

令和2年度 第2回 宮崎県交通渋滞対策協議会

目次

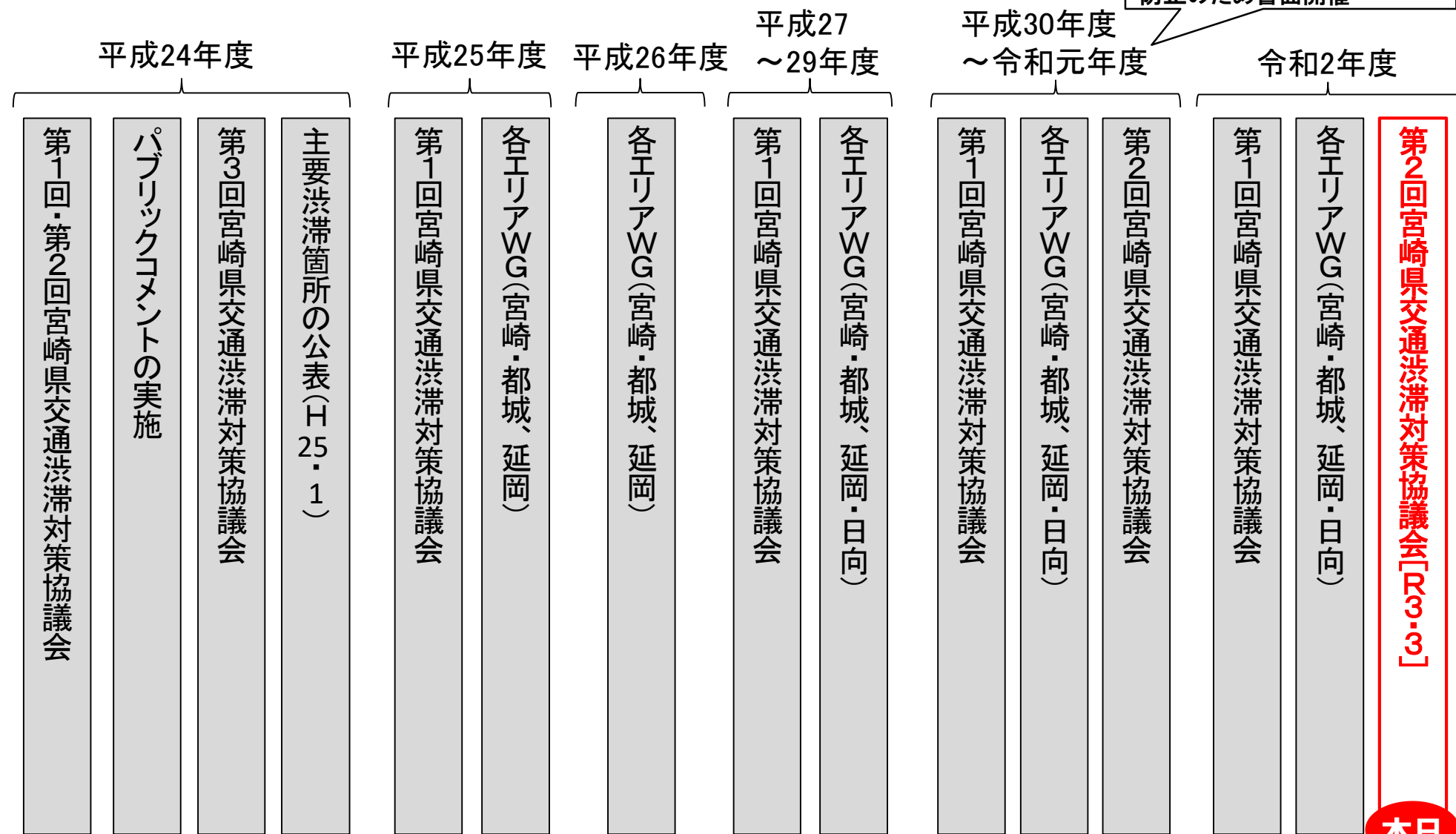
1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯		1
2. 渋滞対策の現状報告		8
3. コロナ禍における交通状況と今後の取り組み		18
4. 今後の進め方		46

令和3年3月12日

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

(1) 開催履歴

■宮崎県交通渋滞対策協議会の開催履歴



※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

■令和2年度 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(R2.8.26)

- 主要渋滞箇所213箇所のうち、1箇所(阿波岐原町交差点)で特定解除を行った。
- 主要渋滞箇所212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86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。
- コロナ禍における交通状況を確認し、渋滞緩和の見られる箇所にはソフト対策の検討を行う。
- 路上荷捌きに起因する渋滞対策について関係機関と情報共有を密に行うことを確認した。
- 道路交通アセスメントについて自治体と道路管理者が密に連携を図り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2年度 第1回宮崎市・都城市周辺エリアWG(R2.11.11)/第1回延岡市・日向市周辺エリアWG(R3.2.17)

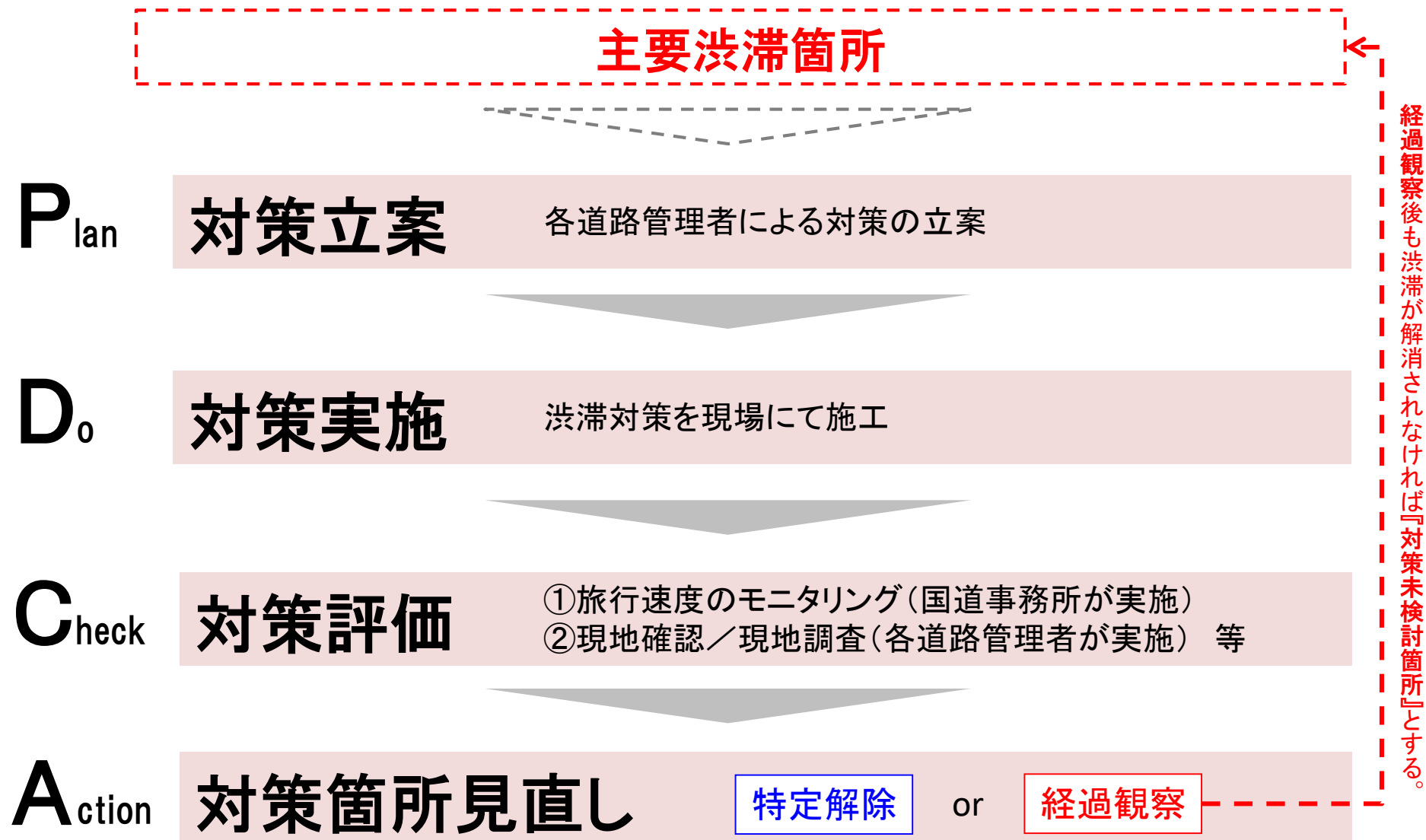
- 第2回渋滞協に向けて、道路管理者毎に1箇所、対策未検討箇所の対策案を検討する。
- 第2回渋滞協に向けて、コロナ禍の交通状況について詳細な分析を行う。



■本協議会の主な議論内容

- 道路管理者毎の渋滞対策の現状報告(Do:対策実施、Plan:対策立案)
- コロナ禍における交通状況分析結果を踏まえた今後の取り組み(TDM施策の検討)

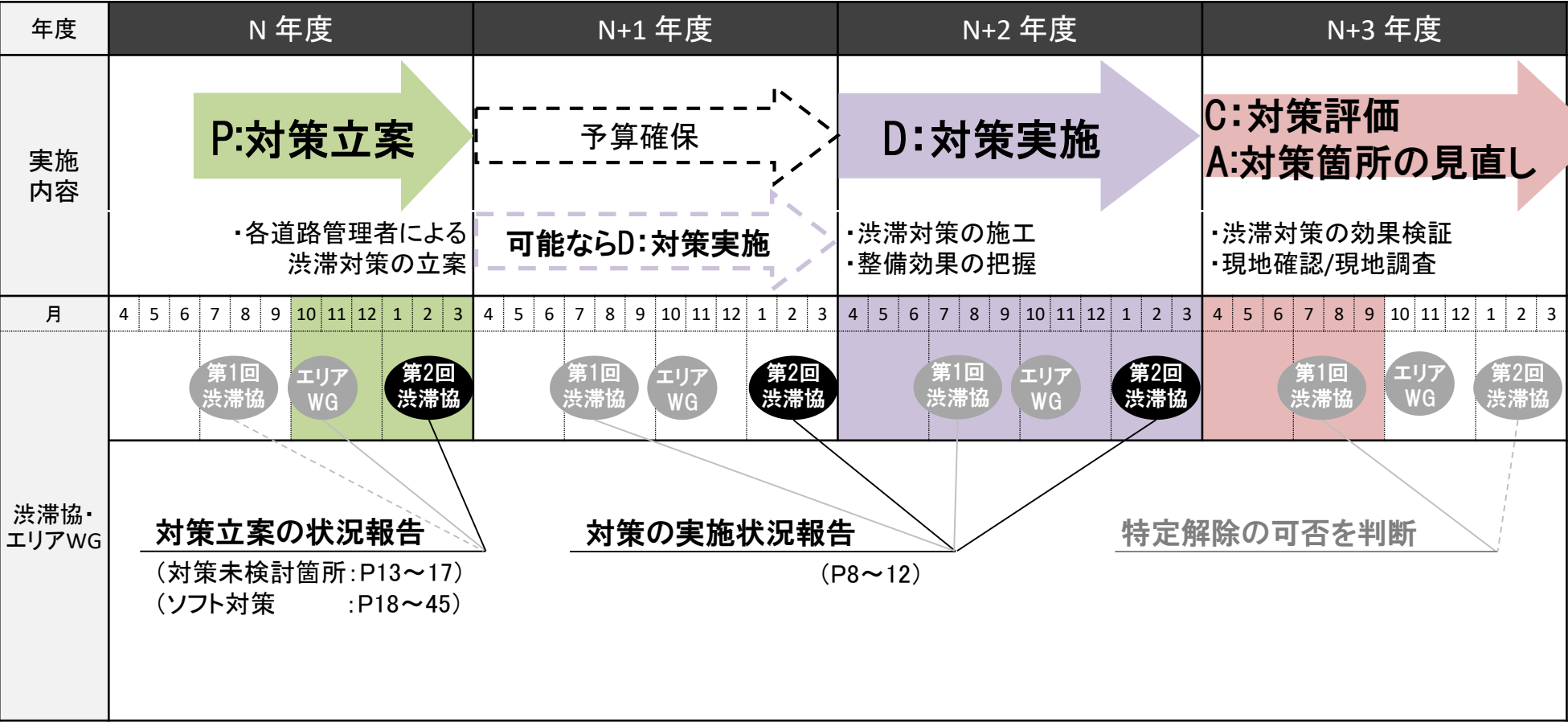
OPDCAサイクルを回すことで渋滞対策を推進し、主要渋滞箇所の早期特定解除を目指す。



■ 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。

< 主要渋滞箇所に対するPDCAサイクルの流れ >



■ 渋滞対策の進め方

- 渋滞対策が検討済みの主要渋滞箇所のうち、対策中の箇所は引き続き対策を推進、対策済箇所は効果検証を行う。
- 渋滞対策が未検討の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。
- 今後は渋滞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。

宮崎県の主要渋滞箇所 212箇所

対策案あり

- ・ 対策中箇所
⇒ 引き続き渋滞対策を推進
- ・ 対策済箇所
⇒ 効果を検証

126箇所

宮崎市: 75箇所 都城市: 23箇所
高鍋町: 1箇所 新富町: 2箇所 小林市: 2箇所
延岡市: 16箇所 日向市: 6箇所 門川町: 1箇所

対策案なし

- ・ 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

86箇所

宮崎市: 55箇所 都城市: 13箇所
三股町: 1箇所 高鍋町: 1箇所 日南市: 1箇所
延岡市: 13箇所 日向市: 2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

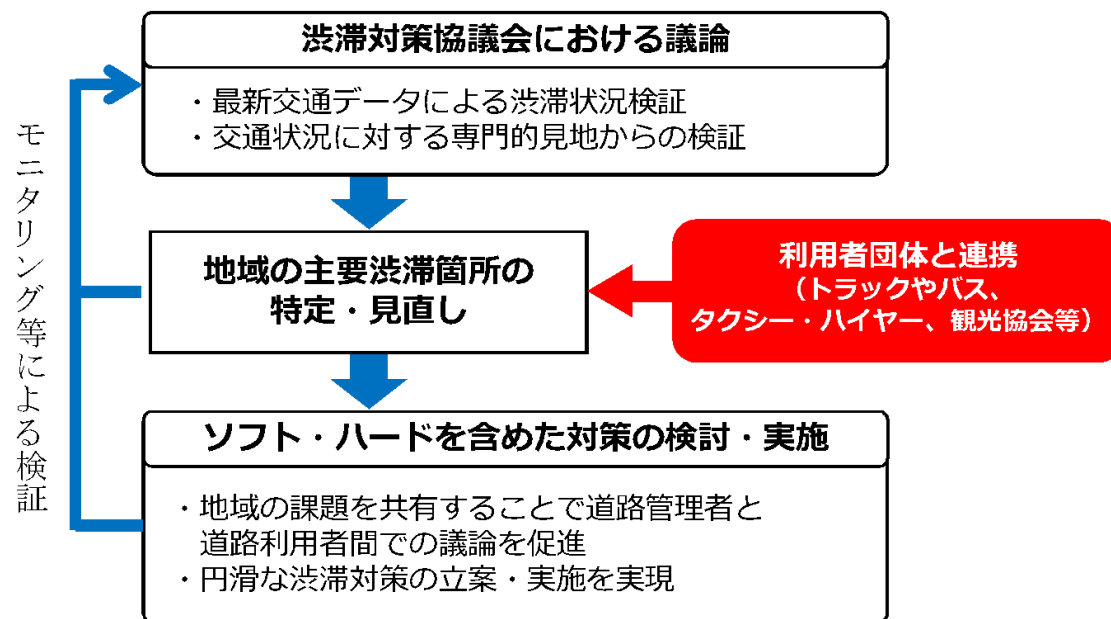
対策例;

- 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

■取り組みの概要

- 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。

[渋滞対策の流れ]



＜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＞

今後も引き続き、道路利用者から見た渋滞箇所の対策を検討

■道路利用者の要望箇所

○トラック、バス、ハイヤー・タクシー各事業者から、全36箇所の要望が挙げられた。
○毎年、要望箇所に対して対策案の検討を行っている。

<トラック事業者>

事業者	市町村	路線番号	指摘箇所名	対策 着手年度
宮崎県 トラック 事業者	延岡市	国道10号	土々呂付近	R1
	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	R2
		国道220号	源藤交差点付近	R2
		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	
	市道		大王町交差点～ 赤江大橋付近	
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	R2
	都城市	国道10号	都城市内 平江交差点付近	

<バス事業者>

宮崎東高前交差点 : 今年度対策に着手した箇所

事業者	市町村	路線番号	指摘箇所名	対策 着手年度
宮崎県 バス 事業者	宮崎市	国道10号	宮崎東高前交差点	R2
			日向住吉駅付近	
			菖蒲池交差点付近	
		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>

協会	市町村	路線番号	指摘箇所名	対策 着手年度
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	R1
			粟野名交差点付近	H30
			日出町1丁目交差点付近	R2
			松原交差点付近	R1
	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	
		県道9号	京塚交差点付近	
	宮崎市	県道44号	矢の先交差点付近	
		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	

2. 渋滞対策の現状報告

(1) 今年度実施した渋滞対策

Do : 対策実施

■主要渋滞箇所 高岡町宮水流交差点

【トラック事業者要望箇所】

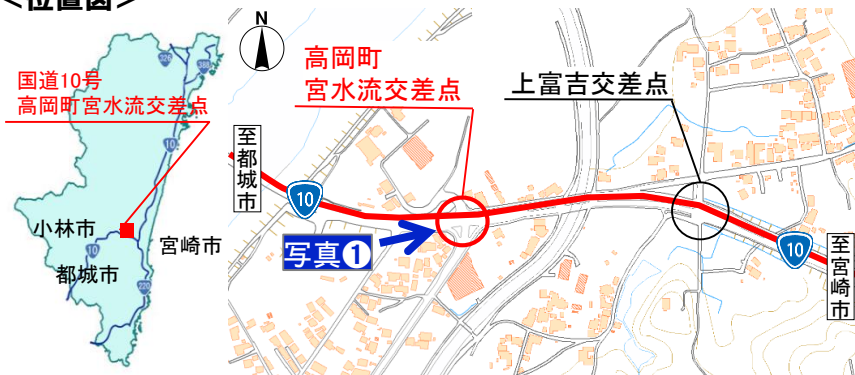
R2.12完了

宮崎河川国道

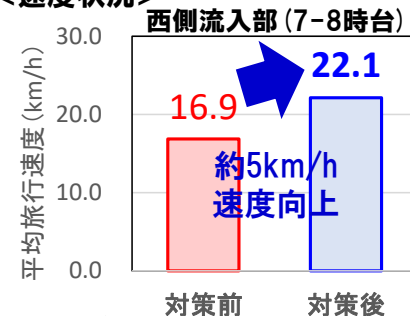
【渋滞要因】第1車線が絞り込まれることを見越した直進交通の多くが第2車線を走行。大型車等の低速車と乗用車が第2車線に混在し、低速車を先頭に速度低下が発生。

