

# 第4回 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会

---

平成25年6月18日(火)

国土交通省 関東地方整備局 道路部

## 目次

1.	対応方針について	.....	3
2.	今後の渋滞対策の検討(案)	.....	48
3.	今後の予定	.....	59

# 1. 対応方針について

---

# 1. 対応方針について

## 1-1 対応方針の位置づけ

### 【対応方針とは】

○首都圏渋滞ボトルネック対策協議会にて、本年1月に公表した主要渋滞箇所(高速道路91箇所、一般道1499箇所(17エリア・224区間・507箇所))について、地域毎の概況や対策の方向性をとらえた上で、今後の渋滞対策の進め方について方向性を示すもの。



### 【対応方針の決定後】

○今後、各道路管理者がこの対応方針に基づき、各主要渋滞箇所において、優先順位をつけつつ、渋滞要因を分析し、具体的な対策を検討。

### 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

#### ※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- |               |              |              |             |          |
|---------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| ○国土交通省関東地方整備局 | ○国土交通省関東運輸局  | ○警視庁         | ○埼玉県警察本部    | ○千葉県警察本部 |
| ○神奈川県警察本部     | ○埼玉県         | ○千葉県         | ○東京都        | ○神奈川県    |
| ○山梨県          | ○横浜市         | ○川崎市         | ○千葉市        | ○さいたま市   |
| ○相模原市         | ○東日本高速道路株式会社 | ○中日本高速道路株式会社 | ○首都高速道路株式会社 |          |

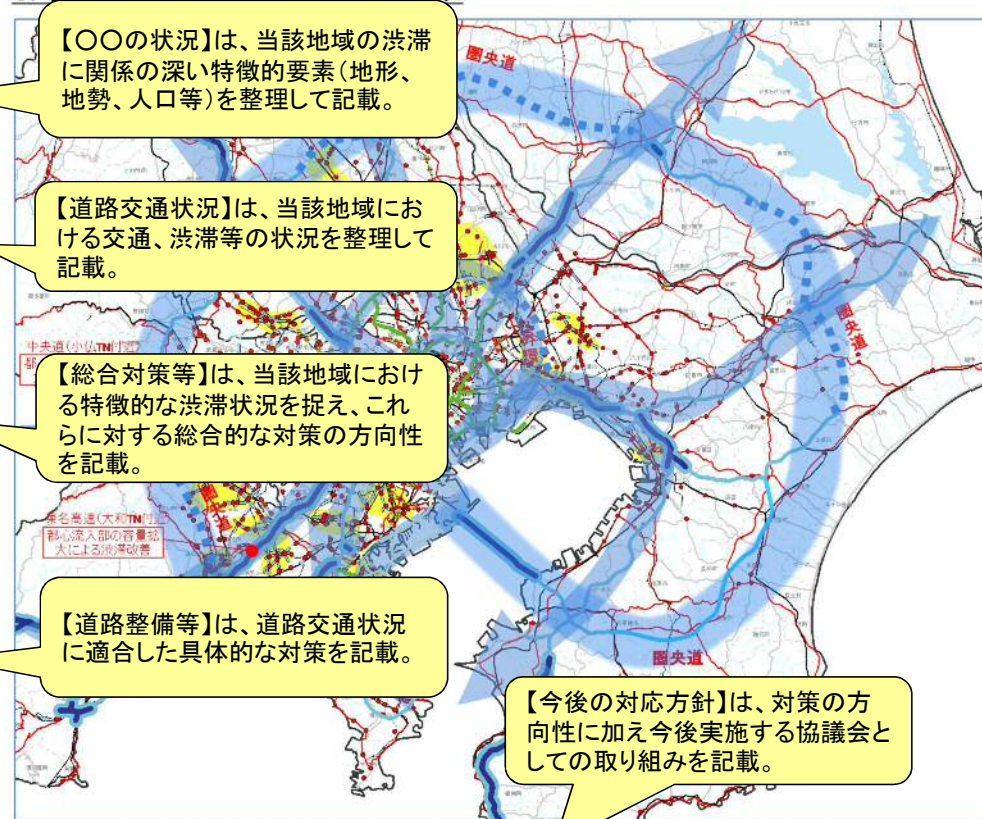
### 1. 首都圏の概況

	概要
首都圏の状況	我が国の中枢機能が存在し、3,562万人の人口が居住する首都圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)は、路線あたり平均交通量が全国平均の2倍以上となっています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏の混雑時旅行速度は全国平均よりも約10km/h低い状況(首都圏平均24.2km/h)となっています。</li> <li>首都圏の主要渋滞箇所の特徴として、高速道路では、大都市流入部のボトルネック、首都圏中心部におけるJCT付近等に91箇所の主要渋滞箇所が存在し、また、一般道路では、都心部に連担して存在する主要渋滞箇所、郊外部の放射方向・環状方向の幹線道路周辺の1,499箇所の主要渋滞箇所が存在しています。</li> </ul>

### 2. 方向性

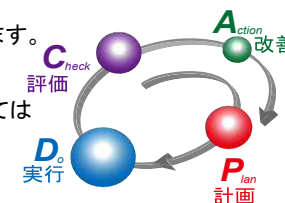
	概要
総合対策等	首都圏には、非常に多くの主要渋滞箇所が存在していることから、効果的な対策を行うことができる箇所に重点化をしつつ、対策を講じていきます。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>①高速道路について                             <ul style="list-style-type: none"> <li>都心流入部へのボトルネック箇所に対して交通容量の拡大検討を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→中央道(小仏TN付近、調布付近)、東名高速(大和TN付近)</li> </ul> </li> <li>首都圏三環状道路など飛躍的にネットワーク機能を高める対策を実施します。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→圏央道、外環(高谷JCT~三郷南IC、大泉JCT~東名JCT)、中央環状品川線等</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>②一般道路について                             <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量の多い幹線道路が交差する交差点の円滑化を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→右左折車線増設、右折滞留長の延長、交差点の立体化等</li> </ul> </li> <li>交通需要について全体的に交通容量が足りない箇所に対し、交通容量の拡大を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→バイパス整備、拡幅による車線増等</li> </ul> </li> <li>踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→連続立体交差事業等</li> </ul> </li> <li>ハード対策とあわせ、信号現示の調整等のソフト対策をあわせて実施していきます。</li> </ul> </li> </ul>

### 3. 首都圏全体の交通ネットワークイメージ



### 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、それぞれの地域の対応方針に基づき詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。
  - 高速道路については、都心流入部の交通容量の拡大と首都圏三環状道路などネットワーク機能を高める対策を実施します。
  - 一般道路については、幹線道路が交差する交差点の円滑化、交通容量の足りない箇所に対して交通容量の拡大及び踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化などを図ります。
- 各地域ごとに必要に応じて、WG(ワーキンググループ)を設立し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めて参ります。
  - 中央道(小仏TN付近、調布付近等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号等)、埼玉県中部地域(関越道、国道17号等)や千葉県沿岸地域(京葉道路、国道357号等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



## 1-2 埼玉県の対応方針について

---

## ■埼玉県移動性向上委員会における主な意見について

都県名	ご意見
埼玉県	・県内において、特に渋滞箇所が集中し、複雑かつ深刻な「中部エリア」については、国道や主要地方道だけでなく、 自専道ネットワークも含めたエリアでの対策について検討が必要（WGの設置提案有り）

# 埼玉県全体における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

## 1. 埼玉県の概況

概要	
埼玉県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内の人口の増加率は近年鈍化しているものの、県南地域(国道16号を含む内側地域)への集中傾向は続いており、自動車保有台数も平成3年から平成23年の20年間で約6割増加しています。</li> <li>また、県内の旅客輸送の約7割(平成21年)が自動車交通であり自動車での移動が地域の重要な交通手段となっています。</li> <li>県内の道路網は、歴史的に江戸時代の街道が基幹的な幹線道路へ変化したことや、荒川などの河川が南北に位置するなど地理的な分断要素により、南北方向に比較し東西方向の交通ネットワークが不足しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉県においては、中心都市であるさいたま市を含む県南地域に人口が集積しており、埼玉県の2割の面積に県内の渋滞損失の約6割が集中するとともに約7割の主要渋滞箇所が集中しています。</li> <li>都心と群馬・栃木県方面を繋ぐ南北方向の関越自動車道、国道4号、国道17号等の主要幹線道路においては、交通需要の増大する朝夕の通勤・通学時や休日や観光シーズンに交通容量の不足から渋滞が顕著となっています。</li> <li>東西方向の都市間を結ぶ幹線道路においては、道路ネットワーク整備が不十分なため、都市内交通と主要都市間の交通に限られた国道16号等の主要幹線道路に集中し渋滞が発生しており、周辺的生活道路においても主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 方向性

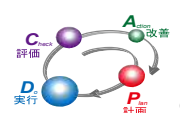
概要	
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉県内においては、朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞、限られた道路ネットワークに都市間交通と都市内交通が集中することによる交通渋滞、休日・観光シーズンの交通渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。</li> </ul>
道路整備	<p>①南北方向の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心と群馬・新潟方面を繋ぐ南北方向の高速道路ネットワークである関越自動車道の朝夕の通勤・通学時間帯や休日や観光シーズンの交通需要に対して交通容量が不足する渋滞について、交通容量の拡大を図る対策の検討・実施を行います。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 南北の高速道路ネットワークの交通容量の拡大(関越道 鶴ヶ島JCT付近～前橋IC付近)</li> </ul> </li> <li>人と交通が集中する中部地域や東部地域における、都心と地方部を繋ぐ南北方向の交通軸の朝夕の通勤・通学時間帯や休日や観光シーズンの交通需要に対して交通容量が不足する渋滞について、バイパスの整備や交差点改良等による交差点の円滑化や交通容量の拡大を図るとともに信号現示の調整やのソフト対策を実施していきます。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 交通容量の拡大(国道17号上尾道路、国道4号東埼玉道路等)</li> </ul> </li> </ul> <p>②東西方向の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市を迂回する道路ネットワークの整備により、都市中心部に向かう幹線道路に集中する交通の抑制・分散を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 環状道路の整備(首都圏中央連絡自動車道)</li> </ul> </li> <li>道路ネットワークが不足する東西方向の交通軸について、都市計画道路の整備により交通容量の拡大、交通の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ バイパスの整備(国道463号バイパス等)</li> </ul> </li> </ul>

## 3. 埼玉県全体の交通ネットワークイメージ



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
  - 朝夕の通勤・通学時間帯に集中する交通による渋滞、都市間交通と都市内交通の輻輳に対する渋滞、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策を進めて参ります。
- 人と交通が集中する中部地域において、『(仮称)埼玉県中部地域渋滞ボトルネックワーキンググループ』を立ち上げ、南北方向の国道17号や東西方向の国道16号等について、各道路管理者が連携して、交通容量の拡大や交差点の円滑化の対策を検討して参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)





# ■埼玉県全体における対応方針について ~現在の対策等の例~ (案)

## 参考① 「埼玉のみちづくり」(H24年度、埼玉県国土整備部)

### ■「埼玉県5か年計画-安心・成長・自立自尊の埼玉へ-」

「埼玉県5か年計画-安心・成長・自立自尊の埼玉へ-」2012.2016.

埼玉県では、平成24年度の下半期に取り組みが本格化する。5か年計画-安心・成長・自立自尊の埼玉へ-を推進し、計画で、時代の変化に即して社会をよりよく変革していくための政策の推進と、高度な生活の質・安全を保障する「みちづくり」の推進・産業を支える「環境と自然の育ち」の推進とを重点として取り組んでいく。

**安心・成長を保障する** 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する

**自立自尊を保障する** 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する

**環境と自然の育ち** 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する

**生活の質を向上させる** 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する

**交通政策の推進** 交通政策の推進  
 交通政策の推進  
 ●交通政策の推進  
 ●交通政策の推進

**進づくりの基本目標**  
 安心・成長を保障する  
 自立自尊を保障する  
 環境と自然の育ち  
 生活の質を向上させる

**これからの進づくりの3つの視点**  
 安心・成長を保障する  
 自立自尊を保障する  
 環境と自然の育ち  
 生活の質を向上させる

### ■埼玉県 広域道路整備基本計画

「埼玉県広域道路網マスタープラン」

このマスタープランは、広域幹線道路の整備と合わせて、これに一体的に整備する広域的な道路網の整備を計画することの目的を定めています。

現時点での道路網の方向性を踏まえ、道路ネットワークの構築を推進するための取り組み、今後の道路網の整備を推進する道路整備計画を策定する際の基本となるものとします。

- 広域幹線道路の整備  
 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する
- 広域幹線道路の整備  
 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する
- 広域幹線道路の整備  
 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する
- 広域幹線道路の整備  
 都市部、暮らしの安心・安全を確保する  
 ●都市部、暮らしの安心・安全を確保する

## 参考② 各事業箇所の概要(国土交通省 パンフレット等)

### ■首都圏中央連絡自動車道(青梅IC~埼玉・茨城県境)

■首都圏中央連絡自動車道(青梅IC~埼玉・茨城県境)に期待される効果

**利便性の向上**  
 首都圏中央連絡自動車道(青梅IC~埼玉・茨城県境)は、首都圏と関東地方を結ぶ重要な交通手段として、利便性の向上に大きく貢献します。

**地域への貢献**  
 首都圏中央連絡自動車道(青梅IC~埼玉・茨城県境)は、地域間の交流を促進し、地域の活性化に大きく貢献します。

**路線図**

※首都圏中央連絡自動車道パンフレット(大宮国道事務所)引用

### ■国道17号 本庄道路

■本庄道路に期待される効果

本庄道路は、交通渋滞の緩和、経済効果の向上、地域の活性化に大きく貢献します。

**路線図**

※本庄道路パンフレット(大宮国道事務所)引用

### ■国道17号 上尾道路

■上尾道路に期待される効果

**交通渋滞の緩和**  
 上尾道路は、交通渋滞の緩和に大きく貢献します。

**地域への貢献**  
 上尾道路は、地域の活性化に大きく貢献します。

**路線図**

※上尾道路パンフレット(大宮国道事務所)引用

### ■国道4号 東埼玉道路

■東埼玉道路に期待される効果

東埼玉道路は、交通渋滞の緩和、経済効果の向上、地域の活性化に大きく貢献します。

**路線図**

※東埼玉道路パンフレット(北首都国道事務所)引用

### ■国道4号 春日部古河バイパス

■春日部古河バイパスに期待される効果

**交通安全の向上**  
 春日部古河バイパスは、交通安全の向上に大きく貢献します。

**地域活性化**  
 春日部古河バイパスは、地域の活性化に大きく貢献します。

**生活環境の向上**  
 春日部古河バイパスは、生活環境の向上に大きく貢献します。

**路線図**

※春日部古河バイパスパンフレット(北首都国道事務所)引用

### ■西関東連絡道路

■西関東連絡道路に期待される効果

西関東連絡道路は、交通渋滞の緩和、経済効果の向上、地域の活性化に大きく貢献します。

**路線図**

※埼玉県ホームページ引用

# ■対応方針作成の流れ

## ■検討フロー

### ①主要渋滞箇所図をもとに、グルーピング

#### グルーピングイメージ



・地形、地勢的な状況  
・ネットワークの状況

### ②民間プローブデータにより渋滞状況を確認

### ③渋滞要因を概略的に確認

・周辺の施設の状況  
(観光地・工場等)  
・道路管理者の経験

### ④渋滞要因に即して、対策の方向性を決定

## ■各地域の状況分析

### 東 部

#### ■地域の状況

- 都心から約20km圏にあって、都心から東北・常磐方面へ主要放射軸が延びており、都心への利便性が高い地域。
- 高度成長期には、都心に近接する恵まれた交通利便性などにより、大規模な住宅団地の造成などによって人口が急増し、主要幹線道路及び鉄道沿線に新たな市街地が形成。
- 近年では越谷レイクタウン等の大規模土地区画整理事業による商業施設の立地や、三郷インターチェンジ周辺においては、土地区画整理地内における物流施設等の立地が進行中。  
(出典：埼玉県都市計画課(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針))

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日及び休日において速度低下が見られる箇所を多数確認

- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・南北方向及び東西方向の都市間を結ぶ幹線道路のネットワークが不十分なため、都市内交通と都市間交通が主要幹線道路に集中し、朝夕の通勤・通学時に限らず渋滞が発生。
- ・国道4号や国道298号等の主要幹線道路だけでなく、周辺の県道29号線等の生活道路で主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や周辺の住宅地からの交通により慢性的に渋滞が発生。
- ・国道4号や東埼玉道路沿線には大規模店舗、物流施設等の立地が進んでおり、その周辺部で交通集中による渋滞が多く発生。

### 中 部

#### ■地域の状況

- さいたま市は業務核都市として位置づけられており、国道17号の沿線の「浦和地区」「大宮さいたま新都心地区」を中心に商業・会社等の業務施設、行政施設が集中。
- 市街地は、旧中山道沿いの大宮台地上などの鉄道利便性の高い地域を中心に形成されており、主な鉄道駅である大宮駅周辺、浦和駅周辺に商業施設が集積。
- 自動車専用道路をはじめとする広域的な道路ネットワークや都市の骨格を形成する都市計画道路の整備率が低い。(出典：さいたま市「道路網計画づくりの指針」H23.11)

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日及び休日において速度低下が見られる箇所を多数確認

- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・南北方向の都市間を結ぶ幹線道路は、朝夕の通勤・通学時に限らず主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や周辺の住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生。
- ・東西方向の都市間を結ぶ幹線道路ネットワークが不十分なため、都市内交通と主要都市間の交通に限られた国道16号等の主要幹線道路に集中し渋滞が発生。
- ・周辺の生活道路においても主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生。

# 埼玉県東部地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

## 1. 埼玉県東部地域の概況

	概要
埼玉県東部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉県東部地域は、都心から約20km圏にあって、都心から東北・常磐方面へ主要放射軸が延びており、都心への利便性が高い地域となっています。</li> <li>高度成長期には、都心に近接する恵まれた交通利便性などにより、大規模な住宅団地の造成などによって人口が急増し、主要幹線道路及び鉄道沿線に新たな市街地が形成されています。</li> <li>近年では越谷レイクタウン等の大規模土地区画整理事業による商業施設の立地や、三郷インターチェンジ周辺においては、土地区画整理地内における物流施設等の立地が進んでいる状況です。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北方向及び東西方向の都市間を結ぶ幹線道路においては、交通ネットワーク整備が不十分なため、都市内交通と都市間交通が主要幹線道路に集中し、朝夕の通勤・通学時に限らず国道4号や国道298号等の主要幹線道路や周辺の県道29号線等の生活道路で主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や周辺の住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生しています。</li> <li>幹線道路沿線には大規模店舗、物流施設等の立地が進んでおり、その周辺部で交通集中による渋滞が多く発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

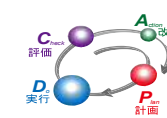
	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>南北方向の渋滞対策                     <ul style="list-style-type: none"> <li>南北方向の交通軸における渋滞について、市街地中心部を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地中心部を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 道路ネットワークの整備(国道4号東埼玉道路等)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>東西方向の渋滞対策                     <ul style="list-style-type: none"> <li>交通需要に対して交通容量が不足する東西交通軸の主要渋滞箇所について、道路ネットワークの整備による交通の転換・分散や交差点の円滑化、交通容量の拡大を図るとともに信号現示の調整によるソフト対策を実施していきます。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 道路ネットワークの整備(東京外かく環状道路(三郷～高谷)の整備)</li> <li>→ 交差点の円滑化(八条橋西詰交差点等)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>利用者交通の集中による商業施設等へのアクセス道路の渋滞対策                     <ul style="list-style-type: none"> <li>主要な商業施設等へのアクセス道路の主要渋滞箇所においては、交通容量の拡大やアクセス道路の整備などのハード施策と信号現示の調整によるソフト施策を併せて実施してまいります。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 交通容量の拡大(国道4号東埼玉道路等)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号現示の調整による交通の整流化を図ります。</li> </ul>

## 3. 埼玉県東部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。
  - 都市間交通と都市内交通が集中することによる南北・東西の交通軸の渋滞、利用者交通の集中による商業施設へのアクセス道路の渋滞について道路ネットワークの整備対策等の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行ってまいります。(PDCAサイクル)



