

令和元年度 第1回 宮崎県交通渋滞対策協議会

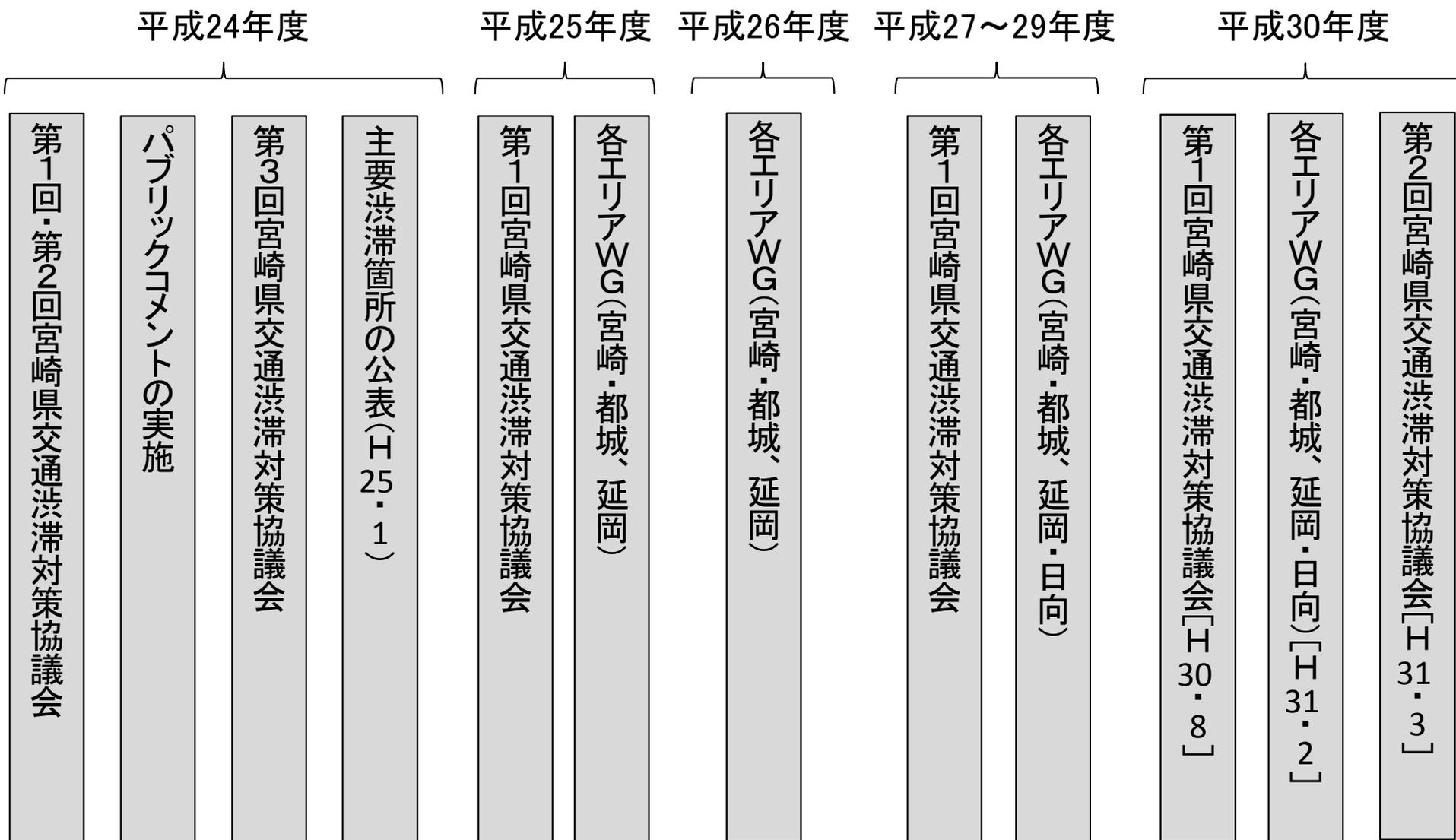
目次

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯	.....	1
2. 主要渋滞箇所の解除	.....	3
3. 渋滞対策の取組み	.....	15
4. 新たなソフト対策について	.....	23
5. 官民連携による渋滞対策	.....	24
6. 災害時における交通マネジメントについて	.....	28
7. 道路交通アセスメント制度の運用について	.....	30
8. 今後の進め方	.....	34

令和元年8月7日

1. 宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯

■宮崎県交通渋滞対策協議会のこれまでの経緯



第1回宮崎県交通渋滞対策協議会「R元・8」
本日

※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

■平成30年度 第1回渋滞協(H30.8)

- 宮崎県内の主要渋滞219箇所については、引き続きモニタリングを実施。
- 今後の進め方については、エコ通勤パスの活用やシェアサイクルの普及促進等、ソフト対策を推進していく。

■平成30年度 第1回宮崎市・都城市周辺エリアWG／第1回延岡市・日向市周辺エリアWG(H31.2)

- 解除候補箇所はなし。引き続きモニタリングを実施。
- 解除手順の見直し(案)を承認。

<宮崎市・都城市周辺エリアWG>

- 新たなソフト施策の検討については、今後、更なる分析を行うとともに利便性を高める方向性を検討。
- バス・トラック・タクシー協会の要望箇所について、主要渋滞箇所への追加手順を検討。

<延岡市・日向市周辺エリアWG>

- ソフト対策の取組みは、各関係機関の横軸連携を深めて、ターゲットを絞った効率的な対策を行っていく。

■平成30年度 第2回渋滞協(H31.3)

- 宮崎県内の主要渋滞219箇所については、引き続きモニタリングを実施。
- 解除手順の見直し(案)を承認。
- 新たなソフト施策については、公共交通や自転車の利活用推進方策を検討していく。

■本協議会の主な議論内容

- 主要渋滞箇所の解除候補箇所の確認
- 渋滞対策の取組み状況の報告
- ソフト対策の検討状況の報告
- 官民連携による渋滞対策の報告
- 災害時における交通マネジメントについて報告
- 道路交通アセスメント制度の運用について

2. 主要渋滞箇所の解除

(1) 主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

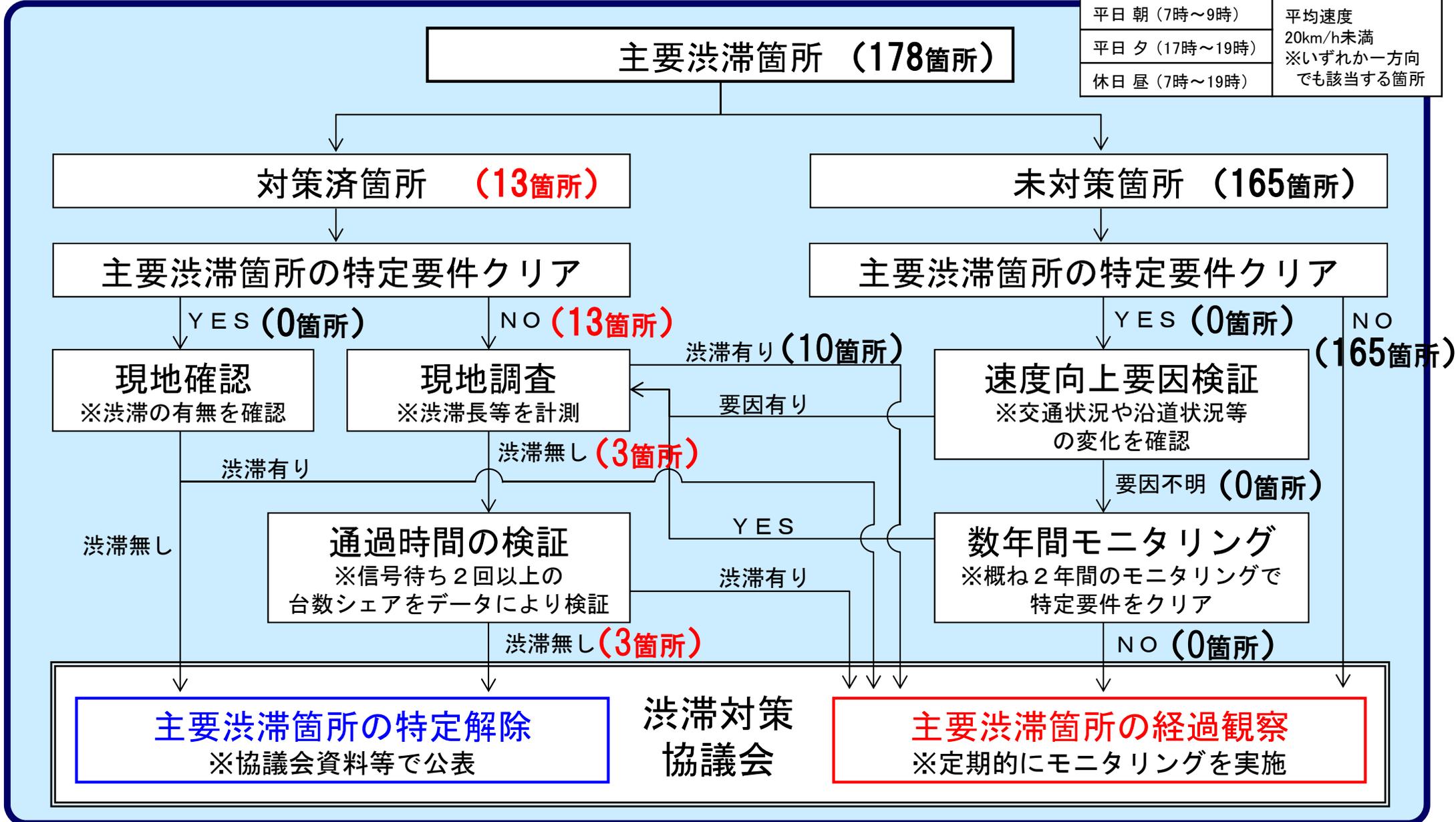
県南エリア

■ 主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

○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。

▼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)	



2. 主要渋滞箇所の解除

(1) 主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

■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。

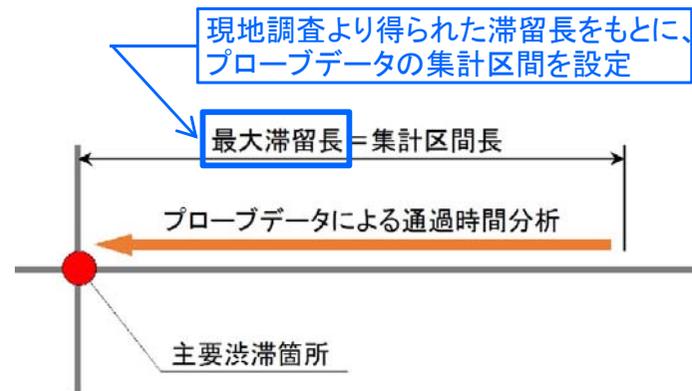
■現地調査

○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。

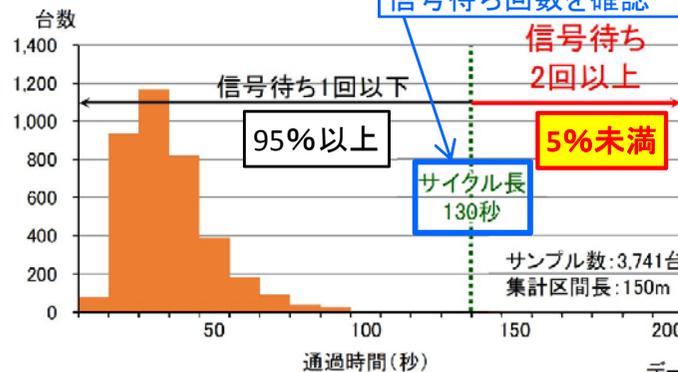
滞留長	<p>信号が赤から青に変わった瞬間の最後尾車両から停止線までの距離</p>
渋滞長	<p>信号が青から赤に変わった瞬間の滞留長観測時最後尾車両から停止線までの距離</p> <p>※最後尾車両が対象交差点を通過した場合は、渋滞長は0m(渋滞なし)となる。</p>

