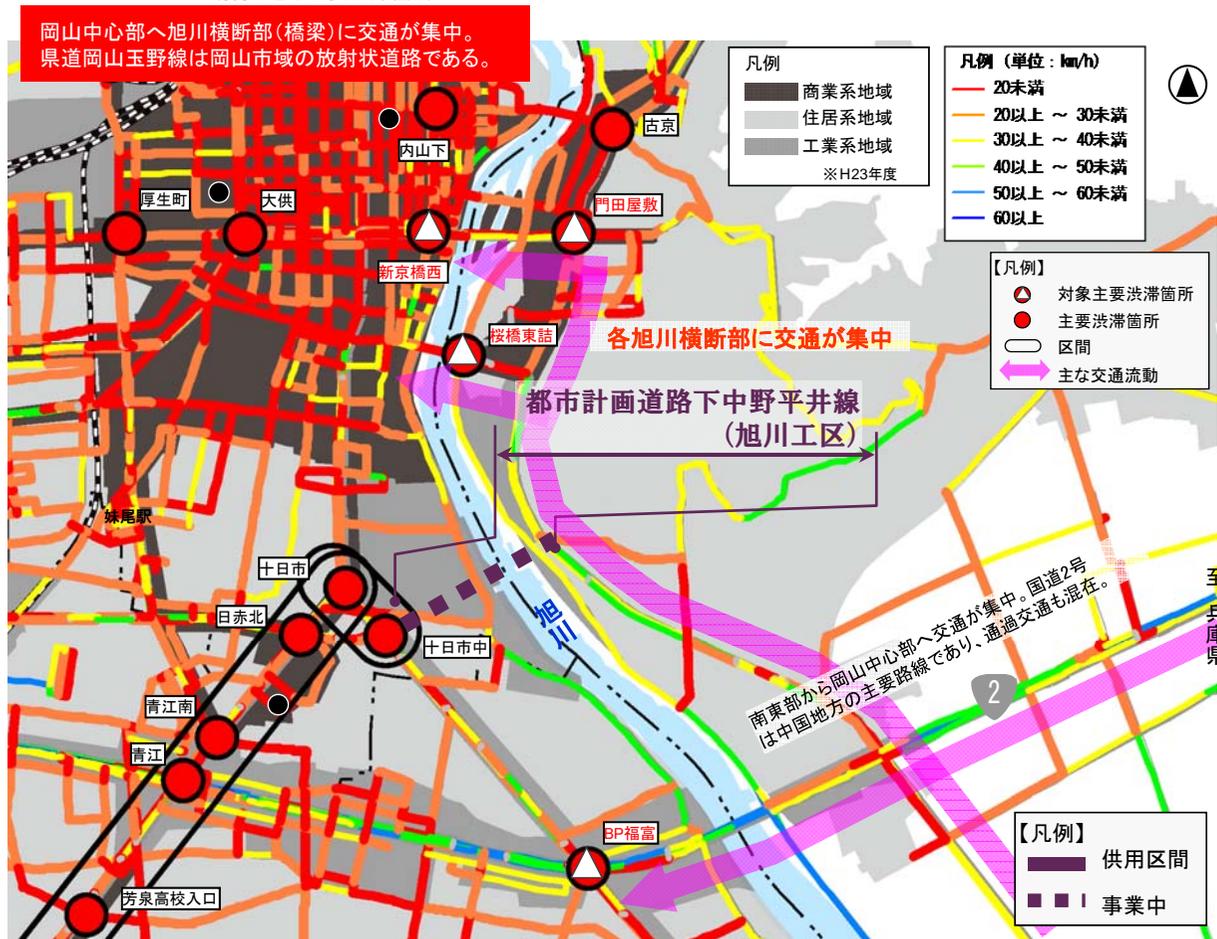
対象主要渋滞箇所

項目	内容
対象路線	一般国道2号 一般国道250号 県道岡山玉野線
主要渋滞箇所数	4箇所
渋滞対策分類	エリア・区間



旭川横断部での渋滞状況

※対象主要渋滞箇所:この事業によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所



1. 渋滞の状況

- 主要渋滞箇所では、朝夕を中心に大きな渋滞が発生している。
- 特に旭川横断部で激しい渋滞が発生している。

2. 渋滞の要因

- 旭川横断部(橋梁)前後(古京交差点、桜橋東詰交差点、新京橋西交差点、門田屋敷交差点付近)の交通容量に対する交通需要の超過

3. 渋滞の対策

- 新たな架橋により交通分散し交通容量不足の解消(環状道路)

