



平成29年度

移動性(モビリティ)向上委員会

目次

1. これまでの委員会の検討経緯
2. 渋滞対策の進捗状況確認
3. 最新の交通状況による分析(モニタリング結果)
4. 渋滞対策箇所の効果確認(フォローアップ)
5. 前回の委員会について
6. 主要渋滞箇所の見直し
7. 優先対策箇所の検討状況
8. 円卓会議の設置(埼玉県内の道路交通課題を利用者目線で考える円卓会議)
9. ピンポイント渋滞対策の検討
10. 埼玉中央地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況報告
11. その他(協会アンケート結果について)

平成29年 8月 3日

1. これまでの委員会の検討経緯

これまでの委員会の検討経緯

- 平成17年度～28年度まで、計12回の「移動性(モビリティ)向上委員会」を開催
- 平成24年度～28年度に課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データ分析等により効果的な渋滞対策を検討

<これまでの委員会検討経緯>

○平成17年度
移動性(モビリティ)向上委員会を設置
<一般道路を対象に検討>

○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20～23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

○平成24～28年度
主要渋滞箇所の抽出と渋滞対策の進め方について
・課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策を検討

- 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23年度
 - ◆第7回委員会(平成24年3月22日実施)
 - ・「埼玉のみち移動性見える化プラン」選定箇所の総括(新たに3箇所を追加し27箇所)
- 平成24年度
 - ◆第8回委員会(平成24年7月19日実施)
 - ・渋滞箇所抽出の考え方を見直し(抽出指標の設定)
※首都圏ボトルネック対策協議会において、パブリックコメント等を含めた地域の渋滞箇所の特定について検討
- 平成25年度
 - ◆第9回委員会(平成25年6月4日実施)
 - ・主要渋滞箇所の渋滞対策の基本方針(案)、渋滞対策(案)について
- 平成26年度
 - ◆第10回委員会(平成26年8月26日)
 - ・最新の交通データによるモニタリング結果、優先対策箇所の選定方針(案)について
- 平成27年度
 - ◆第11回委員会(平成27年10月23日)
 - ・最新の交通データによるモニタリング結果、優先対策箇所の選定方針(案)について
- 平成28年度
 - ◆第12回委員会(平成28年8月2日)
 - ・最新の交通データによるモニタリング結果、優先対策箇所の選定方針(案)について

渋滞対策検討の経緯

渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

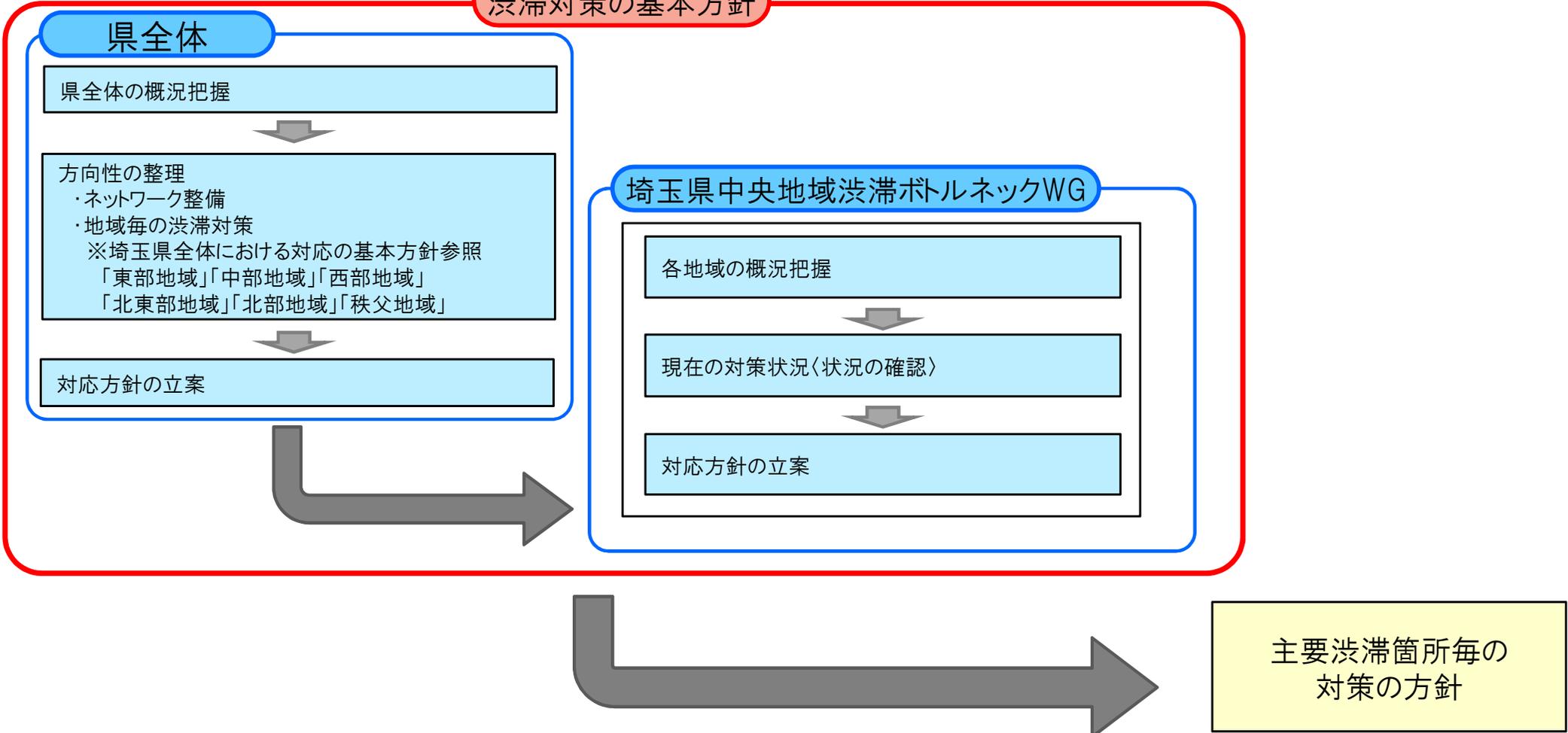
平成24年度以降における検討経緯

	平成24年度						平成25年度						平成26年度				平成27年度			平成28年度	
	6月	7月	8~10月	11月	12月	1~3月	4~5月	6月	7~10月	11月	12~3月	4~6月	7月	8月	9月~3月	4月~9月	10月	11~3月	4月~7月	8月	9~3月
埼玉県移動性向上委員会		<p>主要渋滞箇所候補の情報提供</p> <p>第8回移動性向上委員会開催(7月19日開催)</p> <p>○主要渋滞箇所候補の確認 各都県からの意見</p>					<p>主要渋滞箇所に関する情報提供</p> <p>第9回移動性向上委員会開催(6月4日開催)</p> <p>○主要渋滞箇所に対する渋滞対策の基本方針の考え方について議論</p>						<p>渋滞対策の基本方針に関する情報提供</p> <p>第10回移動性向上委員会開催(8月26日開催)</p> <p>○最新データによるモニタリング</p> <p>最新データによるモニタリング結果に対する意見</p>			<p>第11回移動性向上委員会開催(10月23日開催)</p> <p>○優先対策箇所の渋滞対策案について</p>			<p>第12回移動性向上委員会開催(8月2日開催)</p> <p>○優先対策箇所の渋滞対策案について</p>		
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会	<p>第1回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催(6月29日開催)</p> <p>○渋滞関係データの共有・意見交換等</p>	<p>第2回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催(7月26日開催)</p> <p>○主要渋滞箇所の候補の選定の考え方 ○主要渋滞箇所候補 ○パブリックコメントの実施(案)</p>		<p>11月9日、11月18日実施 パブリックコメント</p>	<p>第3回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催(12月10日開催)</p> <p>○パブリックコメントの結果を踏まえた箇所の提示</p>	<p>主要渋滞箇所の公表(1月18日)</p>	<p>第4回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催(6月18日開催)</p> <p>○今後の渋滞対策の検討(案) ○渋滞対策の基本方針の決定</p>			<p>渋滞対策の基本方針の公表(11月15日)</p>											

渋滞対策の基本方針

- 県全体、県内の地域を階層的に整理し対応方針を立案し、公表(H25.11.15)
- 地域特性、交通特性を整理し、必要な対策の方向性を検討
- 人と交通が集中する中央地域において、『埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ』(H24. 6)を立ち上げ、南北方向の関越道や国道17号、東西方向の国道16号等について、各道路管理者や警察が連携して、交通容量の拡大や交差点の円滑化の対策を継続的に検討

渋滞対策の基本方針



渋滞対策検討マネジメントサイクル

■各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施

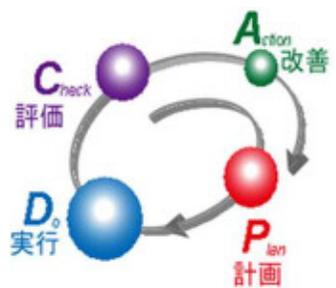
H25

渋滞対策の基本方針の策定

実施中

Plan(計画)
主要渋滞箇所の対策の立案
>各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ 詳細な検討を進め、具体的な対策を立案

Action(改善)
主要渋滞箇所の見直し
>道路管理者、モニタリング等による検証・評価を踏まえ、渋滞対策と主要渋滞箇所の見直し案を作成
>渋滞対策の確認及び主要渋滞箇所の見直しを議論
>渋滞対策及び主要渋滞箇所の見直しを決定
※首都圏渋滞ボトルネック対策協議会にて最終決定



Do(実行)
円滑な渋滞対策の実現
>各道路管理者が個別に立案した対策に基づき対策を実施
>他機関の実施策等との連携・調整を図りながら対策を実施

Check(評価)
モニタリング等による検証・評価
>最新の交通データに基づく渋滞状況の確認
⇒主要渋滞箇所毎に「渋滞状況」、「渋滞要因」、「対策案」を一覧にして各道路管理者が適切な方法(主要渋滞箇所カルテ)により整理
>実施した対策の効果について、道路利用者(バス・タクシー・トラック等運輸事業者、観光関係団体等)の実感を確認

2. 渋滞対策の進捗状況確認

H25

渋滞対策の基本方針の策定

実施中

Plan(計画)

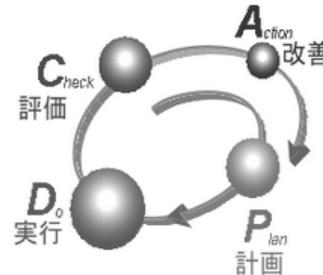
主要渋滞箇所の対策の立案

- >各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ 詳細な検討を進め、具体的な対策を立案

Action(改善)

主要渋滞箇所の見直し

- >道路管理者、モニタリング等による検証・評価を踏まえ、渋滞対策と主要渋滞箇所の見直し案を作成
 - >渋滞対策の確認及び主要渋滞箇所の見直しを議論
 - >渋滞対策及び主要渋滞箇所の見直しを決定
- ※首都圏渋滞ボトルネック対策協議会にて最終決定



Do(実行)

円滑な渋滞対策の実現

- >各道路管理者が個別に立案した対策に基づき対策を実施
- >他機関の実施策等との連携・調整を図りながら対策を実施

Check(評価)

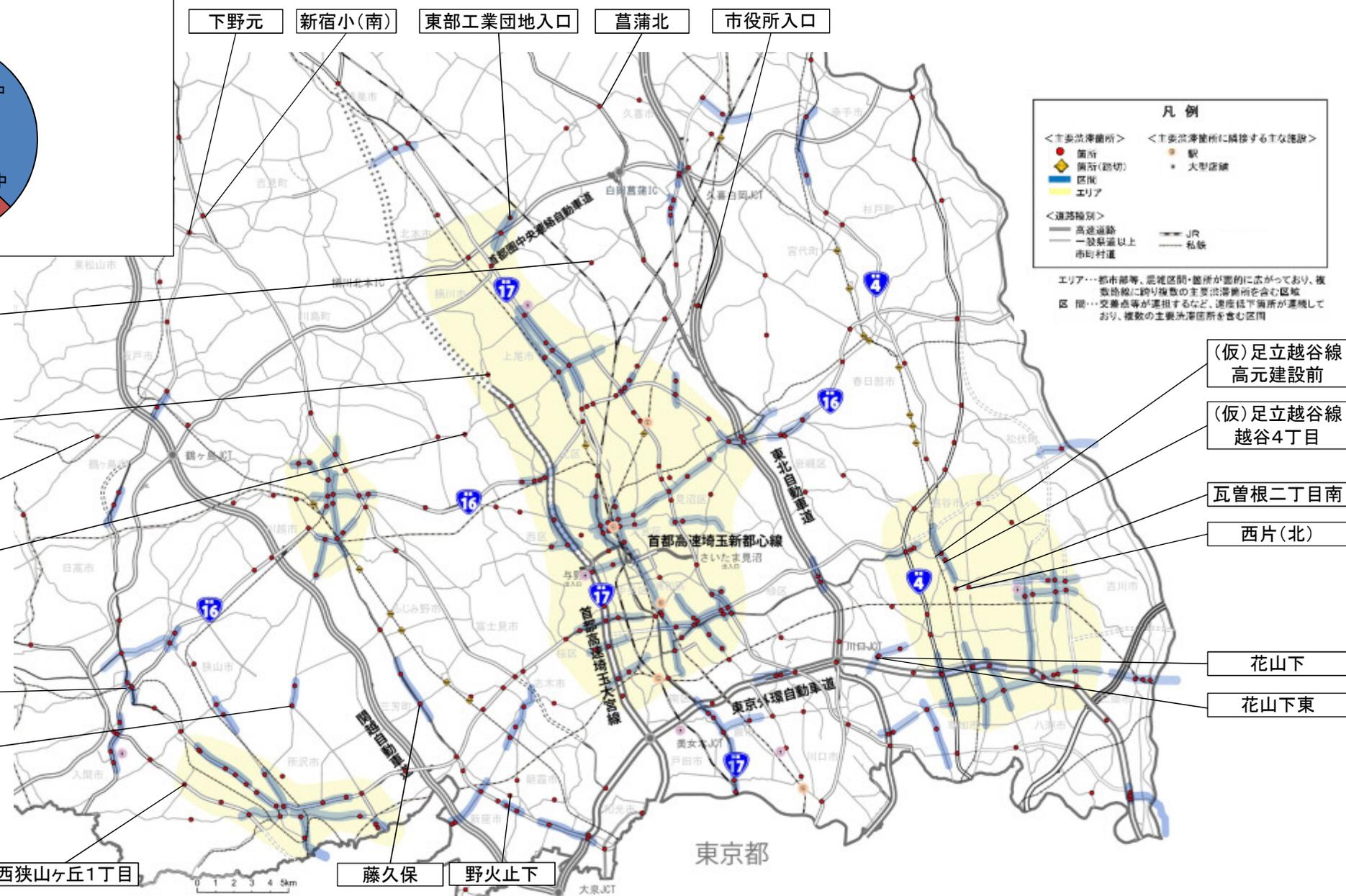
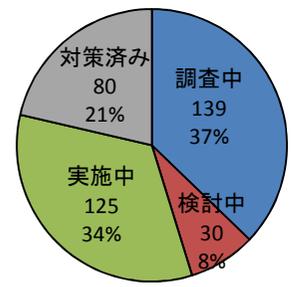
モニタリング等による検証・評価

