

埼玉県内の渋滞対策の推進について

1. 埼玉県の市街地形成と主要渋滞箇所
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(コロナ情勢に伴う交通状況分析)
4. 渋滞対策箇所の対策効果確認
5. 主要渋滞箇所の見直し
6. 優先検討箇所の検討状況
7. ピンポイント渋滞対策の検討
8. WGの進捗状況報告
9. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討
10. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方
11. 道路交通アセスメント制度の運用
12. 今後の進め方

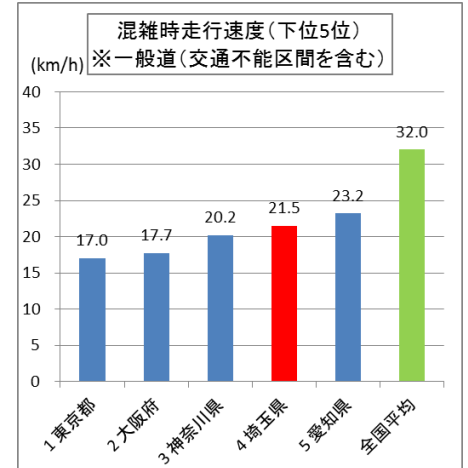
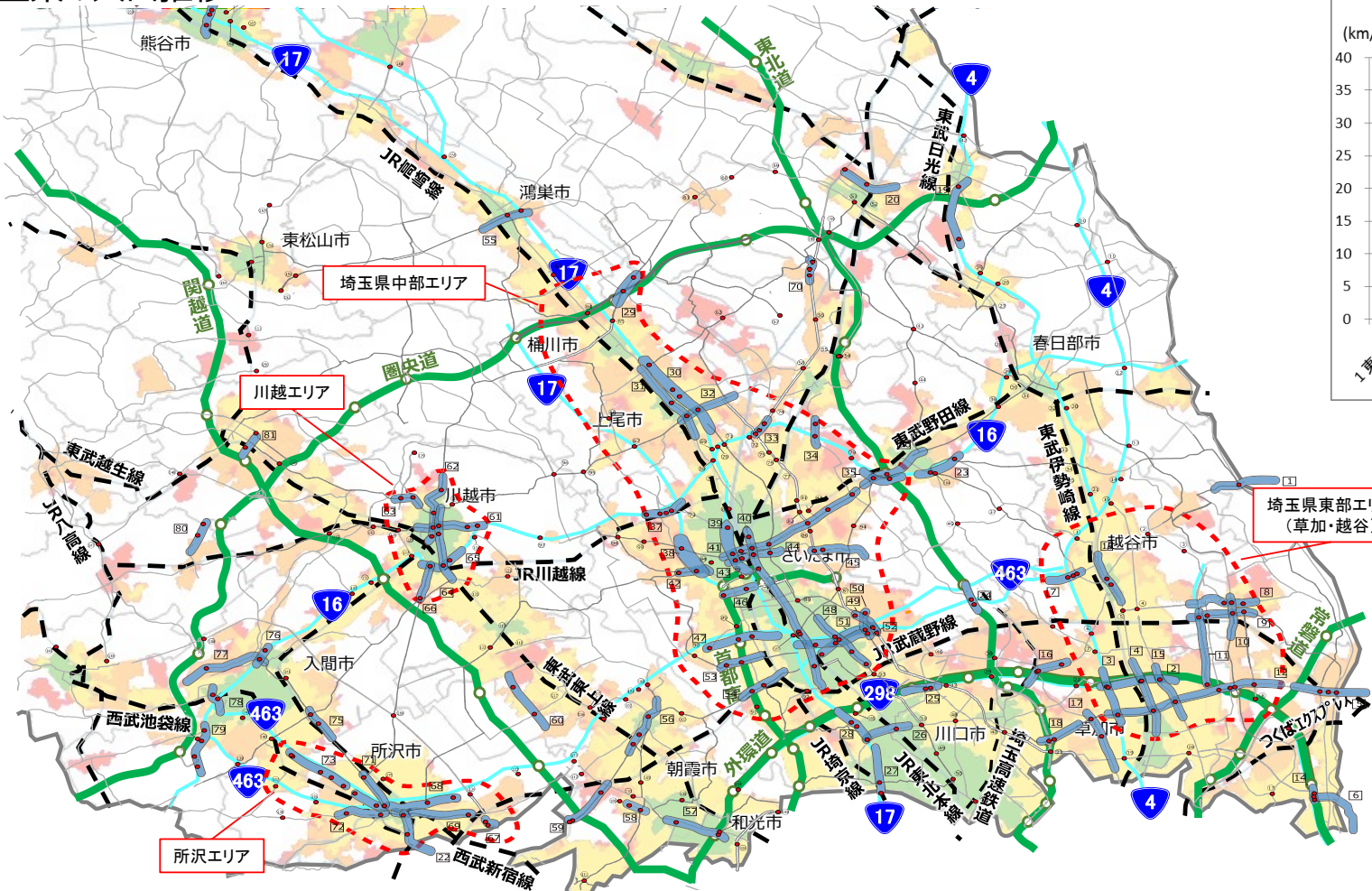


1. 埼玉県の市街地形成と主要渋滞箇所

埼玉県各市街地形成と主要渋滞箇所

- 埼玉県は鉄道が道路に先行して整備され都心とアクセスしており、鉄道沿線を中心に宅地開発が進み市街地が形成されている。
- 埼玉県中部エリア、埼玉県東部エリアなど既成市街地で渋滞が発生しており、埼玉県は混雑時旅行速度が全国ワースト4位となっている。また、基幹ネットワークとなる高速道路のIC周辺道路などにおいて渋滞が発生している。

■埼玉県の人口推移



出展:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

凡 例

- 自動車専用道路
- 一般国道
- 鉄道(在来線)

<主要渋滞箇所(一般道)>

- 箇所
- 区間
- エリア

<人口集中地区データ>

- 昭和35年
- 昭和50年
- 平成2年
- 平成22年

出典:国土数値情報 人口集中地区データ

※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)」「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」「国道16号入間狭山拡幅」「県道さいたま菖蒲線(第二産業道路)(大和田工区)」「県道越谷八潮線(西方工区)」「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」は未開通である。

2. 渋滞対策の進捗状況確認

4 生産性を向上する道路ネットワーク

(1) ネットワークを賢く使う — 官民連携による渋滞対策の推進 —

- 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＞

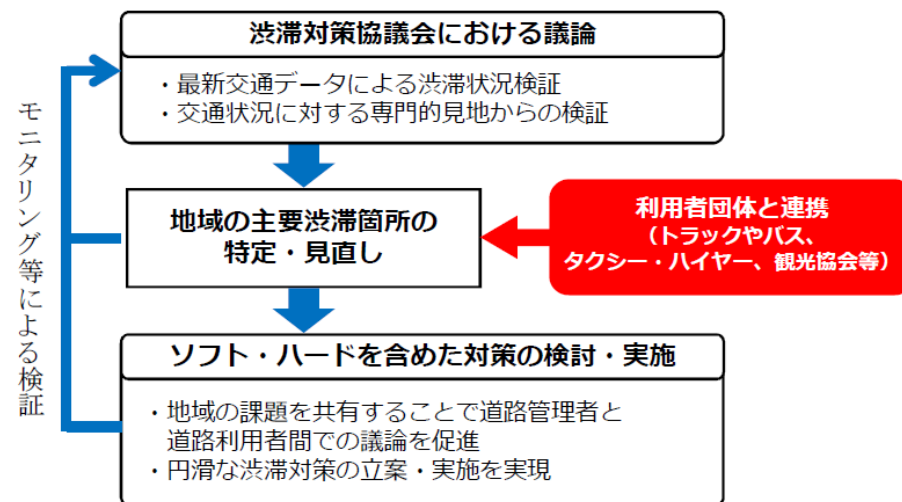
- ・最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(令和元年11月時点)
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)

- 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

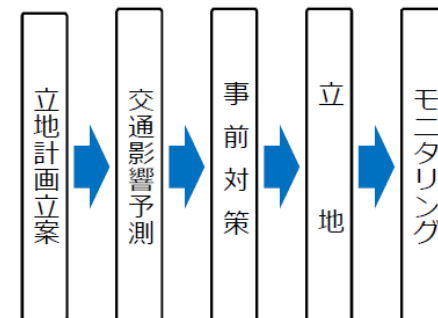
〔渋滞対策の流れ〕



〔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＞



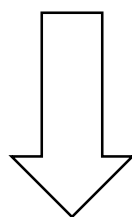
＜道路交通アセスメントの流れ＞

2020(R2)年度 委員会での議論ポイント

■これまでの主な経緯

- 2012(H24)年度 主要渋滞箇所の公表
- 2013(H25)年度 対応方針(案)、渋滞対策(案)の議論
- 2014(H26)年度 優先対策箇所の選定方法の議論
- 2015(H27)年度 主要渋滞箇所の見直し候補箇所の選定
- 2016(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
- 2017(H29)年度 ピンポイント渋滞対策の検討
- 2018(H30)年度 主要渋滞箇所の解除、トラックやバス等利用者団体からの要望箇所
- 2019(R1)年度 主要渋滞箇所の見直しに向けた議論、道路利用者会議の要望箇所

2020(R2)年度 移動性向上委員会の 本日の議論のポイント



沿道環境等の変化

道路・交通網の整備等

大型店舗出店

①コロナ禍における交通分析

- 主要渋滞箇所の交通状況の変化

②主要渋滞箇所の見直しに向けた議論

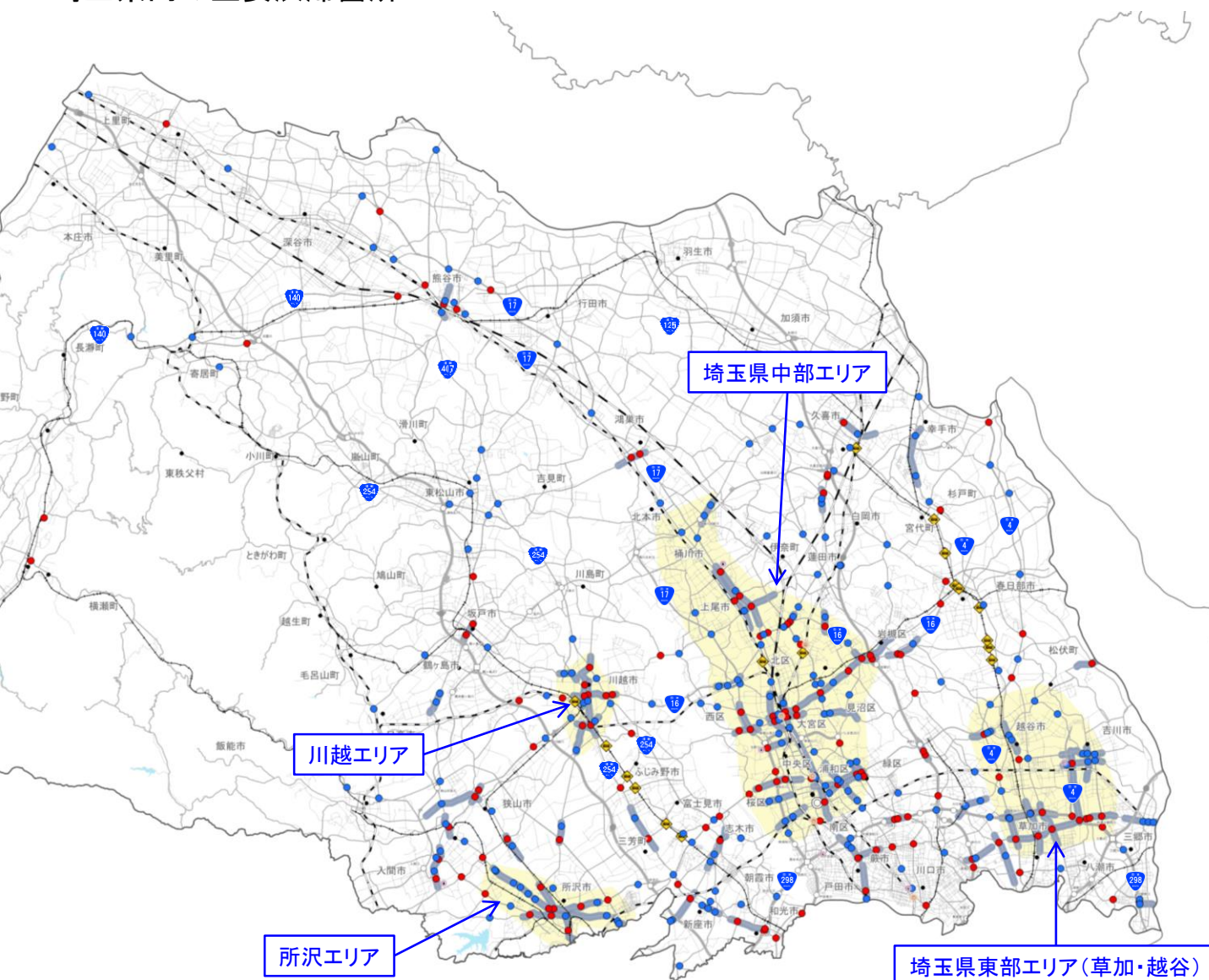
- モニタリング結果による解除候補箇所の確認

③優先対策箇所の検討状況

- 直轄国道における優先対策箇所の選定・評価方法

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



■2012(H24)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



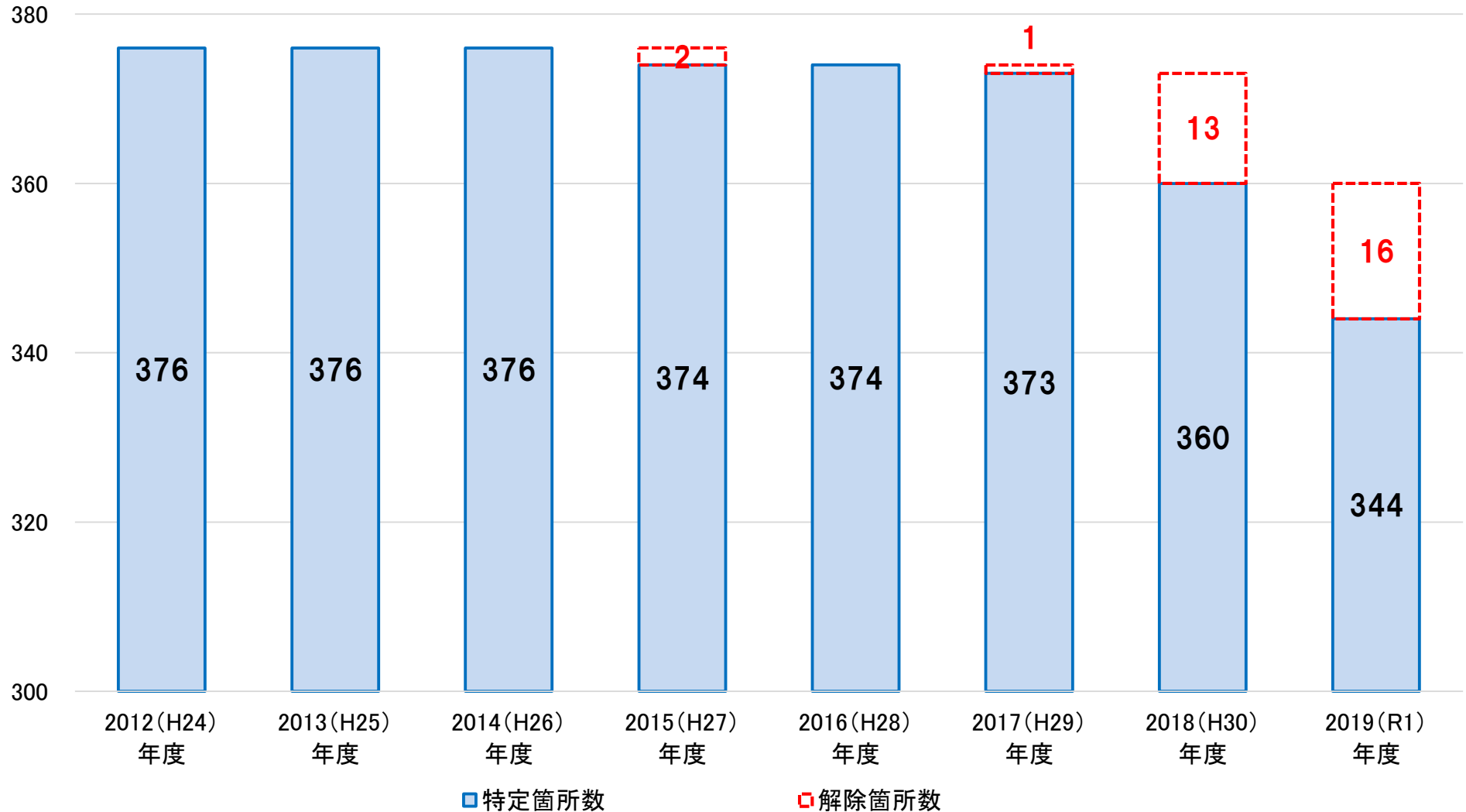
エリア…都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
区間…交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

