

# 埼玉県内の渋滞対策の推進について

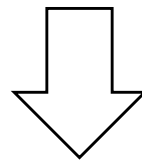
---

# 2023(R5)年度 委員会での議論ポイント

## ■これまでの主な経緯

- 2012(H24)年度 主要渋滞箇所の公表
- 2013(H25)年度 対応方針(案)、渋滞対策(案)の議論
- 2014(H26)年度 優先対策箇所の選定方法の議論
- 2015(H27)年度 主要渋滞箇所の見直し候補箇所の選定
- 2016(H28)年度 主要渋滞箇所の見直し方法の議論、円卓会議の設置
- 2017(H29)年度 ピンポイント渋滞対策の検討
- 2018(H30)年度 主要渋滞箇所の解除、トラックやバス等利用者団体からの要望箇所
- 2019(R1)年度 主要渋滞箇所の見直しに向けた議論、道路利用者会議の要望箇所
- 2020(R2)年度 主要渋滞箇所の見直しに向けた議論、優先対策箇所の選定方法の変更(ボトルネック性の考慮)
- 2021(R3)年度 主要渋滞箇所の見直しに向けた議論
- 2022(R4)年度 主要渋滞箇所の見直しに向けた議論、大規模商業施設の開業前後における交通状況の確認

## 2023(R5)年度 移動性向上委員会 議論のポイント



沿道環境等の変化

道路・交通網の整備等

大型店舗出店

### ①主要渋滞箇所の見直しに向けた議論

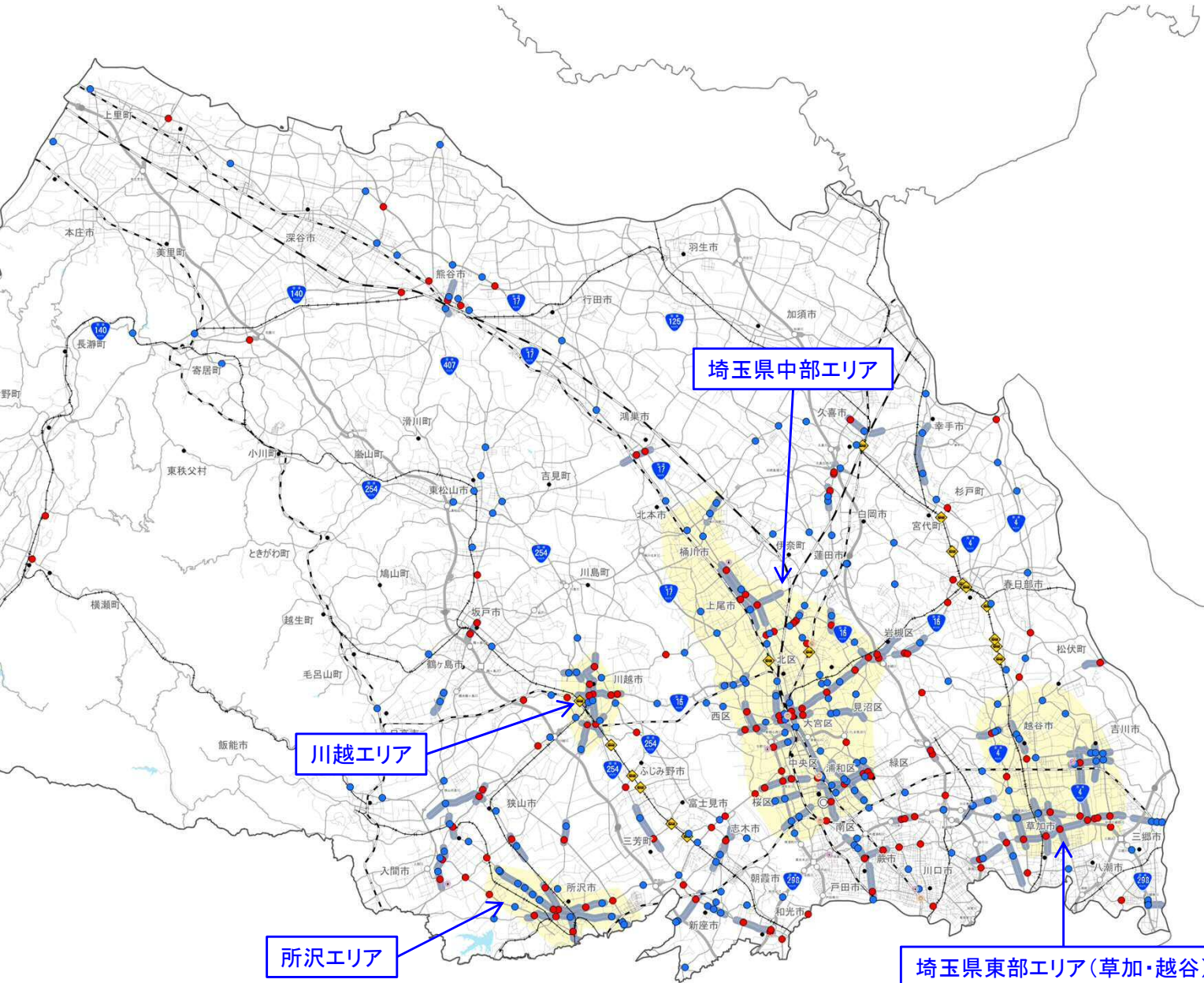
