

# 令和元年度 第2回 宮崎県交通渋滞対策協議会

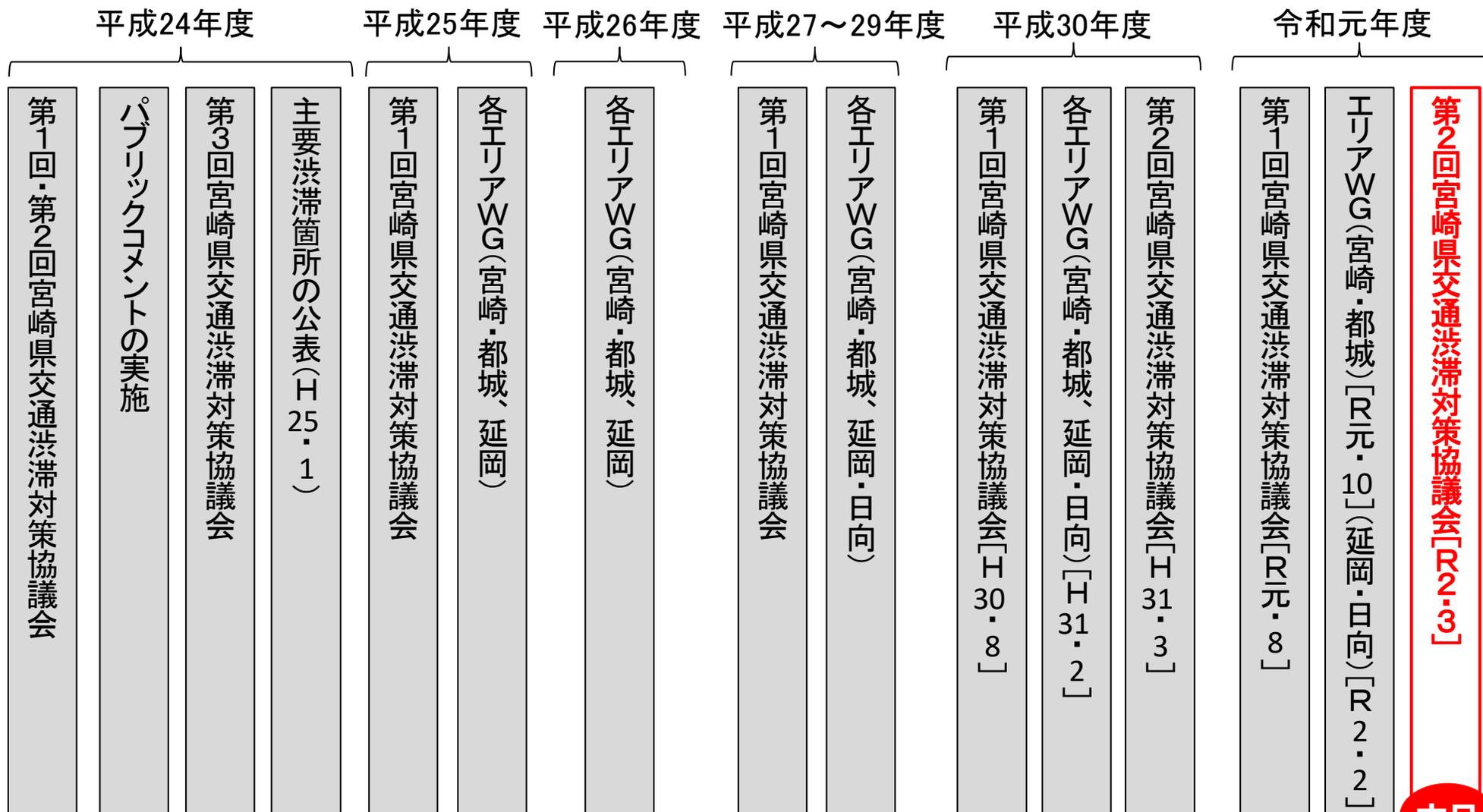
## 目次

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯	1
2. 今後の渋滞対策の方向性	3
3. 渋滞対策の現状報告	9
4. 道路交通アセスメント制度の運用について	25
5. 今後の進め方	29

令和2年3月6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

本日

# 1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

## ■令和元年度 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(R1.8.7)

- 主要渋滞箇所219箇所のうち、6箇所(小松、軍瀬、新富町天井丸、美々津中入口、中の瀬町、出北3丁目(仮))で特定解除を行った。
- 主要渋滞箇所213箇所については、引き続きモニタリングを実施する。
- 対策未検討箇所の92箇所については、道路管理者毎に早急に対策案を検討する。
- 各管理者・関係者で実施可能なソフト対策を検討する。
- 大規模災害により長期にわたる交通渋滞の発生が予測される際には、関係者間の情報共有を密に行い、必要に応じて渋滞緩和対策の検討を行うことを確認した。

## ■令和元年度 第1回宮崎市・都城市周辺エリアWG(R1.10.30)/第1回延岡市・日向市周辺エリアWG(R2.2.14)

- 渋滞対策マネジメントサイクルについて、対策立案から対策箇所の見直し(特定解除)までのPDCAサイクルの認識の共有化を図った。
- 第2回渋滞協に向けて、道路管理者ごとに1箇所、対策未検討箇所の対策案を検討する。
- 道路交通アセスメント制度の運用開始に向けて、関係者間で情報共有を行っていくことを確認した。



## ■本協議会の主な議論内容

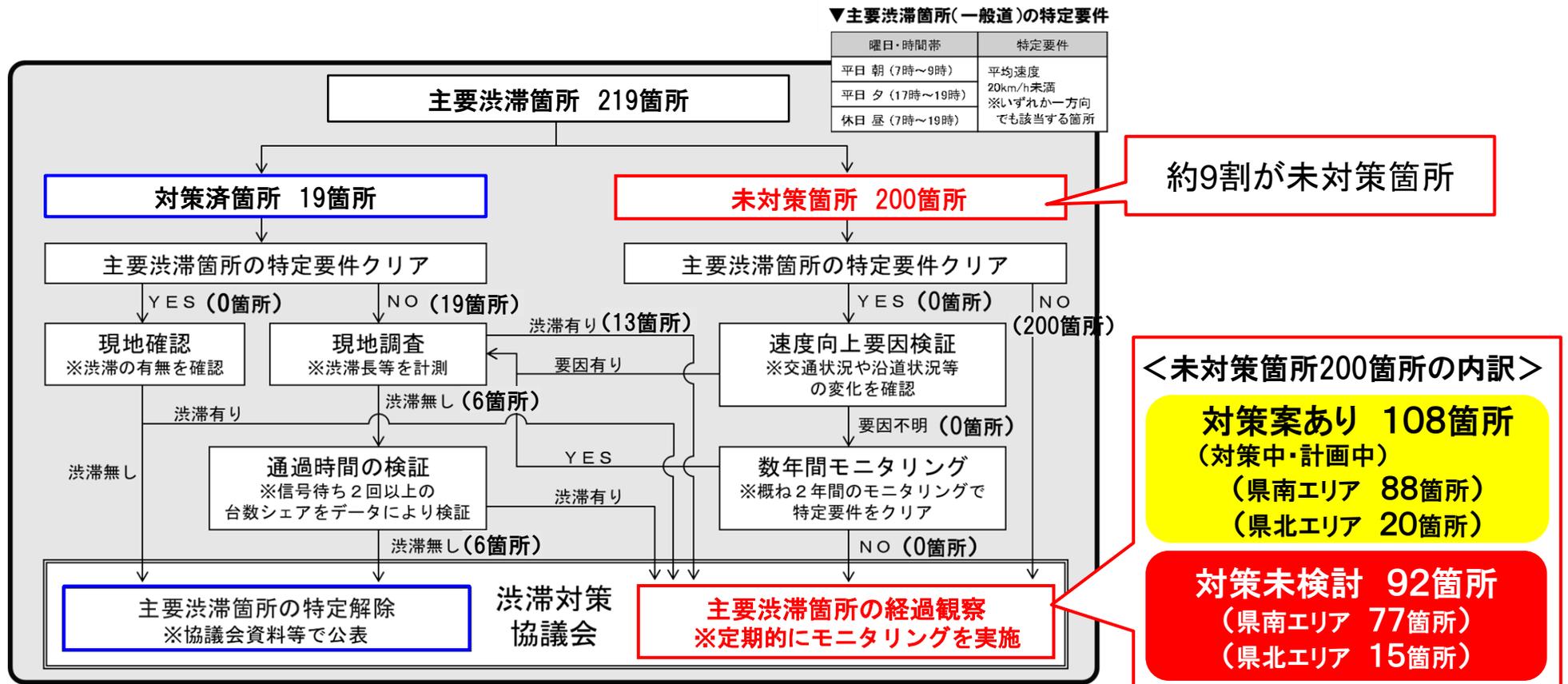
- 今後の渋滞対策の方向性
- 渋滞対策の現状報告
- 道路交通アセスメント制度の運用について