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】



■主な開通箇所

2019(R1)年度開通箇所

	開通時期	地区名	事業名称	対象概要	事業者
①	2013.3	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	2013.9	秩父市	県道皆野両神荒川線(贅川工区第Ⅰ期整備区間)	新設県道の整備 L=1.4km	埼玉県
③	2014.12	羽生市	国道122号昭和橋	4車線拡幅 L=1.8km	埼玉県
④	2015.3	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	2015.3	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	2015.3	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	2015.9	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	2015.10	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	2016.2	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	2016.4	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	2016.12	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	2017.3	越谷市	県道越谷八潮線	新設道路の整備 L=0.3km	埼玉県
⑬	2017.3	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	2017.3	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	2017.7	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	2017.7	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	2018.3	秩父市	国道140号皆野秩父バイパス(第二期区間)	新設国道の整備 L=0.9km	埼玉県
⑱	2018.3	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	2018.3	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	2018.6	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
㉑	2019.3	川越市	県道川越北環状線(小室工区)	新設県道の整備 L=1.4km	埼玉県
㉒	2019.3	さいたま市	三橋中央通線(三橋工区)	4車線拡幅 L=0.83km	さいたま市
㉓	2019.3	さいたま市	大谷場高木線(道場工区)	新設市道の整備 L=0.76km	さいたま市
㉔	2019.4	熊谷市	県道熊谷羽生線	新設県道の整備 L=1.2km	埼玉県
㉕	2019.5	熊谷市	県道熊谷館林線	新設県道の整備 L=1.32km	埼玉県
㉖	2019.7	熊谷市	県道青山熊谷線	新設県道の整備 L=1.174km	埼玉県
㉗	2019.8	熊谷市	県道熊谷太田線	現道拡幅 L=0.514km	埼玉県
㉘	2020.1	杉戸町	県道次木杉戸線	現道拡幅 L=0.32km	埼玉県
㉙	2020.3	加須市	国道125号栗橋大利根バイパス	新設国道の整備 L=3.9km	埼玉県
㉚	2020.3	所沢市	県道練馬所沢線(下安松工区)	新設県道の整備 L=0.43km	埼玉県

主な開通(2012(H24)~2020(R2).3末まで)②

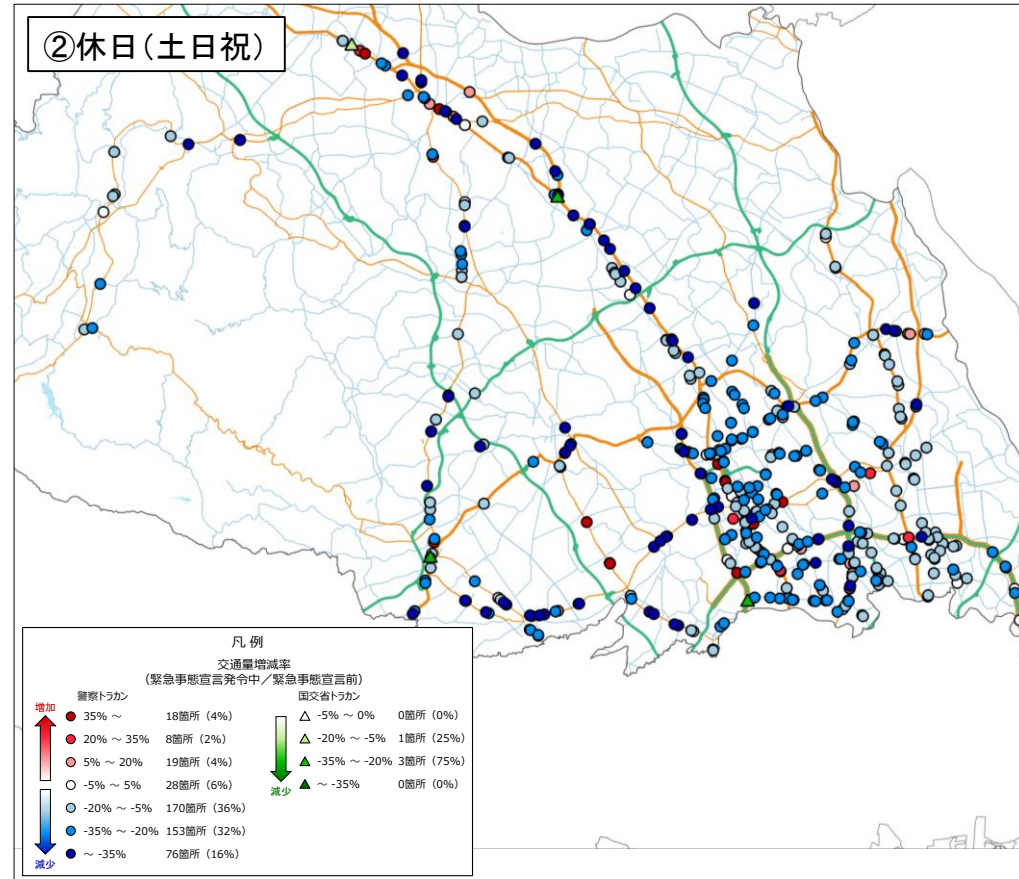
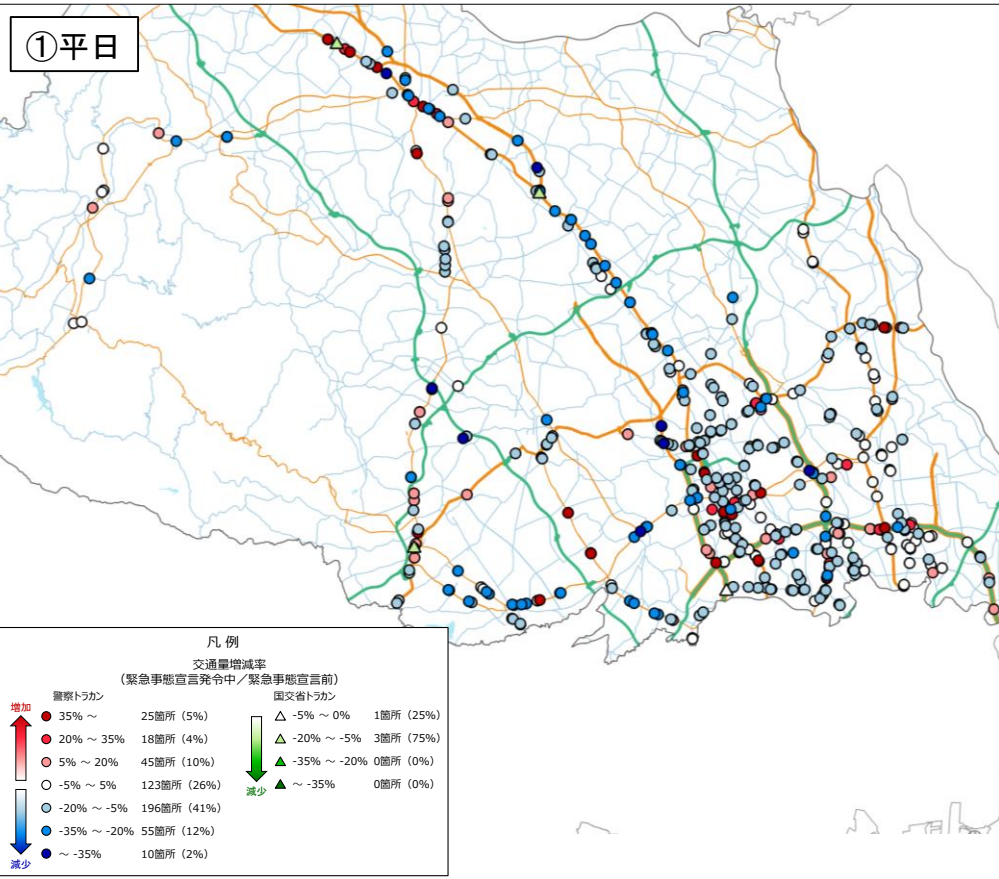


3. 最新の交通状況による分析 (コロナ情勢に伴う交通状況分析)

コロナ情勢に伴う交通状況分析(警察・国交省トラカンの断面交通量)

- 緊急事態宣言発令中(2020年4月7日～5月25日)と前年の同時期(2019年4月7日～5月25日)における警察・国交省トラカンを整理した。
- 緊急事態宣言発令中は、全476箇所のうち、平日355箇所、休日419箇所 で交通量が減少。
- 特に休日において減少傾向が強い。

■昼間12時間(7時台～18時台)における交通量の増減(一般道)

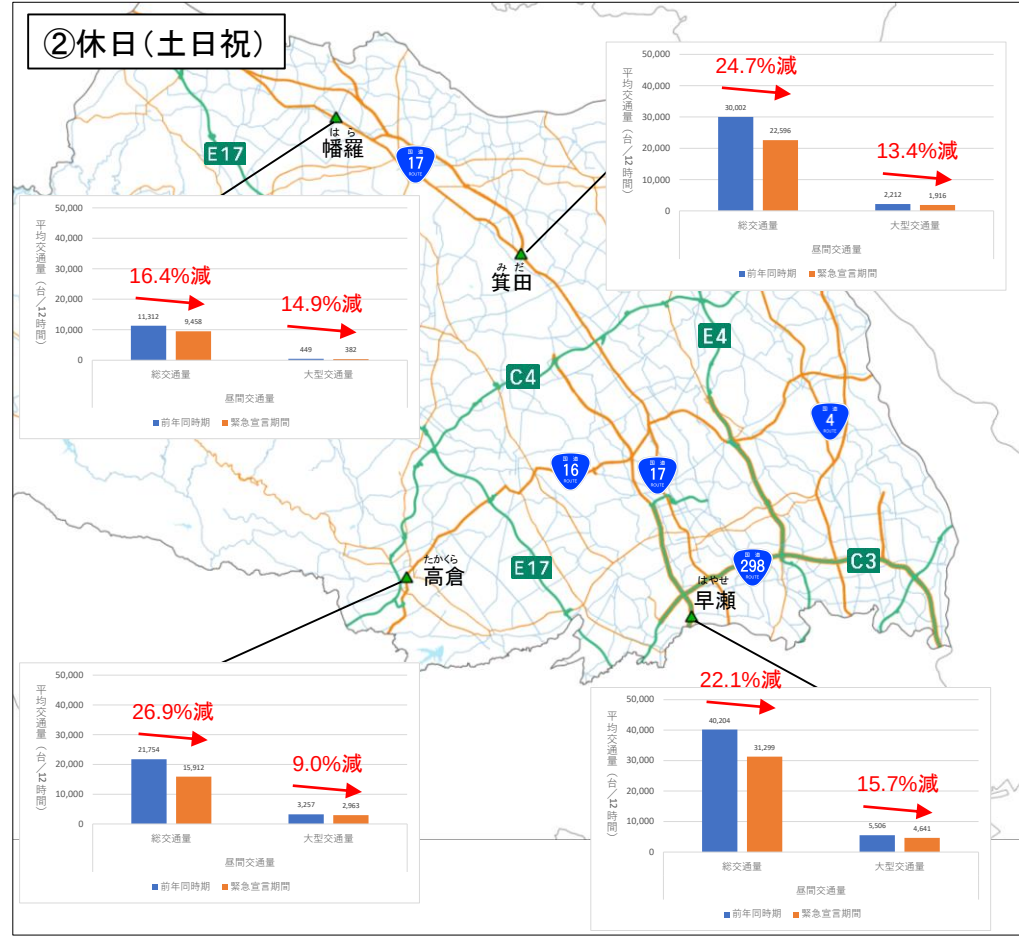
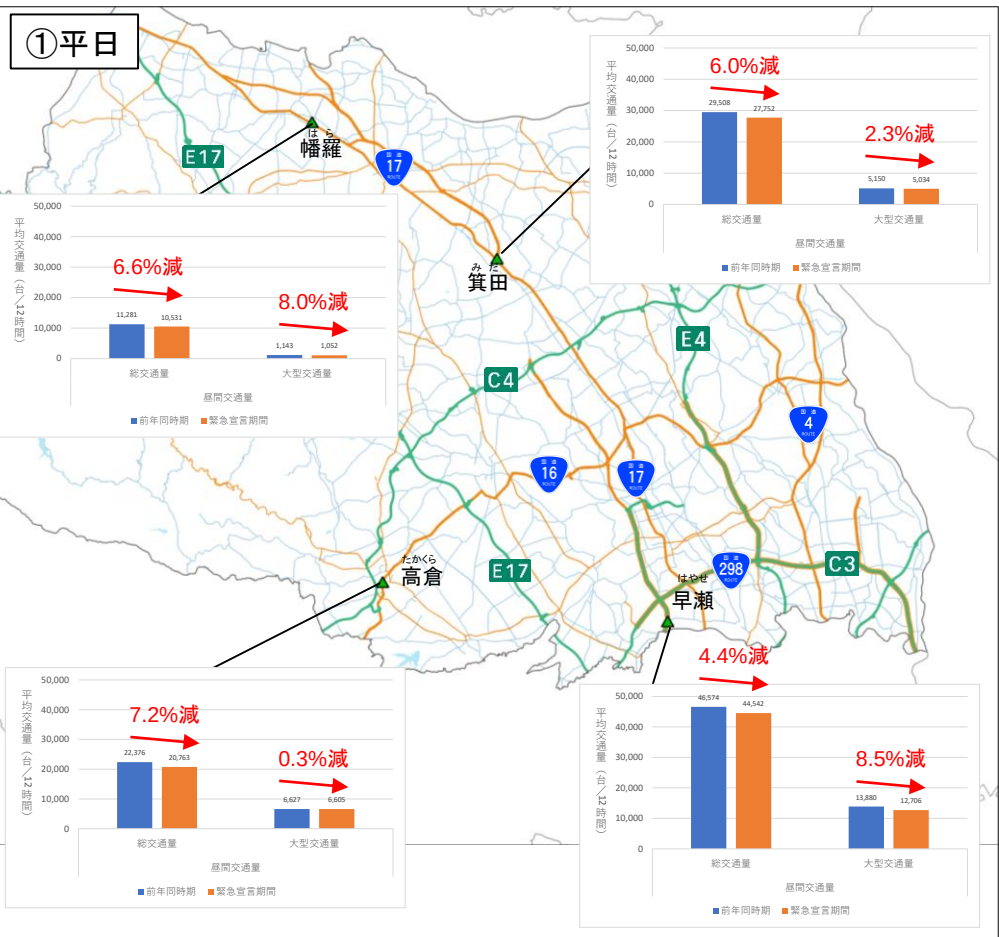


