

第2回 埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WG

資料

平成27年6月1日

1. 埼玉県中央地域の交通状況（一般道）

- 南北方向では国道17号、東西方向では国道16号で交通量が多く、混雑度も1.75を超える区間が連続している。
- 国道17号は、平均旅行速度が低い区間が連続しており、慢性的な渋滞が発生している。
- 国道16号は、平均旅行速度が20km/h未満となっている区間は少なく、局所的に速度低下が発生している。

【H22道路交通センサス交通量】



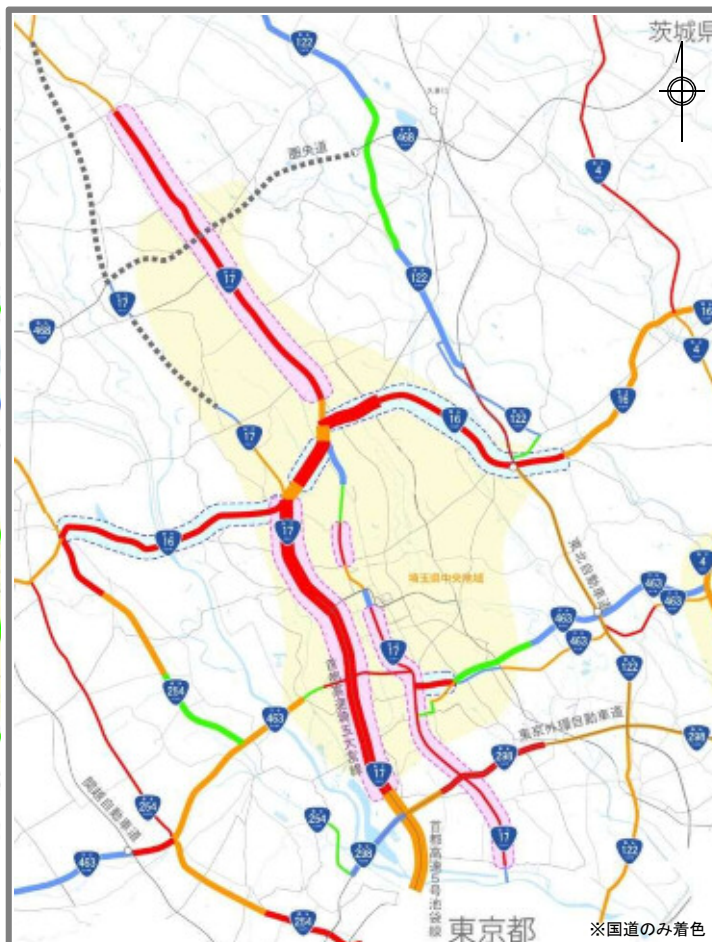
凡例 線色（H22センサス日交通量（台/日））

- 80,000台/日以上
- 50,000台/日以上
