

埼玉県全体における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

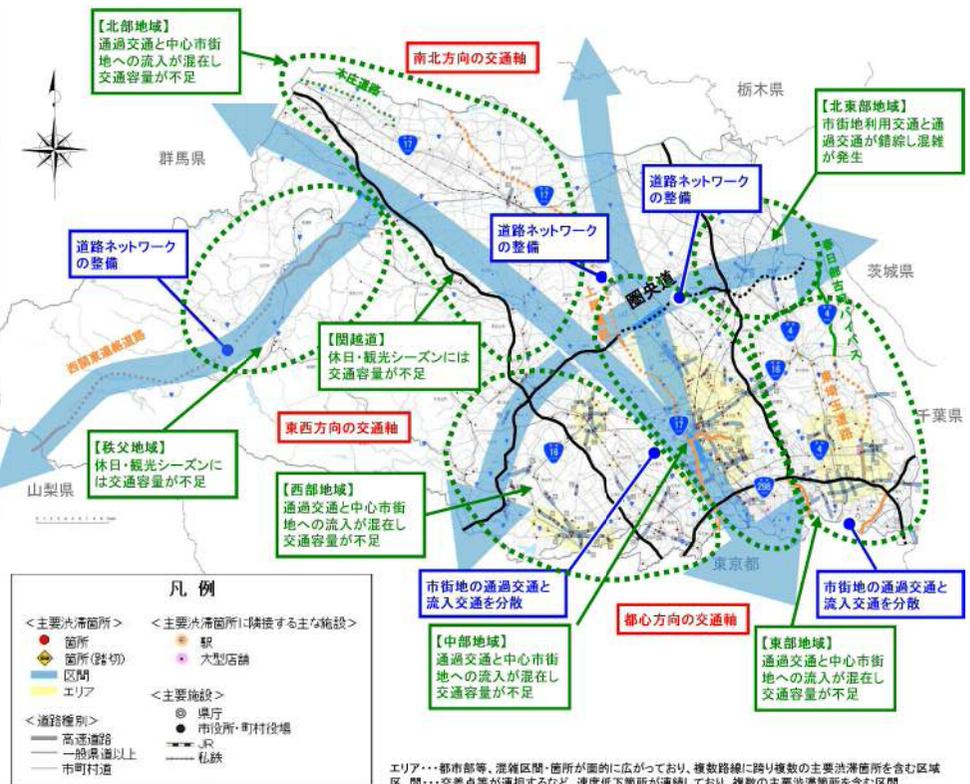
1. 埼玉県の概況

	概要
埼玉県の状況	<ul style="list-style-type: none"> 県内の人口の増加率は近年鈍化しているものの、県南地域(国道16号を含む内側地域)への集中傾向は続いており、自動車保有台数も平成3年から平成23年の20年間で約6割増加しています。 また、県内の旅客輸送の約7割(平成21年)が自動車交通であり自動車での移動が地域の重要な交通手段となっています。 県内の道路網は、歴史的に江戸時代の街道が基幹的な幹線道路へ変化したことや、荒川などの河川が南北に位置するなど地理的な分断要素により、南北方向に比較し東西方向の交通ネットワークが不足しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県においては、中心都市であるさいたま市を含む県南地域に人口が集積しており、埼玉県の2割の面積に県内の渋滞損失の約6割が集中するとともに約7割の主要渋滞箇所が集中しています。 都心と群馬・栃木県方面を繋ぐ南北方向の関越自動車道、国道4号、国道17号等の主要幹線道路においては、交通需要の増大する朝夕の通勤・通学時や休日や観光シーズンに交通容量の不足から渋滞が顕著となっています。 東西方向の都市間を結ぶ幹線道路においては、道路交通ネットワーク整備が不十分なため、都市内交通と主要都市間の交通が限られた国道16号等の主要幹線道路に集中し渋滞が発生しており、周辺の生活道路においても主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県内においては、朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞、限られた道路ネットワークに都市間交通と都市内交通が集中することによる交通渋滞、休日・観光シーズンの交通渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。
道路整備等	<p>①南北方向の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心と群馬・新潟方面を繋ぐ南北方向の高速道路ネットワークである関越自動車道の朝夕の通勤・通学時間帯や休日や観光シーズンの交通需要に対して交通容量が不足する渋滞について、交通容量の拡大を図る対策の検討・実施を行います。 <ul style="list-style-type: none"> → 南北の高速道路ネットワークの交通容量の拡大(関越道 鶴ヶ島JCT付近～前橋IC付近) 人と交通が集中する中部地域や東部地域における、都心と地方部を繋ぐ南北方向の交通軸の朝夕の通勤・通学時間帯や休日や観光シーズンの交通需要に対して交通容量が不足する渋滞について、バイパスの整備や交差点改良等による交差点の円滑化や交通容量の拡大を図るとともに信号現示の調整やのソフト対策を実施していきます。 <ul style="list-style-type: none"> → 交通容量の拡大(国道17号上尾道路、国道4号東埼玉道路等) <p>②東西方向の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市を迂回する道路ネットワークの整備により、都市中心部に向かう幹線道路に集中する交通の抑制・分散を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> → 環状道路の整備(首都圏中央連絡自動車道) 道路ネットワークが不足する東西方向の交通軸について、都市計画道路の整備により交通容量の拡大、交通の円滑化を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> → バイパスの整備(国道463号バイパス 等)

