

平成26年度
第1回山口県道路交通渋滞対策部会

議事次第

日時：平成26年6月26日（木）10：00～

場所：山口県庁 4階 共用2号会議室

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事
 - 1) これまでの検討経緯
 - 2) モニタリングの実施・結果
 - 3) 渋滞対策の検討
 - 4) 今後の予定
4. 閉会

平成26年度第1回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
西野 賢治

国土交通省中国地方整備局
道路計画課長

嶋田 博文

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
丹後 浩一

西日本高速道路(株)
総務企画部 企画調整課

細田 英樹

山口県警察本部
交通規制課長
(代理:交通規制課課長補佐
伊藤 明生)

山口県土木建築部
道路整備課長

黒元 直人

山口県土木建築部
道路建設課長

篠原 英道

山口県土木建築部
都市計画課長
(代理:道路建設課主幹
今村 政裕)

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、国土交通省中国地方整備局山口河川国道事務所計画課及び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

一部改正 平成24年8月24日

平成26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	新 宅 清 人
	道路計画課長	嶋 田 博 文
	地域道路課長	足 立 司
	交通対策課長	原 田 光 治
	◎山口河川国道事務所長	西 野 賢 治
国土交通省 中国運輸局	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	丹 後 浩 一
	交通環境部 環境課長	川 谷 晴 彦
西日本高速道路株式会社 中国支社	山口運輸支局 首席運輸企画専門官	番 原 洋 治
	企画調整課長	細 田 英 樹
山口県	道路整備課長	黒 元 直 人
	○道路建設課長	篠 原 英 道
山口県警察本部	都市計画課長	熊 野 徹 郎
	交通規制課長	吉 仲 淳 二

◎ : 会長 ○ : 副会長

平成26年度 第1回 山口県道路交通渋滞対策部会

平成26年6月26日(木)
山口県道路交通渋滞対策部会

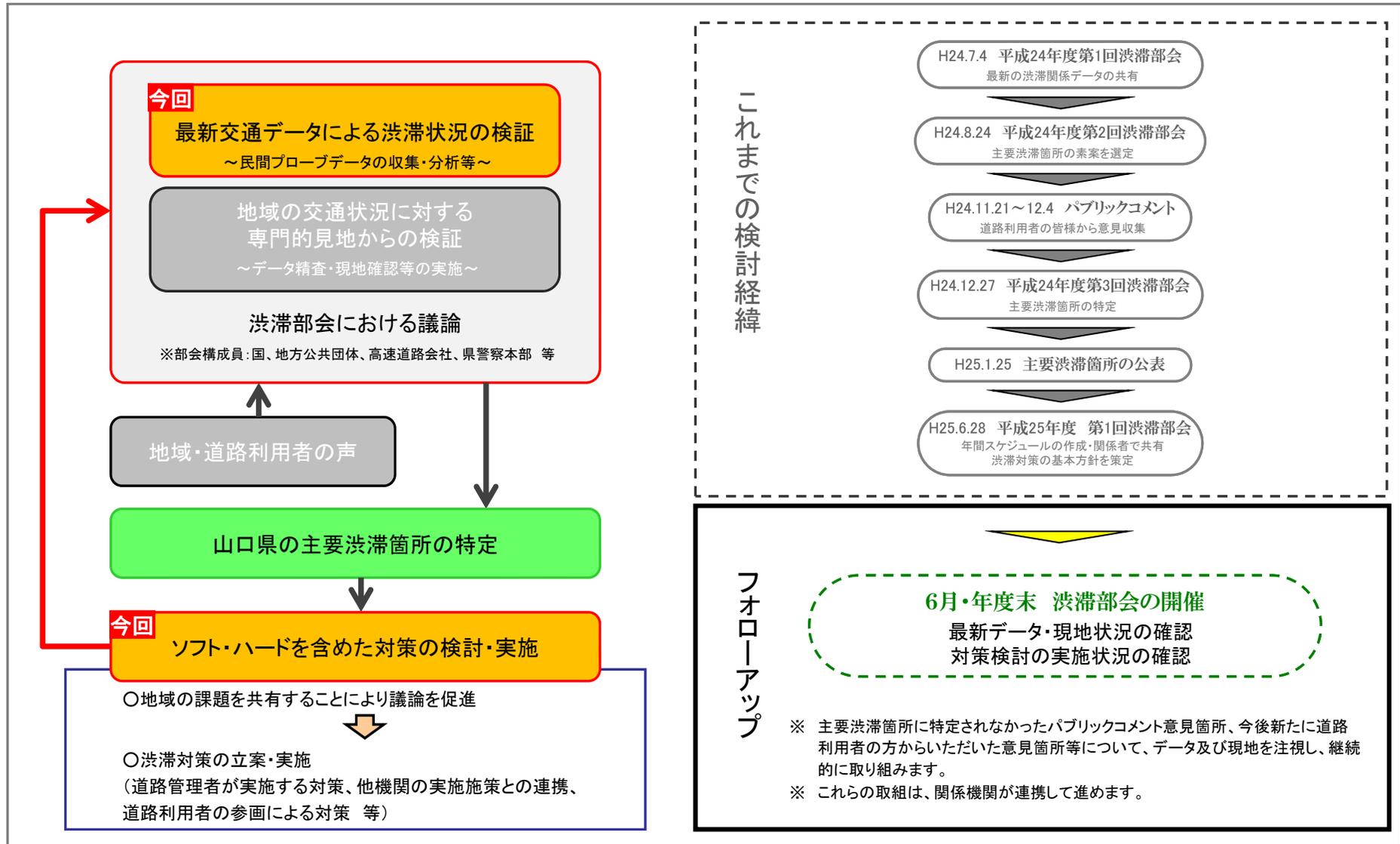
目次

- 1.これまでの検討経緯
- 2.モニタリングの実施・結果
 - ・最新データによる主要渋滞箇所の現状把握
 - ・道路の開通に伴う状況の変化
- 3.渋滞対策の検討
 - ・新規渋滞対策の方向性検討
- 4.今後の予定
 - ・渋滞部会及びワーキング開催予定

1.これまでの検討経緯

1. これまでの検討経緯

- 平成24年度第3回渋滞部会で議論した内容を受け、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、渋滞部会の中で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することとしている。