- 30,000台/日以上
- 30,000台/日未満

線幅（車線数）

- 6車線
- 4車線
- 2車線
- 埼玉県中央地域

【混雑度】



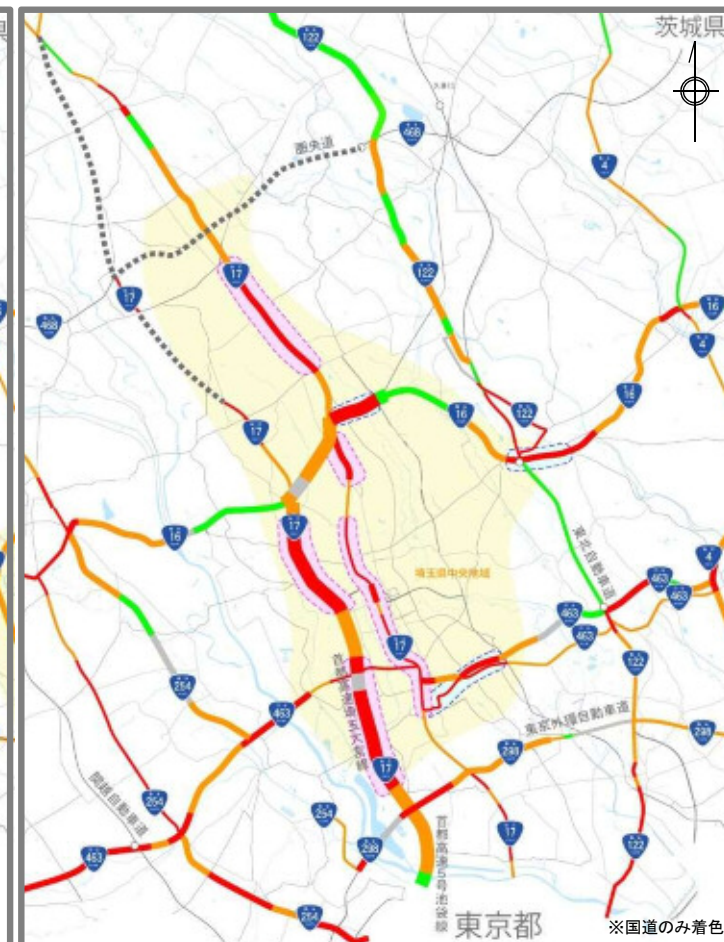
凡例 線色（混雑度＝日交通量/設計基準交通量）

- 1.75以上
- 1.25以上
- 1.00以上
- 1.00未満

線幅（車線数）

- 6車線
- 4車線
- 2車線
- 埼玉県中央地域

【平均旅行速度】



凡例 線色（旅行速度：km/h）

- 20km/h 未満
- 20km/h～30km未満
- 30km/h～40km未満
- 40km以上

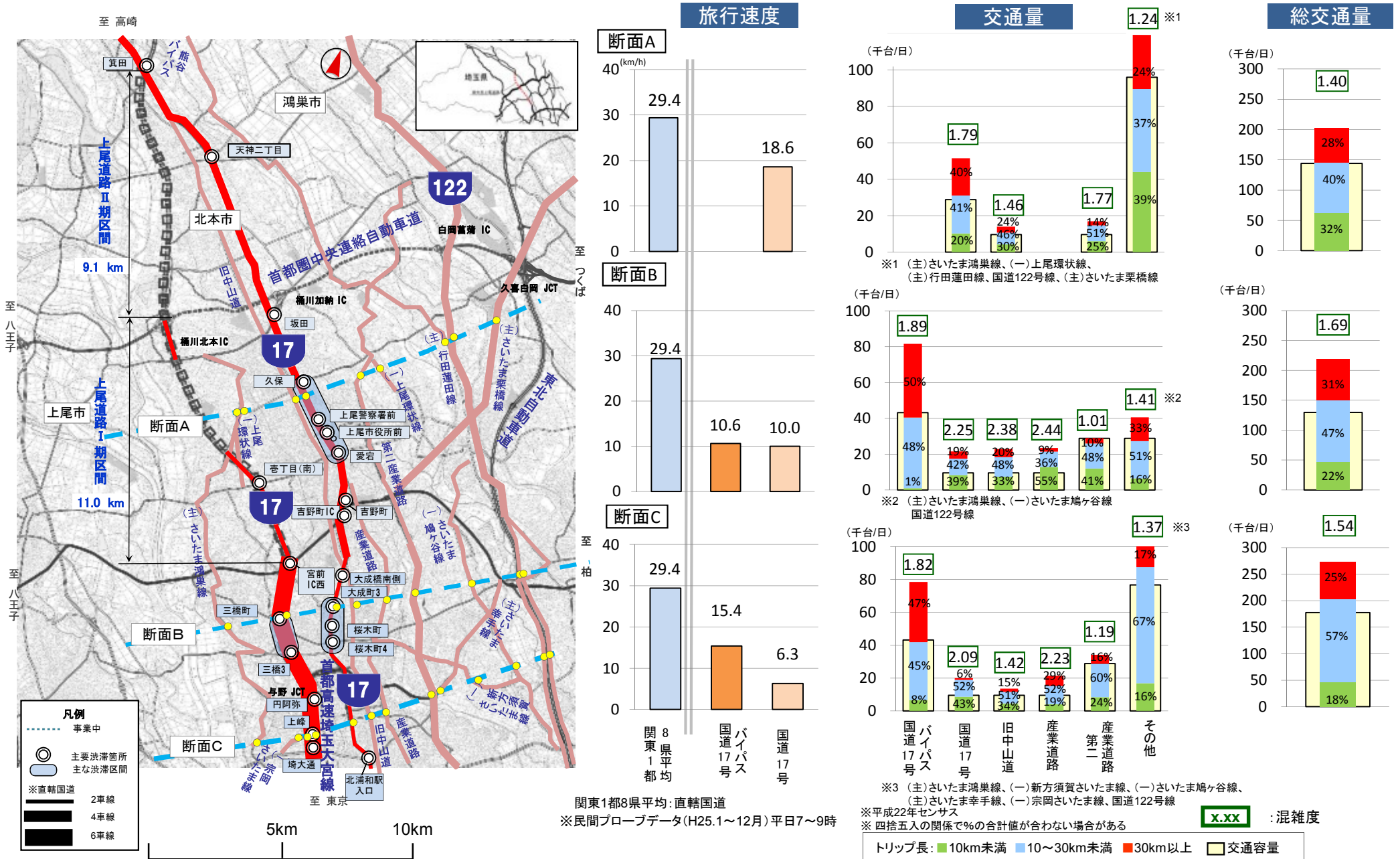
線幅（車線数）

- 6車線
- 4車線
- 2車線
