

# 令和7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	.....	14
3. 解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案	.....	30
4. 複数の管理者の協働による渋滞対策	.....	34
5. 都城道路の開通による交通影響	.....	37
6. 延岡南部地区における「渋滞要因調査」の結果	.....	43
7. 今後の進め方	.....	49

令和8年3月18日

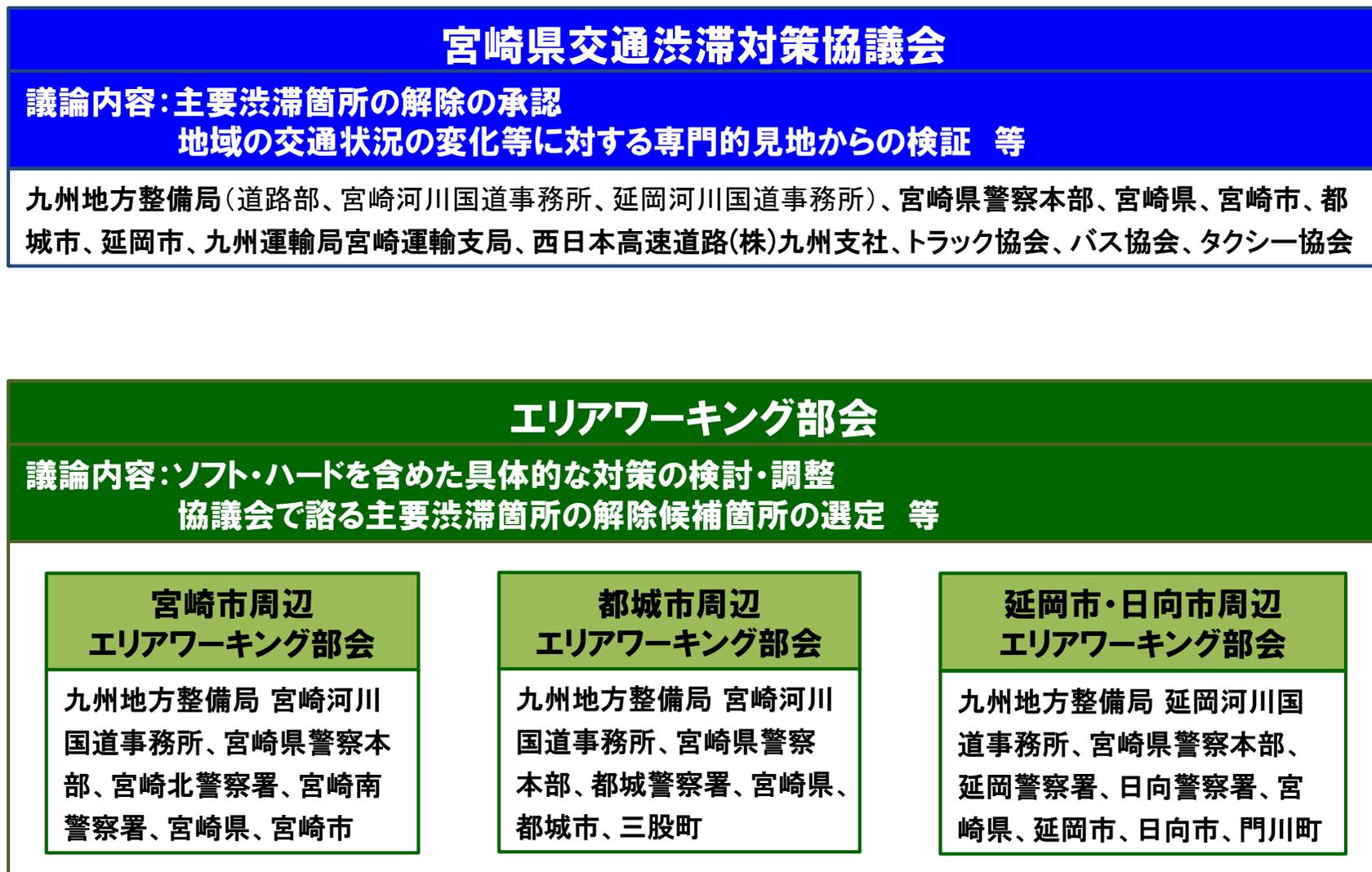
# 1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

(1)目的と位置付け

## ■宮崎県交通渋滞対策協議会の目的・位置付け

○宮崎県交通渋滞対策協議会は宮崎県における交通渋滞状況を把握し、渋滞解消を図るために、関係機関が一体となって交通渋滞対策を推進することを目的として設立された組織である。

### <組織体制>



意見交換・  
方針の決定

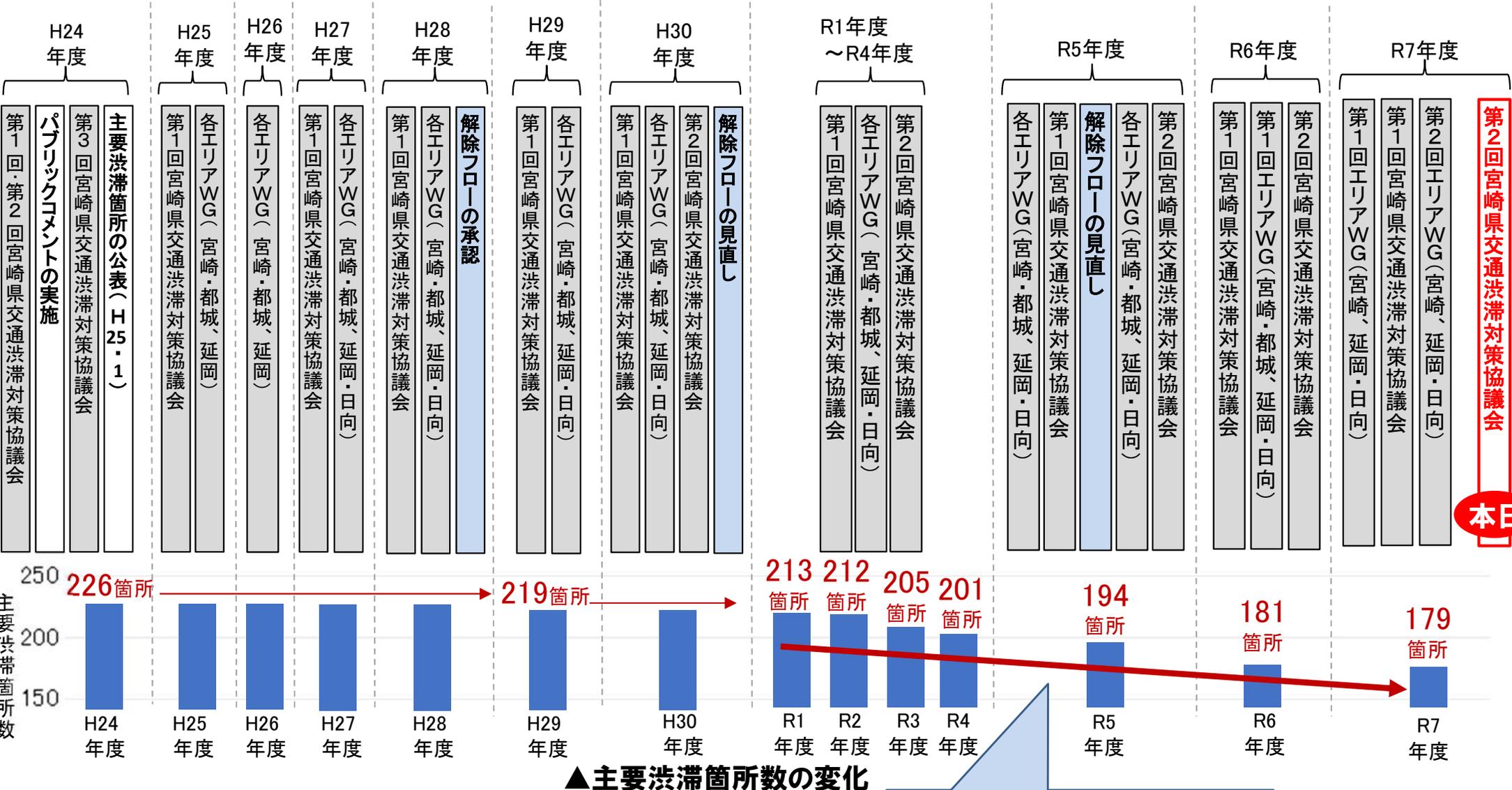
各関係機関で  
連携して  
議論・調整

# 1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

## (2) 活動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活動履歴と主要渋滞箇所数の変化

- 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R7年度までに47箇所が解除となり、現在は179箇所となっている。



第2回宮崎県交通渋滞対策協議会  
本日

▲主要渋滞箇所数の変化

※各年度末時点の箇所数

近年は、毎年数箇所ずつ  
主要渋滞箇所が特定解除となっている

※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

# 1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

## (2) 活動履歴と主要渋滞箇所数の変化

### ■宮崎県の主要渋滞箇所(一般道)

- 主要渋滞箇所数は、選定時の226箇所からR7年度までに47箇所が解除となった。
- 対策済7箇所と未対策172箇所の計179箇所について、今後対策の検討・モニタリングを行う。

### <宮崎県の主要渋滞箇所(一般道)の整理>

エリア	公表時 (H25.1)	最新(R7.9)			解除済 箇所 (R7.9)	
		対策済 箇所	未対策箇所 ※対策中・対策 案検討中箇所	計		
県南	宮崎市 周辺エリア	134	7	104	111	23
	都城市 周辺エリア	37	0	35	34	2
	その他市町	10	0	5	6	5
県北	延岡市・ 日向市 周辺エリア	45	0	28	28	17
合計		226	7	172	179	47

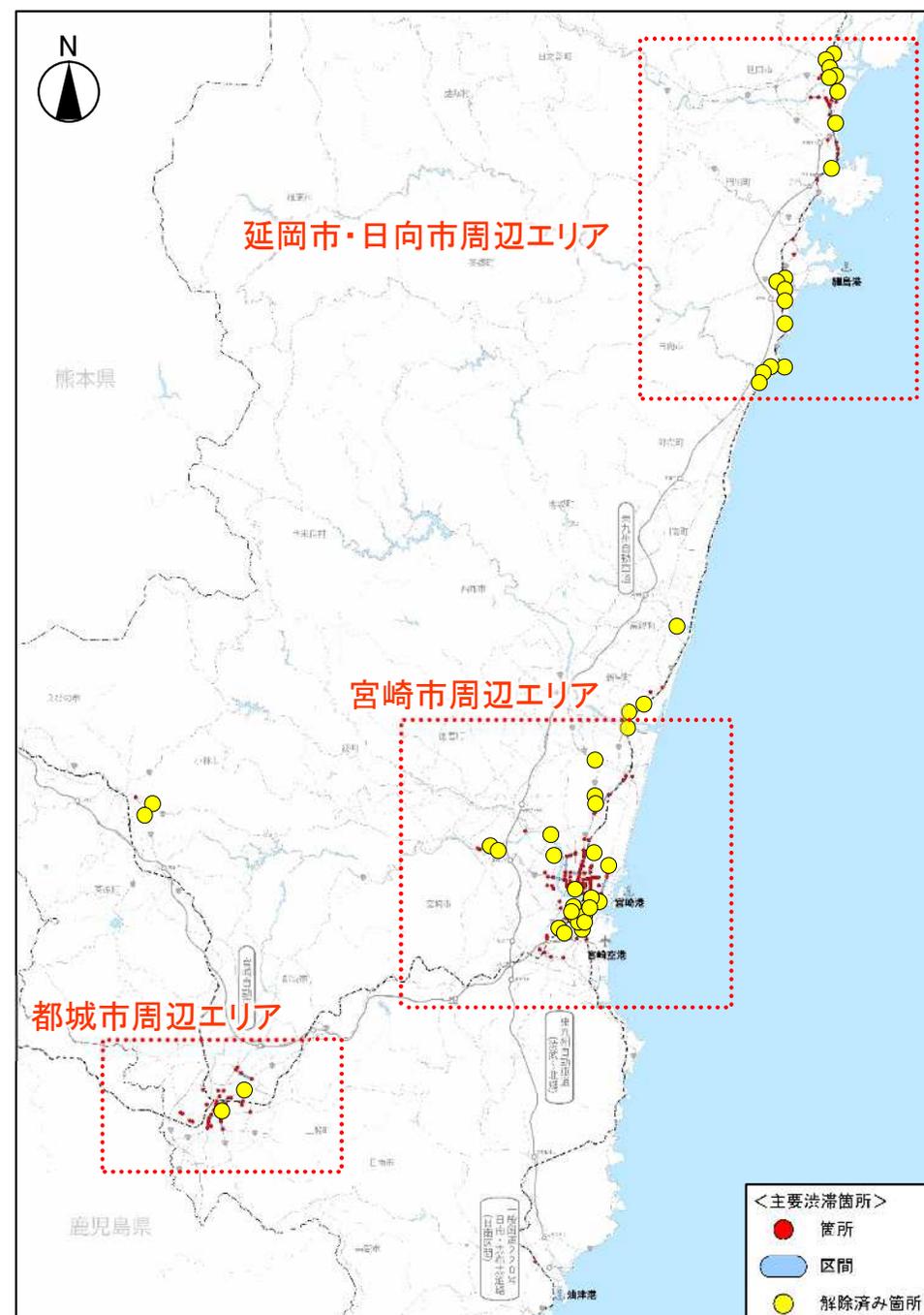


図 解除済み箇所(R7.9時点)

### ■宮崎県全体

#### 1. 宮崎県の概況

	概要
宮崎県の概況	①宮崎県は、南北に長い地理的特徴があり、東九州自動車道や国道10号、国道220号等が、広域的な交通を支えている。
	②他県に比べて、自動車の保有率が高く、自動車への依存度が高い地域となっている。 (人口千人当たりの自動車保有台数は全国7位(※R7.2時点))
	③宮崎市、都城市、延岡市が県内主要都市であり、各市中心部向けに交通が集中することで交通渋滞が発生している。主要渋滞箇所の約9割が3市に集中している。 (168/179箇所 ※R7.9時点)



図 宮崎県の概況

#### 2. 渋滞対策の基本方針 ※事務局案

道路交通の現状や課題を踏まえた上で、バイパス整備、現道拡幅、交差点改良、ソフト(TDM)施策など渋滞解消に関わる『交通施策全般のあり方』を今後、検討する。

《検討の視点》

##### 【中・長期】交通流動に大きな影響を与える渋滞対策(概ね5年以上)

道路の交通容量拡大や速達性向上に寄与するバイパス整備・現道拡幅、市中心部から通過交通を排除する環状道路の整備と交通誘導、対策効果の高い交差点改良(必要に応じて用地取得)、公共交通への転換を促す総合的なソフト対策 等

##### 【短期】即効性のある渋滞対策(概ね5年未満)

道路用地内での簡易な渋滞対策(例:右左折レーンの設置・延伸)や、早期に対応可能なソフト施策(経路誘導等) 等



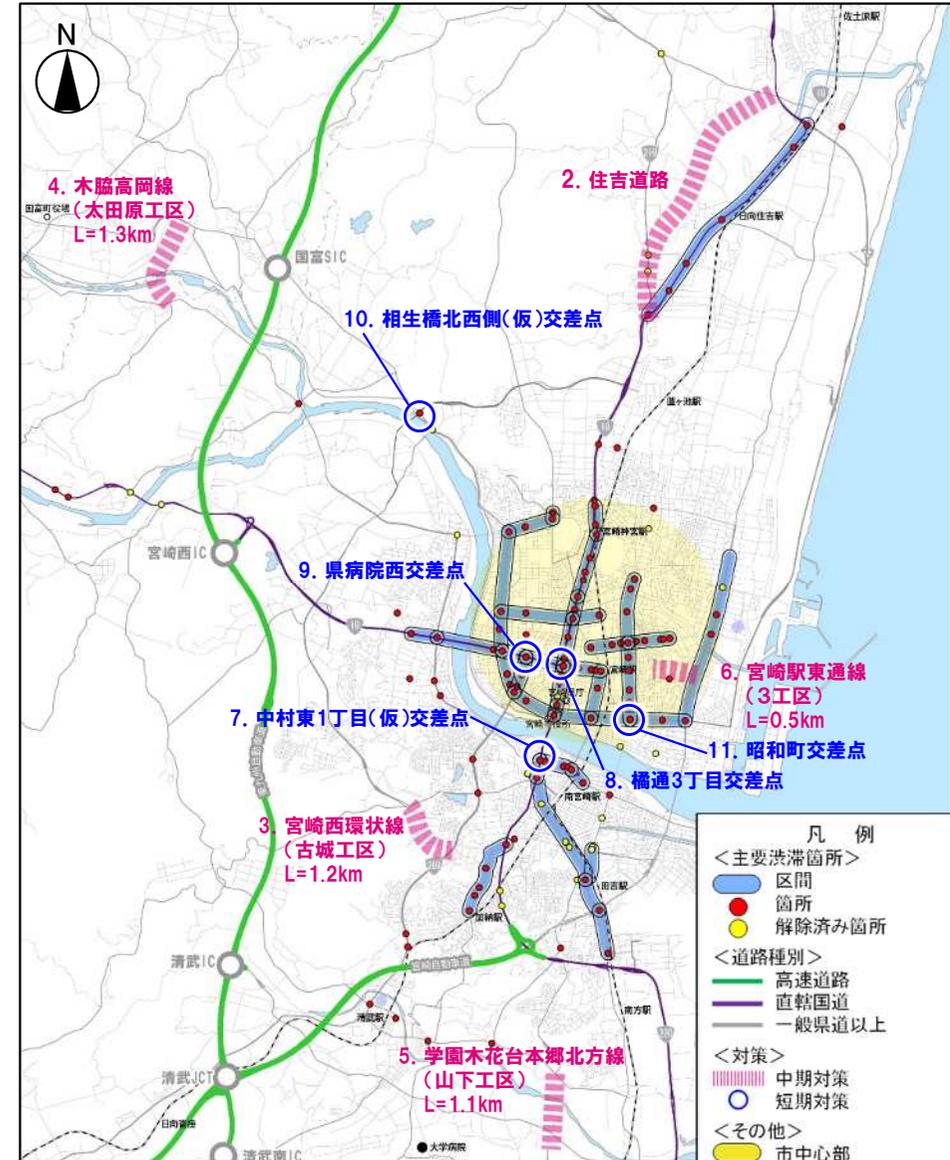
## ■宮崎市周辺エリア

### 3. 現在の渋滞対策

市中心部へのアクセス軸の交通容量拡大や市中心部の通過交通排除のための環状道路整備(中期)、ボトルネック解消のための交差点改良(短期)を推進中

区分	No.	事業	事業主体	ページ
中期対策	1	新富バイパス(三納代地区)	国	—
	2	住吉道路	国	—
	3	宮崎西環状線(古城工区)	県	—
	4	木脇高岡線(太田原工区)	県	—
	5	学園木花台本郷北方線(山下工区)	県	—
	6	宮崎駅東通線(3工区)	市	—
短期対策	7	中村東1丁目(仮)交差点における交差点改良	国	16
	8	橘通3丁目交差点における交差点改良	国	17
	9	県病院西交差点における交差点改良	県	18
	10	相生橋北西側(仮)交差点における交差点改良	県	21
	11	昭和町交差点における交差点改良	県	22