## 2. 今後の渋滞対策の方向性

(1) 背景・目的

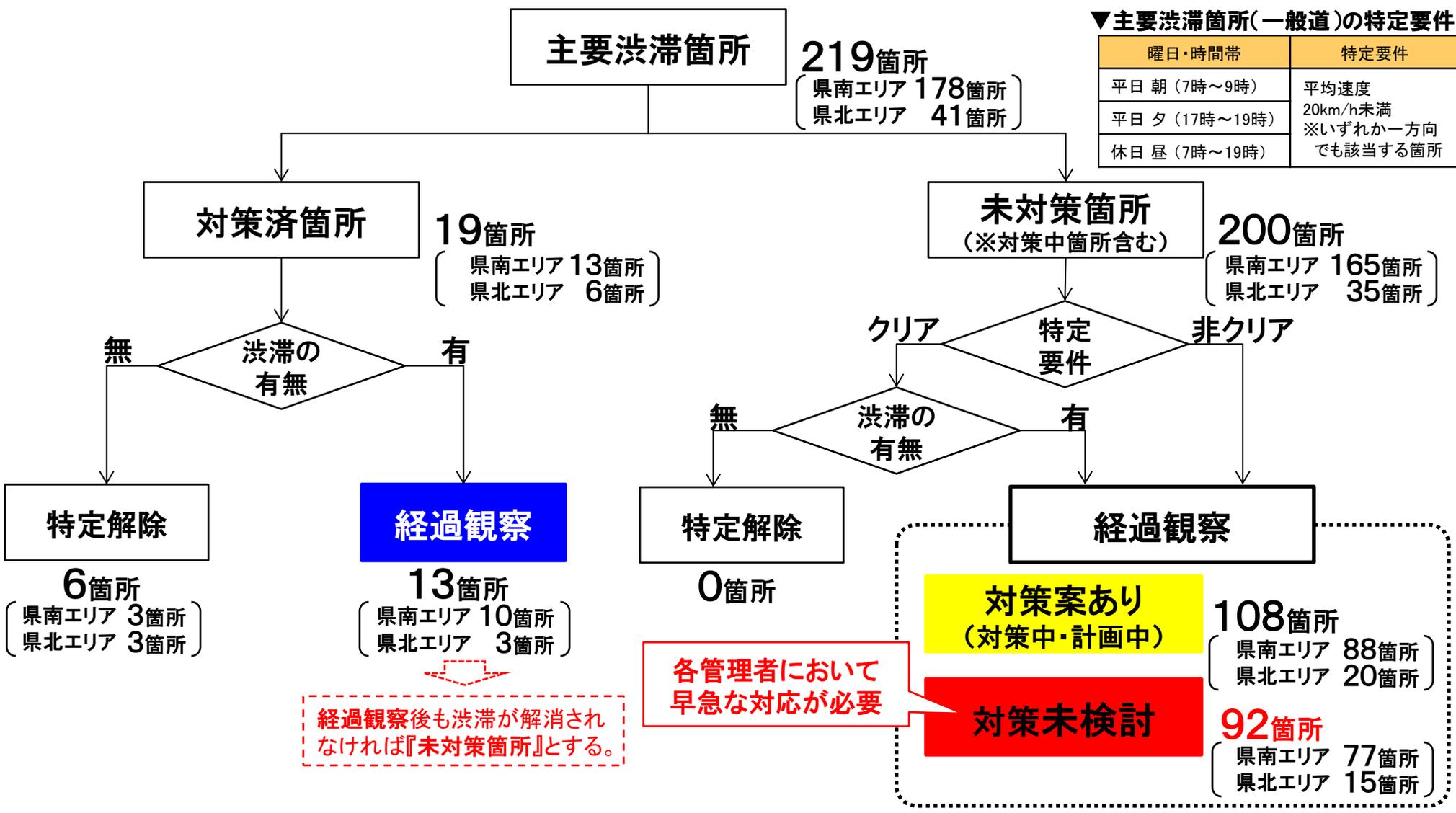
### ■県内の主要渋滞箇所の現状 ※第1回協議会(R1.8.7)時点

- 平成24年に宮崎県内で226箇所の主要渋滞箇所が選定されて以降、平成30年度までの6年間に主要渋滞箇所の特定が解除されたのは、7箇所となっている。
- 第1回協議会時点では、県内の主要渋滞箇所(219箇所)のうち、**200箇所(約9割)が未対策箇所**、その内**92箇所が対策案が未検討の箇所**であった。
- 主要渋滞箇所の特定解除を進めていくためには、**ピンポイント対策等の渋滞対策を実施していく必要がある**。



※箇所数は県内全域の合計値

## 参考 主要渋滞箇所の対策状況（令和元年度第1回渋滞協（R1.8.7）時点）



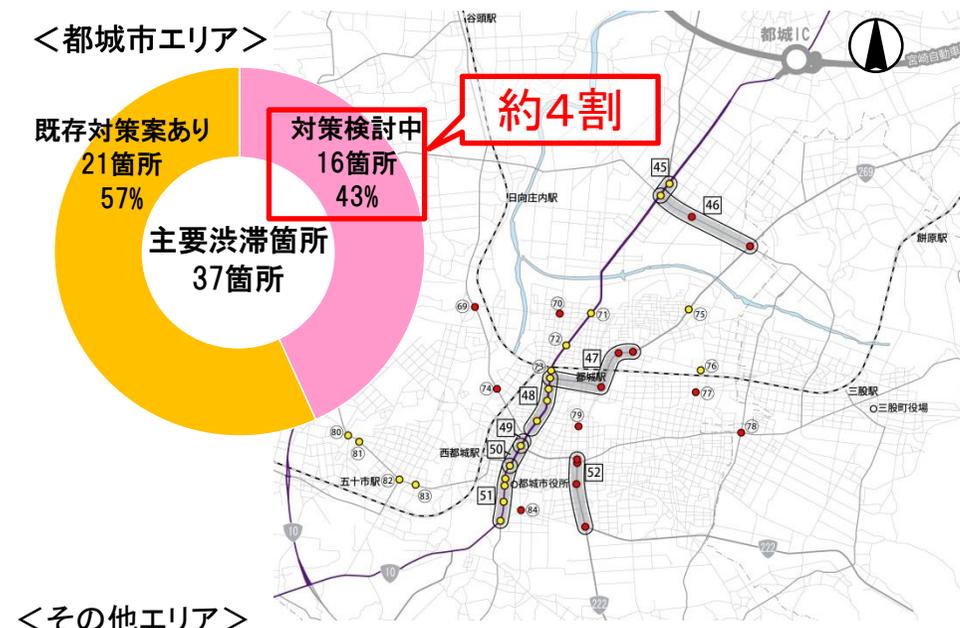
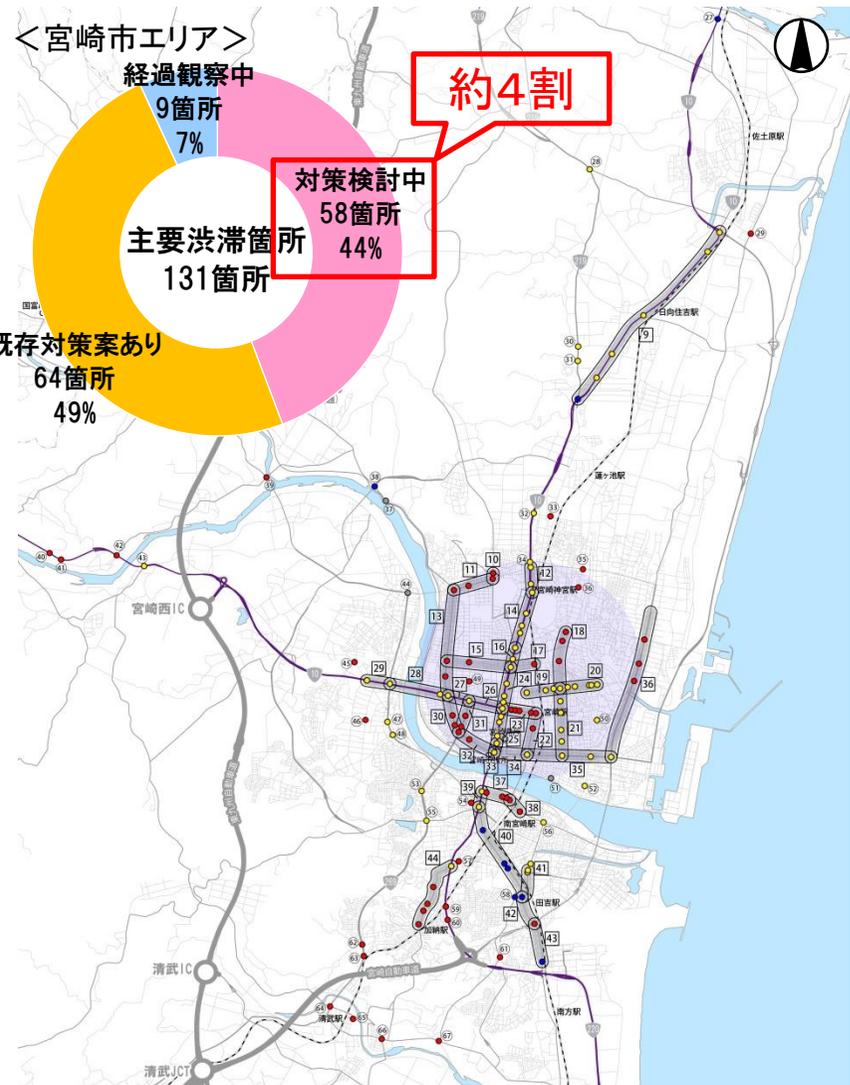
# 2. 今後の渋滞対策の方向性

(1) 背景・目的

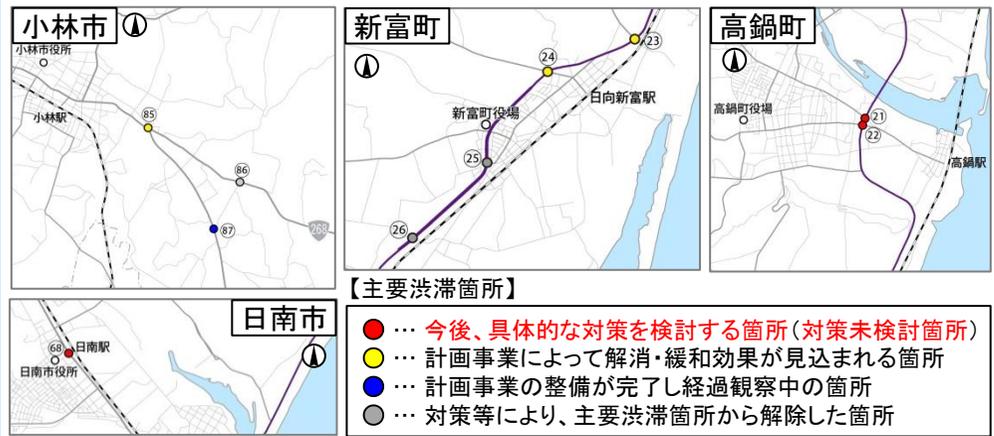
県南エリア

## ■県南エリアの対策未検討箇所の内訳 ※R1.10.30時点

○県南エリアでは、宮崎市・都城市ともに、約4割の主要渋滞箇所に対策が未検討である。



### <その他エリア>



- 【主要渋滞箇所】**
- ... 今後、具体的な対策を検討する箇所 (対策未検討箇所)
  - ... 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
- <その他>
  - 市中心部

