

令和5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. 渋滞対策の取り組み状況	.....	5
3. 解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案	.....	15
4. 東九州道 清武南IC～日南北郷ICの開通に伴う交通状況の変化	.....	19
5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出	.....	24
6. 今後の進め方	.....	33

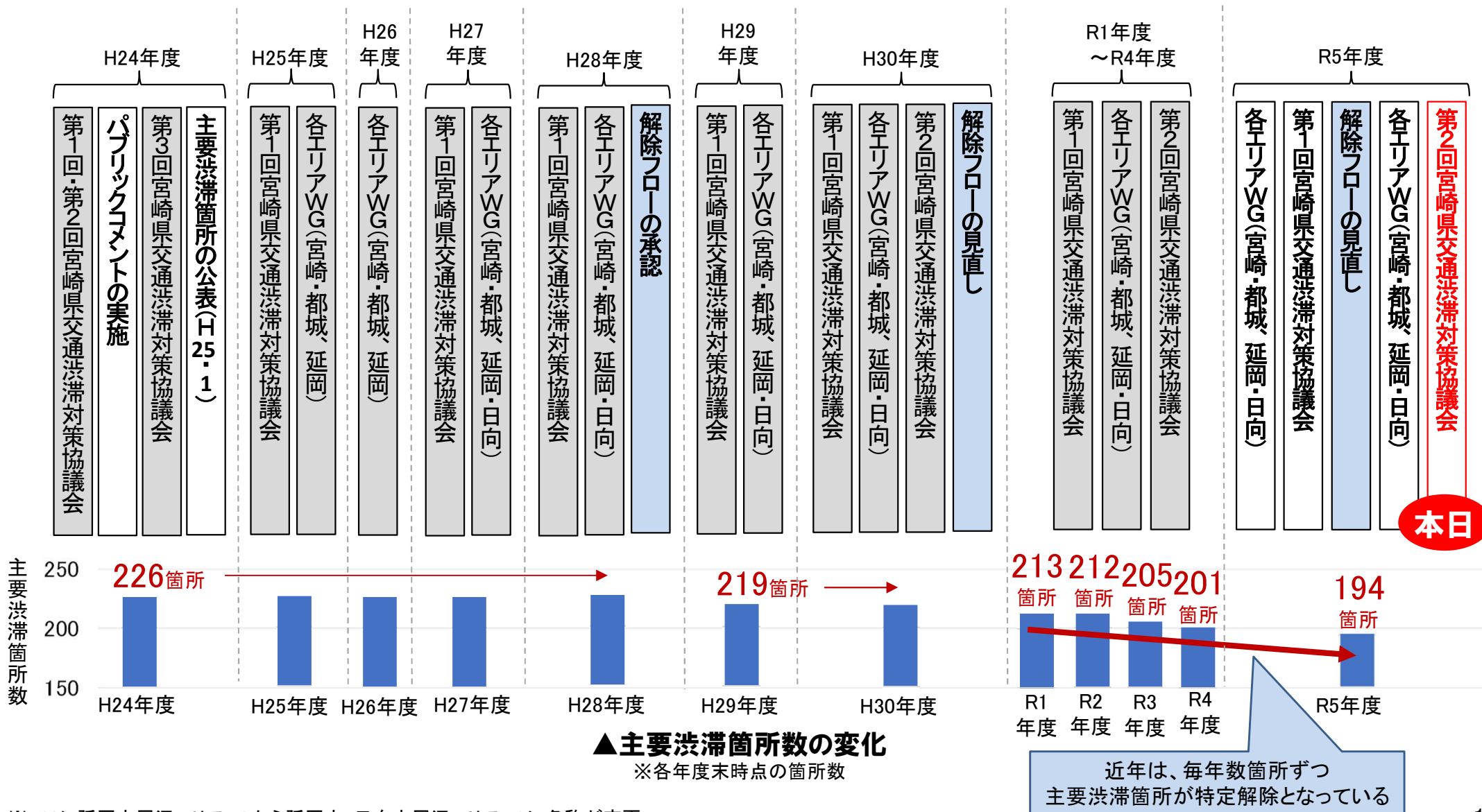
令和6年2月6日

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

(1)開催履歴と主要渋滞箇所数の変化

■宮崎県交通渋滞対策協議会の開催履歴

- H24年度に主要渋滞箇所が公表されて以降、継続的に協議会やエリアWGを開催し、主要渋滞箇所のモニタリング等を実施。
- 主要渋滞箇所数は、選定時の226箇所からこれまでに32箇所が解除となり、現在は194箇所となっている。



※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

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。

主要渋滞箇所

P_{lan}

対策立案

各道路管理者による対策の立案

D_o

対策実施

渋滞対策を現場にて施工

C_{heck}

対策評価

- ① 旅行速度のモニタリング(国道事務所が実施)
- ② 現地確認/現地調査(各道路管理者が実施) 等

A_{ction}

対策箇所の見直し

特定解除

or

経過観察

3年間経過観察後も渋滞が解消されなければ、新たに対策の立案を検討する必要がある。

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

(2) 渋滞対策マネジメントサイクル

■ 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 >

年度	N 年度			N+1 年度			N+2 年度			N+3 年度			N+4 年度			N+6年度																																	
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	3	
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															
本協議会 の 位置付け	渋滞対策の取り組み状況の報告 (P5~14)												解除フローにおける 『渋滞無』箇所の提案 (P15~18)																																				
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			効果検証に必要な データの収集			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																																				
主要渋 滞箇所 の分類	対策未検討箇所			対策検討済箇所(対策案あり)												対策済箇所			特定解除			対策未検討 箇所(再)																											

3年間経過観察後も特定解除(渋滞が解消)されなければ、「対策未検討箇所(再)」として、新たに対策の立案を検討する。
(宮崎県ルール) 3

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯 (3)第1回渋滞協の振り返りと本会議のポイント

■令和5年度 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(R5.8.23)の議事概要

- 主要渋滞箇所201箇所のうち、7箇所(宮交シティ(仮)交差点、宮崎農高北側(仮)交差点、恒久神社前交差点、恒久神社前(仮)交差点、宮崎生協病院前(仮)交差点、橘通2丁目(仮)交差点、五十猛神社前交差点)で特定解除を行った。
- 主要渋滞箇所の解除フローについて、改定版解除フローを承認した。
- 渋滞対策マネジメントサイクルの循環ルール(宮崎県ルール)を承認した。
- 渋滞対策の取り組み状況について、完了した渋滞対策、今年度実施する渋滞対策、中長期対策を共有した。
- 東九州自動車道 清武南IC～日南北郷ICの開通に伴う交通状況の変化について、速報値を共有した。
- 県北地区の国道10号における道路交通の現状と課題について、情報を共有した。



■本協議会の主な議事内容

○渋滞対策の取り組み状況【Plan: 対策立案、Do: 対策実施】

ポイント

- ・各道路管理者が立案した次年度以降の渋滞対策を報告
- ・各道路管理者が今年度実施した渋滞対策について、実施状況や完了年月日等を共有

○解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案

ポイント

- ・解除フローの[渋滞協委員からの提案箇所]について、「未対策箇所」で『渋滞無』の箇所を提案

○東九州道 清武南IC～日南北郷ICの開通に伴う交通状況の変化

ポイント

- ・清武南IC～日南北郷ICの開通による交通状況の変化について共有

○県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出

ポイント

- ・交通状況の分析、課題箇所の抽出結果について、情報を共有

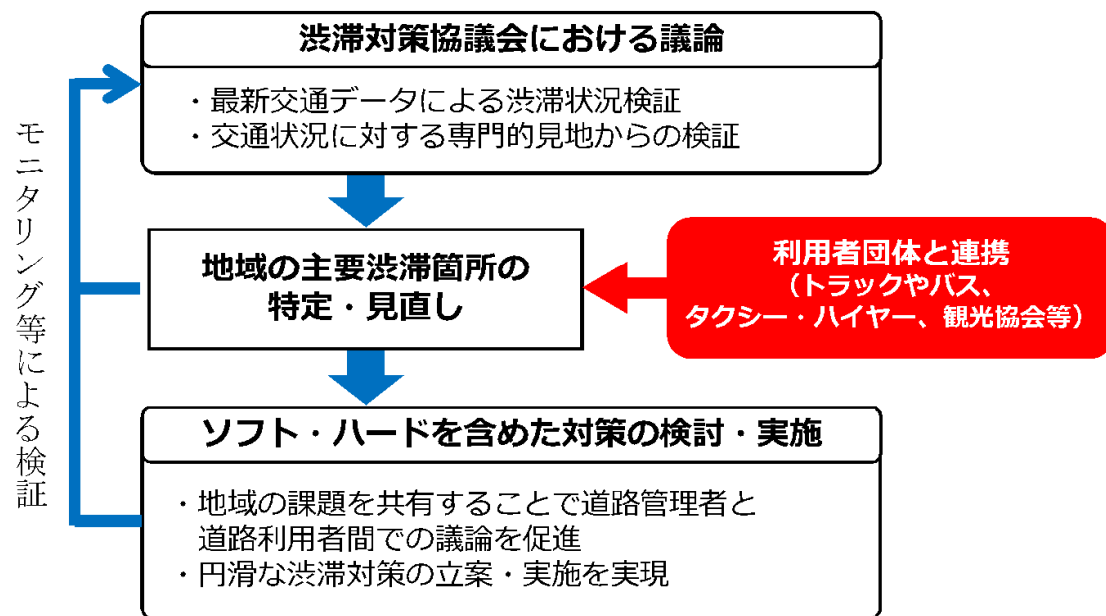
2. 渋滞対策の取り組み状況

(1)官民連携による渋滞対策

■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)



▲主要渋滞箇所 源藤交差点



▲主要渋滞箇所 市役所前交差点

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

2. 渋滞対策の取り組み状況

(1)官民連携による渋滞対策

■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40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。

 : 次年度対策予定箇所
 : 対策実施中箇所

<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	
	延岡市	国道10号	旭ヶ丘付近		
	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		
			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・R3
			国道269号	池田台～清武 正手交差点	
	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			
	都城市	国道10号	平江交差点 甲斐元交差点		
		県道108号	乙房交差点		
		国道220号	源藤交差点付近	R2・R3	
	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	R6		

<バス事業者>

事業者	市町村	路線番号	指摘箇所名	対策着手年度
宮崎県 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	R2
	高鍋町		菖蒲池交差点付近	R4
	宮崎市	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	

<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
			栗野名交差点付近	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	国道327号	京塚交差点付近	
		県道9号	矢の先交差点付近	
	都城市	県道44号	甲斐元交差点付近	
			平江交差点付近	
		国道10号	都城警察署前付近	
		国道222号		

2. 渋滞対策の取り組み状況

(1)官民連携による渋滞対策

Plan：対策立案

■主要渋滞箇所 市場入口交差点 (要望箇所:都城市内)

※R6年度実施予定

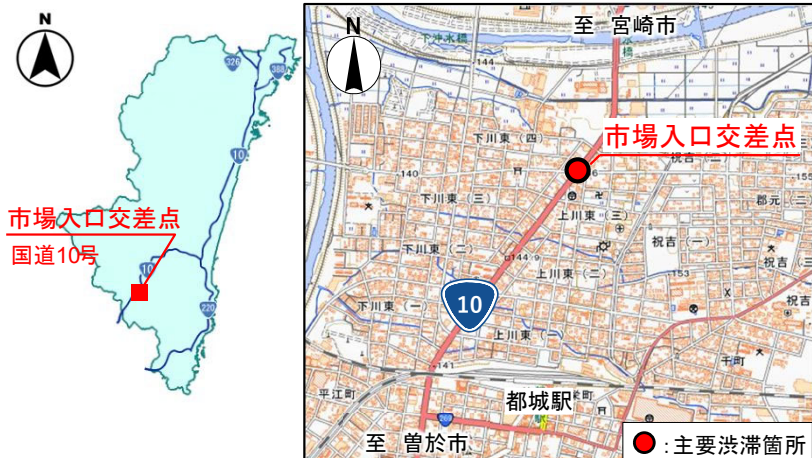
宮崎河川国道・都城市

【トラック事業者要望箇所におけるピンポイント対策】

【渋滞要因】・北側流入部において、交差点が鋭角に取りついているため左折車両が減速し、直進阻害が生じることで渋滞が発生
・従道路においては、右折車両が直進車両を阻害して渋滞が発生

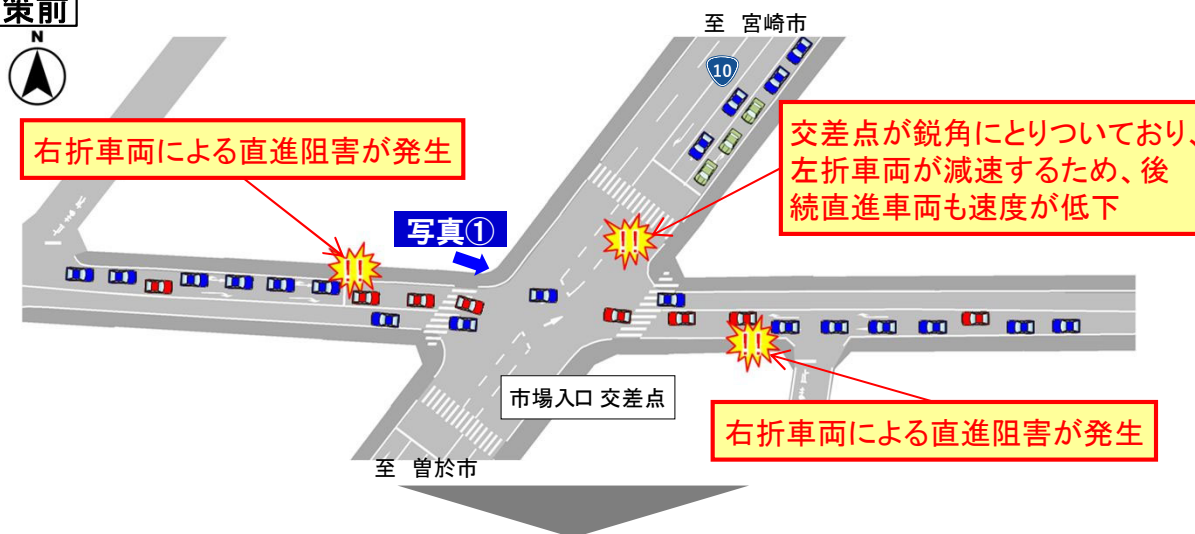
【対策内容】左折路の設置、右折車線の設置

<位置図>



<対策内容>

対策前



<交通状況>



対策後



2. 渋滞対策の取り組み状況

(1)官民連携による渋滞対策

Do : 対策実施

■主要渋滞箇所 たかなべちょう しょうぶいけ 高鍋町菖蒲池交差点 しょうぶいけ (要望箇所:菖蒲池交差点付近)