<宮崎市周辺エリア>



<その他(新富町)>

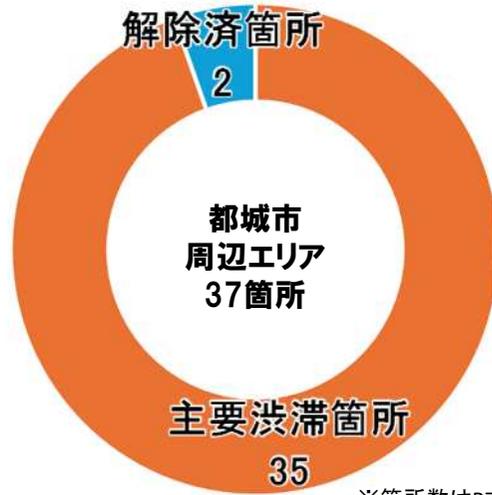


## ■都城市周辺エリア

### 1. 都城市周辺エリアの概況

	概要
都城市周辺エリアの概況	①都城市は、県内第2位の人口規模をもつ都市である。 ②市中心部を南北に国道10号が通過し、周辺に内環状線、中環状線、外環状線が形成されている ③市中心部の中央を通過する国道10号には、アクセス交通や通過交通が通行することで渋滞が発生(主要渋滞箇所が多数存在)する。 ④環状道路や放射道路となる国道269号、国道222号、県道31号線等にも交通が集中することで渋滞が発生(主要渋滞箇所が存在)する。

### 2. 都城市の主要渋滞箇所数



※箇所数はR7.9末時点  
 ※対象市町: 都城市、三股町

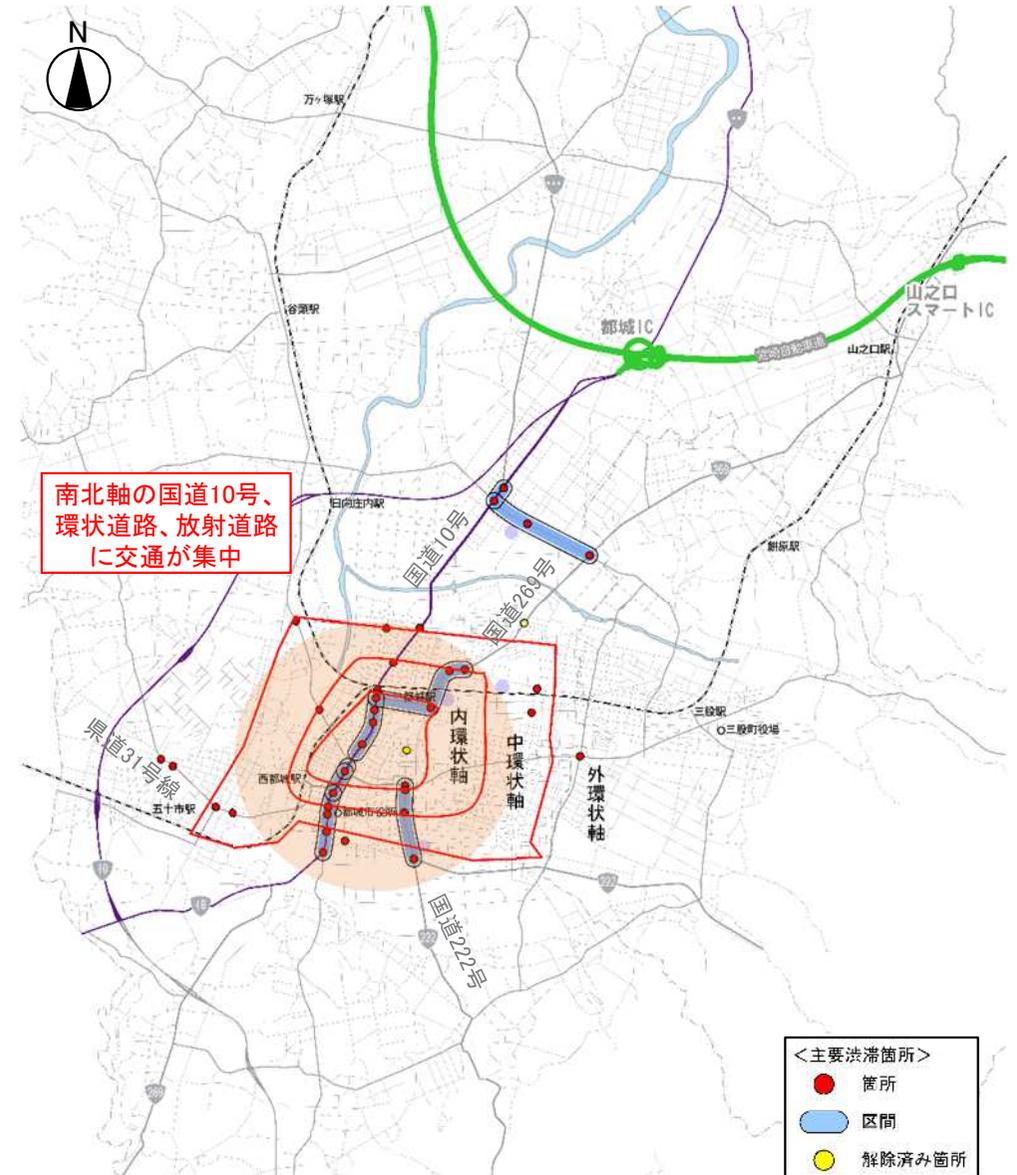


図 都城市エリアの概況と主要渋滞箇所の位置図

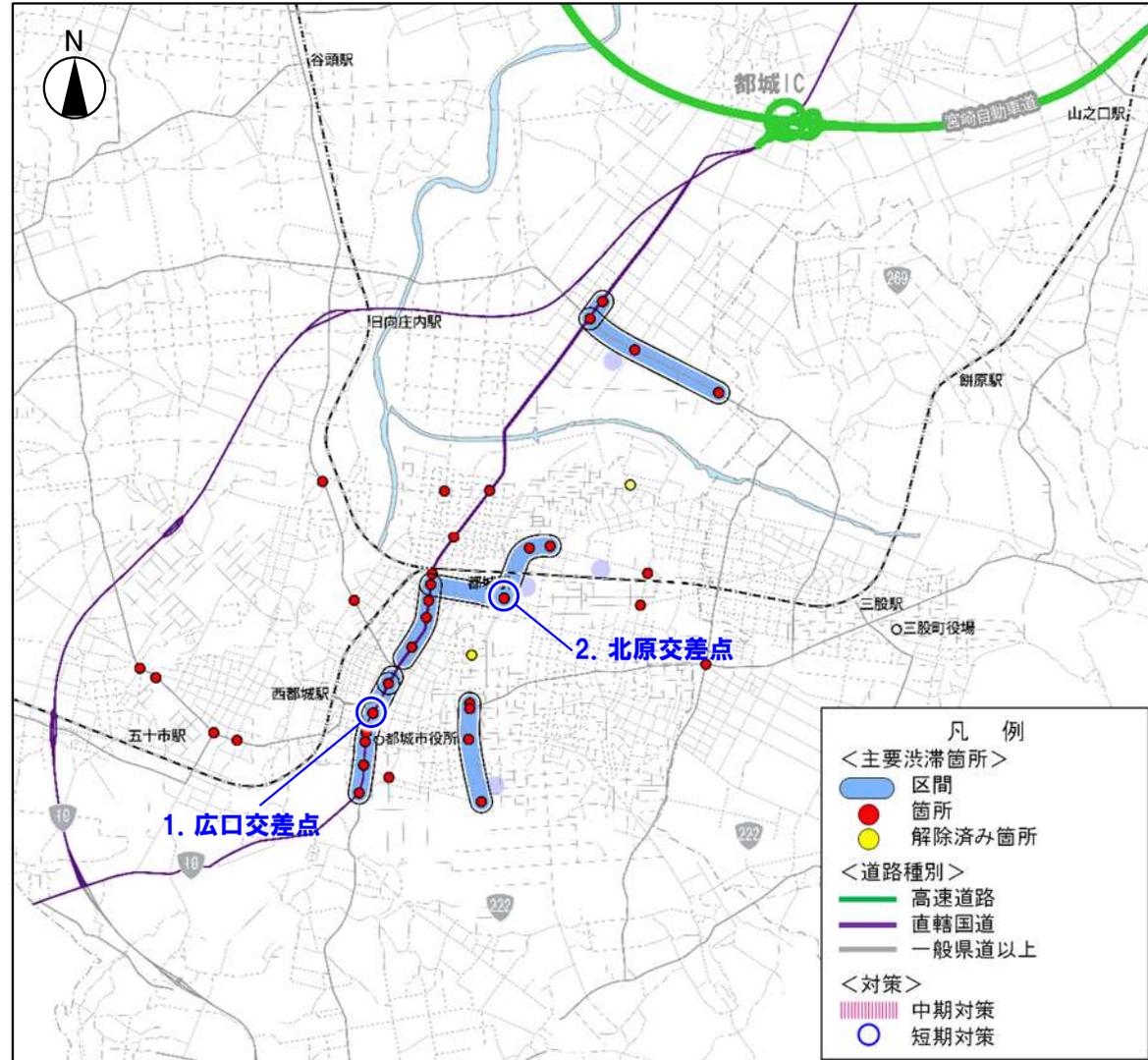
## ■都城市周辺エリア

### 3. 現在の渋滞対策

市中心部へのアクセス軸の交通容量拡大(中期)、ボトルネック解消のための交差点改良(短期)を推進中

区分	No.	事業	事業主体	ページ
短期対策	1	広口交差点における交差点改良	国	19
	2	北原交差点における交差点改良	県	29

<都城市周辺エリア>

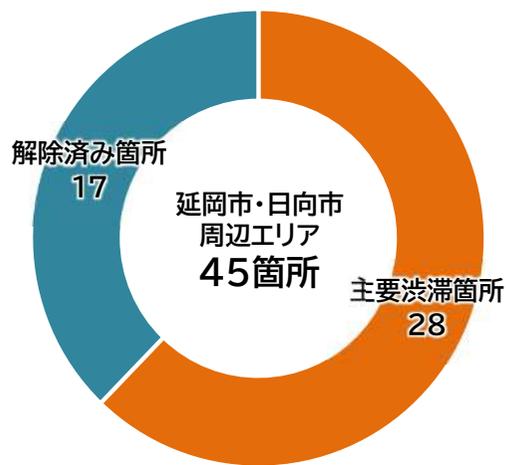


## ■延岡市・日向市周辺エリア

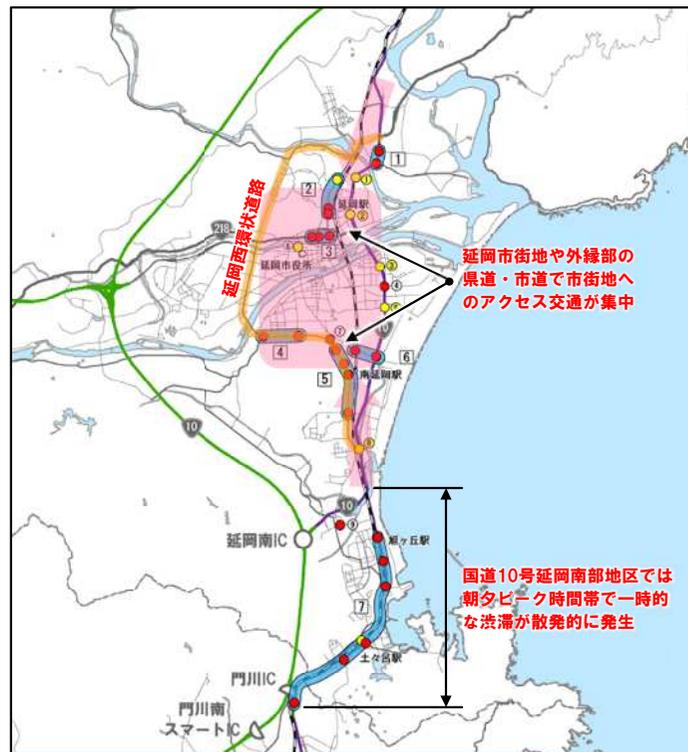
### 1. 延岡市・日向市周辺エリアの概況

	概要
延岡市・日向市周辺エリアの概況	<p>①延岡市・日向市周辺は、宮崎県北地域の中心都市である事に加え、多くの工場群が立地し重要港湾「細島港」を擁する県内屈指の工業都市である。</p> <p>②市中心部を南北に国道10号が通過し、国道と並行して一般県道が存する他、延岡西環状道路が形成されている</p> <p>③延岡市を通過する国道10号のうち、延岡南部地区では朝夕ピーク時間帯で一時的な渋滞が散発的に発生する。</p> <p>④延岡市街地および外縁部の県道・市道等において、中心市街地へアクセスする交通が集中し渋滞が発生(主要渋滞箇所が多数存在)する。</p>

### 2. 延岡市・日向市周辺の主要渋滞箇所数



※箇所数はR7.9末時点



### ■延岡市・日向市周辺エリア

#### 3. 現在の渋滞対策

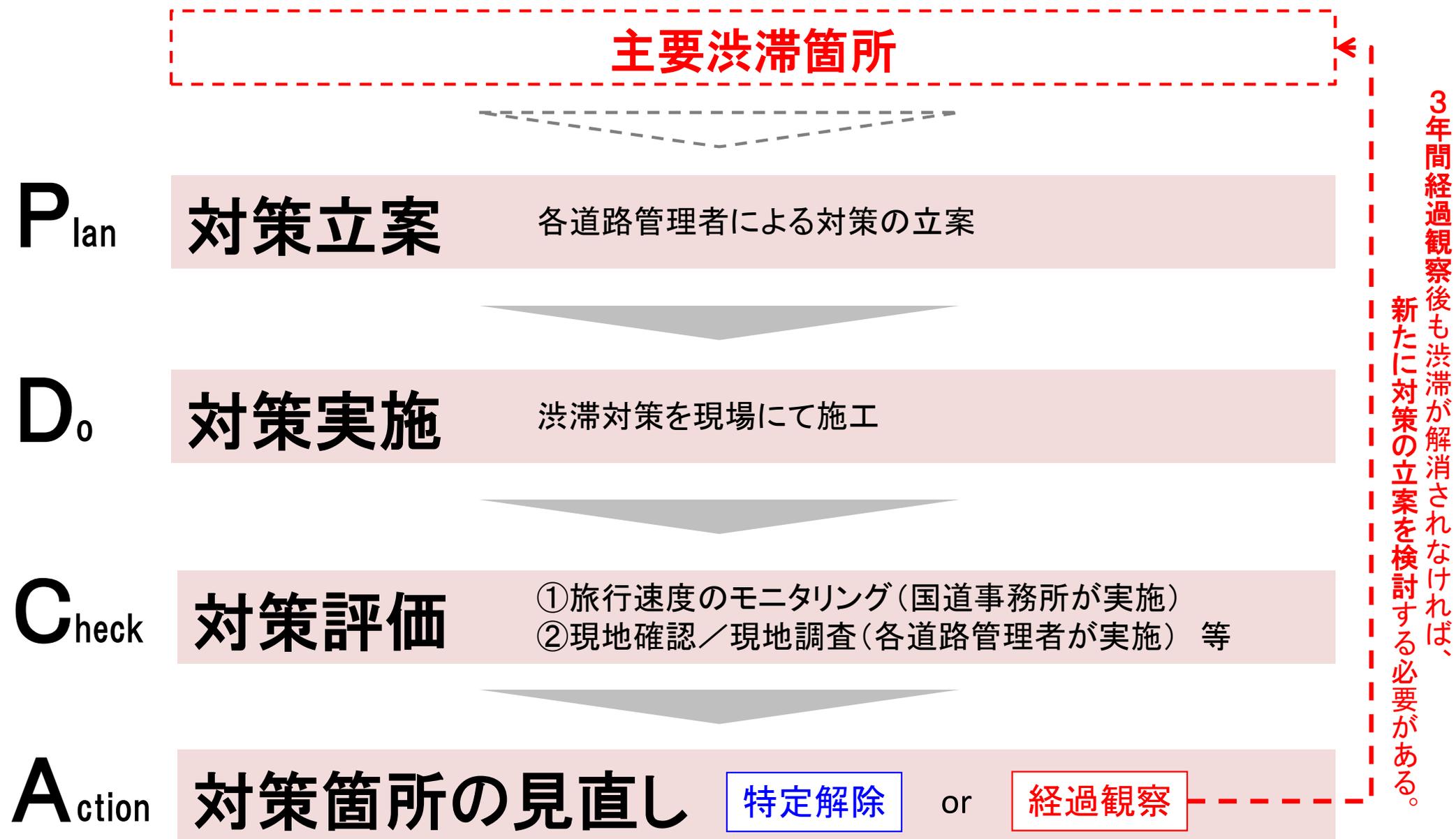
市街地へのアクセス軸の容量拡大や国道BPのネットワーク化など、中期対策を推進中

区分	No.	事業	事業主体	ページ
中期対策	1	稲葉崎平原線(構口工区)	県	23
	2	稲葉崎平原線(平原工区)		
	3	国道327号BP(永田工区)		24



- 凡例
- <主要渋滞箇所>
    - 区間 (Blue oval)
    - 箇所 (Red dot)
    - 解除済み箇所 (Yellow dot)
  - <道路種別>
    - 高速道路 (Green line)
    - 直轄国道 (Purple line)
    - 一般県道以上 (Grey line)
  - <対策>
    - 対策事業区間(事業中) (Pink hatched area)

