
第31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8年8月27日

○今回の会議における議事

■渋滞関連

1. 主要渋滞箇所の進捗状況 【報告】

ポイント① 各対策事業の現在の進捗状況について報告

2. 最新データによるモニタリング結果 【審議及び報告】

ポイント② 主要渋滞箇所の解除について審議

審議事項

ポイント③ 最新のモニタリング結果を踏まえた解除候補箇所を報告 【報告】

3. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討 【報告】

ポイント④ 渋滞対策要望箇所の対策状況と対応方針を報告

4. LRT関連の事業進捗 【報告】

ポイント⑤ LRT関連事業の現在の進捗について報告

5. 観光期の交通状況 【情報共有】

ポイント⑥ 日光エリアの渋滞対策の取り組みを共有

1. 主要渋滞箇所の進捗状況

【報告】

渋滞対策の事業進捗状況(R8年8月時点)

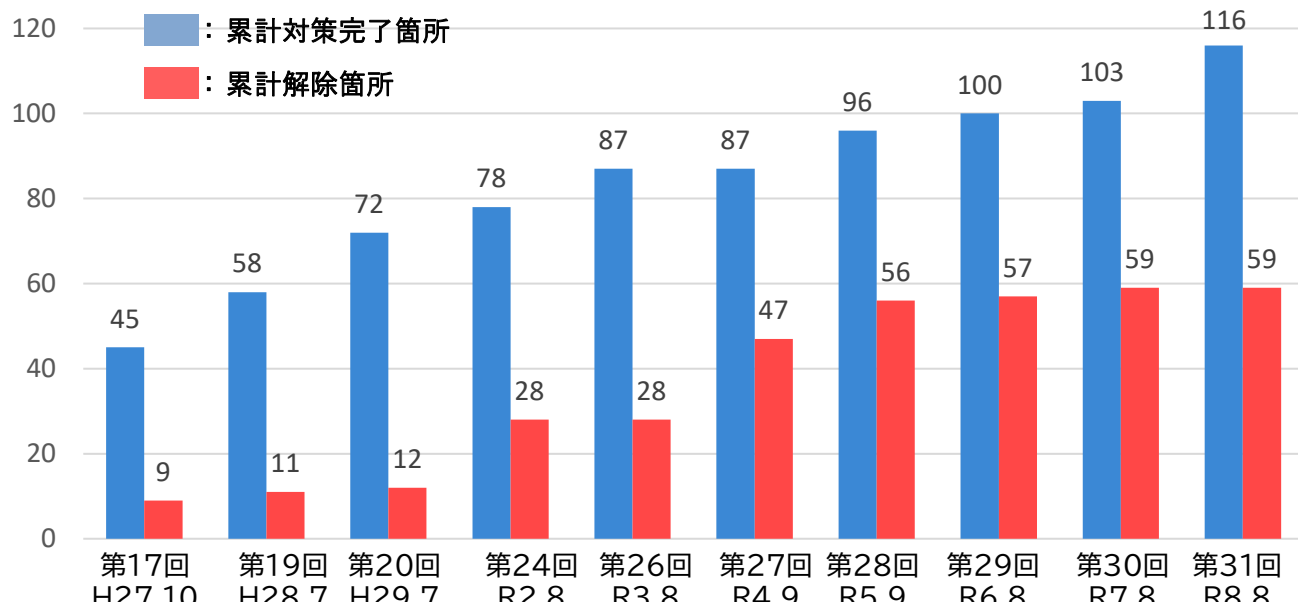
- 主要渋滞箇所は、H25.1月に**321**箇所が登録、R8.7月時点で59箇所が解除済、残り262箇所となっている状況
- 未対策の113箇所については、交通データや現地観測、意見聴取等を踏まえて渋滞要因を把握し、その後、ソフト対策・局所的対策等を中心に幅広く検討を進める方針

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 (R8.7末時点)	主要渋滞箇所 (残り) (R8.7末時点)	主要渋滞箇所 (残り)		
				事業完了	事業中	未対策
第31回 (R8.7)	321	59 42※	262	74	75	113
うち、優先検討箇所	81	17 14※	64	28	25	11

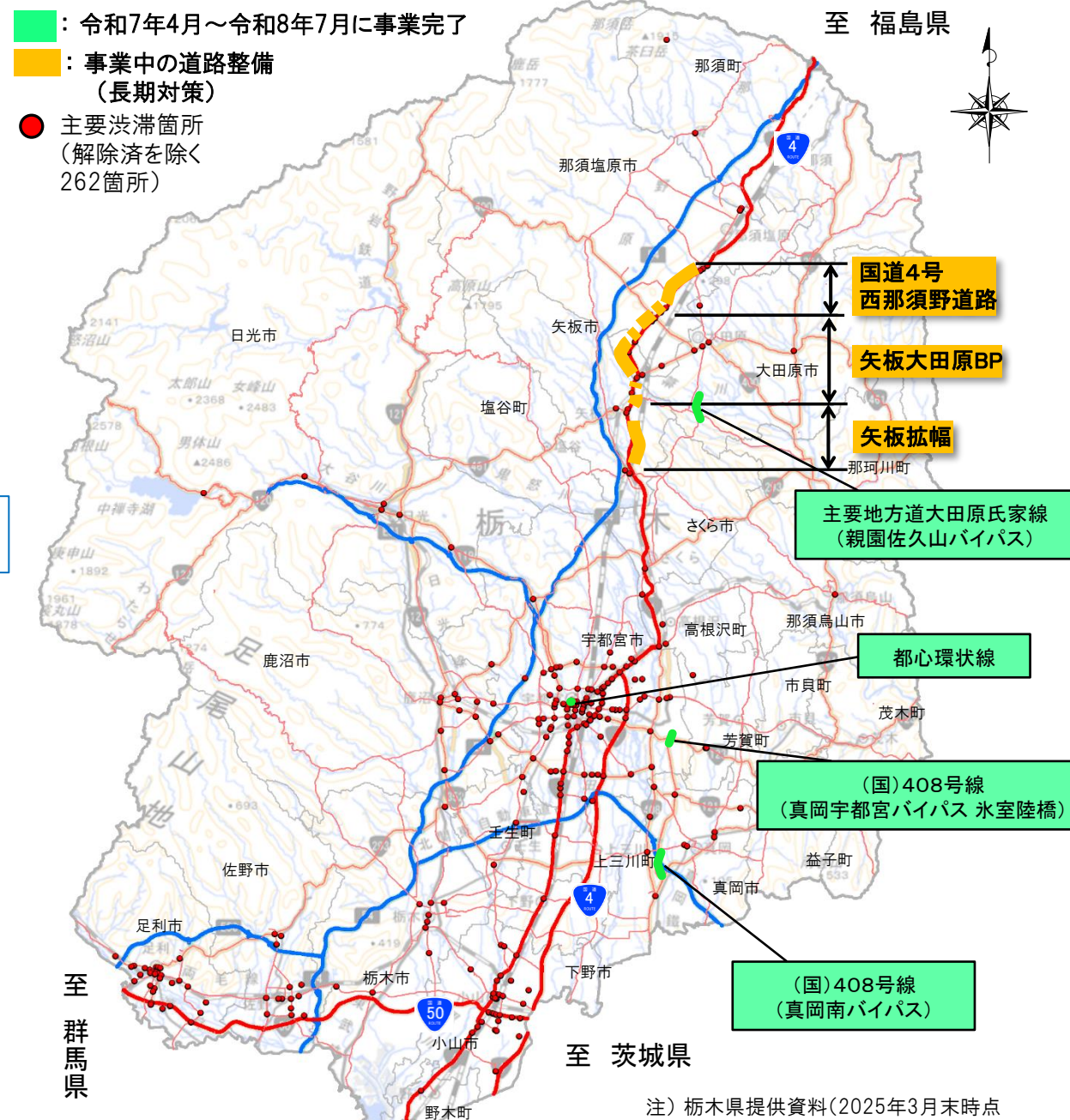
※解除済のうち事業完了箇所

対策完了箇所・解除箇所の推移（単位：箇所）



注) 累計対策完了箇所: 主要渋滞箇所に対する事業により、渋滞改善が見込まれる箇所数(解除済含む累計)

渋滞対策の進捗状況図(今回説明分)



1. 主要渋滞箇所の進捗状況（会議の開催経緯）

【報告】

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対し、皆さまのご意見を道路施策に反映することを目的に実施され、今回で31回目の開催
- 前回会議で解除候補とした主要渋滞箇所（計8箇所）に対する解除判断について、本会議で審議

開催回	開催年月	主要渋滞箇所	解除箇所	対策完了箇所
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	321箇所	9箇所（累計9箇所）	45箇所（累計45箇所、うち優先検討箇所18箇所）
第19回	平成28年7月	312箇所	2箇所（累計11箇所）	13箇所（累計58箇所、うち優先検討箇所：累計22箇所）
第20回	平成29年7月	310箇所	1箇所（累計12箇所）	14箇所（累計72箇所、うち優先検討箇所：累計24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	309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	300箇所	7箇所（累計28箇所）	3箇所（累計78箇所、うち優先検討箇所：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	293箇所	19箇所（累計47箇所）	-
第28回	令和5年9月	274箇所	9箇所（累計56箇所）	9箇所（累計96箇所、うち優先検討箇所：累計32箇所）
第29回	令和6年8月	265箇所	1箇所（累計57箇所）	4箇所（累計100箇所、うち優先検討箇所：累計32箇所）
第30回	令和7年8月	264箇所	2箇所（累計59箇所）	3箇所（累計103箇所、うち優先検討箇所：累計34箇所）
第31回	令和8年8月	262箇所	本会議で審議頂く8箇所	2箇所（累計116箇所、うち優先検討箇所：累計42箇所）※

注)対策完了箇所:主要渋滞箇所に対する事業により、渋滞改善が見込まれる箇所数(解除済含む)

解除箇所・対策完了箇所の()内は、当該会議までの累計。渋滞関連が開催された回のみ記載。

※前頁の表のうち、解除済(事業完了)+事業完了を計上

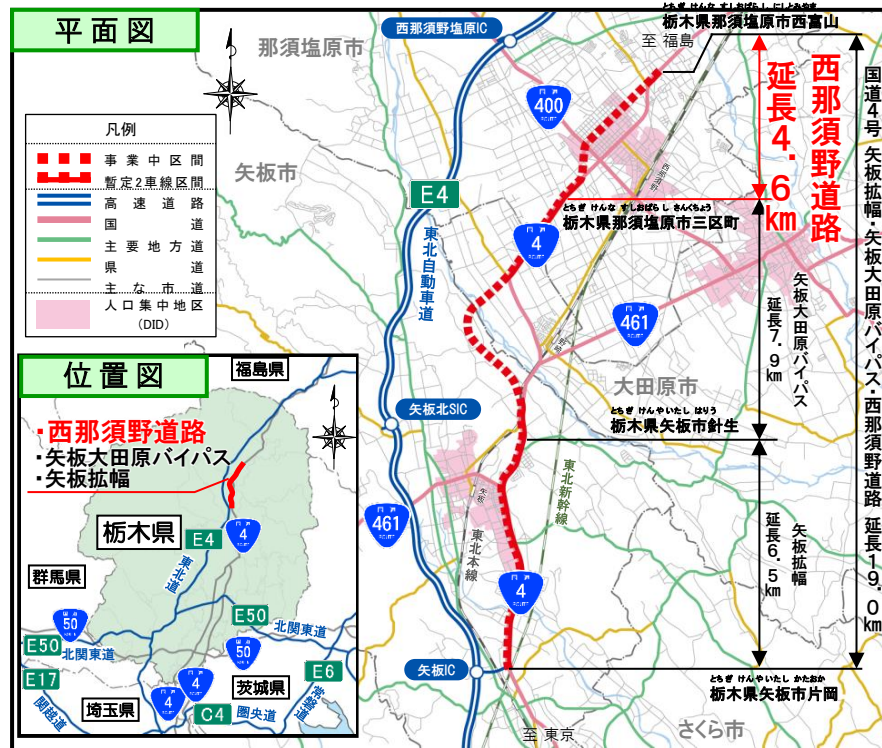
1. 主要渋滞箇所への進捗状況

【報告】

国道4号西那須野道路(宇都宮国道事務所)

- 国道4号西那須野道路は、栃木県那須塩原市三区町から西富山までの延長4.6kmのバイパス及び現道拡幅事業
- 西那須野道路が整備されることにより、那須塩原市街地周辺の渋滞緩和が期待
- 現在の事業の進捗としては、事業に伴う用地取得を100%完了、工事を鋭意進めており、令和7年11月1日(土)には関連事業である烏ヶ森歩道橋が開通

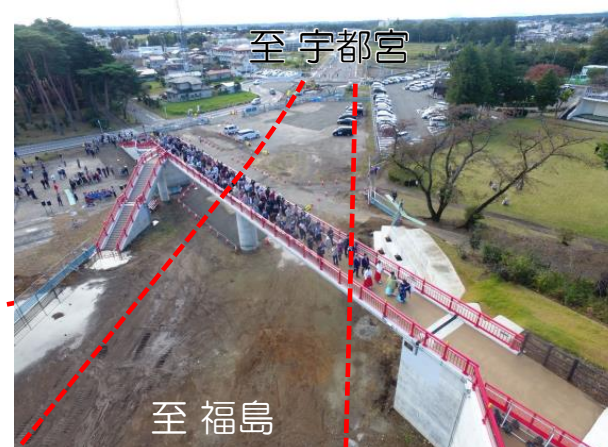
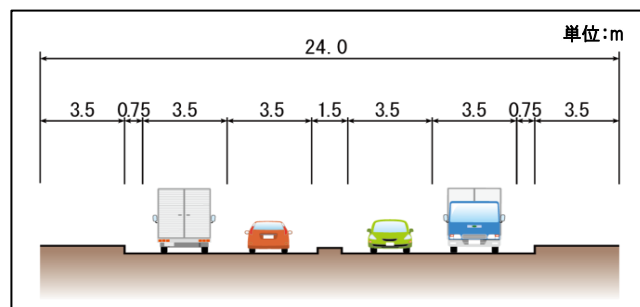
【事業の位置図】



【事業の概要図】



◇標準横断図



からすがもり
① 鳥ヶ森歩道橋の開通式の様子



② 国道4号（三島^{みしま}交差点付近）の状況



③ 市道拡幅区間の施工状況

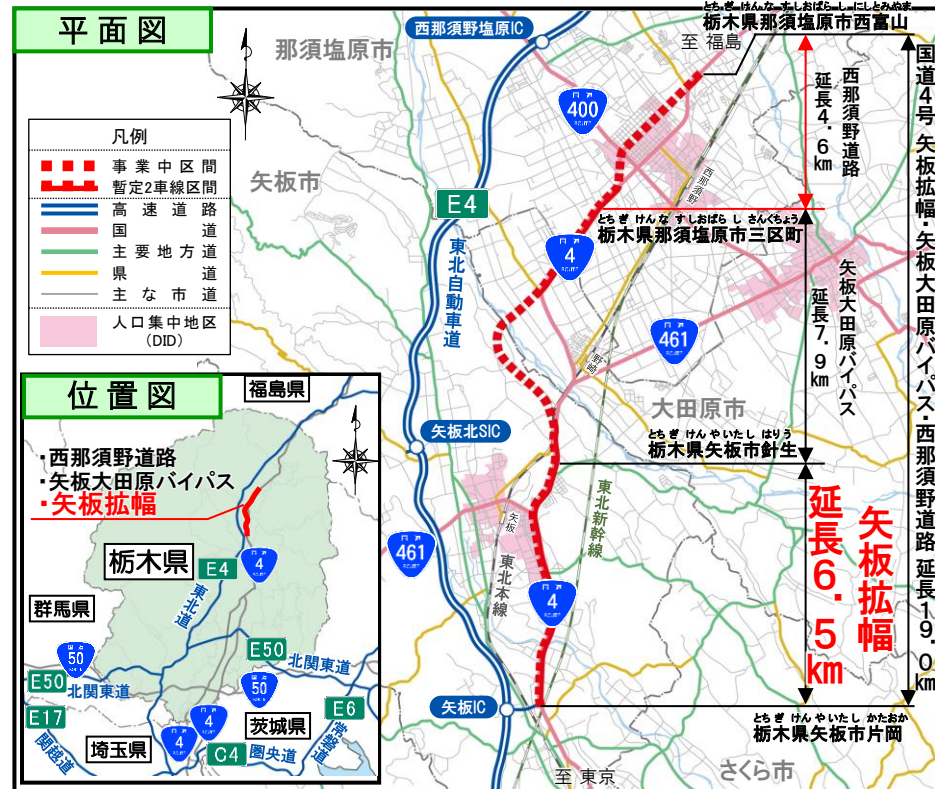
1. 主要渋滞箇所への進捗状況

【報告】

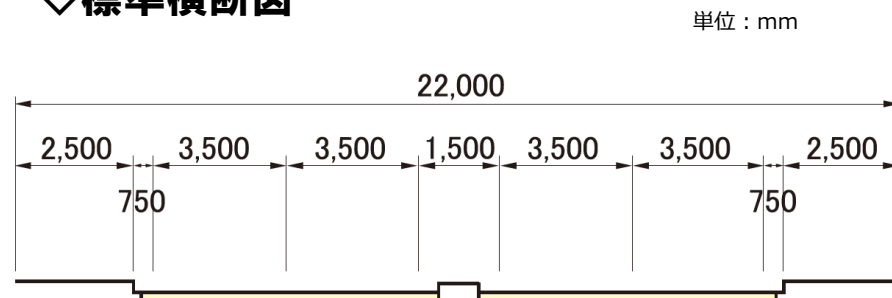
国道4号矢板拡幅(宇都宮国道事務所)

- 国道4号矢板拡幅は、栃木県矢板市片岡から針生までの主要渋滞箇所2箇所を含む延長6.5kmの現道拡幅事業
- 当該事業により、国道4号の矢板市街地の渋滞緩和が期待
- 現在の事業の進捗としては、事業に伴う用地取得及び令和5年度から工事を鋭意進めている状況

