

平成 2 8 年度

第 1 回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

議事次第

日 時 平成 28 年 7 月 29 日(金) 10 : 00～

場 所 千葉国道事務所 202 会議室

- 1 開 会 (あいさつ)
- 2 委員の紹介
- 3 議 事
 - (1) 前回委員会での主な指摘事項とその対応
 - (2) 渋滞対策の進捗状況
 - (3) 渋滞対策箇所の効果確認
 - (4) 対策未実施箇所の経過観察の取り扱い
- 4 質 疑 応 答
- 5 閉 会

【配付資料】

- ・資料 1 平成 28 年度 第 1 回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 説明資料

平成28年度 第1回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 座席表

場 所:千葉国道事務所2階 202会議室

千葉工業大学
(委員長)
学創造工学部 教授
赤羽 弘和 ○

国土交通省 関東地方整備局
千葉国道事務所
所 長 松浦 利之 ○

国土交通省 関東地方整備局
首都国道事務所
所 長 甲斐 一洋
計画課長 川路 隆之(代理) ○

国土交通省 関東運輸局
千葉運輸支局
支局長 齋藤 隆
首席運輸企画専門官
宮本 岳仁(代理) ○

千葉県県土整備部道路計画課
課 長 北岡 聡 ○

千葉県県土整備部道路整備課
課 長 根本 嘉生 ○

千葉市建設局道路部
部 長 槌谷 和己 ○

千葉市消防局警防部
部 長 深井 幸徳 ○

<欠席>

千葉県警察本部交通部交通総務課
課長 小島 健一

一般社団法人千葉県トラック協会
常務理事 高安 茂

一般社団法人千葉県バス協会
専務理事 花崎 幸一

千葉県警察本部
交通部交通規制課
課 長 杵渕 賢二
交通管制センター長
高津 功(代理) ○

一般社団法人
千葉県商工会議所連合会
事務局長 相村 一郎 ○

株式会社 千葉日報社
広告局長 兼 TV・FM室長
松本 祥彦 ○

公益社団法人
千葉県観光物産協会
専務理事 飯田 重行 ○

東日本高速道路株式会社
関東支社 千葉管理事務所
所 長 川田 敏 ○

東日本高速道路株式会社
関東支社 市原管理事務所
所 長 齊郷 範明 ○

東日本高速道路株式会社
関東支社 千葉工事事務所
所 長 木曾 伸一 ○

○ ○ ○

事務局

千葉県移動性向上プロジェクト委員会規約

(設置)

第1条 千葉県内の移動性の向上を検討する委員会（以下「委員会」という）は、国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所が設置する。

(目的)

第2条 委員会は、公正・中立な立場から、協働をモットーとして実施する各種移動性向上方策に対して、道路利用者や国民の意識からずれがないか、様々な立場で議論する場と位置づけ、千葉県内の道路行政運営に反映する。

(所掌事務)

第3条 委員会は、前条の目的を達成するために、以下の事項について実施するものとする。

- (1) 移動性向上方策について検討、評価
- (2) パブリックコメントなどを活用した県民意見の把握に関すること
- (3) その他必要な事項

(構成)

第4条 委員会は、有識者、関係委員をもって構成し、委員の構成は別紙の通りとする。

- 2 委員の追加・変更は、委員会の承認を要するものとする。

(第三者性)

第5条 委員は、委員会の目的に照らし、公正・中立な立場から特定の行政機関及び特定の利害関係者等の利害を代表してはならない。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、活動の始動期とする。尚、任期はプロジェクトの進行状況により延期できるものとする。

(委員長)

第7条 委員会には、委員長を置くものとする。

- 2 委員長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

(委員会の運営)

第8条 委員会は、委員長の発議に基づいて開催する。

2 委員長は、委員会の運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(守秘義務)

第9条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報をもらしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(委員会資料の公表)

第10条 委員会における資料については、委員会終了後公表するものとする。

(事務局)

第11条 事務局は、国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所計画課、千葉県県土整備部道路計画課、千葉市建設局道路部道路計画課に置く。

(その他)

第12条 この規約に定めるもののほか必要な事項は、その都度審議して定めるものとする。また、本規約の改正等は、本委員会の審議を経て行うことができるものとする。

附 則 この規約は、平成17年11月21日から施行する。

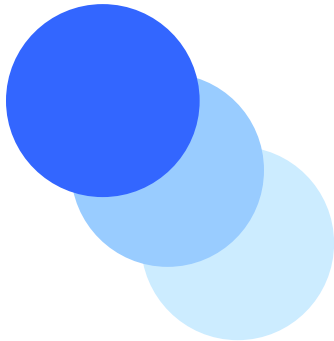
附 則 この規約は、平成23年12月 1日から施行する。

別紙

千葉県移動性向上プロジェクト委員会名簿

(敬称略)

(委員長) 千葉工業大学 創造工学部 教授	赤 羽 弘 和
(委 員) 千葉県警察本部 交通総務課長	小 島 健 一
千葉県警察本部 交通規制課長	杵 渕 賢 二
千葉県商工会議所連合会 事務局長	梶 村 一 郎
千葉県トラック協会 常務理事	高 安 茂
千葉県バス協会 専務理事	花 崎 幸 一
千葉日報社 広告局長兼 TV・FM 室長	松 本 祥 彦
千葉県観光物産協会 専務理事	飯 田 重 行
千葉市消防局 警防部長	深 井 幸 徳
東日本高速道路 千葉管理事務所長	川 田 敏
東日本高速道路 市原管理事務所長	齊 郷 範 明
東日本高速道路 千葉工事事務所長	木 曾 伸 一
国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局長	齋 藤 隆
千葉県 県土整備部 道路計画課長	北 岡 聡
千葉県 県土整備部 道路整備課長	根 本 嘉 生
千葉市 建設局 道路部長	槌 谷 和 己
国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所長	甲 斐 一 洋
国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所長	松 浦 利 之
(オブザーバー) 国土交通省 関東地方整備局 道路部	—



平成28年度 第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

1. これまでの経緯	1
2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応	4
3. 今回委員会の審議内容	7
4. 渋滞対策の進捗状況	8
5. 渋滞対策箇所の効果確認	10
6. 対策未実施箇所の経過観察の取り扱い	15

平成28年7月29日
関東地方整備局 千葉国道事務所

1. これまでの経緯

■ 委員会設立の目的・趣旨

- 千葉県内において円滑な移動を阻害している要因を様々なデータを用いて明示すると共に、対策が必要な箇所を県民の意見を反映しながら選定し、対策を実施することで、成果重視の道路行政を実践する。
- 本委員会は、総合的な検討を行うために、学識経験者や様々な分野の方々のご意見を頂きながら実施し、検討の経緯や結果を、わかりやすく広く県民に周知する。