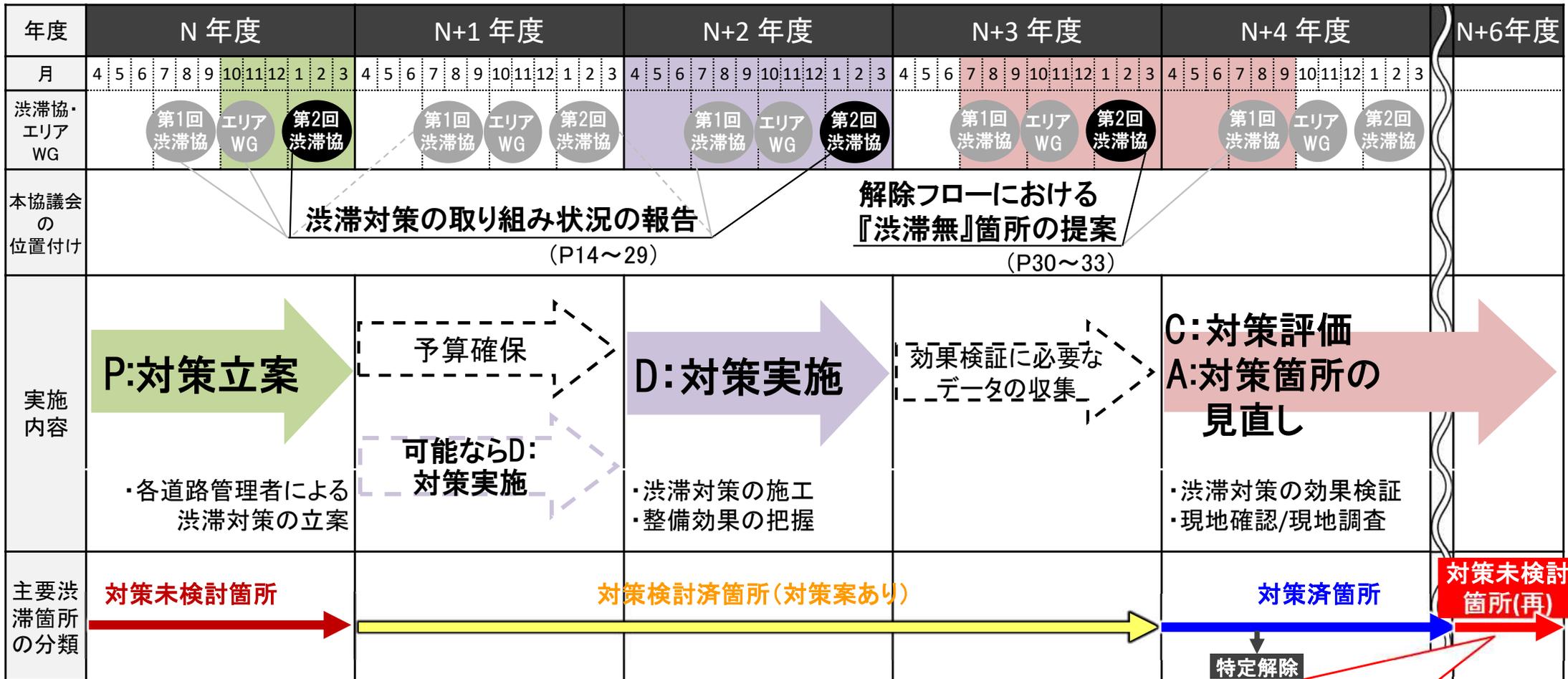
OPDCAサイクルを回すことで渋滞対策を推進し、主要渋滞箇所の早期特定解除を目指す。



### ■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>



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)

# 1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯 (4)第1回渋滞協の振り返りと本会議のポイント

## ■令和7年度 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(R7.7.31)の議事概要

- 主要渋滞箇所181箇所のうち、**2箇所(淀川3丁目(仮)、延岡市役所入口)**で**特定解除**を行った。
- 渋滞対策の取り組み状況について、次年度以降の渋滞対策案、今年度実施中の渋滞対策、完了した渋滞対策を共有した。
- 複数の管理者の協働による渋滞対策について、県南エリア及び県北エリアにおける エリアワーキング部会の議論結果を報告した。
- 都城道路 都城IC～乙房ICの開通に伴い、開通1ヶ月後の交通状況の変化を共有した。
- 国道218号における観光渋滞対策の検討状況を報告した。



## ■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** ・各道路管理者が計画・実施している渋滞対策を報告

### ○解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案【Action: 対策箇所の見直し】

**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

### ○複数の管理者の協働による渋滞対策

**ポイント** ・複数の管理者が協働して実施する渋滞対策について、ワーキンググループでの議論状況を報告

### ○都城道路の開通による交通影響

**ポイント** ・R7.3の都城志布志道路の開通前後における、都城市中心部の交通影響の分析結果を共有

### ○延岡南部地区における「渋滞要因調査」の結果

**ポイント** ・国道10号延岡南部地区にて渋滞の一因と想定する“JR踏切遮断”の影響について調査した結果を共有

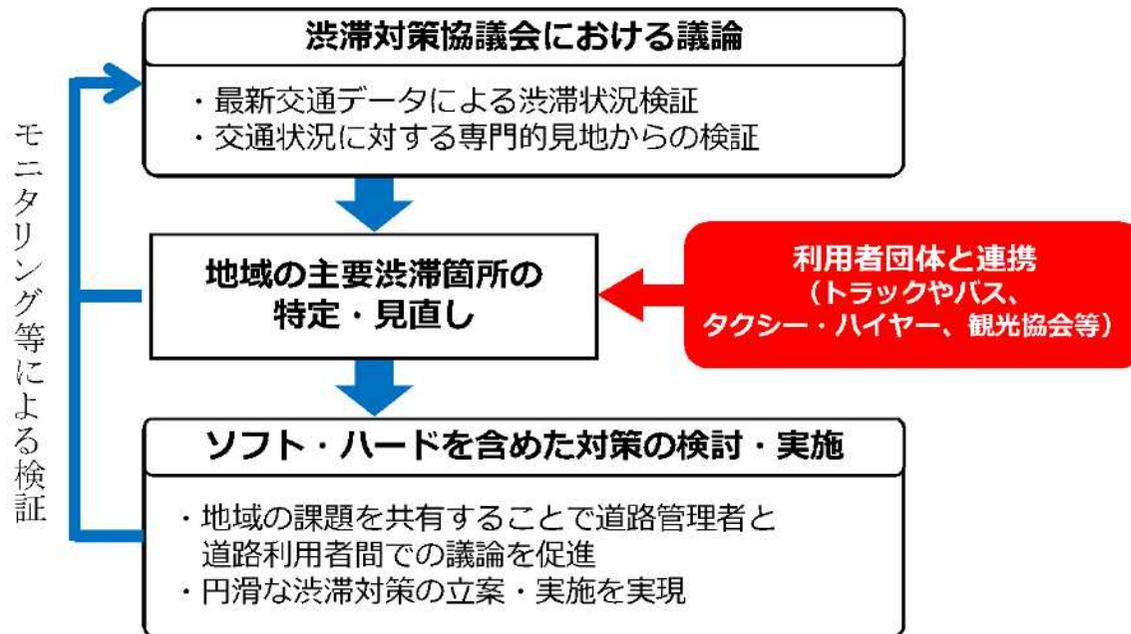
## 2. 渋滞対策の取り組み状況

### (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37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
	延岡市	国道10号	旭ヶ丘付近	
	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	R7
			佐土原付近	
			江平五差路	
			宮崎県立病院前交差点	R7
	宮崎市	国道220号	源藤交差点付近	R2・R3
	宮崎市	国道269号	池田台～清武	
			正手交差点	
	宮崎市	県道11号	吉村町交差点	
	宮崎市	県道372号	石崎付近	
			塩路交差点付近	
宮崎市	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		
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	R6・R7	
都城市	国道10号	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	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	
	高鍋町		菖蒲池交差点付近	R4
	宮崎市	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	R3・R8

#### <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	R6
			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
	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	
		国道222号	平江交差点付近 都城警察署前付近	

□ : 次年度対策予定箇所

□ : 対策実施中箇所

# 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 中村東1丁目(仮)交差点 (要望箇所:本郷ランプから宮崎市内方面)

※R8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】右折車線を超えた右折車の滞留により直進阻害が発生。

【対策内容】停止線の前出しにより、右折車線に滞留できる台数を増加させることで、直進阻害の緩和を図る。

#### <位置図>



#### <対策内容>

#### 対策前



#### <交通状況>



#### 対策後

#### <対策方針>

- ◆停止線の前出しにより、右折滞留長が延伸し、右折車による直進阻害が緩和。
- ◆直進車の滞留長が短縮し、捌け台数も増加。



旅行速度 (km/h)	平日朝 (7-8時台)	平日夕 (17-18時台)	休日昼 (7-18時台)
南側流入部 (国道220号)	11.0	15.5	24.0
西側流入部 (市道)	5.3	5.1	7.1

データ:ETC2.0 R6.4~R7.3 ※赤字は20km/h未満

# 2. 渋滞対策の取り組み状況

(1)官民連携による渋滞対策

**D0 : 対策実施**

## ■主要渋滞箇所 橋通3丁目交差点 (要望箇所:橋通3丁目交差点付近)

※R7年度より実施中

**宮崎河川国道**

**【トラック事業者要望箇所】**

【渋滞要因】北側流入部において、当該交差点で右折する車両が多く、右折車線を超えた右折車滞留により、直進阻害が生じることで渋滞が発生  
 【対策内容】右折車線の延伸

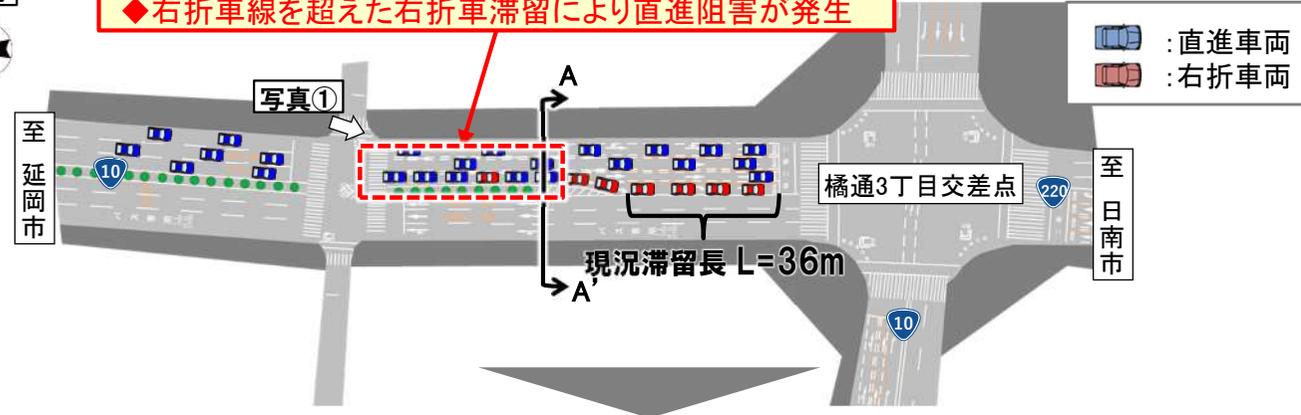
<位置図>



<対策内容>

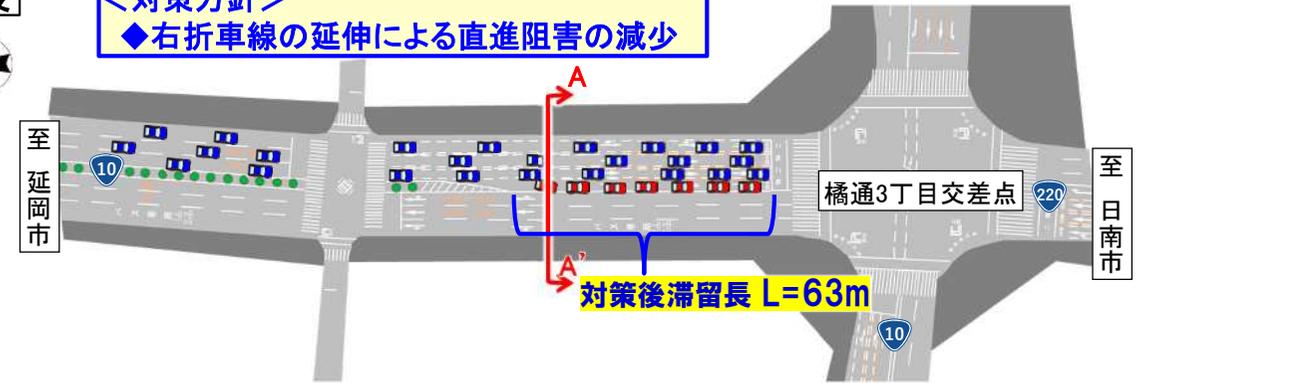
対策前

<現況>  
 ◆右折車線を超えた右折車滞留により直進阻害が発生



対策後

<対策方針>  
 ◆右折車線の延伸による直進阻害の減少



<交通状況>

右折車両による直進阻害が発生

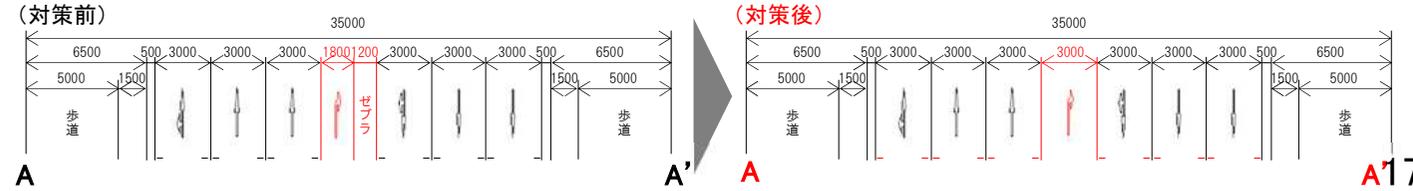


いずれの時間帯も  
 20km/h未満

北側流入部	平日朝 (7-8時台)	平日夕 (17-18時台)	休日昼 (7-18時台)
旅行速度(km/h)	9.8	9.5	10.5

データ:ETC2.0 R5.4~R6.3

<断面A-A'>



# 2. 渋滞対策の取り組み状況

## (1)官民連携による渋滞対策

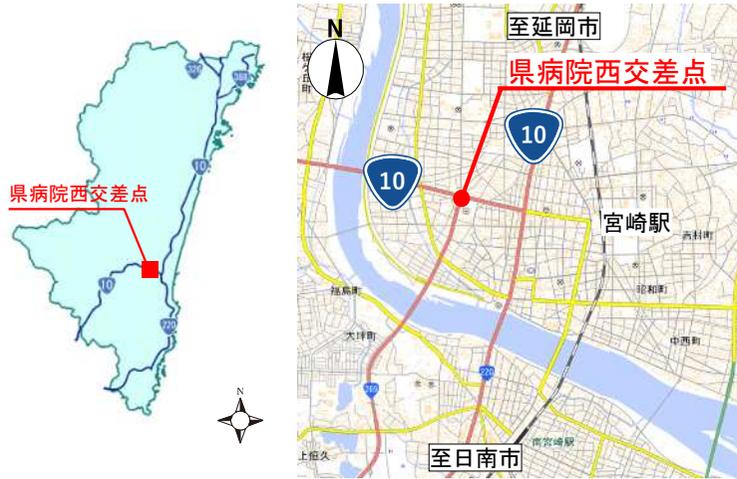
## D0：対策実施

### ■主要渋滞箇所 県病院西交差点 (要望箇所:宮崎県立病院前交差点)

※R7年度より実施中 **宮崎河川国道**  
【トラック事業者要望箇所】

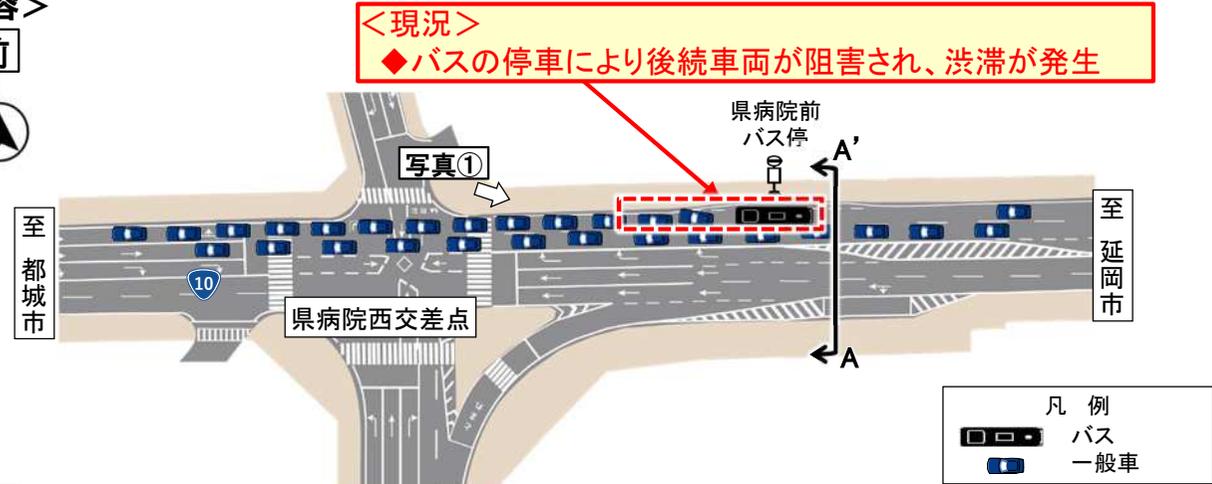
【渋滞要因】西側流入部において、交差点の流出部にあるバス停へのバスの停車により、後続車両が阻害を受け渋滞が発生  
【対策内容】バスカットの確保

#### <位置図>

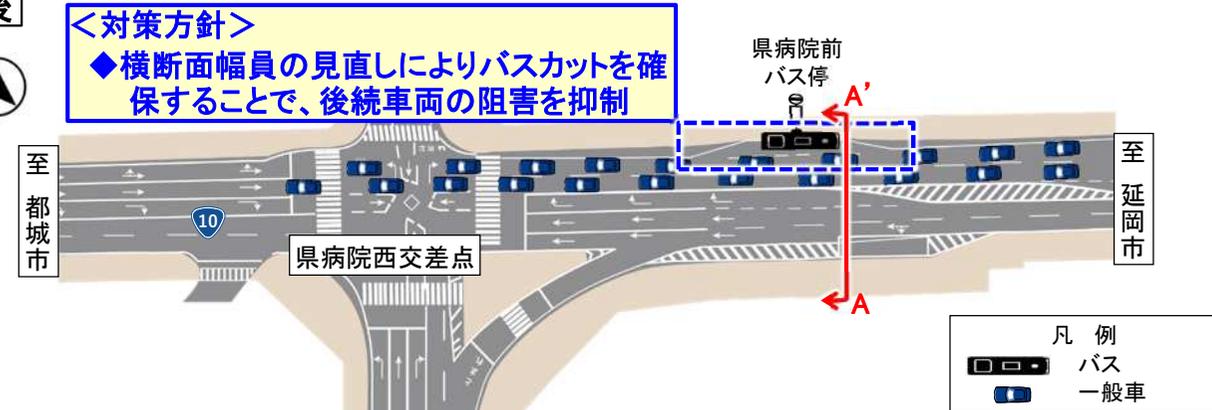


#### <対策内容>

##### 対策前



##### 対策後



#### <交通状況>



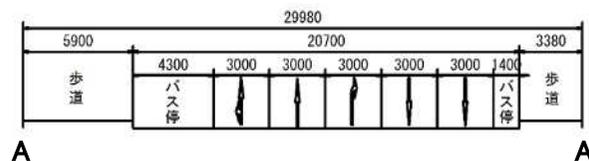
いずれの時間帯も  
20km/h未満

西側流入部	平日朝 (7-8時台)	平日夕 (17-18時台)	休日昼 (7-18時台)
旅行速度(km/h)	11.2	9.5	12.1

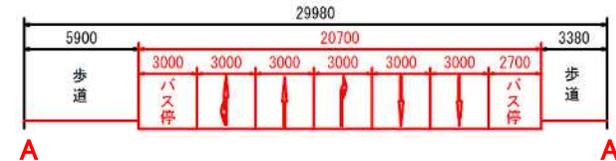
データ:ETC2.0 R5.4~R6.3

#### <断面A-A'>

(対策前)



(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

### D0：対策実施

#### ■主要渋滞箇所 広口交差点

(要望箇所:都城市内)