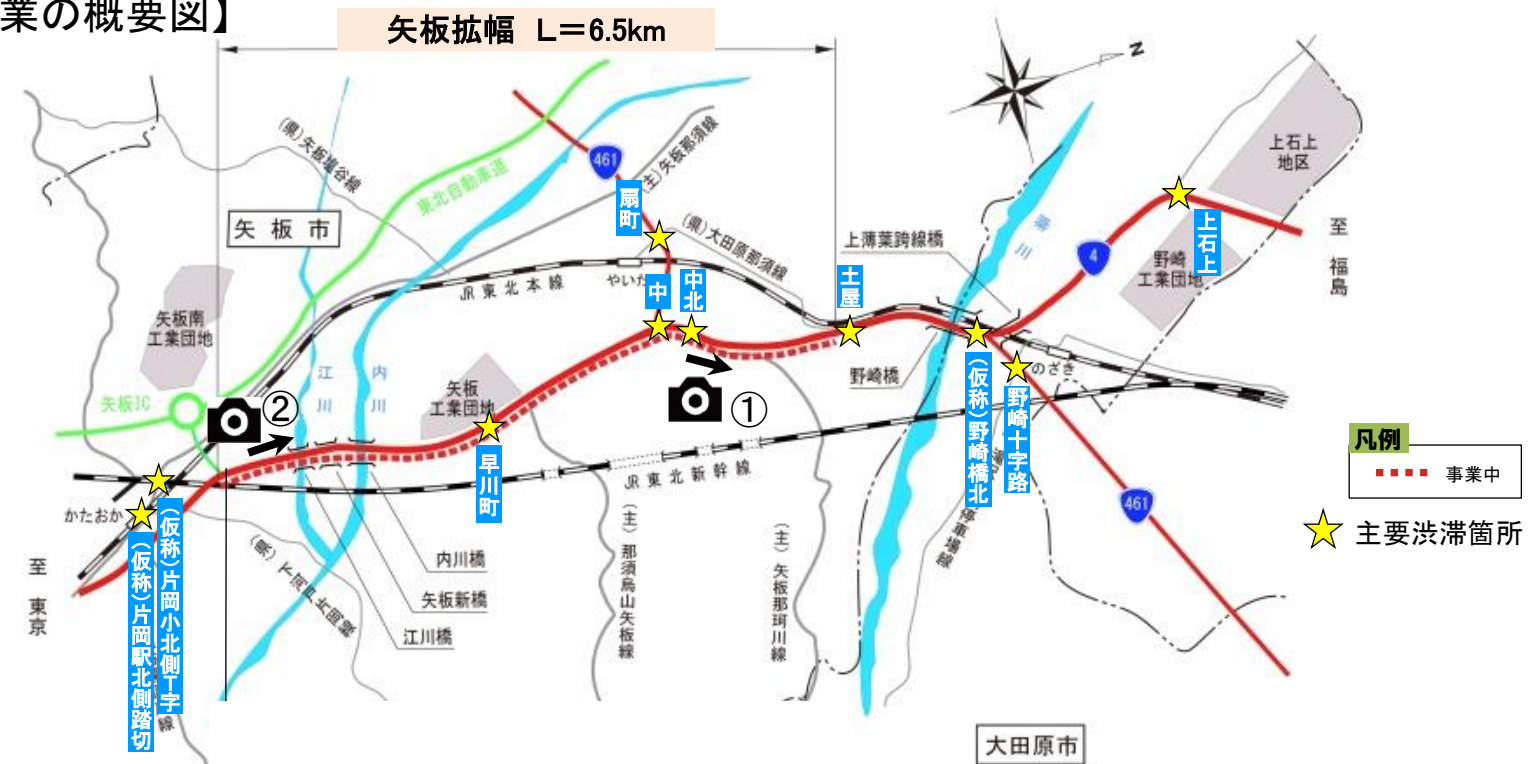
【事業の位置図】



◇標準横断面



【事業の概要図】



写真① 国道4号（^{なかきた}中北交差点付近）の状況



写真② 工事中の江川橋周辺の様子

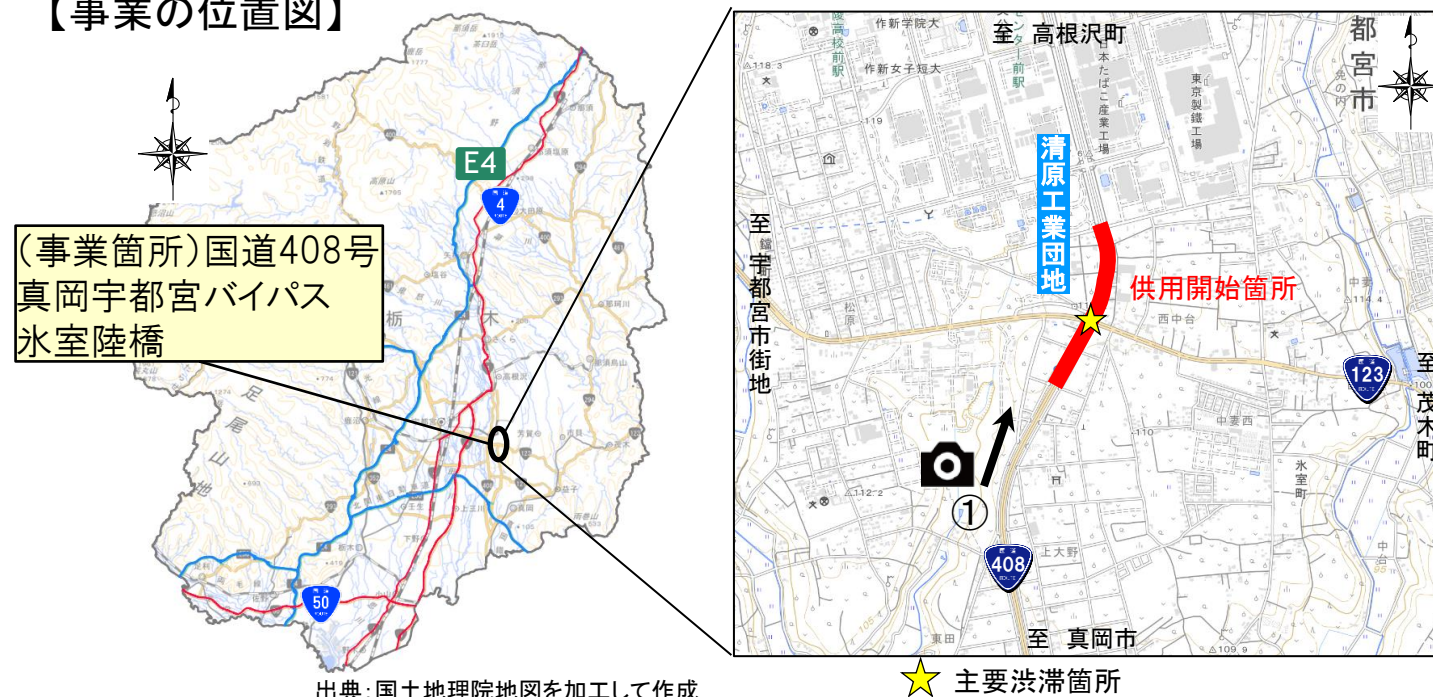
1. 主要渋滞箇所の進捗状況

【報告】

国道408号 真岡宇都宮バイパス^{ひむろ}氷室陸橋(栃木県)

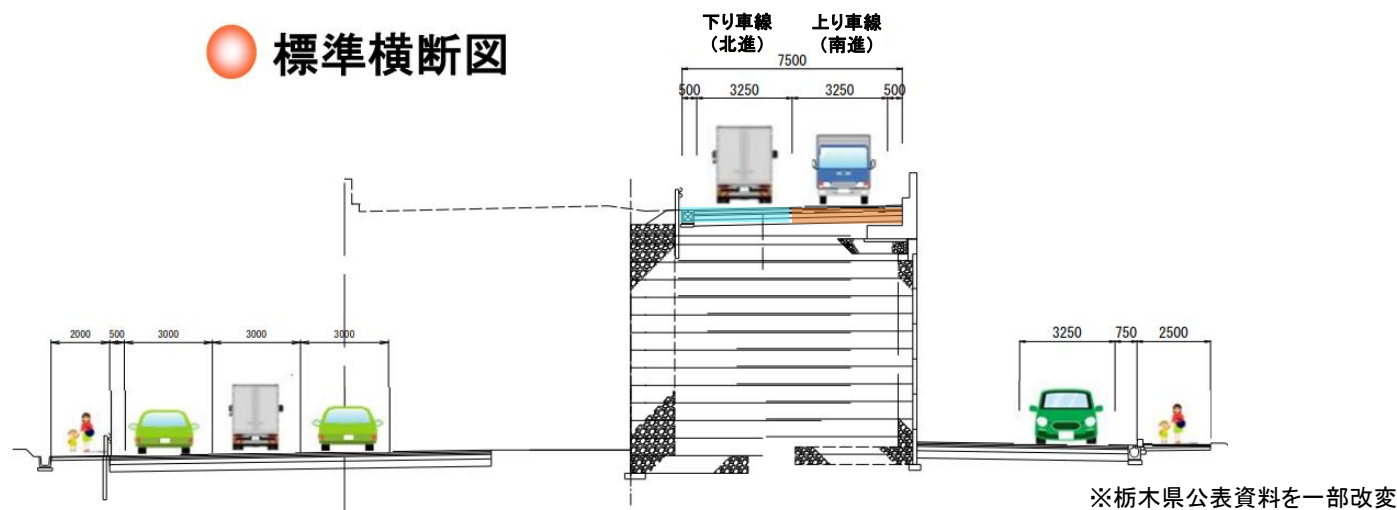
- 国道408号真岡宇都宮バイパスは、高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部を構成する広域道路
- 氷室陸橋は、主要渋滞箇所「清原工業団地」交差点を立体交差する道路であり、R7.4.24に南進1車線を暫定供用、R7.6.26には北進1車線も供用が開始され、周辺道路の渋滞緩和が期待
- 今後、供用後の交通状況分析や渋滞のモニタリングを実施予定

【事業の位置図】



【事業の概要(標準横断面図)】

標準横断面図



【事業の概要】

事業名	一般国道408号 真岡宇都宮バイパス
事業区間	真岡市下籠谷～宇都宮市氷室町
全体延長	L = 5.2km (うち、0.6kmがR7年度供用開始)
事業期間	平成15年～令和9年度(予定)
供用時期	H25.12.21 全線開通(4車線+一部区間暫定2車線) R2.2.28 暫定2車線区間の4車線化 R7.4.24 氷室陸橋南進1車線 暫定供用 R7.6.26 氷室陸橋北進1車線 暫定供用

写真①



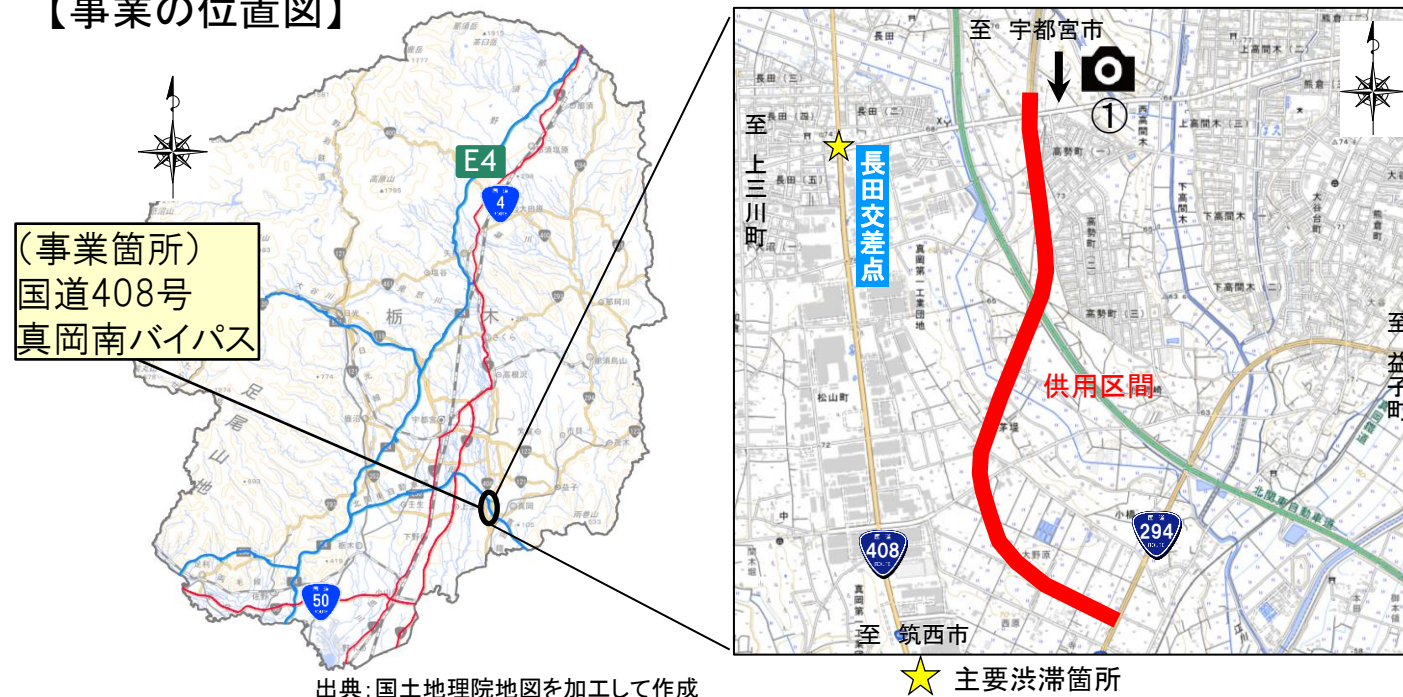
1. 主要渋滞箇所の進捗状況

【報告】

国道408号 真岡南バイパス(栃木県)

- 国道408号真岡南バイパスは、高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の主要区間を構成する国道408号バイパスの一部
- バイパスの開通により、沿線工業団地に集中する交通を分散し、慢性的な渋滞の解消と安全な通行の確保を図る
- 物流の円滑化や広域道路ネットワークの強化を通じて、地域経済・産業活動の発展に寄与することが期待される

【事業の位置図】



【事業の概要】

事業名	一般国道408号 真岡南バイパス
全体延長	L = 3.5km
事業期間	平成26年～令和8年度
供用時期	R8.7.11～ 供用開始

※栃木県公表資料をもとに作成

【事業の概要(標準横断面図)】

標準横断面図



※栃木県公表資料

写真①



※栃木県公表資料

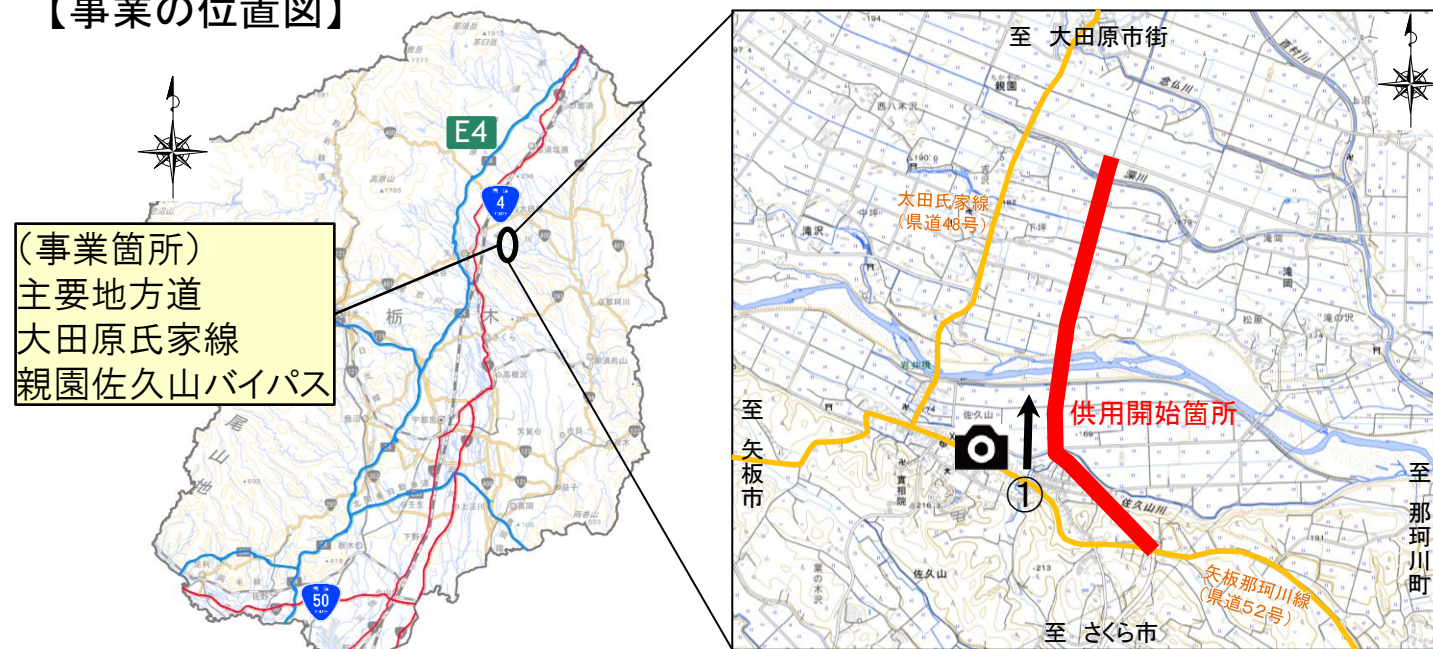
1. 主要渋滞箇所の進捗状況

【報告】

主要地方道大田原氏家線 ちかその 親園佐久山バイパス(栃木県)

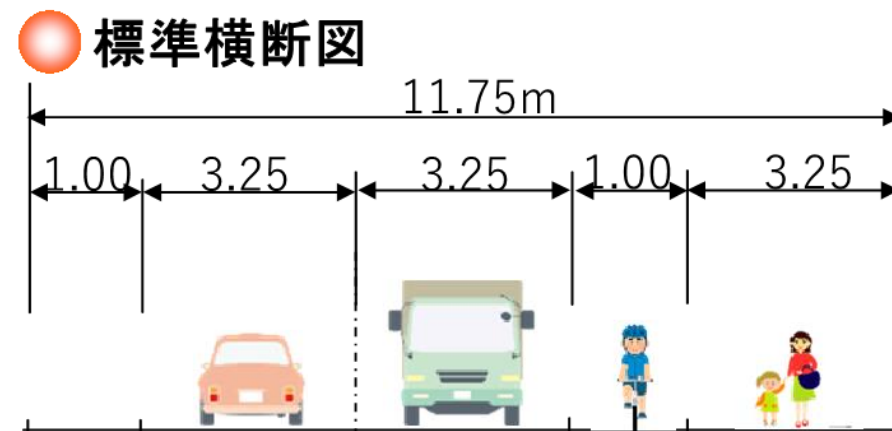
- 県道大田原氏家線は、大田原市を起点とし、さくら市に至る幹線道路であり、国道4号を補完する路線
- バイパスの開通により、安全で円滑な通行が確保されるとともに、県道矢板那珂川線との交差点の渋滞が緩和される見込み
- 沿線・近隣の産業団地等へのアクセスが向上し、地域経済・産業活動の発展に寄与することが期待される

【事業の位置図】



出典: 国土地理院地図を加工して作成

【事業の概要(標準横断面図)】



※栃木県公表資料

【事業の概要】

事業名	主要地方道大田原氏家線 親園佐久山バイパス
全体延長	L = 2.2km
事業期間	平成25年～令和8年度
供用時期	R8.5.31～ 供用開始

※栃木県公表資料をもとに作成

写真①



※栃木県公表資料

1. 主要渋滞箇所への進捗状況

【報告】

都心環狀線（宇都宮市）

- 都心環状線は宇都宮中心市街地を囲む約7kmの環状道路
- 令和8年3月28日に未開通区間(約320m)が開通したことにより、都心環状線の全線が開通
- 都心環状線の全線開通により、3つの環状道路(都心環状線、内環状線、宇都宮環状道路)と12の放射道路が全線でつながり、市中心部への通過交通の迂回を促進することで、過度な自動車の流入抑制が期待される

【事業の位置図】

※宇都宮市公表資料



都心環状線の開通区間状況

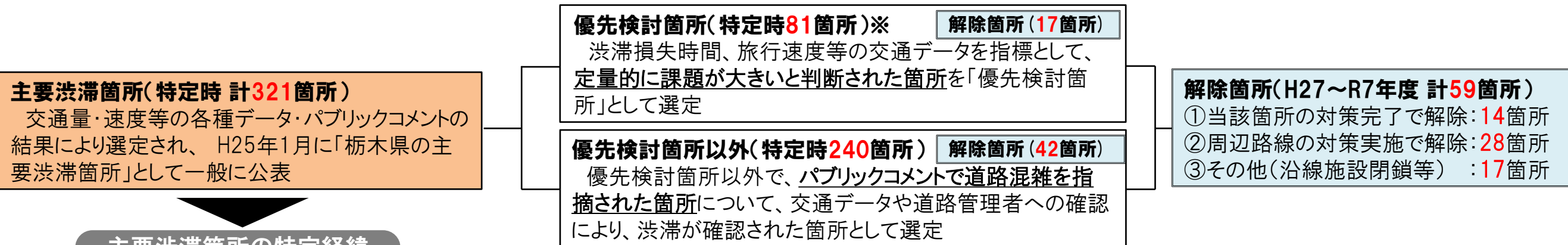
【3環状道路と12放射道路】



2. 最新データによるモニタリング結果 — 主要渋滞箇所の特定期経緯

主要渋滞箇所の特定期経緯・箇所区分について

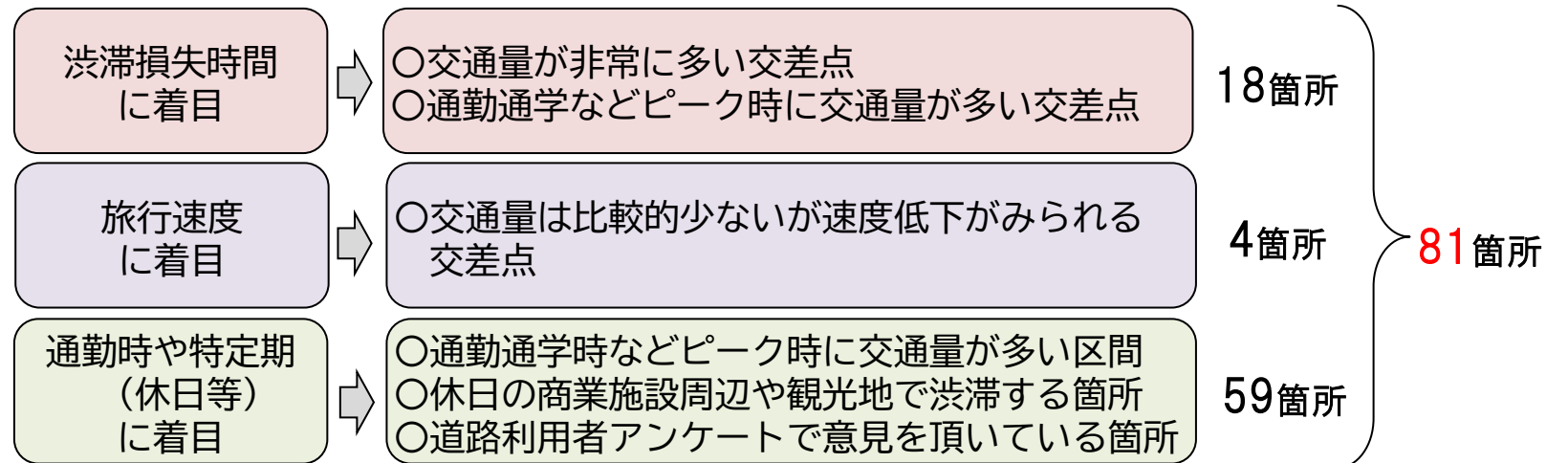
- 栃木県内の主要渋滞箇所(321箇所)は、第12回会議後のH25.1月に公表
- その後、H26.8月に優先検討箇所:81箇所(交通データから抽出)、優先検討箇所以外:240箇所(パブリックコメントによる抽出)の2区分で特定
- 特定後は、プローブデータをもとに速度状況についてモニタリングを実施。モニタリング指標をクリアした場合は、主要渋滞箇所から解除(H27～R7年度までに計59箇所解除済み)