渋滞対策[岡山市]
都市計画道路下中野平井線(事業中)

※ 旅行速度は民間プローブデータ(H25.4~H25.8 平日昼間12時間 上下線平均)による。
※ 平日の状況

岡山地区の渋滞対策(岡山県・岡山市)

[県道川入巖井線ほか(供用済)]
[県道吉備津松島線(事業中)]

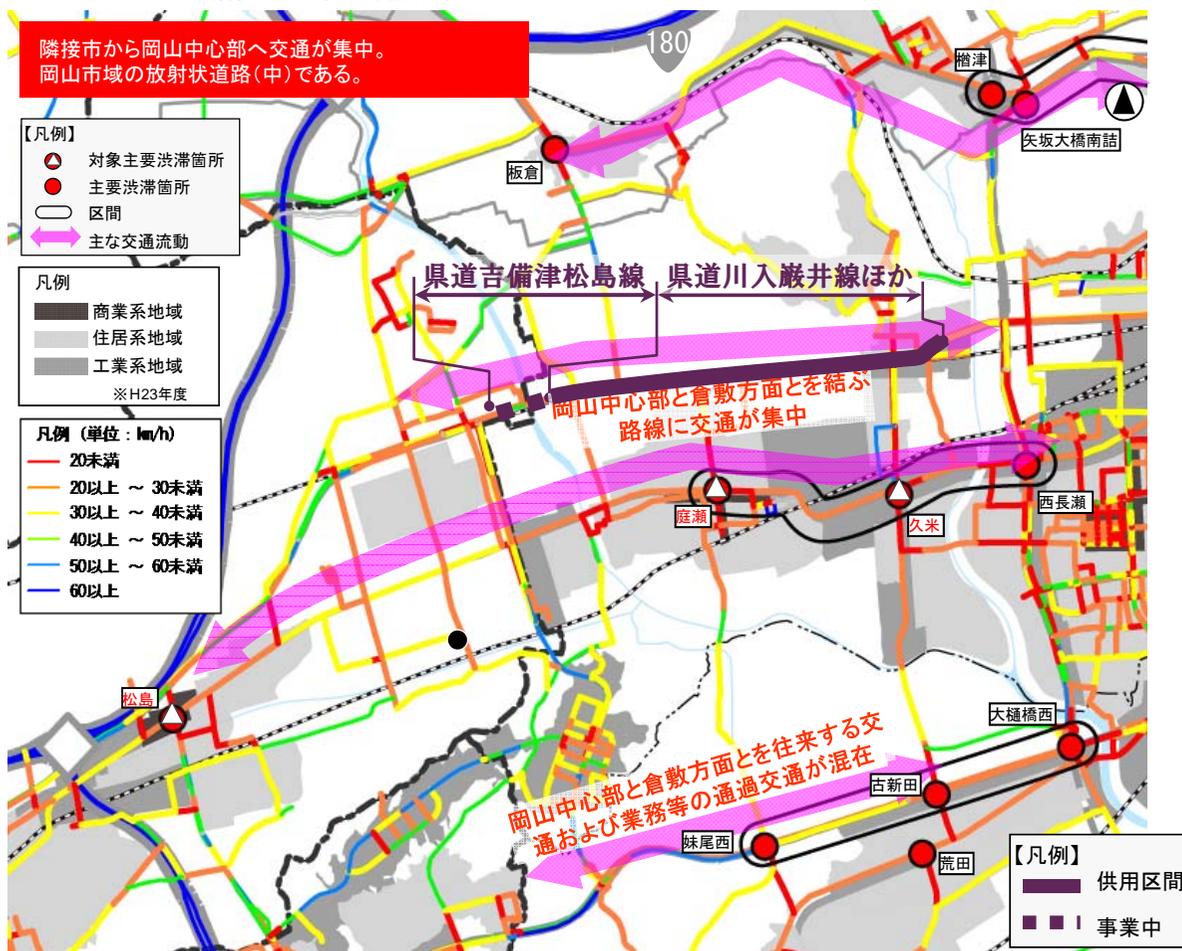
対象主要渋滞箇所

項目	内容
対象路線	県道岡山倉敷線
主要渋滞箇所数	3箇所
渋滞対策分類	エリア・区間



庭瀬交差点渋滞状況

※対象主要渋滞箇所:この事業によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所



1. 渋滞の状況

- 主要渋滞箇所では、朝夕を中心に大きな渋滞が発生している。
