

平成24年度
山口県道路交通渋滞対策部会

議事次第

日時：平成24年7月13日（金）10:00～

場所：山口河川国道事務所 災害対策室

1. 開 会
2. 挨 拶
3. 議 事
 - （1）規約の改正について
 - （2）次期渋滞箇所について
 - （3）その他
4. 閉 会

平成24年度山口県道路交通渋滞対策部会 配席表

部会長
国土交通省中国地方整備局
山口河川国道事務所長
池田 憲二

国土交通省中国地方整備局 道路計画課長 北瀬 弘康
国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所 計画課長 藤原 功
国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所 交通対策課長 坂本 弥
西日本高速道路株式会社 中国支社 企画調整課長 宗方 鉄生

山口県警察本部 交通規制課長 岡村 卓徳
山口県土木建築部 道路整備課長 温品 由彦
山口県土木建築部 道路建設課長 藤山 一郎
山口県土木建築部 都市計画課長 師井 努
山口県土木建築部 道路建設課調整監 篠原 英道

事務局

山口県道路交通渋滞対策部会規約

(名 称)

第1条 本会は、「山口県道路交通渋滞対策部会」(以下部会と称す)と称する。

(設 置)

第2条 部会は、「山口県幹線道路協議会」規約第3条の3により設置する。

(目 的)

第3条 部会は、山口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。

(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) 実施にあたっての連絡調整。
- (3) その他、本会の目標達成に必要と認められる事項。

(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。

- 2 部会は、必要に応じ関係者の出席を求めることができるものとする。

(役 員)

第6条 部会には、次の役員を置く。

部 会 長 1 名

副部会長 1 名

- 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その職務を代行する。

(運 営)

第7条 部会は、必要に応じて部会長が召集する。

(事務局)

第8条 事務局は、山口県道路建設課に置く。

附則

この規約は平成16年2月 5日から施行する。

一部改正 平成24年7月13日

平成 2 4 年度 山口県道路交通渋滞対策部会委員

国土交通省 中国地方整備局	広域計画課長	藤 原 光 雄
	道路計画課長	北 瀬 弘 康
	地域道路課長	角 田 真 一
	交通対策課長	河 野 忠 雄
	◎山口河川国道事務所長	池 田 憲 二
	山口河川国道事務所 計画課長	藤 原 功
	山口河川国道事務所 交通対策課長	坂 本 弥
	国土交通省 中国運輸局	交通環境部 環境課長 福 島 弘
	山口運輸支局 首席運輸企画専門官	番 原 洋 治
	西日本高速道路株式会社 企画調整課長	宗 方 鉄 生
中国支社 山口県	道路整備課長	温 品 由 彦
	○道路建設課長	藤 山 一 郎
	都市計画課長	師 井 努
	道路建設課 調整監	篠 原 英 道
	山口県警察本部 交通規制課長	岡 村 卓 徳

◎：会長 ○：副会長

平成24年度 山口県道路交通渋滞対策部会

～開催主旨と渋滞箇所の抽出について～

平成24年7月13日

目 次

1. 道路交通渋滞対策部会のこれまでの経緯と実施状況
2. 今回の道路交通渋滞対策部会開催主旨
3. 今後の渋滞対策について
4. 今後のスケジュール(案)

1. 道路交通渋滞対策部会のこれまでの経緯と実施状況

平成15年度

- ・山口県における慢性的な渋滞解消を目的に「山口県の第4次渋滞対策プログラム(H15～19)」を策定。
主要渋滞ポイント47箇所
- ・「山口県第3次渋滞対策プログラム(H10～H14)」フォローアップ調査実施、公表。

平成20年度

- ・「山口県第4次渋滞対策プログラム(H15～H19)」フォローアップ調査実施。

▼山口県の第4次渋滞対策プログラム(H15～H19)