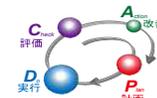
3. 埼玉県全体の交通ネットワークイメージ



今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策や一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。

- 朝夕の通勤・通学時間帯に集中する交通による渋滞、都市間交通と都市内交通の輻輳に対する渋滞、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策を進めて参ります。
- 人と交通が集中する中央地域において、『(仮称)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』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検討して参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会が主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



埼玉県東部地域における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

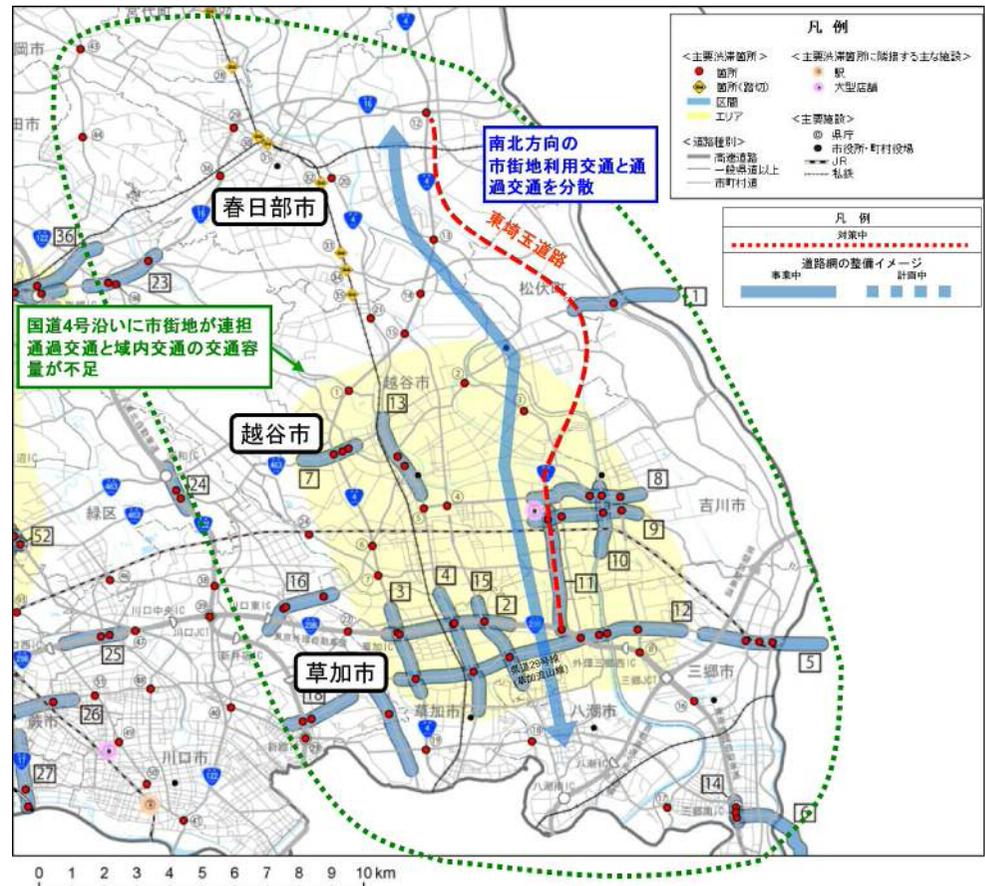
1. 埼玉県東部地域の概況

	概要
埼玉県東部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県東部地域は、都心から約20km圏にあって、都心から東北・常磐方面へ主要放射軸が延びており、都心への利便性が高い地域となっています。 高度成長期には、都心に近接する恵まれた交通利便性などにより、大規模な住宅団地の造成などによって人口が急増し、主要幹線道路及び鉄道沿線に新たな市街地が形成されています。 近年では越谷レイクタウン等の大規模土地区画整理事業による商業施設の立地や、三郷インターチェンジ周辺においては、土地区画整理地内における物流施設等の立地が進んでいる状況です。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 南北方向及び東西方向の都市間を結ぶ幹線道路においては、交通ネットワーク整備が不十分なため、都市内交通と都市間交通が主要幹線道路に集中し、朝夕の通勤・通学時に限らず国道4号や国道298号等の主要幹線道路や周辺の県道29号線等の生活道路で主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や周辺の住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生しています。 幹線道路沿線には大規模店舗、物流施設等の立地が進んでおり、その周辺部で交通集中による渋滞が多く発生しています。

2. 対策の方向性

	概要
