

渋滞対策の進め方と 主要渋滞箇所の解除状況

■第1回 移動性向上委員会＜令和5年8月31日開催＞

主な議論

- 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 川越市におけるTDM実施

主な決定事項

- ・主要渋滞箇所 4箇所 の解除が決定

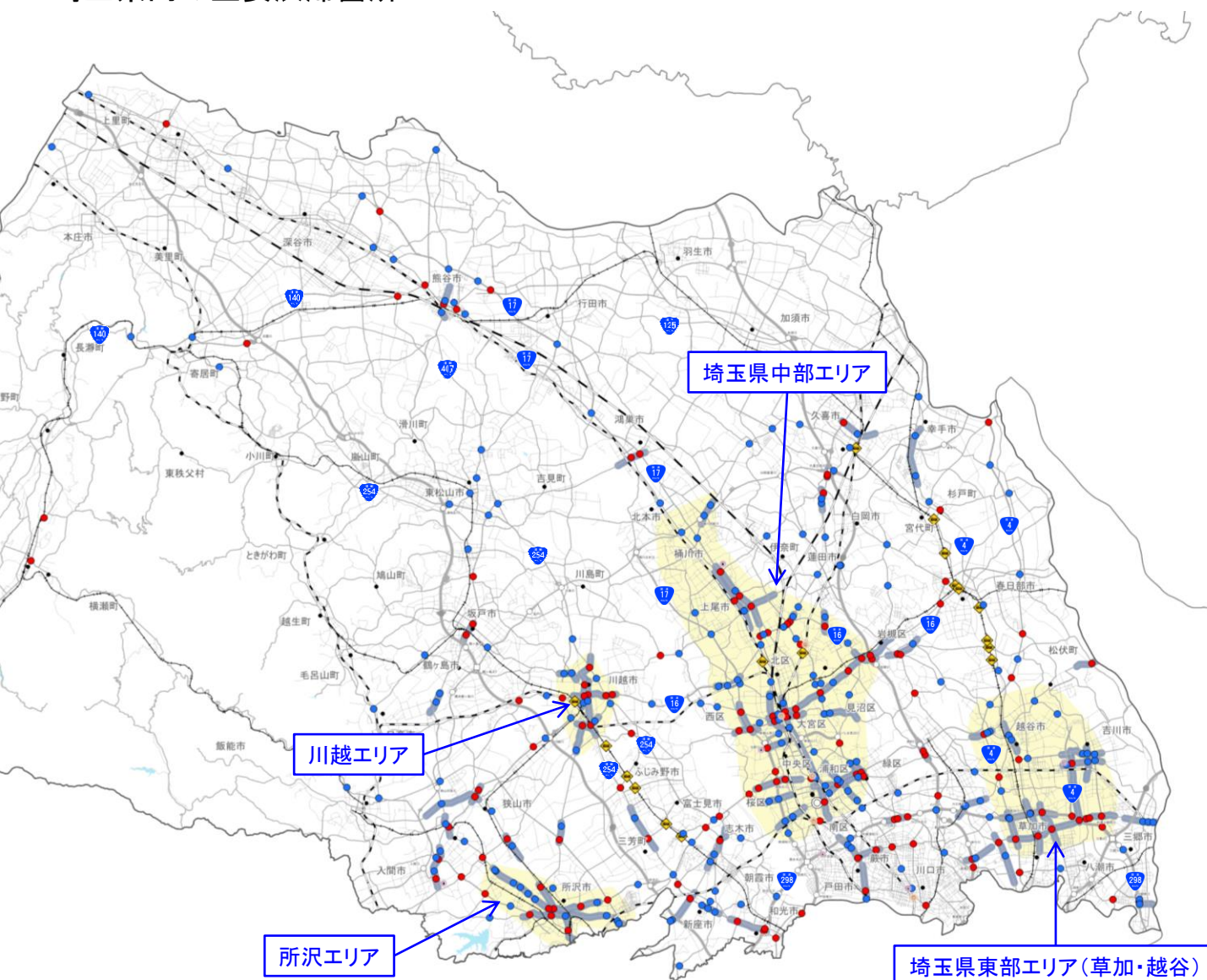


■第2回 移動性向上委員会＜今回＞

- ① 渋滞対策の進め方と主要渋滞箇所の解除状況
- ② 対策実施箇所の対策効果分析
- ③ 三環状の整備効果と今後の検討方針
- ④ 川越市の交通政策に関する取組紹介
- ⑤ 道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所