2.モニタリングの実施・結果

～最新データによる主要渋滞箇所の現状把握～

2.1. モニタリングの実施・結果〔最新データによる主要渋滞箇所の現状把握〕

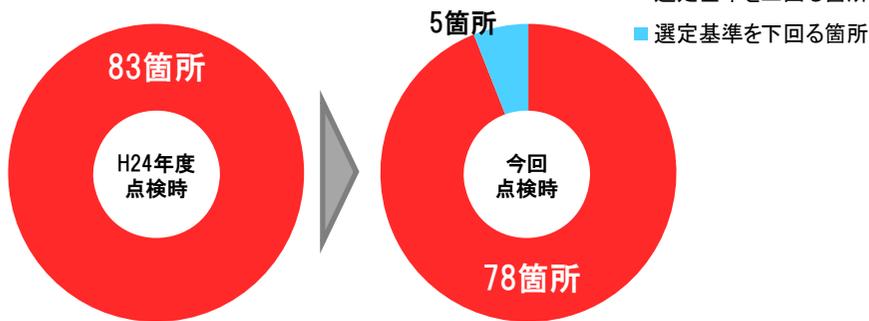
- 公表された主要渋滞箇所83箇所において、最新データによるモニタリングでは5箇所が選定基準※1を下回る状況。
- H24年度点検時における渋滞損失※2が高い交差点上位10箇所に着目すると、旅行速度低下時間数はH24年度点検時と同程度であり、**依然として渋滞している状況**。
- 選定基準を下回る主要渋滞箇所の周辺では、**道路整備状況に変化はなく**、また、旅行速度が選定基準である**20km/h付近を変動**しており、H24年度と比較して**渋滞状況の傾向に大きな変化はない**。

※1、※2「HP掲載用資料」の用語説明を参照

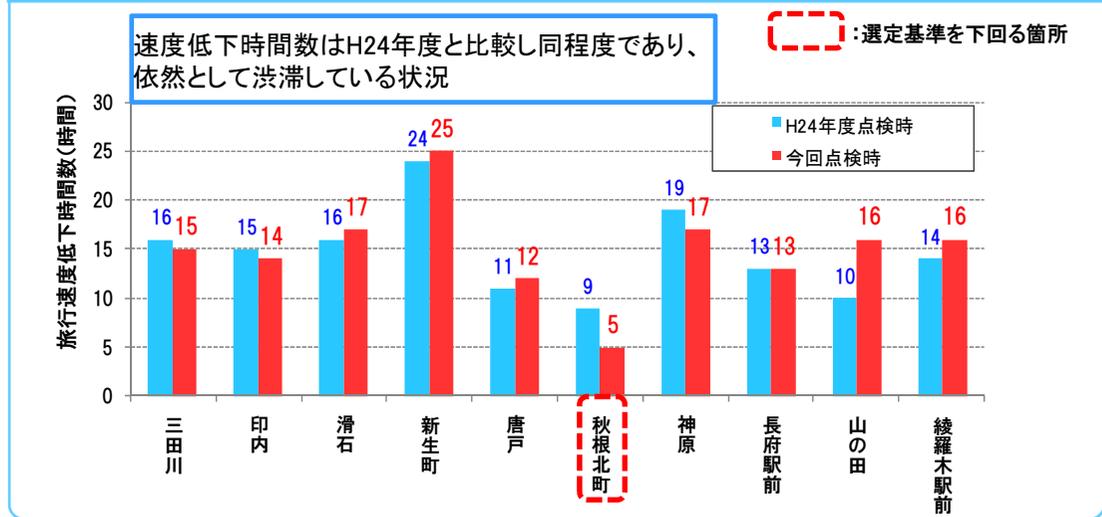
◆集計条件

項目	H24年度点検時	今回点検時
データ	民間プローブデータ	
集計期間	H23. 8~H24. 7	H25. 4~H25. 8

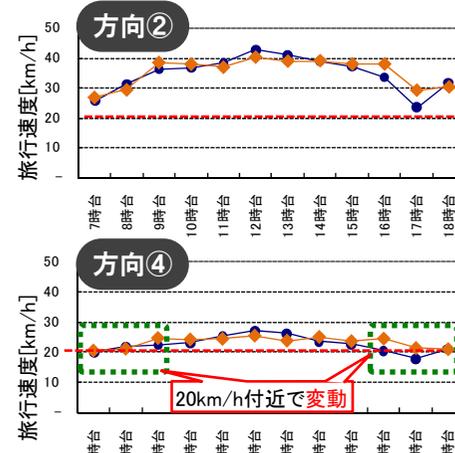
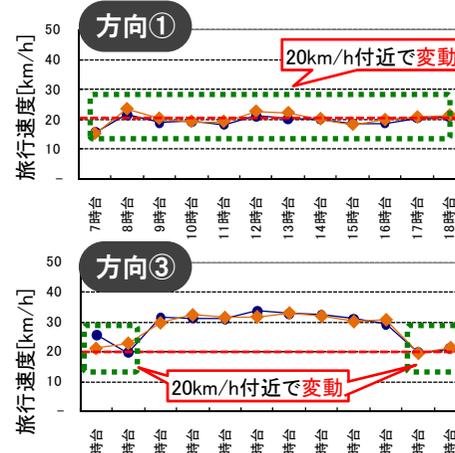
◆主要渋滞箇所83箇所の集計結果



旅行速度低下時間数の変化 (H25年度点検時の損失時間が高い交差点上位10)



