

平成27年度 第1回 宮崎県交通渋滞対策協議会

目次

1. 宮崎県の道路整備		1
2. これまでの検討経緯		3
3. 渋滞対策の基本方針について		4
4. モニタリングの実施結果		10
5. 整備効果事例		12
6. 渋滞検討マネジメントサイクルについて		13
7. 今後の進め方		14

1. 宮崎県の道路整備 ～東九州自動車道の整備状況～

◆東九州自動車道の整備状況
(H27.4.29時点)
344km / 436km : 約 79%

凡 例	
東九州自動車道	
—	開 通 済
—	開 通 済 (有料区間)
---	事 業 中
---	事 業 中 (有料区間)
□ □ □	その他 ト
○ D	IC・JCT
その他の高規格幹線道路	
—	開 通 済
---	未開通区間

かのや くしら そお や ごろう
鹿屋串良～曾於弥五郎
H26年12月21日開通

しぶし かのや くしら
志布志～鹿屋串良
事業中



ゆくはし とよつ
行橋～みやこ豊津

H26年12月13日開通

しいだみなみ ぶぜん
椎田南～豊前

H28年春目標 ※

※ 用地の取得に努めつつ事業を実施することを前提としている

ぶぜん うさ
豊前～宇佐

H27年3月1日開通

さいき かまえ
佐伯～蒲江

H27年3月21日開通

きよたけ きたごう
清武南～北郷

事業中

きたごう にちなん
北郷～日南

H29年度目標

にちなん しぶし
日南～志布志

都市計画手続き中

※未開通のIC名は仮称

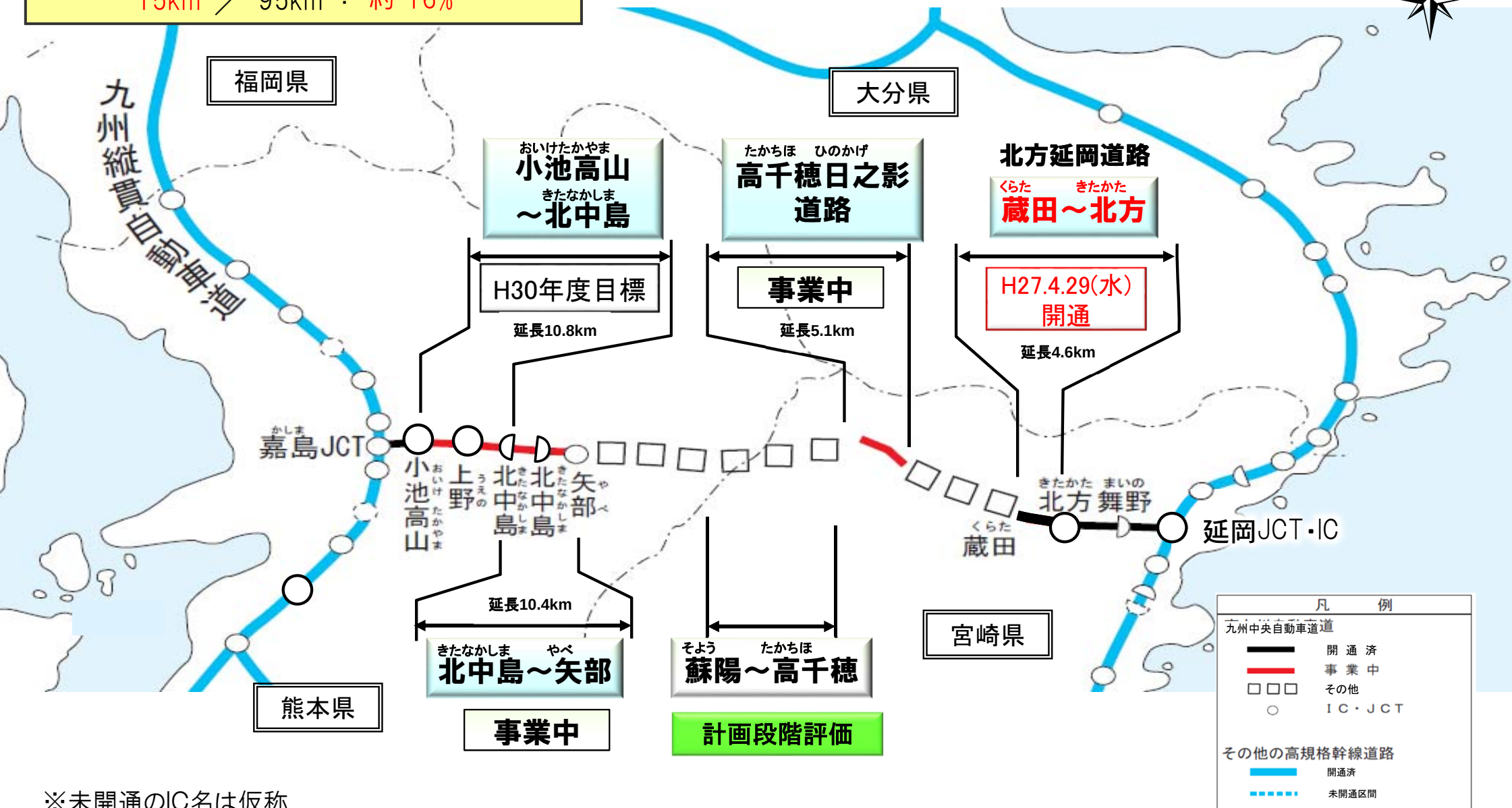
1. 宮崎県の道路整備

～九州中央自動車道の整備状況～

◆ 九州中央自動車道の整備状況

(H27.4.29時点)

