

平成27年度 第1回 佐賀県交通渋滞対策協議会(本編資料)

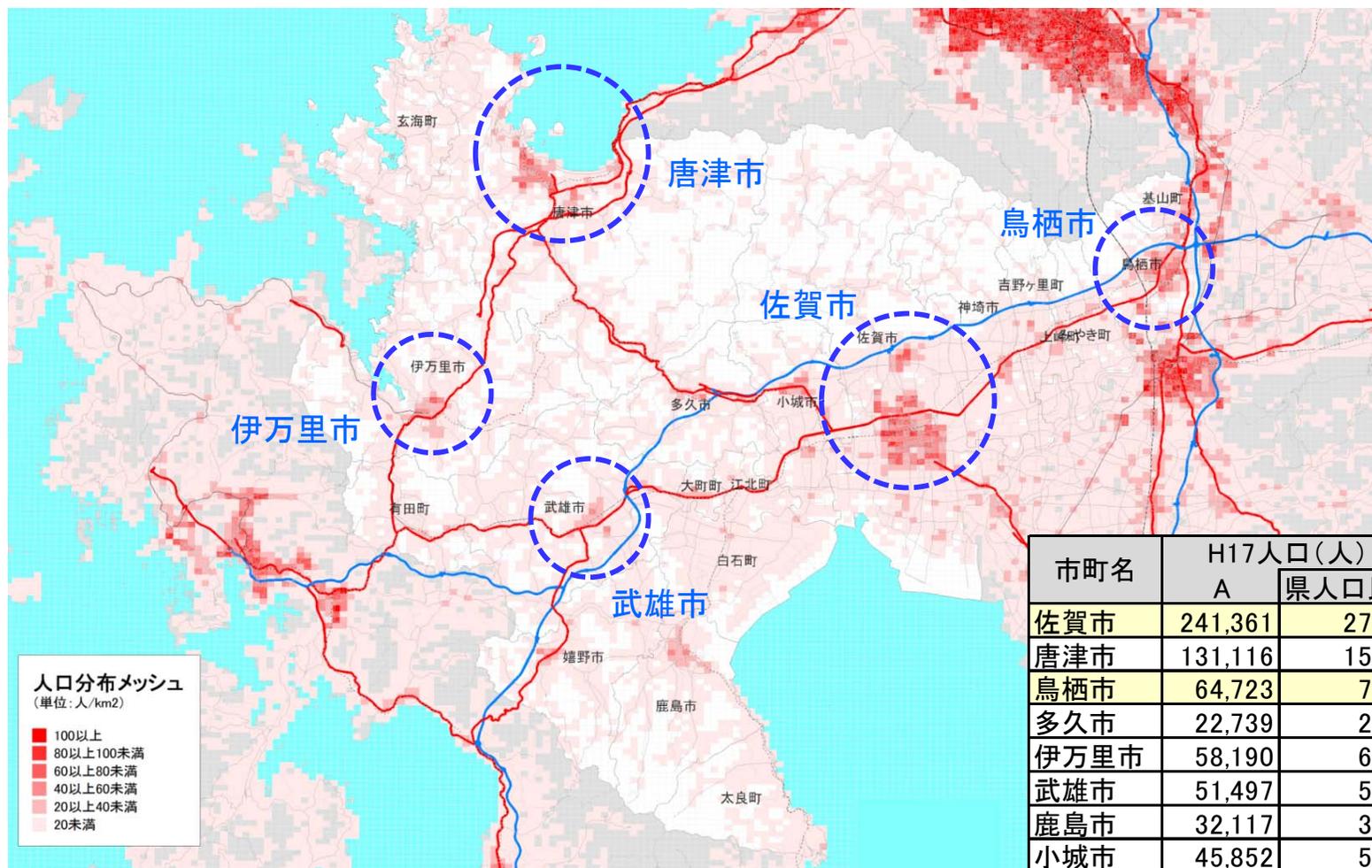
目次

| | | |
|----------------------------|-------|----|
| 1. 佐賀県の概況 | | 1 |
| 2. これまでの検討経緯 | | 6 |
| 3. 佐賀県内全体における渋滞対策の基本方針について | | 8 |
| 4. 渋滞検討マネジメントサイクルについて | | 11 |
| 5. モニタリングの実施結果 | | 12 |
| 6. 今後の進め方について | | 14 |

1. 佐賀県の概況

(1) 佐賀県の人口

- 佐賀県の人口は、現在約85万人(H22国勢調査より)。
- 県内主要都市では、佐賀市(県人口比28%)が最も多く、次いで唐津市(同15%)、鳥栖市(同8%)、伊万里市(同7%)が続く。
- H17人口からの増減率では、佐賀市は若干減少(-2%)しており、鳥栖市は増加(+7%)している。



鳥栖市は増加。
それ以外の市町は減少

| 市町名 | H17人口(人) | | H22人口(人) | | 人口増減率(%) ((B-A)/A) |
|-------|----------|--------|----------|--------|-----------------------|
| | A | 県人口比 | B | 県人口比 | |
| 佐賀市 | 241,361 | 27.9% | 237,506 | 27.9% | -1.6% |
| 唐津市 | 131,116 | 15.1% | 126,926 | 14.9% | -3.2% |
| 鳥栖市 | 64,723 | 7.5% | 69,074 | 8.1% | 6.7% |
| 多久市 | 22,739 | 2.6% | 21,404 | 2.5% | -5.9% |
| 伊万里市 | 58,190 | 6.7% | 57,161 | 6.7% | -1.8% |
| 武雄市 | 51,497 | 5.9% | 50,699 | 6.0% | -1.5% |
| 鹿島市 | 32,117 | 3.7% | 30,720 | 3.6% | -4.3% |
| 小城市 | 45,852 | 5.3% | 45,133 | 5.3% | -1.6% |
| 嬉野市 | 30,392 | 3.5% | 28,984 | 3.4% | -4.6% |
| 神崎市 | 33,537 | 3.9% | 32,899 | 3.9% | -1.9% |
| 他10町計 | 154,845 | 17.9% | 149,282 | 17.6% | -3.6% |
| 合計 | 866,369 | 100.0% | 849,788 | 100.0% | -1.9% |

出典:平成17年・22年度国勢調査

1. 佐賀県の概況

(2) 佐賀県の産業・物流

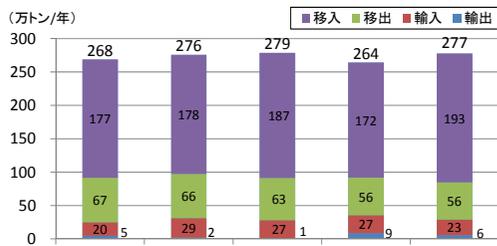
- 県内には鳥栖市(流通業務団地)、伊万里市(伊万里港)、唐津市(唐津港)、佐賀市(佐賀空港)を中心に、工業用地、物流拠点多く立地・集積。
- 伊万里港に国際コンテナ航路が周航し、外貨コンテナ取扱量(51,713TEU/年,2014年)は年々増加傾向。
- 唐津港の取扱い貨物量(277万トン/年,2014年)は横這い傾向。
- コンテナ積載品目は家具類、飼肥料が大半を占め、伊万里港から主に大川・柳川方面、神埼・鳥栖方面(東西方面)へ陸送[※]。
- 県内最大の消費地である佐賀市は、物流交通の着地点であるとともに、伊万里⇄鳥栖など物流拠点間の中継点でもある。

