

平成30年度
第2回山口県道路交通渋滞対策部会

議事次第

日時：平成31年3月15日（金）10:00～

場所：山口県庁 10階 漁業調整委員会室

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事
 - 1) これまでの検討経緯
 - 2) 渋滞対策の効果検証
 - 3) 道路利用者団体と連携した渋滞対策
 - 4) 大島大橋貨物船衝突事故に伴う渋滞対策と対策効果
4. 閉会

平成30年度第2回山口県道路交通渋滞対策部会 配席表

平成31年3月15日(金) 10:00～
山口県庁 10F 漁業調整委員会室

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
高井 嘉親

国土交通省中国地方整備局 道路部 道路計画課長 (代理 建設専門官 桐谷 文昭)
国土交通省中国地方整備局 道路部 交通対策課長 後藤 英夫
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 (代理 建設専門官 前田 邦博)
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 秋本 由美
西日本高速道路(株)中国支社 総務企画部 企画調整課長 富田 貴敏 (代理 山口高速道路事務所 統括課長 岡田 寿)
山口県タクシー協会 専務理事 朽谷 朋弘

山口県土木建築部 道路整備課長 城一 俊幸
山口県土木建築部 都市計画課長 今村 政裕
山口県土木建築部 審議監兼道路建設課長 (代理 主幹 正木 征利)
山口県警察本部 交通規制課長 (代理 課長補佐 伊藤 明生)
山口県トラック協会 専務理事 高橋 則彦
山口県バス協会 専務理事 柳木 和人

事務局

平成30年度 第2回山口県道路交通渋滞対策部会 出席者名簿

平成31年3月15日(金) 10:00～
山口県庁 10階 漁業調整委員会室

国土交通省 中国地方整備局		
広域計画課長	山田 明	(欠席)
道路計画課長	吉田 真人	【代理】建設専門官 桐谷 文昭
地域道路課長	藤原 宏志	(欠席)
交通対策課長	後藤 英夫	
山口河川国道事務所長	高井 嘉親	
山口河川国道事務所 計画課長	児玉 総一郎	【代理】建設専門官 前田 邦博
山口河川国道事務所 交通対策課長	大下 孝志	(欠席)

国土交通省 中国運輸局		
交通政策部 環境・物流課長	井上 義典	(欠席)
山口運輸支局 首席運輸企画専門官	秋本 由美	

西日本高速道路株式会社 中国支社		
企画調整課長	富田 貴敏	【代理】山口高速道路事務所 統括課長 岡田 寿

山口県		
土木建築部審議監兼道路建設課長	篠原 英道	【代理】主幹 正木 征利
道路整備課長	城 一 俊 幸	
都市計画課長	今村 政裕	

山口県警察本部		
交通規制課長	坂本 英治	【代理】課長補佐 伊藤 明生

全国道路利用者会議		
山口県トラック協会 専務理事	高橋 則彦	
山口県バス協会 専務理事	柳木 和人	
山口県タクシー協会 専務理事	朽谷 朋弘	

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

一部改正 平成26年6月26日

一部改正 平成27年10月20日

一部改正 平成28年8月 3日

平成30年度 山口県道路交通渋滞対策部会委員

<p>国土交通省 中国地方整備局</p>	<p>広域計画課長 道路計画課長 地域道路課長 交通対策課長 ◎山口河川国道事務所長</p>
<p>国土交通省 中国運輸局</p>	<p>山口河川国道事務所 計画課長 山口河川国道事務所 交通対策課長 交通政策部 環境・物流課長 山口運輸支局 首席運輸企画専門官</p>
<p>西日本高速道路株式会社 中国支社 山口県</p>	<p>企画調整課長 道路整備課長</p>
<p>山口県警察本部</p>	<p>○道路建設課長 都市計画課長</p>
<p>山口県トラック協会</p>	<p>交通規制課長 専務理事</p>
<p>山口県バス協会</p>	<p>専務理事</p>
<p>山口県タクシー協会</p>	<p>専務理事</p>

◎：会長

○：副会長

平成30年度 第2回 山口県道路交通渋滞対策部会

平成31年3月15日(金)
山口県道路交通渋滞対策部会

目次

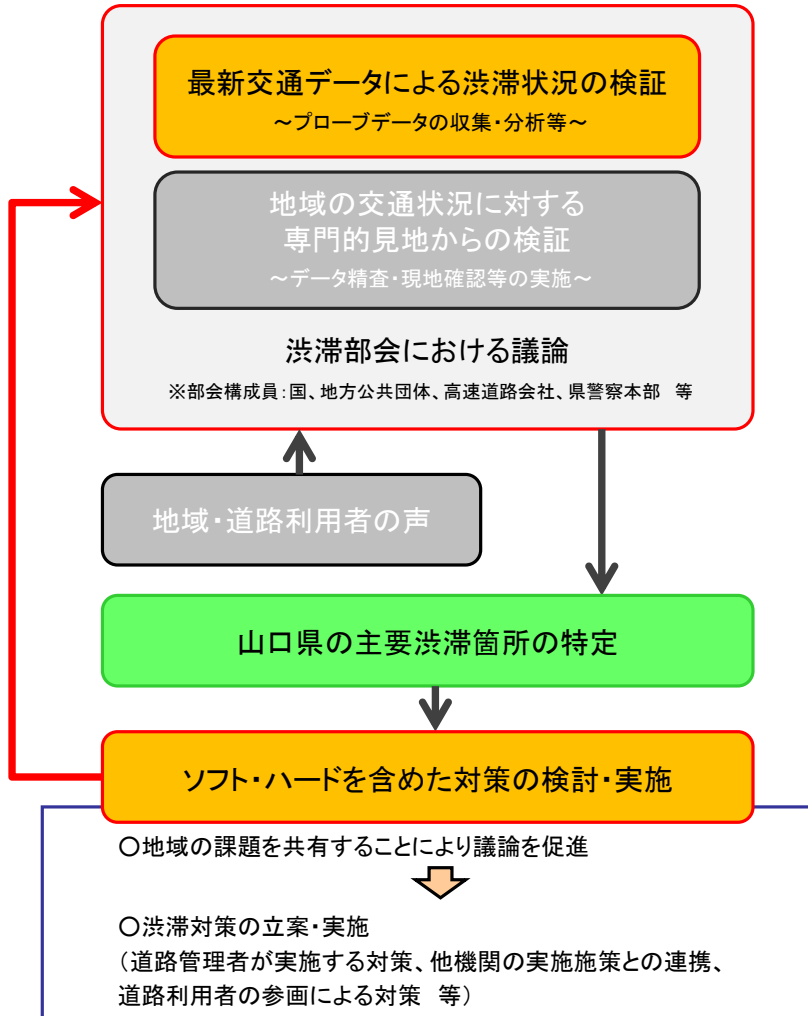
1. これまでの検討経緯
 2. 渋滞対策の効果検証
 3. 道路利用者団体と連携した渋滞対策
 4. 大島大橋貨物船衝突事故に伴う渋滞対策と対策効果
-

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するとともに、必要に応じてワーキンググループを開催し、課題の共有および対策の検討等を実施。
- 平成30年度第1回渋滞部会においては、主要渋滞箇所3箇所の特定解除を決定、道路利用者団体と連携した渋滞対策について確認等を実施。
- これまでに、計8箇所の主要渋滞箇所の特定解除を決定。

▼対策検討のマネジメントサイクル



主要渋滞箇所の選定状況（山口県全体）

- 主要渋滞箇所として83箇所（一般道路）を特定し、H28.8に5箇所を、H30.10に3箇所を解除。現在全75箇所。
 <箇所内訳> 岩国市・和木町：17、周南市・下松市：13、防府市：6、山口市：10、山陽小野田市・宇部市：11、下関市：15 その他：3（萩市：1、柳井市：2）
- 山口県内で主要渋滞箇所が多く分布している6地区について対応方針を作成。

◇山口県内の主要渋滞箇所（一般道）

	主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
H24.12 当初	83箇所	3エリア ※9区間、24箇所が含まれる	14区間 ※40箇所が含まれる	19箇所
H28.8 解除後	78箇所	3エリア ※9区間、24箇所が含まれる	13区間 ※35箇所が含まれる	19箇所
H30.10 解除後	75箇所	3エリア ※23箇所が含まれる	12区間 ※33箇所が含まれる	19箇所

<山口県内の特定解除箇所一覧>

交差点名	箇所住所	対策事業名	解除年度
千代町	山陽小野田市小野田	小野田地区交差点改良	H28
労災病院入口	山陽小野田市小野田	小野田地区交差点改良	H28
栄町	山陽小野田市栄町	小野田湾岸道路	H28
山の田	下関市山の田本町	下関北バイパス	H28
綾羅木駅前	下関市綾羅木駅本町	下関北バイパス	H28
新鰐石橋	山口市宮島町	山口防府線（自歩道整備）	H30
秋根北町	下関市秋根北町	（都）長府綾羅木線ほか1線	H30
垢田の辻	下関市垢田町	下関北バイパス、信号現示調整	H30



主要渋滞箇所の特定解除箇所(平成28年度)

- 山口県内の下記5箇所(下関市:2箇所、山陽小野田市:3箇所)について、対策事業が完了し、データによる分析および合同現地地点検結果を踏まえ、平成28年度山口県道路交通渋滞対策部会(H28.8.3)において審議を行った結果、**主要渋滞箇所の特定解除**を決定。

◆特定解除箇所一覧

○:課題なし、▲:課題あり

番号	交差点名	箇所住所	対策事業名	主道路				従道路				H28 審議 結果
				路線名	道路管理者	旅行 速度	渋滞 長	路線名	道路管理者	旅行 速度	渋滞 長	
①	千代町	山陽小野田市小野田	小野田地区交差点改良	一般国道190号	山口河川国道	○	—					解除
②	労災病院入口	山陽小野田市小野田	小野田地区交差点改良	一般国道190号	山口河川国道	○	—	市道	山陽小野田市	▲	○	解除
③	栄町	山陽小野田市栄町	小野田湾岸道路	小野田港線	山口県	○	—	市道	山陽小野田市	▲	○	解除
④	山の田	下関市山の田本町	下関北バイパス	下関港安岡線(旧一般国道191号)	山口県(H27.4移管)	○	—	下関港垢田線	山口県	○	—	解除
⑤	綾羅木駅前	下関市綾羅木駅本町	下関北バイパス	下関港安岡線(旧一般国道191号)	山口県(H27.4移管)	○	—	綾羅木停車場線	山口県	▲	○	解除



主要渋滞箇所の特定期解除箇所(平成30年度)

- 山口県内の下記3箇所(山口市:1箇所、下関市:2箇所)について、対策事業が完了し、データによる分析および合同現地地点検結果を踏まえ、平成30年度山口県道路交通渋滞対策部会(H30.10.4)において審議を行った結果、**主要渋滞箇所の特定期解除**を決定。

番号	交差点名	市町	対策事業名	主道路		従道路		旅行速度 H29点検	旅行速度 H30点検	H30 審議 結果
				路線名	道路管理者	路線名	道路管理者			
①	新鰐石橋	山口市	山口防府線(自歩道整備)	山口防府線	山口県	山口小郡秋穂線	山口県	○	○	解除
②	秋根北町	下関市	(都)長府綾羅木線ほか1線	下関長門線	山口県	安岡港長府線	山口県	○	○	解除
③	垢田の辻	下関市	下関北バイパス、信号現示調整	下関港安岡線	山口県	市道垢田線他	下関市	○	○	解除

○: 課題なし
▲: 課題あり



【平成30年度第1回山口県道路交通渋滞対策部会 実施概要】

日 時 : 平成30年10月4日(木)14:00~15:10
 場 所 : 山口県庁 県政資料館2階 第1会議室
 参加者 : 国土交通省 中国地方整備局、中国運輸局
 山口県、山口県警察本部、西日本高速道路㈱
 山口県トラック協会、山口県バス協会、山口県タクシー協会