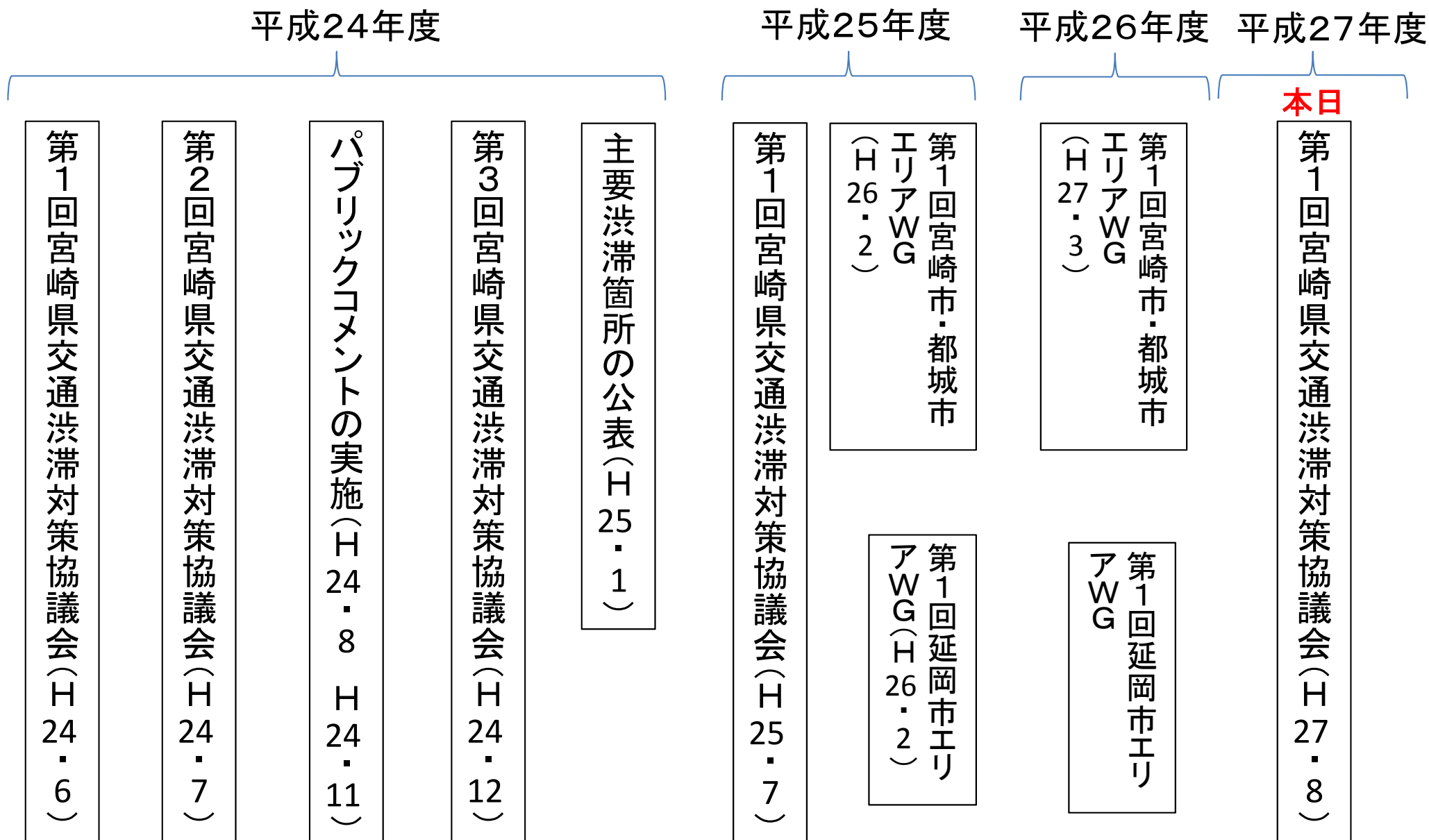
15km / 95km : 約 16%



※未開通のIC名は仮称

2. これまでの検討経緯

(1) これまでの検討経緯



3. 宮崎県全体における渋滞対策の基本方針について(案)