■ 検討経緯

開 催 日			検 討 内 容
1	平成17年度 第1回	H17.11	委員会設立の趣旨について 移動性阻害箇所の抽出方針
2	平成17年度 第2回	H17.12	移動性阻害箇所(暫定20箇所程度)の抽出について 移動性阻害箇所(確定10箇所程度)の選定の考え方について パブリックコメント実施方法(案)について
3	平成17年度 第3回	H18.3	パブリックコメント実施結果について 移動性阻害(確定箇所候補)案について
4	平成19年度 第1回	H19.6	対策箇所の状況について 新たな対策箇所(新プラン)について
5	平成19年度 第2回	H19.8	見える化プランの進捗状況について
6	平成19年度 第3回	H19.12	見える化プランの更新について 個別箇所の進捗状況について
7	平成23・24年度 第1回	H23.12	H19移動性阻害箇所のフォローアップ 移動性阻害箇所選定の考え方
8	平成23・24年度 第2回	H24.3	新たな移動性阻害箇所の指標素案
9	平成23・24年度 第3回	H24. 7	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】新たな移動性阻害箇所の指標決定 【首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)】全国的な渋滞対策の取り組み方針、渋滞箇所等の特定方針(抽出指標の検討)
10	平成25年度 第1回	H25. 6	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】新たな移動性阻害箇所(候補)の選定方針 【首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)】主要渋滞箇所の特定結果、今後の検討方法
11	平成26年度 第1回	H27.3	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】対策効果の評価、今後の移動性阻害箇所の対応について(案) 【首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)】主要渋滞箇所の渋滞対策(案)の検討
12	平成27年度 第1回	H27.10	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】渋滞対策箇所の効果確認、対策検討の進め方
13	平成28年度 第1回	H28.7 (今回)	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】 渋滞対策箇所の効果確認、対策未実施箇所の経過観察の取り扱い

1. これまでの経緯

■ 首都圏における渋滞対策検討の経緯

渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

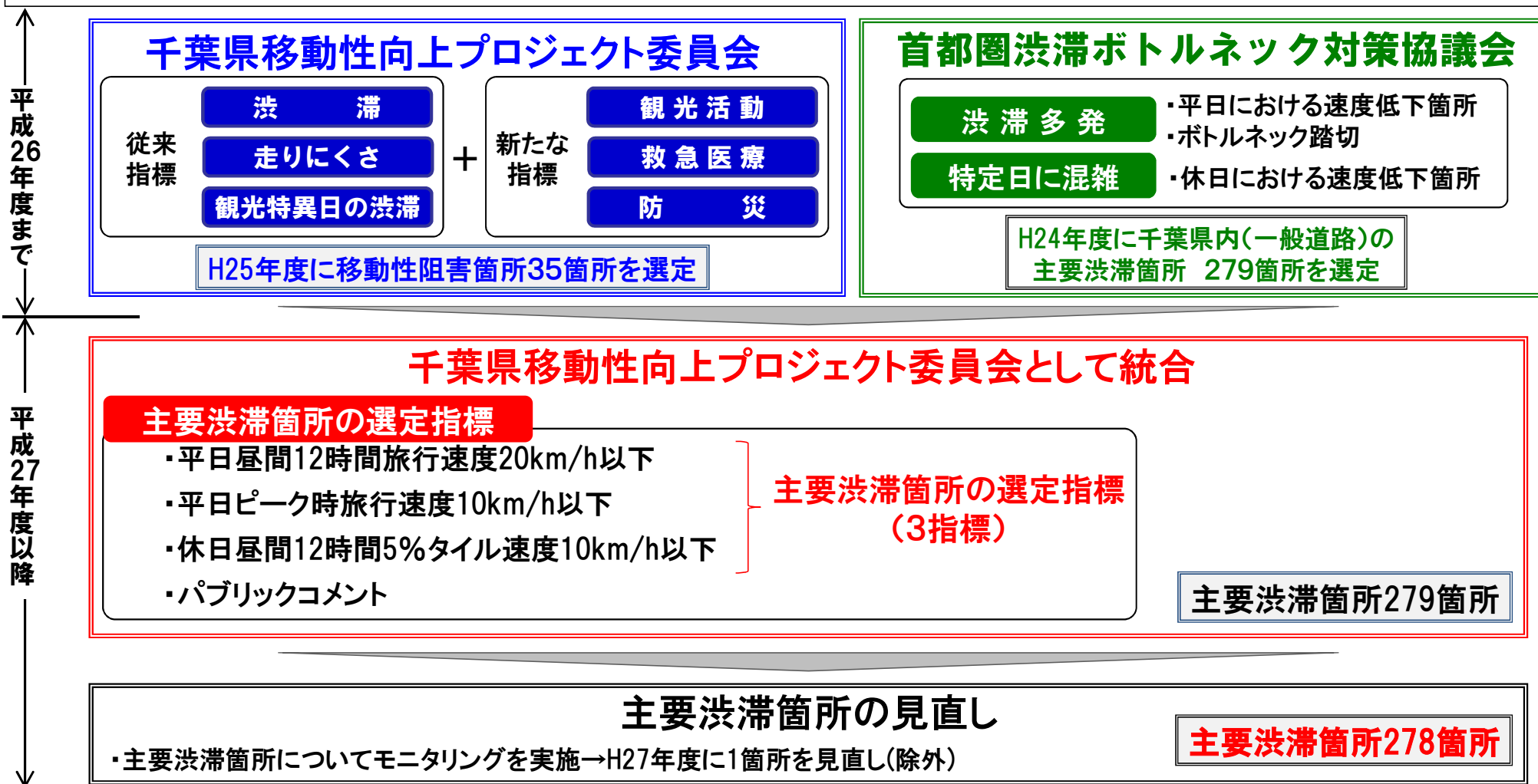
課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により
効果的な渋滞対策の推進に取り組む

	平成24年度					平成25年度			平成26年度		平成27年度		平成28年度
	6月	7月	11月	12月	1月	6月	11月	12月 ～3月	11月	3月	10月	2月	7月
千葉県移動性向上プロジェクト委員会	主要渋滞箇所候補の情報提供	平成23・24年度第3回 移動性向上プロジェクト委員会開催 ○主要渋滞箇所候補の確認	主要渋滞箇所候補に対する 各都県からの意見			平成25年度第1回 移動性向上プロジェクト委員会開催 ○主要渋滞箇所に対する基本方針 等の考え方について議論	主要渋滞箇所の基本方針等 に関する意見		平成26年度第1回 移動性向上プロジェクト委員会開催 ○最新データによる主要渋滞箇所の モニタリング結果について議論		平成27年度第1回 移動性向上プロジェクト委員会開催 ○最新データによる主要渋滞箇所の モニタリング結果、主要渋滞箇所の見 直しについて議論		平成28年度第1回 移動性向上プロジェクト委員会 開催 ○最新データによる主要渋滞箇 所のモニタリング結果及び主要渋 滞箇所の見直し、対策未実施箇所 の経過観察の取り扱いについて議 論
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会	第1回首都圏渋滞ボトルネック対策 協議会開催(6月29日開催) ○渋滞関係データの共有 意見交換等	第2回首都圏渋滞ボトルネック対策 協議会開催(7月26日開催) ○主要渋滞箇所の候補の選定の考え方 ○主要渋滞箇所候補 ○パブリックコメントの実施(案)	11月9日～11月18日実施 パブリックコメント	第3回首都圏渋滞ボトルネック対策 協議会開催(12月10日開催) ○パブリックコメントの結果を踏まえた箇所の 提示	主要渋滞箇所の公表(1月18日)	第4回首都圏渋滞ボトルネック対策 協議会開催(6月18日開催) ○渋滞対策の基本方針の検討	渋滞対策の基本方針の公表 (11月15日)						
WG								WGの開催 ・第1～3回		WGの開催 ・第4回		WGの開催 ・第5回	

