資料1

埼玉県内の渋滞対策の推進について

1. 令和元年度　移動性向上委員会開催経緯
2. 渋滞対策の進め方
3. 主要渋滞箇所　解除状況
4. 主要渋滞箇所　解除交差点　交通状況検証
   （国道16号　梅田（西）交差点と梅田交差点）
5. 令和元年度　対策実施内容・効果検証（速報）
6. その他の視点
7. 道路交通アセスメントの概要
8. 今後の進め方

令和2年3月6日

国土交通省 関東地方整備局
大宮国道事務所

1．令和元年度　移動性向上委員会開催経緯

令和元年度　移動性向上委員会　開催経緯

■第1回　移動性向上委員会＜令和元年7月30日開催＞

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（ピンポイント渋滞対策）
③ 道路利用者会議の要望箇所

■第2回　移動性向上委員会＜今回＞

① 渋滞対策の進め方
② 主要渋滞箇所　解除状況
③ 令和元年度　対策実施内容・効果検証

2. 渋滞対策の進め方

渋滞対策の進め方

（1）ネットワークを賢く使う ― ピンポイント・付加車線 ―

■ 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

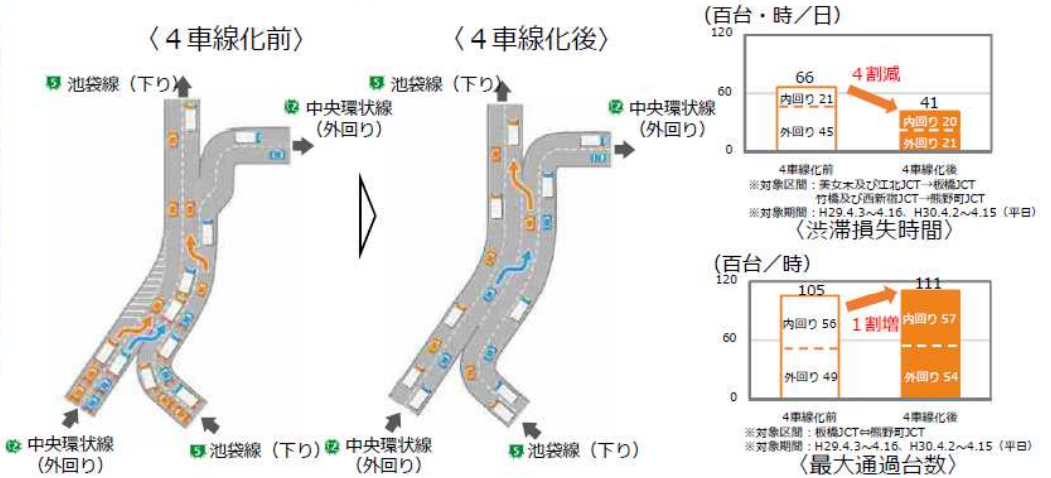
○より低コストでより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策（既存の道路幅員を活用した付加車線の設置等）を実施
　・関越道 大泉JCT付近（上り線）等10箇所で対策済
　・関越道 高坂SA付近等10箇所で事業推進中

○ETC2.0やAIカメラ等の活用により、災害時を含め、機動的に交通状況を把握し、効果的な対策箇所や時間帯を特定したハード・ソフト対策を実施

○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

[高速道路のピンポイント対策の例]

首都高速 中央環状線（内回り・外回り）板橋JCT～熊野町JCT間
⇒従来の３車線から４車線に拡幅して、運用を開始



[災害時の交通マネジメントの例（H30年7月豪雨）]

旅行速度（ETC2.0データ）

渋滞が発生する時間帯や交差点を特定

交通量（CCTVの画像解析）

車種別の交通量やピーク時間帯を把握

●ハード対策
・緊急交差点改良
●ソフト対策
・バス専用レーンの設置
・広域迂回の誘導
・交通量抑制、ピーク時間シフトの呼びかけ

＜バス専用レーンの設置＞

渋滞対策の進め方

（1）ネットワークを賢く使う ー 官民連携による渋滞対策の推進 ー

■ 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による対策など、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(令和元年11月時点)

・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)

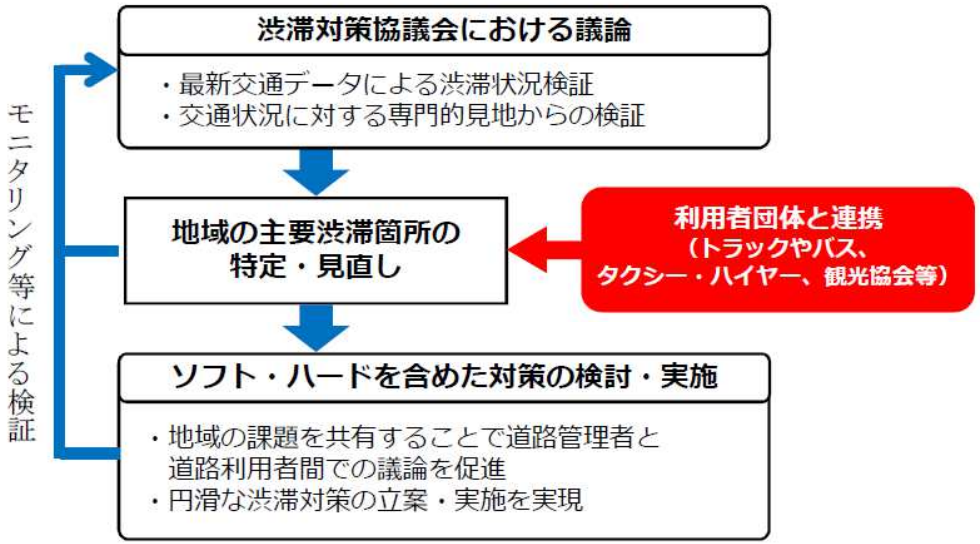
○渋滞対策協議会[参19]とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進
（利用者団体からの要望箇所のうち、毎年50箇所程度で対策実施）

○重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント[参20]の実施を求める運用を令和2年1月より開始するとともに、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進

参19：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

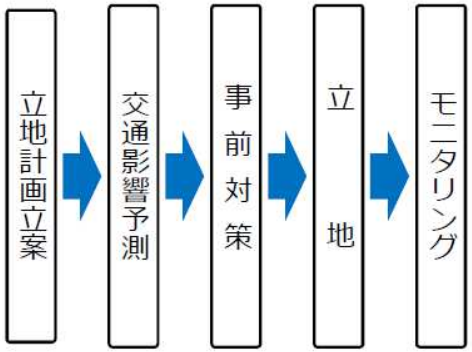
参20：立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

[渋滞対策の流れ]



[道路交通アセスメントの運用]

