

## 令和元年度 第1回 鹿児島県交通渋滞対策協議会

### 議事概要

1. 日 時 令和元年8月27日(火) 15:00~17:00
2. 場 所 鹿児島国道事務所 5階会議室
3. 議事要旨
  - 1) 主要渋滞箇所の渋滞対策について
    - 鹿児島県内の主要渋滞箇所127箇所のうち、以下の4箇所について、主要渋滞箇所から解除することを確認した。
      - ・ 田上ランプ交差点
      - ・ 吉野町帯迫中央交差点
      - ・ 仮)東開町3交差点
      - ・ 加治木IC交差点
    - 残る主要渋滞箇所(123箇所)について、引き続き対策の検討を行うとともに、モニタリング調査を継続することを確認した。
  - 2) 官民連携による渋滞箇所の対策について
    - トラック・バス・タクシー事業者から見た渋滞箇所の対策について引き続き検討を行うことを確認した。
  - 3) ソフト施策による渋滞対策について
    - 交通渋滞対策協議会(平成30年8月実施)で提案されたソフト施策のうち、パーク&ライドを社会実験として11月より実施することを確認した。

以上

# 令和元年度

## 第1回鹿児島県交通渋滞対策協議会

### 目次

1. これまでの検討経緯	2
2. 対策箇所の交通状況	4
3. 官民連携による渋滞対策	21
4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案	23
5. ソフト施策の検討	26
6. 災害時における交通マネジメントについて	31
7. 道路交通アセスメント制度の運用	33
8. 次回鹿児島県交通渋滞協議会に向けた検討項目	36

# 本日の進め方

1. これまでの検討経緯

## ◇交通状況のモニタリング

各エリアにおける主要渋滞箇所の最新データによる  
交通状況のモニタリング

2. 対策箇所の交通状況

### 本日のポイント

#### ポイント1

主要渋滞箇所の特定解除

3. 官民連携による渋滞対策

## ◇主要渋滞箇所のフォローアップ

4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

#### ポイント2

ピンポイント渋滞対策

5. ソフト施策の検討

#### ポイント3

鹿児島県南部エリアにおけるソフト施策

6. 災害時における交通マネジメント

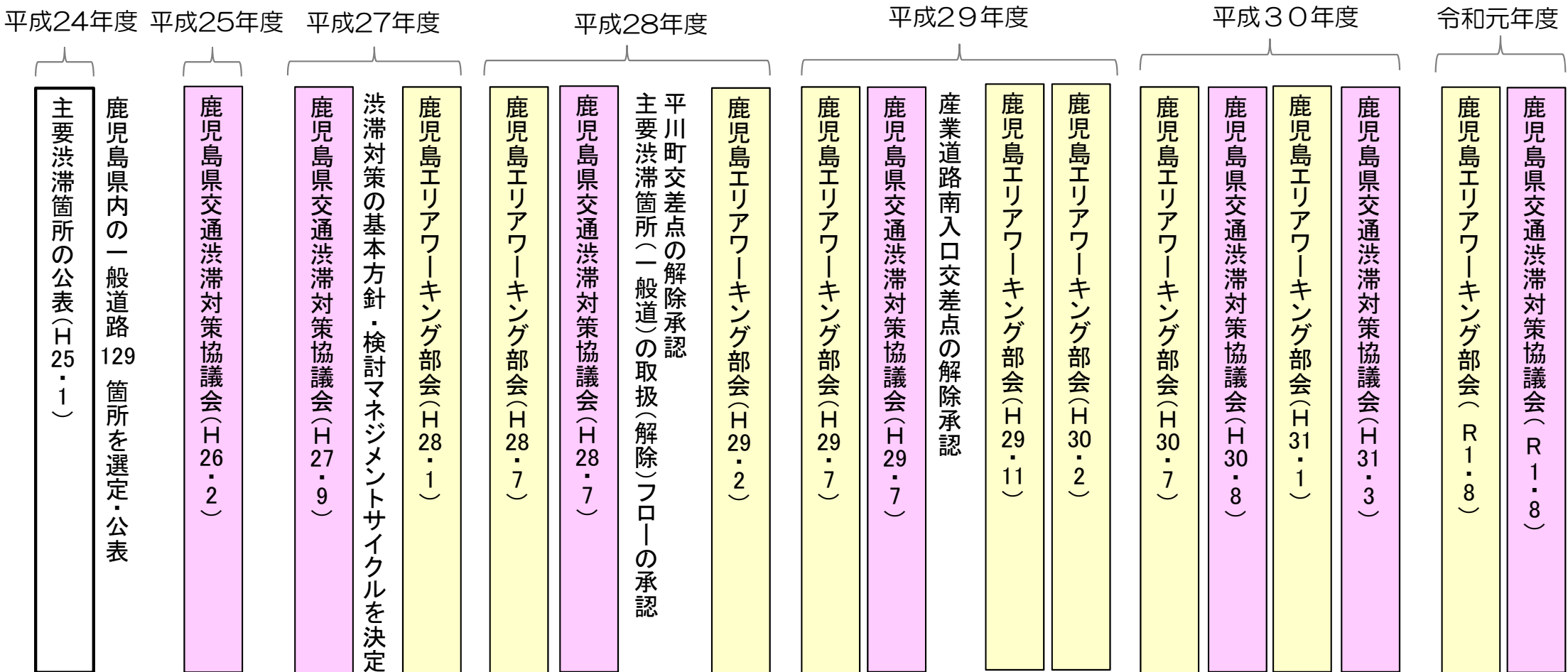
7. 道路交通アセスメント制度の運用

8. 次回鹿児島県交通渋滞協議会に向けた検討項目

# 1. これまでの検討経緯

## (1) これまでの経緯

○H25.1に主要渋滞箇所を公表し、それ以降、主要渋滞箇所への対応の基本方針や、今後の取り組みに対する協議を実施。



# 1. これまでの検討経緯

## (2) 主要渋滞箇所の選定結果

○鹿児島県内の主要渋滞箇所は、平成25年1月に129箇所を選定・公表。  
 ○これまでに、平川町交差点・産業道路南入口交差点の解除を行い、現在127箇所が残存。  
 ○県内の主要渋滞箇所の約9割が鹿児島市に集中。

### 主要渋滞箇所の状況

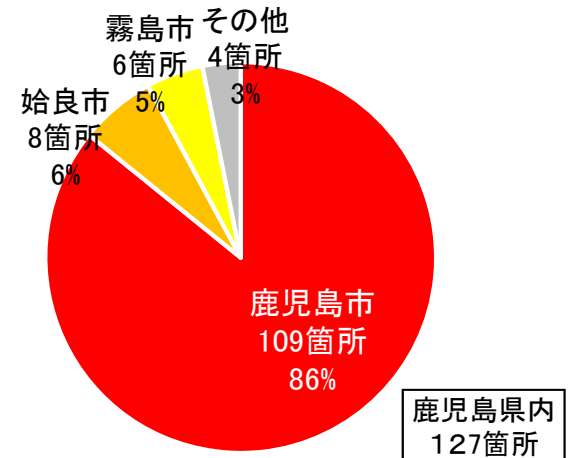


### 鹿児島県内の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数 2箇所解除	集約区間数	箇所数
当初 —▶ 現在	48区間	14箇所
129箇所	(113箇所)	
	127箇所	

箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成  
 区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

### 主要渋滞箇所の市町別内訳

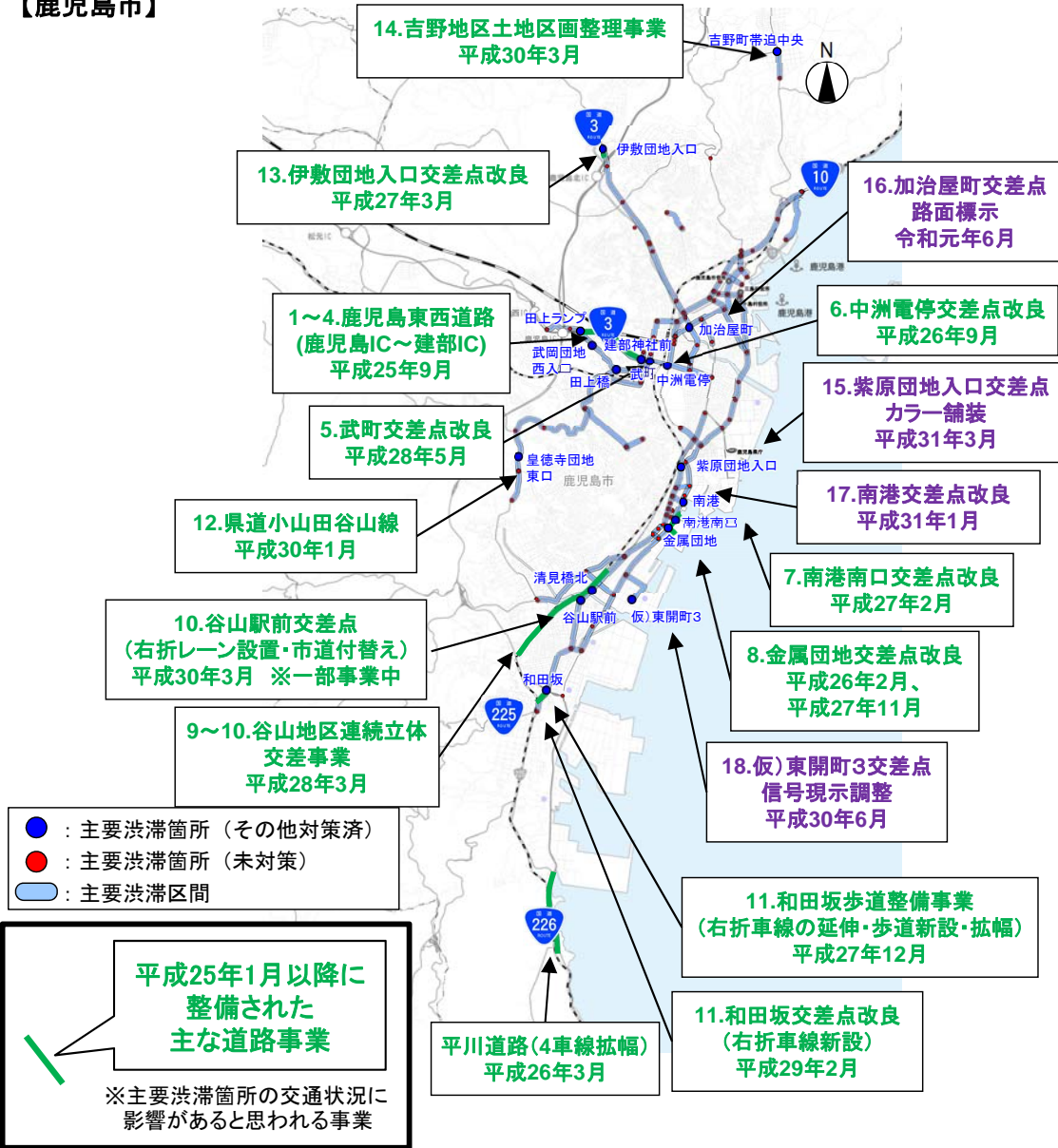


# 2. 対策箇所の交通状況

## (1)平成25年1月以降の対策済み箇所(1/2)

○鹿児島県内では、平成25年1月の主要渋滞箇所の選定以降、20箇所の主要渋滞箇所に対して事業を実施。

【鹿児島市】



### 対策済み箇所 (1/2)

No.	主要渋滞箇所名	路線	ハード施策【実施者】	ソフト施策【実施者】	道路管理者	完了年次	備考
1	田上ランプ	国道3号	鹿児島島東西道路整備【直轄】		直轄	H25.9	
2	建部神社前				直轄		
3	武岡団地西入口				県		
4	田上橋				県		
5	武町	県道24号	左折車線増設【県】 バスベイ新設【県】		県	H28.5	
6	中洲電停	県道217号	右折車線延伸【県】 左折車線増設【県】		県	H26.9	
7	南港南口		左折車線の増設・延伸【県】	県	H27.2		
8	金属団地	国道225号	左折車線の増設【市】 右折車線の増設【市】		県	H26.2 H27.11	
9	清見橋北		谷山地区連続立体改良(立体化)【市】	直轄	H28.3		
10	谷山駅前		谷山地区連続立体改良(右折レーン設置、駅前広場整備)【市】		直轄	H30.3	一部事業中
11	和田坂		右折車線の延伸・歩道新設・拡幅【直轄】 右折車線新設【県】	直轄	H27.12 H29.2		
12	皇徳寺団地東口	県道210号	県道小山田谷山線整備【県】		県	H30.1	新規追加
13	伊敷団地入口	国道3号	右折車線の延伸【直轄】	カラー舗装【直轄】	直轄	H27.3	
14	吉野町帯迫中央	県道16号	吉野地区土地区画整理事業(4車線化)【市】 右折レーン設置【市】		県	H28 H30.3	

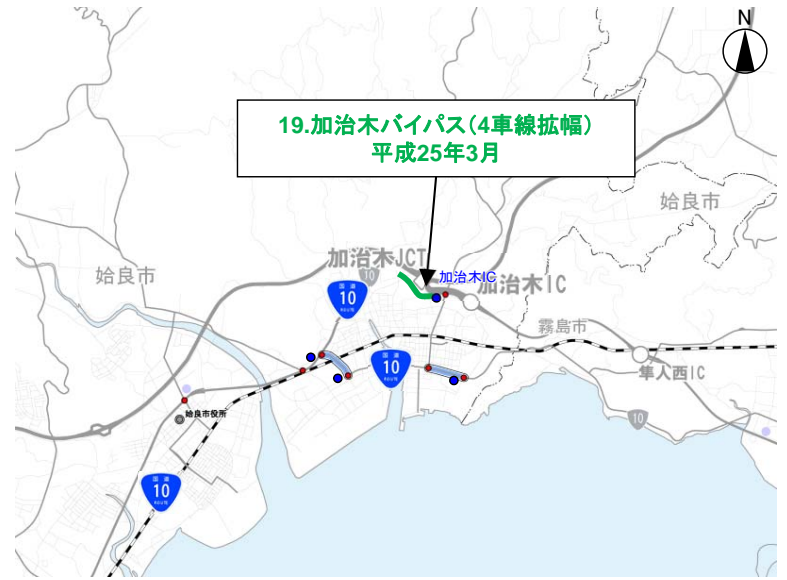
※ソフト施策のみの実施箇所

No.	主要渋滞箇所名	路線	ハード施策【実施者】	ソフト施策【実施者】	道路管理者	完了年次	備考
15	紫原団地入口	国道225号		カラー舗装【直轄】	直轄	H31.3	新規追加
16	加治屋町	県道21号		路面標示(右折矢印)【県】	県	R1.6	新規追加
17	南港	県道217号		ゼブラ消去(右折車線延伸)【県】	県	H31.1	新規追加
18	仮)東開町3	市道		信号現示調整【県警】	市	H30.6	