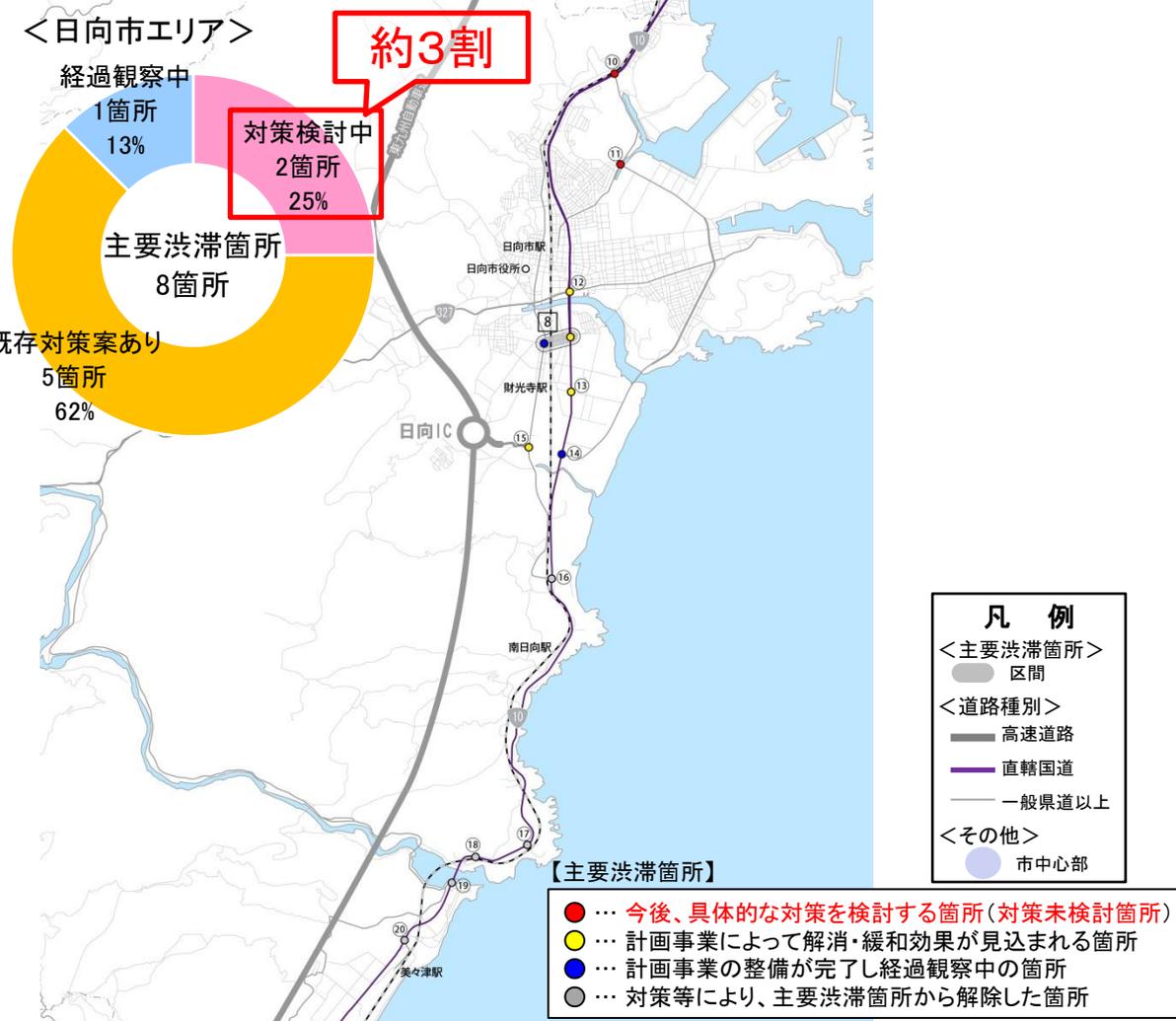
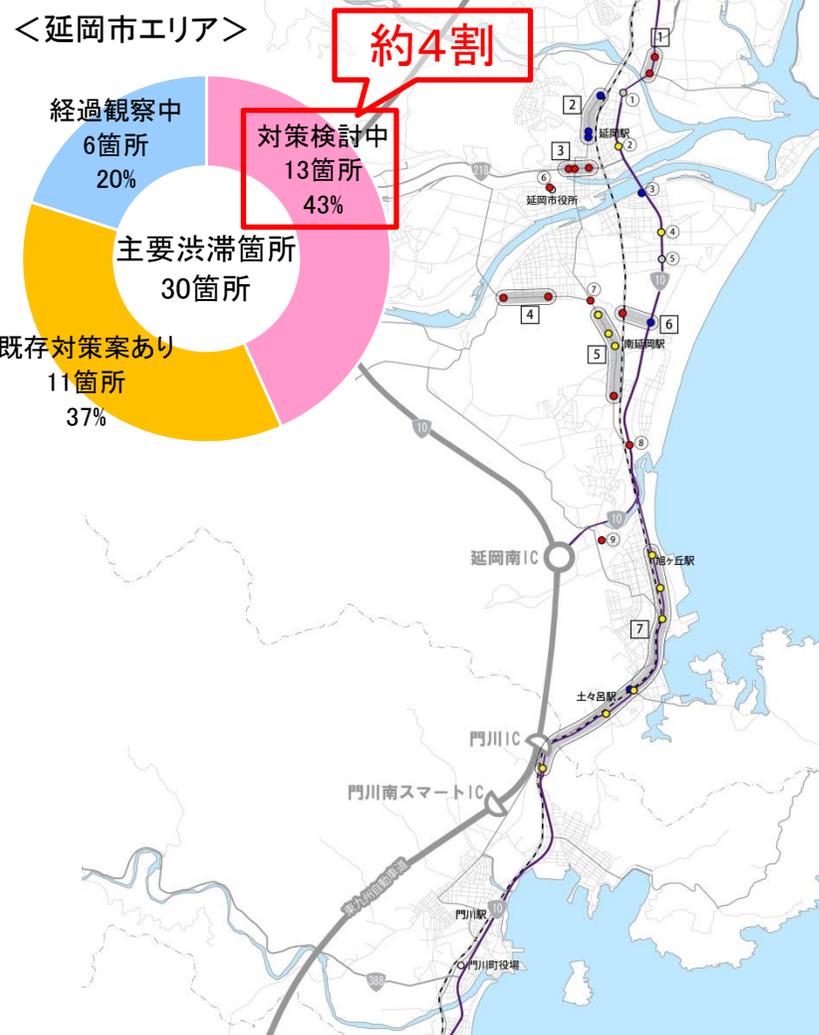
# 2. 今後の渋滞対策の方向性

(1) 背景・目的

県北エリア

## ■ 県北エリアの対策未検討箇所の内訳 ※R1.10.30時点

○延岡市では、約4割の主要渋滞箇所に対策が未検討である。

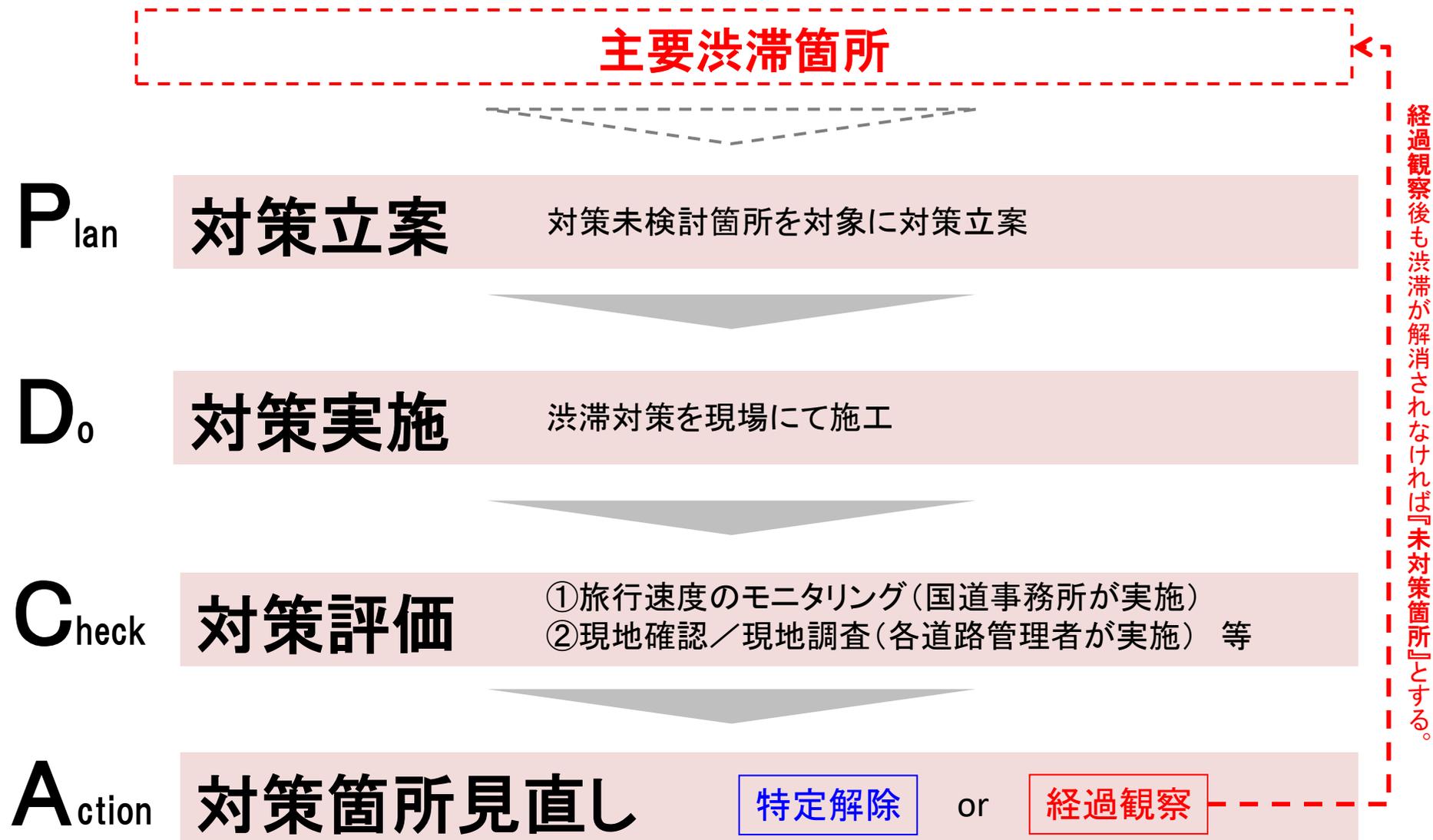


- 凡例
- <主要渋滞箇所>
    - 区間
  - <道路種別>
    - 高速道路
    - 直轄国道
    - 一般県道以上
  - <その他>
    - 市中心部

- 【主要渋滞箇所】
- … 今後、具体的な対策を検討する箇所(対策未検討箇所)
  - … 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