- 埼玉県中央地域

※旅行速度は、平成26年（1月～12月）民間プローブデータにより集計。
※平日、7時～19時の平均旅行速度。

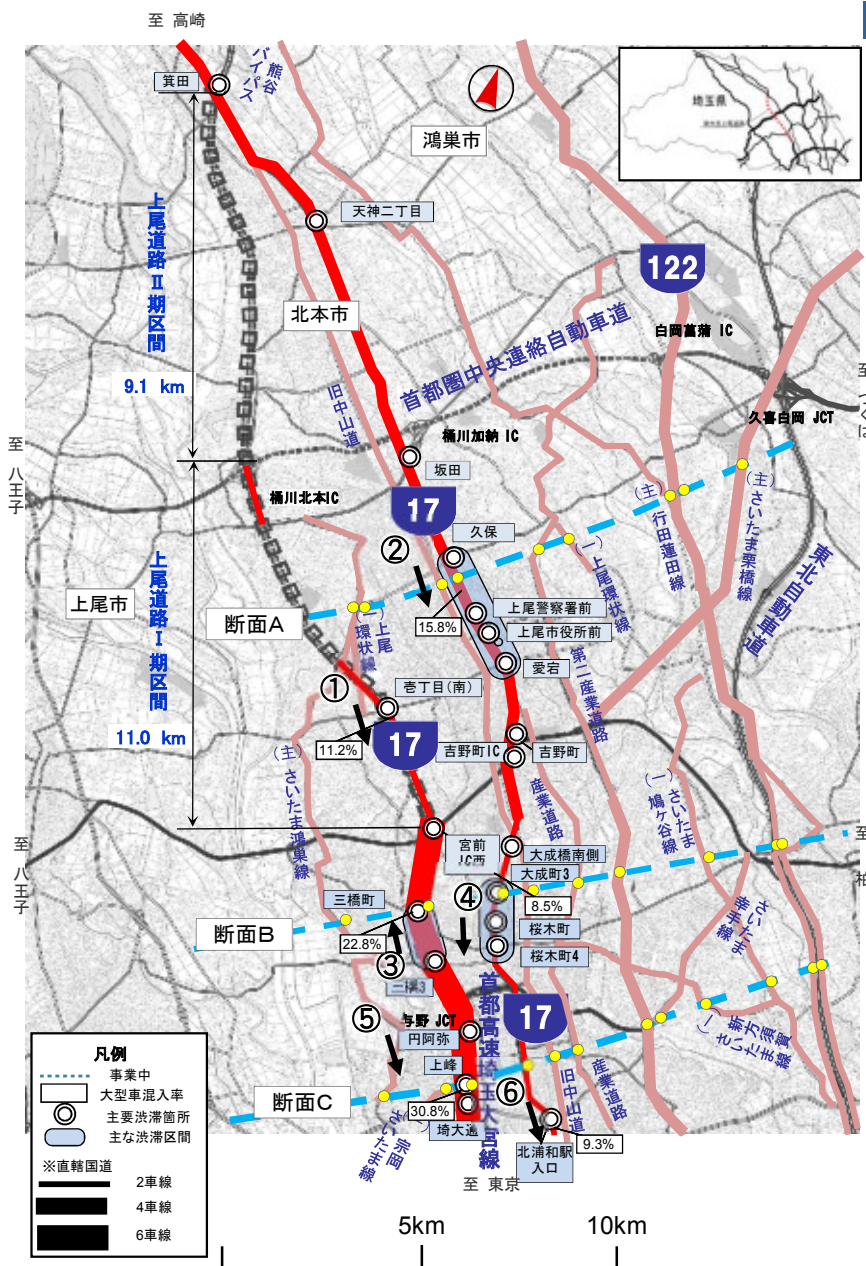
2-1. 埼玉県中央地域南北方向の渋滞要因（一般道）

- 国道17号（現道及びバイパス）において、平日朝の旅行速度が20km/h未満であり、関東平均より大きく下回っている。
- 南北方向の路線では、長距離トリップの交通により、容量不足に伴う渋滞が発生。



2-1. 埼玉県中央地域南北方向の渋滞状況（一般道）

- 国道17号バイパスは、長距離トリップと想定される大型車などが原因で、交通容量の不足により、交通渋滞が発生。
- 国道17号は、容量不足のほか、交差点の連担、沿道施設の集積に伴う渋滞が発生。