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

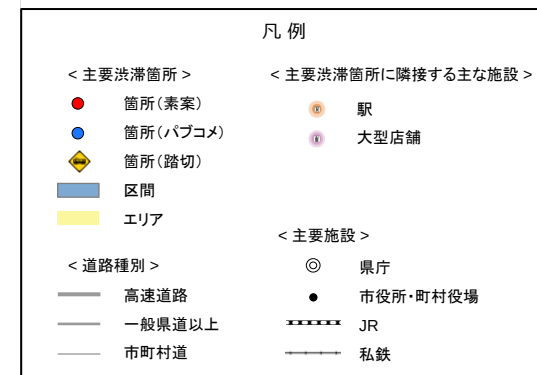
【特定日に混雑】

○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**

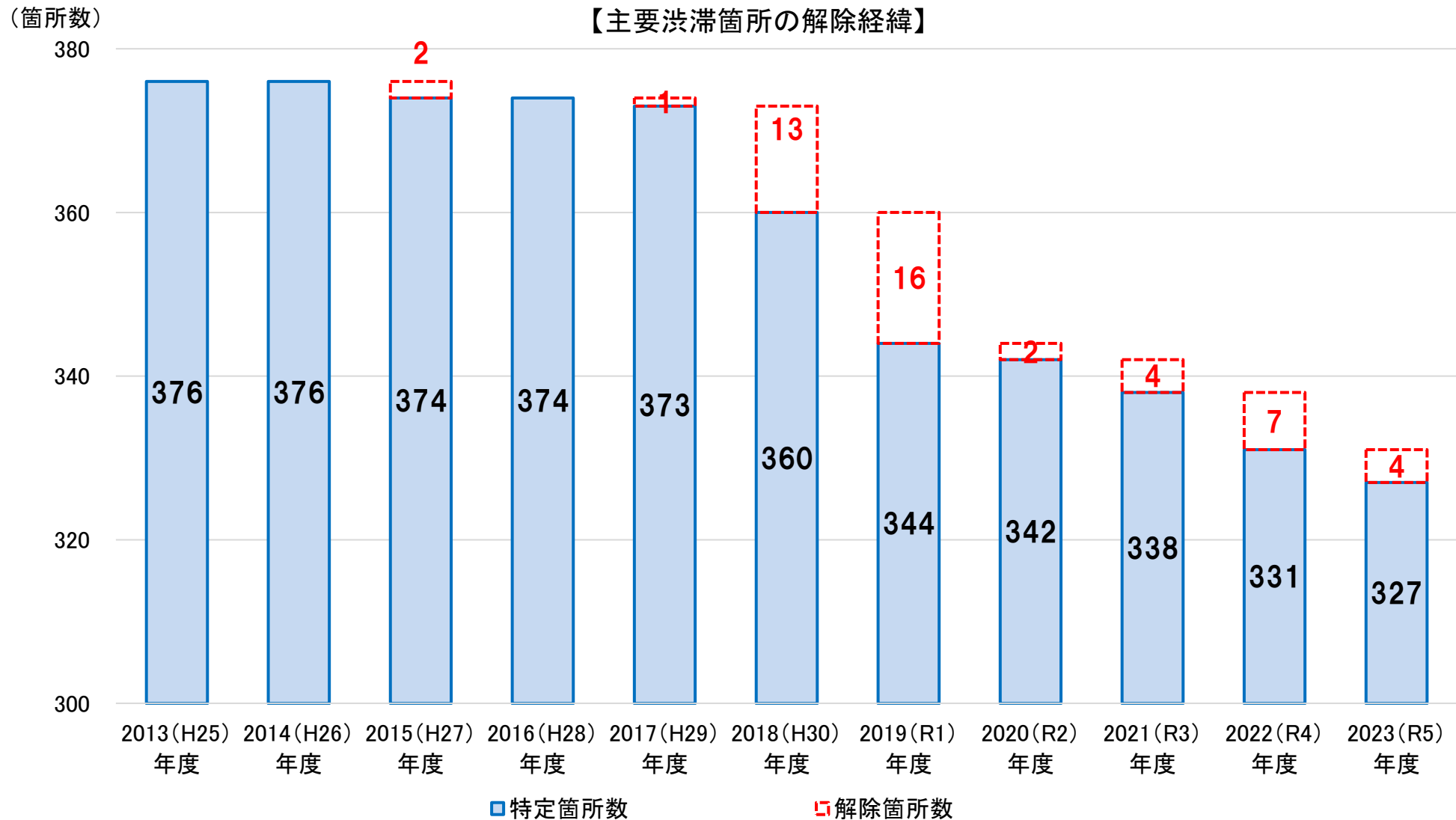


エリア…都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
区間…交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

