

平成30年度 第2回 宮崎県交通渋滞対策協議会

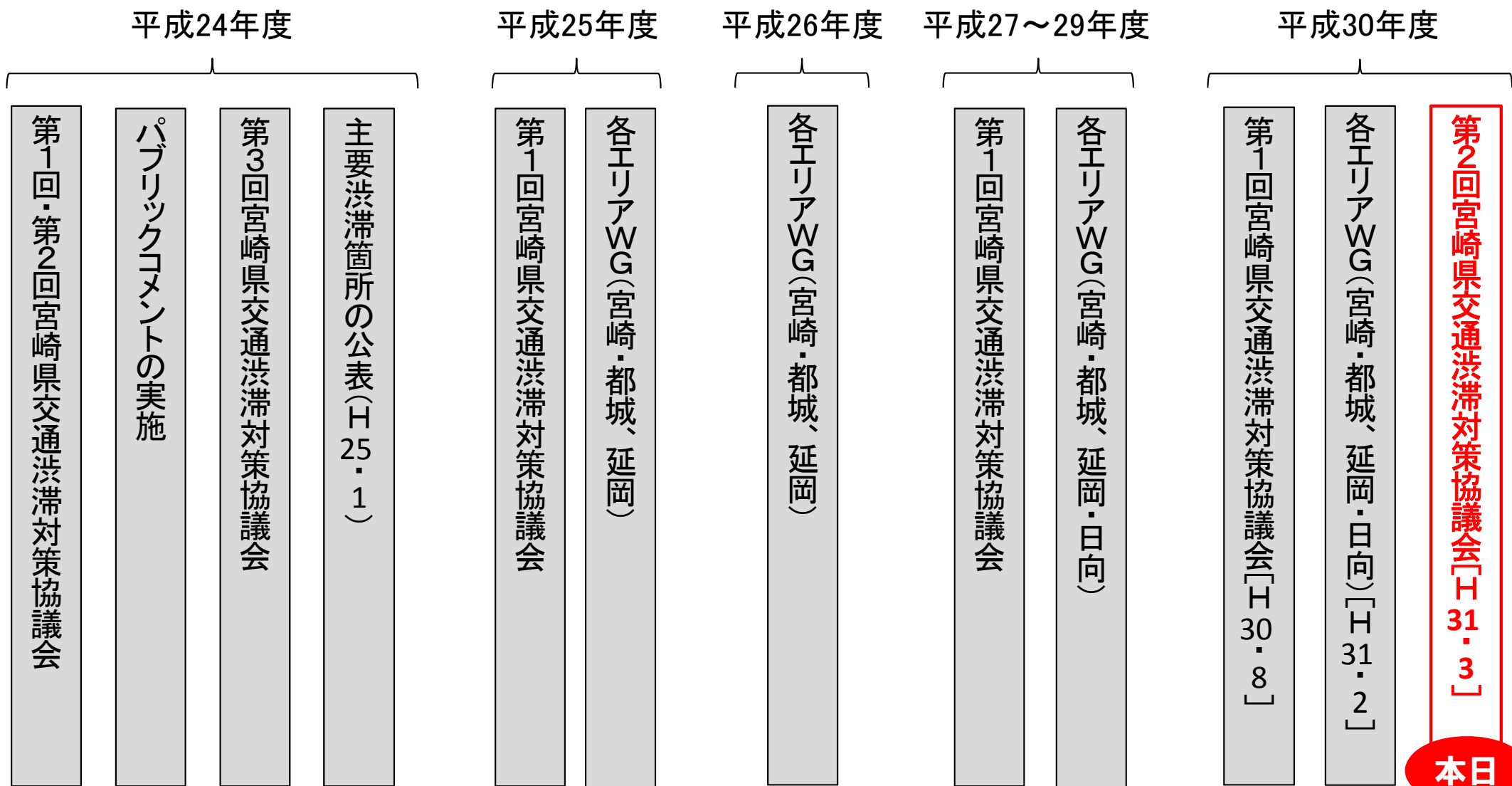
目次

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯		1
2. 最新データによるモニタリング結果		3
3. 各管理者による渋滞対策の取組み		13
4. 新たなソフト対策について		29
5. 官民連携による渋滞対策		39
6. 今後の進め方		43

平成31年3月11日

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

■宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯



※H28に延岡市周辺エリアWGから
延岡市・日向市周辺エリアWGに名称が変更

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

■平成30年度 第1回渋滞協(H30.8)

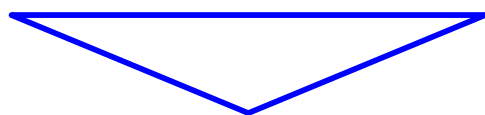
- 宮崎県内の主要渋滞219箇所については、引き続きモニタリングを実施。
- 今後の進め方については、エコ通勤パスの活用やシェアサイクルの普及促進等、ソフト対策を推進していく。

■平成30年度 第1回宮崎市・都城市周辺エリアWG(H31.2)

- 解除候補箇所はなし。引き続きモニタリングを実施。
- 解除手順の見直し(案)は承認。
- 新たなソフト施策の検討については、今後、更なる分析を行うとともに利便性を高める方向性を検討。
- バス・トラック・タクシー協会の要望箇所について、主要渋滞箇所への追加手順を検討。

■平成30年度 第1回延岡市・日向市周辺エリアWG(H31.2)

- 解除候補箇所はなし。引き続きモニタリングを実施。
- 解除手順の見直し(案)は承認。
- ソフト対策の取組みは、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。



■本協議会の主な議論内容

- 最新データによるモニタリング結果の報告
- 主要渋滞箇所の解除手順の見直し(案)の提案
- 各管理者による渋滞対策(ハード・ソフト)の取組み状況の報告
- 官民連携による渋滞対策(バス・トラック・タクシー協会との連携)の報告

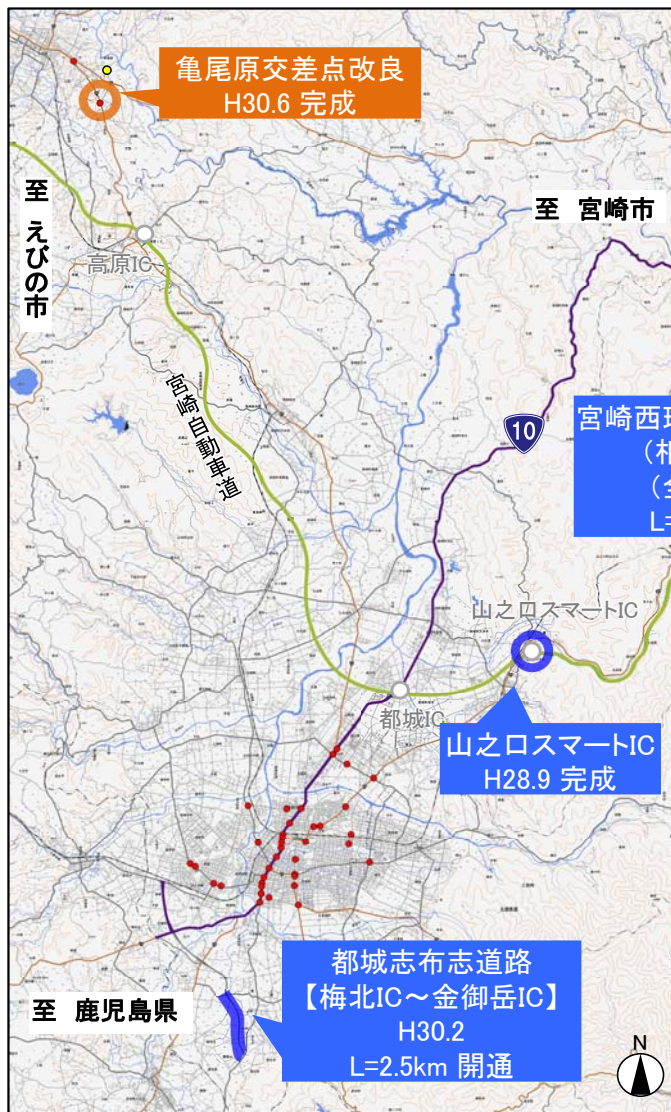
2. 最新データによるモニタリング結果

(1)対策済箇所へのモニタリング結果

■宮崎県内でH25.1月以降に整備された主な道路事業(県南部エリア)

○平成30年度では、小林市の亀尾原交差点改良、宮崎市の吉村通線(曾師工区)が完成。

<都城市・小林市周辺>



<宮崎市周辺>



- 凡例
- <主要渋滞箇所>
 - : 箇所
 - : 解除済箇所
 - <道路種別>
 - : 高速道路
 - : 直轄国道
 - : 一般国道
 - : その他道路
 - <対策>
 - : 今年度整備された事業
 - : 昨年度以前に整備された事業

2. 最新データによるモニタリング結果

(1)対策済箇所へのモニタリング結果

■宮崎県内でH25.1月以降に整備された主な道路事業(県北部エリア)

○平成30年度では、出北交差点の右折レーン延伸が完成予定。

<延岡市・日向市周辺>



<日向市周辺(拡大図)>



<延岡市周辺(拡大図)>



2. 最新データによるモニタリング結果

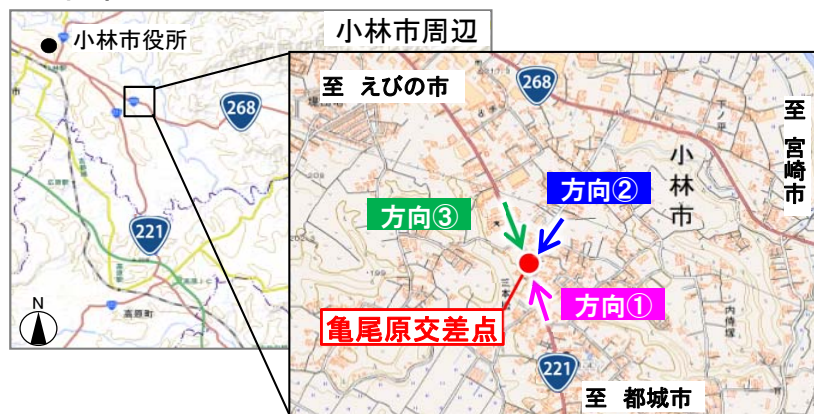
(1)対策済箇所でのモニタリング結果

■国道221号 亀尾原交差点のモニタリング結果(対策済箇所)

経過観察

○亀尾原交差点は、平成30年6月に交差点改良が完了し、現地では渋滞解消を確認。
○しかし、旅行速度データでは、一部方向で20km/h未満となっていることから、引き続き主要渋滞箇所として経過観察。

<位置図>



<主な対策内容>

(対策前)

方向②

方向③

方向①

(対策後)

方向②

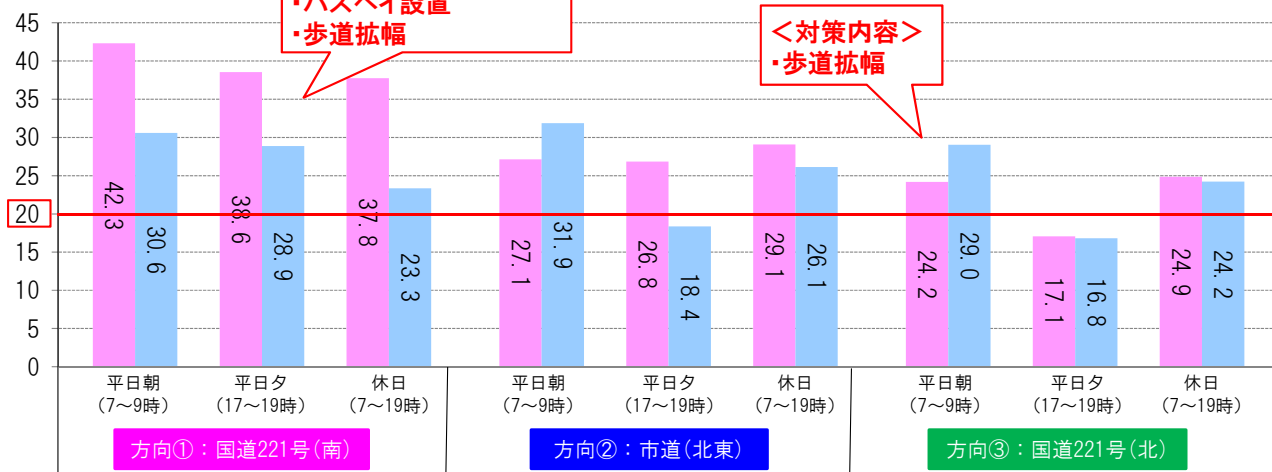
方向③

方向①

右折レーンと直進レーンを分離

<旅行速度の変化>

(km/h)



出典: プローブデータ(選定時: H24.4~H24.8、最新: H30.4~H30.9)

<整備後の渋滞状況>



(H30.6.25撮影)



(H30.6.26撮影)



(H30.6.26撮影)

○渋滞対策を実施して、現地では渋滞が解消したにも関わらず、特定要件(旅行速度20km/h未満)をクリアしていない。

2. 最新データによるモニタリング結果

(1)対策済箇所へのモニタリング結果

■宮崎県南エリアにおける対策済箇所(8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**特定要件をクリアしていない**。

＜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			特定要件 クリア
						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	本郷ランプ 北側(仮)	中村木崎線(津和田工区)	H25.12	北	県367号	21.9	20.1	24.8	15.8	16.3	16.9	—
				北西	市道等	16.2	21.4	15.0	—	—	—	
				東	市道等	20.0	18.4	19.1	—	—	—	
				南	県367号	18.2	15.3	21.2	22.9	14.4	16.8	
宮崎市	新名爪	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	11.1	10.6	10.4	—
				北東	国道10号	11.8	11.5	11.8	15.2	18.4	17.7	
				南西	国道10号	8.5	10.7	11.0	9.9	12.5	12.7	
				北	国道219号	6.4	6.0	5.5	9.5	9.2	9.6	
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	13.2	11.4	13.3	—
				東	市道等	9.9	17.8	14.7	—	—	—	
				西	主17号	20.5	22.4	24.3	18.4	13.2	17.0	
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26号	15.2	17.5	17.6	15.8	17.6	19.0	—
				北東	主9号	16.9	12.4	19.1	15.2	12.8	22.3	
				南西	主9号	—	39.8	56.6	7.9	20.2	28.9	
				北西	主26号	13.0	13.3	19.0	12.7	15.0	16.5	
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	17.5	20.1	20.7	—
				南	国道10号	25.2	26.8	24.7	32.5	32.8	32.9	
				北	国道10号	19.8	19.1	19.5	38.9	36.7	32.9	
				西	市道等	—	53.7	31.4	—	—	—	
宮崎市	軍瀬	新富バイパス	H30.2	北西	市道等	17.7	23.7	23.4	22.0	14.8	15.0	—
				北東	国道10号	21.7	20.8	24.0	42.4	43.1	40.7	
				南西	国道10号	29.9	34.7	28.2	43.0	42.1	45.1	
				南東	市道等	15.8	13.9	14.9	17.2	15.1	16.5	
宮崎市	新富町天井丸	新富バイパス	H30.2	北	国道10号	39.8	37.7	24.8	43.6	41.9	33.5	—
				西	市道等	1.4	2.7	6.2	—	—	—	
				東	県306号	10.3	6.5	6.7	17.6	7.3	10.6	
				南	国道10号	20.5	21.8	25.5	40.8	39.0	35.0	
小林市	亀尾原	亀尾原工区交差点改良 ・右折レーン新設 等	H30.6	南	国道221号	42.3	38.6	37.8	30.6	28.9	23.3	—
				北東	市道等	27.1	26.8	29.1	31.9	18.4	26.1	
				北	国道221号	24.2	17.1	24.9	29.0	16.8	24.2	

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H30.9ETC2.0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

2. 最新データによるモニタリング結果

(1)対策済箇所へのモニタリング結果

経過観察

■国道10号 出北3丁目交差点のモニタリング結果(対策済箇所)

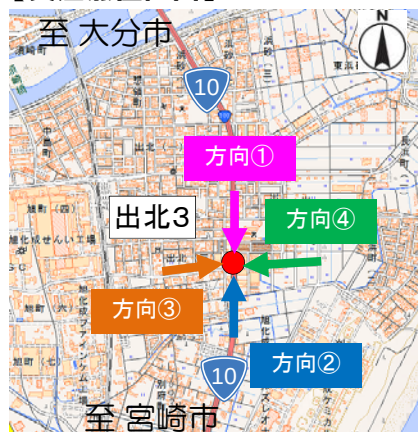
○H28年度に、出北3丁目交差点改良が完了し、現地では国道10号の渋滞解消を確認。

