
第27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4年9月21日

■渋滞関連

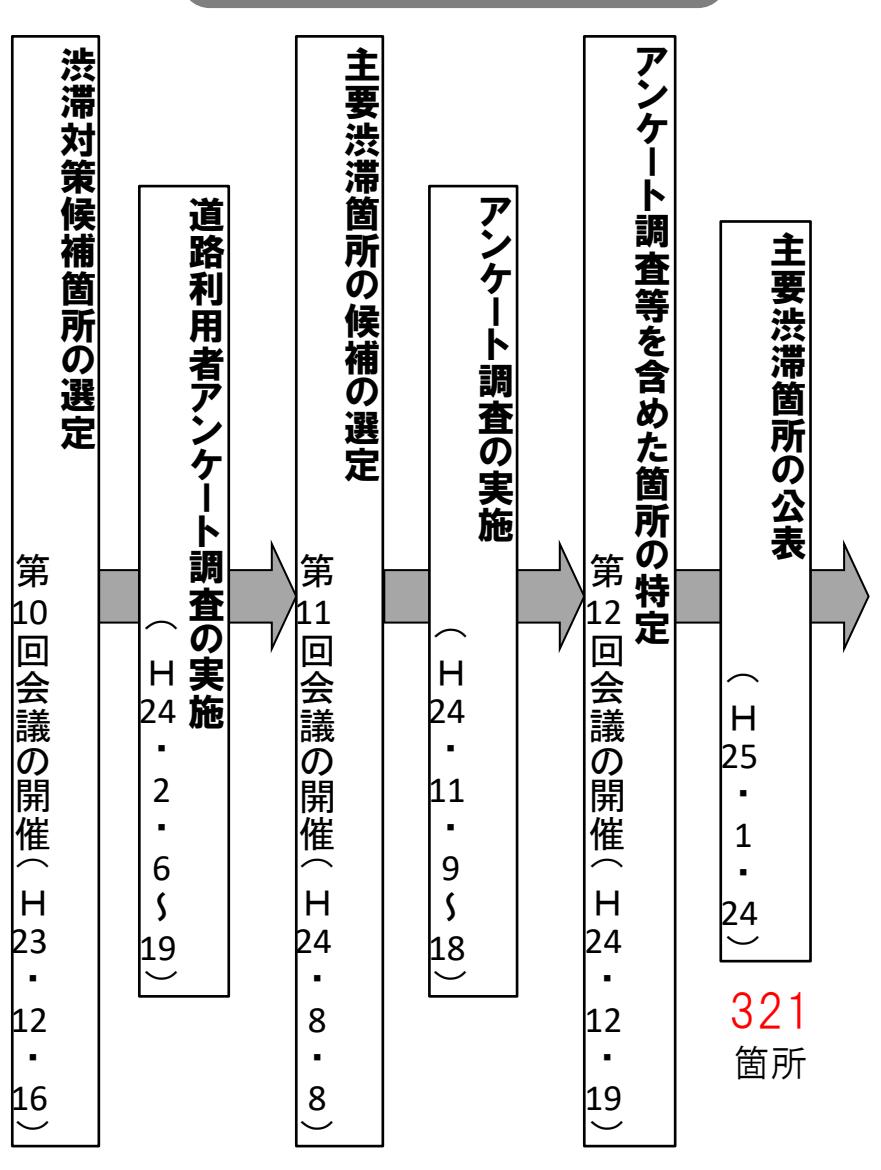
1. これまでの会議の開催経緯
2. 前回会議での指摘事項
3. 主要渋滞箇所対策検討方針について
 3. 1 渋滞対策の進捗状況
 3. 2 未対策箇所対策検討方針(案)
 3. 3 TDM施策の可能性検討
4. 主要渋滞箇所の解除箇所について **審議事項**
5. 最新データによるモニタリング結果
6. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討
7. 今後の渋滞対策検討方針

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(H27~R2年度までに計28箇所解除済み)。

主要渋滞箇所の特定経緯



主要渋滞箇所(特定時 計321箇所)

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」として一般に公表

優先検討箇所(特定時81箇所)

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を「優先検討箇所」として選定

解除箇所(11箇所)

優先検討箇所以外(特定時240箇所)

優先検討箇所以外で、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として選定

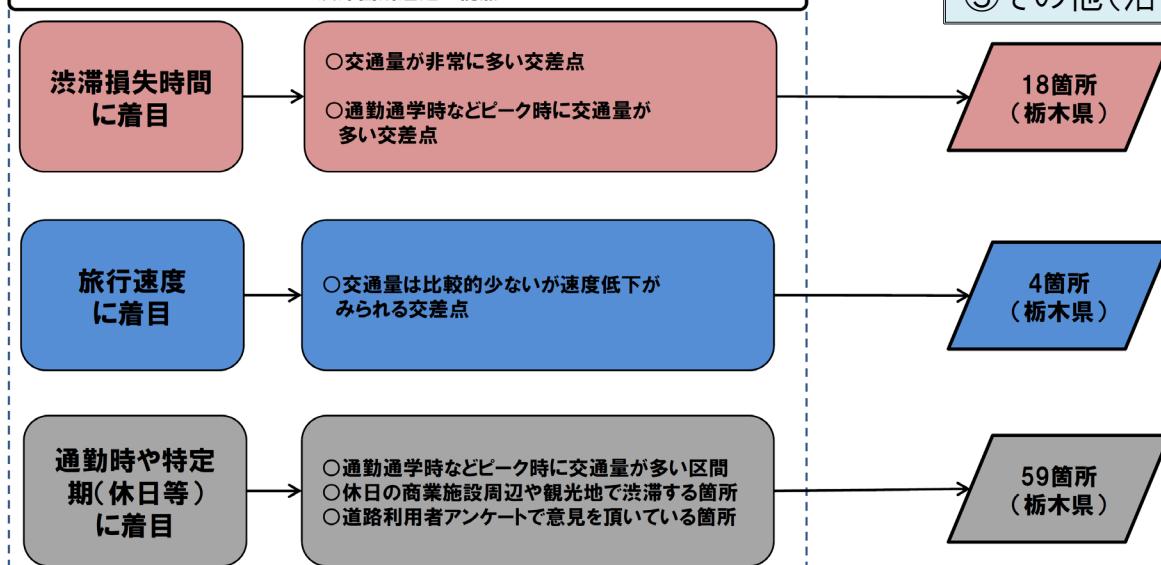
解除箇所(17箇所)

解除箇所(H27~R2年度 計28箇所)

- ①当該箇所の対策完了で解除: 14箇所
- ②周辺路線の対策実施で解除: 13箇所
- ③その他(沿線施設閉鎖) : 1箇所

優先検討箇所の特定方法

渋滞箇所選定の視点



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27回開催。

開催回	開催年	主要渋滞箇所	対策完了(事業完了)箇所	解除箇所数
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	-	-
第14回	平成25年6月	321箇所	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	321箇所	優先検討箇所の選定方法等	-
第17回	平成27年10月	312箇所	45箇所 (うち優先検討箇所18箇所)	9箇所
第19回	平成28年7月	310箇所	13箇所 (累計58箇所、うち優先検討箇所:累計22箇所)	2箇所 (累計11箇所)
第20回	平成29年7月	309箇所	14箇所 (累計72箇所、うち優先検討箇所:累計24箇所)	1箇所 (累計12箇所)
第21回	平成30年7月	309箇所	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	300箇所	-	9箇所 (累計21箇所)
第23回	令和元年8月	300箇所	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	293箇所	3箇所 (累計78箇所、うち優先検討箇所:累計28箇所)	7箇所 (累計28箇所)
第25回	令和3年3月	293箇所	-	-
第26回	令和3年8月	293箇所	9箇所 (累計87箇所、うち優先検討箇所:累計29箇所)	-
第27回	令和4年9月	今回		

主要渋滞
箇所の公
表
(H25.1)

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。渋滞関連が開催された回のみ記載。

2. 前回会議での指摘事項

■ 前回会議(第26回)での指摘事項と対応(報告)

■ 前回会議(第26回)での指摘事項

① TDM施策の可能性検討について

- 道路整備による渋滞対策の他、TDMやICT等情報通信技術を活用した施策も組み合わせ取り組んでいくことも必要である。引き続き情報収集・分析を進め、TDM施策の可能性の検討を進めていただきたい。

② イベント時の状況を踏まえた渋滞対策について

- 2022年に栃木国体がある。通常時の渋滞対策だけでなく、イベント時の状況も踏まえた渋滞対策の議論もできるようにしておいていただきたい。

■ 指摘事項に対する対応(報告)

① TDM施策の可能性検討への取組を推進

- TDM施策の可能性検討について、自治体と意見交換会を実施し具体的な取組を推進する。
- 令和4年度に自治体協議を行い、令和5年度内の実施に向けてTDM施策の具体化や役割分担等を協議予定 (P20参照)。

② 渋滞データの提供により渋滞対策を推進

- 「いちご一会とちぎ国体・とちぎ大会実行委員会」が策定した輸送計画や交通対策を踏まえ、交通規制を実施予定(※P5参照)。

2. 前回会議での指摘事項

いちご一会とちぎ国体・とちぎ大会の交通規制のお知らせ(チラシ)

通行白粛

のお願い

開・閉会式会場の
栃木県総合運動公園周辺 は
大変混雑します。



交通規制のお知らせ

※開・閉会式当日は、栃木県総合運動公園の駐車場を使用することはできません。



第77回 国民体育大会
いちご一会とちぎ国体

総合開会式 10/ 1 土	総合閉会式 10/ 11 火
----------------------------	-----------------------------

第22回 全国障害者スポーツ大会
いちご一会とちぎ大会

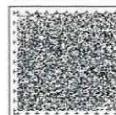
開会式 10/ 29 土	閉会式 10/ 31 月
---------------------------	---------------------------

大切なお願い

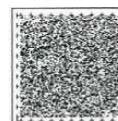
●当日は**交通規制を実施**しますので、**通行の自粛と迂回**にご協力をお願いします。
 ※交通規制の詳細は裏面をご覧ください。

いちご一会とちぎ国体・とちぎ大会実行委員会

このマークは音声コードです。スマートフォンや専用読み取り装置を使って、このチラシの内容を音声で聞くことができます。



音声コード



規制内容 (区間)	規制内容	いちご一会とちぎ国体 第77回国民体育大会 夢を感動へ。感動を未来へ。2022		いちご一会とちぎ大会 第22回全国障害者スポーツ大会 夢を感動へ。感動を未来へ。2022	
		総合開会式 10月1日(土)	総合閉会式 10月11日(火)	開会式 10月29日(土)	閉会式 10月31日(月)
①	通行止め (歩行者も通行できません)	9/30 ~ 10/1 13:00 ~ 19:00	5:00 ~ 13:00	10/28 ~ 10/29 13:00 ~ 14:00	5:00 ~ 19:00
②	車両通行止め				
③	指定方向外進行禁止	6:00 ~ 20:00	5:00 ~ 16:00	5:00 ~ 22:00	5:00 ~ 21:00
④	駐停車禁止				

このチラシに関するお問合せ先

いちご一会とちぎ国体・とちぎ大会実行委員会
 事務局：栃木県 国体・障害者スポーツ大会局施設調整課
 TEL：028-623-3519
 8:30~17:15(土・日・祝を除く)
 いちご一会とちぎ国体・とちぎ大会の情報はHPをご覧ください!!

<https://www.tochigikokutai2022.jp>



2022とちぎ国体
 HPも見てね!
 スマートフォン対応!

3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

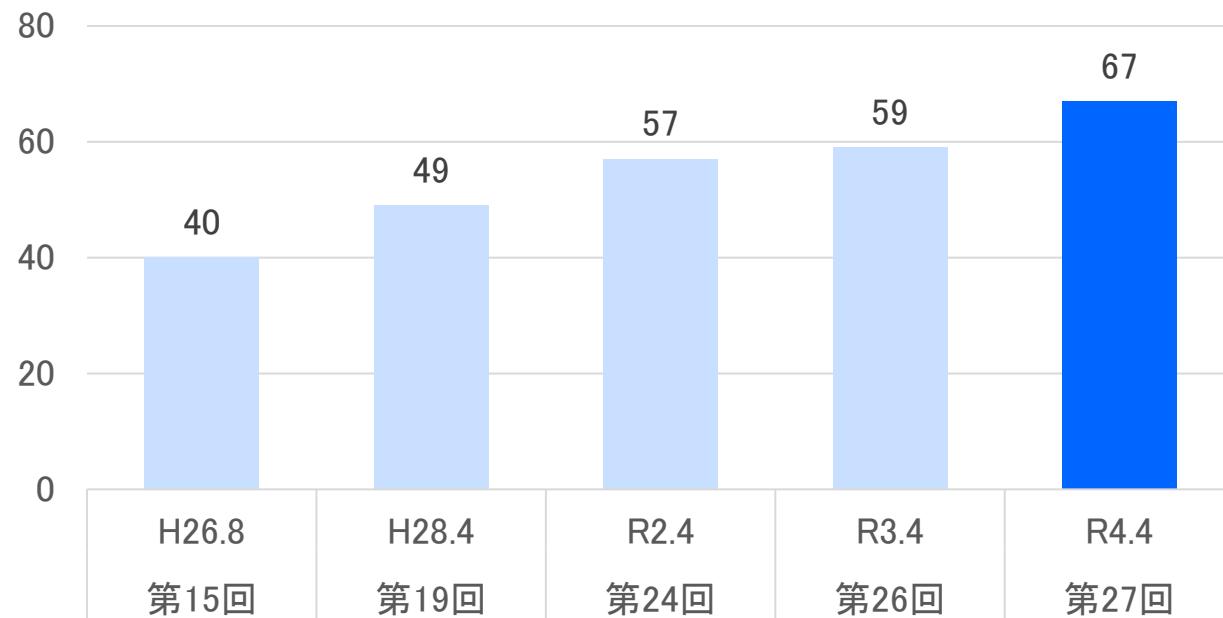
3.1 渋滞対策の進捗状況

○H25.1月に主要渋滞箇所として321箇所を登録。これまで対策を進め、67箇所が事業完了。
○未対策133箇所のうち対策検討中103箇所についても、渋滞要因を把握し、対策案を幅広く検討していく。

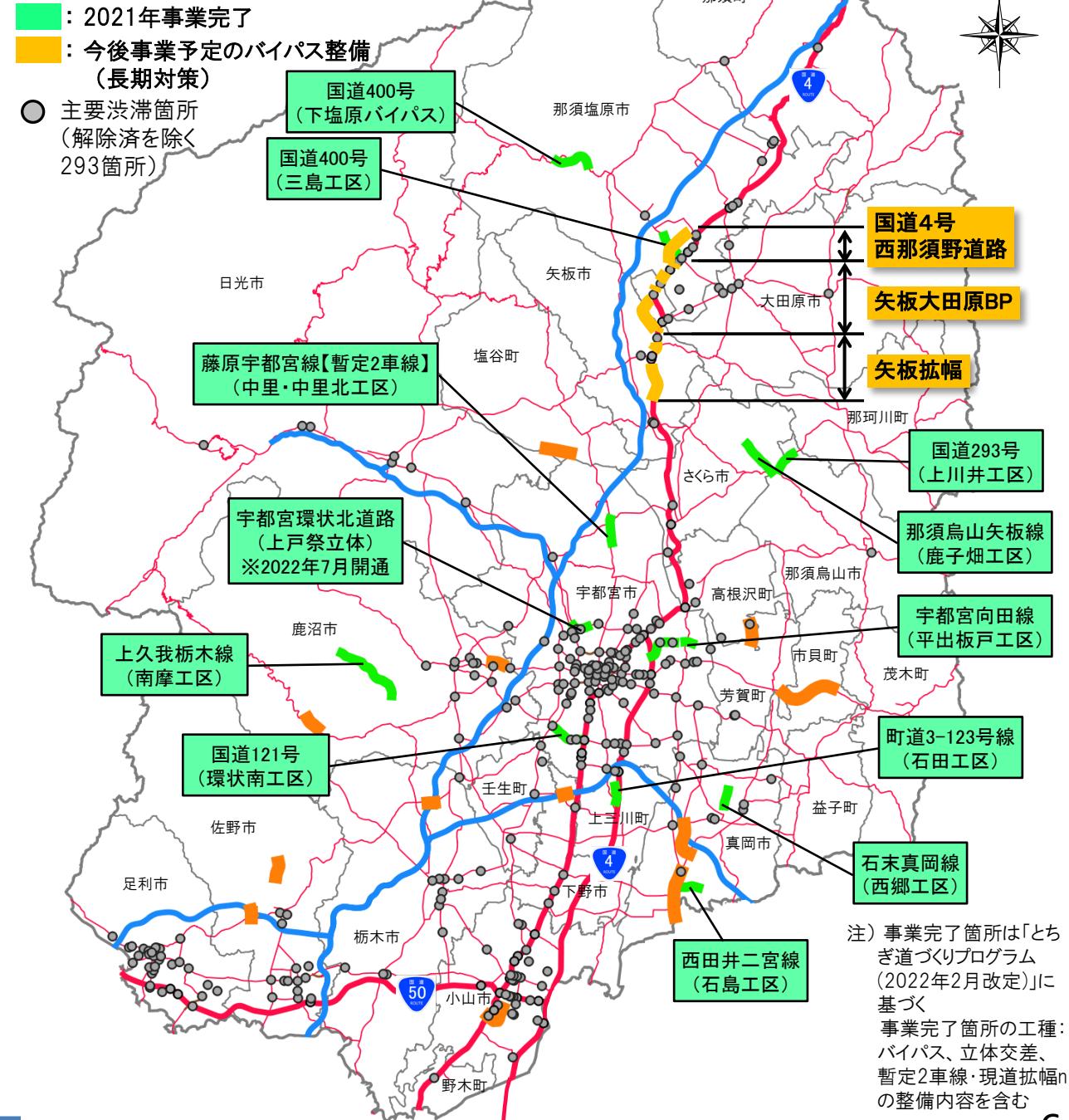
■ 渋滞対策の事業進捗状況（単位：箇所）

項目	主要渋滞箇所 (H25.1月公表時)	解除済箇所 (R4.4末時点)	主要渋滞箇所 (残り) (R4.4末時点)	主要渋滞箇所				
				事業完了	事業中	未対策	対策検討済	対策検討中
第27回(R4.9)	321	28	293	67	93	133	30	103
うち、優先検討箇所	81	11	70	20	34	16	16	0