※R7年度より実施中

宮崎河川国道

【トラック事業者要望箇所】

【渋滞要因】片側1車線の交差点で、付近には合同庁舎や西都城駅が立地しており、交通集中により渋滞が発生

【対策内容】停止線の前出し

#### <位置図>



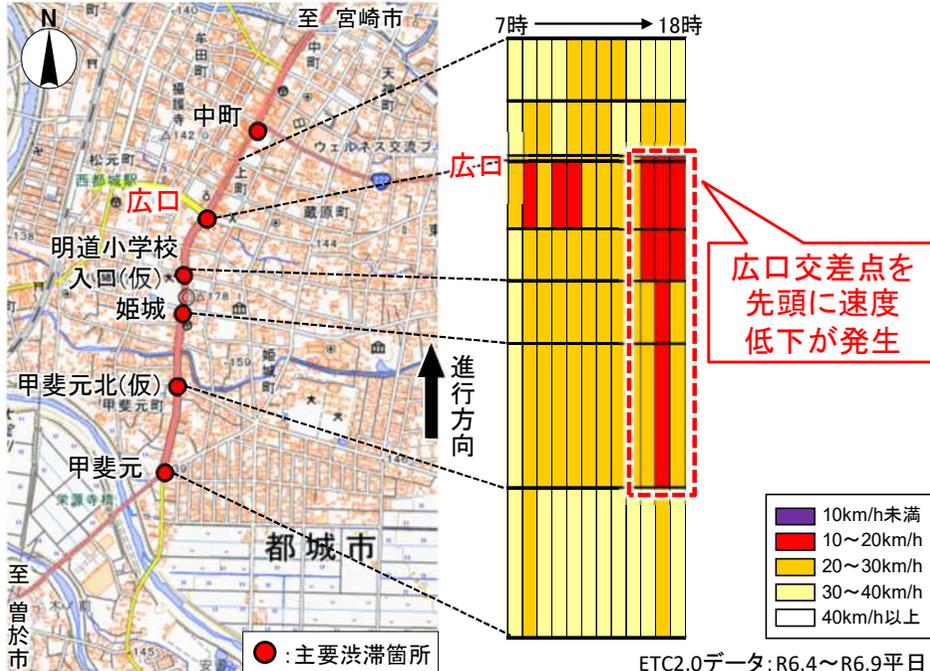
#### <交通状況>



#### <対策内容>



#### <速度状況>



# 2. 渋滞対策の取り組み状況

## (1)官民連携による渋滞対策

## D0 : 対策実施

延岡河川国道

【ハイヤー・タクシー事業者要望箇所】

※R6年度事業化済み(完了時期未定)

のべおかこういりぐち

### 主要渋滞箇所 延岡港入口(仮)交差点

(要望箇所:栗野名交差点付近)

【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。

#### <位置図>



#### <対策内容>



<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>



<対策方針>  
 ◆ 停止線の前出し(二輪車停止線の撤去)  
 ◆ 右折レーンの延伸およびカラー舗装

# 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 相生橋北西側(仮)交差点

あいおいばしきたにしがわ

※実施時期等については検討中

宮崎県

【渋滞要因】宮崎市中心部等への交通が集中し、右折車両の滞留によって捌けが悪く、渋滞が発生  
 【対策内容】現在の歩道及び路肩空間を利用して左折レーンの設置及び右折レーンを延伸し、交通容量を増加させることで渋滞緩和

### <位置図>



### <交通状況>



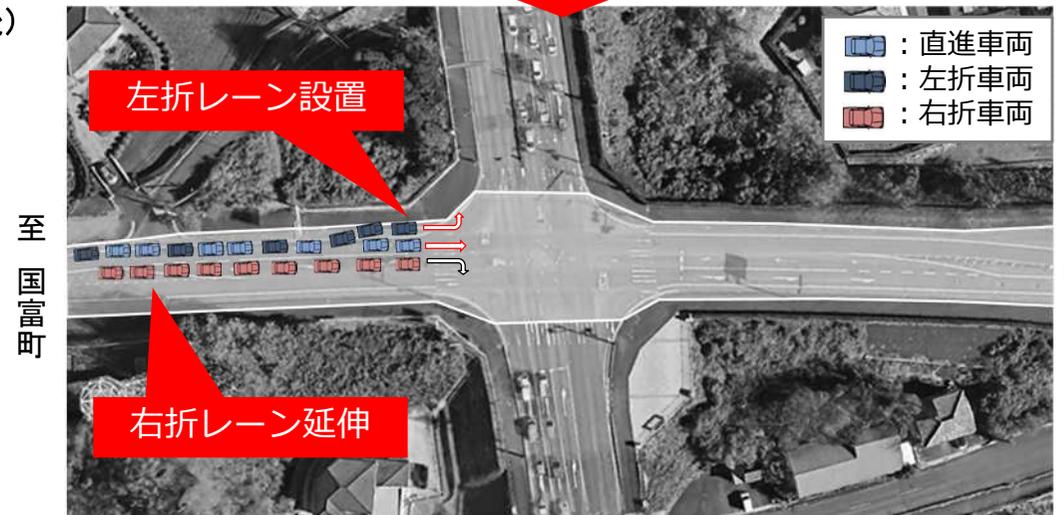
### <対策内容>

(対策前)



幅員構成の見直し検討  
(左折レーン設置及び右折レーンの延伸)

(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

D0 : 対策実施

宮崎県

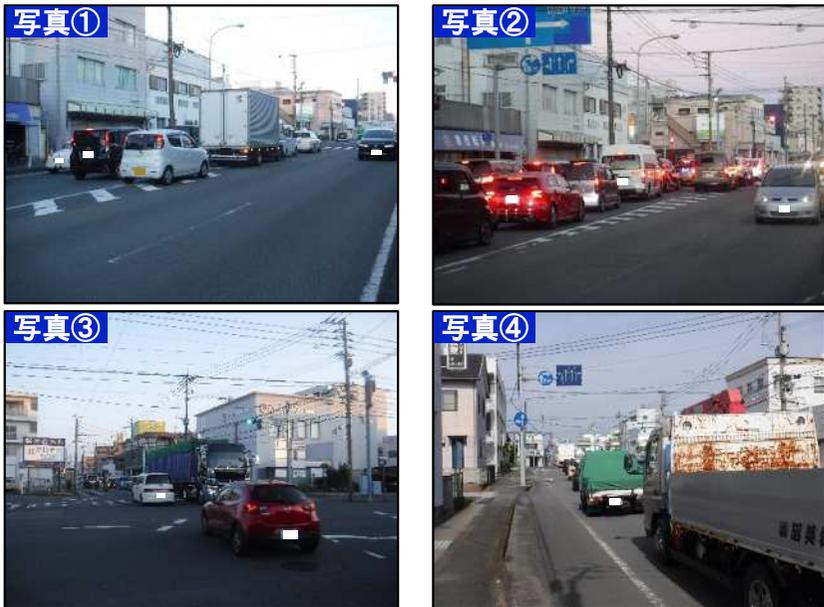
## ■主要渋滞箇所 昭和町交差点(都市計画道路 旭通線(県道宮崎島之内線)) ※R4年度より実施中

【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7年度は用地補償、道路改良工事を実施。

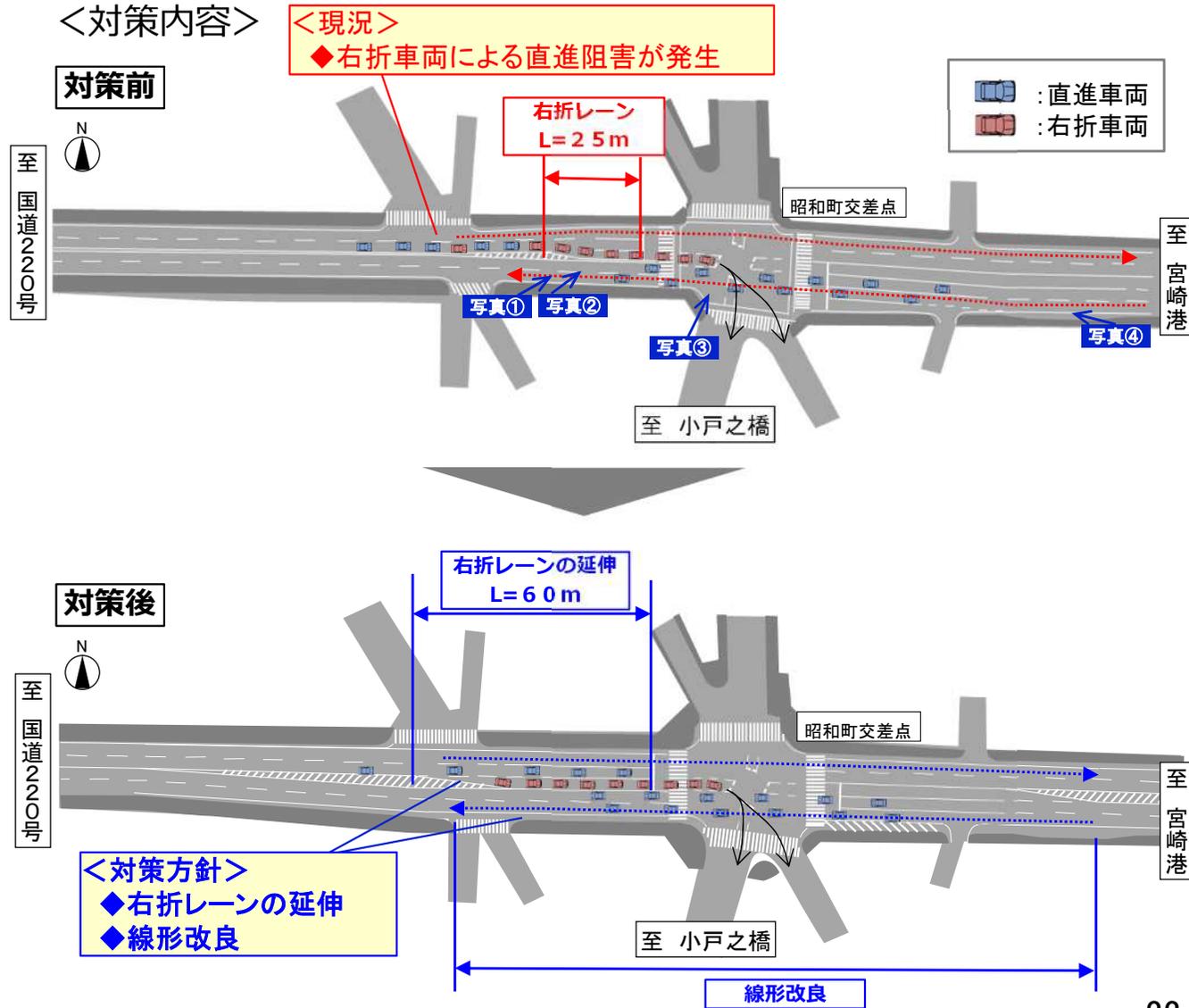
### <位置図>



### <交通状況>



### <対策内容>



## 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、④平原2(仮)交差点 ～ 稲葉崎平原線(構口工区、平原工区) ～

【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。

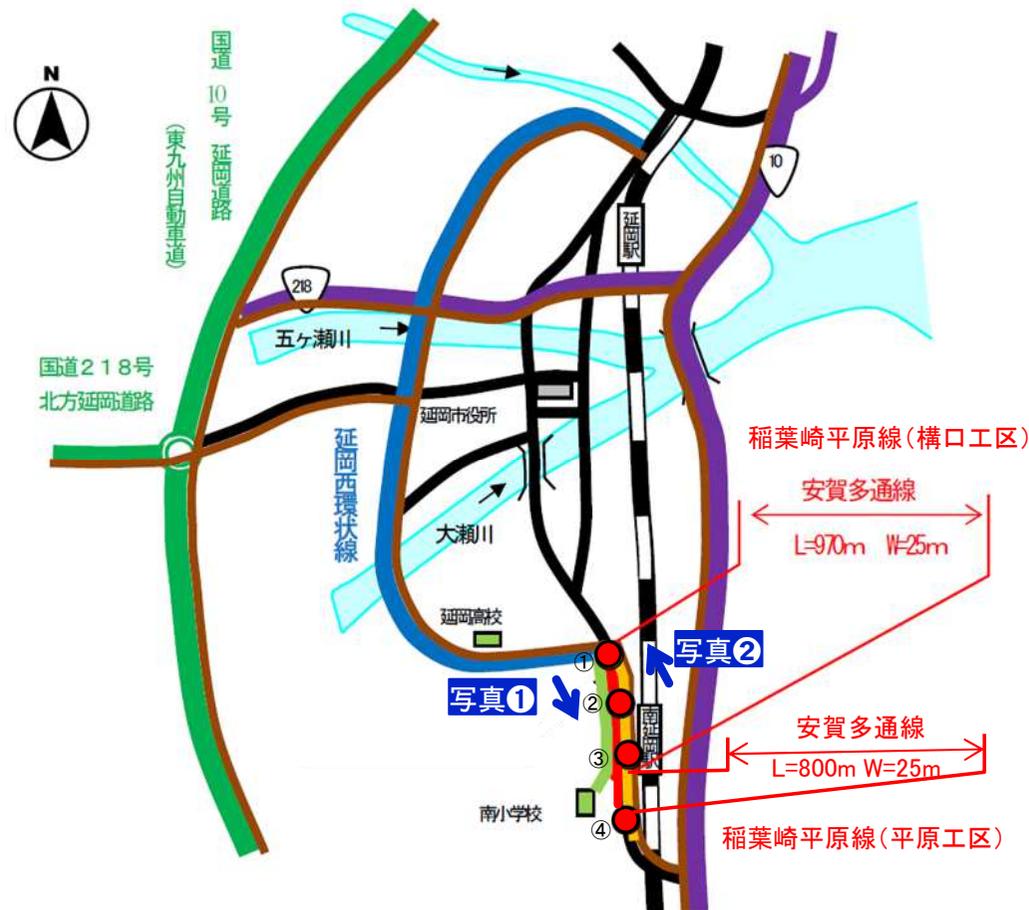
(併せて無電柱化(電線共同溝)を実施することで災害時の輸送路、避難路を確保)

【事業状況】(構口工区)令和7年度は道路改良工事を実施。(平原工区)令和7年度は詳細設計を実施。

#### <位置図>



#### <概要図>



#### <施工状況>

写真① 伊達町2丁目交差点 (南向き)



写真② 稲葉崎平原線(構口工区)交通状況(夕方)



#### 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

## 2. 渋滞対策の取り組み状況

(3)今年度実施中の渋滞対策

D0：対策実施

宮崎県

### ■主要渋滞箇所 ①<sup>しんせいちょう</sup>新生町交差点、②<sup>ひゅうが いりぐち</sup>日向IC入口交差点 ～ 国道327号永田バイパス(永田工区) ～

【渋滞要因】国道327号が日向市と入郷地域を結ぶ主要路線であるため

【対策内容】バイパス整備中

【事業状況】令和4年度までに1.4km区間の供用を開始、今後は全線開通を目標に事業を継続推進。



写真①



東進方向流入状況(夕)

写真②



永田地区大型車両通行状況

<バイパス整備平面図>



#### <整備目的>

永田工区は、日向市街を避け入郷地域と日向ICや重要港湾「細島港」とのアクセス性を向上させる環状線を整備するもので、日向圏域の連携強化や地域経済の発展、日向市街地における交通混雑の緩和などが期待される。

#### <整備状況>



#### 延岡河川国道・宮崎県・宮崎県警

#### ■ 日向市の「仙ヶ崎交差点」にて信号現示のスプリット調整を試行

- ピンポイント対策として「仙ヶ崎交差点」のスプリット調整を提案し、10月末頃から試行を実施。
- 試行実施の前後で交通調査を行った結果、**日知屋財光寺線の渋滞が緩和され、国道10号にも渋滞は無い事が確認された。**

#### (仙ヶ崎交差点の現状) ※提案時点

<位置図>



※旅行速度：選定時(H24.4~H24.8°ローブ)、最新(R6.4.1~R7.3.31 ETC2.0°ローブ) ※現地調査：R7.6.23(月・夕)~24(火・朝)



(R7.6)	方向①②	方向③
青時間	95秒	31秒
青時間比	63%	22%
サイクル長	140秒	

	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③
	北東:国道10号	南西:国道10号	南:日知屋財光寺線
	対策内容:(スプリット調整・検討中)		
旅行速度	<p>20km/h以上</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: 110m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 150m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞有り</p> <p>最大滞留長: 230m 最大渋滞長: 140m</p>
通過時間	<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</p> <p>信号待ち 1回以下</p> <p>信号待ち 2回以上</p> <p>8.2%</p> <p>サンプル数: 11,877台(タピーク) 集計区間長: 230m(最大滞留長)</p>		

⇒ ピンポイント対策の効果を踏まえ、今後の“特定解除”を検討する

# 2. 渋滞対策の取り組み状況

## (3)今年度実施中の渋滞対策

### D0 : 対策実施

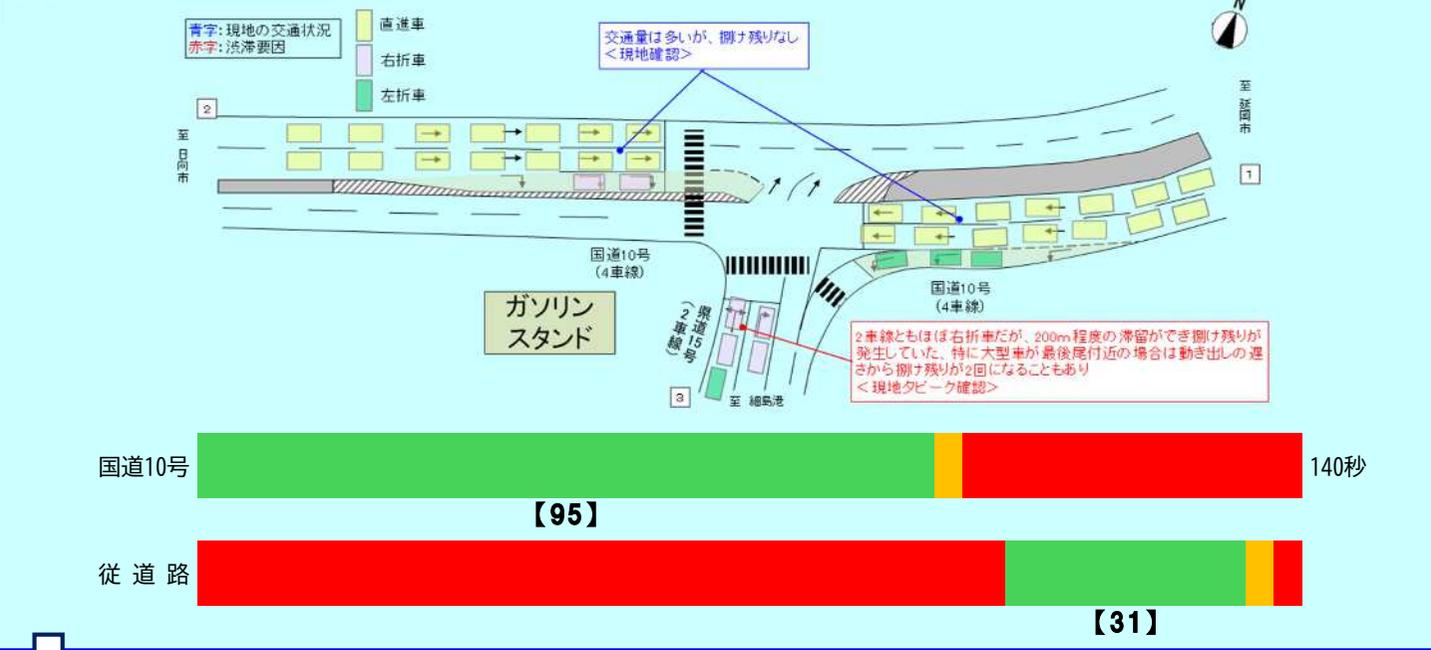
延岡河川国道・宮崎県・宮崎県警

#### (ピンポイント渋滞対策の概要)

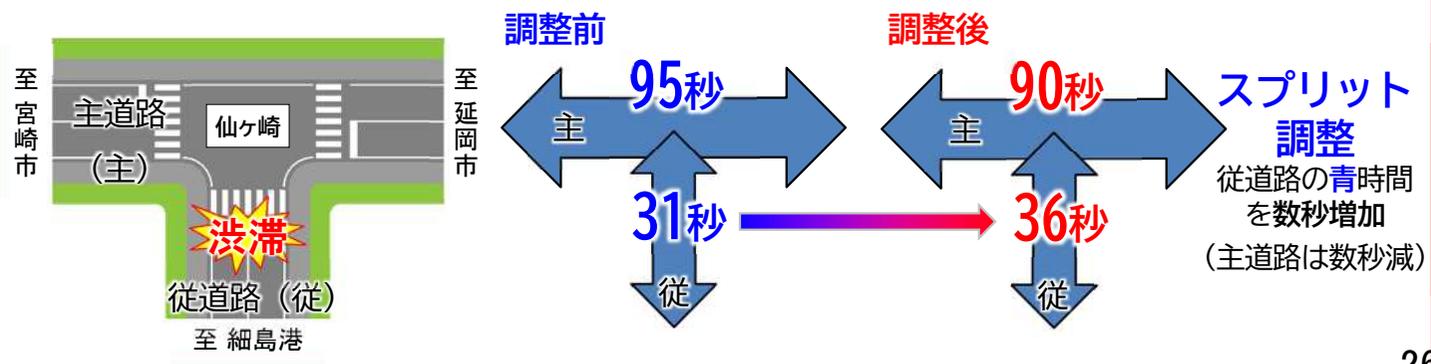
- 仙ヶ崎交差点の信号現示について、主道路の青時間を従道路へ約5秒間調整できないか提案・協議（県警本部・日向土木・国交省）。
- 10月27日(月)から試行を実施。 → 試行の前後で効果確認を目的とした交通調査を実施（国交省：仙ヶ崎と不動寺の2交差点）。