○しかし、旅行速度データでは、市道側で20km/h未満となっていることから、引き続き主要渋滞箇所として経過観察。

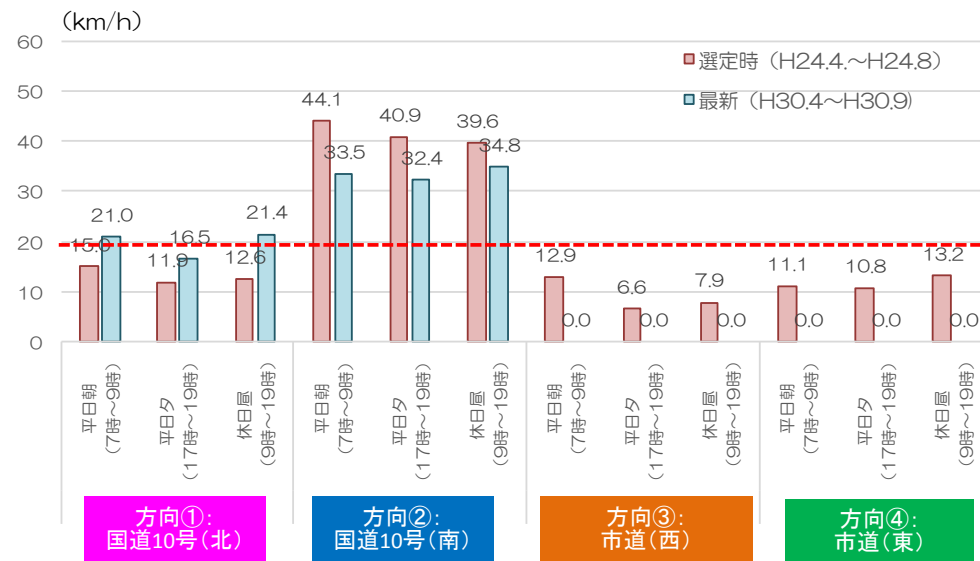
〈位置図〉



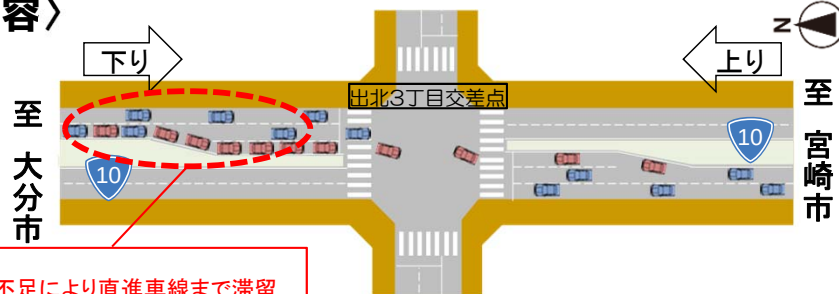
〔交差点位置図〕



〈旅行速度の変化〉

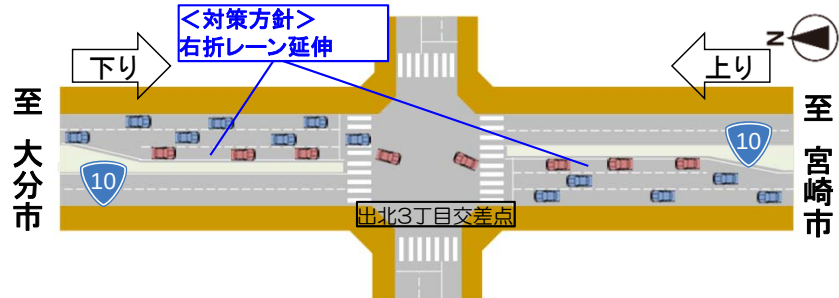


〈主な対策内容〉 (対策前)



<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)



〈整備後の状況〉



○渋滞対策を実施したが、特定要件(旅行速度20km/h未満)をクリアしていない。

2. 最新データによるモニタリング結果

(1)対策済箇所へのモニタリング結果

■宮崎県北エリアにおける対策済箇所(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**特定要件をクリアしていない**。

<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			特定要件 クリア
						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	中の瀬町	中の瀬町交差点改良 ・右折レーンの延伸 ・停止線前出し	H27.3	北東	国道10号	30.4	28.5	37.2	26.1	22.5	33.9	-
				南西	国道10号	20.3	22.0	23.5	18.4	25.5	26.9	
				北西	市道	12.0	11.5	13.1	-	-	-	
				南東	市道	11.6	9.6	12.0	-	-	-	
延岡市	出北3(仮)	出北3丁目交差点改良 ・右折レーンの延伸	H29.3	北	国道10号	15.0	11.9	12.6	21.0	16.5	21.4	-
				南	国道10号	44.1	40.9	39.6	33.5	32.4	34.8	
				西	市道	12.9	6.6	7.9	-	-	-	
				東	市道	11.1	10.8	13.2	-	-	-	
延岡市	雷管通り	雷管通り交差点改良 ・右折レーンの延伸	H26.2	北	国道10号	49.0	29.6	40.8	45.8	23.4	37.1	-
				南	国道10号	28.1	24.1	27.7	22.5	22.0	22.9	
				西	市道	17.2	14.6	17.0	12.9	10.5	11.0	
				東	市道	3.5	3.8	3.6	5.7	4.3	5.2	
延岡市	土々呂5	北方土々呂線(土々呂工区) ・左折レーンの新設 等	H30.1	北	主49号	32.0	34.4	38.5	25.7	24.9	33.4	-
				西	県道226号	34.6	35.1	40.9	33.5	33.3	36.0	
				東	主49号	24.0	8.0	9.4	6.7	7.7	11.8	
日向市	お倉ヶ浜	東九州自動車道(日向IC～都農IC)	H26.3	北	国道10号	32.2	38.2	35.7	24.0	22.7	21.0	-
				南	国道10号	46.2	43.0	42.3	21.5	23.1	21.2	
				東	県道15号	39.9	39.6	32.3	32.3	30.8	34.4	
				西	国道327号	-	-	-	9.9	9.2	11.5	
日向市	美々津中入口	東九州自動車道(日向IC～都農IC)	H26.3	北東	国道10号	31.5	39.1	38.6	32.6	40.4	40.7	-
				南西	国道10号	45.7	28.6	38.2	50.1	44.2	49.4	
				南	県道231号	6.8	4.9	7.8	3.5	5.1	5.9	

データ:選定時(H24.4～H24.8プローブデータ)、最新(H30.4～H30.9ETC2.0プローブ情報)

注1)赤字は20km/h未満の箇所を示す

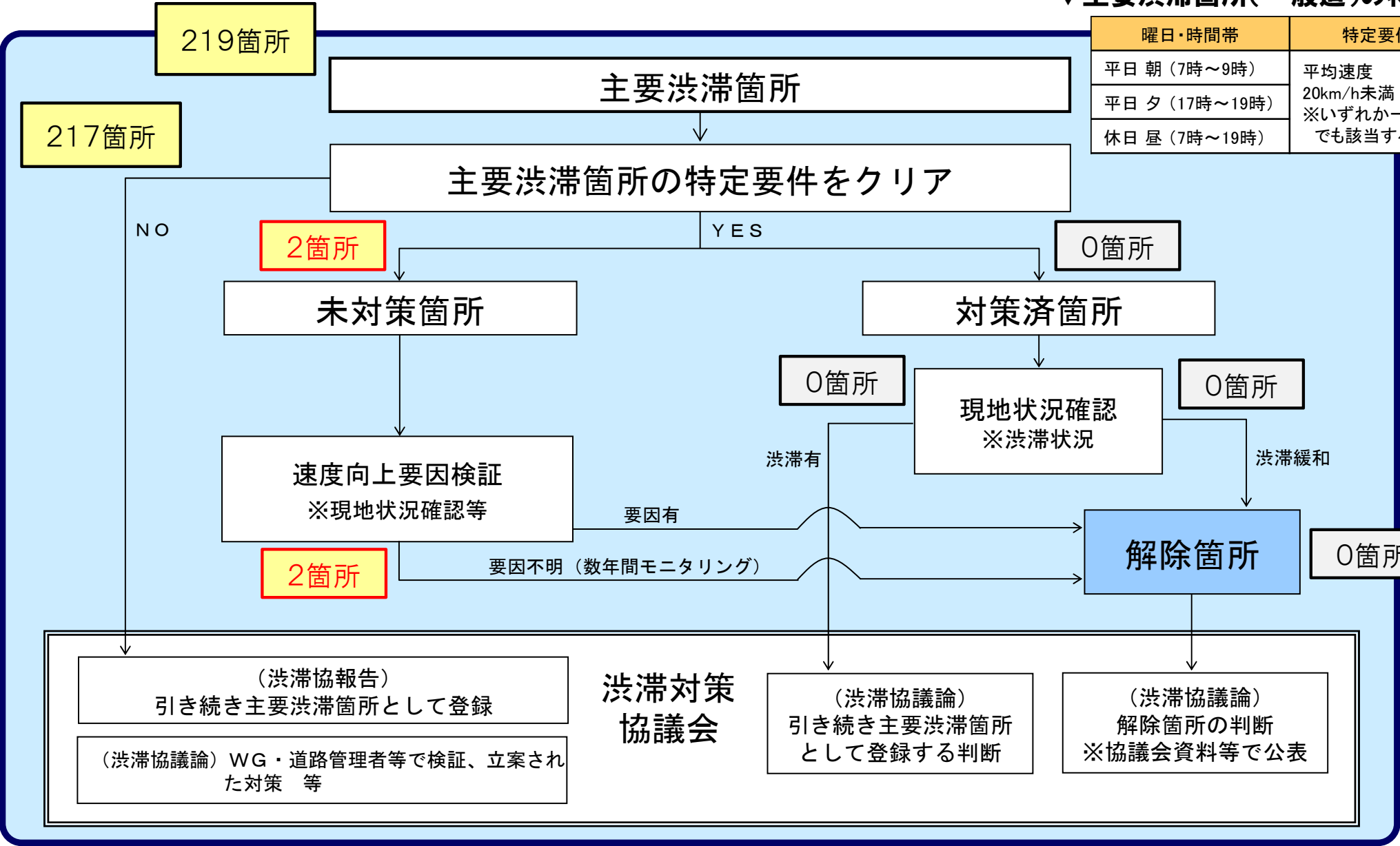
注2)ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

■ 現在の主要渋滞箇所(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。

▼主要渋滞箇所(一般道)の特定要件

曜日・時間帯	特定要件
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)	



2. 最新データによるモニタリング結果

(2)現在の主要渋滞箇所の解除手順

○最新交通データ(H30.4～H30.9)で特定要件をクリアした主要渋滞箇所(未対策箇所)のフォローアップ結果一覧を以下に示す。
○今年度、特定要件をクリアした以下の2箇所について現地確認を実施。

<宮崎県北エリア>

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			特定要件 クリア	現地確認
						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	33.3	31.5	29.8	○	× (渋滞あり)
				北東	国道10号	15.2	22.7	27.9	27.3	25.9	27.9		
宮崎市	高岡町 宮水流	—	—	南	主13号	21.4	26.9	35.5	27.6	28.3	29.0	○	× (渋滞あり)
				西	国道10号	25.1	29.6	29.1	28.8	30.3	31.1		
				東	国道10号	17.9	36.8	25.5	27.9	29.3	33.6		

データ:選定時(H24.4～H24.8プローブデータ)、最新(H30.4～H30.9ETC2.0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



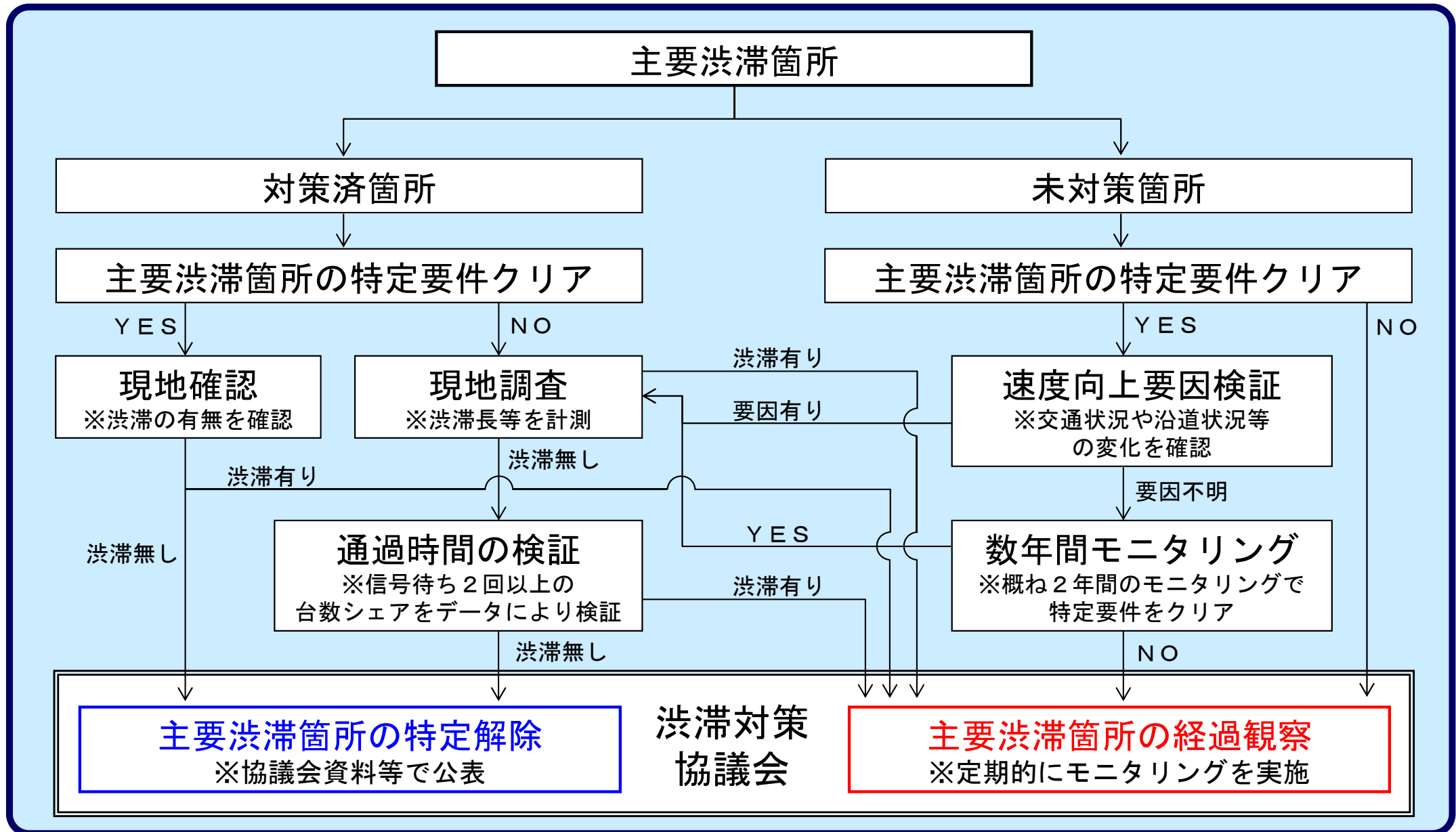
○全方向・全時間帯で特定要件(20km/h以上)をクリア。
○現地確認において、混雑を確認。

2. 最新データによるモニタリング結果

(3) 主要渋滞箇所の解除フローの見直し(案)

■ 主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について

・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. 最新データによるモニタリング結果

(3)主要渋滞箇所の解除フローの見直し(案)

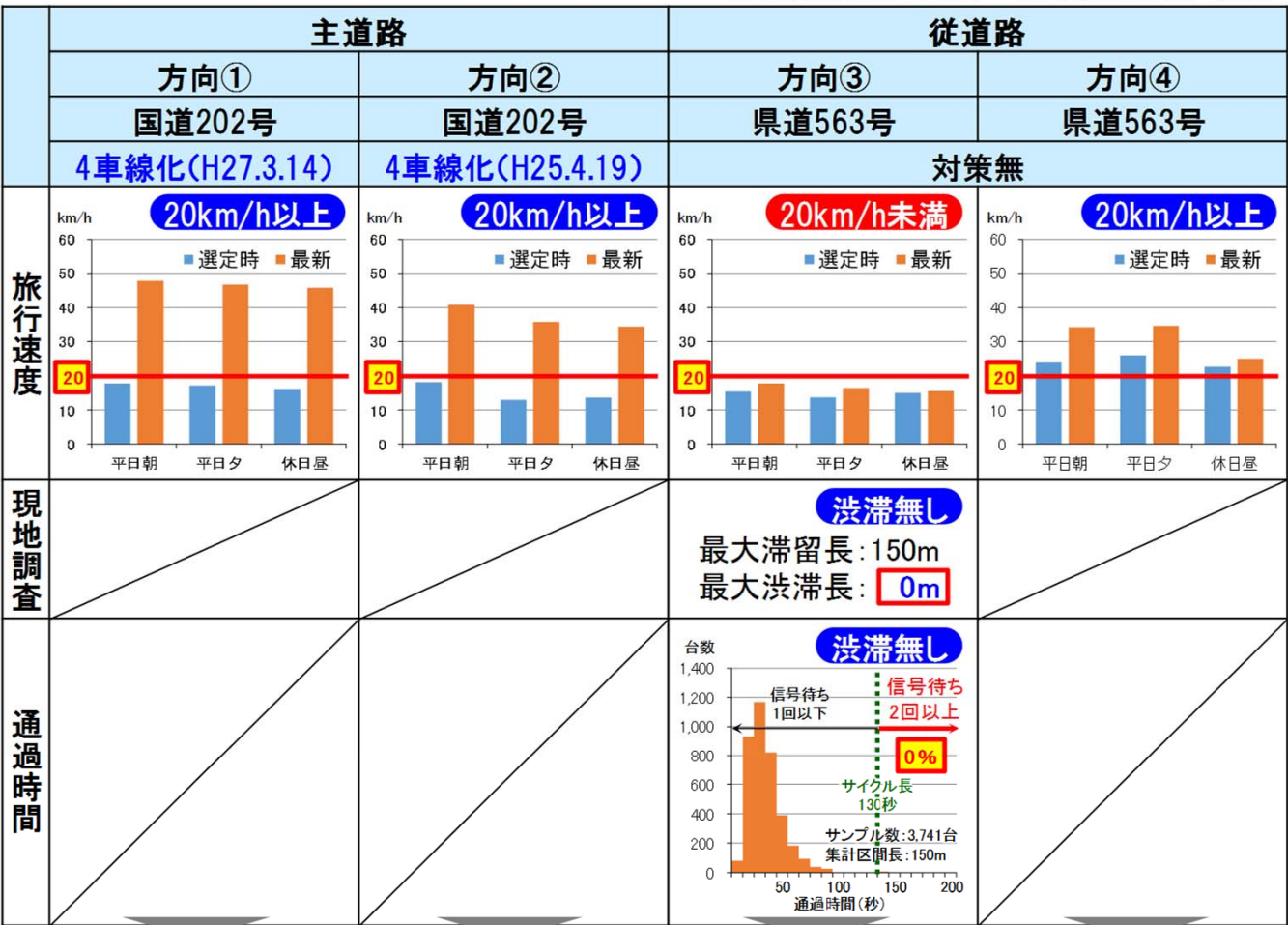
■ 主要渋滞箇所における評価方法(例)

