

斐川工業団地周辺対策に係る検討状況について

現在、庁内の 3 部 1 支所で構成する「斐川工業団地周辺対策プロジェクト会議」において、周辺の交通渋滞等の課題解決に向けた地域全体の道路整備や交通安全対策を中心に、総合的な検討を進めています。

このたび、平成 2 9 年度に実施している渋滞対策の調査結果等がまとまりましたので、本会議における検討状況とあわせ、下記のとおり報告します。

記

1 斐川工業団地周辺対策プロジェクト会議の開催状況

- ① 構 成 総合政策部長、交通政策課長、斐川支所長、同産業建設課長、都市建設部長、建設企画課長、道路建設課長（事務局）、道路河川維持課長、都市計画担当部長、都市計画課長、経済環境部長、産業政策課（事務局）
- ② 第 1 回 平成 2 9 年 3 月 1 6 日 現状把握、役割分担等の協議
- 第 2 回 平成 2 9 年 4 月 2 1 日 検討項目ごとの方向性の検討
- 第 3 回 平成 3 0 年 2 月 1 5 日 渋滞対策の調査結果等の検討

2 本会議における検討項目の進捗状況について 資料 1 のとおり

3 渋滞対策に係る調査結果及び分析について 資料 2 のとおり

4 今後の予定

本会議において、渋滞緩和などを中心に地域課題解決に向けた有効な対策を引き続き検討し、具体化した対策から、できるだけ早期の予算化と実施を図ることとしています。

なお、平成 3 0 年度に向けた対策としては、市道斐川 4 号線（新川中央線）の右折レーン設置費を予算化しています。

斐川工業団地周辺対策プロジェクト会議における検討項目の進捗状況について

No.	項目	現状・課題 ＜検討事項＞	検討結果（進捗状況によっては、 検討状況を記載）
■渋滞緩和 （市道新川中央線等 の渋滞対策）			
1-1	都市計画道路斐川中央線の整備	<p>・市道斐川4号線（新川中央線）が周辺企業等への通勤車両の増加により、朝夕の交通渋滞が発生している。今後、出雲村田製作所をはじめ周辺企業の従業員増加に加え、出雲斐川中央工業団地への工場立地によりさらに交通渋滞の深刻化が見込まれる。</p> <p>検討事項</p> <p>・都市計画道路「斐川中央線」の早期整備 ⇒ 交通量の分散化</p>	<p>・分散化の効果は認識しつつも、現在実施中の路線整備の必要がある中、都市計画道路の整備には多くの建物移転を伴い、一つの事業区間の完成には多額の予算と年数を要することから、現時点においては整備時期の明確化は難しい。</p>
1-2	市道八頭西線（仮称）の整備	<p>・出雲村田製作所をはじめとする企業の従業員の増加に伴う交通量の増加から、交通量の分散と通学路の安全確保の観点に基づき、地元から整備の要望が市並びに市議会へ行われている。</p> <p>検討事項</p> <p>・市道八頭西線（仮称）の整備</p>	<p>・第2次幹線市道10か年計画において、整備候補路線に位置付けるとともに、斐川工業団地周辺の渋滞緩和対策として、整備の検討を行う。</p>
1-3	出雲村田製作所の駐車場整備等に起因する渋滞の総合的な緩和対策の検討	<p>・近年、出雲村田製作所等の従業員の増加に伴い、工場敷地周辺に駐車場の整備が進んでおり、通勤車両の増加とあわせ、新川中央線をはじめとする斐川工業団地周辺道路に渋滞が発生している。</p> <p>検討事項</p> <p>・新川中央線を主な対象とする総合的な渋滞緩和対策の検討 （現地調査、分析、ハード・ソフト両面での渋滞対策の検討）</p>	<p>・平成29年度の6月補正で予算化した渋滞対策の調査結果等の概要は資料2のとおり。</p> <p>・短期・中期・長期に分類した計画を作成し、調整が付き具体化したものから順次ハード面での対策を実施する。また、企業へのソフト面での対策の働きかけも並行して行う。</p> <p>・短期的な事業として、平成30年度予算に新川中央線の右折レーン設置の事業費を計上。</p>

