

7. 主要渋滞箇所解除の検討

7.1 主要渋滞箇所の解除フロー

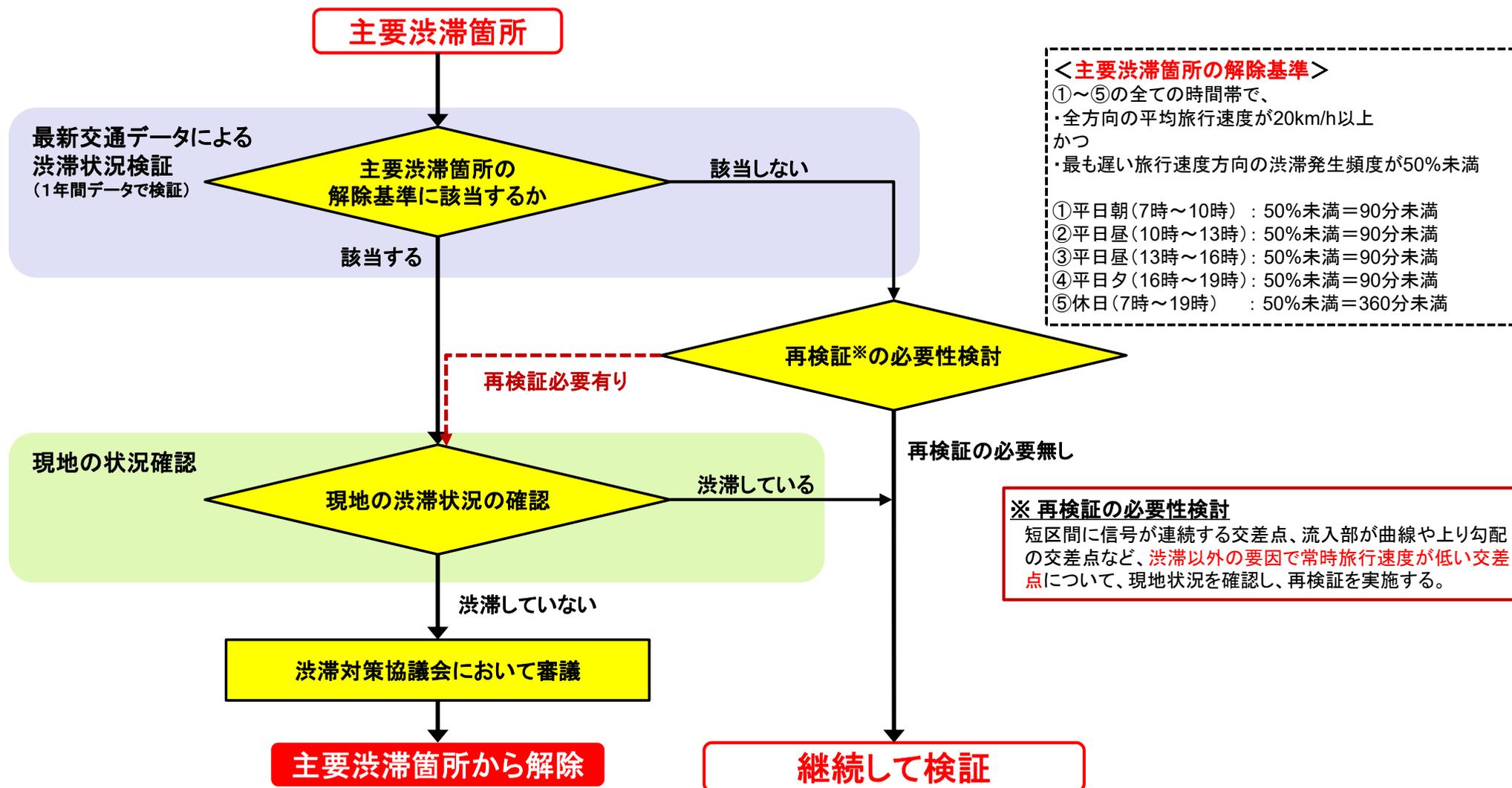
7.2 主要渋滞箇所解除の提案

国道192号 城山交差点

国道11号 広島ランプ

7.1 主要渋滞箇所の解除フロー

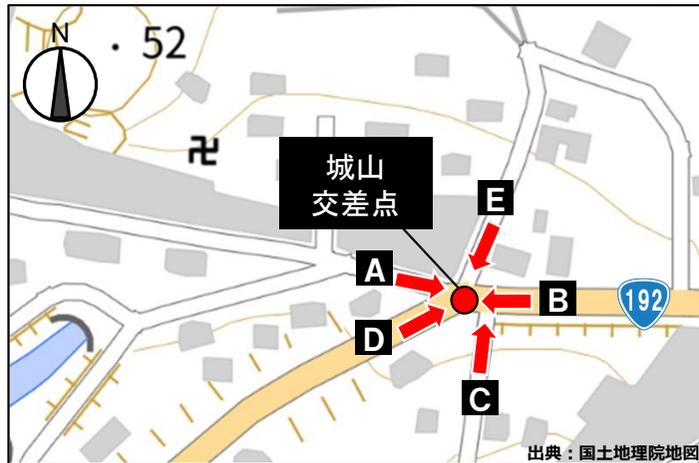
○主要渋滞箇所の特定解除は、最新交通データによる渋滞状況の検証、現地渋滞状況の確認、渋滞対策協議会での審議の手順で実施。
○なお、解除基準に該当しない箇所に関しては、渋滞以外の要因による速度低下があるかどうかを検証の上、上記と同様に現地の状況を確認し、渋滞対策協議会での審議を経て主要渋滞箇所から解除する。



7.2 主要渋滞箇所解除の提案 国道192号 城山交差点

○H24年度に主要渋滞箇所の選定をする際、パブリックコメントを実施し、城山交差点のD方向(東行き)で渋滞している意見が複数あったため、速度は解除基準を満たしていたが、主要渋滞箇所に選定し、R元年度に右折レーンを新設。
 ○その後、現地確認を行ったところ、当該交差点より東側にある神後交差点での先詰まりによる影響が城山交差点まで及んでいたことから、R6年度に神後交差点の右折レーンを新設し、今年度、再度現地確認を行った結果、捌け残りによる渋滞は確認されなかった。
 ○一方、従道路は、概ね、旅行速度が20km/hを下回っているが、A方向、C方向とも、家屋が連坦する1車線道路であり、速度が出にくい路線であるため、現地確認した結果、E方向を含む全方向で捌け残りによる渋滞が確認されなかったことから、「**城山交差点**」を**主要渋滞箇所から解除することを提案する**。

■位置図



■解除基準への該当状況

➢ 従道路側(A方向、C方向)は、解除基準には該当していない状況であるが、現地で渋滞発生状況について確認を行い、現地状況に応じた特定解除の検討を実施

〈主要渋滞箇所の選定基準の使用データ〉

H24：民間プローブデータ
 H24.5~H24.8(選定時)
 R6：ETC2.0プローブデータ
 R6.4~R7.3

凡例

- H24(選定時) 20km/h未満
- R6.4~R7.3 20km/h未満
- H24(選定時) 20km/h以上
- R6.4~R7.3 20km/h以上

「-」について
 ⇒プローブデータのサンプル数が少ないため、旅行速度が集計できていない時間帯がある

E方向について

※プローブデータによる評価対象外
 →DRMリンクが設定されておらず、プローブデータが集計できないため、現地確認による評価を実施

■最新交通データによる速度状況

A 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(A方向)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	12	10	17	23	-	-	7	-	16	17	11	14				
		R6.4~R7.3	18	18	19	21	18	20	20	19	19	20	18	20				
発生頻度 (%)	平日	R6.4~R7.3	92%				42%				58%				42%			
		休日	48%															

