

令和元年度 第2回 鹿児島県交通渋滞対策協議会（書面開催）

議事概要

1. 日 時 令和2年3月27日（金）

2. 議事要旨

1) 主要渋滞箇所の渋滞対策について

- 渋滞対策実施済の13箇所について、特定解除フローに基づく現地調査と検証を行った結果、いずれの箇所でも渋滞が確認されたため、経過観察とすることを確認した。
- 主要渋滞箇所（123箇所）について、各機関で引き続き渋滞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することを確認した。

3) ソフト施策による渋滞対策について

- 道路利用者のニーズ等を踏まえ自治体や企業と連携したソフト施策の検討することを確認した。

以上

令和元年度

第2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. 主要渋滞箇所の対策検討・立案	25
4. 官民連携による渋滞対策	33
5. ソフト施策の検討	35
6. 災害時における交通マネジメントについて	42
7. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み	44
8. 次回鹿児島県交通渋滞協議会に向けた検討項目	48

本日の進め方

1. これまでの検討経緯

2. 対策箇所の交通状況

3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

4. 官民連携による渋滞対策

5. ソフト施策の検討

6. 災害時における交通マネジメント

7. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

8. 次回鹿児島県交通渋滞協議会に向けた検討項目

本日のポイント

ポイント1

… 主要渋滞箇所の特定解除

ポイント2

… ピンポイント渋滞対策

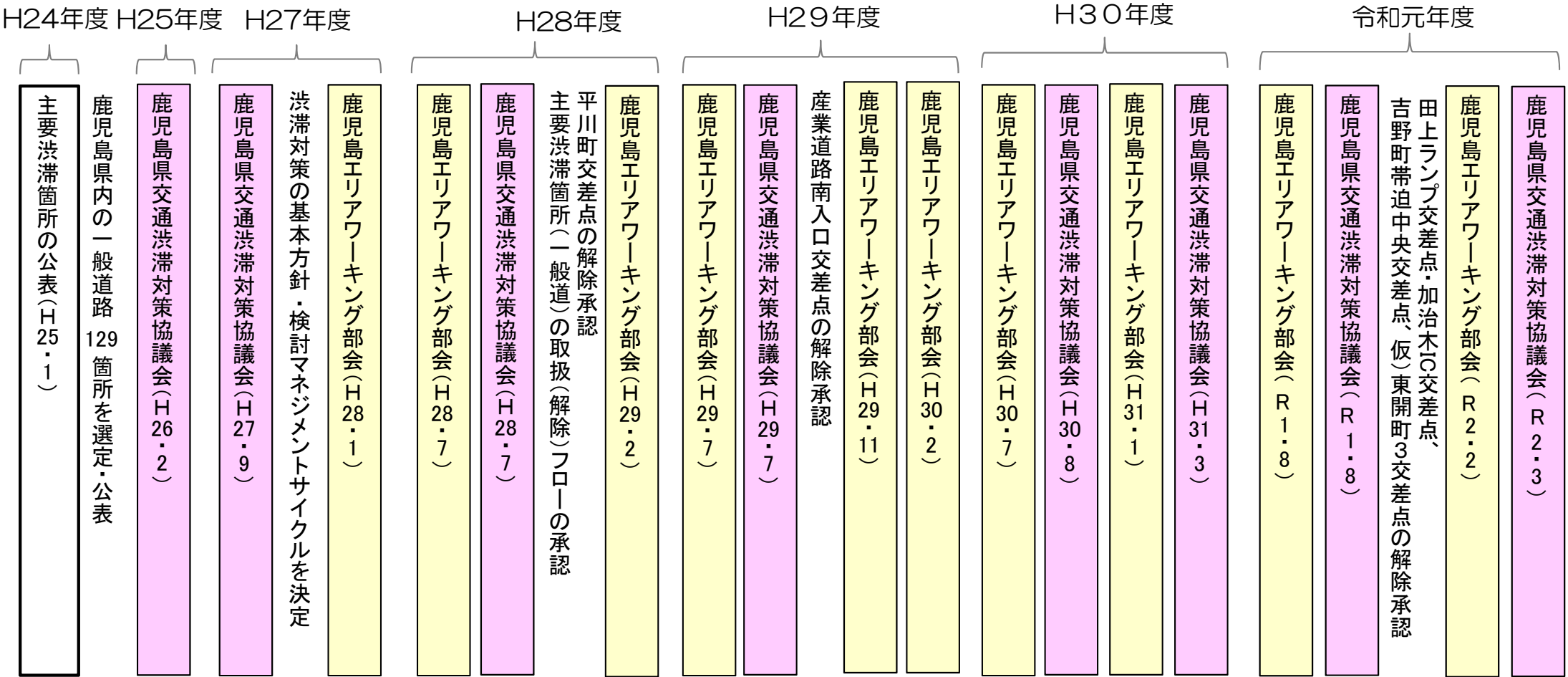
ポイント3

… 鹿児島エリアにおけるソフト施策

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、更に、R1年8月には、田上ランプ交差点・加治木IC交差点、吉野町帯迫中央交差点、仮)東開町3交差点の4箇所を解除し、現在123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。

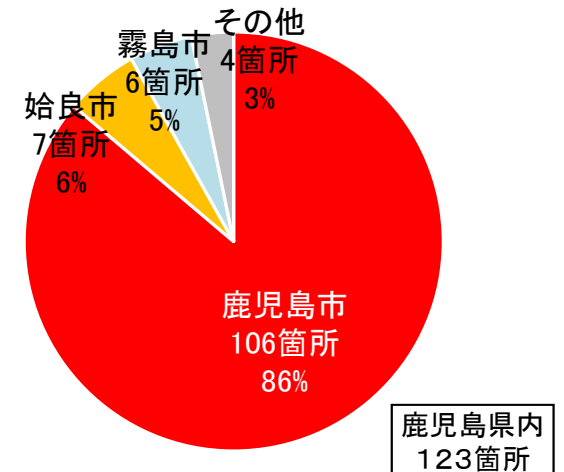


鹿児島県内の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数 6箇所解除	集約区間数	箇所数
当初 → 現在	46区間	14箇所
129箇所	(109箇所)	
123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

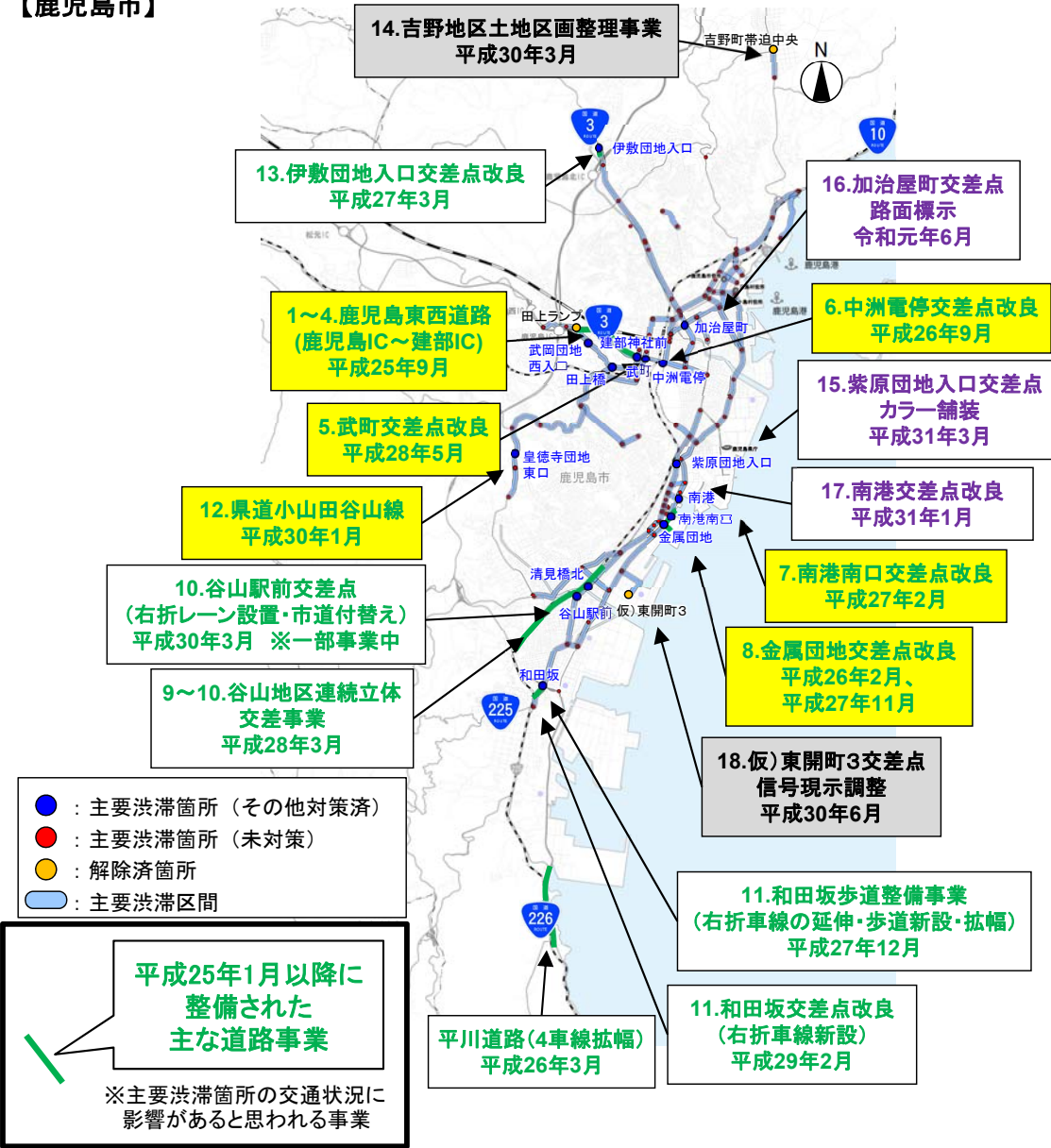


2. 対策箇所の交通状況

(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26箇所の主要渋滞箇所に対して事業を実施し、R1年8月には、4箇所にて特定解除済。
 ○残り22箇所のうち、対策実施後1年以上経過の13箇所に対して現地調査を実施。

【鹿児島市】



対策済箇所 (1/2)

N.O.	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	現地調査			解除	継続	備考
							R1.8	R2.3	R2年度以降			
1	田上ランプ	国道3号	鹿児島東西道路整備【直轄】		直轄	H25.9	○			○		
2	建部神社前	国道3号	鹿児島東西道路整備【直轄】		直轄	H25.9	○				○	
3	武岡団地西入口	県道24号	鹿児島東西道路整備【直轄】		県	H25.9		○			○	
4	田上橋	県道24号	鹿児島東西道路整備【直轄】		県	H25.9		○			○	
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24号	右折車線延伸【県】 左折車線増設【県】		県	H26.9		○			○	
7	南港南口	県道217号	左折車線の増設・延伸【県】		県	H27.2		○			○	
8	金属団地	県道217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	国道225号	谷山地区連続立体改良(立体化)【市】		直轄	H28.3	○				○	
10	谷山駅前	国道225号	谷山駅周辺地区土地区画整理事業(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	国道225号	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		○			○	
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	○				○	
15	紫原団地入口	国道225号		カラー舗装【直轄】	直轄	H31.3			○		○	
16	加治屋町	県道21号		路面標示(右折矢印)【県】	県	R1.6			○		○	
17	南港	県道217号		ゼブラ消去(右折車線延伸)【県】	県	H31.1			○		○	
18	仮)東開町3	市道		信号現示調整【県警】	市	H30.6	○				○	
小計							7	7	4	3	15	

※■: 特定解除箇所(R1.8): 4箇所、■: 今回現地調査箇所: 13箇所
 ※緑: ハード施策、紫: ソフト施策

2. 対策箇所(2/2)の交通状況

対策済箇所 (2/2)

(1)平成25年1月以降の対策済み箇所(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	現地調査			解除	継続	備考
							R1.8	R2.3	R2年度以降			
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	加治木団地入口	国道10号	加治木バイパス整備(4車線化)【直轄】	カラー舗装【直轄】	直轄	H25.3 H31.2			○		○	
21	東岩原	国道10号	加治木バイパス整備(4車線化)【直轄】		直轄	H25.3		○			○	
22	加治木朝日町	国道10号	加治木バイパス整備(4車線化)【直轄】		直轄	H25.3		○			○	
23	日木山	国道10号	加治木バイパス整備(4車線化)【直轄】		直轄	H25.3		○			○	
24	川内駅	国道3号	川内限之城道路整備【直轄】		直轄	H27.3		○			○	
25	札元269	国道269号	串良鹿屋道路整備【直轄】		直轄	H26.12		○			○	
26	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		○			○	
小計							1	6	1	1	7	
合計							8	13	5	4	22	

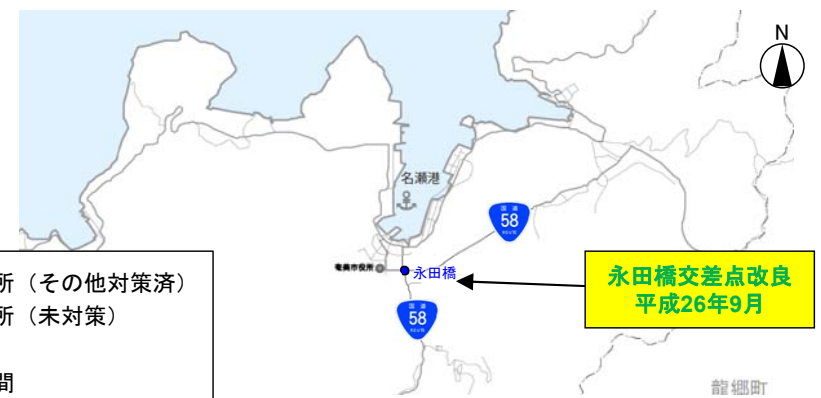
【薩摩川内市】



【鹿屋市】



【奄美市】



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

※ ■ : 特定解除箇所(R1.8):4箇所、■ : 今回現地調査箇所:13箇所
 ※ 緑:ハード施策、紫:ソフト施策

【始良市】

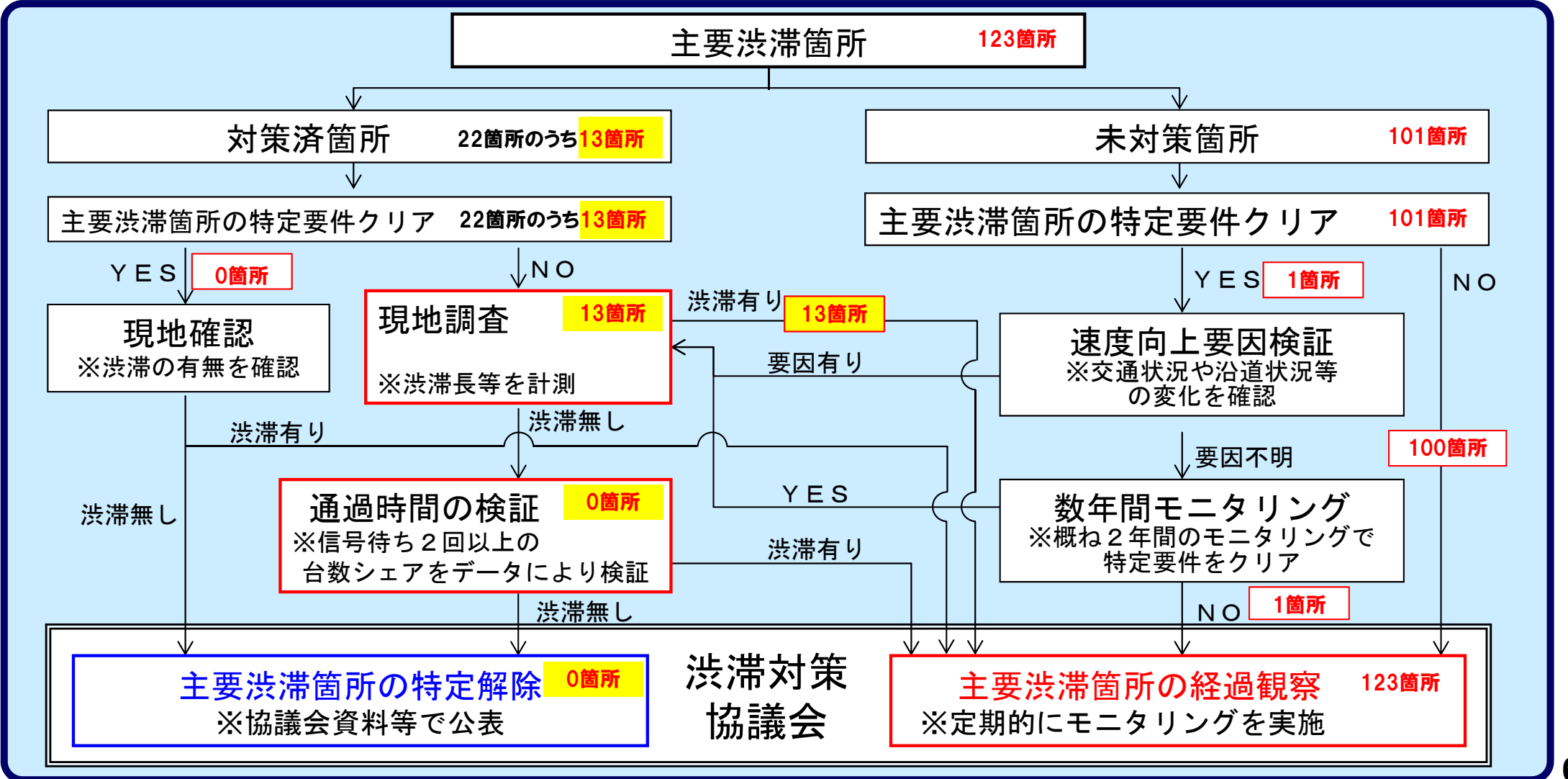


平成25年1月以降に整備された主な道路事業
 ※主要渋滞箇所の交通状況に影響があると思われる事業

2. 対策箇所の交通状況

(2) 主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について (フォローアップ実施13箇所:R2.2)

