
第25回
道路行政マネジメントを实践する栃木県会議資料

渋滞対策関連

令和3年3月16日

○本日の会議における議事

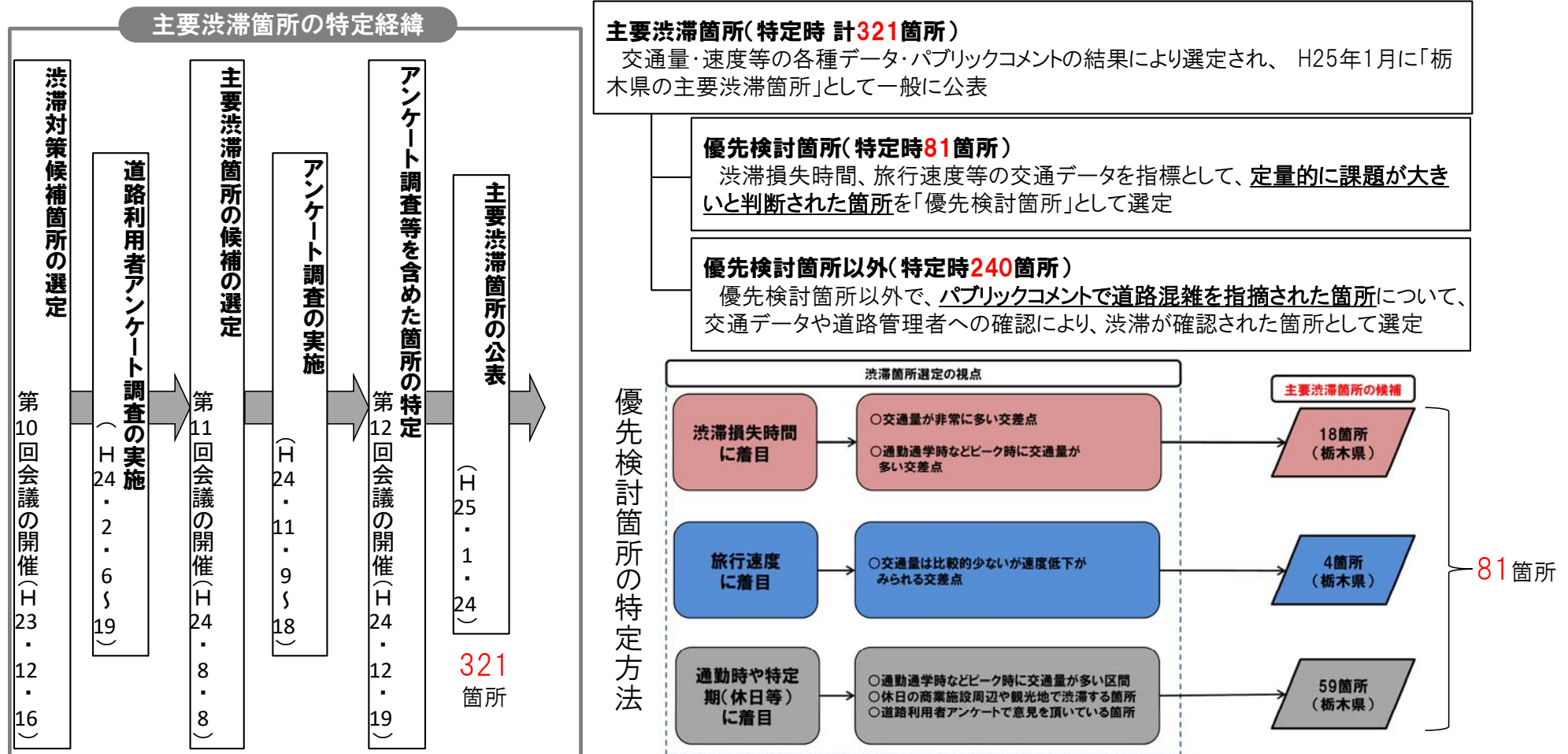
■渋滞関連

1. これまでの会議の開催経緯
2. 今回会議の論点
3. 緊急事態宣言下における交通状況
4. 主要渋滞箇所の見直し
5. 優先検討箇所・ピンポイント渋滞対策の検討
6. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討
7. 今後の渋滞対策実施方針

1. これまでの会議の開催経緯

主要渋滞箇所の特定経緯・箇所区分について

- 栃木県内の主要渋滞箇所(321箇所)は、第12回会議後の平成25年1月に公表。
- 主要渋滞箇所の特定当初には、優先検討箇所(交通データから抽出)、優先検討箇所以外(パブリックコメントによる抽出)の2区分で特定。
- 特定後は、プローブデータをもとに速度状況についてモニタリングを実施。モニタリング指標をクリアした場合は、主要渋滞箇所から解除。



資料: 第11回道路行政マネジメントを実践する栃木県会議

1. これまでの会議の開催経緯

過去の開催履歴と解除履歴

○『道路行政マネジメントを实践する栃木県会議』は、交通渋滞や交通事故対策について、地域の皆さまや、様々な分野の方々からのご意見をお伺いし、道路施策に反映することを目的に、平成17年11月に設置し、今回を含めて25回開催。

開催回	開催年	渋滞関連	開催内容	公表時の 主要渋滞箇所 321箇所	事故関連
第10回	平成23年12月	○	主要渋滞箇所の選定		○
第11回	平成24年8月	○	主要渋滞箇所の候補		—
第12回	平成24年12月	○	主要渋滞箇所の特定	主要渋滞箇所の公表 (H25.1)	○
第13回	平成25年4月	—			○
第14回	平成25年6月	○	今後の渋滞対策における対応方針の検討		—
第15回	平成26年8月	○	優先検討箇所の選定方法等		—
第16回	平成27年3月	—	※渋滞関連の開催無し		○
第17回	平成27年10月	○	事業完了:45箇所(うち優先検討箇所18箇所) 解除:9箇所 (上蒲生中交差点、上蒲生交差点、馬場南交差点、蒲須坂南交差点、上蒲生南交差点、下栗(下栗1丁目)交差点、【仮称】平出北(交)、蒲須坂交差点、大谷津歩道橋交差点)		
第18回	平成28年3月	—	※渋滞関連の開催無し		
第19回	平成28年7月	○	事業完了:13箇所(累計58箇所、うち優先検討箇所:累計22箇所) 解除:2箇所(累計11箇所) (上三川交差点、下高根沢交差点)		○
第20回	平成29年7月	○	事業完了:14箇所(累計72箇所、うち優先検討箇所:累計24箇所) 解除:1箇所(累計12箇所) (【仮称】大平西野田郵便局北側(交))		
第21回	平成30年7月	○	事業完了:1箇所(累計73箇所、うち優先検討箇所:累計24箇所)		
第22回	平成31年3月	○	解除:9箇所(累計21箇所) (石井交差点、片岡交差点、間々田交差点、笹原(北)交差点、卒島交差点、出井交差点、小田林(北)交差点、間々田四丁目交差点、【仮称】馬場北北側(交))		
第23回	令和元年8月	○	事業完了:2箇所(累計75箇所、うち優先検討箇所:累計25箇所)		○
第24回	令和2年8月	○	事業完了:3箇所(累計78箇所、うち優先検討箇所:累計28箇所) 解除:7箇所(累計28箇所) (馬場北交差点、早川町交差点、幸町交差点、天矢場交差点、弓落交差点、【仮称】足利市中央消防署東分署前(交)、【仮称】東谷町東(交))	主要渋滞箇所 293箇所	○
第25回	令和3年3月	○	今回		○

注)事業完了箇所には解除箇所数含む、()内は当該会議までの解除箇所数の累計

1. これまでの会議の開催経緯

■ 前回会議(第24回)での指摘事項と対応(案)

◆ 前回会議(第24回)での指摘事項

① 解除候補箇所(案)の渋滞解消要因の整理

- 解除候補箇所(案)については渋滞解消の要因も整理し追記いただきたい。特に早川町交差点、弓落交差点については要因を明確にしておいていただきたい。

② 主要渋滞箇所の定義や対応方針の説明資料

- 主要渋滞箇所の解除等の意味を正しく伝えるため、今後の資料には主要渋滞箇所の定義や主要渋滞箇所の解除後の対応方針を載せていただきたい。

③ コロナ禍の影響への柔軟な検討対応

- コロナ禍の影響で通常ではない状態が続いており、新しい状況に応じた臨機応変な対応が必要である。モニタリング期間も状況に応じて柔軟に対応していく必要がある。

◆ 指摘事項に対する対応(案)

① 渋滞解消要因を整理・追記し資料を作成

- 解除候補箇所(案)の7箇所について、渋滞解消要因を整理のうえ、資料に追記し公表。
(次ページp.5参照)

② 説明資料を作成し巻末に添付

- 主要渋滞箇所の定義や主要渋滞箇所解除後の対応方針等を説明した資料を作成し巻末に添付。
(最終ページp.20参照)

③ 交通状況を踏まえ対応を検討

- コロナ禍の影響による交通変化等踏まえ、次年度実施するモニタリングにおけるR2年データの使用期間(案)を検討。(審議事項)
(p.10参照)

1. これまでの会議の開催経緯

■ 前回会議(第24回)での指摘事項と対応(案)

■ 渋滞解消要因を整理・追記した資料(第24回マネジメント会議資料(公表資料)より抜粋)

