令和2年度 第1回 宮崎県交通渋滞対策協議会

目次

3. 主要渋滞箇所の特定解除 4. 渋滞対策の実施状況 5. 官民連携による渋滞対策の立案 6. 新たなソフト対策 7. コロナ禍における交通状況 8. 都市内の路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方・・・・・ 9. 道路交通アセスメント制度の運用について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	••• 35
	•••• 39

令和2年8月26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

令和元年度第2回協議会は、 コロナウイルスの影響により 書面開催となった。

|宮崎県交通渋滞対策協議会の開催履歴

平成25年度 平成26年度

平成27 ~29年度 平成30年度

~令和元年度

令和2年度

リックコメントの実施

平成24年度

各エリア

WG(宮崎

都城、

延岡

第 1 各エリア

各エリアWG(宮崎・

各エリアWG(宮崎・都城、 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会 延岡·日向

第2回宮崎県交通渋滞対策協議会

第1回宮崎県交通渋滞対策協議会[R2·8]

回·第2回宮崎県交通渋滞対策協議会

第 1

第3回宮崎県交通渋滞対策協議会 主要渋滞箇所の公表(H 25

1

回宮崎県交通渋滞対策協議会

第 1

,>G(宮崎·都城、 延岡

都城、 延岡・ 白向)

回宮崎県交通渋滞対策協議会

※H28に延岡市周辺エリアWGから

本日

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) 昨年度の開催概要

■令和元年度 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会(R1.8.7)

- 〇主要渋滞箇所219箇所のうち、<u>6箇所(小松、軍瀬、新富町天井丸、美々津中入口、中の瀬町、出北3丁目(仮))で特定解除</u>を 行った。
- 〇主要渋滞箇所213箇所については、引き続きモニタリングを実施する。
- ○<u>対策未検討箇所</u>の92箇所については、道路管理者毎に<u>早急に対策案を検討</u>する。
- ○各管理者・関係者で実施可能なソフト対策を検討する。
- ○大規模災害により長期にわたる交通渋滞の発生が予測される際には、関係者間の情報共有を密に行い、必要に応じて渋滞 緩和対策の検討を行うことを確認した。

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

- 〇<u>渋滞対策マネジメントサイクル</u>について、<u>対策立案から対策箇所の見直し(特定解除)までのPDCAサイクル</u>の認識の共有 化を図った。
- 〇第2回渋滞協に向けて、<u>道路管理者ごとに1箇所、対策未検討箇所の対策案を検討</u>する。
- ○道路交通アセスメント制度の運用開始に向けて、関係者間で情報共有を行っていくことを確認した。

■令和元年度 第2回宮崎県交通渋滞対策協議会(R2.3.6) ※書面開催

- ○管理者ごとに、対策未検討箇所に対して渋滞対策の立案を行った。
- 〇令和元年度に完了した渋滞対策について、各管理者から報告を行った。

■本協議会の主な議論内容

- ○渋滞対策マネジメントサイクル
- 〇主要渋滞箇所の特定解除
- 〇渋滞対策の実施状況
- 〇官民連携による渋滞対策の立案

- ○新たなソフト対策
- 〇コロナ禍における交通状況
- 〇都市内の路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方
- ○道路交通アセスメント制度の運用について

2. 渋滞対策マネジメントサイクル

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。

主要渋滞箇所

対策立案

対策未検討箇所を対象に対策立案

対策実施

渋滞対策を現場にて施工

Check 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)

Action 対策箇所見直し

特定解除

or

経過観察

2. 渋滞対策マネジメントサイクル

(2) 渋滞対策マネジメントサイクルのスケジュールイメージ

■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

〇渋滞対策の立案から対策後の評価・見直しまでを下図の流れで実施し、協議会・エリアWGにおいて対策の立案状況や施工 後の交通状況等の報告を行う。

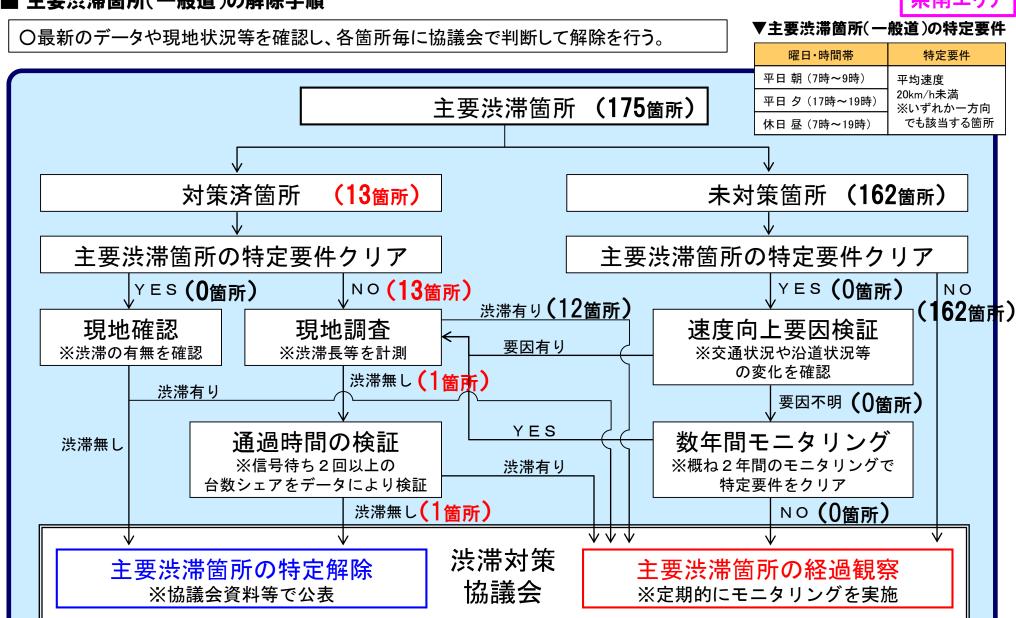
<ある主要渋滞箇所に対するPDCAサイクルの流れ>

<u> </u>	安汉帝国別に対 9 るPDCAリ	1 / 10 0 / 1/10 10 /				
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	 - 予算確保 		C:対策評価 A:対策箇所の見直し		
	対策未検討箇所を対象に 渋滞対策を立案	可能ならD:対策実施	渋滞対策の施工	・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 3		
	第1回 エリア 第2回 決滞協	第1回 エリア 第2回 渋滞協 WG	第1回 エリア 第2回 渋滞協	第1回 渋滞協 WG		
渋滞協・ エリアWG	対策立案の 進捗状況報告		を備状況、 を備効果を報告			
	(本資料P.24~29)	立案した対策の報告	(本資料P.14~23) 特定 解	解除の可否を判断 等 (本資料P.5~13)		