B 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(西行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	20	24	27	29	32	31	29	31	30	28	24	26				
		R6.4~R7.3	21	24	28	28	29	30	29	28	27	27	24	27				
発生頻度 (%)	平日	R6.4~R7.3	0%				0%				0%				0%			
		休日	0%															

C 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(C方向)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	14	11	-	21	-	12	13	14	13	17	-	13	-	15		
		R6.4~R7.3	14	12	18	16	16	18	16	17	16	15	15	16				
発生頻度 (%)	平日	R6.4~R7.3	100%				92%				100%				100%			
		休日	94%															

D 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(東行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	31	24	28	29	32	30	29	32	31	30	20	27				
		R6.4~R7.3	23	18	34	36	38	38	37	37	36	34	22	28				
発生頻度 (%)	平日	R6.4~R7.3	25%				0%				0%				17%			
		休日	0%															

■現地の状況(7:00~9:00)

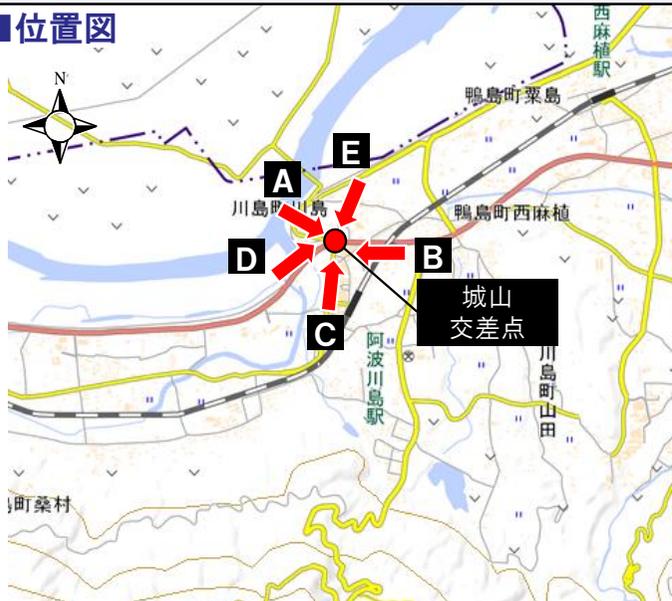


朝・夕ピーク時間帯に現地確認を実施した結果、滞留長は長いが各流入部とも、捌け残りによる渋滞が発生していない状況であり**特定解除基準に該当している交差点であることを確認**

※現地調査確認日(令和7年5月30日)

○プローブデータによる速度分析結果と現地状況(捌け残りが発生していない)に乖離がみられたため、当該流入部について検証を行った。
 ○現地踏査の結果、【A】方向の流入路が沿道に家屋が連坦する1車線道路であり、カーブで見通しの悪い区間もあることから、全体的に車両が低速走行となっている状況を確認した。

■位置図



出典：国土地理院・基盤地図情報を基に作成

■【A】方向の流入路



「出典：国土地理院撮影の空中写真(2020年撮影)」

■現地踏査結果から把握された【A】方向の交通特性



カーブで見通しが悪く、低速走行となりやすい

(撮影日：令和3年6月2日朝ピーク時)



対向車との離合が困難な狭い幅員

(撮影日：令和3年6月2日朝ピーク時)



沿道に家屋が連坦する1車線道路であり低速走行となりやすい

(撮影日：令和3年6月2日朝ピーク時)

■城山交差点(【A】方向)の速度低下の原因(考察)

沿道に家屋が連坦する1車線道路であり、カーブで見通しの悪い区間もあることから、平均速度が低くなっているものと考えられる。

- プローブデータによる速度分析結果と現地状況(捌け残りが発生していない)に乖離がみられたため、当該流入部について検証を行った。
- 現地踏査の結果、【C】方向の流入路が沿道に家屋が連坦する1車線道路であり、多くの車両が低速走行となっている状況を確認した。
- 低速度分布をみると、赤信号停止の影響を受けやすい流入部付近以外に、待避所や無信号交差点付近で低速度割合が高いことを確認した。