※R4年度より実施中

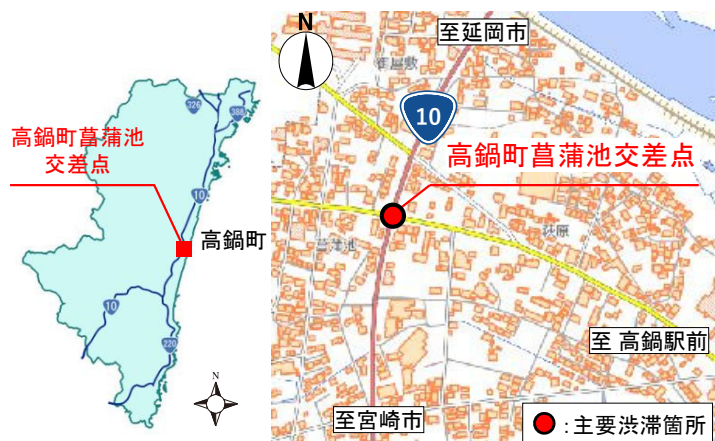
宮崎河川国道

【バス事業者要望箇所におけるピンポイント対策】

【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

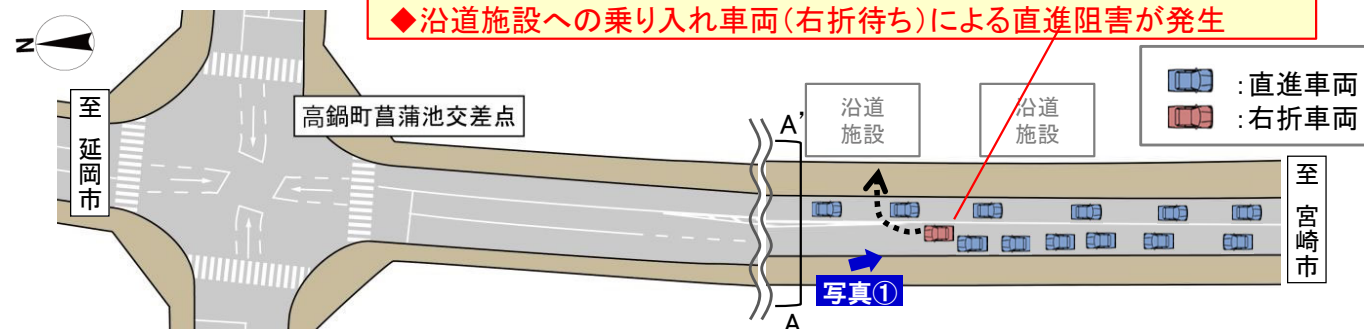
【対策内容】路肩拡幅 (沿道施設への乗り入れ車両(右折待ち)による後続車の直進阻害の発生を減少させる)

<位置図>

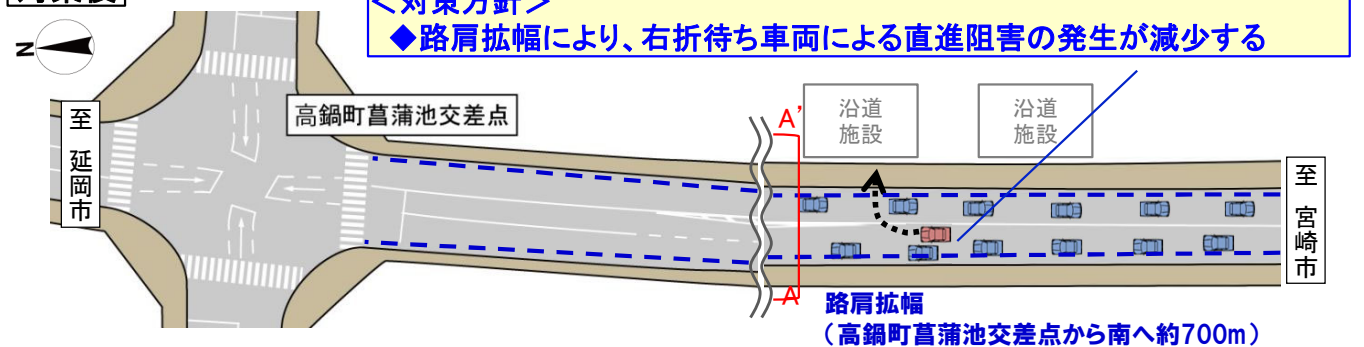


<対策内容>

対策前



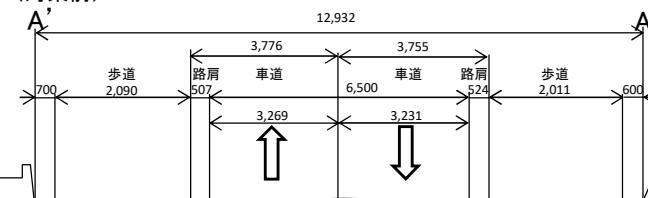
対策後



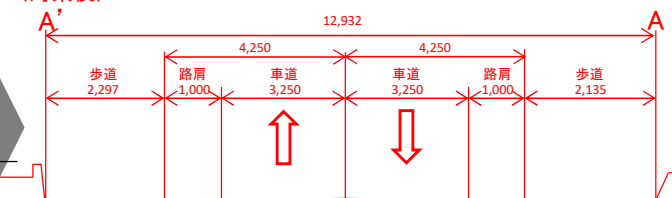
<交通状況>



<断面A-A'>
(対策前)



(対策後)



2. 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

■主要渋滞箇所 延岡港入口(仮)交差点

(要望箇所: 粟野名交差点付近)

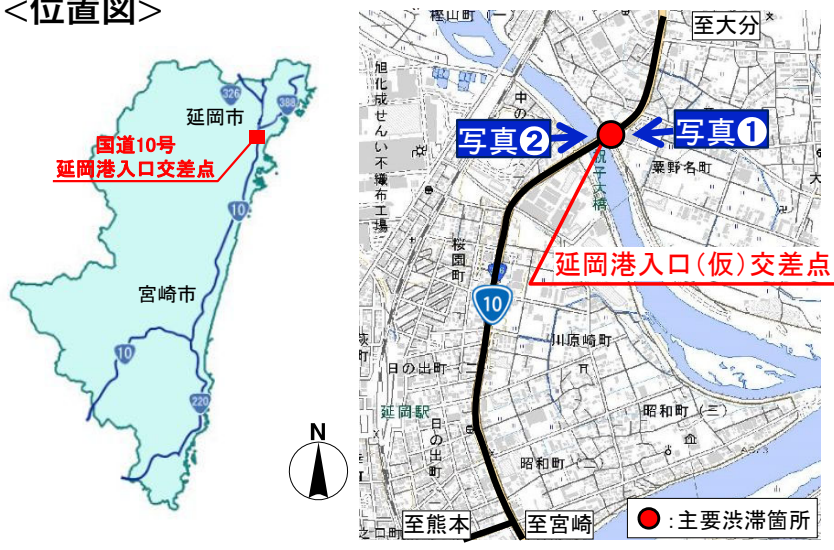
※関係機関と調整後 実施予定

延岡河川国道

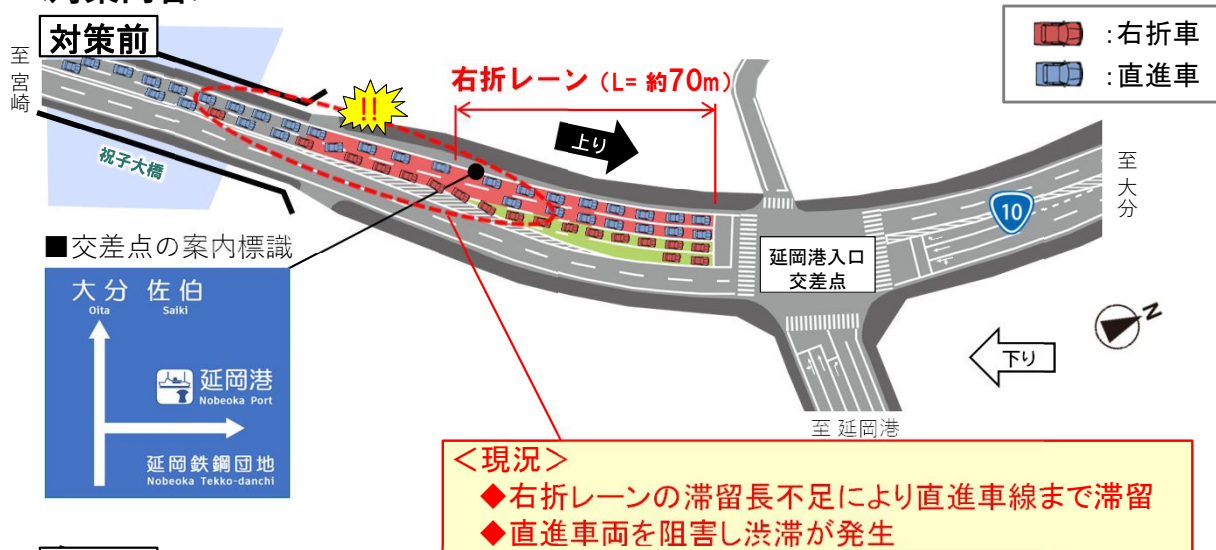
【ハイヤー・タクシー事業者要望箇所】

【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。

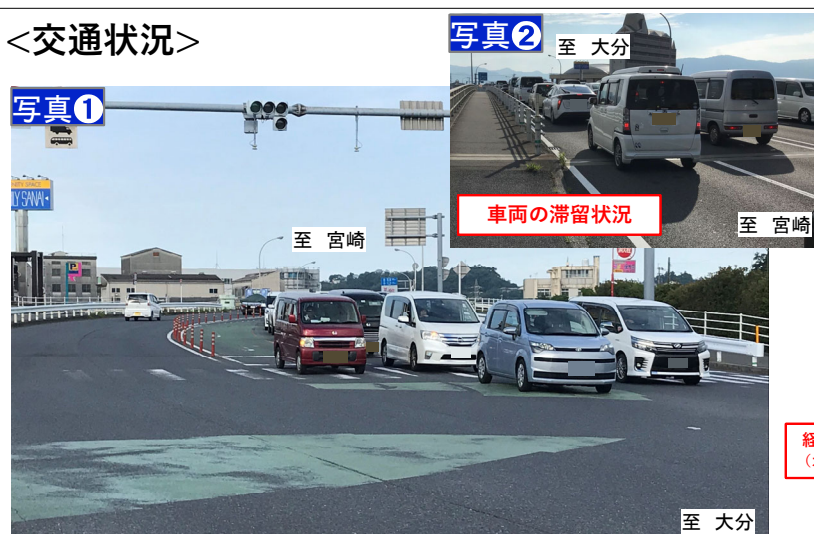
<位置図>



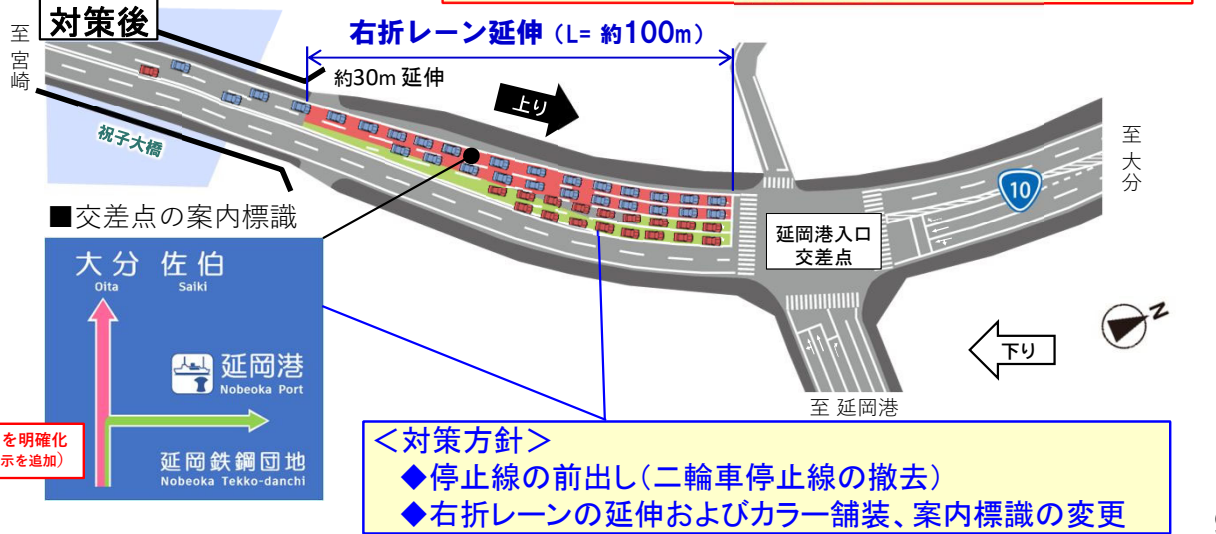
<対策内容>



<交通状況>



対策後



2. 渋滞対策の取り組み状況

(3)今年度実施中の渋滞対策

Do : 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

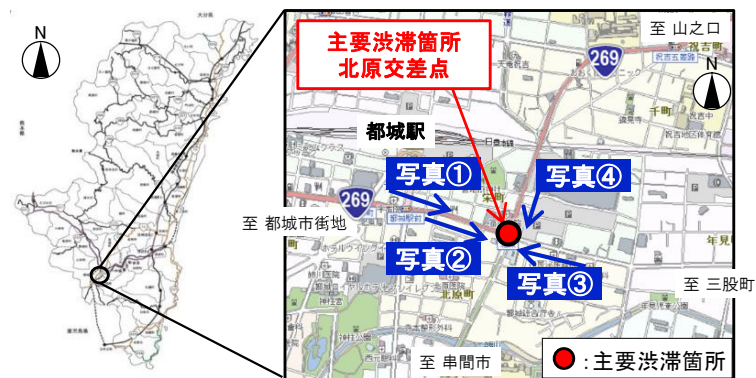
【渋滞要因】山之口方面への左折車両が直進車両を阻害して渋滞が発生。

【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)

