

# ■ 栃木県全体における対応の基本方針について

## 検討経緯

- 栃木県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「道路行政マネジメントを実践する栃木県会議」※(以下「マネジメント会議」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「マネジメント会議」において検討し、決定しました。

### ※「道路行政マネジメントを実践する栃木県会議」の構成員

- |                   |                    |              |                         |
|-------------------|--------------------|--------------|-------------------------|
| ○学識経験者            | ○(一社)栃木県商工会議所連合会   | ○栃木県NPO協会    | ○東日本高速道路(株)関東支社宇都宮管理事務所 |
| ○(公社)栃木県観光物産協会    | ○(一社)栃木県安全運転管理者協議会 | ○(一社)栃木県バス協会 | ○栃木県                    |
| ○栃木県地区交通安全協会女性連合会 | ○下野新聞社宇都宮総局        | ○NPO法人e-とちぎ  | ○国土交通省関東運輸局栃木運輸支局       |
| ○栃木県教育委員会         | ○(一社)栃木県トラック協会     | ○栃木県警察本部     | ○国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所   |

H23.3 第9回協議会

H23.12 第10回協議会

H24.8 第11回協議会

H24.12 第12回協議会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第14回協議会

対応の基本方針の公表

## 1. 栃木県の概況

	概要
栃木県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央の平地部に人口や、道路・鉄道などの交通ネットワークが集中しています。なかでも県都宇都宮市は県人口の4分の1の50万人が住み、産業、教育、文化等の多くの都市機能が集積しています。</li> <li>栃木県は、南北交通軸に国道4号、東西交通軸に国道50号がありその沿線に市街地が形成され人と道路が集中しています。</li> <li>自家用乗用車保有台数(千人当たり)が全国2位と高い一方で、民間バスの系統数が減少傾向にあるなど公共交通機関の利便性が低く、自動車への依存度が高い地域です。</li> <li>全国でも上位の製造業が盛んな地域(製造品出荷額全国第14位)で、新4号国道など幹線道路周辺に多くの工業団地が形成されており、その周辺では通勤通学時での交通が集中し、時間帯によって渋滞の方向が異なります。</li> <li>また、宇都宮市周辺には郊外型大型商業施設があり、休日には多くの人々が来場します。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>大田原・那須塩原地域においては、県内上位の製造品出荷額を誇る野崎工業団地など多数の工業団地が立地し、朝夕を中心に通勤通学時の交通集中などにより、速度低下や渋滞が発生しています。</li> <li>宇都宮地域においては、中心に位置する宇都宮市に産業、教育、文化等の都市機能が集積しており、交通集中による渋滞が発生するとともに、周辺には大規模工業団地が分布することから、朝夕の通勤帰宅時に交通が集中し渋滞が発生しています。また、休日には郊外型大型商業施設で混雑が発生しています。</li> <li>小山地域においては、主要な幹線道路である国道50号が市街地の中を通過しているため、沿道施設等への出入交通が多く、また沿道に立地する小山工業団地などへの物流交通も集中するため、都市内交通と通過交通が重なり、特に朝夕の通勤通学時間帯に渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

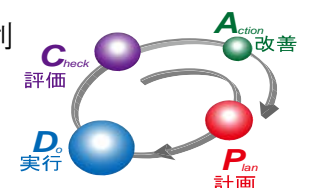
	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>栃木県においては、朝夕の通勤、通学時に集中する交通渋滞、休日の交通渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を、ハード・ソフトの両面から総合的に講じていきます。</li> </ul>
道路整備等	<p>①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備・強化により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 →道路ネットワークの整備(新4号古河小山バイパス、国道4号西那須野道路、国道4号黒磯バイパス、国道408号真岡宇都宮バイパス、国道119号宇都宮環状北道路)</li> <li>交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 →円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施致します。 (国道119号下川俣町交差点)</li> </ul> <p>②休日における観光や大型商業施設に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上り坂による速度低下や交通量増加に起因する合流部の渋滞解消のため、加速車線を延伸します。(東北道岩舟JCT)</li> <li>適切な信号現示の調整や交通誘導の実施、バス利用の促進等のソフト対策を実施していきます。</li> </ul>

