
第24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2年8月20日

○本日の会議における議事

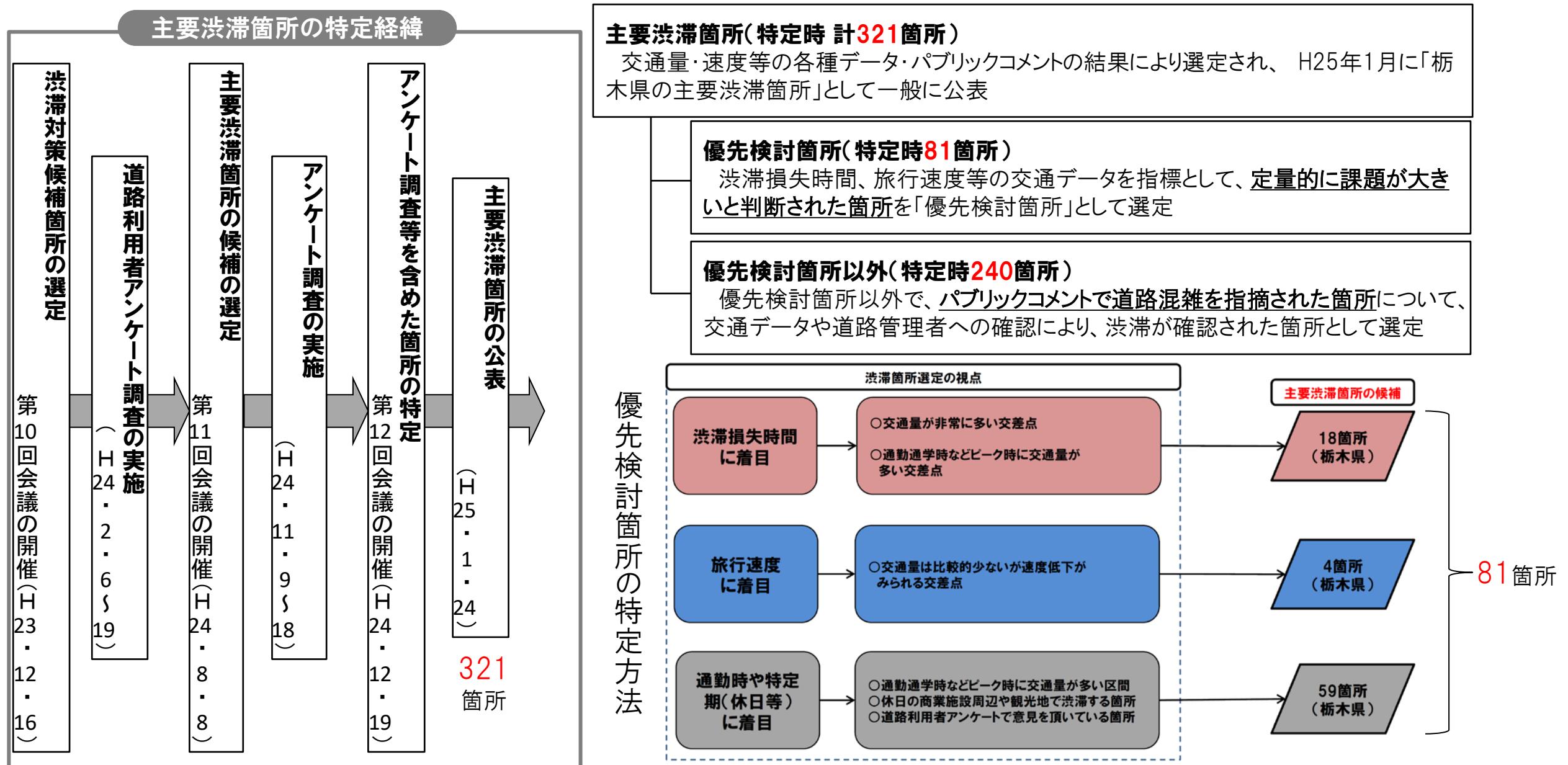
■渋滞関連

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. 渋滞箇所の検討方法
5. 主要渋滞箇所の見直し
6. 主要渋滞箇所のモニタリング
7. 優先検討箇所・ピンポイント渋滞対策の検討
8. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所
9. 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实践する栃木県会議

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24回開催。

開催回	開催年	渋滞関連	開催内容	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	○
第13回	平成25年4月	—	主要渋滞箇所の公表 (H25.1)	○
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) 第17回会議で解除: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) 第19回会議で解除: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) 第20回会議で解除: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	○	第22回会議で解除: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	○	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

2. 今回会議の論点

前々回会議(第22回)

(平成31年3月開催済)

0. 本日の会議における議事

1. これまでの会議の開催経緯

- ・過去の開催履歴
- ・主要渋滞箇所の見直し結果(解除履歴)

2. 今回会議の論点

3. 前回会議(第21回)の結果と対応方針

- ・前回会議(第21回)での指摘事項
- ・今後の対応方針(案)

4. 主要渋滞箇所の見直し

- ・解除候補箇所に対する
現地確認結果と解除報告
- ・主道路で効果が確認できた
箇所の対応方針(案)
- ・今後のモニタリング方針・考え方(案)
- ・従道路の分類の考え方(案)
- ・従道路の分類(案)

5. 優先検討箇所の検討

- ・優先検討箇所の検討結果
- ・ピンポイント渋滞対策箇所の抽出結果

6. ピンポイント渋滞対策の検討

- ・今年度 対策案を検討した
ピンポイント渋滞対策内容
- ・今年度 工事実施済の
ピンポイント渋滞対策事例

前回会議(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経緯・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

- ・渋滞対策要望箇所に対する対応状況

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

今回会議(第24回)での主な議事内容

(令和2年8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経緯・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

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 緊急事態宣言下における交通量の変化・影響	P6～10
4. 渋滞箇所の検討方法	②	審議 新たなモニタリング方針(更新案) 新たなモニタリング方針(更新案)について審議	P11～13
5. 主要渋滞箇所の見直し	③	審議 解除候補箇所(案)(7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7箇所を、現地調査等を行った結果、全7箇所を解除する方向で審議	P14～15
	④	報告 解除検討箇所(案)(17箇所→12箇所) 主道路のみモニタリング3指標をクリアしている17箇所のうち、現地踏査等を行った結果、12箇所について解除に向けて検討	P16～18
6. 主要渋滞箇所のモニタリング	⑤	報告 渋滞対策の進捗状況	P19
7. 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箇所(案)	P20
8. 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応状況	P21
9. 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	P22

前回会議の指摘
事項への対応

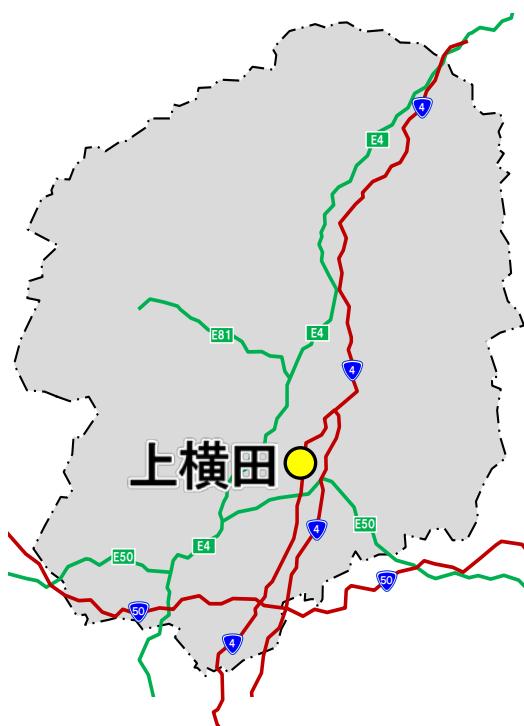
3. 緊急事態宣言下における交通状況

新型コロナウイルス感染時期の交通量の推移(昼間12時間)

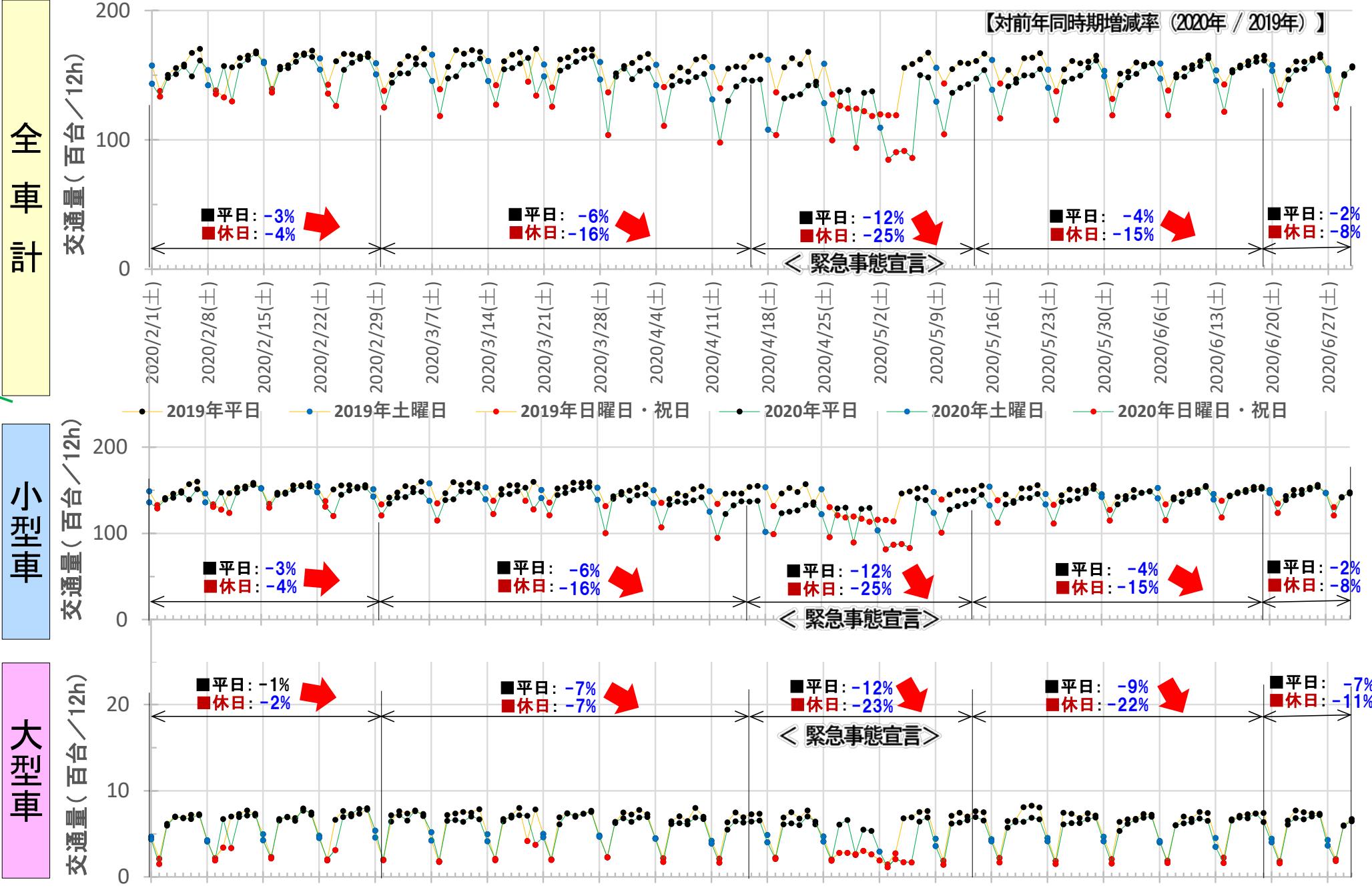
※県内の幹線道路である国道4号、国道50号に着目し、各路線の主要な地域で、路線を代表する地点をそれぞれ1箇所選定し、交通量の推移を整理

国道4号(上横田(宇都宮市))