伊万里港 コンテナ貨物取扱量の推移

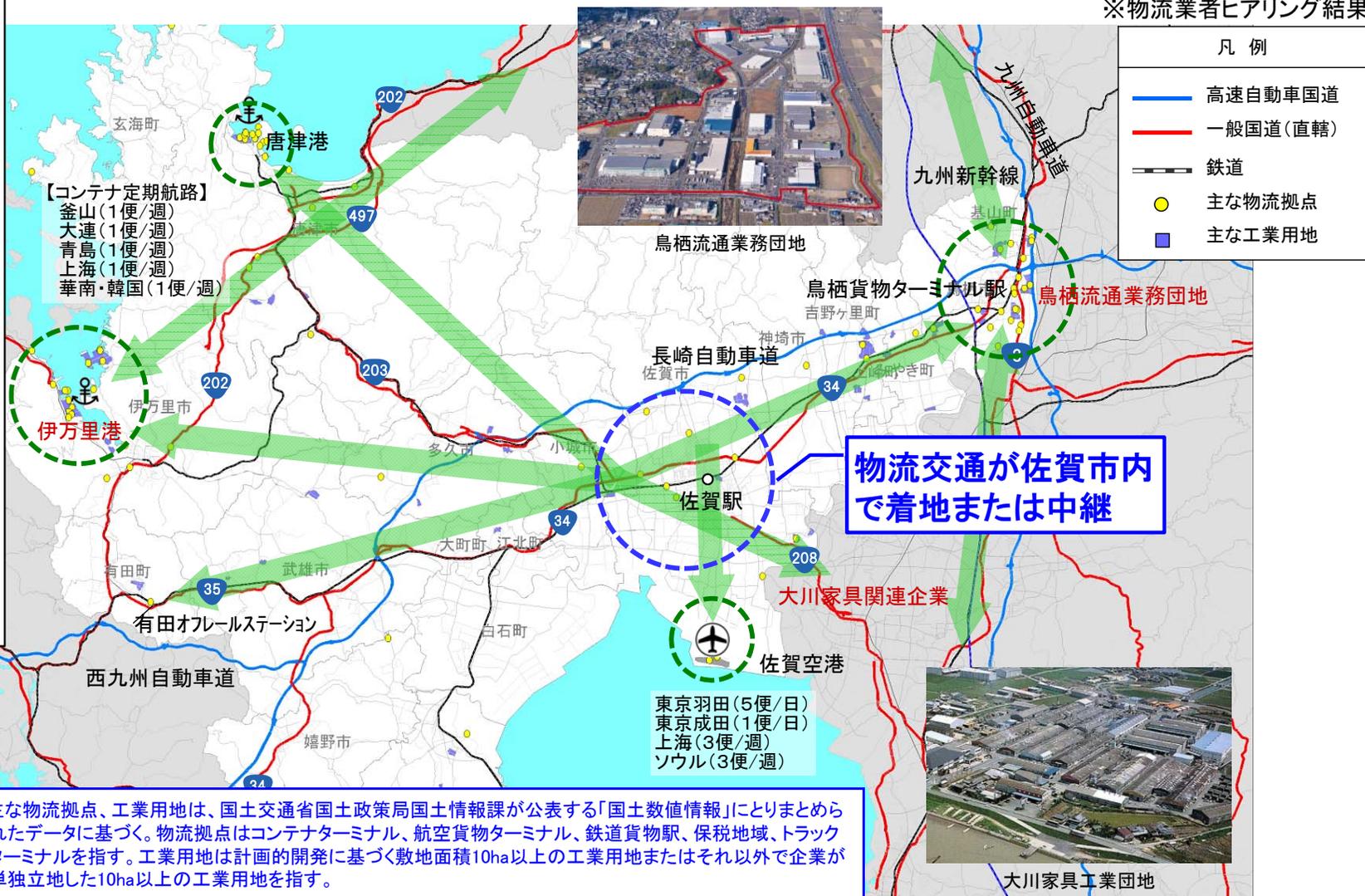


※2012-2014は国土交通省公表の速報値

唐津港 取扱貨物量の推移



出典: 国土交通省



※物流業者ヒアリング結果

凡例

- 高速自動車国道
- 一般国道(直轄)
- 鉄道
- 主な物流拠点
- 主な工業用地



伊万里港(七ツ島コンテナターミナル)

※主な物流拠点、工業用地は、国土交通省国土政策局国土情報課が公表する「国土数値情報」にとりまとめられたデータに基づく。物流拠点はコンテナターミナル、航空貨物ターミナル、鉄道貨物駅、保税地域、トラックターミナルを指す。工業用地は計画的開発に基づく敷地面積10ha以上の工業用地またはそれ以外で企業が単独立地した10ha以上の工業用地を指す。

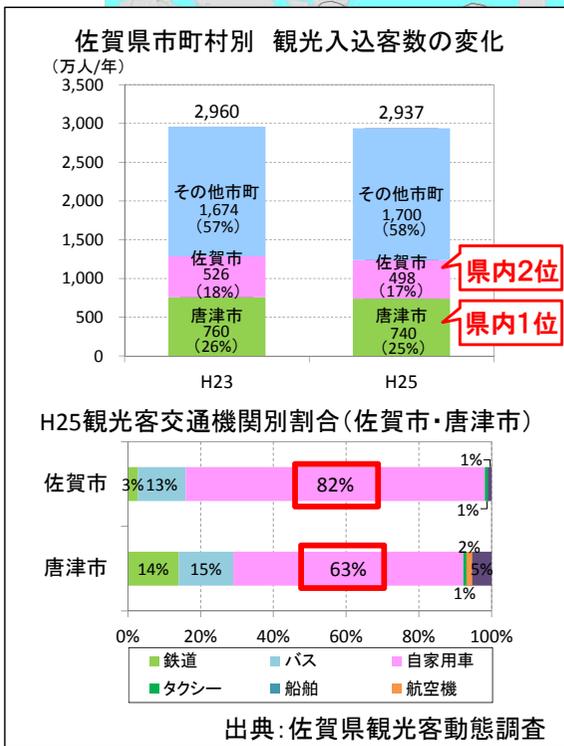
1. 佐賀県の概況

(3)佐賀県の集客・観光

- 佐賀県の観光入込客数は、約2,900万人/年(H25)でほぼ横這い。市町村別では、佐賀市・唐津市の割合が高い。
- 佐賀市・唐津市の交通機関別割合は、両市とも自家用車の割合が最も高くなっている(佐賀市:約8割、唐津市:約6割)。
- 佐賀市は、自動車交通が多く発集する集客施設として大型ショッピングモール、交通ターミナル、城址・史跡、道の駅、大学などが存在。
- 県内の主要なイベントとして、佐賀国際バルーンフェスタ、有田陶器市が有名(期間中、会場周辺に多くの人が来訪)。
- 九州新幹線西九州ルート(H34開通予定)、空港アクセスなど佐賀市周辺での集客・交流による交通需要の高まりが予想。



JR佐賀駅(将来は新幹線が停車)