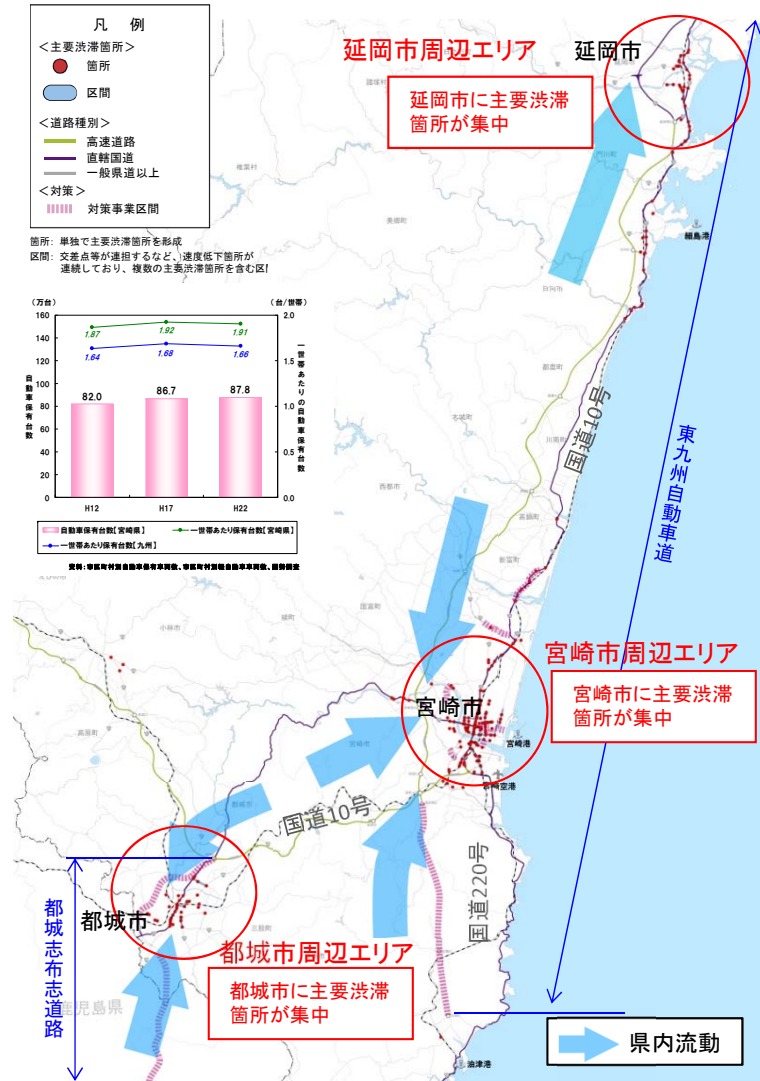
1. 宮崎県の概況

	概要
宮崎県市街地の状況	- 宮崎県は、南北に長く、延岡市周辺エリアは延岡市、宮崎市周辺エリアは宮崎市、都城市周辺エリアは都城市を中心に渋滞が発生している。 - 他県に比べて、自動車の保有率が高く、自動車への依存度が高い。 - 宮崎市、都城市、延岡市方向に交通集中。
道路交通状況	- 道路交通渋滞は、日常渋滞(朝夕ピーク時の速度低下)と観光渋滞(宮崎市・日南市などで春季キャンプ)が発生。 - 特に、宮崎市、都城市、延岡市に主要渋滞箇所の約9割が集中(201/226箇所)。

2. 方向性

	概要
総合対策等	- 県内の主要都市の一体的発展に向けた広域ネットワークの強化を目的とした道路整備を推進。 - 地域の交流や連携を促進する地域高規格道路の整備。 - 宮崎県広域都市計画に基づき、ソフト施策による渋滞軽減を図る。
道路整備	- 広域ネットワーク(東九州自動車道、都城志布志道路)の整備を推進。 - 交差点改良などのボトルネック対策。

3. 宮崎県全体の交通ネットワークイメージ



基本方針

■関係者で構成されるエリアWGを設置し、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。宮崎県内においては、南北方向の軸の整備による交通容量の拡大を図るとともに個別交差点の交通円滑化による渋滞軽減への取り組みやソフト施策による渋滞軽減を図ります。

3. 宮崎市周辺エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)