⇒ 主要渋滞箇所の特定解除に向けて、未だ対策が検討されていない箇所の対策立案を推進していく必要がある。

OPDCAサイクルを回すことで渋滞対策を推進し、主要渋滞箇所の早期特定解除を目指す。



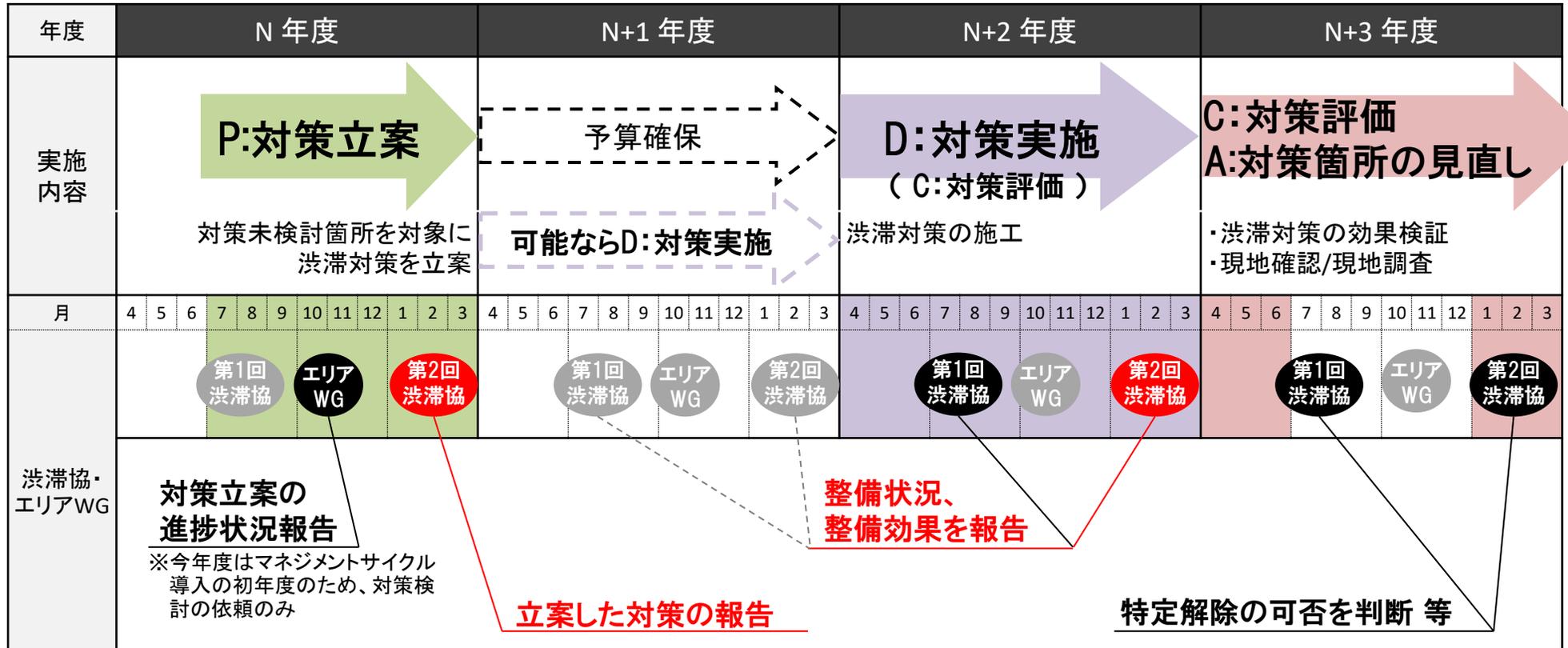
## 2. 今後の渋滞対策の方向性

### (2) 渋滞対策マネジメントサイクルの基本

#### ■ 渋滞対策マネジメントサイクルの年間スケジュールイメージ

○ 渋滞対策の立案から対策後の評価・見直しまでを下図の流れで実施し、協議会・エリアWGにおいて対策の立案状況や施工後の交通状況等の報告を行う。

#### <ある1事業におけるPDCAサイクルの流れ>



⇒ 本協議会では、上記のPDCAサイクルの順で、渋滞対策(P:対策立案、D:対策実施)の現状報告を行う。

# 3. 渋滞対策の現状報告

(1)次年度以降の渋滞対策案

Plan : 対策立案

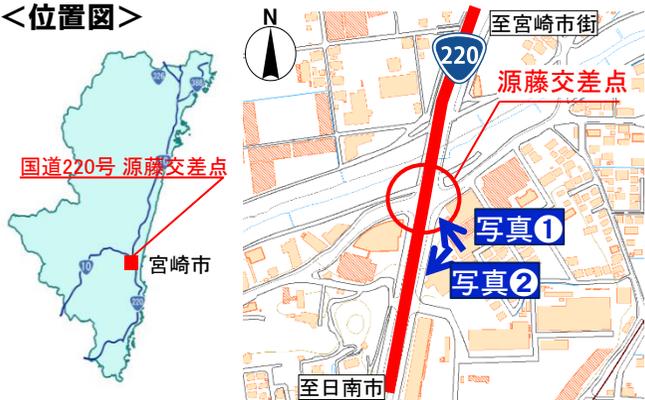
## ■主要渋滞箇所 源藤交差点

※R2年度実施予定

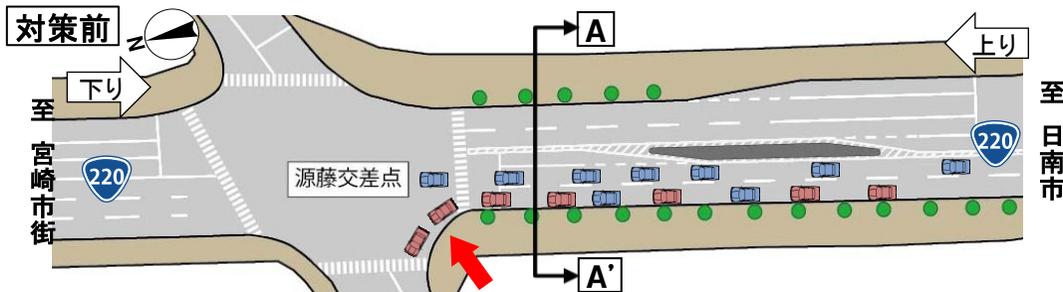
宮崎河川国道

【渋滞要因】宮崎市中心部への交通が集中し、さらに第1車線では左折車両の速度低下によって捌けが悪く、渋滞が発生  
 【対策案】左直レーンを増設し交通容量を増加させることで渋滞緩和

### <位置図>

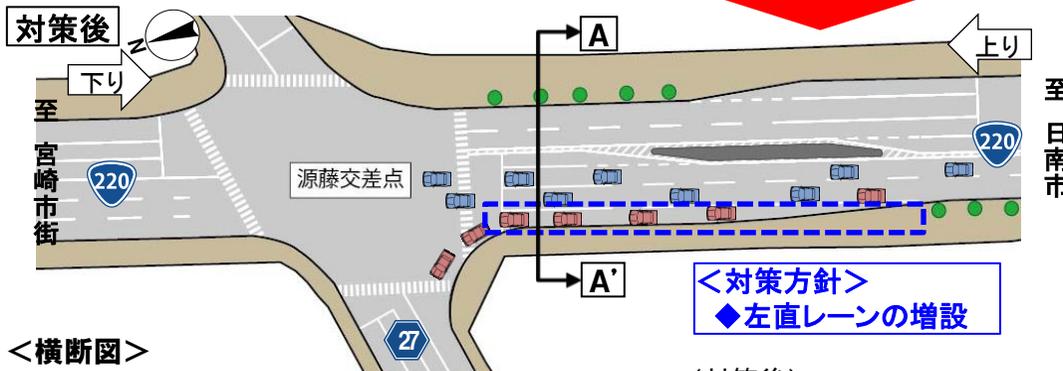


### <対策内容>



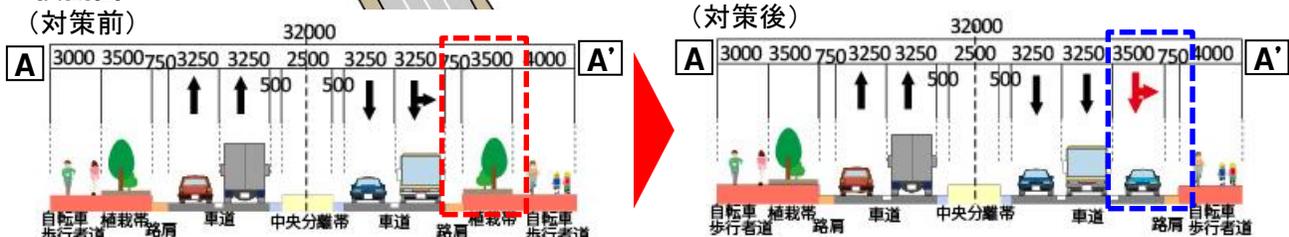
<現況>  
 ◆朝ピーク時に宮崎市中心部への交通が集中  
 ◆第1車線では、左折車両の速度低下によって、捌けが悪く、渋滞が発生

### <交通状況>



<対策方針>  
 ◆左直レーンの増設

### <横断面図>



⇒さらに効果を高めるため、今後、追加対策を検討していく。

# 3. 渋滞対策の現状報告

(1)次年度以降の渋滞対策案

Plan : 対策立案

宮崎河川国道

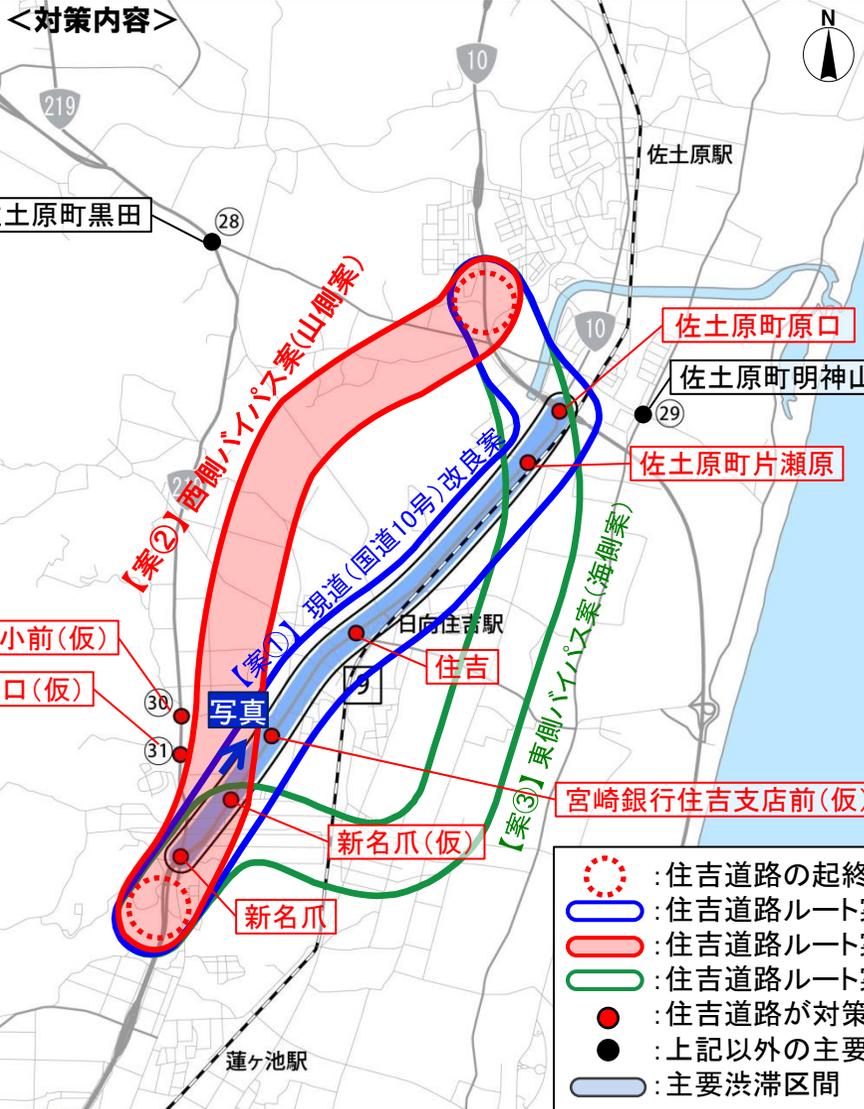
## ■国道10号 住吉道路

- 国道10号の当該区間は、前後を4車線区間に挟まれた2車線区間で、渋滞が著しい区間となっている。
- 新名爪交差点など8箇所的主要渋滞箇所の渋滞解消に向け、住吉道路の計画段階評価を実施。(R2年2月に対応方針(案)を公表)