# ■埼玉県中部地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

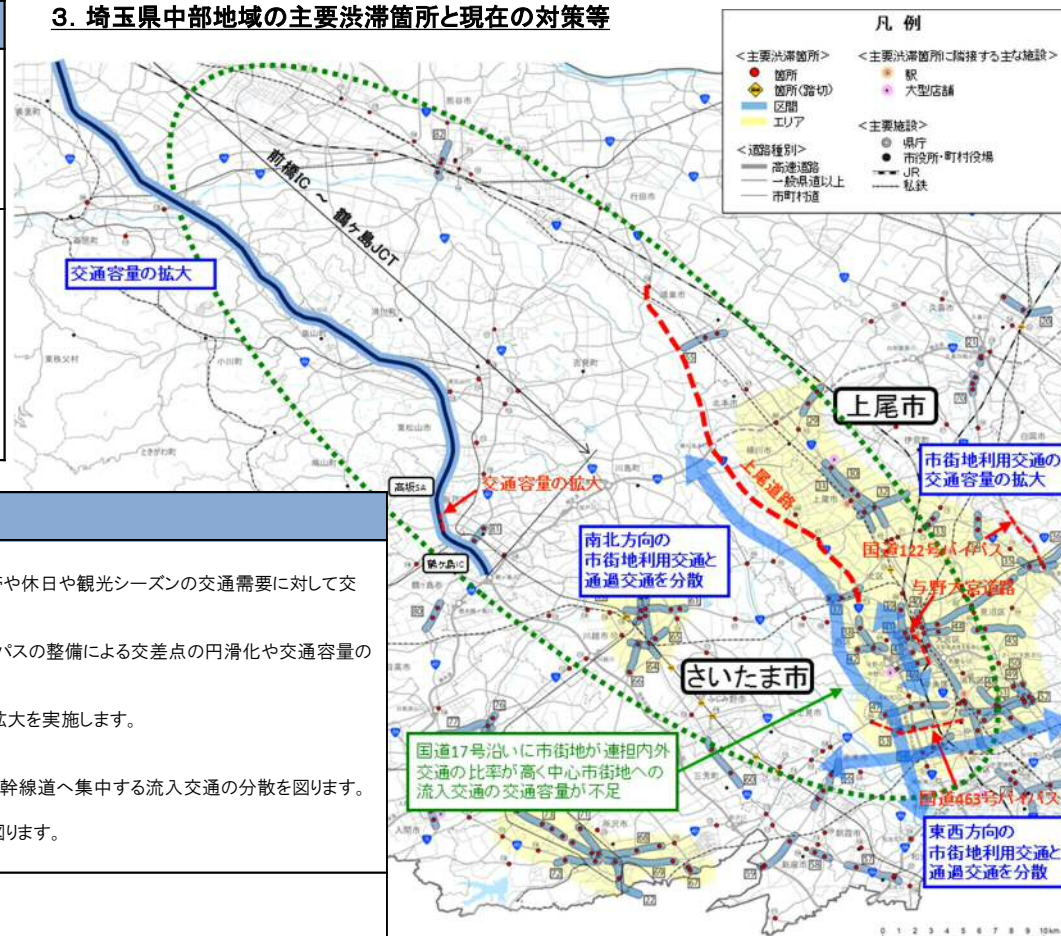
## 1. 埼玉県中部地域の概況

	概要
埼玉県中部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>さいたま市は業務核都市として位置づけられており、国道17号の沿線の「浦和地区」「大宮さいたま新都心地区」を中心に商業・会社等の業務施設、行政施設が集中しています。</li> <li>市街地は、旧中山道沿いの大宮台地上などの鉄道利便性の高い地域を中心に形成されており、主な鉄道駅である大宮駅周辺、浦和駅周辺に商業施設が集積しています。</li> <li>自動車専用道路をはじめとする広域的な道路ネットワークや都市の骨格を形成する都市計画道路の整備率が低い状況となっています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心と群馬・新潟方面を繋ぐ南北方向の高速道路ネットワークにおいては、交通需要の増大する朝夕の通勤・通学時や休日や観光シーズンに交通容量が不足する箇所で渋滞が顕著となっています。</li> <li>南北方向の都市間を結ぶ幹線道路においては、交通需要の増大する朝夕の通勤・通学時に限らず主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や周辺の住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生しています。</li> <li>東西方向の都市間を結ぶ幹線道路においては、道路交通ネットワーク整備が不十分なため、都市内交通と主要都市間の交通に限られた国道16号等の主要幹線道路に集中し渋滞が発生しており、周辺の生活道路においても主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

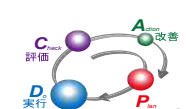
	概要
道路整備	<p>①南北方向の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心と群馬・新潟方面を繋ぐ南北方向の高速道路ネットワークである関越自動車道の朝夕の通勤・通学時間帯や休日や観光シーズンの交通需要に対して交通容量が不足する渋滞について、交通容量の拡大を図る対策の検討・実施を行います。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 南北の高速道路ネットワークの交通容量の拡大(関越道 鶴ヶ島IC付近～高坂SA付近)</li> </ul> </li> <li>交通需要に対して交通容量が不足する南北方向の交通軸である国道17号等の主要渋滞箇所について、バイパスの整備による交差点の円滑化や交通容量の拡大を図るとともに信号現示の調整によるソフト対策を実施していきます。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 交通容量の拡大(国道17号上尾道路、与野大宮道路等)</li> </ul> </li> <li>交差点形状や道路構造に起因する速度低下について、バイパスの整備による交差点の円滑化や交通容量の拡大を実施します。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 交通容量の拡大(国道122号バイパス等)</li> </ul> </li> </ul> <p>②東西方向の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市を迂回する環状方向の道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、都心へ向かう主要幹線道へ集中する流入交通の分散を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ ネットワーク道路の整備(首都圏中央連絡自動車道)</li> </ul> </li> <li>市街地中心部を迂回するバイパスの整備により、東西方向の交通軸の交通容量の拡大、交差点の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 交通容量の拡大(国道463号バイパス)</li> </ul> </li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号現示の調整による交通の整流化を図ります。</li> </ul>

## 3. 埼玉県中部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
  - 交通需要に対して交通容量が不足することに起因する南北・東西方向の交通軸における渋滞について、バイパス整備による交通容量の拡大や環状道路ネットワークの整備による交通の転換・分散を図ります。
- 『(仮称)埼玉県中部地域渋滞ボトルネックワーキンググループ』を立ち上げ、各道路管理者が連携して、南北・東西方向の渋滞対策を検討して参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



## 1-3 千葉県の対応方針について

---

## ■千葉県移動性向上プロジェクト委員会における主な意見について

都県名	ご意見
千葉県	・千葉県内でも高速道路及び一般道の主要渋滞箇所が集中している湾岸地域(都県境～アクア付近)を対象にWGを設置してはどうかとの提案があった。

# 千葉県全体における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警本部、神奈川県警本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

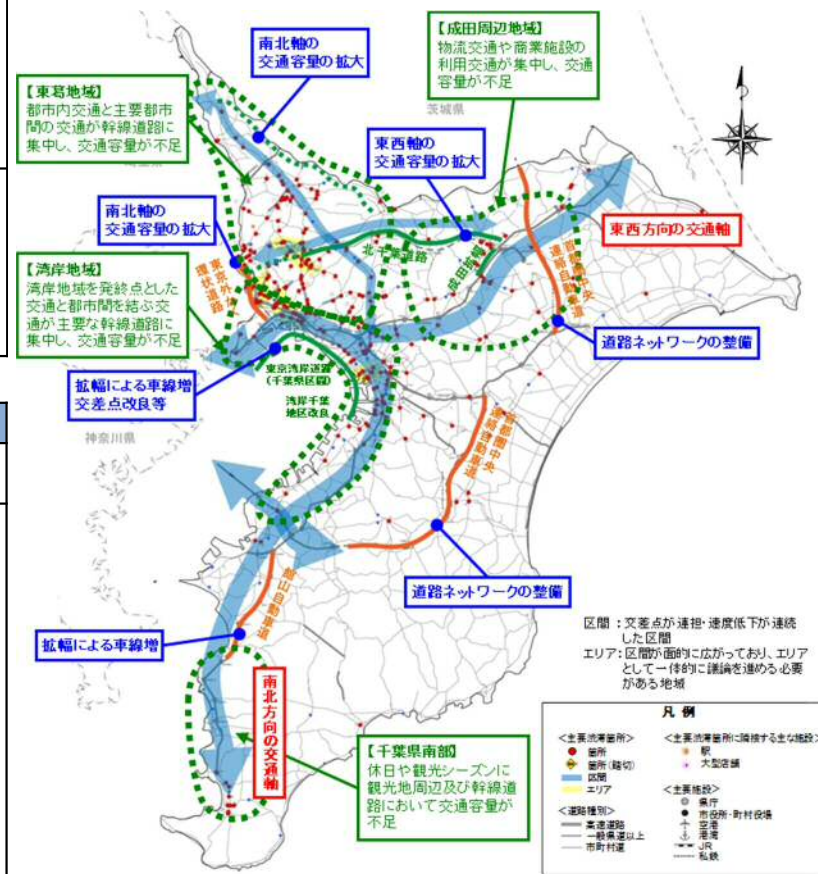
## 1. 千葉県の概況

	概要
千葉県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都心と隣接する関東平野の東側に位置し、千葉県全域に占める可住地面積が68.5%と大きく、古くからベッドタウンとして宅地開発が進んでおり、約78万人が千葉県から東京へ通勤・通学しています。</li> <li>東葛地域には、中核市を含む主要都市が連担しており、千葉県人口の4割が集中しています。各主要都市間を結ぶ幹線道路が少なく南北方向、東西方向とも国道に交通が集中しており、特に都内寄りでは車線数の少ない道路に都市内交通と通過交通が集中しています。</li> <li>東京湾に面する湾岸地域は千葉県人口の約2割が集中している千葉市を始め主要都市が存在しており、大規模な商業施設やレジャー施設及び京葉工業地域が形成されており、千葉県の経済・産業活動の中心となっています。</li> <li>約3,300万人/年の空港利用客がある成田国際空港を抱える成田地域では、大型商業施設への利用交通により交通が集中しています。</li> <li>また、千葉県南部では約2,800万人/年が観光に訪れており、休日や観光シーズンには交通が集中しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内の主要都市周辺及び観光地での渋滞が多く、湾岸地域では集客力の大きい大規模商業施設や大規模工場が多く立地しており、主要な幹線道路が市街地部を通過しているため、湾岸地域を発着点とした交通と通過交通が国道14号、国道357号等の主要な幹線道路に集中し、慢性的な渋滞が発生しています。</li> <li>東葛地域では国道6号と国道16号において、都市内交通と通過交通が幹線道路に集中するため渋滞が発生しています。また、主に都内寄りでは車線数が少ない道路が多く、南北方向の交通容量不足による渋滞が発生しています。</li> <li>成田周辺地域では、物流交通や商業施設の利用交通が集中し、国際空港周辺の道路において渋滞が発生しています。</li> <li>千葉県南部では、休日や観光シーズンの館山方面の観光交通により、観光地周辺及び幹線道路において渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 方向性

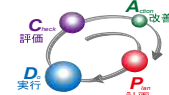
	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県においては、市街地に集中する交通による渋滞、空港の物流交通や大型商業施設の利用交通による渋滞、休日等における観光交通による渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。</li> </ul>
道路整備	<p>①市街地に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市内交通と主要都市間の交通の分離</li> <li>道路ネットワークの整備により、都市部を通過する交通を転換させ、流入交通の分散を図ります。→道路ネットワークの整備(首都圏中央連絡自動車道、外かく環状道路、北千葉道路)</li> <li>都市間を結ぶ道路の渋滞対策</li> <li>道路ネットワークの整備と並行して、交通容量不足による渋滞について、交通容量の拡大や交差点の円滑化を図ります。→拡幅による車線増、交差点改良等(東京湾岸道路(千葉県区間)、湾岸千葉地区改良等)</li> </ul> <p>②空港周辺における物流交通利用者や大型商業施設の利用交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空港周辺道路の渋滞対策</li> <li>東葛地域及び茨城県境、山武地域から空港へのアクセス道路や空港周辺の主要交差点における交通の集中による渋滞について、交通容量の拡大を図ります。→交通容量の拡大(北千葉道路等)</li> <li>→空港周辺の主要交差点における交通容量の拡大(成田拡幅等)</li> </ul> <p>③休日等における観光交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光地周辺における渋滞対策</li> <li>休日や観光シーズンにおける交通集中による幹線道路の渋滞について、交通容量の拡大を図ります。→拡幅による車線増(館山自動車道等)</li> </ul>

## 3. 千葉県全体の交通ネットワークイメージ



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。→市街地に集中する交通による渋滞に対する道路ネットワークの整備や交通容量の拡大などの対策、空港や観光地周辺の渋滞に対する交通容量の拡大等の対策を実施します。
- 高速道路及び一般道の主要渋滞箇所が集中している千葉県湾岸地域においては、WG(ワーキンググループ)を設置して対策等を検討し、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の中で議論していきます。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



# 千葉県全体における対応方針について ～現在の対策等の例～ (案)

## 参考① 千葉県の県土整備 2012

### ■千葉県の道づくり「7つの基本方針」

**方針1** みんなの移動にやさしい道路を創出する道づくり

- 1/バリアフリー化の促進
- 2/子供を育てやすい生活環境の創出
- 3/交通事故の削減
- 4/安心して生活できる街づくり
- 5/既存トンネル・橋梁のメンテナンス強化による信頼性の向上

**方針2** 緑地との共生と豊かな生活を享受する道づくり

- 1/自然環境との共生
- 2/生態系への配慮
- 3/交通円滑化による環境改善

**方針3** 千葉の魅力を創出する道づくり

- 1/観光の促進と観光経済の創出
- 2/多様な観光ニーズへの対応
- 3/中心市街地の活性化と魅力ある街づくり

**方針4** 都市圏の発展を支える道づくり

- 1/都市圏交通へのアクセス向上
- 2/市町村合併の支援
- 3/首都圏各地との広域連携強化

**方針5** 産業の発展を支える道づくり

- 1/都市圏交通の円滑化
- 2/ETCの普及促進
- 3/物流ネットワーク形成の支援
- 4/交通・物流の円滑化による物流効率化の支援

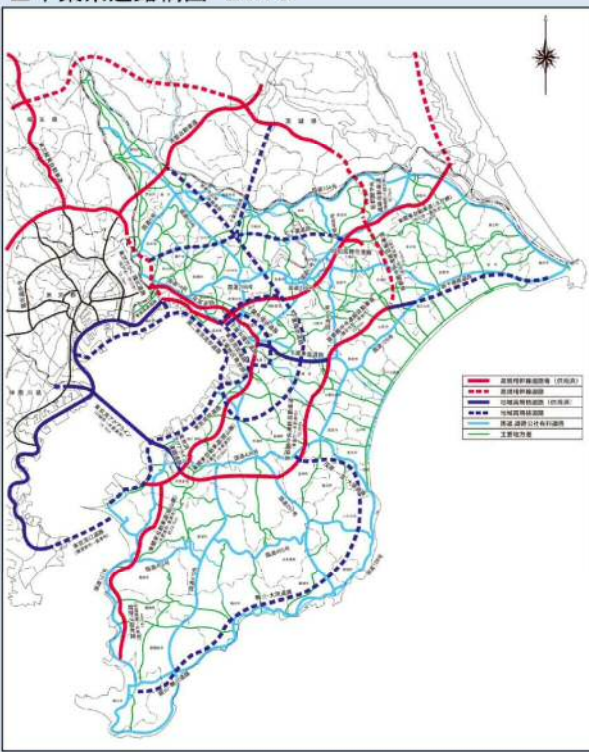
**方針6** 国土の発展を支える道づくり

- 1/交通結節点における機能向上
- 2/市町村合併の支援
- 3/首都圏各地との広域連携強化

**方針7** 環境にやさしい道づくり

- 1/十分な情報公開とみなさんの意見の反映
- 2/道路標識を含めた情報提供の充実
- 3/IT(情報技術)の活用による安心して運転できる道路の整備

### ■千葉県道路網図 2013



## 参考② 各事業箇所の概要 (国土交通省 パンフレット等)

### ■首都圏中央連絡自動車道(東金JCT～木更津東IC)

■首都圏中央連絡自動車道(東金JCT～木更津東IC)に期待される効果

**圏央道整備による千葉県における効果**

- 圏央道整備による効果**
  - 1/圏央道の整備により、圏内各地へのアクセスが向上します。
  - 2/圏央道の整備により、圏内各地へのアクセスが向上します。
- 観光の促進**
  - 1/圏央道の整備により、観光客のアクセスが向上します。
  - 2/圏央道の整備により、観光客のアクセスが向上します。
- 産業地域の拡大**
  - 1/圏央道の整備により、産業地域の拡大が促進されます。
  - 2/圏央道の整備により、産業地域の拡大が促進されます。

※首都圏中央連絡自動車道パンフレット引用

### ■首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～松尾横芝IC)

■首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～大栄横芝IC)

**整備効果**

- 1/圏央道の整備により、圏内各地へのアクセスが向上します。
- 2/圏央道の整備により、圏内各地へのアクセスが向上します。

※首都圏中央連絡自動車道パンフレット引用

### ■東京外かく環状道路(千葉県区間)

■外環千葉県区間の主な整備効果

1/交通の円滑化  
2/交通安全の向上  
3/観光の促進  
4/産業地域の拡大  
5/環境の改善

※東京外かく環状道路パンフレット引用

### ■北千葉道路

■事業計画の概要

北千葉道路は、以下のような効果が期待されます。

- 1/交通の円滑化
- 2/交通安全の向上
- 3/観光の促進
- 4/産業地域の拡大
- 5/環境の改善

※北千葉道路パンフレット引用

### ■東京湾岸道路(千葉県区間)

期待される整備効果

- 1/圏道267号は首都圏の湾岸地区を結ぶ重要な幹線道路であり、船橋地区の交通門前化対策により渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。
- 2/東京湾岸道路(千葉県区間)は、長大な東京湾岸地帯を結ぶ重要な幹線道路であり、船橋地区の交通門前化対策により渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。
- 3/東京湾岸道路の整備は、圏内各地へのアクセスが向上し、観光の促進、産業地域の拡大、環境の改善が期待されます。
- 4/東京湾岸道路の整備は、圏内各地へのアクセスが向上し、観光の促進、産業地域の拡大、環境の改善が期待されます。

※東京湾岸道路(千葉県区間)パンフレット、H22年度事業再評価資料引用

### ■湾岸千葉地区改良

整備によって期待される効果

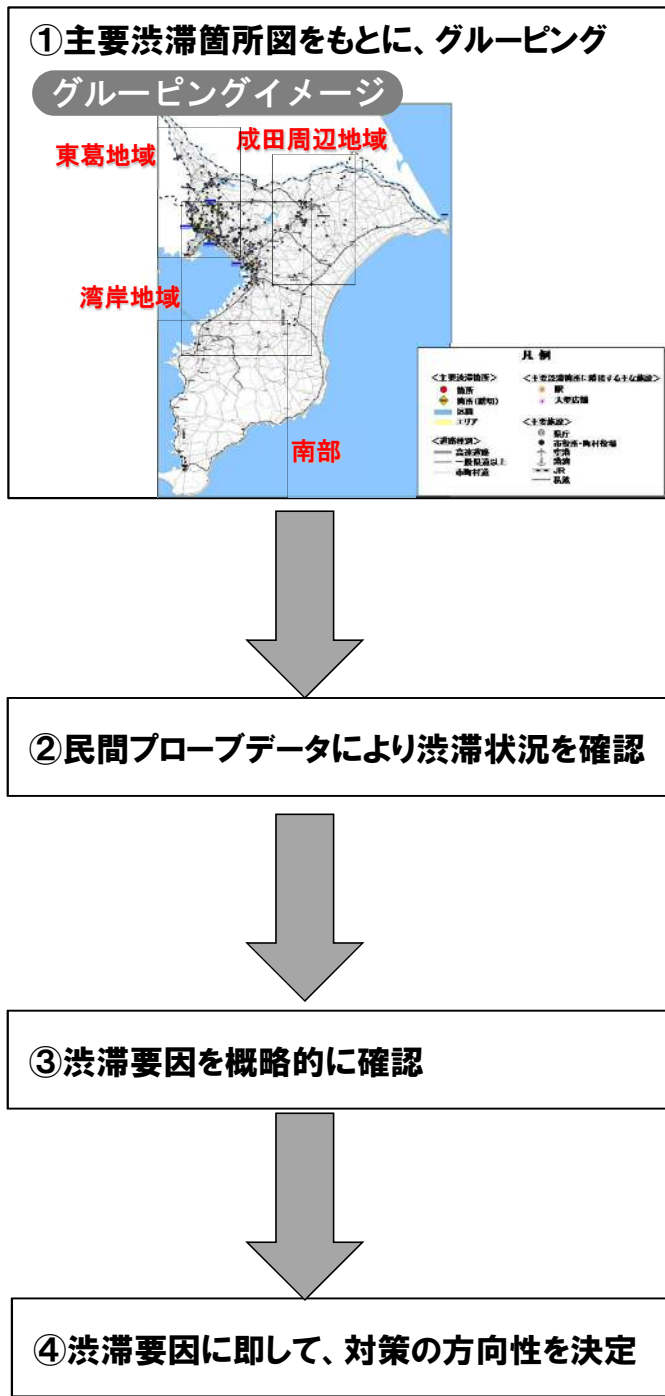
- 1/渋滞が解消され、交通が円滑になります。
- 2/排出ガスが減少し、大気環境が改善されます。
- 3/CO<sub>2</sub>排出量が削減されます。
- 4/騒音・振動が緩和されます。
- 5/安全性が向上し、交通事故が減少します。
- 6/歩行者空間の安全性・快適性が向上します。

※湾岸千葉地区改良パンフレット引用



# ■対応方針作成の流れ

## ■検討フロー



・地形、地勢的な状況  
・ネットワークの状況

・周辺の施設の状況  
(観光地・工場等)  
・道路管理者の経験

## ■各地域の状況分析

### 東葛地域

■地域の状況  
○東京都心から放射方向の主要幹線道路として常磐自動車道と国道6号、南北の主要幹線道路として 国道16号がありますが、その他の主要地方道などは2車線程度の車線数の少ない道路で交通ネットワークが構成されています。(出典:H22交通センサス)