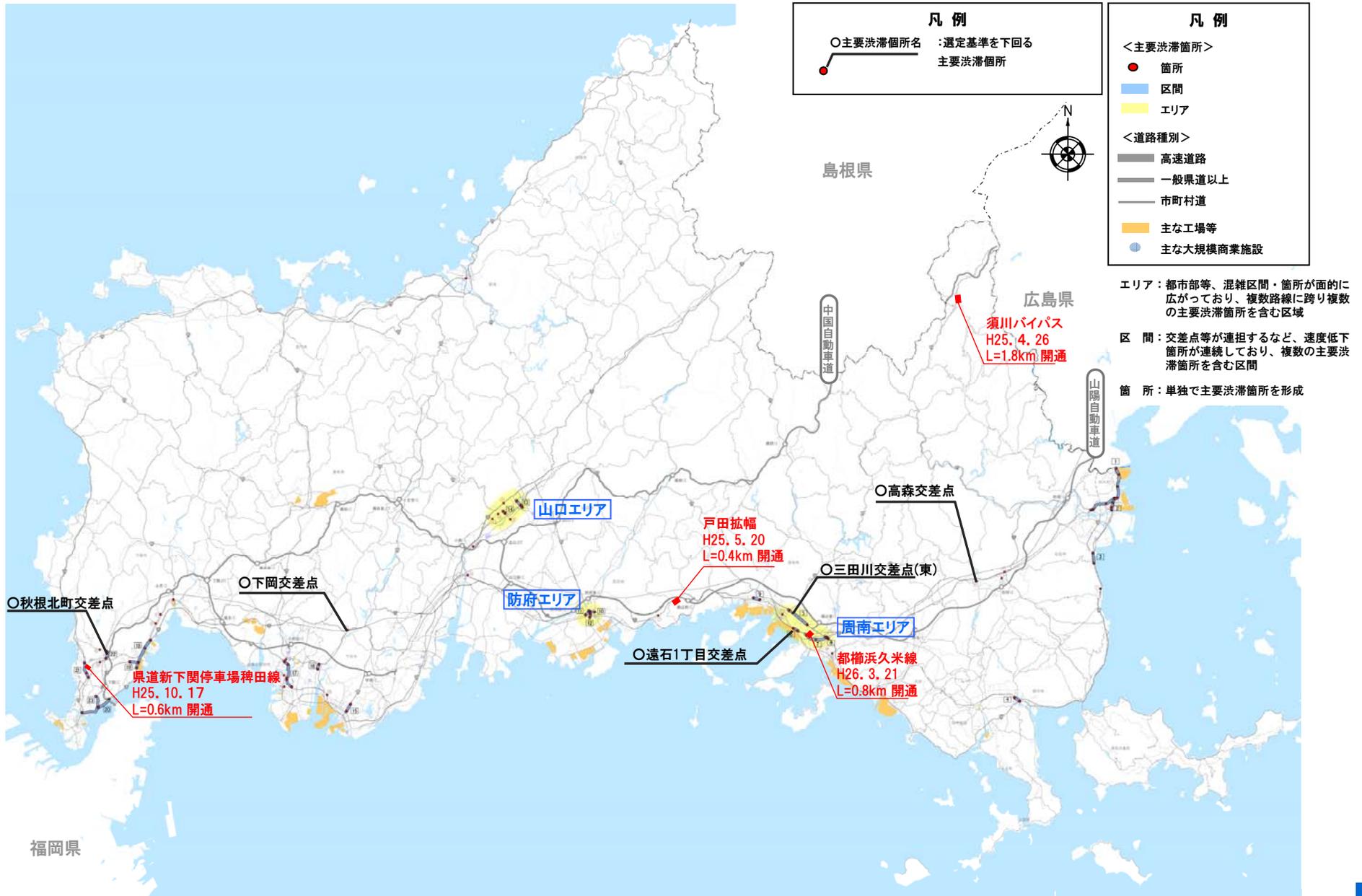
【選定基準を下回る主要渋滞箇所の例】 秋根北町交差点



H24年度点検時と比較し、全交差路線の旅行速度の増減は少なく、全時間またはピーク時間帯において、選定基準である**20km/h付近で変動**している。

2.1. モニタリングの実施・結果〔最新データによる主要渋滞箇所の現状把握〕

◆選定基準を下回る主要渋滞箇所の位置図



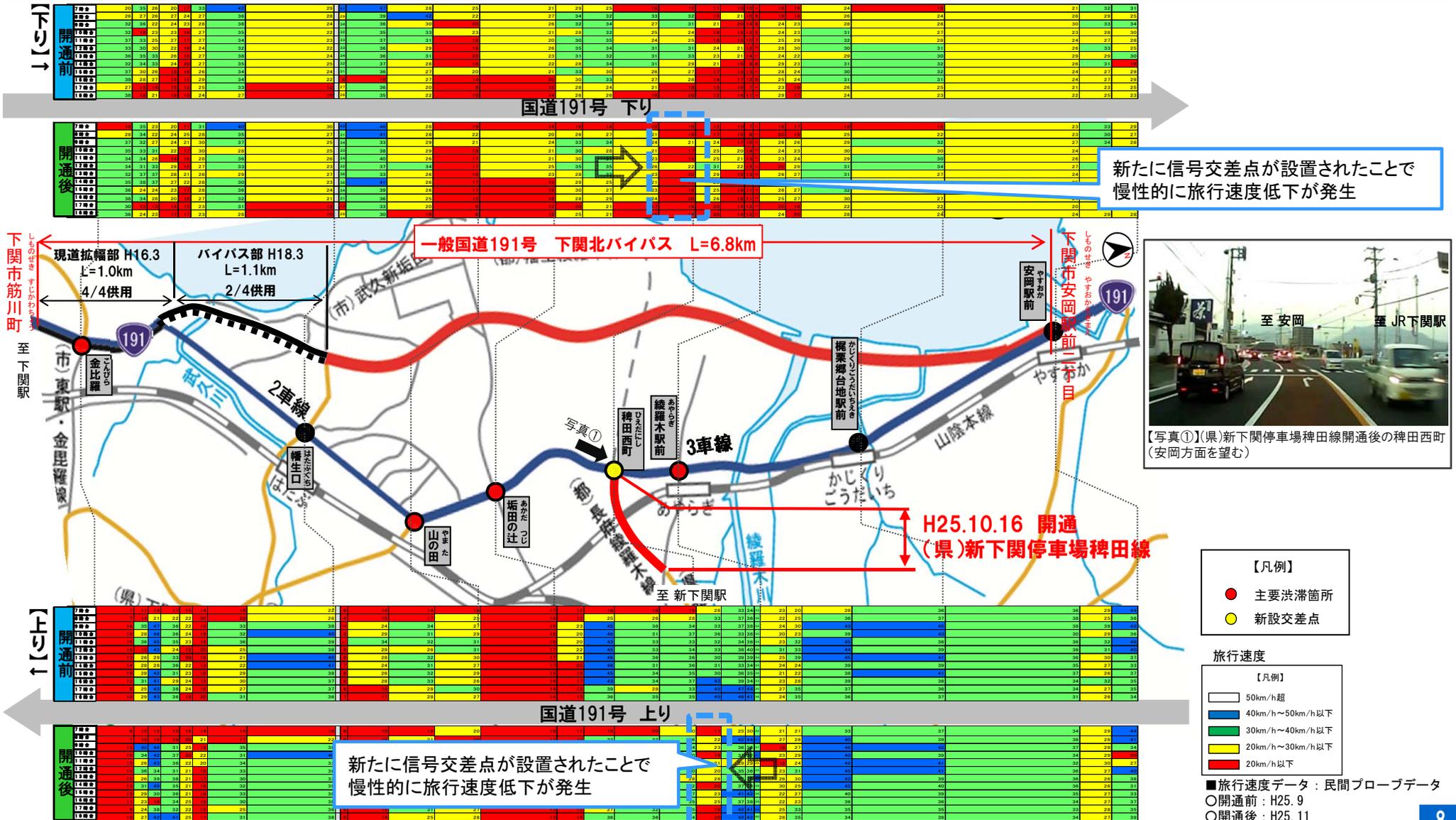
2.モニタリングの実施・結果

～道路の開通に伴う状況の変化～

2.2. 道路の開通に伴う状況の変化〔県道新下関停車場稗田線〕

◆ 県道新下関停車場稗田線開通による国道191号の渋滞状況の変化

- 平成25年10月にJR新下関駅と一般国道191号をつなぐ県道新下関停車場稗田線が全線開通。
- 全線開通に伴い、国道191号と当該路線が交差する稗田西町交差点を先頭として、国道191号で上り・下り共に慢性的に旅行速度低下が発生。
- 本年度予定されている、下関北バイパスの開通により、抜本的に解決される見込みのため、今後も引き続き旅行速度変化を検証する。

