平成２８年度　第１回宮崎県交通渋滞対策協議会

議事概要

１．　日　時　平成２８年７月２７日（水）　１３：３０～１４：３０

２．　場　所　宮崎河川国道事務所　　別館３階会議室

３．　議　事

（１）規約改定について
（２）宮崎県渋滞対策協議会のこれまでの経緯
（３）最新データによるモニタリング結果の報告
（４）今後の渋滞対策の進め方
（５）今後のスケジュール

４．　議事要旨

●規約改定では、延岡市周辺エリアワーキング部会を「延岡市・日向市周辺エリアワーキング部会」という名称に変更することを承認。
●今後の渋滞対策の進め方として、ハード対策がない箇所は渋滞要因を踏まえ中長期の道路整備や局所的なハード対策を検討する。併せて、ハード対策の有無に関わらず道路を賢く使う視点でソフト対策を検討する。
●ソフト対策については、ノーマイカーデーを推進するため、現在の実施内容や課題を踏まえ、改善および更なる実施について検討する。バスレーン規制の変更による効果は引き続きモニタリングを実施する。
●主要渋滞箇所（一般道）の取扱（解除）（案）について了承を得た。

以上

平成28年度　第1回
宮崎県交通渋滞対策協議会

目次

1. 宮崎県渋滞対策協議会のこれまでの経緯 ・・・・・・・・・・ 1
2. 最新データによるモニタリング結果の報告 ・・・・・・・・・・ 3
3. 今後の渋滞対策の進め方 ・・・・・・・・・・ 8
4. 今後のスケジュール ・・・・・・・・・・ 20

平成28年7月27日

1．宮崎県渋滞対策協議会のこれまでの経緯

平成24年度

- 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会（H24・6）
- 第2回宮崎県交通渋滞対策協議会（H24・7）
- パブリックコメントの実施（H24・8　H24・11）
- 第3回宮崎県交通渋滞対策協議会（H24・12）
- 主要渋滞箇所の公表（H25・1）

平成25年度

- 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会（H25・7）
- 第1回宮崎市・都城市エリアWG（H26・2）
- 第1回延岡市周辺エリアWG（H26・2）

平成26年度

- 第1回宮崎市・都城市エリアWG（H27・3）
- 第1回延岡市周辺エリアWG

平成27年度

- 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会（H27・8）
- 第1回宮崎市・都城市エリアWG（H28・1）
- 第1回延岡市周辺エリアWG（H28・3）

平成28年度

本日

- 第1回宮崎県交通渋滞対策協議会（H28・7）

1. 宮崎県渋滞対策協議会のこれまでの経緯

【H27協議会・エリアWGで議論された内容】

■H27年度第1回宮崎県交通渋滞対策協議会

○宮崎県・各エリアの渋滞対策の基本方針は了承。
○主要渋滞箇所のモニタリングを継続。
○今後、県警トラカンやETC2.0の活用を検討。
○要因分析、個別箇所の対策の有無について整理し、ハードが難しい箇所については、ソフト対策や道路を賢く使う視点等で対策を検討。

■H27年度第1回宮崎県交通渋滞対策協議会　宮崎市・都城市周辺エリアワーキング部会

○主要渋滞箇所の追加・解除については現時点ではなし。引き続きモニタリングを継続。
○ソフト対策や賢く使う取り組みについては、今後も情報共有を継続し、各道路管理者で実施可能な対策を検討。

■H27年度第1回宮崎県交通渋滞対策協議会　延岡市周辺エリアワーキング部会

○主要渋滞箇所の追加・解除については現時点ではなし。引き続きモニタリングを継続。
○ソフト対策や賢く使う取り組みについては、今後も情報共有を継続し、各道路管理者で実施可能な対策を検討。