1. これまでの経緯

■ それぞれ2つの委員会の進め方と指標のとり方

- 千葉県移動性向上プロジェクト委員会と、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)について、渋滞箇所の検討が重複していることから、平成27年度に統合。
- 移動性阻害箇所の中に主要渋滞箇所が含まれており、かつ主要渋滞箇所のほうが指標条件が厳しいことから、**主要渋滞箇所の選定指標（3指標）**に統一化し、モニタリングを実施する。走りにくさに関する指標など、主要渋滞箇所に当てはまらない箇所については、個別に対応する。
- 主要渋滞箇所についてモニタリングを行い、箇所の見直しを実施(平成27年度に1箇所見直し(除外))。



2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■ 前回委員会（H27.10.18）での主な指摘事項とその対応

➤ 主要渋滞箇所の対策範囲の考え方

- ① **渋滞区間の先頭**がボトルネックとなっている。主要渋滞箇所に**区間としての視点**が必要。

→ETC2.0を用いた渋滞の先頭を見つける方法(案)を提案。(P6参照)

➤ 渋滞対策箇所の効果確認

- ① 渋滞対策をPDCAサイクルで回すならば、対策の効果が認められなかった場合、**要因分析段階に戻す**フローにするべき。

→対策の進め方のフローを修正(P8参照)

- ② 主要渋滞箇所から見直し(除外)された箇所について、今後モニタリング等を行わないのか。

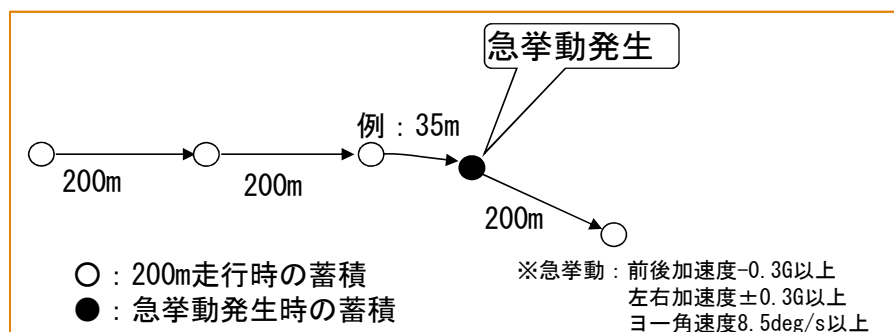
→見直し(除外)された箇所について、モニタリングを継続(P14参照)

2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■ ETC2.0プローブ情報を用いた道路情報の収集

○ETC2.0プローブ情報は、対応の車載器やカーナビにより各車両でデータを蓄積し、高速入口などに設置された路車間通信システムによりデータを収集する

○位置、時刻、加速度等のデータを収集できる



データ取得イメージ

ETC2.0プローブ情報の収集



ETC2.0対応車載器の普及と路車間通信システムの増加に伴いサンプル数が増加。
データの信頼性が向上。

これまで

- ・車両感知器、路側カメラ等は、定点観測データであり面的なデータ収集は行えない
- ・交通死傷事故、道路交通調査等の統計データは、データの細かさや取得頻度に制限
- ・個々の車両の動きはアンケート調査（OD調査等）等によっているが、実測値ではない

これから

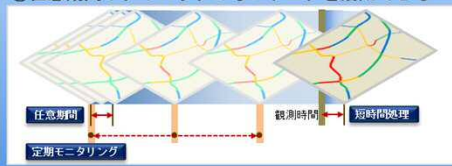
①日本全国の任意エリア・路線のデータを活用できる



②車両の動きに関する詳細なデータを活用できる



③任意期間やタイムラグのないデータを活用できる



④正確性や真実性の高いデータを活用できる

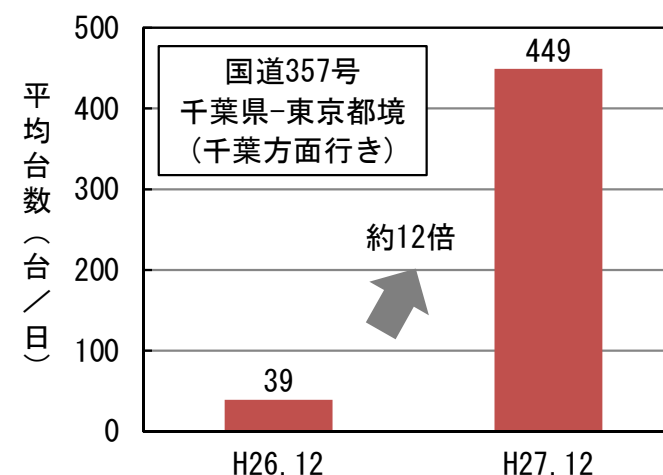


図1. ETC2.0プローブ情報サンプル数の推移

2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

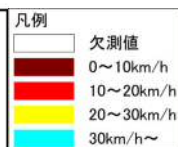
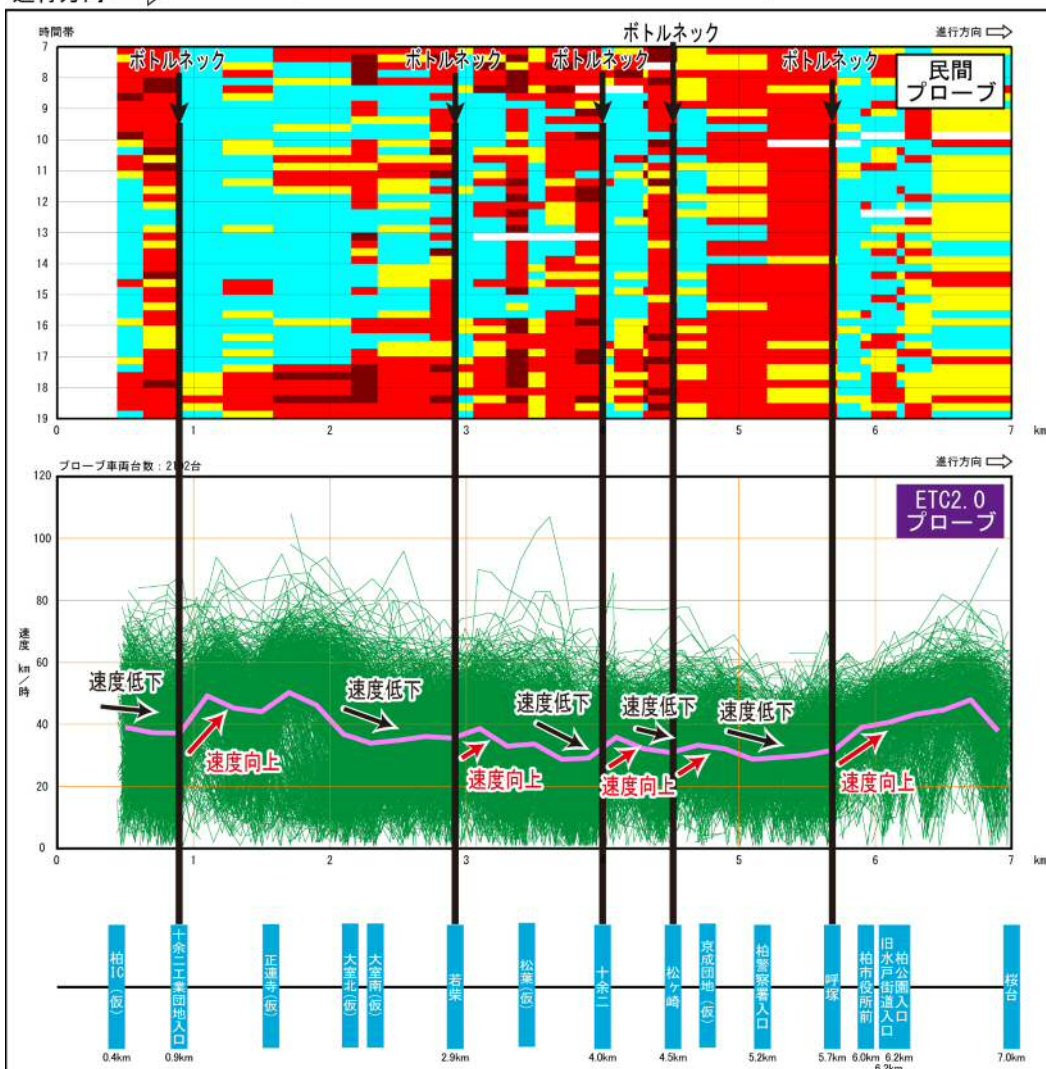
プローブ情報を用いた渋滞先頭の特定方法(案)