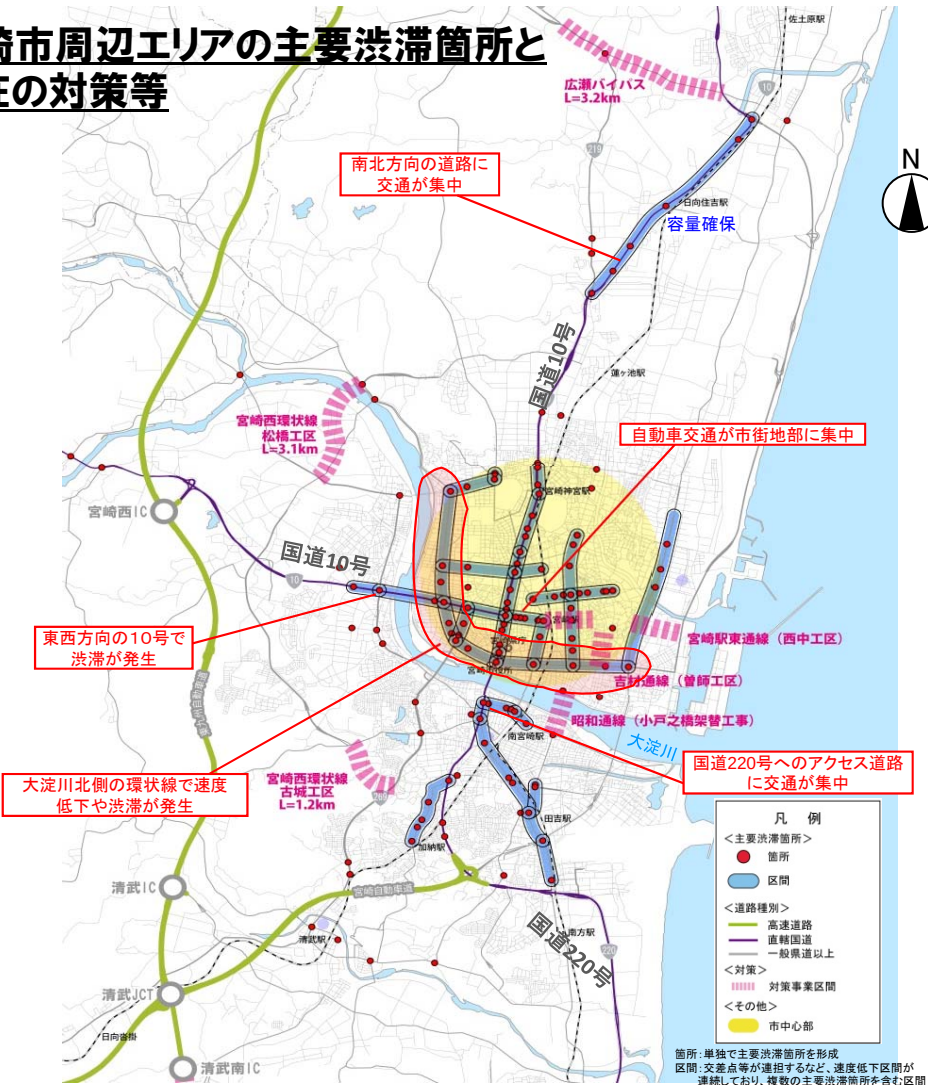
1. 宮崎市周辺エリアの概況

	概要
宮崎市市街地の状況	- 宮崎市街地は、県都としての都市機能が集積している。 - 幹線機能を有する国道10号と国道220号が商業施設の集積する市中心部で交差しており、南北軸、東西軸を形成している。 - 積極的なプロスポーツのキャンプ誘致による地域産業の活性化が期待されている。
道路交通状況	- 南北軸については、国道10号の2車線区間や宮崎市中心部にて、速度サービスの低下や、渋滞が発生している。 - 国道220号等大淀川を横断する道路や、大淀川北側の環状線にて、速度サービスの低下や、渋滞が発生している。 - 東西軸については、国道10号で渋滞が発生している。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	「宮崎県広域都市計画」及びH25年に改訂された「宮崎市都市計画マスタープラン」に基づき、公共交通機関の利便性向上やパークアンドライドなどの交通需要マネジメントを推進。 - 広域道路については、渋滞対策として、東西に環状道路の整備を推進。 - 自転車利用の促進による自動車交通量及び環境負荷の軽減。 - 宮崎市自転車安全利用促進計画策定委員会の開催。
道路整備	- 環状道路の整備（宮崎西環状線） - 市街地部の都市計画道路の整備。

3. 宮崎市周辺エリアの主要渋滞箇所と現在の対策等



基本方針

関係者で構成されるエリアWGを設置し、市街地部の都市計画道路や個別交差点の整備による交通容量の拡大を図るとともに、ソフト施策による渋滞軽減への取組みを図り、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

【エリアWG体制】



3. 都城市周辺エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)

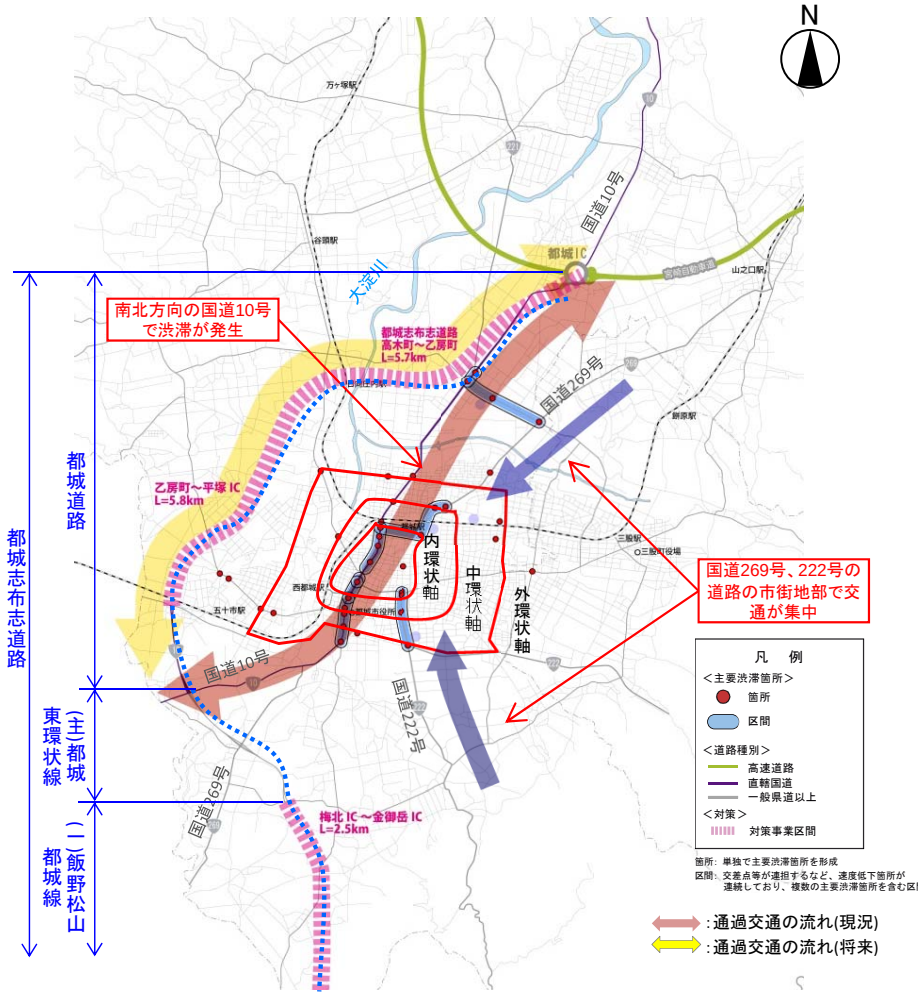
1. 都城市周辺エリアの概況

	概要
都城市市街地の状況	・都城市は、県内第2位の人口規模を持つ主要都市であり、南北軸を形成する国道10号沿線に市街地が形成されている。 ・主要都市骨格道路として国道10号、269号が形成され、市街地環状道路網として、内、中、外環状道路軸が形成されている。
道路交通状況	・南北軸については、国道10号にて、速度サービスの低下や、渋滞が発生している。 ・国道10号に結節している放射道路については、国道269号及び国道222号の市街地部で交通が集中している。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	・H21年に策定された、「都城市都市計画マスタープラン」に基づき、交通体系の整備・改善等の対策を推進や公共交通機関の利用促進を図る。 ・広域救急医療体制の確保及び周辺市町との連携や機能分担の強化として、広域交通体系の整備を推進。
道路整備	・都城志布志道路の整備 【国】都城道路 【県】(一)飯野松山都城線

3. 都城市周辺エリアの主要渋滞箇所と現在の対策等



基本方針

関係者で構成されるエリアWGにて、対策検討及び対策効果を検証してまいります。県西エリアは、都城志布志道路の整備推進による渋滞軽減への取組や公共交通機関の利用促進を図り、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