■渋滞要因  
○民間プローブデータより、主要幹線道路の交差点、車線数の少ない道路において速度低下が見られる箇所を多数確認

・車線数の少ない道路が多く、特に都内寄りでは都市内交通と通過交通が数少ない南北方向を結ぶ幹線道路に集中し、交通容量不足により高塚十字路交差点や馬込十字路交差点等で渋滞が発生しています。

・人口が集中している市街地を幹線道路が通過しているため、主要都市間の交通の他、都市内交通も多く、交通が集中し、単路部や交差点での交通容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。

・鎌ヶ谷エリアでは踏切による渋滞が発生しています。

### 湾岸地域

■地域の状況  
○都市機能が集積している地域であり、埋め立て地を中心に京葉工業地域を形成しています。沿岸部には集客力の大きい大規模商業施設、物流施設が多く立地するなど、土地利用が変化してきています。

■渋滞要因  
○民間プローブデータより、交通が集中する臨海部の主要幹線道路、車線数の少ない道路において速度低下が見られる箇所を多数確認

・主要都市間の交通の他、都市内交通も多く、人口や大規模商業施設や物流施設が集中している市街地を中心に交通が集中し、単路部や交差点での交通容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。

・京葉工業地域と東京都内や県内主要都市間を結ぶ交通需要が多く、国道14号、京葉道路、国道357号、東関東自動車道といった道路交通ネットワークが臨海部に集中しています。

・市街地を通過し主要都市間を繋いでいる車線数の少ない道路においては、右左折車両による速度低下や渋滞が発生しています。

### 成田周辺地域

■地域の状況  
○約3,300万人/年の空港利用者が訪れ、約200万t/年の物流を取扱っている成田国際空港があります(出典:成田国際空港(株)HP 空港の運用状況2012年)。

■渋滞要因  
○民間プローブデータより、成田国際空港の物流交通や大型商業施設の利用交通が集中する主要な幹線道路において速度低下が見られる箇所を多数確認

・主要な幹線道路が市街地を通過しており、成田国際空港の物流交通や大型商業施設の利用交通が集中することにより、通勤時間帯や休日に渋滞が発生しています。

・東葛地域から成田空港に至る幹線道路周辺及び茨城県境や山武地域から成田空港に至る幹線道路では、主要交差点において交通集中による速度低下や渋滞が発生しています。

### 南部

■地域の状況  
○南房総地域は、年間を通じて温暖であり、菜の花の開花する春先や夏の海水浴シーズンを中心に、約1,000万人/年の観光客が訪れています(出典:千葉県HP 平成23年観光客の入込動向について)。

■渋滞要因  
○民間プローブデータより、休日や観光シーズンには観光地への経路や観光地周辺の交差点において速度低下が見られる箇所を多数確認

・南房総地域には観光施設が多く立地しており、休日や観光シーズンには、交通集中による渋滞が発生しています。

# 千葉県東葛地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

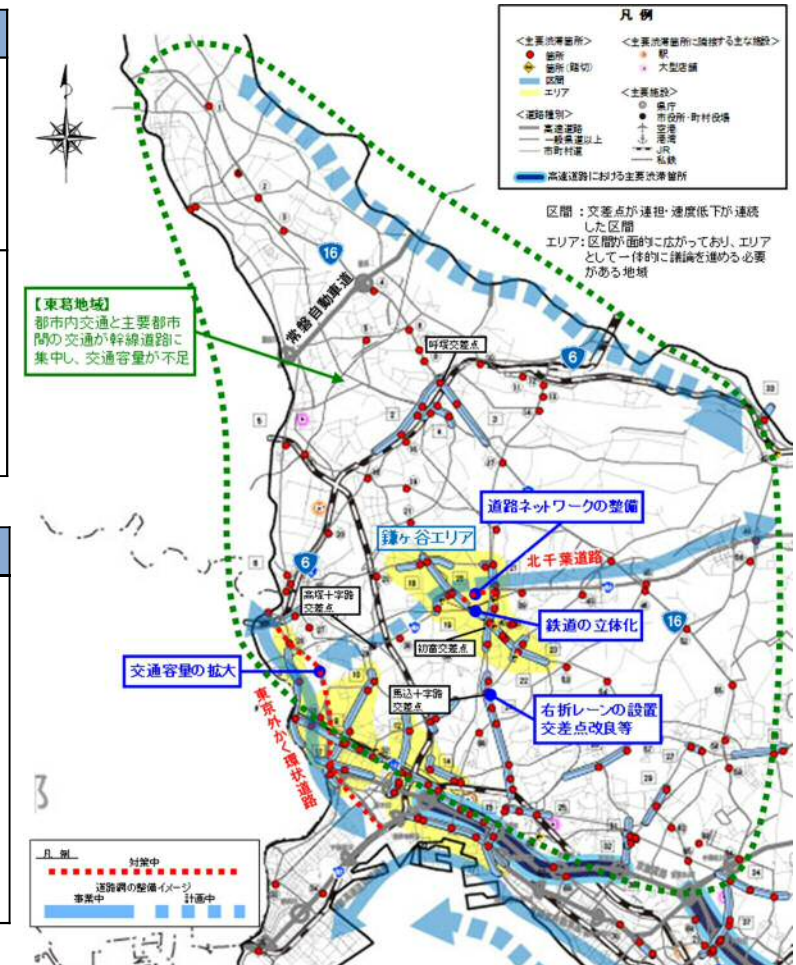
## 1. 千葉県東葛地域の概況

	概要
千葉県東葛地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県東葛地域は、中核市である柏市や松戸市など千葉県の人口の約4割が集中している地域であり、市街地を主な幹線道路が通過しています。</li> <li>東京都心から放射方向の主要幹線道路として常磐自動車道と国道6号、南北の主要幹線道路として国道16号がありますが、その他の主要地方道などは2車線程度の車線数の少ない道路で交通ネットワークが構成されています。</li> <li>柏市内では、国道6号や国道16号周辺に大規模商業施設や工業団地が立地しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口が集中している市街地を幹線道路が通過しているため、主要都市間の交通の他、都市内交通も多く、交通が集中し、単路部や交差点での交通容量不足による速度低下や渋滞が初富交差点等で発生しています。</li> <li>また、鎌ヶ谷エリアでは踏切による渋滞も発生しています。</li> <li>車線数の少ない道路が多く、特に都内寄りでは都市内交通と通過交通が数少ない南北方向を結ぶ幹線道路に集中し、交通容量不足により高塚十字路交差点や馬込十字路交差点等で渋滞が発生しています。</li> <li>国道6号と国道16号の主要幹線道路が市街地にて交差しており、呼塚交差点などで交通集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

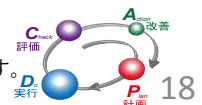
	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>市街地を通過する主要幹線道路の渋滞対策 都市間交通と都市内交通が集中し、交通需要に対して交通容量が不足していることによる渋滞については、道路ネットワークの整備による交通の転換・分散を図ります。 →道路ネットワークの整備(外かく環状道路、北千葉道路)</li> <li>踏切における渋滞対策 鉄道の立体化による交通の円滑化を図ります。 →鉄道の立体化(新京成線)</li> <li>南北方向を結ぶ車線数が少ない幹線道路の渋滞対策 車線数が少ない道路へ交通が集中していることによる渋滞に対しては、並行する幹線道路の整備による交通容量の拡大や交差点改良による交差点の円滑化を図ります。 →交通容量の拡大(国道298号) →右折レーンの設置、交差点改良等(馬込十字路交差点等)</li> </ol>

## 3. 千葉県東葛地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→道路ネットワークの整備による交通の転換・分散や鉄道の立体化、南北方向の幹線道路の交通容量の拡大・交差点の改良等を実施するとともに、南北方向の新たな道路ネットワークの整備について検討して参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



# 千葉県湾岸地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

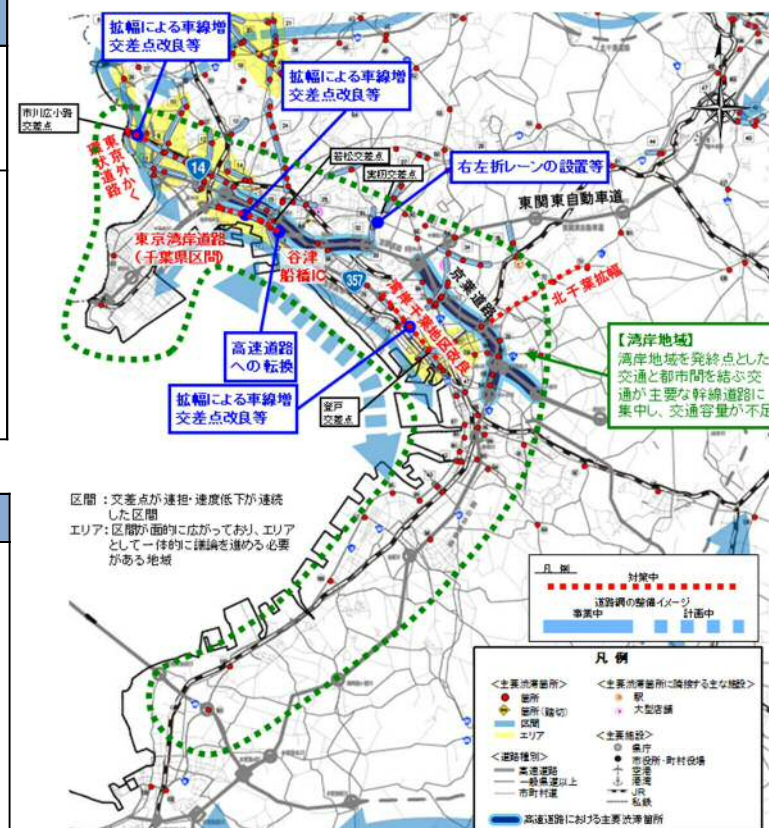
## 1. 千葉県湾岸地域の概況

	概要
千葉県湾岸地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県湾岸地域は、千葉県人口の約2割が集中している県都千葉市を始め主要都市が連なり、都市機能が集積している地域であり、埋め立て地を中心に京葉工業地域を形成しています。</li> <li>また、沿岸部には県内で最も観光客数の多い大規模レジャー施設や集客力の大きい大規模商業施設、物流施設が多く立地するなど、土地利用が変化してきています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>京葉工業地域と東京都内や県内主要都市間を結ぶ交通需要が多く、国道14号、京葉道路、国道357号、東関東自動車道といった道路交通ネットワークが臨海部に集中しています。</li> <li>主要都市間の交通の他、都市内交通も多く、人口や大規模商業施設や物流施設が集中している市街地を中心に交通が集中し、国道14号市川広小路交差点や国道357号若松交差点、登戸交差点等の単路部や交差点での交通容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。</li> <li>市街地を通過し主要都市間を繋いでいる車線数の少ない道路においては、右左折車両による速度低下や渋滞が実効交差点等で発生しています。</li> <li>京葉道路では主要都市間の交通が多く、休日や通勤時間帯に交通が集中し、分合流部における速度低下に起因する渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

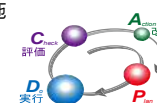
	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>市街地における交通需要に対して交通容量が不足していることによる渋滞対策 交通容量不足による渋滞については、拡幅による車線の増加や交差点改良等による交通の円滑化及び高速道路の利便性向上による通過交通の高速道路への転換を図ります。 →拡幅による車線増、交差点改良等(国道14号拡幅、東京湾岸道路(千葉県区間)、湾岸千葉地区改良等) →高速道路への転換(谷津船橋IC)</li> <li>車線数の少ない道路の渋滞対策 車線数が少ない道路における主要渋滞箇所に対しては右左折車線の設置等交差点改良による交差点の円滑化を図ります。 →右左折レーンの設置等(実効交差点等)</li> <li>高速道路の渋滞対策 休日や通勤時間帯の交通集中部のボトルネック部において、交通容量の確保を図る対策の検討・実施を行います。 →京葉道路(花輪IC付近～幕張IC付近、穴川IC付近～貝塚IC付近)</li> </ol>

## 3. 千葉県湾岸地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→市街地での交通容量の不足による渋滞について拡幅による車線増や交差点改良等の交通容量の拡大や高速道路の利便性向上による交通転換を図ります。
- 高速道路及び一般道の主要渋滞箇所が集中している千葉県湾岸地域においては、WG(ワーキンググループ)を設置して対策等を検討し、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の中で議論していきます。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



# 千葉県成田周辺地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

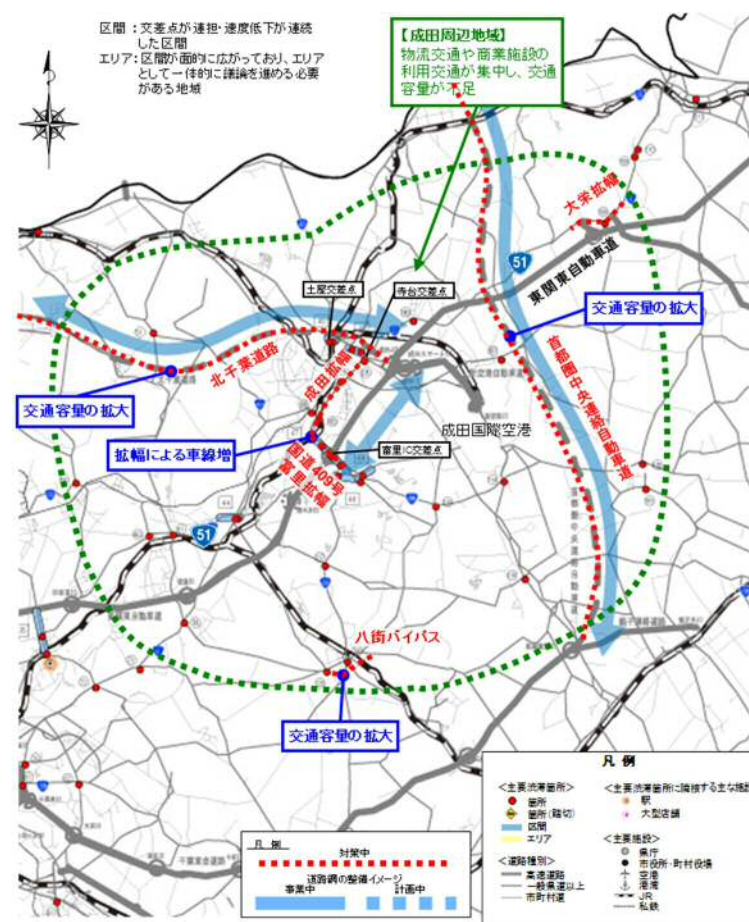
## 1. 千葉県成田周辺地域の概況

	概要
千葉県成田周辺地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>約3,300万人/年の空港利用者が訪れ、約200万t/年の物流を取扱っている成田国際空港があり、近年は大規模商業施設が空港周辺の成田市内に outlets しています。</li> <li>また、平成25年4月には、酒々井IC付近に大型商業施設が outlets しています。</li> <li>京葉・鹿島両工業地域を結ぶ路線として東関東自動車道及び国道51号が市街地中心部を通過しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要な幹線道路が市街地を通過しており、成田国際空港の物流交通や大型商業施設の利用交通が集中することにより、通勤時間帯や休日に寺台交差点や土屋交差点、富里IC交差点等で渋滞が発生しています。</li> <li>東葛地域から成田空港に至る幹線道路周辺及び茨城県境や山武地域から成田空港に至る幹線道路では、主要交差点において交通集中による速度低下や渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

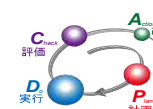
	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>市街地での交通容量不足に対する渋滞対策 市街地における物流交通や大型商業施設の利用交通による渋滞については、拡幅による車線増による交通容量の拡大を図ります。 →拡幅による車線増(成田拡幅、国道409号富里拡幅等)</li> <li>空港へのアクセス道路の渋滞対策 東葛地域及び茨城県境や山武地域から空港に至る幹線道路や空港周辺の主要交差点における交通の集中による渋滞について、交通容量の拡大を図ります。 →交通容量の拡大(北千葉道路、圏央道、八街バイパス等) →空港周辺の主要交差点における交通容量の拡大(成田拡幅等)</li> </ol>

## 3. 千葉県成田周辺地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→市街地での交通容量不足に対する渋滞に対する拡幅による車線増による交通容量の拡大や空港へのアクセス道路における交通容量の拡大を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



# 千葉県南部における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

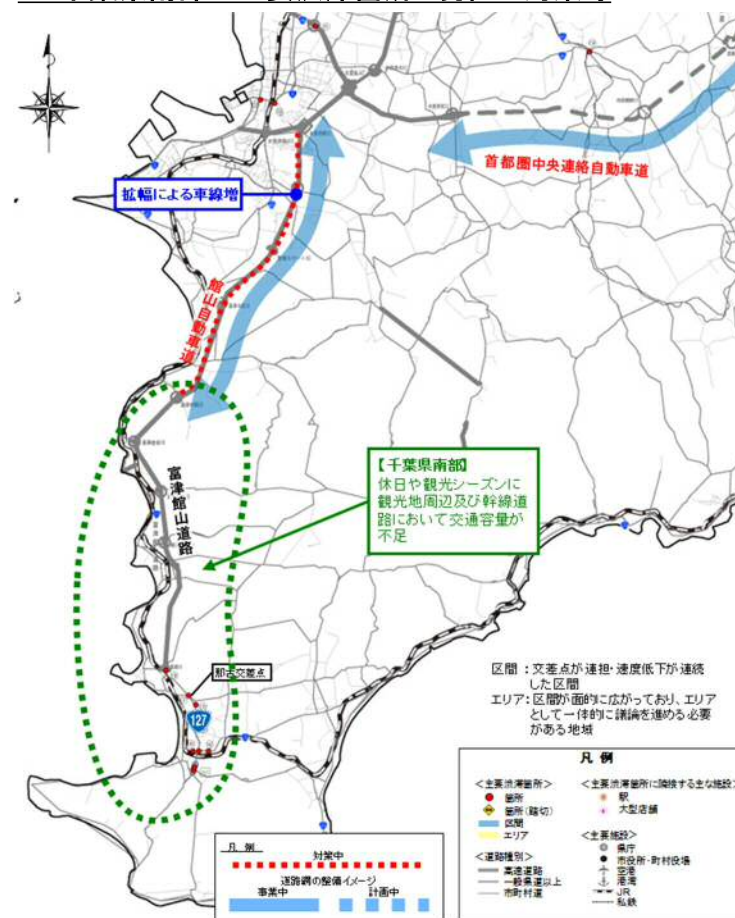
## 1. 千葉県南部の概況

	概要
千葉県南部の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県南部は、南北軸として館山自動車道・富津館山道路と国道127号により交通ネットワークが構成されています。</li> <li>南房総地域は、年間を通じて温暖であり、約1,000万人/年の観光客が訪れています。特に菜の花の開花する春先や、夏の海水浴シーズンには多数の観光客が訪れています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>南房総地域には観光施設が多く立地しており、休日や観光シーズンには、観光地への経路にあたる館山自動車道の速度低下や観光地周辺的那古交差点等において交通集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

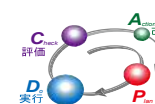
	概要
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>休日等における観光交通による渋滞の対策について観光地への経路にあたる幹線道路における交通集中による渋滞について、交通容量の拡大や交差点改良により交通の円滑化を図ります。</li> <li>→ 拡幅による車線増(館山自動車道等)</li> <li>→ 交差点改良(那古交差点等)</li> </ul>

## 3. 千葉県南部の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- 休日や観光シーズンにおける観光地への経路における渋滞について、拡幅による車線増による交通容量の拡大や交差点改良等を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



## 1-4 東京都の対応方針について

---

## ■東京都道路移動性向上検討委員会における主な意見について

都県名	ご意見
東京都	<ul style="list-style-type: none"><li>・渋滞対策立案には、渋滞要因の分析が重要であることから、「今後の対応方針」に「渋滞要因の分析」を記載したほうがよい。</li><li>・今後の対応方針について移動性向上委員会の役割も記載したほうがよい。</li><li>・「現在の対策等」に「信号制御」による策も記載してもらいたい。</li><li>・23区内の「対応方針」にも「都市計画道路のネットワーク強化」による対策を記載したほうがよい。</li></ul>

# 東京都全体における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を主要渋滞箇所として特定しました。
- 第4回協議会では、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討します。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