<商業施設周辺の渋滞の様子>

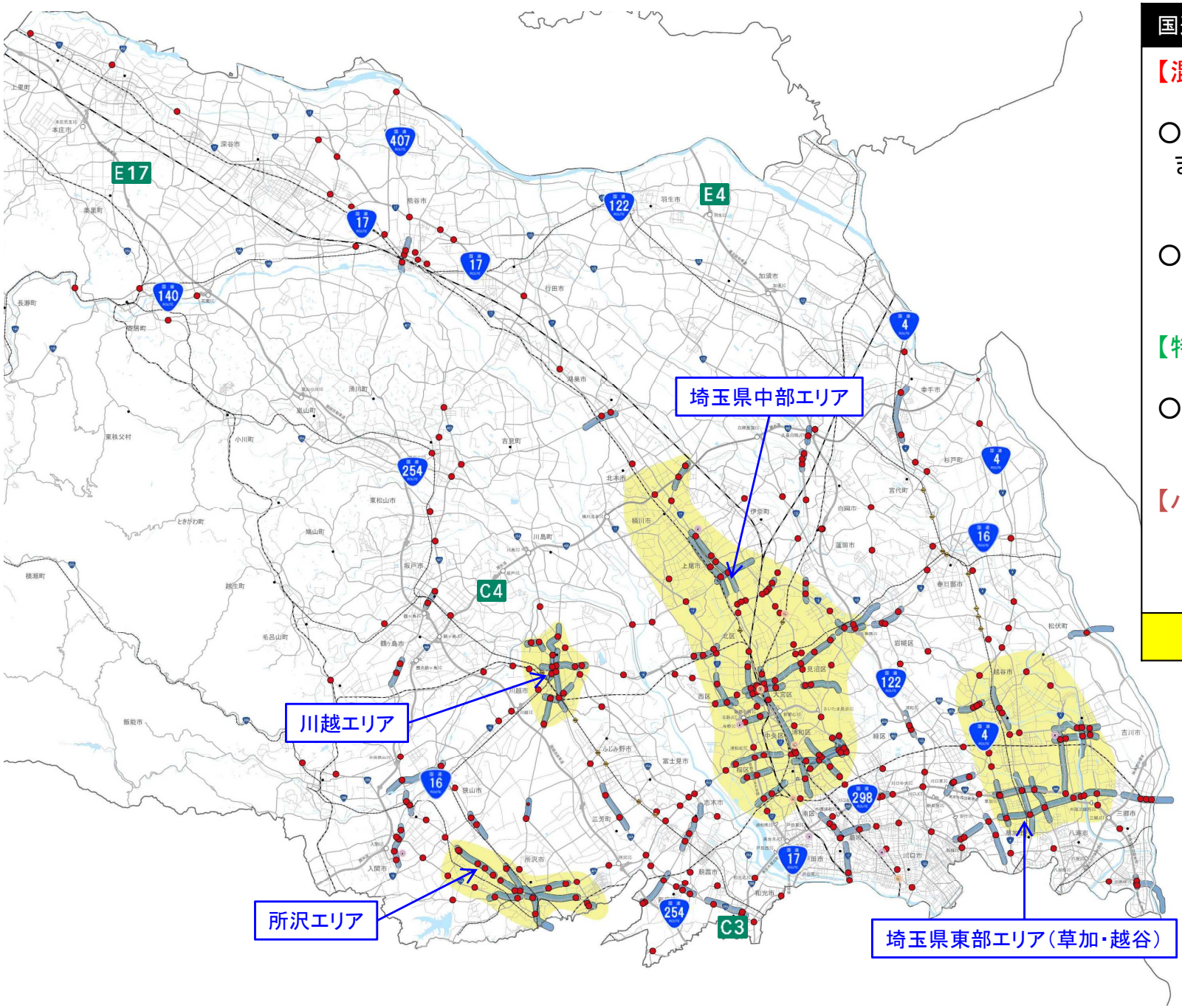


<道路交通アセスメントの流れ>

3. 主要渋滞箇所　解除状況

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



■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

凡 例

＜主要渋滞箇所＞
- 箇所
- 箇所（踏切）
- 区間
- エリア

＜道路種別＞
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

＜主要渋滞箇所に隣接する主な施設＞
- 駅
- 大型店舗

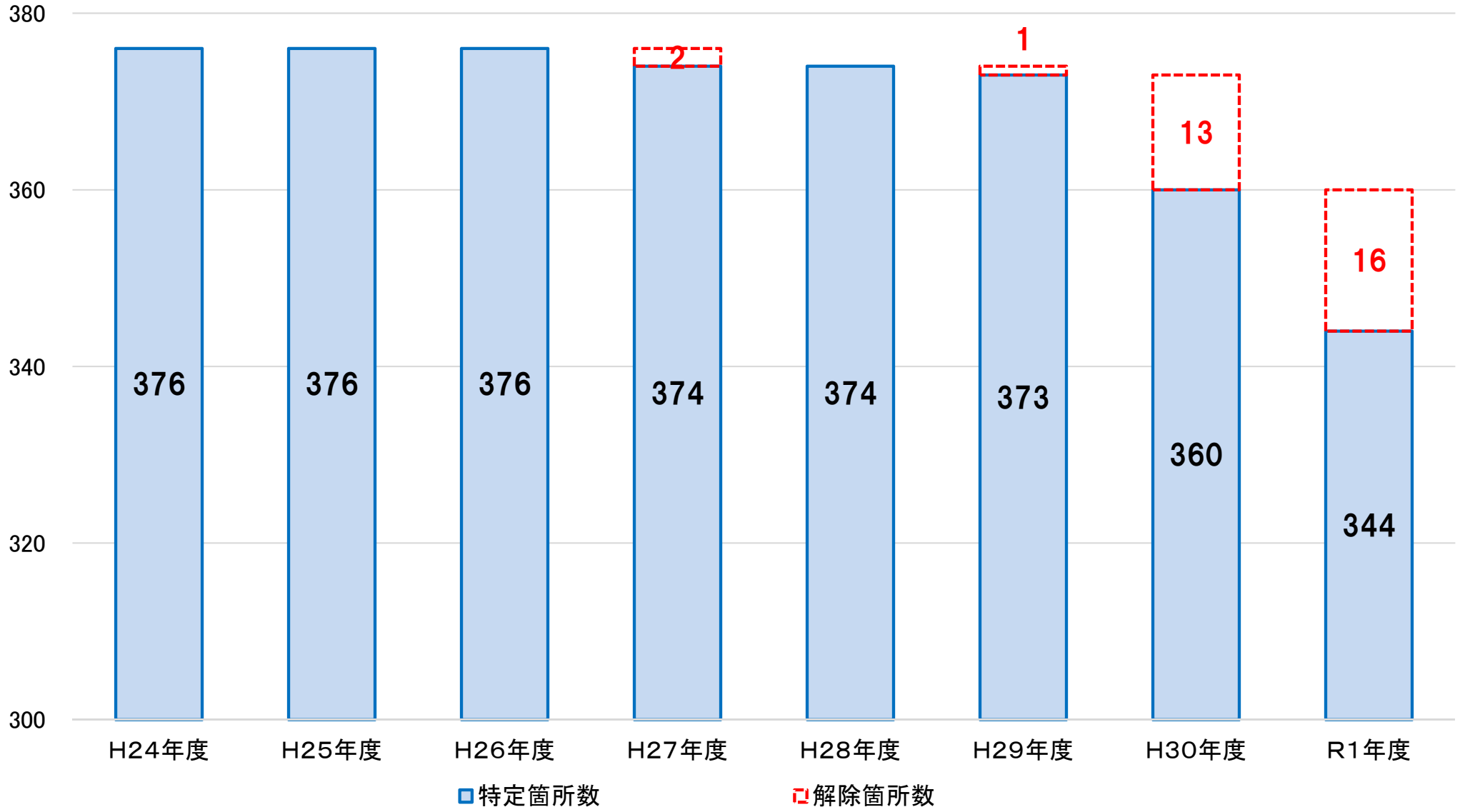
＜主要施設＞
- 県庁
- 市役所・町村役場
- JR
- 私鉄

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　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箇所の計32箇所解除。
○R1年度末時点で、特定箇所は344箇所。