斐川工業団地周辺対策プロジェクト会議における検討項目の進捗状況について

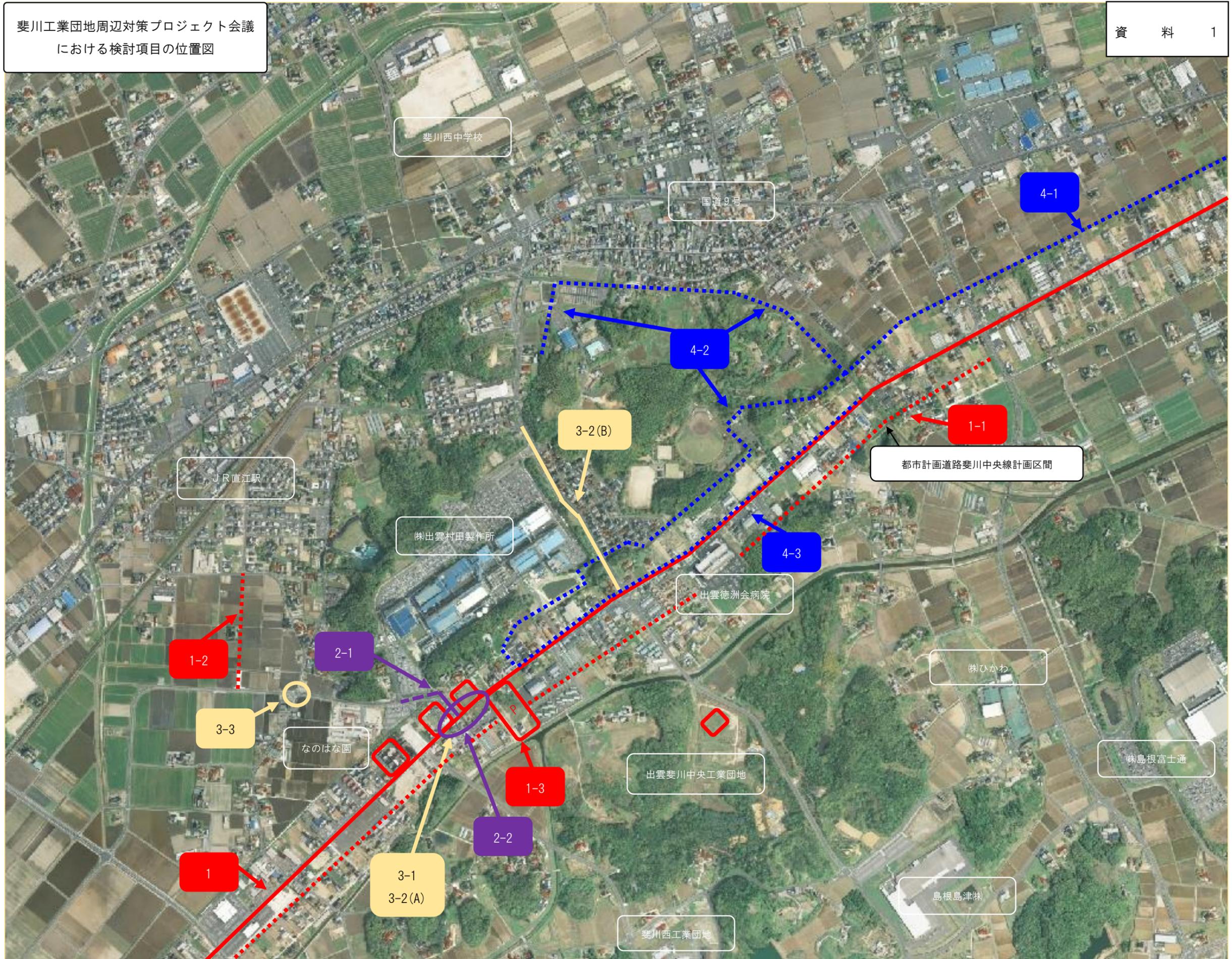
No.	項目	現状・課題 ＜検討事項＞	検討結果（進捗状況によっては、 検討状況を記載）
■市道改良 (歩道設置含む)			
2-1	市道斐川1144号線（出雲村田製作所西門東側）の歩道整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出雲村田製作所への通勤者が増加しているうえ、小学校の通学路ともなっており、安全確保のため両側歩道の整備について検討が必要になっている。 <p>検討事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>市道斐川1144号線（平野西線）の既存歩道の反対側（東側）への歩道の設置</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新川中央線から出雲村田南側駐車場までの70m区間 →平成30年度に歩道整備予定 ・ 出雲村田西側入口までの残り110m区間 →歩道整備を今後検討 <p>※当初は、上記70m区間を本年度整備する予定であったが、測量設計を完了した段階で、渋滞対策検討結果を踏まえ、工事費は、新川中央線の右折レーン設置とセットで平成30年度予算に計上し、実施する方針に変更した。</p>
2-2	市道新川中央線の右折レーン設置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在、朝方の通勤時間帯に平野西線への右折車が西進する直進車の進路をふさぐことによる、渋滞が発生している。 ・ 平成30年度に平野西線交差点における横断歩道を東側にも増設する予定としており、更なる渋滞が懸念される。 <p>検討事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>新川中央線の平野西線交差点にかかる右折レーンの設置</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新川中央線の平野西線交差点にかかる東西延長115m区間 ・ 平成30年度予算に右折レーン設置事業費(50,000千円)を計上。

