

平成30年度 第1回 宮崎県交通渋滞対策協議会

目次

1. 宮崎県渋滞対策協議会のこれまでの経緯		1
2. 主要渋滞箇所の解除		2
3. 最新データによるモニタリング結果の報告		7
4. 今後の渋滞対策の進め方		11
5. 官民連携による渋滞対策		28
6. 今後のスケジュール		30

平成30年8月3日

1. 宮崎県渋滞対策協議会のこれまでの経緯

■宮崎県渋滞対策協議会のこれまでの経緯

平成24年度		平成25年度		平成26年度		平成27年度		平成28年度		平成29年度		平成30年度	
第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(H 24・6)		第2回宮崎県交通渋滞対策協議会(H 24・7)		パブリックコメントの実施(H 24・8 H 24・11)		第3回宮崎県交通渋滞対策協議会(H 24・12)		主要渋滞箇所の公表(H 25・1)		第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(H 25・7)		第1回宮崎市・都城市 周辺エリアWG(H 26・2)	
						第1回延岡市周辺 エリアWG(H 26・2)		第1回宮崎市・都城市 周辺エリアWG(H 27・3)		第1回延岡市 周辺エリアWG		第1回宮崎市・都城市 周辺エリアWG(H 28・1)	
						第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(H 27・8)		第1回宮崎市・都城市 周辺エリアWG(H 28・1)		第1回延岡市周辺 エリアWG(H 28・3)		第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(H 28・7)	
								第1回宮崎市・都城市 周辺エリアWG(H 29・2)		第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(H 29・8)		第1回宮崎市・都城市 周辺エリアWG(H 30・2)	
								第1回延岡市・日向市 周辺エリアWG(H 29・2)		第1回延岡市・日向市 周辺エリアWG(H 30・2)		第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(H 30・8)	
												本日	

2. 主要渋滞箇所(一般道)の解除

(1)最新データによる主要渋滞箇所のモニタリング結果

○最新の交通データ(H29.4～H30.3)により、主要渋滞箇所の選定基準該当状況を確認した。
○確認の結果、選定基準に該当しない主要渋滞箇所は、2箇所(詳細は次頁以降を参照)。
○その他の主要渋滞箇所については、今後も引き続き経過観察を実施していくとともに、見直しも含めて検討していく。

▼宮崎県内の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数	
219箇所	
区間内の 主要渋滞箇所数	単独 主要渋滞箇所数
139箇所 (52区間)	80箇所

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
箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成

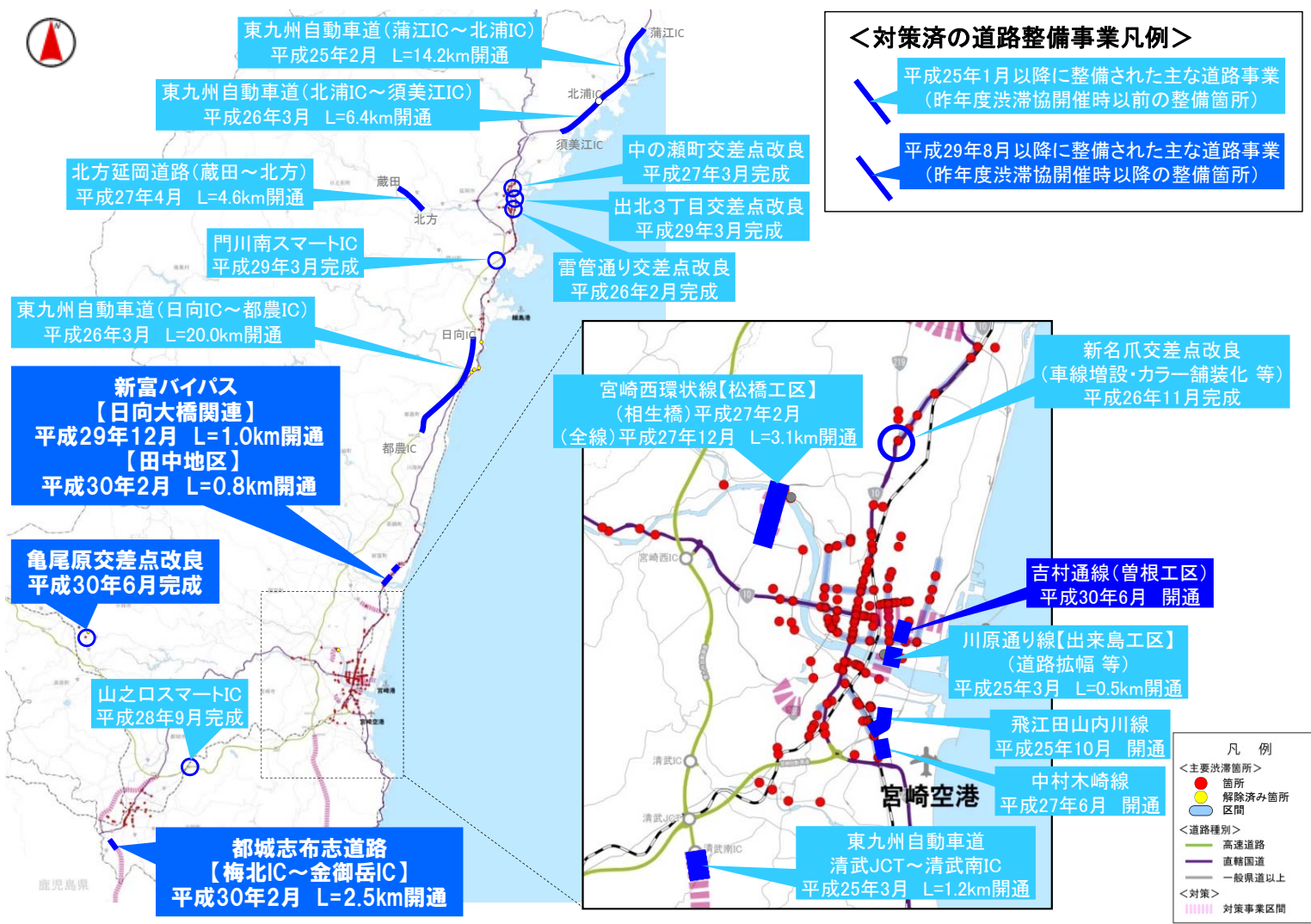
▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

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 でも該当する箇所
平日 夕 (17時～19時)	
休日 昼 (7時～19時)	

▼主要渋滞箇所(一般道)の点検結果

主要渋滞 箇所数	選定基準 該当箇所数	選定基準 非該当箇所数
219箇所	217箇所	2箇所

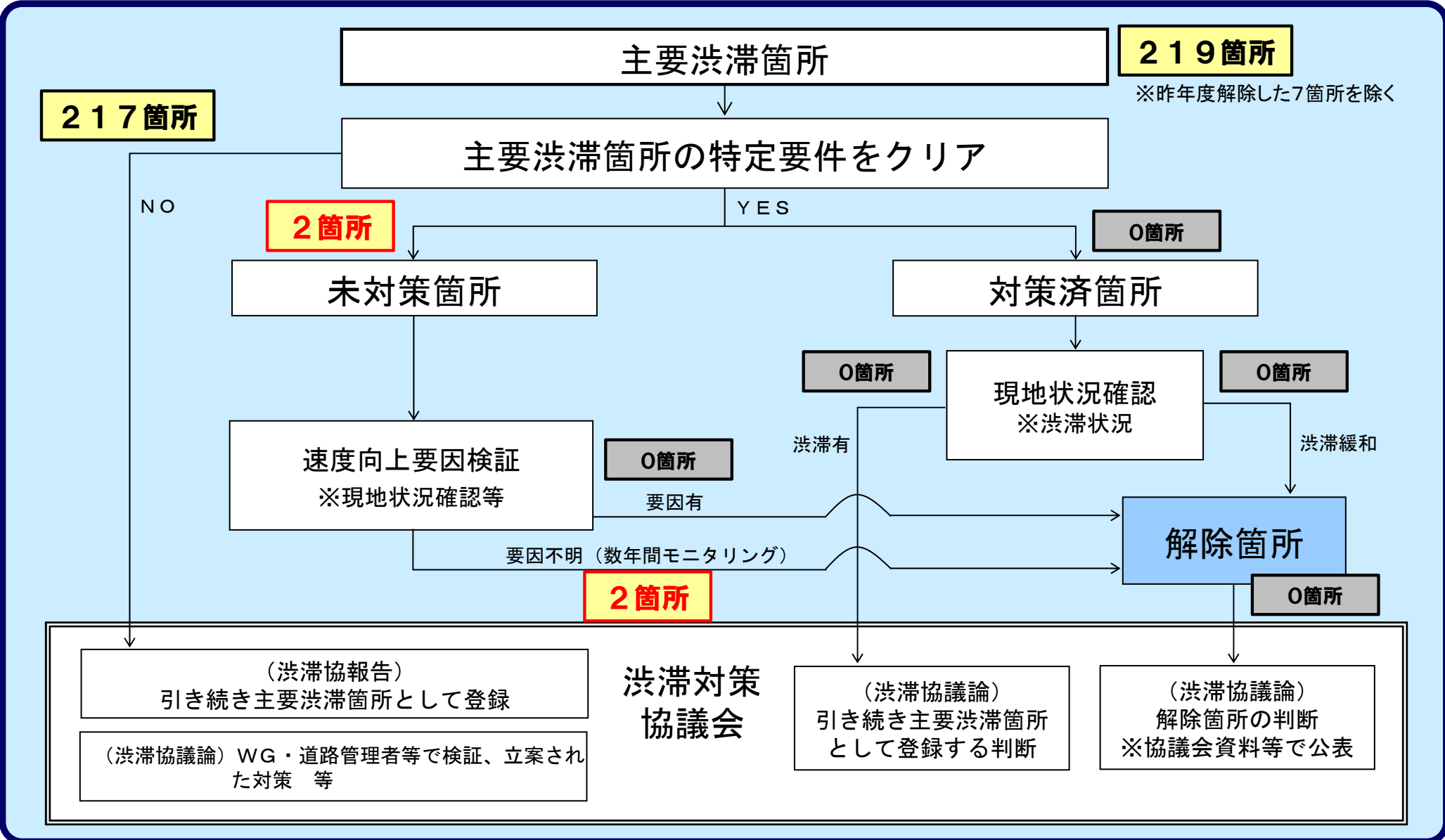
▼宮崎県内でH25.1月以降に整備された主な道路事業



2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

○主要渋滞箇所の解除については、最新のデータや現地状況等を確認し、各箇所毎に協議会で判断して解除を行う。



2. 主要渋滞箇所の解除

(3)選定基準クリア箇所

○最新のフォローアップデータ(H29.4～H30.3)によるモニタリング結果により、主要渋滞箇所選定基準をクリアした箇所を以下に一覧表で示す。

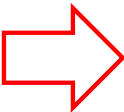
＜主要渋滞箇所の選定基準クリア箇所＞

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方角	路線名	①選定時			②最新		
						旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)		
						平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H
宮崎市	新名爪(仮)	—	—	南西	国道10号	27.6	27.3	27.9	37.2	35.9	33.8
				北東	国道10号	15.2	22.7	27.9	33.8	28.1	31.2
宮崎市	高岡町宮水流	—	—	南	主13号	21.4	26.9	35.5	26.6	31.8	29.8
				西	国道10号	25.1	29.6	29.1	33.4	33.1	33.0
				東	国道10号	17.9	36.8	25.5	28.3	33.1	37.4