【エリアWG体制】

道路管理者
国、宮崎県、都城市

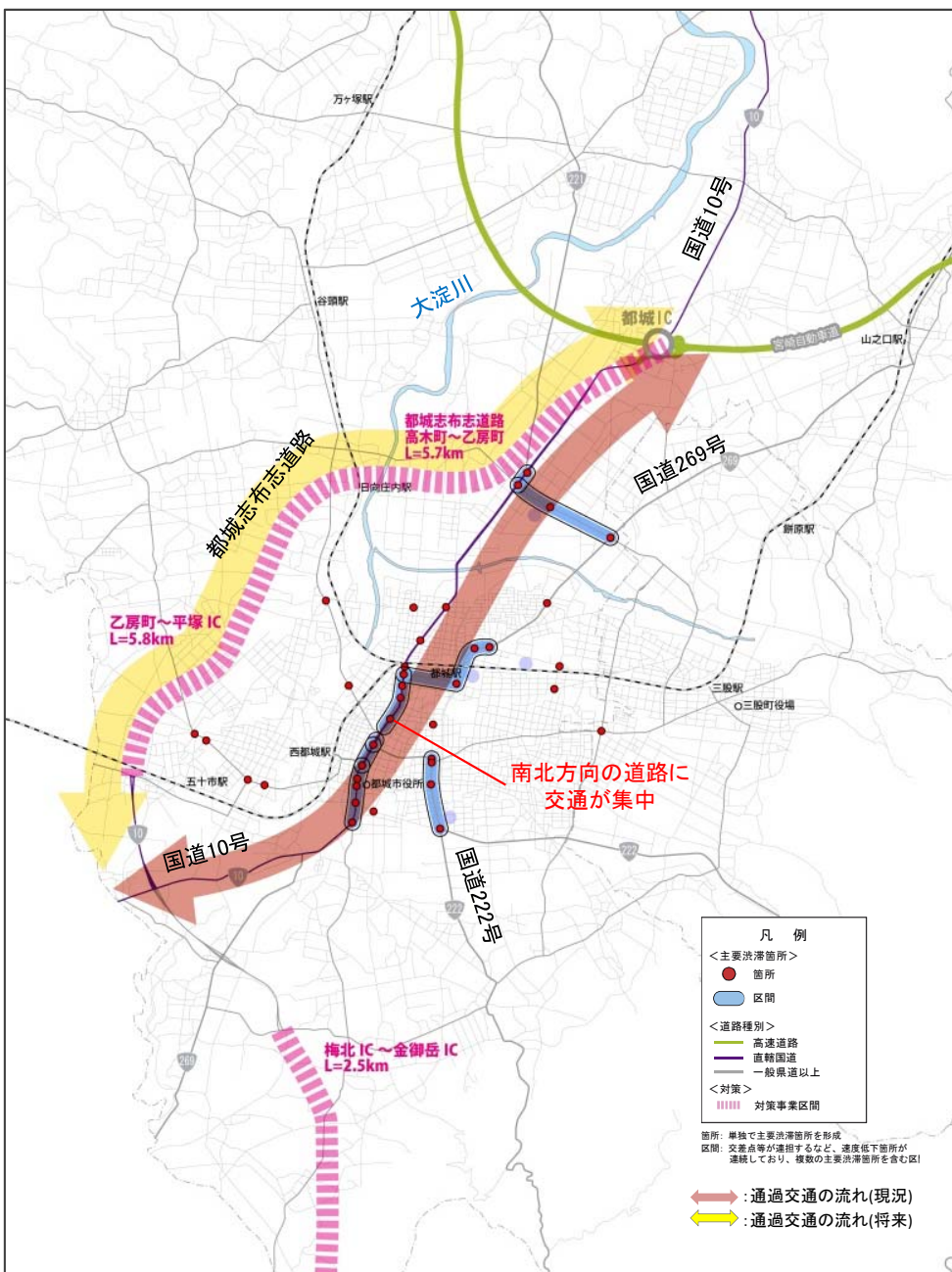
宮崎県警

基礎自治体
都城市、三股町

その他関係者

【参考】都城市周辺エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等の例～

1. 都城市の主要渋滞箇所

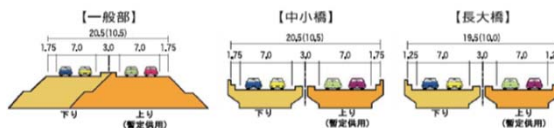


2. 都城道路の事業概要

都城道路は地域高規格道路「都城志布志道路」の一部を構成し、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑の緩和や沿道環境の改善等に寄与する道路である。

計画諸元

	都城道路	都城道路Ⅱ期
全体計画区間	(自)宮崎県都城市乙房町 (至)宮崎県都城市五十町	(自)宮崎県都城市高木町 (至)宮崎県都城市乙房町
延長	約7.7km	約5.7km
道路規格	第1種第3級	
車線数	4車線(暫定2車)	
設計速度	80km/h(自動車専用道路)	
道路幅員	20.5m	



整備効果

- 災害時の代替機能の確保
(冠水時の迂回路として機能)

災害時の迂回経路



- 交通混雑の緩和
(28分→11分 17分短縮により
国道10号の交通が転換される)

都城IC～五十町IC間所要時間



甲斐元地区救助活動状況(H16.8.30)

3. 延岡市周辺エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)