- 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。
- R1年8月に4箇所が特定解除され、現在123箇所が残存。
- 対策済み箇所22箇所のうち、対策実施後1年以上経過の13箇所に対して現地調査を実施。
- いずれの箇所においても、渋滞が確認されたため、引き続き経過観測を進める。



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）

○対策済み箇所26箇所のうち、対策実施後1年以上経過の13箇所に対して現地調査を実施。

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) 【H31.4~R1.9】			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	6.0	8.9	9.3	0.7	3.2	4.2
						東	国3	13.8	11.9	10.6	25.9	16.4	17.7	12.1	4.5	7.1
						北西	主24	18.1	9.4	12.4	19.4	15.5	24.7	1.4	6.2	12.4
						南東	主24	8.4	19.4	24.2	21.8	15.7	23.2	13.4	-3.6	-0.9
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	7.4	14.4	22.8	-6.1	-3.3	2.1
						東	主24	16.2	18.7	19.0	26.9	23.5	27.0	10.6	4.8	7.9
						南	主24	4.2	5.1	6.0	4.5	5.9	6.8	0.3	0.8	0.8
						北	市道等	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	14.6	15.2	19.8	2.2	-1.0	-0.1
						南東	主24	6.4	6.7	11.2	7.3	5.6	12.1	0.9	-1.2	0.9
						北東	市道等	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	8.4	15.9	18.9	-1.4	1.4	4.3
						東	主24	9.8	13.4	14.2	16.7	16.4	18.2	6.9	3.0	4.0
						南西	市道等	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	11.6	11.3	15.3	-5.6	-2.6	-2.8
						東	主24	8.9	16.8	13.6	24.7	13.1	18.2	15.8	-3.7	4.5
						南	主35	4.7	7.5	7.4	3.7	7.1	7.2	-1.0	-0.3	-0.3
						北	市道等	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	3.6	4.1	6.0	0.3	-0.4	0.3
						西	主24	14.7	9.6	10.4	14.0	8.6	10.5	-0.8	-1.0	0.0
						東	市道等	5.8	4.9	7.8	-	-	-	-	-	-
						南	市道等	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	鹿児島島南北幹線道路	北東	県217	14.4	13.7	14.4	20.5	19.5	18.2	6.1	5.9	3.8
						南西	県217	29.0	26.5	24.8	29.6	32.8	30.6	0.7	6.3	5.8
						北西	市道等	5.7	5.4	4.6	-	-	-	-	-	-
						南東	市道等	6.6	4.9	4.5	-	-	-	-	-	-
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	鹿児島島南北幹線道路	北東	県217	16.4	20.0	20.3	29.3	24.2	24.8	12.9	4.2	4.5
						南西	県217	19.7	23.6	22.0	25.2	25.0	25.2	5.4	1.4	3.2
						北西	市道等	4.6	5.6	4.4	6.3	6.8	5.4	1.7	1.2	1.0
						南東	市道等	9.4	4.8	4.3	8.9	4.5	5.1	-0.5	-0.2	0.7

※ 今回現地調査箇所
 20km/h 未満
 - データなし

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) 【H31.4~R1.9】			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
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	15.0	12.2	20.5	7.4	9.4	13.2
							南西	16.8	13.3	14.7	13.7	15.4	18.1	-3.1	2.2	3.4
							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	18.0	16.1	18.5	1.8	4.4	4.9
							南	8.9	8.0	8.1	11.8	11.6	18.6	2.9	3.6	10.5
							北	4.7	1.7	3.5	20.4	7.1	8.0	15.7	5.4	4.5
							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 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	13.1	9.6	17.6	-5.8	-5.2	-5.4
							南	7.7	10.7	12.4	8.9	11.7	13.6	1.1	1.0	1.2
							南東	20.6	15.0	17.6	22.0	17.0	19.7	1.4	2.0	2.1
							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	17.9	16.2	18.0	-13.0	-10.5	-9.3
							南西	25.5	20.1	23.0	18.7	16.5	20.3	-6.8	-3.6	-2.7
							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	10.4	14.3	15.3	2.2	5.6	5.7
							南	17.9	16.2	14.8	28.3	23.6	26.1	10.3	7.4	11.3
							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	27.2	19.3	23.4	-1.2	5.8	3.9
							南	27.8	25.8	28.0	21.0	24.6	23.3	-6.9	-1.2	-4.7
							西	5.6	5.1	7.9	9.0	7.3	9.4	3.4	2.3	1.5
							東	6.7	5.5	8.6	-	-	-			
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	30.7	21.8	24.1	12.6	0.5	4.8
							南西	21.5	25.0	24.7	10.2	16.5	17.0	-11.3	-8.5	-7.8
							北	3.7	3.6	2.7	5.6	5.8	4.8	1.9	2.2	2.2
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	7.9	8.6	8.9	-1.3	1.2	0.8
							南西	5.7	5.8	6.5	7.6	9.1	10.4	1.9	3.3	3.9
							北西	12.1	7.3	8.1	-	-	-			
							南東	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	35.3	33.3	33.5	6.0	7.4	6.9
							南西	39.1	41.0	36.8	19.4	42.4	45.8	-19.7	1.4	9.0
							北西	8.4	8.4	10.0	-	-	-			

※ 今回現地調査箇所
 20km/h 未満
 - データなし

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) 【H31.4~R1.9】			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
18	飯)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	18.2	17.8	0.2	4.9	3.7
							北東	23.9	21.6	22.4	16.8	18.1	16.8	-7.1	-3.5	-5.6
							南西	19.8	18.8	16.7	20.6	8.0	14.5	0.8	-10.8	-2.1
							南東	19.7	12.9	11.0	24.5	20.2	18.0	4.8	7.3	7.0
19	加治木IC	加治木バイパス	車線増(2車線⇒4車線)	H25.3	単人道路(4車化)	東	高速	9.3	9.8	13.9	9.5	10.4	12.5	0.2	0.6	-1.4
							西	11.0	12.7	14.6	13.6	21.3	22.0	2.6	8.6	7.4
							北	10.9	6.6	12.9	8.7	9.9	11.5	-2.2	3.3	-1.4
							南	17.4	22.9	27.3	10.1	8.8	10.6	-7.2	-14.2	-16.7
20	加治木団地入口	加治木バイパス	車線増(2車線⇒4車線) カラー舗装	H25.3 H31.3	対策事業なし	北東	国10	12.3	3.6	6.3	12.6	5.7	7.9	0.3	2.0	1.6
21	東岩原	加治木バイパス	車線増(2車線⇒4車線)	H25.3	単人道路(4車化)	北西	国10	18.1	22.3	29.5	14.2	16.7	25.4	-3.9	-5.6	-4.0
							北東	28.4	25.9	26.3	23.9	19.7	22.1	-4.5	-6.2	-4.3
							南西	3.2	3.5	3.4	-	-	-			
22	加治木朝日町	加治木バイパス	車線増(2車線⇒4車線)	H25.3	単人道路(4車化)	西	国10	28.8	29.0	30.6	16.8	15.7	22.9	-11.9	-13.3	-7.6
							東	28.2	13.3	20.9	25.0	14.4	19.3	-3.2	1.1	-1.6
							北	14.8	13.3	13.7	8.0	8.3	8.3	-6.7	-5.0	-5.4
23	日木山	加治木バイパス	車線増(2車線⇒4車線)	H25.3	単人道路(4車化)	西	国10	27.4	28.6	32.5	21.1	21.5	26.6	-6.4	-7.1	-5.8
							東	13.4	17.5	22.7	21.0	16.3	20.0	7.7	-1.2	-2.7
							南西	-	14.2	14.3	-	-	-			
24	川内駅	川内隈之城道路	川内隈之城道路の供用	H27.3	対策事業なし	北	国3	20.7	17.6	20.0	23.4	17.3	20.5	2.6	-0.3	0.5
							南	19.7	19.1	26.6	19.6	16.0	24.6	-0.1	-3.0	-2.0
							東	4.6	3.9	5.2	6.2	5.6	7.7	1.6	1.6	2.5
							西	12.1	10.0	15.3	-	-	-			
25	札元269	串良鹿屋道路	串良鹿屋道路の供用	H26.12	対策事業なし	北西	国220	18.7	12.6	17.5	17.9	15.7	18.0	-0.8	3.1	0.4
							北東	14.4	10.9	18.7	8.2	6.9	10.3	-6.2	-4.1	-8.4
							南西	11.7	7.4	10.7	11.0	8.3	9.9	-0.7	0.9	-0.8
							南東	22.1	19.9	20.7	17.3	13.7	15.4	-4.9	-6.3	-5.3
26	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	-	-	6.1			0.4
							南	11.3	9.2	12.8	-	14.6	11.2		5.4	-1.6
							北	15.5	10.1	15.4	-	-	7.6			-7.8
							西	28.0	4.1	11.1	-	6.8	21.0		2.7	10.0

※ 今回現地調査箇所
 20km/h 未満
- データなし

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）

○「皇徳寺団地東口」「加治木朝日町」では、通過時間の基準※3はクリアしているが、現地調査の結果渋滞が発生していることを確認した。

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
3	武岡団地西入口	×	×	×	×	
4	田上橋	×	×	×	×	
5	武町	×	×	×	×	
6	中洲電停	×	×	×	×	
7	南港南口	×	×	×	×	
8	金属団地	×	×	×	×	
12	皇徳寺団地東口	×	×	○	×	
21	東岩原	×	×	×	×	
22	加治木朝日町	×	×	○	×	
23	日木山	×	×	×	×	
24	川内駅	×	×	×	×	
25	札元269	×	×	×	×	
26	永田橋	×	×	—※4	×	

※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
 ※4 -:ETC2.0データ不足

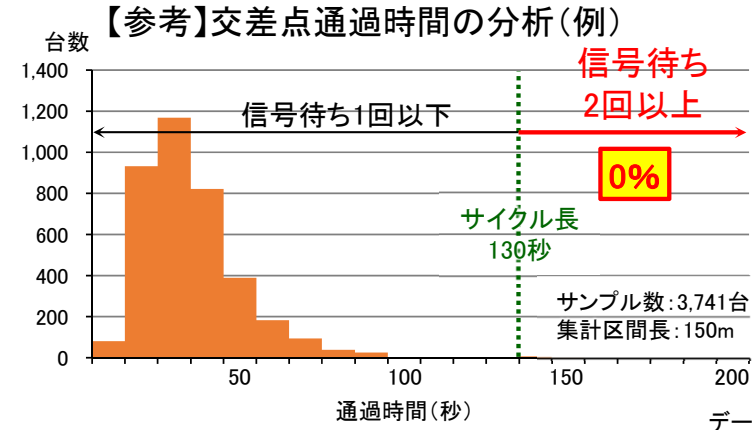
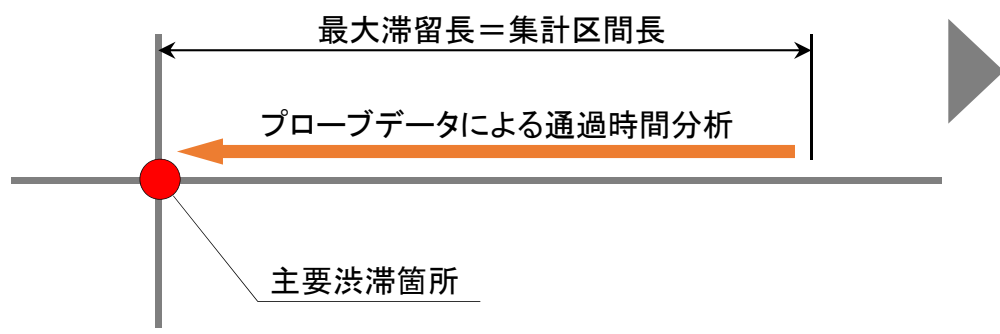
2. 対策箇所の交通状況

(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)

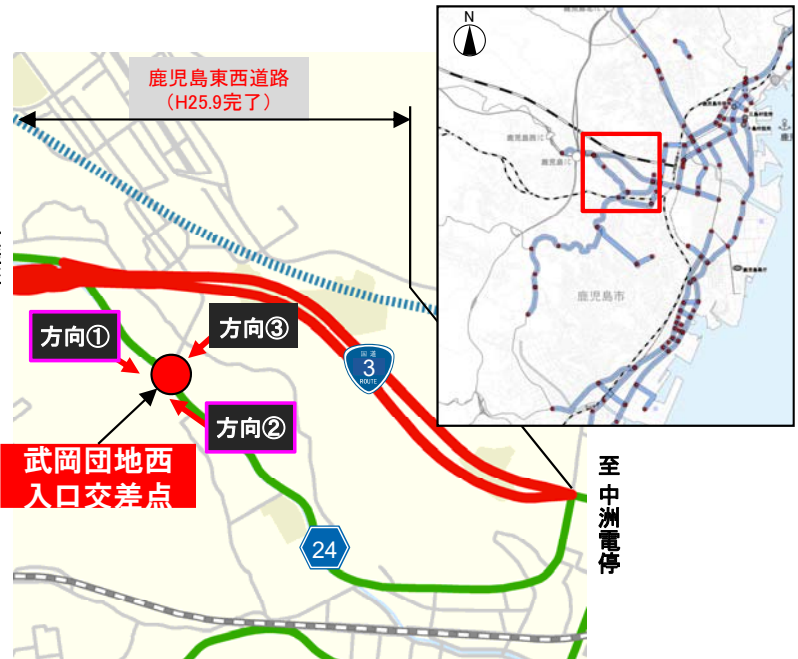
⇒特異値発生割合 = 18日 ÷ 365日 = **4.9%** (5%程度は特異データが含まれる可能性がある)