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> 南北方向の渋滞対策 <ul style="list-style-type: none"> 南北方向の交通軸における渋滞について、市街地中心部を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地中心部を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> → 道路ネットワークの整備(国道4号東埼玉道路等) 東西方向の渋滞対策 <ul style="list-style-type: none"> 交通需要に対して交通容量が不足する東西交通軸の主要渋滞箇所について、道路ネットワークの整備による交通の転換・分散や交差点の円滑化、交通容量の拡大を図るとともに信号現示の調整によるソフト対策を実施していきます。 <ul style="list-style-type: none"> → 道路ネットワークの整備(東京外かく環状道路(三郷～高谷)の整備) → 交差点の円滑化(右折レーンの設置等) 利用者交通の集中による商業施設等へのアクセス道路の渋滞対策 <ul style="list-style-type: none"> 主要な商業施設等へのアクセス道路の主要渋滞箇所においては、交通容量の拡大やアクセス道路の整備などのハード施策と信号現示の調整によるソフト施策を併せて実施してまいります。 <ul style="list-style-type: none"> → 交通容量の拡大(国道4号東埼玉道路等)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 信号現示の調整による交通の整流化を図ります。

3. 埼玉県東部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等

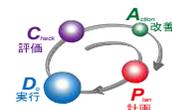


今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。

→ 都市間交通と都市内交通が集中することによる南北・東西の交通軸の渋滞、利用者交通の集中による商業施設へのアクセス道路の渋滞について道路ネットワークの整備対策等の対策を進めて参ります。

- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会が主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



埼玉県中部地域における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

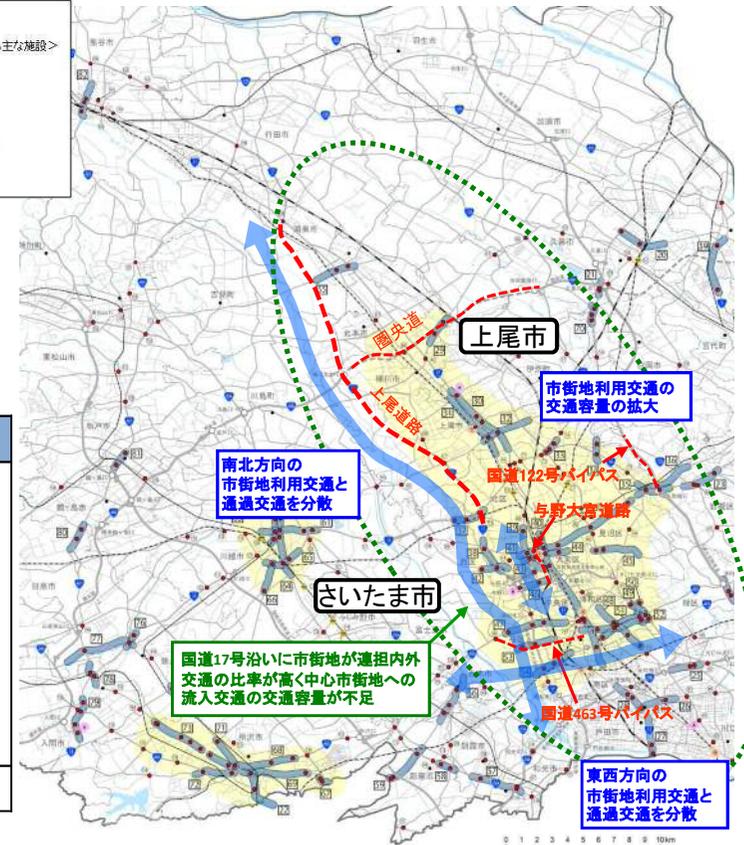
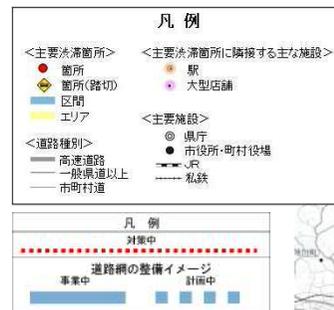
H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