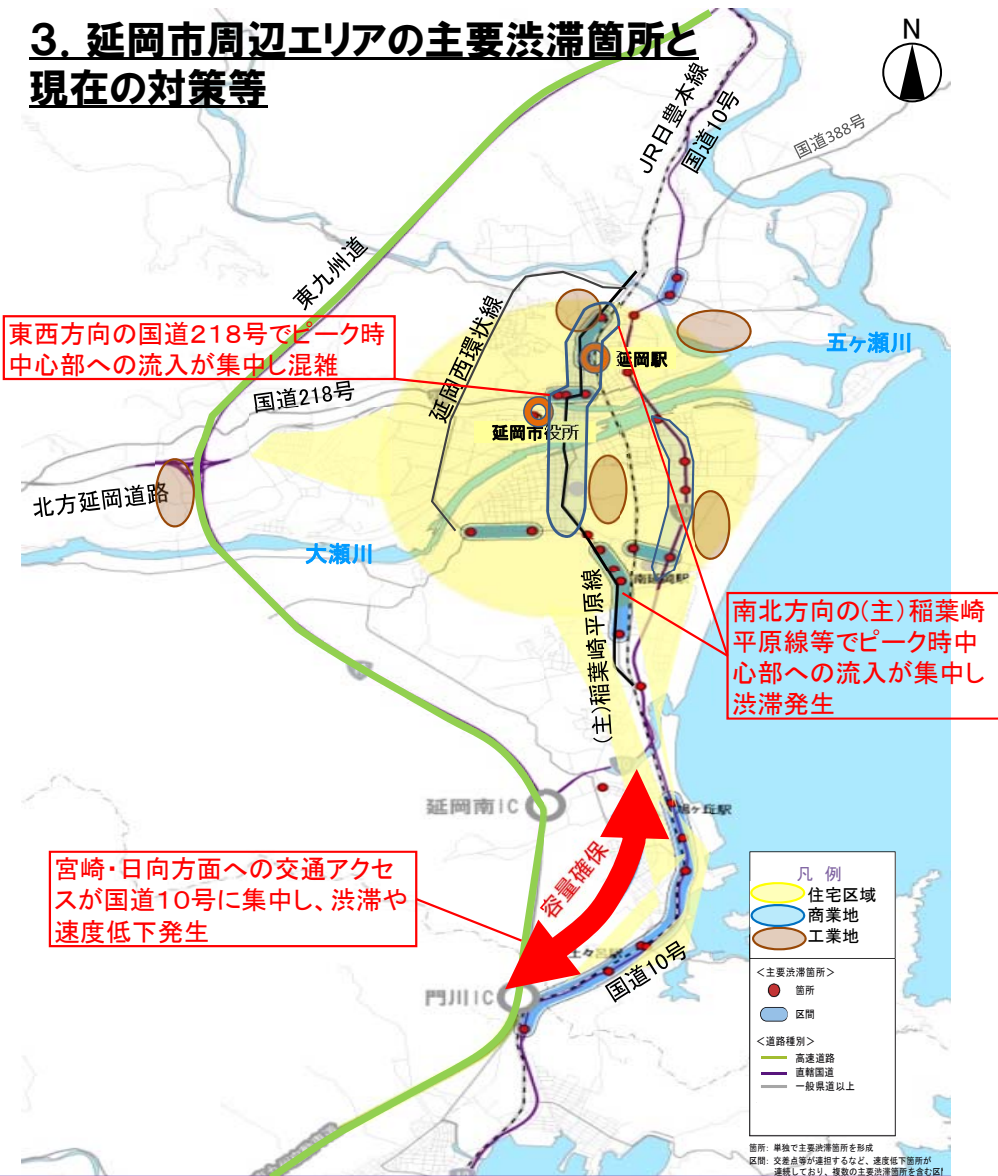
1. 延岡市周辺エリアの概況

	概要
延岡市市街地の状況	・延岡市は、県北最大の都市である。また、市街地には五ヶ瀬川、大瀬川等複数の河川が流れ、その中に住宅街や商業地、工場地が形づくられている。 ・南北軸は宮崎・大分方面へのアクセスを目的とする、国道10号や並行するJR日豊本線沿線に市街地が形成され、市街地を環状する形で、東九州道・延岡西環状線が整備されている。 ・東西軸では熊本方面へのアクセスを目的とする、国道218号・北方延岡道路が市中心部を起点とし、整備がなされている。
道路交通状況	・南北軸については、宮崎・日向方面へのアクセスが国道10号に集中し、速度サービスの低下や渋滞が発生している。 ・市街地部では、朝夕ピーク時での中心部に入流する渋滞が国道218号及び(主)稲葉崎平原線等で発生している。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	・H25年に改訂された、「延岡市都市計画マスタープラン」に基づき、H39年度を目標年次とした 1.高速道路の整備と活用（高速道路、西環状線整備促進） 2.鉄道輸送網の整備・活用（日豊本線利用促進、高速化、複線化） 3.バス輸送網の整備・活用（交通手段の確保、高速バス、ルート策定） などの基本目標を定め交通体系の整備・改善等の対策を推進を図る。 ・高速交通軸の整備が進められる中、他事業との連携を図り、渋滞状況の変化を踏まえた対策を推進する。
道路整備	【市】都市計画道路の整備

3. 延岡市周辺エリアの主要渋滞箇所と現在の対策等



基本方針

関係者で構成されるエリアWGにて、対策検討及び対策効果を検証してまいります。県北エリアは、環状交通軸や市街地中心縦断軸の整備推進による渋滞軽減への取組や公共交通機関の活用・利用促進を図り、更なる対策検討・効果を検証してまいります。

【エリアWG体制】

道路管理者

国、宮崎県、延岡市、NEXCO

宮崎県警

基礎自治体

延岡市、日向市、門川町

その他関係者

4. モニタリングの実施結果

- H25.1に公表した九州管内の主要渋滞箇所に対して、定期的な渋滞状況のモニタリングを実施
- 最新データによるモニタリングの結果、選定基準に該当しない箇所が7箇所確認
- 今後も経過観察を実施していくとともに、選定基準に該当しない箇所や、対策が完了した箇所については、現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含めて検討

主要渋滞箇所(一般道)の選定基準	
曜日・時間帯	選定基準
平日 朝(7時～9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方方向でも該当する箇所
平日 夕(17時～19時)	
休日 昼(7時～19時)	