主要渋滞箇所の特定期経緯

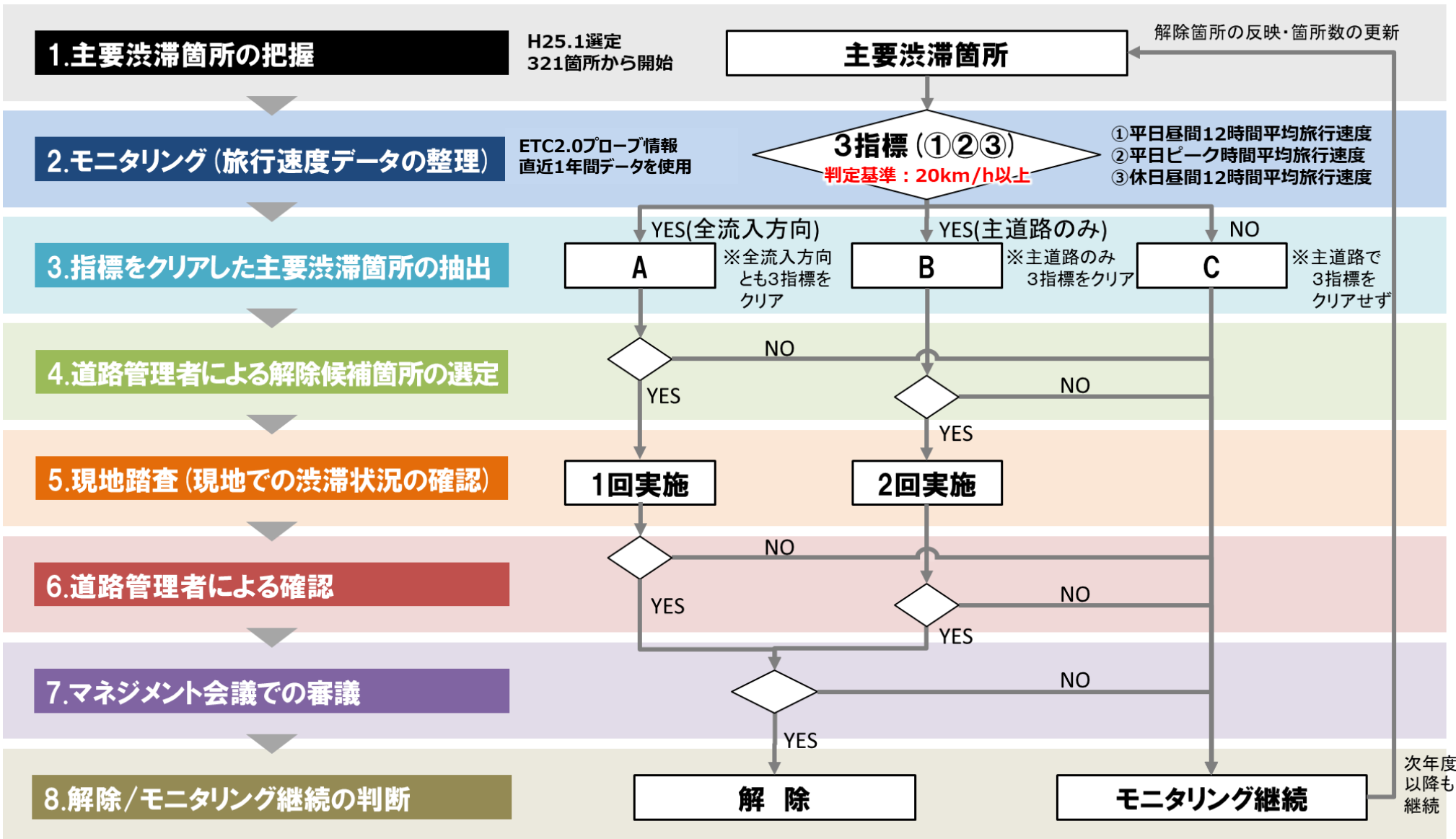


※渋滞箇所選定の視点(優先検討箇所の特定方法)



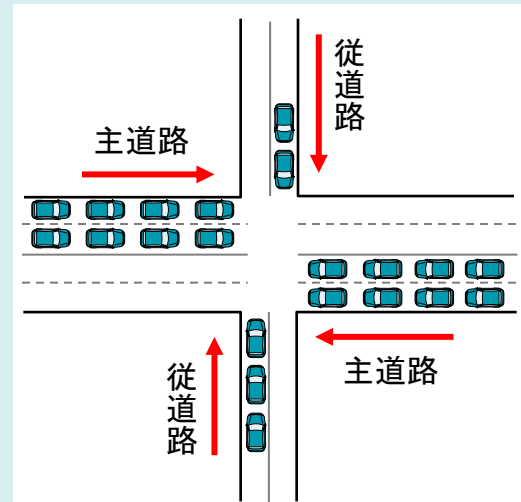
2. 最新データによるモニタリング結果

モニタリングの指標及びフロー図



『全流入方向』の定義

対象交差点に対して進入する方向



主道路・従道路の定義

- 道路階層※1が上位の道路を主道路、下位道路を従道路と呼ぶ
- ただし、モニタリングでは、従道路が幹線的な道路機能※2を有する場合には交通量の大小に関わらず道路の使われ方を踏まえて主道路として扱う
- そのため、交差道路全てが主道路となる交差点も存在する

※1 道路階層
直轄国道＞一般国道＞
主要地方道＞一般県道＞市町村道

※2 幹線的な道路の例
4車線以上の道路
主道路より交通量の多い従道路
ネットワークの骨格を形成し、
主要な地点を結ぶ道路

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 (km/h)	平 日	● 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。
指標②	平日ピーク時 平均旅行速度 (km/h)	交 通 量 ピーク時 (平日)	● 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
指標③	休日昼間12時間 平均旅行速度 (km/h)	休 日	● 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

2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

本会議(第31回)での解除箇所【案】ー解除候補箇所・解除検討箇所からの選定結果ー

- 「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、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている3箇所の計8箇所を解除候補として位置づけ
- 現地踏査、及び道路管理者の確認を実施



出典：国土地理院地図を加工して作成

モニタリング方針

主要渋滞箇所(残り) 262箇所

モニタリング指標のクリア状況
(最新データ[令和6年データ]でのモニタリング結果)

A. 全流入方向
3指標クリア

B. 主道路のみ
3指標クリア

C. 主道路で
3指標クリアせず

12箇所

6箇所

244箇所

道路管理者による候補箇所の選定

5箇所
解除候補箇所

3箇所
解除検討箇所

254箇所

現地踏査(1回)

現地踏査(1回)

NO

道路管理者確認

道路管理者確認

上記を踏まえ、
道路管理者が解除候補を判断

上記を踏まえ、
道路管理者が解除候補を判断

2箇所

0箇所

6箇所

260箇所

マネジメント会議にて審議

NO

解除

モニタリング継続

データによる
スクリーニング

第30回会議にて
提示済箇所

今年度審議事項

2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

■ 本会議(第31回)での解除候補箇所・解除検討箇所ーR6モニタリング結果ー 【前回会議資料からの抜粋】

- 「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、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている3箇所の計8箇所を解除候補としての位置づけ
- 現地踏査、及び道路管理者の確認を実施

■位置づけの検討箇所(解除候補箇所)の一覧

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 ※1	管理者	事業進捗状況 (R8.2末時点)	モニタリング3指標における 全流入方向の最低速度 ETC2.0プローブ情報(R6.1-12)※2			ピーク時間帯
		主道路※3	従道路※3				【指標①】 平日昼間 12時間平均 (km/h)	【指標②】 平日 ピーク時平均 (km/h)	【指標③】 休日昼間 12時間平均 (km/h)	
「全流入方向」でモニタリング3指標をクリア										
1	しもこもりや 下簗谷交差点	国道121号 国道408号	—	○	栃木県	事業中 国道408号 真岡宇都宮 バイパス 4車線開通済み	34.3 20km/h以上クリア	29.3 20km/h以上クリア	35.9 20km/h以上クリア	7時台
2	いがしらこうえん 井頭公園入口交差点	国道408号	国道121号 井頭公園線	—	栃木県	事業完了	25.8 20km/h以上クリア	20.1 20km/h以上クリア	27.7 20km/h以上クリア	7時台
3	やしき きた 【仮称】屋敷北バス停 交差点	うつのみやむかだ 宇都宮向田線	—	—	栃木県	事業中	37.4 20km/h以上クリア	20.5 20km/h以上クリア	46.3 20km/h以上クリア	7時台
4	かしまばし 鹿島橋入口交差点	きりゅういわふね 桐生岩舟線	りゅうまい あしかが 竜舞・足利線	—	栃木県	事業完了	21.9 20km/h以上クリア	20.0 20km/h以上クリア	22.9 20km/h以上クリア	17時台
5	いまふく 【仮称】今福三丁目 バス停西側交差点	きりゅういわふね 桐生岩舟線	市道	—	栃木県	未対策	25.5 20km/h以上クリア	20.4 20km/h以上クリア	25.8 20km/h以上クリア	17時台

※1 優先検討箇所: 主要渋滞箇所のうち、①渋滞損失時間、②旅行速度、③通勤時や特定期(休日等)に着目し、特に課題を有する箇所

※2 「全流入方向」または「主道路のみ」でモニタリング3指標(指標①～③)が20km/h以上となった場合、主要渋滞箇所からの解除を検討

※3 主道路・従道路の判定基準 「直轄国道、国道等の道路種別」「交通量の多さ、利用交通の広域性」「車線数等の道路構造・道路規格」から設定

2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

■ 本会議(第31回)での解除候補箇所・解除検討箇所ーR6モニタリング結果ー

【前回会議資料からの抜粋】

- 「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、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている3箇所の計8箇所を解除候補としての位置づけ
- 現地踏査、及び道路管理者の確認を実施

■位置づけの検討箇所(解除検討箇所)の一覧

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 ※1	管理者	事業進捗状況 (R8.2末時点)	モニタリング3指標における 全流入方向の最低速度 ETC2.0プローブ情報(R6.1-12)※2			ピーク時間帯
		主道路※3	従道路※3				【指標①】 平日昼間 12時間平均 (km/h)	【指標②】 平日 ピーク時平均 (km/h)	【指標③】 休日昼間 12時間平均 (km/h)	
「主道路のみ」モニタリング3指標をクリア										
1	みずほの みなみ 瑞穂野南交差点	国道4号バイパス	国道121号	—	国土交通省	事業完了	33.3 20km/h以上クリア	28.1 20km/h以上クリア	27.4 20km/h以上クリア	17時台
2	はこのもりまち 箱森町交差点	とちぎかんじょう 栃木環状線	とちぎかすお 栃木粕尾線	—	栃木県	未対策	21.1 20km/h以上クリア	20.3 20km/h以上クリア	20.8 20km/h以上クリア	17時台
3	のぎきじゅうじろ 野崎十字路交差点	国道461号	たきざわのぎきていしやじょう 滝沢野崎停車場線	—	栃木県	未対策	32.1 20km/h以上クリア	27.9 20km/h以上クリア	32.6 20km/h以上クリア	7時台

※1 優先検討箇所: 主要渋滞箇所のうち、①渋滞損失時間、②旅行速度、③通勤時や特定期(休日等)に着目し、特に課題を有する箇所

※2 「全流入方向」または「主道路のみ」でモニタリング3指標(指標①～③)が20km/h以上となった場合、主要渋滞箇所からの解除を検討

※3 主道路・従道路の判定基準 「直轄国道、国道等の道路種別」「交通量の多さ、利用交通の広域性」「車線数等の道路構造・道路規格」から設定

2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

解除

本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

下籠谷交差点:解除

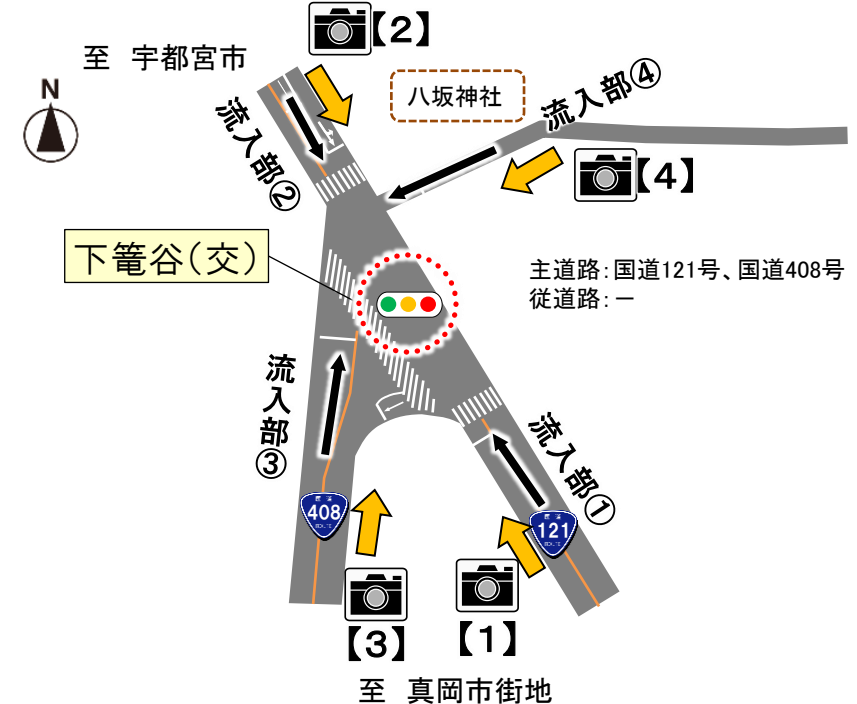
○当該交差点のピーク時の現地踏査の結果、当該交差点では捌け残りが発生していないことから、解除と判断

<広域図>



出典:国土地理院地図を加工して作成

<交差点部の周辺図>



<現地調査結果(調査日: R7.10.29(水) 朝ピーク時)>

捌け残りが発生していないことを確認

カメラ【1】流入部①の様子



カメラ【2】流入部②の様子



カメラ【3】流入部③の様子



カメラ【4】流入部④の様子



捌け残りが発生していないことから、解除と判断

2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

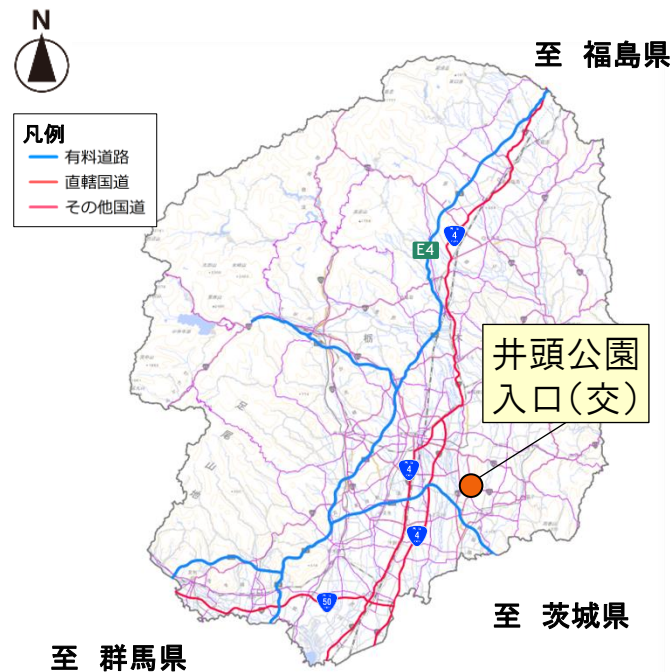
本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

解除見送り

井頭公園入口交差点:解除見送り

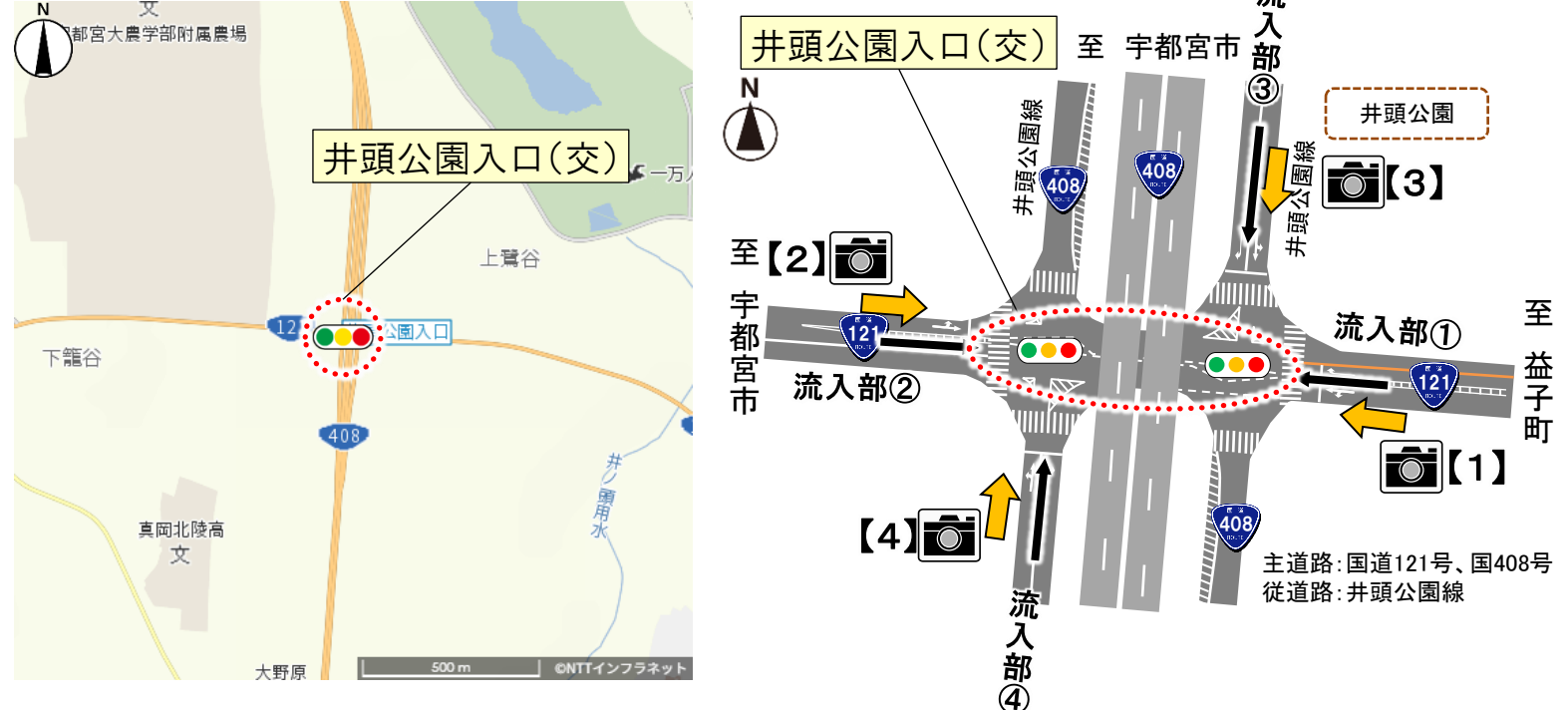
○当該交差点のピーク時の現地踏査の結果、流入部①において渋滞(捌け残り)が確認されたため、主要渋滞箇所からの解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

<広域図>



出典: 国土地理院地図を加工して作成

<交差点部の周辺図>



捌け残りが発生していることを確認

<現地調査結果(調査日: R7.10.28(火) 朝ピーク時)>

【1】流入部①の様子



【2】流入部②の様子



【3】流入部③の様子



【4】流入部④の様子



今回の解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

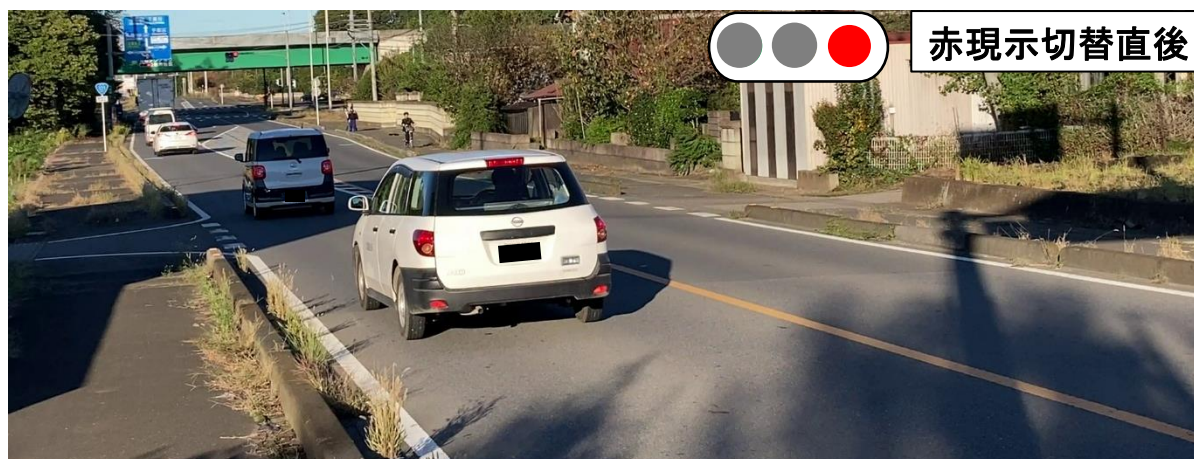
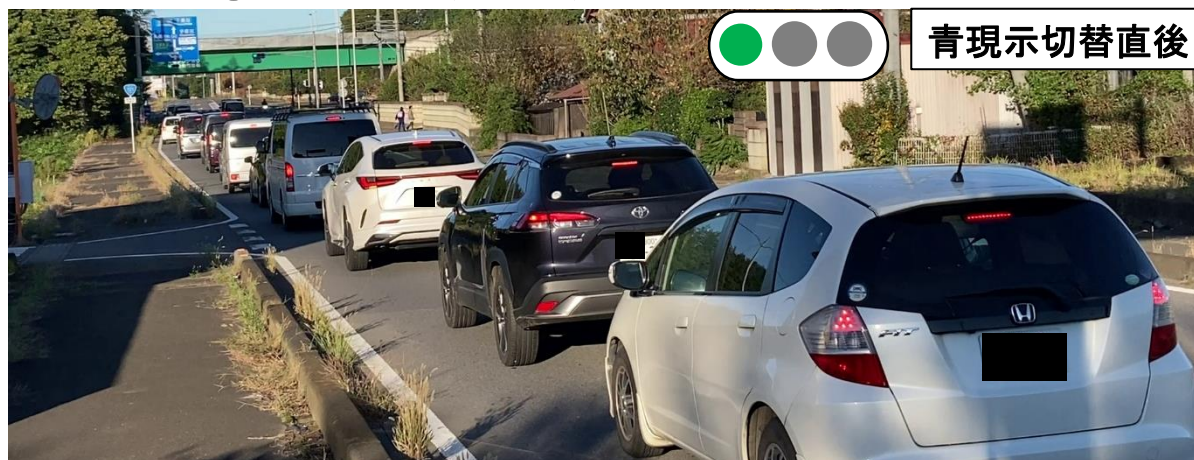
2. 最新データによるモニタリング結果