【主要渋滞箇所の解除経緯】



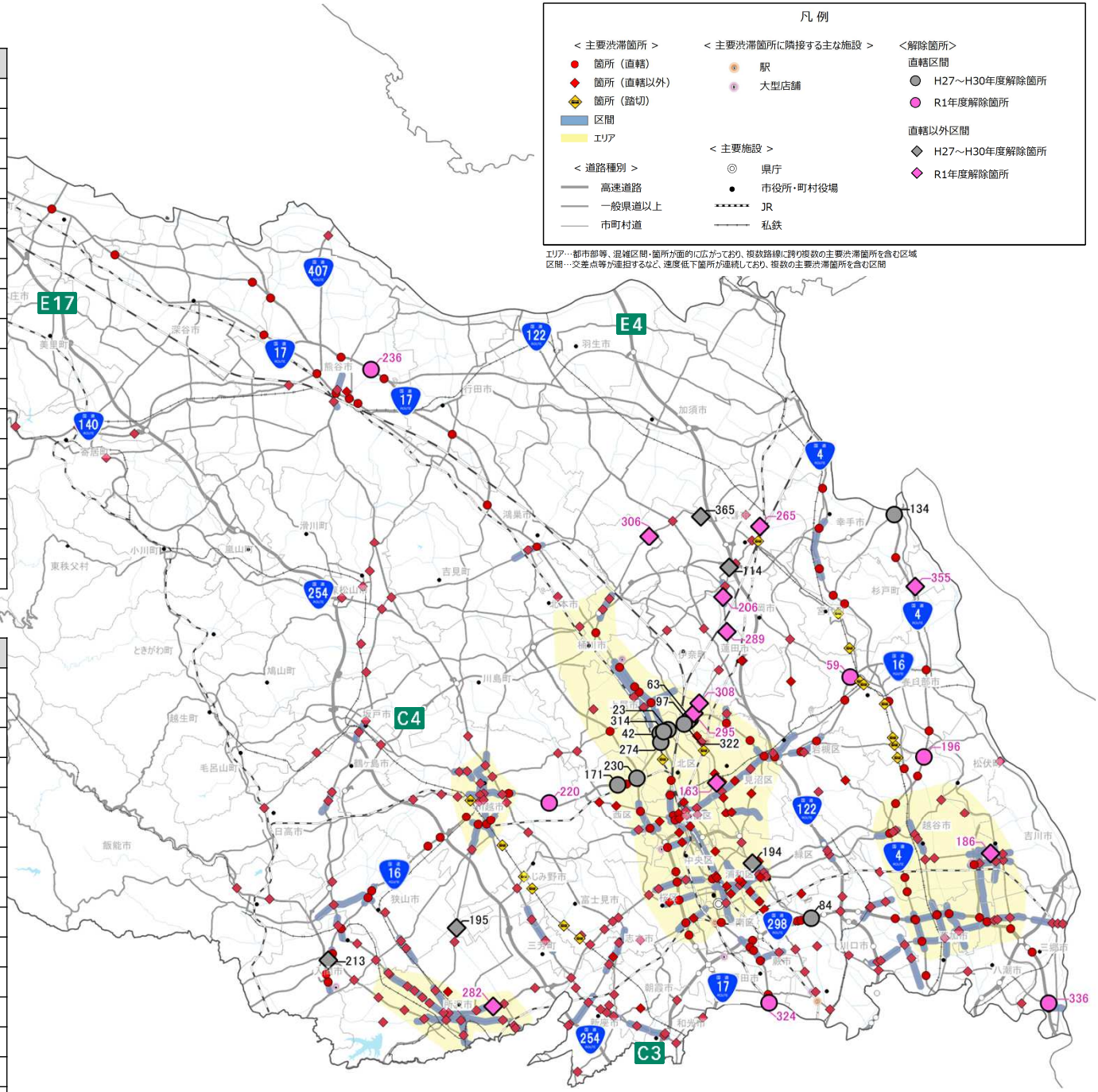
【参考】主要渋滞箇所　解除箇所　位置図（国道・県道・市道）

○ 解除箇所　直轄区間（17箇所）

No.	区分	管理	交差点名	解除年度
23	素案	直轄	吉野（東）交差点	H30
42	素案	直轄	吉野町交差点	H30
59	素案	直轄	梅田（西）交差点	R1
63	素案	直轄	原市交差点	H30
84	素案	直轄（北首都）	道合西交差点	H30
97	素案	直轄	原市（中）交差点	H30
134	素案	直轄	菱沼交差点	H29
171	パブコメ	直轄	指扇交差点	H30
196	パブコメ	直轄	大泊交差点	R1
220	パブコメ	直轄	古谷上交差点	R1
230	パブコメ	直轄	(仮)新大宮バイパス宮前IC交差点	H30
236	パブコメ	直轄	上之(北)交差点	R1
274	パブコメ	直轄	(仮)新大宮バイパス吉野町IC南交差点	H30
314	パブコメ	直轄	吉野(中)交差点	H30
322	パブコメ	直轄	(仮)東大宮バイパス武蔵野グランドホテル前交差点	H30
324	パブコメ	直轄	川岸1丁目交差点	R1
336	パブコメ	直轄（北首都）	外環三郷南出口交差点	R1

○ 解除箇所　直轄以外区間（15箇所）

No.	区分	管理	交差点名	解除年度
114	素案	都道府県	（仮称）下早見隣交差点	H27
163	パブコメ	市町村	大和田公園入口交差点	R1
186	パブコメ	都道府県	吉川橋交差点	R1
194	パブコメ	市町村	総合教育センター入口交差点	H30
195	パブコメ	都道府県	(仮)川越所沢線狭山市上赤坂交差点	H27
206	パブコメ	都道府県	(仮)さいたま栗橋線ニトリ関東DC入口交差点	R1
213	パブコメ	都道府県	(仮)国道299号小谷田アンダー西交差点	H30
265	パブコメ	都道府県	(仮)幸手久喜線跨線橋東詰交差点	R1
282	パブコメ	都道府県	牛沼交差点	R1
289	パブコメ	都道府県	(仮)さいたま栗橋線白岡5丁目交差点	R1
295	パブコメ	都道府県	(仮)さいたま栗橋線原市交差点北	R1
306	パブコメ	都道府県	(仮)川越栗橋線菖蒲町新堀交差点	R1
308	パブコメ	都道府県	(仮)さいたま栗橋線綾瀬川架橋交差点	R1
355	パブコメ	都道府県	椿交差点	R1
365	パブコメ	都道府県	清久さくら通り入口交差点	H30

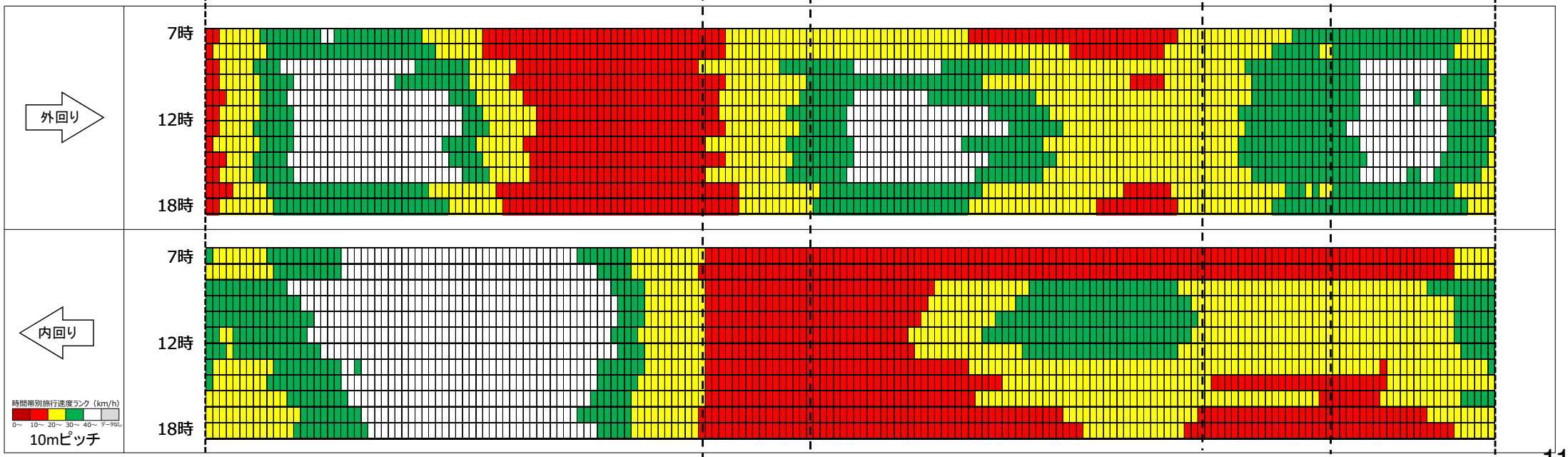


4. 主要渋滞箇所　解除交差点　交通状況検証
（国道16号梅田(西)交差点と梅田交差点）

国道16号　梅田（西）交差点と梅田交差点の交通状況検証①

国土交通省 関東地方整備局
大宮国道事務所

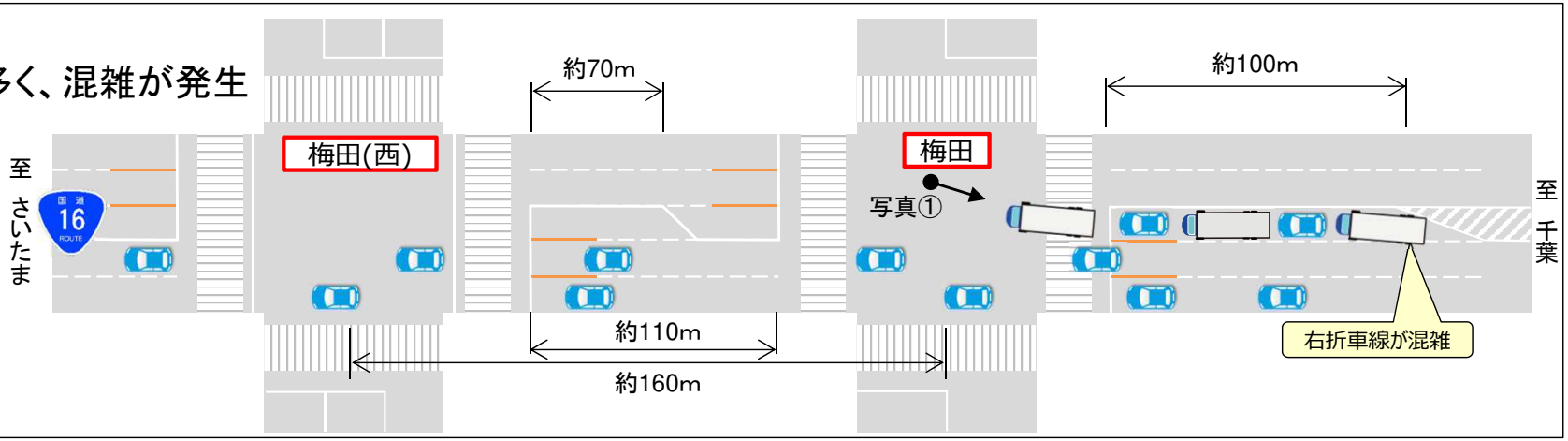
〇特に内回りにおいて、梅田（西）交差点を先頭に速度低下が生じている。
〇特に朝時間帯において速度低下が著しく、春日部大橋を超えて速度低下が生じている。



