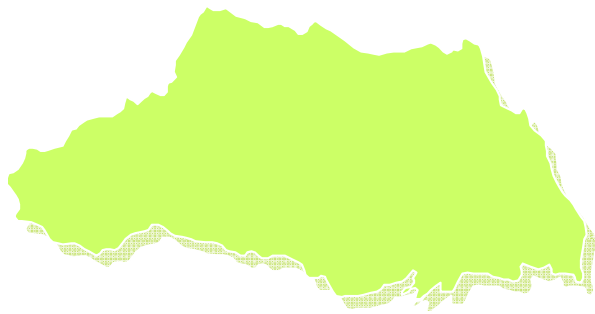




移動性阻害箇所(24箇所)のカルテ

平成24年3月22日

NO.1 越谷市【国道4号 神明町交差点～神明町北交差点】



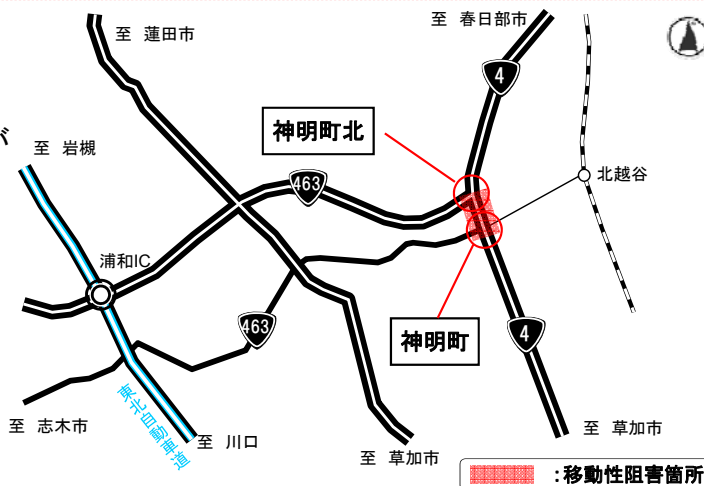
選定条件：ピーク渋滞

●ピーク時の渋滞が県内「ワースト10位」

Plan（計画）

■特徴

- ・当該箇所は国道4号（約5万台/日）と国道463号（約3万台/日）が交差する箇所であり、神明町北交差点の西側約4kmに東北自動車道浦和ICがあることから朝夕ピーク時に渋滞が発生。



■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 神明町北交差点【右折車線延伸(上り)】				H19.3
地域 神明町北交差点【左折車線設置(下り)】				H19.3
広域 国道4号 東埼玉道路の整備			H17.3	

今後の方針

- 引き続き、抜本的対策としての東埼玉道路の整備を推進



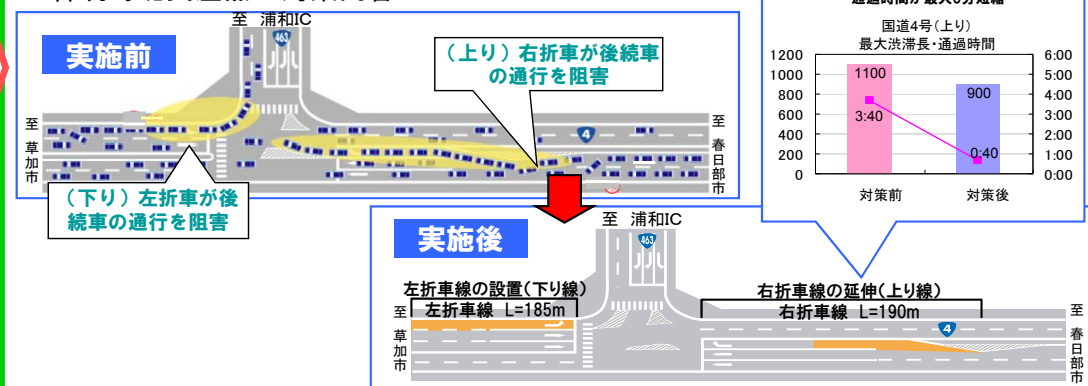
Action（反映）

Do（実行）

対策実施状況

- 神明町北交差点にて、H18年度に右折車線の延伸（上り）及び、左折車線設置（下り）を実施
→国道4号上り方向で渋滞が緩和、通過時間が短縮

■神明町北交差点の対策内容

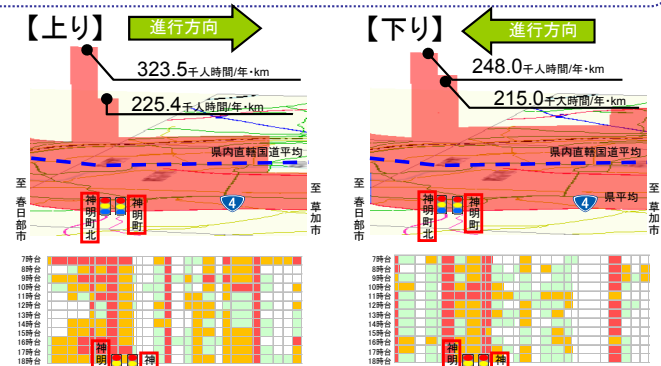
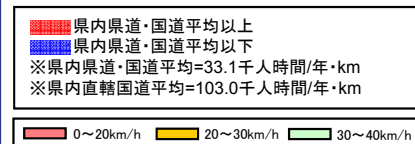


Check（評価）

区間全体の評価

- 区間全体で直轄国道平均の渋滞損失時間を上回っており、神明町北交差点において混雑が顕著。

- ・神明町北交差点の対策実施後も、区間全体の渋滞損失時間は直轄国道平均を上回り、終日旅行速度が低下。
- ・国道463号との接続(ICアクセス等)による交通集中や信号交差点の近接。



※H21民間プローブデータ（H21.4-H22.3）
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。

NO.2 春日部市 【国道4号 一ノ割駅入口交差点～一宮交差点】

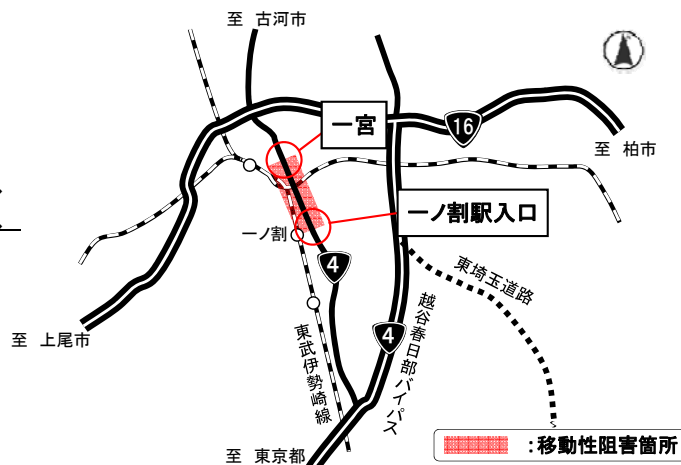


選定条件：慢性渋滞・ピーク渋滞

- 慢性的な渋滞が県内「ワースト3位」
- ピーク時の渋滞が県内「ワースト6位」

■特徴

- ・当該区間の国道4号（約2万台/日）は、春日部市街地に位置していることから交差点間隔が短いこと、及び沿線には学校や病院、東武伊勢崎線一ノ割駅等が立地していることから慢性的な渋滞が発生。



■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 藤塚橋交差点【ゼブラ帯幅員拡幅(上り)】				H21.2
広域 国道4号 東埼玉道路の整備			H17.3	

今後の方針

- 引き続き、抜本的対策としての東埼玉道路の整備を推進



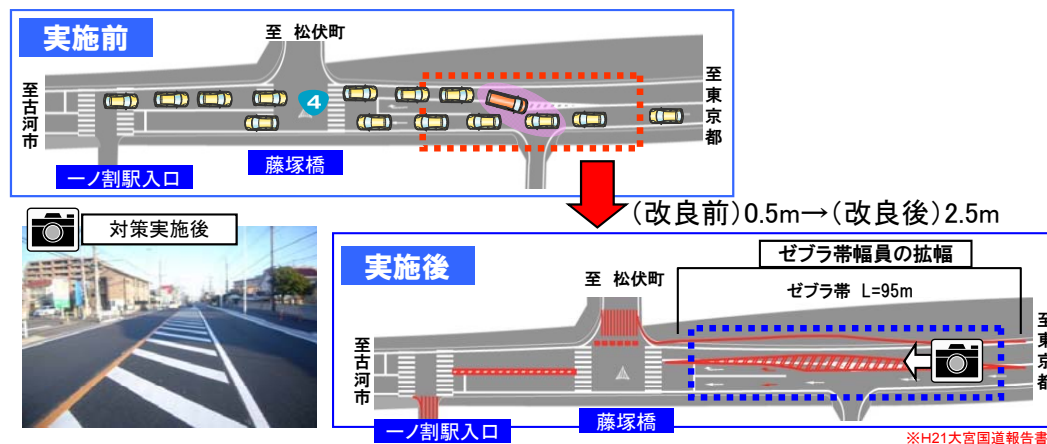
Action（反映）

Do（実行）

対策実施状況

- 藤塚橋交差点の上り方向にて、H20年度に交差点付近のゼブラ帯幅員を拡幅（右折の滞留スペース確保）

■藤塚橋交差点の対策内容

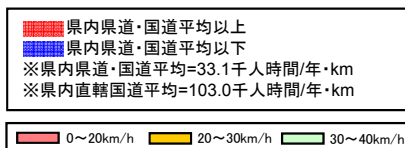


Check（評価）

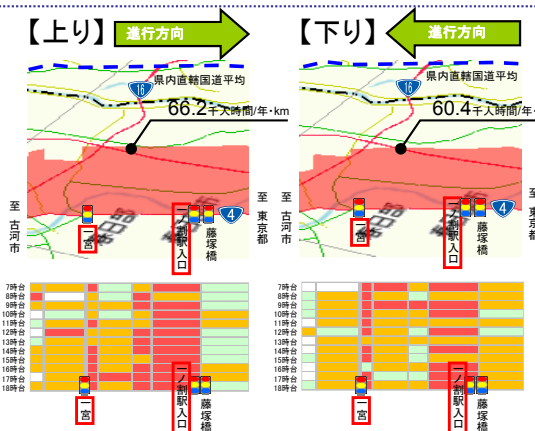
区間全体の評価

- 区間全体で直轄国道平均の渋滞損失時間を下回るものの、一ノ割駅入口交差点において慢性的な速度低下が見られる。

- ・藤塚橋交差点の対策実施後における国道4号の渋滞損失時間は、直轄国道平均を下回る。
- ・混雑度は1.14で、駅へのアクセスや沿道出入りにより速度低下が発生。



※H21民間プローブデータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。



【国道16号 小仙波南交差点～脇田新町交差点】
【国道254号 新宿町北交差点～岸町交差点】

選定条件：慢性渋滞

●慢性的な渋滞が「県内ワースト5位」

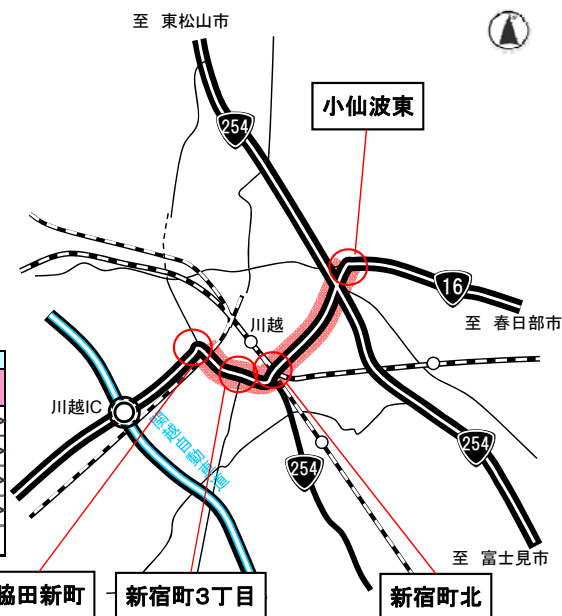
Plan (計画)

■ 特 徴

- ・当該区間の国道16号（約4万台/日）は、幹線道路機能とともに川越市の環状道路機能も担っているため、長トリップの交通と生活交通が混在していること、及び平面線形が悪いことから慢性的な渋滞が発生。

■ 対策実施状況

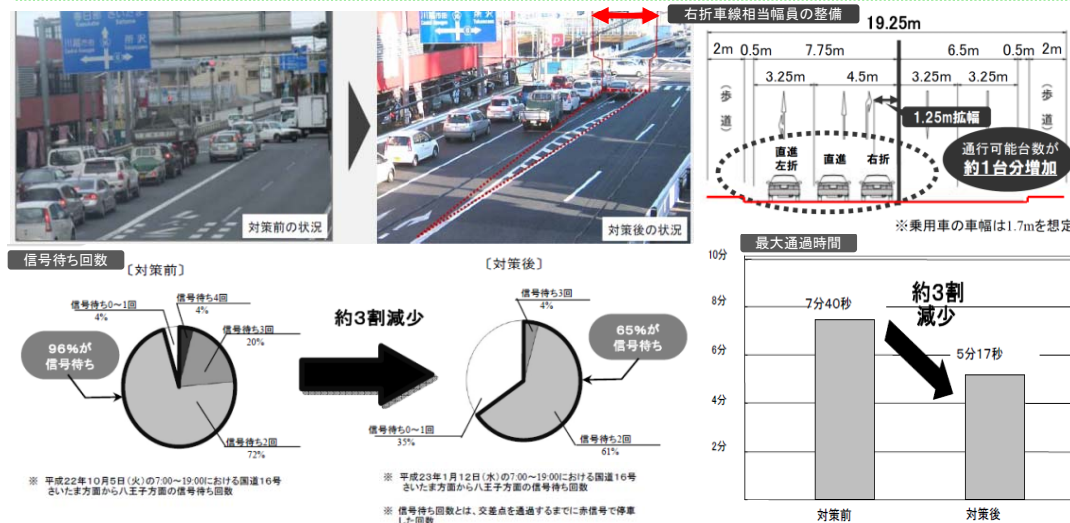
対策内容		対策の実施状況		
		調査中	実施中	一部対策済み 対策済み
地域	新宿町3丁目交差点【セパ内寄の設置（上り）】			H21.2
地域	新宿町3丁目交差点【右折相対向の拡幅（上り）】			H22.12
地域	小仙波（中）交差点【右折車線延伸（下り）】			H21.2
地域	小仙波（東）交差点【右折車線延伸（上り）】			H21.2
広域	圏央道の整備		H23.3	



