

平成27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27年10月20日（火）10：00～

場所：山口県庁 4階 共用第3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) 主要渋滞箇所のフォローアップ
  - 3) 渋滞対策の効果検証
4. 閉会

# 平成27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  
廣川 誠一

国土交通省中国地方整備局  
道路計画課長  
(代理 道路部建設専門官  
前田 文雄)

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  
吉田 真人

国土交通省中国運輸局  
山口運輸支局  
首席運輸企画専門官  
宗像 恵太郎

西日本高速道路(株)中国支社  
総務企画部 企画調整課長  
(代理 山口高速道路事務所  
副所長 百留 和彦)

山口県土木建築部  
道路整備課長

本山 司

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 都市計画課主幹  
河田 信行)

山口県警察本部  
交通規制課長  
(代理 交通管制官  
徳永 英二)

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。
- 3 部会は、主要渋滞箇所が多く分布している地域について、必要に応じ渋滞対策を検討する下部組織を設けることができるものとする。
- 4 下部組織の出席者は、該当地域の市町村担当者及び部会参加組織及びその出先機関により構成する。
- 5 下部組織による検討内容によっては、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

一部改正 平成26年6月26日

一部改正 平成27年10月20日

平成27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	和田 昌也	
	道路計画課長	岡本 雅之	
	地域道路課長	田中 敏彦	
	交通対策課長	安野 聡	
	◎山口河川国道事務所長	廣川 誠一	
	山口河川国道事務所 計画課長	吉田 真人	
	山口河川国道事務所 交通対策課長	丹後 浩一	
	国土交通省 中国運輸局	交通政策部 環境・物流課長	川谷 晴彦
		山口運輸支局 首席運輸企画専門官	宗像 恵太郎
	西日本高速道路株式会社 中国支社 山口県	企画調整課長	細田 英樹
道路整備課長		本山 司	
○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	肱岡 弘毅	

◎ : 会長      ○ : 副会長

# 平成27年度 第1回 山口県道路交通渋滞対策部会

---

平成27年10月20日(火)  
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. 主要渋滞箇所のフォローアップ
3. 渋滞対策の効果検証

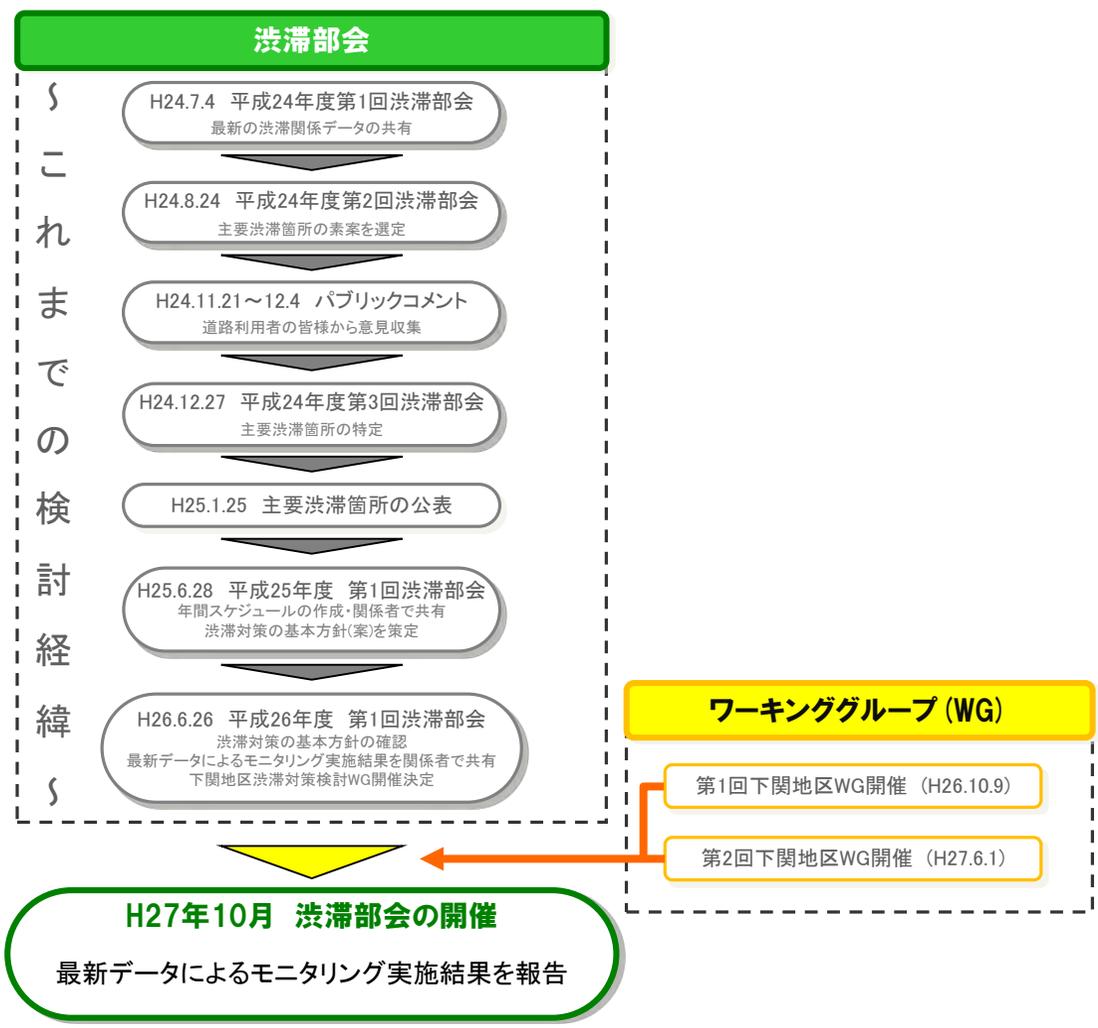
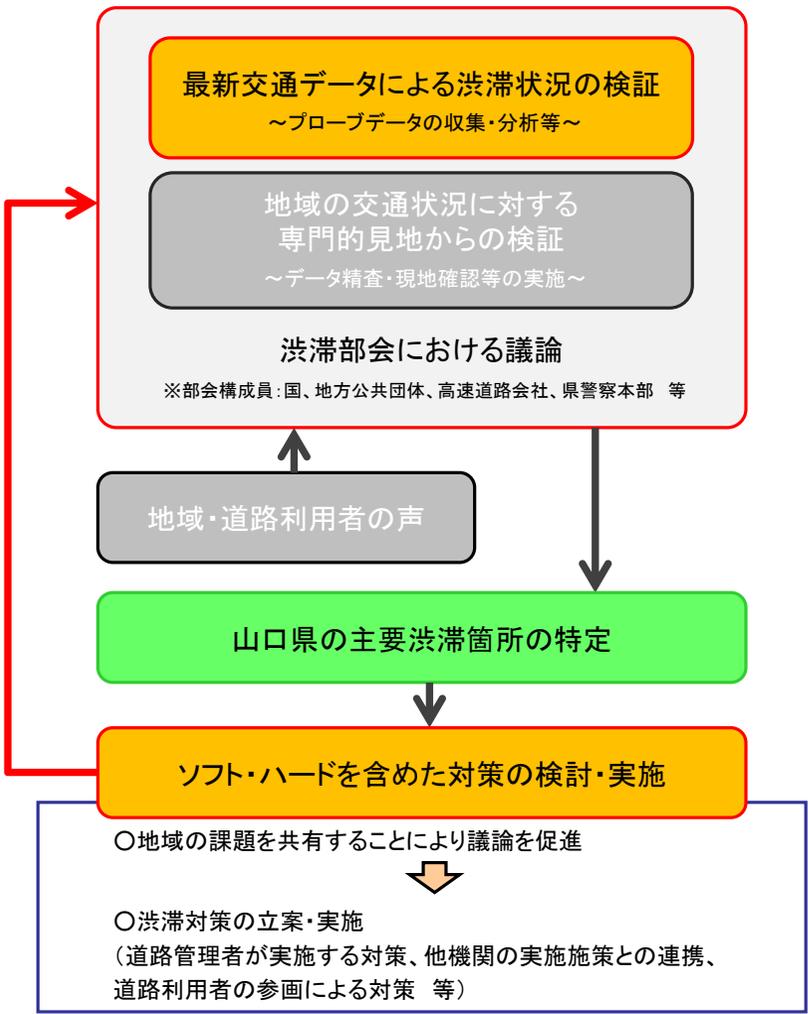
# 1.これまでの検討経緯

---

# 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(83箇所)」を公表。
- 「渋滞対策の基本方針」を策定、主要渋滞箇所のフォローアップを実施。
- 平成26年度第1回渋滞部会で下関地区渋滞対策検討ワーキンググループ(下関地区WG)を開催することとし、今回までに2回開催。

## ▼対策検討のマネジメントサイクル



※ 主要渋滞箇所に特定されなかったパブリックコメント意見箇所、今後新たに道路利用者の方からいただいた意見箇所等について、データ及び現地を注視し、継続的に取り組みます。  
※ これらの取組は、関係機関が連携して進めます。

## 2.主要渋滞箇所のフォローアップ

---

## 最新データによる主要渋滞箇所の現状把握

- 平成25年1月に山口県の主要渋滞箇所83箇所が公表。
- そのうち、H26年度点検では5箇所が選定基準を下回る。
- H27年度点検(今回)では5箇所が選定基準を下回り、そのうち2箇所は2年連続で選定基準を下回る。

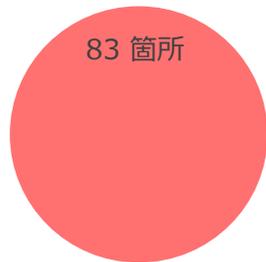
## ◆集計条件

条件	H24年度点検 (H25年1月公表時点)	H26年度点検 (H26年6月時点)	H27年度点検(今回) (H27年10月時点)
データ	プローブデータ		
集計期間	H23年8月 ～H24年7月 平日平均	H25年4月 ～H25年8月 平日平均	H26年4月 ～H27年3月 平日平均
主要渋滞箇所	83箇所		

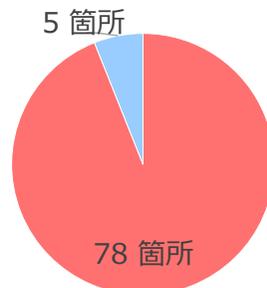
※選定基準を下回る = 主要渋滞箇所選定に非該当

## ◆主要渋滞箇所83箇所の集計結果

【H24年度点検】

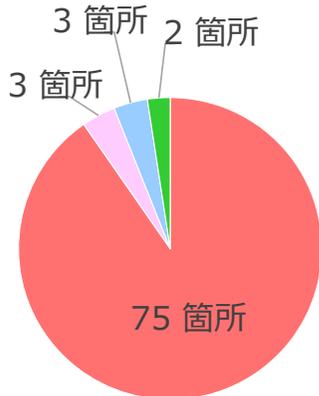


【H26年度点検】



- 選定基準を上回る箇所
- 選定基準を下回る箇所(新規)

【H27年度点検(今回)】



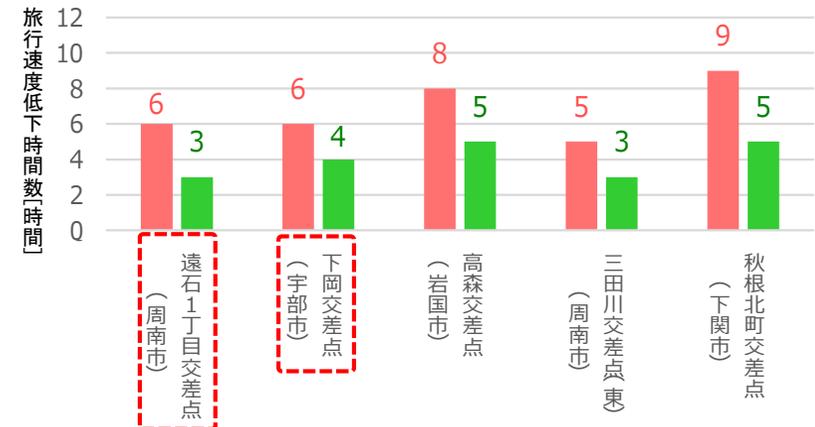
- 選定基準を上回る箇所
- 前回選定基準を下回った箇所
- 選定基準を下回る箇所(新規)
- 2年連続選定基準を下回る箇所