- ・主道路である国道202号は、4車線化により、**旅行速度が20km/h以上に向上**している
- ・従道路である県道563号の「方向③」は、赤信号による停車時間のロスにより旅行速度が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、“**主要渋滞箇所を解除**”する



【フォローアップ結果】

※旅行速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(H29.4-H30.3)
※現地調査:H30.8.22(水) ※通過時間:H29.4-H30.3



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	63秒	37秒
青時間比	48%	28%
サイクル長	130秒	

H30.8.22(水) 17時台

主要渋滞箇所の解除

3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(1) 渋滞対策の進め方

(2) 主な道路事業

宮崎市周辺エリアおよび都城市周辺エリアにおける
既存のハード対策事業について説明

(3) 道路・交通管理者による個別の取組み

道路・交通管理者から、実施済または実施予定の取組みを紹介

3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(1) 渋滞対策の進め方

- 道路事業がある主要渋滞箇所のうち、対策中の箇所は引き続き事業を推進、対策済箇所は効果検証を行う。
- 道路事業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。
- 今後は道路事業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。

宮崎県の主要渋滞箇所 219箇所

道路事業あり

- ・対策中箇所
⇒引き続き対策事業を推進
- ・対策済箇所
⇒効果を検証

126箇所

宮崎市:73箇所 都城市:21箇所
延岡市:19箇所 日向市:7箇所
その他エリア:6箇所

道路事業なし

- ・渋滞要因を踏まえ、容量拡大等の対策を検討
⇒宮崎県内の交通特性を踏まえ、必要に応じて
中長期の道路整備を検討
⇒局所的な短期対策(ハード対策)を検討
対策例)車線運用の変更、右折車線の設置・延伸

93箇所

宮崎市:59箇所 都城市:16箇所
延岡市:13箇所 日向市:2箇所
その他エリア:3箇所

現地の交通状況を
再度確認

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;

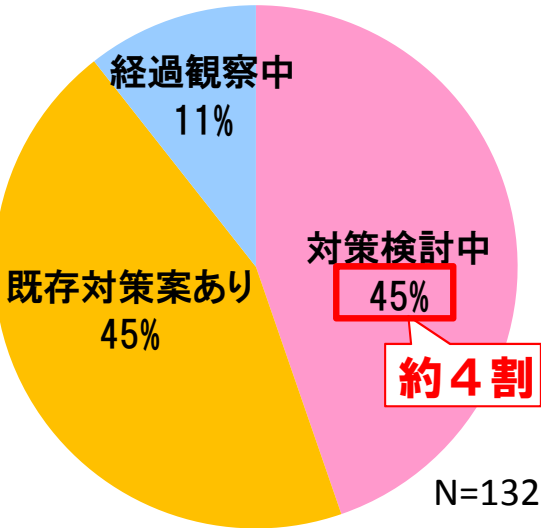
- 交通手段の変更:バス・自転車の利用促進
- 交通需要の抑制(利用時間帯の変更):ノーマイカーデーの推進、時差出勤の導入
- 経路の変更:「案内標識、情報板」による渋滞状況の提供

3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(2)主な道路事業(宮崎市周辺エリア)

- 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、宮崎市周辺の主要渋滞箇所132箇所のうち、市中心部等に対策検討中箇所が59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。

＜対策実施状況＞



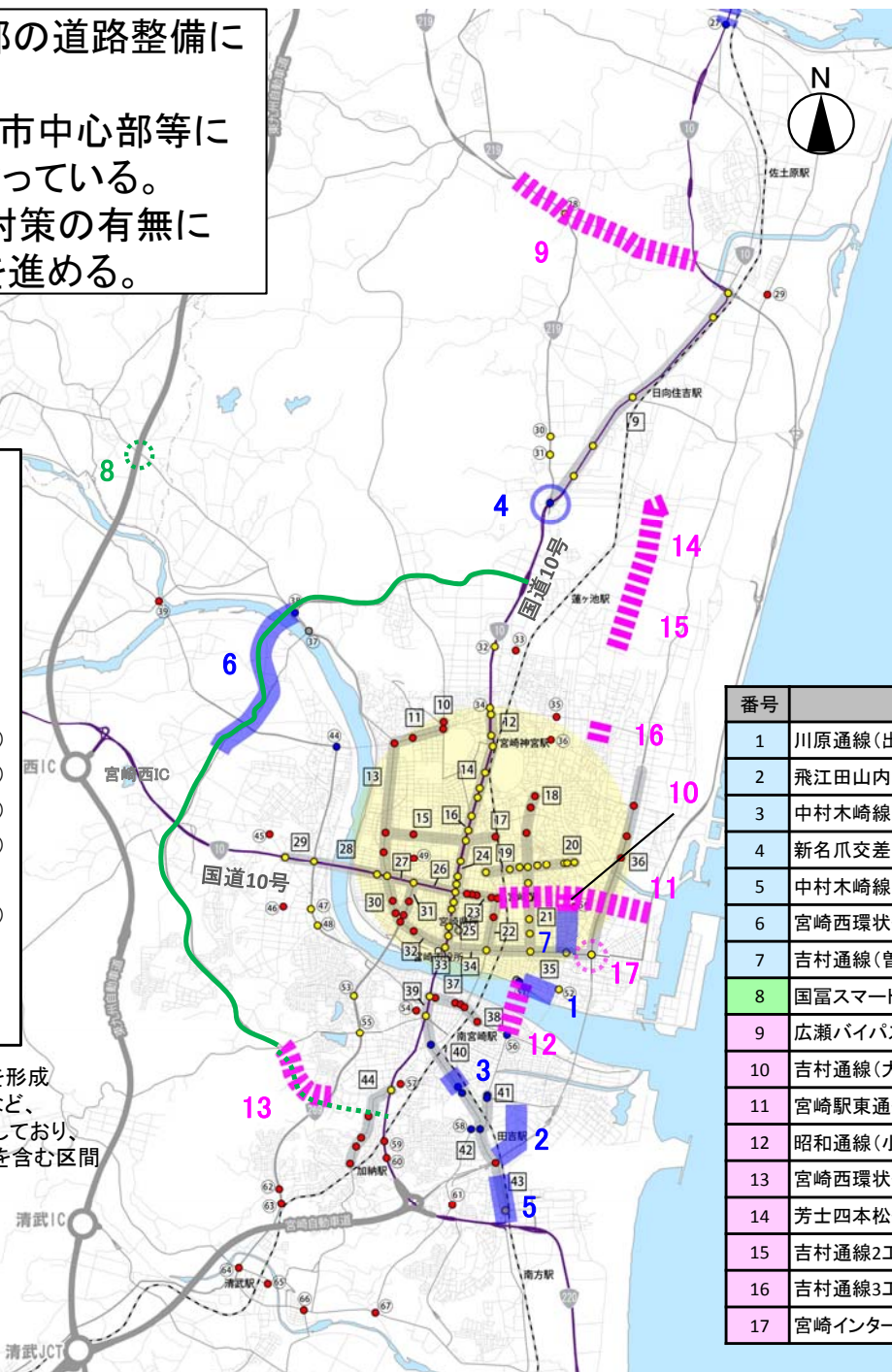
- 凡 例
- ＜主要渋滞箇所＞
区間
- ＜道路種別＞
— 高速道路
— 直轄国道
— 一般県道以上
- ＜対策＞
● 宮崎西環状線(未供用)
— 宮崎西環状線(供用中)
■ 対策事業区間(事業中)
■ 対策事業区間(開通済)
● スマートIC(事業中)
● 局所対策箇所(事業中)
○ 局所対策箇所(完了)
- ＜その他＞
● 市中心部

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

【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

＜位置図＞

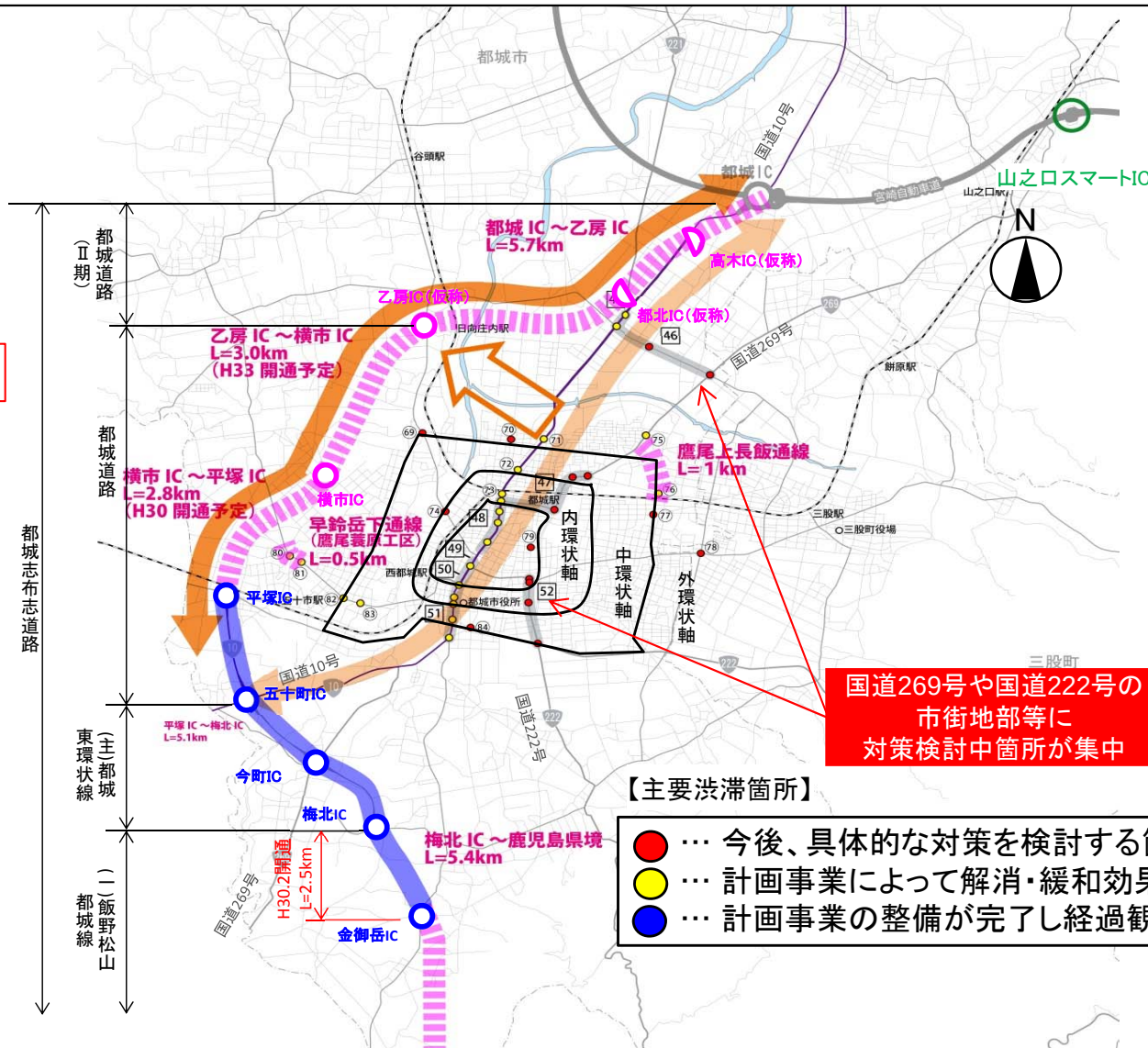
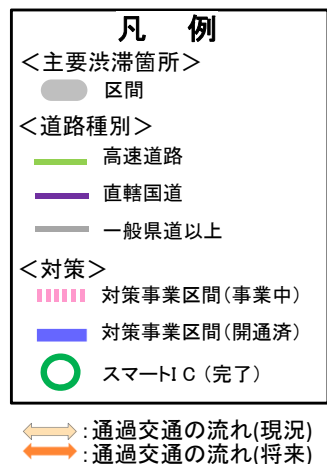
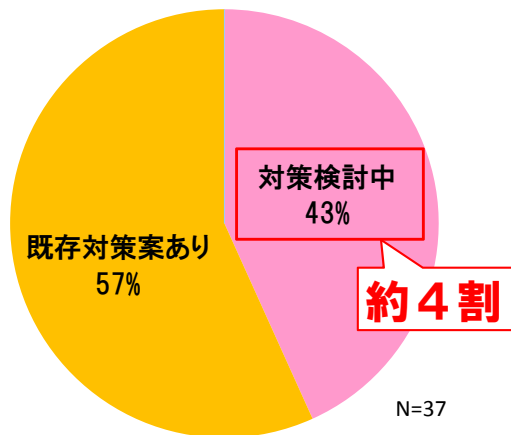


番号	事業名	開通年月
1	川原通線(出来島工区)	H25.3
2	飛江田山内川線	H25.10
3	中村木崎線(恒久工区)	H25.12
4	新名爪交差点改良	H26.11
5	中村木崎線(津和田工区)	H27.6
6	宮崎西環状線(松橋工区)	H27.12
7	吉村通線(曾師工区)	H30.6
8	国富スマートIC(仮称)	—
9	広瀬バイパス	—
10	吉村通線(大町工区)	—
11	宮崎駅東通線(西中工区、2・3工区)	—
12	昭和通線(小戸之橋架替工事)	—
13	宮崎西環状線(古城工区)	—
14	芳土四本松線3工区	—
15	吉村通線2工区	—
16	吉村通線3工区	—
17	宮崎インター佐土原線(一の宮工区)	—

(2) 主な道路事業(都城市周辺エリア)

- 都城志布志道路等の整備により、渋滞軽減を図っている。(横市IC～平塚IC:H31.3.17開通予定、乙房IC～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。

＜対策実施状況＞



＜位置図＞



国道269号や国道222号の
市街地部等に
対策検討中箇所が集中

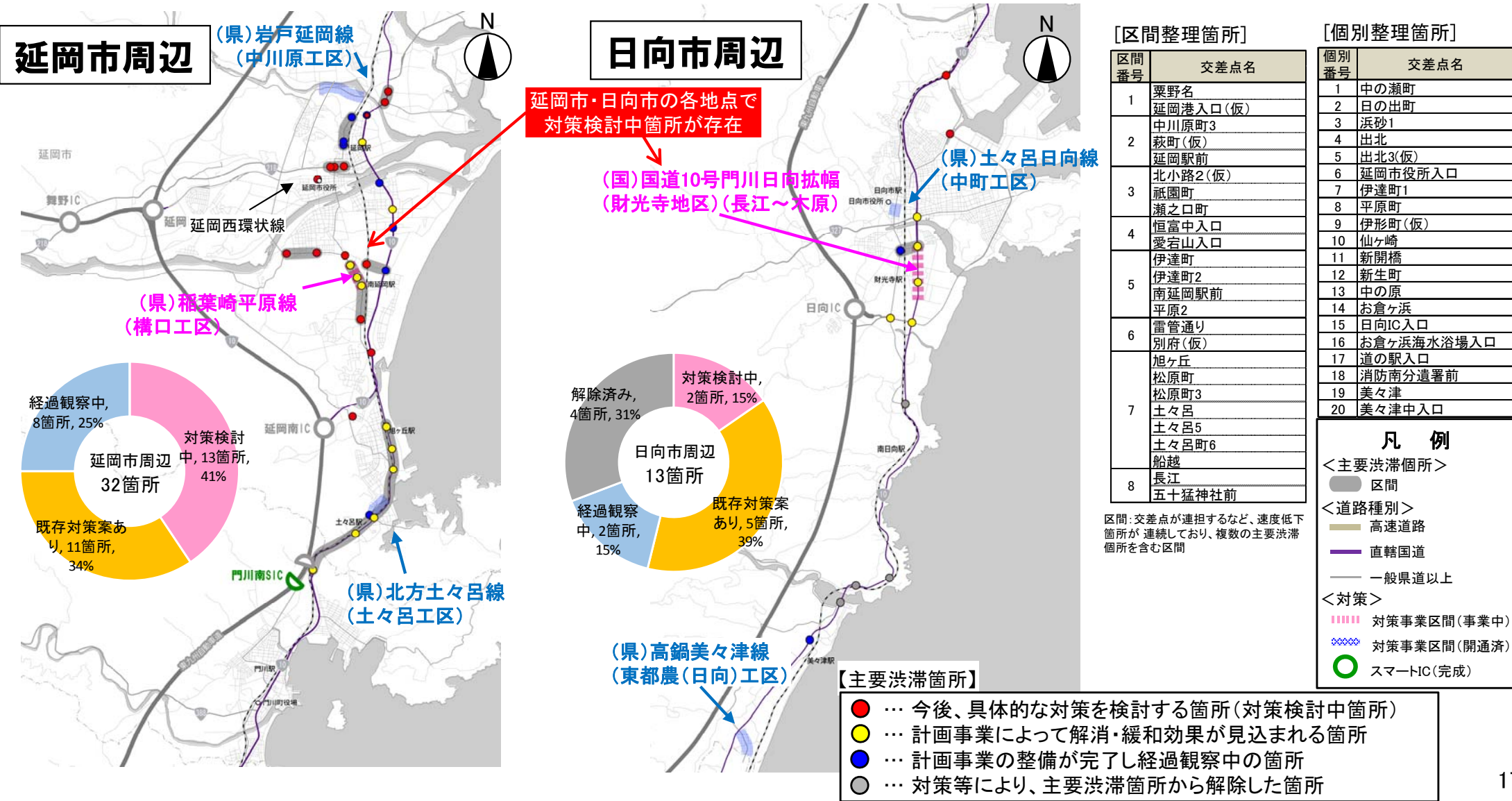
【主要洪滞箇所】

- … 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

3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(2)主な道路事業(延岡市・日向市周辺エリア)