【事業状況】令和5年度は、用地補償を実施

<位置図>

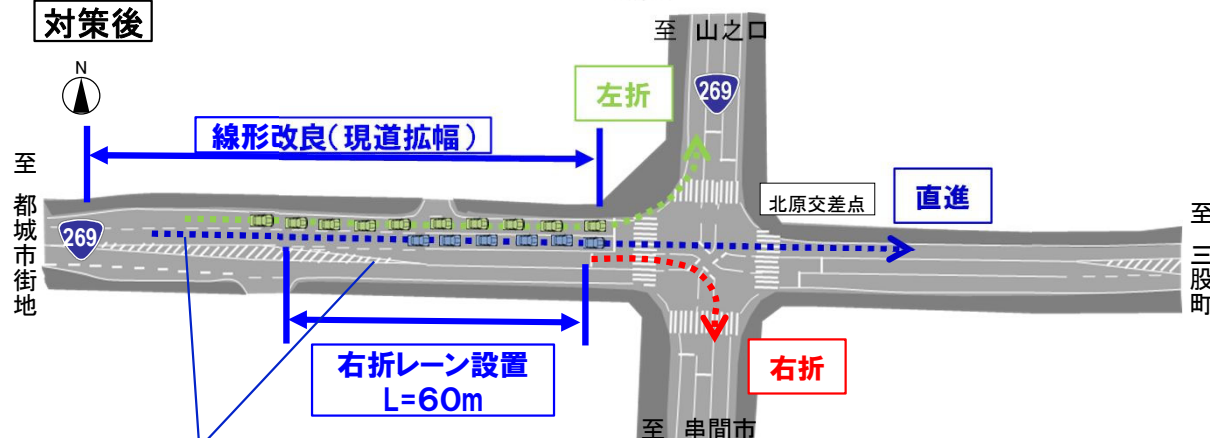


<対策内容>

対策前



対策後



<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)

<交通状況>



2. 渋滞対策の取り組み状況

(3)今年度実施中の渋滞対策

Do : 対策実施

■主要渋滞箇所 しょうわちょう 昭和町交差点(都市計画道路) あさひつうせん 旭通線(県道宮崎島之内線) みやざきしまのうちせん ※R4年度より実施中 宮崎県

【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

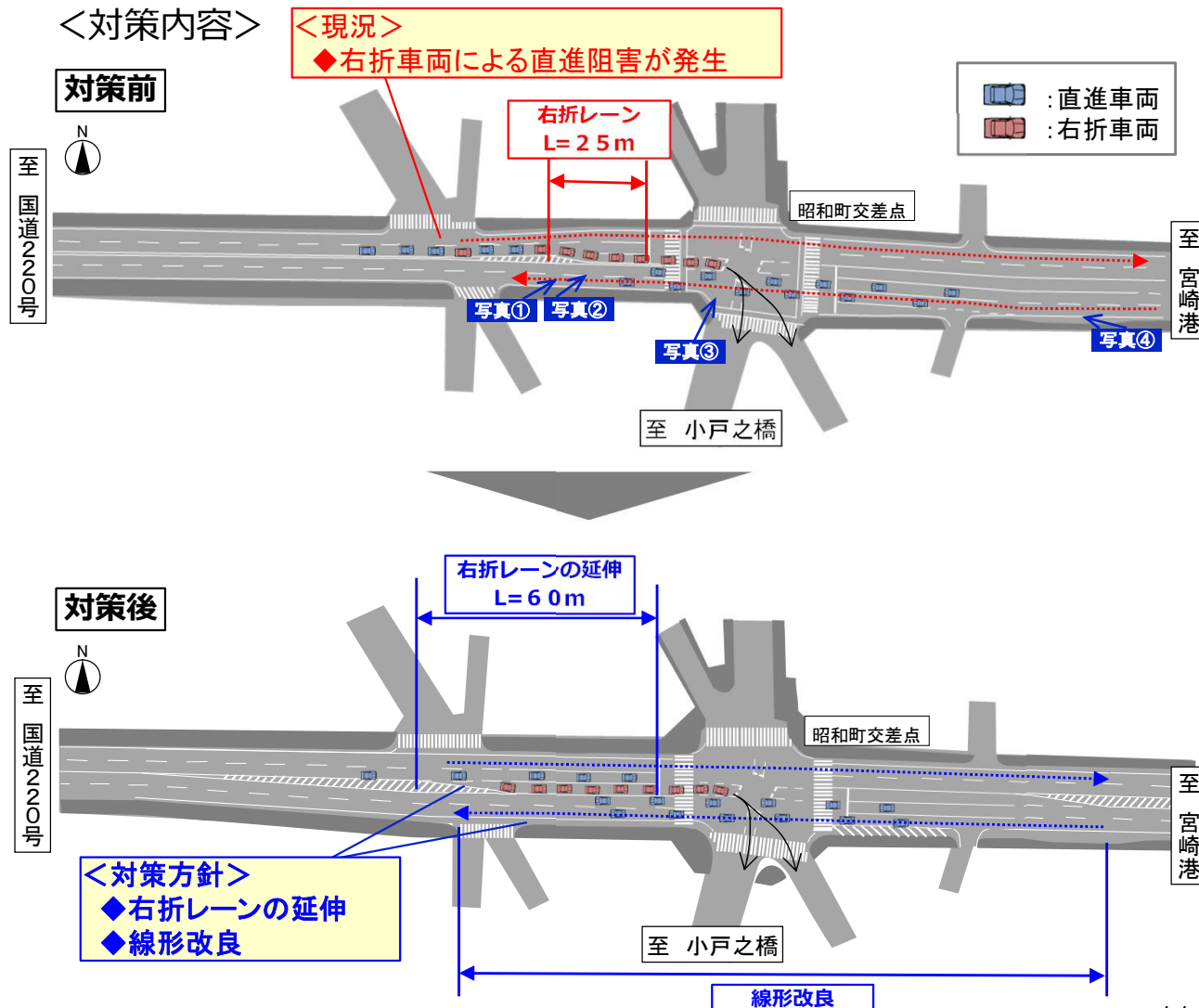
【対策案】右折レーンの延伸(併せて直進の線形改良により円滑性及び安全性の向上を図る)

【事業状況】令和5年度は用地測量、物件調査を実施

<位置図>



<対策内容>



<交通状況>



2. 渋滞対策の取り組み状況

(3)今年度実施中の渋滞対策

Do : 対策実施

■主要渋滞箇所 みのばる 蓑原交差点、くぼばる いりぐち 久保原入口(仮)交差点

※R6年度完了予定

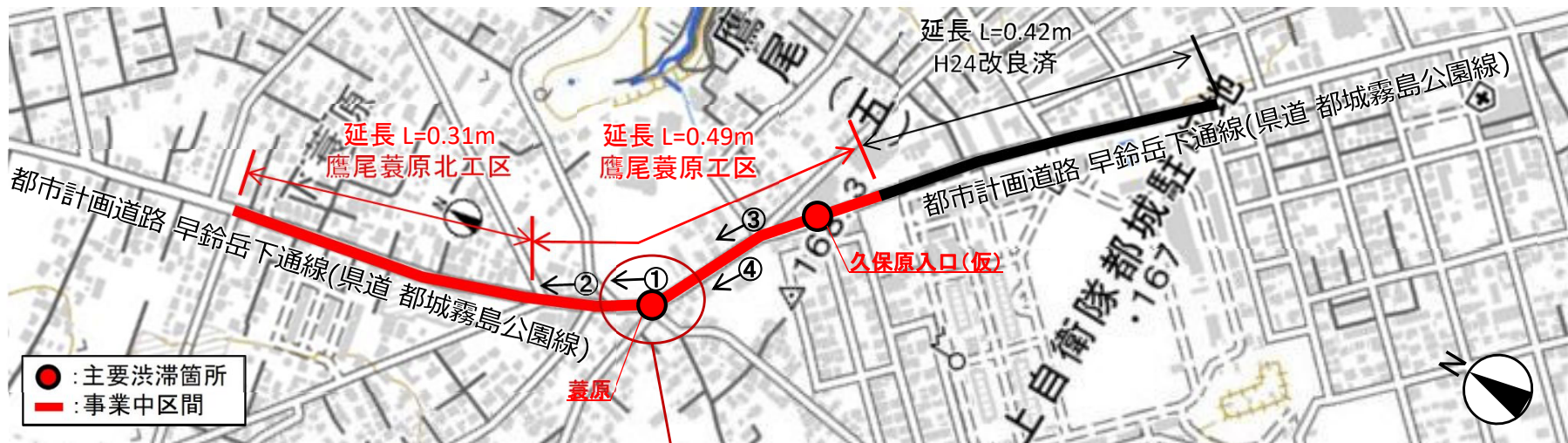
宮崎県

(都市計画道路 はやすずたけしたつうせん たかおみのばる 早鈴岳下通線(鷹尾蓑原工区)(県道 みやこのじょうきりしまこうえんせん 都城霧島公園線))

【渋滞要因】当該区間は、周辺の商業店舗利用者や通勤者による交通が集中し渋滞が発生
(交差点付近は線形が悪く、歩道もないため、走行性が悪いことも要因となっている)

【事業状況】令和5年度は、一部区間の改良工事、舗装工事を実施

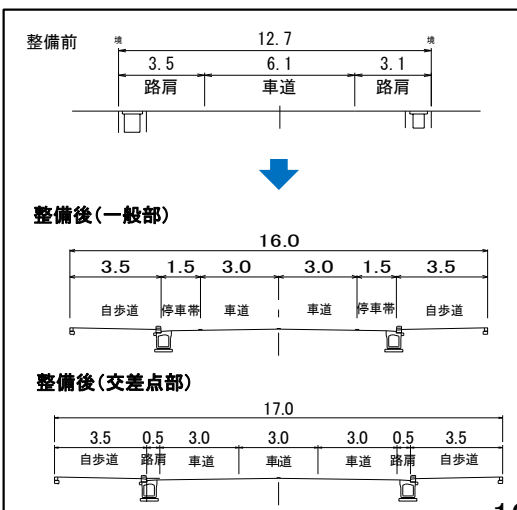
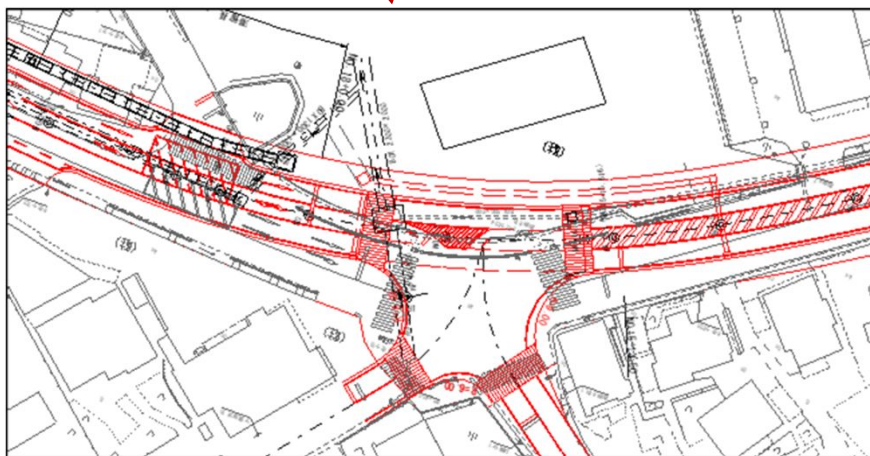
<位置図>



