

埼玉県内の渋滞対策の推進について

1. 渋滞対策の進め方
2. これまでの検討経緯
3. 主要渋滞箇所の見直しについて
4. ピンポイント渋滞対策について
5. その他の視点（トラックやバス等利用者団体からの要望箇所）
6. 今後の進め方について

平成30年 7月 25日

1. 渋滞対策の進め方

渋滞対策の進め方

平成30年度 道路関係予算概要(平成30年1月 国土交通省道路局・都市局)より

■トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定や、渋滞の原因者である大規模施設の立地者が対策を講じるなど、官民連携による渋滞対策を推進します。

<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(平成29年9月末時点)
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)
- ・路上工事は、全国の直轄道路で約6割減少しているが、近年下げ止まりの傾向
(約201時間/km・年(平成14年度)→約79時間/km・年(平成28年度))

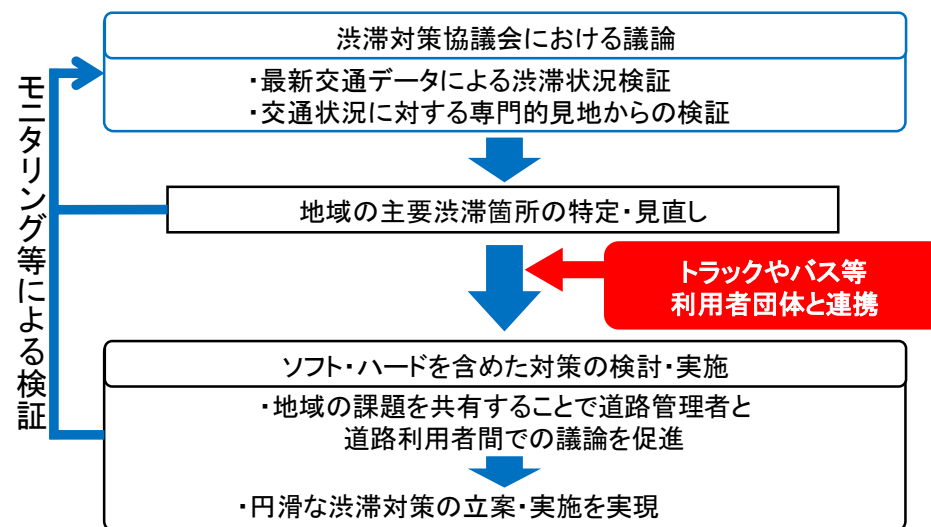
○渋滞対策協議会※とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国展開

○大規模施設の立地者に対して、交通アセスメント等の実施を求めるなど、接道承認時の審査を強化する 方策を検討

○占用工事実施時の道路使用に係る占用料の徴収や交通状況等を踏まえた占用料算定のあり方を検討

※: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、渋滞対策協議会を設置

[渋滞対策の流れ]



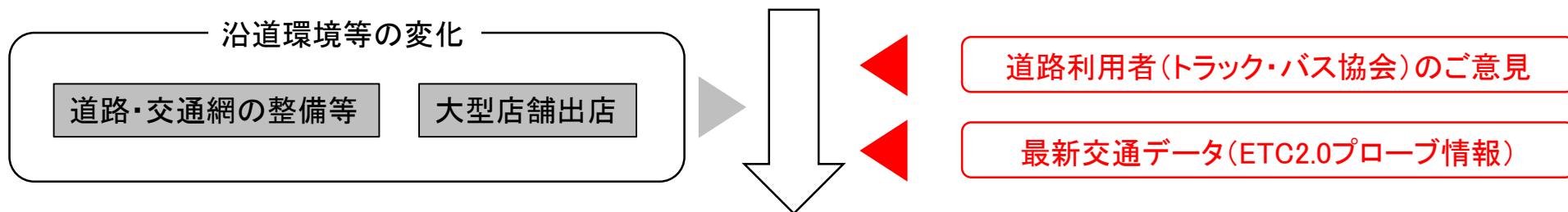
<トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況>

2. これまでの検討経緯

平成30年度 委員会での議論ポイント

■これまでの主な検討経緯

- **H24年度 主要渋滞箇所の公表**
- H25年度 対応方針(案)、渋滞対策(案)の議論
- H26年度 優先対策箇所の選定方法の議論
- H27年度 主要渋滞箇所の見直し候補箇所の選定
- 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
- H29年度 ピンポイント渋滞対策の検討



平成30年度 移動性向上委員会の議論のポイント

①主要渋滞対策箇所の見直しに向けた議論

- 解除箇所、追加フロー案の審議

②渋滞対策の議論

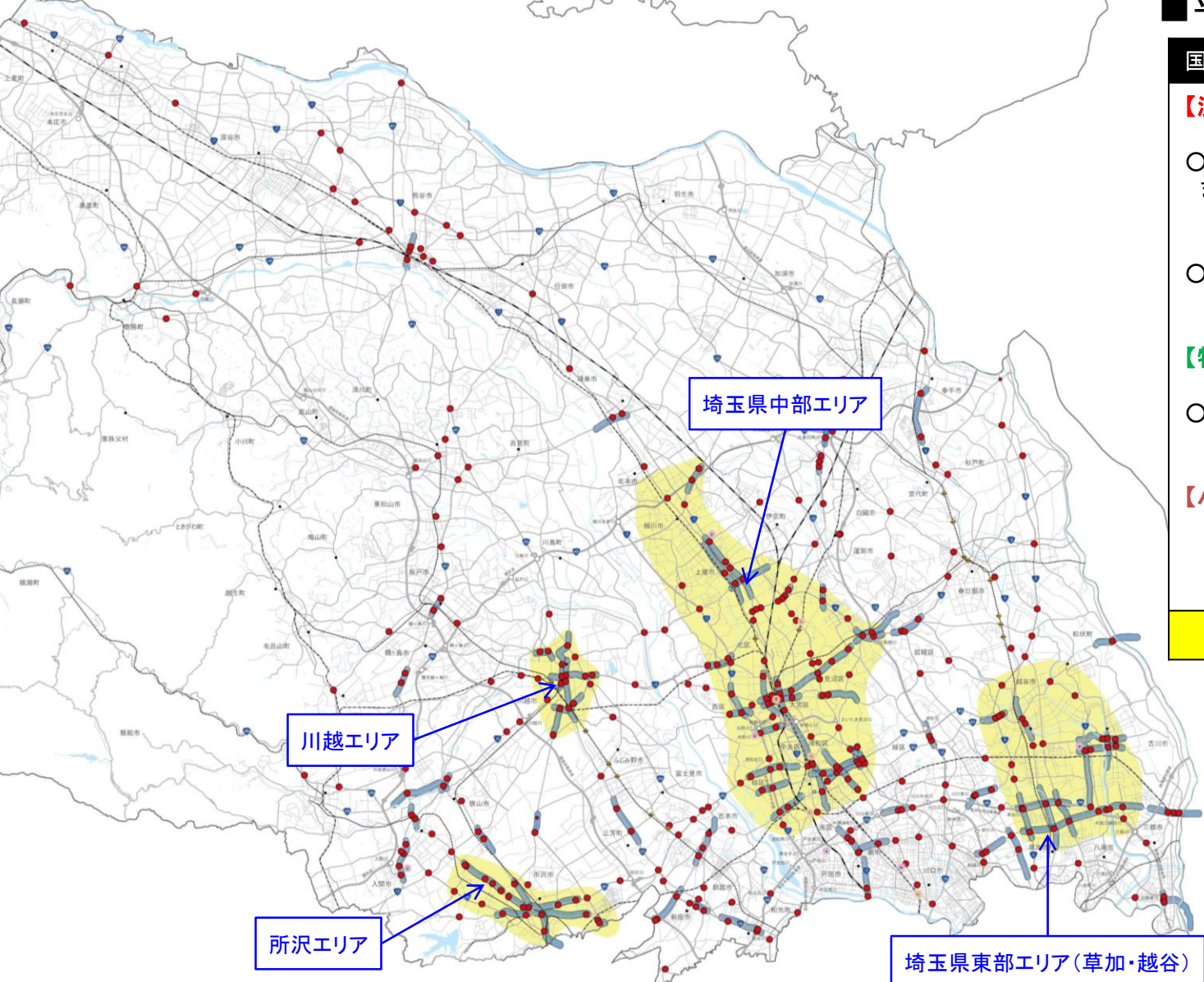
- 今後の対策について(ピンポイント渋滞対策)

③その他の視点:

- トラックやバス等利用者団体からの要望箇所
- 要望箇所の対策事例の紹介

主要渋滞箇所の特定制況(国道・県道・市道)

■埼玉県内の主要渋滞箇所



■平成24年度特定箇所

国道・県道・市道

【混雑多発】

○渋滞損失が多い箇所
または、平日における速度低下箇所 127箇所

○ボトルネック踏切 17箇所

【特定日に混雑】

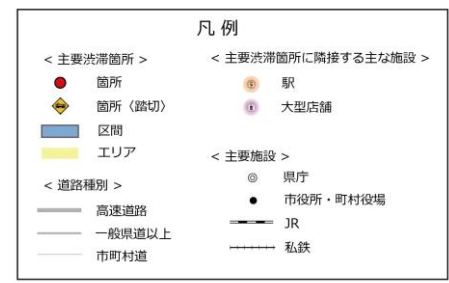
○休日における速度低下箇所 16箇所

【パブコメによる選定】

216箇所

主要渋滞箇所総数: 376箇所

4エリア	32区間	138箇所
------	------	-------



エリア … 都市部等、道域区間、箇所が密に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
区間 … 交差点等が連続するなど、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