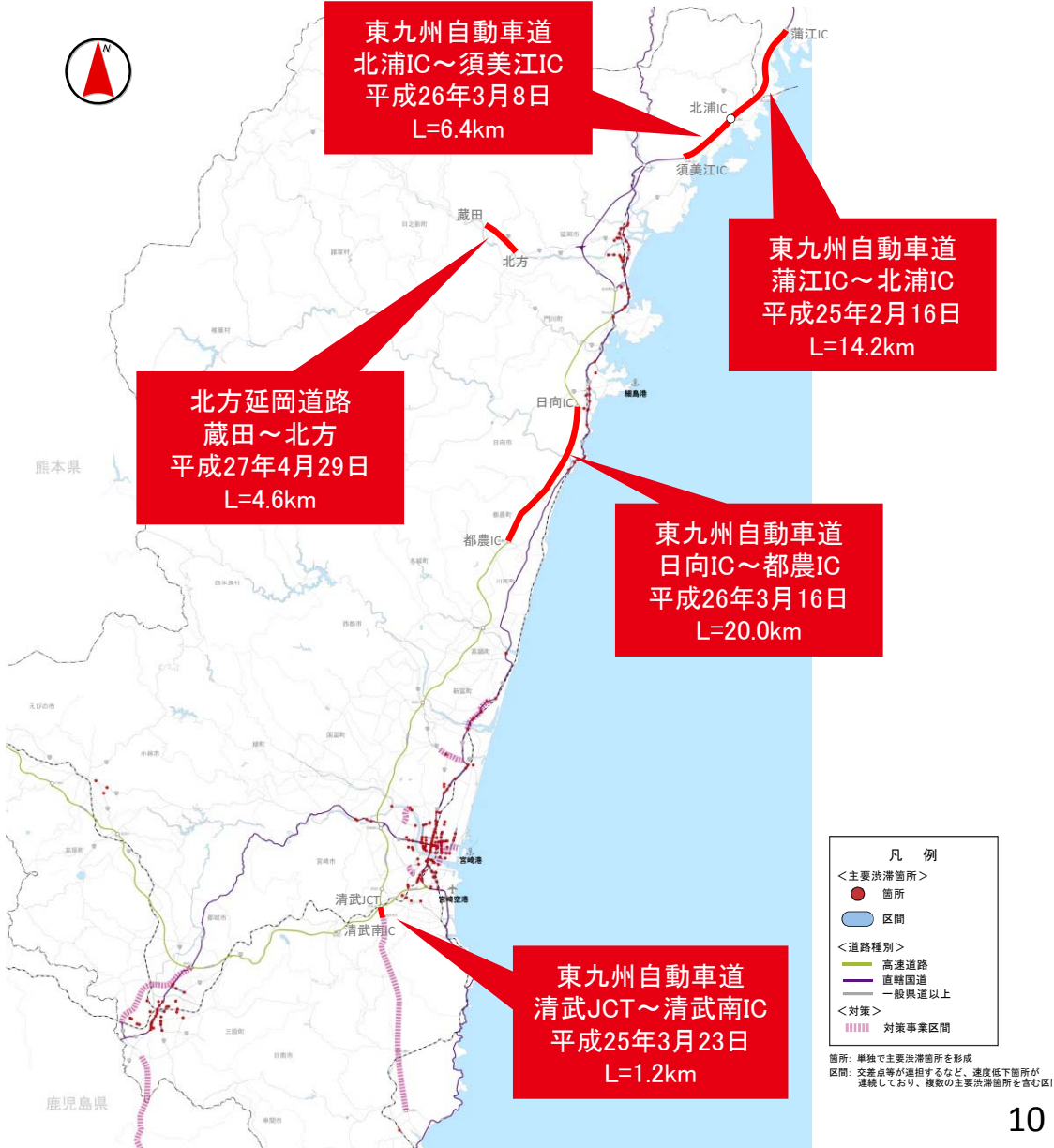
宮崎県内の主要渋滞箇所(226箇所)のモニタリング結果		
主要渋滞箇所数	モニタリング結果	
	主要渋滞箇所の選定基準に該当する箇所	主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所
226箇所	219箇所	7箇所

最新の交通データ

※プローブデータによる
(選定時：H24.9～H25.2、最新H26.9～H27.2)

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



4. モニタリングの実施結果

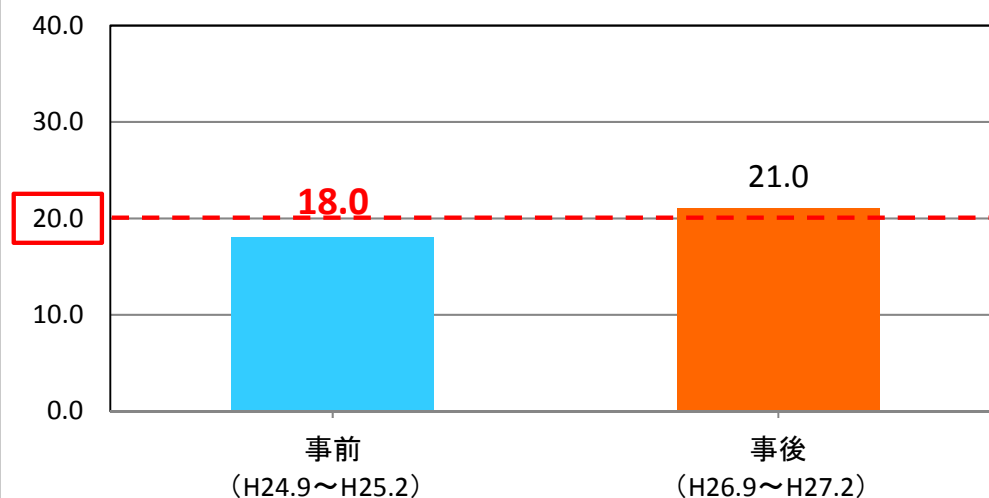
◆選定基準に該当しない主要渋滞個所の確認(伊達町1交差点)

- 平日タピークの平均速度が向上している。(18.0km/h⇒21.0km/h)
- 東九州自動車道延伸による影響も考慮しながら、周辺の交差点も含めモニタリングを継続。