○プローブ情報を用いて、速度階級図や速度プロファイルを描画し、速度低下地点を捉えることで、渋滞の先頭を見つけられる可能性がある。今後、更なるサンプル数の増加が予想され、より正確な分析が期待できる。

【抽出例】

進行方向 →

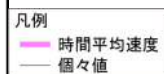
国道16号：下り線(千葉方面行き)



※H27.10.27(火)
を対象

【速度階級図】:民間プローブ

・民間プローブを用いてデジタル道路地図(DRM)リンク単位の水度情報を描画。



※H27.10の
平日・昼間
(7～19時)
を対象

【速度プロファイル】:ETC2.0プローブ情報

・ETC2.0プローブ情報を用いて、プローブ台数の個々の水度とこれら車両の時間平均水度を描画。
・速度階級図に比べ、分解能の高い水度情報を描画し、水度低下地点をより鮮明に捉えることが可能。

【渋滞先頭の特定方法(案)】

○渋滞先頭地点の目安

- ・民間プローブデータでは、低速域から高速域に変化する境界。
- ・ETC2.0プローブ情報では、渋滞流を走行した車両の水度回復地点。

3. 今回委員会の審議内容

ご意見を頂きたい事項

- 渋滞対策箇所の効果確認について（P10～14参照）
- 対策未実施箇所の経過観察の取り扱いについて（P15参照）

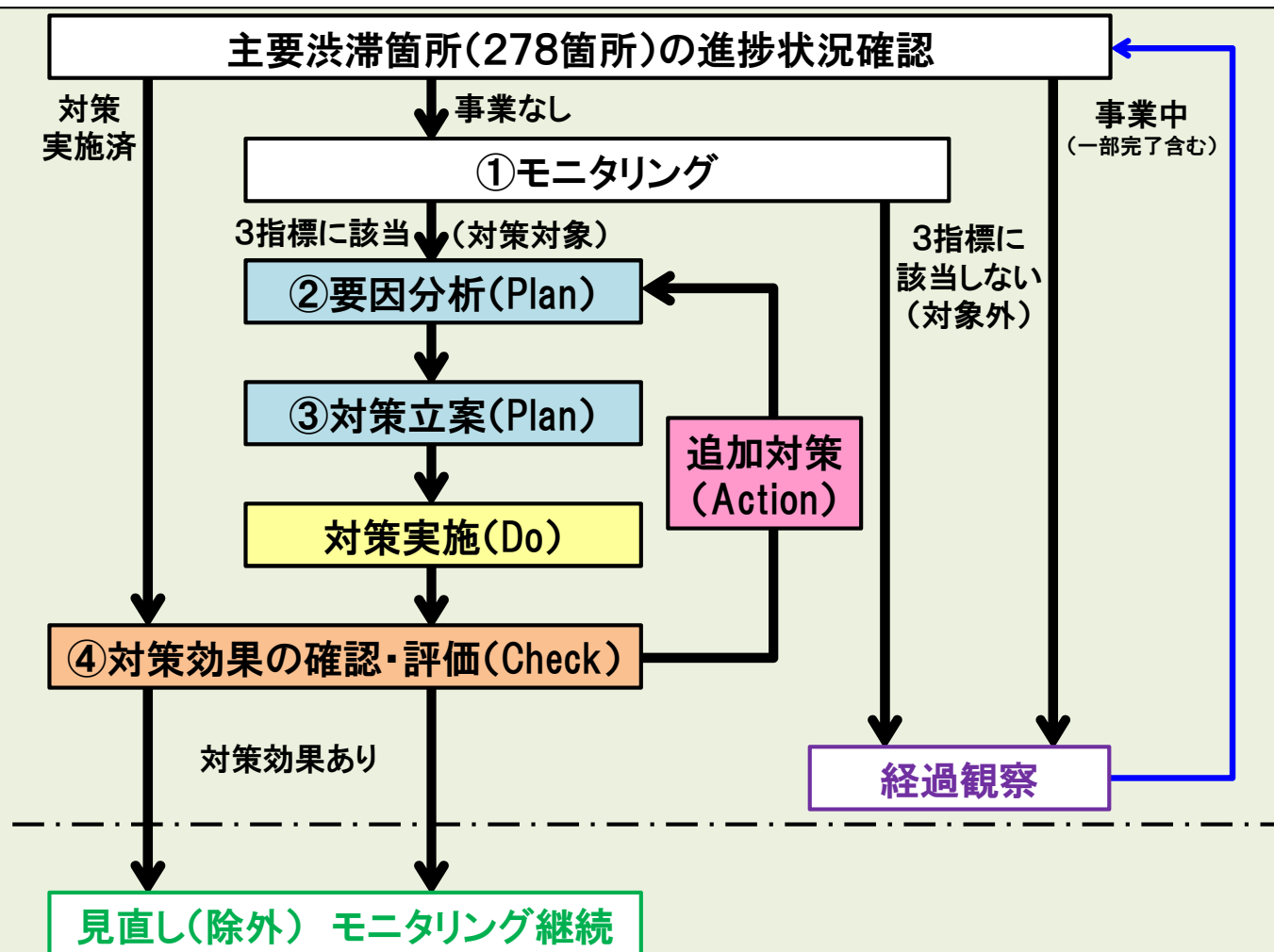
4. 渋滞対策の進捗状況

■対策の進め方

○主要渋滞箇所における対策立案と実施、対策の評価をPDCAサイクルで実行し、渋滞対策を効率的・効果的に推進する。

- ・最新データでのモニタリングを継続し、指標に該当した箇所において対策を立案する。
- ・3指標に1つも該当しない箇所については、主要渋滞箇所として経過観察を行う。
- ・対策実施箇所は、対策後のデータと現地状況から対策効果を評価し、追加対策が必要かどうかを判断する。
- ・対策効果が認められる箇所は、主要渋滞箇所の見直し(除外)を議論する。