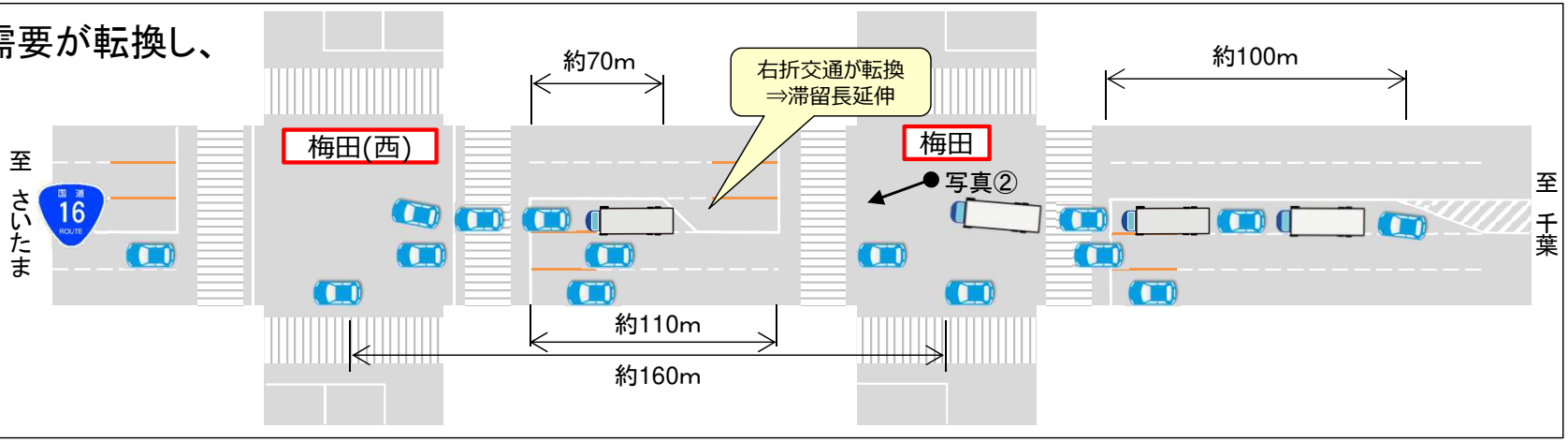
データ：ETC2.0プローブデータ　様式1-2　2019年10月　平日

国道16号　梅田（西）交差点と梅田交差点の交通状況検証②

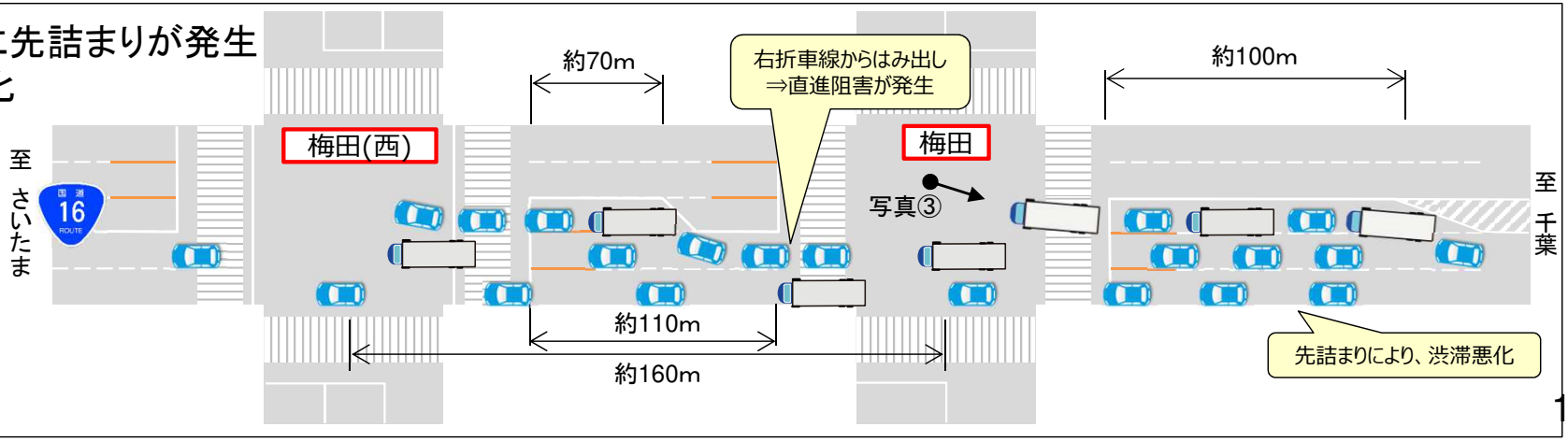
①梅田交差点において、
朝時間帯の右折需要が多く、混雑が発生



②梅田（西）交差点へ右折需要が転換し、
右折車線が混雑



③梅田（西）交差点を先頭に先詰まりが発生
⇒梅田交差点の渋滞が悪化



5. 令和元年度　対策実施内容・効果検証（速報）

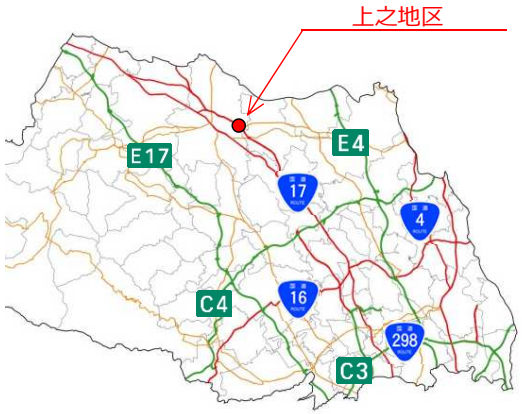
令和元年度　対策実施内容・効果検証（速報）

国土交通省 関東地方整備局
大宮国道事務所

対策箇所：国道17号熊谷バイパス（熊谷市）　上之地区交差点改良＜R1年8月対策済＞

○対策内容：交通安全対策として、追突事故の削減を図るために、付加車線を設置（上之（南）～上川上交差点間の付加車線（4→6車線）設置）
○効果：上下線で急制動回数が減少
○引き続き、交通状況のモニタリングを行い、動向把握する。