- 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8箇所、日向市2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。



3. 各管理者による渋滞対策の取組み

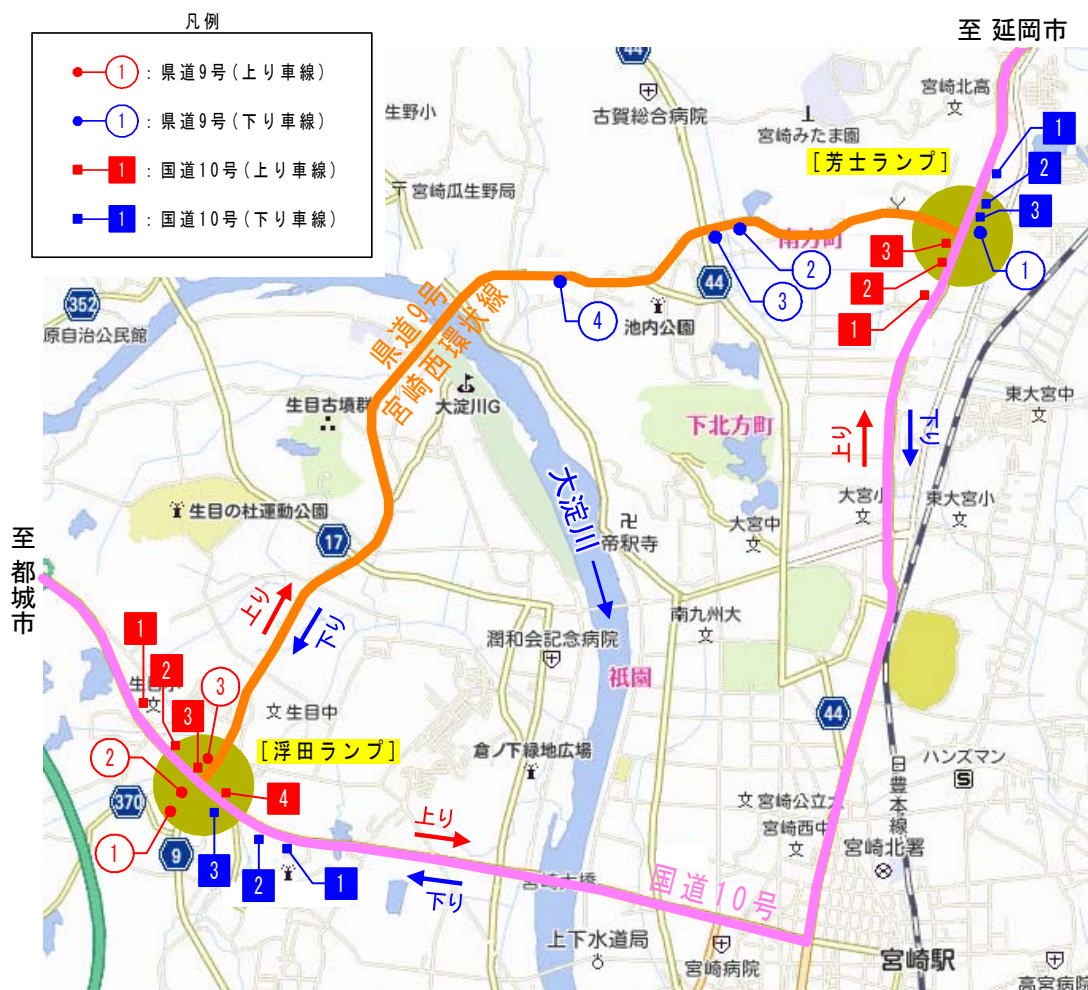
(3) 道路・交通管理者による個別の取組み

国土交通省

■情報提供による環状線への案内誘導

- 宮崎西環状線(芳士ランプ～浮田ランプ)の完成(H27.12)により、延岡方面 ⇄ 都城方面の往来については、国道10号経由に比べ約10分以上短縮される。
- このため、国道10号から宮崎西環状線への経路誘導を目的に、両路線が接続する芳士ランプ、浮田ランプの案内標識の表示を変更し、利便性の向上と宮崎市街地への流入減少による渋滞緩和を図る。(H31.3完了予定)

<宮崎西環状線位置図>



<案内標識の表示変更の事例>

[芳士ランプ] ① の場合

変更前

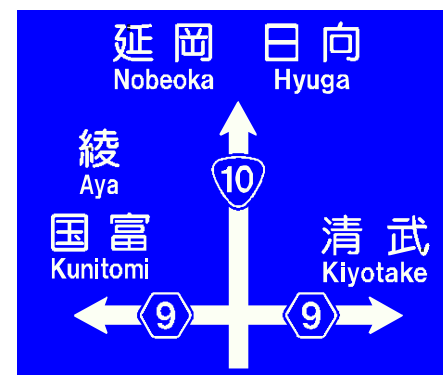


変更後



[浮田ランプ] ③ の場合

変更前



変更後



3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(3) 道路・交通管理者による個別の取組み

宮崎県警

■信号現示の変更(国道10号 宮崎東高前(仮)交差点)

【渋滞要因】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。

⇒方向Aは時差式で、右折車両は対向車両の様子を伺いながらの右折を行っているため、交通処理効率が低下。

【対策】方向Aを矢印による右折・直進表示に変更することで、右折の交通処理効率が向上。

併せて、方向C側に矢印による左折表示を追加することで、更なる交通処理効率の向上を図る。(H31.2実施完了)

※本交差点の国道10号上りは転回禁止の規制区間であることから、方向Aからの転回車両と方向C左折車両との交錯はない。

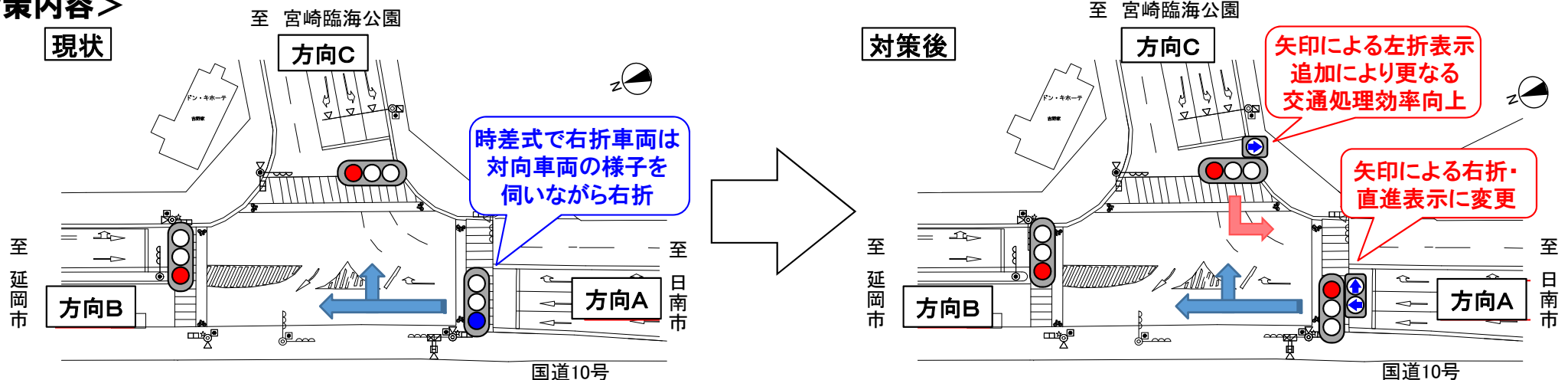
<位置図>



<渋滞状況>



<対策内容>



3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(3) 道路・交通管理者による個別の取組み

宮崎県

■右折専用レーン延伸(宮崎インター佐土原線 一の宮交差点)

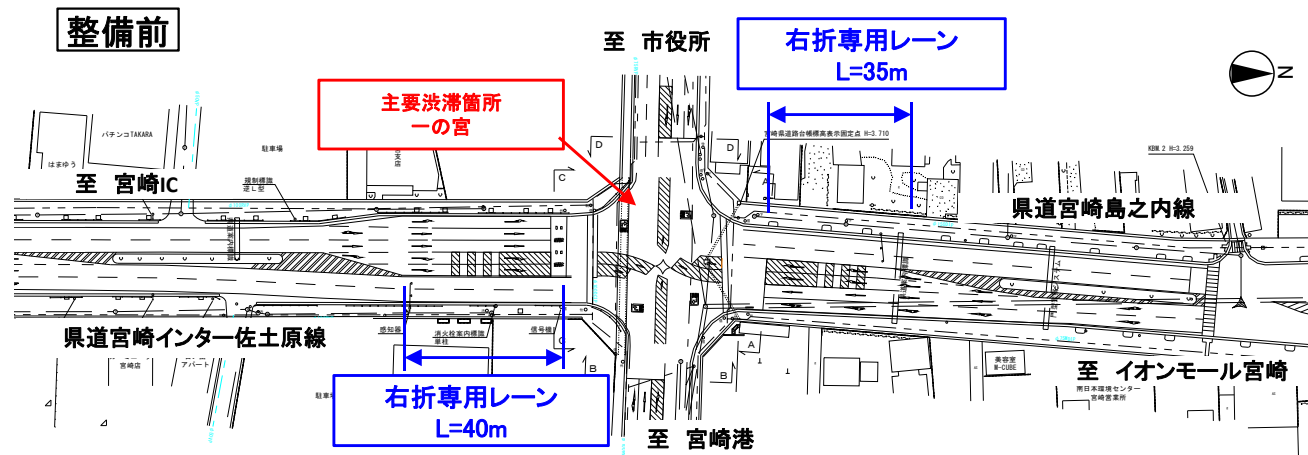
【渋滞要因】右折レーンが短いため、右折車両の滞留により直進レーンが閉鎖され、渋滞を引き起こしている。

【対策】右折専用レーンを延伸する計画。(H30年度完成予定)

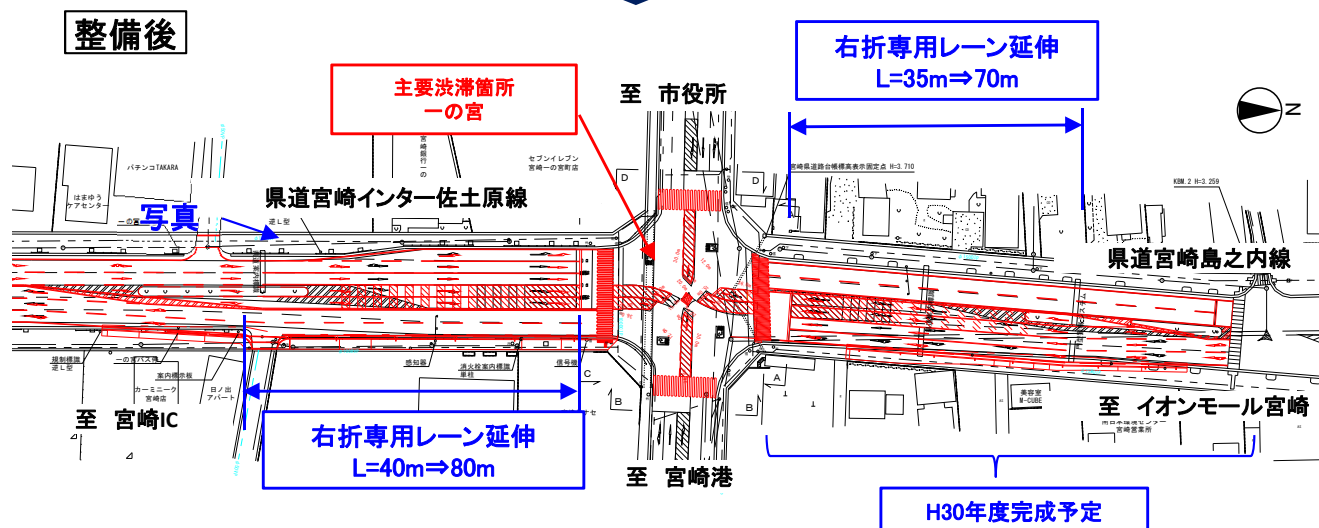
<位置図>



<整備内容>



<現地状況>



3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(3)道路・交通管理者による個別の取組み

宮崎県

■左折専用レーンの新設等(北方土々呂線 土々呂5交差点)

【渋滞要因】県道北方土々呂線から左折し、国道10号に向かう車両が多く、踏切前後の幅員狭小区間で車両が渋滞し、その影響が県道渋滞箇所(土々呂5交差点)まで影響していた。

【対策】県道北方土々呂線に左折専用レーンを新設し、踏切を含めた線形改良と道路拡幅を実施した。(H30. 1月完成)

<位置図>



<整備内容>



<現地状況>

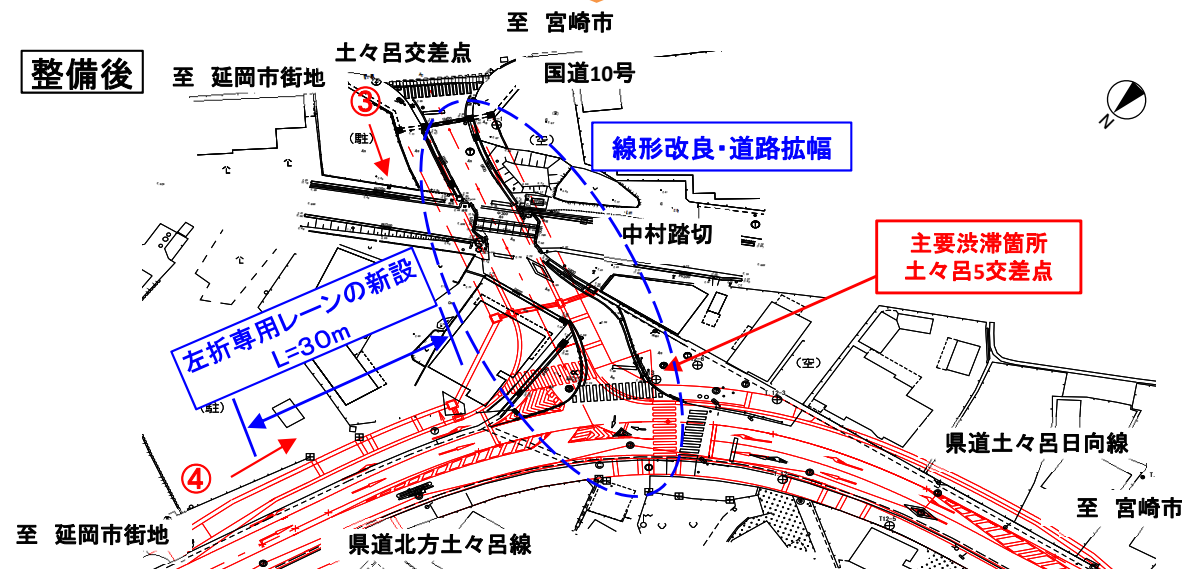
整備前



整備後



整備後



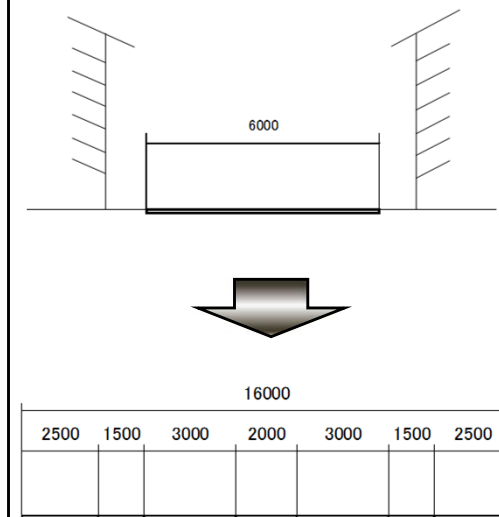
(3)道路・交通管理者による個別の取組み

■道路拡幅(吉村通線・芳士四本松線)