沿道状況

写真① R17BP 菅丁目南交差点付近

- ・上尾道路(暫定運用)終端部のため交通が集中



写真③ R17BP 三橋町交差点付近

- ・長距離トリップと想定される大型車の混在による交通容量不足



写真⑤ R17BP 上峰交差点付近

- ・長距離トリップと想定される大型車の混在による交通容量不足



写真② R17 久保交差点付近

- ・市街地の信号交差点の連続による速度低下



写真④ R17 桜木町交差点付近

- ・信号交差点の連続、沿道施設の集積による速度低下



写真⑥ R17 北浦和駅交差点付近

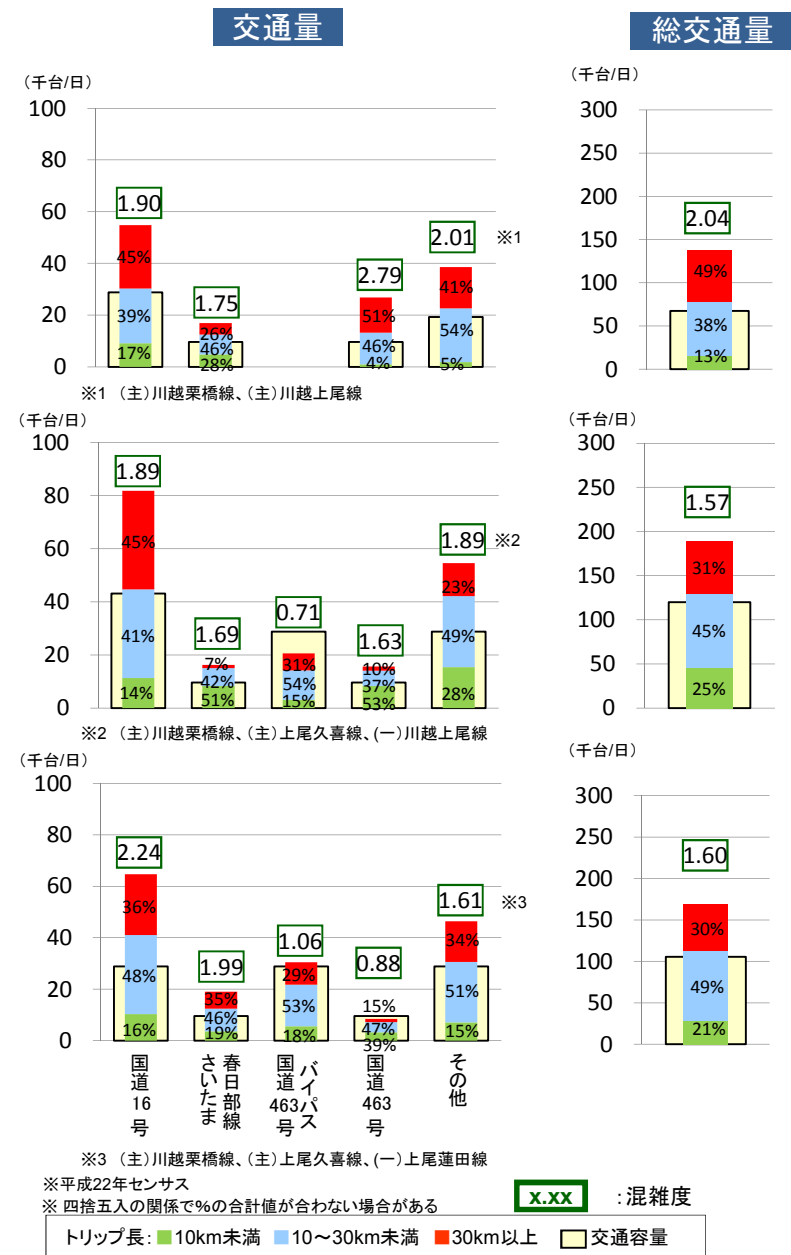
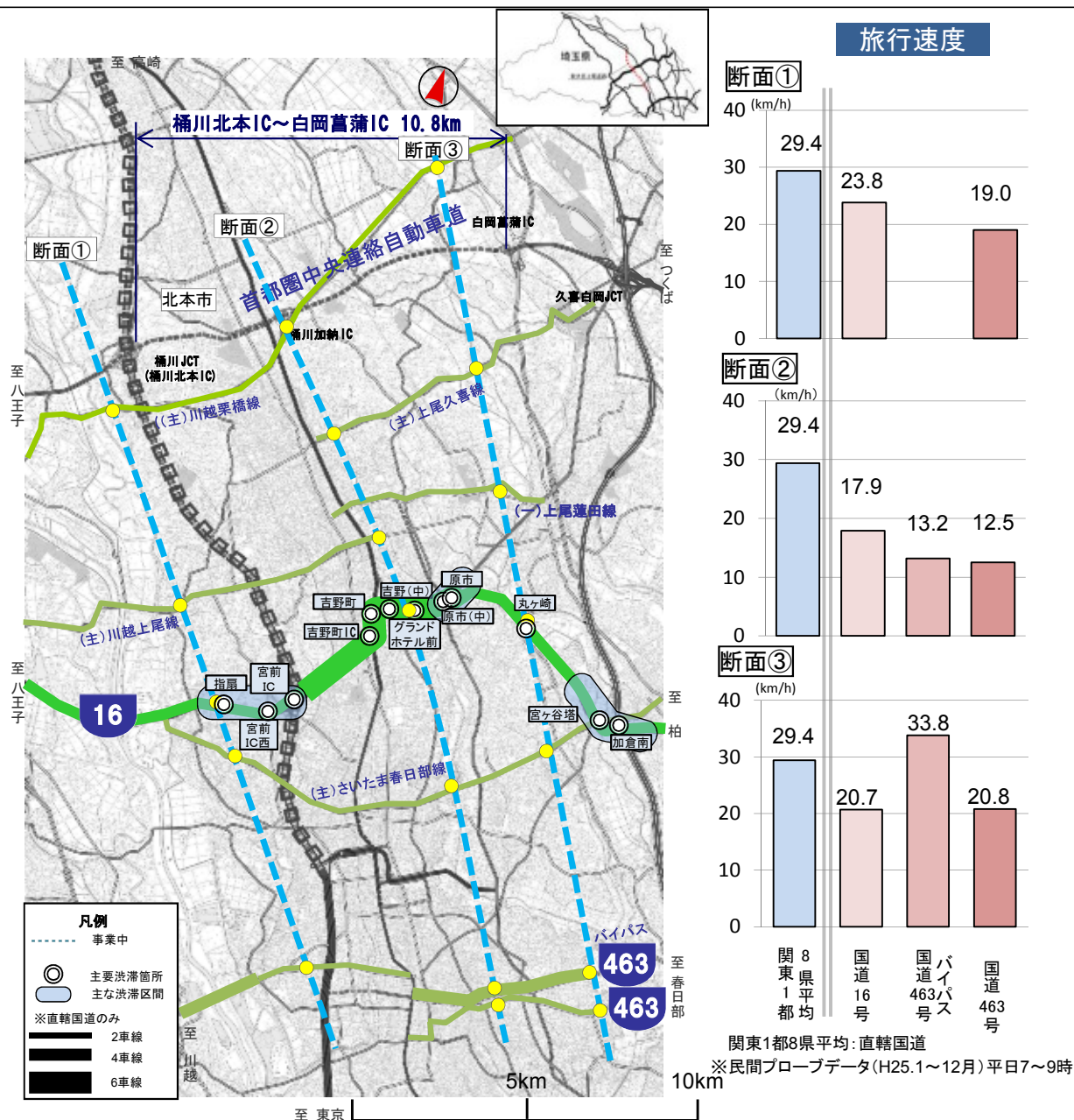
- ・信号交差点の連続、沿道施設の集積による速度低下