集計対象: 警察トラカン: 472箇所 国交省トラカン: 4箇所
 データ: 日本道路交通情報センター; 断面交通量情報 緊急事態宣言前: 2019. 4. 7～2019. 5. 25 緊急事態宣言発令中: 2020. 4. 7～2020. 5. 25
 警察トラカンの分析条件: 緊急事態宣言前および緊急事態宣言発令中のデータの取得率が95%以上

コロナ情勢に伴う交通状況分析(国交省トラカンの大型車交通量)

- 緊急事態宣言発令中は、前年同時期と比較すると、全体的に減少傾向であり、特に休日が顕著である。
- 総交通量と大型車交通量の減少率を比較すると、平日では4箇所中2箇所、休日では4箇所全てで大型車交通量の方が低い傾向である。
- 緊急事態宣言発令中においても、物流業界に対する需要は高いため、大型車両の減少率が低くなったと考えられる。

■昼間12時間(7時台～18時台)における交通量

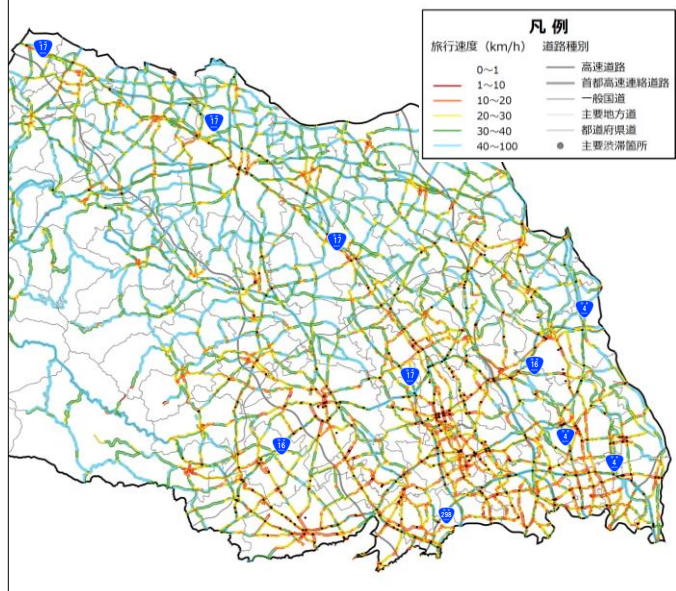


コロナ情勢に伴う交通状況分析(速度状況分析)

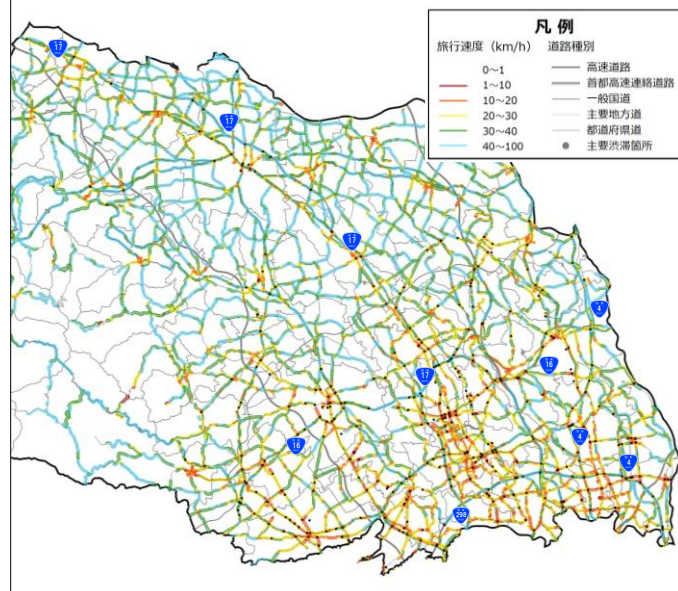
- 新型コロナウイルスの流行により、埼玉県では2020年4月7日から5月25日(49日間)の期間で「緊急事態宣言」が発令された。
- 道路種別別の平均旅行速度は、いずれも2～3km/h向上していることを確認。
- 平均旅行速度の速度域別の延長割合では、20km/h以下の延長割合が低下。

■昼間12時間平均旅行速度の変化(一般道)

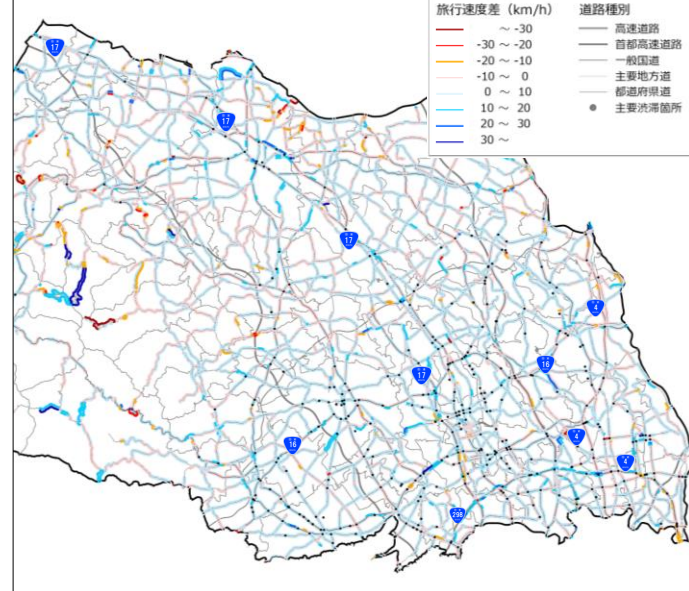
①緊急事態宣言前(2019年)



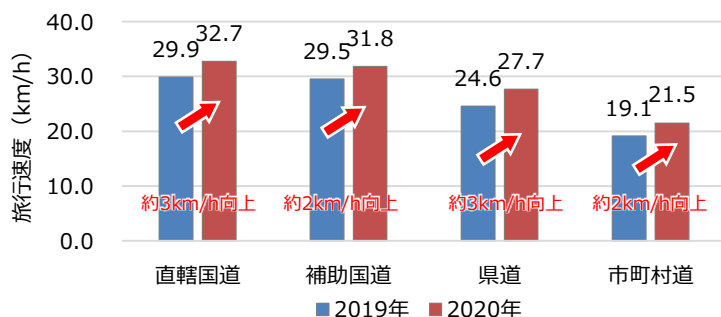
②緊急事態宣言発令中(2020年)



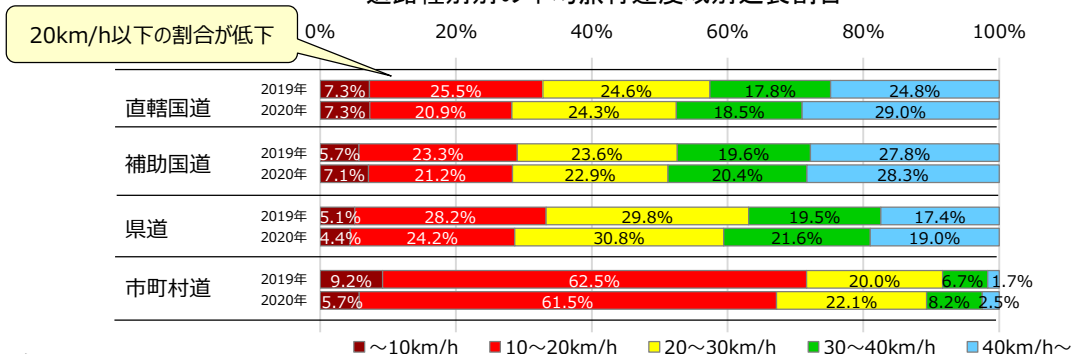
②と①の速度差(②-①)



道路種別別の平均旅行速度



道路種別別の平均旅行速度域別延長割合

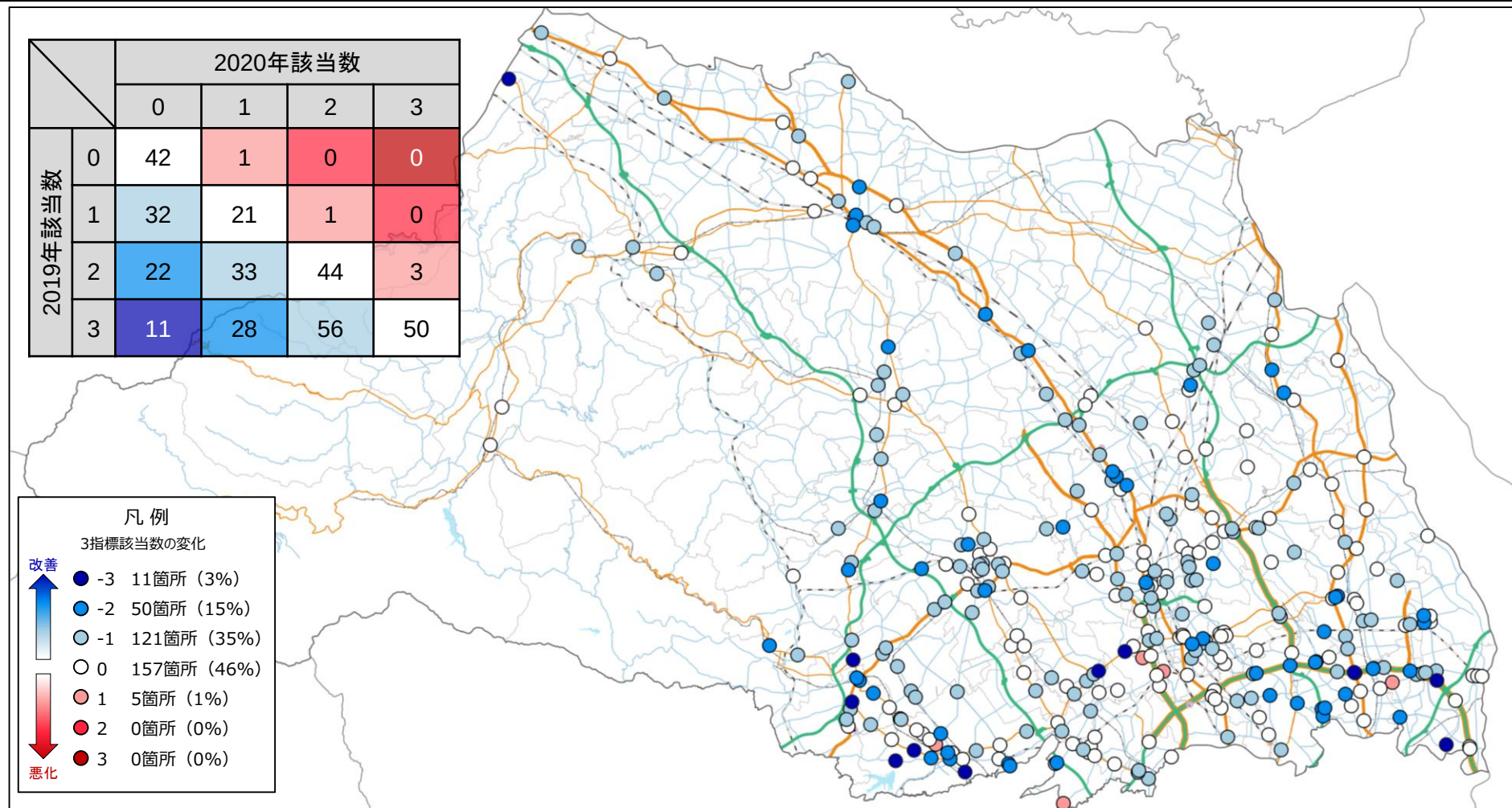


コロナ情勢に伴う交通状況分析(主要渋滞箇所の指標該当状況)

○緊急事態宣言発令中と前年同時期における主要渋滞箇所(344箇所)の3指標該当状況を整理した。

○県内の交通量が減少したことに伴い、182箇所の主要渋滞箇所で指標該当数が減少。

⇒3指標の該当状況が改善していない箇所については、交通量の削減だけでは交通状況の改善が見込めないため、さらなる検討が必要と考えられる。



4. 渋滞対策箇所の対策効果確認

渋滞対策の進め方

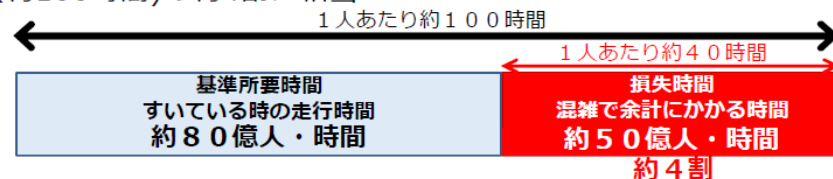
4 生産性を向上する道路ネットワーク

(1) ネットワークを賢く使うーピンポイント・付加車線ー

- 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>

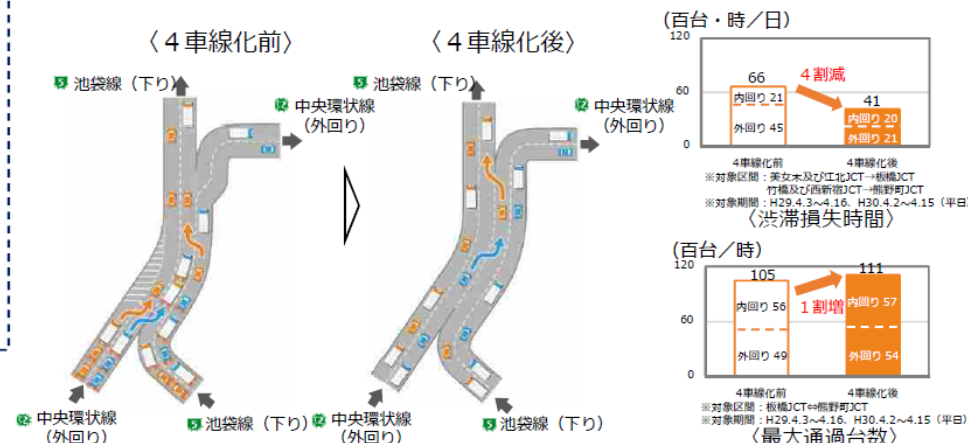
- ・ 総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵
- ・ 一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当



- ・ 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

[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) 交通量(CCTVの画像解析)