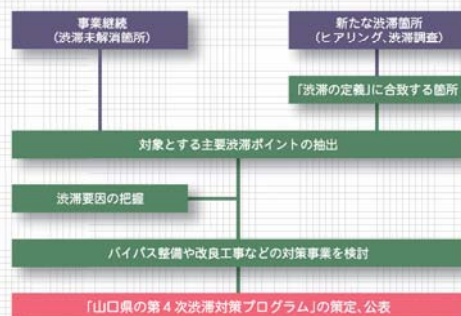
「山口県の第4次渋滞対策プログラム」の策定について

山口県では、特に山陽側の都市部やその周辺において交通渋滞が慢性化し、市民生活や都市活動に深刻な影響を与えています。このような状況を改善するために、平成2年度より「渋滞対策プログラム」を策定し、対策を講じてきました。

しかし、依然として渋滞が解消されていない箇所や新たに渋滞が発生している箇所があるため、この度「山口県の第4次渋滞対策プログラム」を策定し、総合的な渋滞対策を推進することになりました。

なお、この「山口県の第4次渋滞対策プログラム」は、平成15年度から19年度までの5ヶ年を計画期間とし、過去のプログラムの成果をふまえた上で主要渋滞ポイントおよび対策事業を見直したものです。

策定フロー

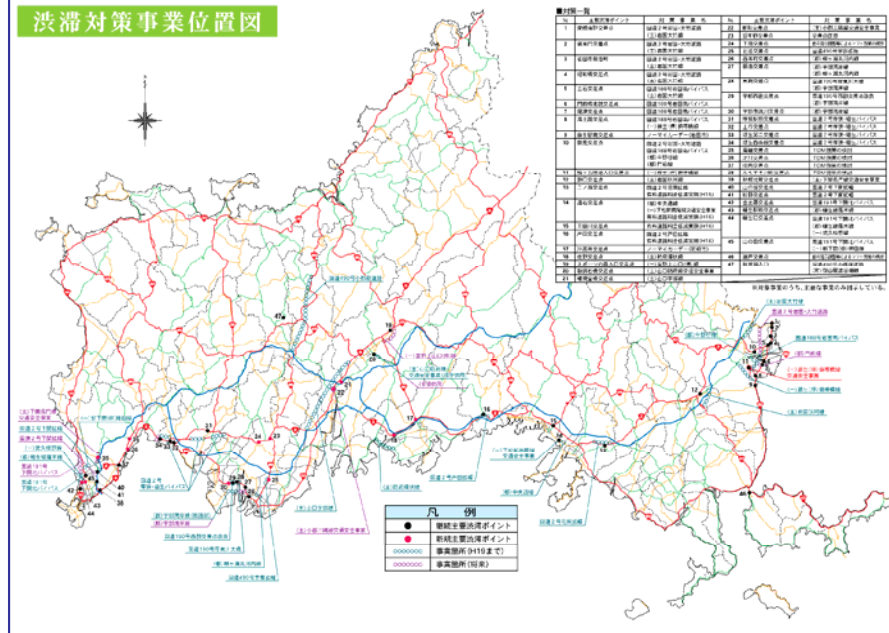


渋滞の定義

DID(人口集中地区)内:渋滞長1km以上もしくは通過時間10分以上
DID(人口集中地区)外:渋滞長500m以上もしくは通過時間5分以上

※)DIDとは、市区町村の区域内で人口密度の高い(約4,000人/km²以上)調査区が隣接して、その人口が5,000人以上となる地域

渋滞対策事業位置図



「第3次渋滞対策プログラム」のフォローアップについて

主要渋滞ポイントにおける対策事業と効果

前回策定され、平成10年度から平成14年度までを計画期間としていた「山口県第3次渋滞対策プログラム」についてフォローアップ調査を行いました。その結果は下表のとおりです。なお、評価の対象期間は平成15年10月末現在です。

2. 今回の道路交通渋滞対策部会開催主旨

【今後の渋滞対策の推進について】

[背景]

- 「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ（高速道路のあり方検討有識者委員会 平成23年12月）」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- 「社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても 渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること



[方針]

関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策推進を図る



[具体的な進め方]

- 統一的なデータによる客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価軸の検討により、地域の実感にあった箇所を特定
- 特定された課題箇所の対策に係る検討を進め、対応に係る基本方針をとりまとめ