- 特に放射状道路上及び放射状道路に並行する路線で激しい渋滞が発生している。

2. 渋滞の要因

- 交差点や合流部(庭瀬交差点付近、久米交差点付近、松島交差点付近)の交通容量に対する交通需要の超過
- 一部の路線に交通が集中しており、交通需要を処理する容量の不足。
- 主要渋滞箇所が連続

3. 渋滞の対策

- 交通分散による交通容量不足の解消(放射状道路の補完)

渋滞対策[岡山県・岡山市]

県道吉備津松島線(事業中)

※ 旅行速度は民間プローブデータ(H25.4~H25.8 平日昼間12時間 上下線平均)による。
※ 平日の状況

■対象主要渋滞箇所

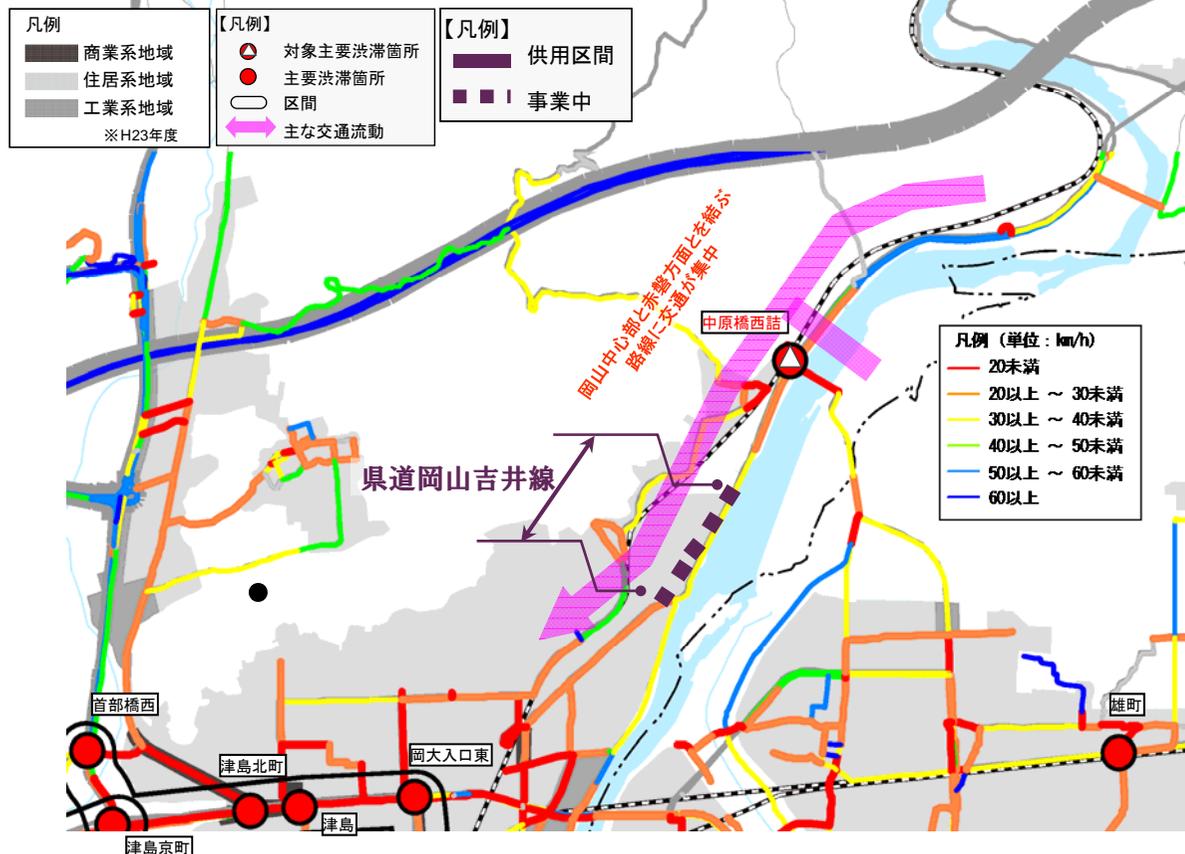
項目	内容
対象路線	県道岡山吉井線
主要渋滞箇所数	1箇所
渋滞対策分類	区間

