

令和4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4年9月2日（金）10:00～12:00

2. 議 事

- 1) これまでの検討経緯
- 2) 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討
- 3) 主要渋滞箇所の対策状況
- 4) 主要渋滞箇所の対策検討・立案
- 5) 官民連携による渋滞対策
- 6) TDM 施策の取り組みについて
- 7) 次回鹿児島県交通渋滞対策協議会に向けた検討項目

3. 議事要旨

1) 主要渋滞箇所の渋滞対策について

- 令和2年度対策実施済の3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。その結果、いずれの箇所でも渋滞が確認されたため、主要渋滞箇所から解除しないことを確認した。
- 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。
- 渋滞対策の取り組み状況及び今年度以降実施予定の対策内容について確認した。

2) 官民連携による渋滞対策について

- トラック・バス・タクシー事業者から要望のある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) TDM 施策の取り組みについて

- 時差出勤等を主体とした交通需要マネジメント（TDM）施策の取組状況及び効果検証結果について確認した。
- 通勤時間について、渋滞時間帯からの分散を促すため、引き続き関係者で協力して TDM 施策の検討・実施していくことを確認した。

以上

令和4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. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討	4
3. 主要渋滞箇所の対策状況	19
4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案	28
5. 官民連携による渋滞対策	34
6. TDM施策の取り組みについて	36
7. 次回鹿児島県交通渋滞対策協議会に向けた検討項目	51

本日の進め方

1. これまでの検討経緯

2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

3. 主要渋滞箇所の対策状況

4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

5. 官民連携による渋滞対策

6. TDM施策の取り組みについて

7. 次回鹿児島県交通渋滞対策協議会に向けた検討項目

本日のポイント

… **ポイント1**

今年度実施予定の短期対策

… **ポイント2**

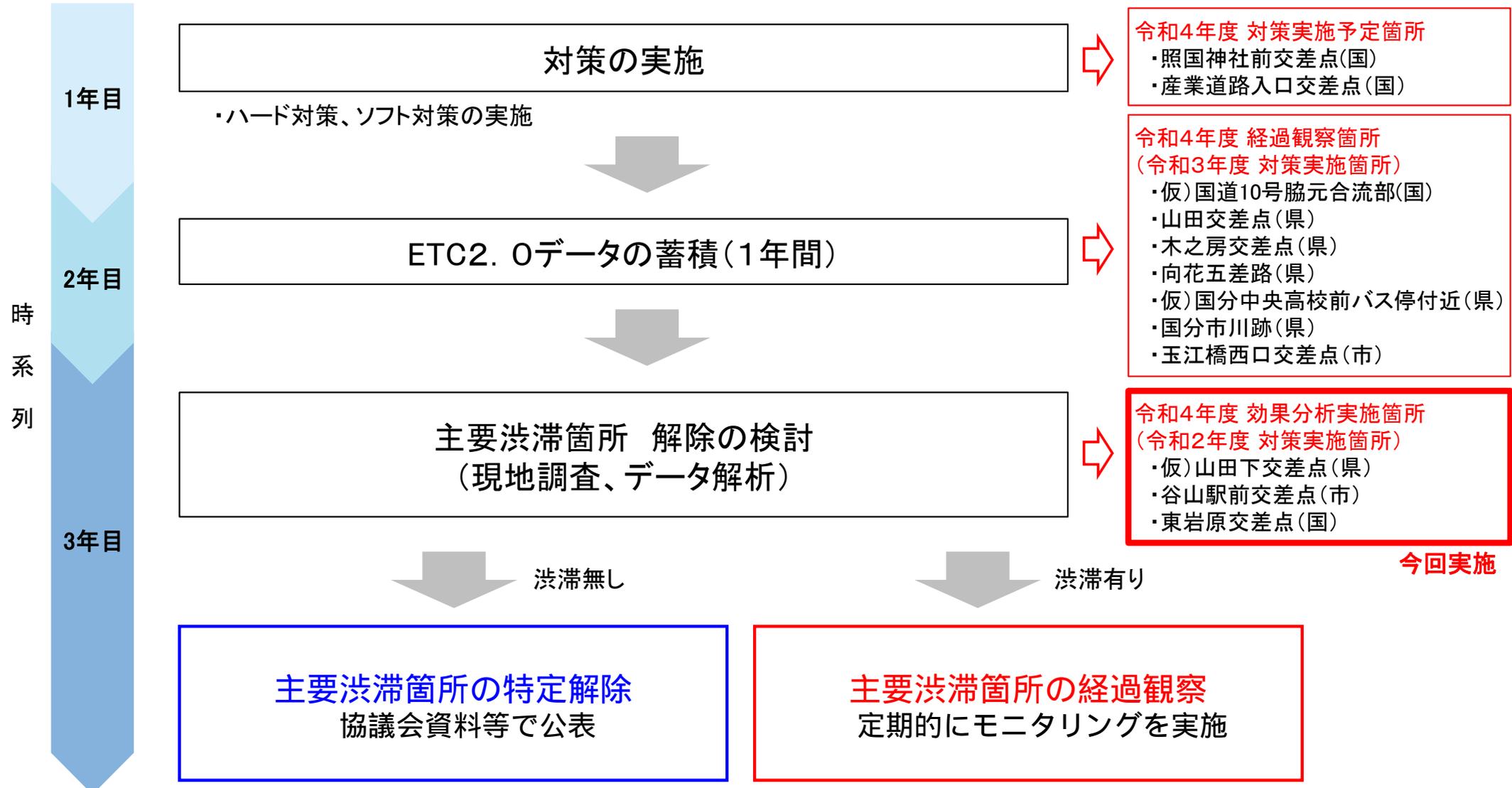
交通需要マネジメント(TDM)の実施
状況報告

2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(1) 主要渋滞箇所(一般道)の対策実施後の取扱(解除)について

○1年目に「対策の実施」、2年目に「ETC2.0データの蓄積」、3年目に「効果分析」を実施。

主要渋滞箇所の対策実施後の流れ

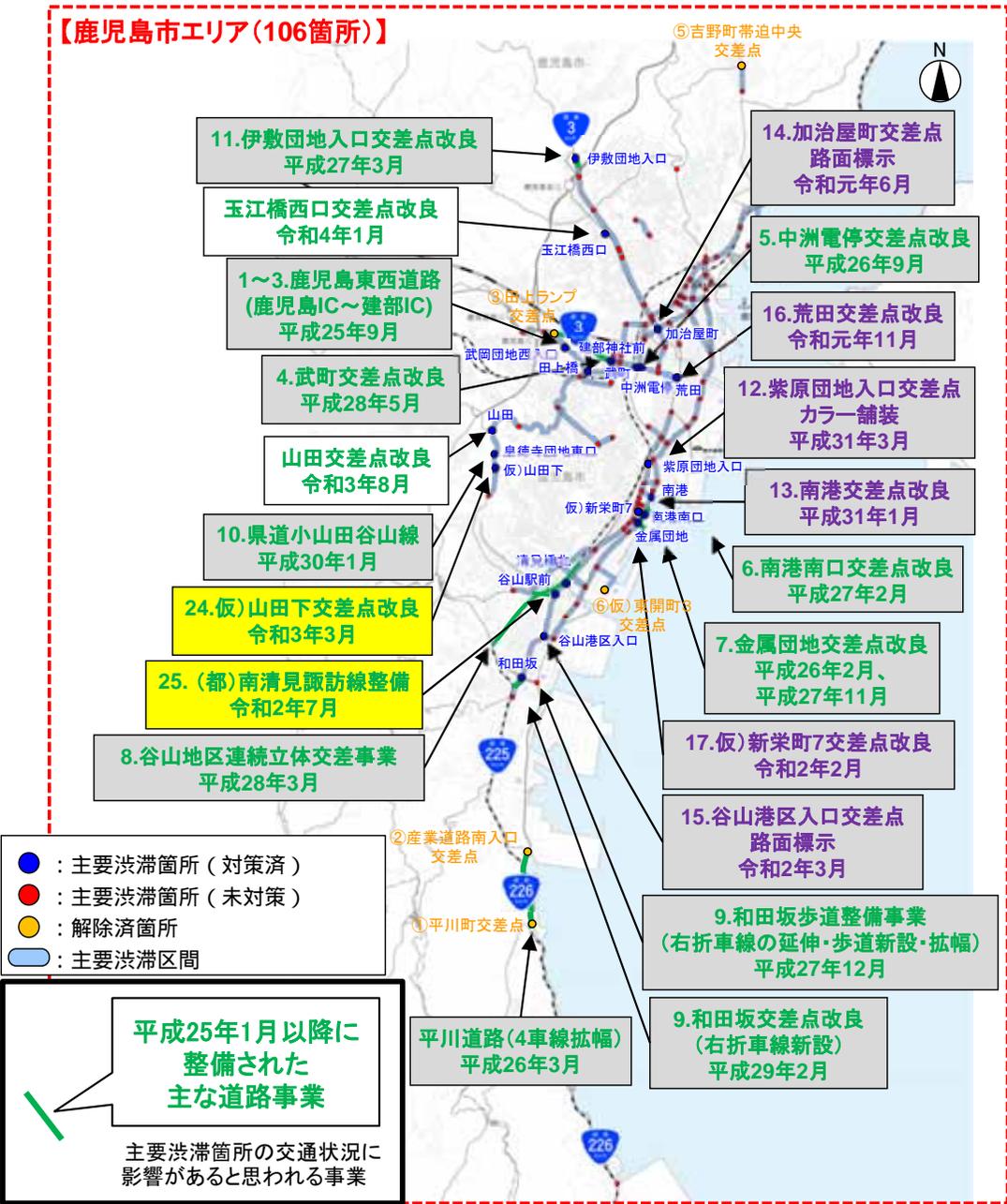


2. 主要渋滞箇所へのモニタリング状況・解除の検討

(2) 平成25年1月以降の対策済み箇所 (1/2)

○令和3年度までに23箇所(灰色)について効果分析を実施済み、令和4年度は3箇所(黄色)について効果分析を実施。

【鹿児島市エリア(106箇所)】



効果分析の実施済み箇所 (1/2)

No.	路線	主要渋滞箇所名	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				継続
							R1.8	R2.3	R2.8	R3.7	
1	国道3号	建部神社前	鹿児島東西道路整備【直轄】		直轄	H25.9					
2	県道24号	武岡団地西入口	鹿児島東西道路整備【直轄】		県	H25.9					
3	県道24号	田上橋	鹿児島東西道路整備【直轄】		県	H25.9					
4	県道24号	武町	左折車線増設【県】 バスベイ新設【県】		県	H28.5					
5	県道24号	中洲電停	右折車線延伸【県】 左折車線増設【県】		県	H26.9					
6	県道217号	南港南口	左折車線の増設・延伸【県】		県	H27.2					
7	県道217号	金属団地	左折車線の増設【市】 右折車線の増設【市】		県	H26.2 H27.11					
8	国道225号	清見橋北	谷山地区連続立体改良(立体化)【市】		直轄	H28.3					
9	国道225号	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					
10	県道210号	皇徳寺団地東口	県道小山田谷山線整備【県】		県	H30.1					
11	国道3号	伊敷団地入口	右折車線の延伸【直轄】	カラー舗装【直轄】	直轄	H27.3					
12	国道225号	紫原団地入口		カラー舗装【直轄】	直轄	H31.3					
13	県道217号	南港		ゼブラ消去による右折車線延伸【県】	県	H31.1					
14	県道21号	加治屋町		路面標示(右折矢印)【県】	県	R1.6					
15	国道225号	谷山港区入口		路面標示(案内標識とあわせた標示)【直轄】	直轄	R2.3					
16	市道中洲通線	荒田		中央帯区画線縮小による右折車線の延伸【市】	市	R1.11					
17	市道新栄16号線	仮)新栄町7		路肩縮小による右折車線新設【市】	市	R2.2					
小計							4	7	2	4	17

令和4年度 効果分析実施箇所 (1/2)

※令和2年度対策実施済み箇所

No.	路線	主要渋滞箇所名	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		備考
							R4年度		
24	県道210号	仮)山田下	左折車線の増設(2車線)【県】		県	R3.3			
25	国道225号	谷山駅前	(都)南清見諏訪線整備(谷山駅周辺地区土地区画整理事業)【市】		直轄	R2.7			
小計							2		

※■: 効果分析実施済み箇所: 23箇所 ■: 令和4年度効果分析実施箇所: 3箇所
 ※緑: ハード施策、紫: ソフト施策

2. 主要渋滞箇所へのモニタリング状況・解除の検討

(2) 平成25年1月以降の対策済み箇所(2/2)

※■: 効果分析実施済み箇所: 23箇所 ■: 令和4年度効果分析実施箇所: 3箇所
 ※緑: ハード施策、紫: ソフト施策



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

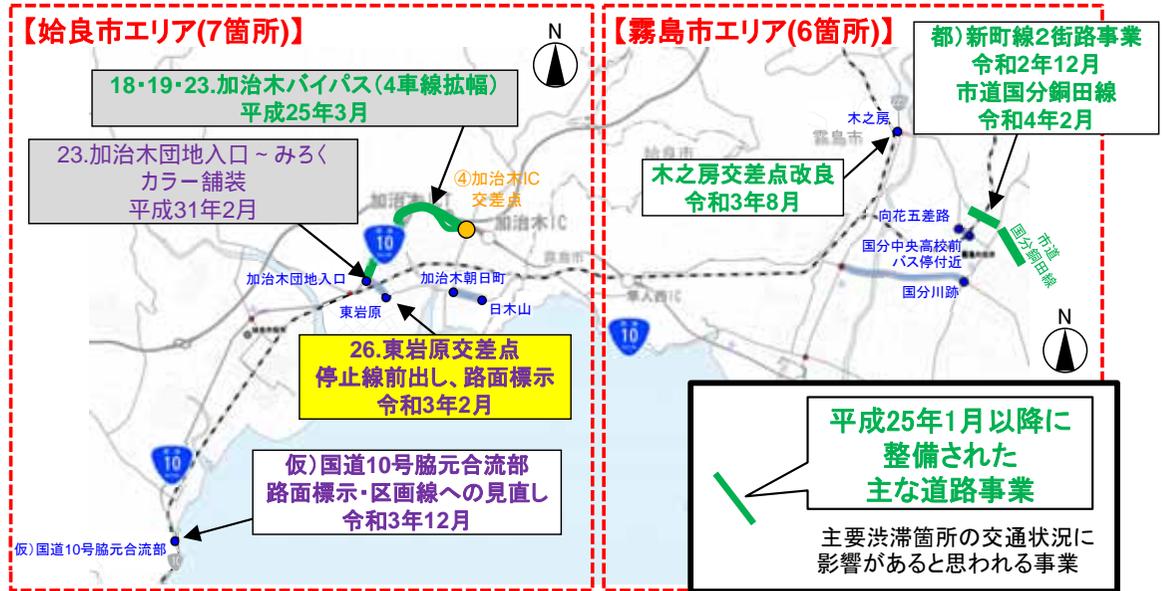
効果分析の実施済み箇所(2/2)

No.	路線	主要渋滞箇所名	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				継続
							R1.8	R2.3	R2.8	R3.7	
18	国道10号	加治木朝日町	加治木バイパス整備(4車線化)【直轄】		直轄	H25.3					
19	国道10号	日木山	加治木バイパス整備(4車線化)【直轄】		直轄	H25.3					
20	国道3号	川内駅	川内隈之城道路整備【直轄】		直轄	H27.3					
21	国道220号	札元269	串良鹿屋道路整備【県】		直轄	H26.12					
22	国道58号	永田橋	左折車線の 신설【県】	右折車線の延伸【県】	県	H26.9					
23	国道10号	加治木団地入口~みろく	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					
合計							0	5	1	0	6

令和4年度 効果分析実施箇所(2/2)

※令和2年度対策実施済み箇所

No.	路線	主要渋滞箇所名	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	備考
							R4年度	
2.6	国道10号	東岩原		交差点のコンパクト化 右折導流線の設置・更新【直轄】	直轄	R3.2		
合計							1	



2. 主要渋滞箇所でのモニタリング状況・解除の検討

(3) 交通状況のモニタリング (「選定時」及び「最新」時点での速度データの比較 1/4)

○令和3年度までに経過観察となった23箇所については、最新のETC2.0データで速度改善が確認できないため、今年度は現地調査を実施しない
 ○令和2年度に対策が完了した、3箇所に対して今年度現地調査を実施

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~H25.2】			②最新平均速度(km/h) 【R3.10.1~R3.12.26】※1			差分 【②-①】			現地状況 (調査月)	対応方針
								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	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	6.9	11.0	24.1	-6.6	-6.7	3.4	渋滞有り (R1年6月)	経過観察
						東	主24	16.2	18.7	19.0	29.8	23.6	27.8	13.6	4.9	8.8		
						南	主24	4.2	5.1	6.0	4.3	5.3	6.7	0.1	0.2	0.7		
						北	市道等	2.8	2.9	3.7	2.7	2.4	4.0	-0.1	-0.5	0.3		
2	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	13.6	11.9	18.1	1.2	-4.3	-1.8	渋滞有り (R1年10月)	経過観察
						南東	主24	6.4	6.7	11.2	7.3	8.2	11.1	0.9	1.5	-0.1		
						北東	市道等	15.6	15.6	22.3	8.3	8.4	11.5	-7.3	-7.2	-10.8		
3	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	7.0	13.5	18.1	-2.8	-1.0	3.6	渋滞有り (R1年10月)	経過観察
						東	主24	9.8	13.4	14.2	13.6	15.0	17.5	3.8	1.6	3.3		
						南西	市道等	8.4	8.7	7.1	8.9	9.5	11.3	0.5	0.8	4.2		
4	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	10.9	10.9	15.7	-6.3	-3.1	-2.4	渋滞有り (R1年10月)	経過観察
						東	主24	8.9	16.8	13.6	27.5	16.3	22.0	18.6	-0.5	8.4		
						南	主35	4.7	7.5	7.4	4.0	6.3	6.8	-0.7	-1.2	-0.6		
						北	市道等	3.0	3.7	3.7	4.3	4.2	4.8	1.3	0.5	1.1		
5	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	3.5	3.9	6.7	0.2	-0.6	0.9	渋滞有り (R1年10月)	経過観察
						西	主24	14.7	9.6	10.4	15.4	9.9	12.0	0.7	0.3	1.6		
						東	市道等	5.8	4.9	7.8	6.1	7.9	12.3	0.3	3.0	4.5		
						南	市道等	5.2	4.7	5.6	3.4	3.8	5.2	-1.8	-0.9	-0.4		
6	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	20.3	20.0	19.9	5.9	6.3	5.5	渋滞有り (R1年10月)	経過観察
						南西	県217	29.0	26.5	24.8	26.7	31.3	27.5	-2.3	4.8	2.7		
						北西	市道等	5.7	5.4	4.6	11.0	9.2	8.2	5.3	3.8	3.6		
						南東	市道等	6.6	4.9	4.5	8.6	3.9	4.9	2.0	-1.0	0.4		
7	金属団地	金属団地交差点 改良	左折車線の 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	25.4	21.8	25.9	9.0	1.8	5.6	渋滞有り (R1年10月)	経過観察
						南西	県217	19.7	23.6	22.0	20.9	23.6	26.3	1.2	0.0	4.3		
						北西	市道等	4.6	5.6	4.4	6.9	8.1	4.5	2.3	2.5	0.1		
						南東	市道等	9.4	4.8	4.3	10.6	5.0	5.1	1.2	0.2	0.8		
8	清見橋北	谷山地区連続立 体改良	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	14.9	9.7	17.1	7.3	6.9	9.8	渋滞有り (R1年6月)	経過観察
						南西	国225	16.8	13.3	14.7	13.2	13.9	17.2	-3.6	0.6	2.5		
						北西	市道等	-	-	-	3.1	2.5	4.3	-	-	-		
						南	市道等	-	2.5	4.7	7.2	2.4	4.6	-	-0.1	-0.1		