本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

井頭公園入口交差点:捌け残りに関する考察

- 流入部①の捌け残りは、ピーク1時間で最大でも4回、4台程度と想定。全て次の青現示で通過できており、軽微である。
- 当該方向の青時間は49/140秒確保。上下分離の運用のため、損失時間が多く、赤停止時間が長いことが要因と想定される。
- 流入部③④は問題は確認されていないため、青時間を分配することで、捌け残りの改善が図れるものと想定される。

流入部①の捌け残り状況



調査日: 2025/10/28 7:17頃

信号運用(7:17頃)

調査日: 2025/10/28 7:17頃

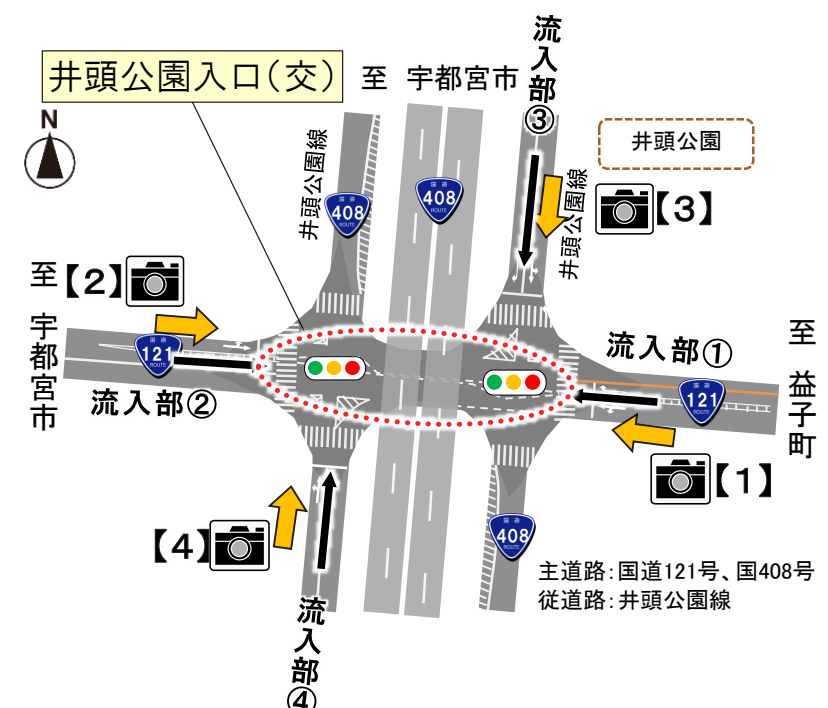
現示	1φ			2φ			3φ			青時間 比 サイクル長
階梯	1~3	4	5	4~6	7	8	9~11	12	13	
方向①	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	35%
方向②	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	35%
方向③	赤	赤	赤	赤	赤	赤	青	黄	赤	22%
方向④	赤	赤	赤	青	黄	赤	赤	赤	赤	24%
秒数	49	4	4	34	4	5	31	4	5	140

青
黄
赤
青矢

※歩行者青時間は未計測、ピンク字の秒数はビデオから読み取れないため想定

対策方針案

2φ3φの青時間を分配することで①の捌け残り解消を図る



2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

解除見送り

【仮称】^{やしき きた}屋敷北バス停:解除見送り

○当該交差点のピーク時の現地踏査の結果、流入部②において、速度低下の発生が確認されたため、主要渋滞箇所からの解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

＜広域図＞



出典: 国土地理院地図を加工して作成

＜交差点部の周辺図＞



主道路: 県道64号 宇都宮向田線

【仮称】屋敷北バス停(交)



流入部②



流入部③



流入部①



至 芳賀町



至 宇都宮市街地

今回の解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

速度低下が発生していることを確認

＜現地調査結果（調査日：R7.10.22(水) 朝ピーク時）＞

📷【1】流入部①の様子



📷【2】流入部②の様子



📷【3】流入部③の様子



📷【4】流入部④の様子



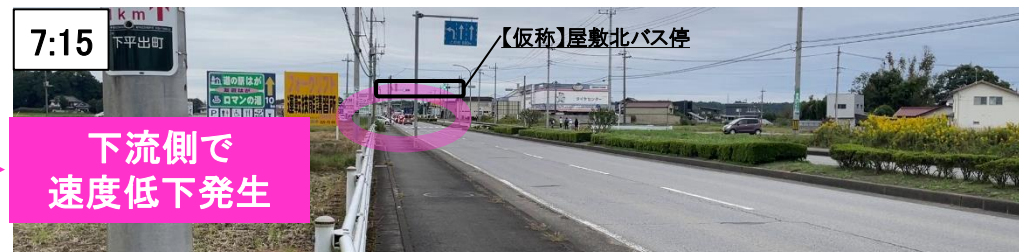
2. 最新データによるモニタリング結果

本会議(第31回)での解除箇所【案】ー解除候補箇所からの選定結果ー

【仮称】^{やしき きた}屋敷北バス停:速度低下に関する考察

- 当該交差点は押し釦式信号であり、稼働頻度も低く、信号による影響はほとんどない。
- 下流側の渡河部(柳田大橋)への交通集中が原因で先詰まりとなっており、当該箇所は速度低下の要因となっていない。
- 当該2箇所の対策により、当該交差点の速度低下についても改善が見込まれる。

■ 流入部②の捌け残り状況



調査日: 2025/10/22 7:15-7:20頃

■ 当該路線の速度状況(8時台)



2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

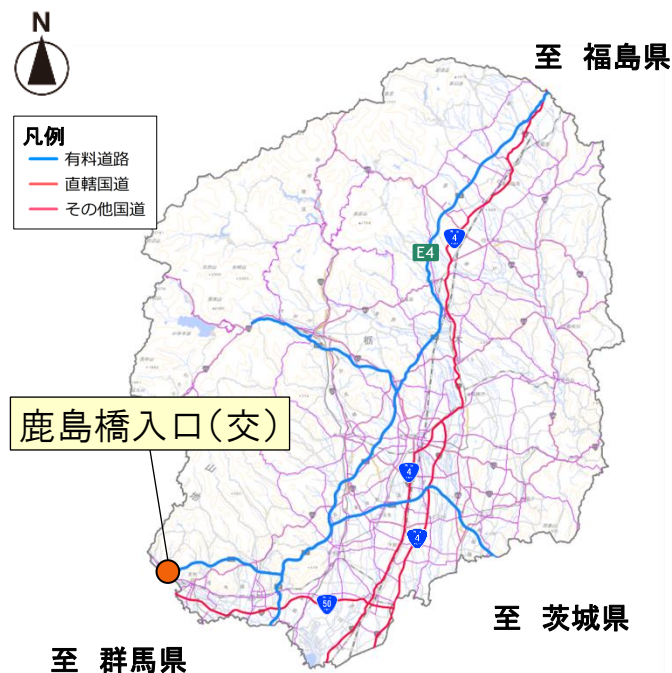
解除

本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

鹿島橋入口交差点:解除

○当該交差点のピーク時の現地踏査の結果、当該交差点では捌け残りが発生していないことから、解除と判断

<広域図>



<交差点部の周辺図>



<現地調査結果(調査日: R7.10.21(火) タピーク時)>

捌け残りが発生していないことを確認

【1】流入部①の様子



【2】流入部②の様子



【3】流入部③の様子



捌け残りが発生していないことから、解除と判断

2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

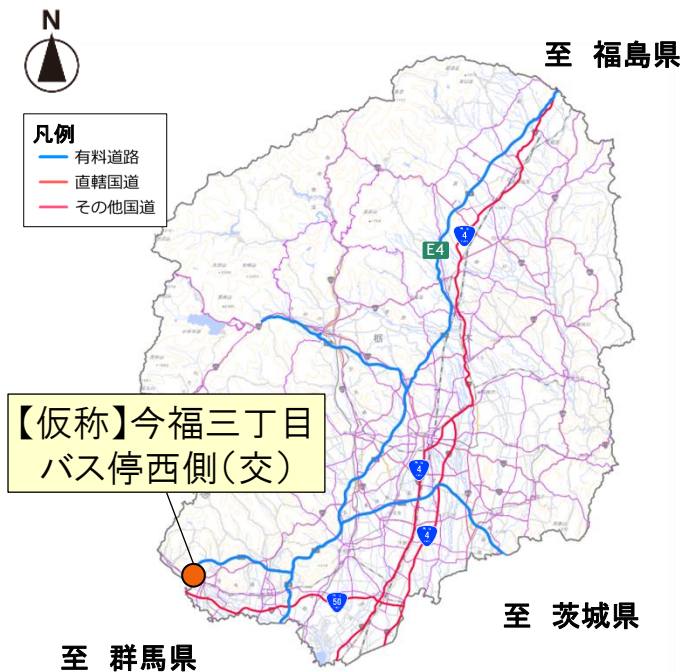
本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

解除見送り

【仮称】^{いまふく}今福三丁目バス停西側:解除見送り

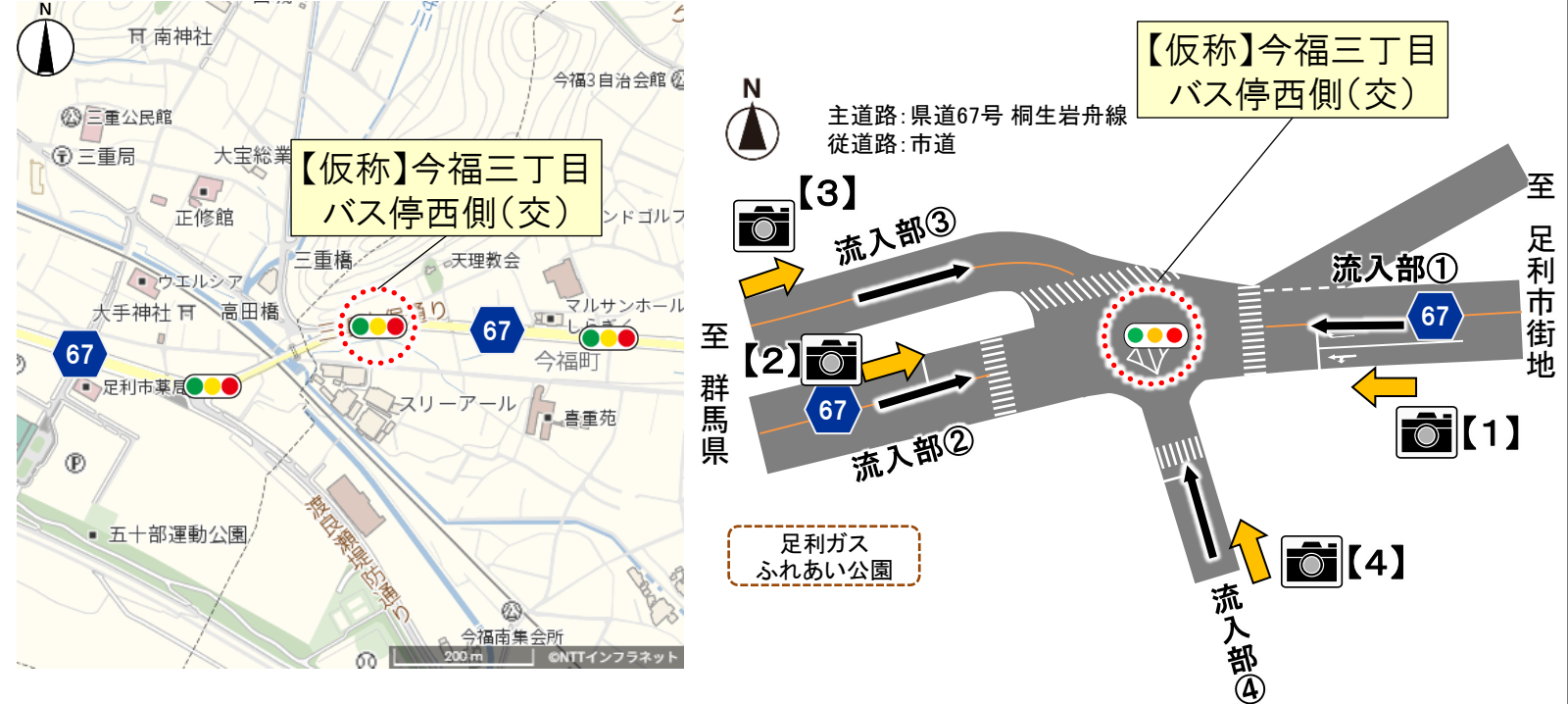
○当該交差点のピーク時の現地踏査の結果、流入部①の右折待ち車両の渋滞(捌け残り)が確認されたため、主要渋滞箇所からの解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

<広域図>



出典: 国土地理院地図を加工して作成

<交差点部の周辺図>



捌け残りが発生していることを確認

<現地調査結果(調査日: R7.10.28(火)タピーク時)>

【1】流入部①の様子



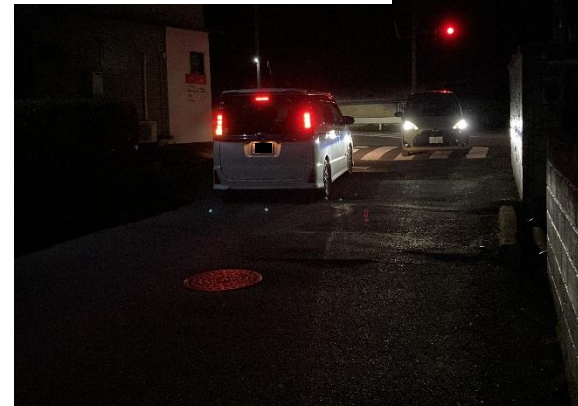
【2】流入部②の様子



【3】流入部③の様子



【4】流入部④の様子



今回の解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

解除見送り

瑞穂野南交差点:解除見送り

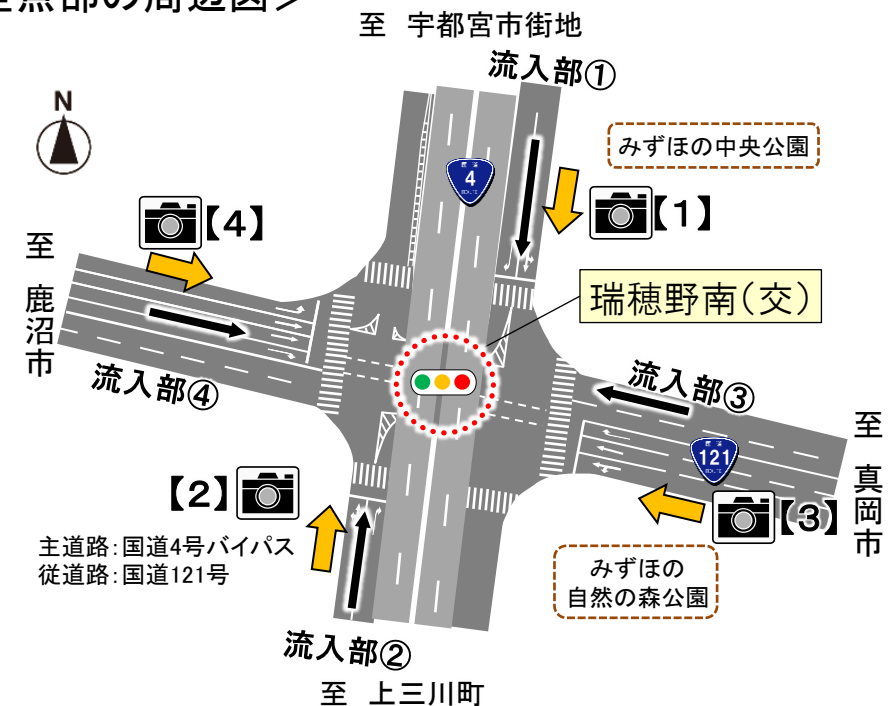
○当該交差点のピーク時の現地踏査の結果、流入部③において、渋滞(捌け残り)の発生が確認されたため、主要渋滞箇所からの解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

<広域図>



出典: 国土地理院地図を加工して作成

<交差点部の周辺図>



<現地調査結果(調査日: R7.11.12(水)タピーク時)>

捌け残りが発生していることを確認

カメラ【1】流入部①の様子



カメラ【2】流入部②の様子



カメラ【3】流入部③の様子



カメラ【4】流入部④の様子



今回の解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

2. 最新データによるモニタリング結果

■ 本会議(第31回)での解除箇所【案】— 解除候補箇所からの選定結果 —

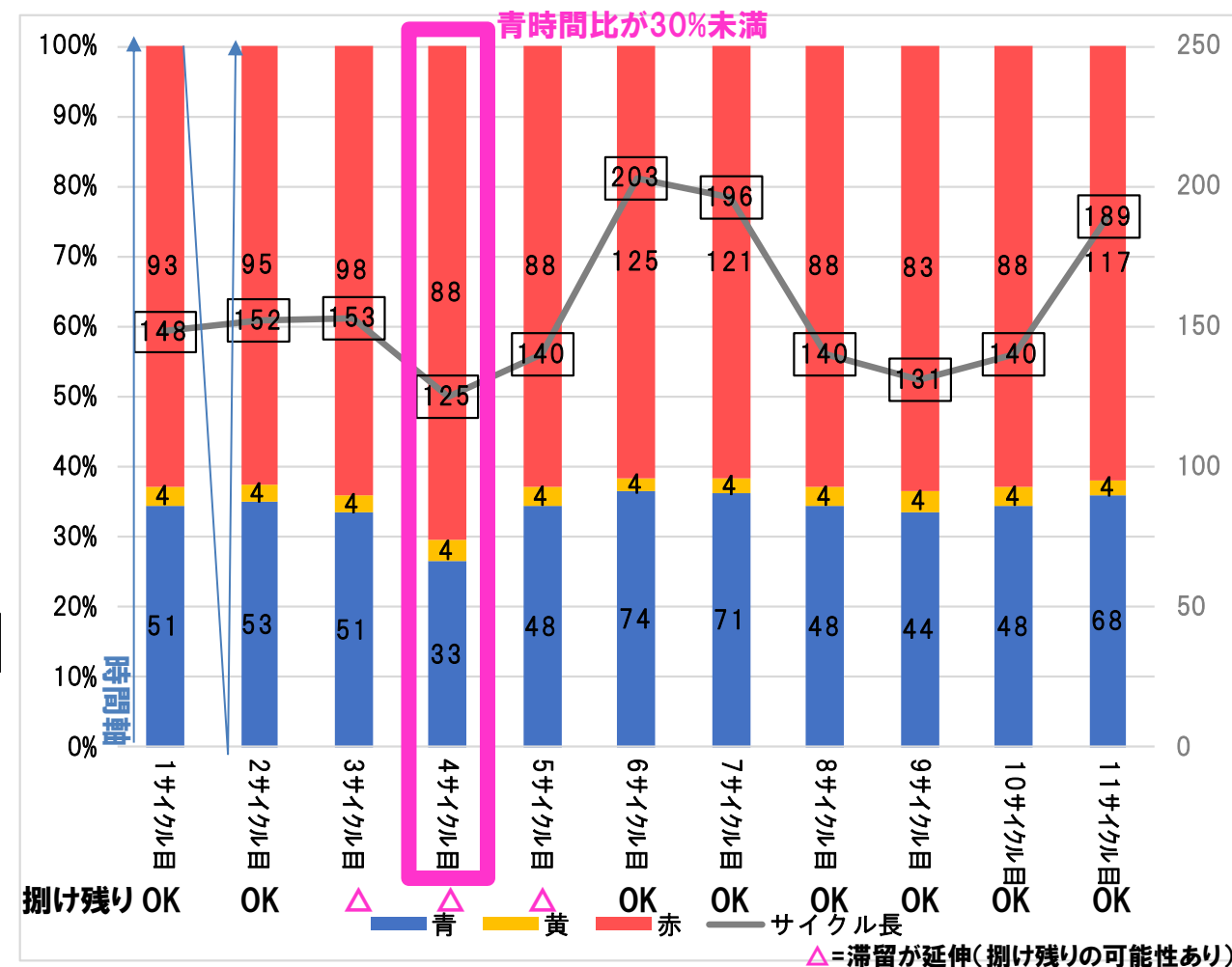
瑞穂野南交差点: 捌け残りに関する考察

- 流入部③は4車線の幹線道路のため、交通量が多く、滞留台数も多い。
- 信号のサイクル長、青時間はサイクルでばらつきがある状況。需要に応じて可変している。
- 青時間比が低下するサイクルの前後で捌け残りが発生している可能性があるが、時間は限定的であり、軽微である。