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、R2年度2箇所、R3年度4箇所、R4年度7箇所、R5年度4箇所の計49箇所解除。

○R5年度末時点で、特定箇所は327箇所。



■2023年度以降の主な開通箇所と今後の開通予定箇所

	開通時期	地区名	事業名称	対象概要	事業者
④⑦	2023.7	志木市・富士見市	一般国道254号和光富士見バイパス（志木市～富士見市）	新設県道の整備 L＝1.4km	埼玉県
④⑧	2023.11	三郷市	三郷流山橋有料道路	埼玉県三郷市前間地内～千葉県流山市三輪野地内 L＝2.0km	埼玉県道路公社
④⑨	2023.11	さいたま市	一般国道463号越谷浦和バイパス（鶴巻ランプ）	Dランプ：R463越谷方面からR122川口方面へのアクセス Iランプ：R122岩槻方面からR463浦和駅方面へのアクセス Gランプ：東北自動車道岩槻方面からR463浦和駅方面へのアクセス	さいたま市
⑤⑩	2023.11	埼玉県	第二産業道路（県道さいたま菖蒲線）原市平塚工区	新設県道の整備 L＝0.9km	埼玉県
⑤⑪	2024.3	さいたま市	道場三室線（与野中央通り～新大宮バイパス）	新設道路の整備 L＝1.2km	さいたま市
⑤⑫	2024.3(予定)	鶴ヶ島市	一般国道407号鶴ヶ島日高バイパス(鶴ヶ島工区)	新設県道の整備 L＝0.6km	埼玉県

■2022年度までの主な開通箇所

	開通時期	地区名	事業名称
①	2013.3	所沢市	県道所沢堀兼狭山線
②	2013.9	秩父市	県道皆野両神荒川線(賛川工区第Ⅰ期整備区間)
③	2014.12	羽生市	国道122号昭和橋
④	2015.3	桶川市	圏央道(久喜白岡JCT～境古河IC)
⑤	2015.3	春日部市	国道4号春日部古河バイパス
⑥	2015.3	飯能市	国道299号吾野トンネル
⑦	2015.9	東松山市	東松山桶川線(北本立体)
⑧	2015.10	桶川市	圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)
⑨	2016.2	東松山市	県道岩殿観音南戸守線バイパス
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)
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)
⑫	2017.3	越谷市	県道越谷八潮線
⑬	2017.3	秩父市	国道140号皆野秩父バイパス(第一期区間)
⑭	2017.3	入間市	国道16号入間狭山拡幅
⑮	2017.7	飯能市	国道299号台飯能工区
⑯	2017.7	さいたま市	第二産業道路(大和田工区)
⑰	2018.3	秩父市	国道140号皆野秩父バイパス(第二期区間)
⑱	2018.3	深谷市	伊勢崎市深谷線 上武大橋
⑲	2018.3	加須市	国道354号 板倉北川辺バイパス
⑳	2018.6	三郷市	東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)
㉑	2019.3	川越市	県道川越北環状線(小室工区)
㉒	2019.3	さいたま市	三橋中央通線(三橋工区)
㉓	2019.3	さいたま市	大谷場高木線(道場工区)

	開通時期	地区名	事業名称
㉔	2019.4	熊谷市	県道熊谷羽生線
㉕	2019.5	熊谷市	県道熊谷館林線
㉖	2019.7	熊谷市	県道青山熊谷線
㉗	2019.8	熊谷市	県道熊谷太田線
㉘	2020.1	杉戸町	県道次木杉戸線
㉙	2020.3	加須市	国道125号栗橋大利根バイパス
㉚	2020.3	所沢市	県道練馬所沢線(下安松工区)
㉛	2020.12	深谷市	花園本庄線
㉜	2021.1	加須市	久喜騎西線
㉝	2021.1	小川町	本田小川線
㉞	2021.2	ときがわ町	大野東松山線
㉟	2021.3	幸手市	幸手境線
㊱	2021.3	日高市	国道407号 鶴ヶ島日高バイパス
㊲	2021.3	松伏町	越谷野田線
㊳	2021.3	上里町	児玉新町線
㊴	2021.3	さいたま市	田島大牧線(2工区)
㊵	2021.9	鶴ヶ島市	国道407号鶴ヶ島日高バイパス
㊶	2022.3	加須市	県道久喜騎西線バイパス
㊷	2022.3	深谷市	県道花園本庄線
㊸	2023.3	久喜市・幸手市	圏央道4車線化(久喜白岡JCT～幸手IC)
㊹	2023.3	日高市	日高川島線 南平沢工区
㊺	2023.3	小川町	県道本田小川線バイパス
㊻	2023.3	三郷市	三郷流山線バイパス（一部区間）