2. 今回の道路交通渋滞対策部会開催主旨

【近年の交通観測技術の進展・普及(例えば、一般車プローブデータ)により、道路交通状況の詳細に係るデータが様々な形で取得可能となるなど、観測環境に大きな改善がみられること。】

○これまでの渋滞箇所を特定するためのデータは・・・？

【山口県の第4次渋滞対策プログラム(H15～19)では】

- ・渋滞が著しい箇所について、道路管理者が「渋滞長・通過時間」調査を実施
- ・その調査結果を基に、下記の定義に従い渋滞ポイントを指定

▼山口県の第4次渋滞対策プログラム(H15～19)での渋滞ポイントの定義

DID(人口集中地区)内: 渋滞長1km以上もしくは通過時間10分以上
DID(人口集中地区)外: 渋滞長500m以上もしくは通過時間5分以上

○今回用いるデータは・・・？

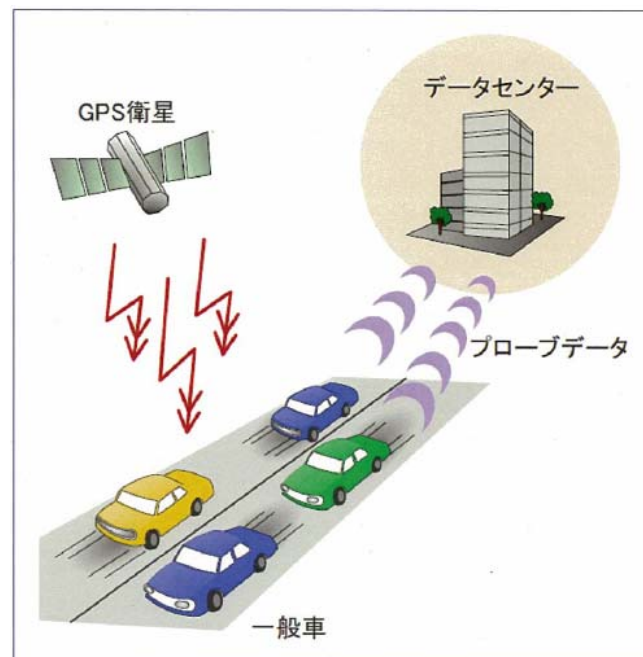
【民間(一般車)プローブデータ】

- ・民間プローブデータの最大の特徴はデータの多さ
 - ・従来の速度データは、任意の調査日のデータを年間の平均的なデータとして取り扱ってきたのに対し、民間プローブでは365日24時間分のデータを取得可能
- ⇒1年を通してすべての時間帯でのデータ整理が可能に
⇒全区間で同一データによる混雑状況の把握が可能に

