

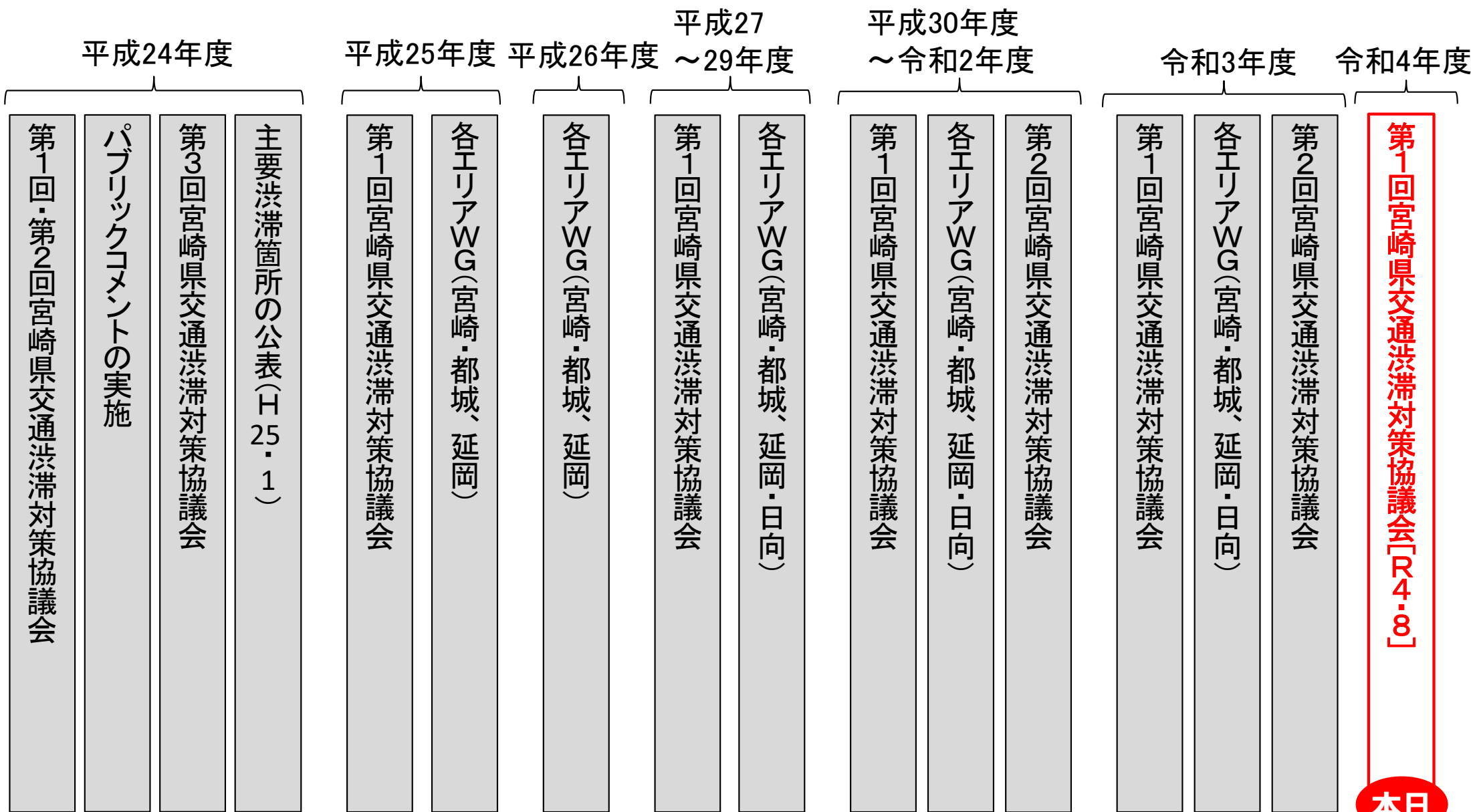
令和4年度 第1回 宮崎県交通渋滞対策協議会

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. 主要渋滞箇所の特設解除	.....	8
3. 渋滞対策の取り組み状況	.....	22
4. 災害時の交通マネジメントについて	.....	30
5. 今後の進め方	.....	33

令和4年8月8日

■宮崎県交通渋滞対策協議会の開催履歴



本日

※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
※R1第2回協議会およびR3第2回協議会は、コロナウイルスの影響により書面開催

■令和3年度 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(R3.8.3)

- 主要渋滞箇所212箇所のうち、7箇所(さどわらちょうとくがふち佐土原町徳ヶ淵、つねひさ赤江中学校前、かめおぼる恒久、さどわらちょうくるだ亀尾原、住吉小前(仮)、UMKカントリークラブ入口(仮)交差点)で特定解除を行った。
- 主要渋滞箇所205箇所については、引き続きモニタリングを実施する。
- 対策未検討箇所については、道路管理者毎に早急に対策案を検討する。
- TDM施策等による対策効果のモニタリングを行い、交通状況の変化を確認した。

■令和3年度 第2回宮崎県交通渋滞対策協議会(R4.3.4) ※書面開催

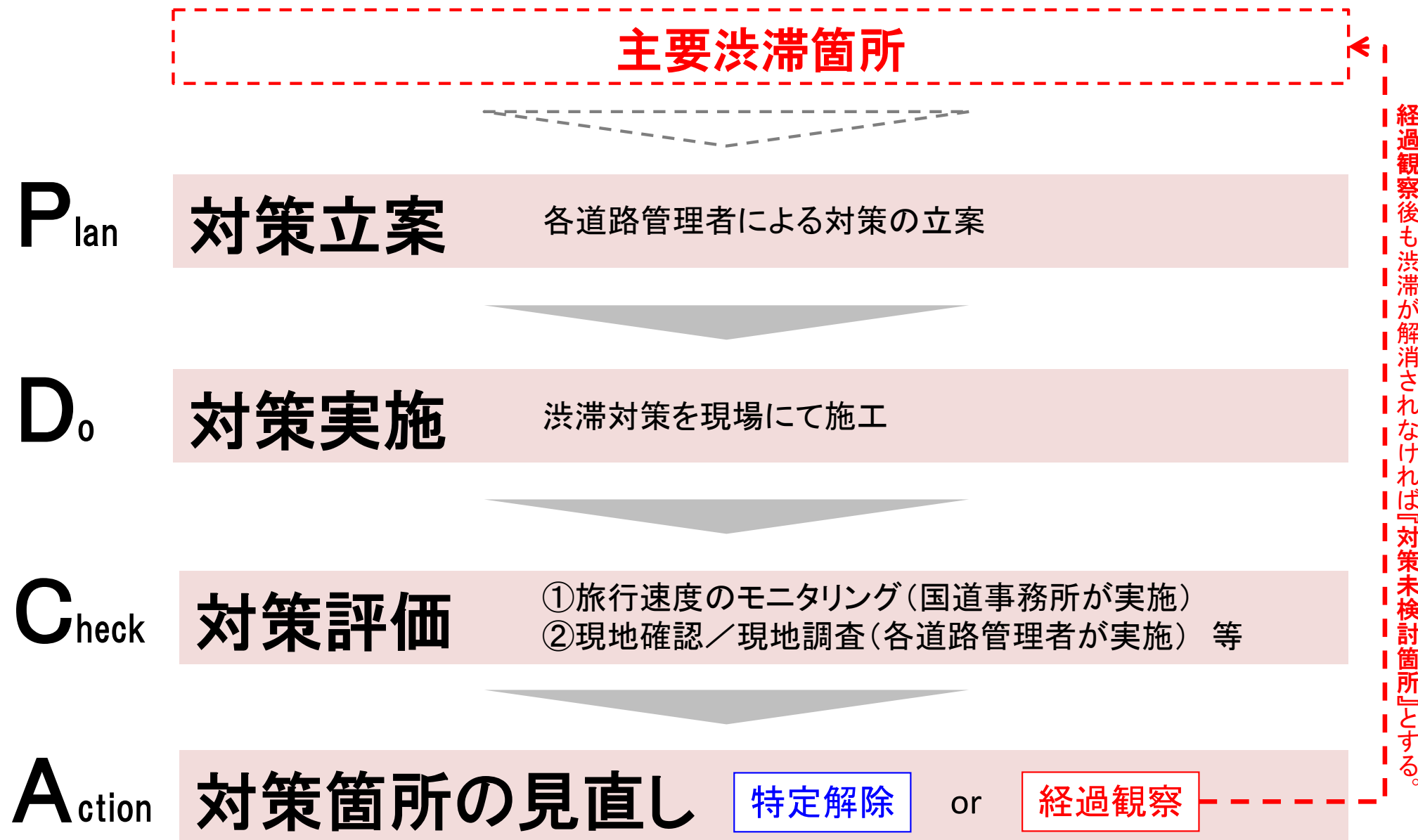
- 官民連携による対策を含む、各道路管理者毎の渋滞対策案を確認し、今年度の対策済箇所については、今後対策効果の検証を行うことを確認した。
- 対策未検討箇所の64箇所については、道路管理者毎に早急に対策案を検討することを確認した。
- コロナ禍での交通状況分析を踏まえ、渋滞緩和が見られた2箇所(ホテルメリージュ(仮)交差点、県庁前交差点)を対象として実施したTDM施策(経路案内)の対策効果をモニタリングし、旅行速度の向上を確認した。
- 各管理者・関係者で実施可能なハード・ソフト対策を引き続き検討することを確認した。



■本協議会の主な議論内容

- 主要渋滞箇所の特定解除【Check: 対策評価、Action: 対策箇所の見直し】
- 渋滞対策の取り組み状況【Plan: 対策立案、Do: 対策実施】

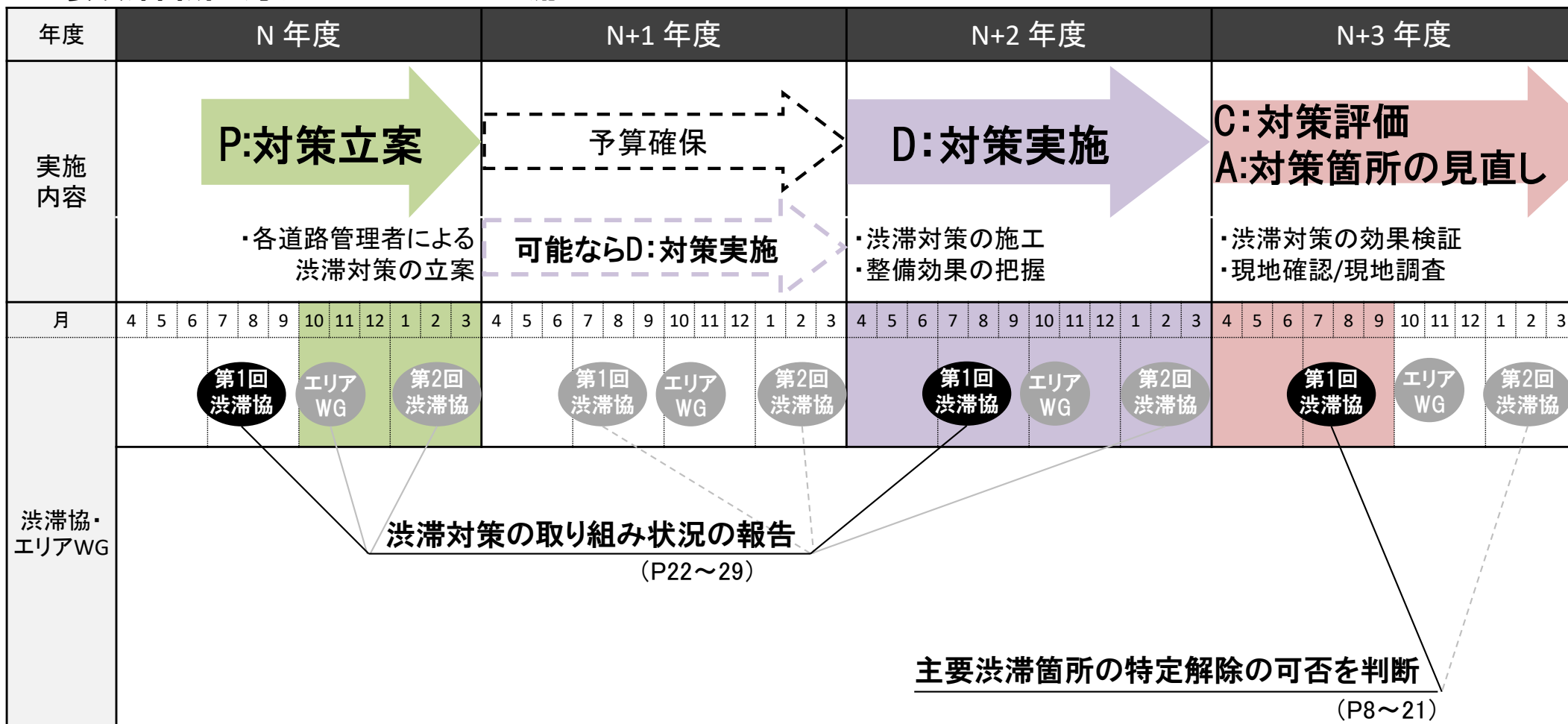
OPDCAサイクルを回すことで渋滞対策を推進し、主要渋滞箇所を早期特定解除を目指す。



