

# 第4回 県都大分市交通円滑化の検討

(大分スポーツ公園への自家用車等のアクセス改善)

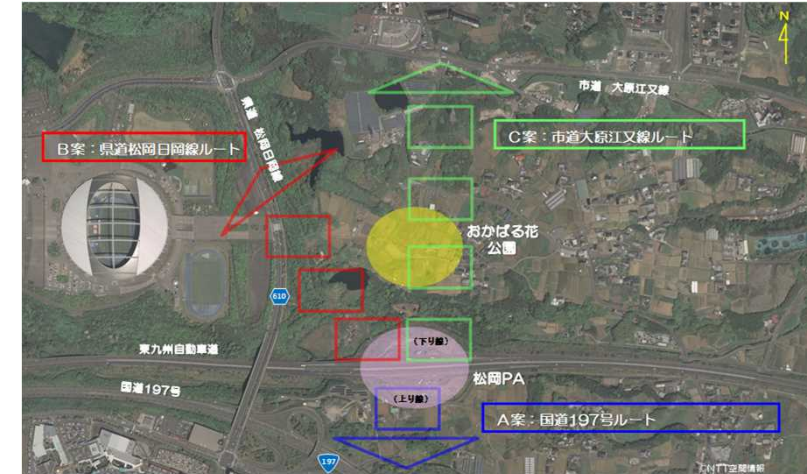
令和2年7月30日(木)

## 第3回検討会での確認事項と主な意見

### ●大分スポーツ公園への自家用車等のアクセス改善

#### 【確認事項】

- 大分スポーツ公園等への集客力の向上や、広域防災拠点の支援、潜在需要の取り込み、救急救命活動の円滑化など、様々な観点から、松岡SICの必要性を確認しました
- 松岡SICへの概略3ルートについて、交通量推計と費用便益分析の結果を報告。3ルートともに費用便益分析で1を超えることが確認できました



▲松岡SICルート検討図

#### 【主な意見】

- ✓ イベント時にこれまで2つのインターに分散していたのが、1つのインターに集中しそうなので、イベント時の交通の状況を分析してもらいたい。
- ✓ 3案を評価しているが、採点方法が恣意的になっている



