

平成25年度 第4回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会  
議事概要

1. 日時 平成25年6月18日(火) 15:00~17:00
2. 場所 FORUM8 (フォーラムエイト) 新大宗ビル5階515会議室
3. 出席者
  - 池田 豊人 (関東地方整備局 道路部長) [会長]
  - 高井 嘉親 (関東地方整備局 道路企画官)
  - 小野 寛治 (代) (関東運輸局 交通環境部次長)
  - 渋谷 康明 (代) (警視庁 交通規制課 課長代理 (交通技術))
  - 杉田 年男 (代) (埼玉県警察本部 交通管制センター所長)
  - 鵜澤 政幸 (代) (千葉県警察本部 理事官兼交通管制センター長)
  - 新倉 聡 (代) (神奈川県警察本部 交通部交通技術官)
  - 野川 達哉 (代) (埼玉県 道路政策課長)
  - 古賀 睦 (代) (東京都 建設局 道路管理部 安全施設課 渋滞担当係長)
  - 池田 一紀 (代) (神奈川県 県土整備局 道路部 道路企画課 副課長)
  - 井上 和司 (代) (山梨県 県土整備部 理事)
  - 池本 裕生 (代) (横浜市 道路局 計画調整部長)
  - 磯田 博和 (代) (川崎市 建設緑政局 計画部担当部長)
  - 仲台 公明 (千葉市 建設局長)
  - 小松 登 (代) (さいたま市 建設局 土木部次長)
  - 長田 勝宏 (代) (相模原市 都市建設局 参事)
  - 加藤 健治 (代) (東日本高速道路(株)関東支社 総合企画部 総合企画課長)
  - 日比野 進弘 (中日本高速道路(株)東京支社 保全・サービス事業部長)
  - 齊藤 康博 (中日本高速道路(株)八王子支社 保全・サービス事業部長)
  - 平井 節生 (首都高速道路(株) 計画・環境部担当部長)
  - 真田 晃宏 (関東地方整備局 大宮国道事務所長)
  - 西村 政洋 (関東地方整備局 千葉国道事務所長)
  - 西尾 崇 (関東地方整備局 東京国道事務所長)
  - 森 勝彦 (関東地方整備局 横浜国道事務所長)
  - 小幡 宏 (代) (関東地方整備局 甲府河川国道事務所 副所長)
  - 田村 央 (関東地方整備局 相武国道事務所長)

#### 4. 議 事

##### (1) 挨 拶

・ 関東地方整備局 道路部長

##### (2) 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 規約改正について

各都県政令市の組織改正等に伴う規約改正（別表－１の名簿変更）は了承された。

##### (3) 審 議

#### ＜対応方針について＞

##### 【会長】

対応方針（案）の今後の取り扱いはどのようになるのか。

→ 本日の審議を踏まえ、適宜修正したものを公表する。

##### 【埼玉県】

埼玉県の対応方針は2地区分であったが、今後、県内他地域に広げていく必要はあるか。

→ 埼玉県の説明時にも触れたが、他地域についても必要に応じて追加していく予定。

##### 【会長】

県全体の対応方針では、1が「概況」で2が「方向性」、地域別の対応方針では、1が「概況」で2が「現在の対策等」となっている。方向性という表現は抽象的ではないか。また、現在の対策と書きつつ内容は将来的な対策も含まれているため、「対策の基本的方針」など表現方法の統一や見直しをしたらどうか。

→ 県全体の対応方針は全域の対策のあり方について記載しているため方向性としている。地域別の対応方針は個別の対策を記載しているため記載を分けているところであるが、表現については再検討する。

## 【東京都】

今後の方針のところでは渋滞要因の分析が重要と考えている。

ボトルネック対策協議会で主要渋滞箇所の状況を把握するというところで今回抽出をはかっていると思うが、技術的な根拠やパブコメの中身について具体的に詰めていきたい。それを含めてこういったところで交通容量の不足なのか交差点間の信号関係の話なのかを含めて整理していきたい。