■ 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。

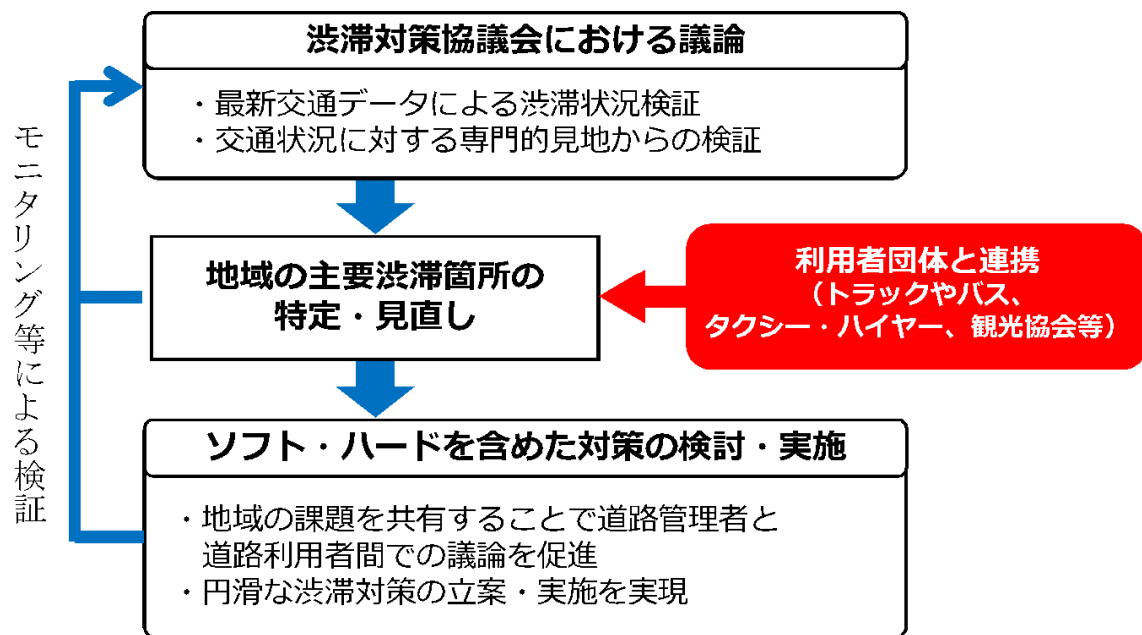
< 主要渋滞箇所に対するPDCAサイクルの流れ >



■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>



宮崎県の例 (トラック・バスが渋滞に巻き込まれている状況)



R4年度も引き続き、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39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	
			橋通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
			源藤交差点付近	R2・R3
	国道220号	池田台～清武		
		正手交差点		
	国道269号	吉村町交差点		
	県道11号	石崎付近		
	県道372号	塩路交差点付近		
		大王町交差点～ 赤江大橋付近		
	市道	平江交差点		
		甲斐元交差点		
都城市	国道10号	平江交差点		
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・R3
	都城市	国道10号	都城市内 平江交差点付近	

<バス事業者>

 : 今年度の対策着手箇所

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	
		国道220号	本郷ランプから宮崎市内方面	R3
		国道269号	宮崎市正手交差点付近	
			菫蒲池交差点付近	R4

<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	
			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	甲斐元交差点付近	
			平江交差点付近	
	都城市	国道222号	都城警察署前付近	

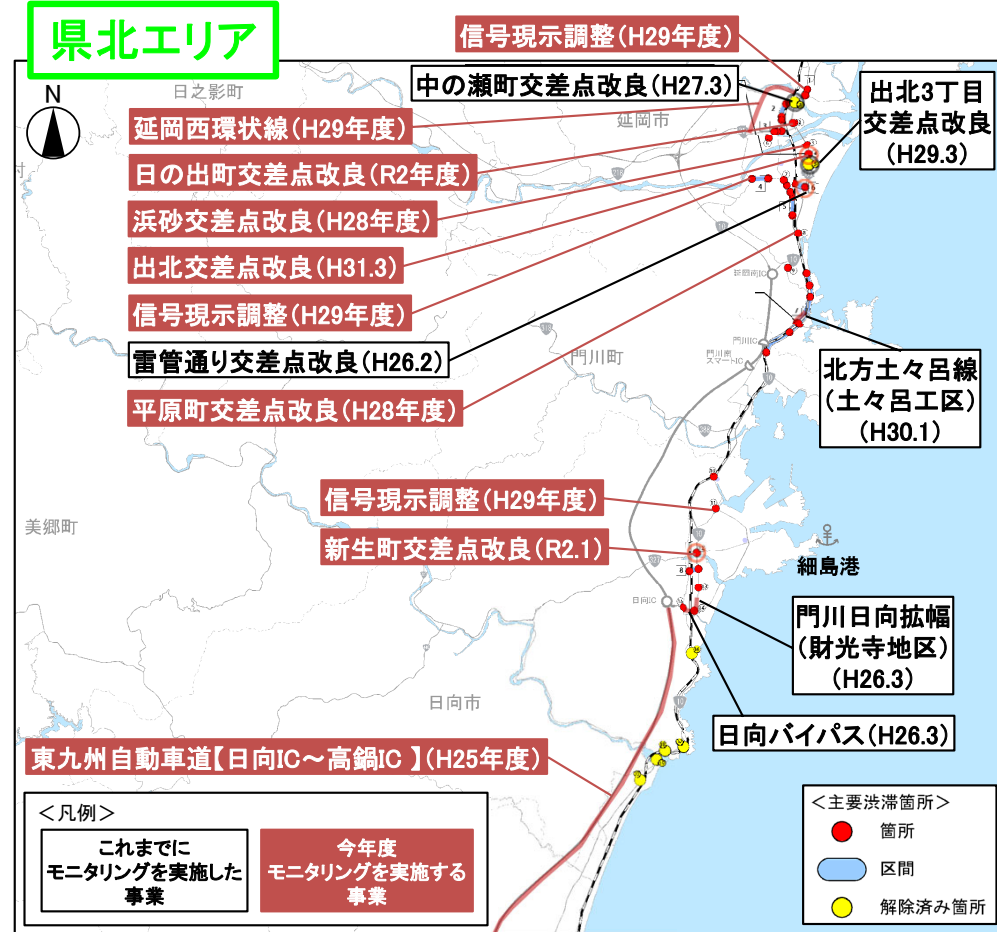
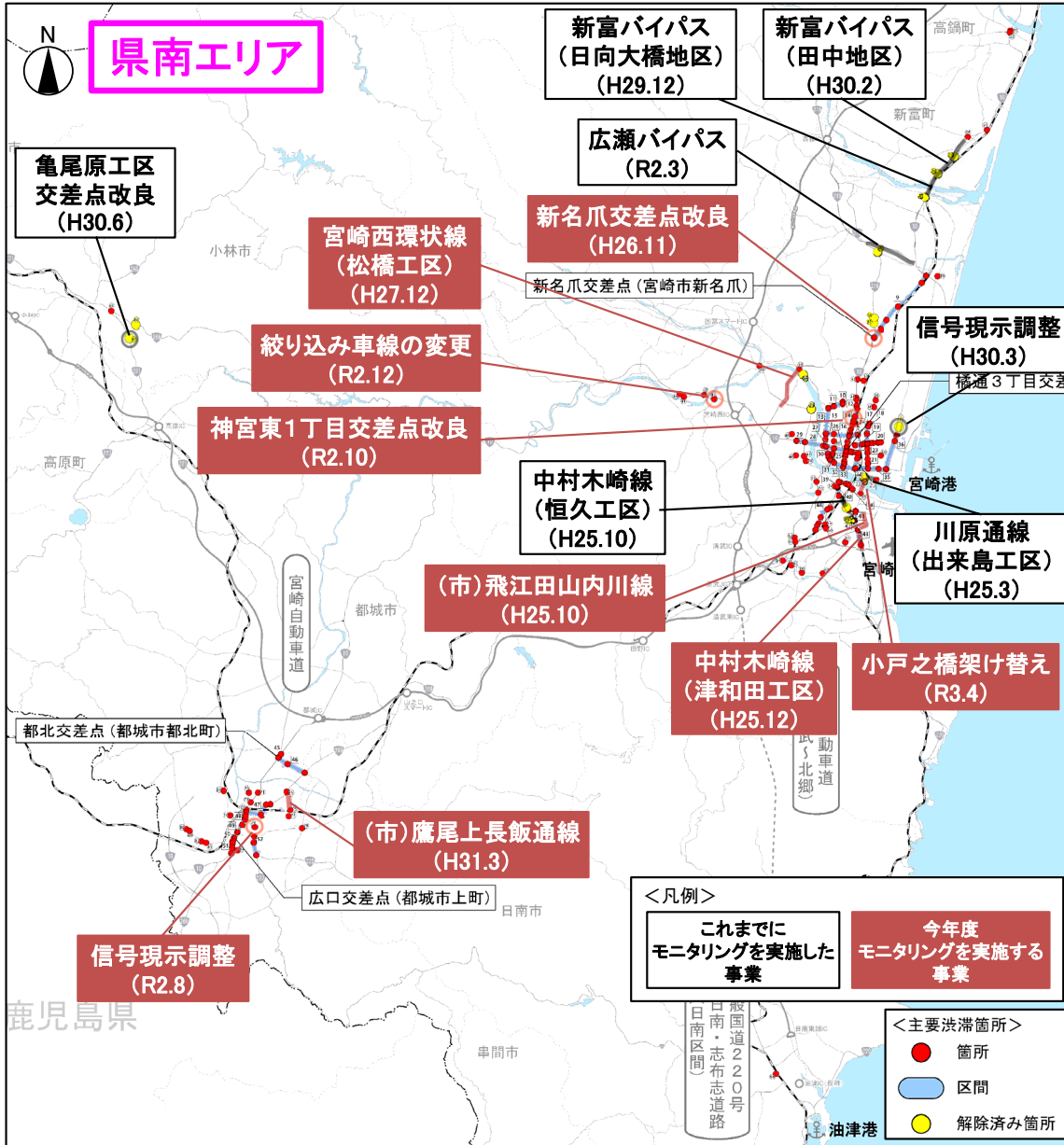
1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

(5) 対策事業と主要渋滞箇所

■平成25年1月以降に完了した主な対策事業と主要渋滞箇所数の変化

○主要渋滞箇所は平成25年1月に226箇所が公表されて以降、R3年度までに21箇所が特定解除となり、現在は205箇所となった。

<H25.1以降に完了した主な対策事業>



<主要渋滞箇所の変化>

主要渋滞箇所数		集約される区間数	箇所数
公表時 (H25.1)	226箇所	52区間 ※139箇所が含まれる	87箇所
最新 (R3.8)	205箇所	52区間 ※137箇所が含まれる	68箇所

⇒R3年度までに、21箇所が特定解除

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

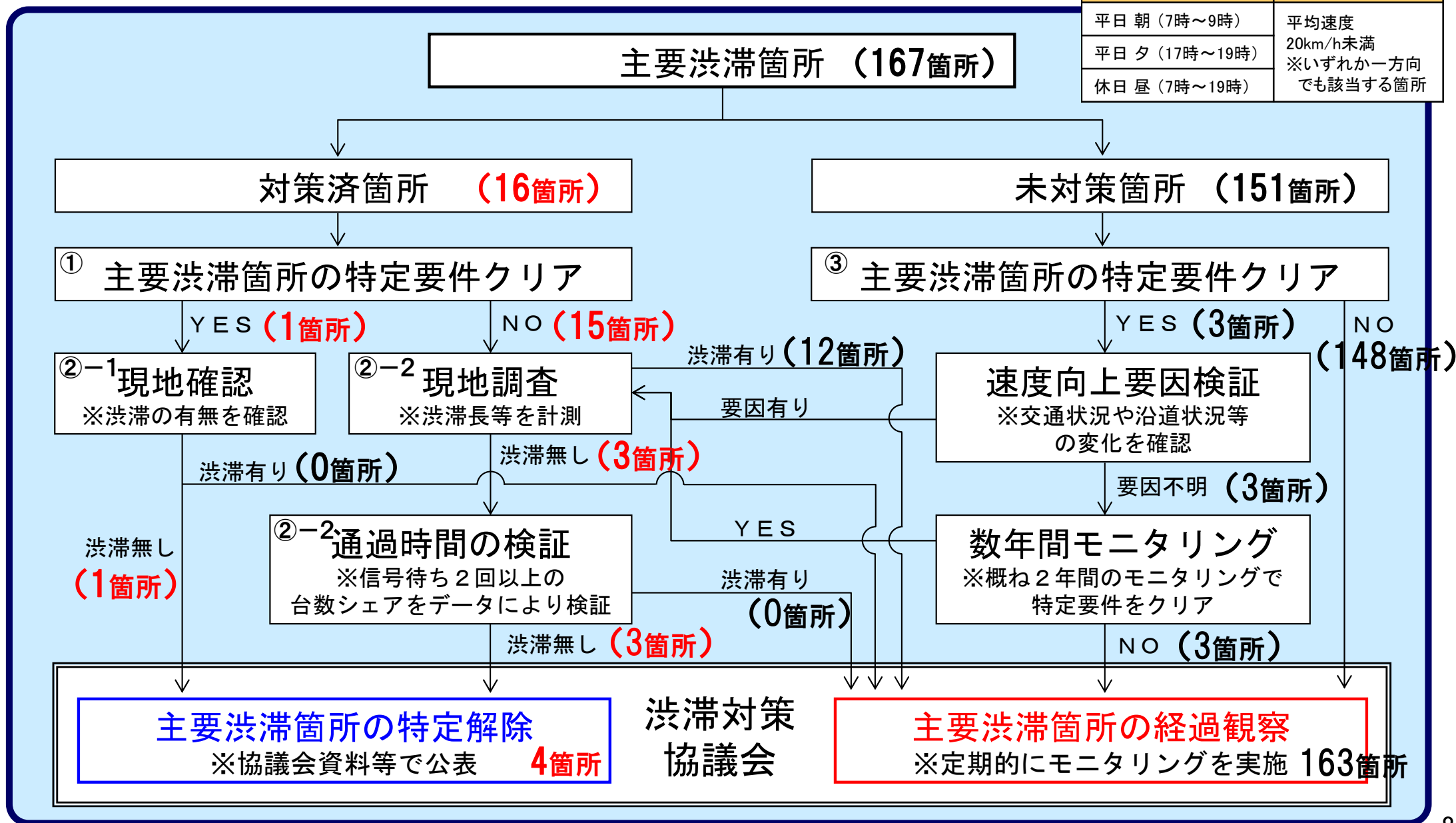
県南エリア

■ 主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

○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. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

▼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
平日夕 (17時~19時)	※いずれか一方
休日 昼 (7時~19時)	でも該当する箇所

■主要渋滞箇所の特定要件クリア

- 平均旅行速度が20km/h以上となっているかを確認※する。
※確認の対象とする時間帯は、平日朝(7-9時)、平日夕(17-19時)、休日昼(7-19時)
※集計期間は、交通状況がコロナ前並みに回復している期間(R3.10.1~R3.12.26)を設定