上記意見を踏まえて、今回、基本方針(素案)の提案を行う

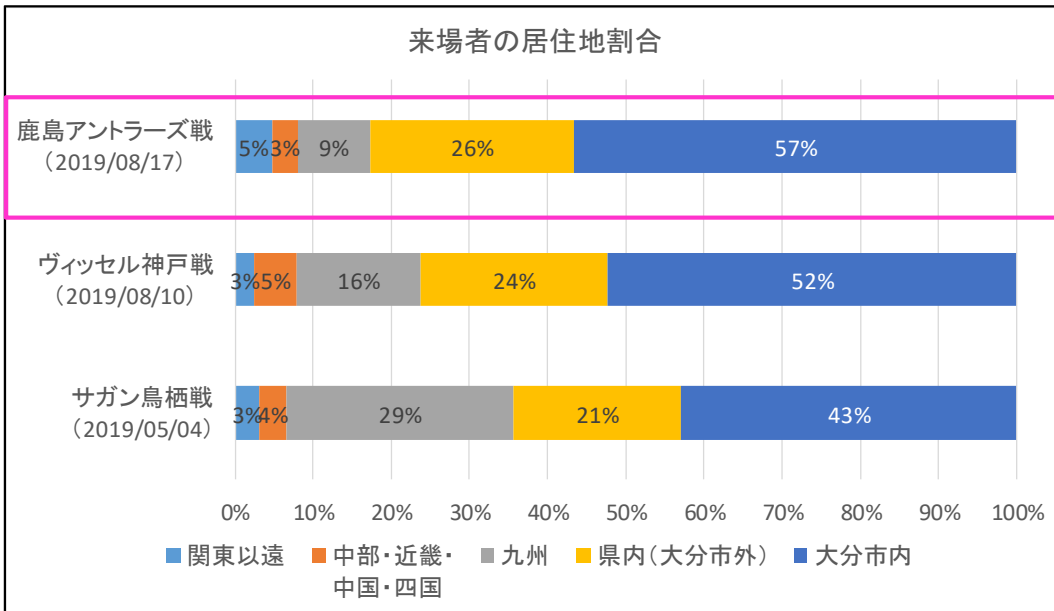
# (1) 松岡SICのイベント時の整備効果

## 1. イベント時の設定

- ・日 時：令和元年8月17日 19時キックオフ
- ・対戦相手：鹿島アントラーズ
- ・観戦客数：28,574人

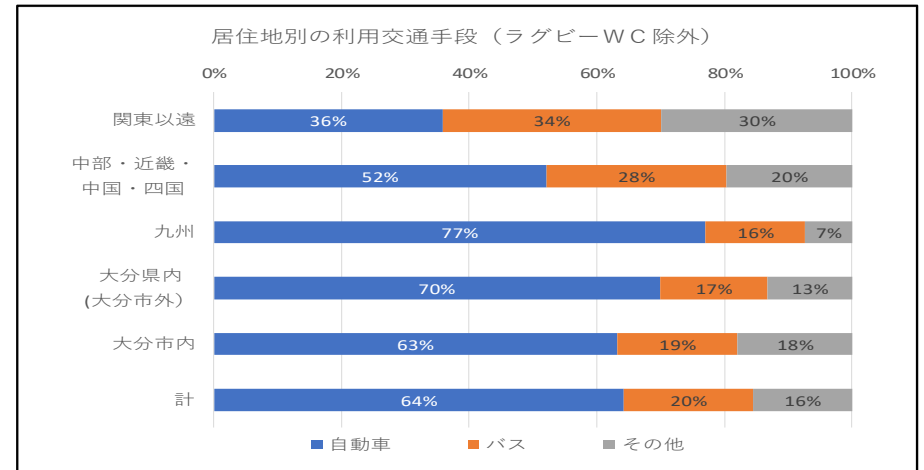
## 2. 分布量の設定

携帯電話基地局データ（モバイル空間統計）により  
大分スポーツ公園来訪者の居住地を把握し、  
ゾーンごとの分布量を設定



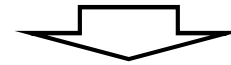
## 3. 自動車分担率の設定

大分スポーツ公園来場者アンケート調査結果をもとに設定



## 4. 自動車台数の設定

イベント時における1台あたり平均乗車人員  
3.0人/台を基に設定