○国道4号(上横田)の交通量(昼間12時間)は、平日・休日、各車種とも、**新型コロナ「緊急事態宣言」下で大きく減少**。
 全車計の交通量は、前年同時期に比べ、平日が12%減、休日が25%減。
 ○緊急事態宣言解除(R2.5.14)後の**最近**は、**前年同時期の交通量に近づきつつある**(平日:数%減、休日:1割減程度)。



2020.1.16	国内初の感染者を確認
2020.1.30	新型コロナウイルス感染症対策本部を設置
2020.2.17	全国の学校に休校を要請
2020.4.7	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
2020.4.16	全国に緊急事態宣言を発令
2020.4.18	国内感染者1万人を突破
2020.5.14	39県の緊急事態宣言を解除
2020.5.25	全国の緊急事態宣言を解除
2020.6.19	都道府県境を跨ぐ移動自粛解除
2020.7.10	プロスポーツ等の入場制限を緩和

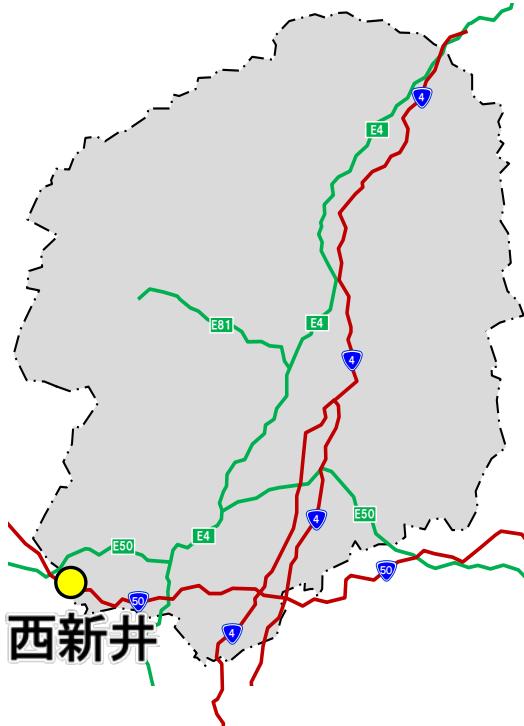


3. 緊急事態宣言下における交通状況

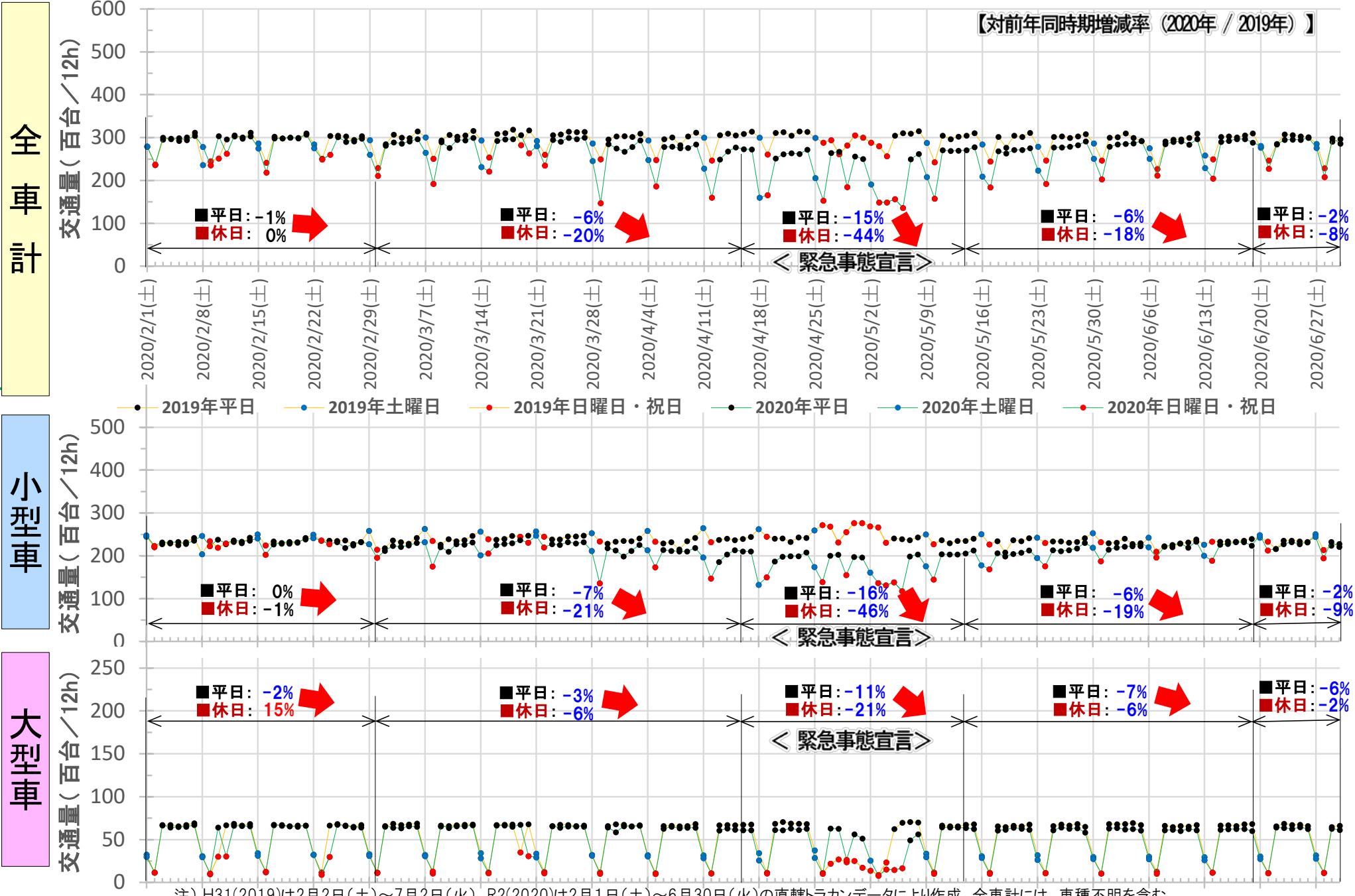
新型コロナ感染時期の交通量の推移(昼間12時間)

国道50号(西新井(足利市))

○国道50号(西新井)の交通量(昼間12時間)も、平日・休日、各車種とも、**新型コロナ「緊急事態宣言」**下で大きく減少。
 全車計の交通量は、前年同時期に比べ、平日が15%減、休日は44%減と大きく減少。
 ○緊急事態宣言解除(R2.5.14)後の**最近**は、**前年同時期の交通量に近づきつつある**(平日:数%減、休日:1割減程度)。



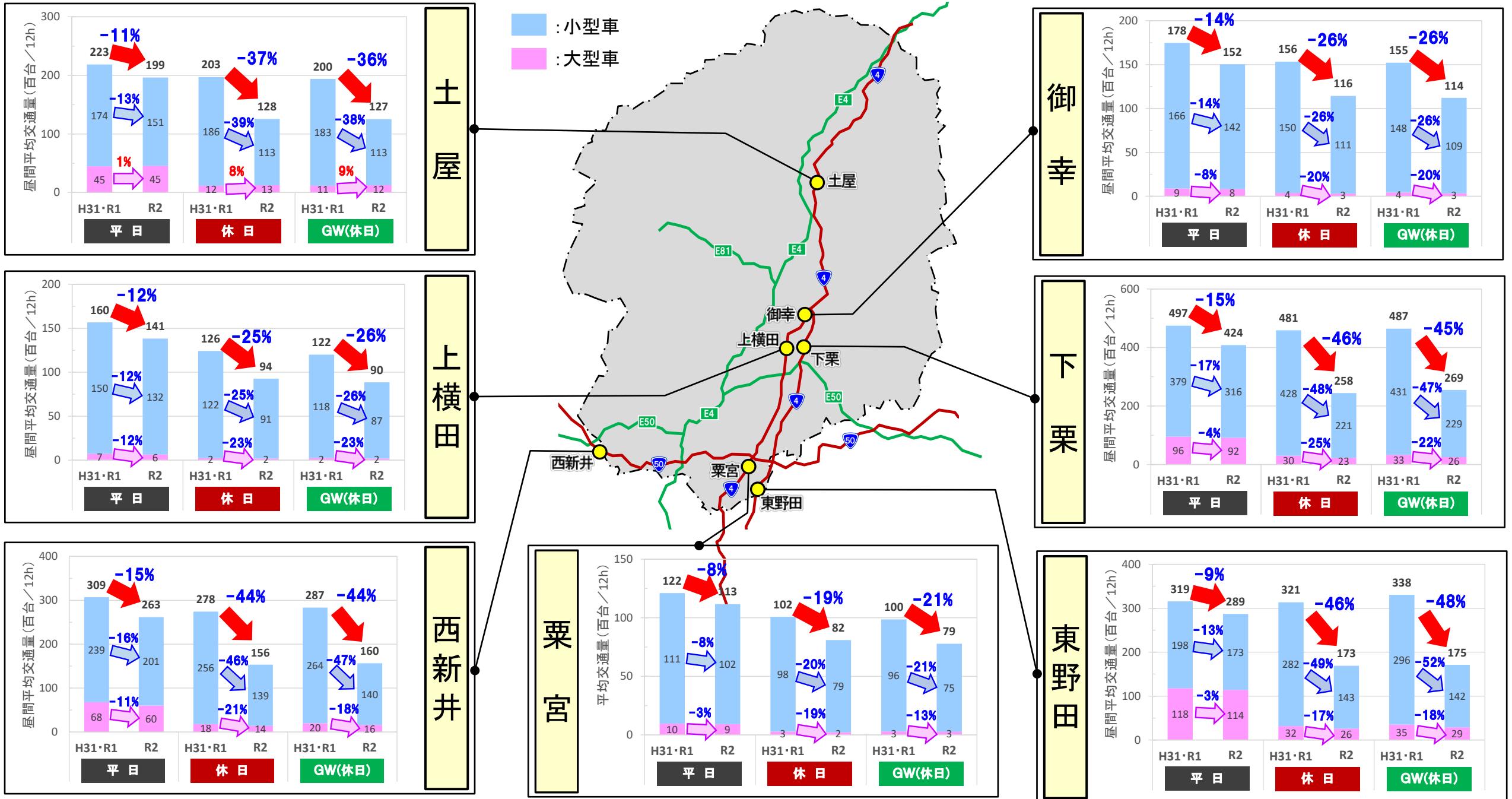
2020.1.16	国内初の感染者を確認
2020.1.30	新型コロナウイルス感染症対策本部を設置
2020.2.17	全国の学校に休校を要請
2020.4.7	7都府県に緊急事態宣言を発令 ※東京、埼玉、神奈川、千葉、大阪、兵庫、福岡
2020.4.16	全国に緊急事態宣言を発令
2020.4.18	国内感染者1万人を突破
2020.5.14	39県の緊急事態宣言を解除
2020.5.25	全国の緊急事態宣言を解除
2020.6.19	都道府県境を跨ぐ移動自粛解除
2020.7.10	プロスポーツ等の入場制限を緩和



3. 緊急事態宣言下における交通状況

新型コロナ「緊急事態宣言(R2.4.16~R2.5.13)」下の交通量(昼間12時間)

- 【平日】直轄国道(7箇所)の平日交通量(昼間12時間)は、前年同時期に比べ、8~15%(7箇所平均:12%)減少。
- 【休日】休日交通量は、平日よりも減少幅が大きく、19%~46%(7箇所平均:35%)減少。
- 【GW】前年のGWに比べ、交通量(休日)は21%~48%(7箇所平均:35%)減少。GWの交通量も大きく減少。