※対象主要渋滞箇所:この事業によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所



中原橋西詰交差点渋滞状況

隣接市から岡山中心部へ交通が集中。
県道岡山吉井線は岡山市域の放射状道路である。



1. 渋滞の状況

- 主要渋滞箇所では、朝ピークを中心に大きな渋滞が発生している。

2. 渋滞の要因

- 交差点や合流部（中原橋西詰交差点付近）の交通容量に対する交通需要の超過
- 放射状道路に交通が集中しており、交通需要を処理する容量の不足。（未整備部分）

3. 渋滞の対策

- 道路改良による交通容量不足の解消（放射状道路の整備）

渋滞対策[岡山市]

県道岡山吉井線(事業中)

※ 旅行速度は民間プローブデータ(H25.4~H25.8 平日朝ピーク時間 上下線平均)による。

※ 平日の状況

倉敷地区の渋滞対策(直轄)

[一般国道2号 倉敷立体]

対象主要渋滞箇所

項目	内容
対象路線	一般国道2号
主要渋滞箇所数	2箇所
渋滞対策分類	区間

※対象主要渋滞箇所:この事業によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所



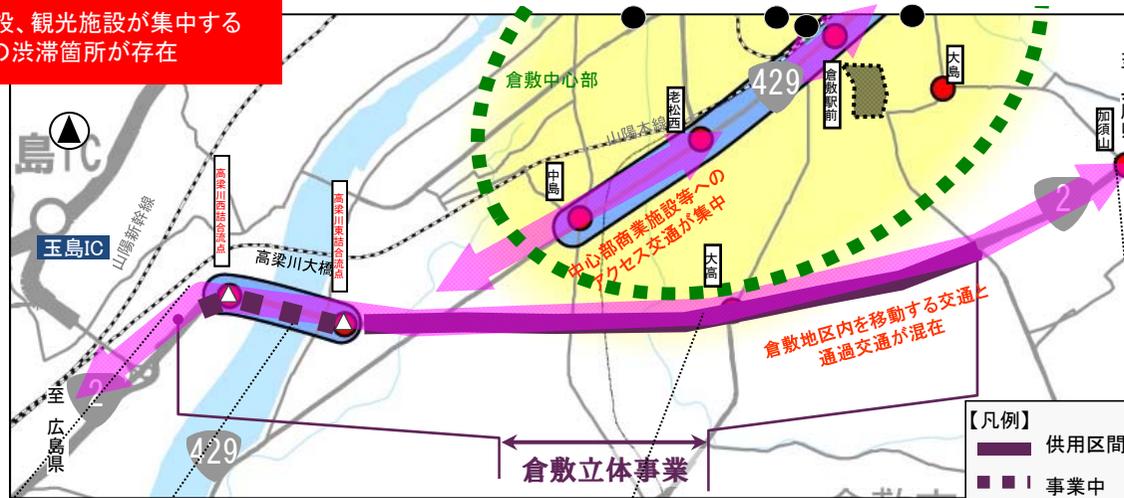
【一般国道2号の渋滞状況】

都市施設、商業施設、観光施設が集中する倉敷中心部に多くの渋滞箇所が存在

【凡例】

- 対象主要渋滞箇所
- 主要渋滞箇所
- 区間
- エリア
- 主な交通流動
- 主要な集客施設
- 倉敷美観地区

- ### 【凡例】旅行速度
- 朝ピーク