#### 【仙ヶ崎交差点の信号現示 … サイクル長 140秒】 (R7.6)



#### 【ピンポイント対策】 → 「信号現示を調整し、従道路に余裕を持たせる」



## 2. 渋滞対策の取り組み状況

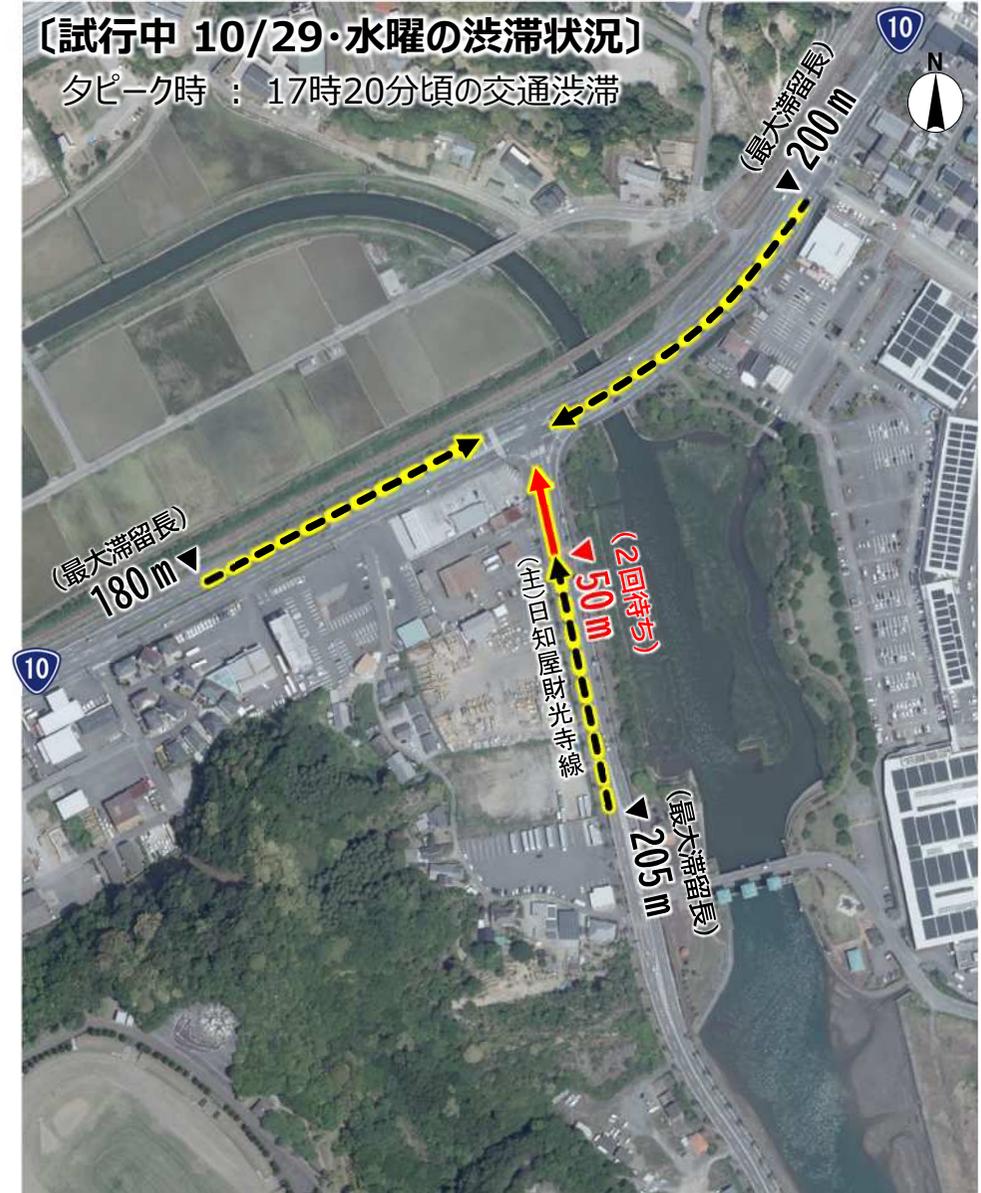
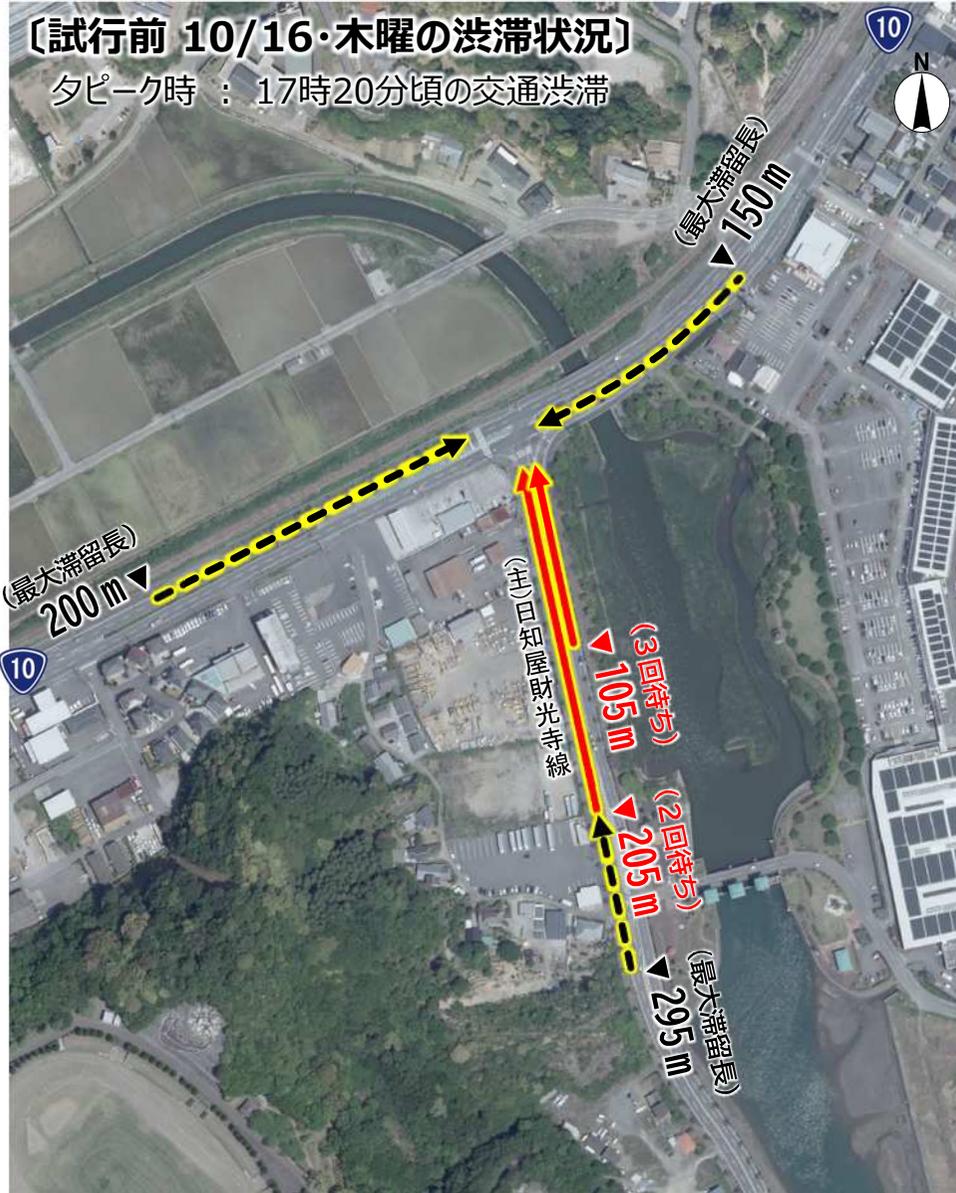
(3)今年度実施中の渋滞対策

**D0 : 対策実施**

(ピンポイント渋滞対策の効果) ~流入路の最大滞留長・渋滞長の変化~

延岡河川国道・宮崎県・宮崎県警

- 試行前は、<sup>ひちやざいこうじ</sup>日知屋財光寺線で205mの渋滞が発生すると共に、次の青信号でも通過出来ずに更なる待ち[捌け残り]が発生。
- 試行後は、日知屋財光寺線の渋滞は50mまで大幅に短縮され、同時に国道10号の通行に影響(新たな渋滞など)は無い。



## 2. 渋滞対策の取り組み状況

(3)今年度実施中の渋滞対策

D0 : 対策実施

(ピンポイント渋滞対策の効果) ~日知屋財光寺線の渋滞削減効果~

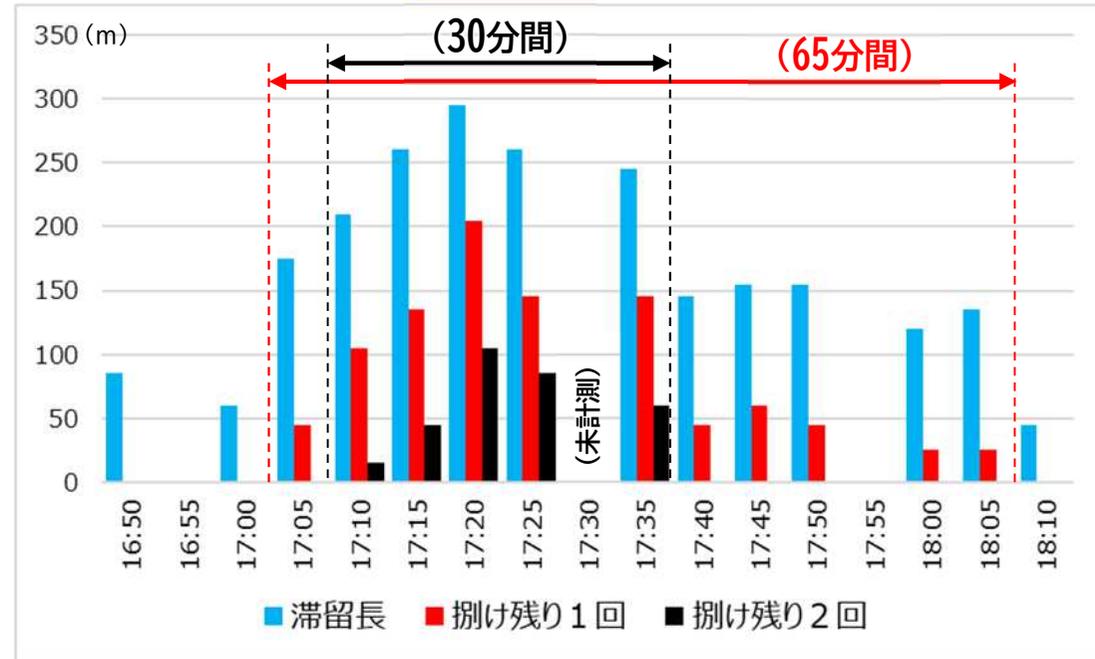
延岡河川国道・宮崎県・宮崎県警

### 〔試行前 10/16・木曜の渋滞状況〕

○ 1時間以上に亘り捌け残り=渋滞が発生、うち30分間では青信号3回でようやく通過など、激しい渋滞。

#### 【渋滞状況】

- 最大滞留長 : 295m
- 最大渋滞長 : 205m
- 渋滞継続時間(捌け残り回数別)
  - ・ 1回以上 : 65分間
  - ・ 2回以上 : 30分間

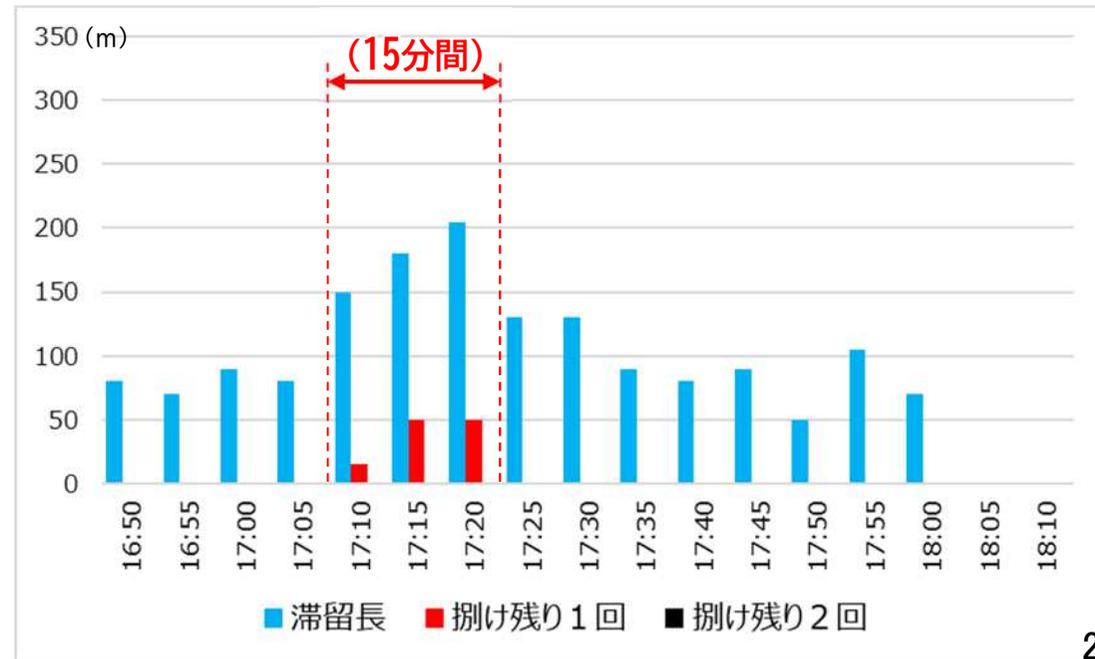


### 〔試行中 10/29・水曜の渋滞状況〕

○ 信号スプリット調整により、渋滞の規模および継続時間が大幅に削減され、有益な対策効果を確認。

#### 【渋滞状況】

- 最大滞留長 : 205m [約30%削減]
- 最大渋滞長 : 50m [約75%削減]
- 渋滞継続時間(捌け残り回数別)
  - ・ 1回以上 : 15分間 [約75%削減]
  - ・ 2回以上 : 0分間 [100%削減]



# 2. 渋滞対策の取り組み状況

(4)完了した渋滞対策

**D0 : 対策実施**

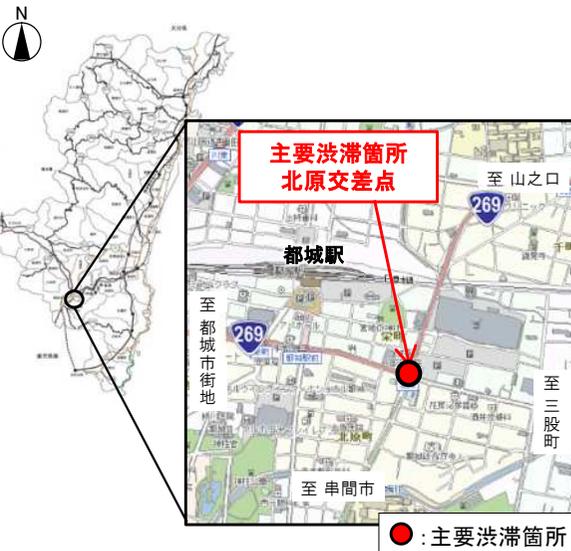
**R8.1完了**

**宮崎県**

## ■主要渋滞箇所 <sup>きたはら</sup>北原交差点

【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)