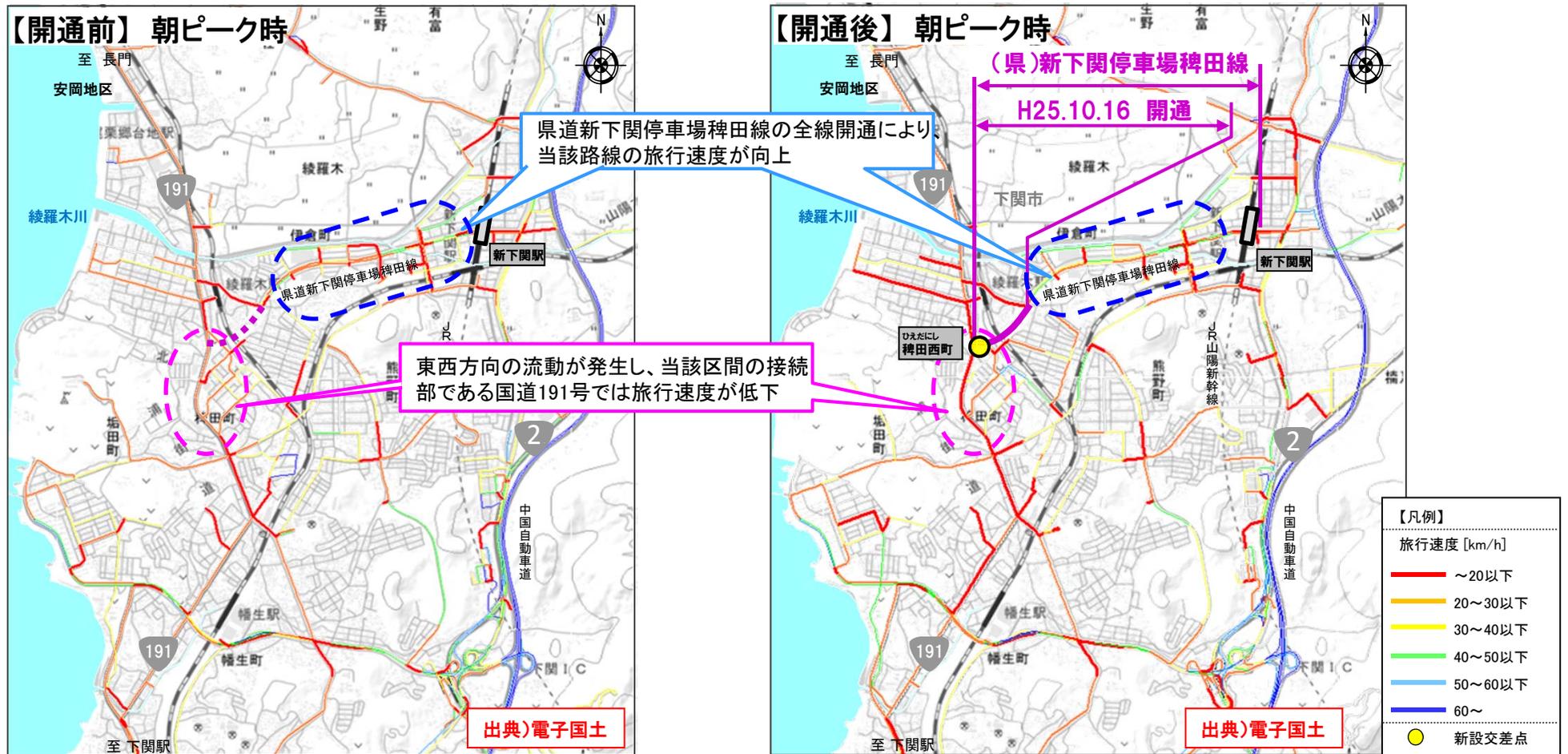


2.2. 道路の開通に伴う状況の変化〔県道新下関停車場稗田線〕

◆ 県道新下関停車場稗田線開通による周辺地域の渋滞状況の変化

- 全線開通後の朝ピーク時では、県道新下関停車場稗田線の旅行速度が向上し、交通流動がスムーズになったことが伺える。
- 一方、全線開通することにより、東西方向の交通流動が発生、県道新下関停車場稗田線と接続する国道191号稗田町交差点に交通が集中することで、国道191号の旅行速度が低下した。