Check: 対策評価 Action:対策箇所の見直し

主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

県南エリア



Check:対策評価 Action:対策箇所の見直し

■現地確認

○現地確認では、

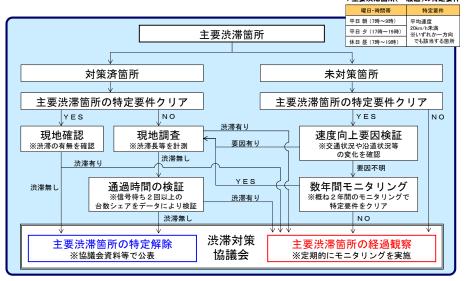
渋滞が発生していないことを確認する。

■現地調査

〇現地調査では、「滞留長」「渋滞長」等を計測し、

渋滞の有無を判断する。

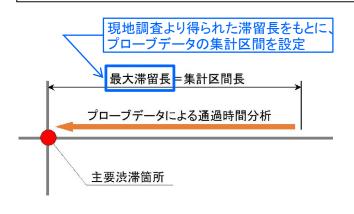
滞留長 信号が赤から青に変わった瞬間の最後尾車両から停止線までの距離 湯後尾車両 (信号が青から赤に変わった瞬間の滞留長観測時最後尾車両から停止線までの距離 洗滞長 (流沸音を発車両) (100年) (100年

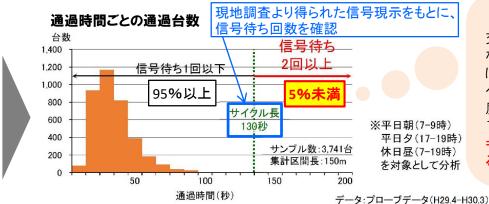


「現地調査」「通過時間の検証」は、 主要渋滞箇所の特定要件をクリアしていない (20km/h未満)方向のみ実施

■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÷365日=<u>4.9%</u> ⇒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。

Check:対策評価 Action:対策箇所の見直し

■H25年1月~H31年3月に完了した渋滞対策

県南エリア

OR2年度に新たに完了した渋滞対策は、宮崎市エリアの信号現示調整、都城市エリアの(市)鷹尾上長飯通線である。

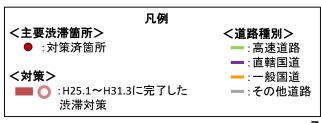
<都城市・小林市周辺>





<宮崎市中心部(拡大図)>





Check: 対策評価 Action:対策箇所の見直し

①宮崎県南エリアにおける対策済箇所(13箇所)の特定要件の該当状況

〇H25.1月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)

				モニタ				①選定時			2最新											
エリア	主要渋滞箇所) 渋滞対策	整備時期	リング	流入	路線名	旅行速度(km/h)			旅	行速度(km/	/h)	特定要件	解除								
エリア	土安灰滞固加		笠 慵 吁 朔	開始年度	方向	始 称石	平日	平日	休日	平日	平日	休日	クリア	用牛 P赤								
				用知牛皮			朝ピーク	タピーク	昼間12H	朝ピーク	タピーク	昼間12H										
					北	県367号	8.0	7.3	9.0	10.8	9.2	10.0										
宮崎市	田士	(市)飛江田山内川線	H25.10	R1	西	県337号	9.3	8.7	10.6	11.3	10.2	9.9	NO	_								
古啊川	шп	▶現道拡幅	1123.10	111	東	県337号	8.3	8.1	9.4	12.4	12.1	13.6	140									
					南	県367号	12.6	8.9	13.6	19.3	14.8	16.4										
		新名爪交差点改良			南	国道219号	5.6	4.5	4.0	12.6	10.8	11.1										
宮崎市	新夕 II	・直進車線の増設	H26.11	R1	北東	国道10号	11.8	11.5	11.8	17.9	17.9	18.1	NO	_								
古啊山	체계개	・カラー舗装化 等	ПZ0.11	Ki	南西	国道10号	8.5	10.7	11.0	10.7	11.9	12.2	140									
		・カノ 研表化 寺			北	国道219号	6.4	6.0	5.5	10.7	10.0	9.9										
	「 佐土原町 徳ヶ渕				東	県372号	18.0	23.3	23.6	15.2	21.2	21.3										
宮崎市		新富バイパス ・現道拡幅	H29.12	R1	南	国道10号	25.2	26.8	24.7	32.4	31.9	32.4	NO									
古啊川					北東	国道10号	19.8	19.1	19.5	36.7	33.3	32.0	INO									
					西	市道等	-	53.7	31.4	12.3	13.6	13.7										
			⊔ 25 10		北	県367号	8.6	6.9	6.6	6.7	6.0	6.1										
古岭市	宮交シティ(仮)	(市)飛江田山内川線		H25.10	H25 10	H25 10	H25 10	H25 10	H25 10	H25 10	H25 10	H25 10	R1	西	市道等	7.5	5.7	10.4	10.0	8.7	12.6	NO
古啊川	古又ノ/1(収/	•現道拡幅	現道拡幅		NI NI	ΚI	17.1	東	市道等	15.0	11.0	18.3	15.2	11.2	15.4	140						
					南	県367号	16.0	18.0	20.7	11.8	14.4	16.9										
					北西	県367号	20.6	17.8	21.8	21.5	18.7	20.8										
ウ岭市	宮崎農高北側(仮)	(市)飛江田山内川線	H25.10	R1	西	市道等	5.5	5.7	6.1	8.1	6.7	5.8	NO	_								
ㅁ삐미	古門反同心則(以/	・現道拡幅	1123.10	111	東	市道等	6.9	8.4	9.2	9.8	7.3	8.2	110									
					南東	県367号	16.7	19.0	21.2	13.7	12.5	15.8										
					北	県367号	21.9	20.1	24.8	15.5	15.7	16.7										
宮崎市	本郷ランプ	中村木崎線(津和田工区)	H25.12	R1	北西	市道等	16.2	21.4	15.0	18.2	13.2	16.1	NO	_								
ㅁ삔미	北側(仮)	▶現道拡幅	1120.12	1(1	東	市道等	20.0	18.4	19.1	21.8	11.3	11.3	3] _ [
					南	県367号	18.2	15.3	21.2	22.1	16.6	17.6										
		 (市)飛江田山内川線			西	市道等	15.7	15.8	17.6	18.6	16.4	17.9										
宮崎市	赤江中学校前	·現道拡幅	H25.10	R1	東	県337号	24.0	22.4	23.7	16.5	15.5	13.3	NO	_								
		· 첫년]씨백			南	県337号	15.0	13.6	19.9	16.7	14.0	18.4										

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H31.3-R2.2ETC2.0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 g

Check:対策評価 Action:対策箇所の見直し

①宮崎県南エリアにおける対策済箇所(13箇所)の特定要件の該当状況

県南エリア

<対策済の主要渋滞箇所における点検結果>(2/2)