2年連続で選定基準を下回る主要渋滞箇所は、  
**遠石1丁目交差点(周南市)、下岡交差点(宇部市)**  
の2箇所

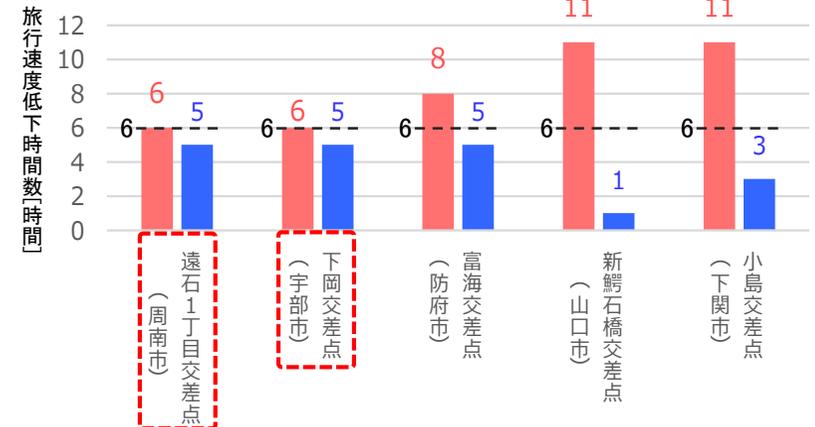
旅行速度低下時間数の変化  
(H26年度・H27年度点検で選定基準を下回る箇所)

- H24年度点検
- H26年度点検
- H27年度点検(今回)
- 選定基準
- 2年連続選定基準を下回る箇所

【H26年度点検】



【H27年度点検(今回)】



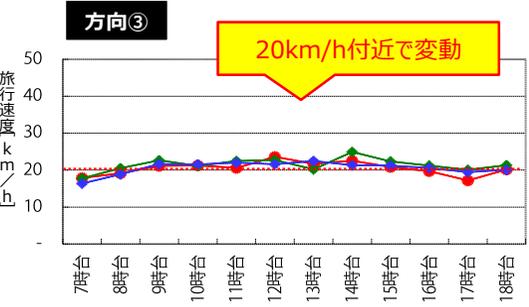
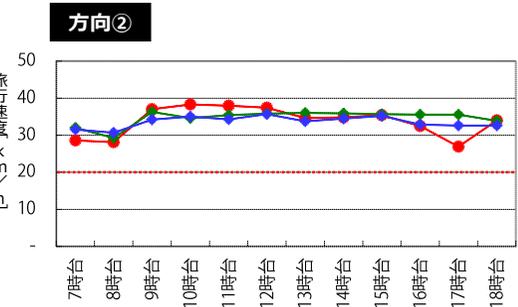
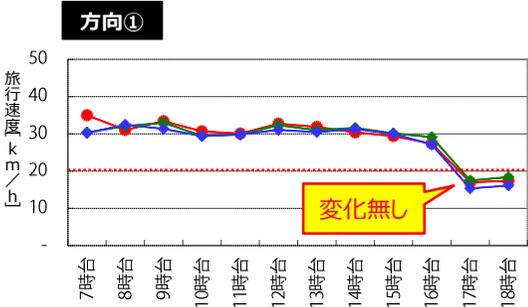
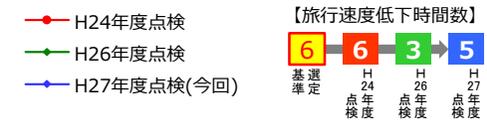


# H26・27年度点検で2年連続選定基準を下回る箇所の旅行速度詳細

- H26年度とH27年度点検(今回)の2年連続で選定基準を下回る「遠石1丁目交差点」、「下岡交差点」を検証したところ、旅行速度は**選定基準である20km/h付近で変動**。
- 主要渋滞箇所選定時から今回までで、**渋滞状況に変化がなく、依然として渋滞している状況**のため、引き続きモニタリングを実施。

## 遠石1丁目交差点(周南市)

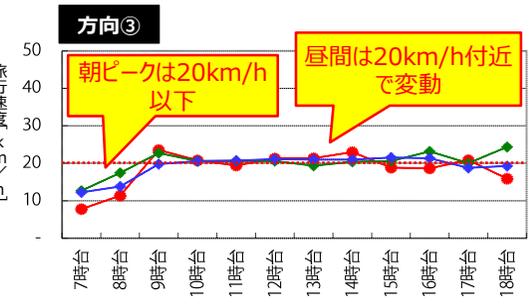
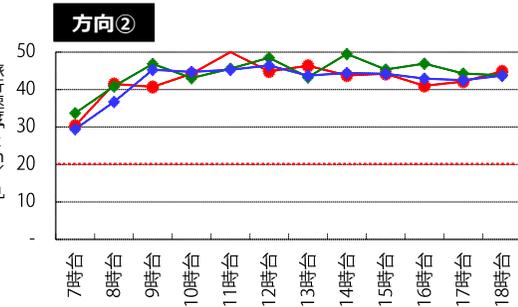
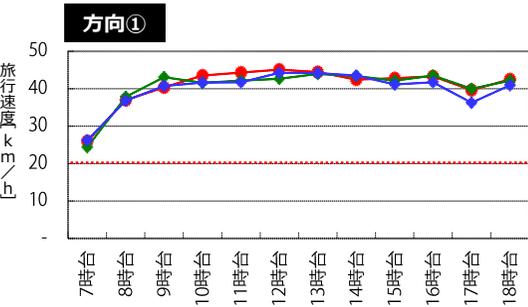
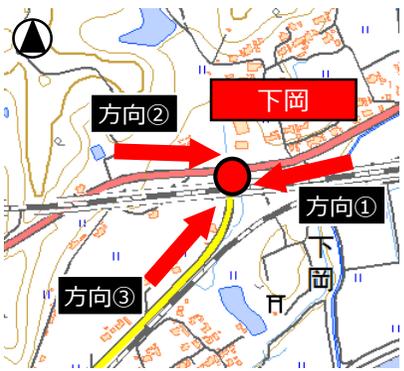
H24～H27年度点検とも旅行速度は、方向③で全時間帯において選定基準である20km/h付近で変動しており、選定時から今回まで**渋滞状況に変化がない**ため、引き続きモニタリングを実施。



※データ:プローブデータ  
 H24年度点検:H23.8~H24.7(平日平均)、H26年度点検:H25.4~H25.8(平日平均)、H27年度点検(今回):H26.4~H27.3(平日平均)

## 下岡交差点(宇部市)

H24～H27年度点検とも旅行速度は、方向③で全時間帯において選定基準である20km/h付近で変動しており、選定時から今回まで**渋滞状況に変化がない**ため、引き続きモニタリングを実施。



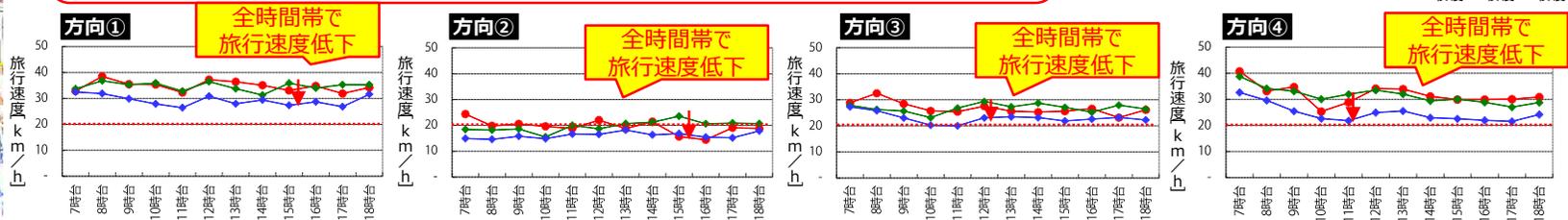
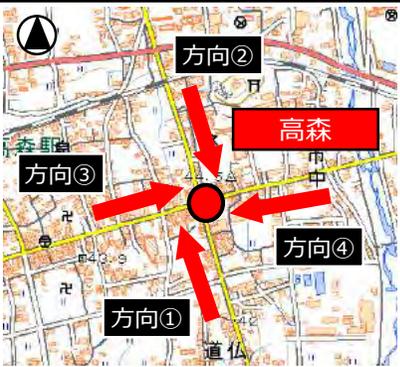
※データ:プローブデータ  
 H24年度点検:H23.8~H24.7(平日平均)、H26年度点検:H25.4~H25.8(平日平均)、H27年度点検(今回):H26.4~H27.3(平日平均)

# H26年度点検で選定基準を下回っていた箇所の旅行速度詳細

## 高森交差点(岩国市)

H26年度点検に方向②の旅行速度が選定基準の20km/h以上に向上したが、H27年度点検(今回)では旅行速度がH24年度点検と同水準に戻っている。また、H27年度点検(今回)では、全方向・全時間帯において、**旅行速度が低下している状況**であるため、引き続きモニタリングを実施。

- H24年度点検
- H26年度点検
- H27年度点検(今回)

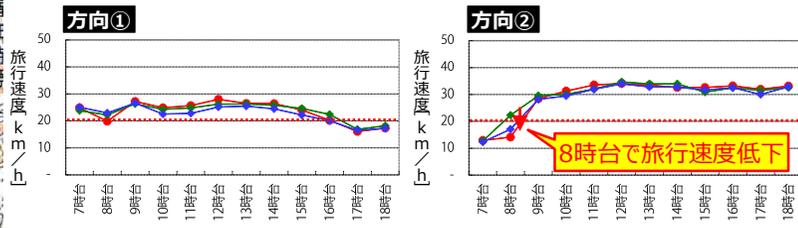


※データ:プローブデータ  
H24年度点検:H23.8~H24.7(平日平均)、H26年度点検:H25.4~H25.8(平日平均)、H27年度点検(今回):H26.4~H27.3(平日平均)

## 三田川交差点(東)(周南市)

H26年度点検に方向②の旅行速度が選定基準の20km/h以上に向上したが、H27年度点検(今回)では旅行速度がH24年度点検と同水準に戻っているため、引き続きモニタリングを実施。

- H24年度点検
- H26年度点検
- H27年度点検(今回)

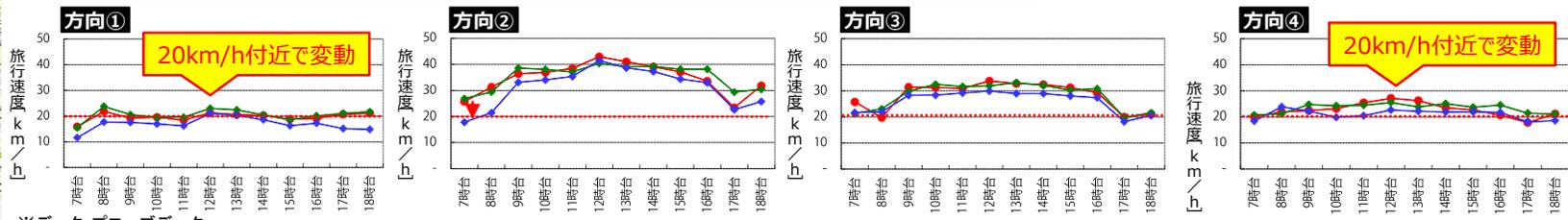
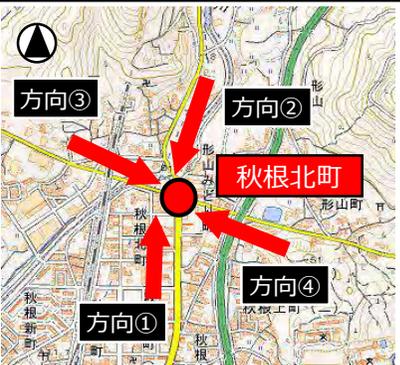


※データ:プローブデータ  
H24年度点検:H23.8~H24.7(平日平均)、H26年度点検:H25.4~H25.8(平日平均)、H27年度点検(今回):H26.4~H27.3(平日平均)

## 秋根北町交差点(下関市)

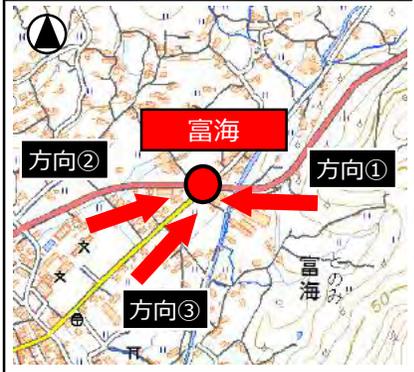
H26年度点検に方向①の旅行速度が20km/h以上に向上したが、H27年度点検(今回)では旅行速度が低下し、方向④とともに選定基準の20km/h付近で変動しているため、**渋滞状況に変化がなく、引き続きモニタリングを実施。**