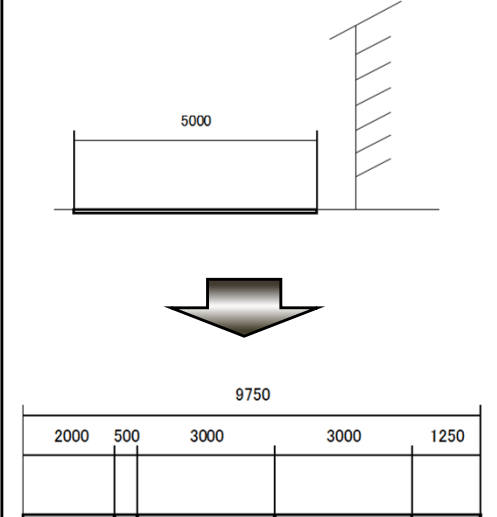
<位置図>



吉村通線



芳士四本松線



整備前(吉村通線2工区)



整備後(吉村通線2工区)

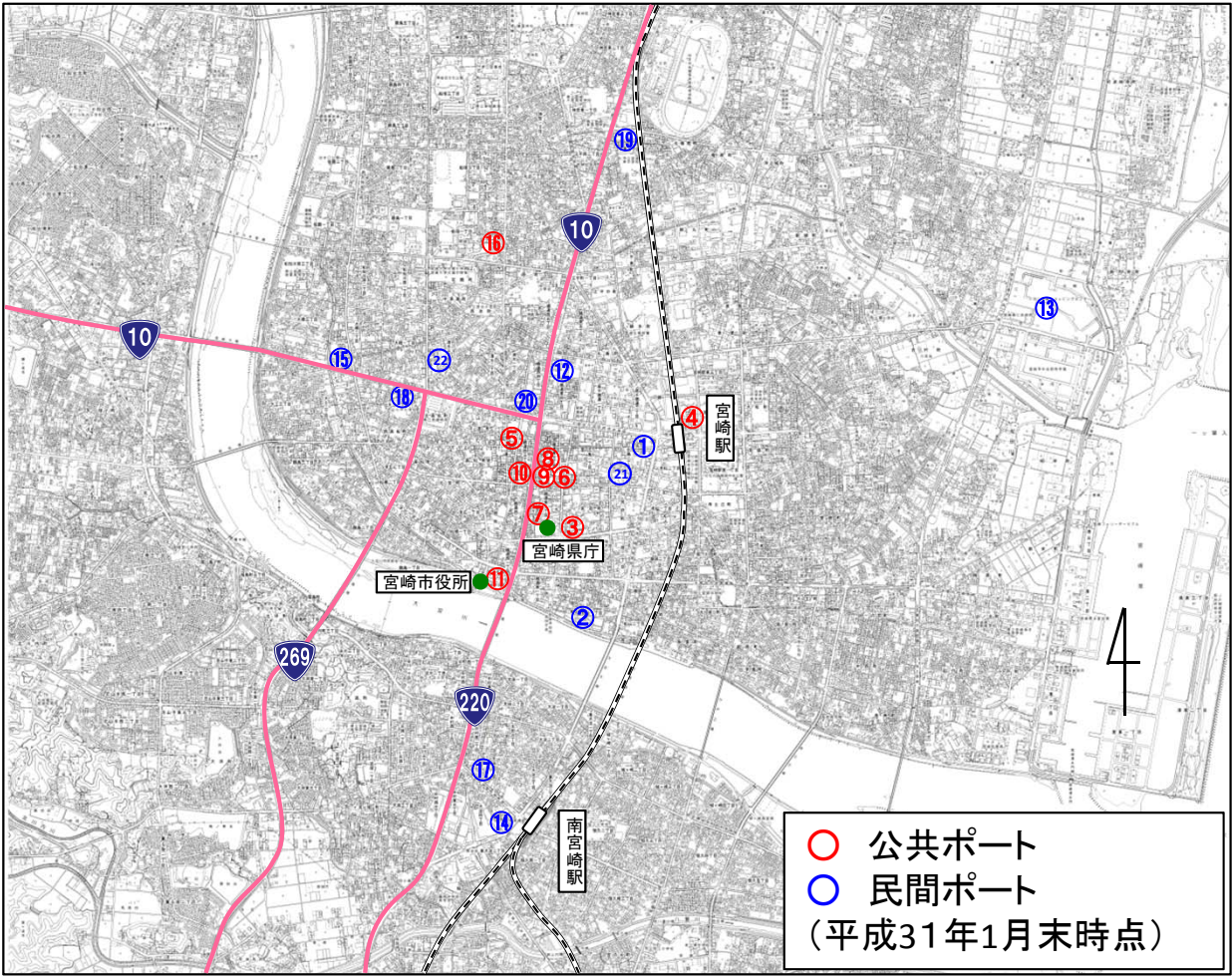


■自転車利用促進(シェアサイクル)

宮崎市

- 公共交通を補完する交通手段として、交通混雑の緩和や、回遊性の向上による地域の活性化等が期待され、シェアサイクルが全国的な広がりを見せている。
- 平成30年7月24日に宮崎交通(株)がシェアサイクル事業「宮交P!PPA(ピツパ)」を開始したことに伴い、宮崎市と宮崎交通(株)が共同で行う実証実験として、公有地にサイクルポートを設置し、シェアサイクルにおける「公共交通を補完する交通機関としての効果」や「公有地利用の有効性」等の検証を行う。

<ポート設置箇所>



<公共ポートの状況>



宮崎駅東口ポート(No4)



市民プラザポート(No11)

<サイクルポート一覧>

NO	ポート名称	区分	設置枠数	配置台数	ポート区分
1	MKパーキングポート	民有地	16	13	民間ポート
2	宮崎観光ホテルポート	民有地	7	5	民間ポート
3	県庁8号館ポート	県有地	10	7	公共ポート
4	宮崎駅東口ポート	市道	30	20	公共ポート
5	一番街駐輪場ポート	市有地	30	8	公共ポート
6	若草通駐輪場ポート	市有地	5	3	公共ポート
7	橋通第3駐輪場ポート	市有地	15	10	公共ポート
8	橋通①ポート	国道	4	3	公共ポート
9	橋通②ポート	国道	3	2	公共ポート
10	橋通③ポート	国道	5	4	公共ポート
11	市民プラザポート	公園	10	7	公共ポート
12	宮崎銀行本店ポート	民有地	6	4	民間ポート
13	イオンモール宮崎ポート	民有地	20	5	民間ポート
14	宮交シティポート	民有地	20	15	民間ポート
15	宮崎グリーンホテルポート	民有地	7	5	民間ポート
16	宮崎公立大学ポート	市道	8	5	公共ポート
17	宮崎銀行大淀支店ポート	民有地	3	2	民間ポート
18	宮崎銀行大工町支店ポート	民有地	4	3	民間ポート
19	TSUTAYA江平店	民有地	5	3	民間ポート
20	mrt宮崎放送本社	民有地	5	3	民間ポート
21	宮崎太陽銀行本店	民有地	5	3	民間ポート
22	宮崎中央眼科病院ポート	民有地	5	3	民間ポート
計			223	133	

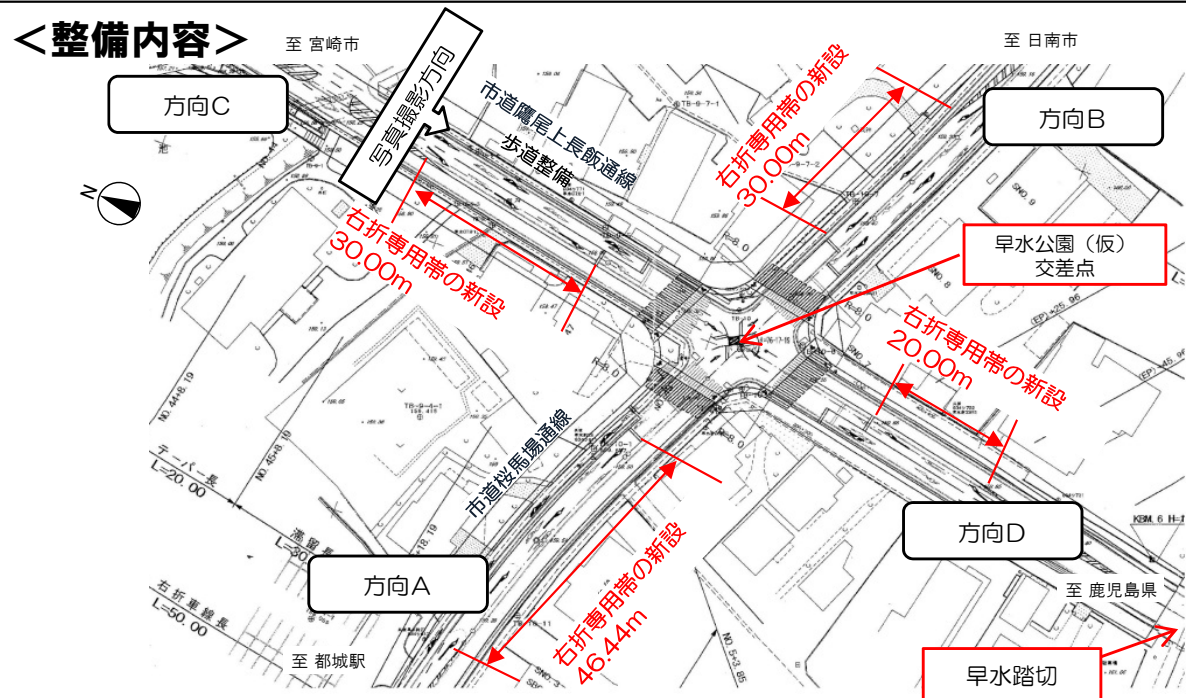
(3)道路・交通管理者による個別の取組み

■右折専用レーン新設(市道鷹尾上長飯線・市道桜馬場線 早水公園(仮)交差点)

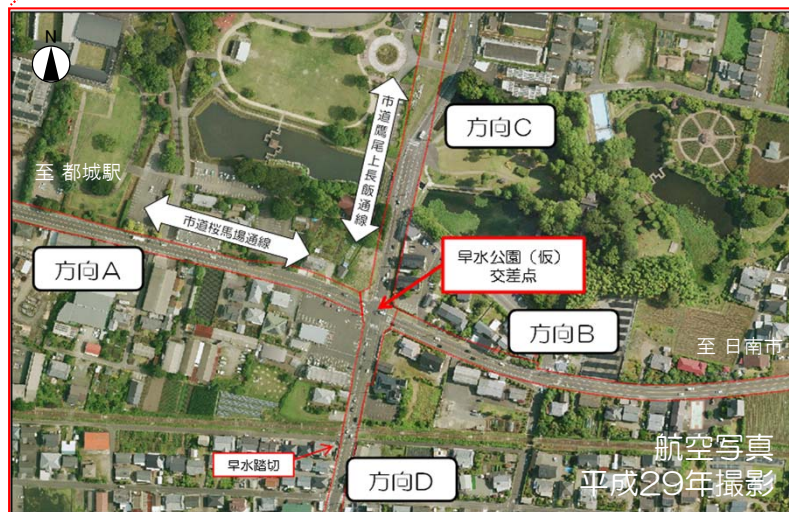
【対策】市道鷹尾上長飯通線の道路改良にて、歩道を整備するとともに、右折専用レーンを新設。(H30.11完成)

【効果】現地状況より、渋滞緩和への一定の効果を確認

<整備内容>



<現地状況>



3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(3)道路・交通管理者による個別の取組み

延岡市

■時差出勤

- 延岡市では、H29年8月～11月、H30年8月～11月までの期間で時差出勤を実施。
- 8月9月は早出勤(ゆう活)し、10月11月は遅出勤も追加し、幅広いニーズに対応した勤務時間で実施。
- 祇園町交差点の北・東側流入部について、朝ピーク時に速度向上が確認されており、引き続き対策効果の検証を進める。

<時差出勤時の混雑状況の変化>

実施前(H28.8～H28.11 7時台)



実施中(H29.8～H29.11 7時台)



実施中(H30.8～H30.11 7時台)



主要渋滞箇所

※出典:ETC2.0 様式2-3

3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(3)道路・交通管理者による個別の取組み

■延岡南道路の料金低減施策

西日本高速道路

- 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

【写真①:旭ヶ丘交差点付近】



※ETC車のみ料金低減

データ:九州地方整備局HPより



【写真②:松原町交差点付近】



3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(3)道路・交通管理者による個別の取組み

国土交通省
九州運輸局

■エコ通勤優良事業所の認証取得拡大に向けた取組

1. エコ通勤とは？

一般的には、「環境にやさしい交通手段で通勤すること」を意味します。具体的には、通勤手段をマイカーからより環境負荷の少ない電車やバス、自転車、徒歩などへ転換する取り組みのことを指します。地球温暖化の防止、渋滞緩和、事故の削減などの他、公共交通機関の維持や地域の活性化につながることもあります。

取組のイメージ



2. エコ通勤のメリット

地域にとって

- ・周辺地域の通勤時間帯の渋滞緩和が期待できます。
- ・公共交通の利用者数の増加⇨公共交通サービス水準の向上等が期待できます。
- ・地球温暖化防止に寄与します。

事業所にとって

- ・企業イメージの向上が図られます。
- ・マイカー通勤者のための駐車場経費の削減、社有地の有効利用につながります。
- ・従業員の健康増進、通勤時の事故減少、定時出勤に寄与します。

従業員にとって

- ・公共交通や自転車、徒歩での通勤は、健康増進にも役立ちます。
- ・渋滞に巻き込まれずに通勤できます。
- ・交通事故にあう確率が低減し、安全に通勤できます。

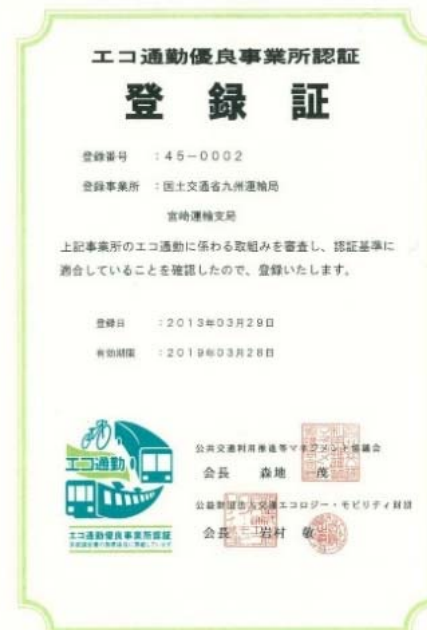
3. エコ通勤優良事業所認証制度とは？

エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取り組みを自主的かつ積極的に推進している事業所を優良事業所として認証し、登録する制度です。優良な取り組みを広く国民に周知することにより、エコ通勤の普及促進を図ることを目的としています。

公共交通利用推進等マネジメント協議会(認証制度事務局:国土交通省、財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)が認証・登録します。

登録証が交付され、そのコピーやロゴマークが自社のホームページや印刷物などで自由に使用できます。

特に優秀な取り組みを行った事業所は、国土交通大臣表彰及び九州運輸局長表彰に推薦されることがあります。



4. 宮崎運輸支局の取り組み状況

宮崎県内では、宮崎県、宮崎市及び宮崎運輸支局の3事業所しか優良事業所として認証・登録されておりませんので、優良認証事業所の拡大に向け、以下のような取り組みを行っています。

- ①各種イベントにおいてエコ通勤優良事業所の認証取得パンフレットの配布による周知活動
平成30年度取り組み
・「宮崎市環境ミニフェア」宮崎市主催(6月2日)
・「トラックの日チャリティーフェスティバル」宮崎県トラック協会主催(10月7日)
・「第58回ガス展」宮崎ガス(株)主催(11月2日～4日)

- ②公共交通利用促進の観点から自治体の公共交通担当部署を訪問し、優良事業所の認証取得に向けた取組のお願い

- ・訪問自治体
日向市役所、都城市役所、小林市役所、延岡市役所、日南市役所
- ・訪問交通事業者
宮崎交通株式会社

3. 各管理者による渋滞対策の取組み

(3)道路・交通管理者による個別の取組み

国土交通省
九州運輸局

■エコ通勤優良事業所の認証取得拡大に向けた取組 (参考)エコ通勤チラシ

エコ通勤優良事業所認証制度のご案内

エコ通勤始めませんか

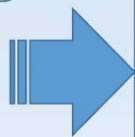
車による通勤をはじめとした「通勤交通」は、周辺地域の渋滞問題、地球温暖化等、さまざまな問題を引き起こす原因となり得ます。

皆さんが通勤時の交通手段を、環境負荷の小さい手段に切り替えることで、様々な通勤交通に起因する問題を解決する糸口になるかもしれません。

小さな取組の積み重ねが、やがて大きな力となります。皆さんもエコ通勤を初めてみませんか？

「エコ通勤」とは？

マイカー通勤から、
環境負荷の小さい通勤
方法へ転換！



マイカー通勤から、電車やバスなどの交通機関、自転車、徒歩など環境負

荷の小さい通勤方法へ転換する取組です。

事業所のみならず、従業員、地域にとっても多くのメリットがあります。

(主なメリット)

- ・地球温暖化の防止
- ・健康増進
- ・交通事故のリスク低下
- ・地域の通勤時間帯の渋滞緩和
- ・地域公共交通の維持

エコ通勤優良事業所認証制度とは？

エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取組みを積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組みを国民に広く紹介する制度です。認証料金は無料です。

