

移動性(モビリティ)向上委員会について

目 次

- 1.これまでの委員会の検討経緯
- 2.近年における道路行政を取り巻く状況の変化
- 3.今回の委員会の開催趣旨

平成24年3月22日

1. これまでの委員会の検討経緯

- ・平成17年度～21年度まで、計6回の「移動性(モビリティ)向上委員会」を開催
- ・平成18年度に「埼玉のみち移動性見える化プラン」を策定・公表し、選定箇所(24箇所)の対策実施状況や、今後の渋滞対策を進める上での工夫等について議論

○平成17年度 移動性(モビリティ)向上委員会を設置

○平成18年度 「埼玉のみち移動性見える化プラン」を公表

- ・各道路管理者及び警察で、渋滞対策箇所について情報を共有化
- ・そのうち、問題の大きい24箇所を選定し、渋滞対策を実施

○平成20～21年度 選定箇所(24箇所)の対策実施状況を確認 今後の渋滞対策の工夫について

- ・社会情勢や公共事業を取り巻く環境が大きく変化する中、従来と異なる新たな渋滞対策の取り組みを検討するため、データや事例を基に幅広く議論

<これまでの委員会検討経緯>

○平成17年度

第1回委員会(平成17年10月31日実施)

- ・移動性向上を図るべき箇所(候補)の抽出の考え方(案)

第2回委員会(平成18年1月17日実施)

- ・移動性の向上を図るべき箇所(候補)の抽出について
- ・移動性の向上を図るべき箇所の選定方法について

パブリックコメント(平成18年2月17日～28日)

第3回委員会(平成18年3月22日実施)

- ・移動性の向上を図るべき箇所の選定
- ・「埼玉のみち移動性見える化プラン」の策定

○平成18年度

「埼玉のみち移動性見える化プラン」を公表

○平成19年度

第4回委員会(平成20年3月18日実施)

- ・今後の「埼玉県見える化プラン」について

○平成20年度

パブリックコメント(平成21年2月3日～27日)

第5回委員会(平成21年3月13日実施)

- ・今後の道路整備に対する要望について

○平成21年度

第6回委員会(平成22年3月9日実施)

- ・「埼玉のみち移動性見える化プラン」選定箇所の対策実施状況
- ・今後の渋滞対策の工夫について

平成18年度公表資料



埼玉のみち

「道路見える化計画」に取り組みます
～道路行政の新たな取り組み～

記者発表資料

「道路見える化計画」とは、

道路の現状などを示す様々なデータから課題を「見える化」し、最適な方法で重点的に解決していきます。

また、課題や解決策を県民のみなさまに「見える化」し、効率的な道路行政を進めてまいります。

「見える化プラン」の公表！

「道路見える化計画」を推進する上で、県民の皆様のご意見を伺い、専門家や学識経験者の方にご審議頂き、重点的に対策が必要な箇所を選定しました。

この度

- ・渋滞等の交通の円滑化に向けた「移動性見える化プラン」
 - ・交通事故の改善に向けた「交通安全見える化プラン」
- がまとまりましたので、公表します。



平成18年5月29日
埼玉県 県土整備部
埼玉県 警察本部 交通部
さいたま市 建設局 土木部
国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所
国土交通省 関東地方整備局 北首都国道事務所

記者発表クラブ

竹芝記者クラブ 横浜海事記者クラブ 神奈川建設記者会
埼玉県政記者クラブ さいたま市政記者クラブ

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 電話 048-669-1200
副 所 長 瀬 尾 俊 男 (内線205)
計 画 課 長 滝 沢 弘 志 (内線451)

「道路見える化計画」の背景

道路のストックが絶対的に不足していた昭和30年ころの時代から道路整備を推進し、一定の道路インフラが整備された現在、道路に求められているニーズは、地域間格差をなくすための道路ネットワークの整備や渋滞箇所・事故多発地点の解消或いは、景観・環境・バリアフリー等の道路機能に付加価値を求める等、課題が多様化し「供給」する時代から「成果」が求められる時代へと変遷しています。

また、逼迫する財政の中で、効率よく国民へのサービスを提供することが求められており、真に必要なものを選択し、課題解決を急ぐべきところから対策を講じていく必要があります。