データ: 選定時(H24.4～H24.8プローブデータ)、最新(H29.4～H30.3ETC2.0プローブ情報)

注1) 赤字は20km/h未満の箇所を示す

注2) ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す



- 全箇所、全時間帯で、速度向上している。
- 速度向上要因が不明なため、解除手順に準じて、複数年でのモニタリング及び、現地状況の確認を行う。

2. 主要渋滞箇所の解除

■新名爪(仮)交差点:選定基準のクリア箇所(未対策箇所)

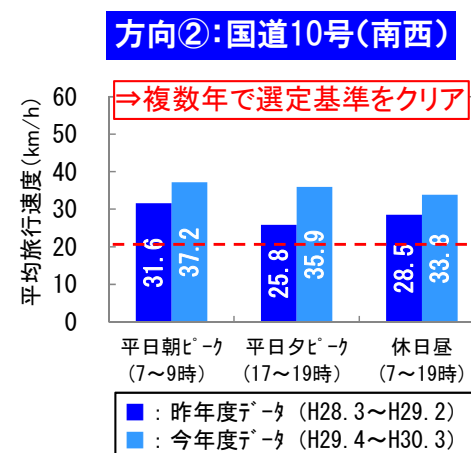
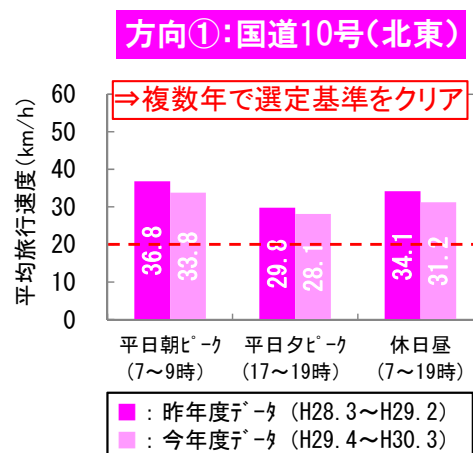
経過観察

- 宮崎市の新名爪(仮)交差点は、渋滞対策を実施していないが、交通データで全ての方向が20km/h以上となっており、主要渋滞箇所の選定基準をクリア。
- しかし、現地において混雑が確認された。

<位置図>



<複数年(昨年度評価・今年度評価)での旅行速度>



出典:ETC2.07°ロード情報流入方向の旅行速度



(H29.8.3撮影)



(H29.8.3撮影)

「経過観察」として、今後も引き続きモニタリングを継続。

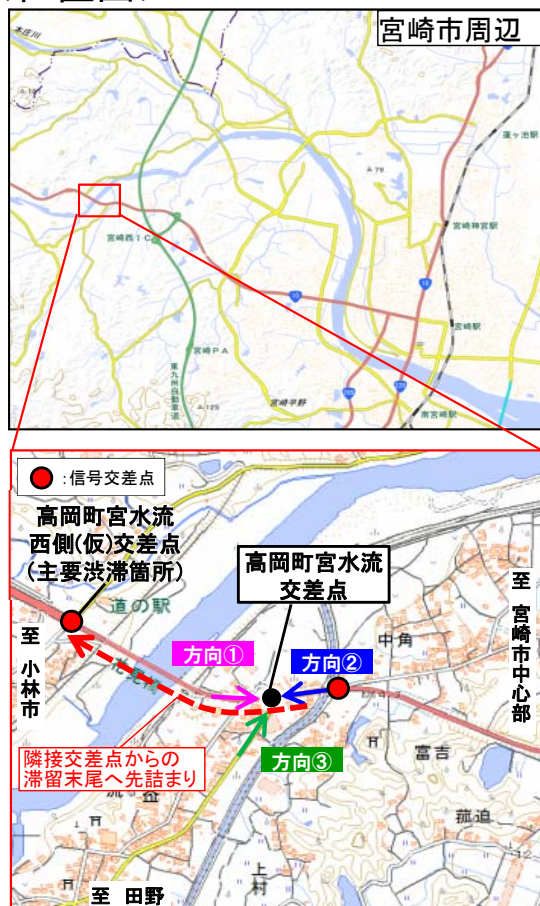
2. 主要渋滞箇所の解除

■高岡町宮水流交差点:選定基準のクリア箇所(未対策箇所)

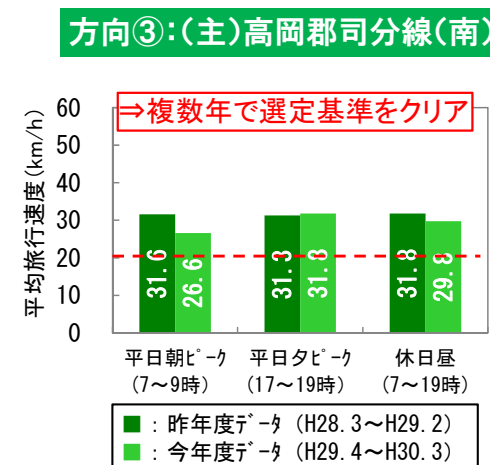
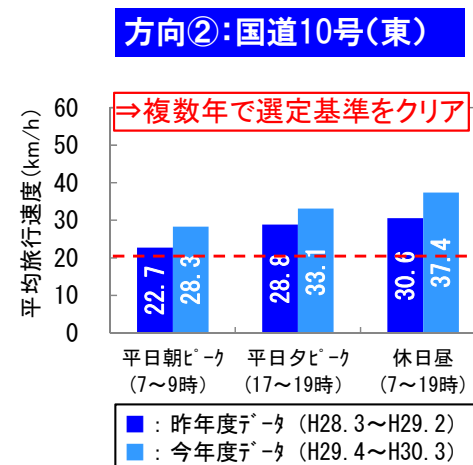
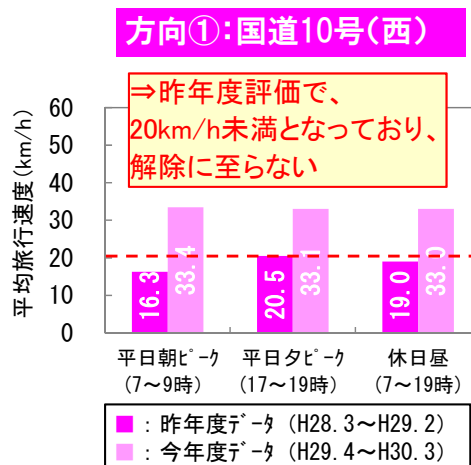
経過観察

○宮崎市の高岡町宮水流交差点は、渋滞対策を実施していないが、交通データで全ての方向が20km/h以上となっており、主要渋滞箇所の選定基準をクリア。
○しかし、昨年度データで選定基準に該当し、かつ、現地において混雑が確認された。

<位置図>



<複数年(昨年度評価・今年度評価)での旅行速度>



出典:ETC2.0プローブ情報流入方向の旅行速度



「経過観察」として、今後も引き続きモニタリングを継続。

3. 最新データによるモニタリング結果の報告

■宮崎県南エリア対策済箇所(6箇所)のモニタリング結果

○H25.1月以降に整備された道路事業により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所(対策済箇所)のフォローアップ結果一覧を以下に示す。
○フォローアップの結果、全箇所において主要渋滞箇所の選定基準に該当するため、「経過観察」とする。

<道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果>

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方角	路線名	①選定時			②最新		
						旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)		
						平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H
宮崎市	新名爪	国道10号 新名爪交差点改良 (直進車線の増設、カラー舗装化等)	H26.11	南	国道219号	5.6	4.5	4.0	12.9	15.4	15.6
				北東	国道10号	11.8	11.5	11.8	16.5	19.7	19.6
				南西	国道10号	8.5	10.7	11.0	10.9	13.1	13.1
				北	国道219号	6.4	6.0	5.5	9.7	10.8	10.7
宮崎市	糸原(仮)	宮崎西環状線(松橋工区)	H27.12	南西	県352号	7.7	10.3	13.3	7.3	10.1	16.5
				南東	主17号	9.9	9.2	12.7	18.6	16.3	24.6
				北東	県352号	18.0	9.0	7.2	10.6	10.9	14.7
				北西	主17号	31.2	34.2	37.5	33.8	33.1	38.9
宮崎市	小松	宮崎西環状線(松橋工区)	H27.12	南	主17号	10.9	8.5	10.4	16.3	13.3	15.2
				東	市道等	9.9	17.8	14.7	—	—	—
				西	主17号	20.5	22.4	24.3	18.2	20.8	21.8
宮崎市	相生橋北西側(仮)	宮崎西環状線(松橋工区)	H27.12	南東	主9号	15.2	17.5	17.6	19.5	21.8	24.7
				北東	主9号	16.9	12.4	19.1	9.4	11.6	19.1
				南西	主9号	—	—	—	29.6	40.0	39.5
				北西	主26号	13.0	13.3	19.0	20.3	15.1	19.0
宮崎市	佐土原町徳ヶ淵	新富バイパス	H29.12	東	県372号	18.0	23.3	23.6	15.1	17.5	20.3
				南	国道10号	25.2	26.8	24.7	28.9	30.2	30.2
				北	国道10号	19.8	19.1	19.5	29.5	28.7	28.0
				西	市道等	—	53.7	31.4	—	—	—
小林市	亀尾原	国道221号 亀尾原工区 交差点改良	H30.6	南	国道221号	42.3	38.6	37.8	25.5	26.2	25.1
				北東	市道等	27.1	26.8	29.1	17.5	21.9	12.2
				北	国道221号	24.2	17.1	24.9	30.3	15.6	24.8

※赤枠内は、WG以降に新規追加

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H29.4~H30.3ETC2.0プローブ情報)

注1) 赤字は20km/h未満の箇所を示す

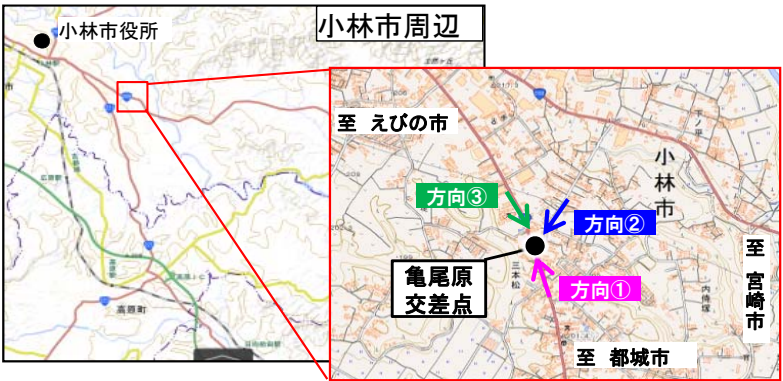
注2) ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