1. 埼玉県中部地域の概況

	概要
埼玉県中部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市は業務核都市として位置づけられており、国道17号の沿線の「浦和地区」「大宮さいたま新都心地区」を中心に商業・会社等の業務施設、行政施設が集中しています。 市街地は、旧中山道沿いの大宮台地上などの鉄道利便性の高い地域を中心に形成されており、主な鉄道駅である大宮駅周辺、浦和駅周辺に商業施設が集積しています。 自動車専用道路をはじめとする広域的な道路ネットワークや都市の骨格を形成する都市計画道路の整備率が低い状況となっています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 南北方向の都市間を結ぶ幹線道路においては、交通需要の増大する朝夕の通勤・通学時に限らず主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や周辺の住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生しています。 東西方向の都市間を結ぶ幹線道路においては、道路交通ネットワーク整備が不十分なため、都市内交通と主要都市間の交通に限られた国道16号等の主要幹線道路に集中し渋滞が発生しており、周辺の生活道路においても主要幹線道路の渋滞を避ける迂回交通や住宅地からの交通により慢性的な渋滞が発生しています。

3. 埼玉県中部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



2. 現在の対策等

	概要
道路整備等	<p>①南北方向の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通需要に対して交通容量が不足する南北方向の交通軸である国道17号等の主要渋滞箇所について、バイパスの整備による交差点の円滑化や交通容量の拡大を図るとともに信号現示の調整によるソフト対策を実施していきます。 <ul style="list-style-type: none"> → 交通容量の拡大(国道17号上尾道路、与野大宮道路等) 交差点形状や道路構造に起因する速度低下について、バイパスの整備による交差点の円滑化や交通容量の拡大を実施します。 <ul style="list-style-type: none"> → 交通容量の拡大(国道122号バイパス等) <p>②東西方向の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市を迂回する環状方向の道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、都心へ向かう主要幹線道へ集中する流入交通の分散を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> → ネットワーク道路の整備(首都圏中央連絡自動車道) 市街地中心部を迂回するバイパスの整備により、東西方向の交通軸の交通容量の拡大、交差点の円滑化を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> → 交通容量の拡大(国道463号バイパス)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 信号現示の調整による交通の整流化を図ります。

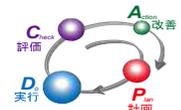
今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策や一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。

→ 交通需要に対して交通容量が不足することに起因する南北・東西方向の交通軸における渋滞について、バイパス整備による交通容量の拡大や環状道路ネットワークの整備による交通の転換・分散を図ります。

・『(仮称)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』を立ち上げ、各道路管理者や警察が連携して、南北・東西方向の渋滞対策を検討して参ります。

・ 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会が主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