平成29年度 移動性向上委員会での主な指摘事項と今後の方針

■ご指摘①

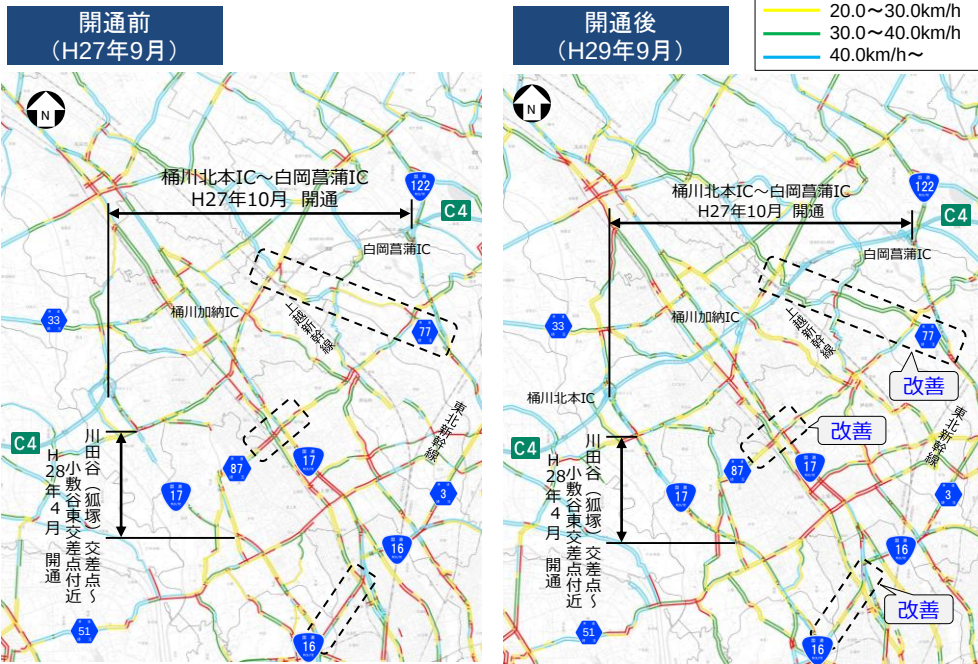
○埼玉県内の渋滞対策の推進について

圏央道やバイパス整備が進められている中、未だ道路交通に課題が多いとしている。交通状況の変化や道路整備の進捗状況を俯瞰的に整理し、「見える化」する必要がある。

【回答】

- ・ETC2.0プローブデータを活用し、面的に交通状況を把握。
- ・今後は事業完了後の周辺交通状況を確認する際、実施。

<「見える化」イメージ：桶川市周辺>



データETC2.0プローブデータ(開通前: H27年9月 開通後: H29年9月) 平日7時台平均旅行速度

■ご指摘②

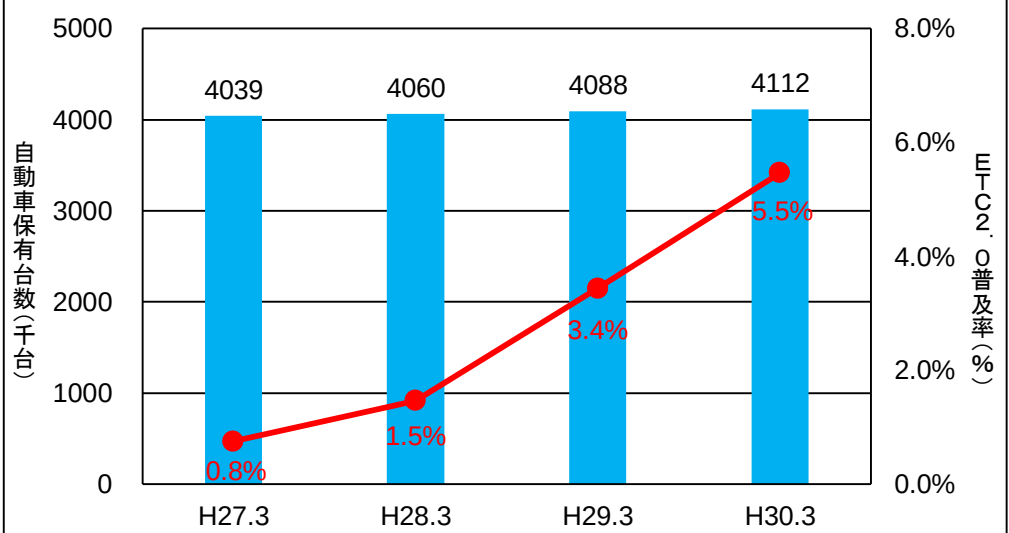
○分析データ(プローブデータ)について

現在、プローブデータは走行車両のうち、どの程度取得できているか可能な範囲で情報提供して欲しい。

【回答】

- ・H29年度より、民間プローブからETC2.0プローブへ移行・分析
- ・埼玉県内の自動車保有台数に対するETC2.0車載器搭載車両の割合として、ETC2.0車載器の普及状況を確認。

<埼玉県内のETC2.0車載器の普及状況>



ETC2.0普及率は、ETC2.0搭載台数※1／埼玉県内自動車保有台数※2 より算出
 ※1 「ETC総合情報ポータルサイト GO!ETC」
 ※2 一般財団法人 自動車検査登録情報協会

3. 主要渋滞箇所の見直しについて

【要因1】交通状況の変化 主な開通(H24～H30.6末まで)①

■主な開通箇所

	開通時期	地区名	事業名称	対象概要	事業者
①	H25.3	所沢市	県道所沢堀兼狭山線	新設県道の整備 L=1.9km	埼玉県
②	H25.9	秩父市	県道皆野両神荒川線(賛川工区第Ⅰ期整備区間)	新設県道の整備 L=1.4km	埼玉県
③	H26.12	羽生市	国道122号昭和橋	4車線拡幅 L=1.8km	埼玉県
④	H27.3	桶川市	圏央道(久喜白岡JCT～境古河IC)	新設国道(埼玉区間) 19.6km	国土交通省
⑤	H27.3	春日部市	国道4号春日部古河バイパス	4車線拡幅 L=17.3km	国土交通省
⑥	H27.3	飯能市	国道299号吾野トンネル	新設国道の整備 L=0.86km(トンネル区間 L=0.567km)	埼玉県
⑦	H27.9	東松山市	東松山桶川線(北本立体)	県道東松山桶川線の立体整備 L=1.3km	埼玉県
⑧	H27.10	桶川市	圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)	新設国道(埼玉区間) 10.8km	国土交通省
⑨	H28.2	東松山市	県道岩殿観音南戸守線バイパス	新設県道の整備 L=0.92km	埼玉県
⑩	H28.4	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)	新設国道の整備 L=4.7km	国土交通省
⑪	H28.12	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)	4車線拡幅 L=1.95km	埼玉県
⑫	H29.3	越谷市	県道越谷八潮線	新設道路の整備 L=0.3km	埼玉県
⑬	H29.3	秩父市	国道140号皆野秩父バイパス(第一期区間)	国道新設の整備 L=4.0km	埼玉県
⑭	H29.3	入間市	国道16号入間狭山拡幅	4車線拡幅 L=0.44km	国土交通省
⑮	H29.7	飯能市	国道299号台飯能工区	新設国道の整備 L=1.5km	埼玉県
⑯	H29.7	さいたま市	第二産業道路(大和田工区)	4車線拡幅 L=0.9km	さいたま市
⑰	H30.3	秩父市	国道140号皆野秩父バイパス(第二期区間)	国道新設の整備 L=0.9km	埼玉県
⑱	H30.3	深谷市	伊勢崎市深谷線 上武大橋	架替え事業 L=1.6km(上武大橋0.9km)	埼玉県
⑲	H30.3	加須市	国道354号 板倉北川辺バイパス	新設国道の整備 L=4.6km(埼玉区間2.0km)	埼玉県
⑳	H30.6	三郷市	東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)	東京外環自動車道 L=15.5km、国道新設の整備 L=11.4km	国土交通省