■現地確認

- 渋滞が発生していないことを確認する。

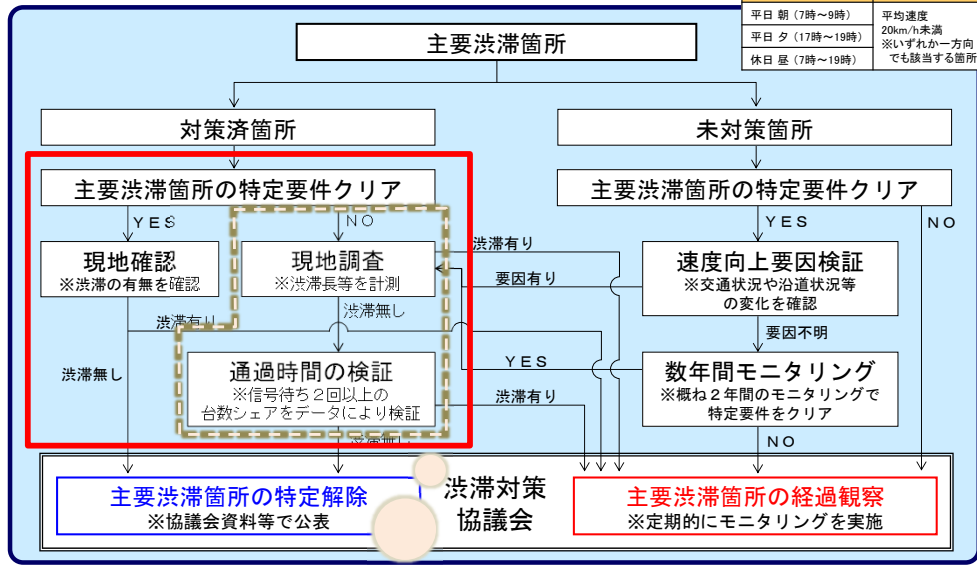
■現地調査

- 「滞留長」「渋滞長」等を計測し、渋滞の有無を判断する。

滞留長
信号が赤から青に変わった瞬間の最後尾車両から停止線までの距離

渋滞長
信号が青から赤に変わった瞬間の滞留長観測時最後尾車両から停止線までの距離

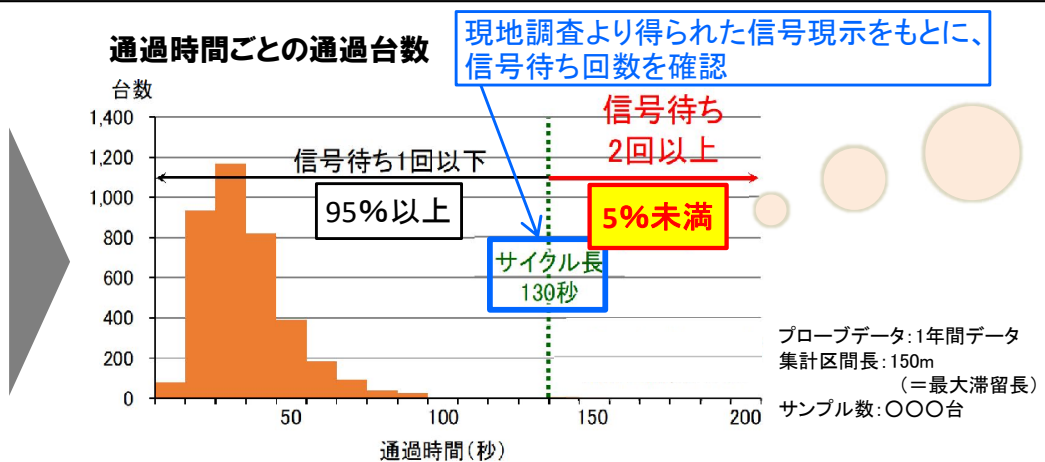
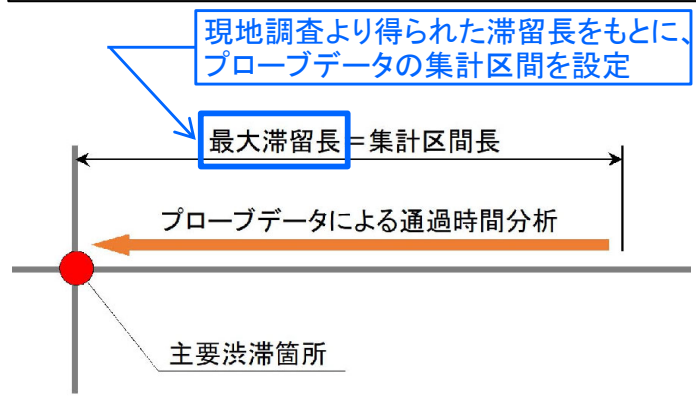
※最後尾車両が対象交差点を通過した場合は、渋滞長は0m(渋滞なし)となる。



「現地調査」「通過時間の検証」は、
主要渋滞箇所の特定要件をクリアしていない
(20km/h未満)方向のみ実施

■通過時間の検証

- 過去1年間のプローブデータを用いて、交差点を通過するのに信号待ち2回以上となった車両の有無を検証する。



【5%の根拠】
交通状況が通常と著しく異なると考えられる日の割合は、年末年始・GW・お盆・イベント時など年間約18日程度とすると、
 $18日 \div 365日 = 4.9\%$
⇒約5%は特異値が含まれる可能性がある。

⇒信号待ち2回以上となる車両台数が5%未満であれば、年間を通して「渋滞なし」と判断する。

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県南エリア

■県南エリアの対策済箇所一覧(16箇所)

- 県南エリアの主要渋滞箇所167箇所のうち、対策済箇所は以下の16箇所である。
○令和4年度から評価(モニタリング)対象となった箇所は、8箇所となっている。

No.	主要渋滞箇所	市町村	事業主体	渋滞対策	整備時期	モニタリング開始年度	No.	主要渋滞箇所	市町村	事業主体	渋滞対策	整備時期	モニタリング開始年度
1.	田吉	宮崎市	宮崎市	<small>ひえだやまうちかわ</small> (市)飛江田山内川線 ・現道拡幅	H25.10	R1	9.	高岡町 <small>みやづる</small> 宮水流	宮崎市	国	絞り込み車線の変更	R2.12	R4
2.	新名爪	宮崎市	国	新名爪交差点改良 ・直進車線の増設 ・カラー舗装化 等	H26.11	R1	10.	宮崎東 高前(仮)	宮崎市	国	神宮東1丁目交差点改良 ・右折レーンの延伸	R2.10	R4
3.	宮交 シティ(仮)	宮崎市	宮崎市	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅	H25.10	R1	11.	<small>つねひさ</small> 恒久神社前	宮崎市	宮崎市	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅 小戸之橋架け替え	H25.10 R3.4	R4
4.	宮崎農高 北側(仮)	宮崎市	宮崎市	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅	H25.10	R1	12.	城ヶ崎	宮崎市	宮崎市	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅 小戸之橋架け替え	H25.10 R3.4	R4
5.	本郷 ランプ 北側(仮)	宮崎市	宮崎県	中村木崎線(津和田 工区) ・現道拡幅	H25.12	R1	13.	恒久神社前 (仮)	宮崎市	宮崎市	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅 小戸之橋架け替え	H25.10 R3.4	R4
6.	<small>あいおいばしきた</small> 相生橋北 西側(仮)	宮崎市	宮崎県	宮崎西環状線(松橋 工区) ・新規道路整備	H27.12	R1	14.	恒久神社前 北側(仮)	宮崎市	宮崎市	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅 小戸之橋架け替え	H25.10 R3.4	R4
7.	<small>こおりもときた</small> 郡元北	都城市	都城市	<small>たかおかみながえ</small> (市)鷹尾上長飯通線 ・新規道路整備	H31.3	R2	15.	くらし館前 (仮)	宮崎市	宮崎市	小戸之橋架け替え	R3.4	R4
8.	早水公園 (仮)	都城市	都城市	(市)鷹尾上長飯通線 ・新規道路整備	H31.3	R2	16.	妻ヶ丘(仮)	都城市	都城市 県警	信号現示調整	R2.8	R4

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県南エリア

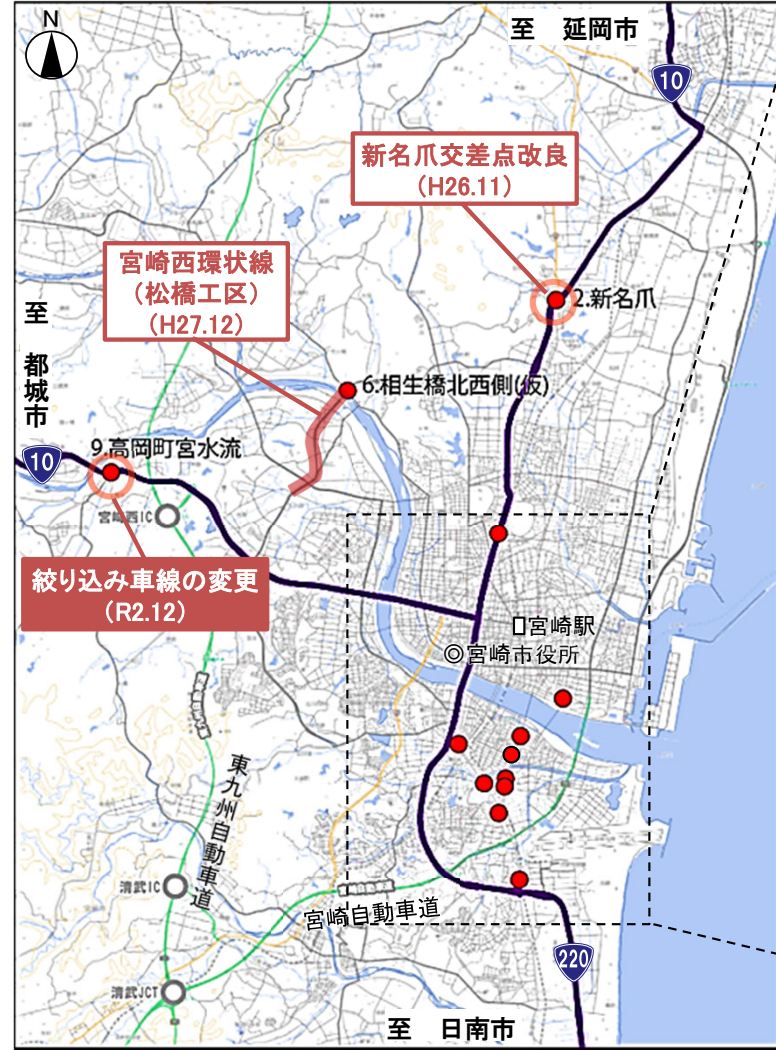
■対策済箇所および対策事業の位置図

○対策済箇所16箇所とその対策事業の位置は下記のとおり。
○R4年度から新たに評価の対象となった渋滞対策は、絞り込み車線の変更、神宮東1丁目交差点改良、小戸之橋架け替え、信号現示調整である。

<都城市周辺>



<宮崎市周辺>



<宮崎市中心部(拡大図)>



凡例

<主要渋滞箇所>	<道路種別>
● : 対策済箇所	— : 高速道路
	— : 直轄国道
<対策>	— : 一般国道
□ : H25.1~R2.3に完了した対策名	— : その他道路
■ : 新たに(R2.4~R3.4)完了した対策名	
○ : H25.1~R3.4に完了した対策箇所	

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県南エリア

① 県南エリアにおける対策済箇所(16箇所)の特定要件の該当状況

- H25.1月(主要渋滞箇所の公表)以降に実施された渋滞対策により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所(対策済箇所)の旅行速度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、**9.高岡町宮水流で特定要件をクリア**、その他15箇所においては特定要件をクリアしていない。

<対策済の主要渋滞箇所における旅行速度フォローアップ結果>(1/2)

No.	エリア	主要渋滞箇所	渋滞対策	整備時期	モニタリング開始年度	流入方向	路線名	選定時			最新			①特定要件クリア	解除候補
								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		
1.	宮崎市	田吉	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅	H25.10	R1	北	県367号	8.0	7.3	9.0	10.5	9.4	9.9	NO	-
							西	9.3	8.7	10.6	10.8	8.8	9.1		
							東	8.3	8.1	9.4	11.6	10.8	13.9		
							南	12.6	8.9	13.6	19.0	14.3	15.6		
2.	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	R1	北	国道219号	6.4	6.0	5.5	10.8	10.0	10.2	NO	-
							北東	11.8	11.5	11.8	18.9	17.3	19.4		
							南西	8.5	10.7	11.0	11.1	11.5	12.4		
							南	5.6	4.5	4.0	9.3	10.8	9.6		
3.	宮崎市	宮交シティ(仮)	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅	H25.10	R1	北	県367号	8.6	6.9	6.6	6.7	5.8	6.1	NO	-
							西	7.5	5.7	10.4	16.6	11.1	13.0		
							東	15.0	11.0	18.3	13.1	10.0	15.4		
							南	16.0	18.0	20.7	13.9	15.4	16.7		
4.	宮崎市	宮崎農高北側(仮)	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅	H25.10	R1	北西	県367号	20.6	17.8	21.8	22.5	18.7	20.8	NO	-
							西	5.5	5.7	6.1	7.7	5.4	5.2		
							東	6.9	8.4	9.2	-	11.1	6.2		
							南東	16.7	19.0	21.2	17.4	13.3	15.8		
5.	宮崎市	本郷ランプ北側(仮)	中村木崎線(津和田工区) ・現道拡幅	H25.12	R1	北	県367号	21.9	20.1	24.8	12.7	12.4	14.8	NO	-
							東	20.0	18.4	19.1	20.8	10.0	18.0		
							南	18.2	15.3	21.2	18.7	9.6	14.5		
6.	宮崎市	相生橋北西側(仮)	宮崎西環状線(松橋工区) ・新規道路整備	H27.12	R1	北西	主26号	13.0	13.3	19.0	11.7	10.5	12.8	NO	-
							北東	16.9	12.4	19.1	11.0	16.2	22.8		
							南西	-	39.8	56.6	7.2	22.9	29.3		
							南東	15.2	17.5	17.6	14.3	14.0	18.2		
7.	都城市	郡元北	(市)鷹尾上長飯通線 ・新規道路整備	H31.3	R2	北東	国道269号	29.8	24.0	31.5	22.5	15.1	24.2	NO	○
							東	13.6	10.7	11.8	14.8	14.7	15.2		
							南西	23.2	30.6	28.4	22.1	25.0	25.6		
8.	都城市	早水公園(仮)	(市)鷹尾上長飯通線 ・新規道路整備	H31.3	R2	北	市道等	18.8	17.7	19.6	16.3	11.9	19.6	NO	-
							北西	30.5	25.4	25.6	30.2	23.7	26.0		
							南東	15.6	15.4	17.6	17.9	17.7	19.1		
							南	18.9	20.1	23.1	16.2	14.2	19.9		

データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報)

注1)赤字は20km/h未満の箇所を示す

注2)黄色ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

注3)グレーハッチング箇所はデータなしの箇所を示す

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県南エリア

① 県南エリアにおける対策済箇所(16箇所)の特定要件の該当状況

< 対策済の主要渋滞箇所における旅行速度フォローアップ結果 > (2/2)

No.	エリア	主要渋滞箇所	渋滞対策	整備時期	モニタリング開始年度	流入方向	路線名	選定時			最新			①特定要件クリア	解除候補
								旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)				
								平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H		
9.	宮崎市	高岡町宮水流	絞り込み車線の変更	R2.12	R4	西	国10	25.2	29.6	24.1	20.3	20.4	22.7	YES	○
							東	23.2	36.8	35.5	24.6	32.2	35.1		
							南	34.4	26.9	30.8	26.7	23.8	30.1		
10.	宮崎市	宮崎東高前(仮)	神宮東1丁目交差点改良・右折レーンの延伸	R2.10	R4	北	国10	15.1	14.5	15.8	16.1	15.7	16.4	NO	-
							東	9.4	9.7	10.1	8.9	8.7	8.9		
							南	25.0	16.0	15.2	28.2	21.1	23.8		
11.	宮崎市	恒久神社前	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅 小戸之橋架け替え	H25.10 R3.4	R4	北	県337	12.9	11.9	19.0	16.5	14.8	19.5	NO	-
							西	6.7	5.5	8.1	9.9	7.1	9.1		
							東	4.2	2.4	4.6	5.3	4.5	6.4		
12.	宮崎市	城ヶ崎	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅 小戸之橋架け替え	H25.10 R3.4	R4	北	市道等	9.8	10.3	11.1	18.2	16.0	17.6	NO	-
							北西	9.3	9.5	13.6	9.7	8.9	10.2		
							東	14.5	14.0	18.6	16.9	11.9	13.9		
13.	宮崎市	恒久神社前(仮)	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅 小戸之橋架け替え	H25.10 R3.4	R4	南	県337	7.7	6.5	9.4	13.5	14.6	15.8	NO	-
							北	9.9	10.1	13.2	12.3	11.2	13.3		
							東	9.3	7.8	14.3	9.6	11.4	14.6		
14.	宮崎市	恒久神社前北側(仮)	(市)飛江田山内川線 ・現道拡幅 小戸之橋架け替え	H25.10 R3.4	R4	北	県337	25.3	23.7	22.4	26.8	22.9	22.6	NO	○
							北西	5.6	5.0	7.3	10.2	7.6	9.3		
							東	14.4	14.0	16.3	11.4	12.1	13.8		
15.	宮崎市	くらし館前(仮)	小戸之橋架け替え	R3.4	R4	南	県337	17.2	18.4	20.1	21.2	17.8	20.2	NO	○
							北	21.5	17.4	18.5	33.3	21.7	30.6		
							西	13.5	11.9	10.8	9.4	9.7	9.0		
16.	都城市	妻ヶ丘(仮)	信号現示調整	R2.8	R4	東	市道等	14.8	14.2	15.2	16.2	16.3	17.1	NO	○
							南	23.7	12.3	15.3	20.8	21.7	23.4		
							北	21.4	15.8	19.3	20.3	13.9	18.5		
16.	都城市	妻ヶ丘(仮)	信号現示調整	R2.8	R4	西	市道等	16.7	10.4	11.9	17.7	13.9	12.6	NO	-
							東	9.8	9.8	10.9	11.5	14.6	12.8		
							南	18.7	12.5	17.6	29.2	20.1	20.5		

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報)

注1) 赤字は20km/h未満の箇所を示す

注2) 黄色ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

注3) グレーハッチング箇所はデータなしの箇所を示す

● 特定要件クリア: 1箇所(9.高岡町宮水流) ⇒ ②-1(P14)

● 現地調査で「渋滞なし」: 3箇所(7.郡元北、14.恒久神社前北側(仮)、15.くらし館前(仮)) ⇒ ②-2(P15~17)

2. 主要渋滞箇所の特定解除

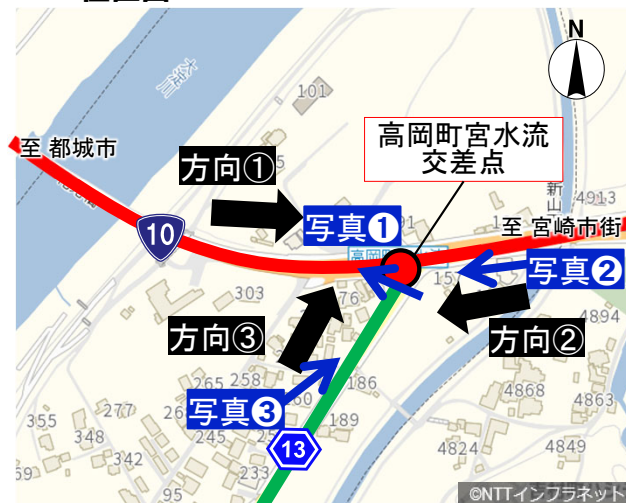
Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県南エリア

②-1 現地確認結果 (9. 高岡町宮水流交差点)

- 高岡町宮水流交差点は、令和2年12月に絞り込み車線の変更が完了。
- 旅行速度データは、全方向で20km/h以上となっており、現地で渋滞が発生していないことを確認。

<位置図>



※旅行速度:選定時(H24.4~H24.8 プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報) ※現地調査:R4.6.30(木)

	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③
	西:国10号	東:国10号	南:主13号
	対策内容:絞り込み車線の変更		
旅行速度	<p>km/h 20km/h以上</p> <p>平日朝 平日夕 休日昼</p>	<p>km/h 20km/h以上</p> <p>平日朝 平日夕 休日昼</p>	<p>km/h 20km/h以上</p> <p>平日朝 平日夕 休日昼</p>
現地確認	渋滞無し	渋滞無し	渋滞無し
通過時間	特定要件クリア(20km/h以上)のため対象外		

⇒現地確認結果を踏まえ、高岡町宮水流交差点を解除候補箇所とする。

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県南エリア

②-2 現地調査・通過時間の検証結果 (7. 郡元北交差点)

○郡元北交差点は、平成30年3月に鷹尾上長飯通線の整備が完了。
○旅行速度データは、一部の方向で20km/h未満となっているが、現地で渋滞が発生していないことを確認。
○R3.4~R4.3の1年分のデータで交差点通過時間を確認し、信号待ち2回以上の車両は5%未満であることを確認。

<位置図>



※旅行速度: 選定時(H24.4~H24.8 プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報) ※現地調査: R4.6.16(木) ※通過時間: R3.4~R4.3

	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③
	北東: 国269号	南西: 国269号	東: 市道等
	対策内容: 鷹尾上長飯通線の整備(H30.3)		
旅行速度	<p>20km/h未満</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h未満</p>
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 120m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>特定要件クリア (20km/h以上)のため対象外</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 10m 最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	<p>サイクル長140秒 信号待ち: 1回以下: 2回以上</p> <p>0.0%</p> <p>サンプル数: 3,915台、集計区間長: 120m(最大滞留長)</p>	<p>特定要件クリア (20km/h以上)のため対象外</p>	<p>サイクル長140秒 信号待ち: 1回以下: 2回以上</p> <p>0.0%</p> <p>サンプル数: 190台、集計区間長: 10m(最大滞留長)</p>

	方向①②	方向③
青時間	102秒	26秒
青時間比	73%	19%
サイクル長	140秒	

R4.6.16(木)17時台

⇒現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、郡元北交差点を解除候補箇所とする。

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県南エリア

②-2 現地調査・通過時間の検証結果 (14. 恒久神社前北側(仮) 交差点)

○恒久神社前北側(仮)交差点は、平成25年10月に飛江田山内川線の現道拡幅と令和3年4月に小戸之橋架け替えが完了。
○旅行速度データは、一部の方向で20km/h未満となっているが、現地で渋滞が発生していないことを確認。
○R3.4~R4.3の1年分のデータで交差点通過時間を確認し、信号待ち2回以上の車両は5%未満であることを確認。

<位置図>



※旅行速度:選定時(H24.4~H24.8 プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報) ※現地調査:R4.6.15(水) ※通過時間: R3.4~R4.3

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	北: 県337号	南: 県337号	東: 市道等	北西: 市道等
対策内容: (市) 飛江田山内川線の現道拡幅、小戸之橋架け替え				
旅行速度	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h未満</p>	<p>20km/h未満</p>	<p>20km/h未満</p>
現地調査	特定要件クリア (20km/h以上) のため対象外	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 20m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 40m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 10m 最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	特定要件クリア (20km/h以上) のため対象外	<p>サイクル長159秒</p> <p>0.0%</p> <p>サンプル数: 4,725台 集計区間長: 20m(最大滞留長)</p>	<p>サイクル長159秒</p> <p>0.0%</p> <p>サンプル数: 187台 集計区間長: 40m(最大滞留長)</p>	<p>サイクル長159秒</p> <p>0.0%</p> <p>サンプル数: 327台 集計区間長: 10m(最大滞留長)</p>



	方向①②	方向③④
青時間	113秒	34秒
青時間比	71%	21%
サイクル長	159秒	

R4.6.15(水)7時台

⇒現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、恒久神社前北側(仮)交差点を解除候補箇所とする。

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

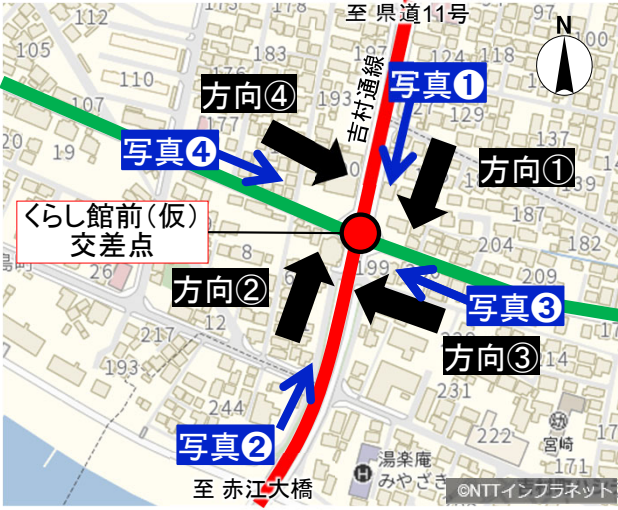
県南エリア

②-2 現地調査・通過時間の検証結果 (15. くらし館前(仮) 交差点)

○くらし館前(仮)交差点は、令和3年4月に小戸之橋架け替えが完了。
○旅行速度データは、一部の方向で20km/h未満となっているが、現地で渋滞が発生していないことを確認。
○R3.4~R4.3の1年分のデータで交差点通過時間を確認し、信号待ち2回以上の車両は5%未満であることを確認。

<位置図>

※旅行速度:選定時(H24.4~H24.8 プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報) ※現地調査:R4.6.15(水) ※通過時間: R3.4~R4.3



	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	北:市道等	南:市道等	東:市道等	西:市道等
	対策内容:小戸之橋架け替え			
旅行速度	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h未満</p>	<p>20km/h未満</p>
現地調査	特定要件クリア (20km/h以上)のため対象外	特定要件クリア (20km/h以上)のため対象外	渋滞無し 最大滞留長:20m 最大渋滞長:0m	渋滞無し 最大滞留長:20m 最大渋滞長:0m
通過時間	特定要件クリア (20km/h以上)のため対象外	特定要件クリア (20km/h以上)のため対象外	<p>サイクル長139秒</p> <p>0.0%</p>	<p>サイクル長139秒</p> <p>0.0%</p>

	方向①②	方向③④
青時間	102秒	25秒
青時間比	73%	18%
サイクル長	139秒	

R4.6.15(水)17時台

⇒現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、くらし館前(仮)交差点を解除候補箇所とする。

2. 主要渋滞箇所の特定期解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県南エリア

③ 県南エリアにおける未対策箇所(151箇所)の特定期要件の該当状況

○未対策の主要渋滞箇所(151箇所)のうち、3箇所(橋通2丁目(仮)、工業団地入口(仮)、新名爪(仮))で特定期要件をクリアしている。

<未対策の主要渋滞箇所における旅行速度フォローアップ結果> (1/1)

No.	エリア	主要渋滞箇所	モニタリング開始年度	流入方向	路線名	選定時			最新			① 特定期要件クリア	速度向上要因検証	数年間モニタリング	解除候補
						旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)						
						平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H				
17.	宮崎市	橋通2丁目(仮)	R4	北南	国220	42.1	29.6	33.7	30.1	26.9	32.0	YES	要因不明	1年目	-
					国220	42.9	33.2	36.4	36.9	25.5	34.2				
18.	宮崎市	工業団地入口(仮)	R4	北西	国10	37.8	38.2	43.3	32.9	29.5	42.6	YES	要因不明	1年目	-
				北東	市道等	-	23.0	18.9	-	-					
				南東	国10	19.0	20.2	25.1	22.6	22.3	27.7				
19.	宮崎市	新名爪(仮)	R4	北東	国10	21.5	22.7	30.0	31.2	21.2	23.9	YES	要因不明	1年目	-
				南西	国10	35.5	27.3	26.5	31.4	24.6	25.2				

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報)