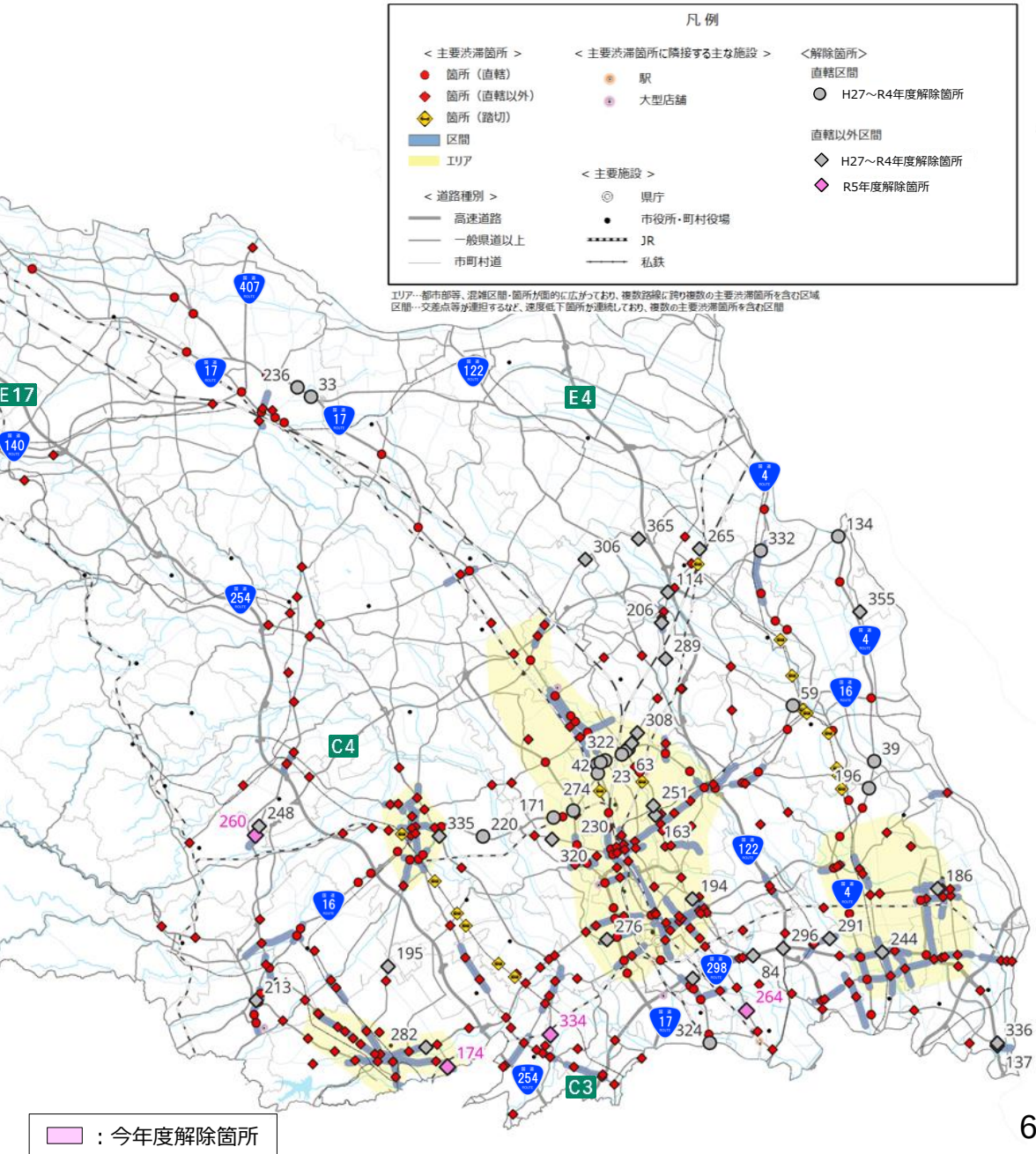
【参考】主要渋滞箇所 解除箇所 位置図(国道・県道・市道)

○ 解除箇所 直轄区間(23箇所)

No.	区分	管理者	交差点名	解除年度
23	素案	直轄	吉野(東)交差点	H30
33	素案	直轄	上之(雷電神社)交差点	R4
39	素案	直轄	赤沼交差点	R3
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
137	素案	直轄(北首都)	三郷南IC出入口交差点	R3
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
199	パブコメ	直轄(北首都)	文蔵4丁目交差点	R4
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
244	パブコメ	直轄(北首都)	(仮)国道298号側道旭町2丁目交差点	R4
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
332	パブコメ	直轄	南一丁目交差点	R4
336	パブコメ	直轄(北首都)	外環三郷南出入口交差点	R1