<交通状況>



交差点付近平面図



2. 渋滞対策の取り組み状況

(3)今年度実施中の渋滞対策

Do : 対策実施

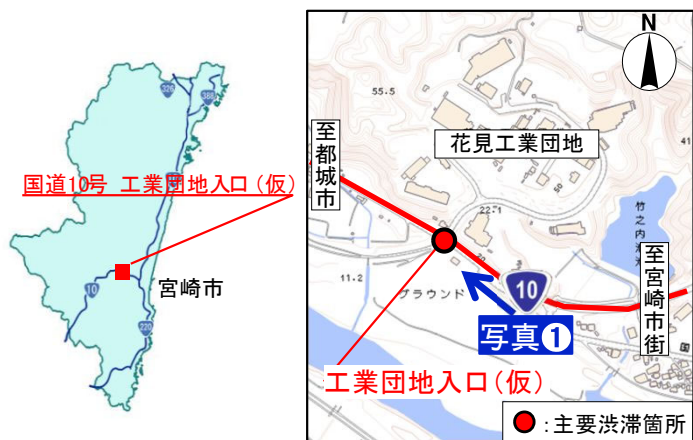
■主要渋滞箇所 こうぎょうだんち いりぐち 工業団地入口(仮)交差点

※R5年度完了予定

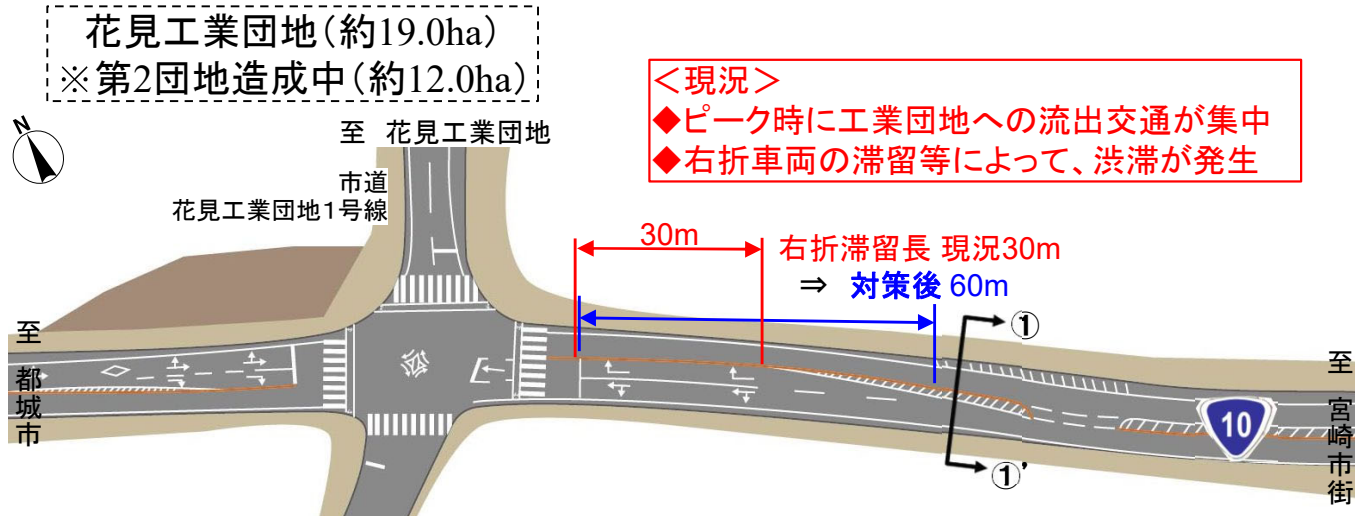
宮崎市

○宮崎市街方面から工業団地へ進入する右折滞留長が現況30mであり、朝方を中心に下り方面で右折車滞留等による渋滞が発生。
 ⇒【対策案】宮崎市で事業中の第2花見工業団地造成事業に伴い、警察・道路管理者との協議により造成事業内で国道10号宮崎市街方面から工業団地内へ進入する右折レーンの延伸を予定しており、渋滞緩和への効果が見込まれる。

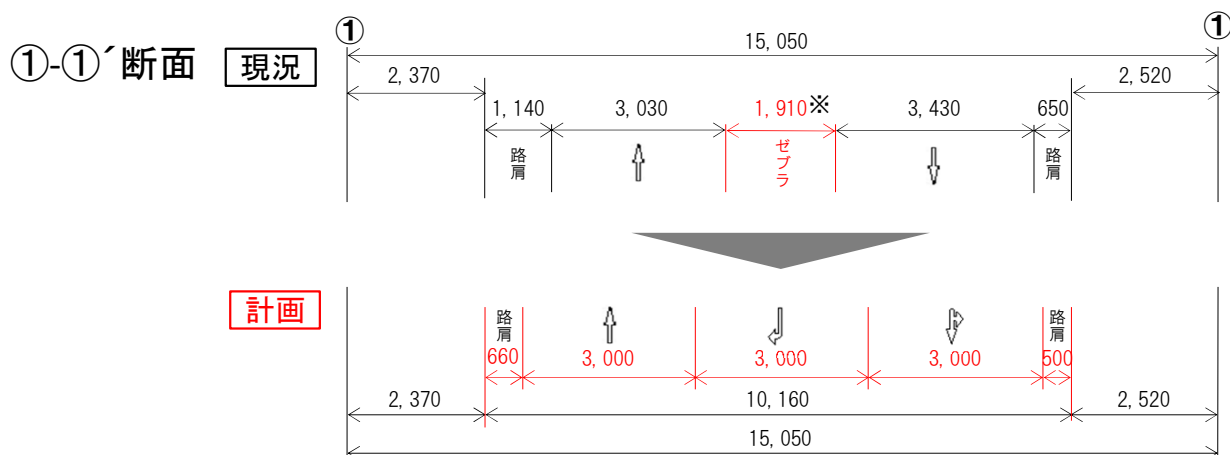
<位置図>



<対策内容>



<交通状況>



※幅員1,910mmは、ゼブラゾーンの代表幅員を示す

2. 渋滞対策の取り組み状況

(3)今年度実施中の渋滞対策

Do : 対策実施

宮崎県

■主要渋滞箇所 ①伊達町交差点、②伊達町2交差点、③南延岡駅前交差点 ～ 稲葉崎平原線(構口工区) ～

【渋滞要因】南北方向の(主)稲葉崎平原線でピーク時中心部への流入が集中し渋滞発生。

【対策内容】現道拡幅を実施。

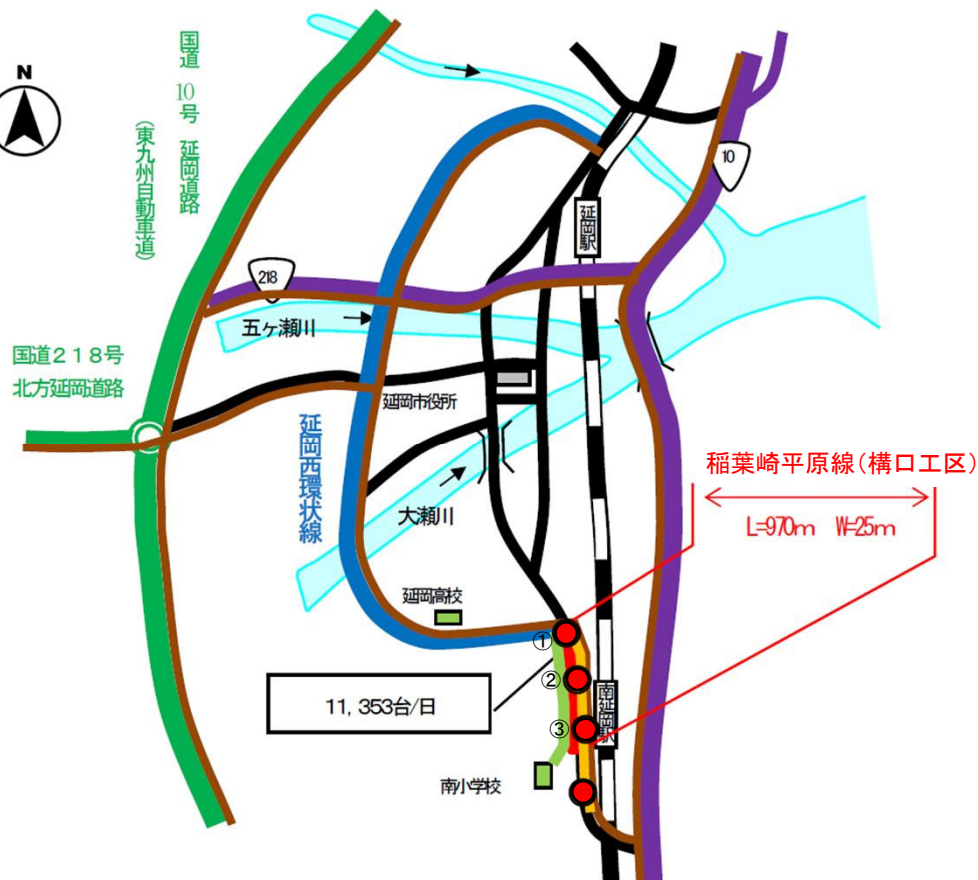
(併せて無電柱化(電線共同溝)を実施することで災害時の輸送路、避難路を確保)

【事業状況】用地買収、物件等の補償及び道路改良工事を実施。

<位置図>

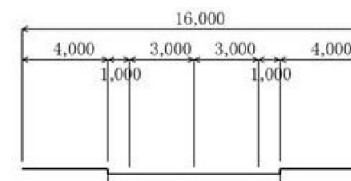


<概要図>

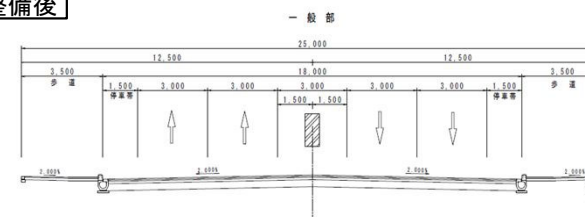


<標準横断面図>

整備前



整備後



稲葉崎平原線 (構口工区) 交通状況



凡例

- 通学路
- 合同点検危険箇所
- 緊急輸送道路
- 主要渋滞箇所

3. 解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案

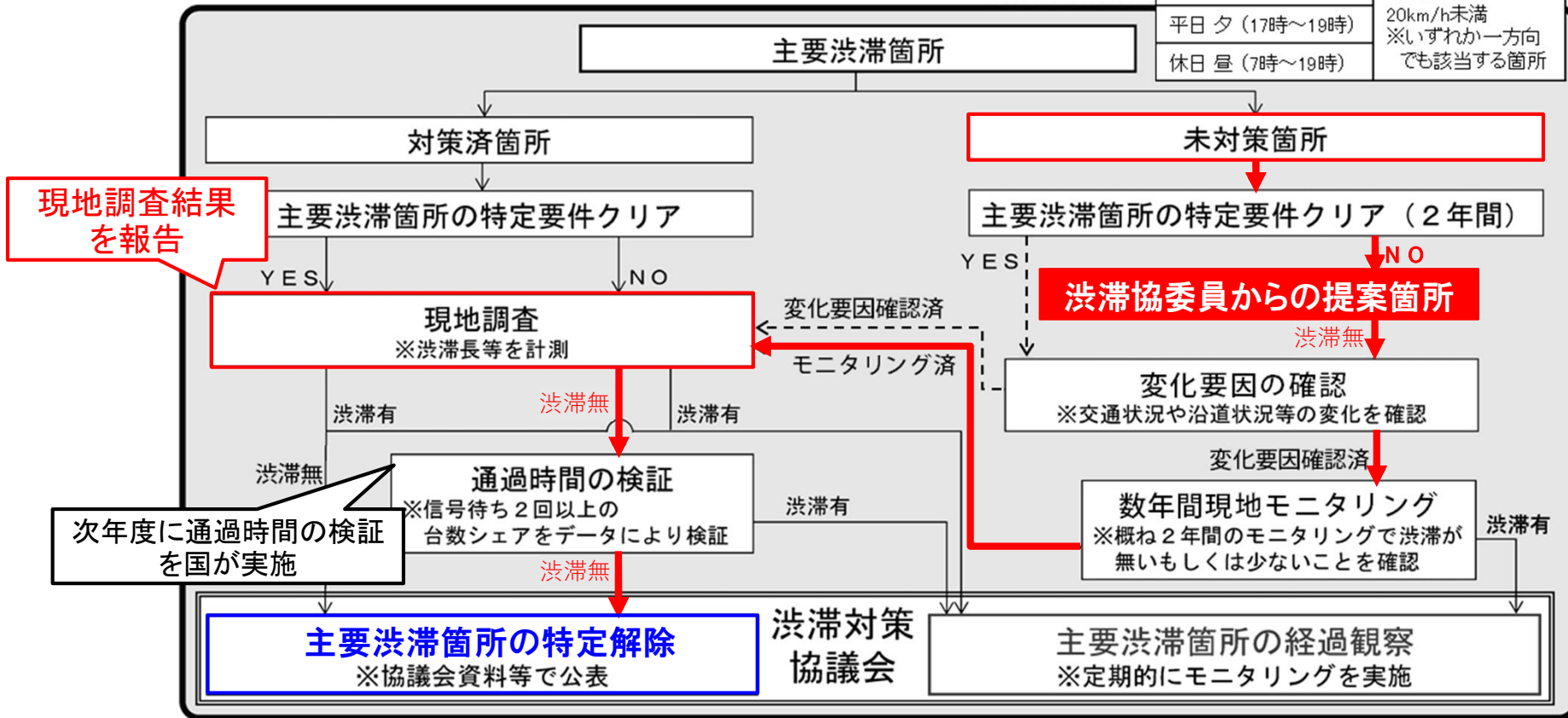
■『渋滞無』箇所の提案の位置付け

- 解除フローにおいて、「未対策箇所」でも『渋滞無』が確認できれば主要渋滞箇所の特定解除が可能である。
- ここでは、解除フローの[渋滞協委員からの提案箇所]として、現地調査による『渋滞無』箇所を委員より提案する。
(提案された『渋滞無』箇所は、次年度の第1回渋滞協議会(例年7~8月頃に開催)で、特定解除の検討を行う。)

■主要渋滞箇所(一般道)の解除手順 (R5年度第1回渋滞協で改定)

▼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 でも該当する箇所
休日 昼 (7時~19時)	



3. 解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案

たかおかちょうみやずるにしがわ
■高岡町宮水流西側(仮)交差点

- 旅行速度データは、南西側流入部(方向④)で20km/h未満となっているため、現地調査を実施した。
- 現地調査の結果、渋滞が発生していないことを確認した。

<位置図>



<渋滞長・滞留長>



<旅行速度>

方向	路線	流入方向	平均旅行速度(km/h)		
			平日		休日
			7-8時台	17-18時台	
方向①	国10	北西	25.42	24.58	26.1
方向②	国10	東	26.17	31.71	30.92
方向③	県352	北東	34.6	35.15	36.36
方向④	市道等	南西	7.89	7.49	8.95