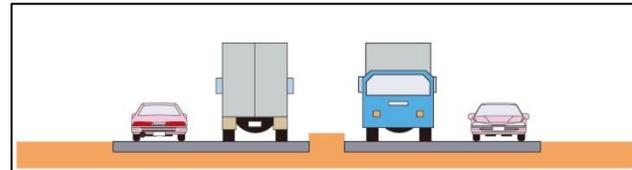
### <位置図>



### <対策内容>



### <断面図>



**【案②】西側バイパス案(山側案)を採用し、以下の効果を期待**

- ・ 通過交通を分離することで現国道10号の交通を転換し、交通混雑の解消と交通事故の低減 等

### <交通状況>



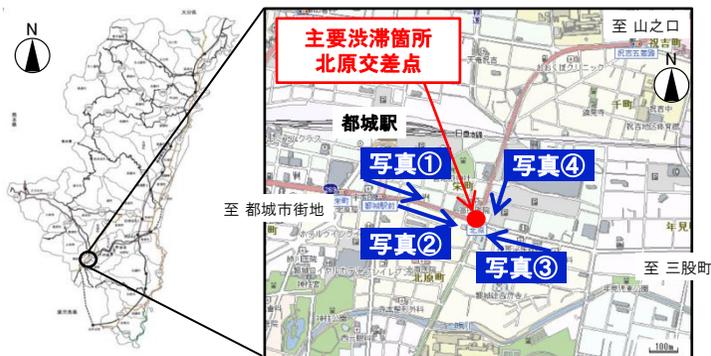
- : 住吉道路の起終点
- : 住吉道路ルート案①(現道(国道10号)改良案)
- : 住吉道路ルート案②(西側バイパス案(山側案))
- : 住吉道路ルート案③(東側バイパス案(海側案))
- : 住吉道路が対策事業となっている主要渋滞箇所
- : 上記以外の主要渋滞箇所
- : 主要渋滞区間

### ■主要渋滞箇所 北原交差点

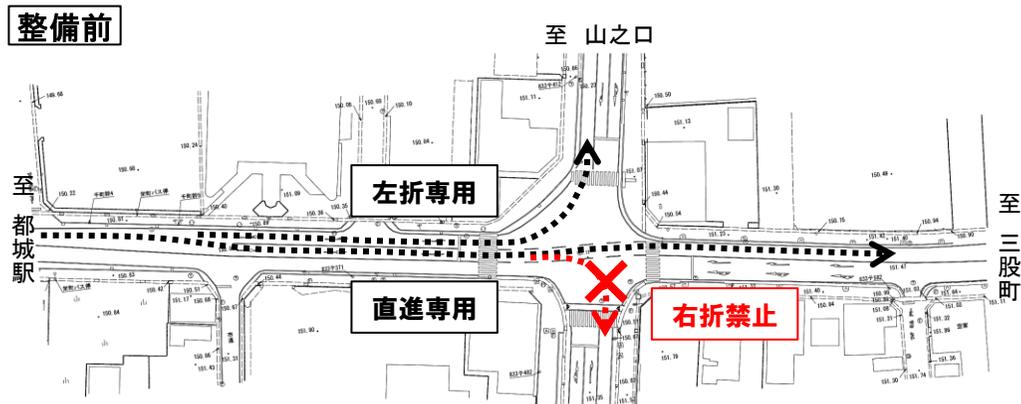
【渋滞要因】都城駅前から山之口方面への左折車両が多く、左折レーンと直進レーンで運用している。直進レーンが第2車線へシフトしていることや、右折禁止となっており交差点の通行方法がわかりにくいことが要因となり速度低下

【対策案】直進・左折レーン部分の線形改良及び右折レーンを新設し、交通の流れをスムーズにすることで、渋滞解消を図る。

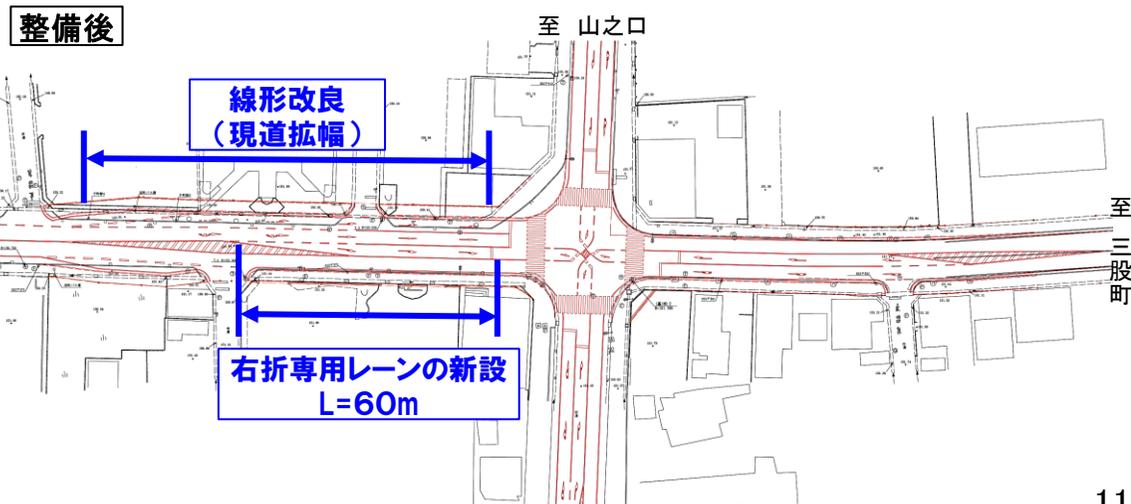
#### <位置図>



#### <対策内容>



#### <交通状況>



# 3. 渋滞対策の現状報告

(1)次年度以降の渋滞対策案

Plan : 対策立案

## ■主要渋滞箇所 宮崎生協病院前(仮)交差点

※R2年度実施予定

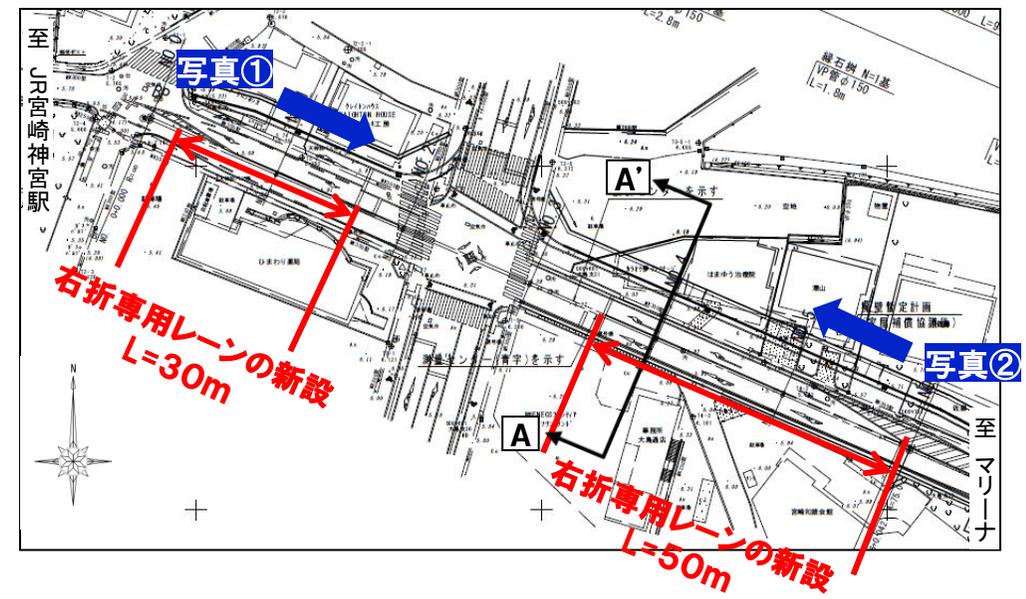
宮崎市

【渋滞要因】東西方向からの右折車両滞留によって、直進車線閉塞が発生  
 【対策案】市道大島線の道路改良にて、道路を拡幅するとともに、右折専用レーンを新設

<位置図>



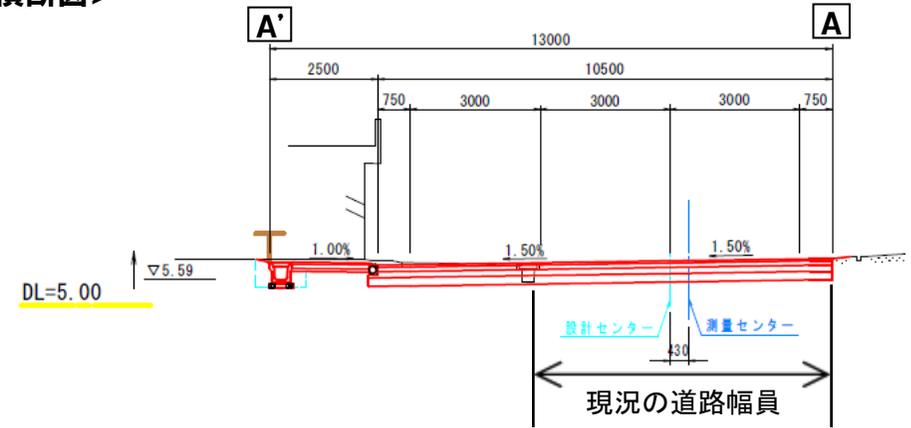
<対策内容>



<交通状況>



<横断面図>



# 3. 渋滞対策の現状報告

(1)次年度以降の渋滞対策案

Plan : 対策立案

## ■主要渋滞箇所 妻ヶ丘(仮)交差点

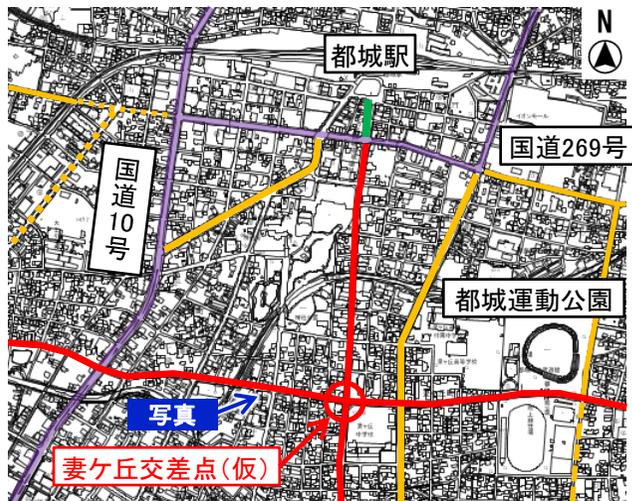
※R2年度実施予定

都城市

【渋滞要因】西側の市道における夕方の交通集中(午前の1時間ピーク交通量の約1.7倍)