2. 対策箇所の交通状況

■ No.3 県道24号 武岡団地西入口交差点／鹿児島東西道路

○「方向①(県道24号)」、「方向②(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】



【フォローアップ結果】

※旅行速度：選定時(H24.9-H25.2)、最新(H31.4-R1.9)
 ※現地調査：R1.10.17(木)7~9時 ※通過時間：ETC2.0(H31.4~R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	
	県道24号	県道24号	市道等	
	東西道路開通(H25)	東西道路開通(H25)	対策無	
旅行速度	<p>20km/h以下</p>	<p>20km/h以下</p>	<p>最新データなし</p>	
現地調査	<p>渋滞有り</p> <p>最大滞留長: 200m 最大渋滞長: 100m</p>	<p>渋滞有り</p> <p>最大滞留長: 500m 最大渋滞長: 480m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 90m 最大渋滞長: 0m</p>	
通過時間	<p>渋滞有り</p> <p>信号待ち 2回以上 6%</p> <p>サイクル長 100秒 サンプル数: 657台 集計区間長: 200m</p>	<p>渋滞有り</p> <p>信号待ち 2回以上 50%</p> <p>サイクル長 100秒 サンプル数: 178台 集計区間長: 500m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>信号待ち 2回以上 0%</p> <p>サイクル長 100秒 サンプル数: 417台 集計区間長: 90m</p>	

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	45秒	32秒
青時間比	45%	32%
サイクル長	100秒	

※R1.10.17(木)7~9時

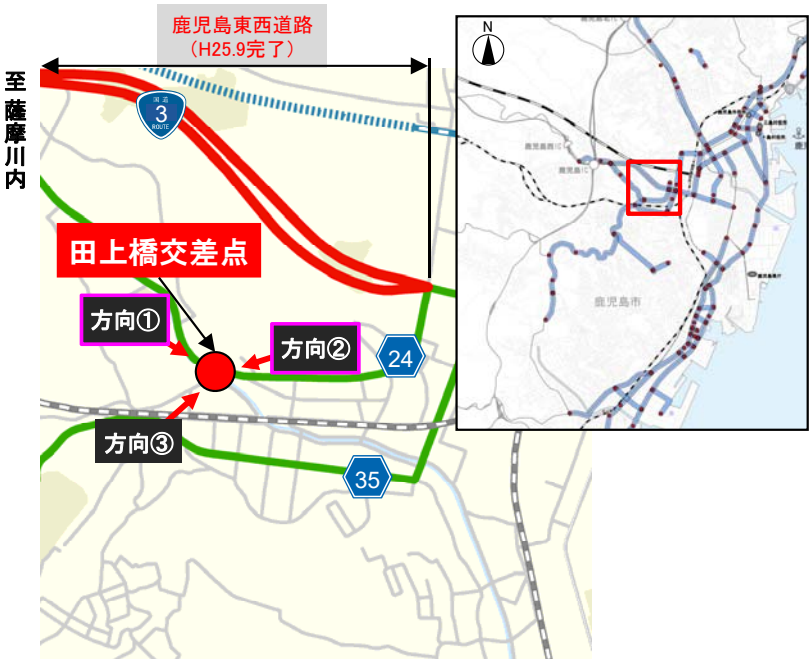
主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.4 県道24号 田上橋交差点／鹿児島東西道路

- 「方向①(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。
- 「方向②(県道24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(市道等)」では、現地調査によると、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】



【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時(H24.9-H25.2)、最新(H31.4-R1.9)
 ※現地調査: R1.10.17(木)7~9時 ※通過時間: ETC2.0(H31.4~R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	
	県道24号	県道24号	市道等	
	東西道路開通(H25)	東西道路開通(H25)	対策無	
旅行速度	<p>20km/h以下</p>	<p>20km/h以下</p>	<p>最新データなし</p>	
現地調査	<p>渋滞有り</p> <p>最大滞留長: 500m 最大渋滞長: 350m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 80m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞有り</p> <p>最大滞留長: 220m 最大渋滞長: 20m</p>	
通過時間	<p>渋滞有り</p> <p>17%</p>	<p>渋滞無し</p> <p>0%</p>	<p>渋滞無し</p> <p>4%</p>	

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	65秒	46秒
青時間比	43%	31%
サイクル長	150秒	

※R1.10.17(木)7~9時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.5 県道24号 武町交差点／武町交差点改良

- 「方向①(県道24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(県道24号)」では、対策の実施により、平日朝の時間帯の速度向上がみられるが、他の時間帯において旅行速度が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。
- 「方向③(県道35号)」では、旅行速度が20km/hを下回り、現地調査によると、バス停での渋滞が確認された。
- 「方向④(市道等)」では、現地調査や通過時間を検証した結果、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】



【フォローアップ結果】

※旅行速度：選定時(H24.9-H25.2)、最新(H31.4-R1.9)
※現地調査：R1.10.17(木)17～19時 ※通過時間：ETC2.0(H31.4～R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	県道24号	県道24号	県道35号	市道等
	交差点改良(H28)	交差点改良(H28)	対策無	対策無
旅行速度	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下	最新データなし
現地調査	渋滞無し	渋滞有り	渋滞有り	渋滞有り
通過時間	渋滞無し	渋滞有り	渋滞無し	渋滞有り

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	101秒	39秒
青時間比	53%	21%
サイクル長	190秒	

※: R1.10.17(木)17～19時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.6 県道24号 中洲電停交差点／中洲電停交差点改良

○「方向①(県道24号)」、「方向②(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。
 ○「方向③(市道等)」、「方向④(市道等)」では、現地調査や通過時間を検証した結果、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(H31.4-R1.9)
 ※現地調査: R1.10.17(木) 17~19時 ※通過時間: ETC2.0(H31.4~R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	県道24号	県道24号	市道等	市道等
	交差点改良(H26)	対策無	対策無	対策無
旅行速度	20km/h以下 	20km/h以下 	最新データなし 	最新データなし
現地調査	渋滞有り 最大滞留長: 450m 最大渋滞長: 160m	渋滞有り 最大滞留長: 460m 最大渋滞長: 340m	渋滞有り 最大滞留長: 480m 最大渋滞長: 400m	渋滞有り 最大滞留長: 410m 最大渋滞長: 370m
通過時間	渋滞有り 6%	渋滞有り 17%	渋滞有り 15%	渋滞有り 13%

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	92秒	77秒
青時間比	48%	41%
サイクル長	190秒	

※R1.10.17(木) 17~19時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.7 県道217号 南港南口交差点／南港南口交差点改良

- 「方向①(県道217号)」では、対策の実施により、各時間帯において速度向上がみられ、旅行速度が20km/hを下回る時間帯もあるが、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(市道等)」では、現地調査によると、右折車両、沿道出入車両(オプシアミスミ)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(H31.4-R1.9)
 ※現地調査: R1.10.20(日)15~17時 ※通過時間: ETC2.0(H31.4~R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	県道217号	県道217号	市道等	市道等
	交差点改良(H27)		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	渋滞無し	渋滞有り	渋滞無し
通過時間	渋滞無し	渋滞無し	渋滞有り	渋滞無し

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	110秒	35秒
青時間比	61%	19%
サイクル長	180秒	

※ R1.10.20(日)15~17時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.8 県道217号 金属団地交差点／金属団地交差点改良

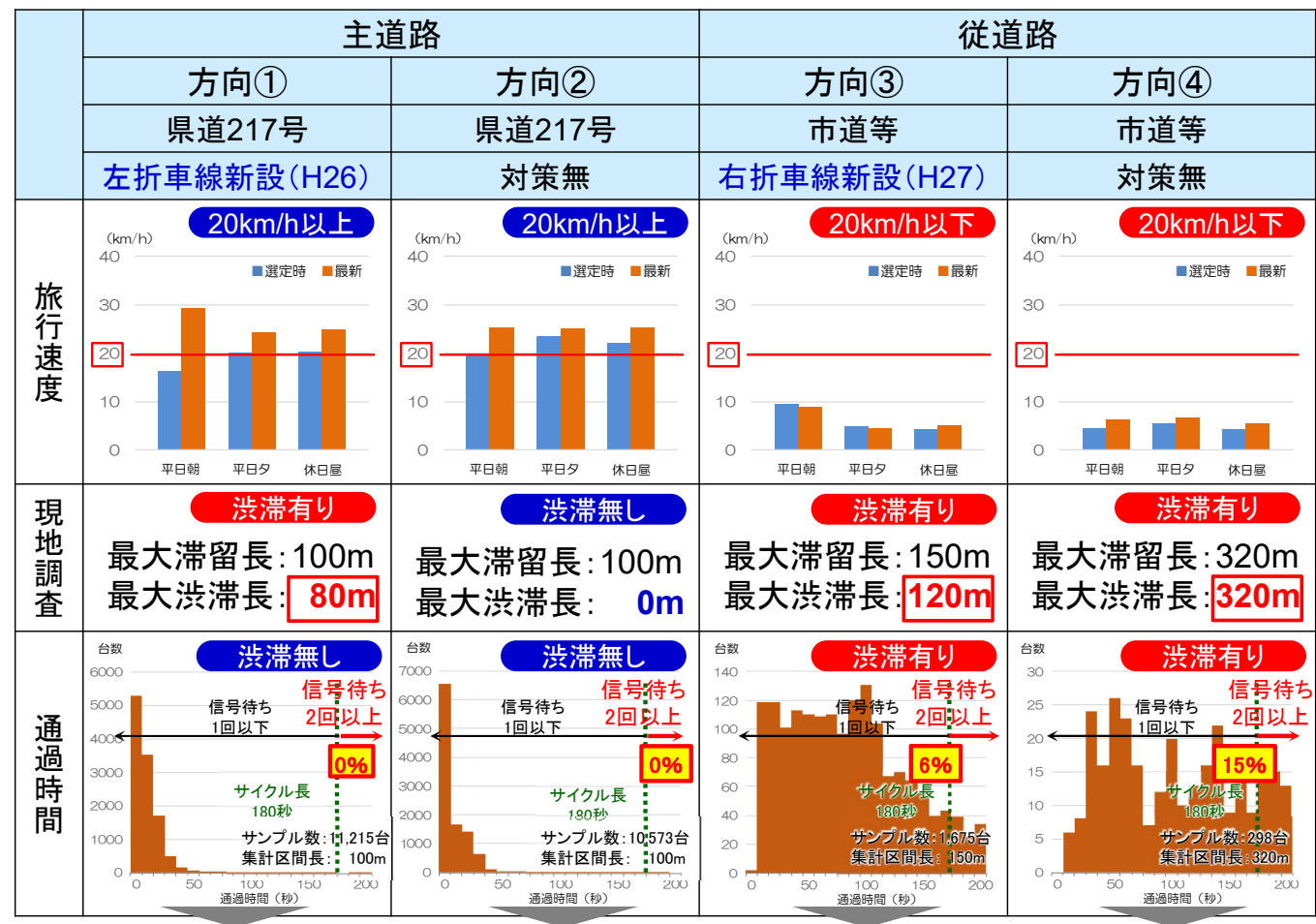
○「方向①(県道217号)」では、対策の実施により、各時間帯において旅行速度が20km/hを上回る速度向上がみられたが、現地調査によると、渋滞が確認された。
 ○「方向③(市道等)」、「方向④(市道等)」では、旅行速度が20km/hを下回り、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞が確認された。
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を継続」とする。

【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(H31.4-R1.9)
 ※現地調査：R1.10.20(日)15~17時 ※通過時間：ETC2.0(H31.4~R1.9)



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	117秒	31秒
青時間比	65%	17%
サイクル長	180秒	

※ R1.10.20(日)15~17時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.12 県道210号 皇徳寺団地東口交差点／県道小山田谷山線整備

○「方向①(県道210号)」、「方向②(県道210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など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】



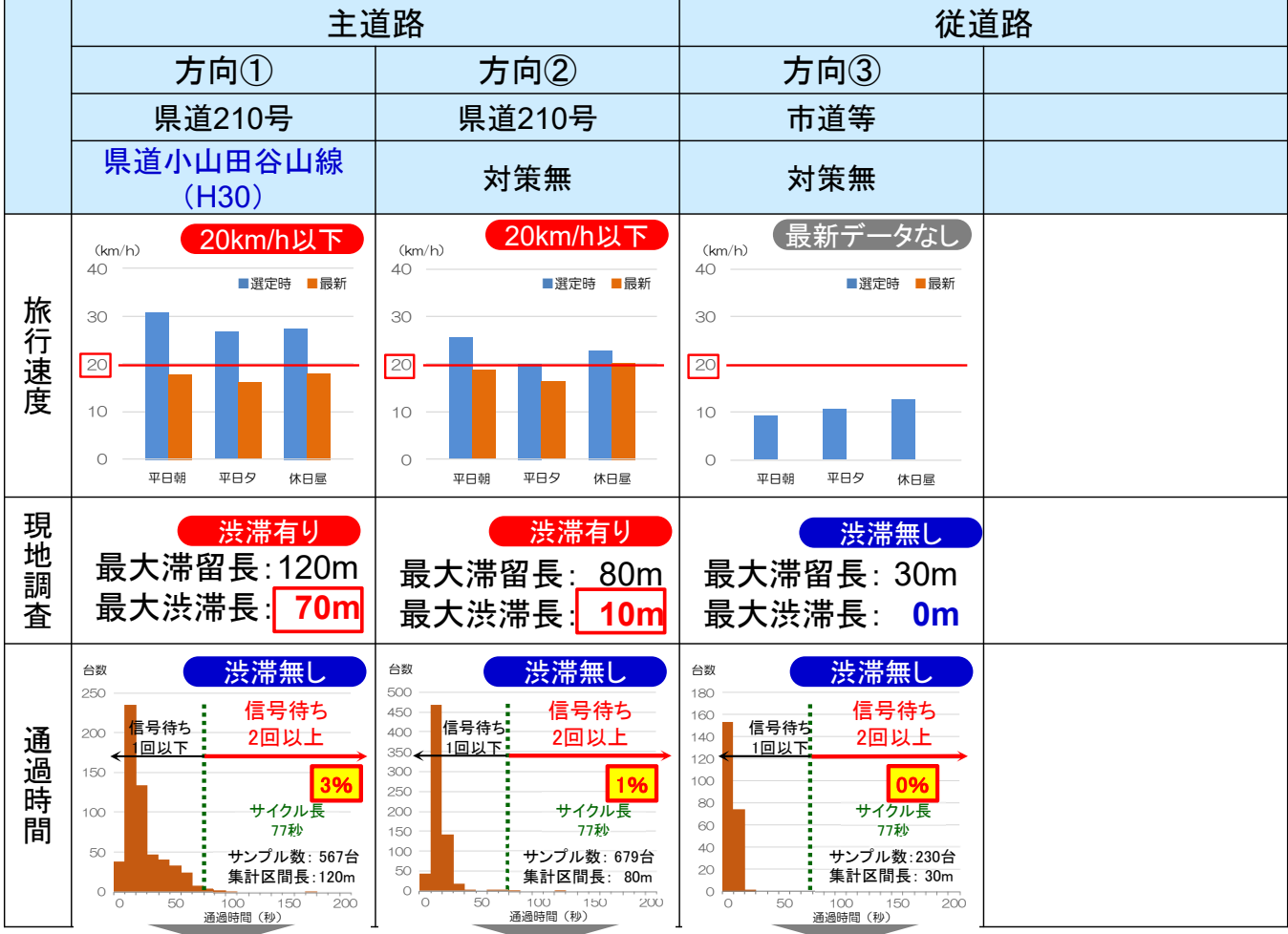
【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	44秒	19秒
青時間比	57%	25%
サイクル長	77秒	

※R1.10.17(木) 17～19時

【フォローアップ結果】

※旅行速度：選定時(H24.9-H25.2)、最新(H31.4-R1.9)
 ※現地調査：R1.10.17(木) 17～19時 ※通過時間：ETC2.0(H31.4～R1.9)



主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.21 国道10号 東岩原交差点／加治木バイパス整備

○「方向①(国道10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10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、交通集中・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】



【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時(H24.9-H25.2)、最新(H31.4-R1.9)
 ※現地調査: R1.11.21(木)7~9時 ※通過時間: ETC2.0(H31.4~R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	
	国道10号	国道10号	市道等	
	加治木バイパス 4車線拡幅(H25)	加治木バイパス 4車線拡幅(H25)	対策無	
旅行速度	20km/h以下 	20km/h以下 	最新データなし 	
現地調査	渋滞無し 最大滞留長: 30m 最大渋滞長: 0m	渋滞有り 最大滞留長: 250m 最大渋滞長: 40m	渋滞無し 最大滞留長: 50m 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 150秒 サンプル数: 1,181台 集計区間長: 30m 0%	渋滞有り 信号待ち 2回以上 サイクル長 150秒 サンプル数: 1,382台 集計区間長: 250m 8%	渋滞無し 信号待ち 1回以下 サイクル長 150秒 サンプル数: 50台 集計区間長: 50m 0%	