【対策内容】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、円滑性向上による渋滞緩和を図る。

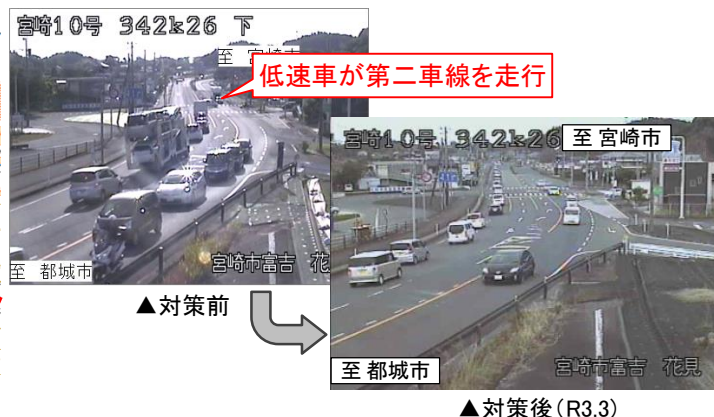
<位置図>



<速度状況>



ETC2.0データ:
対策前 H31.3~R2.2平日7-8時台平均
対策後 R3.1平日7-8時台平均



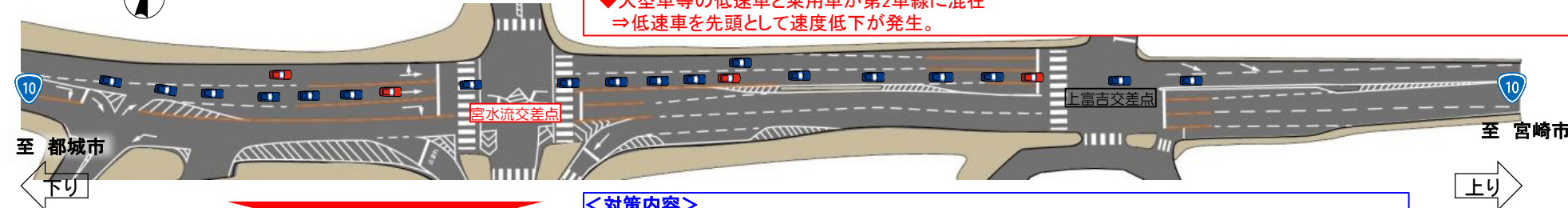
<対策内容>

対策前

- : 大型車等の低速車
- : 乗用車

<対策前の交通状況>

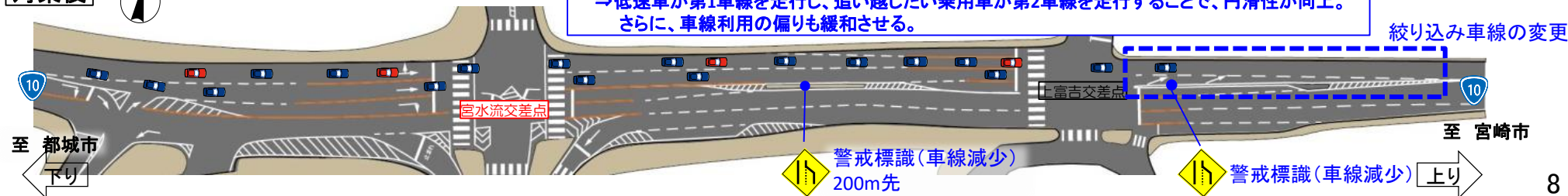
- ◆上り方向では、上富吉交差点東側において、第1車線が絞り込まれることを見越した直進交通の多くが第2車線を走行
⇒車線利用が偏り(第2車線に集中)、2車線分の容量を十分に活用できていない。
- ◆大型車等の低速車と乗用車が第2車線に混在
⇒低速車を先頭として速度低下が発生。



対策後

<対策内容>

- ◆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させる。



2. 渋滞対策の現状報告

(1) 今年度実施した渋滞対策

Do : 対策実施

■主要渋滞箇所 源藤交差点

【トラック事業者要望箇所】

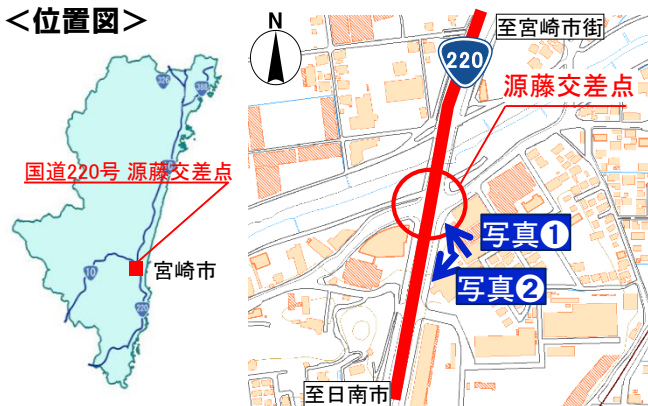
R3.3完了予定

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を図る。

<位置図>



<交通状況>

写真1

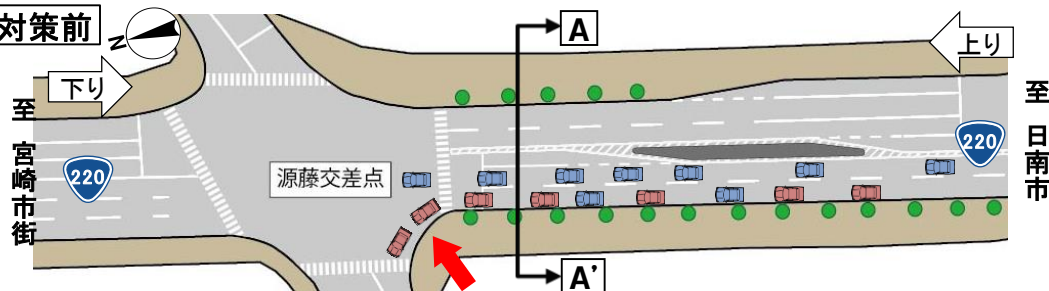


写真2



<対策内容>

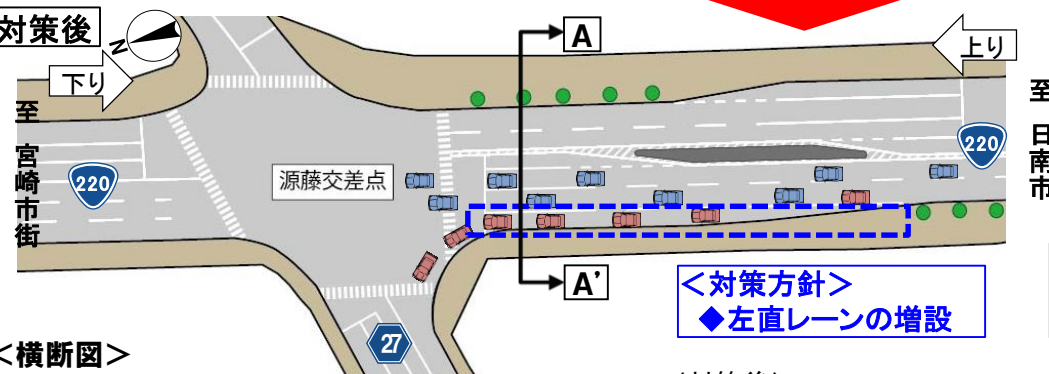
対策前



<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

対策後



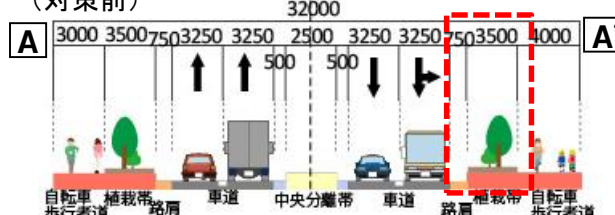
<対策方針>

- ◆左直レーンの増設

直進車両
左折車両

<横断図>

(対策前)



(対策後)



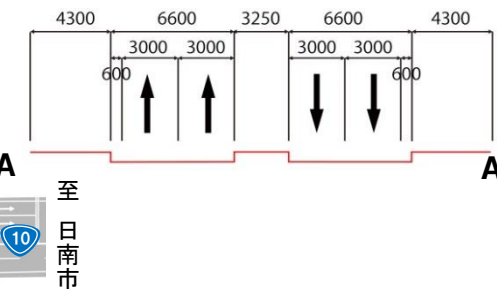
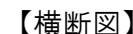
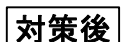
⇒さらに効果を高めるため、今後、追加対策を検討していく。

Do : 対策実施

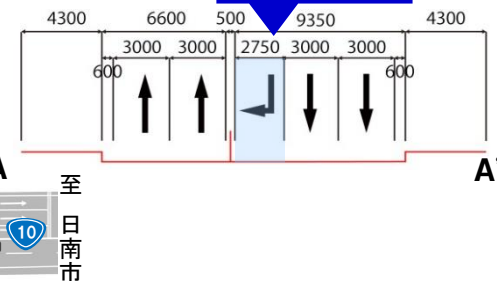
宮崎河川国道

【対策内容】右折レーンの延伸により渋滞緩和を図る。

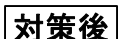
<対策内容>



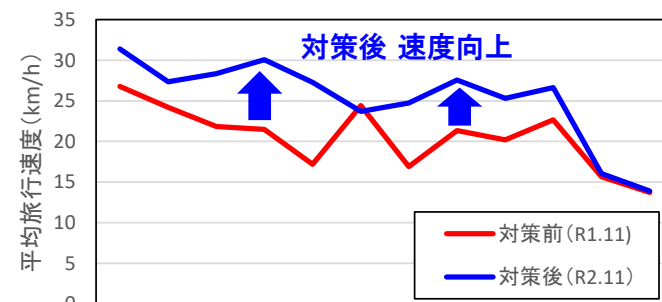
【横断図】



对策前



＜速度状況：南側流入部の平均旅行速度＞



7時 8時 9時 10時 11時 12時 13時 14時 15時 16時 17時 18時
ETC2.0データ・対策前 R1 11平日 対策後 R2 11平日

2. 渋滞対策の現状報告

(1) 今年度実施した渋滞対策

Do : 対策実施

■主要渋滞箇所 佐土原町黒田、住吉小前(仮)、UMKカントリークラブ入口(仮)交差点

R2.9完了

宮崎県

○宮崎東環状道路※は、広瀬バイパス(国道219号)の開通により、全線開通した。(令和2年3月開通)

○このため、国道10号から宮崎東環状道路への経路誘導を目的に、開通した広瀬バイパス周辺の案内標識の表示を変更し、主要渋滞箇所への流入減少による渋滞緩和を図る。(令和2年9月完了)

※宮崎ICと西都ICを結ぶ地域高規格道路

<位置図>



<案内標識の表示の事例>

宮崎東環状道路を構成する「一ツ葉有料道路」の案内を追加

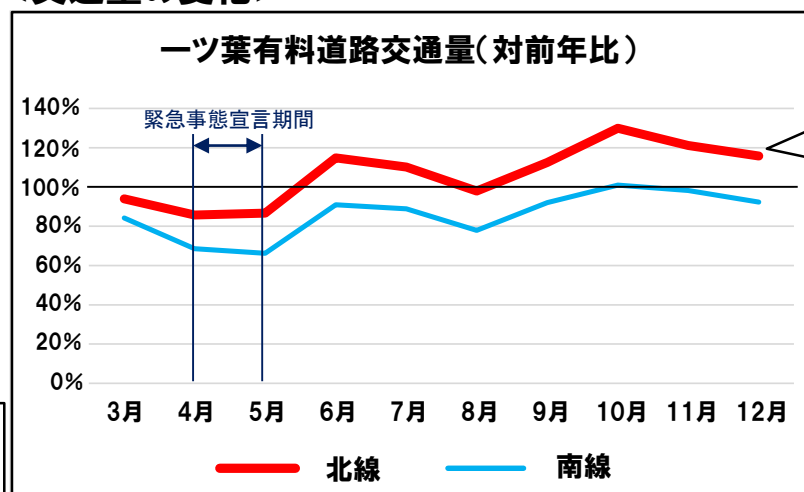
1 の場合(写真①)



3 の場合(写真②)



<交通量の変化>



広瀬バイパスの開通後、緊急事態宣言期間中を除き、北線の交通量は増加している。

2. 渋滞対策の現状報告

(1) 今年度実施した渋滞対策

Do：対策実施

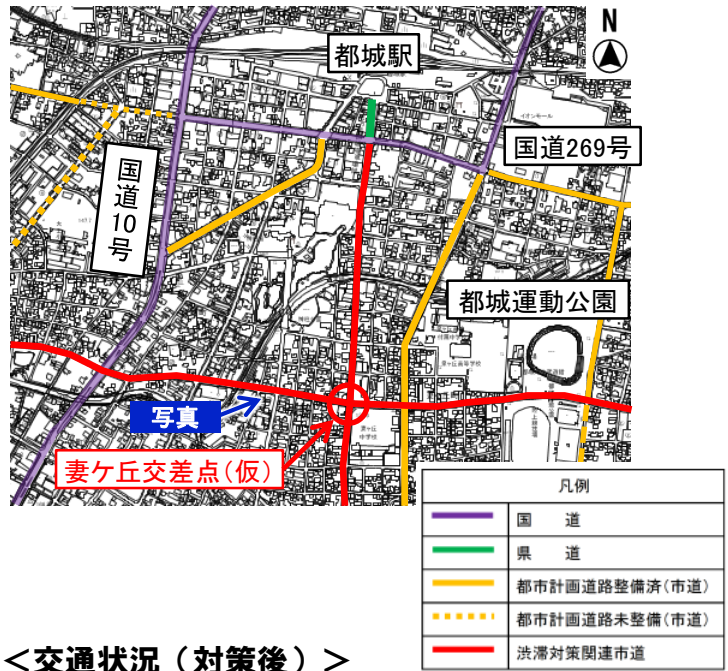
■主要渋滞箇所 妻ヶ丘(仮)交差点

R2.8完了

都城市・宮崎県警

【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)
【対策内容】信号現示の変更

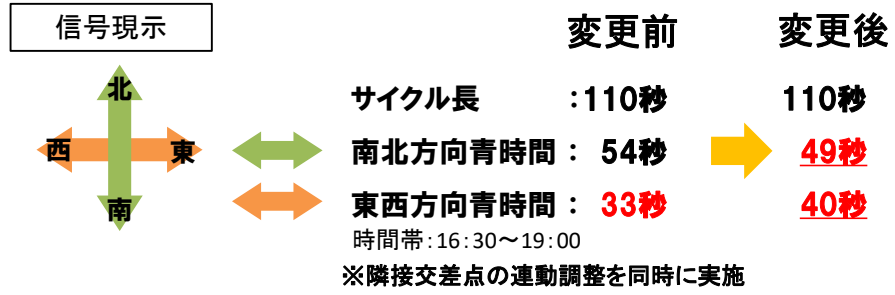
<位置図>



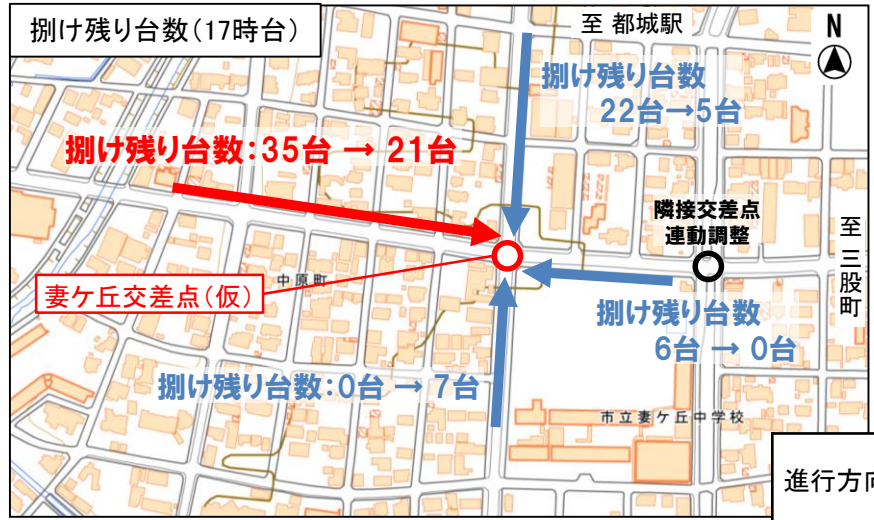
<交通状況(対策後)>



<対策内容：信号現示の変更>



<交通量調査結果>



対策前: R1.12.5(木) 7:00~8:00、17:00~18:00
対策後: R2.12.15(火) 7:00~8:00、17:00~18:00

進行方向	停止回数2回以上の回数		
	対策前	対策後	増減
北→南	1	4	3
南→北	0	4	4
東→西	9	0	▲9
西→東	30	8	▲22

2. 渋滞対策の現状報告

(2) 次年度以降の渋滞対策案

Plan：対策立案

宮崎河川国道

■主要渋滞箇所 岩脇バス停(仮)交差点・三納代交差点

【渋滞要因】事業中区間を含む2車線区間に対する交通の集中 ⇒新たなまちづくり計画による更なる渋滞悪化の懸念

【対策案】サッカースタジアム開業後の渋滞状況を踏まえた上で、両交差点の効率的・効果的な対策案の検討を行う予定



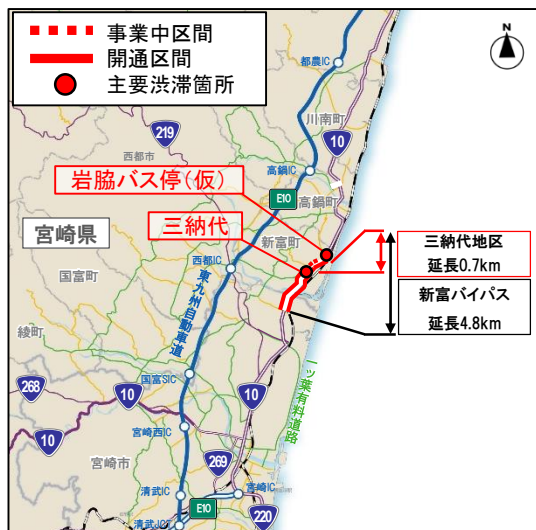
<まちづくり事業エリアの概要>

【計画図】



【施設概要】

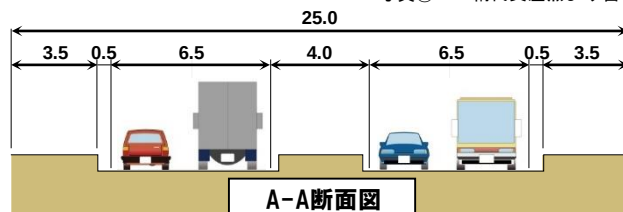
事業	規模・内容
南側エリア	- サッカースタジアム (R2. 11地元クラブチームJ3昇格) 敷地面積: 約4.8ha 収容人数: 5,090人 年間約40試合開催予定 約7万人来場見込み - フットボールセンター・クラブハウス 敷地面積: 約4.3ha 県内の中心施設として試合等を開催予定 約12万人来場見込み
北側エリア	交流促進施設 敷地面積: 約9ha 町産品加工販売所等 農業研究施設



写真①: 岩脇バス停(仮)交差点より延岡方面に1,050m



写真②: 三納代交差点より宮崎方面に480m



2. 渋滞対策の現状報告

(2) 次年度以降の渋滞対策案

Plan : 対策立案

■主要渋滞箇所 北原交差点

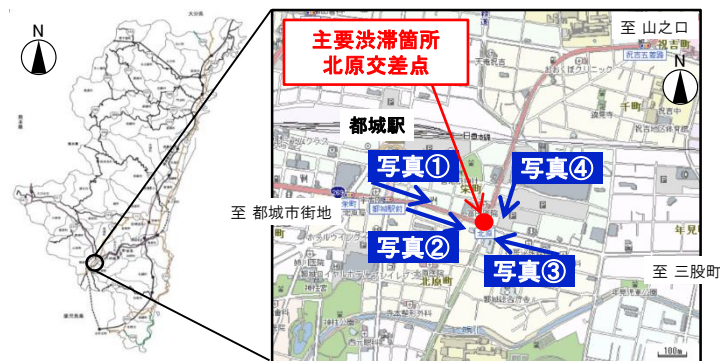
※R3年度より実施、R4年度完了予定

宮崎県

【渋滞要因】都城駅側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

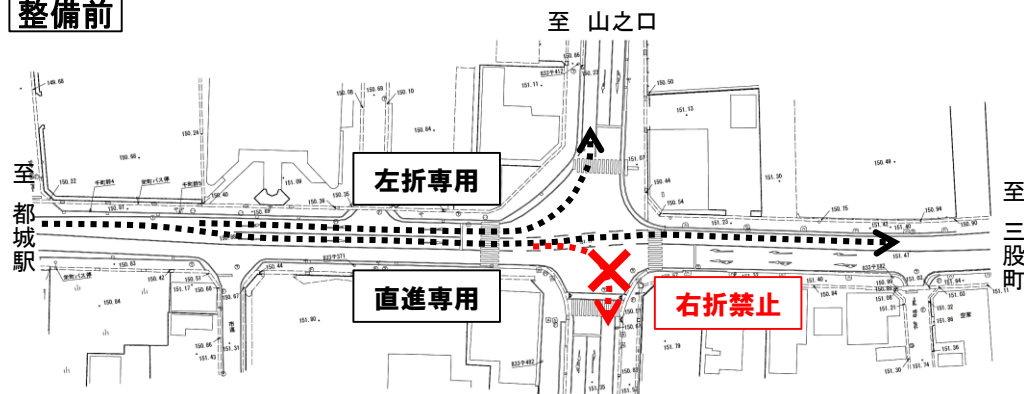
【対策案】直進・左折レーン部分の線形改良及び右折レーンを新設し、交通の流れをスムーズにすることで、渋滞解消を図る。