Do（実行）

对策実施状況

●新宿町3丁目交差点上り方向にて、H22年度にみなし右折レーンを整備
→信号待ち発生割合および最大通過時間が約3割減少



今後の方針

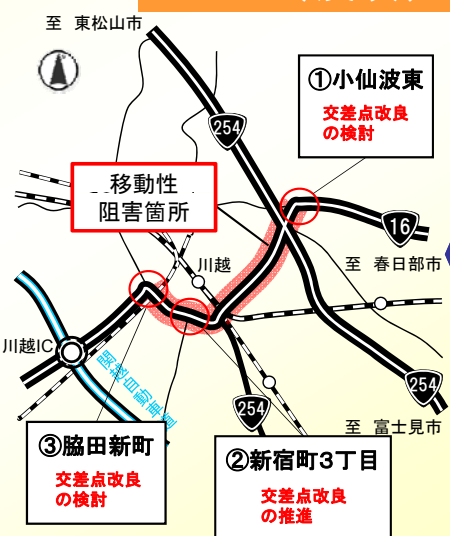
①小仙波東交差点について、国交省・埼玉県・川越市で連携した交差点改良を検討

②新宿町3丁目交差点について、平成22年の国道16号みなし右折レーン整備に引き続き、埼玉県による（主）川越所沢線拡幅事業の進捗及び川越市の都市計画事業と合わせた交差点改良を検討

③脇田新町交差点について、自治体と連携し対策を検討

●引き続き抜本的対策としての圏央道事業を推進

Action (反映)

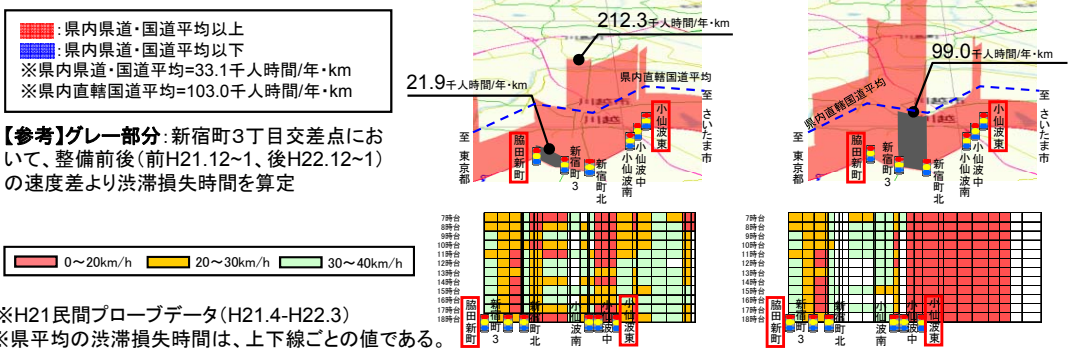


Check (評価)

区間全体の評価

●対策を実施した新宿町3丁目交差点では効果が確認できるが、区間全体では依然として直轄国道平均の渋滞損失時間を上回っている。

- ・混雑度は1.85で、慢性的な混雑が発生。





選定条件：ピーク渋滞

●ピーク時の渋滞が県内「ワースト8位」

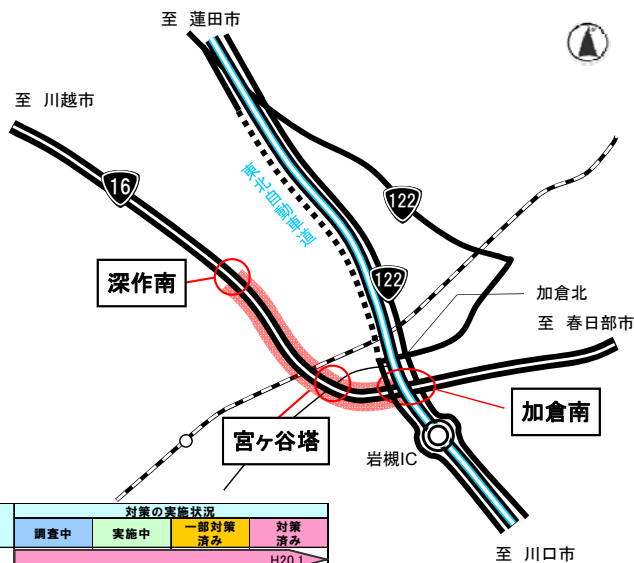
Plan（計画）

■特徴

- 当該区間の国道16号（約6万台/日）は、東北自動車道の岩槻ICが接続するとともに、交差する国道122号（約3万台/日）が平面で交差していることなどにより慢性的な渋滞が発生。
- 国道122号は加倉北交差点以北の下り線が未整備のため、先詰まりによる渋滞が加倉南交差点において発生。

■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況		
	調査中	実施中	一部対策済み
地域 宮ヶ谷塔交差点【左折車線延伸（マーキング引き直し）（上り）】			H20.1
地域 深作南交差点【右折車線延伸（上り）】			H22.2
地域 宮ヶ谷塔交差点【右折車線延伸（下り）】			H20.1
広域 圏央道の整備			H23.3



移動性阻害箇所

今後の方針

●現在、さいたま市にて国道122号加倉北交差点以北のバイパス整備（4車線化）を事業中であり、加倉南交差点について、さいたま市の事業進捗を踏まえた渋滞対策を検討

●圏央道の整備進捗及び東北自動車道蓮田スマートIC開通による周辺交通状況の変化を把握



Action（反映）

Do（実行）

対策実施状況

●宮ヶ谷塔交差点にて、H20年度に上り方向の左折車線、下り方向の右折車線を延伸 → 国道16号上下方向で渋滞緩和

■宮ヶ谷塔交差点の対策内容



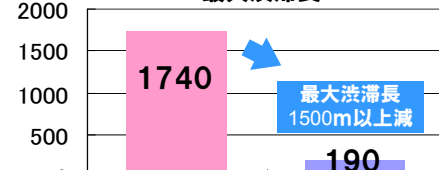
国道16号（上り）



対策前 (H16.6) 対策後 (H21.1)



国道16号（下り）



対策前 (H16.6) 対策後 (H21.1)

※H20大宮国道報告書

Check（評価）

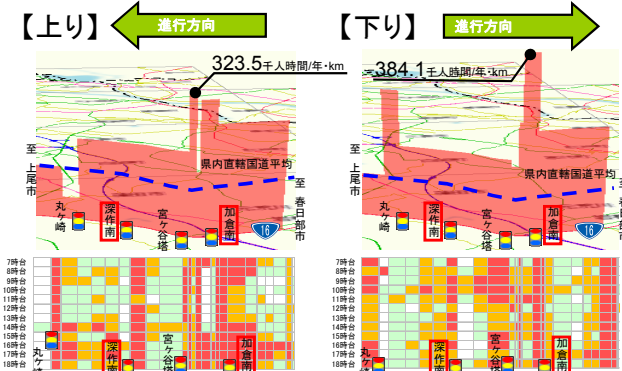
区間全体の評価

●区間全体で直轄国道平均の渋滞損失時間を上回っており、特に加倉南交差点では激しい渋滞が発生

- 混雑度は1.76で、区間全体で連続的な混雑が発生。
- 国道122号の加倉北交差点以北未整備による渋滞が加倉南まで影響。
- 東北道岩槻ICアクセスによる交通集中。

県内県道・国道平均以上	県内県道・国道平均以下
※県内県道・国道平均=33.1千人時間/年・km	※県内直轄国道平均=103.0千人時間/年・km

※H21民間プローブデータ (H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。





選定条件：慢性渋滞

●慢性的の渋滞が県内「ワースト10位」

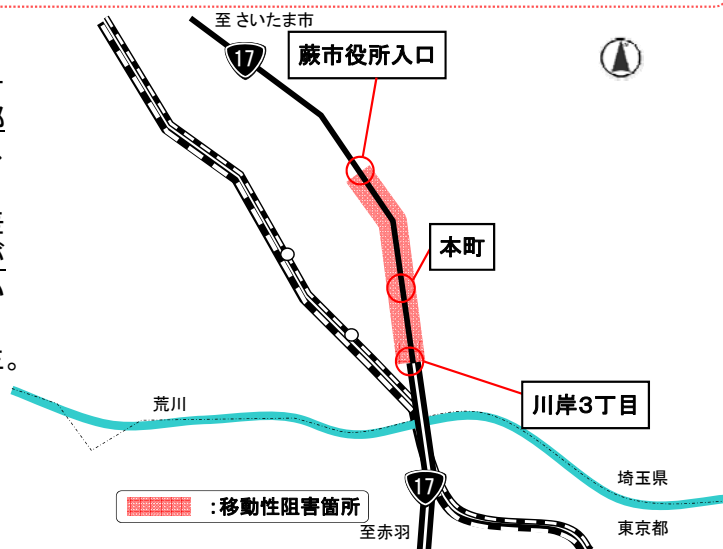
■特徴

- ・当該区間の国道17号（約3万台/日）は、都県境の渡河部と近接し交通が集中すること、および川岸3丁目交差点において、車線数が4から2に減少していることから朝夕ピーク時において渋滞が発生。

■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
- 調査中	調査中			

Plan（計画）



Do（実行）

対策実施状況

●戸田市本町交差点では、自治体と連携し用地買収による交差点改良を進めており、現在、調査・設計を実施中。

当該交差点は、通学路に指定されており、自転車・歩行車の利用が多いが歩道幅が約2mと狭いため、すれ違いが困難な状況であり、車道に歩行車や自転車をはみ出ることによる走行車両の速度低下が発生。

交差点改良により歩道幅が広がるため、自転車・歩行車の安全性が向上することから、渋滞緩和にも寄与。



戸田市本町交差点

Action（反映）

今後の方針

●引き続き、当該区間における渋滞状況を把握するとともに、用地買収を含めた事故・渋滞対策について検討を実施



Check（評価）

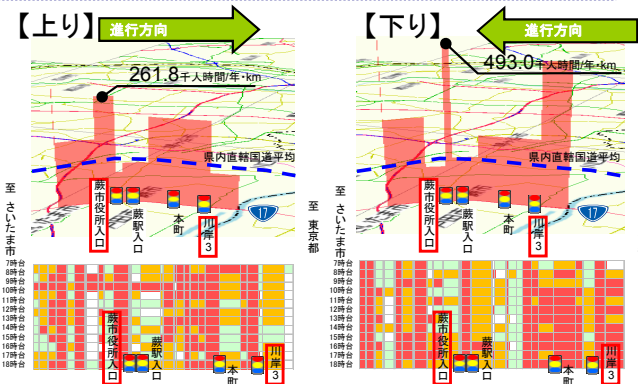
区間全体の評価

●区間全体で直轄国道平均の渋滞損失時間を上回っており、蕨市役所入口交差点下り方向の混雑が顕著

- ・混雑度は1.35で、日中の連続的な混雑が発生。
- ・荒川渡河部や蕨市街地における交通集中。

■県内県道・国道平均以上
■県内県道・国道平均以下
※県内県道・国道平均=33.1千人時間/年・km
※県内直轄国道平均=103.0千人時間/年・km

■0～20km/h ■20～30km/h ■30～40km/h



※H21民間プローブデータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。

NO.6 さいたま市緑区 さいたま市中央区【国道17号～国道463号 緑区役所北交差点～下大久保交差点】

選定条件：慢性渋滞

●慢性的な渋滞が県内「ワースト7位」

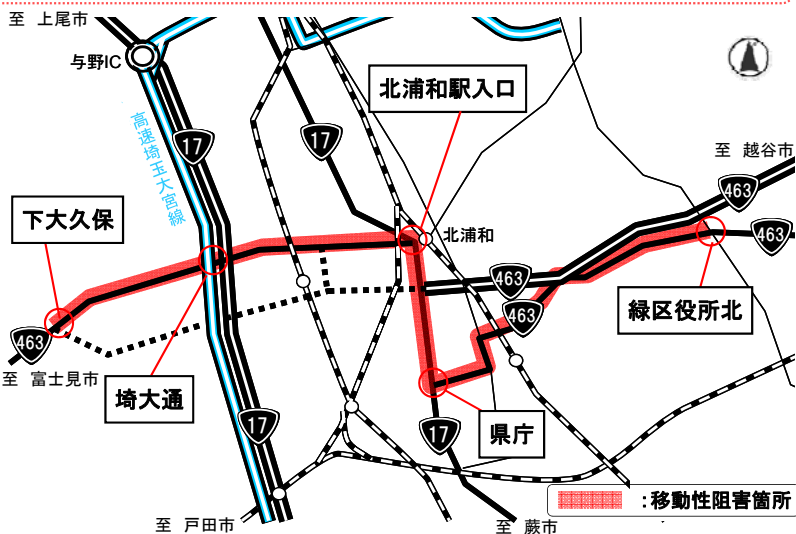
■特徴

- ・当該区間の国道463号（約2万台/日）は浦和地区の東西方向の幹線道路であるが、国道17号との交差点においてクラック形状となっていることから渋滞が発生。

■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
広域 道場三室線、与野中央通り線整備			H23.2	

Plan（計画）



Do（実行）

対策実施状況

●交通分散を図るため、H22年度に（都）道場三室線、（都）与野中央通り線を整備

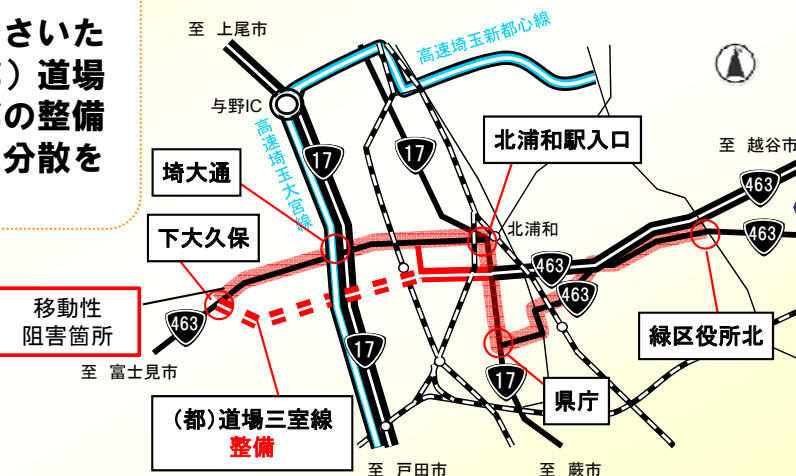
■（都）道場三室線、（都）与野中央通り線の対策内容



※埼玉県記者発表資料

今後の方針

●引き続き、さいたま市にて（都）道場三室線延伸部の整備を進め、交通分散を図る



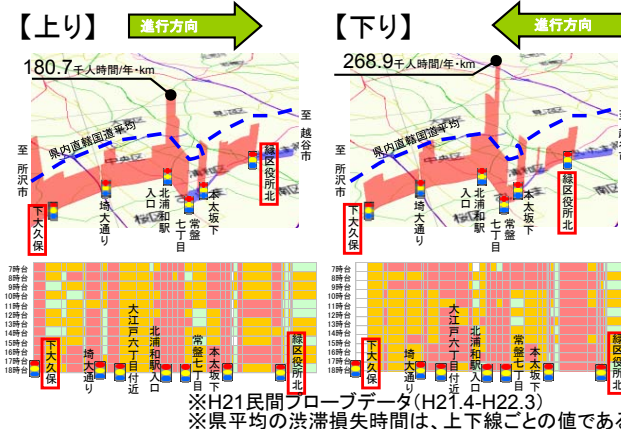
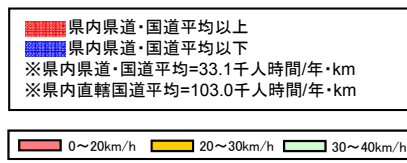
Action（反映）