■位置図



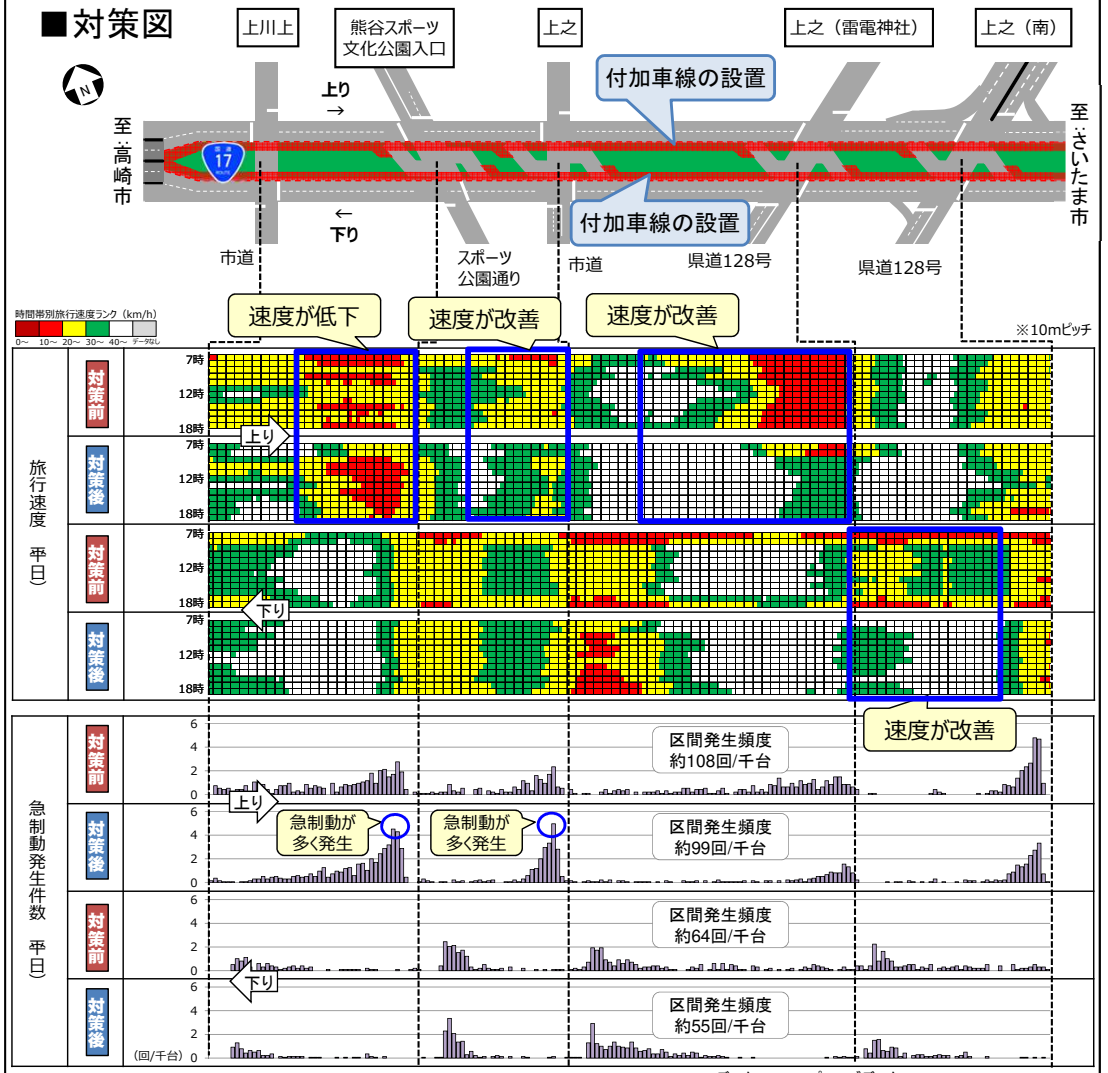
■詳細図

■写真（熊谷スポーツ文化公園入口交差点 上り）

撮影日：2019.7

撮影日：2019.11

■対策図

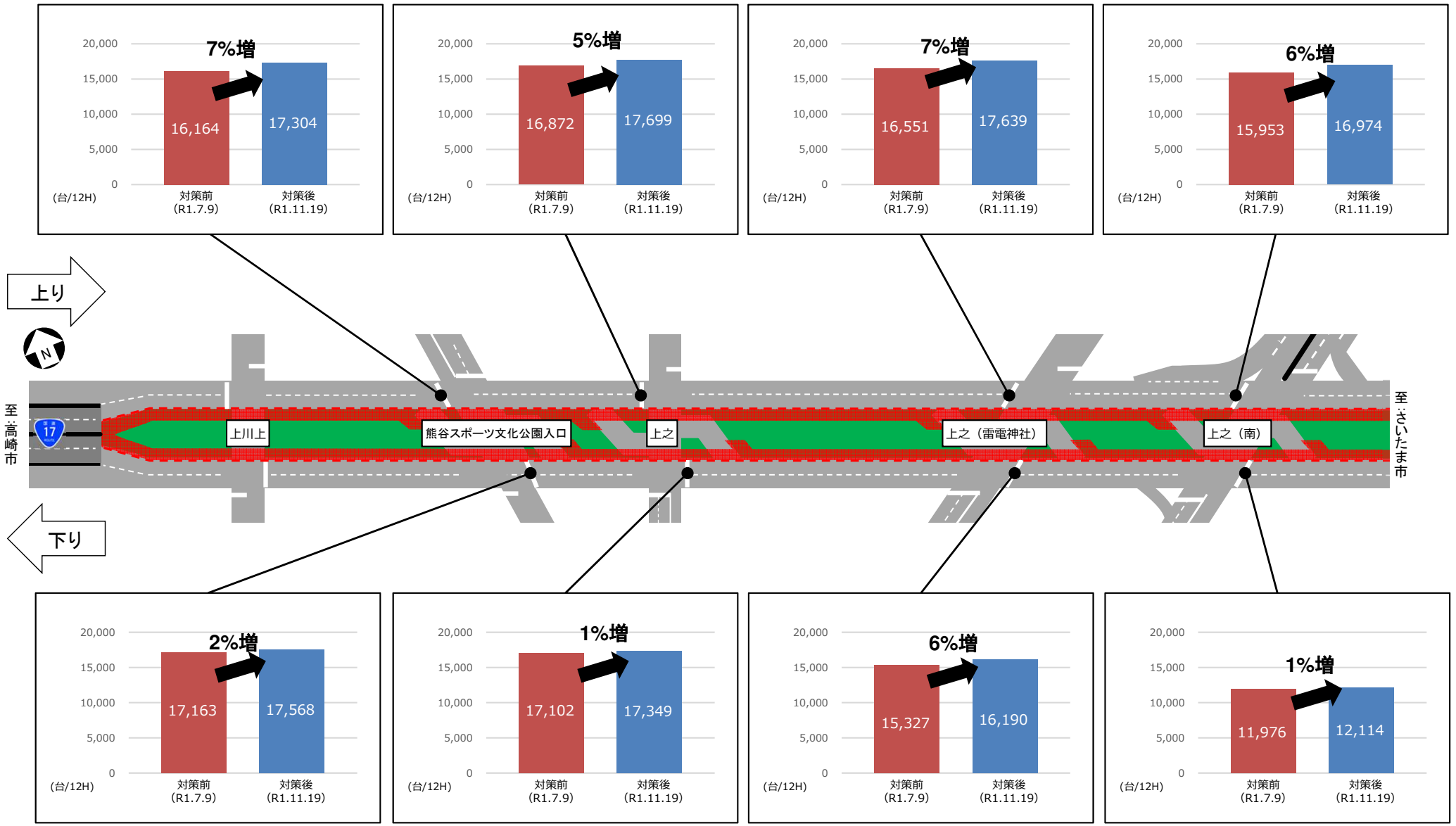


データ：ETC2.0プローブデータ
対策前：2018. 9.1～2018. 9.30　平日の7時～19時
対策後：2019. 9.1～2019. 9.30　平日の7時～19時

令和元年度　対策実施内容・効果検証（速報）

対策箇所：国道17号熊谷バイパス（熊谷市）　上之地区交差点改良＜R1年8月対策済＞

○上下線ともに開通後の12時間交通量が増加



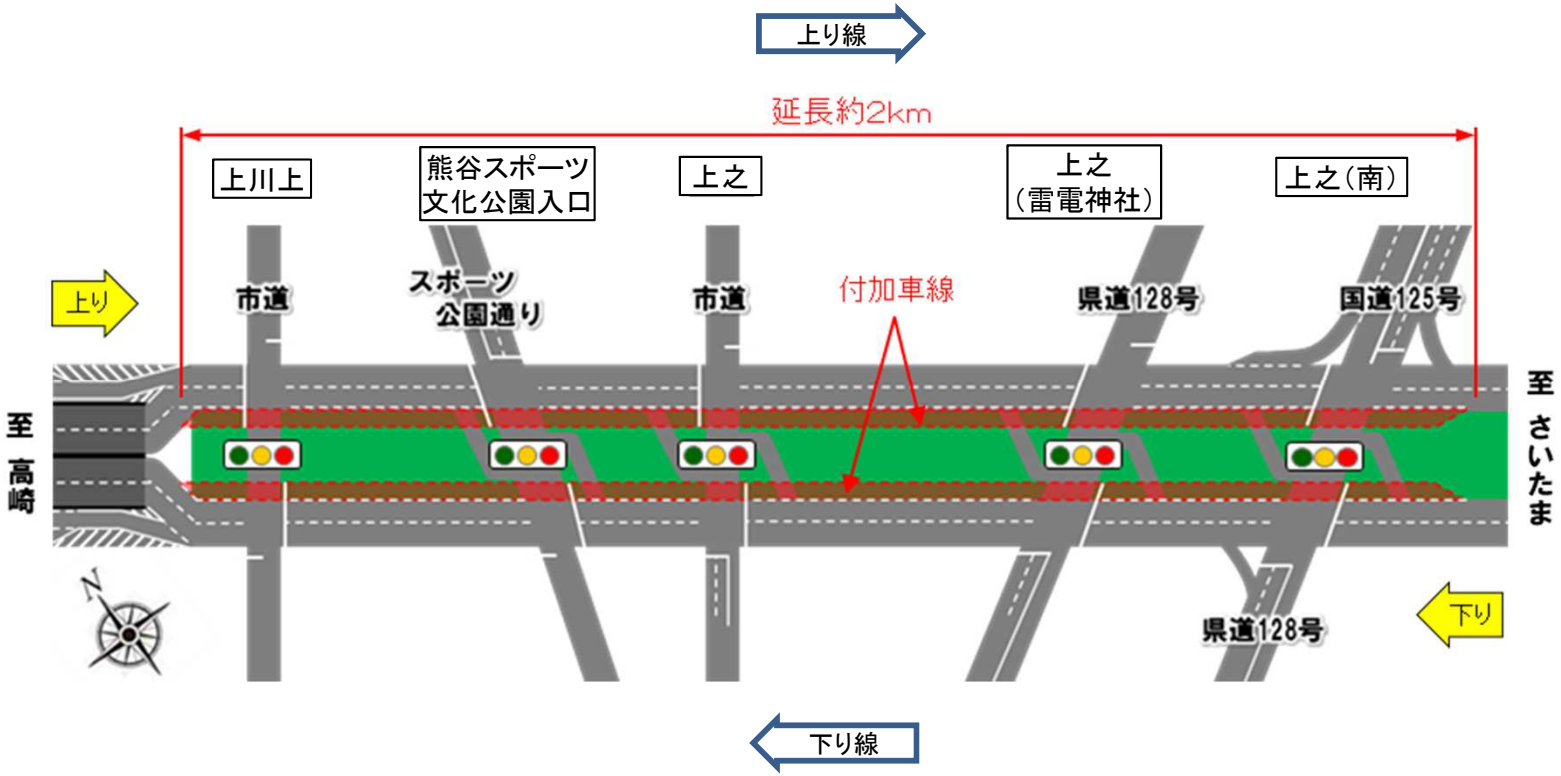
データ：交通量調査結果　対策前 2019.7.9（火）　対策後 2019.11.19（火）