## 今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、ハード・ソフト両面から具体的な対策の立案・実施を行ってまいります。

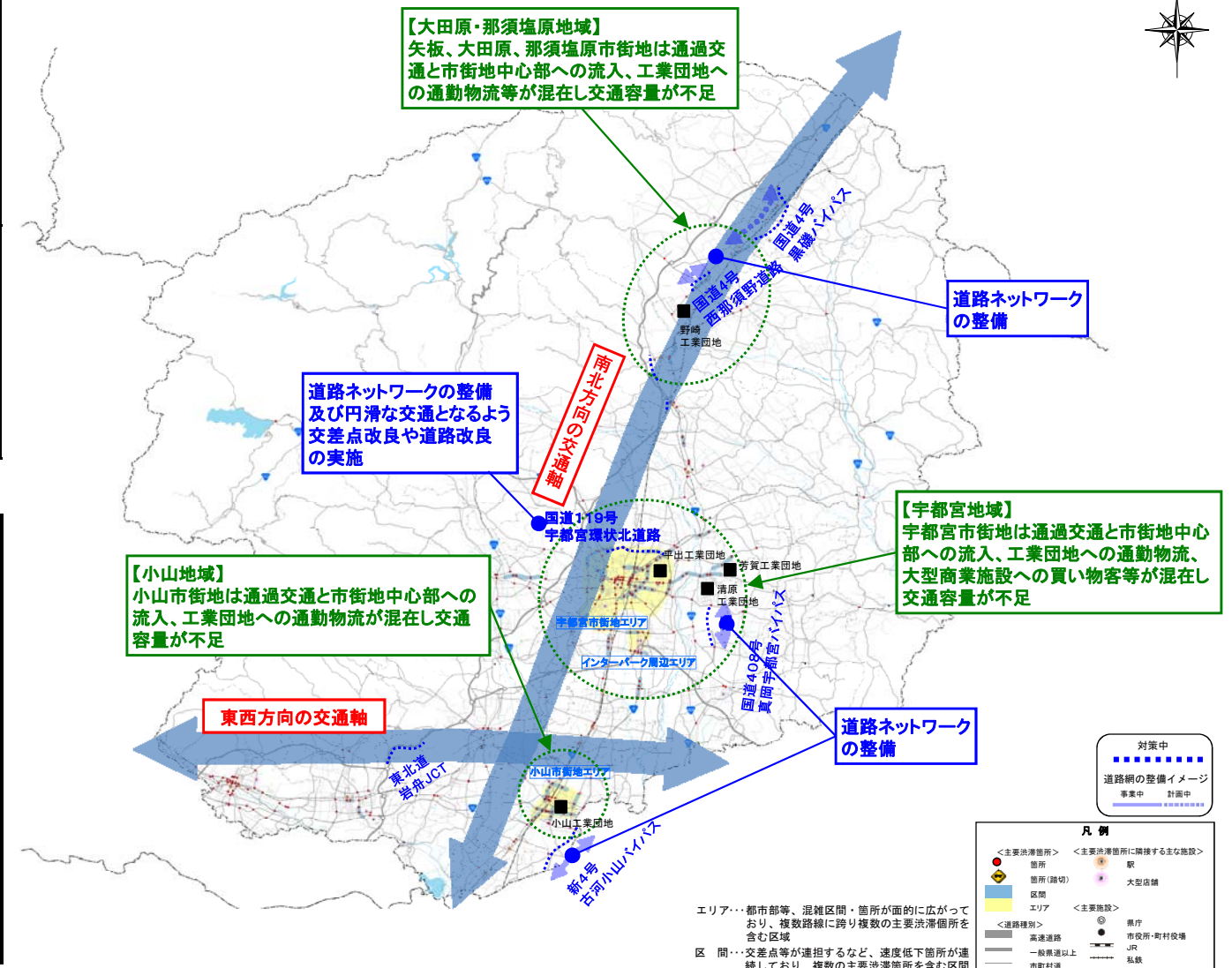
→朝夕の通勤・通学時に集中する交通、休日における大型商業施設による渋滞の対策を進めて参ります。

今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから「マネジメント会議」で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



## 3. 栃木県全体の交通ネットワークイメージ

※主な広域ネットワーク



# ■ 栃木県全体における対応の基本方針について ～現在の対策等の例～

参考 各事業箇所の概要(国土交通省 パンフレット等)

## ■ 国道4号

### 氏家～矢板バイパス

氏家～矢板バイパスは、栃木県那須郡那須町から矢板市片岡に至る延長139kmの事業です。  
平成4年度に氏家西地区の1.1kmが4車線で供用。平成10年度に上阿久津地区の3.5kmが暫定(うち1.2kmは4車線)供用し、平成18年度に、そのうち2.3kmが4車線で供用しました。  
また、平成21年7月に、さくら市須賀坂から矢板市片岡までの約4.3kmが暫定2車線で供用し、そのうち3.6kmが平成22年12月までに4車線で供用しました。  
引き続き全線4車線化に向けた整備を進めています。  
さくら市・矢板市街地の交通渋滞の緩和、事故の減少、騒音や大気汚染等の環境改善を図るとともに、東北縦貫自動車道の矢板ICへのアクセス向上を目的としています。



### 西那須野道路

西那須野道路は、栃木県那須郡那須市三区町から同市西宮山に至る延長4.6kmの道路で、既存道路の4車線化やバイパスの整備を実施しています。  
那須郡那須市街地の交通渋滞の緩和、事故の減少、騒音や大気汚染等の環境改善を図るとともに、東北縦貫自動車道の西那須野南ICや東北縦貫那須那須原駅へのアクセス向上を目的としています。  
当該地域で推進されているまちづくりと一体的に整備することにより効率的なまちづくりに貢献し、地域間交流及び地域経済の活性化に寄与します。

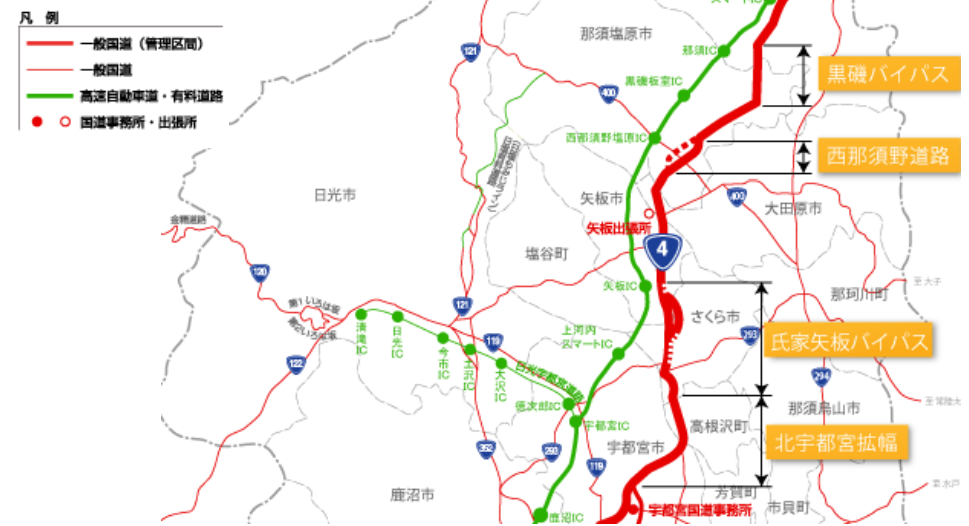


### 黒磯バイパス

黒磯バイパスは、栃木県那須郡那須市大塚新田から那須郡那須町弓原に至る延長8.9kmの事業です。  
一般河川那珂川を渡河し、JR東北本線などを立立交差します。  
昭和48年度より事業に着手し、昭和51年度には那須郡那須市より3.9km区間を2車線供用、昭和53年度には残る那須町までの2.0kmを2車線供用しました。  
平成6～8年度には、一部ゆずり車線を整備し、平成12年度までに起点側から合計約5.3kmを4車線供用しました。