5. 主要渋滞箇所の見直し

■ 解除候補箇所(案) 審議

○全流入方向でモニタリング3指標をクリアしている7箇所を、現地調査等を行った結果、全7箇所を解除する。

交差点名	路線名	優先 検討 箇所	管理者	事業状況	事業名	全流入方向の 3指標クリア状況 (ETC2.0データ)		解 除 判 断	現地踏査の結果等
						H29 (H29.1-12)	H30 (H30.1-12)		
1 馬場北交差点	国道4号		直轄	事業完了	国道4号氏家矢板バイパス	×	○	○	○氏家矢板バイパスの整備により渋滞解消。 ○全流入方向で渋滞発生はみられない。 (12/10 現地踏査)
2 早川町交差点	国道4号	○	直轄	事業中	国道4号矢板拡幅	○	○	○	○渋滞原因であった大規模工場が閉鎖し渋滞 が解消、また将来矢板拡幅で交差点が改良さ れるため、交通量が増加したとしても渋滞発生 は見込まれない。 ○全流入方向で渋滞発生はみられない。 (12/10 現地踏査)
3 幸町交差点	宇都宮栃木線		県	未対策		○	○	○	○周辺道路の整備により交通が円滑になり、渋 滞が緩和。 (2/26 現地踏査)
4 天矢場交差点	国道123号		県	未対策		○	○	○	○周辺道路の整備により交通が円滑になり、渋 滞が緩和。 (2/24 現地踏査)
5 弓落交差点	国道4号		直轄	未対策		○	○	○	○周辺道路の整備等により交通が円滑になり、 渋滞が解消。 ○全流入方向で渋滞発生はみられない。 (12/10 現地踏査)
6 (仮称)足利市中央消防署 東分署前(交)	佐野太田線		県	未対策		○	○	○	○周辺道路の整備により交通が円滑になり、渋 滞が緩和。 (2/26 現地踏査)
7 (仮称)東谷町東(交)	雀宮真岡線		県	未対策		○	○	○	○周辺道路の整備により交通が円滑になり、渋 滞が緩和。 (2/26 現地踏査)

渋滞解消要因を
整理・追記

2. 今回会議の論点

前々回会議(第23回)

(令和元年8月開催済)

1.これまでの会議の開催経緯

- ・主要渋滞箇所の特定期間・箇所区分について
- ・過去の開催履歴と解除履歴

2.今回会議の論点

- ・前回会議での指摘事項と対応方針(案)
- ・今回会議での報告・審議事項

3.渋滞箇所の検討方法

- ・主要渋滞箇所の取り扱い方針(案)
- ・新たなモニタリング方針(案)
- ・20km/h未満となることを許容する箇所の分類(案)

4.渋滞対策の進捗状況

- ・主要渋滞箇所における対策の進捗状況

5.主要渋滞箇所の見直し

- ・本年度解除候補箇所
- ・主要渋滞箇所からの解除候補箇所の概要(具体例)
- ・本年度解除検討箇所
- ・主要渋滞箇所からの解除検討箇所の概要(具体例)

6.優先検討箇所・

ピンポイント渋滞対策の検討

- ・H31年度のピンポイント渋滞対策検討箇所(案)
- ・ピンポイント渋滞対策の対策事例

7.道路利用者会議等からの 渋滞対策要望箇所の検討

- ・渋滞対策要望箇所の対策状況と対応方針

8.今後の渋滞対策検討方針

- ・今回会議のまとめと次回会議に向けての実施方針

前回会議(第24回)

(令和2年8月開催済)

1.これまでの会議の開催経緯

- ・主要渋滞箇所の特定期間・箇所区分について
- ・過去の開催履歴と解除履歴

2.今回会議の論点

- ・今回会議での報告・審議事項

3.緊急事態宣言下における交通状況

- ・緊急事態宣言下における交通量の変化・影響

4.渋滞箇所の検討方法

- ・前回会議での指摘事項と対応方針(案)
- ・新たなモニタリング方針(更新案)

5.主要渋滞箇所の見直し

- ・解除候補箇所(案)
- ・解除検討箇所(案)

6.主要渋滞箇所のモニタリング

- ・渋滞対策の進捗状況

7.優先検討箇所・

ピンポイント渋滞対策の検討

- ・ピンポイント渋滞対策検討箇所(案)

8.道路利用者会議等からの 渋滞対策要望箇所の検討

- ・渋滞対策要望箇所に対する対応状況

9.今後の渋滞対策検討方針

- ・今後の渋滞対策検討の方針

今回会議(第25回)での主な議事内容

(令和3年3月開催)

1.これまでの会議の開催経緯

- ・主要渋滞箇所の特定期間・箇所区分について
- ・過去の開催履歴と解除履歴
- ・前回会議(第24回)での指摘事項と対応(案)

2.今回会議の論点

- ・今回会議での報告・審議事項

3.緊急事態宣言下における交通状況

- ・最近1年間の交通量の変化
- ・次年度におけるモニタリング期間(案)
- ・TDM(交通需要マネジメント)に関する検討

4.主要渋滞箇所の見直し

- ・解除候補箇所(案)
- ・解除検討箇所(案)

5.優先検討箇所・

ピンポイント渋滞対策の検討

- ・ピンポイント渋滞対策検討(案)

6.道路利用者会議等からの 渋滞対策要望箇所の検討

- ・渋滞対策要望箇所の対策状況と対応方針

7.今後の渋滞対策検討方針

- ・今後の渋滞対策検討の方針

2. 今回会議の論点

今回会議での報告・審議事項

議 事	審 議 事 項			ページ
3. 緊急事態宣言下における交通状況	①	報告	最近1年間の交通量の変化	P8～9
	②	審議	次年度におけるモニタリング期間(案) 次年度に実施するモニタリングにおけるR2年データの 使用期間について審議	P10
	③	報告	TDM(交通需要マネジメント)に関する検討	P11
4. 主要渋滞箇所の見直し	④	報告	解除候補箇所(案)(1箇所) 全流入方向でモニタリング3指標をクリアしている1箇所について、 今後現地踏査等を行い、主要渋滞箇所からの解除に向けて検討	P12
	⑤	報告	解除検討箇所(案)(14箇所) 主道路のみモニタリング3指標をクリアしている14箇所について、今 後現地踏査等を行い、主要渋滞箇所からの解除に向けて検討 ※14箇所のうち、2箇所は1回目、12箇所は2回目の現地踏査等を行う	P13～15
5. 優先検討箇所・ ピンポイント渋滞対策の検討	⑥	報告	ピンポイント渋滞対策検討(案)	P16～17
6. 道路利用者会議等からの 渋滞対策要望箇所の検討	⑦	報告	渋滞対策要望箇所に対する対策状況と対応方針	P18
7. 今後の渋滞対策検討方針	⑧	報告	今後の渋滞対策検討の方針	P19

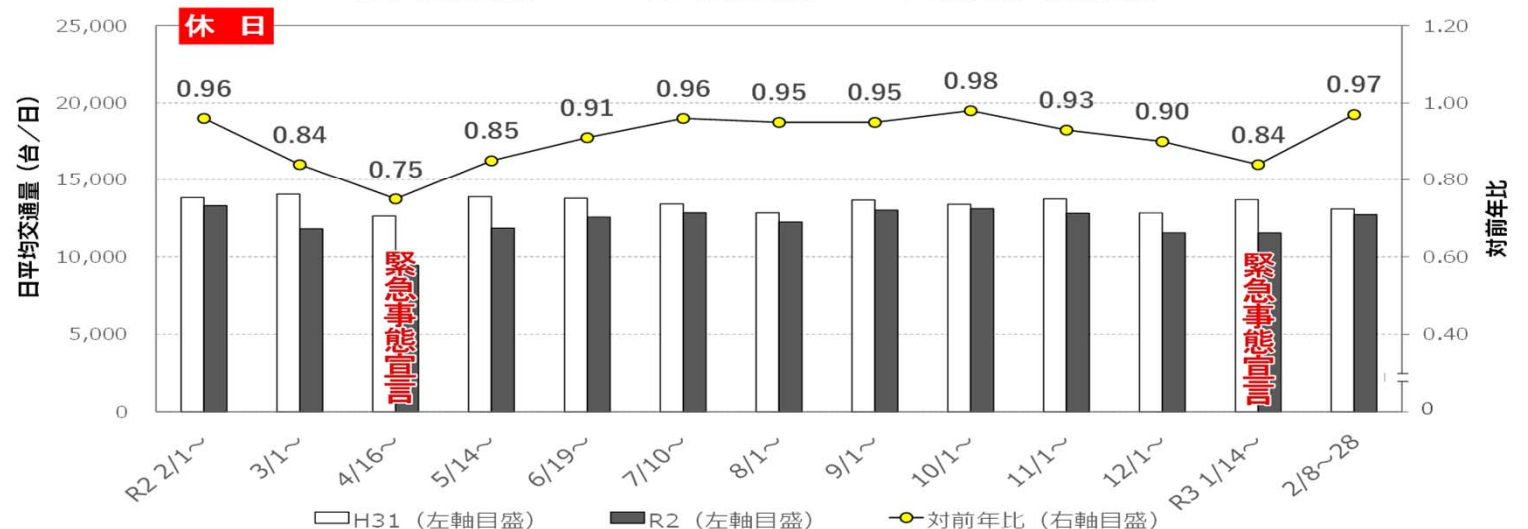
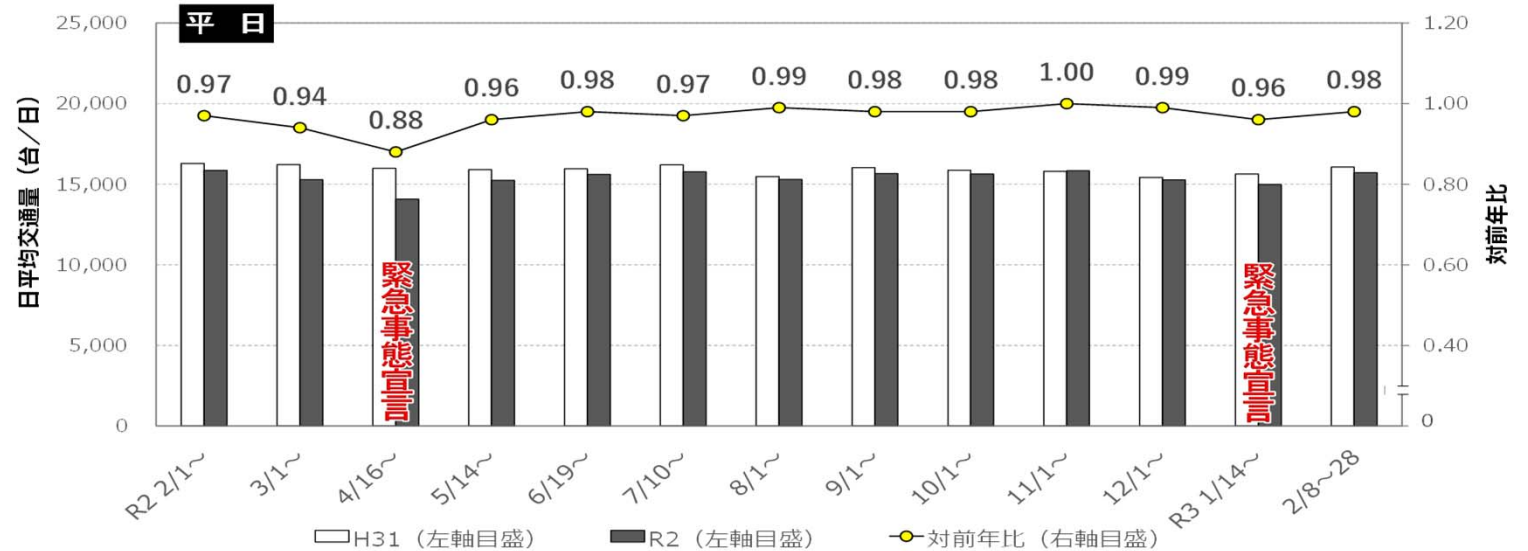
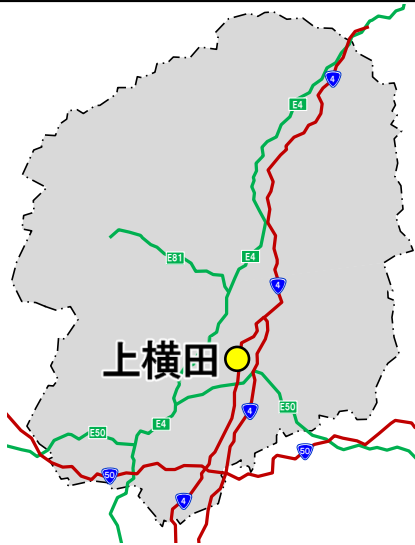
前回会議の
指摘への対
応