【対策案】信号現示の変更

### <位置図>

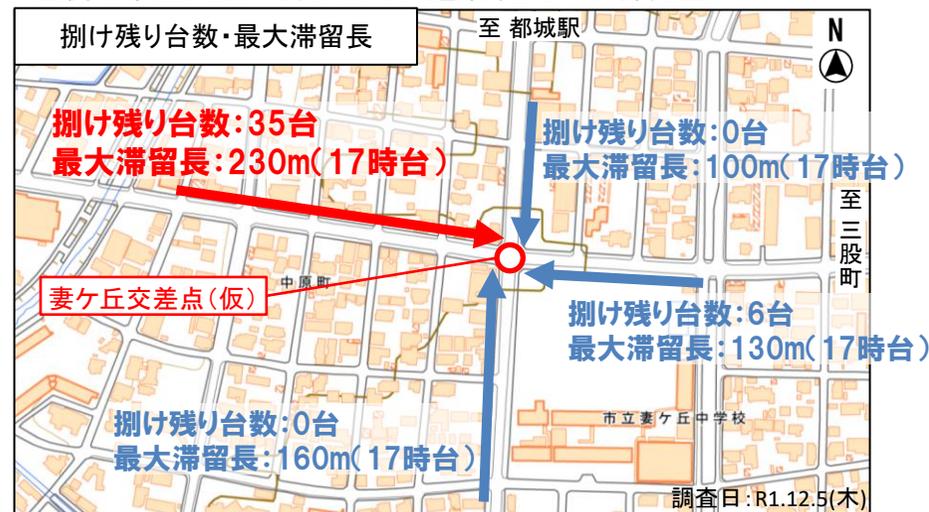


### <交通状況>



### <現況>

- ・右折車線及び右折信号有り
- ・西側の市道において、夕方の交通集中により渋滞発生



### <対策内容>

西側市道の捌け残り台数が多くなっているにも関わらず、東西方向の青時間が短いため、信号現示を変更し、渋滞緩和を図る。

# 3. 渋滞対策の現状報告

(1)次年度以降の渋滞対策案

Plan：対策立案

## ■延岡南道路の料金低減施策

※R2.3.30より実施

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、地域の生活道路を經由し当区間へ流入・通過するため、慢性的に渋滞が発生。
- R2.3.30より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		270円		420円	950円
変更後(R2.3.30～)		250円		280円	360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

※ETC車のみ料金低減(当面R6.3.31まで)

データ：NEXCOHPより

【写真①：旭ヶ丘交差点付近】



【写真②：松原町交差点付近】

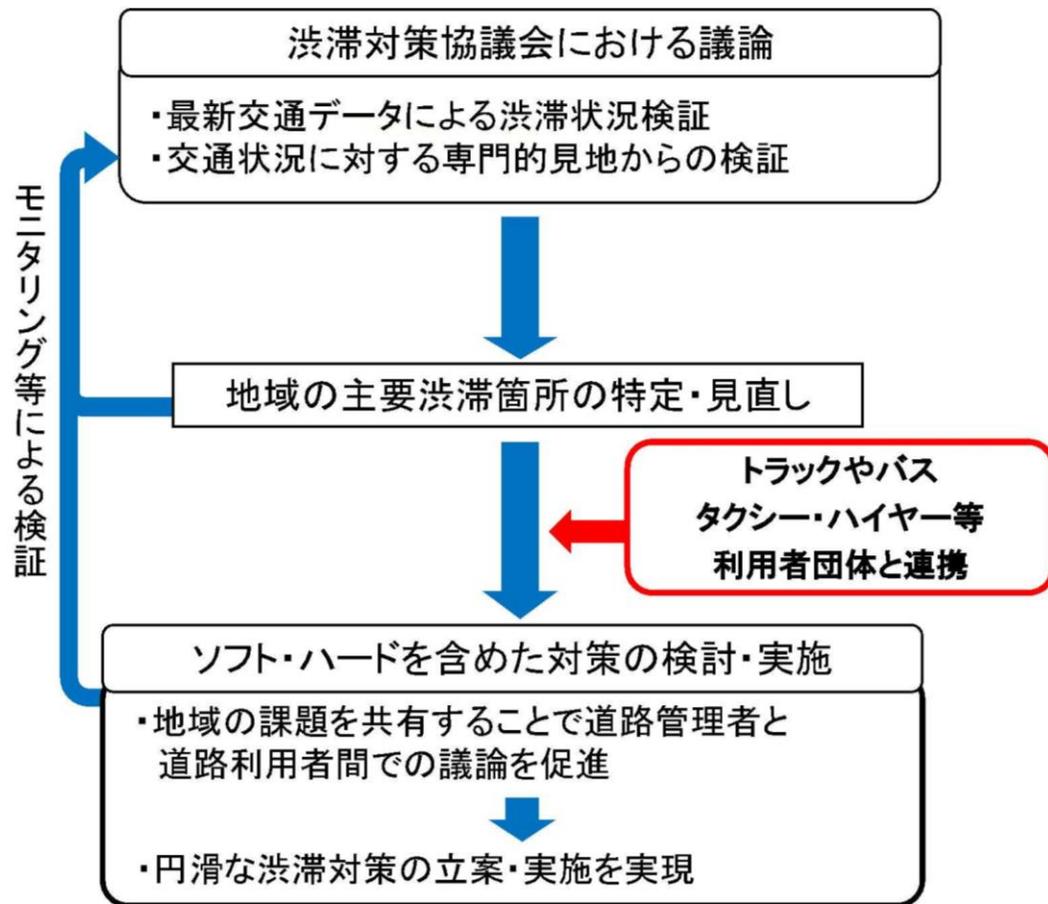


## ■位置図



### ■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>

### 3. 渋滞対策の現状報告

#### (2)官民連携による渋滞対策

#### Plan : 対策立案

#### ■各事業者の要望箇所

- 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。
- 高岡町宮水流交差点、宮崎東高前交差点、日の出町交差点の3箇所で対策を検討した。

#### <トラック事業者>

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
			源藤交差点付近
	池田台～清武		
	吉村町交差点		
宮崎市	国道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	
新富町	国道10号	軍瀬付近	
鹿児島県 トラック 事業者	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>

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
		国道220号	日向住吉駅付近
		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>

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	国道16号	溝口交差点付近
		国道327号	山崎精肉店付近
	宮崎市	国道9号	京塚交差点付近
		国道44号	矢の先交差点付近
	都城市	国道10号	甲斐元交差点付近
			平江交差点付近
		国道222号	都城警察署前付近

# 3. 渋滞対策の現状報告

## (2)官民連携による渋滞対策

## Plan : 対策立案

【トラック事業者】

### ■主要渋滞箇所 高岡町宮水流交差点

※R2年度実施予定

【渋滞要因】第1車線が絞り込まれることを見越した直進交通の多くが第2車線を走行。大型車等の低速車と乗用車が第2車線に混在し、低速車を先頭に速度低下が発生。

【対策案】第2車線を絞り込み車線に変更し、第1車線を主動線とすることで、円滑性の向上とともに、車線利用の偏りも緩和。

#### <位置図>



#### <交通状況>

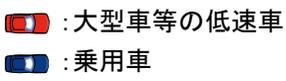
写真① 宮崎10号 342k26 下

第1車線が絞り込まれることを見越した直進交通の多くが、早い段階から第2車線を走行している。



#### <対策内容>

##### 対策前



#### <現況>

- ◆上り方向では、上富吉交差点東側において、第1車線が絞り込まれることを見越した直進交通の多くが第2車線を走行 ⇒ 車線利用が偏り(第2車線に集中)、2車線分の容量を十分に活用できていない。
- ◆大型車等の低速車と乗用車が第2車線に混在 ⇒ 低速車を先頭として速度低下が発生。

#### <対策方針>

- ◆絞り込み車線を変更(第1車線→第2車線)することで、第1車線を主動線に変更 ⇒ 低速車が第1車線を走行し、追い越したい乗用車が第2車線を走行することで、円滑性が向上。さらに、車線利用の偏りも緩和。