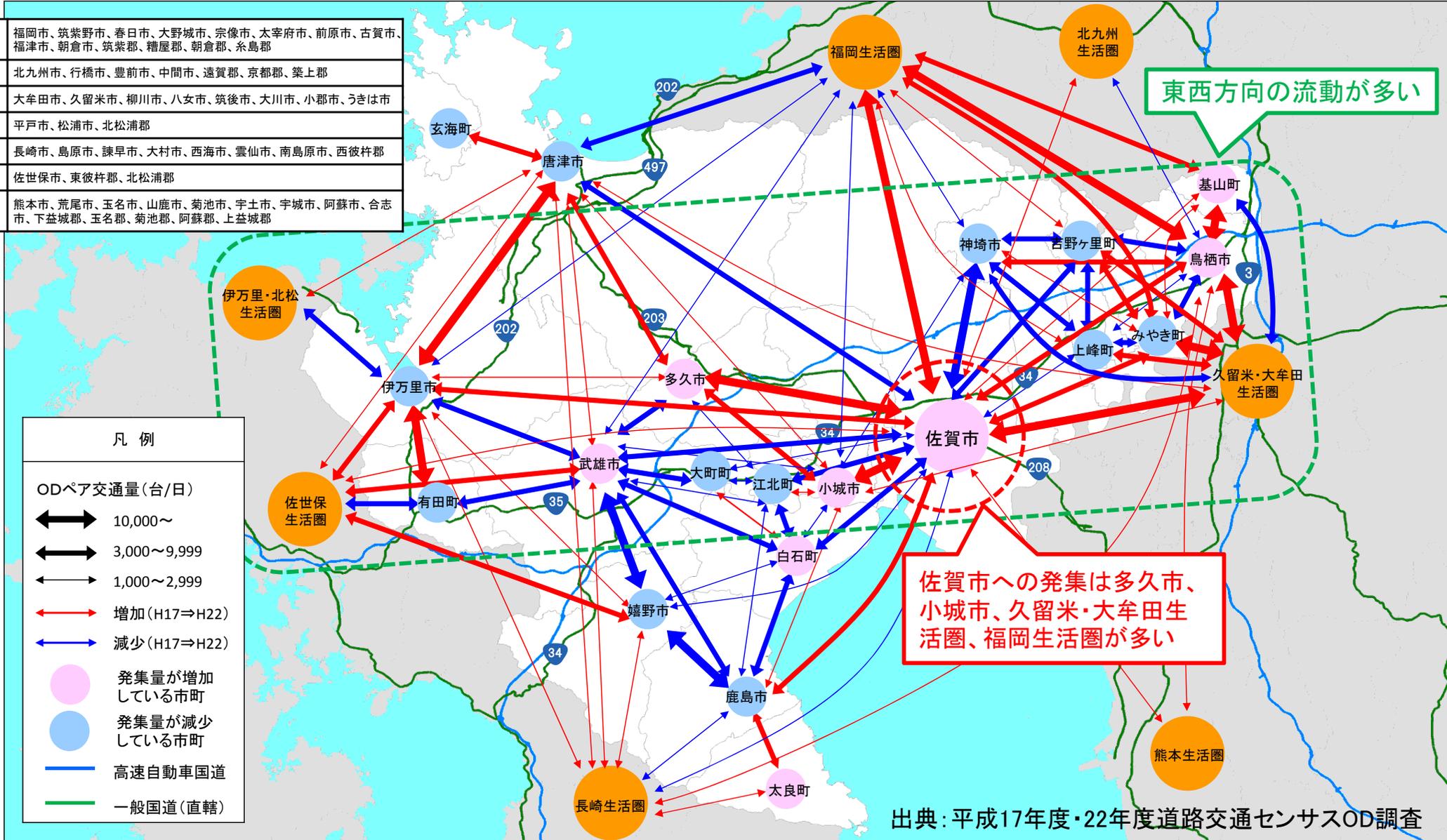


1. 佐賀県の概況

(4)佐賀県の交通流動

- 佐賀市とその周辺市町、唐津市と伊万里市、武雄市と嬉野市など隣接市町間のつながりが強い。
- 久留米・大牟田生活圏、福岡生活圏、佐世保生活圏、長崎生活圏など佐賀県外との交通流動も盛ん(特に東西方向)。
- H17時点からの変化をみると、佐賀市、鳥栖市、小城市、基山町などでは発生集中量が増加。

| | |
|---------|--|
| 福岡生活圏 | 福岡市、筑紫野市、春日市、大野城市、宗像市、太宰府市、前原市、古賀市、福津市、朝倉市、筑紫郡、糟屋郡、朝倉郡、糸島郡 |
| 北九州生活圏 | 北九州市、行橋市、豊前市、中間市、遠賀郡、京都郡、築上郡 |
| 久留米・大牟田 | 大牟田市、久留米市、柳川市、八女市、筑後市、大川市、小郡市、うきは市 |
| 伊万里・北松 | 平戸市、松浦市、北松浦郡 |
| 長崎生活圏 | 長崎市、島原市、諫早市、大村市、西海市、雲仙市、南島原市、西彼杵郡 |
| 佐世保生活圏 | 佐世保市、東彼杵郡、北松浦郡 |
| 熊本生活圏 | 熊本市、荒尾市、玉名市、山鹿市、菊池市、宇土市、宇城市、阿蘇市、合志市、下益城郡、玉名郡、菊池郡、阿蘇郡、上益城郡 |