■民間プローブデータの詳細

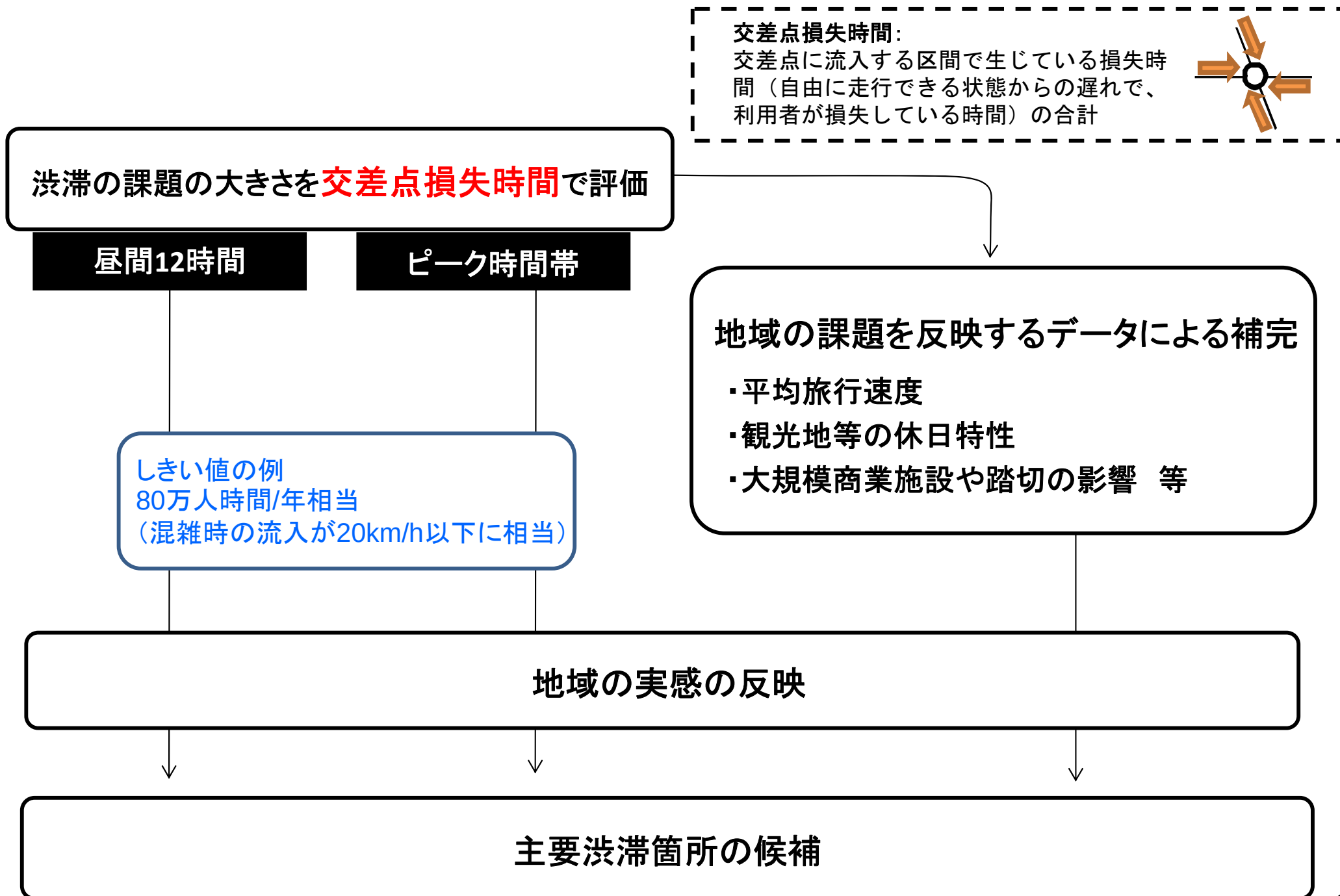
- ・データの収集方法 : 一般車両を利用し、データを収集
- ・データ取得可能日 : 365日24時間
- ・データ取得可能区間 : 対象車両が通過した全区間
- ・データ取得可能次期 : 1～2ヶ月後
- ・データ取得可能期間 : 過去に遡って取得可能