■ 事業完了箇所の推移（単位：箇所）



■ 渋滞対策の進捗状況図



3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.1 渋滞対策の進捗状況／宇都宮地域

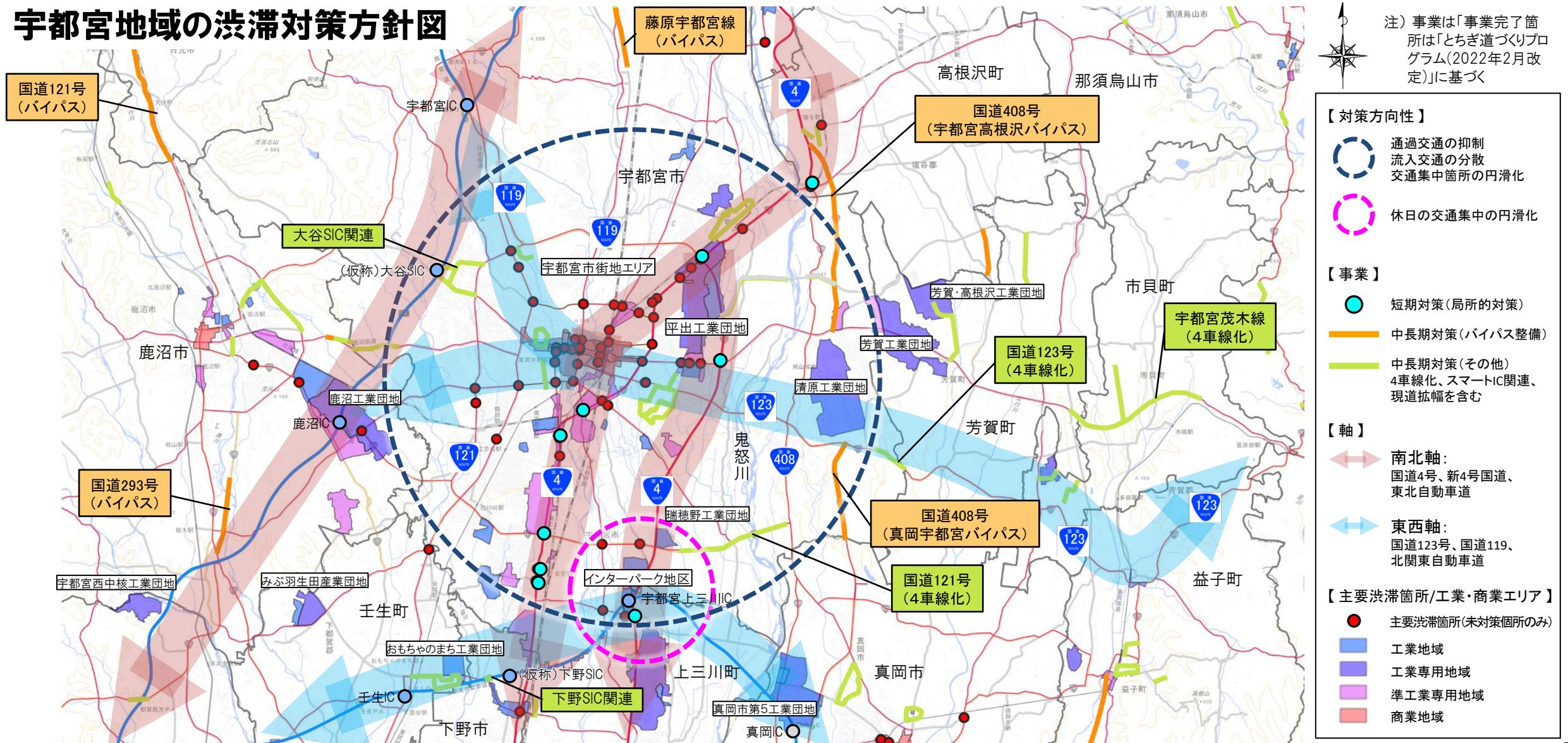
渋滞特性

- ・南北軸、東西軸はあるものの、宇都宮地域への流入路が限られており、交通集中が発生
- ・通過交通を担う新国道4号沿線には工業団地が多く形成され、渋滞が発生
- ・インターパーク周辺では、郊外大型商業施設への交通集中が発生

対策の方向性

- ・市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散(南北:国道408号宇都宮高根沢BP・真岡宇都宮BP、東西:国道121号等)
- ・宇都宮地域へ流入する交通集中箇所における交通円滑化(交差点改良等)

宇都宮地域の渋滞対策方針図



3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.1 渋滞対策の進捗状況／近年の渋滞対策実施例：一般国道119号 上戸祭立体

- ・宇都宮環状道路の北部区間を構成する国道119号では、渋滞対策として上戸祭立体を推進。令和4年7月22日に開通。
- ・当該箇所の対策による、周辺の渋滞緩和等の影響について、今後検証する予定。

事業概要

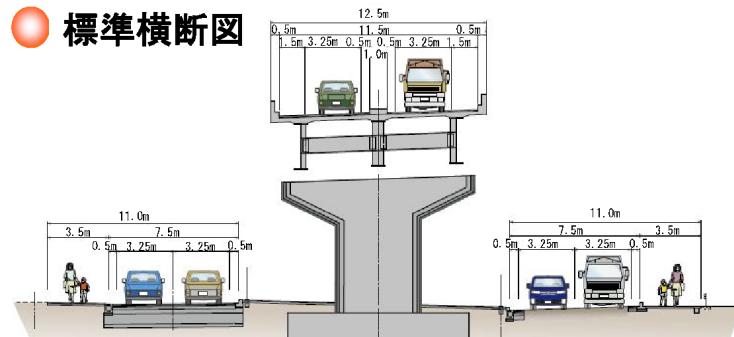
～上戸祭立体 事業概要～

- 路線名：一般国道119号
- 全体延長：L=1.2km

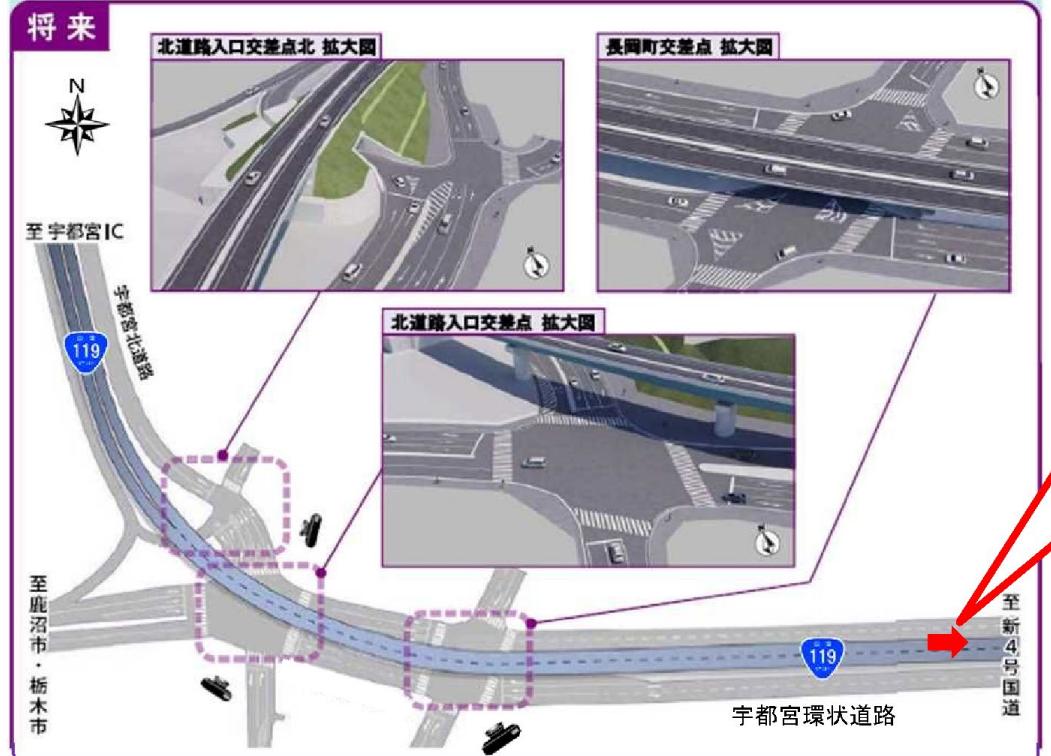
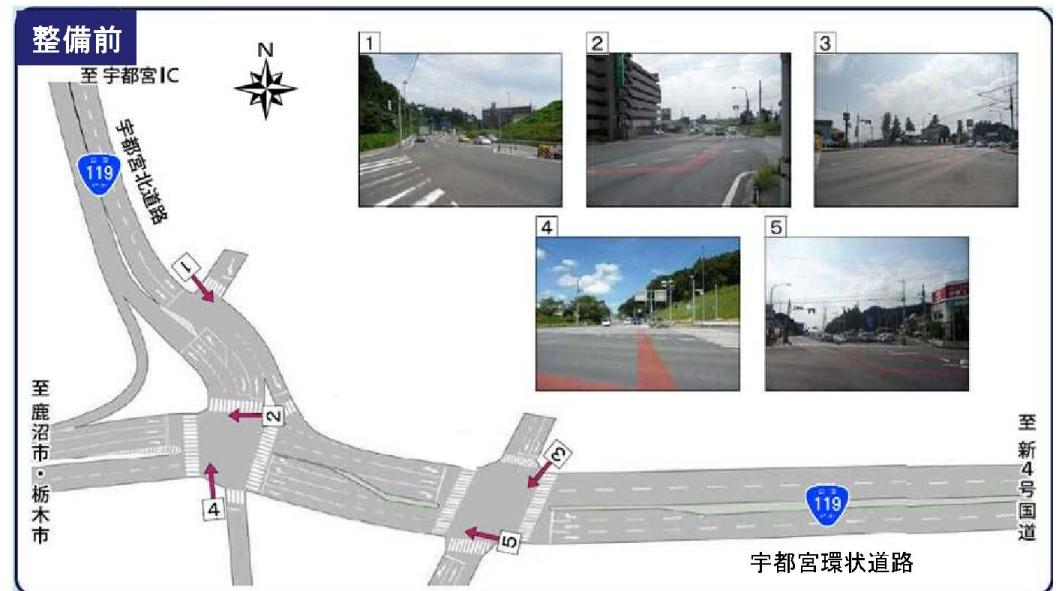


事業箇所

標準横断面



整備効果予測



出典：栃木県資料「一般国道119号 上戸祭立体の開通式及び通り初めの実施について」に基づく

3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.1 渋滞対策の進捗状況／小山地域

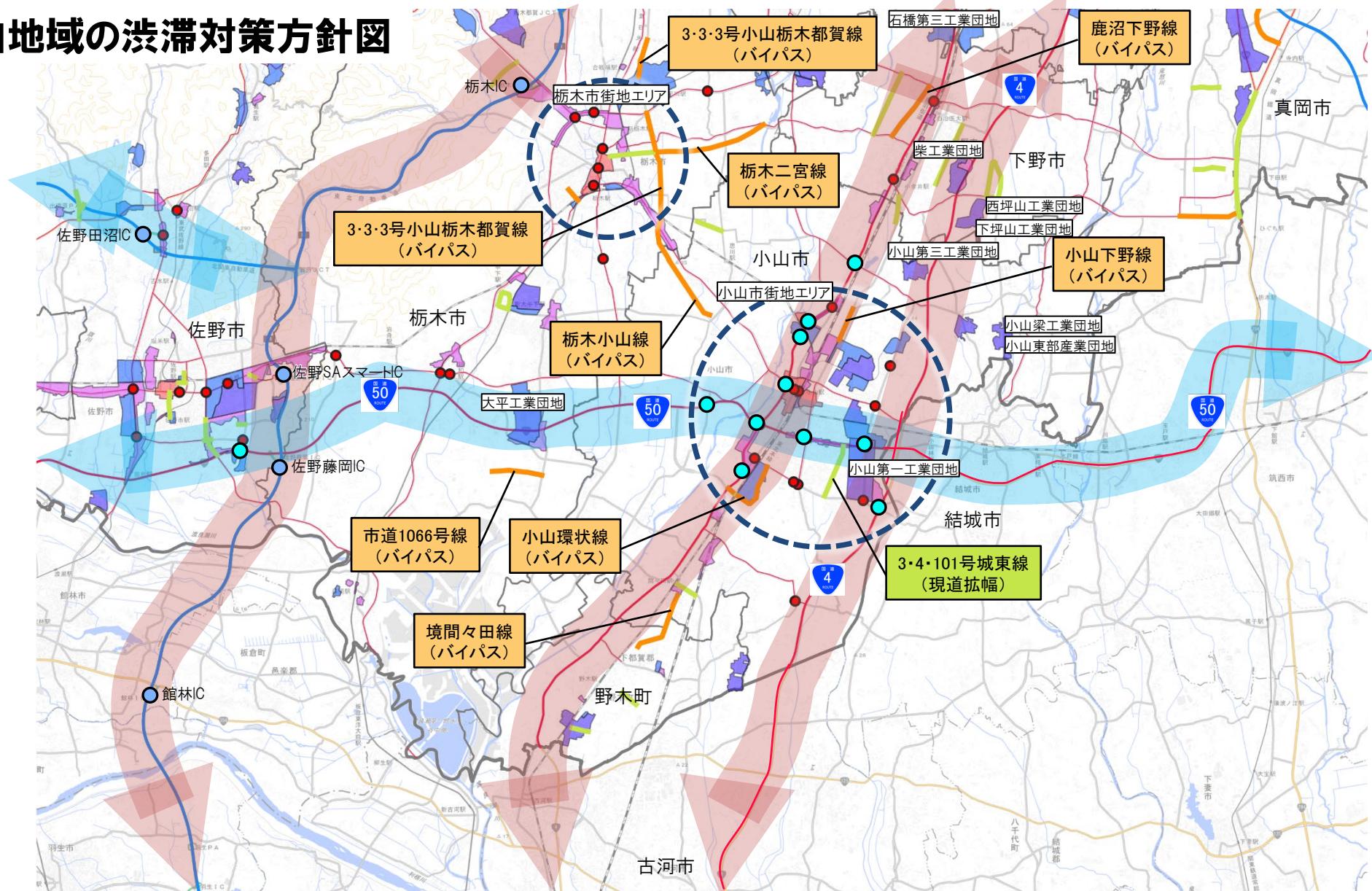
渋滞特性

- ・東西、南北の幹線道路が交差する交通の要衝であり、都市内交通と通過交通が混在。
- ・小山市街地エリアでは、沿道施設の立地や、工業団地への物流交通の集中により渋滞が発生

対策の方向性

- ・小山市街地及び栃木市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散
- ・小山地域へ流入する交通集中箇所における交通円滑化(交差点改良等)

■ 小山地域の渋滞対策方針図



注) 事業は「事業完了箇所は「とちぎ道づくりプログラム(2022年2月改定)」に基づく

【対策方向性】

- 通過交通の抑制
- 流入交通の分散
- 交通集中箇所の円滑化

【事業】

- 短期対策(局所的対策)
- 中長期対策(バイパス整備)
- 中長期対策(その他) 4車線化、スマートIC関連、現道拡幅を含む

【軸】

- 南北軸: 国道4号、新4号国道、東北自動車道
- 東西軸: 国道50号、北関東自動車道

【主要渋滞箇所/工業・商業エリア】

- 主要渋滞箇所(未対策箇所のみ)
- 工業地域
- 工業専用地域
- 準工業専用地域
- 商業地域

3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.1 渋滞対策の進捗状況／大田原・那須塩原地域

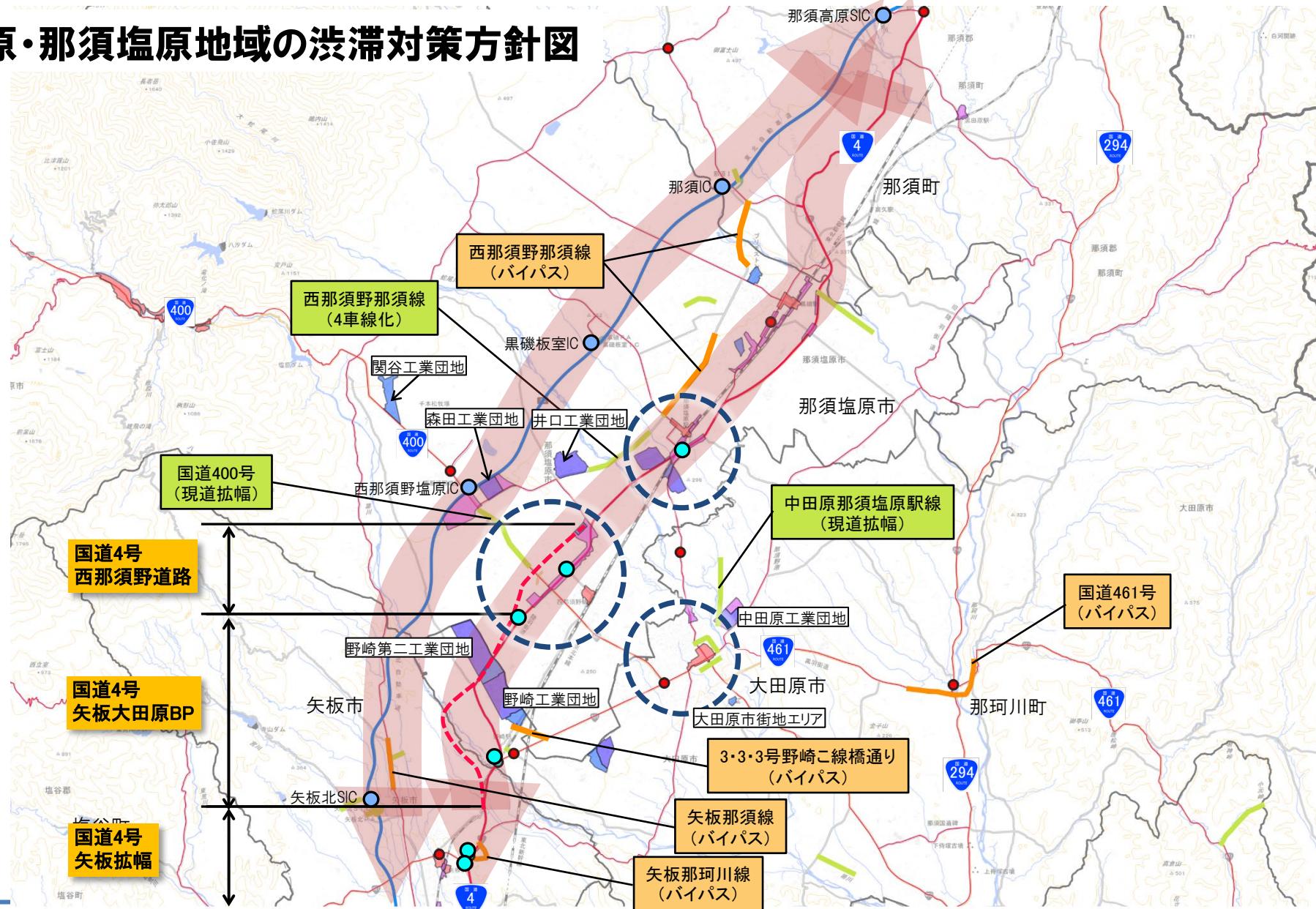
渋滞特性

・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。通過交通と都市内交通の混在により渋滞が発生。

対策の方向性

- ・市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散(国道4号西那須野道路、矢板大田原BP等)
- ・道路構造等に起因する速度低下箇所改良(交差点改良等)