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	90秒	22秒
青時間比	60%	15%
サイクル長	150秒	

※R1.11.21(木)7~9時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.22 国道10号 加治木朝日町交差点／加治木バイパス整備

○「方向①(国道10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、交通集中による渋滞が確認された。
 ○「方向②(国道10号)」、「方向③(県道55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。
 ○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(H31.4-R1.9)
 ※現地調査R1.11.21(木)17～19時 ※通過時間：ETC2.0(H31.4～R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	
	国道10号	国道10号	県道55号	
	加治木バイパス 4車線拡幅(H25)	加治木バイパス 4車線拡幅(H25)	対策無	
旅行速度	20km/h以下 	20km/h以下 	20km/h以下 	
現地調査	渋滞有り 最大滞留長: 150m 最大渋滞長: 30m	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: 60m 最大渋滞長: 0m	
通過時間	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	113秒	20秒
青時間比	75%	13%
サイクル長	150秒	

※R1.11.21(木)17～19時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.23 国道10号 日木山交差点／加治木バイパス整備

○「方向①(国道10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、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(H31.4-R1.9)
 ※現地調査R1.11.21(木)17~19時 ※通過時間: ETC2.0(H31.4~R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	
	国道10号	国道10号	市道等	
	加治木バイパス 4車線拡幅(H25)	加治木バイパス 4車線拡幅(H25)	対策無	
旅行速度	<p>20km/h以下</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>最新データなし</p>	
現地調査	<p>渋滞有り</p> <p>最大滞留長: 500m 最大渋滞長: 230m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 180m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 10m 最大渋滞長: 0m</p>	
通過時間	<p>渋滞有り</p>	<p>渋滞有り</p>	<p>渋滞無し</p>	

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	113秒	19秒
青時間比	75%	13%
サイクル長	150秒	

※R1.11.21(木)17~19時

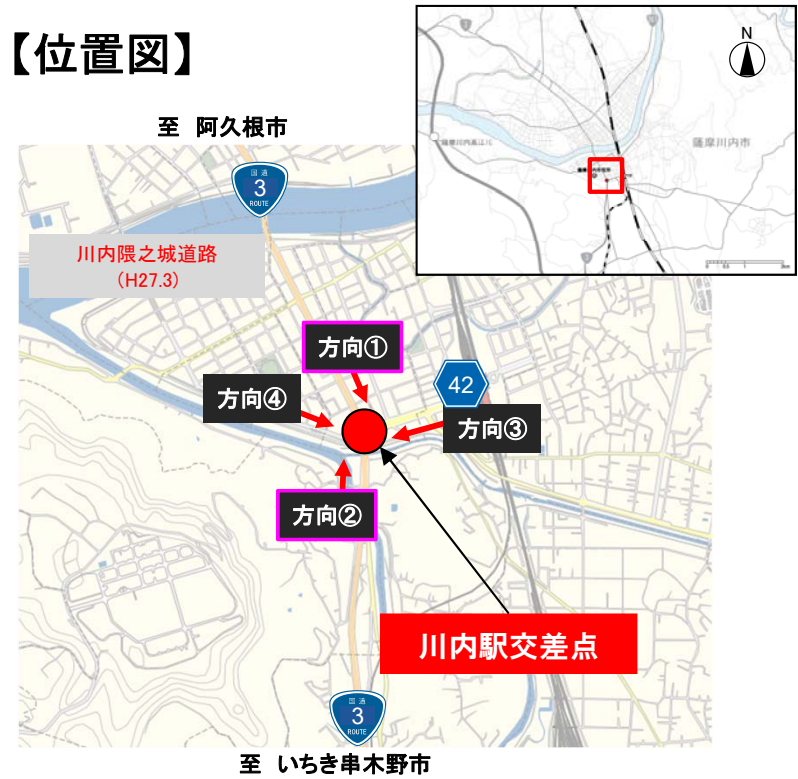
主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.24 国道3号 川内駅交差点／川内隈之城道路整備

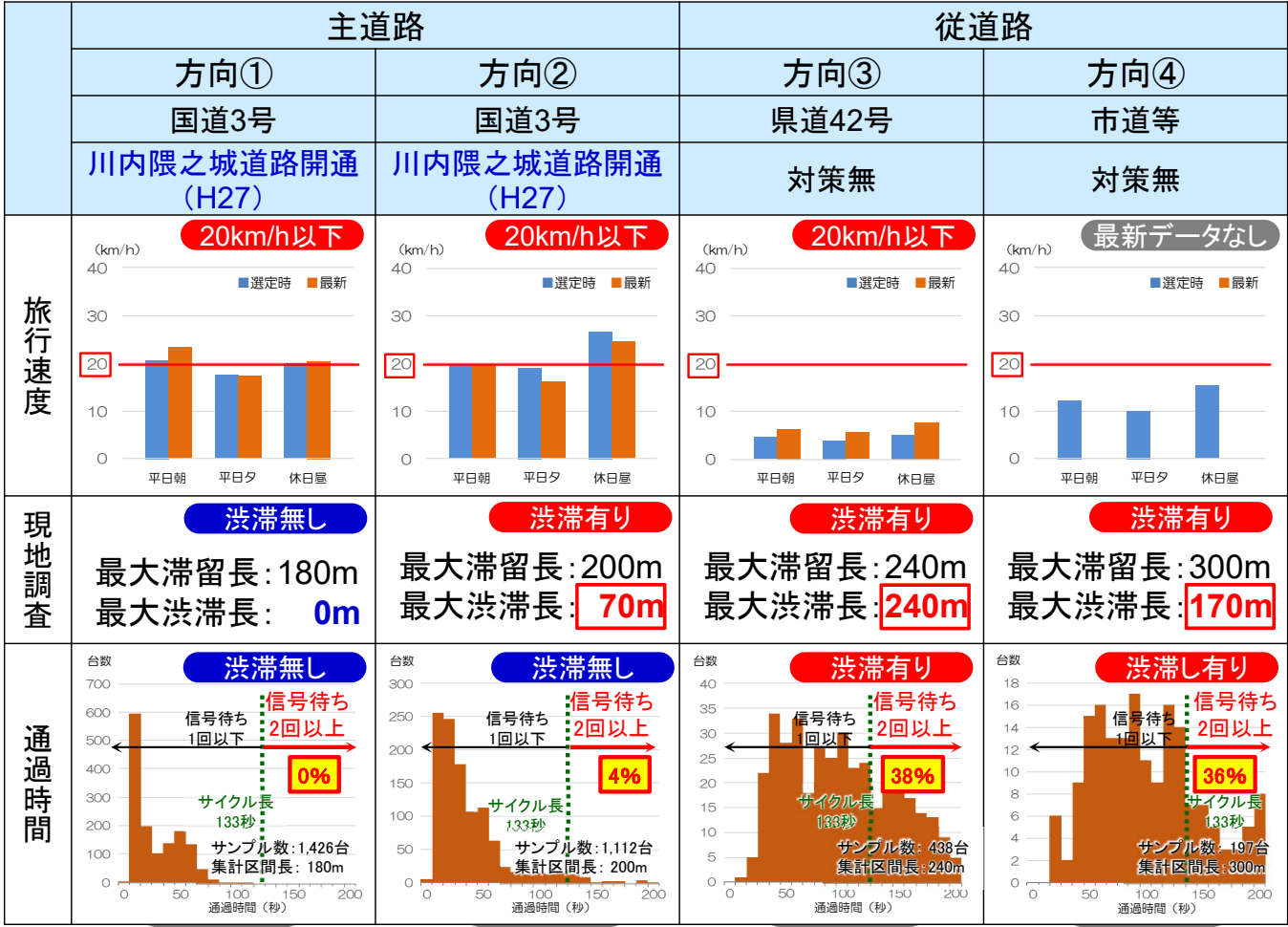
○「方向①(国道3号)」では、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった。
 ○「方向②(国道3号)」、「方向③(県道42号)」では、旅行速度が20km/hを下回り、現地調査や通過時間を検証したところ、渋滞が確認された。
 ○「方向④(市道等)」では、現地調査や通過時間を検証したところ、渋滞が確認された。
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を継続」とする。

【位置図】



【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時(H24.9-H25.2)、最新(H31.4-R1.9)
 ※現地調査: R1.11.21(木)17~19時 ※通過時間: ETC2.0(H31.4~R1.9)



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	69秒	29秒
青時間比	52%	22%
サイクル長	133秒	

※ R1.11.21(木)17~19時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.25 国道269号 札元269交差点／串良鹿屋道路整備

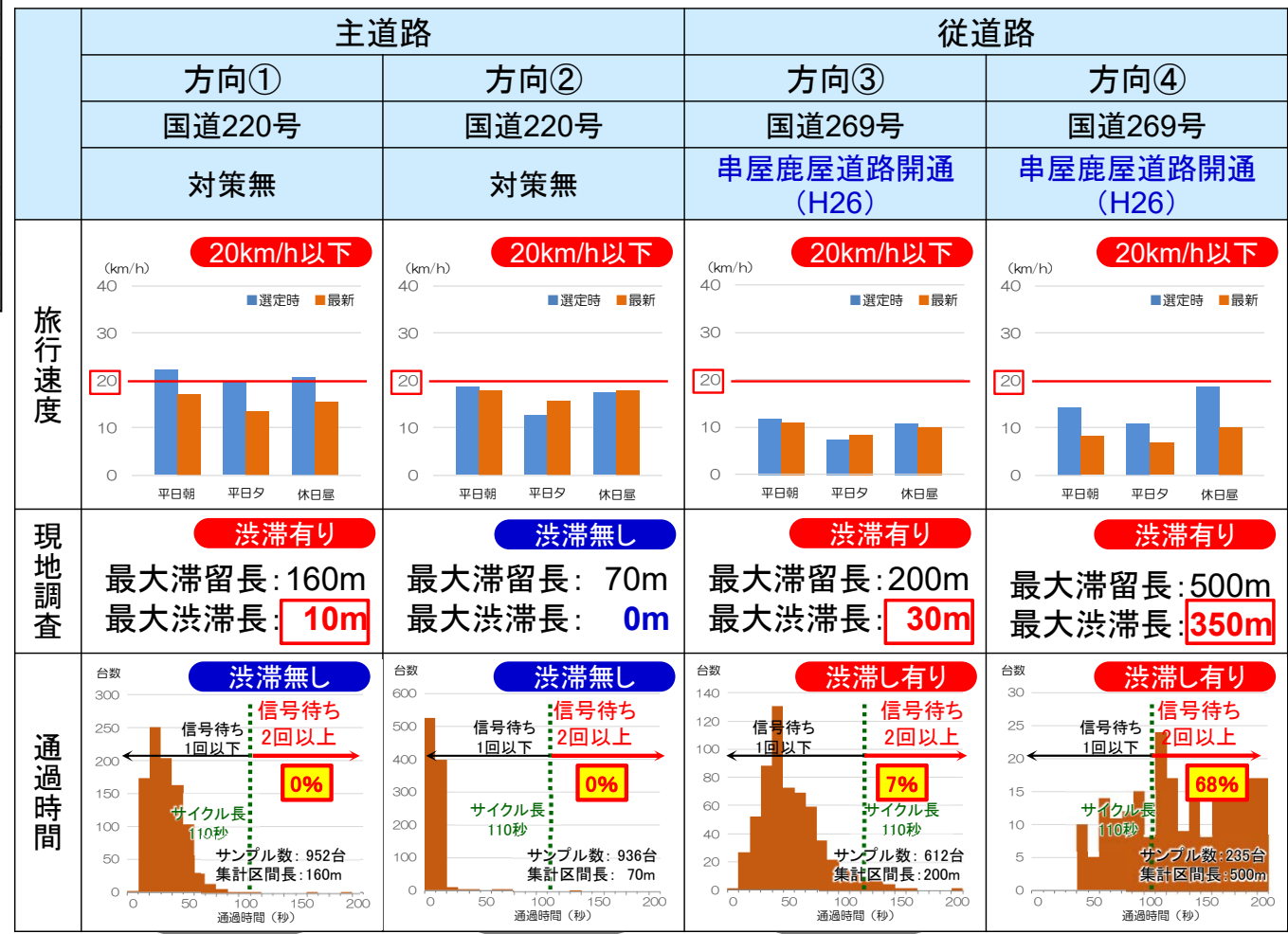
○「方向①(国道220号)」では、旅行速度が20km/hを下回り、現地調査によると、渋滞が確認された。
 ○「方向②(国道220号)」では、旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった。
 ○「方向③(国道269号)」、「方向④(国道269号)」では、旅行速度が20km/hを下回り、現地調査や通過時間を検証したところ、渋滞が確認された。
 ○以上の結果から、新たな解除フローに基づき「主要渋滞箇所を継続」とする。

【位置図】



【フォローアップ結果】

※旅行速度：選定時(H24.9-H25.2)、最新(H31.4-R1.9)
 ※現地調査：R1.11.21(木)17~19時 ※通過時間：ETC2.0(H31.4~R1.9)



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	45秒	36秒
青時間比	41%	33%
サイクル長	110秒	

※R1.11.21(木)17~19時

主要渋滞箇所の継続

2. 対策箇所の交通状況

■ No.26 国道58号 永田橋交差点／永田橋交差点改良

○「方向①(県道58号)」、「方向②(県道58号)」、「方向③(県道81号)」、「方向④(県道79号)」では、現地調査によると、渋滞が確認された。
 ○「方向④(県道79号)」では、対策実施による速度向上が確認された。
 ○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。

ETC2.0サンプルが不足

【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(H31.4-R1.9)
 ※現地調査：R1.10.24(木) 17～19時 ※通過時間：ETC2.0(H31.4～R1.9)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道58号	国道58号	県道81号	県道79号
	対策無	対策無	対策無	交差点改良(H26)
旅行速度	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下
現地調査	渋滞有り 最大滞留長: 220m 最大渋滞長: 20m	渋滞有り 最大滞留長: 150m 最大渋滞長: 10m	渋滞有り 最大滞留長: 270m 最大渋滞長: 100m	渋滞有り 最大滞留長: 260m 最大渋滞長: 170m
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	70秒	45秒
青時間比	44%	28%
サイクル長	160秒	