▼民間プローブデータ取得イメージ

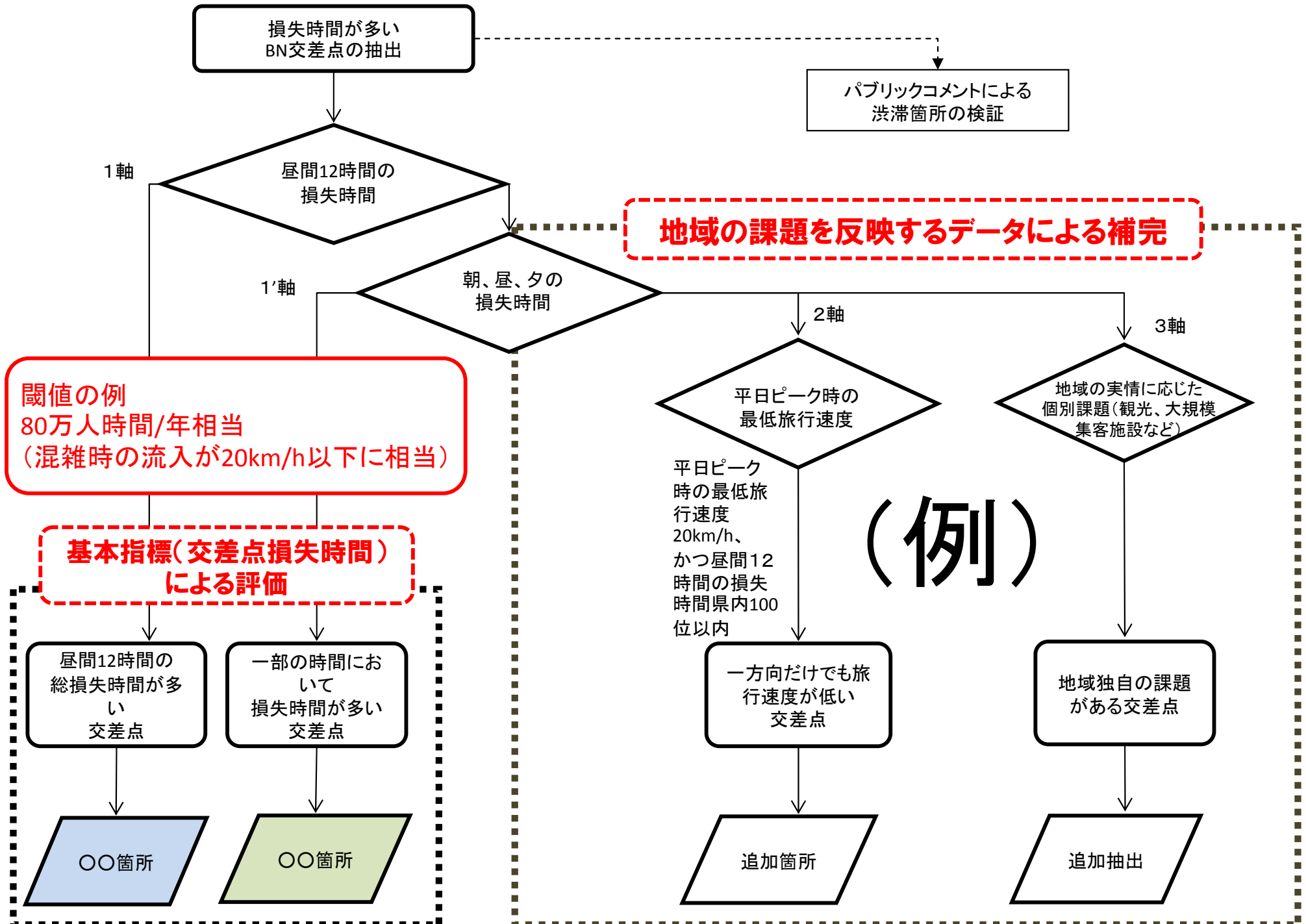


3. 今後の渋滞対策について(一般道の課題箇所特定の考え方(案))

調整中



3. 今後の渋滞対策について(交通データを活用した渋滞ポイントの抽出フロー(案))



3. 今後の渋滞対策について(1軸)