渋滞が発生する時間帯や交差点を特定



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

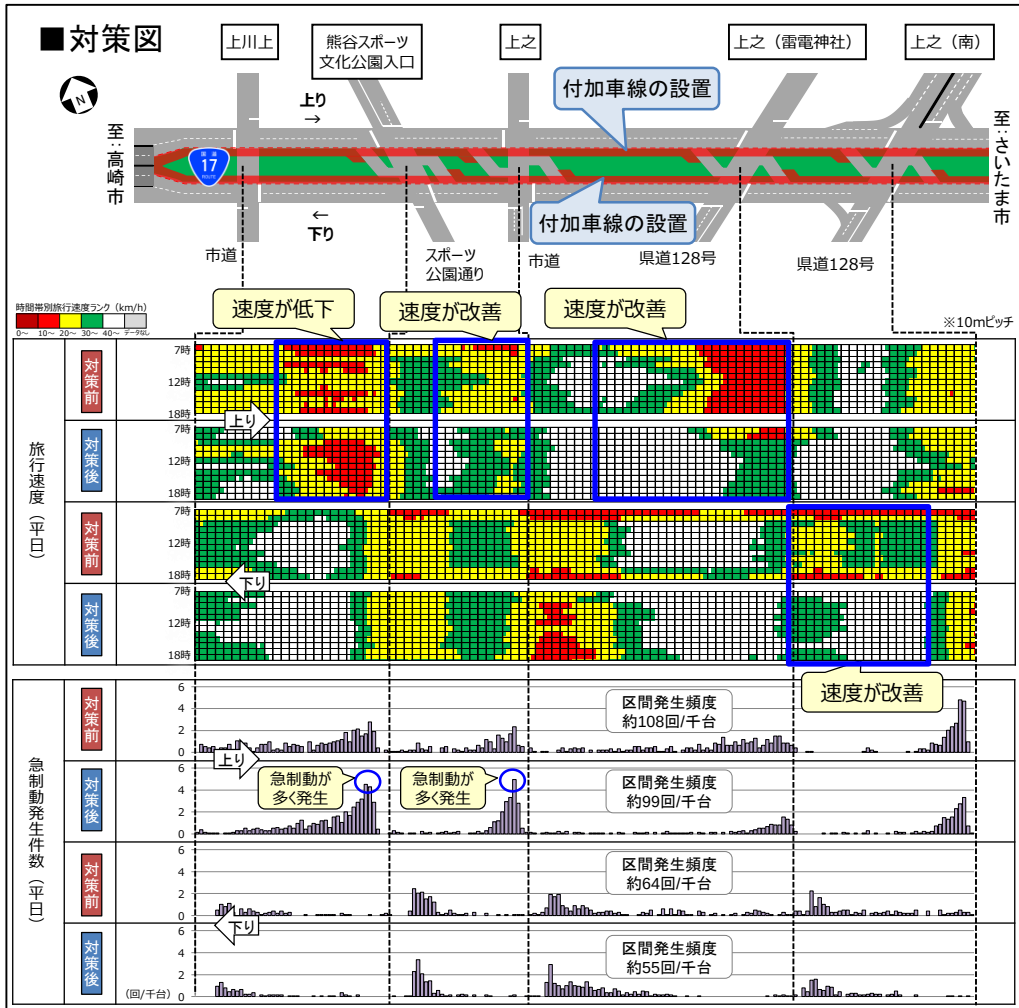
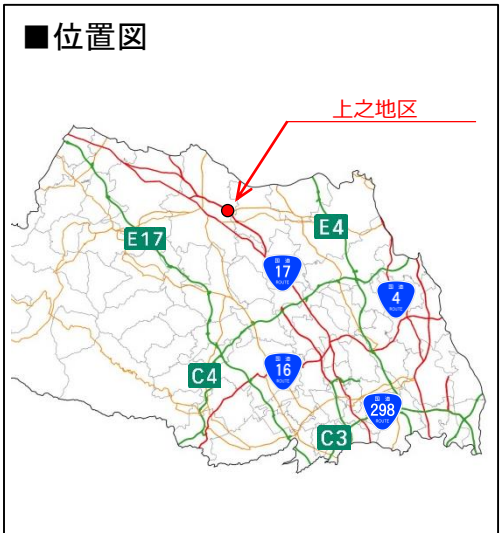


<バス専用レーンの設置>

- 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箇所対策済
 - ・ 関越道 高坂SA付近等10箇所事業推進中
- 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

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> R1第2回委員会(令和2年3月)より抜粋

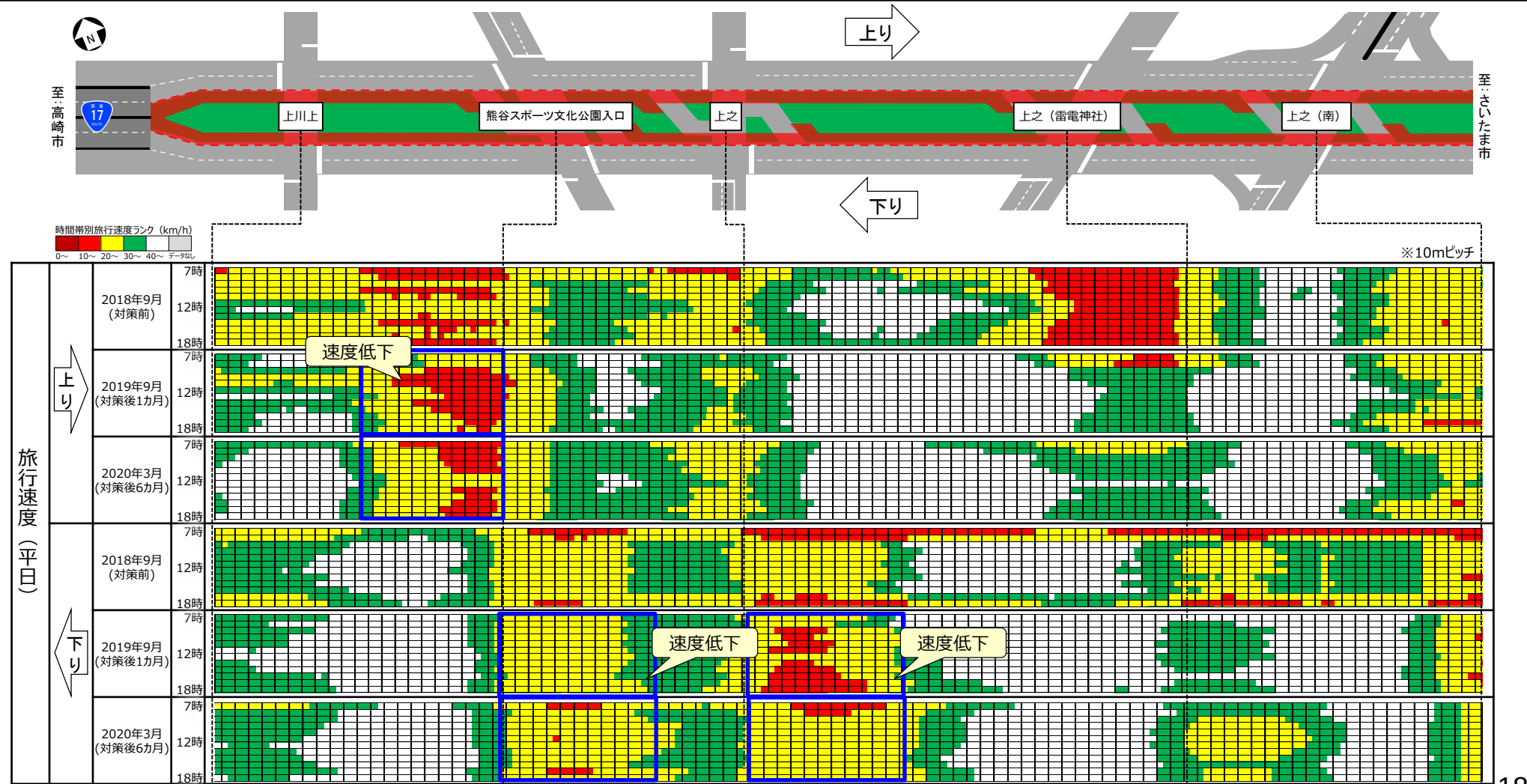
- 対策内容：交通安全対策として、追突事故の削減を図るために、付加車線を設置(上之(南)～上川上交差点間の付加車線(4→6車線)設置)
- 効果：上下線で急制動回数が減少
- 引き続き、交通状況のモニタリングを行い、動向把握する。



令和元年度 対策実施内容・効果検証

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>

- 対策完了後、6カ月以上経過し、付加車線の設置効果は引き続き発現。
- ただし、熊谷スポーツ文化公園入口(上り下り)と上之(下り)では、未だ速度低下が発生。
- ⇒対策実施1年に満たないため、引き続きモニタリングを実施。



5. 主要渋滞箇所の見直し

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】 過去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)

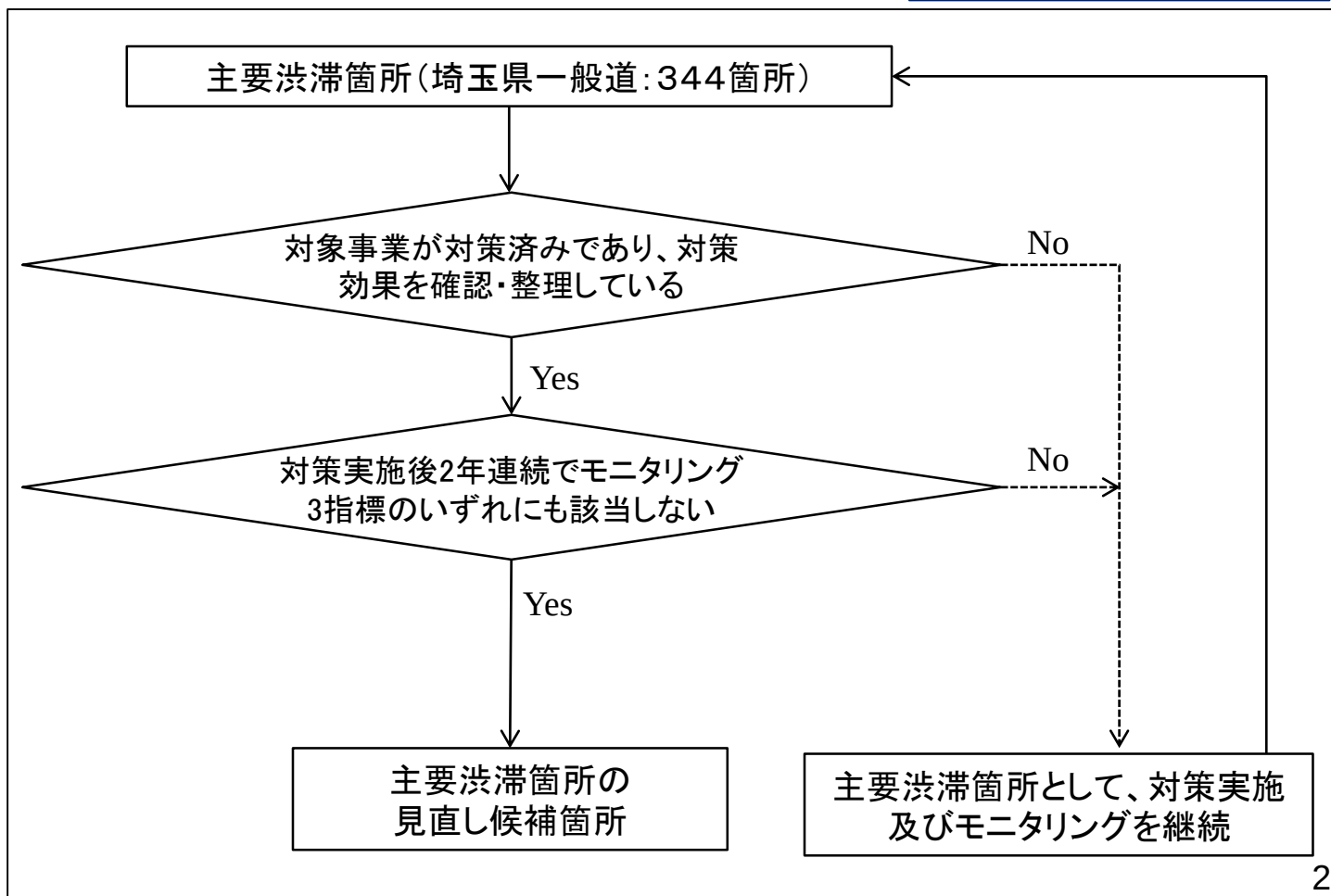
指標①: 平日12時間 平均20km/h以下

指標②: 平日ピーク 10km/h以下

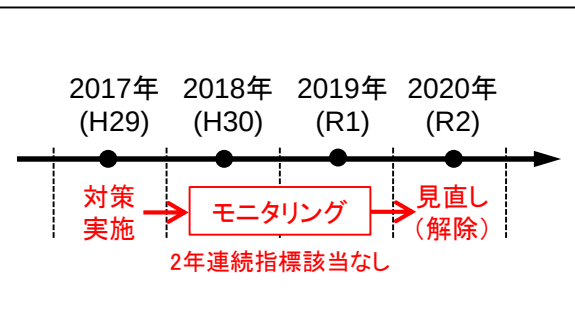
指標③: 休日昼間12時間5%タイル 10km/h以下

■主要渋滞箇所 解除フロー

H28年度移動性向上委員会にて合意



■主要渋滞箇所見直しのタイミング



○2018年・2019年の2年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1箇所。
○対策完了後2年以上経過している箇所は63箇所。引き続きモニタリングを実施し、解除を検討していく。

■解除候補箇所一覧

●直轄区間（解除候補なし）

指標①: 平日昼間12時間 平均20km/h以下 3指標に該当
指標②: 平日ピーク時 10km/h以下 解除候補箇所(案)
指標③: 休日昼間12時間5%タイル 10km/h以下