＜本協議会の目的＞
○最新データによるモニタリング結果の報告
○今後の渋滞対策の進め方について確認・議論
○今後のスケジュールの確認

2. 最新データによるモニタリング結果の報告

（1）宮崎県の道路整備の現状

1）東九州自動車道の整備状況

凡　例

東九州自動車道
- 開　通　済
- 開　通　済（有料区間）
- 事　業　中

その他の高規格幹線道路
- 開　通　済
- 事　業　中

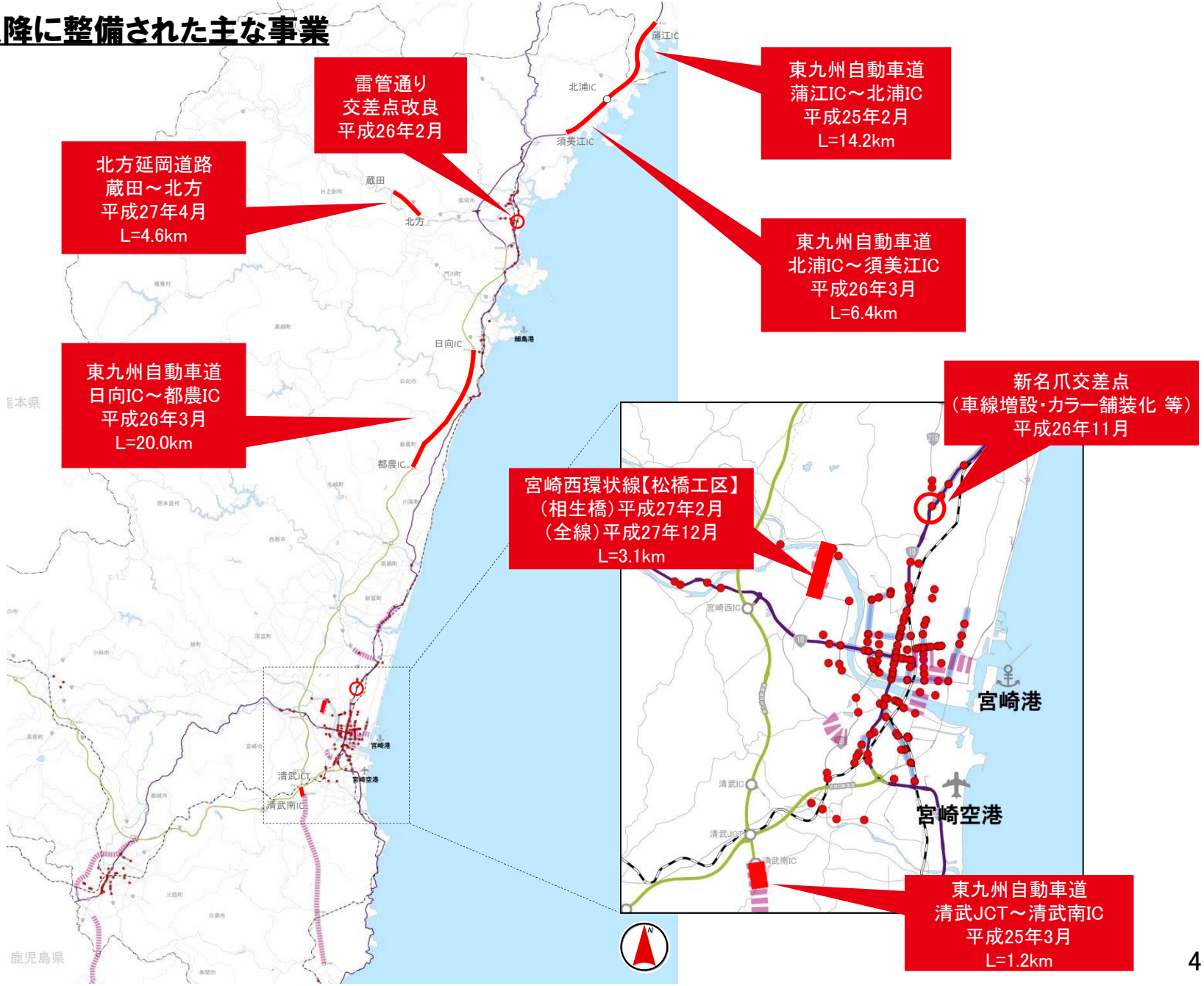
□□□ そ の 他
○ D IC・JCT

区間	延長	開通
行橋～みやこ豊津	延長7.4km	H26年12月13日開通
椎田南～豊前	延長7.2km	H28年4月24日開通
豊前～宇佐	延長21.1km	H27年3月1日開通
佐伯～蒲江	延長20.4km	H27年3月21日開通
門川南スマートIC		H28年度供用目標
国富スマートIC※		H31年度供用目標
清武南～北郷	延長17.8km	事業中
北郷～日南	延長9.0km	H29年度開通目標
日南～油津	延長3.2km	事業中（H28年度新規事業化）
油津～夏井	延長約34km	H28年1月都市計画決定済
夏井～志布志	延長3.7km	事業中（H28年度新規事業化）
山之口スマートIC		H28年度供用目標
鹿屋串良～曽於弥五郎	延長17.7km	H26年12月21日開通
志布志～鹿屋串良	延長19.2km	事業中

※IC名は仮称

2. 最新データによるモニタリング結果の報告

2）宮崎県内でH25以降に整備された主な事業



平成25年1月以降に整備された主な道路事業

※主要渋滞箇所の交通状況に影響があると思われる事業

凡　例

＜主要渋滞箇所＞

- 箇所
- 区間

＜道路種別＞

- 高速道路
- 直轄国道
- 一般県道以上

＜対策＞

- 対策事業区間

箇所：単独で主要渋滞箇所を形成

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

2. 最新データによるモニタリング結果の報告

（２）主要渋滞箇所のモニタリング方法およびモニタリング結果

○H25.1に公表した九州管内の主要渋滞箇所に対して、プローブデータを用いて定期的な渋滞状況のモニタリングを実施。
○H25以降に整備された主な事業（P4記載）に対応する主要渋滞箇所については、最新データによるモニタリングの結果、選定基準に該当するため、引き続きモニタリングによる経過観察を実施予定。
○その他の箇所については、最新データによるモニタリングの結果、選定基準に該当しない箇所を7箇所確認。
⇒非該当箇所7箇所については、対策事業が事業中となっており、速度向上要因が不明なため、引き続きモニタリングを実施予定。
○今後も全226箇所で経過観察を実施していくとともに、選定基準に該当しない箇所や、対策が完了した箇所については、現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の解除も含めて検討（今後の取扱（解除）については「3.今後の渋滞対策の進め方」で議論）。

■主要渋滞箇所（一般道）の選定基準

モニタリング結果	選定基準
平日　朝（7時～9時）	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方向でも該当する箇所
平日　夕（17時～19時）	
休日　昼（7時～19時）	

■宮崎県内の主要渋滞箇所（226箇所）のモニタリング結果

主要渋滞箇所数	最新の交通データ	モニタリング結果（H27.9～H28.2）	
		主要渋滞箇所の選定基準に該当する箇所	主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所
226箇所		219箇所	7箇所

2. 最新データによるモニタリング結果の報告

■速度向上がみられた主な主要渋滞箇所の確認（相生橋北交差点）

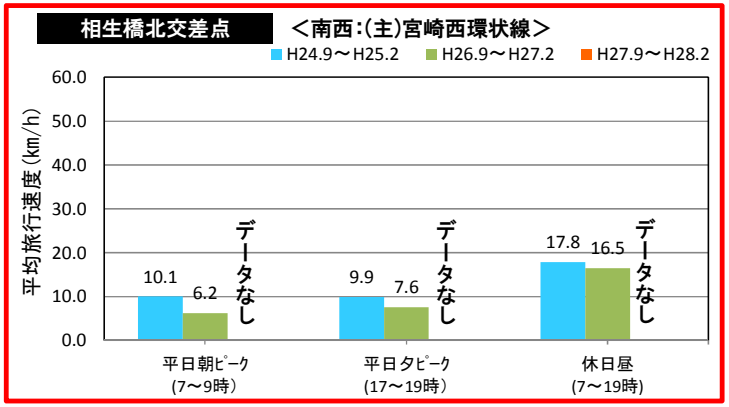
○相生橋の架け替え（H27.2）後、各方向で速度が向上（各時間帯でほぼ20km/h以上）。
○相生橋の架け替えによる交通転換により渋滞は改善しているが、一部選定基準に該当する箇所があるため、引き続きモニタリングを実施。