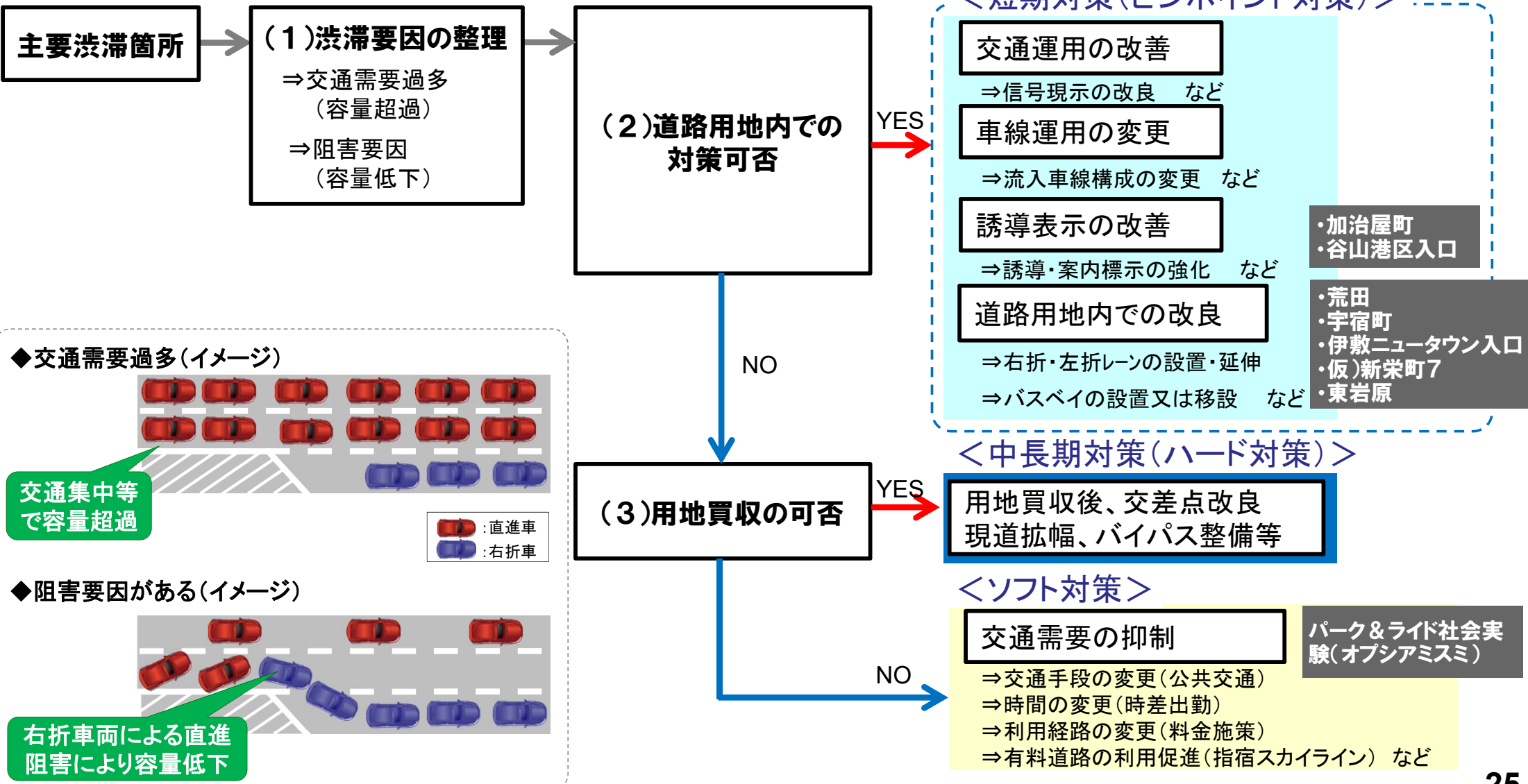
※R1.10.24(木) 17～19時

主要渋滞箇所の継続

3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

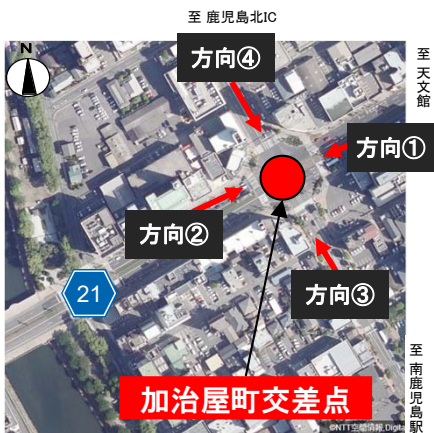
(1) 鹿児島エリアの渋滞対策検討(案)

○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。



3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

(1) 対策実施箇所 ((主) 鹿児島中央停車場線 加治屋町交差点)



課題・対策方針

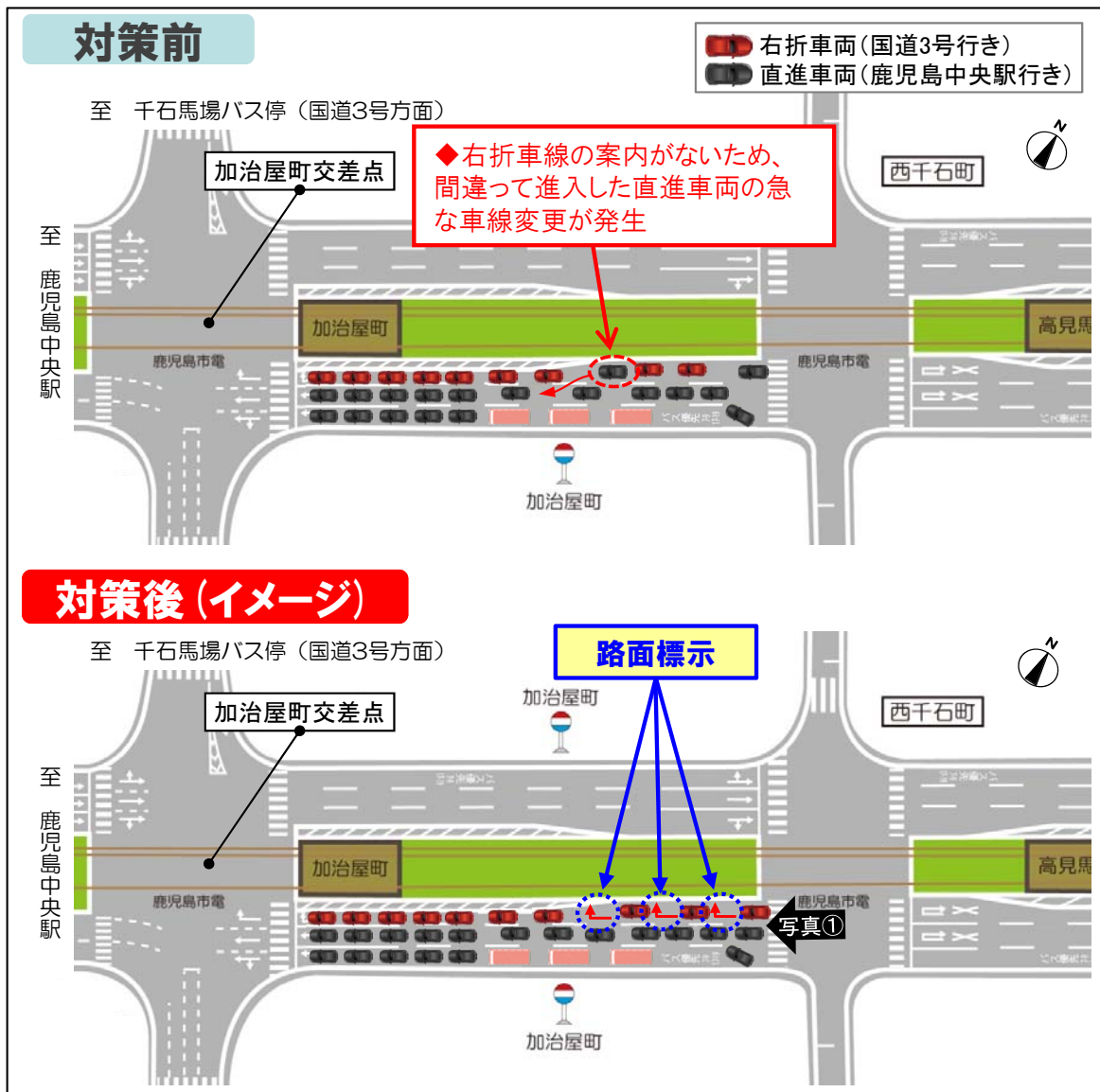
<課題>

■ 右折車線の案内がないため、間違っ進入した直進車両の急な車線変更により、後続車両の阻害等が発生

<対策方針>

■ 路面標示の追加による迷走車両の抑制

【対策】 路面標示による右折車線の案内

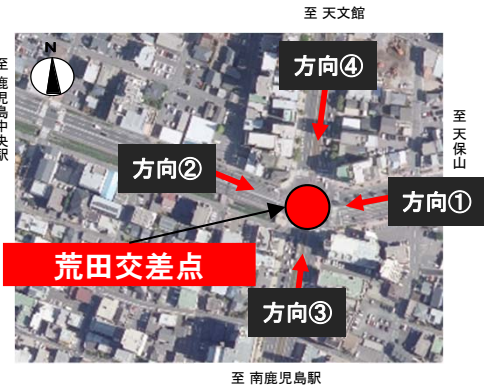


3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

(2) 対策実施箇所 ((市)中洲通線 荒田交差点)



【対策】 右折車線の延伸



課題・対策方針

<課題>

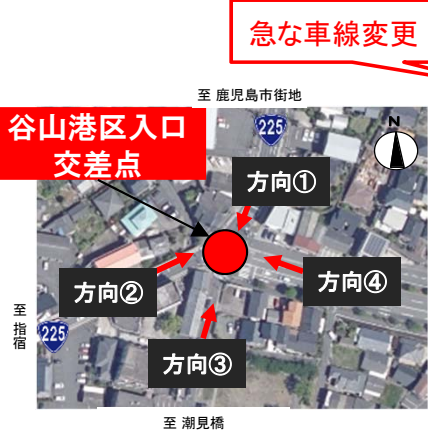
- 右折待ち車両が車線をはみ出して滞留し、直進車両の阻害が発生

<対策方針>

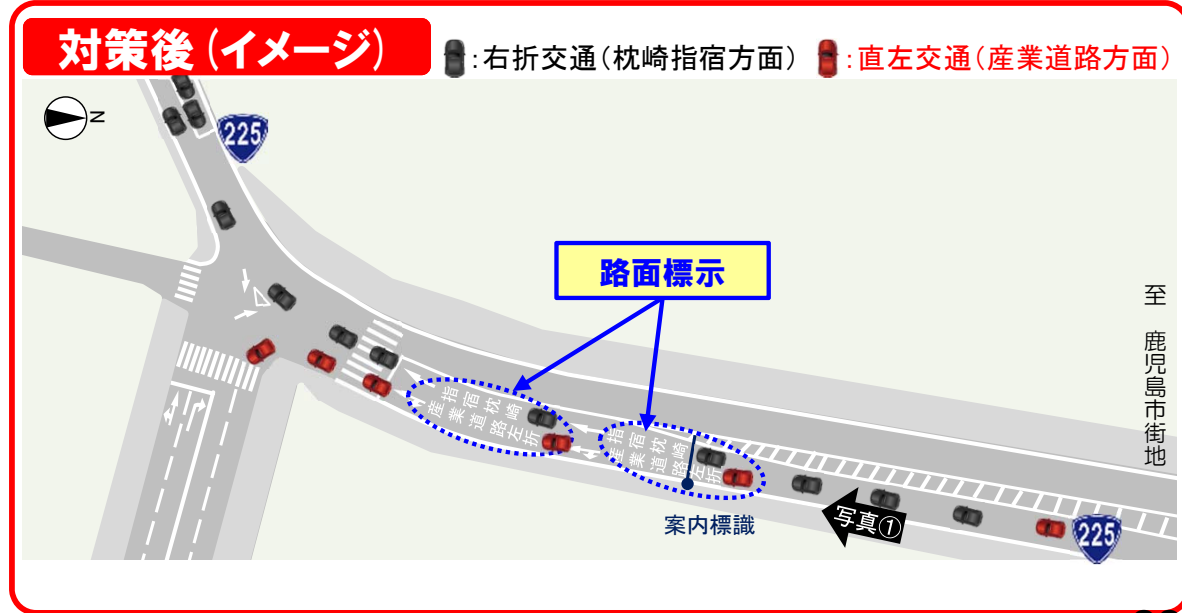
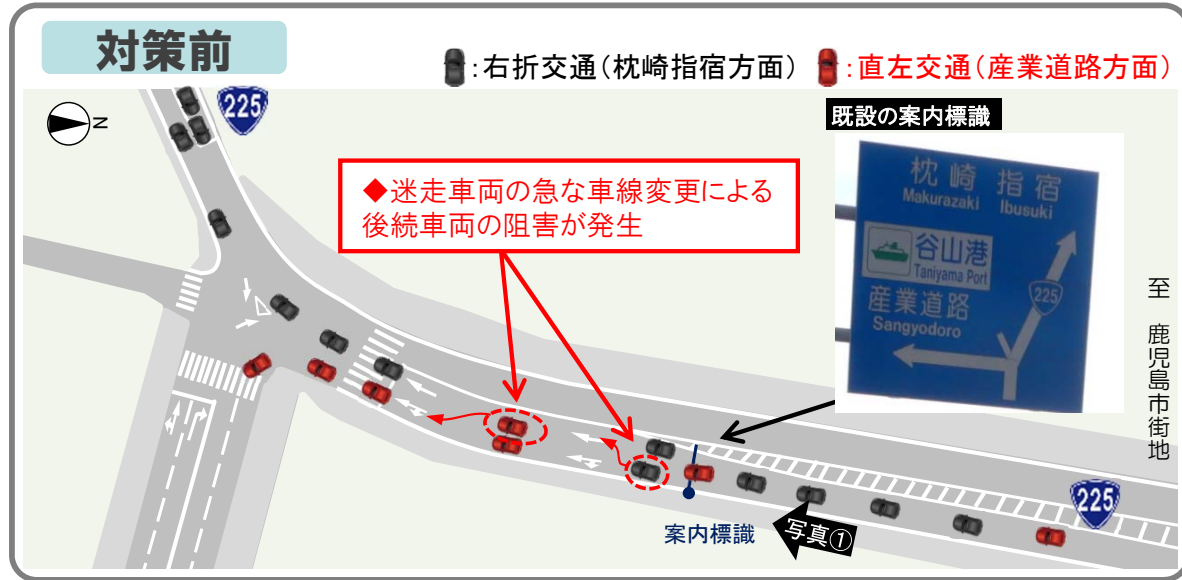
- 右折車線の延伸による直進阻害の抑制

3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

(3) 対策実施箇所 (国道225号 谷山港区入口交差点)



【対策】 標識とあわせた路面標示による案内



課題・対策方針

<課題>

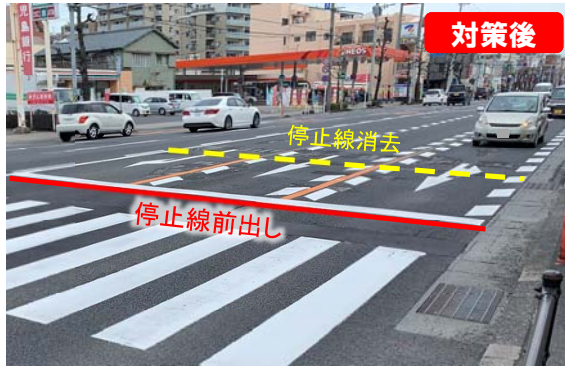
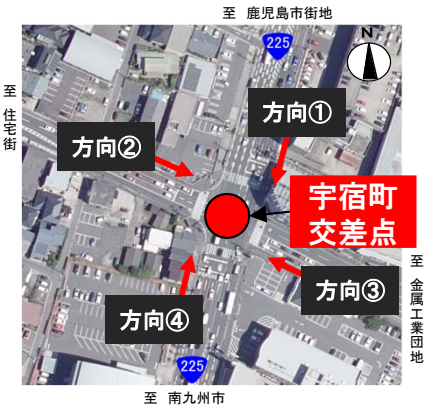
■ 交差点直前での急な車線変更により、後続車両の阻害等が発生

<対策方針>

■ 路面標示の追加による迷走車両の抑制

3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

(4) 対策実施箇所 (国道225号 宇宿町交差点)