<位置図>



<対策内容>

整備前



<交通状況>

写真①



写真②



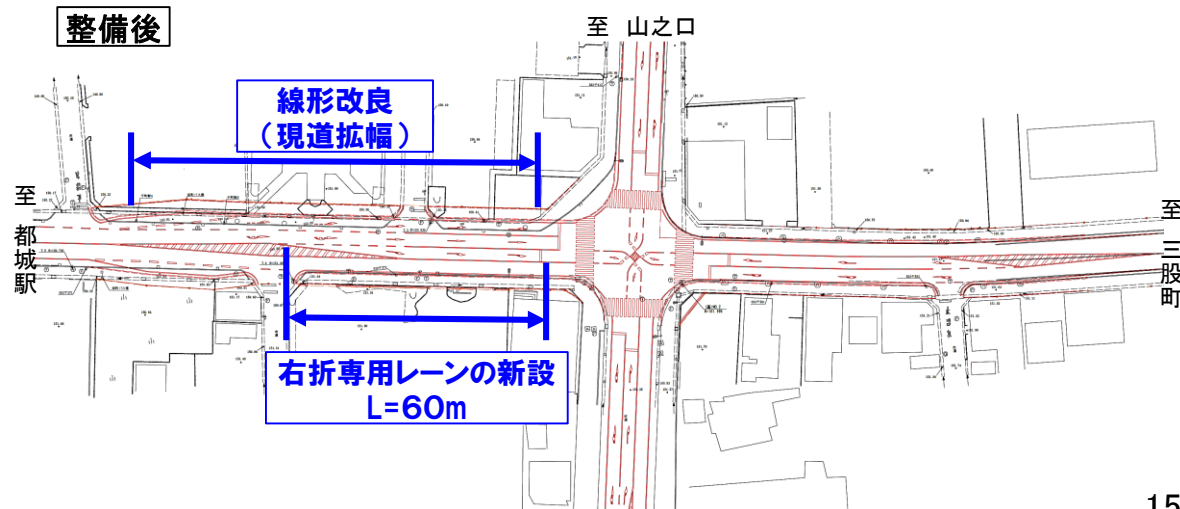
写真③



写真④



整備後



2. 渋滞対策の現状報告

(2) 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

※R3年度より実施、R4年度完了予定

宮崎市

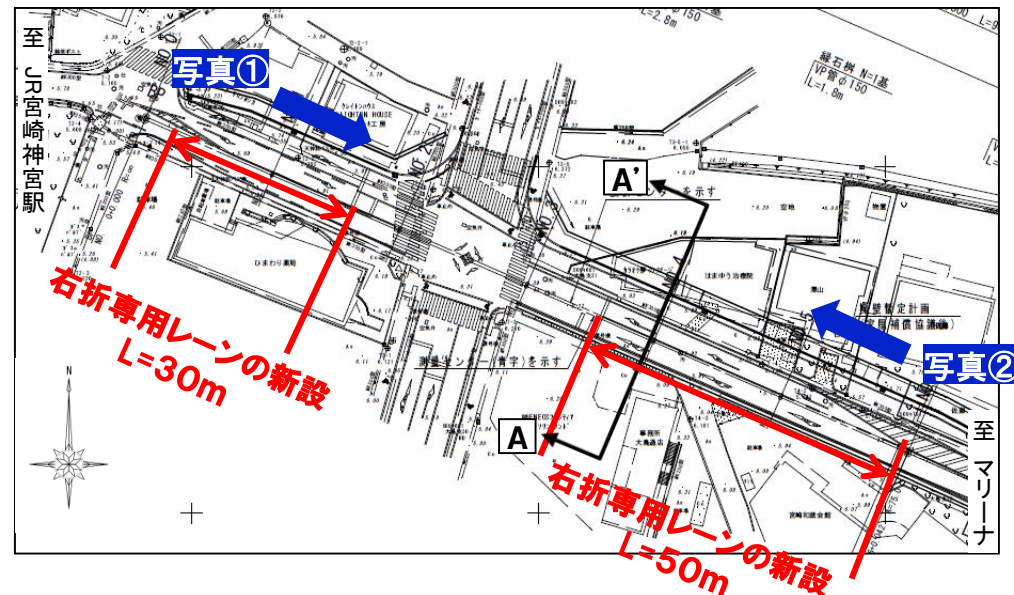
【渋滞要因】東西方向からの右折車両滞留によって、直進車線閉塞が発生

【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>



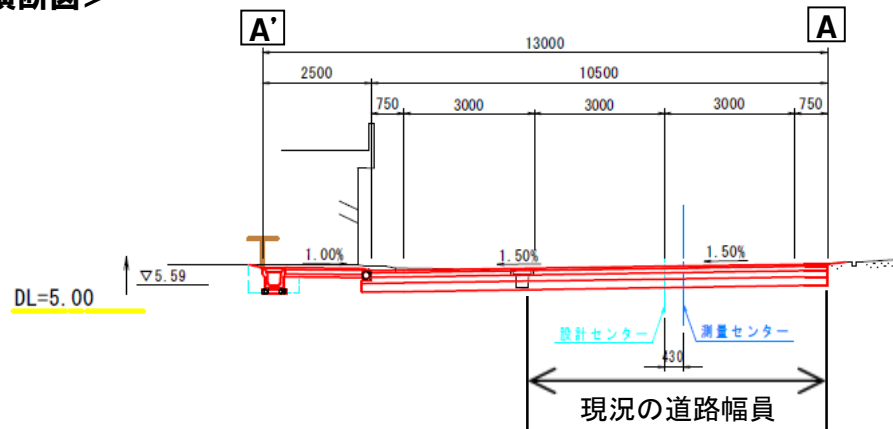
<対策内容>



<交通状況>



<横断面図>



2. 渋滞対策の現状報告

(2) 次年度以降の渋滞対策案

Plan : 対策立案

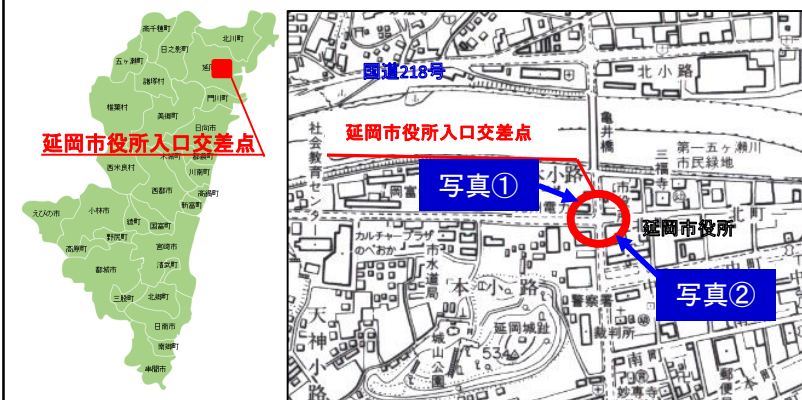
■主要渋滞箇所 延岡市役所入口交差点

※R4年度実施予定

延岡市

○延岡市中心部への交通集中と横断歩行者により、右折レーンの滞留による渋滞が発生。
⇒【対策案】右折レーン滞留部分の延伸、既存駐車場からの出入口の変更と増設させることで、渋滞緩和が期待。

<位置図>



<交通状況>

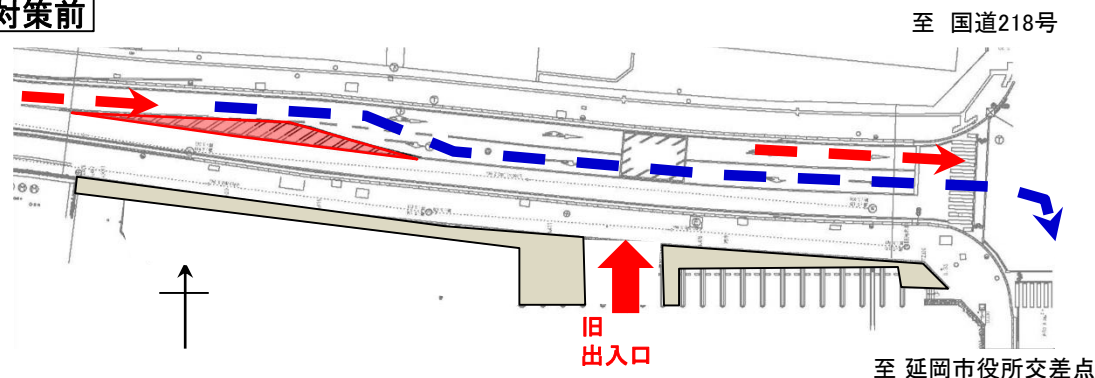


車両滞留状況

歩行者横断状況

<対策内容>

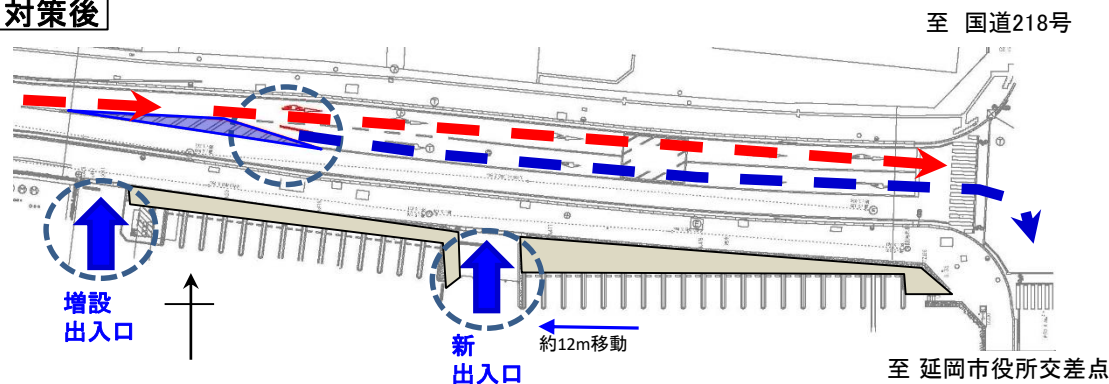
対策前



<現況>

- ◆朝夕ピーク時に、右折車両の滞留により渋滞が発生
- ◆駐車場の出入口が交差点付近の1箇所所で車両が集中

対策後



<対策方針>

- ◆右折レーン滞留部分を約12m延伸
- ◆駐車場出入口を約14m変更
- ◆駐車場出入口を1箇所増設し車両を分散

■コロナ禍における交通状況の分析概要

○コロナ禍における各主要渋滞箇所の交通状況の変化について、特定要件に基づく検証を行った。
○加えて、広域的な分析と路線別の分析により、各主要渋滞箇所と緊急事態宣言の関係性を整理した。

			▼主要渋滞箇所(一般道)の特定要件	
＜主要渋滞箇所における旅行速度の変化＞			曜日・時間帯	特定要件
分析項目	使用データ	分析期間	平日 朝(7～8時台)	平均速度 20km/h未満 ※いずれか一方 でも該当する箇所
A. 主要渋滞箇所の特定要件に基づく検証	ETC2.0データ	※特定要件の集計期間・曜日・時間帯と同様 【平常時】H31.3～R2.2 平日朝タピーク(7～8時台、17～18時台)、休日昼(7～18時台) 【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14 平日朝タピーク(7～8時台、17～18時台)、休日昼(7～18時台)	平日 夕(17～18時台)	
			休日 昼(7～18時台)	

各エリアにおいて、交通の集中が顕著である平日の朝タピークについて、詳細に分析を実施

＜各エリアにおける交通状況の変化＞

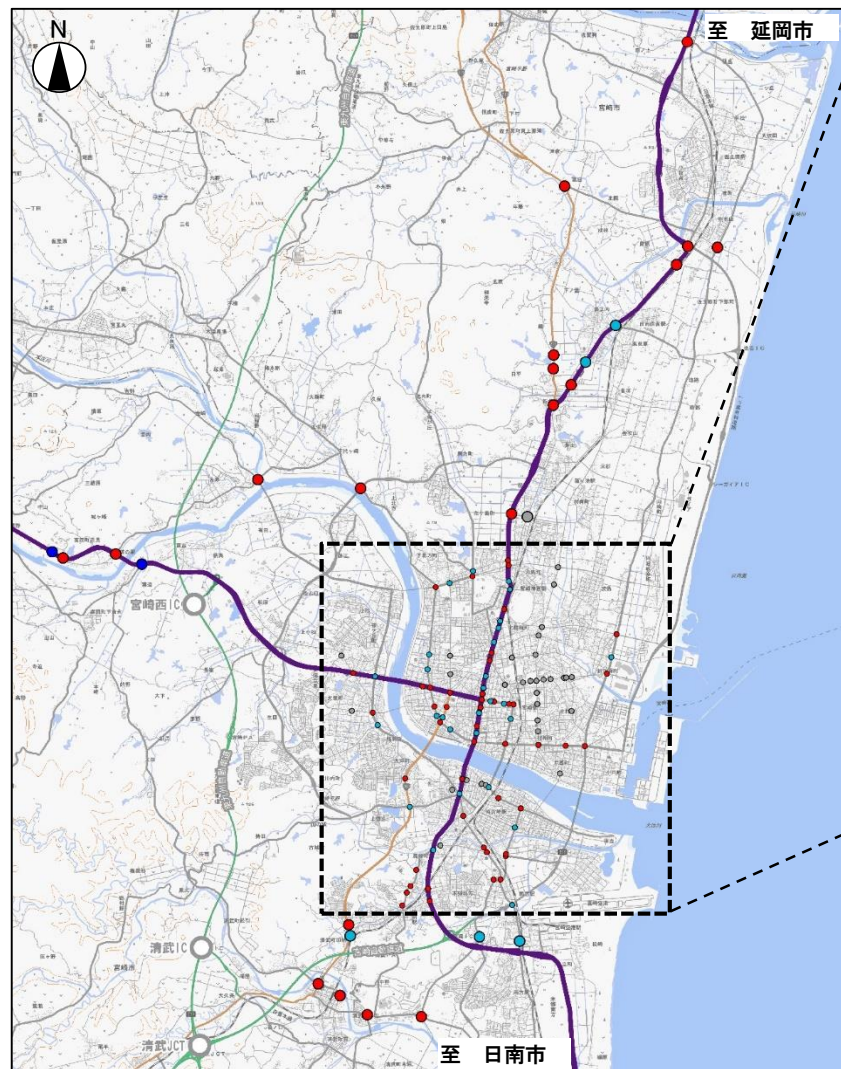
分析項目		使用データ	分析期間
面的な分析	B. 面的な平均旅行速度の変化	ETC2.0データ	【平常時】H31.4.19～R1.5.16 平日朝タピーク(7～8時台、17～18時台) 【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14 平日朝タピーク(7～8時台、17～18時台)
	C. 主要路線の交通量の変化	県警トラカンデータ	【平常時】H31.4.19～R1.5.16 平日朝タピークの4時間平均(7時台/8時台/17時台/18時台) 【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14 平日朝タピークの4時間平均(7時台/8時台/17時台/18時台)
路線別の分析	D. 主要路線の所要時間の変化	ETC2.0データ	【平常時】H31.4.19～R1.5.16 平日朝タピーク(7～8時台、17～18時台) 【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14 平日朝タピーク(7～8時台、17～18時台)

A. 【宮崎市エリア】主要渋滞箇所の旅行速度の変化

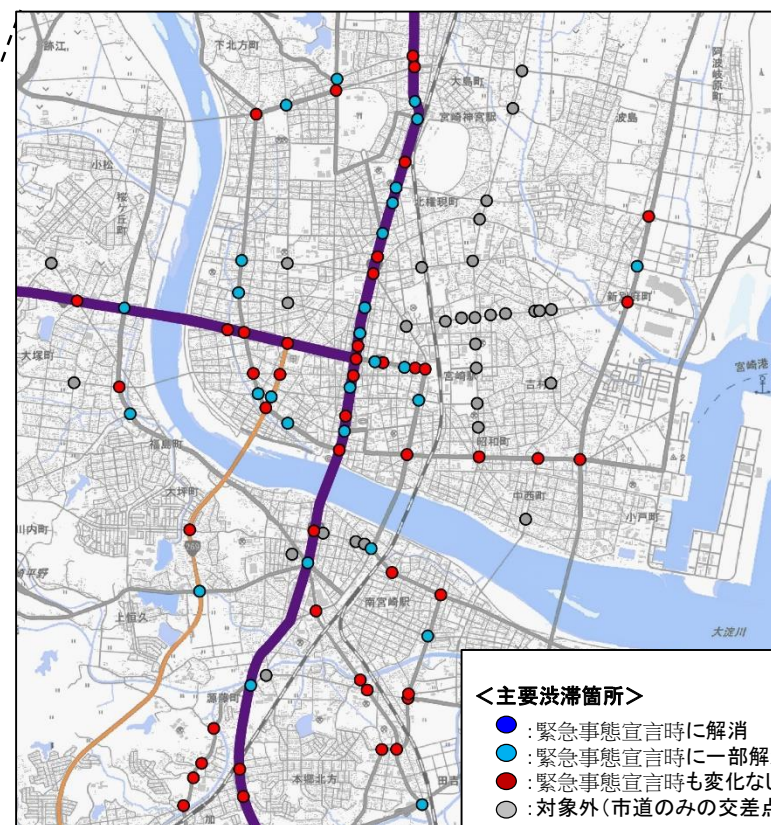
○県道以上の路線を対象に、主要渋滞箇所の旅行速度の変化を確認した。

○宮崎市エリアでは、100箇所のうち35箇所で渋滞の解消または一部解消が確認され、その他65箇所は大きな変化はなかった。

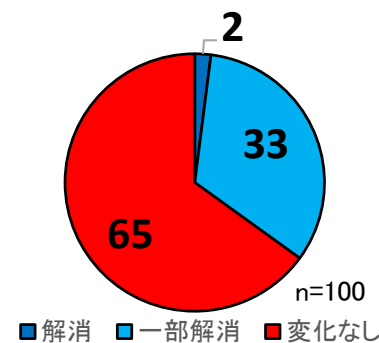
<宮崎市エリア>



<宮崎市中心部(拡大図)>



<主要渋滞箇所数>



凡例

<主要渋滞箇所>

- : 緊急事態宣言時に解消
- : 緊急事態宣言時に一部解消
- : 緊急事態宣言時も変化なし
- : 対象外(市道のみ交差点)

<道路種別>

- : 高速道路
- : 直轄国道
- : 一般国道
- : その他道路

※センサス対象道路以上の道路で評価

※センサス対象道路未満の道路のみで構成される交差点は対象外

※ETC2.0データ: 平常時旅行速度 H31.3~R2.2平均

緊急事態宣言時旅行速度 R2.4.17~R2.5.14平均

※「解消」: 全方向で20km/h以上となった箇所

※「一部解消」: 1方向でも20km/h未満⇒20km/h以上となった箇所

※「変化なし」: 上記以外の箇所

B.【宮崎市エリア:朝ピーク】面的な平均旅行速度の変化

○緊急事態宣言時には、20km/h未満の区間延長が減少している。

○主要な幹線道路では、国道220号、国道269号で10km/h以上速度が向上している区間が見られる。

<面的速度分布図【朝ピーク:7～8時台】>

平常時

【凡例・区間延長(割合)】

■ :10km/h未満	8.4km	(3.4%)
■ :10～20km/h	43.6km	(17.3%)
■ :20～30km/h	47.9km	(19.1%)
■ :30～40km/h	49.6km	(19.7%)
■ :40～50km/h	35.3km	(14.1%)
■ :50km/h以上	66.5km	(26.5%)

20km/h未満:20.7%

緊急事態宣言時

【凡例・区間延長(割合)】

■ :10km/h未満	4.8km	(1.8%)
■ :10～20km/h	30.5km	(11.8%)
■ :20～30km/h	51.3km	(19.9%)
■ :30～40km/h	60.4km	(23.4%)
■ :40～50km/h	43.0km	(16.6%)
■ :50km/h以上	68.4km	(26.5%)

20km/h未満:13.6%

20km/h未満の区間延長が
約7%減少

速度差図

(緊急事態宣言時－平常時)

【凡例・区間延長(割合)】

■ :10km/h以上速度向上	23.1km	(9.3%)
■ :変化なし(±10km/h未満)	223.6km	(89.5%)
■ :10km/h以上速度低下	3.0km	(1.2%)