■ 民間プローブデータの区間毎平均旅行速度データによる県道新下関停車場稗田線の開通前後の比較



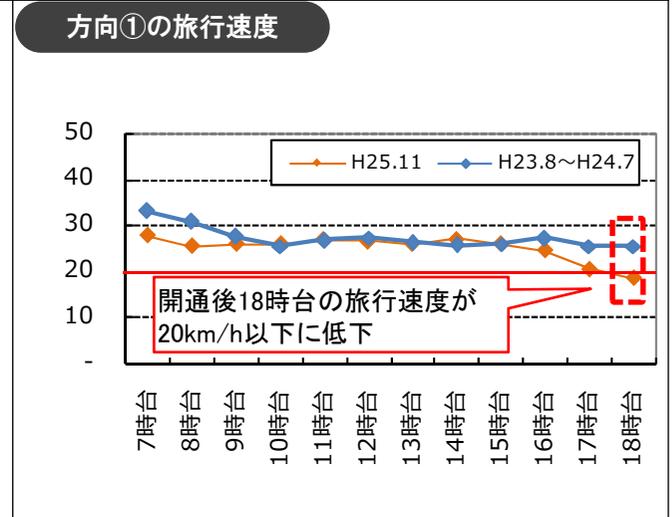
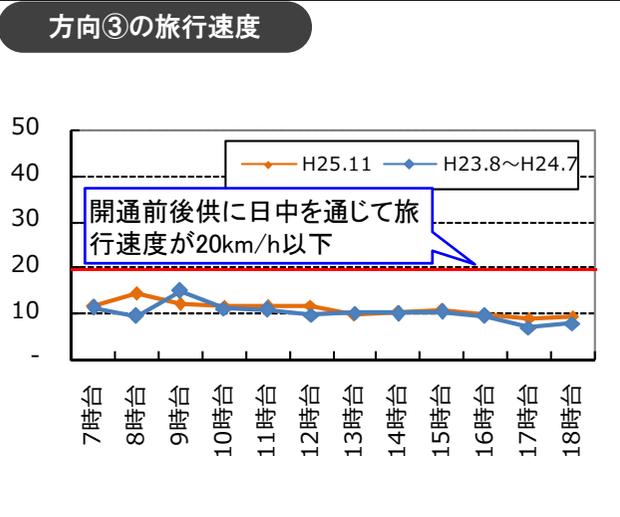
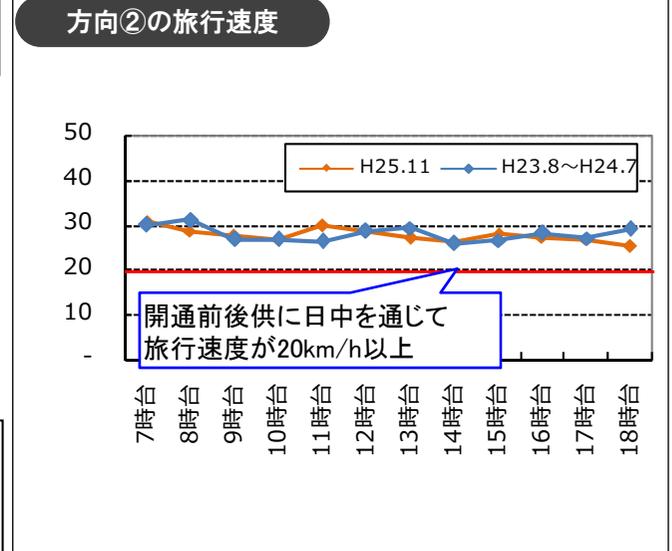
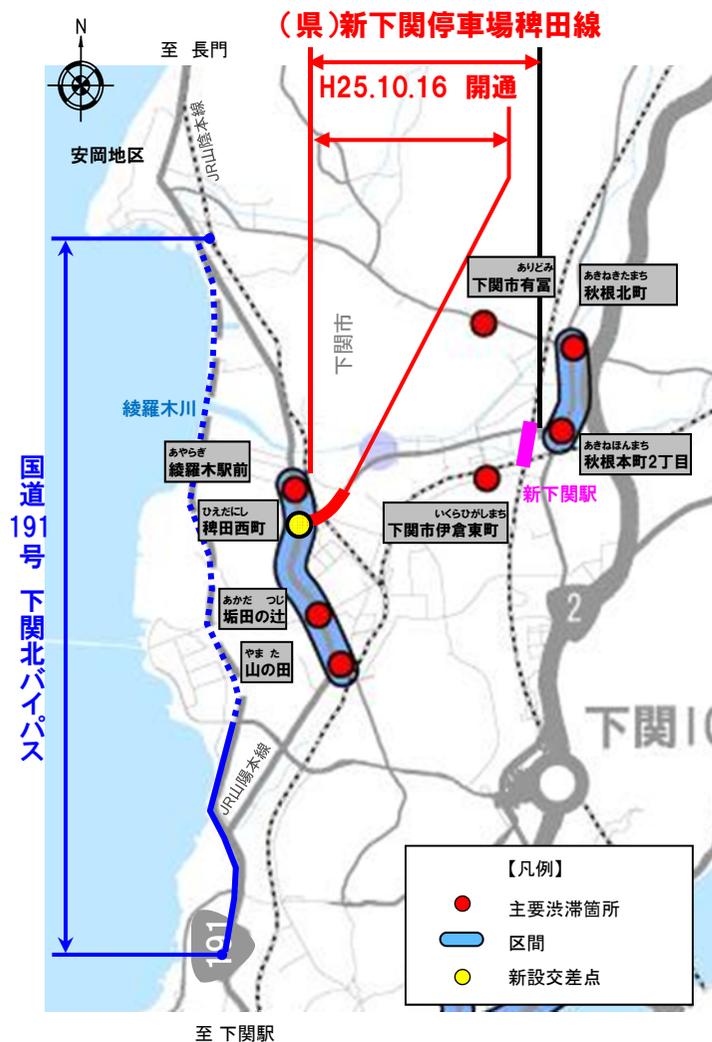
■ 旅行速度データ：民間プローブデータ
○ 開通前：H25. 4~8 (平日 朝ピーク)
○ 開通後：H25. 11 (平日 朝ピーク)

2.2. 道路の開通に伴う状況の変化〔県道新下関停車場稗田線〕

◆県道新下関停車場稗田線開通による新下関駅周辺の主要渋滞箇所の変化

- 県道新下関停車場稗田線全線開通に伴い、当該路線の新下関駅側に位置する主要渋滞箇所、秋根本町2丁目において、旅行速度が低下する方向・時間数※が、のべ12時間(開通前)から13時間(開通後)に増加しており、18時台で旅行速度が20km/h以下に低下。

※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



※「-」は旅行速度データなし

2.2. 道路の開通に伴う状況の変化〔都市計画道路榑浜久米線〕

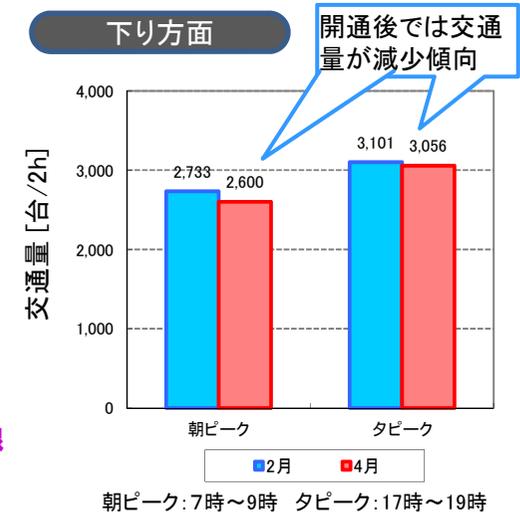
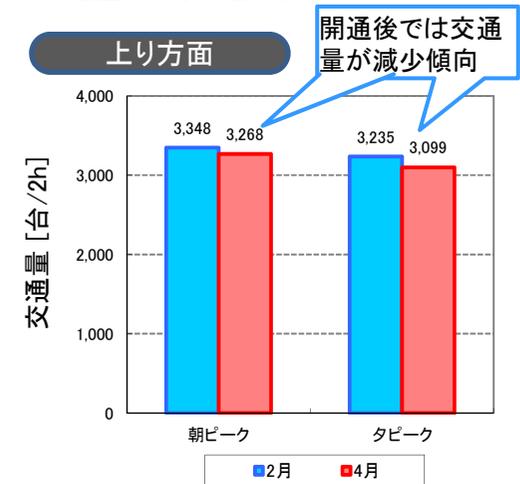
◆都市計画道路榑浜久米線開通による道路利用状況の変化【速報値】