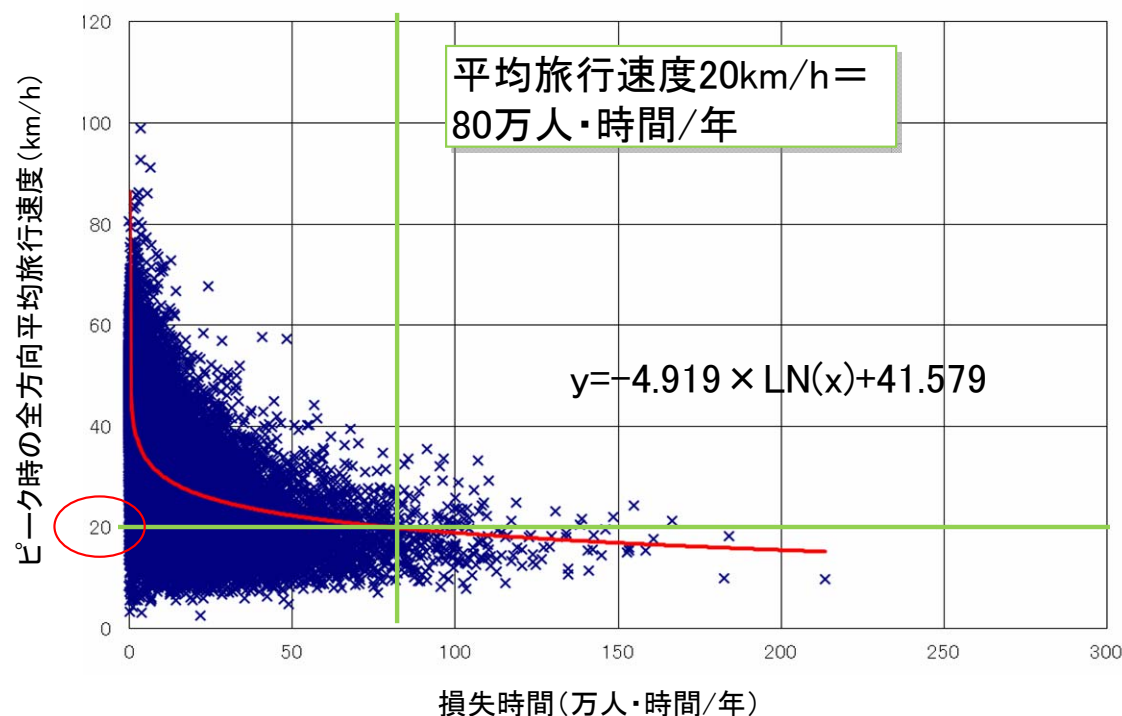
■山口県内の渋滞ポイントの抽出方法(案)について

(1) 1軸(損失時間が80万人・時間/年以上の箇所)

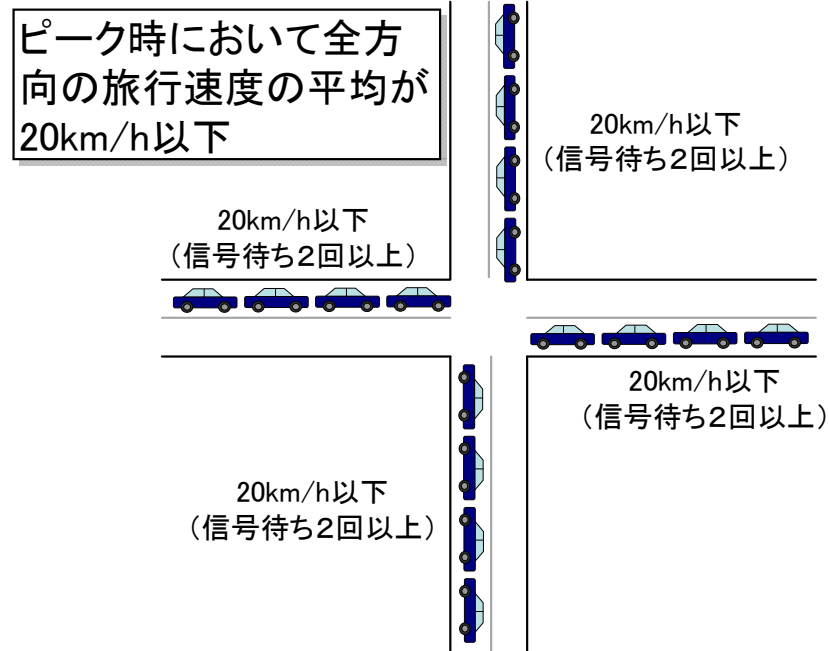
○80万人・時間/年とは・・・

終日混雑している交差点で、特にピーク時には全方向の旅行速度の平均が20km/h以下(信号待ち2回以上)となるような箇所

【損失時間とピーク時の全方向旅行速度の平均値との関係】



【交通状況のイメージ】



3. 今後の渋滞対策について(1' 軸)