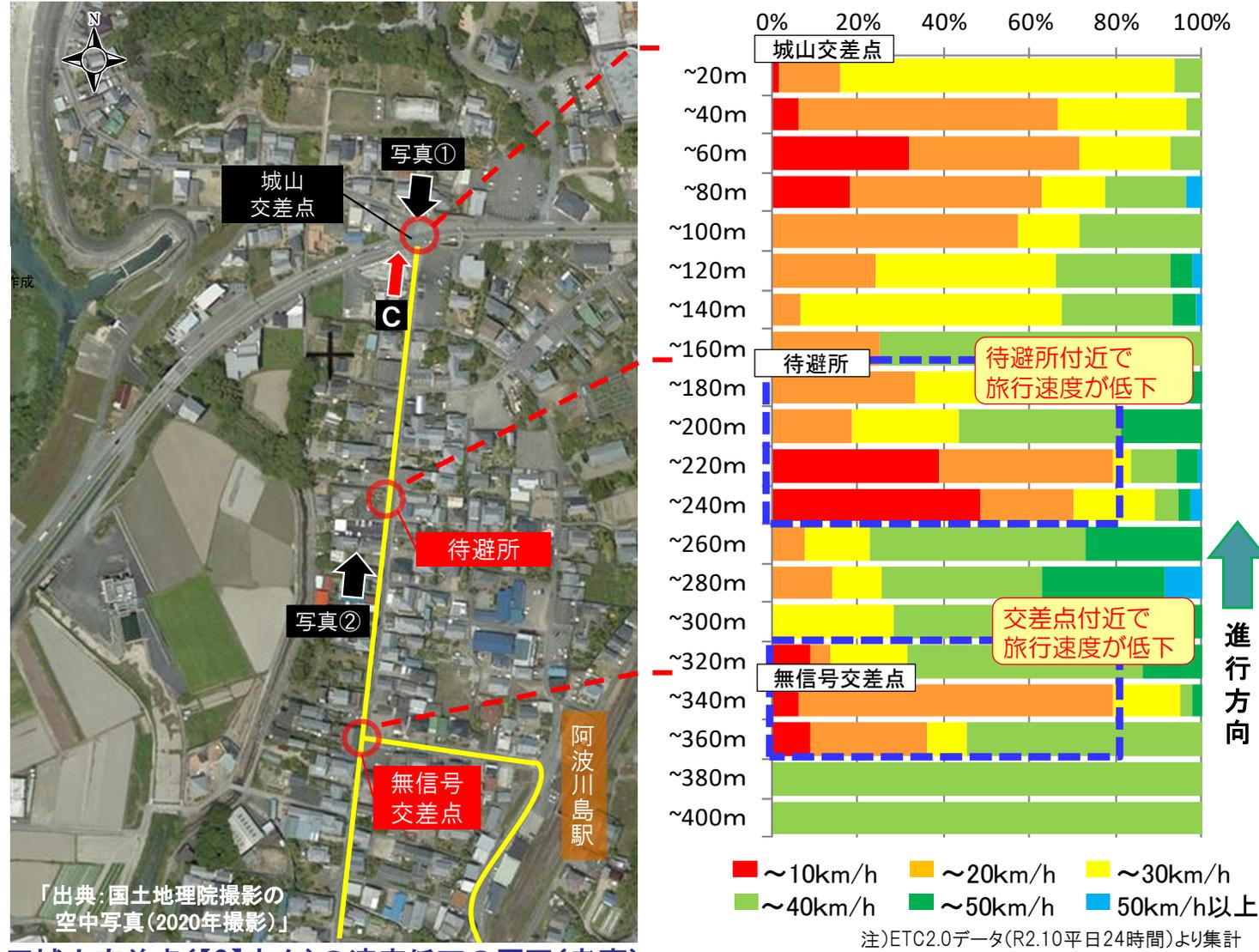
■位置図



■現地踏査結果から把握された【C】方向の交通特性



■プローブデータから把握された【C】方向の交通特性



■城山交差点(【C】方向)の速度低下の原因(考察)