【参考】主要渋滞箇所(一般道)の特定方法

箇所の精査

- ・主要渋滞箇所(素案)、パブコメ追加意見箇所(複数意見)、パブコメ追加意見箇所(単数意見)に分類。
- ・主要渋滞箇所(素案)で否定意見があった箇所、パブコメ追加意見箇所(複数・単数)について、データ・現地確認等を実施する。
- ・渋滞状況が確認できない場合は、主要渋滞箇所には含めない

区間集約

- ・渋滞交差点等が連続し、区間として渋滞しているところを「区間」、複数の箇所と連担せず、単独で渋滞しているところを「箇所」として整理する。

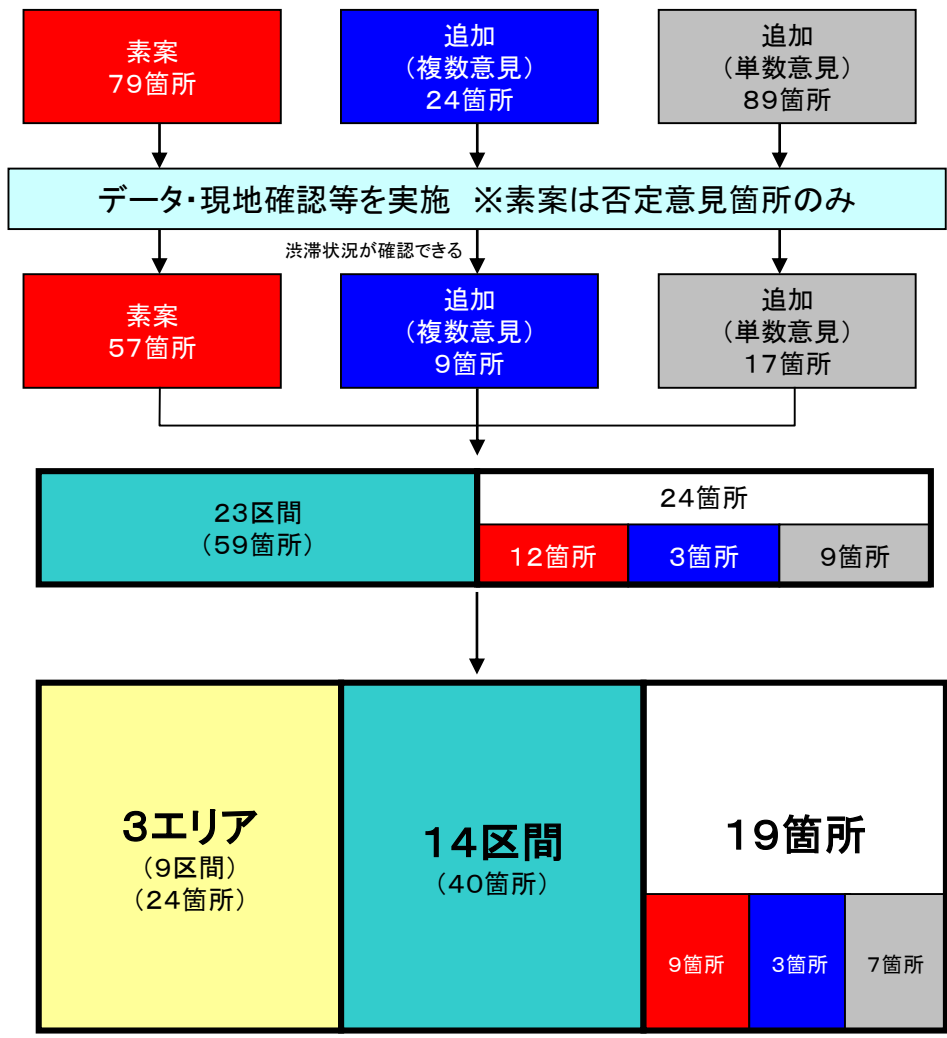
エリア集約

- ・都市部などあるエリアにおいて面的に渋滞状況が発生している「区間」「箇所」を「エリア」として集約する。

主要渋滞箇所を

- ・**エリア**
- ・**区間**
- ・**箇所**

の3つのレベルで特定



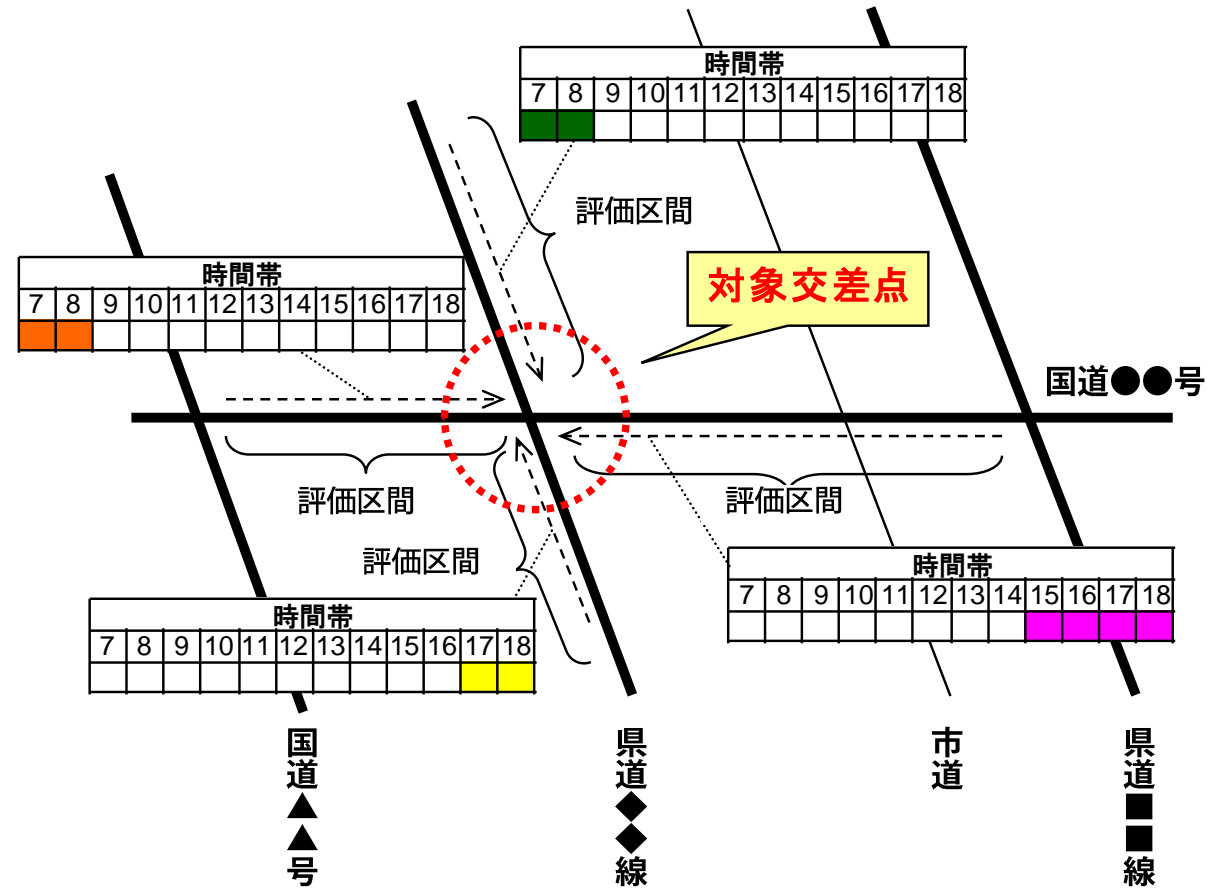
※今回選定されなかった場所も含め、継続的な検討・現地状況のフォローを実施します。

【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。

2. 渋滞対策の効果検証

●対策後の状況

- ・国道2号三田川交差点渋滞対策(平面6車線拡幅)

～H30年2月完成～

●対策直後の状況

- ・国道2号末武中交差点ピンポイント対策【速報】
- ・国道190号藤山交差点ピンポイント対策【速報】

～H30年11月完了～

～H31年 1月完了～

主要渋滞箇所的位置及び完了事業



対策後の状況

① 国道2号三田川交差点渋滞対策による 状況の変化

渋滞対策の概要

- 国道2号三田川交差点渋滞対策は、山口県周南市の国道2号三田川交差点の慢性的な渋滞の緩和、死傷事故の削減を目的に、平面6車線拡幅整備(左折レーン整備)、自転車道整備を実施した。H30年2月に延長800mの区間が完成した。