2-2. 埼玉県中央地域東西方向の渋滞要因（一般道）

○国道16号、国道463号において平日朝の旅行速度が平均15～25km/hとなっている。

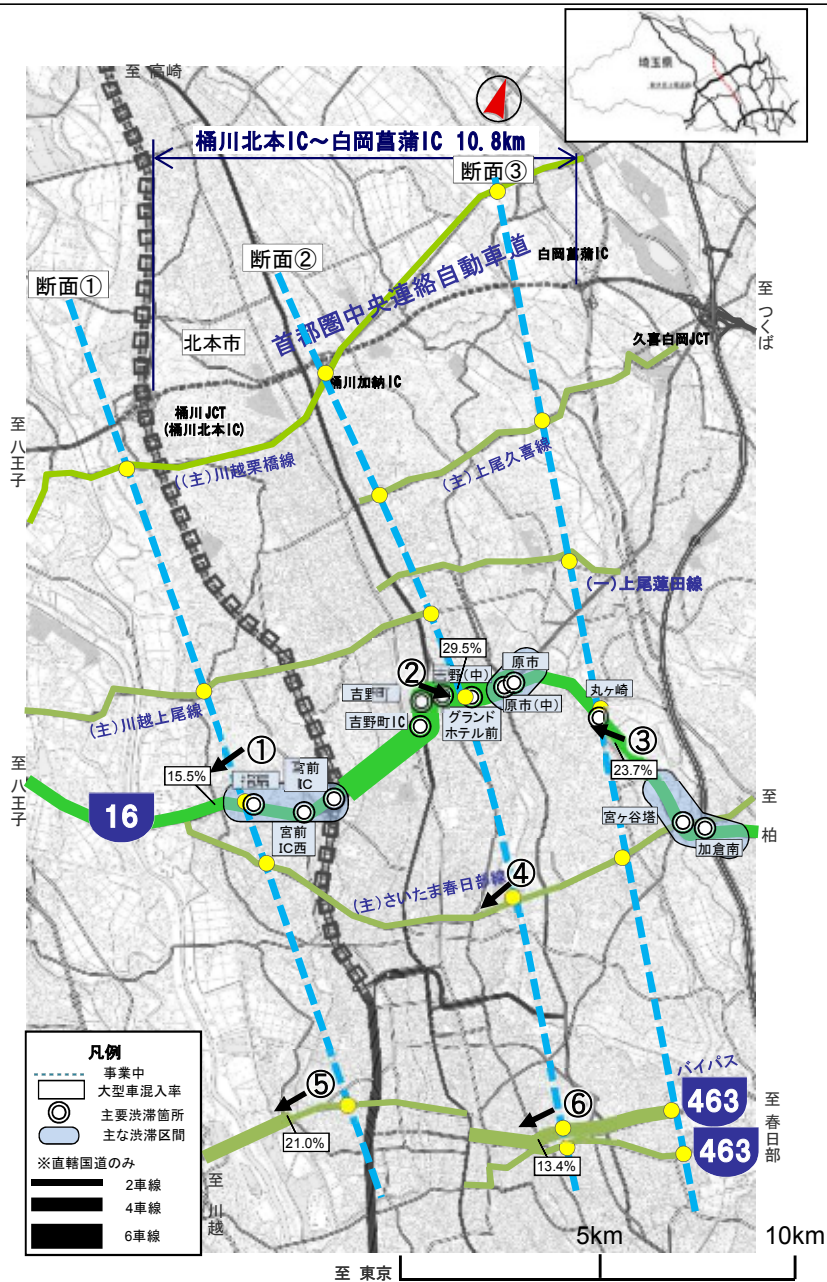
○国道16号は、長距離トリップの交通により、容量不足に伴う渋滞が発生。



2-2. 埼玉県中央地域東西方向の渋滞状況（一般道）

○国道16号、国道463号において、道路線形や交差点連担、沿道施設の集積に伴う速度低下のほか容量不足に伴う渋滞が発生。

○国道16号は、長距離トリップと想定される大型車などが原因で、交通容量の不足により、交通渋滞が発生。



沿道状況

写真① R16 指扇交差点付近

- ・長距離トリップと想定される大型車の混在による交通容量不足
- ・信号交差点の連続による速度低下



写真③ R16 丸ヶ崎交差点付近

- ・長距離トリップと想定される大型車の混在による交通容量不足