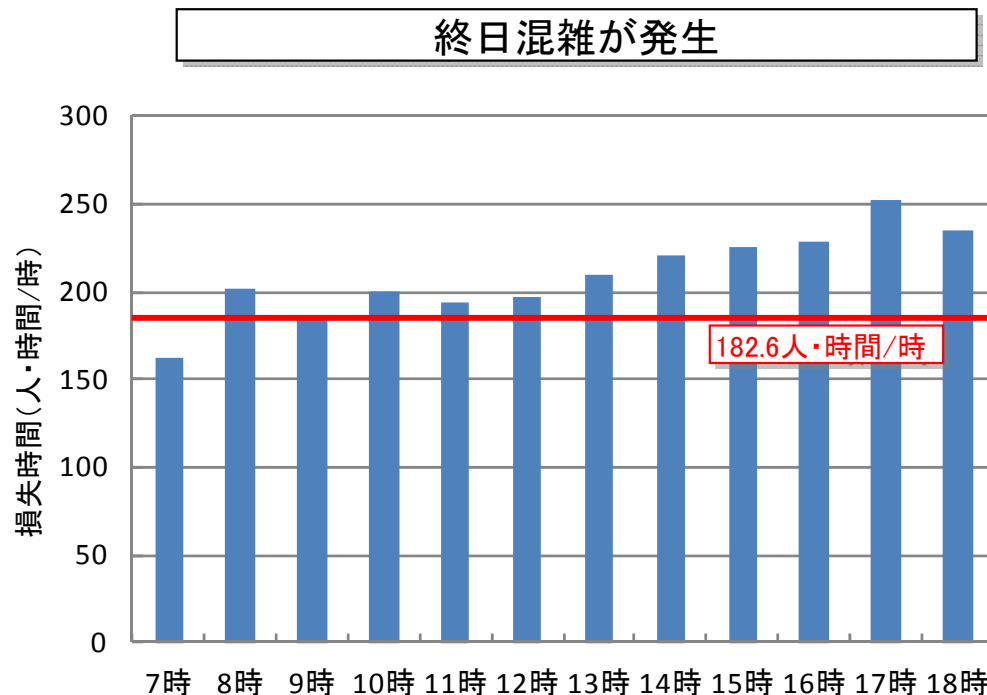
■山口県内の渋滞ポイントの抽出方法(案)について

(2) 1' 軸(1軸以外でピーク時の損失時間が182.6人・時間/時以上の箇所)