<整備前>

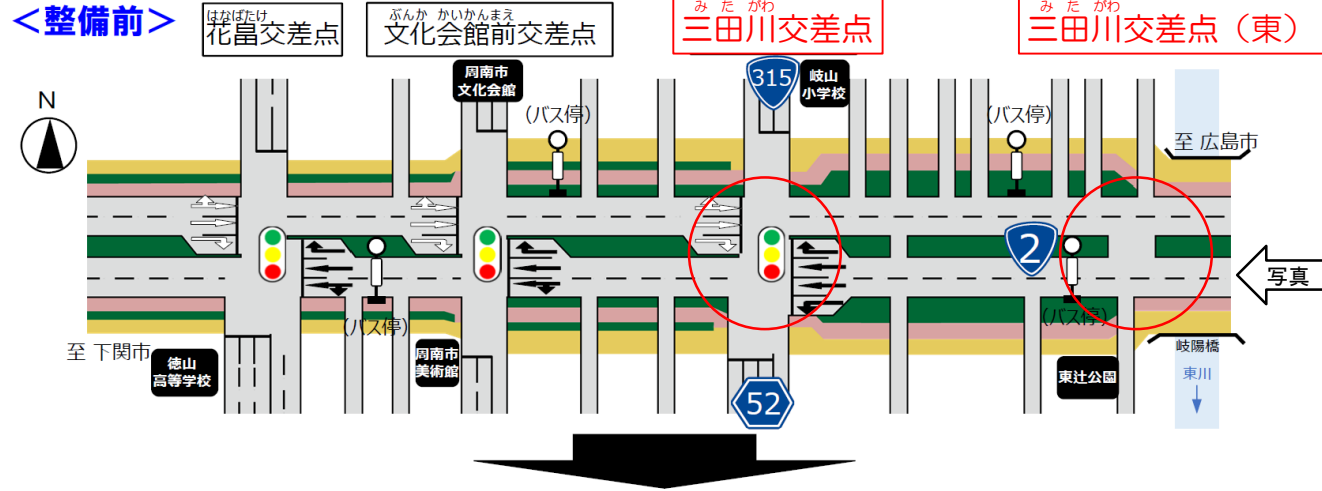


<整備後>

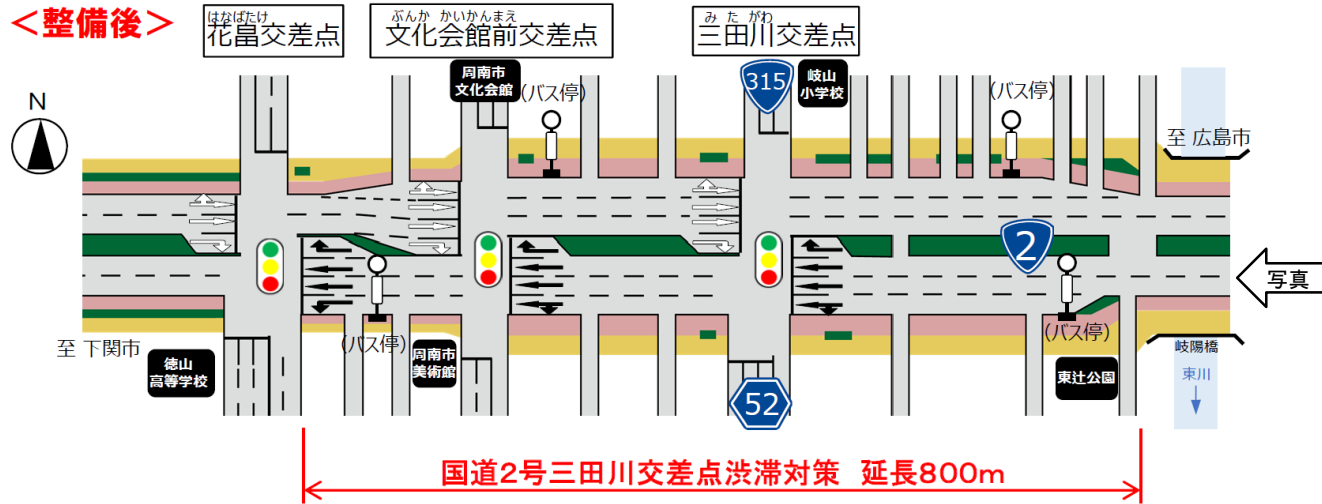


■ 平面図

<整備前>

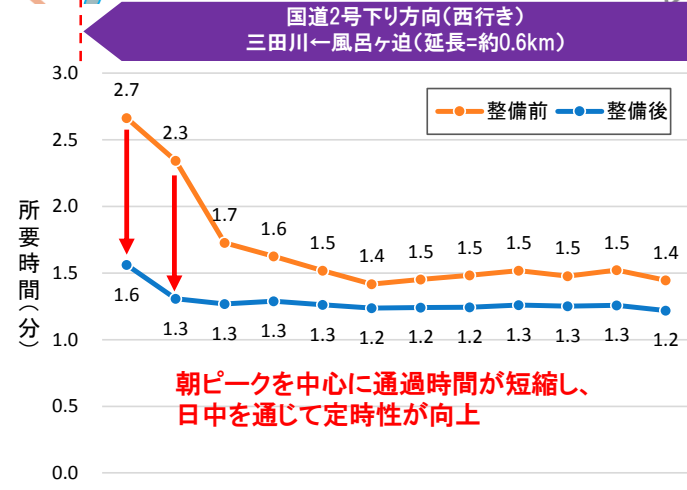
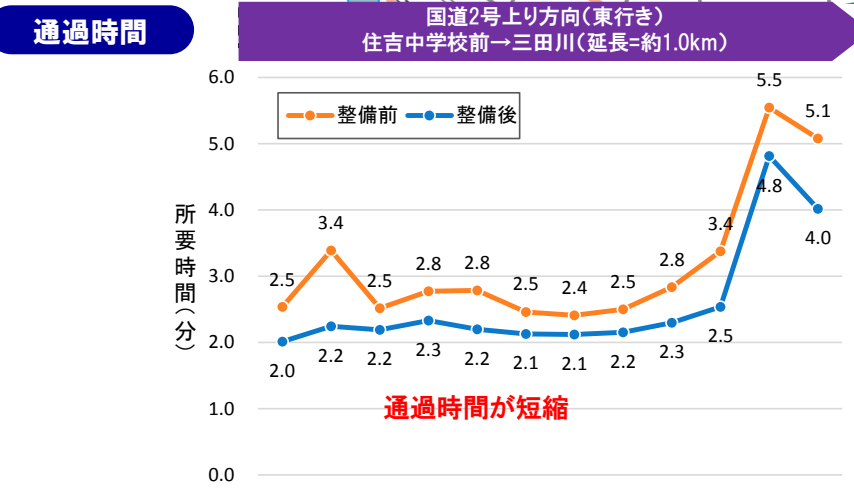
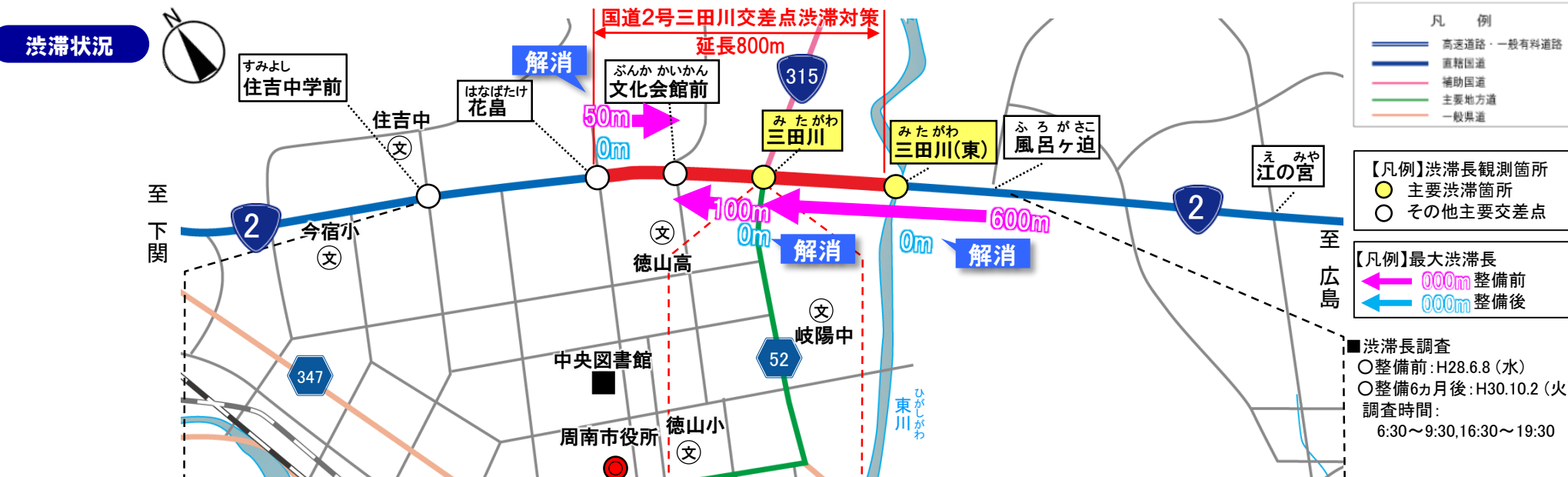


<整備後>



三田川交差点周辺の渋滞状況の変化

- 国道2号三田川交差点渋滞対策の完成に伴い、三田川交差点の国道2号下りおよび文化会館前交差点の国道2号上下方向で発生していた渋滞はすべて解消した。
- 国道2号の三田川交差点の通過時間は上下方向ともに短縮し、下り方向では日中を通じて定時性が向上した。



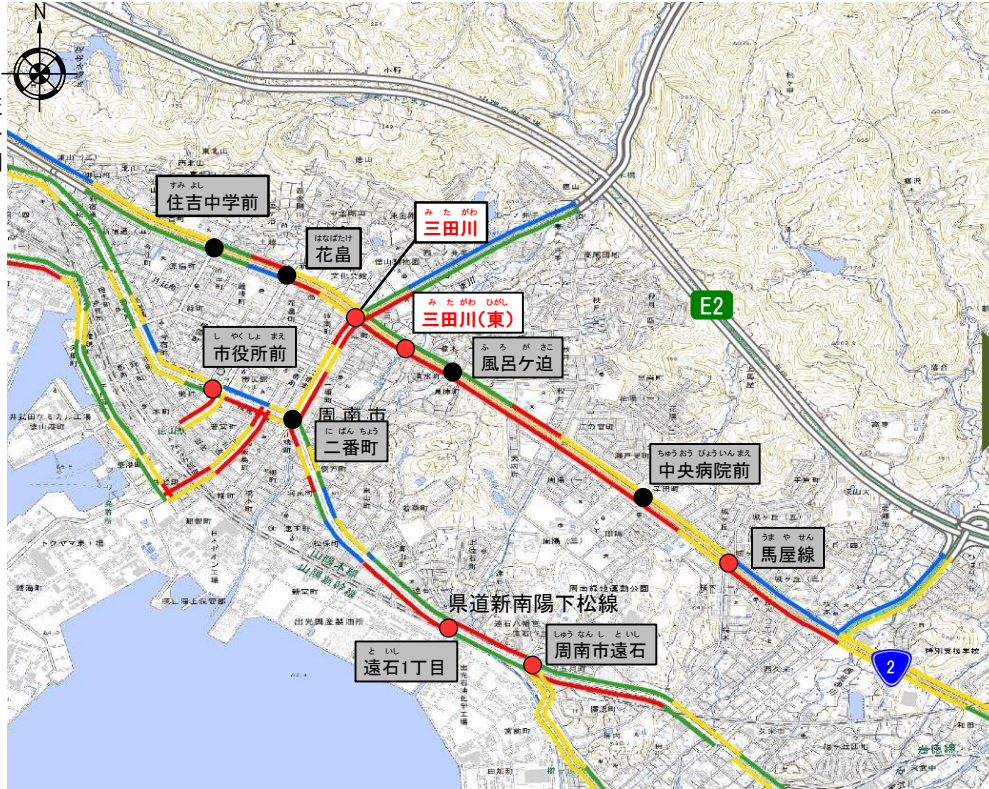
■データ:
 ○整備前: 民間プローブデータ H28.3~H29.2(平日)
 ○整備後: ETC2.0プローブデータ H30.5~H30.11(平日)※
 ※H30.7は豪雨災害の影響のため集計対象外