3. 最新データによるモニタリング結果の報告

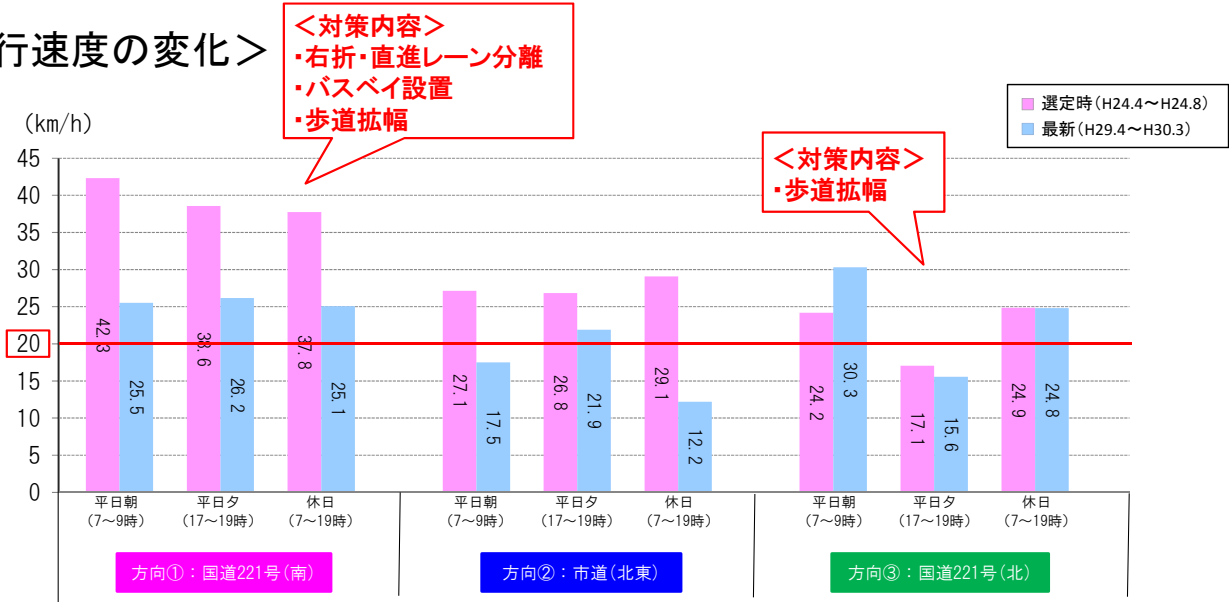
■対策済箇所(亀尾原交差点)

○平成30年6月に亀尾原交差点改良の整備が完了し、現地状況では渋滞解消を確認。
○速度データは、整備前のデータとなっていることから、一部方向で20km/h未満。

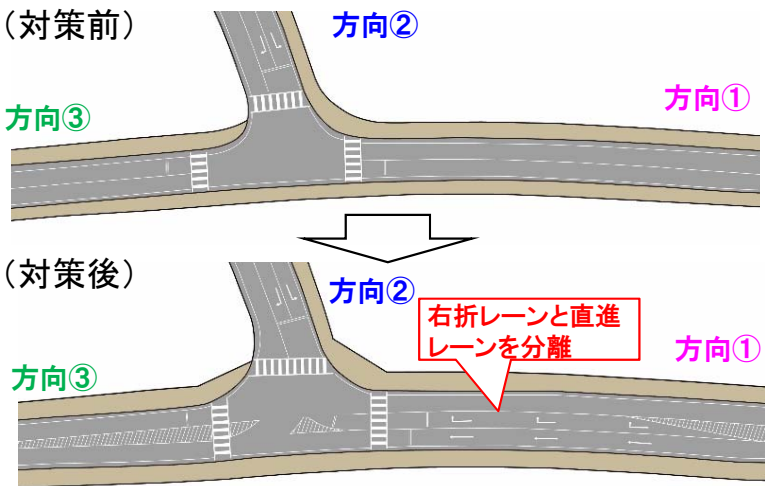
<位置図>



<旅行速度の変化>



<主な対策内容>



<整備後の渋滞状況>



○現地で混雑解消を確認したものの、最新データが整備前のデータとなっているため、今後整備後(H30.6以降)のデータで評価し、次年度以降の解除を目指す。

3. 最新データによるモニタリング結果の報告

■延岡市・日向市周辺エリア対策済箇所(2箇所)のモニタリング結果

○H25.1月以降に整備された道路事業により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所(対策済箇所)のフォローアップ結果一覧を以下に示す。
○フォローアップの結果、出北3(仮)で一部速度向上が確認された箇所があるが、全箇所において主要渋滞箇所の選定基準に該当するため、「経過観察」とする。

<道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果>

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方角	路線名	①選定時			②最新		
						旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)		
						平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H
延岡市	出北3(仮)	出北3丁目交差点改良	H29.3	北	国道10号	15.0	11.9	12.6	29.3	20.8	27.2
				南	国道10号	44.1	40.9	39.6	33.3	33.2	34.2
				西	市道	12.9	6.6	7.9	10.6	5.8	6.4
				東	市道	11.1	10.8	13.2	14.2	7.7	7.3
日向市	美々津中入口	東九州自動車道(日向IC～都濃IC)	H26.3	北東	国道10号	31.5	39.1	38.6	35.6	39.8	42.7
				南西	国道10号	45.7	28.6	38.2	51.5	41.2	50.9
				南	県道231号	6.8	4.9	7.8	9.8	5.2	7.3

データ: 選定時(H24.4～H24.8プローブデータ)、最新(H29.4～H30.3ETC2.0プローブ情報)

注1) 赤字は20km/h未満の箇所を示す

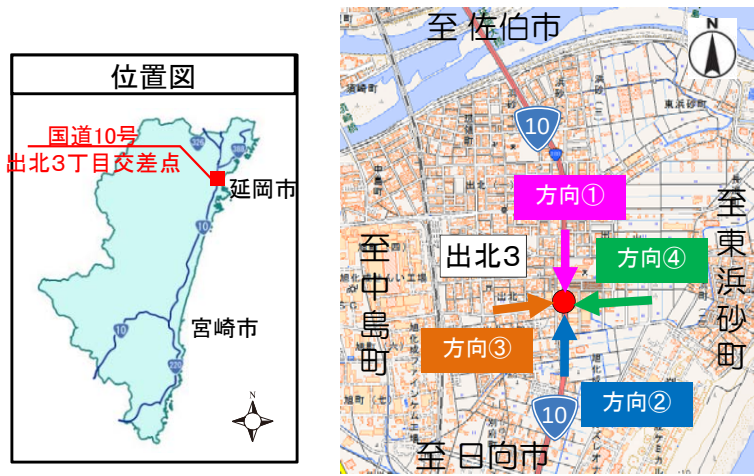
注2) ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

3. 最新データによるモニタリング結果の報告

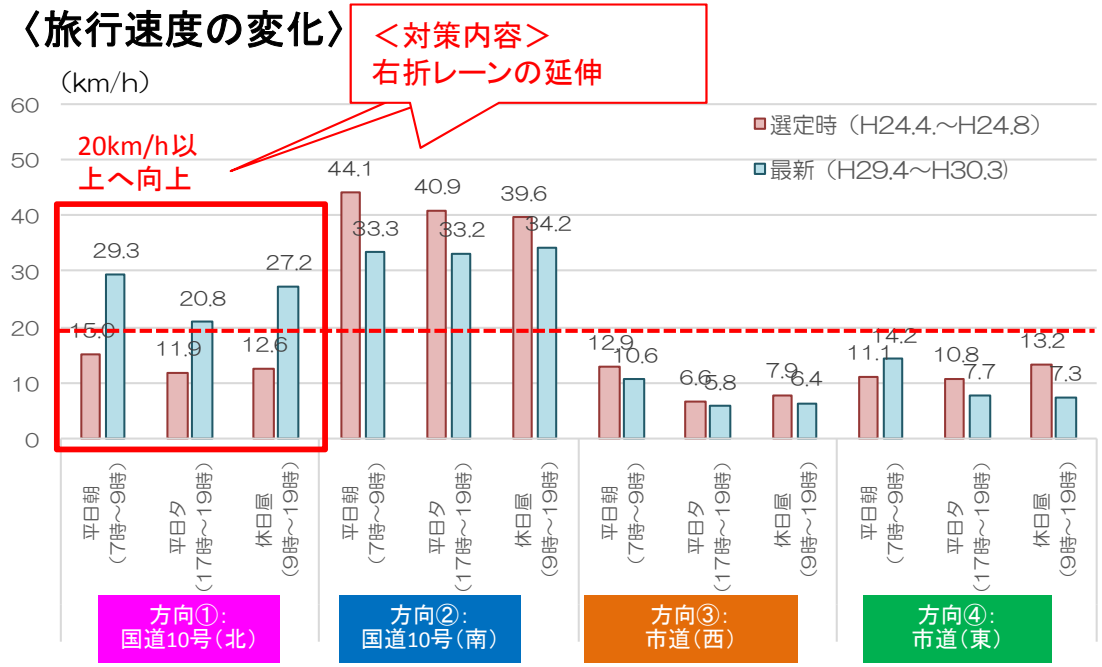
■対策箇所(国道10号 出北3丁目交差点)

- 出北3丁目交差点では国道10号の下り線で右折交通が多く、右折車両が直進車を阻害して渋滞が発生。
- 既存道路幅の中で、右折レーンを延伸したことで、一部方向で速度が向上。

<位置図>

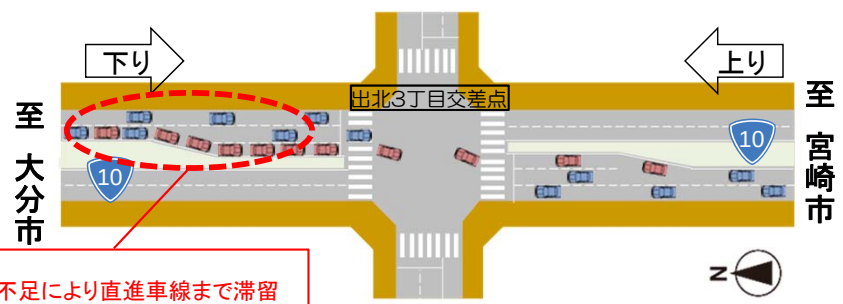


<旅行速度の変化>



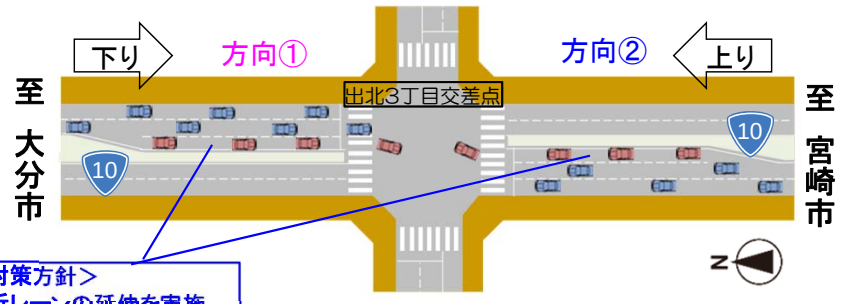
<主な対策内容>

(対策前)



<現況>
◆右折レーンの滞留長不足により直進車線まで滞留
◆直進車両を阻害し渋滞が発生

(対策後)