## 【千葉国道】

今回設置するWGは、どのような位置づけになるのか。また、規約で位置づけられる場合、メンバーは移動性向上委員会やBN協議会と整合が図られるのか。

→WGは首都圏BN協議会の下部組織となり、規約で位置づける。メンバーについても各県移動性向上委員会やBN協議会との整合を図っていく。

## 【埼玉県】

各県共通で「今後の対応方針」に、「各道路管理者や警察が」と記載しており、各道路管理者が各々実施していくイメージとなっているが、連続した箇所や区間では、連携して対策の検討を行う必要があり、移動性向上委員会の枠組みを最大限に使って検討していきたい。

→意見があったとおり「連携」という言葉をしっかり入れていきたい。

## 【東京都】

渋滞対策を点、線、面といったレベルで考えていくということであるが、東京都の場合、千葉・埼玉・神奈川県からの大量の流入交通による渋滞も多く、都県境についても対応方針を考えてほしい。

→都県境については、具体のエリア等について提案を頂ければ、BN協議会の場等を活用して検討していきたい。

## 【相武国道】

公表に当たっては、首都圏全体を最初にした資料構成とするべきではないか。

→今回は各都県の委員会での議論を踏まえた内容を説明するため、各都県の資料を前にしたが、公表時は全体を最初に示す構成にする。

## <今後の渋滞対策の検討について>

### 【東京国道】

カルテ等の個別詳細分析について、全てを対象にするのか。

→カルテについては直轄国道関連はすべて対応してきたいと考えている。

その他の箇所については各道路管理者の判断で作成して頂きたい。

### 【東京国道】

P D C A サイクルについては、一律の周期を設定するのは難しいため、①事業スケジュール（完成時期等）と整合させることや②定期的（3～5年毎）に評価するなどしていけばよいのではないかと。ただし、損失時間等の定量的な優先順位をつけていく必要はある。その中でも現在の事業の進捗状況を考慮して対策の進め方を考えていくべきではないか。

### 【東京都】

P D C A サイクルは事業内容や事業スケジュールに応じて期間設定を行うべき。特に用地取得に時間を要する場合もあり、これを含めて考慮すべき。

### 【横浜市】

まずは、現在の事業中箇所を優先すべき、その後効果の大きい箇所を選択していく考え方では。事業スパンを考えて評価期間を設定するべきではないか。

### 【千葉国道】

今後、各都県の移動性向上委員会とB N協議会との役割を考えた時にB N協議会はマクロな視点で全体を見据えていきながら全体としての優先順位が高いところや損失が大きいところを押さえて行く必要があると考える。アクアラインの料金のような交通の流れにきいてくるような箇所について渋滞対策としてどのような捉え方をするのか位置づけするなど、各県個別の事情があるようなところは、各ワーキングや移動性向上委員会の中で検討を個別に深めていく形が望ましいのではないかと。

## 【相武国道】

優先順位は実施状況を踏まえる必要がある。また、損失時間を毎年更新していくということであれば、上位の箇所は毎年チェックしていくべきと考える。その他、今回の渋滞箇所を抽出した指標での評価も考慮すべきである。

## 【会長】

優先順位について損失や効果が大きいいところは優先的にすべきという意見がでました。損失の大きいところやとりあげなくてはならない箇所などの重点化の取り方として、エリアや連単している区間で考えることも必要ではないかと考える。

P D C A サイクルについては、モニタリング検証や評価はエネルギーがかかるので評価倒れや検証倒れにならないよう、3年に一回など定期的に行うことや、大規模な幹線道路事業の場合はある程度長めにとっていくようなことも考えていく必要がある。

各県においては、今回の意見も踏まえて、今後の渋滞対策の検討について議論して頂きたい。

## <その他>

### 【千葉県警】

WGの事務局や問い合わせ等があった場合の対応窓口はどこになるのか。  
→それらについては、整備局や千葉県の場合は千葉国道事務所が窓口となり対応する。

以上