周辺地域の旅行速度の変化

● 7時台においては、国道2号三田川交差点渋滞対策の完成に伴い、国道2号の旅行速度が向上している。

◆プローブデータの区間毎平均速度データによる国道2号三田川交差点渋滞対策前後の比較

整備前 7時台



整備後 7時台

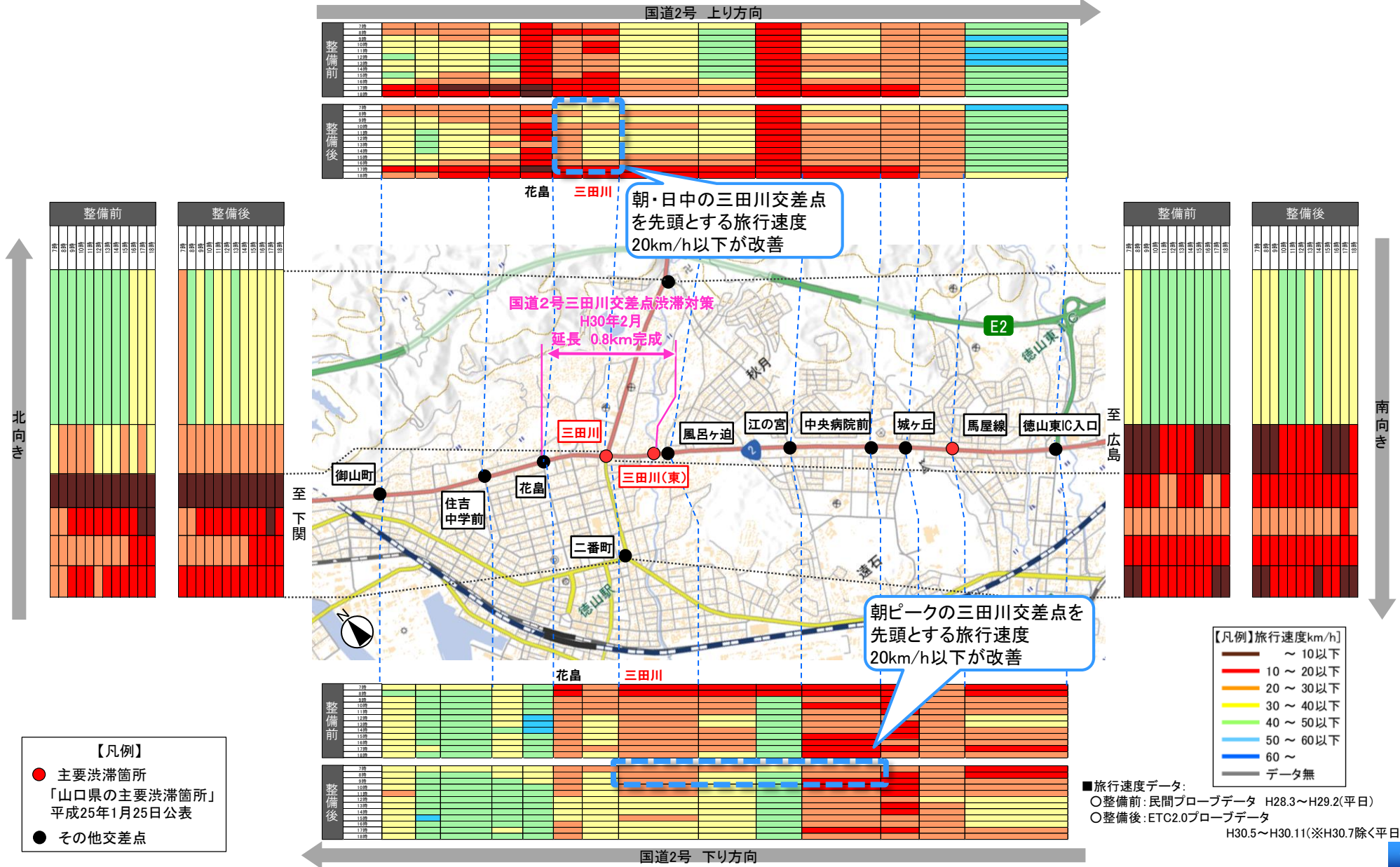


■旅行速度データ:
 ○整備前:民間プローブデータ H28.3~H29.2(平日)
 ○整備後:ETC2.0プローブデータ H30.5~H30.11(※H30.7除く平日)

【凡例】		【凡例】旅行速度[km/h]	
●	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	■	～ 20以下
●	その他交差点	■	20 ～ 30以下
		■	30 ～ 40以下
		■	40 ～ 50以下
		■	50 ～

国道2号等の旅行速度の変化

- 国道2号三田川交差点渋滞対策の完成に伴い、国道2号の下り方向で三田川交差点を先頭とする朝ピーク時における旅行速度低下が改善している。
- また、国道2号の上り方向で朝および日中の三田川交差点を先頭とする旅行速度低下が改善している。

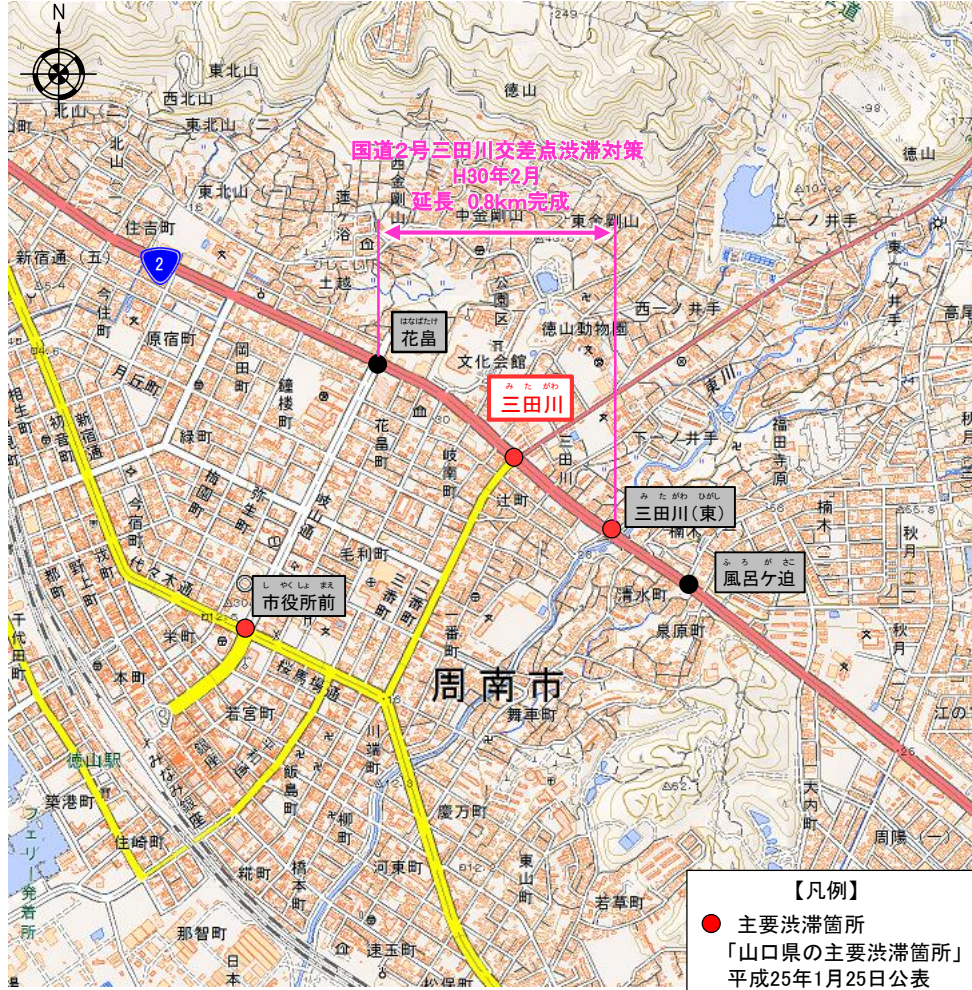


主要渋滞箇所(三田川交差点)の変化

- 国道2号平面6車線拡幅の完成に伴い、主要渋滞箇所である三田川交差点の国道2号で朝夕ピークを中心に旅行速度が向上した。
- 旅行速度が低下する方向・時間数*が、**延べ17時間(整備前)から15時間(整備後)**に減少した。
- 方向①②では全時間帯で旅行速度が20km/h以上、方向③および方向④では大きな変化はない。

※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数

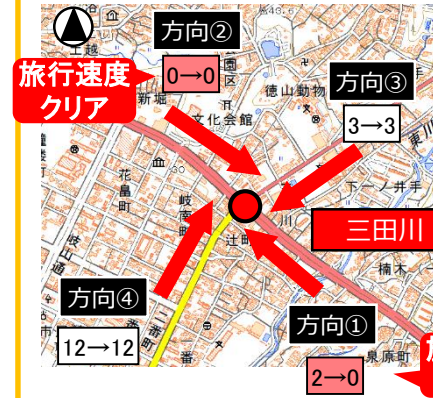
至下関



【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

至広島

三田川交差点の各方向における時間帯別旅行速度



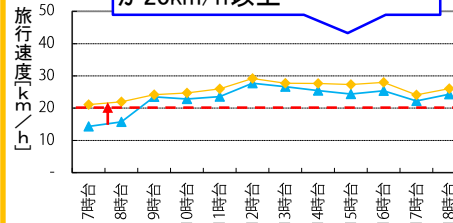
【凡例】旅行速度低下時間数
 整備前 → 整備後

旅行速度低下方向・時間数のべ
 17 → 15 に減少

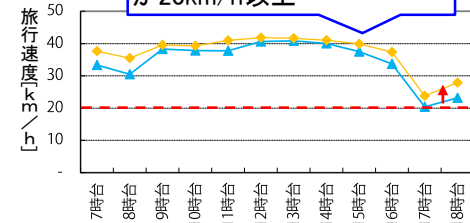
■ 旅行速度データ:
 ○ 整備前:民間プローブデータ H28.3~H29.2(平日)
 ○ 整備後:ETC2.0プローブデータ
 H30.5~H30.11(※H30.7除く平日)

▲ 整備前
 ◆ 整備後

方向① 全時間帯を通じて旅行速度が20km/h以上

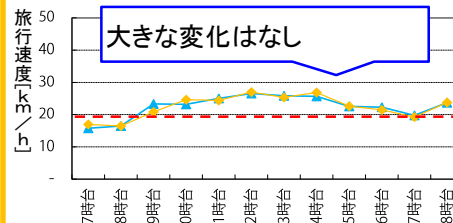


方向② 全時間帯を通じて旅行速度が20km/h以上



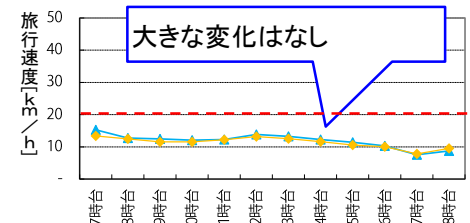
方向③

大きな変化はなし



方向④

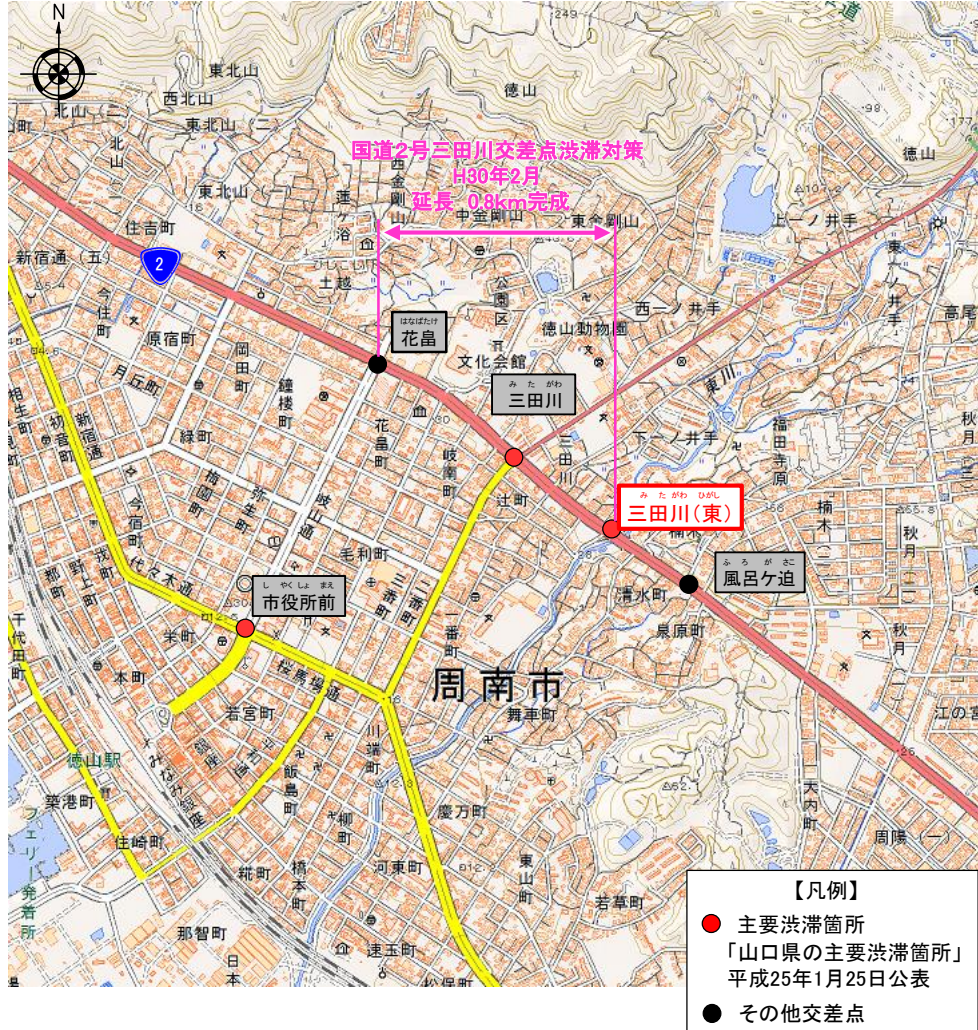
大きな変化はなし



主要渋滞箇所(三田川交差点(東))の変化

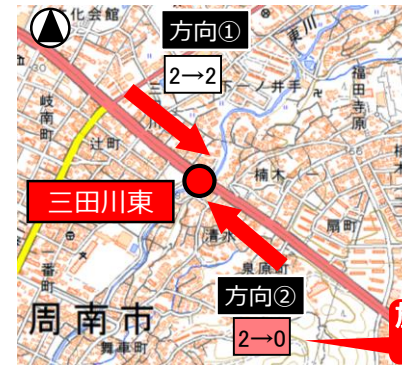
- 国道2号平面6車線拡幅の完成に伴い、主要渋滞箇所である三田川交差点(東)の国道2号で朝ピークを中心に旅行速度が向上した。
 - 旅行速度が低下する方向・時間数*が、**延べ4時間(整備前)から2時間(整備後)**に減少した。
 - 方向①では朝ピーク~日中の時間帯で旅行速度が向上し、方向②では朝ピークを中心に旅行速度が向上、全時間帯で旅行速度が20km/hを上回っている。
 - 次年度以降の主要渋滞箇所の解除に向け、引き続きモニタリングを実施する。
- ※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数