### 国道4号位置図



※国道4号パンフレット(宇都宮国道事務所)引用

## ■ 新国道4号

### 古河～小山バイパス

古河～小山バイパスは、茨城県古河市柳橋から茨城県結城市小田林に至る延長15.85km(茨城県内9.15km、栃木県内6.7km)の区間で、国道50号と125号などと接続します。  
昭和48年度より事業に着手し、平成4年度に全線を暫定2車線で供用しました。  
その後も増加する交通需要、交通渋滞に対応するため、平成5年度より順次4車線化、交差点立体化を進め、平成17年度に全線4車線化されました。  
引き続き、6車線化の整備を進めています。



### 小山～石橋バイパス

小山～石橋バイパスは茨城県結城市小田林から栃木県河内郡上三川町下藤生に至る延長16.25km(茨城県内10.5km、栃木県内5.7km)の区間で、JR水戸線が立立交差となります。  
昭和47年度より事業に着手し、昭和61年度に全線を暫定2車線で供用しました。  
その後も増加する交通需要、交通渋滞に対応するため、平成5年度より順次4車線化、交差点立体化を進め、平成17年度に全線4車線化されました。  
引き続き、6車線化の整備を進めています。

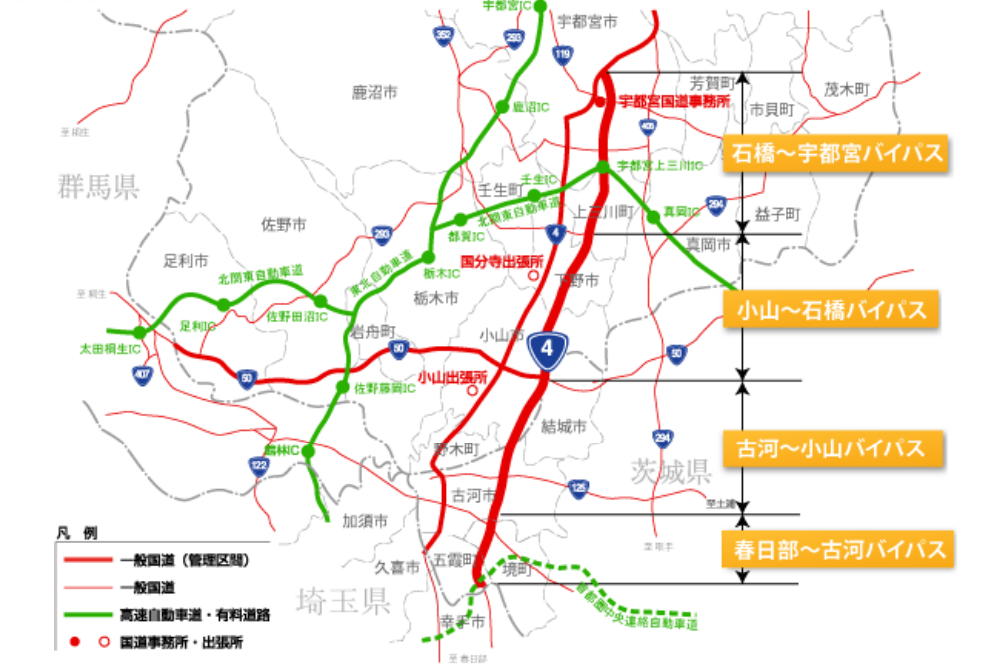


### 石橋～宇都宮バイパス

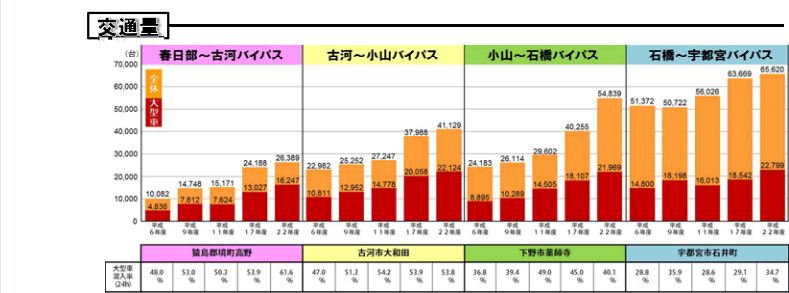
石橋～宇都宮バイパスは栃木県河内郡上三川町下藤生から宇都宮市平出工業団地(終点)に至る延長18.65kmの区間で、国道4号・121号(宮環)・123号及び北関東自動車道と接続します。  
昭和45年度より事業に着手し、昭和59年度に全線を暫定2車線で供用しました。  
その後、交通需要の増大に対応するため、交差点立体化、4車線化の整備を進め、平成12年度に北関東自動車道の供用に合わせて全線が4車線になりました。  
引き続き、6車線化の整備を進めています。