<対策方針>
右折レーンの延伸を実施

<整備後の状態状況>



○一部混雑解消を確認されたものの、以前として速度が低い箇所が確認されるため、今後も引き続きモニタリングを継続

4. 今後の渋滞対策の進め方

(1) 渋滞対策の進め方

→H29宮崎県渋滞対策協議会で合意した渋滞対策の進め方の手順について説明



(2) 既存の対策事業

→各エリアにおける既存のハード対策事業について説明



(3) 高速道路の有効活用

→既存ストックの有効活用について説明



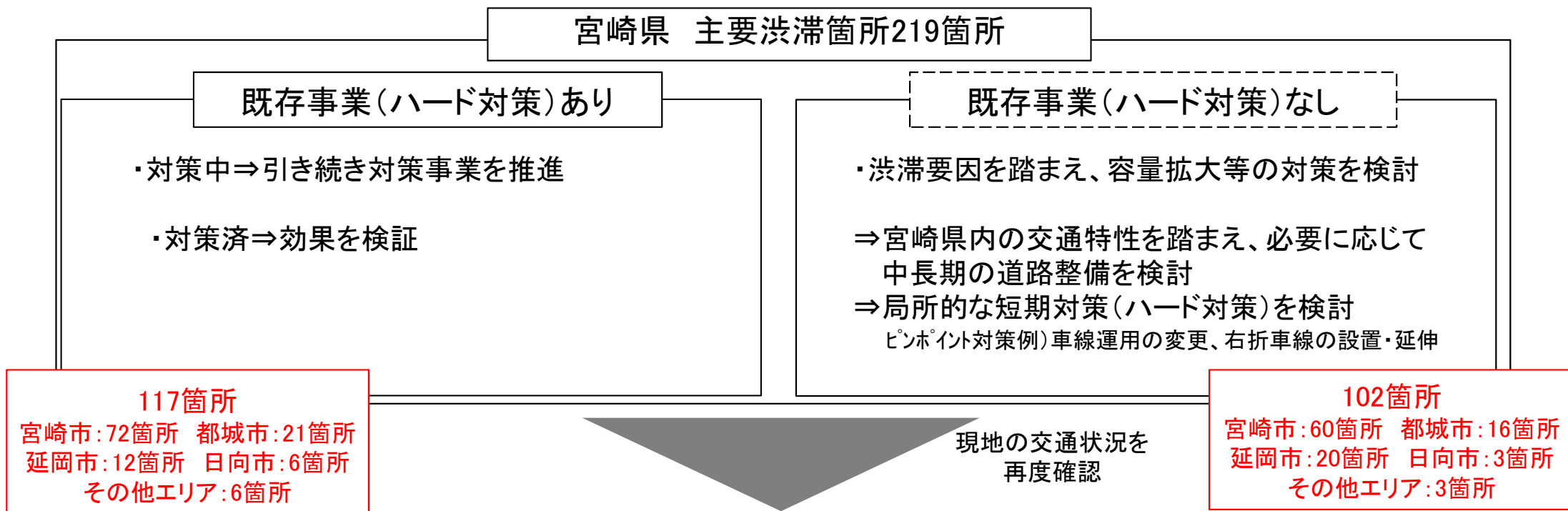
(4) ソフト対策の取り組み例

→道路を賢く使う視点を踏まえたソフト対策について
実施内容の確認と今後の対策案について議論

4. 今後の渋滞対策の進め方

(1) 渋滞対策の進め方

- 既存事業(ハード対策)がある主要渋滞箇所のうち、対策中の箇所については引き続き事業を推進、対策済箇所については効果検証を行う。
- 既存事業(ハード対策)がない主要渋滞箇所については、中長期の道路整備や局所的な交差点改良等を検討していく。
- 今後は既存事業(ハード対策)の有無にかかわらず、宮崎県全体でソフト対策の対応方針を検討していく。



ソフト対策の対応方針を検討 ※道路を賢く使う視点で検討

対策例;

- 交通手段の変更:バス・自転車の利用促進
- 交通需要の抑制(利用時間帯の変更):ノーマイカーデーの推進、時差出勤の導入
- 経路の変更:「案内標識、情報板」による渋滞状況の提供

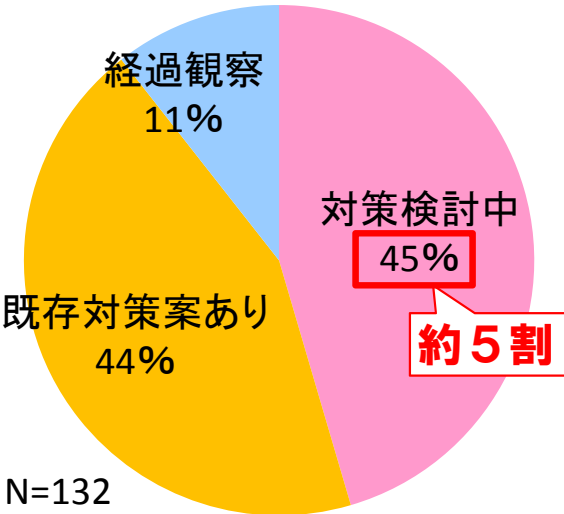
4. 今後の渋滞対策の進め方

(2)既存の対策事業

■宮崎市周辺エリア(現状)

- 宮崎西環状線等の環状道路の整備および市街地部の道路整備により、交通容量の拡大を図っている。
- 一方、宮崎市周辺エリアの主要渋滞箇所132箇所のうち、宮崎市中心部等に対策検討中箇所が60箇所存在(約5割)し、課題となっている。
- 対策検討中箇所のハード・ソフト対策検討に加え、対策の有無に関わらず、ピンポイント対策等の新規対策案検討を進める。

<対策実施状況>



【主要渋滞箇所】

- … 今後、具体的な対策を検討する箇所(対策検討中箇所)
- … 計画事業によって解消・緩和効果が見込まれる箇所
- … 計画事業の整備が完了し経過観察中の箇所
- … 対策等により、主要渋滞箇所から解除した箇所



凡 例

<主要渋滞箇所>

● 区間

<道路種別>

— 高速道路

— 直轄国道

— 一般県道以上

<対策>

● 宮崎西環状線(未供用)

— 宮崎西環状線(供用中)

— 対策事業区間(事業中)

— 対策事業区間(開通済)

● スマートIC(事業中)

<その他>

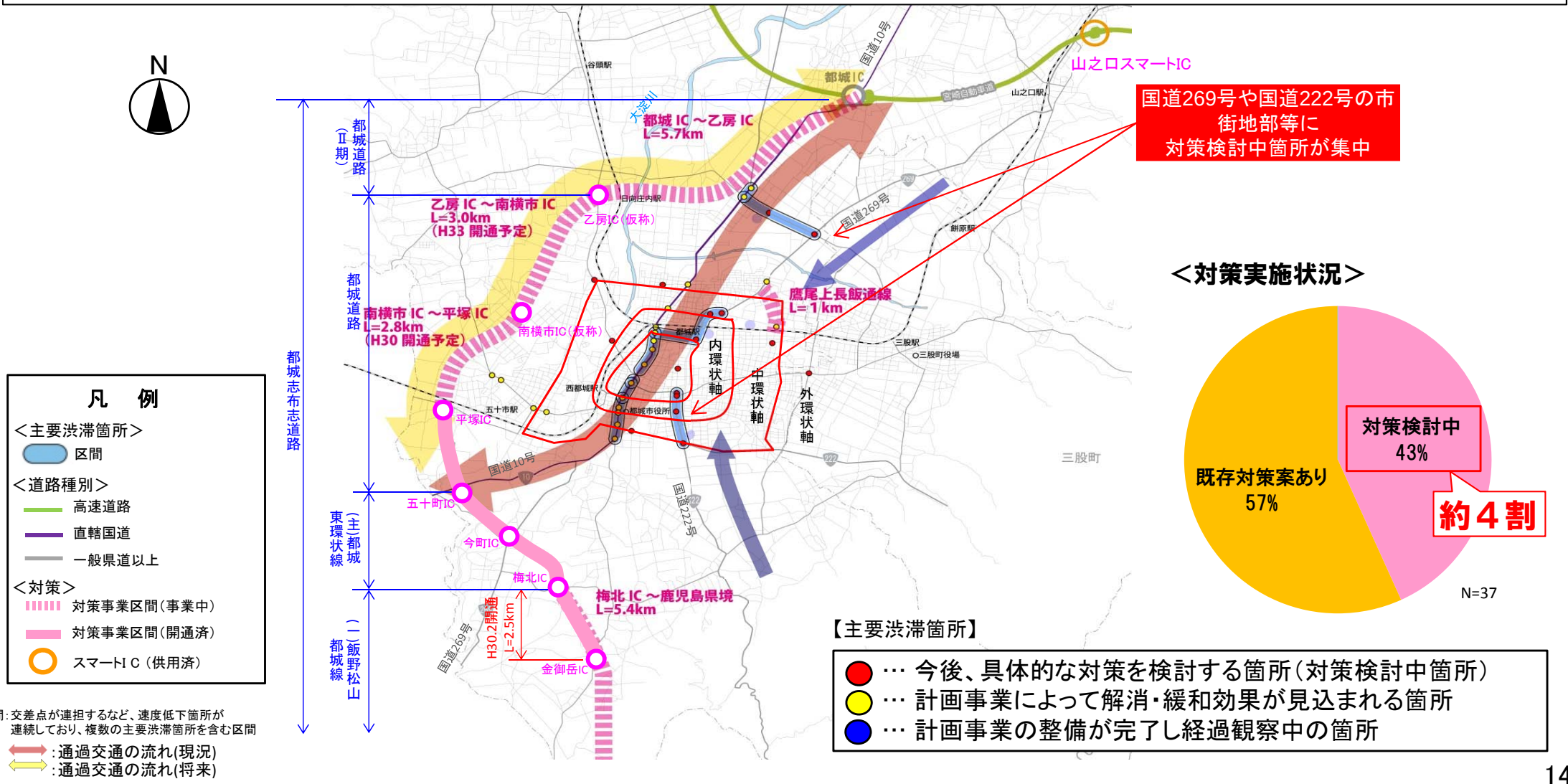
● 市中心部

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、速度低下区間が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

4. 今後の渋滞対策の進め方

■都城市周辺エリア(現状)