Check（評価）

区間全体の評価

●区間全体で慢性的な速度低下が発生しており、特に北浦和駅入口交差点付近での混雑が顕著

- ・混雑度は1.80で、日中の連続的な混雑が発生。
- ・国道17号との交差点(クラック)の速度低下やJR駅前周辺における交通集中。



※H21民間フローブータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。



選定条件：慢性渋滞

●慢性的な渋滞が県内「ワースト1位」

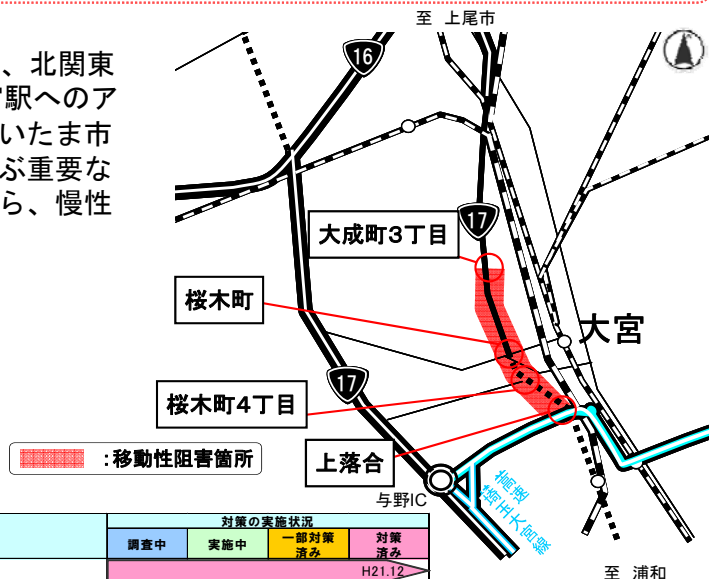
■特徴

- ・当該区間の国道17号は、北関東の玄関口であるJR大宮駅へのアクセス道路であり、さいたま市の中心街地を南北に結ぶ重要な幹線道路であることから、慢性的な渋滞が発生。

■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 大成町3丁目交差点[右折車線延伸(上下)]				H21.12
地域 国道17号 与野大宮道路の拡幅整備			H19.2	
広域 上尾道路(国道17号バイパス)の整備			H22.3	

Plan (計画)



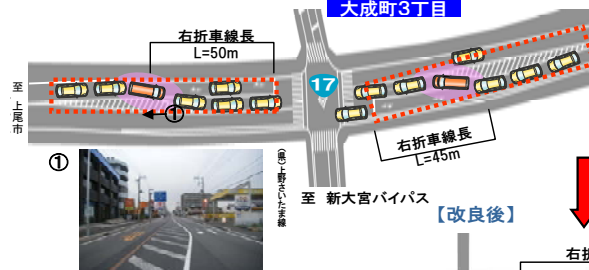
Do (実行)

対策実施状況

●大成町3丁目交差点の上下方向にて、H21年度に右折車線を延伸

■大成町3丁目交差点の対策内容

【改良前】



【改良後】



※第6回委員会資料(H21)

Check (評価)

区間全体の評価

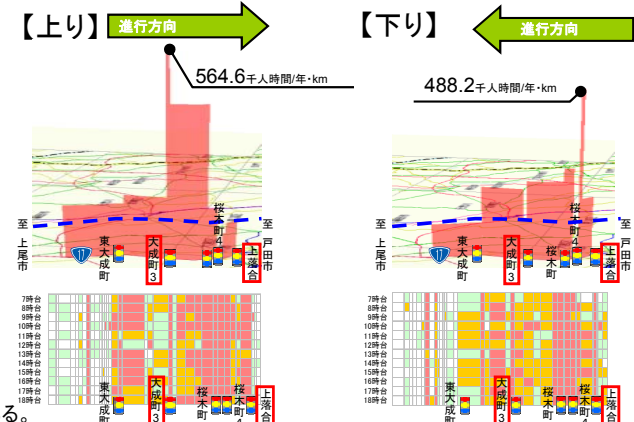
●区間全体で直轄国道平均の渋滞損失時間を上回っており、桜木町4丁目交差点～大成町4丁目間の混雑が顕著。

- ・混雑度は1.25で、日中の連続的な混雑が発生。
- ・JR大宮駅やさいたま新都心周辺における交通集中。

■県内県道・国道平均以上
■県内県道・国道平均以下
※県内県道・国道平均=33.1千人時間/年・km
※県内直轄国道平均=103.0千人時間/年・km

0～20km/h 20～30km/h 30～40km/h

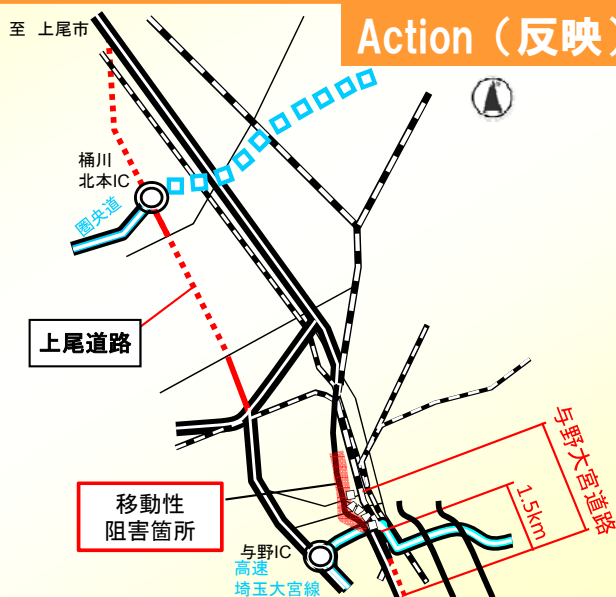
※H21民間プローブデータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。



今後の方針

●引き続き抜本的対策としての上尾道路、与野大宮道路の整備を推進

Action (反映)



N0.8 上尾市 【国道17号 日の出交差点～久保交差点】



選定条件：慢性渋滞・救急搬送

●慢性的の渋滞が県内「ワースト6位」

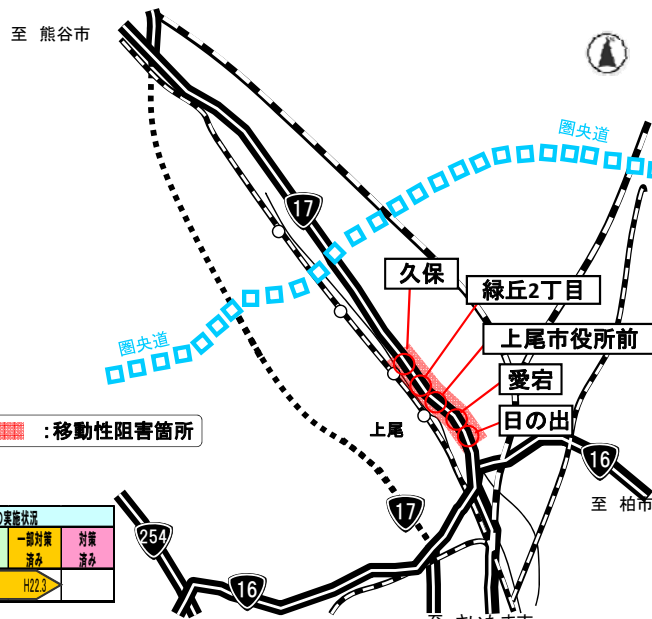
■特徴

- ・当該区間の国道17号（約6万台/日）は、上尾駅付近の南北軸の主要な幹線道路であり、交通が集中すること、及び交差点間隔が短いこと、バイパスが未整備であることから、慢性的な渋滞が発生。

■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
広域 上尾道路国道17号バイパスの整備			H22.3	

Plan（計画）



Do（実行）

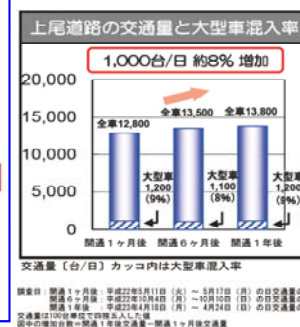
対策実施状況

- 国道17号上尾道路にて、H21年度に一部暫定2車線供用
→並行する県道の交通量が減少

■国道17号上尾道路の整備状況



■国道17号上尾道路の部分開通の整備効果

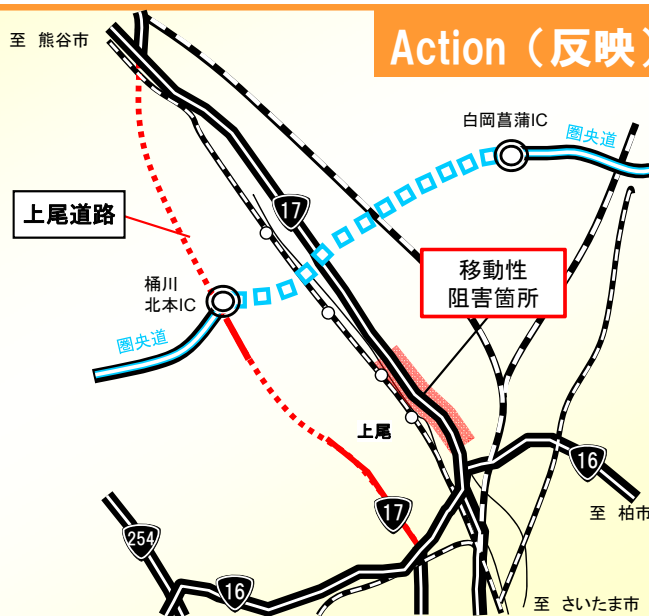


※大宮国道事務所記者発表資料

今後の方針

- 引き続き抜本的対策としての上尾道路の整備を推進

Action（反映）

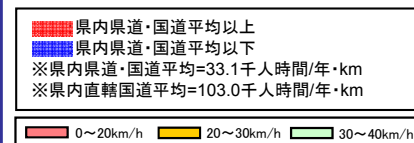
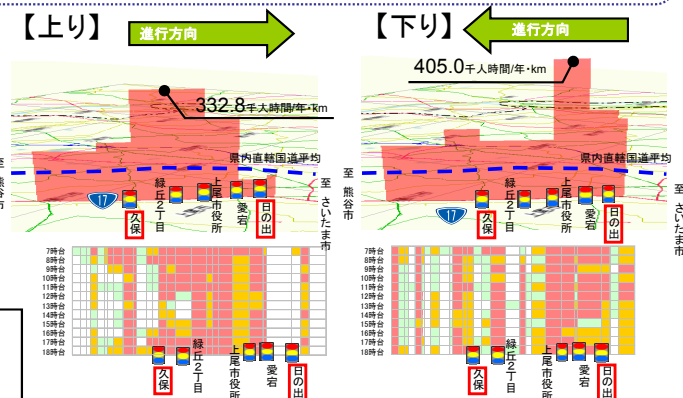


Check（評価）

区間全体の評価

- 区間全体で直轄国道平均の渋滞損失時間を上回っており、緑丘2丁目交差点および愛宕交差点での混雑が顕著。

- ・上尾道路が暫定供用のため、国道17号の渋滞損失時間は直轄国道平均を上回る。
- ・混雑度は1.55であり、日中の連続的な交通混雑が発生。



※H21民間プローブデータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。

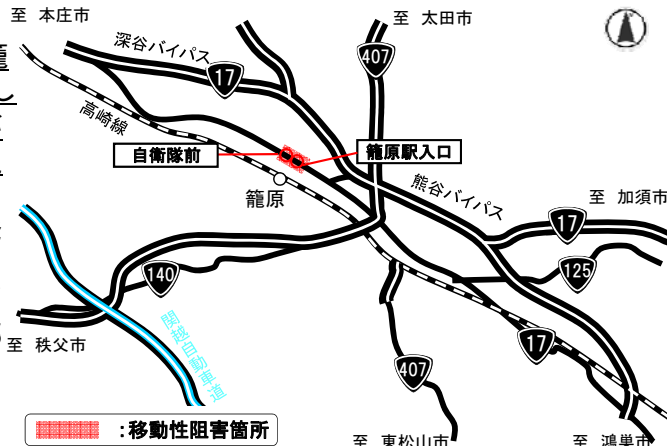


選定条件：ピーク渋滞

●ピーク時の渋滞が県内「ワースト9位」

■特徴

- 当該区間は、JR高崎線の籠原駅の北側約400mに位置しており、周辺には工場等が立地していることから、通勤や物流の車両が集中し、朝夕のピーク時に渋滞が発生。
- 並行する国道17号熊谷バイパス、深谷バイパス（一部暫定）が供用済み。



■対策実施状況

対策内容		対策の実施状況			
		調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域	自衛隊前交差点【左折車線設置（下り）】				H20.2