 - タピーク
 - 12時間



1. 渋滞の状況

- 高梁川西詰及び東詰の合流点で速度低下が発生しています。

2. 渋滞の要因

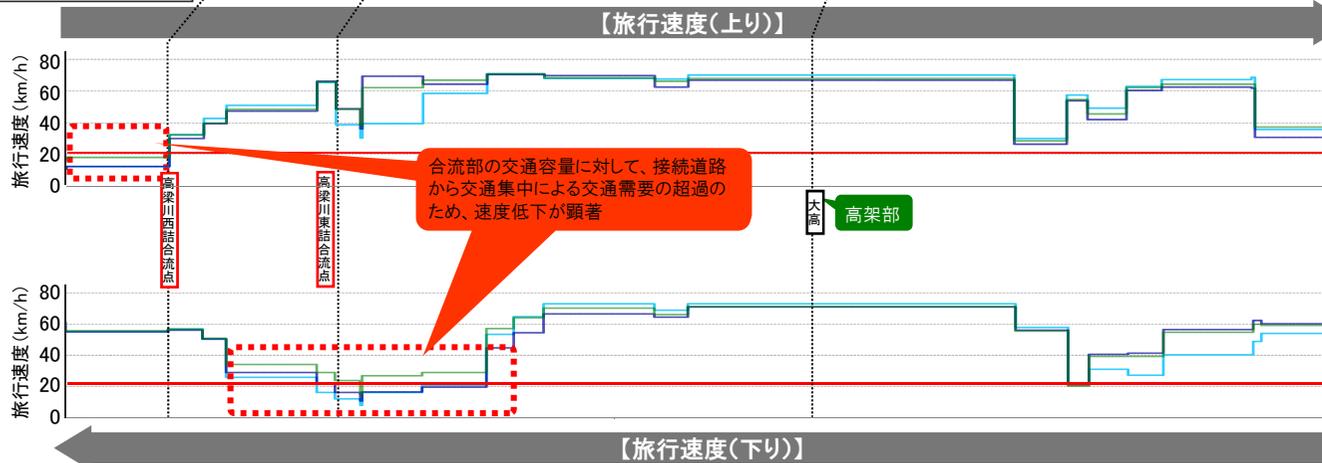
- 高梁川大橋西詰及び東詰合流部の交通容量に対して、国道429号や玉島IC方面等からの交通流入により交通需要の超過。

3. 渋滞の対策

- 4車線化による交通容量不足の解消(拡幅)

渋滞対策[直轄]

一般国道2号
倉敷立体(4車線化)



※旅行速度は民間プローブデータ(H25.4-H25.8平均)による。

※平日の状況

笠岡・鴨方地区の渋滞対策(直轄)

[一般国道2号 玉島・笠岡道路、笠岡バイパス]

■対象主要渋滞箇所

項目	内容
対象路線	一般国道2号
主要渋滞箇所数	6箇所
渋滞対策分類	区間

※対象主要渋滞箇所:この事業によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所



【一般国道2号の渋滞状況】

1. 渋滞の状況

- 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。
- 国道2号では手ノ際交差点～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。

2. 渋滞の要因

- 交差点部や合流部（唐船交差点付近、鴨方跨線橋交差点付近）の交通容量に対する交通需要の超過
- 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）
- 主要渋滞箇所が連続