大田原・那須塩原地域の渋滞対策方針図



注) 事業は「事業完了箇所は「とちぎ道づくりプログラム(2022年2月改定)」に基づく

【対策方向性】

- 通過交通の抑制
- 流入交通の分散
- 交通集中箇所の円滑化

【事業】

- 短期対策(局所的対策)
- 中長期対策(バイパス整備)
- 中長期対策(その他)
4車線化、スマートIC関連、現道拡幅を含む

【軸】

- 南北軸:
国道4号
東北自動車道

【主要渋滞箇所/工業・商業エリア】

- 主要渋滞箇所(未対策箇所のみ)
- 工業地域
- 工業専用地域
- 準工業専用地域
- 商業地域

3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.1 渋滞対策の進捗状況／足利・佐野地域

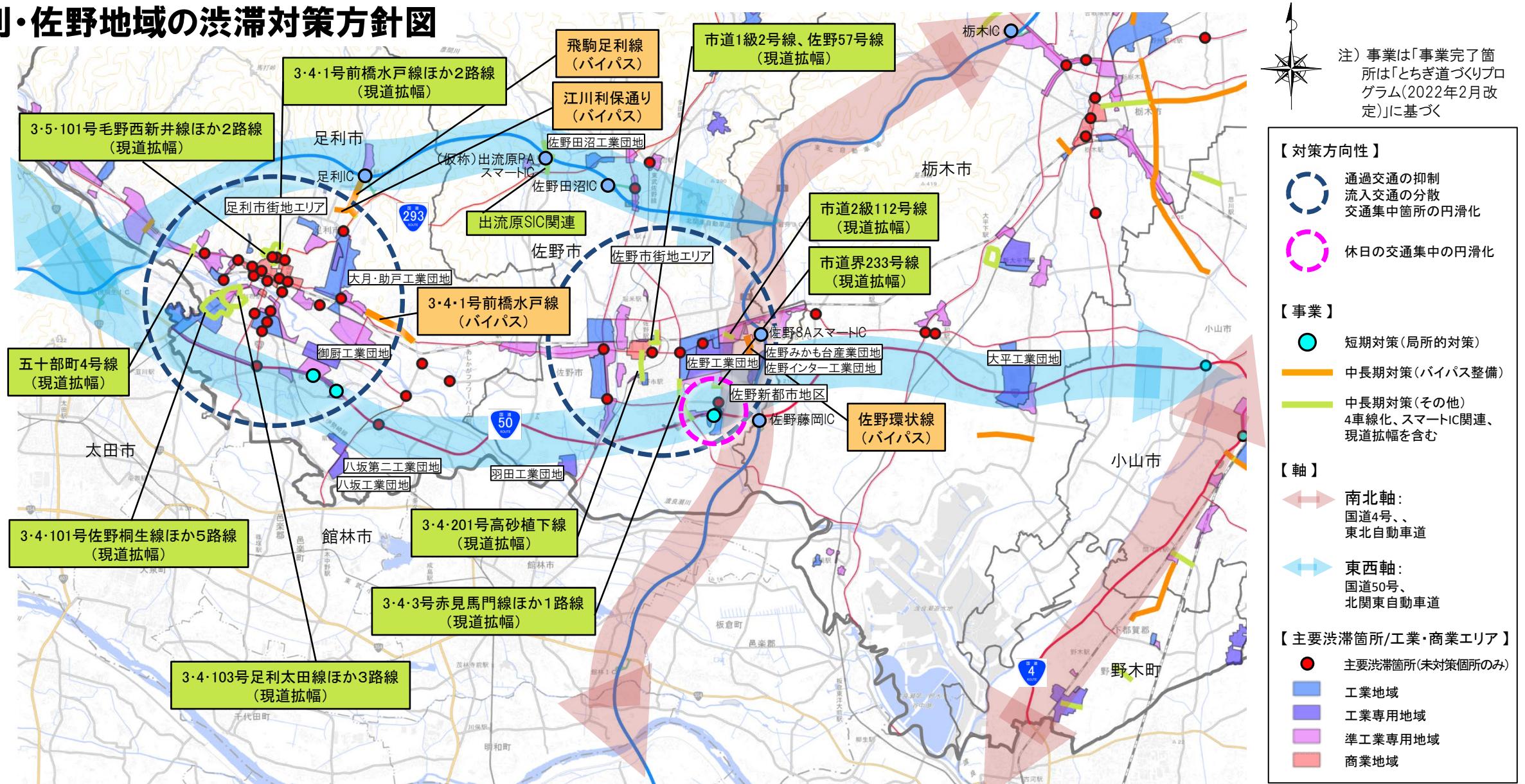
渋滞特性

・東西交通が卓越し、群馬県(館林市・太田市方面)との県境を行き来する交通の要衝であり、都市内交通と通過交通が混在。

対策の方向性

- ・市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散(足利市街東西軸強化等)
- ・足利・佐野地域へ流入する交通集中箇所における交通円滑化(交差点改良等)

足利・佐野地域の渋滞対策方針図

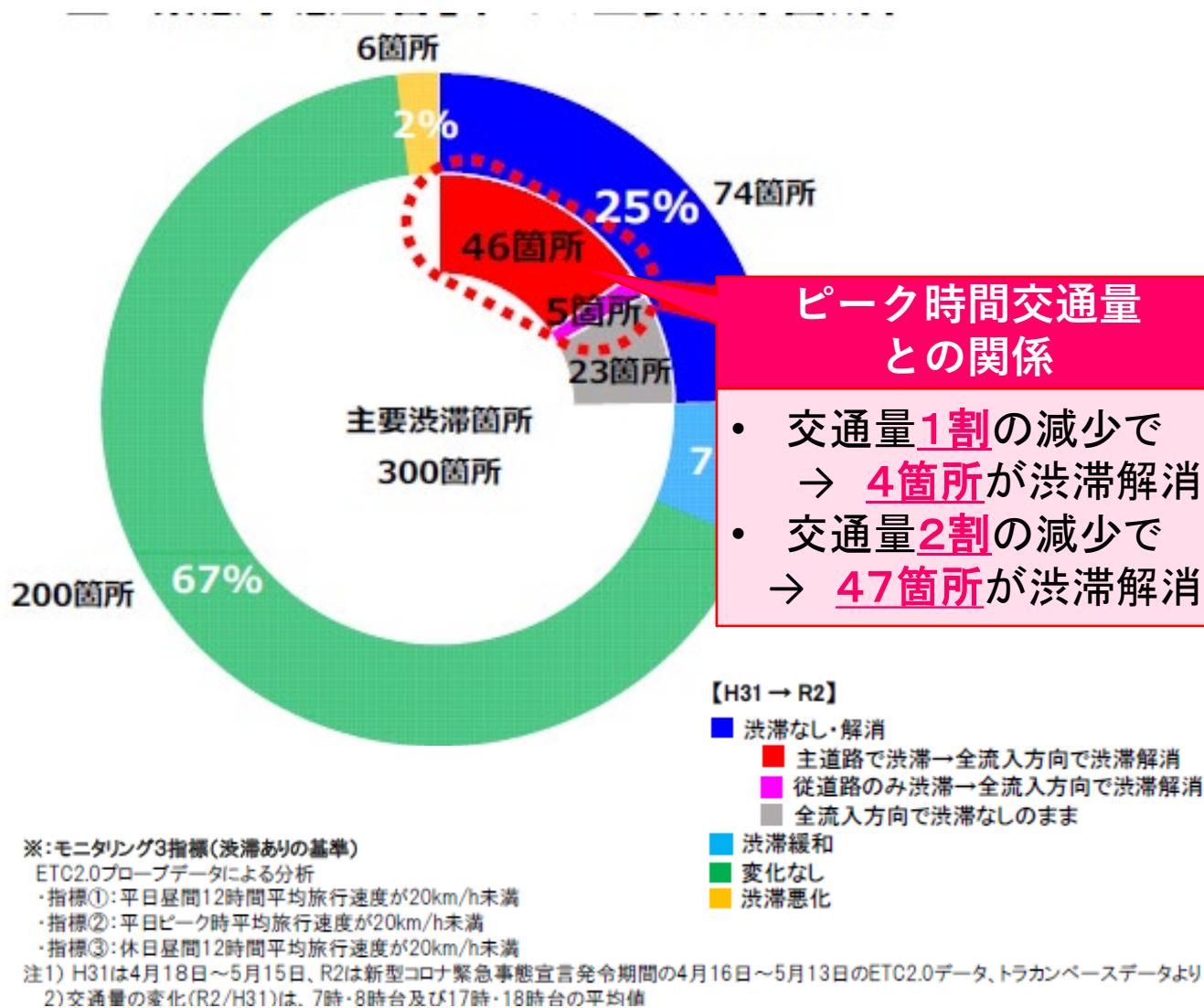


3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.2 未対策箇所の対策検討方針(案)

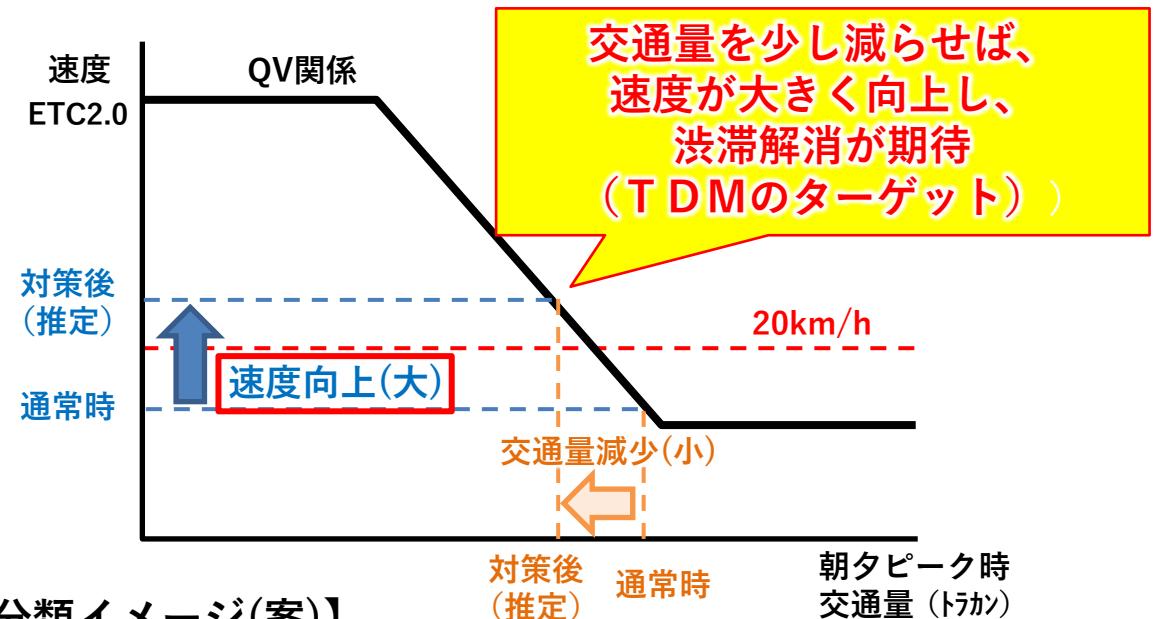
- コロナ禍における交通量・速度の変化も踏まえて、“どの程度交通量を削減すれば解消相当か”に着目して対策案を検討する。
- ⇒方針①: 昼間12時間平均が20km/hを下回る箇所については、渋滞要因を踏まえてハード対策を中心に検討
- ⇒方針②: 朝夕ピーク時のみ20km/hを下回る箇所については、目標とする交通量の削減量を確認し、TDM施策を中心に検討
- ⇒方針③: 上記に当てはまらない箇所については、個別に渋滞要因を確認しながら、ピンポイント渋滞対策を中心に検討

「緊急事態宣言」下で渋滞解消となった主要渋滞箇所

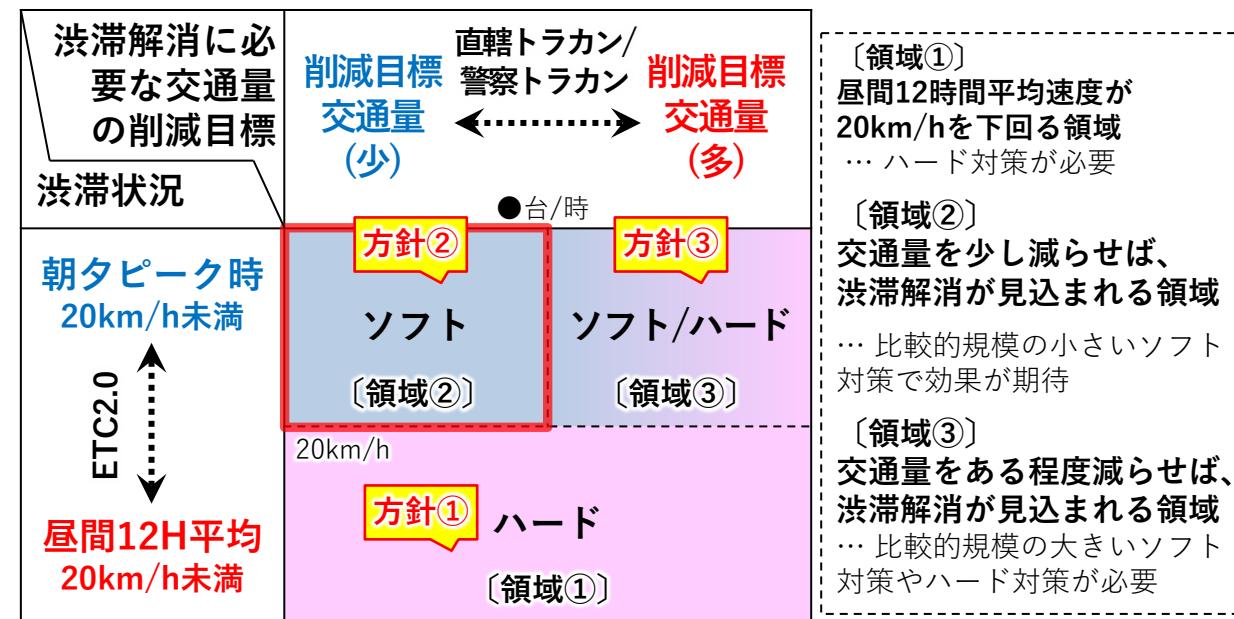


資料: 第25回道路行政マネジメントを实践する栃木県会議

【交通量減少に伴う速度向上のイメージ】



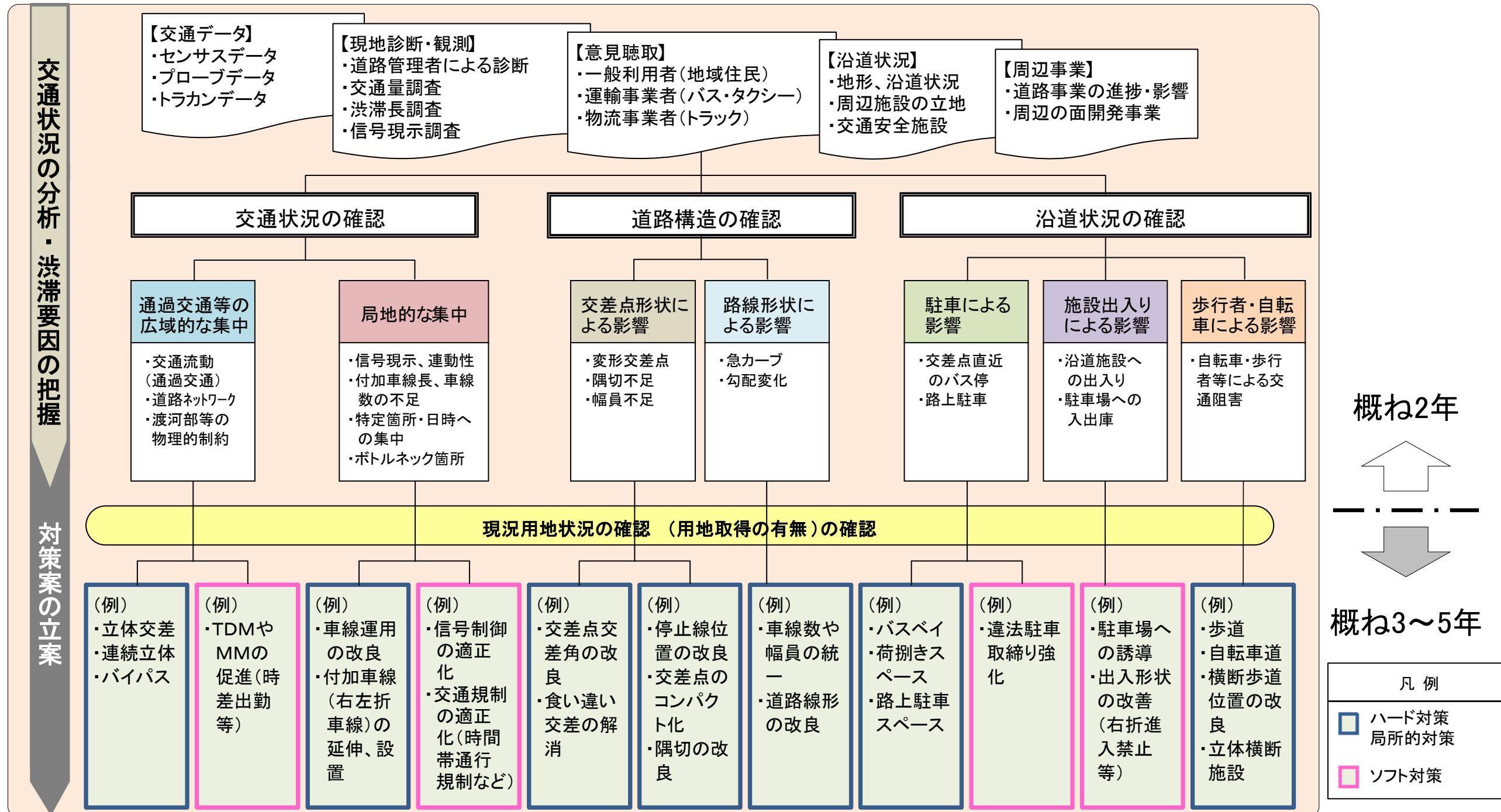
【分類イメージ(案)】



3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.2 未対策箇所の対策検討方針(案)

- 未対策箇所のうち対策検討中103箇所(直轄0箇所/その他103箇所)については、今後概ね2年間で交通データや現地観測、意見聴取等を踏まえて渋滞要因を把握し、その後概ね3~5年間でソフト対策・局所的対策等を中心に幅広く検討を進める。
- 特に局所的対策については、事故危険区間登録箇所と重複する箇所を中心に対策(ピンポイント渋滞対策)の推進を図る。

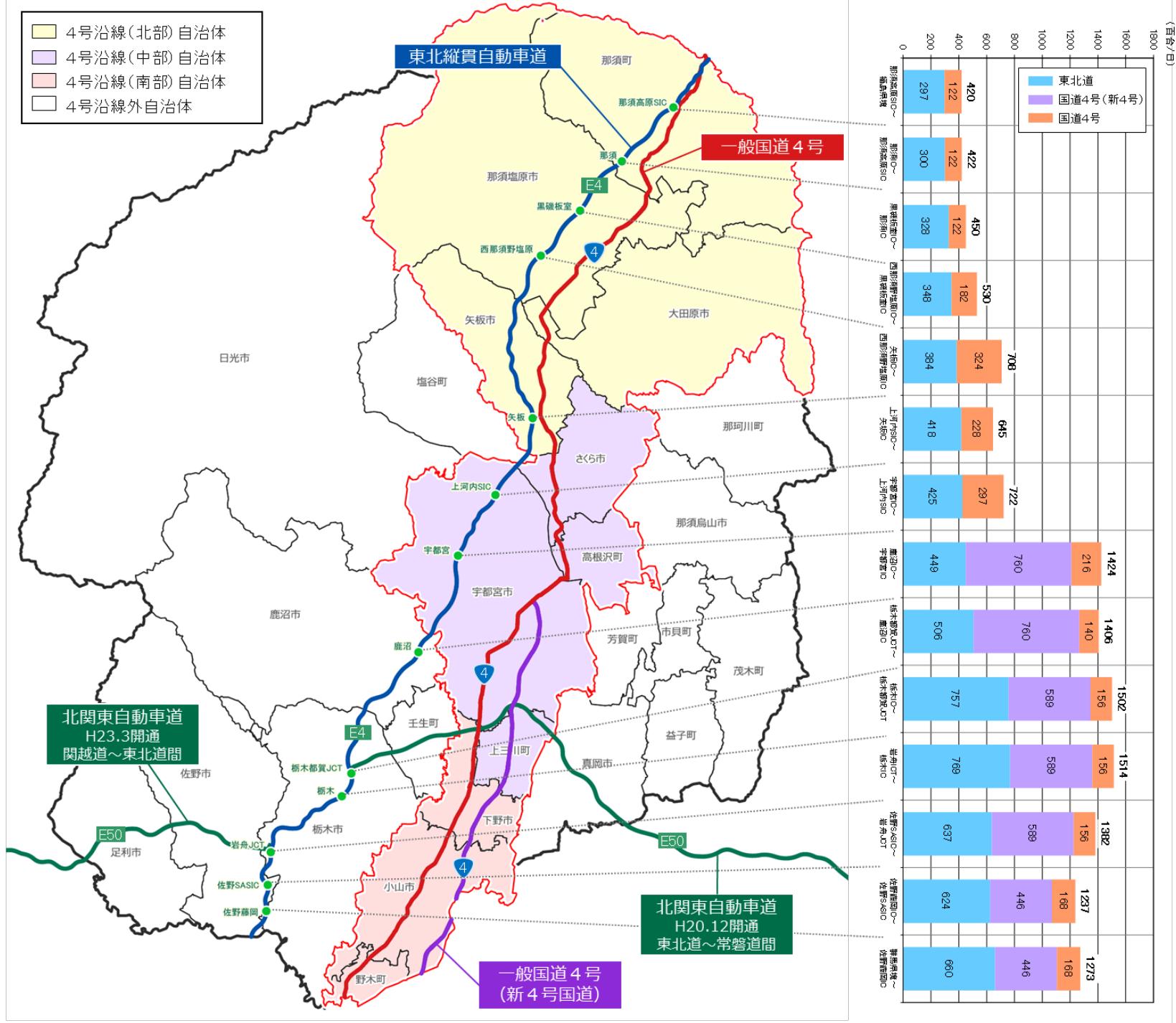


3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

【参考】栃木県全体の交通の動き(南北軸)