国道220号、国道269号
で速度向上

--- :延長割合算出範囲

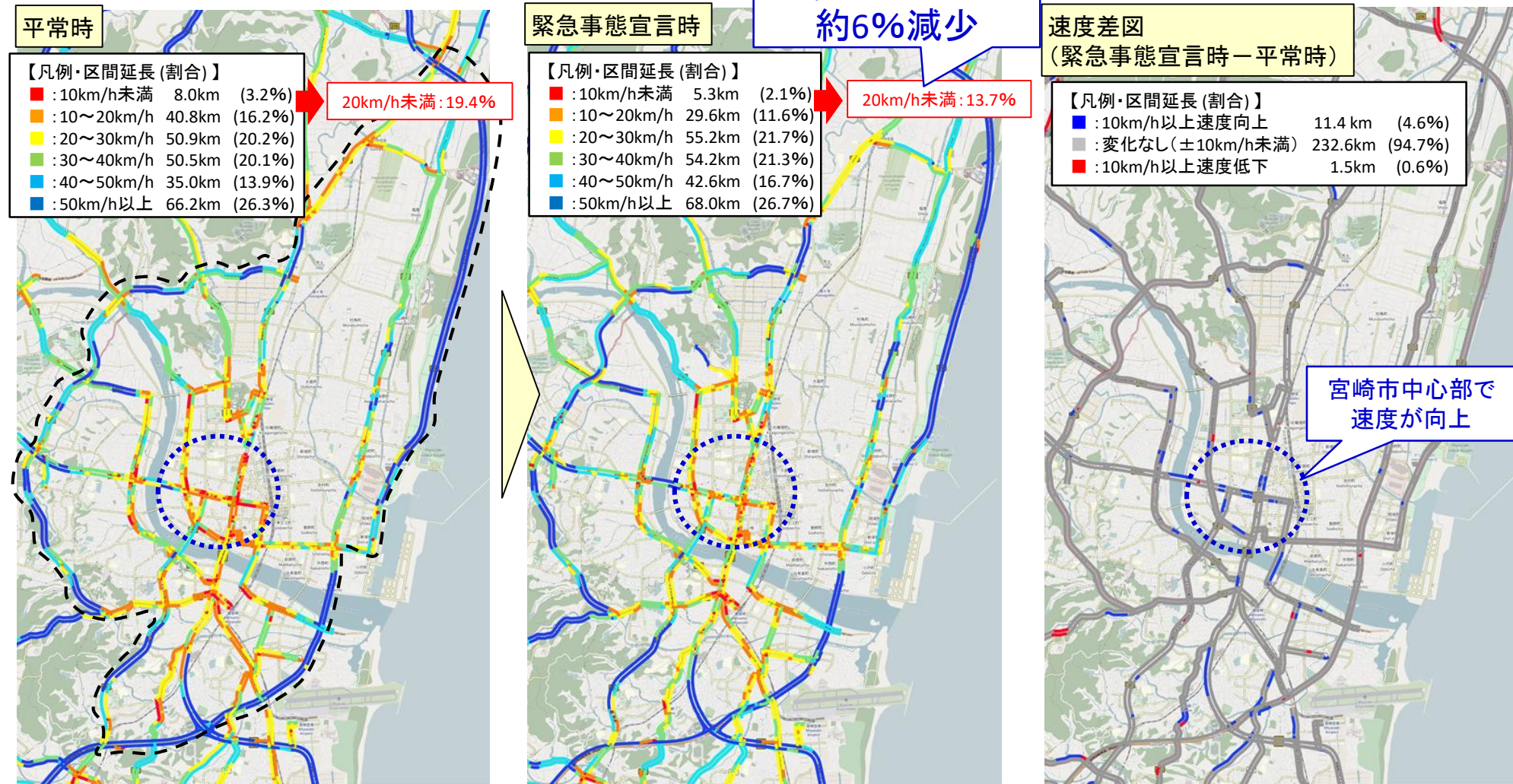
※10サンプル未満の路線を除く

※ETC2.0データ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日平均、【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日平均

B.【宮崎市エリア:タピーク】面的な平均旅行速度の変化

- 緊急事態宣言時には、20km/h未満の区間延長が減少している。
- 宮崎市中心部でも、一部の区間で10km/h以上の速度向上が見られる。

<面的速度分布図【タピーク:17～18時台】>



--- : 延長割合算出範囲

※10サンプル未満の路線を除く

※ETC2.0データ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日平均、【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日平均

C. 【宮崎市エリア】主要路線の交通量の変化

○宮崎市周辺の主要な幹線道路6路線において、緊急事態宣言時の交通量は約3～18%程度減少している。



<断面交通量>

断面位置	路線名	ピーク時断面交通量(台/時)			
		平常時	緊急事態宣言時	変化	変化割合
①	国道10号	1,601	1,561	-40	-2.5%
②	宮崎島之内線	2,171	1,933	-238	-11.0%
③	国道220号	2,980	2,436	-544	-18.3%
④	国道269号	1,539	1,424	-115	-7.5%
⑤	国道10号	2,032	1,742	-290	-14.3%
⑥	宮崎須木線	846	820	-25	-3.0%

※トラカンデータ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日
【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日
7時台/8時台/17時台/18時台の4時間平均

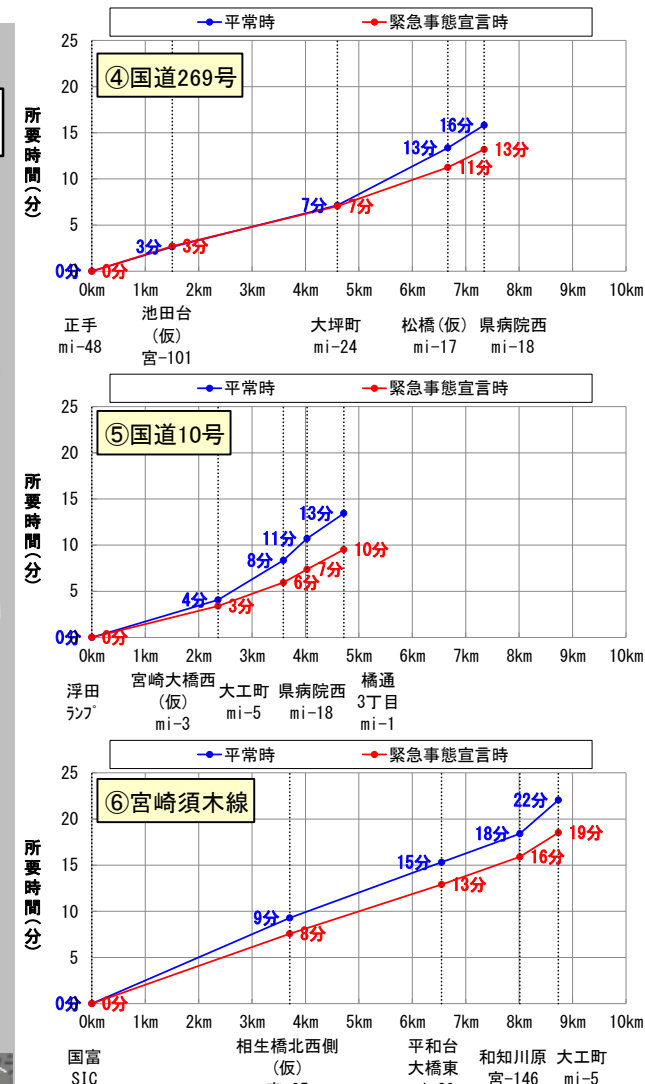
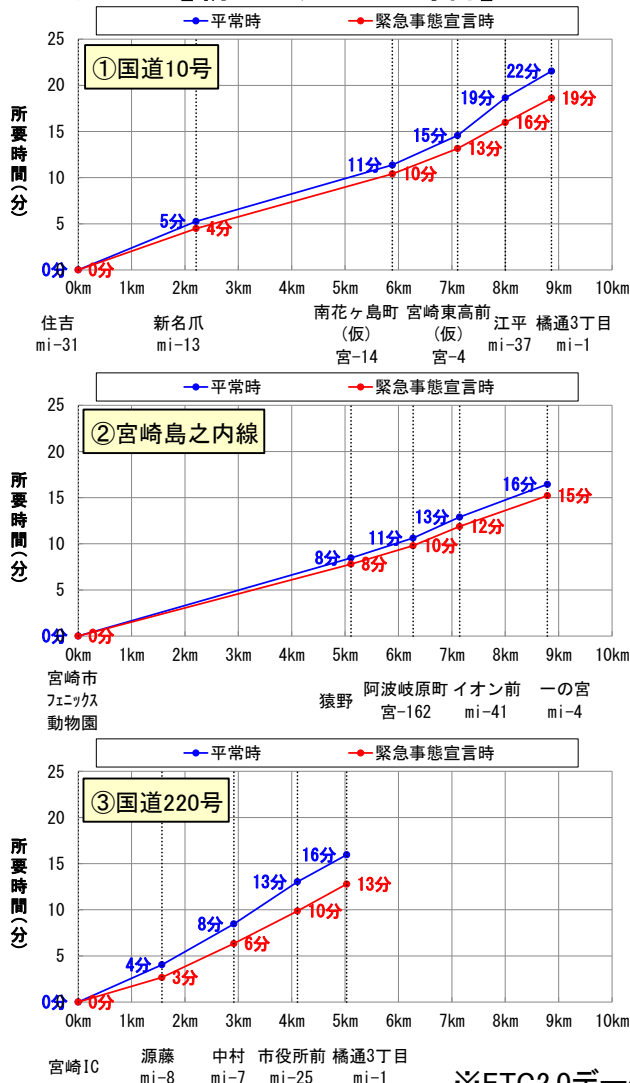
3. コロナ禍における交通状況と今後の取り組み

(2) 交通状況の分析結果

D. 【宮崎市エリア:朝ピーク】主要路線の所要時間の変化

- 主要な幹線道路6路線で朝ピーク時に宮崎市中心部へ向かう所要時間が短縮している。
- ②宮崎島之内線以外の5路線は、約3分の短縮となっている。

<所要時間【朝ピーク:7~8時台】>

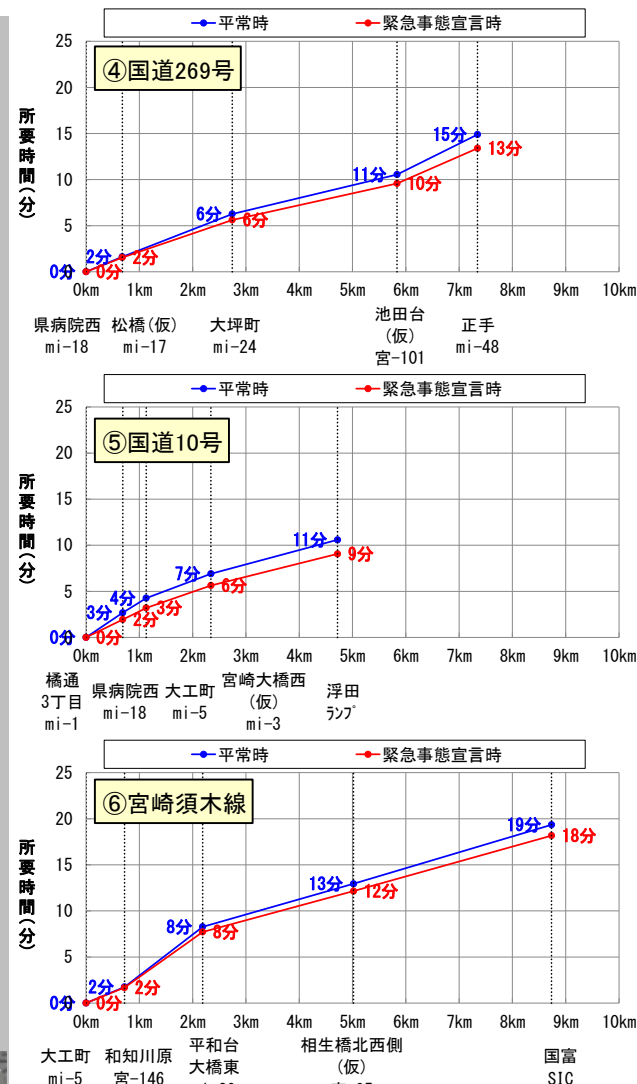
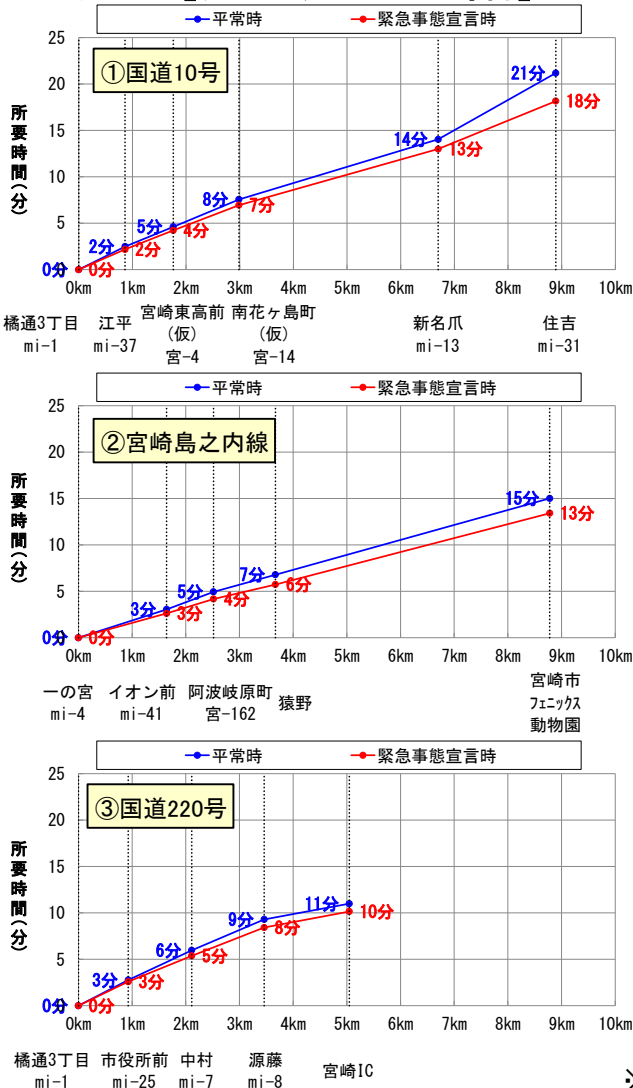


※ETC2.0データ:【平常時】H31.4.19~R1.5.16平日平均、【緊急事態宣言時】R2.4.17~R2.5.14平日平均

D. 【宮崎市エリア: タピーク】主要路線の所要時間の変化

- 主要な幹線道路6路線でタピーク時に宮崎市外へ向かう所要時間が短縮している。
- 短縮時間は、各路線約1～3分となっている。

<所要時間【タピーク: 17～18時台】>



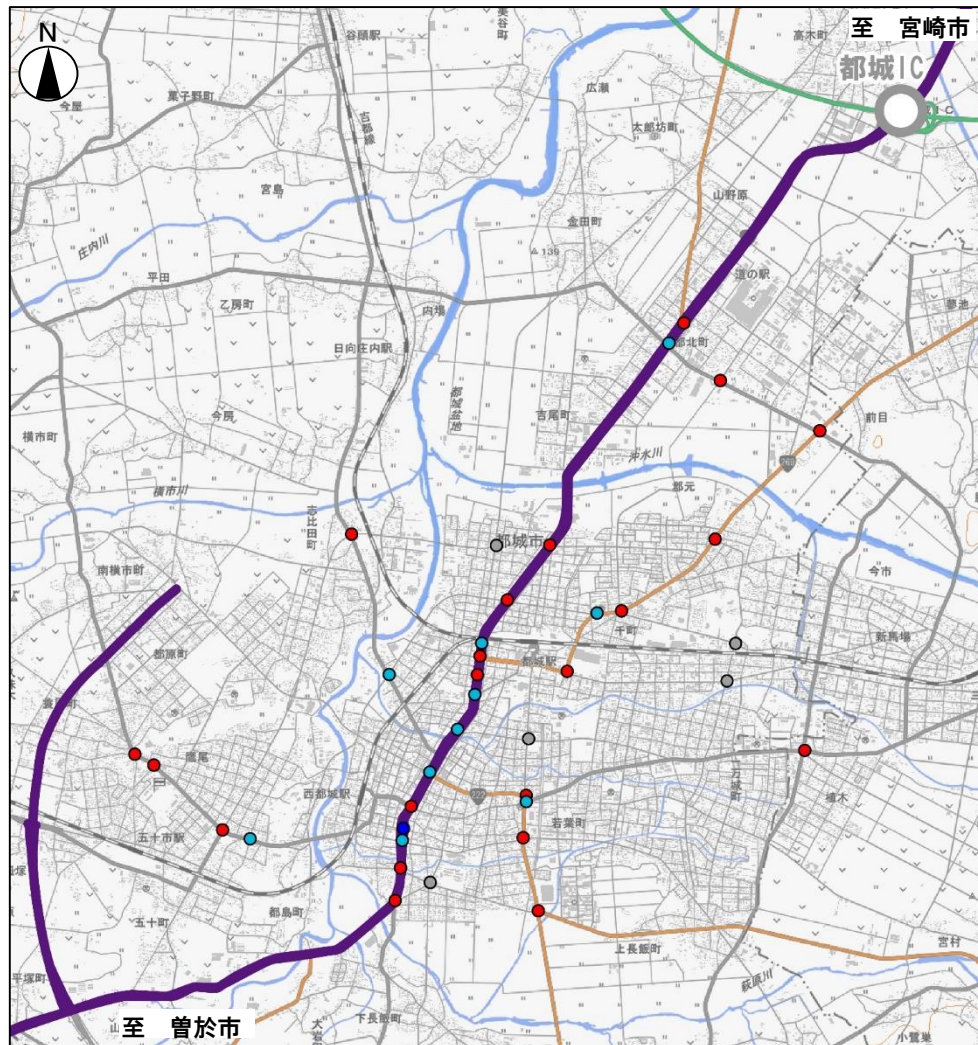
※ETC2.0データ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日平均、【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日平均

A. 【都城市エリア】主要渋滞箇所の旅行速度の変化

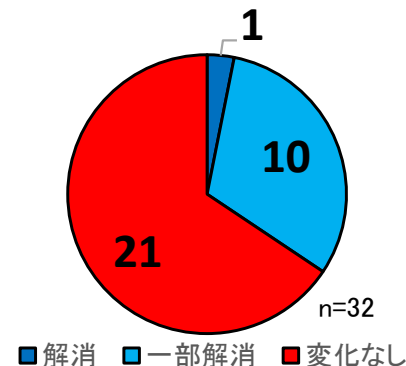
○県道以上の路線を対象に、主要渋滞箇所の旅行速度の変化を確認した。

○都城市エリアでは、32箇所のうち11箇所で渋滞の解消または一部解消が確認され、その他21箇所は大きな変化はなかった。

<都城市エリア>



<主要渋滞箇所数>



<主要渋滞箇所>

- : 緊急事態宣言時に解消
- : 緊急事態宣言時に一部解消
- : 緊急事態宣言時も変化なし
- : 対象外(市道のみの交差点)