【相生橋北交差点　位置図】

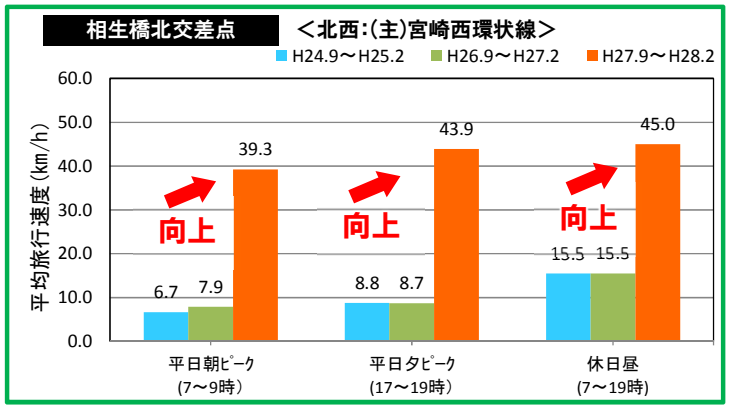
【相生橋の交通状況の変化】

写真：宮崎県HP

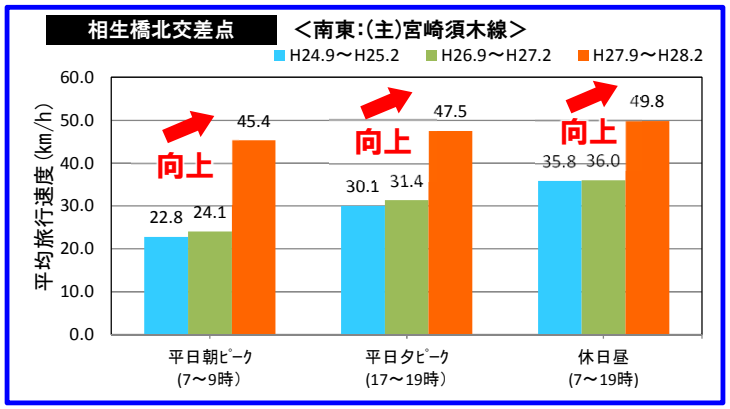
■フォローアップデータ（相生橋北交差点の平均旅行速度）



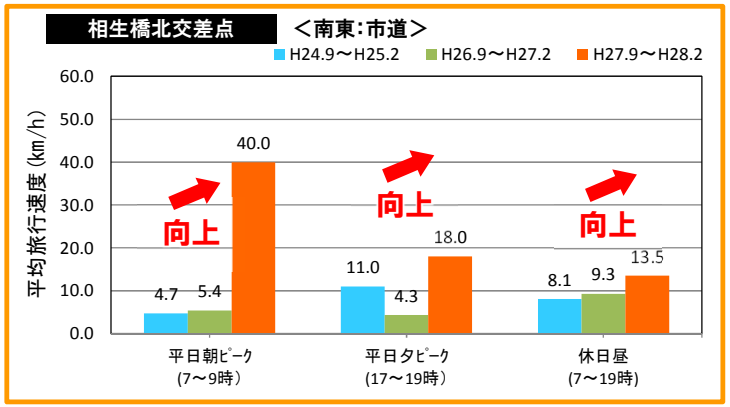
H24・H25は全時間帯が20km/h以下



H27に全時間帯が20km/h以上に向上



H24から全時間帯が20km/h以上
H27に全時間帯で更に速度向上



H27に一部時間帯が20km/h以上に向上

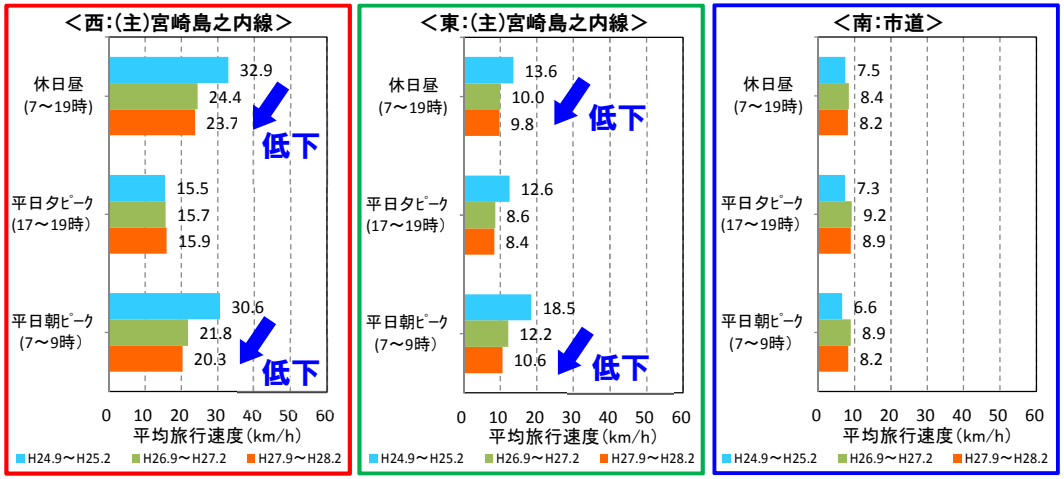
2. 最新データによるモニタリング結果の報告

■速度変化が見られた主な主要渋滞箇所の確認（小戸之橋周辺）

○小戸之橋の架け替え（H25.11～H33.3）により、他の橋梁部に交通が集中し、渋滞が悪化。
○小戸之橋周辺の主要渋滞箇所である大王町交差点と瀬頭交差点は、交通集中により各方向で速度が低下しており、
　選定基準に該当するため、引き続きモニタリングを実施。

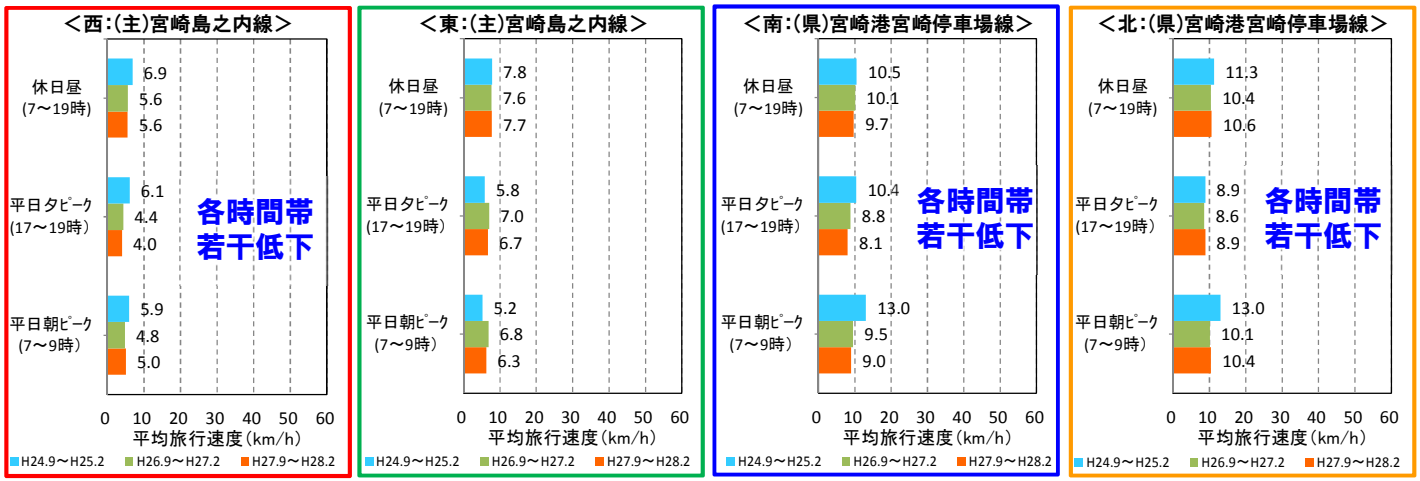
【大王町交差点　位置図】

■フォローアップデータ（大王町交差点の平均旅行速度）



【瀬頭交差点　位置図】

■フォローアップデータ（瀬頭交差点の平均旅行速度）



3. 今後の渋滞対策の進め方

■議論の流れ

（１）渋滞対策の進め方について

- １）既存の対策事業 ― 各エリアにおける既存事業（ハード対策）について情報共有を行います。
- ２）渋滞対策の進め方イメージ（案） ― 宮崎県内の主要渋滞箇所226箇所に対して、既存事業あり・なしの際の進め方の議論を行います。
- ３）局所的な短期対策の取組み例 ― 既存事業がない箇所に対して、局所的な短期施策例を紹介します。
- ４）ソフト対策の取組み例 ― 宮崎県内で実施中のソフト対策を紹介し、今後の対策方針について、議論を行います。