・南北軸を見ると、新4号が整備されている宇都宮市以南が日交通量が10万台を超えるボリューム区間となっている。

栃木県内の国道4号(南北軸)の区間別断面交通量



データ出典: H27 全国道路・街路交通情勢調査

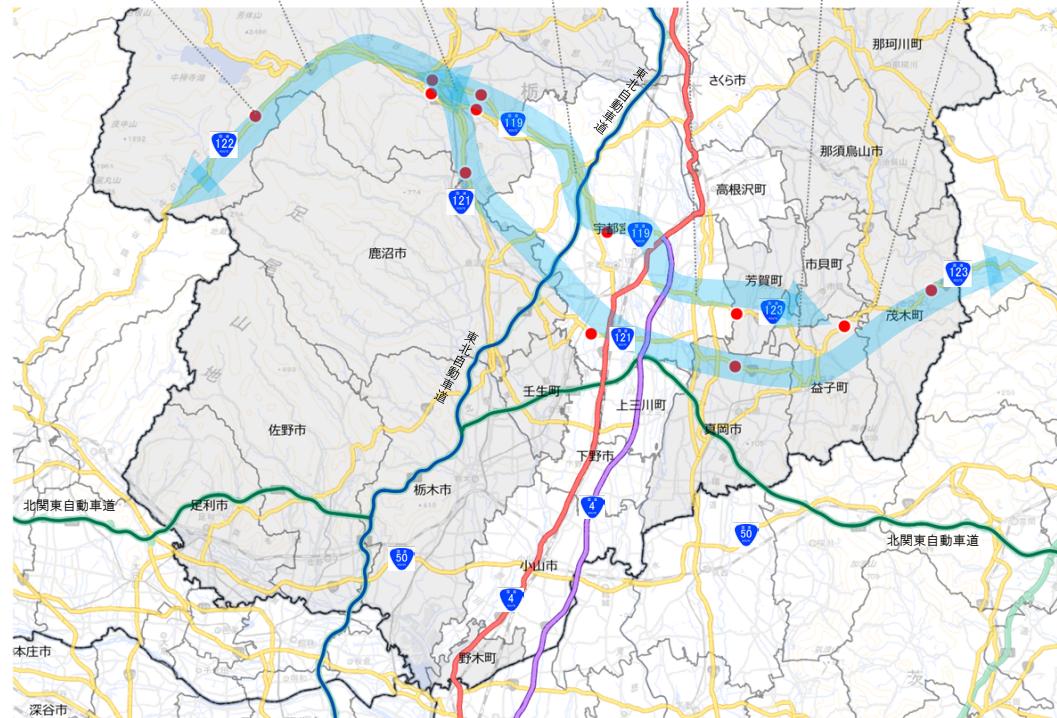
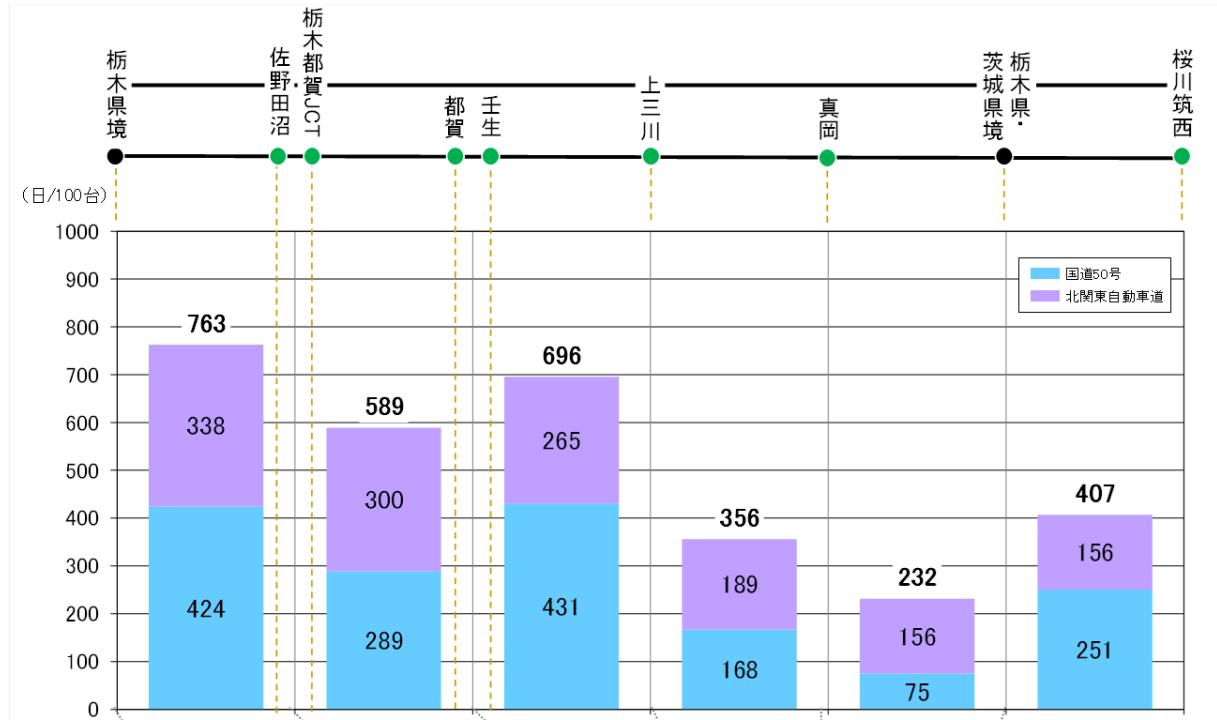
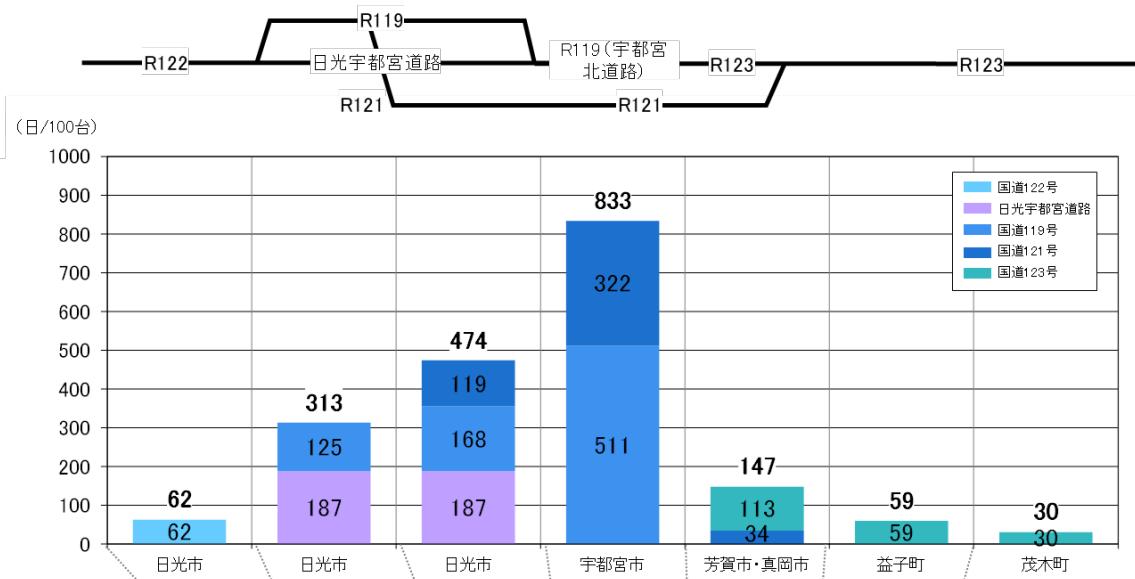
3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

【参考】栃木県全体の交通の動き(東西軸)

- ・中部の東西軸を見ると、交通量のボリューム区間が宇都宮市内に限定される。
- ・南部の東西軸を見ても、茨城県境側のボリュームが少ない。

栃木県内の国道119号等(東西軸・中部)の区間別断面交通量

栃木県内の国道50号等(東西軸・南部)の区間別断面交通量



データ出典: H27 全国道路・街路交通情勢調査

3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.3 TDM施策の可能性検討

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

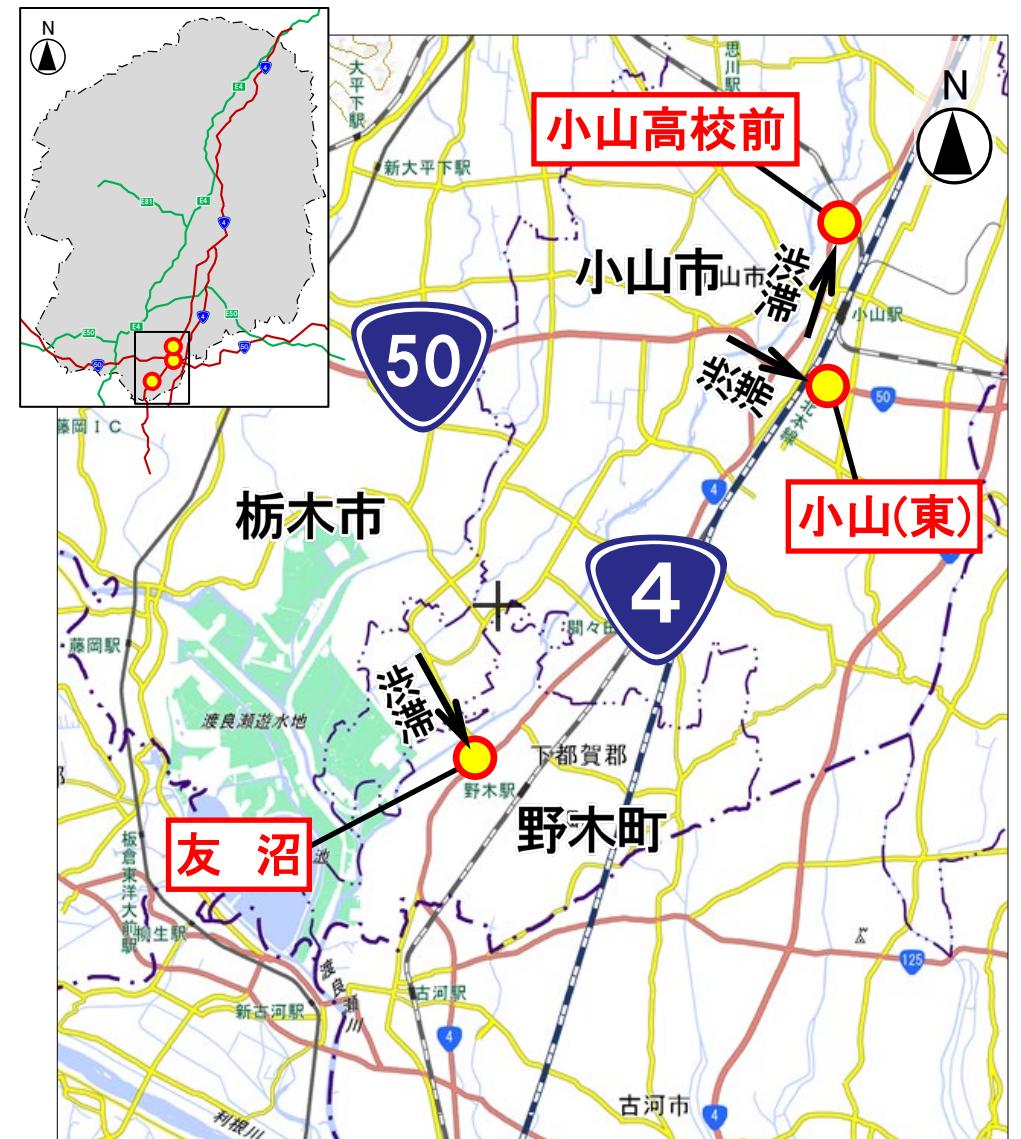
- 「緊急事態宣言」下での渋滞解消実績を踏まえ、コロナ禍後においても交通量を「緊急事態宣言」下程度まで削減を目指す。
→ 渋滞解消に向けて、ハード対策だけでなく、交通需要を調整するTDM施策を検討。
- TDM施策の検討対象には、「R2緊急事態宣言」下で、渋滞が解消した主要渋滞箇所(＝検討対象候補(9箇所))のうち、**友沼交差点**(国道4号、野木町)及び**小山高校前交差点**(同、小山市)、**小山(東)交差点**(国道50号、小山市)の3箇所を選定。

■ TDM施策の可能性検討における検討対象候補箇所

(前回会議(第26回)参考資料より)

管理No	交差点名称	路線名	市町村	R2宣言下の交通量の減少率※
181	友沼交差点	国道4号	野木町	-7.8%
76	小山高校前交差点	国道4号	小山市	-7.9%
102	泉が丘交差点	国道4号	宇都宮市	-10.7%
206	東小屋交差点	国道4号	那須塩原市	-10.8%
152	久保田町交差点	国道50号	足利市	-13.0%
194	御幸本町交差点	国道4号	宇都宮市	-13.2%
140	小山(東)交差点	国道50号	小山市	-14.7%
103	【仮称】下平出町(交)	新4号国道	宇都宮市	-15.8%
133	上野交差点	国道4号	宇都宮市	-18.8%

■ 検討対象3箇所の位置、渋滞発生流入部



注)「緊急事態宣言」下で渋滞が解消した直轄の主要渋滞箇所は12箇所。このうち、事業中箇所等(3箇所)を除いた9箇所
 ※) R2宣言下の交通量減少率は、新型コロナウイルス発生前(H31.4.18~R1.5.15)に対するR2緊急事態宣言下(R2.4.16~R2.5.13)の交通量の比率(トラカンベースデータより)

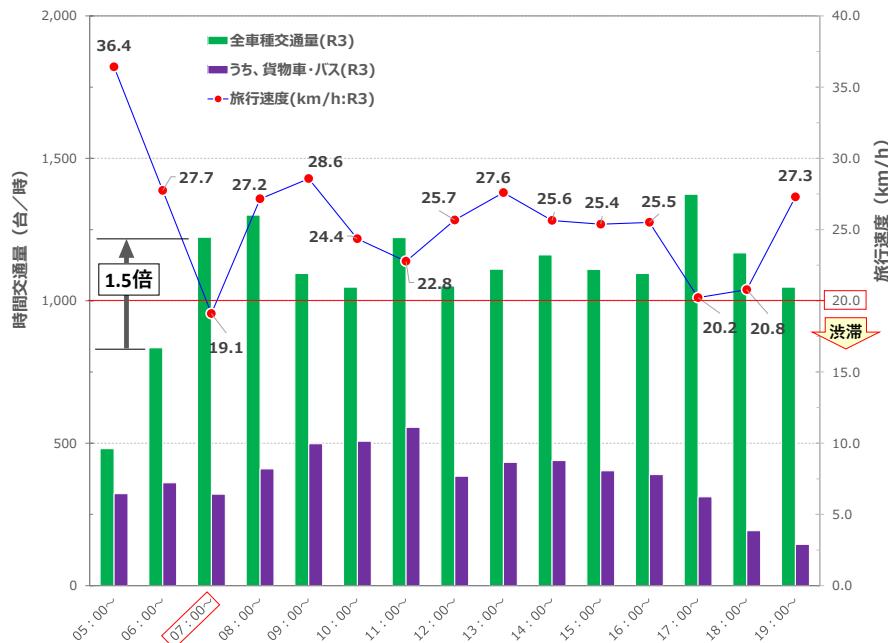
3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

TDM施策方針：移動時間の分散化・移動発生源調整

3.3 TDM施策の可能性検討／小山(東)交差点(国道50号、小山市) ※渋滞区間・方向：流入②(国道50号下り線)

- 流入部②で、渋滞が発生する7:00台・8:00台に急増する交通の抑制又は移動時間を分散化し、渋滞の改善を図ることを想定。
- 渋滞発生時間帯の前後(6:00台、9:00台)は、旅行速度30~40km/h以上が多く、渋滞なく円滑に走行可能な交通状況。
- 交通の抑制や移動時間の分散化に向け、事業所における「テレワーク」や「時差出勤」等の導入促進を図ることを想定。

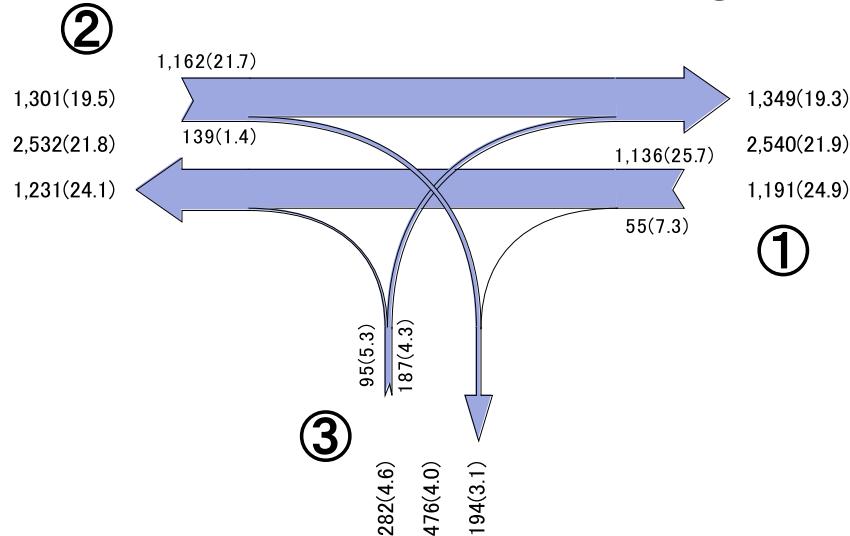
■ 時間帯別交通量と旅行速度(流入部②)



■ 流入部②と周辺の時間帯別の旅行速度(上下別：R2.2)



■ ピーク時の方向別交通量(流入部②)