**来園車両（推計結果） 6,147台**

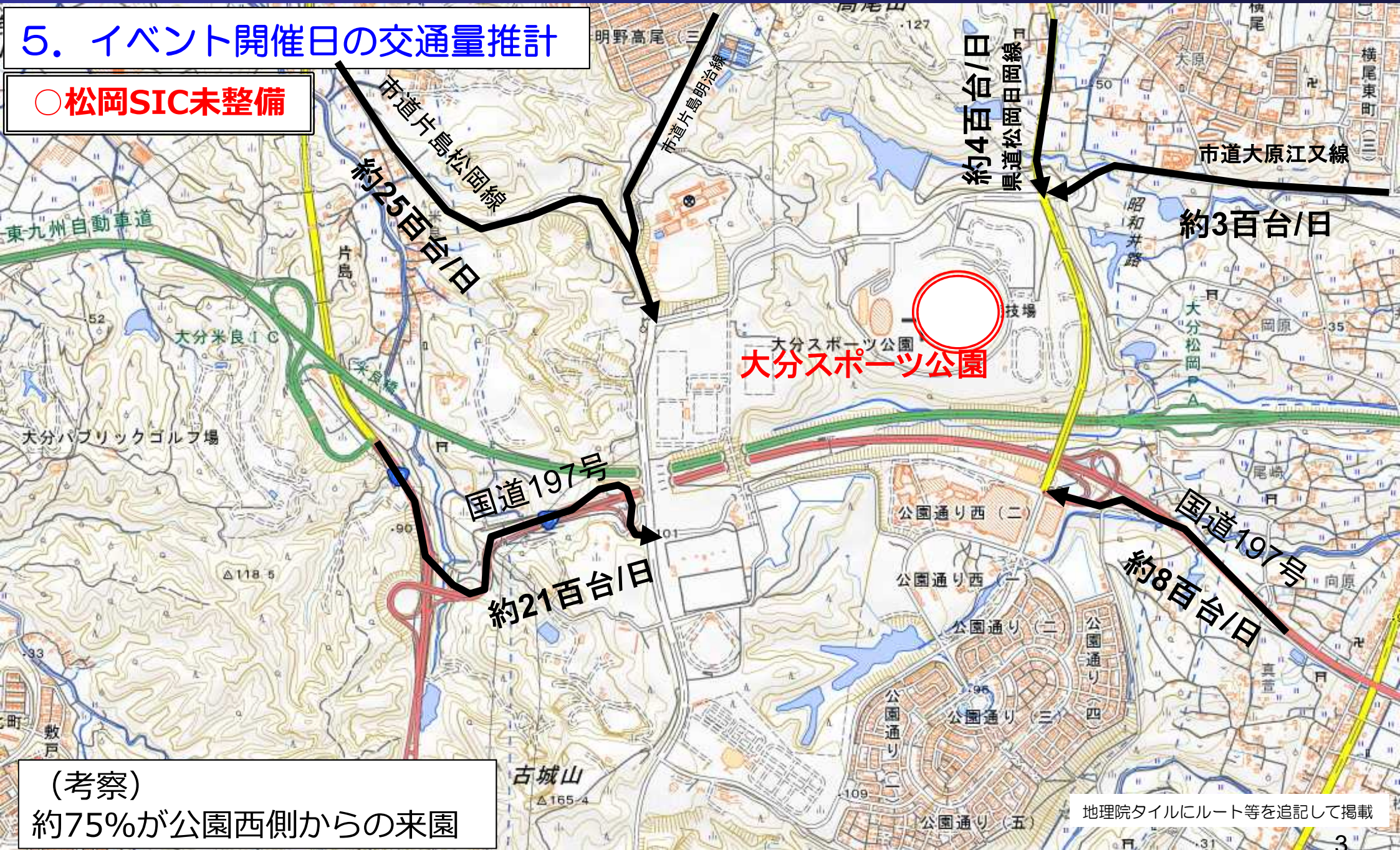
大分市内：3,403台 大分県内：1,740台

大分県外：1,004台

# (1) 松岡SICのイベント時の整備効果

## 5. イベント開催日の交通量推計

○松岡SIC未整備



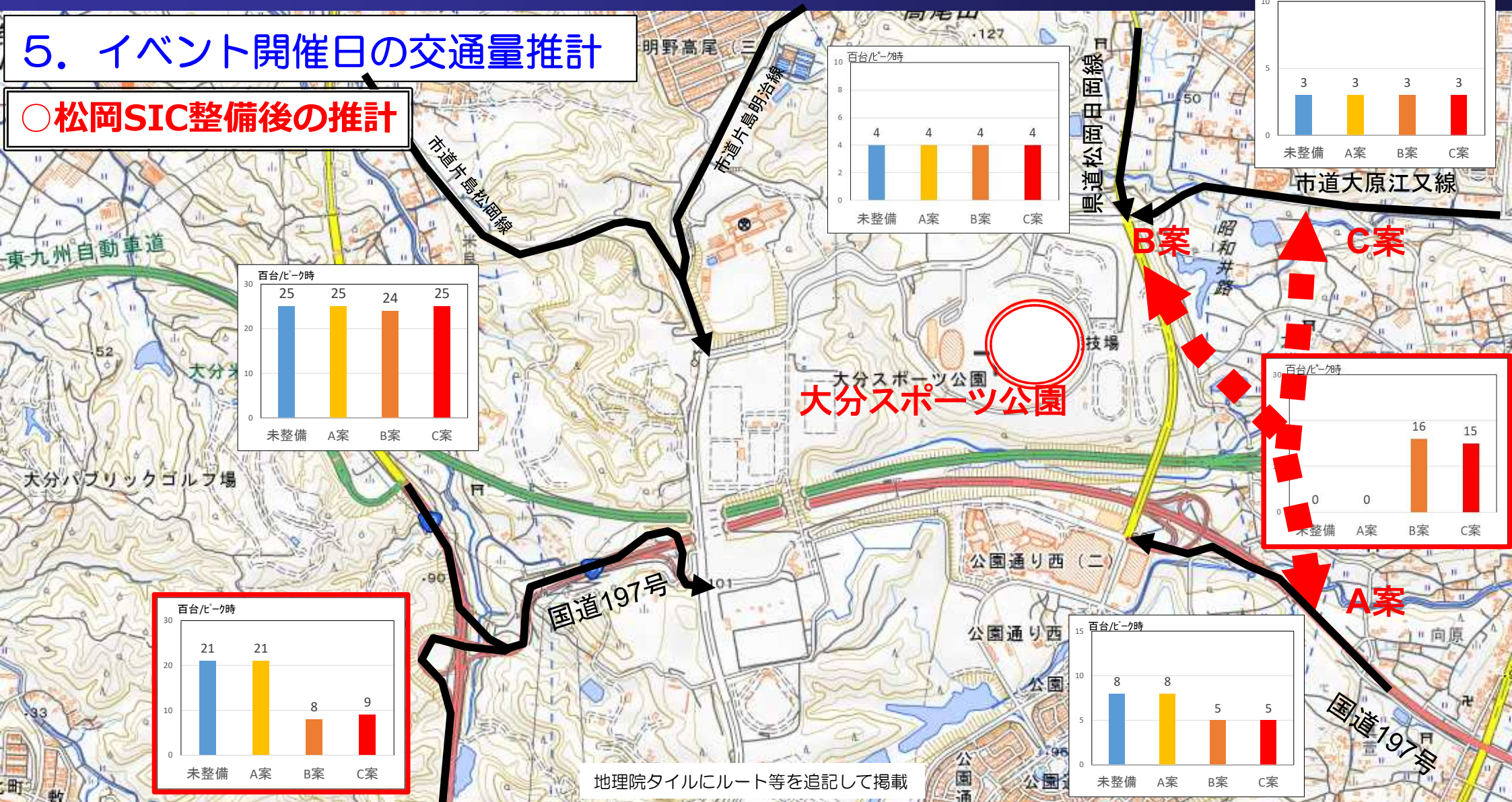
(考察)  
約75%が公園西側からの来園

地理院タイルにルート等を追記して掲載

# (1) 松岡SICのイベント時の整備効果

## 5. イベント開催日の交通量推計

### ○松岡SIC整備後の推計

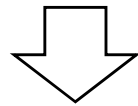


B、C案は松岡SICの整備により公園西側からの来園が減少し交通の分散が確認された

# (1) 松岡SICのイベント時の整備効果

## 7. ピーク時交通時の交差点解析

・分散効果が確認された「C案」のピーク時（試合開始2～3時間前）の交通流動を再現