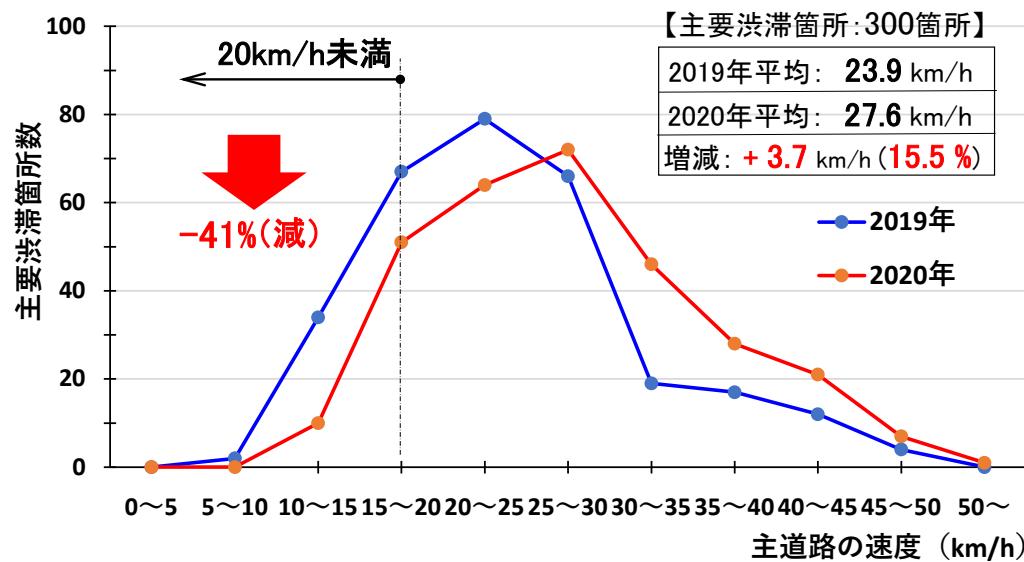
注1) H31(2019)は4月18日(木)~5月15日(水)、R2(2020)は新型コロナ緊急事態宣言発令期間の4月16日(木)~5月13日(水)の直轄トラカンデータにより作成。全車計には、車種不明を含む
 2) GWは、H31(2019)、R2(2020)とも4月29日~5月5日の休日(日曜日・祝日)の直轄トラカンデータにより作成

3. 緊急事態宣言下における交通状況

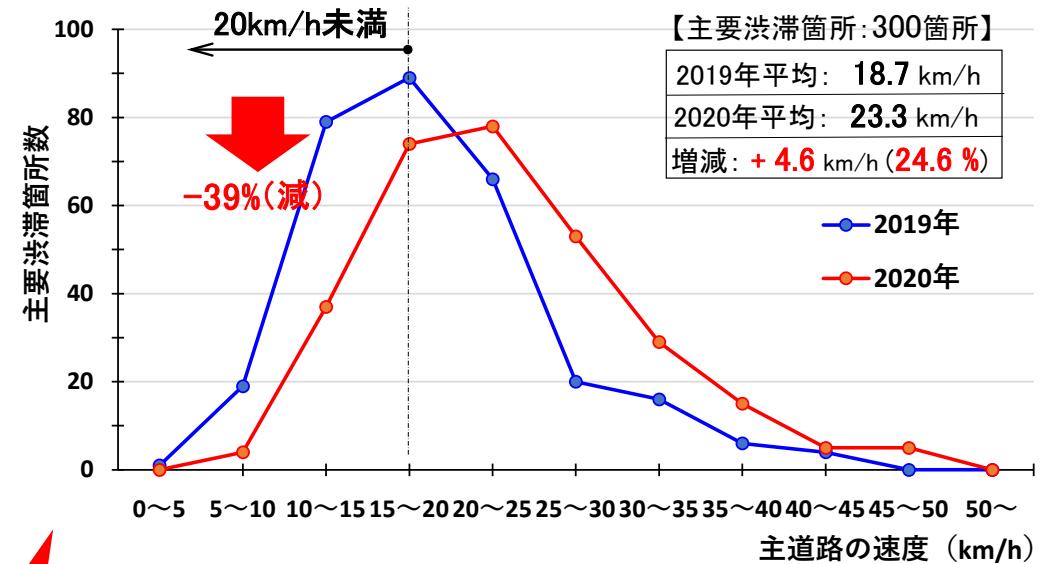
新型コロナ「緊急事態宣言(R2.4.16~R2.5.13)」下の旅行速度

- 【平日昼間12時間、ピーク時の旅行速度】主要渋滞箇所(300箇所)の主道路^{注1)}では、旅行速度の上昇により、旅行速度が20km/h未満の箇所が前年同時期に比べ約4割減少。
- 【主要渋滞箇所】旅行速度の上昇により、62箇所で渋滞が解消したが、178箇所では渋滞解消に至らず。

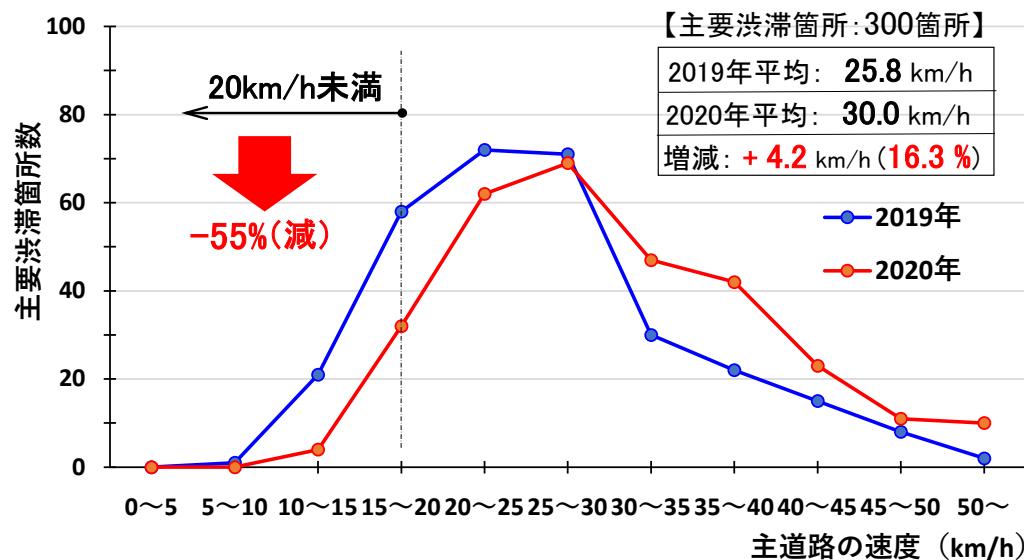
【指標①】平日昼間12時間平均旅行速度



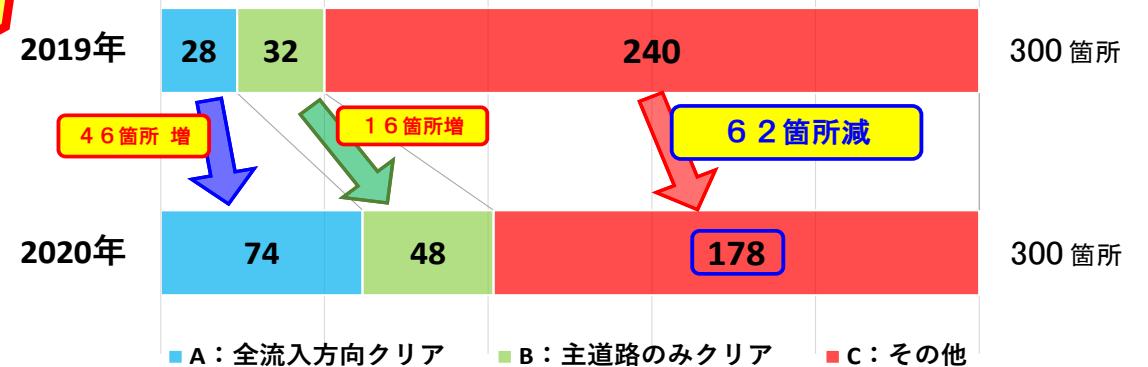
【指標②】平日ピーク1時間旅行速度



【指標③】休日昼間12時間平均旅行速度



■主要渋滞箇所の状況変化



※: モニタリング3指標(クリア基準)
 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

	A 全流入方向 クリア	B 主道路のみ クリア	C その他 (非クリア)	合計
2019年	28	32	240	300
2020年	74	48	178	300
増減	46増	16増	62減	-

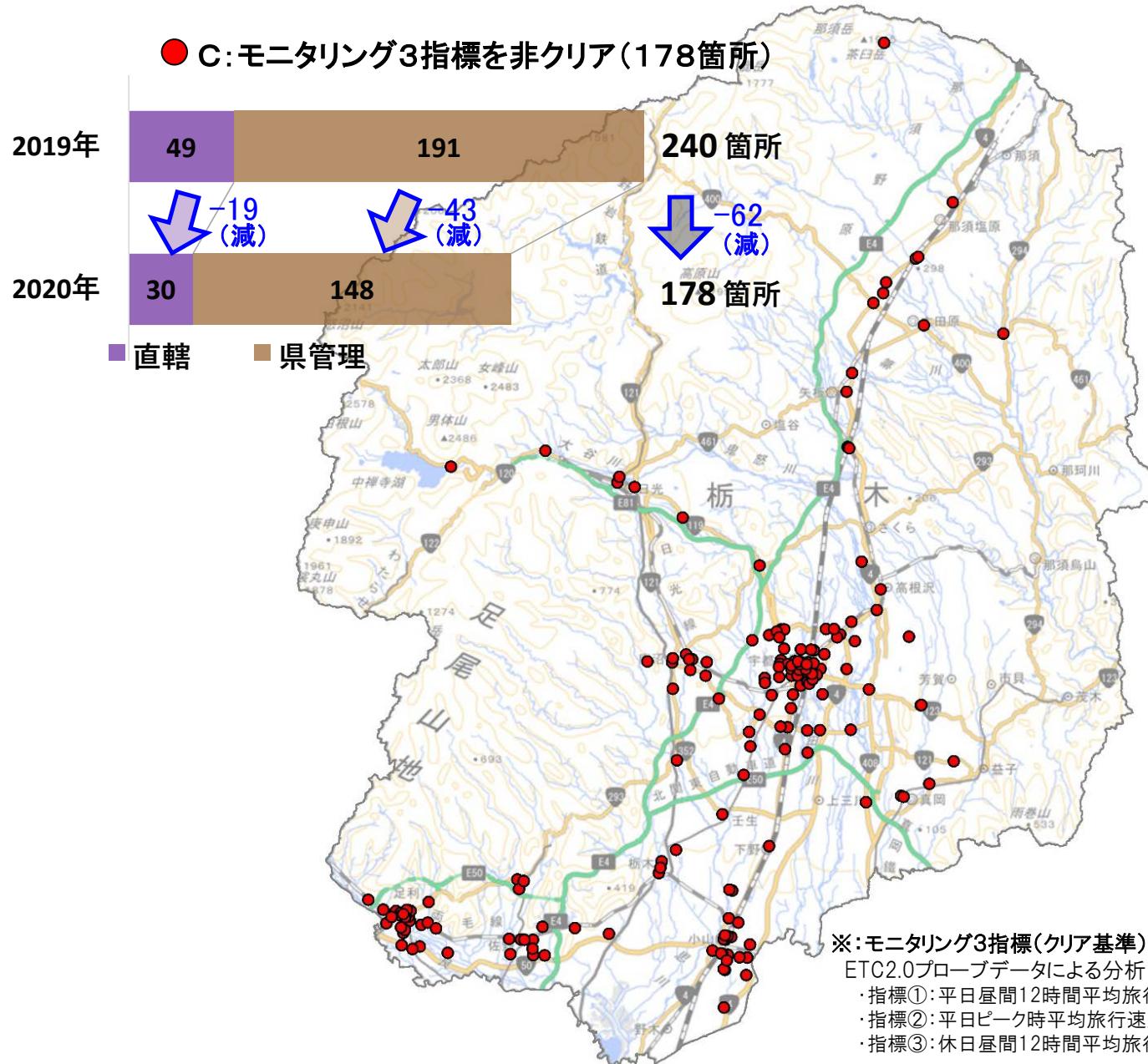
注1) 主要渋滞箇所(321箇所)のうち、解除箇所(21箇所)を除く。主道路は、道路種別が上位の道路とした(国道>主要地方道>一般都道府県道>市町村道)
 2) H31(2019)は4月18日(木)~5月15日(水)、R2(2020)は新型コロナ緊急事態宣言発令期間の4月16日(木)~5月13日(水)のETC2.0データにより作成