■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。



通過時間ごとの通過台数

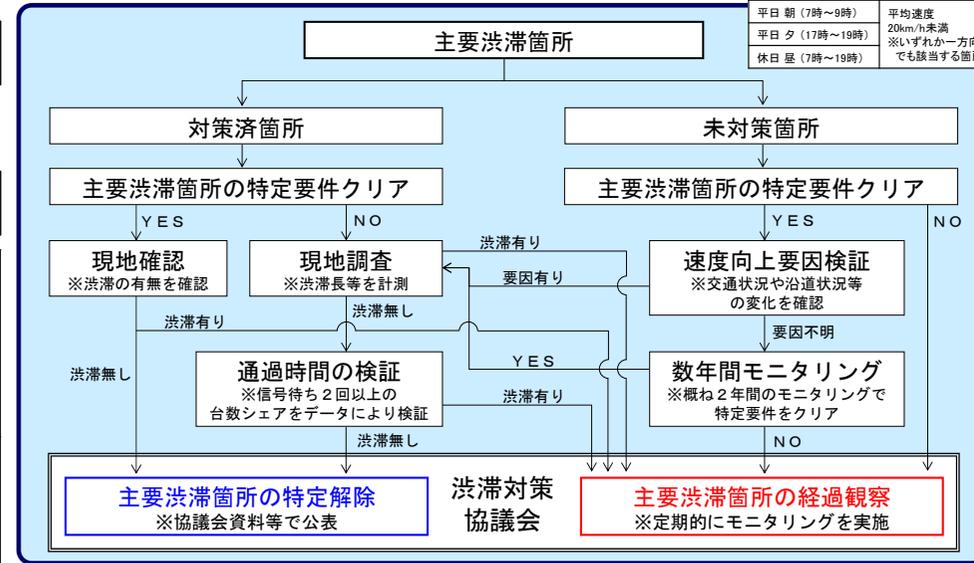


※平日朝(7-9時)
平日夕(17-19時)
休日昼(7-19時)
を対象として分析

データ: プローブデータ(H29.4-H30.3)

▼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
休日昼(7時~19時)	でも該当する箇所



「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

【5%の根拠】
交通状況が通常と著しく異なると思われる日の割合は、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、
 $18日 \div 365日 = 4.9\%$
⇒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。

2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

県南エリア

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

○H25.1月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(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**。

＜道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果＞(1/2)

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方角	路線名	①選定時 旅行速度(km/h)			②最新 旅行速度(km/h)			特定要件 クリア	解除
						平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H		
						宮崎市	新名爪	新名爪交差点改良 ・直進車線の増設 ・カーブ舗装化 等	H26.11	南	国道219号			5.6	4.5	4.0	11.9	11.1	10.9	NO	—
				北東	国道10号	11.8	11.5	11.8	15.8	17.8	17.5		
				南西	国道10号	8.5	10.7	11.0	10.0	11.7	12.1		
				北	国道219号	6.4	6.0	5.5	9.8	9.2	9.6		
宮崎市	本郷ランプ 北側(仮)	中村木崎線(津和田工区)	H25.12	北	県367号	21.9	20.1	24.8	16.1	15.5	17.1	NO	—
				北西	市道等	16.2	21.4	15.0	21.7	7.5	13.1		
				東	市道等	20.0	18.4	19.1	19.0	6.4	8.2		
				南	県367号	18.2	15.3	21.2	22.8	14.0	16.4		
宮崎市	田吉	(市)飛江田山内川線	H25.10	北	県367号	8.0	7.3	9.0	11.1	9.3	9.9	NO	—
				西	県337号	9.3	8.7	10.6	11.4	10.6	10.1		
				東	県337号	8.3	8.1	9.4	12.9	11.1	13.4		
				南	県367号	12.6	8.9	13.6	19.0	14.7	15.5		
宮崎市	宮崎農高北側(仮)	(市)飛江田山内川線	H25.10	北西	県367号	20.6	17.8	21.8	21.6	19.0	21.3	NO	—
				西	市道等	5.5	5.7	6.1	22.0	19.8	13.1		
				東	市道等	6.9	8.4	9.2	10.4	7.8	5.9		
				南東	県367号	16.7	19.0	21.2	14.7	13.5	16.5		
宮崎市	恒久	(市)飛江田山内川線 中村木崎線(恒久工区)	H25.10	北西	県367号	17.3	14.5	18.9	20.6	15.7	17.2	NO	—
				南西	市道等	5.0	7.2	7.4	11.4	12.2	14.0		
				南東	県367号	14.7	18.5	21.2	12.6	15.0	17.5		
宮崎市	宮交シティ(仮)	(市)飛江田山内川線	H25.10	北	県367号	8.6	6.9	6.6	7.1	6.2	6.7	NO	—
				西	市道等	7.5	5.7	10.4	14.4	14.0	18.1		
				東	市道等	15.0	11.0	18.3	20.6	13.9	18.3		
				南	県367号	16.0	18.0	20.7	11.0	14.9	17.4		
宮崎市	赤江中学校前	(市)飛江田山内川線	H25.10	北	市道等	—	—	4.8	2.9	3.1	2.4	NO	—
				西	市道等	15.7	15.8	17.6	11.6	12.6	11.1		
				東	県337号	24.0	22.4	23.7	16.8	14.8	12.8		
				南	県337号	15.0	13.6	19.9	17.7	14.6	17.6		

データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H31.3ETC2.0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

2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

県南エリア

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

＜道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果＞(2/2)

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方角	路線名	①選定時 旅行速度(km/h)			②最新 旅行速度(km/h)			特定要件 クリア	解除
						平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H		
						宮崎市	相生橋 北西側(仮)	宮崎西環状線(松橋工区)	H27.12	南東	主26号			15.2	17.5	17.6	15.7	18.7	19.4	NO	-
				北東	主9号	16.9	12.4	19.1	14.5	12.0	22.0		
				南西	主9号	-	39.8	56.6	7.9	20.5	29.2		
				北西	主26号	13.0	13.3	19.0	12.2	14.4	16.0		
宮崎市	小松	宮崎西環状線(松橋工区)	H27.12	南	主17号	10.9	8.5	10.4	12.7	11.5	13.0	NO	○
				東	市道等	9.9	17.8	14.7	24.2	25.3	25.7		
				西	主17号	20.5	22.4	24.3	16.5	14.1	15.4		
宮崎市	佐土原町 徳ヶ渚	新富バイパス	H29.12	東	県372号	18.0	23.3	23.6	17.2	20.6	20.9	NO	-
				南	国道10号	25.2	26.8	24.7	32.2	32.0	32.9		
				北東	国道10号	19.8	19.1	19.5	37.7	33.6	32.0		
				西	市道等	-	53.7	31.4	17.2	31.4	27.8		
宮崎市	軍瀬	新富バイパス	H30.2	北西	市道等	17.7	23.7	23.4	33.2	20.6	25.5	NO	○
				北東	国道10号	21.7	20.8	24.0	42.1	42.0	41.0		
				南西	国道10号	29.9	34.7	28.2	41.8	41.2	44.5		
				南東	市道等	15.8	13.9	14.9	16.7	17.5	18.6		
宮崎市	新富町天井丸	新富バイパス	H30.2	北	国道10号	39.8	37.7	24.8	43.2	42.0	34.0	NO	○
				西	市道等	1.4	2.7	6.2	5.2	4.3	4.0		
				東	県306号	10.3	6.5	6.7	13.8	10.1	10.3		
				南	国道10号	20.5	21.8	25.5	38.3	38.4	35.2		
小林市	亀尾原	亀尾原工区交差点改良 ・右折レーン新設 等	H30.6	南	国道221号	42.3	38.6	37.8	27.6	24.3	23.0	NO	-
				北東	市道等	27.1	26.8	29.1	28.0	19.4	22.8		
				北	国道221号	24.2	17.1	24.9	28.6	16.1	24.1		

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H31.3ETC2.0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

⇒全箇所特定要件をクリアしていないため、解除手順に従い現地調査を行った結果、
小松、軍瀬、新富町天井丸の3箇所が解除候補箇所となった。

※現地調査結果等の詳細は後述

2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

県南エリア

②現地調査・通過時間の検証結果（小松交差点）

- 平成27年12月に並行する宮崎西環状線(松橋工区)が開通。
- 旅行速度データは主道路側で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。
- H30年度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。

<位置図>



	方向①③	方向②
青時間	57秒	44秒
青時間比	48%	37%
サイクル長	120秒	

R1.7.16(火)17時台

※旅行速度:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H31.3ETC2.0プローブ情報) ※現地調査: R1.7.16(火) ※通過時間:H30.4~H31.3

	主道路		従道路
	方向① 西:主17号	方向② 南:主17号	方向③ 東:市道等
	並行路線(宮崎西環状線(松橋工区))の開通(H27.12)		
旅行速度			
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 40m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 20m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>特定要件クリア(20km/h未満)のため対象外</p>
通過時間	<p>サンプル数: 1427台 集計区間長: 40m (最大滞留長)</p>	<p>サンプル数: 572台 集計区間長: 20m (最大滞留長)</p>	

⇒現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、小松交差点を解除候補箇所とする。

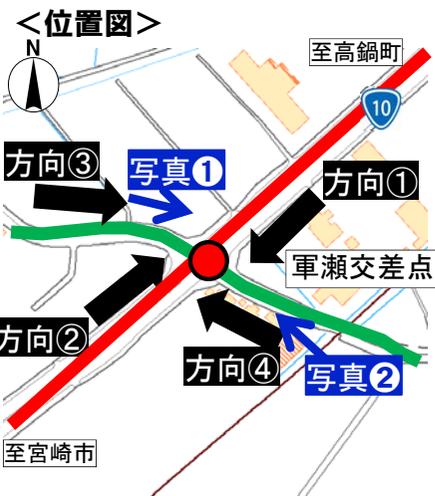
2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

県南エリア

②現地調査・通過時間の検証結果（軍瀬交差点）

- 軍瀬交差点は、新富バイパス(日向大橋区間(H29.12)、田中地区(H30.2))の開通により、主道路側(国道10号)で4車線化が完了。
- 旅行速度データでは一部方向で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。
- H30年度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。



※旅行速度:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H31.3ETC2.0プローブ情報) ※現地調査: R1.6.5(水) ※通過時間:H30.4~H31.3

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	北東:国道10号	南西:国道10号	北西:市道等	南東:市道等
	4車線化(H29.12)	4車線化(H30.2)	対策無	
旅行速度	<p>km/h 20km/h以上</p> <p>20</p>	<p>km/h 20km/h以上</p> <p>20</p>	<p>km/h 20km/h以上</p> <p>20</p>	<p>km/h 20km/h未満</p> <p>20</p>
現地調査	特定要件クリア(20km/h未満)のため対象外			<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 70m</p> <p>最大渋滞長: 0m</p>
通過時間				<p>台数</p> <p>信号待ち1回以下</p> <p>サイクル長 160秒</p> <p>信号待ち2回以上 0%</p> <p>サンプル数: 280台</p> <p>集計区間長: 70m (最大滞留長)</p> <p>通過時間(秒)</p>



	主道路	従道路
青時間	113秒	28秒
青時間比	71%	18%
サイクル長	160秒	

R1.6.5(水)17時台

⇒現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、軍瀬交差点を解除候補箇所とする。

2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

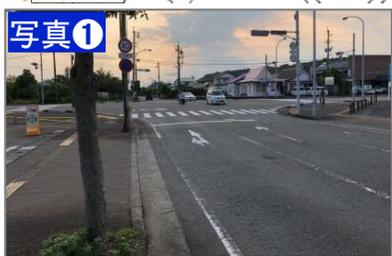
県南エリア

② 現地調査・通過時間の検証結果（新富町天井丸交差点）

- 新富町天井丸交差点は、新富バイパス(田中地区(H30.2))の開通により、主道路側(国道10号)で4車線化が完了。
- 旅行速度データでは一部方向で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。
- H30年度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。