# 2. 対策箇所の交通状況

## (1) 平成25年1月以降の対策済み箇所(2/2)

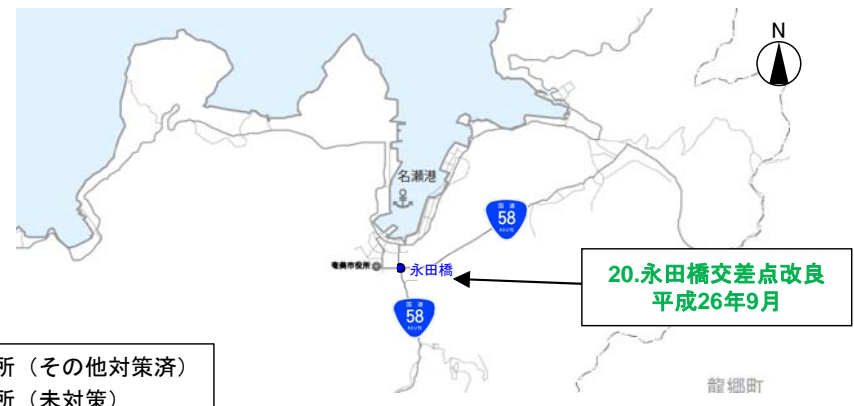
【始良市】



### 対策済み箇所 (2/2)

No.	主要渋滞箇所名	路線	ハード施策【実施者】	ソフト施策【実施者】	事業主体	完了年次	備考
19	加治木IC	国道10号	加治木バイパス整備(4車線化)【直轄】		直轄	H25.3	
20	永田橋	国道58号	右折車線の延伸【県】 左折車線の新設【県】		県	H26.9	

【奄美市】



- : 主要渋滞箇所 (その他対策済)
- : 主要渋滞箇所 (未対策)
- : 主要渋滞区間

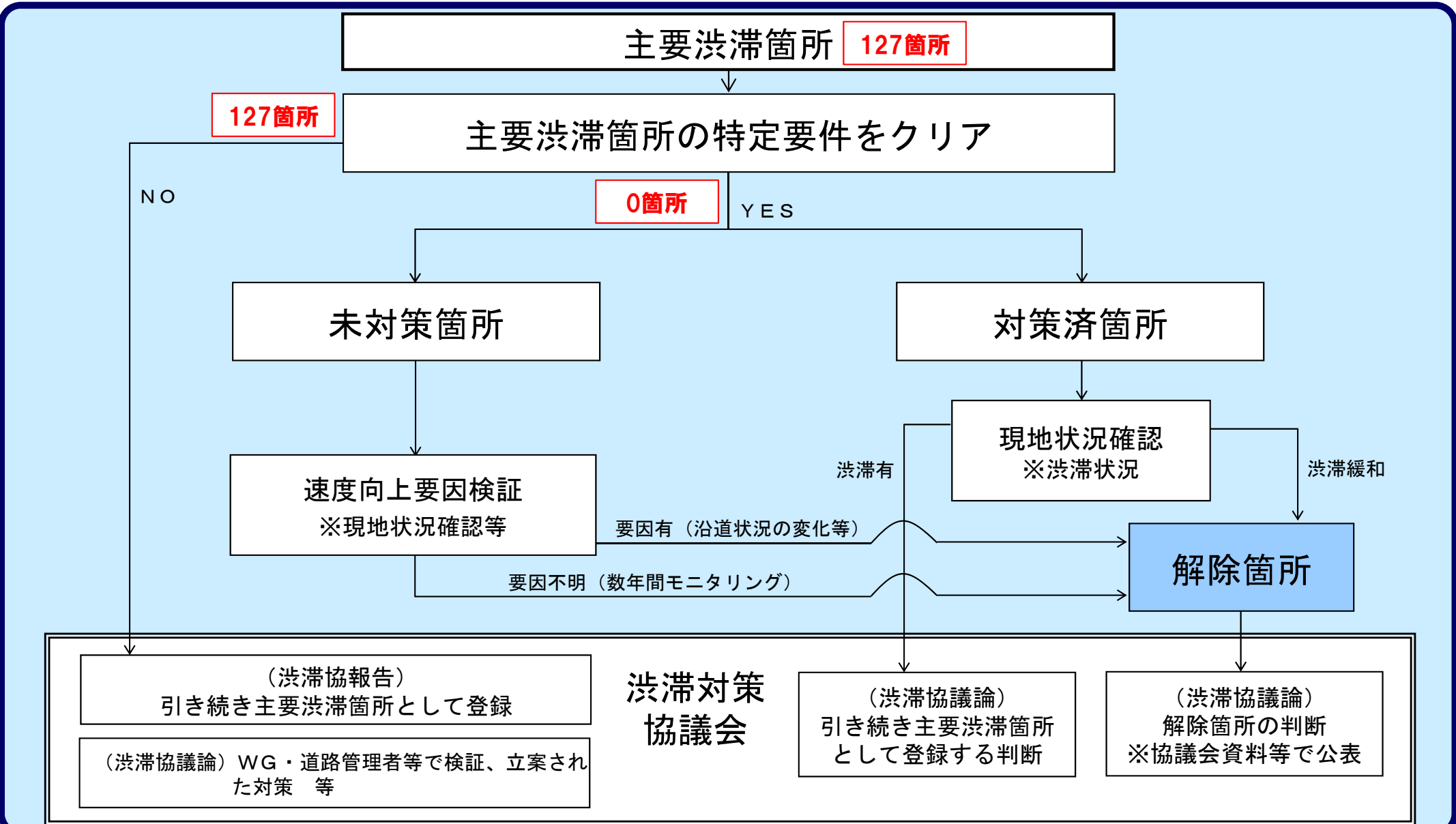
平成25年1月以降に整備された主な道路事業

※主要渋滞箇所の交通状況に影響があると思われる事業

## 2. 対策箇所の交通状況

### (2)【参考】主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について (見直し前:H30以前)

○H30年以前の見直し前のフローでは、特定要件をクリアしない場合は、主要渋滞箇所の特定解除ができなかった。

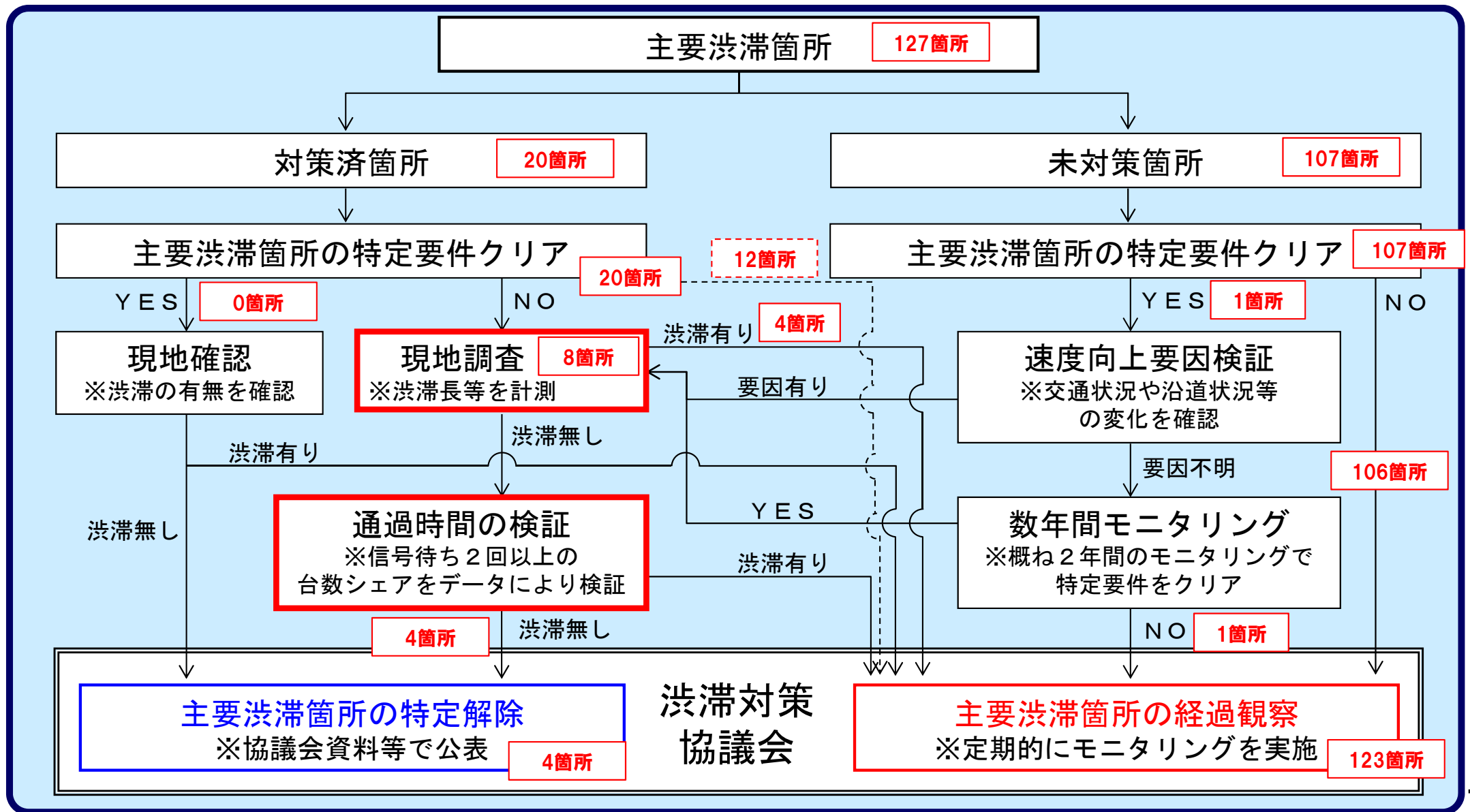




## 2. 対策箇所の交通状況

### (2) 主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について (見直し後:R1以降)

- H30年度に、主要渋滞箇所の特定解除フローについて見直しを実施。
- 渋滞対策実施後、渋滞が解消したにも関わらず、主要渋滞箇所の特定要件(旅行速度20km/h未満)をクリアしていない箇所に関しては、現地調査とデータ検証により、「渋滞無し」が確認できれば、主要渋滞箇所を解除できるように変更された。



## 2. 対策箇所の交通状況

### (3) 交通状況のモニタリング（選定時との比較1/3）

○一部速度向上は確認できるが、主要渋滞箇所の特定要件をクリアされていない箇所については、現地調査等により渋滞状況を確認するとともに、中長期対策の整備促進を図る。

No	交差点名	対策事業名	対策内容	完了年次	今後の対応 (既存計画路線等)	方角	路線名	①選定時平均速度(km/h) 【H24.9~H25.3】			②対策後平均速度(km/h) 【H30.4~H31.3】			差分(②-①)		
								平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
1	田上ランプ	鹿児島東西道路	東西道路(上り線部分供用)	H25.9	鹿児島東西道路	西	国3	5.3	5.8	5.1	7.2	8.4	9.3	1.9	2.6	4.2
							東	13.8	11.9	10.6	39.8	18.8	21.3	26.0	6.9	10.7
							北西	18.1	9.4	12.4	19.6	14.8	24.2	1.5	5.4	11.8
							南東	8.4	19.4	24.2	23.0	16.3	22.5	14.6	-3.1	-1.7
2	建部神社前	鹿児島東西道路	東西道路(上り線部分供用)	H25.9	鹿児島東西道路	西	国3	13.5	17.7	20.7	7.7	18.5	24.0	-5.8	0.8	3.3
							東	16.2	18.7	19.0	26.6	22.7	27.4	10.4	4.0	8.4
							南	4.2	5.1	6.0	4.2	5.7	7.0	0.1	0.6	1.0
							北	2.8	2.9	3.7	-	-	-	-	-	-
3	武岡団地西入口	鹿児島東西道路	東西道路(上り線部分供用)	H25.9	鹿児島東西道路	北西	主24	12.4	16.2	19.9	15.9	15.9	19.9	3.5	-0.4	0.0
							南東	6.4	6.7	11.2	8.3	9.7	15.9	1.8	3.0	4.7
							北東	15.6	15.6	22.3	-	-	-	-	-	-
4	田上橋	鹿児島東西道路	東西道路(上り線部分供用)	H25.9	鹿児島東西道路	西	主24	9.8	14.5	14.5	9.6	16.7	19.0	-0.2	2.2	4.5
							東	9.8	13.4	14.2	16.1	14.8	17.0	6.3	1.4	2.8
							南西	8.4	8.7	7.1	-	-	-	-	-	-
5	武町	武町交差点改良	左折車線の新設 バスベイ新設	H28.5	鹿児島東西道路	西	主24	17.2	14.0	18.1	11.9	13.3	15.9	-5.3	-0.7	-2.2
							東	8.9	16.8	13.6	22.2	12.3	16.7	13.3	-4.5	3.1
							南	4.7	7.5	7.4	4.0	6.9	7.0	-0.7	-0.6	-0.5
							北	3.0	3.7	3.7	-	-	-	-	-	-
6	中洲電停	中洲電停交差点改良	右折車線の延伸 左折車線増設	H26.9	鹿児島東西道路	北	主24	3.3	4.5	5.8	3.8	4.5	6.2	0.5	0.0	0.4
							西	14.7	9.6	10.4	12.8	8.8	10.4	-2.0	-0.7	-0.1
							東	5.8	4.9	7.8	-	-	-	-	-	-
							南	5.2	4.7	5.6	-	-	-	-	-	-
7	南港南口	南港南口交差点改良	左折車線の増設・延伸	H27.2	鹿児島南北幹線道路	北東	県217	14.4	13.7	14.4	20.0	19.8	17.8	5.5	6.2	3.4
							南西	29.0	26.5	24.8	30.0	30.9	27.4	1.0	4.4	2.7
							北西	5.7	5.4	4.6	-	-	-	-	-	-
							南東	6.6	4.9	4.5	-	-	-	-	-	-