「道路見える化計画」は、これらの課題解決に向けて、道路の課題をデータでしっかり把握・見える化して、その最適な解決策を見だし解決の急がれるところから重点的に対策を講じていくための新たな取り組みです。

移動性見える化プラン

別紙＝移動性見える化プランリーフレット参照

埼玉県内の現状をデータで見ると、渋滞による損失時間は全国ワースト4位で、渋滞の7割が国道・県道の延長の2割の区間に集中して発生しています。

「移動性見える化プラン」は、渋滞損失時間等のデータをもとに、学識経験者や専門家による委員会での審議・県民アンケートにより、移動性を阻害する要因となっている慢性的に渋滞している箇所や朝・夕のピーク時に渋滞している箇所、大型車のすれ違いが困難な箇所など、問題の大きい箇所24カ所を厳選しました。

今年度は、移動性見える化プランにより、

- ・国道17号では、慢性的に著しい渋滞が発生し「中山道は渋滞銀座」と呼ばれている状態であることから、抜本的な対策として、「上尾道路」の整備などを重点的に推進します。
- ・そのほか、国道4号で慢性的な渋滞が発生している越谷市の「神明町北交差点」、国道17号で朝・夕ピーク時に著しい渋滞が発生している熊谷市の「自衛隊前交差点」などの対策を実施します。

交通安全見える化プラン

別紙＝交通安全見える化プランリーフレット参照

埼玉県は、全国的に見ても交通事故が多く、昨年の交通事故死者数は全国ワースト2位、死傷事故件数の8割が国道・県道の延長の2割の区間で集中して発生しています。

これらの、事故要因を、見ると自転車事故、高齢者事故、子供の事故、追突事故などの特徴的な事故が多く発生しています。

「交通安全見える化プラン」は、様々な事故のデータをもとに、学識経験者や専門家による委員会での審議・県民アンケートにより、安全面に問題がある箇所として、死亡事故件数の多い箇所、死傷事故件数の多い箇所や死傷事故率が高い箇所などから問題の大きい箇所41カ所を厳選しました。