注) 交通量はR3(2021年)12.2調査結果(国道50号・小山(東)、下り)、旅行速度はETC2.0データ(R3.10~11:平日)より



注2) ETC2.0データ(R2.2.1~2.29 平日)より

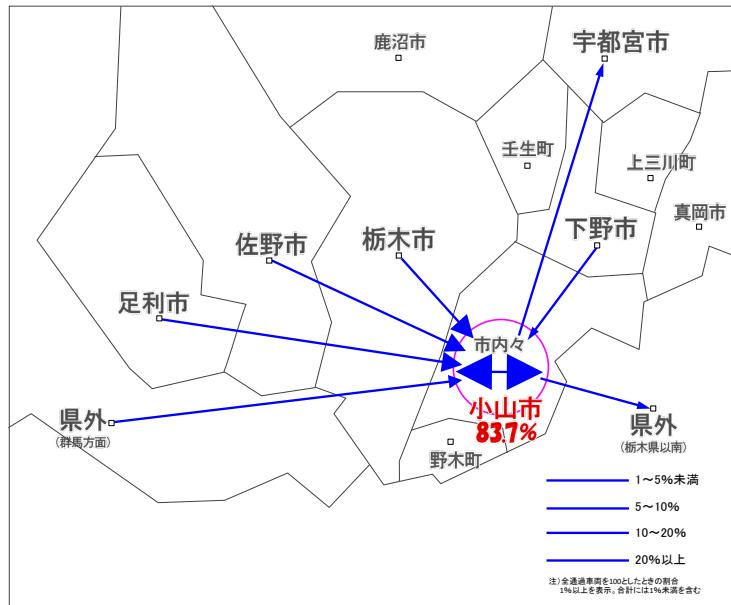
3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

TDM施策方針：移動時間の分散化・移動発生源調整

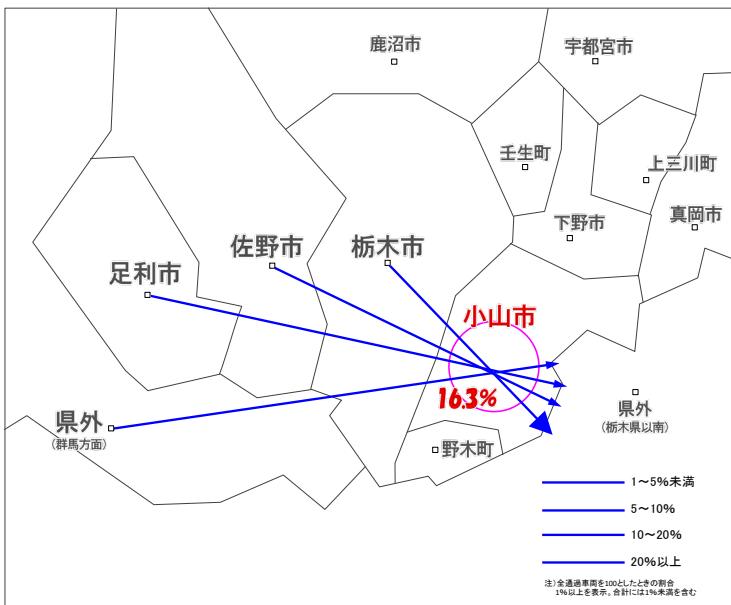
3.3 TDM施策の可能性検討／小山(東)交差点(国道50号、小山市) ※渋滞区間・方向：流入②(国道50号下り線)

- 渋滞の発生時間帯(7:00台)に、流入部②を通過する車両の約8割が小山市発着の車両。
→小山市(特に東部)に立地する事業所に対し、「テレワーク」や「時差出勤」等への取組拡大を図ることが効果的と想定。
- 今後、主要な事業所における通勤状況、取組意向・導入条件等を把握し、取組可能性や効果、インセンティブ策等を検討予定。

■ 流入部②通過車両のOD(小山市発着)



■ 流入部②通過車両のOD(小山市通過)



■ 流入部②通過車両の小山市着台数分布(平日7:00台、乗用車)



注1)ETC2.0データ(R2.2.1~2.29(平日7:00台、乗用車、N=340(発着地不明を除く))より

3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

■ 厚生労働省・栃木県：テレワークへの取組支援

令和3(2021)年度とちぎテレワーク環境整備導入支援補助金

1 交付の対象者

県内に事業所を有する中小企業者のうち、次のすべてを満たす必要があります。

- (1) 厚生労働省所管の人材確保等支援助成金（テレワークコース）の機器等導入助成（以下「国助成金」という。）を活用して、新たにテレワーク導入等に取り組むこと

とちぎテレワーク環境整備導入支援補助金は、栃木県の中小企業事業主が国助成金の支給決定を受けた場合に、県が補助金を上乗せするものです。申請には国助成金の支給決定を受けている必要があります。（裏面参照）

- (2) 県税を滞納していないこと

2 交付の対象となる経費

国助成金の対象となる経費で、次のすべてを満たすものです。

- (1) 県内事業所において実施した事業に係るもの
- (2) 令和3(2021)年4月1日以降に実施した事業に係るもの

3 補助金額

対象事業費に6分の1を乗じて得た額又は50万円のいずれか低い方の額を交付します。

4 国助成金と県補助金

所管	厚生労働省	栃木県
補助金等名称	人材確保等支援助成金(テレワークコース) 機器等導入助成	とちぎテレワーク環境整備導入支援補助金
対象の取組	就業規則等の作成・変更、外部専門家によるコンサルティング、テレワーク用通信機器の導入・運用、労務管理担当者に対する研修、労働者に対する研修等	同左
対象経費	就業規則等作成・変更費、謝金、旅費、機器等購入費・設置費・設定費・保守費、サテライトオフィス利用料、資料作成費・印刷費、会場借料等	同左(ただし、栃木県内の事業所において実施した事業に係るもの)
補助額	・補助率 3/10 ・上限額 100万円/1企業 又は 20万円×対象労働者数	・補助率 1/6 ・上限額 50万円/1企業
申請期限	-	令和4(2022)年3月15日(火)

■ 栃木県 エコ通勤の推進

注) 栃木県(産業労働観光部 労働政策課)ホームページより

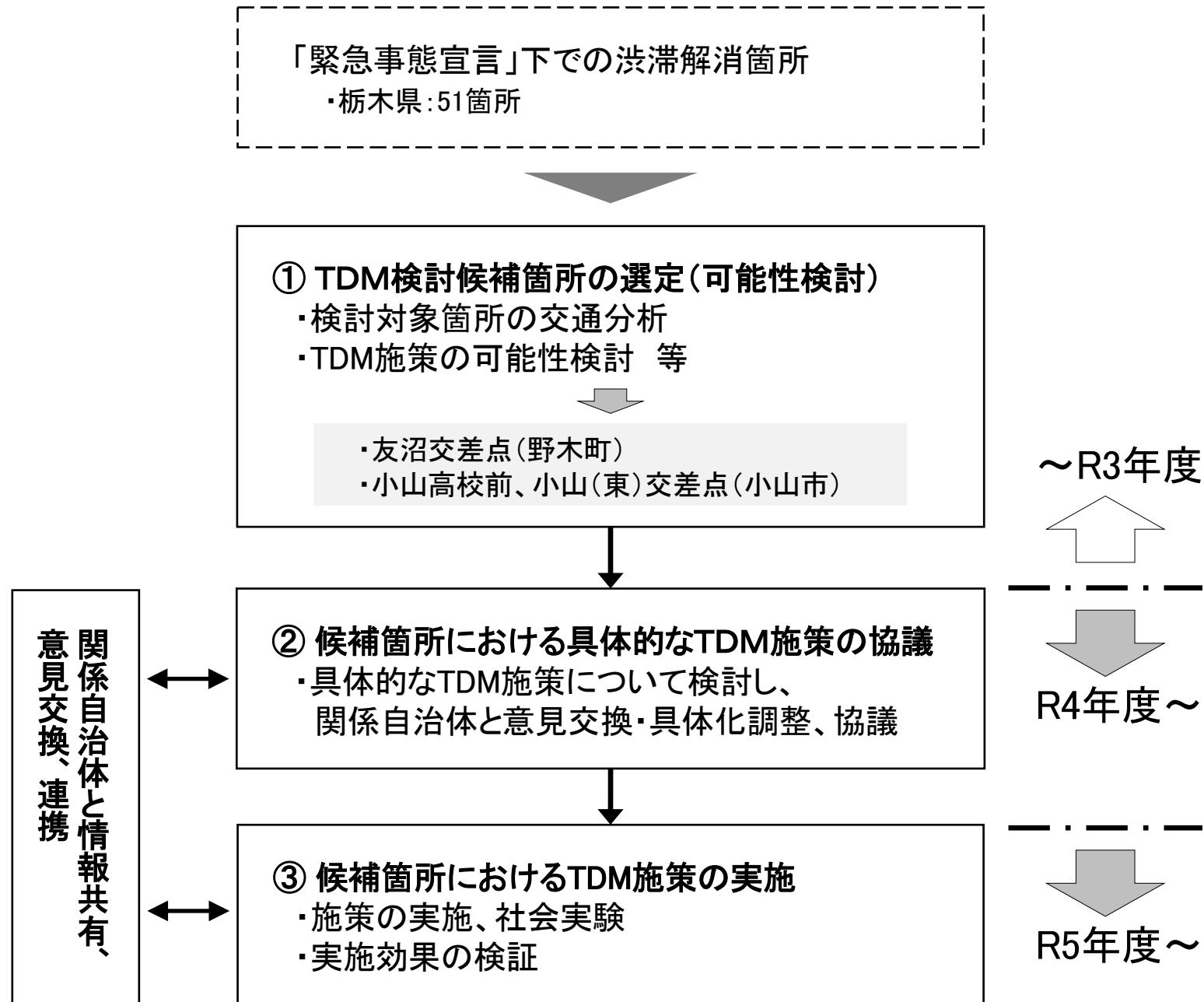
3. 主要渋滞箇所の対策検討方針について

3.3 TDM施策の可能性検討／TDM施策の可能性に関する検討・取組

○令和4年度は、TDM施策の可能性の検討結果を踏まえ、関係自治体(県・市)と意見交換等を行い、具体的に実施可能なTDM施策について検討を進めていく予定。

■TDM施策の可能性検討の進め方

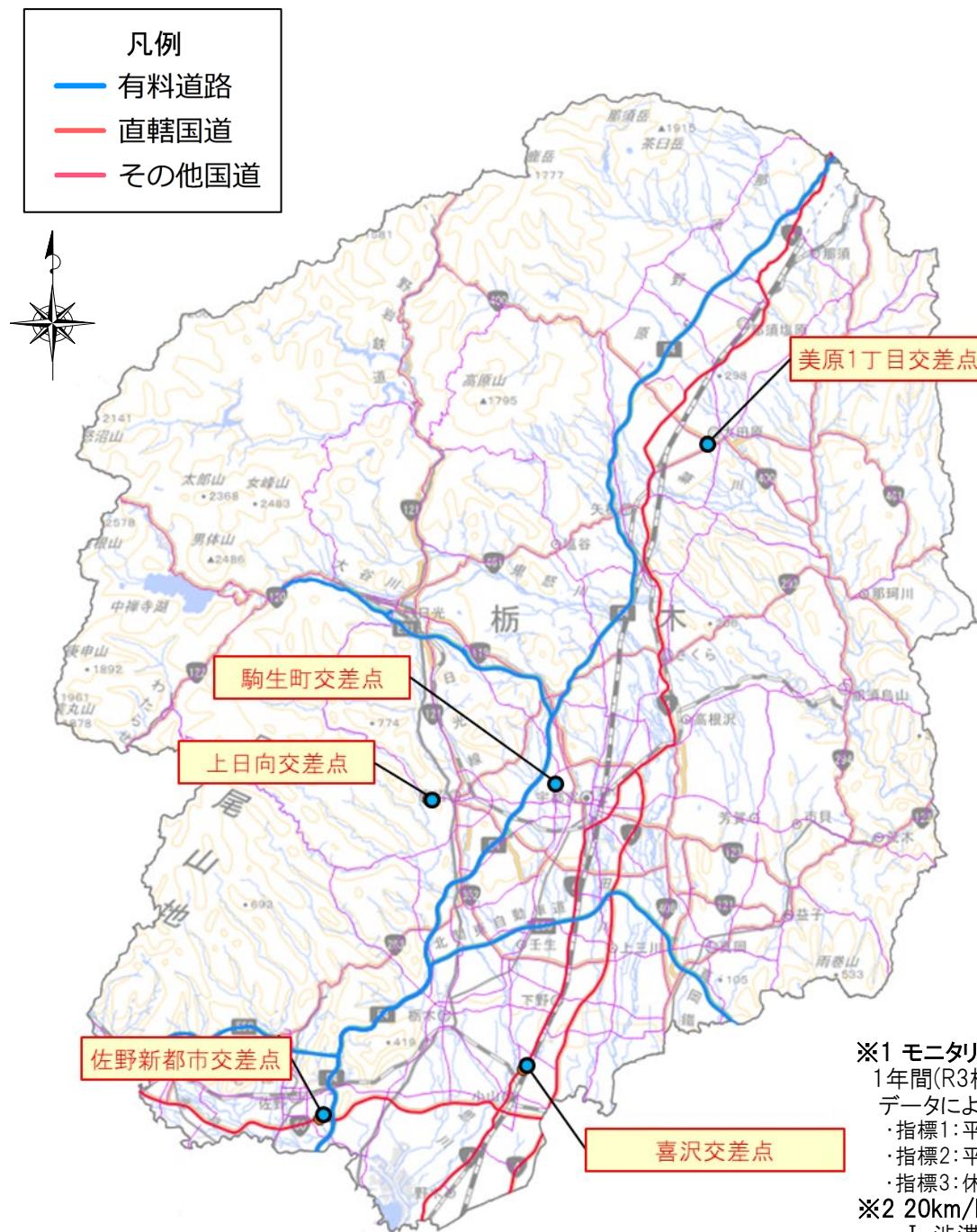
TDM(交通需要マネジメント: Transportation Demand Management)とは、自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通混雑を緩和する手法



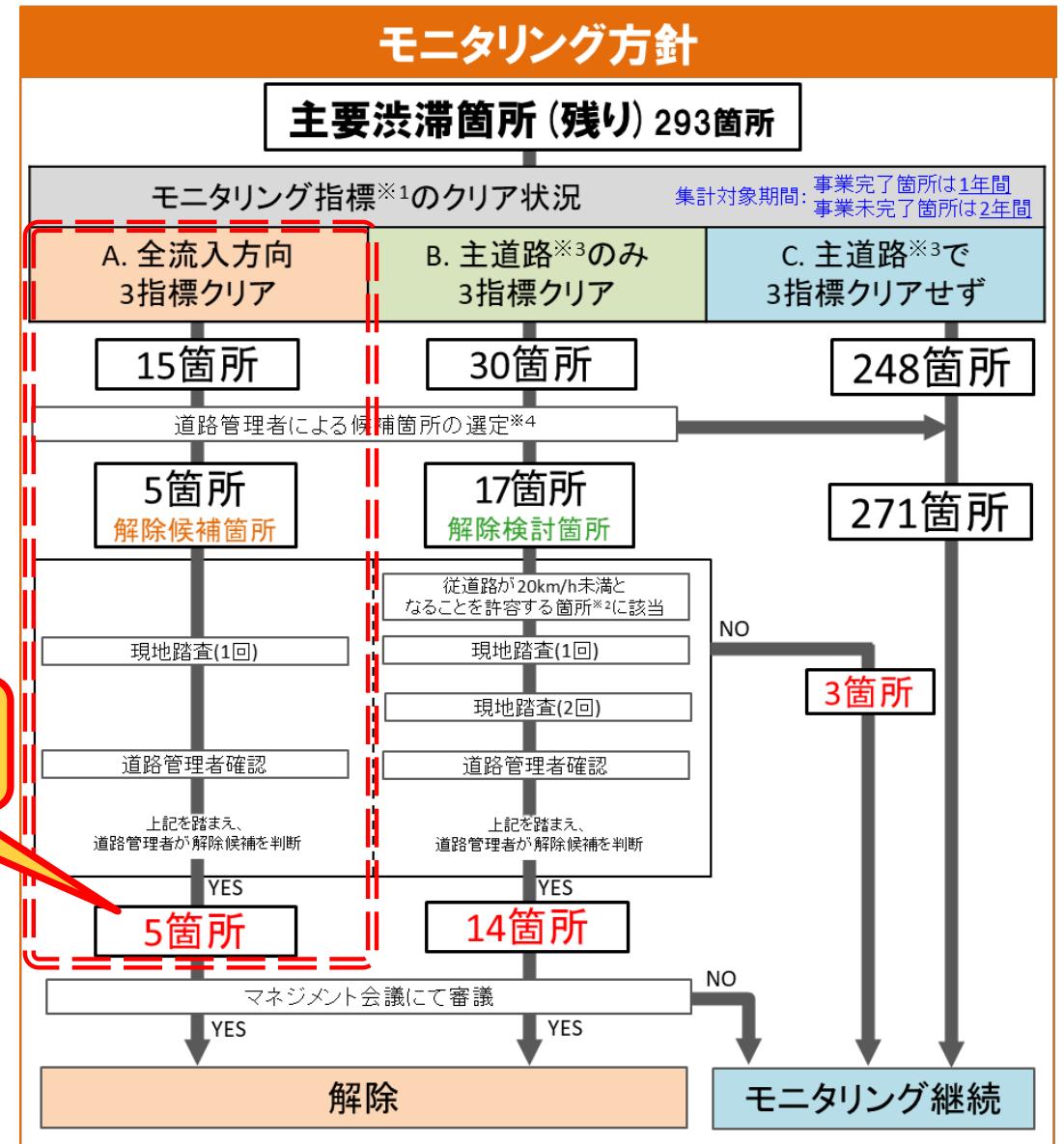
4. 主要渋滞箇所(案)の解除について

(1) R3解除候補箇所(案)の解除 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5箇所について、現地踏査等を行った結果、5箇所を解除する。



黄色い箱 : 解除する方向で検討



解除について 審議

※1 モニタリング指標(クリア基準)

1年間(R3検討:R2.10~11、R2検討: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(20km/h以上)
- ・指標2: 平日ピーク時平均旅行速度(20km/h以上)
- ・指標3: 休日昼間12時間平均旅行速度(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

- 1) 候補箇所の周辺で道路工事等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
- 2) 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