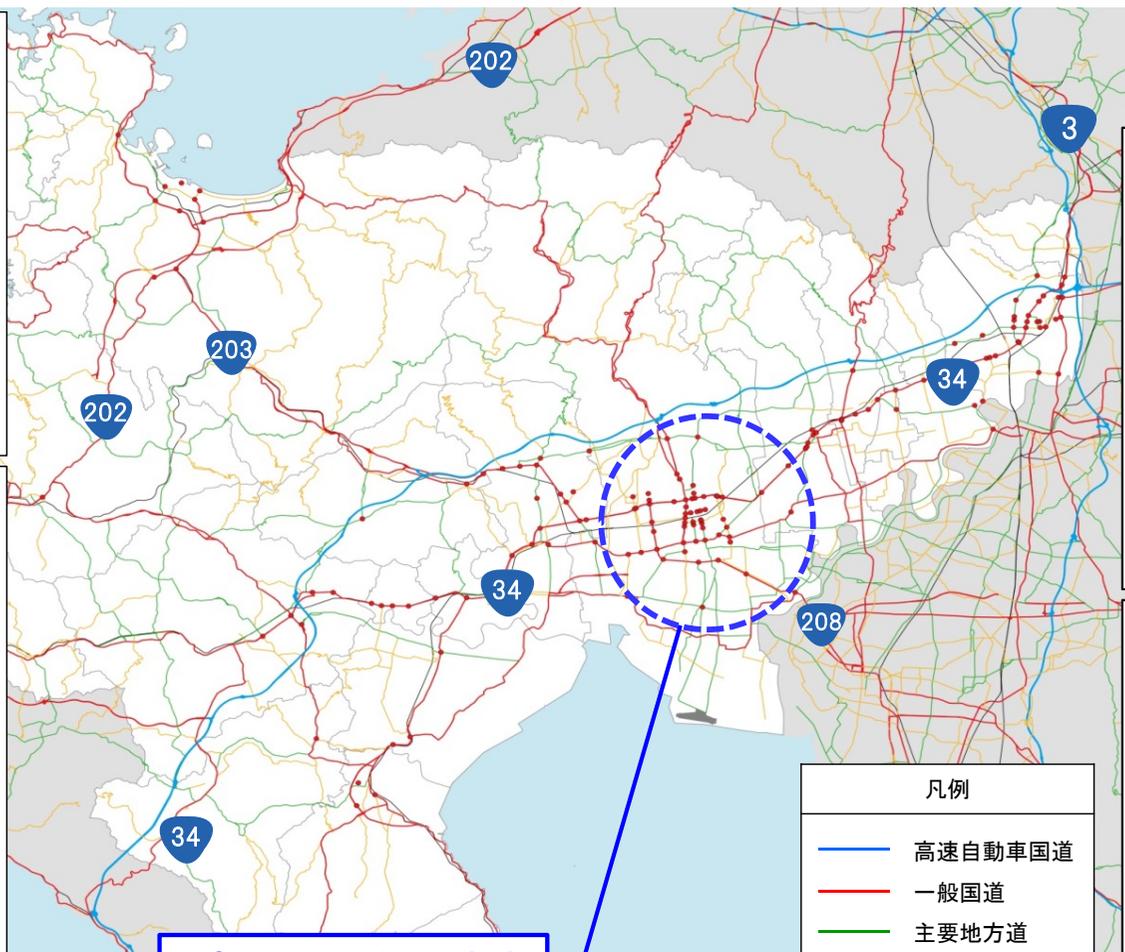
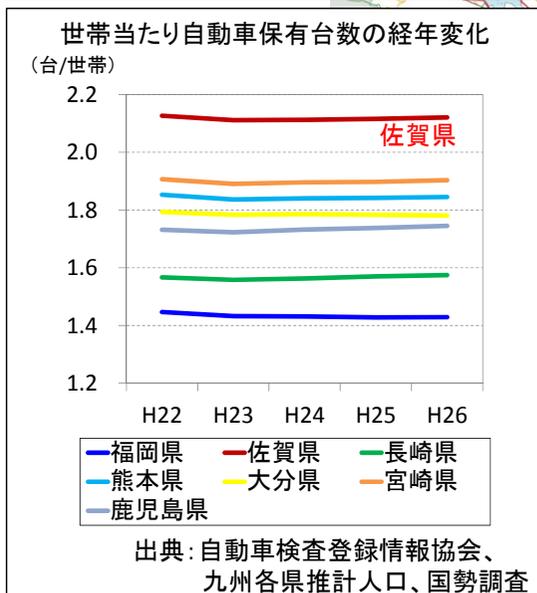
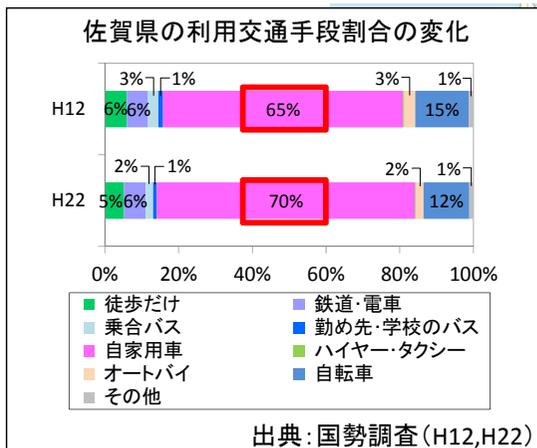
| 凡 例 | |
|--------------|--------------|
| ODペア交通量(台/日) | |
| ↔ | 10,000~ |
| ↔ | 3,000~9,999 |
| ↔ | 1,000~2,999 |
| ↔ (Red) | 増加(H17⇒H22) |
| ↔ (Blue) | 減少(H17⇒H22) |
| ● (Pink) | 発生量が増加している市町 |
| ● (Blue) | 発生量が減少している市町 |
| — (Blue) | 高速自動車国道 |
| — (Green) | 一般国道(直轄) |

出典:平成17年度・22年度道路交通センサスOD調査

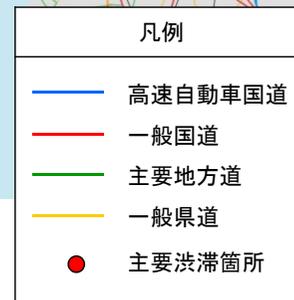
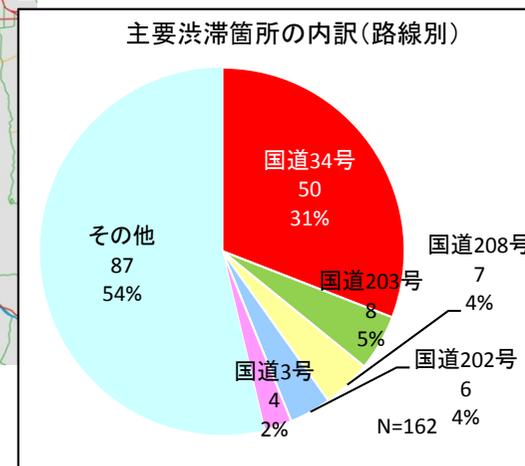
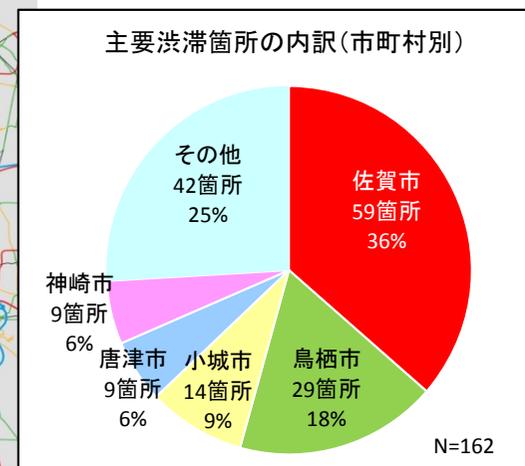
1. 佐賀県の概況

(5)佐賀県の交通状況

- 佐賀県の利用交通手段割合は、自家用車の割合が増加している(H12:65%⇒H22:70%)。
- 佐賀県の世帯当たり自家用乗用車保有台数(2.12台/世帯)は九州管内で最も高い。
- 主要渋滞箇所は、162箇所(35区間、85箇所)が存在。佐賀市エリアでは、全体の約4割(59箇所/162箇所)。路線別では、国道34号に全体の約3割(50箇所/162箇所)が集中。



佐賀市内に主要渋滞箇所が集中



2. これまでの検討経緯

(1) 佐賀県交通渋滞対策協議会の開催主旨

(開催に至る背景)

- 『今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(H23.12: 高速道路のあり方検討有識者委員会)』において、効率性を阻害する**渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘**された。
- 「社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会」においても、**渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論**されている。
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、**観測環境に大きな改善**が見られる。



(協議会の開催主旨)

- 関係機関(※)の連携による検討体制を整え、県内道路の交通状況・課題を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進に取り組む。
- 最新のIT技術を活用したデータ分析、パブリックコメントによる道路利用者の意見等を踏まえ、佐賀県内の「**主要渋滞箇所**」を選定する。
- 佐賀県における**渋滞対策の基本方針、渋滞検討マネジメントサイクル**を定めるとともに、最新の交通データ及び地域の交通状況に応じた、ハード・ソフトを含めた渋滞対策の検討を継続的に行っていく。
- 協議会の下部組織として設置する「**ワーキンググループ部会(WG)**」で具体事項の検討を行い、それを踏まえて提示されたWG案に対し、協議会で議論・決定する。