【対策の進め方】



4. 渋滞対策の進捗状況

■ 主要渋滞箇所の進捗状況確認

- 平成24年度に主要渋滞箇所279箇所を選定し、平成27年度にて1箇所(経田交差点)を主要渋滞箇所から見直し(除外)
- 現在までに、10箇所について対策が完了

検討中	事業中	対策一部完了	対策完了	合計
185箇所	72箇所	11箇所	10箇所	278箇所

表1. 対策完了箇所一覧

NO	管理者	路線名	交差点名	対策完了(完了年)	対策内容
①	千葉県	(主)松戸野田線	流山八丁目交差点	○	交差点改良(カラー舗装)
②	千葉県	(一)松戸原木線	北方十字路交差点	○	交差点改良(右折レーン設置)
③	千葉県	(主)船橋我孫子線	花輪インター交差点	○(H23)	交差点改良(船橋方面車線増設)
④	千葉市	(市)中央赤井町線	末広5丁目交差点	○(H25)	隣接交差点改良(側道との合流位置の変更)
⑤	千葉市	(都)新港横戸町線	黒砂橋交差点	○(H26)	交差点改良(左折レーン設置)
⑥	直轄	一般国道16号	加曽利交差点	○(H26)	交差点改良(右折レーン設置)
⑦	直轄	一般国道357号	登戸交差点	○(H27)	交差点立体化(地下立体)
⑧	直轄	一般国道357号	ポートアリーナ前交差点	○(H27)	交差点立体化(地下立体)
⑨	直轄	一般国道127号	那古交差点	○(H27)	2車線区間を4車線化
⑩	直轄	一般国道127号	(仮称)那古南交差点	○(H27)	2車線区間を4車線化

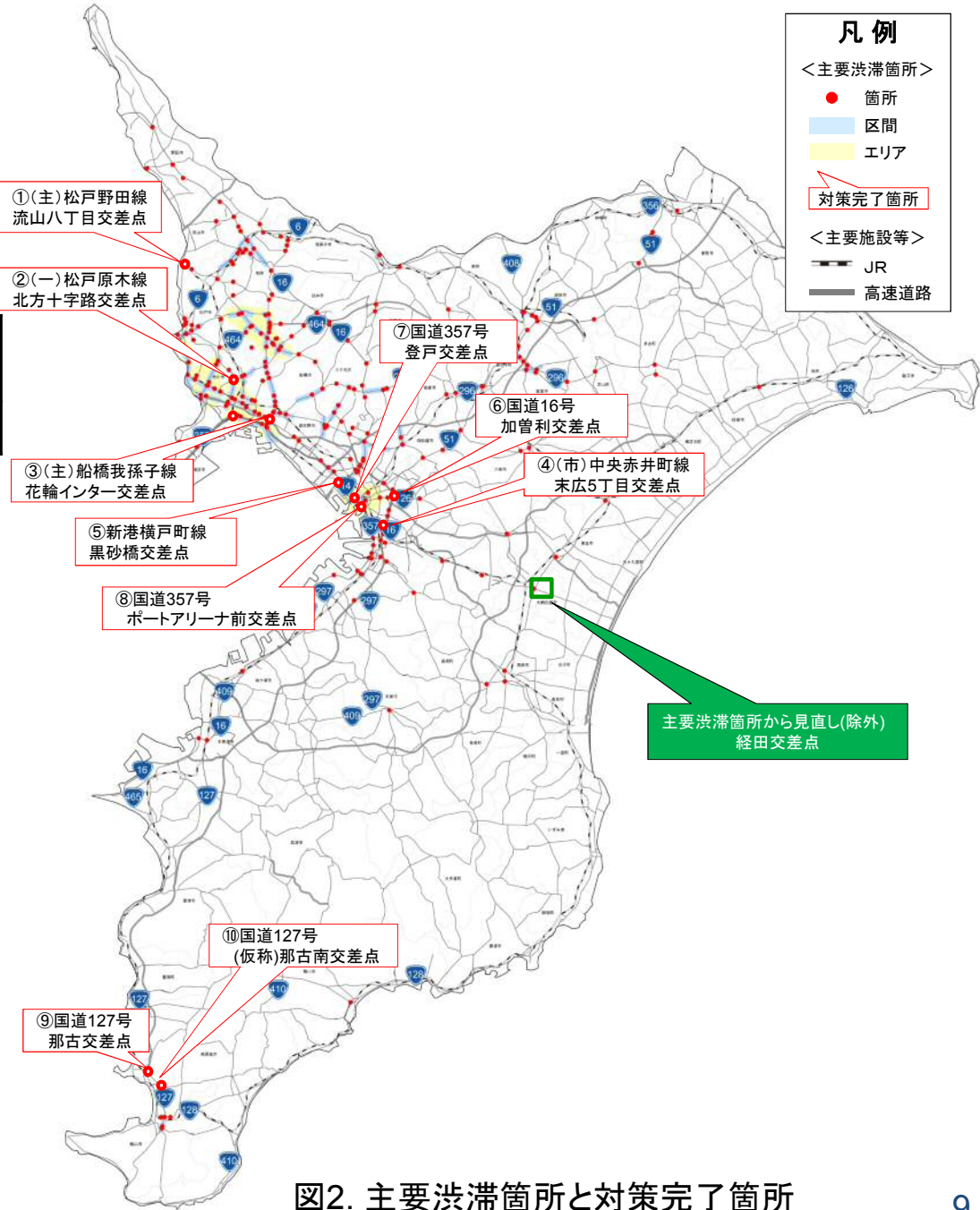


図2. 主要渋滞箇所と対策完了箇所

5. 渋滞対策箇所の効果確認

① 主要渋滞箇所の交通状況によるモニタリング結果

- プローブデータ(H27年)により、主要渋滞箇所について選定基準に照らし確認を実施した。
- 今年度モニタリングした結果、**41箇所**については3指標全てに該当しなかった。
- 上記のうち、対策事業による効果が認められた箇所は**2箇所であった**。

- ※主要渋滞箇所選定基準の3指標
- ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
 - ②平日ピーク時速度が10km/h以下
 - ③休日昼間12時間5%タイル速度が10km/h以下

表2. 交通状況によるモニタリング結果の経緯

		3指標全てに該当しない箇所		
		直轄 【84箇所中】	直轄以外 【194箇所中】	合計 【278箇所中】
該当箇所数	H24	1(0)	3(3)	4(3)
	H25	8(1)	8(7)	16(8)
	H26	26(9)	29(24)	55(33)
	H27	18(9)	23(16)	41(25)

()はパブリックコメントによる抽出箇所

表3. 最新データで3指標全てに該当しない箇所のうち
対策事業による効果が認められた箇所(2箇所)

NO	管理者	路線名	箇所名	対策事業	事業進捗
1	国土交通省	国道127号	那古交差点	国道127号那古～川名地区交差点改良工事 右折専用レーン設置、2車線区間を4車線化 【交通容量拡大により、旅行速度が増加】	完了
2	国土交通省	国道127号	(仮称)那古南交差点	国道127号那古～川名地区交差点改良工事 右折専用レーン設置、2車線区間を4車線化 【交通容量拡大により、旅行速度が増加】	完了

