

令和2年1月24日(金)
国土交通省 関東地方整備局
大宮国道事務所

記者発表資料

国道17号熊谷バイパス「^{くまがや}熊谷市^{かみの}上之地区」
交通安全対策工事による付加車線設置3ヶ月後の
交通状況についてお知らせします。

国道17号熊谷バイパス「^{くまがや}熊谷市^{かみの}上之地区」は、交差点が近接している区間であり、断続的な交通混雑や速度低下が発生し追突事故が多発していました。

このため、大宮国道事務所では、交通安全対策として、追突事故の削減を図るために、付加車線を設置する改良工事を実施し、令和元年8月29日に完成しました。

今回、付加車線設置3ヶ月後の交通状況をとりとまとめましたので、お知らせします。

混雑緩和により安全性が向上

■付加車線の設置により、信号待ちが解消し混雑が緩和しました。

信号待ち：整備前 67% ⇒ 完成後 0% (信号待ち解消)

※ 調査日 整備前：令和元年7月9日(火) / 完成後：令和元年11月19日(火)
※ ピーク時(7時~8時台)における、信号待ち(10分間隔で計12回計測)

■付加車線を設置した区間の、急ブレーキ発生頻度が約48%減少しました。

(上り線) 整備前 108.4回/千台 ⇒ 完成後 56.7回/千台 (約48%減少)

(下り線) 整備前 64.2回/千台 ⇒ 完成後 33.2回/千台 (約48%減少)

※ ETC2.0データより算出(急ブレーキ発生頻度[回/千台]=急ブレーキ発生回数[回]÷ETC2.0搭載車数[台]×1000)
※ 整備前：平成30年9月 / 完成後：令和元年9月 ※ 時間帯：平日の7時~19時

■付加車線設置後3ヶ月間(令和元年9月~11月) [速報値]の事故件数は2件です。

そのうち、追突事故件数は1件です。

事故件数：整備前 6.3件 ⇒ 完成後 2件

うち、追突事故件数：整備前 5.8件 ⇒ 完成後 1件

[3ヶ月間(9月~11月)の事故件数(件)]

		追突	その他	計
整備前	平成26年	6	0	6
	平成27年	5	1	6
	平成28年	4	0	4
	平成29年	8	1	9
	平均値	5.8	0.5	6.3
完成後	令和元年	1	1	2

※ 整備前：平成26年~平成29年の4年間の事故データから9月~11月の事故件数(ITARDA事故データより)
完成後：令和元年9月~11月 [速報値] (埼玉県警察本部へのヒアリング結果より)

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、埼玉県政記者クラブ、さいたま市政記者クラブ

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 電話 048 - 669 - 1200 (代)

副所長(技) ^{かしま} 鹿島 ^{ひであき} 秀昭 (内線205)

交通対策課長 ^{さかい} 酒井 ^{よしあ} 与志亜 (内線471)

混雑緩和により安全性が向上①

◆当該区間は、断続的な交通混雑が発生し、追突事故の原因になっていました。

◆付加車線の設置により、信号待ちが解消し混雑が緩和しました。

信号待ち：整備前 67% ⇒ 完成後 0% (信号待ち解消)
 (12回計測のうち8回発生) (12回計測のうち0回)

※ 朝ピーク時(7時~8時台)における、信号待ち(10分間隔で計12回計測)

◆付加車線を設置した区間(約2km)の急ブレーキ発生頻度が約48%減少しました。

(上り線)整備前 108.4回/千台 ⇒ 完成後 56.7回/千台(約48%減少)

(下り線)整備前 64.2回/千台 ⇒ 完成後 33.2回/千台(約48%減少)

※ ETC2.0データより算出(急ブレーキ発生頻度[回/千台] = 急ブレーキ発生回数[回] ÷ ETC2.0搭載車数[台] × 1000)