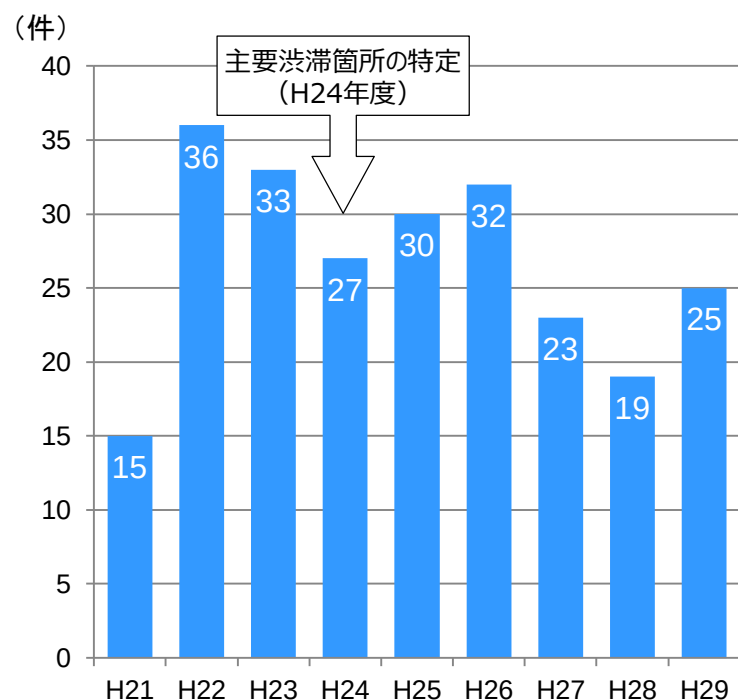
【埼玉県の開通箇所】



【要因2】大型店舗の新規開業①

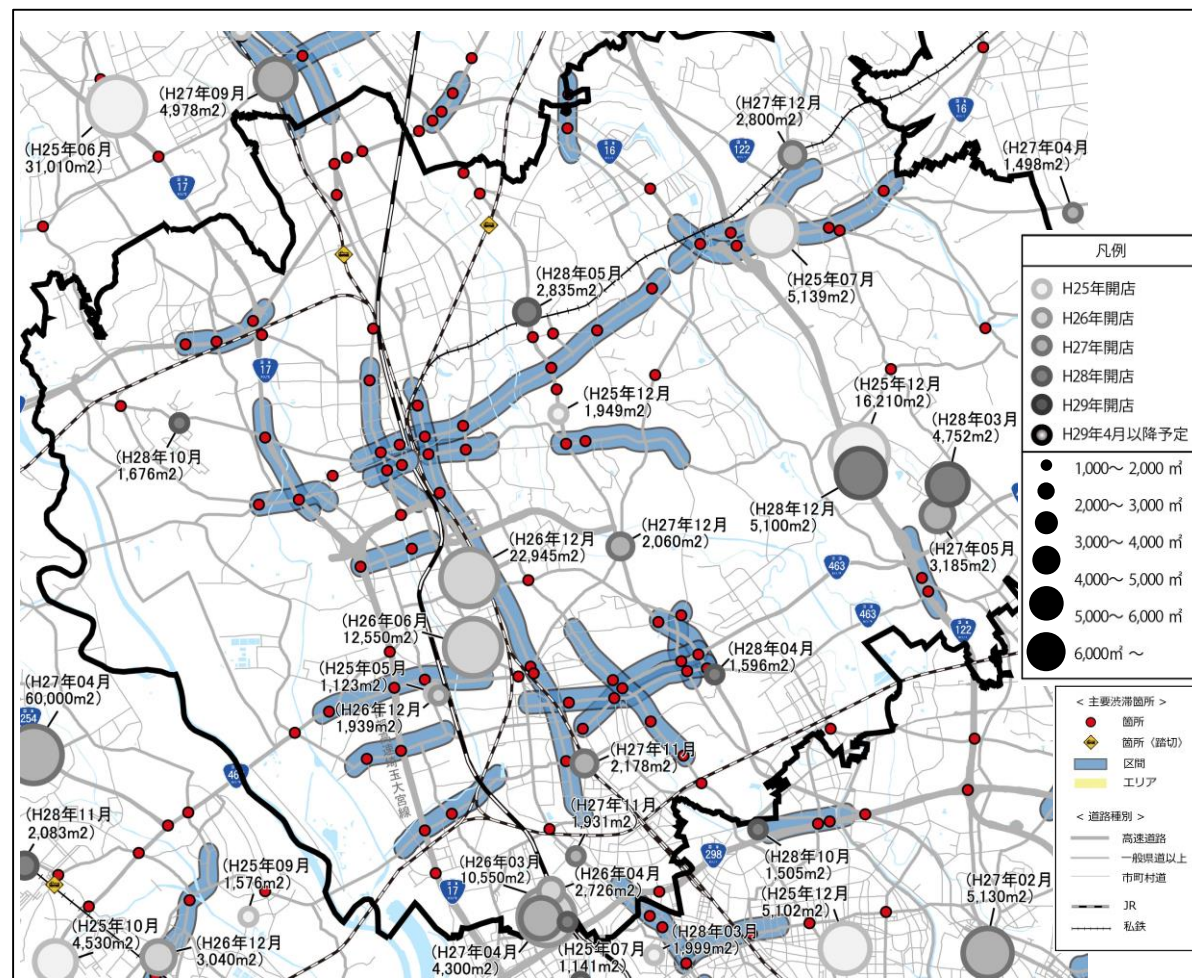
- 埼玉県では主要渋滞箇所の特定以降の5年間で129件の大規模店舗が出店に伴う届出を申請。
- H25～29年度にさいたま市では20店舗、川越市では8店舗、越谷市では11店舗が開店。
- 大型店舗の出店に伴う交通渋滞の発生が懸念されることから、事前の対策も含め企業側と協議・検討が必要

■大規模店舗の申請件数の推移



「大規模小売店舗立地法」の対象
建物内の店舗面積の合計が1,000㎡以上の施設
データ出典：経済産業省HP 大店立地法届出の件数表より

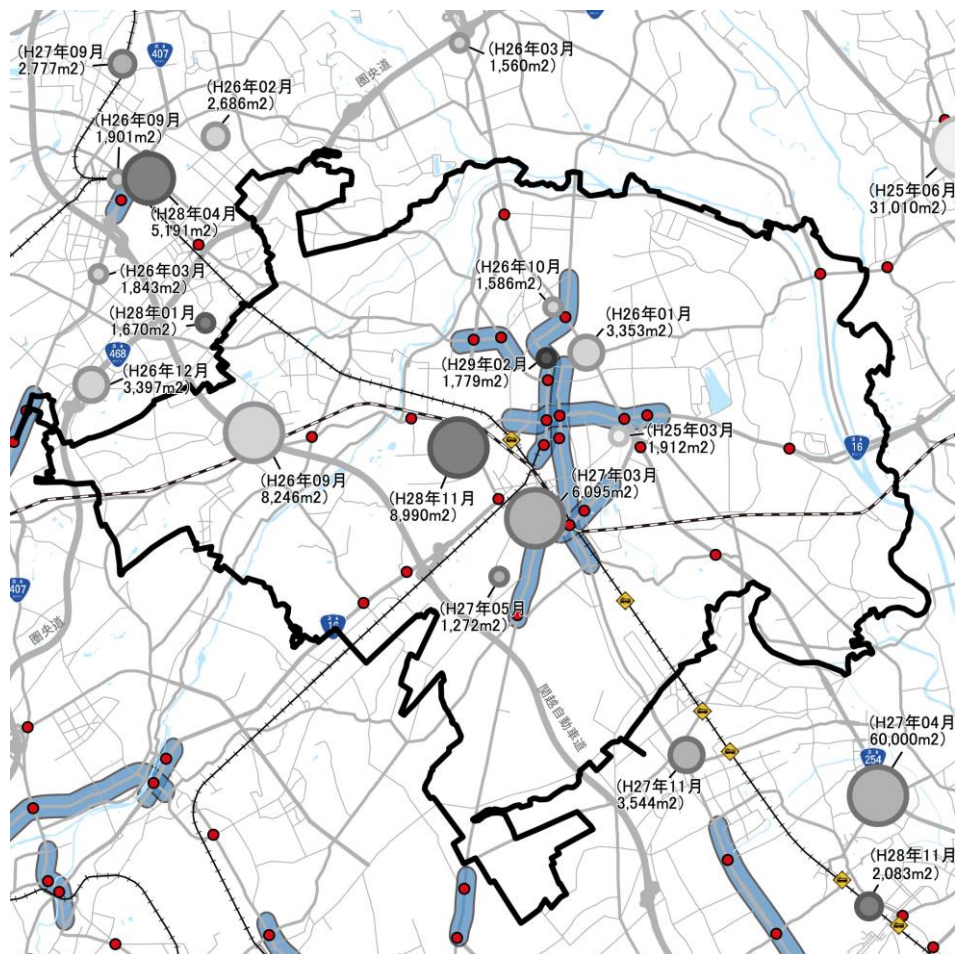
■さいたま市の大規模店舗の開店状況(20店舗)



出典：埼玉県内大規模小売店舗(店舗面積1,000㎡超)一覧

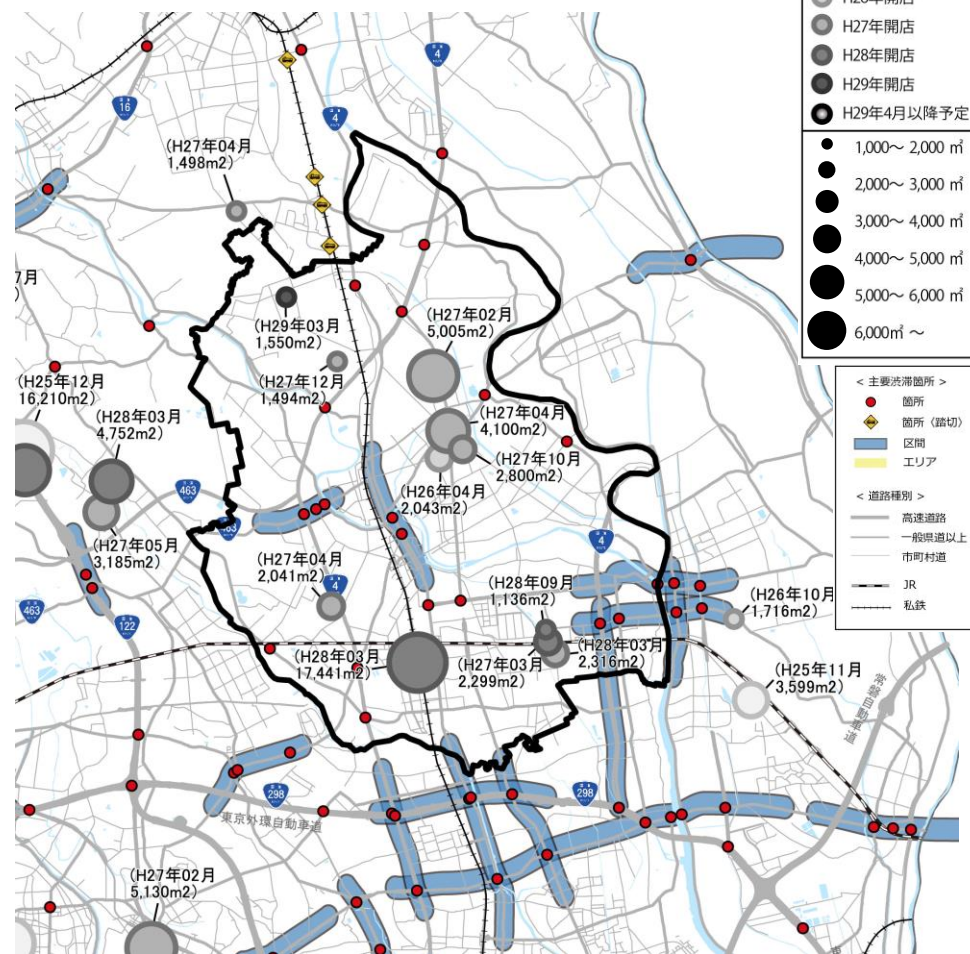
【要因2】大型店舗の新規開業②

■川越市の大規模店舗の開店状況(8店舗)



出典：埼玉県内大規模小売店舗(店舗面積1,000㎡超)一覧

■越谷市の大規模店舗の開店状況(11店舗)



出典：埼玉県内大規模小売店舗(店舗面積1,000㎡超)一覧

主要渋滞箇所の解除について

- 主要渋滞箇所について、モニタリングを継続的に行い、渋滞状況の変化を把握。
- 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】 H28・H29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。