↓

（２）主要渋滞箇所の取扱（解除）について（案） ― 解除候補箇所の抽出方法について、議論を行います。

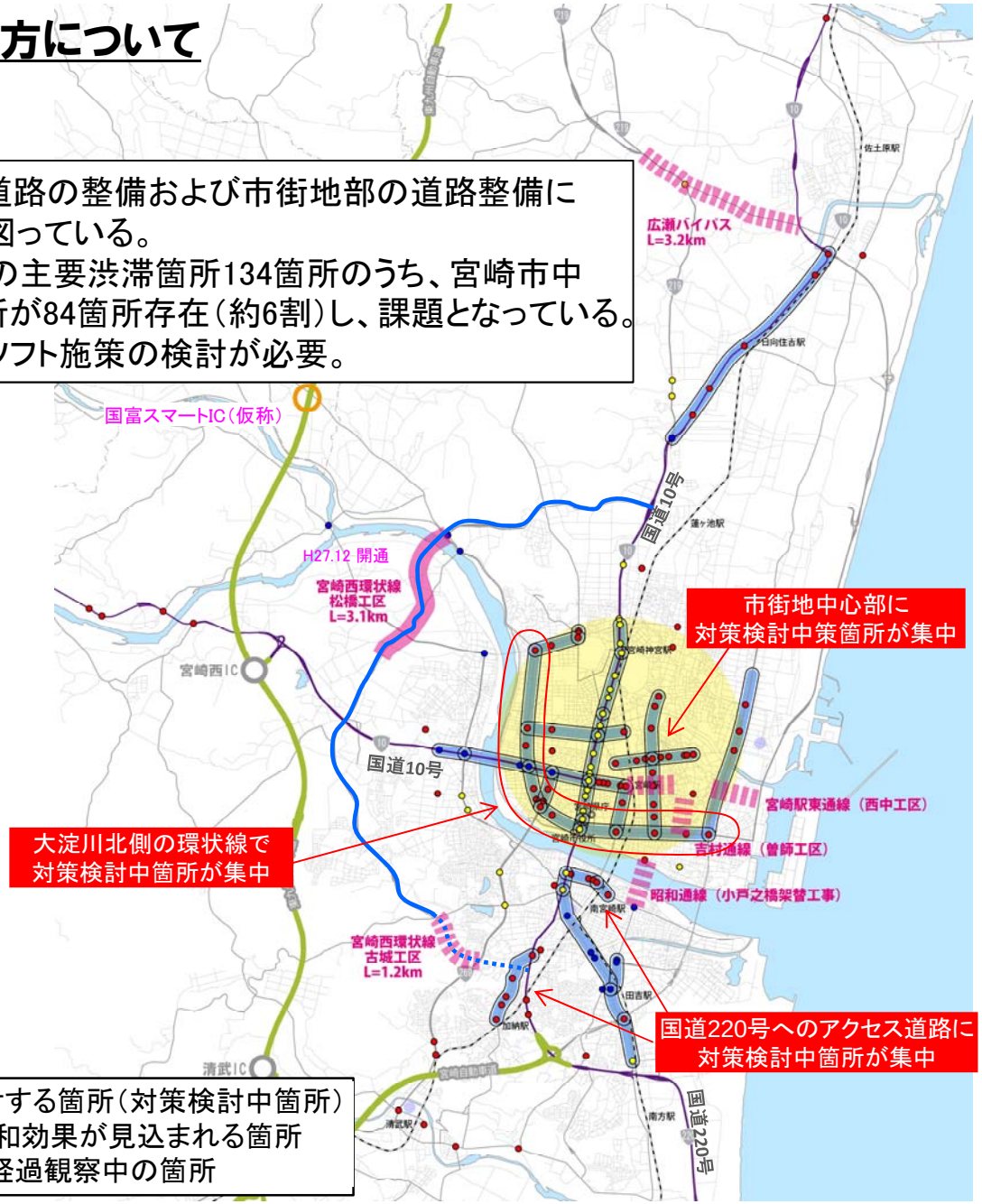
3. 今後の渋滞対策の進め方

（１）渋滞対策の進め方について

１）既存の対策事業

【宮崎市周辺ｴﾘｱ】

○宮崎西環状線等の環状道路の整備および市街地部の道路整備により、交通容量の拡大を図っている。
○一方、宮崎市周辺エリアの主要渋滞箇所134箇所のうち、宮崎市中心部等に対策検討中箇所が84箇所存在（約6割）し、課題となっている。
⇒今後、ハード対策およびソフト施策の検討が必要。



N

凡　例

＜主要渋滞個所＞
- 区間

＜道路種別＞
- 高速道路
- 直轄国道
- 一般県道以上

＜対策＞
- 宮崎西環状線（未供用）
- 宮崎西環状線（供用中）
- 対策事業区間（事業中）
- 対策事業区間（開通済）
- スマートIC（事業中）

＜その他＞
- 市中心部

箇所：単独で主要渋滞箇所を形成
区間：交差点等が連担するなど、速度低下区間が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

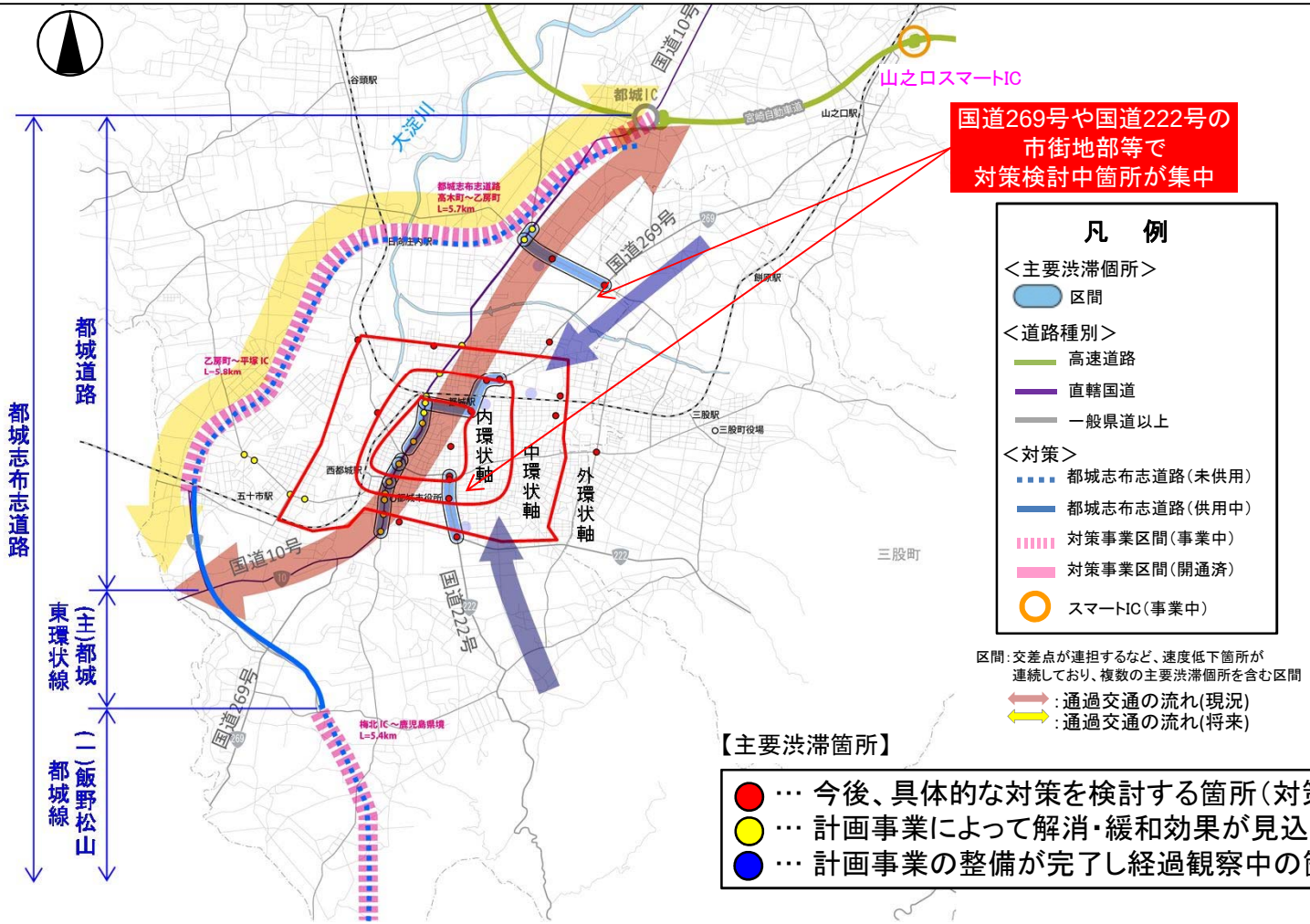
【主要渋滞箇所】

- ●… 今後、具体的な対策を検討する箇所（対策検討中箇所）
- ●… 計画事業によって解消・緩和効果が見込まれる箇所
- ●… 計画事業の整備が完了し経過観察中の箇所