■ 流入部③の捌け残り状況



■ 流入部③の信号運用



調査日: 2025/11/12 17:10-17:20頃

2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

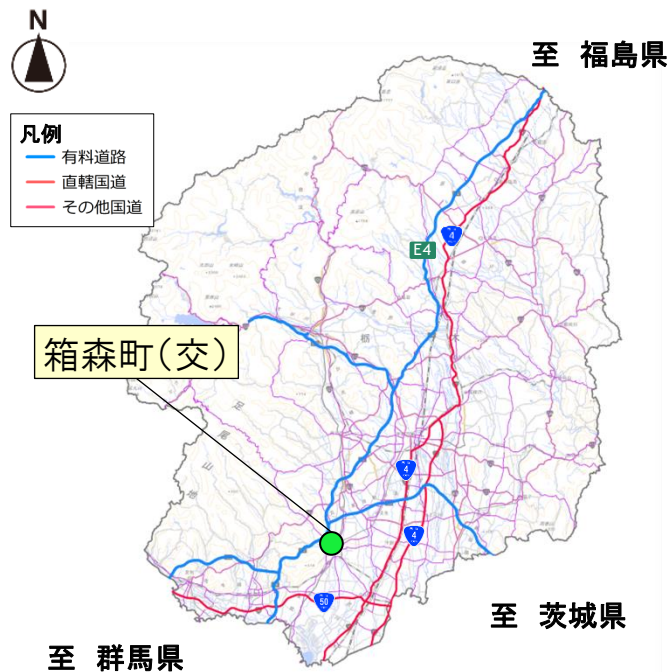
本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

解除見送り

箱森町交差点:解除見送り

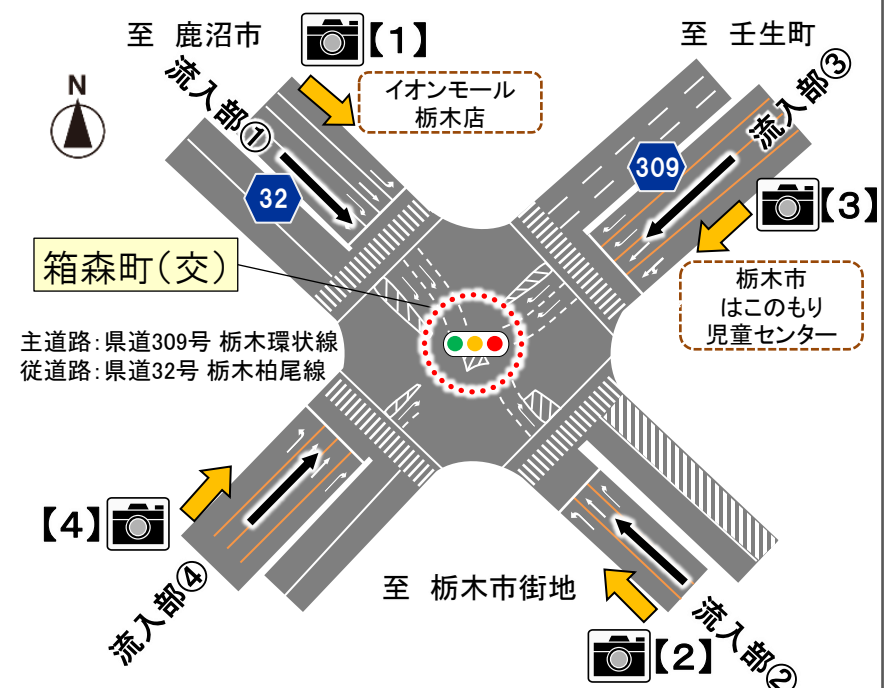
○当該交差点のピーク時の現地踏査の結果、流入部①において、渋滞(捌け残り)の発生が確認されたため、主要渋滞箇所からの解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

＜広域図＞



出典: 国土地理院地図を加工して作成

＜交差点部の周辺図＞



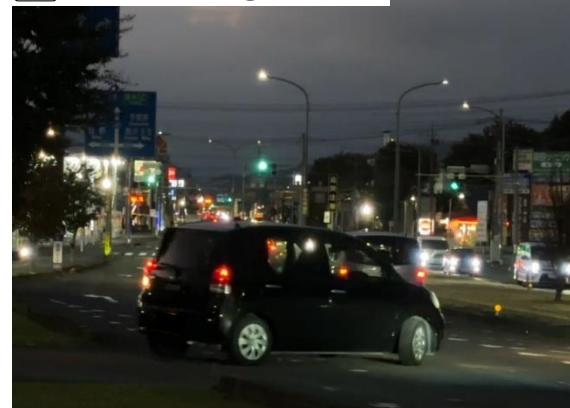
捌け残りが発生していることを確認

＜現地調査結果（調査日：R7.10.20(月) タピーク時）＞

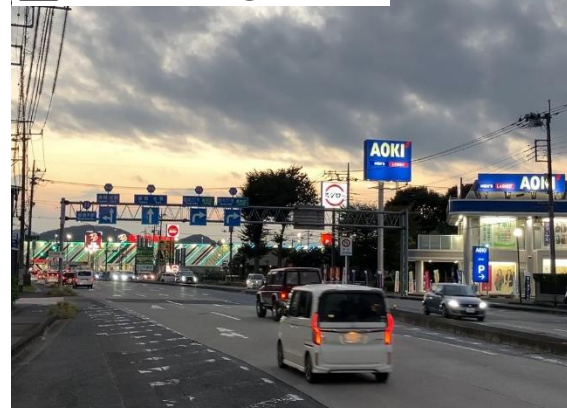
【1】流入部①の様子



【2】流入部②の様子



【3】流入部③の様子



【4】流入部④の様子



今回の解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

2. 最新データによるモニタリング結果

■ 本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

はこのもりまち 箱森町交差点: 捌け残りに関する考察

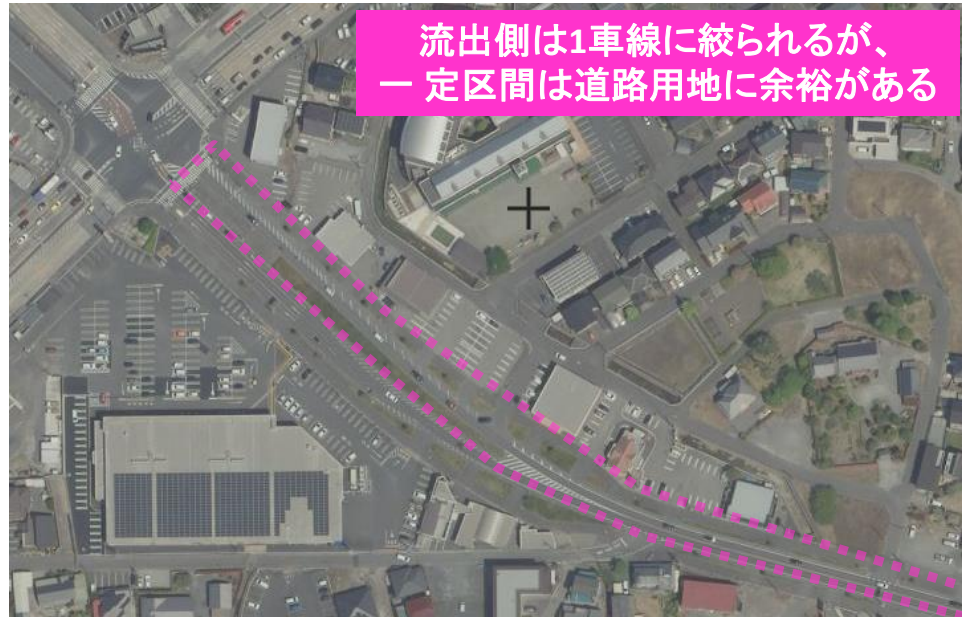
- 流入部①は直進需要が大きくなる時間帯において、直進車両の捌け残りが発生している可能性がある。
- 流出側が1車線のため「左・直・右・右」の車線運用であるが、流出側の幅員は広いため、道路空間の再配分による片側2車線運用の可能性について、必要幅員や安全性等を踏まえて検討する。
- また、従道路(栃木環状線)と並行する都計道の完成により交通分散が図られ、主道路側の青時間増の余地が期待できる。

■ 流入部①の捌け残り状況



直進車線の滞留が長くなる時間帯に捌け残りが発生していると想定

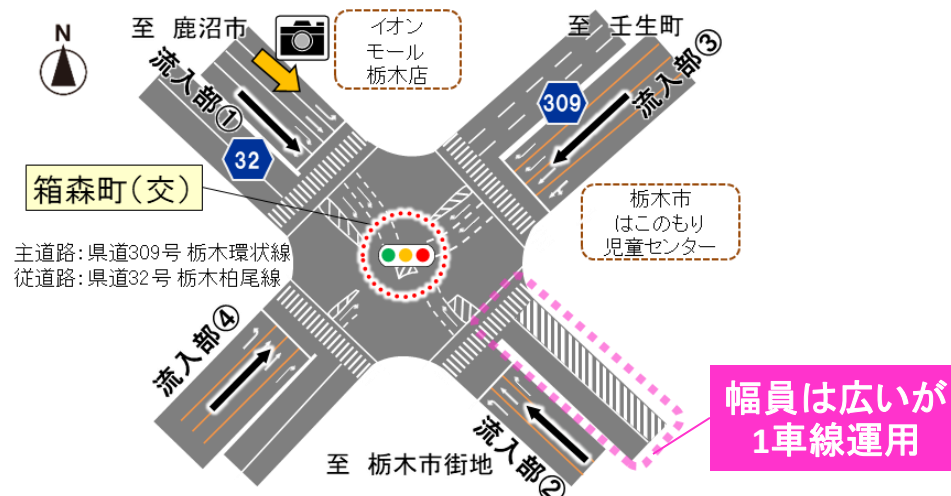
■ 流入部①の下流側の道路状況



■ 周辺の都計状況



出典: 栃木市地理情報システム



2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

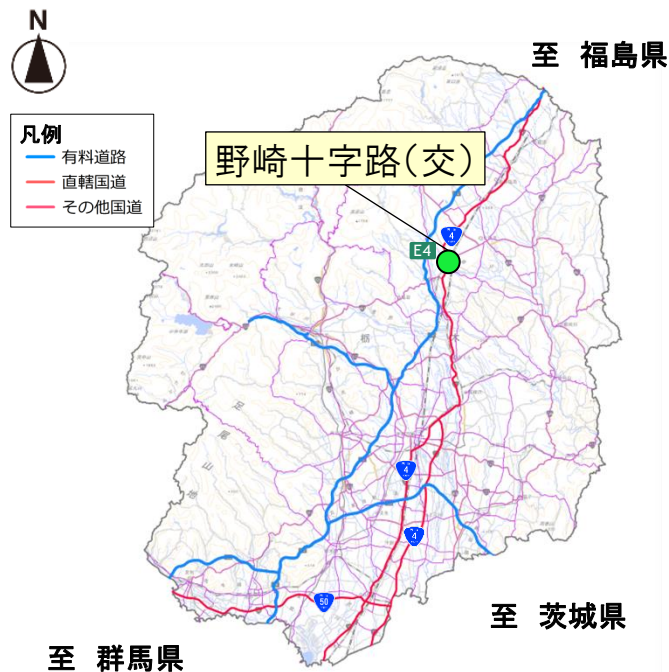
本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

解除見送り

野崎十字路交差点:解除見送り

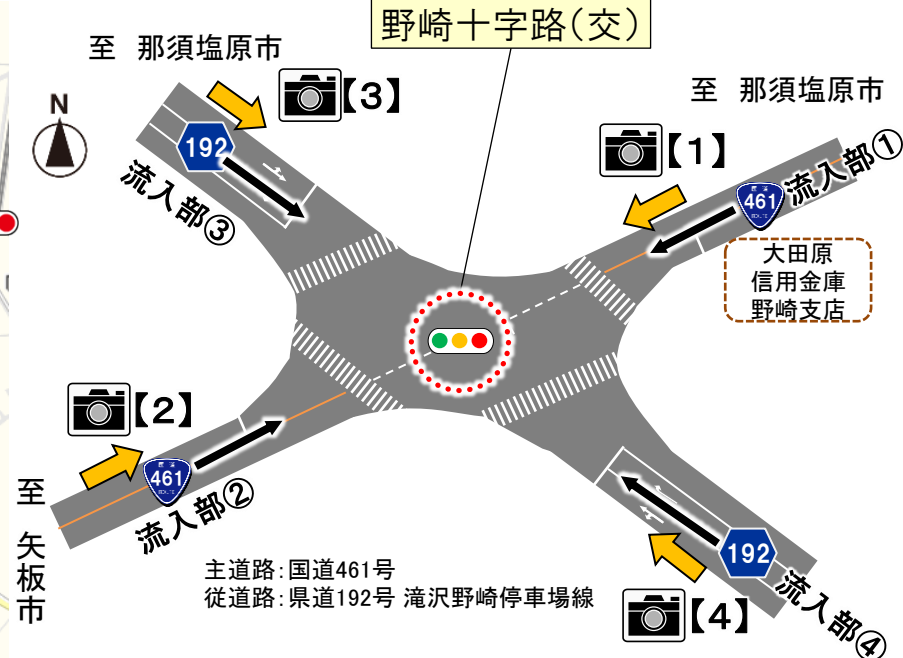
○当該交差点のピーク時の現地踏査の結果、流入部④において速度低下の発生が確認されたことから、主要渋滞箇所からの解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

<広域図>



出典: 国土地理院地図を加工して作成

<交差点部の周辺図>



<現地調査結果 (調査日: R7.11.13(木) 朝ピーク時)>

速度低下の発生を確認

カメラ【1】流入部①の様子



カメラ【2】流入部②の様子



カメラ【3】流入部③の様子



カメラ【4】流入部④の様子



今回の解除を見送り、引き続きモニタリングを実施

2. 最新データによるモニタリング結果

■ 本会議(第31回)での解除箇所【案】—解除候補箇所からの選定結果—

野崎十字路交差点: 捌け残りに関する考察

- 流入部④は、流出側(踏切)からの先詰まりにより、青時間でも交差点を通過できないことがある。
- また、①②は右折車線未整備のため、右折待ちによる後続阻害が見受けられる。
- 但し、いずれも時折発生する程度であり、大きな問題には至っていない状況である。

■ 流入部④の速度低下状況

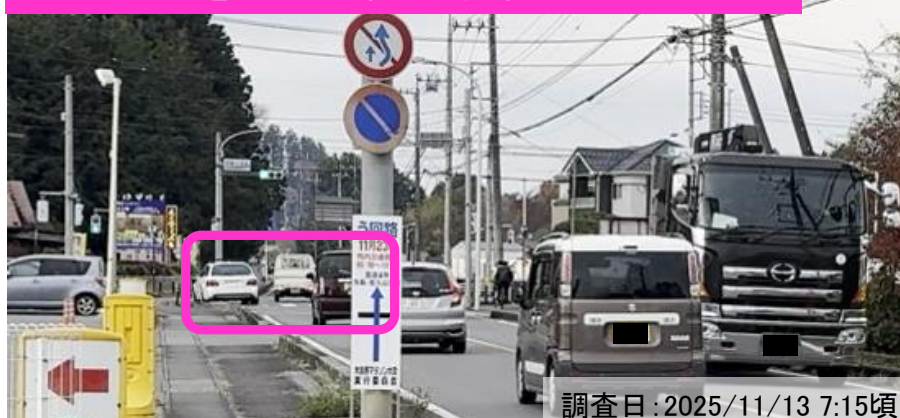


■ 当該路線の速度状況(7時台)



■ 流入部①の右折阻害

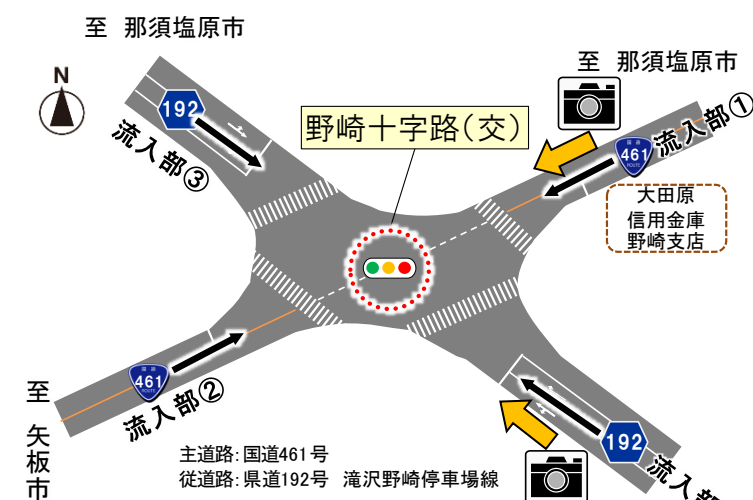
小型車が右折待ちをしている際は、後続の直進車が交差点内を大きく蛇行して走行



大型車が右折待ちをしている際は、後続の直進車はすり抜け困難、滞留が延伸



出典: 道路データプラットフォーム・ETC2.0プローブデータ2025.10平日7時台



2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

■ 本会議(第31回)での解除箇所【案】ー解除候補箇所からの選定結果ー

○「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、現地踏査を行った結果、一部で捌け残り・速度低下が確認されたため、解除箇所は2箇所と判断

■ 現地調査を踏まえた選定結果

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※1	管理者	事業進捗状況 (R7.4末時点)	解除判断	現地踏査の結果 (): 現地踏査日 見送り箇所の今後の検討方針
		主道路※2	従道路※2					
「全流入方向」でモニタリング3指標をクリア								
1	しもこもりや 下籠谷交差点	国道121号 国道408号	—	○	栃木県	事業中 国道408号 真岡宇都宮 バイパス 4車線開通済み	○	全流入部で渋滞発生は見られなかった。 (R7.10.29(水))
2	いがしらこうえん 井頭公園入口交差点	国道408号	国道121号 井頭公園線	—	栃木県	事業完了	×	一部時間帯において、従道路の捌け残りが確認 された。(R7.10.28(火)) 捌け残りは軽微であるため、今後、捌け残りの 回数や規模を確認するとともに、信号改良によ る改善見込みを検証する。
3	やしき きた 【仮称】屋敷北バス停交差点	うつのみやむかだ 宇都宮向田線	—	—	栃木県	事業中	×	一部時間帯において、主道路の速度低下が確 認された。(R7.10.22(水)) 下流側からの先詰まりによる影響であるため、 今後、ボトルネック箇所の速度低下状況を検証 する。
4	かしまばし 鹿島橋入口交差点	きりゆういわふね 桐生岩舟線	りゅうまい あしかが 竜舞・足利線	—	栃木県	事業完了	○	全流入部で渋滞発生は見られなかった。 (R7.10.21(火))
5	いまふく 【仮称】今福三丁目 バス停 西側交差点	きりゆういわふね 桐生岩舟線	市道	—	栃木県	未対策	×	一部時間帯において、主道路の捌け残りが確認 された。(R7.10.28(火)) 右折需要過多が原因であるため、今後、信号改 良や通行規制による改善見込みを検証する。

※1 優先検討箇所: 主要渋滞箇所のうち、①渋滞損失時間、②旅行速度、③通勤時や特定期(休日等)に着目し、特に課題を有する箇所

※2 主道路・従道路の判定基準 「直轄国道、国道等の道路種別」「交通量の多さ、利用交通の広域性」「車線数等の道路構造・道路規格」から設定

2. 最新データによるモニタリング結果

審議事項

■ 本会議(第31回)での解除箇所【案】ー解除候補箇所からの選定結果ー

○「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている3箇所について、現地踏査を行った結果、一部で速度低下が確認されたため、解除箇所は0箇所と判断

■ 現地調査を踏まえた選定結果

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※1	管理者	事業進捗状況 (R7.4末時点)	解除判断	現地踏査の結果 (): 現地踏査日 見送り箇所の今後の検討方針
		主道路※2	従道路※2					
「主道路のみ」モニタリング3指標をクリア								
6	みずほの みなみ 瑞穂野南交差点	国道4号バイパス	国道121号	—	国土交通省	事業完了	×	一部時間帯において、従道路の捌け残りが確認された。(R7.10.27(月)、R7.11.12(水)) 捌け残りは軽微であるため、今後、捌け残りの回数や規模を確認するとともに、信号改良による改善見込みを検証する。
7	はこのもりまち 箱森町交差点	とちぎかんじょう 栃木環状線	とちぎかすお 栃木粕尾線	—	栃木県	未対策	×	一部時間帯において、従道路の捌け残りが確認された。(R7.10.20(月)、R7.11.13(木)) ピーク時間帯の交通集中がみられるため、今後、捌け残りの回数や規模を確認するとともに、流出先の道路用地の活用や、都計道による改善の見込みを検証する。
8	のぎきじゅうじろ 野崎十字路交差点	国道461号	たきざわのぎきていしやじょう 滝沢野崎停車場線	—	栃木県	未対策	×	従道路側で速度低下が確認された(R7.10.21(火)、R7.11.13(木)) 主道路側が右折車線未整備であり、地元要望があるため、今後、渋滞への影響を検証する。

※1 優先検討箇所: 主要渋滞箇所のうち、①渋滞損失時間、②旅行速度、③通勤時や特定期(休日等)に着目し、特に課題を有する箇所

※2 主道路・従道路の判定基準 「直轄国道、国道等の道路種別」「交通量の多さ、利用交通の広域性」「車線数等の道路構造・道路規格」から設定

2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

今後、主要渋滞箇所の位置づけの検討を行う箇所－解除候補箇所－

- 「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている6箇所、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている8箇所の計14箇所を、今後現地踏査等を行い、解除候補としての位置づけを検討
- 検討結果については次回以降のマネジメント会議にて提示
- ※ 現地踏査は令和8年9月～10月頃を予定