- モニタリング結果による解除候補箇所の確認

### ②川越市におけるTDM実施

- TDMの実施報告

# 主要渋滞箇所 特定状況(国道・県道・市道)

## ■ 埼玉県内の主要渋滞箇所



## ■ 2012(H24)年度特定箇所

国道・県道・市道	
<b>【混雑多発】</b>	
○渋滞損失が多い箇所 または、平日における速度低下箇所	<u>127箇所</u>
○ボトルネック踏切	<u>17箇所</u>
<b>【特定日に混雑】</b>	
○休日における速度低下箇所	<u>16箇所</u>
<b>【パブコメによる選定】</b>	<u>216箇所</u>
<b>主要渋滞箇所総数: 376箇所</b>	
4エリア	32区間
<b>138箇所</b>	

凡例

< 主要渋滞箇所 >	< 主要渋滞箇所に隣接する主な施設 >
● 箇所(素案)	○ 駅
● 箇所(パブコメ)	● 大型店舗
◆ 箇所(踏切)	
■ 区間	< 主要施設 >
■ エリア	◎ 県庁
< 道路種別 >	● 市役所・町村役場
— 高速道路	— JR
— 一般県道以上	— 私鉄
— 市町村道	

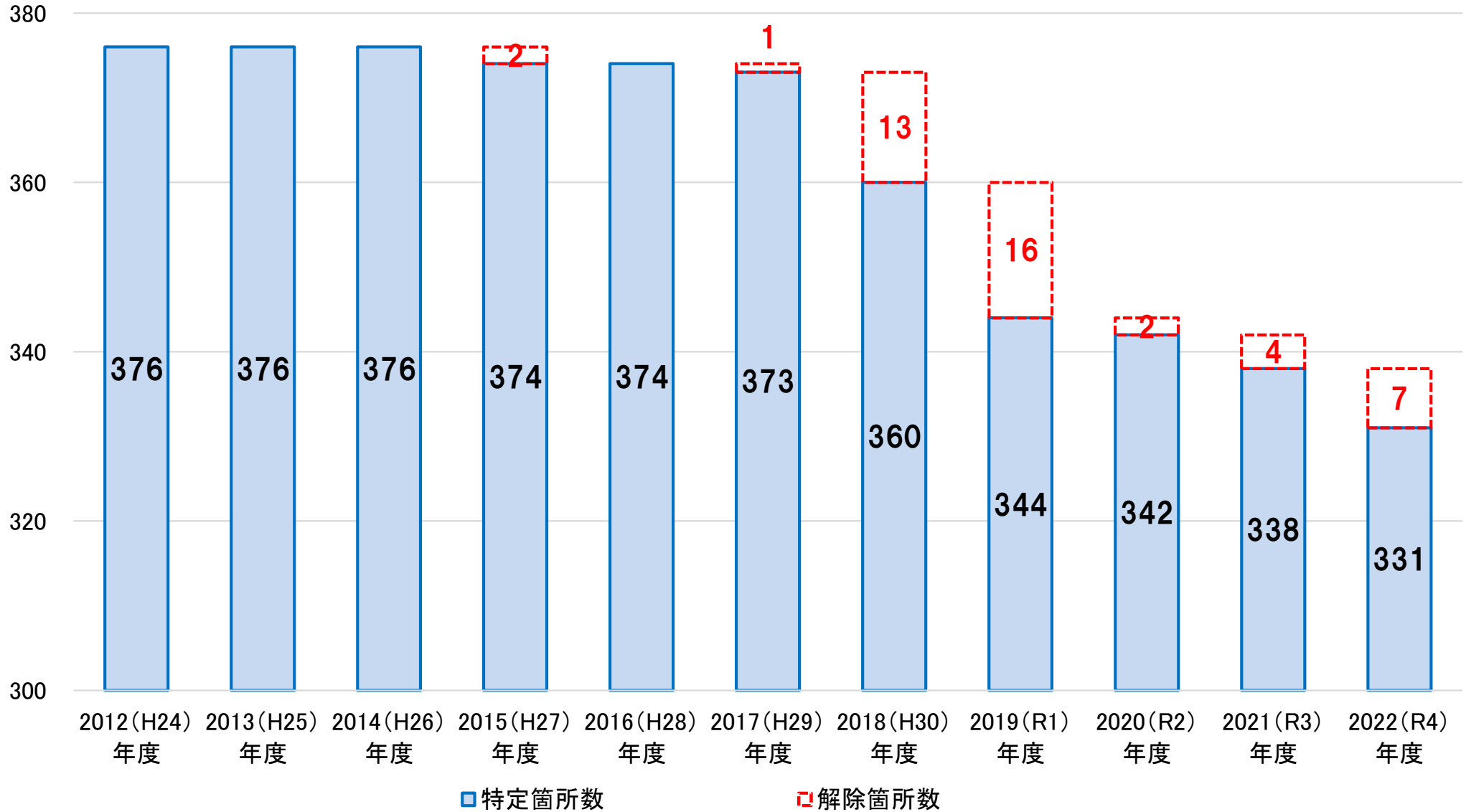
エリア…都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区間  
区間…交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