斐川工業団地周辺対策プロジェクト会議における検討項目の進捗状況について

No.	項目	現状・課題 ＜検討事項＞	検討結果（進捗状況によっては、 検討状況を記載）
■交通安全（防犯） 対策			
3-1	横断歩道、信号機の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・新川中央線の交通量の増加、横断する歩行者の増加 <u>検討事項</u> <ul style="list-style-type: none"> ・新川中央線の平野西線交差点への横断歩道（増設）、押しボタン信号機の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道（増設）：2-1の歩道設置とセットで平成30年度に予定。 ・信号機：地元から警察に対して継続して要望を実施していく。
3-2	道路照明（防犯灯）の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・出雲村田製作所周辺における歩行者の増加 <u>検討事項</u> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の安全を確保するための道路照明等の設置 ㊤新川中央線と平野西線の交差点 ㊤市道斐川28号線（直江新川線）歩道	㊤新川中央線と平野西線の交差点：平成30年度予定。 ㊤直江新川線歩道：平成30年度予算に照明増設（2基）工事費（1,800千円）を計上。
3-3	信号機の改良	<ul style="list-style-type: none"> ・斐川1152号線と斐川2413号線の交差点（なのはな園西側）の押しボタン信号機は、南北通行車両用の信号機がなく、交通事故も発生している。 〔現行〕東西車両（南北歩行者）用点滅信号 斐川2413号線（南北）幅員 北3.5m、南3.8m <u>検討事項</u> <ul style="list-style-type: none"> ・なのはな園西側交差点への南北通行車両用信号機の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・県警の車両用信号機の設置指針では、車道の幅員が5.5m以上必要であり、現状では設置できない。 ・交差点における停止線等のライン引き直し等による安全性の向上対策を検討中。

斐川工業団地周辺対策プロジェクト会議における検討項目の進捗状況について

No.	項目	現状・課題 ＜検討事項＞	検討結果（進捗状況によっては、 検討状況を記載）
■雨水排水対策		<ul style="list-style-type: none"> 出雲村田製作所等の周辺では、農地の宅地化や駐車場化が進み、雨水の流出時間が短縮することから、新川中央線沿いの用水路や排水路などがあふれることが懸念される。 <p>検討事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下の3項目 <u>（一級河川高瀬川の改修促進など）</u> 	<p>4-1～4-3 雨水排水対策全体について</p> <ul style="list-style-type: none"> 対策を進めるにあたっては、現在、県において進められている一級河川高瀬川改修の完了が前提となることから、高瀬川改修工事の促進と早期完了について、引き続き県に強く働きかけていく。
4-1	一級河川高瀬川の改修促進	<ul style="list-style-type: none"> 現在、斐川支所北側までが改修済み。未整備区間は約1,700m。 	
4-2	間樋川・高瀬川雨水幹線整備	<ul style="list-style-type: none"> 高瀬川改修工事の完了後の整備となる。 	
4-3	市道新川中央線側溝整備	<ul style="list-style-type: none"> 開発の進む新川廃川地全体の排水計画、整備が必要である。ただし、整備は高瀬川の改修進捗などとの整合をとる必要がある。 	