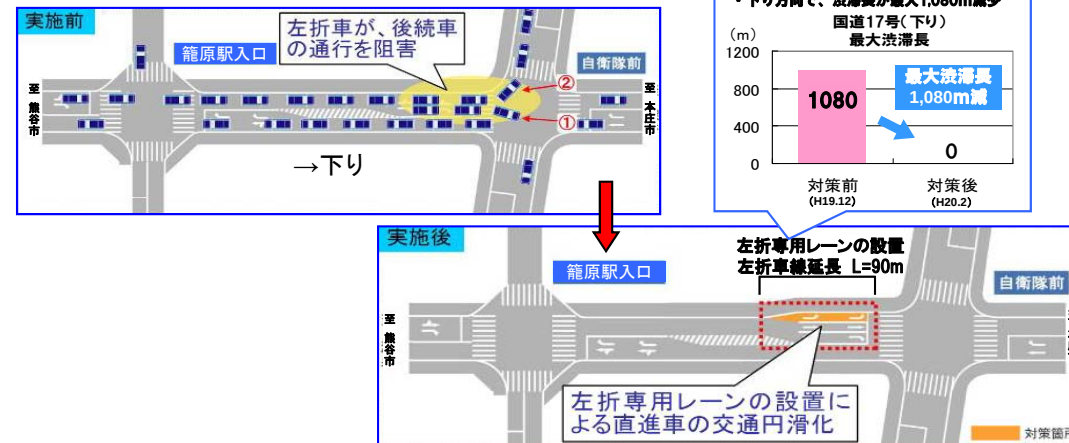
Plan（計画）

Do（実行）

対策実施状況

- 自衛隊前交差点の下り方向において、H19年度に左折車線を設置→国道17号下り方向の渋滞が解消

■自衛隊前交差点の対策内容



今後の方針

- 対策を実施した自衛隊前交差点について、経過観察

- 籠原駅入口交差点について、熊谷市における都市計画事業の進捗を踏まえ対策の必要性を検討



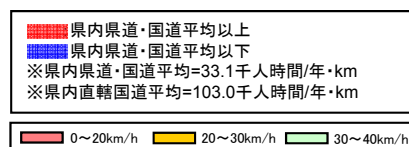
Action（反映）

Check（評価）

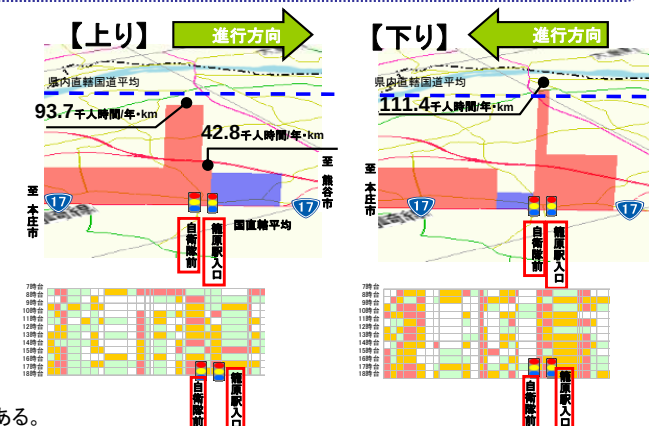
区間全体の評価

- 区間全体で直轄国道平均の渋滞損失時間を下回っているが、自衛隊前交差点では交差点間隔が短いため速度低下が生じている

- ・自衛隊前交差点（下り）では、交差点間隔が短いため終日速度が低下。

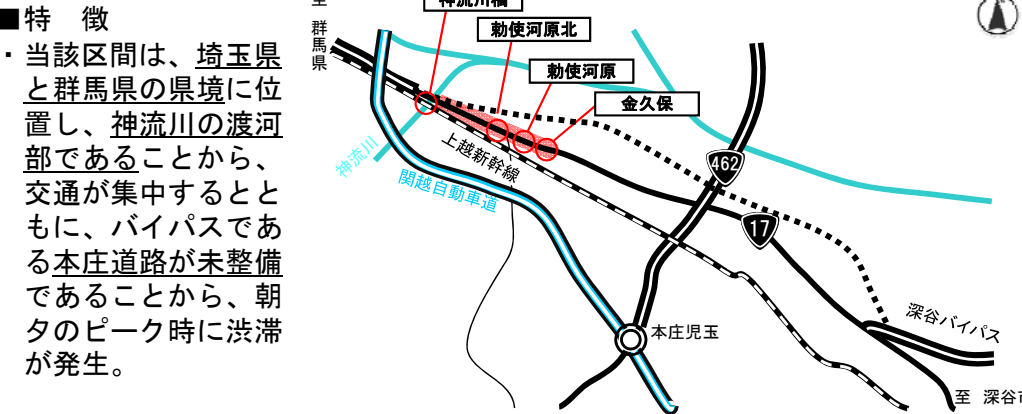


※H21民間プローブデータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。





選定条件：ピーク渋滞
●ピーク時の渋滞が県内「ワースト7位」

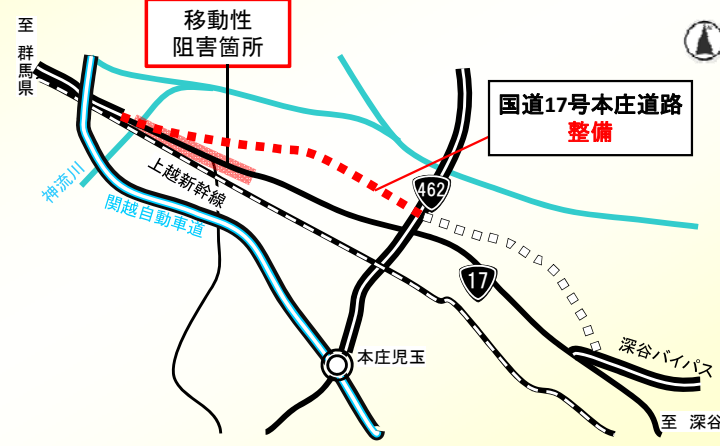


■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 勅使河原交差点【右折車線延伸(上下)】	H21.2			
広域 国道17号 本庄道路の整備				

今後の方針

●引き続き、抜本的対策である国道17号本庄道路の整備を推進



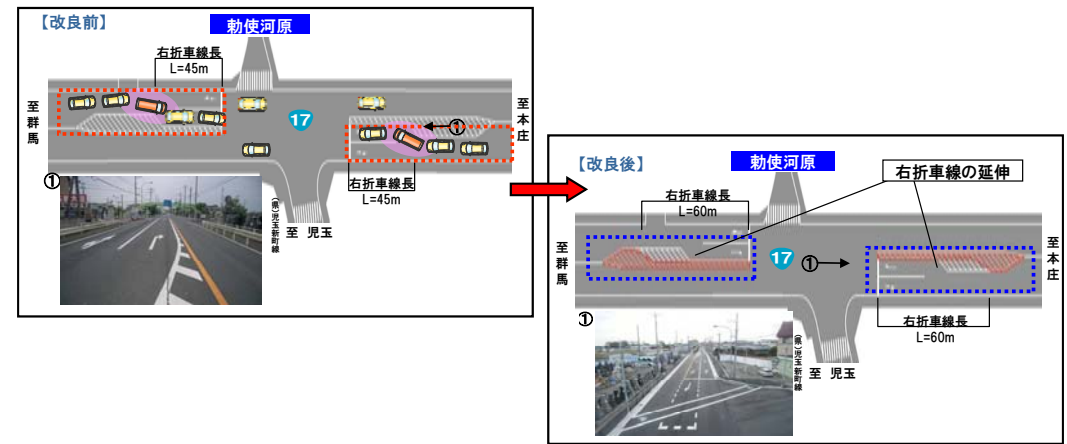
Plan（計画）

Do（実行）

対策実施状況

●勅使河原交差点の上下方向にて、H20年度に右折車線を延伸

■勅使河原交差点の対策内容



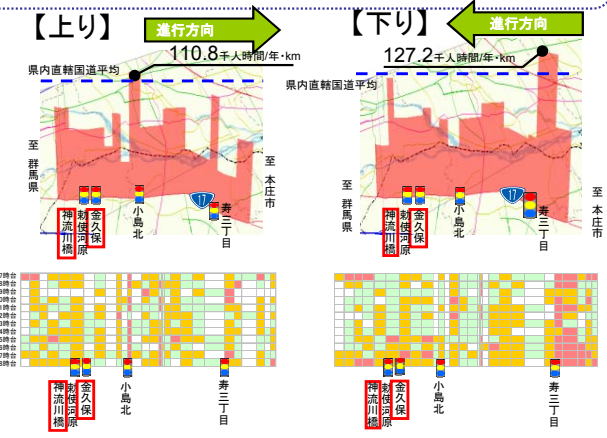
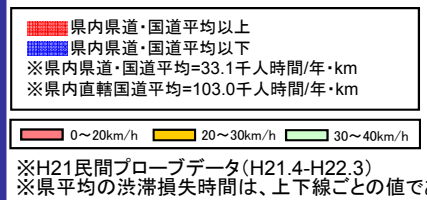
※H22委員会資料案

Check（評価）

区間全体の評価

●バイパス未整備区間であるため、主要な県道との交差道路である小島北交差点や寿三丁目交差点などで渋滞が発生

- 勅使河原交差点の対策実施後における国道17号の渋滞損失時間は、直轄国道平均を下回る。
- 混雑度は1.74で神流川渡河交通の集中により、速度低下が発生。



NO.11 蓮田市【国道122号 JR東北本線 第一岩槻踏切】



選定条件：ボトルネック踏切

- 踏切交通遮断時間が県内「ワースト14位」（32分/ピーク時）
- 踏切交通遮断量が県内「ワースト3位」（107千台時/日）

■特徴

- ・当該箇所は、JR東北本線蓮田駅に近接する国道122号とJR東北本線が交差する踏切
- ・踏切遮断による交通阻害
- ・大型車の利用が多いため、走行性が低下

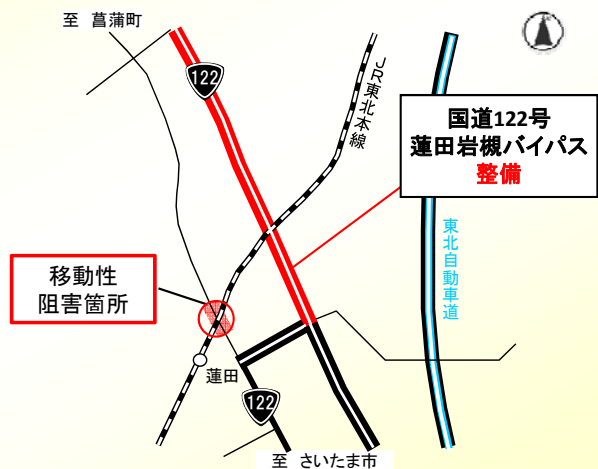
■対策実施状況

移動性阻害箇所

対策内容		対策の実施状況			
		調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域	一般国道122号 蓮田岩槻BPの整備				H18.6

今後の方針

- 経過観察後、移動性阻害箇所から卒業

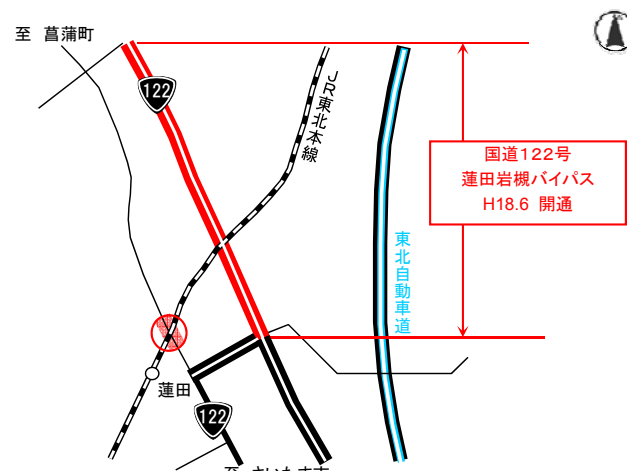


Action（反映）

Do（実行）

対策実施状況

- 交通の分散を図るため、H18年度に国道122号蓮田岩槻バイパスを整備

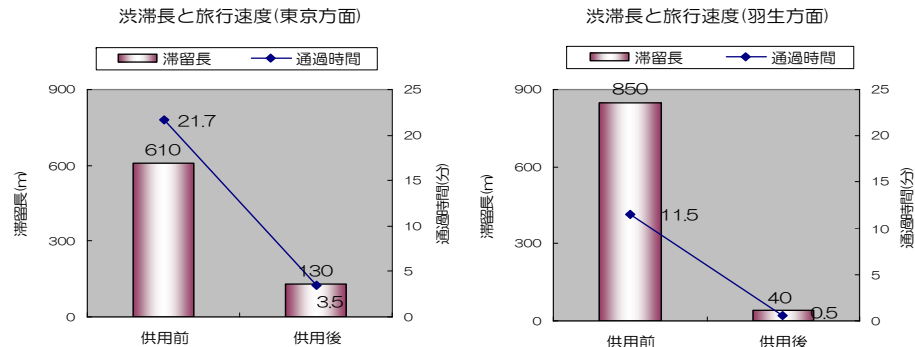


Check（評価）

区間全体の評価

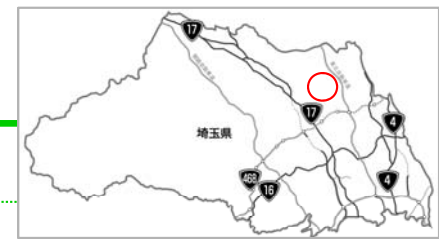
- 第一岩槻踏切の通過時間等が大幅に改善

■国道122号 蓮田岩槻バイパスの整備効果



・渋滞長は概ね解消
・通過時間は最大で約18分の短縮（朝の通勤時間帯における最大値）

出典：埼玉県



選定条件：救急搬送

●救急搬送ルート上の重要な幹線道路において速度低下が顕著

■特徴

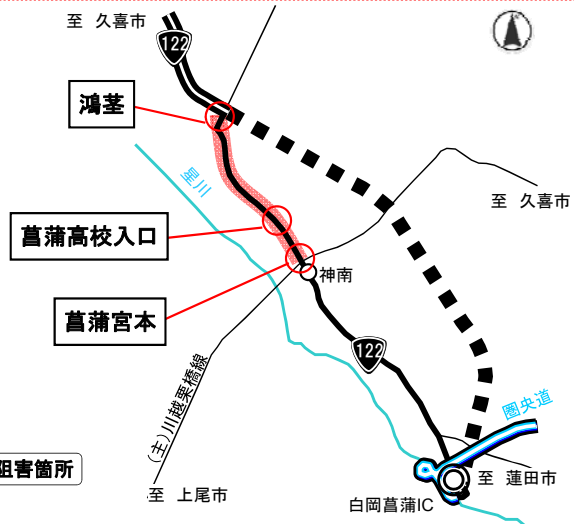
- ・当該区間の国道122号は、星川（見沼代用水）と並行する区間であり、星川（見沼代用水）を渡河する川越栗橋線との交差点である菖蒲宮本交差点では、渡河交通の集中による渋滞が発生し、速度が低下。

移動性阻害箇所

■対策実施状況

対策内容		対策の実施状況			
		調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域	一般国道122号 騎西菖蒲バイパスの整備				H20.6

Plan（計画）

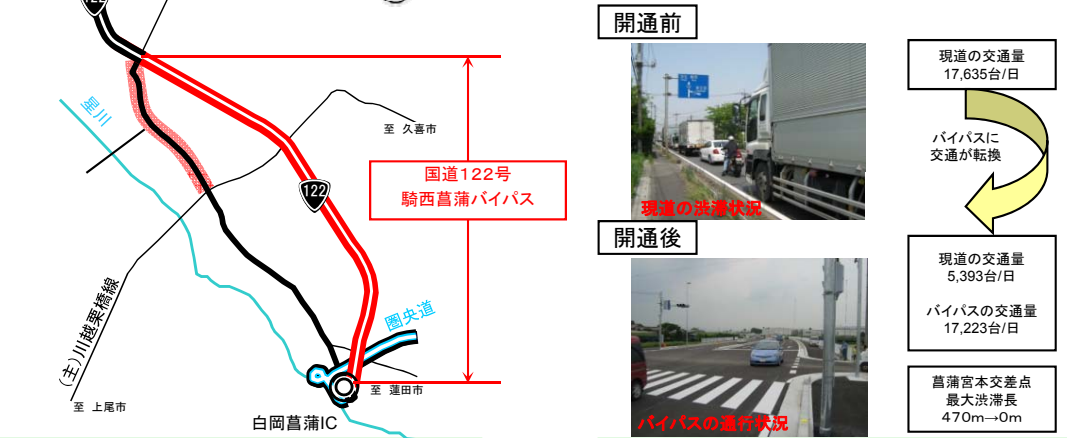


Do（実行）

対策実施状況

●交通の分散を図るため、H20年度に国道122号騎西菖蒲バイパスを整備→国道122号上り方向で渋滞が解消

■国道122号騎西菖蒲バイパスの整備効果

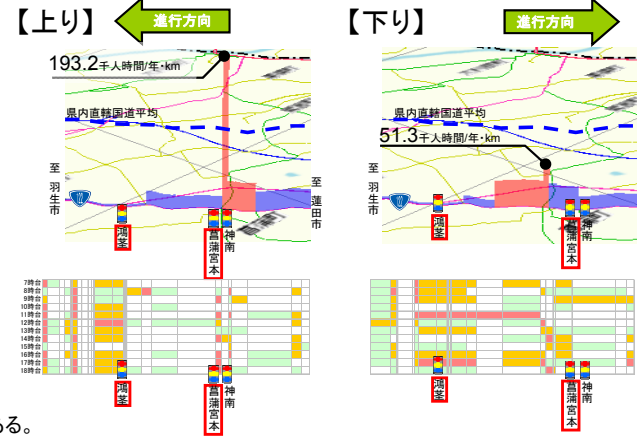


Check（評価）

区間全体の評価

●区間全体で県道・国道平均の渋滞損失時間を下回るが、菖蒲宮本交差点上り方向では大きく上回る。

- ・時間帯によって速度低下している箇所が存在する。



今後の方針

●選定区間に隣接する神南交差点において、渋滞損失時間が高いため、今後経過観察が必要

■関連事項

- ・H23.5に圏央道久喜白岡IC～白岡菖蒲IC間が開通しており、H24年度には、桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が開通予定