○ 解除箇所 直轄以外区間(26箇所)

No.	区分	管理者	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
174	パブコメ	都道府県	(仮)下安松交差点	R5
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)さいたま栗橋線二子関東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
248	パブコメ	都道府県	(仮)国道407号日高市東基日高工場前交差点	R3
251	パブコメ	市町村	(仮)さいたま蒲溝線 東武野田線大和田陸橋北交差点	R2
260	パブコメ	都道府県	(仮)国道407号日高市下高萩新田シグマ光機前交差点	R5
264	パブコメ	都道府県	西川口駅入口交差点	R5
265	パブコメ	都道府県	(仮)幸手久喜線 跨線橋東詰交差点	R1
276	パブコメ	市町村	(仮)さいたま鴻巣線桜区道場1丁目交差点	R4
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
291	パブコメ	都道府県	(仮)安行メディカルクリニック前交差点	R2
295	パブコメ	都道府県	(仮)さいたま栗橋線 原市北交差点	R1
296	パブコメ	都道府県	(仮)川口JCT下交差点	R4
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
320	パブコメ	市町村	(仮)さいたま春日部線西区指扇さいたまコープ前交差点	R4
334	パブコメ	都道府県	泉水3丁目交差点	R5
335	パブコメ	都道府県	(仮)国道254号小仙波IC南交差点	R3
355	パブコメ	都道府県	椿交差点	R1
365	パブコメ	都道府県	清久さく通り入口交差点	H30



主要渋滞箇所の解除について(変更案)

- 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、以下のいずれの条件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

【条件③】 主道路・従道路ともに渋滞が確認されていない。

■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

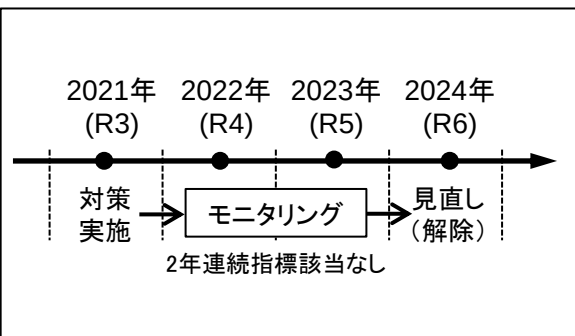
指標③: 休日昼間12時間5%タイル 10km/h以下

[集計期間]