課題・対策方針

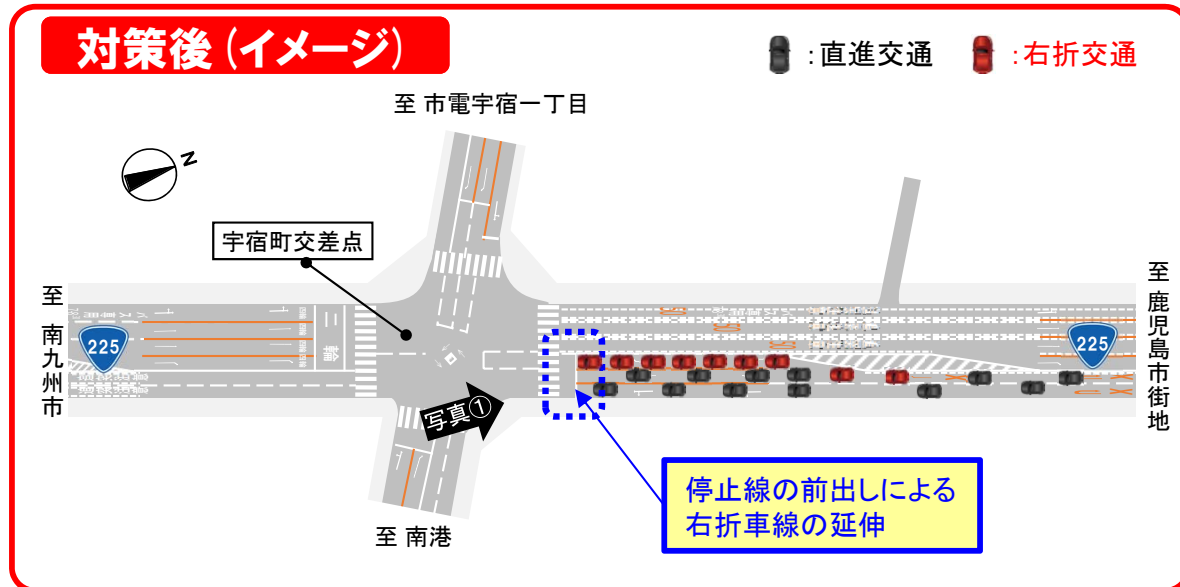
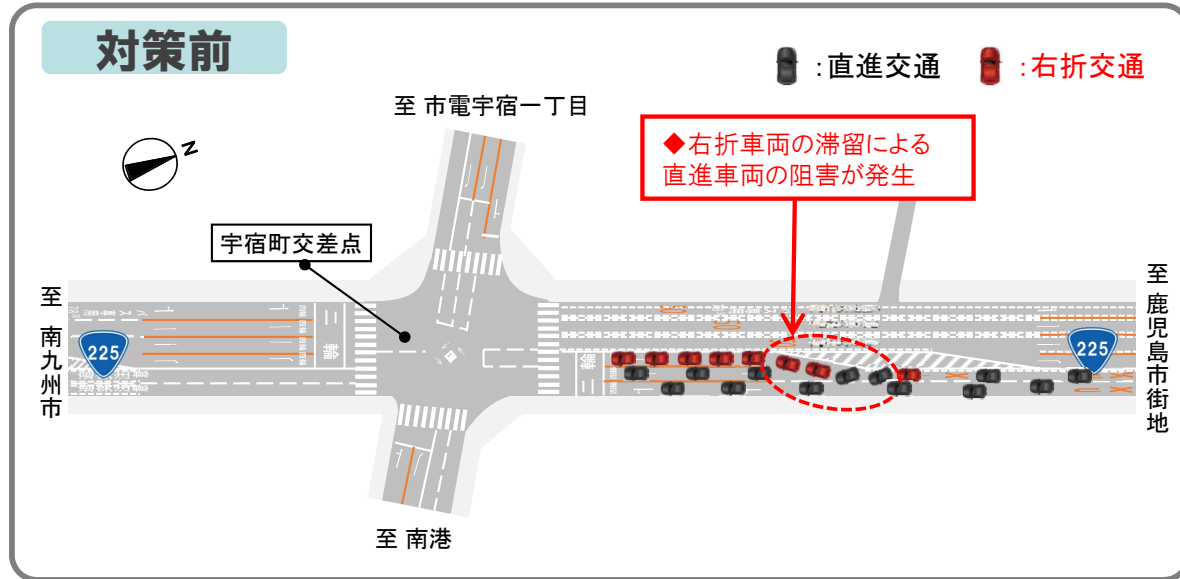
<課題>

- 右折待ち車両が車線をはみ出して滞留し、直進車両の障害が発生

<対策方針>

- 停止線の前出しによる右折車線の延伸

【対策】 停止線の前出しによる右折車線の延伸



3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

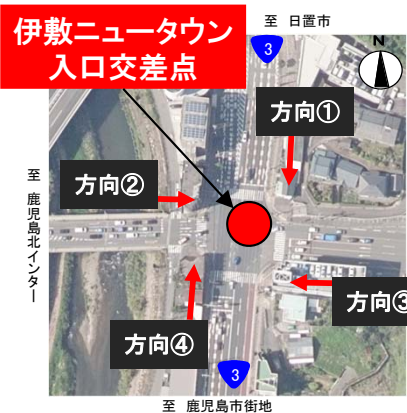
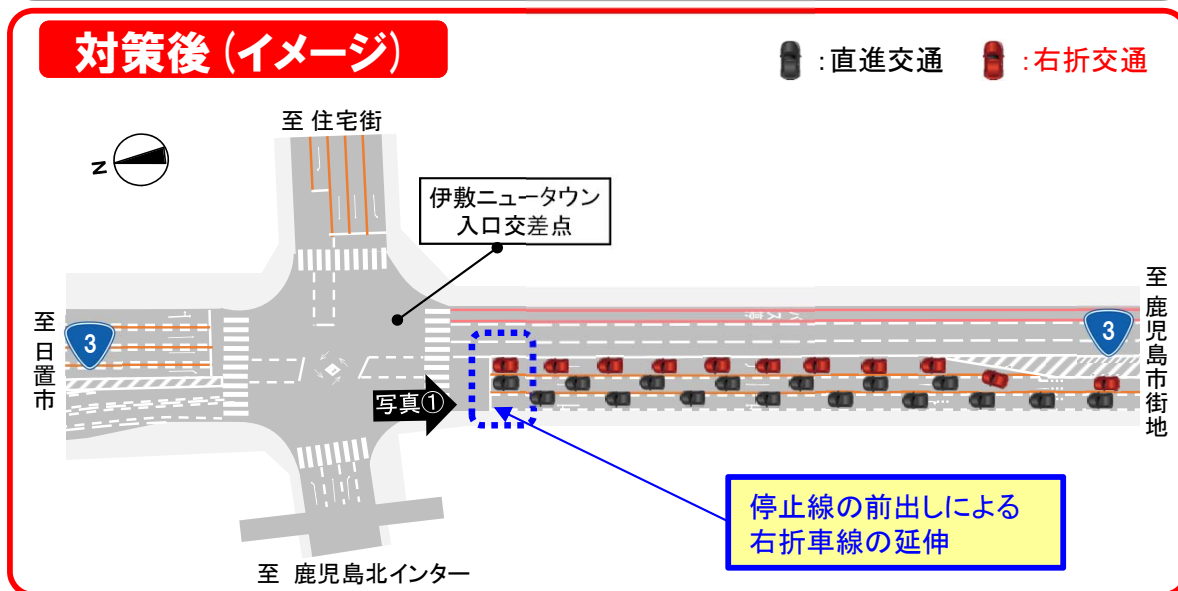
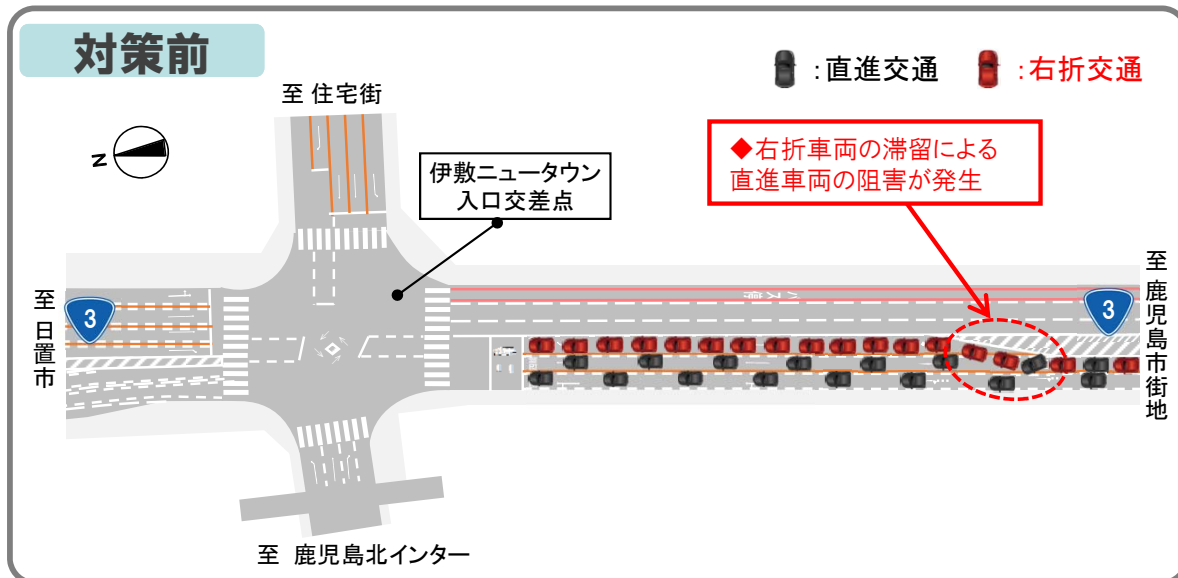
(5) 対策実施箇所（国道3号 伊敷ニュータウン入口交差点）



《位置図②》



【対策】 停止線の前出しによる右折車線の延伸



課題・対策方針

<課題>

- 右折待ち車両が車線をはみ出して滞留し、直進車両の阻害が発生

<対策方針>

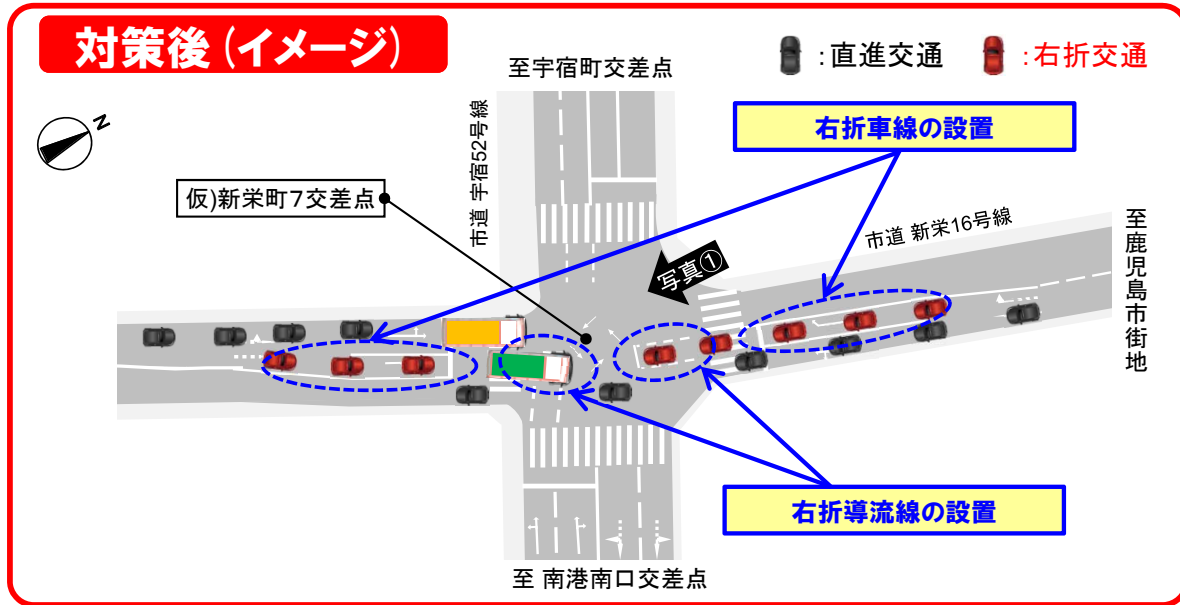
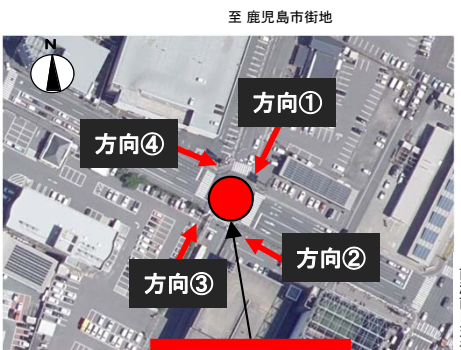
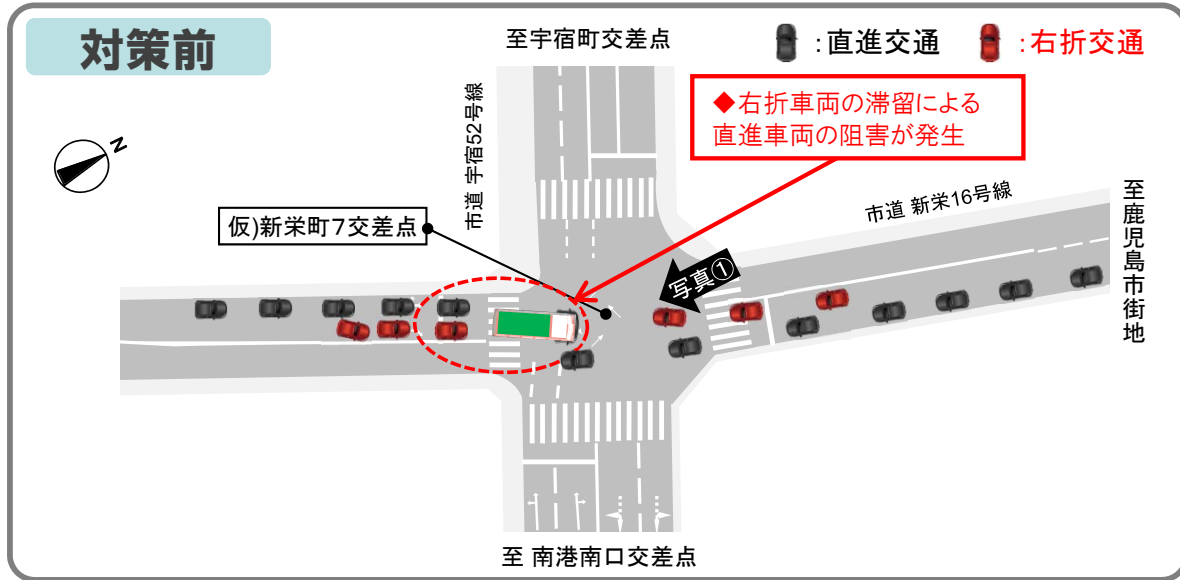
- 停止線の前出しによる右折車線の延伸

3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

(6)対策予定箇所 ((市)新栄16号線 仮)新栄町7交差点)