- H24年度点検
- H26年度点検
- H27年度点検(今回)

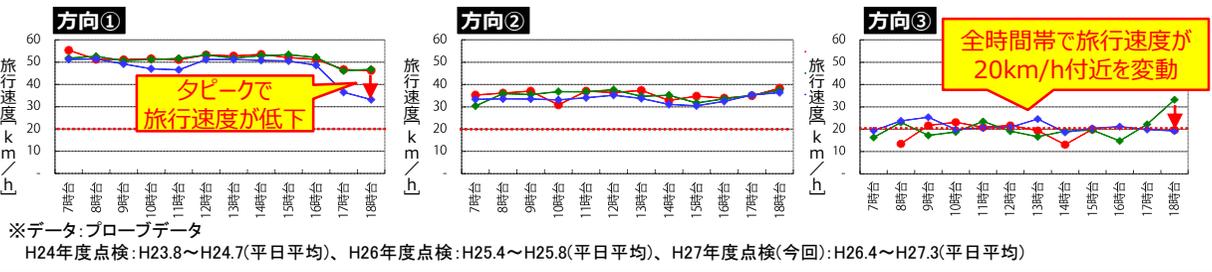


※データ:プローブデータ  
H24年度点検:H23.8~H24.7(平日平均)、H26年度点検:H25.4~H25.8(平日平均)、H27年度点検(今回):H26.4~H27.3(平日平均)

### 富海交差点(防府市)



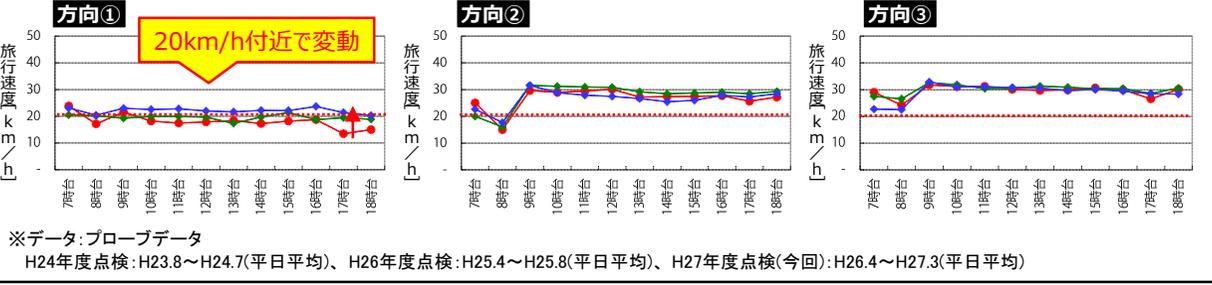
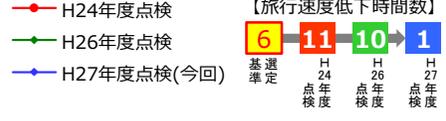
H27年度点検(今回)に方向③のタピークの旅行速度が低下し、全時間帯で選定基準の20km/h付近で変動しており、**渋滞状況に変化がないため、引き続きモニタリングを実施。**



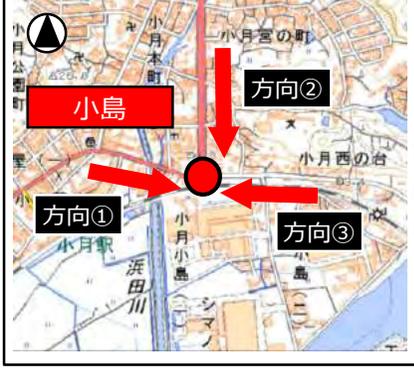
### 新鰐石橋交差点(山口市)



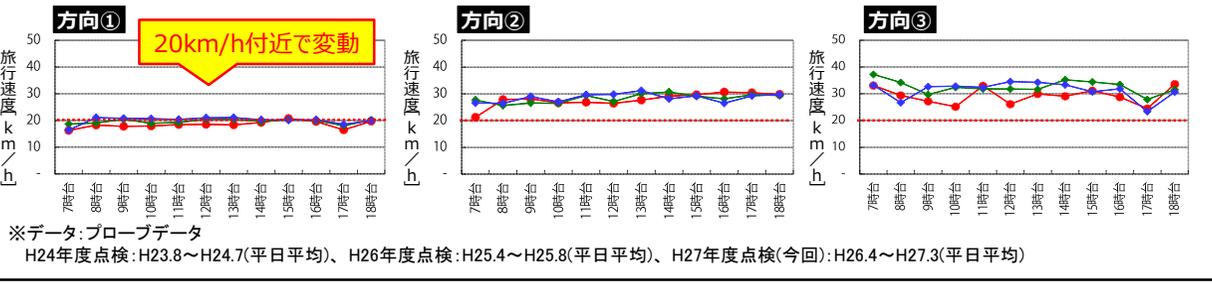
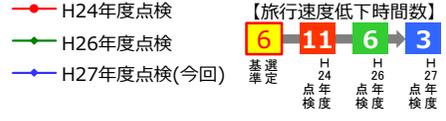
H27年度点検(今回)に方向①の旅行速度が全体的に向上しているが、選定基準の20km/h付近で変動しており、**渋滞状況に変化がないため、引き続きモニタリングを実施。**



### 小島交差点(下関市)



H24~H27年度点検とも、方向①で全時間帯において選定基準の20km/h付近で変動しており、選定時から今回まで**渋滞状況に変化がないため、引き続きモニタリングを実施。**





# ①国道191号下関北バイパス全線開通による 状況の変化

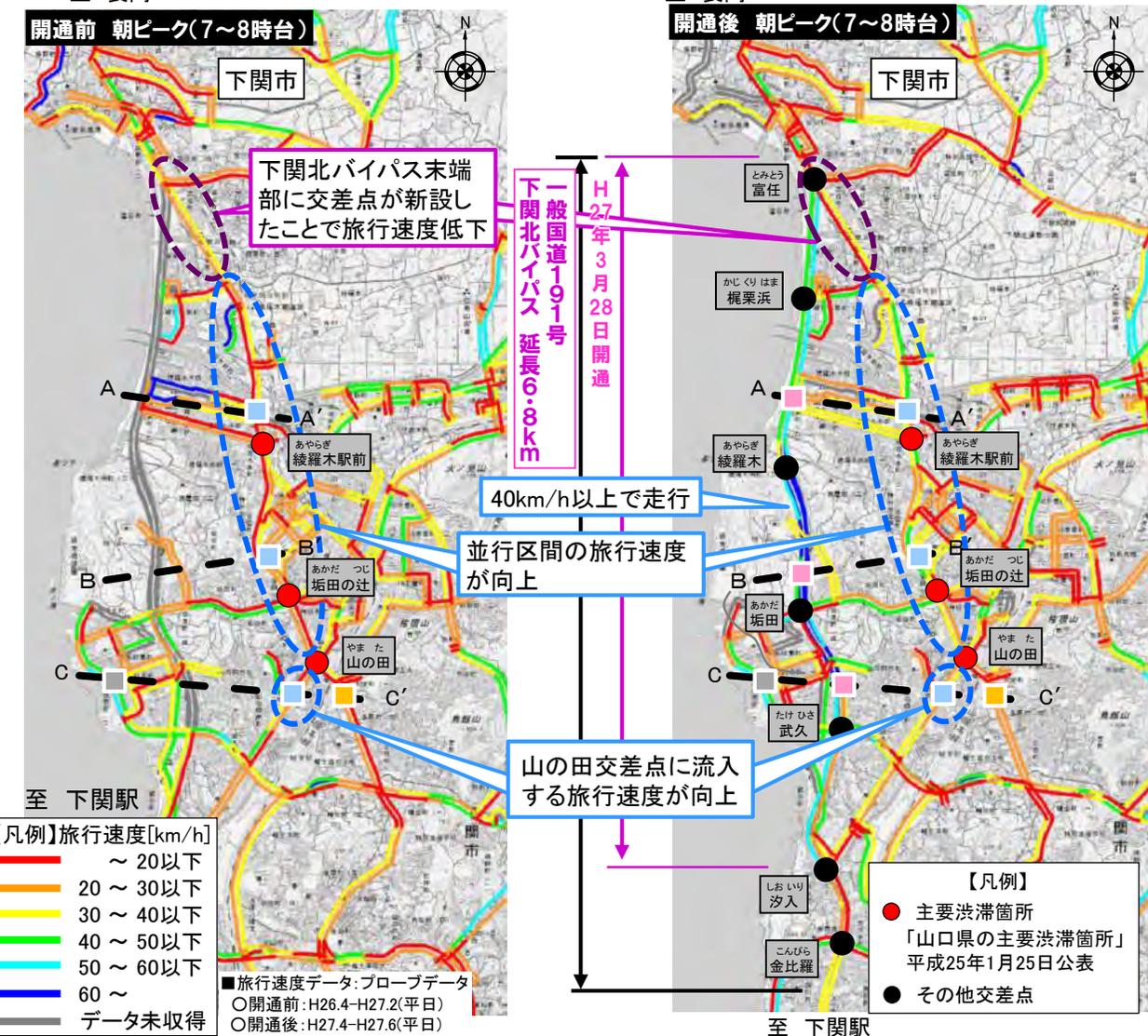
---

# 周辺地域の交通状況の変化

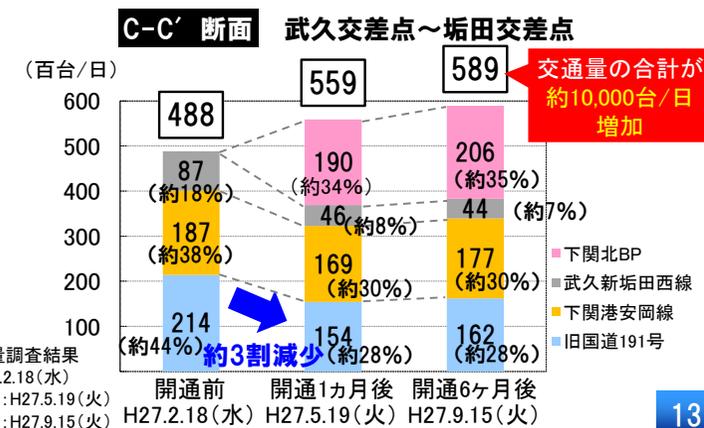
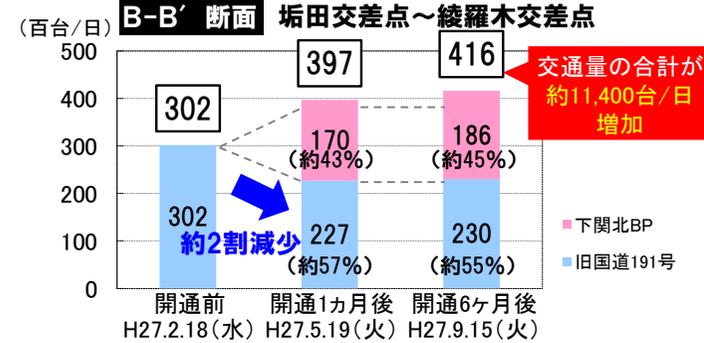
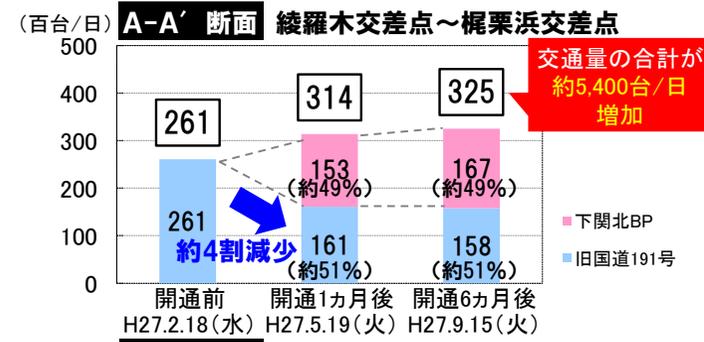
## 3. 渋滞対策の効果検証 ① 国道191号下関北バイパス

- 平成27年3月に下関市筋川町～同市安岡駅前二丁目までの下関北バイパスが全線開通。
- 全線開通に伴い、旧国道191号の日交通量は約2～4割減少し、朝ピークでは、下関北バイパスは40km/h以上で走行され、並行する旧国道191号(山の田交差点～綾羅木駅前交差点)の旅行速度が向上。山の田交差点(下り)に流入する交通流がスムーズになり、旅行速度が向上。
- 一方、下関北バイパスの末端部に富任交差点が新設されたことで、富任交差点付近の旅行速度が低下。