- >最新の交通データに基づく渋滞状況の確認
 - ⇒主要渋滞箇所毎に「渋滞状況」、「渋滞要因」、「対策案」を一覧にして各道路管理者が適切な方法(主要渋滞箇所カルテ)により整理
- >実施した対策の効果について、道路利用者(バス・タクシー・トラック等運輸事業者、観光関係団体等)の実感を確認

渋滞対策の進捗状況確認

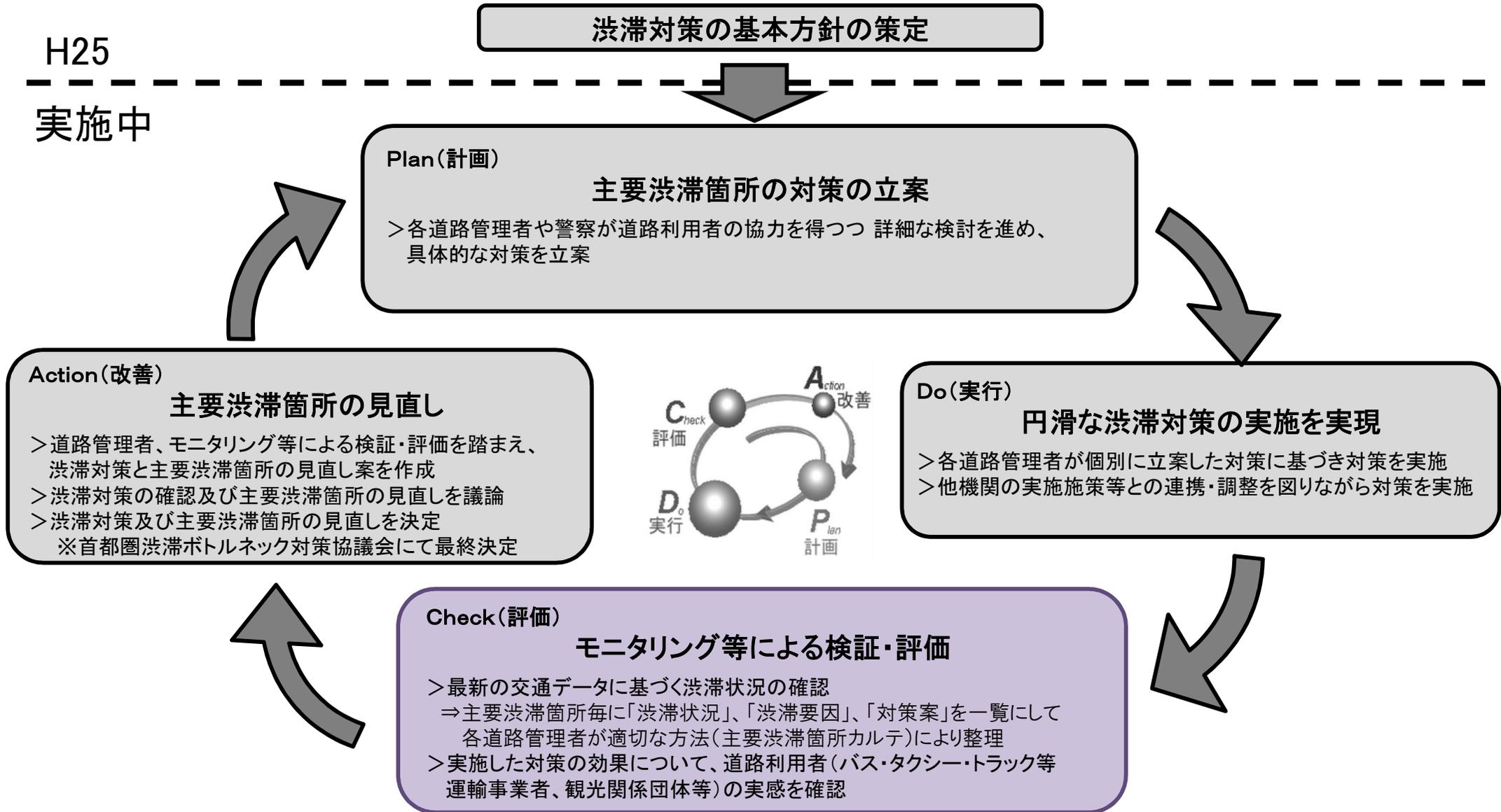
- 主要渋滞箇所374(直轄+県管理+市管理)箇所の内、現在80箇所(21%)については対策済み(H25.4以降)。
- 今年度の対策実施状況の確認結果から、新たに対策済みになった箇所は20箇所。

◆対策実施状況



※昨年度委員会(H28.8)～H29.7までに対策済みとなった箇所

3. 最新の交通状況による分析(モニタリング結果)

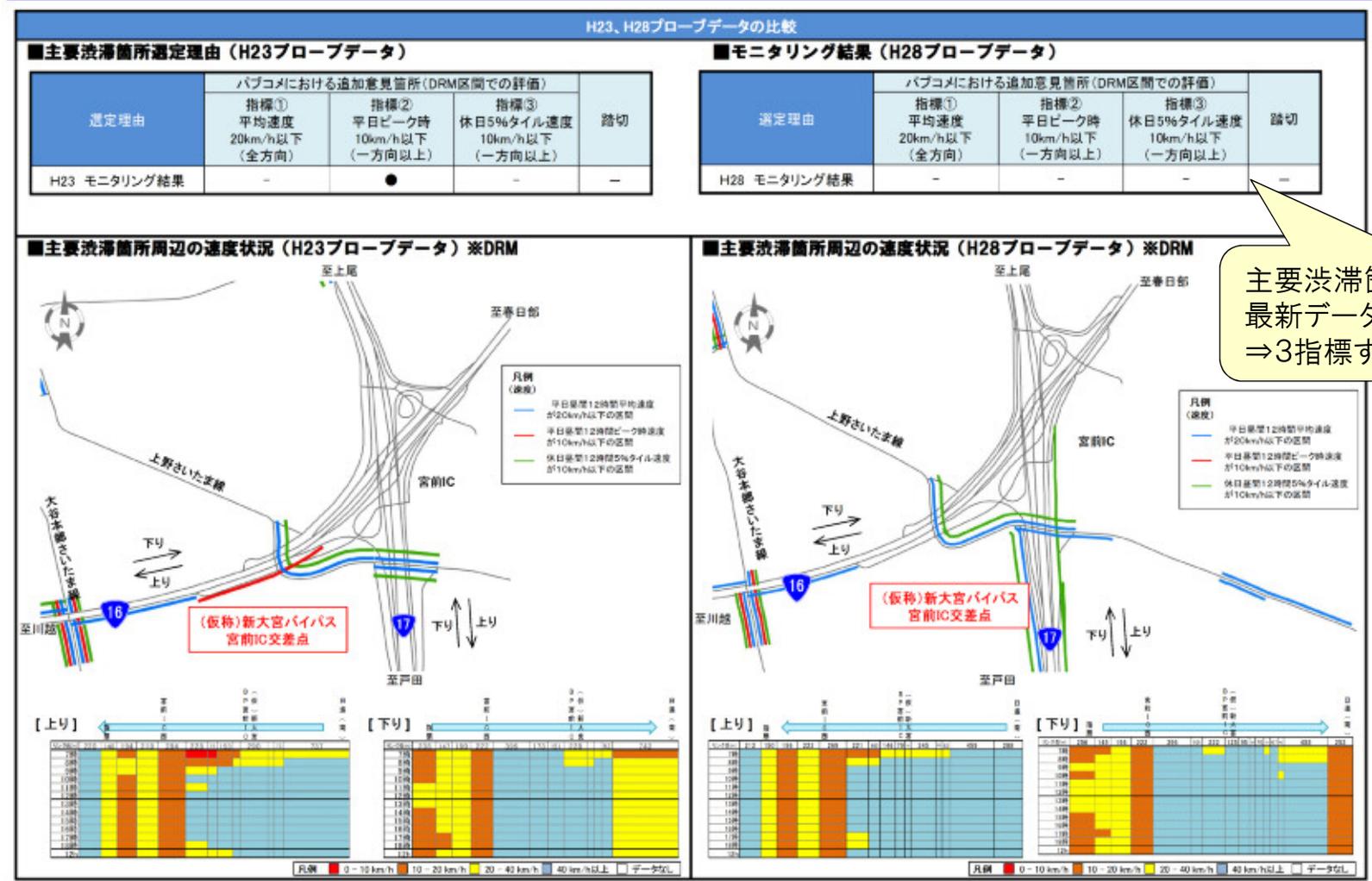


モニタリング方法(カルテ)

- モニタリングは、主要渋滞箇所ごとに主要渋滞箇所要件(3指標)を最新データでチェック。
- 指標以下の場合、追加対策箇所として対策立案に進む。

- ◆主要渋滞箇所要件
- 指標①: 平日12時間平均20km/h以下
- 指標②: 平日ピーク10km/h以下
- 指標③: 休日5%タイル10km/h以下

【No.230】一般国道16号(仮称)新大宮バイパス宮前IC交差点(さいたま市西区)



主要渋滞箇所要件(3指標)を最新データでチェック
⇒3指標すべて非該当に

最新のデータによる主要渋滞箇所のモニタリング結果

■ H28のプローブデータを用いて、モニタリング指標(3指標)の該当状況を確認した。
 ⇒ 対象374箇所の内、モニタリング指標(3指標)いずれかに該当するものは、337箇所。
 ⇒ 対象374箇所の内、モニタリング指標(3指標)いずれにも該当しないものは、37箇所。

■ 主要渋滞箇所(374箇所)

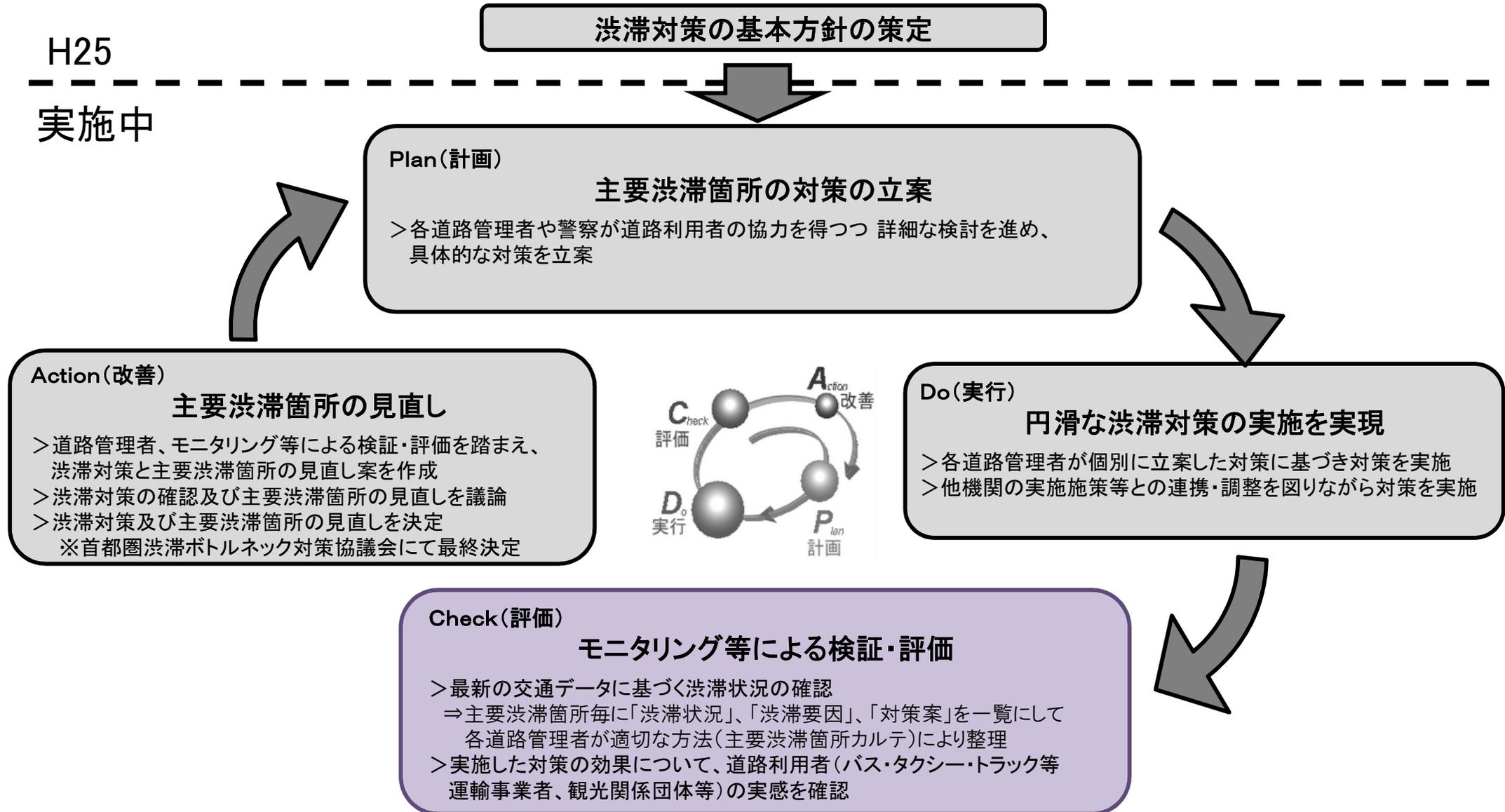
一般道		箇所数		
		H26	H27	H28
3指標に 該当	直轄	102	101	100
	直轄以外	236	240	237
	小計	338	341	337
3指標に 非該当	直轄	10	11	12
	直轄以外	28	22	25
	小計	38	33	37
合計		376箇所	374箇所 ^{※1}	374箇所 ^{※2}