4. 主要渋滞箇所の解除について

R3解除候補箇所(案)の解除 審議

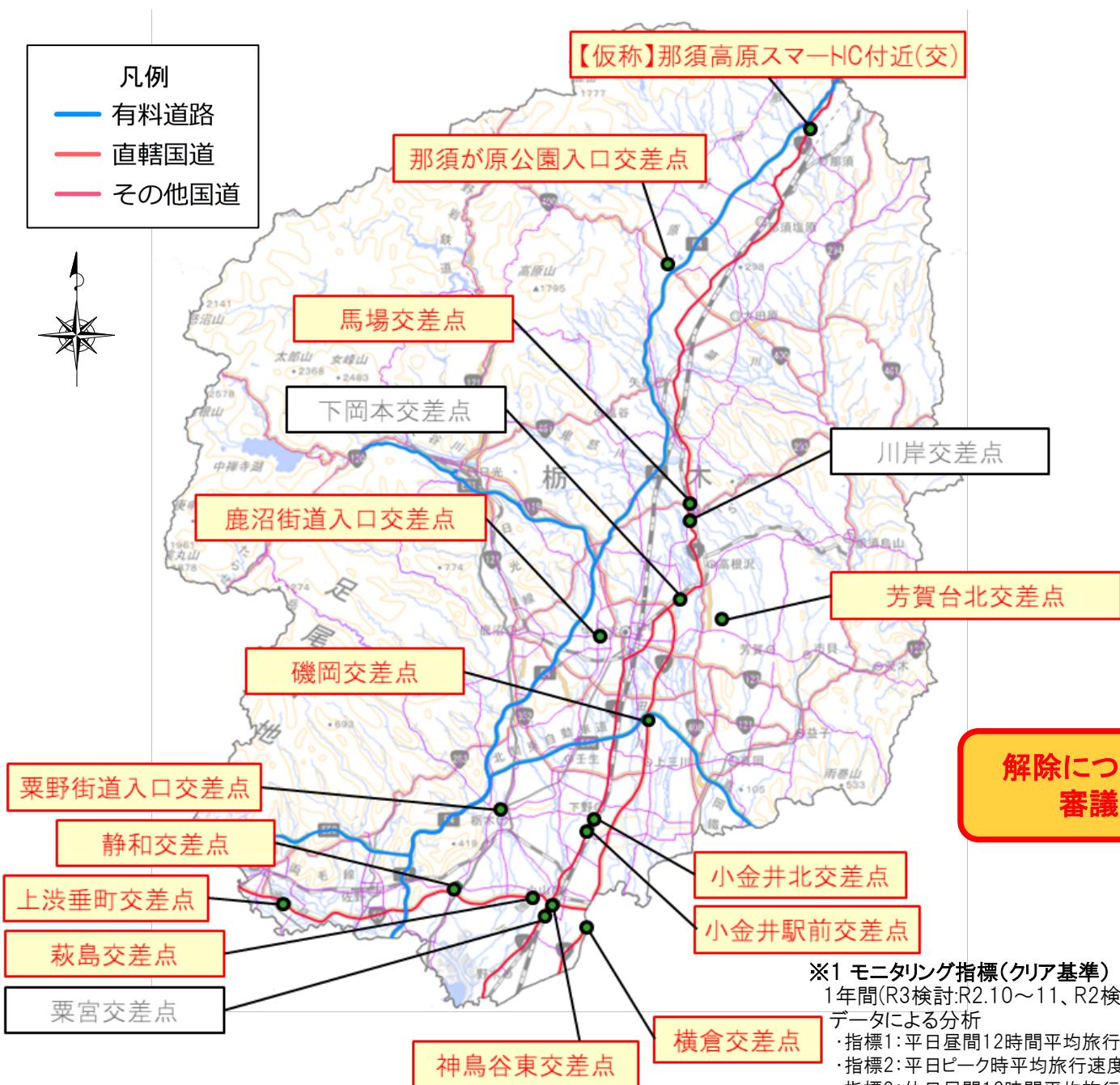
○「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている5箇所について、現地踏査等を行った結果、5箇所を解除する。

主要渋滞箇所 (交差点名)	モニタリング路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業進捗 状況 (R3.4)	解除 判断	「交差点流入部」の現地踏査等の結果 (): 現地踏査日
	主道路 (3指標クリア)	従道路 (3指標クリア)					
1 きざわ 喜沢	国道4号	小山壬生線	—	直轄	未対策	○	○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 ※ 主道路の渋滞解消要因: 小山石橋バイパスの6車線化(H25)も一因 (R3.10.21)
2 こまにゆうまち 駒生町	宇都宮亀和田 栃木線	宇都宮今市線	—	県	事業完了	○	○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。(R4.2.1)
3 みはら 美原1丁目	国道400号	—	—	県	事業完了	○	○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。(R4.1.27)
4 かみひなた 上日向	鹿沼日光線 石裂上日向線 上日向山越線	—	—	県	事業完了	○	○ 全流入部(全て主道路)で渋滞発生はみられなかった。(R4.1.27)
5 さのしんとし 佐野新都市	国道50号	—	○	直轄	事業完了	○	○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R3.10.19)

4. 主要渋滞箇所(案)の解除について

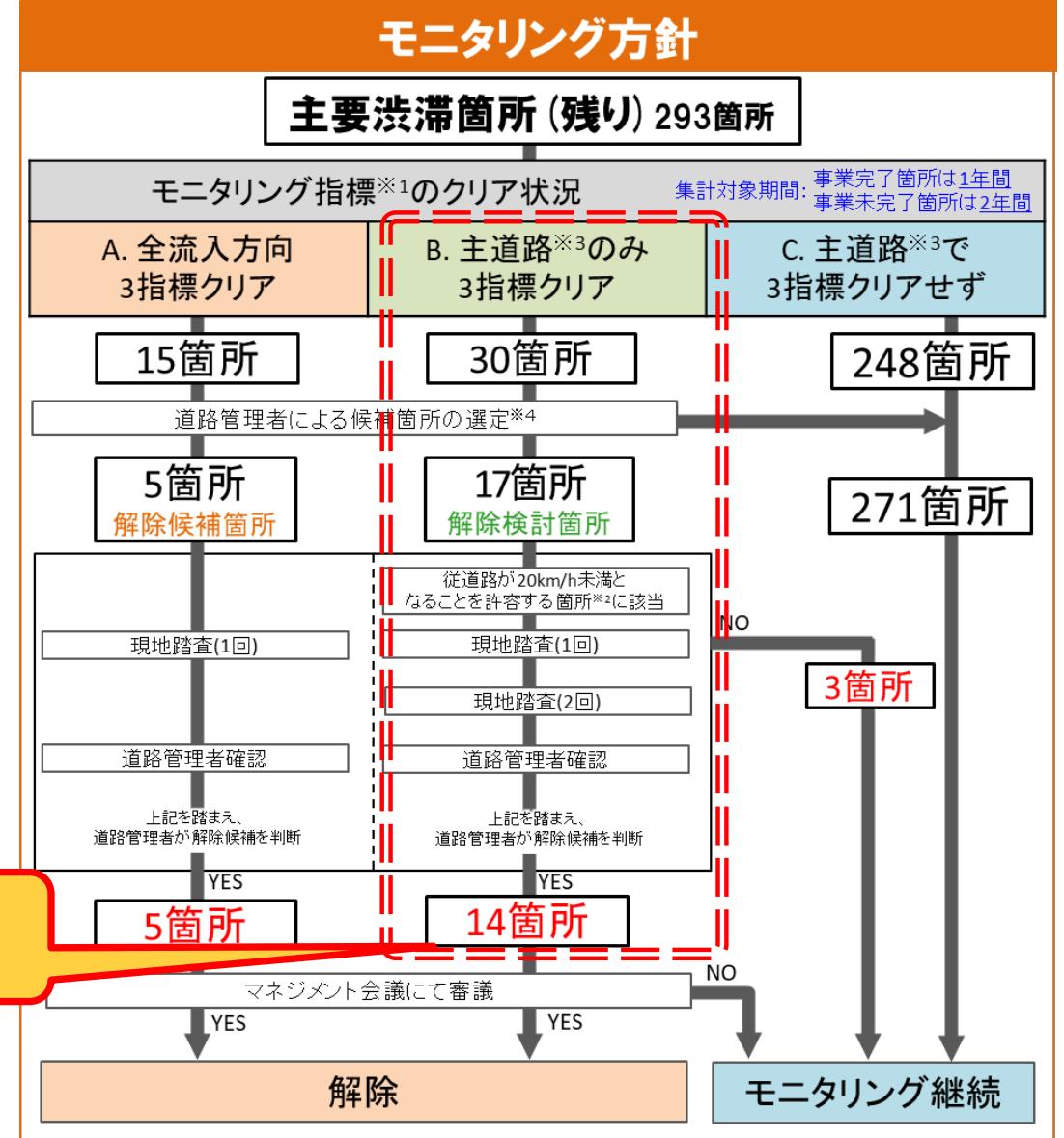
(2) R3解除検討箇所(案)の解除 審議

○「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている17箇所について、現地踏査等を行った結果、14箇所を解除する。



**解除について
審議**

- ※1 モニタリング指標(クリア基準)
1年間(R3検討:R2.10~11、R2検討: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(20km/h以上)
・指標2:平日ピーク時平均旅行速度(20km/h以上)
・指標3:休日昼間12時間平均旅行速度(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
1) 候補箇所の周辺で道路工事等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
2) 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

■ : 解除する方向で検討
□ : 解除しない方向で検討

4. 主要渋滞箇所の解除について

R3解除検討箇所(案)の解除 審議

○「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている17箇所について、現地踏査等を行った結果、14箇所を解除する。

【その1】

主要渋滞箇所. (交差点名)	モニタリング路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業進捗 状況 (R3.4)	解除 判断	「交差点流入部」の現地踏査等の結果 ():現地踏査日
	主道路 (3指標クリア)	従道路 (3指標非クリア)					
1 かみしぶたれちょう 上渋垂町	国道50号	佐野太田線	○	直轄	未対策	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 ※ 主道路の渋滞解消要因:北関東道の全線開通(H23.3)も一因 (R3.10.6、R3.11.16)
2 いそおか 磯岡	国道4号バイパス (連結側道)	雀宮真岡線	○	直轄	事業完了	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R3.10.5、R3.11.10)
3 ひとのやひがし 神鳥谷東	国道50号 (連結側道)	栗宮喜沢線	-	直轄	事業完了	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R3.10.6、R3.11.11)
4 かわぎし 川岸	国道4号	国道293号	○	直轄	事業完了	×	× 従道路(国道293号)は休日に渋滞発生がみられる等との指摘あり(道路管理者)。
5 なすこうげん 【仮称】那須高原スマートIC 付近	国道4号	那須高原スマート インター線	-	直轄	未対策	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R1.12.10、R3.11.18)
6 あわのかいどういりぐち 栗野街道入口	栃木環状線	栃木栗野線	-	県	未対策	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R2.2.26、R4.2.8)
7 あわのみや 栗宮	国道4号	栗宮喜沢線	-	直轄	事業中	×	× 栗宮歩道整備が事業中であり、事業完了後に交通・渋滞状況を確認することが必要(道路管理者)。
8 こがねいえきまえ 小金井駅前	国道4号	小金井停車場線	-	直轄	未対策	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R1.12.10、R3.11.17)
9 しずわ 静和	岩舟小山線	静和停車場線	-	県	未対策	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R2.2.26、R4.1.27)
10 よこくら 横倉	国道4号バイパス	矢畑横倉新田線	-	直轄	事業完了	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R1.12.10、R3.11.30)

4. 主要渋滞箇所解除について

R3解除検討箇所(案)の解除 審議

○「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている17箇所について、現地踏査等を行った結果、14箇所を解除する。

【その2】

主要渋滞箇所 (交差点名)	モニタリング路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業状況 (R3.4)	解除 判断	「交差点流入部」の現地踏査等の結果 (): 現地踏査日
	主道路 (3指標クリア)	従道路 (3指標非クリア)					
11 ばば馬場	国道4号	今市氏家線	-	直轄	事業完了	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R1.12.10、R3.11.11)
12 はぎしま萩島	国道50号	小山環状線	-	直轄	事業中	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 ※ 主道路の渋滞解消要因: 北関東道の全線開通(H23.3)も一因 (R1.12.10、R3.11.10)
13 こがねきた小金井北	国道4号	栃木二宮線	-	直轄	事業中	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R1.12.10、R3.11.17)
14 しもおかもと下岡本	国道4号	上横倉下岡本線	-	直轄	未対策	×	× 主道路の平日・朝に渋滞発生がみられるとの指摘あり(道路管理者)。
15 なすがはらこうえいりぐち那須が原公園入口	国道400号	那須野が原公園線	-	県	未対策	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R2.2.24、R4.2.3)
16 かぬまかいどういりぐち鹿沼街道入口	宇都宮亀和田 栃木線 (連結側道)	宇都宮鹿沼線	-	県	事業完了	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R4.1.25、R4.2.8)
17 はがだいきた芳賀台北	宇都宮向田線	宇都宮向田線	-	県	事業完了	○	○ 従道路は「20km/h未満となることを許容する箇所」に該当。 ○ 全流入部で渋滞発生はみられなかった。 (R4.1.25、R4.2.8)

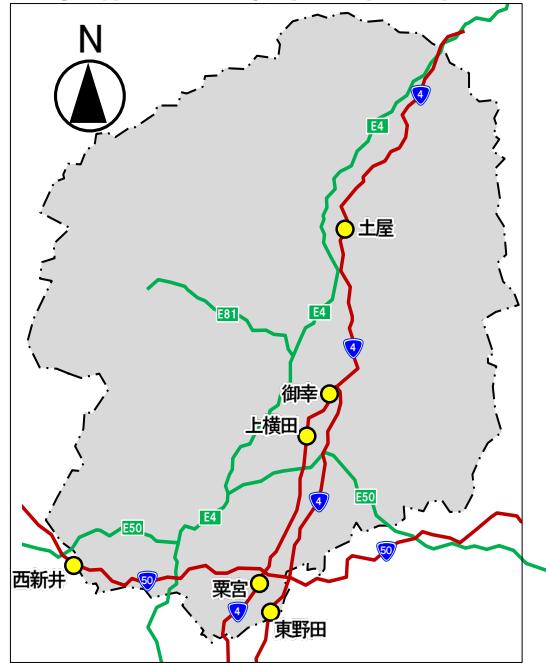
5. 最新データによるモニタリング結果

(1) R4モニタリングに使用するR3データの検討

交通量の月別状況(R3、昼間12時間、全車種)

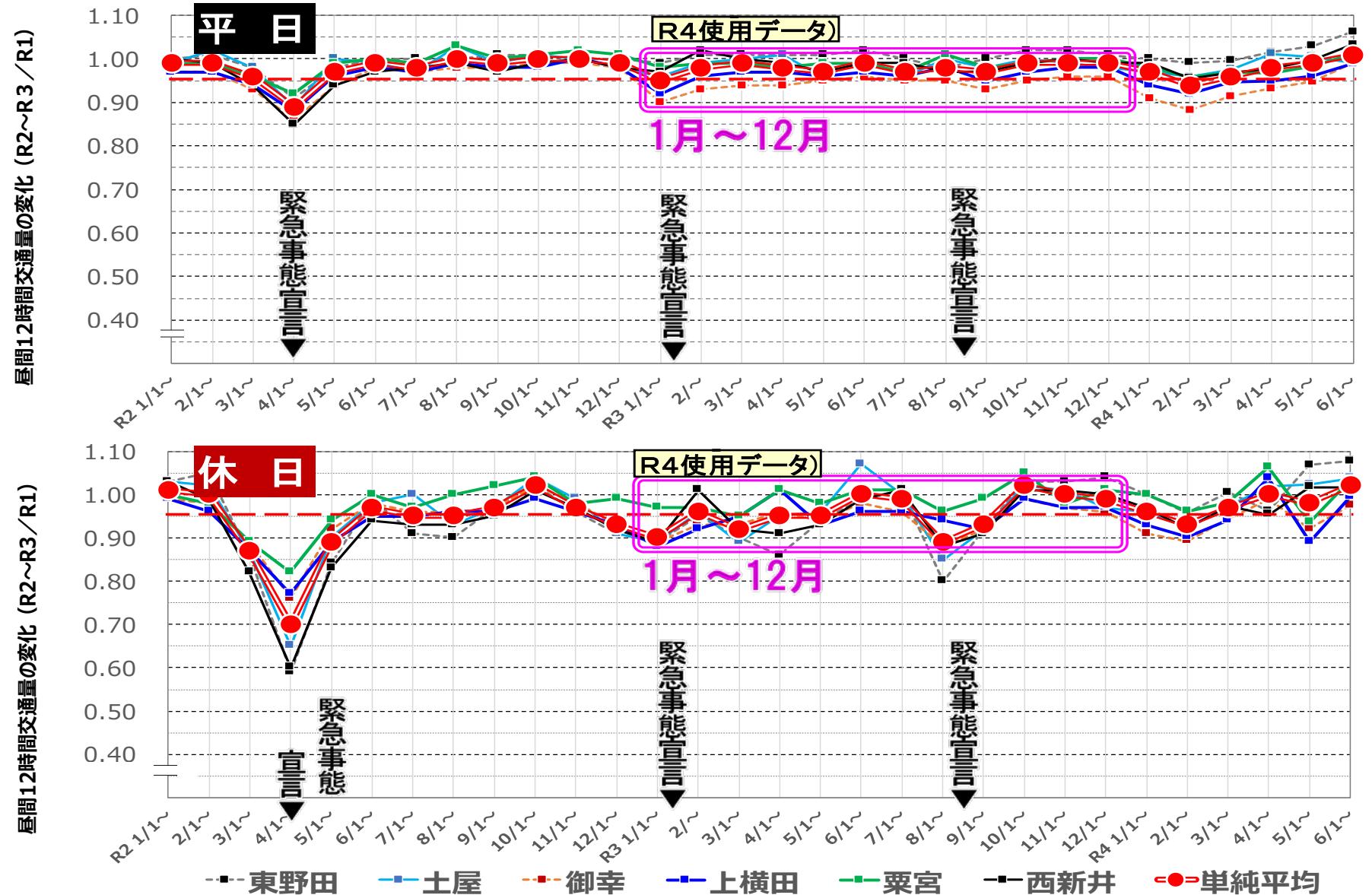
○前回会議(第26回)においては、R2の「10月・11月」データを使用しR3モニタリングを実施。
 ○R3の「1月～12月」の交通量(トラカン6箇所)は、新型コロナ発生前(R1)と比べ平日0.98倍、休日0.96倍で概ね平常時の状況に等しい。 ⇒ 平日及び休日のR4モニタリングには、R3の「1月～12月」データを使用する。

■ 直轄トラカン設置位置(6箇所)



新型コロナウイルス感染症の経過	
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
R2.7.22	GoToトラベルを開始 ※R2.10.1～: 地域共通クーポン追加
R2.8.1	イベント開催制限を延長
R2.12.28	GoToトラベルを中断
R3.1.14	栃木県を含む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
R3.8.8	栃木県を含む8県にまん延防止等重点措置を追加適用 ※栃木県区域:宇都宮市、足利市等23市町
R3.8.20	栃木県を含む7府県に緊急事態宣言を追加発令
R4.1.27	栃木県を含む18道府県にまん延防止等重点措置を適用