埼玉県西部地域における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

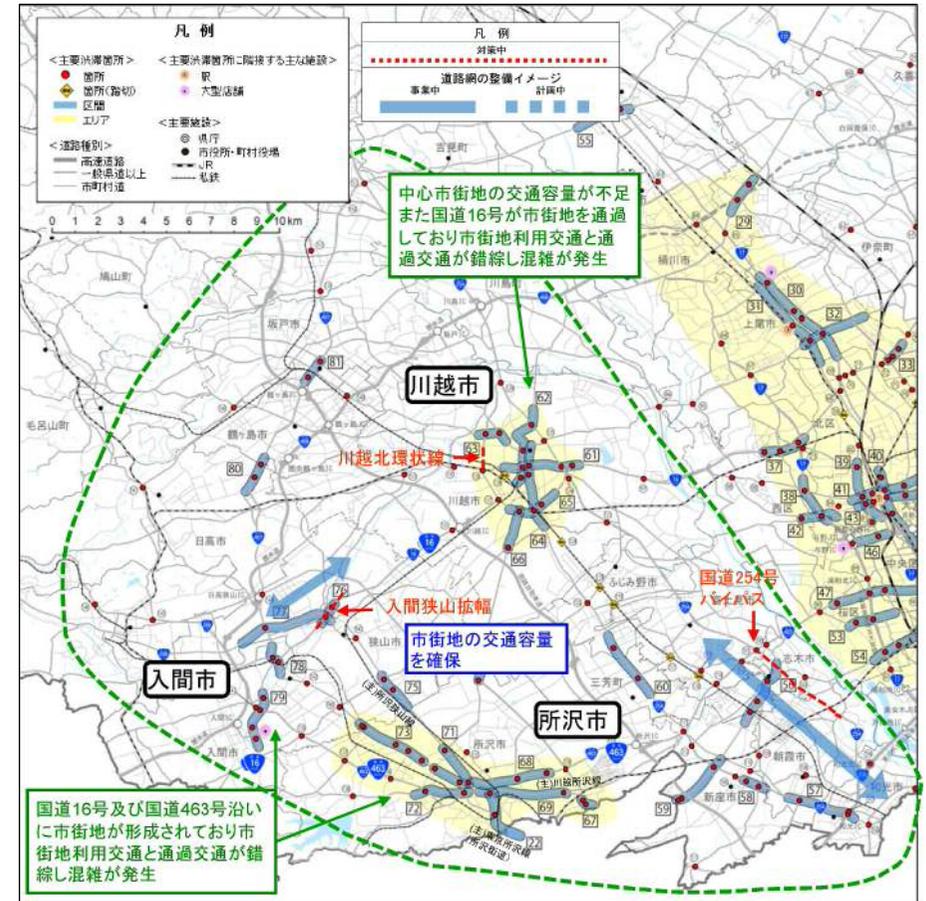
1. 埼玉県西部地域の概況

	概要
埼玉県西部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県西部地域は、中核市である川越市、特例市である所沢市等があり、主要幹線道路及び鉄道沿線に市街地が形成され、川越駅、所沢駅を中心に商業施設等が集積しています。 川越市は、都心から30km圏にあって、作物などを生産する近郊農業、交通の利便性を生かした流通業、伝統に培われた商工業、豊かな歴史と文化を資源とする観光など、充実した都市機能を有しています。 所沢市や入間市周辺は、都心に近接する恵まれた交通利便性などにより、自動車関連企業、商業施設等の立地が進んでいます。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 川越市は、埼玉県を東西に連絡する国道16号が、市中心部の環状道路の一部として機能しているため、交通需要の増大する朝夕の通勤、通学時や休日に交通容量が不足する箇所での渋滞が発生しています。 所沢市は、埼玉県を東西に連絡する国道463号や、東京都西部と埼玉県西部を結ぶ所沢街道といった主要幹線道路が市中心部を通過しているため、通過交通と市中心部への流入交通が混在し容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。 入間市では、幹線道路沿線に商業施設の立地が進み、その周辺で交通集中による渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

	概要
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> 東西方向の渋滞対策 交通需要に対して交通容量が不足している渋滞に対しては、交通容量の拡大により交通の分散を図ります。 → 交通容量の拡大(入間狭山拡幅) 市街地における渋滞対策 主要な商業施設等へのアクセス道路の主要渋滞箇所においては、環状道路の整備や交差点改良などのハード施策と信号現示の調整によるソフト施策を併せて実施してまいります。 → 環状道路の整備(川越北環状線) → 交差点改良(右左折レーンの設置等) 南北方向の渋滞対策 地方部と都心を繋ぐ南北方向の交通需要に対して交通容量が不足している渋滞に対しては、交通容量の拡大により交通の円滑化を図ります。 → 交通容量の拡大(国道254号バイパス)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 信号現示の調整による交通の整流化を図ります。

3. 埼玉県西部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等

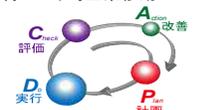


今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が相互に連携し道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。

→ 都市間交通と都市内交通が集中することによる東西・南北交通軸の渋滞、利用者交通の集中による商業施設へのアクセス道路の渋滞について道路拡幅による交通容量の拡大や交差点改良等の対策を進めて参ります。