注1) 赤字は20km/h未満の箇所を示す

注2) 黄色ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

注3) グレーハッチング箇所はデータなしの箇所を示す

<位置図>



● 特定期要件はクリアしているが、速度向上要因が不明であるため、解除手順に従い「経過観察」とする。

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

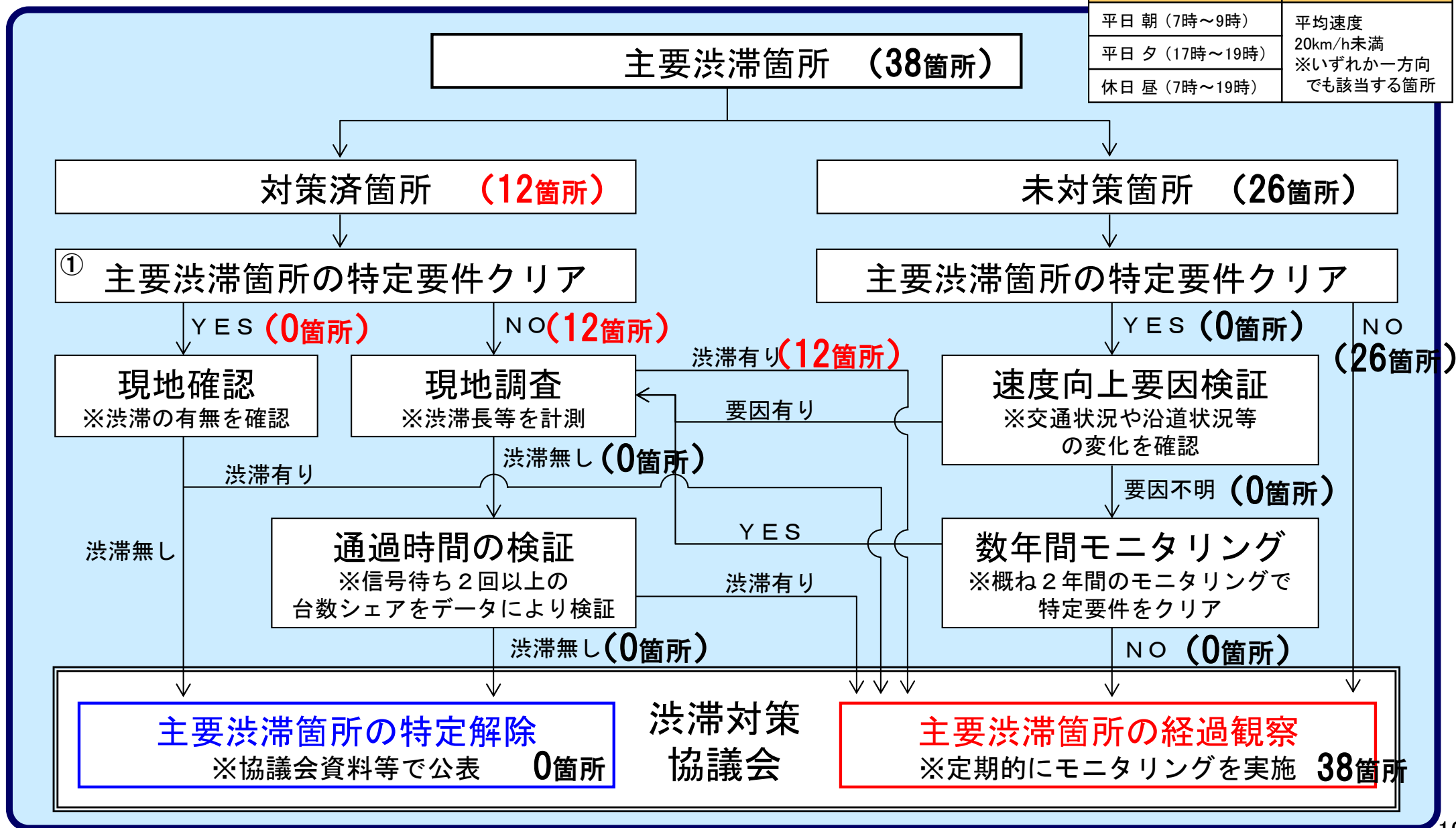
県北エリア

■ 主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

○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. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県北エリア

■県北エリアの対策済箇所一覧(12箇所)

- 県北エリアの主要渋滞箇所38箇所のうち、対策済箇所は以下の12箇所である。
○令和4年度から評価(モニタリング)対象となった箇所は、10箇所となっている。

NO.	主要渋滞箇所	市町村	事業主体	渋滞対策	整備時期	モニタリング開始年度
1	出北	延岡市	国	出北交差点改良	H30年度	R2
2	新生町	日向市	国	新生町交差点改良	R1年度	R3
3	粟野名	延岡市	国	信号現時(スプリット)調整	H29年度	R4
4	中川原町3	延岡市	宮崎県	延岡西環状線	H29年度	R4
5	萩町(仮)	延岡市	宮崎県	延岡西環状線	H29年度	R4
6	延岡駅前	延岡市	宮崎県	延岡西環状線	H29年度	R4

NO.	主要渋滞箇所	市町村	事業主体	渋滞対策	整備時期	モニタリング開始年度
7	恒富中入口	延岡市	宮崎県	信号現時(スプリット)調整	H29年度	R4
8	日の出町	延岡市	国	日の出町交差点改良	R2年度	R4
9	浜砂1(仮)	延岡市	国	浜砂交差点改良	H28年度	R4
10	平原町	延岡市	国	平原町交差点改良	H28年度	R4
11	新開橋	日向市	宮崎県	信号現時(スプリット)調整	H29年度	R4
12	五十猛神社前	日向市	宮崎県	東九州自動車道(日向IC~高鍋IC)	H25年度	R4

 :R4年度から新たにモニタリング開始となった箇所

2. 主要渋滞箇所の特定期解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県北エリア

■対策済箇所および対策事業の位置図

- 対策済箇所12箇所の対策事業は下記のとおり。
- R2年度に新たに完了した渋滞対策は、延岡市エリアの日の出町交差点改良である。

<延岡市周辺(拡大図)>



<日向市周辺(拡大図)>



凡例

<主要渋滞箇所>
● : 対策済箇所

<対策>
 : H25.1~R2.3に完了した対策名
 : 新たに(R2.4~R3.4)完了した対策名
 : H25.1~R3.4に完了した対策箇所

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

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県北エリア

① 県北エリアにおける対策済箇所(12箇所)の特定要件の該当状況

○H25.1月(主要渋滞箇所の公表)以降に実施された渋滞対策により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所(対策済箇所)の旅行速度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**。

<対策済の主要渋滞箇所における点検結果>(1/2)

No.	エリア	主要渋滞箇所	渋滞対策	整備時期	モニタリング開始年度	流入方向	路線名	選定時			最新			①特定要件クリア	解除候補
								旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)				
								平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H		
1.	延岡市	出北	出北交差点改良	H30年度	R2	西	市道等	11.5	8.3	12.5	11.7	6.4	10.6	NO	-
						南	国道10号	20.2	21.5	21.1	22.1	20.3	22.1		
						北	国道10号	-	-	-	28.6	19.5	34.2		
						東	市道等	-	-	-	9.8	7.6	9.7		
2.	日向市	新生町	新生町交差点改良	R1年度	R3	北	国道10号	6.9	9.9	10.1	18.6	17.2	17.5	NO	-
						西	国道327号	14.9	13.3	20.3	16.3	13.3	17.2		
						東	主23号	15.6	15.9	18.4	15.9	14.3	16.1		
						南	国道10号	28.1	24.8	25.4	25.5	24.4	24.0		
3.	延岡市	栗野名	信号現時(スプリット)調整	H29年度	R4	北	国道10号	28.0	26.0	36.0	29.7	33.6	31.9	NO	-
						東	市道等	23.4	18.5	21.1	15.5	14.3	20.3		
						南	国道10号	24.9	32.2	34.4	25.1	27.1	27.7		
4.	延岡市	中川原町3	延岡西環状線	H29年度	R4	北東	主16号	20.3	30.0	32.4	20.0	21.1	29.3	NO	-
						西	市道等	10.3	7.2	12.0	11.3	8.8	15.1		
						南西	主16号	24.9	29.0	28.2	16.6	21.5	19.7		
5.	延岡市	萩町(仮)	延岡西環状線	H29年度	R4	北	主16号	16.8	15.9	25.2	17.3	12.0	22.2	NO	-
						西	市道等	6.2	9.3	10.4	10.2	3.7	5.3		
						南	主16号	15.9	21.5	16.3	16.4	18.2	17.8		
6.	延岡市	延岡駅前	延岡西環状線	H29年度	R4	北	主16号	20.0	15.2	18.9	13.3	9.7	15.5	NO	-
						西	市道等	6.9	5.8	7.0	13.8	6.4	6.1		
						南東	県220号	3.3	5.3	4.2	2.7	4.7	4.6		
						南	主16号	18.0	15.2	14.0	16.3	16.0	13.3		

データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(R3.10.1-R3.12.26 ETC2.0プローブ情報)

注1)赤字は20km/h未満の箇所を示す

注2)黄色ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

注3)グレーハッチング箇所はデータなしの箇所を示す

2. 主要渋滞箇所の特定解除

Check : 対策評価
Action : 対策箇所の見直し

県北エリア

① 県北エリアにおける対策済箇所(12箇所)の特定要件の該当状況

＜対策済の主要渋滞箇所における点検結果＞(2/2)

No.	エリア	主要渋滞箇所	渋滞対策	整備時期	モニタリング開始年度	流入方向	路線名	選定時			最新			①特定要件クリア	解除候補
								旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)				
								平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H		
7.	延岡市	恒富中入口	信号現時(スプリット)調整	H29年度	R4	北東	市道等	16.8	16.4	20.3	-	11.7	9.1	NO	-
							西	13.2	14.6	15.6	14.5	12.5	19.2		
							東	24.2	17.6	24.3	23.5	16.3	22.8		
							南西	21.7	25.1	25.3	12.0	13.8	19.3		
8.	延岡市	日の出町	日の出町交差点改良	R2年度	R4	北	国道10号	24.9	17.5	25.6	24.5	18.4	33.3	NO	-
							西	10.8	9.0	11.7	6.5	5.7	6.6		
							南	29.4	30.7	31.1	25.2	26.2	30.7		
9.	延岡市	浜砂1(仮)	浜砂交差点改良	H28年度	R4	北西	国道10号	27.5	23.8	25.7	30.3	25.5	26.4	NO	-
							南東	27.6	25.0	28.2	25.9	21.9	27.3		
							西	11.1	9.9	12.1	10.6	10.3	11.9		
							東	6.4	11.8	12.6	14.0	10.3	7.8		
10.	延岡市	平原町	平原町交差点改良	H28年度	R4	北	国道10号	42.8	33.9	42.3	34.8	24.6	37.0	NO	-
							北西	11.7	12.3	15.6	13.5	13.4	15.3		
							東	10.1	8.5	10.2	11.8	8.3	10.0		
							南	17.6	18.1	18.0	17.2	19.7	22.0		
11.	日向市	新開橋	信号現時(スプリット)調整	H29年度	R4	北西	市道等	16.8	18.8	23.1	17.0	20.1	20.8	NO	-
							北東	19.9	33.7	36.6	13.7	22.4	22.7		
							南西	8.3	12.8	13.5	16.7	13.8	16.1		
							南東	15.6	15.5	20.3	12.5	13.8	20.2		
12.	日向市	五十猛神社前	東九州自動車道(日向IC~高鍋IC)	H25年度	R4	北	県226号	20.4	20.7	16.0	18.3	24.1	22.4	NO	-
							西	18.9	19.3	24.5	12.0	8.9	12.8		
							東	14.9	11.4	14.3	13.4	10.7	14.2		
							南	27.9	23.2	25.1	26.5	22.1	24.4		

データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(R3.10.1-R3.12.26 ETC2.0プローブ情報)

注1)赤字は20km/h未満の箇所を示す

注2)黄色ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

注3)グレーハッチング箇所はデータなしの箇所を示す

- 全箇所特定要件をクリアしていない。
- 現地調査結果で「渋滞なし」:0箇所

3. 渋滞対策の取り組み状況

(1)今年度実施する渋滞対策

D0：対策実施

■主要渋滞箇所 源藤交差点、レッドバロン前(仮)交差点

(要望箇所:源藤交差点付近、本郷ランプから宮崎市内方面)

※R4.8完了

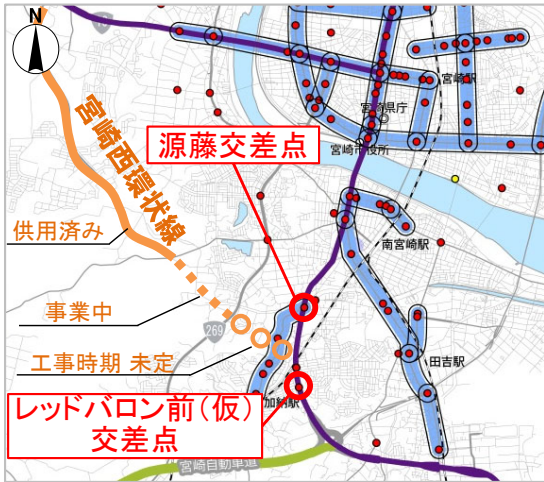
宮崎河川国道

【トラック・バス事業者要望箇所】

【渋滞要因】宮崎市街方面へ直進する交通、清武方面へ左折する交通が集中し、渋滞が発生

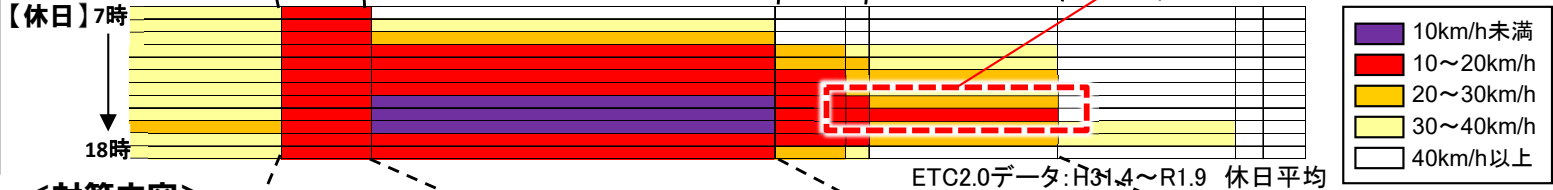
【対策内容】左直レーンの整備(片側3車線化)