 : 20km/h 未満
 : 今回現地調査箇所
 : 令和3年度以前に現地調査の実施済み箇所
 - : データなし

1: 今年度は、新型コロナウイルス感染拡大による交通への影響を踏まえ、交通状況がR1年度並みに回復している期間(R3.10.1~12.26)を設定した上で、フォローアップを実施

2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(3) 交通状況のモニタリング (「選定時」及び「最新」時点での速度データの比較 2/4)

○令和3年度までに経過観察となった23箇所については、最新のETC2.0データで速度改善が確認できないため、今年度は現地調査を実施しない
 ○令和2年度に対策が完了した、3箇所に対して今年度現地調査を実施

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~H25.2】			②最新平均速度(km/h) 【R3.10.1~R3.12.26】※1			差分 【②-①】			現地状況 (調査月)	対応方針	
								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	和田坂	和田坂交差点改良	右折車線の延伸・歩道新設・拡幅 直進車線新設	H27.1 H29.3	対策事業なし	北	国225	18.9	14.9	23.0	11.7	8.1	16.2	-7.2	-6.8	-6.8	渋滞有り (R1年6月)	経過観察	
							南	国225	7.7	10.7	12.4	8.2	11.9	13.1	0.5	1.2			0.7
							南東	県219	20.6	15.0	17.6	24.1	15.5	20.9	3.5	0.5			3.3
							北西	市道等	5.2	12.0	10.4	14.1	16.4	20.1	8.9	4.4			9.7
10	皇徳寺団地東口	県道小山田山谷線	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	24.1	22.0	25.2	-6.8	-4.7	-2.2	渋滞有り (R1年10月)	経過観察	
							南西	県210	25.5	20.1	23.0	18.7	15.2	18.9	-6.8	-4.9			-4.1
							北西	市道等	9.3	10.6	12.6	15.4	10.5	12.6	6.1	-0.1			0.0
11	伊敷団地入口	伊敷団地入口交差点改良	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	10.2	10.6	13.8	2.1	1.9	4.2	渋滞有り (R1年6月)	経過観察	
							南	国3	17.9	16.2	14.8	27.4	26.7	29.7	9.5	10.5			14.9
							北東	市道等	15.5	16.5	16.5	15.6	18.7	19.0	0.1	2.2			2.5
							南西	市道等	-	38.4	14.2	4.3	6.0	6.5	-	-32.4			-7.7
12	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	37.9	21.0	27.4	19.8	-0.3	8.0	渋滞有り (R2年8月)	経過観察	
							南西	国225	21.5	25.0	24.7	11.2	16.5	17.8	-10.3	-8.5			-6.9
							北	主20	3.7	3.6	2.7	5.8	6.6	5.1	2.1	3.0			2.4
13	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	36.7	32.5	33.8	7.4	6.6	7.2	渋滞有り (R2年8月)	経過観察	
							南西	県217	39.1	41.0	36.8	20.8	34.7	39.7	-18.3	-6.3			2.9
							北西	市道等	8.4	8.4	10.0	6.5	6.5	5.4	-1.9	-1.9			-4.6
14	加治木朝日町	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)	西	国10	28.8	29.0	30.6	13.3	14.0	22.5	-15.5	-15.0	-8.1	渋滞有り (R1年11月)	経過観察	
							東	国10	28.2	13.3	20.9	25.7	12.0	16.8	-2.5	-1.3			-4.1
							北	主55	14.8	13.3	13.7	8.6	7.9	8.7	-6.2	-5.4			-5.0
15	日木山	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)	西	国10	27.4	28.6	32.5	19.2	19.5	25.3	-8.2	-9.1	-7.2	渋滞有り (R1年11月)	経過観察	
							東	国10	13.4	17.5	22.7	24.3	15.0	19.1	10.9	-2.5			-3.6
							南西	市道等	-	14.2	14.3	13.1	12.8	13.3	-	-1.4			-1.0
16	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	20.3	16.9	21.8	-0.4	-0.7	1.8	渋滞有り (R1年11月)	経過観察	
							南	国3	19.7	19.1	26.6	15.9	14.0	23.3	-3.8	-5.1			-3.3
							東	主42	4.6	3.9	5.2	6.1	5.6	7.7	1.5	1.7			2.5
							西	市道等	12.1	10.0	15.3	12.1	7.2	14.9	0.0	-2.8			-0.4

 : 20km/h 未満
 : 今回現地調査箇所
 : 令和3年度以前に現地調査の実施済み箇所
 - : データなし

1: 今年度は、新型コロナ感染拡大による交通への影響を踏まえ、交通状況がR1年度並みに回復している期間(R3.10.1~12.26)を設定した上で、フォローアップを実施

2. 主要渋滞箇所でのモニタリング状況・解除の検討

(3) 交通状況のモニタリング (「選定時」及び「最新」時点での速度データの比較 3/4)

○令和3年度までに経過観察となった23箇所については、最新のETC2.0データで速度改善が確認できないため、今年度は現地調査を実施しない
 ○令和2年度に対策が完了した、3箇所に対して今年度現地調査を実施

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~H25.2】			②最新平均速度(km/h) 【R3.10.1~R3.12.26】※1			差分 【②-①】			現地状況 (調査月)	対応方針	
								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			
17	札元269	串良鹿屋道路	串良鹿屋道路の供用	H26.1	対策事業なし	北西	国220	18.7	12.6	17.5	16.3	14.3	16.3	-2.4	1.7	-1.2	渋滞有り (R1年11月)	経過観察	
							北東	国269	14.4	10.9	18.7	7.7	6.9	8.8	-6.7	-4.0			-9.9
							南西	国269	11.7	7.4	10.7	10.5	8.5	9.3	-1.2	1.1			-1.4
							南東	国220	22.1	19.9	20.7	16.1	12.0	14.6	-6.0	-7.9			-6.1
18	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	7.3	5.4	8.7	2.4	-3.1	3.0	渋滞有り (R1年10月)	経過観察	
							南	国58	11.3	9.2	12.8	8.5	8.7	10.1	-2.8	-0.5			-2.7
							北	主81	15.5	10.1	15.4	28.8	9.6	14.0	13.3	-0.5			-1.4
							西	主79	28.0	4.1	11.1	-	-	18.2	-	-			7.1
19	加治木団地入口 みろく	加治木バイパス	車線数(2車線⇒4車線) カラー舗装	H25.3	対策事業なし	北東	国10	12.3	3.6	6.3	13.6	5.5	7.8	1.3	1.9	1.5	渋滞有り (R2年8月)	経過観察	
				H31.3															
20	加治屋町	路面標示	路面標示(右折矢印)	R1.6	鹿児島東西道路	北西	市道等	12.1	7.3	8.1	15.9	11.3	13.6	3.8	4.0	5.5	渋滞有り (R3年7月)	経過観察	
							北東	主21	9.2	7.4	8.1	9.1	8.2	9.5	-0.1	0.8			1.4
							南西	主21	5.7	5.8	6.5	8.0	9.5	10.7	2.3	3.7			4.2
							南東	市道等	29.3	9.7	13.5	19.0	5.8	16.4	-10.3	-3.9			2.9
21	谷山港区入口	路面標示	路面標示(案内標識と あわせた標示)	R2.3	鹿児島南北幹線道路	北東	国225	15.2	14.8	16.1	7.4	6.6	6.6	-7.8	-8.2	-9.5	渋滞有り (R3年7月)	経過観察	
							西	国225	9.1	9.1	7.9	8.3	7.1	7.8	-0.8	-2.0			-0.1
							東	市道等	5.5	3.4	4.8	5.7	4.0	6.2	0.2	0.6			1.4
22	荒田	荒田交差点改良	中央帯区画線縮小による 右折車線延伸	R1.11	鹿児島南北幹線道路	北	主20	24.0	22.0	26.4	17.3	13.3	21.8	-6.7	-8.7	-4.6	渋滞有り (R3年8月)	経過観察	
							西	市道等	10.0	6.5	7.7	7.4	7.1	6.2	-2.6	0.6			-1.5
							東	市道等	15.0	5.9	6.5	12.9	7.0	9.6	-2.1	1.1			3.1
							南	主20	19.5	16.0	18.3	19.3	15.5	25.0	-0.2	-0.5			6.7
23	仮)新栄町7	仮)新栄町7交差点改良	路肩縮小による右折 車線新設	R2.2	鹿児島南北幹線道路	北	市道等	8.8	7.6	5.3	8.4	6.7	5.6	-0.4	-0.9	0.3	渋滞有り (R3年7月)	経過観察	
							北西	市道等	27.6	23.5	21.2	9.0	8.2	6.8	-18.6	-15.3			-14.4
							南西	市道等	43.4	14.0	10.6	19.8	8.7	6.5	-23.6	-5.3			-4.1
							南東	市道等	26.6	5.8	7.6	9.0	4.7	5.0	-17.6	-1.1			-2.6

 : 20km/h 未満
- : データなし
 : 今回現地調査箇所
 : 令和3年度以前に現地調査の実施済み箇所

1: 今年度は、新型コロナ感染拡大による交通への影響を踏まえ、交通状況がR1年度並みに回復している期間(R3.10.1~12.26)を設定した上で、フォローアップを実施

2. 主要渋滞箇所でのモニタリング状況・解除の検討

(3) 交通状況のモニタリング (「選定時」及び「最新」時点での速度データの比較 4/4)

○令和3年度までに経過観察となった23箇所については、最新のETC2.0データで速度改善が確認できないため、今年度は現地調査を実施しない
 ○令和2年度に対策が完了した、3箇所に対して今年度現地調査を実施

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~H25.2】			②最新平均速度(km/h) 【R3.10.1~R3.12.26】※1			差分 【②-①】			現地状況 (調査月)	対応方針	
								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			
24	仮)山田下	仮)山田下交差点改良	左折車線の新設(2車線)	R3.3	県道小山田谷山線4車線化	南	県210	20.0	12.9	21.3	17.2	9.1	16.4	-2.9	-3.8	-4.8			
							北	県210	13.1	10.4	10.7	12.7	13.2	16.4	-0.4	2.8			5.7
							南東	市道等	7.1	6.8	8.8	9.0	7.4	12.2	2.0	0.6			3.4
							西	市道等	9.9	9.8	11.9	12.9	13.6	17.1	3.0	3.8			5.2
25	谷山駅前	谷山駅周辺地区土地区画整理事業	(都)南清見諏訪線整備	R2.7	鹿児島南北幹線道路	南	国225	8.9	8.0	8.1	9.5	9.3	15.7	0.6	1.4	7.6			
							西	市道等	7.7	4.3	6.0								
							北東	国225	16.2	11.7	13.6	18.9	13.9	18.5	2.6	2.2			5.0
							北	県212	4.7	1.7	3.5	7.1	0.9	7.8	2.4	-0.7			4.3
26	東岩原	路面標示	路面標示(交差点コンパクト化、右折導流線設置、導流帯更新)	R3.2	単人道路(4車化)	北	国10	18.1	22.3	29.5	17.6	16.8	24.9	-0.4	-5.5	-4.6			
							南西	市道等	3.2	3.5	3.4	6.4	5.7	7.5	3.2	2.3			4.1
							北東	国10	28.4	25.9	26.3	24.6	21.6	23.2	-3.8	-4.3			-3.1

:20km/h 未満
 :今回現地調査箇所
 :令和3年度以前に現地調査の実施済み箇所
 - :データなし

1: 今年度は、新型コロナウイルス感染拡大による交通への影響を踏まえ、交通状況がR1年度並みに回復している期間(R3.10.1~12.26)を設定した上で、フォローアップを実施

2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(4) 交通状況のモニタリング (検証結果)

○「山田下」「谷山駅前」「東岩原」の各交差点における現地調査の結果、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(調査日)
24	山田下(県)	×	×	×	×	R4.7.1(金) 17時~19時調査実施
25	谷山駅前(国)	×	×	×	×	R4.7.8(金) 7時~9時調査実施
26	東岩原(国)	×	×	×	×	R4.7.8(金) 17時~19時調査実施

※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

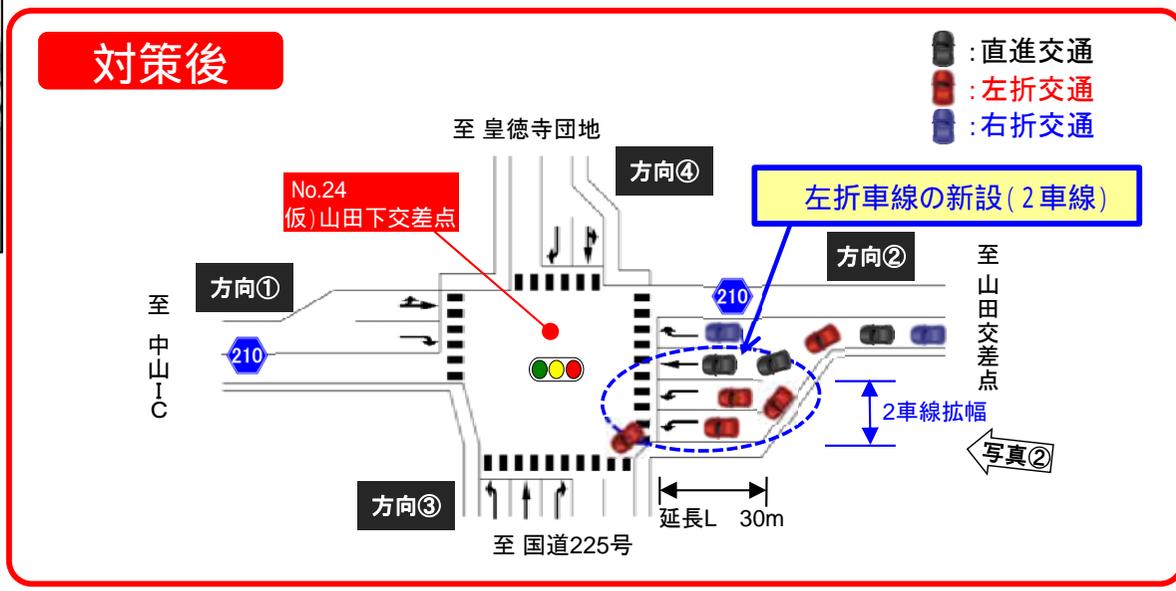
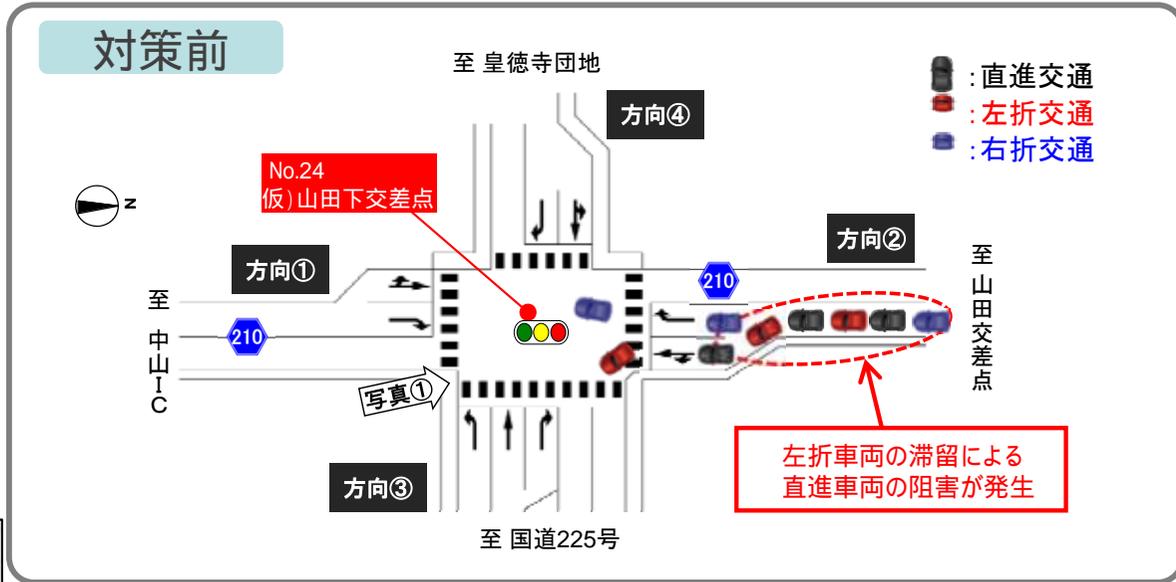
2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(5) No.24 (県)小山田谷山線 仮)山田下交差点(県)

○左折車線の新設(2車線) (R3.3)



【対策】 左折車線の新設



▼主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果

	平均速度		
	平日朝	平日夕	休日昼
H24.9~H25.2平均	7.1	6.8	8.8
R3.10.1~R3.12.26平均	9.0	7.4	12.2

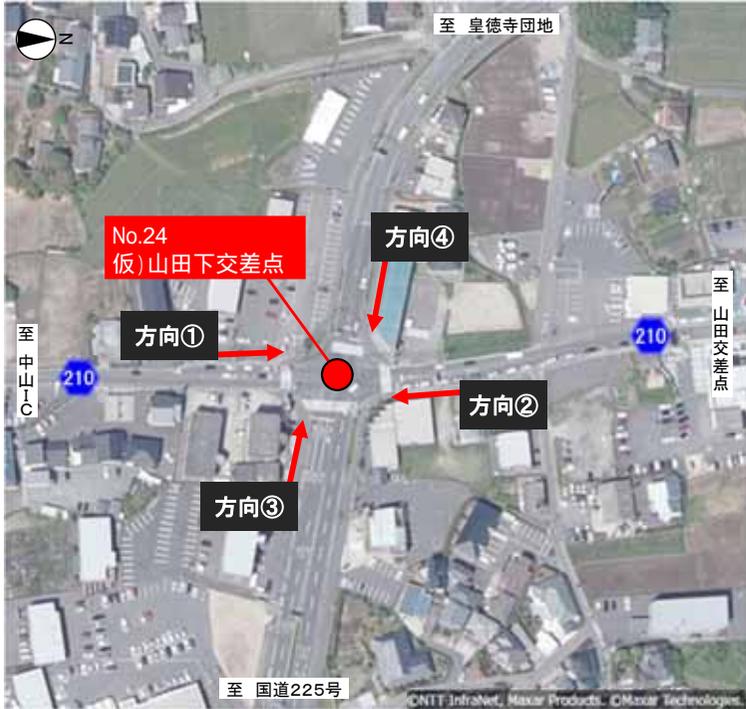
データ:プローブデータ(各流入方向の最低速度を記載) 単位:km/h

2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(5) No.24 (県)小山田谷山線 仮)山田下交差点(県)

○対策を実施した方向②は、速度が概ね改善しているが、20km/h未満となっている。
 ○現地調査では全方向で渋滞が確認されており、通過時間の検証でも渋滞の発生が確認された。
 ○以上の結果から、主要渋滞箇所の経過観察とする。

【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(R3.10.1~R3.12.26)
 ※現地調査:R4.7.1(金)17時~19時 ※通過時間:ETC2.0(R3.10.1~R3.12.26)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	県道210号 対策無	県道210号 左折車線新設	市道等 対策無	市道等 対策無
旅行速度	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 選定時 最新 平日朝 平日夕 休日昼	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 選定時 最新 平日朝 平日夕 休日昼	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 選定時 最新 平日朝 平日夕 休日昼	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 選定時 最新 平日朝 平日夕 休日昼
現地調査	渋滞有り 最大滞留長:500m 最大渋滞長: 100m	渋滞有り 最大滞留長:210m 最大渋滞長: 10m	渋滞有り 最大滞留長:400m 最大渋滞長: 200m	渋滞有り 最大滞留長:240m 最大渋滞長: 10m
通過時間	台数 信号待ち 1回以下 2回以上 サイクル長 160秒 サンプル数:3,262台 集計区間長:500m 22.4%	台数 信号待ち 1回以下 2回以上 サイクル長 160秒 サンプル数:5,354台 集計区間長:210m 1.1%	台数 信号待ち 1回以下 2回以上 サイクル長 160秒 サンプル数:2,599台 集計区間長:400m 9.4%	台数 信号待ち 1回以下 2回以上 サイクル長 160秒 サンプル数:3,799台 集計区間長:240m 0.5%