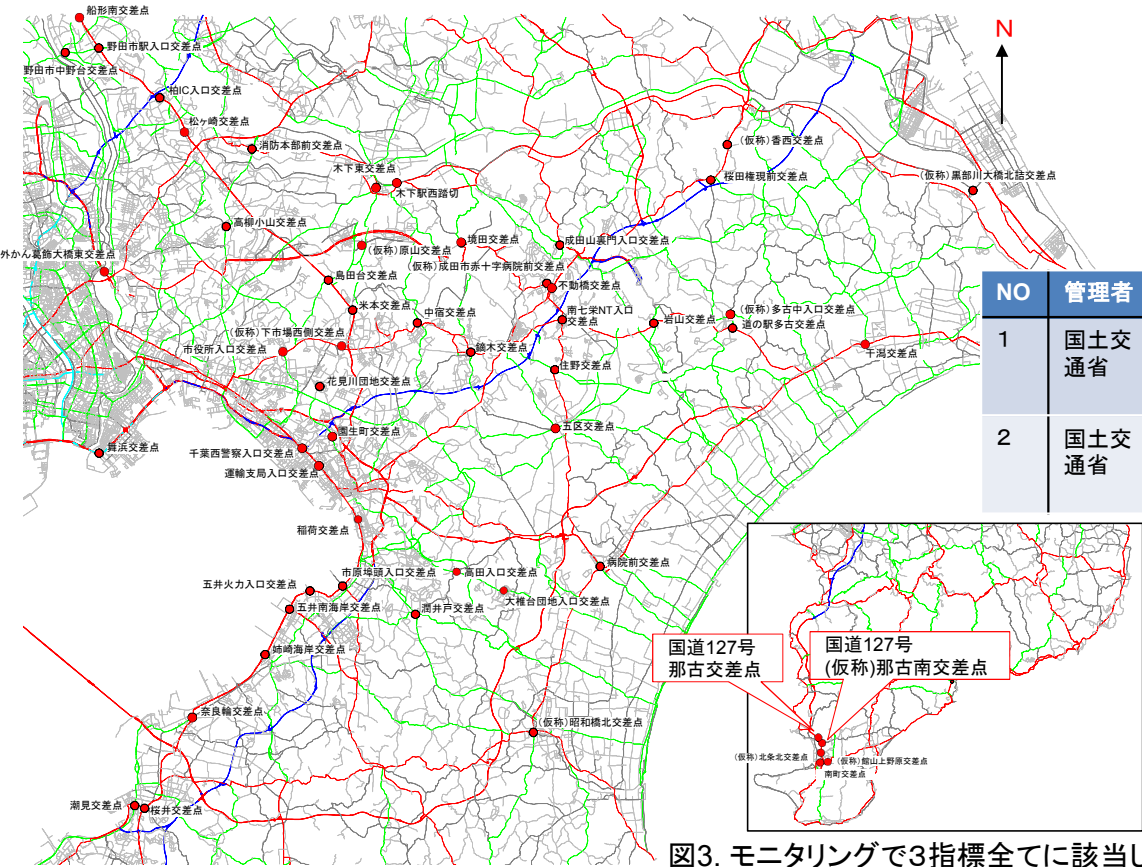


図3. モニタリングで3指標全てに該当しない箇所

● 3指標全てに該当しない箇所
(H27.4.1～H28.3.31民間プローブデータより)

5. 渋滞対策箇所の効果確認

②主要渋滞箇所の見直し(国道127号 那古交差点、(仮称)那古南交差点)

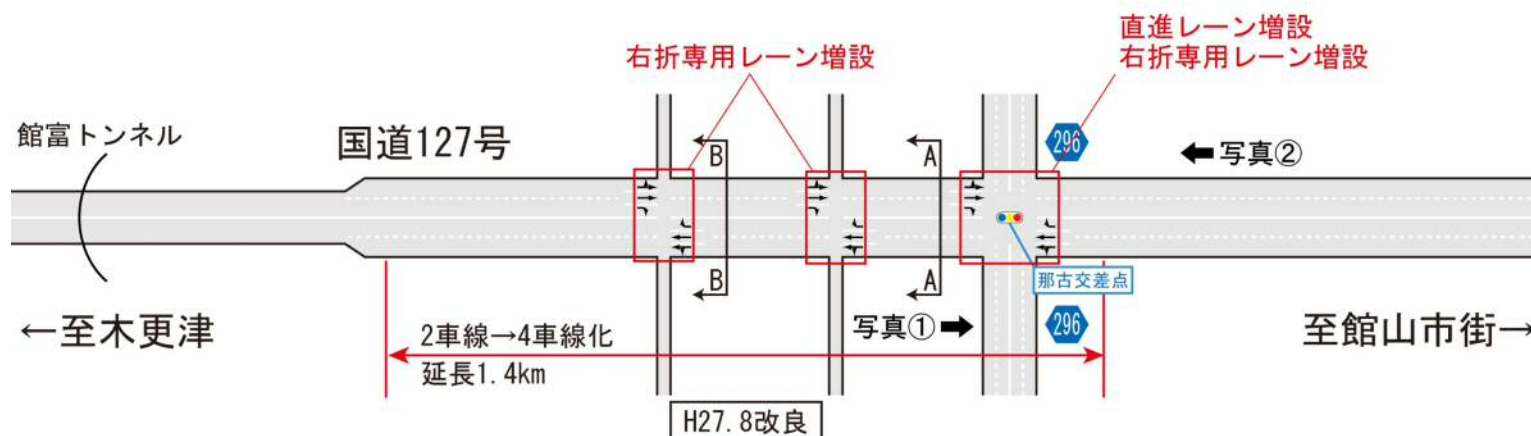
- 那古交差点付近より木更津側は2車線区間となっていたため、休日を中心に渋滞が発生。
- 交差点の右折レーン設置、及び2車線区間の4車線化を実施。

【位置図】



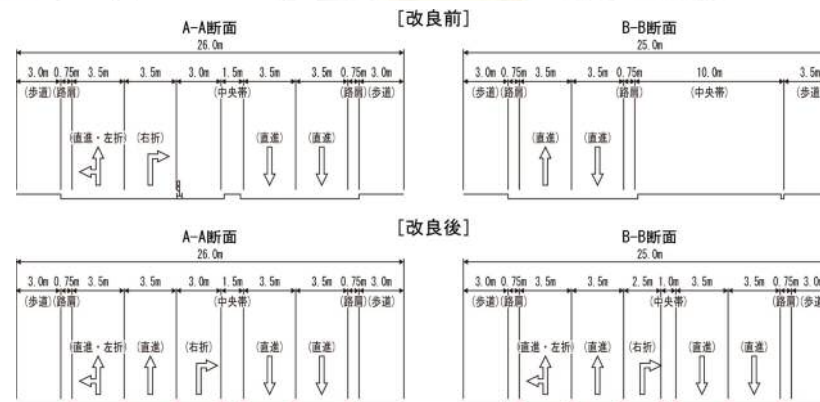
【対策概要】

- 国道127号 那古～川名地区交差点改良事業
延長 : 1.4km
車線数 : 2車線→4車線
- 事業経緯
平成27年8月7日 : 那古交差点 直進車線の増設
右折専用レーンの増設
: 那古交差点西 右折専用レーンの増設
: 那古交差点～那古交差点西先間(1.4km)4車線化



※写真は改良前

【断面図】



5. 渋滞対策箇所の効果確認

②主要渋滞箇所の見直し(国道127号 那古交差点、(仮称)那古南交差点)