<位置図>



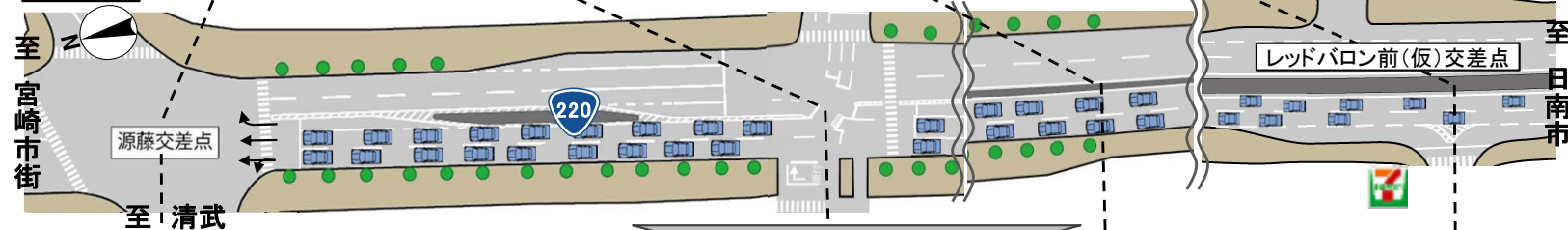
<現況>
◆源藤交差点を先頭に、レッドバロン前(仮)交差点まで速度低下が発生

<速度状況(現況)>

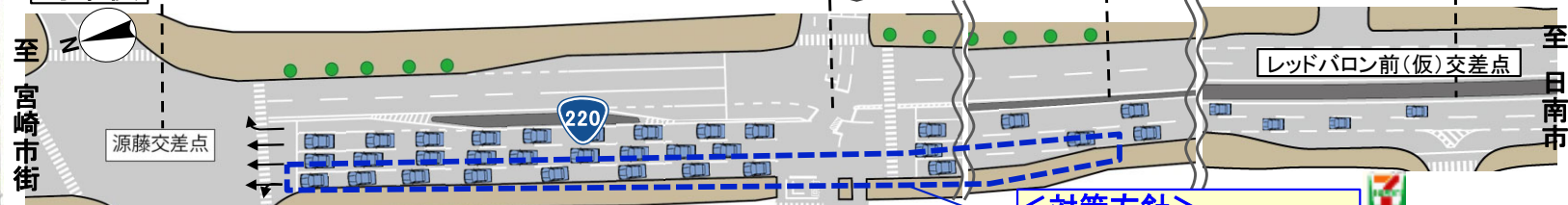


<対策内容>

対策前



対策後



左直レーン整備(源藤交差点から約740m)

<対策方針>

◆左直レーンの整備

写真①



写真②



3. 渋滞対策の取り組み状況

(1)今年度実施する渋滞対策

D0 : 対策実施

■主要渋滞箇所 高鍋町^{しょうぶいけ}菖蒲池交差点 (要望箇所:菖蒲池交差点付近)

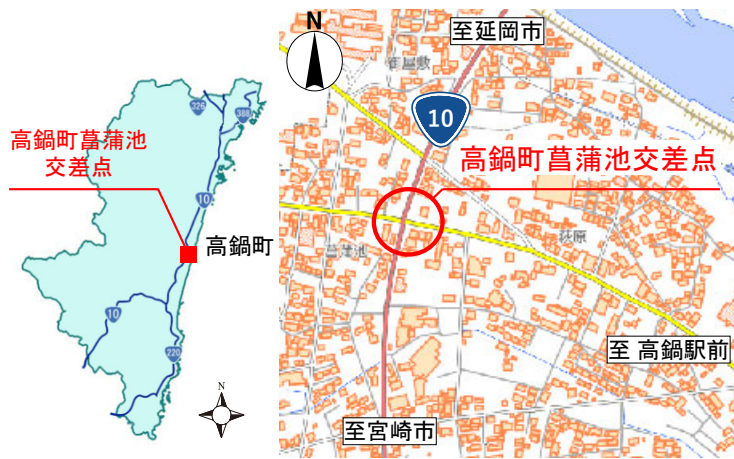
※R4年度実施予定

宮崎河川国道

【バス事業者要望箇所】

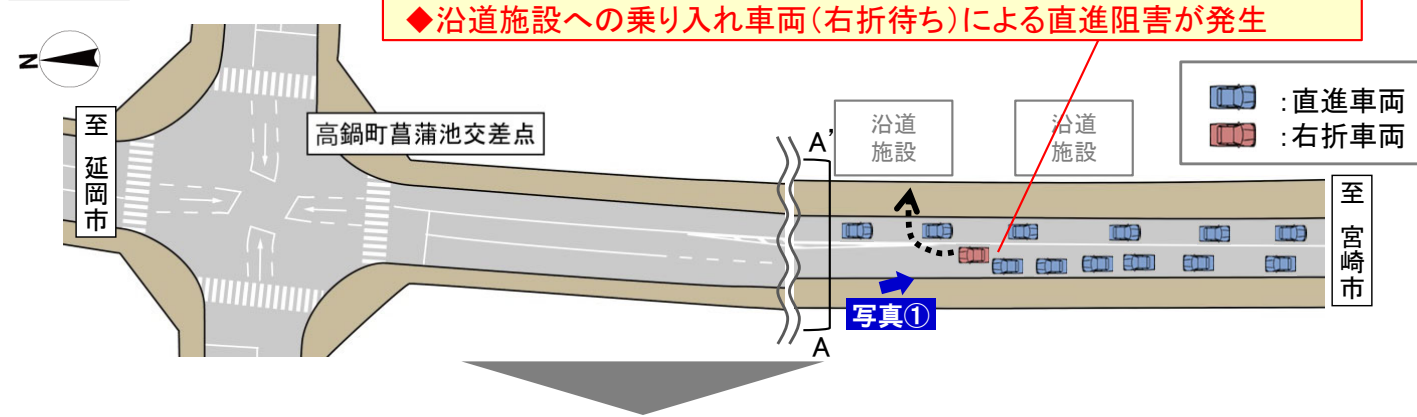
【渋滞要因】2車線道路において、沿道施設への乗り入れ車両(右折待ち)による後続車の直進阻害が生じることで渋滞が発生
【対策内容】路肩拡幅 (沿道施設への乗り入れ車両(右折待ち)による後続車の直進阻害の発生を減少させる)

<位置図>

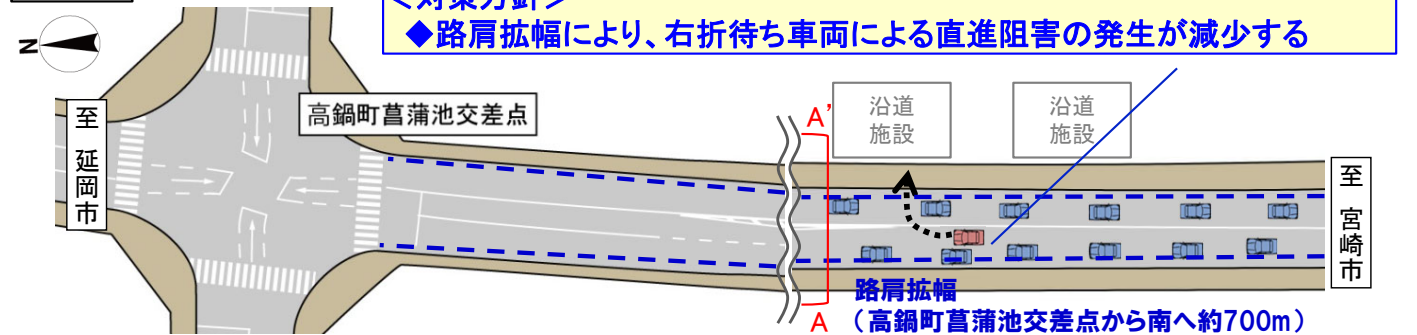


<対策内容>

対策前



対策後

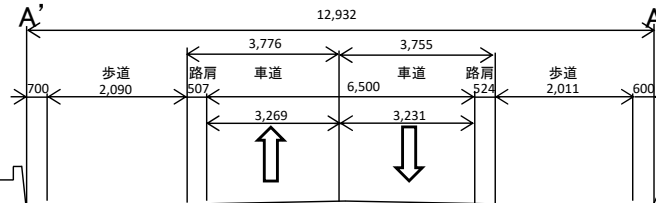


<交通状況>

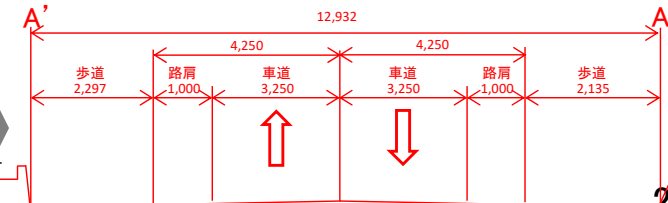
写真①



<断面A-A'> (対策前)



(対策後)



3. 渋滞対策の取り組み状況

(1)今年度実施する渋滞対策

D0 : 対策実施

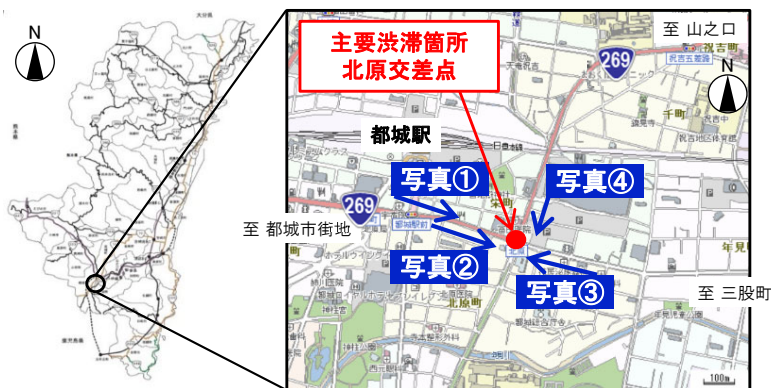
■主要渋滞箇所 北原交差点

※R3年度より実施中

宮崎県

【渋滞要因】山之口方面への左折車両が直進車両を阻害して渋滞が発生。
【対策内容】交差点改良(直進・左折レーンの線形改良、右折レーンの設置)
 (併せて串間市方面への右折レーンを設置し、車線運用の簡易化による円滑性及び安全性の向上を図る)

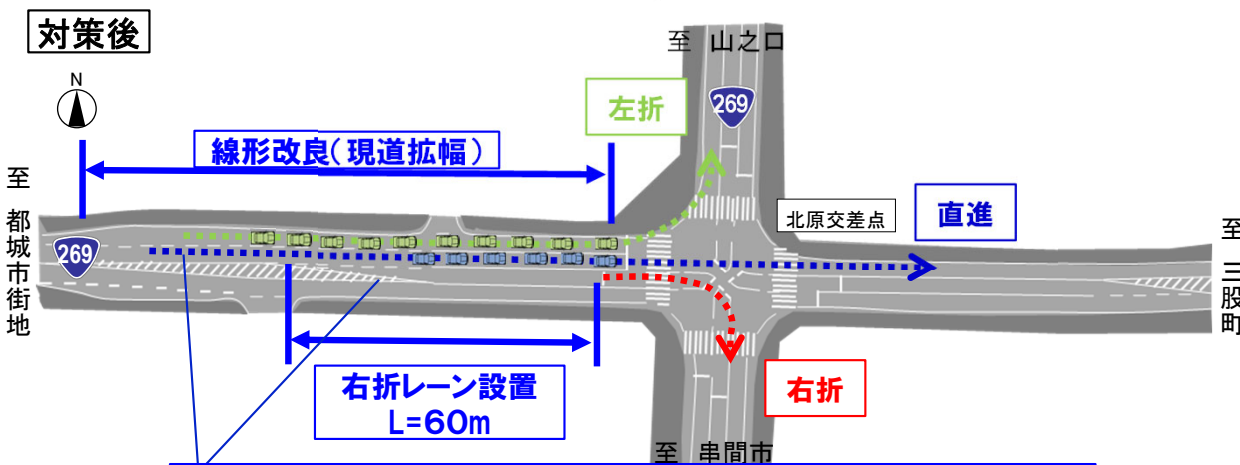
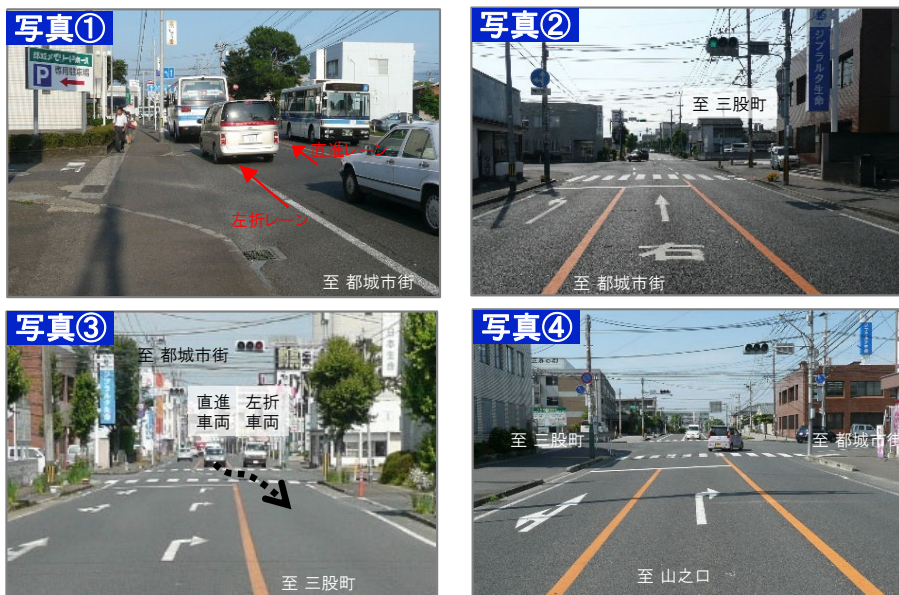
<位置図>



<対策内容>



<交通状況>



<対策方針>
 ◆交差点改良 (直進・左折レーンの線形改良、右折レーン設置)