しもはやみとなり かみあかさか

※1 H27年は、前年に対策実施済み箇所で3指標に非該当となった2箇所(下早見隣交差点、上赤坂交差点)を主要渋滞箇所からの解除を実施 376箇所⇒ 374箇所

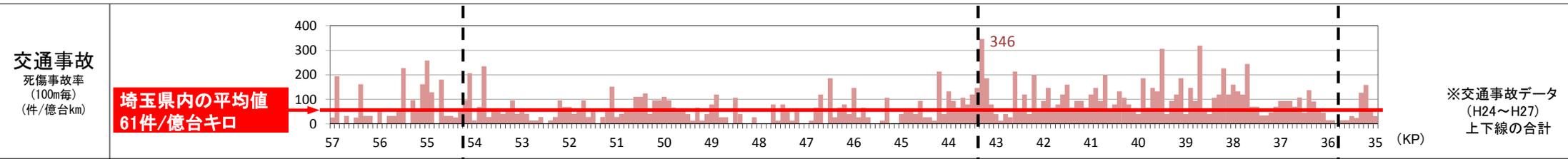
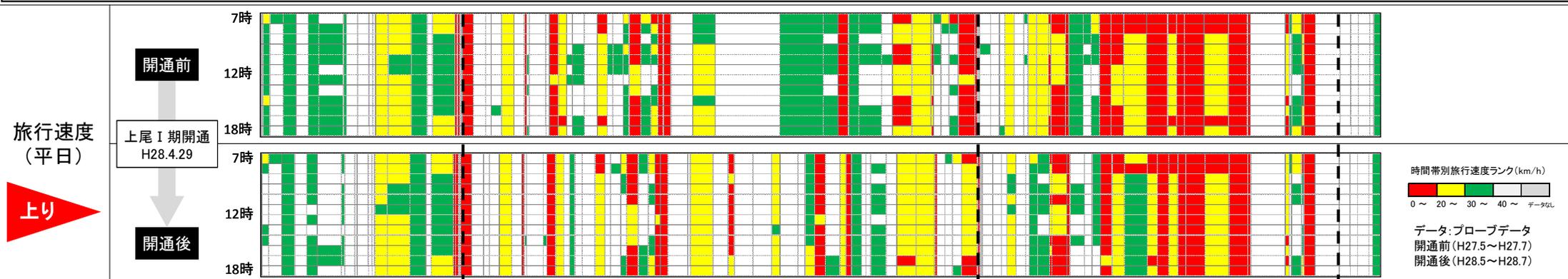
※2 H28年は、主要渋滞箇所の解除にあたり、経年的なモニタリングによる検討が必要との指摘を受け、主要渋滞箇所からの解除を実施していない

4. 渋滞対策箇所の効果確認(フォローアップ)



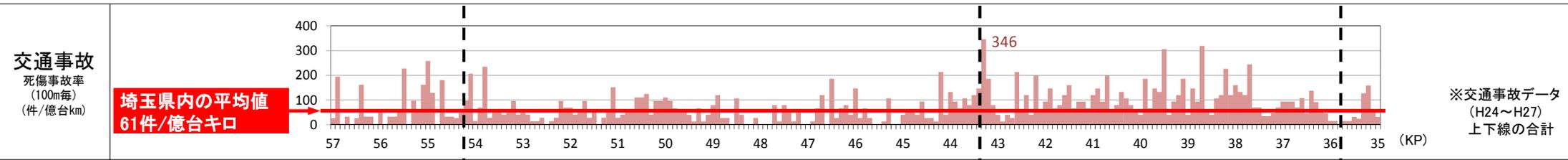
対策効果①: 上尾 I 期の開通(さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷) 【平成28年4月開通】

- 国道17号現道(上り)においては、上尾道路 I 期開通後においても主要渋滞箇所を中心に混雑している状況。
- 上尾道路 II 期区間を整備することにより、上尾道路 I 期区間と連携して、国道17号のバイパス機能を発揮し、国道17号現道の渋滞緩和及び安全性向上が図られると想定しているため、今後も継続的なモニタリングが必要。



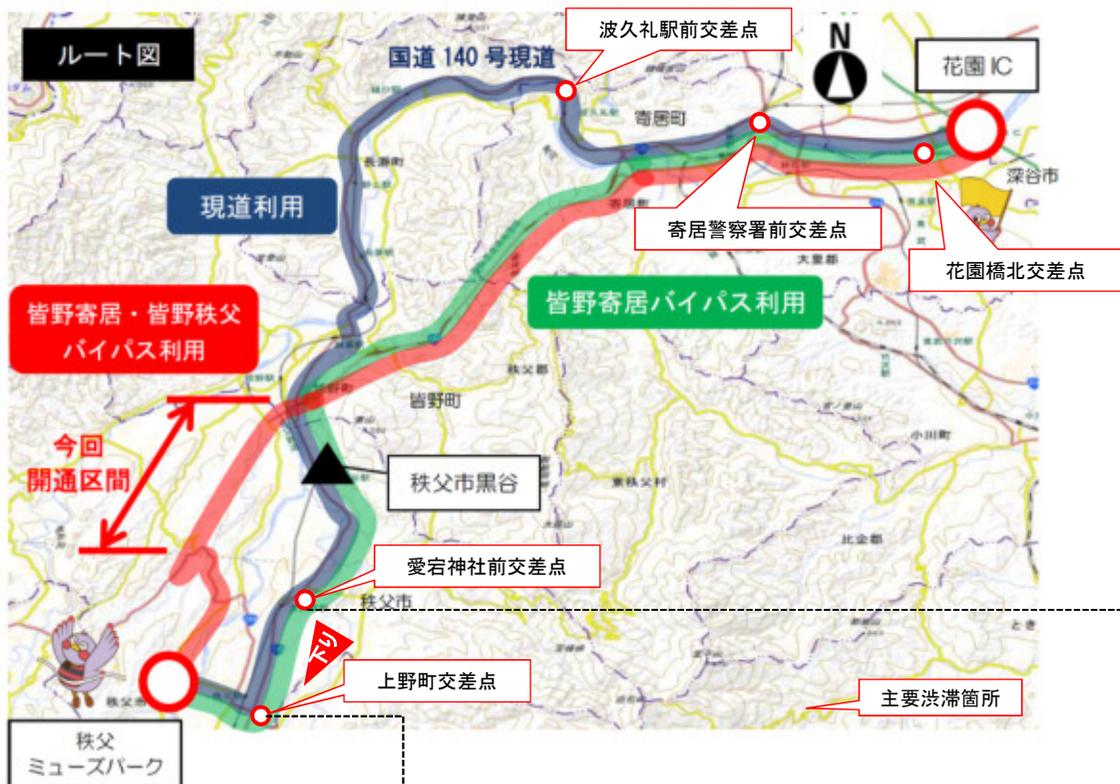
対策効果①：上尾Ⅰ期の開通(さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷) 【平成28年4月開通】

- 国道17号現道(下り)においては、上尾道路Ⅰ期開通後においても主要渋滞箇所を中心に混雑している状況。
- 上尾道路Ⅱ期区間を整備することにより、上尾道路Ⅰ期区間と連携して、国道17号のバイパス機能を発揮し、国道17号現道の渋滞緩和及び安全性向上が図られると想定しているため、今後も継続的なモニタリングが必要。

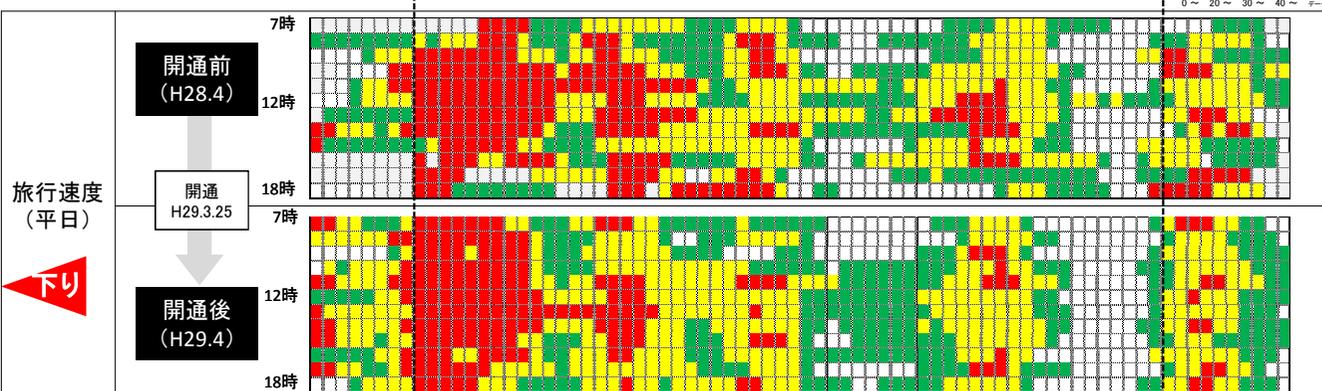


対策効果②: 国道140号 皆野秩父バイパス I 期の開通 【平成29年3月開通】

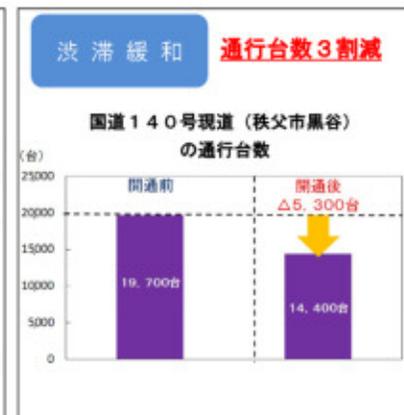
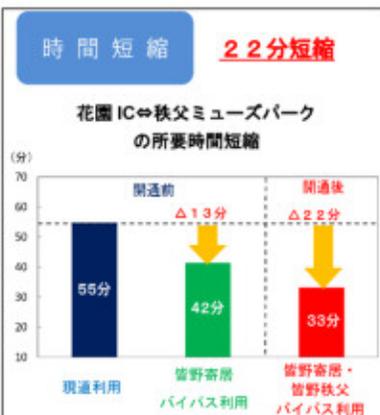
■ 国道140号現道の通行台数は開通前に比べて、開通後で約3割減少。



現道の渋滞状況
(国道140号と国道299号の交差点付近)



開通効果



データ: ETC2. Oプローブデータ

5. 前回の委員会について

➤ 主要渋滞箇所の見直し

- ・主要渋滞箇所を選定した指標(3指標)に該当するか否かは、道路交通状況等の年変動により異なるため、経年的なモニタリング結果を踏まえて主要渋滞箇所の見直しを行う必要がある。

次頁P18から掲載

➤ 優先対策箇所を検討

- ・優先対策箇所の新たな選定フローとして、主要渋滞箇所の選定方法に応じて選定するフローを提案し、了承された。
- ・優先対策箇所の選定対象については、予算の重点化等の観点から「実施中」箇所も含める。

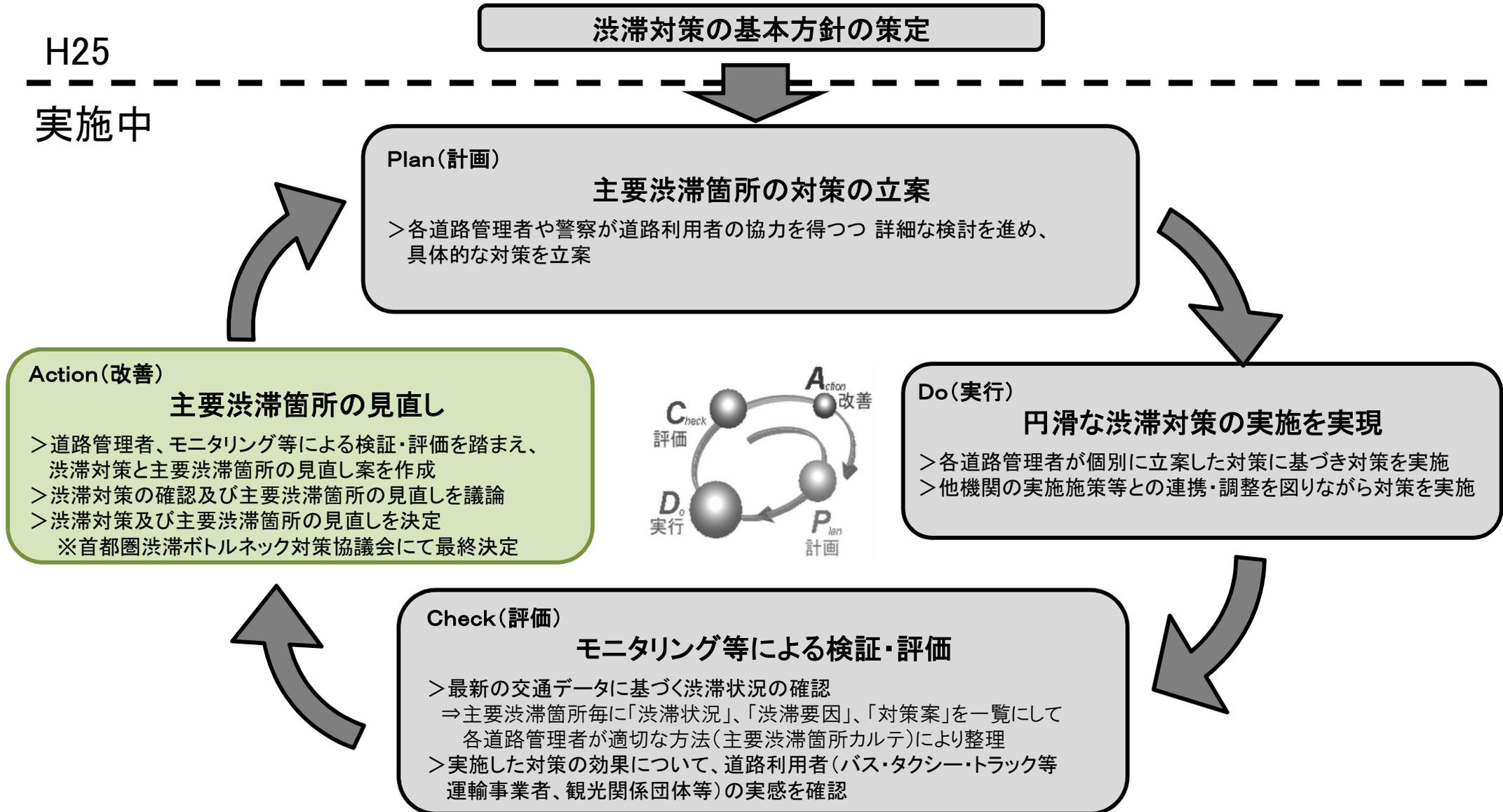
P21から掲載

➤ 円卓会議の設置

- ・埼玉県内の道路の課題やニーズを利用者目線から把握するため、「(仮称)埼玉県内の道路交通課題を利用者目線で考える円卓会議」を設置することを提案し、了承された。
- ・開催にあたり、幅広い意見を取り入れるため、メンバーには協会だけでなく事業者の追加も検討する

P28から掲載

6. 主要渋滞箇所の見直し



主要渋滞箇所の見直し候補箇所(1箇所)