3. 今後の渋滞対策の進め方

【都城市周辺エリア】

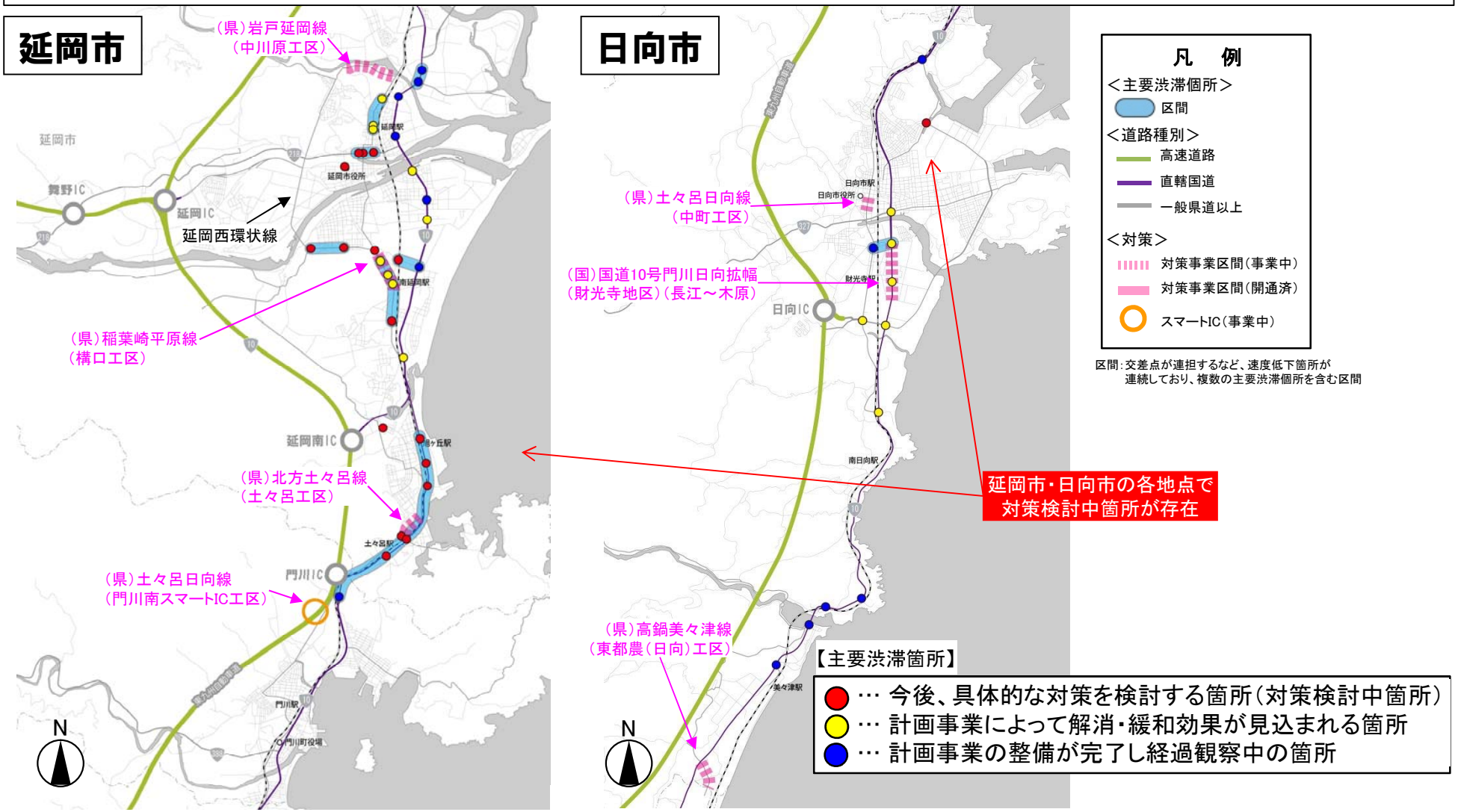
○都城志布志道路等の整備により、渋滞軽減を図っている。
　→事業が完了すれば、国道10号等の渋滞軽減が期待される。（供用までの短期対策は必要）
○一方、都城市周辺エリアの主要渋滞箇所37箇所のうち、都城市中心部等に対策検討中箇所が18箇所存在（約5割）し、課題となっている。
⇒今後、ハード対策およびソフト施策の検討が必要。



3. 今後の渋滞対策の進め方

【延岡市・日向市周辺エリア】

○環状交通軸（延岡西環状線）や市街地中心縦断軸（(県)稲葉崎平原線）の整備により、渋滞軽減を図っている。
○一方、延岡市・日向市周辺エリアの主要渋滞箇所45箇所のうち、延岡市および日向市内の各地点に対策検討中箇所が17箇所存在（約4割）し、課題となっている。（延岡市：16／32、日向市：1／13 ）
⇒今後、ハード対策およびソフト施策の検討が必要。

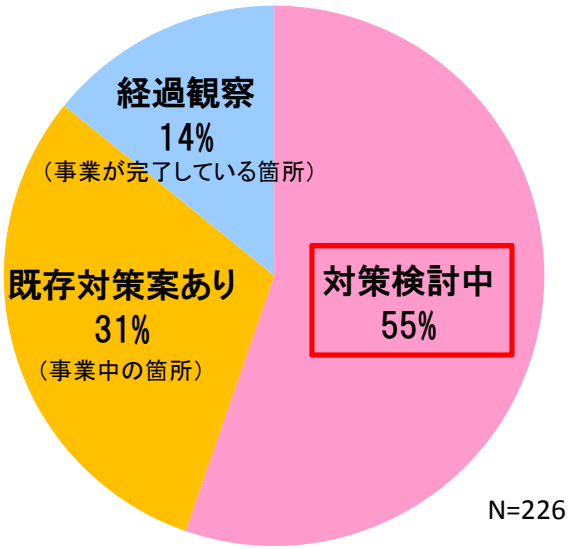


3. 今後の渋滞対策の進め方

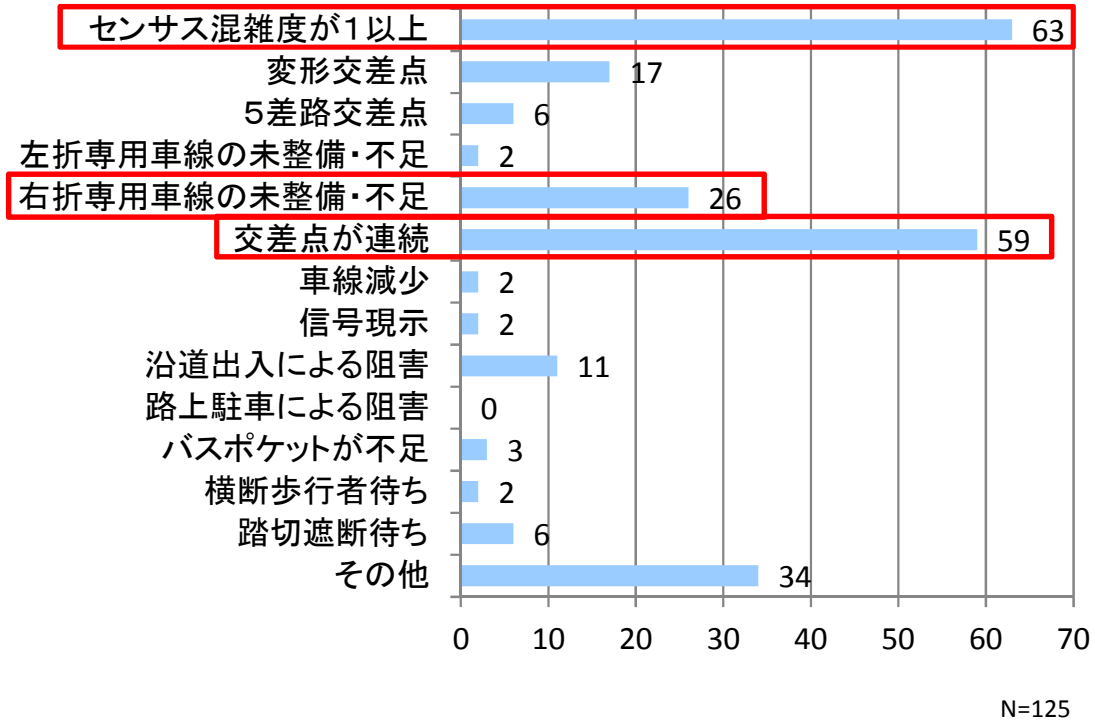
■既存の対策事業と渋滞要因推定結果

○宮崎県内の主要渋滞箇所のうち、既存の対策事業がない（対策検討中）箇所が約半数を占める。
○主要渋滞箇所（対策検討中）における渋滞要因は、「交通需要（センサス混雑度が1以上）」が最も多く、次いで「交差点が連続」、「右折専用車線の未整備・不足」が多い。
⇒対策検討中箇所については、渋滞要因を踏まえ今後の具体的な対策の検討を行う。