### 新4号国道位置図



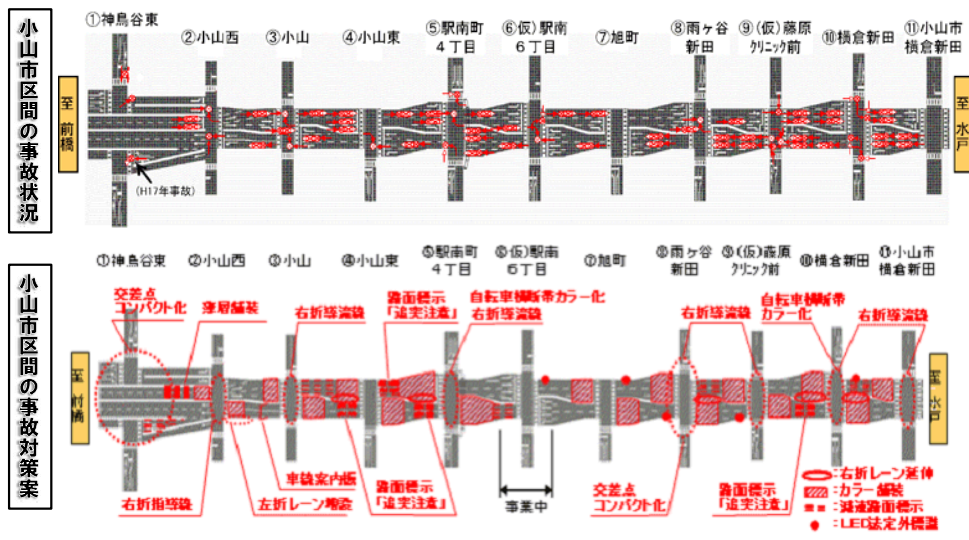
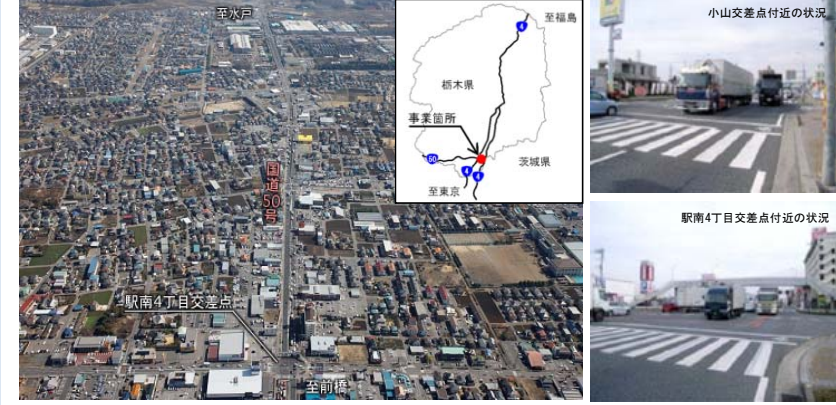
※新4号国道パンフレット(宇都宮国道事務所)引用



## ■ 国道50号 小山地区交差点改良

※記者発表資料(H24.5.11宇都宮国道事務所)、宇都宮国道事務所HP 引用

【事業の概要】  
国道50号の11箇所の信号交差点が集中する当区間(国道4号～新4号国道)では、各交差点付近における急停止挙動に伴う追突事故、右折レーンからみ出した右折待機車への追突事故が多発していることから、交差点改良を行います。  
【平成24年度の予定】  
調査設計及び改良工事を実施します。  
【事業の効果】  
交差点の右・左折レーンの延伸、カラー舗装、路面標示等の整備を行うことにより、追突事故や右折事故、出会い頭事故の削減を図るものとします。



## ■ 一般国道408号バイパス鬼怒テクノ通りの概要

※一般国道408号真岡北バイパスパンフレット(栃木県)引用

### ◎目的

「活力と美しさに満ちた郷土とちぎ」を実現するための「コリドール・ネットワーク」において「スカイコリドール：空のみち」は、科学技術・国際情報の高度な連携・交流をうながす地域連携軸として位置づけられています。このスカイコリドール実現のため、本路線は、地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路(茨城県つくばみらい市～栃木県矢板市)」として指定をうけており、宇都宮テクノポリス開発地域・北関東自動車道・筑波学園都市等を連絡する幹線道路整備として本県東部地域の産業・経済に寄与することを目的としています。  
また、本路線は、真岡市西部から宇都宮市東部を結ぶことから、その間の幹線道路を南北に連絡し、地域の利便性向上にも寄与します。