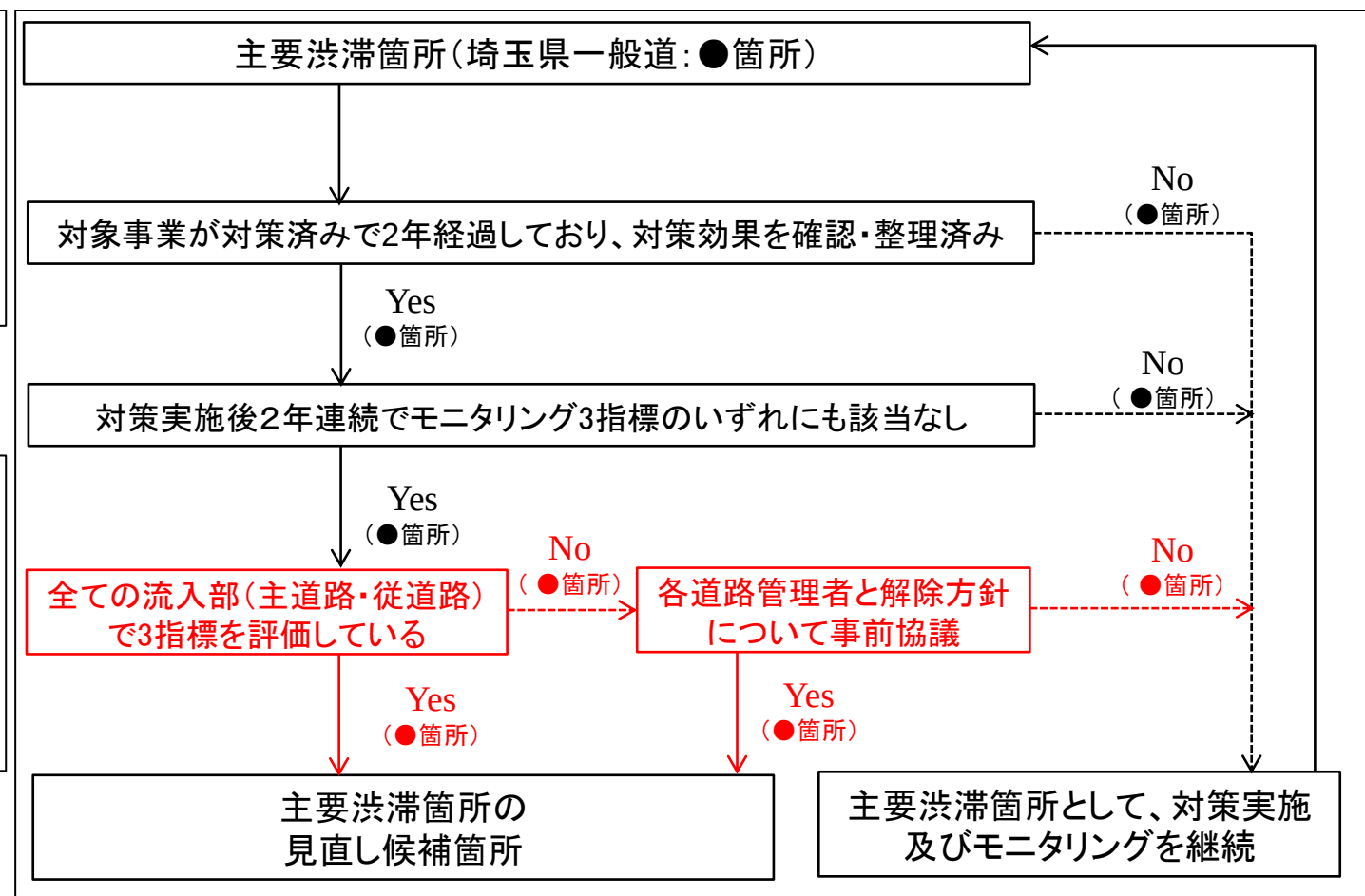
2022年: 1月～12月(12ヶ月)

2023年: 1月～12月(12ヶ月)

■主要渋滞箇所見直しのタイミング



■主要渋滞箇所 解除フロー



主要渋滞箇所(パブコメ箇所)の解除について(変更案)