※旅行速度:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H31.3ETC2.0プローブ情報) ※現地調査: R1.6.5(水) ※通過時間:H30.4~H31.3

<位置図>



	主道路	従道路
青時間	109秒	32秒
青時間比	68%	20%
サイクル長	160秒	

R1.6.5(水)17時台

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	北: 国道10号	南: 国道10号	西: 市道等	東: 県道306号
	対策無	4車線化(H30.2)	対策無	
旅行速度	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h未満</p>	<p>20km/h未満</p>
現地調査	特定要件クリア(20km/h未満)のため対象外		<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 40m</p> <p>最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 40m</p> <p>最大渋滞長: 0m</p>
通過時間			<p>信号待ち1回以下</p> <p>サイクル長 160秒</p> <p>サンプル数: 6台</p> <p>集計区間長: 40m (最大滞留長)</p> <p>0%</p>	<p>信号待ち1回以下</p> <p>サイクル長 160秒</p> <p>サンプル数: 223台</p> <p>集計区間長: 40m (最大滞留長)</p> <p>0.4%</p>

⇒ 現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、新富町天井丸交差点を解除候補箇所とする。

2. 主要渋滞箇所の解除

(1) 主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

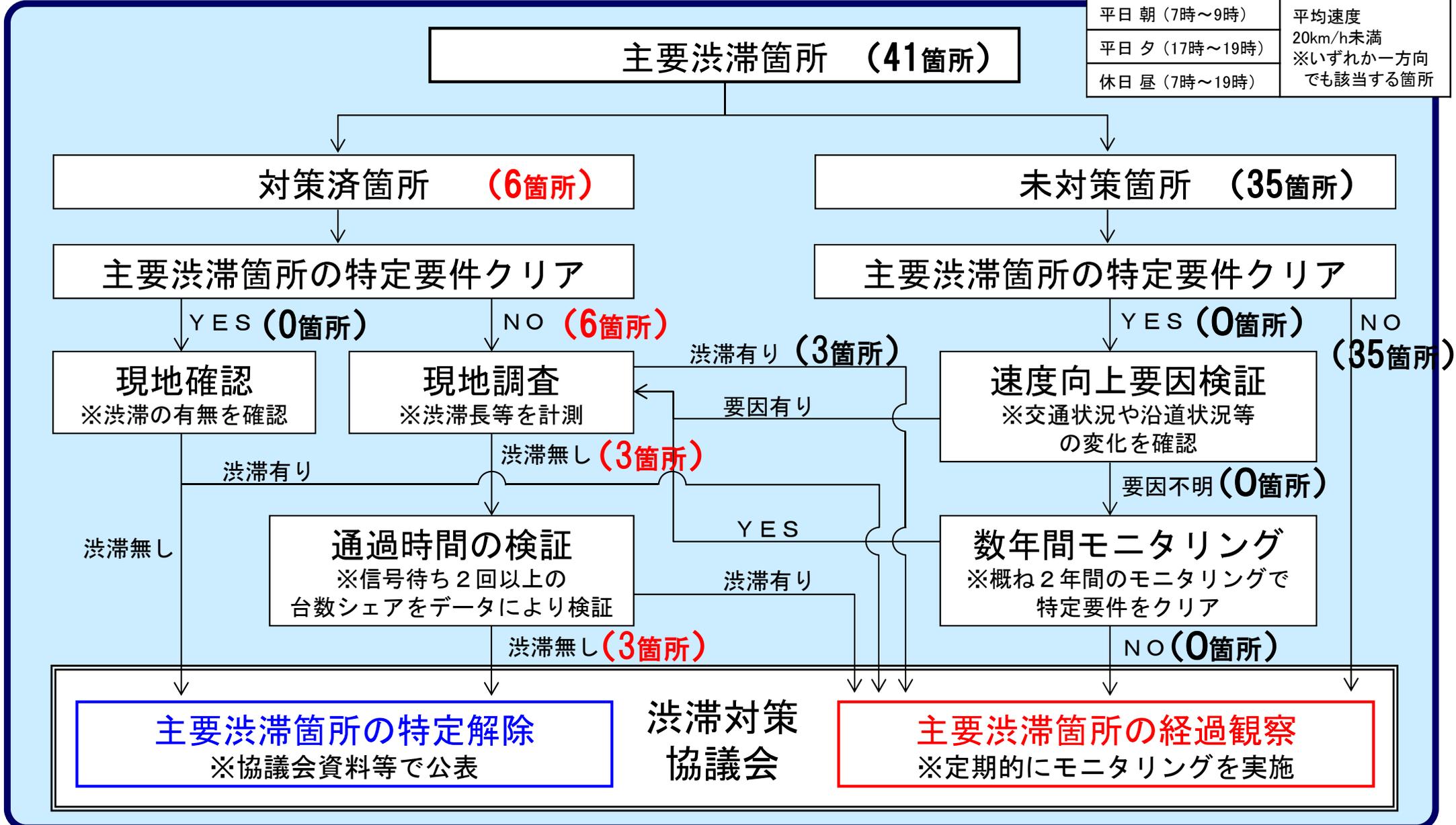
県北エリア

■ 主要渋滞箇所(一般道)の解除手順

○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。

▼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)	



2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

県北エリア

①宮崎県北エリアにおける対策済箇所(6箇所)の特定要件の該当状況

○H25.1月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(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**。

<道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果>

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方向	路線	①選定時			②最新			特定要件クリア	解除
						旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)				
						平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H		
日向市	お倉ヶ浜	東九州自動車道(日向IC~都農IC)	H26.3	北	国道10号	32.2	38.2	35.7	23.7	21.8	21.0	-	-
				南	国道10号	46.2	43.0	42.3	20.9	22.7	20.6		
				東	主15号	39.9	39.6	32.3	33.1	32.5	35.4		
				西	国道327号	-	-	-	9.1	8.4	9.6		
日向市	美々津中入口	東九州自動車道(日向IC~都農IC)	H26.3	北東	国道10号	31.5	39.1	38.6	32.6	39.9	40.8	-	○
				南西	国道10号	45.7	28.6	38.2	50.3	40.5	49.2		
				南	県道231号	6.8	4.9	7.8	4.1	5.2	5.9		
延岡市	雷管通り	雷管通り交差点改良 ・右折レーンの延伸	H26.2	北	国道10号	49.0	29.6	40.8	46.1	22.6	37.8	-	-
				西	市道	17.2	14.6	17.0	14.0	12.4	13.8		
				東	市道	3.5	3.8	3.6	5.9	4.2	5.2		
				南	国道10号	28.1	24.1	27.7	22.2	21.9	22.8		
延岡市	中の瀬町	中の瀬町交差点改良 ・右折レーンの延伸 ・停止線の前出し	H27.3	北西	市道	12.0	11.5	13.1	9.2	10.6	12.5	-	○
				北東	国道10号	30.4	28.5	37.2	26.1	21.1	33.6		
				南西	国道10号	20.3	22.0	23.5	17.8	25.2	27.6		
				南東	市道	11.6	9.6	12.0	7.4	9.5	11.0		
延岡市	出北3(仮)	出北3丁目交差点改良 ・右折レーンの延伸	H29.3	北	国道10号	15.0	11.9	12.6	21.5	16.5	22.6	-	○
				西	市道	12.9	6.6	7.9	6.9	5.8	6.3		
				東	市道	11.1	10.8	13.2	21.4	15.8	23.3		
				南	国道10号	44.1	40.9	39.6	31.9	31.2	34.6		
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	北	主49号	32.0	34.4	38.5	26.5	27.3	32.6	-	-
				西	県226号	34.6	35.1	40.9	32.5	32.8	36.5		
				東	主49号	24.0	8.0	9.4	7.2	7.3	10.7		

データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H31.3ETC2.0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

⇒全箇所特定要件をクリアしていないため、解除手順に従い**現地調査**を行った結果、**中の瀬町、出北3(仮)、美々津中入口の3箇所が解除候補箇所**となった。

2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

県北エリア

② 現地調査・通過時間の検証結果（中の瀬町交差点）

- 平成27年3月に中の瀬町交差点改良を実施。右折レーンの延伸と停止線の前出しを行った。
- 旅行速度データは主道路側で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。
- H30年度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。

<位置図>



	主道路	従道路
青時間	80秒	23秒
青時間比	67%	19%
サイクル長	120秒	

R1.7.25(木) 7時台

※旅行速度: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H31.3ETC2.0プローブ情報) ※現地調査: R1.7.25(木) ※通過時間: H30.4~H31.3

	従道路	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③	方向④
	北西:市道	北東:国道10号	南西:国道10号	南東:市道
	-	右折レーンの延伸	停止線の前出し	-
旅行速度	<p>km/h 20km/h未満</p>	<p>km/h 20km/h以上</p>	<p>km/h 20km/h未満</p>	<p>km/h 20km/h未満</p>
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 50m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>特定要件クリア (20km/h未満) のため対象外</p>		<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 150m 最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	<p>台数</p> <p>サイクル長120秒</p> <p>信号待ち 1回以下</p> <p>信号待ち 2回以上</p> <p>0.3%</p> <p>サンプル数: 745台 集計区間長: 50m (最大滞留長)</p>			<p>台数</p> <p>サイクル長120秒</p> <p>信号待ち 1回以下</p> <p>信号待ち 2回以上</p> <p>0.1%</p> <p>サンプル数: 13697台 集計区間長: 150m (最大滞留長)</p>
				<p>台数</p> <p>サイクル長120秒</p> <p>信号待ち 1回以下</p> <p>信号待ち 2回以上</p> <p>0.0%</p> <p>サンプル数: 93台 集計区間長: 60m (最大滞留長)</p>

⇒ 現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、中の瀬町交差点を解除候補箇所とする。

2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

県北エリア

② 現地調査・通過時間の検証結果（出北3丁目(仮)交差点）

- 平成29年3月に出北3丁目交差点改良を実施。右折レーンの延伸を行った。
- 旅行速度データは主道路側で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。
- H30年度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。

<位置図>



	主道路	従道路
青時間	87秒	37秒
青時間比	62%	26%
サイクル長	140秒	

R1.7.24(水) 17時台

	主道路		従道路		主道路			
	方向①		方向②		方向③			
	北：国道10号		西：市道		東：市道			
	右折レーンの延伸		-		-			
旅行速度	20km/h未満 		20km/h未満 		20km/h未満 		20km/h以上 	
現地調査	渋滞無し 最大滞留長：120m 最大渋滞長：0m		渋滞無し 最大滞留長：80m 最大渋滞長：0m		渋滞無し 最大滞留長：20m 最大渋滞長：0m		特定要件クリア (20km/h未満) のため対象外	
通過時間	台数 サイクル長140秒 信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上 0.8% サンプル数：6552台 集計区間長：120m (最大滞留長)		台数 サイクル長140秒 信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上 0.7% サンプル数：2553台 集計区間長：80m (最大滞留長)		台数 サイクル長140秒 信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上 0.0% サンプル数：669台 集計区間長：20m (最大滞留長)			

⇒現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、出北3丁目(仮)交差点を解除候補箇所とする。13

2. 主要渋滞箇所の解除

(2) 解除候補箇所の確認

県北エリア

② 現地調査・通過時間の検証結果（美々津中入口交差点）

- 平成26年3月に並行する東九州自動車道(日向IC～都農IC)が開通。
- 旅行速度データは従道路側で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。
- H30年度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。

<位置図>



※旅行速度:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H31.3ETC2.0プローブ情報) ※現地調査: R1.7.25(木) ※通過時間:H30.4~H31.3