### ○全体計画図



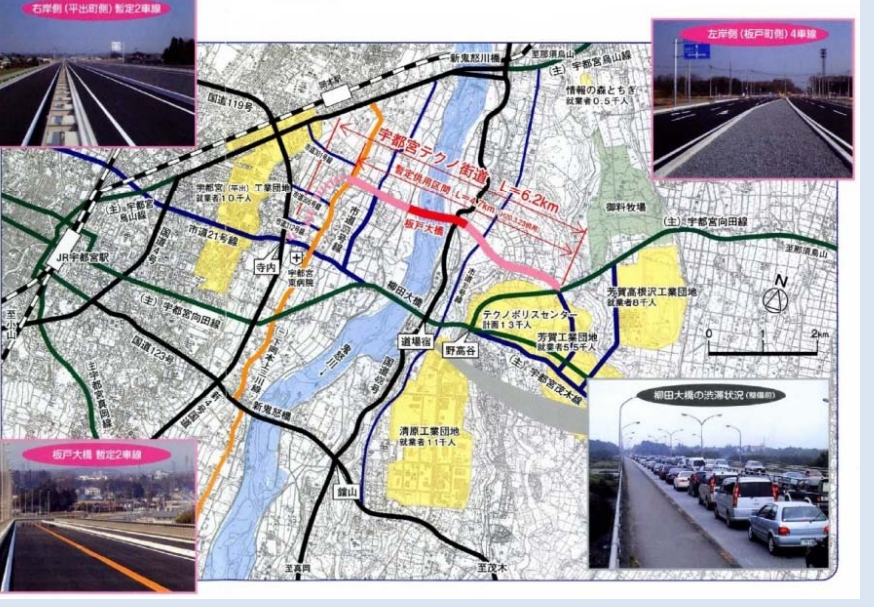
## ■ 宇都宮テクノ街道の概要

※宇都宮テクノ街道パンフレット(栃木県)引用

### ◎目的

主要地方道宇都宮向田線は、宇都宮市と那須烏山市とを連絡する幹線道路であるとともに、宇都宮市街地から同市東部(鬼怒川左岸地域)に位置する大規模な工業団地群(清原、芳賀、芳賀高根沢など)へのアクセス路として重要な役割を担っている道路です。しかしながら、鬼怒川を渡る橋周辺では、朝夕を中心に交通容量が不足し、深刻な交通渋滞が発生しており、通勤通学などの日常生活や地域発展上の大きな妨げとなっています。また、同地域では宇都宮テクノポリスセンター地区の開発が進められており、さらなる交通量の増加が見込まれていることから、新たな連絡道路の整備による道路ネットワーク強化が急務となっていました。  
このため、栃木県では、平成14年度から鬼怒川を渡る新たな橋梁を含む4車線のバイパス整備(愛称:「宇都宮テクノ街道」)に着手し、今般、全体延長約6.2kmのうち新橋「板戸大橋」を含む約4.7km区間が、暫定2車線で開通しました。  
この「宇都宮テクノ街道」の開通によって、本地域の交通渋滞が大きく緩和するとともに、地域の発展、地域間の交流・連携の促進に寄与するものと考えています。また、引き続き残る区間の全線開通に向け整備を推進していきます。

### ○全体計画図



# ■ 栃木県大田原・那須塩原地域における対応の基本方針について

## 検討経緯

- ・ 栃木県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「道路行政マネジメントを实践する栃木県会議」※(以下「マネジメント会議」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- ・ このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「マネジメント会議」において検討し、決定しました。

### ※「道路行政マネジメントを实践する栃木県会議」の構成員

- |                   |                    |              |                         |
|-------------------|--------------------|--------------|-------------------------|
| ○学識経験者            | ○(一社)栃木県商工会議所連合会   | ○栃木県NPO協会    | ○東日本高速道路(株)関東支社宇都宮管理事務所 |
| ○(公社)栃木県観光物産協会    | ○(一社)栃木県安全運転管理者協議会 | ○(一社)栃木県バス協会 | ○栃木県                    |
| ○栃木県地区交通安全協会女性連合会 | ○下野新聞社宇都宮総局        | ○NPO法人e-とちぎ  | ○国土交通省関東運輸局栃木運輸支局       |
| ○栃木県教育委員会         | ○(一社)栃木県トラック協会     | ○栃木県警察本部     | ○国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所   |

H23.3 第9回協議会

H23.12 第10回協議会

H24.8 第11回協議会

H24.12 第12回協議会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第14回協議会

対応の基本方針の公表

## 1. 栃木県大田原・那須塩原地域の概況

	概要
栃木県 大田原・那須塩原 地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 栃木県大田原・那須塩原地域は、南北を貫く幹線道路が国道4号しかなく、この沿線に市街地が発展し、都市内交通と通過交通が混在しています。</li> <li>・ 県内上位の製造品出荷額を誇る野崎工業団地など、先端的な技術や研究開発機能を有する企業が立地する工業団地が多くあり、製造業が盛んな地域です。大田原市の情報機械と電気機械、矢板市の情報機械、那須塩原市のゴム製品は全国でも上位の出荷額です。</li> </ul>
道路 交通 状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工業団地への通勤通学時の交通集中などにより、朝夕を中心に南北方向の幹線道路である国道4号で、容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。野崎工業団地が周辺に位置する箒川渡河部は、近隣に幹線道路がないため、朝夕の渋滞が顕著です。</li> <li>・ 各都市間と首都圏や東北地方とを結ぶ南北方向の流動は国道4号に依存しており、大田原・那須塩原地域においては、通過交通と都市内交通との混在により、土屋交差点や三島交差点周辺などで朝夕の通勤時において集中する交通により、慢性的な渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

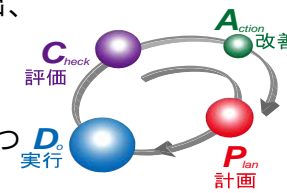
	概要
道路 整備等	<p>①朝夕の通勤時における集中する交通の渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備・強化により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 →道路ネットワークの整備(国道4号西那須野道路、国道4号黒磯バイパス、国道400号三島工区)</li> <li>・ 交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 円滑な交通となるよう道路改良を実施致します →歩道整備による走行性の向上(国道4号三島歩道整備、国道4号大原間歩道整備)。</li> </ul>
ソフト 施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な信号現示の調整、バス利用の促進等のソフト対策を実施していきます。</li> </ul>