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	66秒	62秒
青時間比	41%	39%
サイクル長	160秒	

※R4.7.1(金)17時~19時

主要渋滞箇所の継続

2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(6) No.25 国道225号 谷山駅前交差点(国)

○土地区画整理事業により交通流動が変化(R2.7)



▼主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果

	平均速度		
	平日朝	平日夕	休日昼
H24.9~H25.2平均	4.7	1.7	3.5
R3.10.1~R3.12.26平均	7.1	0.9	7.8

データ:プローブデータ(各流入方向の最低速度を記載) 単位:km/h

2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(6) No.25 国道225号 谷山駅前交差点(国)

○方向④の路線統合により、方向①②の速度が改善しているが、20km/h未満となっている。
 ○現地調査では方向①③で渋滞が確認されており、通過時間の検証でも渋滞の発生が確認された。
 ○以上の結果から、主要渋滞箇所の経過観察とする。

【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(R3.10.1~R3.12.26)
 ※現地調査：R4.7.8(金)7時~9時 ※通過時間：ETC2.0(R3.10.1~R3.12.26)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道225号	国道225号	県道212号	市道等
	対策無	対策無	対策無	路線統合
旅行速度	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 平日朝 平日夕 休日昼	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 平日朝 平日夕 休日昼	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 平日朝 平日夕 休日昼	(km/h) 最新データなし 40 30 20 10 0 平日朝 平日夕 休日昼
現地調査	渋滞有り 最大滞留長: 500m 最大渋滞長: 250m	渋滞無し 最大滞留長: 100m 最大渋滞長: 0m	渋滞有り 最大滞留長: 120m 最大渋滞長: 80m	
通過時間	台数 1000 900 800 700 600 500 400 300 200 100 0 0 200 400 600 800 通過時間(s) 信号待ち 1回以下 2回以上 サイクル長 170秒 サンプル数: 4,574台 集計区間長: 500m 20.1%	台数 4500 4000 3500 3000 2500 2000 1500 1000 500 0 0 100 200 300 400 通過時間(s) 信号待ち 1回以下 2回以上 サイクル長 170秒 サンプル数: 7,581台 集計区間長: 100m 0.2%	台数 20 18 16 14 12 10 8 6 4 2 0 0 50 100 150 200 250 通過時間(s) 信号待ち 1回以下 2回以上 サイクル長 170秒 サンプル数: 62台 集計区間長: 120m 13.3%	

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	124秒	21秒
青時間比	73%	12%
サイクル長	170秒	

※ R4.7.8(金)7時~9時

主要渋滞箇所の継続

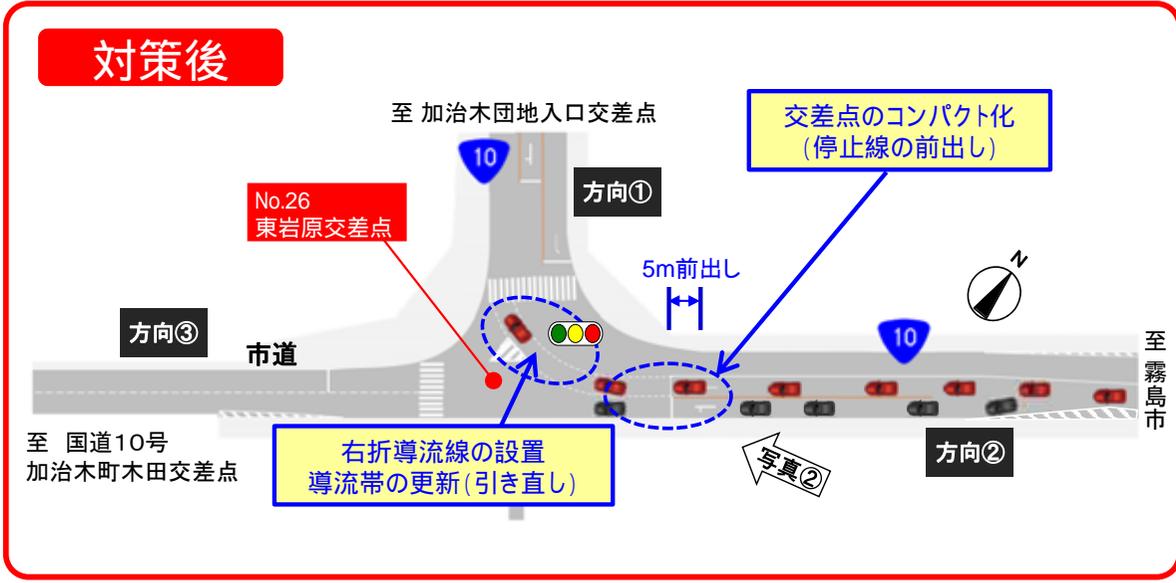
2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(7) No.26 国道10号 東岩原交差点(国)

○交差点のコンパクト化、右折導流線、流動帯の設置 (R3.2)



【対策】 交差点のコンパクト化(停止線の前出し)
右折導流線の設置、導流帯の更新(引き直し)



▼主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果

	平均速度		
	平日朝	平日夕	休日昼
H24.9~H25.2平均	3.2	3.5	3.4
R3.10.1~R3.12.26平均	6.4	5.7	7.5

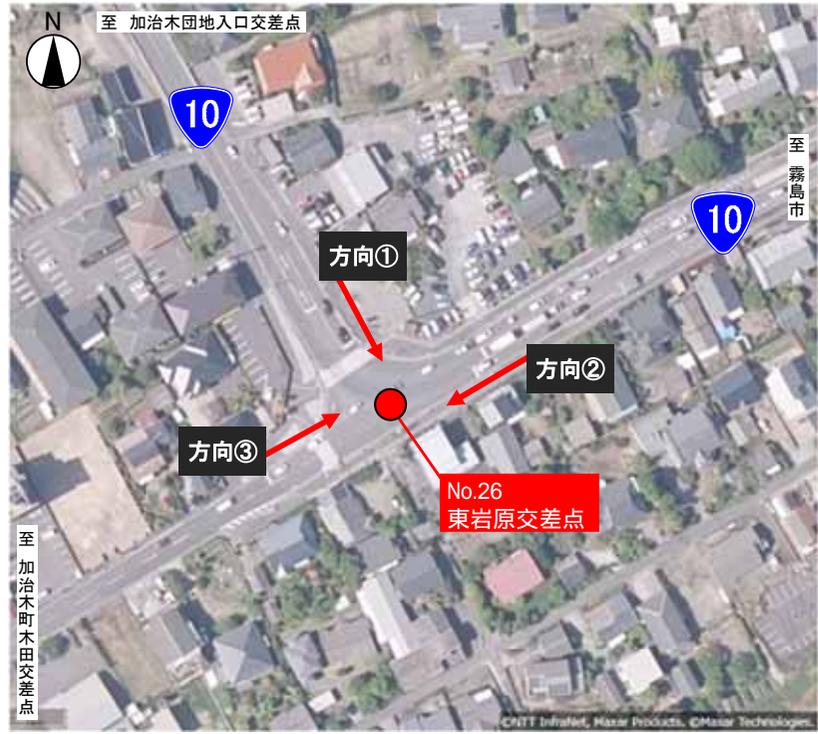
データ:プローブデータ(各流入方向の最低速度を記載) 単位:km/h

2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況・解除の検討

(7) No.26 国道10号 東岩原交差点(国)

- 対策を実施した方向②は、速度が20km/h以上となっている。
- 現地調査では方向②③で渋滞が確認されており、通過時間の検証でも渋滞の発生が確認された。
- 以上の結果から、主要渋滞箇所の経過観察とする。

【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 (R3.10.1~R3.12.26)
 ※現地調査: R4.7.8(金) 17時~19時 ※通過時間: ETC2.0 (R3.10.1~R3.12.26)

	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
	対策無	停止線前出し	対策無
旅行速度	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 ■選定時 ■最新 平日朝 平日夕 休日昼	(km/h) 20km/h以上 40 30 20 10 0 ■選定時 ■最新 平日朝 平日夕 休日昼	(km/h) 20km/h以下 40 30 20 10 0 ■選定時 ■最新 平日朝 平日夕 休日昼
現地調査	渋滞無し 最大滞留長: 10m 最大渋滞長: 0m	渋滞有り 最大滞留長: 1,100m 最大渋滞長: 900m	渋滞有り 最大滞留長: 80m 最大渋滞長: 30m
通過時間	台数 25,000 20,000 15,000 10,000 5,000 0 信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上 サイクル長 150秒 0.0% サンプル数: 19,734台 集計区間長: 10m 通過時間(s)	台数 1500 1000 500 0 信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上 サイクル長 150秒 76.2% サンプル数: 15,800台 集計区間長: 1,100m 通過時間(s)	台数 150 100 50 0 信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上 サイクル長 150秒 0.5% サンプル数: 553台 集計区間長: 80m 通過時間(s)

【参考】信号現示

	主道路		従道路
	方向①	方向②	
青時間	114秒	90秒	22秒
青時間比	76%	60%	15%
サイクル長	150秒		

※R4.7.8(金) 17時~19時

主要渋滞箇所の継続

3. 主要渋滞箇所への対策状況

(1) 令和3年度、令和4年度対策実施済み箇所

○令和3年度以降、短期対策4箇所、中長期対策2箇所、その他の対策として矢印式信号機設置を1箇所実施済み。

短期対策

交差点名(管理者)	路線	課題	対策方針	対策時期
仮)国道10号脇元合流部(国)	国道10号	■合流部による速度低下の発生	■付加車線の利用を促す 路面標示、区画線への見直し	R3.12実施
山田交差点(県)	県道35号 永吉入佐鹿児島線	■右折車両の滞留により直進車両の 阻害が発生	■右折車線の延伸 約30m 約55m	R3.8実施
木之房交差点(県)	国道223号 日当山敷根線	■右折車両の滞留により直進車両の 阻害が発生	■右折車線の延伸 約34m 約72m	R3.8実施
玉江橋西口交差点 (鹿児島市)	市道 アリーナ中央通線	■右折車両の滞留により直進車両の 阻害が発生	■右折車線の延伸 約30m 約60m	R4.1実施

中長期対策

交差点名(管理者)	路線	対策概要(事業主体)	対策時期
向花五差路交差点(県)	県道472号 日当山敷根線	■(都)新町線2街路事業(県):バイパス&JR立体交差 ■国分銅田線(霧島市):右折車線新設	R2.12完了 R4.2供用
仮)国分中央高校前 バス停付近交差点(県)	県道472号 日当山敷根線		
国分市川跡交差点(県)	県道60号 国分霧島線		
山田交差点(県)	県道35号 永吉入佐鹿児島線	■山田インターチェンジフルインター化(県): フルインター化(指宿市・谷山方面との乗り降りが可能に)	R4.4供用
皇徳寺団地東口交差点(県)	県道210号 小山田谷山線		
仮)山田下交差点(県)	県道210号 小山田谷山線		

その他の対策

交差点名(管理者)	路線	対策概要(事業主体)	対策時期
中洲電停交差点(県)	県道24号 鹿児島東市来線	■矢印式信号機設置(県警察):右折車両専用現示の追加	R4.3実施

3. 主要渋滞箇所の対策状況

R3年度実施済み
(R3.12実施)

(2) 令和5年度効果分析実施箇所 No.29 国道10号 仮)国道10号脇元合流部(国)

官民連携による対策

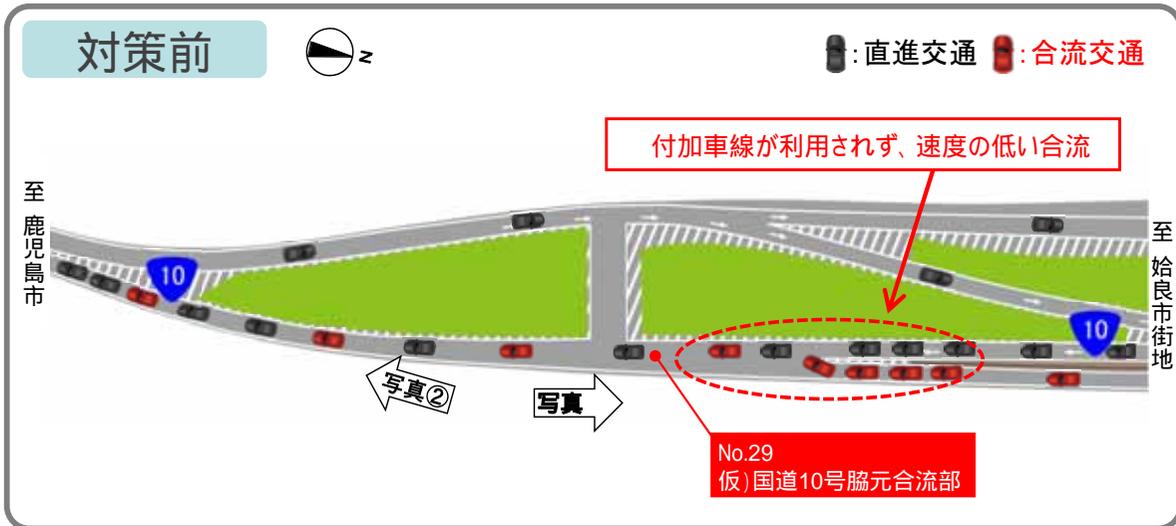
《位置図①》



《位置図②》



【対策】 付加車線の利用を促す路面標示、区画線への見直し



課題・対策方針

<課題>
■合流部による速度低下の発生

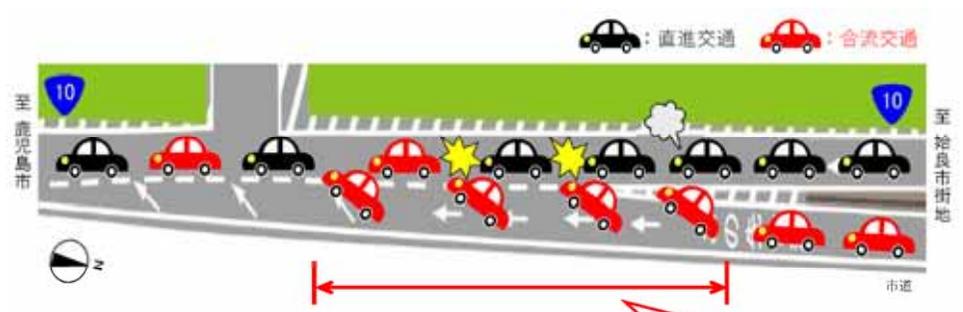
<対策方針>
■付加車線の利用を促す路面標示、区画線への見直し

3. 主要渋滞箇所の対策状況

(2) 令和5年度効果分析実施箇所 No.29 国道10号 仮)国道10号脇元合流部(国)

○渋滞緩和を目的とし、合流する際の交通の流れをスムーズにするファスナー合流を促す看板、また、車線を分離してファスナー合流をしやすいするためにラバーポールの設置を実施。(令和4年7月8日実施)

対策の概要



いたるところで合流するため、譲り合いがうまくいかず、**減速**することで渋滞につながる。

「ファスナー合流」を実施することで



先頭で交互に合流することで、交通の流れがスムーズになる。

■ラバーポール



■ファスナー合流看板(150m手前)



■ファスナー合流看板(100m手前)



■ファスナー合流看板(50m手前)



■ファスナー合流看板(合流地点)



■道路情報板(合流後)



3. 主要渋滞箇所の対策状況

(3) 令和5年度効果分析実施箇所 No.27 永吉入佐鹿児島線 山田交差点(県)

《位置図①》

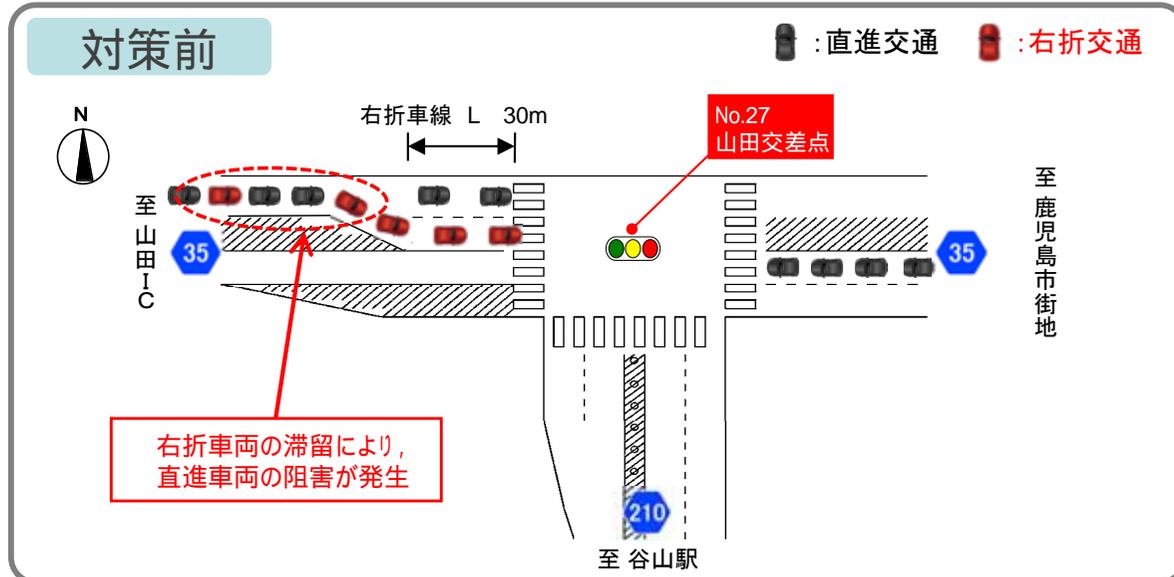


《位置図②》

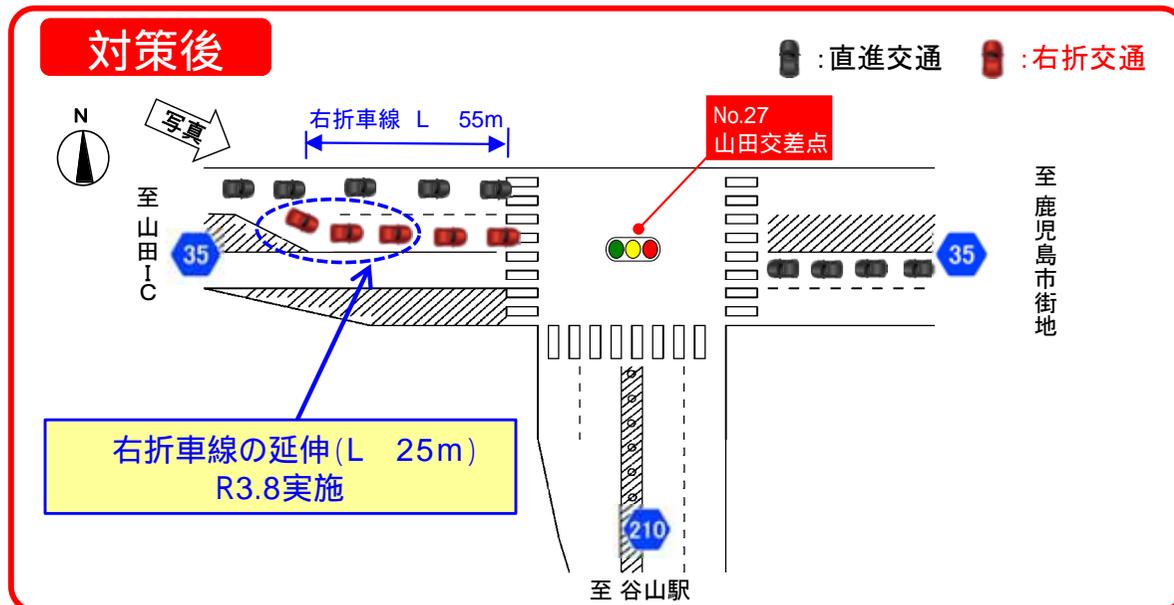


【対策】 右折車線の延伸

対策前



対策後



至 鹿児島市街地

写真(対策後)



