

令和8年度 第1回 滋賀県渋滞対策協議会

主要渋滞箇所のモニタリングについて

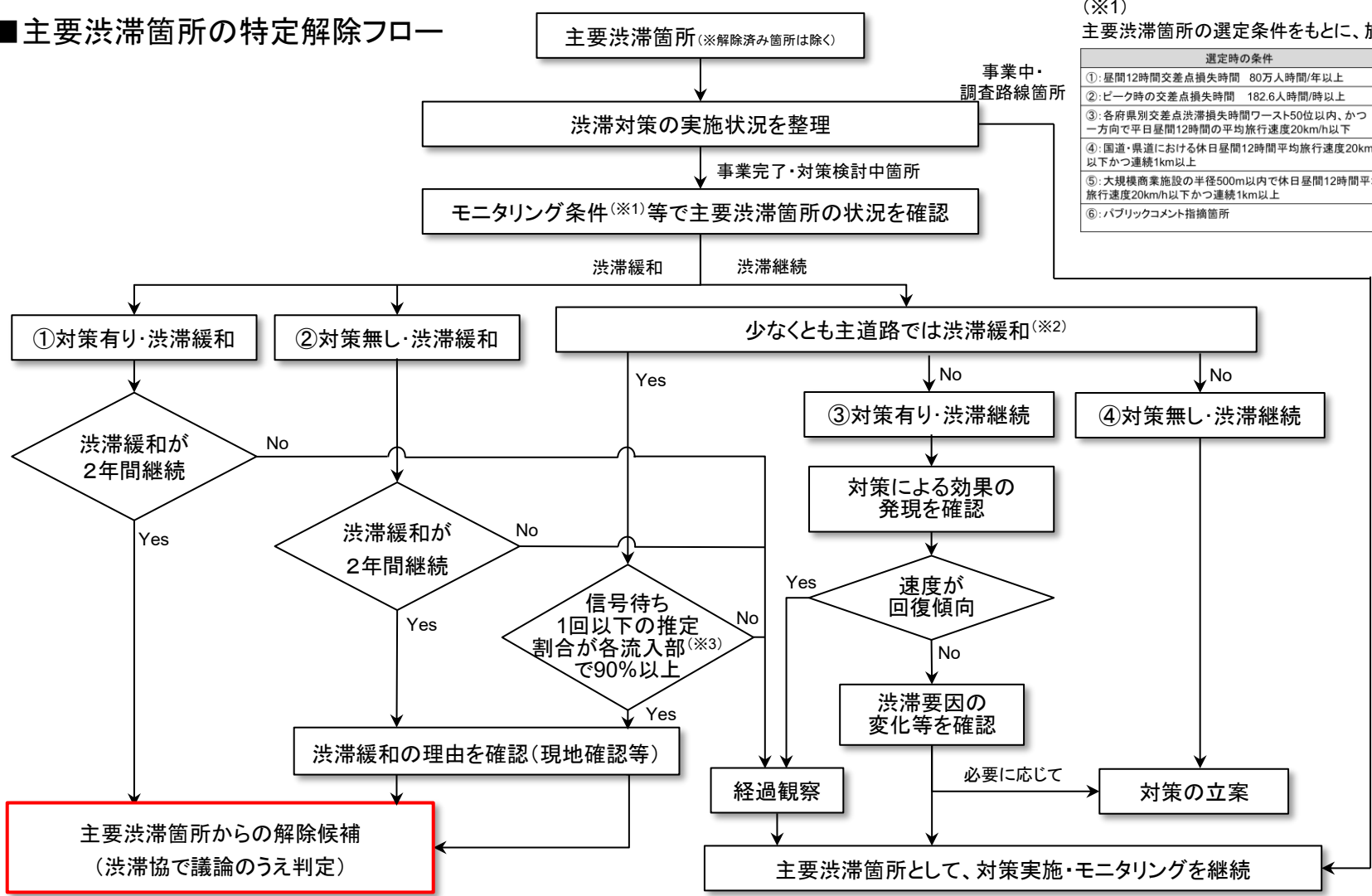
令和8年9月3日(木)

1. 主要渋滞箇所のモニタリングについて

○毎年、秋の速度データを用いて主要渋滞箇所のモニタリングを行ったうえで、特定解除フローに基づき、主要渋滞箇所の特定解除の可否を検討している。

○R7年開通の各道路(栗東水口道路・大津能登川長浜線・米原バイパス・湖西道路4車線化・小松拡幅)の影響を把握するため、R8年秋(R8.9-11)の旅行速度データを用いて主要渋滞箇所の状況を確認していく予定。

■ 主要渋滞箇所の特定解除フロー



(※1)
主要渋滞箇所の選定条件をもとに、旅行速度のモニタリング条件を定める。

選定時の条件	箇所数	モニタリング条件
①: 昼間12時間交差点損失時間 80万人時間/年以上	0か所	-
②: ピーク時の交差点損失時間 182.6人時間/時以上	3か所	平日ピーク時間で20km/h以上
③: 各府県別交差点渋滞損失時間ワースト50位以内、かつ一方方向で平日昼間12時間の平均旅行速度20km/h以下	35か所	平日昼間12時間で20km/h以上
④: 国道・県道における休日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下かつ連続1km以上	5か所	休日昼間12時間で20km/h以上
⑤: 大規模商業施設の半径500m以内で休日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下かつ連続1km以上	2か所	休日昼間12時間で20km/h以上
⑥: パブリックコメント指摘箇所	29か所	平日または休日ピーク時間で20km/h以上 (※指摘日に準じ、平日両方向渋滞がある場合は1方向・速度で評価)

(※2)
1. 交差方向の車線数
(例: 4車線道路と2車線道路が交差)
2. 道路の規格
(例: 直轄国道と市道が交差)
3. 青時間の配分
等により、より主要と判断される道路を主道路と設定

(※3)
ETC2.0プローブデータを使用して推定。なお他の流入部と比較して極端に交通量の少ない場合や、主要渋滞箇所台帳にて速度モニタリングを行っていない等により許容される流入部は除く。