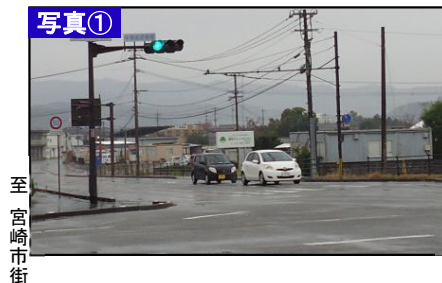
ETC2.0データ：R4.4~R5.3
 ※赤字は20km/h未満

<信号現示>

	方向①②		方向③④
	左直右	右折	
青時間	85秒	5秒	26秒
青時間比	65%	4%	20%
サイクル長	130秒		

R5.8.24(木)7時台

渋滞長・滞留長：R5.8.24(木)7時台



3. 解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案

たかなべこうこういりぐち

■高鍋高校入口交差点

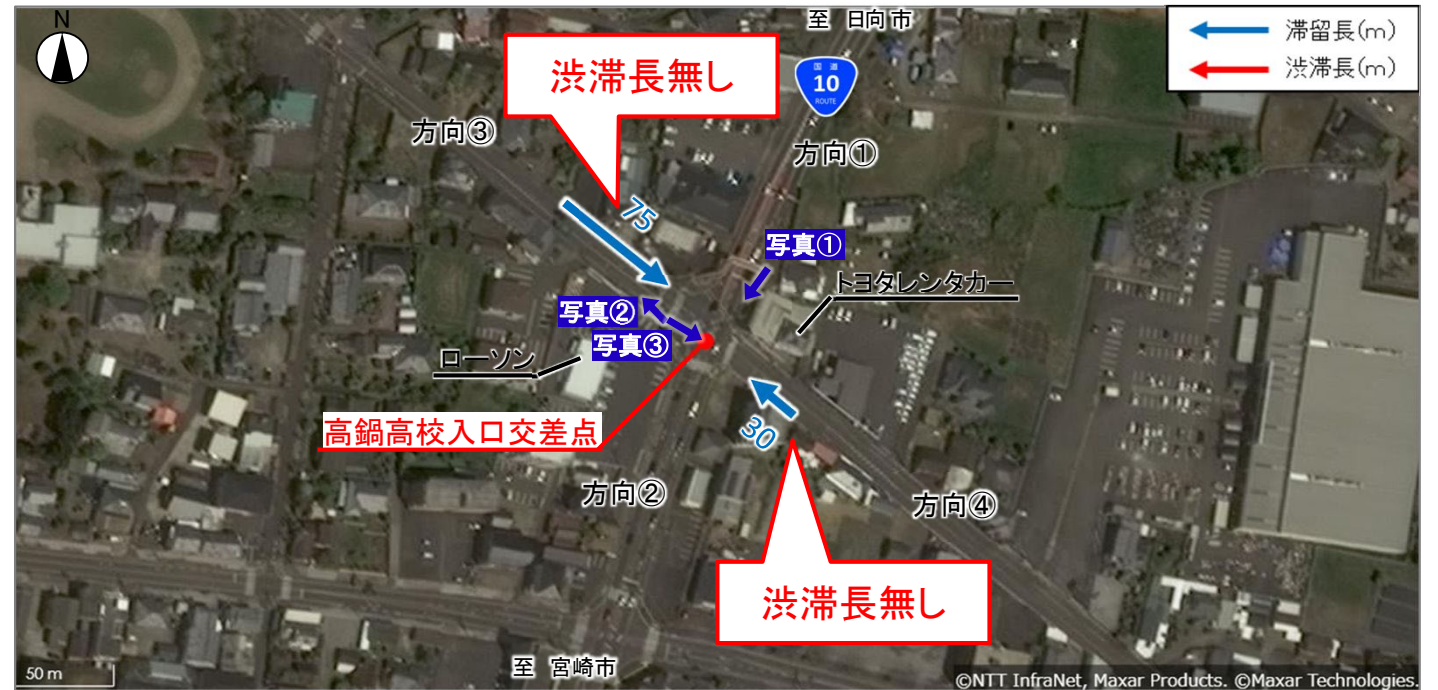
宮崎河川国道

- 旅行速度データは、北西側流入部(方向③)、南東側流入部(方向④)で20km/h未満となっているため、現地調査を実施した。
- 現地調査の結果、渋滞が発生していないことを確認した。

<位置図>



<渋滞長・滞留長>



<旅行速度>

方向	路線	流入方向	平均旅行速度(km/h)		
			平日		休日
			7-8時台	17-18時台	7-18時台
方向①	国10	北	31.14	27.84	28.34
方向②	国10	南	25.38	24.2	24.89
方向③	主19	北西	8.86	7.25	7.79
方向④	市道等	南東	10.33	10.64	11.01

ETC2.0データ: R4.4~R5.3
※赤字は20km/h未満

<信号現示>

	方向①②		方向③④	
	左直右	右折	左直右	右折
青時間	103秒	8秒	26秒	5秒
青時間比	64%	5%	16%	3%
サイクル長	160秒			

R5.8.23(水)17時台

渋滞長・滞留長: R5.8.23(水)17時台



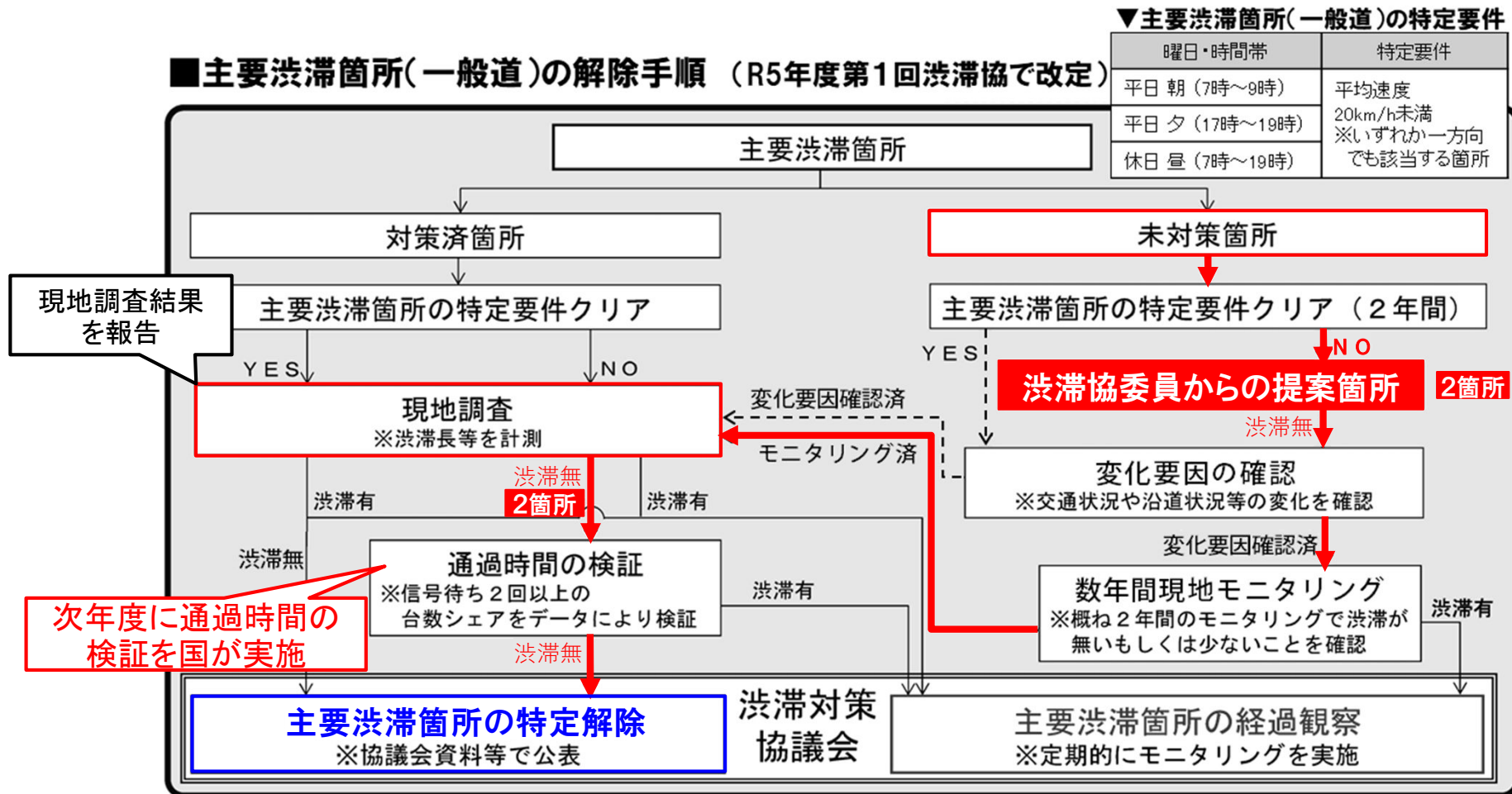
3. 解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案

■『渋滞無』箇所の提案のまとめ

○解除フローの[渋滞協委員からの提案箇所]として提案された『渋滞無』箇所は、2箇所であった。

⇒高岡町宮水流西側(仮)、高鍋高校入口

○提案された『渋滞無』箇所は、次年度に通過時間の検証を行い、第1回渋滞協議会(例年7~8月頃に開催)で、特定解除の可否を判断する。



4. 東九州道 清武南IC～日南北郷ICの開通に伴う交通状況の変化

(1) 事業概要

R5.3.25開通

宮崎河川国道

○東九州自動車道の清武JCT～日南東郷IC間は、宮崎市、日南市を通過する延長約28kmの区間で、このうち未開通であった清武南IC～日南北郷ICが、令和5年3月25日(土)に開通した。

<位置図>



清武南IC付近の施工状況 (R4.12時点)
 清武南IC側から日南北郷IC方面を望む



鏡洲地区の施工状況 (R4.12時点)
 清武南IC側から日南北郷IC方面を望む



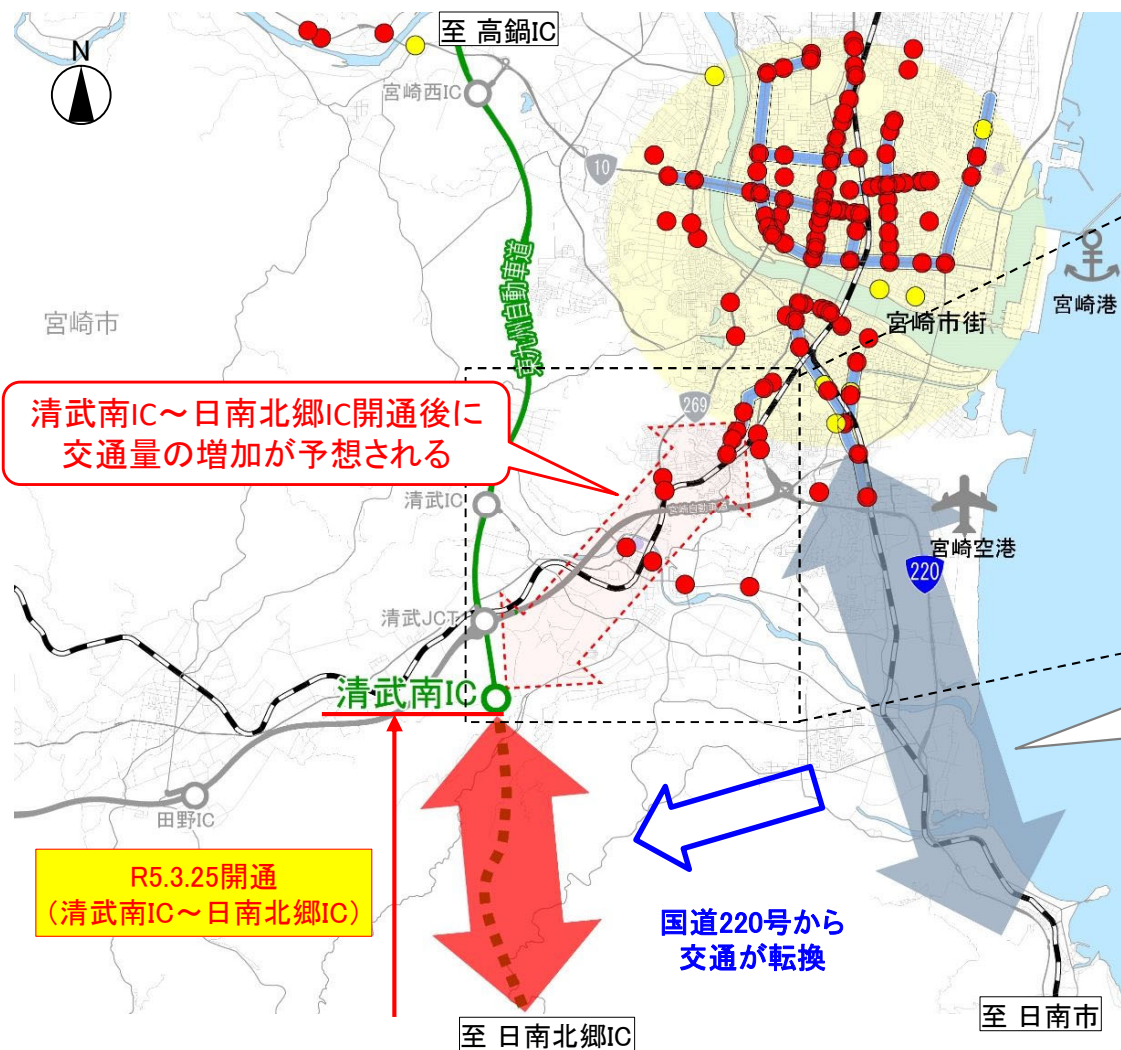
日南北郷IC付近の施工状況 (R4.12時点)
 日南北郷IC側から清武南IC方面を望む