至 谷山駅

課題・対策方針

<課題>

- 右折車両の滞留により直進車両の障害が発生

<対策方針>

- 右折車線の延伸
約30m⇒約55m

3. 主要渋滞箇所の対策状況

(4) 令和5年度効果分析実施箇所 No.30 国道223号 日当山敷根線 木之房交差点(県)

《位置図①》

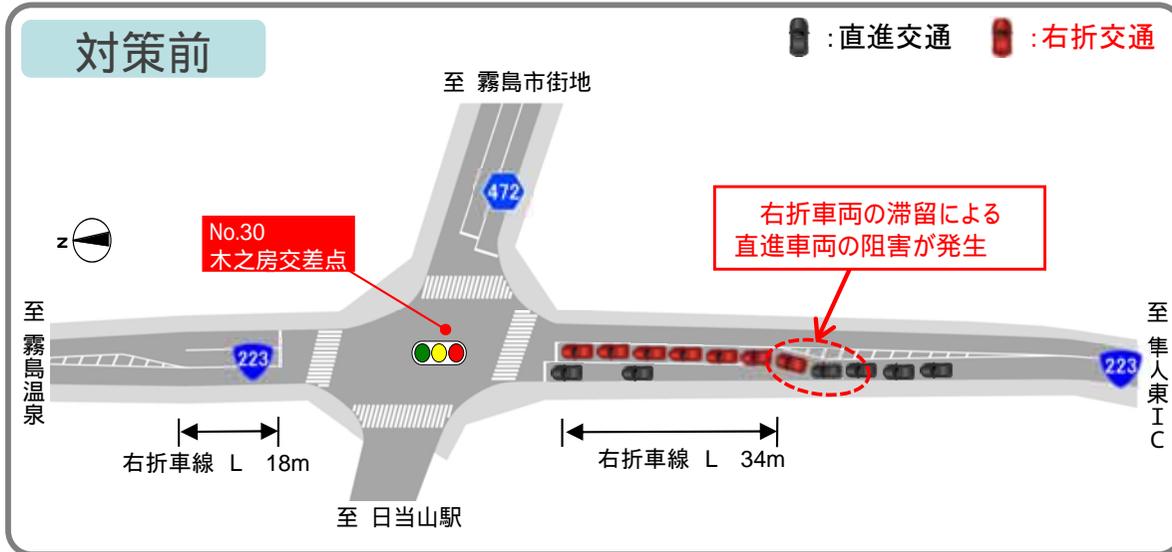


《位置図②》

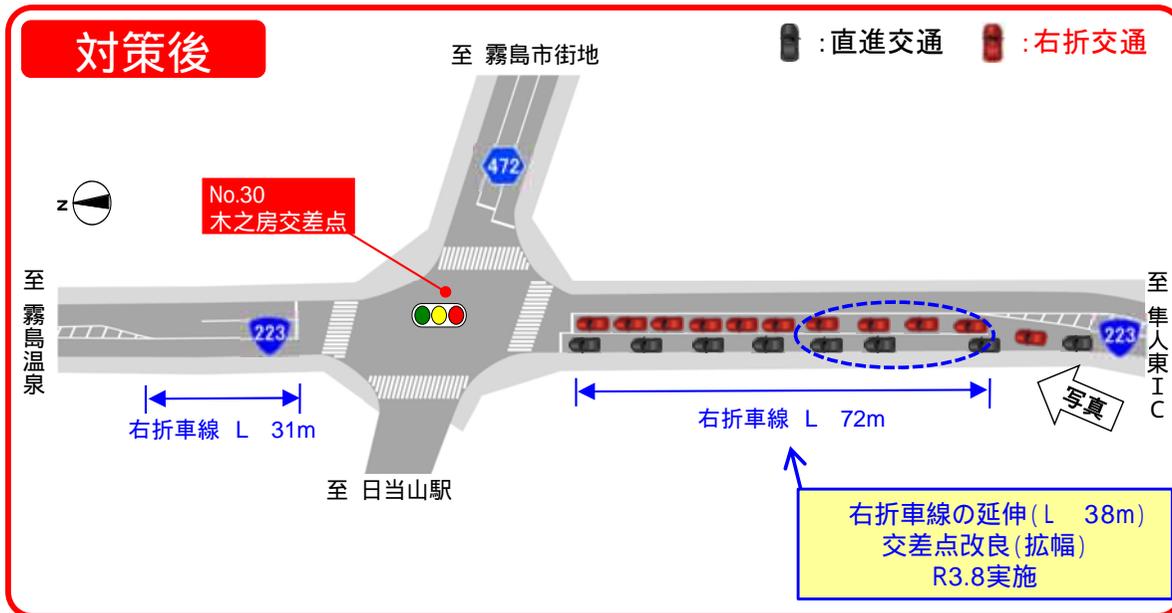


【対策】右折車線の延伸

対策前



対策後



課題・対策方針

<課題>

■右折車両の滞留により直進車両の障害が発生

<対策方針>

■右折車線の延伸
約34m⇒約72m

3. 主要渋滞箇所の対策状況

(5) 令和5年度効果分析実施箇所 No.28 市道 アリーナ中央通線 玉江橋西口交差点(市)

《位置図①》



《位置図②》



【対策】 右折車線の延伸

対策前



対策後



右折車の滞留による直進阻害状況

写真①



写真②



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>

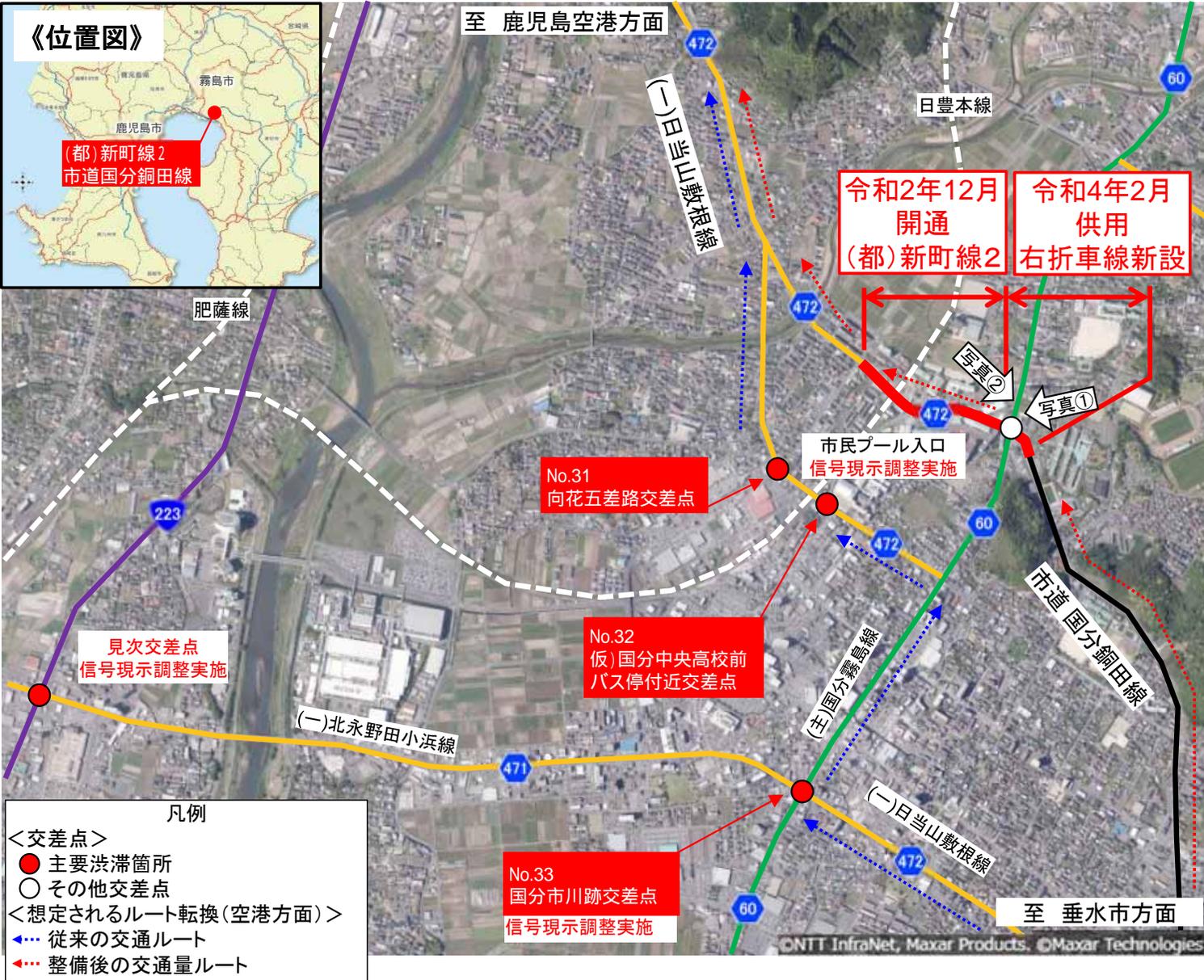
- 右折車線の延伸
約30m⇒約60m

3. 主要渋滞箇所の対策状況

(都)新町線2はR2.12完了
(市)国分銅田線はR4.2供用

(6) 中長期対策実施箇所 (都)新町線2街路事業【バイパス&JR立体交差】(県)国分銅田線(市)

- (都)新町線2街路事業(バイパス&JR立体交差)が令和2年12月に整備。
- (都)新町線2街路事業の整備に合わせ、**周辺交差点で信号現示調整や市道国分銅田線の右折車線新設(R4.2供用)**を実施。



3. 主要渋滞箇所の対策状況

(7) 中長期対策 指宿スカイライン山田インターチェンジ フルインター化(県)

《位置図①》

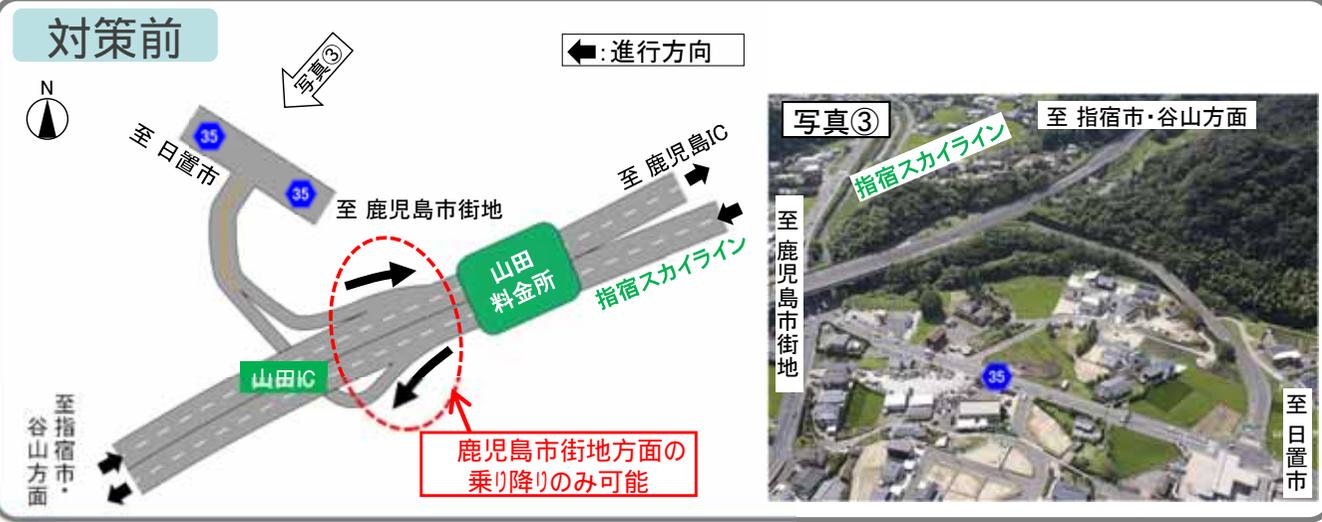


《位置図②》



【対策】山田インターのフルインター化

対策前



対策後



課題・対策方針

- <課題>
- 山田ICがハーフインターのため、谷山方面との出入りができず、周辺住宅地で混雑が発生
- <対策方針>
- 山田インターのフルインター化

3. 主要渋滞箇所の対策状況

(8) その他の対策 (主) 鹿児島東市来線 中洲電停交差点 矢印式信号機設置 (県警察)

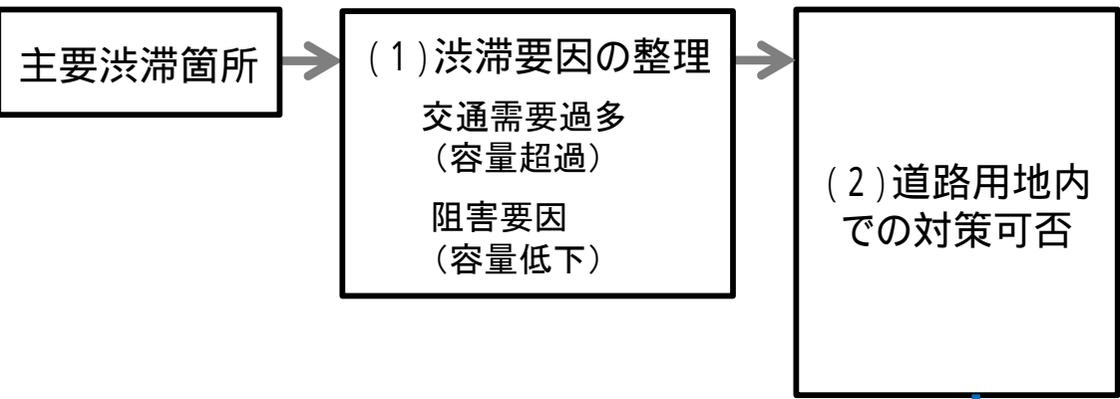
○中洲電停交差点において、矢印式信号機の設置を実施し、右折車両専用現示を追加。(令和4年3月実施)



4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案 短期対策(ピンポイント箇所)

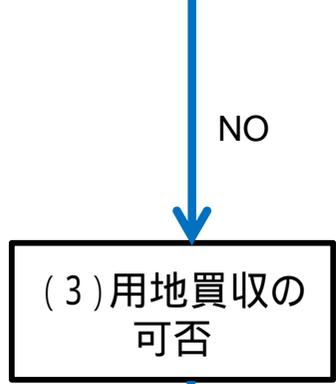
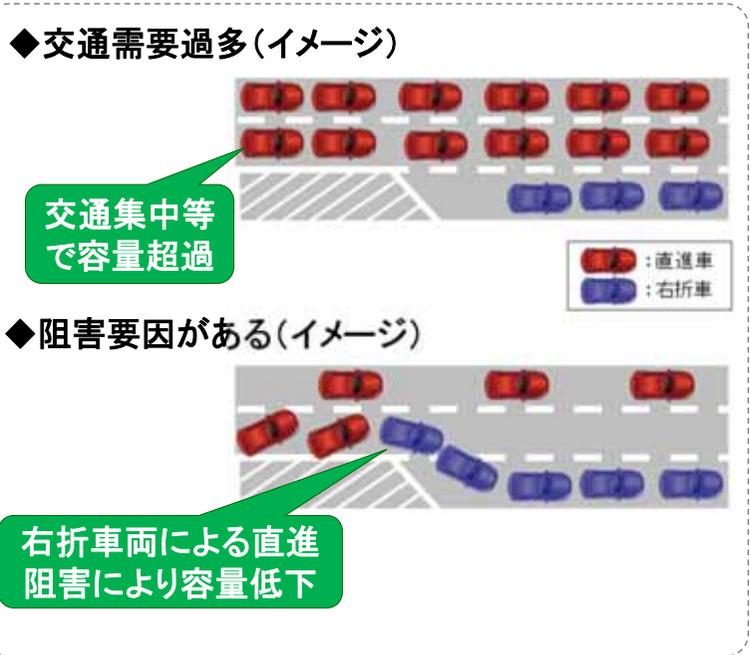
(1) 鹿児島エリアの渋滞対策検討(案)

○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。



<短期対策(ピンポイント対策)>

誘導表示の改善 右折導流線の設置等 路面標示	令和4年度 対策実施予定箇所	令和5年度以降 対策実施予定箇所
道路用地内での改良 左折車線の 신설等	照国神社前(国) 産業道路入口(国)	平田橋(国)
車線運用の変更 右折車線の延伸等 (中央ゼブラ活用)		玉里団地入口(市)



<中長期対策(ハード対策)>

**用地買収後、
交差点改良、現道拡
幅、バイパス整備等**

<ソフト対策>

交通需要の抑制

- 交通手段の変更(公共交通)
- 時間の変更(時差出勤)
- 利用経路の変更(料金施策)
- 有料道路の利用促進(スマートIC・指宿スカイライン)等

4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案 短期対策(ピンポイント箇所)

(2) 令和4年度以降対策実施予定箇所

○短期対策として、用地内で実施可能な対策を実施予定

交差点名(管理者)	路線	課題	対策方針	対策時期
照国神社前交差点(国)	国道3号、10号、225号	<ul style="list-style-type: none"> ■交差点規模が大きく、処理能力が低い ■見通しの悪い交差点 	<ul style="list-style-type: none"> ■停止線の前出し ■路面標示の見直し(カラー舗装) 	令和4年度実施予定
産業道路入口交差点(国)	国道225号	<ul style="list-style-type: none"> ■交通量が多く、交通容量が不足。 ■交差点が大きく、隣接交差点の右折滞留の停止判断の迷いによる無理な進入が発生。 	<ul style="list-style-type: none"> ■停止線の前出し ■路面標示の見直し(カラー舗装、右折導流帯設置等) 	令和4年度実施予定
玉里団地入口交差点(鹿児島市)	市道 冷水線	<ul style="list-style-type: none"> ■右折車両の滞留により直進車両の阻害が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ■右折車線の延伸 約65m 約85m 	令和5年度実施予定 (令和4年度実施設計予定)
平田橋交差点(国)	国道3号	<ul style="list-style-type: none"> ■交差点手前での急な車線変更による後続車阻害 	<ul style="list-style-type: none"> ■路面標示の見直し(カラー舗装) 	令和5年度実施予定

4. 主要渋滞箇所への対策検討・立案 短期対策(ピンポイント箇所)

(3) 令和4年度対策実施予定箇所 国道3号、10号、225号 照国神社前交差点(国)