	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:県道231号
	交差点改良(H30.6)		
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	特定要件クリア(20km/h未満)のため対象外		<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長:10m 最大渋滞長:0m</p>
通過時間			<p>サンプル数:666台 集計区間長:10m (最大滞留長)</p>

	主道路	従道路
青時間	105秒	23秒
青時間比	75%	16%
サイクル長	140秒	

R1.7.25(木) 7時台

⇒現地状況及びETC2.0データの集計結果を踏まえ、美々津中入口交差点を解除候補箇所とする。

3. 渋滞対策の取組み

(1) 渋滞対策の進め方

(2) 主な道路事業

宮崎県内における既存のハード対策事業について説明

(3) 道路・交通管理者による個別の取組み

道路・交通管理者から、実施済または実施予定の取組みを紹介

3. 渋滞対策の取組み

(1) 渋滞対策の進め方

- 対策事業がある主要渋滞箇所のうち、対策中の箇所は引き続き事業を推進、対策済箇所は効果検証を行う。
- 対策事業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。
- 今後は対策事業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 219箇所

対策事業あり

- ・対策中箇所
⇒引き続き対策事業を推進
- ・対策済箇所
⇒効果を検証

127箇所

宮崎市:74箇所 都城市:21箇所
延岡市:19箇所 日向市:7箇所
その他エリア:6箇所

対策事業なし

- ・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

92箇所

宮崎市:58箇所 都城市:16箇所
延岡市:13箇所 日向市:2箇所
その他エリア:3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;

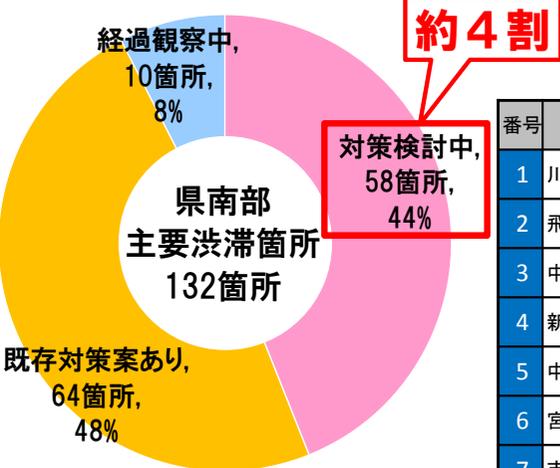
- 交通手段の変更:バス・自転車の利用促進
- 交通需要の抑制(利用時間帯の変更):ノーマーカーデーの推進、時差出勤の導入
- 経路の変更:「案内標識、情報板」による渋滞状況の提供

3. 渋滞対策の取組み

(2) 主な道路事業(宮崎市周辺エリア)

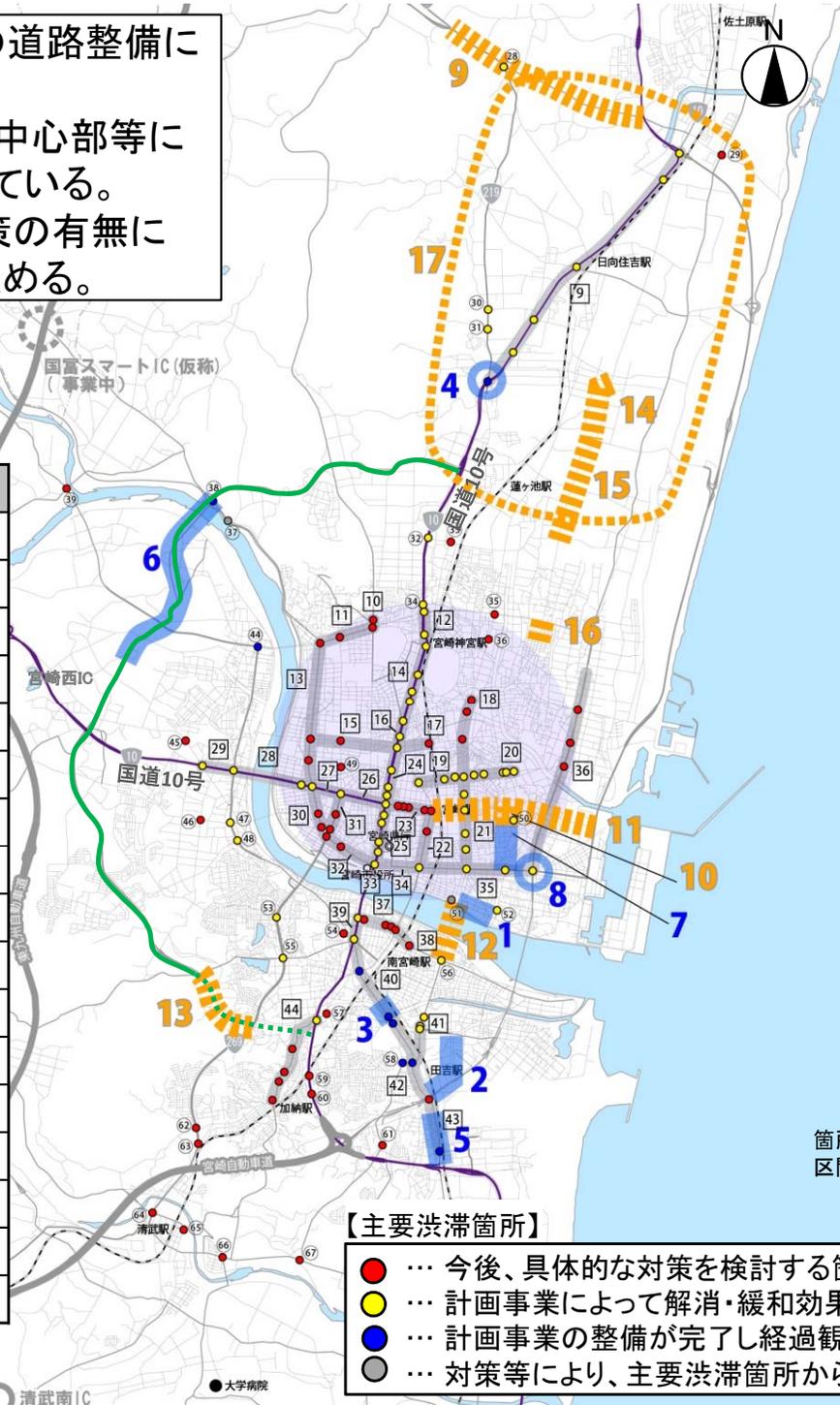
- 宮崎西環状線等の環状道路の整備および市街地部の道路整備により、交通容量の拡大を図っている。
- 一方、宮崎市周辺の主要渋滞箇所132箇所のうち、市中心部等に対策検討中箇所が58箇所存在(約4割)し、課題となっている。
- 対策検討中箇所のハード・ソフト対策検討に加え、対策の有無に関わらず、ピンポイント対策等の新規対策案検討を進める。

<対策実施状況>



番号	事業名	開通年月
1	川原通線(出来島工区)	H25.3
2	飛江田山内川線	H25.10
3	中村木崎線(恒久工区)	H25.12
4	新名爪交差点改良	H26.11
5	中村木崎線(津和田工区)	H27.6
6	宮崎西環状線(松橋工区)	H27.12
7	吉村通線(曾師工区)	H30.6
8	宮崎インター-佐土原線(一の宮工区)	R1.5
9	広瀬バイパス	-
10	吉村通線(大町工区)	-
11	宮崎駅東通線(西中工区、2・3工区)	-
12	昭和通線(小戸之橋架替工事)	-
13	宮崎西環状線(古城工区)	-
14	芳士四本松線3工区	-
15	吉村通線2工区	-
16	吉村通線3工区	-
17	住吉道路	-

<位置図>



凡例

- <主要渋滞箇所>
 - 区間
- <道路種別>
 - 高速道路
 - 直轄国道
 - 一般県道以上
- <その他>
 - 市中心部
- <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
 - 対策事業区間(開通済)
 - 局所対策箇所(完了)

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】

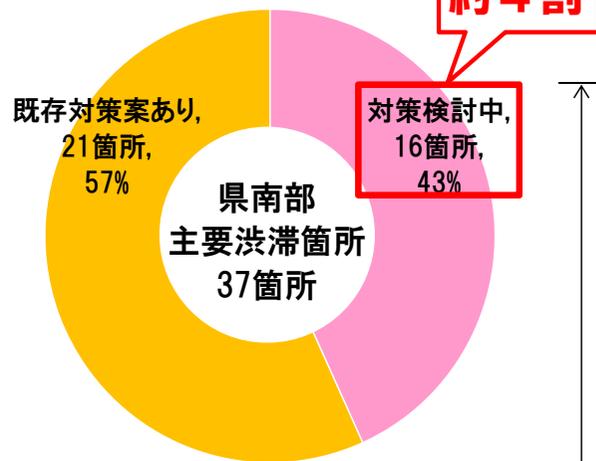
- … 今後、具体的な対策を検討する箇所(対策検討中箇所)
- … 計画事業によって解消・緩和効果が見込まれる箇所
- … 計画事業の整備が完了し経過観察中の箇所
- … 対策等により、主要渋滞箇所から解除した箇所

3. 渋滞対策の取組み

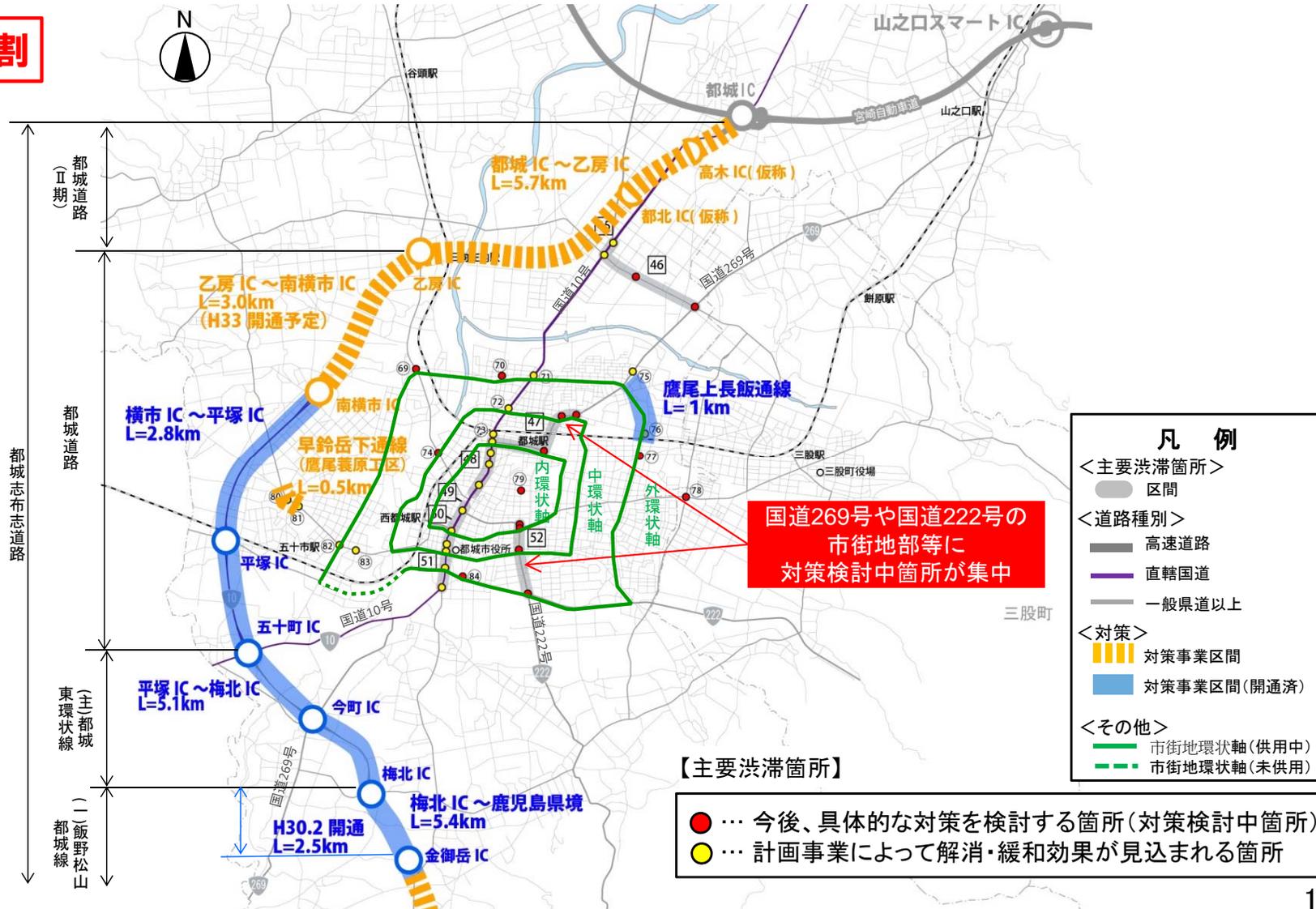
(2) 主な道路事業(都城市周辺エリア)