現地状況写真

【熊谷スポーツ文化公園入口交差点付近】



整備前
令和元年7月9日(火)7時台撮影

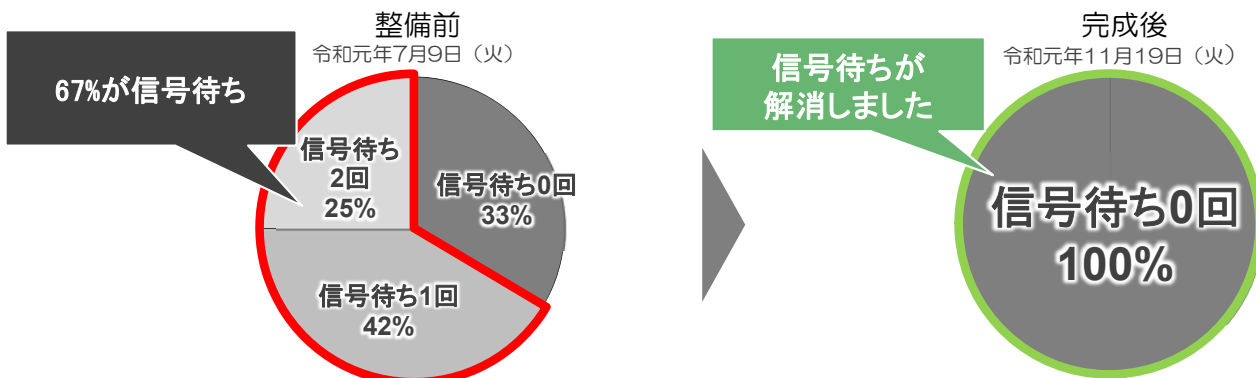


完成後
2週間後
令和元年9月10日(火)7時台撮影



完成後
3ヶ月後
令和元年11月19日(火)7時台撮影

信号待ち回数(熊谷スポーツ文化公園入口交差点)



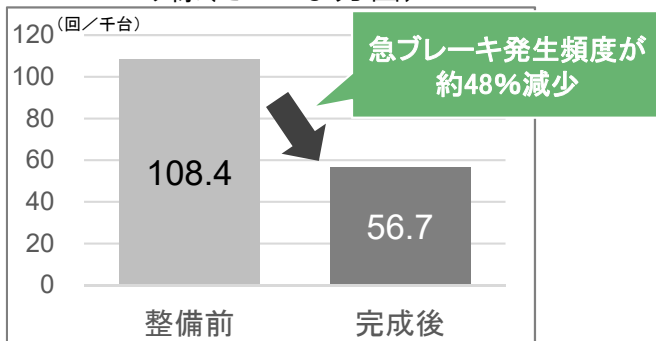
出典：交通量調査結果(大宮国道事務所調べ)

※ 信号待ち回数…交差点の信号が赤から青に変わった瞬間の最後尾の車が、交差点を通過するまでに赤信号で停止する回数

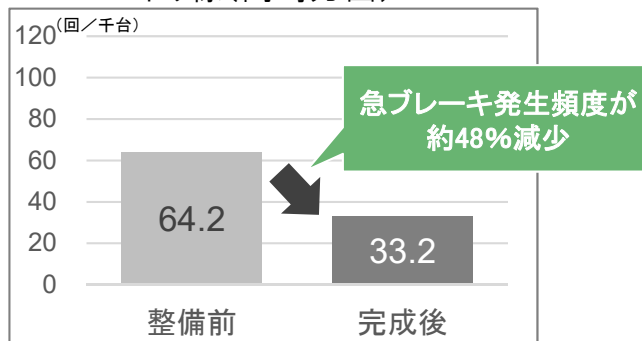
※ 朝ピーク時(7時~8時台)における、高崎方面からさいたま方面の信号待ち回数(10分間隔で計12回計測)

急ブレーキ発生頻度(付加車線を設置した区間(約2km)の急減速の発生頻度)

上り線(さいたま方面)



下り線(高崎方面)