沿道に家屋が連坦する1車線道路であり、待避所付近での離合待ちや無信号交差点付近での安全確認のために、平均速度が低くなっているものと考えられる。

7.2 主要渋滞箇所解除の提案 国道11号 広島ランプ

○令和6年度最新データによる分析の結果、各流入部の旅行速度が向上し、渋滞発生頻度も50%未満であるため、解除基準を満たしている状況。
 ○現地状況を確認した結果、C流入部(東行き)は滞留長は長い、捌け残りによる渋滞が現地で確認されなかったことから、「**国道11号広島ランプ交差点**」を**主要渋滞箇所から解除することを提案する。**

■位置図



■解除基準への該当状況

➤ 各流入部の渋滞発生頻度が50%未満のため、主要渋滞箇所解除基準を満たしている。

主要渋滞箇所解除基準

- 平日朝、昼、夕又は休日のいずれかの時間帯において、1方向以上で旅行速度20km/h以下、かつ最も遅い旅行速度方向の渋滞発生頻度が50%以上の箇所
- 時間帯とは、平日7～10時、10時～13時、13時～16時、16時～19時、休日は7時～19時
- 渋滞発生頻度50%とは、平日の時間帯で90分以上、休日の時間帯で360分以上、平均旅行速度が20km/h以下の状態

〈主要渋滞箇所の選定基準の使用データ〉

H24：民間700データ
 H24.5～H24.8(選定時)
 R6：ETC2.0700データ
 R6.4～R7.3

■最新交通データによる速度状況

A 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(南行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	9	9	10	12	11	12	13	14	15	11	13	9	10			
		R6.4～R7.3	20	24	26	26	26	26	26	26	26	22	24	24				
	休日	H24(選定時)	15	9	14	14	12	12	13	12	14	13	10	18				
		R6.4～R7.3	25	26	28	27	27	28	27	27	27	27	26	27				
発生頻度 (%)	平日	R6.4～R7.3	17%				0%				0%							
	休日	R6.4～R7.3	0%															

B 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(西行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	16	14	18	19	21	24	26	18	20	16	15	15				
		R6.4～R7.3	22	25	27	26	26	26	27	28	26	26	22	26				
	休日	H24(選定時)	42	25	22	23	16	21	22	17	16	15	12	12				
		R6.4～R7.3	29	28	29	27	26	26	26	26	26	26	27	28				
発生頻度 (%)	平日	R6.4～R7.3	8%				0%				0%							
	休日	R6.4～R7.3	0%															

C 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(東行き)

指標	平休別	年次	時間帯															
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
旅行速度 (km/h)	平日	H24(選定時)	14	22	22	18	24	23	23	25	21	23	20	22				
		R6.4～R7.3	15	24	31	31	30	30	31	31	31	31	29	31				
	休日	H24(選定時)	29	28	27	19	22	21	23	22	23	21	24	25				
		R6.4～R7.3	36	34	34	33	31	31	33	33	32	32	31	33				
発生頻度 (%)	平日	R6.4～R7.3	42%				0%				0%							
	休日	R6.4～R7.3	0%															

凡例

- H24(選定時) 20km/h未満
- R6.4～R7.3 20km/h未満
- H24(選定時) 20km/h以上
- R6.4～R7.3 20km/h以上

■現地の状況(7:00～9:00)

撮影日: 令和7年4月25日



滞留長は長い、捌け残りはなし



朝ピーク時間帯に現地確認を実施した結果、滞留長は長い、各流入部とも、捌け残りによる渋滞が発生していない状況であり**特定解除基準に該当している交差点であることを確認**

※現地調査確認日(令和7年4月25日)