- 都城志布志道路等の整備により、渋滞軽減を図っている。(横市IC~平塚IC:H31.3.17開通、乙房IC~横市IC:R3開通予定)
→ 事業が完了すれば、国道10号等の渋滞軽減が期待される。
- 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16箇所存在(約4割)し、課題となっている。
- 対策検討中箇所のハード・ソフト対策検討に加え、対策の有無に関わらず、ピンポイント対策等の新規対策案検討を進める。

<対策実施状況>



<位置図>



3. 渋滞対策の取組み

(3)道路・交通管理者による個別の取組み

■信号現示の変更 (国道10号 高鍋高校入口・高鍋町菖蒲池交差点)その1 ※H30.9実施済み

宮崎県警

<対策前の交通状況>

- 国道10号高鍋高校入口交差点、高鍋町菖蒲池交差点は、交通集中により休日の14時台に約1.5kmの渋滞が発生。
- 両交差点間は、約110mと非常に近接しており、相互に干渉しあい交通容量が低下。

<休日の渋滞状況>



隣接交差点と比較して青時間が最も少ない
高鍋町菖蒲池交差点を先頭に速度が低下

⇒高鍋高校入口交差点と高鍋町菖蒲池交差点で信号現示の見直しを実施。

3. 渋滞対策の取組み

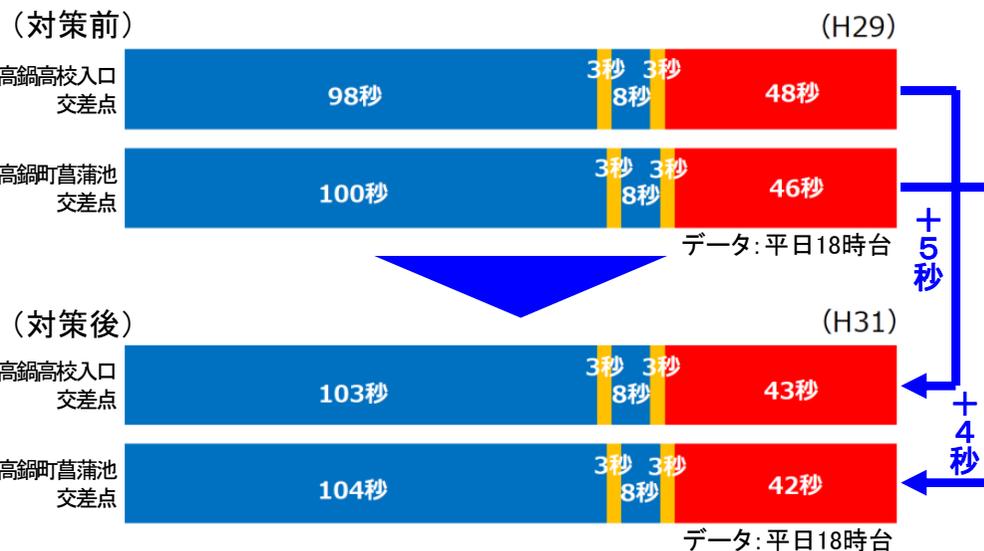
(3)道路・交通管理者による個別の取組み

宮崎県警

■信号現示の変更 (国道10号 高鍋高校入口・高鍋町菖蒲池交差点)その2 ※H30.9実施済み

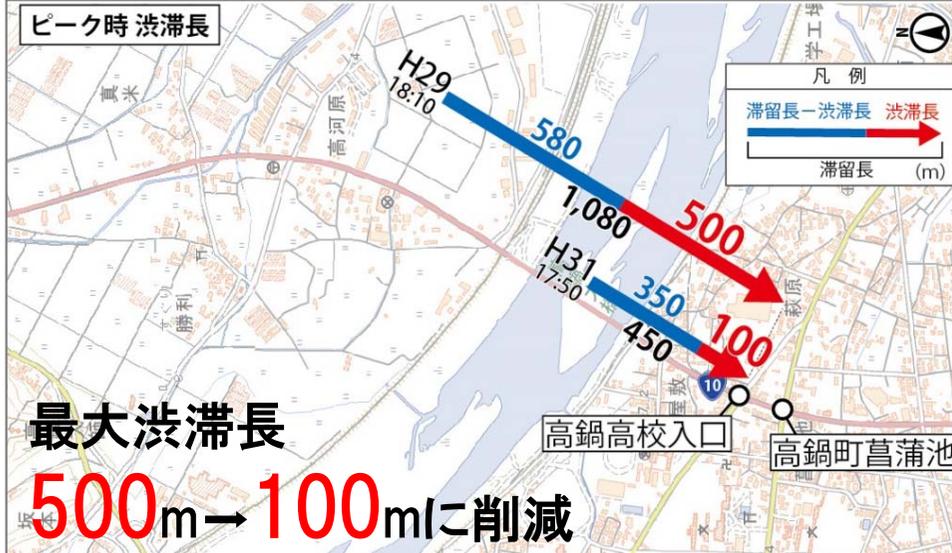
○高鍋高校入口交差点を先頭とした渋滞が緩和された。(平日渋滞長:400m短縮、休日渋滞長:1,320m短縮)

<対策内容(平日)> 信号現示の変更

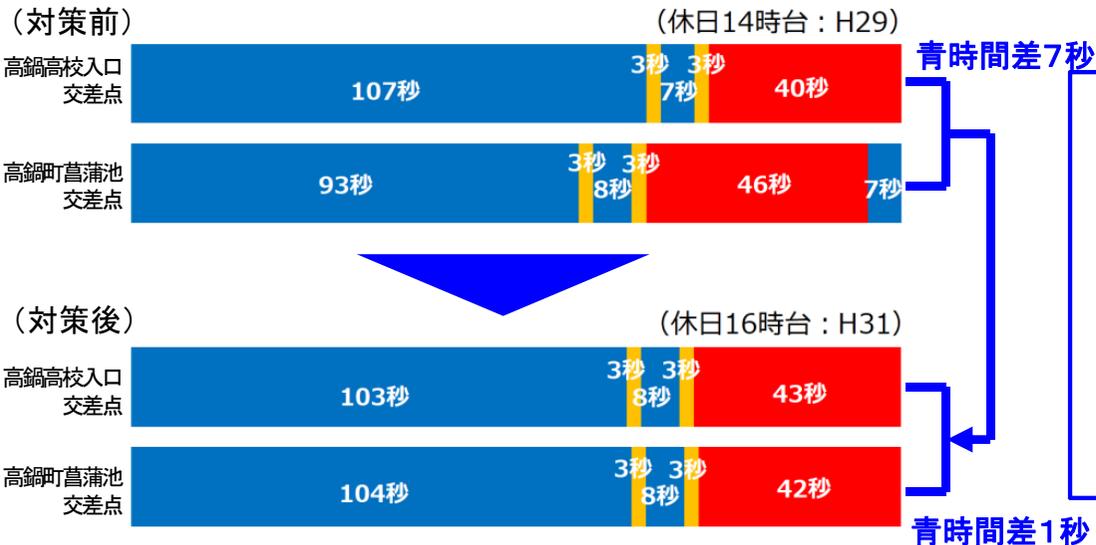


主道路側(国道10号)の青時間が4~5秒延長

<渋滞状況(平日)>

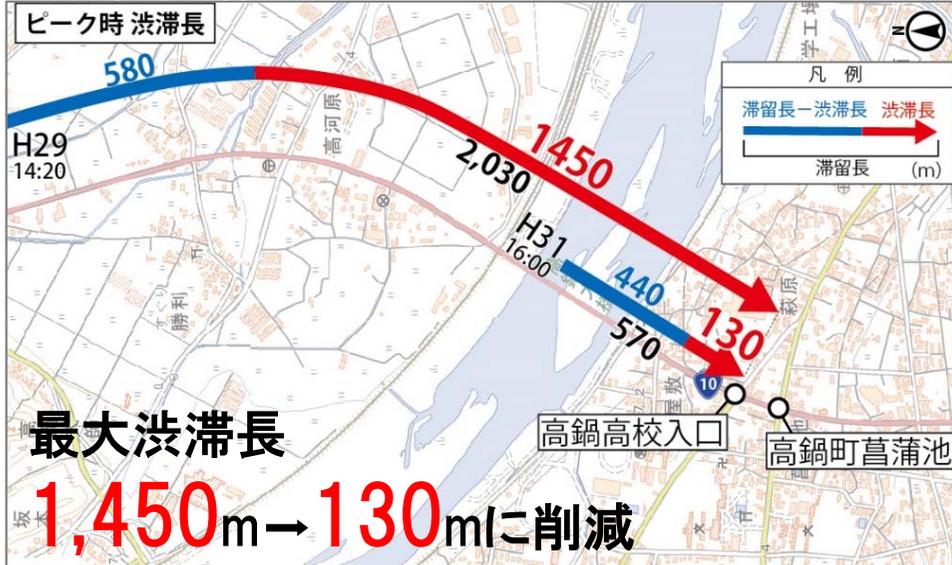


<対策内容(休日)> 信号現示の変更



主道路側(国道10号)の青時間を同程度に調整

<渋滞状況(休日)>



⇒当該交差点の従道路側や近接交差点の交通状況については、今後確認・分析が必要。

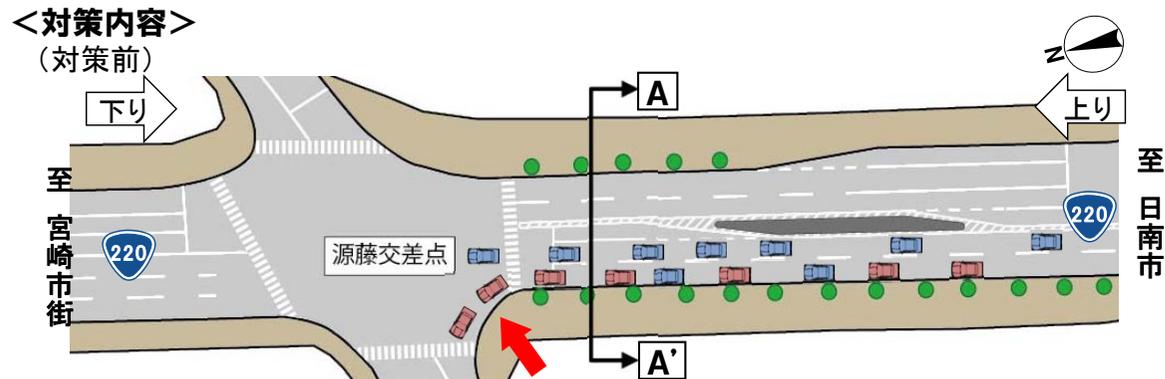
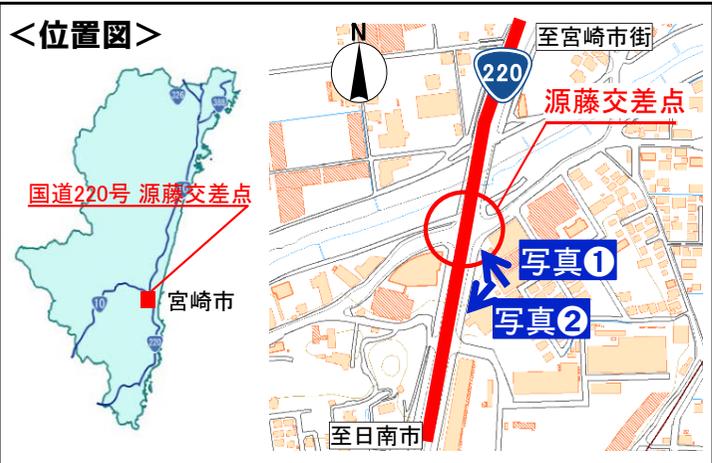
3. 渋滞対策の取組み