認証主体：公共交通利用促進等マネジメント協議会

認証制度事務局：国土交通省、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

※認証を受けた事業所は、認証制度ホームページへ掲載します。

エコ通勤優良事業所認証の申請方法

エコ通勤を実施している、あるいはこれから実施する事業所であれば申請ができます。

所定の申請書に必要事項を記入し、ご提出ください。

詳しくは下記ホームページをご覧ください。

※申請書も下記ホームページからダウンロードできます。

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 (エコ通勤ホームページ)

http://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/ecommuters_top.html

成果よりも取組を認める制度です。すでにエコ通勤を実施していれば、取組を継続することで、これから始める場合は、例えば「エコ通勤に関する社内アンケートの実施」「エコ通勤の呼びかけ」「自転車通勤奨励のための駐輪場設置」「マイカー通勤の禁止」などの取組を行うことでも認証を取得できます。ぜひこの機会にエコ通勤に取り組んで、認証を取得してください。詳しくは下記までお気軽にお問い合わせ下さい。

お問い合わせ先・申請書提出窓口

国土交通省 九州運輸局 交通政策部 環境・物流課

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1

福岡合同庁舎新館9階

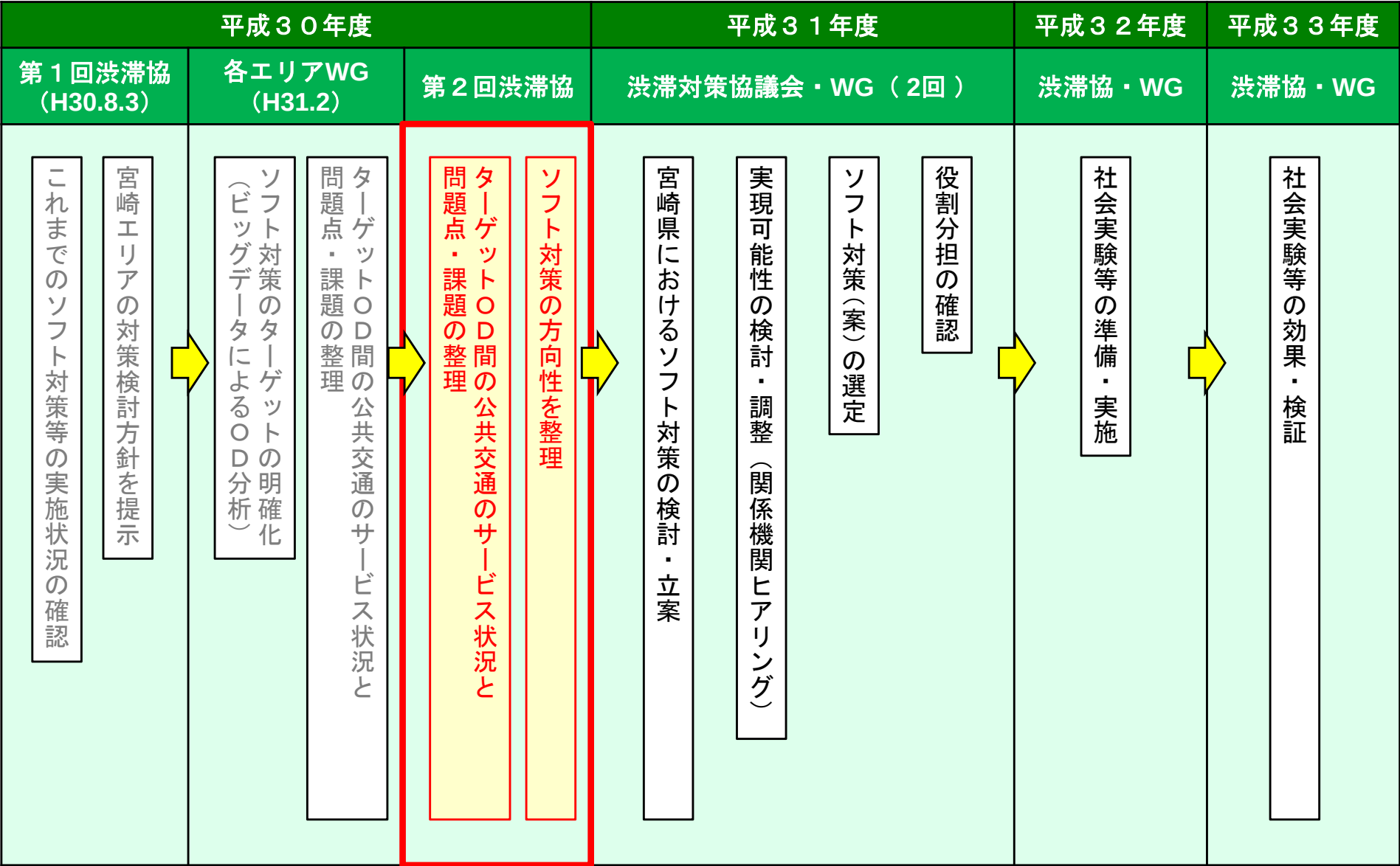
電話 092-472-3154 (直通) FAX 092-472-2316



4. 新たなソフト対策について

■新たなソフト対策(社会実験)実施までのスケジュール

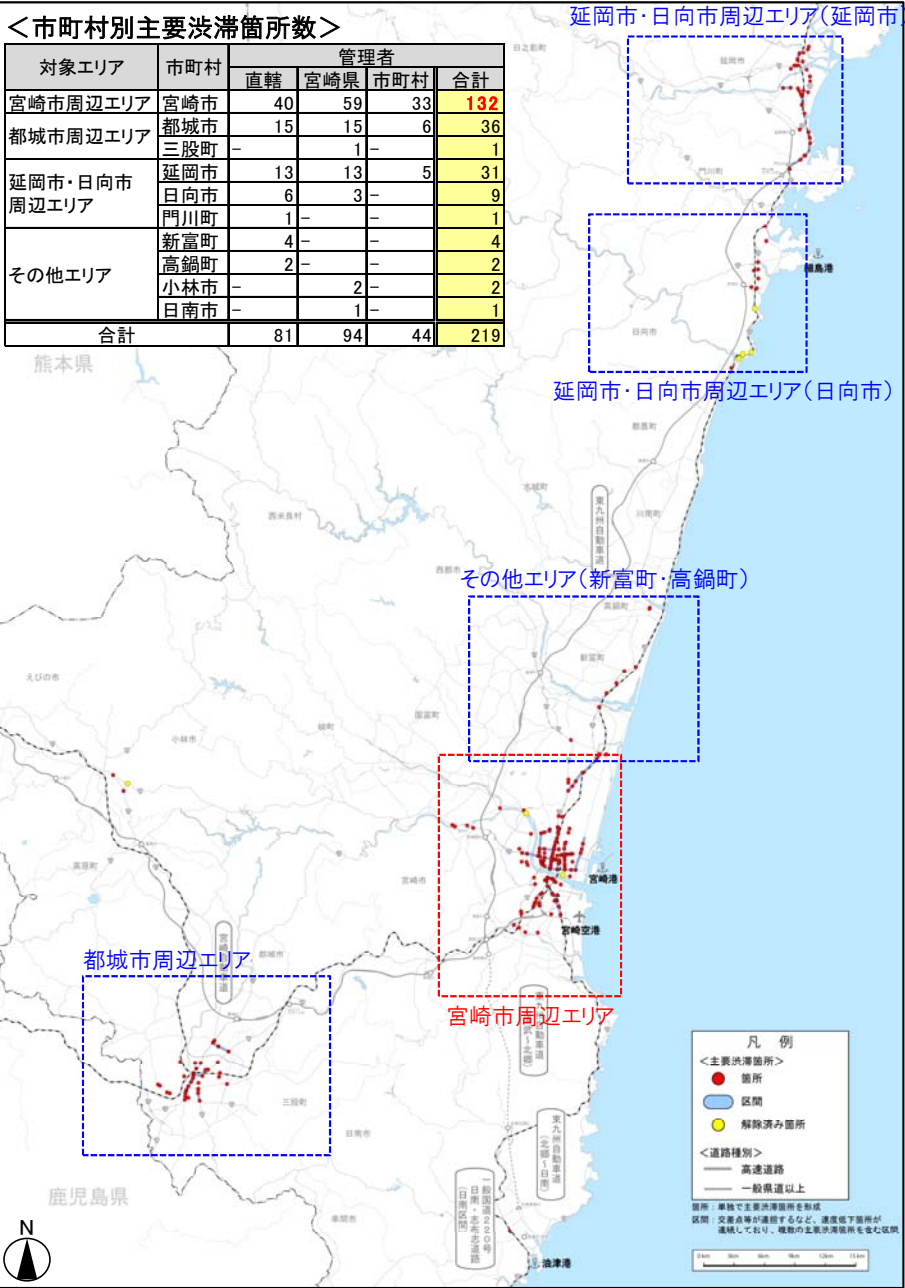
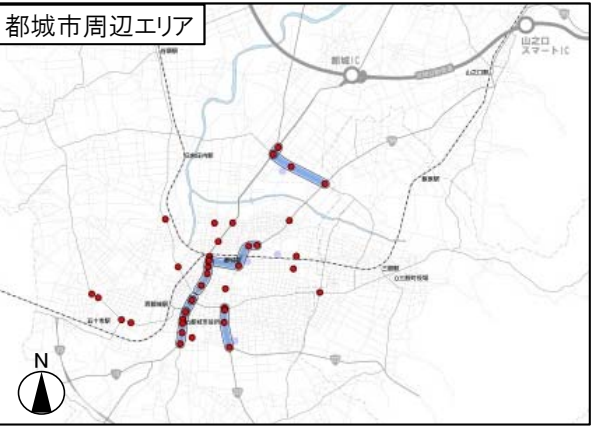
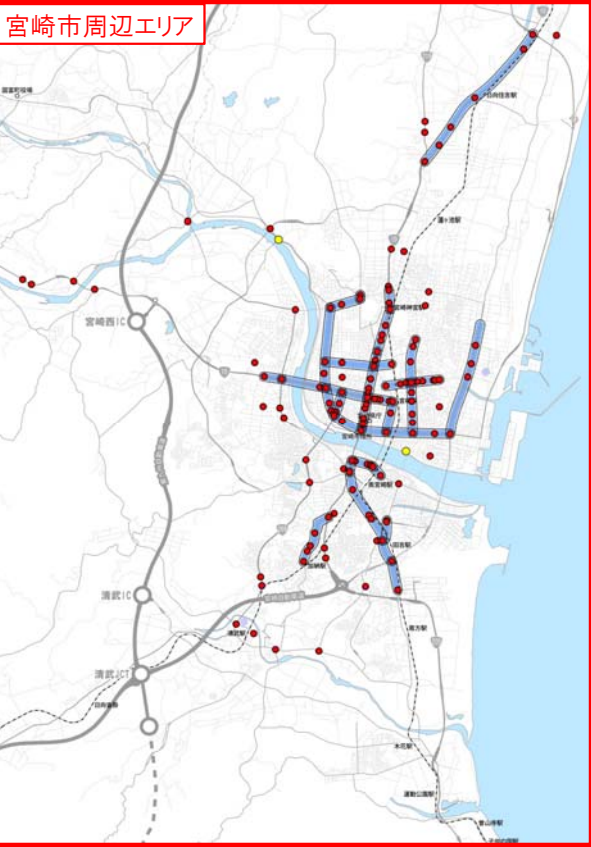
- 現在実施中のソフト施策を踏まえ、新しいソフト対策実施までの今後のスケジュールを以下に示す。
- 今回協議会では、公共交通の問題点・課題の整理、ソフト対策の方向性の整理を実施。



4. 新たなソフト対策について

(1)ソフト対策のターゲットの明確化

○県内において、宮崎市周辺は主要渋滞箇所が**約6割(132/219)**集中しているため、まずは**宮崎市周辺エリア**を対象にソフト対策のターゲットを明確化し、公共交通の状況を整理する。



4. 新たなソフト対策について

(1)ソフト対策のターゲットの明確化

○就業者数・事業所数の分布等から宮崎市中心部を設定し、自動車交通量が多い連続したエリアを抽出、道路 ネットワーク、住宅の張り付き状況を基に対象 エリアの設定を行った。

⇒北部は芳士ランプ周辺、西部は東九州自動車道、南部は(県)塩鶴木崎線までの内側を各エリアに設定。

<対象エリアの設定手順>

①宮崎市中心部の設定

⇒**就業者数・事業所数の分布、地形条件**(河川・主要路線)から宮崎市中心部を設定(境界は町丁目)