##### 対策後



# 3. 渋滞対策の現状報告

## (2)官民連携による渋滞対策

## Plan : 対策立案

【バス事業者】

### ■主要渋滞箇所 宮崎東高前(仮)交差点

※R2年度実施予定

【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

【対策案】右折レーンの延伸

#### <位置図>

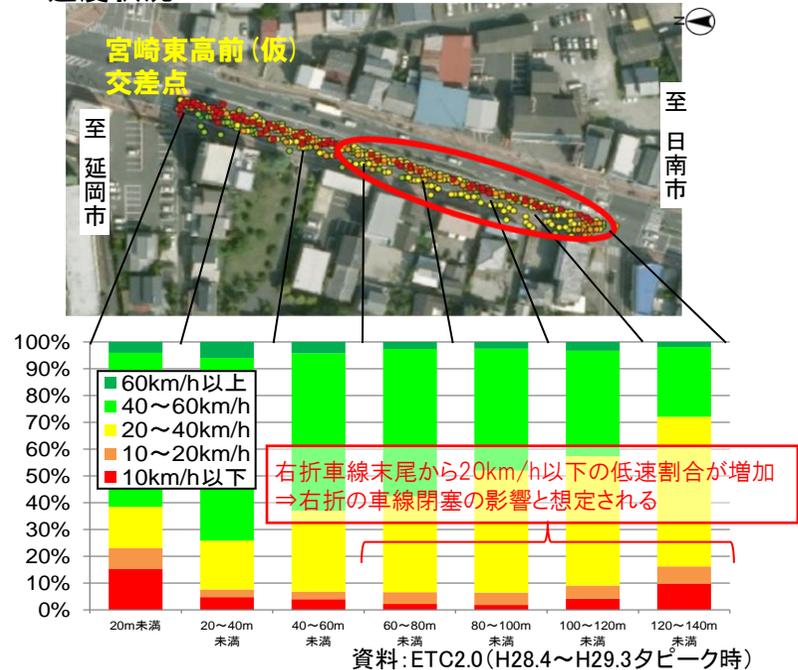


#### <交通状況>

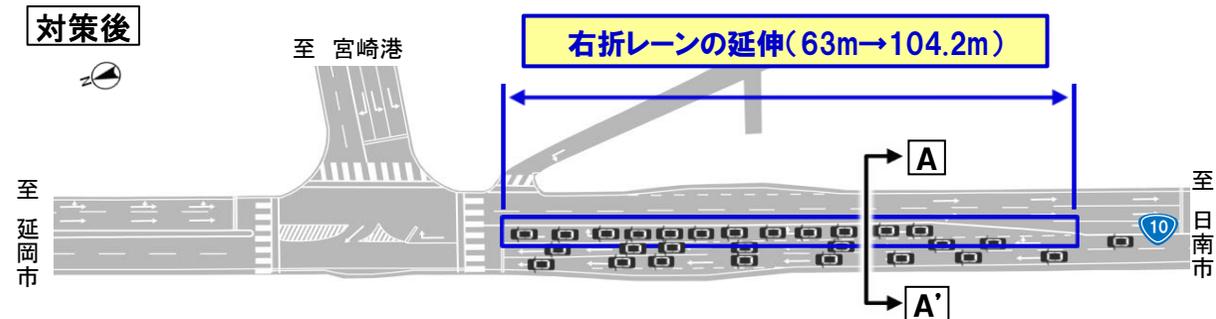
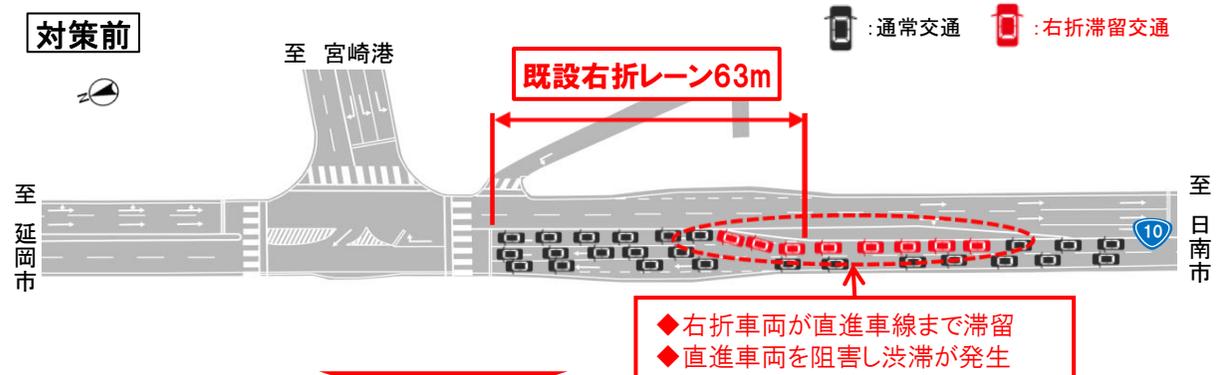


(H30.1.22撮影)

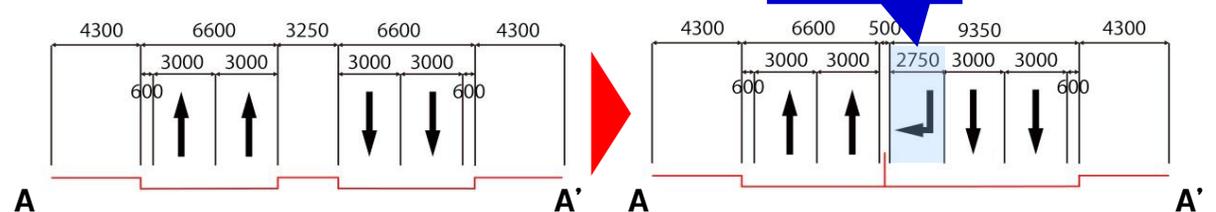
#### <速度状況>



#### <対策内容>



#### 【横断面図】



# 3. 渋滞対策の現状報告

## (2)官民連携による渋滞対策

## Plan : 対策立案

### ■主要渋滞箇所 日の出町交差点

※R2年度実施予定

【ハイヤー・タクシー事業者】

【渋滞要因】下り線で右折レーンの滞留長不足により直進車線まで滞留が発生し、直進車両の阻害による渋滞が発生。  
【対策案】既存の道路幅の中で右折レーンの延伸および停止線の前出しをすることで渋滞緩和。

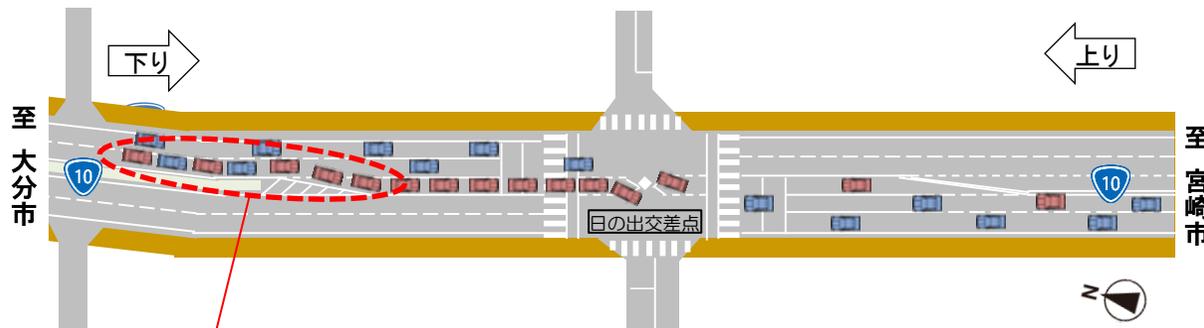
#### <位置図>

国道10号 日の出町交差点



#### <対策内容>

(対策前)



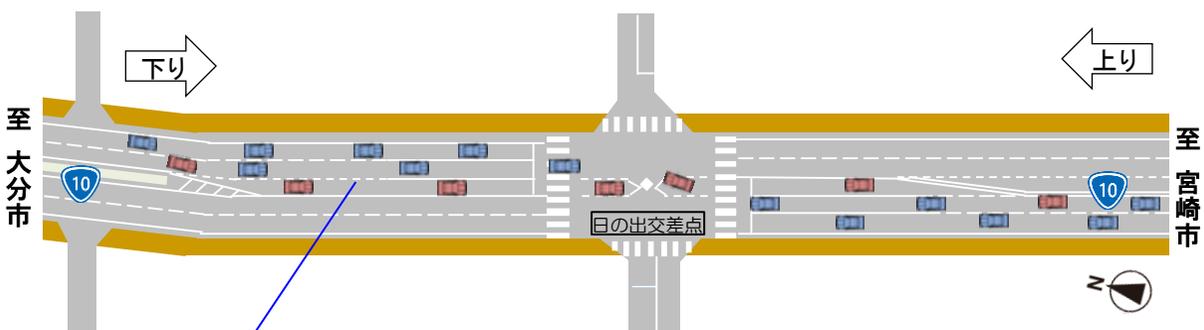
#### <現況>

- ◆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

#### <交通状況>



(対策後)



#### <対策方針>

- ◆右折レーンの延伸
- ◆停止線の前出し(二輪車停止線、自転車横断帯の撤去)



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

# 3. 渋滞対策の現状報告

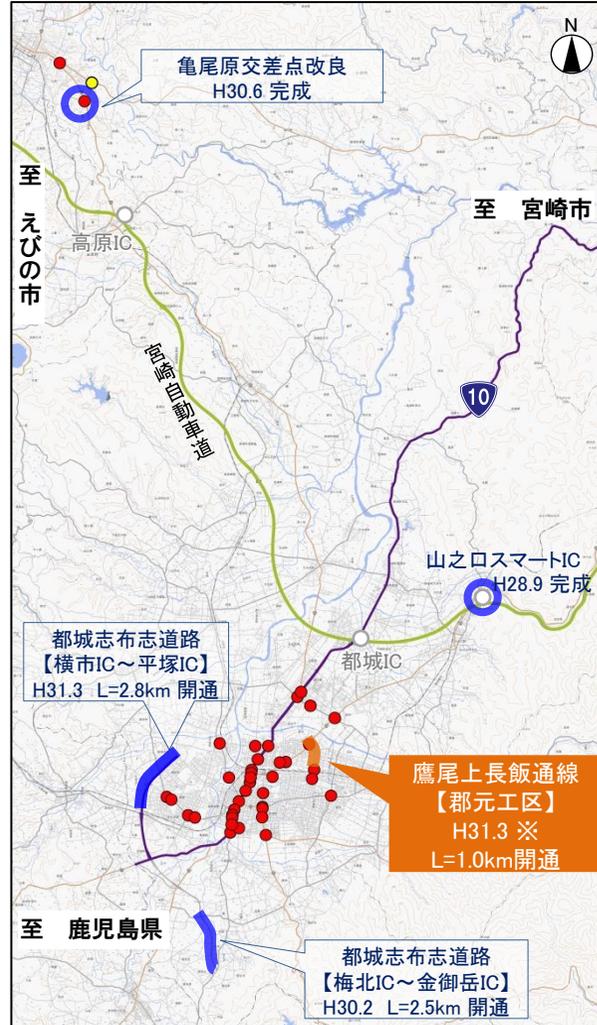
## (3)今年度までに実施した渋滞対策

## Do : 対策実施

県南エリア

- 令和元年5月に、宮崎インター佐土原線(一の宮工区)の整備が完了。
- 県警は年間を通して、多くの箇所では信号現示の調整を実施している。

<都城市・小林市周辺>



<宮崎市周辺>



<宮崎市中心部(拡大図)>



**凡例**

<主要渋滞箇所>  
 ● : 箇所    ● : 解除済箇所

<対策>  
 ■ : 令和元年度に整備された主な事業  
 ■ : 昨年度以前に整備された主な事業

<道路種別>  
 ■ : 高速道路  
 ■ : 直轄国道  
 ■ : 一般国道  
 ■ : その他道路

※鷹尾上長飯通線は、昨年度に事業は完了しているが、昨年度協議会では未報告のため、以降で詳細を報告する。

○今年度の対策実施完了箇所はないが、平成31年3月の出北交差点改良など随時対策を実施している。  
 ○県警は年間を通して、多くの箇所では信号現示の調整を実施している。

<延岡市・日向市周辺>



<延岡市周辺(拡大図)>



<日向市周辺(拡大図)>



- 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>
    - : 令和元年度に整備された主な事業
    - : 昨年度以前に整備された主な事業



# 3. 渋滞対策の現状報告

(3)今年度までに実施した渋滞対策

Do : 対策実施

## ■主要渋滞箇所 郡元北交差点・早水公園(仮)交差点:道路(交差点)整備

H30.3完了

都城市

- 【渋滞要因】 幹線道路網の未整備と各方向からの右折滞留によって直進車の閉塞が発生
- 【対策】 交通ネットワークの強化と渋滞解消を図るため、鷹尾・上長飯通線の道路整備を実施
- 【効果】 郡元北交差点は、鷹尾・上長飯通線の道路整備により、郡元交差点に通行車両が移行され渋滞緩和  
早水公園交差点は、右折レーンが整備されたことにより、右折車両による車線閉塞が解消

### < 位置図 >



### < 整備内容 >

#### < 郡元北交差点(既存) >

(西側から撮影)

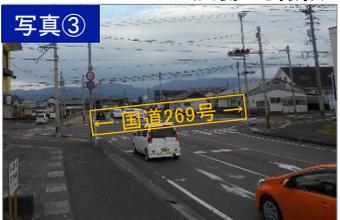


(東側から撮影)