平成18年度公表資料

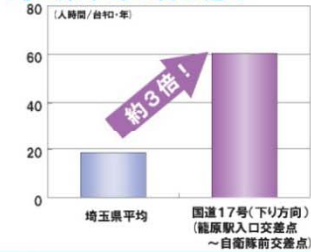
国道17号龍原駅入口交差点～自衛隊前交差点

**渋滞の要因を特定して
効果的な渋滞対策を実施します！
(現況の道路幅員で左折車線を設置)**

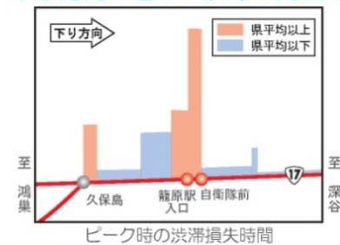


現在の交通状況

ピーク時の渋滞損失時間は、
埼玉県平均の約3倍！

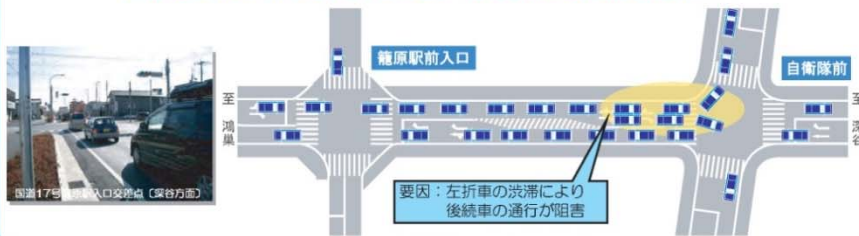


龍原駅入口～自衛隊前は、
下り方向に著しい渋滞が発生！



渋滞の要因は

自衛隊前交差点は、左折車が多く、後続車の通行を阻害



渋滞緩和に向けて対策を行います。

渋滞対策例

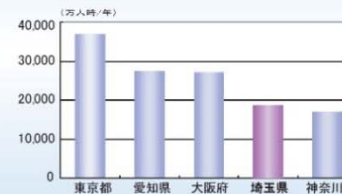
現況の道路幅員に左折車線を設置して、直進車の通行をスムーズにします。



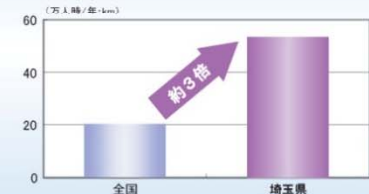
埼玉のみち 移動性見える化プラン

埼玉の渋滞は、

全国でワースト4位



全国平均の約3倍



慢性的に渋滞している箇所や、
朝・夕に渋滞している箇所などを選定

道路の課題をデータできちんと把握します。
解決を急ぐべきところから重点的に対策します。
道路行政を、もっとわかりやすく「見える化」します。

道路見える化計画
課題が見える・やり方が変わる

埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会

大宮国道事務所 北首都国道事務所 埼玉県 さいたま市

平成18年度公表資料

埼玉県では7割の渋滞が全体の2割に集中！

※全体とは国道、県道の延長を指しています

中山道は、渋滞銀座！

学識者や道路利用者の代表からなる委員会での助言を受けて、様々なデータや指標に基づき対策が必要と思われる箇所を選定

選定箇所一覧

		箇所
①	一般国道4号	越谷市 神明町交差点～神明町北交差点
②	一般国道4号	春日部市 一ノ割駅入口交差点～一宮交差点
3	一般国道16号 一般国道254号	川越市 小仙波南交差点～脇田新町交差点 新宿町北交差点～岸町交差点
4	一般国道16号	さいたま市岩槻区 加倉南交差点～深作南交差点
5	一般国道17号	戸田市 川岸3丁目交差点～蔵市役所入口交差点
6	一般国道17号 一般国道463号	さいたま市緑区 緑区役所北交差点～下大久保交差点
7	一般国道17号	さいたま市中央区 上落合交差点～大蔵町3丁目交差点
8	一般国道17号	上尾市 日の出交差点～久保交差点
⑨	一般国道17号	熊谷市 熊原駅入口交差点～自衛隊前交差点
10	一般国道17号	上里町 金久保交差点～神流川橋
⑪	一般国道122号	蓮田市 京東北本線第一岩槻踏切
⑫	一般国道122号	葛蒲町 葛蒲町葛蒲地区～駒西町半基地区
⑬	一般国道140号	秩父市 秩父市日野田地区～皆野町皆野地区
⑭	一般国道299号	飯能市 八幡町交差点～笹井交差点
⑮	一般国道299号	秩父市 坂水交差点
16	一般国道299号	小鹿野町 小鹿野町河原沢地区
⑰	一般国道407号	日高市 高萩交差点～旭ヶ丘交差点
⑱	一般国道407号	坂戸市 高坂橋交差点～高坂4丁目交差点
19	一般国道407号	熊谷市 村岡三又交差点～本石交差点
20	一般国道463号	所沢市 牛沼交差点～小手指橋北交差点
21	(主)春日部久喜線	久喜市 京東北本線第二岩槻踏切
22	(主)さいたま春日部線	春日部市 東武伊勢崎線第124号踏切
23	(主)所沢狭山線	所沢市 西武新線新所沢5号踏切
24	(主)皆野岡神荒川線	秩父市 秩父市荒川荒川地区

対象路線：一般国道、県道

※ ○：対策のための熟度が高い箇所

※ 選定に用いたデータ：

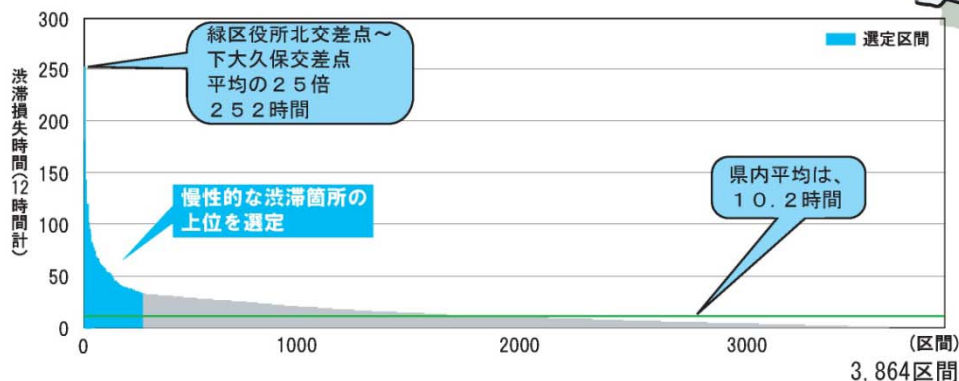
慢性的な渋滞、ピーク時の渋滞、
大型車のすれ違い困難箇所
踏切遮断の影響による渋滞