Action（反映）





選定条件：救急搬送

●救急搬送ルート上の重要な幹線道路において速度低下が顕著

■特徴

- ・当該区間の国道140号は、秩父地域と熊谷方面を結ぶ唯一の幹線道路であることから、交通が集中。
- ・秩父地域からの救急搬送においても重要な路線であるが、交通集中により速度が低下。

■対策実施状況

対策内容		対策の実施状況			
		調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域	黒谷六地藏交差点【右折車線設置(下り)】				H20.3
地域	和銅大橋前交差点【右折車線設置(下り)】				

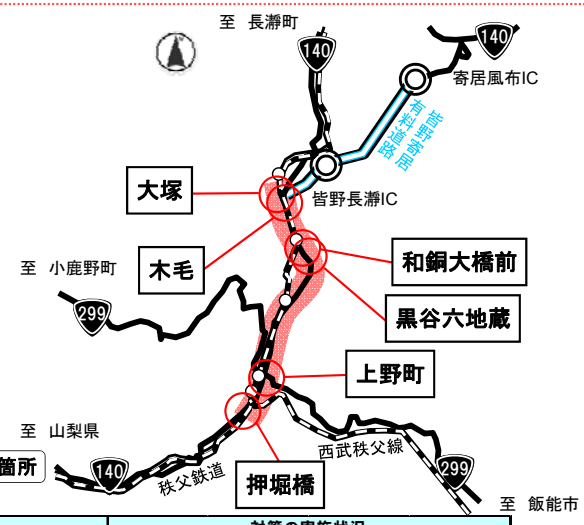
今後の方針

●引き続き和銅大橋前交差点にて交差点改良を進めるとともに、抜本的対策としての皆野秩父バイパスの整備を推進

■関連事項

- ・埼玉県にて和銅大橋前交差点（下り）の右折車線を整備中（H25.3完了予定）

Plan（計画）

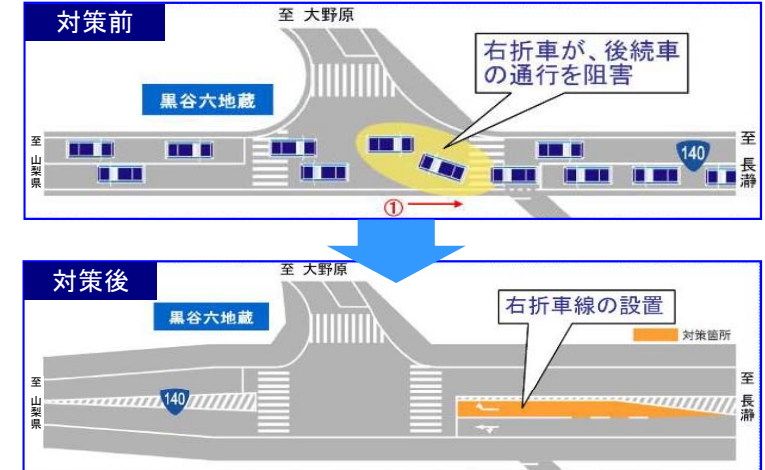


Do（実行）

対策実施状況

●黒谷六地藏交差点下り方向にて、H19年度に右折車線を設置
→国道140号下り方向の渋滞が解消

■黒谷六地藏交差点の対策内容

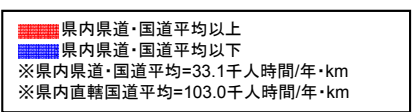


Check（評価）

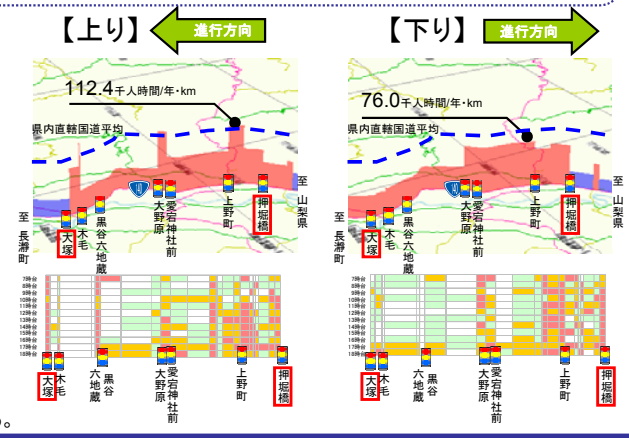
区間全体の評価

●区間全体で県道・国道平均の渋滞損失時間を上回っており、特に上野町交差点上り方向では大きく上回る。

- ・時間帯によって速度低下している箇所が存在する。



※H21民間プローブデータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。

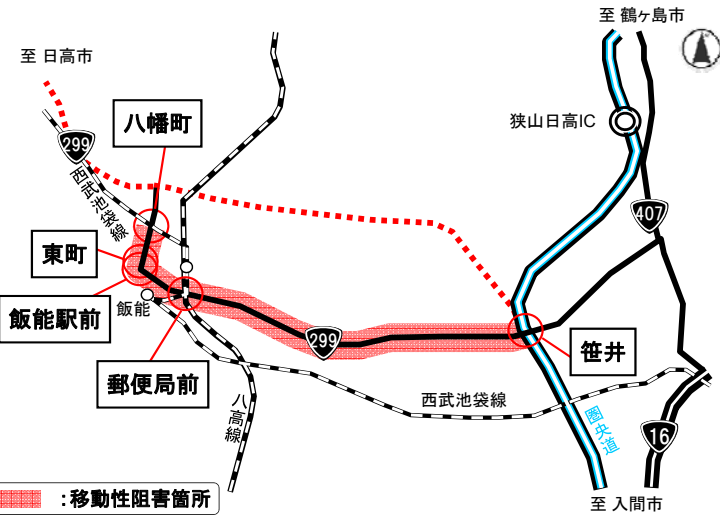




選定条件：慢性渋滞・救急搬送
●慢性的な渋滞が「県内ワースト8位」

Plan（計画）

■特徴
・当該区間の国道299号は、狭山市と秩父市を結ぶ幹線道路であり、飯能市の市街部を通過していることから、交通が集中し、慢性的な渋滞が発生。



■対策実施状況

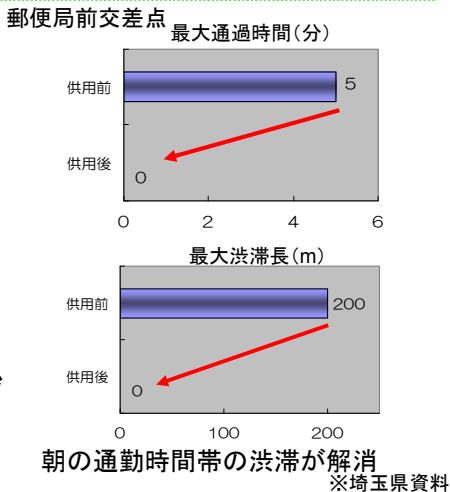
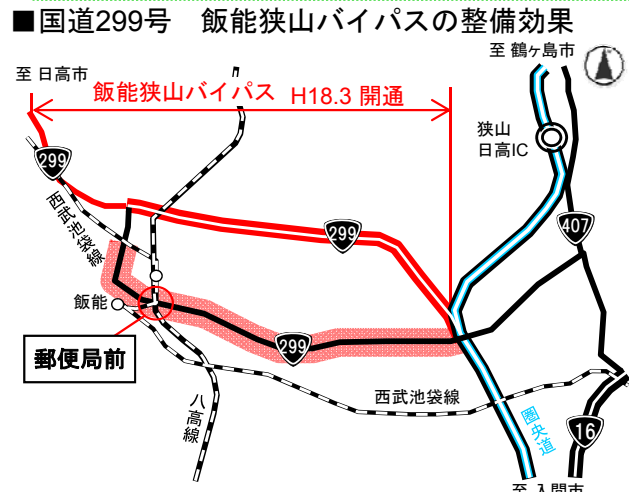
移動性阻害箇所

対策内容		対策の実施状況			
		調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域	一般国道299号 飯能狭山バイパスの整備				H18.3

Do（実行）

対策実施状況

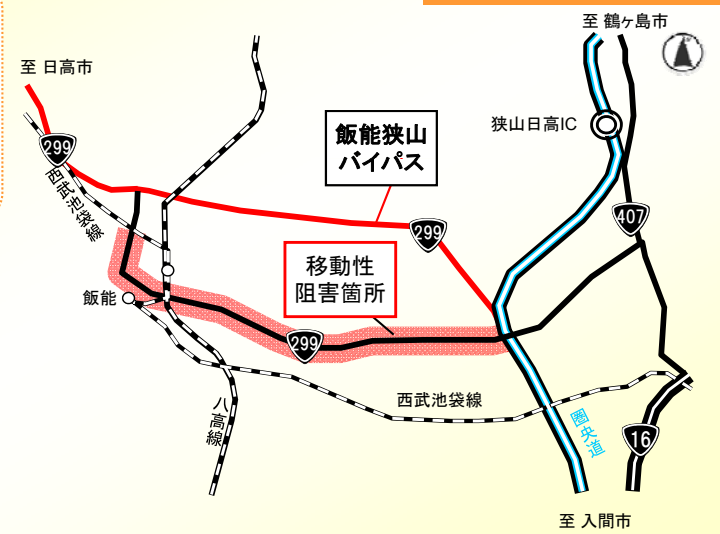
●交通の分散を図るため、H17年度に国道299号飯能狭山バイパスを整備→国道299号郵便局前交差点の渋滞が解消



今後の方針

●市街地部では速度低下がみられているので経過観察

Action（反映）

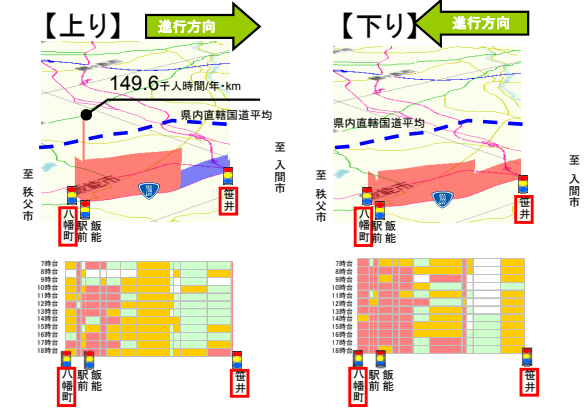
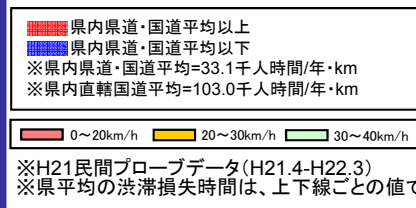


Check（評価）

区間全体の評価

●区間全体で県道・国道平均の渋滞損失時間を上回っており、飯能駅前交差点上り方向では大きく上回る。

- ・飯能狭山バイパスの整備に伴い、部分的に交差点の渋滞解消。
- ・しかし、混雑度1.47と高く、終日速度低下している状況。



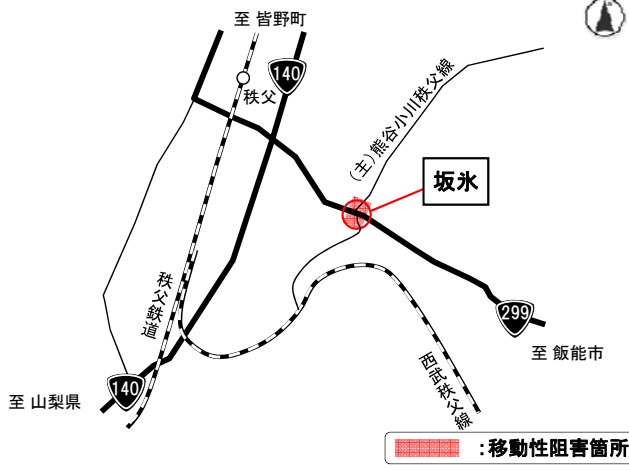


選定条件：救急搬送

●救急搬送ルート上の重要な幹線道路において速度低下が顕著

■特 徴

- ・当該箇所の国道299号は、秩父市の東に位置し、（主）熊谷小川秩父線との交差点であり、秩父市街地方面への交通が合流する箇所であることから、交通集中による渋滞が発生。



対策実施状況

対策内容		対策の実施状況			
		調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域	坂氷交差点【右折車線設置(上下・交差道路)】				H20.8
地域	坂氷交差点【交差点形状の改良(食いだまり形状⇒十字型形状)】				H20.8

今後の方針

●坂氷交差点で渋滞損失時間が高い状況が確認された。
暫定形の坂氷交差点を完成形に整備中
(H24.6完了予定)



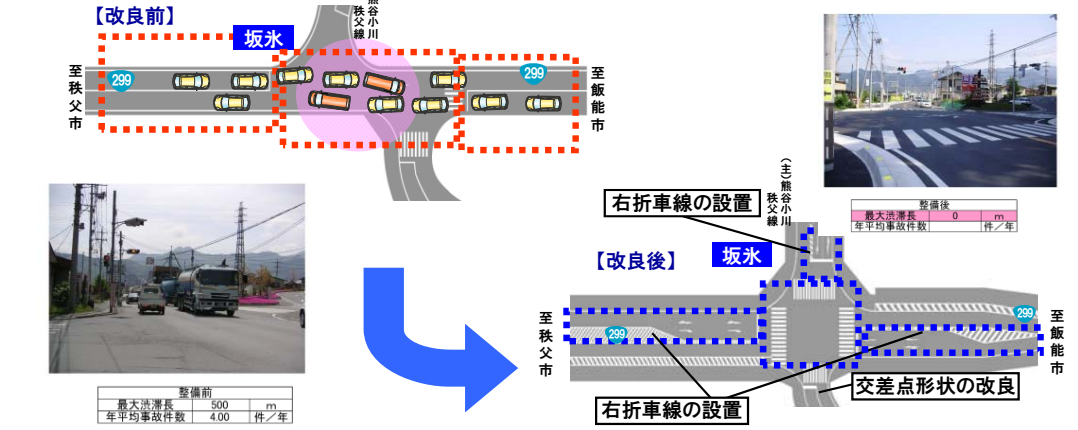
Action (反映)