#### < 郡元交差点(新設) >

(西側から撮影)



(東側から撮影)



### < 早水公園(仮)交差点 >

(北側から撮影)



整備前



整備後

(西側から撮影)



整備前



整備後



# 3. 渋滞対策の現状報告

(3)今年度までに実施した渋滞対策

Do : 対策実施

R1.12完了

宮崎県警

## ■主要渋滞区間 佐土原地区～新名爪地区

### 主要渋滞箇所 住吉交差点・宮崎銀行住吉支店前(仮)交差点:信号現示の調整

【渋滞要因】○朝夕の通勤時間帯における交通集中。

○沿線の事務所や店舗に出入する右折待ち車両による車線閉塞

【対策】○サイクル長を10秒延長し、国道10号側の青現示を10秒延長

【効果】○国道10号の青現示秒数が増え、国道の渋滞が緩和

(ただし、従道路側の信号待ち時間が10秒長くなり、従道路側の負荷が大きくなるため、今後状況に応じて調整を検討)

#### < 位置図 >

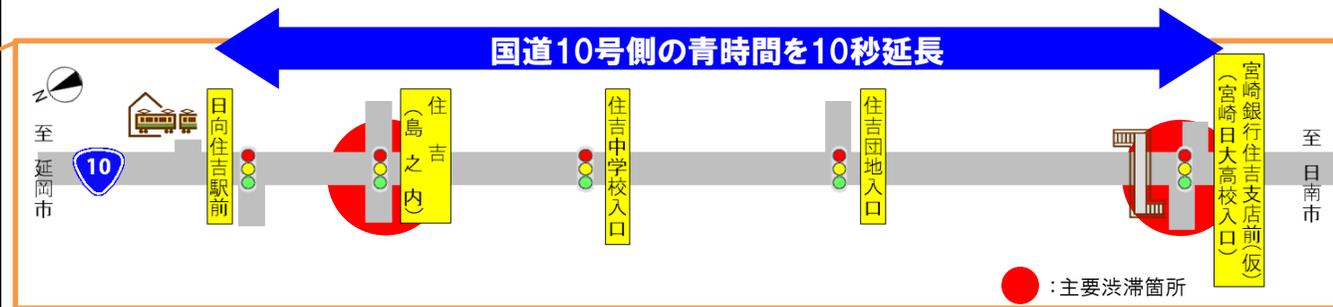


#### < 対策内容 >

	対策前
朝夕	150秒
昼間	120～130秒



	対策後
朝夕	160秒
昼間	140秒

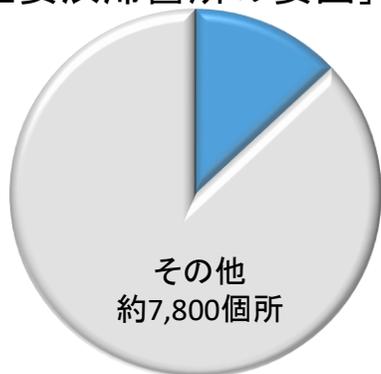


国道10号の当該区間は、片側1車線となっている。

## 4. 道路交通アセスメント制度の運用について (1) 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

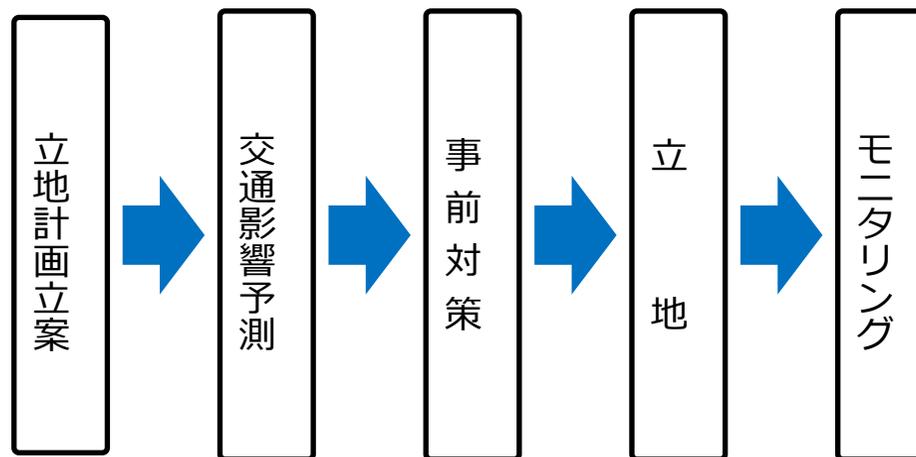
- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞箇所の1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。
- 重要物流道路では、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用(R2. 1~)することで、道路交通アセスメントを確実に実施。

[主要渋滞箇所の要因]



商業施設が  
渋滞要因  
約1割  
(約1,200箇所)

[道路交通アセスメントの流れ]



[商業施設周辺の渋滞の様子]



※道路交通アセスメント:

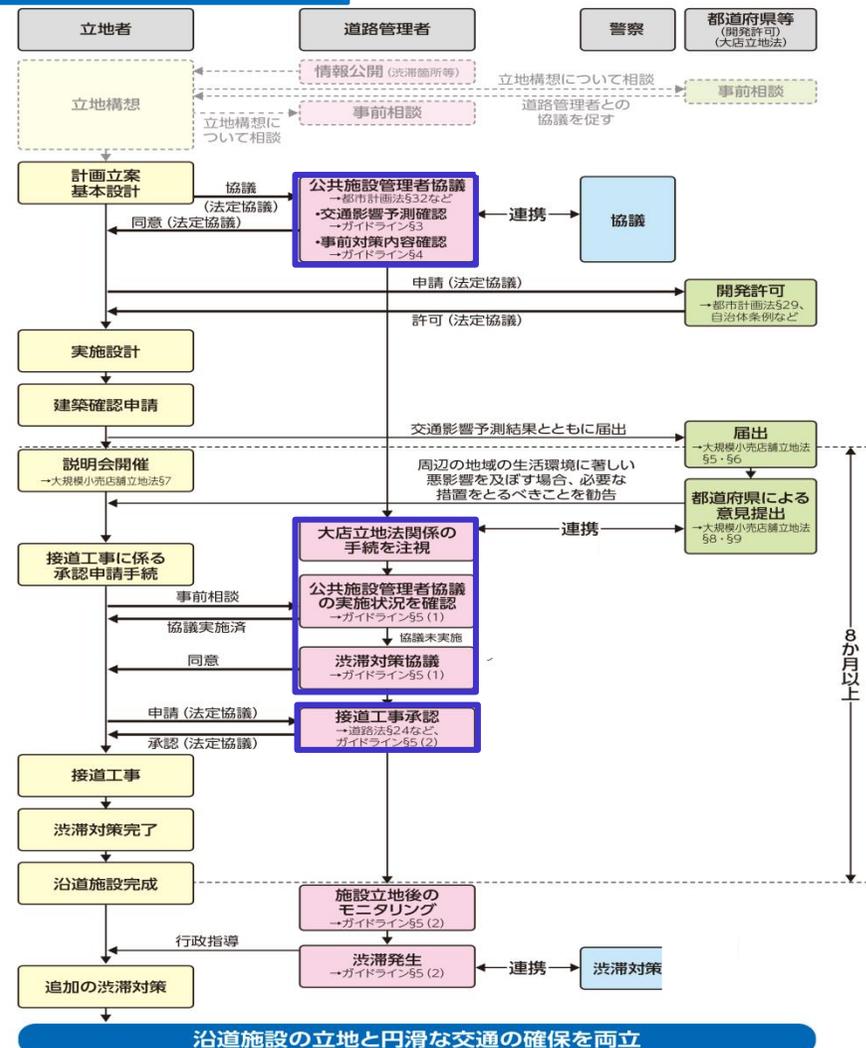
立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組み

# 4. 道路交通アセスメント制度の運用について

## (2) 道路交通アセスメント制度の運用

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

### 交通アセスメントの流れ



### ガイドラインの概要

#### [対象施設]

重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
  - ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
  - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

#### [交通影響予測]

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

#### [渋滞対策]

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

#### [乗入れ工事の承認申請時]

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

#### [乗入れ工事の承認時]

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

#### [対象施設の立地後の対応]

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

#### [関係機関との連携]

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

#### [渋滞箇所等の情報公開]

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

- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないように適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。

### ■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き  
(再改定指针对応版) [第5版] (H31.4 富山県) 抜粋

#### (2) 新設の届出(法第5条第1項)手続きの流れ

##### ① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

##### ○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課(出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。)と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口(位置、幅、方向など)、交通量調査(調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測(予測地点の選定、基準値、評価など)には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

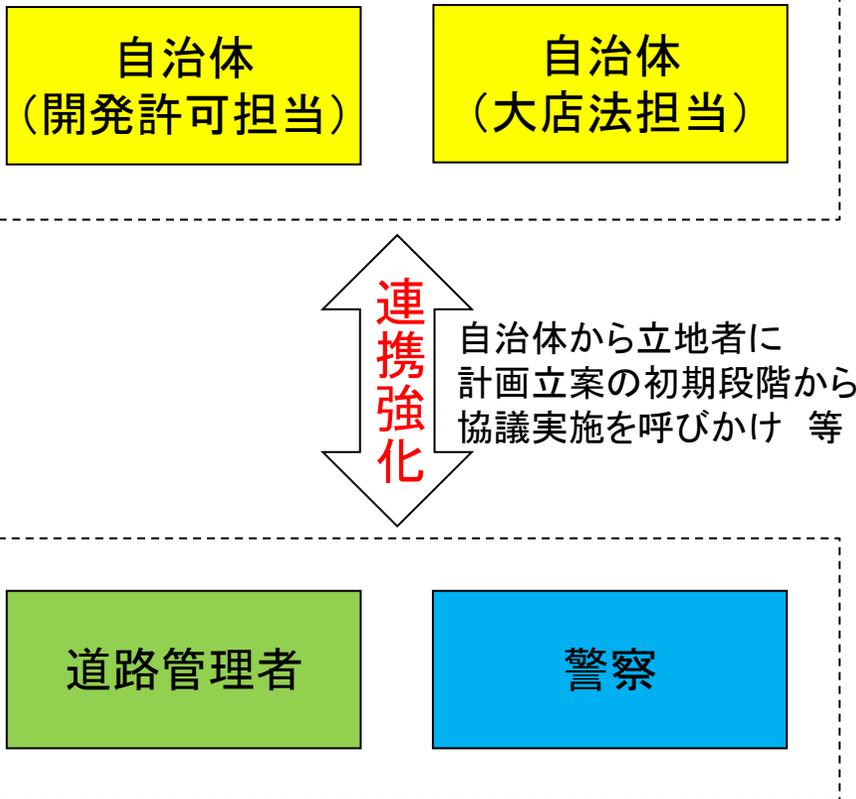
県の関係機関のほか市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施





## 5. 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