3. 渋滞の対策

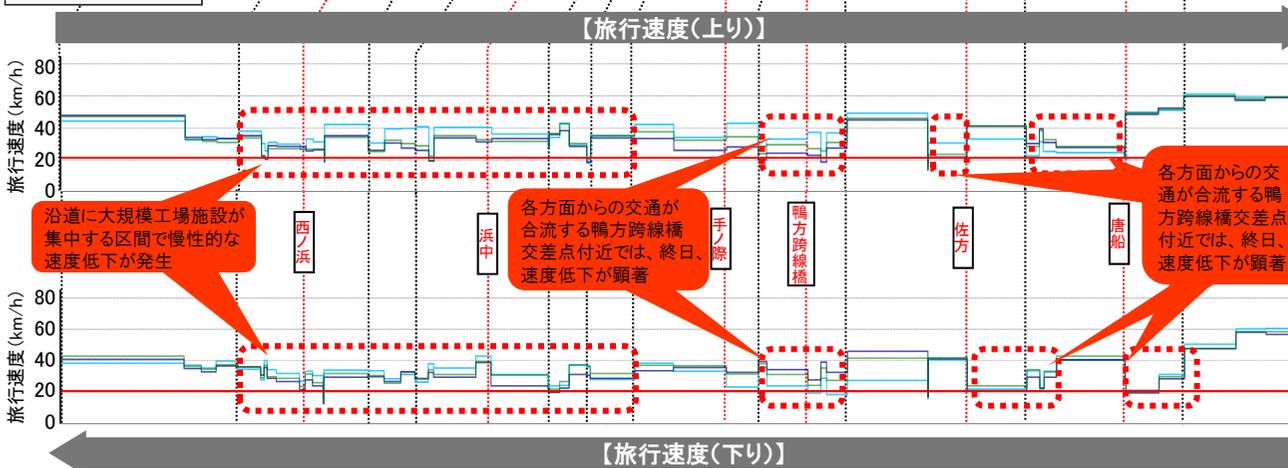
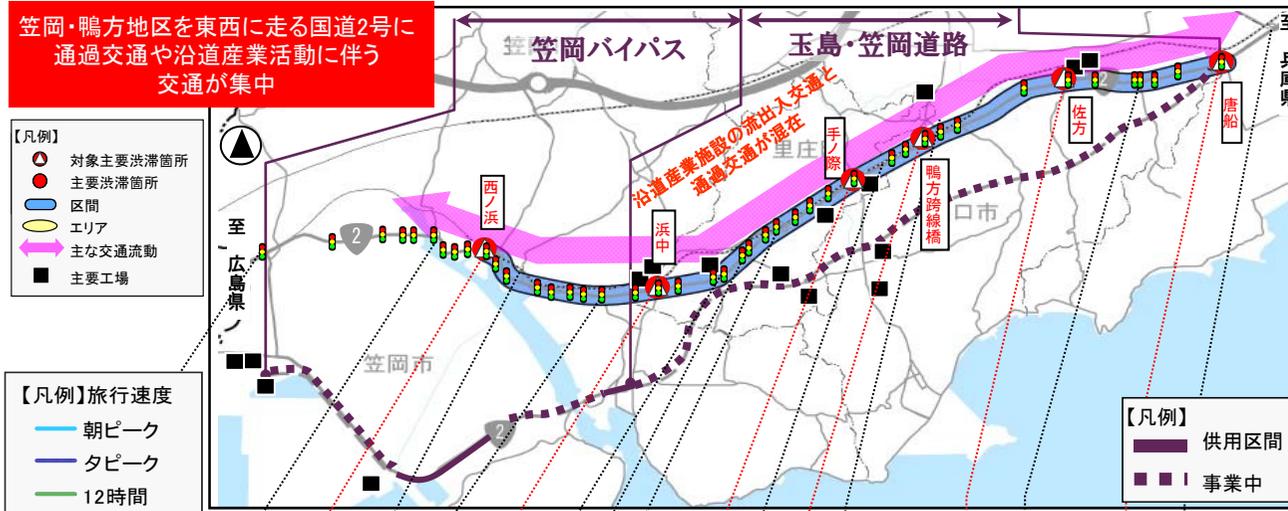
- 交通分散による交通容量不足の解消（バイパス）

渋滞対策[直轄]