【※関係機関(協議会構成メンバー)】

国土交通省九州地方整備局、国土交通省九州運輸局、佐賀県、佐賀県警察本部、佐賀市、西日本高速道路株式会社、公益社団法人佐賀県トラック協会、一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会

2. これまでの検討経緯

(2) 佐賀県交通渋滞対策協議会の検討経緯

H25.1.25

○主要渋滞箇所を選定・公表

(H25年度)

↓ 佐賀県内の一般道路: 162箇所(35区間、85箇所)が選定

H25.6.27

○第1回交通渋滞対策協議会の開催

①渋滞対策の基本方針の審議

- ・県全体の対応方針(概況・方向性等)
- ・佐賀市街エリアの対応方針(概況・現在の対策等)

②佐賀県の渋滞対策検討マネジメントサイクルの審議

⇒佐賀市街エリアワーキングを設置し、要因分析や対策立案を実施することとなった。

H25.8.9

H26.1.30

○ワーキンググループ部会の開催(第1回:H25.8.9、第2回:H26.1.30)

①渋滞対策の基本方針

- ・データ分析による県全体・佐賀市街エリアの概況検討

②渋滞要因分析・対策(佐賀市内10箇所を対象に実施)

③佐賀県の渋滞対策検討マネジメントサイクルの審議・確認

- ・モニタリング手法の検討(指標、モニタリング箇所等)

(H27年度)

H27.8.27

○第1回交通渋滞対策協議会の開催

①渋滞対策の基本方針(案)・検討マネジメントサイクル(案)の確認

②主要渋滞箇所のモニタリング結果の確認

③今後の進め方について道路管理者間の情報共有

今回

3. 佐賀県内全体における渋滞対策の基本方針について(案)

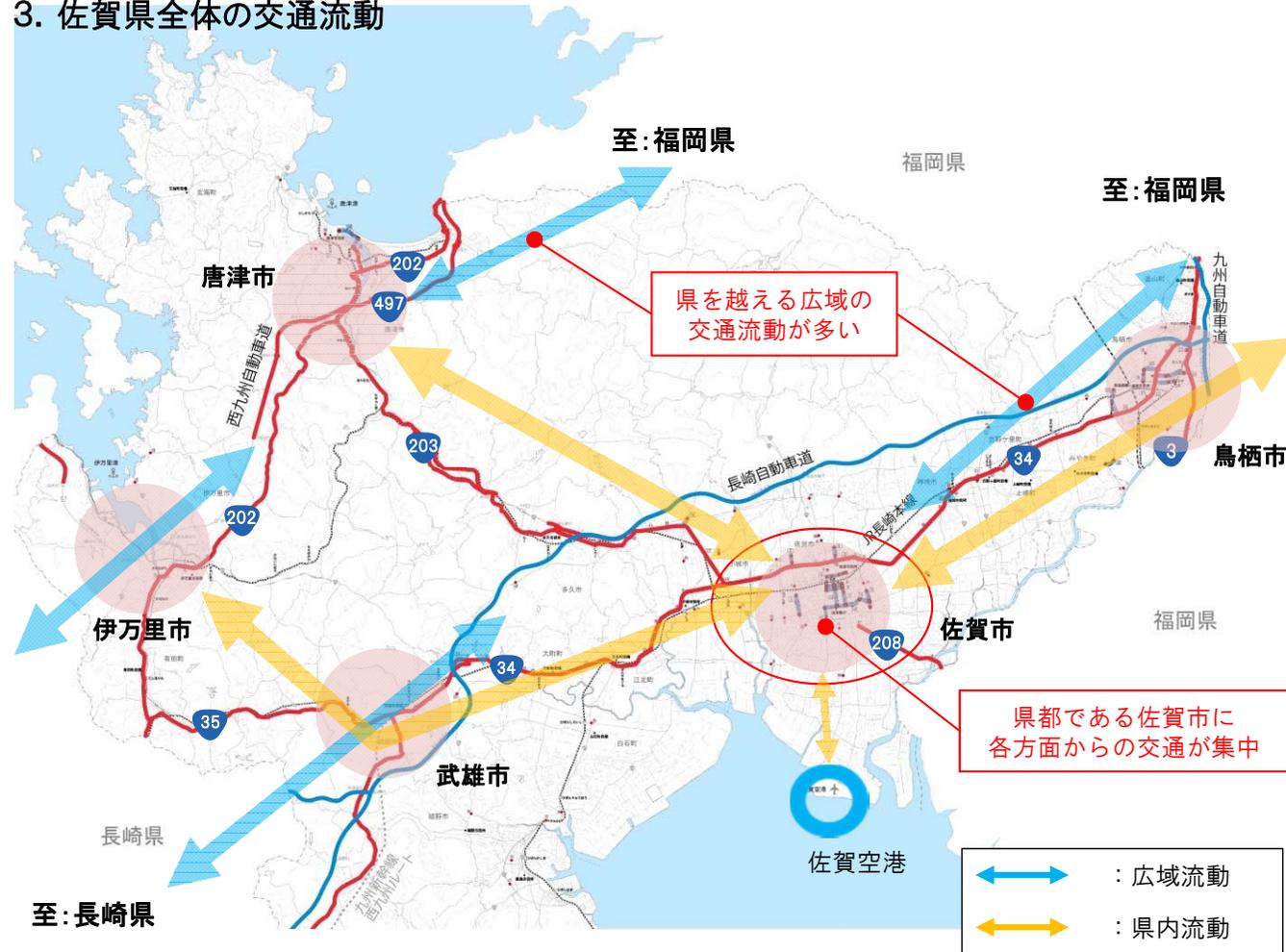
1. 佐賀県の概況

| | 概要 |
|--------|--|
| 佐賀県の状況 | <ul style="list-style-type: none"> 佐賀県は九州の北西部に位置し、東は福岡県、西は長崎県に接し、北は玄界灘、南は有明海に面している。東西、南北共に約50kmの広さで、小都市が点在する分散型の県土を形成している。主に佐賀平野に集中する可住地面積の割合は55%と全国でも上位に位置している。 主要都市の人口割合は、佐賀市28%、唐津市15%、鳥栖市8%、伊万里市7%、武雄市6%となっており、佐賀市に最も集中している。 交通流動は、長崎自動車道、西九州自動車道、国道34号、JR長崎本線等の幹線交通基盤を軸に、県を越える広域交通流動が多い。 また、佐賀市においては各方面からの交通が集中している。他の主要な路線についてもネットワーク不足等による旅行速度低下が発生。 東西方向は高速道路等の整備が進んでいるが、県南北においては一部の幹線道路が整備されているだけに留まっており、今後、規格の高い道路整備を進めていくことが必要。 また、九州新幹線西九州ルート等の整備や佐賀空港の国際線増便などを契機とした道路整備等による対応も必要。 |
| 道路交通状況 | <ul style="list-style-type: none"> 県民活動に著しい影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時やパルフェスタ等のイベント時の交通集中により、主に都市部で発生。 特に佐賀市に主要渋滞箇所約40%(59/162箇所)が集中している。 |

2. 方向性

| | 概要 |
|-------|---|
| 総合対策等 | <ul style="list-style-type: none"> 佐賀空港や九州新幹線西九州ルートを活用した広域ネットワークの強化を目的とした道路整備を進める。 県南北軸において規格の高い道路網の整備を行い、都市間・地域間交流の活性化を図る。 佐賀市街においては、佐賀市公共交通ビジョンなど他事業との連携を図りながらソフト施策の検討を行う。 |
| 道路整備 | <ul style="list-style-type: none"> 県内の地域間交流・交通円滑化及びネットワーク強化を図るため、地域高規格道路、バイパス、現道拡幅、交差点改良等の対策を調査・検討し、計画的に整備を行う。 |