(3)道路・交通管理者による個別の取組み

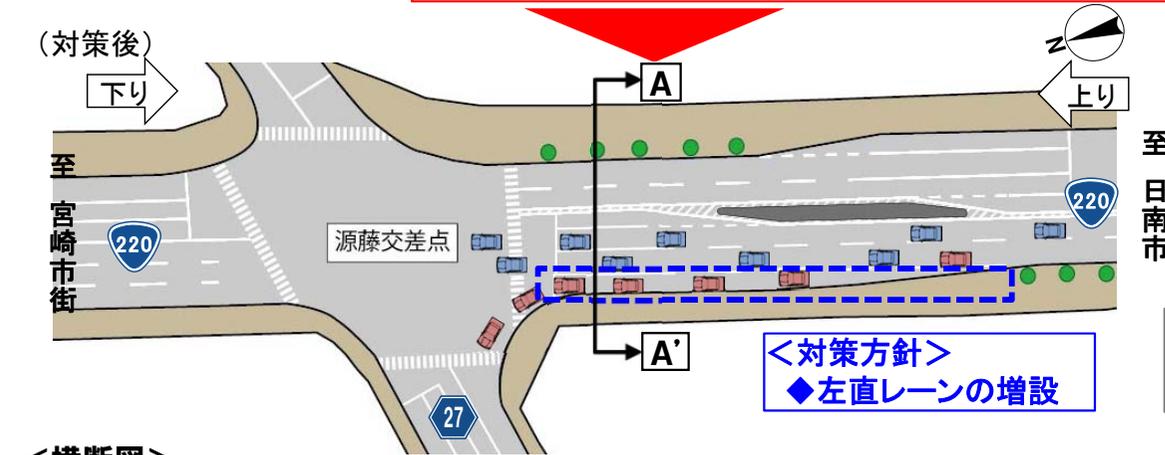
国土交通省

■左直レーンの増設（国道220号 源藤交差点） ※R2年度実施予定

○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、渋滞緩和が期待。

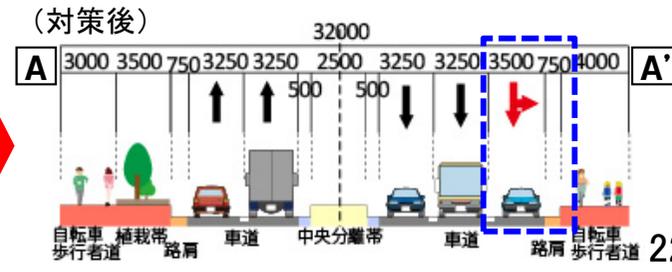
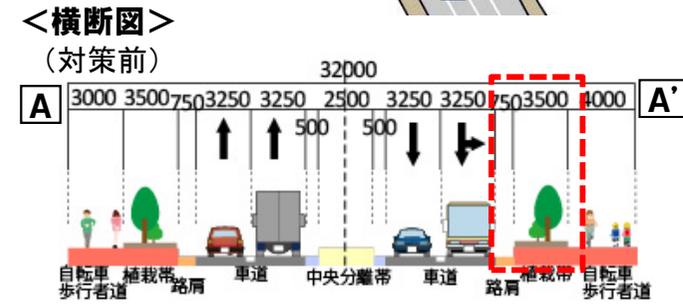


<現況>
 ◆朝ピーク時に宮崎市中心部への交通が集中
 ◆第1車線では、左折車両の速度低下によって、捌けが悪く、渋滞が発生



<対策方針>
 ◆左直レーンの増設

直進車両
 左折車両



4. 新たなソフト対策について

(1) 渋滞対策協議会におけるソフト対策の取組み方針

■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

- 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。
- この機会に、渋滞対策協議会が主体となって全県一体でソフト対策を進めたい。

ソフト対策メニュー	道路管理者						交通管理者	運輸局	関係団体		
	整備局	宮崎県	宮崎市	都城市	延岡市	NEXCO	県警		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)	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
自転車利用促進(シェアサイクルポートの設置)	—	—	●	—	—	—	—	—	—	—	—
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)	—	—	—	—	—	●	—	—	—	—	—
エコ通勤優良事業所の認証取得拡大に向けた取組み	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	—
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、悠々バス、ワンコインバス、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

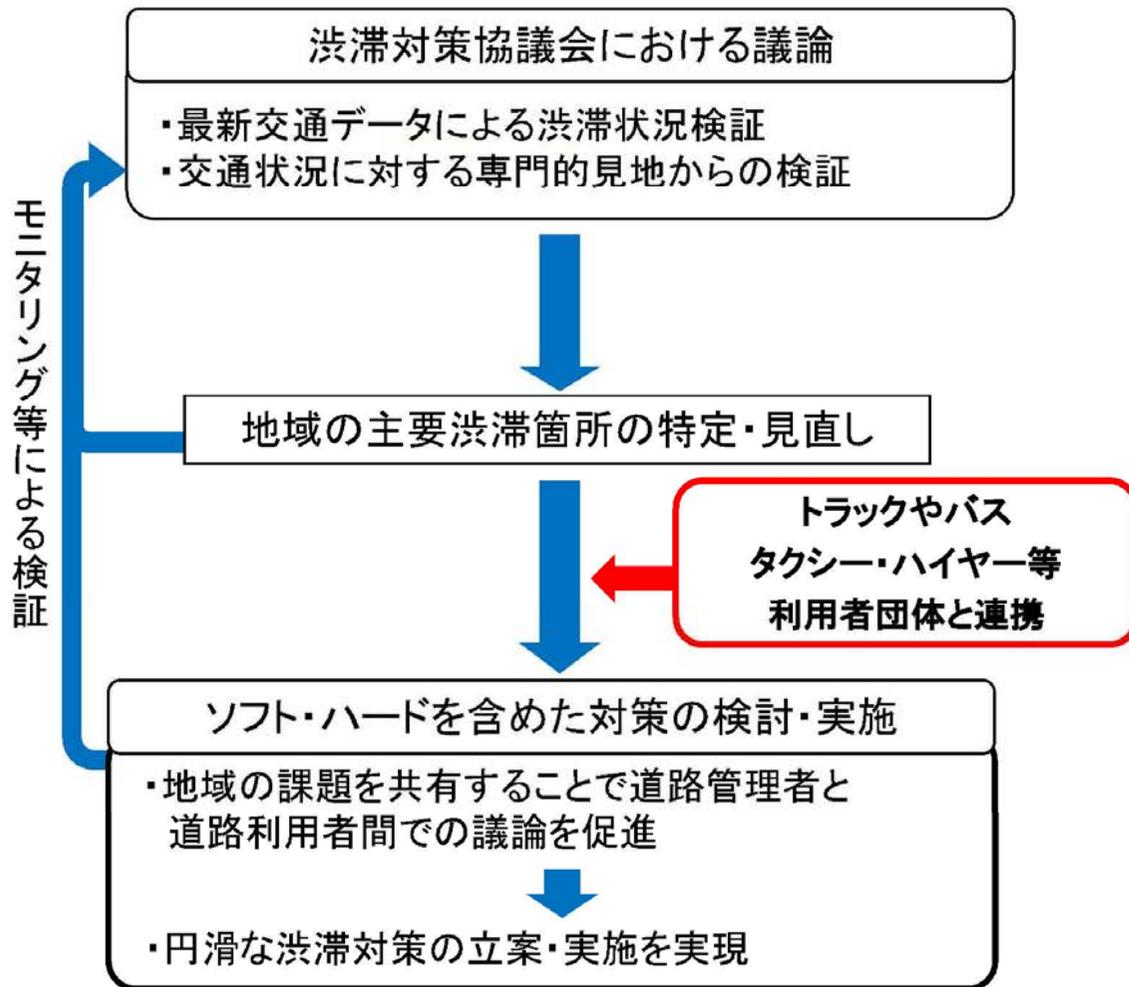
■今後の渋滞協におけるソフト対策の取組み方針

- 渋滞協メンバーで取り組むソフト対策を増やしていく。
- 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。
- ソフト対策メニューを増やしていく。

5. 官民連携による渋滞対策

(1) 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



<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>

今年度も引き続き、トラック・バス等事業者から見た渋滞箇所の対策を実施予定

5. 官民連携による渋滞対策

(2)トラック・バス・タクシー事業者指摘箇所における対策

バス事業者

■右折専用レーン延伸(国道10号 宮崎東高前(仮)交差点) ※R1年度実施予定

○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】既存の道路幅の中で、右折レーンを延伸することで渋滞を緩和。