								①選定時			2最新										
구니고	主西北海华部	21:2#34. 25	あ/共1111 廿□	モニタ	流入	四夕 《白 《夕	旅行速度(km/h)			旅往	亍速度(km/	/h)	特定要件	A刀 [[△							
エリア	主要渋滞箇所	<u></u> 渋滞対策	整備時期	リング 開始年度	//ソー 七点	路線名	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	クリア	解除							
		(市)飛江田山内川線			北西	県367号	17.3	14.5	18.9	19.1	13.7	16.7									
宮崎市	恒久	·現道拡幅 中村木崎線(恒久工区)	H25.10	R1	南西	市道等	5.0	7.2	7.4	5.6	6.1	6.8	NO	-							
		•現道拡幅			南東	県367号	14.7	18.5	21.2	13.2	14.6	17.5									
					南東	主26号	15.2	17.5	17.6	15.7	17.8	19.1									
宮崎市	相生橋		宮崎西環状線(松橋工区)		H27.12	R1	北東	主9号	16.9	12.4	19.1	13.3	11.3	21.5	NO	l _ l					
古啊川	呵□□│北西側(仮) <mark>・新規道路整備</mark>	1127.12	Γ.	南西	主9号	-	39.8	56.6	7.6	17.7	29.2	140									
					北西	主26号	13.0	13.3	19.0	12.4	13.4	15.3									
		亀尾原工区交差点改良			南	国道221号	42.3	38.6	37.8	23.0	20.6	20.9									
小林市	亀尾原	・右折レーン新設 等	H30.6	R1	北東	市道等	27.1	26.8	29.1	10.1	7.9	7.7	NO	-							
		石がと ラ初改 寺			北	国道221号	24.2	17.1	24.9	26.6	15.1	23.8		<u> </u>							
				R2	北	<u> </u>	38.2	37.5	29.5	19.7	17.7	15.5		1 1							
宮崎市	阿波岐原町	信号現示調整	H30.3		西	市道等	6.8	5.6	5.7	11.8	10.0	9.8	- NO	0							
[] (A) (] (1111212111111	全感応式信号の解除	1100.0		東	市道等	12.3	10.9	11.1	12.9	15.5	14.6		~							
<u> </u>					南	主11	13.6	13.1	15.4	22.6	16.6	15.0		$igwdate{}$							
		(市)鷹尾上長飯通線			東	市道等	13.6	10.7	11.8	12.9	12.9	14.9		1 8							
都城市		H31.3	R2		R2		R2	R2	R2	R2	R2	南西	国269	23.2	30.6	28.4	23.2	24.2	24.9	NO	- j
		初加起山正洲			北東	国269	29.8	24.0	31.5	29.1	20.8	30.3		\sqcup							
					南	市道等	18.9	20.1	23.1	18.2	17.6	21.2									
都城市	早水公園(仮)	(市)鷹尾上長飯通線	H31.3	_ D') ™	D') '	南東	市道等	15.6	15.4	17.6	18.7	17.1	20.7	NO	l _ !						
ロシッグ・リュ	一个八五四(灰)	●新規道路整備			西	市道等	30.5	25.4	25.6	26.5	23.7	25.8	2.8								
<u></u>					止	市道等	18.8	177	19.6	17.3	13_6_	21.7		<u> </u>							

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H31.3-R2.2ETC2.0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

- ⇒全箇所で特定要件をクリアしていない。
- ⇒R2年度に新たに対策済箇所となった阿波岐原町、郡元北、早水公園(仮)の3箇所については、解除手順 に従い現地調査を行った結果、阿波岐原町交差点の1箇所が解除候補箇所となった。
- ⇒なお、昨年度からモニタリングを実施している10箇所については、昨年度と最新の旅行速度に大きな速度 向上は見られなかったため、今年度は現地調査を実施していない。
- ※現地調査結果等の詳細は後述

R2.1.11(土)12時台

Check: 対策評価 Action:対策箇所の見直し

②現地調査・通過時間の検証結果 (阿波岐原町交差点)

県南エリア

- ○阿波岐原町交差は、平成30年3月に周辺の信号交差点との連動を図るため、全感応式信号を解除した。
- 〇旅行速度データでは、全ての方向で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。
- 〇H30.10~R1.9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。



Check: 対策評価 Action: 対策箇所の見直し

主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

県北エリア

▼主要渋滞箇所(一般道)の特定要件 ○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。 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) 主要渋滞箇所 (38箇所) ※いずれか一方向 でも該当する箇所 休日 昼(7時~19時) (34箇所) 対策済箇所 (4箇所) 未対策箇所 主要渋滞箇所の特定要件クリア 主要渋滞箇所の特定要件クリア YES (0箇所) NO YES (0箇所) (4箇所) NO (4箇所) (34箇所) 渋滞有り 現地確認 現地調査 速度向上要因検証 要因有り ※渋滞の有無を確認 ※渋滞長等を計測 ※交通状況や沿道状況等 の変化を確認 渋滞無し(0箇所) 渋滞有り 要因不明 (0箇所) YES 通過時間の検証 数年間モニタリング 渋滞無し ※信号待ち2回以上の ※概ね2年間のモニタリングで 渋滞有り 台数シェアをデータにより検証 特定要件をクリア (0箇所) 渋滞無し(0箇所) NΟ 渋滞対策 主要渋滞箇所の特定解除 主要渋滞箇所の経過観察 協議会 ※協議会資料等で公表 ※定期的にモニタリングを実施

Check:対策評価 Action:対策箇所の見直し

■これまでに完了した渋滞対策

県北エリア

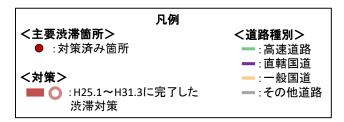
〇これまで(H25.1~H31.3)に完了した渋滞対策は以下の通りである。

<延岡市周辺(拡大図)>



〈日向市周辺(拡大図)〉





Check: 対策評価 Action:対策箇所の見直し

①宮崎県北エリアにおける対策済箇所(4箇所)の特定要件の該当状況

県北エリア

- 〇H25.1月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>

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	ノグ 流人	路線名	①選定時 旅行速度(km/h)			旅往	②最新 行速度(km/	特定要件	解除	
エリノ						力问	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	クリア	丹午1小小
		 東九州自動車道(日向IC [~] 都農IC)			北	国道10号	32.2	38.2	35.7	24.4	23.5	22.3		
日向市		門川日向拡幅【財光寺地区】	H26.3	R1	<u>南</u> 東	国道10号 主15号	46.2 39.9	43.0 39.6	42.3 32.3	22.2 31.7	20.8 34.7	20.0 34.1	NO	-
		日向バイパス			西西	国道327号	-	-	-	7.7	7.4	8.2		
		雷管通り交差点改良 ・右折レーンの延伸	H26.2	R1	北	国道10号	49.0	29.6	40.8	44.6	21.7	38.4	»	
延岡市	雷管通り				西	市道等	17.2	14.6	17.0	12.7	12.1	14.0	NO	_
					東南	市道等 国道10号	3.5 28.1	3.8 24.1	3.6 27.7	5.4 21.8	4.1 22.1	5.1 22.8		
					北	主49号	32.0	34.4	38.5	25.5	32.1	32.0		
延岡市	土々呂5	北方土々呂線(土々呂工区) ・右折レーンの新設 等	H30.1	R1	西	県226号	34.6	35.1	40.9	29.5	28.7	33.9	NO	-
		・石がレーンの利政 寺			東	主49号	24.0	8.0	9.4	60	6.7	9.7		
					西	市道等	11.5	8.3	12.5	12.4	6.9	11.4		
延岡市	出北	 出北交差点改良	H31.3		南	国道10号	20.2	21.5	21.1	20.6	20.1	20.5	NO	_
XE 101 111	田北	四九人在示以区	пото		北	国道10号	_	_	_	29.5	20.6	32.8	8	
L					東	市道等				10.1	8.8	111_		

