

中央線変移システムの停止と中央線固定化の試行実施について

1 中央線変移システムの停止と中央線固定化について

中央線変移規制区間の交通量の減少により中央線変移規制の有効性が低下しており、更に、分かりやすい交通規制が求められるなか、全国的にも同規制は縮小・廃止傾向にあることから、本県の中央線変移システムの機器が更新時期を迎えたことを契機に中央線変移システムを停止して、中央線固定化の試行実施を行います。

2 実施時期

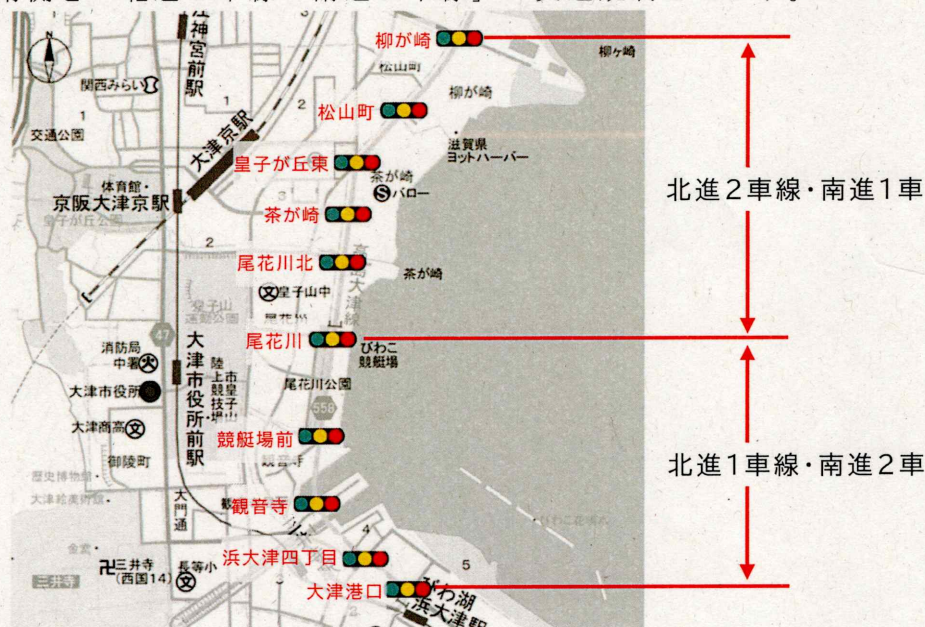
令和6年1月予定（日は未定）

3 実施区間

「柳が崎交差点」から「大津港口交差点」までの区間

4 中央線固定後の交通規制

中央線固定後は、「尾花川交差点」の北側を「北進2車線・南進1車線」、同南側を「北進1車線・南進2車線」の交通規制とします。



5 中央線固定化の試行実施後について

中央線固定化の試行実施は、概ね6か月間を予定しており、試行実施後に本実施に移行する予定です。

現状



沿革 昭和54年 運用開始
平成14年 機器更新
平成30年 台風により故障
令和 3年 機器更新基準年

- ④ 交通量の変化
 - R161バイパスや周辺施設の変化により交通量が減少
 - S54年 約38,000台 → R4年 29,000台
- ⑤ 分かりにくい交通規制
 - 全国の中央線変移システムは廃止傾向(交通量の減少)
 - H12年 20都道府県 59.0km → R3年 10都府県 24.9km
- ⑥ 災害に弱い
 - H30年 台風21号によりシステム故障(復旧に6か月)
- ⑦ 機器の更新基準年、維持費の増大
 - R3に機器更新基準年を迎え、更新費用に約5億が必要
 - 維持費(保守、電気料、回線費)が年間900万円

6回の検討会を実施(滋賀県、大津市、警察)
2回の交通流シミュレーションを実施

固定化



- ④ 渋滞への影響
 - 交通流シミュレーション結果で、
 - 北進車線は渋滞長、旅行時間が改善
 - 南進車線は渋滞長、旅行時間が悪化するが影響は小
- ④ 分かりやすく、災害に強い交通規制
 - 可変標識の固定による中央線の指定
 - はみ出し追い越し禁止規制の中央線オレンジ色による明示
- ④ 費用対効果
 - システム機器の更新不要、維持費不要

「尾花川」～「競艇場前」における車線構成



尾花川交差点

競艇場前交差点

至 高島市

至 草津市