▼伊達町1交差点の平均旅行速度確認結果

伊達町1交差点 <平日タピーク(17～19時)>

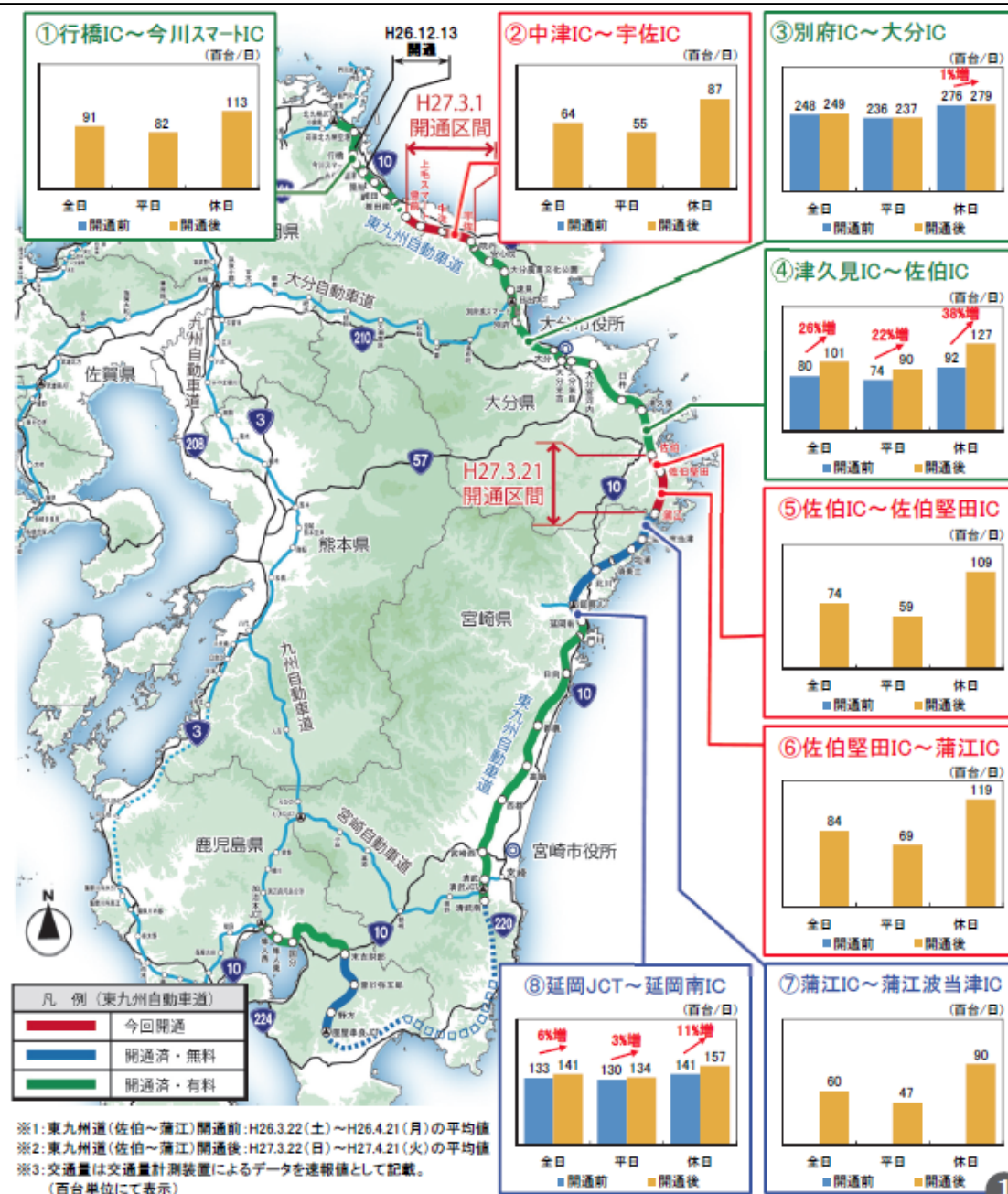


5. 整備効果事例

■東九州自動車道(中津～宇佐、佐伯～佐伯堅田、佐伯堅田～蒲江)の整備による交通量変化

○東九州道の利用交通量は、多くの区間で増加。

記者発表資料
(H27.5.1)
※九州地方整備局HPより



6. 渋滞検討マネジメントサイクルについて

(1)宮崎県における渋滞対策マネジメントサイクル(案)

- 最新の交通データ等を基に特定(更新)された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施
- 毎年度、以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所等をモニタリングの上、随時見直し

モニタリング等による検証

最新の交通データによる渋滞状況の検証
…民間プローブデータの収集・分析等

地域の交通状況に対する
専門的見地からの検証
…データの精査・現地確認等の実施

渋滞対策協議会における議論

協議会構成主体：国土交通省 九州地方整備局、国土交通省 九州運輸局、宮崎県、宮崎県警察本部、
宮崎市、延岡市、都城市、西日本高速道路㈱

定期的な地域の声の反映
(パブリックコメントの実施等)

地域の主要渋滞箇所の特定(更新)

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

・道路管理者・交通管理者等で構成されるエリアWGを設置し各エリア単位で主要渋滞箇所図等により、
地域の課題を共有し議論を促進

地域の渋滞の現状と対応の基本方針

・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現
(道路管理者が実施する対策、他機関の実施対策との連携、道路利用者の参画による対策等)

7. 今後の進め方

- ・最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングを実施
- ・構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し地域毎の渋滞対策の検討を推進

“交通渋滞対策協議会”による議論

- 最新の交通データによる渋滞状況の検証
- 地域の交通状況の変化等に対する専門的見地からの検証 等

“エリアワーキング”による議論

- 交通状況のモニタリング（主要渋滞箇所のフォローアップ）
- 地域の交通課題の共有
- ソフト・ハードを含めた対策の検討・調整 等