■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

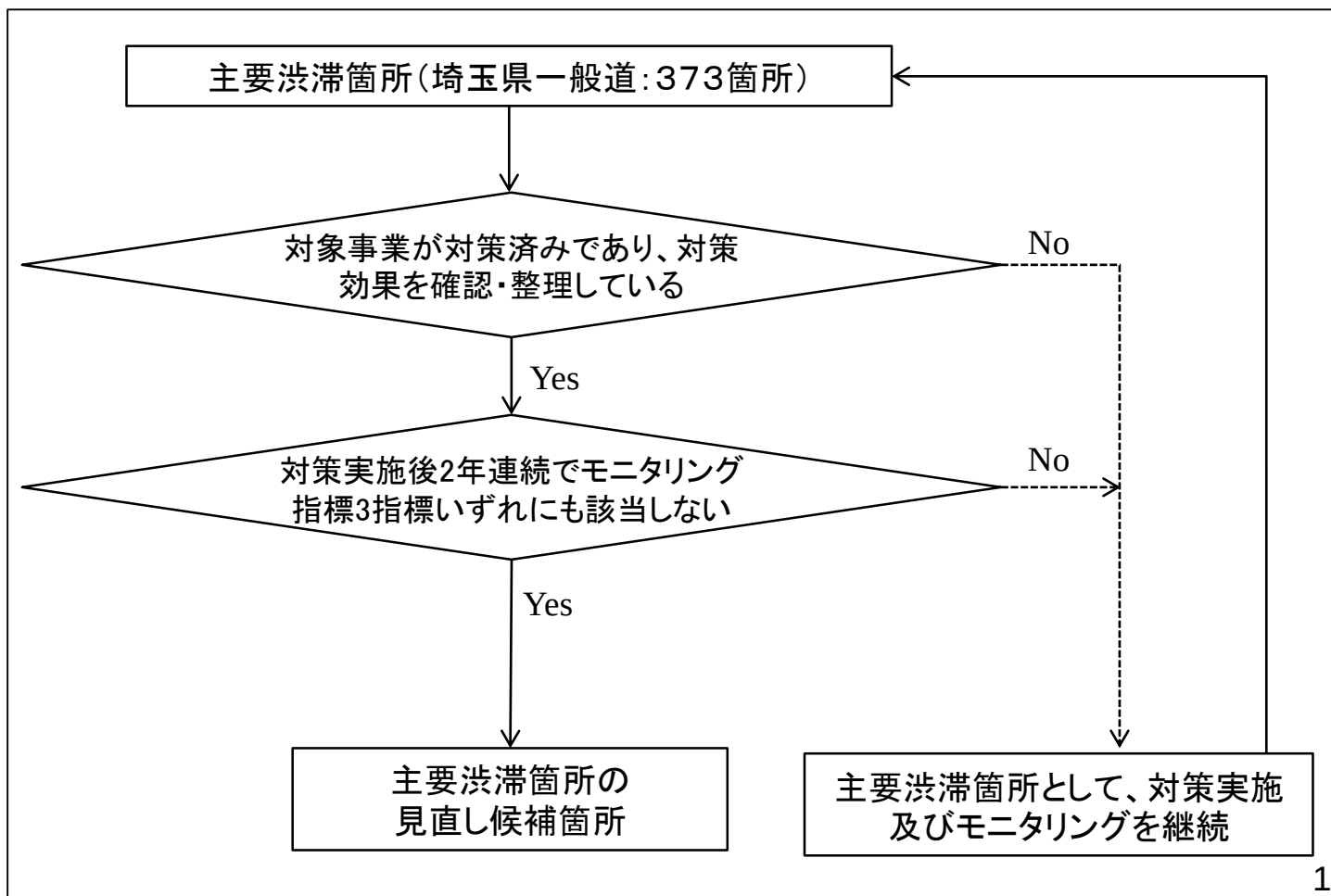
指標③: 休日5%タイル10km/h以下

■主要渋滞箇所見直しのタイミング

対策実施 → モニタリング → 見直し(解除)

H27 H28 H29 H30

■主要渋滞箇所 解除フロー



主要渋滞箇所の解除候補箇所(案)

○H28・29年度の2か年度連続モニタリングで主要渋滞箇所要件3指標いずれにも該当しない箇所は13箇所。
○この13箇所は、H30年度に主要渋滞箇所の解除候補箇所とする。

■解除候補箇所一覧

●直轄区間（解除候補10箇所）

指標①: 平日昼間12時間
指標②: 平日ピーク時
指標③: 休日昼間12時間5%タイル

平均20km/h以下
10km/h以下
10km/h以下

3指標に該当
解除候補箇所(案)
赤字 次頁以降に代表事例として掲載

No	区分	管理者	路線名	交差点名	対策完了年月	実施事業	H28年(ETC2.0)			H29年(ETC2.0)		
							指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
1	素案	直轄	国道16号	加倉(南)交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	25.7	13.9	6.9	26.3	13.5	7.9
5	素案	直轄	国道16号	丸ヶ崎交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	21.5	8.1	5.6	22.7	7.8	5.5
8	素案	直轄	国道16号	宮ヶ谷塔交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	24.3	8.0	5.7	24.5	7.5	7.0
21	素案	直轄	国道16号	南中曽根交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	27.7	17.6	9.8	28.3	17.8	10.8
23	素案	直轄	国道16号	吉野(東)交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	25.8	18.7	15.5	25.9	18.0	16.0
35	素案	直轄	国道16号	小仙波(東)交差点	H26.3	右折レーン延伸	31.6	14.9	6.5	32.9	15.9	7.1
42	素案	直轄	国道16号	吉野町交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	29.6	27.2	15.2	30.5	28.9	18.3
43	素案	直轄	国道16号	東町二丁目交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	21.4	6.1	3.9	21.5	6.0	4.3
59	素案	直轄	国道16号	梅田(西)交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	25.4	16.8	9.8	25.6	16.9	12.1
63	素案	直轄	国道16号	原市交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	27.1	13.9	17.9	26.8	13.5	20.7
84	素案	直轄	国道298号	道合西交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	26.2	14.4	12.5	26.6	15.5	14.6
88	素案	直轄	国道298号	伊刈消防分署交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	15.5	9.1	4.8	15.8	9.2	5.0
97	素案	直轄	国道16号	原市(中)交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	29.1	13.9	17.9	28.5	13.5	20.7
136	素案	直轄	国道298号	岸川中学校交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	19.5	7.3	4.6	18.7	7.6	5.4
138	素案	直轄	国道4号	清地交差点	H27.3	国道4号春日部古河バイパス	28.1	11.7	5.3	28.6	13.1	5.6
166	パプコメ	直轄	国道16号	宮前IC西交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	13.0	5.0	2.6	13.5	6.0	3.0
168	パプコメ	直轄	国道16号	南平野交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	9.6	4.2	3.0	9.8	4.0	3.1
171	パプコメ	直轄	国道16号	指扇交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	23.1	16.5	13.3	22.7	16.5	15.0
199	パプコメ	直轄	国道298号	文蔵4丁目交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	23.0	16.9	8.2	19.9	15.6	10.0
200	パプコメ	直轄	国道4号	内国府間(北)交差点	H27.3	国道4号春日部古河バイパス	16.9	9.9	4.6	16.8	10.4	5.0
208	パプコメ	直轄	国道298号	草加西校前交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	21.3	8.0	4.6	20.5	8.0	5.3
211	パプコメ	直轄	国道4号	大島交差点	H27.3	国道4号春日部古河バイパス	21.9	15.0	7.5	20.2	13.5	8.0
230	パプコメ	直轄	国道16号	〈仮〉新大宮バイパス宮前IC交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	52.3	43.8	44.2	52.7	46.3	45.9
242	パプコメ	直轄	国道4号	庄和インター交差点	H27.3	国道4号春日部古河バイパス	17.4	13.7	8.0	16.8	14.2	8.1
274	パプコメ	直轄	国道16号	〈仮〉新大宮バイパス吉野町IC南交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	52.0	28.9	42.5	52.8	32.8	45.8
281	パプコメ	直轄	国道298号	〈仮〉国道298号側道新善町交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	7.2	4.0	2.5	7.2	6.4	2.4
314	パプコメ	直轄	国道16号	吉野(中)交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	32.1	25.3	15.8	33.1	25.1	20.9
322	パプコメ	直轄	国道16号	〈仮〉東大宮バイパス武蔵野グランドホテル前交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	39.7	14.5	17.0	39.8	14.8	18.8
332	パプコメ	直轄	国道4号	南一丁目交差点	H27.3	国道4号春日部古河バイパス	25.5	21.0	9.5	28.2	24.7	11.6
356	パプコメ	直轄	国道4号	芝原交差点	H27.3	国道4号春日部古河バイパス	16.5	5.0	2.9	17.0	7.1	3.5
358	パプコメ	直轄	国道4号	埼玉県道入口交差点	H27.3	国道4号春日部古河バイパス	21.2	11.1	5.3	21.9	10.5	6.3
375	パプコメ	直轄	国道16号	深作(南)交差点	H27.10	圏央道(川島～五霞)	19.1	17.2	12.2	19.2	16.7	14.1

●直轄区間以外（解除候補3箇所）

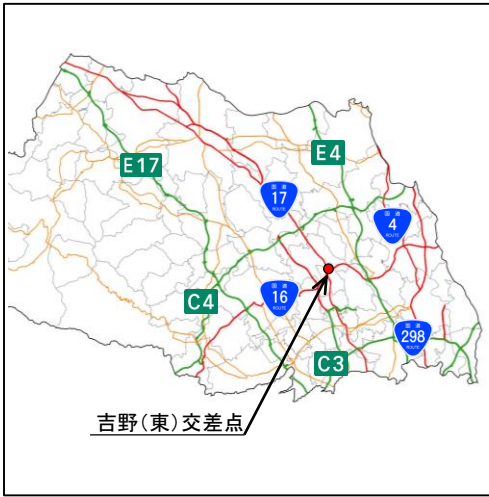
No	区分	管理者	路線名	交差点名	対策完了年月	実施事業	H28年(ETC2.0)			H29年(ETC2.0)		
							指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
194	パプコメ	さいたま市	さいたま川口線	総合教育センター入口交差点	H26.11	市道J第385号線交差点改良事業(右折レーン設置)	25.3	20.7	11.8	24.7	19.6	11.6
213	パプコメ	埼玉県	国道299号	〈仮〉国道299号小谷田アンダー西交差点	H25.3	所沢堀兼狭山線(堀兼)	20.4	15.4	10.1	20.9	15.3	11.1
365	パプコメ	埼玉県	川越栗橋線	清久さくら通り入口交差点	H26.3/H27.10	久喜市右折避讓帯整備、圏央道(川島～五霞)	29.4	18.7	14.0	28.9	19.3	14.1