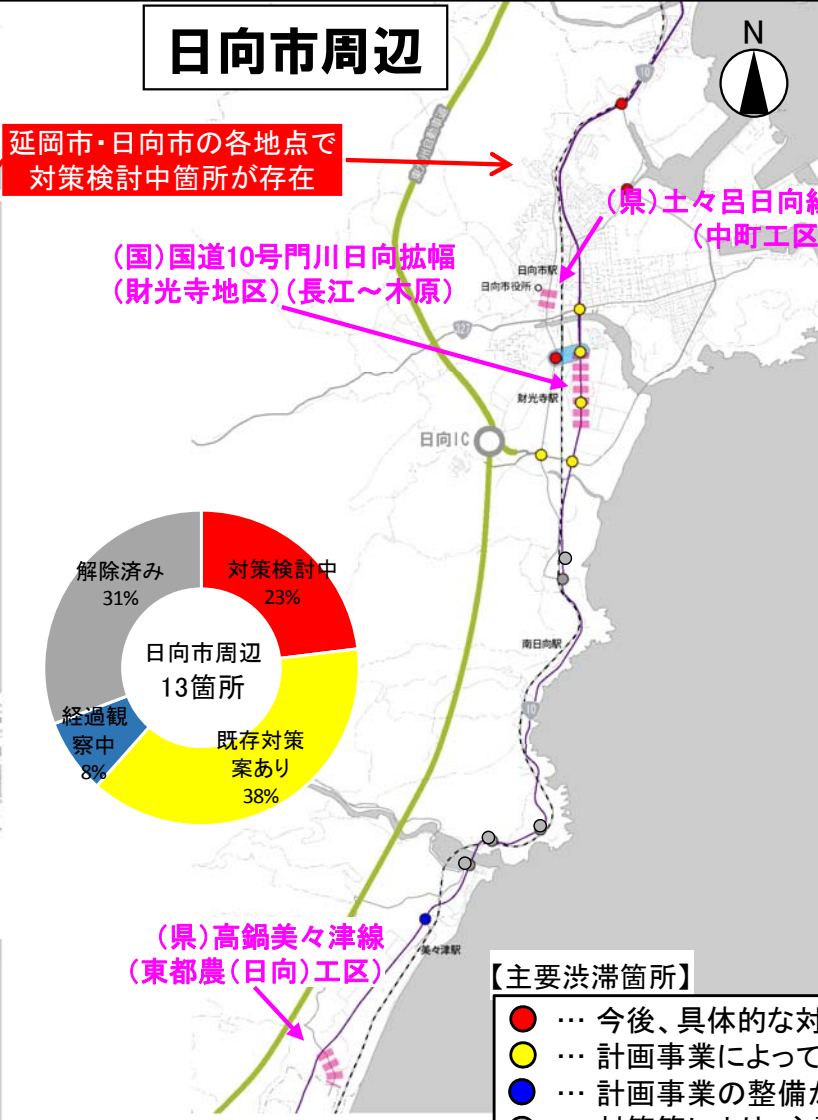
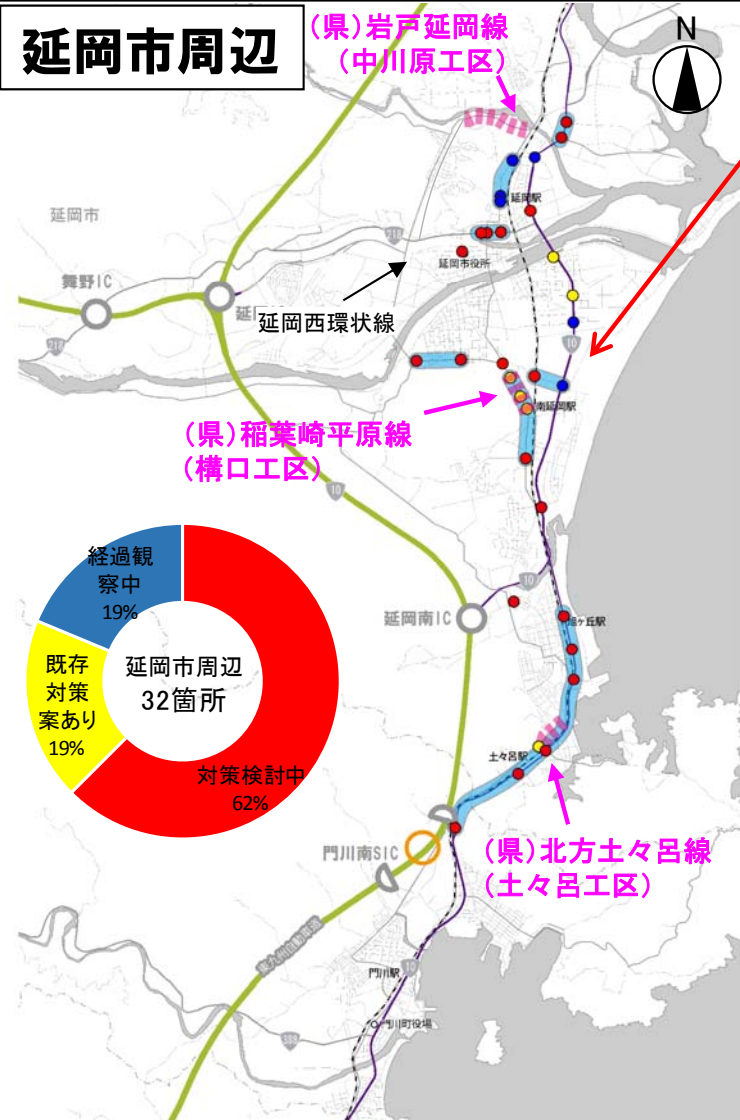
- 都城志布志道路等の整備により、渋滞軽減を図っている。(南横市IC～平塚IC:H30開通予定、乙房IC～南横市IC:H33開通予定)
→事業が完了すれば、国道10号等の渋滞軽減が期待される。
- 一方、都城市周辺エリアの主要渋滞箇所37箇所のうち、都城市中心部等に対策検討中箇所が16箇所存在(約4割)し、課題となっている。
- 対策検討中箇所のハード・ソフト対策検討に加え、対策の有無に関わらず、ピンポイント対策等の新規対策案検討を進める。



4. 今後の渋滞対策の進め方

延岡市・日向市周辺エリア(現状)

- 環状交通軸(延岡西環状線)や市街地中心縦断軸((県)稲葉崎平原線)の整備により、渋滞軽減を図る。
- 延岡市・日向市周辺エリアの主要渋滞箇所45箇所のうち、延岡市6箇所、日向市1箇所については対策実施済み。
- 日向市の4箇所は、東九州自動車道の整備により渋滞解消が確認されたため、H29年度に主要渋滞箇所から解除済み。
- 対策検討中箇所のハード・ソフト対策検討に加え、対策の有無に関わらず、ピンポイント対策等の新規対策案検討を進める。



凡 例

- <主要渋滞箇所>
 - 区間
- <道路種別>
 - 高速道路
 - 直轄国道
 - 一般県道以上
- <対策>
 - 対策事業区間(事業中)
 - 対策事業区間(開通済)
 - スマートIC(供用済)

- #### 【主要渋滞箇所】
- … 今後、具体的な対策を検討する箇所(対策検討中箇所)
 - … 計画事業によって解消・緩和効果が見込まれる箇所
 - … 計画事業の整備が完了し経過観察中の箇所
 - … 対策等により、主要渋滞箇所から解除した箇所

4. 今後の渋滞対策の進め方

(3) 高速道路の有効活用(延岡市エリア)

■延岡南道路の料金低減施策

- 延岡市南部の国道10号(旭ヶ丘交差点～舟越交差点間)では、延岡南道路の料金抵抗を避けた大型車が当区間を利用し市街地へ流入・通過するため、慢性的に渋滞が発生。
- H31年度に延岡南道路の料金低減施策を実施することにより、通過する大型車の交通転換が図られ渋滞緩和が期待される。

	延岡南道路(延岡南IC～門川IC)				
	軽	普	中	大	特大
現状		260円		410円	930円
変更後(H31年度)		240円		280円	350円

特に、大型・特大の料金低減が大きく、国道10号からの転換が期待

※九州地方整備局HPより

【写真①: 旭ヶ丘交差点付近】



【写真②: 松原町交差点付近】



4. 今後の渋滞対策の進め方

(4)ソフト対策の取組みと今後の展開

■宮崎県内で実施されているソフト対策

- 現在、宮崎県内では、ノーマイカーデーやバス利用促進等様々な施策が行われている。
- 対策事業の有無に関わらず、道路を賢く使う視点を踏まえて、ソフト対策を推進していく必要がある。

項目			取組内容
方針	視点	施策	
交通需要マネジメント でネットワークを最適 利用	手段の分散	ノーマイカーデー	ノーマイカーデーの実施(毎週水曜日・金曜日・毎週1回以上)
		バス利用への転換	エコ通勤割引、バスレーン規制の変更、PTPS、時短バス、コミバス、ICカード、ポイントキャンペーン、バスロケ社会実験、各種割引券(敬老バスカ、悠々パス、1日乗り放題券、外国人旅行者専用フリーパス乗車券)
		自転車利用への転換	自転車ネットワーク・駐輪場の整備推進、自転車シンポジウム、交通安全教室、シェアサイクル
		公共交通機関への転換	JRとバスの連携強化(宮崎駅等)、タクシー待機場設置
	時間の分散	時差出勤	時差出勤
	経路の分散	道路交通情報の提供	道路情報板による環状線等への案内・誘導、道路交通情報の提供
		有料道路料金施策	有料道路の半額化による環状線への案内・誘導
	イベント時の 交通分散	各種混雑緩和施策	パーク&バスライド、シャトルバス、臨時列車、臨時バス、臨時駐車場、臨時駐輪場、情報提供(混雑・規制箇所、規制時間、駐車場位置、駐車場空車情報提供等)
主要施設と高速道路 を極力直結	地域活性化	高速道路の有効活用	山之ロスマートIC、国富スマートIC(仮称)の整備

4. 今後の渋滞対策の進め方

■公共交通・自転車利用促進の実施内容・今後の展開(宮崎市エリア)

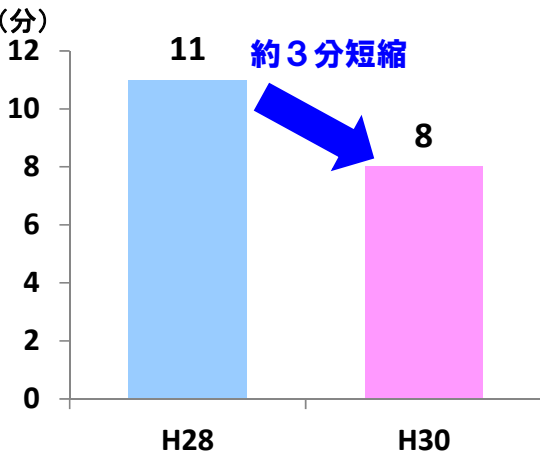
<バス利用促進の実施内容>

- バスレーン規制の変更、PTPS設置による所要時間の短縮に伴い、バスの利便性が向上し、乗降客数が増加(+約4千人/月)。
- H30.3には、PTPSの設置区間が拡大(市役所前～中村)しており、バスの更なる利便性向上が期待される。

<位置図>

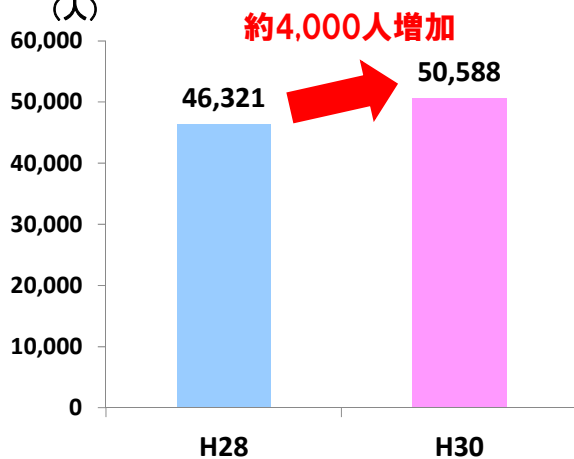


<所要時間の変化>



※宮交シティ～橋通り1丁目間の所要時間
資料:宮崎交通提供資料(1月平日平均値)