■ 主要渋滞箇所の見直しについて、以下の条件いずれにも該当する箇所を「見直し候補箇所」として選定

【条件①】 対象となる事業について、対策済みであり対策効果を確認・整理している箇所。

【条件②】 対策実施後の2年連続でモニタリング指標の3指標いずれにも該当しない箇所。

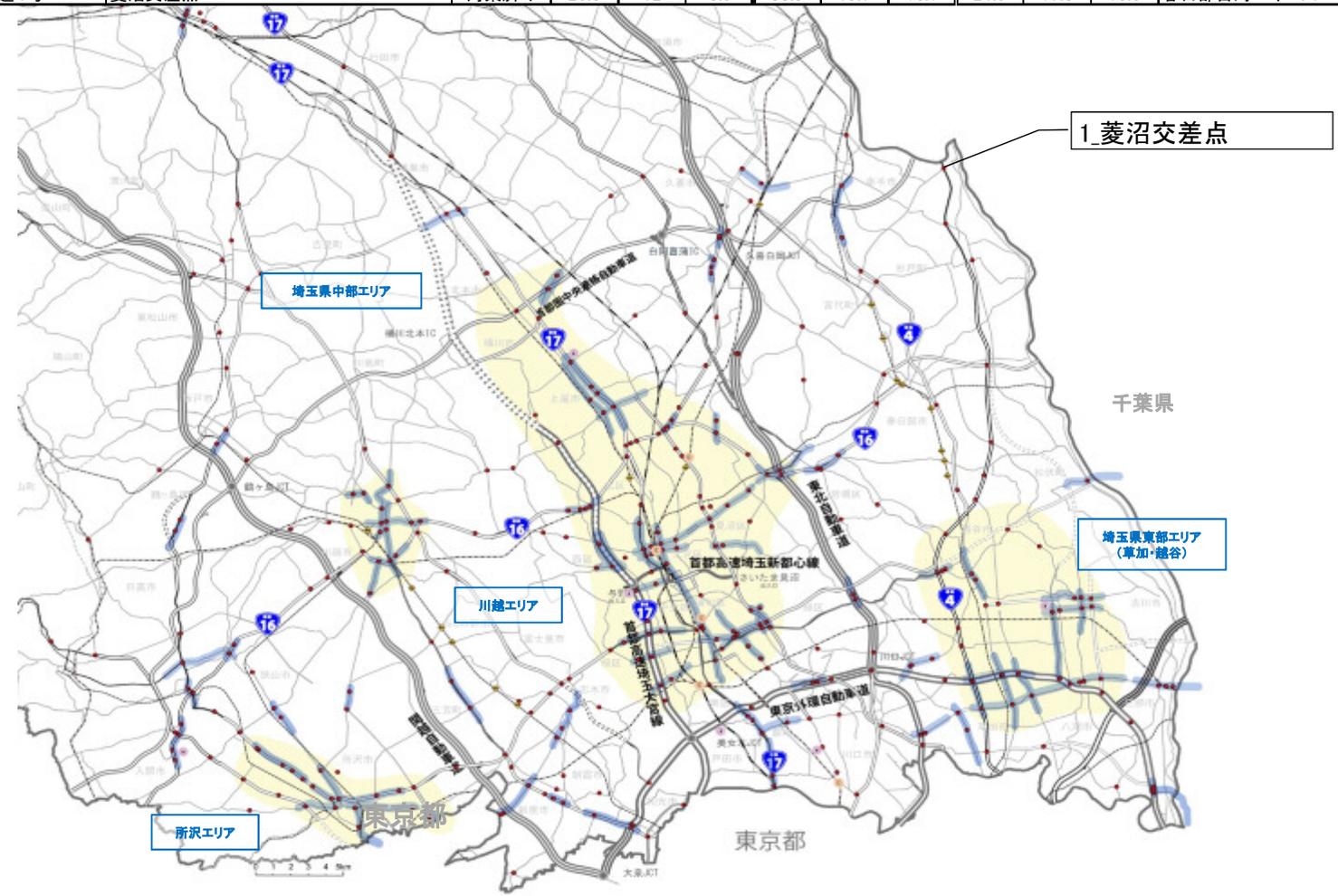
No.	区分	市町村名	管理者	路線名	交差点名	対策状況	該当する指標項目の比較									事業箇所名
							H25 (モニタリング開始時)			H27			H28			
							指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	
1	素案	幸手市	直轄	一般国道4号	菱沼交差点	対策済み	20.6	12	6.0	38.3	19.7	16.1	24.0	17.8	16.6	春日部古河バイパス

- ◆ 主要渋滞箇所要件(3指標)
- 指標①: 平日12時間平均20km/h以下
- 指標②: 平日ピーク10km/h以下
- 指標③: 休日5%タイル10km/h以下



凡例

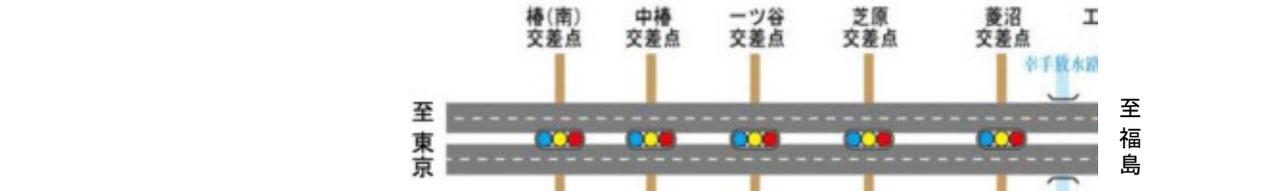
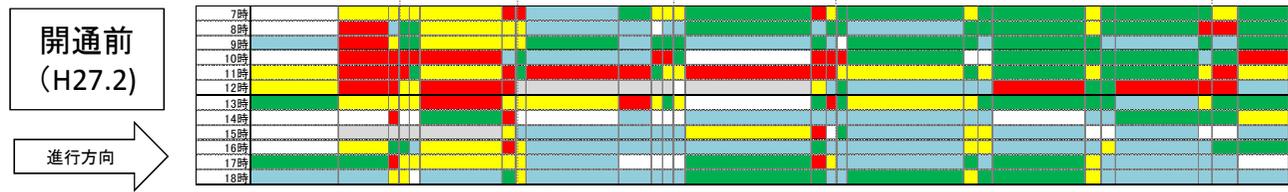
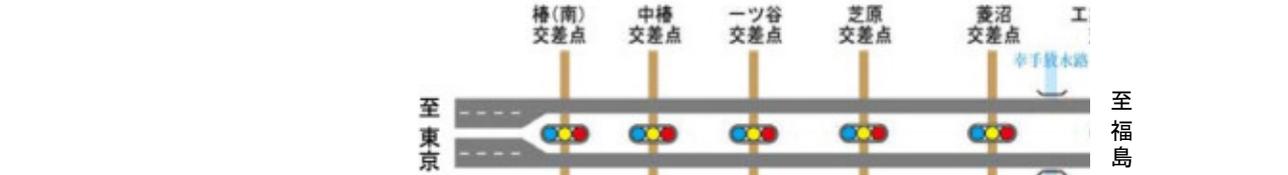
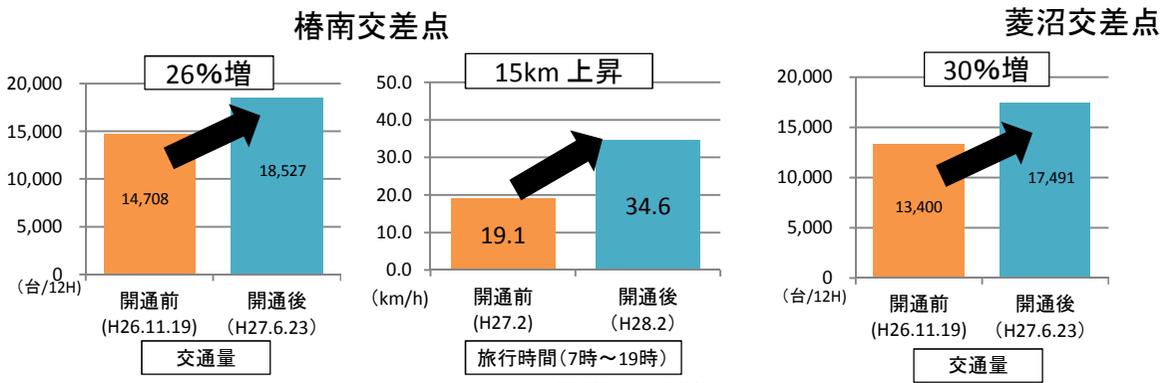
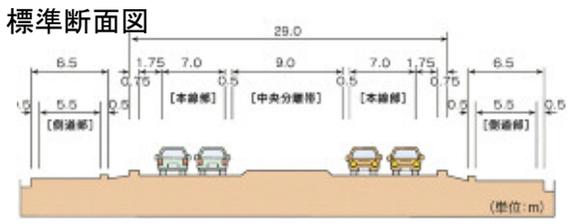
- <主要渋滞箇所>
 - 箇所
 - ◆ 箇所(踏切)
 - 区間
 - エリア
- <主要渋滞箇所に関連する主な施設>
 - 駅
 - 大型店舗
- <道路種別>
 - 高速道路
 - 一般国道以上
 - JR
 - 私鉄



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

主要渋滞箇所の見直し候補箇所: 菱沼交差点

- 対策事業: 国道4号春日部古河バイパスの4車線化(平成27年3月開通)
- 昨年度移動性向上委員会にて、効果を確認
- 交通量は開通前に比べて、開通後で約3割増加
- 「^{つばきみなみ}椿南交差点」、「^{ひしぬま}菱沼交差点」の旅行速度が上昇(事業者調査結果)



7. 優先対策箇所の検討状況

H25

渋滞対策の基本方針の策定

実施中

Plan(計画)

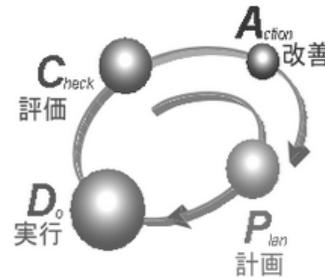
主要渋滞箇所の対策の立案

- >各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ 詳細な検討を進め、具体的な対策を立案

Action(改善)

主要渋滞箇所の見直し

- >道路管理者、モニタリング等による検証・評価を踏まえ、渋滞対策と主要渋滞箇所の見直し案を作成
 - >渋滞対策の確認及び主要渋滞箇所の見直しを議論
 - >渋滞対策及び主要渋滞箇所の見直しを決定
- ※首都圏渋滞ボトルネック対策協議会にて最終決定



Do(実行)

円滑な渋滞対策の実施を実現

- >各道路管理者が個別に立案した対策に基づき対策を実施
- >他機関の実施施策等との連携・調整を図りながら対策を実施

Check(評価)

モニタリング等による検証・評価

- >最新の交通データに基づく渋滞状況の確認
 - ⇒主要渋滞箇所毎に「渋滞状況」、「渋滞要因」、「対策案」を一覧にして各道路管理者が適切な方法(主要渋滞箇所カルテ)により整理
- >実施した対策の効果について、道路利用者(バス・タクシー・トラック等運輸事業者、観光関係団体等)の実感を確認

優先対策箇所選定フロー(H29)

■前回の委員会での指摘事項を反映

- ①優先対策箇所の選定対象については、予算の重点化等の観点から「実施中」箇所も含めて選定
- ②主要渋滞箇所の選定方法が「素案」と「パブコメ」で違うことを踏まえて、「素案」と「パブコメ」を別々の条件で優先対策箇所を選定

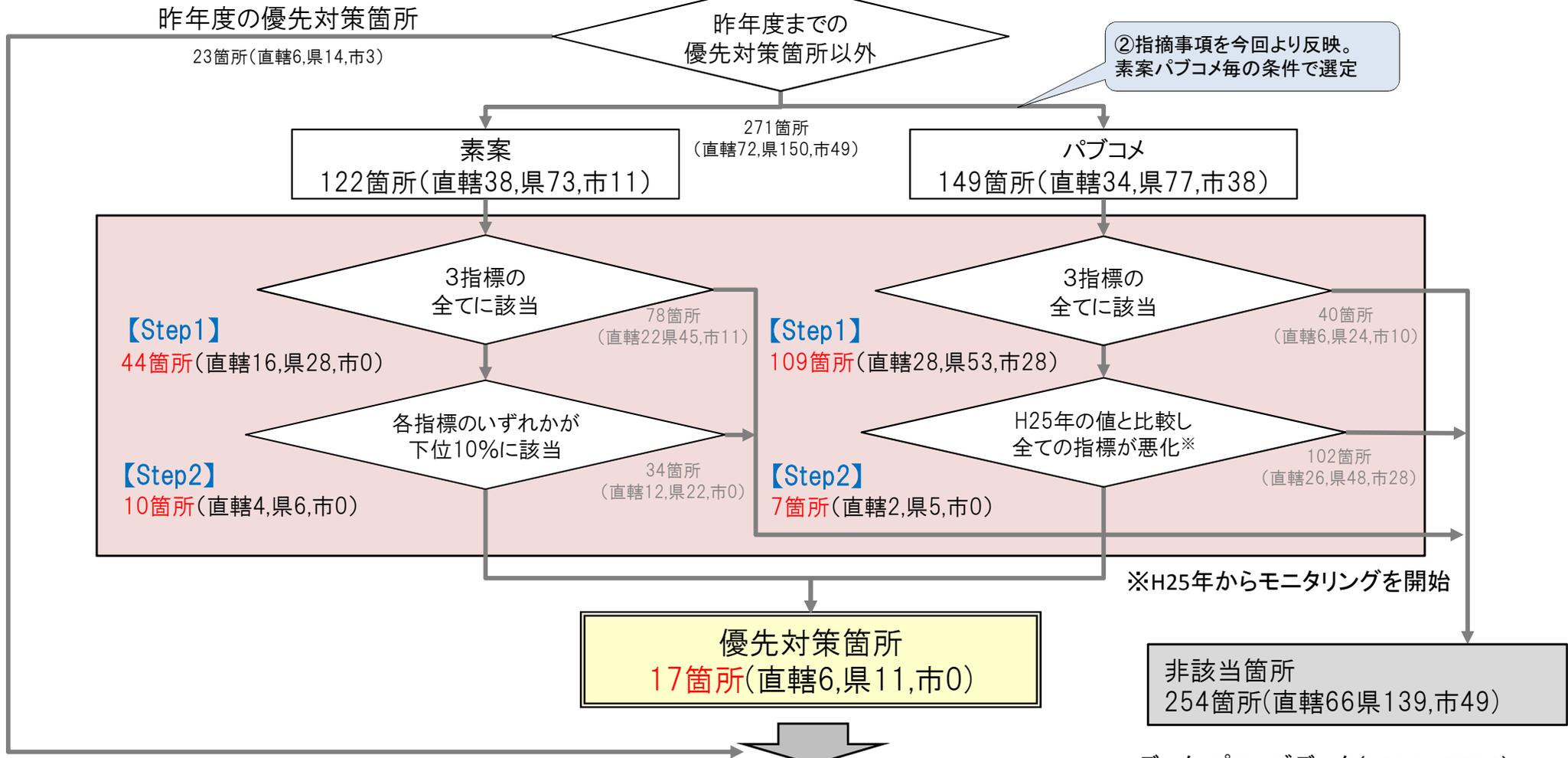
◆「素案」と「パブコメ」の違い

「素案」: 渋滞損失時間が大きい箇所として選定された箇所
 「パブコメ」: パブリックコメントにより選定された箇所

①指摘事項を今回より反映。
 対策実施中80箇所を含め、選定

主要渋滞箇所(374箇所)の内、
 「対策済み」を除く、
294箇所(直轄78, 県164, 市52)