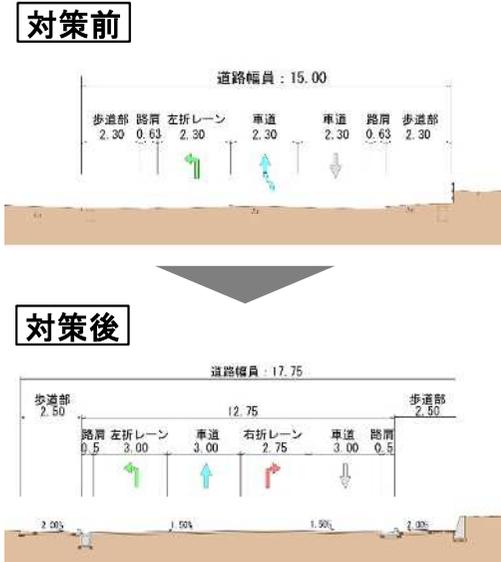
<位置図>



<航空写真>



<横断面図>



<交通状況(流入部①)>



<交通状況(流入部②)>



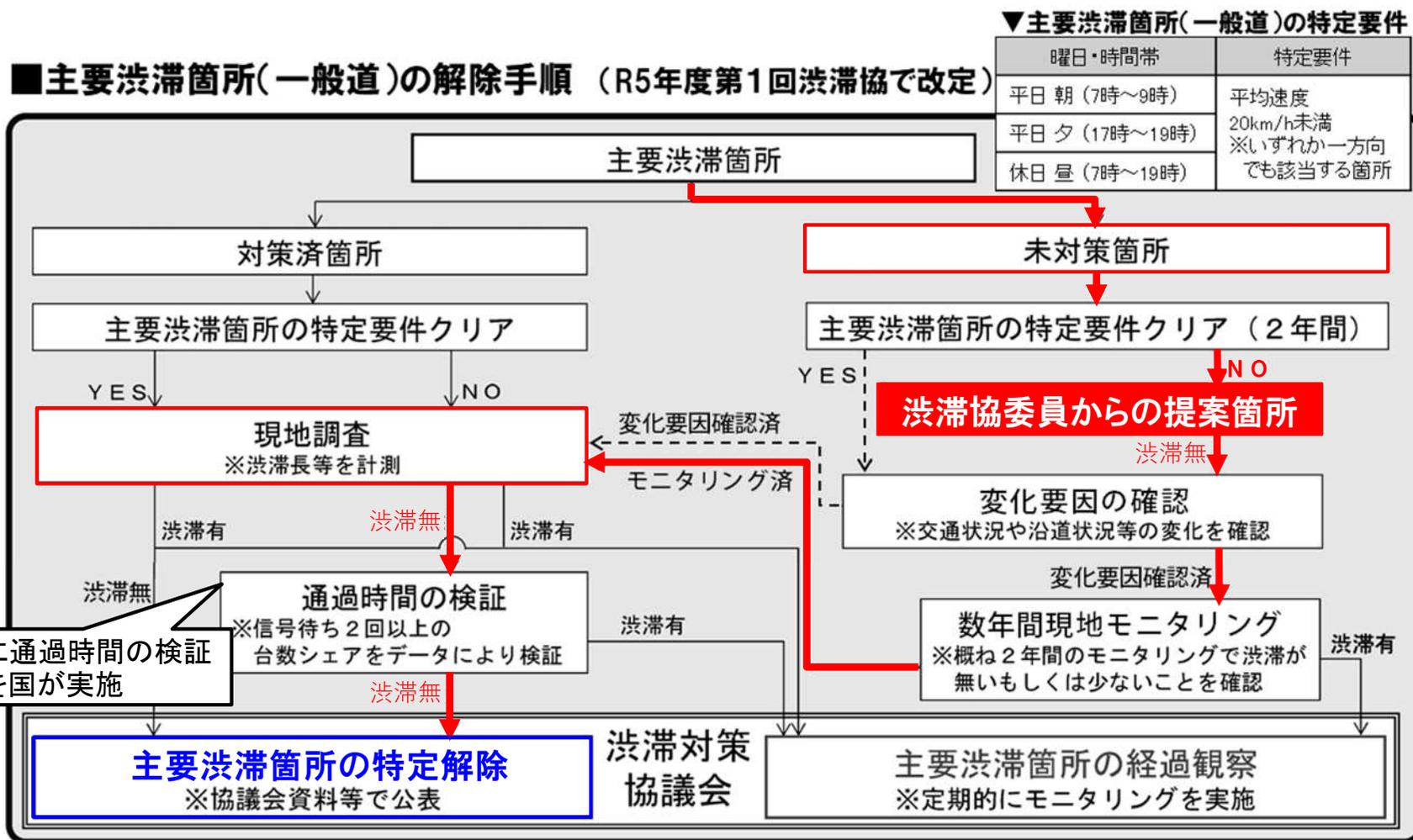
左折車両の滞留による交差点渋滞を軽減するため、左折車線の延長を実施した。

線形改良・右折レーンの設置により、車両走行性や安全性の確保を図った。

### 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。)



# 3. 解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案

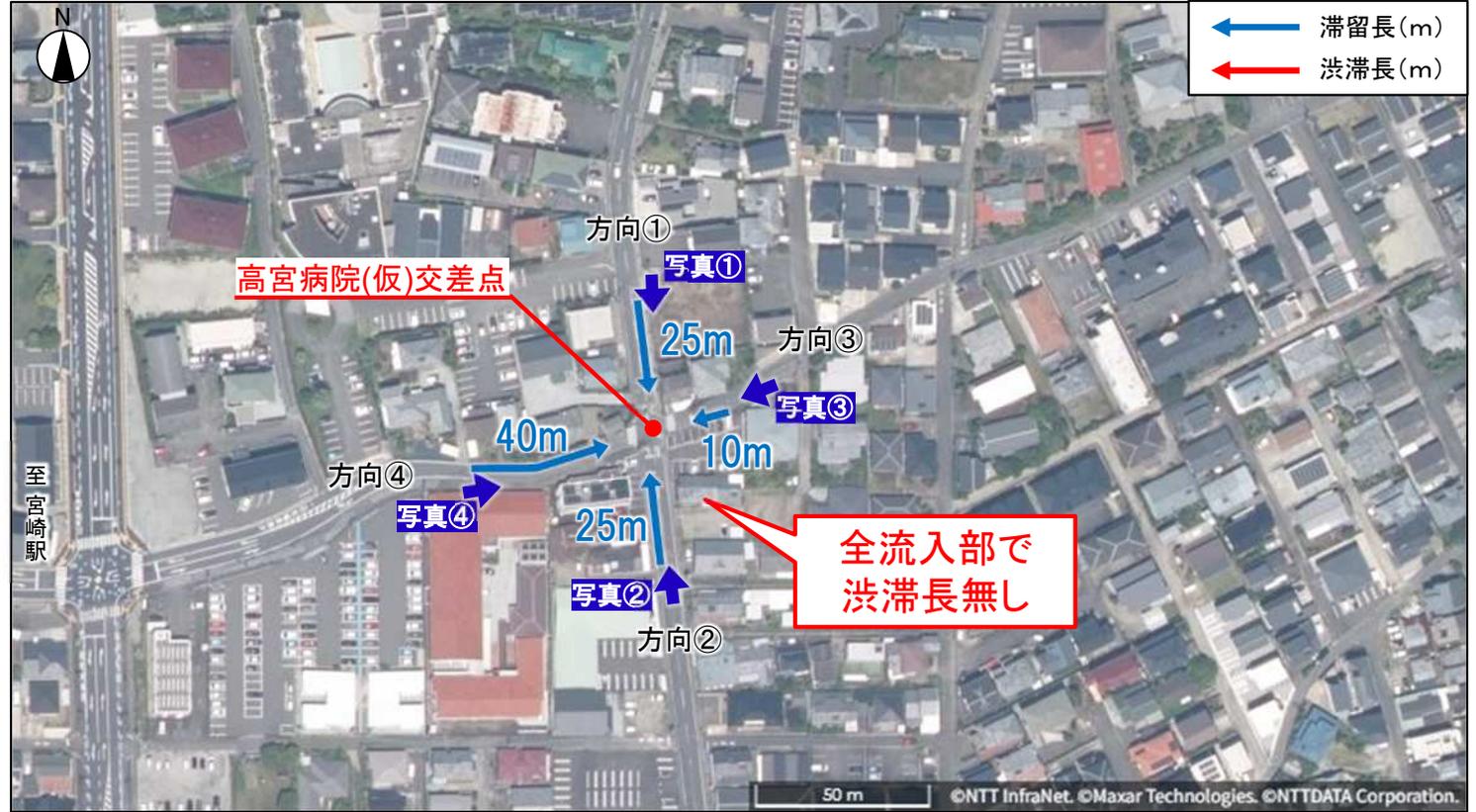
## ■高宮病院(仮)交差点

- 旅行速度データは、北東側・西側流入部(方向③④)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。(宮崎駅東通線(2工区)、吉村通線(大町工区)の開通が要因と想定される。)

### <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	市道等	北	20.9	22.3	23.1
方向②	市道等	南	26.2	26.0	26.3
方向③	市道等	北東	18.0	16.0	17.3
方向④	市道等	西	10.8	8.4	10.7

ETC2.0データ: R6.4~R7.3  
※赤字は20km/h未満

### <信号現示>

	方向①②	方向③④
青時間	60秒	20秒
青時間比	65%	22%
サイクル長	92秒	

R7.10.29(水)17時台  
※方向③④は「半感應信号」のため、信号現示は参考

渋滞長・滞留長: R7.10.29(水)17時台



# 3. 解除フローにおける『渋滞無』箇所の提案

## ■姫城中(仮)交差点

- 旅行速度データは、全流入部(方向①～⑥)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。(都城道路(Ⅱ期)の開通が要因と想定される。)

### <位置図>



### <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	市道等	東	16.9	13.6	18.4
方向②	市道等	北西	19.7	19.3	17.2
方向③	市道等	北東	16.4	14.2	16.9
方向④	市道等	南西	27.9	18.2	19.5
方向⑤	市道等	—	—	—	—
方向⑥	市道等	南	17.7	17.4	19.5

ETC2.0データ:R6.4~R7.3  
※赤字は20km/h未満

### <信号現示>

	方向①②	方向③④	方向⑤⑥
青時間	50秒	47秒	25秒
青時間比	36%	34%	18%
サイクル長	140秒		

R7.10.28(火)17時台

### <渋滞長・滞留長>



渋滞長・滞留長: R7.10.28(火)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。

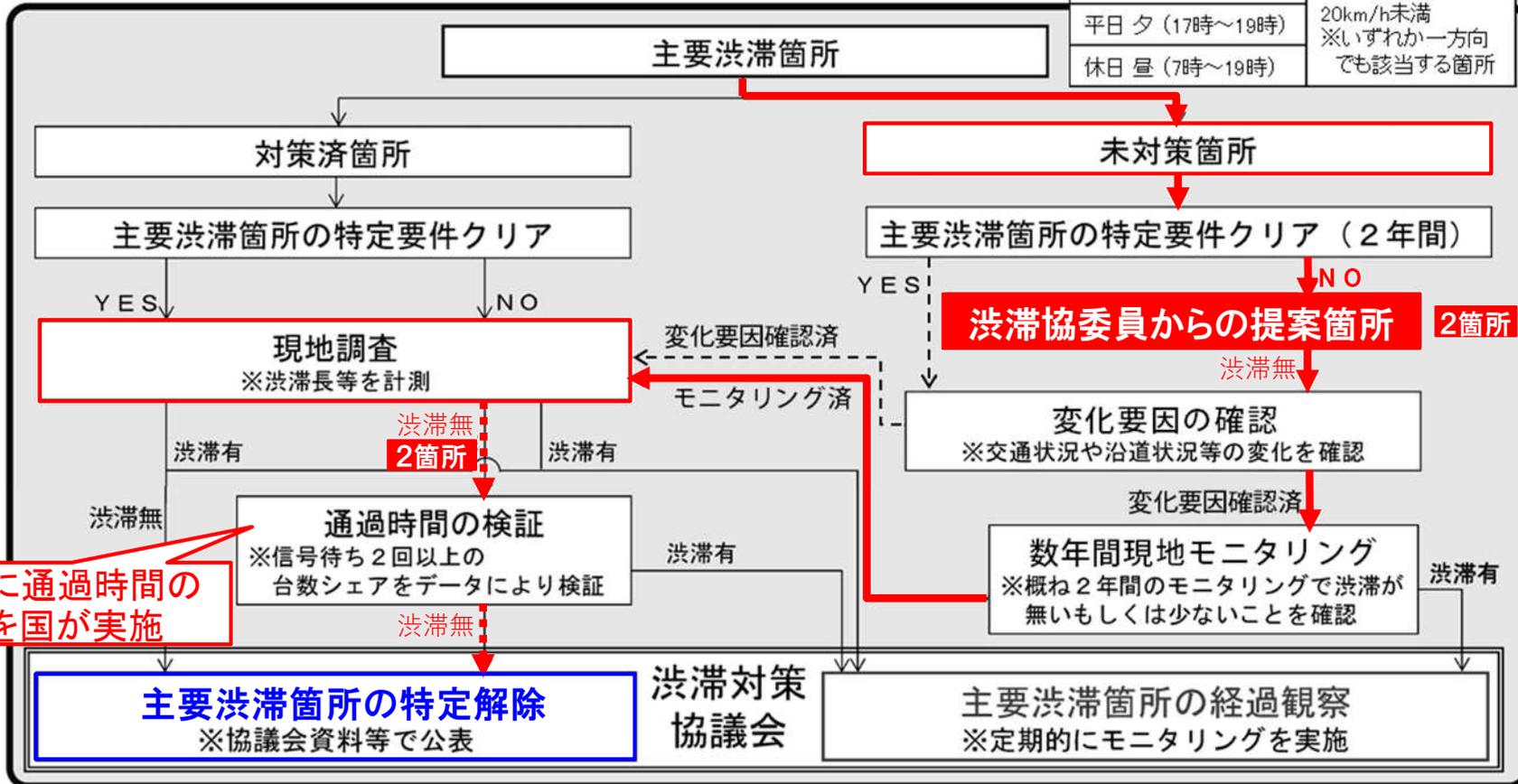
⇒高宮病院(仮)交差点、姫城中(仮)交差点

○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。

#### 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 ※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)	



次年度に通過時間の  
検証を国が実施

# 4. 複数の管理者の協働による渋滞対策

## (1) 県南エリアにおける「協働による渋滞対策」の進め方

○第2回 宮崎市周辺エリアワーキング部会にて、複数の管理者の協働による渋滞対策として、ソフト施策について議論した。

### <開催概要>

#### ■開催日時・場所

- ・開催日時: 令和8年2月4日(水) 14:00~
- ・開催場所: 宮崎河川国道事務所 別館3階会議室

#### ■会議の様子



### <主な内容>

#### <<共有>>

- ・各施策の旗振り役より、ソフト施策の検討状況について報告・共有した。  
例: 手段変更について、公共交通の利便性向上の取り組みの報告  
時間分散について、時差出勤の社会実験計画(案)の報告

#### <<意見交換>>

- ・公共交通への転換等におけるソフト施策上での課題  
→【宮崎市】バス利用の促進を図るにあたり自家用車への影響はあると思うが、持続可能な社会を目指していくうえでは転換を進める必要がある。市で進めているソフト施策事例を今回紹介する。  
施策例: 交通系ICカードの利用拡大、MaaSアプリの活用
- 【国・県】宮崎県バス利用推進協議会による『バス無料デー』の実施日(令和7年10月・12月)の渋滞状況の変化について国と県で検証しており、次回ワーキング部会で結果を共有したい。
- ・時差出勤の社会実験  
→【国】宮崎市街地へ流入する交通のうち、朝ピーク時を対象に時差出勤を行う目標数を設定し共有。今後、各関係機関より参加者を募集し施策を進める。

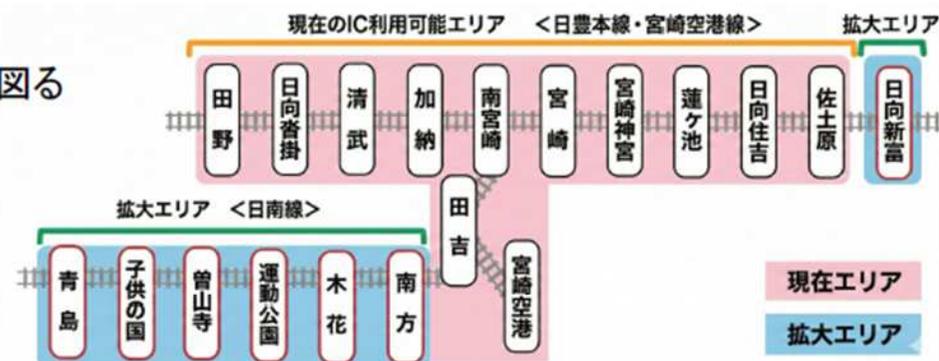
## ソフト対策取組の状況(2. 公共交通への転換～公共交通の利便性の向上～)

## ◆ 異なる交通モード間のシームレスな乗り継ぎ

## 市内JR駅の交通系ICカード利用エリア拡大(実施済)

## ■ 概要

- ✓ 目的 : 快適な移動環境を整備し、観光客や市民の鉄道の利用促進を図る
- ✓ 拡大日: 令和8年1月17日(土)始発列車より
- ✓ 対象駅: JR日南線\_\_南方駅～青島駅(6駅)  
JR日豊本線\_\_日向新富駅(1駅)
- ✓ 本市の関わり: イニシャルコスト支援(宮崎県・新富町も支援)



## ◆ MaaSの推進

## MaaSアプリを活用した路線バス・鉄道1日乗り放題デジタルチケット販売(実施済)

## ■ 概要(JR九州・宮崎交通・宮崎市3者連携)

- ✓ 目的 : 公共交通機関の利用促進・活性化や自家用車以外の移動手段の創出
- ✓ 利用エリア: 路線バス(宮崎市内の停留所間)、鉄道(宮崎市内の鉄道駅間)
- ✓ 購入方法 : MaaSアプリ「my route」限定
- ✓ 利用対象日: 第1期(6月)、第2期(9月)、第3期(11/12月第1週)の土/日/月曜
- ✓ 実施主体 : 宮崎県におけるMaaS実行委員会
- ✓ 本市の関わり: 共同企画立案およびチケット造成費用支援

## ■ 実績※全期合計

販売枚数:8,784 枚

購入者数:2,914 ID

アプリDL数:4,340 ID



# 4. 複数の管理者の協働による渋滞対策

## (2) 県北エリアにおける「協働による渋滞対策」の進め方

○第2回 延岡市・日向市周辺エリアワーキング部会にて、複数の管理者の協働による渋滞対策の進め方について議論した。

### <開催概要>

#### ■開催日時・場所

- ・開催日時：令和7年12月18日(木) 15:00～
- ・開催場所：延岡河川国道事務所 3階会議室

#### ■会議の様子



### < エリアWGにおける主な議論の内容 >

#### 《特定解除に向けた基本的な取り組み方針の共有》

- ・県北エリアに残る主要渋滞箇所(28箇所)について、関係する道路管理者毎の基本的な取り組み方針をリスト化し、エリアWGの場で情報共有を図りながら、協働による対策箇所の選定を進める事を継続。

#### 《個別ピンポイント対策に関する、最新情報の共有》

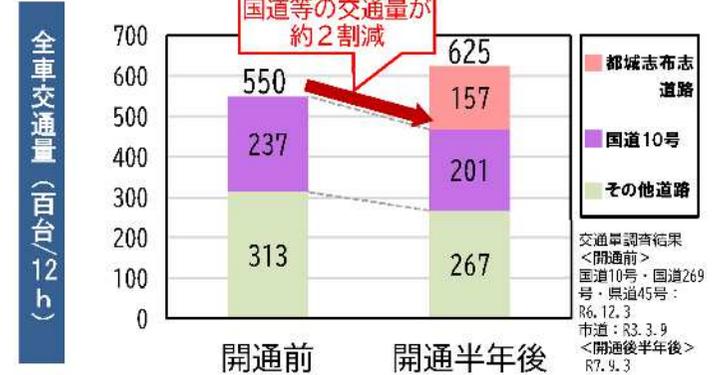
- ・雷管通り交差点のコンパクト化(延岡河川国道・延岡市)
  - 〔国・市〕二段階停止線の廃止による交差点コンパクト化の実施検討を進めたい。
  - 〔延岡市〕西側市道の停止線が極端に後退している点について、立地する事業者と経緯を確認する打合せを実施した結果を報告。(引き続き対話を継続する方向)
- ・仙ヶ崎交差点の信号現示調整(延岡河川国道・日向土木・宮崎県警)
  - 〔延岡河国〕県警と協議しスプリット調整を実施して頂き、その前後で現地調査を行った結果、大幅に渋滞が改善された事を報告。
  - 〔県警〕今回は複数の連動交差点を事前調査して頂き、新たな問題が生じる可能性が低い事が示された上での試行であり、同様な方法であれば今後も協力可能。