- ・対策完了後2年以上経過した箇所(22箇所)
- ・2年連続3指標いずれにも該当しない箇所はないため、引き続きモニタリングを実施

No	区分	管理者	路線名	交差点名	対策完了年月	実施事業	2018(H30)年			2019(R1)年		
							指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
1	素案	直轄	一般国道16号	加倉(南)交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	22.5	11.9	8.1	22.1	11.6	8.1
5	素案	直轄	一般国道16号	丸ヶ崎交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	20.5	7.3	5.4	20.4	7.4	6.0
8	素案	直轄	一般国道16号	宮ヶ谷塔交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	21.6	6.2	5.6	21.1	5.4	5.4
21	素案	直轄	一般国道16号	南中曽根交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	26.1	15.9	9.2	25.5	14.7	9.0
35	素案	直轄	一般国道16号	小仙波(東)交差点	2014. 3	右折レーン延伸	30.4	13.0	5.7	30.2	13.0	5.4
43	素案	直轄	一般国道16号	東町二丁目交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	20.0	6.1	4.2	19.9	5.9	4.3
88	素案	直轄(北首都)	一般国道298号	伊刈消防分署交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	16.6	7.9	4.5	15.6	7.5	4.8
133	素案	直轄	一般国道16号	河原町交差点	2017. 3	国道16号入間狭山拡幅	25.3	8.2	5.7	24.5	7.6	5.8
136	素案	直轄(北首都)	一般国道298号	岸川中学校交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	20.8	7.1	5.2	16.2	6.1	5.2
138	素案	直轄	一般国道4号	清地交差点	2015. 3	国道4号春日部古河バイパス	24.7	8.3	4.8	25.1	7.9	4.8
166	パプコメ	直轄	一般国道16号	宮前IC西交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	12.8	5.1	2.6	12.9	5.3	2.7
168	パプコメ	直轄	一般国道16号	南平野交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	9.8	4.1	3.2	9.3	3.9	3.1
199	パプコメ	直轄(北首都)	一般国道298号	文蔵4丁目交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	19.8	17.5	13.1	19.7	16.9	13.6
200	パプコメ	直轄	一般国道4号	内国府間(北)交差点	2015. 3	国道4号春日部古河バイパス	15.8	9.7	4.9	15.1	8.9	5.1
208	パプコメ	直轄(北首都)	一般国道298号	草加西校前交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	18.3	8.3	5.2	16.5	7.4	5.2
211	パプコメ	直轄	一般国道4号	大島交差点	2015. 3	国道4号春日部古河バイパス	19.0	11.8	7.7	18.5	11.0	8.1
242	パプコメ	直轄	一般国道4号	庄和インター交差点	2015. 3	国道4号春日部古河バイパス	14.8	10.9	7.7	15.4	11.9	8.0
281	パプコメ	直轄(北首都)	一般国道298号	(仮)国道298号側道新善町交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	11.6	7.7	4.8	12.3	7.6	4.3
332	パプコメ	直轄	一般国道4号	南一丁目交差点	2015. 3	国道4号春日部古河バイパス	25.5	22.9	9.6	25.1	22.8	9.7
356	パプコメ	直轄	一般国道4号	芝原交差点	2015. 3	国道4号春日部古河バイパス	15.4	8.2	4.3	15.5	7.2	4.3
358	パプコメ	直轄	一般国道4号	境県道入口交差点	2015. 3	国道4号春日部古河バイパス	19.6	9.2	5.3	19.7	8.7	5.4
375	パプコメ	直轄	一般国道16号	深作(南)交差点	2015.10	圏央道(川島～五霞)	17.8	14.7	14.3	17.6	15.4	14.2

●直轄区間以外（1箇所）

No	区分	管理者	路線名	交差点名	対策完了年	実施事業	2018(H30)年			2019(R1)年		
							指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
251	パプコメ	市町村	さいたま菖蒲線	(仮)さいたま菖蒲線 東武野田線 大和田陸橋北交差点	2017.7	第二産業道路(大和田工区)	28.1	22.5	12.2	25.9	20.1	11.7

<概要>

- 2017年7月27日に第二産業道路大和田工区(4車線化)の整備が完了したことにより速度状況が改善。
○特に、さいたま菖蒲線上り方面において朝夕時間帯の速度状況が改善。
○交差点部の年間事故件数は、2014年から2016年に1件ずつ発生していたが、2017年以降は発生していない。

■位置図



■ 詳細図



■現況写真



撮影日:2020.7

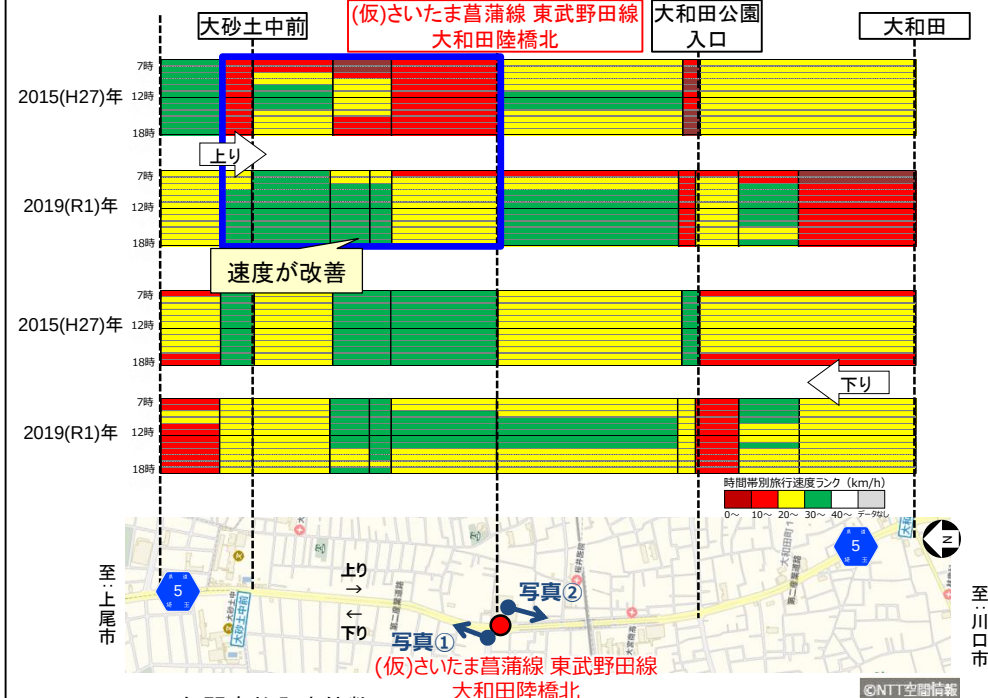


撮影日:2020.7

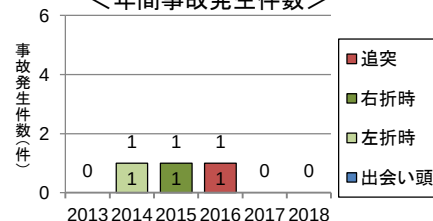
■ 状況図

	2015(H27)年			2019(R1)年		
モニタリング 結果	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
	21.0	11.3	2.6	25.9	20.1	11.7

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:休日昼間12時間5%タイル 10km/h以下



＜年間事故発生件数＞



データ出典
 <時間別平均旅行速度>
 ETC2.0プローブデータ 2015・2019(平日)
 <事故件数>
 イタルダデータ 2013～2018
 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(パブコメ箇所)の解除(案)について

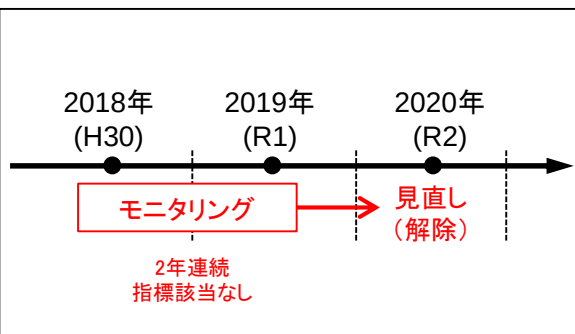
○主要渋滞箇所(パブコメ箇所)について、以下の条件に該当する箇所を「見直し候補箇所」として選定。

【条件】 過去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

■主要渋滞箇所要件(3指標)

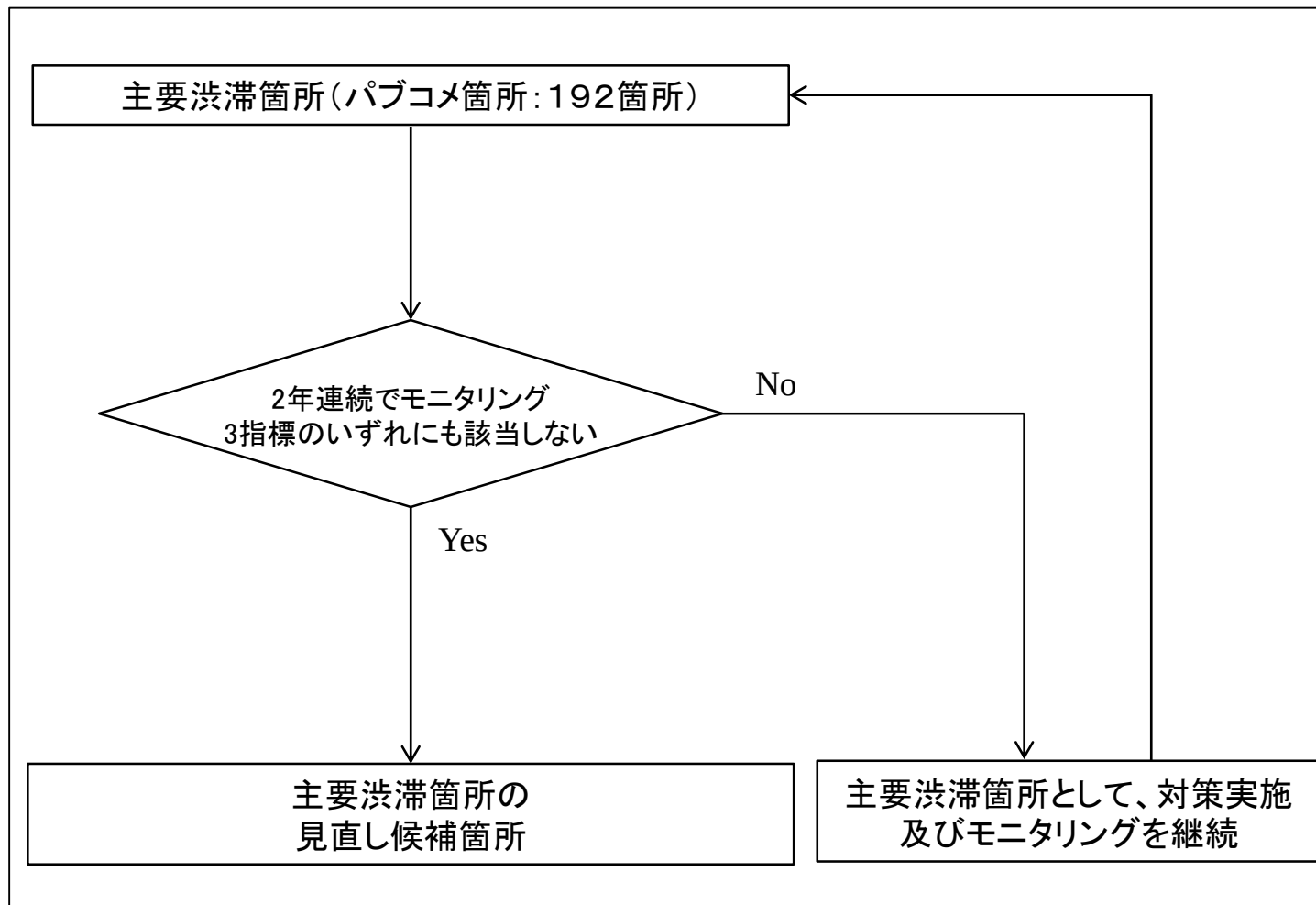
- 指標①: 平日12時間 平均20km/h以下
- 指標②: 平日ピーク 10km/h以下
- 指標③: 休日昼間12時間5%タイル 10km/h以下

■主要渋滞箇所見直しのタイミング



■主要渋滞箇所(パブコメ) 解除フロー

R1年度第1回移動性向上委員会にて合意



主要渋滞箇所(パブコメ箇所)の解除(案)について

○2018年・2019年の2年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を選定。
○パブコメ箇所の解除候補箇所は1箇所

解除候補箇所一覧

指標①: 平日昼間12時間 平均20km/h以下
指標②: 平日ピーク時 10km/h以下
指標③: 休日昼間12時間5%タイル 10km/h以下

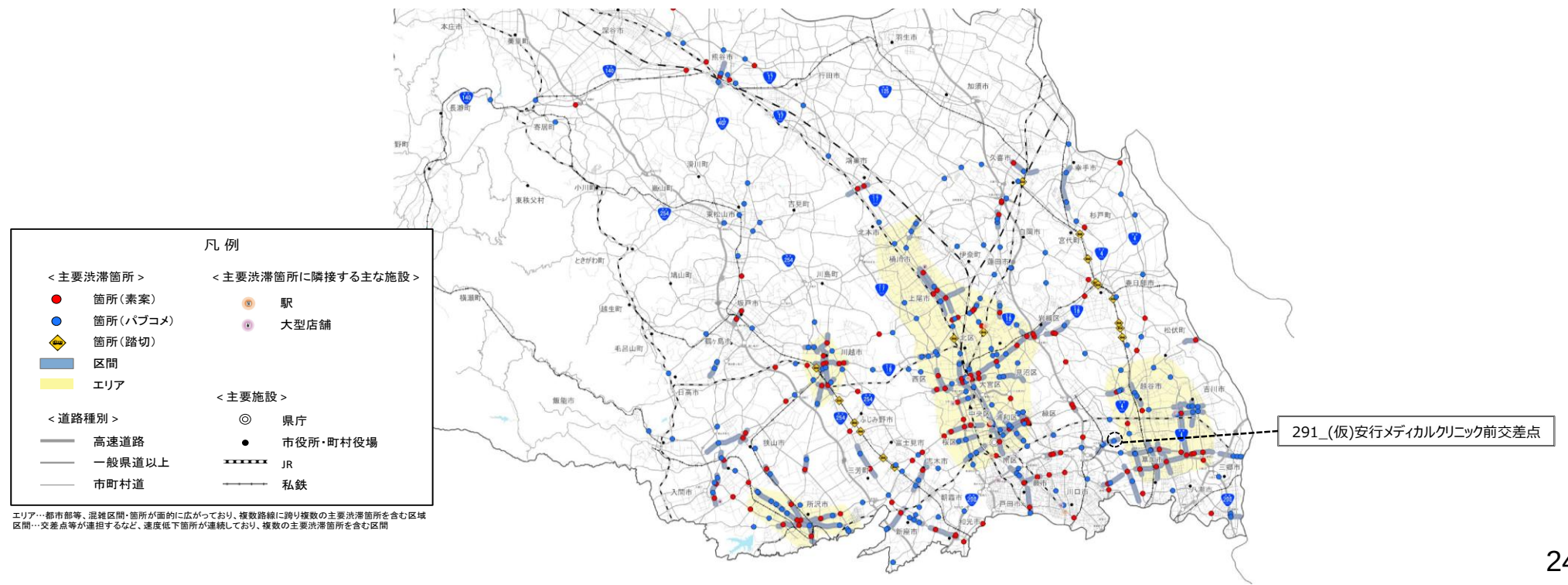
3指標に該当
解除可能箇所

直轄区間 (パブコメ解除候補なし)

・2年連続3指標いずれにも該当しない箇所はないため、引き続きモニタリングを実施

直轄区間以外 (パブコメ解除候補1箇所)