4. 東九州道 清武南IC～日南北郷ICの開通に伴う交通状況の変化

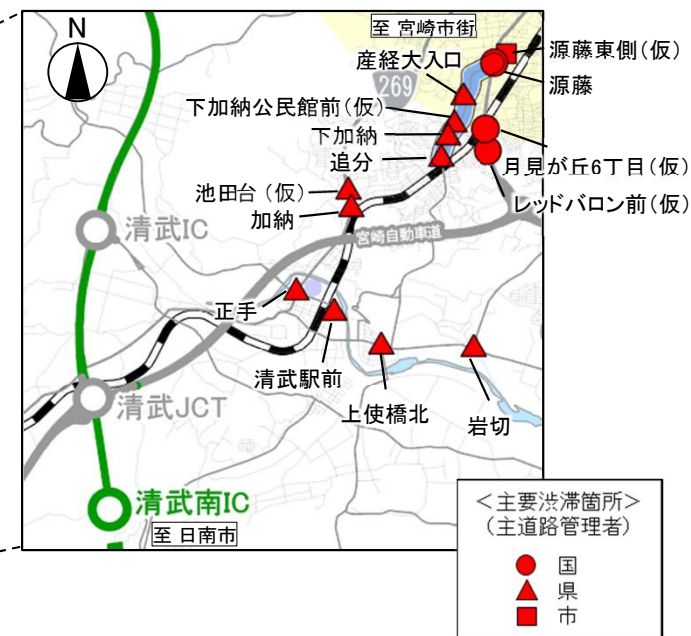
(2) 清武南IC～日南北郷IC開通による想定された交通流の変化

○清武南IC～日南北郷ICの開通により、宮崎市街～日南市間の交通の一部が、国道220号を通るルートから東九州自動車道を通るルートへと転換することが想定されていた。
 ⇒第1回渋滞協において開通1ヶ月後の交通状況の変化を報告したが、今回は、開通半年後までのデータを基に、開通前後の段階的な交通状況の変化を確認した。

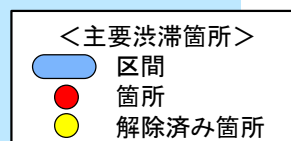
<宮崎市街⇄日南市間における想定された交通流の変化>



<清武町周辺の主要渋滞箇所と管理者>



清武南IC～日南北郷IC開通後に交通量の減少が予想される (国道220号を通るルート)



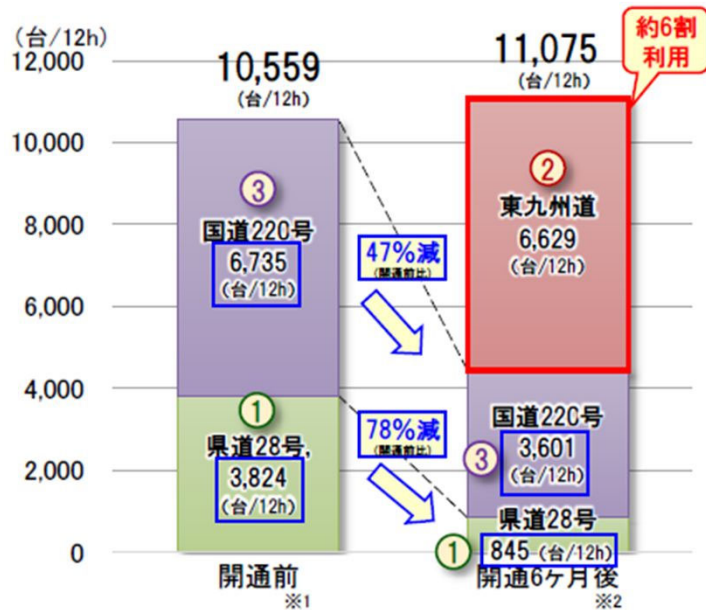
4. 東九州道 清武南IC～日南北郷ICの開通に伴う交通状況の変化

(3)交通状況の変化 - 交通量の変化

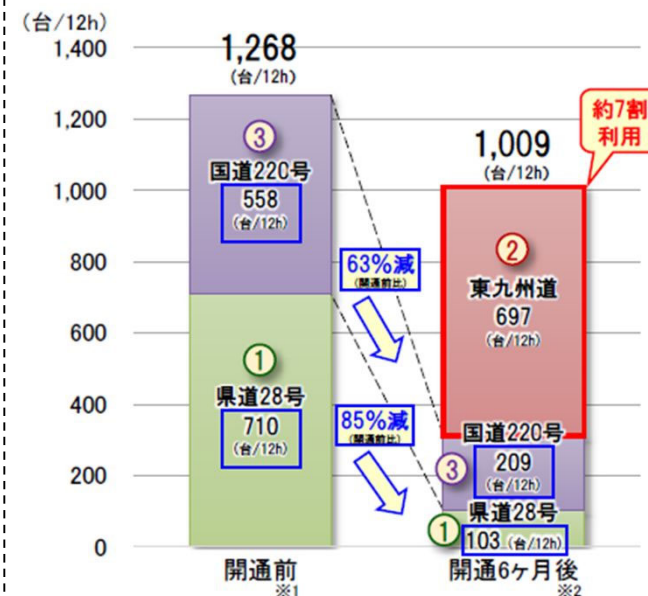
- 東九州道 清武南IC～日南北郷ICの開通6ヶ月後は、東九州道と並行する国道220号の交通量は約47%減少し、県道28号線は約78%減少した。
- また、観測断面における開通6ヶ月後の東九州道の利用割合は約6割となっている。



■全車交通量 (左図①②③断面交通量)



参考) 大型車交通量 (左記交通量うち)



※1【開通前】

国道220号 : 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査
 県道28号線 : 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査
 東九州道 : 国土交通省トラフィックカウンターデータ(速報値)
 (2023年3月14日(火) 7:00~19:00)

※2【開通6ヶ月後】

国道220号 : 交通量調査結果(2023年9月27日(水) 7:00~19:00)
 県道28号線 : 交通量調査結果(2023年9月27日(水) 7:00~19:00)
 東九州道 : 国土交通省トラフィックカウンターデータ(速報値)
 (2023年9月27日(水) 7:00~19:00)

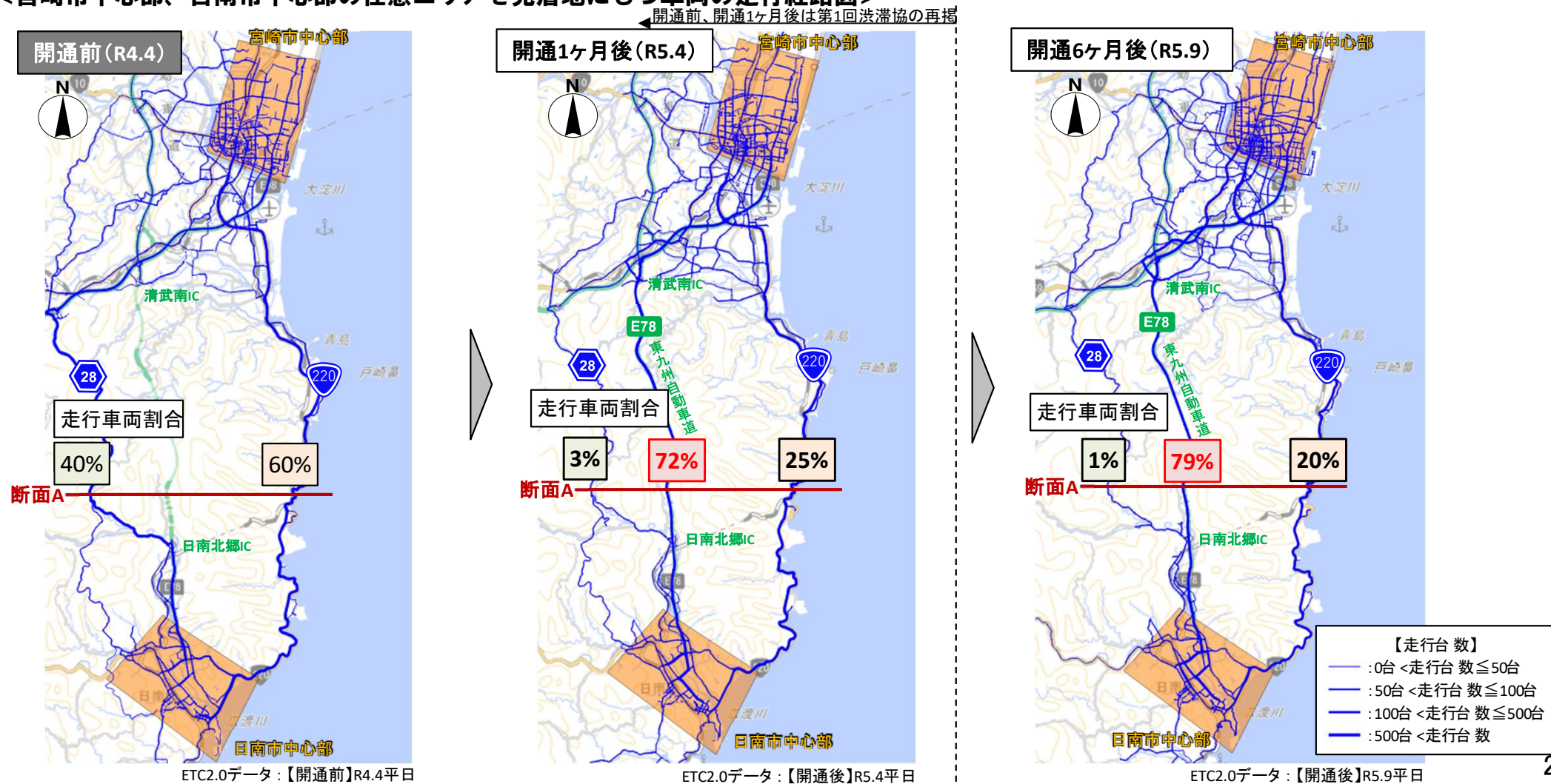
4. 東九州道 清武南IC～日南北郷ICの開通に伴う交通状況の変化

(3)交通状況の変化 - 走行経路の変化

- ETC2.0車載車を対象に経路分析を行い、宮崎市中心部と日南市中心部を発着地にもつ車両の走行経路の変化を確認した。
- 断面Aの走行車両割合を見ると、開通1ヶ月後・6ヶ月後は約7～8割が東九州道を通行している。
- 並行する現道では、開通前・開通1ヶ月後・開通6ヶ月後で変化を確認すると、県道28号線は40%→3%→1%に、国道220号は60%→25%→20%に分担率が変化した。

※本結果はETC2.0車載車の経路を示すものであり、実際の交通量の比率とは異なる。

<宮崎市中心部、日南市中心部の任意エリアを発着地にもつ車両の走行経路図>



4. 東九州道 清武南IC～日南北郷ICの開通に伴う交通状況の変化

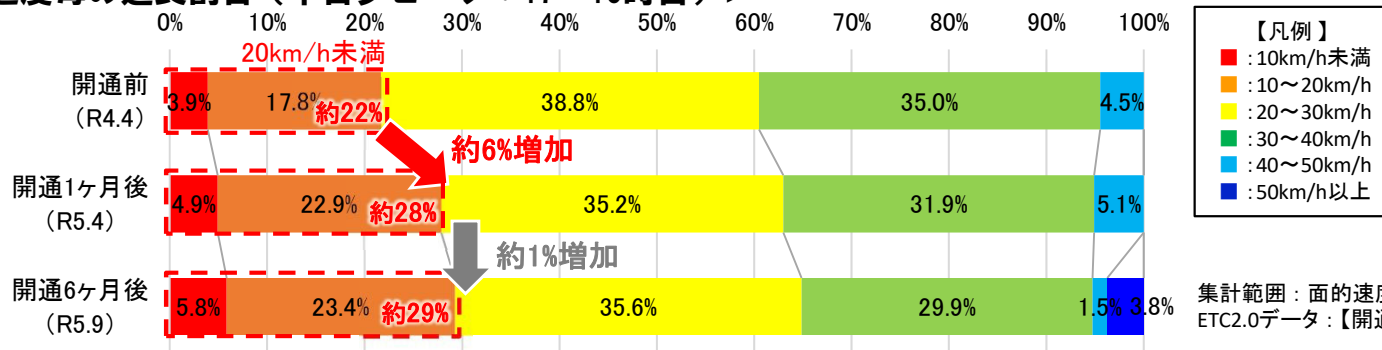
(3)交通状況の変化 - 面的な平均旅行速度の変化 (平日夕ピーク)

○清武駅周辺において、開通前後の速度毎の延長割合を見ると、開通1ヶ月後は20m/h未満の区間が約6%増加し、開通6ヶ月後は開通1ヶ月後と比較すると約1%増加した。
 ⇒東九州道の開通後、清武南ICから一般道へ降りた車両により清武駅周辺で若干の混雑が発生したが、開通6ヶ月後は開通1ヶ月後と比較すると大きな変化は見られない。