# 5. 都城道路の開通による交通影響

## (2)交通状況の変化 - 交通量の変化

○都城道路 都城IC～乙房ICの開通後、都城道路と並行する国道10号やその他の県道・市道の交通量は約2割減少した。



データ: 交通量調査結果  
 【開通前】国道10号・国道269号・県道45号線: R6.12.3(火)  
 市道: R3.3.9(火)  
 【開通後】R7.9.3(水)

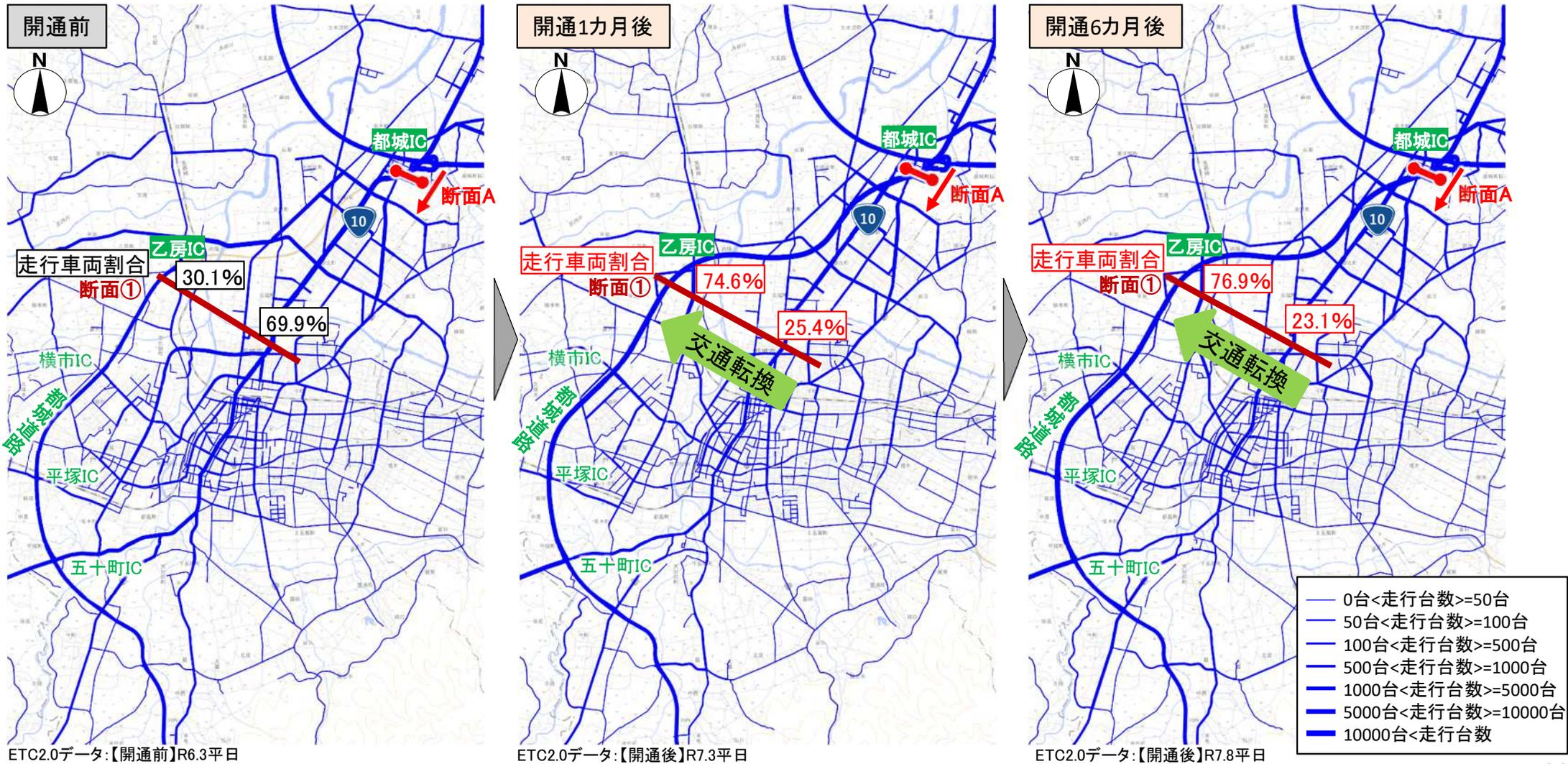
# 5. 都城道路の開通による交通影響

## (2) 交通状況の変化 - 走行経路の変化

○断面A(都城IC南側)を南向きに走行する車両の走行経路について、断面①の走行車両割合を開通前後で比較すると、都城道路は約30%から開通1ヶ月後は約75%、開通6ヶ月後は約77%へと増加し、国道10号から都城道路へ交通転換が図られた。

※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。

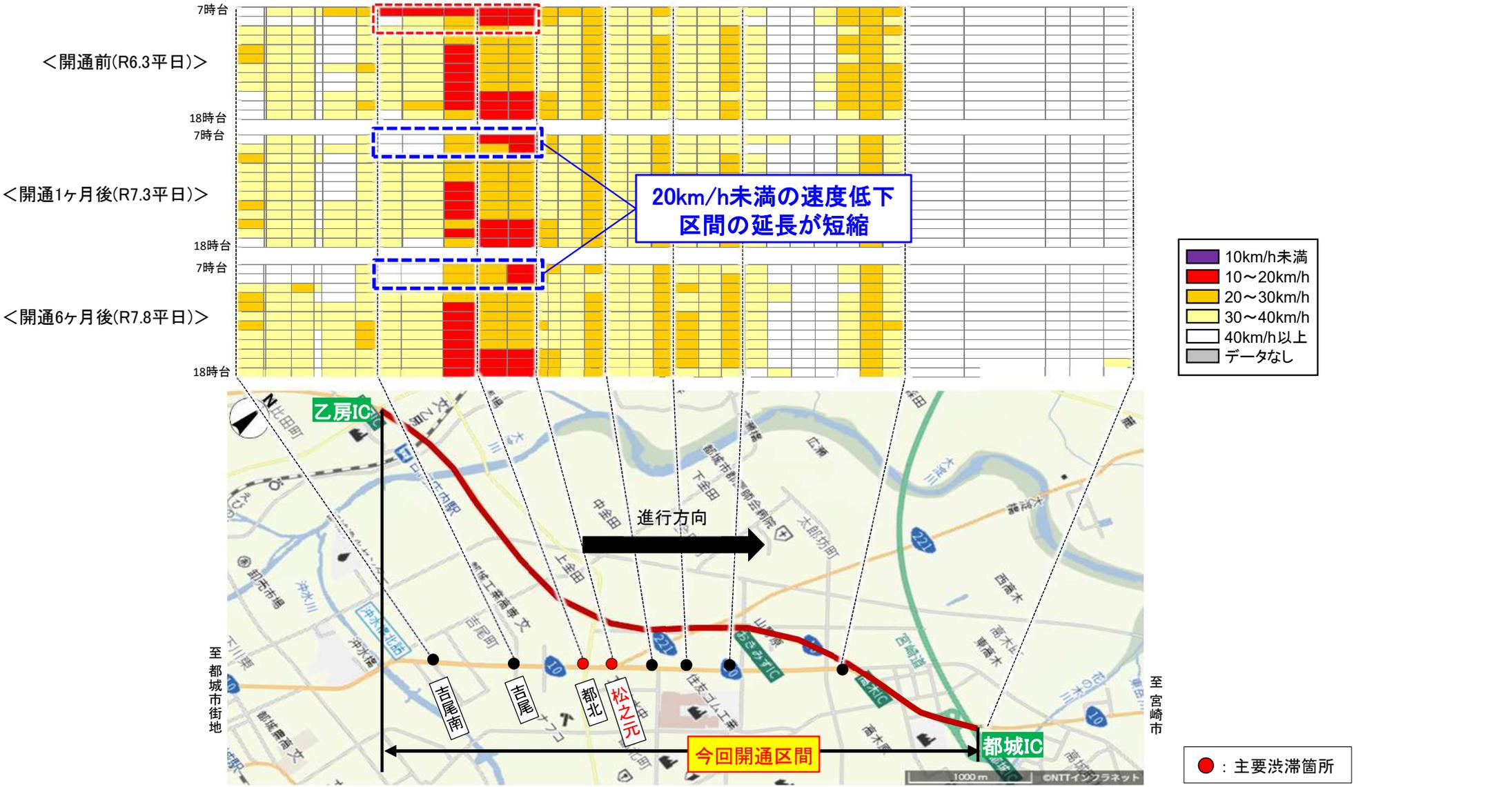
### <断面A(都城IC南側)を南向きに走行する車両の走行経路図>



# 5. 都城道路の開通による交通影響

## (2) 交通状況の変化 - 国道10号における平均旅行速度の変化(上り線(平日))

○開通区間と並行する国道10号(都城IC～吉尾南交差点)において、上り線の平均旅行速度の変化(平日)を見ると、朝ピーク時に松之元交差点から延びていた20km/h未満の速度低下区間について、開通後は1ヶ月後、6ヶ月後ともに速度低下区間の延長が短くなっている。

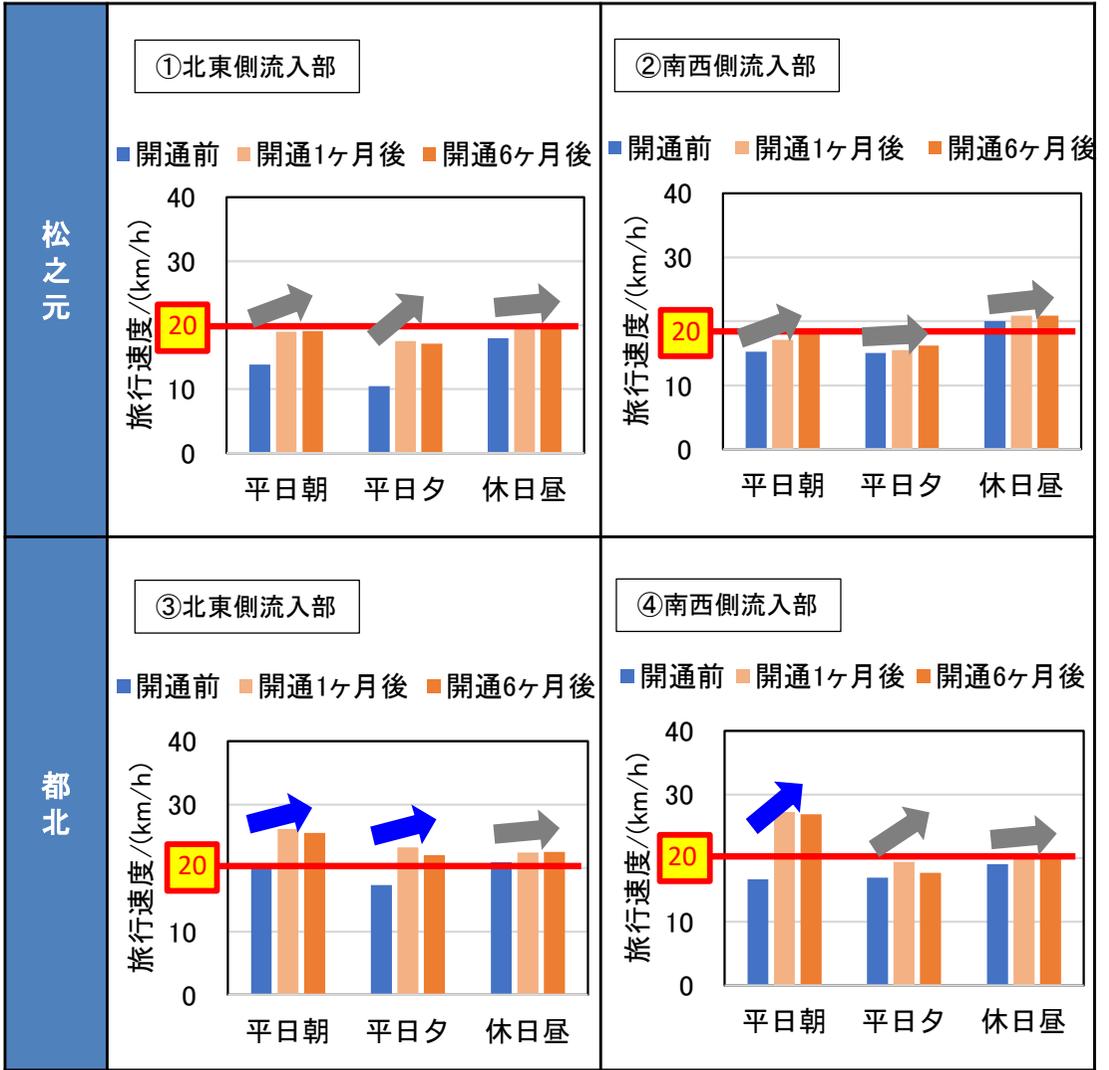




# 5. 都城道路の開通による交通影響

## (2)交通状況の変化 - 主要渋滞箇所における平均旅行速度の変化

- 松之元交差点、都北交差点の流入部において平均旅行速度の変化を見ると、開通後は1ヶ月後・6ヶ月後ともに、全流入部で速度が向上している。
- 特に、都北交差点 ③北東側流入部の平日朝・平日夕、④南西側流入部の平日朝で、旅行速度が20km/h以上に向上した。



ETC2.0データ：【開通前】R6.3、【開通1ヶ月後】R7.3、【開通6ヶ月後】R7.8  
 平日朝：7-8時台平均、平日夕：17-18時台平均、休日昼：7-18時台平均

# 6. 延岡南部地区における「渋滞要因調査」の結果

## 〔宮崎県渋滞対策協議会〕

### R5年度 第1回～第2回

- 県北地域における現状課題の整理
- 県北地域における交通状況の解析

➡ 多様な課題を有する“延岡南部地区”において“使われ方”など利用状況の分析を進める

### R6年度 第2回

- 延岡南部地区における交通状況分析結果公表  
→ 朝夕の通勤・通学の時間で散発的に渋滞が発生

➡ 渋滞が著しい交差点の現地状況について調査を実施し渋滞要因の分析を更に進める

### R7年度 第2回

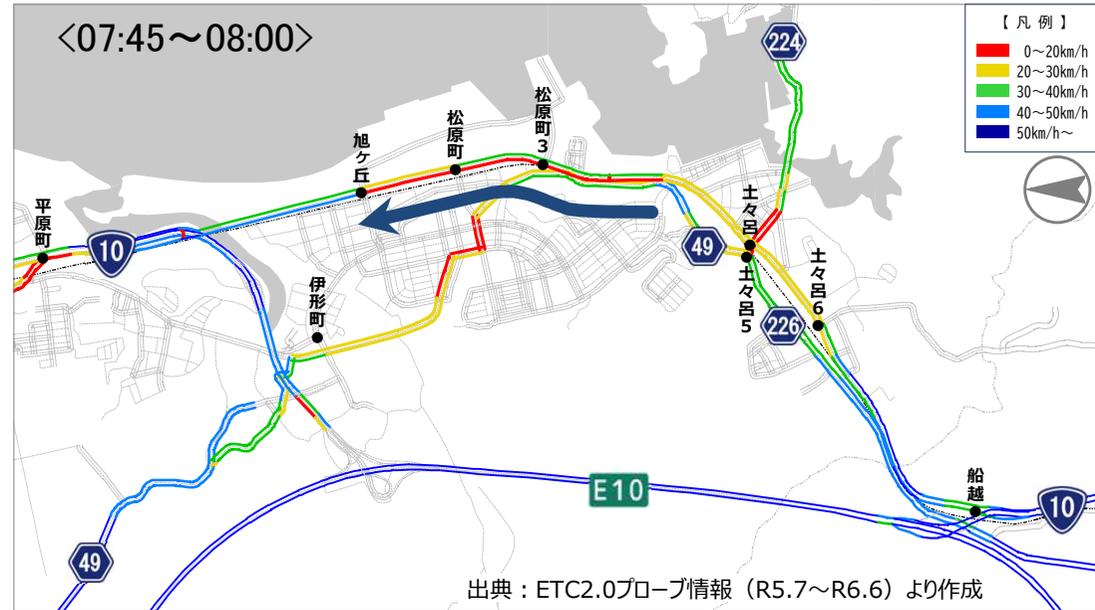
今回

- 国道10号と並行する“JR踏切遮断の影響調査”の結果について公表  
→ 旭ヶ丘交差点において、踏切遮断に伴う右左折車の滞留による直進車両の阻害発生を複数回確認

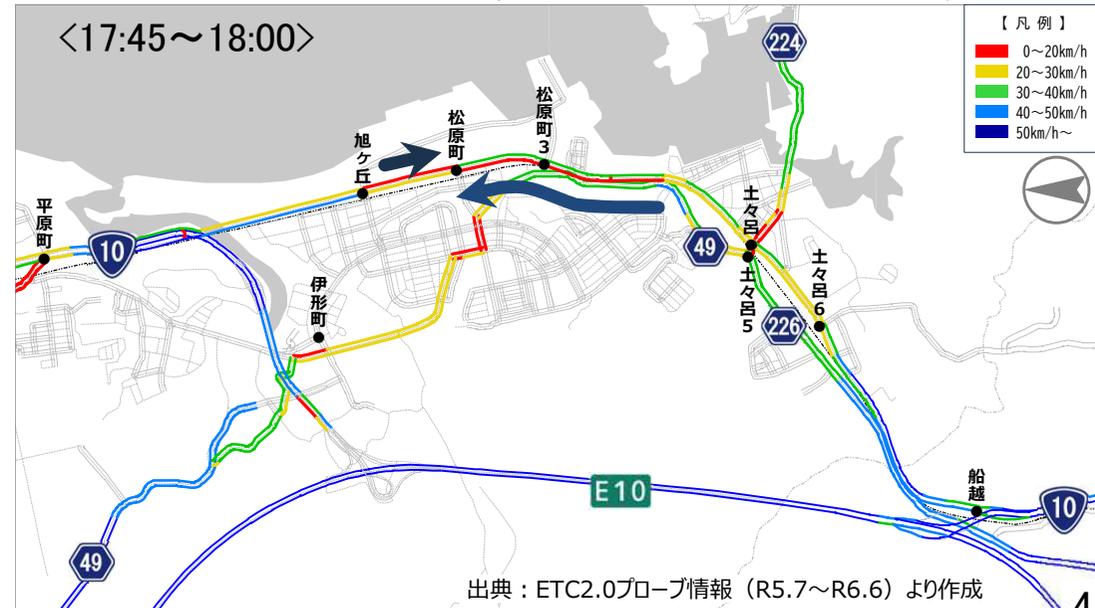
➡ 延岡南部地区の旭ヶ丘交差点等の主要渋滞箇所における効果的な対策内容について検討する