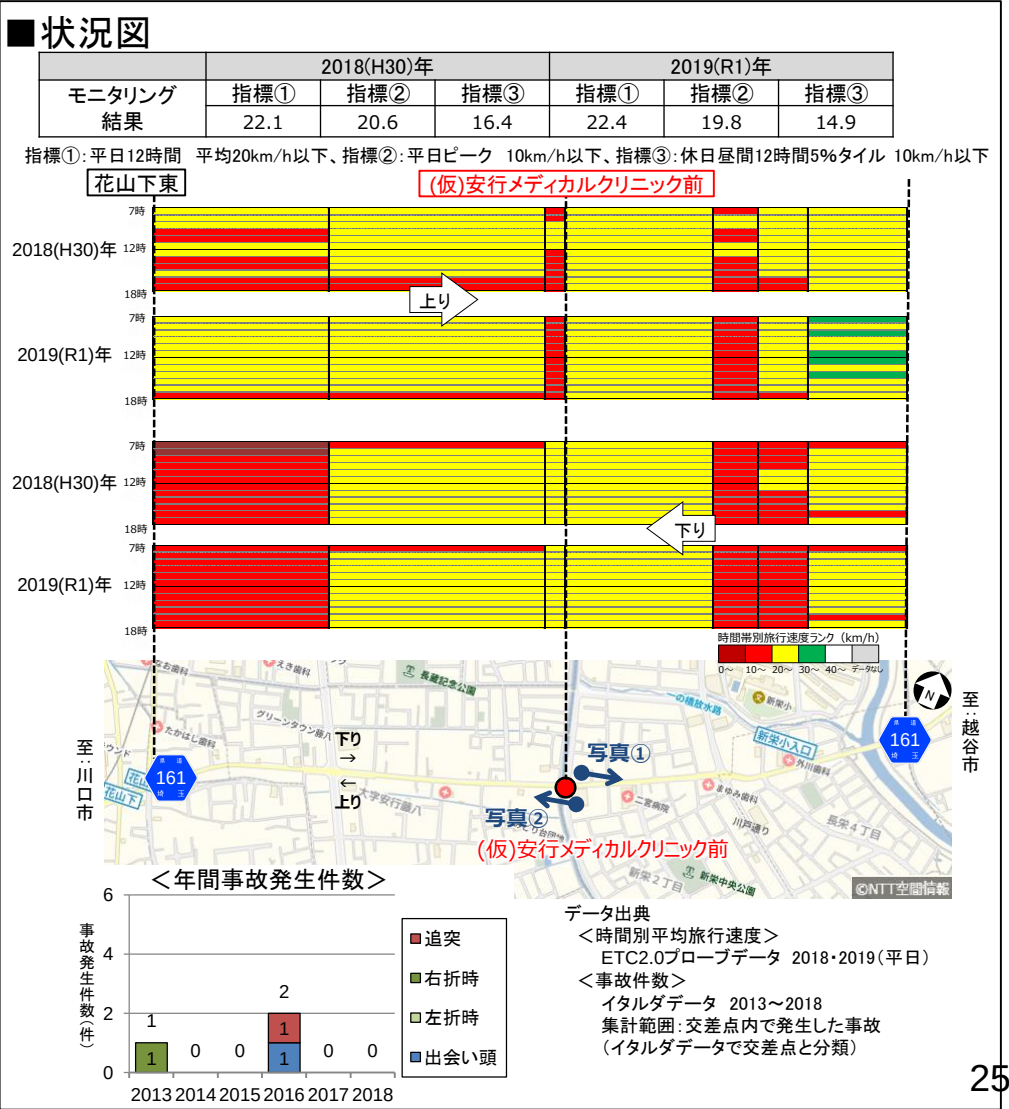
No	区分	管理者	路線名	交差点名	対策完了年	実施事業	2018(H30)年			2019(R1)年		
							指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
291	パブコメ	都道府県	越谷鳩ヶ谷線	(仮)安行メディカルクリニック前交差点			22.1	20.6	16.4	22.4	19.8	14.9



主要渋滞箇所の解除候補箇所事例【(仮)安行メディカルクリニック前】

<概要>

- パブコメにより選定されたが、2年連続3指標に非該当より解除が可能。
- 交差点部の年間事故件数は、2016年に追突事故と出会い頭事故が発生しているが、2017年以降は発生していない。



6. 優先対策箇所の検討状況

過年度設定した優先対策箇所選定フローと課題認識

【現状】

- 委員会で承認された選定フローに従い、優先対策箇所を選定
- 選定フローでは、渋滞対策の実施状況と渋滞3指標に着目し、判断

【課題認識】

- ① 特に都市部において、渋滞箇所が連担している場合、先詰まりによる渋滞箇所ではなく、真のボトルネック箇所に対して対策を実施することが必要
- ② 渋滞3指標は、速度のみに着目した指標であるため、箇所間の課題の大きさを的確に比較するためには、渋滞に巻き込まれている車両台数や通常時の速度との差などを考慮することが必要

■優先対策箇所選定フロー(平成28年度検討)

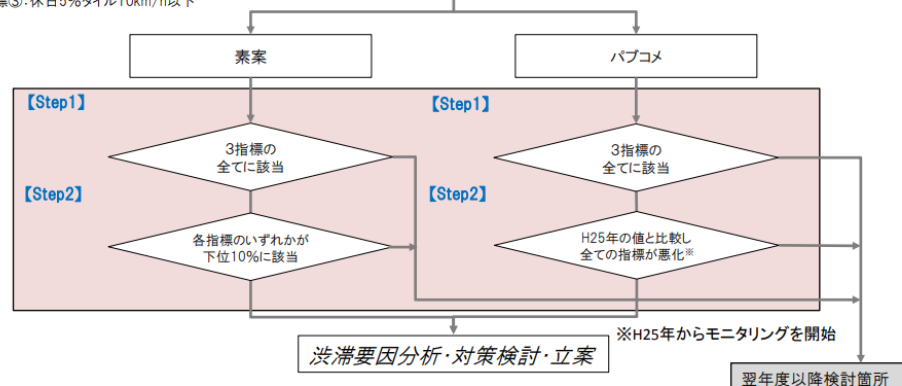
優先対策箇所選定フロー(改良案)

■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

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

主要渋滞箇所の内、
「対策済み」を除く箇所

◆「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



【選定プロセス】: 「素案」と「パブコメ」を別々の条件で選定しているため選定方法が複雑。
【選ばれ方】: 「素案」と「パブコメ」をそれぞれで評価するため、選ばれ方に偏りは出ない。

【渋滞3指標の定義】

- 指標①: 昼間12時間平均速度20km/h以下
指標②: 平日ピーク時速度 10km/h以下
指標③: 休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下

真の課題箇所を的確に抽出する指標を用いた優先対策箇所の選定フロー案

○真のボトルネック箇所を特定した後、渋滞の程度を加味した箇所を抽出するため、ボトルネック交差点に流入する路線(区間)の渋滞損失時間、渋滞量を整理し、この大きさと事業性を勘案して優先対策箇所を選定。

■新たな優先対策箇所選定フロー案

①真のボトルネック箇所の抽出

- ・ ボトルネック指数を用いて、ボトルネック交差点を特定

②渋滞の程度を加味した優先対策箇所の選定

- ・ ボトルネック交差点ごとに、渋滞損失時間や渋滞量を算定し、課題の大きさを定量化
- ・ 事業性も勘案し、優先対策箇所を選定

真の課題箇所を的確に抽出する指標の設定①

【提案内容】

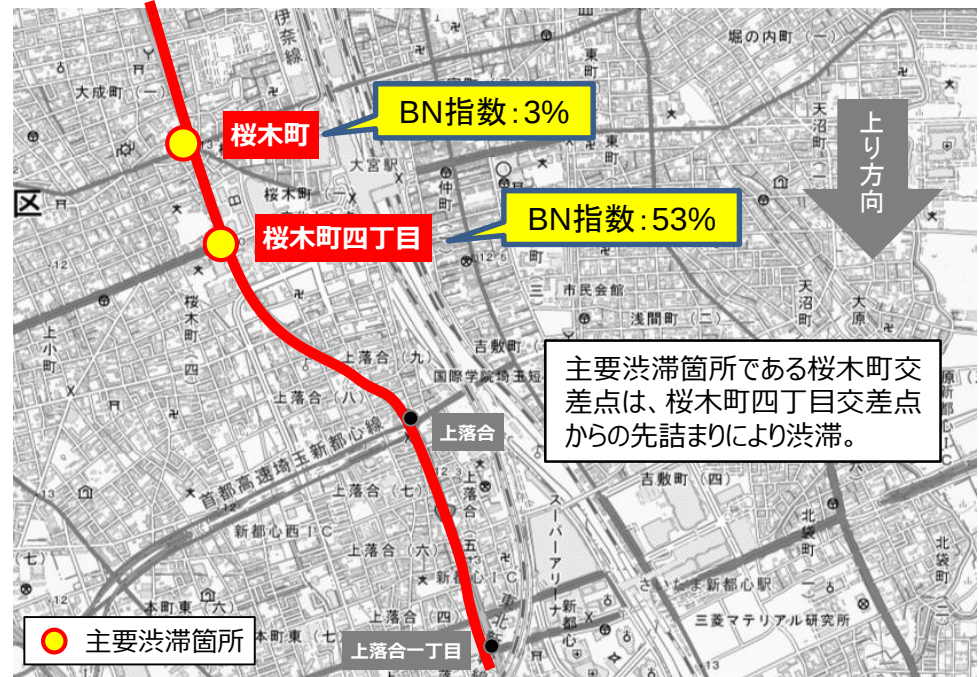
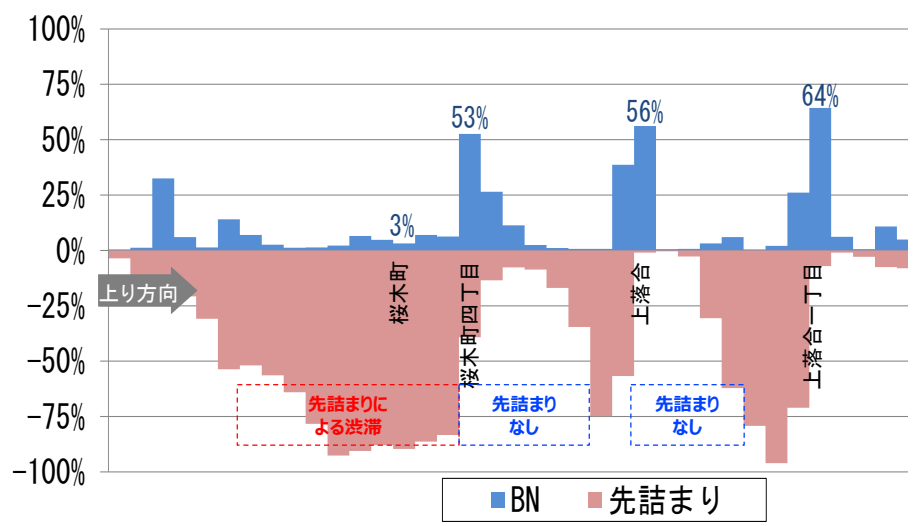
① 真のボトルネック箇所の抽出：先詰まりによる渋滞箇所を除去し、真の課題箇所を選定。

■ボトルネック箇所の特定イメージ

現状：流入方向の速度低下のみで評価
提案：流出側の速度低下も確認することで、当該交差点が渋滞要因となっているかを確認



■ボトルネック指数の算定例

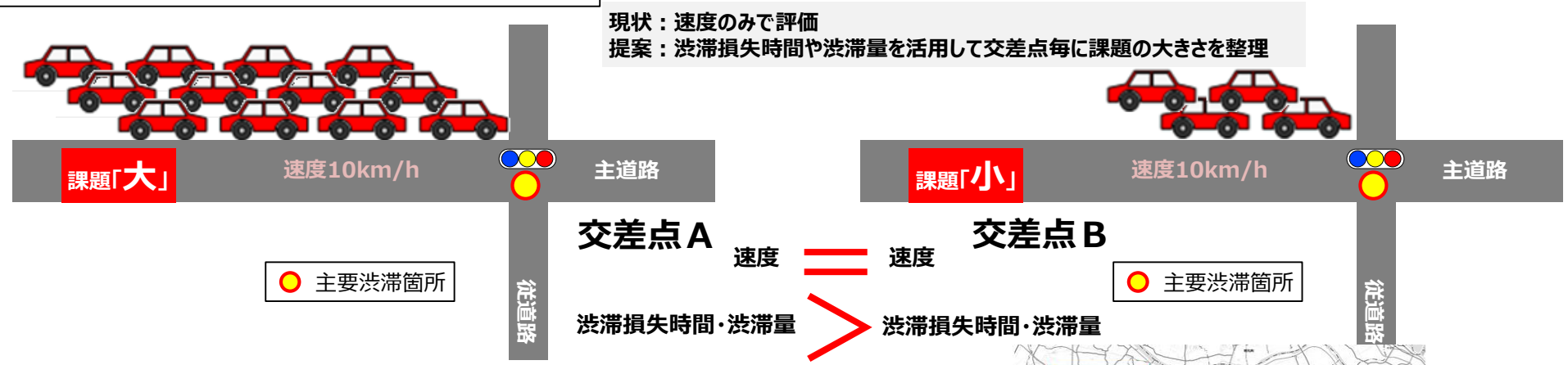


真の課題箇所を的確に抽出する指標の設定②

【提案内容】

② 渋滞の程度を加味した箇所の優先対策箇所の選定：主要渋滞箇所ごと(交差点ごと)に渋滞損失時間や渋滞量から課題の大きさを整理して、課題箇所を選定。

■ 渋滞損失時間・渋滞量による評価のイメージ



■ 渋滞損失時間の算定イメージ

3指標では両交差点とも3つ該当しており「同等」だが、渋滞損失時間は、1.7倍

主要渋滞箇所 交差点名	3指標該当状況※(2019暦年)			渋滞損失時間※※ (人時間/年) 2019暦年
	指標① 両交差点とも3つ該当	指標② 同等	指標③ 同等	
国道17号 桜木町四丁目	○	○	○	69,785
国道17号 自衛隊入口交差点	○	○	○	41,134

※ 3指標の定義
指標①：昼間12時間平均速度20km/h以下
指標②：平日ピーク時速度 10km/h以下
指標③：休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下

※※ 渋滞損失時間：主要渋滞箇所を含むセンサス区間の渋滞損失時間(直轄国道側のみ)(出典：国交省資料)



※ 自衛隊入口交差点から桜木町四丁目交差点間の主要渋滞箇所は、代表的なもののみ記載

7. ピンポイント渋滞対策の検討

ピンポイント渋滞対策 実施箇所

国道17号 錦町5丁目交差点(蕨市)＜R2年対策予定＞

- 対策メニュー：停止線の前出し(下り方面)。
- 特に国道17号の下り方面において速度低下が発生している。
- 下り線の右折需要が多いことから、停止線の前出しを行い、滞留スペースを確保。