＜既存の対策事業＞
主要渋滞箇所に対して、道路整備の対策事業の有無について確認を行った。



＜対策検討中箇所の渋滞要因の推定結果＞
各主要渋滞箇所に対して、渋滞の要因を推計した。



3. 今後の渋滞対策の進め方

2)渋滞対策の進め方イメージ(案)

○既存事業(ハード対策)がある主要渋滞箇所のうち、対策中の箇所については引き続き事業を推進、対策済箇所については効果検証を行う。
○既存事業(ハード対策)がない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。
○今後は既存事業(ハード)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　主要渋滞箇所226箇所

既存事業(ハード対策)あり

・対策中⇒引き続き対策事業を推進

・対策済⇒効果を検証

101箇所
宮崎市:50箇所　都城市:19箇所
延岡市:16箇所　日向市:12箇所
その他エリア:4箇所

既存事業(ハード対策)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

125箇所
宮崎市:84箇所　都城市:18箇所
延岡市:16箇所　日向市:1箇所
その他エリア:6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):ﾉｰﾏｲｶｰﾃﾞｰの推進、時差出勤の導入
○経路の変更:情報板による渋滞状況の提供

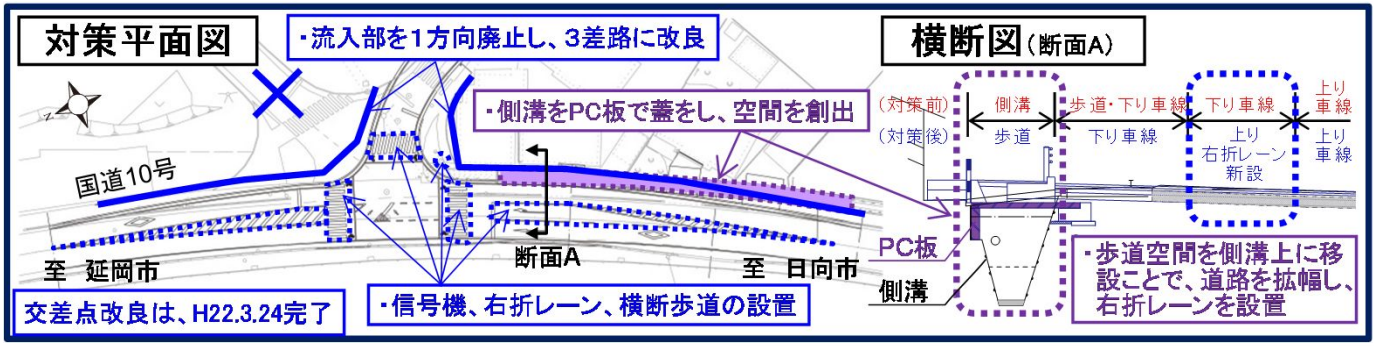
3. 今後の渋滞対策の進め方

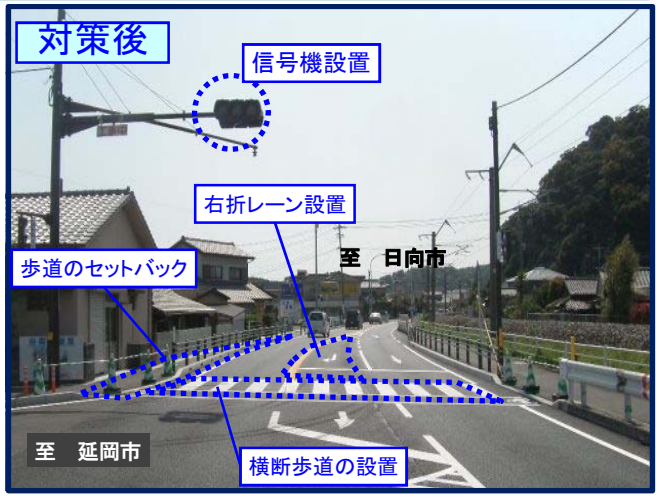
3)局所的な短期対策の取組み例

○土々呂漁港入口交差点(延岡市)は、国道10号と土々呂海岸線が交わる無信号交差点であり、右折レーンがないことから車線閉塞による渋滞が発生。
○既存道路の空間を有効活用し、歩道移設及び右折レーンの新設(H22.3.24完了)。
・現況歩道をセットバックし、拡幅した道路に右折レーンを設置。
・信号交差点とし、横断歩道を設置

■位置図

■対策平面図・横断図





3. 今後の渋滞対策の進め方

4)ソフト対策の取組み例

■ソフト対策の取組み例の紹介(バスレーン規制の変更)

○宮崎市中心部への路線バス利便性向上のため、バスレーン規制を平成28年2月1日から変更。
①バス専用レーン規制区間の短縮　②橘橋上(国道220号)のバスレーン規制の変更
③バス専用レーン規制時間の変更　④バス専用レーン規制が行われる曜日の変更

■目的

○渋滞緩和、CO_2排出量削減
○公共交通機関の利用促進

■バスレーン規制の変更内容詳細

①バス専用レーン規制区間の短縮
【変更前】江平五差路～宮交シティ前交差点
【変更後】江平五差路～中村交差点

②橘橋上(国道220号)のバスレーン規制変更
【変更前】バス優先レーン
【変更後】バス専用レーン

③バス専用レーン規制時間の変更
【変更前】2時間(7-9時、17-19時)
【変更後】1時間(7時半-8時半、17時半-18時半)

④バス専用レーン規制が行われる曜日の変更
【変更前】平日、土曜(日曜、休日除く)
【変更後】平日のみ(土曜、日曜、休日除く)

図　バスレーン規制位置図
(変更前・変更後)

■バスレーン規制変更チラシ

図　バスレーン規制変更チラシ

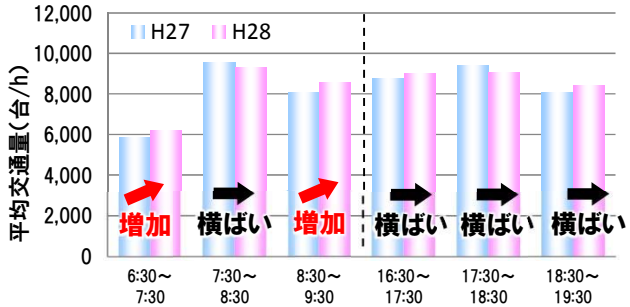
3. 今後の渋滞対策の進め方

（参考）バスレーン規制変更前後の交通状況の変化（交通量分析）

○バスレーン規制変更後（H28.2）の断面交通量は、昨年度同月に比べ規制時間帯は概ね横ばいとなっており、規制時間前後の時間は若干増加。今後、公共交通への転換やその他橋梁への経路分散等確認を行う予定。
○レーン別では、バス専用レーン（第1車線）の交通量が規制変更後のH28.2以降減少。
○橋梁別では、昨年度同月に比べ規制時間帯の交通量は橘橋は減少し、天満橋、赤江大橋は増加。【交通の分散】
○また、規制時間帯前後については、橘橋は横ばい、天満橋、大淀大橋、赤江大橋は一部時間帯で増加。【利用時間の分散】