斐川工業団地周辺渋滞対策に係る調査結果及び分析について

1. 調査の目的

斐川工業団地周辺における現地調査と企業アンケートに基づく渋滞対策の検討を目的としています。

2. 調査の内容

調査は、新川中央線を中心に、下記の（１）から（４）について行いました。

調査範囲は、北は国道９号、南は簸川南地区広域農道、東は県道斐川上島線、西は県道木次直江停車場線に囲まれた範囲です。

（１）交通量調査

交通量は、午前７時から午後７時の１２時間、あるいは、通勤時間帯における車の台数を調査しました。

（２）滞留長調査

滞留長は、交差点で車が信号や横断歩行者のために滞留した長さを調査しました。

（３）信号現示調査

信号現示は、信号機のある交差点で、各方向の青表示時間を調査しました。

（４）企業アンケート調査

新川中央線を中心とした調査範囲内における従業員数５０人以上の８社に対し、始業時間や通勤手段などの通勤の実態、道路混雑緩和につながる企業の取組などについて、アンケート調査を依頼し、回収時にヒアリングを行いました。

※調査時期は、平成２９年１１月１７日から１２月１２日までの間。

[対象の８企業・事業所]

- ①株出雲村田製作所
- ②株島根富士通
- ③出雲徳洲会病院
- ④島根島津株
- ⑤株ひかわ
- ⑥株スター精機出雲工場
- ⑦積水成型工業株出雲工場
- ⑧清和鉄工株

3. 調査結果

(1) 新川中央線を中心とした路線の交通量（12時間）及び滞留長（最大）調査結果
（調査日：H29.10.4）

路線名		調査結果		備考
県道	木次直江 停車場線	交通量	5, 108台	JR山陰本線南 ※
		滞留長	200m	西野小学校交差点、夕方、北進
	斐川上島 線	交通量	5, 400台	荒神谷入口交差点南 ※
		滞留長	170m	県道斐川上島線交差点、朝、南進
市道	新川中央 線	交通量	7, 541台	直江新川線交差点西
		滞留長	200m	県道斐川上島線交差点、夕方、東進
	直江新川 線	交通量	3, 885台	直江新川線交差点北
		滞留長	340m	斐川公園入口交差点、夕方、北進

※ 県道の交通量については、平成27年度道路交通センサスによる。

（参考交通量）

市道今市川跡日下線（荻杼交差点北側） 10, 217台/12h (H27.10.20 調査)

簸川南地区広域農道（寿生病院付近） 9, 704台/12h (H27 道路交通センサス)