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H31.3-R2.2ETC2.0プローブ情報)

注1)赤字は20km/h未満の箇所を示す

注2)ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

- ⇒全箇所で特定要件をクリアしていない。
- ⇒R2年度に新たに対策済箇所となった出北については、解除手順に従い現地調査を行った結果、渋滞を確認したため、今回の解除候補箇所は0箇所とした。

なお、昨年度からモニタリングを実施している3箇所については、昨年度と最新の旅行速度に大きな速度向上は見られなかったため、今年度は現地調査を実施していない。

Do:対策実施

■R2年3月~今年度(R2年度)に実施する渋滞対策

県南エリア

OR1年度第2回渋滞協(R2.3)以降に完了、または今年度(R2年度)実施する渋滞対策は以下の通りである。

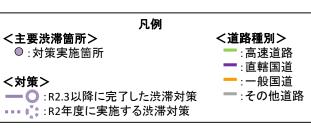
<都城市・小林市周辺> N 至 えびの 宮崎市 山之ロスマートIC 都城IC 妻ヶ丘(仮)

信号現示調整

曽於市



<宮崎市中心部(拡大図)> 至 延岡市 宮崎駅 源藤 源藤交差点改良 日南市



(1) R2.3以降に完了した渋滞対策

Do:対策実施

R2.3完了

宮崎県

■国道219号 広瀬バイパス (主要渋滞箇所:黒田交差点の渋滞対策)

【対策概要】慢性的な渋滞の解消を図るため、国道219号広瀬バイパス整備を整備し、渋滞解消を図る。

果】広瀬バイパス開通により、交通流が分散したことで、一定の効果が確認できた。

<位置図>



<整備内容>



<現地状況>



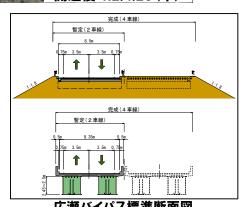
整備前(黒田交差点~日章学園間)



整備後(黒田交差点)