# 主要渋滞箇所 解除状況(国道・県道・市道)

○主要渋滞箇所の解除は、これまでにH27年度2箇所、H29年度1箇所、H30年度13箇所、R1年度16箇所、R2年度2箇所、R3年度4箇所、R4年度7箇所の計45箇所解除。

○R4年度末時点で、特定箇所は331箇所。

【主要渋滞箇所の解除経緯】



# 交通状況の変化 主な開通箇所と今後の開通予定箇所①

## ■2022年度以降の主な開通箇所と今後の開通予定箇所

	開通時期	地区名	事業名称	対象概要	事業者
㉔	2023.3	久喜市・幸手市	圏央道4車線化(久喜白岡JCT～幸手IC)	2車線区間の4車線化 L=8.5km	東日本高速道路(株) 国土交通省
㉕	2023.3	日高市	日高川島線 南平沢工区	新設県道の整備 L=0.515km	埼玉県
㉖	2023.3	小川町	県道本田小川線バイパス	新設県道の整備 L=1.1km	埼玉県
㉗	2023.3	三郷市	三郷流山線バイパス (一部区間)	新設県道の整備(アクセス道路)	埼玉県
㉘	2023.7	志木市・富士見市	和光富士見バイパス (志木市～富士見市)	新設県道の整備 L=1.4km	埼玉県
㉙	2023.10月頃(予定)	三郷市	三郷流山線バイパス (三郷流山橋有料道路)	事業区間(埼玉県と千葉県にまたがる区間) L=1.96km	埼玉県道路公社