一般国道2号 玉島・笠岡道路
一般国道2号 笠岡バイパス

※ 旅行速度は民間プローブデータ(H25.4~H25.8平均)による。

※ 平日の状況

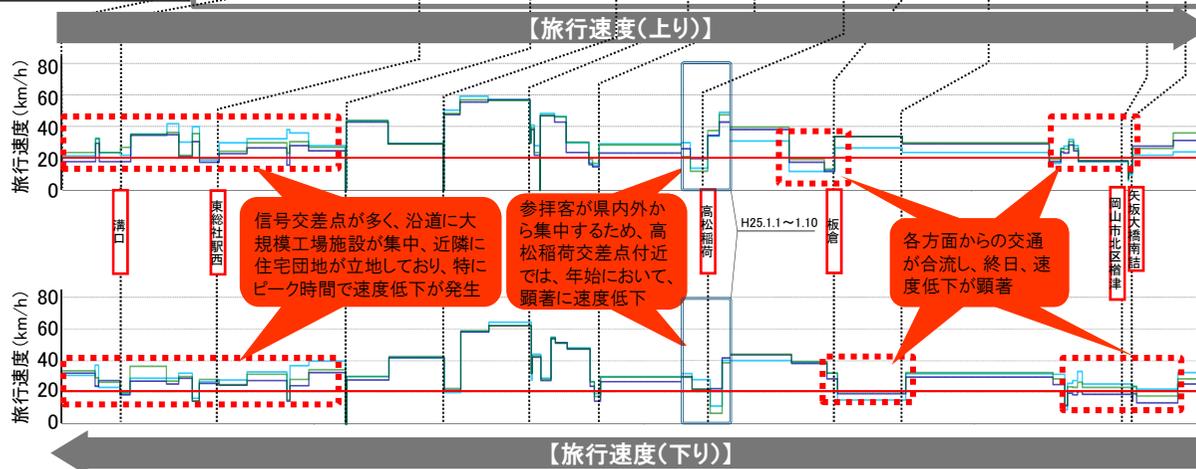


総社地区の渋滞対策(直轄) [一般国道180号 総社・一宮バイパス]

対象主要渋滞箇所

項目	内容
対象路線	一般国道180号
主要渋滞箇所数	6箇所
渋滞対策分類	区間・箇所

※対象主要渋滞箇所:この事業によって改善効果が期待できる主要渋滞箇所



1. 渋滞の状況

- 各方向からの交通が合流する板倉、岡山市北区榑津、矢坂大橋南詰交差点付近で著しい速度低下が発生しています。※高松稲荷交差点は年始に速度低下
- 東総社駅～溝口交差点付近まで、特にピーク時間帯で速度低下が発生しています。

2. 渋滞の要因

- 交差点（板倉、岡山市北区榑津、八坂大橋南詰交差点付近）の交通容量に対する交通需要の超過
- 沿線の工場施設や住宅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）
- 高松稲荷交差点の交通容量に対し、年始では参拝客が集中し、交通需要が超過

3. 渋滞の対策

- 交通分散による交通容量不足の解消（バイパス）

渋滞対策[直轄]

一般国道180号

総社・一宮バイパス

渋滞研究会について

「渋滞研究会」の概要・目的

- H26年度、専門的知識を有する大学教授等による渋滞対策研究会を設立。
- 最新の交通実態や変化を分析し、H27年度末までに岡山市・倉敷市等の主要な渋滞箇所に対して、交通管制を中心として対応できる内容を検討し、渋滞緩和計画としてまとめる方針。
- 主に信号制御等の改善や追加で交通情報収集を行う箇所を検討することが目的。

メンバー(仮)

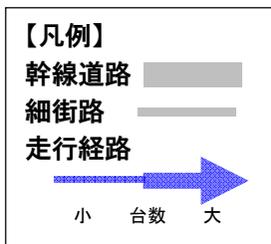
- 有識者
- 岡山県警
- 道路管理者

対象範囲

- 岡山市・倉敷市等

渋滞研究会における取り組み

- ◆自動車の右左折や急ブレーキといった詳細状況データを活用
- ◆交通の流れや変化、渋滞・事故危険地点の把握
- ◆感知器の設置地点の選定
- ◆信号の運用変更



イオンモール岡山の開業に向けた対応

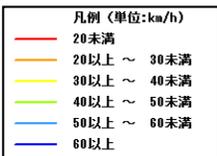
- イオンモール岡山の開業により予想される渋滞を抑制するために、行政と事業者が連携して様々な取り組みを実施予定