3. 緊急事態宣言下における交通状況

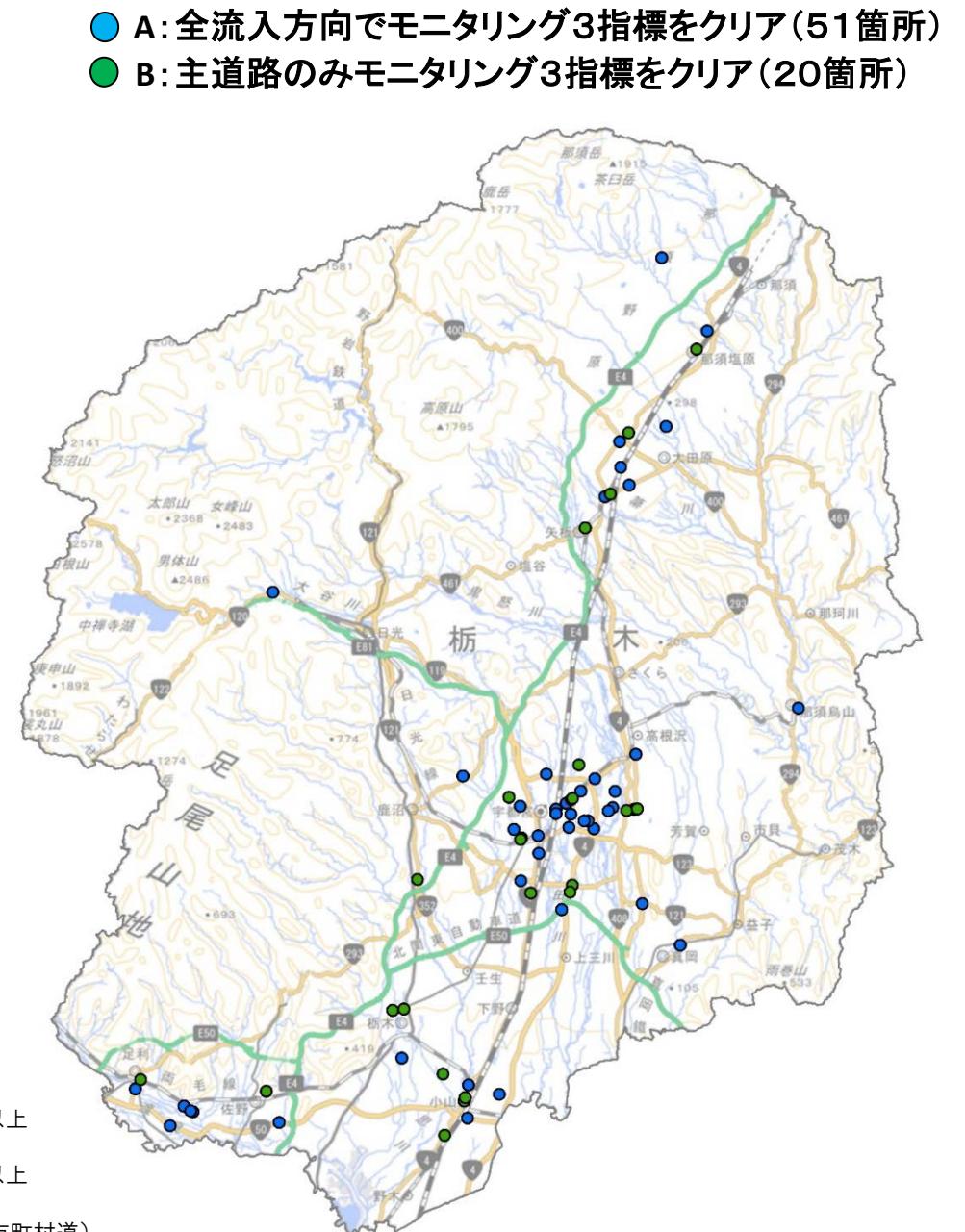
新型コロナ「緊急事態宣言(R2.4.16~R2.5.13)」下の主要渋滞箇所状況

- 「緊急事態宣言」下、渋滞解消に至らなかった178箇所の位置は以下のとおり。
- これら178箇所は、**今後、渋滞解消箇所との違いや渋滞原因等を確認**する予定。

◆「緊急事態宣言」下で渋滞解消に至らなかった箇所



◆「緊急事態宣言」下で渋滞が解消した箇所



注1) 主要渋滞箇所(321箇所)のうち、解除箇所(21箇所)を除く。主道路は、道路種別が上位の道路とした(国道>主要地方道>一般都道府県道>市町村道)
 2) H31(2019)は4月18日(木)~5月15日(水)、R2(2020)は新型コロナ緊急事態宣言発令期間の4月16日(木)~5月13日(水)のETC2.0データにより作成

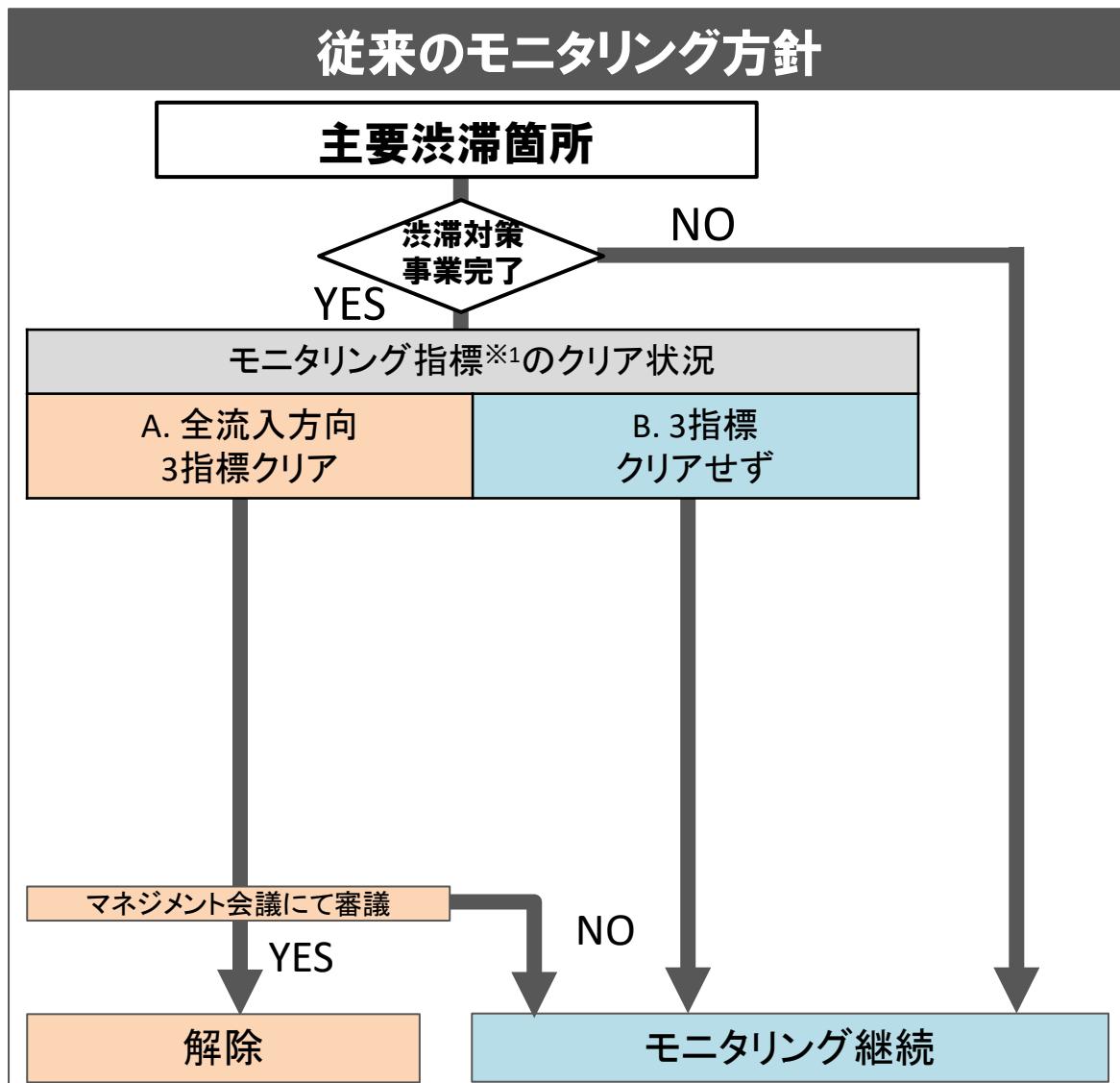
4. 渋滞箇所の検討方法

前回会議に提示した新たなモニタリング方針(案)

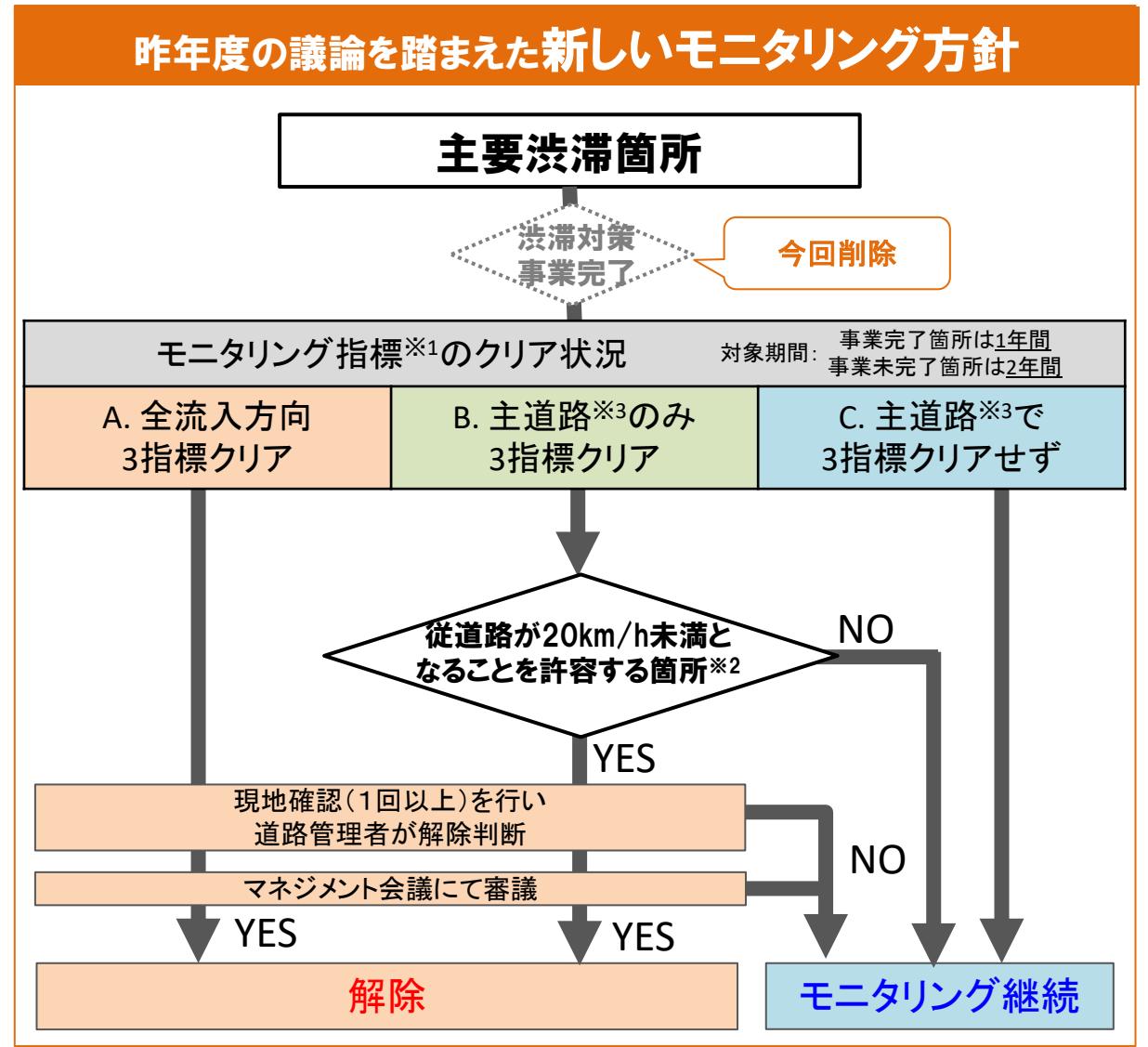
○前回会議(第23回)に提示した新たなモニタリング方針(案)