◆主要渋滞箇所要件(3指標)
 指標①: 平日12時間平均20km/h以下
 指標②: 平日ピーク10km/h以下
 指標③: 休日5%タイム10km/h以下



※H25年からモニタリングを開始

データ: プローブデータ(H28.1~H29.1)

渋滞要因分析・対策検討・立案

優先対策箇所一覧

前年度選定 優先対策箇所 23箇所(直轄6,県14,市3)

No.	区分	管理者	路線名	交差点名	事業実施状況	事業箇所名
1	素案	都道府県	一般国道463号	金山町交差点	実施中	(都)飯能所沢線
2	素案	都道府県	一般国道122号	本町ロ一タリ一交差点	実施中	(都)日光東京線
3	素案	都道府県	草加流山線	八条橋西詰交差点	実施中	葛飾吉川松伏線、越谷流山線(都市軸)
4	素案	都道府県	一般国道463号	本太坂下交差点	検討中	さいたま市道路整備計画(第2期)に位置付けあり(都)道場三室線(本太工区)
5	素案	直轄	一般国道17号	埼玉大通り交差点	調査中	
6	素案	直轄	一般国道17号	北浦和駅入口交差点	調査中	
7	素案	都道府県	大宮停車場線	(仮称)大宮駅東口手前交差点	実施中	(都)氷川緑道西通線(北区间)(中山道のバイパス)
8	素案	市町村	市道5115号線	東上本線第99号	調査中	
9	素案	都道府県	さいたま春日部線	伊勢崎線第124号	検討中	
10	パプコメ	都道府県	一般国道254号	下南畑交差点	実施中	一般国道254号(和光富士見BP)
11	パプコメ	直轄	一般国道4号	元荒川橋交差点	検討中	一般国道4号東埼玉道路(延伸)
12	パプコメ	都道府県	加藤平沼線	新道橋交差点	実施中	(都)越谷吉川線(吉川工区)
13	パプコメ	直轄	一般国道17号	上之(北)交差点	調査中	
14	パプコメ	都道府県	吉場安行東京線	新堀交差点	実施中	新郷東部第2区画整理事業
15	パプコメ	都道府県	川越坂戸毛呂山線	石原町北交差点	実施中	(都)川越北環状線
16	パプコメ	都道府県	一般国道122号	閩戸交差点	調査中	
17	パプコメ	市町村	市道	(仮)志木市本町5丁目西交差点	調査中	
18	パプコメ	都道府県	さいたま栗橋線	白岡工業団地入口交差点	実施中	春日部菖蒲線(白岡久喜BP)
19	パプコメ	都道府県	幸手久喜線	(仮)幸手久喜線 跨線橋東詰交差点	実施中	久喜市道路改良事業
20	パプコメ	直轄	一般国道17号	久保島交差点	調査中	
21	パプコメ	市町村	鴻巣桶川さいたま線	吉敷町交差点	調査中	
22	パプコメ	都道府県	川越日高線	初雁橋交差点	調査中	
23	パプコメ	直轄	一般国道298号	花和田交差点	実施中	東京外かく環状道路(三郷~高谷)

今回選定 優先対策箇所 17箇所(直轄6,県11,市0)

No.	区分	管理者	路線名	交差点名	事業実施状況	事業箇所名
1	素案	都道府県	一般国道122号	加倉北交差点	実施中	一般国道122号蓮田岩槻バイパス(加倉北~平林寺橋)(東北道を横断する特異な交差点形状の解消)
2	素案	都道府県	一般国道254号	理化学研究所西門交差点	実施中	一般国道254号(和光富士見BP)
3	素案	都道府県	さいたま春日部線	大栄橋交差点	実施中	歩道整備事業(一般県道鴻巣桶川さいたま線)(右折避讓帯→横断面の再検討)
4	素案	直轄	一般国道17号	桜木町交差点	調査中	※次頁に事例掲載
5	素案	都道府県	一般国道122号	大門交差点	実施中	一般国道463号越谷浦和(バイパス鶴巻IC)(東北道・R122上り→R463BPへのアクセス可)
6	素案	直轄	一般国道16号	狭山市入間川三丁目交差点	調査中	
7	素案	直轄	一般国道16号	市民会館入口交差点	調査中	
8	素案	直轄	一般国道17号	三橋3交差点	検討中	一般国道17号新大宮バイパス・新大宮上尾道路(専用部)
9	素案	都道府県	越谷野田線	野田橋交差点	実施中	越谷野田線(田島)
10	素案	都道府県	一般県道三芳富士見線	東上本線第109号	調査中	
11	パプコメ	直轄	一般国道17号	自衛隊入口交差点	調査中	
12	パプコメ	都道府県	一般国道254号	松ノ木島交差点	実施中	一般国道254号(和光富士見BP)
13	パプコメ	都道府県	川越坂戸毛呂山線	上寺山交差点	実施中	(都)川越北環状線
14	パプコメ	直轄	一般国道17号	坂田交差点	実施中	一般国道17号上尾道路
15	パプコメ	都道府県	保谷志木線	泉水3丁目交差点	実施中	泉水3丁目交差点
16	パプコメ	都道府県	一般国道254号	インター前交差点	調査中	
17	パプコメ	都道府県	本川越停車場線	本川越駅前交差点	実施中	(都)中央通り線(沿区),(都)川越北環状線

[事例]桜木町交差点:現地状況



・桜木町交差点に向かう1km以上の滞留



・通勤時間帯の自転車横断状況

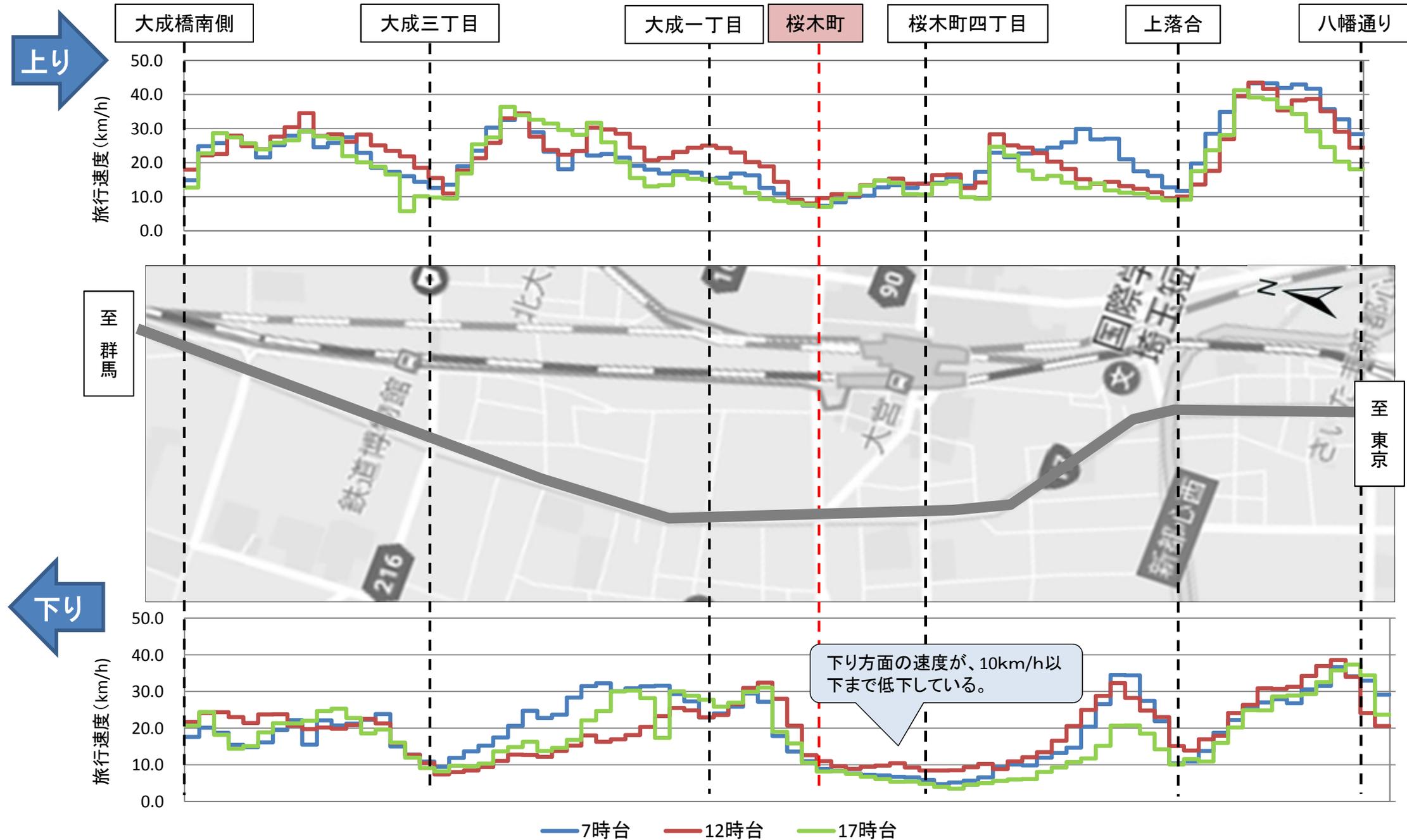


・県道2号からの右折バスの走行状況



・下り方向の先詰まり状況

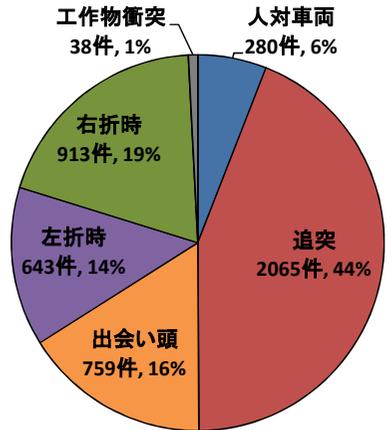
[事例]桜木町交差点:速度状況(ETC2.0プローブデータ)



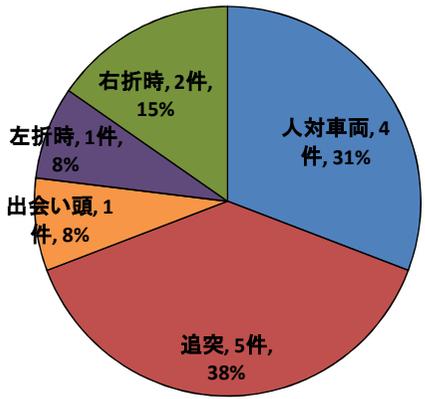
[事例]桜木町交差点:事故状況

■ 歩行者に関連した、「人対車両」の事故の割合が31%と多い(埼玉県全体では6%)。慢性的な渋滞箇所であり、信号の変わり目の無理な右左折車両による事故と考えられる。

埼玉県内の発生事故類型(H23-H26)

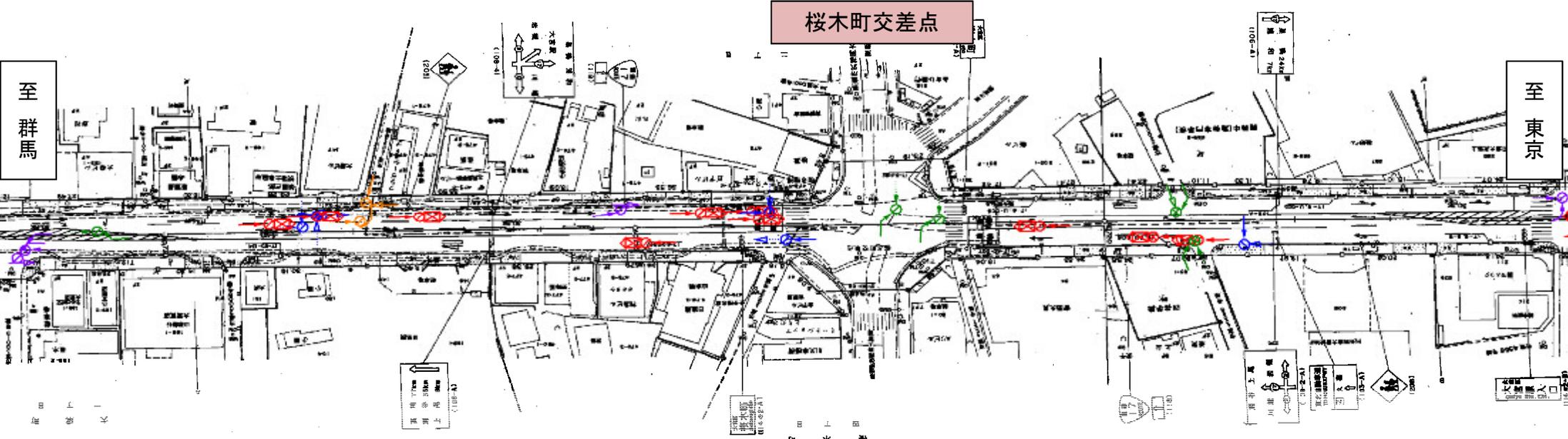


桜木町交差点の発生事故類型(H23-H26)



凡例

- (Blue): 人対車両
- (Red): 追突
- (Orange): 出会い頭
- (Purple): 左折時
- (Green): 右折時
- (Grey): 工作物衝突



