

バイパス供用による下関都市圏の渋滞緩和

対策事業

国道 191 下関北バイパス

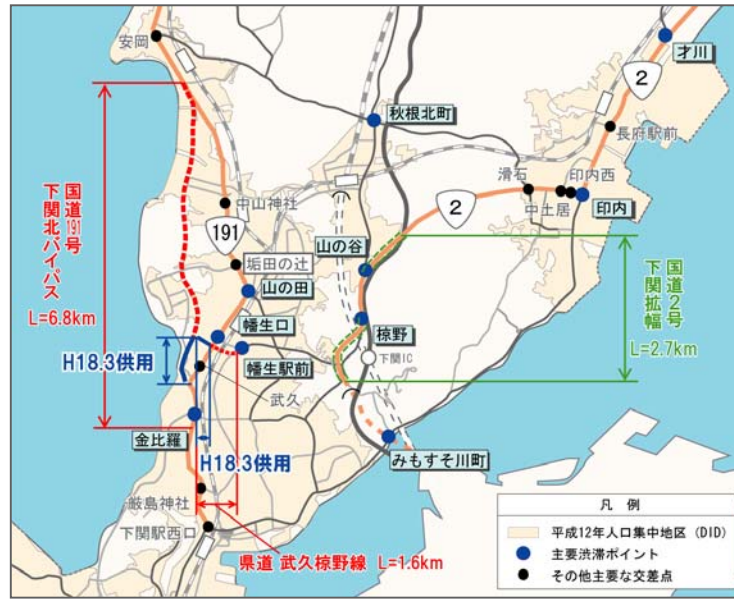
県道 258 武久椋野線

平成18年3月部分供用

下関地域は、山口県内で最も渋滞損失時間が多く、特に主要渋滞ポイントが連続する国道191号では、朝夕のラッシュ時を中心とした慢性的な渋滞が発生しています。

これらの渋滞緩和を目的として、延長6.8kmの下関北バイパスの整備を進めており、平成18年3月に下関市汐入町から武久町間の1.1kmを暫定2車線で部分供用しました。

また、この供用と合わせ、県道武久椋野線（L=0.5km）も部分供用しました。



下関北バイパス



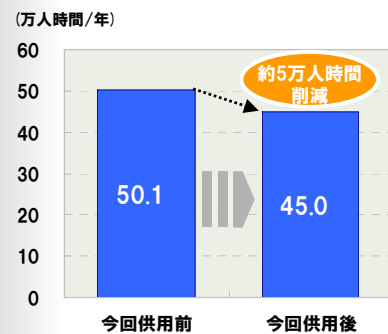
県道 武久椋野線

取組み概要

■ 渋滞損失時間が削減されました。

昨年度下関北BPの供用により18.7万人時間/年削減を目標としていましたが、供用前後のプロブ調査結果に基づき渋滞損失時間の削減効果を算出した結果、約5万人時間/年の削減となりました。

これは、現道191号の交通量が予測よりもバイパスに転換しなかったことが要因の一つと考えられます。

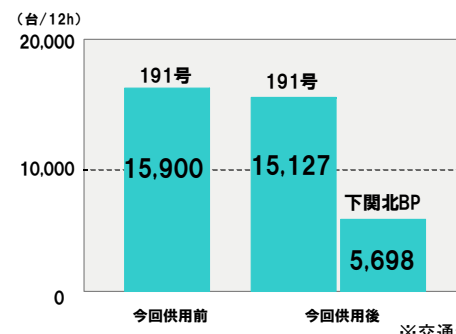


※算出対象区間
191号(金比羅交差点～山の田交差点)及び今回供用区間(下関北バイパス、武久椋野線)
※算出に用いたプロブデータ
供用前:H18.3調査
供用後:H18.6調査

■ 国道(バイパス含む)の利用交通が増加しました。

下関北バイパスの利用交通量は約6,000台/12hでした。一方バイパスに並走する国道191号の交通量は供用前後であまり変化しませんでした。

これは国道191号から交通量が転換したことで、国道191号及びバイパスの走行が快適になったことにより、周辺道路からの交通を誘発していることが原因と考えられます。



※交通量データ
供用前データ:H14.10調査
供用後データ:H18.6調査

整備効果

今後の方針

今回の供用により、下関市西北部の北浦海域に建設中の沖合人口島「長州出島」が完成した際には中心市街地とのアクセス向上により、物流機能の強化が期待できます。

更なる渋滞緩和を目指し、下関北バイパス・県道武久椋野線の早期全線供用に向けて継続的に事業を推進していきます。



「長州出島」の完成予想図

バイパス供用による並走区間の渋滞緩和

対策事業

県道 1 岩国大竹線 関々バイパス

平成17年11月供用

県道 112 藤生(停)錦帯橋線 平田バイパス

平成17年8月供用

岩国地域は、海岸沿いの国道2号及び国道188号に主要渋滞ポイントが点在するなど、慢性的な渋滞が発生しており、市民生活や都市活動に深刻な影響を与えています。

これらの渋滞の緩和及び新岩国駅や山陽自動車道岩国ICへのアクセス向上を目的として、平成17年11月に県道岩国大竹線関々バイパス、平成17年8月に県道藤生(停)錦帯橋線平田バイパスを供用しました。



県道岩国大竹線 関々バイパス



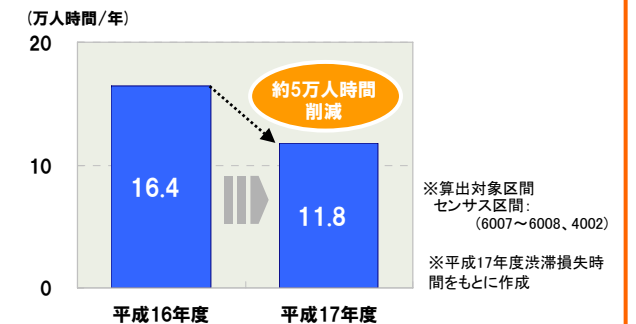
県道藤生(停)錦帯橋線 平田バイパス

取組み概要

■ 渋滞損失時間が削減されました。

昨年度両バイパスの供用により7.8万人時間/年削減を目標としていましたが、平成16年度と平成17年度の渋滞損失時間を比較した結果、約5万人時間/年の削減となりました。

これは平田バイパスと並走する区間の平均旅行速度が3.5km/h程度向上すると予測していたところ、実際は2.0km/h程度しか向上しなかったことが要因の一つと考えられます。



※算出対象区間
センサス区間:
(6007~6008、4002)
※平成17年度渋滞損失時間をもとに作成

■ 住民の方々が効果を実感しています。

供用後のアンケート調査では、整備効果を実感した意見が寄せられています。

岩国市内を回る際、両バイパスを活用する事で、今まで旧道などを利用していた頃と比べると、渋滞に巻き込まれる回数も減り随分楽になった。(自営業)

会社からの帰宅時、今までは渋滞する国道2号を利用していたが、関々バイパスが完成してからは、帰宅時間が早くなった。(会社員)

今後の方針

岩国市街地の更なる渋滞緩和を目指し、現在取り組んでいる国道188号岩国南バイパス、岩国・大竹道路等について、継続的に事業を推進していきます。