※   は、新たな特定解除フローに基づく検証(渋滞長、通過時間)を実施。

## 2. 対策箇所の交通状況

### (3) 交通状況のモニタリング（選定時との比較2/3）

No	交差点名	対策事業名	対策内容	完了年次	今後の対応 (既存計画路線等)	方角	路線名	①選定時平均速度(km/h) 【H24.9~H25.3】			②対策後平均速度(km/h) 【H30.4~H31.3】			差分(②-①)		
								平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
8	金属団地	金属団地交差点改良	右折車線の 新設 右折車線の増設	H26.2	鹿児島南北幹線道路	北東	県217	16.4	20.0	20.3	29.4	24.0	23.6	13.0	4.1	3.3
							南西	19.7	23.6	22.0	25.1	23.5	24.0	5.4	-0.1	2.0
							北西	4.6	5.6	4.4	6.8	6.8	5.3	2.2	1.2	0.9
							南東	9.4	4.8	4.3	8.9	4.9	5.2	-0.6	0.2	0.9
9	清見橋北	谷山地区連続立体改	谷山地区連続立体改良	H28.3	谷山駅周辺地区	北東	国225	7.6	2.8	7.3	15.9	13.2	20.4	8.3	10.4	13.1
							南西	16.8	13.3	14.7	13.7	15.5	18.5	-3.1	2.3	3.8
							北西	0.0	0.0	0.0	-	-	-			
							南	-	2.5	4.7	-	-	-			
10	谷山駅前	谷山駅周辺地区土地	谷山駅前交差点改良	H30.3	谷山駅周辺地区	北東	国225	16.2	11.7	13.6	19.9	16.8	19.9	3.7	5.2	6.4
							南	8.9	8.0	8.1	15.2	13.1	19.8	6.3	5.1	11.7
							北	4.7	1.7	3.5	1.9	2.3	6.3	-2.8	0.6	2.8
							西	7.7	4.3	6.0	-	-	-			
11	和田坂	和田坂交差点改良	右折車線の延伸・歩道新設・拡 直進車線新設	H27.12 H29.3	対策事業なし	北	国225	18.9	14.9	23.0	13.8	9.0	17.2	-5.1	-5.8	-5.8
							南	7.7	10.7	12.4	8.6	11.4	13.3	0.9	0.7	0.9
							南東	20.6	15.0	17.6	25.4	15.0	20.2	4.8	-0.1	2.6
							北西	5.2	12.0	10.4	-	-	-			
12	皇徳寺団地東口	県道小山田谷山線	車線増(2車線⇒4車線)	H30.1	対策事業なし	北東	県210	30.9	26.7	27.4	20.0	15.0	16.9	-10.9	-11.7	-10.5
							南西	25.5	20.1	23.0	20.5	16.3	20.4	-5.1	-3.8	-2.6
							北西	9.3	10.6	12.6	-	-	-			
13	伊敷団地入口	伊敷団地入口交差点	右折車線の延伸 カラー舗装	H27.3	鹿児島東西道路	北	国3	8.1	8.7	9.6	11.9	14.4	15.0	3.8	5.7	5.4
							南	17.9	16.2	14.8	26.1	21.2	24.6	8.2	5.0	9.8
							北東	15.5	16.5	16.5	-	-	-			
							南西	-	38.4	14.2	-	-	-			
14	吉野町帯迫中央	吉野地区土地区画整	車線増(2車線⇒4車線) 右折車線の 新設	H28 H30.3	吉野第二地区	北	主16	28.5	13.5	19.5	32.1	17.8	23.6	3.6	4.4	4.1
							南	27.8	25.8	28.0	26.3	23.1	21.8	-1.5	-2.6	-6.2
							西	5.6	5.1	7.9	9.3	7.4	9.5	3.8	2.3	1.6
							東	6.7	5.5	8.6	-	-	-			

※  は、新たな特定解除フローに基づく検証(渋滞長、通過時間)を実施。

## 2. 対策箇所の交通状況

### (3) 交通状況のモニタリング（選定時との比較3/3）

No	交差点名	対策事業名	対策内容	完了年次	今後の対応 (既存計画路線等)	方角	路線名	①選定時平均速度(km/h) 【H24.9~H25.3】			②対策後平均速度(km/h) 【H30.4~H31.3】			差分(②-①)		
								平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
15	紫原団地入口	カラー舗装	カラー舗装	H31.3	鹿児島南北幹線道路	北東	国225	18.1	21.3	19.4	32.1	21.0	23.6	14.1	-0.3	4.3
						南西	国225	21.5	25.0	24.7	9.9	15.9	16.4	-11.6	-9.1	-8.3
						北	主20	3.7	3.6	2.7	6.7	6.0	5.0	3.0	2.3	2.4
16	加治屋町	右折予告表示	右折予告表示(区画線)	R1.6	対策事業なし	北東	主21	9.2	7.4	8.1	8.2	8.4	8.9	-1.0	1.0	0.7
						南西	主21	5.7	5.8	6.5	7.2	8.8	10.0	1.4	2.9	3.5
						北西	市道等	12.1	7.3	8.1	-	-	-			
						南東	市道等	29.3	9.7	13.5	-	-	-			
17	南港	南港交差点改良	右折レーン延伸(導流帯削除)	H31.1	鹿児島南北幹線道路	北東	県217	29.3	25.9	26.6	37.1	34.4	33.5	7.9	8.5	6.9
						南西	県217	39.1	41.0	36.8	23.3	44.0	44.8	-15.8	3.0	8.0
						北西	市道等	8.4	8.4	10.0	5.7	5.9	5.6	-2.7	-2.5	-4.3
18	仮)東開町3	信号現示改良	信号現示改良	H30.6	対策事業なし	北西	市道等	15.9	13.3	14.1	16.1	15.0	15.7	0.3	1.8	1.6
						北東	市道等	23.9	21.6	22.4	17.8	15.8	17.4	-6.1	-5.8	-5.0
						南西	市道等	19.8	18.8	16.7	19.2	10.2	14.5	-0.6	-8.6	-2.2
						南東	市道等	19.7	12.9	11.0	24.0	21.2	17.5	4.3	8.3	6.5
19	加治木IC	加治木バイパス	車線増(2車線⇒4車線)	H25.3	隼人道路(4車化)	東	高速	9.3	9.8	13.9	11.7	13.4	14.4	2.4	3.6	0.5
						西	国10	11.0	12.7	14.6	15.3	22.3	22.9	4.3	9.6	8.3
						北	主55	10.9	6.6	12.9	8.9	10.6	11.7	-2.0	4.0	-1.2
						南	主55	17.4	22.9	27.3	11.6	9.7	13.4	-5.8	-13.2	-13.9
20	永田橋	永田橋交差点改良	右折車線の延伸 左折車線の新設	H26.9	おがみ山バイパス	東	国58	4.9	8.5	5.7	-	5.4	7.3		-3.0	1.6
						南	国58	11.3	9.2	12.8	-	10.1	15.5		0.9	2.7
						北	主81	15.5	10.1	15.4	18.4	9.7	11.9	2.9	-0.4	-3.5
						西	主79	28.0	4.1	11.1	-	-	4.4			-6.7

※  は、新たな特定解除フローに基づく検証(渋滞長、通過時間)を実施。

## 2. 対策箇所の交通状況

### (4) 交通状況のモニタリング（検証結果）

○「吉野町帯迫中央交差点」、「加治木IC交差点」では、旅行速度は20km/hを下回るが、現地調査、通過時間による検証を行った結果、渋滞が確認されなかったため、主要渋滞箇所からの特定解除を図る。  
 ○「田上ランプ交差点」、「仮)東開町3交差点」では、現地調査の結果、捌け残りが一時的のため、主要渋滞箇所からの特定解除を図る。

No	主要渋滞箇所名	旅行速度※1	現地調査※2	通過時間※3	主要渋滞箇所の特定解除	備考
1	田上ランプ	×	○	○	○特定解除	
2	建部神社前	×	×	×	×	
9	清見橋北	×	×	×	×	
11	和田坂	×	×	×	×	
13	伊敷団地入口	×	×	○	×	
14	吉野町帯迫中央	×	○	○	○特定解除	
18	仮)東開町3	×	○	○	○特定解除	
19	加治木IC	×	○	○	○特定解除	

※1 ○:いずれの方向でも旅行速度が20km/h超、×:いずれかの方向で旅行速度が20km/h未満  
 ※2 ○:いずれの方向でも渋滞が確認されない、×:いずれかの方向で大規模な渋滞が発生  
 ※3 ○:いずれの方向でも信号待ち2回以上が5%未満、×:いずれかの方向で信号待ち2回以上が5%超

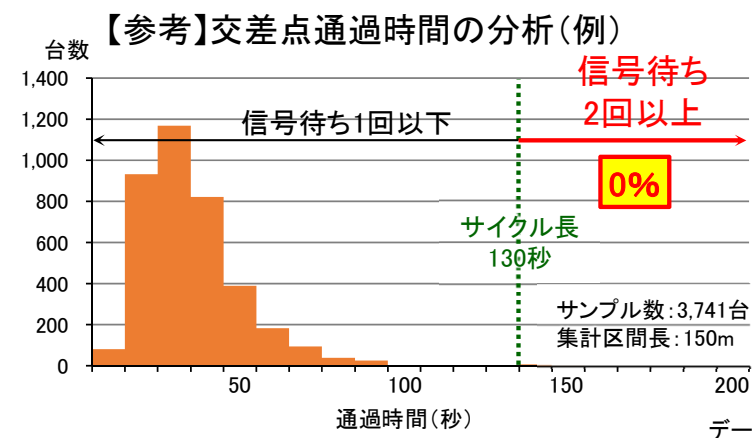
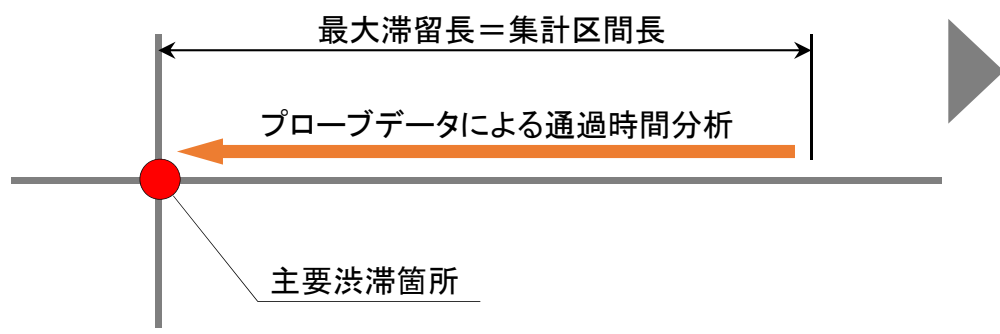
## 2. 対策箇所の交通状況

### (5) 主要渋滞箇所の特定解除

○通過時間から渋滞発生有無を判断する際の基準としては、信号待ち2回以上となる割合が「5%」未満の場合に「渋滞無し」と判定することとする。

#### ■通過時間の検証方法 (現地調査は、特定の1日の状況であるため、渋滞の有無をデータにより検証する)

- ① 特定要件をクリアしていない方向を対象※1として、現地調査で計測した最大滞留長の交差点通過時間をプローブデータから分析 ※1: 未対策箇所については、全方向を対象として分析
- ② 交差点通過時間がサイクル長以上(信号待ち2回以上)となる車両の台数が無い(渋滞無し)ことを検証



※平日朝(7-9時)  
平日夕(17-19時)  
休日昼(7-19時)  
を対象として分析

データ: プローブデータ(H29.4-H30.3)

※なお、信号待ち2回以上の台数シェアの解除基準については、各県渋滞協にて協議の上決定する。

注) 過去1年間のデータによる検証は、事故等による突発的な事象や特異期間・イベント開催等による非日常的な状況も含まれる。

#### 【参考】

- ・九州直轄国道の交差点部の事故件数: 9割以上の交差点は年間6件以下(ITARDAデータ: H23~H26平均)
- ・特異値が想定される期間: 年末年始・GW・お盆など(約12日程度と仮定)  
⇒特異値発生割合 = 18日 ÷ 365日 = **4.9%** (5%程度は特異データが含まれる可能性がある)

# 2. 対策箇所の交通状況

## ■ No.1 国道3号 田上ランプ交差点／鹿児島東西道路

○いずれの方向においても、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、「方向③(国道3号)」の20時台には、一時的に捌け残りが発生することがある程度。  
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を解除」とする。