※ 整備前:平成30年9月 / 完成後:令和元年9月 ※ 時間帯:平日の7時~19時

※ 急ブレーキ発生頻度は以下の式にて算出

(急ブレーキ発生頻度[回/千台]) = (約2km区間内の急ブレーキ発生回数[回]) ÷ (約2km区間内のETC2.0搭載車数[台]) × 1000

※ ETC2.0データより、身体に相当な揺れと不快感が残る急減速「減速度:0.3G以上」を「急ブレーキ」として判定

出典:ETC2.0データ

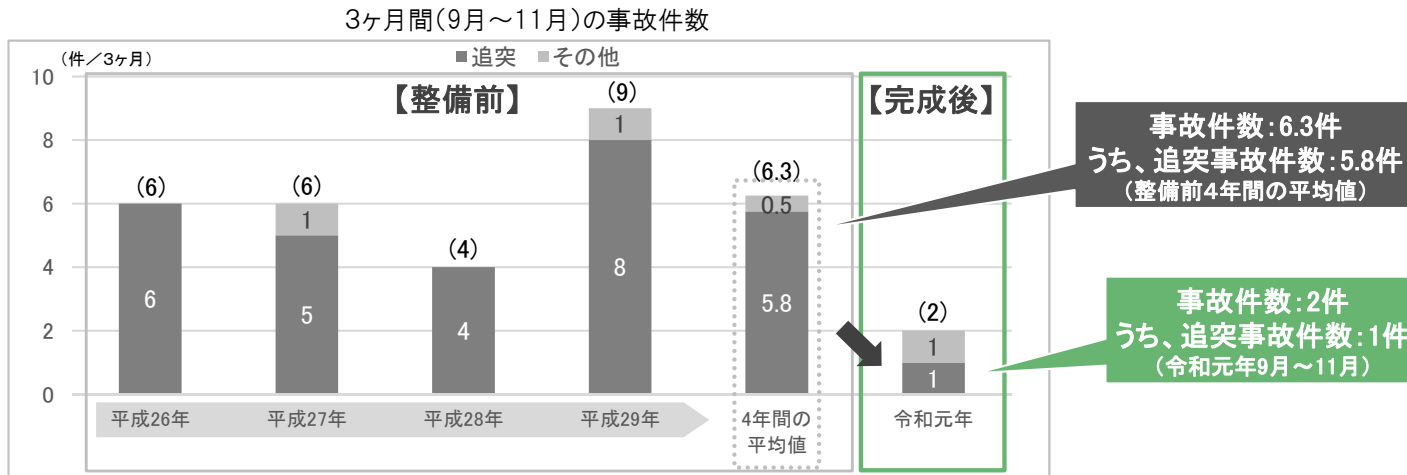
混雑緩和により安全性が向上②

◆付加車線設置後3ヶ月間（令和元年9月～11月）[速報値]の**事故件数は2件**ありました。そのうち、**追突事故件数は1件**となっています。

事故件数：整備前 6.3件 ⇒ 完成後 2件
うち、追突事故件数：整備前 5.8件 ⇒ 完成後 1件

※ 整備前：4年間(H26～H29)の9月～11月の事故件数の平均値 / 完成後：令和元年9月～11月[速報値]

交通事故(死傷事故)の発生状況（3ヶ月間）



※ 整備前：平成26年～平成29年の4年間の事故データから9月～11月の事故件数(ITARDA事故データより)
 完成後：令和元年9月～11月[速報値](埼玉県警察本部へのヒアリング結果より)

道路利用者の声

- 高崎側の立体から上り線を進行して本線と側道が合流するが、側道からの車が車線変更しないで行けるようになり、安全性が向上した。(トラックドライバー)
- 片側3車線になって、スムーズに流れるようになり、送迎時間が多少早くなった。
- 安全運転を心がけているが、一部の車はとばすようになったので、危ないと感じる。(保育所送迎バス)
- 渋滞が緩和されたため、緊急走行経路として、熊谷バイパスが選びやすくなった。
- 片側3車線になったことにより、緊急走行時、追い抜く際は一般車は待避しやすくなり、安全に追い抜くことができるようになった。(消防関係)

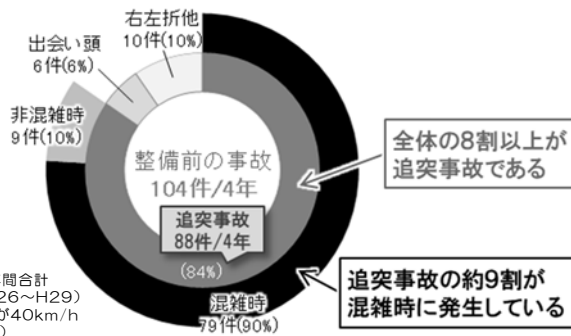
事業概要

○国道17号熊谷バイパス「熊谷市上之地区」は交差点が近接しており、断続的な交通混雑が発生（熊谷スポーツ文化公園入口交差点では67%が信号待ち）することから88件/4年もの追突事故が生じています（全事故のうち8割以上が追突事故）。