<面的速度分布図 (平日夕ピーク：17～18時台)>



<速度毎の延長割合 (平日夕ピーク：17～18時台)>



集計範囲：面的速度分布図(上图)点線の枠内
 ETC2.0データ：【開通前】R4.4、【開通1ヶ月後】R5.4、【開通6ヶ月後】R5.9

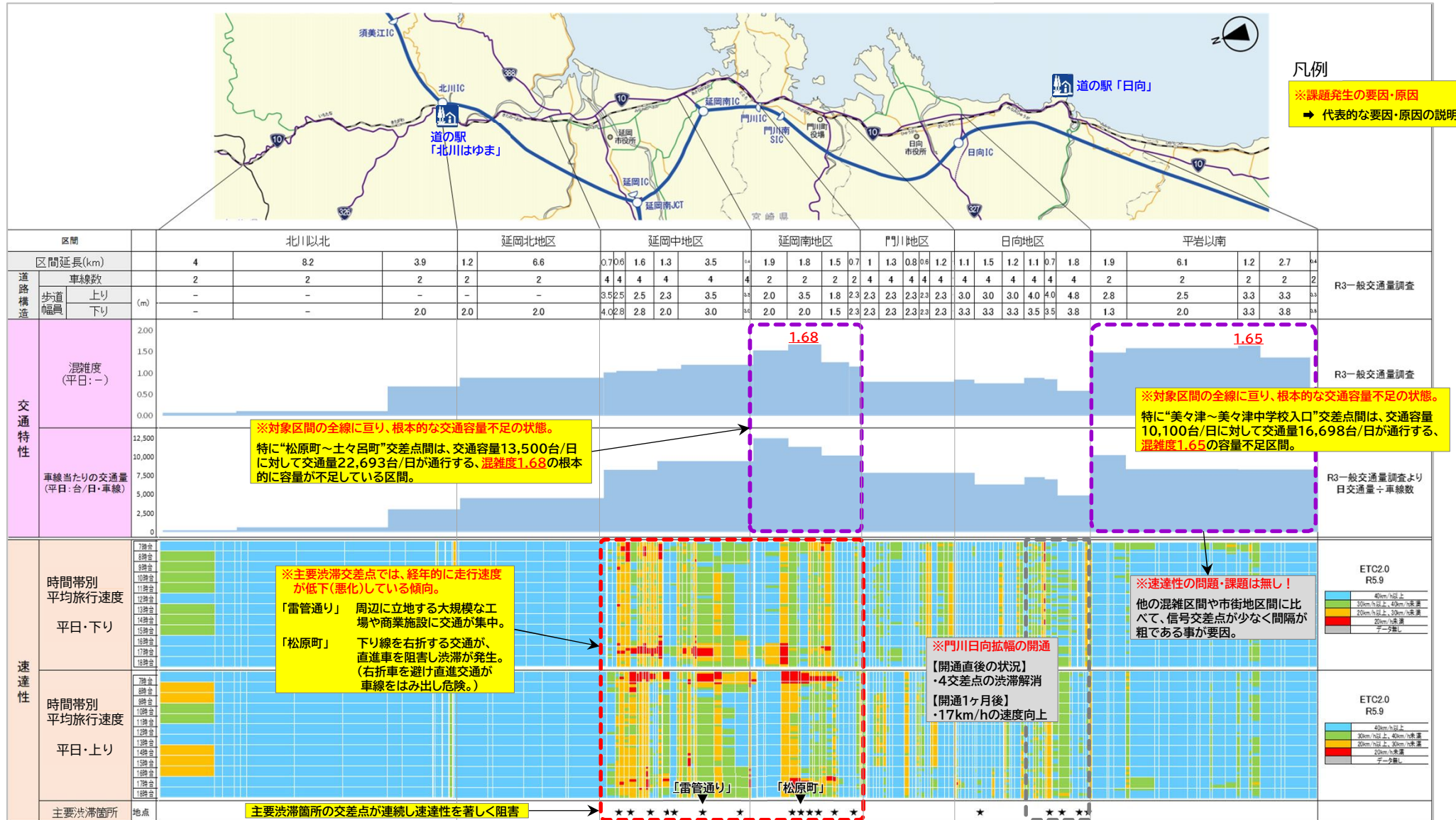
5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出

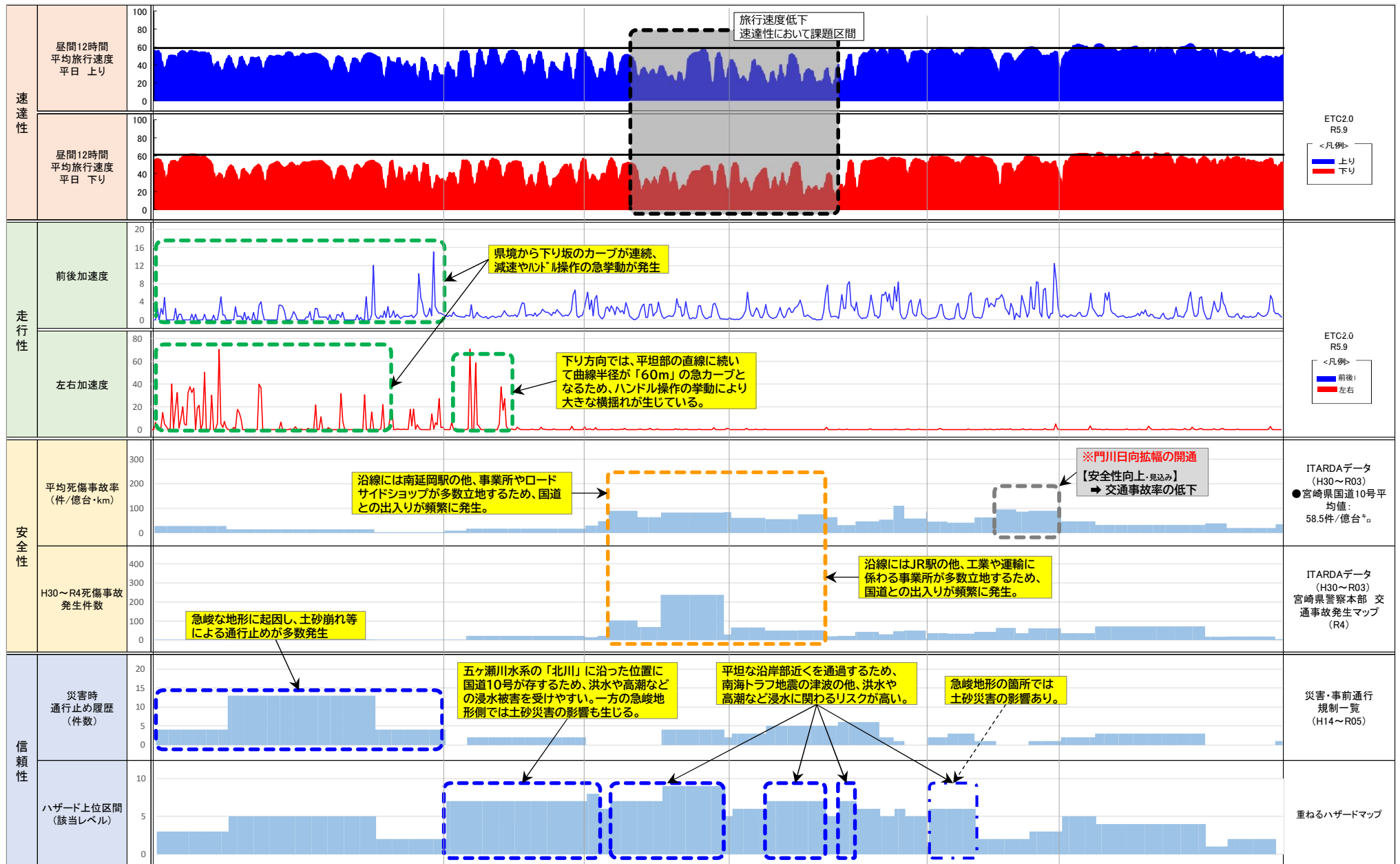
5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出

延岡管内の国道10号に関する残存する課題

○延岡管内の国道10号を対象に、現状を整理し課題の評価を行った。

▼ 国道10号の道路交通現況における課題箇所の評価結果





5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出



■ 北川IC以北: 「走行性」と「信頼性」の課題が生じる“要因・原因”

「走行性」: 急峻な谷間の地形・地域を通過

▶ 県境から下り坂の急カーブが連続しており、急な減速やハンドル操作に起因する交通挙動が多発。



「信頼性」: 急峻な谷間の地形・地域を通過

▶ 急峻な斜面を背に谷筋を通過する事から、倒木・土砂崩れ・路面冠水による災害、交通規制が多発。



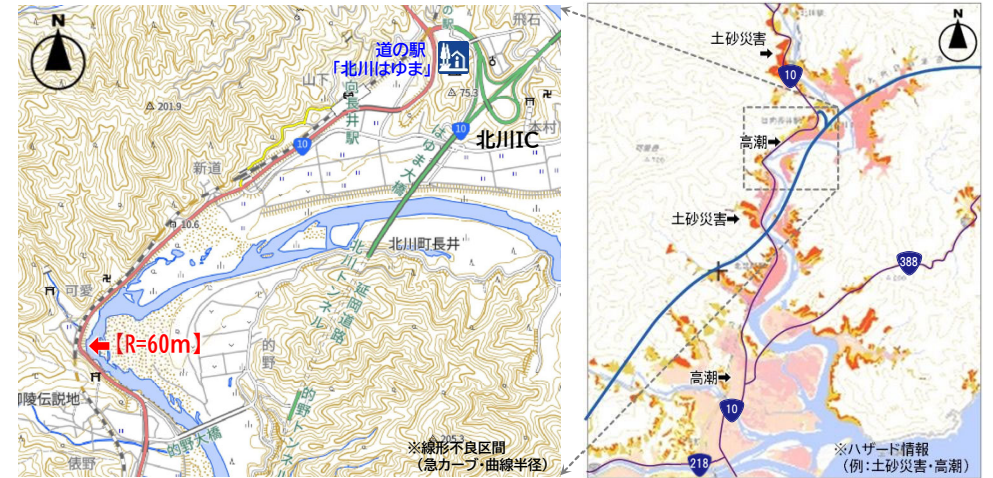
■ 延岡北部地区: 「走行性」と「信頼性」の課題が生じる“要因・原因”

「走行性」: 自然地形に沿った線形

▶ 下り方向では、平坦部の直線に続いて曲線半径が「60m」の急カーブとなるため、ハンドル操作の挙動により大きな横揺れ（左右加速度）が生じている。

「信頼性」: 河川に近接した低地を通過

▶ 五ヶ瀬川水系の「北川」に沿った位置に国道10号が存するため、洪水や高潮などの浸水被害を受けやすい。一方の急峻地形側では土砂災害の影響も生じる。



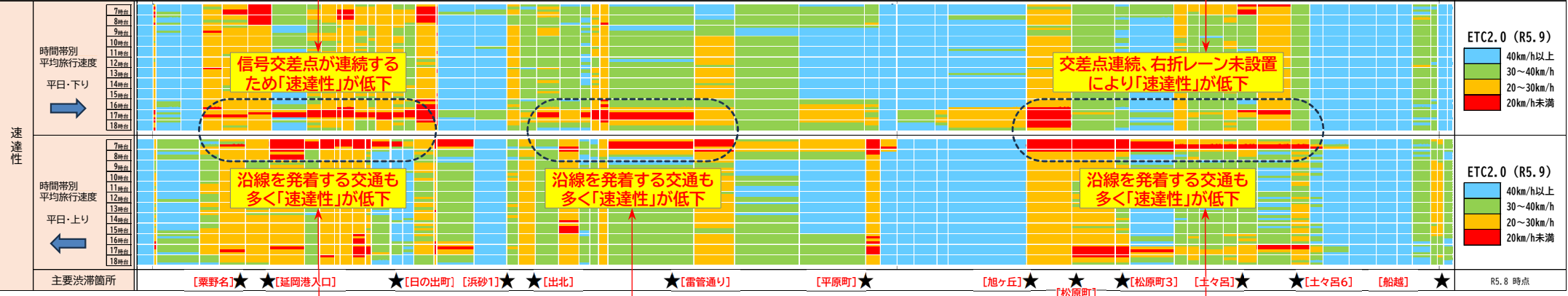
(課題に対応する国道10号の考え方・素案)

▶ 主に、自然災害に起因する課題を有する地区であるため、国道10号の防災対策について別途検討を行う。

5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出



区分	延岡中部地区						延岡南部地区					
	0.7	0.6	1.6	1.3	3.5	0.4	1.9	1.8	1.5	0.7		
道路構造	車線数	4	4	4	4	4	2	2	2	2		
	規制速度(km/h)	60	60	60	50	50	50	50	50	50		
	信号交差点密度	2.9	3.3	3.8	1.5	2.3	2.5	0.5	3.9	1.3	0.0	
交通特性	混雑度(平日)	1.02	1.06	1.06	1.10	1.20	1.20	1.54	1.68	1.26	1.16	
	車線当たりの交通量(平日:台/日・車線)	8,304	8,304	8,304	9,450	9,450	9,450	13,028	11,347	10,187	10,187	



沿道の市街化状況										
大規模施設の立地		地方卸売市場 旭化成工場 延岡駅		旭化成工場 旭化成工場 旭化成工場			旭化成工場 物流企业・延岡新港		事業所・物流企业	

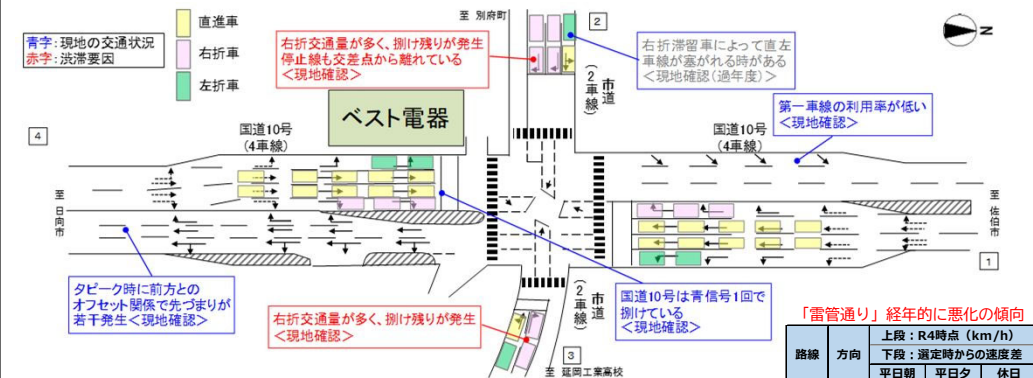
5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出



■ 延岡中部地区: 「速達性」と「安全性・信頼性」の課題が生じる「要因・原因」

「速達性」: 主要渋滞箇所の交差点が連続し速達性を著しく阻害 (下記事例など)