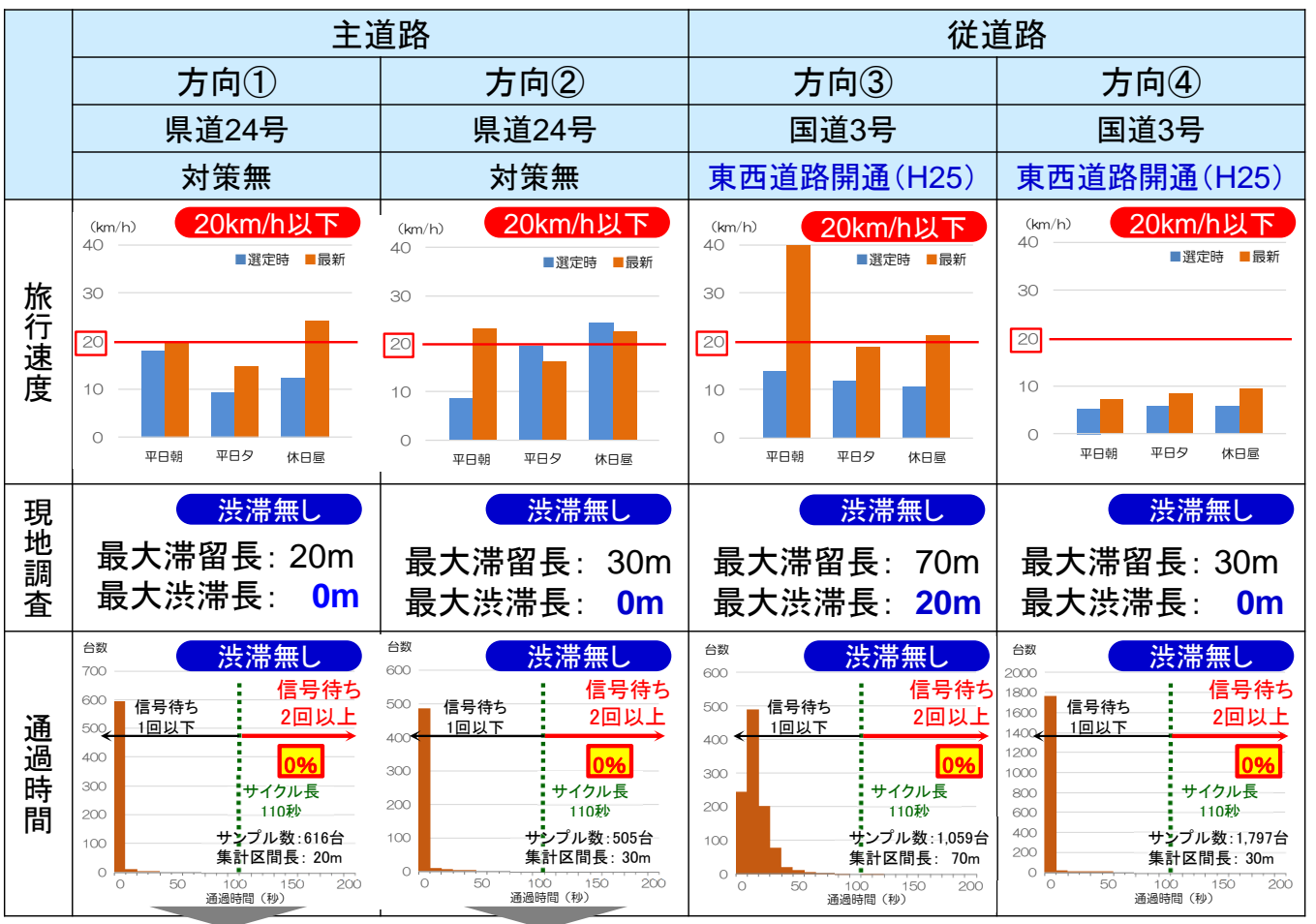


### 【位置図】



### 【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時 (H24.9-H25.2)、最新 (H30.4-H31.3)  
 ※現地調査: R1.6.11(火)20時台 ※通過時間: ETC2.0 (H30.4-H30.9)



### 【参考】信号現示

【20:20頃】	主道路	従道路
青時間	78秒	40秒
青時間比	60%	31%
サイクル長	130秒	
【20:50頃】	主道路	従道路
青時間	83秒	15秒
青時間比	75%	14%
サイクル長	110秒	

青時間が15秒に短縮

※R1.6.11(火)20時台

### 主要渋滞箇所の解除

# 2. 対策箇所の交通状況

## ■ No.2 国道3号 建部神社前交差点／鹿児島東西道路

○「方向②(国道3号)」、「方向③(市道等)」、「方向④(県道24号)」では、旅行速度が20km/hを下回り、現地調査や通過時間を検証したところ、渋滞が確認された。  
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を継続」とする。

### 【位置図】



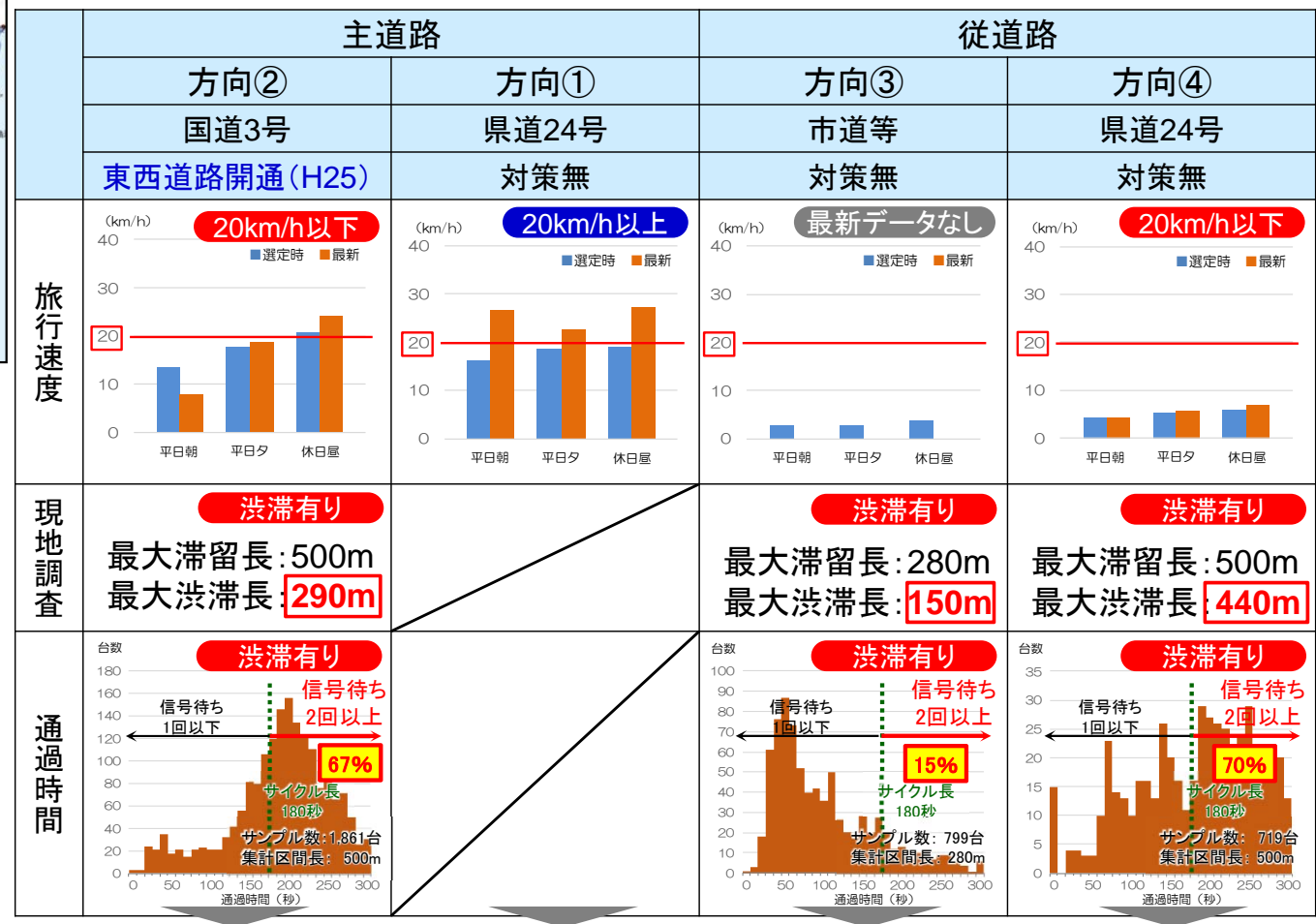
### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	104秒	55秒
青時間比	58%	31%
サイクル長	180秒	

※R1.6.11(火)8時台

### 【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時(H24.9-H25.2)、最新(H30.4-H31.3)  
 ※現地調査: R1.6.11(火)8時台 ※通過時間: ETC2.0(H30.4-H30.9)



### 主要渋滞箇所の継続



# 2. 対策箇所の交通状況

## ■ No.9 国道225号 清見橋北交差点／谷山地区連続立体交差事業

- 「方向①(国道225号)」、「方向②(国道225号)」では、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞が確認されなかった。
- 「方向④(市道等)」では、現地調査によると、交通集中、横断者による右左折車両の阻害等により、渋滞が確認された。
- 以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を継続」とする。

### 【位置図】



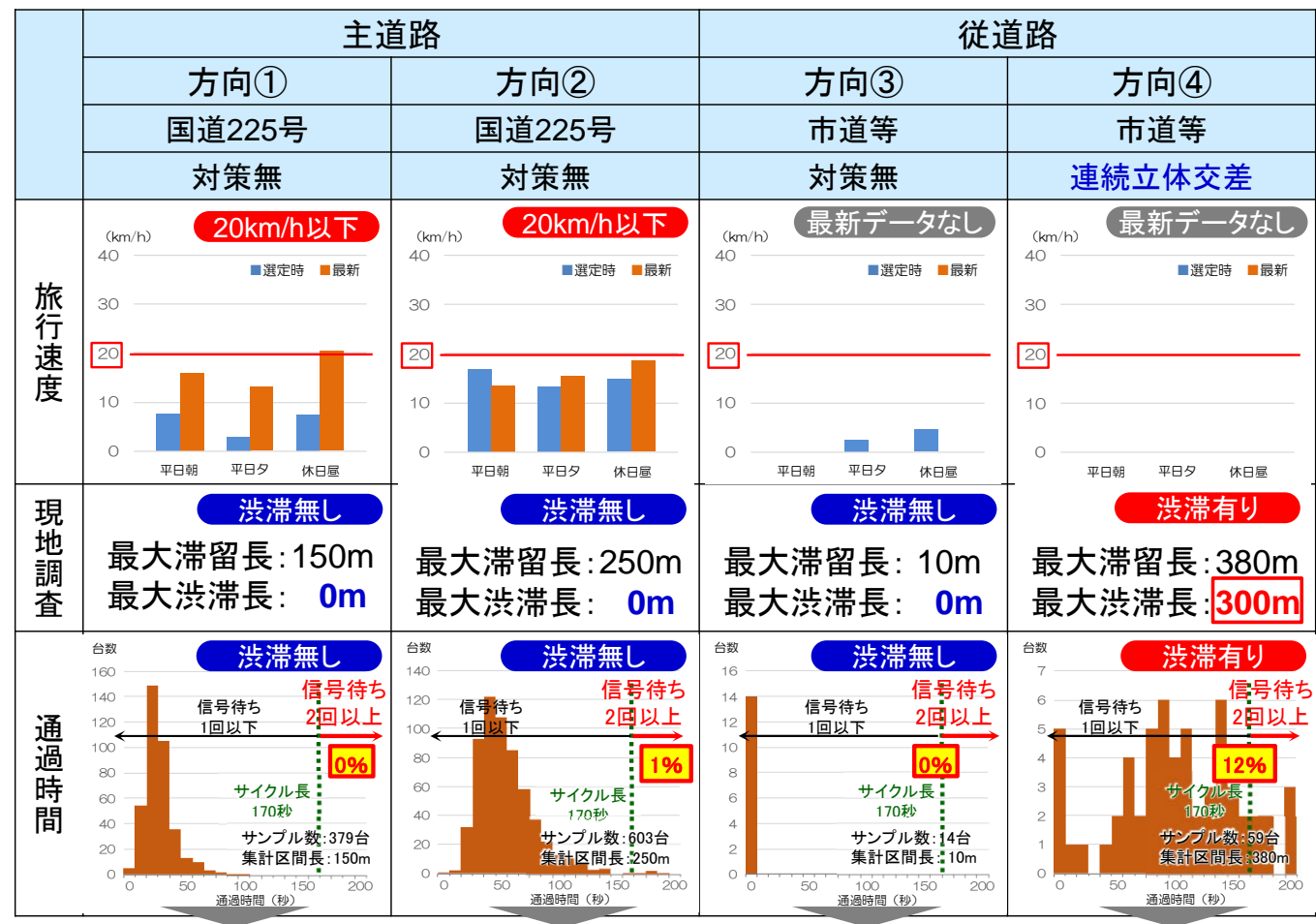
### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	129秒	29秒
青時間比	76%	17%
サイクル長	170秒	

※R1.6.11(火)7時台

### 【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時(H24.9-H25.2)、最新(H30.4-H31.3)  
 ※現地調査: R1.6.11(火)7時台 ※通過時間: ETC2.0(H30.4-H30.9)



### 主要渋滞箇所の継続

# 2. 対策箇所の交通状況

## ■ No.11 国道225号 和田坂交差点／和田坂歩道整備事業、交差点改良

○「方向①(国道225号)」では、旅行速度が20km/hを下回り、現地調査によると、先詰まりによる渋滞が確認された。  
 ○「方向②(国道225号)」では、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった。  
 ○「方向③(県道219号)」では、旅行速度が20km/hを下回り、現地調査によると、左折車両の先詰まりによる渋滞が確認された。  
 ○「方向④(県道219号)」では、右折車両の先詰まりによる渋滞が確認された。  
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を継続」とする。