凡例

<道路種別>

- : 高速道路
- : 直轄国道
- : 一般国道
- : その他道路

※センサス対象道路以上の道路で評価

※センサス対象道路未満の道路のみで構成される交差点は対象外

※ETC2.0データ: 平常時旅行速度 H31.3~R2.2平均

緊急事態宣言時旅行速度 R2.4.17~R2.5.14平均

※「解消」: 全方向で20km/h以上となった箇所

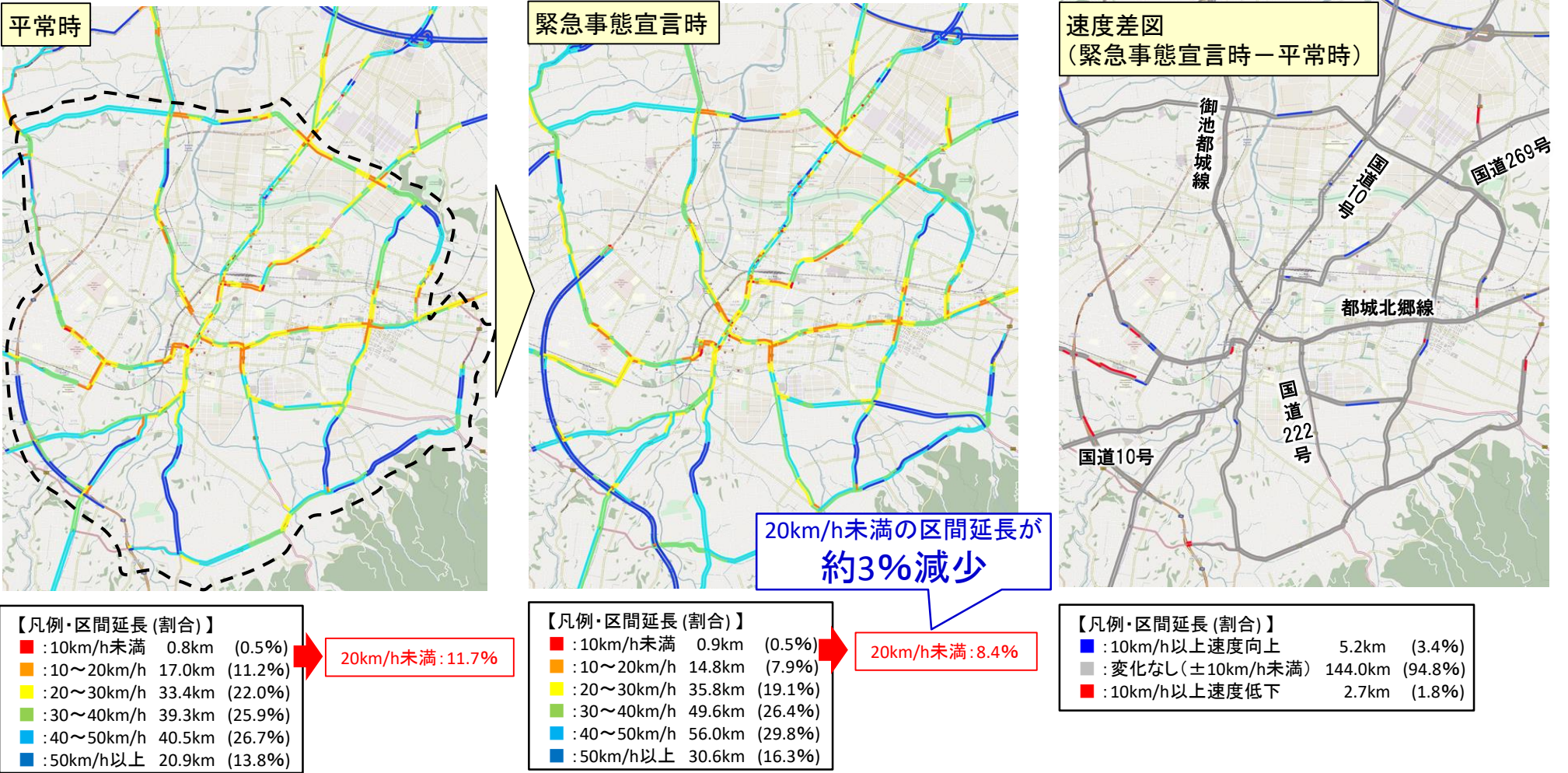
※「一部解消」: 1方向でも20km/h未満⇒20km/h以上となった箇所

※「変化なし」: 上記以外の箇所

B.【都城市エリア:朝ピーク】面的な平均旅行速度の変化

- 緊急事態宣言時には、20km/h未満の区間延長が減少している。
- 10km/h以上速度が向上した区間はほとんど見られない。

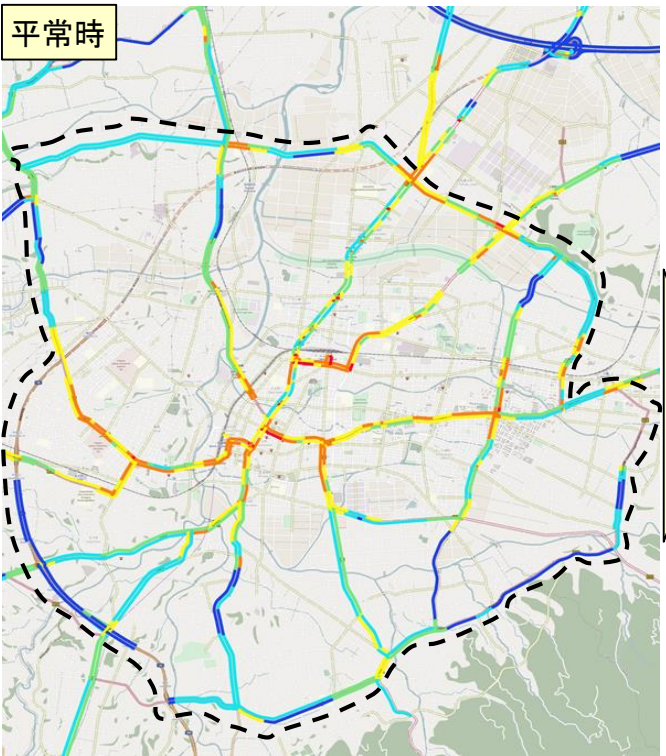
<面的速度分布図【朝ピーク:7~8時台】>



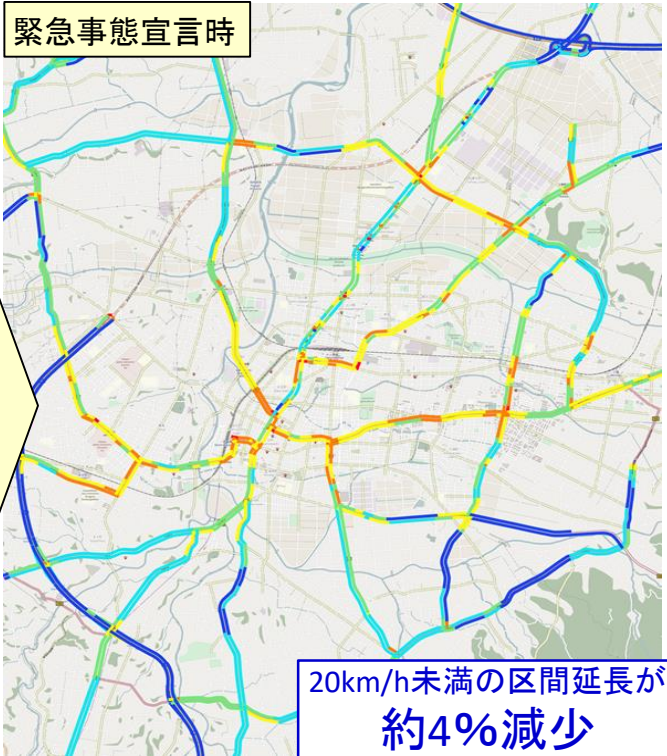
B. 【都城市エリア:タピーク】面的な平均旅行速度の変化

- 緊急事態宣言時には、20km/h未満の区間延長が減少している。
- 10km/h以上速度が向上した区間はほとんど見られない。

<面的速度分布図【タピーク:17～18時台】>



【凡例・区間延長 (割合)】			
■ :10km/h未満	1.6km	(1.1%)	20km/h未満:14.3%
■ :10～20km/h	20.3km	(13.2%)	
■ :20～30km/h	34.0km	(22.2%)	
■ :30～40km/h	32.6km	(21.3%)	
■ :40～50km/h	46.0km	(30.0%)	
■ :50km/h以上	18.7km	(12.2%)	



【凡例・区間延長 (割合)】			
■ :10km/h未満	1.0km	(0.6%)	20km/h未満:10.2%
■ :10～20km/h	17.8km	(9.6%)	
■ :20～30km/h	41.5km	(22.3%)	
■ :30～40km/h	38.3km	(20.6%)	
■ :40～50km/h	53.3km	(28.6%)	
■ :50km/h以上	34.3km	(18.4%)	



【凡例・区間延長 (割合)】			
■ :10km/h以上速度向上	5.4km	(3.5%)	速度差図 (緊急事態宣言時－平常時)
■ :変化なし(±10km/h未満)	139.1km	(91.0%)	
■ :10km/h以上速度低下	8.4km	(5.5%)	

C. 【都城市エリア】主要路線の交通量の変化

○都城市周辺の主要な幹線道路6路線において、緊急事態宣言時の交通量は約6～21%程度減少している。

<断面位置>



<断面交通量>

断面位置	路線名	ピーク時断面交通量(台/時)			
		平常時	緊急事態宣言時	変化	変化割合
①	国道10号	1,582	1,254	-328	-20.8%
②	国道269号	1,467	1,351	-117	-8.0%
③	都城北郷線	1,076	965	-111	-10.3%
④	国道222号	646	606	-40	-6.2%
⑤	国道10号	1,287	1,145	-143	-11.1%
⑥	御池都城線	1,171	1,102	-69	-5.9%

※トラカンデータ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日
【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日
7時台/8時台/17時台/18時台の4時間平均

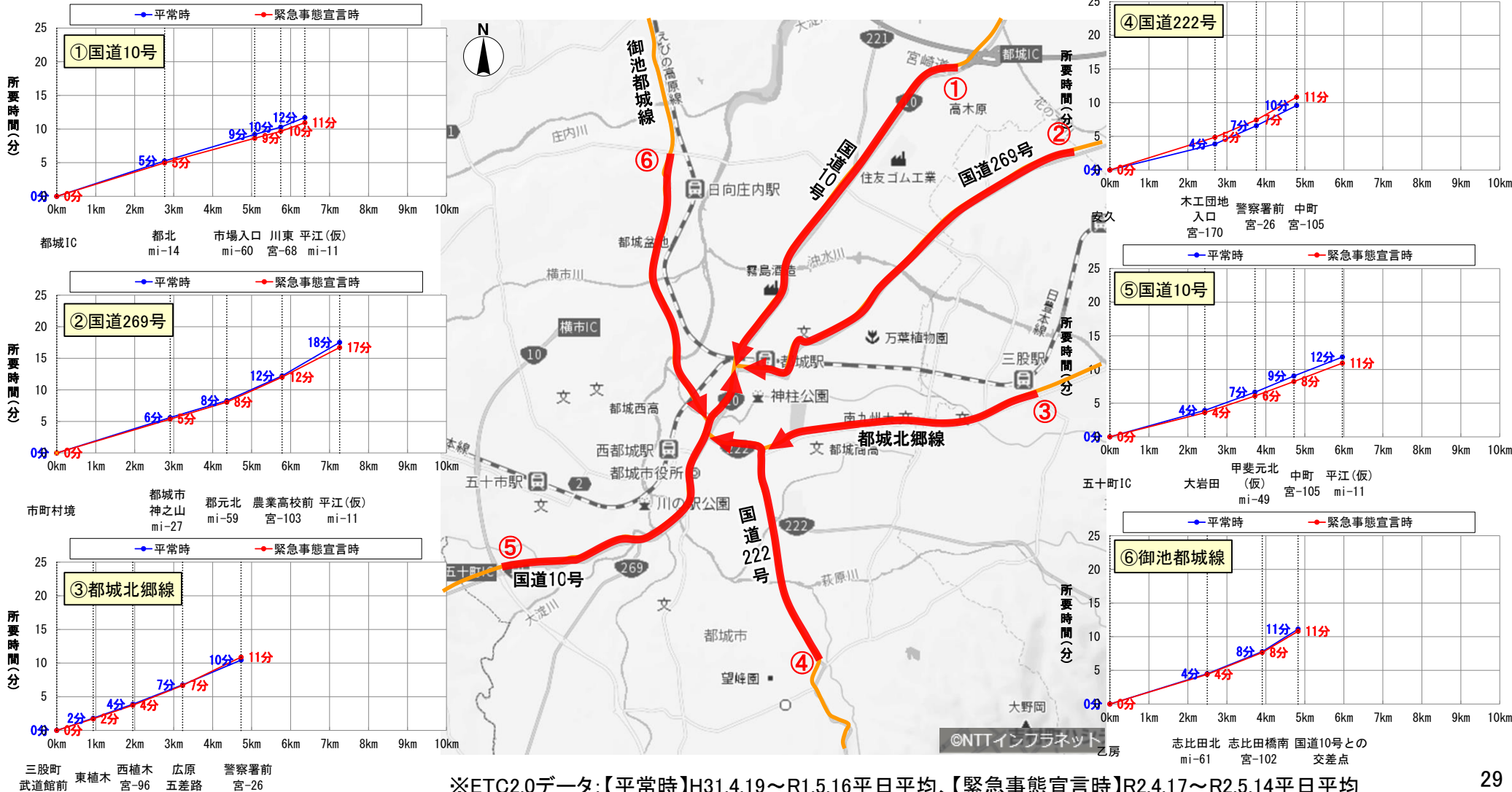
3. コロナ禍における交通状況と今後の取り組み

(2) 交通状況の分析結果

D. 【都城市エリア:朝ピーク】主要路線の所要時間の変化

- 主要な幹線道路6路線のうち5路線で、朝ピーク時に都城市中心部へ向かう所要時間が短縮している。
- 短縮時間は、各路線約1分となっている。

<所要時間【朝ピーク:7~8時台】>



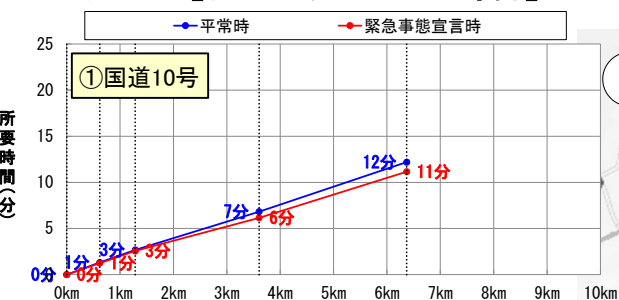
3. コロナ禍における交通状況と今後の取り組み

(2) 交通状況の分析結果

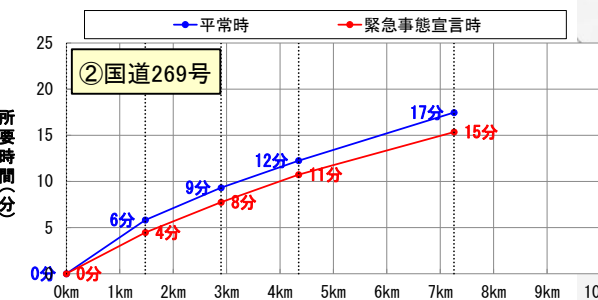
D. 【都城市エリア:タピーク】主要路線の所要時間の変化

- 主要な幹線道路6路線でタピーク時に都城市中心部へ向かう所要時間が短縮している。
- 短縮時間は、各路線約1～2分となっている。

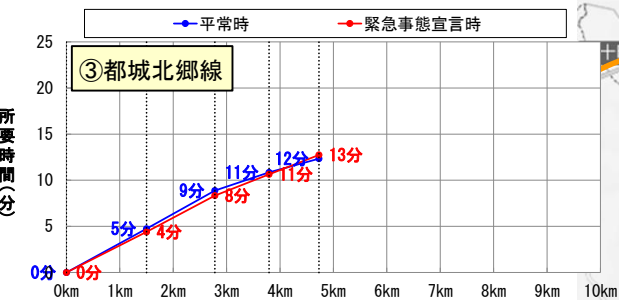
<所要時間【タピーク:17～18時台】>



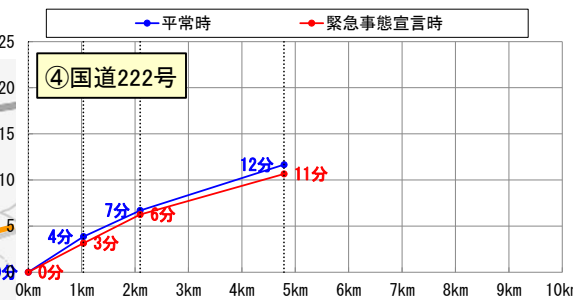
平江(仮) 川東 市場入口 都北 都城IC
mi-11 宮-68 mi-60 mi-14



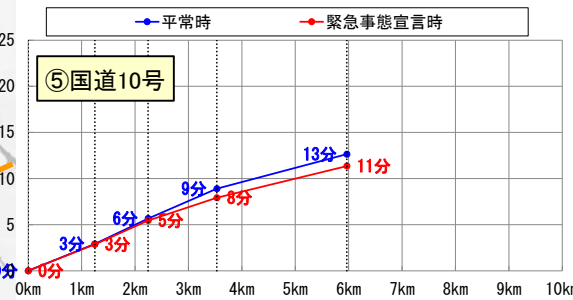
平江(仮) 農業高校前 郡元北 都城市 神ノ山 市町村境
mi-11 宮-103 mi-59 mi-27



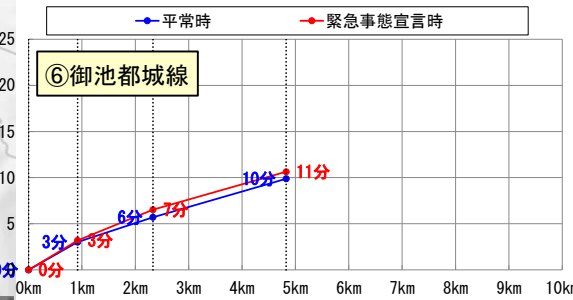
警察署前 広原 西植木 東植木 三股町
宮-26 五差路 宮-96 武道館前



中町 警察署前 木工団地 安久
宮-105 宮-26 宮-170



平江(仮) 中町 甲斐元北 大岩田 五十町IC
mi-11 宮-105 mi-49



志比田橋南 志比田北 乙房
宮-102 mi-61

※ETC2.0データ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日平均、【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日平均

■【宮崎市エリア・都城市エリア】緊急事態宣言時の交通状況(まとめ)

コロナ禍における生活様式の変化(道路交通の観点)

- 在宅勤務の推進や時差出勤による通勤通学目的交通の減少及び平準化
- 不要不急の外出自粛による私用目的交通の減少
- 対面打ち合わせや出張自粛により業務目的交通の減少



	宮崎市エリア	都城市エリア
A. 主要渋滞箇所の平均旅行速度の変化	100箇所中35箇所(約3割)で渋滞の解消および一部解消が見られた。	32箇所中11箇所(約3割)で渋滞の解消および一部解消が見られた。
B. 面的な平均旅行速度の変化	朝ピーク:・20km/h未満の区間延長が 7%減少 ・国道220号、国道269号で 10km/h以上速度向上した区間が見られた タピーク:・20km/h未満の区間延長が 6%減少 ・宮崎市中心部で 10km/h以上速度向上した区間が見られた	朝ピーク:・20km/h未満の区間延長が 3%減少 ・ 10km/h以上の速度向上区間はほとんど見られない タピーク:・20km/h未満の区間延長が 4%減少 ・ 10km/h以上の速度向上区間はほとんど見られない
C. 主要路線の交通量の変化	1～2割程度減少	1～2割程度減少
D. 主要路線の所要時間の変化	朝ピーク: 1～3分 程度所要時間が 短縮 タピーク: 1～3分 程度所要時間が 短縮	朝ピーク:1分程度所要時間が短縮 タピーク:1～2分程度所要時間が短縮

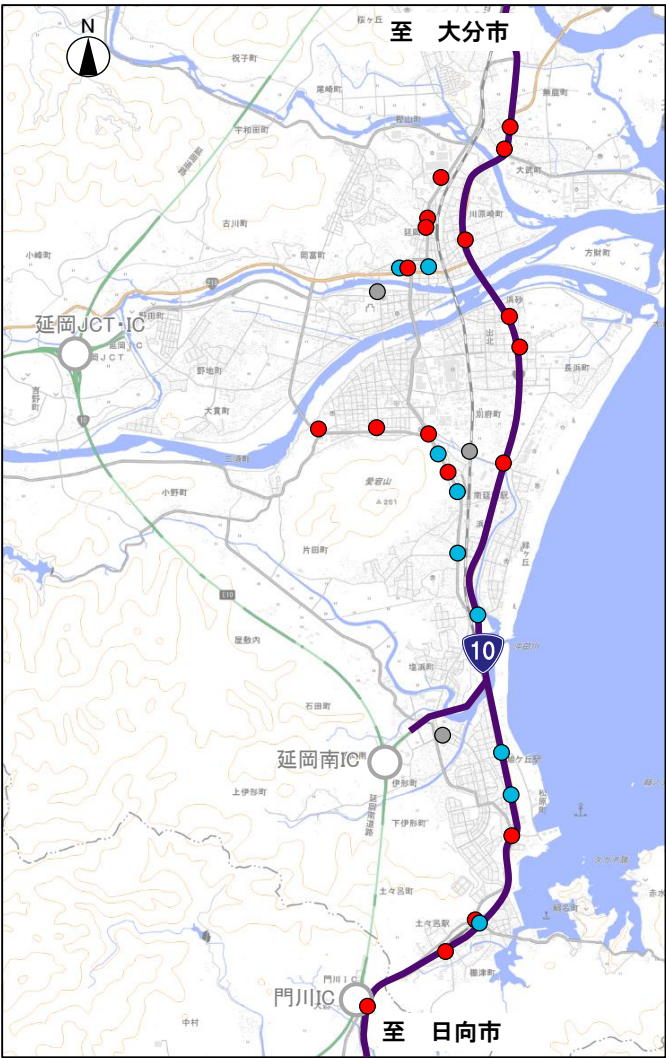


⇒コロナ禍に渋滞の一部解消が見られた主要渋滞箇所の中から**TDM施策の実施箇所を抽出し、効果的なTDM施策の実施により交通量減少・速度向上を促すことで、渋滞の解消を目指す。**

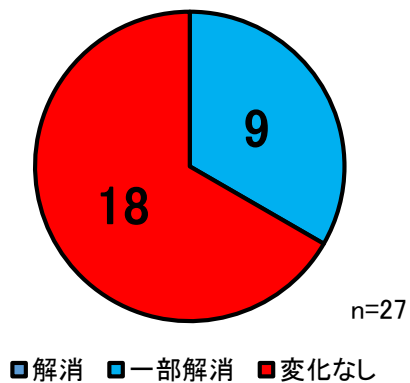
A. 主要渋滞箇所の旅行速度の変化(延岡市エリア)