## 今後の対応方針

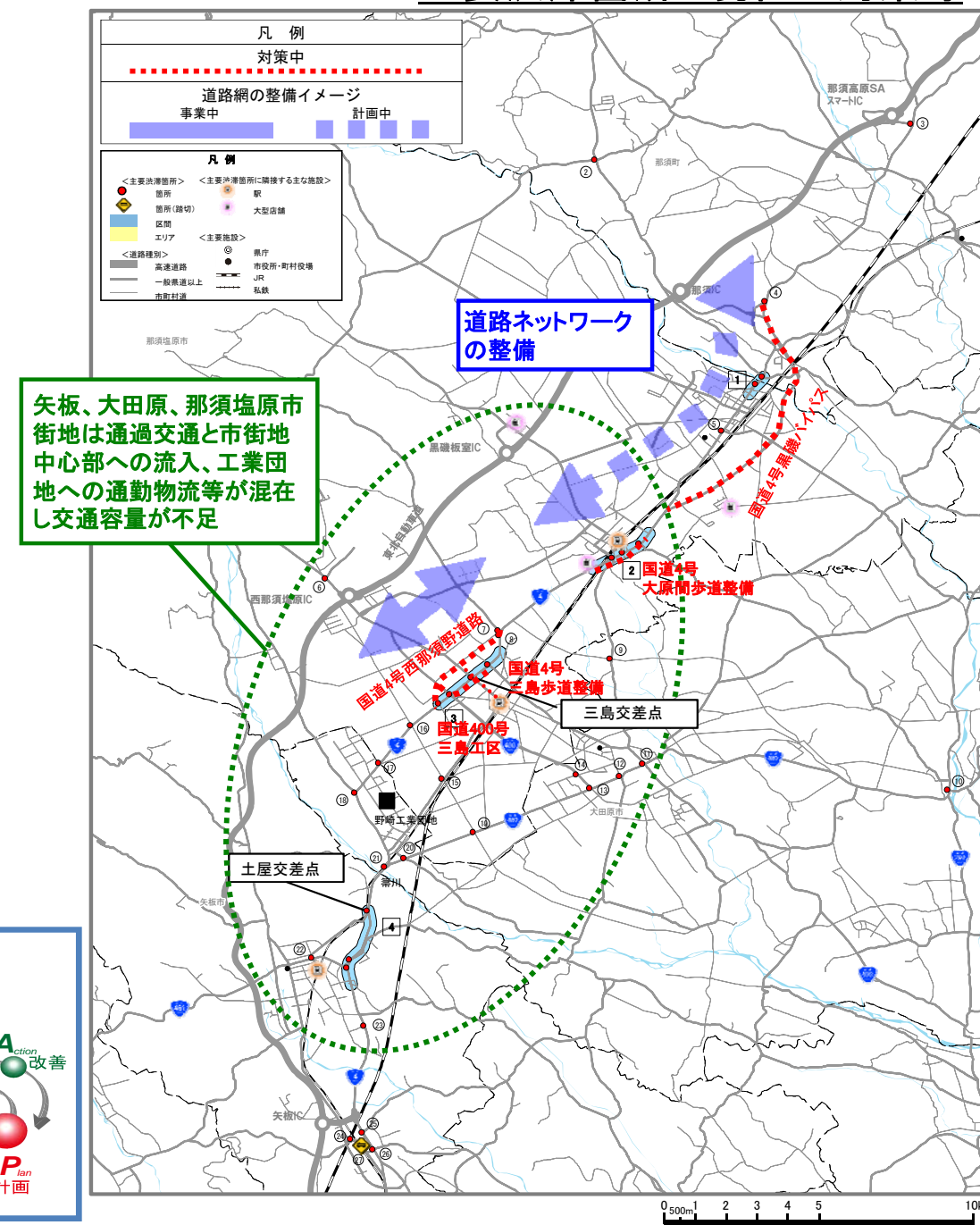
- ・ 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、ハード・ソフト両面から具体的な対策の立案・実施を行っていきます。

→朝夕の通勤時に集中する交通による渋滞対策を進めて参ります。

- ・ 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから「マネジメント会議」で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



## 3. 栃木県大田原・那須塩原地域の 主要渋滞箇所と現在の対策等



# ■ 栃木県宇都宮地域における対応の基本方針について

## 検討経緯

- 栃木県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「道路行政マネジメントを実践する栃木県会議」※(以下「マネジメント会議」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「マネジメント会議」において検討し、決定しました。

### ※「道路行政マネジメントを実践する栃木県会議」の構成員

- |                   |                    |              |                         |
|-------------------|--------------------|--------------|-------------------------|
| ○学識経験者            | ○(一社)栃木県商工会議所連合会   | ○栃木県NPO協会    | ○東日本高速道路(株)関東支社宇都宮管理事務所 |
| ○(公社)栃木県観光物産協会    | ○(一社)栃木県安全運転管理者協議会 | ○(一社)栃木県バス協会 | ○栃木県                    |
| ○栃木県地区交通安全協会女性連合会 | ○下野新聞社宇都宮総局        | ○NPO法人e-とちぎ  | ○国土交通省関東運輸局栃木運輸支局       |
| ○栃木県教育委員会         | ○(一社)栃木県トラック協会     | ○栃木県警察本部     | ○国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所   |