◆プローブデータの区間毎平均速度データによる国道191号下関北バイパスの開通前後の比較  
至 長門 至 長門



国道191号下関北バイパスおよび旧国道191号の利用交通量の変化

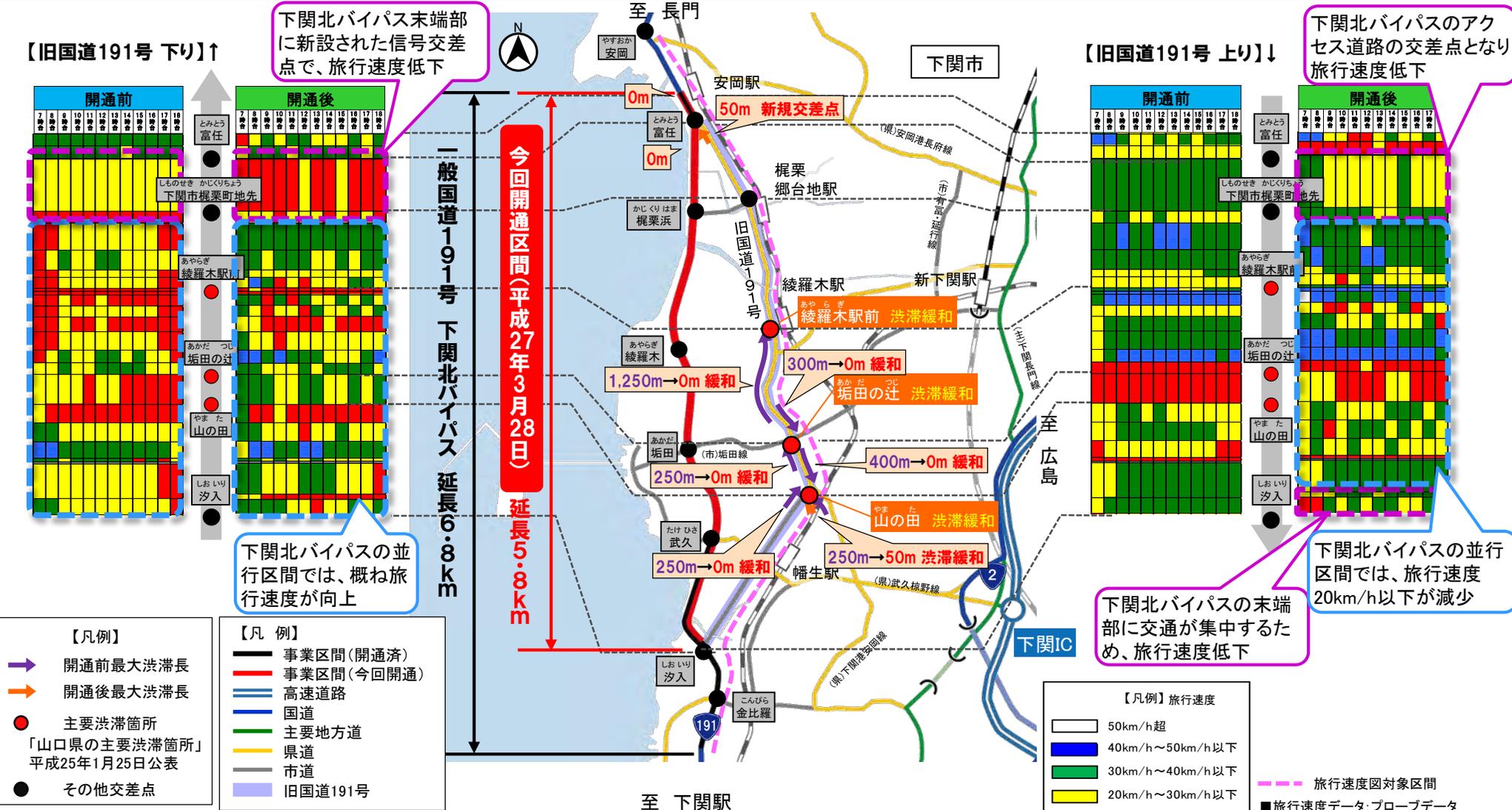


資料/交通量調査結果  
開通前: H27.2.18(水)  
開通1ヵ月後: H27.5.19(火)  
開通6ヵ月後: H27.9.15(火)

# 旧国道191号の渋滞状況の変化

## 3.渋滞対策の効果検証 ①国道191号下関北バイパス

- 下関北バイパスの全線開通に伴い、山の田交差点、垢田の辻交差点、綾羅木駅前交差点の並行区間(旧国道191号)で発生していた渋滞が緩和。
- 下関北バイパスの今回開通した区間と並行する旧国道191号では、末端部の汐入交差点、富任交差点(新設交差点)付近で旅行速度が低下しているが、中間部では旅行速度が20km/h以下となる時間帯・区間が減少傾向。
- 下り方面で綾羅木駅前交差点、垢田の辻交差点、上り方面で垢田の辻交差点において旅行速度が向上。

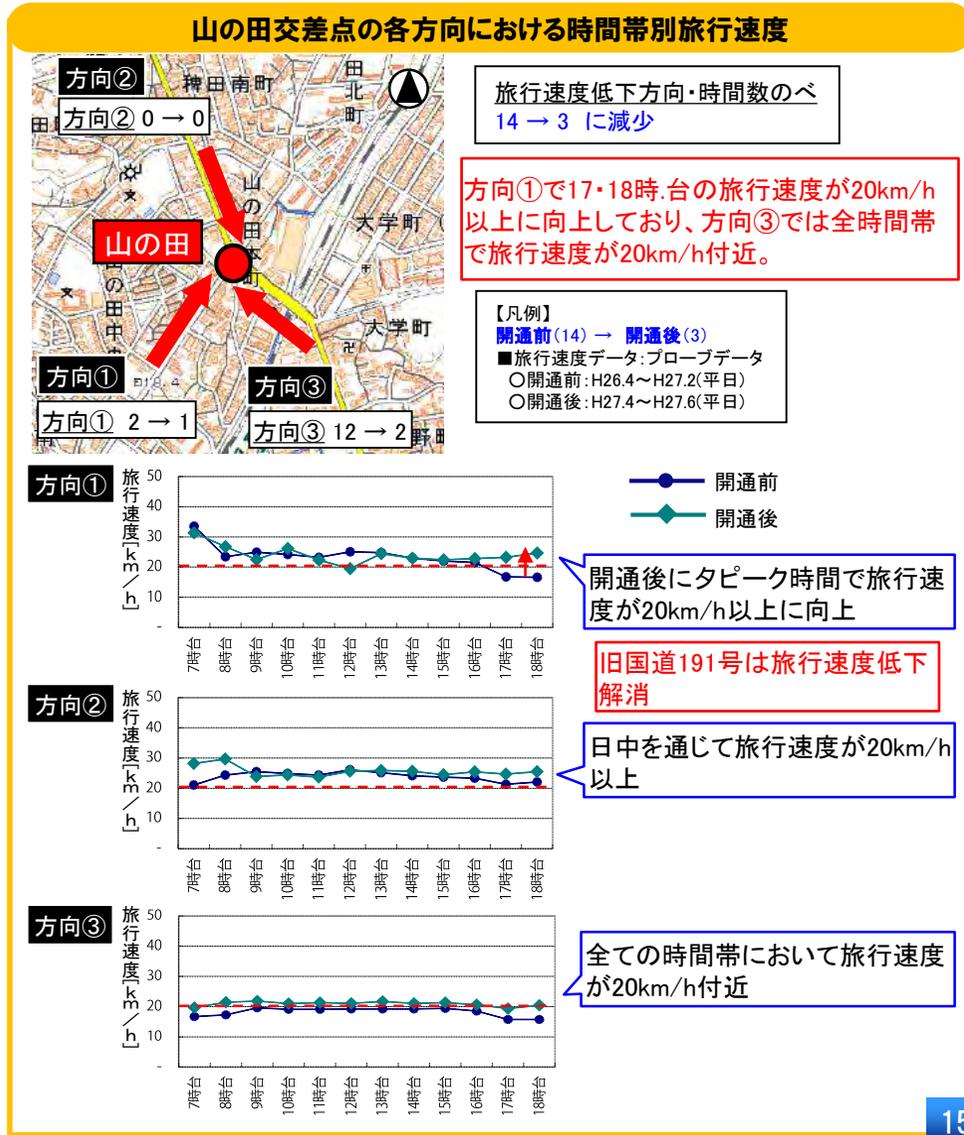
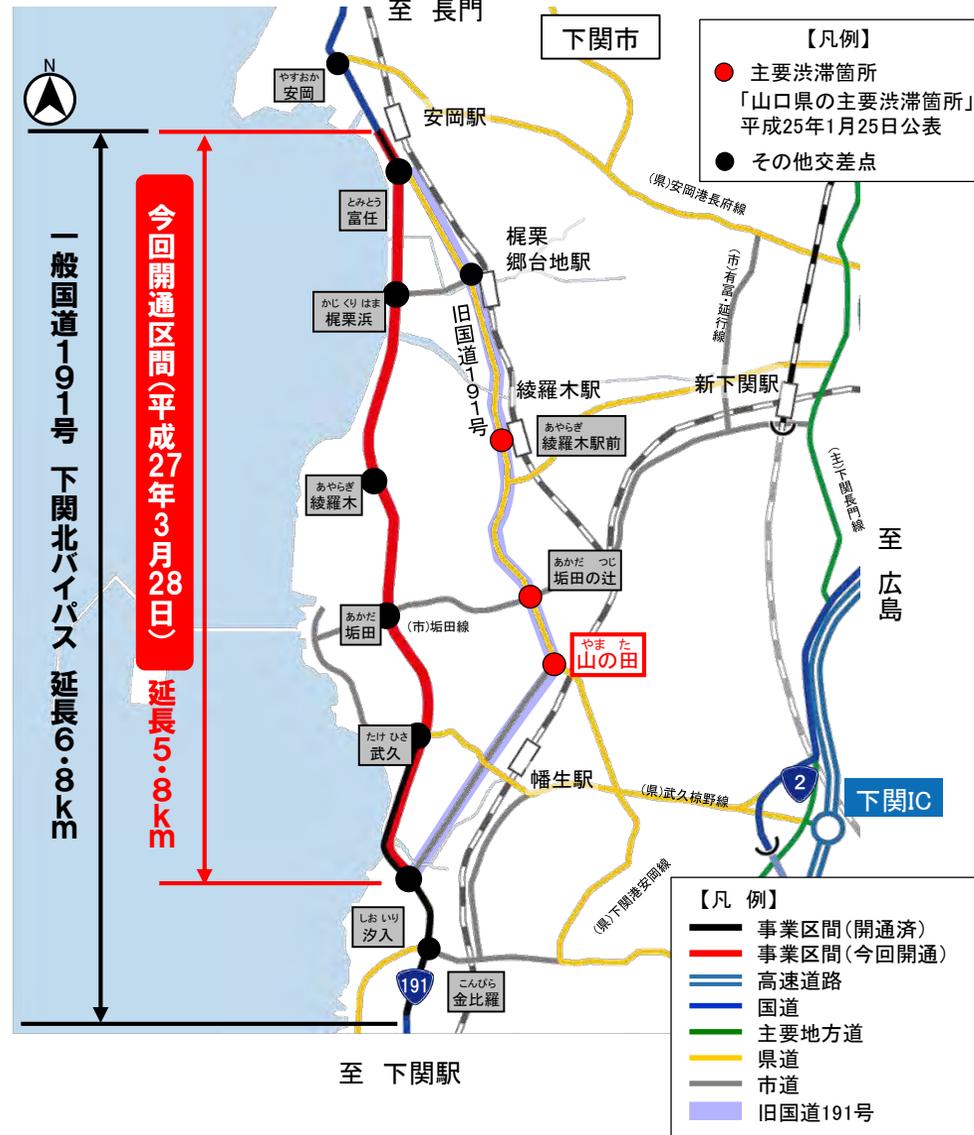


資料/渋滞長調査結果  
 開通前:H23.2.22(火) ※綾羅木駅前交差点はH23.2.8(火)  
 開通後:H27.9.15(火)

# 周辺の主要渋滞箇所(山の田交差点)の変化

- 国道191号下関北バイパスの全線開通に伴い、主要渋滞箇所である山の田交差点の旅行速度が向上。
- 旅行速度が低下する方向・時間数\*が、延べ14時間(開通前)から3時間(開通後)に減少。主道路である方向①②の旧国道191号では旅行速度が20km/hを下回る時間が計1時間のみに減少し、従道路である方向③は旅行速度が20km/hを下回る時間帯が残る。引き続き経過観察を行う。