西日本最大規模 「イオンモール岡山」開業予定

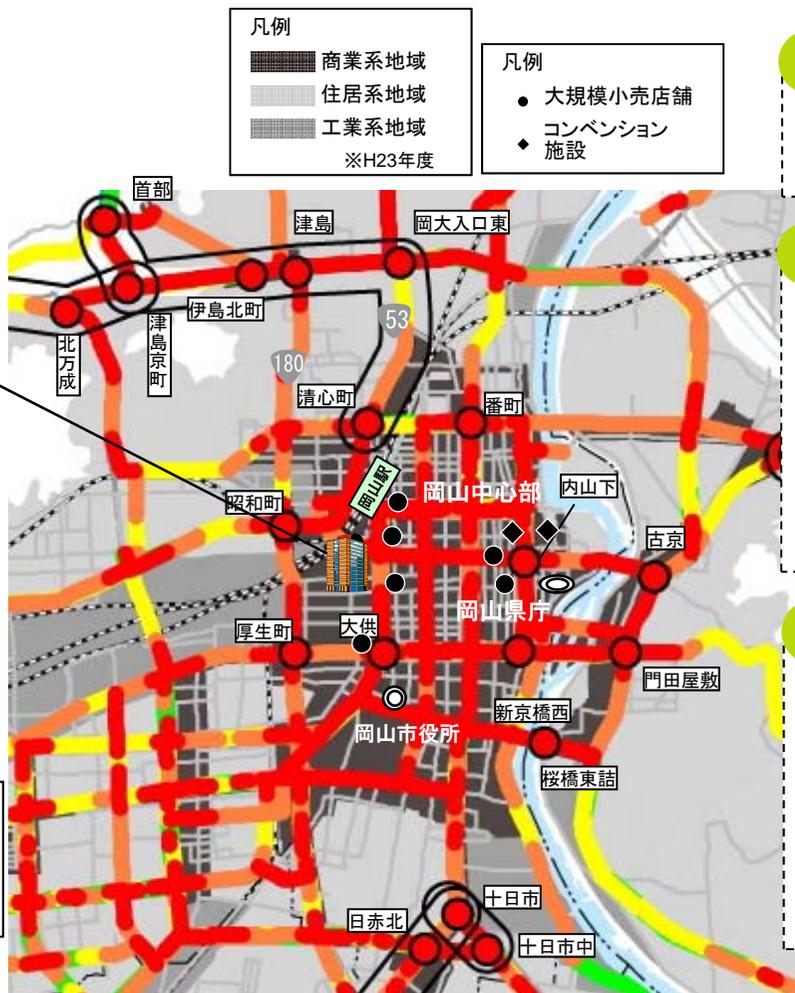


- JR岡山駅南に建設中であり、H26年11月開業を目指す。
- 売り場面積: 60,000㎡
- 岡山放送スタジオ、シネマコンプレックス(複合映画館)等
- 駐車場: 2,501台

出典)
 ・大規模小売店舗立地法提出書
 ・山陽新聞WebNews
 写真)
 山陽新聞WebNews



※民間プローブより
 (H25.4~H25.8 平日昼間12時間 上下線平均)



1. 開業予定地周辺の交通整序化

- 交通規制等の見直し
- 交通管制の高度化

2. 来店ルートにおける渋滞対策

- 交通誘導員の配置による案内
- 観光目的の交通と重ならないように、観光地への案内標識を改善
- 生活道路への車両流入規制
- 市役所筋の右折レーン増設等のハード対策

3. 交通総量抑制対策

- シャトルバス等を活用したパーク・アンド・ライドによる来店を推進
- 自転車走行空間の整備、公共交通マップの作成等による自転車・公共交通の利便性向上施策の推進
- 臨時駐車場の確保



開業前後における交通状況を把握するため、岡山市、岡山国道事務所にて交通量調査を実施

5.今後の予定

今後の予定

- 1年間で渋滞部会を2回開催。
- 6月に渋滞対策予定や懸念事項等の情報を共有し、10月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																	
プローブデータの収集・分析																	
プローブデータ収集 ※新年度分																	
プローブデータ分析																	
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																	

◆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

※担当者持ち回りの場合もあり

《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