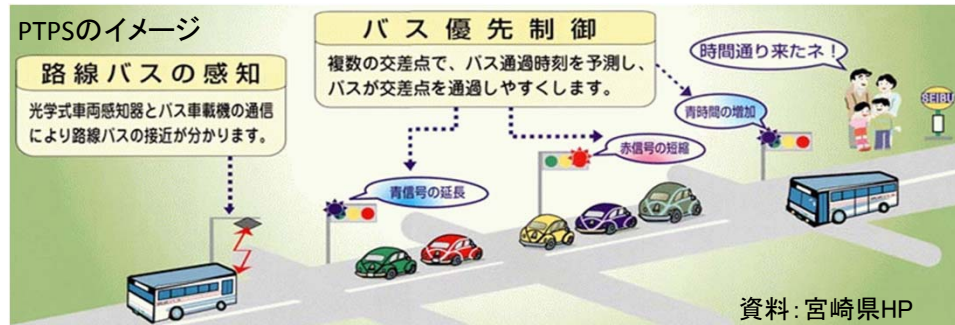
<朝タピーク時の乗降客数の変化>



※バスレーン規制区間内の乗降客数
資料:宮崎交通提供資料(1月平日)

<PTPS概要>

PTPS(公共交通優先システム)とは、光学式車両感知器を用いて、バスに対する信号の優先制御を行う仕組みであり、定時性向上が期待される。



4. 今後の渋滞対策の進め方

■公共交通・自転車利用促進の実施内容・今後の展開(宮崎市エリア)

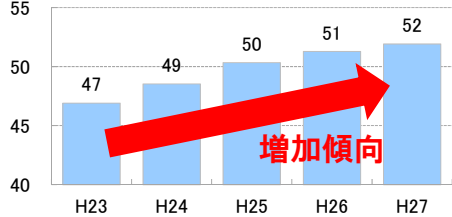
<バス利用促進の実施内容(バス運賃割引サービス)>

○宮崎市では、バス利用促進の一環で敬老バスカや様々なバス運賃割引サービスを実施。

■敬老バスカ

- 【対象】
 - ・宮崎市に引き続き3ヶ月以上住所を有する満70歳以上の方
- 【料金】
 - ・100円(発行の際は預かり料500円)
- 【対象エリア】
 - ・県内(一般路線バス)
- 【利用条件】
 - ・乗車バス停か降車バス停が宮崎市内

<敬老バスカ保有者数(千人)>



※H28以降はnimocaに切り替えたため、データなし



資料:宮崎市提供資料

■ワンコインパス(土日祝日の1日乗り放題券)

- 【対象】
 - ・小学生以下および学生
- 【料金】
 - ・大人:500円、子供:250円
- (H29.12は期間限定で半額で販売)
- 【対象エリア】
 - ・市内近郊エリア(一般路線バス)
- 【利用条件】
 - ・土曜、日曜、祝日、年末年始
- (12/25~1/8は平日でも利用可能)



資料:宮崎交通HP

■外国人旅行者専用フリーパス乗車券

- 【対象】
 - ・訪日外国人旅行者(在住者を除く)
- 【料金】
 - ・1,000円
- 【対象エリア】
 - ・県内(一般路線バス)
- 【利用条件】
 - ・訪日外国人旅行者でパスポートと帰りの航空券(もしくはそれに代わる旅程表)の提出



資料:宮崎市提供資料

■悠々パス

- 【対象】
 - ・宮崎市に引き続き3ヶ月以上住所を有する満65歳以上69歳以下の方
- 【料金】
 - ・購入費:12,500円(発行の際は預かり料500円)
- ・乗車時負担金:100円、300円、500円(実運賃で変動)
- 【対象エリア】
 - ・県内(一般路線バス)
- 【利用条件】
 - ・特になし

資料:宮崎交通HP

《ソフト対策促進の今後の実施内容(案)》

○各種取組み内容やバスレーン規制・PTPS設置による効果をチラシ等でPRすることで**バス利用促進**を図る。

4. 今後の渋滞対策の進め方

■公共交通・自転車利用促進の実施内容・今後の展開(宮崎市エリア)

＜自転車利用促進の実施内容＞

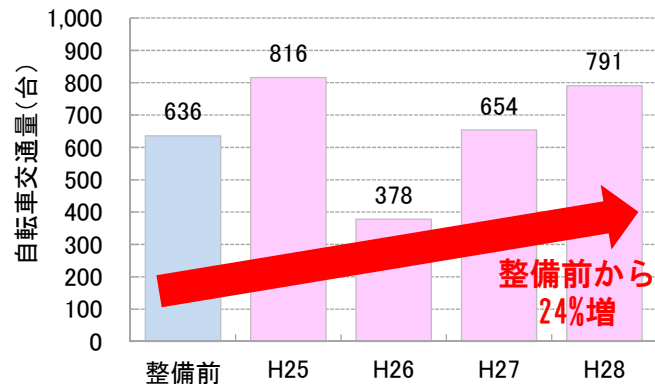
- 宮崎市自転車安全利用促進計画の中で自転車ネットワーク計画を作成し、宮崎市内において、各種取り組みを実施中。
- 平成25年に整備した本町通線においては、自転車交通量が増加傾向となっており、自転車ルール遵守率(車道順走の割合)が大幅に増加。
- 平成30年7月24日から、宮崎市内の複数の駐輪ポートで乗り捨て可能なシェアサイクルを開始。

＜宮崎市の自転車ネットワーク計画＞



資料：宮崎市自転車利用促進計画

＜本町通線における自転車交通量の推移＞



※H26は天候不良等の要因により交通量が少ないことが
想定される

＜シェアサイクル＞

【概要】

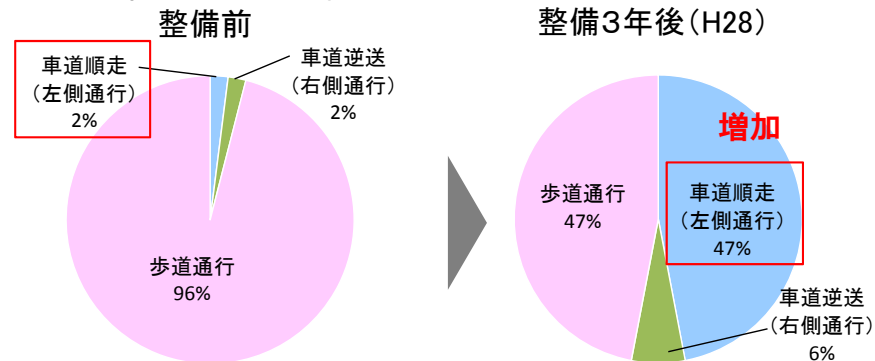
- ・駐輪ポートに乗り捨てが可能(駐輪ポートは駅や主要バス停等に設置予定)
- ・スマートフォンアプリで貸出・返却・決済が可能
- ・分単位での課金のため短時間利用が可能
- ・利用時間帯に制限なく24時間稼働

貸出予定の自転車



資料：宮崎交通記者発表資料

＜本町通線における自転車ルール遵守率＞



※計測結果：整備前（H25.3.7）、整備3年後（H29.2.22）

資料：宮崎市提供資料

《ソフト対策促進の今後の実施内容(案)》

- 自転車ネットワークの推進や、シェアサイクルなどの取組みをPRにより、**自転車の利用促進**を図る。

4. 今後の渋滞対策の進め方

■公共交通・自転車利用促進の実施内容・今後の展開(延岡市・日向市エリア他)

<バス・自転車利用促進の実施内容・今後の展開>

○延岡市・日向市周辺エリアではノーマイカーデーや自転車利用促進の取り組み等を行っている。

延岡市 ノーマイカーデーの実施

実施団体

延岡市役所

対象

延岡市役所職員

取組概要

延岡市環境保全率先実行計画(延岡市地球温暖化対策実行計画)(h24.4)の取り組みの一つとし、「市職員は毎週1回以上をノーマイカーデーとし、公共交通機関の利用や自転車、徒歩による通勤に努め、大気汚染や地球温暖化の要因である自動車通勤を自粛」。

資料:延岡市環境保全率先実行計画(H24.4)

日向市 自転車利用空間の整備

実施団体

国土交通省

延岡河川国道事務所

宮崎県警察本部

宮崎県

日向市

取組概要

自転車レーンの設置、自転車道の整備を推進し、安全に通行できる自転車走行空間を提供。
自転車の利用を促進する。



資料:国土交通省延岡河川国道事務所(H20.1.17記者発表資料)

宮崎県内 エコ通勤割引の実施

実施団体

みやざきエコ通勤割引利用促進協議会

宮崎交通

対象

一般市民

取組概要

・「エコ通勤割引」は、普段マイカーやバイクで通勤されている方が「エコ通勤割引パス」を取得すると、毎週水曜日(ノーマイカーデー)は、「エコ通勤割引パス」を提示いただくことで、一般路線バスを半額にて利用可能。

資料:宮崎交通株式会社



延岡市 公共交通活性化(市によるコミュニティバス)

実施団体

宮崎交通 延岡営業所

延岡市役所 企画課

対象

一般市民

取組概要

延岡市で、「まちなか循環バス」を運行。
自動車を運転しない人だけでなく、普段車を利用している市民も1日フリー乗車券(1日乗り放題)を活用でき、公共交通の活性化を図る。



資料:宮崎交通株式会社

《ソフト対策促進の今後の実施内容(案)》

○各関係機関の横軸連携を深めて、ターゲットを絞った効率的な対策を行っていく。

■信号現示の見直し

- ### ＜休日の渋滞状況＞



（主方向青時間）

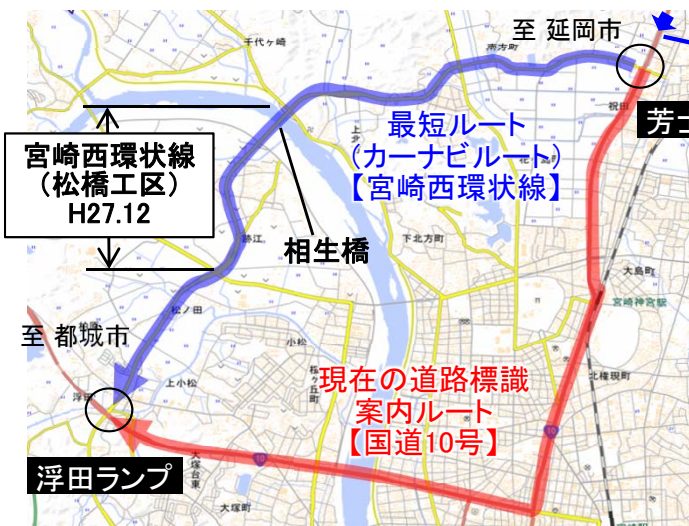
青時間の再配分により、
主方向の青時間増大を協
議中

4. 今後の渋滞対策の進め方

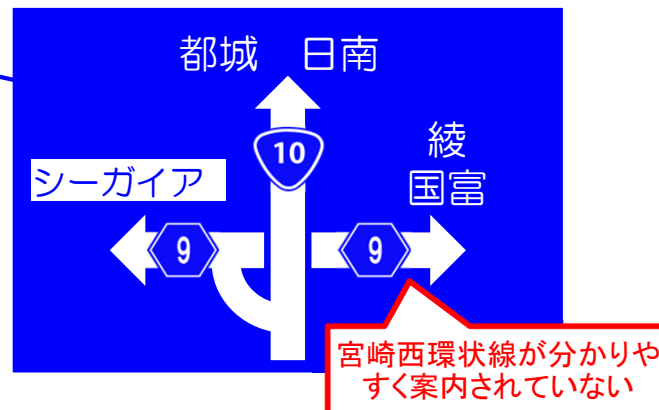
■新たなソフト対策の取組み(情報提供による環状線への案内誘導)