【対策】 右折車線の設置

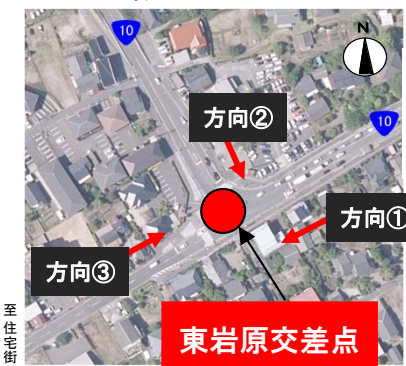


課題・対策方針

- <課題>
- 右折専用車線がなく、右折待ち車両による直進車両の阻害が発生
- <対策方針>
- 右折車線の設置による直進阻害の抑制

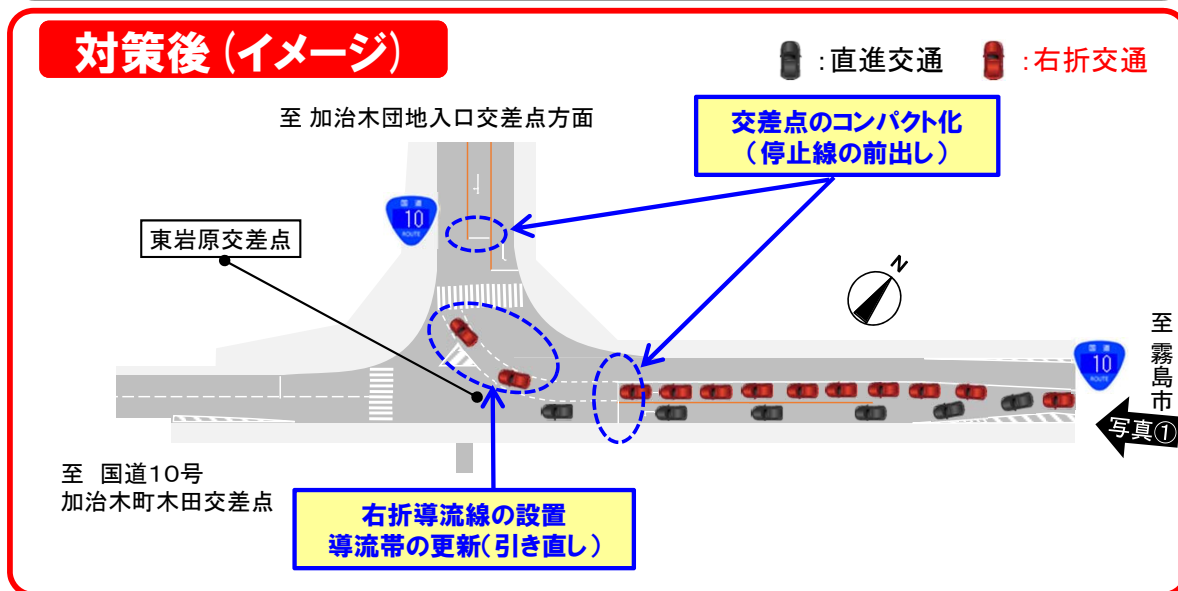
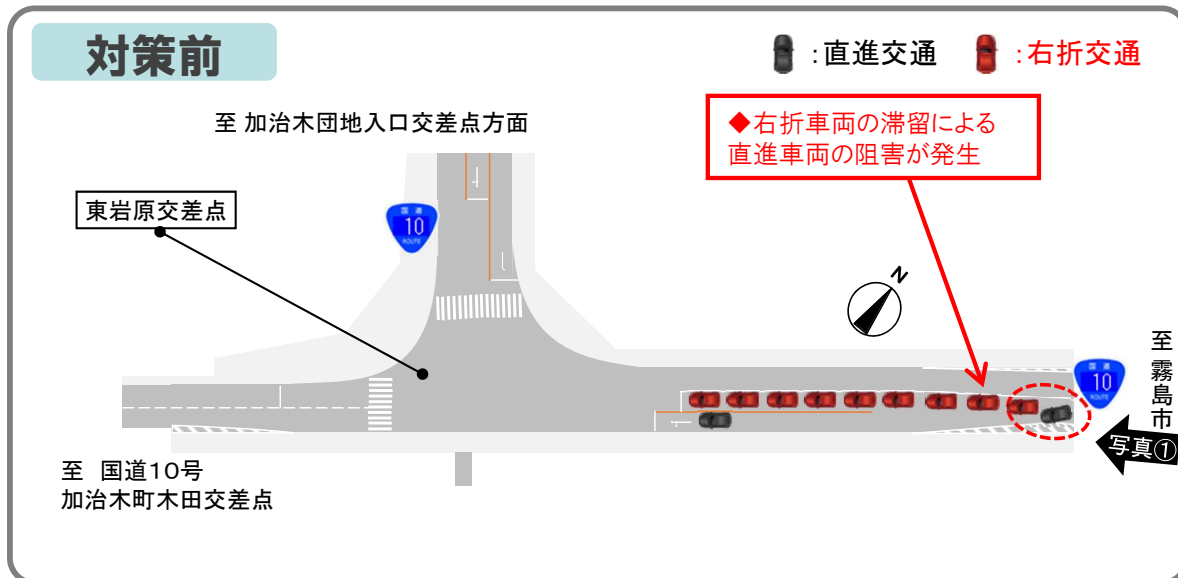
3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

(7) 対策予定箇所 (国道10号 東岩原交差点)



右折車の滞留による直進阻害状況

【対策】 停止線の前出しによる右折車線の延伸
右折導流線の設置、導流帯の更新(引き直し)



課題・対策方針

<課題>

■ 右折車両の滞留により直進車両の阻害が発生

<対策方針>

■ 停止線の前出しによる直進阻害の抑制

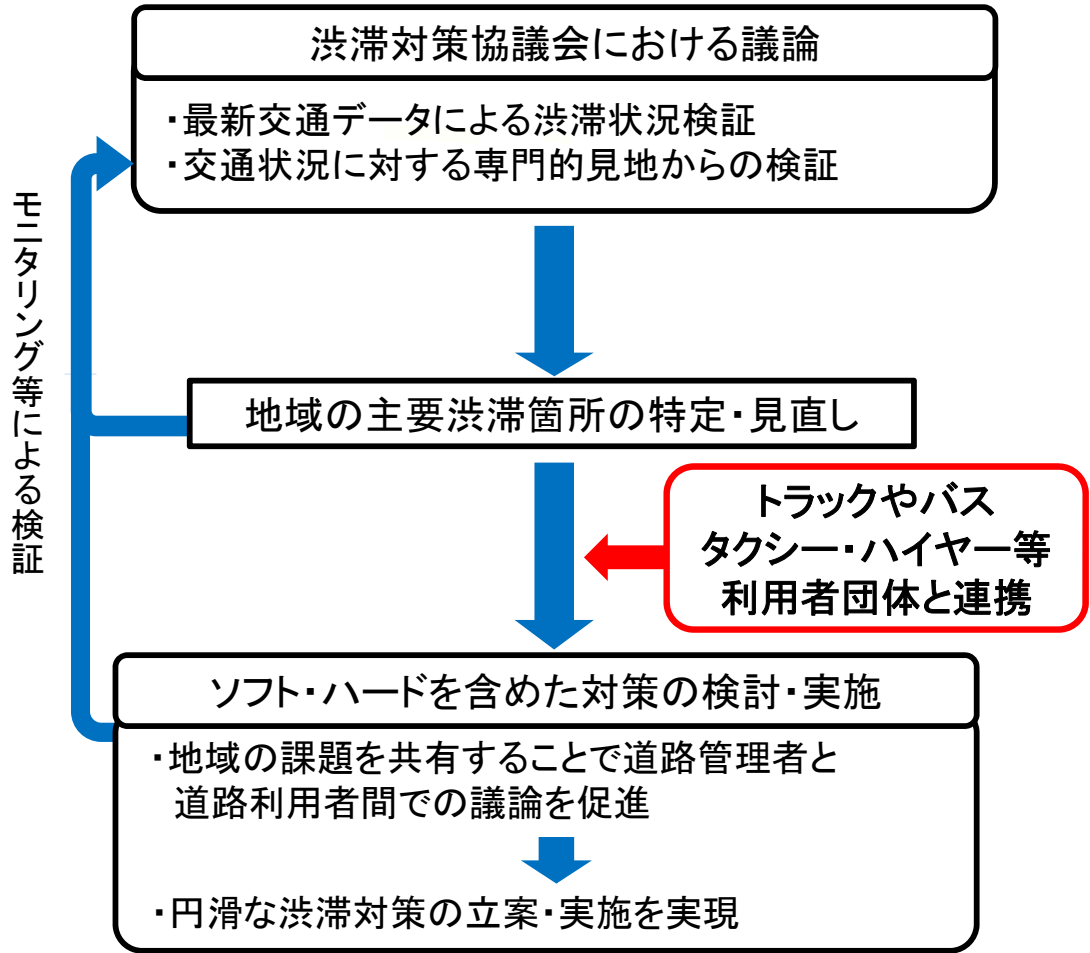
<課題>

■ 右折待ち車両が車線をはみ出して滞留し、直進車両の阻害が発

4. 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

4. 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 みろく交差点 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 笠野交差点付近 国道225号 天保山大橋～郡元町交差点 国道225号～県道217号 競技場前交差点～製材団地交差点 国道225号 産業道路入口交差点 国道225号 脇田橋付近 国道447号 六月田上交差点 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 県道24号 武町交差点 県道24号(鹿児島東市来線) 中洲電停交差点～鹿児島市道中洲通線 荒田交差点 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 産業道路入口交差点～大学病院入口交差点 国道10号 磯～三船病院付近 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 加治屋町交差点、天文館から国道3号へ右折渋滞 県道605号 海上保安部前 国道58号 永田橋交差点付近 右折車線の延伸、左折車線の 신설(永田橋) 車線運用変更・カラー舗装(笠野) 右折車線延伸(南港) 左折車線の増設・延伸(南港南口) 左折車線の 신설、右折車線の増設(金属団地) 左折車線増設、バスペイ新設(武町) 右折車線延伸、左折車線増設(中洲電停) 右折レーンの延伸(荒田)	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 国道225号 谷山港区入口交差点 路面標示(谷山港区入口) 県道24号 中洲電停交差点付近 県道24号 建部神社前交差点～鹿児島市道中洲通線 荒田交差点 左折車線増設、バスペイ新設(武町) 右折車線延伸、左折車線増設(中洲電停) 右折レーンの延伸(荒田)

※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)
: 今回追加箇所

5. ソフト施策の検討

(1) 鹿児島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"> ・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 ・大型商業施設などを活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年11月1日～令和2年1月31日社会実験実施
	2	サイクルアンドライド	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・利用者に対し、駐輪場代や定期代の割引等を実施 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	3	コミュニティサイクルの拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・利用者に対し、自転車利用料の割引等を実施 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	4	エコ通勤の拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
経路変更	5	有料道路の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月1日より料金引下げを実施
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"> ・国・県・市等を中心とした時差出勤により時間分散を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	7	相乗り促進	<ul style="list-style-type: none"> ・企業に対し相乗り通勤制度導入を促進し、交通量を削減 ・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 ・その他取り組みと合わせて実施も検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・各企業で取り組みを促進する制度の整備が必要

5. ソフト施策の検討

(2) 鹿児島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 (オプシアミスミ)
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	鹿児島エリア全域
5	有料道路の利用促進	指宿有料道路 II 期 (谷山IC～顛娃IC間)
6	時差出勤・フレックスタイム	鹿児島エリア全域
7	相乗り促進	鹿児島エリア全域





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（社会実験）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(R1.11.1~R2.1.31)。



朝の渋滞状況(国道225号)



■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

実施状況

- 登録参加人数:16名(参加者用に駐車場マーキングを行い、優先駐車エリアを確保)
- 実験参加者の起点は、鹿児島市谷山、紫原、自由ヶ丘等に分布している。
- モニター募集のための広報活動を実施。企業等への説明によりモニターを確保。

▼広報活動内容

◀実験時の駐車場の状況 ▶



No	広報内容	期間
1	鹿児島国道事務所、鹿児島県、鹿児島市、オプシ アミスマでのチラシ・ポスター、のぼり旗 設置	R1.9月末～
2	HPやSNSからの広報	R1.9月末～
3	記者発表(協議会)	R1.9.25
4	TV放映(KKB)	R1.9.26
5	新聞での広報(南日本新聞・南海日日新聞)	R1.10.20
6	ポスティング (オプシアミスマ以下の約5万世帯にチラシ配布)	R1.10.31～11.1
7	ラジオでの広報	R1.10.30～11.8 (平日のみで延べ8日)
8	企業への広報(直接訪問)	R1.11.1以降

▼参加者の出発地

居住地	参加者数
鹿児島市 谷山	15名
鹿児島市 紫原	
鹿児島市 自由ヶ丘 等	
指宿市	1名

記者発表

令和元年9月25日
鹿児島県交通渋滞対策協議会

渋滞緩和を目的としたパーク&ライド社会実験を実施します

鹿児島県交通渋滞対策協議会では、国道225号及び産業道路の渋滞緩和を図る試みとして、鹿児島市中心部に流入する自動車や公共交通や自転車に転換させるパーク&ライドを実施いたします。

1. 実験期間: 令和元年11月1日(金)～令和2年1月31日(金)
2. 実験内容: 鹿児島県南方面から鹿児島市中心部に自動車通勤する人を対象に、車を一旦オプシアミスマに駐車後、オプシア前バス停、南港バス停、宇宿一丁目電停、JR宇宿駅から、公共交通機関や自転車等に転換させることで、鹿児島市中心部へ向かう交通量を抑制します。
3. 駐車場位置: オプシアミスマ駐車場(鹿児島市宇宿2丁目3-5)
4. 参加方法: 応募用Webサイトをご確認ください。
<https://www.kagoshima-pr.com/>
5. 募集開始: 令和元年10月1日から受け付けます。
6. 募集人数: 50名(定員になりましたら締め切らせていただきます。)

鹿児島県交通渋滞対策協議会
(事務局) 国土交通省 九州地方整備局 鹿児島県国道事務所 計画課
大隅河川国道事務所 調査第三課
鹿児島県 土木部 道路建設課
(問い合わせ先) 鹿児島県国道事務所 技術副所長 寺尾 幸太郎
計画課長 松尾 和敏
TEL) 099-216-3111 (代表)

ポスター

オプシアミスマ店内



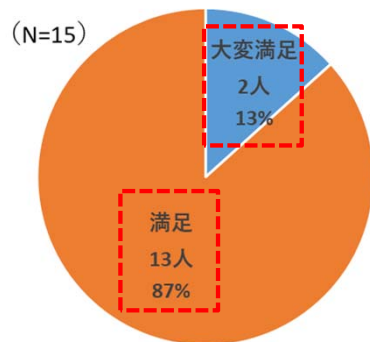
オプシアミスマSNS

5. ソフト施策の検討

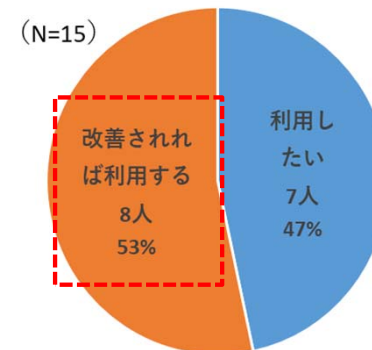
参加者のアンケート結果

- 実験参加者が実験内容に満足していることを確認(大変満足が2名、満足が13名)。
- 実験参加の目的は環境への配慮(53%)、通勤コストの節約(47%)が高い割合となっている。
- 施策が継続した場合の利用意向は、「改善されれば利用する」方が8名(53%)となっており、「参加料金の無料化(40%)」「バス停や市電駅までの移動手段(20%)」(シェアサイクルやバス停の設置による駐車場からの移動距離の改善 等)について改善が求められている。
- その他意見では、バス内での時間の有効活用できたことやシェアサイクルポートの整備の要望があった。

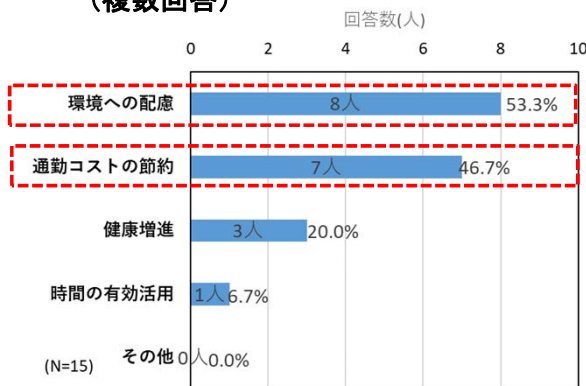
Q2. 今回の実験の満足度を教えてください。



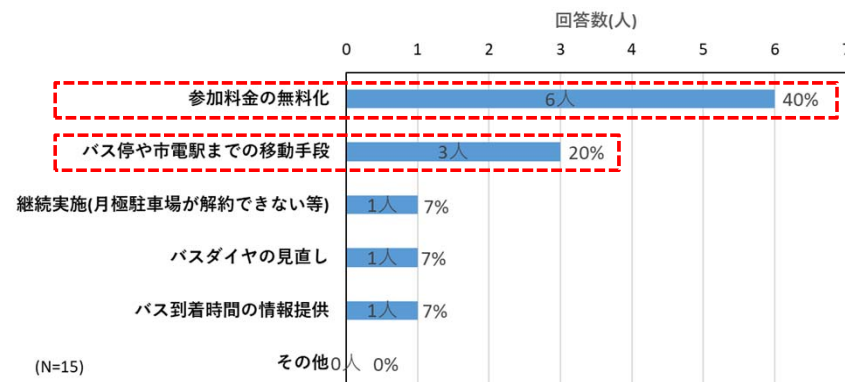
Q2-2. 施策が継続した場合の今後の利用意向について教えてください。



Q1. 社会実験に参加した理由を教えてください。(複数回答)



Q2-3. 設問Q2-2について必要と思う改善策について教えてください。(複数回答)



その他ご意見

- ・車通勤より移動時間はかかりましたが、バスの中での時間を有意義に使えたので、とても良かったです。
- ・自転車を車載して利用していました。鹿児島市にはコミュニティ自転車かごりんがあるので、その利用施設の近い場所にパーキングがあれば、もっと利用者が増えたのではないかと考えます。因みにかごりんは1ヶ月千円で利用可能です。