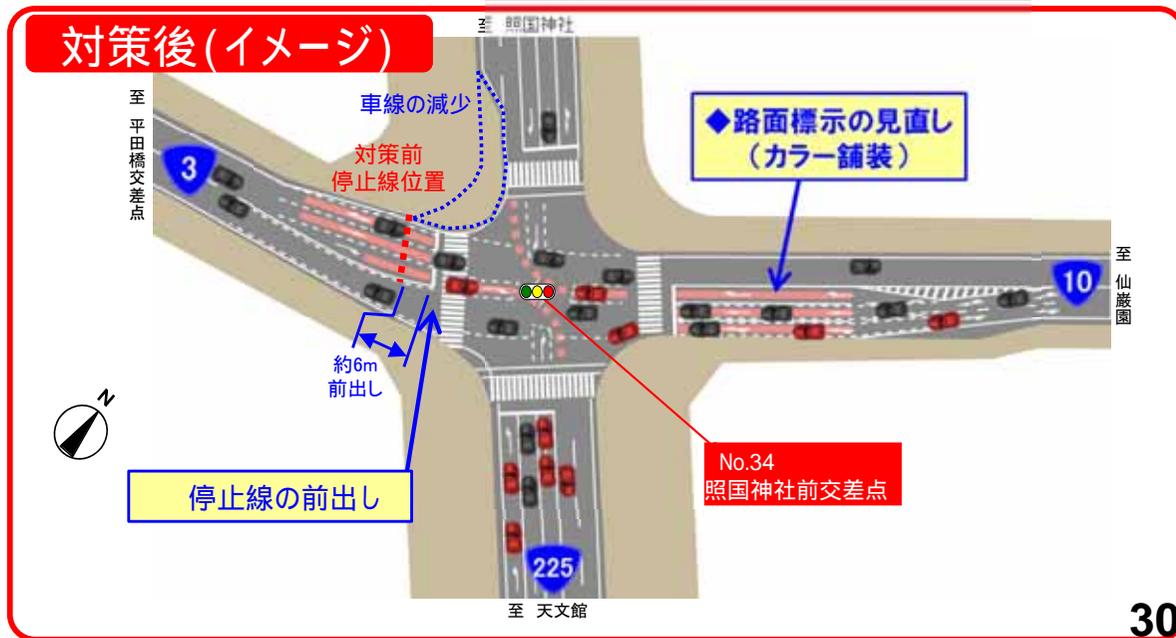
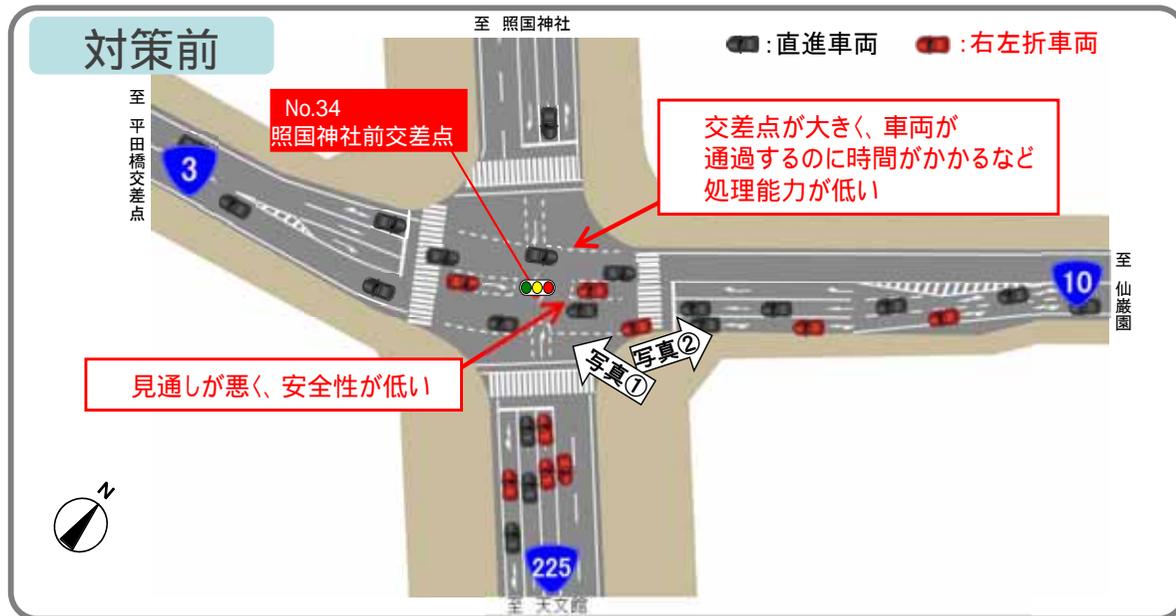
《位置図①》



《位置図②》



【対策】 停止線の前出し、路面標示の見直し



課題・対策方針

- <課題>
- 交差点規模が大きく、処理能力が低い
 - 見通しの悪い交差点

- <対策方針>
- 停止線の前出し
 - 路面標示の見直し(カラー舗装)

4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案 短期対策(ピンポイント箇所)

(4) 令和4年度対策実施予定箇所 国道225号 産業道路入口交差点(国)

官民連携による対策

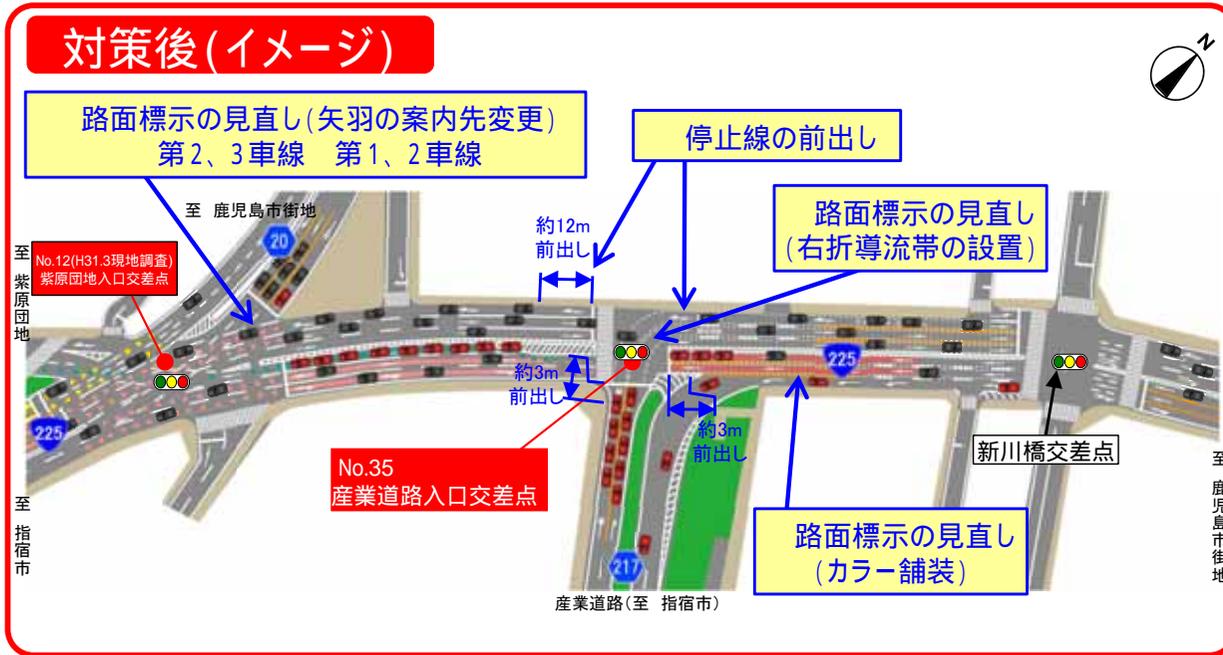
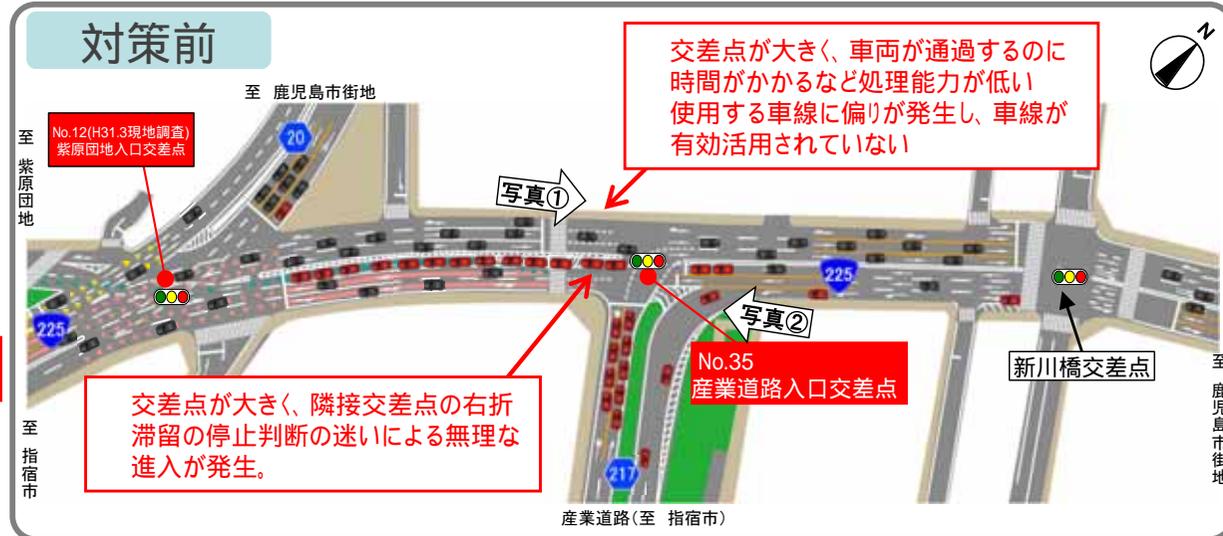
《位置図①》



《位置図②》



【対策】停止線の前出し、路面標示の見直し



交通量が多く、交通容量が不足
また、走行車線に偏りが発生

交差点が大きく、隣接交差点の右折滞留の停止判断の迷いによる無理な進入が発生。

交差点が大きく、車両が通過するのに時間がかかるなど処理能力が低い
使用する車線に偏りが発生し、車線が有効活用されていない

無理な進入が発生

課題・対策方針

- <課題>
- 交通量が多く、交通容量が不足。また、走行車線に偏りが発生。
 - 交差点が大きく、隣接交差点の右折滞留の停止判断の迷いによる無理な進入が発生。

- <対策方針>
- 停止線の前出し
 - 路面標示の見直し(カラー舗装、右折導流帯設置等)

4. 主要渋滞箇所の対策検討・立案 短期対策(ピンポイント箇所)

(5) 令和5年度対策実施予定箇所 市道 冷水線 玉里団地入口交差点(市)

《位置図①》

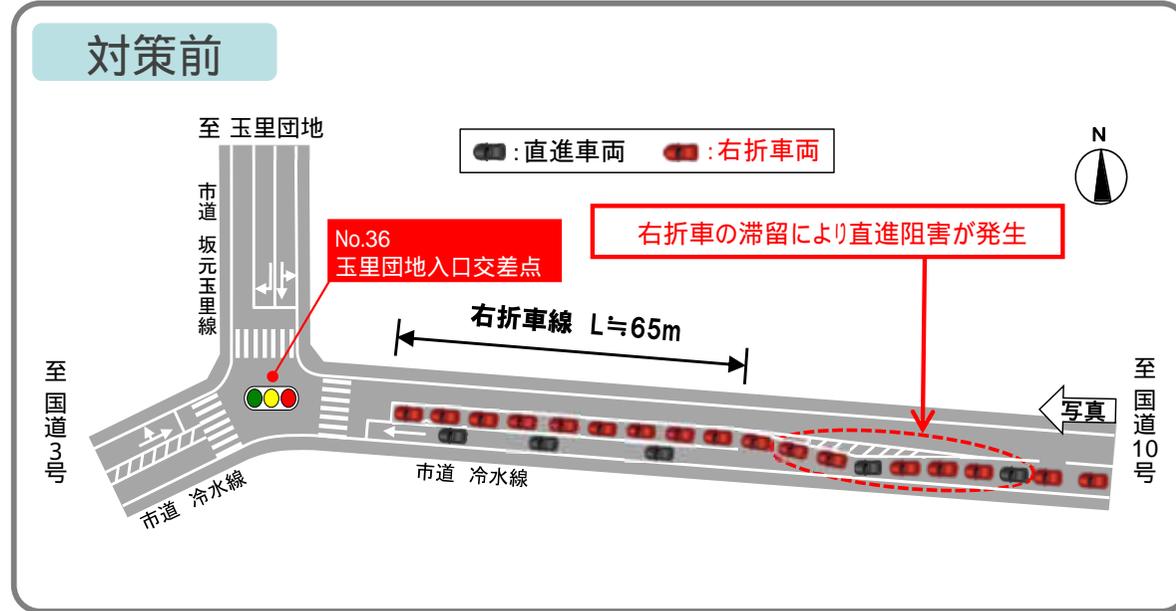


《位置図②》

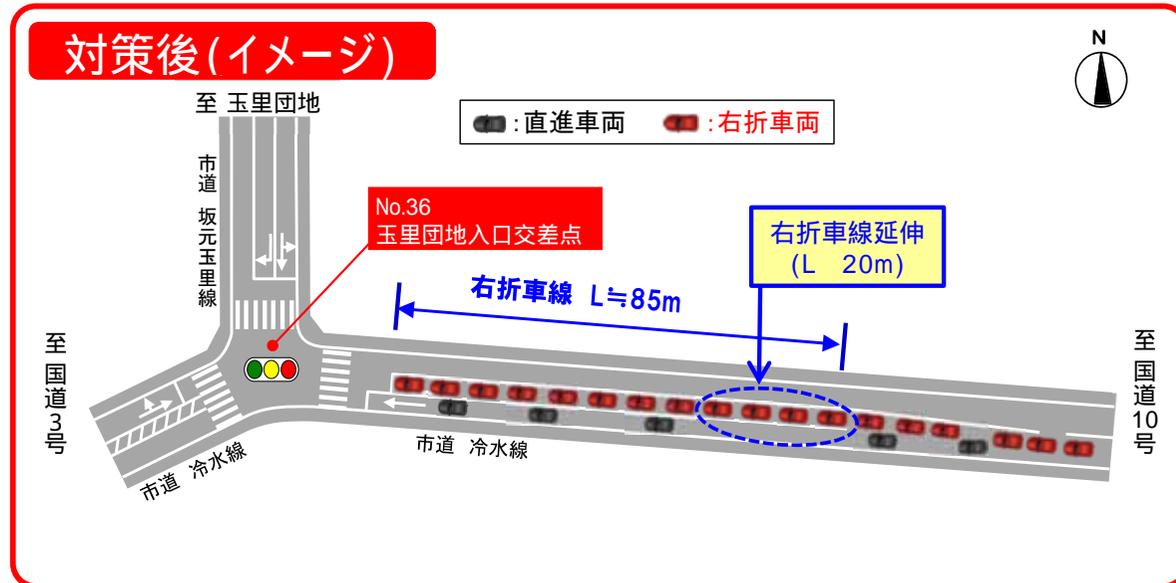


【対策】 右折車線の延伸

対策前



対策後(イメージ)



至 玉里団地



写真



右折車の滞留による直進阻害状況

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

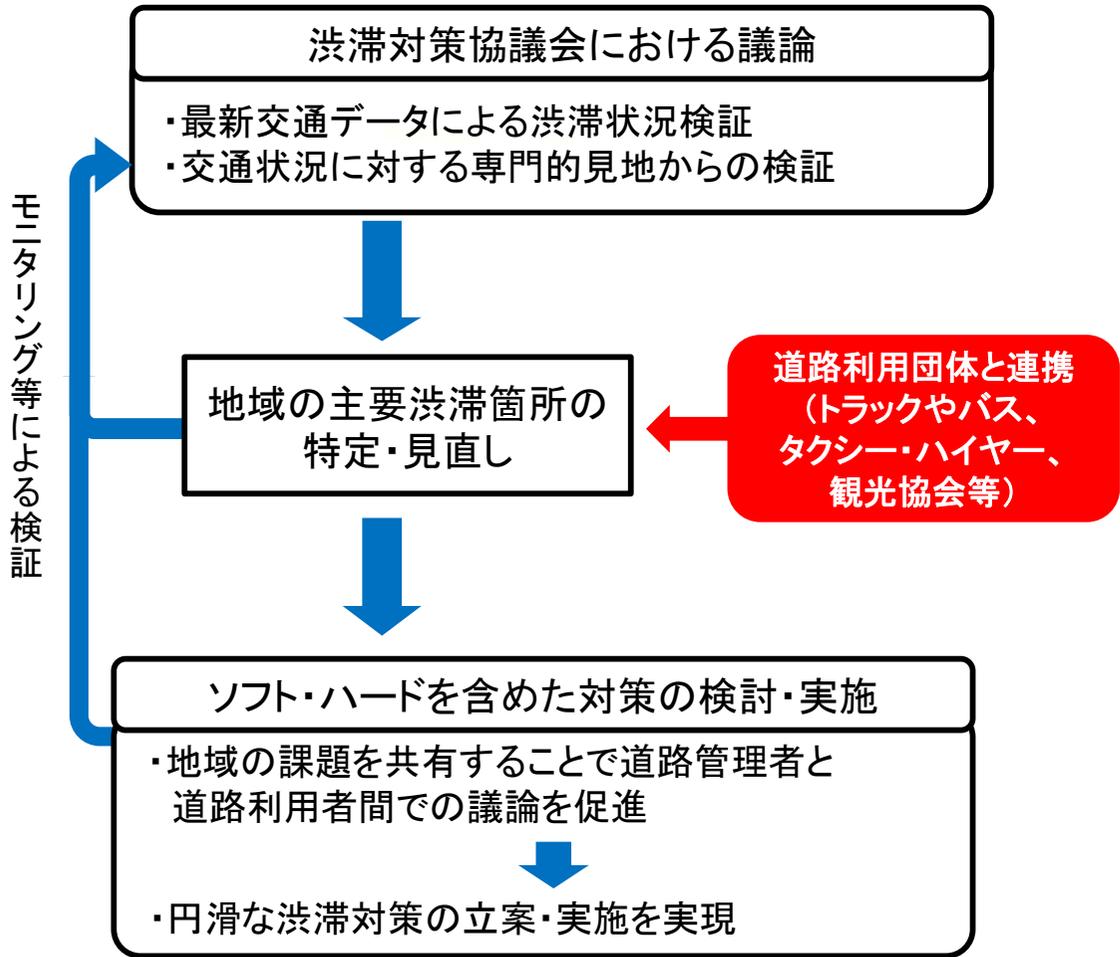
<対策方針>

■ 右折車線の延伸
約65m⇒約85m

5. 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道路利用者団体との連携を強化し、道路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>

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

5. 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

トラック事業者		バス事業者
<p>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 カラ―舗装(平田橋)</p> <p>国道3号 R328バイパス入口交差点 国道10号 牧之原交差点 右折車線の延伸(牧之原)</p> <p>国道10号 隼人町小浜～加治木町東岩原 右折車線の延伸・右折導流線設置 (R2年度 東岩原)</p> <p>国道10号 加治木本町交差点付近 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 森南交差点付近 国道10号 重富付近 国道10号 始良市脇元付近 区画線見直し (仮)国道10号脇元合流部)</p> <p>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 車線運用変更・カラ―舗装(H28年度 笠野)</p> <p>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 右折車線延伸(H30年度 南港) 左折車線の増設・延伸(H26年度 南港南口) 左折車線の増設、右折車線の増設 (H25～26年度金属団地)</p> <p>国道225号 産業道路入口交差点 停止線前出し(産業道路入口)</p> <p>国道225号 脇田橋付近 国道225号 笹貫陸橋交差点 下り車線2車区間の延伸(笹貫陸橋)</p> <p>国道447号 六月田上交差点</p>	<p>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 左折車線増設、バスベイ新設(H28年度 武町)</p> <p>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 右折車線延伸、左折車線増設(H26年度 中洲電停) 右折レーンの延伸(R元年度 荒田)</p> <p>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) 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)</p>	<p>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 カラ―舗装(平田橋)</p> <p>国道225号 真砂入口交差点～大学病院入口交差点 カラ―舗装(H30年度 紫原団地入口) 停止線前出し(産業道路入口)</p> <p>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 路面標示(R元年度 加治屋町)</p> <p>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、左折車線の増設 (H26年度 永田橋)</p>
		ハイヤー・タクシー事業者
		<p>国道3号 平田橋交差点付近 カラ―舗装(平田橋)</p> <p>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 停止線前出し(産業道路入口)</p> <p>国道225号 谷山港区入口交差点 路面標示(R元年度 谷山港区入口)</p> <p>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、バスベイ新設(H28年度 武町) 右折車線延伸、左折車線増設(H26年度 中洲電停) 右折レーンの延伸(R元年度 荒田)</p>
<p>※太字斜体: 要望箇所の変更箇所 緑字箇所: H25～R3年度対策実施箇所 赤字箇所: R4年度対策実施予定箇所 青字箇所: R5年度以降対策実施予定箇所 : 対策内容 : 今回対策追加箇所</p>		