データ: 交通事故分析総合センター

■ 渋滞対策はソフト対策とハード対策に分けられる。それぞれの箇所の特徴、渋滞要因に合った対策を選定する。

渋滞要因		対策方針	対策メニュー例	
			ソフト対策	ハード対策
交通需要	通過交通等の広域的な集中 <ul style="list-style-type: none"> 交通流動(通過交通) 道路ネットワーク 渡河川部の物理的制約 等 	通過交通を担う別線の整備 適正な分担を促す施策	<ul style="list-style-type: none"> TDMやMMの促進(時差出勤等) 公共交通利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体 車線拡幅 バイパス整備 道路ネットワーク
	局所的な集中 <ul style="list-style-type: none"> 不適切な信号現示、連動性 付加車線長、車線数の不足 特定箇所・日時への集中 ボトルネック箇所 大型車による発進遅れ 		<ul style="list-style-type: none"> 信号制御の適正化 交通規制の適正化(時間帯通行規制等) 	<ul style="list-style-type: none"> 立体交差 車線運用の改良 付加車線(右左折車線)の延伸、設置 踏切除去
道路構造	交差点形状による影響 <ul style="list-style-type: none"> 変形交差点 隅切不足 幅員不足 右左折レーン無 右左折レーン長不足 	交差点等局所的な混雑への対応		<ul style="list-style-type: none"> 交差点交差角の改良、交差点の正対化 停止線位置の改良 交差点のコンパクト化 隅切り改良 立体交差
	路線形状による影響 <ul style="list-style-type: none"> 急カーブ、屈曲 勾配変化 			<ul style="list-style-type: none"> 車線数や幅員の見直し 道路線形の改良
沿道環境	駐車車両による影響 <ul style="list-style-type: none"> 交差点直近のバス停 路上駐車 	容量低下・阻害要因の除去	<ul style="list-style-type: none"> 違法駐車取り締まり強化 	<ul style="list-style-type: none"> バスベイの設置 荷捌き、路上駐車スペース 自転車通行帯の整備
	施設出入りによる影響 <ul style="list-style-type: none"> 沿道施設への出入り 駐車上への入出庫 		<ul style="list-style-type: none"> 駐車場への誘導 出入形状の改善(右折入出庫禁止等) 	<ul style="list-style-type: none"> 付加車線(右左折車線)の設置 センターゼブラの設置 中央分離帯開口部の封鎖 ライジングボラード
	歩行者・自転車による影響 <ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車等による交通阻害 		<ul style="list-style-type: none"> 歩道、自転車道の整備 横断歩道位置の改良 立体横断施設 ライジングボラード 	

8. 円卓会議の設置

(埼玉県内の道路交通課題を利用者目線で考える円卓会議)

円卓会議の状況報告

【会議の概要】

- 埼玉県内の道路について、**円滑性**(渋滞)と**安全性**(事故)をテーマに**利用者目線で議論し、真に起きている道路の課題およびニーズを把握**することを目的とする。
- 道路管理者において、利用者目線の実感と優先対策の考えかたに大きな齟齬がないかモニタリングする。
- **道路利用者の実感を反映した事業推進**ができるよう、円卓会議は関係団体と国道事務所が連携して行う。 関係団体: 埼玉県バス協会、埼玉県乗用自動車協会、埼玉県トラック協会、埼玉県商工会議所連合会

【会議の実施状況】

- 会議2回 (①H28年10月14日、②H29年2月22日)
- アンケート実施 (H28年11月11日~H28年12月20日、650票配布⇒223票回収(回収率34%))
⇒「渋滞」、「事故」が課題だと感じる箇所、状況、要望など、「ストック効果」
⇒意見の多い3箇所(桜木町交差点、鶉森交差点、神明町交差点)について、意見・データ・現地踏査結果による状況把握を実施



[抜粋] 議事要旨

- 道路管理者と道路利用者の考え方に大きな違いは確認できなかった。
- ただし、道路利用者が日ごろ感じている課題箇所の中には、現在主要渋滞箇所選ばれていない箇所も確認された。
- 埼玉県トラック協会の渋滞に関する意見は、他県への輸送ニーズを反映して南北方向の路線に多い傾向であった。一方、タクシー協会の意見は南北方向の路線に加え東西方向の路線にも多く、埼玉県での東西方向の道路整備に対するニーズの高さも確認された。

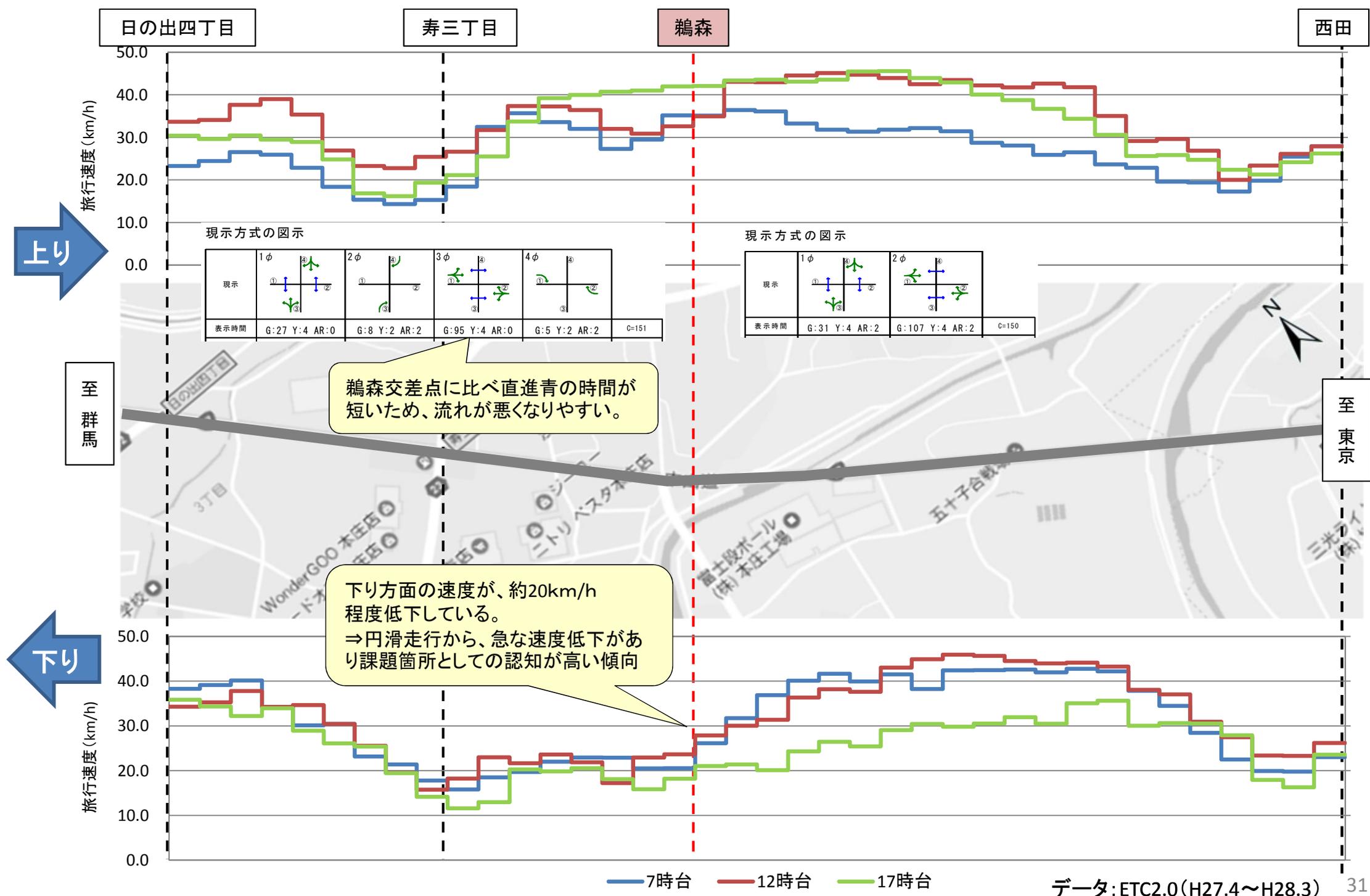
◆主要渋滞箇所以外で道路利用者が日ごろ感じている課題箇所：国道17号 鶉森交差点

意見数：4件

※設問(2)時間帯 朝(6:00～9:00) 昼(9:00～16:00) 夕(16:00～18:00) 夜(18:00～21:00)

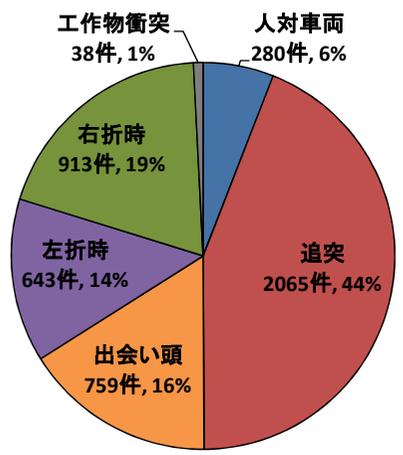
場所	主要渋滞箇所	事故ゼロ	事故多発箇所	意見者	設問(1)		設問(2)					設問(3)	設問(4)
					意見対象路線	交差路線	時間帯					原因	要望
							朝	昼	夕	夜	その他		
鶉森交差点	-	-	-	トラック	国道17号	一般道	●		●			交通量	-
				商工会議所	国道17号	一般道	●	●				橋が連続してあり、そのアップダウンと信号の場所による自然渋滞だと思います	-
				商工会議所	国道17号	一般道		●				信号機の赤のタイミング	なし
				商工会議所	国道17号	一般道	●		●			交通量多い	片側2車線

[抜粋] 鵜森交差点: 速度状況(ETC2.0プローブデータ)

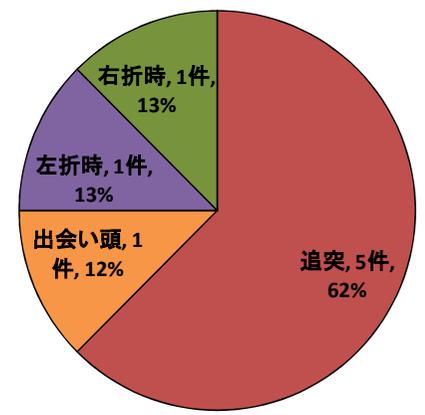


[抜粋] 鵜森交差点: 事故状況

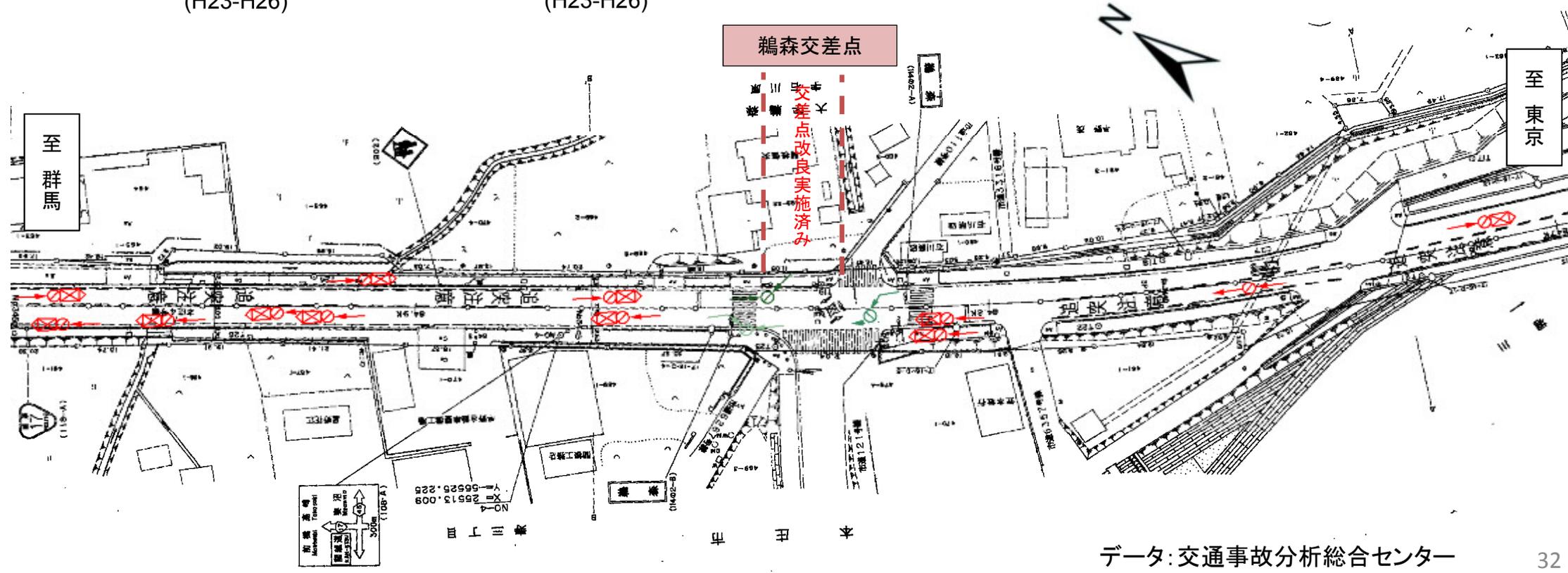
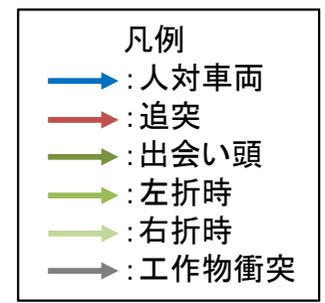
■ 追突事故が多い。特に下り線側の追突事故が多く、急な速度低下に起因した追突事故と考えられる



埼玉県内の発生事故類型 (H23-H26)



鵜森交差点の発生事故類型 (H23-H26)



9. ピンポイント渋滞対策の検討

※ピンポイント渋滞対策とは、対策完了までに長い年月を要する主要渋滞箇所において、少ない費用でスピーディーに対策を実施でき、効果を発現させる取り組み

[事例] 国道16号 小谷田交差点

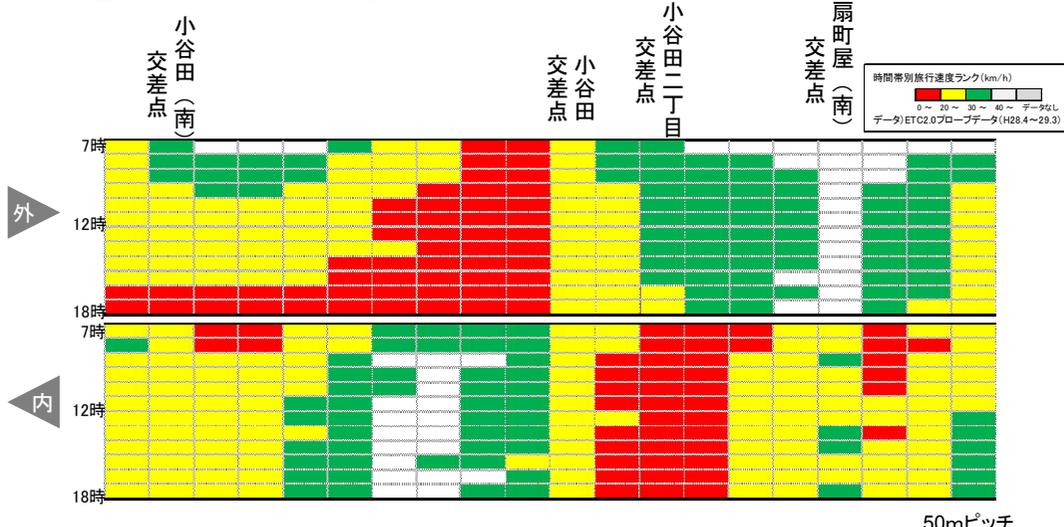
- 国道16号が慢性的に渋滞しており、特に外回りの夕方以降に混雑。
- 右折車滞留による後続直進車の通行阻害が主な渋滞要因となっている。



Copyright (C) 2013 INCREMENT P CORP.