至下関



至広島

三田川交差点(東)の各方向における時間帯別旅行速度

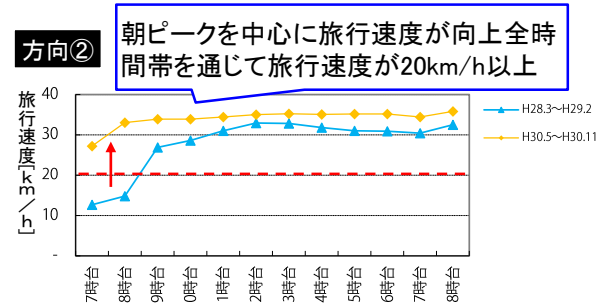
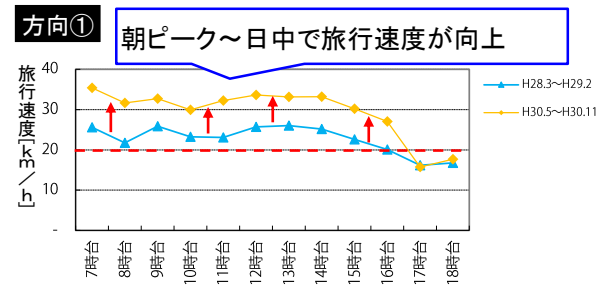


【凡例】旅行速度低下時間数
整備前 → 整備後

旅行速度低下方向・時間数のべ
4 → 2 に減少

■ 旅行速度データ:
○ 整備前: 民間プローブデータ H28.3~H29.2(平日)
○ 整備後: ETC2.0プローブデータ
H30.5~H30.11(※H30.7除く平日)

▲ 整備前
◆ 整備後



対策直後の状況

**②国道2号末武中交差点ピンポイント対策完了
による状況の変化【速報】**

渋滞対策の概要

- 主要渋滞箇所である末武中交差点(下松市)では、国道2号下りの右折レーンは2車線あるものの、利用は右側の車線に偏り、混雑発生の一因となっていた。
- 平成30年11月に右折レーン2車線のカラー舗装を行い、利用交通の均衡化を図るためのピンポイント対策が完了した。



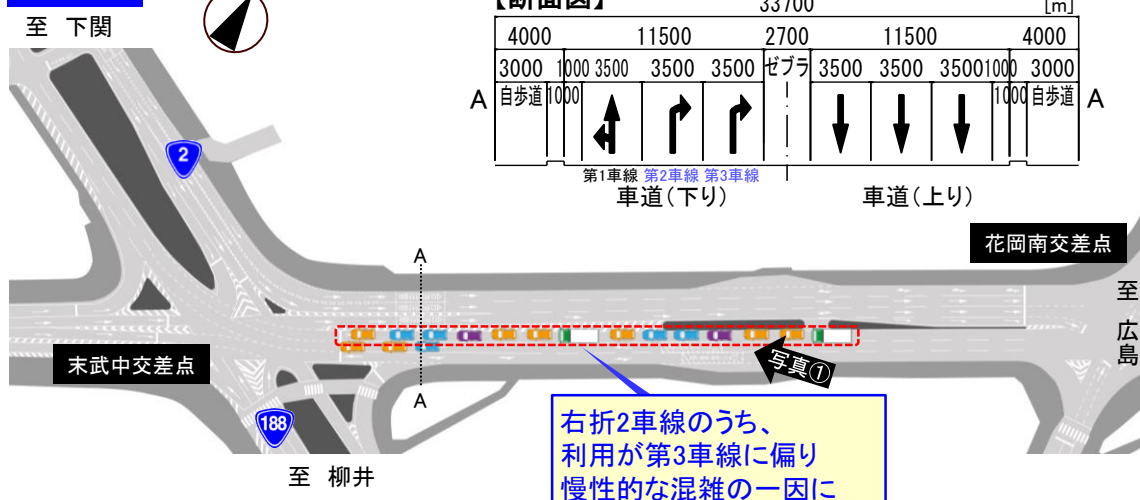
▼対策前後の状況の変化(写真①)



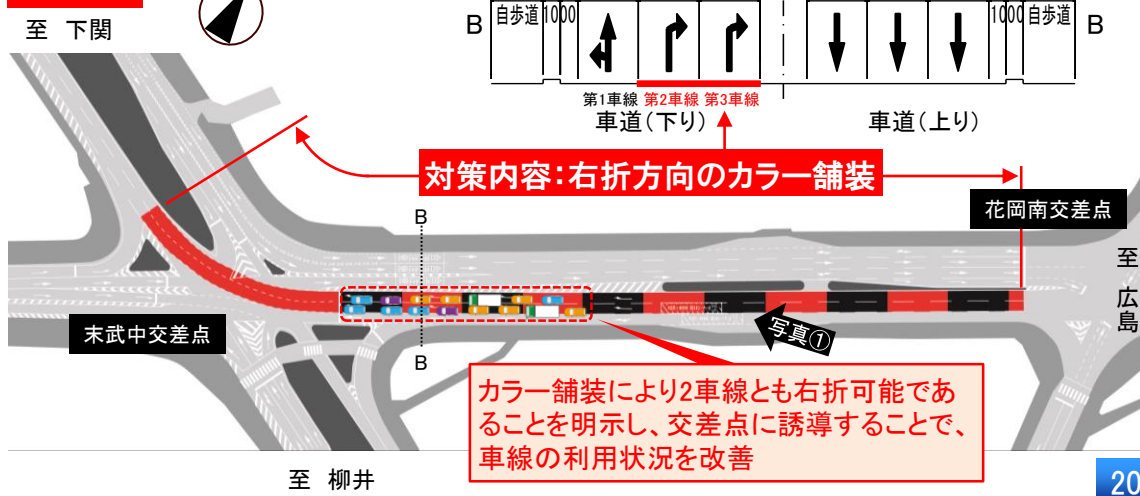
(H28年8月撮影)

(H31年1月23日 朝ピーク時撮影)

対策前



対策後



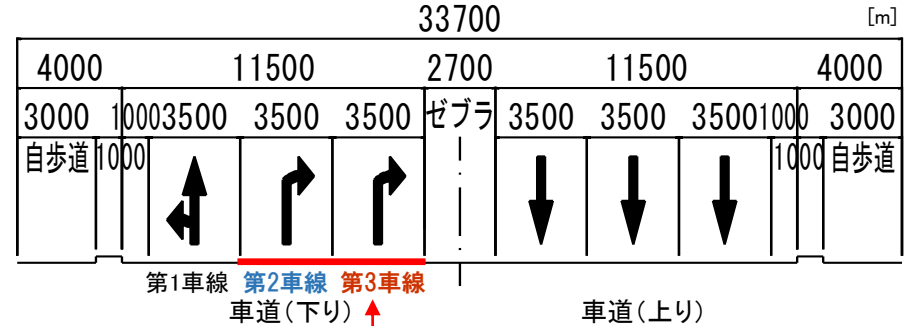
右折レーン2車線の利用状況の変化

- 右折レーン2車線の利用交通は、対策後に全体の約1割が第3車線から第2車線へシフトし、右折レーンを利用する車両の均衡が進んだ。



対策前後の右折交通の車線別利用状況の変化

▼対策後断面図

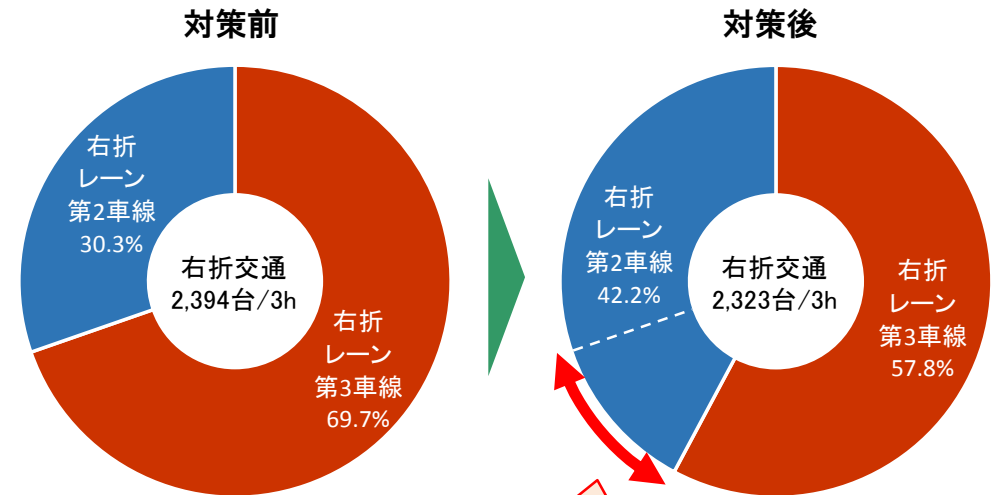


対策内容:右折方向のカラー舗装

▼対策前後の右折レーンの利用状況の変化(写真①)



▼対策前後の右折交通の車線別構成比の変化



対策後に第3車線から右折交通の約1割が第2車線にシフト、利用車両の均衡が進む

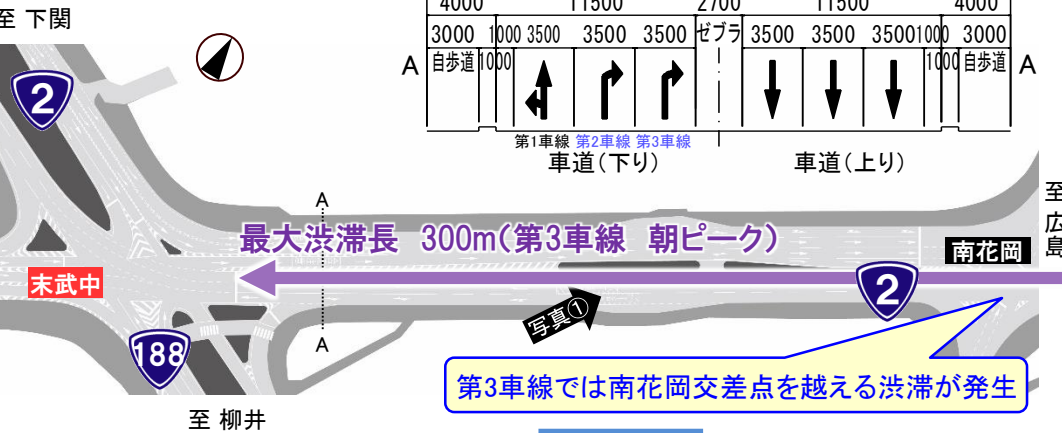
- レーン別交通量調査結果
- 対策前:H28.10.18(火)6:30-9:30
- 対策後:H30.11.27(火)6:30-9:30