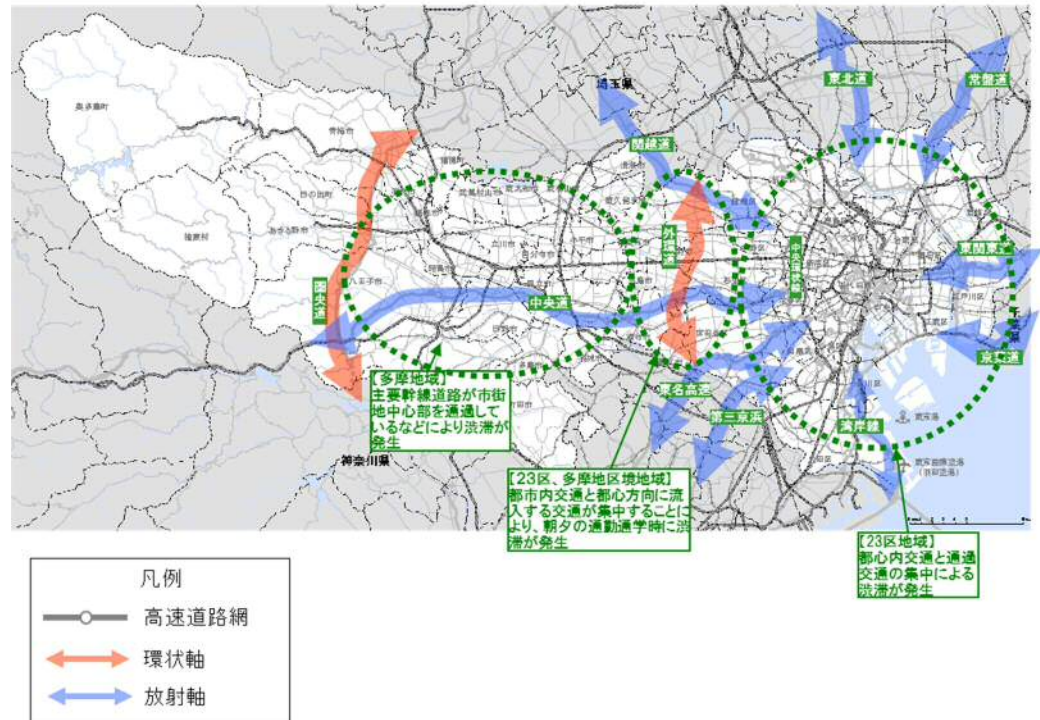
## 1. 東京都の概況

	概要
東京都の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都は国内のGDPの約2割を占めるなど、日本の政治・経済の中心地となっており、特別行政区(23区)には、国の機関や企業の本社等が集中し、経済活動が活発な地域となっています。</li> <li>そのため、多摩地域や隣接する埼玉県、神奈川県、千葉県から23区に流入する営業、物流等の交通が集中しています。</li> <li>また、多摩地域では八王子市や立川市等の駅周辺に商業施設が集積しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺地域から都心方向に流入する交通が集中しており、都市内交通と通過交通が混在しているため、都心方向に伸びる主要な放射道路と環状道路に連続的な渋滞が発生しています。</li> <li>特に、23区の西側の環状八号線の周辺地域では、都市内交通と都心外から流入する交通が集中しているため、主要な放射道路である国道1号、15号、17号、20号、254号、246号等や環状8号線等の環状道路に連続的な渋滞が発生しています。</li> <li>また、東京西部の主要な都市である八王子市街地でも、国道16号と国道20号が市街地中心部を通過するため、都市内交通と通過交通が主要幹線道路に集中し、交通渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

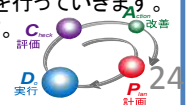
	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都においては、都心の通過交通と地域の交通が混在し集中することによって発生する交通渋滞及び多摩地域で発生する交通渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。</li> </ul>
道路整備	<p>①都心の通過交通と地域の交通が混在し集中することによって発生する交通渋滞の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環状方向の高速道路ネットワークの整備により、通過交通の都心進入の抑制及び交通分散導入を図ります。             <ul style="list-style-type: none"> <li>環状道路の整備(外かく環状道路(関越道～東名高速間)、中央環状品川線)</li> </ul> </li> <li>交差点の立体化や拡幅(車線数の増設)等の交通容量の拡大による交差点の円滑化を図ります。             <ul style="list-style-type: none"> <li>一交差点立体化(国道15号蒲田駅周辺整備等)</li> <li>一交通容量の拡大(国道14号両国拡幅、国道14号亀戸小松川立体、国道6号新宿拡幅、国道131号大島居交差点(交差点改良;車道拡幅)等)</li> <li>一駅前空間整備(国道20号新宿駅南口地区基盤整備)</li> </ul> </li> </ul> <p>②多摩地域の市街地で発生する交通渋滞の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バイパスの整備や拡幅(車線数の増設)など、交通容量の拡大に取り組みます。             <ul style="list-style-type: none"> <li>一交通容量の拡大(国道20号八王子南バイパス、国道16号八王子拡幅、東八道路等)</li> </ul> </li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況に応じた信号制御等を実施し、交通流の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 東京都全体の交通ネットワークイメージ



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、東京都移動性向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- ⇒通過交通と地域の交通が混在し集中していることに起因する渋滞について、環状道路整備、都市計画道路のネットワーク強化、バイパス整備、拡幅、交差点改良等による交通容量の拡大を実施します。
- 中央道の高井戸IC～八王子IC、八王子IC～上野原IC間において、WG(ワーキンググループ)を設立し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、移動性向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)





# 東京都全体における対応方針について ～現在の対策等の例～ (案)

## 参考① 「2020年の東京」(平成23年12月、東京都)

### 「2020年の東京」計画 全体概要

「10年後の東京」計画から「2020年の東京」計画へ

10年後の東京 計画 (2011-2020)

2020年の東京 計画 (2011-2020)

2020年の東京における8つの目標と「2020年の東京」を支える「10年のロードマップ」

人口増加からみた「2020年の東京」

2020年の東京 主要な12のプロジェクト

2020年の東京の主要な12のプロジェクト

※2020年の東京パンフレット(平成23年12月、東京都)

## 参考② 各事業箇所の概要(国土交通省 パンフレット等)

### 東京外かく環状道路(関越道～東名高速)

計画概要

東京外かく環状道路は都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。

現在まで「自動車専用部(高速道路)」は関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmが供用されています。

関越道から東名高速までの約16kmについては、事業を実施しており、東名高速から海岸道路までの約20kmについては予定路線に位置づけられています。

期待される効果

- 期待される効果
- 期待される効果
- 期待される効果
- 期待される効果
- 期待される効果
- 期待される効果

※東京外かく環状道路事務所ホームページより引用

### 中央環状品川線

計画概要

期待される効果

- 期待される効果
- 期待される効果
- 期待される効果
- 期待される効果
- 期待される効果
- 期待される効果

※東京都建設局ホームページより引用

### 目標4 施策10 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く

2030年の成長の姿

これまでの主な数値と到達点

3か年の主要事業の概要

物流機能の強化

交通機能の強化

※「2020年の東京」へのアクションプログラム2013(平成25年1月、東京都)

### 将来道路ネットワークと効果

交通・物流機能を高める陸・海・空のネットワーク

※「2020年の東京」へのアクションプログラム2013(平成25年1月、東京都)

### 国道20号 八王子南バイパス

慢性的な渋滞を緩和し、スムーズな交通と地域の活性化のために

国道20号八王子南バイパス事業は、八王子市域を東西につなぐ幹線道路で八王子市域の交通渋滞の緩和や交通安全の確保、圏域のアクセス道路として行動範囲の拡大や移動時間の短縮などを目的とした、延長約9.6kmのバイパス事業です。

平成22年7月31日、町田街道から国道20号までの約2.8kmが開通しており、引き続き用地取得を実施しています。

※相武国道事務所ホームページより引用

### 国道14号 両国拡幅

一般国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路です。

一般国道14号東京都内区間の中で都市計画(6車線)の未整備区間である両国橋西詰～江東橋西詰の間では、幹一丁目交差点、幹三丁目交差点等において主に幹と方を中心に渋滞が発生しています。

両国拡幅事業は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした中央区東日本橋二丁目から墨田区錦町四丁目までの延長1.9kmの環道拡幅事業です。

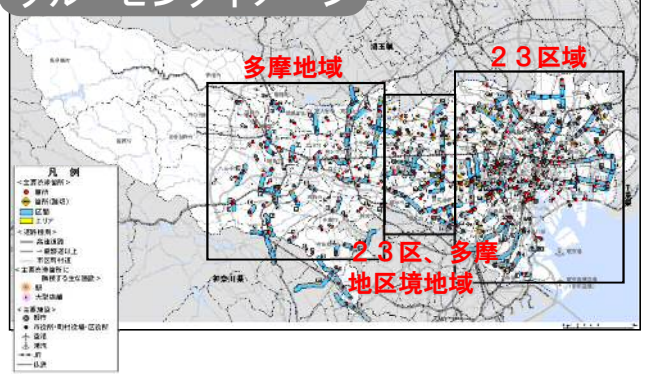
※東京国道事務所ホームページより引用

# ■対応方針作成の流れ

## ■検討フロー

### ①主要渋滞箇所図をもとに、グルーピング

#### グルーピングイメージ



・地形、地勢的な状況  
・ネットワークの状況

### ②民間プローブデータにより渋滞状況を確認

### ③渋滞要因を概略的に確認

・周辺の施設の状況  
(商業施設・工場等)  
・道路管理者の経験

### ④渋滞要因に即して、対策の方向性を決定

## ■各地域の状況分析

### 多摩地域

#### ■地域の状況

- 多摩地域は、都心から約20～40kmに位置し、都心までの利便性が高いため、高度成長期には多摩ニュータウンが建設されるなど、都心通勤者の住宅地が広がっている。
- 八王子市、立川市等の駅周辺には商業施設が集積している。
- 国道16号や国道20号の沿線には、八王子市に本社を置く音響メーカーのある北八王子工業団地や日野市と羽村市に本社・工場を持つ自動車メーカーなどの工業施設が点在している。

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺地域の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・多摩地域の主要都市である八王子市周辺においては、市街地中心部を国道20号が東西方向に通過し、南北方向に埼玉県・神奈川県とを結ぶ国道16号が通過しており、限られた主要幹線道路に都市内交通と営業車両や物流等の通過交通が混在し、集中していることから、容量不足による渋滞が連続的に発生している。
- ・その他の都市においては、駅周辺に商業施設が集積しているため、住宅地が広がる郊外部から駅周辺に向う交通と通過交通が混在し、集中していることから幹線道路において渋滞が発生している。

### 23区、多摩地区境地域

#### ■地域の状況

- 練馬区・杉並区・世田谷区から武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市にかけての環八道路の周辺には、東京都の約2割の人口が集中しており、JRや私鉄の駅周辺を中心に市街地を形成している(出典:平成22年国勢調査)。
- 地域内の主な幹線道路としては、東西方向に都心部へアクセスするための放射機能を持つ国道20号、国道246号、青梅街道、世田谷通り等が通過しており、埼玉県・神奈川県結ぶ環状機能を持つ環状8号線、笹目通り等が南北に通過している。

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺地域の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・東名高速～中央道～関越道を結ぶ環状方向(南北方向)の高速道路ネットワークが未整備であるため、都心から最も外周に位置する環状8号線に、物流関係の大型車をはじめとする交通が集中しており、容量不足による激しい渋滞が連続的に発生している。
- ・環八周辺地域では、地域内を移動する交通と都心方向へ流入する交通が放射方向(東西方向)の数少ない国道20号、国道246号、青梅街道、世田谷通り等の主要幹線道路に集中しており、吉祥寺通り、三鷹通り等の交差する幹線道路を含め面的に激しい渋滞が発生している。

### 23区域

#### ■地域の状況

- 特別行政区(23区)は、国の機関や企業の本社等が集中しており、主要な鉄道駅を中心に商業施設も集積しており、社会・経済活動が活発な地域であり、特に新宿や渋谷、池袋、品川、錦糸町等に商業施設や会社が集中している(東京都のGDPは国内の約2割(出典:平成21年度県民経済計算))。
- 23区全域で市街化が進んでおり、23区の郊外部には住宅地が広がっている。
- 湾岸部には東京国際空港(羽田空港)や京浜港(東京港)があり、旅客・物流機能が集積している。

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺地域の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・23区の郊外部では、都市内交通と都心へ流入する交通に限られた主要幹線道路に集中しているため、放射方向の国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号と環状方向の環状7号等で、連続的な渋滞が発生している。
- ・また、商業施設や会社が集積している新宿、渋谷、池袋など主要駅の駅前周辺部において、交通集中による渋滞が発生している。

# ■多摩地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を主要渋滞箇所として特定しました。
- 第4回協議会では、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討します。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

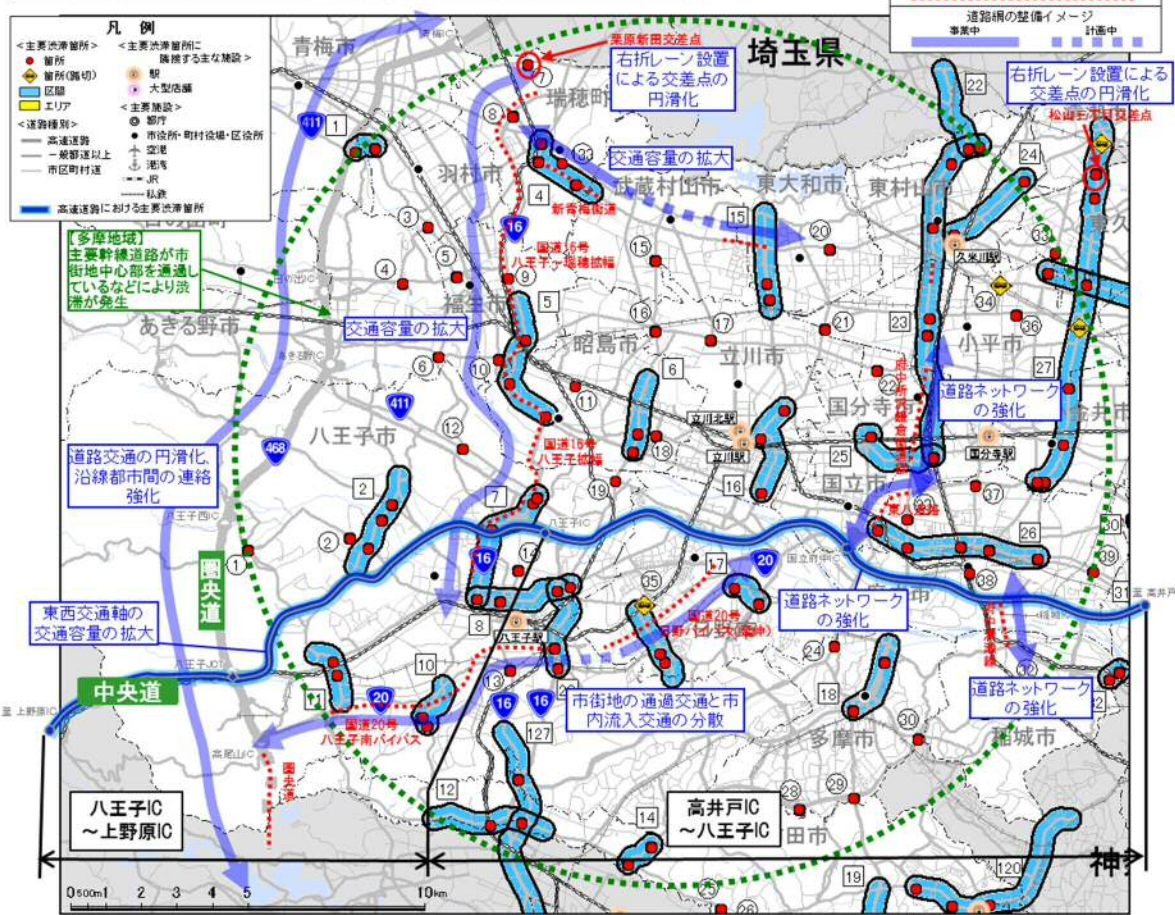
## 1. 多摩地域の概況

	概要
多摩地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩地域は、都心から約20~40kmに位置し、都心までの利便性が高いため、高度成長期には多摩ニュータウンが建設されるなど、都心通勤者の住宅地が広がっています。</li> <li>八王子市、立川市等の駅周辺には商業施設が集積しています。</li> <li>国道16号や国道20号の沿線には、八王子市に本社を置く音響メーカーのある北八王子工業団地や日野市と羽村市に本社・工場を持つ自動車メーカーなどの工業施設が点在しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩地域の主要都市である八王子市周辺においては、市街地中心部を国道20号が東西方向に通過し、南北方向に埼玉県・神奈川県と結ぶ国道16号が通過しており、限られた主要幹線道路に都市内交通と営業車両や物流等の通過交通が混在し、集中していることから、容量不足による渋滞が連続的に発生しています。</li> <li>その他の都市においては、駅周辺に商業施設が集積しているため、住宅地が広がる郊外部から駅周辺に向う交通と通過交通が混在し、集中していることから幹線道路において渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

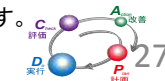
	概要
道路整備	<p>①東西方向の道路の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の通過交通と流入交通を分散するとともに、バイパスの整備や多摩東西道路の整備、車線数の増設等の交通容量の拡大による交差点の円滑化を図ります。</li> <li>→交通容量の拡大(国道20号八王子南バイパス、日野バイパス(延伸)、東八道路等)</li> </ul> <p>②南北方向の道路の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環状方向の高速道路ネットワークや多摩南北道路の整備により、通過交通の地域への進入の抑制及び交通の分散を図ります。</li> <li>→環状道路の整備(圏央道)、府中所沢鎌倉街道等の整備</li> <li>→車線数の増設等の交通容量の拡大による交差点の円滑化を図ります。</li> <li>→交通容量の拡大(国道16号八王子拡幅、国道16号八王子~瑞穂拡幅)</li> </ul> <p>③市街地における渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バイパス整備、交差点改良等により、市街地へ流入する通過交通を転換させ、道路交通の円滑化を図ります。</li> <li>→バイパスの整備(国道20号八王子南バイパス、日野バイパス(延伸)、東八道路等)</li> <li>→交差点改良により、道路交通の円滑化を図ります。</li> <li>→交差点改良等(右折レーンの設置(栗原新田交差点、松山三丁目交差点等))</li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況に応じた信号制御等を実施し、交通流の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 多摩地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

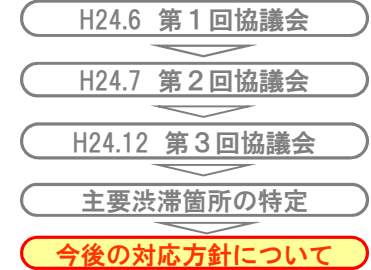
- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、東京都移動性向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。
- 通過交通と地域の交通が混在し集中していることに起因する渋滞について、環状道路の整備、都市計画道路のネットワーク強化、バイパスの整備、拡幅、交差点改良による交通容量の拡大を実施します。
- 東京都と山梨県を結ぶ中央道の高井戸IC~八王子、八王子IC~上野原IC間において、WG(ワーキンググループ)を設立し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、協議会や移動性向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行ってまいります。(PDCAサイクル)



# 23区、多摩地区境地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を主要渋滞箇所として特定しました。
- 第4回協議会では、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討します。



※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

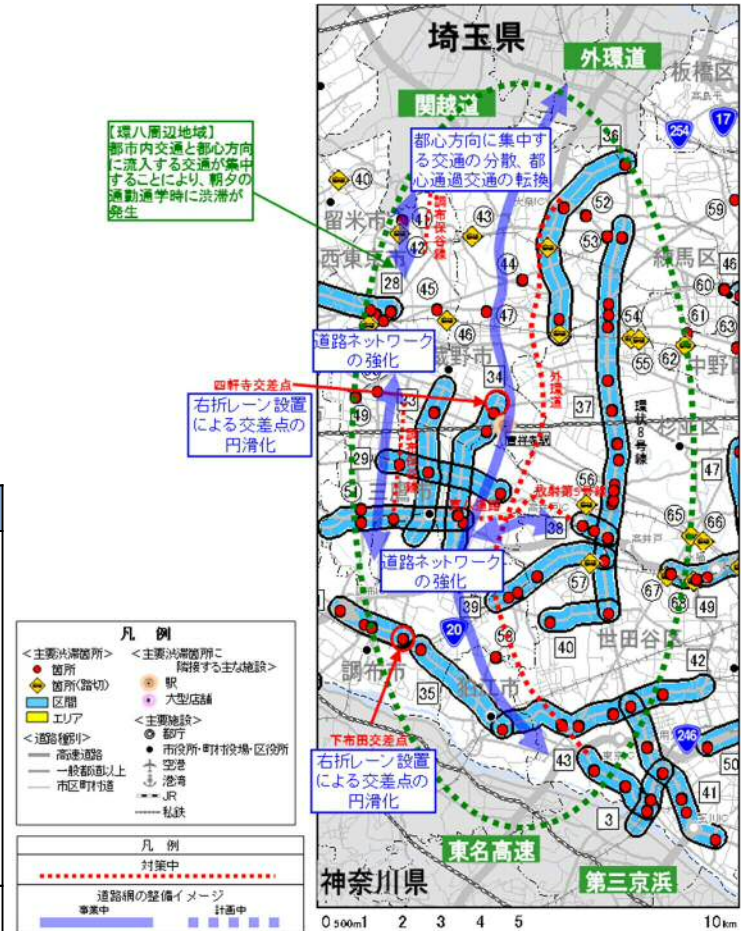
## 1. 23区、多摩地区境地域周辺地域の概況

	概要
23区、多摩地区境地域周辺地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>練馬区・杉並区・世田谷区から武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市にかけての環八道路の周辺には、東京都の約2割の人口が集中しており、JRや私鉄の駅周辺を中心に市街地を形成しています。</li> <li>地域内の主な幹線道路としては、東西方向に都心部へアクセスするための放射機能を持つ国道20号、国道246号、青梅街道、世田谷通り等が通過しており、埼玉県・神奈川県結ぶ環状機能を持つ環状8号線、笹目通り等が南北に通過しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東名高速～中央道～関越道を結ぶ環状方向(南北方向)の高速道路ネットワークが未整備であるため、都心から最も外周に位置する環状8号線に、物流関係の大型車をはじめとする交通が集中しており、容量不足による激しい渋滞が連続的に発生しています。</li> <li>環八周辺地域では、地域内を移動する交通と都心方向へ流入する交通が放射方向(東西方向)の数少ない国道20号、国道246号、青梅街道、世田谷通り等の主要幹線道路に集中しており、吉祥寺通り、三鷹通り等の交差する幹線道路を含め面的に激しい渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