## ■2021年度までの主な開通箇所

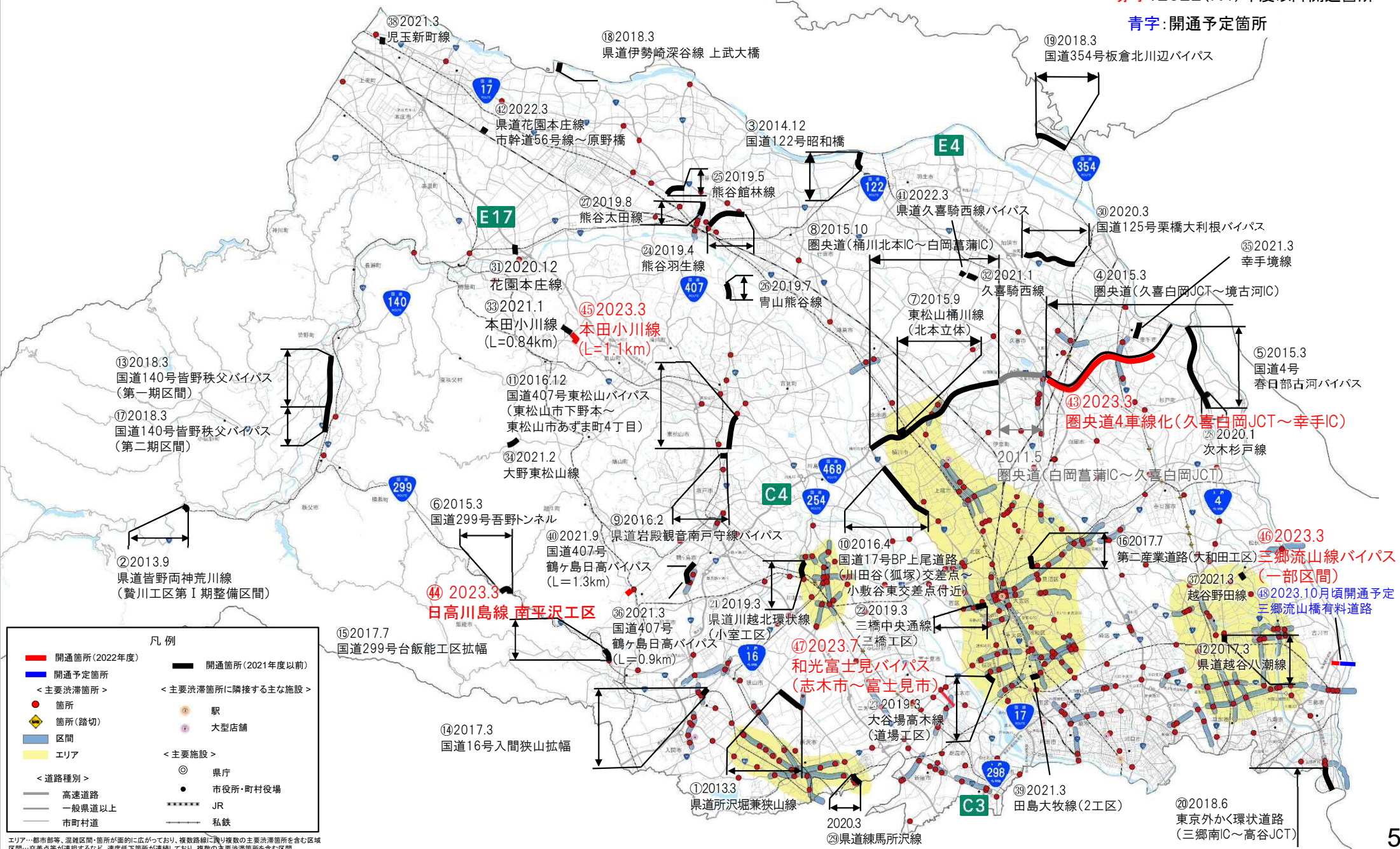
	開通時期	地区名	事業名称
①	2013.3	所沢市	県道所沢堀兼狭山線
②	2013.9	秩父市	県道皆野両神荒川線(贄川工区第I期整備区間)
③	2014.12	羽生市	国道122号昭和橋
④	2015.3	桶川市	圏央道(久喜白岡JCT～境古河IC)
⑤	2015.3	春日部市	国道4号春日部古河バイパス
⑥	2015.3	飯能市	国道299号吾野トンネル
⑦	2015.9	東松山市	東松山桶川線(北本立体)
⑧	2015.10	桶川市	圏央道(桶川北本IC～白岡菅蒲IC)
⑨	2016.2	東松山市	県道岩殿観音南戸守線バイパス
⑩	2016.4	上尾市	国道17号BP上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)
⑪	2016.12	入間市	国道407号東松山バイパス(東松山市下野本～東松山市あずま町4丁目)
⑫	2017.3	越谷市	県道越谷八潮線
⑬	2017.3	秩父市	国道140号皆野秩父バイパス(第一期区間)
⑭	2017.3	入間市	国道16号入間狭山拡幅
⑮	2017.7	飯能市	国道299号台飯能工区
⑯	2017.7	さいたま市	第二産業道路(大和田工区)
⑰	2018.3	秩父市	国道140号皆野秩父バイパス(第二期区間)
⑱	2018.3	深谷市	伊勢崎市深谷線 上武大橋
⑲	2018.3	加須市	国道354号 板倉北川辺バイパス
⑳	2018.6	三郷市	東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)
㉑	2019.3	川越市	県道川越北環状線(小室工区)
㉒	2019.3	さいたま市	三橋中央通線(三橋工区)