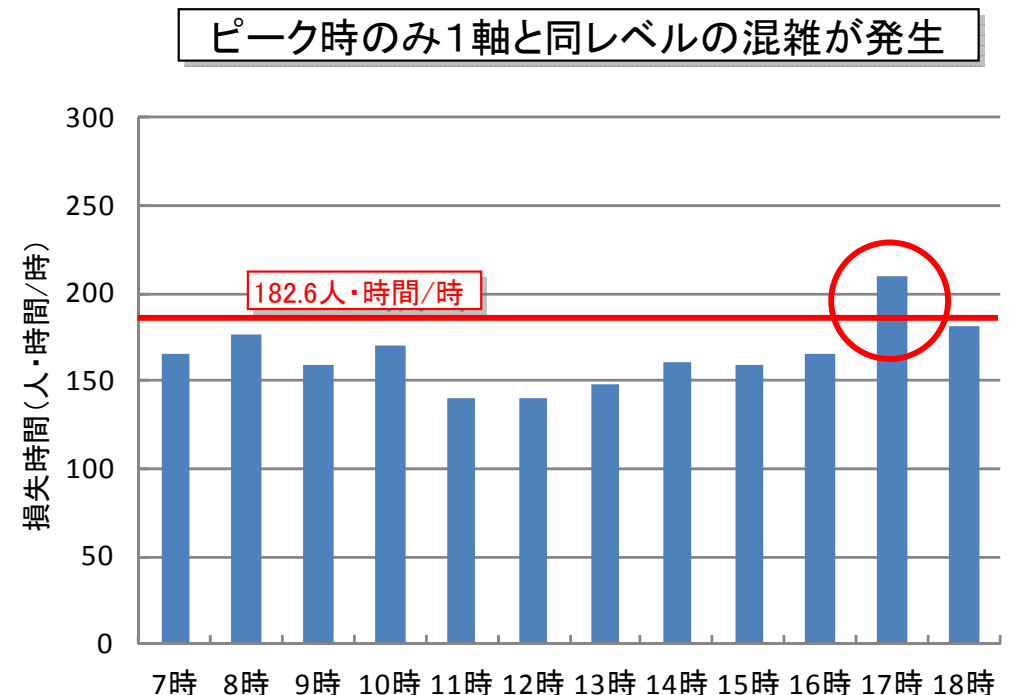
1軸には対象とならないが、ピーク時には1軸と同程度の混雑となるような箇所

$$80\text{万人}\cdot\text{時間}/\text{年} \div 365\text{日} \div 12\text{時間} = 182.6\text{人}\cdot\text{時間}/\text{時}$$

【1軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間】



【1' 軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間】



3. 今後の渋滞対策について(参考)

■山口県内の渋滞ポイントの抽出方法(案)について

【参考】混雑を表す20km/hの根拠

・JARTICや公安委員会等では、20km/h以下を混雑・渋滞の指標としている。

・道路交通情報センターにおける渋滞・混雑の定義



道路交通情報Now!! では、渋滞を「赤色」、混雑を「だいたい色」で表示し、下表のように定められています。

区分	高速道路	都市高速道路	一般道路
渋滞	時速 40km以下	時速 20km以下	時速 10km以下
混雑	--	時速 20km ~ 40km	時速 10km ~ 20km

<http://www.jartic.or.jp/>

・国家公安委員会における渋滞・混雑の定義

道路の区分	「混雑」と表現すべき速度	「渋滞」と表現すべき速度
郊外部の高速自動車国道等	60キロメートル毎時以下	40キロメートル毎時以下
都市部の高速自動車国道等	40キロメートル毎時以下	20キロメートル毎時以下
その他の道路	20キロメートル毎時以下	10キロメートル毎時以下

・資料: 国家公安委員会告示第12号

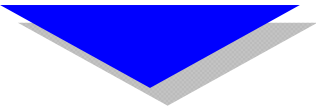
・警視庁による渋滞の判定基準

期 間：平成17年 1 月 1 日～12月31日の間
時 間：午前 7 時00分～午後 7 時00分の12時間
測定区間：都内一般道路～2,300km 都内首都高速道路～363km
判定基準：道路上における車両の交通が滞り、走行速度が20km/h未満になった状態
数 値：平日における 1 時間平均渋滞長
平日平均：土曜、日曜、休日及び特殊日（1 月 1 ～ 3 日、12 月 29 ～ 31 日）を除く平日の平均
【注】平成 1 6 年版の「警視庁交通年鑑」から、平成 1 2 年より収集していた測定区間が変更された統計データを使用している。そのことから、平成 1 5 年版以前の「警視庁交通年鑑」との対比は行えない。

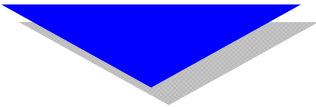
・資料: 警視庁、警視庁交通年鑑

4. 今後のスケジュール(案)

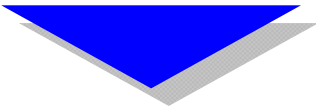
交通基礎データの共有
意見交換 等
渋滞対策部会の開催(H24.7.13)



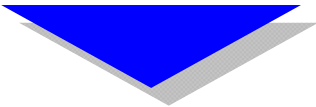
地域の渋滞箇所の素案決定



パブリックコメント等を含めた
地域の渋滞箇所の特定



ソフト・ハードも含めた対策の検討



検討結果のとりまとめ

山口県の主な交差点損失時間（1軸・1'軸）位置図

赤字:1軸対象
青字:1'軸対象

参考資料－1

▼周南市・山口市・宇部市周辺



▼下関市周辺

秋根北町交差点



※現在、データの精査中であり、今後変わる可能性があります。

<凡例>

交 差 点 名