○県道以上の路線を対象に、主要渋滞箇所の旅行速度の変化を確認した。
○延岡市エリアでは、27箇所のうち9箇所で渋滞の一部解消が確認され、その他18箇所は大きな変化はなかった。

＜延岡市エリア＞



＜主要渋滞箇所数＞



＜主要渋滞箇所＞

- : 緊急事態宣言時に解消
- : 緊急事態宣言時に一部解消
- : 緊急事態宣言時も変化なし
- : 対象外(市道のみの交差点)

凡例

＜道路種別＞

- : 高速道路
- : 直轄国道
- : 一般国道
- : その他道路

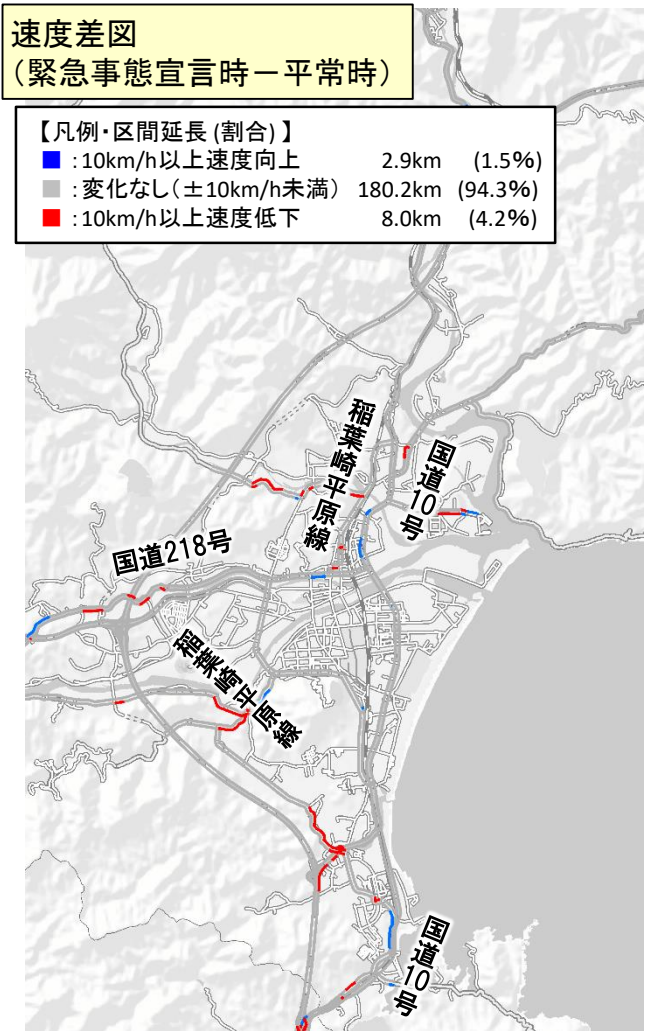
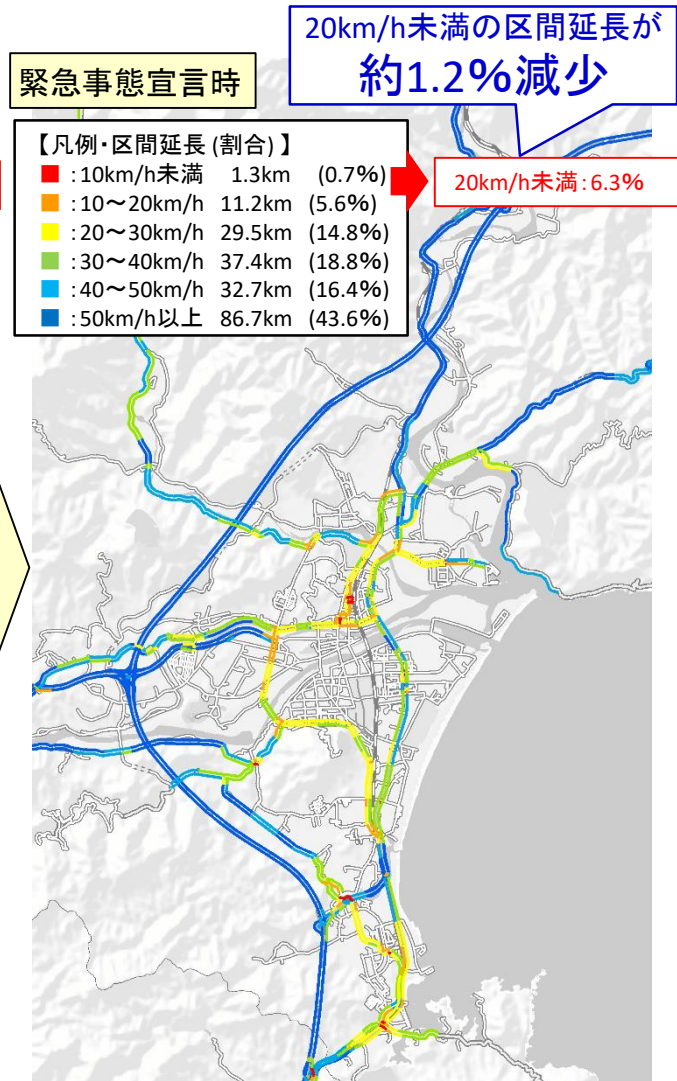
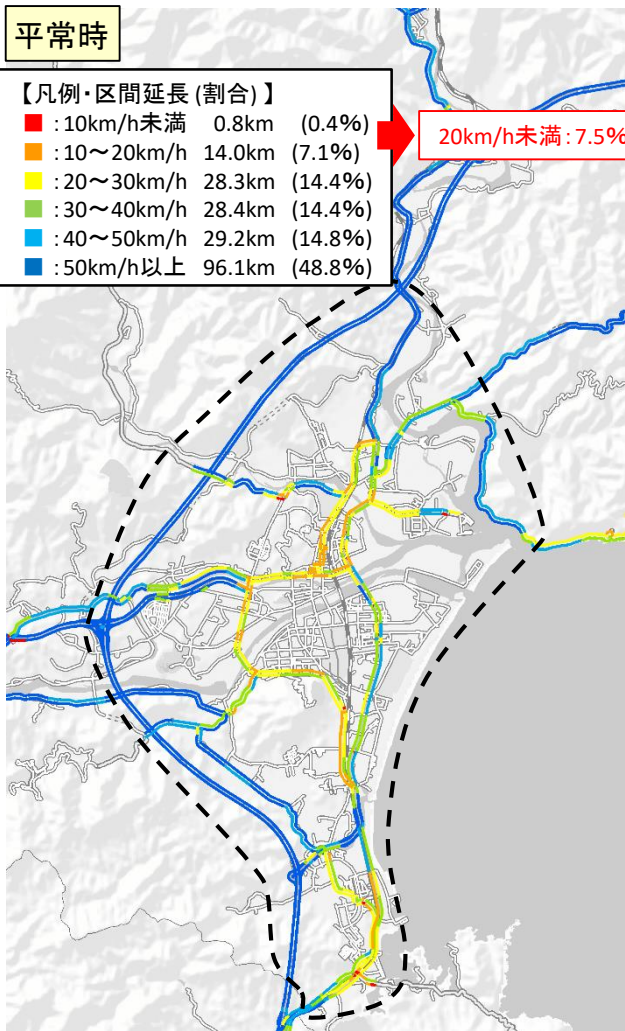
※センサス対象道路以上の道路で評価
※センサス対象道路未満の道路のみで構成される交差点は対象外
※ETC2.0データ: 平常時旅行速度 H31.3～R2.2平均
緊急事態宣言時旅行速度 R2.4.17～R2.5.14平均

※「解消」: 全方向で20km/h以上となった箇所
※「一部解消」: 1方向でも20km/h未満⇒20km/h以上となった箇所
※「変化なし」: 上記以外の箇所

B. 【延岡市エリア:朝ピーク】面的な平均旅行速度の変化

- 緊急事態宣言時には、20km/h未満の区間延長がわずかに減少している。
- 10km/h以上速度が向上した区間はほとんど見られない。

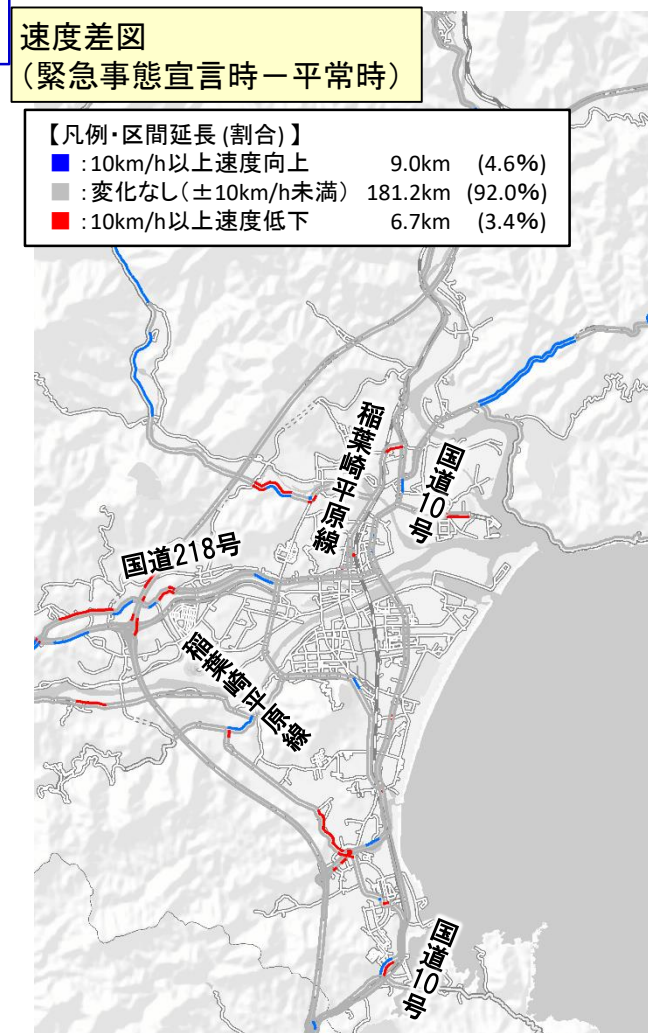
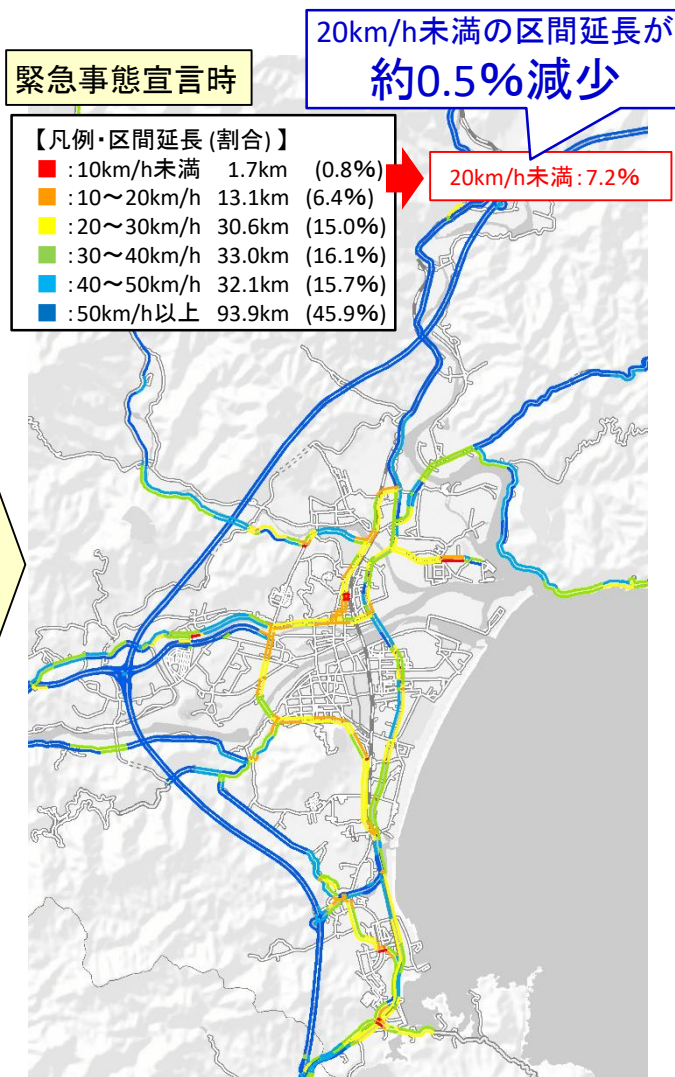
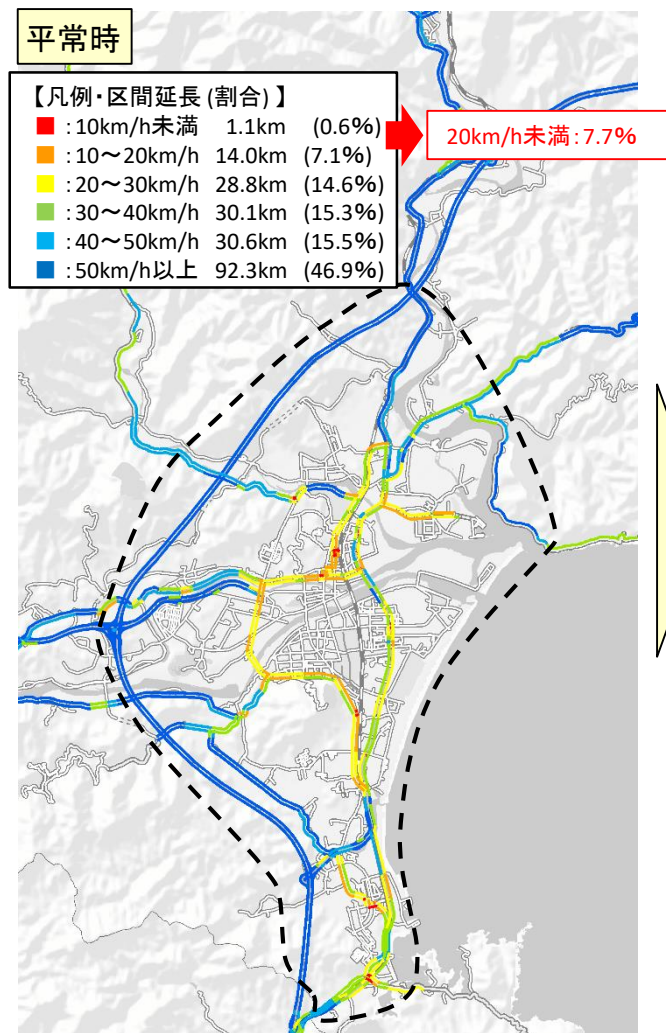
<面的速度分布図【朝ピーク:7~8時台】>



B.【延岡市エリア:タピーク】面的な平均旅行速度の変化

- 平常時と緊急事態宣言時で、20km/h未満の区間延長の変化はほとんど見られない。
- 10km/h以上速度が向上した区間はほとんど見られない。

<面的速度分布図【タピーク:17~18時台】>



--- :延長割合算出範囲

※サンプルなしの路線を除く

※ETC2.0データ:【平常時】H31.4.19~R1.5.16平日平均、【緊急事態宣言時】R2.4.17~R2.5.14平日平均

C. 【延岡市エリア】主要路線の交通量の変化

○延岡市周辺の主要な幹線道路5路線において、緊急事態宣言時の交通量は約7～11%程度減少している。

<断面位置>



<断面交通量>

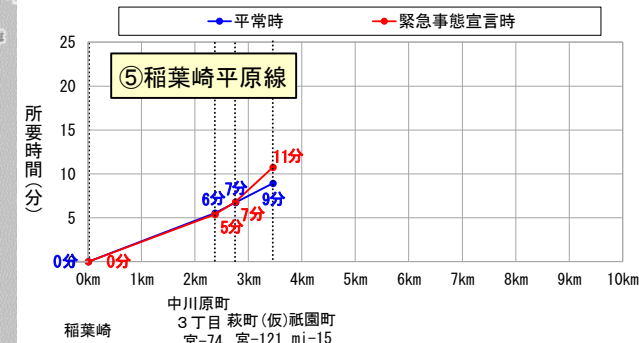
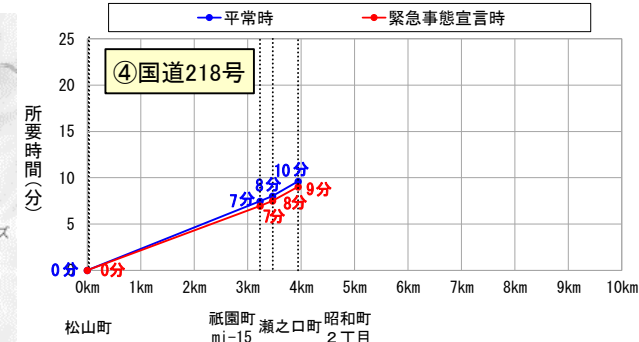
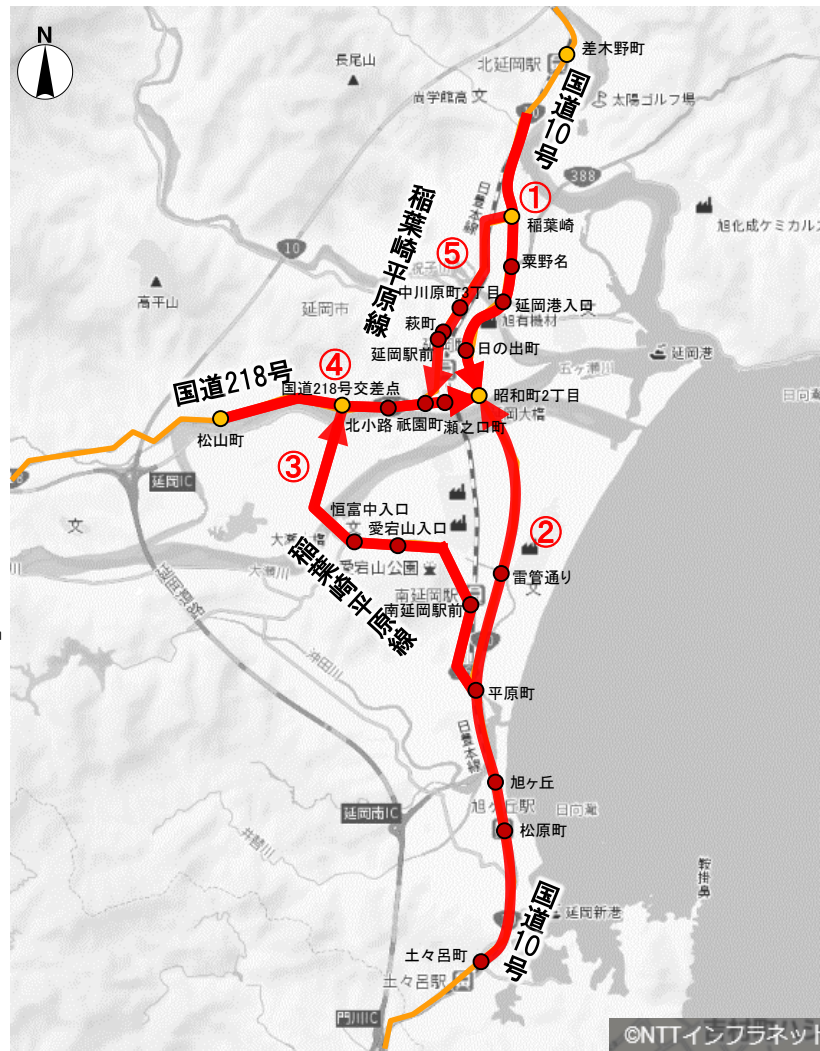
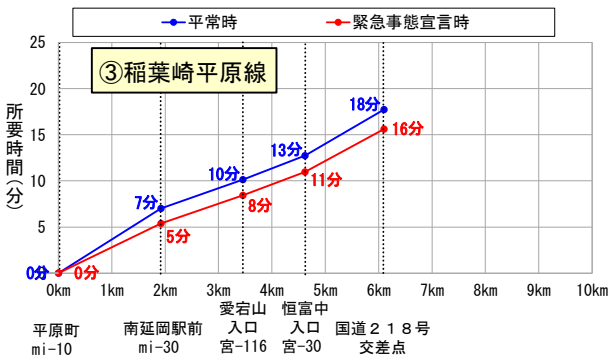
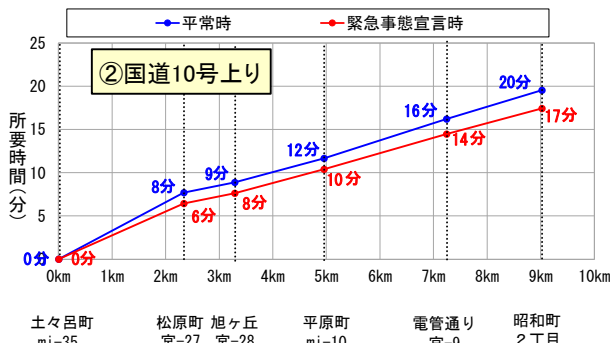
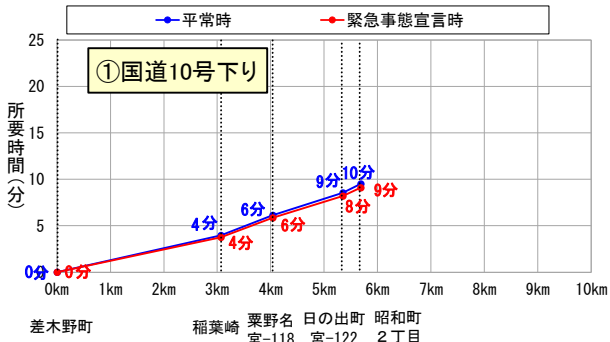
断面位置	路線名	ピーク時断面交通量(台/時)			
		平常時	緊急事態宣言時	変化	変化割合
①	国道10号	793	705	-88	-11.1%
②	国道10号	2,811	2,606	-205	-7.3%
③	稲葉崎平原線	1,366	1,262	-104	-7.6%
④	国道218号	949	863	-86	-9.1%
⑤	稲葉崎平原線	803	713	-90	-11.2%