H23.3 第9回協議会

H23.12 第10回協議会

H24.8 第11回協議会

H24.12 第12回協議会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第14回協議会

対応の基本方針の公表

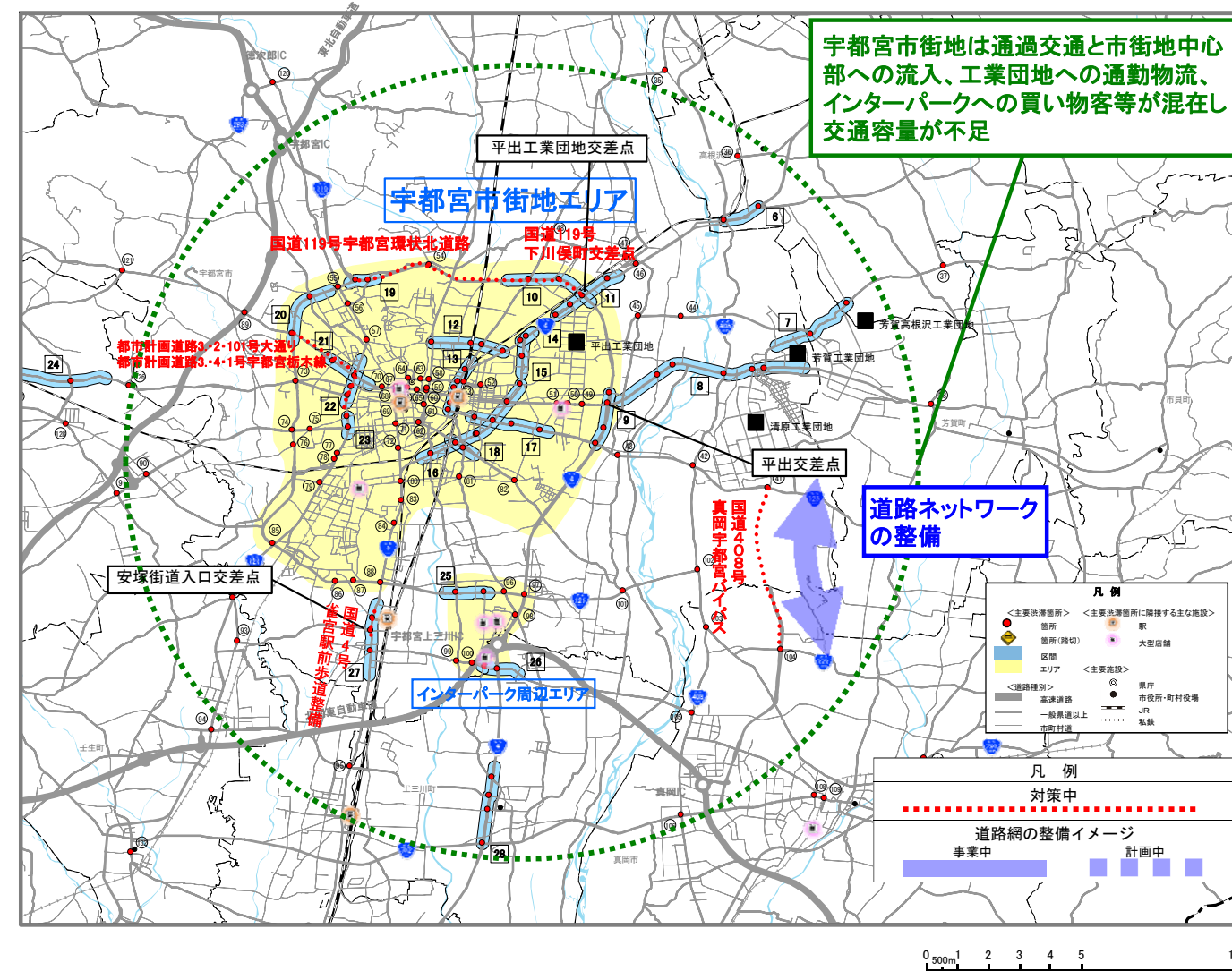
## 1. 栃木県宇都宮地域の概況

	概要
栃木県宇都宮地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 栃木県宇都宮地域の中心に位置する宇都宮市は、日光連山から連なる山地が収束し平野部となる境界域にあり、栃木県の県都です。また、東北新幹線、東北道など高速交通網や国道4号といった幹線道路が通過し、製造品出荷額が全国の市町村で19位(1.8兆円)と国内でも有数の地域商工業都市です。</li> <li>• 県人口の約4分の1の50万人が宇都宮市に住み、産業、教育、文化等の多くの都市機能が集積、周辺には平出工業団地に代表される大規模工業団地が形成されていることから、通勤時において交通が集中している地域です。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 宇都宮市周辺に広がる住宅地域から、通勤・通学のために宇都宮市街地に入ってくる主要な道路としては、南北軸としての国道4号及び宇都宮栃木線などがあり、東西軸としては国道123号、宇都宮向田線、環状線である国道119号などがありますが、宇都宮地域への流入部が限られていることから、東側からの交通は平出交差点に集中、北側からの交通は平出工業団地交差点に集中、南側からの交通は安塚街道入口交差点に集中するなど、交通集中による渋滞が発生しています。</li> <li>• 通過交通を担う主要な幹線道路である新4号周辺には大規模工業団地が多く形成されており、朝夕の通勤通学時を中心に交通が集中し、容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。</li> <li>• 宇都宮市の南部に位置するインターパーク周辺では、休日の昼頃から夕方にかけて郊外大型商業施設への交通集中による混雑が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

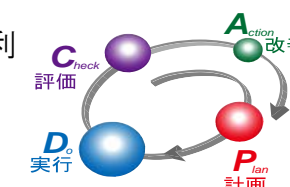
	概要
道路整備等	<p>①朝夕の通勤時に集中する交通の渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備・強化により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 →道路ネットワークの整備(国道408号真岡宇都宮バイパス、国道119号宇都宮環状北道路)</li> <li>• 交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 宇都宮地域へ流入する交通が集中するために渋滞している交差点について、交差点の立体化や拡幅、右左折車線増設や車線長延伸により、交差点の交通を円滑にする施策を実施してまいります。 →主要交差点の立体化(国道119号下川俣町交差点) →拡幅による車線数の増設(都市計画道路3.2.101号大通り、都市計画道路3.4.1号宇都宮栃木線) →歩道整備による走行性の向上(国道4号上横田1・2区工区歩道整備、国道4号雀宮駅前歩道整備)</li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 大型商業施設への渋滞について、適切な信号現示の調整や交通誘導の実施、バス利用の促進等のソフト対策を実施していきます。</li> </ul>

## 3. 栃木県宇都宮地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、ハード・ソフト両面から具体的な対策の立案・実施を行ってまいります。  
→朝夕の通勤時に集中する交通、大型商業施設に集中する渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから「マネジメント会議」で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



# ■ 栃木県小山地域における対応の基本方針について

## 検討経緯

- ・ 栃木県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「道路行政マネジメントを実践する栃木県会議」※(以下「マネジメント会議」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- ・ このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「マネジメント会議」において検討し、決定しました。

- H23.3 第9回協議会
  - H23.12 第10回協議会
  - H24.8 第11回協議会
  - H24.12 第12回協議会
  - H25.1 主要渋滞箇所の特定
  - H25.6 第14回協議会
- 対応の基本方針の公表

### ※「道路行政マネジメントを実践する栃木県会議」の構成員

- |                   |                    |              |                         |
|-------------------|--------------------|--------------|-------------------------|
| ○学識経験者            | ○(一社)栃木県商工会議所連合会   | ○栃木県NPO協会    | ○東日本高速道路(株)関東支社宇都宮管理事務所 |
| ○(公社)栃木県観光物産協会    | ○(一社)栃木県安全運転管理者協議会 | ○(一社)栃木県バス協会 | ○栃木県                    |
| ○栃木県地区交通安全協会女性連合会 | ○下野新聞社宇都宮総局        | ○NPO法人e-とちぎ  | ○国土交通省関東運輸局栃木運輸支局       |
| ○栃木県教育委員会         | ○(一社)栃木県トラック協会     | ○栃木県警察本部     | ○国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所   |