- 開通後では、都市計画道路が接続する県道について、接続位置から周南市内寄りに交通が転換している。
→山陽道(徳山東IC)利用の車両の移動ルートを選択肢が増え、交通流動の分散化が図られていることが見える。
- 都市計画道の開通前後における国道2号の交通量を見ると、朝・夕ピーク時には減少傾向にある。
→交通量に大きな変化は無いが、徳山東ICに向かう車について、国道2号から榑浜久米線に転換したことが見える。

■ ITSスポットプローブ情報による区間毎平均旅行速度データによる都市計画道路榑浜久米線の開通前後の比較



■ 機械計測による国道2号の徳山東IC東西方向の交通量による開通前後の比較



3.渋滞対策の検討

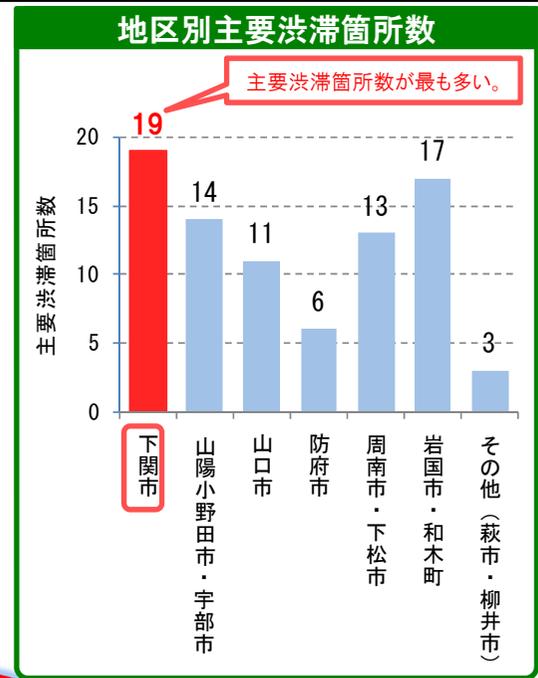
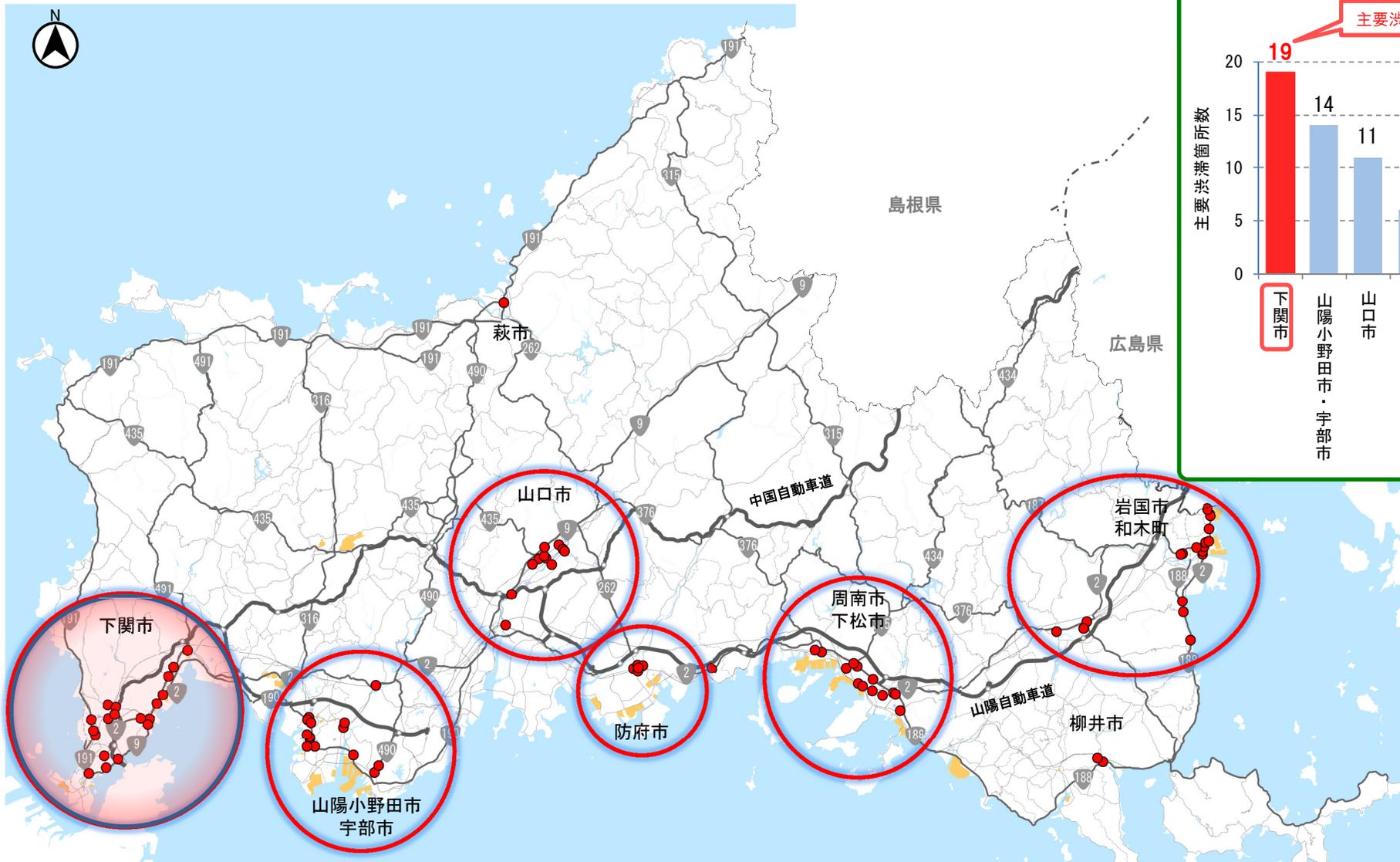
～新規渋滞対策の方向性検討～