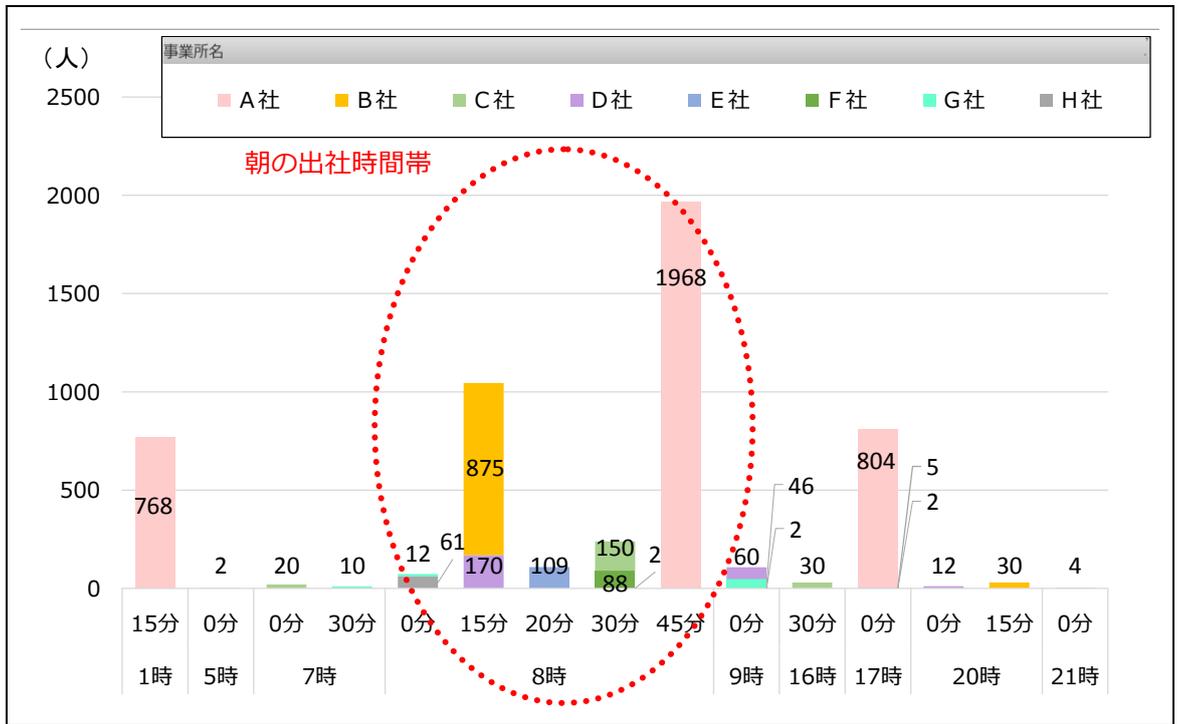
(2) 新川中央線の交差点における信号現示調査結果

交差点名	方向	青表示時間	
		朝	夕
県道木次直江停車場線 交差点	東西	40秒	37秒
	南北	23秒	23秒
直江新川線交差点 (東西は時差式信号)	西→東	50秒	34秒
	東→西	55秒	38秒
	南北	23秒	20秒
段原跨線橋交差点	東西	38秒	38秒
	南北	20秒	20秒
県道斐川上島線交差点	東西	36秒	26秒
	南北	26秒	32秒