位置づけの検討箇所(解除候補箇所)の一覧

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 ※1	管理者	事業進捗状況 (R8.7末時点)	モニタリング3指標における 全流入方向の最低速度 ETC2.0プローブ情報(R7.1-12)※2			ピーク時間帯
		主道路※3	従道路※3				【指標①】 平日昼間 12時間平均 (km/h)	【指標②】 平日 ピーク時平均 (km/h)	【指標③】 休日昼間 12時間平均 (km/h)	
「全流入方向」でモニタリング3指標をクリア										
1	うえの 上野交差点	一般国道4号	市道	—	国土交通省	事業完了	30.6	22.3	34.3	8時台
2	とみおかちよう 富岡町交差点	桐生岩舟線 (県道67号)	市道	—	栃木県	未対策	29.0	21.2	30.9	17時台
3	いがしらこうえんいりぐち 井頭公園入口交差点	一般国道408号	一般国道121号	—	栃木県	事業完了	26.4	21.9	27.3	7時台
4	ほりごめちようひがし 堀込町東交差点	佐野太田線 (県道128号)	市道	—	栃木県	事業中	25.3	20.4	24.0	17時台
5	しらくわだ 【仮称】白桑田バス停 交差点	宇都宮鹿沼線 (県道4号)	市道	—	栃木県	事業中	30.1	21.2	32.2	7時台
6	やしきぎた 【仮称】屋敷北バス停 交差点	宇都宮向田線 (県道64号)	市道	—	栃木県	事業中	38.3	24.8	46.0	7時台

※1 優先検討箇所: 主要渋滞箇所のうち、①渋滞損失時間、②旅行速度、③通勤時や特定期(休日等)に着目し、特に課題を有する箇所

※2 「全流入方向」または「主道路のみ」でモニタリング3指標(指標①～③)が20km/h以上となった場合、主要渋滞箇所からの解除を検討

※3 主道路・従道路の判定基準 「直轄国道、国道等の道路種別」「交通量の多さ、利用交通の広域性」「車線数等の道路構造・道路規格」から設定

2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

今後、主要渋滞箇所の位置づけの検討を行う箇所－解除候補箇所－

- 「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている6箇所、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている8箇所の計14箇所を、今後現地踏査等を行い、解除候補としての位置づけを検討
- 検討結果については次回以降のマネジメント会議にて提示
- ※ 現地踏査は令和8年9月～10月頃を予定

位置づけの検討箇所(解除候補箇所)の一覧

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 ※1	管理者	事業進捗状況 (R8.7末時点)	モニタリング3指標における 主道路方向の最低速度 ETC2.0プローブ情報(R7.1-12)※2			ピーク時間帯
		主道路※3	従道路※3				【指標①】 平日昼間 12時間平均 (km/h)	【指標②】 平日 ピーク時平均 (km/h)	【指標③】 休日昼間 12時間平均 (km/h)	
「主道路のみ」モニタリング3指標をクリア										
7	くぼたちょう 久保田町交差点	一般国道50号	足利邑楽行田線 (県道20号)	—	国土交通省	事業完了	24.7	20.3	28.3	7時台
8	ともぬま 友沼交差点	一般国道4号	南小林松原線(県 道174号)、市道	—	国土交通省	事業完了	27.2	20.4	28.9	17時台
9	みずほのみなみ 瑞穂野南交差点	一般国道4号バイ パス	一般国道121号	—	国土交通省	事業完了	30.7	26.9	26.3	17時台
10	のざきじゅうじろ 野崎十字路交差点	一般国道461号	滝沢野崎停車場 線(県道192号)	—	栃木県	未対策	32.1	28.5	32.6	7時台
11	にれぎまち 楡木町交差点	一般国道293号	宇都宮楡木線(県 道6号)	—	栃木県	事業中	26.2	20.8	26.8	7時台
12	おろしうりしじょうまえ 卸売市場前交差点	一般国道50号	一般国道293号、 市道	—	国土交通省	事業中	36.0	29.3	30.6	17時台

※1 優先検討箇所: 主要渋滞箇所のうち、①渋滞損失時間、②旅行速度、③通勤時や特定期(休日等)に着目し、特に課題を有する箇所

※2 「全流入方向」または「主道路のみ」でモニタリング3指標(指標①～③)が20km/h以上となった場合、主要渋滞箇所からの解除を検討

※3 主道路・従道路の判定基準 「直轄国道、国道等の道路種別」「交通量の多さ、利用交通の広域性」「車線数等の道路構造・道路規格」から設定

2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

今後、主要渋滞箇所の位置づけの検討を行う箇所－解除候補箇所－

- 「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている6箇所、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている8箇所の計14箇所を、今後現地踏査等を行い、解除候補としての位置づけを検討
- 検討結果については次回以降のマネジメント会議にて提示
- ※ 現地踏査は令和8年9月～10月頃を予定

位置づけの検討箇所(解除候補箇所)の一覧

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 ※1	管理者	事業進捗状況 (R8.7末時点)	モニタリング3指標における 主道路方向の最低速度 ETC2.0プローブ情報(R7.1-12)※2			ピーク時間帯
		主道路※3	従道路※3				【指標①】 平日昼間 12時間平均 (km/h)	【指標②】 平日 ピーク時平均 (km/h)	【指標③】 休日昼間 12時間平均 (km/h)	
「主道路のみ」モニタリング3指標をクリア										
13	【仮称】 ^{いまふく} 今福三丁目バス停西側	桐生岩舟線(県道67号)	市道	—	栃木県	未対策	25.1	21.9	26.5	17時台
14	^{しもおかもと} 下岡本交差点	一般国道4号	上横倉下岡本線(県道73号)	—	国土交通省	事業完了	42.9	32.0	43.7	7時台

※1 優先検討箇所: 主要渋滞箇所のうち、①渋滞損失時間、②旅行速度、③通勤時や特定期(休日等)に着目し、特に課題を有する箇所

※2 「全流入方向」または「主道路のみ」でモニタリング3指標(指標①～③)が20km/h以上となった場合、主要渋滞箇所からの解除を検討

※3 主道路・従道路の判定基準 「直轄国道、国道等の道路種別」「交通量の多さ、利用交通の広域性」「車線数等の道路構造・道路規格」から設定

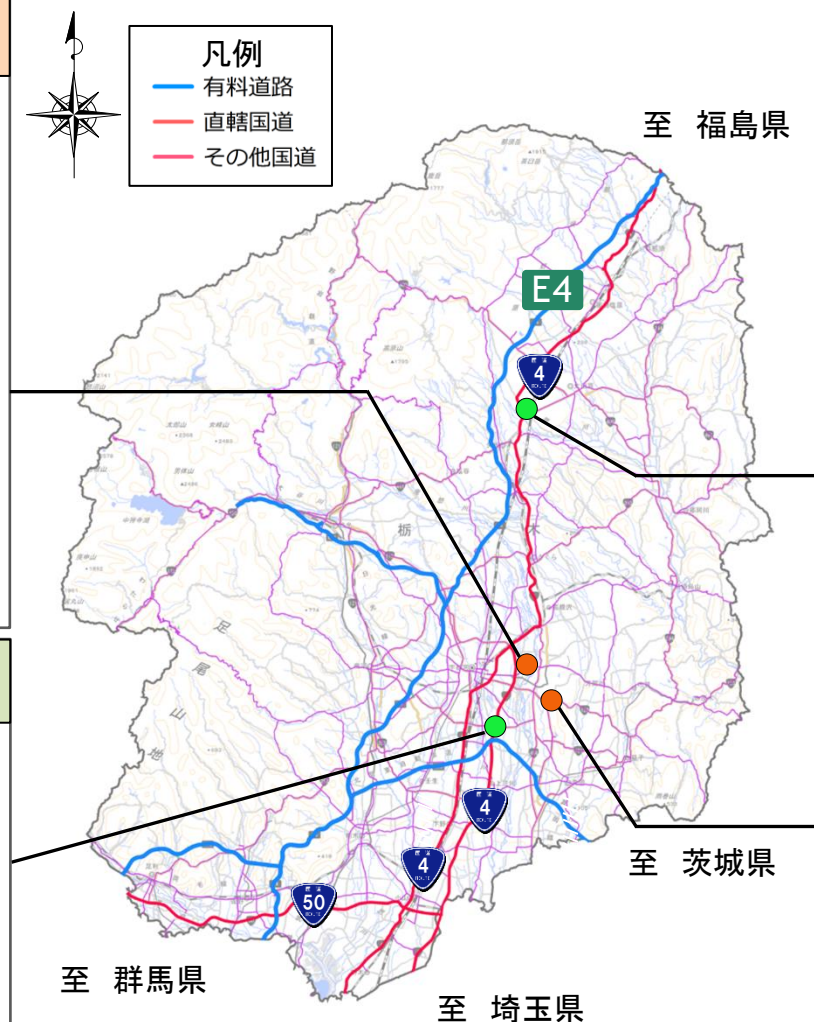
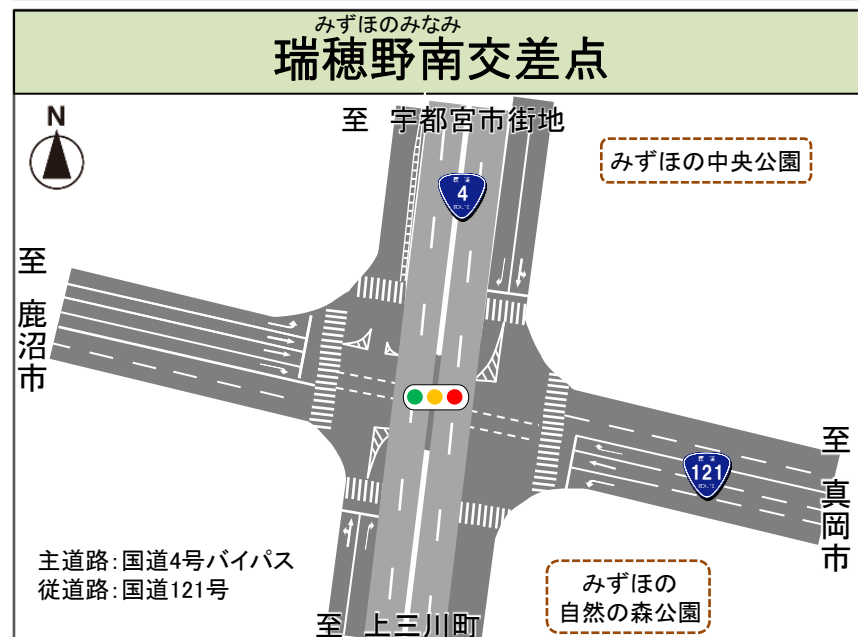
2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

今後、主要渋滞箇所の位置づけの検討を行う箇所－解除候補箇所－

- 「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている6箇所、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている8箇所の計14箇所を、今後現地踏査等を行い、解除候補としての位置づけを検討
 - 検討結果については次回以降のマネジメント会議にて提示
- ※ 現地踏査は令和8年9月～10月頃を予定

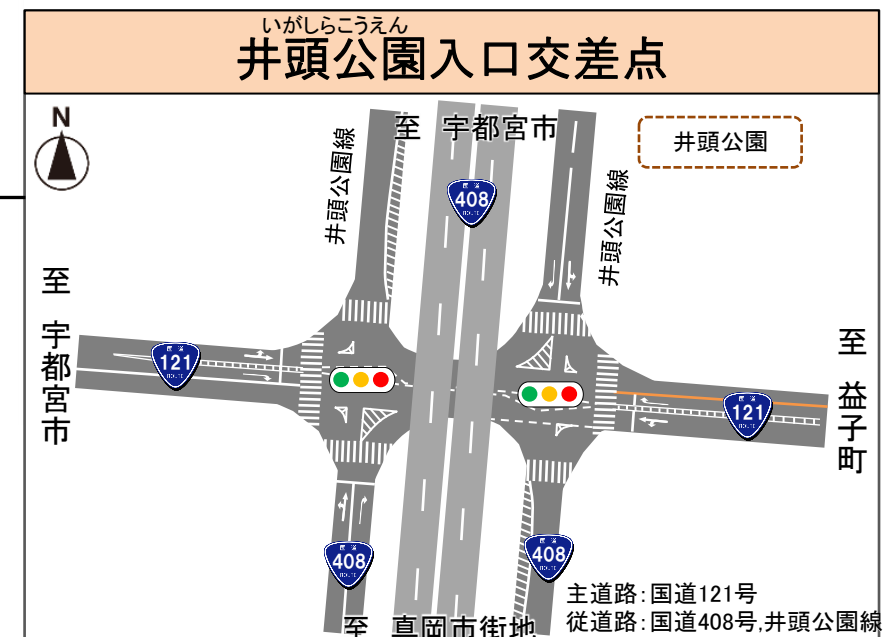
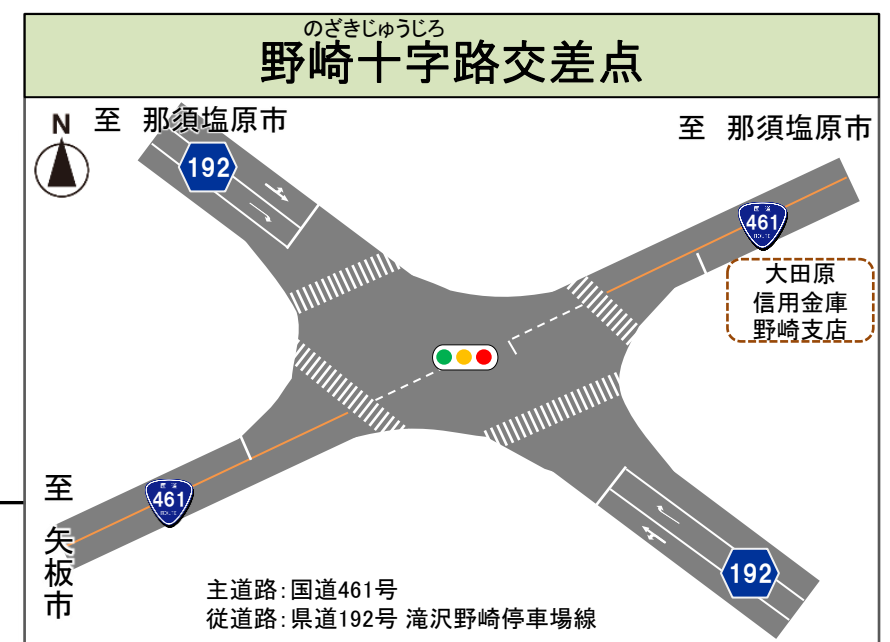
位置づけの検討箇所(解除候補箇所)の一覧



● 解除候補箇所 (A. 全流入方向3指標クリア)

● 解除検討箇所 (B. 主道路のみ3指標クリア)

出典: 国土地理院地図を加工して作成



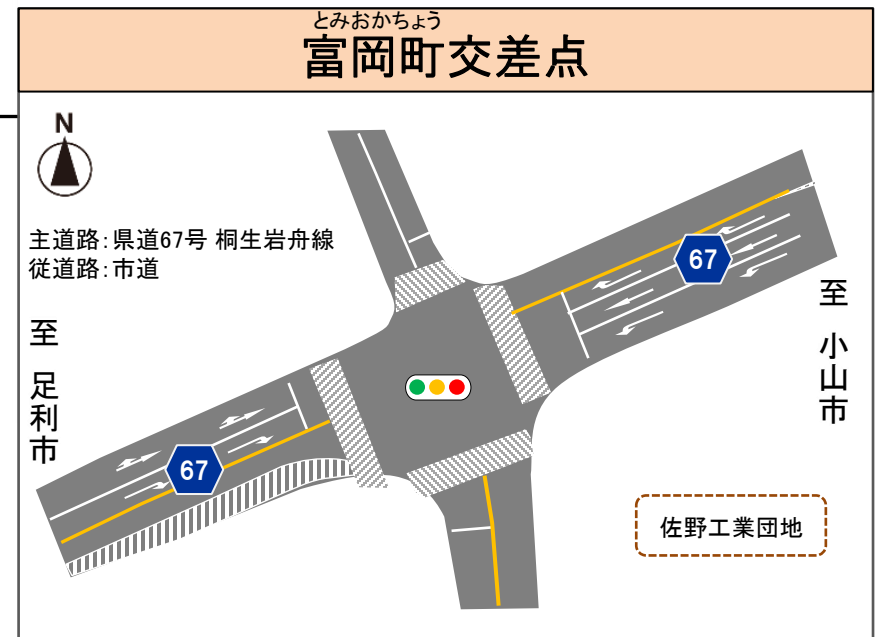
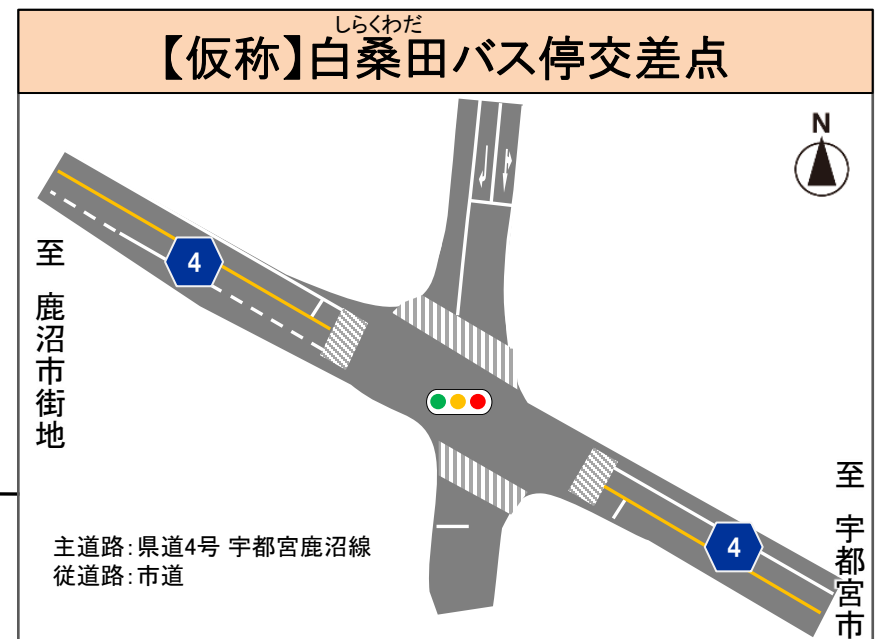
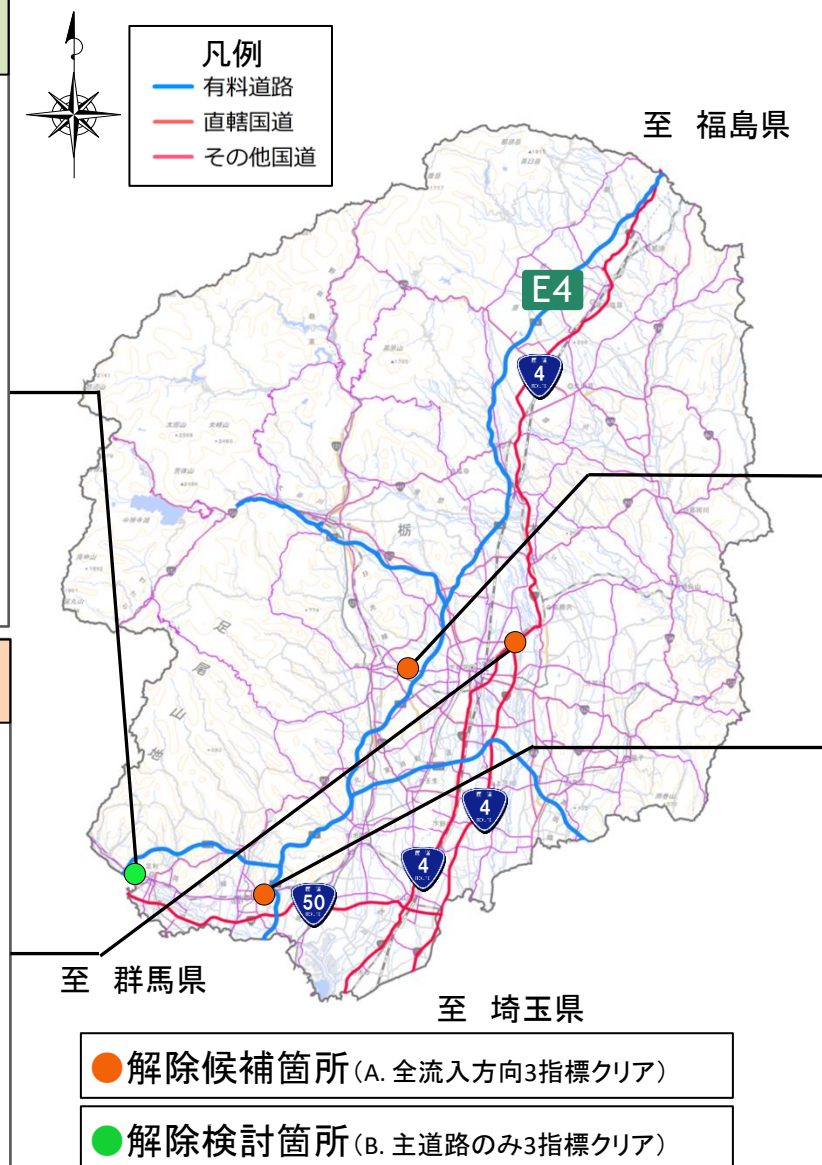
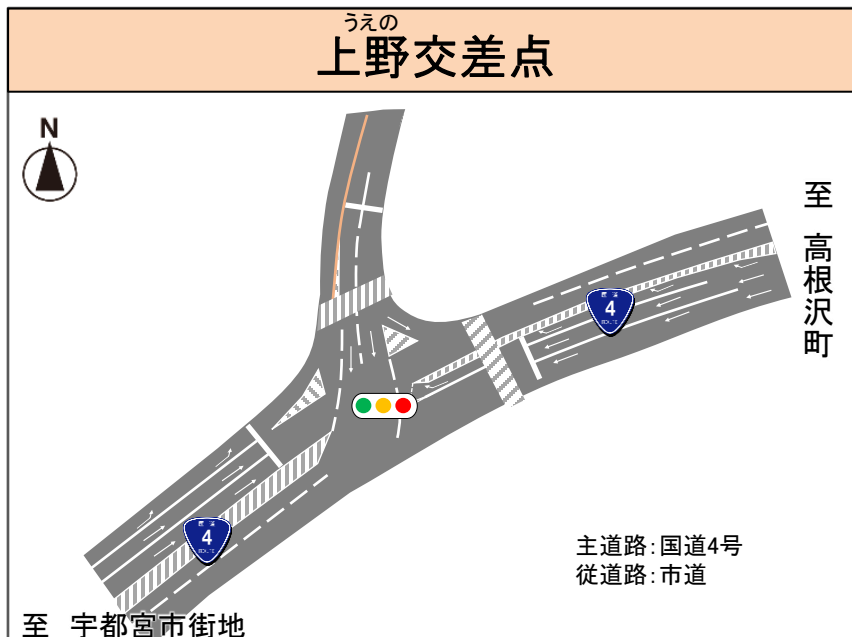
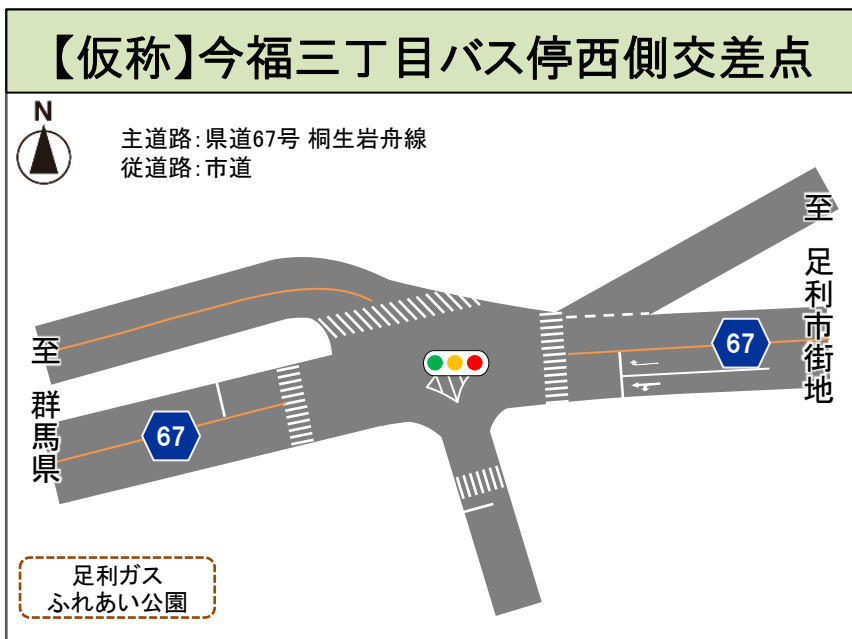
2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