※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数

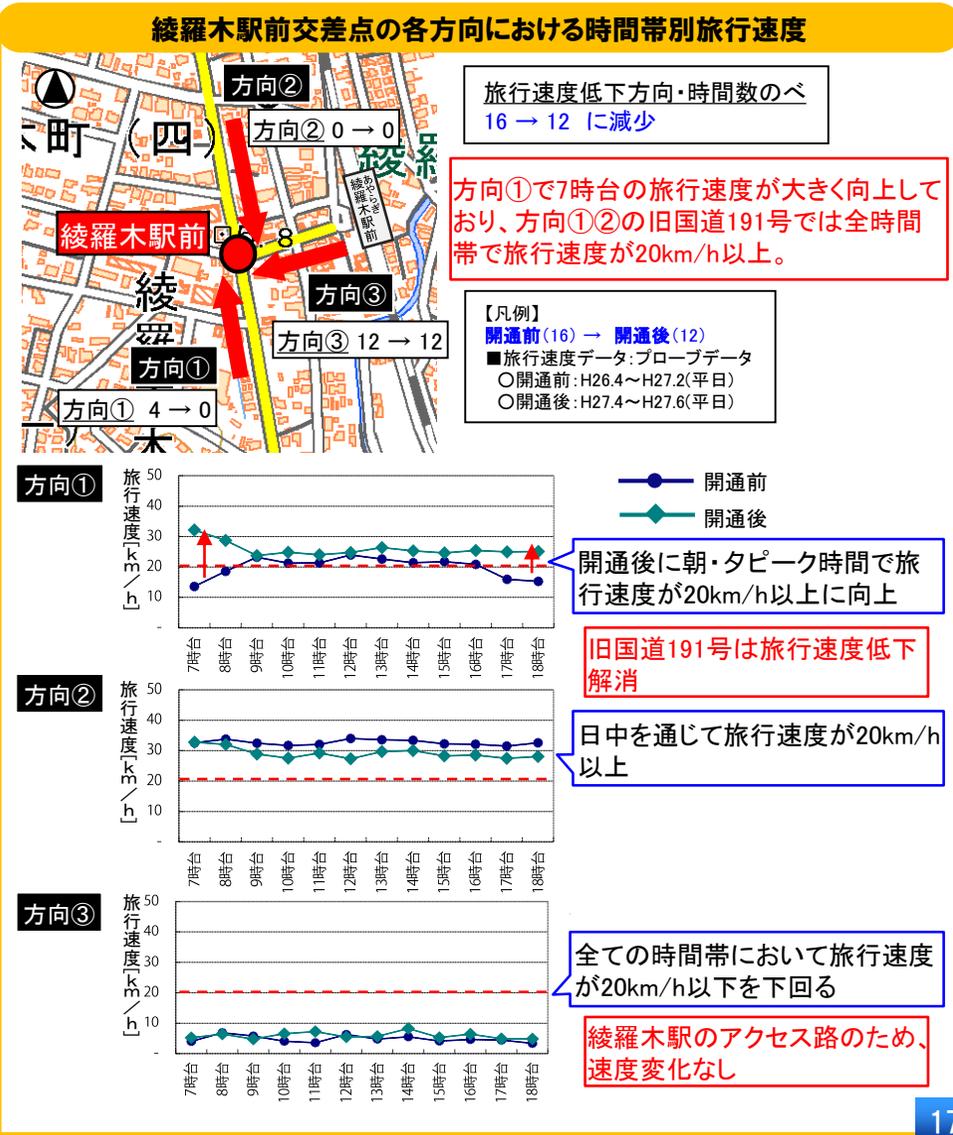




# 周辺の主要渋滞箇所(綾羅木駅前交差点)の変化

- 国道191号下関北バイパスの全線開通に伴い、主要渋滞箇所である綾羅木駅前交差点の旅行速度が向上。
- 旅行速度が低下する方向・時間数\*が、延べ16時間(開通前)から12時間(開通後)に減少。主道路である方向①②の旧国道191号では旅行速度が20km/hを下回る時間が解消し、従道路である方向③の綾羅木駅接続区間は旅行速度が20km/hを下回る時間帯が残る。引き続き経過観察を行う。

※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



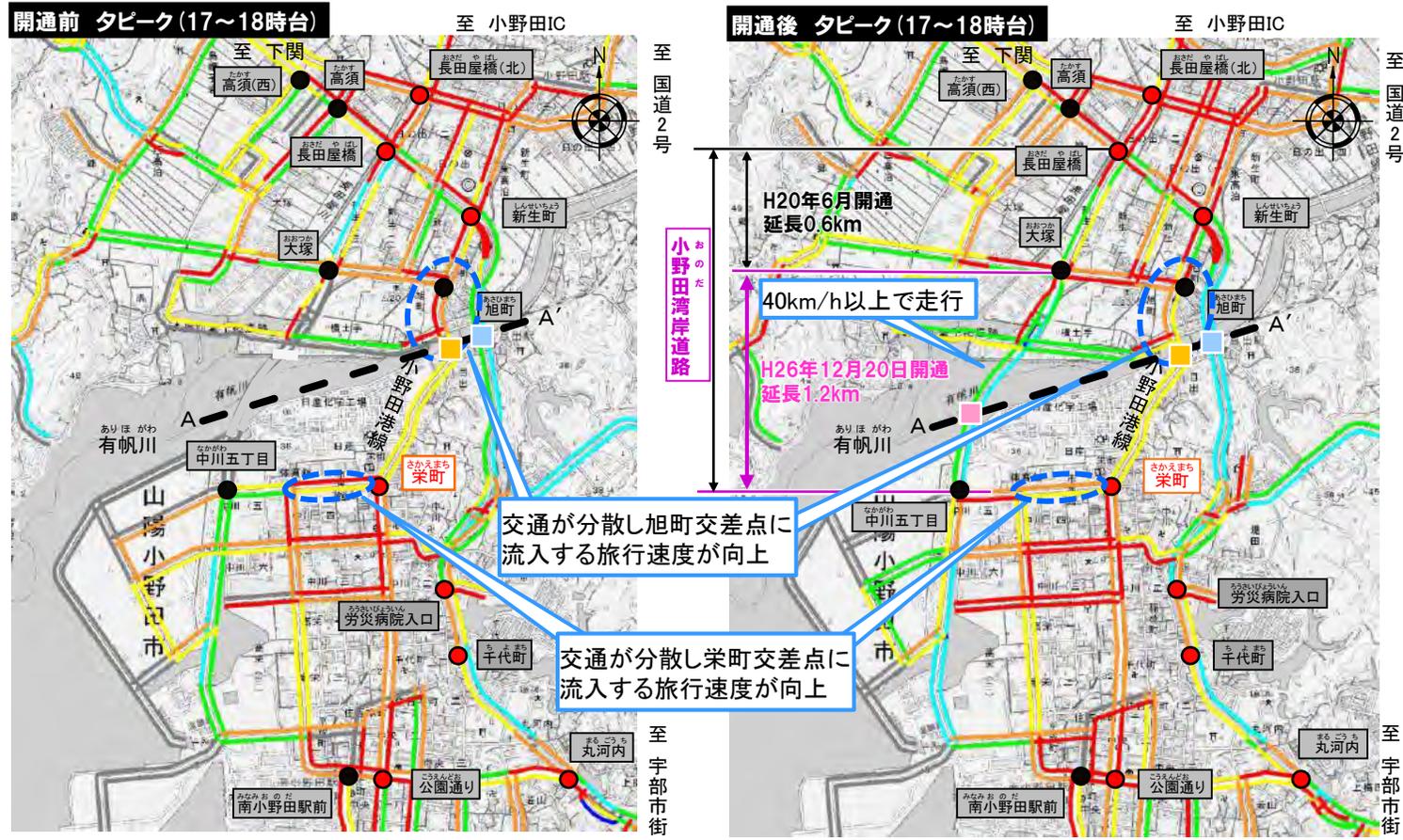
## ②小野田湾岸道路全線開通による状況の変化

---

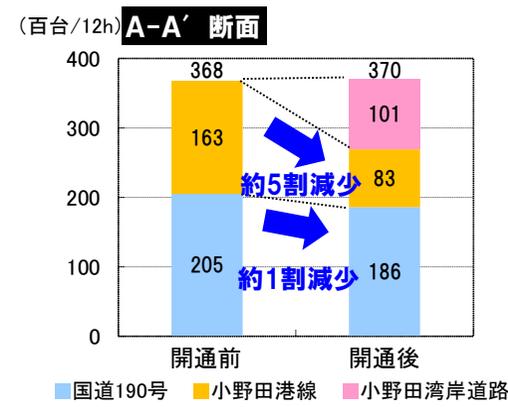
# 周辺地域の交通状況の変化

- 平成26年12月に小野田湾岸道路((県)妻崎開作小野田線)が全線開通。
- 全線開通に伴い、タピーク時では、小野田湾岸道路は40km/h以上で走行され、並行する(県)小野田港線(栄町交差点～旭町交差点)の旅行速度も向上。
- 交通が分散することで栄町交差点及び旭町交差点に流入する交通流動がスムーズになり、旅行速度が向上。

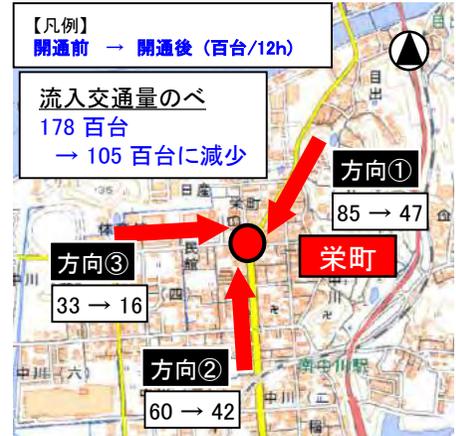
## ◆プローブデータの区間毎平均速度データによる小野田湾岸道路の開通前後の比較



## 有帆川渡河部の断面交通量の変化



## 栄町交差点の各方向における流入交通量の変化



全方向で交差点流入交通量が減少しており全体で約4割減少。  
方向①、方向②では、流入交通量が半減。

- 旅行速度データ: プローブデータ
- 開通前: H26.4-H26.11(平日)
- 開通後: H27.4-H27.6(平日)



資料/交通量調査結果  
開通前: H20.9.17 (水)  
開通後: H27.6.9(火)



# 周辺の主要渋滞箇所(栄町交差点)の変化

- 小野田湾岸道路((県)妻崎開作小野田線)の全線開通に伴い、主要渋滞箇所である栄町交差点の旅行速度が向上。
  - 旅行速度が低下する方向・時間数※が、**延べ21時間(開通前)から3時間(開通後)**に減少。方向②③は旅行速度が20km/hを下回る時間帯が残る。引き続き経過観察を行う。
- ※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



## 栄町交差点の各方向における時間帯別旅行速度

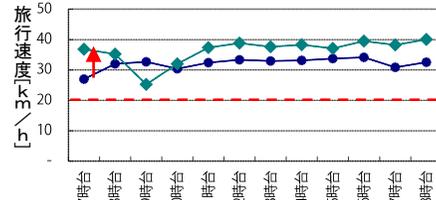


旅行速度低下方向・時間数のべ  
21 → 3 に減少

全方向で旅行速度が向上しており、方向②③では旅行速度20km/h以上に向上。

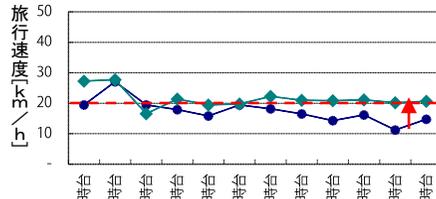
【凡例】  
開通前(21) → 開通後(3)  
■ 旅行速度データ:プローブデータ  
○ 開通前: H26.4~H26.11(平日)  
○ 開通後: H27.4~H27.6(平日)