	開通時期	地区名	事業名称
㉓	2019.3	さいたま市	大谷場高木線(道場工区)
㉔	2019.4	熊谷市	県道熊谷羽生線
㉕	2019.5	熊谷市	県道熊谷館林線
㉖	2019.7	熊谷市	県道青山熊谷線
㉗	2019.8	熊谷市	県道熊谷太田線
㉘	2020.1	杉戸町	県道次木杉戸線
㉙	2020.3	加須市	国道125号栗橋大利根バイパス
㉚	2020.3	所沢市	県道練馬所沢線(下安松工区)
㉛	2020.12	深谷市	花園本庄線
㉜	2021.1	加須市	久喜騎西線
㉝	2021.1	小川町	本田小川線
㉞	2021.2	ときがわ町	大野東松山線
㉟	2021.3	幸手市	幸手境線
㊱	2021.3	日高市	国道407号 鶴ヶ島日高バイパス
㊲	2021.3	松伏町	越谷野田線
㊳	2021.3	上里町	児玉新町線
㊴	2021.3	さいたま市	田島大牧線(2工区)
㊵	2021.9	鶴ヶ島市	国道407号鶴ヶ島日高バイパス
㊶	2022.3	加須市	県道久喜騎西線バイパス
㊷	2022.3	深谷市	県道花園本庄線

# 交通状況の変化 主な開通(2012(H24)~2023(R5).7末まで)②

## 【埼玉県の開通箇所】

赤字: 2022(R4)年度以降開通箇所  
青字: 開通予定箇所



令和5年度 道路関係予算概要(令和5年1月 国土交通省道路局・都市局)より

3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備

### (3) ICT交通マネジメントの展開

■ ICTを活用した道路交通需要コントロール（TDM）等の効果的・効率的な実施の基盤となるデータ取得・活用の高度化を推進し、データ駆動型マネジメントによる課題解決を推進します。

#### 【交通データ取得・活用の高度化】

##### ＜背景/データ＞

- 交通関係データの市場拡大や民間企業におけるテレマティクスサービスの開発が加速
- 2035年頃には新車販売台数の約9割がコネクテッドカーとの予測※1
- 観測及び推定手法の高度化により令和9年度を目途に交通状況の常時観測体制を概成し、交通量等のデータをオープン化
- 交通状況の常時観測データやETC2.0などのビッグデータ等を活用することで、従来の全国道路・街路交通情勢調査を見直し、新たな道路交通調査体系を構築
- 地域道路経済戦略研究会※2を活用し、ICT交通マネジメントの高度化に向けた取組を推進

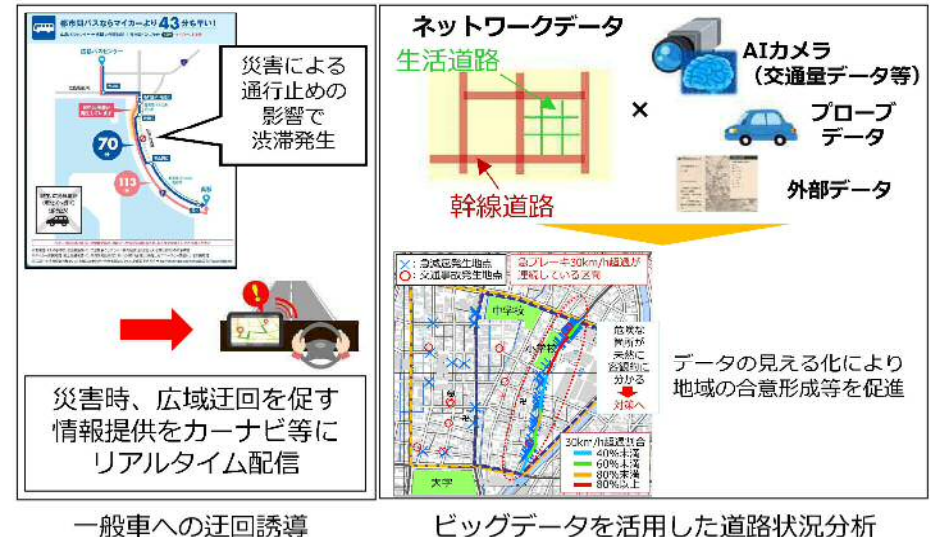


※1：富士経済「コネクテッドカー・V2X・自動運転関連市場の将来展望 2021」  
 ※2：有識者の意見を踏まえ、道路空間を活用した地域経済活性化戦略や社会実験・実装に関する研究を実施

