

渋滞対策の基本的な考え方(案)

渋滞対策の基本的な考え方(案)

エリア	都市構造からみた道路利用状況	渋滞状況	渋滞発生要因	渋滞対策の基本的な考え方(案)		
				ハード対策	ソフト対策	
					対象	対策
中心市街地 (中央・上町・鴨池地区の市街地部)	<ul style="list-style-type: none"> ●人口の集中及び業務施設の集積に伴う各方面からの交通 	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地の幹線道路を中心に渋滞が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ●JR・河川を渡る幹線道路が少なく、移動が制約されている。 ●市内外の各方面から多くの交通が集まり、中心市街地の幹線道路に集中している。 ●公共交通の分担率が低く、自動車交通量が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ●バイパス整備(中心市街地内の通過交通を排除) ●道路拡幅(不足する交通容量の確保) ●交差点改良(ボトルネック解消) ●自転車ネットワーク整備 ●交通結節点の整備(公共交通の利便性向上) 	居住者	<ul style="list-style-type: none"> ●手段の変更(公共交通の利用促進、自転車・徒歩の推奨等) ●時間帯の変更(時差出勤、フレックスタイムの推進)
中心市街地 (中央・鴨池・谷山北部地区の臨海部)	<ul style="list-style-type: none"> ●大型商業施設の集積に伴う交通 	<ul style="list-style-type: none"> ●大型商業施設の周辺で特に休日に渋滞が発生 			業務施設	<ul style="list-style-type: none"> ●手段の変更(公共交通の利用促進、自転車・徒歩の推奨等) ●時間帯の変更(時差出勤、フレックスタイムの推進)
郊外部	<ul style="list-style-type: none"> ●郊外部から中心市街地への交通 	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地への入口となる幹線道路で渋滞が発生 ●丘陵地の住宅団地から幹線道路へアクセスする道路で渋滞が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ●JR・河川を渡る幹線道路が少なく、移動が制約されている。 ●平地が少なく、市街地への入口となる道路が限定的である。 ●丘陵地の住宅団地から幹線道路へアクセスする幹線道路が少ない。 ●公共交通の分担率が低く、自動車交通量が多い。 		<ul style="list-style-type: none"> ●バイパス整備(郊外部からの交通を分散) ●道路拡幅(不足する交通容量の確保) ●交差点改良(ボトルネック解消) 	中心市街地への通勤者等

⇒今後、「渋滞対策の基本的な考え方」に基づき、具体的な対策を検討していく。