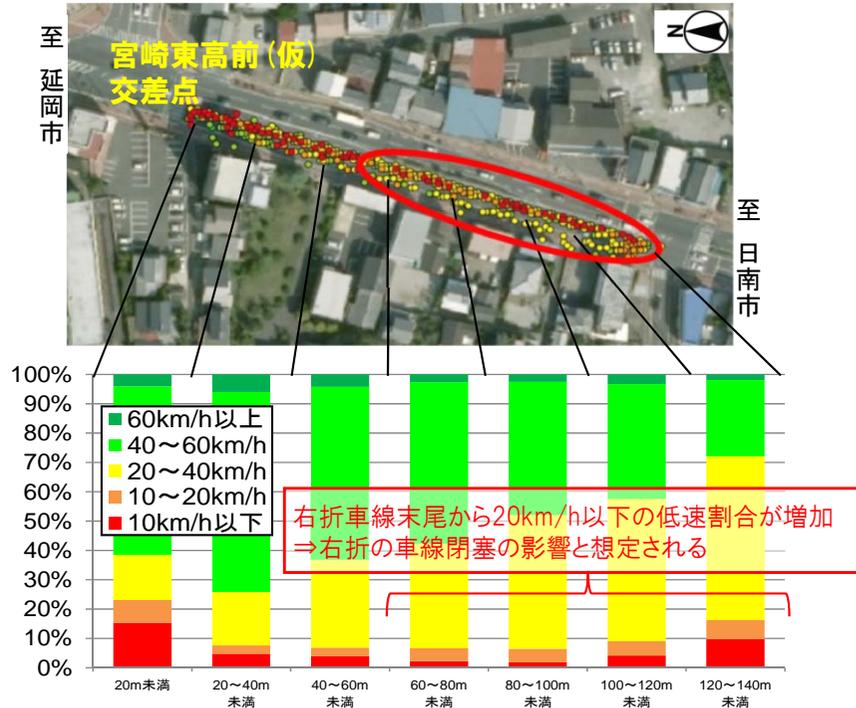
<位置図>



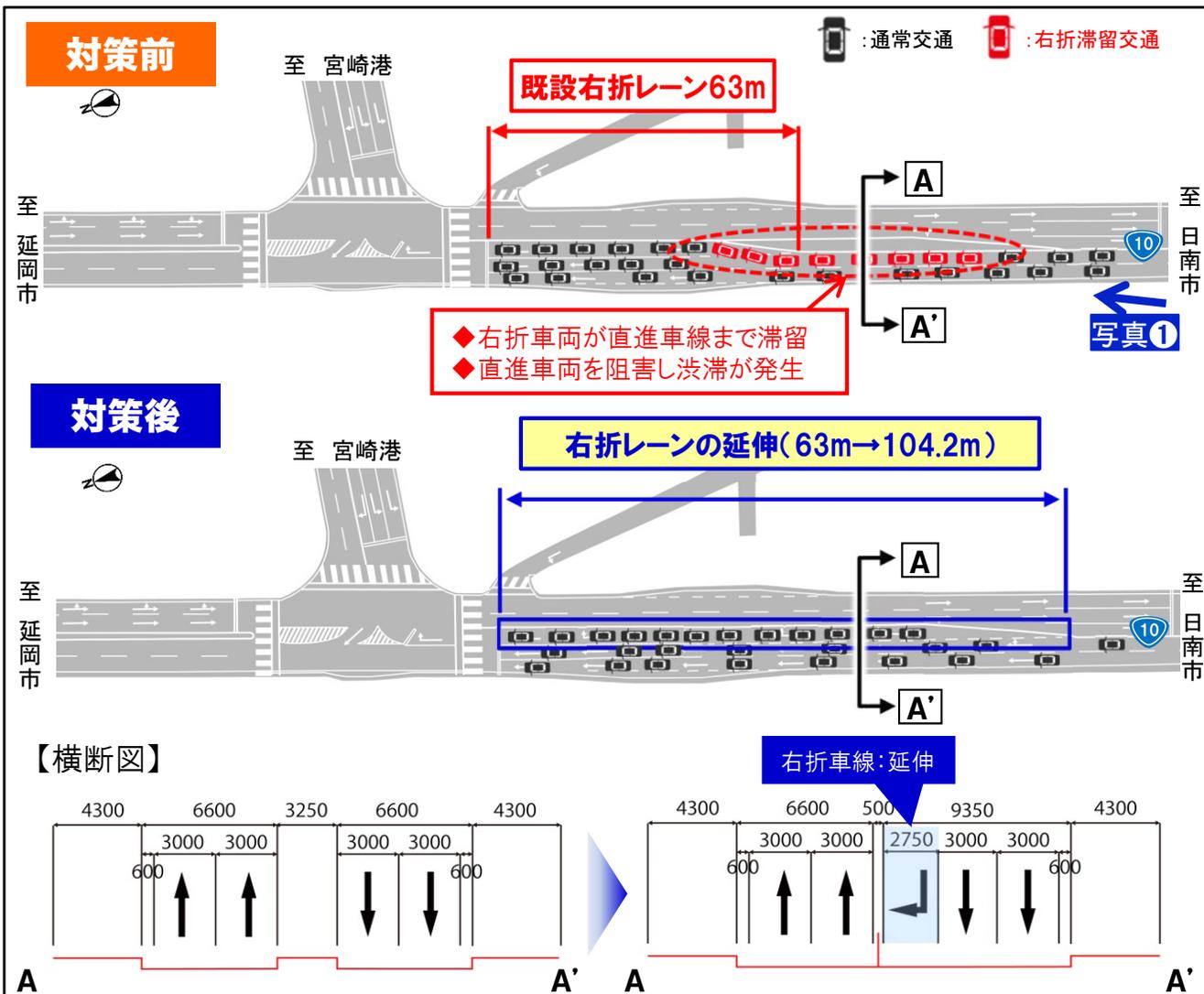
<交通状況>



<速度状況>



<対策案検討内容>



資料:ETC2.0(H28年4月~H29年3月タピーク時)

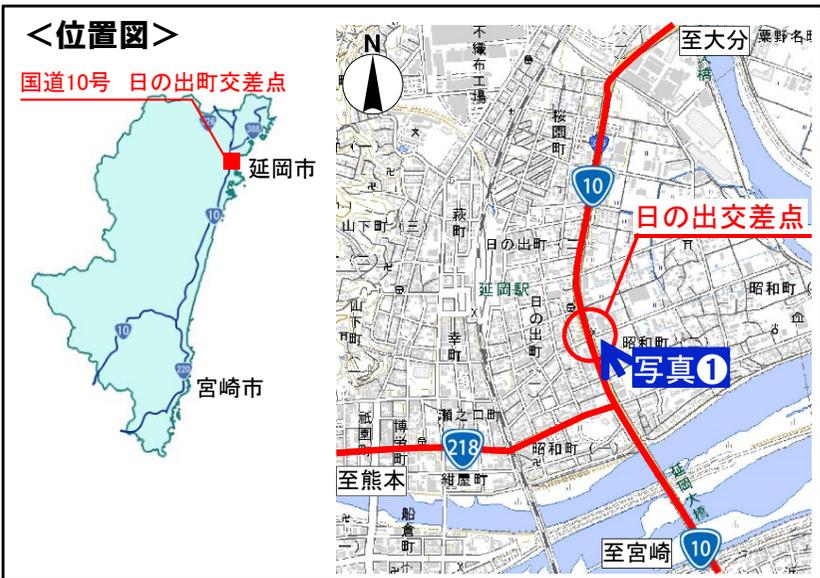
5. 官民連携による渋滞対策

(2)トラック・バス・タクシー事業者指摘箇所における対策

タクシー事業者

■右折専用レーン延伸(国道10号 日の出町交差点) ※R1年度実施予定

○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】既存の道路幅の中で右折レーンを延伸することで渋滞緩和が期待。



<主な対策内容>

(対策前)



<交通状況>



(対策後)



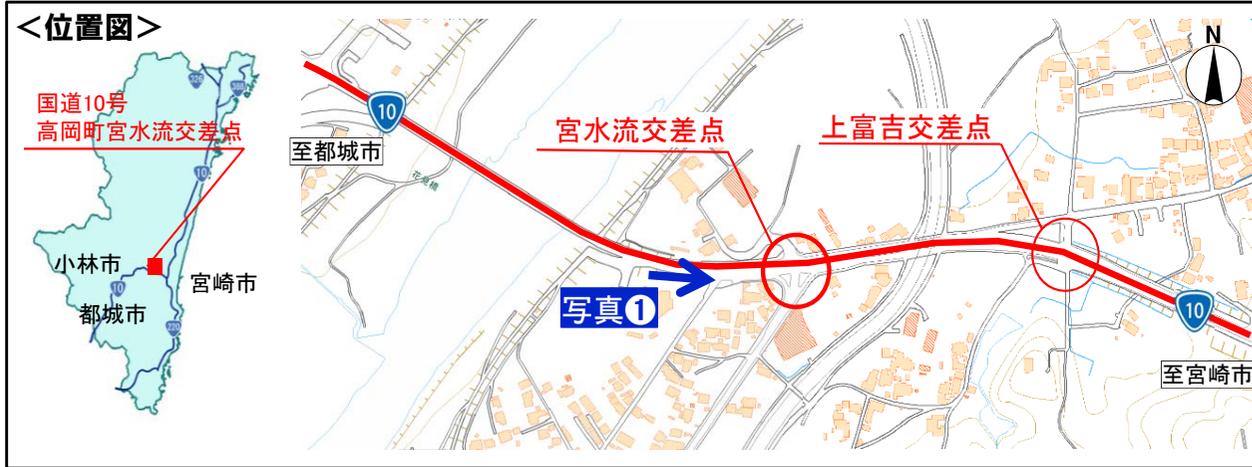
5. 官民連携による渋滞対策

(2)トラック・バス・タクシー事業者指摘箇所における対策

■絞り込み車線の変更・警戒標識の設置 (国道10号 高岡町宮水流交差点) ※R2年度実施予定

トラック事業者

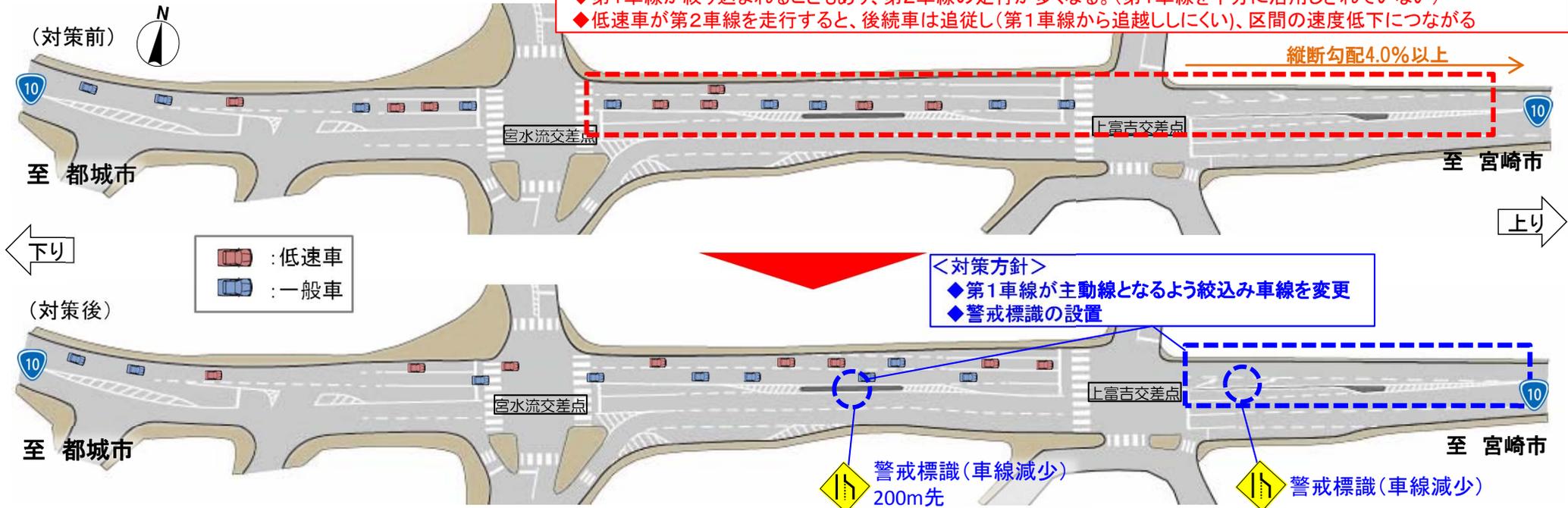
○第1車線が絞り込まれるため第1車線が十分に活用されていない。また第2車線を低速車が走行すると速度低下が発生。
 ⇒【対策案】・第2車線を絞り込み車線に変更し、第1車線の利用率を上げる ・警戒標識(車線減少)を設置



<主な対策内容>

<現況>

- ◆第1車線が絞り込まれることもあり、第2車線の走行が多くなる。(第1車線を十分に活用しきれていない)
- ◆低速車が第2車線を走行すると、後続車は追従し(第1車線から追越ししにくい)、区間の速度低下につながる



6. 災害時における交通マネジメントについて

■令和元年7月9日 道路の耐災害性強化に向けた有識者会議による提言

○道路の耐災害性強化に向けた有識者会議により、以下のような提言がなされた。

道路の耐災害性強化に向けた提言(概要)

- 近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
- 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずべき施策を緊急的にとりまとめ

近年の主な災害で得られた教訓

- (1) 地震災害 熊本地震 (H28.4)
大阪北部地震 (H30.6)
北海道胆振東部地震 (H30.9)
- (2) 風水害 豪雨災害 (H30.7)
台風21号 (H30.9)
- (3) 雪害 豪雪 (H30.1、H30.2)

課題

- 道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
- 踏切の遮断による救急活動等への支障
- 通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
- 特殊車両の通行許可審査の遅れ
- エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化

等

教訓

- 多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
- 耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
- 交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
- 被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
- 停電時に道の駅の非常用発電機が機能