広瀬バイパス



広瀬バイパス標準断面図

(2) 今年度(R2年度)実施する渋滞対策

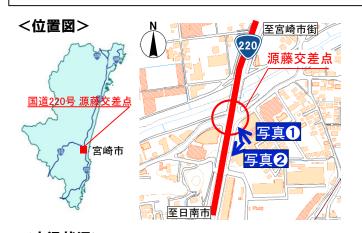
Do:対策実施

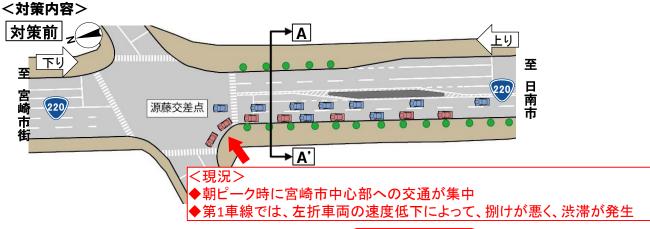
■主要渋滞箇所 源藤交差点

【トラック事業者要望箇所】

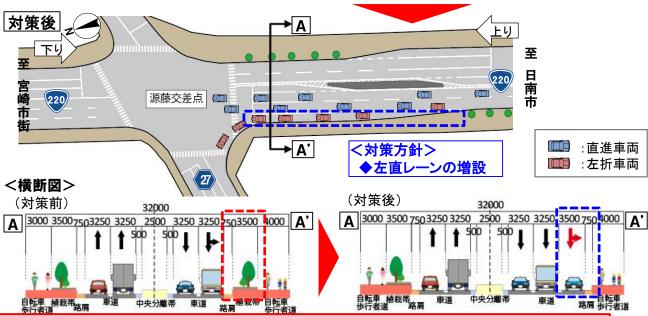
宮崎河川国道

【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









宮崎市街

(2) 今年度(R2年度)実施する渋滞対策

Do:対策実施

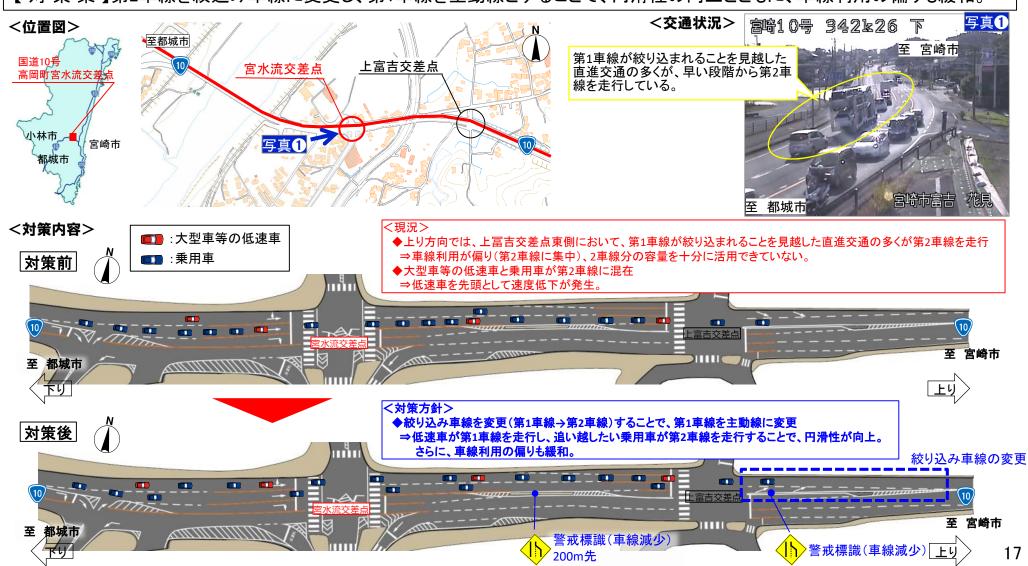
■主要渋滞箇所 高岡町宮水流交差点

【トラック事業者要望箇所】

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



(2) 今年度(R2年度)実施する渋滞対策

Do:対策実施

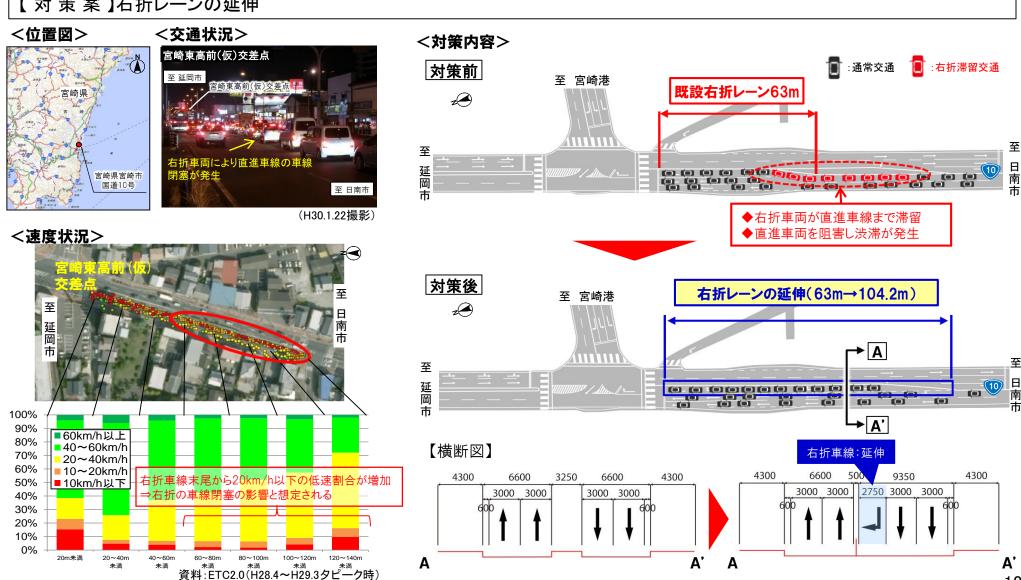
■主要渋滞箇所 宮崎東高前(仮)交差点

【バス事業者要望箇所】

宮崎河川国道

18

【渋滞要因】右折交通が多く、右折車両が直進車両を阻害して渋滞が発生 【対策案】右折レーンの延伸



(2) 今年度(R2年度)実施する渋滞対策

Do:対策実施

■主要渋滞箇所 宮崎生協病院前(仮)交差点

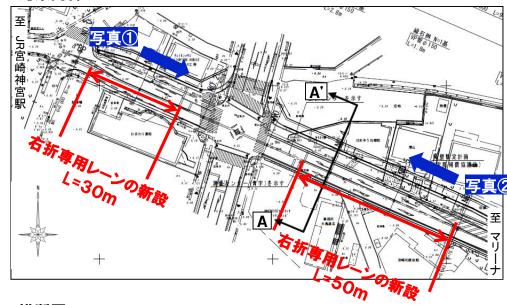
宮崎市

【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>

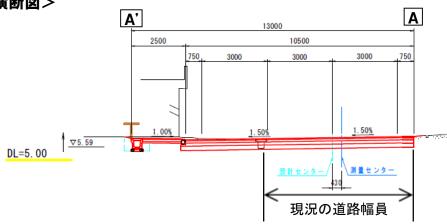


<交通状況>









Do:対策実施

■R2年3月~今年度(R2年度)に実施する渋滞対策

県北エリア

OR1年度第2回渋滞協(R2.3)以降に完了、または今年度(R2年度)実施する渋滞対策は以下の通りである。

※新生町交差点改良はR2.1完了であるが、昨年度協議会で未報告のため掲載

<延岡市周辺(拡大図)>



<日向市周辺(拡大図)>



凡例<主要渋滞箇所>
○:対策実施箇所
○:対策実施箇所
-: 直轄国道
<対策>
-- ○:R2.3以降に完了した渋滞対策
-: R2年度に実施する渋滞対策

(1) R2.3以降に完了した渋滞対策

Do:対策実施

■国道10号 新生町交差点改良

※R2.1完了であるが、昨年度協議会で未報告のため掲載

R2.1完了

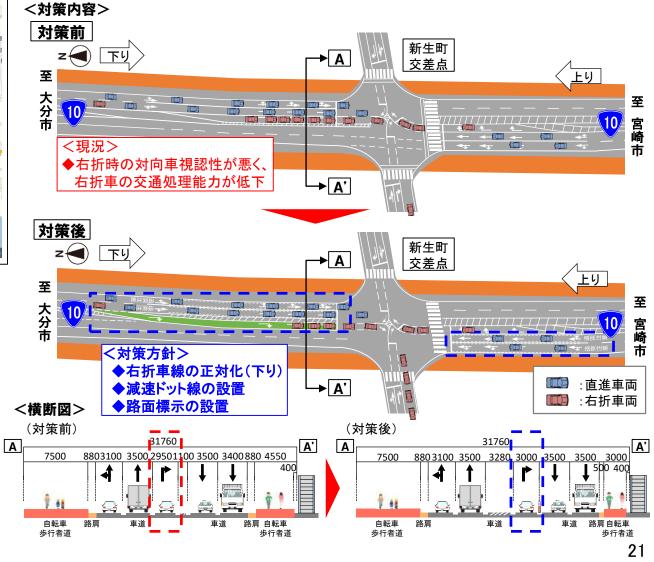
延岡河川国道

【要 因】下り線の右折時における対向車の視認性が悪く、右折車の交通処理能力が低下。 【対策概要】右折車線の正対化をすることで、右折時における対向車の視認性が向上し、右折車の交通処理が円滑化。



<交通状況>





(1) R2.3以降に完了した渋滞対策

Do:対策実施

■延岡南道路の料金低減施策

R2.3.30より実施

西日本高速道路

【事業概要】延岡市南部の国道10号(旭ヶ丘交差点~船越交差点間)では、延岡南道路の料金抵抗を避けた大型車が、 地域の生活道路を経由し当区間へ流入・通過するため、慢性的に渋滞が発生。

【効 果】R2.3.30より延岡南道路の料金低減施策を実施することにより、通過する大型車の交通転換が図られ渋滞緩和が 期待される。



特に、大型・特大の料金低減が 大きく、国道10号からの転換が期待

【写真①: 旭ヶ丘交差点付近】







(2) 今年度(R2年度)実施する渋滞対策

Do:対策実施

■主要渋滞箇所 日の出町交差点

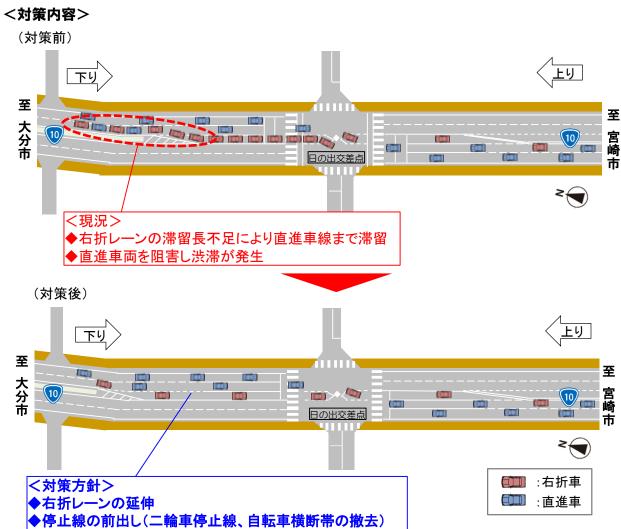
【ハイヤー・タクシー事業者要望箇所】

延岡河川国道

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







Plan: 対策立案

■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。
- 〇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 213箇所

対策案あり

- •対策中箇所
- ⇒引き続き渋滞対策を推進
- · 対策済簡所
- ⇒効果を検証

127箇所

宮崎市:76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
- 〇経路の変更:「案内標識、情報板」による渋滞状況の提供

Plan: 対策立案

■取組みの概要

○ 人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定した上で、即効性のある渋滞対策を実施。

[渋滞対策の流れ]

モニタリ

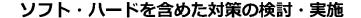
ング等による検証

渋滞対策協議会における議論

- ・最新交通データによる渋滞状況検証
- ・交通状況に対する専門的見地からの検証

地域の主要渋滞箇所の 特定・見直し

利用者団体と連携 (トラックやバス、 タクシー・ハイヤー、観光協会等)