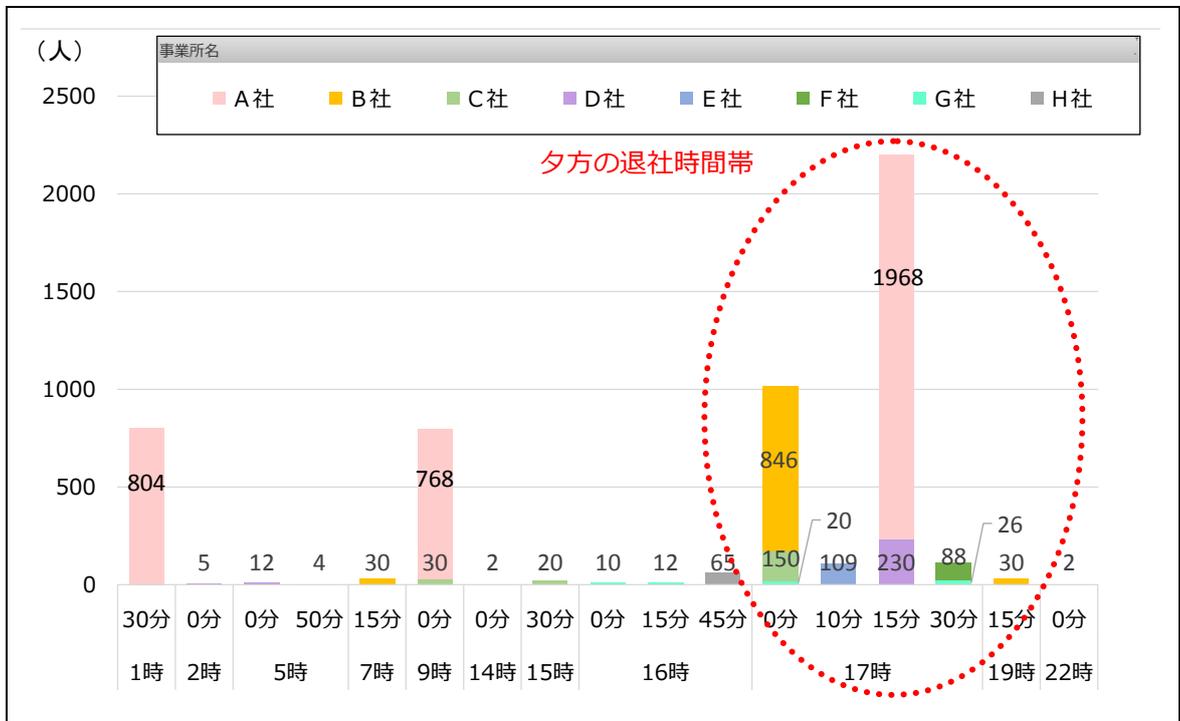
(3) アンケート調査及びヒアリング結果

①始業・終業時間別従業員数

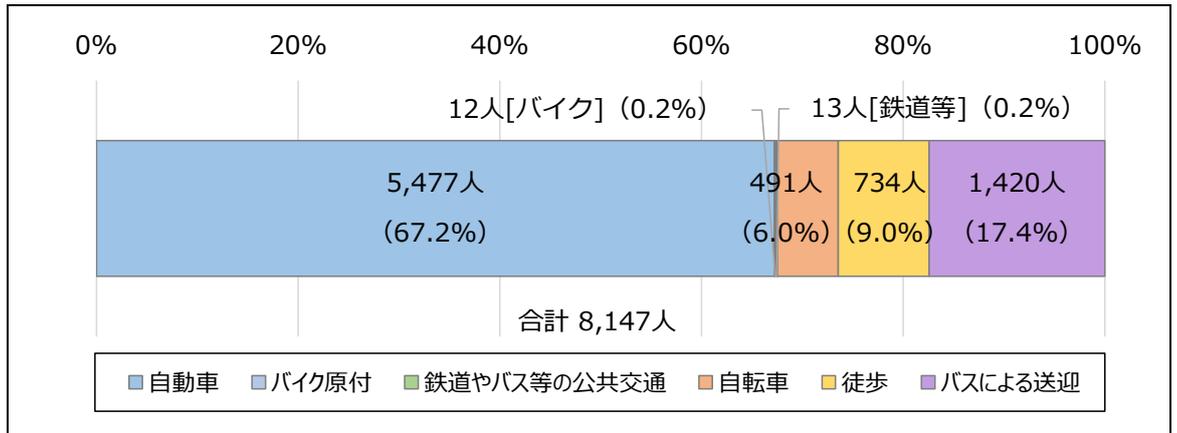
【始業時間別従業員数】



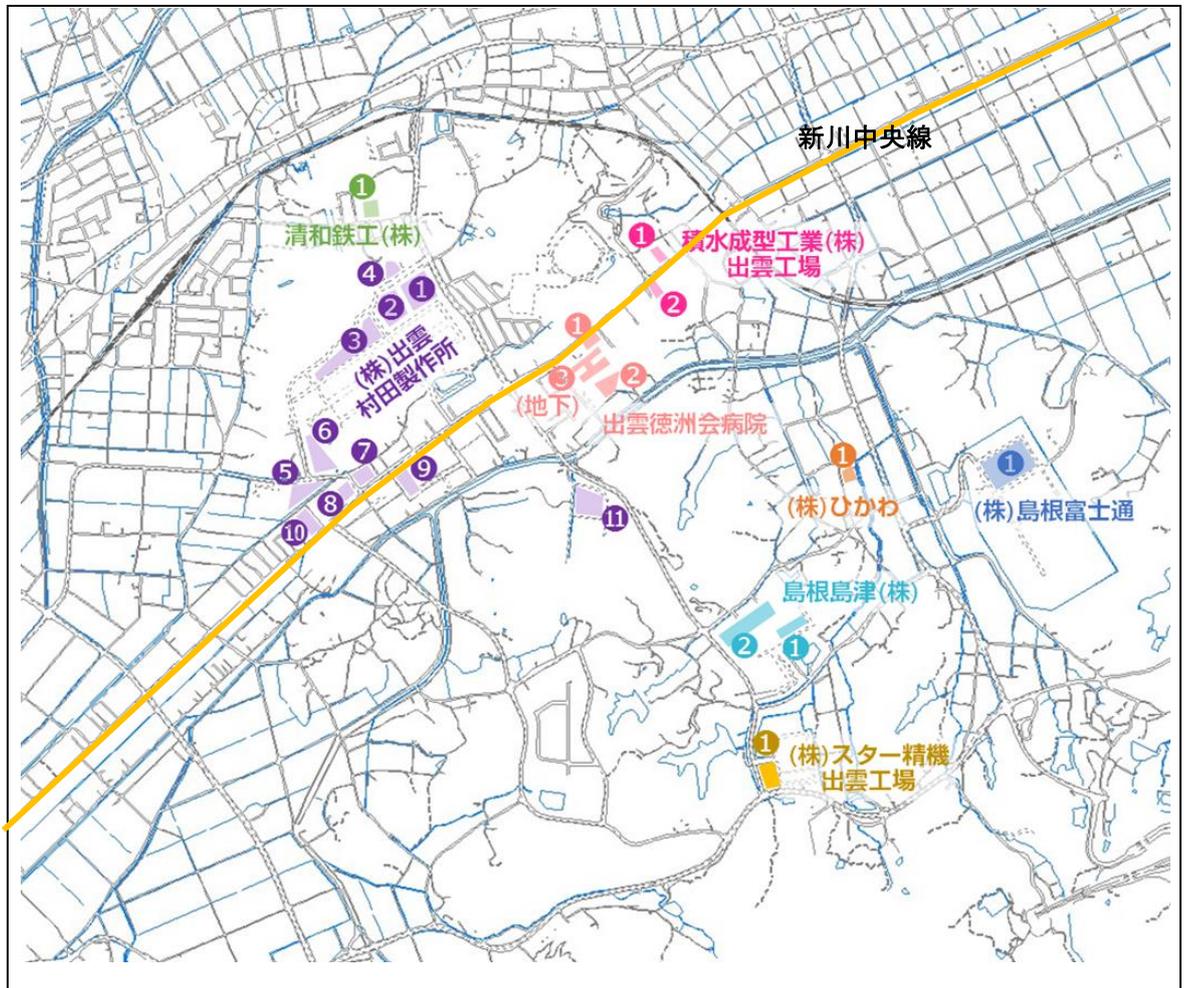
【終業時間別従業員数】



②通勤手段



③駐車場位置



④道路混雑緩和につながる企業の主な取組

- ・一部の従業員を対象にフレックスタイム制を実験的に導入。
- ・直江新川線交差点の信号機の青時間を公安委員会と協議し、調整した。
- ・従業員の通勤ルートの指定など駐車場ごとにルールを設けている。

4. 分析

(1) 交通量について

新川中央線（直江新川線交差点西）の混雑度は、0.83でした。

混雑度1.0未満は、渋滞やそれに伴う遅れはほとんどない状態であるとされています。ただし、混雑度は、ひとつの指標であって、数値だけでなく、様々な角度から総合的に判断する必要があります。

一方、通勤時間帯の現地調査では、新川中央線の県道斐川上島線と木次直江停車場線の区間における、沿線の家屋及び企業駐車場への車の出入りが多く、車の速度が低下するなど混雑が見られました。

また、周辺企業の増員計画の回答結果からは、新川中央線の12時間交通量は今後約370台増加すると予測され、将来混雑度は1.03となる見込みです。

よって、新川中央線は、混雑度を下げる対策が必要と考えられます。

混雑度とは