3. 佐賀県全体の交通流動



基本方針

■関係者で構成されるワーキング部会を設置し、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。佐賀県内においては、地域高規格道路整備や現道拡幅による交通容量の拡大を図るとともに、交差点改良など局所的な対策やソフト施策による渋滞軽減への取り組みを検証していきます。

3. 佐賀市街エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)

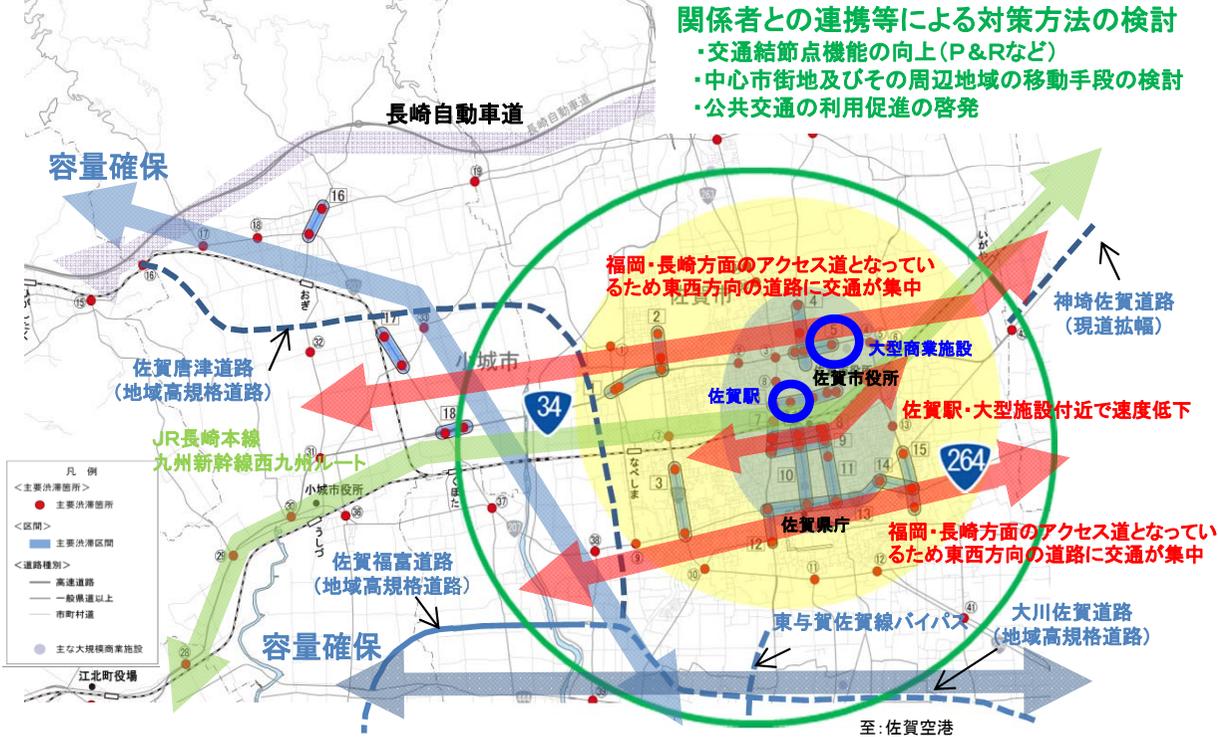
1. 佐賀市街エリアの概況

| | 概要 |
|-----------|--|
| 佐賀市市街地の状況 | <ul style="list-style-type: none"> 佐賀市街地は、県都として多くの都市機能が集積しており、県内交通の要衝となっている。 東西軸は、福岡方面・長崎方面へのアクセス等を主な目的とした、長崎自動車道、国道34号、国道264号、JR長崎本線等の交通網が整備されている。 一方、南北軸は、佐賀空港から佐賀駅、佐賀県庁から佐賀駅間を主要地方道、県道で交通結節点間の整備がされている。 将来は、現在整備中の九州新幹線西九州ルートや大川佐賀道路や佐賀福富道路等を活用した更なる広域交流圏の形成が期待されている。 |
| 道路交通状況 | <ul style="list-style-type: none"> 佐賀市街地における国道34号やJR佐賀駅周辺及び大型商業施設付近の県道市道において特に夕方ピーク時(17時~19時)で20km/hの速度低下区間が交差して発生している状況。 |

2. 現在の対策等

| | 概要 |
|-------|---|
| 総合対策等 | <ul style="list-style-type: none"> 佐賀空港や九州新幹線西九州ルートを活用した広域ネットワークの強化を目的とした道路整備を進める。 また、県南北軸において規格の高い道路網の整備を行い、都市間・地域間交流の活性化を図る。 他事業との連携を図り、市街地へ流入する車両の抑制方法を検討する。 例：佐賀市公共交通ビジョン <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 20px;"> <ol style="list-style-type: none"> 利便性・効率性の高い公共交通ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ○生活バス路線の維持・確保 ○交通結節点機能の向上(P&Rなど) 地域特性に応じた多様な公共交通の実現 <ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地及びその周辺地域の移動手段の検討 ○北部地域の移動手段の改善 など 協働と連携による公共交通施策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の維持・活性化の推進体制 ○公共交通の利用促進の啓発 </div> |
| 道路整備 | <ul style="list-style-type: none"> 地域高規格道路の整備 【国】大川佐賀道路、【県】佐賀福富道路 【国・県】佐賀唐津道路 バイパスの整備 【県】東与賀佐賀線バイパス 現道拡幅 【国】神埼佐賀道路 |

3. 主要渋滞箇所と現在の対策等



【参考】佐賀県総合計画2015



【参考】関連事業との連携による対策(案)



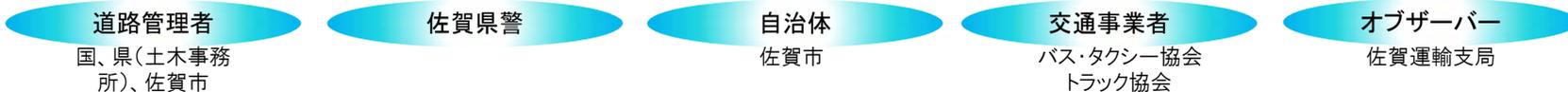
【参考】公共交通利用啓発事例



基本方針

関係者で構成されるワーキング部会を設置し、更なる対策検討、対策効果等を検証してまいります。佐賀市街エリアでは、佐賀唐津道路・大川佐賀道路及び東与賀佐賀線バイパス等による交通容量の拡大、関連事業との連携、P&R等のソフト施策等について検証していきます。