3. 緊急事態宣言下における交通状況

最近1年間の交通量の変化(昼間12時間:上横田)

※県内の幹線道路である国道4号、国道50号に着目し、各路線の主要な地域で、路線を代表する地点をそれぞれ1箇所選定し、交通量の変化を整理

○【平日】上横田(宇都宮市)の交通量は、昨年の「緊急事態宣言(R2.4.16~5.13)」下では、前年に比べ12%減少したが、8月~12月はほぼ前年程度まで回復。しかし、今年の「緊急事態宣言(R3.1.14~2.7)」下で4%減少。
 ○【休日】交通量は平日よりも大きく減少。10月に前年程度まで回復したが、その後再び大きく減少。



注) H31は2月2日~R2.3月2日、R2は2月1日~R3.2月28日の直轄トラカンデータより

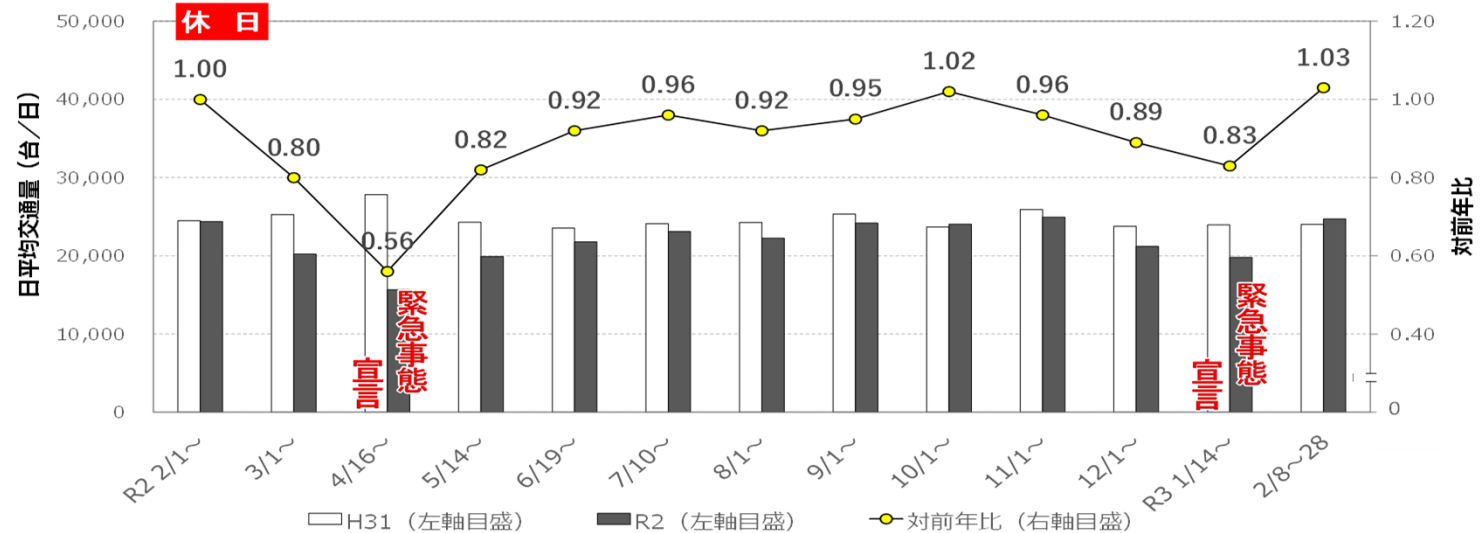
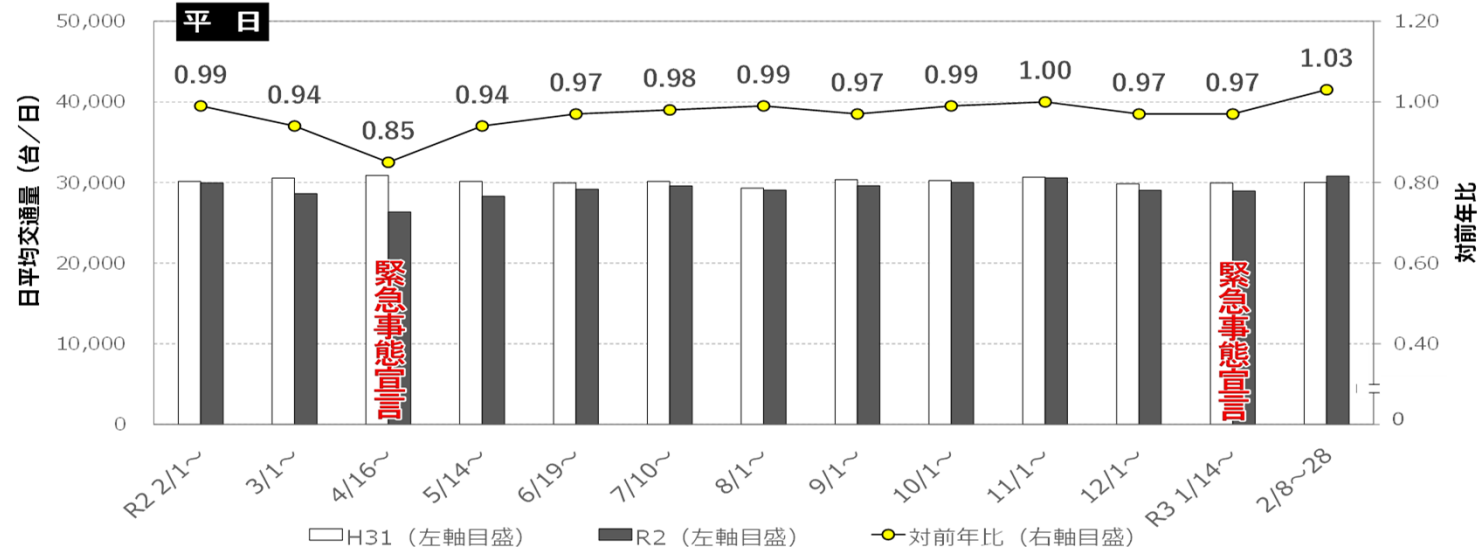
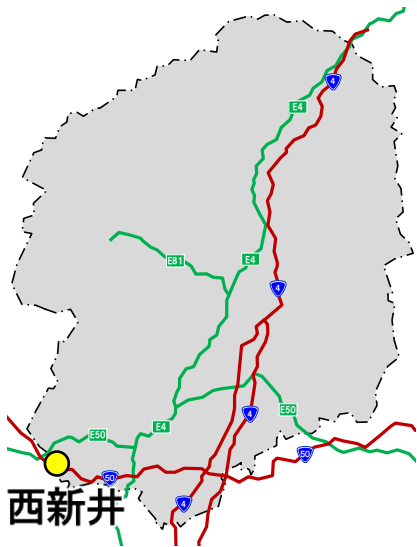
R2.1.30	新型コロナウイルス感染症対策本部を設置
R2.4.7	7都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉、大阪、兵庫、福岡
R2.4.16	全国に緊急事態宣言を発令
R2.5.14	栃木県を含む39県で宣言を解除
R2.5.25	全国の緊急事態宣言を解除
R2.8.1	イベント開催制限を延長
R3.1.14	11都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉は1.8発令
R3.2.8	栃木県の緊急事態宣言を解除

3. 緊急事態宣言下における交通状況

最近1年間の交通量の変化(昼間12時間:西新井)

※県内の幹線道路である国道4号、国道50号に着目し、各路線の主要な地域で、路線を代表する地点をそれぞれ1箇所選定し、交通量の推移を整理

○西新井(足利市)の交通量は、平日・休日とも前述の上横田と概ね同様の傾向がみられるが、特に、休日の減少幅は、上横田に比べると大きい傾向がみられる。



R2.1.30	新型コロナウイルス感染症対策本部を設置
R2.4.7	7都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉、大阪、兵庫、福岡
R2.4.16	全国に緊急事態宣言を発令
R2.5.14	栃木県を含む39県で宣言を解除
R2.5.25	全国の緊急事態宣言を解除
R2.8.1	イベント開催制限を延長
R3.1.14	11都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉は1.8発令
R3.2.8	栃木県の緊急事態宣言を解除