主要渋滞箇所の解除候補箇所事例【国道16号 吉野(東)交差点】

<概要>

- H27年3月に圏央道(久喜白岡JCT～境古河IC)、H27年10月に圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)が開通。
- 交差点流入部の旅行速度は、開通前に比べ国道16号外回りにおいて改善傾向。
- 交差点部の年間事故件数は、開通前に比べ減少傾向。

■位置図

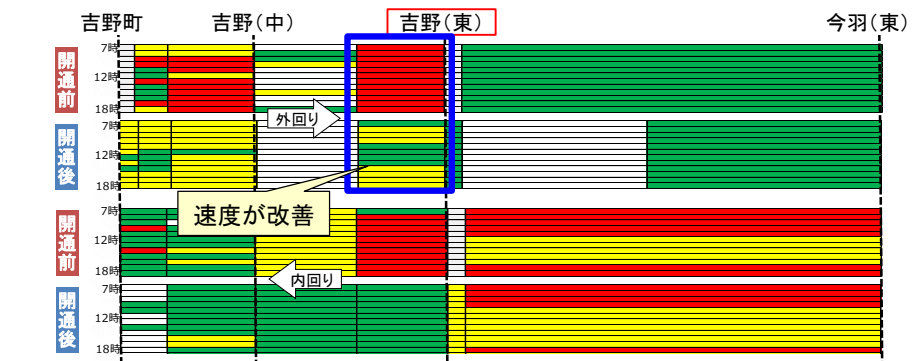


■詳細図



■状況図

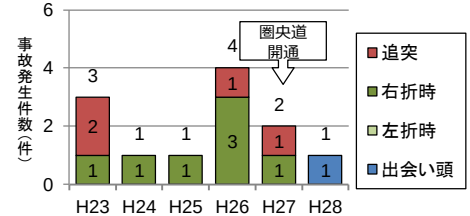
モニタリング 結果	H28年			H29年		
	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
	25.8	18.7	15.5	25.9	18.0	16.0



■現況写真



<年間事故発生件数>



データ出典
 <時間別平均旅行速度>
 開通前: 民間プローブデータ H26(平日)
 開通後: ETC2.0プローブデータ H28(平日)
 <事故件数>
 イタルダデータ H23～H28
 集計範囲: 交差点内で発生した事故
 (イタルダデータで交差点と分類)

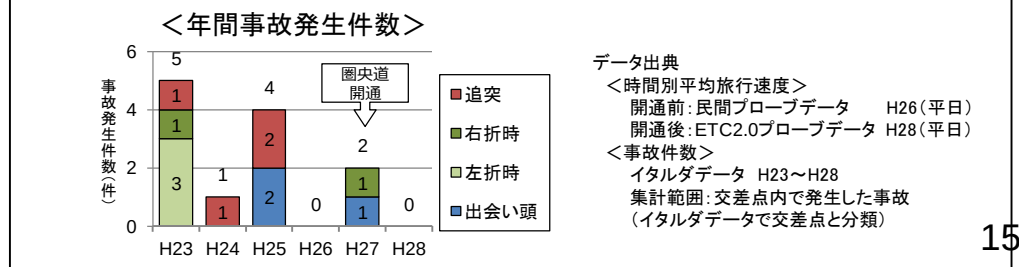
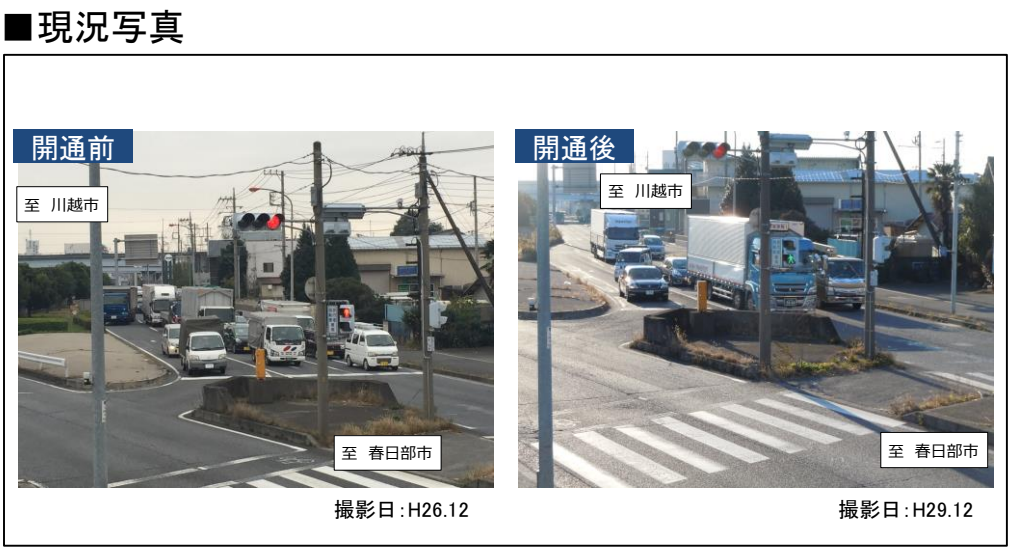
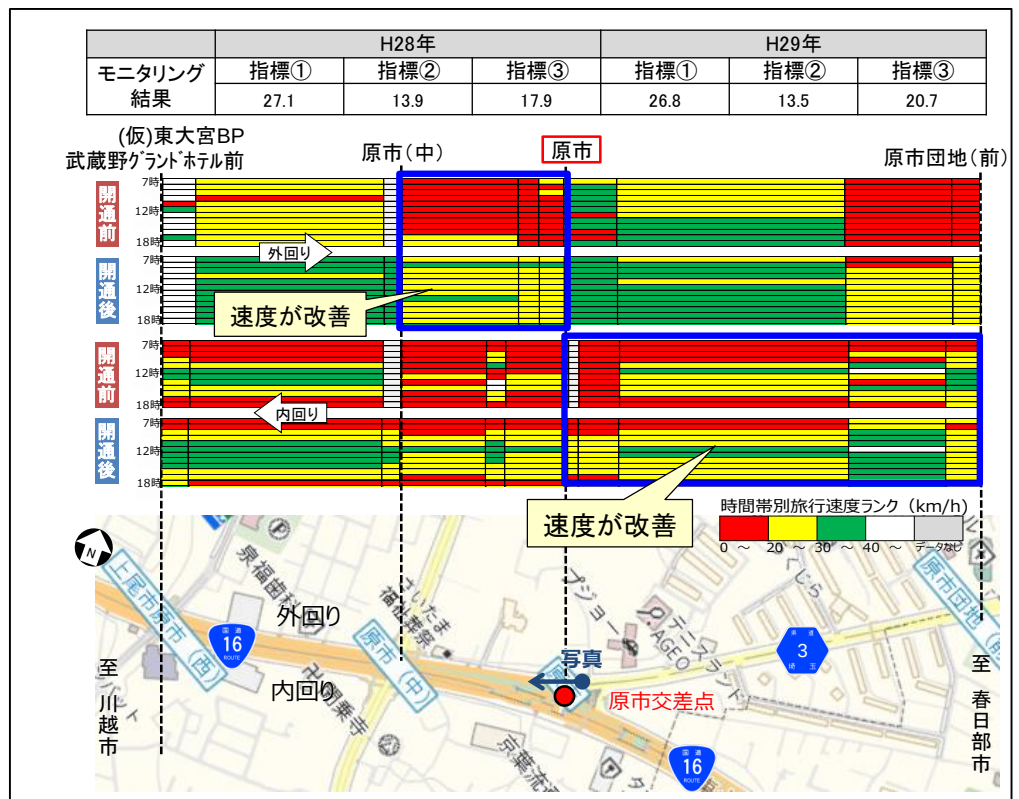
主要渋滞箇所の解除候補箇所事例【国道16号 原市交差点】

- ＜概要＞
- H27年3月に圏央道（久喜白岡JCT～境古河IC）、H27年10月に圏央道（桶川北本IC～白岡菖蒲IC）が開通。
 - 交差点流入部の旅行速度は、開通前に比べ国道16号外回り、内回り共に改善傾向。
 - 交差点部の年間事故件数は、開通前に比べ減少傾向。

位置図

詳細図

状況図



主要渋滞箇所の解除候補箇所事例【国道16号 指扇交差点】

<概要>

- H27年3月に圏央道(久喜白岡JCT～境古河IC)、H27年10月に圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)が開通。
- 交差点流入部の旅行速度は、開通前に比べ国道16号外回り、内回り共に改善傾向。
- 交差点部の年間事故件数は、開通前に比べ改善傾向。