- ・地域の課題を共有することで道路管理者と 道路利用者間での議論を促進
- ・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現



<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>

■道路利用者の要望箇所

- 〇トラック、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。
- 〇毎年、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 実施年度
	延岡市	国道10号	土々呂付近	R1
	日向市	国道10号	財光寺	
			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	
		国道10号	佐土原付近	
宁岐旧			日向大橋付近	
宮崎県			江平五差路	
トラック 事業者			宮崎県立病院前交差点	
尹未1			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	
		乐坦3/2 万	塩路交差点付近	
		丰诺	大王町交差点~	
		市道	赤江大橋付近	
鹿児島県	島県 宮崎市 国道220号		源藤交差点付近	R2
トラック	都城市	国道10号	都城市内	
事業者	日リグ火リリ	四地10万	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 実施年度					
			宮崎東高前交差点	R2					
宮崎県	宮崎市	国道10号	日向住吉駅付近						
バス		引崎市	菖蒲池交差点付近						
事業者		国道220号	本郷ランプから宮崎市内方面						
		国道269号	宮崎市正手交差点付近						

Plan:対策立案

:これまでに対策を検討した箇所

<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 実施年度
			旭ヶ丘交差点付近	R1
		国送10日	粟野名交差点付近	
	延岡市	国道10号	日出町1丁目交差点付近	R2
宮崎県			松原交差点付近	R1
ハイ		県道16号	溝口交差点付近	
ヤー・	日向市	国道327号	山崎精肉店付近	
タクシー	宮崎市	県道9号	京塚交差点付近	
事業者	当場口	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	
		当坦10万	平江交差点付近	
		国道222号	都城警察署前付近	

全国道路利用者会議 第69回全国大会 道路整備促進に対する各地区要望事項より

Plan: 対策立案

■今年度(R2年度)立案・検討を進めている渋滞対策

県南エリア

〇今年度(R2年度)、立案・検討している渋滞対策は以下の通りである。

<都城市・小林市周辺> N 至 至 えびの 宮崎市 山之ロスマートIC ○北原 北原交差点改良 曽於市



※北原交差点改良はR1年度第2回渋滞協で掲載済みであるが、 R1年度第2回協議会が書面開催となったため再掲

凡例

<主要渋滞箇所>○ : 対策立案箇所

<道路種別> ── : 高速道路 **──** : 直轄国道

<対策>

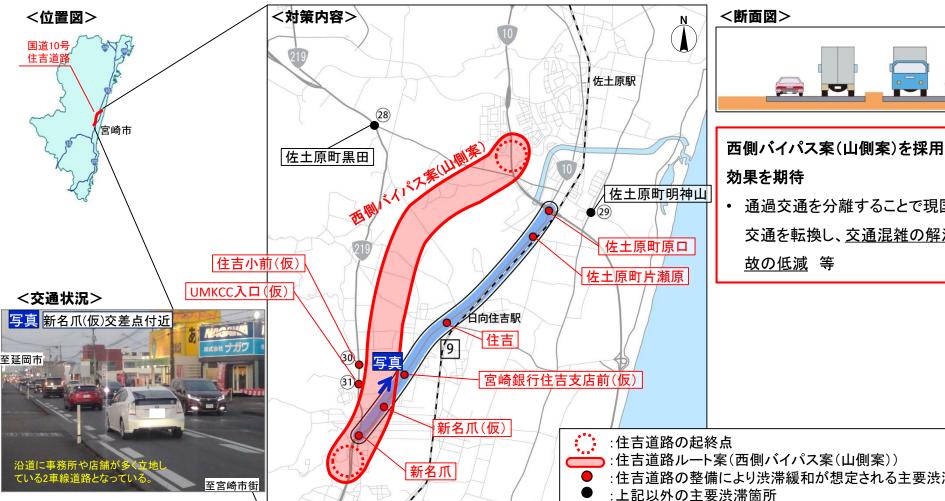
■ ○:R2年度立案・検討を進めている 渋滞対策 ─:一般国道─:その他道路

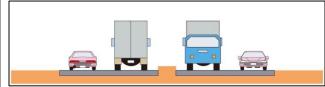
Plan:対策立案

■国道10号 住吉道路 (主要渋滞箇所:新名爪~佐土原町原口交差点の渋滞対策)

宮崎河川国道

- ○国道10号の当該区間は、前後を4車線区間に挟まれた2車線区間で、渋滞が著しい区間となっている。
- 〇新名爪交差点など8箇所の主要渋滞箇所の渋滞解消に向け、住吉道路の計画段階評価において、対応方針を決定。(R23公表)
- ○今後、事業化に向け、宮崎県条例に基づく環境影響評価の手続きに着手予定となっている。





西側バイパス案(山側案)を採用し、以下の

• 通過交通を分離することで現国道10号の 交通を転換し、交通混雑の解消と交通事

: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

:主要渋滞区間

■主要渋滞箇所 北原交差点

※R4年度完了予定

宮崎県

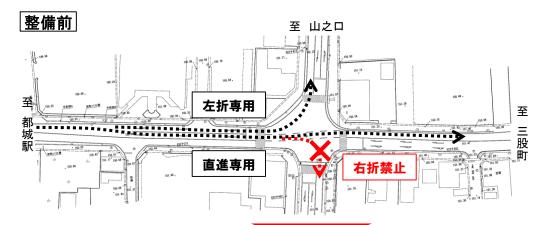
Plan:対策立案

【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>



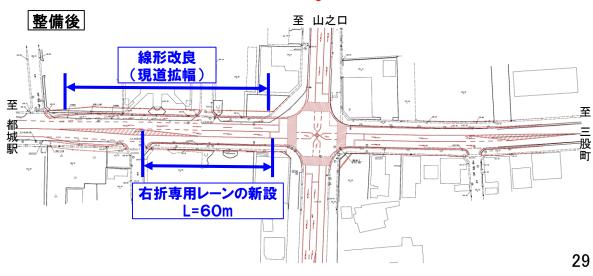
<交通状況>











6. 新たなソフト対策について

■宮崎県内の各管理者、主要団体におけるソフト対策の取組状況

〇昨今、『**働き方改革**』により、勤務時間の変更等の取組みが公的機関、民間企業を問わず、全国的に推進中。

ハコレサケノー			道路管	理者			交通管理者	運輸局	對係団体		
ソフト対策メニュー	整備局	宮崎県	宮崎市	都城市	延岡市	NEXCO	県警	理制问	トラック協会	バス協会	タクシー協会
情報提供による環状線への案内誘導 (国道10号からの交通転換)	•	_	_	ı	-	ı	_	ı	_	ı	ı
自転車利用促進(シェアサイクルポートの設置)	_	_	•	l	ı	l	_	ı	_	ı	ı
時差出勤	•	•	•	•	•		_		_		-
延岡南道路の料金低減施策 (国道10号からの交通転換)	_	_	_	-	_	•	_	ĺ	_	ĺ	_
エコ通勤優良事業所の認証取得拡大に向けた取り組み	_	_	_	_	_	_	_	•	_	_	_
南北交通軸PTPS導入(H29.3) バス専用レーン設置・取締実施(H28.2)	_	_	_	_	_	_	•	_	_	_	_
バス運賃割引サービス (敬老バスカ、悠々パス、ワンコインパス、外国人旅行者 専用フリーパス乗車券)	_	_	•	_	_	_	_	_	_	•	_
エコ通勤割引の実施	_	•	_	_	_	_	_	_	_	•	_
ノーマイカーデー (6月及び12月は「エコ通勤普及強化月間」)	•	•	•	•	•	_	_	_	•	_	_