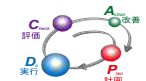
	概要
道路整備	<p>①環状方向(南北方向)の道路の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路ネットワーク(未整備である環状道路)の整備により、通過交通を高速道路に転換させ、交通分担による道路交通の円滑化を図ります。             <ul style="list-style-type: none"> <li>→環状道路ネットワークの整備(外かく環状道路(関越～東名高速間))</li> <li>→多摩南北道路の整備(調布保谷線)</li> </ul> </li> </ul> <p>②放射方向(東西方向)の道路の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心方向に集中する交通を分散するとともに、通過交通の流入を抑制し、道路交通の円滑化を図ります。             <ul style="list-style-type: none"> <li>→環状道路の整備(外かく環状道路(関越～東名間))</li> <li>→多摩東西道路の整備(東八道路)、区部放射道路の整備(放射5号線)</li> </ul> </li> </ul> <p>③市街地における渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改良により、道路交通の円滑化を図ります。             <ul style="list-style-type: none"> <li>→交差点改良等(右折レーンの設置(四軒寺交差点、下布田交差点等))</li> </ul> </li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況に応じた信号制御等を実施し、交通流の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 23区、多摩地区境地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、東京都移動性向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- ⇒通過交通と地域の交通が混在し集中していることに起因する渋滞について、環状道路の整備、都市計画道路のネットワーク強化等による交通容量の拡大を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、協議会や移動性向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



# ■23区地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を主要渋滞箇所として特定しました。
- 第4回協議会では、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を検討します。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

## 1. 23区地域の概況

	概要
23区地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>特別行政区(23区)は、国の機関や企業の本社等が集中しており、主要な鉄道駅を中心に商業施設も集積しており、社会・経済活動が活発な地域であり、特に新宿や渋谷、池袋、品川、錦糸町等に商業施設や会社が集中しています。</li> <li>23区全域で市街化が進んでおり、23区の郊外部には住宅地が広がっています。</li> <li>湾岸部には東京国際空港(羽田空港)や京浜港(東京港)があり、旅客・物流機能が集積しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>23区の郊外部では、都市内交通と都心へ流入する交通に限られた主要幹線道路に集中しているため、放射方向の国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号と環状方向の環状7号等で、連続的な渋滞が発生しています。</li> <li>また、商業施設や会社が集積している新宿、渋谷、池袋など主要駅の駅前周辺部において、交通集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<p>①23区周辺部の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路ネットワークの整備により都心方向に集中する交通を分散するとともに、通過交通の流入を抑制し、道路交通の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→環状方向の高速道路ネットワークの整備(中央環状品川線)</li> <li>→臨海部の道路ネットワークの整備(国道357号東京湾岸道路(東京都区間))</li> </ul> </li> <li>交差点立体化や拡幅による車線数の増設等の交通容量の拡大による交差点の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→道路の拡幅(国道14号両国拡幅、国道14号亀戸小松川立体、国道6号新宿拡幅)</li> <li>→交差点立体化(国道357号新木場地区整備、国道15号蒲田駅周辺整備)</li> <li>→交差点の改良(国道131号大鳥居交差点(交差点改良;車道拡幅)等)</li> </ul> </li> </ul> <p>②主要駅周辺部の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前空間の整備や道路拡幅などにより、交通の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→駅前空間整備(国道20号新宿駅南口地区基盤整備)</li> </ul> </li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況に応じた信号制御等を実施し、交通流の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 23区地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、東京都移動性向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っています。⇒通過交通と地域の交通が混在し集中していることに起因する渋滞について、都市計画道路のネットワーク強化、環状道路やバイパスの整備、拡幅による交通容量の拡大を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、協議会や移動性向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行います。(PDCAサイクル)

## 1-5 神奈川県への対応方針について

---

## ■神奈川県移動性向上委員会における主な意見について

都県名	ご意見
神奈川県	<ul style="list-style-type: none"><li>・どのような状況であれ、ソフト施策は常に議論として含めてほしい。</li><li>・地域の分類に箱根地域の渋滞を含めてはどうか。また、湘南・西湘地域には三浦半島の記述を追加して頂きたい。</li><li>・箱根地域と湘南・西湘地域は特徴が異なっているので分けて整理した方がよい。</li><li>・図に示す実施中施策については高速と一般街路を区別して表現できないか。</li></ul>

# 神奈川県全体における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

## 1. 神奈川県の概況

	概要
神奈川県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県は事業所数が全国で第4位であり、京浜工業地帯の一部を形成する川崎市、横浜市の京浜臨海部や圏央道周辺の県央・湘南地域に産業が集積しています。</li> <li>横浜、鎌倉、箱根といった国際的観光地をはじめとして、湘南、三浦半島、丹沢・大山など、特色ある観光地が各地域に形成され、多くの観光客が訪れています。</li> <li>東京の南西部に位置していることから、古くから東西方向(都心から放射方向)の道路が整備されているものの、南北方向(都心の環状方向)の道路整備が遅れています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路は、海側から東京湾岸道路、国道15号、国道1号、第三京浜、国道246号、東名高速道路等の幹線道路が整備されていますが、通過する地域は人口や産業施設が集中しており、交通需要も大きいため、主要な交差点や交通容量の低下している箇所での渋滞が発生しています。</li> <li>南北方向の道路においては、道路ネットワーク整備が進んでいないため、国道409号、国道16号、国道129号等の限られた路線に交通が集中しており、交通容量の不足から慢性的な渋滞が発生しています。</li> <li>県央の厚木市、相模原市・大和市周辺では、幹線道路が市街地中心部を通過しているため都市内交通と都市間交通が混在し、主要交差点等で渋滞が発生しています。</li> <li>箱根や鎌倉・湘南、三浦半島などの観光地周辺では、朝夕のピーク時や休日、観光シーズンに観光渋滞が発生しています。</li> </ul>

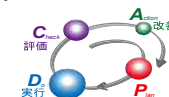
## 2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在進めている道路ネットワーク(圏央道、高速横浜環状道路、川崎縦貫道路、バイパス等)の整備を進めるとともに、市中心部や都市間を結ぶ幹線道路の主要渋滞箇所において、それぞれ渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。</li> </ul>
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路における渋滞対策 道路ネットワークの整備や交差点の改良、道路線形の不良箇所の改良や交通容量の拡大検討等により交通容量の拡大を図ります。 →道路ネットワークの整備(厚木秦野道路、横浜湘南道路、高速横浜環状南線等) →東西交通軸の交通容量の拡大検討(東名高速道路(大和トンネル付近)等)</li> <li>南北方向の道路の渋滞対策 道路ネットワーク整備により、都市内交通と都市間交通を適切に分担する等、交通の円滑化を図ります。 →道路ネットワークの整備(圏央道(さがみ縦貫道路)、高速横浜環状北線・北西線、川崎縦貫道路の整備)</li> <li>市街地における渋滞対策 拡幅による容量確保や交差点立体化、交差点改良、都市計画道路の整備等により交通の円滑化を図ります。 →拡幅による容量確保((都)世田谷町田線等) →都市計画道路の整備((都)宮内新横浜線等)</li> <li>主要な観光地における休日や観光シーズンの渋滞対策 観光地への経路にあたる幹線道路における交通集中による渋滞について、拡幅による容量確保等により交通の円滑化を図ります。</li> </ol>

## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→交通需要が大きい東西方向や道路ネットワーク整備が遅れている南北方向の道路ネットワーク整備や交差点改良等を実施します。
- 市街地における交差点改良や、観光地周辺における交差点改良など交通容量の拡大を図ります。
- 国道1号および東名高速では交通が集中しており交通容量の低下や不足により渋滞が顕著なため、「(仮称)神奈川県東名軸地域ボトルネック検討WG(ワーキンググループ)」を設置し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めてまいります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)

## 3. 神奈川県全体の交通ネットワークイメージ





# 神奈川県全体における対応方針について 現在の対策等の例(案)

## 参考①「改定・かながわのみちづくり計画」平成24年3月改定

### ■道路を取り巻く状況と改定の基本的な考え方

**依然として解消されない交通課題**  
 道路ネットワークの整備が完了し、道路の質の向上が課題となっている。特に、都市部における道路の渋滞や、地方道路の維持管理が課題となっている。

**多発する交通事故**  
 交通事故の発生件数は、依然として増加傾向にある。特に、高齢ドライバーの増加に伴って、高齢ドライバーによる交通事故の発生が懸念されている。

**急増する道路施設の更新需要**  
 道路施設の老朽化が進み、更新需要が増えている。特に、都市部における道路の更新が急務となっている。

**大規模地震の発生が切迫**  
 大規模地震の発生が切迫しており、道路施設の耐震化が急務となっている。特に、都市部における道路の耐震化が急務となっている。

**産業活動の活性化への対応**  
 産業活動の活性化を促進するため、道路施設の整備が不可欠となっている。特に、産業団地における道路の整備が急務となっている。

**観光地へのアクセス向上**  
 観光地の魅力を高めるため、道路施設の整備が不可欠となっている。特に、観光地における道路の整備が急務となっている。

**求められる地球温暖化対策**  
 地球温暖化対策の一環として、道路施設の整備が不可欠となっている。特に、省エネ型道路の整備が急務となっている。

## 参考⑤主な事業箇所の概要

### ■圏央道(さがみ縦貫道路)

県中央部を南北に走る大動脈「さがみ縦貫道路」の渋滞緩和だけでなく、圏央道の一部として大きな機能を生かします。

**「さがみ縦貫道路」が完成すると...**  
 圏央道全体の計画と、さがみ縦貫道路の概要を説明しています。

**圏央道全体の概要**  
 圏央道全体の計画と、各区間の概要を説明しています。

**神奈川県区間の概要**  
 神奈川県区間の概要を説明しています。

**「さがみ縦貫道路」が完成すると...**  
 さがみ縦貫道路の完成による効果と、周辺地域の発展を説明しています。

平成22年2月27日開通の海老名JCT～海老名1Cのその効果

圏央道さがみ縦貫道路パンフレット(横浜国道事務所)

### ■圏央道(横浜湘南道路)

県南部の都市を東西につなぐ国道1号、地域交通の分担適正化と、横浜市の広域的な交通円滑化を図ります

**「横浜湘南道路」が完成すると...**  
 横浜湘南道路の完成による効果と、周辺地域の発展を説明しています。

**圏央道全体の概要**  
 圏央道全体の計画と、各区間の概要を説明しています。

**神奈川県区間の概要**  
 神奈川県区間の概要を説明しています。

**「横浜湘南道路」が完成すると...**  
 横浜湘南道路の完成による効果と、周辺地域の発展を説明しています。

圏央道横浜湘南道路パンフレット(横浜国道事務所)

## 参考②横浜市中期4カ年計画平成22年12月

### ■施策27 交通ネットワークの整備による都市基盤の強化

**施策27 交通ネットワークの元による都市基盤の強化**

交通ネットワークの整備による都市基盤の強化を図ります。

**現状と課題**  
 交通ネットワークの整備による都市基盤の強化を図ります。

**施策の概要**  
 交通ネットワークの整備による都市基盤の強化を図ります。

**施策の推進体制**  
 交通ネットワークの整備による都市基盤の強化を図ります。

**施策の効果**  
 交通ネットワークの整備による都市基盤の強化を図ります。

### ■圏央道(高速横浜環状南線)

横浜市内の慢性的な渋滞を解消し、郊外各区域と周辺市域との新たな連携を育み、バランスある発展を支えます。

**「高速横浜環状南線」が完成すると...**  
 高速横浜環状南線の完成による効果と、周辺地域の発展を説明しています。

**圏央道全体の概要**  
 圏央道全体の計画と、各区間の概要を説明しています。

**神奈川県区間の概要**  
 神奈川県区間の概要を説明しています。

**「高速横浜環状南線」が完成すると...**  
 高速横浜環状南線の完成による効果と、周辺地域の発展を説明しています。

圏央道高速横浜環状南線パンフレット(横浜国道事務所)

### ■高速横浜環状北西線

1. 高速横浜環状北西線のあらまし

**計画概要**  
 高速横浜環状北西線の計画概要を説明しています。

**位置図**  
 高速横浜環状北西線の位置図を説明しています。

**出入口周辺の道路の計画概要**  
 高速横浜環状北西線の出入口周辺の道路の計画概要を説明しています。

高速横浜環状北西線パンフレット(横浜市道政局)

## 参考③川崎市市の道路整備プログラム平成23年3月

**1 後継1号区(1号区)の役割**  
 後継1号区(1号区)の役割を説明しています。

**2 後継2号区(2号区)の役割**  
 後継2号区(2号区)の役割を説明しています。

**3 後継3号区(3号区)の役割**  
 後継3号区(3号区)の役割を説明しています。

川崎市市の道路整備プログラム(平成23年3月)

## 参考④相模原市新道路整備計画平成22年3月

**相模原市の新道路整備計画の目標**

**都市圏の交通ネットワークの強化**  
 都市圏の交通ネットワークの強化を図ります。

**都市圏の交通ネットワークの強化**  
 都市圏の交通ネットワークの強化を図ります。

**都市圏の交通ネットワークの強化**  
 都市圏の交通ネットワークの強化を図ります。

相模原市新道路整備計画(平成22年3月)

### ■厚木秦野道路

神奈川県東部の新たな東西交通の形成により、地域の交通ネットワークの強化、交通の円滑化、地域の発展に寄与します。

**厚木秦野道路**  
 厚木秦野道路の概要を説明しています。

**厚木秦野道路**  
 厚木秦野道路の概要を説明しています。

厚木秦野道路パンフレット(横浜国道事務所)

### ■新東名高速道路(海老名～伊勢原)

**新東名「安全・安心・快適」宣言!**

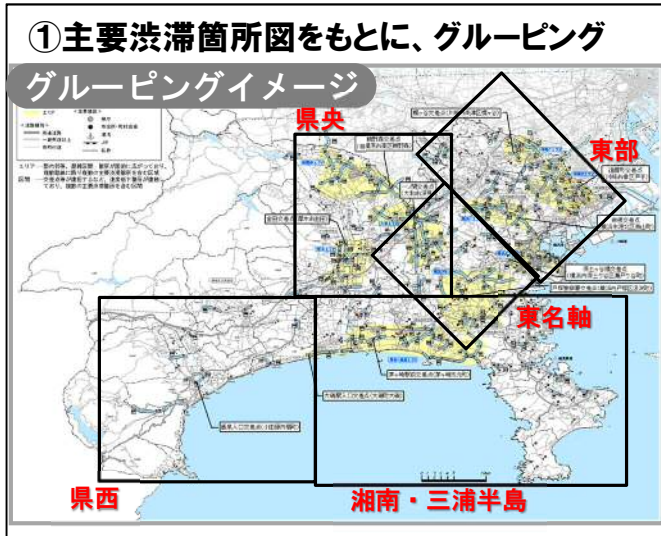
**新東名とは**  
 新東名の概要を説明しています。

**新東名「安全・安心・快適」宣言!**  
 新東名の概要を説明しています。

新東名高速道路 海老名～伊勢原パンフレット(NEXCO中日本)

# ■対応方針作成の流れ(1/2)

## ■検討フロー



・地形、地勢的な状況  
・ネットワークの状況

②民間プローブデータにより渋滞状況を確認

③渋滞要因を概略的に確認

・周辺の施設の状況  
(観光地・工場等)  
・道路管理者の経験

④渋滞要因に即して対策の方向性を決定

## ■各地域の状況分析

### 東部地域

#### ■地域の状況

- ・神奈川県東部地域の横浜市・川崎市は、大規模商業施設や業務施設が集積しており、首都東京に隣接しているため内陸部には住宅地が広がり、社会経済活動が活発な地域となっています。(出典:「かながわ都市マスタープラン」(平成19年10月改定))
- ・国際コンテナ戦略港湾に指定された京浜港(横浜港、川崎港)を抱えています。(出典:国土交通省港湾局記者発表資料 平成22年8月6日)
- ・羽田空港に多摩川を挟んで近接する川崎臨海部は国内のみならず、東アジア近隣諸国をはじめとした世界との交流・連携を支える県の新たな拠点としても期待されています。(出典:「かながわ都市マスタープラン」(平成19年10月改定))

#### ■交通状況

- ・保土ヶ谷バイパスには交通が集中し、約16.8万台/日と日本一の交通量(出典:H22道路交通センサス)

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日における速度低下が見られる箇所を多数確認

- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・主要な幹線道路が市街地中心部を通過しているため、横浜市や川崎市の中心部では業務交通が多く、容量不足等による速度低下や渋滞が発生。
- ・東西方向の東名高速道路と湾岸地域を結ぶ、南北方向の唯一の自動車専用道路である保土ヶ谷バイパスには交通が集中し、約16.8万台/日と日本一の交通量となっており、朝夕のピーク時に交通の集中による渋滞が発生。

### 湘南・三浦半島地域

#### ■地域の状況

- ・平塚市・茅ヶ崎市では、大規模な工場が古くから立地しており、近年、整備の進んでいる圏央道(さがみ縦貫道路)の周辺に新たな企業進出が進んでいます。(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画2010(平成22)年11月改定及び、インベスト神奈川立地企業位置図 H22.4.23)
- ・古都「鎌倉」や湘南海岸、三浦半島などの観光資源を有し、多くの観光客が訪れています。(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画2010(平成22)年11月改定)

#### ■交通状況

- ・相模川を渡る橋の周辺では、特に前後を自動車専用道路で挟まれた河口付近で慢性的に渋滞が発生しています。(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画2010(平成22)年11月改定)
- ・湘南海岸周辺では夏場を中心に訪れる観光客により、激しい渋滞が発生しています。(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画2010(平成22)年11月改定)
- ・三浦半島では地形的な特性などから海岸沿いの幹線道路に交通が集中し、特に休日においては観光客による渋滞が発生しています。(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画2010(平成22)年11月改定)

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日・休日における速度低下が見られる箇所を多数確認

- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

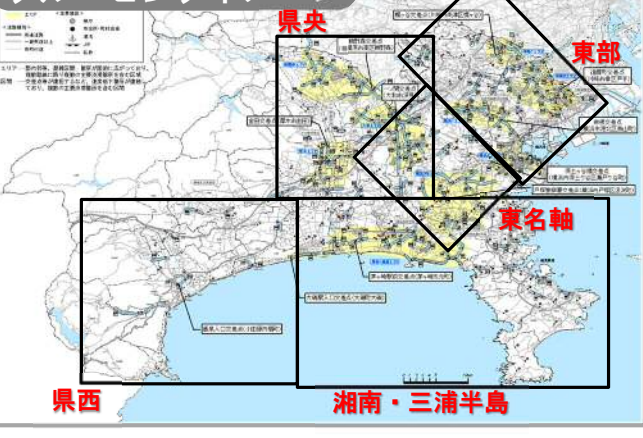
- ・茅ヶ崎市・藤沢市の中心部では通過交通と市内中心部への流入交通が混在し、容量不足による速度低下や渋滞が発生。また、南北に流れる相模川を渡る橋の周辺では、特に前後を自動車専用道路で挟まれた河口付近で慢性的に渋滞が発生。
- ・鎌倉では特に休日や行楽シーズンは日中、国道134号や県道藤沢鎌倉線などで観光地に向かう激しい渋滞が発生。
- ・湘南海岸周辺では夏場を中心に訪れる観光客により、国道1号や海岸沿いの国道134号で激しい渋滞が発生しています。
- ・三浦半島では地形的な特性などから海岸沿いの幹線道路に交通が集中し、特に休日においては国道16号や国道134号などで観光客による渋滞が発生しています。

# ■対応方針作成の流れ(2/2)

## ■検討フロー

### ①主要渋滞箇所図をもとに、グルーピング

#### グルーピングイメージ



・地形、地勢的な状況  
・ネットワークの状況

### ②民間プローブデータにより渋滞状況を確認

### ③渋滞要因を概略的に確認

・周辺の施設の状況  
(観光地・工場等)  
・道路管理者の経験

### ④渋滞要因に即して、対策の方向性を決定

## ■各地域の状況分析

### 県央地域

#### ■地域の状況

- ・東名高速道路や国道16号、国道246号などの道路網が古くから整備され、幹線道路周辺に製造業や研究開発機関が集積しています。(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画 2010(平成22)年11月改定)
- ・鉄道駅から離れた郊外においても市街地が形成されており、駅へアクセスするための交通手段は、県平均の4.4%に比べ8.1%と自動車利用の依存度が高くなっています。(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画2010(平成22)年11月改定、東京都市圏交通計画協議会「第5回(平成20年)パーソントリップ調査」)
- ・東西方向には東名高速道路の多重化をも担う新東名高速道路の整備や、南北方向を結ぶ新たなネットワークとなる圏央道(さがみ縦貫道路)の整備が進められており、その周辺地域においては企業進出も進んでいます。(出典:インベスト神奈川立地企業位置図 H22.4.23)