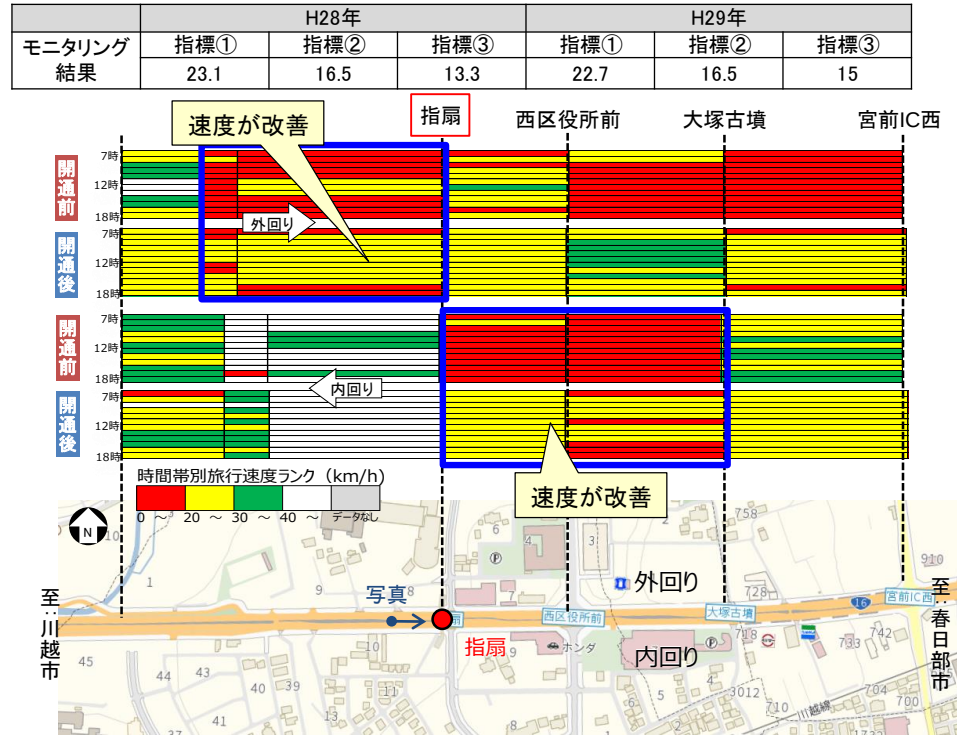
■位置図



■詳細図



■状況図



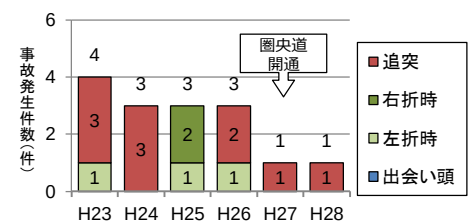
■現況写真



撮影日：H26.12

撮影日：H29.12

<年間事故件数>



データ出典
 <時間別平均旅行速度>
 開通前：民間プローブデータ H26(平日)
 開通後：ETC2.0プローブデータ H28(平日)
 <事故件数>
 開通前：イタルダデータ H23～H26
 開通後：イタルダデータ H28
 集計範囲：交差点内で発生した事故
 (イタルダデータで交差点と分類)

<概要>

○H25年3月に所沢堀兼狭山線が開通。

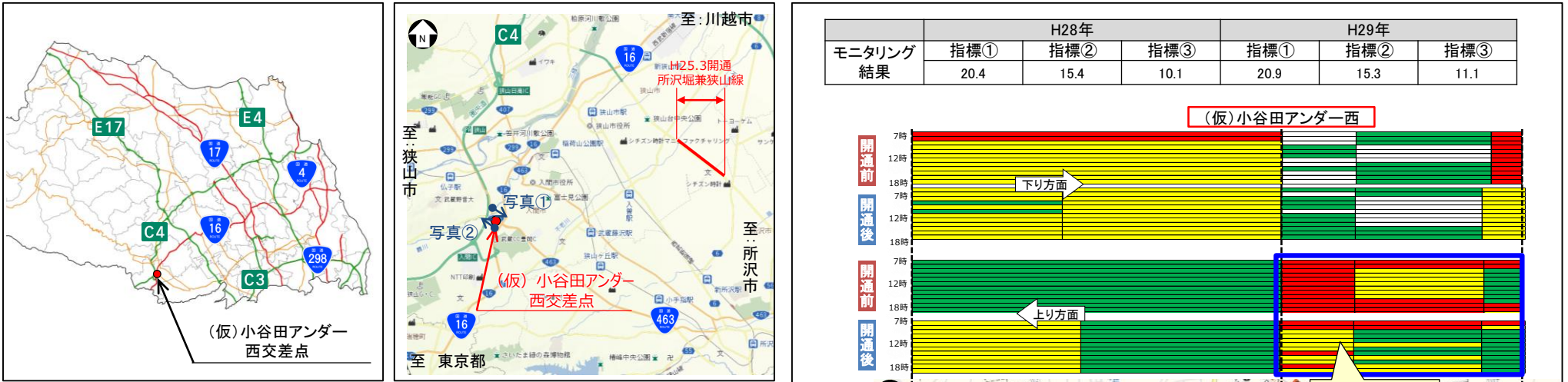
○交差点流入部の旅行速度は、開通前に比べ国道299号上り方面において改善傾向。

○交差点部の年間事故件数は、開通前に比べ改善傾向。

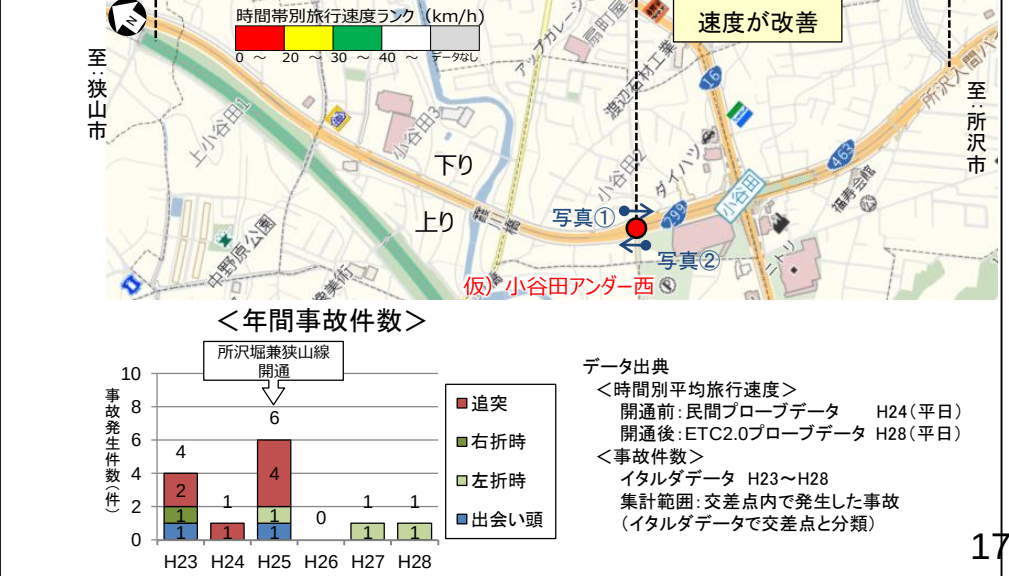
位置図

詳細図

状況図



現況写真



主要渋滞箇所の追加(案)について

○主要渋滞箇所以外についても、最新の速度・交通量データを用い、渋滞状況を把握。

○各県渋滞指標に基づき、以下の通り判定。

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】道路整備や土地利用の変化による交通量増加など渋滞要因が明確である箇所。

【条件②】モニタリング指標の3指標いずれかに該当した箇所。

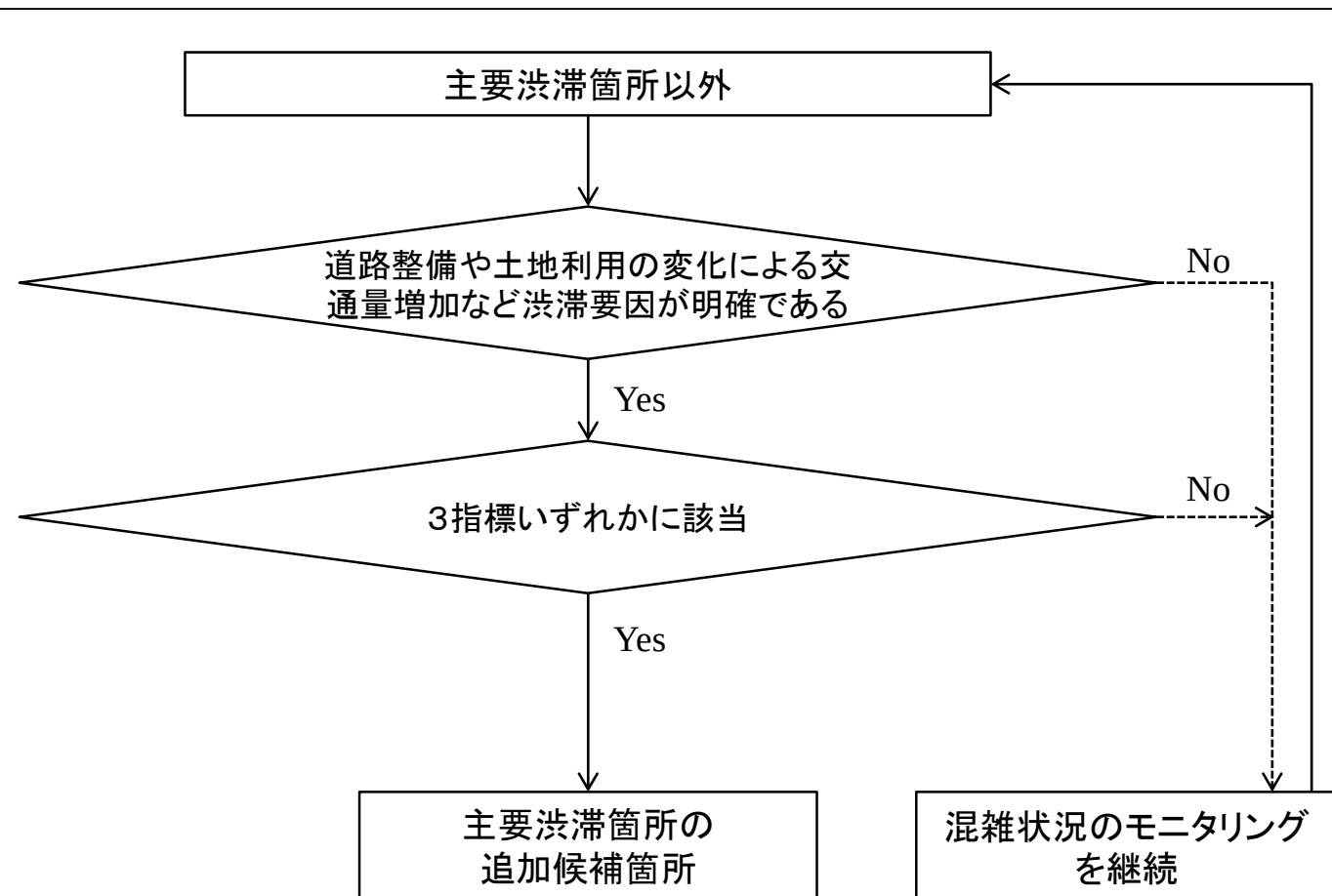
■主要渋滞箇所要件(3指標)

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

■主要渋滞箇所 追加フロー(案)