- ・「渋滞対策事業完了」による判断を削除(事業未完了箇所でも、過去2年間(H29年・H30年)においてモニタリング指標をクリアしていれば解除する)
- ・主道路のみ3指標クリアした箇所の取り扱いを追加。

■ 従来



■ 新たなモニタリング方針(案) 前回会議提示



※1 モニタリング指標(クリア基準)
1年間(1月～12月)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. 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)

◆ 前回会議(第23回)での指摘事項

① 解除の進め方

- 主要渋滞箇所の選定時にはパブコメなど様々なデータから抽出した経緯がある。主要渋滞箇所から解除するにあたり、ETC2.0のデータだけで解除候補に挙げるのは妥当なのか。

② 速度低下している箇所の許容の仕方

- 20km/h未満を許容するのは正しいか。道路利用者は渋滞を許容しないのではないか。
- 大規模発集施設などが要因での渋滞箇所を主要渋滞箇所から解除するのは妥当なのか。

◆ 指摘事項に対する検討結果

① 解除の進め方

- 過去の特定経緯を確認したところ、パブコメ箇所についても最終的に速度でフィルタリングをかけている。
⇒ パブコメ指摘の箇所も含め、ETC2.0のデータ(速度指標)を基本的な判断基準として解除を進めるが、周辺での道路改築事業等による交通状況・動向を踏まえ、道路管理者による判断も行うことにする。

② 速度低下している箇所の許容の仕方

- 渋滞以外の速度低下であるかがポイント。大規模発集施設の利用者が滞留している状況や、細街路での低速走行など、渋滞とは判断できないケースについて、現地踏査・道路管理者ヒアリングにより判断していく。

◆ 対応方針(案)

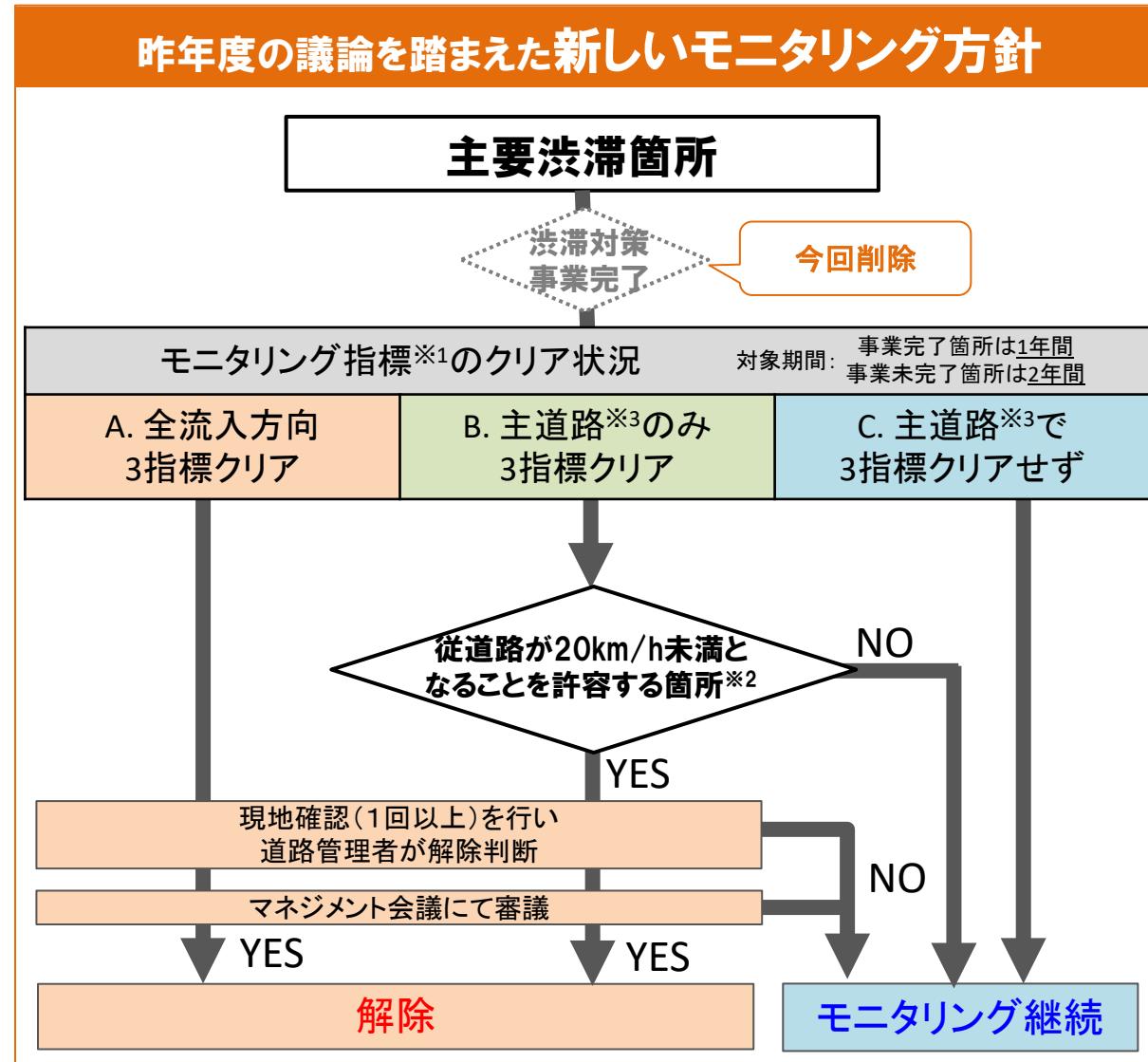
指摘を踏まえ、データ(速度)だけでなく、普段の混雑状況(現地確認、道路管理者ヒアリング)などを踏まえ、道路管理者が解除候補の判断をすることを明記する。
⇒ 解除フローに「道路管理者が解除候補を判断」を追加

4. 渋滞箇所の検討方法

新たなモニタリング方針(更新案) 審議

- 前回(第23回)マネジメント会議での指摘を踏まえ、新たなモニタリング方針(案)を更新。
- 解除候補箇所・解除検討箇所のフローに、「道路管理者が解除候補を判断」を追加。道路管理者がデータだけでなく、**現地踏査結果**などをもとに解除候補の判断することを明記。

新たなモニタリング方針(案) 前回会議提示

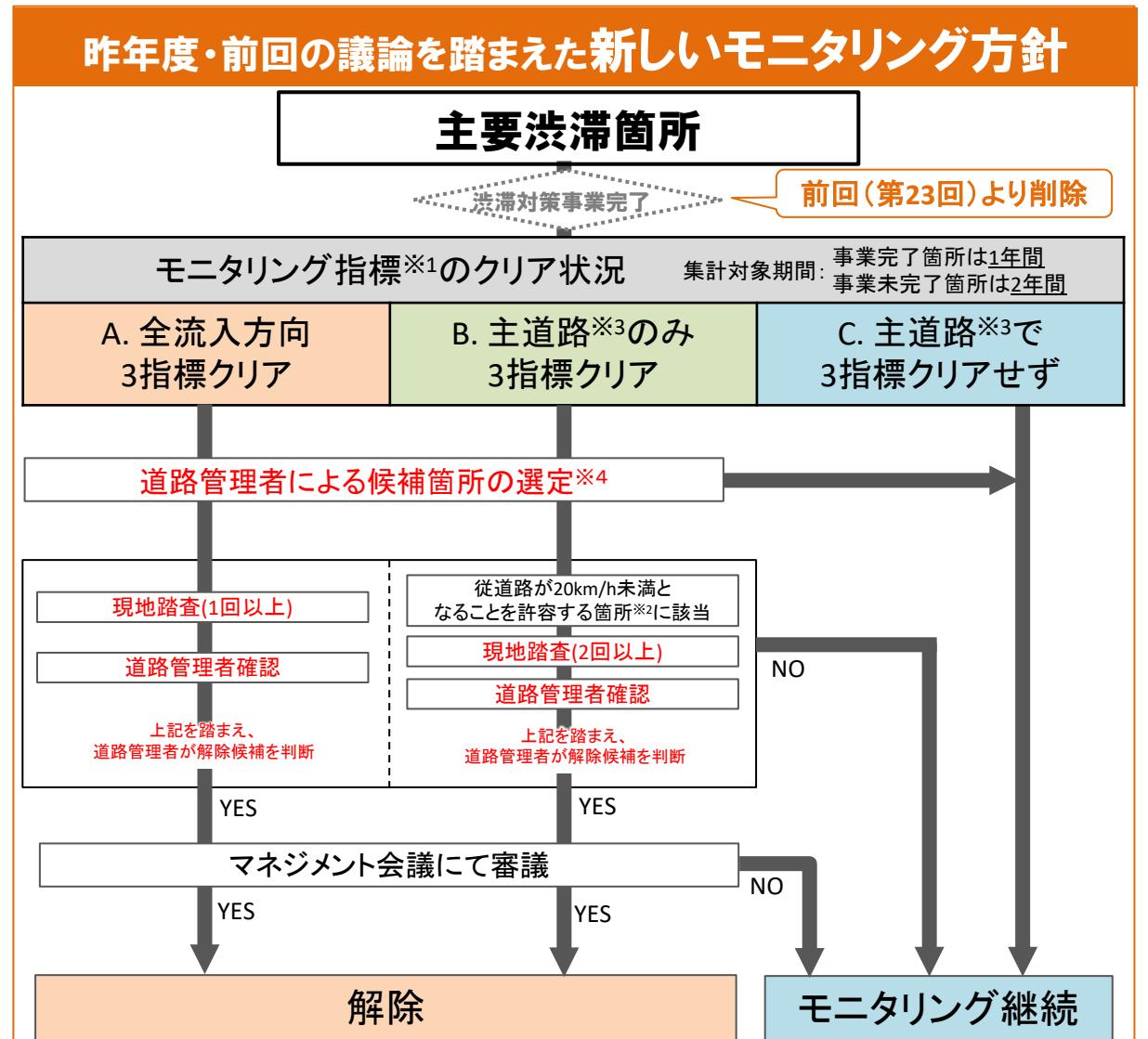


※1 モニタリング指標(クリア基準)
 1年間(1月～12月)のETC2.0プローブデータによる分析
 ・指標1: 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以上
 ・指標2: 平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以上
 ・指標3: 休日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以上

※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

新たなモニタリング方針(更新案)