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・相模原市や、大和市、厚木市の中心部では通過交通と市内中心部への流入交通が混在し、湾岸地域と内陸部の南北方向を結ぶ国道16号や、東京と静岡間の東西方向を結ぶ国道246号などの幹線道路で容量不足による速度低下や渋滞が発生。

### 県西地域

#### ■地域の状況

- ・全国有数の温泉地である箱根、歴史ある城下町・宿場町の小田原、さがみの小京都と言われる湯河原など、それぞれ魅力を持ったわが国を代表する観光地となっています。(出典:「かながわ都市マスタープラン」(平成19年10月改定))
- ・他地域に比べ、最も鉄道、バスの利用率が低く、自動車利用率が高い地域であり、自動車利用のさらなる増加が懸念されます。(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画 2010(平成22)年11月改定)

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日・休日における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・小田原市の中心部では、通過交通と市内中心部への流入交通が混在し容量不足による速度低下や渋滞が発生。
- ・小田原市や箱根町等では、特に休日や行楽シーズンは日中、国道1号などで観光地に向かう渋滞が発生。

### 東名軸

#### ■地域の状況

- ・幹線道路沿道には製造業や物流倉庫をはじめとした企業の立地が進んでいます(出典:かながわ都市マスタープラン地域別計画 2010(平成22)年11月改定)
- ・南側の国道1号の沿道周辺には住宅地や商業施設などの市街地が広がっており、鉄道駅まで距離があるため、路線バスが密に運行されています。(出典:戸塚のまちづくり横浜市都市計画マスタープラン・戸塚区プラン(平成13年4月)及び神奈川中央交通路線バス時刻表)

#### ■交通状況

- ・東名高速道路は大型車の交通量が約5万台/日と非常に多く(出典:H22道路交通センサス)

#### ■渋滞要因

- 民間プローブデータより平日・休日における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認

- ・東名高速道路は大型車の交通量が約5万台/日と非常に多く、首都圏と中京圏・近畿圏との物流の大動脈を担っており、昼夜を問わず交通が集中。加えて、大和トンネル付近では土曜、休日には観光などの一般車両が集中し、激しい渋滞が発生。
- ・国道1号横浜市戸塚区内は、沿道に商業施設や住宅が集中しており、その前後を交差道路が少なく走行性の高い藤沢バイパスと横浜新道に挟まれているため速度低下が顕著。さらに、藤沢、湘南以西と横浜以東を結ぶ交通が集中していることもあり、渋滞が発生。

# ■神奈川県東部地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

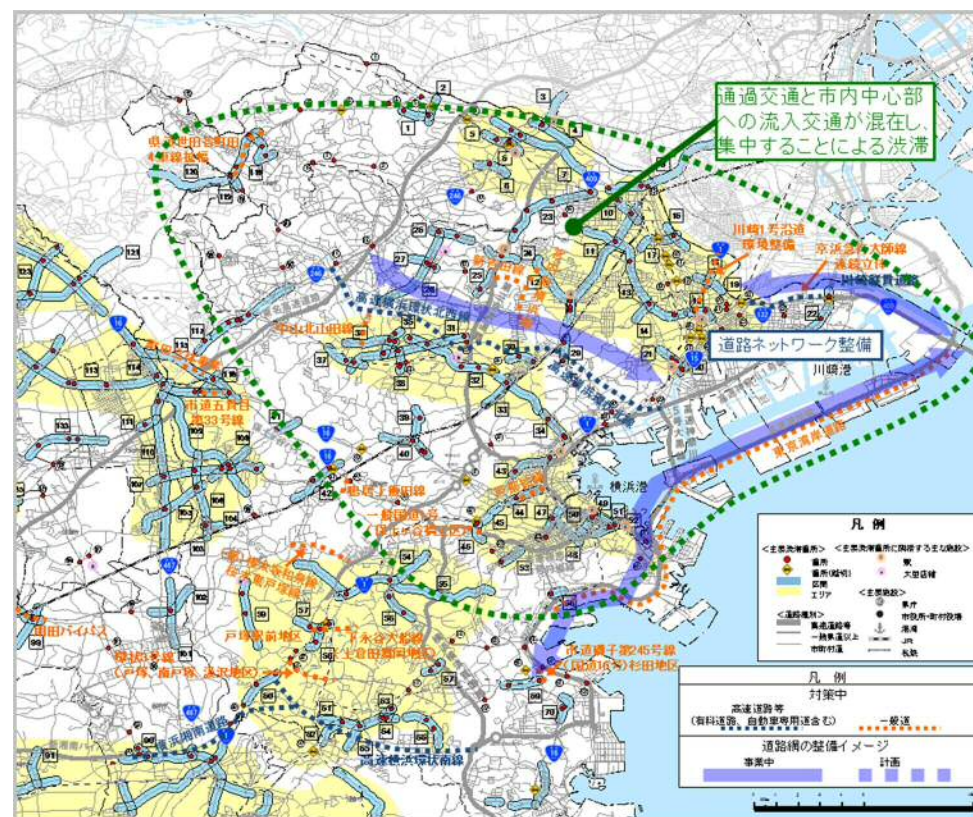
## 1. 神奈川県東部地域の概況

	概要
神奈川県東部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県東部地域の横浜市・川崎市は、大規模商業施設や業務施設が集積しており、首都圏に隣接しているため内陸部には住宅地が広がり、社会経済活動が活発な地域となっています。</li> <li>国際コンテナ戦略港湾に指定された京浜港(横浜港、川崎港)を抱えています。羽田空港に多摩川を挟んで近接する川崎臨海部は国内のみならず、東アジア近隣諸国をはじめとした世界との交流・連携を支える県の新たな拠点としても期待されています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要な幹線道路が市街地中心部を通過しているため、横浜市や川崎市の中心部では業務交通が多く、容量不足等による速度低下や渋滞が発生しています。</li> <li>東西方向の東名高速道路と湾岸地域を結ぶ、南北方向の唯一の自動車専用道路である保土ヶ谷バイパスには交通が集中し、約16.8万台/日と日本一の交通量となっており、朝夕のピーク時に交通の集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

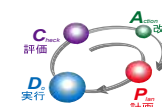
	概要
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 南北方向の道路の渋滞対策 横浜市中心部を迂回する道路ネットワーク整備や、川崎市内の縦方向を結ぶ道路ネットワーク整備により、都市内交通と通過交通を適切に分担させる等、交通の円滑化を図ります →道路ネットワークの整備(高速横浜環状北線・北西線、川崎縦貫道路)</li> <li>② 市街地における渋滞対策 拡幅による容量確保や交差点立体化、交差点改良、都市計画道路の整備等により交通の円滑化を図ります。 →拡幅による容量確保((都)世田谷町田線等) →都市計画道路の整備((都)宮内新横浜線、(都)中山北山田線等)</li> </ul>

## 3. 神奈川県東部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→交通需要が大きく交通容量が不足していることに起因する南北方向の道路の渋滞や市街地の渋滞について、道路ネットワークの整備や交差点改良等を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)





# 神奈川県県央地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

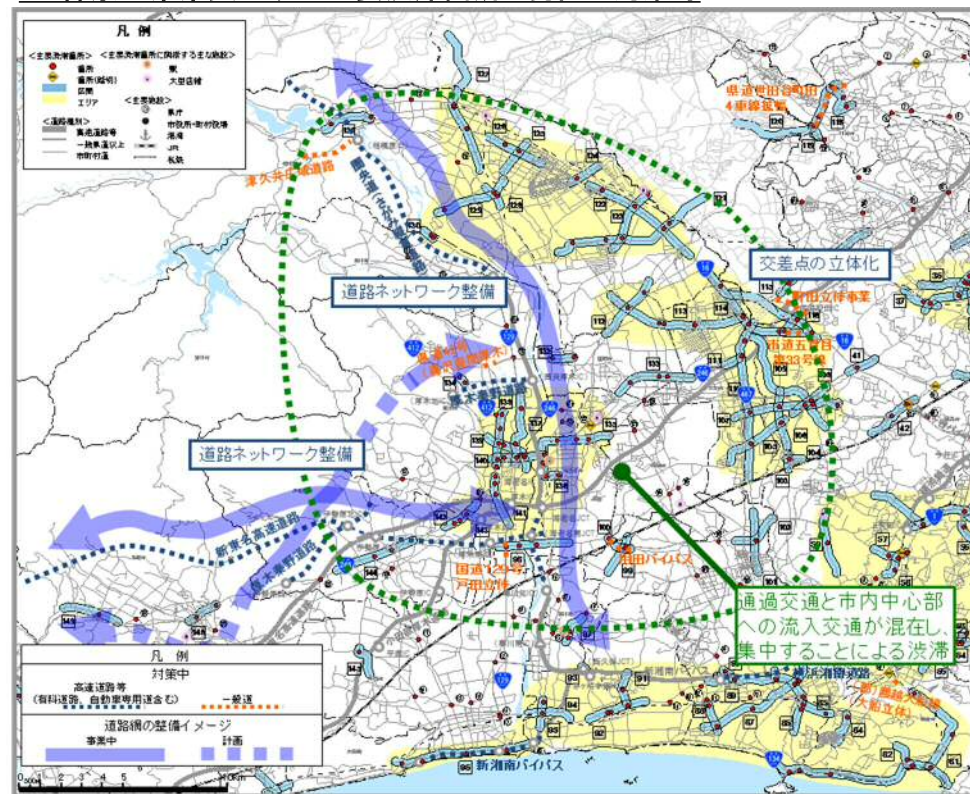
主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

## 1. 神奈川県県央地域の概況

概要	
神奈川県県央地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東名高速道路や国道16号、国道246号などの道路網が古くから整備され、幹線道路周辺に製造業や研究開発機関が集積しています。</li> <li>鉄道駅から離れた郊外においても市街地が形成されており、駅へアクセスするための交通手段は、県平均の4.4%に比べ8.1%と自動車利用の依存度が高くなっています。</li> <li>東西方向には東名高速道路の多重化をも担う新東名高速道路の整備や、南北方向を結ぶ新たなネットワークとなる圏央道(さがみ縦貫道路)の整備が進められており、その周辺地域においては企業進出も進んでいます。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>相模原市や、大和市、厚木市の中心部では通過交通と市内中心部への流入交通が混在し、湾岸地域と内陸部の南北方向を結ぶ国道16号や、東京と静岡間の東西方向を結ぶ国道246号などの幹線道路で容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 3. 神奈川県県央地域の主要渋滞箇所と現在の対策等

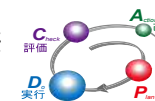


## 2. 現在の対策等

概要	
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路における渋滞対策 交通需要が大きく交通容量が不足している東西方向について、道路ネットワークの整備や交差点の改良、道路線形の不良箇所の改良等により交通容量の拡大を図ります。 →道路ネットワークの整備(厚木秦野道路)</li> <li>南北方向の道路の渋滞対策 道路ネットワークの整備が進んでいない南北方向について、都市を迂回する道路環状道路の整備により、都市内交通と通過交通を適切に分担する等、交通の円滑化を図ります →道路ネットワークの整備(圏央道(さがみ縦貫道路)) →交差点立体化(国道16号町田立体等)</li> </ol>

## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→交通需要が大きく交通容量が不足していることに起因する東西方向の渋滞や道路ネットワークが進んでいないことによる南北方向の渋滞について、道路ネットワークの整備や交差点立体化、交差点改良等を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



# 神奈川県県西地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

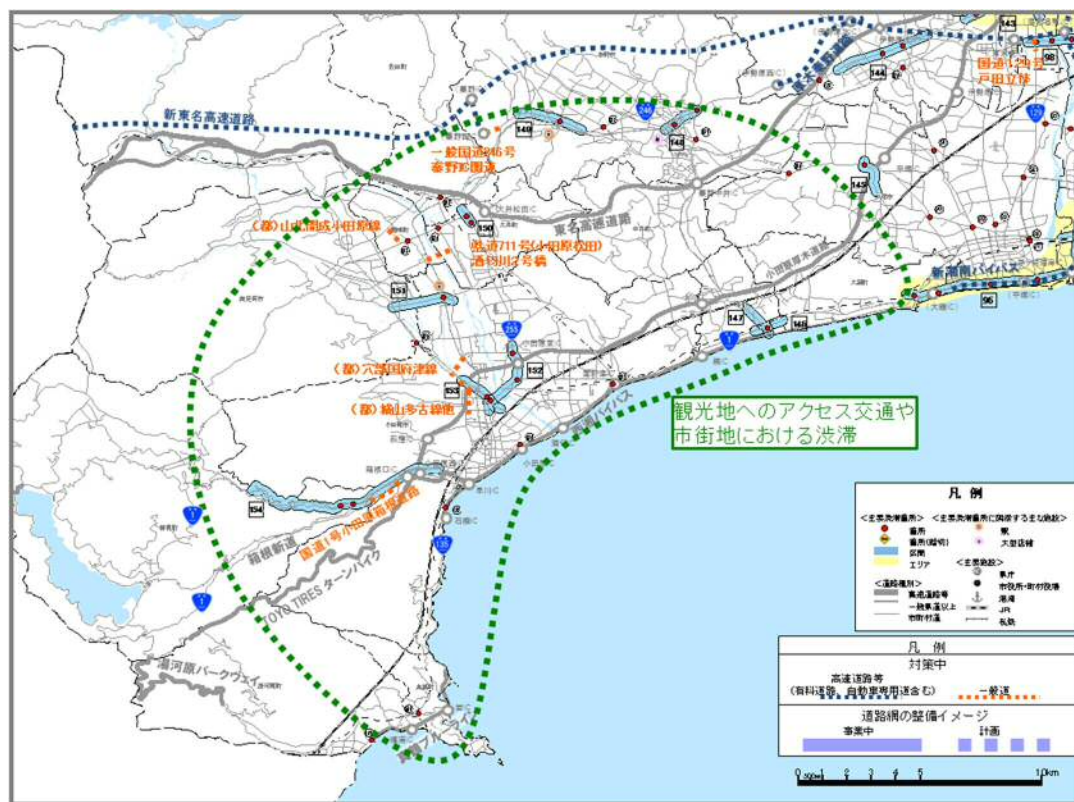
## 1. 神奈川県県西地域の概況

概要	
神奈川県県西地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国有数の温泉地である箱根、歴史ある城下町・宿場町の小田原、さがみの小京都と言われる湯河原など、それぞれ魅力を持ったわが国を代表する観光地となっています。</li> <li>県内他地域に比べ、最も鉄道、バスの利用率が低く、自動車利用率が高い地域であり、自動車利用のさらなる増加が懸念されます。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>小田原市の中心部では、通過交通と市内中心部への流入交通が混在し、容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。</li> <li>小田原市や箱根町等では、特に休日や行楽シーズンは日中、国道1号などで観光地に向かう渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

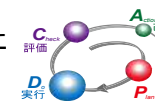
概要	
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>市街地における渋滞対策 都市計画道路の整備等により交通の円滑化を図ります。 →都市計画道路の整備</li> <li>主要な観光地における休日や観光シーズンにおける渋滞対策 観光地への経路にあたる幹線道路における交通集中による渋滞について、バイパスの整備や拡幅による容量確保等により交通の円滑化を図ります。 →バイパスの整備(国道1号小田原箱根道路)</li> </ol>

## 3. 神奈川県県西地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→交通需要が大きく交通容量が不足していることに起因する東西方向の道路の渋滞や観光交通によるアクセス道路の渋滞について、道路ネットワークの整備や道路拡幅による交通容量の拡大、交差点改良等を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



# 神奈川県東名軸地域における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

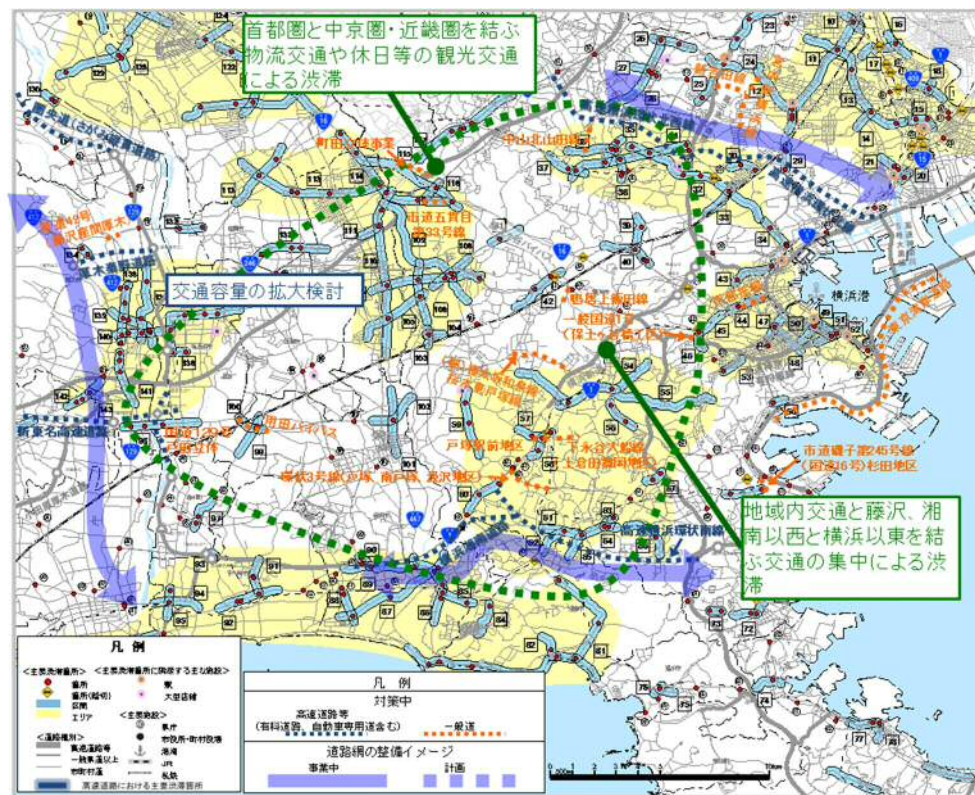
## 1. 神奈川県東名軸地域の概況

	概要
神奈川県東名軸地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向に2つの大動脈が整備されています。北側には首都圏と中京、近畿圏を結ぶ大動脈である東名高速道路があり、インターチェンジ周辺や接続する幹線道路沿道には製造業や物流倉庫をはじめとした企業の立地が進んでいます。</li> <li>南側の国道1号の沿道周辺には住宅地や商業施設などの市街地が広がっており、鉄道駅まで距離があるため、路線バスが密に運行されています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東名高速道路は大型車の交通量が約5万台/日と非常に多く、首都圏と中京圏・近畿圏との物流の大動脈を担っており、昼夜を問わず交通が集中しています。加えて、大和トンネル付近では土曜、休日には観光などの一般車両が集中し、激しい渋滞が発生しています。</li> <li>国道1号横浜市戸塚区内は、沿道に商業施設や住宅が集中しており、その前後を交差道路が少なく走行性の高い藤沢バイパスと横浜新道に挟まれているため速度低下が顕著です。さらに、藤沢、湘南以西と横浜以東を結ぶ交通が集中していることもあり、渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

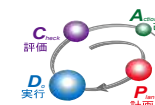
	概要
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路における渋滞対策 交通需要に対して交通容量の低下や不足する東西方向の国道1号等の主要渋滞箇所について道路ネットワークの整備による交通の分散や交通容量の拡大検討、交差点の改良等による交通容量の拡大を図ります。 →道路ネットワークの整備(横浜湘南道路、高速横浜環状南線等) →東西交通軸の交通容量の拡大検討(東名高速道路(大和トンネル付近)等)</li> </ul>

## 3. 神奈川県東名軸地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→交通需要が大きく交通容量が不足していることに起因する東西方向の道路の渋滞について、道路ネットワークの整備や交通容量の拡大、交差点改良等を実施します。
- 国道1号および東名高速では交通が集中しており交通容量の低下や不足により渋滞が顕著なため、「(仮称)神奈川県東名軸地域ボトルネック検討WG(ワーキンググループ)」を設置し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めてまいります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)





## 1-6 首都圏全体の対応方針について

---

# ■首都圏全体における対応方針の作成について

## ○各都県及び高速道路の方向性及び今後の対応方針を整理

### ■埼玉県

#### [方向性]

- 南北方向の渋滞対策
- 東西方向の渋滞対策

#### [今後の対応方針]

- 朝夕の通勤・通学時間帯に集中する交通による渋滞、都市間交通と都市内交通の輻輳に対する渋滞、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策を進めます
- 中部地域において『(仮称)埼玉県中部地域渋滞ボトルネックワーキンググループ』を立ち上げ、南北方向の国道17号や東西方向の国道16号等について、対策を検討します

### ■東京都

#### [方向性]

- 都心の交通と地域の交通が混在し集中することによって発生する渋滞対策
- 多摩地域の市街地で発生する交通渋滞対策

#### [今後の対応方針]

- 通過交通と地域の交通が混在し集中していることに起因する渋滞について、環状道路整備、都市計画道路のネットワーク強化、バイパス整備、拡幅、交差点改良等による交通容量の拡大を実施します
- 中央道の高井戸IC～八王子IC、八王子IC～上野原IC間において、WG(ワーキンググループ)を設立し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めてまいります