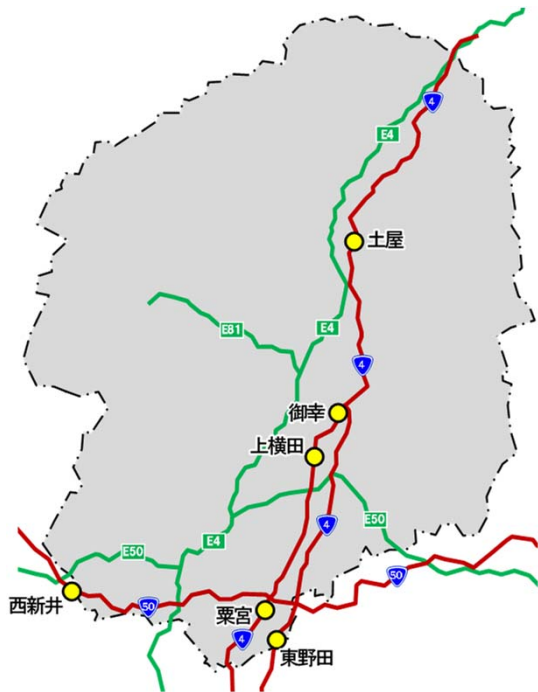
注) H31は2月2日~R2.3月2日、R2は2月1日~R3.2月28日の直轄トラカンデータより

3. 緊急事態宣言下における交通状況

次年度モニタリングにおけるR2年データの使用期間(案) 審議

- 前述の上横田、西新井も含めた直轄トラカン全6箇所について、「年間を通じて平均的な交通量となる10月、11月」の交通量の変化(R2/H31)を整理。
- R2の平日の交通量(昼間12時間)は、10月・11月ともほぼ前年程度まで回復(6箇所平均1.00倍)。
- 休日の交通量は、10月は前年に比べ増加(平均1.05倍)、11月は減少(平均0.96倍)と交通量が増減。
- 以上より、主要渋滞箇所の次年度のモニタリングは、年間12ヶ月各月の交通量の変化(R2/H31)も確認したうえで、R2年の10月・11月のデータを使用して実施する。
なお、休日については交通量の変化を考慮し取り扱いを検討する。

■ 10月・11月における日平均交通量と変化 (H31・R2、昼間12時間(7:00~19:00))



直轄 トラカン	平日 (台/12h)						休日 (台/12h)					
	10月			11月			10月			11月		
	H31	R2	対前年比	H31	R2	対前年比	H31	R2	対前年比	H31	R2	対前年比
上横田	15,864	15,622	0.98	15,798	15,828	1.00	13,391	13,107	0.98	13,741	12,806	0.93
西新井	30,239	30,004	0.99	30,646	30,570	1.00	23,669	24,046	1.02	25,913	24,950	0.96
土屋	22,252	22,420	1.01	22,529	22,624	1.00	17,895	20,958	1.17	20,983	20,562	0.98
御幸	17,434	17,274	0.99	17,559	17,427	0.99	15,269	15,782	1.03	15,921	15,434	0.97
栗宮	12,195	12,297	1.01	12,108	12,336	1.02	10,457	10,914	1.04	10,951	10,699	0.98
東野田	32,339	32,509	1.01	32,758	32,914	1.00	26,804	28,447	1.06	29,785	28,167	0.95
平均	21,721	21,688	1.00	21,900	21,950	1.00	17,914	18,876	1.05	19,549	18,770	0.96

注) H31は10月3日~12月2日、R2は10月1日~11月30日の直轄トラカンデータより

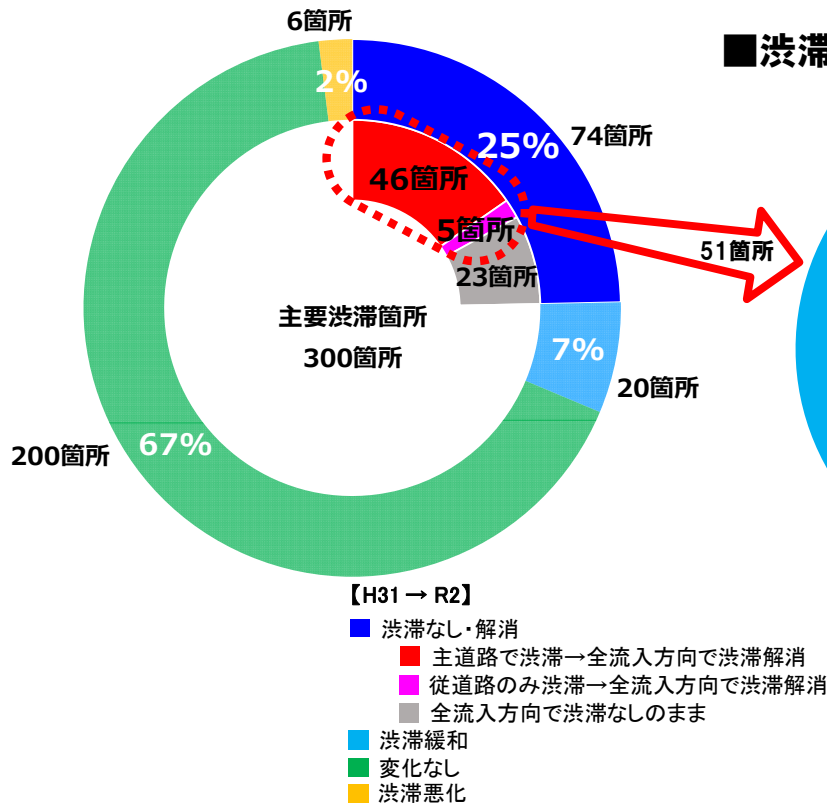
3. 緊急事態宣言下における交通状況

TDM (交通需要マネジメント)に関する検討

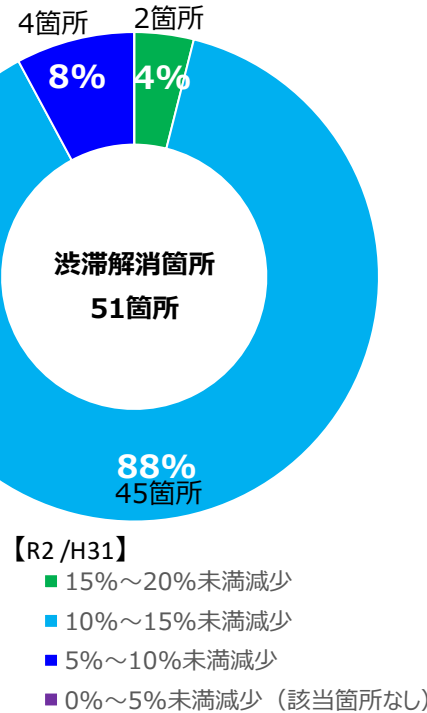
TDM(交通需要マネジメント:Transportation Demand management)とは、自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通混雑を緩和する手法

- 「緊急事態宣言」下において51箇所では渋滞が解消。
- これら51箇所は、ハード的対策だけでなく、TDM(交通需要マネジメント)によって、「緊急事態宣言」下と同程度の交通量を変化させることができれば、渋滞を解消・緩和することが期待される。
- 交通量の減少率等を踏まえ、TDM検討候補箇所を選定し、ETC2.0データ等を活用し候補箇所の交通分析を行って、TDMの可能性について検討を進める予定。

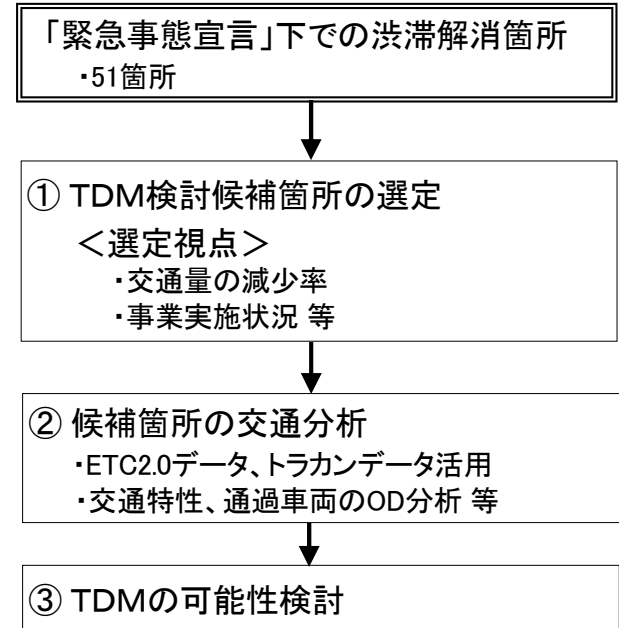
「緊急事態宣言」下での主要渋滞箇所状況



渋滞解消箇所の交通量変化(R2/H31)



TDMの可能性検討の流れ



※:モニタリング3指標(渋滞ありの基準)

- ETC2.0プローブデータによる分析
- ・指標①:平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h未満
 - ・指標②:平日ピーク時平均旅行速度が20km/h未満
 - ・指標③:休日昼間12時間平均旅行速度が20km/h未満