令和元年度　対策実施内容・効果検証（速報）

対策箇所：国道17号熊谷バイパス（熊谷市）　上之地区交差点改良＜R1年8月対策済＞

○平均旅行速度［通過時間］　＜（朝）7時～8時台の平均＞

（**上り線**）　整備前：18.2km/h［8分34秒］　⇒　完成後：35.8km/h［4分20秒］
＜旅行速度：17.6km/hアップ　［**4分14秒短縮**］＞



（**下り線**）　整備前：28.4km/h［5分53秒］　⇒　完成後：38.1km/h［4分07秒］
＜旅行速度：9.7km/hアップ　［**1分46秒短縮**］＞

	上り線			
	整備前		完成後	
	旅行速度	通過時間	旅行速度	通過時間
7:00	19.5	7:54	33.0	4:40
7:10	23.5	6:33	32.0	4:49
7:20	16.8	9:10	33.2	4:39
7:30	17.9	8:36	32.6	4:44
7:40	16.9	9:08	42.8	3:36
7:50	20.4	7:33	38.9	3:58
8:00	15.4	10:02	36.9	4:11
8:10	19.3	8:00	33.9	4:33
8:20	19.2	8:02	42.2	3:39
8:30	17.3	8:54	37.6	4:06
8:40	17.5	8:50	33.2	4:39
8:50	15.1	10:11	33.4	4:37
Ave.	18.2	8:34	35.8	4:20

	下り線			
	整備前		完成後	
	旅行速度	通過時間	旅行速度	通過時間
7:00	30.8	5:00	38.7	3:59
7:10	26.3	5:52	40.2	3:50
7:20	18.7	8:16	47.7	3:14
7:30	24.0	6:26	42.6	3:37
7:40	16.0	9:40	35.3	4:22
7:50	18.8	8:13	41.7	3:42
8:00	33.0	4:40	42.6	3:37
8:10	31.2	4:56	34.7	4:27
8:20	39.2	3:56	31.2	4:57
8:30	30.0	5:08	31.0	4:58
8:40	39.7	3:53	33.2	4:39
8:50	32.5	4:45	38.2	4:02
Ave.	28.4	5:53	38.1	4:07

※交通量調査結果 ： 対策前 2019.7.9（火） 対策後 2019.11.19（火）
※付加車線設置区間における（朝）7時～8時台の旅行速度（10分間隔で計測〈計12回の平均〉）

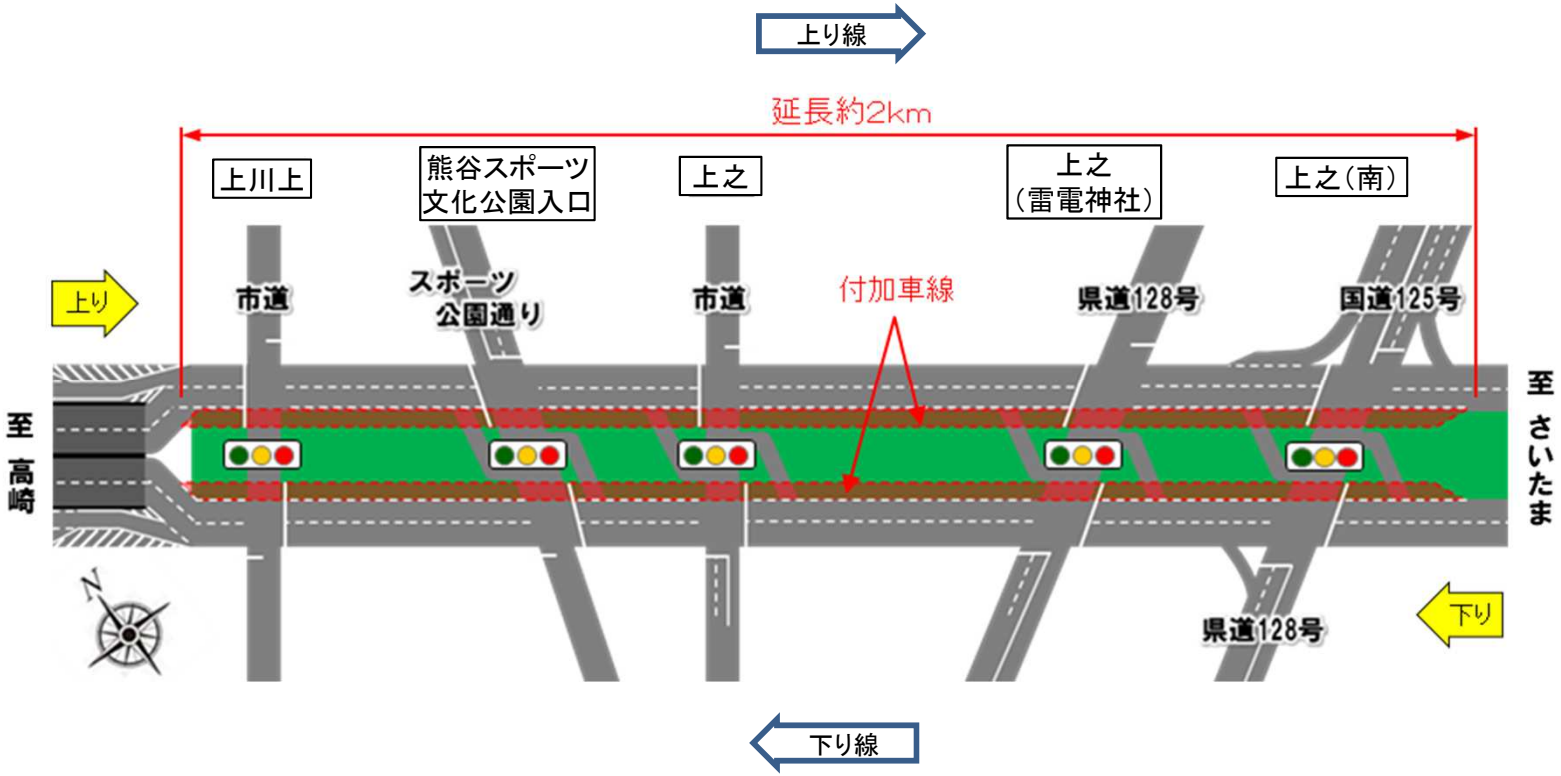
※［　］内は通過時間

令和元年度　対策実施内容・効果検証（速報）

対策箇所：国道17号熊谷バイパス（熊谷市）　上之地区交差点改良＜R1年8月対策済＞

○平均旅行速度［通過時間］　＜（夕）17時～18時台の平均＞

（上り線）　整備前：32.6km/h［4分49秒］　⇒　完成後：37.5km/h［4分10秒］
＜旅行速度：4.9km/hアップ　［**0分39秒短縮**］＞



（下り線）　整備前：29.9km/h［5分17秒］　⇒　完成後：33.6km/h［4分41秒］
＜旅行速度：3.7km/hアップ　［**0分36秒短縮**］＞

	上り線			
	整備前		完成後	
	旅行速度	通過時間	旅行速度	通過時間
17:00	34.3	4:30	39.5	3:54
17:10	35.9	4:18	43.8	3:31
17:20	27.1	5:41	33.6	4:35
17:30	28.9	5:20	35.0	4:24
17:40	31.3	4:56	30.8	5:00
17:50	36.3	4:15	41.5	3:43
18:00	33.9	4:33	42.8	3:36
18:10	31.0	4:58	40.8	3:47
18:20	24.0	6:25	36.7	4:12
18:30	31.9	4:50	31.2	4:57
18:40	37.2	4:09	36.1	4:16
18:50	39.9	3:52	37.6	4:06
Ave.	32.6	4:49	37.5	4:10

	下り線			
	整備前		完成後	
	旅行速度	通過時間	旅行速度	通過時間
17:00	34.3	4:30	35.6	4:20
17:10	28.5	5:25	32.9	4:41
17:20	29.6	5:13	32.0	4:49
17:30	29.6	5:13	40.2	3:50
17:40	41.9	3:41	35.0	4:24
17:50	30.2	5:06	26.5	5:49
18:00	34.9	4:25	28.0	5:31
18:10	27.8	5:33	34.4	4:29
18:20	25.2	6:07	26.4	5:51
18:30	23.8	6:28	31.6	4:53
18:40	23.6	6:32	40.4	3:49
18:50	29.2	5:17	40.4	3:49
Ave.	29.9	5:17	33.6	4:41