渋滞状況の変化

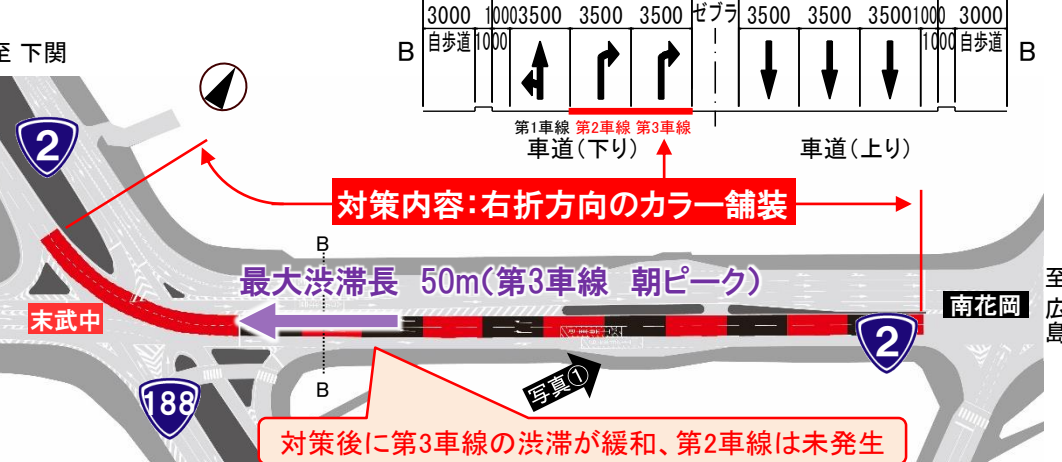
- 右折レーンの第3車線で対策前に最大300m発生していた渋滞は、対策後最大50mに緩和し、第2車線では渋滞は発生していない。
- 南花岡交差点から末武中交差点を通過する右折車両の所要時間は、60秒以内の割合が増加、120秒を越える割合が減少し、平均で20秒(2割)短縮している。

対策前後の渋滞状況の変化

対策前の最大渋滞長



対策後の最大渋滞長

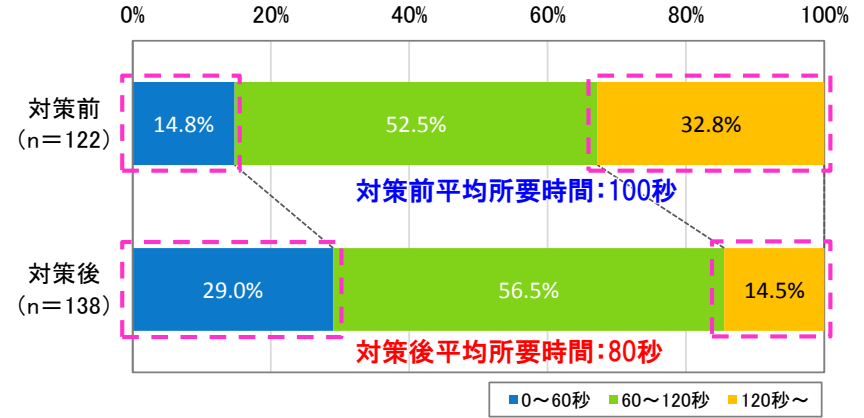


■レーン別渋滞長調査結果
○対策前:H28.10.18(火)6:30-9:30
○対策後:H30.11.27(火)6:30-9:30

▼対策前後の交通状況の変化(写真①)



▼対策前後の右折交通の所要時間の変化(7時台)



対策後に60秒以内の割合が増加し、120秒を越える割合減少
平均所要時間は100秒から80秒に2割短縮

※南花岡交差点から末武中交差点を通過する右折交通を集計(延長約260m)

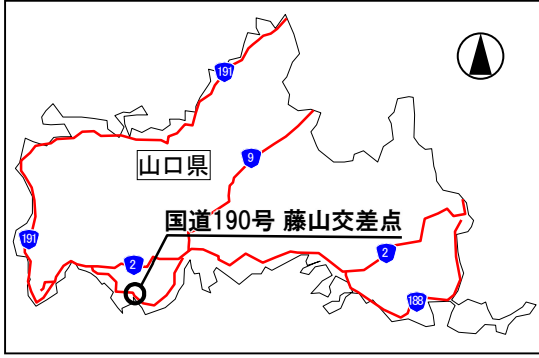
■所要時間データ/ETC2.0プローブデータ
○対策前:H30.10 平日平均
○対策後:H30.11.15~H30.12.14 平日平均

対策直後の状況

**③国道190号藤山交差点ピンポイント対策完了
による状況の変化【速報】**

渋滞対策の概要

- 主要渋滞箇所である藤山交差点(宇部市)では、国道190号上りの直進左折車線の滞留車両が後続車の速度低下を引き起こす要因となっていた。
- H31年1月24日(木)に同方向の流入交通の車線運用の変更を行い、渋滞緩和を図るためのピンポイント対策が完了した。

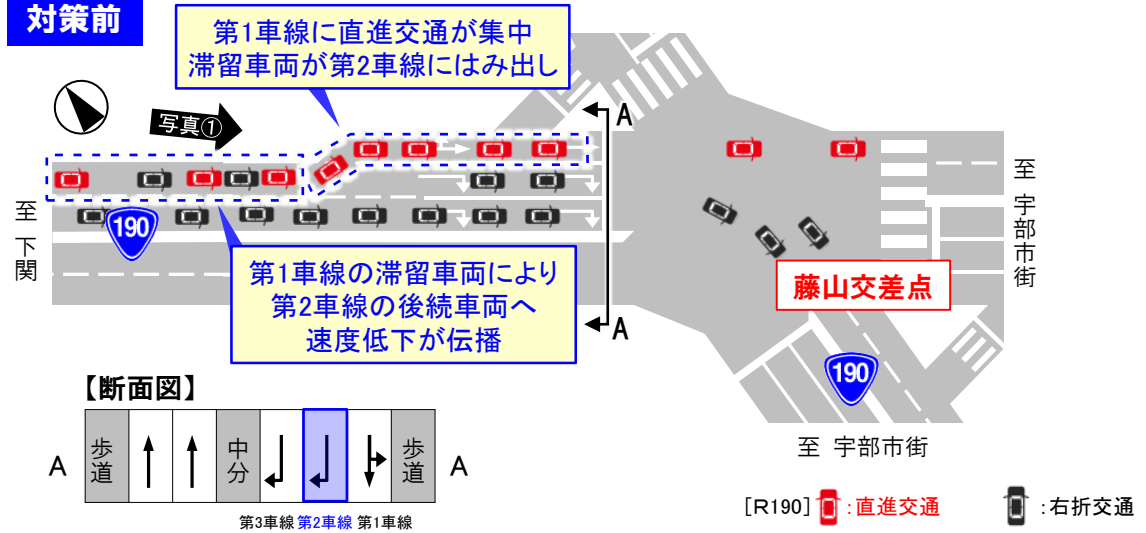


▼対策前の状況(写真①)

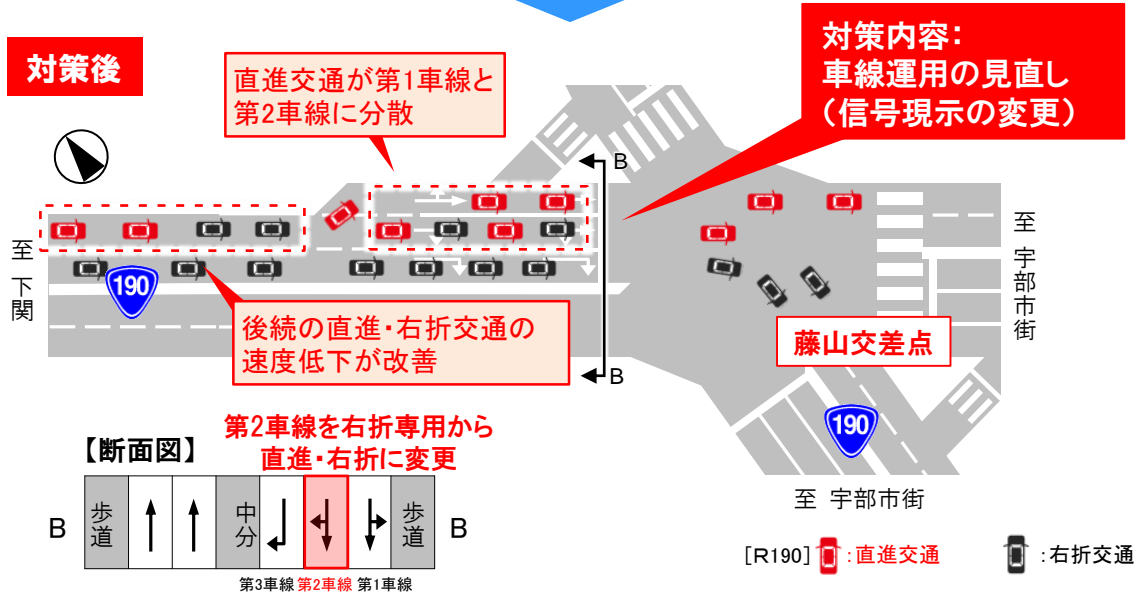


(H28年10月 朝ピーク時撮影)

対策前



対策後

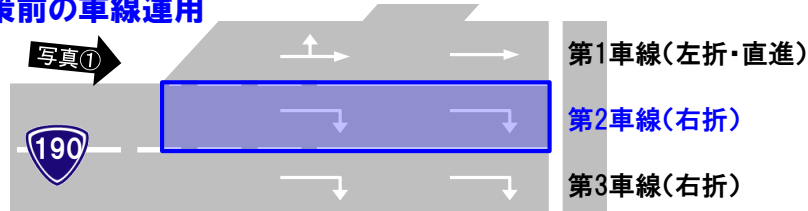


渋滞状況の変化(国道190号上り)

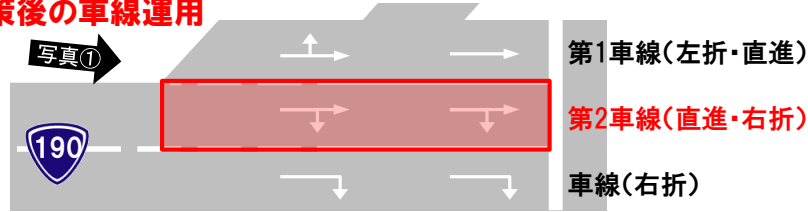
- 国道190号上りの第2車線で対策前に最大530mであった滞留長は対策後約4割に減少し、対策前に最大260m発生していた渋滞長は対策後に解消している。
- 第2車線の渋滞要因であった第1車線における滞留車両のはみ出し回数は、対策後に直進交通が第2車線へ分散したことにより約8割減少している。