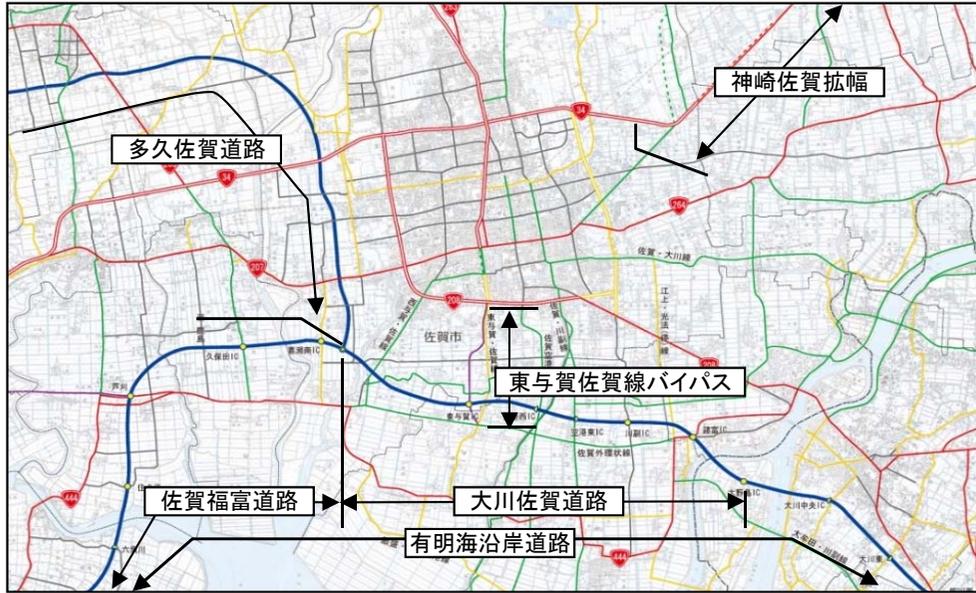
(エリアWG体制)



参考：佐賀市街エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等の例(案)¹⁰

佐賀市街の道路整備事業

■佐賀市内の主な道路整備事業



【現在実施している事業】

- 神崎佐賀拡幅
国道34号における渋滞緩和
- 佐賀唐津道路
佐賀市～唐津市の連携強化、国道203号代替ルート
- 有明海沿岸道路
大牟田市～鹿島市の連携強化、国道208号、444号代替ルート
- 東与賀佐賀線バイパス
県道東与賀佐賀線における渋滞緩和

▼大川佐賀道路（自専部） 標準横断面図



他事業との連携による対策案

■佐賀市における公共交通ビジョン(抜粋)

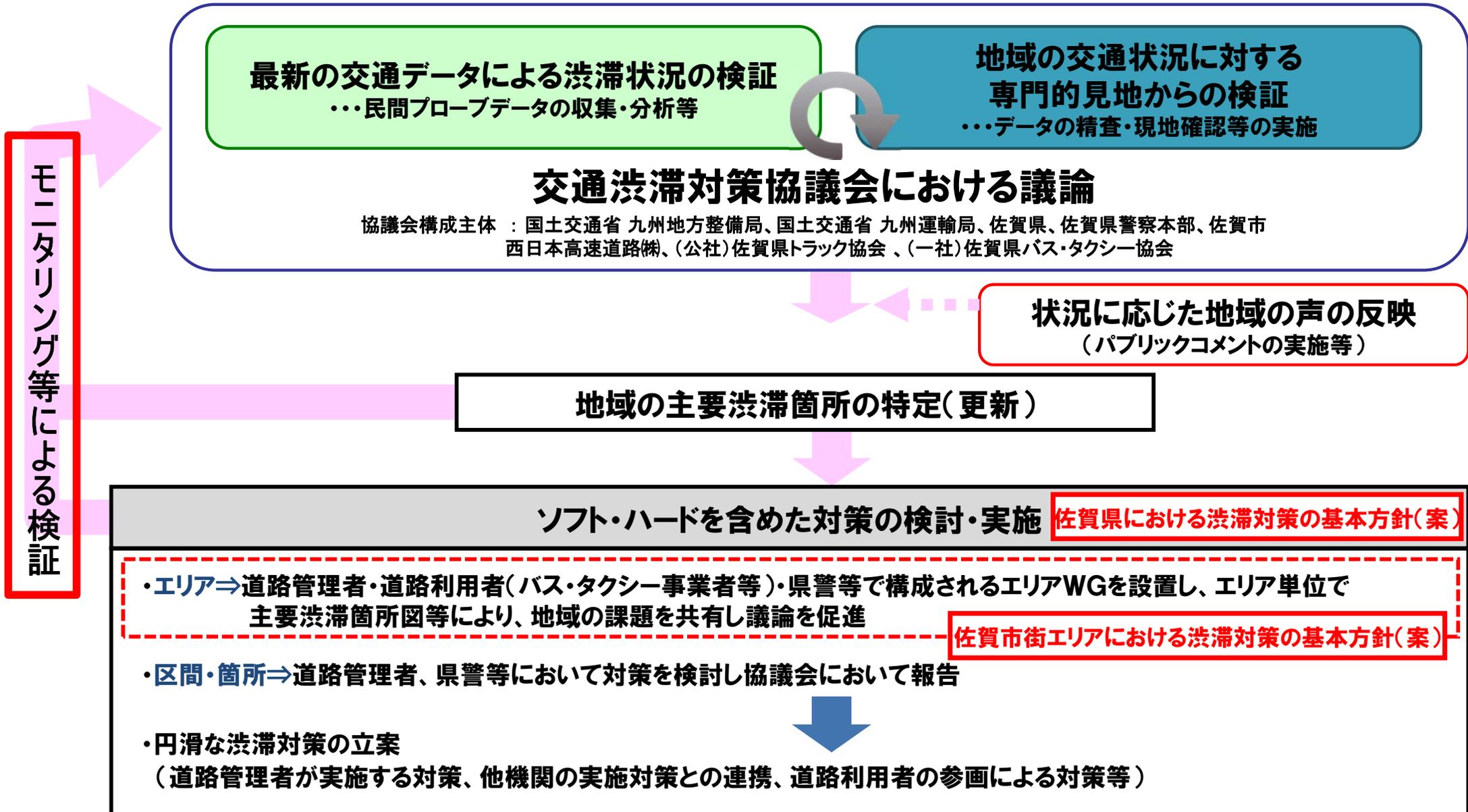
1. 利便性・効率性の高い公共交通ネットワークの構築
 - (1) 生活バス路線の維持・確保
 - (2) 交通結節機能の向上（P & Rなど）
 - (3) 公共交通の利便性の向上（バリアフリーなど）
2. 地域特性に応じた多様な公共交通の実現
 - (1) 中心市街地及びその周辺地域の移動手段の検討
 - (2) 北部地域の移動手段の改善
 - (3) 中部地域及び南部地域の公共交通の導入
3. 協働と連携による公共交通施策の推進
 - (1) 公共交通の維持・活性化の推進体制
 - (2) 公共交通の利用促進の啓発