### 【位置図】



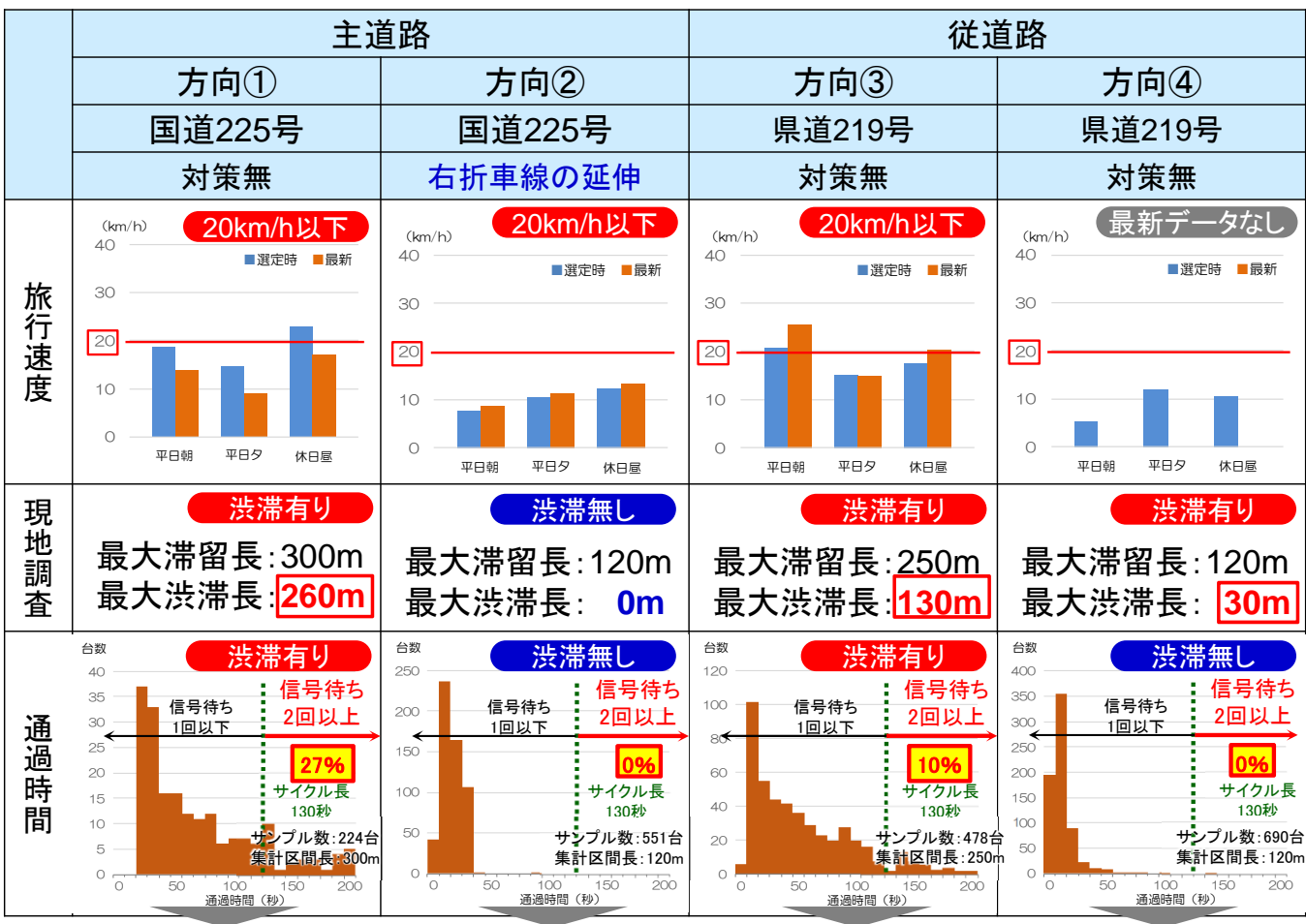
### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	74秒	44秒
青時間比	57%	34%
サイクル長	130秒	

※R1.6.11(火)18時台

### 【フォローアップ結果】

※旅行速度:選定時(H24.9-H25.2)、最新(H30.4-H31.3)  
 ※現地調査:R1.6.11(火)18時台 ※通過時間:ETC2.0(H30.4-H30.9)



主要渋滞箇所の継続

# 2. 対策箇所の交通状況

## ■ No.13 国道3号 伊敷団地入口交差点／伊敷団地入口交差点改良

- 「方向①(国道3号)」では、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった。
- 「方向②(国道3号)」では、旅行速度が20km/hを上回るが、現地調査によると、先詰まりによる渋滞が確認された。
- 「方向③(市道等)」では、現地調査によると、朝ピーク時に伊敷団地からの交通集中による渋滞が確認された。
- 以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を継続」とする。

### 【位置図】



### 【フォローアップ結果】

※旅行速度:選定時(H24.9-H25.2)、最新(H30.4-H31.3)  
※現地調査:R1.6.11(火)7時台 ※通過時間:ETC2.0(H30.4-H30.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道3号	国道3号	市道等	市道等
	対策無	右折車線の延伸	対策無	対策無
旅行速度	20km/h以下	20km/h以上	最新データなし	最新データなし
現地調査	渋滞無し	渋滞有り	渋滞有り	渋滞無し
通過時間	渋滞無し	渋滞無し	渋滞無し	渋滞無し

### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	123秒	36秒
青時間比	72%	21%
サイクル長	170秒	

※R1.6.11(火)7時台

### 主要渋滞箇所の継続

# 2. 対策箇所の交通状況

## ■ No.14 県道16号 吉野町帯迫中央交差点／4車線拡幅、右折レーン設置(効果検証)

○「方向①(県道16号)」は、4車線化により、旅行速度が20km/hを上回る。  
 ○「方向②(県道209号)」、「方向③(市道等)」、「方向④(県道16号)」は、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった。  
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を解除」とする。

### 【位置図】



### 【フォローアップ結果】

※旅行速度:選定時(H24.9-H25.2)、最新(H30.4-H30.9)  
 ※現地調査:H31.1.9(水)18時台 ※通過時間:ETC2.0(H30.4-H30.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向④	方向②	方向③
	県道16号	県道16号	県道209号	市道等
	4車線化(H28)	4車線化(H28)	右折レーン設置(H30)	対策無
旅行速度	20km/h以上	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下
現地調査		渋滞無し 最大滞留長: 30m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 50m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 30m 最大渋滞長: 0m
通過時間		渋滞無し 信号待ち: 1回以下 サイクル長: 140秒 サンプル数: 3,885台 集計区間長: 30m	渋滞無し 信号待ち: 2回以上 0% サイクル長: 140秒 サンプル数: 552台 集計区間長: 50m	渋滞無し 信号待ち: 2回以上 0% サイクル長: 140秒 サンプル数: 134台 集計区間長: 30m

### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	103秒	25秒
青時間比	74%	18%
サイクル長	140秒	

※H31.1.9(水)18時台

主要渋滞箇所の解除

# 2. 対策箇所の交通状況

## ■ No.18 市道 仮)東開町3交差点／信号現示調整

○いずれの方向においても、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、「方向②(市道等)」の16時台には、沿道施設利用の車両流入により、捌け残りが発生することがある程度。  
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を解除」とする。



### 【位置図】



### 【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時 (H24.9-H25.2)、最新 (H30.4-H31.3)  
 ※現地調査: R1.6.16(日)16時台 ※通過時間: ETC2.0 (H30.4-H30.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	方向④
	市道等	市道等	市道等	市道等
	信号現示調整		信号現示調整	
旅行速度	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下
現地調査	渋滞無し 最大滞留長: 20m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 60m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 90m 最大渋滞長: 20m	渋滞無し 最大滞留長: 30m 最大渋滞長: 0m
通過時間	渋滞無し 信号待ち 1回以下 0%	渋滞無し 信号待ち 1回以下 4%	渋滞無し 信号待ち 2回以上 2%	渋滞無し 信号待ち 2回以上 1%

### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	36秒	27秒
青時間比	48%	36%
サイクル長	75秒	

※R1.6.16(日)16時台

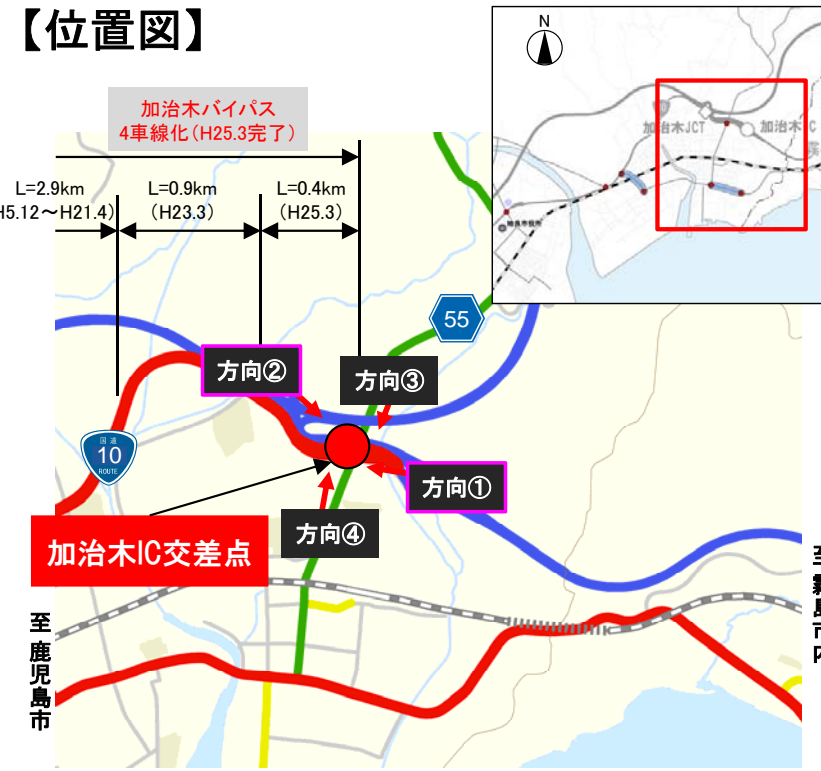
### 主要渋滞箇所の解除

# 2. 対策箇所の交通状況

## ■ No.19 国道10号 加治木IC交差点／国道10号加治木バイパス

○いずれの方向においても、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった。  
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を解除」とする。

【位置図】



【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時(H24.9-H25.2)、最新(H30.4-H31.3)  
 ※現地調査: R1.6.11(火)7時台 ※通過時間: H30.4-H30.9

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	九州自動車道	国道10号	県道55号	県道55号
	対策無	4車線化(H25)	対策無	対策無
旅行速度	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下
現地調査	渋滞無し 最大滞留長: 50m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 120m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m
通過時間	渋滞無し 信号待ち1回以下 0%	渋滞無し 信号待ち2回以上 0%	渋滞無し 信号待ち1回以下 0%	渋滞無し 信号待ち2回以上 0%

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	62秒	85秒
青時間比	39%	53%
サイクル長	160秒	