#### 【データ駆動型マネジメントによる課題解決】

- 災害時交通マネジメント※3を被災後速やかに実施するため、データの収集・一元化等を推進
- 効果的・効率的な交通安全対策の立案や地域の合意形成等へのビッグデータの活用を促進
- 渋滞の現状及び要因の分析を踏まえ、交通容量の更なる有効活用に向けたソフト・ハード対策を推進

#### 【データ駆動型マネジメントのイメージ】



※3：国土交通省、警察、地方公共団体、高速道路会社、学識経験者、関連団体で構成される災害時交通マネジメント検討会を通じて実施

令和5年度 道路関係予算概要(令和5年1月 国土交通省道路局・都市局)より

3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備

## (4) 効率的・効果的な渋滞対策

- 道路ネットワークの機能を最大限発揮するため、自治体等との連携を強化するとともに、データ駆動型マネジメントにより、渋滞対策におけるEBPM<sup>※1</sup>や、PDCAサイクルの迅速化を推進します。

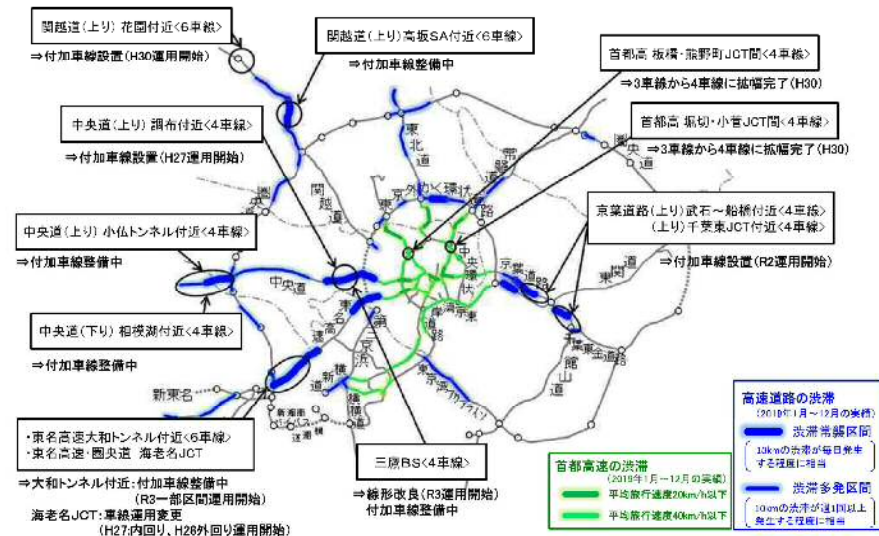
### ＜背景/データ＞

- ・最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所（R4年9月時点）
- ・一人あたり年間渋滞損失時間は約40時間であり、総乗車時間（約100時間）の約4割に相当

- データ駆動型マネジメントにより、渋滞の現状及び要因に合わせた効率的・効果的なソフト・ハード対策を推進
- 渋滞対策協議会<sup>※2</sup>において、トラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、速効対策を推進するとともに、モニタリング結果を踏まえ、より効率的・効果的な対策の検討を実施
- 重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント<sup>※3</sup>の実施を求める運用を継続
- 全ての都道府県において、ビッグデータ等を活用した交通需要マネジメント（TDM）による渋滞対策を推進

※1：Evidence-based policy making（データに基づく政策の立案）  
 ※2：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するために設置  
 ※3：立地前に周辺交通に与える影響を予測し対策を実施することで、既存の交通に支障なく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

### 【データ駆動型マネジメントによる渋滞対策の例】



首都圏の高速道路における、ビッグデータを用いたピンポイント対策の実施（事業中12箇所）



コロナ禍前後の交通データから渋滞発生時の交通量の臨界点を分析し、ピーク時間交通量の削減台数ターゲットを定めた効果的なTDMを実施（福岡県）