4. ピンポイント渋滞対策について

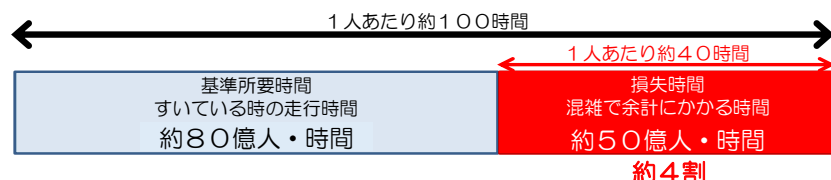
ピンポイント渋滞対策の検討

平成30年度 道路関係予算概要(平成30年1月 国土交通省道路局・都市局)より

■ 生産性向上による経済成長の実現の観点から、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組を推進します。

<背景/データ>

- ・総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵
- ・一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当



- ・欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割
- ・特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在

○より低コストでより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータにより実容量の低下箇所を特定し、ピンポイント対策を実施

- ・東名阪道 四日市付近等6箇所対策済
- ・関越道 高坂SA付近等13箇所事業推進中

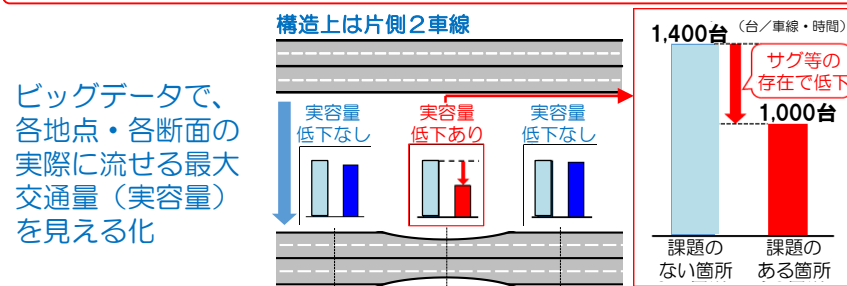
○局所的な渋滞要因の特定をICTやAI等の活用で更に高度化しながら、効率的なピンポイント対策や交通需要をアクティブに制御する手法の検討を推進

○容量が絶対的に不足している都市圏における既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路を強化

[ビッグデータ分析に基づく「賢い投資」]

<高速道路>

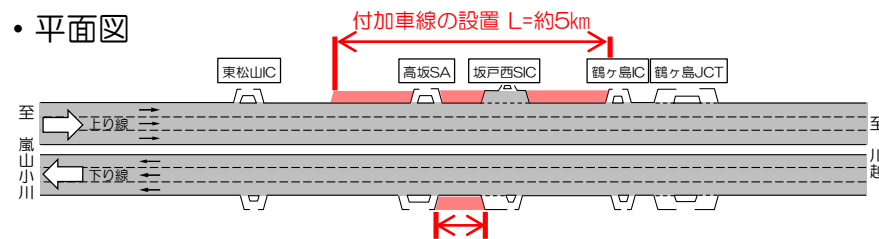
実容量の低下箇所をデータにより特定し、ピンポイントで是正



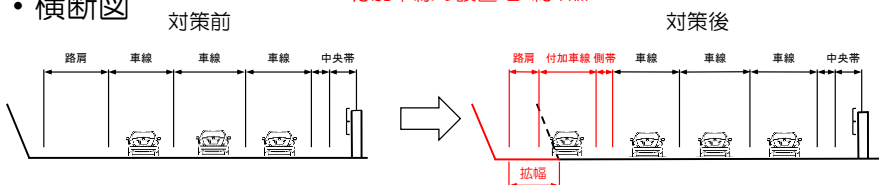
関越道 高坂SA付近の例

上下線の高坂SA付近において、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置

・平面図



・横断図



ピンポイント対策実施予定箇所【国道17号 北町四丁目交差点】

<概要>

○右折車両の交差点内への進入が不十分であり、後続車両が右折しにくい状況が発生
⇒右折導流線を引き直し、右折車両の停止位置を明確化することで、交差点内の滞留台数を最大化

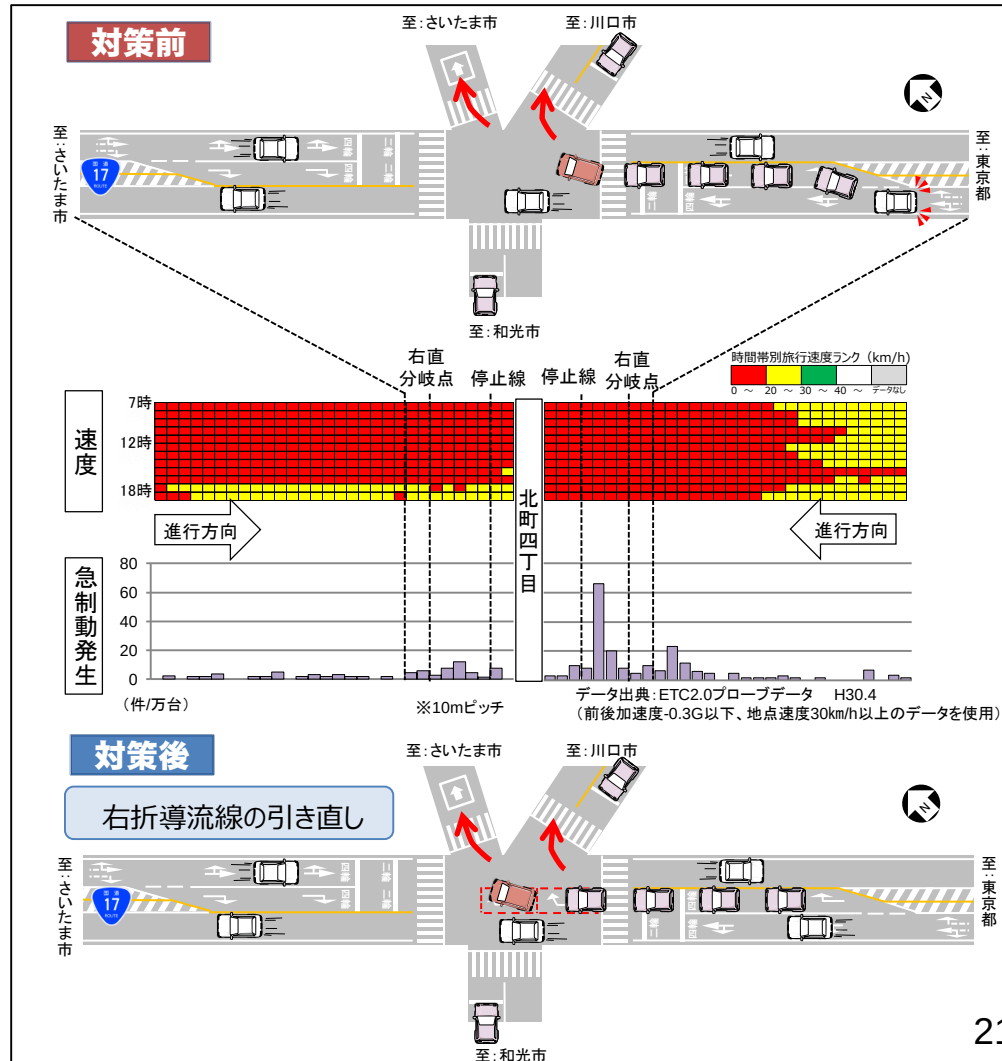
■位置図



■詳細図



■状況図



ピンポイント対策実施予定箇所【国道17号 町谷交差点】

<概要>

○従道路側に右折車線がなく、交差点内の右折待ち車両を避けて直進車両が走行
⇒交差点内の導流線を引き直し、走行位置を明確化することで、従道路側からの交通を整流化

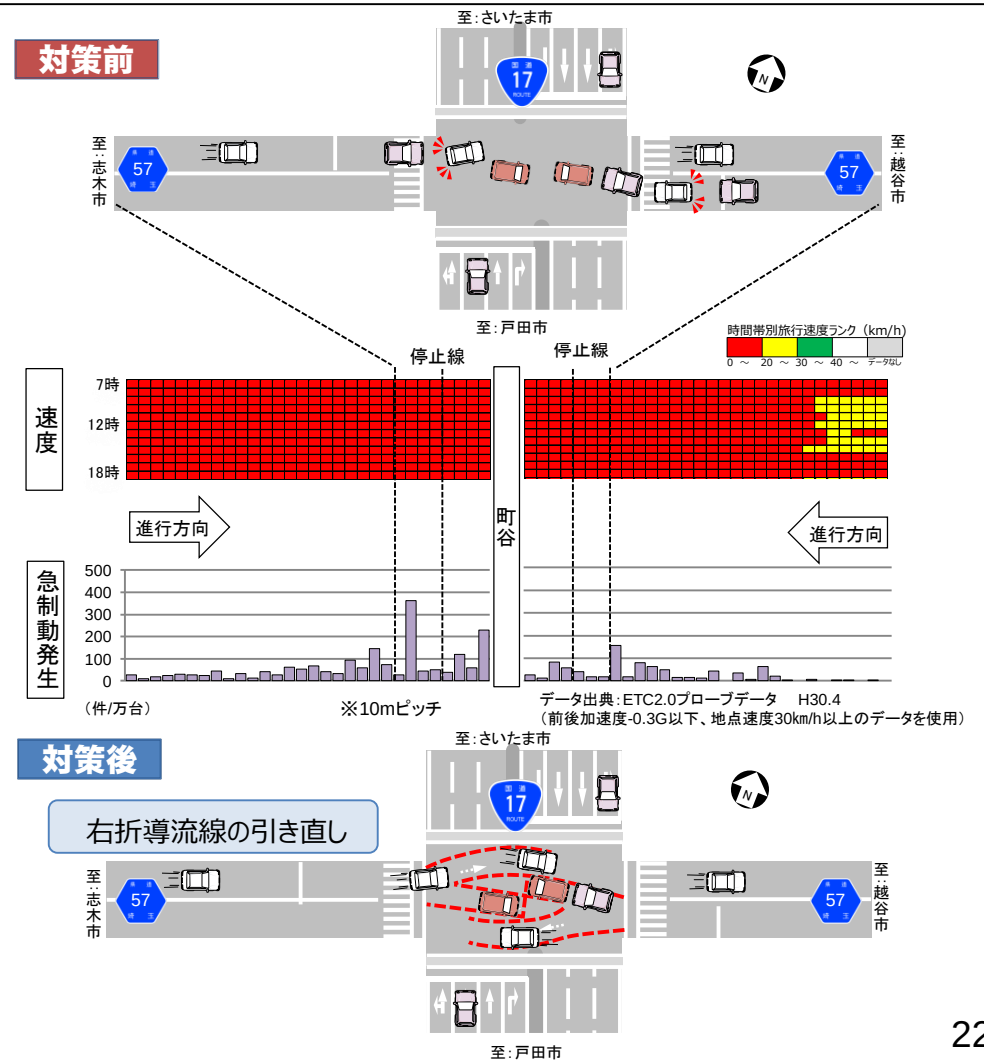
■位置図



■詳細図



■状況図



■写真



撮影日：H30.1

5. その他の視点

- ・トラックやバス等利用者団体からの要望箇所

○道路利用者団体(トラック・バス協会等)と連携し、利用者目線で主要渋滞箇所を見直し
○H29年度に道路利用者団体(トラック・バス協会等)により、78箇所に対し意見が寄せられている