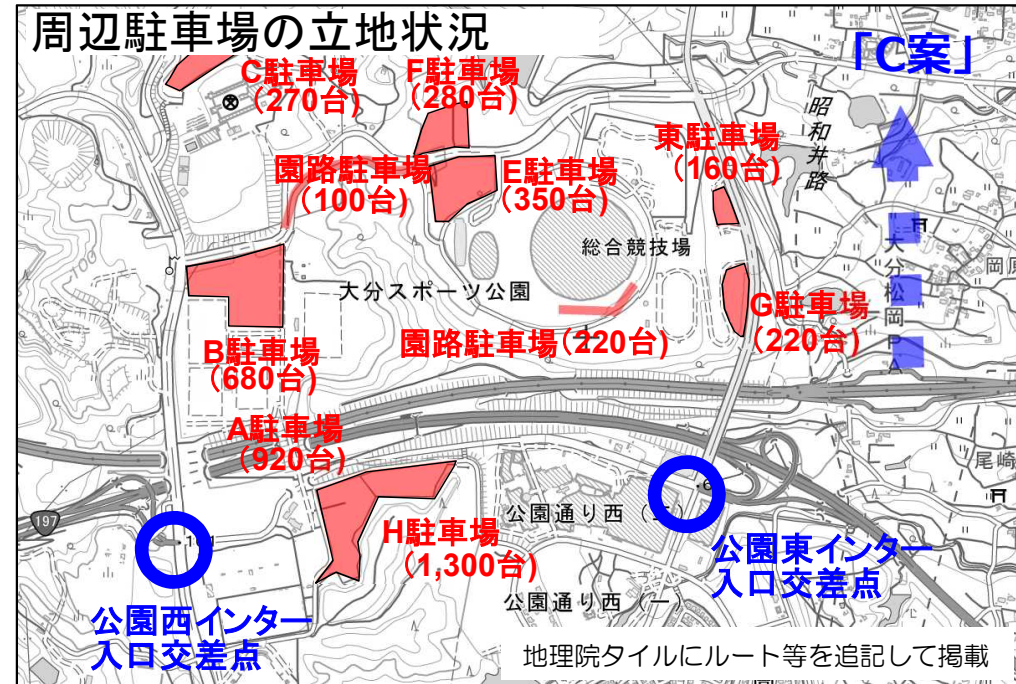


・イベント時に渋滞が想定される2交差点（公園西・東交差点）の交差点解析を実施し、交通分散による影響を確認

### 【結果】

・公園西インターでは交通分散の結果、交差点需要率等が減少し、改善効果を確認

・公園東インターでは交通分散の結果、交通量が増えるため、交差点需要率等は上昇するが、交差点解析でみた交通処理が可能となることを確認



交差点解析 ケース	交差点の 需要率(λ)	需給比 (q/Q)
公園西(未整備)	0.950	1.091
公園西(整備時)	0.866	0.983
備考	$\lambda < 0.9$	$q/Q < 1.0$

※交差点全体の飽和度

交差点解析 ケース	交差点の 需要率(λ)	需給比 (q/Q)
公園東(未整備)	0.783	0.885
公園東(整備時)	0.862	0.972
備考	$\lambda < 0.9$	$q/Q < 1.0$