- ・沿道施設の集積による速度低下



写真⑤ R463 埼大前交差点付近

- ・ 信号交差点の連続による速度低下



写真② R16 吉野町交差点付近

- ・長距離トリップと想定される大型車の混在による交通容量不足
- ・主道路の道路線形が屈曲していることによる速度低下



写真④ ^{かすかへ}さいたま春日部線 大和田交差点付近

- ・信号交差点の連続、沿道施設の集積による速度低下



写真⑥ R463BP 花月(北)交差点付近

- ・信号交差点の連続、沿道施設の集積による速度低下



4. 埼玉県中央地域の渋滞状況と要因

【南北方向】

① 渋滞状況と発生要因

【速度】

- ・国道17号現道、バイパスにおいて平均旅行速度が20km/hである。

【交通容量】

- ・交通容量が不足。
- ・長距離トリップの割合が高いことに起因する渋滞が発生。

② 道路の機能と現在の主要路線・事業中路線

【主要路線】

高速埼玉大宮線（与野ICまで）

国道17号BP

国道17号現道

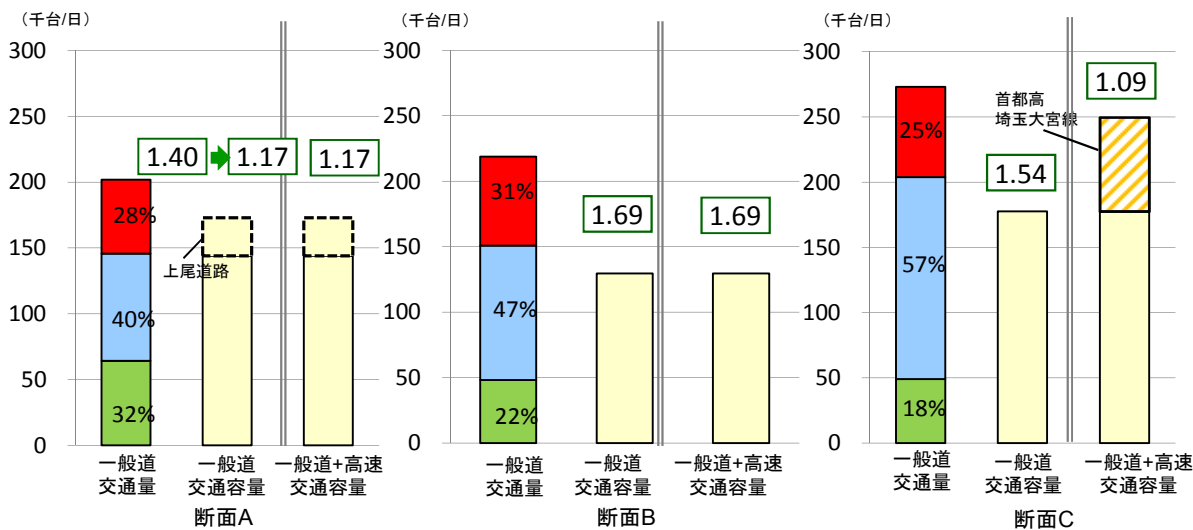
旧中山道

【事業中路線】

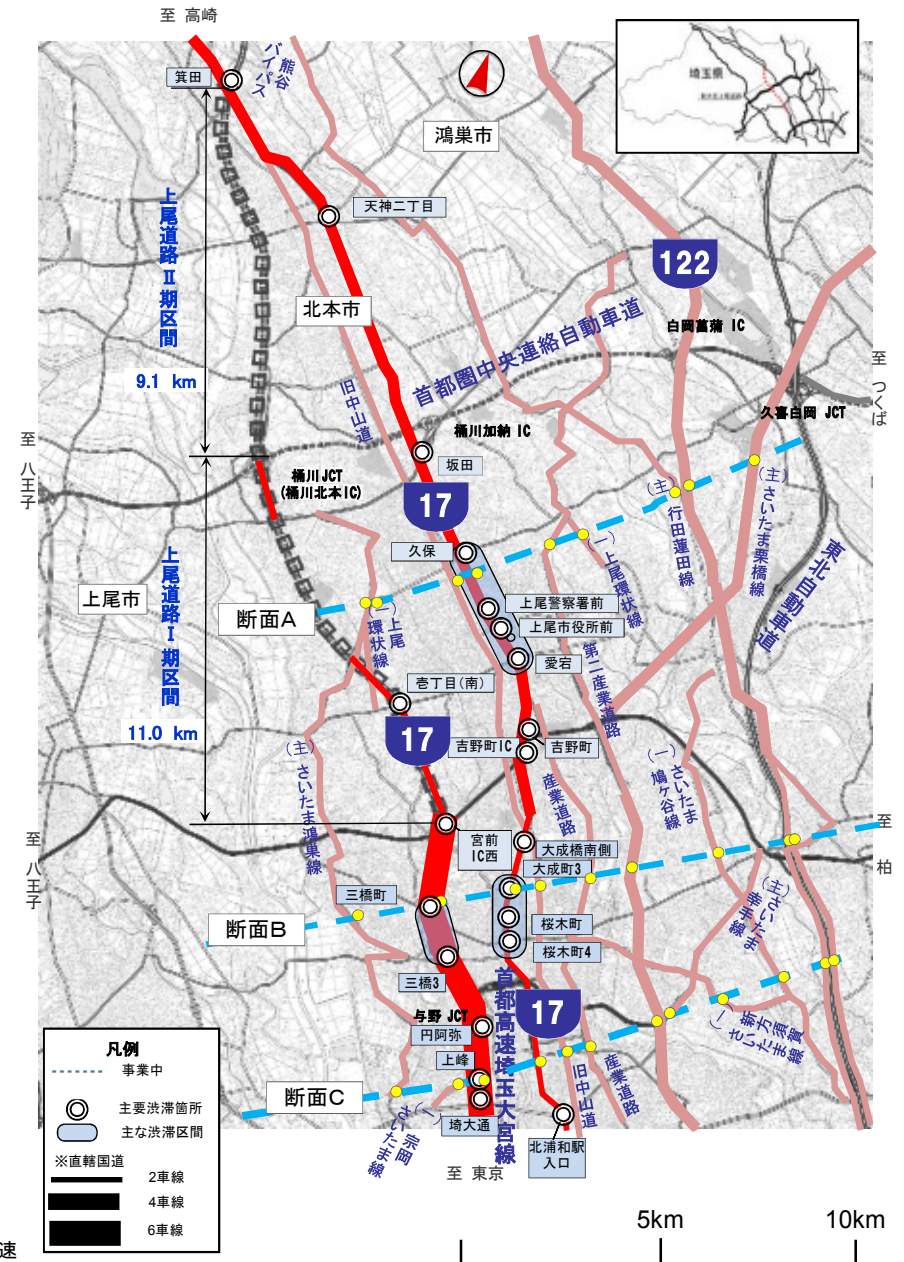
上尾道路

長
↑
中
↓
短
トリップ

③ 事業中箇所完了後の状況



トリップ長: 10km未満 10~30km未満 30km以上 交通容量(一般道) 交通容量(高速) ※点線は事業中



※H22交通センサスデータ

4. 埼玉県中央地域の渋滞状況と要因

【東西方向】

① 渋滞状況と発生要因

【速度】

- ・国道16号、国道463号において、平均旅行速度が平均15～25km/hである。

【交通容量】

- ・交通容量が不足、沿道利用が多く信号連担による容量低下箇所が存在。
- ・長距離トリップの割合が高いことに起因する渋滞が発生。

② 道路の機能と現在の主要路線・事業中路線

【主要路線】

【事業中路線】