3. 渋滞対策の検討〔新規渋滞対策の方向性検討〕

(1) 渋滞対策箇所の抽出検討 ～地域別にみる主要渋滞箇所数～

- 山口県内では、主に6地区において主要渋滞箇所が多く分布している。
- 県内の主要渋滞箇所83箇所のうち、下関市に19箇所と、最も多く発生している。

▼各地区の主要渋滞箇所分布図

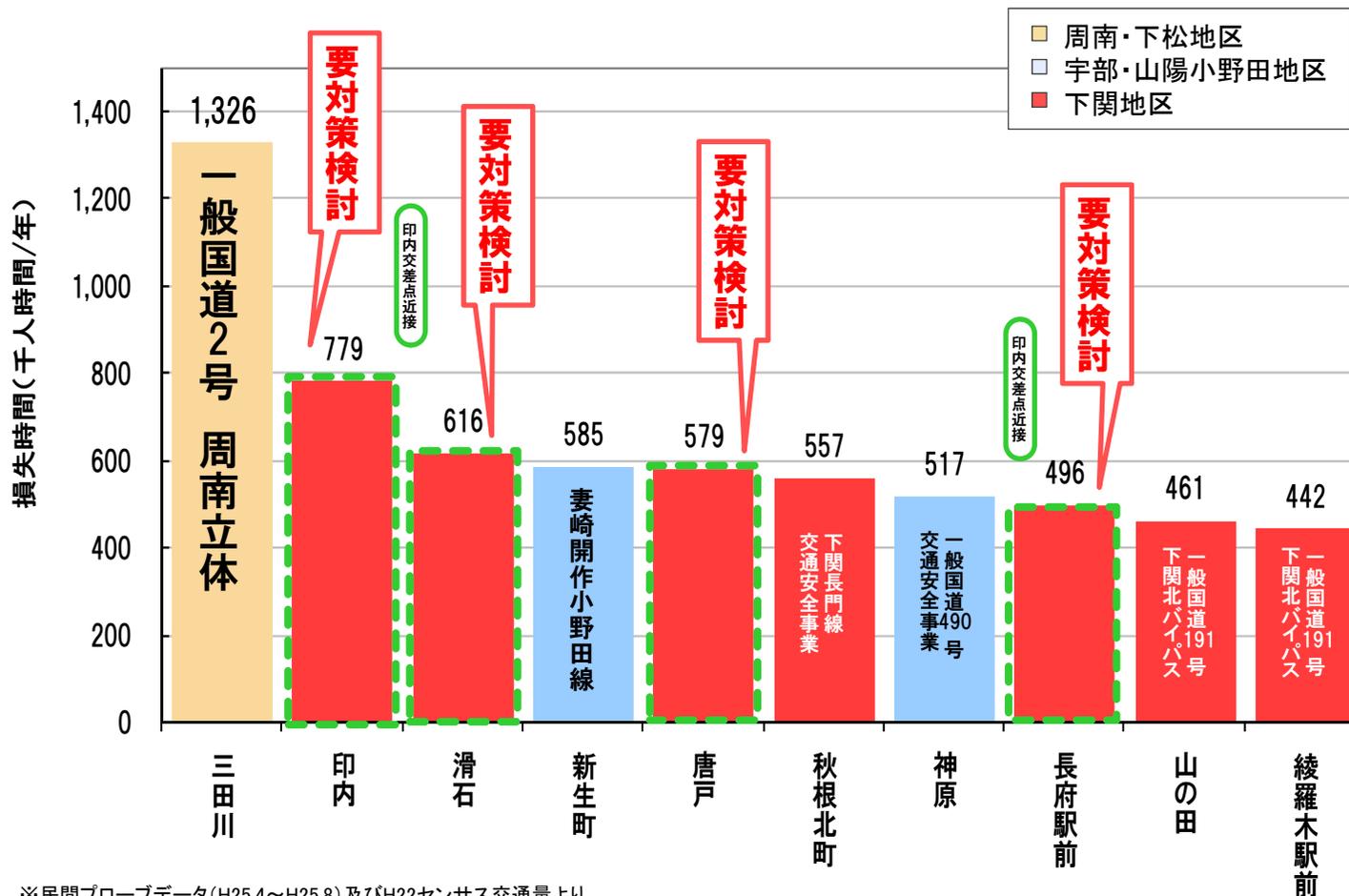


3. 渋滞対策の検討〔新規渋滞対策の方向性検討〕

(2) 渋滞対策箇所の優先順位の検討 ～主要渋滞箇所の損失時間～

- 主要渋滞箇所の損失時間の上位10位のうち、7箇所が下関地区。
- うち、4箇所について優先的に対策の検討が必要。

主要渋滞箇所の損失時間(上位10位)