等

耐災害性強化の本格実施に向けて

(1) 「発災後の統括的交通安全マネジメント」実施体制の制度化

- 平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通安全マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通安全マネジメントに係る統括的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
- ・学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- ・学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- ・常時の交通安全マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

(2) 非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有

- 非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
- 例) ・路肩の積極的な活用による走行空間の確保
- ・LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員(車線数)を設定
- ・可動式中央分離帯の活用を含むパーシブルレーンの適用

(3) 災害に配慮した道路構造令等の見直し

- これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
- 例) ・2車線の道路の路肩を従来よりも拡幅
- ・救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
- ・回復力・復元力のある構造として原則4車線化
- ・緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やSA・PA等の容量拡大

(4) 道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入

- 道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
- ・幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理した上で路線毎の評価を実施
- ・道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する建造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討

(5) 迅速な復旧に向けたトレーニング強化

- 国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
- ・幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
- ・地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
- ・道路啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
- ・被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

(6) 徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討

- 地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
- ・地域の実情に応じて、自動車でも安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

6. 災害時における交通マネジメントについて

(1)「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要

- 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- 常時の交通マネジメントのルールにとられない迅速で柔軟な施策を展開

広島・呉・東広島都市圏 災害時交通マネジメント検討会の設置

[目的]

■広島・呉・東広島都市圏域を結ぶ幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うことを目的。

[メンバー体制]

藤原章正委員長(広島大学)

地元の学識経験者

行政

- ・地方整備局
- ・経済産業局
- ・運輸局
- ・警察
- ・教育委員会
- ・広島県
- ・広島市
- ・呉市
- ・東広島市

交通事業者

- ・旅客船協会
- ・バス協会
- ・JR西日本
- ・広島電鉄
- ・NEXCO西日本
- ・広島県道路公社
- ・広島高速公社

経済団体

- ・中国経済連合会
- ・広島商工会議所
- ・呉商工会議所

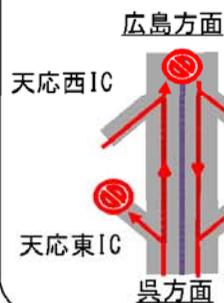
各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

常時の交通マネジメントのルールにとられない施策の例

〇バス専用レーンの設置(国道31号)

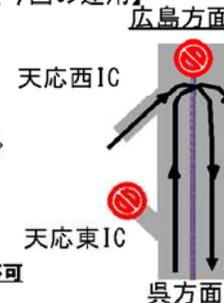


〇ICの逆走運用(広島呉道路天応西IC) 【通常運用時】



広島方面
天応西IC
部分開通
出来ない

【今回の運用】



広島方面
天応西IC
広島方面向きのICで、呉方面向きの機能を確保

天応西ICで特別転回することで、
呉IC～天応西ICが通行可能

呉IC～天応東ICは通行不可

7. 道路交通アセスメント制度の運用について

第5回 道路交通アセスメント検討会

日時：令和元年7月31日(水)10:00～
場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

議事次第

1. 開会

2. 議事

- (1) 道路交通アセスメント制度の運用について
- (2) その他

3. 閉会

(配付資料)

- 資料1 道路交通アセスメント検討の背景
- 資料2 道路交通アセスメント制度の論点
- 資料3 道路交通アセスメント制度の運用について

- 参考資料1 重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン(案)
- 参考資料2 重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル(案)
- 参考資料3 道路周辺の土地利用等による渋滞対策(検討会とりまとめ)

別紙

道路交通アセスメント検討会

委員名簿

(50音順、敬称略)

座長	森本 章倫	早稲田大学理工学術院	教授
委員	赤羽 弘和	千葉工業大学工学部建築都市環境学科	教授
	板谷 和也	流通経済大学経済学部	教授
	長田 哲平	宇都宮大学大学院工学研究科	助教
	久保田 尚	埼玉大学工学部建設工学科	教授
	土井 健司	大阪大学工学研究科	教授
	吉田 長裕	大阪市立大学工学研究科	准教授

7. 道路交通アセスメント制度の運用について(道路周辺の土地利用等による渋滞対策)

現状と課題

【渋滞と立地の現状】

- ① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。
- ② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



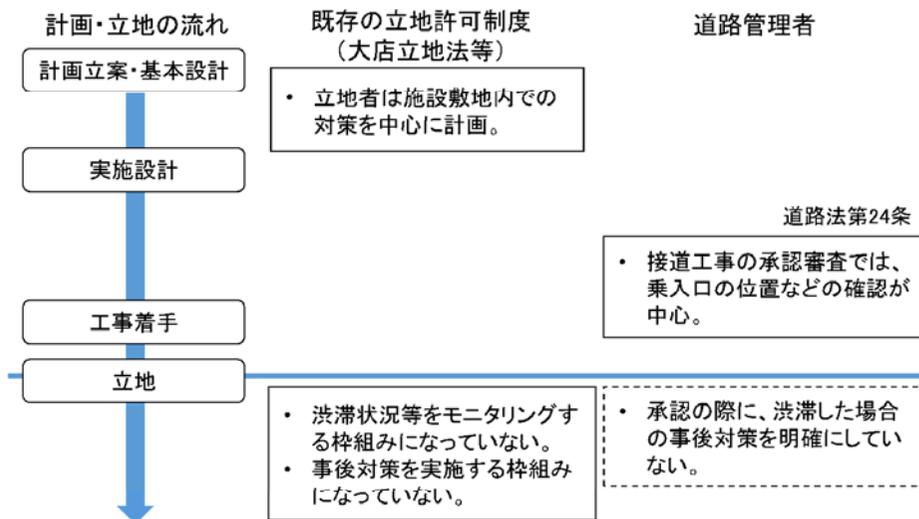
【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】



【制度的課題】

- ① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度(大店立地法等)では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。
- ② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



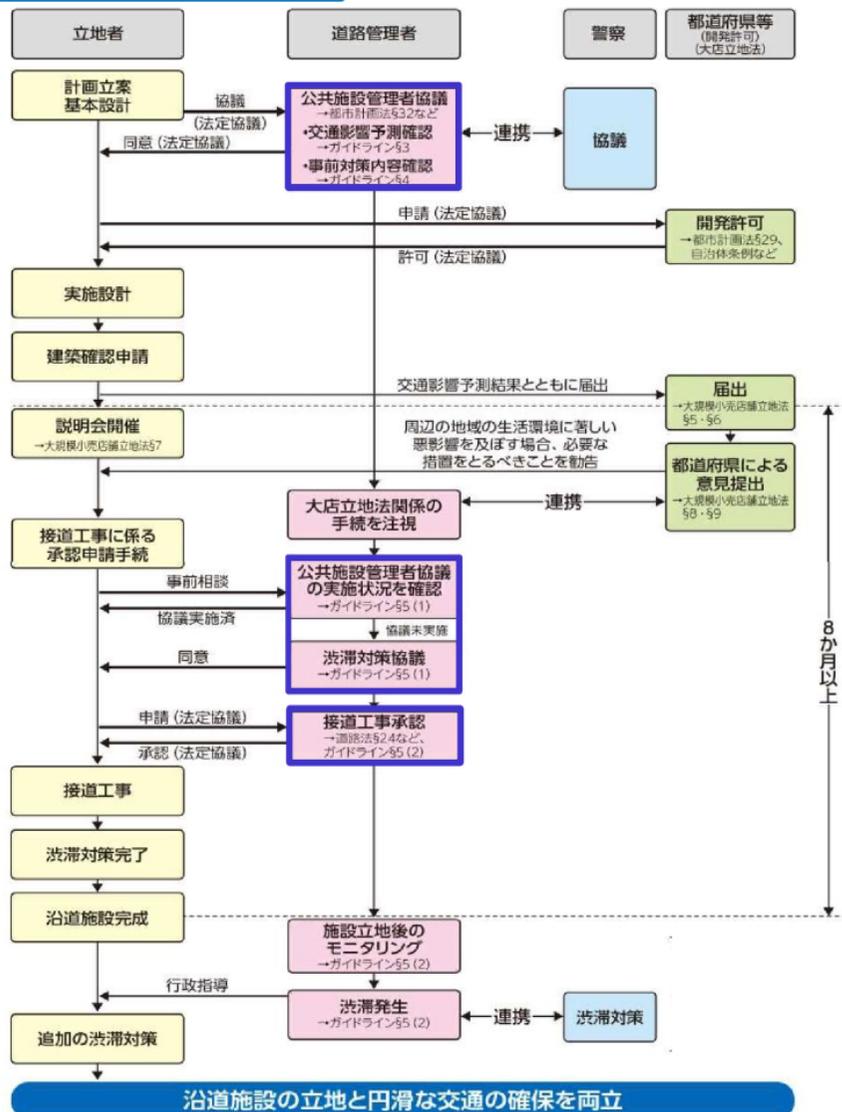
今後の方向性

- ① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。
- ② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。
- ③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。
- ④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

7. 道路交通アセスメント制度の運用について

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所約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(令和2年1月より運用開始予定)

交通アセスメントの流れ



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。

- 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。)
- 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
- 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- 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]

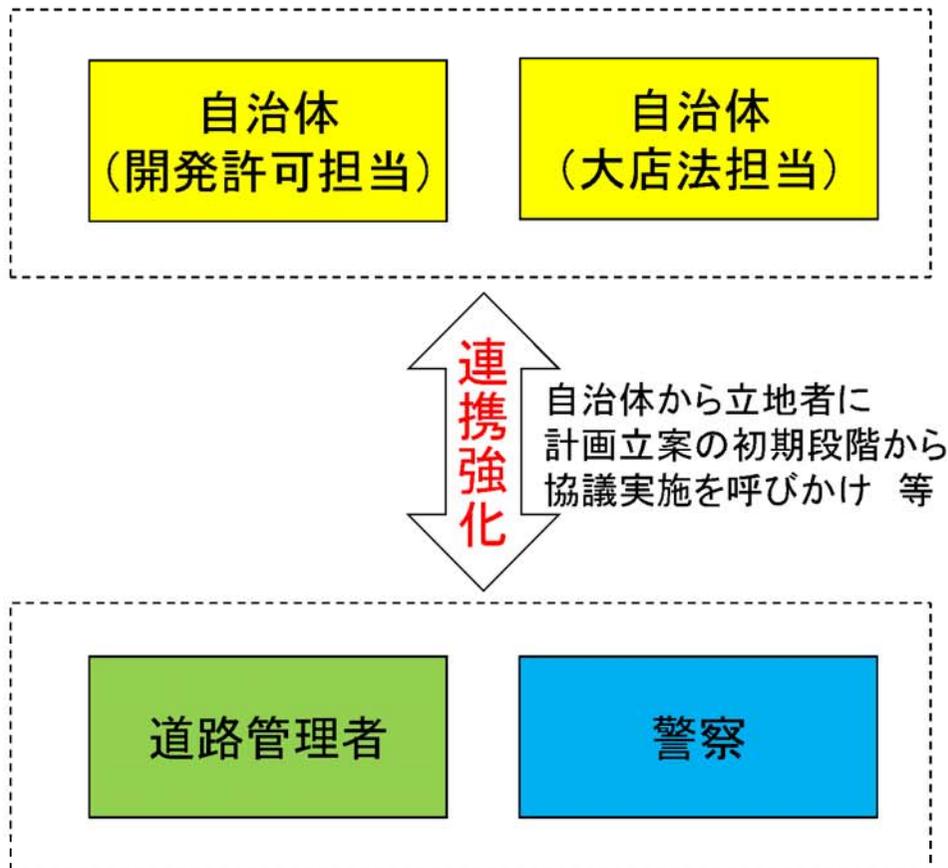
立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

[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。

7. 道路交通アセスメント制度の運用について(関係機関との連携)

- 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。
- 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。



■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 (再改定指针对応版) [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。

○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 2

8. 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