方向①



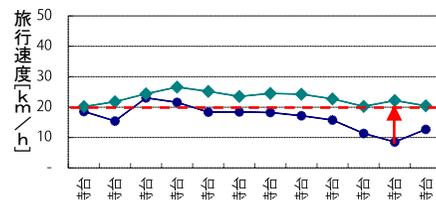
開通後に日中を通じて旅行速度が40km/h付近まで向上

方向②



開通後に日中を通じて旅行速度が20km/h以上に向上

方向③

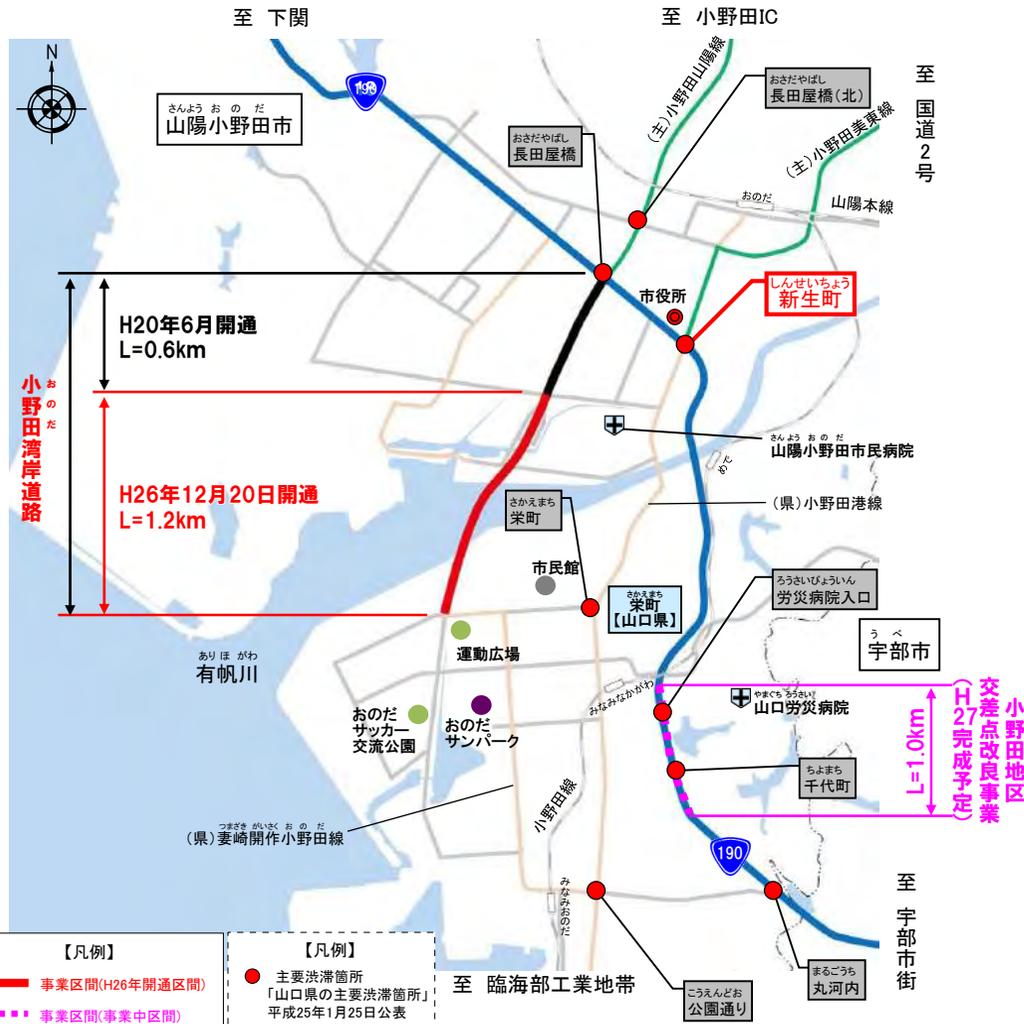


開通後に日中を通じて旅行速度が20km/h以上に向上

- 【凡例】
- 事業区間(H26年開通区間)
  - 事業区間(事業中区間)
  - 事業区間(開通済区間)
  - 国道
  - 主要地方道
  - 県道
  - 市道
- 【凡例】
- 主要渋滞箇所「山口県の主要渋滞箇所」平成25年1月25日公表
  - その他交差点
  - ⊕ 病院
  - 大規模商業施設
  - 公園・緑地
  - 公共施設

# 周辺の主要渋滞箇所(新生町交差点)の変化

- 小野田湾岸道路((県)妻崎開作小野田線)の全線開通に伴い、主要渋滞箇所である新生町交差点の旅行速度が向上。
  - 旅行速度が低下する方向・時間数※が、**延べ25時間(開通前)から24時間(開通後)**に減少。方向①④では旅行速度が20km/hを下回る時間が解消し、方向②③では旅行速度が20km/hを下回る時間帯が残る。引き続き経過観察を行う。
- ※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



- 【凡例】
- 事業区間(H26年開通区間)
  - 事業区間(事業中区間)
  - 事業区間(開通済区間)
  - 国道
  - 主要地方道
  - 県道
  - 市道
- 【凡例】
- 主要渋滞箇所 「山口県の主要渋滞箇所」平成25年1月25日公表
  - その他交差点
  - ⊕ 病院
  - 大規模商業施設
  - 公園・緑地
  - 公共施設

## 新生町交差点の各方向における時間帯別旅行速度

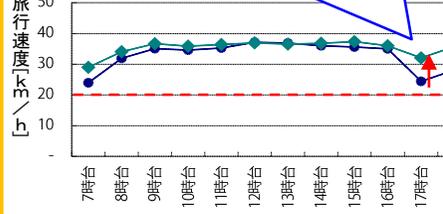


旅行速度低下方向・時間数のべ  
25 → 24 に減少

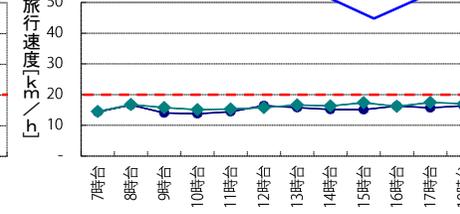
方向①④では旅行速度が向上し全時間帯で旅行速度が20km/h以上、方向②③では全時間帯で旅行速度20km/h以下。

- 【凡例】
- 開通前(25) → 開通後(24)
- 旅行速度データ:プロブデータ
- 開通前: H26.4~H26.11(平日)
- 開通後: H27.4~H27.6(平日)

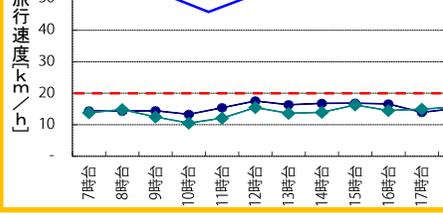
方向① 開通後にタピーク時間で旅行速度が向上



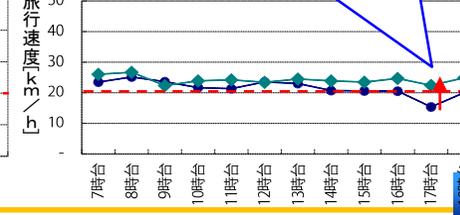
方向② 全ての時間帯において旅行速度が20km/h以下を下回る



方向③ 全ての時間帯において旅行速度が20km/h以下を下回る



方向④ 開通後にタピーク時間で旅行速度が20km/h以上に向上



# 周辺の主要渋滞箇所(長田屋橋交差点)の変化

- 小野田湾岸道路(県)妻崎開作小野田線)の全線開通に伴い、主要渋滞箇所である長田屋橋交差点の旅行速度が低下。
  - 旅行速度が低下する方向・時間数\*が、**延べ11時間(開通前)から19時間(開通後)**に増加。方向②は旅行速度が全時間帯で20km/h以下、方向③④はピーク時間帯の旅行速度が20km/h以下となっている。引き続き経過観察を行う。
- ※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



**【凡例】**

- 事業区間(H26年開通区間)
- 事業区間(事業中区間)
- 事業区間(開通済区間)
- 国道
- 主要地方道
- 県道
- 市道

**【凡例】**

- 主要渋滞箇所「山口県の主要渋滞箇所」平成25年1月25日公表
- その他交差点
- ⚕ 病院
- 大規模商業施設
- 公園・緑地
- 公共施設

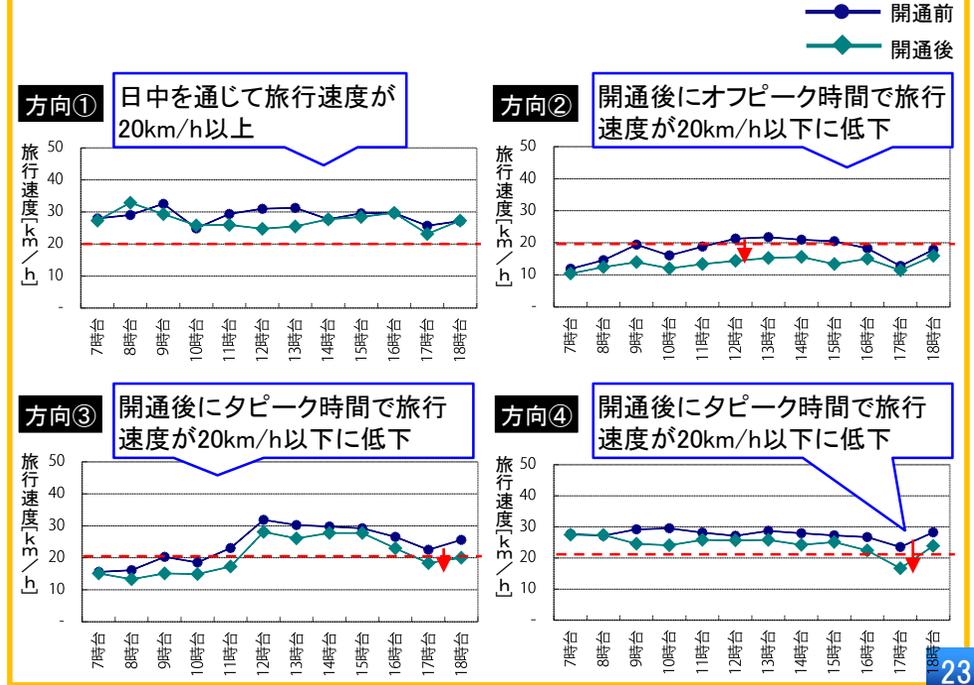
## 長田屋橋交差点の各方向における時間帯別旅行速度



旅行速度低下方向・時間数のべ  
11 → 19 に増加

全方向で旅行速度が低下しており、方向②③④では旅行速度20km/h以下に低下。

**【凡例】**  
**開通前(11) → 開通後(19)**  
 ■ 旅行速度データ:プローブデータ  
 ○ 開通前: H26.4~H26.11(平日)  
 ○ 開通後: H27.4~H27.6(平日)







### **③国道2号城ヶ丘地区交差点改良及び (都) 櫛浜久米線全線開通による状況の変化**

---



# 周辺地域の交通状況の変化

- 国道2号馬屋線交差点、城ヶ丘交差点の下り線左折レーン整備により、朝ピーク時において、旅行速度が向上。

◆ プローブデータの区間毎平均速度データによる国道2号城ヶ丘地区交差点改良及び(都) 横浜久米線開通前後の比較

【開通前】朝ピーク(7~9時)



【開通後】朝ピーク(7~9時)