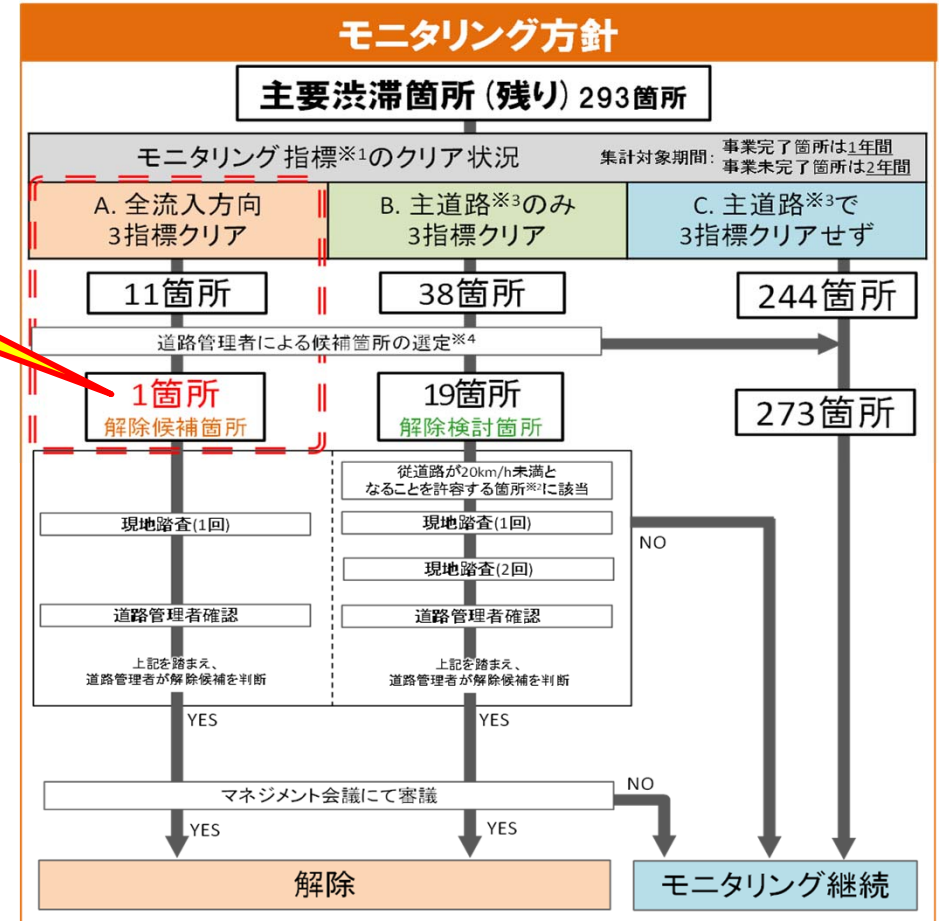
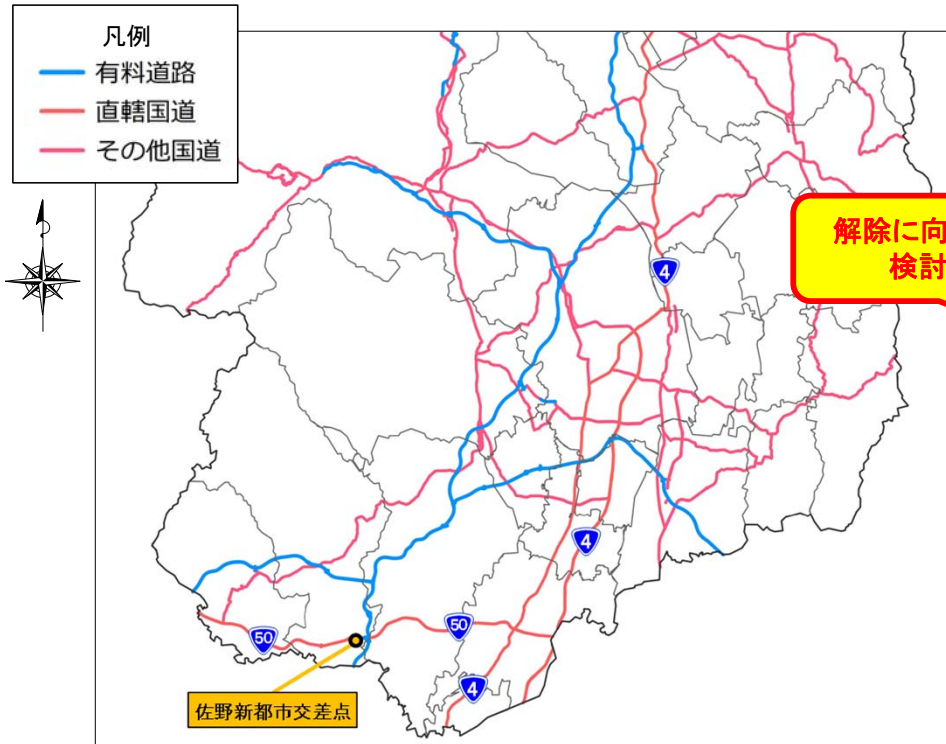
注1) H31は4月18日~5月15日、R2は新型コロナウイルス緊急事態宣言発令期間の4月16日~5月13日のETC2.0データ、トラカンベースデータより

2) 交通量の変化(R2/H31)は、7時・8時台及び17時・18時台の平均値

4. 主要渋滞箇所の見直し

解除候補箇所(案)

○全流入方向でモニタリング3指標をクリアしている1箇所を、今後現地調査注)等を行い、解除に向けて検討。



交差点名	路線名	優先 検討 箇所	管理者	事業状況	全流入方向3指標クリア状況 (ETC2.0データ)	
					H30データ (H30.1-12)	H31データ (H31.1-12)
1 佐野新都市交差点	国道50号	○	直轄	事業完了	×	○

※1 モニタリング指標(クリア基準)

- 1年間(H31.1~R1.12)のETC2.0プローブデータによる分析
- 指標1: 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以上
- 指標2: 平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以上
- 指標3: 休日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以上

※2 20km/h未満となることを許容する箇所の分類(すべてに該当)

- I 渋滞以外の速度低下であること
 - II 従道路が幹線的な道路ではないこと
- [幹線的でない従道路の例] 道路が4車線未満、主道路より交通量が少ない、ネットワークの骨格を形成し主要な地点を結ぶ道路でない

※3 原則、当該交差点において道路種別が上位の道路を主道路とする
[道路種別の上位・下位の関係] (出典:ITARDAによる定義)
国道 > 主要地方道 > 一般都道府県道 > 市町村道

※4 道路管理者による候補箇所の選定

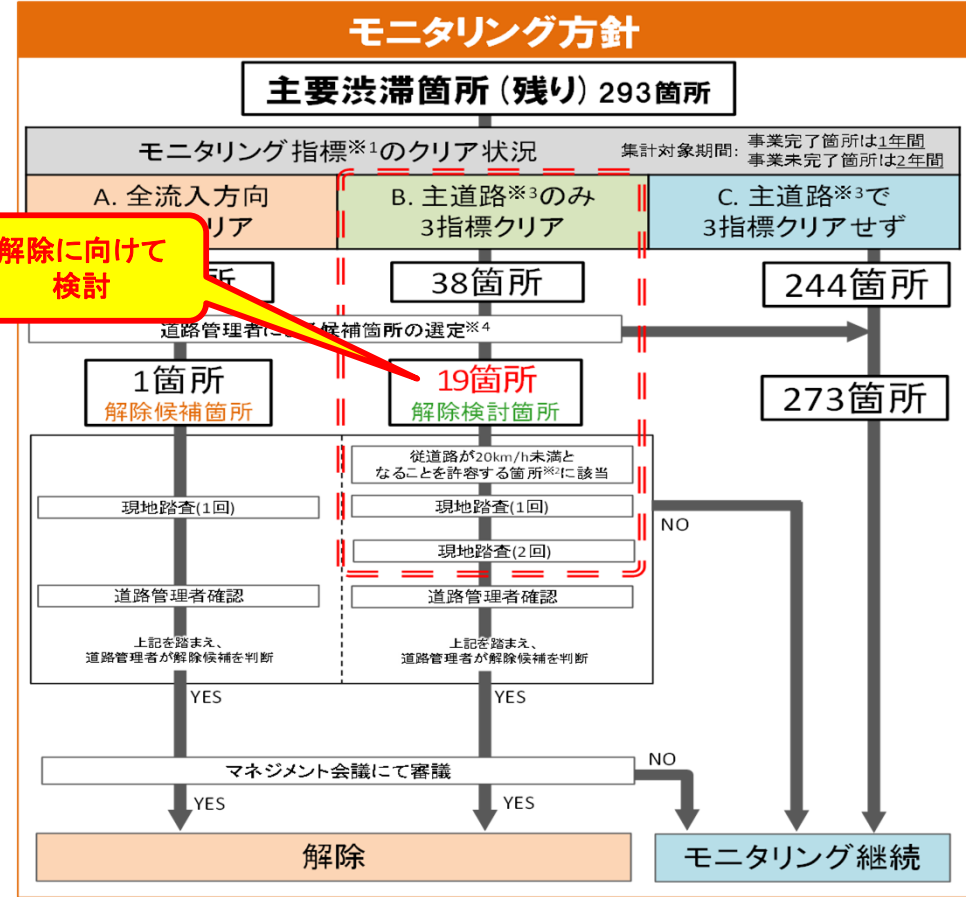
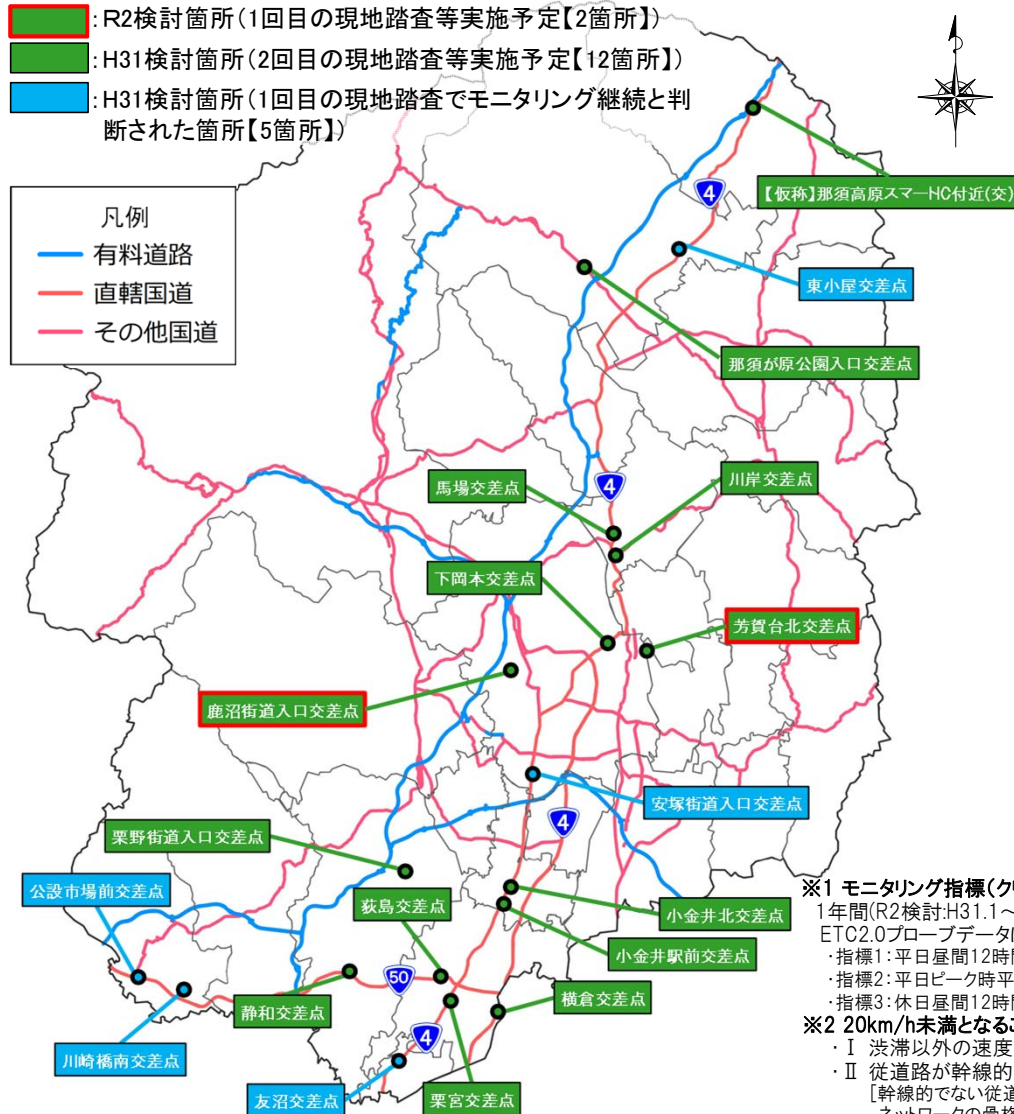
- 候補箇所の周辺で道路工事で交通規制が実施され、候補箇所の交通状況が平常時ではないと判断される場合は、現状のモニタリング指標で解除を判断することができないため、候補箇所から除外
- 候補箇所の周辺で道路整備等の予定があり、これにより候補箇所の交通状況が変化すると想定される場合は、現状のモニタリング指標だけでは解除を判断できないため、候補箇所から除外 など