※事務局調べ

■今後の渋滞協におけるソフト対策の取組み方針

- ○渋滞協メンバーで取り組むソフト対策を増やしていく。
- 〇ソフト対策に取り組む関係者(民間企業等)を増やしていく。
- 〇ソフト対策メニューを増やしていく。

7. コロナ禍における交通状況

【コロナ期間の渋滞状況の変化(宮崎県)

〇宮崎県内において、市道を含まない主要渋滞箇所31箇所のうち、10箇所で渋滞が一部解消し、速度向上が見られた。

■コロナ期間の渋滞状況の変化(県南エリア)

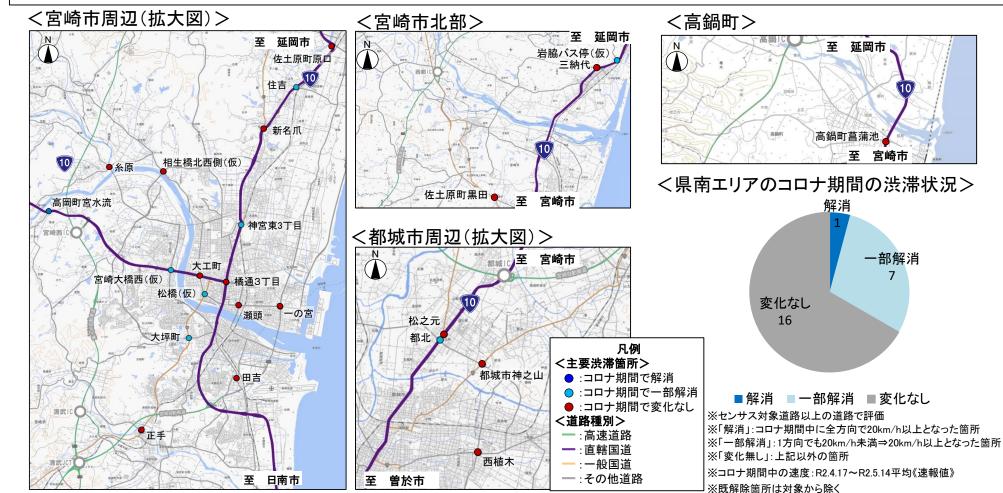
県南エリア

(10)

-部解消

31

- 〇県南エリアの主要渋滞箇所(175箇所)のうち、全方向が県道以上の主要渋滞箇所は24箇所。
- ○24箇所のうち8箇所で一部渋滞の解消が確認され、その他16箇所は大きな変化はなかった。
- ○渋滞が解消しなかった箇所については、引き続き渋滞対策を検討していく。



県北エリア

■コロナ期間の渋滞状況の変化(県北エリア)

- 〇県北エリアの主要渋滞箇所(38箇所)のうち、全方向が県道以上の主要渋滞箇所は7箇所。
- ○7箇所のうち2箇所で一部渋滞の解消が確認され、その他5箇所は大きな変化はなかった。
- ○渋滞が解消しなかった箇所については、引き続き渋滞対策を検討していく。

<延岡市周辺(拡大図)>



<日向市周辺(拡大図)>



<延岡管内のコロナ期間の渋滞状況>



■解消 ■一部解消 ■変化無し

- ※センサス対象道路以上の道路で評価
- ※「解消」:コロナ期間中に全方向で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
- ※「変化無し」: 上記以外の箇所
- ※コロナ期間中の速度:R2.4.17~R2.5.14平均《速報値》
- ※既解除箇所は対象から除く

凡例

<主要渋滞箇所>

- □ :コロナ期間で解消
- ○:コロナ期間で一部解消
- ●:コロナ期間で変化なし

<道路種別>

- : 高速道路
- . 同处坦
- : 直轄国道
- 一:一般国道
- : その他道路

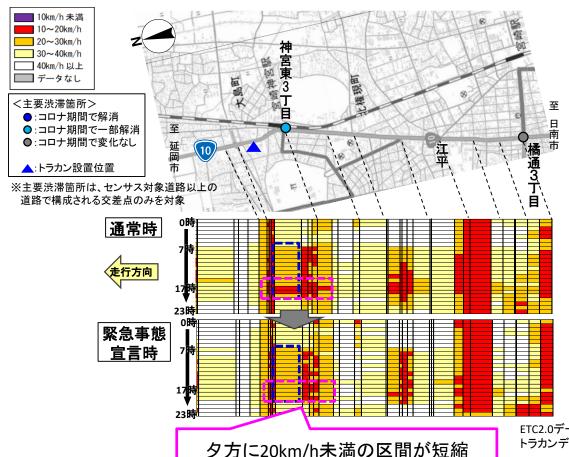
7. コロナ禍における交通状況

■コロナ禍における旅行速度と交通量の変化

- 〇国道10号 橘通3丁目~神宮東3丁目の平均旅行速度は、一部で20km/h未満の区間が短縮している。
- ○交通量は、例年と比べ全体的に減少している。

参考) 国道10号 橘通3丁目交差点~神宮東3丁目交差点

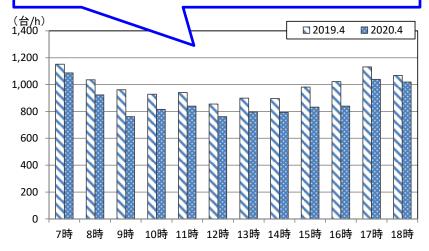
<平均旅行速度>



<平均交通量>

7~18時台の12時間で平均12%減少

7~8時台:**8%減少** 17~18時台:**6%減少**



ETC2.0データ: 【通常時】H31.4~H31.9(平日)、【緊急事態宣言時】R2.4.16~R2.4.30(平日)トラカンデータ: 【通常時】H31.4.16~H31.4.30(平日)、【緊急事態宣言時】R2.4.16~R2.4.30(平日)

8. 都市内の路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方

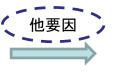
背景

- 〇都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- 〇また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 〇一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇 所も存在する。

対策のあり方

渋滞の発生個所の特定

渋滞原因分析



対策の検討・実施

荷さばきに 起因の場合

荷さばき対策の検討

①ソフト対策の実施(共同集配送等地域ルールの運用等)



- ②ハード対策の検討
- ・路上駐車帯の整備
- 路外共同荷さばき施設の整備(特定車両停留施設)



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

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

[主要渋滞箇所の要因]

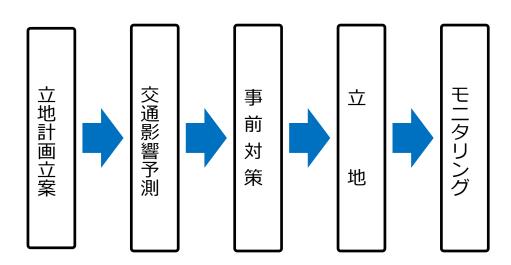


商業施設が 渋滞要因 約1割 (約1,200箇所)