※トラカンデータ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日
【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日
7時台/8時台/17時台/18時台の4時間平均

D.【延岡市エリア:朝ピーク】主要路線の所要時間の変化

- 主要な幹線道路5路線のうち4路線で、朝ピーク時に延岡市中心部へ向かう所要時間が短縮している。
- 短縮時間は、各路線約1～3分となっている。

<所要時間【朝ピーク:7～8時台】>



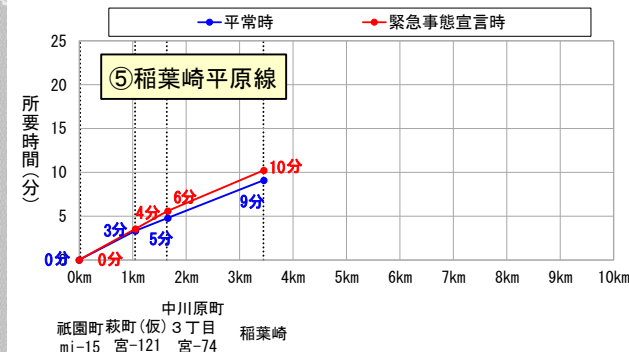
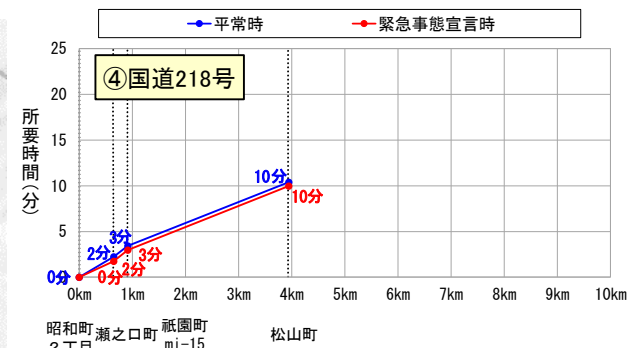
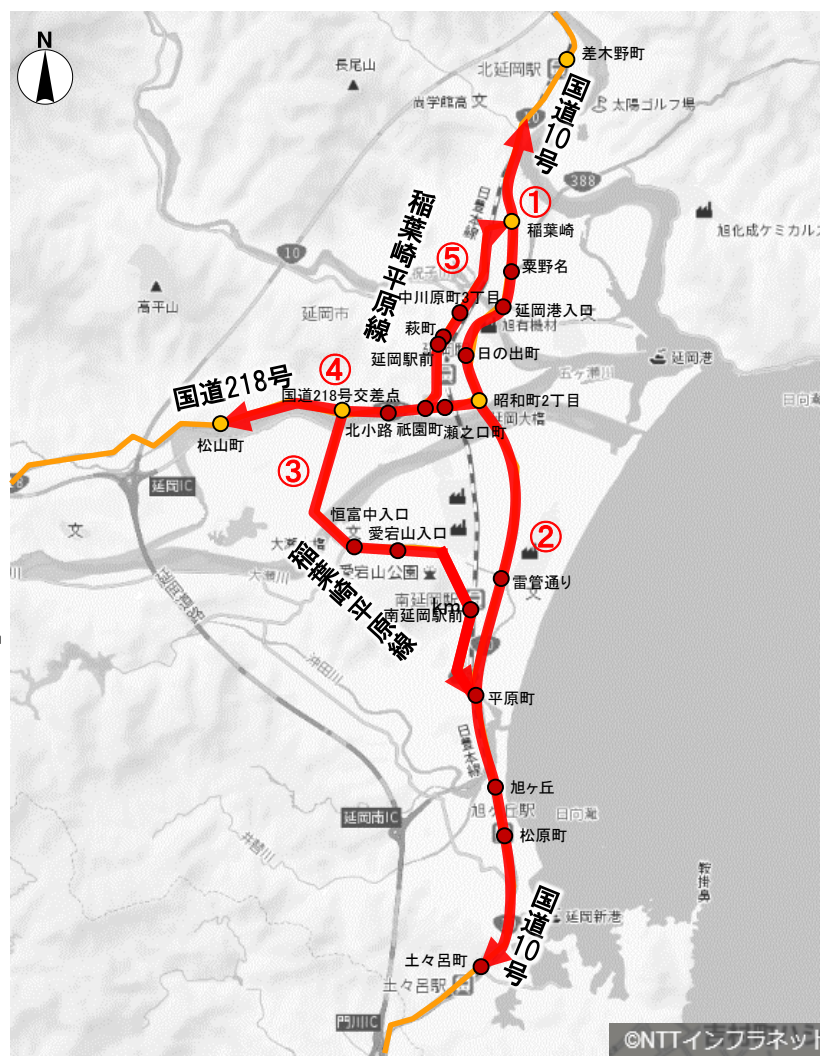
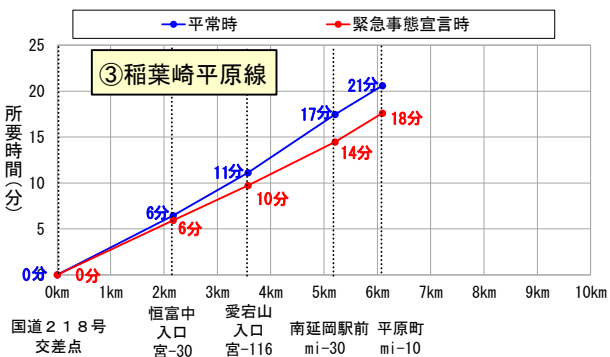
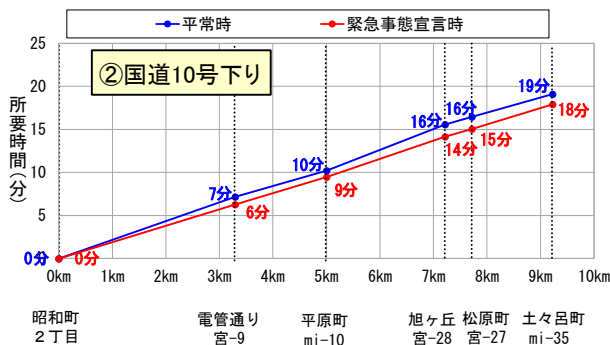
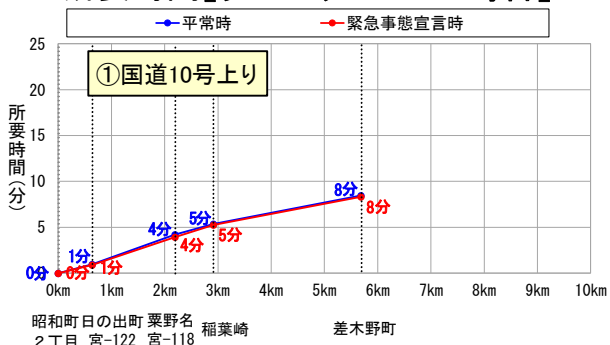
3. コロナ禍における交通状況と今後の取り組み

(2) 交通状況の分析結果

D.【延岡市エリア:タピーク】主要路線の所要時間の変化

- 主要な幹線道路5路線のうち4路線で、タピーク時に延岡市中心部から郊外へ向かう所要時間が短縮している。
- 短縮時間は、各路線約1～3分となっている。

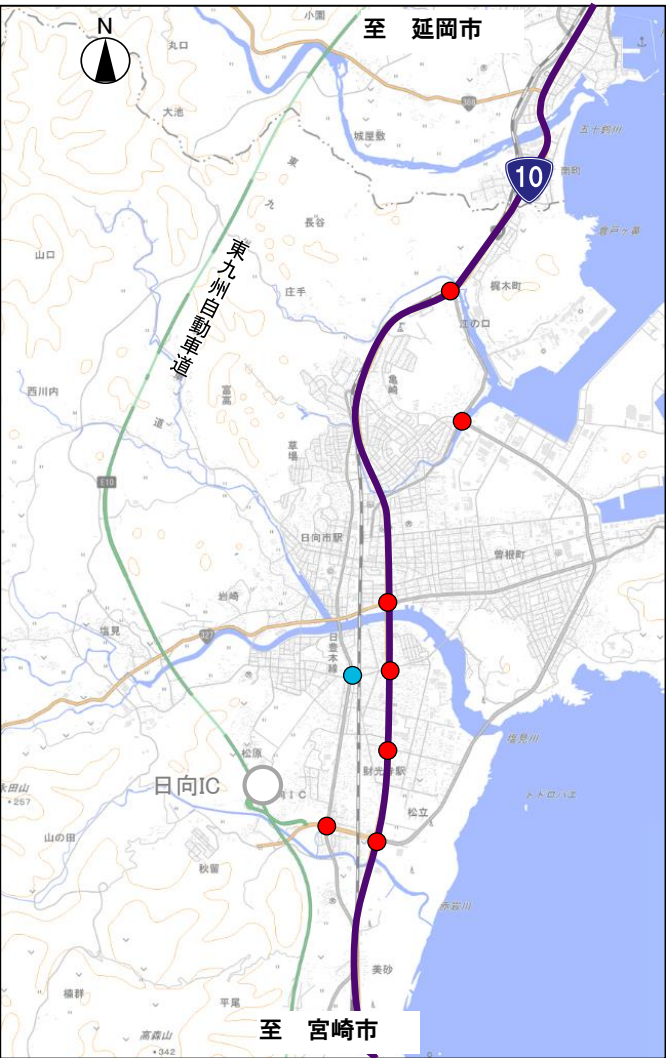
<所要時間【タピーク:17～18時台】>



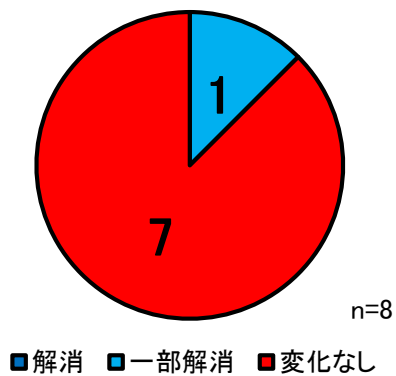
A. 主要渋滞箇所の旅行速度の変化(日向市エリア)

○県道以上の路線を対象に、主要渋滞箇所の旅行速度の変化を確認した。
○日向市エリアでは、8箇所のうち1箇所が渋滞の一部解消が確認され、その他7箇所は大きな変化はなかった。

<日向市エリア>



<主要渋滞箇所数>



<主要渋滞箇所>

- : 緊急事態宣言時に解消
- : 緊急事態宣言時に一部解消
- : 緊急事態宣言時も変化なし
- : 対象外(市道のみの交差点)

凡例

<道路種別>

- : 高速道路
- : 直轄国道
- : 一般国道
- : その他道路

※センサス対象道路以上の道路で評価
※センサス対象道路未満の道路のみで構成される交差点は対象外
※ETC2.0データ: 平常時旅行速度 H31.3~R2.2平均
緊急事態宣言時旅行速度 R2.4.17~R2.5.14平均

※「解消」: 全方向で20km/h以上となった箇所
※「一部解消」: 1方向でも20km/h未満⇒20km/h以上となった箇所
※「変化なし」: 上記以外の箇所

B.【日向市エリア:朝ピーク】面的な平均旅行速度の変化

- 緊急事態宣言時には、20km/h未満の区間延長がわずかに減少している。
- 日向市市街地部でも、一部の区間で10km/h以上の速度が向上が見られる。

<面的速度分布図【朝ピーク:7～8時台】>

平常時

【凡例・区間延長 (割合)】

■ :10km/h未満	0.8km	(0.7%)
■ :10～20km/h	7.7km	(7.0%)
■ :20～30km/h	11.3km	(10.3%)
■ :30～40km/h	23.3km	(21.2%)
■ :40～50km/h	16.5km	(15.0%)
■ :50km/h以上	50.5km	(45.9%)

20km/h未満:7.7%

緊急事態宣言時

【凡例・区間延長 (割合)】

■ :10km/h未満	0.5km	(0.4%)
■ :10～20km/h	7.0km	(6.3%)
■ :20～30km/h	12.3km	(11.0%)
■ :30～40km/h	20.2km	(18.2%)
■ :40～50km/h	17.6km	(15.9%)
■ :50km/h以上	53.7km	(48.3%)

20km/h未満:6.7%

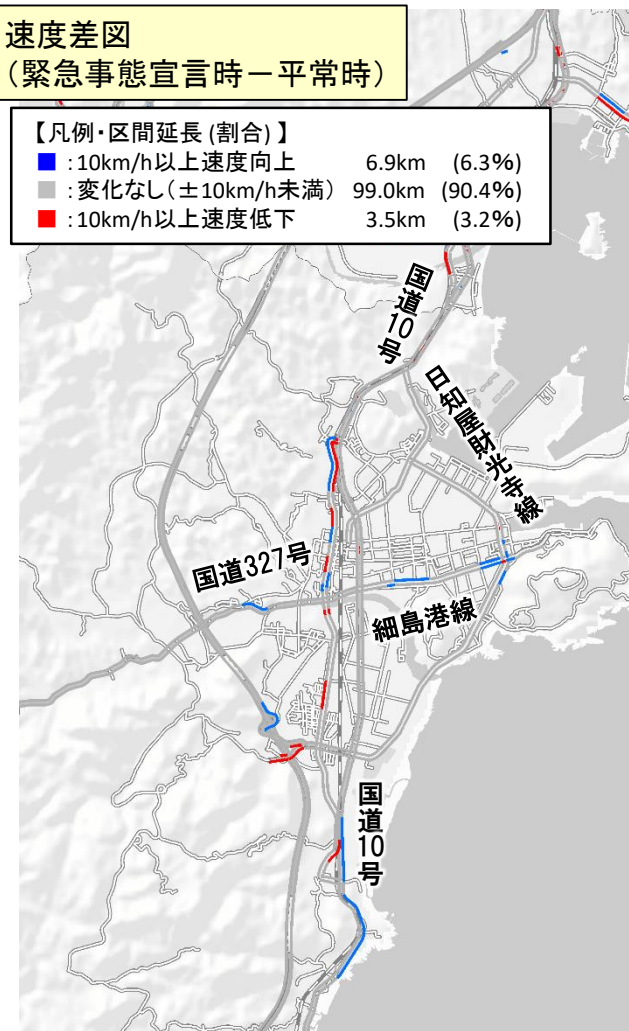
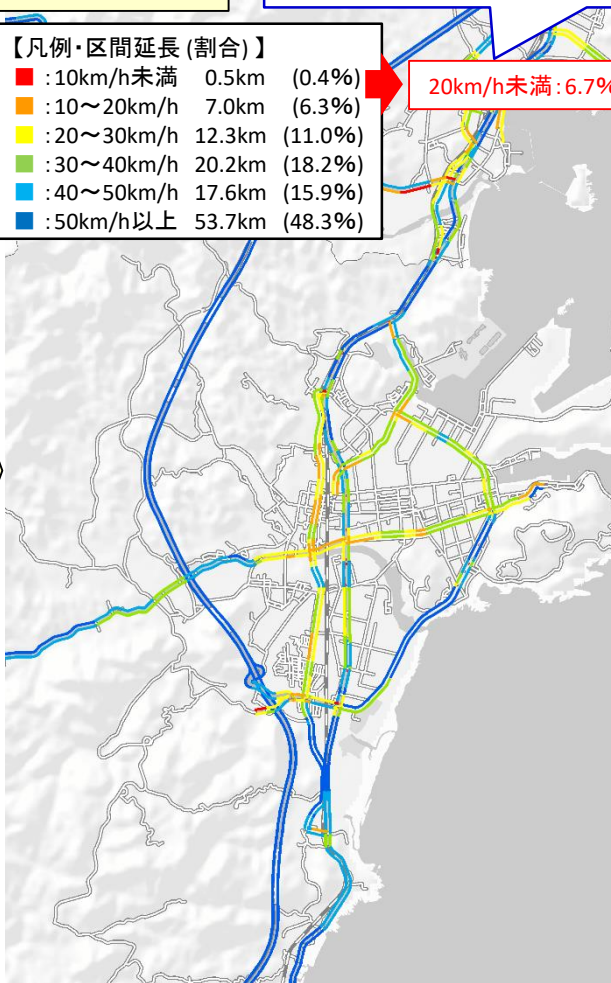
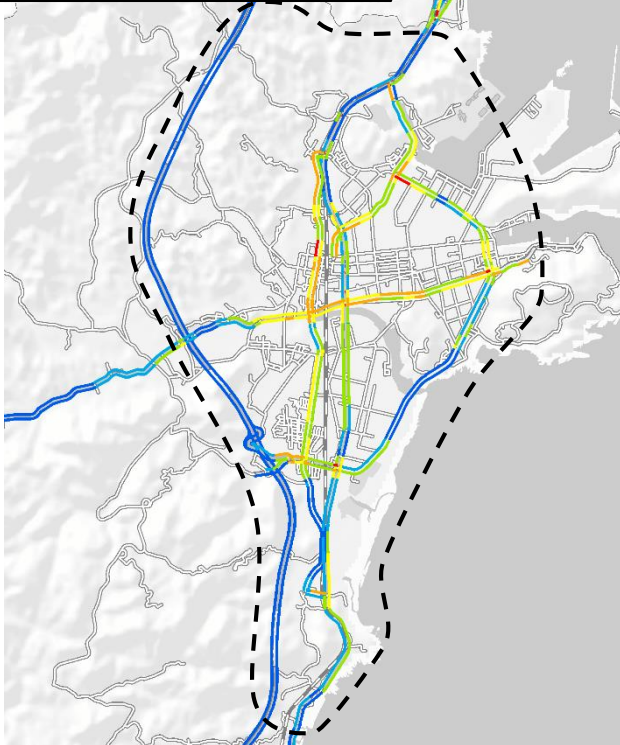
20km/h未満の区間延長が
約1.0%減少

速度差図

(緊急事態宣言時－平常時)

【凡例・区間延長 (割合)】

■ :10km/h以上速度向上	6.9km	(6.3%)
■ :変化なし(±10km/h未満)	99.0km	(90.4%)
■ :10km/h以上速度低下	3.5km	(3.2%)



〔 〕 :延長割合算出範囲

※サンプルなしの路線を除く

※ETC2.0データ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日平均、【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日平均

B.【日向市エリア:タピーク】面的な平均旅行速度の変化

- 平常時と緊急事態宣言時で、20km/h未満の区間延長の変化はほとんど見られない。
- 日向市市街地部でも、一部の区間で10km/h以上の速度が向上が見られる。

<面的速度分布図【タピーク:17~18時台】>

平常時

【凡例・区間延長(割合)】

■ :10km/h未満	1.1km	(1.0%)
■ :10~20km/h	8.1km	(7.3%)
■ :20~30km/h	17.8km	(16.2%)
■ :30~40km/h	15.0km	(13.7%)
■ :40~50km/h	18.5km	(16.8%)
■ :50km/h以上	49.6km	(45.0%)

20km/h未満:8.3%

緊急事態宣言時

【凡例・区間延長(割合)】

■ :10km/h未満	1.1km	(0.9%)
■ :10~20km/h	7.7km	(6.9%)
■ :20~30km/h	16.5km	(14.9%)
■ :30~40km/h	15.9km	(14.4%)
■ :40~50km/h	17.3km	(15.5%)
■ :50km/h以上	52.6km	(47.4%)