- 2車線区間を4車線化することにより、対策後の平成27年度データではともに主要渋滞箇所の3指標に該当しなかった。
- 改善した要因が国道127号の4車線化によると考えられるため、主要渋滞箇所の見直し(除外)をする。

国道127号 那古交差点

位置図



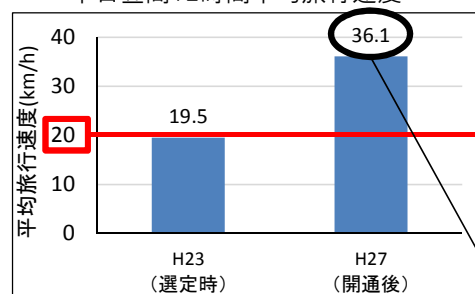
表4. 指標の該当の有無(那古交差点)

	平日昼間12時間平均速度 20km/h以下	平日ピーク時旅行速度 10km/h以下	休日昼間12時間5%タイル速度 10km/h以下
H23(選定時)	○	○	○
H27(開通後)	-	-	-

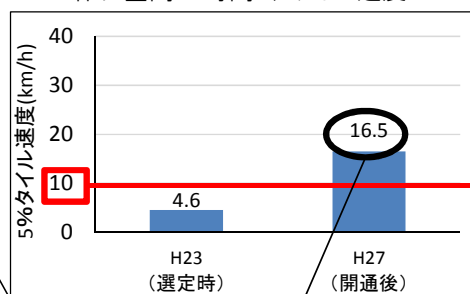
3指標に
該当せず

■プローブデータによる速度比較の確認

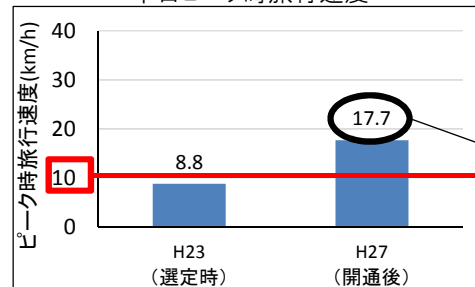
平日昼間12時間平均旅行速度



休日昼間12時間5%タイル速度



平日ピーク時旅行速度



指標に該当
せず

国道127号 (仮称)那古南交差点

位置図



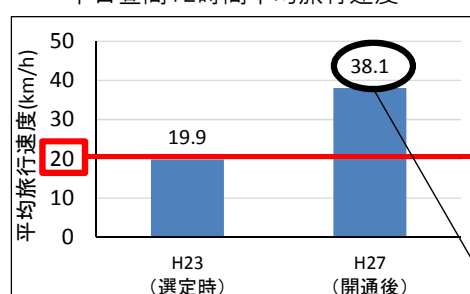
表5. 指標の該当の有無((仮称)那古南交差点)

	平日昼間12時間平均速度 20km/h以下	平日ピーク時旅行速度 10km/h以下	休日昼間12時間5%タイル速度 10km/h以下
H23(選定時)	○	○	○
H27(開通後)	-	-	-

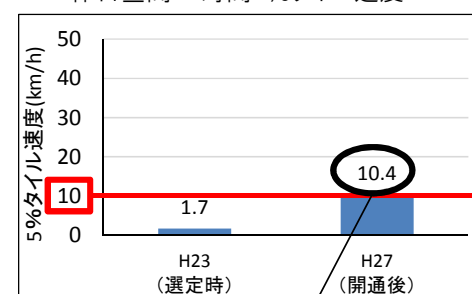
3指標に
該当せず

■プローブデータによる速度比較の確認

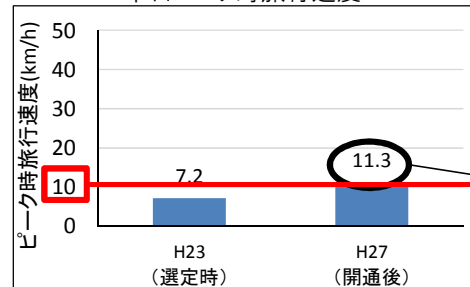
平日昼間12時間平均旅行速度



休日昼間12時間5%タイル速度



平日ピーク時旅行速度

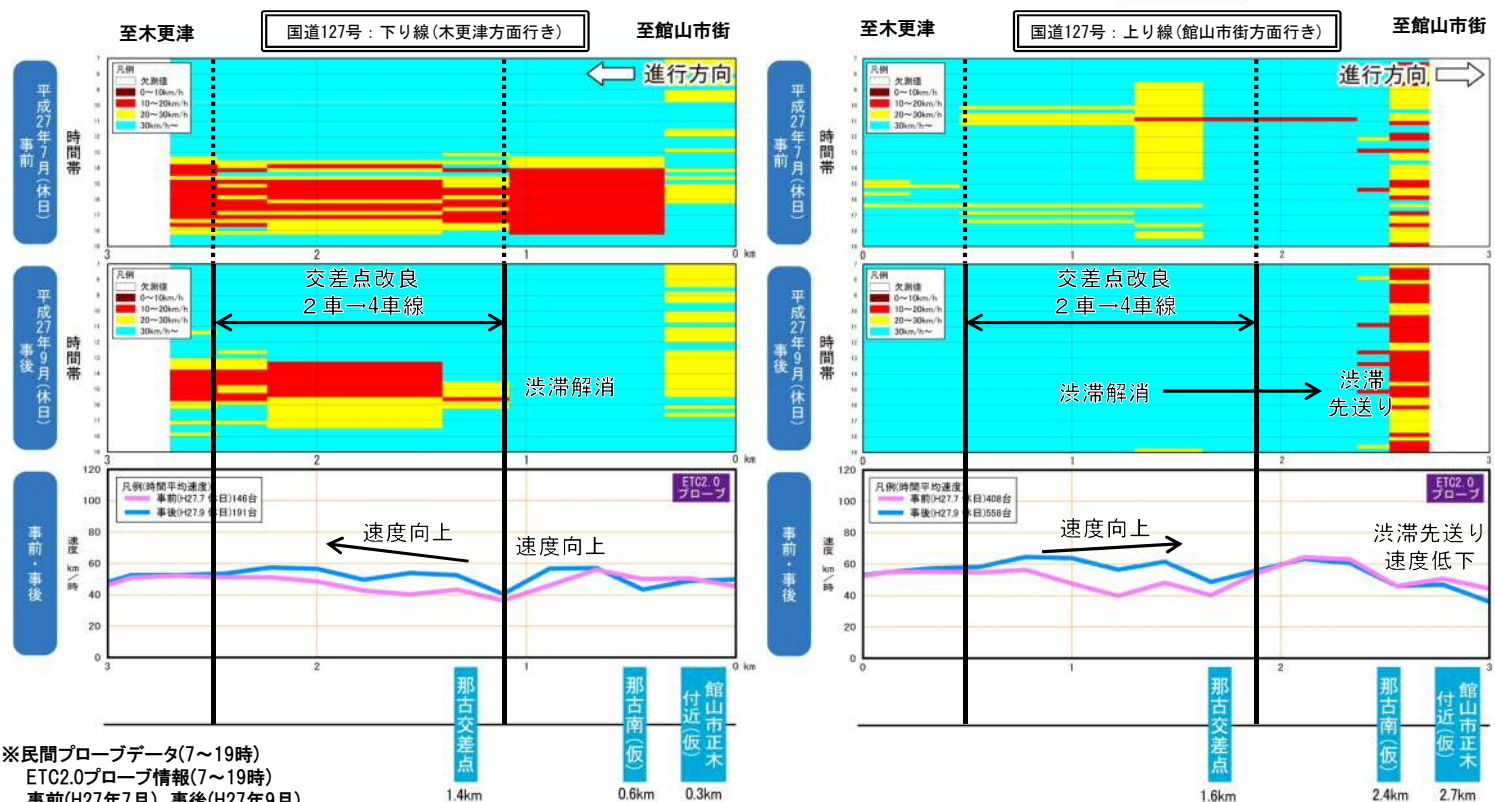
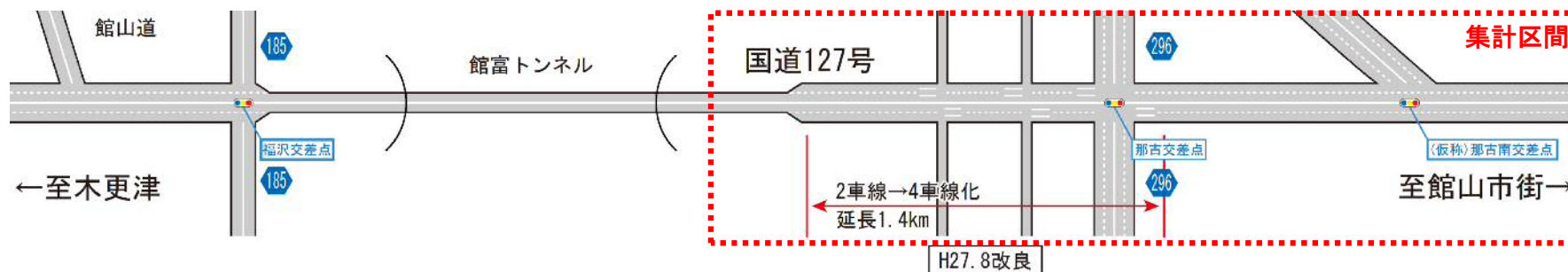