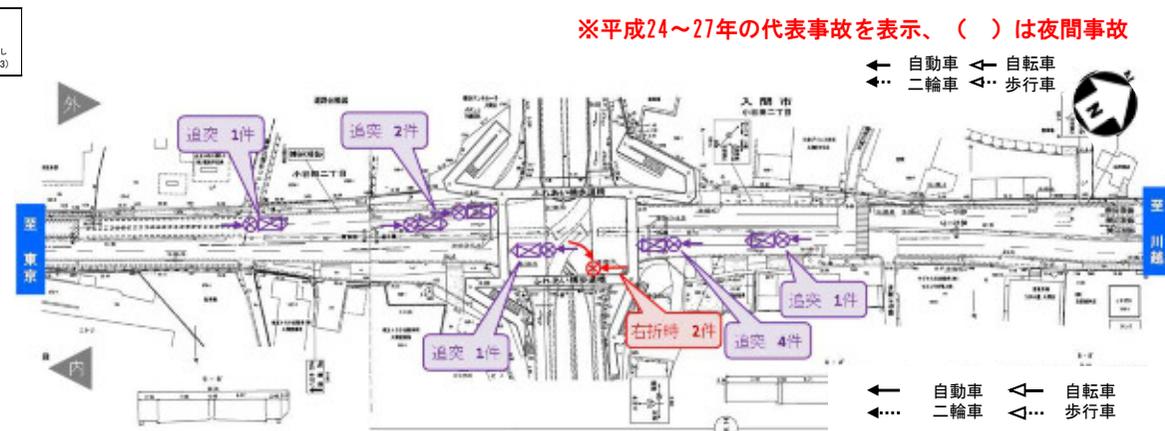


◆ 速度及び渋滞発生状況



50mピッチ

◆ 事故発生状況

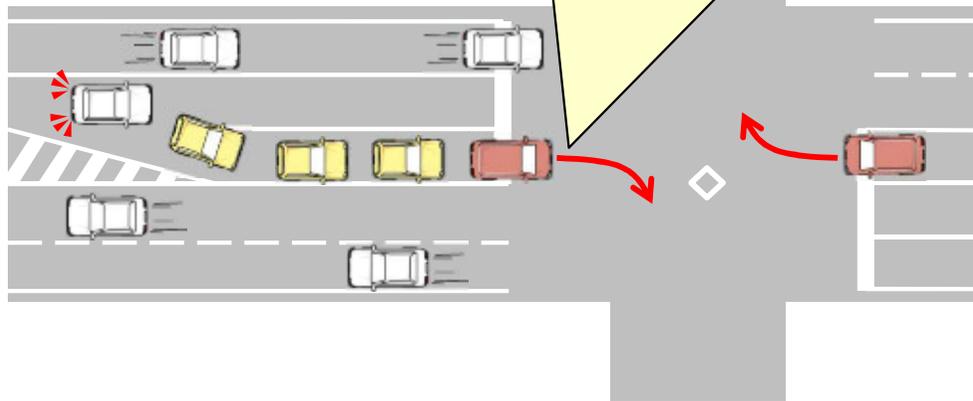


※平成24～27年の代表事故を表示、()は夜間事故

■ 渋滞要因

- 右折車滞留が直進車線にはみ出し、後続直進車の通行が阻害される。
- 後続直進車の強引な車線変更または一時停止が発生。

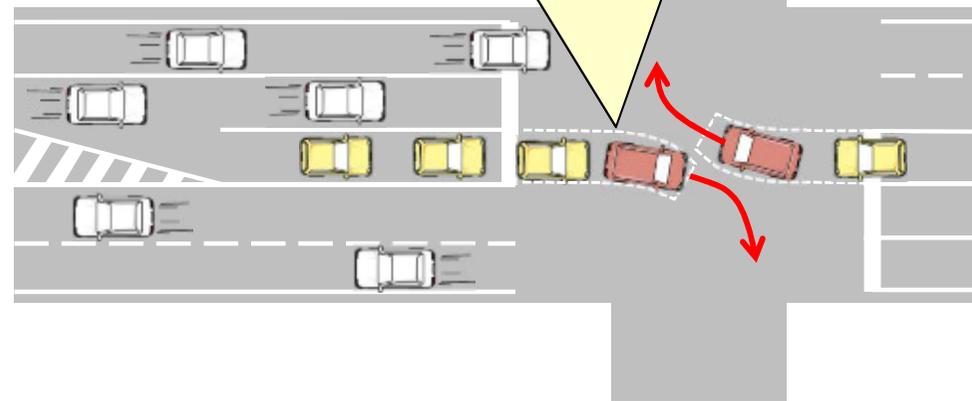
- ・右折車の停止位置が不明確
・手前で停止する車両もあり滞留長が不足。



■ ピンポイント対策(案)

- 右折指導線の設置
- 信号サイクルの短縮(公安管理者との連携)
- 右折レーンの延伸

- 右折車の停止位置を明確にし、
交差点内の滞留台数を最大化



[事例] 国道298号 花和田交差点

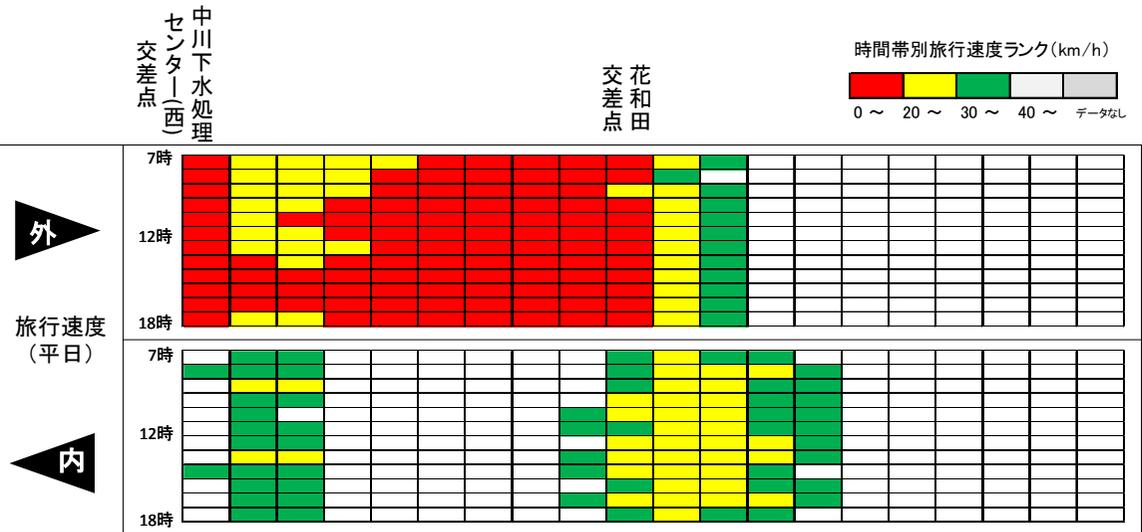
- 右折車や左折車の交通量が多く、直進車線にはみ出す車両による後続車両の通行障害等により渋滞が発生。
- はみ出した車両を回避するため、急減速や車線変更による交通容量の低下が発生。



写真①

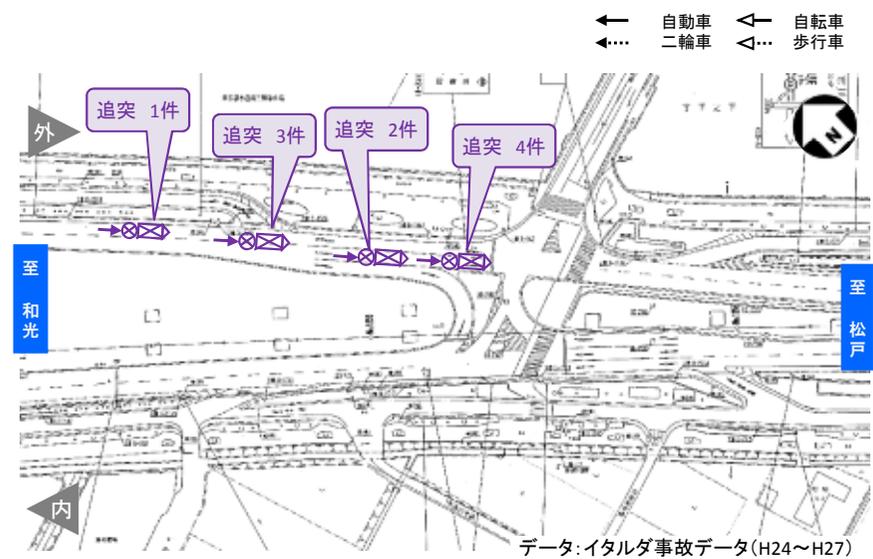
撮影日:H28.7.21(火)

◆速度及び渋滞発生状況



データ:ETC2.0プローブデータ

◆事故発生状況



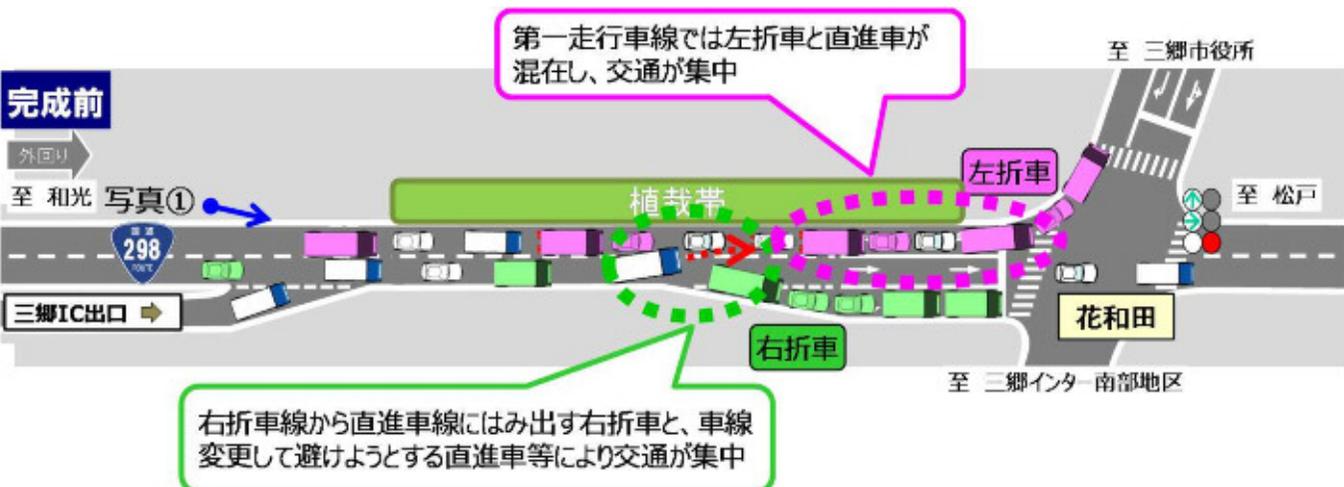
データ:イタルダ事故データ(H24~H27)

[事例] 国道298号 花和田交差点

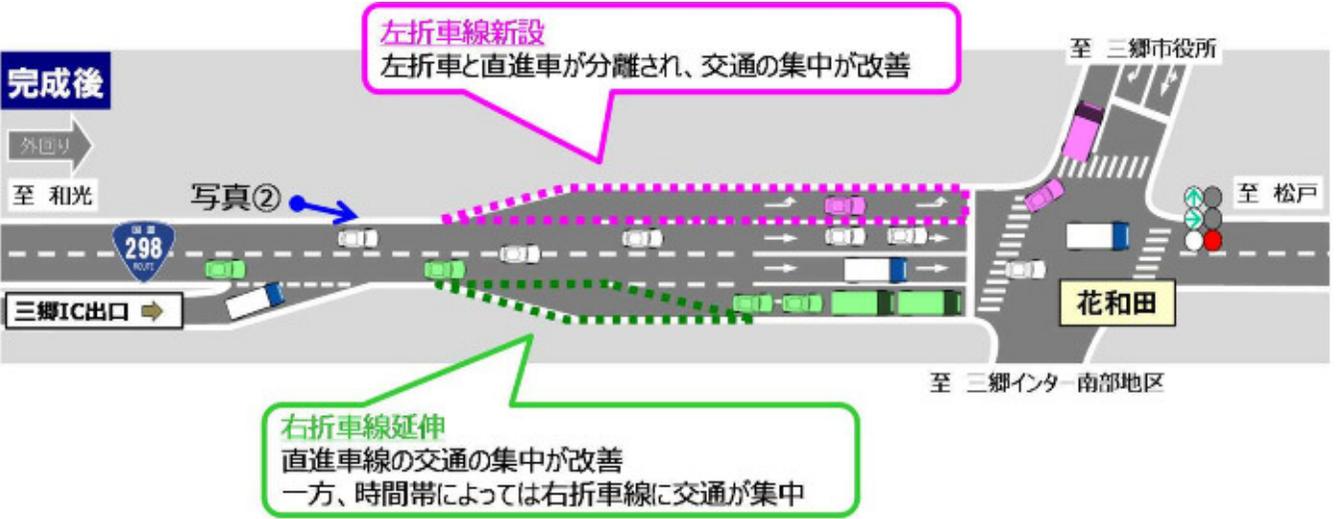
■右折車線延伸(40m→85m)、左折車線新設(90m)