Do (実行)

対策実施状況

●坂氷交差点では、H20年度に交差点改良(「食違い交差⇒十字交差」、右折車線設置)を実施→国道299号上り方向の渋滞が解消

■坂氷交差点の対策内容

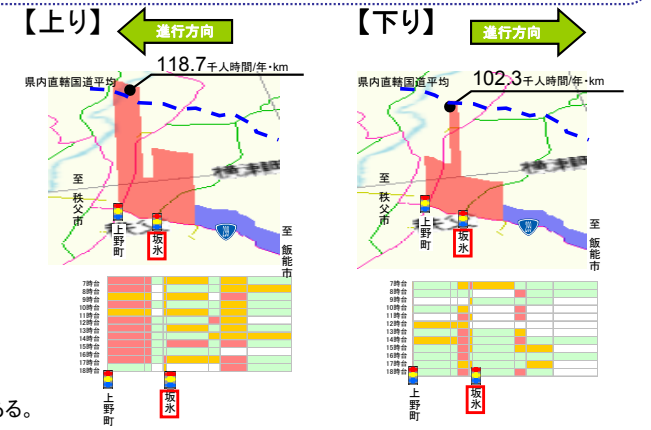
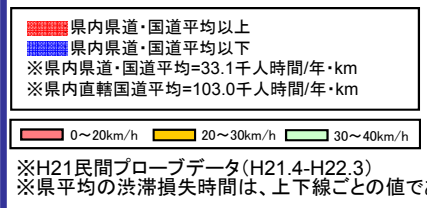


Check (評価)

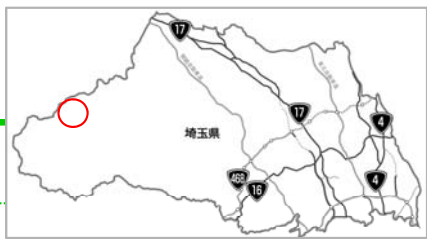
区間全体の評価

●区間全体で県道・国道平均の渋滞損失時間を上回っており、上野町交差点上り方向、坂氷交差点下り方向では大きく上回る。

- ・坂氷交差点の改良は暫定形で完了したが、渋滞損失時間が高い状況が確認できる。
- ・引き続き、経過観察を実施。

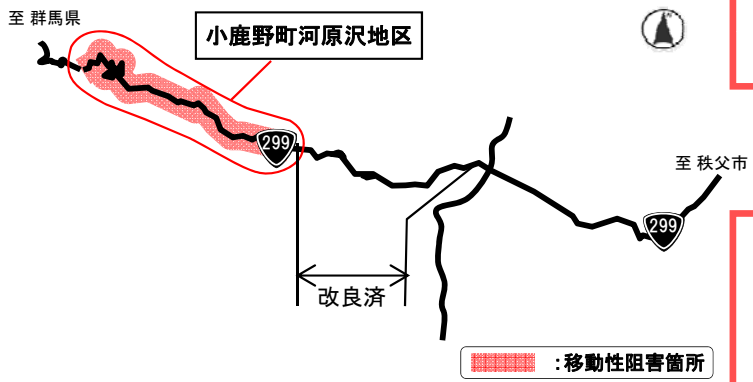


NO.16 小鹿野町【国道299号 小鹿野町河原沢地区】



選定条件：大型車すれ違い
●大型車すれ違い困難箇所の大型車交通量が県内「2位」

■特 徴
・当該区間は車道幅員が狭く大型車のすれ違いが困難な箇所となっている。



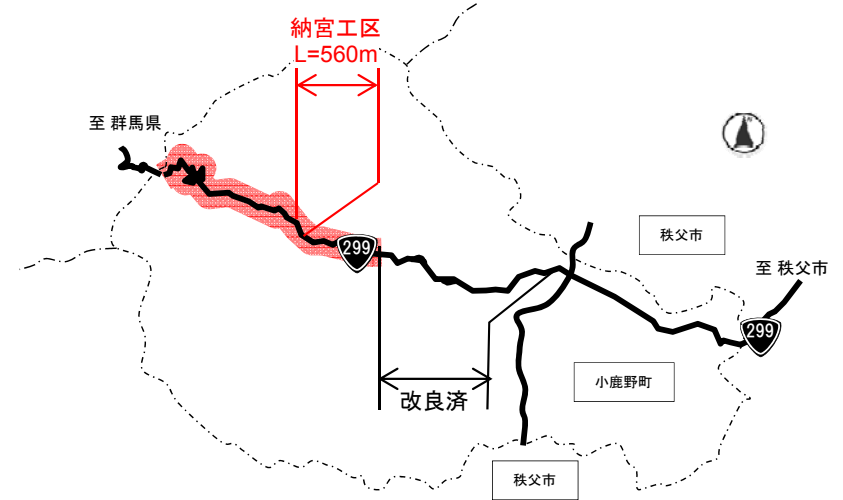
■対策実施状況

対策内容		対策の実施状況			
		調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域	一般国道299号の拡幅整備				

Do（実行）

対策実施状況

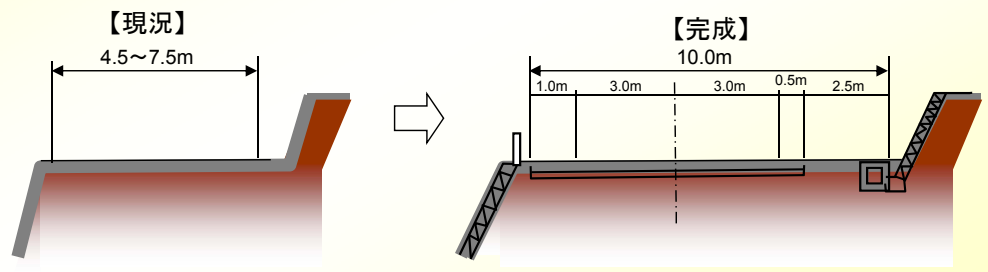
●未改良区間を順次拡幅整備中



今後の方針

●大型車すれ違いが困難な箇所であるため、引き続き車道幅員の拡幅等の対策を推進

Action（反映）

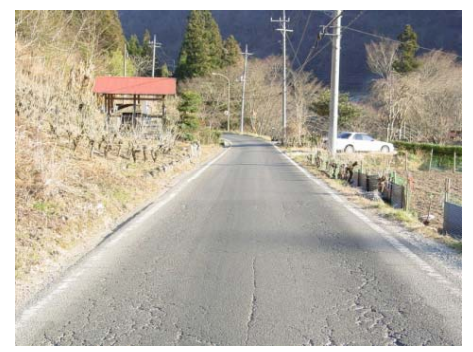


Check（評価）

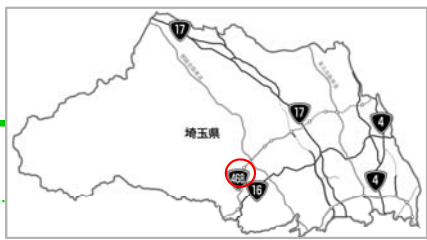
区間全体の評価

●依然として、大型車すれ違い困難箇所が存在している。

- ・当該区間の対策が実施されていない。
- ・大型車すれ違い困難箇所となっているので車道幅員の拡幅等が必要。



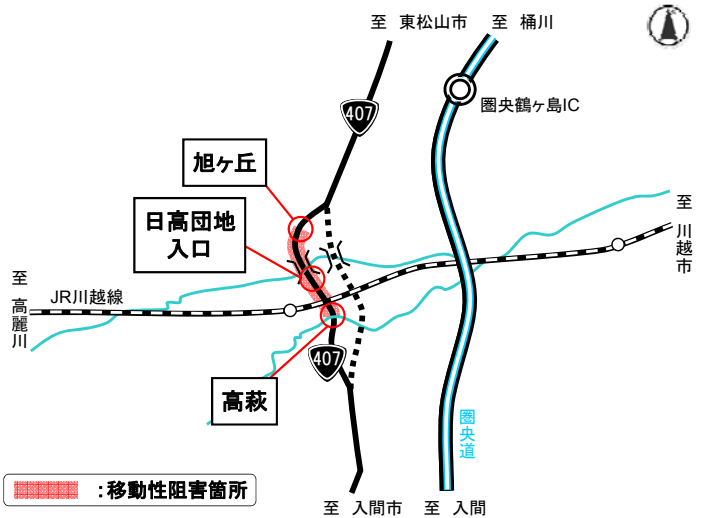
NO.17 日高市 【国道407号 高萩交差点～旭ヶ丘交差点】



選定条件：慢性渋滞・ピーク渋滞
●慢性的な渋滞が「県内ワースト9位」

Plan（計画）

■特 徴
・当該区間の国道407号は、JR川越線と交差する位置にあることから、JRを横断する交通が集中し、慢性的な渋滞が発生。

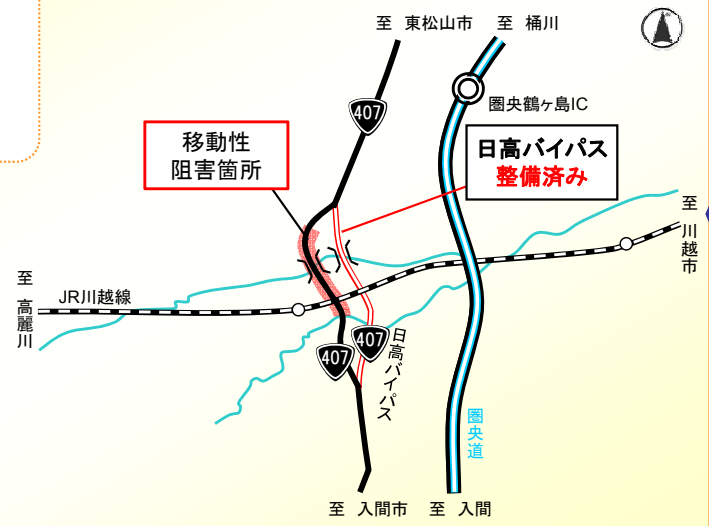


対策実施状況

対策内容		対策の実施状況			
地域	一般国道407号 日高バイパスの整備	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
					H22.3

今後の方針
●経過観察を実施。
必要に応じて、新たな対策を検討

Action（反映）

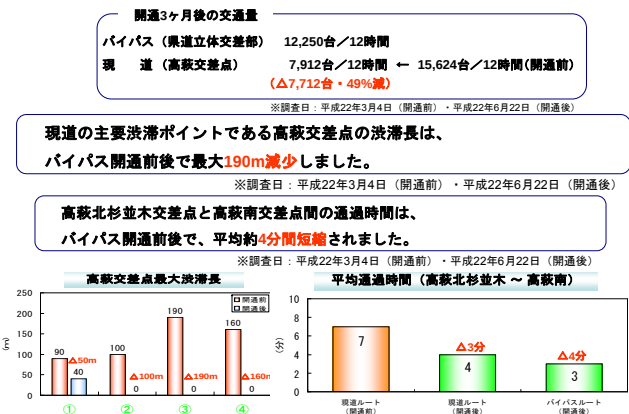
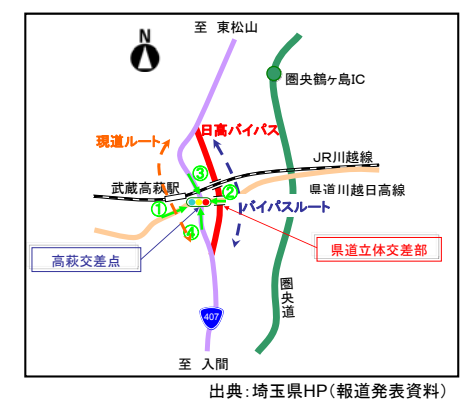


Do（実行）

対策実施状況

●交通の分散を図るため、H21年度に国道407号日高バイパスを整備
→高萩交差点の渋滞が解消・緩和

■国道407号日高バイパスの整備内容 ■国道407号日高バイパスの整備効果

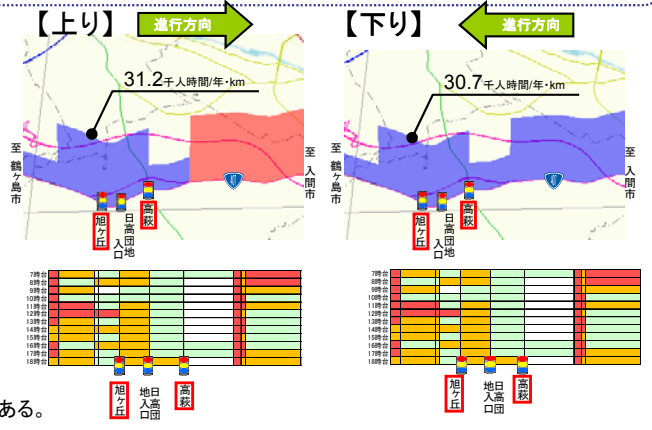
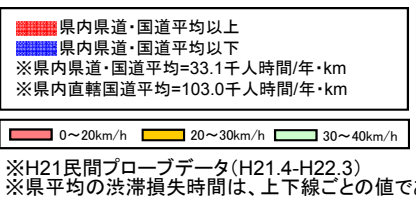


Check（評価）

区間全体の評価

●区間全体で渋滞損失時間が県道・国道平均の渋滞損失時間を下回っている。

・日高バイパスが供用され、並行する区間では渋滞損失時間が県道・国道平均を下回った。
・引き続き、経過観察を実施。





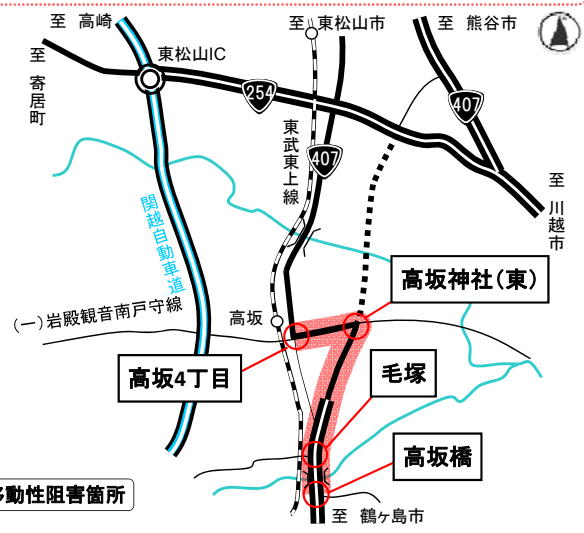
選定条件：ピーク渋滞

●ピーク時の渋滞が「県内ワースト2位」

■特徴

- ・当該区間の国道407号は東武東上線に並行し、鶴ヶ島市と東松山市を結ぶ幹線道路。
- ・国道407号が東武東上線高坂駅付近で(一)岩殿観音南戸守線と交差し、交通が集中。