▶ 「雷管通り」交差点 …… 周辺に立地する大規模な工場や商業施設に交通が集中。 ※以下の概要図参照



「安全性」: 沿道出入りが頻発

▶ 沿線には南延岡駅その他、事業所やロードサイドショップが多数立地するため、国道との出入りが頻繁に発生。

「信頼性」: 浸水リスクが顕在化

▶ 平坦な沿岸部近くを通過するため、南海トラフ地震の津波の他、洪水や高潮など浸水に関わるリスクが高い。

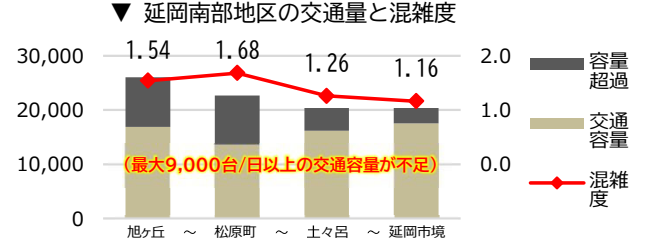
「雷管通り」経年的に悪化する傾向

路線	方向	上段: R4時点 (km/h)		
		平日朝	平日夕	休日
国道10号	北	38.5	23.9	37.2
		(10.5)	(5.7)	(3.6)
		12.7	13.2	14.2
市道	西	(4.5)	(1.5)	(2.8)
		5.5	5.0	5.4
		2.0	1.2	1.8
国道10号	南	21.6	23.0	24.4
		(6.5)	(1.1)	(3.3)

■ 延岡南部地区: 「交通特性」と「速達性」、「安全性」等の課題が生じる「要因・原因」

「交通特性」: 対象区間の全線に亘り、根本的な交通容量不足の状態を呈する

▶ 延岡南部地区の片側1車線区間では、最大で9,000台/日以上以上の容量が不足し需給バランスが逼迫。
▶ 特に「松原町～土々呂町」交差点間は、交通容量13,500台/日に対して交通量22,693台/日が通行する、混雑度1.68・9,200台の容量が不足する区間。



「速達性」: 主要渋滞箇所の交差点が連続し速達性を著しく阻害 (下記事例など)

▶ 「松原町」交差点 …… 下り線の右折交通が、右折レーン未設置のため直進車を阻害し渋滞が発生。



▶ 更に右折車を避け直進交通が「歩道だまり」を通過し危険。

「松原町」経年的に悪化する傾向

路線	方向	上段: R4時点 (km/h)		
		平日朝	平日夕	休日
国道10号	北	24.0	16.8	22.0
		(0.3)	(0.7)	(4.2)
		4.3	4.1	4.8
市道	西	(0.7)	(0.6)	(0.2)
		18.3	18.9	25.0
		(2.1)	(1.9)	(1.3)

「安全性」: 沿道出入りが頻発

▶ 沿線にはJR駅その他、工業や運輸に係わる事業所が多数立地するため、国道との出入りが頻繁に発生。

「信頼性」: 浸水リスクが顕在化

▶ 平坦な沿岸部近くを通過するため、浸水に関わるリスクが高く、特に南海トラフ地震の津波リスクが高い。

(課題に対応する国道10号の考え方・素案) + 『無電柱化』の推進

▶ 主要渋滞箇所のモニタリング (評価) を継続して行うと共に、主要渋滞箇所におけるピンポイント対策や安全対策を含めた施策の検討を行う。

(課題に対応する国道10号の考え方・素案) + 『無電柱化』の推進

▶ 容量不足は「速達性」のほか「安全性」にも課題が波及、加えて津波浸水の「信頼性」など複合的な課題を有する為、より詳細な交通状況の分析が必要。 29

5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出



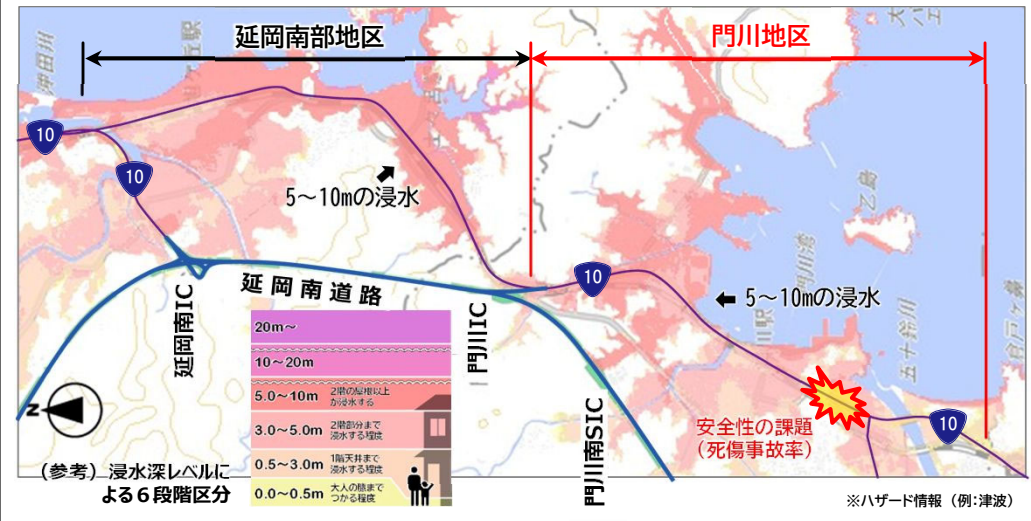
■ 門川地区: 「安全性」と「信頼性」の課題が生じる“要因・原因”

「安全性」: 沿道出入りが頻発

沿線には小学校や図書館、警察署など公共施設の他、小売店舗や事業所が立地するため、国道との出入りが頻繁に発生。

「信頼性」: 浸水リスクが顕在化

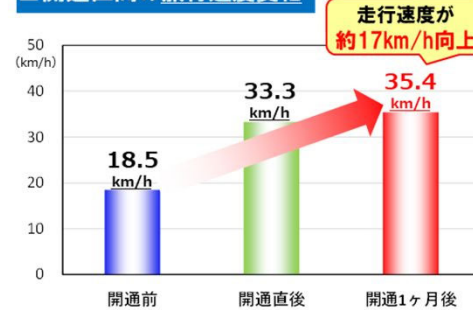
平坦な沿岸部近くを通過するため、南海トラフ地震の津波の他、洪水や高潮など浸水に関わるリスクが高い。



■ 日向地区: 門川日向拡幅の開通による“課題の解消、残る要因”

「速達性」: 門川日向拡幅（長江～木原交差点間）の4車線化により、混雑時の旅行速度は約35 km/hとなり、開通前と比較し約17 km/h向上

開通区間の旅行速度変化



資料: BTC2.0プローブデータ(平日17時台)
開通前: R2.1~R2.12, 開通直後: R5.6.26~R5.6.30, 開通1ヶ月後: R5.7.24~R5.7.28
※速度は「長江～中の原」交差点の上り方向

開通区間の交通量変化



資料: 12時間(7~19時) 交通量調査結果(上下線合計)
開通前: R5.3.9, 開通直後: R5.6.27, 開通1ヶ月後: R5.8.3
※長江～往還・中の原・木原交差点の調査結果を集計

「安全性」: 沿道出入りが頻発

沿線には日向駅の他、事業所やロードサイドショップが多数立地するため、国道との出入り等が頻繁に発生。

「信頼性」: 浸水リスクが顕在化

平坦な沿岸部では、南海トラフ地震の津波や、高潮など浸水に関わるリスクが高い。
急峻地形の箇所では土砂災害の影響も生じる。

(課題に対応する国道10号の考え方・素案)

主に、南海トラフ地震の津波や洪水・高潮など、浸水災害に起因する課題を有する地区であるため、国道10号の防災対策について別途検討を行う。

(課題に対応する国道10号の考え方・素案)

当面は、門川日向拡幅の整備効果を把握しながら、「速達性」の変化や「安全性」の変化について、継続的に経過観察を行う。

5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出

■ 平岩地区以南の特徴



区間		平岩地区以南					
区間延長(km)		1.9	6.1	1.2	2.7	0.4	
道路構造	車線数	2	2	2	2	2	R3一般交通量調査
	規制速度(km/h)	50	50	50	60	60	
	信号交差点密度	1.1	1.1	1.7	1.1	2.5	R5.8時点
交通特性	混雑度(平日)	1.36	1.59	1.65	1.37	1.37	R3一般交通量調査
	車線当たりの交通量(平日:台/日・車線)	9,229	8,384	8,349	8,349	8,349	24h交通量/車線数
速達性	時間帯別平均旅行速度(平日・下り)	[Heatmap showing travel speed for downbound traffic]					ETC2.0 (R5.9)
	時間帯別平均旅行速度(平日・上り)	[Heatmap showing travel speed for upbound traffic]					ETC2.0 (R5.9)
	主要渋滞箇所	[Heatmap showing congestion points]					R5.8時点
沿道の市街化状況							R2国調・DID地区
大規模施設の立地		道の駅					

2車線のため需給バランス悪く、混雑度が比較的高い

他の混雑区間や市街地部の区間に比べ、信号交差点が少なく間隔が粗であるため、「速達性」の問題・課題は生じていない

沿線を発着する交通も少なく「速達性」は確保

沿線を発着する交通も少なく「速達性」は確保

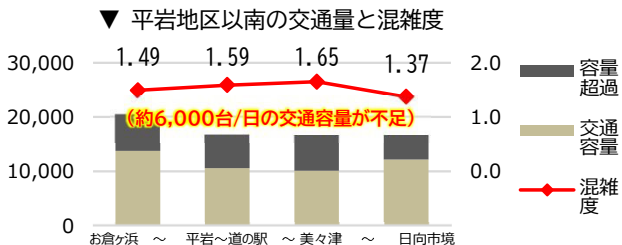
5. 県北地域における交通状況の分析、課題箇所の抽出



■ 平岩地区以南:「交通特性」と「速達性」の相反関係について “要因・原因”

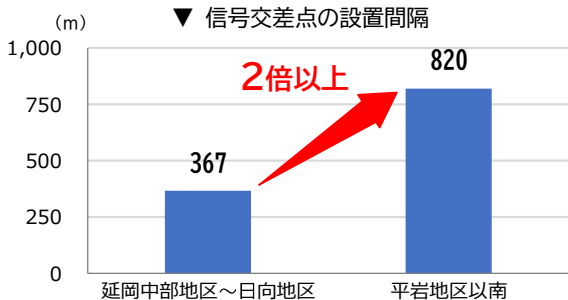
「交通特性」: 対象区間の全線に亘り、根本的な交通容量不足の状態を呈する

- ▶ 平岩地区以南の片側1車線区間では、平均して約6,000台/日の容量が不足し需給バランスが逼迫。
- ▶ 特に“美々津～美々津中学校入口”交差点間は、交通容量10,100台/日に対して交通量16,698台/日が通行する、混雑度1.65・6,600台の容量が不足する区間。



「速達性」: 旅行速度の水準も高く主要渋滞箇所も無い → 問題・課題なし

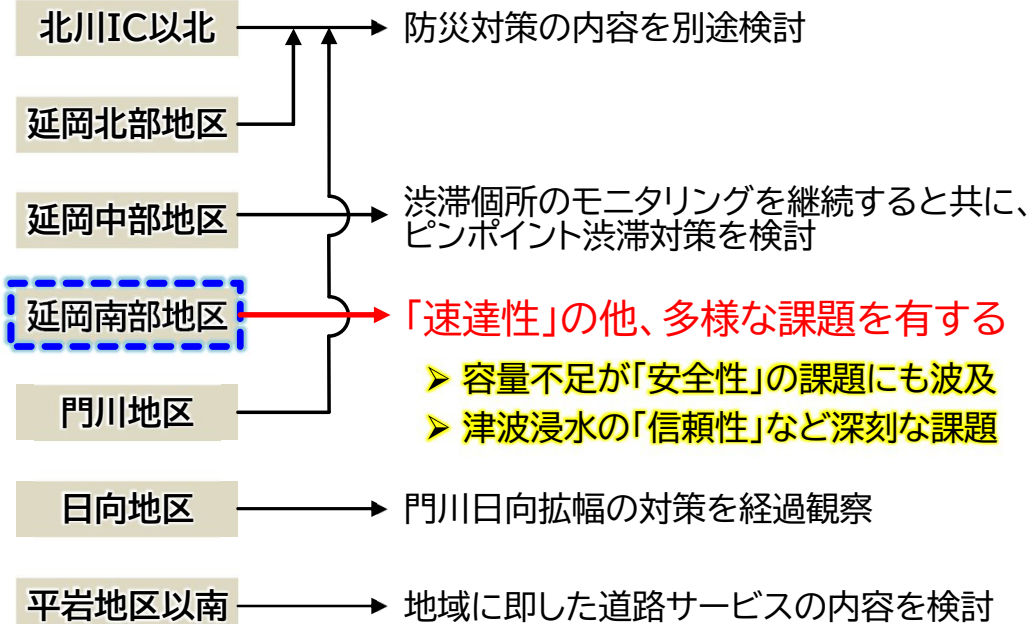
- ▶ 交通容量超過の状況にあるものの、速達性に関する問題・課題は生じていない。
- ▶ 当該区間は、他の混雑区間や市街地区間と比べて、信号交差点が少なく間隔が粗である事が要因。



「走行性」: 高低差のある自然地形

- ▶ 上り方向で、平岩交差点から下り坂のS字カーブ区間となるため、減速やハンドル操作の挙動が生じやすい。

◎ 県北地域における課題箇所の抽出



(課題に対応する国道10号の考え方・素案)

- ▶ 地域の実情に即した「道路構造令の弾力的運用」による施策メニューの立案を行い、必要な道路サービス水準について検討を行う。

【国道10号に関する今後の検討方針】

- ▶ 延岡南部地区において詳細な利用状況(使われ方)の分析を進める。32

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