今後、主要渋滞箇所の位置づけの検討を行う箇所－解除候補箇所－

- 「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている6箇所、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている8箇所の計14箇所を、今後現地踏査等を行い、解除候補としての位置づけを検討
 - 検討結果については次回以降のマネジメント会議にて提示
- ※ 現地踏査は令和8年9月～10月頃を予定

位置づけの検討箇所(解除候補箇所)の一覧



出典: 国土地理院地図を加工して作成

2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

今後、主要渋滞箇所の位置づけの検討を行う箇所－解除候補箇所－

- 「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている6箇所、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている8箇所の計14箇所を、今後現地踏査等を行い、解除候補としての位置づけを検討
 - 検討結果については次回以降のマネジメント会議にて提示
- ※ 現地踏査は令和8年9月～10月頃を予定

位置づけの検討箇所(解除候補箇所)の一覧



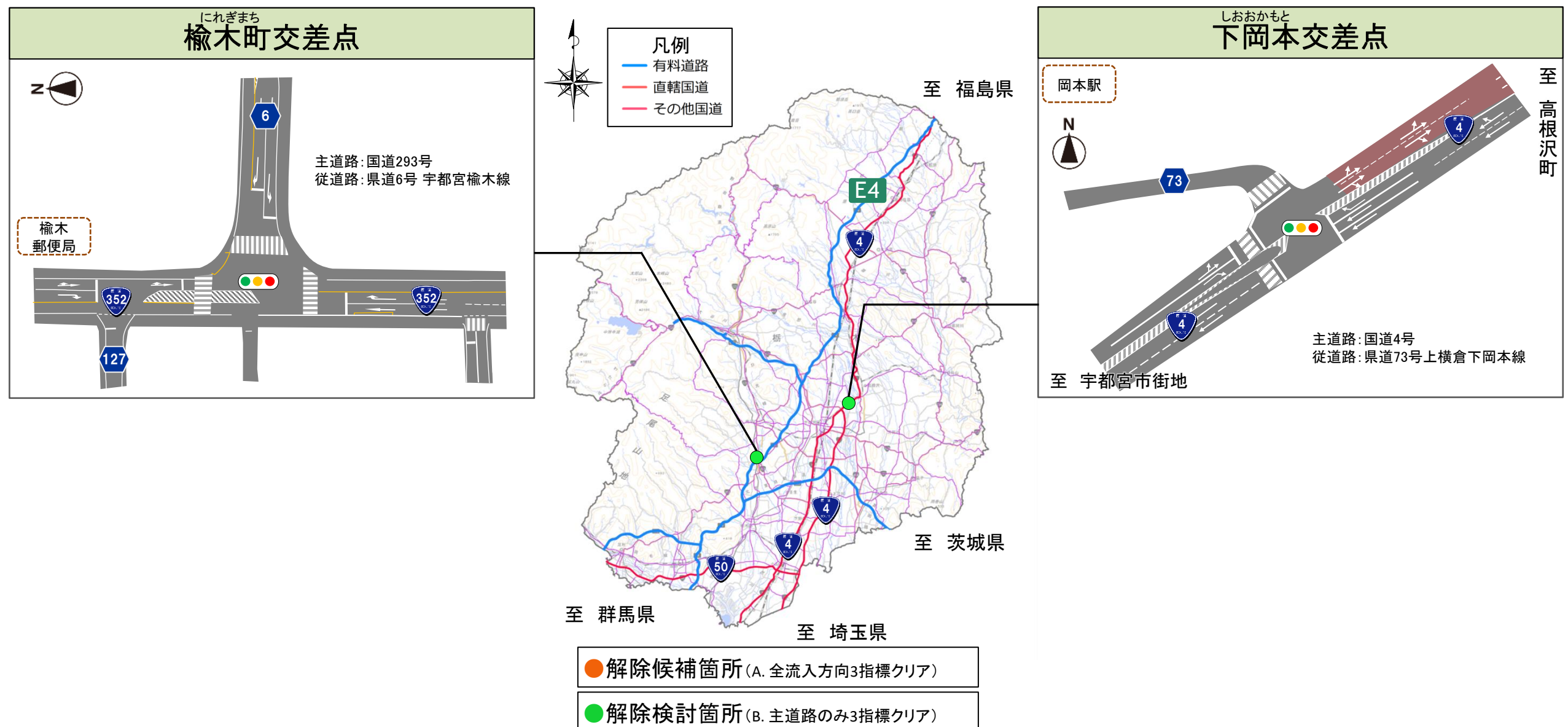
2. 最新データによるモニタリング結果

【報告】

今後、主要渋滞箇所の位置づけの検討を行う箇所－解除候補箇所－

- 「全流入方向」でモニタリング3指標をクリアしている6箇所、及び「主道路のみ」モニタリング3指標をクリアしている8箇所の計14箇所を、今後現地踏査等を行い、解除候補としての位置づけを検討
 - 検討結果については次回以降のマネジメント会議にて提示
- ※ 現地踏査は令和8年9月～10月頃を予定

位置づけの検討箇所(解除候補箇所)の一覧



出典: 国土地理院地図を加工して作成

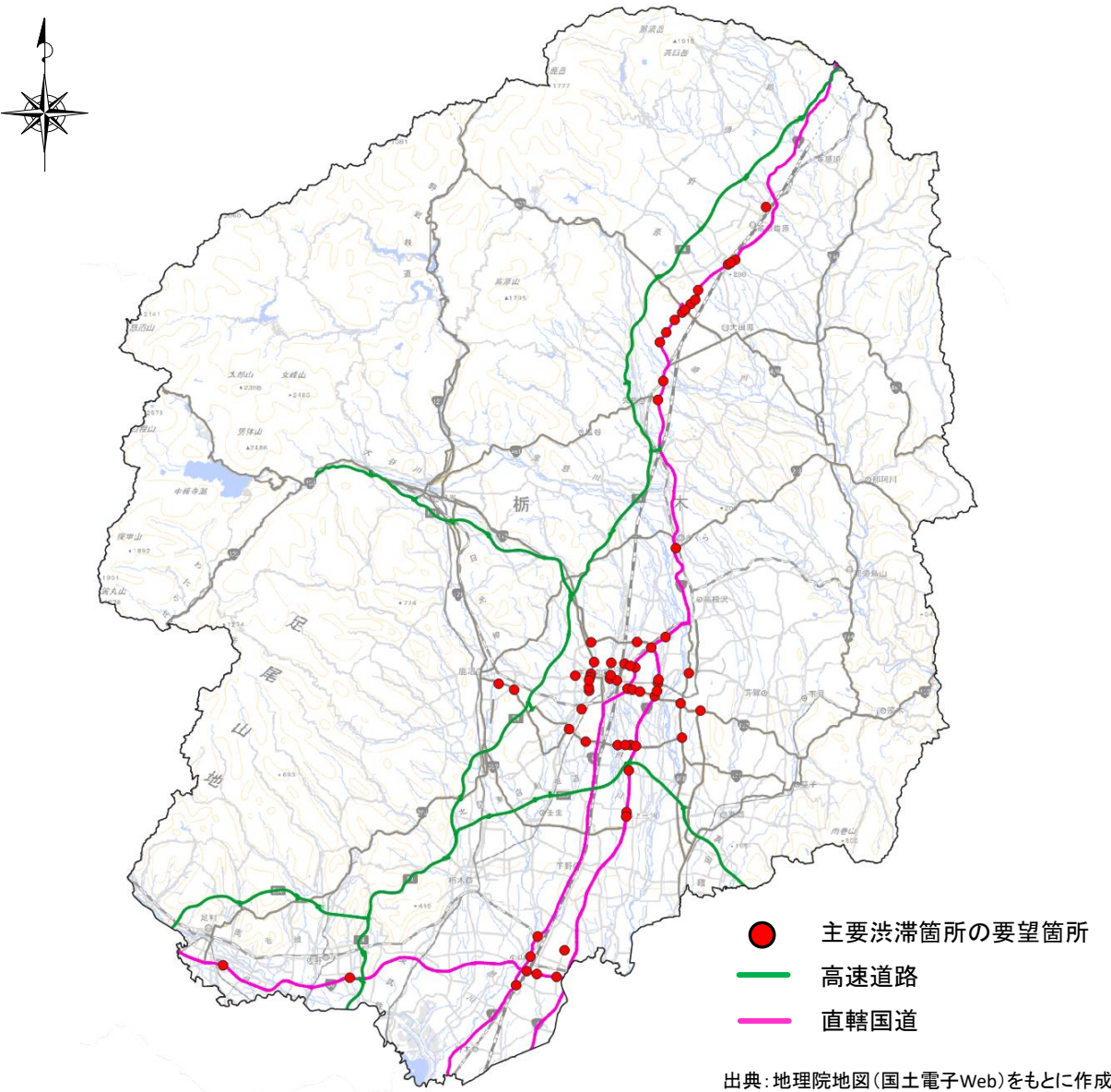
3. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

【報告】

渋滞対策要望箇所の対策状況と対応方針

- 令和7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163箇所。
- このうち、65箇所は主要渋滞箇所(特定時の321箇所に含まれる)。
- 主要渋滞箇所以外の箇所については、速度状況のモニタリングを実施し、対策の必要性を見極めたうえで、検討をすすめる。

関係団体からの渋滞対策要望箇所(R7.10)



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 (R8.3時点)	道路 管理者	要望箇所数 (R7.10)
主要渋滞箇所	事業完了(25箇所)	国	14箇所
		県市	11箇所
	事業中(20箇所)	国	11箇所
		県市	9箇所
	未対策(20箇所)	国	3箇所
		県市	17箇所
合計			65箇所

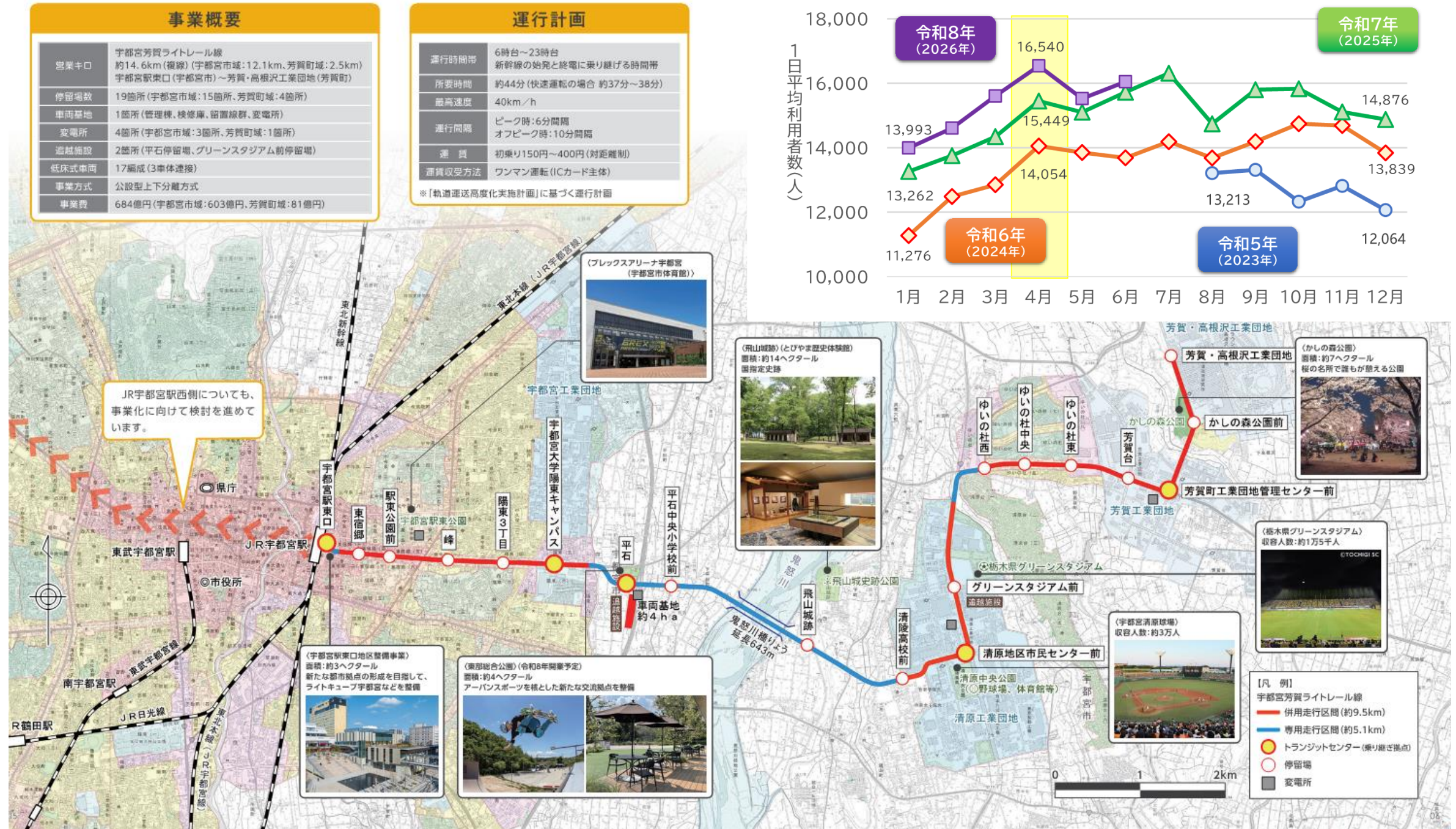
※ 公益社団法人全日本トラック協会、公益社団法人日本バス協会
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

4. LRT関連の事業進捗

【報告】

- 芳賀・宇都宮LRTは2023年(令和5年)8月26日に開業。
- 宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地間の約14.6kmを運行しており、停留所は19箇所、所要時間は約44分である。
- 第43回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会(令和8年7月16日(木))では、毎年利用者が増加傾向にあることを報告。

■LRTの事業概要



4. LRT関連の事業進捗

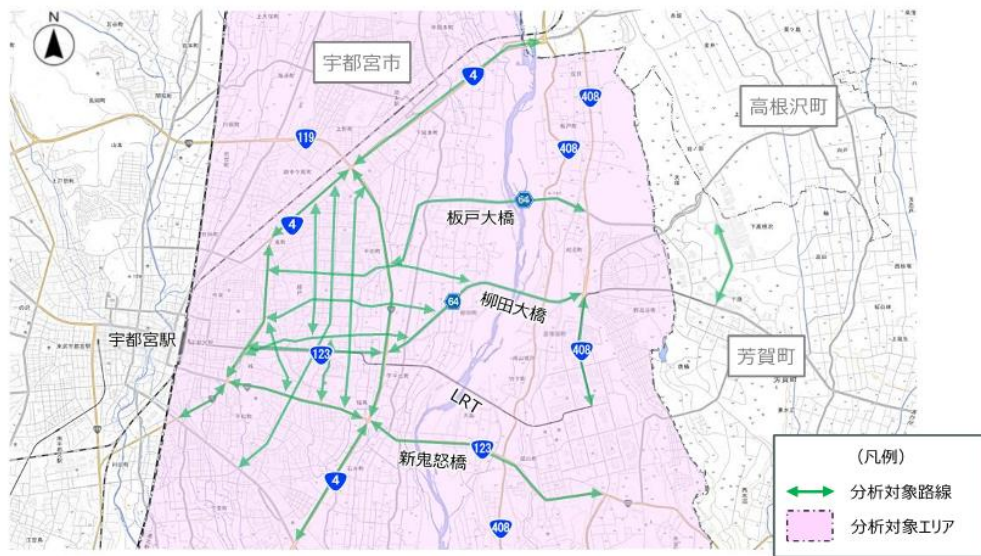
【報告】

○第3回芳賀・宇都宮地域交通対策協議会(令和8年3月18日(水))では、LRT開通前後の沿線地域の旅行速度を比較した結果、朝ピーク(7時～9時)、夕ピーク(17時～19時)のいずれもLRT開通後の旅行速度が向上していることを報告。

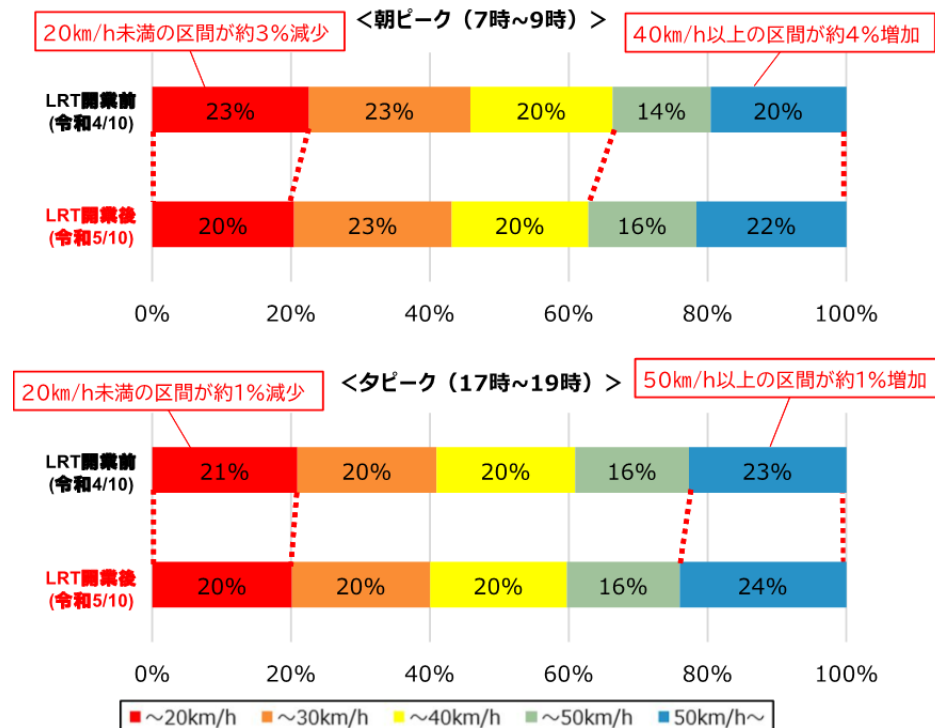
■LRT開通前後の沿線旅行速度比較

【分析対象エリア】

出典: 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会 第3回協議会資料(令和8年3月)



【分析結果】



【区間別旅行速度の変化(東西軸) 上段:朝ピーク 下段:夕ピーク】

■ 区間別速度(2時点比較: 令和4年10月、令和5年10月 平日朝ピーク)



■ 区間別速度(2時点比較: 令和4年10月、令和5年10月 平日夕ピーク)



4. LRT関連の事業進捗

【報告】

- 栃木県と芳賀町は、令和6年7月に「道路に関する新たな取組の現地実験(社会実験)」(国土交通省道路局)に採択され、令和6年度、7年度の2か年で社会実験を進めてきた
- 令和6年度は、プローブを用いた分析やアンケート調査、令和7年度実証実験に向けた検討を実施

■LRTを基軸とした公共交通の利用促進による道路ストックを有効活用する社会実験(令和6年度)