### ■高速道路(外環内側)

#### [方向性]

- 都心部における通過交通の分散を図るため、ネットワーク整備を実施しています
- 交通容量の拡大を図るため、道路拡幅を実施しています

#### [今後の対応方針]

- 通過交通の分散を図るためのネットワーク整備、交通容量の拡大を図るための道路拡幅を進めるとともに、ソフト(標識・区画線改良、交通需要マネジメント等)、ハード(出入口の増設、構造改良等)の両面から対策の検討を行います

### ■千葉県

#### [方向性]

- 市街地に集中する交通による渋滞対策
- 空港周辺における物流交通利用者や大型商業施設の利用交通による渋滞対策
- 休日等における観光交通による渋滞対策

#### [今後の対応方針]

- 市街地に集中する交通による渋滞に対する道路ネットワークの整備、交通容量の拡大など対策、空港や観光地周辺の渋滞に対する交通容量の拡大等の対策を実施します
- 湾岸地域において、ワーキンググループを設置して対策等を検討し、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の中で議論していきます

### ■神奈川県

#### [方向性]

- 東西方向の道路における渋滞対策
- 南北方向の道路における渋滞対策
- 市街地における渋滞対策
- 主要な観光地における休日・観光シーズンの渋滞対策

#### [今後の対応方針]

- 交通需要が大きい東西方向や道路ネットワーク整備の遅れている南北方向の道路ネットワーク整備や交差点改良等を実施します
- 市街地における交差点改良や、観光地周辺における交差点改良など交通容量の拡大を図ります
- 国道1号および東名高速では交通が集中しており交通容量の低下や不足により渋滞が顕著なため、「(仮称)神奈川県東名軸地域ボトルネック検討WG(ワーキンググループ)」を設置し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めてまいります

### ■高速道路(外環外側)

#### [方向性]

- 高速道路ネットワーク整備の推進
- 渋滞ボトルネック部における交通容量の確保

#### [今後の対応方針]

- 中央道(小仏TN付近、調布付近等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案を進めます
- 今後、埼玉県中部地域(関越道、国道17号等)や千葉県湾岸地域(京葉道路、国道357号等)においてもWGを設立することとしております

## 集約・とりまとめ

## ○首都圏における方向性及び今後の対応方針をとりまとめ

### ■首都圏

#### [方向性]

- 高速道路について、都心流入部へのボトルネック箇所に対して交通容量の拡大検討を図ります。また、首都圏三環状道路など飛躍的にネットワーク機能を高める対策を実施します
- 一般道路について、交通量の多い幹線道路が交差する交差点の円滑化を図ります。また、交通需要について全体的に交通容量が足りない箇所に対し、交通容量の拡大を図ります
- 踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化を図ります
- ハード対策とあわせ、信号現示の調整等のソフト対策をあわせて実施していきます

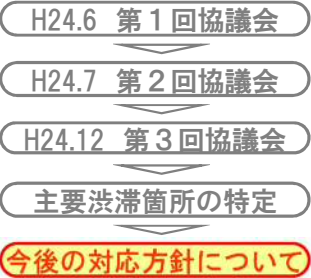
#### [今後の対応方針]

- 高速道路については、都心流入部の交通容量の拡大と首都圏三環状道路などネットワーク機能を高める対策を実施します。
- 一般道路については、幹線道路が交差する交差点の円滑化、交通容量の足りない箇所に対して交通容量の拡大及び踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化を図ります
- 中央道(小仏TN付近、調布付近等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号等)、埼玉県中部地域(関越道、国道17号等)や千葉県湾岸地域(京葉道路、国道357号等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案を進めます

# 首都圏全体における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。



### ※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- 国土交通省関東地方整備局
- 国土交通省関東運輸局
- 警視庁
- 埼玉県警察本部
- 千葉県警察本部
- 神奈川県警察本部
- 埼玉県
- 千葉県
- 東京都
- 神奈川県
- 山梨県
- 横浜市
- 川崎市
- 千葉市
- さいたま市
- 相模原市
- 東日本高速道路株式会社
- 中日本高速道路株式会社
- 首都高速道路株式会社

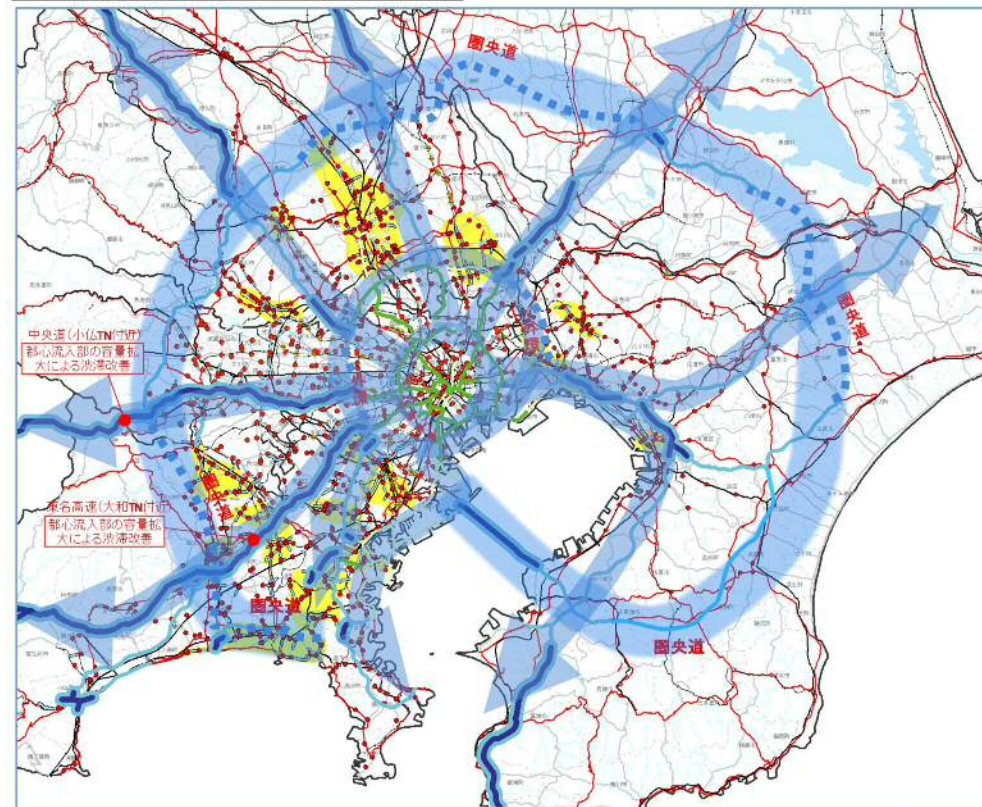
## 1. 首都圏の概況

	概要
首都圏の状況	我が国の中枢機能が存在し、3,562万人の人口が居住する首都圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)は、路線あたり平均交通量が全国平均の2倍以上となっています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏では、混雑時旅行速度は全国平均よりも約10km/h低い状況(首都圏平均24.2km/h)となっています。</li> <li>首都圏の主要渋滞箇所の特徴として、高速道路では、大都市流入部のボトルネック、首都圏中心部におけるJCT付近等に91箇所の主要渋滞箇所が存在し、また、一般道路では、都心部に連担して存在する主要渋滞箇所、郊外部の放射方向・環状方向の幹線道路周辺の1,499箇所の主要渋滞箇所が存在しています。</li> </ul>

## 2. 方向性

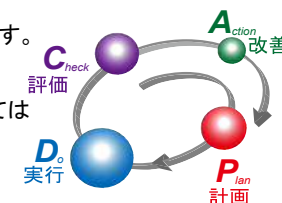
	概要
総合対策等	首都圏には、非常に多くの主要渋滞箇所が存在していることから、効果的な対策を行うことができる箇所に重点化をしつつ、対策を講じていきます。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>①高速道路について <ul style="list-style-type: none"> <li>都心流入部へのボトルネック箇所に対して交通容量の拡大検討を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>→中央道(小仏TN付近、調布付近)、東名高速(大和TN付近)</li> </ul> </li> <li>首都圏三環状道路など飛躍的にネットワーク機能を高める対策を実施します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>→圏央道、外環(高谷JCT~三郷南IC、大泉JCT~東名JCT)、中央環状品川線等</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>②一般道路について <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量の多い幹線道路が交差する交差点の円滑化を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>→右左折車線増設、右折滞留長の延長、交差点の立体化等</li> </ul> </li> <li>交通需要について全体的に交通容量が足りない箇所に対し、交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>→バイパス整備、拡幅による車線増等</li> </ul> </li> <li>踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>→連続立体交差事業等</li> </ul> </li> <li>ハード対策とあわせ、信号現示の調整等のソフト対策をあわせて実施していきます。</li> </ul> </li> </ul>

## 3. 首都圏全体の交通ネットワークイメージ



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、それぞれの地域の対応方針に基づき詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。
  - 高速道路については、都心流入部の交通容量の拡大と首都圏三環状道路などネットワーク機能を高める対策を実施します。
  - 一般道路については、幹線道路が交差する交差点の円滑化、交通容量の足りない箇所に対して交通容量の拡大及び踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化などを図ります。
- 各地域ごとに必要に応じて、WG(ワーキンググループ)を設立し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めて参ります。
  - 中央道(小仏TN付近、調布付近等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号等)、埼玉県中部地域(関越道、国道17号等)や千葉県湾岸地域(京葉道路、国道357号等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



# ■対応方針作成の流れ(高速道路(外環内側))

## ■検討フロー

### ①主要渋滞箇所図をもとに、グルーピング



•地形、地勢的な状況  
•ネットワークの状況  
•IC、JCTの状況

### ②トラカンデータにより渋滞状況を確認

•道路管理者の経験

### ③渋滞要因を概略的に確認

### ④渋滞要因に即して、対策の方向性を決定

## ■高速道路(外環内側)の状況分析

### ■高速道路(外環内側)の状況

- 昭和37年の京橋～芝浦間の供用に始まり、都心部における都心環状線と放射路線の整備、都市間高速道路との接続を経て、現在、中央環状線、外環等のネットワーク整備を進めています。
- 首都高速道路は、首都圏の他の道路に比べ非常に交通量が多く、最大断面交通量は16.3万台/日（葛西JCT～辰巳JCT）となっており、東京23区内においては首都高速道路の延長が国道、都道の約15%であるのに対し、走行台キロ・貨物輸送量はその2倍となる約30%を担っています。
- 外環は、平成4年の和光～三郷JCT間の供用以降、現在、大泉JCT～三郷南（約34km）が供用しており、関越道、東北道、常磐道の放射国幹道を繋ぐ環状道路で、平均断面交通量:約7万台/日の重交通道路です。

### ■渋滞要因

- 高速トラカンデータより渋滞状況(速度低下)を確認し、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認。
- 首都高速道路の都心環状線は、利用交通の約6割が通過交通で、交通集中による大幅な速度低下が生じ、合流する放射線の上り方向について渋滞が顕著な状況となっています。
- 中央環状線が順次供用することにより、都心環状線を先頭とする渋滞が緩和されたものの、夕方の時間帯において中央環状線と合流する放射線下り方向の渋滞が顕在化している状況となっています。
- 外環は、大泉JCT、美女木JCT、川口JCT、三郷JCTにおいて、都市間高速道路及び首都高速道路とを連結しており、ジャンクション分合流部における速度低下に起因する渋滞が発生しています。

# ■高速道路(首都圏(外環内側))における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

- H24.6 第1回協議会
- H24.7 第2回協議会
- H24.12 第3回協議会
- 主要渋滞箇所の特定

## 今後の対応方針について

### ※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- 国土交通省関東地方整備局
- 国土交通省関東運輸局
- 警視庁
- 埼玉県警察本部
- 千葉県警察本部
- 神奈川県警察本部
- 埼玉県
- 千葉県
- 東京都
- 神奈川県
- 山梨県
- 横浜市
- 川崎市
- 千葉市
- さいたま市
- 相模原市
- 東日本高速道路株式会社
- 中日本高速道路株式会社
- 首都高速道路株式会社

## 1. 高速道路(首都圏(外環内側))の概況

	概要
高速道路 (首都圏(外環内側))の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和37年の京橋～芝浦間の供用に始まり、都心部における都心環状線と放射路線の整備、都市間高速道路との接続を経て、現在、中央環状線・外環等のネットワーク整備を進めています。</li> <li>首都高速道路は、首都圏の他の道路に比べ非常に交通量が多く、最大断面交通量は16.3万台/日(葛西JCT～辰巳JCT)となっており、東京23区内においては首都高速道路の延長が国道、都道の約15%であるのに対し、走行台キロ・貨物輸送量はその2倍となる約30%を担っています。</li> <li>外環は、平成4年の和光～三郷JCT間の供用以降、現在、大泉JCT～三郷南(約34km)が供用しており、関越道、東北道、常磐道の放射国幹道を繋ぐ環状道路で、平均断面交通量:約7万台/日の重交通道路です。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都高速道路の都心環状線は、利用交通の約6割が通過交通で、交通集中による大幅な速度低下が生じ、合流する放射線のより方向について渋滞が顕著な状況となっています。</li> <li>中央環状線が順次供用することにより、都心環状線を先頭とする渋滞が緩和されたものの、夕方の時間帯において中央環状線と合流する放射線下り方向の渋滞が顕在化している状況となっています。</li> <li>外環は、大泉JCT、美女木JCT、川口JCT、三郷JCTにおいて、都市間高速道路及び首都高速道路とを連結しており、ジャンクション分合流部における速度低下に起因する渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 現在の対策等

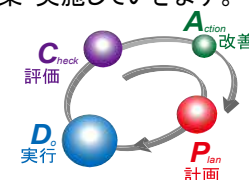
	概要
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心部における通過交通の分散を図るため、ネットワーク整備を実施しています。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→中央環状品川線、小松川ジャンクション、横浜環状北線・北西線、外環(高谷JCT～三郷南IC、大泉JCT～東名JCT)等</li> </ul> </li> <li>交通容量の拡大を図るため、道路拡幅を実施しています。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→板橋JCT～熊野町JCT間、堀切JCT～小菅JCT間、三郷JCTランプ増設(外環→常磐)</li> </ul> </li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通需要の分散を図るため、中央環状線迂回利用割引等の料金施策を実施しています。</li> <li>交通容量の拡大を図るため、合流方法の変更(区画線変更)や速度低下区間における速度回復を喚起するLED表示板の設置等を実施しています。</li> </ul>

## 3. 高速道路(首都圏(外環内側))の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

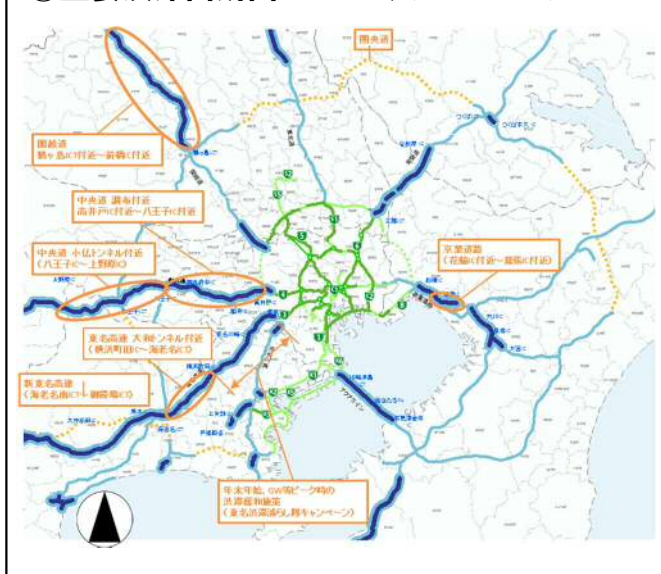
- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、それぞれの対策方針に基づき詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。
- 主要渋滞箇所の対策立案については、実効性及び効率性の高い箇所について優先的に渋滞対策を実施していきます。
  - 通過交通の分散を図るためのネットワーク整備、交通容量の拡大を図るための道路拡幅を進めるとともに、ソフト(標識・区画線改良、交通需要マネジメント等)、ハード(出入口の増設、構造改良等)の両面から対策の検討を行います。
- 対策の進捗に応じてその効果を検証しつつ、対応方針の見直しを行ってまいります。(PDCAサイクル)



# ■対応方針作成の流れ(高速道路(外環外側))

## ■検討フロー

### ①主要渋滞箇所図をもとに、グルーピング



・地形、地勢的な状況  
・ネットワークの状況  
・IC、JCTの状況

### ②トラカンデータにより渋滞状況を確認

・道路管理者の経験

### ③渋滞要因を概略的に確認

### ④渋滞要因に即して、対策の方向性を決定

## ■首都圏(高速道路(外環外側))の状況分析

### ■首都圏(高速道路(外環外側))の状況

- 昭和42年の中央道の調布～八王子間の供用に始まり、以来、東名高速、関越道、東北道などの放射路線の整備を先行し、現在、圏央道などの環状道路の整備を進めています。
- 首都圏の高速道路では、中央道(小仏TN付近)の休日の5%タイル速度※が28 km/hという例に見られるように、大きな速度低下を多数観測しており、速度のバラツキが大きく定時性に課題がある状況です。  
(※5%タイル速度:速度の低い方から順番に並べて5%番目の速度。)

### ■渋滞要因

- 高速トラカンデータより渋滞状況(速度低下、渋滞量)を確認し、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認。
- 首都圏の主要渋滞箇所の特徴として、高速道路(外環外側)では、放射方向の路線において、休日の都心⇄郊外の流出入による交通集中部のボトルネック、都心近郊の通勤時間帯の交通集中部のボトルネック等に61箇所の主要渋滞箇所が存在します。

# ■高速道路(首都圏(外環外側))における対応方針について(案)

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

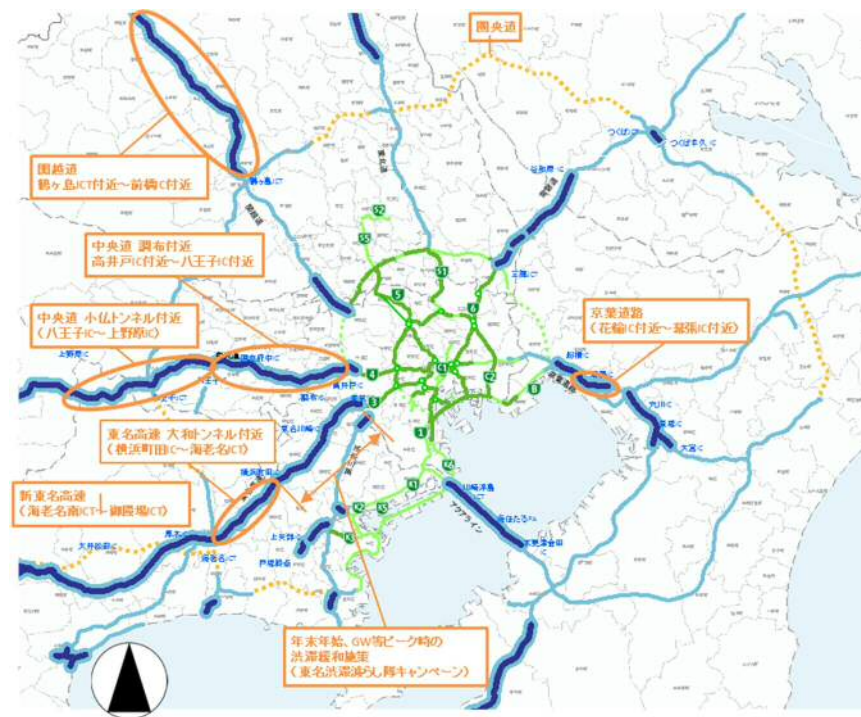
※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- |               |              |              |             |          |
|---------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| ○国土交通省関東地方整備局 | ○国土交通省関東運輸局  | ○警視庁         | ○埼玉県警察本部    | ○千葉県警察本部 |
| ○神奈川県警察本部     | ○埼玉県         | ○千葉県         | ○東京都        | ○神奈川県    |
| ○山梨県          | ○横浜市         | ○川崎市         | ○千葉市        | ○さいたま市   |
| ○相模原市         | ○東日本高速道路株式会社 | ○中日本高速道路株式会社 | ○首都高速道路株式会社 |          |

## 1. 高速道路(首都圏(外環外側))の概況

概要	
高速道路(首都圏(外環外側))の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和42年の中央道の調布～八王子間の供用に始まり、以来、東名高速、関越道、東北道などの放射路線の整備を先行し、現在、圏央道などの環状道路の整備を進めています。</li> <li>首都圏の高速道路では、中央道(小仏TN付近)の休日の5%マイル速度※が28km/hという例に見られるように、大きな速度低下を多数観測しており、速度のバラツキが大きく定時性に課題がある状況です。(※5%マイル速度:速度の低い方から順番に並べて5%番目の速度。)</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏の主要渋滞箇所の特徴として、高速道路(外環外側)では、放射方向の路線において、休日の都心⇄郊外の流出入による交通集中部のボトルネック、都心近郊の通勤時間帯の交通集中部のボトルネック等に61箇所の主要渋滞箇所が存在します。</li> </ul>