Plan (計画)



■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 一般国道407号 東松山バイパスの整備				H19.3

Do (実行)

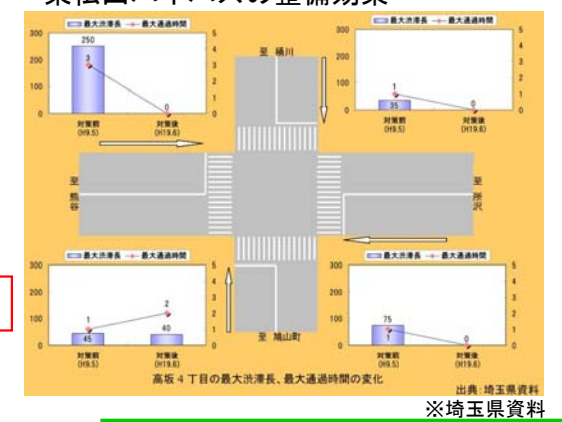
対策実施状況

●交通の分散を図るため、H19年度に国道407号東松山バイパスが暫定2車線供用→高坂4丁目交差点の渋滞が解消・緩和

■国道407号 東松山バイパスの整備内容



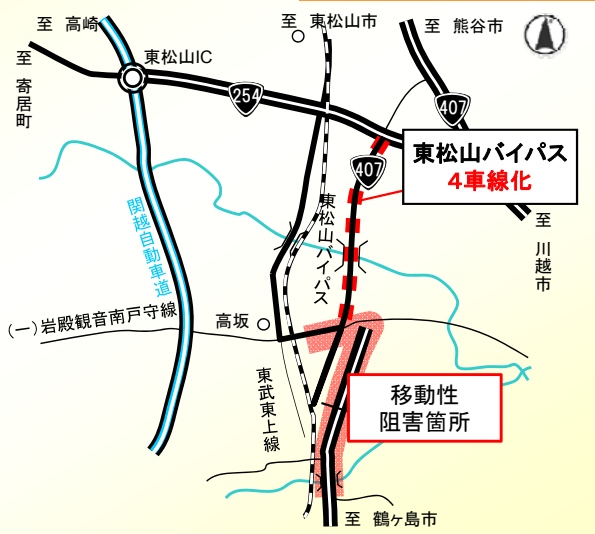
■国道407号 東松山バイパスの整備効果



今後の方針

●国道407号東松山バイパスの4車線化整備を推進

Action (反映)

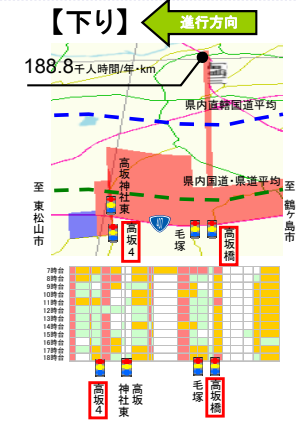
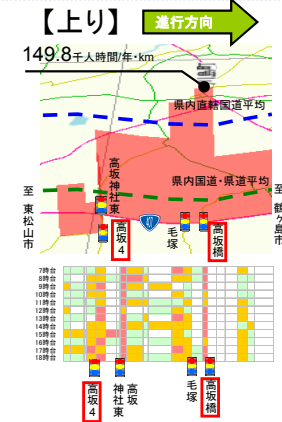
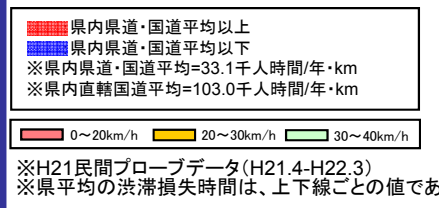


Check (評価)

区間全体の評価

●区間全体で県道・国道平均の渋滞損失時間を上回っており、特に高坂橋交差点上下方向で大きく上回る。

- ・東松山バイパス暫定2車線供用後も高坂橋交差点周辺で渋滞損失時間が直轄国道平均を上回る。
- ・区間内の交差点で、慢性的な旅行速度の低下。



NO.19 熊谷市【国道407号 村岡三又交差点～本石2丁目交差点】



選定条件：慢性渋滞・ピーク渋滞

- 慢性的な渋滞が県内「ワースト2位」
- ピーク時の渋滞が県内「ワースト1位」

- 特 徴
- ・国道407号の当該区間は、熊谷市と東松山市を結ぶルート。
 - ・荒川の渡河部があり、国道407号に交通が集中。

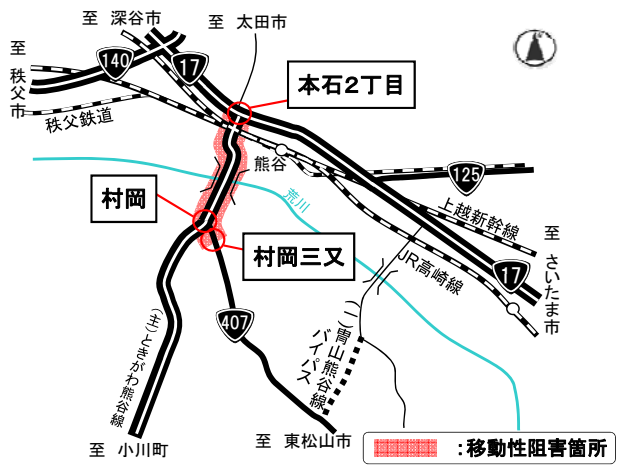
対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 (一) 青山熊谷線バイパスの整備				

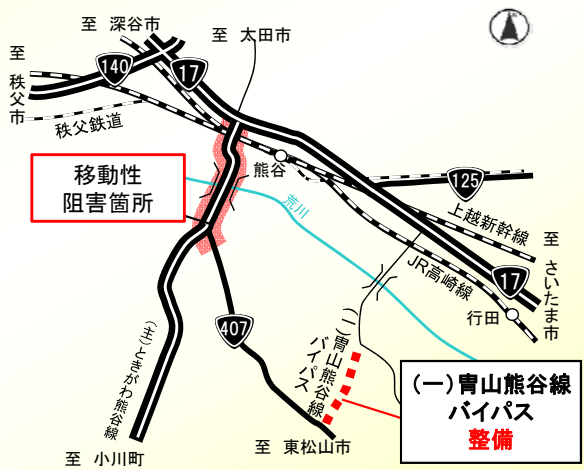
今後の方針

- 現在、実施中である (一) 青山熊谷線バイパス整備の推進

Plan (計画)



Action (反映)

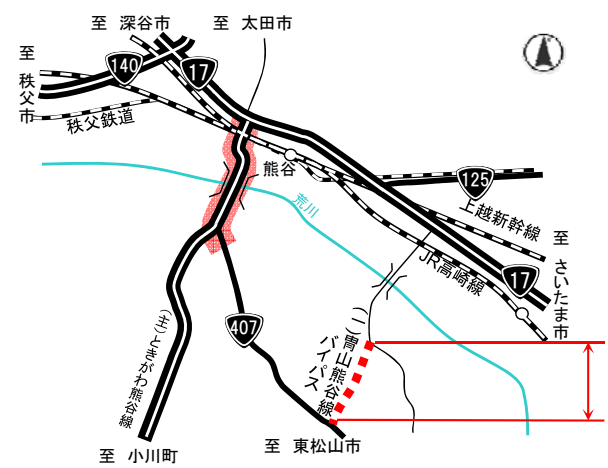


Do (実行)

対策実施状況

- (一) 青山熊谷線バイパスを整備中

■ (一) 青山熊谷線バイパスの整備内容



Check (評価)

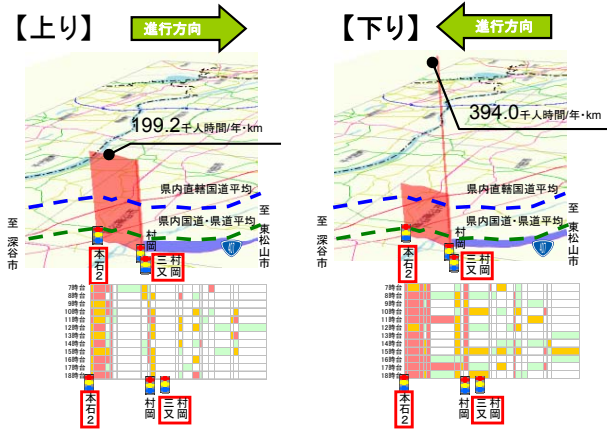
区間全体の評価

- 区間全体で県道・国道平均の渋滞損失時間を上回っており、特に本石2丁目交差点上下方向で大きく上回る。

- ・本石2丁目から村岡において、渋滞損失時間が直轄国道平均を上回る。
- ・本石2丁目交差点では、上下線とも終日、旅行速度が低下。

■県内県道・国道平均以上
■県内県道・国道平均以下
※県内県道・国道平均=33.1千人時間/年・km
※県内直轄国道平均=103.0千人時間/年・km

■0～20km/h ■20～30km/h ■30～40km/h
※H21民間プローブデータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。



NO.20 所沢市【国道463号 牛沼交差点～小手指陸橋北交差点】



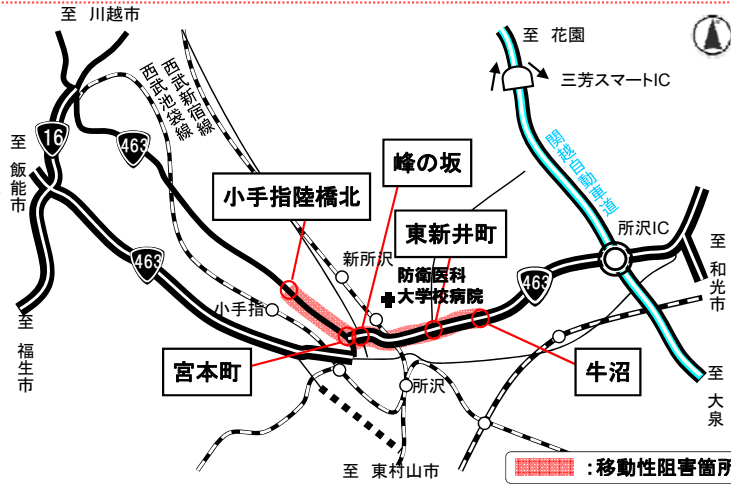
選定条件：慢性渋滞・ピーク渋滞・救急搬送

- 慢性的な渋滞が県内「ワースト4位」
- ピーク時の渋滞が県内「ワースト5位」

- 特 徴
- ・西武池袋線小手指駅まで約500m、西武新宿線新所沢駅まで約1kmに位置し、所沢市街を通過。
 - ・第三次救命救急病院の「防衛医科大学校病院」に近接・所沢市街地で交通が集中。

対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 (都) 飯能所沢線の整備				



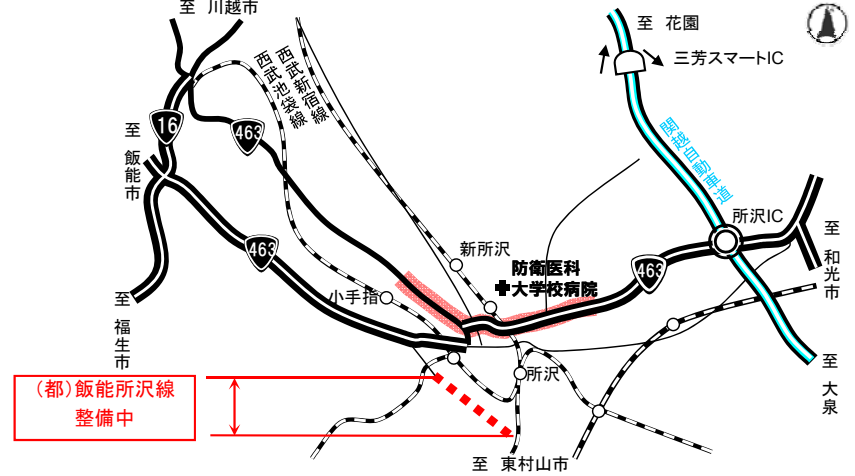
Plan (計画)

Do (実行)

対策実施状況

- (都) 飯能所沢線を整備中

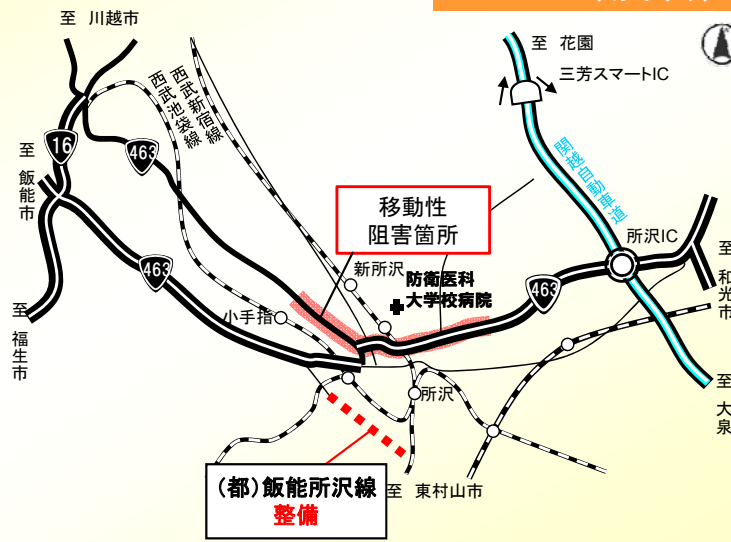
■(都) 飯能所沢線の整備内容



今後の方針

- 現在、実施中である(都)飯能所沢線整備の推進

Action (反映)

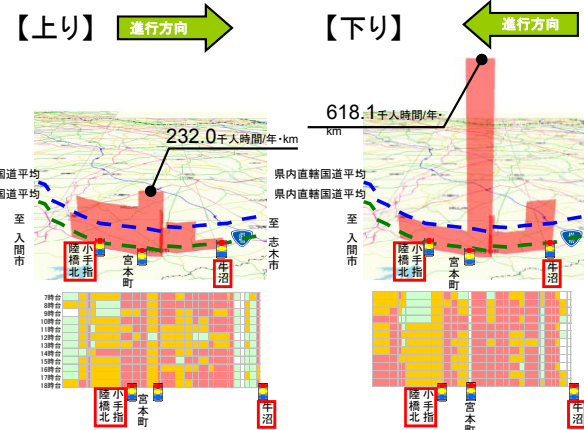
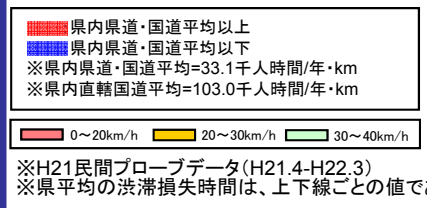