注) R2.12に現地踏査を実施したが、コロナ禍の影響で交通量に減少傾向がみられたため、次年度に再度実施予定

4. 主要渋滞箇所の見直し

解除検討箇所(案)

- 主道路のみモニタリング3指標をクリアしている**19箇所**^{注1)}について、解除に向けて検討。
- このうち、**2箇所**は1回目(本年度検討箇所)、**12箇所**は2回目(H31検討継続箇所)の現地踏査^{注2)}等を行い検討。



解除に向けて検討

注1)うち5箇所は、H31検討箇所、1回目の現地踏査においてモニタリング継続と判断(p.15参照)
 注2)一部の箇所は、R2.12に現地踏査を実施したが、コロナ禍の影響で交通量に減少傾向がみられたため、次年度に再度実施予定

4. 主要渋滞箇所の見直し

解除検討箇所(案)

- 主道路のみモニタリング3指標をクリアしている**19箇所**^{注1)}について、解除に向けて検討。
- このうち、**2箇所は1回目(本年度検討箇所)**、**12箇所は2回目(H31検討継続箇所)**の現地踏査^{注2)}等を行い検討。

①次年度に**1回目**の現地踏査等を行う箇所(R2検討:2箇所)

交差点名	路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業状況	主道路のみ 3指標クリア状況 (ETC2.0データ)	
	主道路	従道路				H30データ (H30.1-12)	H31データ (H31.1-12)
1 鹿沼街道入口交差点	宇都宮亀和田栃木線	宇都宮鹿沼線		県	事業完了	×	○
2 芳賀台北交差点	宇都宮向田線	宇都宮向田線		県	事業完了	○	○

②次年度に**2回目**の現地踏査^{注2)}等を行う箇所(H31検討:12箇所) その1/2 [前回(第24回)会議資料再掲]

交差点名	路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業 状況	主道路のみ 3指標クリア状況 (ETC2.0データ)		解 除 検 討 判 断	現地踏査の結果等
	主道路	従道路				H29データ (H29.1-12)	H30データ (H30.1-12)		1回目(H31実施)
1 川岸交差点	国道4号	国道293号 市道	○	直轄	事業完了	○	○	○	○全流入方向で渋滞発生はみられない ○従道路は2車線道路であり、幹線的な道路ではない ※ (R1.12.10 現地調査)
2 【仮称】那須高原スマート IC付近(交)	国道4号	那須高原スマートイ ンター線		直轄	未対策	○	○	○	○全流入方向で渋滞発生はみられない ○従道路は2車線道路とセンターラインがない道路で、幹線的な道路で はない ※ (R1.12.10 現地調査)
3 粟野街道入口交差点	栃木環状線	栃木栗野線		県	未対策	○	○	○	○同上 (R2.2.26 現地調査)
4 栗宮交差点	国道4号	栗宮喜沢線		直轄	事業中	○	○	○	○同上 (R1.12/10 現地調査)
5 小金井駅前交差点	国道4号	小金井停車場線		直轄	未対策	○	○	○	○全流入方向で渋滞発生はみられない ○従道路は2車線道路であり、幹線的な道路ではない ※ (R1.12.10 現地調査)
6 静和交差点	岩舟小山線	静和停車場線		県	未対策	○	○	○	○全流入方向で渋滞発生はみられない ○従道路は幹線的な道路でもない ※ (R2.2.26 現地調査)
7 横倉交差点	国道4号 バイパス	矢畑横倉新田線		直轄	事業完了	○	○	○	○全流入方向で渋滞発生はみられない ○従道路にはセンターラインがなく、幹線的な道路ではない ※ (R1.12.10 現地調査)

※:20km/h未満となることを許容する箇所に該当

注1)うち5箇所は、H31検討箇所、1回目の現地踏査においてモニタリング継続と判断(p.15参照)
注2)一部の箇所は、R2.12に現地踏査を実施したが、コロナ禍の影響で交通量に減少傾向がみられたため、次年度に再度実施予定

4. 主要渋滞箇所の見直し

解除検討箇所(案)

- 主道路のみモニタリング3指標をクリアしている**19箇所**^{注1)}について、解除に向けて検討。
- このうち、**2箇所**は1回目(本年度検討箇所)、**12箇所**は2回目(H31検討継続箇所)の現地踏査^{注2)}等を行い検討。

② 次年度に**2回目**の現地踏査^{注2)}等を行う箇所 (H31検討:12箇所) その2/2 [前回(第24回)会議資料再掲]

交差点名	路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業 状況	主道路のみ 3指標クリア状況 (ETC2.0データ)		解除 検討 判断	現地踏査の結果等 1回目(H31実施)
	主道路	従道路				H29データ (H29.1-12)	H30データ (H30.1-12)		
9 萩島交差点	国道50号	小山環状線		直轄	事業中	○	○	○	○同上 (R1.12.10 現地調査)
10 小金井北交差点	国道4号	栃木二宮線		直轄	事業中	○	○	○	○同上 (R1.12.10 現地調査)
11 下岡本交差点	国道4号	上横倉下岡本線		直轄	未対策	○	○	○	○全流入方向で渋滞発生はみられない ○従道路にはセンターラインがなく、幹線的な道路ではない ※ (R1.12.10 現地調査)
12 那須が原公園入口交 差点	国道400号	那須野が原公園 線		県	未対策	○	○	○	○全流入方向で渋滞発生はみられない ○従道路は幹線的な道路ではない ※ (R2.2.24 現地調査)

※:20km/h未満となることを許容する箇所に該当

< H31検討箇所で、1回目の現地踏査においてモニタリング継続と判断された箇所(5箇所) > [前回(第24回)会議資料再掲]

交差点名	路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業 状況	主道路のみ 3指標クリア状況 (ETC2.0データ)		解除 検討 判断	現地踏査の結果等 1回目(H31実施)
	主道路	従道路				H29データ (H29.1-12)	H30データ (H30.1-12)		
2 川崎橋南交差点	佐野太田線 足利館林線	足利館林線 市道		県	未対策	○	○	×	×現地踏査では渋滞発生はみられなかったが、従道路は交通量が多い 幹線的な道路である(20km/h未満を許容できない道路) (R2.2.26 現地調査)
3 友沼交差点	国道4号	市道 南小林松原線		直轄	事業完了	○	○	×	×従道路は、思川を跨ぐ道路で幹線的な道路(20km/h未満を許容でき ない道路)、渋滞発生もみられる (R1.12.10 現地調査)
4 東小屋交差点	国道4号	東小屋黒羽線		直轄	事業完了	○	○	×	×従道路で渋滞発生がみられる(20km/h未満を許容できない道路) (R1.12.10 現地調査)
5 公設市場前交差点	国道50号	国道293号 市道		直轄	未対策	○	○	×	×現地踏査では渋滞発生はみられなかったが、従道路は国道293号で交通 量も多く、幹線的な道路である(20km/h未満を許容できない道路) (R1.12.10 現地調査)

注1)うち5箇所は、H31検討箇所、1回目の現地踏査においてモニタリング継続と判断(当該ページ下段参照)
注2)一部の箇所は、R2.12に現地踏査を実施したが、コロナ禍の影響で交通量に減少傾向がみられたため、次年度に再度実施予定