- 宮崎西環状線(松橋工区)の整備(H27.12)により、芳士ランプ～浮田ランプへのアクセス時間が短縮したが、道路案内標識では宮崎西環状線を経由するルートが案内されておらず、実際の最短経路との不整合が発生。(カーナビでは最短経路となる宮崎西環状線を案内)
- 今後、道路標識の変更(H30年度予定)により、宮崎西環状線への案内誘導を実施することで、利便性の向上や市内中心部の渋滞緩和を図る予定。

＜宮崎西環狀線位置図＞



＜現在の道路案内標識＞



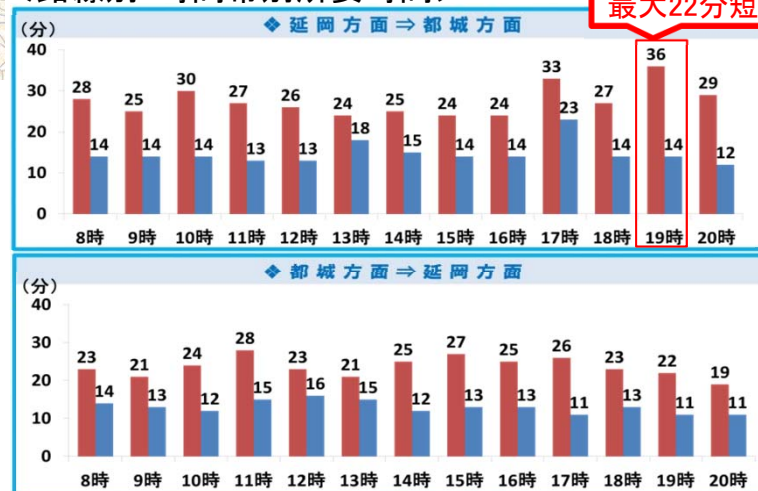
＜宮崎西環状線の情報提供チラシイメージ＞



＜宮崎西環状線の整備状況＞



＜路線別・時間帯別所要時間＞



■現在の道路標識案内ルート【国道10号】 ■最短ルート(カーナビルート)【宮崎西環状線】

4. 今後の渋滞対策の進め方

■新たなソフト対策(社会実験)実施までのスケジュール

- 現在実施中のソフト施策を踏まえ、新しいソフト対策実施までの今後のスケジュールを以下に示す。
- 今回協議会では、現在実施中のソフト施策を整理し、次回WGまでにデータ分析による課題の抽出を実施。

平成30年度			平成31年度				平成32年度				
第1回渋滞協 (H30.8.3)	WG	第2回渋滞協	WG	第1回 渋滞協	WG	第2回渋滞協	以降				
これまでのソフト対策等の実施状況の確認 宮崎エリアの対策検討方針を提示	ソフト対策のターゲットの明確化 (ビッグデータによるOD分析)	ターゲットOD間の公共交通のサービス状況と 問題点・課題の整理	全国事例を踏まえたソフト対策の方向性を整理	宮崎県におけるソフト対策の検討	実施に向けた問題点・改善点の洗い出し	宮崎県におけるソフト対策の検討・立案	実現可能性の高いソフト対策(案)の抽出	実現可能性の検討・調整(関係機関ヒアリング)	ソフト対策(案)の選定	役割分担の確認	社会実験等の準備・実施

4. 今後の渋滞対策の進め方

■大型商業施設の渋滞対策の現状及び課題

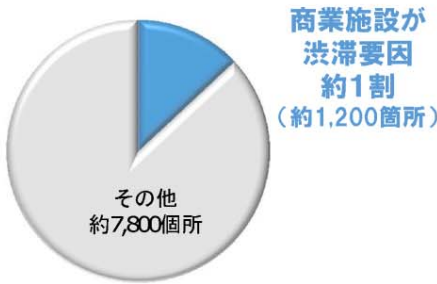
(1) 現状と課題

出典：道路交通アセスメント検討会（H29.3）

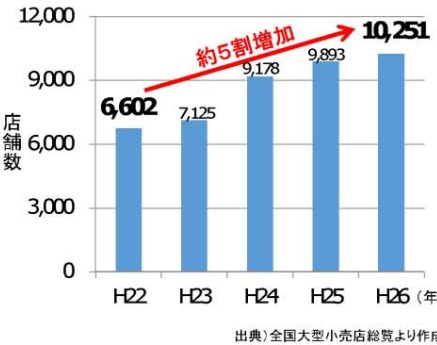
【渋滞と立地の現状】

- 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。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



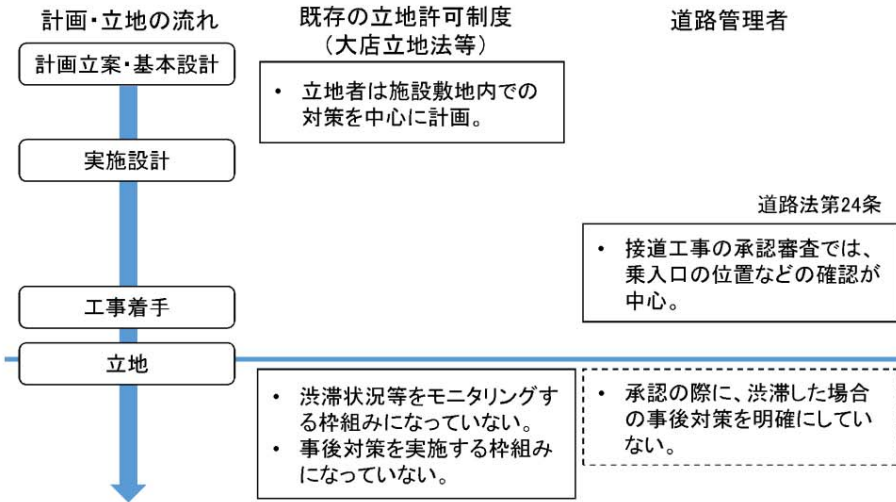
【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】



【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。

4. 今後の渋滞対策の進め方

■大型商業施設の渋滞対策の現状及び課題

(2)大規模店舗立地前後の渋滞データ[モニタリング(例)]

出典: 道路交通アセスメント検討会 (H29.3)

① 商業施設周辺での渋滞損失時間が増加、速度が低下

[店舗面積: 約40,000m²]

【速度】



【渋滞損失時間】



※5km四方の国道・都道府県道を対象とし、速度は平均値、渋滞損失時間は合計値を算出(平日昼間12時間(月間値))

② 周辺道路では渋滞だけでなく、事故件数も増加

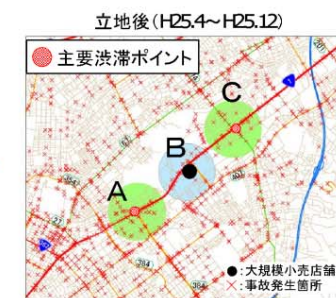
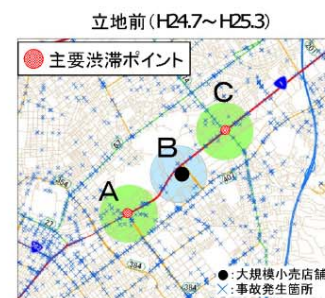
[店舗面積: 約30,000m²]

【渋滞】



※ 5km四方の国道・都道府県道を対象とし、速度は平均値、渋滞損失時間は合計値を算出(休日昼間12時間(月間値))

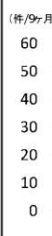
【事故件数】



A: 主要渋滞ポイント周辺
(半径500m以内の事故件数)

B: 施設周辺
(半径500m以内の事故件数)

C: 主要渋滞ポイント周辺
(半径500m以内の事故件数)