②通勤・通学目的の自動車交通量が多いエリアの抽出

⇒中心部へ向かう人口のうち、**自動車交通量が多い※**
エリアを抽出

※1,000台/3h以上

③対象エリアの設定

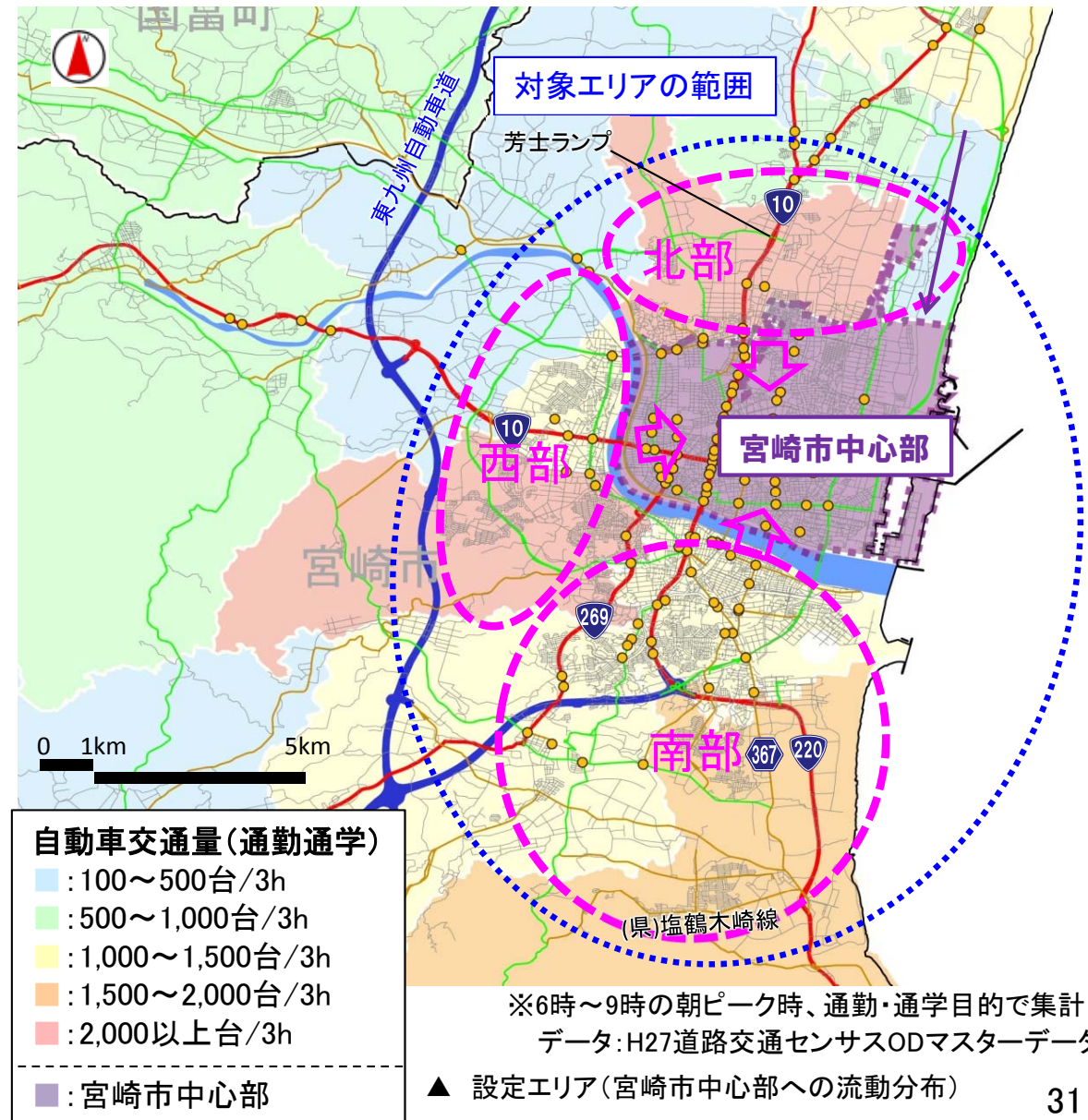
⇒**道路ネットワーク、住宅の張り付き状況**等を踏まえ、対象エリアを設定

<対象エリア>

北部:芳士ランプ周辺までのエリア

西部:東九州自動車道の内側までのエリア

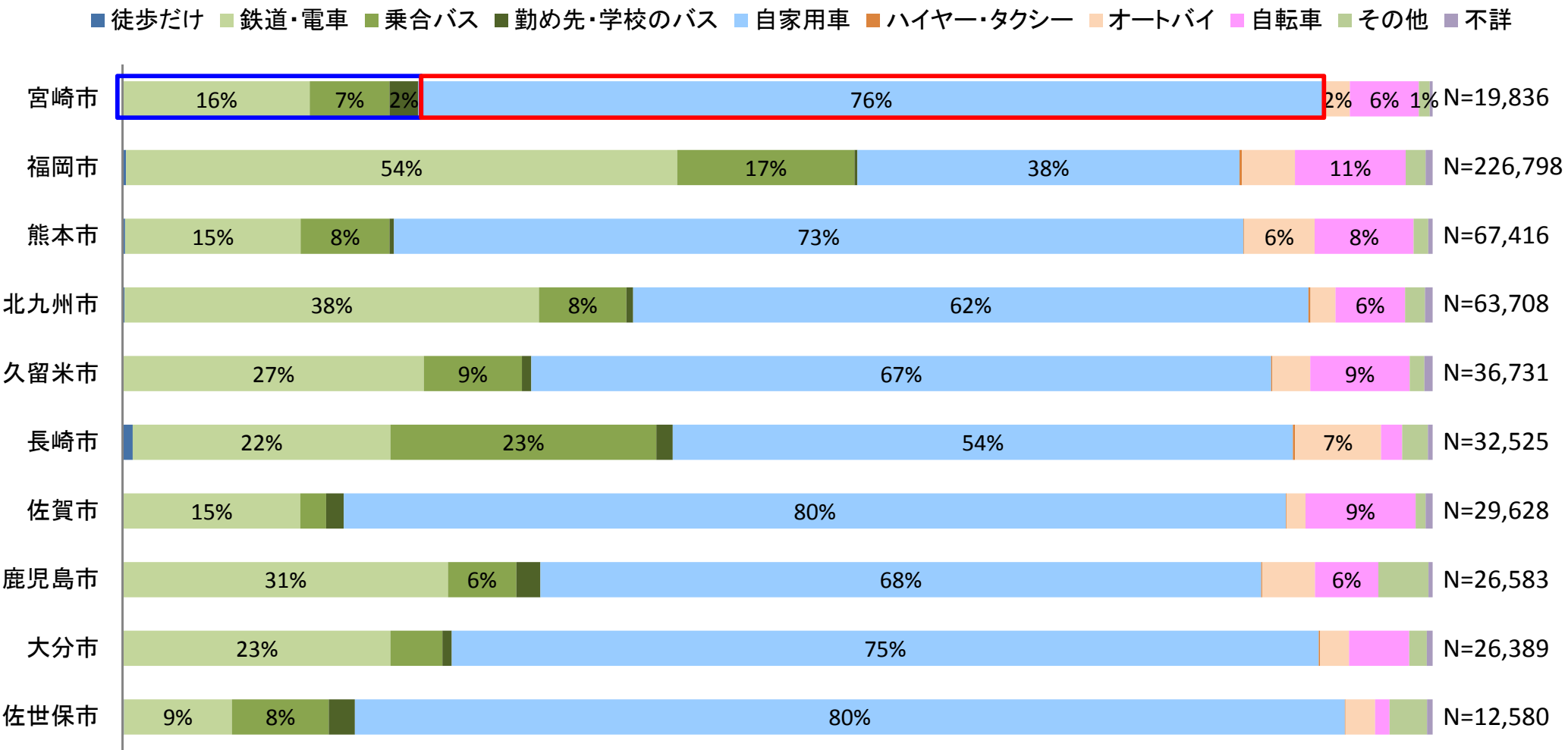
南部:(県)塩鶴木崎線までのエリア



■宮崎市における利用交通手段の割合

○宮崎市を九州管内の人口が多い都市TOP10と比較すると、自家用車の利用率が比較的高い。[3位/10位]
○また、公共交通（鉄道・電車・バス）の利用率は、他都市と比較して低い。（特に鉄道・電車）[7位/10位]
⇒宮崎市の交通状況は、約7割が自家用車となっている。

▼ 従業地・通学地による利用交通手段の割合



※九州管内の人口TOP10を表示
※5%未満の数値は非表示（宮崎市除く）
データ：H22国勢調査

4. 新たなソフト対策について

(2)公共交通のサービス状況と問題点・課題の整理

■自動車交通:宮崎市周辺の道路ネットワーク

- 南部は国道220号、国道269号、一ツ葉有料道路等があり、中心部に向かう際は**5つの橋梁に交通が集中**。
 - 西部は国道10号等があり、中心部に向かう際は**3つの橋梁に交通が集中**。
 - 北部は国道10号、一ツ葉有料道路、宮崎島之内線等があるが、**通行路線が少なく交通が集中**。
- ⇒中心部方向は、橋梁等の路線の集約により交通が集中するため、混雑が発生しやすい。



▲ 宮崎市周辺の就業者数(3次メッシュ)

4. 新たなソフト対策について

(2)公共交通のサービス状況と問題点・課題の整理

自動車交通：宮崎市周辺の混雑断面・路線位置

○北部断面：外側断面・内側断面ともに個別路線で容量不足。
○西部断面：外側断面は個別路線で容量不足、内側断面は個別路線・断面※で容量不足。
○南部断面：外側断面は個別路線で容量不足、内側断面は個別路線・断面※で容量不足
⇒南部内断面・西部内断面では断面で容量不足であり、その他各個別路線でも容量不足となっているため流入交通量の削減や容量拡大が必要。

<西部外断面>

路線名	①交通量 (台/日)	②交通容量 (台/日)	交通容量比 (①/②)
F 東九州自動車道	6,712	9,830	0.68
G (主)宮崎須木線	19,092	12560	1.52
H (県)木脇高岡線	715	3,576	0.20
I (主)南俣宮崎線	9,580	10,181	0.94
J (県)野首麓線	4,969	10,826	0.46
K 一般国道10号	21,471	16,774	1.28
L (県)細江浮田線	3,698	8,217	0.45
M (県)宮崎田野線	6,547	9,353	0.70
N (主)高岡郡司分線	7,099	10,440	0.68
合計	79,883	91,757	0.87

<西部内断面>

路線名	①交通量 (台/日)	②交通容量 (台/日)	交通容量比 (①/②)
e (主)宮崎須木線	15,348	14,758	1.04
f 市道	—	—	—
g 一般国道10号	32,762	31,835	1.03
h 市道	—	—	—
合計	48,110	46,593	1.03

- ○ : 交通容量比1.0を超えてない箇所
- ● : 交通容量比1.0を超えてる箇所
- ● : 交通容量比1.25を超えてる箇所
- : データ取得不能箇所

データ：H27道路交通センサス



▲ 混雑断面・路線位置図

※断面はデータ取得不能箇所を除く合計値

<北部外断面>

路線名	①交通量 (台/日)	②交通容量 (台/日)	交通容量比 (①/②)
A 一ツ葉有料道路	4,294	39,036	0.11
B (県)塩路佐土原線	18,329	12,728	1.44
C 一般国道10号	22,100	14,615	1.51
D 一般国道219号	17,040	13,742	1.24
E (主)宮崎高鍋線	14,440	9,823	1.47
合計	76,203	89,944	0.85

<北部内断面>

路線名	①交通量 (台/日)	②交通容量 (台/日)	交通容量比 (①/②)
a 一ツ葉有料道路	5,466	20,245	0.27
b (主)宮崎島之内線	19,210	13,528	1.42
c 一般国道10号	31,251	27,656	1.13
d (主)宮崎高鍋線	16,553	13,349	1.24
合計	72,480	74,778	0.97

<南部内断面>

路線名	①交通量 (台/日)	②交通容量 (台/日)	交通容量比 (①/②)
i 一般国道269号	29,316	20,218	1.45
j 一般国道220号	38,313	29,472	1.30
k (県)宮崎港宮崎停車場線	37,009	27,212	1.36
l 市道(小戸之橋)	架け替え中		
m 市道	—	—	—
n 一ツ葉有料道路	9,745	14,992	0.65
合計	114,383	91,894	1.24

<南部外断面>

路線名	①交通量 (台/日)	②交通容量 (台/日)	交通容量比 (①/②)
O 一般国道269号	14,038	13,369	1.05
P 九州縦貫自動車道	14,781	44,847	0.33
Q (主)宮崎北郷線	1,980	7,615	0.26
R (県)学園木花台加江田線	444	2,468	0.18
S 一般国道220号	21,111	49,289	0.43
合計	52,354	117,588	0.45

4. 新たなソフト対策について

(2)公共交通のサービス状況と問題点・課題の整理

■自動車交通:宮崎市中心部の速度状況

○朝ピーク時は、20km/h以下の速度となっている路線が多数あり、宮崎市中心部は慢性的な渋滞が発生。
⇒宮崎市中心部への流入交通量の削減(自家用車→公共交通への転換等)が必要。

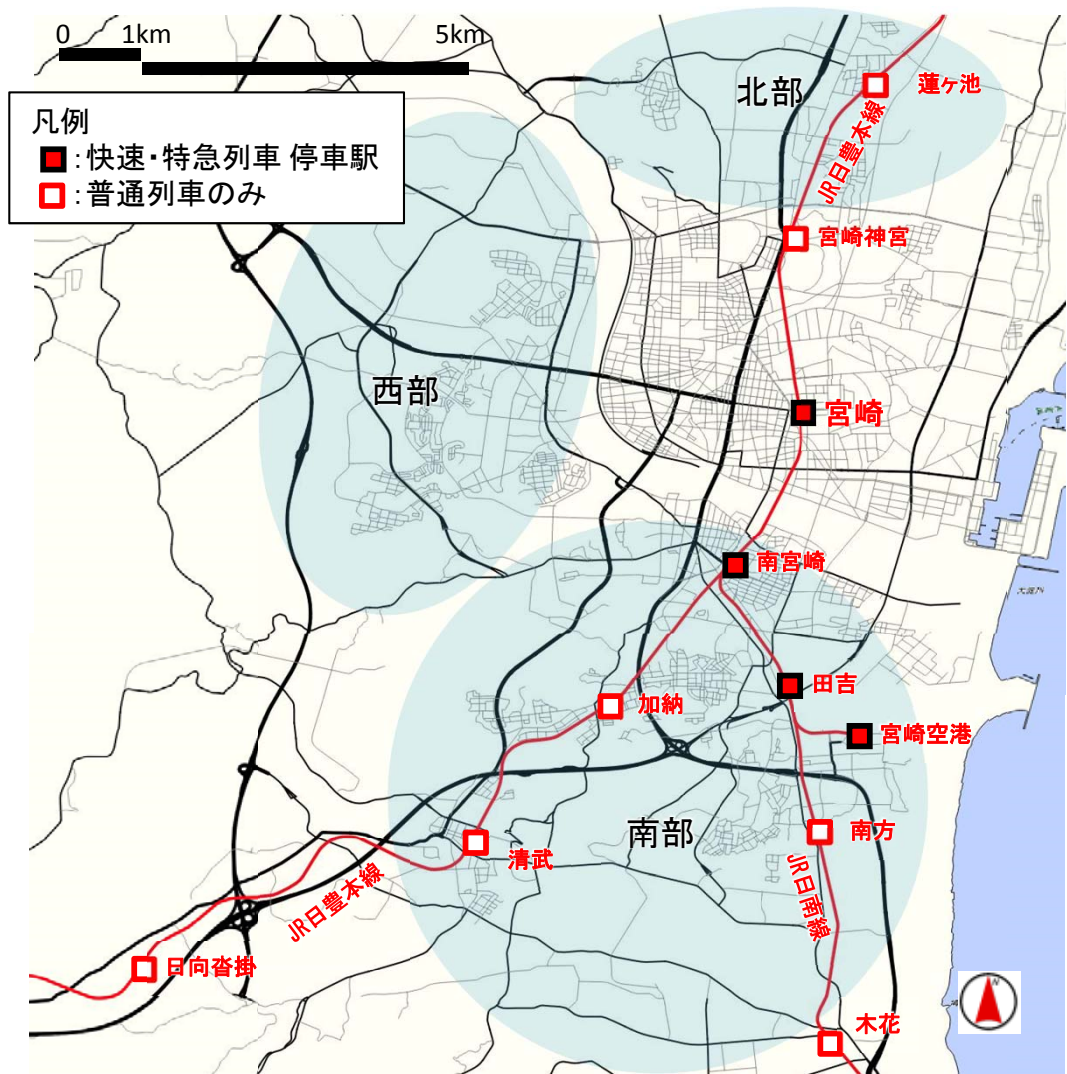


▲ 朝ピーク時(7-8時台)平均旅行速度

データ:プローブデータ(H28.10)

公共交通：鉄道ネットワーク

○鉄道ネットワークは南北に整備されている。
○周辺駅と比べて宮崎駅は乗車数が多い(約4,800人/日)が、他の九州管内主要駅の半分以上。
○朝ピーク時の宮崎駅方面への運行本数は、3～5本。(24～40分に1本のペースで運行)
⇒南北に鉄道が整備されており、宮崎駅は鉄道利用の中心地。
⇒九州管内の他地域と比べ乗車数は多くない。また、運行頻度も高くない。



▲ 宮崎周辺の鉄道ネットワーク

▼ 各駅の平均乗車数・ピーク時本数

方面	鉄道	駅	平均乗車数	朝ピーク時 運行本数
中心	JR日豊本線	●宮崎駅	4,782人/日	—
北部	JR日豊本線	○宮崎神宮	545人/日	3本 (40分に1本)
		○蓮ヶ池	100人/日	
西部	—			—
南部	JR日豊本線	●南宮崎	1,960人/日	3本 (40分に1本)
		○加納	100人/日	
		○清武	558人/日	
		○日向沓掛	—	
日南方面	JR日南線	●田吉	—	5本 (24分に1本)
		●宮崎空港	909人/日	
		○南方	—	
		○木花	371人/日	
参考 (他の九州 主要駅)	JR長崎本線	佐賀駅	12,535人/日	—
	JR日豊本線	大分駅	19,421人/日	—
	JR長崎本線	長崎駅	10,473人/日	—

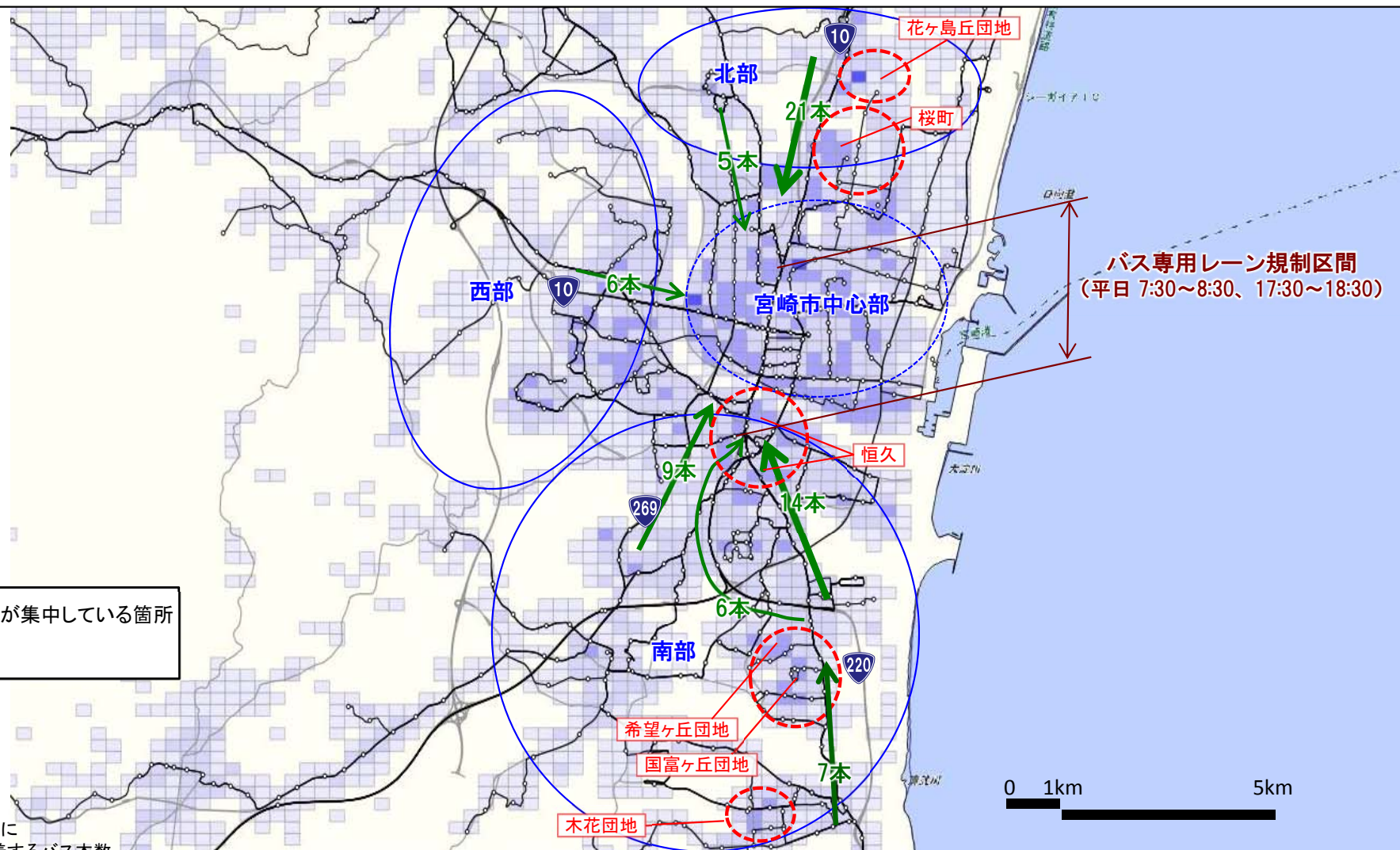
※●: 快速・特急・各駅列車停車駅
○: 各駅列車停車駅
※運行本数は朝ピーク時(7～9時)に宮崎駅に到着する運行本数をカウント
※九州管内の県庁所在地の主要駅を参考として掲載
(博多駅、熊本駅、鹿児島駅は新幹線が停車する駅のため除外)