5. 優先検討箇所・ピンポイント渋滞対策の検討

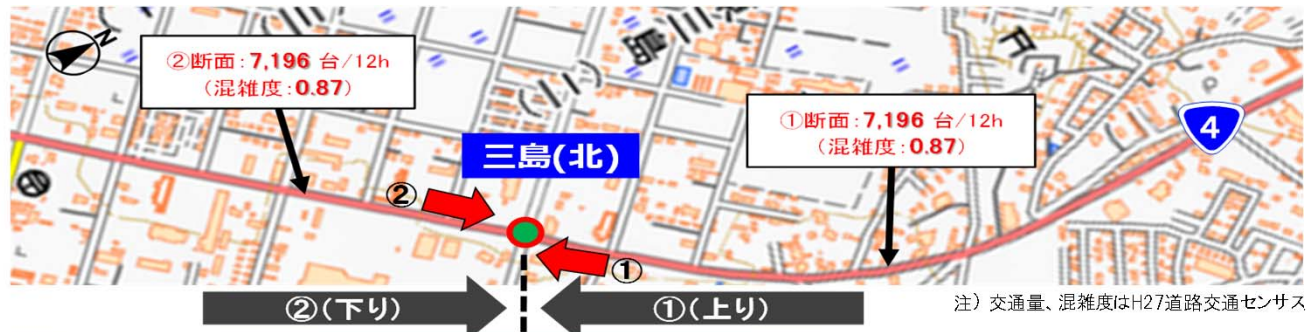
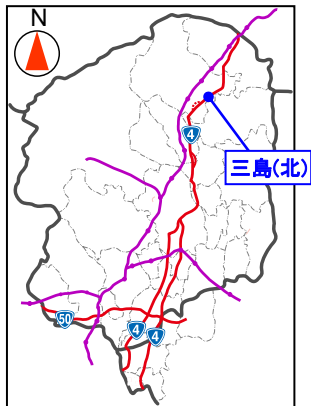
ピンポイント渋滞対策検討(案)

※ ピンポイント渋滞対策とは、用地買収等を伴わず短期的に取組可能な渋滞対策
(対策例: 停止線の前出し、右折・左折レーンの延伸 等)

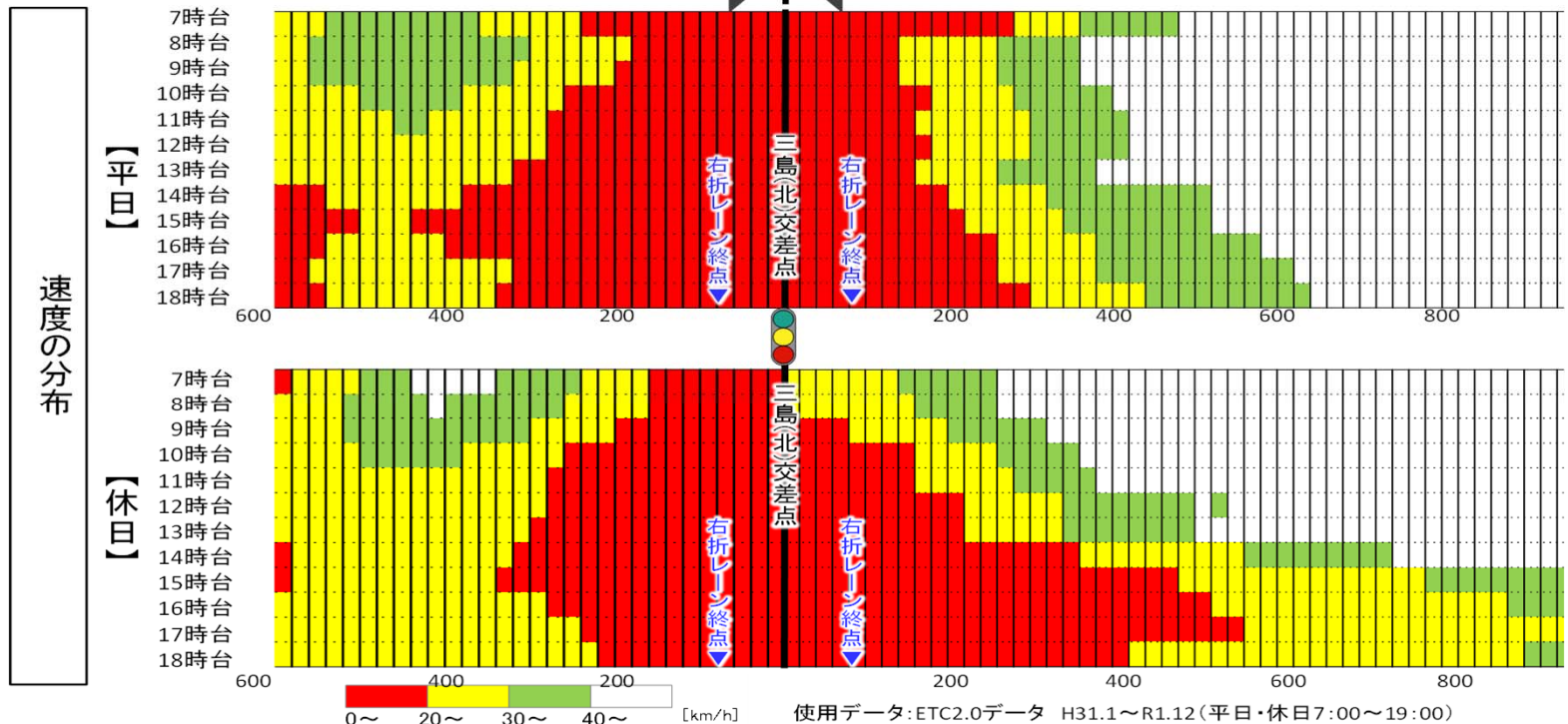
○前回(第24回)会議で提示したピンポイント渋滞対策検討候補(29箇所)について、ピンポイント渋滞対策を検討。

【代表事例】国道4号 三島(北)交差点(那須塩原市): 国道4号の交通量は容量に近く、全時間帯で渋滞が発生。

■三島(北)の交通量、旅行速度状況(平日・休日、時間帯別)



注) 交通量、混雑度はH27道路交通センサスより



5. 優先検討箇所・ピンポイント渋滞対策の検討

ピンポイント渋滞対策検討(案)

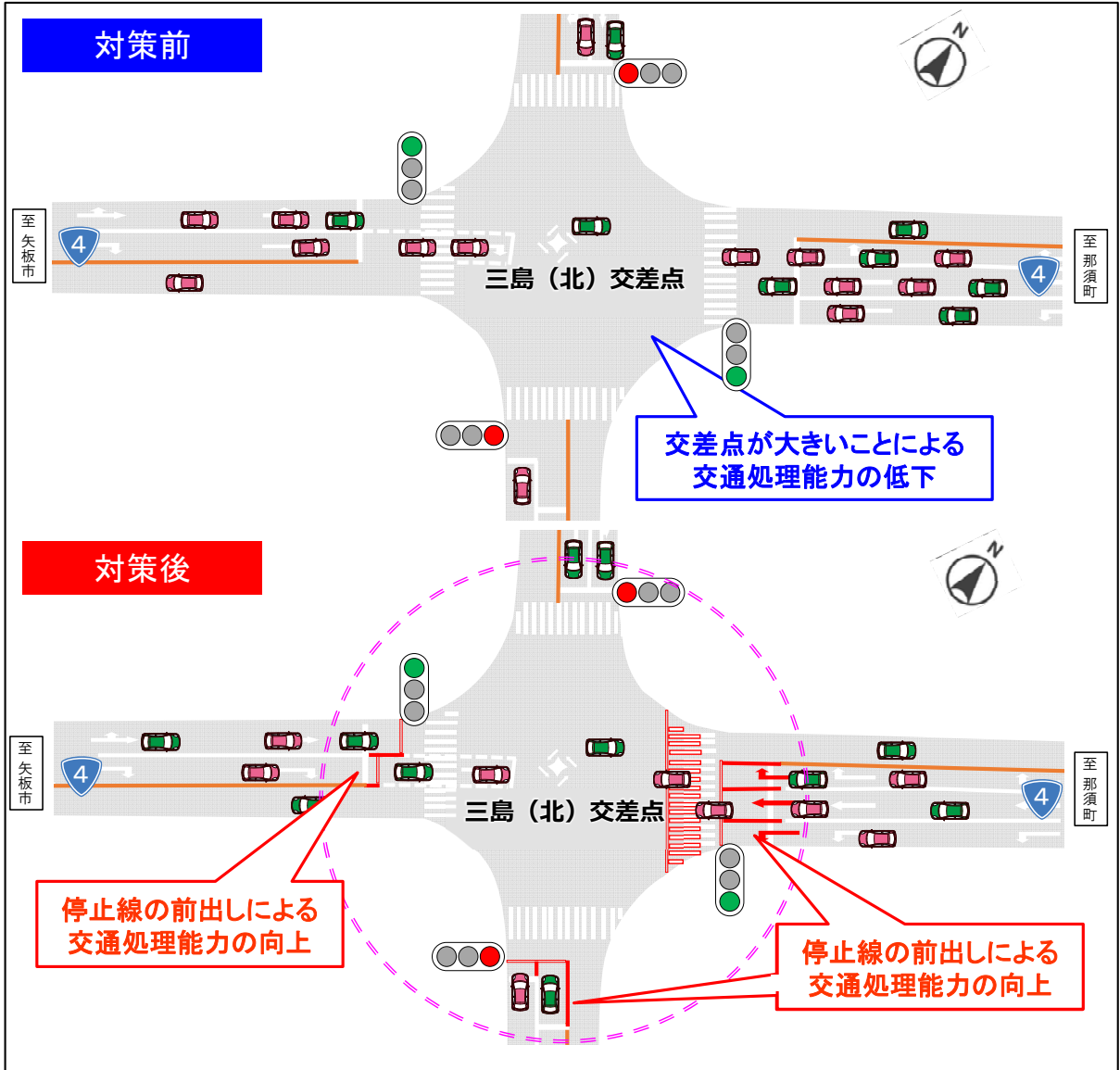
※ ピンポイント渋滞対策とは、用地買収等を伴わず短期的に取組可能な渋滞対策
(対策例: 停止線の前出し、右折・左折レーンの延伸 等)