【実証実験概要】

芳賀・宇都宮LRTを基軸とした公共交通の利用促進(交通結節機能の高度化)による道路ストックを有効活用する社会実験

LRT沿線内外の移動需要を把握

交通結節点の機能強化や2次交通・3次交通のあり方を検討

多様な交通モードの実証実験

当該地域に適した交通形態を選別

【R6実証実験結果】

- ①芳賀工業団地TC利用者等のプローブを用いた分析
⇒芳賀工業団地TC利用者等のP&R状況を分析
- ②芳賀町民へのアンケート調査
⇒高齢者の移動の課題、移動需要について把握
- ③収集データの分析及び芳賀工業団地TCに適した端末交通の検討
⇒民間企業と連携した、カーシェアリング、移動支援モビリティ等の実証実験を検討



プローブの分析状況

- 1) 芳賀TCの駐車場は、ほぼ満車に近い。また、**近距離から利用される傾向。(利用現況)**
- 2) LRT開業後も、宇都宮市⇔芳賀町間で自動車移動が見られる。**(潜在需要)**
- 3) **高齢者の安全な移動**を支援する交通手段が必要。**(安全性)**
- 4) 町中心部を結ぶ南北方向の公共交通が必要。**(3次交通)**



▲適した端末交通の検討状況

出典: 国土交通省 令和6年社会実験実施結果一覧

- 70歳以上の高齢の方の約7割が自分で運転
 - 慣れた町内の運転に不安はない(約9割が回答)
 - 町外(特に宇都宮市内)の運転は不安(約7割が回答)
 - 運転に不安を抱く方が公共交通の導入に期待(約9割が回答)
- ⇒高齢者の安全な移動を支援する交通手段が必要



出典: 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会 第3回協議会資料(令和8年3月)

4. LRT関連の事業進捗

【報告】

○第3回芳賀・宇都宮地域交通対策協議会(令和8年3月18日(水))では、令和6年度より実施されている芳賀町での社会実験について、芳賀工業団地TCにおけるLRTの2次交通としての需要が確認されたことを報告した。

■LRTを基軸とした公共交通の利用促進による道路ストックを有効活用する社会実験(令和7年度)

【R7実証実験概要】

実験① カーシェアリング実証実験

【概要】

- ・町公用車(N-VANe:)2台を芳賀工業団地TCに設置
- ・土日祝のみ実施(無償、利用時間は最大1.5時間)
- ・令和7年10月から令和8年1月まで実施

【目的】

- ・芳賀工業団地TCからの端末交通(2次交通)としての有効性を検証

【結果】

- ・延べ70人利用

実験② 高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験

【概要】

- ・農業者トレーニングセンターで移動支援モビリティを貸出し
- ・交通不便地域の住民を対象に、町中心部への移動支援
- ・令和7年6月から11月まで、月2回実施

【目的】

- ・農業者トレーニングセンターを中心に移動支援モビリティを貸出し、モビリティハブとしての機能を検証

【結果】

- ・延べ114人利用

実験②



【R7実証実験結果】

実験① カーシェアリング実証実験

- ・芳賀工業団地TCにおける**LRTの2次交通としての需要**を確認。
⇒**町外からの利用**及び芳賀町域を越えた**広域的利用**も見られた。
⇒**需要に適した2次交通の提供**により、更なる**LRT(基幹公共交通)**利用への転換や利用促進に繋がるものと考察する。



▲使用車両



▲カーシェアリング窓口



▲移動範囲

実験② 高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験

- ・今回の実験区域として、移動の目的となる施設が集約されていたことだけでなく、**歩道が広く整備**されていたため走行しやすいというメリットもあった。⇒**モビリティに適した設置箇所**の選定が重要。
- ・モビリティハブの検証の一つとして、**人が滞留する空間**を創出した。利用者から肯定的な意見が多かったため、公共交通との接続箇所には、モビリティを設置するだけでなく、**賑わいを創出する空間**も合わせて提供していくことが重要。



▲賑わいを創出する空間



▲人が滞留する空間



出典: 芳賀・宇都宮地域交通対策協議会 第3回協議会資料(令和8年3月)

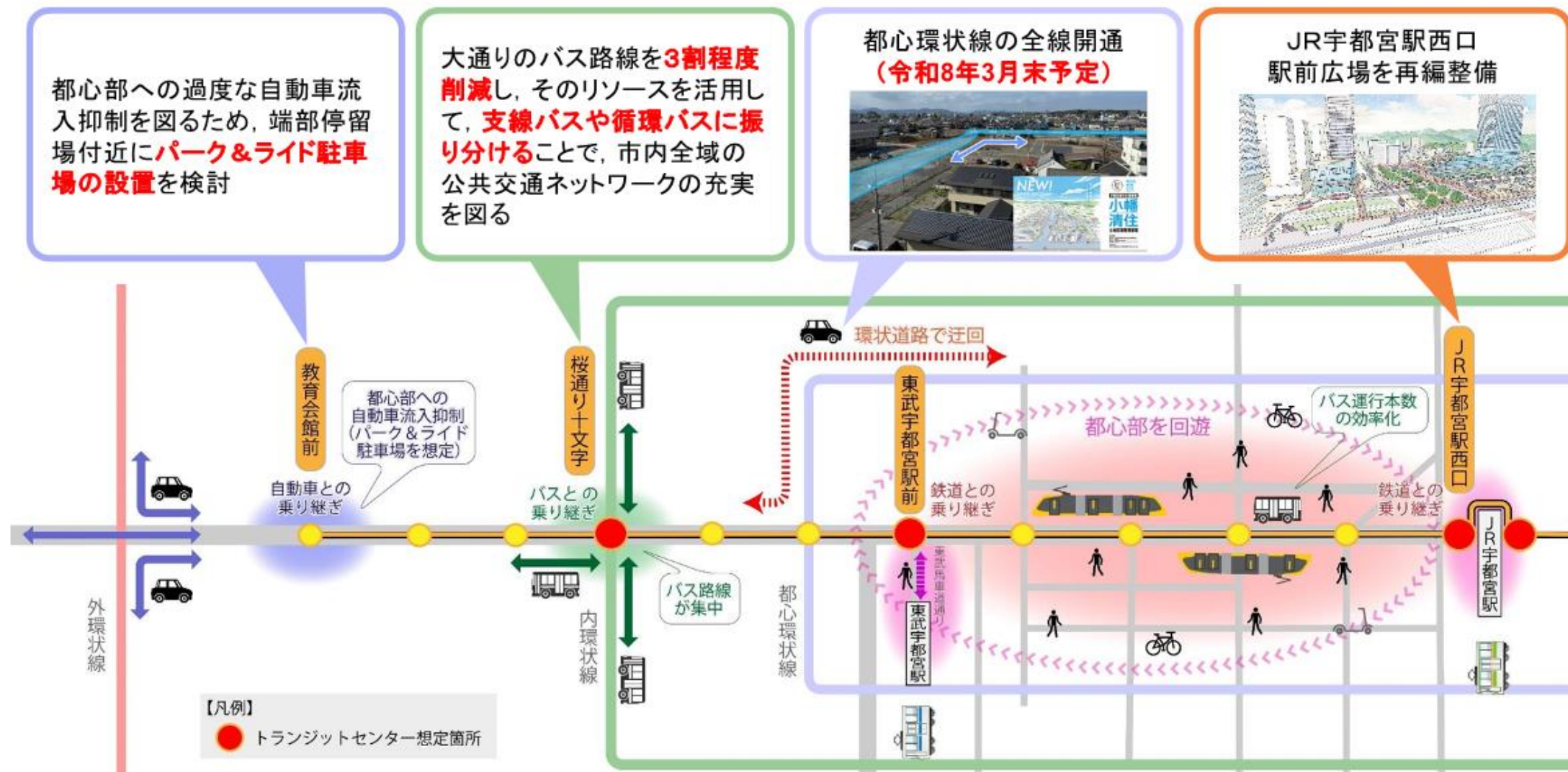
4. LRT関連の事業進捗

【報告】

○宇都宮市は令和7年10月29日に軌道運送高度化実施計画(宇都宮駅東口～教育会館前までの約4.9km)を申請。

■宇都宮駅西側の目標とする交通ネットワークのイメージ

- 公共交通と自動車交通が共存する誰もが快適に移動できる総合的な交通ネットワークを実現するため、**LRTを基軸に鉄道やバス、自動車、自転車等の多様な交通手段を最適に組み合わせた交通ネットワークの構築**を進めている。
- 宇都宮市が推進している3環状12放射道路のうち、最も内側に位置する「都心環状線」の開通、さらには、パーク＆ライド駐車場の整備により、**都心部への過度な自動車流入を抑制する**ほか、大通りを通行する路線バスの再編や交通結節機能の強化により、**ライトラインを基軸とした公共交通ネットワークの形成**を目指す。



出典: 宇都宮市及び芳賀町 宇都宮ライトレール株式会社からの 軌道運送高度化実施計画の認定申請について(令和8年3月)

5. 観光期の交通状況

【情報共有】

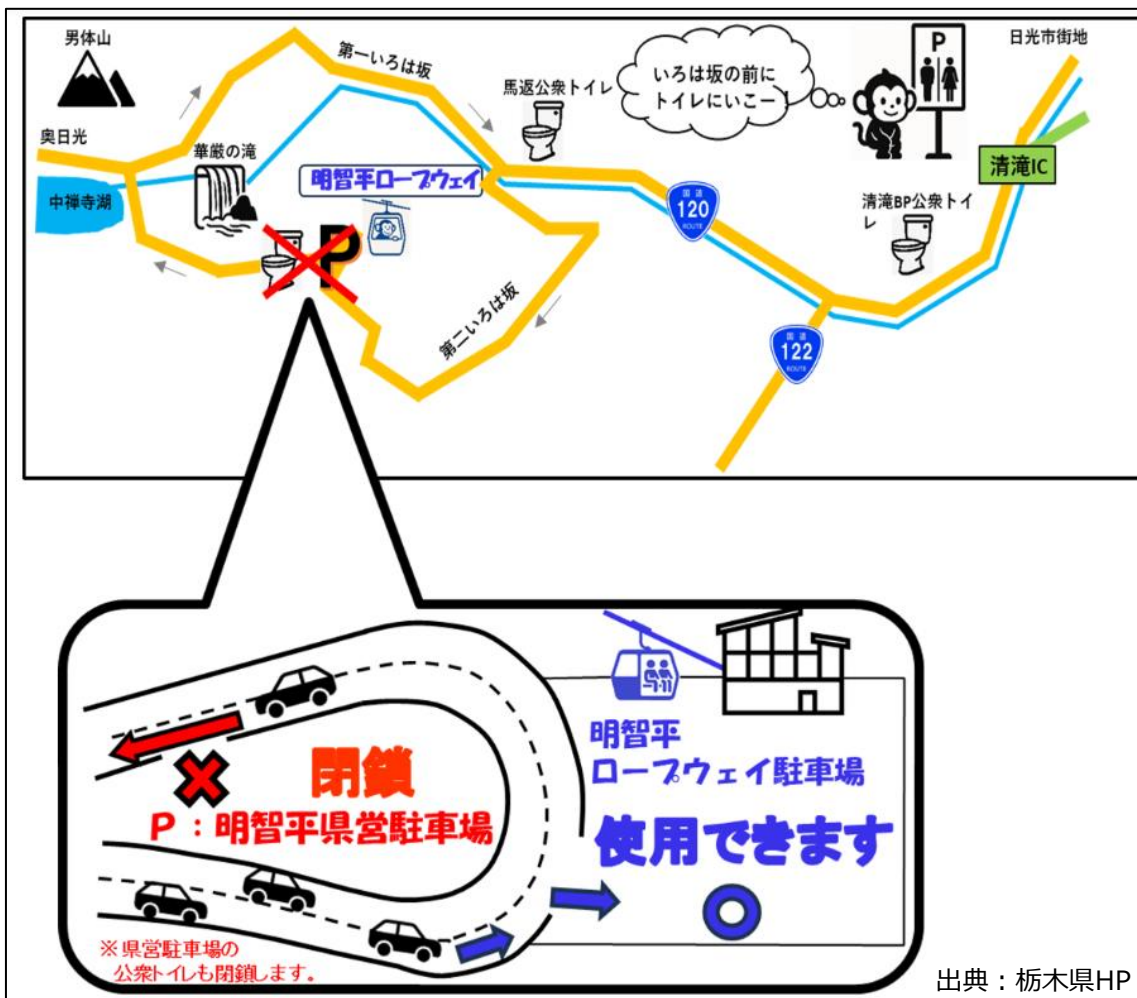
日光エリアの渋滞対策の取り組み

○栃木県は、日光市いろは坂の混雑緩和策検討のため、社会実験(明智平県営駐車場利用停止、公衆トイレ閉鎖)を実施

■日光市 いろは坂 明智平駐車場閉鎖の社会実験

<社会実験の概要>

期間	2025年11月1日(土)～3日(月・祝)
場所	明智平県営駐車場(26台収容)
内容	駐車場の利用停止、公衆トイレの閉鎖
目的	観光シーズンに慢性化する渋滞緩和策の検討のため



<LIVEカメラによる混雑状況の配信>

LIVEカメラ情報

配信日：10/25(土)、10/26(日)、11/ 1(土)、
11/ 2(日)、11/ 3(月)、11/ 8(土)、
11/ 9(日)、11/15(土)、11/16(日)

配信時間：9：00～15：00



WEBサイトでのLIVEカメラによる
配信により、渋滞状況の周知

出典：日光渋滞サイト

5. 観光期の交通状況

【情報共有】

日光エリアの渋滞対策の取り組み

○令和8年度GWに日光地域の渋滞対策のため、①ホームページ・SNS等による情報提供 ②オフピーク観光の推奨 ③臨時駐車場の開設を実施し、渋滞抑制に一定の効果があつたことを確認。

■令和8年度ゴールデンウィーク 渋滞対策の実施概要

＜実施概要＞

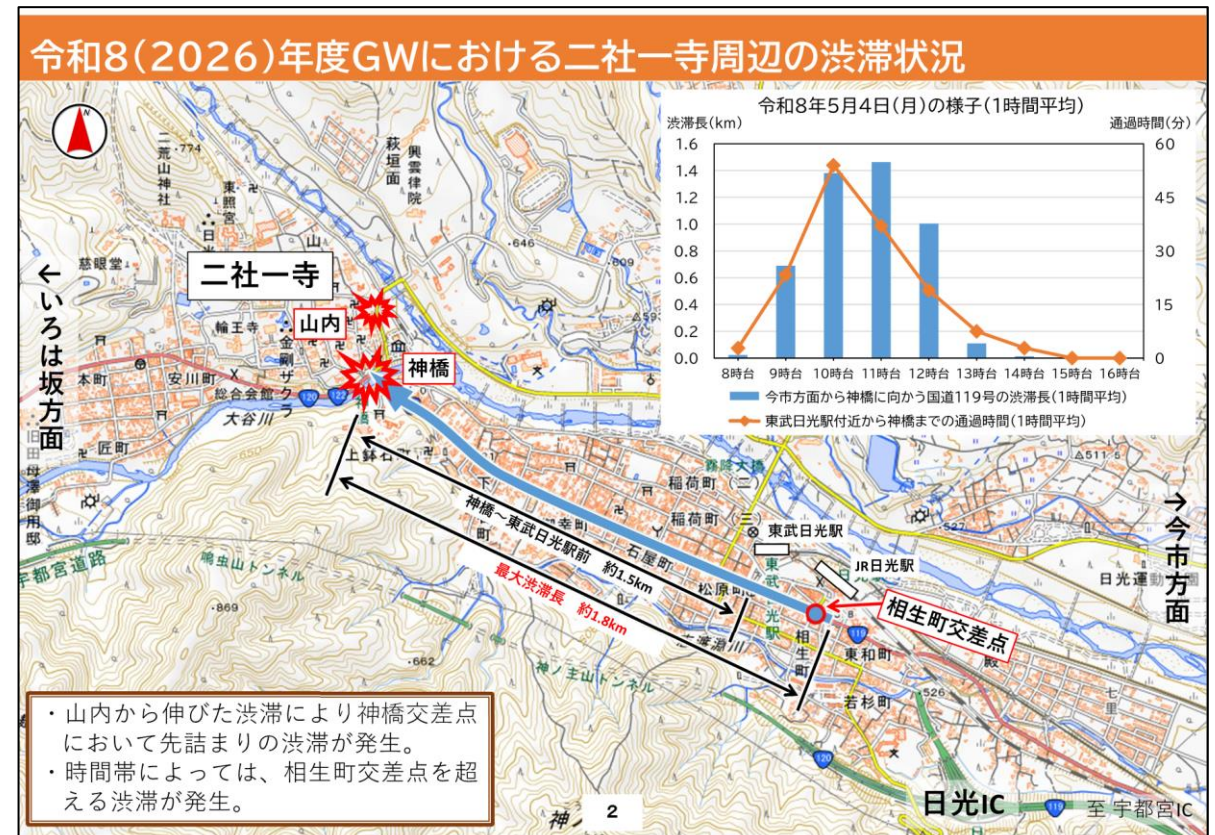
期間	2026年5月2日(土)～6日(水・祝)
実施概要	① ホームページ・SNS等による情報提供 ② オフピーク観光の推奨 ③ 臨時駐車場の開設 ※5月2日(土)～5月5日(火)の4日間
渋滞の状況	● 国道119号では神橋交差点を先頭に最大約1.8kmの渋滞が発生し、通過時間は約60分となった。 ● 臨時駐車場の日平均利用台数は407台/日で、5月3日(日)、5月4日(月・祝)において満車となった

＜渋滞対策結果＞

- 専用ホームページによる情報提供は、昨年よりアクセス数が約1.1万回増加し、認知度の高まりが確認された。
- オフピーク観光の推奨により、昨年よりオフピーク率が日光宇都宮道路・いろは坂(馬返)それぞれの地点で減少し、来訪日の分散化が進んでいることが確認された。
- ホームページ・SNS等による情報提供やオフピーク観光の推奨の結果、昨年より最大通過時間が約30分短縮するなど、渋滞抑制に一定の効果があつた。



出典：栃木県HP

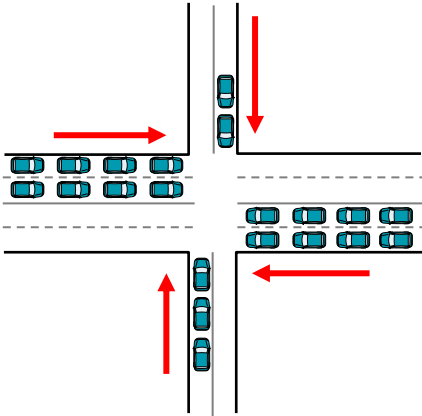


出典：栃木県HP

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	算定対象時間	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、 <u>12時間全体の平均旅行速度</u> 。
			算定対象区間	平均旅行速度は、主要渋滞箇所の交差点流入部区間※1を対象に算定。
			算定方法	12時間平均旅行速度＝[12時間全体の総走行台km※2] / [12時間全体の総走行台時※3]
指標②	平日ピーク時 平均旅行速度	交 通 量 ピーク時 （平日）	算定対象時間	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、 <u>1時間毎の平均旅行速度のうち、最低の旅行速度</u> （＝交通量がピーク時の平均旅行速度）。
			算定対象区間	平均旅行速度の算定対象は、指標①と同じ。
			算定方法	ピーク時平均旅行速度＝ 12時間各1時間の平均旅行速度（[総走行台km※2] / [総走行台時※3]）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	算定対象時間	土・日・祝日の、昼間12時間（7:00～19:00）に走行する車両の、 <u>12時間全体の平均旅行速度</u> 。
			算定対象区間	平均旅行速度の算定対象は、指標①と同じ。
			算定方法	12時間平均旅行速度＝[12時間全体の総走行台km※2] / [12時間全体の総走行台時※3]

※1『交差点流入部区間』の定義

- ・対象交差点に対して進入する方向・区間
- ・当該交差点から400mの区間で算定（400mより手前に隣接交差点ある場合、その交差点までの区間を算定対象とする）



※2 総走行台km

- ・走行台km: 任意区間の交通量と、その区間の距離を掛け合わせた値
- ・総走行台km: 任意区間を特定の時間帯に走行する車両の走行台kmの合計値
- ※任意区間は、交差点流入部区間※1を示す

※3 総走行台時

- ・走行台時: 任意区間を走行する車両が、任意区間の走行に要する時間
- ・総走行台時: 任意区間を特定の時間帯に走行する車両の走行台時の合計値
- ※任意区間は、交差点流入部区間※1を示す

■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	● 主要渋滞箇所(当初)は、交通量・速度等の各種データ※1・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)。 ※1 主要渋滞箇所の各種データによる選定は、下記のいずれかの条件に当てはまる交差点を抽出している。 ・指標①: 平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 ・指標②: 平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 ・指標③: 休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 ● 「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	モニタリング方針
[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※2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。 ※2 原則、当該交差点において道路種別(階層)が上位の道路を主道路とする(国道＞主要地方道＞一般栃木県道＞市町村道)		
● 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。		

注) モニタリング方針の詳細はP9参照

■20km/h未満となることを許容する箇所

分 類		主 旨	該当例など
I	渋滞以外の速度低下であること	渋滞以外の速度低下が発生している場合を想定	渋滞以外の速度低下の例) ● 交差点近辺に立地する大規模発集施設※1利用者の滞留 ● 慢性的に速度が低い(信号が連担している、交通量が少なく信号待ち時間が長い等) ● 道路機能上および安全上、高速で走行しない・すべきでない路線 ※1 大規模発集施設は、大規模商業施設(店舗面積1,000㎡以上、周辺道路における交通に著しい影響を与える恐れがある大規模小売店舗)、工業団地等を対象と想定
II	従道路が幹線的な道路ではないこと	道路の使われ方などから総合的に判断	幹線的な道路の例) ● 4車線以上の道路 ● 主道路より交通量の多い従道路 ● ネットワークの骨格を形成し、主要な地点を結ぶ道路