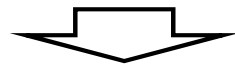
※最混雑している方向の混雑度

## (1) 松岡SICのイベント時の整備効果

### ■まとめ

#### 松岡SICの必要性（イベント時）

- ✓ 連結ルート（B、C案）はイベント時の交通量の分散に寄与
- ✓ 分散した結果、ピーク時における各交差点への影響は小さい



松岡SICはB、C案でイベント時の整備効果が大きい

## (2) 松岡SIC連結道路の候補ルートを選定

イベント時の効果も含めた総合評価でB、C案を候補ルートに選定

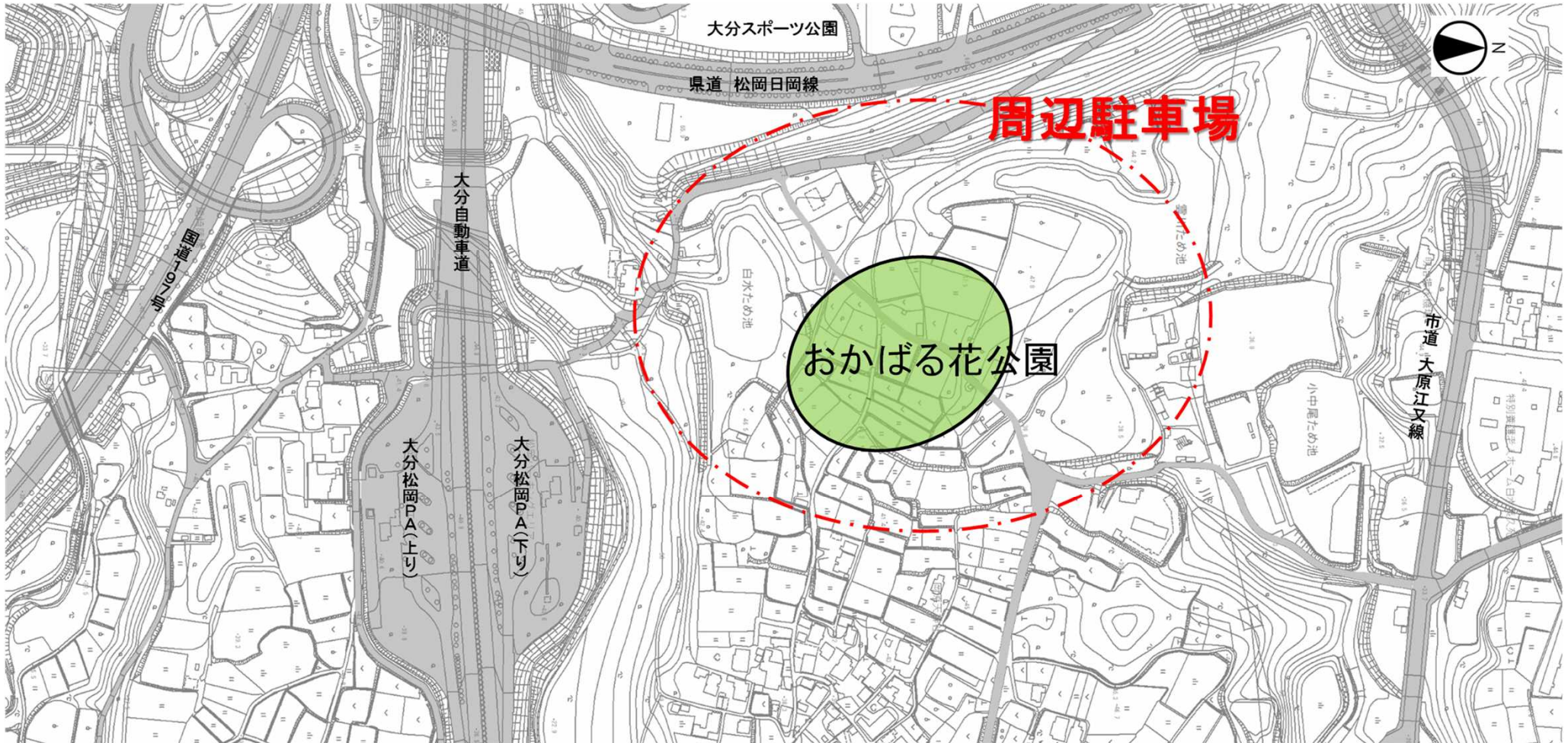
評価項目	比較項目	国道197号	県道 松岡日岡線	市道 大原江又線
		A案	B案	C案
経済性	概算事業費(延長) B/C	○	△	△
		19億円 (L=0.95km)	22億円 (L=0.85km)	19億円 (L=1.2km)
		1.6	1.4	1.2
周辺交通への影響	幾何構造(縦断勾配)	△ 縦断勾配において10%の特例値	△ 縦断勾配において10%の特例値	△ 縦断勾配において10%の特例値
	周辺交通への影響	△ R197に新たな信号交差点必要	△ 県道交差点付近に新たな信号交差点	○ 既設交差点へ接続
整備効果	災害時の輸送経路の確保・多重化	△ 松岡SIC～ドーム5分以上(5.8分)	○ 松岡SIC～ドーム5分未満(2.5分)	○ 松岡SIC～ドーム5分未満(3.3分)
	高速道の収益増収	○ 増加	○ 増加	○ 増加
	関連計画への支援(おかばる花公園)	△ 直接アクセスできない	○ 直接アクセス	○ 直接アクセス
イベント時の影響	イベント時の影響	△ 交通の分散効果なし	○ 交通の分散効果あり	○ 交通の分散効果あり
		△	○	○
総合評価	総合評価	△ パークプレイスへのアクセスに優れるが、新たな信号交差点の設置が必要となり、ドーム方面へのアクセスやおかばる花公園へのアクセスが劣る。	○ 接続位置がドームに最も近く、アクセスに優れるイベント時における交通分散効果も高い。	○ B案同様に接続位置がドームに比較的近く、既設交差点への接続が可能で、イベント時における交通分散効果も高い。



# (3) おかばる花公園周辺の駐車場設置検討

## 1. おかばる花公園周辺の駐車場について

地元とのおかばる花公園構想協議により、駐車利用可能台数は約700台



## (3) おかばる花公園周辺の駐車場設置検討

### 2. おかばる花公園周辺駐車場を整備した場合

#### ■ 現況の確認 (駐車場利用はフリーなので近いところから埋まっていく)

令和元年8月17日(土) 鹿島アントラーズ戦(28,574人) 19時キックオフ

	現 状 分 析
約5時間前 (14:00)	・ 周辺駐車場が満車(約1,600台分)
約4時間前 (15:00)	・ B駐車場が満車(約680台分)
約3時間前 (16:00)	・ A駐車場は半分以上埋まる ・ 16~17時前後は、市道片島松岡線で渋滞が発生
約2.5時間前 (16:30)	・ A駐車場が満車(約920台分)
約1.5時間前 (17:30)	・ H駐車場が満車(約1,300台分)