※交通量調査結果 ： 対策前 2019.7.9（火） 対策後 2019.11.19（火）
※付加車線設置区間における（夕）17時～18時台の旅行速度（10分間隔で計測〈計12回の平均〉）

※［　］内は通過時間

6. その他の視点

・道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所

道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所①

○道路利用者団体（トラック、バス、タクシー・ハイヤー事業者）より、利用者視点の渋滞対策要望箇所は92箇所

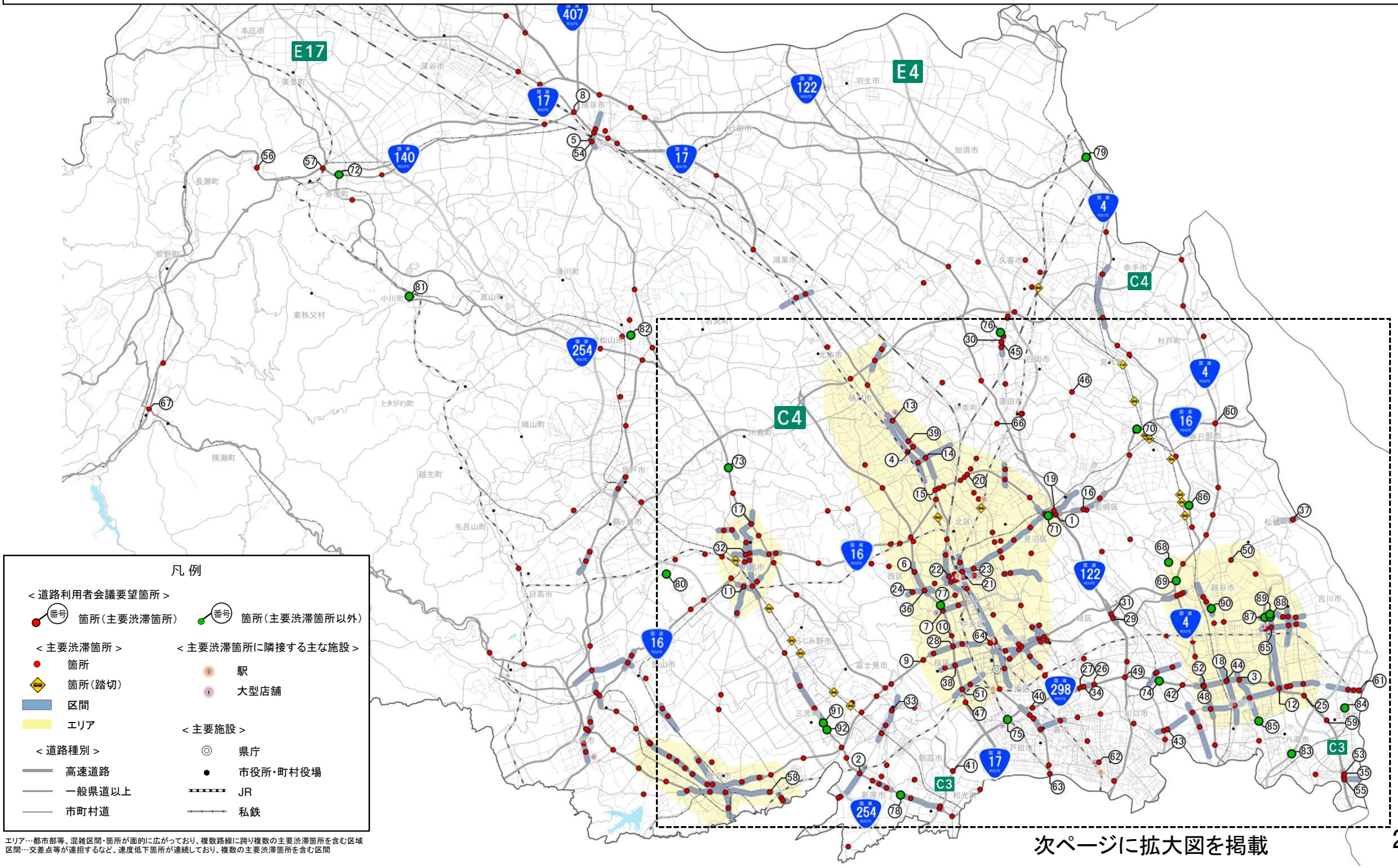
No	路線名	交差点名	主要渋滞箇所	管理者	道路利用者団体要望年		
					H29	H30	R1
1	国道16号	加倉(南)	●	直轄	○	○	○
2	国道254号	野火止	●	埼玉県	○	○	○
3	国道298号	草加産業道路	●	直轄	○	○	○
4	国道17号	上尾市役所前	●	直轄	○		
5	国道17号	本石二丁目	●	直轄	○	○	○
6	国道17号	三橋町	●	直轄	○	○	○
7	国道17号	円阿弥	●	直轄	○	○	○
8	国道17号	熊谷警察署前	●	直轄	○	○	○
9	国道463号	下大久保	●	さいたま市	○	○	○
10	国道17号	上峰	●	直轄	○		
11	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	鴻巣桶川さいたま線	大栄橋	●	さいたま市	○	○	○
22	国道17号	桜木町	●	直轄	○	○	○
23	川口上尾線	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	川越上尾線	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	○	○	○
41	国道298号	松ノ木島	●	直轄	○	○	○
42	国道298号	草加西校前	●	直轄	○	○	○
43	市道67号線(川口市)	新郷蓮沼	●	川口市	○	○	○
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	春日部菖蒲線	岡泉	●	埼玉県	○	○	○
47	国道17号	田島団地前	●	直轄	○		
48	国道298号	(仮)国道298号側道新善町	●	直轄	○	○	○
49	国道298号	(仮)川口JCT下	●	直轄	○	○	○
50	越谷野田線	新方橋(南)	●	埼玉県	○	○	○

No	路線名	交差点名	主要渋滞箇所	管理者	道路利用者団体要望年		
					H29	H30	R1
51	国道17号	田島	●	直轄	○	○	○
52	国道4号	新善町	●	直轄	○	○	○
53	国道298号	外環三郷南出口	●	直轄	○	○	○
54	国道407号	(仮)国道407号熊谷市榎町	●	埼玉県	○	○	○
55	国道298号	鷹野5丁目(東)	●	直轄	○	○	○
56	国道140号	波久礼駅前	●	埼玉県	○	○	○
57	国道140号	(仮)寄居警察署前	●	埼玉県	○	○	○
58	練馬所沢線	愛宕山	●	埼玉県	○	○	○
59	国道298号	花和田	●	直轄	○	○	○
60	国道4号	庄和インター	●	直轄		○	○
61	草加流山線	(仮)草加流山線三郷市江戸川西詰	●	埼玉県		○	○
62	川口上尾線	(仮)川口上尾線川口市幸町3丁目	●	埼玉県		○	○
63	国道17号	川岸1丁目	●	直轄		○	○
64	国道17号	北浦和駅入口	●	直轄		○	○
65	越谷流山線	東町	●	埼玉県		○	○
66	さいたま栗橋線	関山1丁目	●	埼玉県		○	○
67	国道140号	上野町	●	埼玉県		○	○
68	越谷岩槻線	(仮)大砂橋南		埼玉県	○	○	○
69	国道4号	南荻島		直轄	○	○	○
70	国道16号	梅田		直轄	○	○	○
71	国道16号	加倉(西)		直轄	○	○	○
72	国道140号	玉淀大橋(北)		埼玉県	○	○	○
73	国道254号	落合橋北詰		埼玉県	○	○	○
74	国道298号	植物振興センター		直轄	○	○	○
75	国道298号	北戸田駅入口		直轄	○	○	○
76	春日部菖蒲線	樋の口		埼玉県	○	○	○
77	国道17号	与野大宮大通り		直轄	○		
78	国道254号	朝霞警察署前		埼玉県	○		
79	国道4号	栗橋		直轄	○	○	○
80	川越越生線	的場上		埼玉県	○	○	○
81	国道254号	小川町駅(西)		埼玉県	○	○	○
82	行田東松山線	東松山駅入口		埼玉県	○	○	○
83	松戸草加線	大瀬北		埼玉県	○	○	○
84	上笹塚谷口線	幸房		埼玉県	○	○	○
85	草加八潮三郷線	稲荷3丁目		埼玉県	○	○	○
86	国道4号	武里駅入口		直轄	○	○	○
87	越谷流山線	レイクタウン北		埼玉県		○	○
88	越谷流山線	大成町七丁目		埼玉県		○	○
89	越谷流山線	大成町		埼玉県		○	○
90	市道1130号線(越谷市)	(仮)越谷市役所前		越谷市		○	○
91	国道254号	三芳町役場入口		埼玉県		○	○
92	国道254号	みずほ台駅入口		埼玉県		○	○