3. 渋滞対策の実施状況

(1)今年度実施する渋滞対策

D0 : 対策実施

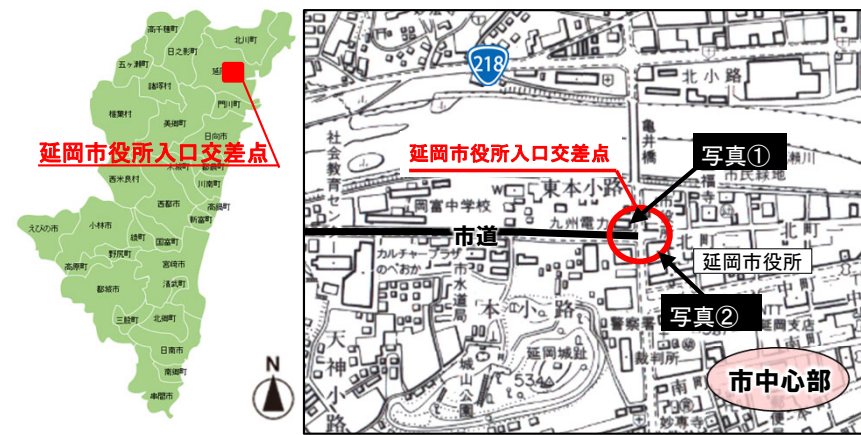
■主要渋滞箇所 延岡市役所入口交差点

※令和4年度 対策実施 予定

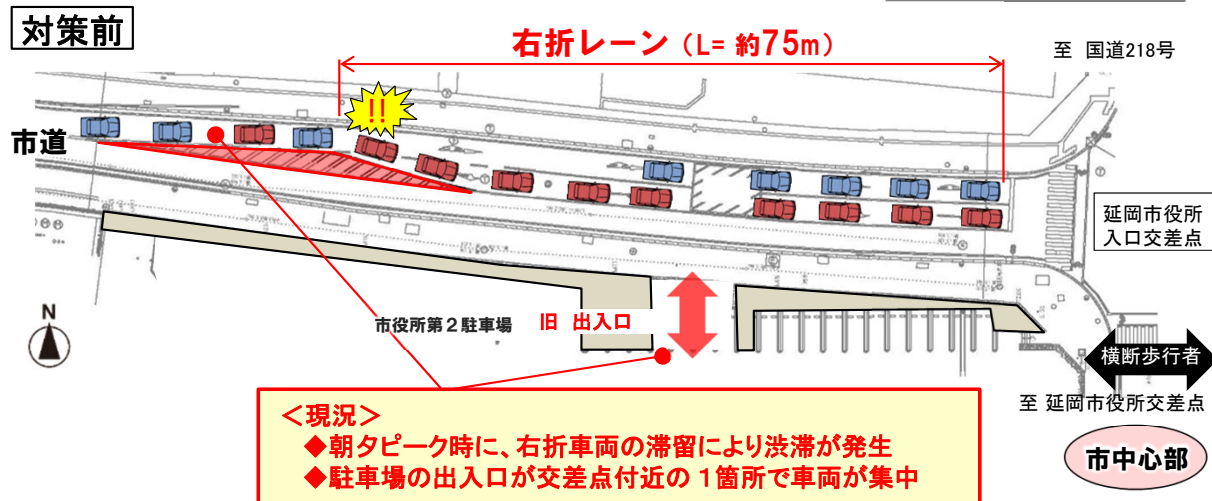
延岡市

【渋滞要因】市中心部へ向かう右折車や、隣接する市役所等を利用する横断歩行者も多く、右折車両の滞留による渋滞が発生。
 【対策内容】右折レーンの延伸、また、既存駐車場からの出入口変更および増設。

<位置図>



<対策内容>



<交通状況>

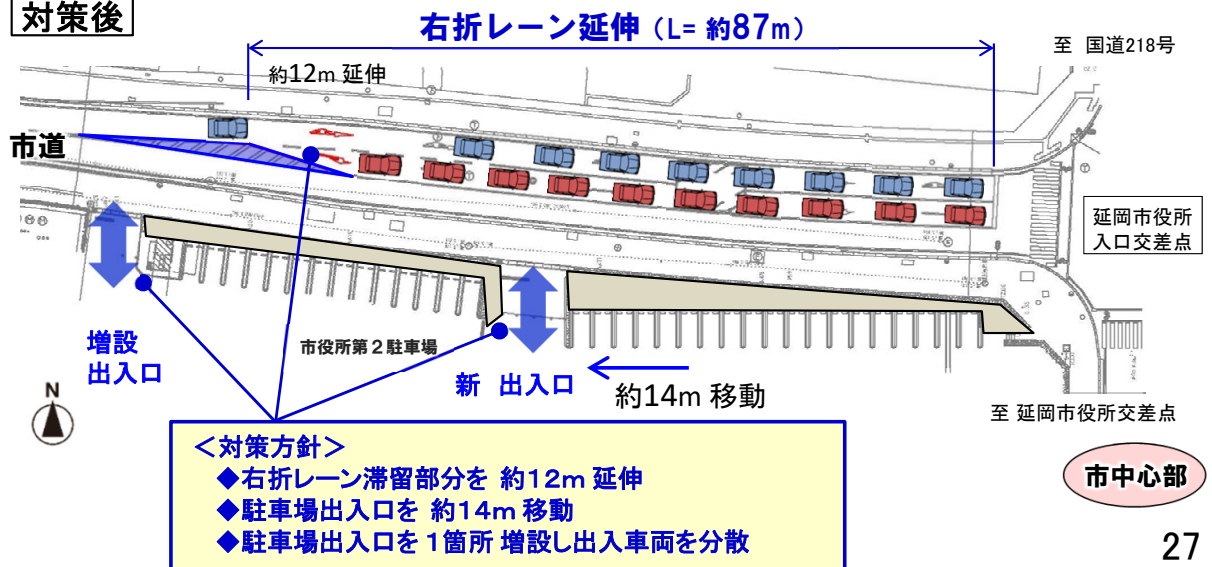


車両滞留状況



横断歩行者による右折車阻害

対策後



3. 渋滞対策の取り組み状況

(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 新名爪交差点 他5箇所【住吉道路】

【渋滞要因】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、交通が集中し渋滞が発生

【対策案】バイパス(住吉道路)整備

○新名爪交差点など6箇所の主要渋滞箇所の渋滞解消に向け、R1年度末に対応方針を決定。

○R3.6に都市計画説明会を終え、R3.10に宮崎県条例に基づく環境影響評価準備書の縦覧及び説明会を実施。

<位置図>



<交通状況>



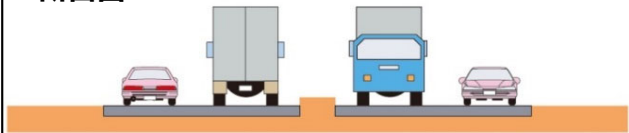
沿道に事務所や店舗が多く立地している2車線道路となっている。

<対策内容>



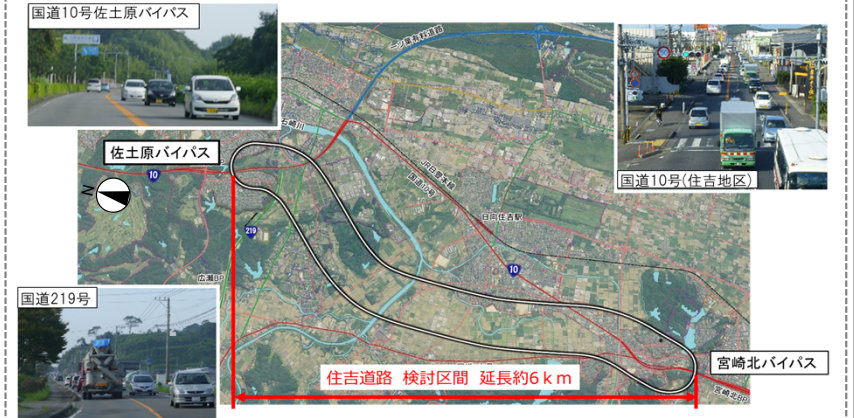
- : 住吉道路の起終点
- : 住吉道路ルート案(西側バイパス案(山側案))
- : 住吉道路の整備により渋滞緩和が想定される主要渋滞箇所
- : 上記以外の主要渋滞箇所
- : 主要渋滞区間

<断面図>

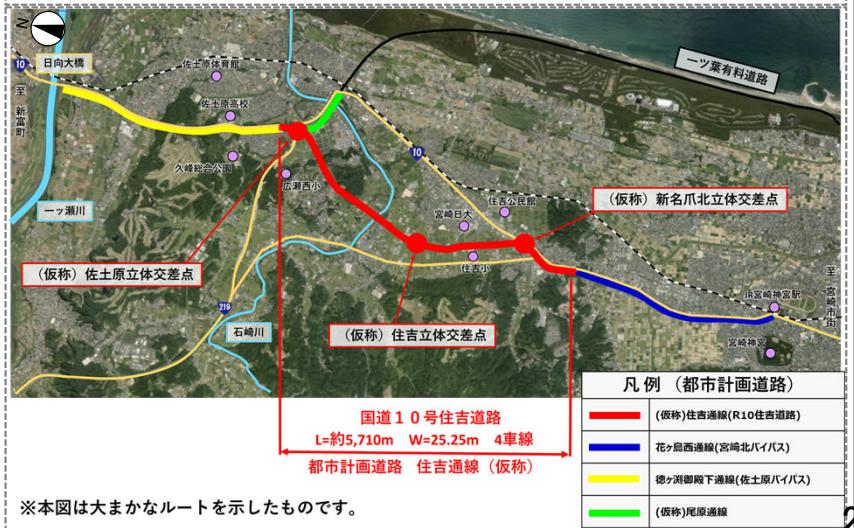


<都市計画説明会(R3.6.29~R3.7.1)>

住吉地区の国道10号は、宮崎市中心部と北部地域を行き交う車と、住吉地区沿線の商業施設などを利用する車が混在し、慢性的な渋滞や安定した緊急搬送の確保等が課題



令和2年3月に現国道10号の西側バイパス案での対応方針を公表



※本図は大まかなルートを示したものです。

凡例 (都市計画道路)	
	(仮称)住吉通線(R10住吉道路)
	花ヶ島西通線(宮崎北バイパス)
	徳ヶ瀬御殿下通線(佐土原バイパス)
	(仮称)尾原通線

説明会の様子



3. 渋滞対策の取り組み状況

(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 ^{みなしろ}三納代交差点【新富バイパス】

【渋滞要因】三納代交差点以南は、新富バイパスの4車線化が完了しているが、交差点北側は2車線区間となっているため、交通が集中し渋滞が発生

【対策案】新富バイパスの整備(三納代交差点より北側の区間の4車線化)



<事業状況>

- 開通済区間 (Completed section): Solid red line
- 事業中区間 (Under construction section): Dotted red line

<道路状況>

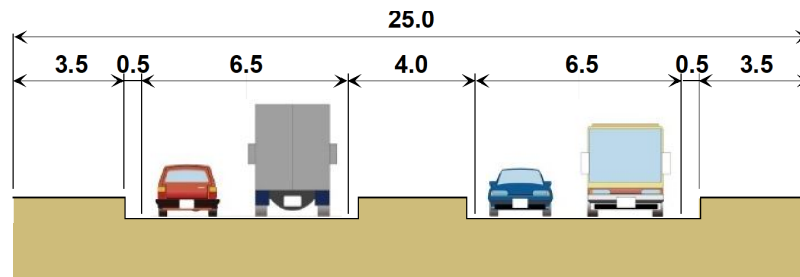
- 2車以下 (2 lanes or less): Single red line
- 4車以上 (4 lanes or more): Double red line
- 一般国道 (General National Road): Double green line
- 主要地方道 (Main Prefectural Road): Single green line
- 一般県道 (General Prefectural Road): Single yellow line

<交差点>

- 信号交差点 (Signalized intersection): Traffic light symbol
- 主要渋滞箇所 (Major congestion point): Boxed area



<4車線区間の標準断面図>



3. 渋滞対策の取り組み状況

(2)次年度以降の渋滞対策案

Plan : 対策立案

宮崎県

■主要渋滞箇所 昭和小戸方面(県道宮崎島之内線)

【渋滞要因】小戸之橋方面への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
 (併せて直進の線形改良により円滑性及び安全性の向上を図る)