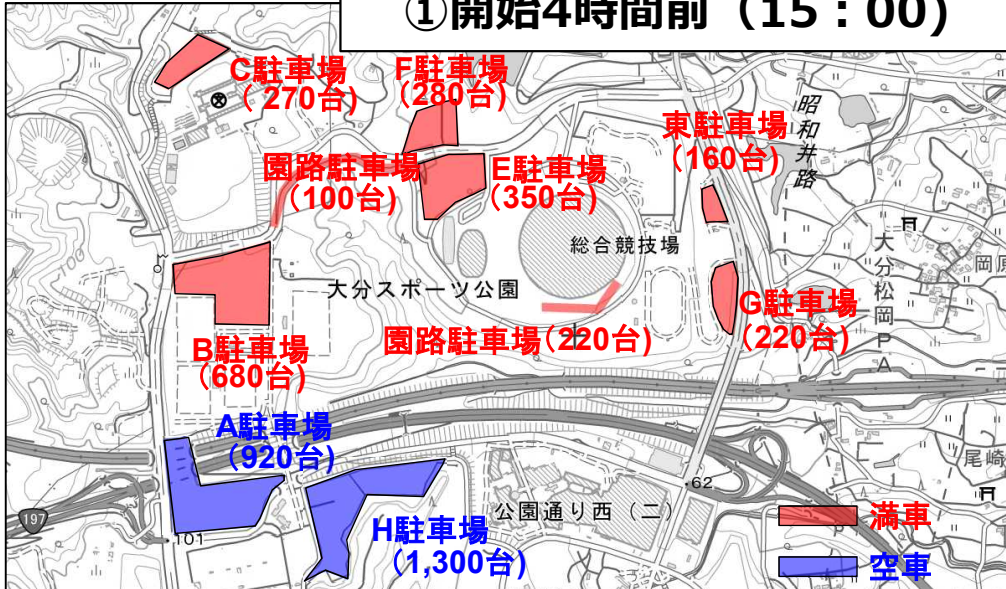
#### ■ おかばる花公園周辺駐車場(約700台規模)を整備した際の想定

##### 【前提条件】

- ✓ 駐車場が増えれば増えた分だけ、車での来場者が増えると想定  
※車での来場者(4,500台→5,200台)
- ✓ おかばる駐車場はドームに近い駐車場であるため、B駐車場より前に満車になると想定

～現況～

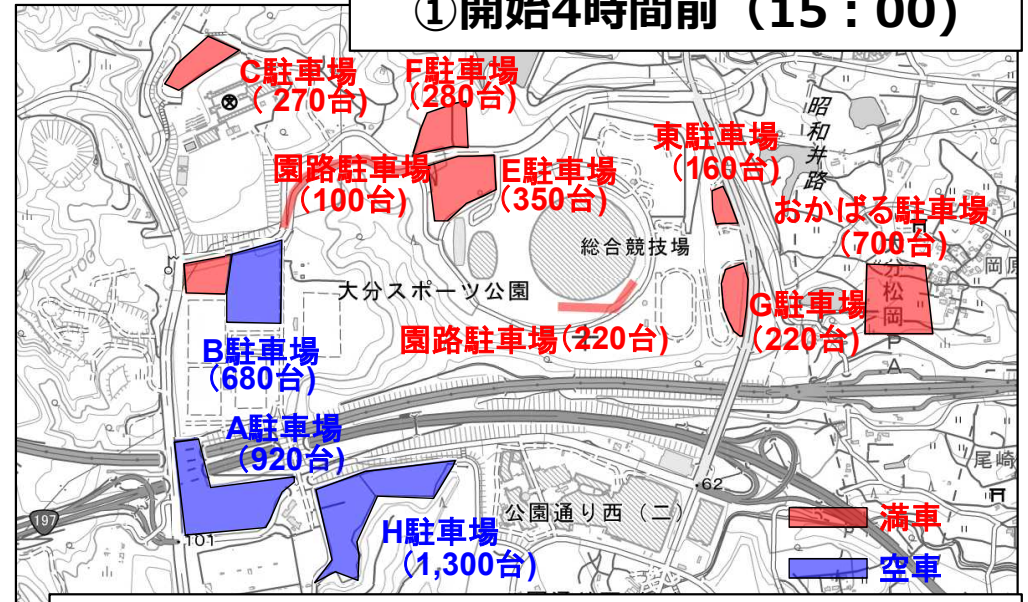
①開始4時間前 (15:00)



- ・約4時間前までにB駐車場は満車となる (約680台分)
- ・特に大きな混雑は発生しない

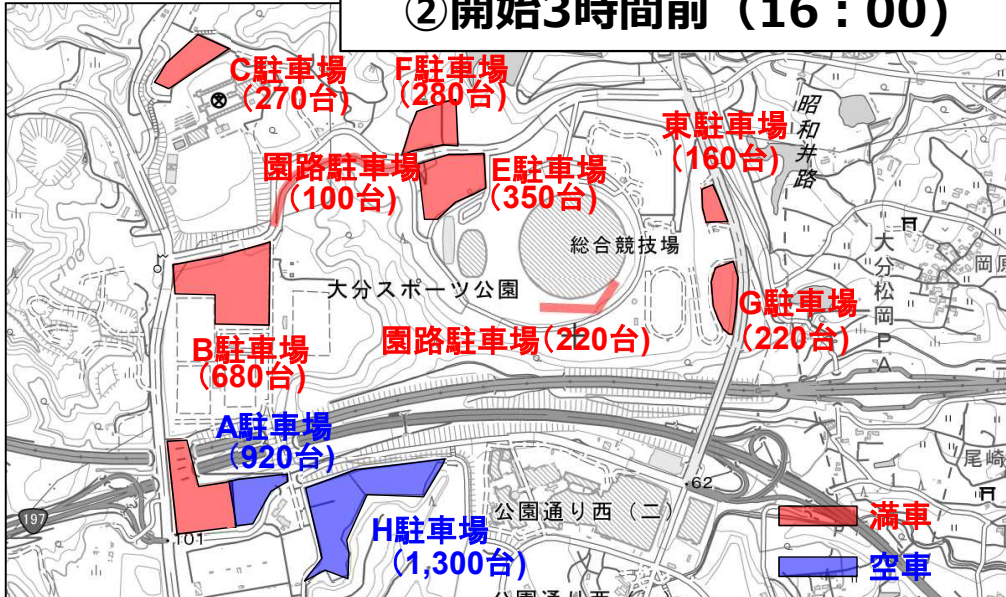
～(整備後) 想定～

①開始4時間前 (15:00)