□ 主要渋滞箇所以外要望箇所

道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所②

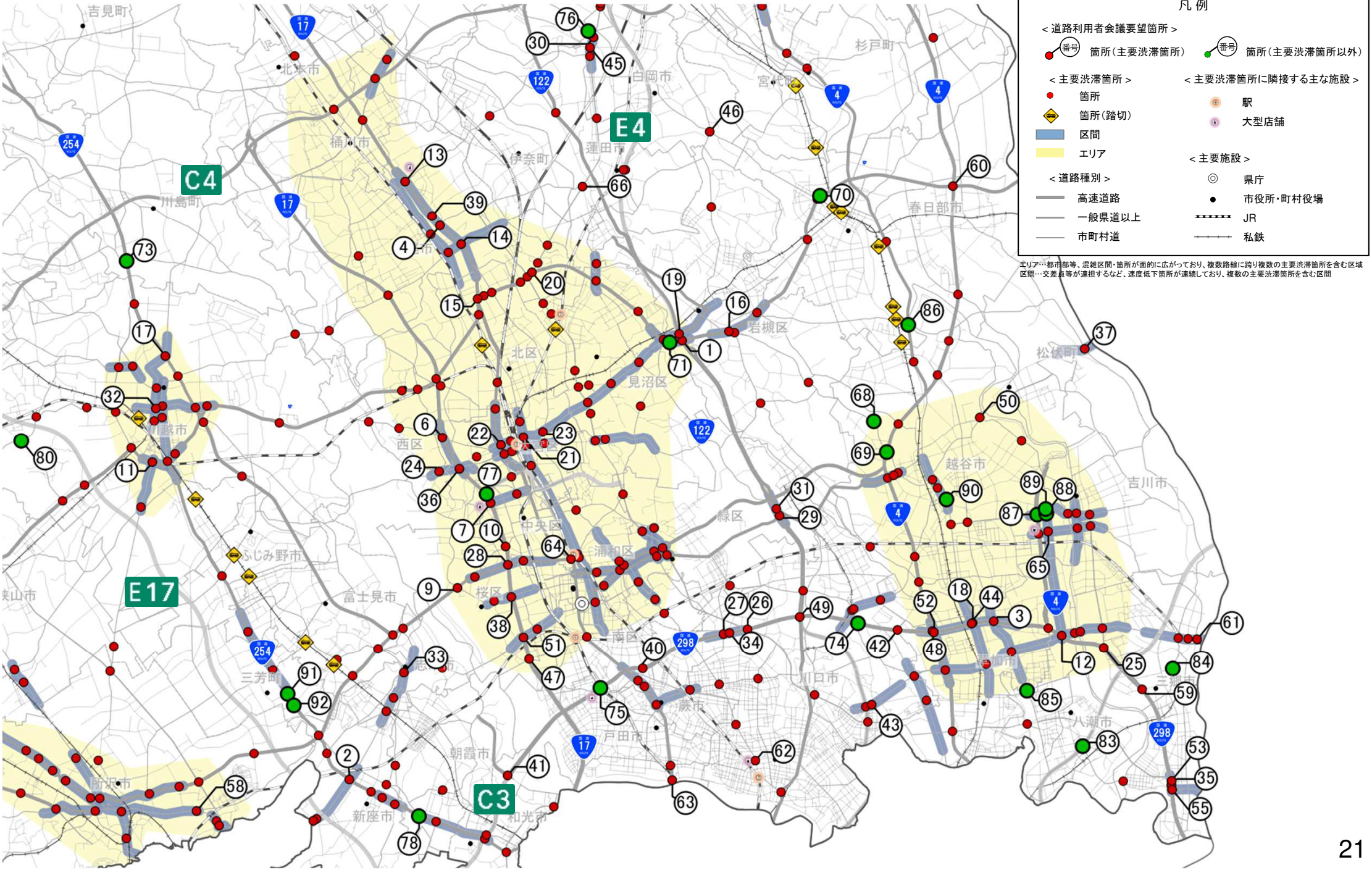
○要望箇所より、主要渋滞箇所を除いた25箇所のうち、21箇所が圏央道以南、残りの4箇所が圏央道以北に位置



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

次ページに拡大図を掲載

道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所③

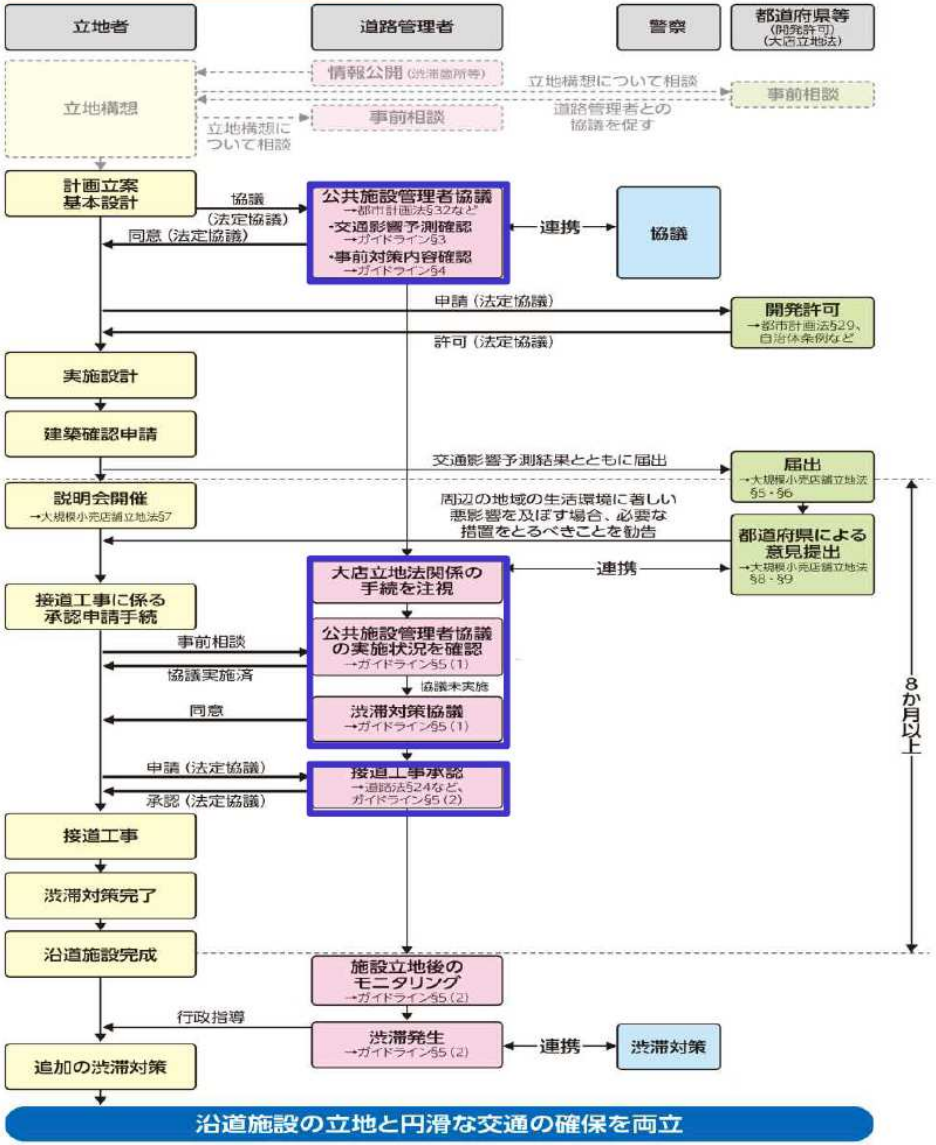


7．道路交通アセスメントの概要

道路交通アセスメント制度の概要

○ 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約１割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
○ 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

[対象施設]

重要物流道路（直轄）の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

(1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
　ア 小売業を行うための店舗（店舗面積1,000㎡を超えるもの）
　イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの（集合住宅を除く。）
(2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議（法定協議）が必要とされていること
(3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
(4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

[交通影響予測]

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

[渋滞対策]

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

[乗入れ工事の承認申請時]

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること（同意していること）を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

[乗入れ工事の承認時]

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

[対象施設の立地後の対応]

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

[関係機関との連携]

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

[渋滞箇所等の情報公開]

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

8. 今後の進め方

今後の進め方（案）

R2年3月6日（金）

移動性向上委員会の開催

1. 令和元年度　移動性向上委員会開催経緯
2. 渋滞対策の進め方
3. 主要渋滞箇所　解除状況
4. 主要渋滞箇所　解除交差点　交通状況検証
   （国道16号　梅田（西）交差点と梅田交差点）
5. 令和元年度　対策実施内容・効果検証
6. その他の視点
7. 道路交通アセスメント制度の概要
8. 今後の進め方

最新のプローブデータ分析、対策実施状況の確認

R2年7～8月予定

移動性向上委員会の開催

・主要渋滞箇所　モニタリング結果による解除候補箇所の確認
・R2年度　渋滞対策実施予定箇所　対策案の検討