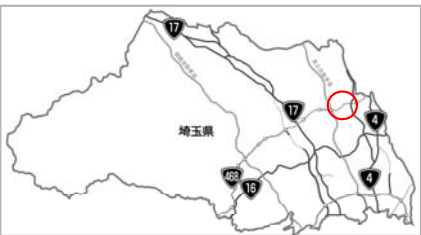
Check (評価)

区間全体の評価

- 区間全体で県道・国道平均の渋滞損失時間を上回っており、特に宮本町交差点下り方向で大きく上回る。

- ・ほぼ全区間で上下線とも終日旅行速度が低下。





選定条件：ボトルネック踏切

- 踏切交通遮断時間が県内「ワースト24位」
- 踏切交通遮断量が県内「ワースト4位」

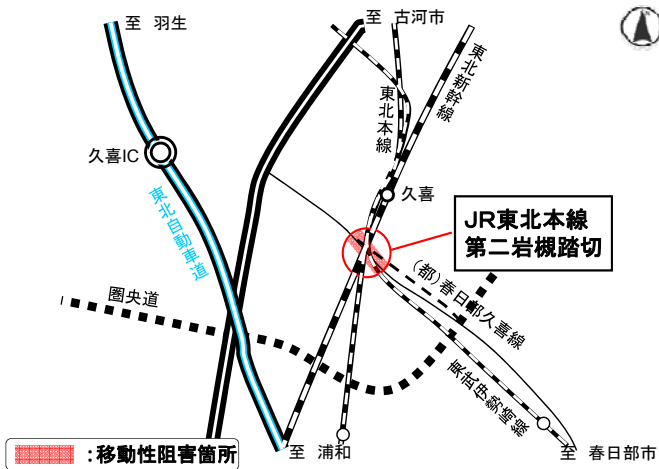
特 徴

- ・(都)春日部久喜線は、春日部市から久喜市に至る道路。
- ・久喜駅付近では、JR東北本線、東武伊勢崎線と交差し、この2つの踏切により、慢性的な渋滞が発生。

対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 (都)春日部久喜線、(都)杉戸久喜線の整備				H23.3

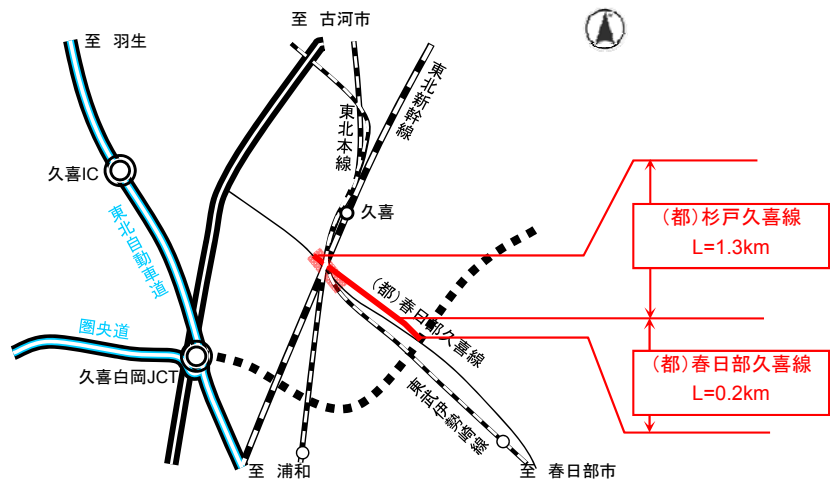
Plan (計画)



Do (実行)

対策実施状況

- 踏切による渋滞の解消を図るため、平成22年度に(都)杉戸久喜線、(都)春日部久喜線を整備



Check (評価)

区間全体の評価

- 並行する(都)春日部久喜線、(都)杉戸久喜線の立体整備が完了したことにより、踏切渋滞を抜本的に解消。
- また、両側に歩道を設けており、歩行者も自転車も安全に通行可能。

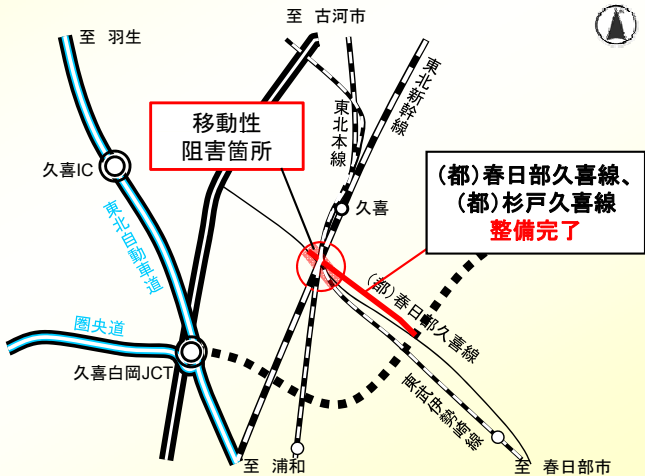


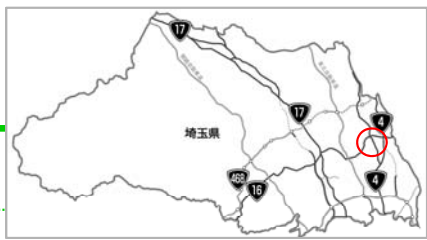
久喜跨線橋整備状況

今後の方針

- 経過観察後、移動性阻害箇所から卒業

Action (反映)



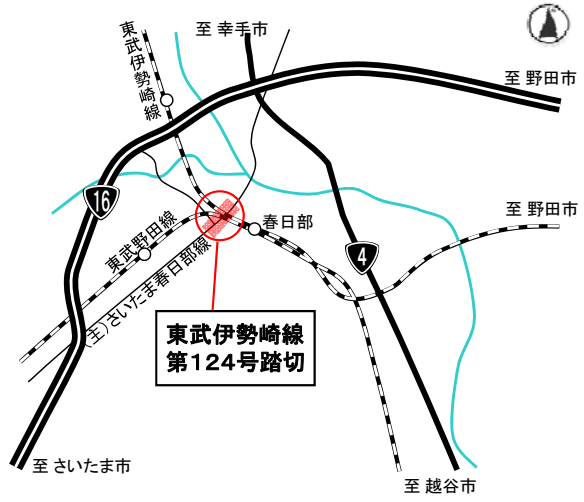


選定条件：ボトルネック踏切

●踏切交通遮断時間が県内「ワースト1位」(58分/ピーク時)

■特徴

- ・(主)さいたま春日部線は、さいたま市西区から春日部市に至る道路。
- ・春日部駅付近で、東武伊勢崎線・野田線と交差していることから、この踏切により、慢性的な交通渋滞が発生。



■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 東武伊勢崎線の連続立体化(ボトルネック踏切の解消)				

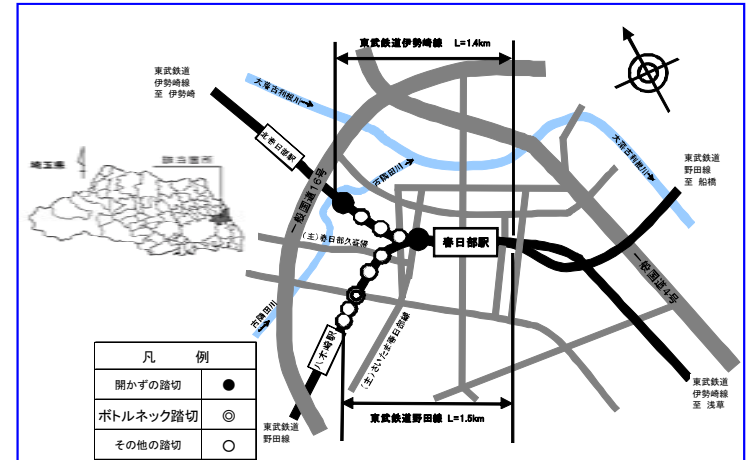
Plan (計画)

Do (実行)

対策実施状況

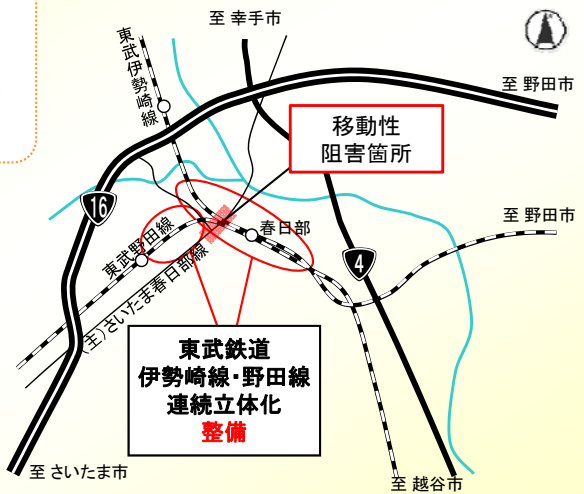
●鉄道を高架化することにより、10箇所の踏切を除却予定(埼玉県にて計画協議中)

- 鉄道の連続立体化
- ・東武鉄道伊勢崎線・野田線の春日部駅付近約2.9kmにおいて、鉄道を高架化することにより、10箇所の踏切を除却予定(計画協議中)



今後の方針

●引き続き、東武伊勢崎線・野田線の連続立体化の整備にむけた調整を実施



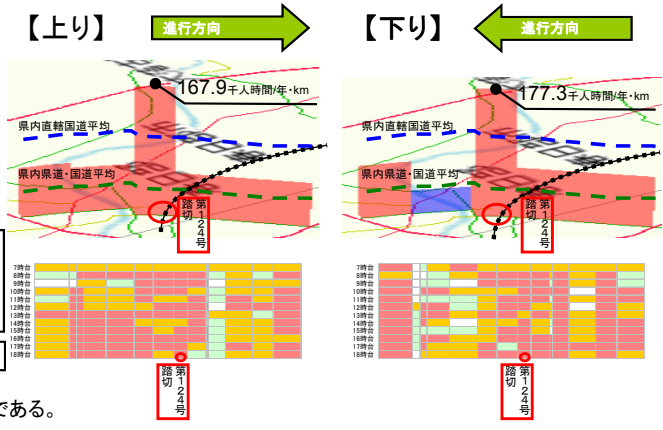
Action (反映)

Check (評価)

区間全体の評価

●踏切部で県道・国道平均の渋滞損失時間を上回っている。

- ・踏切部周辺で渋滞損失時間が県内直轄国道平均、県内県道・国道平均を上回る。
- ・踏切部周辺で、上下線とも終日、旅行速度が低下。



■県内県道・国道平均以上
■県内県道・国道平均以下
※県内県道・国道平均=33.1千人時間/年・km
※県内直轄国道平均=103.0千人時間/年・km
0~20km/h 20~30km/h 30~40km/h
※H21民間プローブデータ(H21.4-H22.3)
※県平均の渋滞損失時間は、上下線ごとの値である。



選定条件：ボトルネック踏切

●踏切交通遮断時間が県内「ワースト19位」（28分/ピーク時）
踏切交通遮断量が県内「ワースト1位」（127千台時/日）

Plan（計画）

■特徴

・（主）所沢狭山線と西武新宿線が平面交差する踏切であり、本踏切にて渋滞が発生。

■対策実施状況

対策内容	対策の実施状況			
	調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域 (一) 所沢堀兼狭山線の整備				

Do（実行）

対策実施状況

●（一）所沢堀兼狭山線を整備中

■（一）所沢堀兼狭山線の整備内容

今後の方針

●現在、実施中である
（一）所沢堀兼狭山線の整備の推進

Action（反映）

Check（評価）

区間全体の評価

●踏切部で踏切遮断による渋滞が発生している。

踏切遮断で発生している渋滞状況

踏切部の交通状況



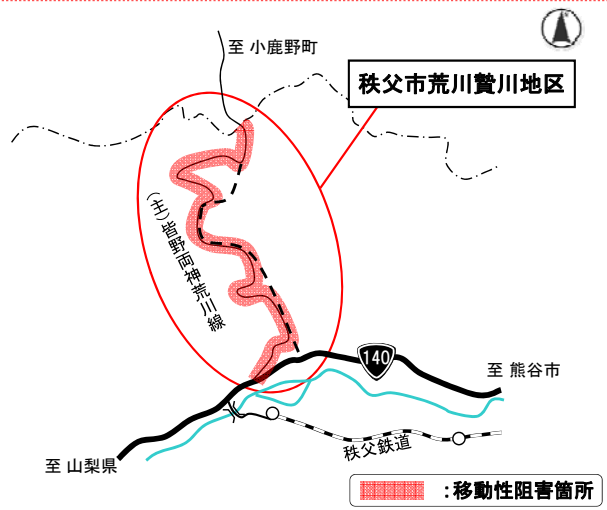
選定条件：大型車すれ違い

●大型車すれ違い困難箇所の大型車交通量が県内「1位」

Plan（計画）

■特徴

・(主) 皆野両神荒川線は、皆野町より秩父市に至る主要地方道（県道）であり、大型車のすれ違い困難な箇所が存在。



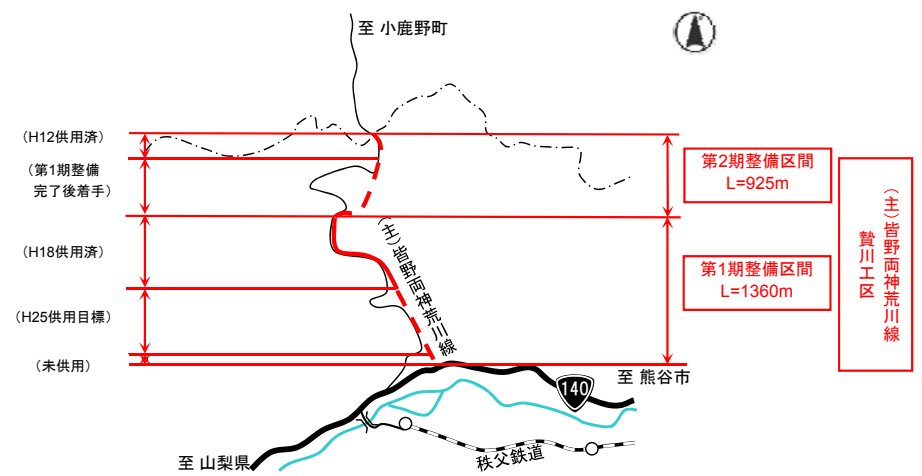
■対策実施状況

対策内容		対策の実施状況			
		調査中	実施中	一部対策済み	対策済み
地域	(主) 皆野両神荒川線 贅川工区の整備				

Do（実行）

対策実施状況

●(主) 皆野両神荒川線贅川工区を整備中



Check（評価）

区間全体の評価

●整備中のため、大型車すれ違い困難箇所が存在している。

・一部の区間は改良供用済みであるが、大型車のすれ違い困難な箇所が存在している。

今後の方針

●現在、実施中である(主) 皆野両神荒川線贅川工区の整備の推進

Action（反映）