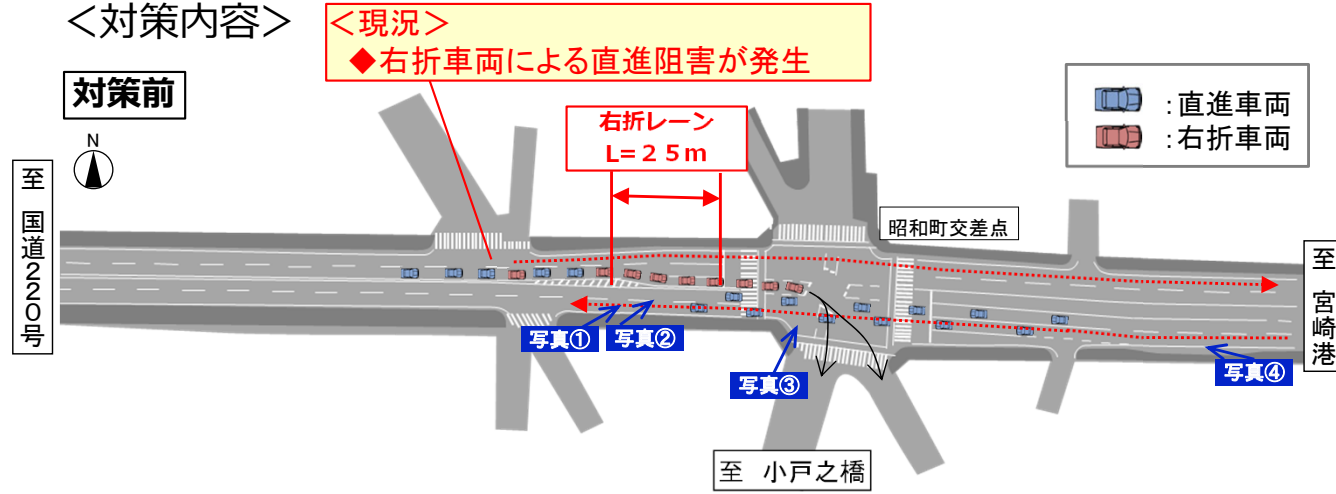
<位置図>



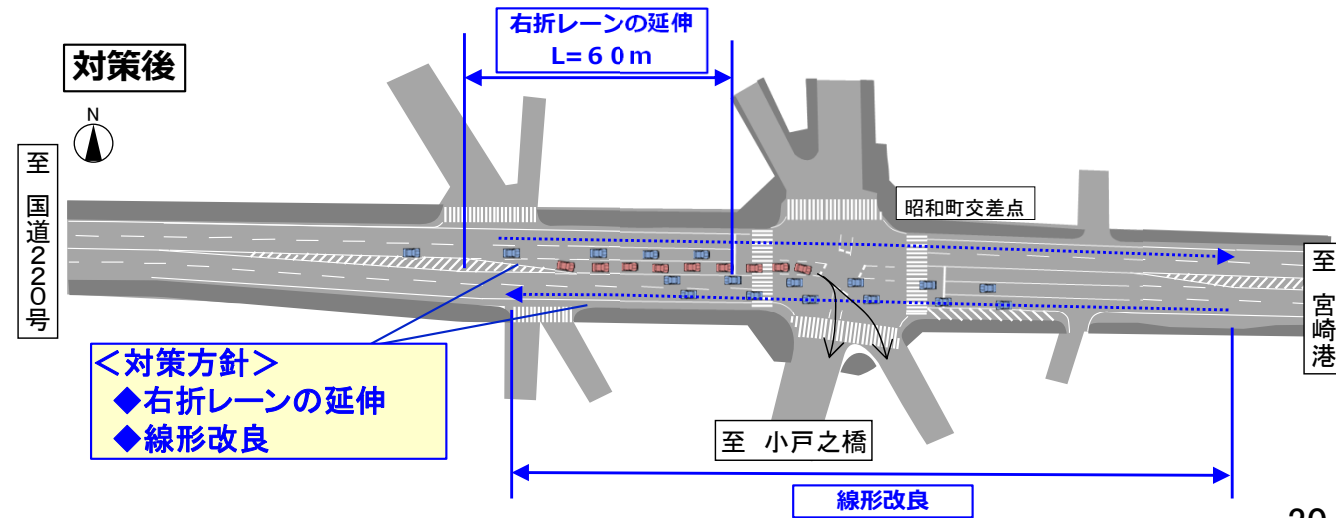
<交通状況>



<対策内容>



<対策後>



3. 渋滞対策の実施状況

(2) 次年度以降の渋滞対策案

Plan : 対策立案

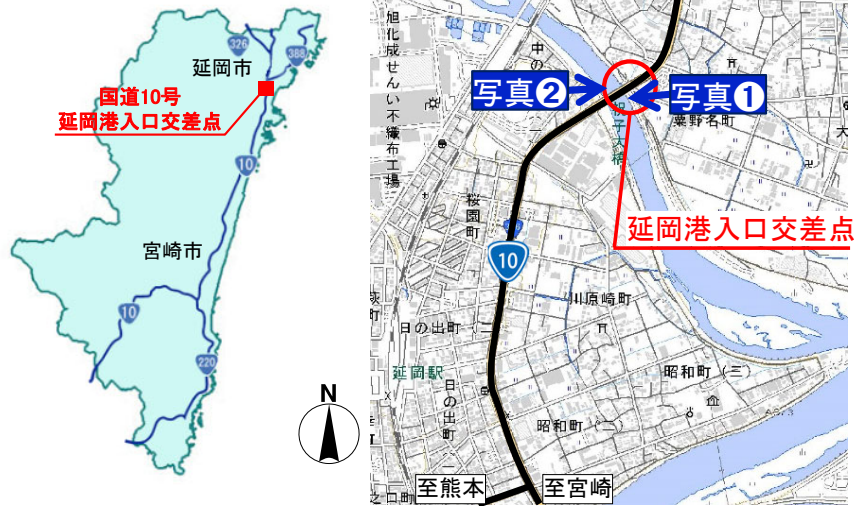
■主要渋滞箇所 延岡港入口交差点

※令和5年度 対策実施 予定

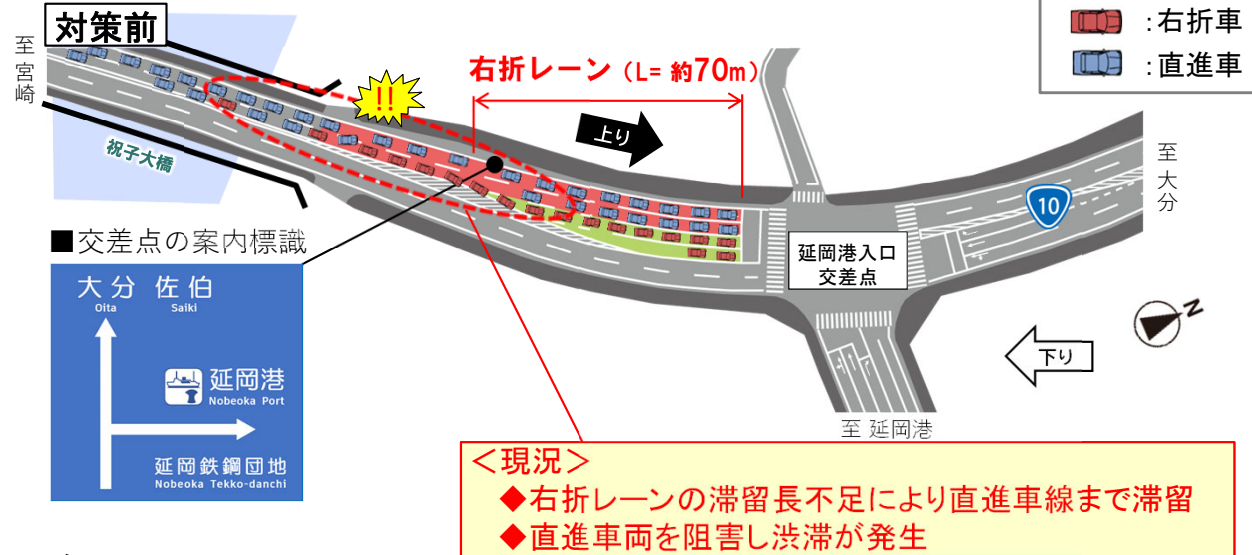
延岡河川国道

【渋滞要因】上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。
【対策内容】二輪車専用停止線の廃止による停止線の前出しと、右折レーン延伸に合わせたカラー舗装および経路案内の明確化のため案内標識の表示を変更。

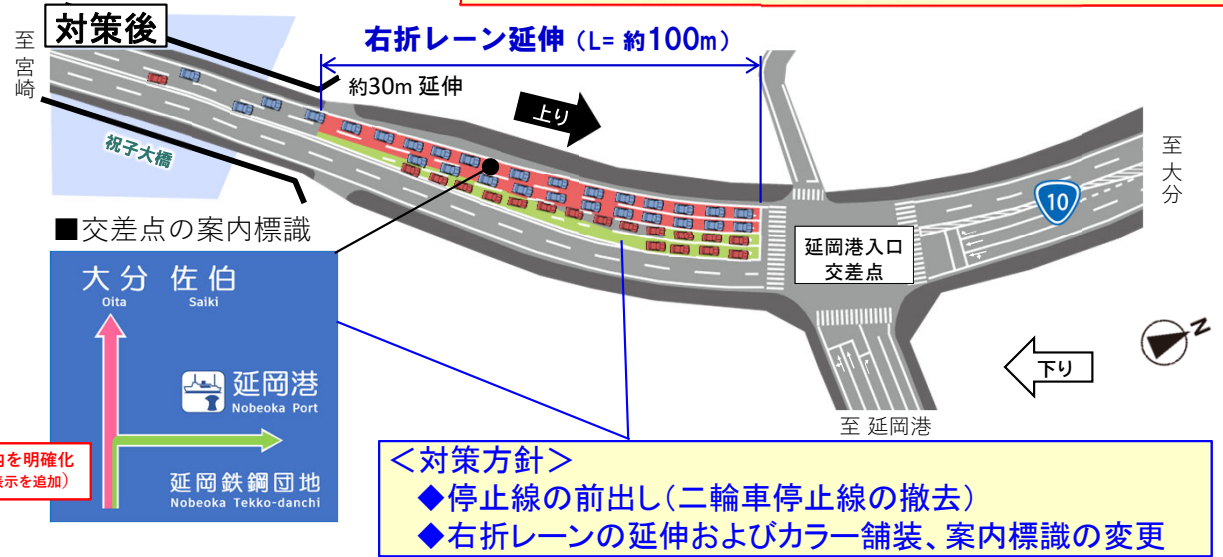
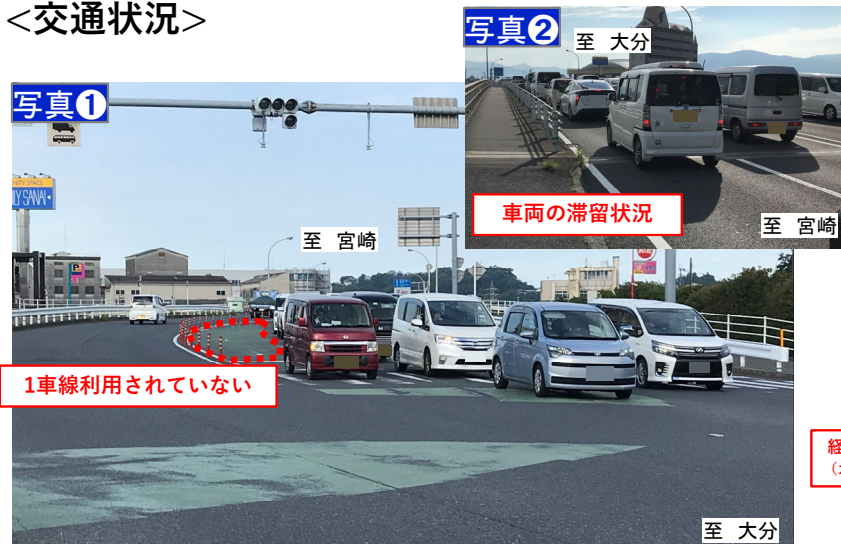
<位置図>



<対策内容>



<交通状況>



4. 災害時の交通マネジメントについて

■宮崎県災害時交通マネジメント検討会(案)について

概要

- 道路の耐災害性強化に向けた提言(2019.7.9)にて制度化を提案されている。
- 近年、大地震や集中的な豪雨等による甚大な災害が発生しており、今後も南海トラフ巨大地震が高い確率で発生する事が予想される。
- 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と、今後講ずるべき施策を検討された。

※1: 災害時に生命線となる道路について、迫る大災害に対し、ソフト・ハードの両面から万全を期すべく、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずるべき施策等を検討するため、「道路の耐災害性強化に向けた有識者会議」を設置している。

災害時交通マネジメント 取り組み

- 被災地の1日も早い復旧・復興や大規模災害時の道路交通機能を確保するため道路の災害復旧、重要インフラの緊急対策等を推進する。
- 災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築する。
- 災害時に速やかに実施体制に移行できるよう体制を構築する。
- 行政、学識経験者、交通事業者、経済団体等からなる体制を構築する。



災害時交通マネジメント 現在の動向

- 宮崎県地域防災計画(令和3年3月修正)追加掲載済み。
- 発災時に迅速に対応できるよう、各所へ情報提供を行う。

4. 災害時における交通マネジメントについて

(2)佐賀県における豪雨災害時(令和元年8月)における対応

- 通行規制への対応策として、迂回看板の設置やHPや記者発表を通して逐一、迂回情報などを公開、また日本道路交通センターへ依頼し、広域迂回情報をラジオを通して発進するといった施策を実施

日本道路交通センターへ依頼し、広域迂回情報を広く周知

- ・ラジオ放送(13回/日)での高速通行止め、無料措置、迂回路情報の提供

広域迂回路の調整・記者発表

- ・通行規制による渋滞抑制のため、道路利用者へ広域迂回路の周知を行う記者発表を実施(国・県・NEXCO 連名)

道路利用者への情報提供

- ・SA・PA等での広域迂回路掲載
- ・タクシー協会、トラック協会への迂回路情報提供

迂回路看板の現地設置及LED情報板の設置

- ・広域迂回路を設定し、迂回路看板の設置及LED情報板の設置を実施



4. 災害時の交通マネジメントについて

■災害時における交通マネジメントの考え方(案)

複数の行政機関を跨ぐなど、通行規制等が長期化する恐れがある大規模災害の発生が予測される場合は、速やかに関係機関と情報共有を図り、措置を講ずるため、災害の状況に応じた組織を構築するものとする。

大規模災害が発生する恐れ

大規模災害発生

災害時交通マネジメント検討会

関係機関との調整会議

《体制》 道路管理者、警察

深刻な渋滞により、
復旧・支援活動に支障
が起きる恐れ

災害時渋滞対策協議会

《体制》
道路管理者、警察、交通事業者等

災害長期化

災害時交通マネジメント検討会

《体制》
学識経験者、道路管理者、警察、
公共交通事業者等

●関係機関との調整会議

- ・災害により、通行規制等の長期化が予想される場合に各道路管理者で被災状況・交通状況の共有を行い、迂回路情報の公表等の調整を行う。

●災害時渋滞対策協議会

- ・災害による深刻な渋滞が発生し、復旧・支援活動に影響が起きる恐れがある場合に渋滞緩和や交通量抑制のための対策検討を行う。

●災害時交通マネジメント検討会

- ・災害が長期化し、渋滞により経済活動等に多大な影響を及ぼしている場合、幹線道路の渋滞緩和を図り、円滑な物資や旅客輸送を確保する為、関連する道路や公共交通機関等の復旧状況を踏まえつつ、対策の適切な見直しや交通需要の抑制対策等の交通マネジメントの検討を行う。

4. 災害時の交通マネジメントについて

道路の耐災害性強化に向けた提言(概要)

- 近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
- 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずべき施策を緊急的にとりまとめ

近年の主な災害で得られた教訓

- (1) 地震災害 熊本地震 (H28.4)
大阪北部地震 (H30.6)
北海道胆振東部地震 (H30.9)
- (2) 風水害 豪雨災害 (H30.7)
台風21号 (H30.9)
- (3) 雪害 豪雪 (H30.1、H30.2)

課題

- 道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
 - 踏切の遮断による救急活動等への支障
 - 通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
 - 特殊車両の通行許可審査の遅れ
 - エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化
- 等

教訓

- 多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
 - 耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
 - 交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
 - 被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
 - 停電時に道の駅の非常用発電機が機能
- 等

耐災害性強化の本格実施に向けて

- (1) 「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化
 - 平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
 - ・学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
 - ・学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
 - ・常時の交通マネジメントのルールにとられない迅速で柔軟な施策を展開
- (2) 非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有
 - 非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
 - 例) ・路肩の積極的な活用による走行空間の確保
 - ・LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員(車線数)を設定
 - ・可動式中央分離帯の活用を含むリバーシブルレーンの適用
- (3) 災害に配慮した道路構造令等の見直し
 - これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
 - 例) ・2車線の道路の路肩を従来よりも拡幅
 - ・救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
 - ・回復力・復元力のある構造として原則4車線化
 - ・緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やS・A・P・A等の容量拡大
- (4) 道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入
 - 道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
 - ・幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理した上で路線毎の評価を実施
 - ・道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する建造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討
- (5) 迅速な復旧に向けたトレーニング強化
 - 国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
 - ・幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
 - ・地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
 - ・道路啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
 - ・被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討
- (6) 徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討
 - 地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
 - ・地域の実情に応じて、自動車で安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

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