【代表事例】 国道4号 三島(北)交差点(那須塩原市)： 交差点コンパクト化(停止線の前出し)により交通処理能力を向上。

≪位置図≫



≪広域図≫

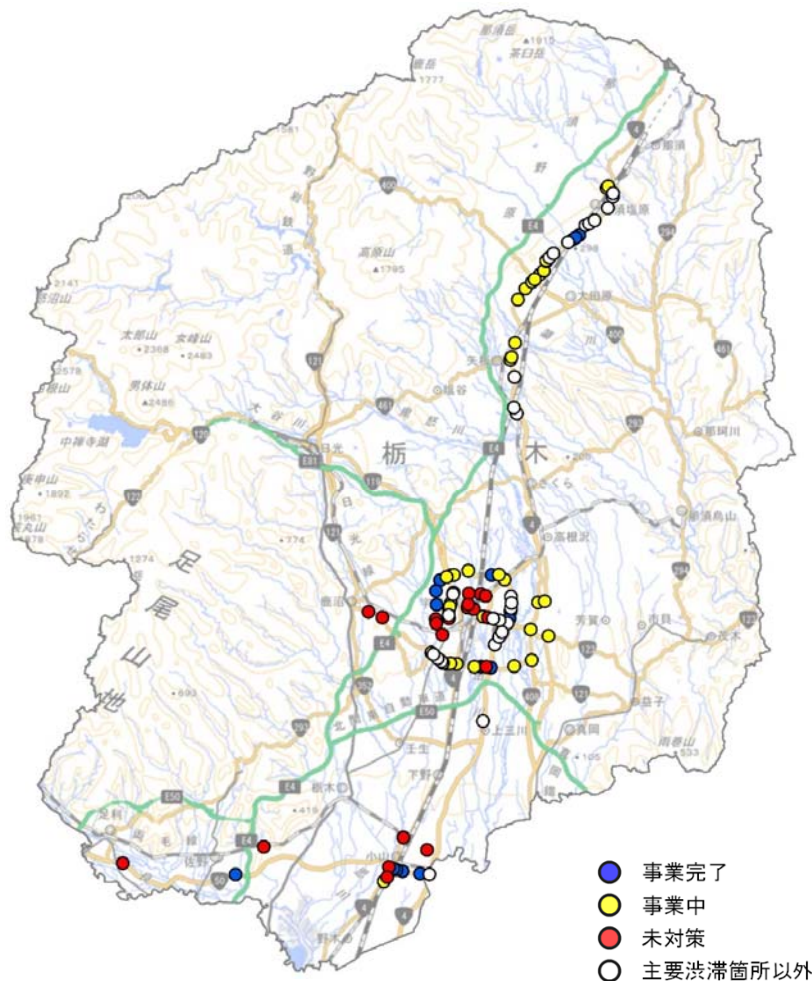


6. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

渋滞対策要望箇所の対策状況と対応方針

- 令和2年度に関連団体※からの対策要望箇所(栃木県内)は103箇所。
- 主要渋滞箇所は、モニタリングを行いつつ対応を検討。
- 主要渋滞箇所以外の箇所は、渋滞動向を注視。

関係団体からの渋滞対策要望箇所(R2)



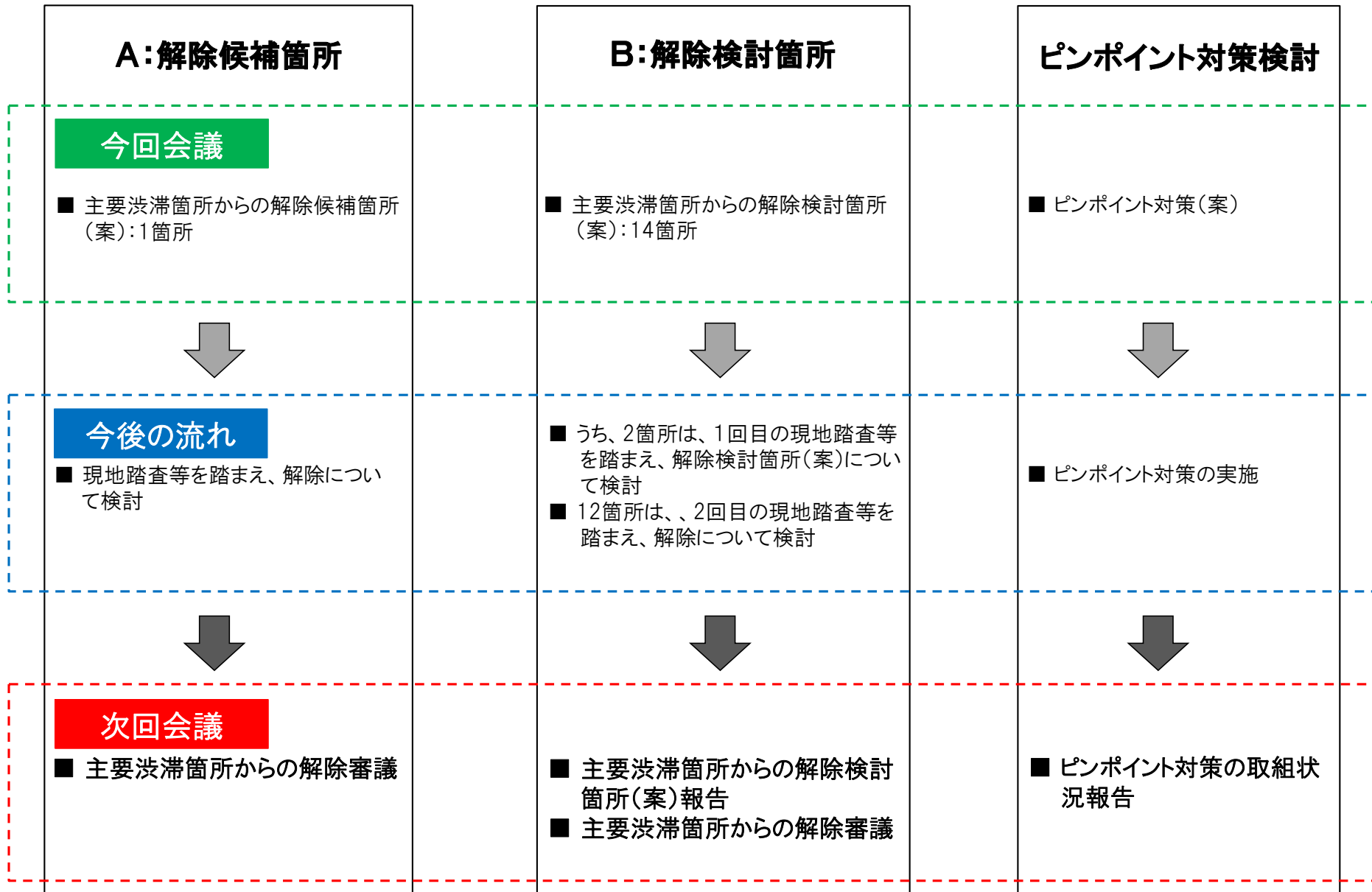
渋滞対策要望箇所と主要渋滞箇所との関係

区分	事業実施状況 (R2.4末)	要望箇所数 (R2)
主要渋滞箇所	事業完了	17箇所
	事業中	35箇所
	未対策	21箇所
主要渋滞箇所以外		30箇所
合計		103箇所

※ 公益社団法人全日本トラック協会、公益社団法人日本バス協会
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

7. 今後の渋滞対策検討方針

今回会議のまとめと、次回会議に向けての検討方針



■モニタリング3指標について

モニタリング3指標		視 点	モニタリング3指標の説明
指標①	平日昼間12時間 平均旅行速度	平 日	<ul style="list-style-type: none"> ● 月～金(祝日を除く)の、昼間12時間(7:00～19:00)に走行する車両の、12時間全体の平均旅行速度。 ● 平均旅行速度は、主要渋滞箇所の変差流入部区間を対象に算定。 <計算方法> $12時間平均旅行速度 = [12時間全体の総台km] / [12時間全体の総台時]$
指標②	平日ピーク時 平均旅行速度	交 通 量 ピーク時 (平日)	<ul style="list-style-type: none"> ● 月～金(祝日を除く)の、昼間12時間(7:00～19:00)に走行する車両の、1時間毎の平均旅行速度のうち、最低の旅行速度(=交通量がピーク時の平均旅行速度)。 ● 平均旅行速度の算定対象は、指標①と同じ。 <計算方法> $ピーク時平均旅行速度 = 12時間各1時間の平均旅行速度([総台km] / [総台時])のうち、最低の平均旅行速度$
指標③	休日昼間12時間 平均旅行速度	休 日	<ul style="list-style-type: none"> ● 土・日・祝日の、昼間12時間(7:00～19:00)に走行する車両の、12時間全体の平均旅行速度。 ● 平均旅行速度の算定対象は、指標①と同じ。 <計算方法> $12時間平均旅行速度 = [12時間全体の総台km] / [12時間全体の総台時]$

■主要渋滞箇所について

項 目	項目の説明
主要渋滞箇所の定義	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要渋滞箇所(当初)は、交通量・速度等の各種データ・パブリックコメントの結果により選定され、H25年1月に「栃木県の主要渋滞箇所」として公表(321箇所)。 ● 「優先検討箇所」(81箇所)は、渋滞損失時間、旅行速度等の交通データを指標として、定量的に課題が大きいと判断された箇所。 ● 「優先検討箇所」以外(240箇所)は、パブリックコメントで道路混雑を指摘された箇所について、交通データや道路管理者への確認により、渋滞が確認された箇所。
主要渋滞箇所の解除	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要渋滞箇所の解除は、「道路行政マネジメントを实践する栃木県会議」において審議された「モニタリング方針」に基づき実施。 ● [A]全流入方向でモニタリング3指標をクリアしている箇所は、道路管理者による候補箇所の選定、現地踏査(1回)、道路管理者確認を行なったうえで、これらを踏まえ道路管理者が解除候補を判断、マネジメント会議にて審議し解除される。 ● [B]主道路※のみモニタリング3指標をクリアしている箇所は、道路管理者による候補箇所の選定、従道路が20km/h未満になることを許容する箇所に該当するかの確認、現地踏査(2回)、道路管理者確認を行なったうえで、これらを踏まえ道路管理者が解除候補を判断、マネジメント会議にて審議し解除される。 ● 主要渋滞箇所から解除された箇所は、解除後もモニタリングを継続しフォローアップ。 <p style="text-align: center;">※ 原則、当該交差点において道路種別が上位の道路を主道路とする(国道>主要地方道>一般都道府県道>市町村道)</p>