■ トラカン6箇所の平日12時間平均交通量の対R1比

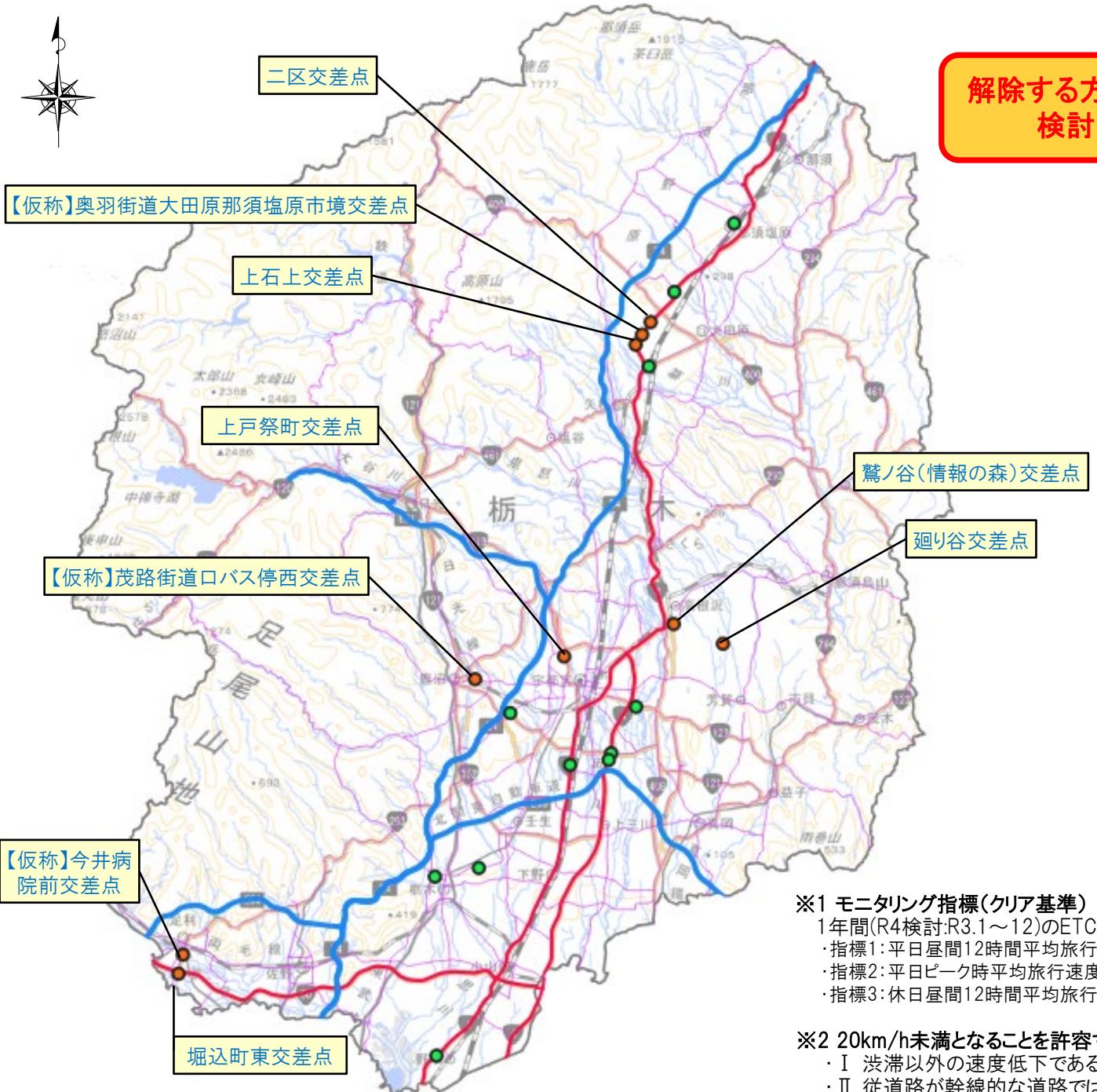


注) H31.1～R1.12、R2.1～R3.12、R4.1～R4.6の直轄トラカンデータ(祝日を除く月～金)より

5. 最新データによるモニタリング結果

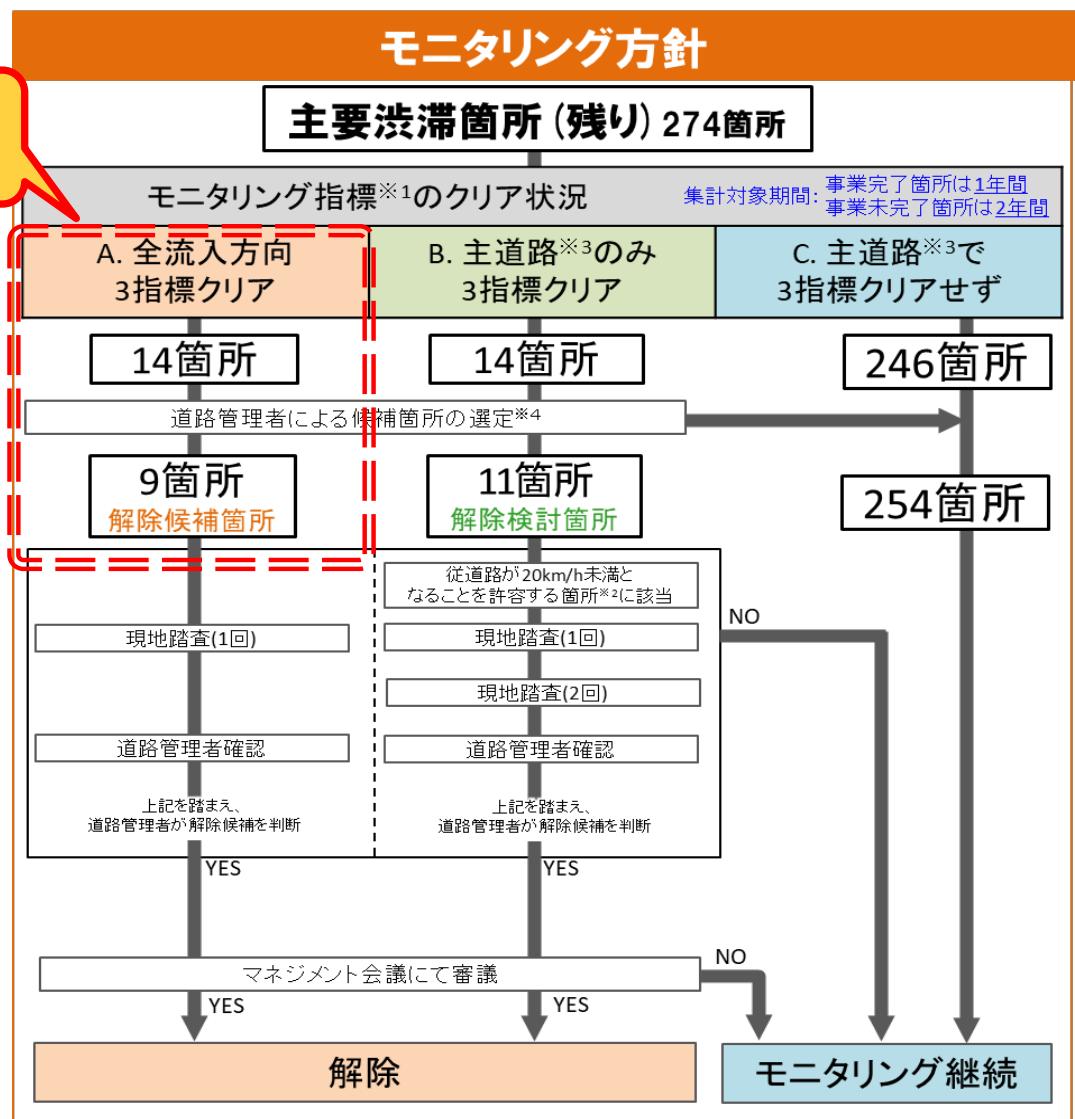
(2) R4解除候補箇所(案) ※R3の1月～12月データによるモニタリング結果

○「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている**9箇所**を、今後現地踏査等を行い、解除する方向で検討。
 ※ 現地踏査は10月～11月頃を予定。



黄色い背景 : R4解除候補箇所(案)【9箇所】

解除する方向で検討



- ※1 モニタリング指標(クリア基準)
 1年間(R4検討:R3.1～12)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(20km/h以上)
 ・指標2: 平日ピーク時平均旅行速度(20km/h以上)
 ・指標3: 休日昼間12時間平均旅行速度(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
 1) 候補箇所の周辺で道路工事等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
 2) 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

5. 最新データによるモニタリング結果

R4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9箇所を、今後現地踏査等を行い、解除する方向で検討。

※ 現地踏査は10月～11月頃を予定。

R4解除候補箇所(案)

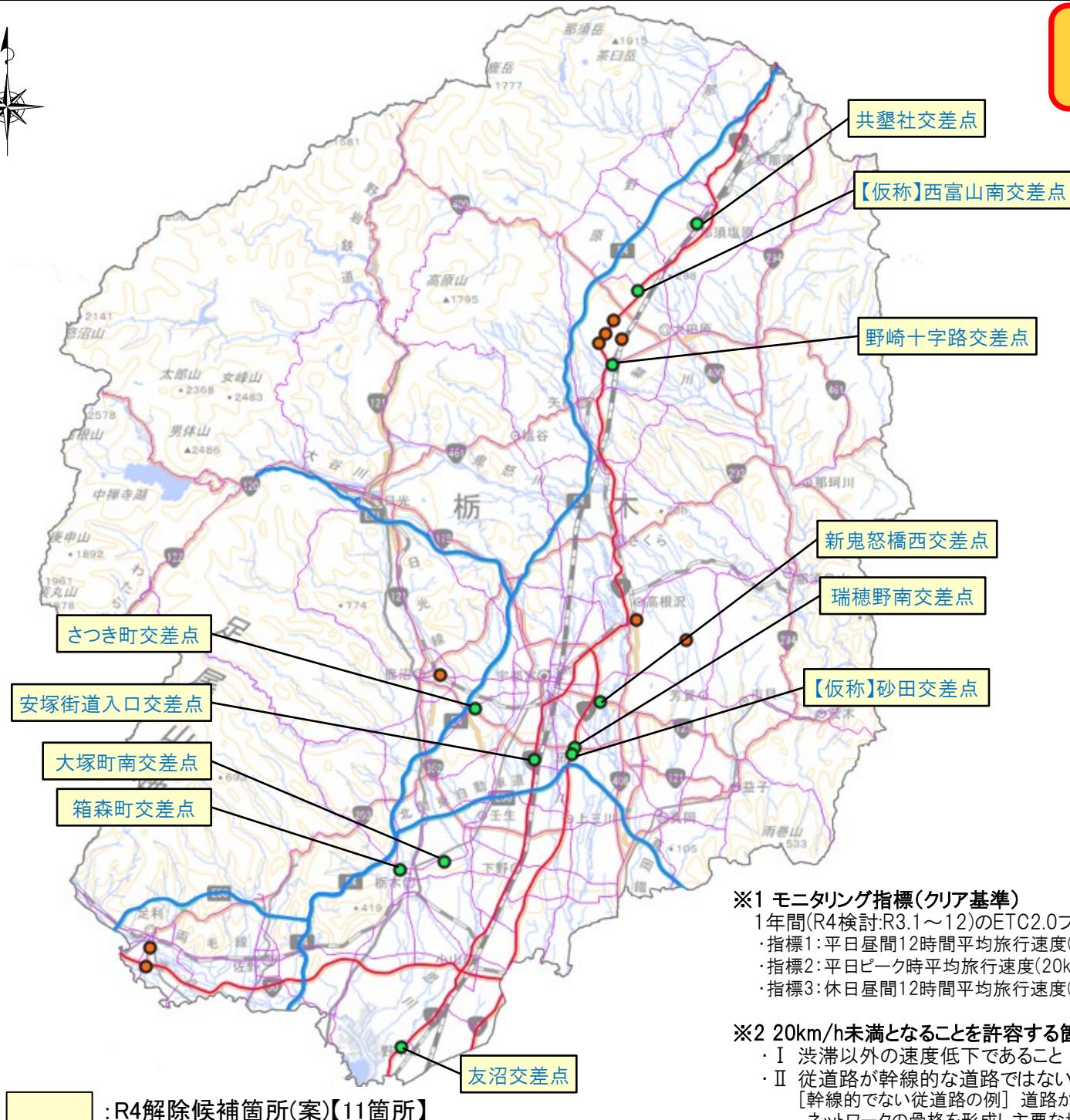
注) ○:全方向クリア、△:主道路のみクリア、×:主道路・従道路NG

主要渋滞箇所. (交差点名)	モニタリング路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業進捗状況 (R4.4末時点)	「全流入方向」3指標クリア状況	
	主道路 (3指標クリア)	従道路 (3指標クリア)				R2 ETCデータ (R2.10-11)	R3 ETCデータ (R3.1-12)
1 鷲ノ谷(情報の森) <small>わしのや(じょうほうのもり)</small>	(主)宇都宮那須烏山線	宝積寺太田線	●	都道府県	事業完了	△	○
2 二区 <small>にく</small>	一般国道4号	市道	●	直轄	事業中	○	○
3 廻り谷 <small>めぐりや</small>	宇都宮向田線	上高根沢氏家線	-	都道府県	事業中	○	○
4 上石上 <small>かみいしがみ</small>	一般国道4号	関谷上石上線	-	直轄	事業中	○	○
5 堀込町東 <small>ほりごめちょうひがし</small>	佐野太田線	市道	-	都道府県	事業中	○	○
6【仮称】今井病院前 <small>いまいびょういんまえ</small>	一般国道293号	市道	-	都道府県	未対策	○	○
7【仮称】茂呂街道口 バス停西 <small>もろかいどうぐち</small>	宇都宮鹿沼線	市道	-	都道府県	事業完了	×	○
8【仮称】奥羽街道 大田原那須塩原市境 <small>おうかいどう</small>	一般国道4号	市道	-	直轄	事業中	○	○
9 上戸祭町 <small>かみとまつりちょう</small>	一般国道119号	市道	-	都道府県	未対策	○	○

5. 最新データによるモニタリング結果

(3) R4解除検討箇所(案) ※R3の1月～12月データによるモニタリング結果

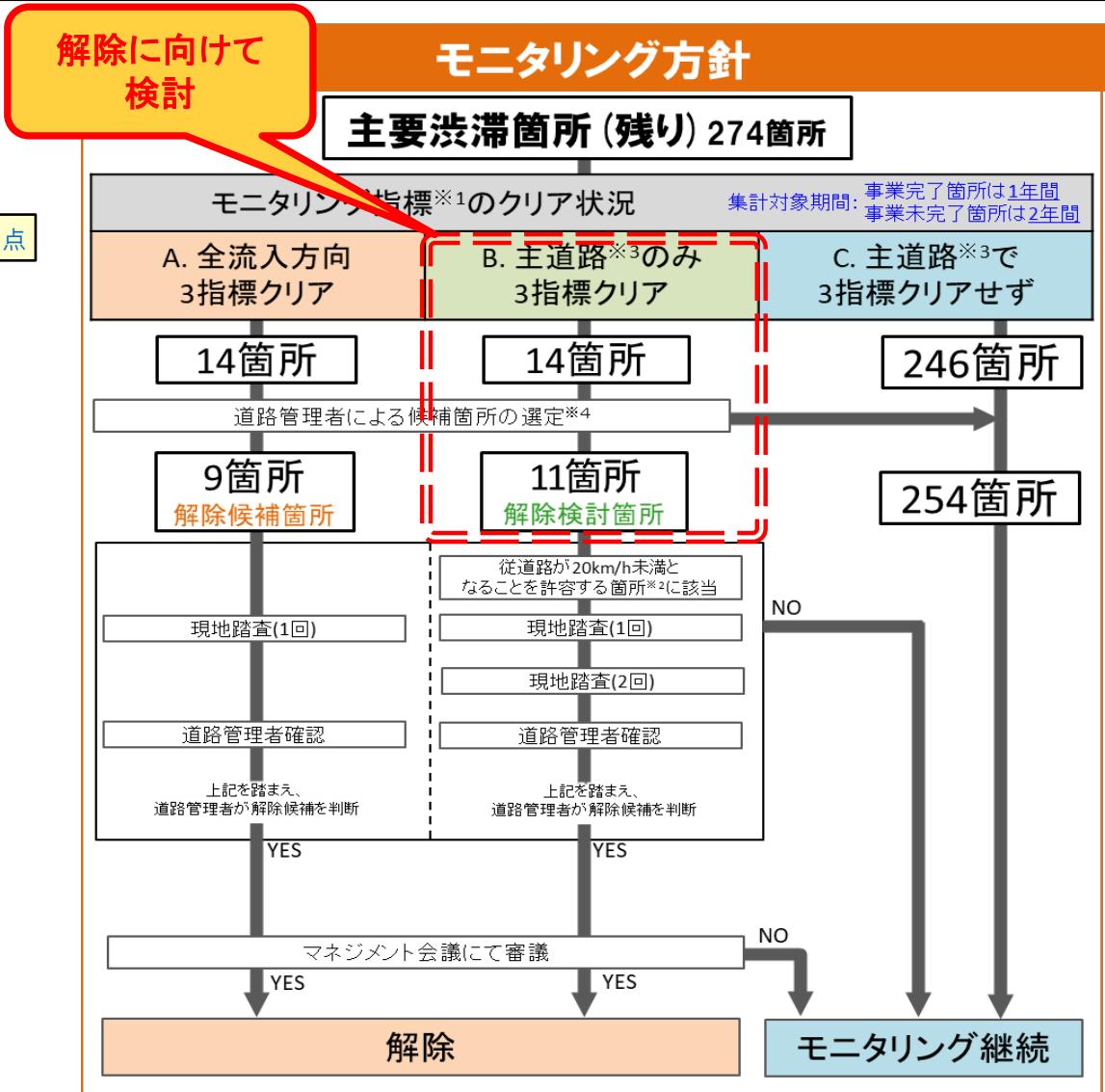
○「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている**11箇所**を、今後現地踏査等を行い、解除に向けて検討。
 ※ 現地踏査は10月～11月頃を予定。



□ : R4解除候補箇所(案)【11箇所】

- ※1 モニタリング指標(クリア基準)
 1年間(R4検討:R3.1～12)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(20km/h以上)
 ・指標2: 平日ピーク時平均旅行速度(20km/h以上)
 ・指標3: 休日昼間12時間平均旅行速度(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

モニタリング方針



※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等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

5. 最新データによるモニタリング結果

R4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11箇所を、今後現地踏査等を行い、解除に向けて検討。
 ※ 現地踏査は10月～11月頃を予定。

■ R4解除検討箇所(案) (1/2)

注) ○:主道路のみクリア、×:主道路・従道路NG

主要渋滞箇所. (交差点名)	モニタリング路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業進捗状 況 (R4.4末時点)	「主道路のみ」3指標クリア状況	
	主道路 (3指標クリア)	従道路 (3指標非クリア)				R2 ETCデータ (R2.10-11)	R3 ETCデータ (R3.1-12)
1 やすづかかいどういりぐち 安塚街道入口	一般国道4号	安塚雀宮線 市道	●	直轄	事業完了	×	○
2 しんきぬばしにし 新鬼怒橋西	一般国道123号	下岡本上三川線 市道	●	都道府県	事業完了	○	○
3 ともぬま 友沼	一般国道4号	南小林松原線 市道	-	直轄	事業完了	○	○
4 きょうこんしゃ 共墾社	黒磯黒羽線	黒磯高久線 市道	-	都道府県	未対策	○	○
5 みずほのみなみ 瑞穂野南	一般国道4号バイパス	一般国道121号	-	直轄	事業完了	○	○
6 はこもりまち 箱森町	栃木粕尾線	栃木環状線	-	都道府県	未対策	○	○

5. 最新データによるモニタリング結果

R4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11箇所を、今後現地踏査等を行い、解除に向けて検討。
 ※ 現地踏査は10月～11月頃を予定。

R4解除検討箇所(案) (2/2)