道路の混雑状況を表す指標です。これは、実際に走っている車の台数「交通需要」をある時間内で道路を走ることのできる台数「交通容量」で割った値です。

1.0以上は容量オーバー（混雑）していると言えます。

(2) 交差点部の混雑状況について

交差点での滞留は、信号や横断歩行者により、朝夕の通勤時間帯に滞留長が長くなりますが、一時的に発生するもので、長時間かつ連続的に発生することはありませんでした。

しかし、交差点は、渋滞の発生源となりやすいため、各交差点に応じた渋滞を発生させない対策が必要となります。

新川中央線の交差点においては、右折レーンが未設置の箇所が見受けられ、必要に応じて右折レーンの新設又は信号機の調整などの対策が必要と考えられます。

(3) 生活環境について

企業へのヒアリングでは、新川中央線の通勤時の混雑について問題に感じているほか、夜間の通行における安全面に不安を感じているとの意見も多くありました。

また、この沿線には住居が多く、混雑による騒音や振動など、生活環境への影響が懸念されます。

このため、生活環境の維持向上につながる対策が必要と考えられます。

(4) 企業と連携した取組について

各企業の通勤実態や混雑緩和の取組などについて、斐川工業団地周辺の企業間で情報共有することで、各社の対策検討を促すことができると考えられます。

また、企業の増設計画や工業団地周辺部の土地開発状況も刻々と変化することから、必要に応じ実施する交通量調査等の結果を踏まえ、企業と定期的に意見交換し、官民連携した効果的な対策を検討する必要があります。