4. 新たなソフト対策について

(2)公共交通のサービス状況と問題点・課題の整理

■公共交通:バス本数・周辺人口

- 朝ピーク時は、南部や北部の国道10号からのバス本数が多く、西部は少ない。
 - 南部・北部方面では、バス専用レーンが整備されている。
 - バス本数が多い路線におけるバス停周辺の人口分布をみると、南部では希望ヶ丘団地・国富ヶ丘団地、木花団地周辺、中村、恒久、北部は花ヶ島団地・桜町周辺が特に人口集中しているエリアとなっている。
- ⇒北部・南部は人口集中箇所をバス路線が通過しており、かつバス本数も多いため、バスの有効活用が可能。
- ⇒西部は他方面と比較すると、バス本数が少ない状況にある。



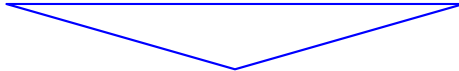
※地図上の数値は朝7時～9時間に
橋通り3丁目付近・宮崎駅に到着するバス本数

▲ 朝ピーク時バス本数・人口分布(4次メッシュ)

データ:H27国勢調査

<自動車交通>

- 宮崎市の交通状況は、約7割が自家用車となっている。
- 中心部へ向かう際は橋梁等により交通が集中するため、混雑が発生しやすい。
- 南部内断面・西部外断面をはじめ、各路線でも容量不足となっており、中心部でも慢性的な渋滞が発生しているため、流入交通量の削減が必要。



自動車交通から公共交通等へ転換が必要

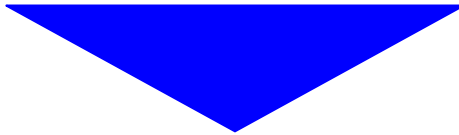
<公共交通>

(鉄道)

- 南北に鉄道が整備されており、宮崎駅は鉄道利用の中心地。
- 他地域と比べ乗車数は多くなく、運行頻度も高くない。

(バス)

- 中心部を基点に各方向にバス路線が整備されている。
 - 南部・北部：朝ピーク時のバス本数が多くバスの有効活用が可能。
 - 西部：朝ピーク時のバス本数が多方面と比べて少ない状況。

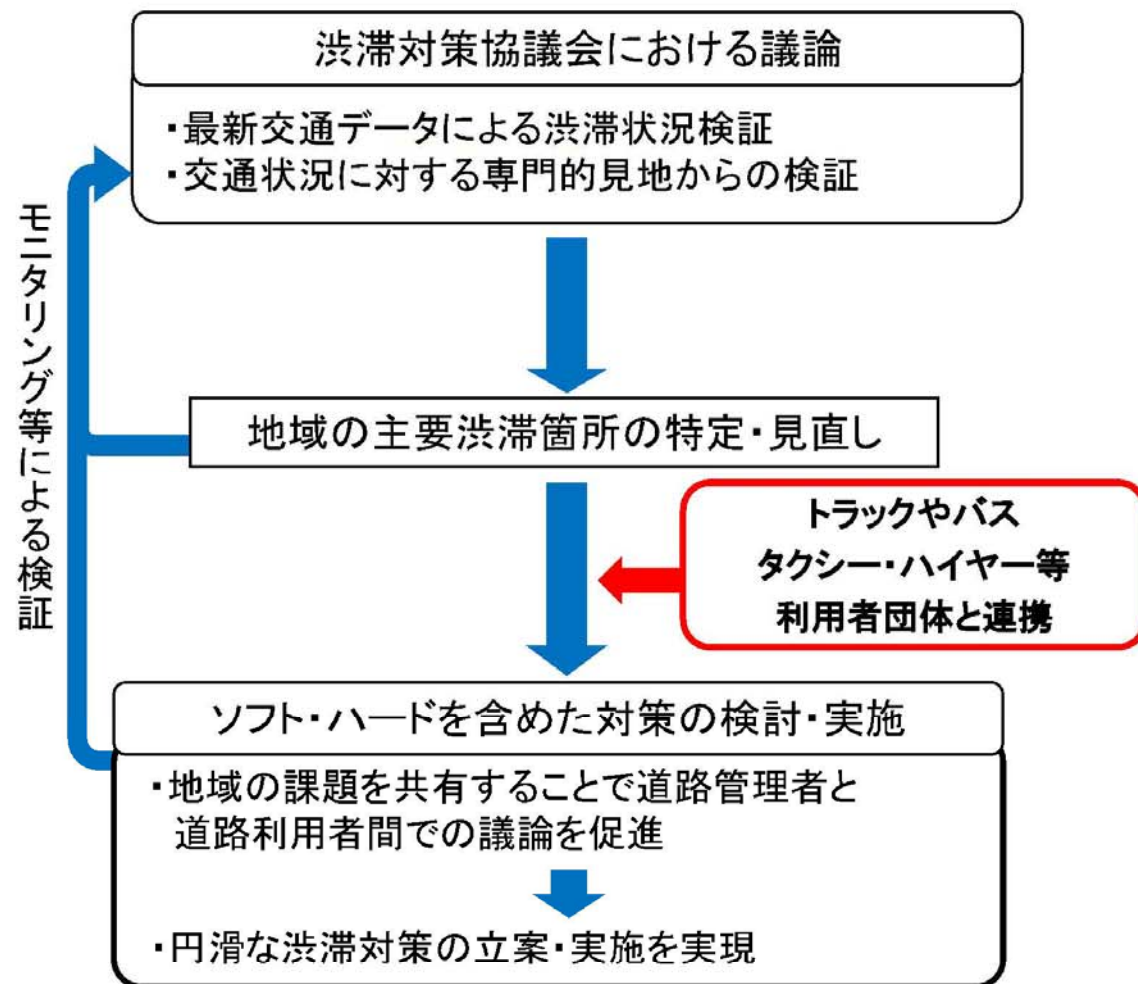


今後、更なる分析等により、公共交通等の利活用促進方策を検討

5. 官民連携による渋滞対策

(1) 取組みの概要

○ 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・バス等事業者からの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)各事業者の要望箇所(渋滞指摘箇所)

○トラック、バス、ハイヤー・タクシー各事業者から、全38箇所の要望が挙げられた。

<トラック事業者指摘箇所>

事業者	市町村	路線番号	指摘箇所名
宮崎県 トラック 事業者	延岡市	国道10号	土々呂付近
	日向市	国道10号	財光寺
	宮崎市	国道10号	新名爪交差点付近
			住吉駅付近
			花ヶ島
			橘通3丁目交差点付近
			佐土原付近
			日向大橋付近
			江平五差路
			宮崎県立病院前交差点
			花見橋付近
		国道220号	源藤交差点付近
		国道269号	池田台～清武
		県道11号	吉村町交差点
		県道372号	石崎付近
			塩路交差点付近
			大王町交差点～ 赤江大橋付近
鹿児島県 トラック 事業者	新富町	国道10号	軍瀬付近
	宮崎市	国道220号	源藤交差点付近
	都城市	国道10号	都城市内 平江交差点付近

<バス事業者指摘箇所>

事業者	市町村	路線番号	指摘箇所名
宮崎県 バス 事業者	宮崎市	国道10号	宮崎東高前交差点
			日向住吉駅付近
		国道220号 国道269号	本郷ランプから宮崎市内方面 宮崎市正手交差点付近

<ハイヤー・タクシー事業者指摘箇所>

協会	市町村	路線番号	指摘箇所名
宮崎県 ハイヤー・ タクシー 事業者	延岡市	国道10号	旭ヶ丘交差点付近
			栗野名交差点付近
			日出町1丁目交差点付近
			松原交差点付近
	日向市	県道16号	溝口交差点付近
		国道327号	山崎精肉店付近
	宮崎市	県道9号	京塚交差点付近
		県道44号	矢の先交差点付近
	都城市	国道10号	東甲斐元交差点付近
		国道222号	平江交差点付近 都城警察署前付近

5. 官民連携による渋滞対策

(3)トラック・バス・タクシー事業者指摘箇所における対策

■右折専用レーン延伸(国道10号 宮崎東高前(仮)交差点) ※H31年度工事予定

○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>

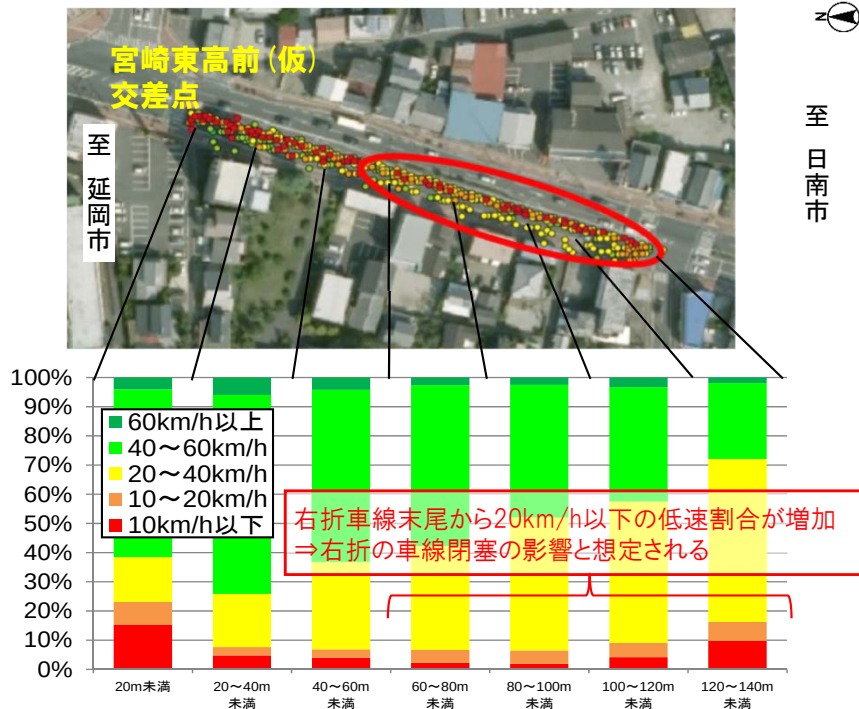


<交通状況>



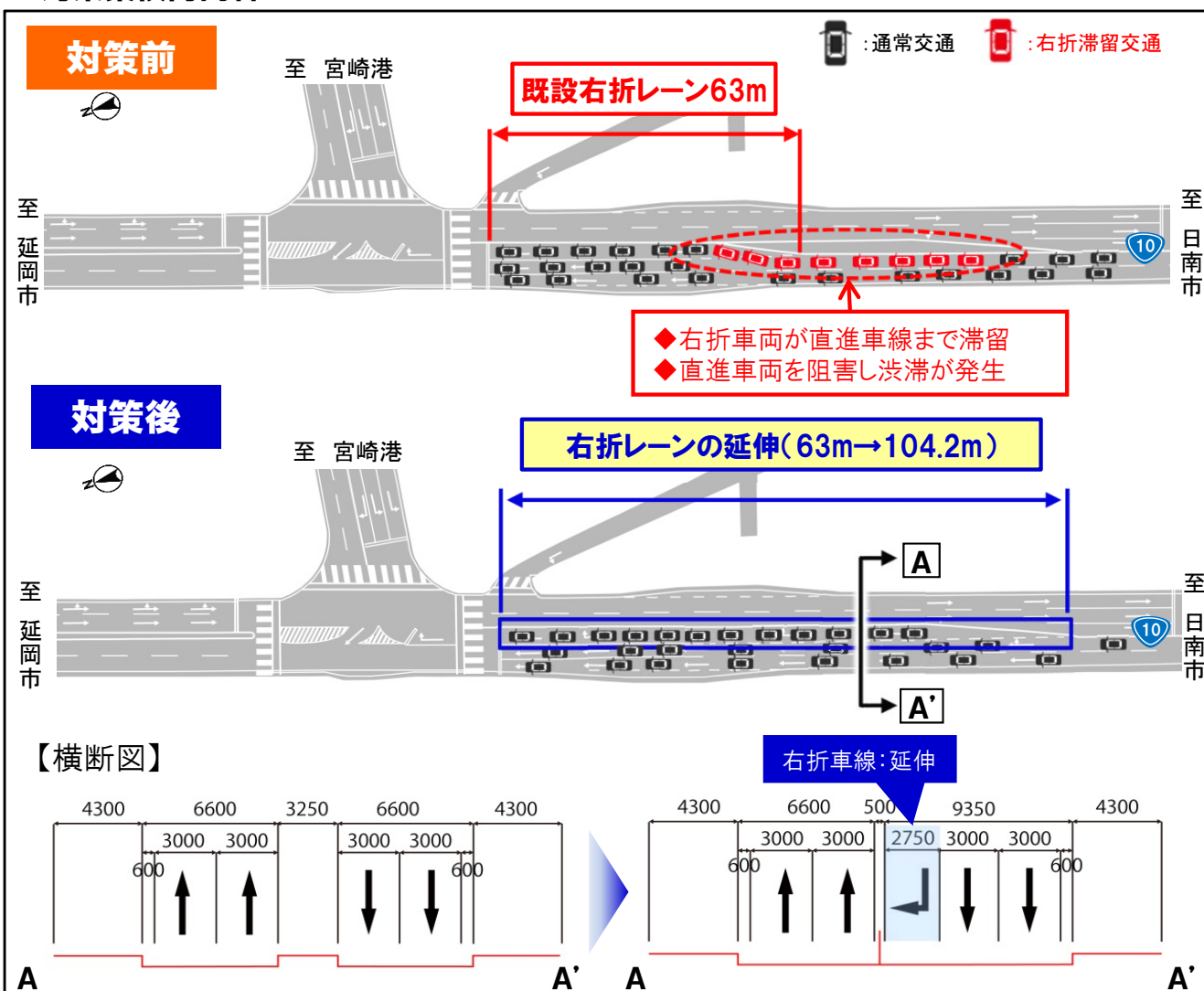
(H30.1.22撮影)

<速度状況>



資料:ETC2.0(H28年4月~H29年3月タピーク時)

<対策案検討内容>



5. 官民連携による渋滞対策

(3)トラック・バス・タクシー事業者指摘箇所における対策

■右折専用レーン延伸(国道10号 日の出町交差点) ※H31対策実施予定箇所

○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緩和が期待。

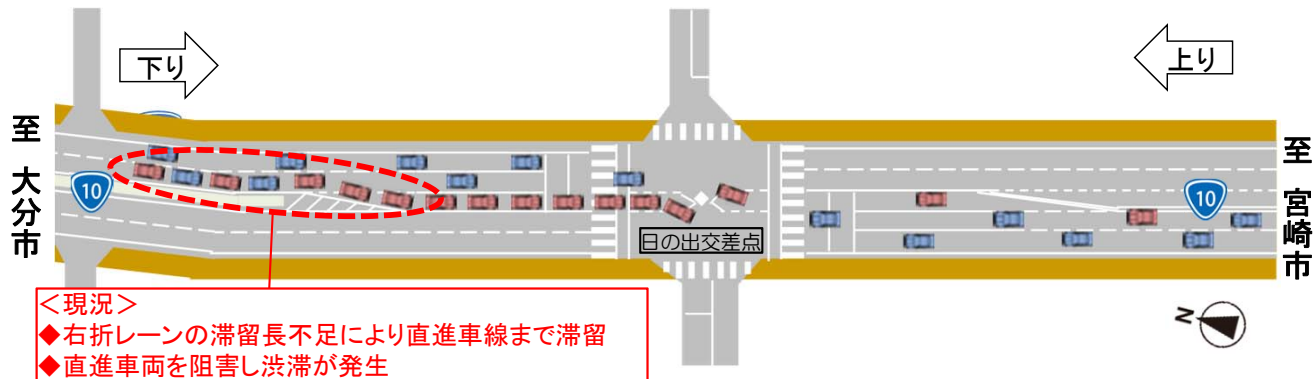


<交通状況>

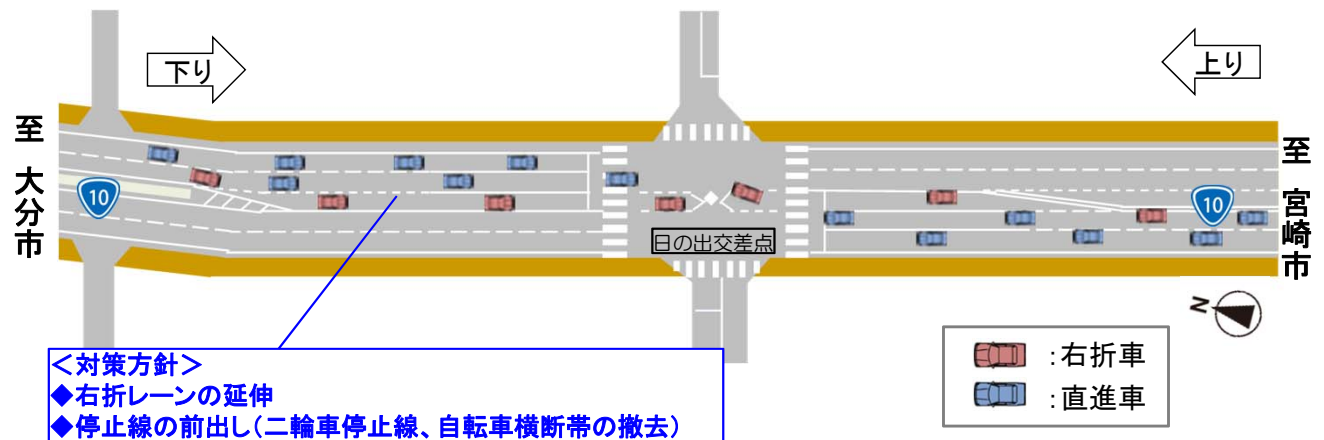


<主な対策内容>

(対策前)



(対策後)



6. 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。
- 協議会およびワーキングにより、モニタリング結果等を有効に活用し、主要渋滞箇所の解除に向けて、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