6. TDM施策の取り組みについて

(1) 交通需要マネジメント(TDM施策)の取り組みの背景及び対策検証箇所の設定

- 緊急事態宣言中の渋滞状況は、直轄国道の主要渋滞箇所56箇所のうち2箇所が解消、21箇所が緩和、33箇所が変化無し
- 緊急事態宣言中の渋滞緩和状況と交通量変化状況を踏まえ、下記視点でTDM施策の効果が期待される箇所を選定
「仮)国道10号脇元合流部」、「二軒茶屋交差点」

◇TDM施策の検証箇所の選定

直轄国道の主要渋滞箇所56箇所
(主要渋滞箇所123箇所)

緊急事態宣言中の交通状況に応じて分類

緊急事態宣言中の渋滞状況

解消 :2箇所 <仮)国道10号脇元合流部>を含む

◇全方向の速度が20km/h以上に変化

緩和 :21箇所 <二軒茶屋交差点>を含む

◇20km/h未満の方向数が減少

変化無し :33箇所

◇20km未満の方向に変化が無く、交通量が減少

... 引き続き渋滞対策を検討

TDM施策を検証

◇TDM施策の考え方

<公共交通の利用促進>
公共交通が充実し利便性が高い箇所



<有料道路の利用促進>
ICが近接し有料道路利用促進が可能な箇所



<時差出勤・フレックスタイム>
通勤時間帯の混雑が著しく、その混雑が一定の時間帯に集中している箇所

▽コロナ禍の交通量の変化(平日ピーク)

<仮)国道10号脇元合流部>



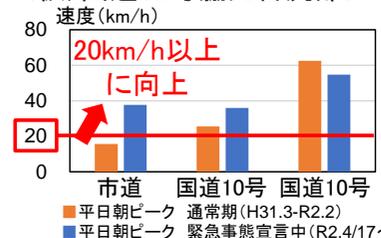
<二軒茶屋交差点>



交通量(台/h) : センサ対象道路の平日ピーク時交通量(推定値)
ピーク時: 朝(7~8時台の平均)と夕(17~18時台の平均)の多い方を採用

▽コロナ禍の速度の変化(平日ピーク)

<仮)国道10号脇元合流部>



<二軒茶屋交差点>



データ: ETC2.0

6. TDM施策の取り組みについて

(2) TDM施策の概要

○ピーク時間帯に集中する交通の分散を図るため、TDM施策(時差出勤や公共交通利用、経路の変更の促進)を令和4年2月7日から実施
 ○TDM施策への参加を浸透拡大するため、取り組みのメリット等を発信 併せてアンケートによる解析を実施

TDM施策の内容

実施期間	令和4年2月7日(月)から実施
実施主体	・鹿児島県交通渋滞対策協議会 (国土交通省鹿児島国道事務所・大隅河川国道事務所、九州運輸局鹿児島運輸支局、鹿児島県、鹿児島市、鹿児島県警察、NEXCO)
対象者	・鹿児島市内へ自家用車で通勤している方
TDM施策	・出勤時間の変更：出勤を早めるまたは遅らせる ・公共交通の利用：自家用車から鉄道等に変更 ・経路の変更：一般道から有料道路への経路変更

記者発表
(令和4年2月7日)

目的・内容	<目的> ・時間や経路、移動手段を変更するメリットや最適な手段・時間帯に関する情報提供を行い、ピーク時間帯に集中する交通量の削減を図る <内容> ・情報提供と合わせ、参加しやすい環境整備(参加企業、参加者へのインセンティブ)を検討
-------	--

考えられる情報提供手法	利用者側の視点から、様々な場面での情報提供を実施 <道路利用時> ・ 道路情報板での掲示 <通勤時・外出時> ・ 企業、市役所、公共施設でのチラシ配布・ポスター掲示 <日常生活時> ・ テレビ、ラジオ、新聞等のメディアの活用 ・ SNSを活用した広報 ・ 自治体の広報誌への掲載 <その他> ・ 民間企業・事業所へのポスター掲示依頼
-------------	--

令和4年2月7日
鹿児島県交通渋滞対策協議会

渋滞緩和を目的とした時差出勤等をためてみませんか?
 ～かしこくはしってかこしま～

鹿児島県交通渋滞対策協議会では、交通行動の変化を促すことによる渋滞緩和を目的として、時差出勤、公共交通利用、経路変更等を推奨しています。
 鹿児島市街地における道路の混雑割合は全国ワースト1位と極めて深刻な混雑状況です。
 そこで、出勤時間を少しずらしたり、ルートを変えたりするなどの取り組みで通勤ラッシュを避けることにより、今よりスムーズな通勤が可能になります。
 この機会に、時差出勤等をためて、通勤時の渋滞によるイライラを解消しませんか。
 また、時差出勤等を実際に行っている方やためてみた方は、アンケートより感想などをお知らせください。

- 期 間：令和4年2月7日(月)～
- 取 組 内 容：詳細は、Webページをご覧ください。
<https://www.garmit.go.jp/kagaku/about/bantou/2022/02/07/>
- アンケート：取り組みに関する経緯の声をお聞かせください。
https://questart.jp/sa/kagokfms_TDM2021

【取組主体】
 鹿児島県交通渋滞対策協議会
 (国土交通省、鹿児島県、鹿児島市、鹿児島県警察、NEXCO西日本)

【問い合わせ先】
 九州地方整備局 鹿児島国道事務所 技術副所長 坂本 淳一
 計画課長 松尾 和敏
 TEL) 099-216-3111 (代表)

6. TDM施策の取り組みについて

(3) 効果検証 流入方向別交通量の変化

○コロナ禍における外出自粛も相まって、平日朝ピーク時(7:30~8:30)平均交通量(台/時)は、実施前に比べ、交通量が減少している路線が多く見られた。【※直近のまん延防止期間 R3.8.20(金)~9.30(木)、R4.1.27(日)~3.6(日)】

鹿児島市街地方面への交通量の変化



凡例

<主要渋滞箇所>

- 箇所
- 区間
- 解除済み箇所

<道路種別>

- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道
- トラカン観測箇所 (鹿児島市街地方面)

データ: JARTIC公表データ(トラカンデータ)
 平日朝ピーク時(7:30~8:30)
 実施前: R2.10
 実施期間中: R4.2.7~R4.3.31

6. TDM施策の取り組みについて

(3) 効果検証 路線速度の変化

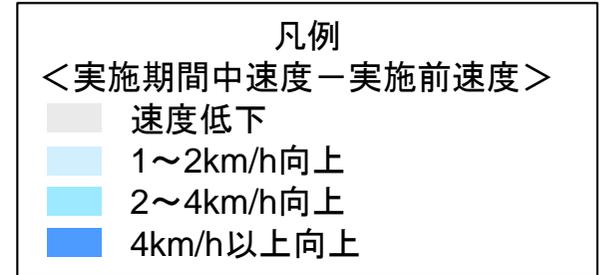
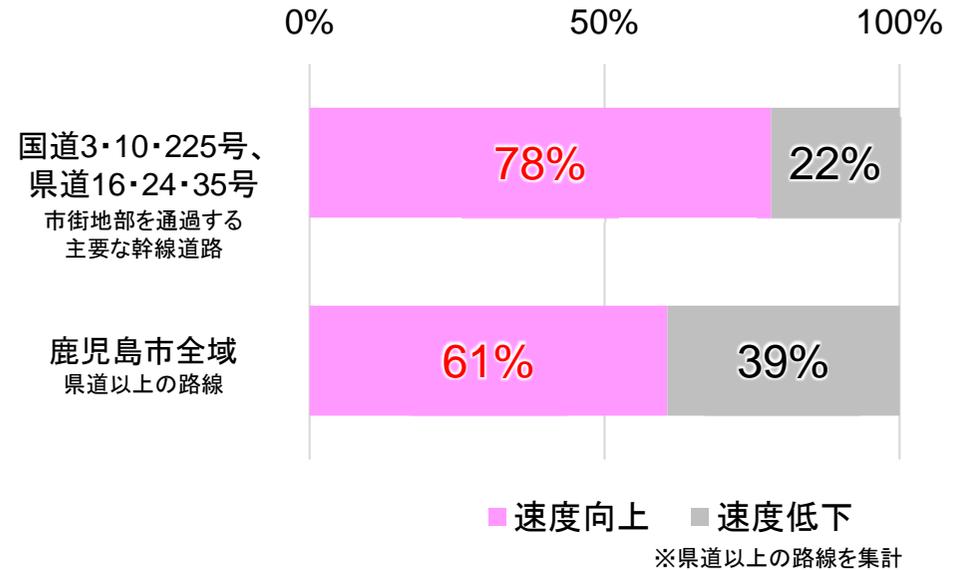
- TDM施策実施期間中の朝ピークでは、実施前に比べ、速度が向上している路線が多く見られた。
- 市街地部を通過する主要な国道や県道では、総延長の約8割で速度向上が見られ、鹿児島市全体でも約6割の区間で速度向上を確認。

TDM施策実施前後における速度変化状況



速度向上区間の延長割合

主要な国道を中心に
鹿児島市全体で速度が向上

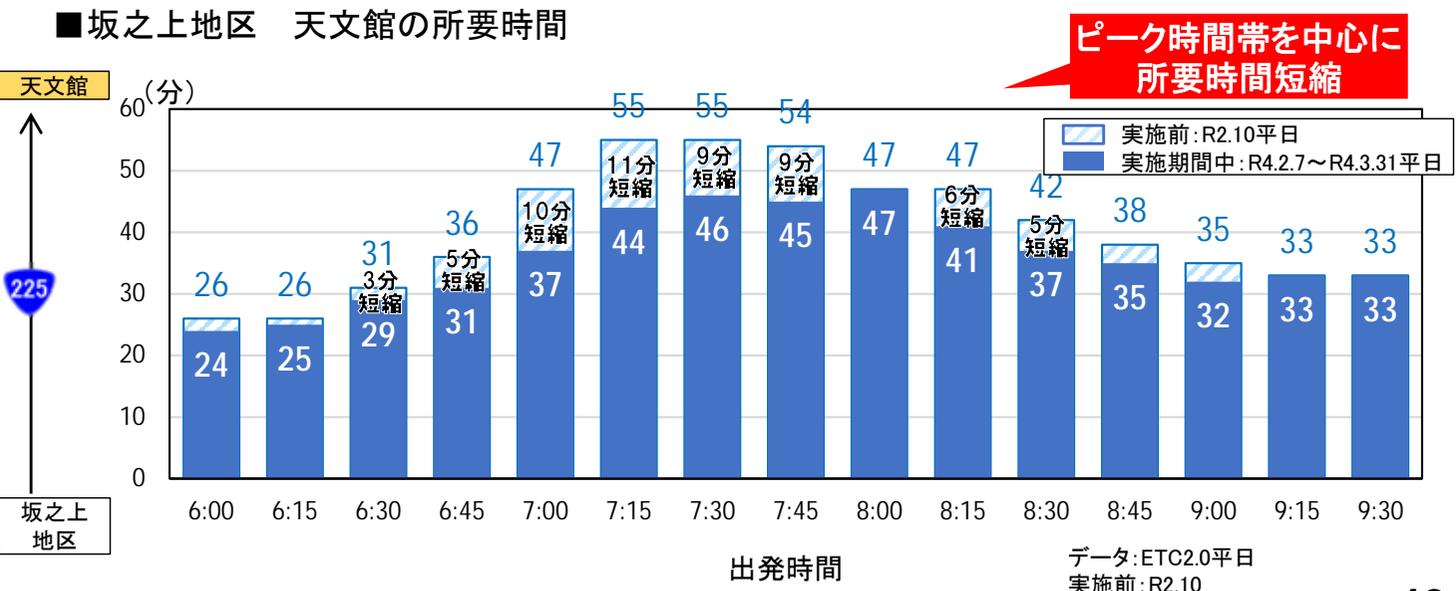
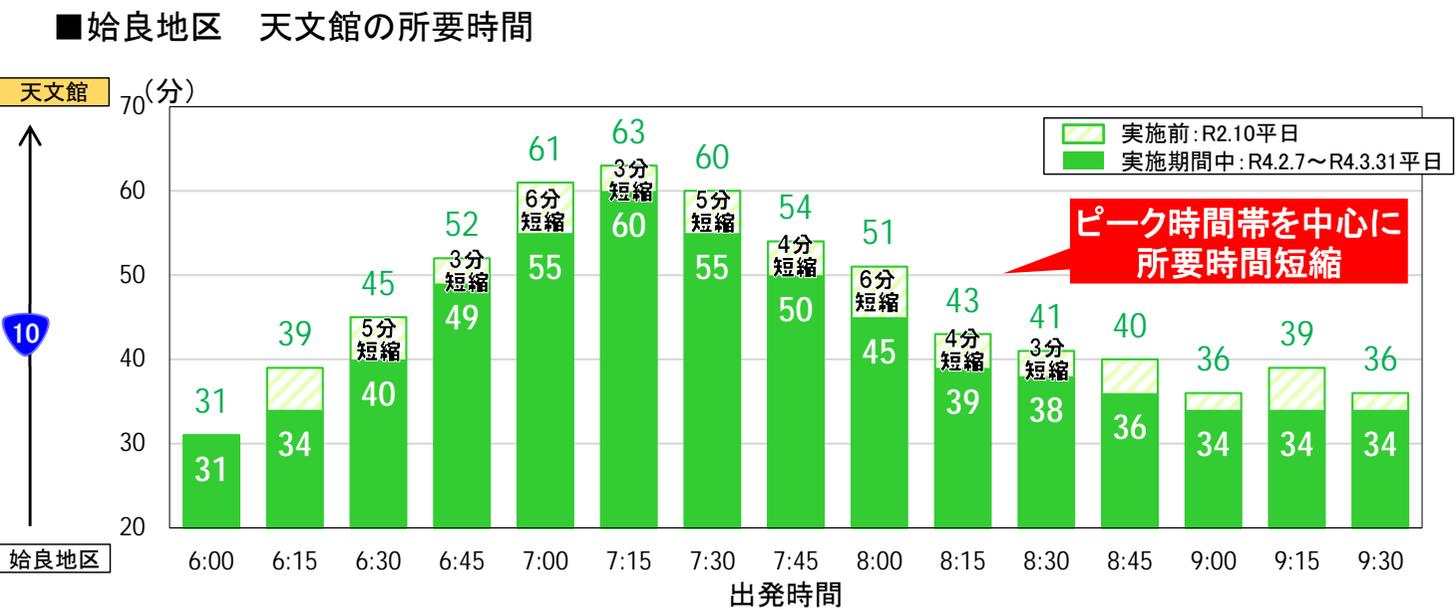
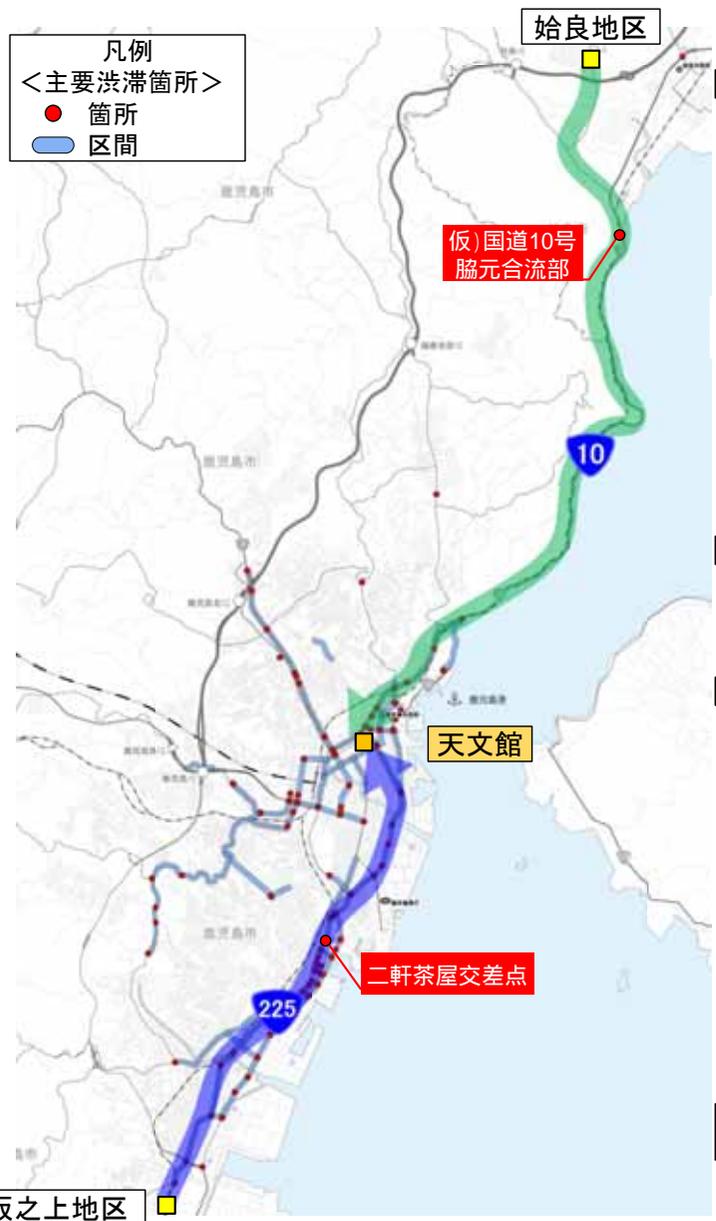


データ: ETC2.0平日朝ピーク(7:30-8:30)平均
平日朝ピーク時(7-8時台)平均
実施前: R2.10
実施期間中: R4.2.7~R4.3.31

6. TDM施策の取り組みについて

(3) 効果検証 時間帯別所要時間の変化

OTDM施策実施期間中では、実施前に比べ、ピーク時間帯を中心に所要時間の短縮が図られている。



データ: ETC2.0平日
 実施前: R2.10
 実施期間中: R4.2.7~R4.3.31

6. TDM施策の取り組みについて

(4) アンケート調査結果

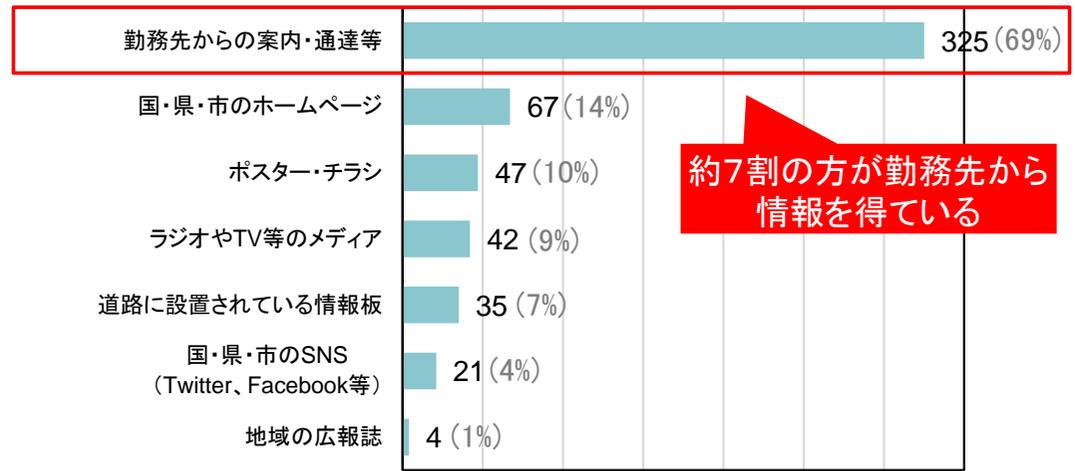
取り組みに関するアンケート調査概要

実施期間	令和4年2月7日(月)～8月15日(月)	回収票数	・ 472票
調査手法	・Webアンケート調査 ※広報媒体(チラシ・ポスター)にURL・QRコードを記載	調査目的	<ul style="list-style-type: none"> ・取り組みの参加状況 ・取り組みによる参加者へのメリット、デメリットの把握 ・今後の継続意向 ・取り組みの課題・改善点を把握 等
調査対象	・鹿児島市内に通勤している方、または、鹿児島市在住で周辺市町村に通勤している方		