指標に該当
せず

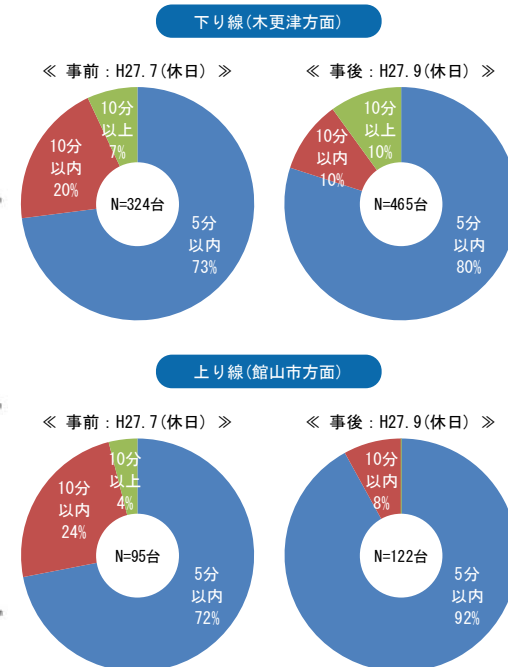
5. 渋滞対策箇所の効果確認

②主要渋滞箇所の見直し(国道127号 那古交差点、(仮称)那古南交差点)

- 改良後の平成27年9月(休日)は、渋滞軽減と旅行速度上昇がみられる。
- また、福沢交差点～(仮称)那古南交差点間の所要時間が短縮。



整備前後の所要時間の変化



※所要時間データ
事前: ETC2.0プローブ情報(H27年7月(休日)の7～19時を集計)
事後: ETC2.0プローブ情報(H27年9月(休日)の7～19時を集計)

5. 渋滞対策箇所の効果確認

主要渋滞箇所から除外された箇所のモニタリング(一般国道128号経田交差点)

- 平成25年4月の圏央道(東金JCT～木更津東IC)の開通後3指標に該当しなくなった経田交差点について、平成27年度に主要渋滞箇所から除外。
- 除外後、モニタリングを行った結果、3指標とも該当していない。

■圏央道(東金JCT～木更津東IC)事業概要

延長 : 42.9km
道路規格 : 第1種第2級
車線数 : 4車線(暫定2車線)

■事業経緯

平成19年3月: 木更津東IC～木更津JCT(4/4)開通
平成25年4月: 東金JCT～木更津東IC(2/4)開通

表6. 指標の該当の有無(経田交差点)

	平日昼間12時間 平均速度 20km/h以下	平日ピーク時 旅行速度 10km/h以下	休日昼間12時間 5%タイル速度 10km/h以下
H23(選定時)	○	○	○
H26(開通後)	-	-	-
H27(開通後)	-	-	-

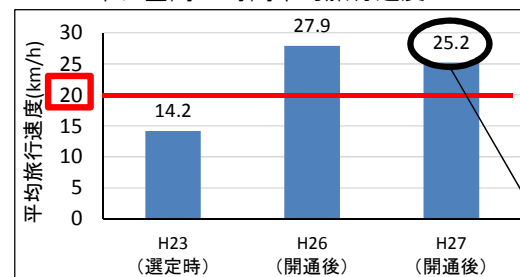
主要渋滞箇所から除外

3指標に該当せず

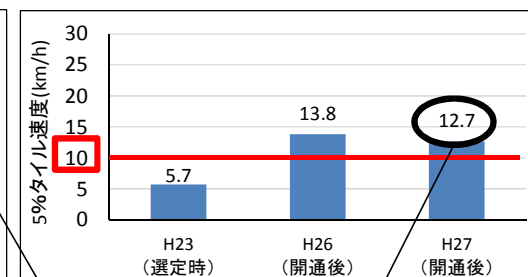


■プローブデータによる速度比較の確認

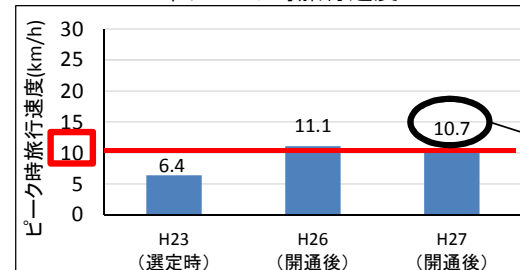
平日昼間12時間平均旅行速度



休日昼間12時間5%タイル速度



平日ピーク時旅行速度



指標に該当せず

6. 対策未実施箇所の経過観察の取り扱い

■経過観察取り扱い

現在の主要渋滞箇所の見直し(除外)基準

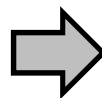
条件: 対策実施の上で3指標に該当しない。

問題点: 対策未実施であっても、道路状況の変化により3指標に該当しない箇所を、主要渋滞箇所から除外出来ない。

新しい主要渋滞箇所の見直し(除外)のルール(案)

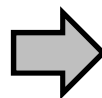
3年連続で3指標に該当しない場合

1案	1年目	2年目	3年目
	該当なし	該当なし	該当なし



5年連続で3指標に該当しない場合

2案	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし



委員会にて議論

※社会情勢等も考慮

承認

主要渋滞箇所から除外
(除外後もモニタリング
は継続)