○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。

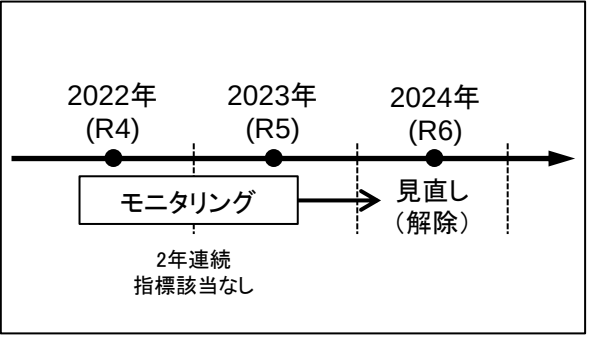
【条件①】 過去2年連続でモニタリング指標の3指標いずれにも該当しない

【条件②】 主道路・従道路ともに渋滞が確認されていない。

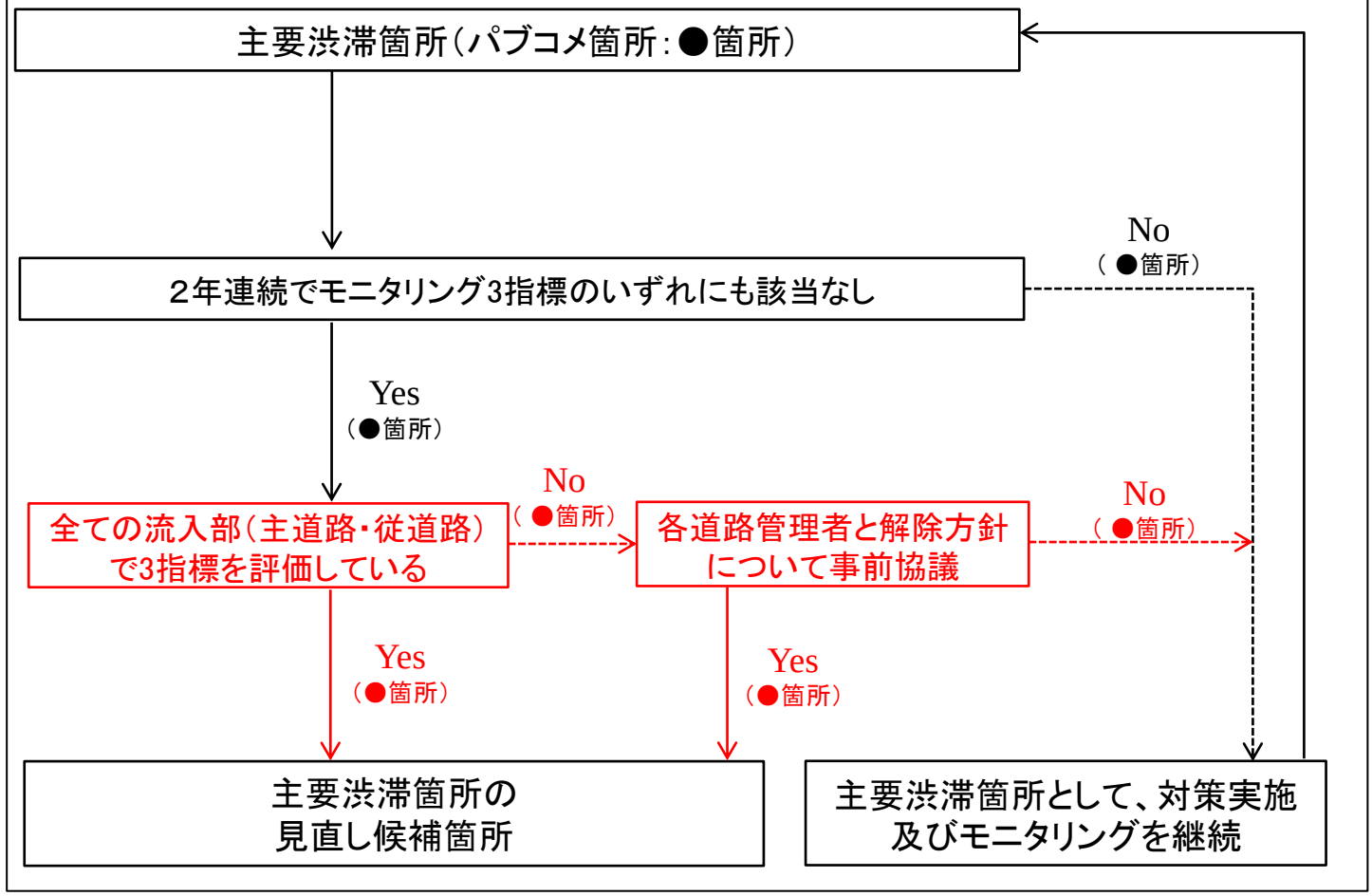
■主要渋滞箇所要件(3指標)

- 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
- [集計期間]
- 2022年: 1月～12月(12ヶ月)
 - 2023年: 1月～12月(12ヶ月)

■主要渋滞箇所見直しのタイミング



■主要渋滞箇所 解除フロー



(3) パフォーマンス・マネジメントの展開

■生産性向上やカーボンニュートラルへの貢献のため、求められるサービスレベルに応じて、道路ネットワークのパフォーマンスを向上する取組（パフォーマンス・マネジメント）を推進します。

<背景/データ>

・交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるパフォーマンスの低下

〔 実勢速度※1 (36km/h) は自由走行速度※2 (61km/h) の
6 割程度 (R3 年度時点) 〕

【サービスレベルの観測・評価】

○サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的な対策を実施するために必要なデータの取得や基準等の整備を推進

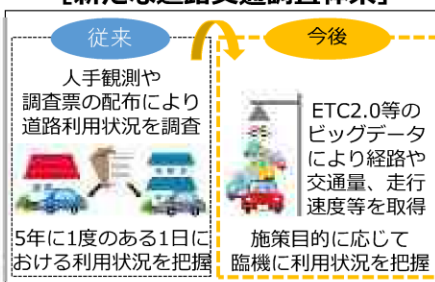
○地域道路経済戦略研究会※3等を活用し、サービスレベルの観測・評価手法の検討やパフォーマンス向上に向けた取組を推進

○ETC2.0等のビッグデータを活用することで、従来の全国道路・街路交通情勢調査を見直し、新たな道路交通調査体系を構築

【道路のパフォーマンスの概念図】



【新たな道路交通調査体系】



【パフォーマンス向上の取組】

○求められるサービスレベルに応じた局所的・面的な渋滞対策や、2 + 1 車線化※4、ラウンドアバウト※5の活用など新たな対策を推進

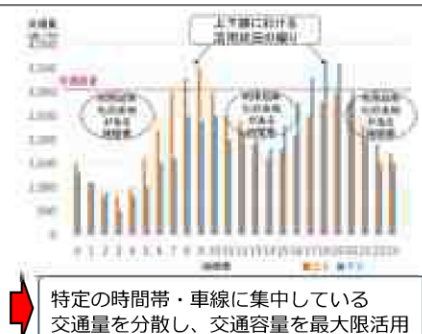
○既設インフラが持つポテンシャルの更なる有効活用を図るため、地域との協働や変動料金制を含むTDM等、需要サイドとの連携を推進