20km/h未満:7.9%

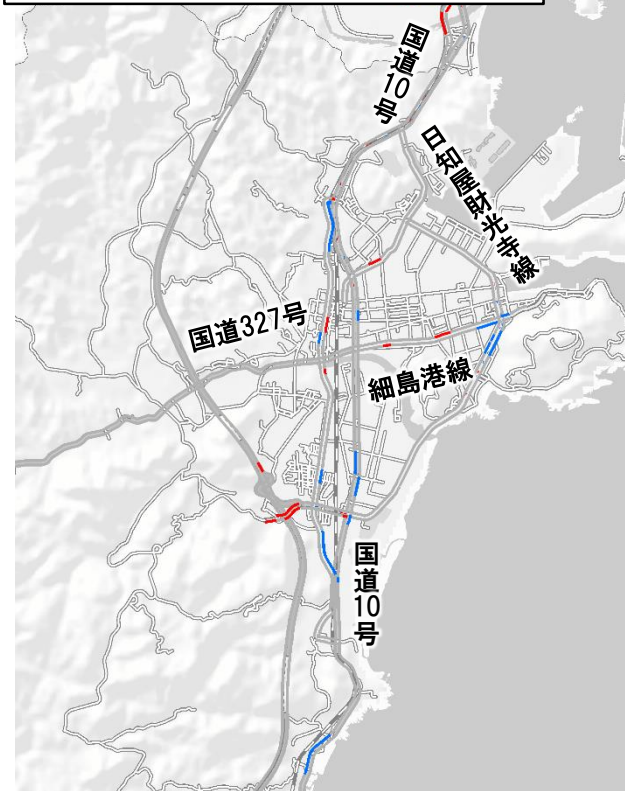
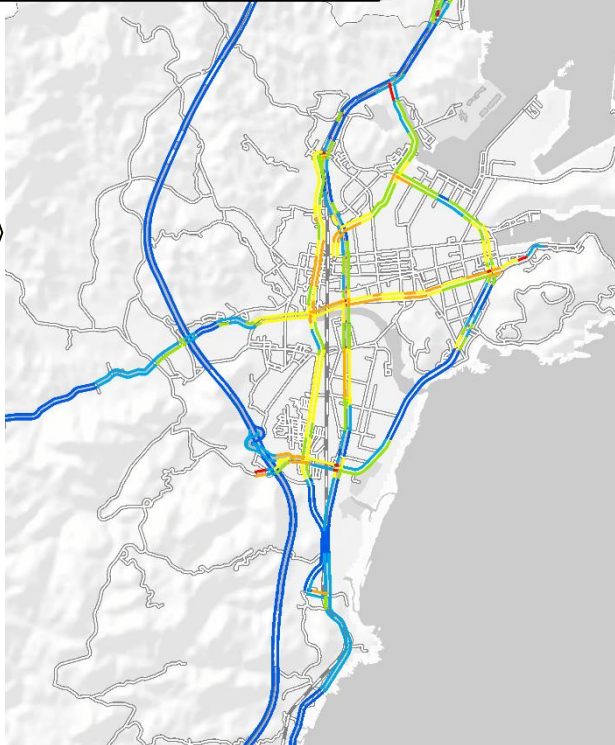
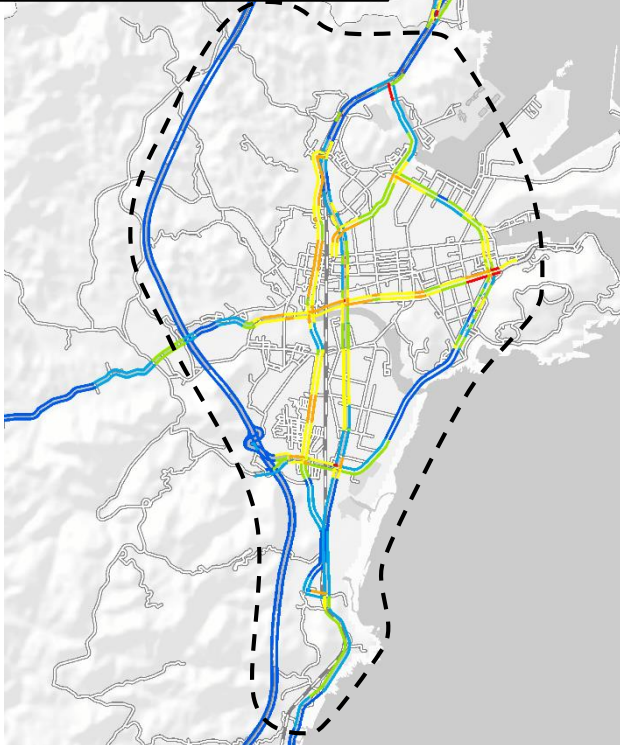
20km/h未満の区間延長が
約0.4%減少

速度差図

(緊急事態宣言時－平常時)

【凡例・区間延長(割合)】

■ :10km/h以上速度向上	5.0km	(4.6%)
■ :変化なし(±10km/h未満)	102.8km	(93.5%)
■ :10km/h以上速度低下	2.2km	(2.0%)



--- :延長割合算出範囲

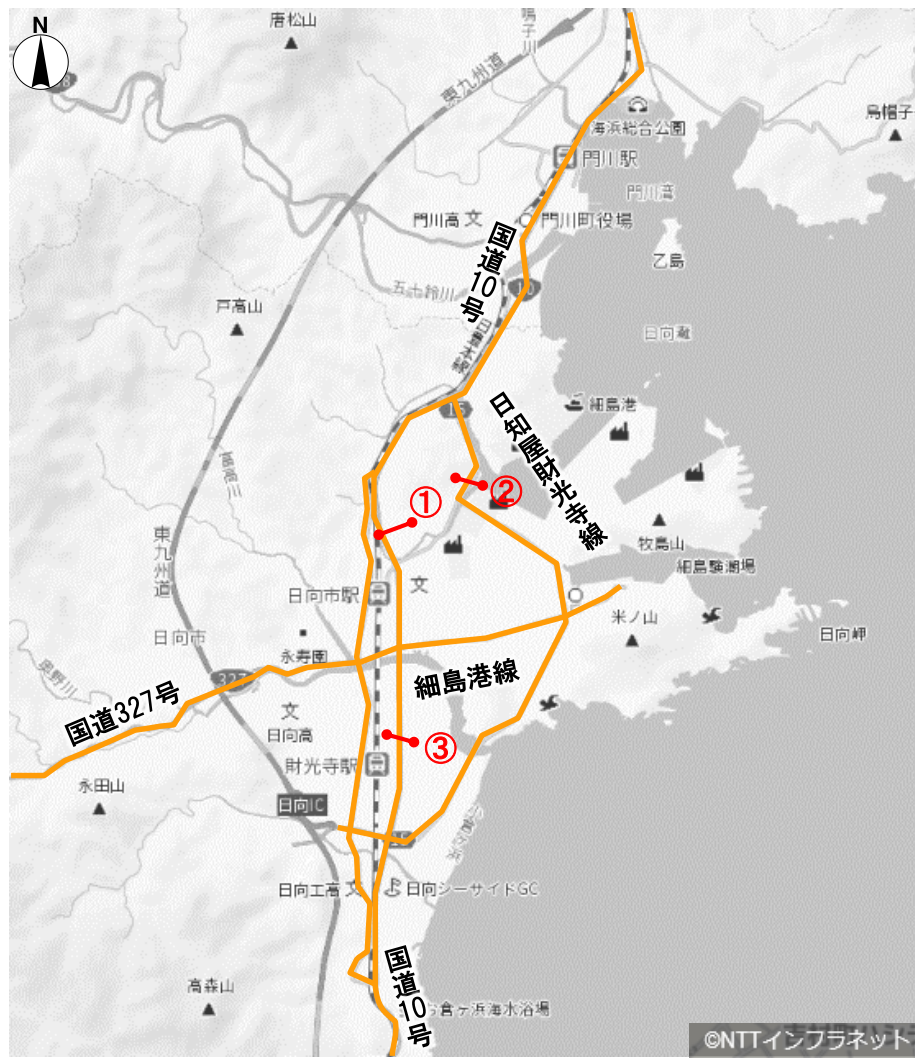
※サンプルなしの路線を除く

※ETC2.0データ:【平常時】H31.4.19~R1.5.16平日平均、【緊急事態宣言時】R2.4.17~R2.5.14平日平均

C. 【日向市エリア】主要路線の交通量の変化

○日向市周辺の主要な幹線道路3路線において、緊急事態宣言時の交通量は約7～9%程度減少している。

＜断面位置＞



＜断面交通量＞

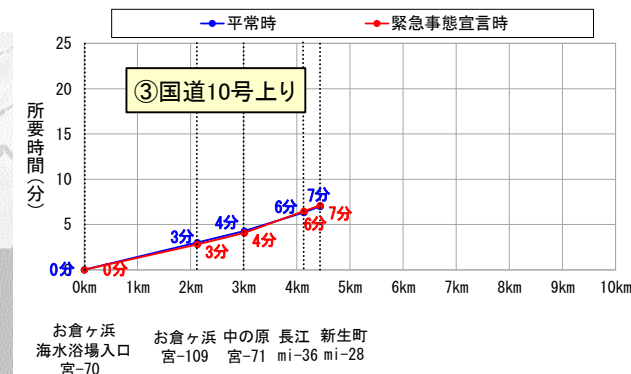
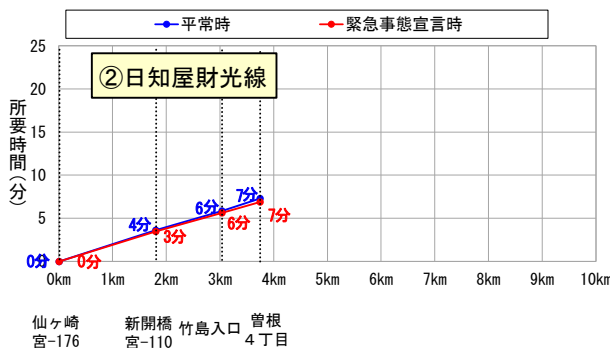
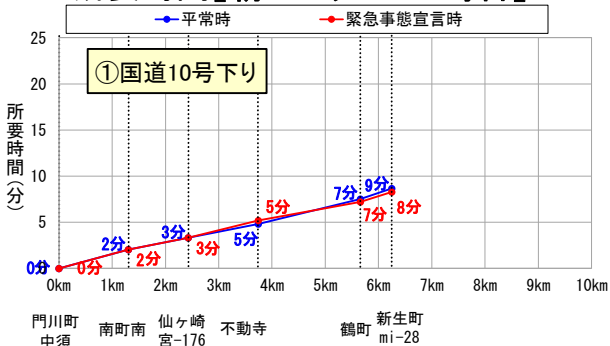
断面位置	路線名	ピーク時断面交通量(台/時)			
		平常時	緊急事態宣言時	変化	変化割合
①	国道10号	1,878	1,731	-147	-7.8%
②	日知屋財光寺線	555	516	-39	-7.0%
③	国道10号	663	606	-57	-8.6%

※トラカンデータ:【平常時】H31.4.19～R1.5.16平日
【緊急事態宣言時】R2.4.17～R2.5.14平日
7時台/8時台/17時台/18時台の4時間平均

D. 【日向市エリア:朝ピーク】主要路線の所要時間の変化

- 主要な幹線道路3路線のうち2路線で、朝ピーク時に日向市中心部へ向かう所要時間が短縮している。
- 短縮時間は、各路線約1分未満となっている。

<所要時間【朝ピーク:7~8時台】>



（２）交通状況の分析結果

○主要な幹線道路3路線のうち2路線で、タピーク時に日向市中心部から郊外へ向かう所要時間が短縮している。
○短縮時間は、各路線約1分未満となっている。

距離 (km)	平常時 (分)	緊急事態宣言時 (分)
0	0	0
1	1	1
2	4	4
3	5	4
4	7	5
5	8	7
6	8	8

①国道10号上り

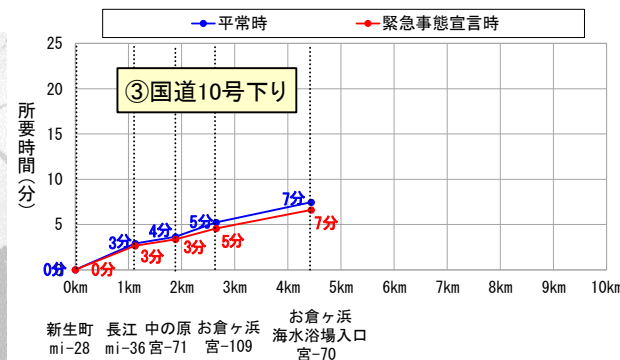
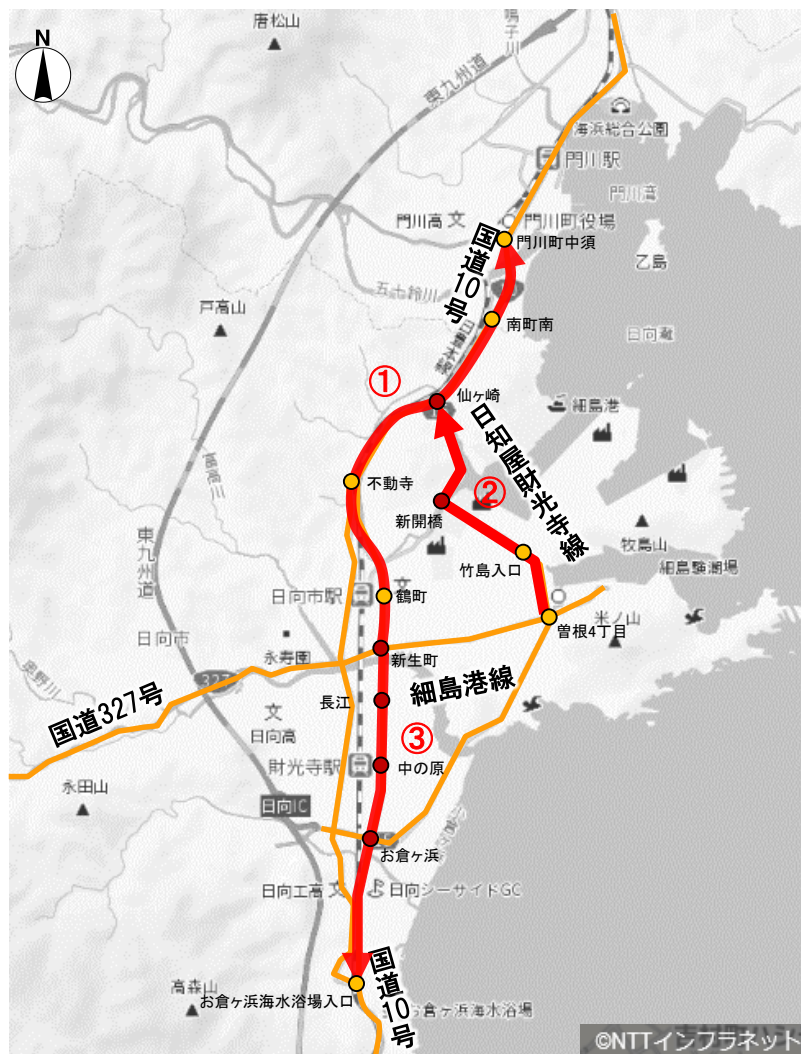
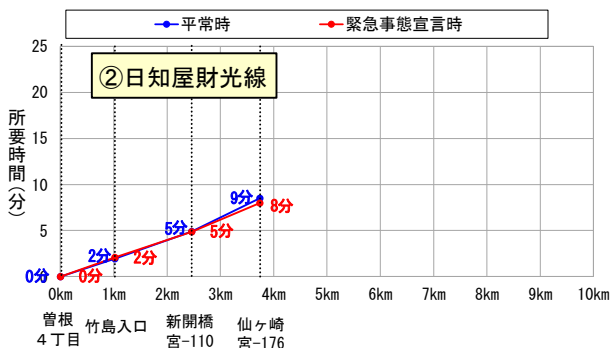
所要時間(分)

平常時

緊急事態宣言時

0km 1km 2km 3km 4km 5km 6km 7km 8km 9km 10km

新生町 mi=28 鶴町 不動寺 仙々崎 宮-176 南町南 門川町 中須



43

■【延岡市エリア・日向市エリア】緊急事態宣言時の交通状況(まとめ)

コロナ禍における生活様式の変化(道路交通の観点)

- 在宅勤務の推進や時差出勤による通勤通学目的交通の減少及び平準化
- 不要不急の外出自粛による私用目的交通の減少
- 対面打ち合わせや出張自粛により業務目的交通の減少



	延岡市エリア	日向市エリア
A. 主要渋滞箇所の平均旅行速度の変化	27箇所中9箇所(約3割)で渋滞の解消および一部解消が見られた。	8箇所中1箇所(約1割)で渋滞の解消および一部解消が見られた。
B. 面的な平均旅行速度の変化	朝ピーク:・20km/h未満の区間延長が <u>1.2%減少</u> ・ <u>10km/h以上の速度向上区間はほとんど見られない</u> タピーク:・20km/h未満の区間延長が <u>0.5%減少</u> ・ <u>10km/h以上の速度向上区間はほとんど見られない</u>	朝ピーク:・20km/h未満の区間延長が <u>1.0%減少</u> ・日向市街地部で <u>10km/h以上速度向上した区間が見られた</u> タピーク:・20km/h未満の区間延長が <u>0.4%減少</u> ・日向市街地部で <u>10km/h以上速度向上した区間が見られた</u>
C. 主要路線の交通量の変化	1割程度減少	1割程度減少
D. 主要路線の所要時間の変化	朝ピーク: <u>1~3分</u> 程度所要時間が <u>短縮</u> タピーク: <u>1~3分</u> 程度所要時間が <u>短縮</u>	朝ピーク:所要時間の短縮はほとんど見られない タピーク:所要時間の短縮はほとんど見られない



⇒コロナ禍に渋滞の一部解消が見られた主要渋滞箇所の中からTDM施策の実施箇所を抽出し、効果的なTDM施策の実施により交通量減少・速度向上を促すことで、渋滞の解消を目指す。

3. コロナ禍における交通状況と今後の取り組み

(3) TDM施策の検討

○コロナ禍では、交通量が1～2割程度減少し、特に宮崎市エリアの国道220号において大きな旅行速度向上が見られた。
 ○R3年度は、国道220号の主要渋滞箇所を対象にTDM施策を実施し、主要渋滞箇所の特定要件に基づく効果検証を行う。

■TDM施策の対象箇所と対策内容(案) ※R3年度実施

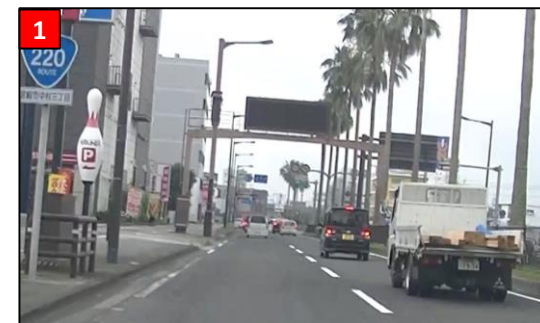
<対象箇所>



<TDM施策内容>

道路情報板による経路案内

小戸之橋の供用開始(R3.4)に合わせ、国道220号上の道路情報板で小戸之橋の完成を周知することで、大淀川を渡る車両の経路分散を図る。



道路情報板での案内イメージ

小戸之橋が完成 → 橋通り周辺 朝夕渋滞予想

※対象箇所はコロナ禍に渋滞の一部解消が見られた箇所から選定

⇒各管理者で、小戸之橋も含めた経路分散案内を進めるとともに、追加のソフト対策を検討していく。

4. 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

4. 今後の進め方

■次回(令和3年度第1回)協議会の進め方

○令和3年度第1回協議会では、主に「D:対策実施」「C:対策評価、A:対策箇所の見直し」についての議題を想定している。

年度	N 年度												N+1 年度												N+2 年度												N+3 年度											
実施 内容	P:対策立案 ・各道路管理者による 渋滞対策の立案												予算確保 可能ならD:対策実施												D:対策実施 ・渋滞対策の施工 ・整備効果の把握												C:対策評価 A:対策箇所の見直し ・渋滞対策の効果検証 ・現地確認/現地調査											
	月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
渋滞協・ エリアWG	第1回 渋滞協 エリア WG 第2回 渋滞協												第1回 渋滞協 エリア WG 第2回 渋滞協												第1回 渋滞協 エリア WG 第2回 渋滞協												第1回 渋滞協 エリア WG 第2回 渋滞協											
	対策立案の状況報告												対策の実施状況報告												特定解除の可否を判断																							