

前回確認事項と対応結果

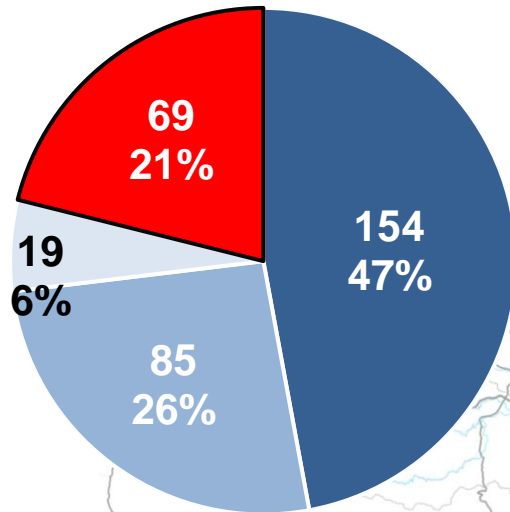
令和6年 3月 18日

No	確認事項	対応結果	関連資料
1	<p>ピンポイント渋滞対策など、用地買収を伴わない箇所などから対応しているのが実状。</p> <p>今後の渋滞解消の見通しを考える際、バイパス整備などの道路事業で対応する箇所と主要渋滞箇所への個別対策が必要な箇所に分類すると良いのではないかと。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各道路管理者に、主要渋滞箇所の渋滞緩和に寄与するような道路事業や個別の対策事業等をヒアリング。 主要渋滞箇所327箇所のうち、バイパス整備などの道路事業によって対策を進めている箇所は約80%（事業完了:47%、事業中:26%、事業検討中:6%）。残りの約20%は個別の対策が必要な箇所。 引き続き、個別の対策が必要な箇所は周辺の道路状況等も鑑みながら対策を進めていく。 	資料1
2	<p>工業団地入口交差点は従道路側での渋滞が現地で確認されていることから、引き続きモニタリングを実施することになった。</p> <p>他にも主道路側のみ評価している箇所が存在している。従道路側もモニタリング対象とするのか、今後の主要渋滞箇所の解除ルールを改めて検討する必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞3指標により評価できない流入部がある主要渋滞箇所は、現地確認や個別の分析等により渋滞3指標以外でも評価していく。 渋滞3指標による評価結果を基に解除候補を選定し、評価できていない流入部がある場合、個別に評価した結果を基に、道路管理者と事前協議し、合意が得られた箇所を解除の条件とするよう解除フローを見直した。 	資料2
3	<p>圏央道開通の効果を次回の委員会で議論したいと考えている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県区間を利用する車両のうち県内を発着地としない通過交通が圏央道で約3割、外環道で約3割となっている。 3環状の整備により、都心を通行する交通が転換するなどの効果が見られた。 R5.3.31に開通した久喜白岡JCT～幸手IC間は、車線減少を起因とする渋滞発生が解消しているところ。 幸手IC以東は、暫定2車線区間が残ることから引き続き整備後の効果を確認していく。 	資料4
4	<p>埼玉県内でも有数の観光地であり、今後もインバウンドが期待される。</p> <p>川越のような街中では高規格な道路の整備は難しいため、TDM等の渋滞対策を川越市とともに進めていきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1月に「川越市交通シンポジウム」を開催。講師および先進自治体から様々な事例が紹介された。 今後は、川越市北部市街地の交通のあり方について、地域住民や関係者と協議・検討していく予定。 	資料5

個別の渋滞対策が必要な箇所

- 各道路管理者に、主要渋滞箇所の渋滞緩和に寄与するような道路事業や個別の対策事業等をヒアリング。
- 主要渋滞箇所327箇所のうち、バイパス整備などの道路事業によって対策を進めている箇所は約80%（事業完了:47%、事業中:26%、事業検討中6%）。残りの約20%は個別の対策が必要な箇所となっている。
- 引き続き、個別の対策が必要な箇所は周辺の道路状況等も鑑みながら対策を進めていく。

■主要渋滞箇所の事業実施状況 (N=327)



凡例

< 主要渋滞箇所 >		< 主要渋滞箇所に隣接する主な施設 >	
● 事業完了 (一部事業を含む)	● 駅	● 大型店舗	
● 事業中			
○ 事業検討中			
● 現時点で事業なし			
■ 区間	< 主要施設 >		
■ エリア	◎ 県庁	● 市役所・町村役場	
		----- JR	
		----- 私鉄	
< 道路種別 >		< 解除箇所 >	
— 高速道路		○ 解除箇所	
— 一般県道以上			
— 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域
区間…交差点等が連綿するなど、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

凡例

- : 事業完了 (一部完了を含む)
- : 事業中
- : 事業検討中
- : 現時点で事業なし