※民間プローブデータ(H25.4～H25.8)及びH22センサス交通量より

主要渋滞箇所の現状

- ① 下関地区に主要渋滞箇所が集中。
- ② 損失時間の上位10位のうち、7箇所が下関地区。



対策の方向性

下関地区のうち4箇所が損失時間が高く、対策の検討が必要。

下関地区渋滞対策検討WG開催

4.今後の予定

～渋滞部会及びワーキング開催予定～

4. 今後の予定〔渋滞部会及びワーキング開催予定〕

平成26年度

6月下旬 平成26年度 第1回渋滞部会

- モニタリングの実施
 - ・最新のデータによる主要渋滞箇所の現状把握
 - ・事業完了箇所に伴う状況の変化
- WG位置付け

2月上旬 平成26年度 第2回渋滞部会

- モニタリングの実施
 - ・最新のデータによる主要渋滞箇所の現状把握
- WG状況の報告

平成27年度

6月下旬 平成27年度 第1回渋滞部会

- モニタリングの実施
 - ・最新のデータによる主要渋滞箇所の現状把握
 - ・事業完了箇所に伴う状況の変化
- WGの予定報告

2月上旬 平成27年度 第2回渋滞部会

- モニタリングの実施
 - ・最新のデータによる主要渋滞箇所の現状把握
 - ・事業完了箇所に伴う状況の変化
- WG状況の報告

下関地区
渋滞対策
検討WG

適宜開催
予定

平成26年度 第1回 山口県道路交通渋滞対策部会

《用語説明》

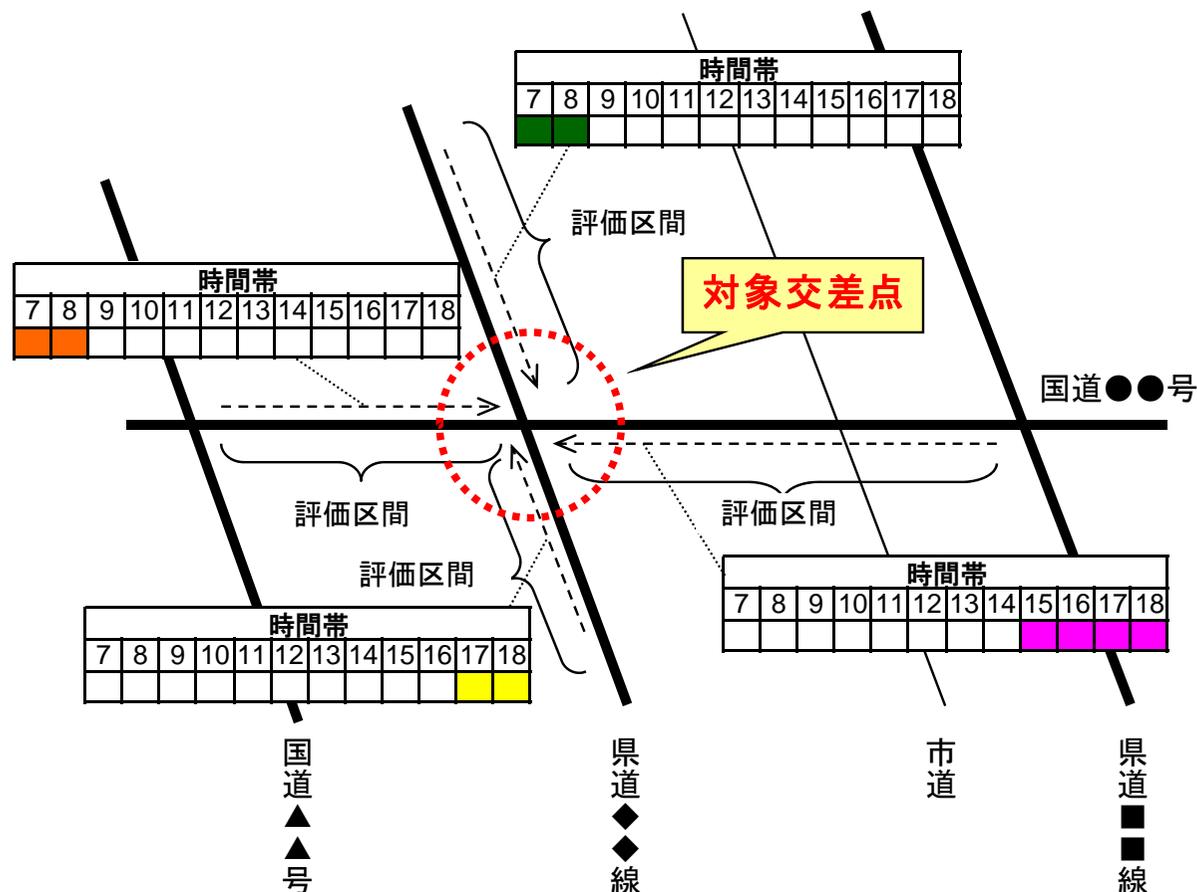
- 主要渋滞箇所の選定基準について
- 損失時間について

【参考】主要渋滞箇所の選定基準について

- 対象交差点の全ての流入方向で、旅行速度が20km/h以下となる時間帯数の合計値にて判定する。
- 主要渋滞箇所の選定基準は、対象交差点の旅行速度が20km/h以下となる時間帯が、流入方向の1方向あたり2時間以上となる交差点とする。(十字路(4枝交差点)の場合は8時間以上が対象(下図参照))

例) 下図の場合、20km/h以下となる総時間帯数は、■(4) + ■(2) + ■(2) + ■(2)の「10時間」となり、4枝交差点の場合の選定基準「8時間」を上回っているため、主要渋滞箇所として選定する。

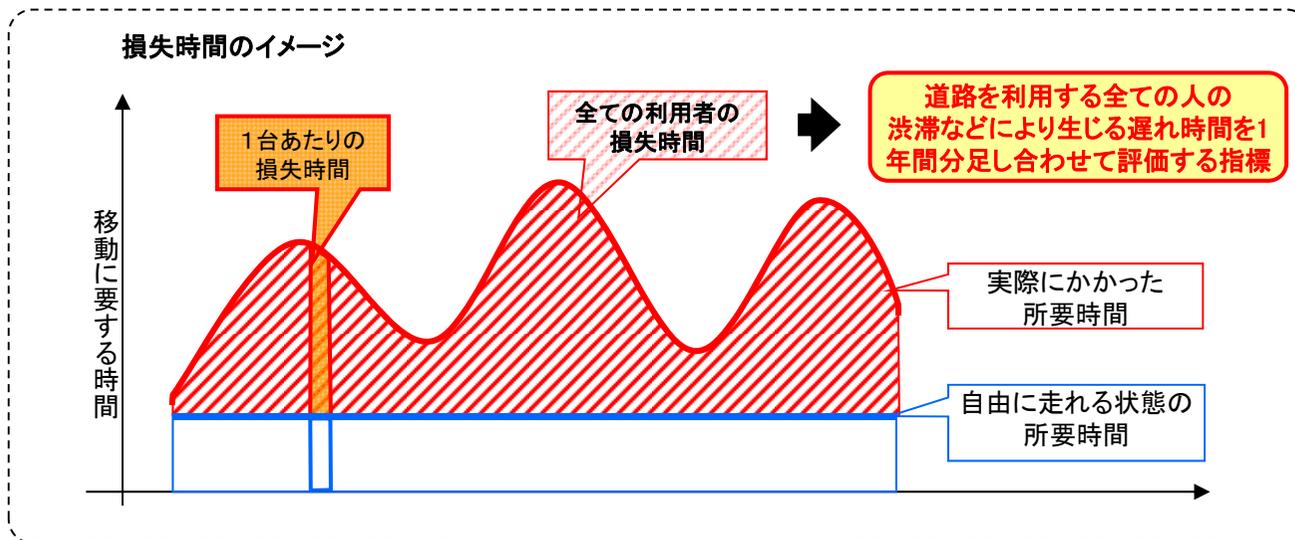
▼20km/h以下となる総時間帯数のイメージ(4枝交差点の場合)



※■, ■, ■, ■は、対象交差点に接続する各評価区間で流入方向の旅行速度が20km/h以下である時間帯を示す。

【参考】損失時間について

- 損失時間は、ある区間を自由に走行できる状態と比べて、渋滞などにより生じる遅れを評価する指標です。
- 損失時間の算出は、ある区間について、まず、昼間12時間帯(7~19時)の1時間毎の上下線別に、自由に走行できる状態で移動に要する時間と**実際の移動に要した時間**の差を出します。
- その算出した差を、その区間を走行した1年間の自動車の利用人数分合計して、損失時間を算出します。
- 損失時間は道路を利用する全ての人の遅れ時間を1年間分足し合わせて算出することになります。



【損失時間の算出フロー】

I. ある区間の昼間12時間帯(7~19時)の時間帯別・上下線別に、「自由に走れる状態で移動に要する時間」と「実際の移動に要した時間」の旅行時間差を算出

II. ある区間を走行した自動車の数(交通量)を乗じて損失台時を算出

III. 自動車1台あたりの乗車人員を乗じて損失時間を算出