右折車線を延伸することにより、右折車両の滞留スペースを確保。左折車線を新設し、直進車両と左折車両を分離することにより、交通集中を緩和。

⇒旅行速度は約16%向上し、急ブレーキの発生頻度は約26%減少。



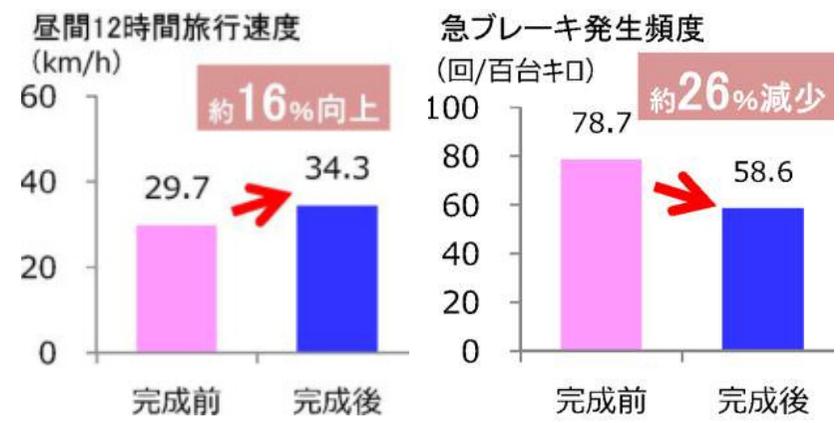
撮影日:H28.11.29(火)



◆旅行速度の変化と急ブレーキの発生状況

【車の流れがスムーズに】

【道路の安全性が向上】



データ: ETC2.0プローブデータ 完成前: H27.11.16~12.15 完成後: H28.11.16~12.15

10. 埼玉中央地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況報告 (該当する都県のみ)

■埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WGの位置づけ

- 首都圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を対象)の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するために設置された「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の下部組織として設置。
- 首都圏の主要渋滞箇所の「対応の基本方針」として、一般道の主要渋滞箇所が集中している埼玉県中部地域と関越自動車道をあわせて中央地域と定義し「埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WG(ワーキンググループ)」を設置して対策等の検討を進める。

■埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗

【第1回】

埼玉中央地域の交通状況、各主要路線の状況を概括

【第2回】

南北方向、東西方向の詳細な交通状況や交通特性を分析するとともに、関連道路事業を確認

【第3回】

埼玉県中央地域の渋滞対策の方向性（新大宮上尾道路の必要性を確認）

【第4回】

関越自動車道の渋滞対策の方向性（分合流部における付加車線設置）

- 関越自動車道の渋滞状況と渋滞要因及び対策(案)を中心にWGを開催した。

第4回 埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WG

平成28年9月14日(水)
10:00~
さいたま新都心合同庁舎検査棟
7階 共用会議室2

議 事 次 第

1. 開 会
2. 挨 拶 (大宮国道事務所長)
3. 議 事
 - (1) 関越自動車道の交通状況
 - (2) 関越自動車道の渋滞対策(案)
 - ・ 渋滞要因
 - ・ 渋滞対策(案)
 - (3) その他
 - ・ 新大宮上尾道路(与野~上尾南)の新規事業化



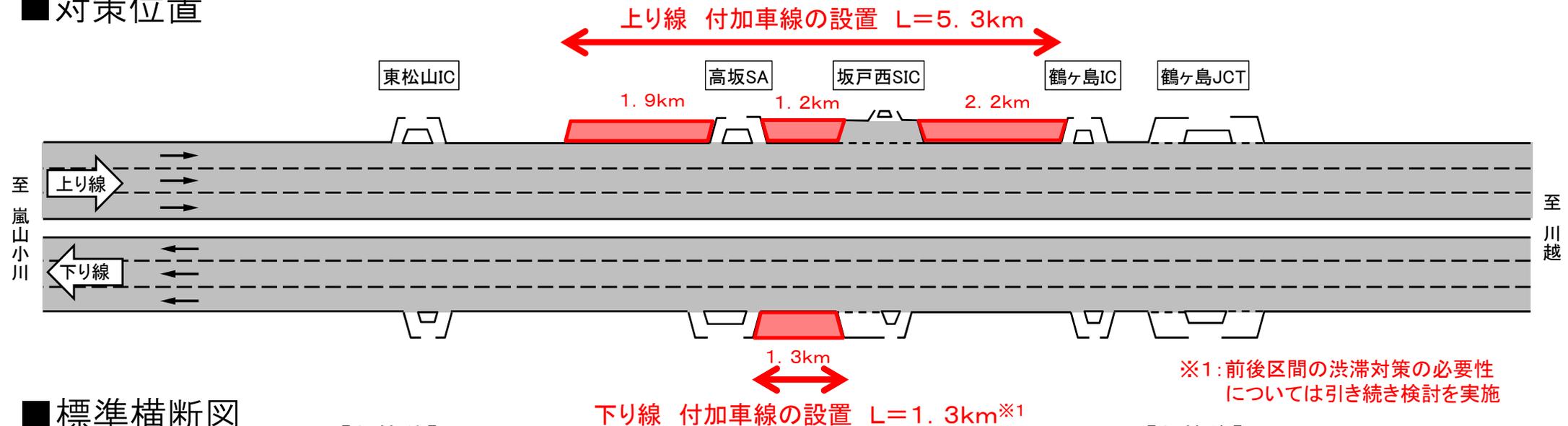
第4回埼玉中央地域渋滞ボトルネック検討WGの開催状況

埼玉中央地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗報告

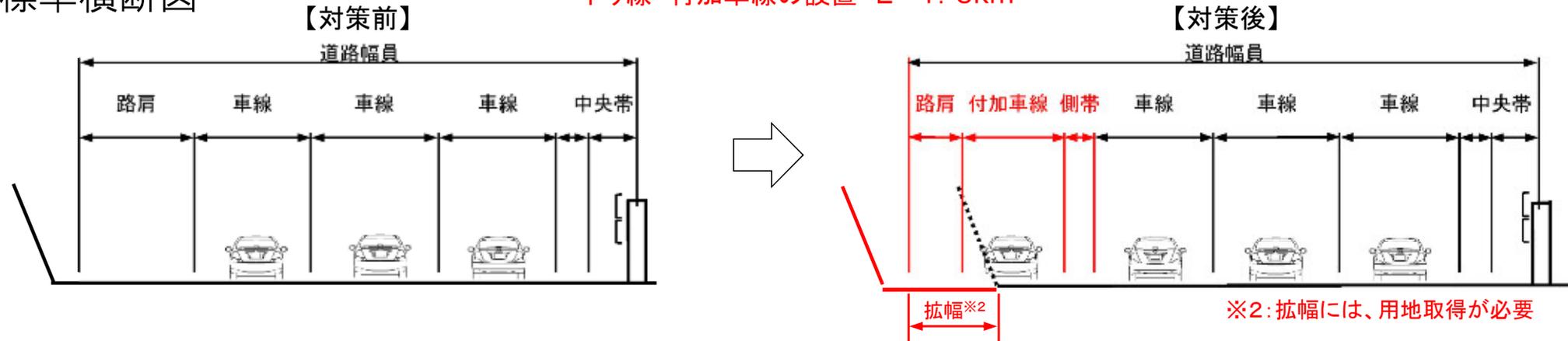
■第4回WGの内容

- 関越自動車道の渋滞状況は、休日の東松山IC～坂戸西SIC間において渋滞回数が特に多く対策が必要であると考えられる。
- 対策の方向性としては、高坂SA及び坂戸西SIC前後の分合流部に付加車線を設置することで了承された。下り線については、サグ部が非常に長い上り勾配の区間に存在していることから、高坂SAと坂戸西SICの間1.3kmの区間のみの対策とし、前後区間の渋滞対策の必要性については、引き続き検討を実施する。

■対策位置



■標準横断図

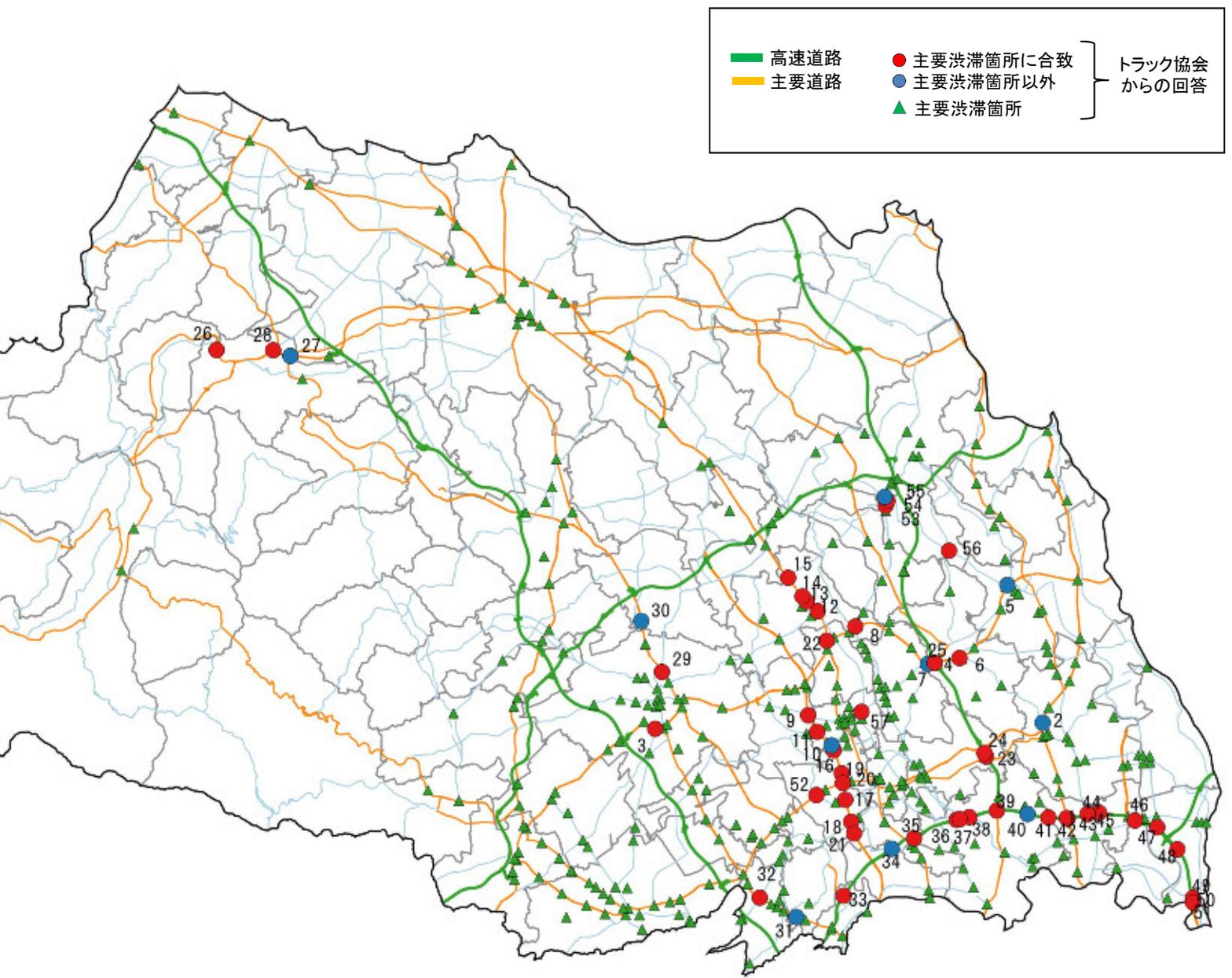


11. その他(協会アンケート結果について)

全日本トラック協会によるアンケート結果 渋滞箇所

■ 回答のあった箇所のうち、主要渋滞箇所に合致する箇所が47箇所となっている

箇所番号	路線	渋滞箇所	意見数
1	国道4号	新善町	1
2	国道4号	南荻島交差点付近	1
3	県道6号	旭町交番付近	1
4	国道16号	加倉交差点	12
5	国道16号	梅田交差点	1
6	国道16号	梅田交差点付近	1
7	国道16号	岩槻・東町二丁目	1
8	国道16号	岩槻インター付近	1
9	国道16号	原市交差点付近	1
10	国道17号	三橋交差点付近	3
11	国道17号	与野大宮大通り付近	1
12	国道17号	三橋二丁目交差点付近	1
13	国道17号	大宮三橋付近	1
14	国道17号	上尾付近	1
15	国道17号	上尾愛宕	1
16	国道17号	上尾市役所付近	1
17	国道17号	上尾警察付近	1
18	国道17号	与野付近	2
19	国道17号	浦和付近	1
20	国道17号	町谷交差点付近	2
21	国道17号	田島交差点付近	1
22	国道17号	吉野町付近	1
23	国道122号	浦和交差点付近	1
24	国道122号	大門	3
25	国道122号	加倉交差点付近	4
26	国道140号	波久礼駅前交差点	1
27	国道140号	玉淀大橋交差点	1
28	国道140号	長居警察近く分岐点	1
29	国道254号	宮本町	1
30	国道254号	落合橋	1
31	国道254号	朝霞警察署付近	1
32	国道254号	野火止交差点	1
33	国道298号	外観の下内回り	1
34	国道298号	松ノ木島交差点付近	1
35	国道298号	北戸田付近	1
36	国道298号	さいたま市内	1
37	国道298号	美女木八幡交差点付近	1
38	国道298号	伊刈消防署付近	1
39	国道298号	川口JCT周辺	1
40	国道298号	植物グリーンセンター	1
41	国道298号	草加付近	1
42	国道298号	三郷インター交差点付近	2
43	国道463号	下大久保付近	1
44	県道3号	白岡工業団地～樋ノ口	1
45	埼玉県道3号	白岡工業団地交差点付近付近	1
46	県道78号	岡泉交差点付近	2
47	産業道路	堀の内	1



バス協会によるアンケート結果 渋滞箇所

■ 回答のあった箇所のうち、主要渋滞箇所に合致する箇所が15箇所となっている

箇所番号	路線	渋滞箇所
1	旧国道4号線	武里駅入口交差点
2	国道17号	熊谷警察署前交差点付近
3	国道17号	桜木町交差点付近
4	国道17号、埼玉県道341号	本石二丁目交差点
5	国道254号線	小川町駅(西)交差点付近(寄居方向への右折時)
6	国道407号	荒川大橋
7	県道19号越谷野田線	新方橋交差点付近
8	県道19号越谷野田線	野田橋交差点
9	志木街道(県道40号線)	野火止交差点付近
10	埼玉県道48号	越谷市砂原・大砂橋付近
11	県道51号	連雀町交差点付近
12	埼玉県道54号線	大瀬北交差点付近
13	埼玉県道66号線	東松山駅交差点(東松山駅方向右折時)
14	県道164号(旧中山道)	大栄橋交差点付近
15	埼玉県道260号線・114号線	的場上交差点付近・周辺
16	埼玉県道327号線	稲荷三丁目交差点付近
17	埼玉県道376号線	幸房交差点付近
18	市道67号	新郷沼交差点付近
19	県道36号	本町2～志木市役所交差点間
20	さいたま鴻巣線(県道56号線)	三橋2～水判土交差点
21	小金井街道(24号 練馬、所沢線)	所沢陸橋北～清瀬郵便局間
22	国道463号	大門～大門上交差点間