「商業施設周辺の渋滞の様子]



[道路交通アセスメントの流れ]



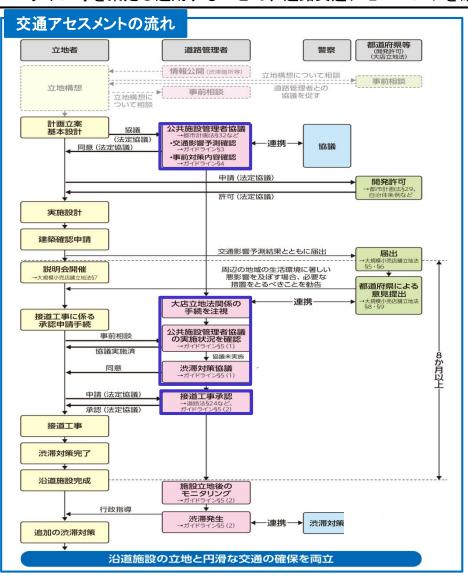
※道路交通アセスメント:

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

9. 道路交通アセスメント制度の運用について

(2) 道路交通アセスメント制度の運用

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



ガイドラインの概要

[対象施設]

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

- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
 - ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1.000㎡を超えるもの)
 - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞筒所が存在すること
- (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

[交通影響予測]

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

「渋滞対策]

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

「乗入れ工事の承認申請時〕

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

「乗入れ工事の承認時〕

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

「対象施設の立地後の対応]

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

[関係機関との連携]

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

[渋滞箇所等の情報公開]

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

9. 道路交通アセスメント制度の運用について

- (3) 関係機関との連携
- 〇立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないよう適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 〇運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係 業界の事業者等との協力体制を構築。

自治体 (開発許可担当)

自治体 (大店法担当)

連 携 自治体から立地者に 計画立案の初期段階から 協議実施を呼びかけ 等

道路管理者

警察

■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き (再改定指針対応版) 〔第5版〕 (H31.4 富山県) 抜粋

- (2) 新設の届出(法第5条第1項)手続きの流れ
- ① 事前相談

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

〇窓口

商工労働部商業まちづくり課

大規模小売店舗立地法全般

076-444-3253

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

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

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河

川国道事務所と協議してください。

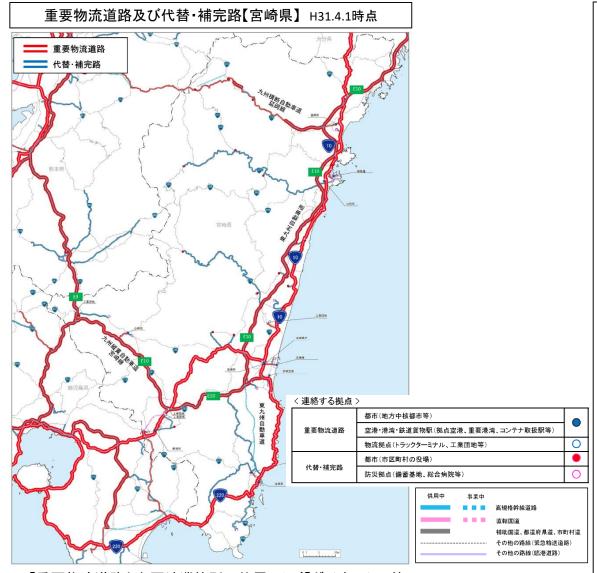
⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前 協議を呼びかけ **』**

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

9. 道路交通アセスメント制度の運用について

(4) 宮崎県の動き

- 宮崎県内では、主に東九州自動車道・九州縦貫自動車道宮崎線・国道10号・国道220号が重要物流道路に指定されている。
- 宮崎河川国道事務所では、事前協議について、右下の通り窓口を定めている。



<「重要物流道路と主要渋滞箇所の位置」及び「ガイドライン」等>

URL: http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm

お知らせ

起業者各位

国土交通省 九州地方整備局 宮崎河川国道事務所

国道10号、220号沿いに出店しようとするときには、車両乗り入れ口などの工事承認(道路法第24条)や都市計画法第32条の同意に伴う協議などを行う必要がある場合があります。

承認などには審査に時間を要することがありますので、スムーズな出店のために事前協議(打合せ)をよろしくお願いします。

(連絡先は下記の窓口のとおりです。担当者が不在の場合もありますので、一度、 電話連絡をお願いします。)

【窓口】

○宮崎維持出張所

住所:宮崎市大字島之内7180-1

電話:0985-39-1131

路線	対象市町村
国道10号	宮崎市(高岡町を除く)・都農町・川南町・
国担10万	高鍋町・新富町
国道220号	宮崎市

○都城国道維持出張所

住所:都城市都北町5791

電話:0986-38-0068

路線	対象市町村
国道10号	都城市・宮崎市(高岡町のみ)

○日南国道維持出張所

住所:日南市上平野町3丁目8-1

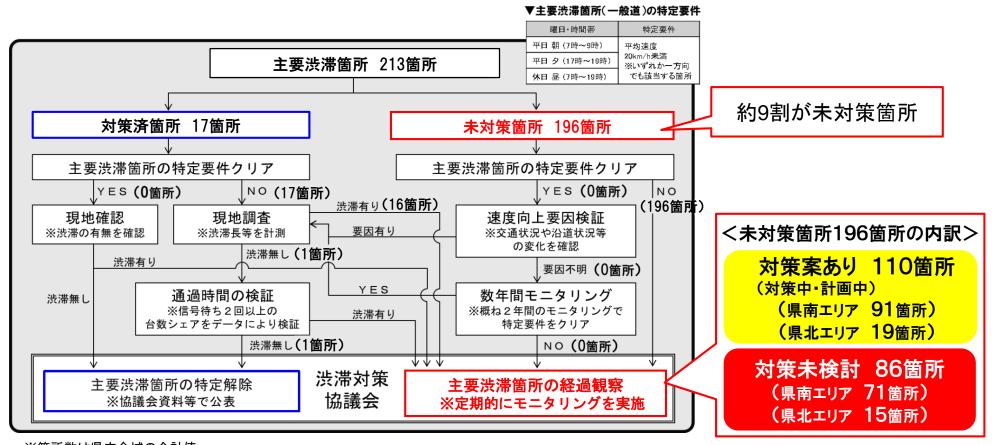
電話: 0987-23-1846

路線	対象市町村
国道220号	日南市・串間市

10. 今後の進め方

■県内の主要渋滞箇所の現状 ※令和2年度第1回協議会(R2.8.26)時点

- 〇平成25年に宮崎県内で226箇所の主要渋滞箇所が選定されて以降、令和元年度までの7年間に主要渋滞箇所の特定が解除 されたのは、13箇所となっている。
- 〇現在、県内の主要渋滞箇所(213箇所)のうち、<u>196箇所(約9割)が未対策箇所</u>、その内<u>86箇所が対策案が未検討の箇所</u>であった。
- 〇主要渋滞箇所の特定解除を進めていくためには、ピンポイント対策等の渋滞対策を実施していく必要がある。



10. 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