5. ソフト施策の検討

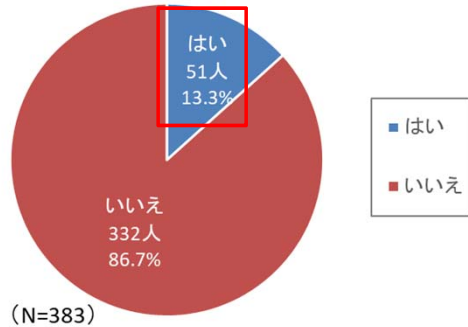
Webアンケート調査【社会実験参加者以外のニーズや広報の効果確認のために実施】

- 調査目的: 広報の効果、実験参加者以外のニーズや要望を把握するためにWEBアンケート調査を実施。
- 実施期間: 令和2年2月7日(金)~2月10日(月)
- アンケート対象者: オプシァミスミより南側地域(鹿児島市南部、指宿市、南九州市)に住む自動車保有者

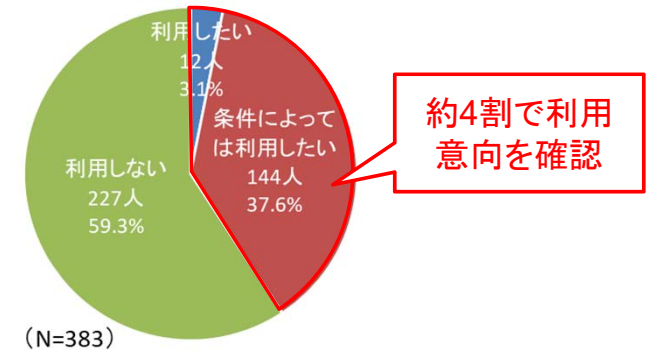
○アンケート結果(383人が回答):

- ・広報活動の一定の効果を確認(本社会実験を知っていた人は13%) ⇒ 調査対象地域の人口に換算すると約3万人(30250人)
- ・全体の41%で利用意向を確認(利用したい人 + 条件によっては利用したい人)。
- ・利用のための条件は、「参加料金の無料化(61%)」「バス、市電料金の割引(52%)」が多い。
- ・利用しない理由は「会社の駐車場が無料(25%)」「通勤・帰宅時間帯に運行しているバスがない(19%)」「職場からバス停が遠い(19%)」が多い。

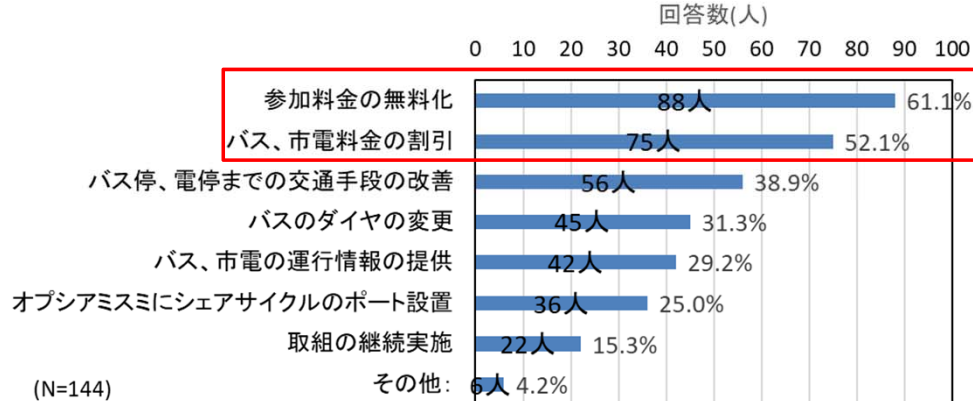
Q1. オプシァミスミでのパークアンドライド社会実験について知っていますか。



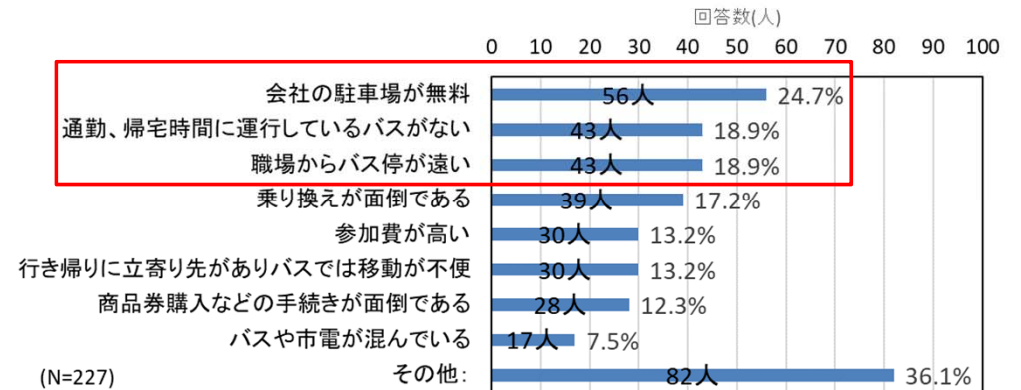
Q4. オプシァミスミ駐車場を利用したパークアンドライドの利用意向について教えてください。



Q6. オプシァミスミ駐車場を利用したパークアンドライドを「条件によっては利用したい」と答えた方にお伺いします。利用のための条件を教えてください。(いくつでも)



Q7. オプシァミスミ駐車場を利用したパークアンドライドを「利用しない」と答えた方にお伺いします。利用しないと答えた理由を教えてください。(いくつでも)



5. ソフト施策の検討

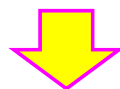
実験結果のまとめ

○実験参加者のアンケート結果

- ・実験参加者の満足度は高かったが、「参加料金(無料化)」「バス停や市電駅までの移動手段」等の意見が多かった。

○WEBアンケート結果

- ・本社会実験を知っていた人は13%(調査対象地域の人口に換算すると約3万人(30250人))であり、広報の効果が確認できた。
- ・回答者の41%(利用したい又は条件によっては利用したい)で参加ニーズを確認した。
- ・条件によって利用したい人の理由として、『参加料金の無料化(61%)』『バス、市電料金の割引(52%)』の割合が高かった。
- ・「利用しない人」の理由として『会社の駐車場が無料(25%)』『職場からバス停が遠い(19%)』『通勤・帰宅時間帯に運行しているバスがない(19%)』の割合が高かった。



今後の展開

- 実験結果より得られた知見やニーズを踏まえ、今後のソフト対策案を検討していく。

(例)

- ・地域の企業と連携した取り組みの実施
- ・利用者負担の軽減(バス料金の割引【鹿児島県エコ通勤との連携】等)
- ・公共交通の利便性向上(バス停の増設や運行本数の増加)
- ・パークアンドライド駐車場からバス停までの移動手段の整備(シェアサイクル 等)

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

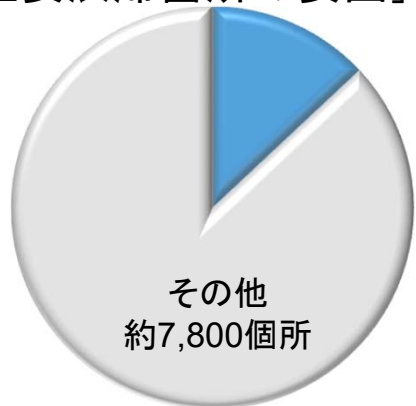
- (5) 迅速な復旧に向けたトレーニング強化**
- 国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
 - ・幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
 - ・地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
 - ・道路啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
 - ・被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

- (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

7. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

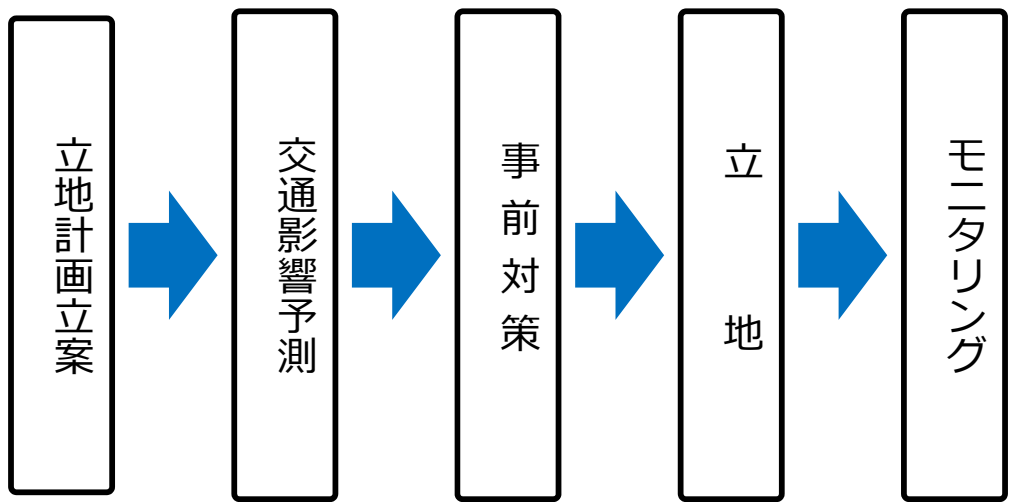
- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞箇所の1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。
- 重要物流道路では、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用(R2. 1~)することで、道路交通アセスメントを確実に実施。

[主要渋滞箇所の要因]



商業施設が
渋滞要因
約1割
(約1,200箇所)

[道路交通アセスメントの流れ]



[商業施設周辺の渋滞の様子]

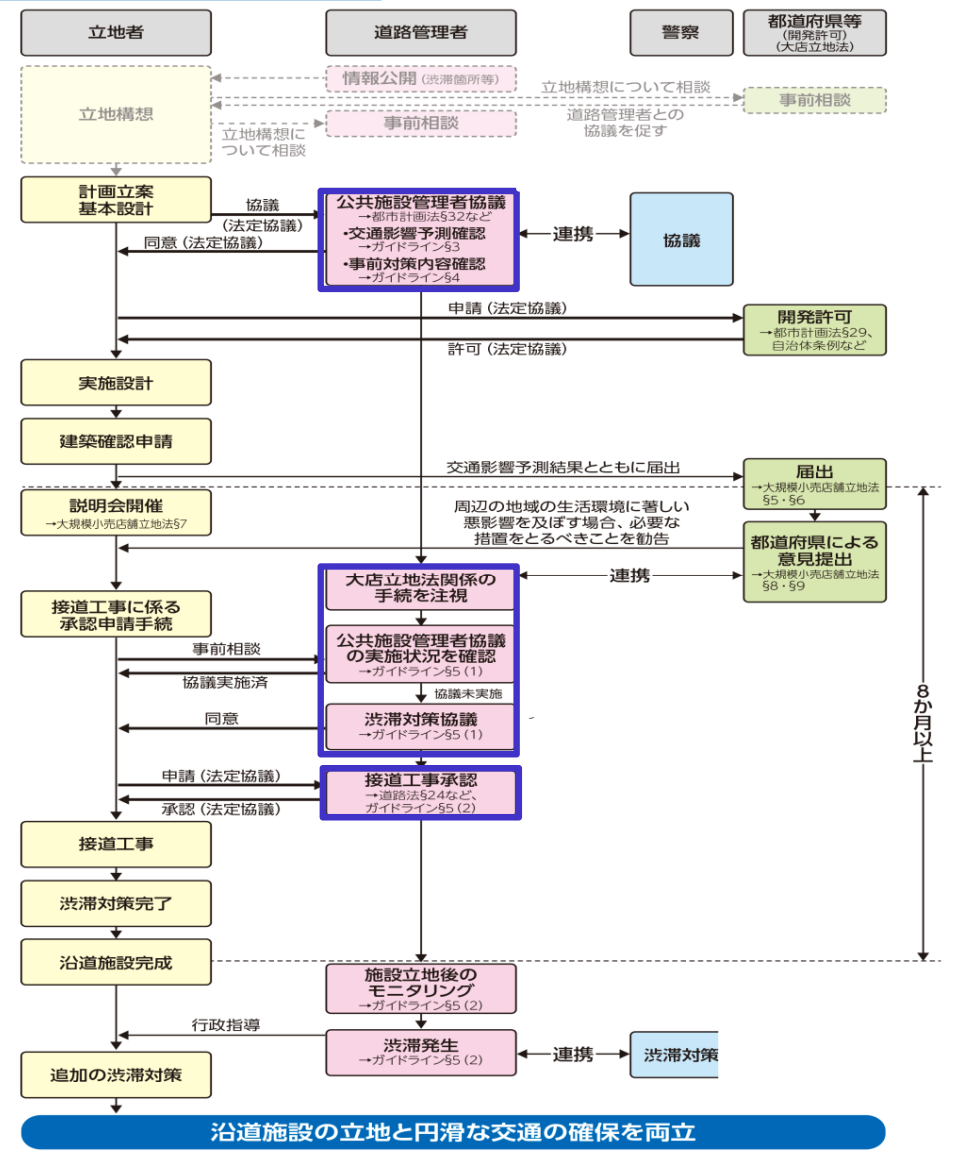


※道路交通アセスメント：
立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組み

7. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 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]

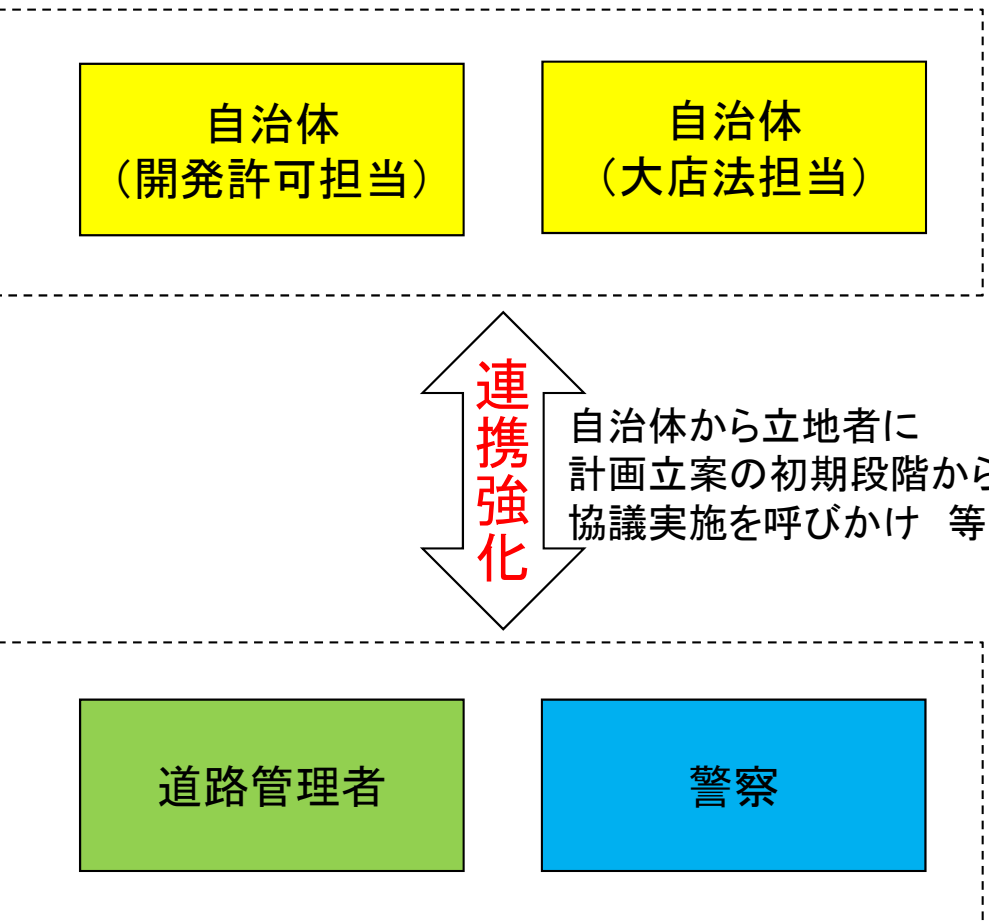
計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

[渋滞箇所等の情報公開]

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

7. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 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

7. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

<「重要物流道路と主要渋滞箇所的位置」及び「ガイドライン」等>

URL : <http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

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主要渋滞箇所及び道路利用団体要望箇所における対策

⇒対策メニュー(ピンポイント渋滞対策等)の検討【国、県、市】

③鹿児島エリアにおけるソフト施策の検討

⇒P&R社会実験実施結果等を踏まえ、今後のソフト施策案の検討【国、県、市】