※ 慢性的な渋滞箇所とは、渋滞が発生している一連の区間としています。

※ 渋滞損失時間：
1kmを走行した場合に生じる1年間あたりの損失時間

※ H19.2に熊谷市と江南町は合併し、熊谷市となっています。
H22.3に久喜市、葛蒲町、栗橋町と蔵宮町は合併し、久喜市となっています。
H22.3に加須市、駒西町、北川辺町と大利根町は合併し、加須市となっています。
H23.10に川口市と鳩ヶ谷市は合併し、川口市となっています。

[渋滞] 渋滞損失時間が高い上位から抽出（国道の抽出事例）



2. 近年における道路行政を取り巻く状況の変化

民間プローブデータの活用による 渋滞状況把握の詳細化

○従来のプローブデータ

- ・調査対象路線において、毎年、複数の特定日に、調査車両が時間帯毎に走行し、走行速度データを取得



ある特定日における特定路線の交通実態（渋滞発生状況）しか把握できない

○新しいプローブデータ(民間プローブデータ)

- ・実際の車をセンサー代わりにして、365日24時間の走行速度データを取得



年間通じて、あらゆる時間帯の交通実態（渋滞発生状況）が面的に把握可能に

- 各移動性阻害箇所の渋滞状況把握や渋滞対策の立案をより詳細に実施することが可能

骨格となる幹線道路の事業進捗

○骨格となる幹線道路の事業進捗

- ・「埼玉のみち移動性見える化プラン」を策定したH18以降、県内の骨格となる幹線道路の事業が進捗

- ・H20.3 圏央道 鶴ヶ島JCT～川島IC供用(7.7km)
- ・H20年度 東埼玉道路(延伸)新規事業化(8.7km)
- ・H22.3 圏央道 川島IC～桶川北本IC供用(5.7km)
- 上尾道路 宮前IC～上尾環状線(4.2km)及び
川越栗橋線～桶川北本IC供用(2.1km)
- ・H23.5 圏央道 白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT供用(3.3km)
- ・H23年度 上尾道路Ⅱ期新規事業化(9.1km)



県内の骨格となる幹線道路の整備により、移動性阻害箇所の渋滞緩和が期待

- 今後の道路整備予定を見据えた各移動性阻害箇所の対策計画の立案が可能

●「民間プローブデータの活用」や「骨格となる幹線道路の事業進捗」等により、
選択と集中による効果的かつ効率的な渋滞対策の検討が可能に

3. 今回の委員会の開催趣旨

- ・今回の委員会では、平成18年度に公表した「埼玉のみち移動性見える化プラン」において選定した24箇所について、選定から5年が経過したことから、民間プローブデータの活用や今後の道路整備予定も踏まえて、**PDCAサイクルにて総括**すること、及び**今後の対策方針を検討**することを目的とします。

「埼玉のみち移動性見える化プラン」のPDCAサイクル

24箇所の総括

P l a n ; 移動性阻害箇所の抽出・選定

- ・H18年度：従来のプローブデータ等を用い、移動性の向上を図るべき24箇所を選定・公表

D o ; 対策の実施

- ・早期整備効果発現のため、短期間で整備可能な箇所を中心に実施
(完了;7箇所、一部対策済み:10箇所、実施中;6箇所、調査中;1箇所)

C h e c k ; 対策の効果評価

- ・これまでに実施した各渋滞対策の効果を、民間プローブデータ等から評価

A c t i o n ; 今後の整備計画・渋滞対策計画

- ・現在の渋滞状況や道路整備計画等を踏まえ、中長期的な対策も視野に、限られた予算の中、重点的・効果的な対策を検討・立案

+

A c t i o n ; 今後対策すべき区間の検討

- ・今後の道路整備計画や将来の交通動向等を考慮し、実情に即した、より実現性の高い対策方針を検討

“新たなPlan”へ