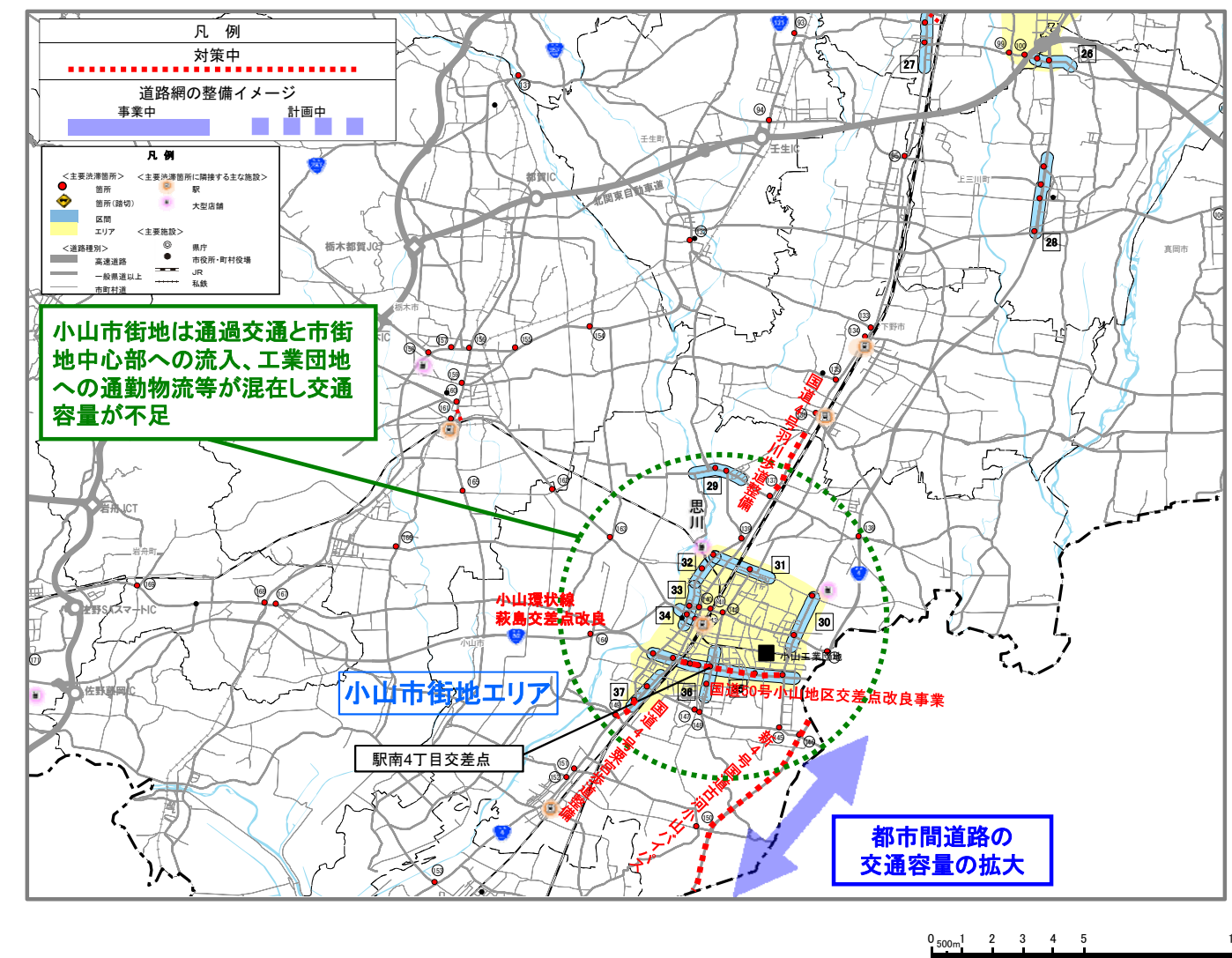
## 1. 栃木県小山地域の概況

概要	
栃木県小山地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 栃木県小山地域の中心に位置する小山市は、関東平野のほぼ中央でほとんど起伏がなく、市中央部を南北に流れる思川によって東西に2分されています。また、交通網が東西南北に走り、東北新幹線といった交通や国道4号、国道50号などの主要幹線道路が地域内を通過する栃木県南部の中心都市です。</li> <li>・ 県内人口第2位で県南地域の商業の中心である小山市は、東京から約60kmという立地を生かして小山工業団地などの工業団地や住宅地が次々と増え、通勤時において交通が集中している地域です。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 栃木県小山市は、東西方向の幹線道路である国道50号と、南北方向の幹線道路である国道4号が交差する交通の要衝であり、この幹線道路が市街地を通過しているため、都市内交通と通過交通が混在、集中し渋滞が発生しています。</li> <li>・ 特に駅南4丁目交差点周辺では、信号交差点が連続しており、沿道施設が多数立地していることから出入交通が多く、また、沿道に立地する小山工業団地などへの物流交通も集中するため、朝夕の通勤時に渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

概要	
道路整備等	<p>①朝夕の通勤時に集中する交通の渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備・強化により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 →道路ネットワークの整備(新4号国道古河小山バイパス)</li> <li>・ 交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 小山地域へ流入する交通が集中するために渋滞している交差点について、右左折車線増設や車線長延伸により、交差点の交通を円滑にする施策を実施してまいります。 →右左折車線増設、車線長延伸(国道50号小山地区交差点改良、小山環状線萩島交差点改良) →歩道整備による走行性の向上(国道4号羽川歩道整備、国道4号粟宮歩道整備)</li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な信号現示の調整、バス利用の促進等のソフト対策を実施していきます。</li> </ul>

## 3. 栃木県小山地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- ・ 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、ハード・ソフト両面から具体的な対策の立案・実施を行ってまいります。  
→朝夕の通勤時に集中する交通の渋滞対策を進めて参ります。
- ・ 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから「マネジメント会議」で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)