■公共交通ビジョン施策について(抜粋)

| 施策 | 基本事業 | 概要 | 取り組み時期 | |
|----------------|------------------|---|--------|------|
| | | | 短期 | 中・長期 |
| (2)交通結節機能の向上 | ③パーク&ライドの推進 | ○ 自家用車から公共交通へのスムーズな乗り換えを促すために、環境整備を行いながら、パーク&ライドを推進します。 | → | |
| | ④サイクル&ライドの推進 | ○ 自転車から公共交通へのスムーズな乗り換えを促すために、環境整備を行いながら、サイクル&ライドを推進します。 | → | |
| | ①運行頻度、運行時間帯の改善 | ○ 利用者ニーズに応じた、運行回数や運行時間の改善を目指します。 | → | |
| | ②乗り継ぎの円滑化 | ○ 鉄道やバスに共通利用できるICカードシステムの導入等による乗り継ぎの円滑化を目指します。 | → | → |
| (3)公共交通の利便性の向上 | ③バスロケーションシステムの導入 | ○ 主要なバス停に設置した表示機や携帯電話等でリアルタイムにバスの運行状況が確認できるバスロケーションシステムの導入について検討します。 | → | → |
| | ④バリアフリーの推進 | ○ ノンステップバスの導入によるバリアフリー化を進めます。 ○ 施設管理者の整備計画等にあわせてバス停等のバリアフリー化を進めます。 | → | → |

| 施策 | 基本事業 | 概要 | 取り組み時期 | |
|-----------------|--------------------|---|--------|------|
| | | | 短期 | 中・長期 |
| (1)生活バス路線の維持・確保 | ①生活バス路線の維持 | ○ 交通弱者をはじめとする市民の移動手段を確保するため、必要に応じてバス事業者への支援等を行い、生活バス路線の維持に努めます。 | → | |
| | ②都市間バス路線の維持 | ○ 広域生活圏の機能保持を図るため、必要に応じて関係する自治体と協議しながらバス事業者への支援等を行い、都市間バス路線の維持に努めます。 | → | |
| | ③効率的なバス路線の維持 | ○ 複数の交通事業者が重複して運行している区間については、将来の公共交通の需要予測や利用者のニーズを踏まえ、交通事業者と連携し、効率的なバス路線網を目指します。 | → | → |
| (2)交通結節機能の向上 | ①ターミナル機能の改善 | ○ 交通結節の中心となる佐賀駅バスセンターについて、利用者の視点に立った乗り場や待合環境の改善を関係団体で検討していきます。 | → | → |
| | ②交通結節点となるバス停等の環境改善 | ○ バス路線相互や鉄道、地域の公共交通との接続を可能にする交通結節点を再検討します。 ○ 交通結節点となるバス停等については、交通事業者と連携し、上層、ベンチの設置等利用者の視点に立った付合環境の改善に努めます。 | → | → |

- 最新の交通データ等を基に特定(更新)された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施
- 毎年度、以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所等をモニタリングの上、見直しを実施



5. モニタリングの実施結果

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の選定基準の該当状況を点検。
- 点検の結果、主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所が14箇所確認された。
- 今後も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うえで、主要渋滞箇所の見直しも含め検討していく。

佐賀県内の主要渋滞箇所 (一般道)

| | | |
|-------------|--------|------|
| 主要渋滞 箇所数 | 集約区間数 | 箇所数 |
| | 35区間 | 85箇所 |
| 162箇所 | (77箇所) | |

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

▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

| 曜日・時間帯 | 選定基準 |
|---------------|---------------------------------|
| 平日 朝 (7時~9時) | 平均速度20km/h未満 ※いずれか一方でも該当する箇所 |
| 平日 夕 (17~19時) | |
| 休日 昼 (7時~19時) | |

▼主要渋滞箇所(一般道)の点検結果

| 主要渋滞 箇所数 | 選定基準 非該当箇所数 |
|-------------|----------------|
| 162箇所 | 14箇所 |



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

5. モニタリングの実施結果

- H25.1以降に整備された道路事業により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所を対象として、最新データを用いて詳細にモニタリングを実施。
- モニタリングの結果、以下に示す箇所では、**道路整備により旅行速度は改善しているが**、周辺道路が整備中であるため、今後も引き続き整備状況なども踏まえ、モニタリングを実施するとともに、渋滞解消の判断を行うための検証を行う。

▼道路整備が行われた主要渋滞箇所(一般道)の点検結果の代表例

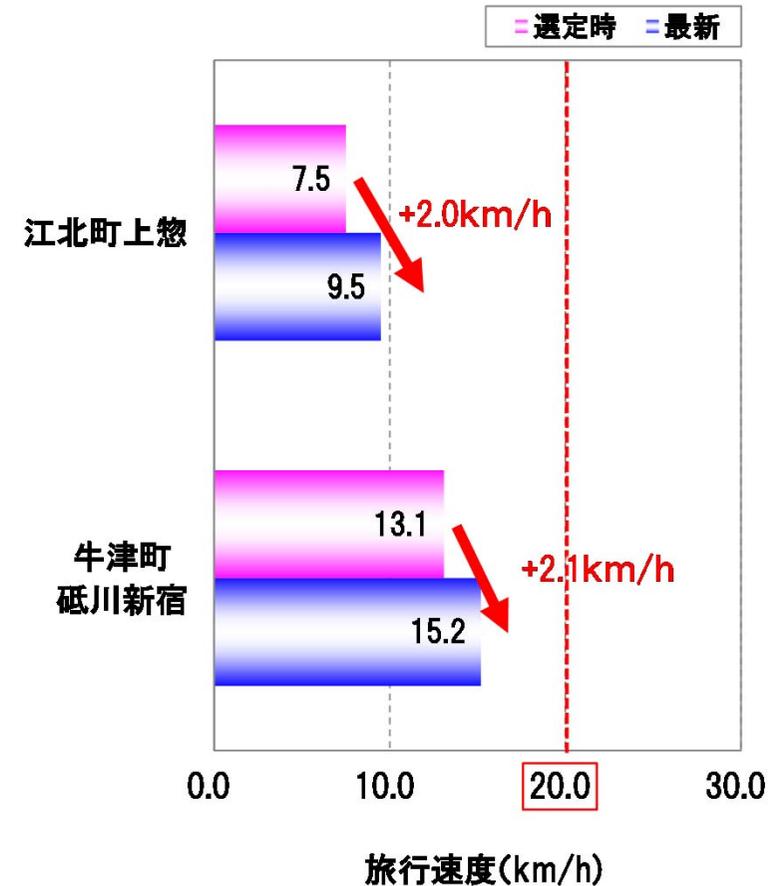
| No | 主要渋滞箇所名 | 市区町村名 | 選定時 平均速度 (H24.9~H25.2平均) | 最新 平均速度 (H26.9~H27.2平均) | 道路整備事業 | | |
|----|---------|-------|--------------------------------|-------------------------------|--------------|----------|-----------------|
| | | | | | 事業名 | 整備時期 | 主な整備内容 |
| 28 | 江北町上惣 | 江北町 | 7.5 | 9.5(+2.0) | (県)江北 芦刈線 | H25.3.30 | バイパス 整備4.0km |
| 29 | 牛津町砥川新宿 | 小城市 | 13.1 | 15.2(+2.1) | | | |

※平均速度:平日朝(7-9時)
 ※括弧内は選定時からの増減
 データ:プローブデータ(佐賀市街地方面の旅行速度を記載) 単位:km/h

▼代表例の交差点箇所



※矢印は旅行速度の算出方向



- 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・ハードを含めた対策の検討・調整 等

平成27年度 第1回佐賀県交通渋滞対策協議会

議事概要

1. 日 時 平成27年8月27日（木） 10:00～11:15
2. 場 所 佐賀国道事務所 4F会議室
3. 議 事
 - (1) 佐賀県における渋滞対策の基本方針（案）について
 - (2) 渋滞検討マネジメントサイクル（案）について
 - (3) 今後の進め方について
4. 議事要旨
 - 渋滞対策の基本方針（案）について確認し、了承を得た。
 - 渋滞検討マネジメント（案）について確認し、了承を得た。
 - 最新データによる渋滞状況のモニタリング結果を確認した。

以上