・ 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



埼玉県北東部地域における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

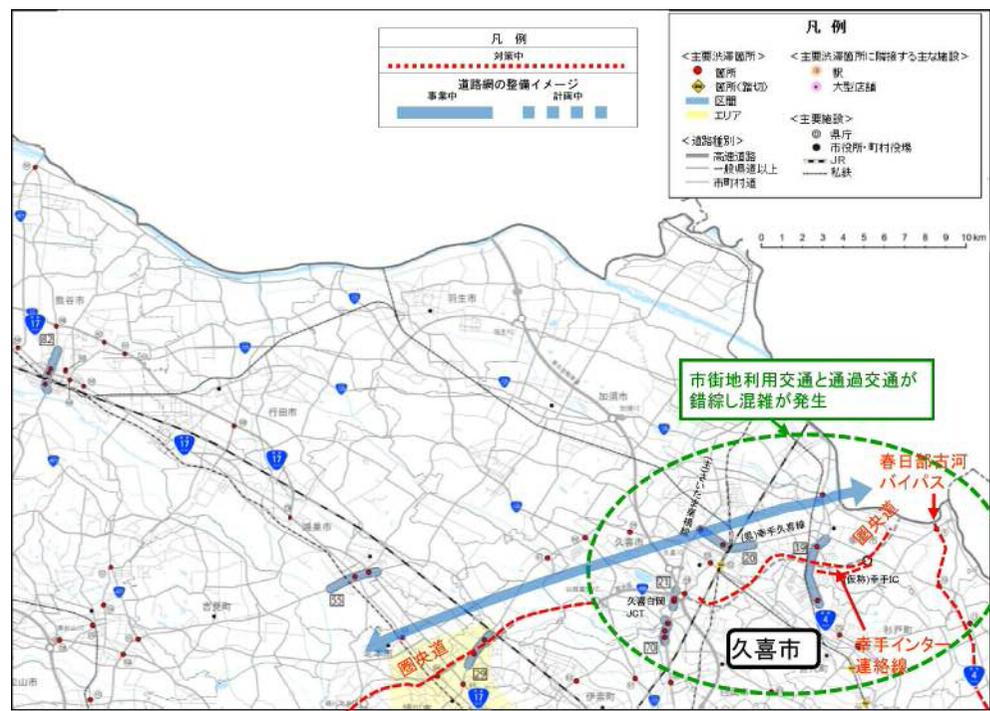
H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

1. 埼玉県北東部地域の概況

概要	
埼玉県北東部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県北東部地域は、久喜市、幸手市等の都市が分布しており、それらの都市の中心市街地周辺には、田園風景が分布しています。 圏央道の整備が進められていることから、インターチェンジの周辺部においては工業団地等の開発計画が進められています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線道路である国道4号及び(主)さいたま栗橋線が市街地内を通過していることや、久喜白岡JCT周辺には工業団地や物流拠点が集積していることから、通過交通と市中心部への流入交通が混在し朝夕のラッシュ時には容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。 東西を結ぶ幹線道路が少なく、沿線に商業施設等立地していることから、休日時には速度低下が発生しています。

3. 埼玉県北東部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



2. 対策の方向性

概要	
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> 市街地における渋滞対策 交差点改良により、道路交通の円滑化を図ります。 → 交差点改良(左右折レーンの設置等) 東西方向の渋滞対策 市街地利用交通と通過交通が集中し、交通需要に対して交通容量が不足している渋滞に対しては、道路ネットワークの整備による交通の転換・分散や交差点の円滑化を図ります。 → 道路ネットワークの整備(首都圏中央連絡自動車道、幸手インター連絡線)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 信号現示の調整による交通の整流化を図ります。