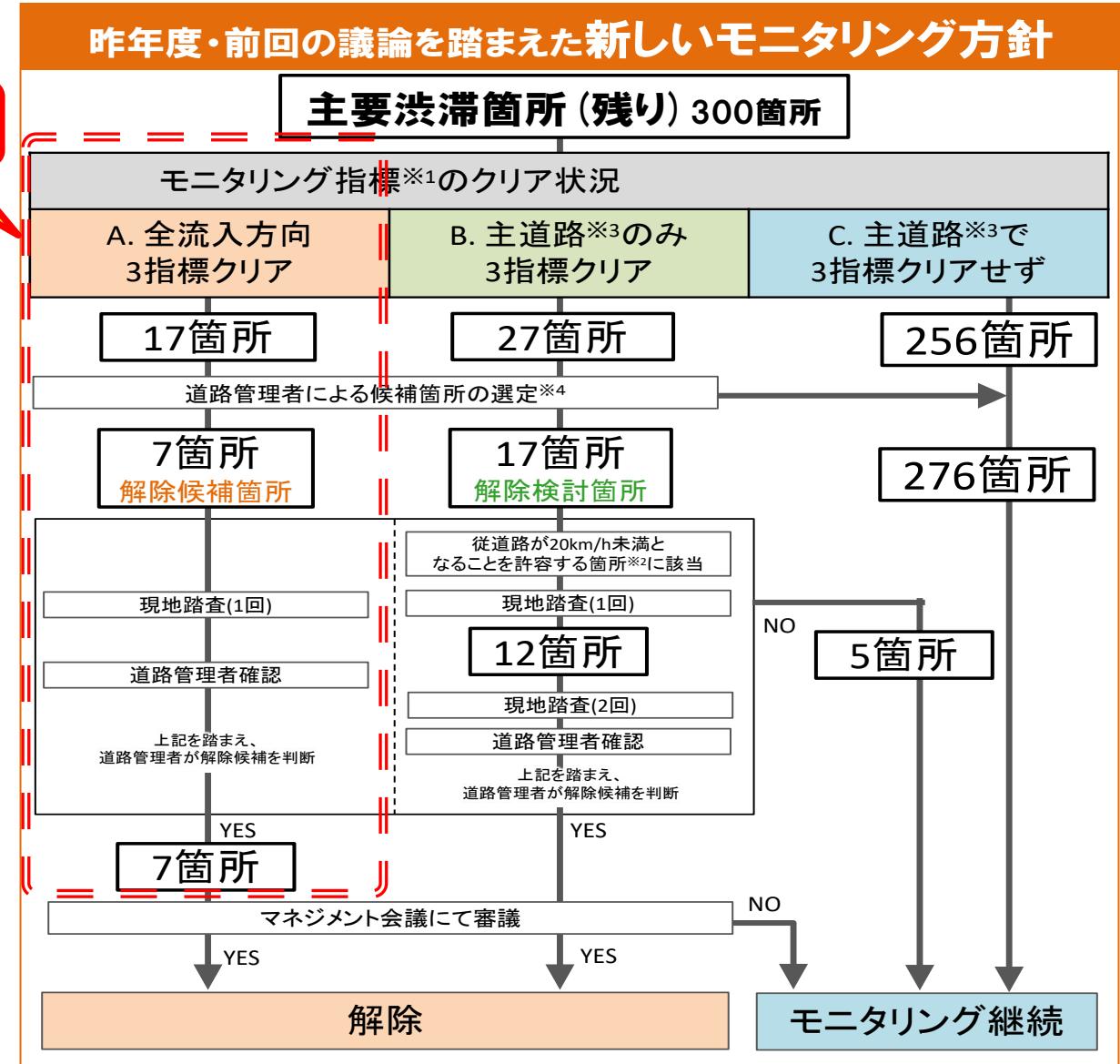
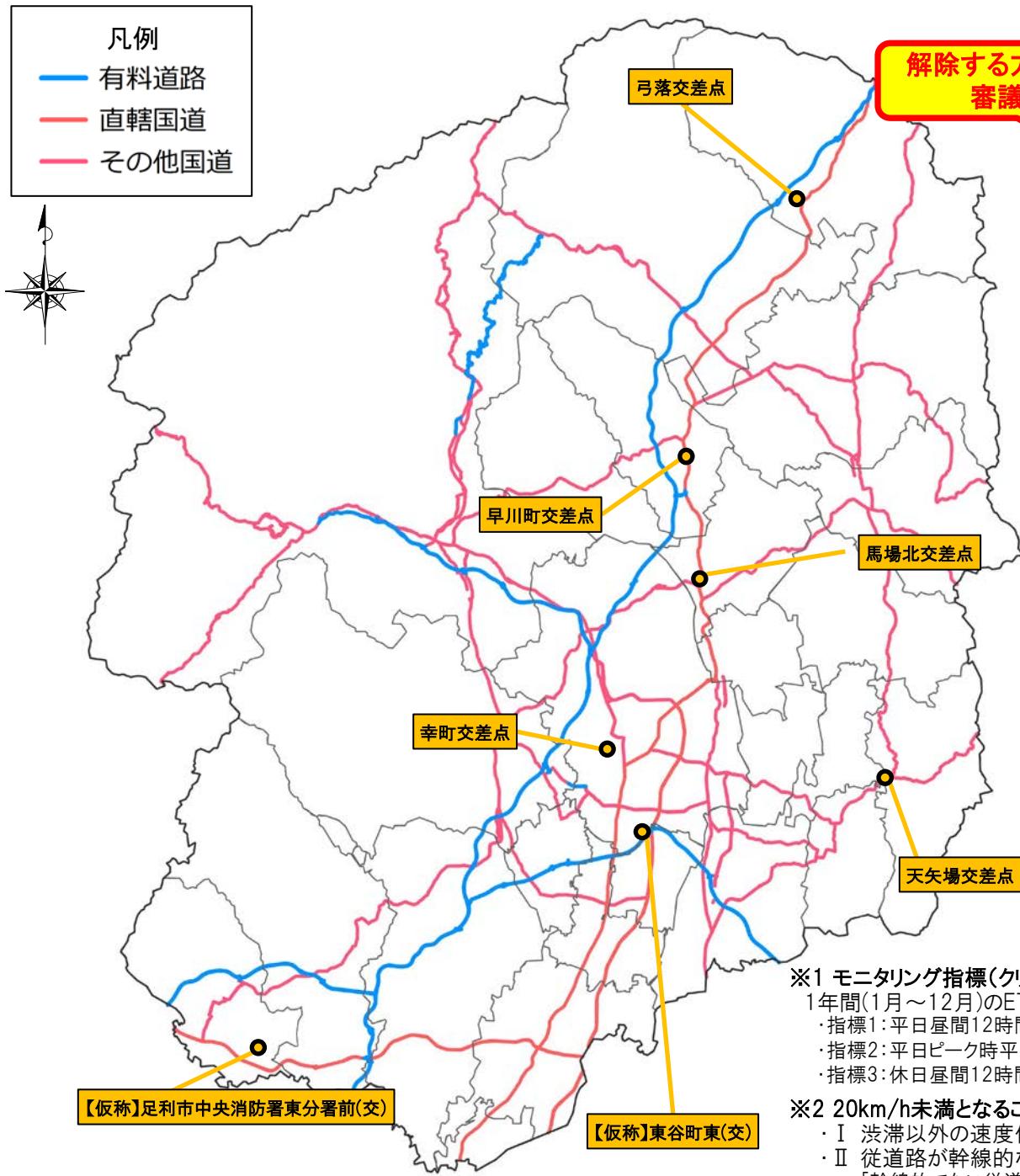


※4 道路管理者による候補箇所の選定
 1) 候補箇所の周辺で道路工事等で交通規制が実施され、候補箇所の交通状況が平常時ではないと判断される場合は、現状のモニタリング指標で解除を判断することができないため、候補箇所から除外
 2) 候補箇所の周辺で道路整備等の予定があり、これにより候補箇所の交通状況が変化すると想定される場合は、現状のモニタリング指標だけでは解除を判断できないため、候補箇所から除外 など

5. 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。



※1 モニタリング指標(クリア基準)
1年間(1月～12月)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
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. 主要渋滞箇所の見直し

解除候補箇所(案) 審議

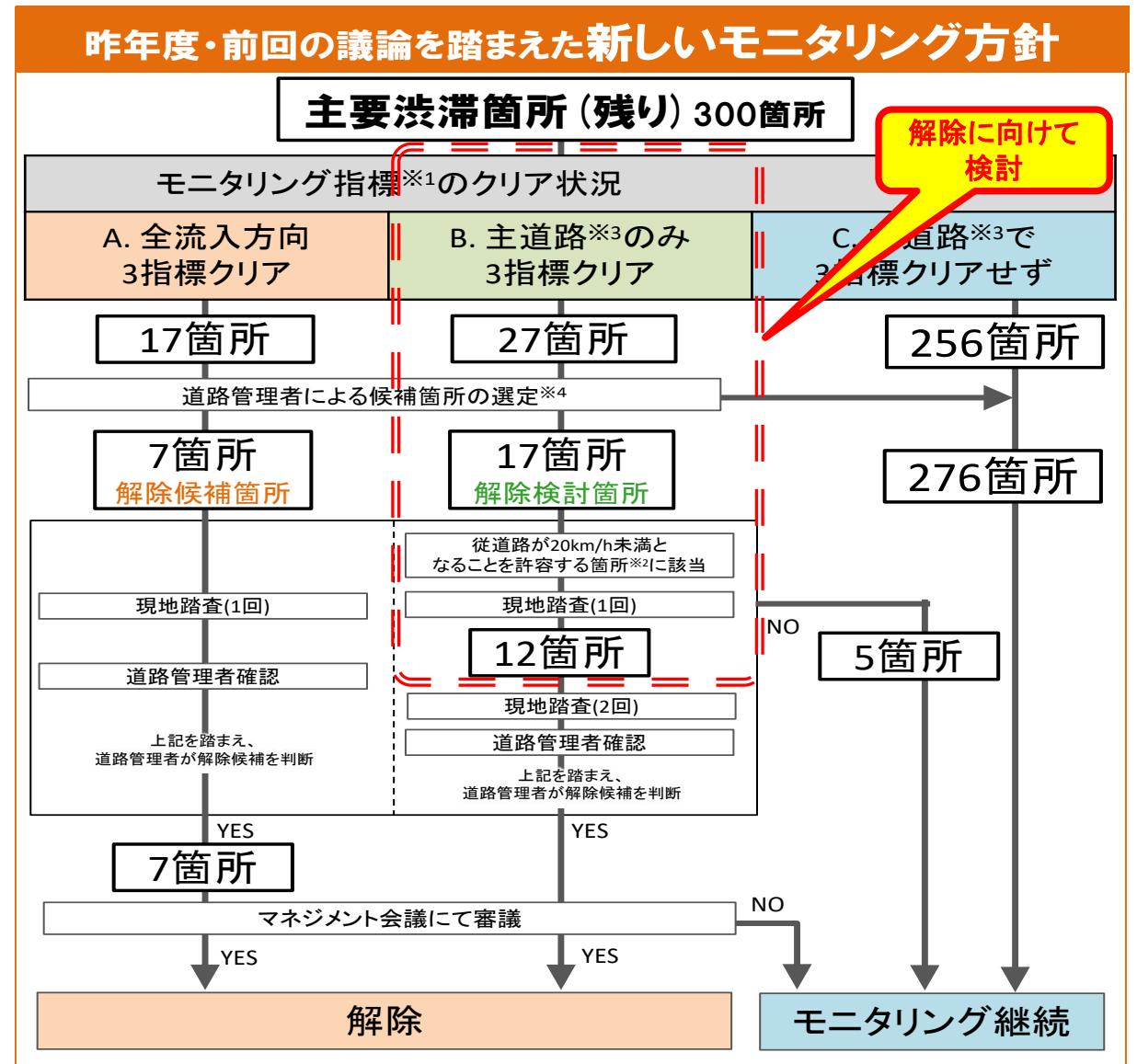
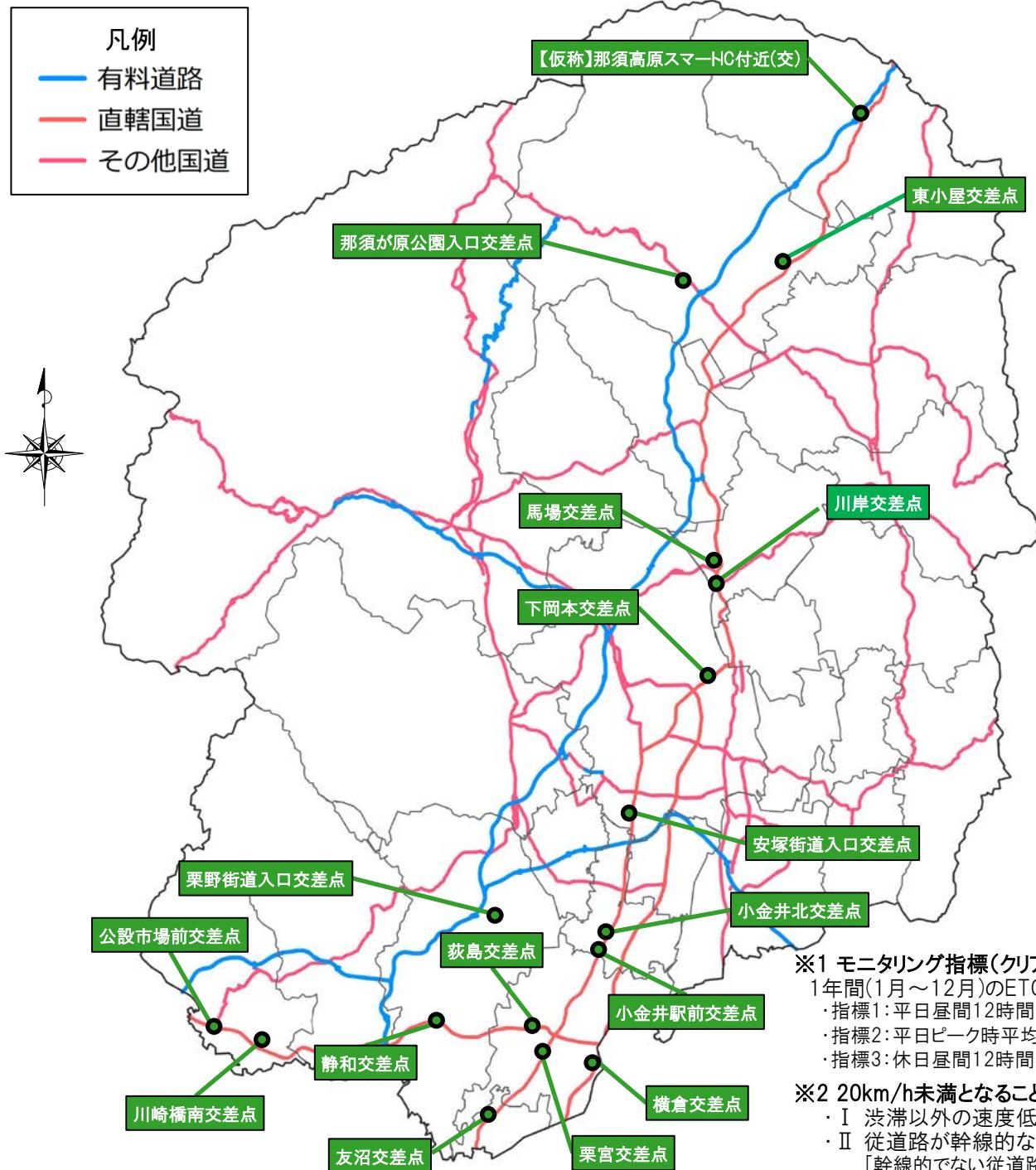
○全流入方向でモニタリング3指標をクリアしている7箇所を、現地調査等を行った結果、**全7箇所を解除**する。