取り組みを知ったキッカケ

複数回答

0 50 100 150 200 250 300 350



約7割の方が勤務先から情報を得ている

カッコ内は回答者数全体に対する割合 N=472

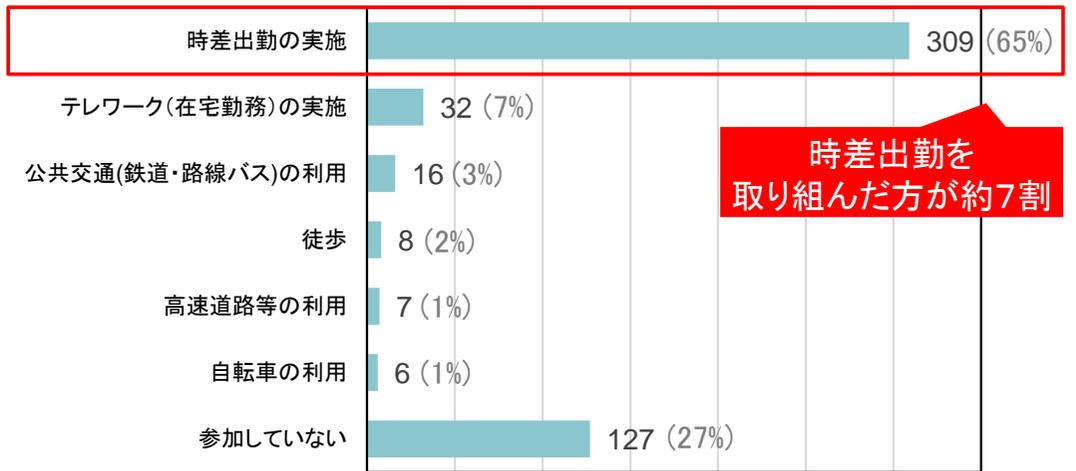
勤務先を通じた呼びかけから情報を得た人が多い

参加した取り組み

複数回答

(取り組みの参加者345人)

0 50 100 150 200 250 300 350



時差出勤を取り組んだ方が約7割

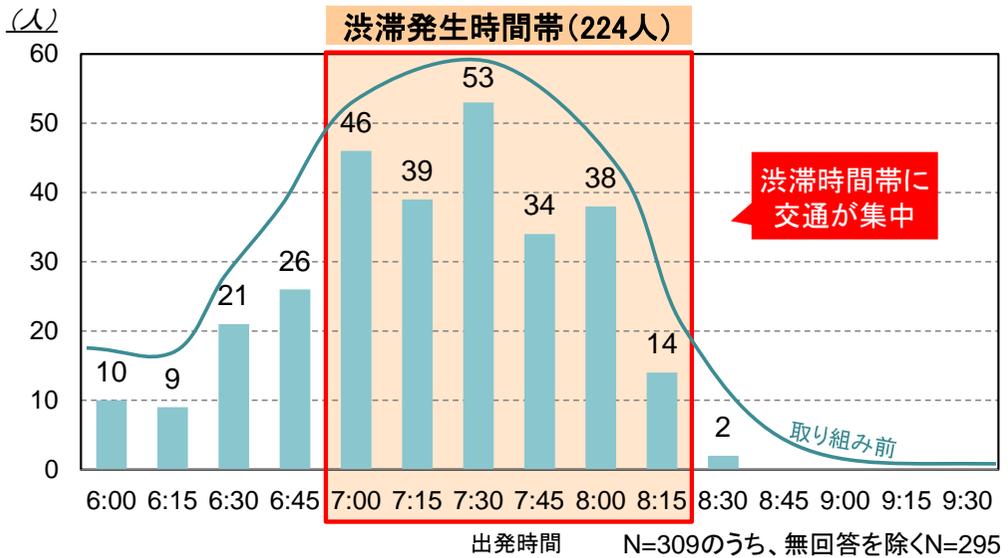
カッコ内は回答者数全体に対する割合 N=472

通勤スタイルを変更せずに参加できる時差出勤の実施が多かった

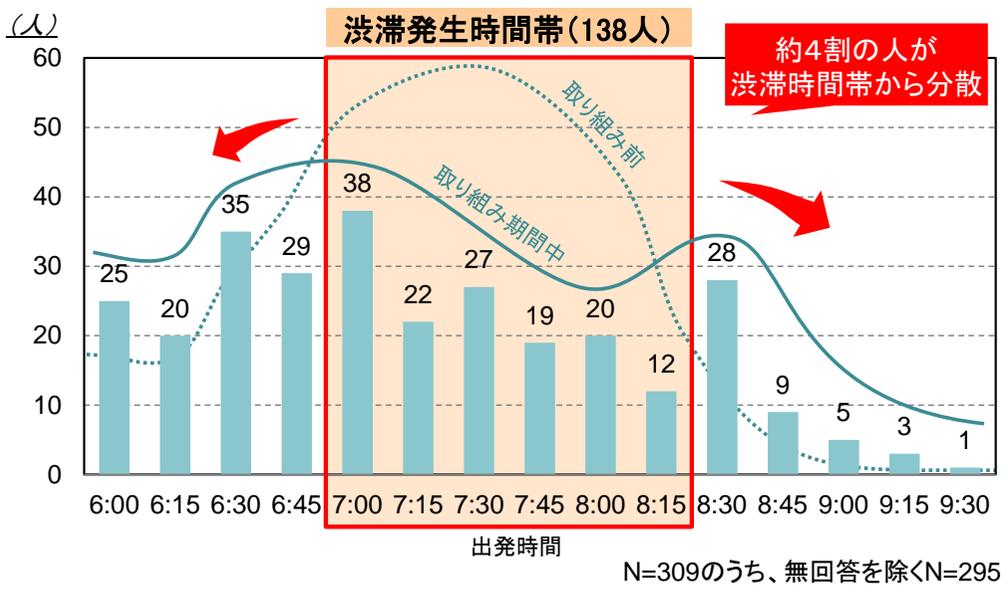
6. TDM施策の取り組みについて

(4) アンケート調査結果

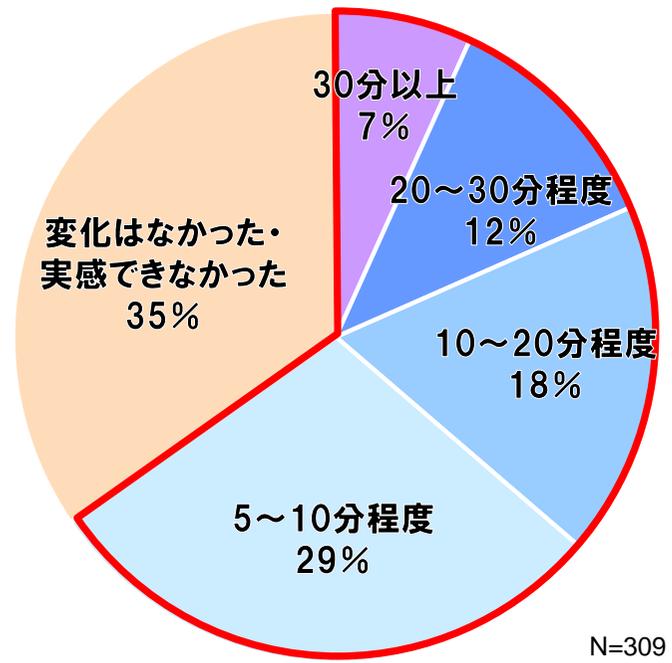
取り組み前の出発時間



取り組み期間中の出発時間



時差出勤による短縮時間



集中していた通勤時間が取り組み参加で分散するとともに、参加者の多くが時間短縮を実感

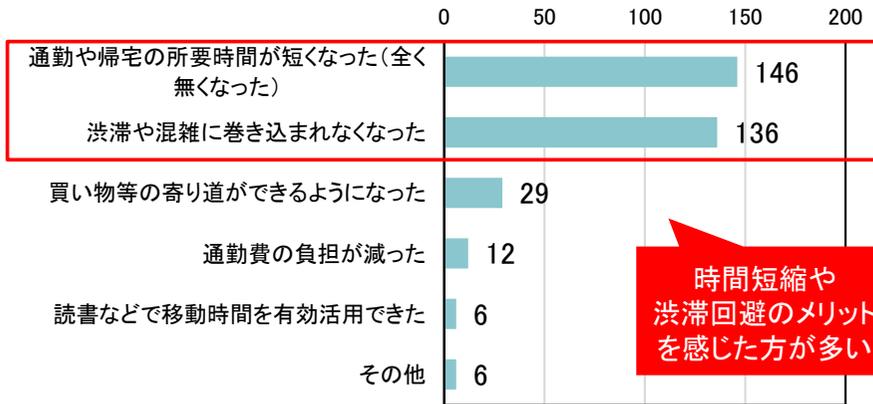
6. TDM施策の取り組みについて

(4) アンケート調査結果

時差出勤で感じたメリット

複数回答

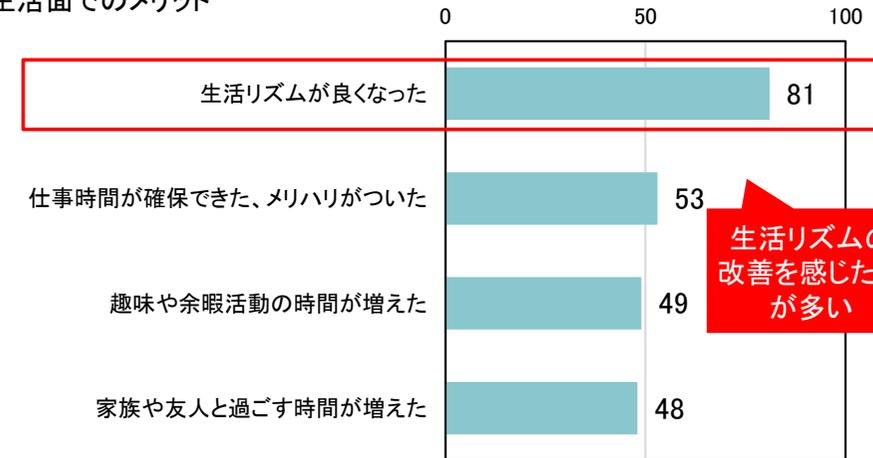
■通勤面でのメリット



時差出勤により、5分以上の時間短縮効果を感じた方の回答
N=202

時間短縮や
渋滞回避のメリット
を感じた方が多い

■生活面でのメリット



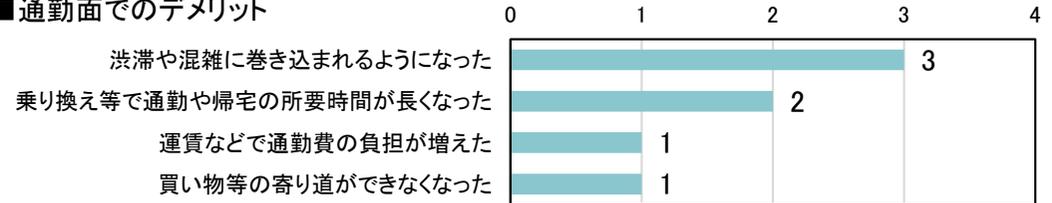
時差出勤により、5分以上の時間短縮効果を感じた方の回答
N=202

生活リズムの
改善を感じた方
が多い

時差出勤で感じたデメリット

複数回答

■通勤面でのデメリット



■通勤面でのデメリット(自由意見)

- ・時間をずらした結果、良い時間のバスがなくなり、徒歩になってしまった。
- ・時差出勤により、仕事先の電話に少し手間取ることがあった。
- ・バスの本数が少ない。
- ・職場へのバスが、通常の出勤時間しか想定していない時刻表であるため不便である。

時差出勤により、時間短縮効果を感じなかった方の回答
N=107

■生活面でのデメリット



生活リズムに悪影響
を感じる人も

■生活面でのデメリット(自由意見)

- ・職場や顧客でほぼ実施していないため、仕事において実施するメリットがない。
- ・遅い時間に出勤するため、帰宅時間が遅くなる。
- ・早く出勤した場合の手当がなく、サービス残業のような状態になってしまった。

■通勤・生活以外で感じたデメリット(自由意見)

- ・早く出勤しているが、早く帰宅している印象しか持たれていない。
- ・会社として取り組みを実施しないと、個人の負担が増加するだけ。

時差出勤により、時間短縮効果を感じなかった方の回答
N=107

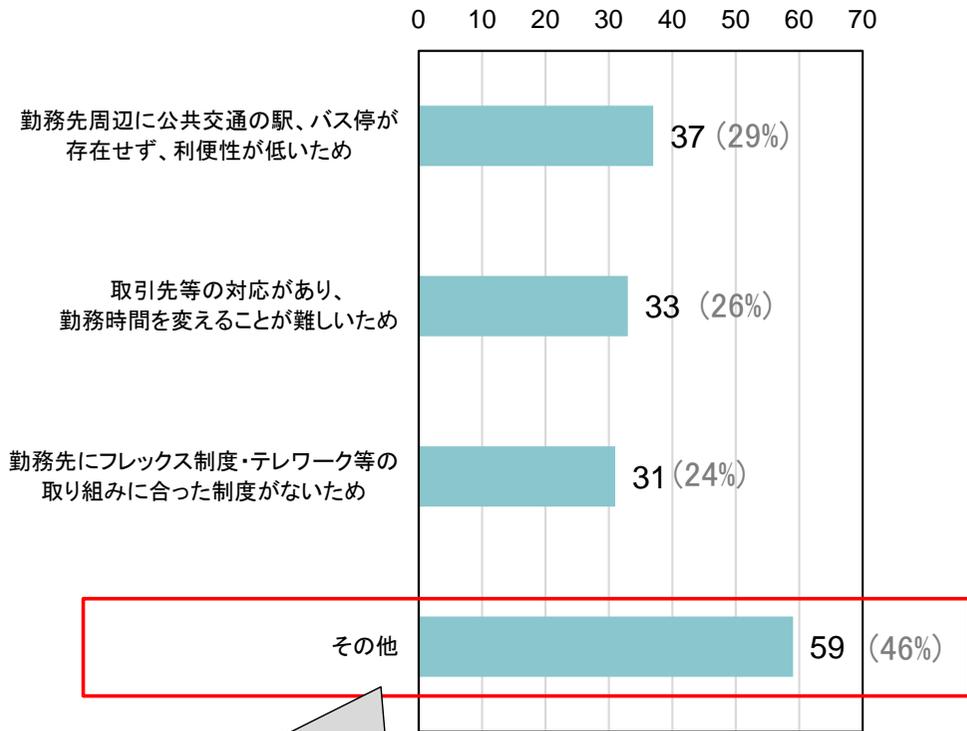
「通勤時間の短縮」「渋滞や混雑の回避」「生活リズムの改善」等
取り組みによりメリットを感じた人が多かった