令和6年度 第2回 宮崎県交通渋滞対策協議会資料 抜粋

▼ 朝・8時頃：“旭ヶ丘交差点”を先頭に上りで約1,700mの渋滞（20km/h未満）が発生



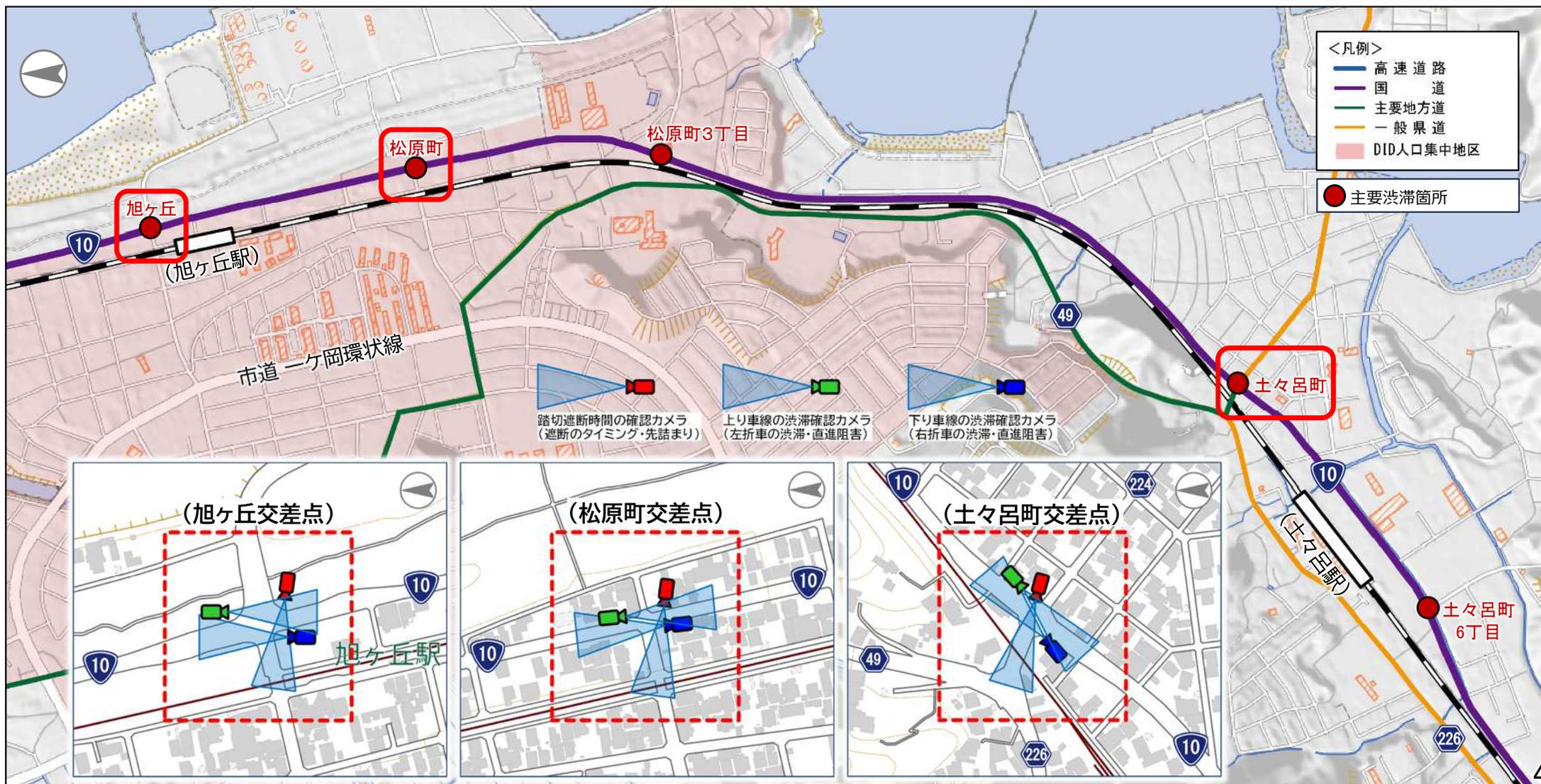
▼ 夕・18時頃：“松原町交差点”で上り1,200m、下り550mが再渋滞（20km/h未満）



## 6. 延岡南部地区における「渋滞要因調査」の結果

### ■ JR日豊本線と近接する交差点の交通状況を調査

- 今回の渋滞要因調査は、延岡南部地区の渋滞要因の1つとして考えている“JR踏切遮断”に着目して実施。
- 調査の対象交差点は、主要渋滞箇所の旭ヶ丘交差点・松原町交差点、土々呂町交差点の3箇所。
- 調査の結果、**JR踏切遮断による国道10号の直進阻害などの渋滞要因が旭ヶ丘交差点で複数回確認された。**
- これまでの調査結果を踏まえ、延岡南部地区の旭ヶ丘交差点等の主要渋滞箇所における効果的な対策内容について検討する。



# 6. 延岡南部地区における「渋滞要因調査」の結果

## ■2025年春ダイヤ改正後

(2025.9 現在)

南延岡 旭ヶ丘 土々呂 門川

6:22	→	6:26	→	6:30	→	6:34	●
6:56	←	←	←	←	←	6:48	●
6:56	→	→	→	→	→	7:04	●
7:28	←	7:24	←	7:21	←	7:17	●
7:39	→	7:43	→	7:46	→	7:52	●
7:54	←	7:50	←	7:46	←	7:41	●
8:01	←	←	←	←	←	7:52	●
8:10	→	→	→	→	→	8:18	●
8:32	→	8:36	→	8:39	→	8:45	●
8:46	←	8:43	←	8:39	←	8:31	●
9:09	←	←	←	←	←		●

16:18	←	16:12	←	16:08	←	16:04	●
16:18	→	→	→	→	→		●
16:37	←	←	←	←	←		●
16:37	→	16:41	→	16:45	→	16:50	●
17:19	←	17:14	←	17:11	←	17:06	●
17:39	←	←	←	←	←		●
17:39	→	→	→	→	→	17:48	●
17:47	→	17:51	→	17:55	→	18:00	●
18:25	←	18:21	←	18:18	←	18:13	●
18:25	→	→	→	→	→		●
18:42	←	←	←	←	←	18:33	●
18:52	→	18:56	→	19:05	→	19:09	●

特急:●  
普通:●

運行方向

上り 下り

## ■「旭ヶ丘交差点」における踏切遮断の影響

時刻	時間	踏切遮断		国道10号の直進阻害	
		無	有・秒数	無	有・秒数

6:25	1分 00秒	●			
6:53	45秒	●			
6:59	52秒	●			
7:26	3分 04秒	●			
7:46	1分 04秒	●			
7:54	2分 16秒		●53秒	・交差点内で蛇行すり抜け ・上り左折車が車線を塞ぐ	
8:02	45秒	●			
8:16	48秒	●			
8:35	1分 04秒	●			
8:42	2分 15秒	●			
9:07	44秒	●			

16:17	1分 56秒		●52秒	・左折大型車が車線を塞ぐ	
16:24	46秒	●			
16:47	44秒	●			
16:40	1分 04秒	●			
17:19	1分 53秒	●		※下り右折車の先詰まり滞留 (右折レーン内に収まる範囲)	
17:37	45秒	●			
17:44	44秒	●			
17:52	1分 02秒	●			
18:23	2分 17秒		●69秒	・下り右折車の先詰まり ・左折大型車が車線を塞ぐ	
18:30	45秒	●			
18:42	46秒	●			
18:56	1分 02秒	●			

## ■「松原町交差点」における踏切遮断の影響

時刻	時間	踏切遮断		国道10号の直進阻害	
		無	有・秒数	無	有・秒数

6:25	2分 15秒	●			
6:52	39秒	●			
6:59	55秒	●			
7:26	47秒	●			
7:47	2分 55秒	●			
7:54	46秒	●			
8:01	40秒	●			
8:17	48秒	●			
8:35	2分 15秒	●			
8:41	50秒	●			
9:07	37秒	●			

16:17	42秒	●			
16:25	45秒	●			
16:46	40秒	●			
16:40	2分 19秒	●			
17:18	48秒	●			
17:37	40秒	●			
17:44	43秒	●			
17:52	2分 21秒	●			
18:22	44秒	●			
18:31	46秒	●			
18:41	44秒	●			
18:57	2分 16秒	●			

## ■「土々呂町交差点」における踏切遮断の影響

時刻	時間	踏切遮断		国道10号の直進阻害	
		無	有・秒数	無	有・秒数

6:28	58秒	●			
6:51	48秒	●			
7:00	45秒	●			
7:24	1分 24秒	●			
7:51	56秒	●			
7:52	1分 12秒	●			
8:00	52秒	●			
8:18	46秒	●			
8:38	1分 00秒	●			
8:40	1分 00秒	●			
9:06	48秒	●			

16:15	2分 04秒				
16:26	45秒	●			
16:45	57秒	●			
16:43	58秒	●			
17:17	1分 02秒	●			
17:36	50秒	●			
17:45	41秒	●			
17:55	55秒	●			
18:21	1分 11秒	●			
18:32	46秒	●			
18:40	53秒		●18秒	・左折車が路肩に寄り停止 ・上り右折車線をすり抜け	
19:00	1分 02秒	●			

# 6. 延岡南部地区における「渋滞要因調査」の結果

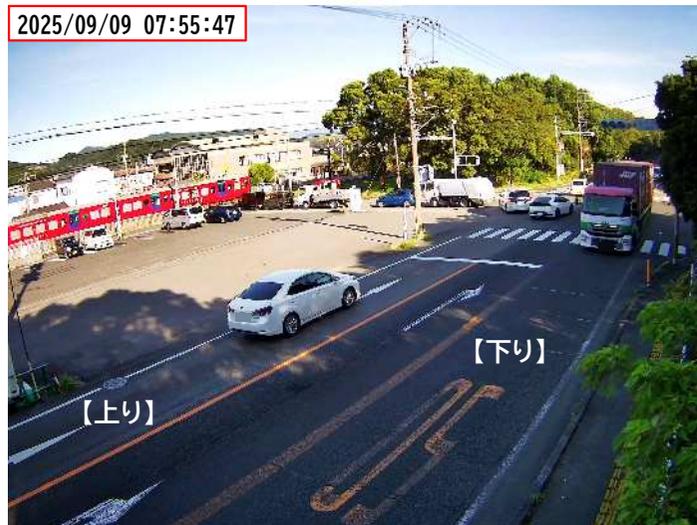
## (旭ヶ丘交差点:朝・夕ピーク時)

【調査結果】 R7.9調査時、合計23回の踏切遮断のうち国道10号の直進阻害に及んだ事象が合計4回(朝ピークに1回・夕ピークに3回)発生。

### 朝ピーク時

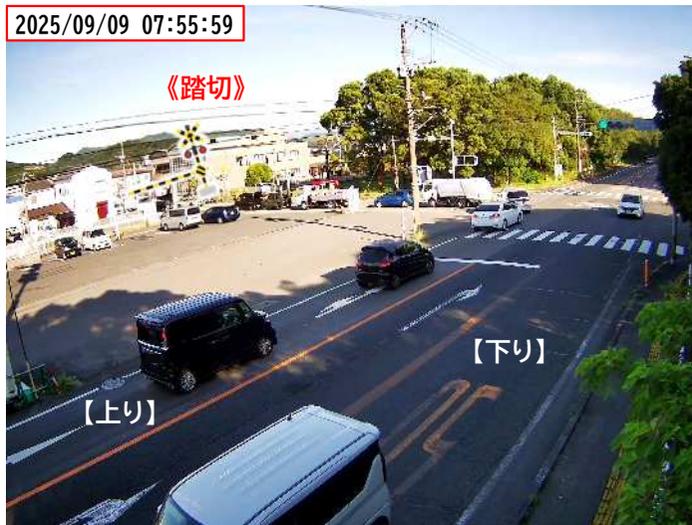
①「旭ヶ丘」→延岡市街方向 ⑥ : 踏切遮断による待ち

2025/09/09 07:55:47



②「旭ヶ丘」→延岡市街方向 ⑥ : 左折車が直進車を阻害

2025/09/09 07:55:59



③「旭ヶ丘」→日向市街方向 ⑥ : 滞留長が大幅延伸(約500m)  
(隣接の松原町交差点まで到達)

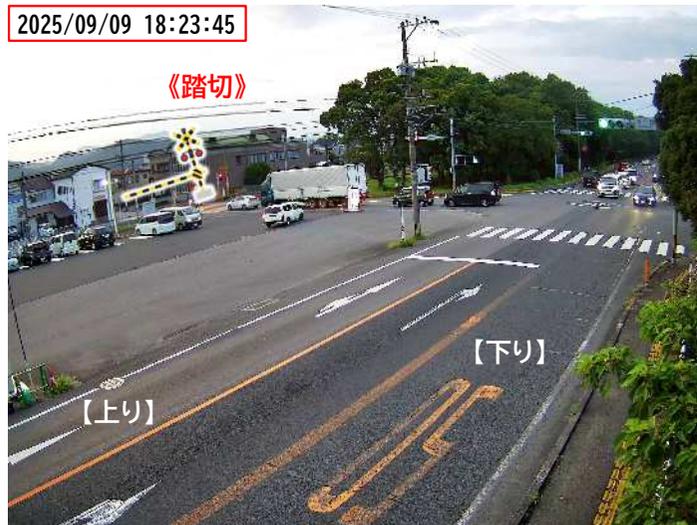
2025/09/09 07:56:11



### 夕ピーク時

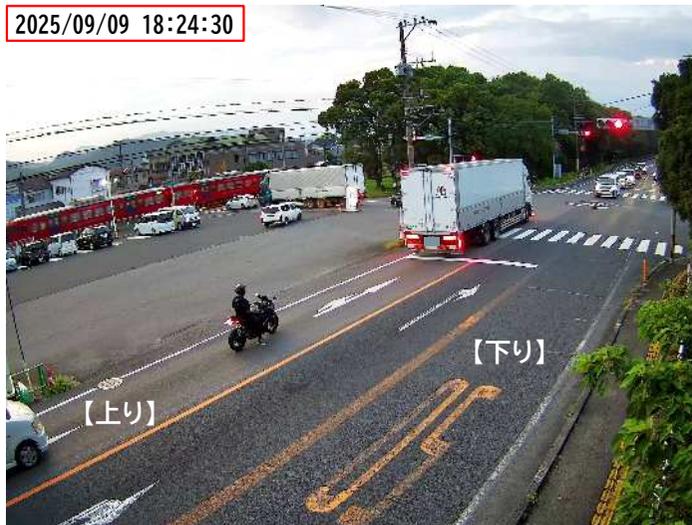
①「旭ヶ丘」→延岡市街方向 ⑥ : 踏切遮断による待ち

2025/09/09 18:23:45



②「旭ヶ丘」→延岡市街方向 ⑥ : 大型車が直進車を阻害

2025/09/09 18:24:30



③「旭ヶ丘」→日向市街方向 ⑥ : 滞留長が大幅延伸(約300m)

2025/09/09 18:24:37



# 6. 延岡南部地区における「渋滞要因調査」の結果

(参考：旭ヶ丘交差点の安全性について)

〔概要〕 当該交差点付近は高校生の自転車利用も多く、踏切遮断時の通行阻害や交通錯綜など『安全性』にも課題。

※R6では右折車線にはみ出し蛇行して通過する危険な通行も見られた

## 交差点の通行状況

▼ 朝、延岡市街の高校に通学する高校生が多い

2025/09/09 07:56:20



▼ 横断歩道上に停止した車両が自転車通行を阻害

2025/09/09 17:20:03



▼ 遮断時の滞留車両はみ出しにより交通が錯綜

2025/09/09 17:44:04



▼ R6年度調査：左に寄せて停止した車両を右折車線にはみ出し追い抜き

2024/09/26 18:27:46



# 6. 延岡南部地区における「渋滞要因調査」の結果

## (松原町交差点)

【調査結果】 R7.9調査時、合計23回の踏切遮断のうち国道10号の直進阻害に及ぶような事象は、今回は確認されなかった。

2025/09/09 17:54:10



① 「松原町」→延岡市街方向  
踏切遮断による待ち

2025/09/09 17:54:15



② 「松原町」→延岡市街方向  
右折車のはみ出し停車  
(歩行者・直進車を阻害)

2025/09/09 17:54:16



③ 「松原町」→延岡市街方向  
直進車と近接・錯綜

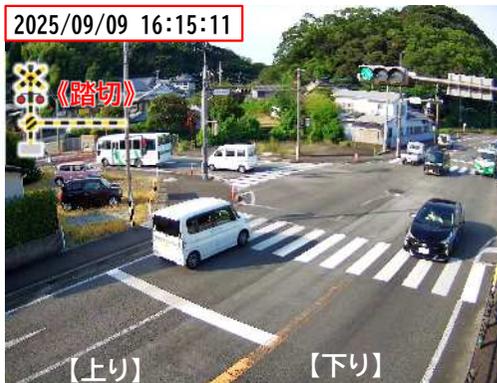
## (土々呂町交差点)

【調査結果】 R7.9調査時、合計23回の踏切遮断のうち国道10号の直進阻害に及んだ事象が**夕ピーク時に2回発生**。

① 「土々呂町」→延岡市街方向  
踏切遮断による待ち

↓  
踏切～交差点の距離が非常に短く、流出車両の滞留は2台程度に限られる

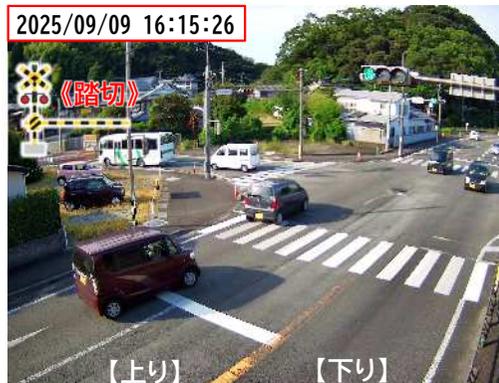
2025/09/09 16:15:11



② 「土々呂町」→延岡市街方向  
左折車が直進車を阻害

↓  
左折車が車線上に停車し、直進・左折の混用車線を塞ぐ → 後続車が急ブレーキ

2025/09/09 16:15:26



③ 「土々呂町」→日向市方向  
蛇行して交差点に進入

↓  
後続車が交差点内で蛇行し阻害車を追越し → 右折車は後退を余儀なくされる

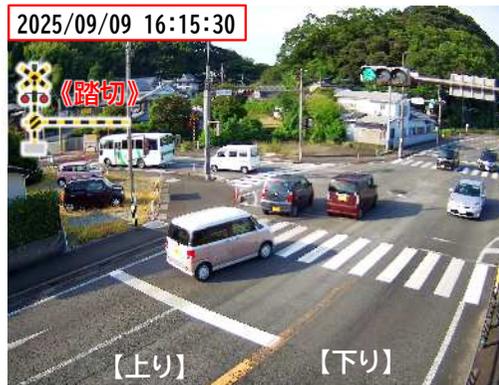
2025/09/09 16:15:29



③ 「土々呂町」→延岡市街方向  
蛇行して交差点を通過

↓  
対象車両が全て軽自動車のためすり抜けで通行 → 大型車の場合すり抜け困難

2025/09/09 16:15:30



## 7. 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