○有事でもパフォーマンスを発揮するため、災害時交通マネジメント※6を被災後速やかに実施

【新たな対策の事例】



【交通容量の有効活用のイメージ】



- ※1：平均旅行速度（高速道路、一般国道、主要地方道及び都道府県道を対象にETC2.0より算出）
- ※2：上位10%タイル速度（算出条件は同上）
- ※3：有識者の意見を踏まえ、道路空間を活用した地域経済活性化戦略や社会実験・実装に関する研究を実施
- ※4：既設の2車線道路に付加車線を設置し、交通容量を拡大する手法
- ※5：信号待ち時間の削減による交通円滑性の向上や、5枝以上の多枝交差点における処理能力の向上による交通容量の拡大等が見込まれる交差点において導入を検討
- ※6：国土交通省、警察、地方公共団体、高速道路会社、学識経験者、関連団体、事業者等で構成される災害時交通マネジメント検討会を通じて実施

渋滞対策の進め方～局所渋滞対策事業の創設～

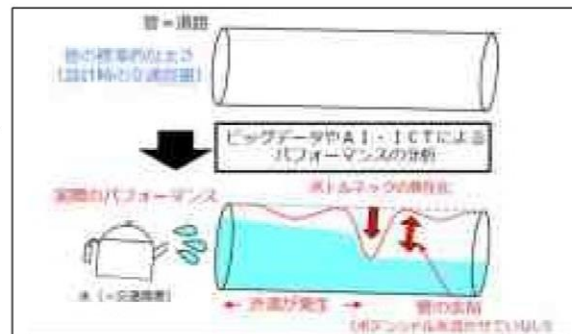
令和6年度 道路関係予算概要(令和6年1月 国土交通省道路局・都市局)より

局所渋滞対策事業の創設

シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【目的】

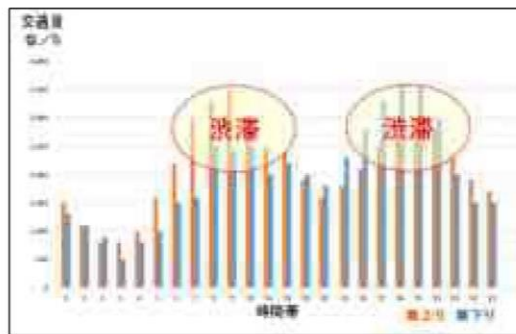
ビッグデータ等の活用により、求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な局所改良を実施することでネットワークのパフォーマンス改善を図る



▲道路のパフォーマンスの概念図

【分析・評価】

E T C 2. 0等のビッグデータやI C Tを活用し、求められるサービスレベルに対する実際のパフォーマンスの分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

【対策】

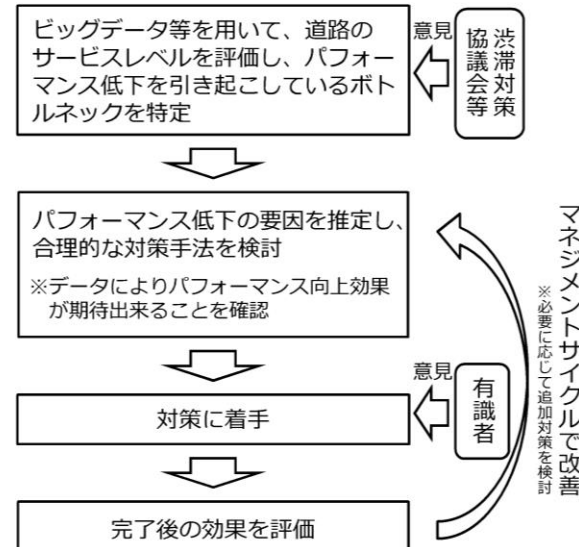
車線運用の変更など従来の手法に加え、2 + 1車線化など、要因に即した効率的・効果的な新たな対策※を柔軟に実施



▲新たな対策の事例

※この他、ゼブラ帯設置、追加ランプ、直行方向の交差点立体化など既存の対策手法にとらわれず検討

【事業の流れ】



11