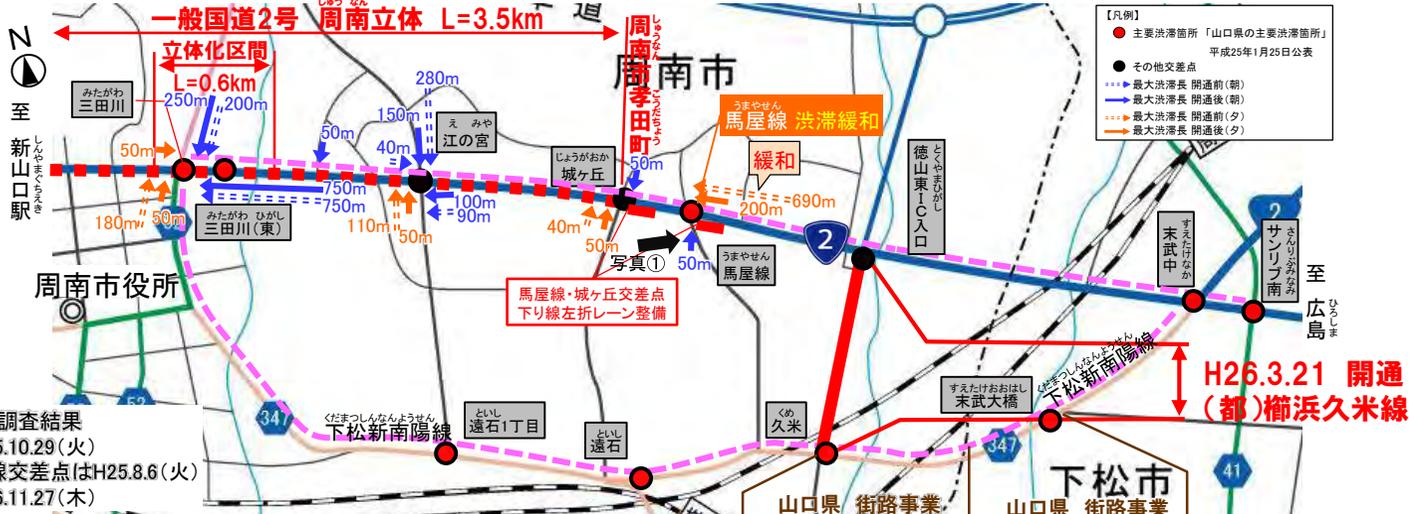
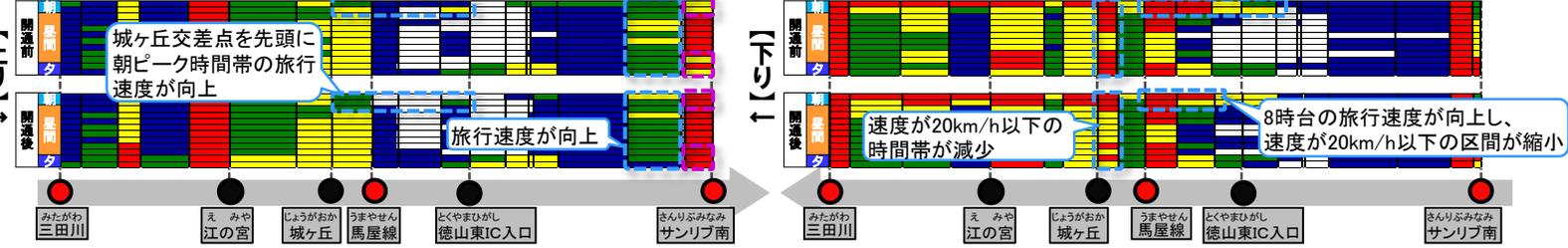
# 国道2号・下松新南陽線の渋滞状況の変化

## 3.渋滞対策の効果検証

### ③国道2号城ヶ丘地区交差点改良及び(都) 榑浜久米線

- 国道2号城ヶ丘地区交差点改良により、国道2号下り線において馬屋線交差点では8時台において旅行速度が20km/h以下となる区間が縮小、城ヶ丘交差点では旅行速度が20km/hとなる時間帯が減少し、旅行速度が向上。また、渋滞が緩和したことから、ブレーキランプ点灯台数が減少し安全性が向上。
- しかし、(都)榑浜久米線開通後においても大きな影響がなく、依然として三田川交差点などでは渋滞が発生しているため、国が事業中の一般国道2号周南立体事業などにおいて、必要な渋滞対策を図りつつ、引き続き主要渋滞箇所のモニタリングを実施。

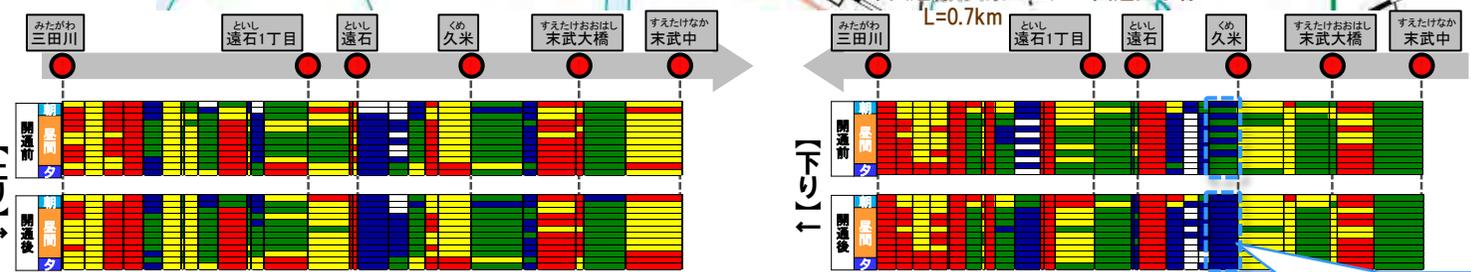
#### 【国道2号】



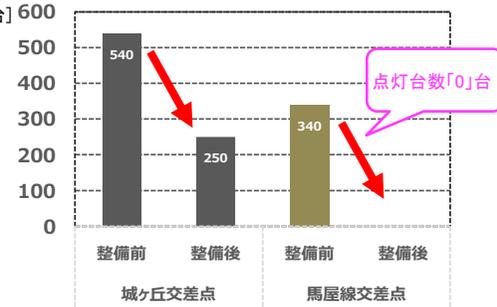
【写真①】馬屋線交差点  
(朝ピーク徳山東IC入口方面を望む) H26.8.5

資料/渋滞長調査結果  
開通前：H25.10.29(火)  
※馬屋線交差点はH25.8.6(火)  
開通後：H26.11.27(木)

#### 【下松新南陽線】



#### 国道2号 西向きブレーキランプ点灯台数



資料/ブレーキランプ調査  
整備前：H25.8.6(火)、整備後：H26.8.5(火)  
調査時間：朝ピーク(6:30～8:30(2時間))  
オフピーク(14:30～16:30(2時間))  
夕ピーク(16:30～18:30(2時間))

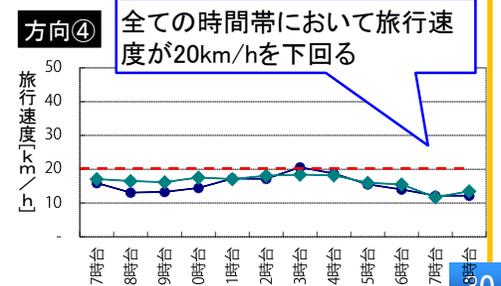
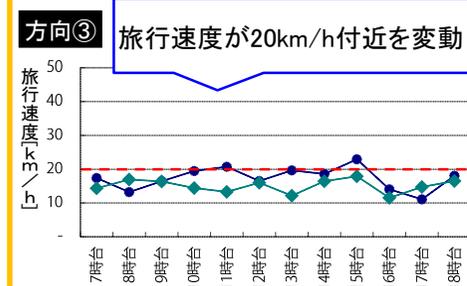
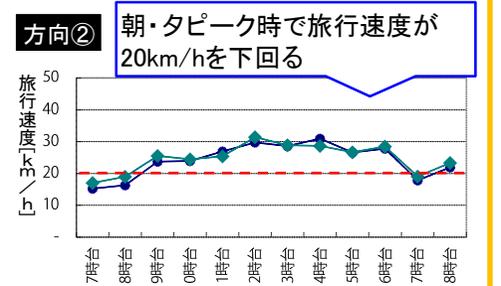
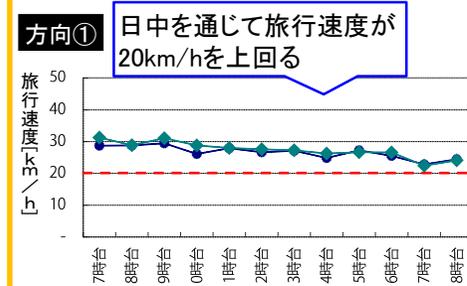
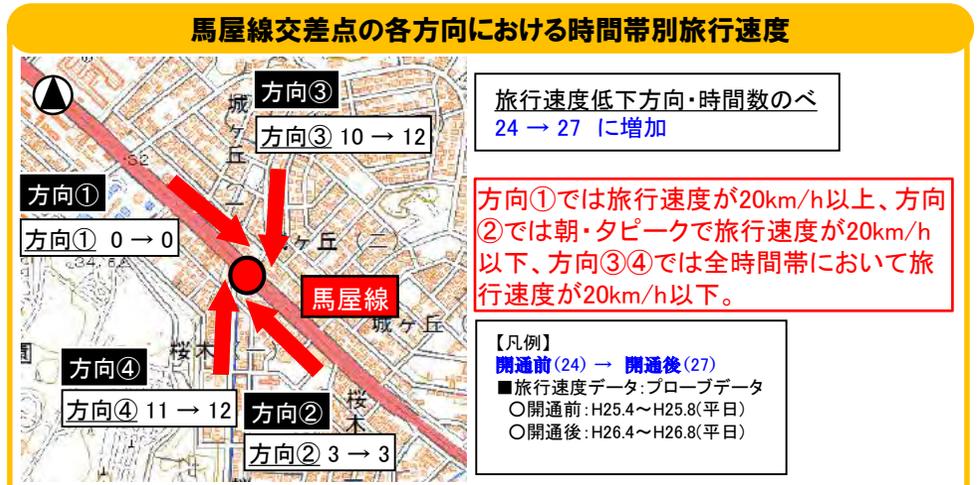
注) 朝：7～8時台、昼間：9～16時台、夕：17～18時台

旅行速度が向上し、全時間帯で40km/h以上

# 周辺の主要渋滞箇所(馬屋線交差点)の変化

③国道2号城ヶ丘地区交差点改良及び(都) 榎浜久米線

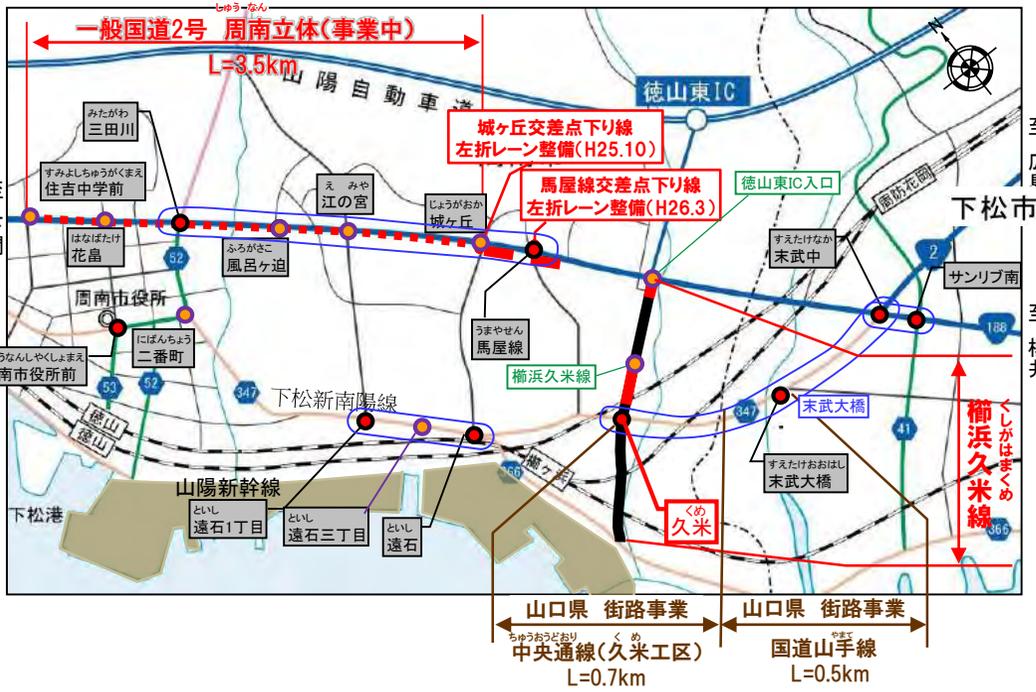
- 国道2号城ヶ丘地区交差点改良及び(都)榎浜久米線が全線開通に伴い、主要渋滞箇所である馬屋線交差点の旅行速度が低下。
  - 旅行速度が低下する方向・時間数※が、**延べ24時間(開通前)から27時間(開通後)**に増加。方向②は朝・夕ピーク時に旅行速度が20km/h以下であり、方向③④は全時間帯で旅行速度が20km/h以下となっている。引き続き経過観察を行う。
- ※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