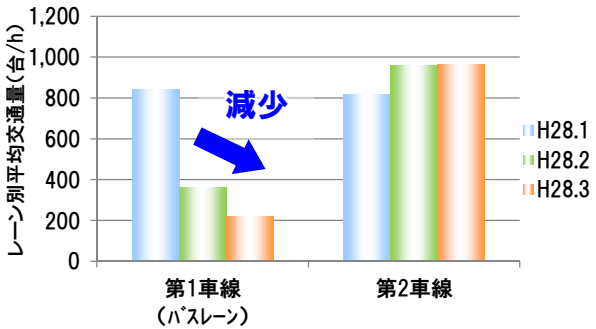
■集計位置

■時間帯別平均交通量の変化（断面）



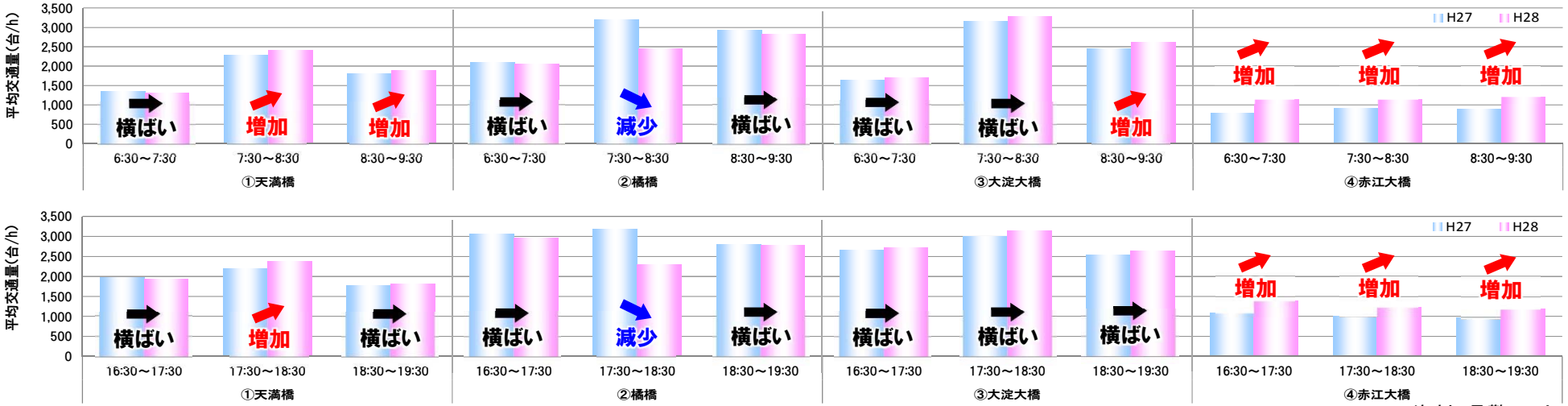
※H27.2、H28.2のデータで集計（下図も同様）
※①～④の橋梁断面で集計

■レーン別平均交通量の変化



※7:30-8:30の平均交通量（②橘橋）を集計

■時間帯別平均交通量の変化（橋梁別）



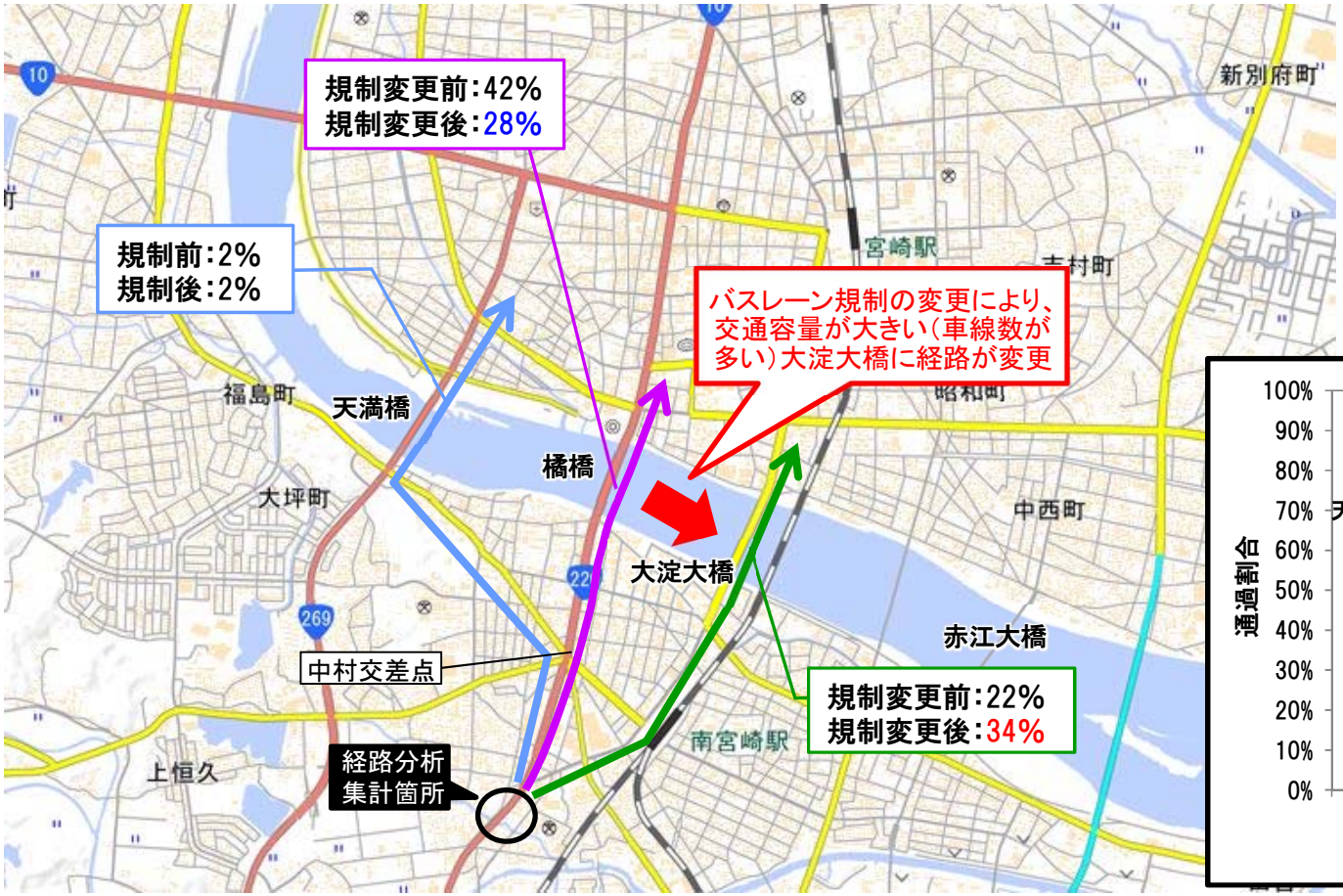
資料：県警トラカン

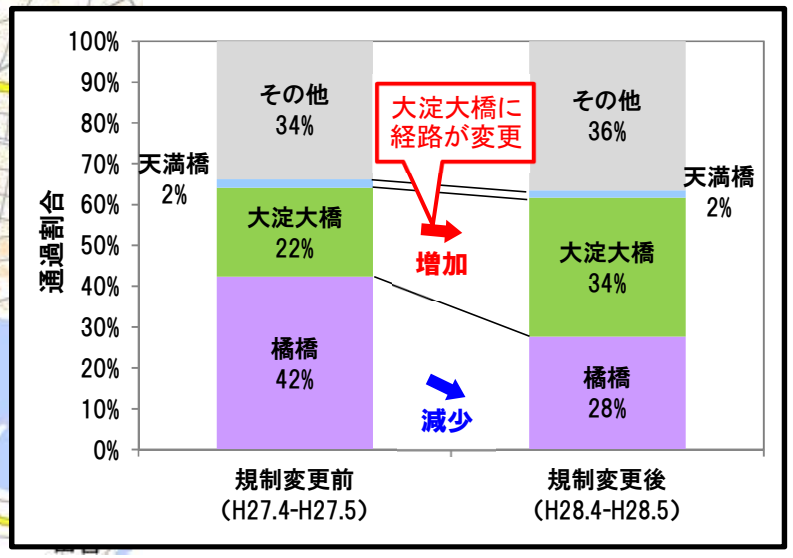
3. 今後の渋滞対策の進め方

（参考）バスレーン規制変更前後の交通状況の変化（経路分析）

○バスレーン規制の変更により、図中黒丸の箇所を通過した一部の交通は橘橋から大淀大橋へ経路が変更されている。

■バスレーン規制時間における各橋梁の通過割合の変化





※黒丸の箇所を通過したETC2.0対応車両の経路分析を実施し、各橋梁の通過割合を表示（矢印は橋梁までの主な経路）
※黒丸の箇所以外から各橋梁へアクセスしている交通は対象外
※集計期間：（変更前）H27.4～H27.5、（変更後）H28.4～H28.5　7:30～8:30、17:30～18:30

資料：ETC2.0データ

3. 今後の渋滞対策の進め方

■宮崎県内で実施されているソフト対策の取組み内容と今後の展開

○対策検討を進めるにあたって、新たなハード対策で対応することが現実的でない主要渋滞箇所については、道路を賢く使う視点を踏まえたソフト対策の対応方針を検討していく必要がある。
○現在、宮崎県内ではノーマイカーデーや有料道路の半額化、右折レーンの新設など様々な取り組みを行っている。
⇒今後ソフト対策の取組みを強化し、公共交通の利用促進を図るため、既存施策の改善および更なる実施について議論。

項目			取組内容
方針	視点	施策	
交通需要マネジメントでネットワークを最適利用	手段の分散	ノーマイカーデー	ノーマイカーデーの実施（毎週水曜日）