## 3. 高速道路(首都圏(外環外側))の主要渋滞箇所と現在の対策等

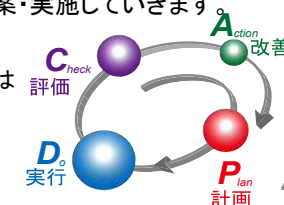


## 2. 現在の対策等

概要	
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> <li>①高速道路ネットワーク整備の推進 新東名、首都圏三環状道路など高速道路ネットワーク機能を高める対策を実施します。 →新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)、圏央道等</li> <li>②渋滞ボトルネック部における交通容量の確保 休日や通勤時間帯の交通集中部のボトルネック部において、交通容量の確保を図る対策の検討・実施を行います。 ・中央自動車道(小仏トンネル付近、調布付近) ・東名高速道路(大和トンネル付近) ・関越自動車道(鶴ヶ島JCT付近～前橋IC付近) ・京葉道路(花輪IC付近～幕張IC付近)等</li> </ol>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○情報提供などのソフト対策 ハード対策と合わせ、情報提供等のソフト対策を、継続して実施していきます。 →年末年始・GW等ピーク時における渋滞緩和施策(東名渋滞減らし隊キャンペーン)</li> </ul>

## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、それぞれの対策方針に基づき詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。
- 各地域ごとにWG(ワーキンググループ)を設立し、関係する道路管理者が連携して対策等の検討を進めて参ります。  
→中央道(小仏TN付近、調布付近等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号等)、埼玉県中部地域(関越道、国道17号等)や千葉県湾岸地域(京葉道路、国道357号等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

---

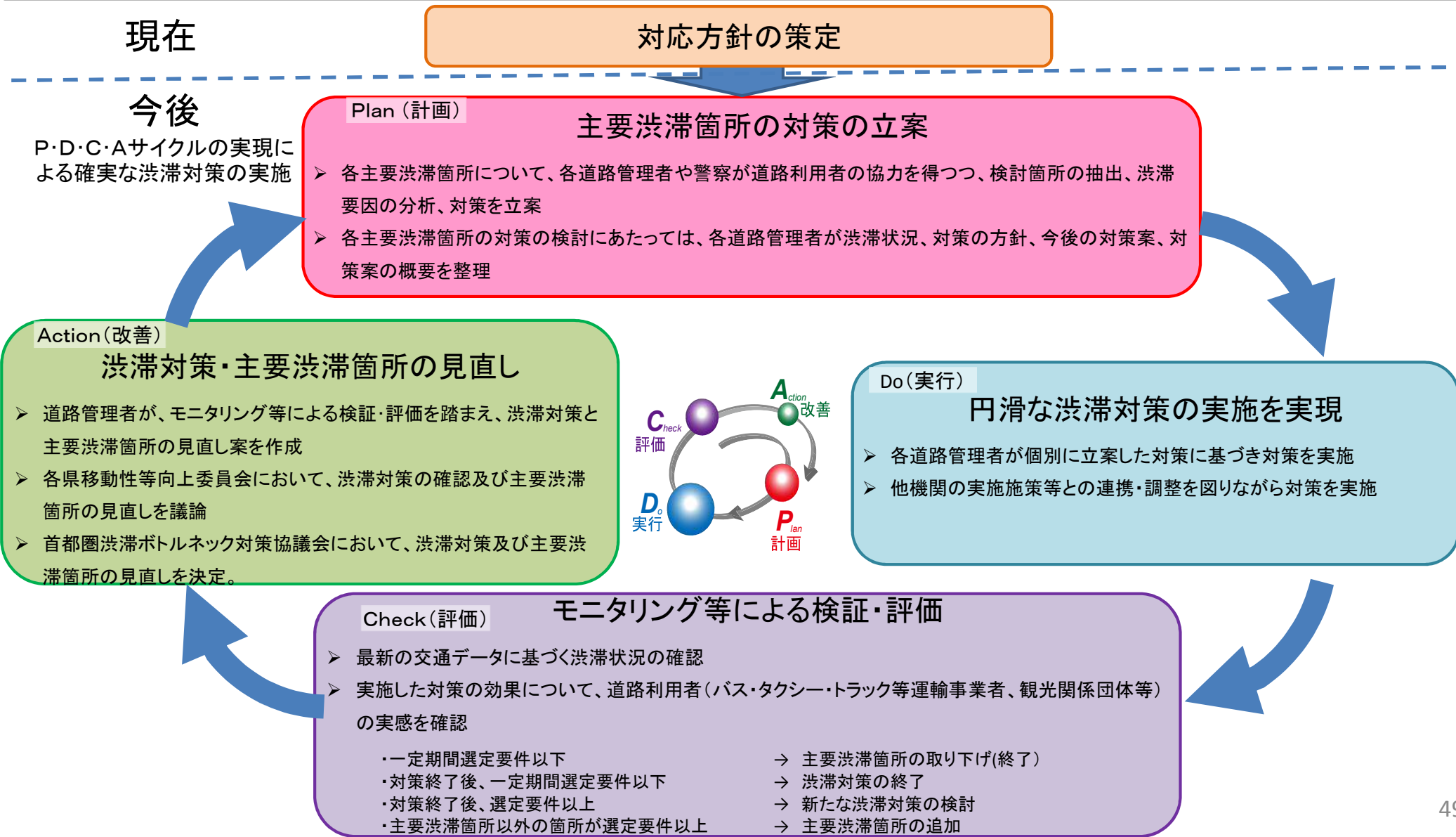


## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-1 今後の首都圏における渋滞対策検討マネジメントサイクル

#### ■今後の対応方針

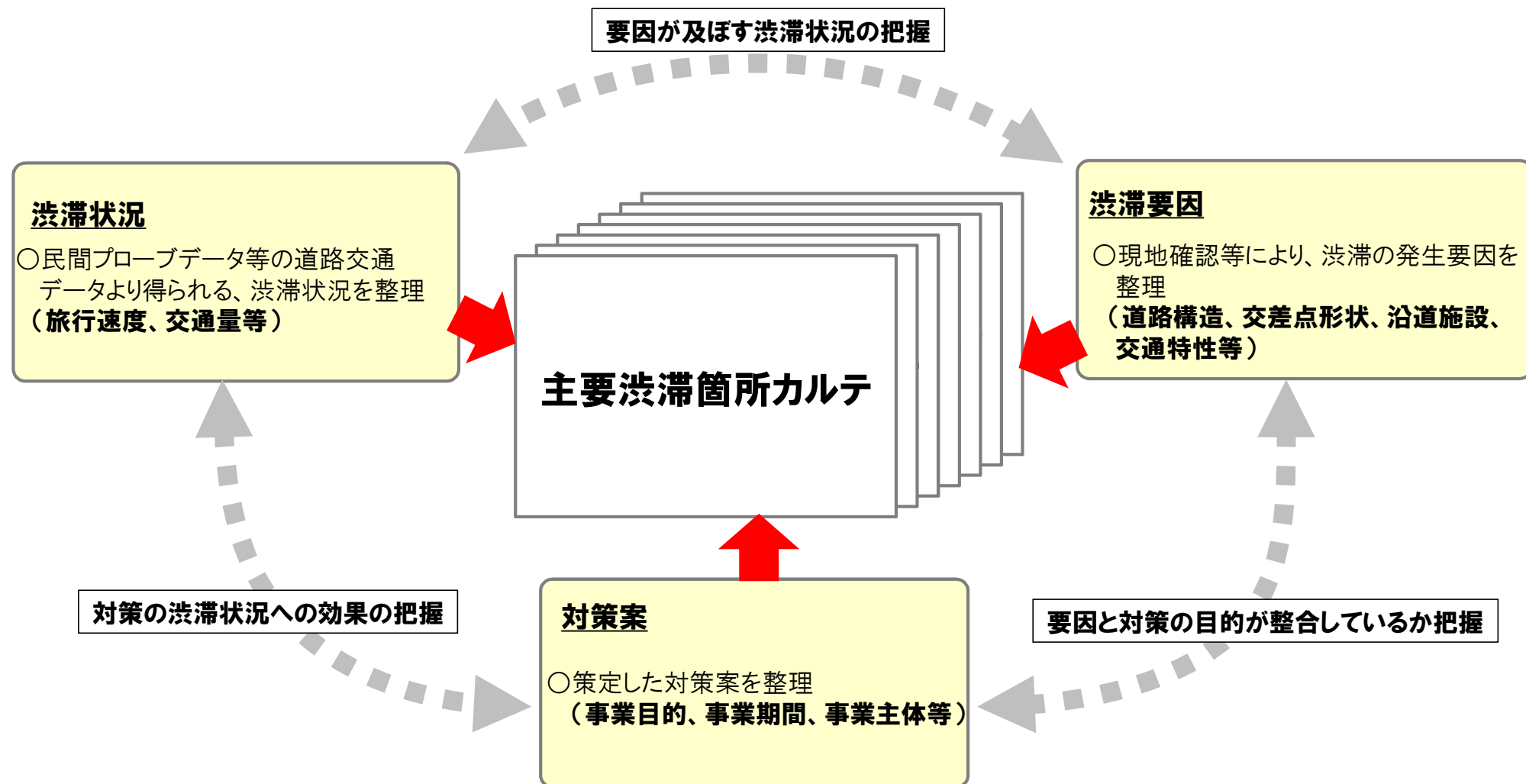
- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会や各県移動性等向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります



## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-2 主要渋滞箇所の渋滞対策の整理方法の一例

○主要渋滞箇所の渋滞状況、渋滞要因、対策案をカルテとして1枚に取りまとめ、それぞれの関連が一覧できるように整理



## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-3 カルテ(仮称)の作成イメージ(現況整理)



## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-3 カルテ(仮称)の作成イメージ(PDCAサイクルの整理)

主要渋滞箇所	呼塚交差点
<p><b>対策方針 (Plan)</b> ※対策案と事業主体を明記</p> <p><b>短期対策</b> ■先詰まり要因の交差点の円滑化(国土交通省)</p> <div data-bbox="300 507 1126 809" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 50px;"><h1>平面図等</h1></div> <p><b>中期対策</b> ※検討中</p> <p><b>長期対策</b> ※検討中</p>	<p><b>交通状況 (Check)</b></p> <p>※対策を実行後、抽出基準に応じて対策前後の旅行時間や渋滞損失時間を比較し、対策効果があったか検証。</p>
<p><b>進捗状況 (Do)</b> ※計画中</p>	<p><b>今後の対応 (Action)</b></p> <p>※対策を実行後、抽出基準に応じて対策前後の旅行時間や渋滞損失時間を比較し、対策効果があったか検証。</p>

## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-3 カルテ(仮称)の作成イメージ(複数の主要渋滞箇所を含む「区間」全体の現況整理)



## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-3 カルテ(仮称)の作成イメージ(現況整理)

### 主要渋滞箇所

#### 主要渋滞箇所の概要

所在地:	松戸市	エリア名	—	区間番号	7	単独箇所番号	—
接続路線:	国道6号	国道464号			—		
主要渋滞箇所の選定理由	平日昼間12時間の平均旅行速度が2.0km/h以下	平日ピーク時の平均旅行速度が1.0km/h以下	休日昼間12時間の5%以下旅行速度が1.0km/h以下	パブリック			
	○	○	○	—			

#### 位置図

### 松戸隧道交差点

#### 交通状況

H22センサス		①一般国道6号 松戸隧道～陣ヶ谷
センサス区間番号	12300360040	
交通量(台/日)	69,197	
昼間時旅行速度(km/h)	23.0	
混雑度	1.69	
大型車混入率(%)	22.7	
車線数	4	

H22センサス		③一般国道6号 松戸二中間～松戸隧道
センサス区間番号	12300060030	
交通量(台/日)	69,197	
昼間時旅行速度(km/h)	13.7	
混雑度	1.69	
大型車混入率(%)	22.7	
車線数	4	

H22センサス		②一般国道464号 松戸隧道～高塚十字路
センサス区間番号	123046400010	
交通量(台/日)	15,046	
昼間時旅行速度(km/h)	19.6	
混雑度	1.36	
大型車混入率(%)	20.6	
車線数	2	

平日昼間12時間旅行速度図(H23年度)

① 全 我孫子 国道6号  
至 東京

② 至 鎌ヶ谷 国道464号  
至 東京

③ 至 東京 国道6号  
至 我孫子

#### 渋滞要因

最新の曜日別、時間別等の民間プローブデータやトラカンデータ等を活用し、渋滞要因の分析を行い、渋滞対策を立案します。

- 右折車両による直進車両の阻害。

直進車は第一車線に、右折車は第二車線に車線変更するため、交通が錯綜する

第2車線は右折車両の車列が慢性的に形成される

右折が青信号となっても、滞留している車両を捌ききれない

整備前の松戸隧道周辺航空写真(H24.11)

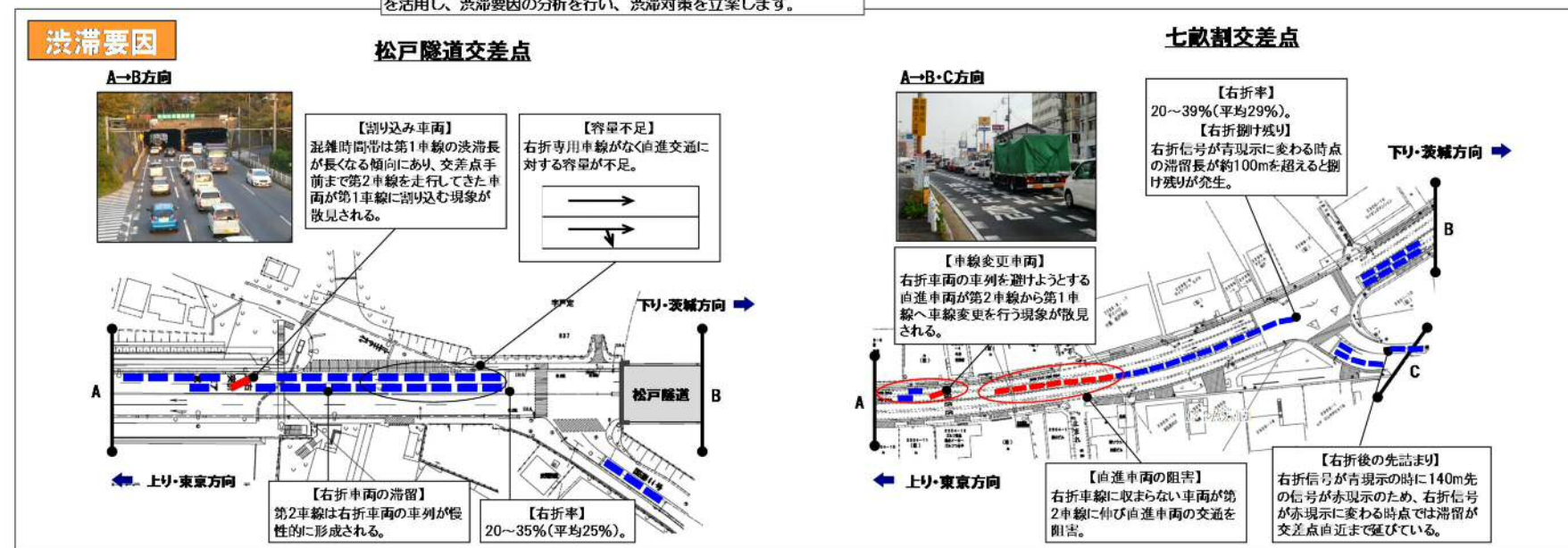
## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-3 カルテ(仮称)の作成イメージ(PDCAサイクルの整理)

主要渋滞箇所	松戸隧道交差点
<p><b>対策方針 (Plan)</b> ※対策案と事業主体を明記</p> <p><b>短期対策</b> ■交差点の円滑化(右折レーンの設置)国土交通省</p> <div data-bbox="293 512 1122 810" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 20px;"><h1>平面図等</h1></div> <p><b>中期対策</b> ※検討中</p> <p><b>長期対策</b> ※検討中</p>	<p><b>交通状況 (Check)</b></p> <p>※対策を実行後、抽出基準に応じて対策前後の旅行時間や渋滞損失時間を比較し、対策効果があったか検証。</p>
<p><b>進捗状況 (Do)</b> ※計画</p>	<p><b>今後の対応 (Action)</b></p> <p>※対策を実行後、抽出基準に応じて対策前後の旅行時間や渋滞損失時間を比較し、対策効果があったか検証。</p>

## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-3 カルテ(仮称)の作成イメージ(複数の主要渋滞箇所を含む「区間」全体の現況整理)





## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-4 各都県移動性等向上委員会等における主な意見について

#### ■今後の渋滞対策の検討(案)について

ご意見	対応
<p><b>○カルテの作成について</b> (埼玉県)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・どの箇所が優先度が高いのか分かるよう資料等の工夫も必要。</li> <li>・主要渋滞箇所のデータ取得、整理を各道路管理者が実施するには負担が大きい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カルテ案は一例として示しているものであり、全てこのカルテで整理しなければならないものではない。</li> <li>・各道路管理者や各移動性等向上委員会において、これまでに整理されているものを活用するなど各道路管理者において、効率的に管理できるような工夫が必要であると考えている。</li> <li>・国からも必要に応じて民間プローブデータなどを情報提供したいと考えている。</li> </ul>
<p><b>○要因分析について</b> (神奈川県)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動性等向上委員会ではこれまで要対策箇所(13地区41箇所)のモニタリングを実施。今後、主要渋滞箇所411箇所をカルテ案のように詳細分析することは各道路管理者の負担が大きい。</li> <li>・スケジュールとして年度内に終わらせるということではなく、時間をかけて交差点1つ1つを詳細分析していくことでよいか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、優先順位をつけながら、必要な時間をかけて渋滞要因の分析を行う必要があると考えている。</li> <li>・渋滞要因の分析にあたっては、民間プローブデータを活用し、概略の検討をすることも方法として考えられる。</li> </ul>
<p><b>○対策立案について</b> (埼玉県)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所数が多く、対策の立案・実施を全箇所同時に進めることは効率的ではないため、優先度の高い箇所から進めるべき。</li> </ul> <p>(千葉県)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般道と高速道路の渋滞は、出口渋滞や双方の交通容量の影響により、相互に関わりがあるため、委員会の中で議論を深めたい。</li> </ul> <p>(東京都)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京はシビアで複雑な状況。課題を抽出して対策検討するものが多いため、公表済みの433箇所全ての対策案をすぐに作成することは出来ない。対策検討が出来る箇所は年に十数箇所ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、優先順位をつけながら、必要な時間をかけて対策の立案を行う必要があると考えている。</li> <li>・高速道路と一般道が相互に関係する主要渋滞箇所については、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会や各県移動性等向上委員会、WGで各道路管理者が連携し、調査・検討を行っていきたい。</li> </ul>
<p><b>○モニタリングについて</b> (東京都)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の渋滞対策のPDCAサイクルの時間軸を明確にして欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PDCAサイクルを回していく際に、主要渋滞箇所毎の優先順位を念頭に置きながら、箇所毎に回していく必要があると考えている。</li> <li>・渋滞の状況変化については、年1回の最新の民間プローブデータにより把握していくことが必要と考えている。</li> </ul>

## 2. 今後の渋滞対策の検討(案)

### 2-5 今後の課題について

今後の渋滞対策を効率的、効果的に実施するうえで、下記の課題について検討が必要

- ① 首都圏だけで約1,600箇所もある主要渋滞箇所の優先順位や重点化をどのように考えて、渋滞要因分析、渋滞対策検討、対策実施等を進め、PDCAサイクルを回していけばよいのか。
  
- ② PDCAサイクルの内のCheck(モニタリング等による検証)を効果的に進めるためには、どのように進めていけばよいのか。

### 3. 今後の予定

---

# 3. スケジュール(案)

		平成24年度							平成25年度			
		6月	7月	8~10月	11月	12月	1月	2~3月	4~5月	6月	7月	8月~年度末
1都3県移動性等向上委員会	主要渋滞箇所候補の情報提供		<ul style="list-style-type: none"> <li>各都県からの意見</li> <li>主要渋滞箇所候補に対する</li> </ul>							<ul style="list-style-type: none"> <li>主要渋滞箇所に対する対応方針等に関する意見</li> <li>主要渋滞箇所に対する対応方針等に関する議論</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>各主要渋滞箇所に対する対策案の整理</li> <li>結果の報告等について議論</li> <li>最新データによりモニタリング</li> </ul>
	第1回移動性等向上委員会開催		<ul style="list-style-type: none"> <li>主要渋滞箇所候補の確認</li> </ul>							<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回移動性等向上委員会開催 (6月上旬開催)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>第3回移動性等向上委員会開催 (秋頃開催予定)</li> </ul>
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞関係データの共有、意見交換等</li> <li>協議会開催(6月29日開催)</li> <li>第1回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>主要渋滞箇所候補の選定の考え方</li> <li>パブリックコメントの実施(案)</li> <li>協議会開催(7月26日開催)</li> <li>第2回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>パブリックコメント</li> <li>11月9日~11月18日実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パブリックコメントの結果を踏まえた箇所の提示</li> <li>協議会開催(12月10日開催)</li> <li>第3回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要渋滞箇所の公表(1月18日)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針の決定</li> <li>協議会開催(6月18日開催)</li> <li>第4回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針の公表</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モニタリング結果</li> <li>最新データによる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各主要渋滞箇所に対する対策案の整理</li> <li>結果等の報告</li> <li>最新データによるモニタリング</li> <li>協議会開催(秋~冬頃開催予定)</li> <li>第5回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>
	WGについて											<ul style="list-style-type: none"> <li>※複数回開催</li> <li>WGの開催 (中央道・神奈川県 東名軸)</li> </ul>