今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。

→ 都市間交通と都市内交通が集中することによる東西交通軸の渋滞について道路ネットワークの整備対策等の対策を進めて参ります。

- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



埼玉県北部地域における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

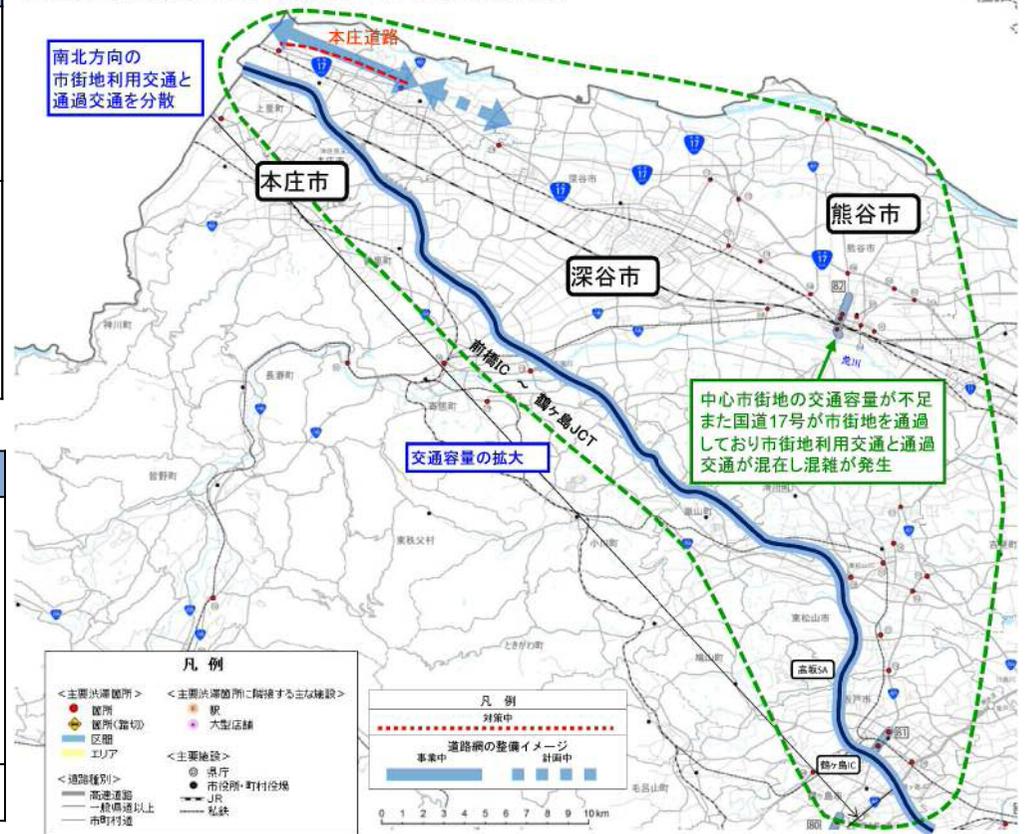
1. 埼玉県北部地域の概況

	概要
埼玉県北部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県北部地域は、特例市である熊谷市や、深谷市等の都市が分布しています。 熊谷市は、江戸時代から中山道の宿場町として栄え、県北最大の都市として発展し国道17号を始めとする4つの国道と、JR上越・北陸(長野)新幹線、JR高崎線、秩父鉄道が通る交通の要衝となっています。 本庄市は本庄早稲田駅を中心とした地域拠点整備事業が進められており、駅周辺では土地区画整理事業が実施され、本庄地方拠点都市地域の中核として研究機関などが立地しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 都心と群馬・新潟方面を繋ぐ南北方向の高速道路ネットワークにおいては、交通需要の増大する朝夕の通勤・通学時や休日や観光シーズンに交通容量が不足する箇所が顕著となっています。 当該地域は、国道17号沿線に市街地が発達しているため、通過交通と市中心部への流入交通が混在し、容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。 本庄市内は、国道17号等の限られた路線に交通が集中し、朝夕のラッシュ時には容量不足による速度低下や、主要交差点で渋滞が発生しています。 熊谷市は、市街地中心部において国道17号が通過し、国道407号などの幹線道路が交差していることから、中心市街地では慢性的に渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

	概要
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ①市街地における渋滞対策 交差点改良により、道路交通の円滑化を図ります。 → 交差点改良(右左折レーンの設置など) ②南北方向の渋滞対策 都心と群馬・新潟方面を繋ぐ南北方向の高速道路ネットワークである関越自動車道の朝夕の通勤・通学時間帯や休日や観光シーズンの交通需要に対して交通容量が不足する渋滞について、交通容量の拡大を図る対策の検討・実施を行います。 → 南北の高速道路ネットワークの交通容量の拡大(関越道 鶴ヶ島IC付近～高坂SA付近) 本庄市内において交通需要に対して交通容量が不足している渋滞に対しては、別線整備による交通容量の拡大により交通の分散を図ります。 → 交通容量の拡大(本庄道路)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 信号現示の調整による交通の整流化を図ります。

3. 埼玉県北部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



今後の対応方針

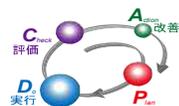
各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策や一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。

→ 市街地に集中する交通による渋滞に対する道路ネットワークの整備や都市間交通と都市内交通が集中することによる南北交通軸の渋滞について交通容量の拡大等の対策を進めて参ります。