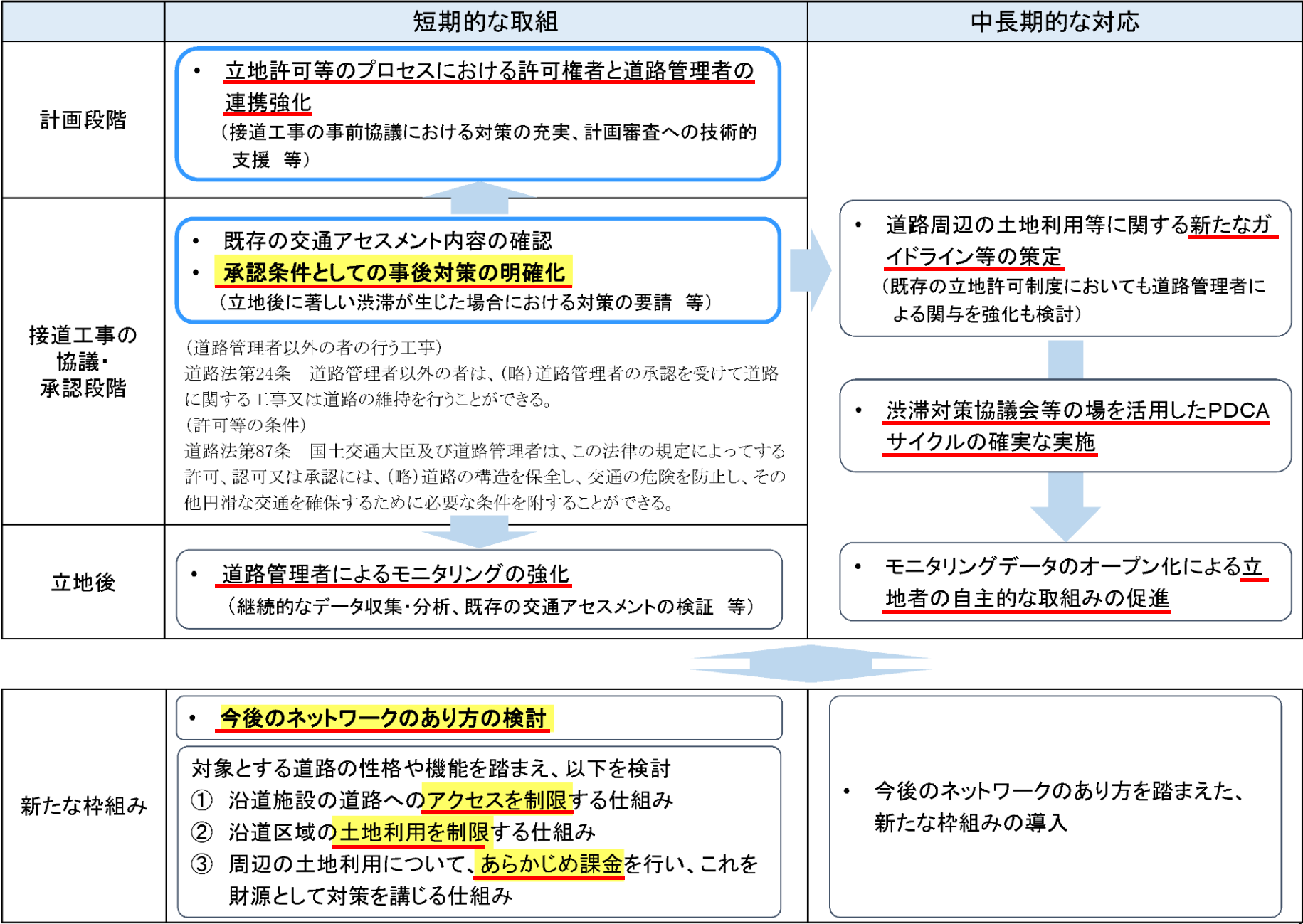


4. 今後の渋滞対策の進め方

■大型商業施設の渋滞対策の現状及び課題

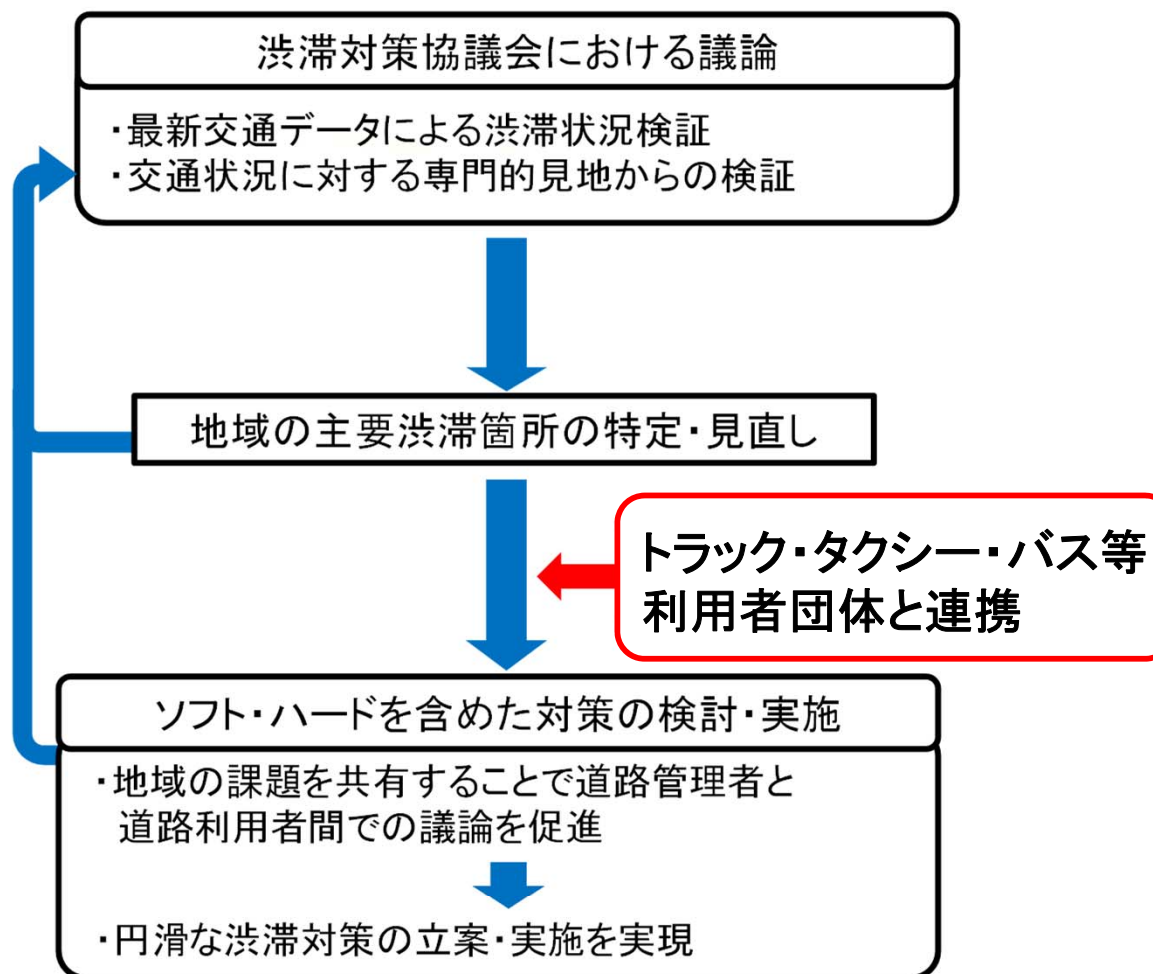
(3) 今後の進め方(案)

出典：道路交通アセスメント検討会（H29.3）



5. 官民連携による渋滞対策

○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・タクシー・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（次頁参照：宮崎東高前（仮）交差点）。



＜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＞

今年度、トラック・タクシー・バス事業者から見た渋滞箇所の対策を実施

5. 官民連携による渋滞対策

（事例紹介：官民連携による対策の検討）

■宮崎東高前（仮）交差点の対策案イメージ

○右折交通が多く、右折車両が直進車両を阻害して渋滞が発生。
⇒【対策案】既存の道路幅の中で、右折レーンを延伸することで渋滞を緩和。

＜位置図＞

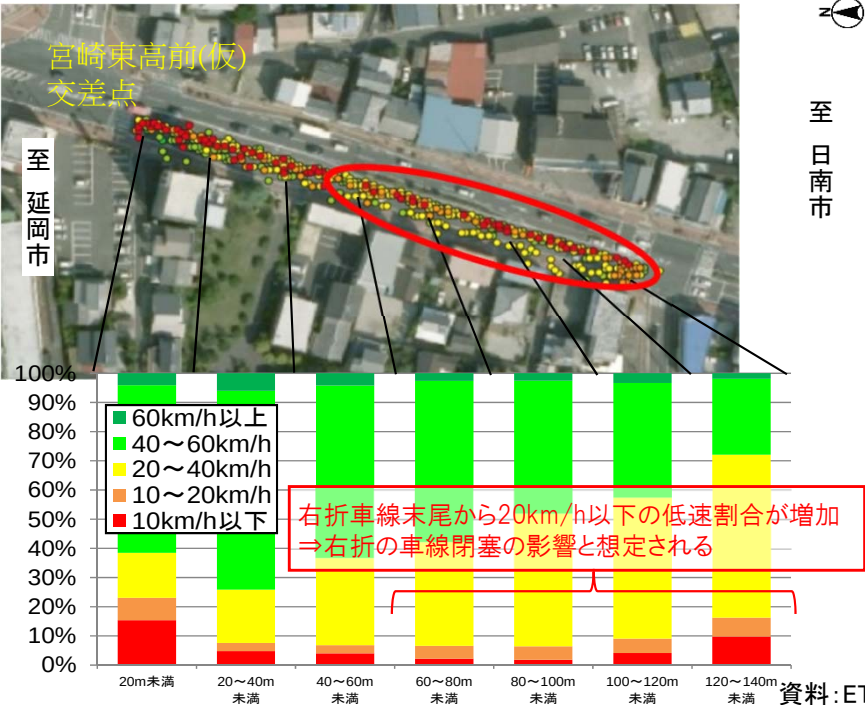


＜交通状況＞

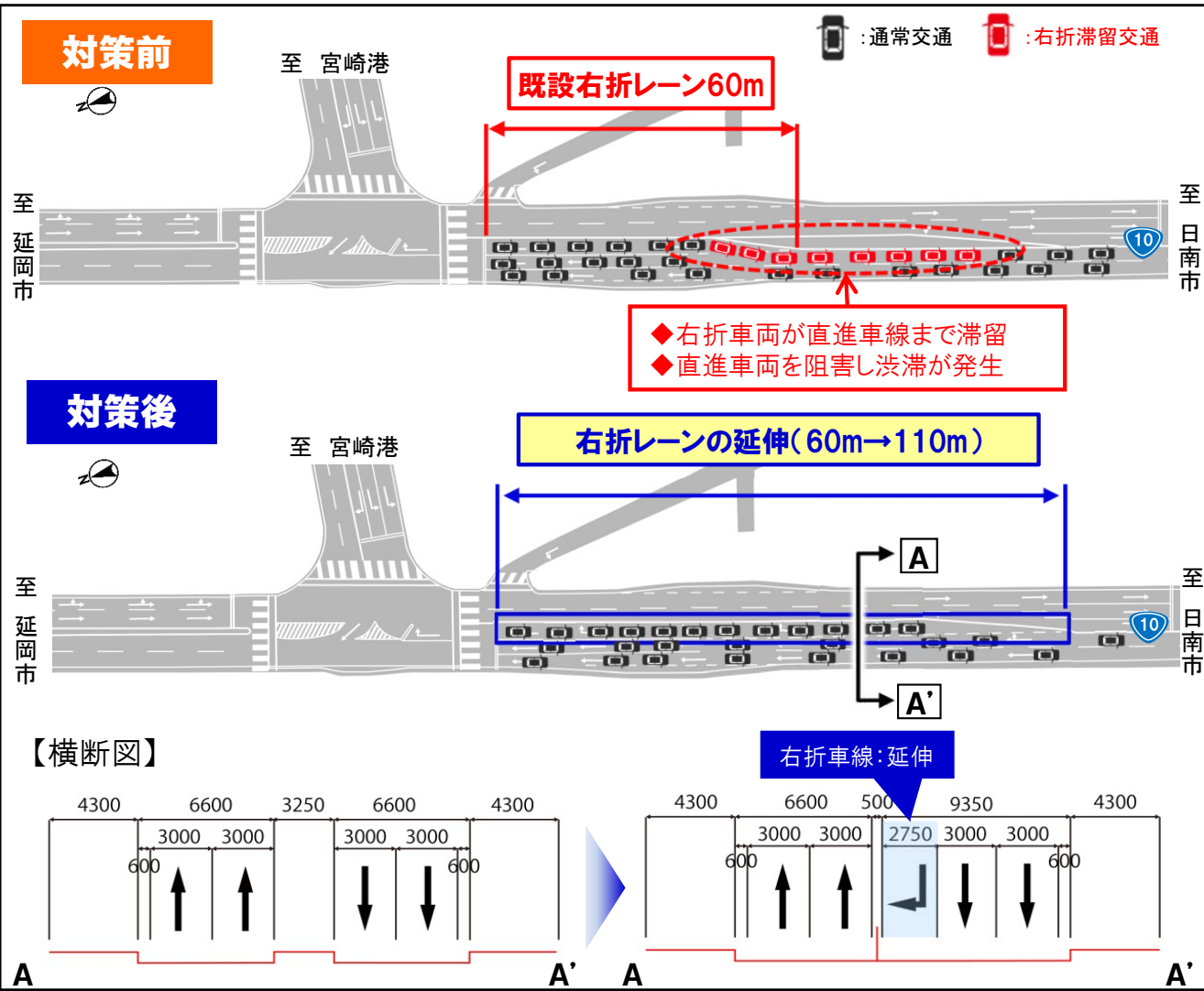


(H30.1.22撮影)

＜速度状況＞



＜対策案検討内容＞



資料：ETC2.0(H28年4月～H29年3月タピーク時)

6. 今後のスケジュール

■検討体制

- 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
- 主要渋滞箇所の解除の承認 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・ハードを含めた具体的な対策の検討・調整
- 協議会で諮る主要渋滞箇所の解除候補箇所の選定 等