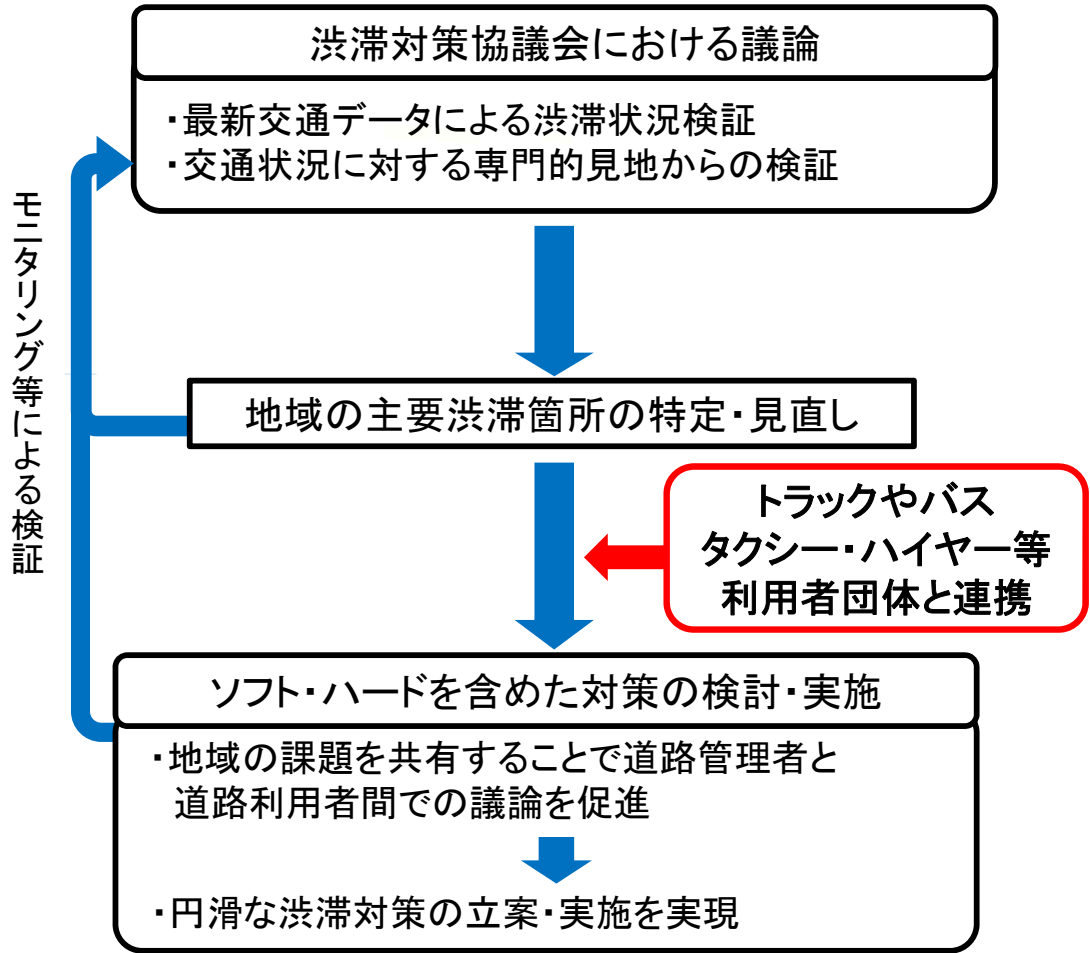
※R1.6.11(火)7時台

主要渋滞箇所の解除

# 3. 官民連携による渋滞対策

## (1) 官民連携による渋滞対策について

○人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定した上で、即効性のある渋滞対策を実施。



<トラックが渋滞に巻き込まれている状況>



<バスが渋滞に巻き込まれている状況>

来年度も引き続き、トラック・バス等事業者から見た渋滞箇所の対策を実施予定

# 3. 官民連携による渋滞対策

## (2) 道路整備促進に対する要望箇所一覧(全国道路利用者会議第71回定時総会 道路整備促進に対する各地区要望事項より)

トラック事業者	バス事業者	ハイヤー・タクシー事業者
国道3号 ドウワキ自動車販売(有)付近交差点 国道3号 荘交差点 国道3号 小山田町交差点 国道3号 伊敷団地入口交差点～平田橋交差点 国道10号 牧之原交差点 国道10号 隼人町小浜～加治木町東岩原 国道10号 加治木本町通交差点付近 国道10号 加治木向江町交差点 国道10号 <b>みろく交差点</b> <b>カラ一舗装(みろく～加治木団地入口)</b> 国道10号 重富付近 国道10号 始良市脇元付近 国道10号 三船交差点 国道10号 花倉付近 国道10号 仙巖園前交差点付近 国道10号 城山入口交差点～清水町交差点 国道220号 <b>笠野交差点付近</b> <b>車線運用変更・カラ一舗装(笠野)</b> 国道225号 天保山大橋～郡元町交差点 国道225号～ <b>県道217号 競技場前交差点～製材団地交差点</b> 国道225号 産業道路入口交差点 <b>右折車線延伸(南港)</b> 国道225号 脇田橋付近 <b>左折車線の増設・延伸(南港南口)</b> 国道447号 六月田上交差点 <b>左折車線の増設、右折車線の増設(金属団地)</b> 県道20号 郡元電停交差点 県道24号 鹿児島中央駅南交差点付近 <b>左折車線増設、バスベイ新設(武町)</b> 県道24号 <b>武町交差点</b> 県道24号(鹿児島東市来線) <b>中洲電停交差点～鹿児島市道中洲通線</b> 荒田交差点 <b>右折車線延伸、左折車線増設(中洲電停)</b> 県道35号 春山交差点 県道214号 旧中央市場前交差点 県道217号(鹿児島市産業道路) 南小前交差点付近 県道217号(鹿児島市産業道路) 東開町交差点 県道217号(鹿児島市産業道路) 南警察署前交差点 県道217号(鹿児島市産業道路) 南栄1丁目交差点付近 県道217号(鹿児島市産業道路) 卸本町交差点 県道217号(鹿児島市産業道路) 全線 県道219号(鹿児島市産業道路) 交通安全教育センター前交差点付近 県道219号(鹿児島市産業道路) 南栄6丁目2交差点 県道219号(鹿児島市産業道路) 鹿児島ふるさと物産館付近交差点 中山バイパス 希望ヶ丘団地入口交差点 【県外の道路】国道10号 都城市内 【県外の道路】国道10号 平江交差点付近(都城市) 【県外の道路】国道220号 源藤交差点付近(宮崎市)	国道10号 竜ヶ水交差点～仙巖園前交差点 国道10号 清水町交差点～仙巖園前交差点 国道3号 平田橋交差点～下伊敷交差点 国道225号 二軒茶屋交差点～真砂入口交差点 国道225号 <b>産業道路入口交差点～大学病院入口交差点</b> 国道10号 磯～三船病院付近 <b>カラ一舗装(紫原団地入口)</b> 県道16号 吉野 県道24号 伊集院 県道35号 武小学校前交差点～武町交差点 県道25号 堅馬場交差点付近、国道10号に向かって渋滞 県道21号 <b>加治屋町交差点、天文館から国道3号へ右折渋滞</b> 県道605号 海上保安部前 <b>路面標示(加治屋町)</b> 国道58号 永田橋交差点付近 右折車線の延伸、左折車線の増設(永田橋)	国道3号 平田橋交差点付近 国道3号 下伊敷交差点付近 国道3号 新上橋交差点付近 国道10号 仙巖園前交差点～竜ヶ水交差点 国道225号 天保山大橋交差点付近 国道225号 産業道路入口交差点付近 <b>路面標示(谷山港区入口)</b> 国道225号 <b>谷山港区入口交差点</b> 県道16号 <b>帯迫中央交差点</b> <b>4車線化、右折レーン設置(吉野町帯迫中央)</b> 県道24号 <b>中洲電停交差点付近</b> 県道24号 <b>建部神社前交差点～鹿児島市道中洲通線 荒田交差点</b> 左折車線増設、バスベイ新設(武町) 右折車線延伸、左折車線増設(中洲電停)

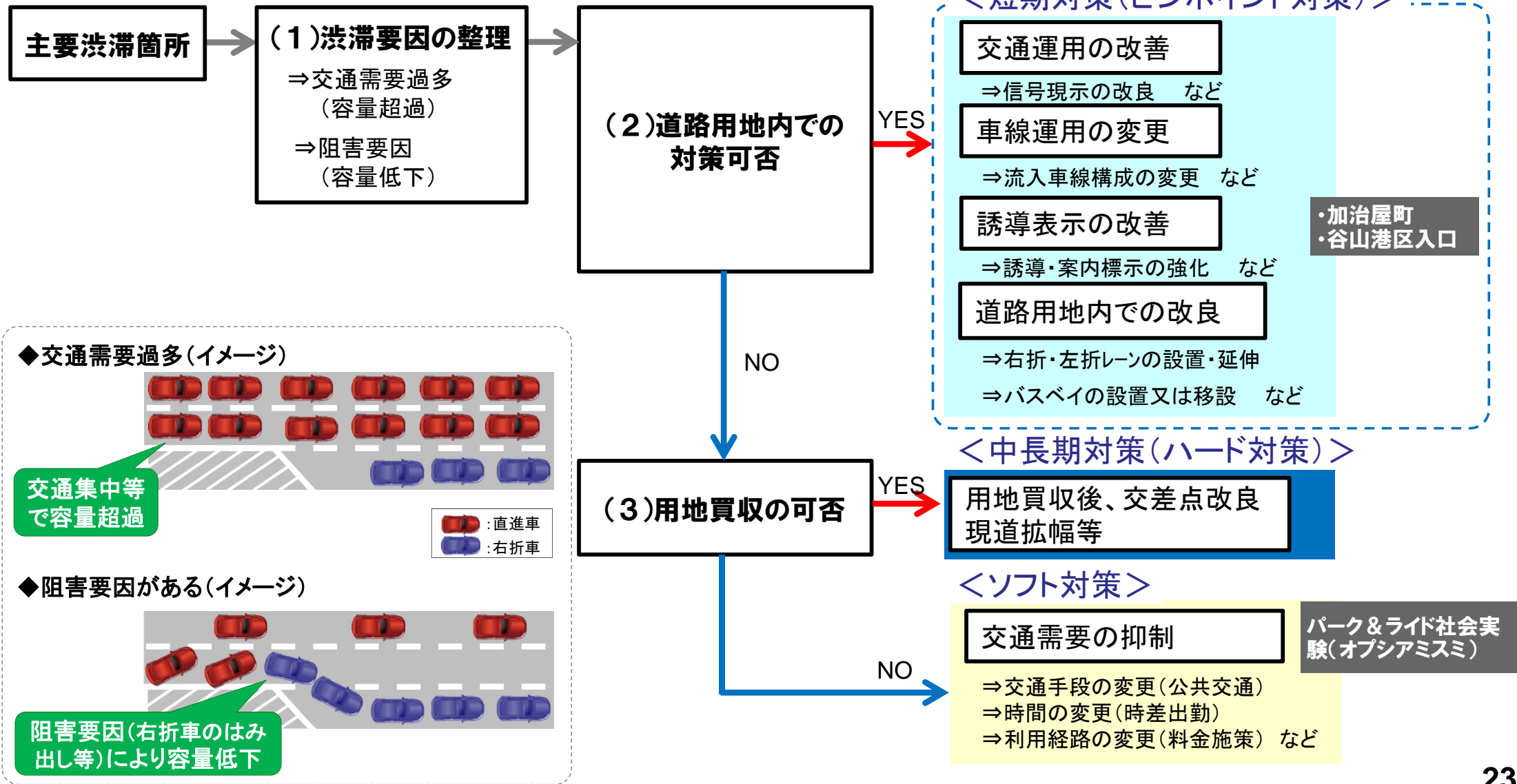
※緑字箇所: H25～H28年度対策実施箇所(要望前)  
 赤字箇所: H29～H30年度対策実施箇所(要望後)  
 青字箇所: R1年度以降対策実施箇所(要望後)



# 4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

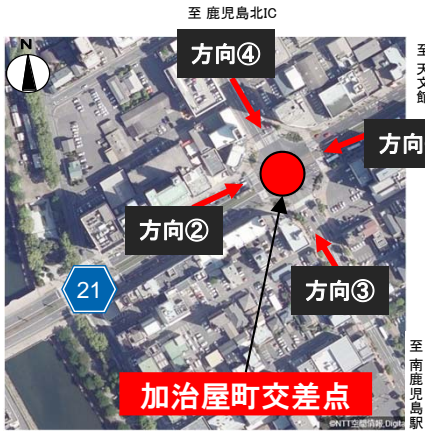
## (1) 鹿児島エリアの渋滞対策検討(案)

○鹿児島エリアについては、現地調査結果を踏まえ 対策メニューの検討・立案を行う。



# 4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

## (2) 対策実施箇所 ( (主) 鹿児島中央停車場線 加治屋町交差点 )



### 県道21号 加治屋町交差点の現状・課題

- <現状>
- 国道3号方面には住宅団地等があり、夕ピークの帰宅時間帯などはバスも含めた右折交通が多い
  - 鹿児島中央駅と天文館を結ぶ県道のため直進交通も多い
  - 交差点直前での進路変更により、後続車両の進路妨害等が発生

- <課題>
- 適切な交通誘導による交通迷走の抑制

### 【対策】 路面標示による右折レーンの案内 (R1.6)

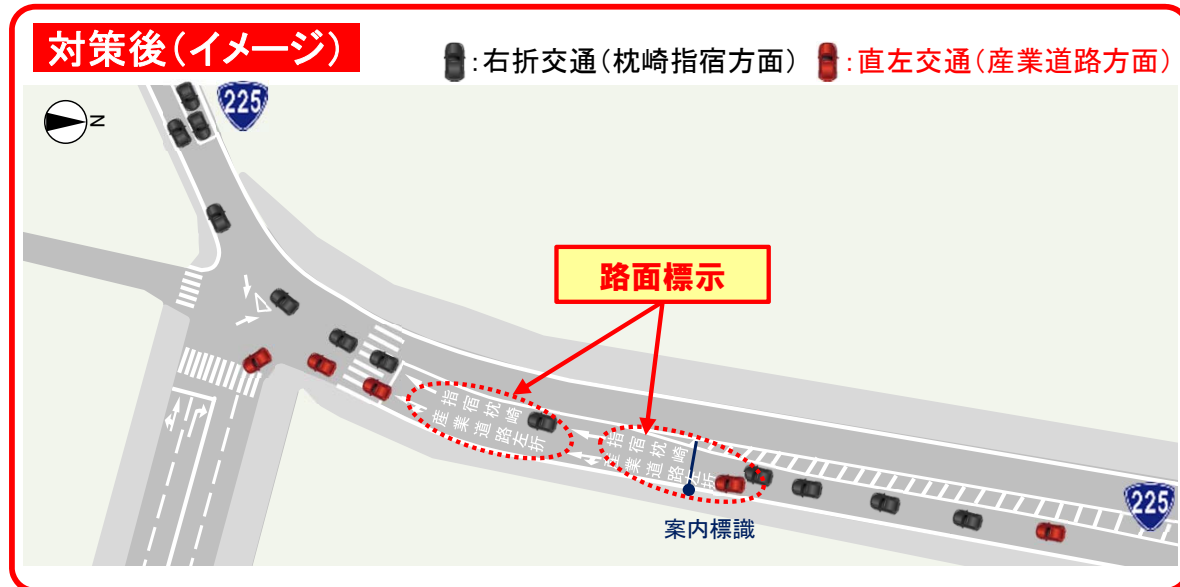
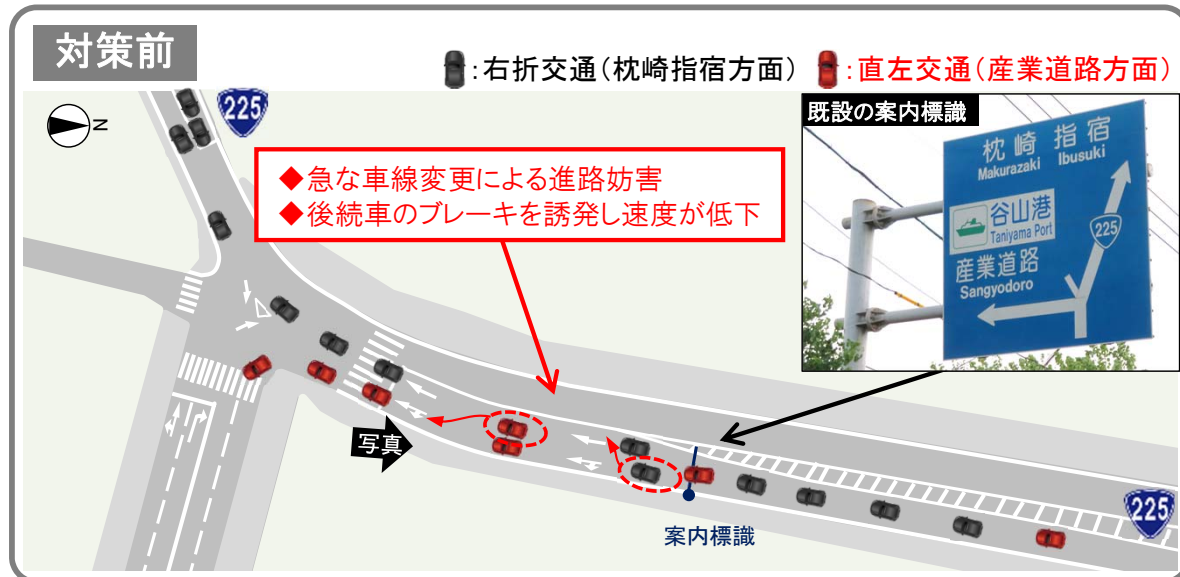


# 4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

## (3) 対策予定箇所 (国道225号 谷山港区入口交差点)



### 【対策】 路面標示



### 現状・課題

#### <現状>

- 国道225号が南北交通の主要幹線道路であり、加えて後背地の住宅地と市中心部を行き来する交通が集中
- 交差点直前での進路変更により、後続車両の進路妨害等が発生