対策前後の渋滞状況の変化

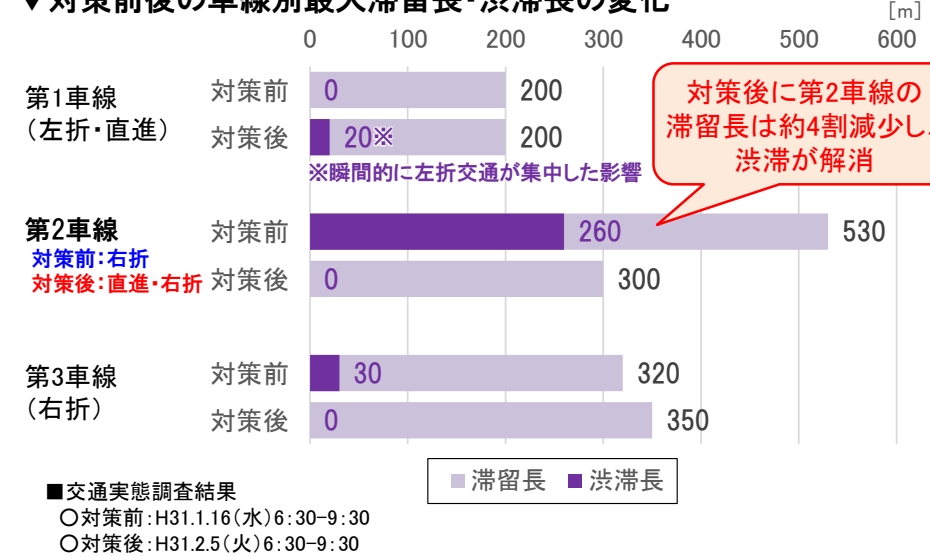
対策前の車線運用



対策後の車線運用



▼対策前後の車線別最大滞留長・渋滞長の変化



第2車線の渋滞要因の変化

▼対策前後の国道190号上り方向の交通状況の変化(写真①)

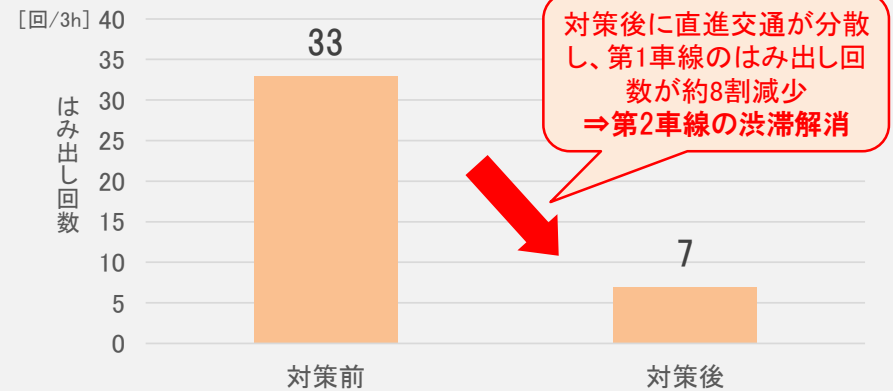


(H28年10月 朝ピーク時撮影)



(H31年2月5日 朝ピーク時撮影)

▼対策前後の第1車線の滞留車両のはみ出し回数の変化



■交通実態調査結果

○対策前: H31.1.16(水)6:30-9:30

○対策後: H31.2.5(火)6:30-9:30

※はみ出し回数:「第1車線の車両が第2車線にはみ出して停止した回数」を計測

3. 道路利用者団体と連携した渋滞対策

平成31年度 道路関係予算概要（H31年1月 国土交通省 道路局・都市局）より

3 力強く持続的な経済成長の実現

(1) ネットワークを賢く使う – 官民連携による渋滞対策の推進 –

- トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定制、渋滞の原因者である大規模施設の立地者が対策を講じるなど、官民連携による渋滞対策を推進します。

<背景/データ>

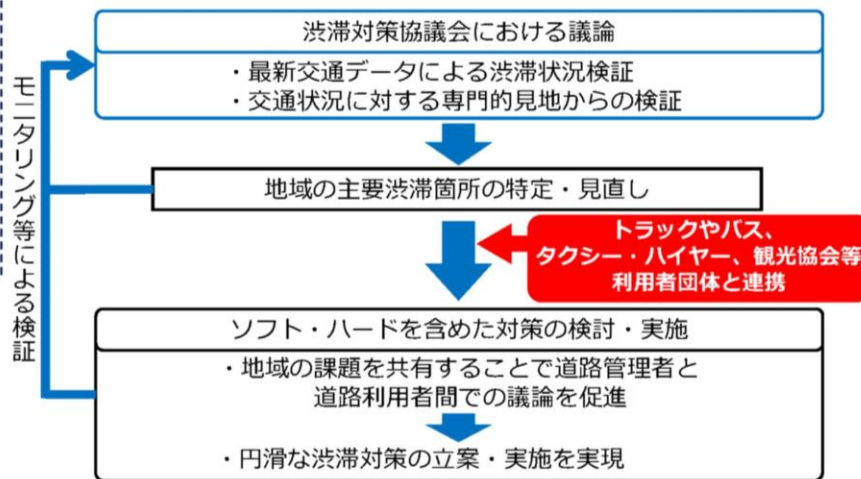
- ・最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(平成30年11月時点)
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)
- ・路上工事は、全国の直轄道路で約6割減少しているが、近年下げ止まりの傾向(約201時間/km・年(平成14年度)→約82時間/km・年(平成29年度))

○ 渋滞対策協議会^{参25}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進

○ 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、主要幹線道路の沿道において、大規模施設の立地者に対して、交通アセスメント等の実施を求めるなど、接道承認時の審査強化を導入

参25：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置

[渋滞対策の流れ]

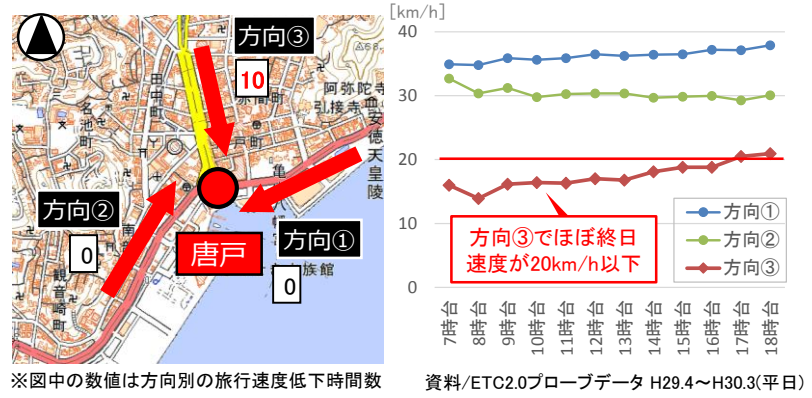


<トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況>

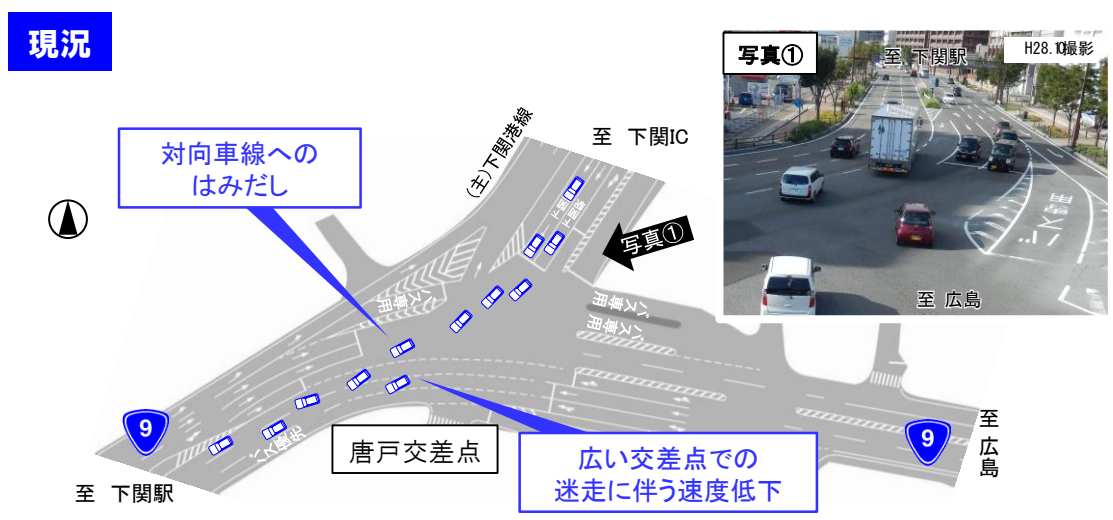
- 主要渋滞箇所の唐戸交差点(下関市)では、主要地方道下関港線(方向③)において速度低下が発生している。
- 下関港線からの右折の路面標示および直進の導流線の設置により直進・右折交通を整流化することで、下関港線の速度向上を図る。

国道9号 唐戸交差点 路面標示等による誘導により、下関港線からの右折交通の交差点内通過を整流化。

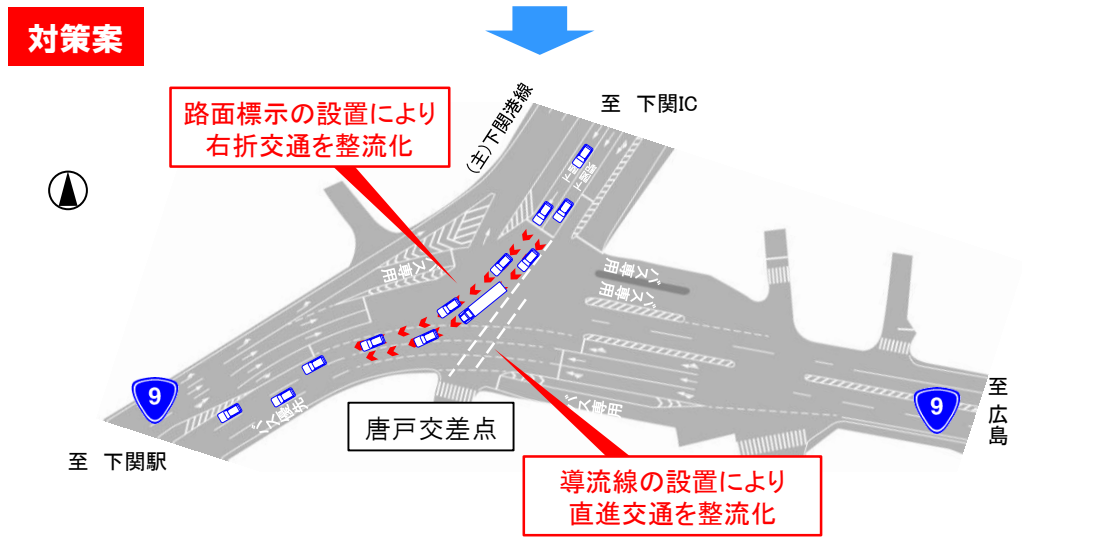
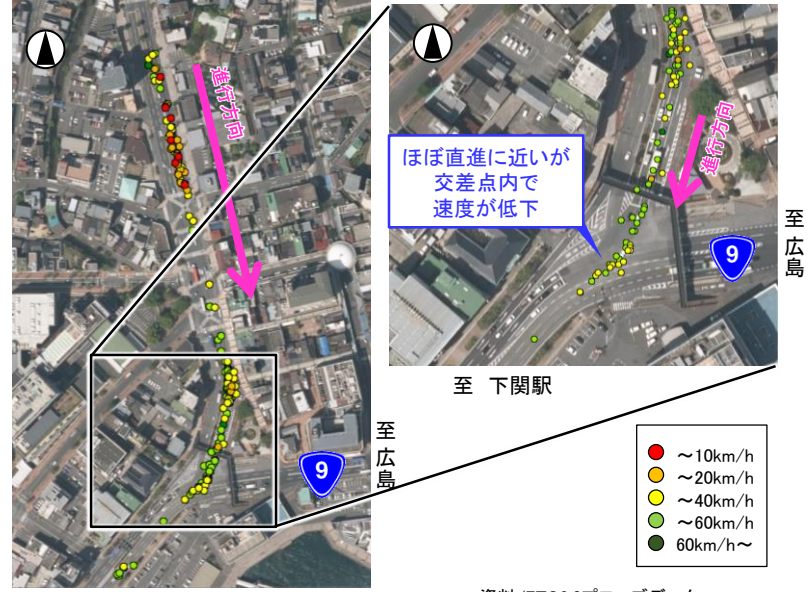
≪ 渋滞状況(速度低下時間数) ≫