位置図



詳細図



現況写真

写真①



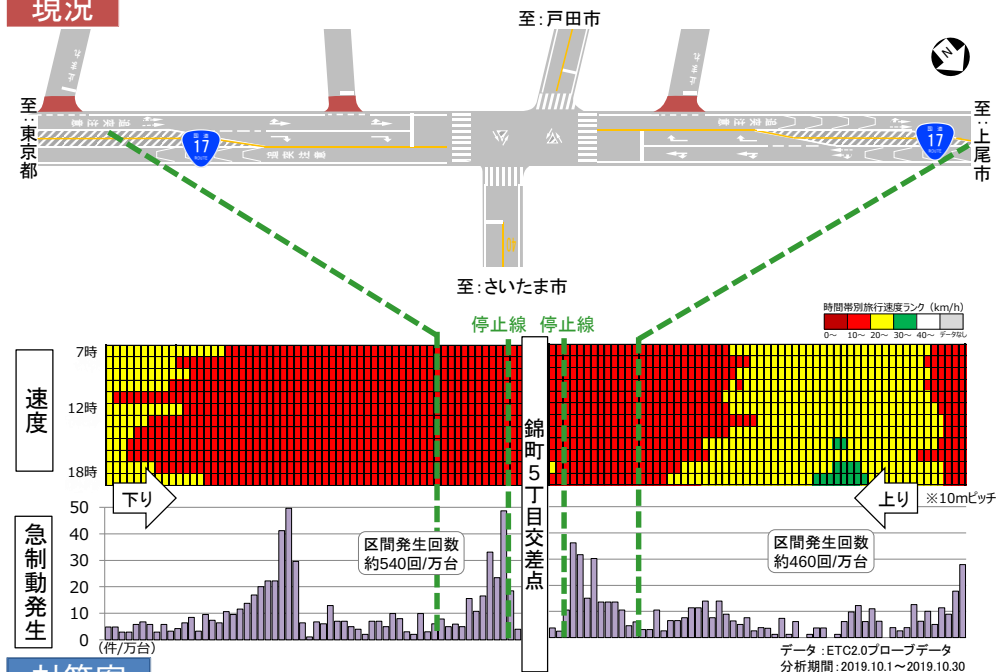
写真②



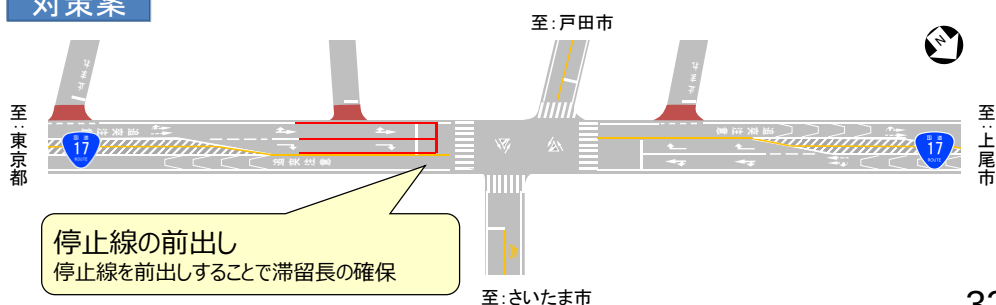
撮影日：2020.7

撮影日：2020.7

現況



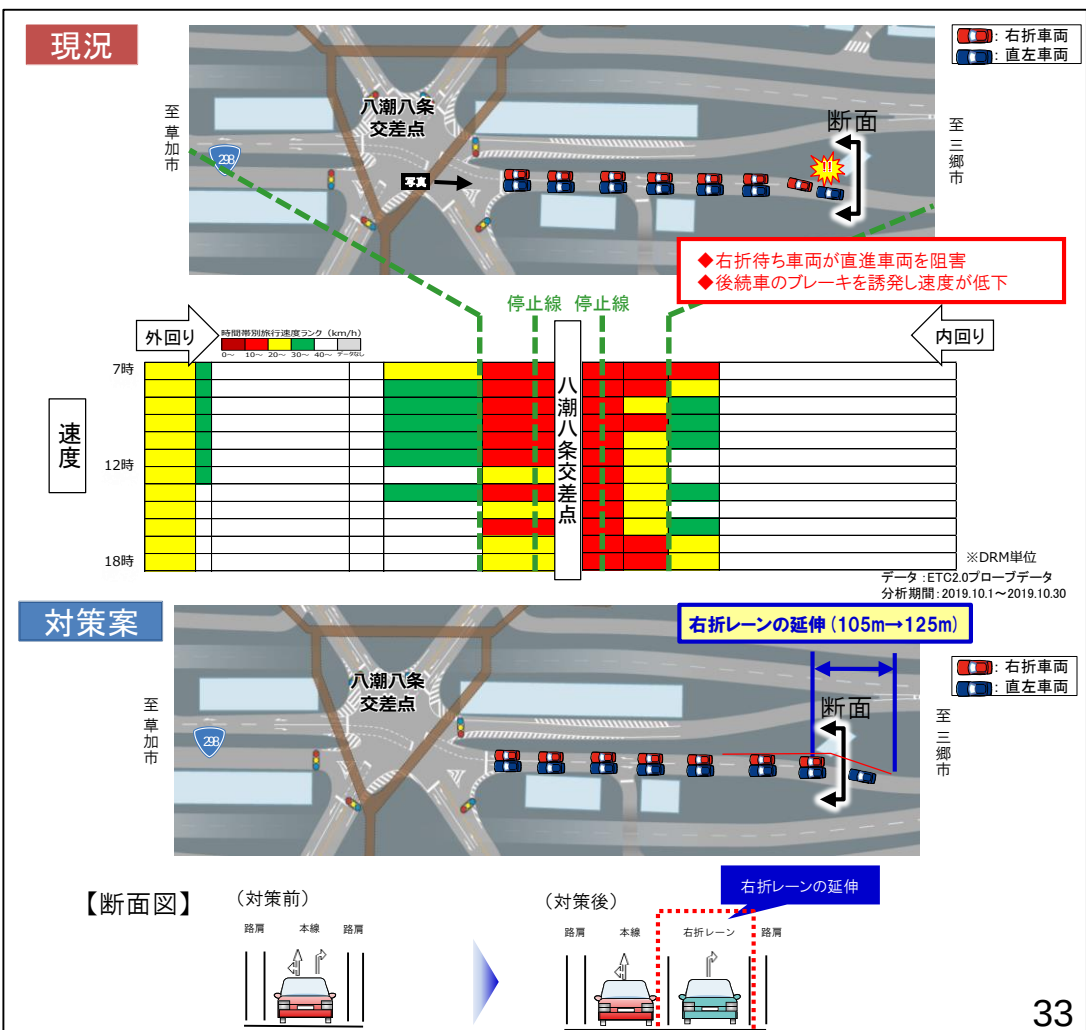
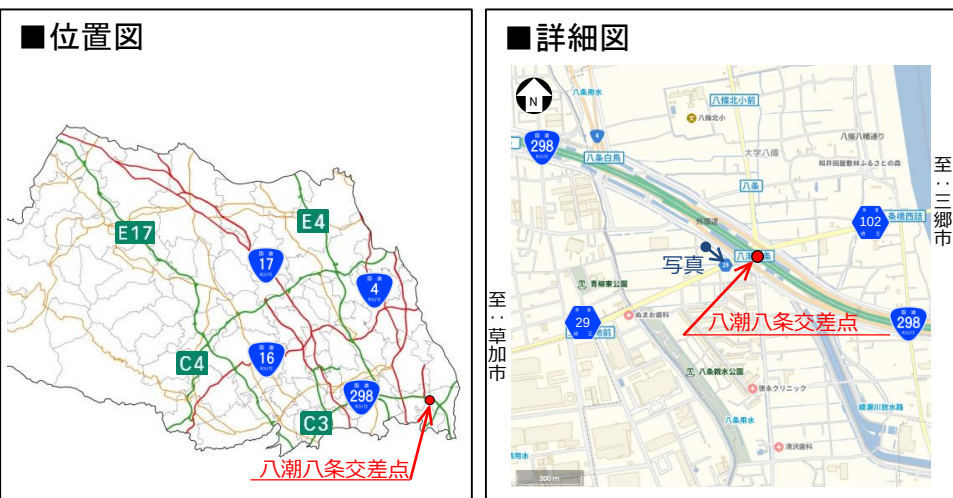
対策案



ピンポイント渋滞対策 実施箇所

国道298号 ^{やしお はちじょう} 八潮八条交差点(八潮市)＜R2年度対策予定＞

- 対策メニュー：国道298号内回りの右折レーン延伸。
- 八潮八条交差点は、4つの路線が交差する六叉路となっており、どの路線も交通量が多く、渋滞が発生。
- 国道298号内回りでは、右折車線を越える滞留により交通が阻害されているため、右折レーンを延伸する。



ピンポイント渋滞対策 実施箇所

わかいずみ

国道17号 若泉2丁目交差点(本庄市)＜R3年対策予定＞

- 対策メニュー：停止線の前出し、左折レーンの設置。
- 国道17号上り方面では、特に朝夕時間帯で速度低下が発生。
- 国道462号への左折需要が多いため、左折レーンを設置し交通容量を増加。

位置図



詳細図



現況写真

写真①



至 上里町

撮影日：2020.7

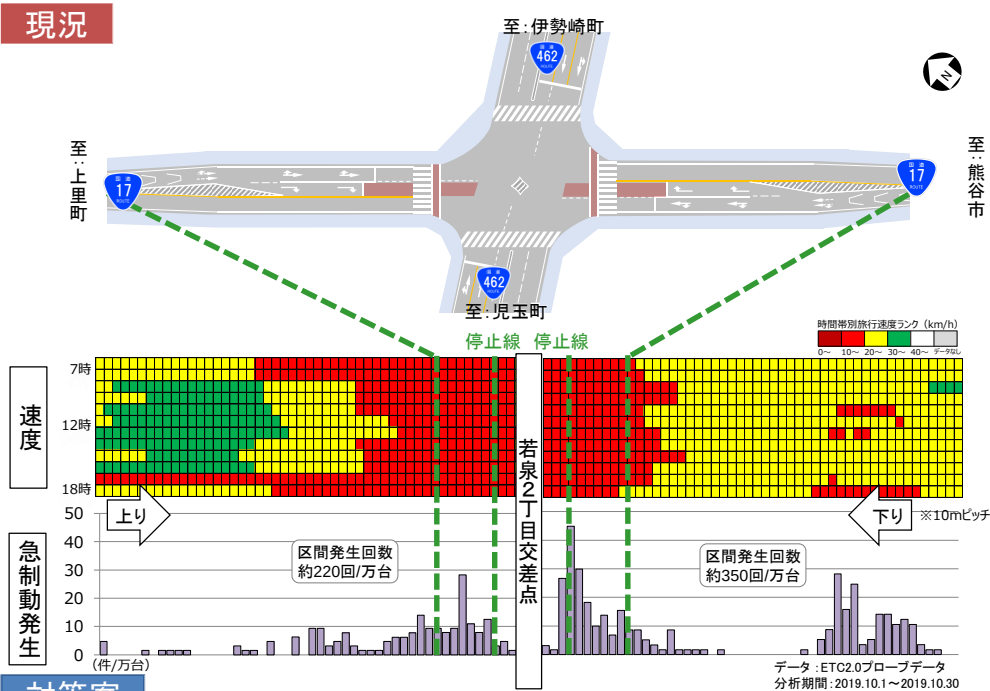
写真②



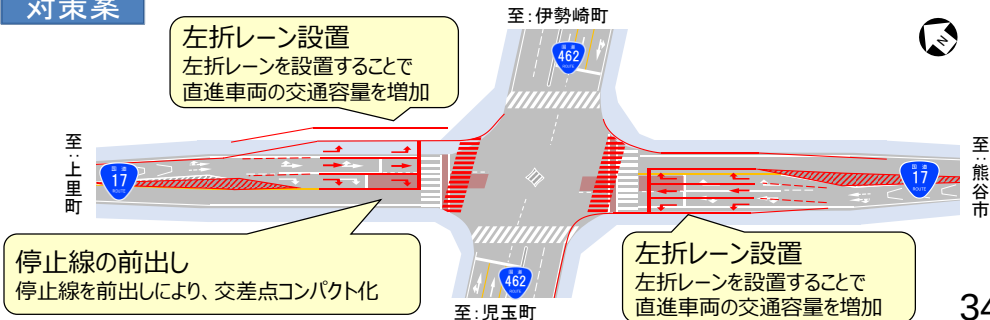
至 熊谷市

撮影日：2020.7

現況



対策案



8. WGの進捗状況報告

埼玉県渋滞ボトルネックWGの進捗状況報告

埼玉県圏央道以南地域の課題

1. 広範囲で速度低下や渋滞損失が発生

- 外環開通後も、圏央道以南地域の広範囲で自動車専用道路、一般道の旅行速度の低下や渋滞損失が発生。

2. 物流施設の新規立地

- 南北方向、東西方向の道路沿線において、物流施設の新規立地が増加傾向であり、沿線地域における将来交通需要の増大が見込まれる。

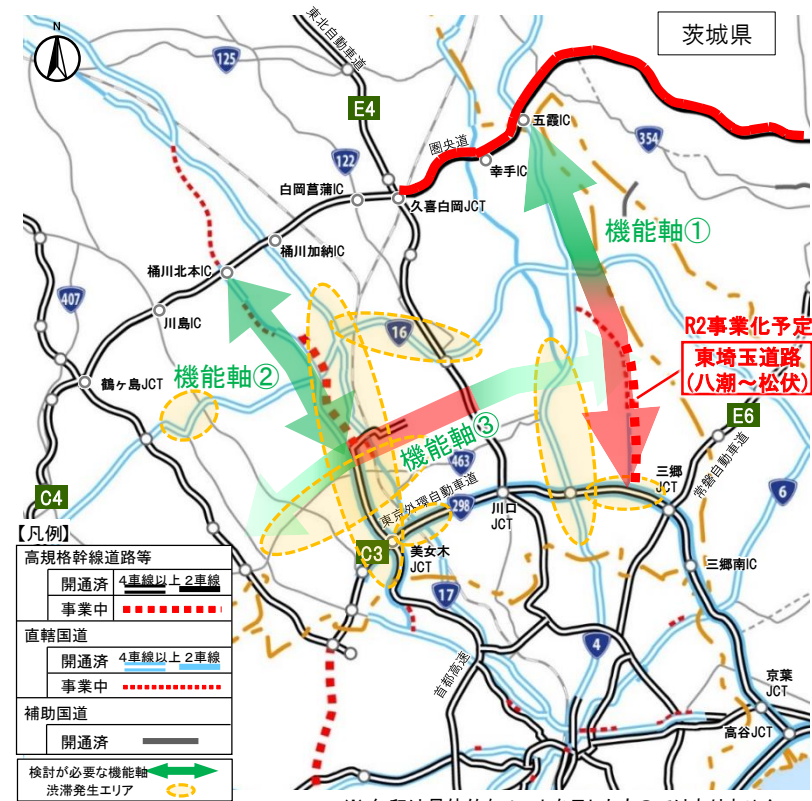
3. 埼玉新都心線～東北道間

(外環道(千葉県区間)開通後の交通状況の変化)

- 外環道の渋滞損失時間は、約3.4倍増加し、県平均(高速道路)の約2.5倍に変化
- 国道16号、298号、463号の渋滞損失時間は、約1.1倍増加し県平均の約1.7倍に変化

(主要路線の利用状況)

- 外環道、国道298号、国道16号、国道463号、県道の平日交通量の合計は交通容量を超過しており、各断面とも30km超のトリップが最も多い。
- 外環道、関越道、東北道、圏央道に囲まれた地域の内外・通過交通の割合が約6割以上と高い。(大型車では傾向がより顕著になり、内外・通過交通の割合は、約8割以上)



今後の進め方

- 機能軸①②③について、圏央道以南地域のポテンシャルを十分に発揮させるため、現在の都市計画や事業中箇所の進捗状況を踏まえながら、規格の高い道路ネットワークの計画の具体化に向け検討を実施。
- 機能軸③について、外環道(三郷南～高谷)開通後の交通状況の変化等に対応するため、**埼玉新都心線～東北道を始めとして東西軸の効果的な対策等の検討を進める。**

※機能軸①について、令和元年12月23日に埼玉県東部地区道路検討会を設置し、規格の高い道路ネットワーク整備の検討を実施。
機能軸③の埼玉新都心線～東北道を始めとして東西軸については、詳細な検討を進める場を設けて、効果的な対策等の検討を進める。