注) ○:主道路のみクリア、×:主道路・従道路NG

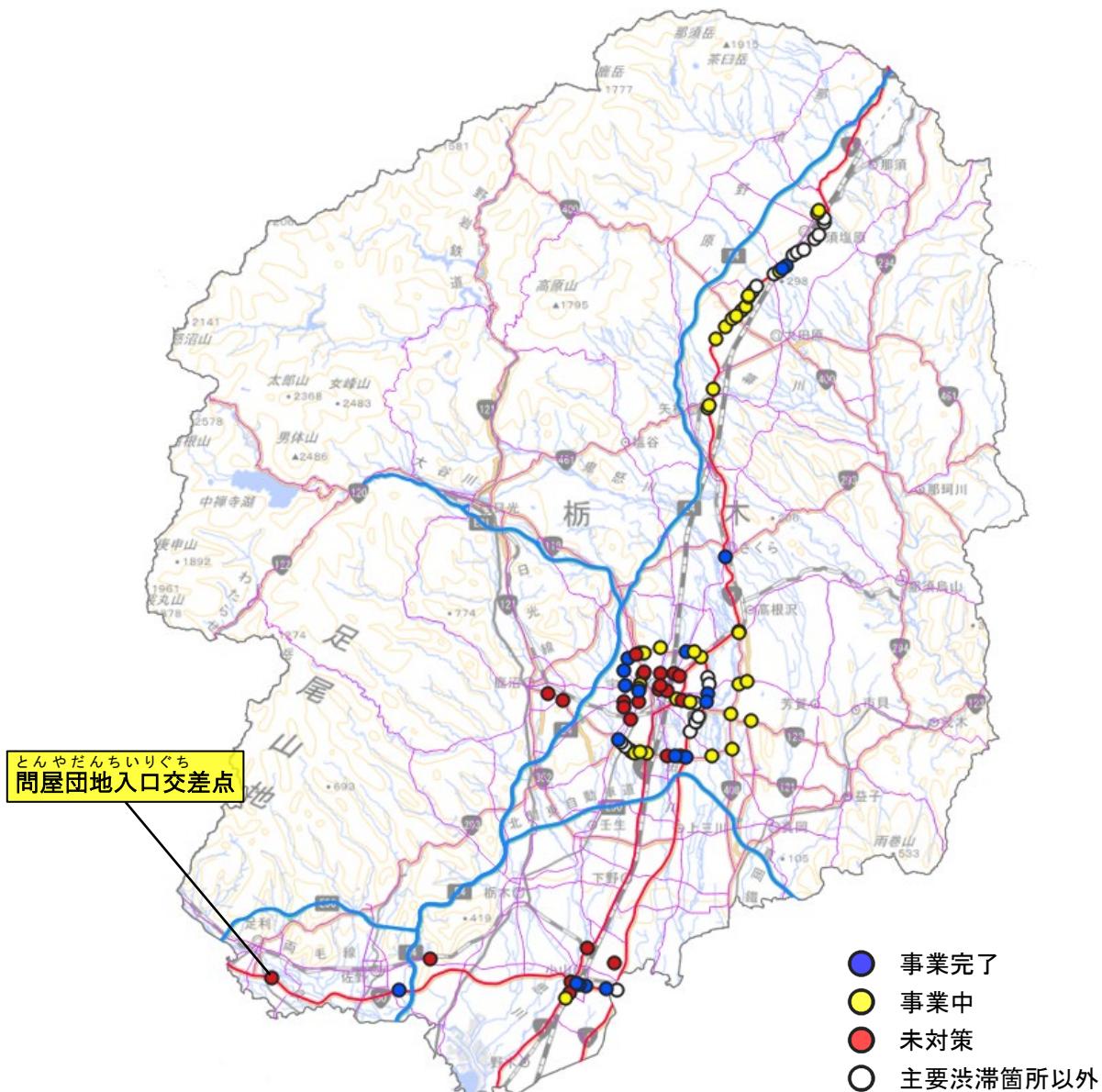
主要渋滞箇所 (交差点名)	モニタリング路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業進捗状 況 (R4.4末時点)	「主道路のみ」3指標クリア状況	
	主道路 (3指標クリア)	従道路 (3指標非クリア)				R2 ETCデータ (R2.10-11)	R3 ETCデータ (R3.1-12)
7 <small>のざきじゅうじろ</small> 野崎十字路	一般国道461号	滝沢野崎停車場線	-	都道府県	未対策	○	○
8 <small>おおつかみなみ</small> 大塚町南	宇都宮栃木線	小山都賀線 市道	-	都道府県	未対策	○	○
9 <small>すなだ</small> 【仮称】砂田	一般国道4号バイパス	二宮宇都宮線	-	直轄	事業完了	×	○
10 さつき町	一般国道121号	宇都宮楡木線 市道	-	都道府県	未対策	○	○
11 <small>にしとみやまみなみ</small> 【仮称】西富山南	一般国道4号	折戸西那須野線	-	直轄	事業中	○	○

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3年に挙げられた関連団体※からの対策要望箇所(栃木県内)は99箇所。
- このうち、75箇所は主要渋滞箇所(特定時の321箇所に含まれる)。
 - ・ピンポイント渋滞対策の検討・取組中の箇所: 国道50号 問屋団地入口交差点 等
- 主要渋滞箇所以外の箇所については、渋滞状況等を注視。

関係団体からの渋滞対策要望箇所(R3.10)



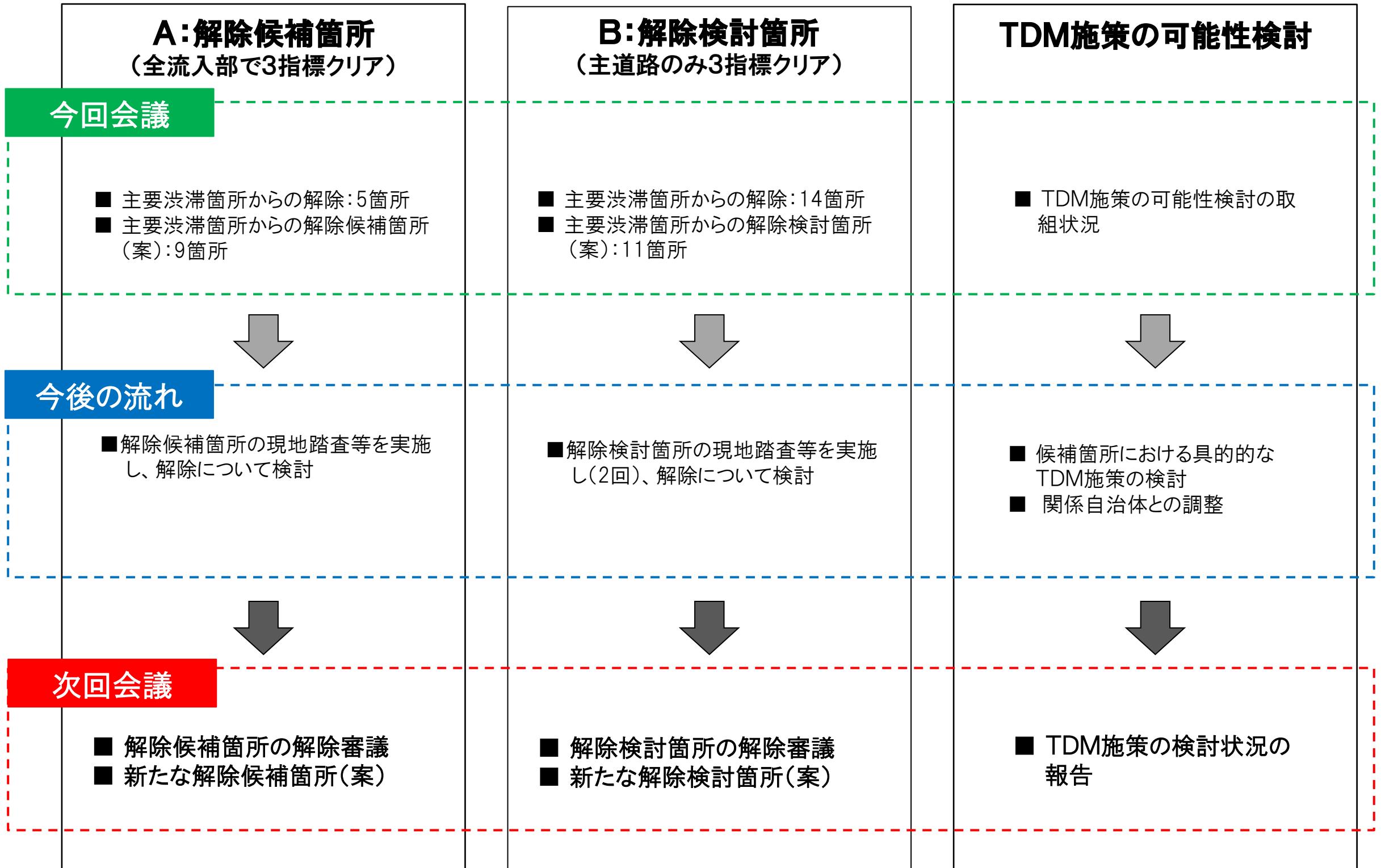
渋滞対策要望箇所と主要渋滞箇所との関係

区分	事業進捗状況 (R4.4末時点)	要望箇所数 (R3.10)
主要渋滞箇所	事業完了	18箇所
	事業中	34箇所
	未対策	23箇所
	計	75箇所
主要渋滞箇所以外		24箇所
合計		99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

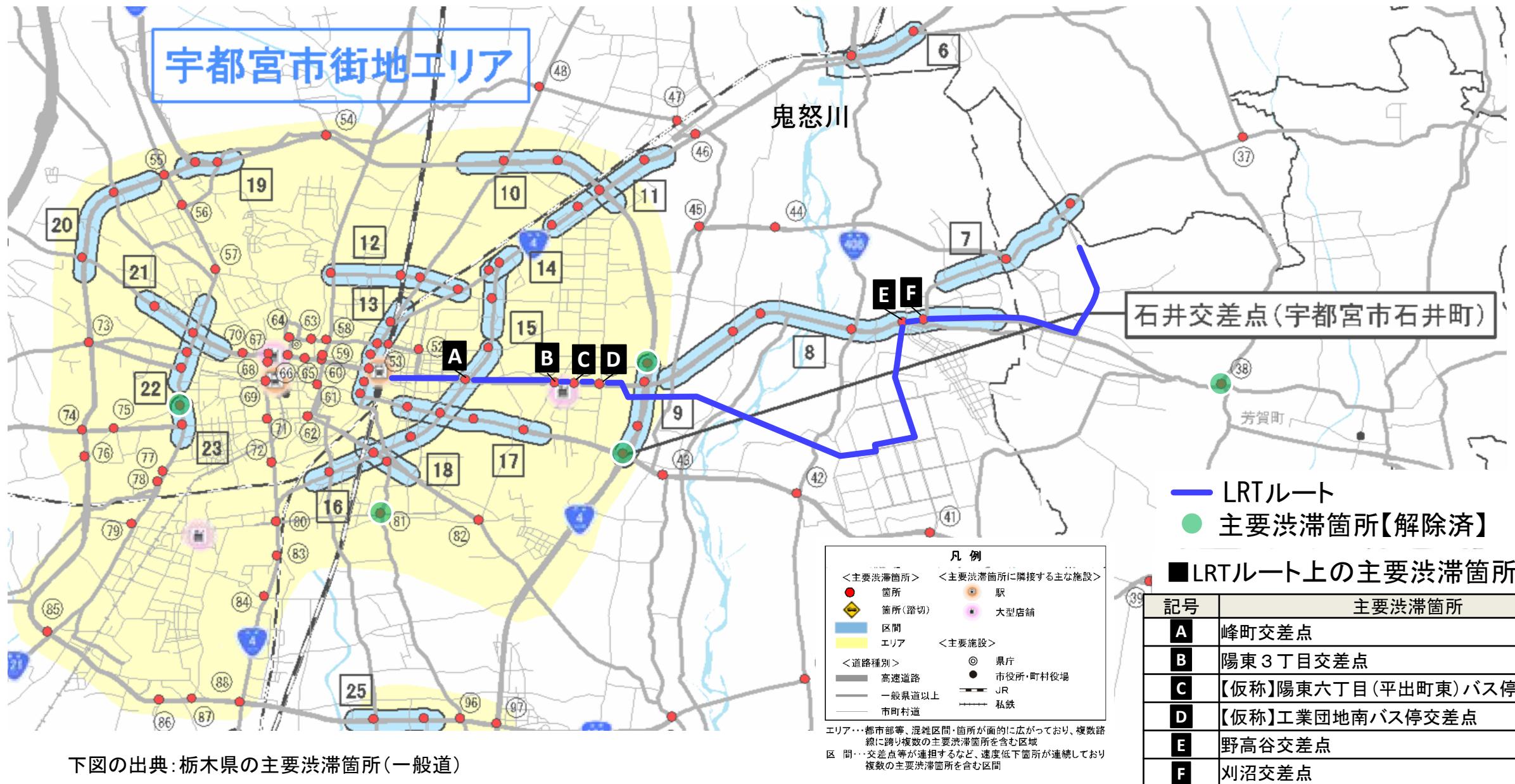


7. 今後の渋滞対策検討方針

LRTルート沿線の主要渋滞箇所とLRTルート

○最近の話題として、県央部の交通状況に大きなインパクトを与えるLRTが2023年8月に開業予定。
 ○LRTルート上には主要渋滞箇所が6箇所、周辺にも複数点在しているため、開通に伴う周辺地域への影響が想定される。
 ○鬼怒通りについては2021年11月から工事に伴う車線規制が実施されているため、現行の主要渋滞箇所以外も含めた周辺交通への影響や交通流動の変化についても分析した上で、LRT開業後の交通影響を想定し、必要な対策を検討予定。

■ LRTルートと主要渋滞箇所



下図の出典: 栃木県の主要渋滞箇所(一般道)

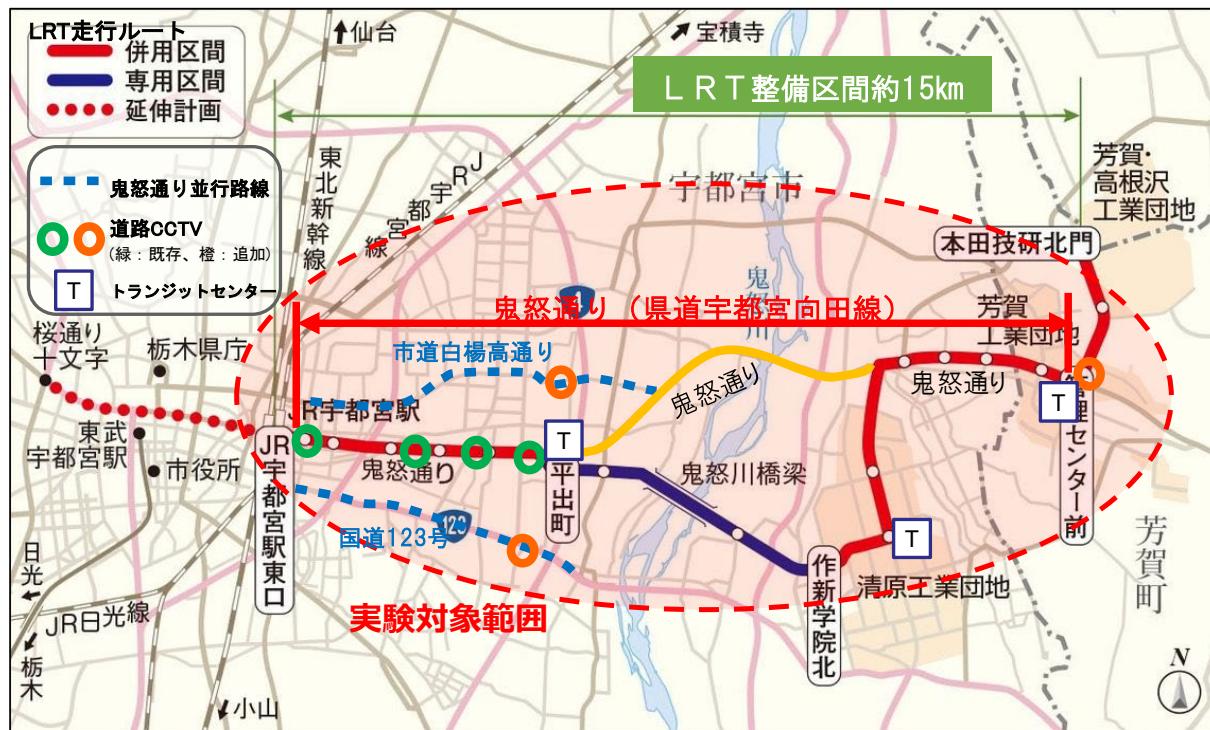
7. 今後の渋滞対策検討方針

LRT開業時の交通状況のモニタリング及び自動車交通円滑化対策

○LRT開業に伴い交通手段変更などが期待される一方で、軌道敷設区間では車線数減少(4車線⇒2車線)やLRT含めた信号現示の複雑化に伴う自動車交通の混乱などが懸念される。

○宇都宮市東部地域渋滞対策協議会では、産官学の連携によりCCTVを活用したAI解析やプローブデータを活用した所要時間予測などを実施しており、リアルタイムの情報提供や迂回誘導による円滑化対策を検討中。

社会実験の対象範囲

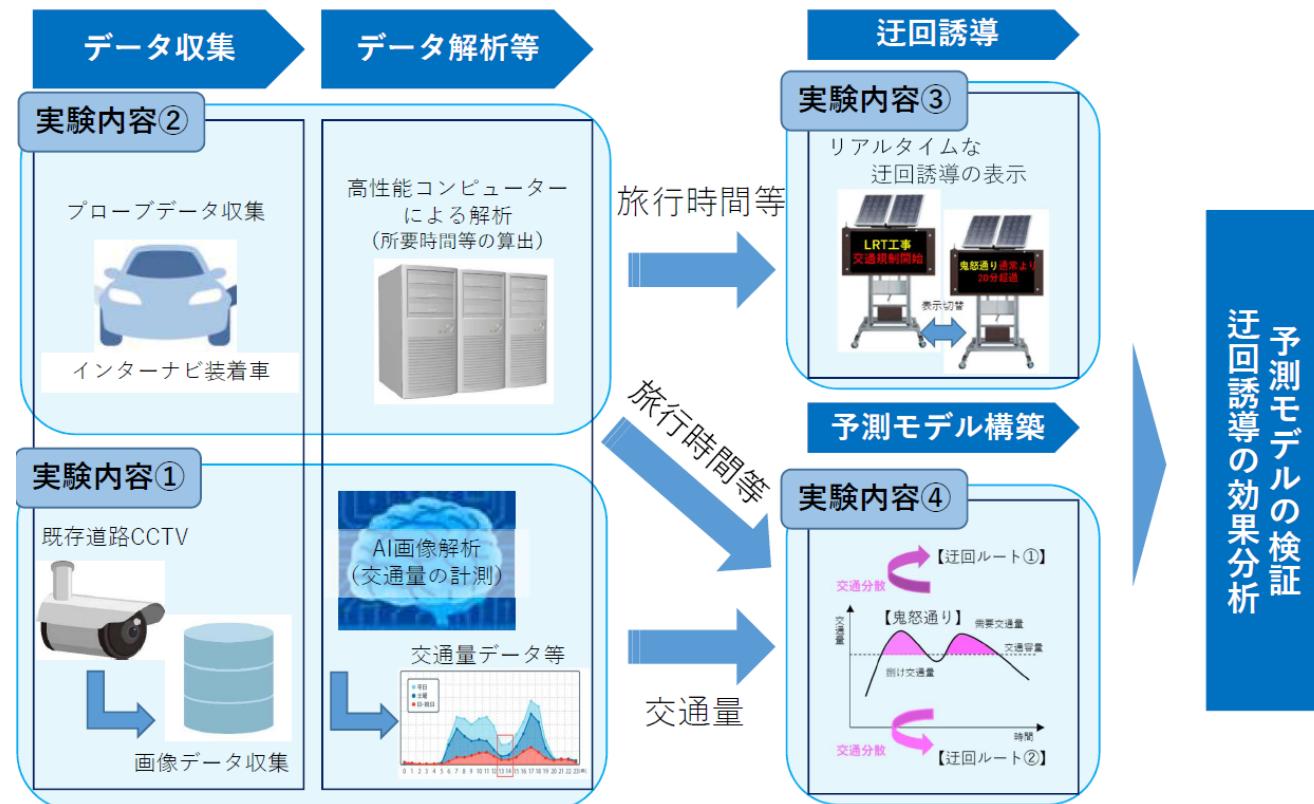


鬼怒通りLRT軌道整備状況(R4.7時点)



鬼怒通り交通状況(R4.7時点)

社会実験の概要



- 【実験内容】**
- ① LRT走行時の既存道路CCTVを活用したAI画像解析等による交通状況の把握
 - ② ①及びプローブデータを活用した曜日・時間別交通データの分析結果や道路利用者及びLRT事業者アンケートから、LRT走行時の交通上の課題を把握
 - ③ ②の課題に基づき、信号現示の調整に加え、道路利用者に対して目的地までの経路変更やトランジットセンターでの乗換促進(パーク&ライド)等をホームページやSNS等を用いて提案

出典: 宇都宮市東部地域渋滞対策協議会

■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、主要渋滞箇所の交差点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: right; font-size: small;">※ 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>