6. TDM施策の取り組みについて

(4) アンケート調査結果

参加しなかった理由

複数回答

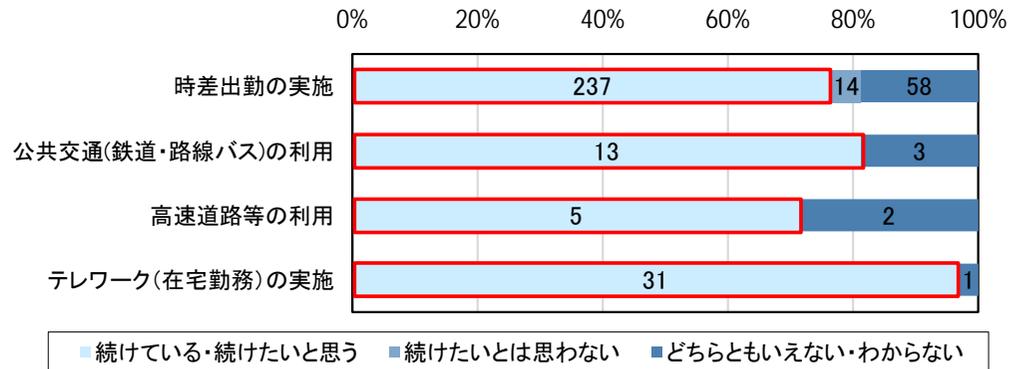


家族の送迎、職場の雰囲気など

カッコ内は回答者数全体に対する割合
N=127

今後も継続を希望する施策

全ての施策で
継続希望が約7割以上

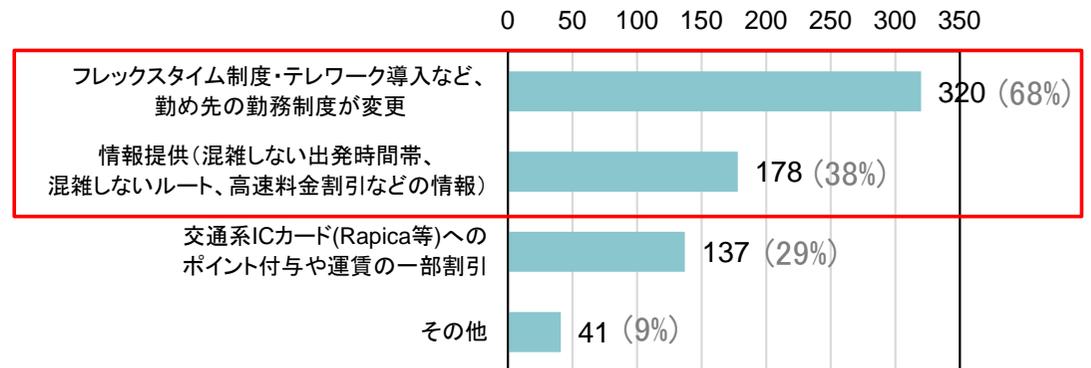


複数の取り組みを実施した方は回答が重複している場合がある
N=345

取り組みを続けるアイデア

複数回答

勤務制度の変更が約7割と
最も多いが情報提供も重要

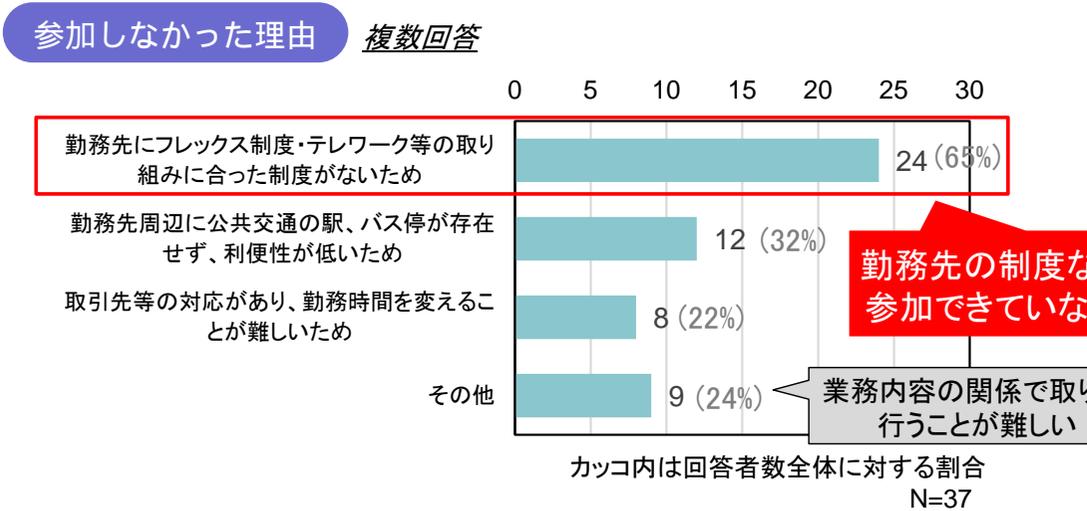
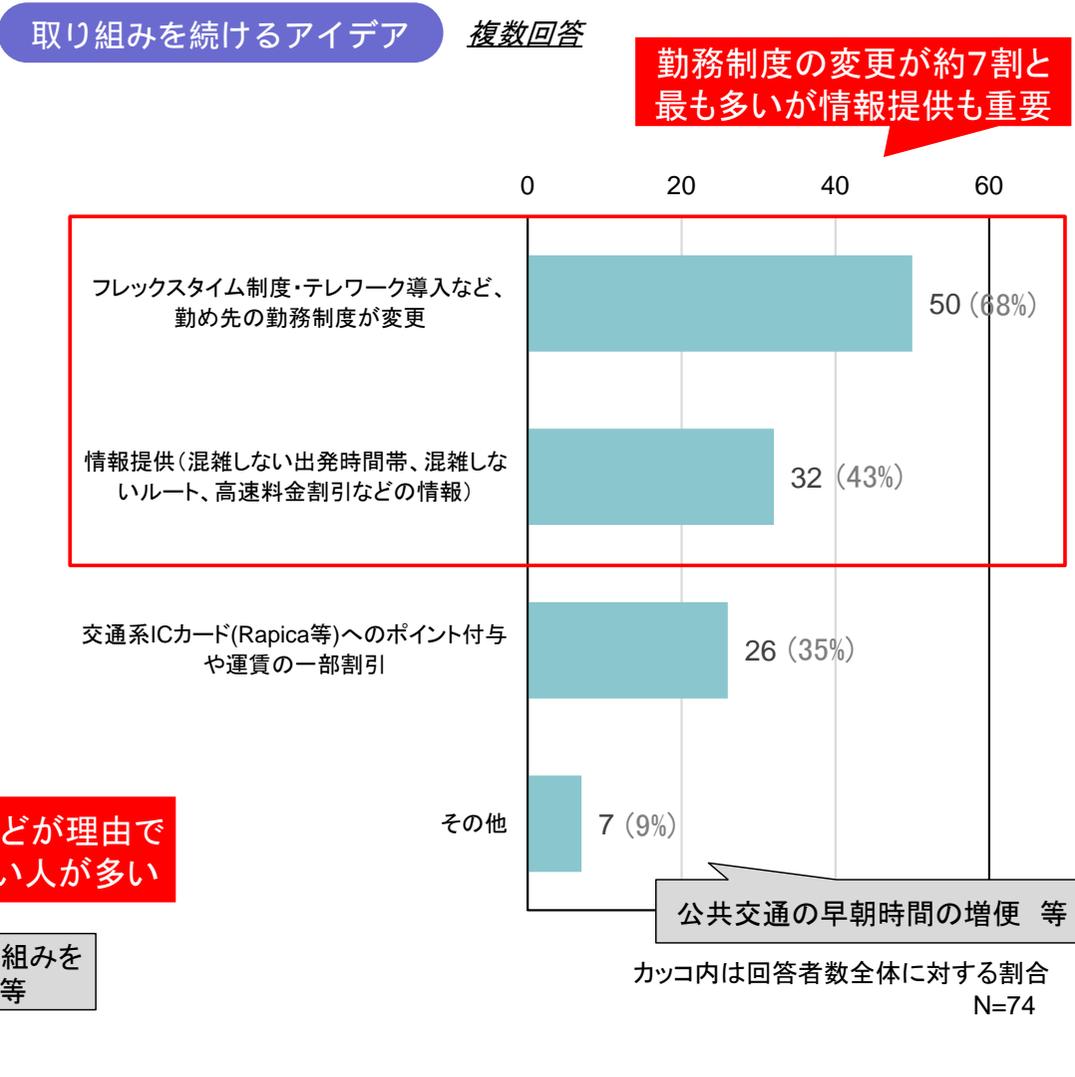
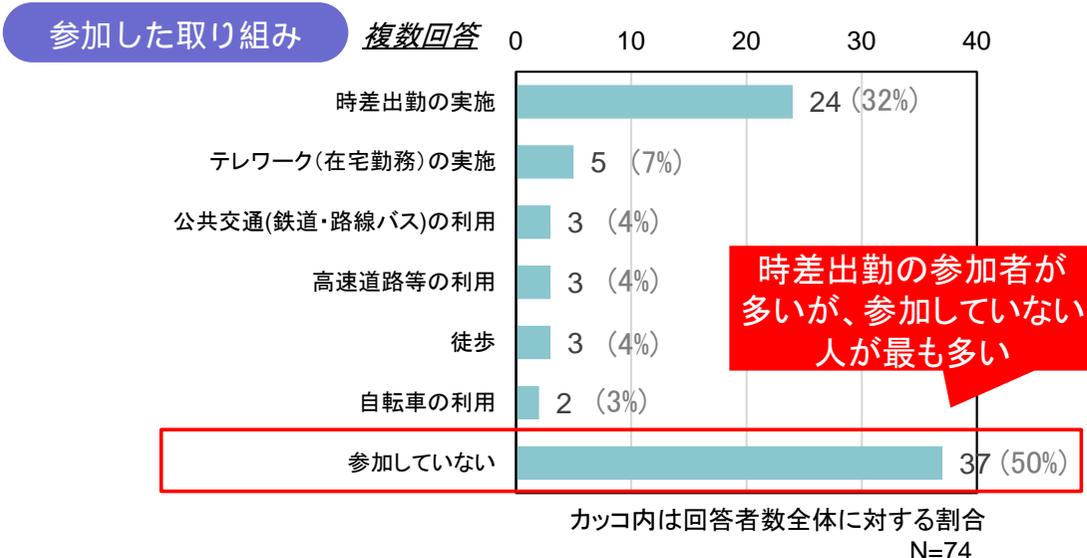


カッコ内は回答者数全体に対する割合
N=472

今後の継続(新規参加)を促すには、**取り組みを浸透させる継続的な情報提供と**
事業所と協力して参加しやすい環境整備が重要

6. TDM施策の取り組みについて

(4) アンケート調査結果(民間企業勤務者を対象にした分析)



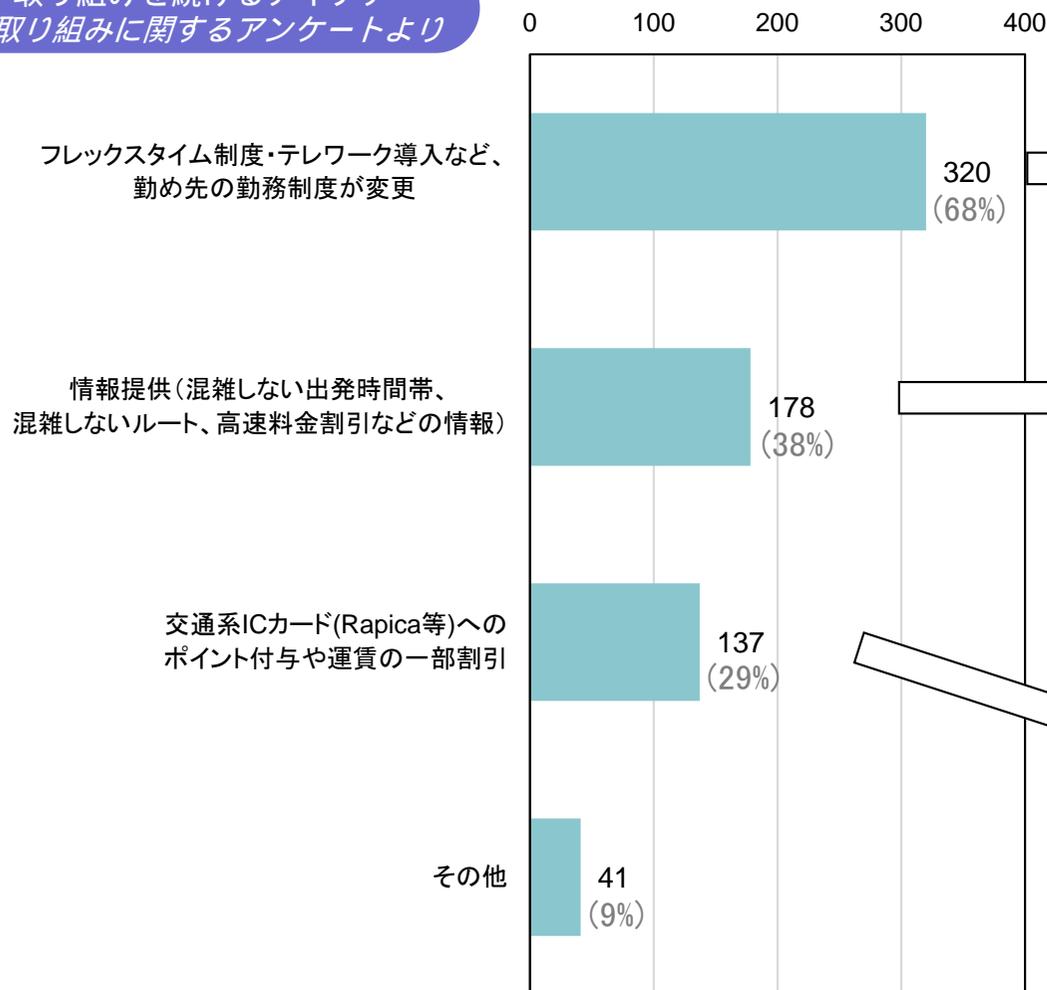
民間企業勤務者は、取り組みを行う上で勤務先の制度変更が課題と感じており、事業所と協力して参加しやすい環境整備が重要

6. TDM施策の取り組みについて

(5) R4年度以降の取り組み

- TDM施策実施に関するWEBアンケート調査にて、TDM施策継続に向けて時差出勤等のTDM施策に対する企業の理解・取り組みを促進しつつ、引き続き個人への広報を継続することが必要ということが整理できた。
- アンケート結果を踏まえ、継続的な取り組み実施による混雑緩和にむけた方針を整理した。

取り組みを続けるアイデア 取り組みに関するアンケートより



カッコ内は回答者数全体に対する割合
複数回答 N=472

R4年度以降の取組案

①企業の制度変更を促す取り組み

- 企業への広報強化

②情報提供の強化

- 広報物(チラシ・ポスター)の更新
- ホームページの更新
- SNS等による広報強化

③公共交通の利便性向上促進

- エコ通勤の取り組み促進
- サービス水準の向上:交通系ICのカードを活用した乗り継ぎの円滑化や運行ダイヤの調整、乗り継ぎ割引の拡充を検討

5. R4年度のTDM施策の取り組みについて

(5) R4年度以降の取り組み

企業の制度変更を促す取り組み

企業への広報強化(案)

○取り組みの継続と更なる周知のために、TDM施策に関して商工会議所等の団体への説明を実施し、団体から所属企業へ情報発信を依頼。

対象企業	具体的な方法	役割分担
商工会議所等の 団体所属企業	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 商工会議所等の団体へ説明資料(チラシ等)を配布し、内容を説明 ➤ 商工会議所等の団体を通じて、所属する企業へ説明資料を配布。または団体から得た情報から周知企業リストを作成し、説明資料を企業へ直接配布(郵送など) 	【国・県・市】 ✓ 団体への相談・調整 ✓ 団体または企業に対する説明資料の配布

情報提供の強化

■広報物(チラシ・ポスター)の更新

○継続的に時差出勤等の取組みを促すため、利用者の声や最新のデータ分析状況を更新。また、国道10号などの利用者向けバージョンを作成。

チラシ

時差出勤
40代男性

居住地：給良市加治木町
職種：技術職
通勤時間：通常約55分
(朝)：現在約55分

洗車を回避するため職場に早く出勤していたが、時差出勤の取組みにより、通常より1時間早く帰れるようになった。子供と遊ぶ時間が確保できるようになりました。

時差出勤
20代女性

居住地：給良市平松
職種：事務職
通勤時間：通常約90分
(朝)：現在約50分

出勤・帰宅時の交通渋滞を避けることで通勤時間が短くなり、ストレスがなくなりました。家族時間も増え、とても充実しています。

テレワーク
40代女性

居住地：給良市平松
職種：技術職
通勤時間：通常約60分

通勤時間が無くなることで、もともと通勤していた時間を家事にあてることができ、日頃家族に負担をかけていたのでフォローができるようになりました。

テレワーク
40代男性

居住地：給良市平松
職種：事務職
通勤時間：通常約75分

通勤に要する時間が、行き帰りで約2時間30分削減できるようになりました。夕方も自分の時間が持てるようになり、散歩などの健康づくりを行っています。

※写真はイメージです

R4年度の取り組み
⇒参加者の声やデータ等の更新を実施

R4年度の取り組み
⇒国道10号などの利用者に向けたバージョンの作成

5. R4年度のTDM施策の取り組みについて

(5) R4年度以降の取り組み

情報提供の強化

■ホームページの更新・SNS等による広報強化

- 継続的に時差出勤等の取組みを促すため、鹿児島県交通渋滞対策協議会HPへの掲載内容を更新。
- Twitterなどを活用したSNSによる広報強化を検討。

ホームページ

WEB アンケート 実施中
時差出勤等を試した感想をお聞かせください
良かったことや課題など ご意見お待ちしております

国道10号(給良市役所 ⇒ 鹿児島中央駅)

国道10号を利用して給良市役所から鹿児島中央駅への移動の場合、出発時刻を変更することで、約35分の所要時間の短縮を図ることが可能です。

また、高速道路経由に変更することで同じ時間帯でも約25分の短縮が可能です。

出発時間 (給良市役所)	所要時間 (分)
5:58	32
6:10	35
6:21	39
6:26	49
6:38	52
6:46	57
6:57	65
7:07	67
7:17	63
7:28	56
7:38	45
7:48	41
7:58	39
8:06	38

7:45~8:45頃に会社へ出勤する場合は最も効果的

R4年度の取り組み
⇒最新のプローブ分析
による情報の更新

SNS

国土交通省 鹿児島国道事務所 @mlit_kakoku

【#時差出勤 はじめてみませんか?】
国道225号 鶴ヶ崎交差点(宇宿)付近の朝の状況です。
ゆとりを持って、7時前や9時以降をねらってみませんか?

詳細はこちら
qsr.mlit.go.jp/kakoku/about/k...

ためした感想をぜひお聞かせください!
questant.jp/q/kagoshima_TD...

朝の6時台はスイスイ通勤♪

午前6時30分

時差出勤 はじめてみませんか?

R4年度の取り組み
⇒取り組みに関する投稿
の継続や自治体など
からも発信を検討

5. R4年度のTDM施策の取り組みについて

(5) R4年度以降の取り組み

公共交通の利便性向上促進

○公共交通の利便性向上促進を図るため、チラシやSNS等を活用し、エコ通勤の取り組み促進を図る。
 ○今後、公共交通のサービス水準向上を図るため、各関係機関と連携し、乗り継ぎ・乗り換えの円滑化などについて検討・促進を図る。

エコ通勤の取り組み促進

- エコ通勤の概要
- ・割引の対象となる方
 自転車、自動二輪車、原動機付き自転車のいずれかで通勤している方
- ・割引の対象となる路線
 離島を除く県内の路線バス及び鹿児島市電
- ・割引の対象となる日
 毎週水曜日
- ・利用方法
 - ①水曜日に対象路線のバス・市電に乗車
 - ②降車時に運転手に「エコ通勤割引きパス」を利用すると伝える(ICカードの場合は運転手の割引き操作が終了してからタッチ)
- ・取得方法
 - ①スマートフォンやパソコンまたは郵送で申請(郵送の場合、HPから申請用紙をダウンロード)
 - ②県庁から申請者の勤務先に通勤方法を照会
 - ③勤務先にエコ通勤割引きパスを郵送



サービス水準の向上

公共交通の利便性向上促進の方針

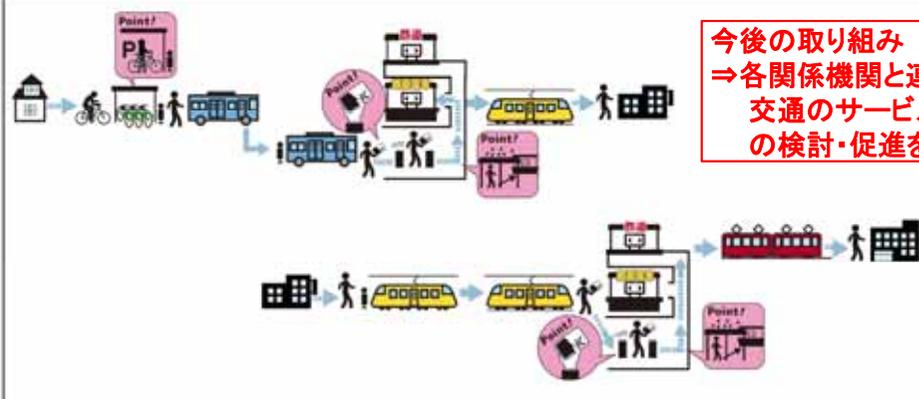
第二次鹿児島市公共交通ビジョン(R4.3)より

基本方針1: 利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成
重点戦略2: 公共交通のサービス水準の向上
 コンパクトなまちづくりの実現に向け、自家用車に過度に依存しない社会への誘導を図るためには、公共交通による移動が、自家用車による移動と比較して遜色のないサービス水準を確保する必要があります。…(略)…
 直通便だけでは賅えない移動ニーズに対し、乗り継ぎ利用を促進するために、可能な限り抵抗感なく乗り継ぎができる環境が必要です。乗り継ぎ割引制度を継続して実施するほか、交通系ICカードの利便性向上に向けて、交通事業者と連携して検討します。

推進施策: 乗り継ぎ・乗り換えの円滑化

乗り継ぎ・乗り換えの円滑化を図るため、運行ダイヤの調整や乗継割引の拡充などに取り組むほか、交通系ICカードの利便性向上を検討する。

○ 交通系ICカードを活用した乗り継ぎ・乗り換え図(イメージ)



R4年度の取り組み
 => チラシやSNS等でエコ通勤の取り組み促進を図る

6. TDM施策の取り組みについて

(6) TDM施策の進め方(案)

○令和4年2月7日からTDM施策を実施し、継続的な効果検証と改善を実施する。

年月		内容	主な調整項目
令和3年度	2	実施開始(R4.2.7) 作業部会(2/10)	【作業部会・協議会】 ・実施概要、経過報告(速報)の報告、広報の拡大検討など
	3	協議会(3/18) 効果検証(アンケート速報)	
	4	内容の再調整・効果検証	
5	参加者アンケート R4.2.7 ~ R4.8.15		
6			
7		【関係機関協議】 ・R4年度以降の取り組み実施内容の調整	
令和4年度	8	作業部会(8/5) ・効果検証結果 ・R4以降の取組について確認	【作業部会・協議会】 ・効果検証結果(アンケート結果、速度データなど) ・各関係機関へR4年度以降の取り組み確認
	9	協議会(9/2)	
	秋頃	R4年度の取り組み検討・実施 企業アンケート 秋頃実施予定	

7. 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 >

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
最新データによる主要渋滞箇所の速度変化状況の整理【国】

主要渋滞箇所及び官民連携における対策
対策メニュー(ピンポイント渋滞対策等)の検討【国、県、市、県警察】

交通需要マネジメント(TDM)施策の実施
令和4年度におけるTDM施策の実施状況と評価【国、県、市、県警察、NEXCO】

【】内は主な検討主体