○このため、大宮国道事務所では、追突事故を防ぐことを目的に付加車線の設置による交通安全対策を行うこととしました。

○この整備により、追突事故などの交通事故削減が期待できます。

整備前の交通事故発生状況



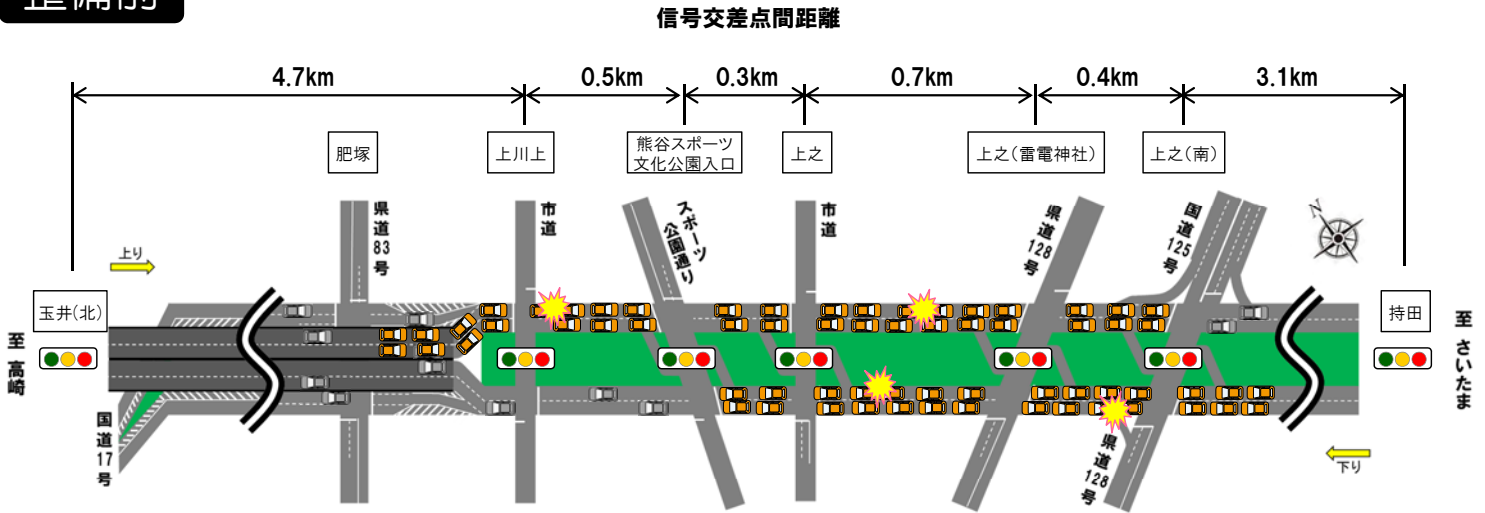
※死傷事故件数はH26～H29の4年間合計
 出典：ITARDA事故データ（H26～H29）
 ※混雑時とは、当該区間の平均速度が40km/hを下回る時間帯（6時台～19時台）

参考



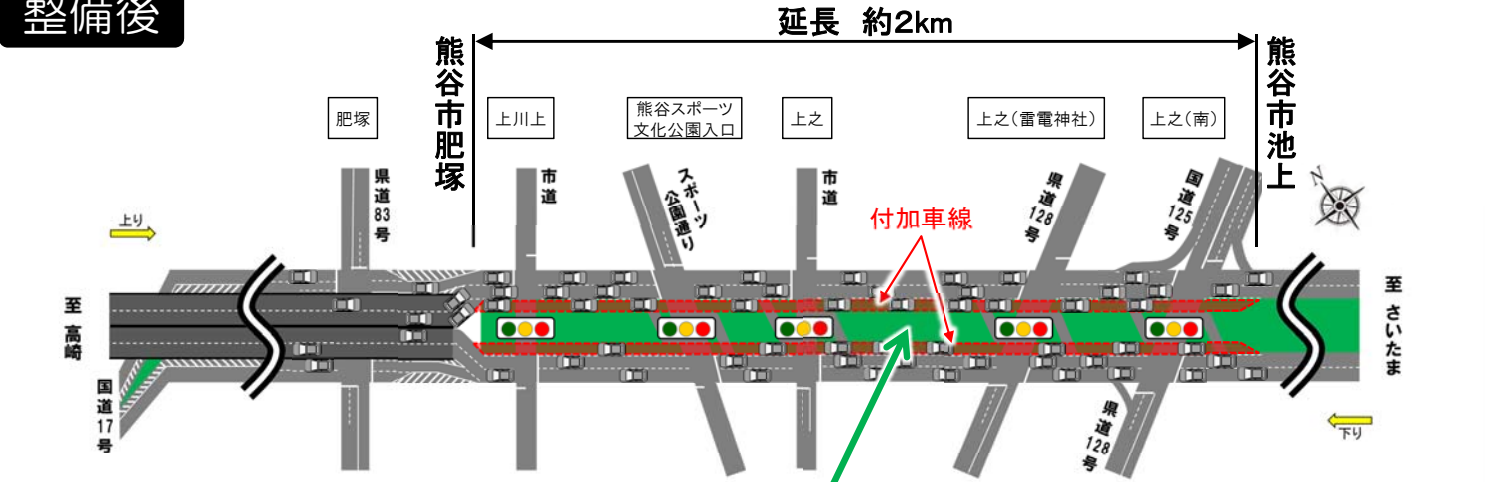
対策により期待される効果

整備前



- 5つの信号交差点が近接しているため、断続的な交通混雑が発生しています。
- 死傷事故の8割以上が追突事故で、そのうちの約9割が混雑時に発生しています。

整備後



追突事故などの交通事故削減が期待できる

- 中央帯の事業用地に付加車線を設置します。