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号氏家矢坂バイパス	×	○	○	○氏家矢坂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)

5. 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17箇所のうち、現地踏査等を行った結果、12箇所について解除に向けて検討する。今後、新型コロナ禍における交通状況を踏まえ、2回目の現地調査等を行う。



※1 モニタリング指標(クリア基準)

- 1年間(1月~12月)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

- 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. 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17箇所のうち、現地踏査等を行った結果、12箇所について解除に向けて検討する。今後、新型コロナ禍における交通状況を踏まえ、2回目の現地調査等を行う。

交差点名	路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業 状況	事業名	主道路のみ 3指標クリア状況 (ETC2.0データ)		解除 候補	現地踏査の結果等
	主道路	従道路					H29 (H29.1-12)	H30 (H30.1-12)		
1 川岸交差点	国道4号	国道293号 市道	○	直轄	事業完了	国道4号氏 家矢坂バ イパス	○	○	○	○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 ※ (12/10 現地踏査)
2 安塚街道入口交差点	国道4号	市道 安塚雀宮線	○	直轄	事業完了	国道4号安 塚街道入 口交差点 改良	×	○	×	×従道路(県道)で渋滞発生がみられる (12/10 現地踏査)
3 【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 ※ (12/10 現地踏査)
4 栗野街道入口交差点	栃木環状線	栃木栗野線		県	未対策		○	○	○	○同上 (2/26 現地踏査)
5 栗宮交差点	国道4号	栗宮喜沢線		直轄	事業中		○	○	○	○同上 (12/10 現地踏査)
6 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) (2/26 現地踏査)
7 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 ※ (12/10 現地踏査)
8 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 ※ (2/26 現地踏査)
9 友沼交差点	国道4号	市道 南小林松原線		直轄	事業完了	国道4号古 河小山バ イパス	○	○	×	×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 (12/10 現地踏査)

※: 20km/h未満となることを許容する箇所に該当

5. 主要渋滞箇所の見直し

解除検討箇所(案)

○現地確認(1回)を実施した結果、現段階で解除候補と判断された箇所は17箇所のうち12箇所。
今後、新型コロナ禍における交通状況、2回目の現地調査等を踏まえた上で、解除について検討。

交差点名	路線名		優先 検討 箇所	管理者	事業 状況	事業名	主道路のみ 3指標クリア状況 (ETC2.0データ)		解除 候補	現地踏査の結果等
	主道路	従道路					H29 (H29.1-12)	H30 (H30.1-12)		1回目
10 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	国道4号古 河小山バ イパス	○	○	○	○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※ (12/10 現地踏査)
11 東小屋交差点	国道4号	東小屋黒羽線		直轄	事業完了	国道4号大 原間歩道 整備	○	○	×	×従道路(県道)で渋滞発生がみられる (12/10 現地踏査)
12 馬場交差点	国道4号	市道 今市氏家線		直轄	事業完了	国道4号氏 家矢坂バ イパス	○	○	○	○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※ (12/10 現地踏査)
13 萩島交差点	国道50号	小山環状線		直轄	事業中		○	○	○	○同上 (12/10 現地踏査)
14 小金井北交差点	国道4号	栃木二宮線		直轄	事業中		○	○	○	○同上 (12/10 現地踏査)
15 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) (12/10 現地踏査)
16 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※ (12/10 現地踏査)
17 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※ (2/24 現地踏査)

※: 20km/h未満となることを許容する箇所に該当

6. 主要渋滞箇所のモニタリング

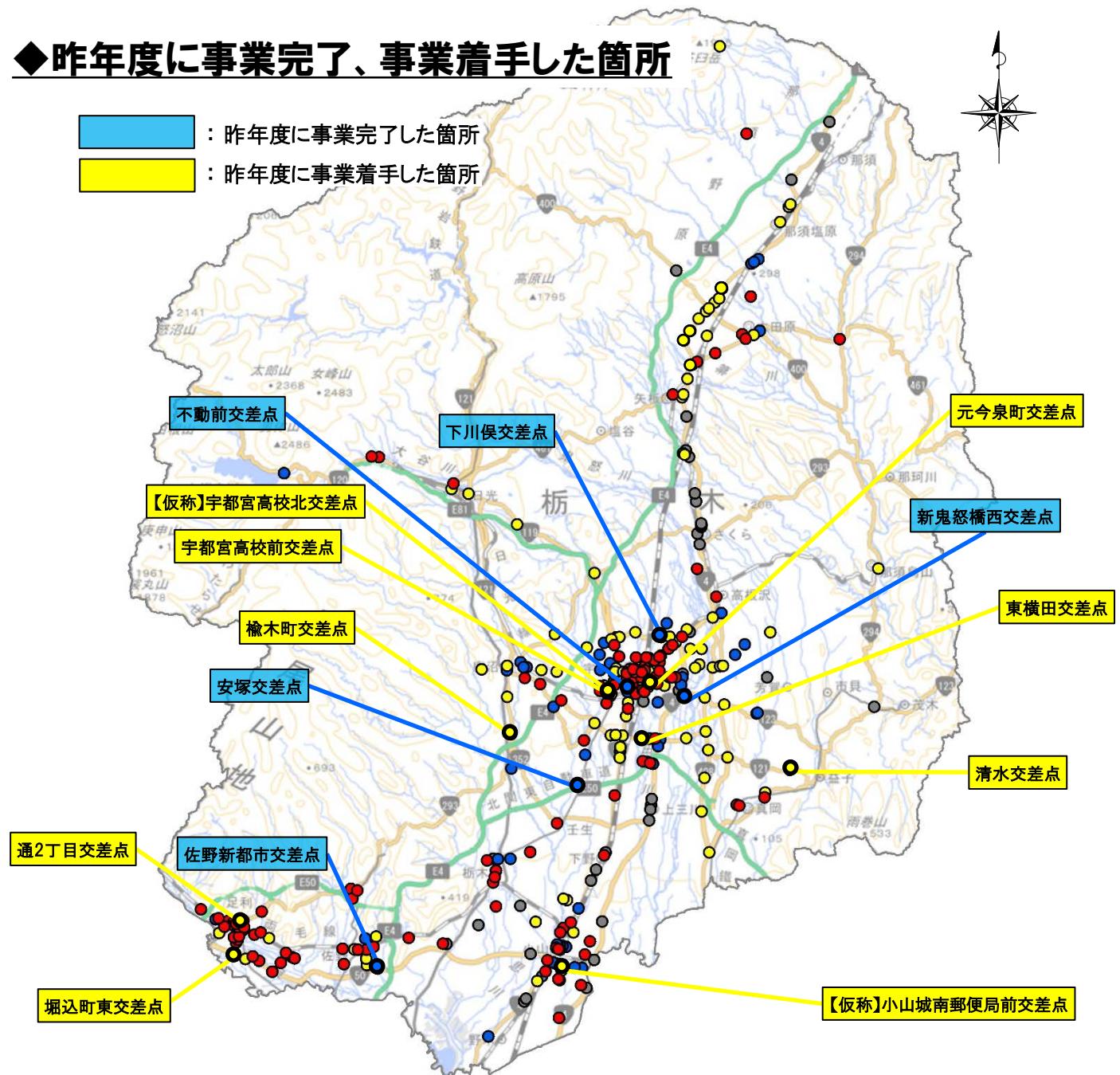
渋滞対策の進捗状況

○令和2年4月現在、解除箇所を除く主要渋滞箇所300箇所のうち、57箇所(優先検討箇所18箇所)が事業完了、事業中は103箇所(同 38箇所)、未対策箇所140箇所(同 15箇所)。
○昨年度、新たに5箇所が事業完了し、9箇所が事業着手。

項目	箇所数		
	前回 (H31.4)	今回 (R2.4)	うち、優先 検討箇所
主要渋滞箇所 (公表時)	321箇所		81所
解除済 (事業完了) ●	21箇所	21箇所	10箇所
主要渋滞箇所 (残り)	300箇所	300箇所	71箇所
事業完了 ●	54箇所※1	57箇所※2	18箇所
事業中 ●	97箇所※3	103箇所※4	38箇所
未対策 ●	149箇所	140箇所	15箇所

※1: 抜本的対策への取組等のため、事業完了54箇所のうち2箇所を事業完了から事業中に今回変更
 ※2: 事業完了57箇所の内訳: 事業完了継続が52箇所(※1より)、事業中から4箇所、未対策から1箇所
 ※3: 事業中97箇所のうち、1箇所を未対策に今回変更
 ※4: 事業中103箇所の内訳: H31.4事業中箇所(※1・3より計98箇所)のうち事業完了へ4箇所(減少)、残り94箇所が事業中継続、未対策から9箇所