H29年度 道路利用者団体意見箇所

No	路線名	交差点名	主要渋滞箇所	管理者
1	国道16号	加倉(南)	●	直轄
2	国道254号	野火止	●	埼玉県
3	国道298号	草加産業道路	●	直轄
4	国道17号	上尾市役所前	●	直轄
5	国道17号	本石二丁目	●	直轄
6	国道17号	三橋町	●	直轄
7	国道17号	円阿弥	●	直轄
8	国道17号	熊谷警察署前	●	直轄
9	国道463号	下大久保	●	さいたま市
10	国道17号	上峰	●	直轄
11	国道16号	新宿町三丁目	●	直轄
12	国道298号	八潮八条	●	直轄
13	国道17号	久保	●	直轄
14	国道17号	愛宕	●	直轄
15	国道16号	吉野町	●	直轄
16	国道16号	東町二丁目	●	直轄
17	国道254号	宮元町	●	埼玉県
18	国道298号	旭町二丁目	●	直轄
19	国道122号	加倉(北)	●	さいたま市
20	国道16号	原市	●	直轄
21	さいたま春日部線	大栄橋	●	さいたま市
22	国道17号	桜木町	●	直轄
23	さいたま春日部線	堀の内	●	さいたま市
24	さいたまふじみ野所沢線	水判土	●	さいたま市
25	国道298号	三郷IC出口(西)	●	直轄
26	国道298号	道合西	●	直轄
27	国道298号	伊刈消防分署	●	直轄
28	国道17号	埼玉大通り	●	直轄
29	国道122号	大門	●	さいたま市
30	さいたま栗橋線	篠津	●	埼玉県
31	国道122号	大門北	●	さいたま市
32	川越日高線	連雀町	●	埼玉県
33	保谷志木線	市場坂上	●	埼玉県
34	国道298号	岸川中学校	●	直轄
35	国道298号	三郷南IC出入口	●	直轄
36	国道17号	三橋二丁目	●	直轄
37	越谷野田線	野田橋	●	埼玉県
38	国道17号	町谷	●	直轄
39	国道17号	上尾警察署	●	直轄
40	国道298号	文蔵4丁目	●	直轄

No	路線名	交差点名	主要渋滞箇所	管理者
41	国道254号	松ノ木島	●	埼玉県
42	国道298号	草加西校前	●	直轄
43	さいたま草加線	新郷連沼	●	埼玉県
44	国道298号	(仮)国道298号側道旭町2丁目	●	直轄
45	さいたま栗橋線	白岡工業団地入口	●	埼玉県
46	越谷流山線	神明町2	●	埼玉県
47	さいたま幸手線	岡泉	●	埼玉県
48	国道17号	田島団地前	●	直轄
49	国道298号	(仮)国道298号側道新善町	●	直轄
50	国道122号	(仮)川口JCT下	●	埼玉県
51	越谷野田線	新方橋(南)	●	埼玉県
52	国道17号	田島	●	直轄
53	国道4号	新善町	●	直轄
54	国道298号	外環3郷南出口	●	直轄
55	国道407号	(仮)国道407号熊谷市榎町	●	埼玉県
56	国道298号	鷹野5丁目(東)	●	直轄
57	国道140号	波久礼駅前	●	埼玉県
58	国道140号	(仮)寄居警察署前	●	埼玉県
59	川越所沢線	愛宕山	●	埼玉県
60	国道298号	花和田	●	直轄
61	国道4号	南荻島	●	直轄
62	国道16号	梅田	●	直轄
63	国道16号	加倉(西)	●	直轄
64	国道140号	玉淀大橋(北)	●	埼玉県
65	国道254号	落合橋北詰	●	埼玉県
66	国道298号	植物振興センター	●	直轄
67	国道298号	北戸田駅入口	●	直轄
68	春日部菫蒲線	樋の口	●	埼玉県
69	国道17号	与野大宮大通り	●	直轄
70	国道254号	朝霞警察署前	●	埼玉県
71	国道4号	栗橋	●	直轄
72	川越越生線	的場上	●	埼玉県
73	国道254号	小川町駅(西)	●	埼玉県
74	行田東松山線	東松山駅入口	●	埼玉県
75	松戸草加線	大瀬北	●	埼玉県
76	上笹塚谷口線	幸房	●	埼玉県
77	草加八潮三郷線	稲荷3丁目	●	埼玉県
78	国道4号	武里駅入口	●	直轄

※赤囲み箇所は次項以降で事例紹介

意見箇所位置図



トラック・バス協会提供資料を加工

平成30年度 トラック・バス渋滞対策実施箇所【上尾市】

トラック協会からの意見箇所

あげおしやくしょまへ

国道17号 上尾市役所前交差点

右折導流路の設置

《位置図》



《写真》



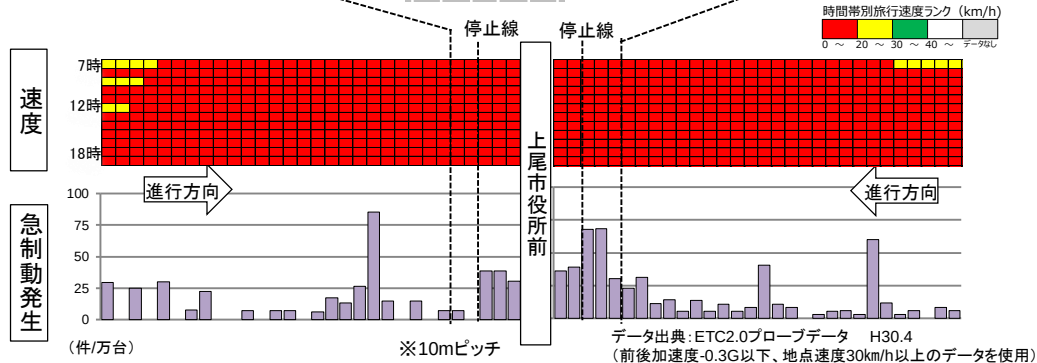
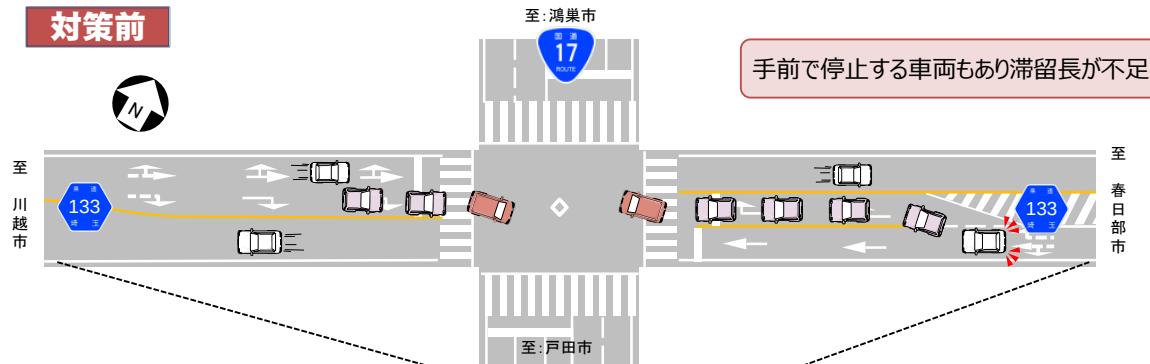
撮影日：H30.2

《詳細図》

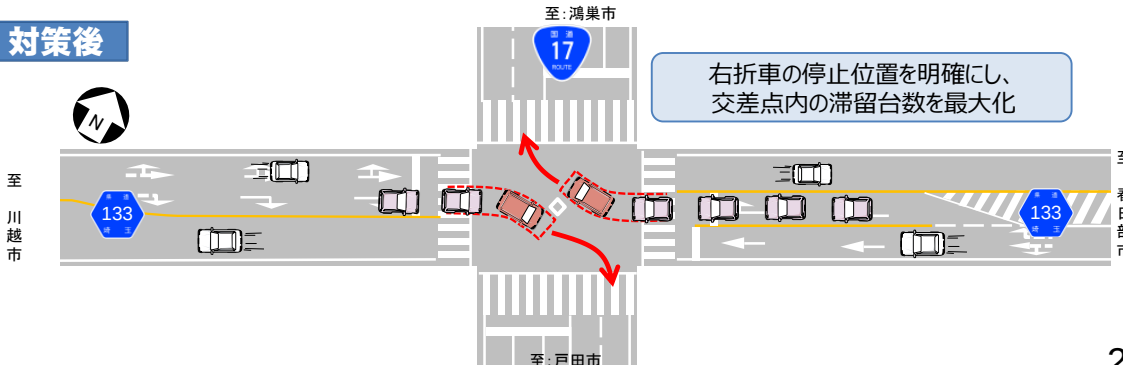


《対策実施メニュー：右折導流路の設置》

対策前



対策後



6. 今後の進め方について

H30年7月25日

移動性向上委員会の開催

- ①主要渋滞箇所の見直しに向けた議論
- ②渋滞対策の議論
- ③その他の視点(渋滞対策要望箇所)の紹介
- ④追加・解除候補の確認
- ⑤ピンポイント渋滞対策案の検討(国土交通省)

データ分析・現地確認(道路管理者)

H31年2～3月

移動性向上委員会の開催

- ・主要渋滞箇所の見直し
- ・渋滞対策の紹介(事例)