・『(仮称)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』を立ち上げ、各道路管理者や警察が連携して、南北方向の渋滞対策を検討して参ります。

(PDCAサイクル)

・今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。



■ 埼玉県秩父地域における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

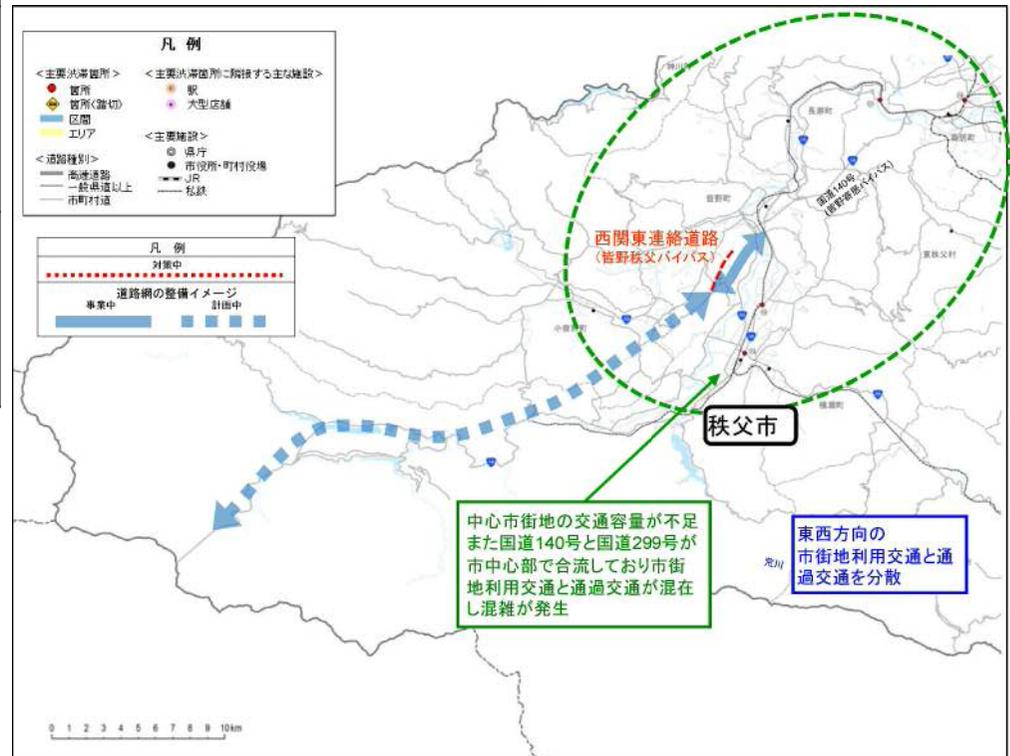
1. 埼玉県秩父地域の概況

概要	
埼玉県秩父地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県秩父地域は、標高2,000m前後の高山が連なり、地域の8割を森林が占めるなど緑豊かな自然環境を有しており、長瀧に代表される優れた景観にも恵まれ、多くの観光客が訪れる県内随一の観光地となっています。 秩父市は、セメント産業をはじめ、繊維産業や林業などを中心とした産業であり、近年では、電子部品や精密機械器具製造などのものづくり産業も盛んになってきています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域は、国道140号沿線に市街地が発達しているため、通過交通と市中心部への流入交通が混在し、容量不足による速度低下や渋滞が発生しています。 秩父市については、市中心部を国道140号が通過し、国道299号などの幹線道路が交差していることから、利用交通が集中し、慢性的に渋滞が発生しています。 休日や観光シーズンには、観光地へ向かう交通が国道140号に集中するため、渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

概要	
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ①市街地における渋滞対策 交差点改良により、道路交通の円滑化を図ります。 → 交差点改良(右左折レーンの設置等) ③休日等における観光交通による渋滞の対策について 休日や観光シーズンにおける交通集中による幹線道路の渋滞については、別線整備による交通容量の拡大により交通の分散を図ります。 → 交通容量の拡大(西関東連絡道路)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 信号現示の調整による交通の整流化を図ります。

3. 埼玉県秩父地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。

- 市街地に集中する交通による渋滞に対する道路ネットワークの整備や、休日や観光シーズンにおける観光地への経路における渋滞について、交通容量の拡大等の対策を進めて参ります。
- ・ 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、埼玉県移動性(モビリティ)向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)