		バス利用への転換	時短バス、エコ通勤割引、バスレーン規制の変更
		自転車利用への転換	自転車ネットワーク・駐輪場の整備推進
		公共交通機関への転換	JRとバスの連携強化（宮崎駅等）
	時間の分散	時差出勤	エコ通勤割引
	経路の分散	道路交通情報の提供	道路情報板設置による環状線等への案内・誘導
		有料道路料金施策	有料道路の半額化による環状線への案内・誘導
	イベント時の交通分散	パーク＆バスライド	大学の駐車場等を活用した臨時駐車場とシャトルバスの運用（青島太平洋マラソン時等）
主要施設と高速道路を極力直結	地域活性化	高速道路の有効活用	山之口スマートIC、国富スマートIC(仮称)、門川南スマートICの整備
その他	道路幅員の有効活用	車線運用の変更	右折レーンの新設（土々呂漁港入口交差点等）

《ノーマイカーデーの今後の実施内容（案）》

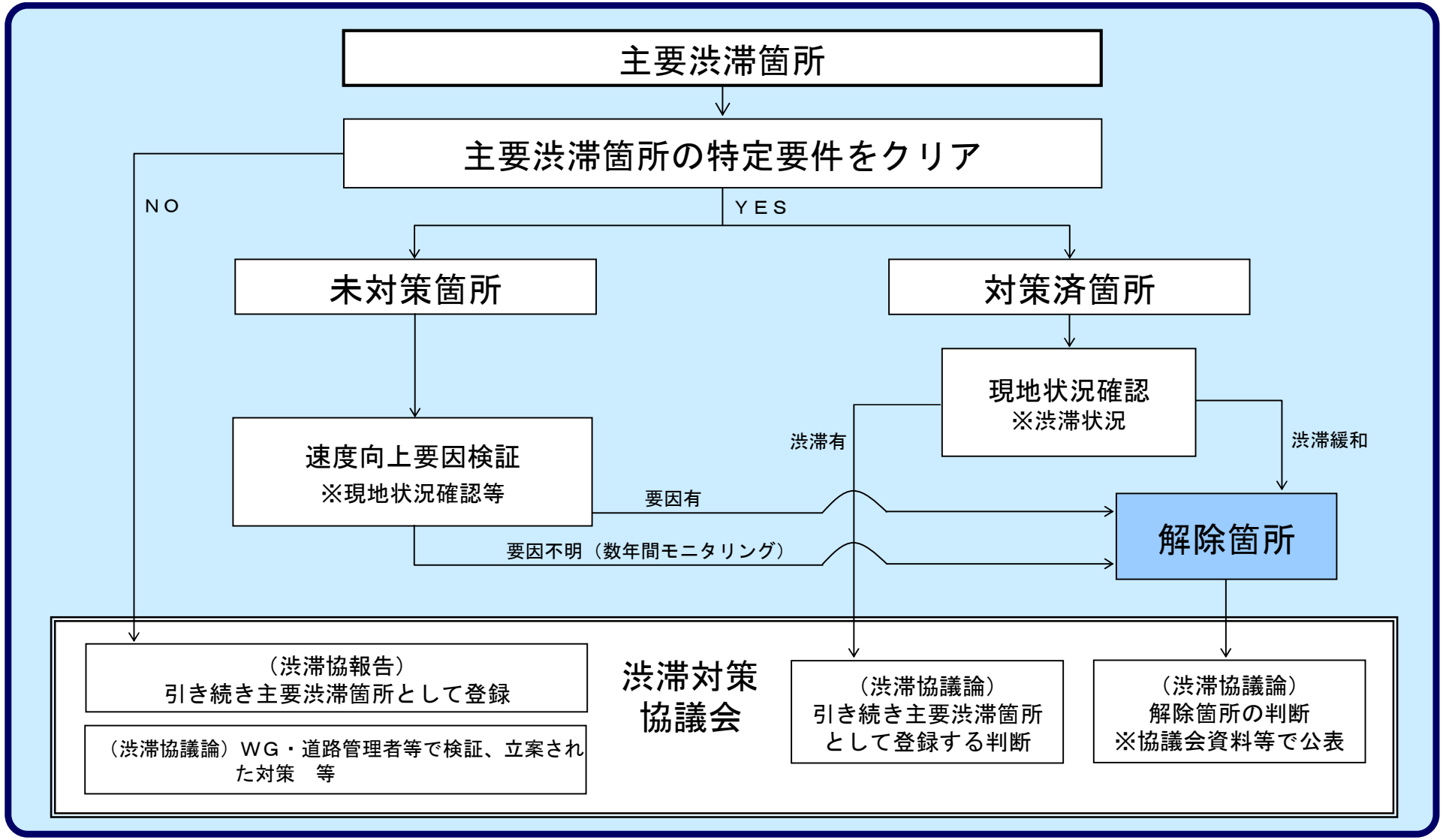
○現在実施中のノーマイカーデーを更に推進するため、改善および更なる実施について議論。
（実施手順）
①実施中の機関に対して、実施内容や課題を確認
②課題を踏まえ、他機関での実施方法について検討（関係機関協議およびエリアWG等で検討）

3. 今後の渋滞対策の進め方

（２）主要渋滞箇所の取扱（解除）について（案）

■今後の主要渋滞箇所（一般道）の取扱（解除）について（案）

○主要渋滞箇所の解除については、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。



4. 今後のスケジュール

■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
○構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し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　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　等