≪ 対策イメージ図 ≫ [主要地方道下関港線] 右折交通



≪ 方向③右折交通の交差点内での速度分布 ≫



4. 大島大橋貨物船衝突事故に伴う 渋滞対策と対策効果

大島大橋貨物船衝突事故の影響と渋滞対策

- 平成30年10月22日に、本州と周防大島町を結ぶ大島大橋へ外国船籍の貨物船が衝突し、人流・物流・ライフラインに多大な影響をもたらした。
- 大島大橋は事故発生直後に全面通行止めとなり、1ヶ月以上の片側交互通行と重量規制となった。
- 橋の規制に伴い、国道188号をはじめとする周辺道路で激しい渋滞が発生し、道路管理者は国道188号の交通負荷軽減のため通行抑制の啓発等の周知を行った。

大島大橋の位置

周防大島町側から大島大橋を望む



衝突事故以降の時系列状況

年月日	内容
平成30年10月22日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ● 大島大橋に外国船籍の貨物船が衝突、点検通路等を損壊させるとともに橋に設置の送水管等が切断、海面に落下。 ● 大島大橋は全面通行止め、周防大島全域で断水が発生。
平成30年10月24日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ● 片側交互通行および重量規制により大島大橋の通行を一部再開
平成30年10月26日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 山口県と国土交通省が連名で、大島大橋周辺の渋滞緩和に向けた経路誘導等の周知を実施
平成30年11月7日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ● 水道管工事開始に伴い片側交互通行区間の拡大(7日~18日(土)は22時~5時まで橋全体が片側交互通行 規制) ● 同日、強風に伴い4時前~22時20分まで通行止め
平成30年11月27日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● 15時より、大島大橋の通行規制(片側交互および重量規制)を解除
平成30年12月1日(土)	<ul style="list-style-type: none"> ● 40日ぶり町全域送水
平成31年4月末まで	<ul style="list-style-type: none"> ● 橋の本復旧、破断したものと同一水道管の敷設を予定

※山口県HP、各種新聞報道より

国道188号の渋滞状況(写真①)



H30.10.25(木) 11時台撮影
※強風による大島大橋通行止め時(10:15~12:23)の状況

道路管理者による渋滞対策

内容: 通行抑制の啓発、迂回経路の案内の周知



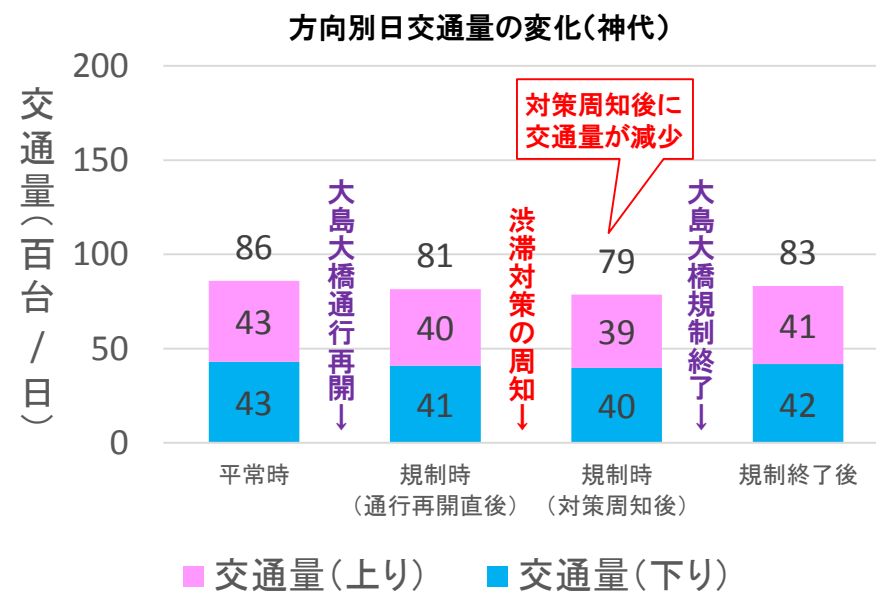
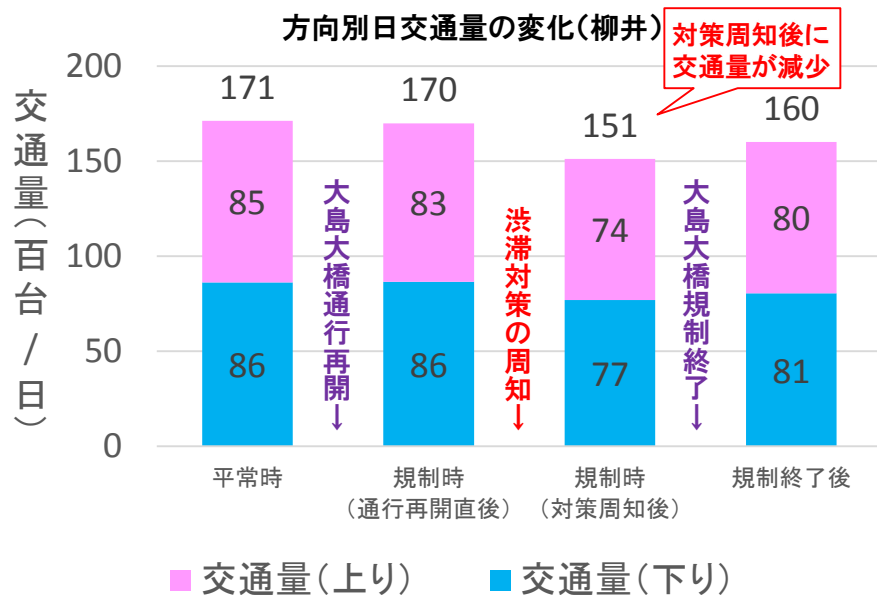
衝突事故前後の交通量の変化(国道188号)

● 道路管理者による国道188号の交通負荷軽減のための周知により、周知後の国道188号の交通量は減少、大島大橋の規制終了後は交通量が戻っている。

国道188号の交通量の変化



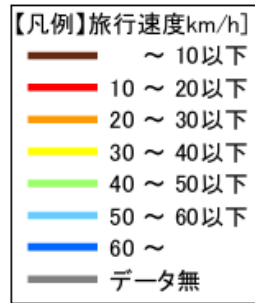
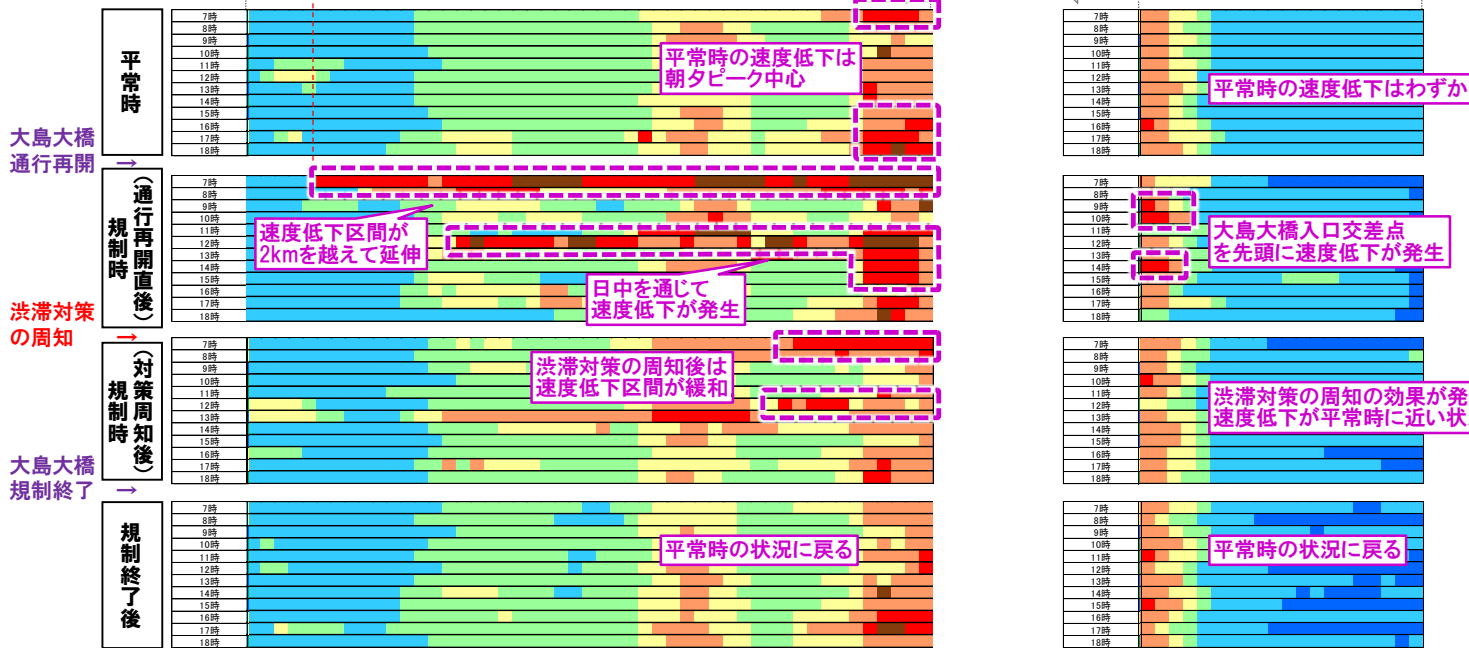
交通量データ/直轄トラカンデータ、県警トラカンデータ
 ○ 平常時: H30.9 平日平均
 ○ 規制時(通行再開直後): H30.10.24~H30.10.25 平均
 ○ 規制時(対策周知後): H30.10.26~H30.11.26 平日平均
 ○ 規制終了後: H30.12 平日平均



衝突事故前後の国道188号の旅行速度の変化

- 大島大橋の通行再開直後は、大島大橋入口交差点を先頭に速度低下が発生、特に上り方向は最大で2kmを越える激しい速度低下が発生した。
- 国道188号の交通負荷軽減のための周知により、周知後の国道188号の速度低下は緩和、特に下り方向の大島大橋入口交差点では効果が発現している。

国道188号の旅行速度の変化



- 旅行速度データ/ETC2.0プローブデータ
- 平常時: H30.9 平日平均
- 規制時(通行再開直後): H30.10.24~H30.10.25 平均
- 規制時(対策周知後): H30.10.26~H30.11.26 平日平均
- 規制終了後: H30.12 平日平均

※旅行速度を50m単位で図示

▲ 大島大橋入口

▲ 大島大橋入口

【参考】衝突事故前後の周辺道路の旅行速度の変化

- 大島大橋周辺の速度低下状況を7時台で比較すると、大島大橋通行再開直後の大島大橋周辺で激しい速度低下が発生した。
- 渋滞対策の周知後は、大島大橋周辺道路のみでの速度低下となり、国道188号への影響は緩和されている。

周防大島周辺の旅行速度の状況



渋滞対策の周知

【凡例】旅行速度[km/h]

~ 10以下
10 ~ 20以下
20 ~ 30以下
30 ~ 40以下
40 ~ 50以下
50 ~ 60以下
60 ~

■旅行速度データ/ETC2.0プローブデータ
 ○平常時:H30.9 平日平均
 ○規制時(通行再開直後):H30.10.24~H30.10.25 平均
 ○規制時(対策周知後):H30.10.26~H30.11.26 平日平均
 ○規制終了後:H30.12 平日平均

※全てDRM区間で図示