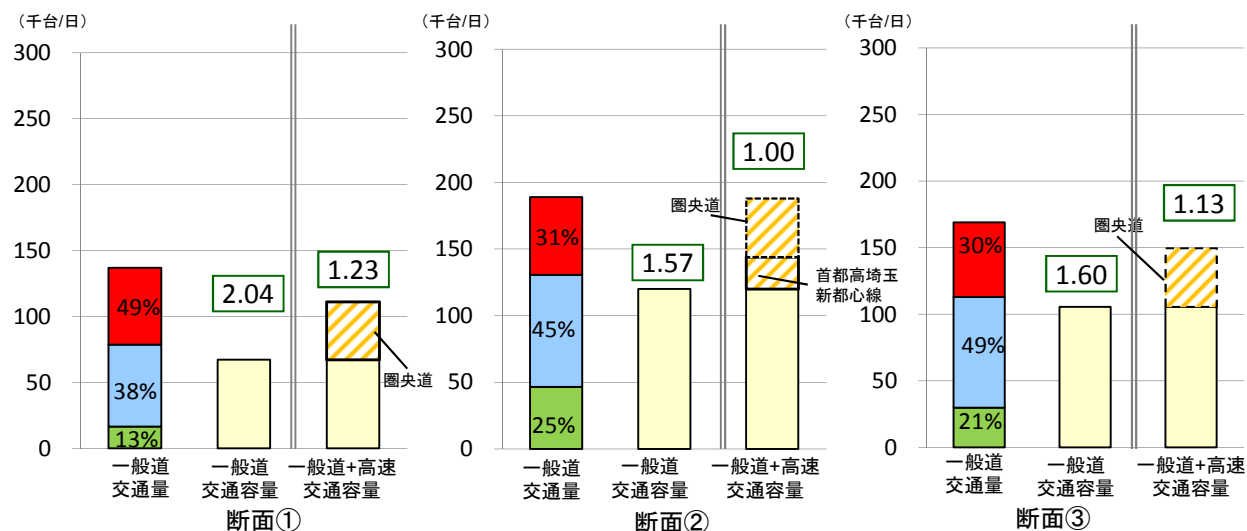
長
中
短

国道16号, 国道463号BP
国道463号
(主)さいたま春日部線

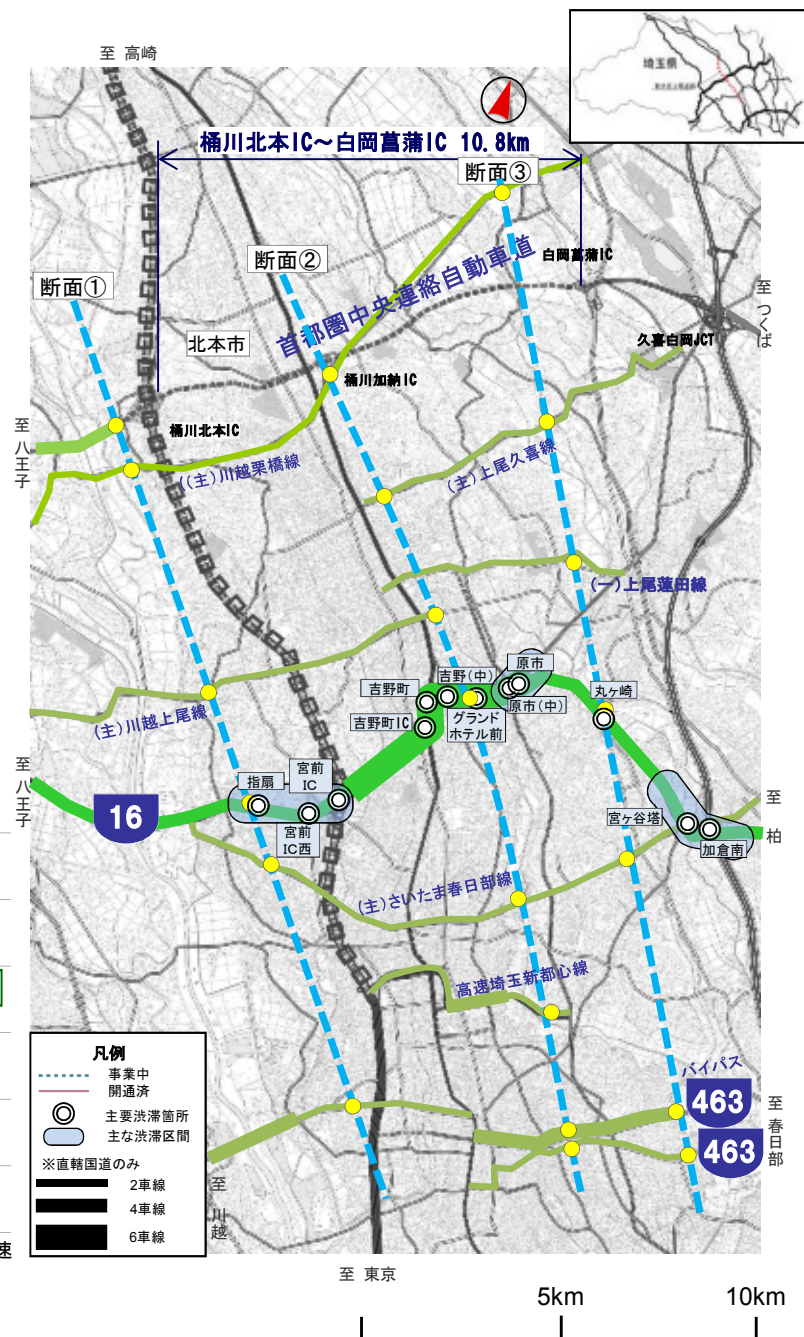
圏央道

市道道場三室線 他

③ 事業中箇所完了後の状況

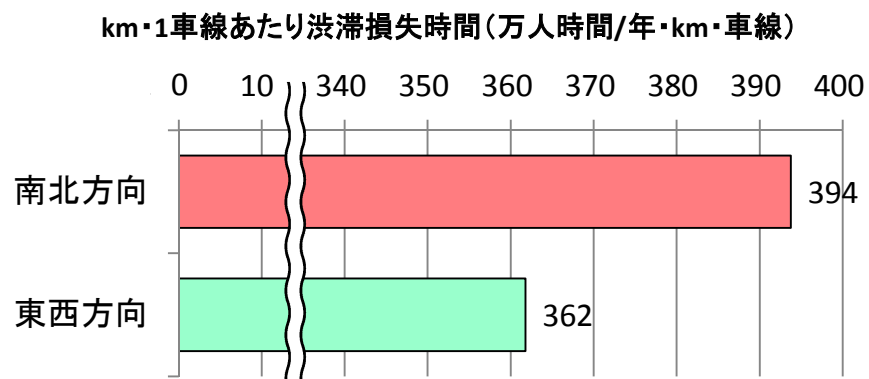
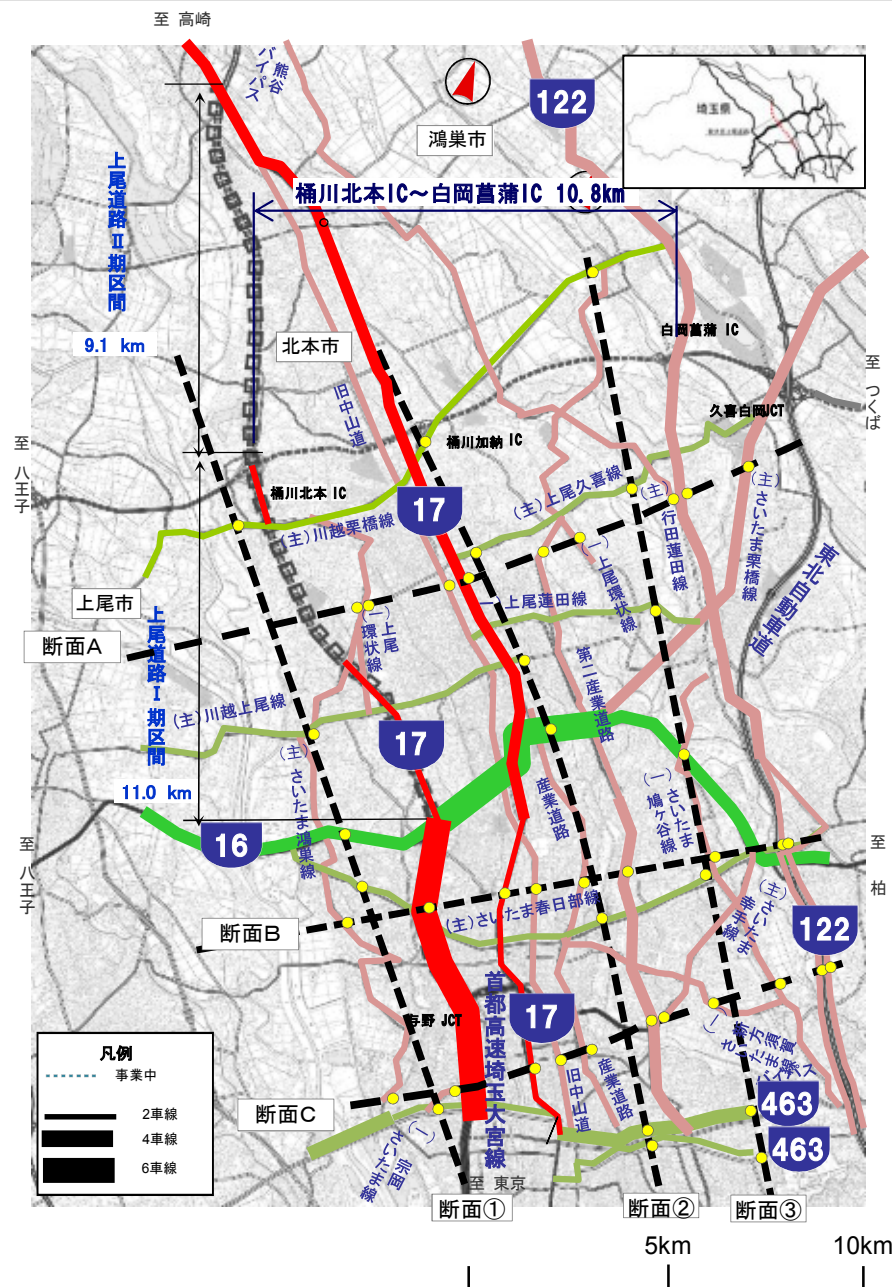


トリップ長: 10km未満 10～30km未満 30km以上 交通容量(一般道) 交通容量(高速) ※点線は事業中



4. 埼玉県中央地域の渋滞状況と要因

南北方向と東西方向について、渋滞損失時間の側面から見ると、東西方向よりも南北方向の方がやや大きくなっている。



※南北方向、東西方向ともに全ての断面の合計値
H26民間プローブデータ、H22交通センサスデータより算出