9. 道路利用者会議等からの 渋滞対策要望箇所の検討

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

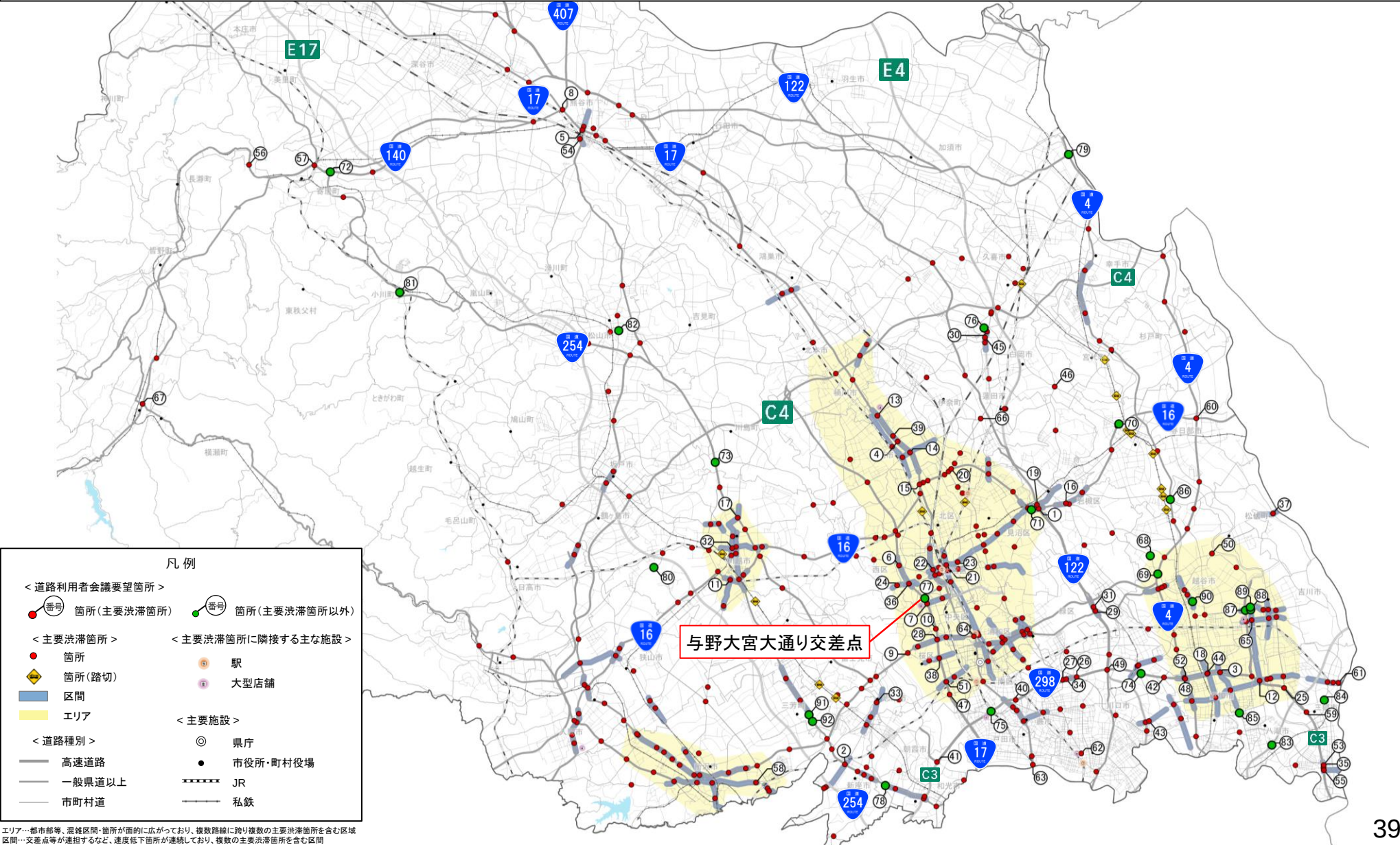
No	路線名	交差点名	主要渋滞箇所	管理者	道路利用者団体要望年		
					H29	H30	R1
1	国道16号	加倉(南)	●	直轄	○	○	○
2	国道254号	野火止	●	埼玉県	○	○	○
3	国道298号	草加産業道路	●	直轄	○	○	○
4	国道17号	上尾市役所前	●	直轄	○		
5	国道17号	本石二丁目	●	直轄	○	○	○
6	国道17号	三橋町	●	直轄	○	○	○
7	国道17号	円阿弥	●	直轄	○	○	○
8	国道17号	熊谷警察署前	●	直轄	○	○	○
9	国道463号	下大久保	●	さいたま市	○	○	○
10	国道17号	上峰	●	直轄	○		
11	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
 : 次頁以降で対策案として掲載

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

道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所(与野大宮大通り交差点)

<概要>

- 国道17号BPと県道56号が交差する三差路の交差点であり、与野IC出入口に隣接する交差点。
- 現地を確認した結果、当交差点を右折する需要が多く、右折車線において混雑が発生。
⇒対策案として、停止線を前出しすることで、右折滞留長の確保を検討中。

■位置図

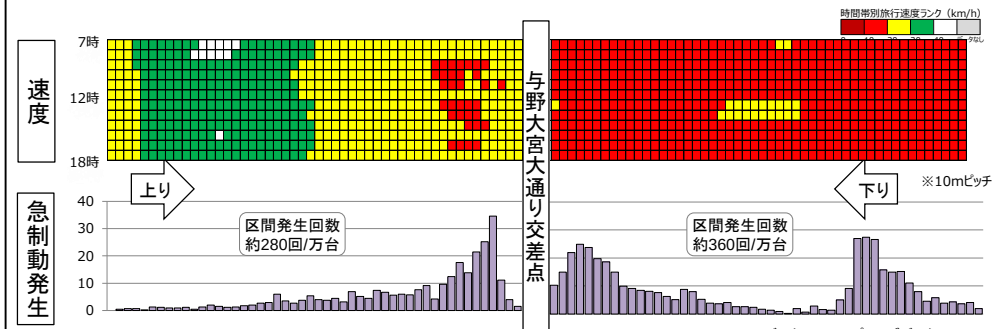
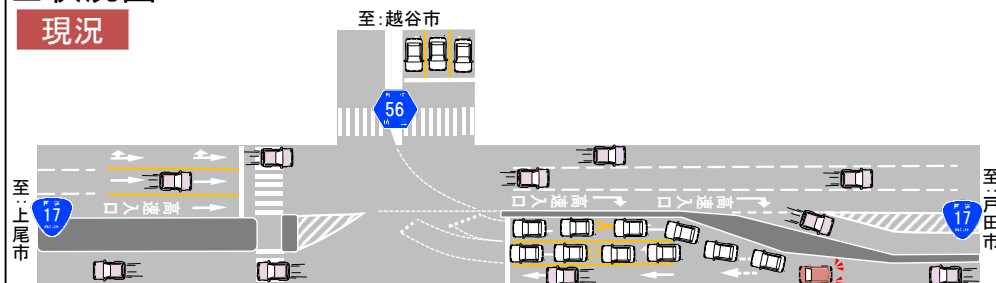


■詳細図

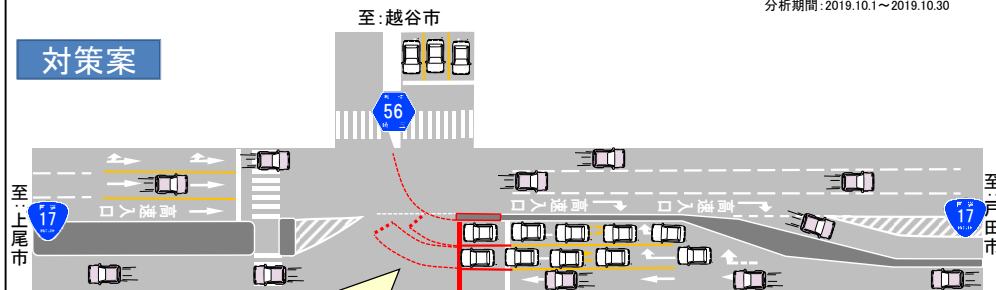


■状況図

現況



対策案



停止線の前出し
停止線を前出しすることで直矢時間帯に
おける右折滞留長の確保

■現況写真



撮影日:2019.12



撮影日:2019.12

10. 都市内の路上荷さばきに起因する 渋滞対策の考え方

都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



①ソフト対策の実施（共同集配送等地域ルールへの運用等）

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- ・路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷さばき施設の整備（特定車両停留施設）

想定される対策

ソフト対策

地域ルール
の周知（例）



吉祥寺商店街
（東京都武蔵野市）

ハード対策

路外共同
荷さばき施設（例）



吉祥寺商店街
共同集配送センター
（東京都武蔵野市）

停車帯
（貨物車専用）（例）



花園町通り
（愛媛県松山市）

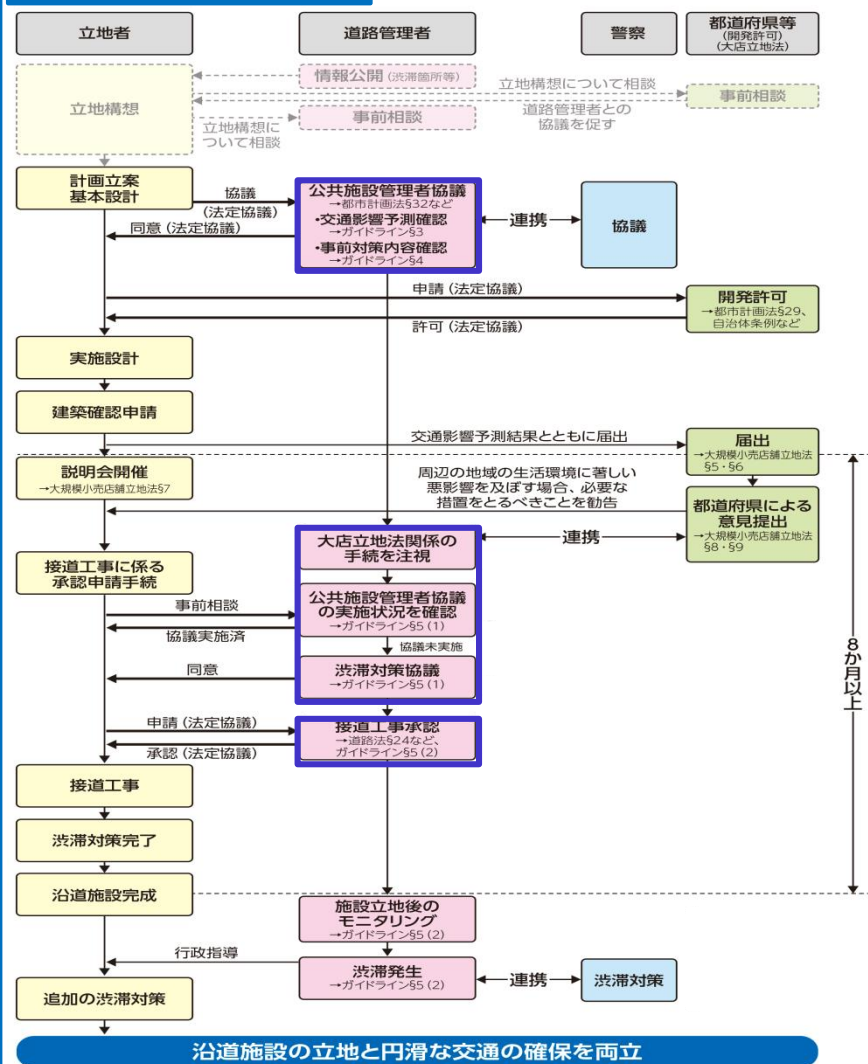
※出典：第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、
ストリートデザインガイドライン（令和2年3月 国土交通省都市局・道路局）

11. 道路交通アセスメント制度の運用

道路交通アセスメント制度の運用

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所約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。

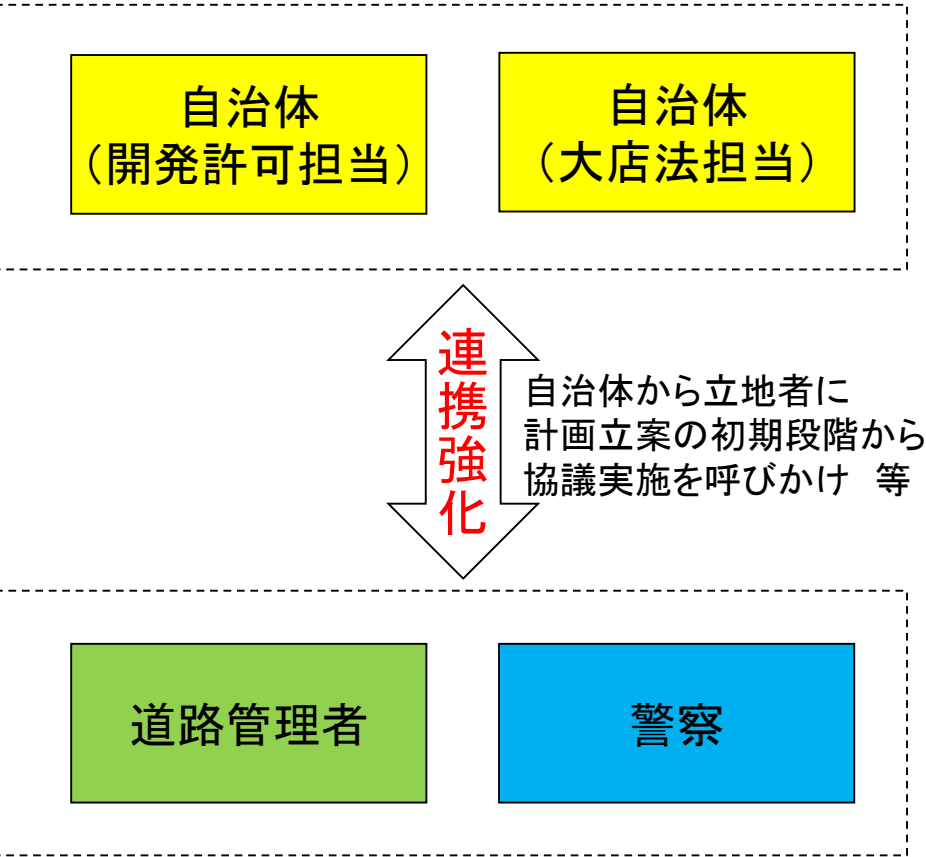
【関係機関との連携】

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。

- 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、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないよう適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。



■大店立地法手続き所管部局との連携の事例
(富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き
(再改定指针对応版) 〔第5版〕 (H31.4 富山県) 抜粋

(2) 新設の届出(法第5条第1項)手続きの流れ

① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課(出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。)と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口(位置、幅、方向など)、交通量調査(調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測(予測地点の選定、基準値、評価など)には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかには市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。
たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ
⋮

12. 今後の進め方

今後の進め方(案)

2020年8月7日

移動性向上委員会の開催

- 
1. 埼玉県の市街地形成と主要渋滞箇所
 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(コロナ情勢に伴う交通状況分析)
 4. 渋滞対策箇所の対策効果確認
 5. 主要渋滞箇所の見直し
 6. 優先対策箇所の検討状況
 7. ピンポイント渋滞対策の検討
 8. WGの進捗状況報告
 9. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討
 10. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方
 11. 道路交通アセスメント制度の運用
 12. 今後の進め方

2021年2～3月

データ分析・現地確認(道路管理者)

移動性向上委員会の開催

- ・R2年度の対策効果検証
- ・R3年度 of 取組方針の議論