#### <課題>

- 適切な交通誘導による交通迷走の抑制

# 5. ソフト施策の検討

## (1) 鹿児島南部エリアにおけるソフト施策(案)の一覧表

○交通渋滞対策協議会(H30・8)で提案された各案の取組上の課題と取組状況は、以下の通りである。

### 鹿児島南部エリアのソフト施策(案)の概要

大分類	番号	ソフト施策	取組内容	取組上の課題と取組状況
手段変更	1	パークアンドライド	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車からバス・電車への乗り換えにより交通手段を転換</li> <li>利用者に対し、駐車場代や定期代の割引等を実施</li> <li>大型商業施設などを活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズに応じた駐車場の確保とアクセスの良い公共交通が必要</li> <li>⇒令和元年11月1日より社会実験実施予定</li> </ul>
	2	サイクルアンドライド	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車からバス・電車への乗り換えにより交通手段を転換</li> <li>利用者に対し、駐輪場代や定期代の割引等を実施</li> <li>駐輪場が大きい宇宿駅、谷山駅、慈眼寺駅、坂之上駅、谷山電停等を活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズに応じた駐輪場の確保とアクセスの良い公共交通が必要</li> </ul>
	3	コミュニティサイクルの拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車から自転車を利用したバス・電車への乗り換えによる交通手段の転換</li> <li>利用者に対し、自転車利用料の割引等を実施</li> <li>商業施設や臨海地区の従業地に近い谷山駅や宇宿駅、イオン等の大型商業施設に設置し、クルーズ船等の観光渋滞対策にも寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティサイクル「かごりん」の拡充は取り組まれているが、鹿児島南部エリアまで普及していないため、新たなポートの設置が必要</li> </ul>
	4	エコ通勤の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>鹿児島県が実施しているエコ通勤の強化期間の設定等の拡充により、交通手段の転換を促進</li> <li>割引適用路線の拡大(JRなど)、実施曜日の拡大(金曜日など)等を推進</li> <li>登録者数の多い(貢献度の大きい)企業にはインセンティブとして、市営バス等の広告掲載やHP掲載実施などで取り組みを拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の取組では、民間企業の参加が少なく、民間企業が参加しやすい環境作りが必要</li> </ul>
経路変更	5	有料道路の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>有料道路の利用促進により、一般道路からの交通転換を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>料金引下げの事業変更許可申請中(県)</li> <li>⇒令和元年10月1日より実施予定</li> </ul>
車利用の見直し	6	時差出勤・フレックスタイム	<ul style="list-style-type: none"> <li>国・県・市等を中心とした時差出勤により時間分散を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各機関・企業で時差出勤の対応した勤務制度の整備が必要</li> </ul>
	7	相乗り促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業に対し相乗り通勤制度導入を促進し、交通量を削減</li> <li>インセンティブとして、市営バス等の広告掲載やHP掲載を実施</li> <li>その他取り組みと合わせて実施も検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各企業で取り組みを促進する制度の整備が必要</li> </ul>

# 5. ソフト施策の検討

## (2) 鹿児島南部エリアにおけるソフト施策(案)の位置図

番号	ソフト施策	実施想定箇所
1	パークアンドライド	大型商業施設 <b>(オプシアミスミ)</b>
2	サイクルアンドライド	宇宿駅、谷山駅、慈眼寺駅、 坂之上駅、谷山電停
3	コミュニティサイクルの拡大	宇宿駅、谷山駅
4	エコ通勤の拡充	鹿児島南部エリア全域
5	有料道路の利用促進	指宿有料道路 II 期 <b>(谷山IC～穎娃IC間)</b>
6	時差出勤・フレックスタイム	鹿児島南部エリア全域
7	相乗り促進	鹿児島南部エリア全域





# 5. ソフト施策の検討

## オプシァミスミの駐車場を活用したパーク&ライド(案)の概要

○国道225号および産業道路の渋滞緩和を図るため、市中心部に流入する自動車交通がオプシァミスミの駐車場に駐車して、公共交通や自転車に転換する、パーク&ライドを試行的に実施し、対策効果や本格運用に向けた課題を抽出する。

### 対象地域の概要



### 公共交通運行状況

- ①バス運行状況(7時~8時)
  - オプシァミスミ・南港⇒鹿児島県庁: 6本(最短9分)
  - オプシァミスミ・南港⇒鹿児島中央駅: 29本(最短18分)
  - オプシァミスミ・南港⇒天文館・金生町: 45本(最短18分)



- ②市電運行状況(7時~8時)
  - 宇宿一丁目⇒鹿児島県庁: なし
  - 宇宿一丁目⇒鹿児島中央駅: 32本(最短22分)
  - 宇宿一丁目⇒天文館・金生町: 32本(最短23分)



- ③自転車でのアクセス
  - オプシァミスミ⇒鹿児島県庁: 3km(約15分)
  - オプシァミスミ⇒鹿児島中央駅: 5km(約35分)
  - オプシァミスミ⇒天文館・金生町: 6km(約40分)



※所要時間は実際に走行して計測



# 5. ソフト施策の検討

## パーク&ライド実施計画（案）

### ①登録参加方法

- ・PC、スマホで専用HPにアクセスしていただき、名前、住所等を登録していただく。
- ・登録確認通知を送信
- ・オプシアミスミ側で登録確認通知を確認していただき、商品券を購入いただいた方に、許可証を渡す。

### ②参加条件

- ・オプシアミスミの共通商品券の購入(1万円/3か月)

### ③応募人数

- ・50人(50台)

### ④実施期間

- ・3か月(11月1日～1月31日)予定

### ⑤参加者の利用ルール

- ・指定された利用者駐車場所に駐車。
- ・駐車許可証を車内に掲示。

オプシアミスミ商品券



許可証イメージ（イオンモール香椎浜）



## スケジュール（案）

検討項目	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 実施計画の作成	■			■							
3. 広報計画の作成	■										
2. オプシアミスミとの協議(実施内容)		■									
4. 関係機関への依頼・協議(広報内容)		■									
5-1. 広報素材の作成(HP)		■	■	■							
5-2. 広報素材の作成(ポスター)		■	■	■							
5-3. 広報素材の作成(チラシ)		■	■	■							
5-4. 広報素材の作成(横断幕・立て看板)		■	■	■							
5-5. 広報素材の作成(WEB広報用素材作成)		■	■	■							
6. 広報実施					■	■	■	■	■	■	■
7. 問い合わせ対応(ヘルプデスクの設置)					■	■	■	■	■	■	■
8. 施策実施期間							■	■	■	■	■
9. アンケート調査、現地確認							■	■	■	■	■
10. 実施結果のとりまとめ									■	■	■
11. WG、協議会										WG	協議会

実験計画  
広報計画  
案の提示



# 5. ソフト施策の検討

## 広報計画（案）

○関係機関（鹿児島県、鹿児島市等）と協議のうえ、9月から各種広報活動を実施。

NO	広報内容(案)
1	<b>■ポスターの設置</b> ・オプシアミスミ、鹿児島国道事務所、鹿児島県、鹿児島市への設置
2	<b>■チラシの設置</b> ・オプシアミスミ、鹿児島国道事務所、鹿児島県、鹿児島市への設置
3	<b>■関係機関HPからの広報</b> ・オプシアミスミ、鹿児島国道事務所、鹿児島県、鹿児島市HPへのバナーの設置（リンクの設置による募集HPへの誘導）について調整中
4	<b>■関係者SNSからの広報</b> ・オプシアミスミ、鹿児島県、鹿児島市が運営するSNSからの施策実施案合（バナーと実施案内文を発信）について調整中
5	<b>■マスコミによる広報（テレビ・新聞）</b> ・鹿児島国道からのプレスリリース ・鹿児島県営放送（申請調整中）
6	<b>■オプシアミスミでの広報</b> ・のぼり旗、看板の設置
7	<b>■モニター募集用HP</b> ・実験内容説明、モニター募集、アンケート実施のための専用HPを設立

### P&R広報用チラシ（案）

移動手段をマイカーから公共交通等利用に変えて、渋滞のない鹿児島をめぐす社会実験に参加しませんか！

**公共交通等をかしく使って、街に、あなたにスマイルを。**

社会実験は、パークアンドライド方式で実施

**ポイント**

- マイカー移動の場合：車を駅やバス停等の近くのパーキングに駐車して公共交通で利用することで、マイカー集中による渋滞を抑制するための試みです。
- パークアンドライドによる通勤の場合：マイカーをオプシアミスミ駐車場に置き、バス、電車、自転車を利用。

社会実験に参加していただけるモニターを募集します

※募集期間や申込方法等の詳細は、専用のホームページでご確認ください。  
 ホームページはこちら  
[鹿児島P&R](#) |

取組主体 鹿児島県交通渋滞対策協議会  
 協賛 日本工業株式会社（鹿児島支社）鹿児島市 協賛 国土交通省鹿児島国道事務所 計画協賛  
 TEL.092-475-7569 TEL.099-216-3854

※今回の社会実験は、オプシアミスミ様に駐車場利用許可をいただいております。

### PARK & RIDE

鹿児島市中心部への移動する自動車の集中で、慢性的な渋滞が発生している国道225号及び産業道路の渋滞緩和を図るための対策の有効性を見極めるための取り組みを試験的に実施します。

**社会実験のあらまし**

実験目的 鹿児島市中心部へ向かう交通量の抑制による交通渋滞の緩和  
 実験期間 2019年11月1日～2020年1月31日  
 実施内容 鹿児島市都市圏（南部）から市中心部に車で通勤する人を対象に、車を一旦オプシアミスミの駐車場に駐車後、近くのバス停やJR宇宿駅、宇宿1丁目バス停等で公共交通機関に乗り換えることで、鹿児島市内の渋滞緩和を目指すものです。  
 参加条件 オプシアミスミの商品券1万円分を購入（実質駐車場代無料）※平日のみ実施

社会実験とは  
 国や地方自治体などが、新たな制度や技術などの施策を導入する際、場所と期間を設定して試行し、有効性を検証、または問題を把握して、その施策を本格導入できるかを判断するために行うもの。

社会実験協力モニターになり、マイカー通勤から公共交通利用の通勤にすると、**こんなうれしいことが！**

- 通勤コストが 3か月で約57,000円節約に！** Good!
- カロリー消費増で健康増進へ** Good!
- CO2削減で地球温暖化抑制へ** Good!
- 通勤時間を有効に活用** Good!

鹿児島市中心部の駐車代金は23,000円/月とすると、マイカー通勤にかかる費用は1か月に約25,000円（燃料費約2,000円含む）。一方、オプシアミスミの駐車場を利用するパークアンドライド方式の通勤では、駐車場代は無料（但し商品券を3か月で10,000円購入が利用条件）で、残りはバス定期代の数か月分約9,000円のみ。

マイカー通勤の場合：マイカー1台、燃料費約2,000円/月、駐車場代23,000円/月、合計約25,000円/月  
 パークアンドライドによる通勤の場合：商品券10,000円/3か月、バス定期代約9,000円/月、合計約19,000円/月

マイカー通勤の場合：マイカー1台、燃料費約2,000kcal/月、駐車場代23,000kcal/月、合計約25,000kcal/月  
 パークアンドライドによる通勤の場合：商品券10,000kcal/3か月、バス定期代約9,000kcal/月、合計約19,000kcal/月

一人当たりのCO2排出量を比較した場合、マイカーに対してバスは1/3、電車は1/9です。公共交通に乗り換えることでCO2排出量を削減でき、地球温暖化の抑制にもつながります。

一人を1km進む場合に排出するCO2  
 マイカー 1: バス 1/3: JR 1/9

通勤のチェック 通勤でスキルアップ 通勤の楽しみ



# 6. 災害時における交通マネジメントについて(案)

R元. 7. 9 道路の耐災害性強化に向けた有識者会議による提言

## 道路の耐災害性強化に向けた提言(概要)

- 近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
- 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずべき施策を緊急的にとりまとめ

### 近年の主な災害で得られた教訓

- (1) 地震災害 熊本地震 (H28.4)  
大阪北部地震 (H30.6)  
北海道胆振東部地震 (H30.9)
- (2) 風水害 豪雨災害 (H30.7)  
台風21号 (H30.9)
- (3) 雪害 豪雪 (H30.1、H30.2)

- #### 課題
- 道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
  - 踏切の遮断による救急活動等への支障
  - 通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
  - 特殊車両の通行許可審査の遅れ
  - エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化
- 等

- #### 教訓
- 多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
  - 耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
  - 交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
  - 被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
  - 停電時に道の駅の非常用発電機が機能
- 等

### 耐災害性強化の本格実施に向けて

- #### (1) 「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化
- 平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
  - ・ 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
  - ・ 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
  - ・ 常時の交通マネジメントのルールにとられない迅速で柔軟な施策を展開

- #### (2) 非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有
- 非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
  - 例) ・ 路肩の積極的な活用による走行空間の確保
  - ・ LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員(車線数)を設定
  - ・ 可動式中央分離帯の活用を含むリバーシブルレーンの適用
- 等

- #### (3) 災害に配慮した道路構造令等の見直し
- これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
  - 例) ・ 2車線の道路の路肩を従来よりも拡幅
  - ・ 救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
  - ・ 回復力・復元力のある構造として原則4車線化
  - ・ 緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やSA・PA等の容量拡大
- 等

- #### (4) 道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入
- 道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
  - ・ 幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理した上で路線毎の評価を実施
  - ・ 道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する建造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討

- #### (5) 迅速な復旧に向けたトレーニング強化
- 国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
  - ・ 幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
  - ・ 地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
  - ・ 道路啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
  - ・ 被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

- #### (6) 徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討
- 地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
  - ・ 地域の実情に応じて、自動車で安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