◆昨年度に事業完了、事業着手した箇所



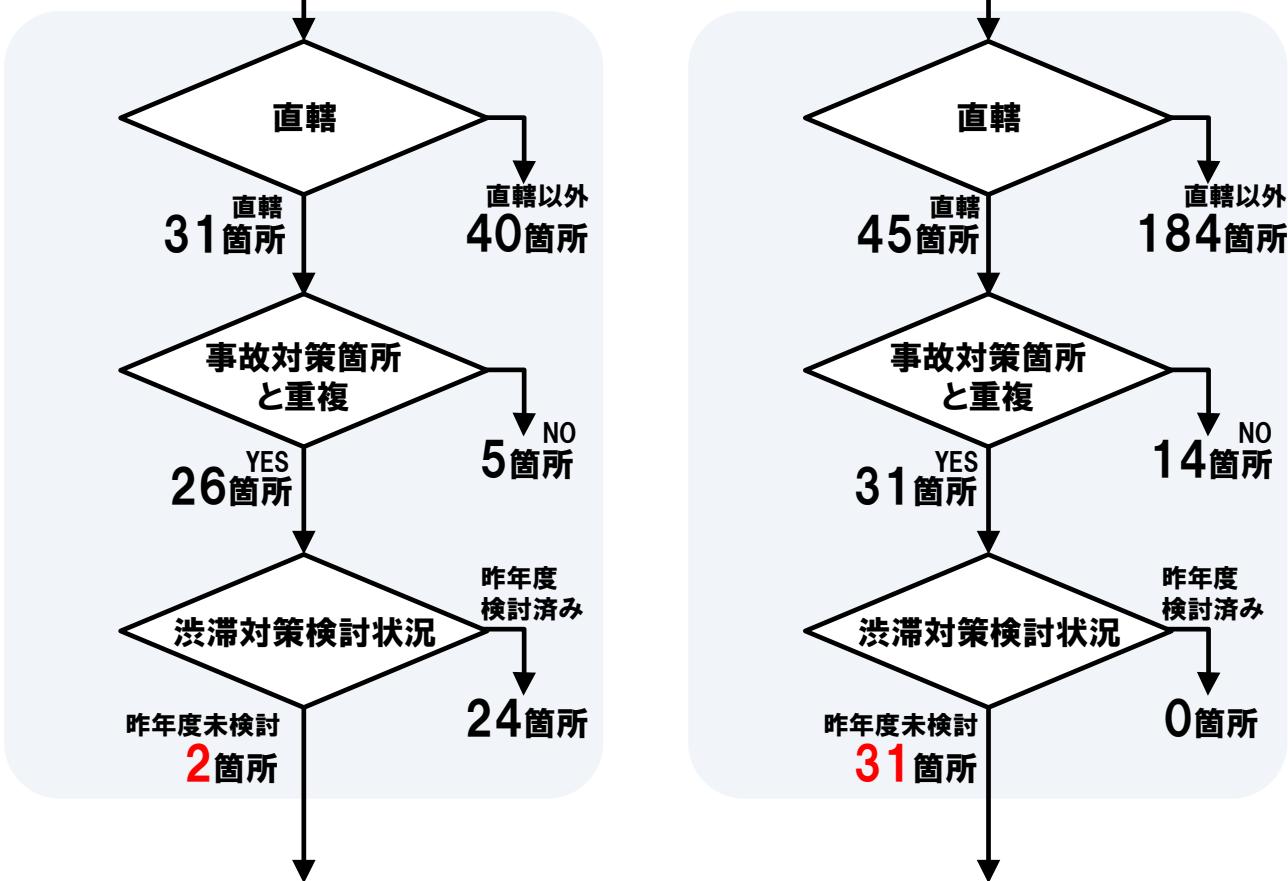
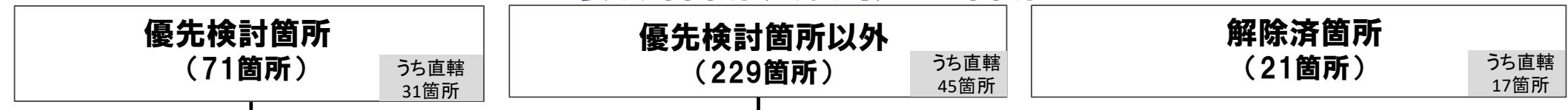
7. 優先検討箇所・ピンポイント渋滞対策の検討

ピンポイント渋滞対策検討箇所(案)

※ 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23回)会議で提示したピンポイント渋滞対策検討候補(33箇所)のうち、解除候補箇所及び検討箇所箇所を除く、
合計**29箇所**でピンポイント渋滞対策検討を本年度予定。

主要渋滞箇所(公表時):321箇所



■ 本年度のピンポイント渋滞対策検討箇所(案) 29箇所

区分	#	箇所名	路線名
優先	1	峰町交差点	一般国道4号
	2	平松町交差点	一般国道4号
優先以外	3	東署南交差点	一般国道4号
	4	泉が丘交差点	一般国道4号
	5	【仮称】下平出町(交)	一般国道4号バイパス
	6	【仮称】末広(交)	一般国道4号
	7	喜沢交差点	一般国道4号
	8	栗宮(南)交差点	一般国道4号
	9	栗宮交差点	一般国道4号
	10	一里交差点	一般国道4号
	11	上野交差点	一般国道4号
	12	小山(東)交差点	一般国道50号
	13	小山交差点	一般国道50号
	14	烏ヶ森公園入り口交差点	一般国道4号
	15	久保田町交差点	一般国道50号
	16	友沼交差点	一般国道4号
	17	間屋団地入口交差点	一般国道50号
	18	横倉交差点	一般国道4号バイパス
	19	御幸本町交差点	一般国道4号
20	三島(北)交差点	一般国道4号	
21	瑞穂野南交差点	一般国道4号バイパス	
22	西三島交差点	一般国道4号	
23	東小屋交差点	一般国道4号	
24	那須塩原駅入口交差点	一般国道4号	
25	萩島交差点	一般国道50号	
26	弓落交差点	一般国道4号	
27	小山(西)交差点	一般国道50号	
28	公設市場前交差点	一般国道50号	
29	【仮称】雨ヶ谷新田北バス停北側(交)	一般国道50号	
30	神鳥谷東交差点	一般国道50号	
31	【仮称】城東小入口南(交)	一般国道4号	
32	【仮称】西富山南(交)	一般国道4号	
33	【仮称】松下電器前バス停(交)	一般国道4号	

□: 解除候補箇所(7箇所)、解除検討箇所(12箇所)に該当する箇所

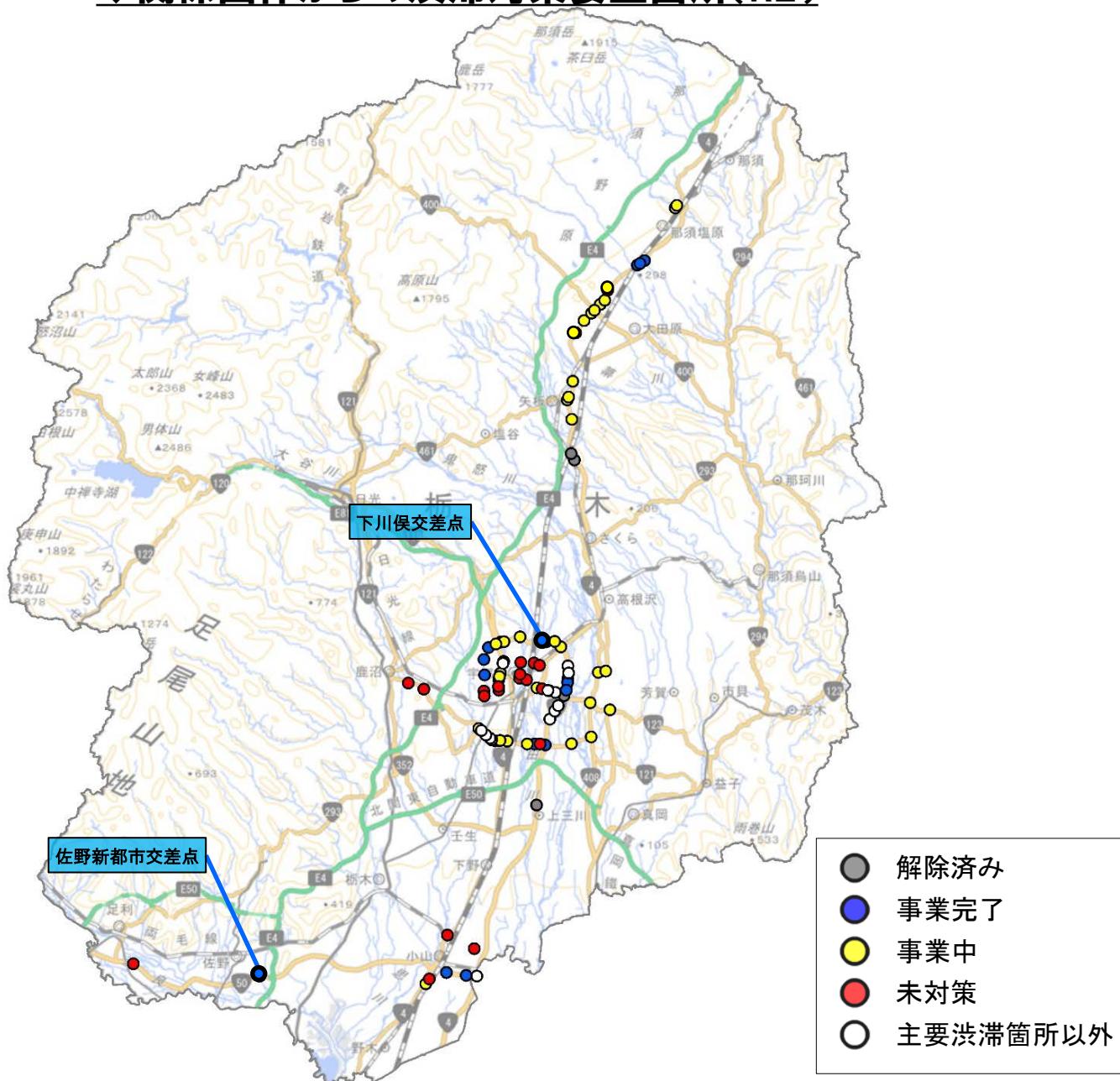
H31年度ピンポイント対策箇所候補 計33箇所

8. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

渋滞対策要望箇所への対応状況

- 令和元年に挙げられた関連団体※1からの対策要望箇所(栃木県内)は、88箇所。
- このうち、75箇所は主要渋滞箇所(特定時)。昨年度、国道50号 佐野新都市交差点、県道 下川俣交差点で対策を実施。
- 主要渋滞箇所以外の箇所については、引続き状況を確認し取扱いを検討。

◆関係団体からの渋滞対策要望箇所(R2)



◆渋滞対策要望箇所における対策事業の進捗状況

区分	事業実施状況 (R2.4月末)	要望箇所数 (R1)
主要渋滞箇所 [特定時]	解除済み	5箇所
	事業完了	15箇所
	事業中	36箇所
	未対策	19箇所
主要渋滞箇所以外		13箇所
合計		88箇所

※1 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

9. 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

緊急事態宣言下における交通状況	A:解除候補箇所	B:解除検討箇所	ピンポイント対策検討
<p>今回会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急事態宣言下における交通状況等の変化の報告 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主要渋滞箇所からの解除:7箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主要渋滞箇所からの解除検討箇所:12箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ピンポイント対策検討:29箇所
<p>今後の流れ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 新型コロナ禍における交通状況の継続動向把握 ■ 渋滞が解消に至らなかった箇所の渋滞原因等の分析 	<ul style="list-style-type: none"> ■ H31モニタリング、新型コロナ禍における交通状況、道路管理者の判断、現地踏査等を踏まえ、解除候補箇所の新たな候補案を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 解除検討箇所は、新型コロナ禍における交通状況、2回目の現地踏査等を踏まえ、解除について検討 ■ H31モニタリング、新型コロナ禍における交通状況、道路管理者の判断、現地踏査等を踏まえ、解除検討箇所の新たな候補案を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ピンポイント渋滞対策の検討・実施
<p>次回会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 交通状況の動向報告 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主要渋滞箇所からの解除候補箇所案の報告 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主要渋滞箇所からの解除審議 ■ 主要渋滞箇所からの解除検討箇所案の報告 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ピンポイント対策の状況報告

■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」としてに公表(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>