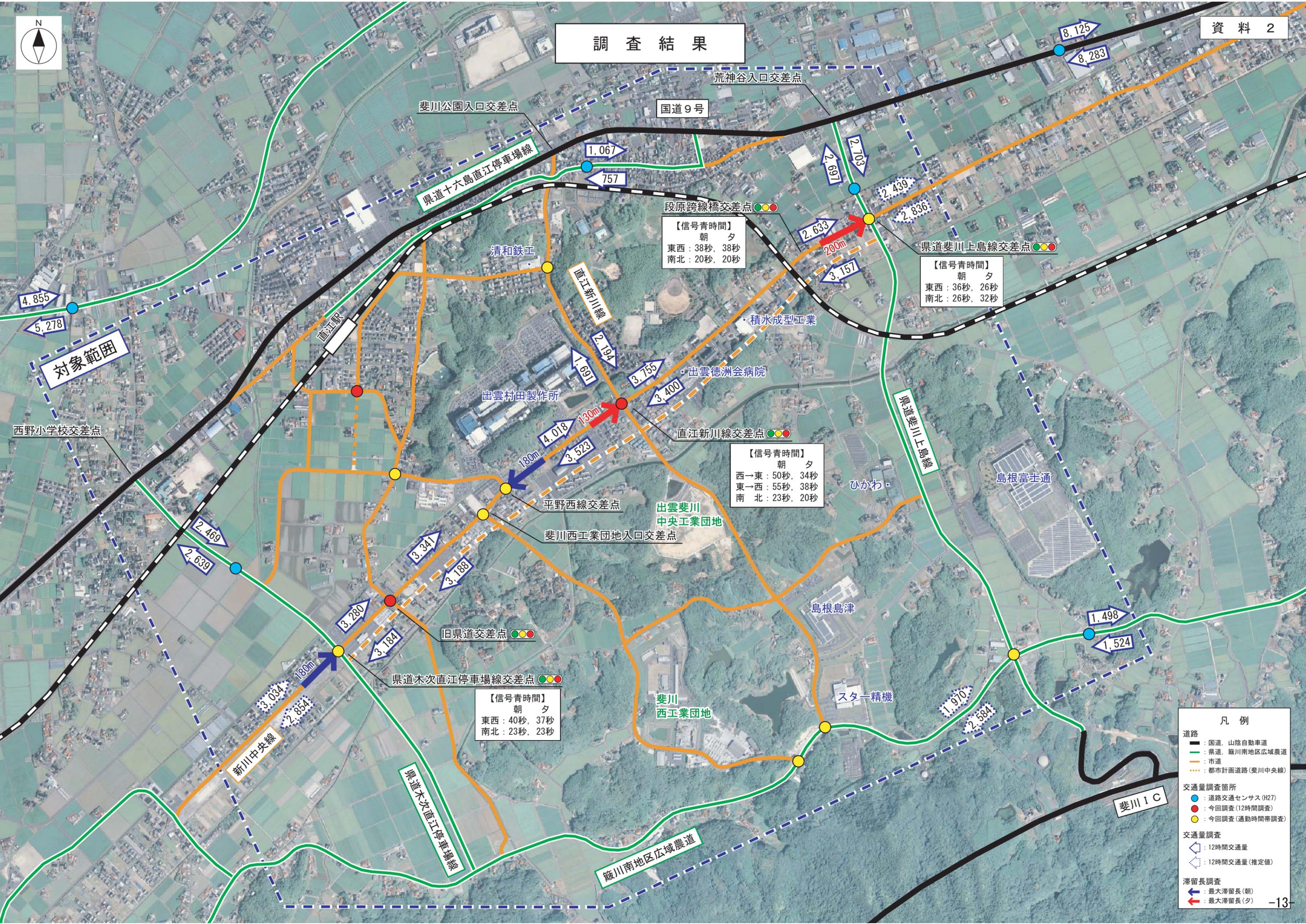
(5) 対策の実施について

対策は、早急に実施する対策を短期事業、それ以外を中期事業、長期事業として計画する方針です。

また、企業との意見交換は、適宜計画していきます。



調査結果



【信号青時間】
 朝 夕
 東西：38秒，38秒
 南北：20秒，20秒

【信号青時間】
 朝 夕
 東西：36秒，26秒
 南北：26秒，32秒

【信号青時間】
 朝 夕
 西→東：50秒，34秒
 東→西：55秒，38秒
 南 北：23秒，20秒

【信号青時間】
 朝 夕
 東西：40秒，37秒
 南北：23秒，23秒

- 凡例
- 道路
 - 国道、山陰自動車道
 - 県道、簸川南地区広域農道
 - 市道
 - 都市計画道路(斐川中央線)
 - 交通量調査箇所
 - 道路交通センサス(H27)
 - 今回調査(12時間調査)
 - 今回調査(通勤時間帯調査)
 - 交通量調査
 - ◁ 12時間交通量
 - ◐ 12時間交通量(推定値)
 - 滞留長調査
 - ← 最大滞留長(朝)
 - ← 最大滞留長(夕)