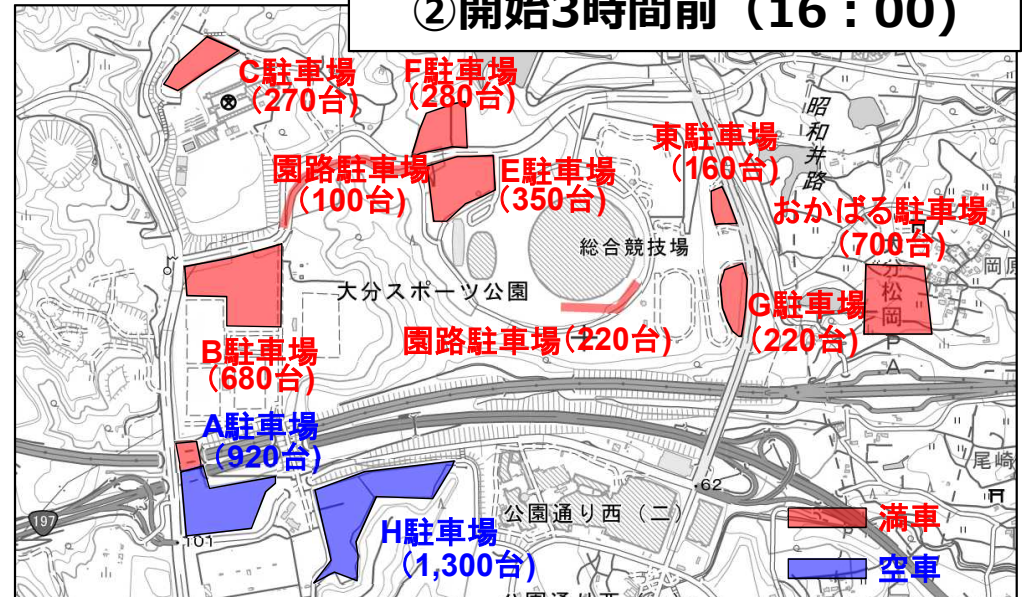
- ・約4時間前までにおかばる駐車場は満車となる (約700台分)
- ・B駐車場が埋まり始める

②開始3時間前 (16:00)



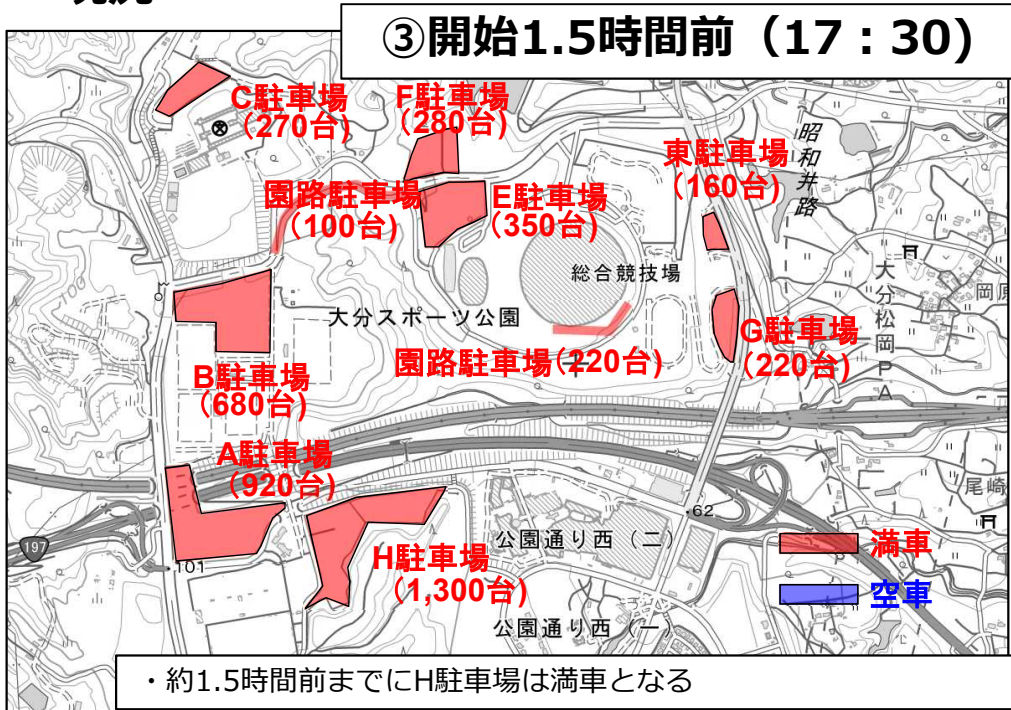
- ・約3時間前までにA駐車場は半分以上埋まる
- ・開始2～3時間前に、A駐車場付近で渋滞が発生

②開始3時間前 (16:00)