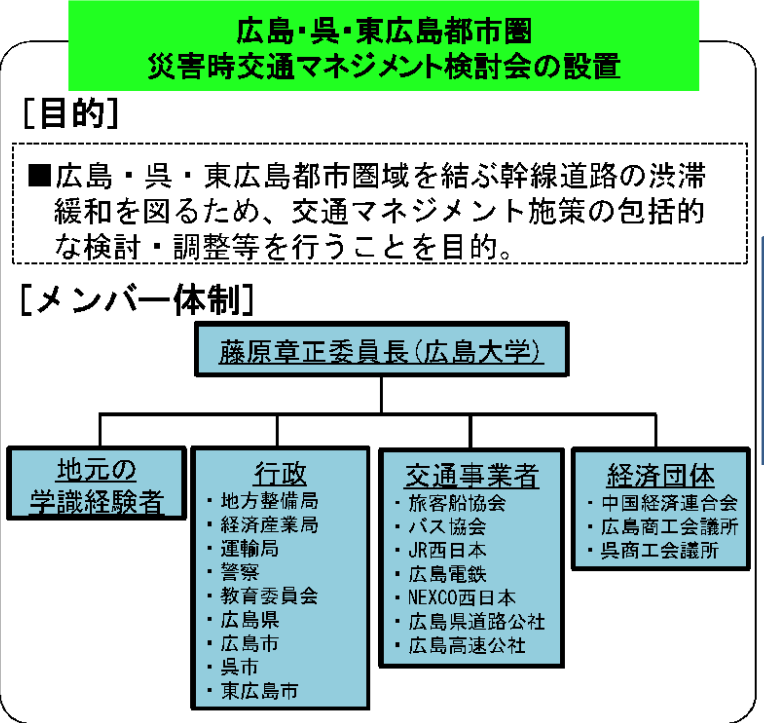
# 6. 災害時における交通マネジメントについて(案)

R元. 7. 9 道路の耐災害性強化に向けた有識者会議による提言

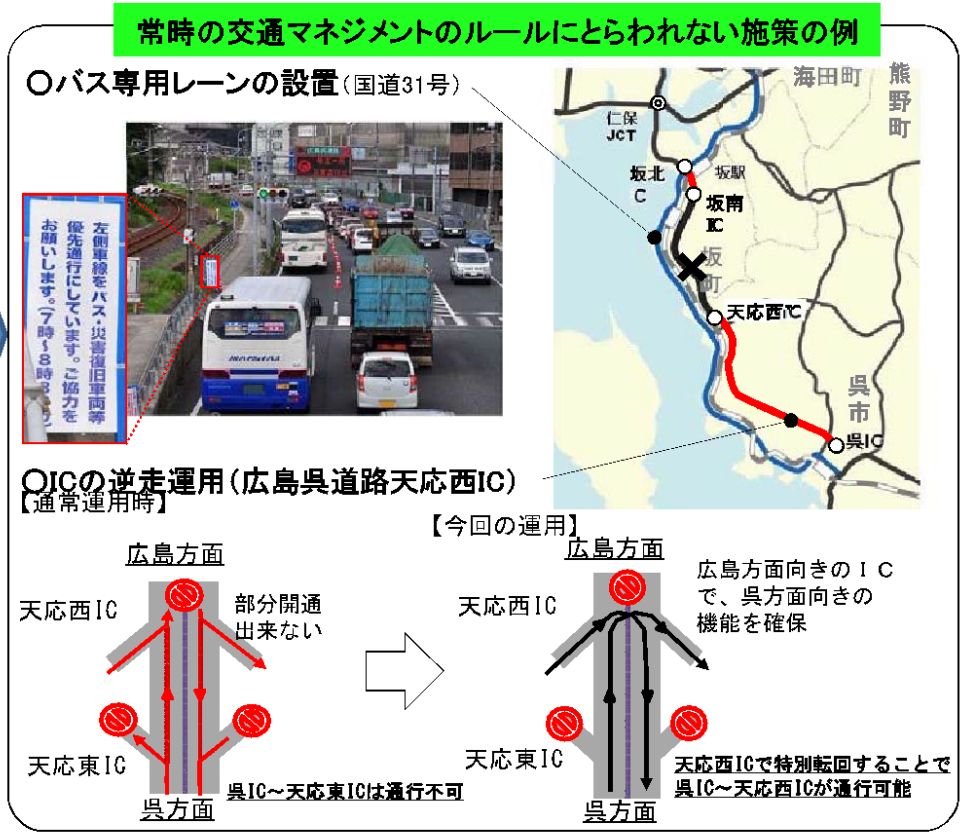
## (1)「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要

- 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- 常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開



各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築



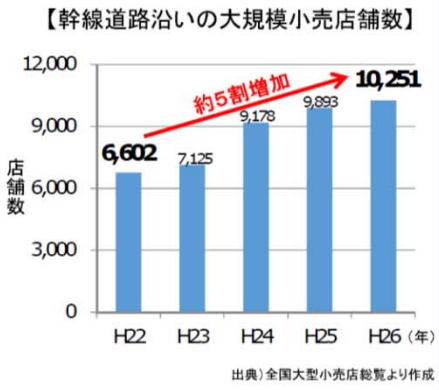
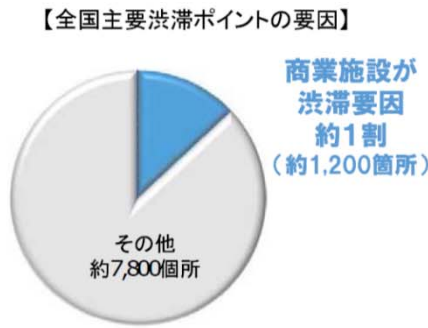
# 7. 道路交通アセスメント制度の運用

## 道路周辺の土地利用等による渋滞対策[概要]

### 現状と課題

#### [渋滞と立地の現状]

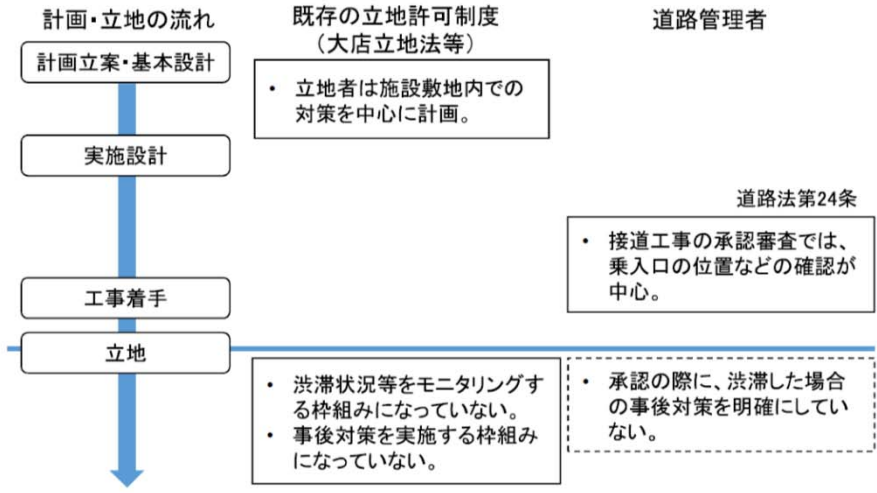
- ① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。
- ② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。



#### [制度的課題]

- ① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度(大店立地法等)では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。
- ② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

#### 【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



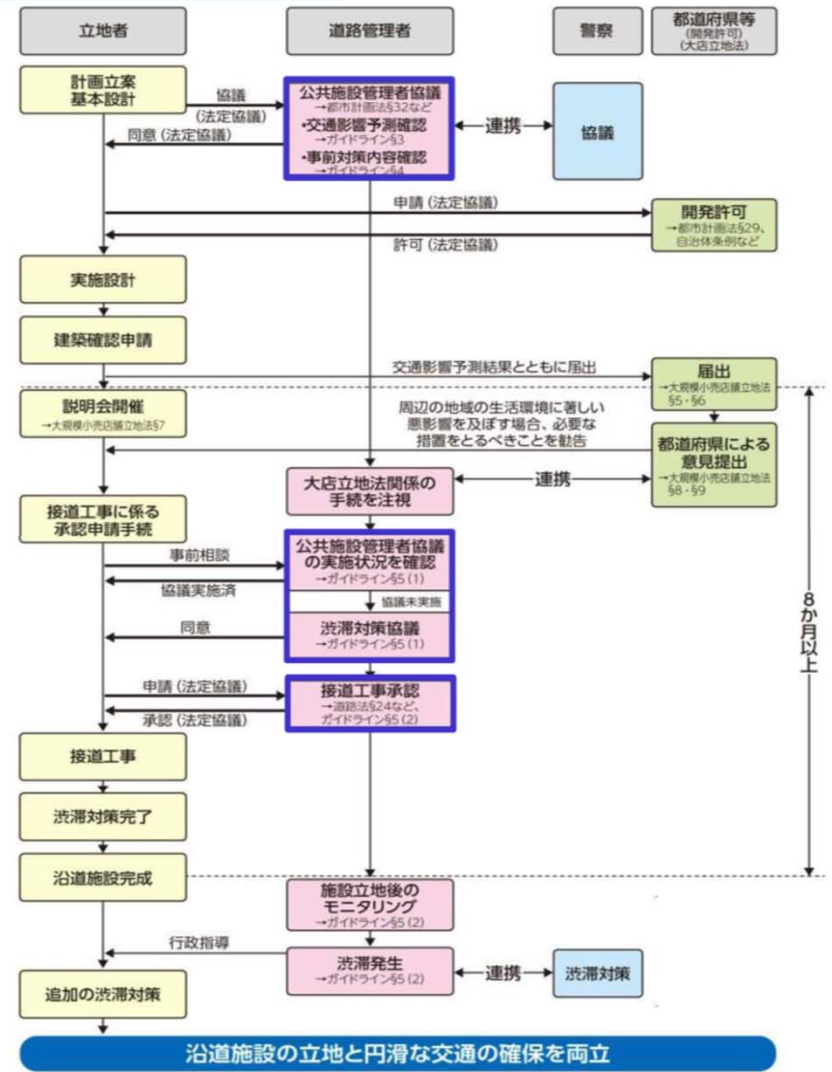
### 今後の方向性

- ① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。
- ② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。
- ③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。
- ④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

# 7. 道路交通アセスメント制度の運用

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

## 交通アセスメントの流れ



## ガイドラインの概要

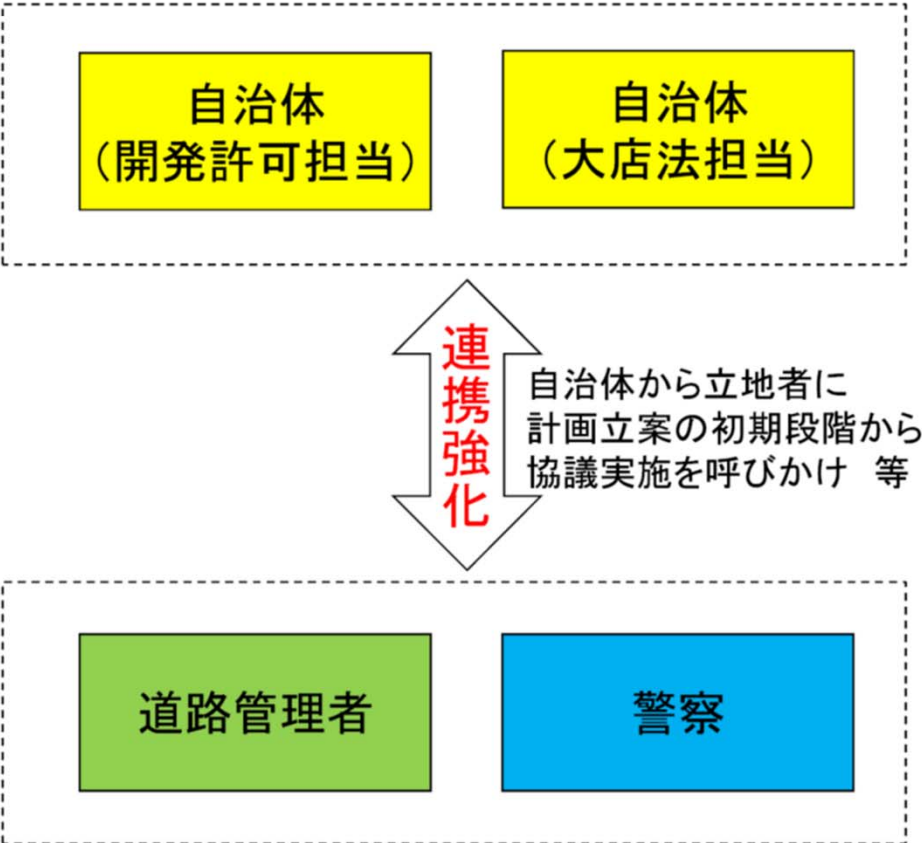
- [対象施設]**  
重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。
- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの  
ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)  
イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
  - (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
  - (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
  - (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの
- [交通影響予測]**  
対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。
- [渋滞対策]**  
交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。
- [乗入れ工事の承認申請時]**  
対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。
- [乗入れ工事の承認時]**  
承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。
- [対象施設の立地後の対応]**  
立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。
- [関係機関との連携]**  
計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

出典：第5回道路交通アセスメント検討会会議資料 (R元. 7. 31)

# 7. 道路交通アセスメント制度の運用

## 〈 関係機関との連携 〉

- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないように適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。



### ■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き (再改定指针对応版) [第5版] (H31.4 富山県) 抜粋

#### (2) 新設の届出 (法第5条第1項) 手続きの流れ

- ① 事前相談  
富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

#### ○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課 (出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。) と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口 (位置、幅、方向など)、交通量調査 (調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測 (予測地点の選定、基準値、評価など) には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。  
たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮  
計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

出典:第5回道路交通アセスメント検討会会議資料 (R元. 7. 31)

## 8. 次回鹿児島県交通渋滞対策協議会に向けた検討項目

### <次回鹿児島県交通渋滞対策協議会に向けた主な検討内容>

- ①**主要渋滞箇所の最新データによる交通状況のモニタリング**  
⇒対策済みの未調査12箇所の渋滞長調査を実施【国、県、市】  
⇒通過時間による検証を実施【国】  
⇒主要渋滞箇所の特定解除の可否を検討【国、県、市】
- ②**鹿児島エリアの主要渋滞箇所の対策**  
⇒対策メニュー(ピンポイント渋滞対策等)の検討【国、県、市】
- ③**鹿児島南部エリアにおけるソフト施策の実施**  
⇒パーク&ライド社会実験の運営実施・評価【協議会】