# 周辺の主要渋滞箇所(久米交差点)の変化

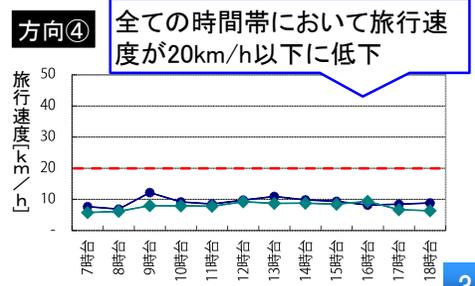
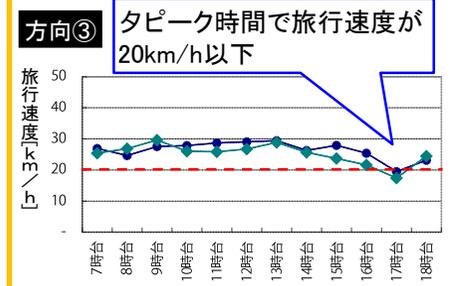
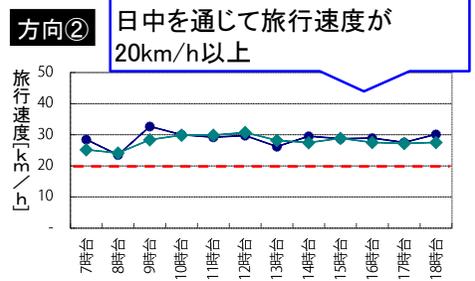
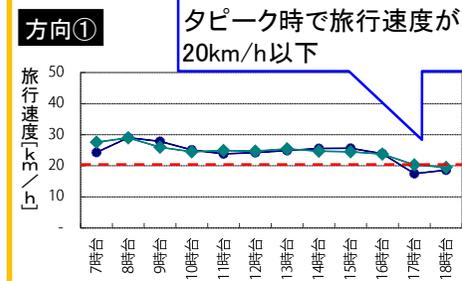
- 国道2号城ヶ丘地区交差点改良及び(都)榎浜久米線が全線開通したが、主要渋滞箇所である久米交差点の旅行速度は変化なし。
  - 旅行速度が低下する方向・時間数※は、**延べ15時間(開通前)から14時間(開通後)**と減少。方向①③はタピーク時で旅行速度が20km/h以下であり、方向④の全時間帯で旅行速度が20km/h以下となっている。引き続き経過観察を行う。
- ※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数

久米交差点の各方向における時間帯別旅行速度



- 【凡例】
- 事業区間(H25年度開通)
  - 事業区間(事業中)
  - 事業区間(開通済)
  - 高速道路・有料道路
  - 国道
  - 主要地方道
  - 県道
  - 市道
  - 主要渋滞箇所  
「山口県の主要渋滞箇所」  
平成25年1月25日公表

- 【凡例】
- 周南市調査
  - 山口県調査
  - 工場群



## ④宇部湾岸道路（宇部スカイロード）全線開通による 状況の変化

---

# 周辺地域の交通状況の変化

- 平成25年3月に西中町IC～東須恵IC間の宇部湾岸道路(宇部スカイロード)が全線開通。
- 全線開通により国道190号から宇部湾岸道路へ交通が転換し、国道190号の日交通量が約2割減少。
- 国道190号から宇部湾岸道路へ交通が転換したことにより、藤山交差点西側の旅行速度が広範囲にわたり向上。

## ◆プローブデータの区間毎平均速度データによる宇部湾岸道路(宇部スカイロード) 開通前後の比較

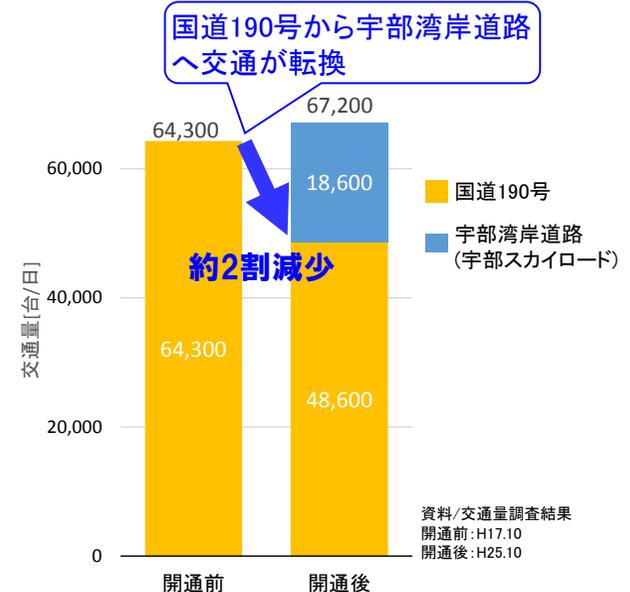
### 開通前 朝ピーク時(7～9時)



【写真】宇部湾岸道路(宇部スカイロード) H25.3.5

## 宇部湾岸道路及び国道190号の利用交通量の変化

### 【①-①断面交通量】



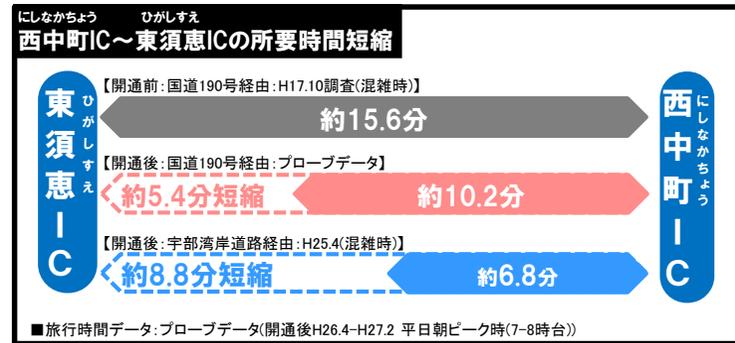
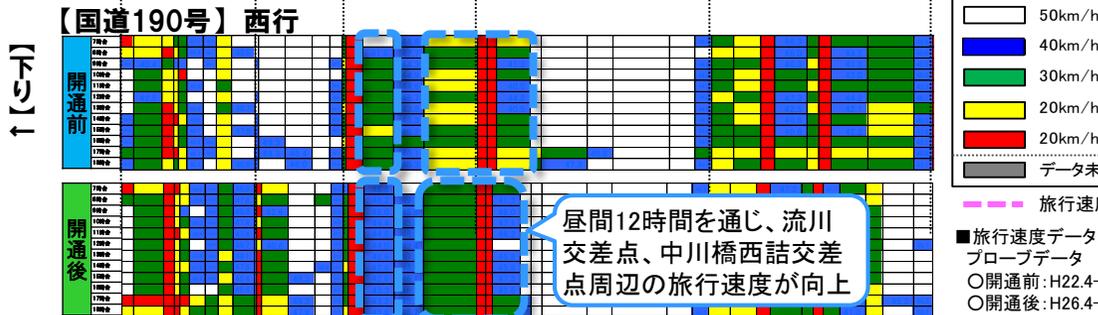
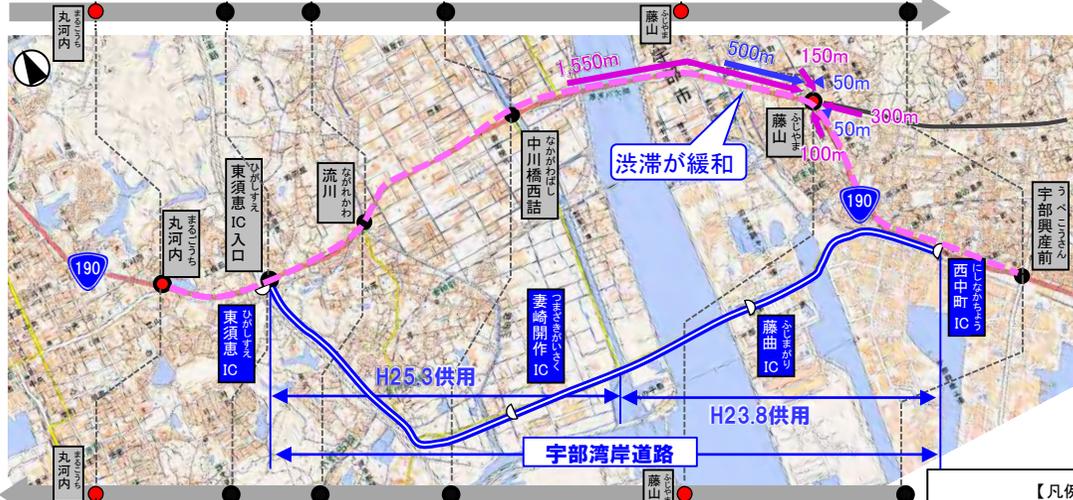
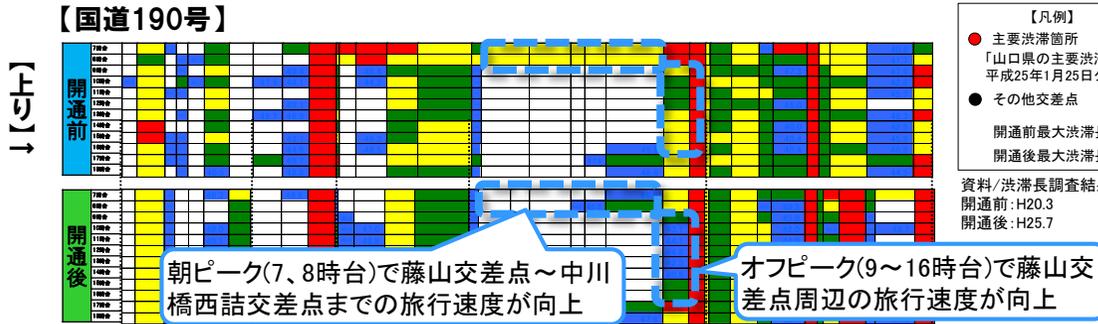
注: 宇部湾岸道路(宇部スカイロード)の交通量は街路部含む

### 開通後 朝ピーク時(7～9時)



# 国道190号の渋滞状況の変化

- 藤山交差点周辺の渋滞が緩和、西中町IC～東須恵IC間の所要時間(混雑時)は開通前と比較し、国道190号経由で約5.4分、宇部湾岸道路経由で約8.8分短縮。
- 全線開通により、商用時間の短縮や買物客数の増加等、産業振興を支援。



**利用者の声**

Q 宇部湾岸道路が整備されたことにより、どのような変化や効果がありましたか。

**円滑化**

- 東割交差点や藤山交差点の渋滞が解消し、厚東川大橋付近の走行性が向上した。(製造業)
- 来客者を山口宇部空港へ送迎する時の時間が短縮された。(製造業)

**産業振興**

- 時間短縮によりガソリン代がかなり減少した。(製造業)
- 開通後、買物客数・売上とも若干上がった。(商業)

**安全安心**

- 業務連絡・搬送で宇部湾岸道路を利用することがある。特に混雑時に利用している。所要時間は約10分短縮している。(消防)

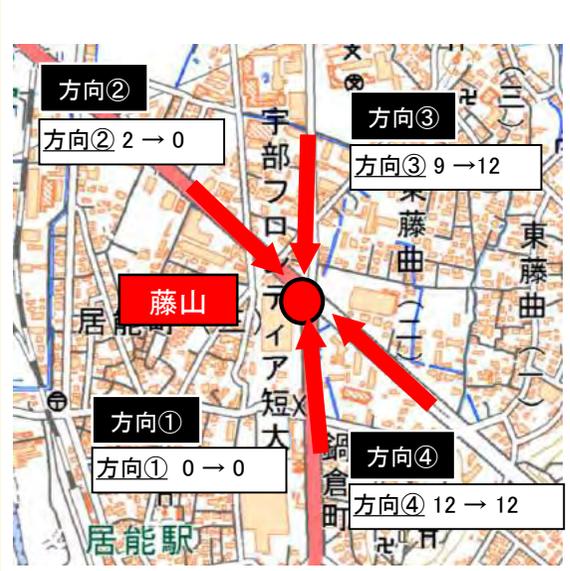
※出典:H26.3.31「宇部湾岸道路開通後の整備効果に係るアンケート結果について」より(山口県都市計画課)

# 周辺の主要渋滞箇所 (藤山交差点) の変化

- 宇部湾岸道路が全線開通したが、主要渋滞箇所である藤山交差点の旅行速度は変化なし。
  - 旅行速度が低下する方向・時間数※は、延べ23時間 (開通前) から24時間 (開通後) と増加。方向③④は旅行速度が20km/h以下となっている。引き続き経過観察を行う。
- ※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



## 藤山交差点の各方向における時間帯別旅行速度



● 開通前  
◆ 開通後

旅行速度低下方向・時間数のべ  
23 → 24 に増加

方向②では朝ピーク時間帯の旅行速度が向上しており、方向①②の主道路では全時間帯で旅行速度が20km/h以上、方向③④では全時間帯で旅行速度が20km/h以下

【凡例】  
開通前 (23) → 開通後 (24)  
■ 旅行速度データ: プロブデータ  
○ 開通前: H22.4~H23.2 (平日)  
○ 開通後: H26.4~H27.2 (平日)