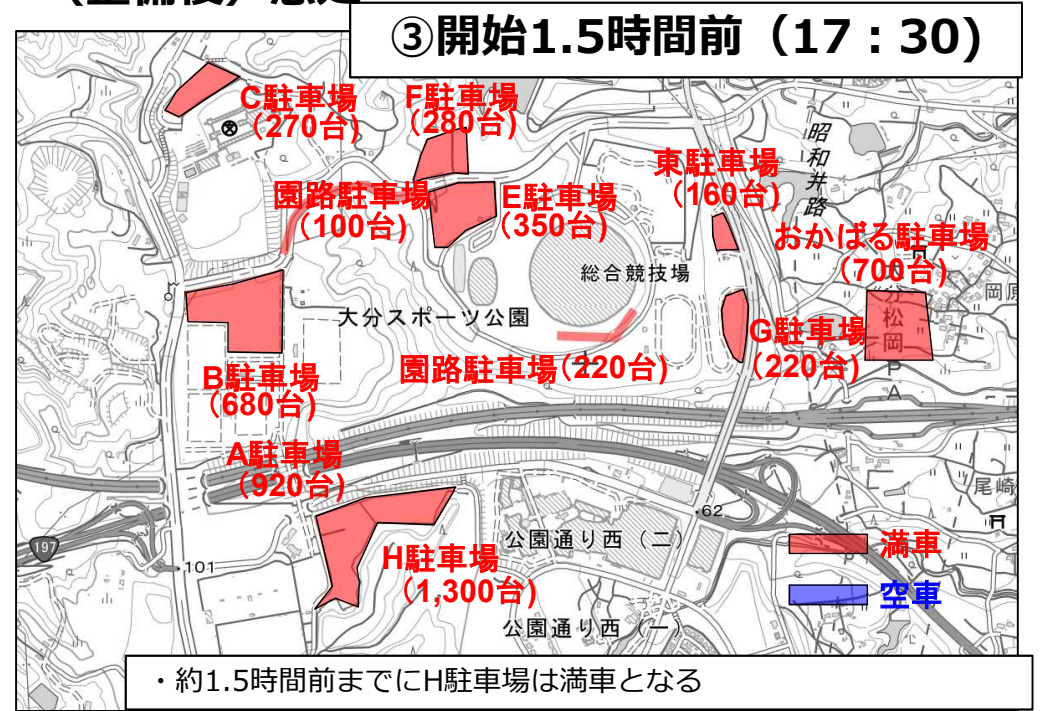


- ・約3時間前までにB駐車場は満車となる
- ・A駐車場が埋まり始める

～現況～

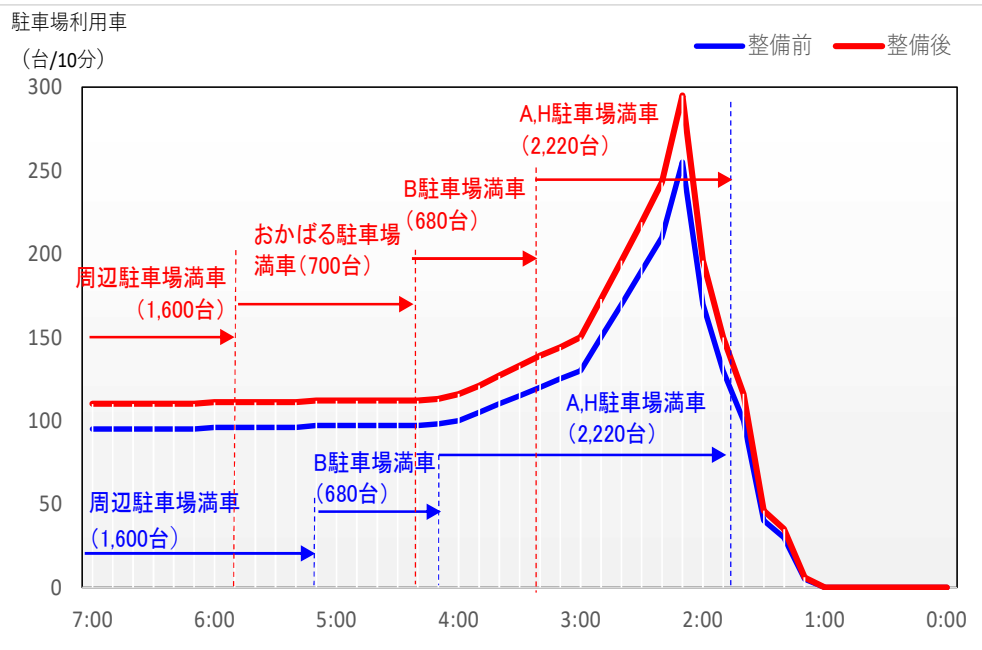


～(整備後) 想定～



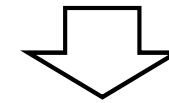
地理院タイルにルート等を追記して掲載

～イメージ～



【想定結果】

ピーク時 (3～2時間前) ではおかばる駐車場は満車になっており、これまで通り、A、H駐車場のみ空いている状況



ピーク時にこれまで以上の車がA,H駐車場に向かうため混雑を悪化させる可能性あり

### (3) おかばる花公園周辺の駐車場設置検討

#### ■まとめ

- ✓ おかばる花公園周辺の駐車場整備は車を大分スポーツ公園周辺に呼び込むため、今以上の混雑が懸念される
- ✓ 松岡SICの整備により、公園西側駐車場に向かう自動車の分散効果があり、現在の駐車場配置でも自家用車の利便性向上に繋がる



大分スポーツ公園への自家用車等のアクセス改善として新たな駐車場は利用状況を見ながら検討することとし、まずは「松岡SIC」の整備を目指す