

1 調査名称：寄居PAスマートインターチェンジ関連基本調査業務委託

2 調査主体：深谷市

3 調査圏域：深谷市内全域ほか

4 調査期間：平成24年 8月 2日 から 平成25年 3月20日 まで

5 調査費： 5,794千円（当年度までの合計：0千円）
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

深谷市は平成17年度に1市3町の合併を行い、都市計画道路は合計42路線、総延長102.76km 整備改良率は平成23年度現在 55.6% となっている。

これまで都市計画道路は合併前の旧市・町の都市計画マスタープラン等に基づき道路整備を進めて来たが、平成24年3月に策定が予定されている都市計画マスタープランでは、新たな土地利用構想や土地利用に合わせた交通体系の検討することとなっている。

また、本市の交通体系の大きな要素として関越自動車道寄居PAに整備が計画されている大型車両対応のスマートI.C.があることから、市内の道路交通の流れ、交通量が大きく変化することが見込まれる。併せて、来年度以降、都市計画法改正に伴う決定権限移譲への対応や整備、開発及び保全の方針見直しへの対応が必要となっている。

このため、新たな時代に対応した、都市計画道路を含む市内道路ネットワークの見直しを行うことが必要不可欠であり、都市計画道路ネットを含めた市内道路交通網の推計調査を行う。

I 調査概要

1 調査名：寄居PAスマートインターチェンジ関連基本調査業務委託

2 報告書目次

第1章 交通量推計・費用便益分析の概要

1.1 概要

1.2 検討結果の概要

第2章 交通量推計

2.1 交通量推計の概要

2.1.1 交通量推計の目的と枠組み

2.1.2 交通量推計の作業内容と流れ

2.2 交通量推計の手法と作業条件・関連データ

2.2.1 交通量推計で使用する推計手法の概要

2.2.2 交通量推計に係る作業条件・関連データ～対象道路、ゾーニング、OD量

2.3 OD交通量からみた深谷市関連の交通状況

2.3.1 深谷市関連のOD交通量の推移

2.3.2 深谷市域における配分ゾーン別の交通量

2.4 現況交通量配分

2.4.1 現況交通量配分結果

2.4.2 現況交通量からみた深谷市道路網の状況

2.4.3 観測交通量との対比

2.5 将来交通量配分

2.5.1 将来交通量配分結果

2.5.2 将来交通量からみた深谷市道路網の様相～既定計画道路網レベル

2.5.3 計画・構想路線との対応でみた将来道路網の状況

2.6 補遺・交通量配分結果

3 調査体制

深谷市都市整備部都市計画課 単独にて実施

4 委員会名簿等：

特になし

II 調査成果

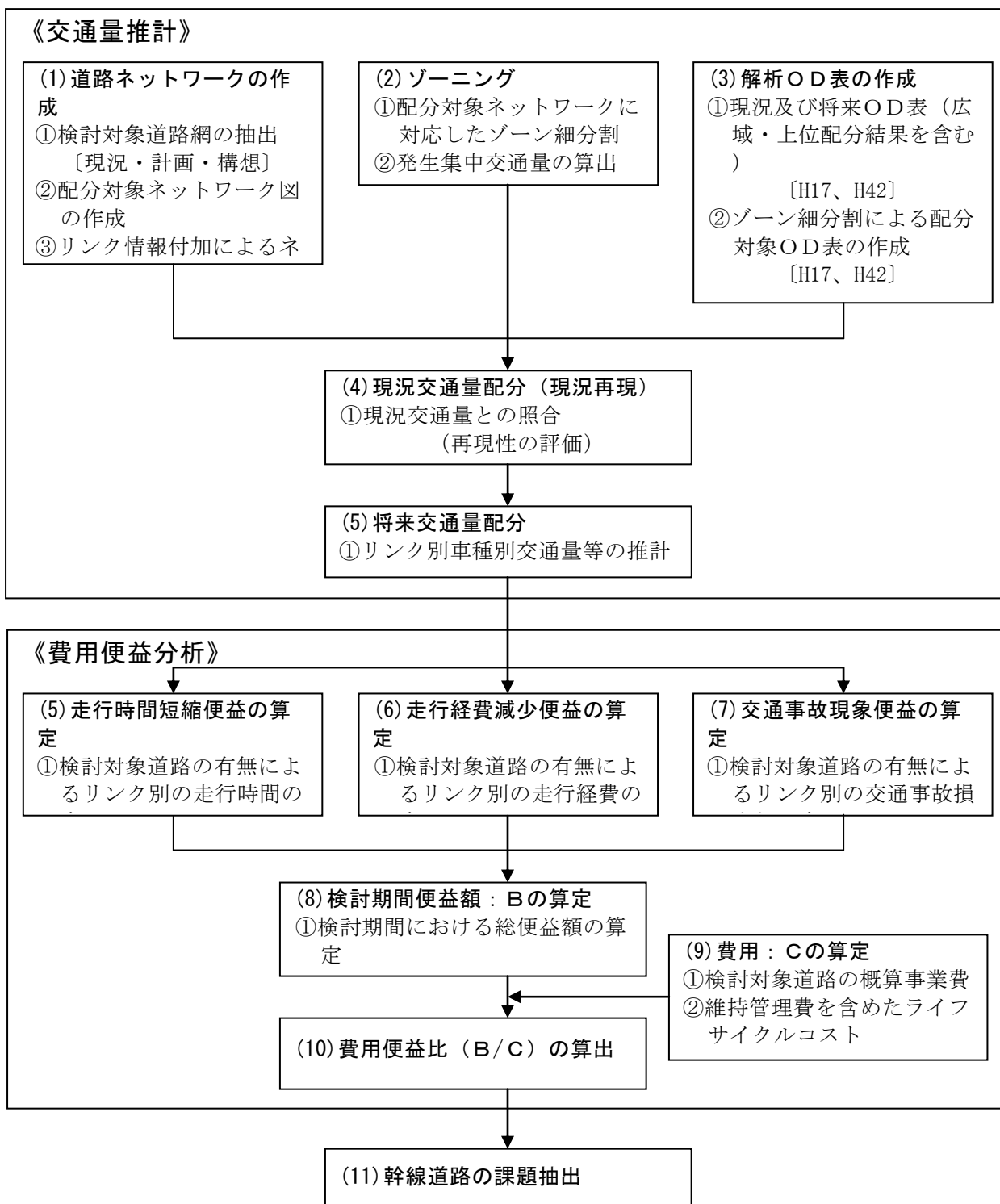
1 調査目的

本業務は、(仮称)寄居PAスマートインターチェンジの整備に伴い、深谷市方面アクセス道路と未整備の都市計画道路を含む市内全域の幹線道路のネットワークのあり方を検討することを目的とする。

具体的には、市内全域の幹線道路の現況と将来の利用交通量推計を行い、新たに計画される主な道路(①(仮称)寄居PAスマートインターチェンジ深谷市方面アクセス道路, ②都市計画道路3.3.7西通り線, ③(仮称)明戸橋ライン)について費用便益分析を行い、将来的に最適な道路ネットワークの構築を目指すものである。

- ◆深谷市内全域の幹線道路ネットワーク(国道、県道、主要な幹線市道)の利用交通量推計。
- ◆主要な着目路線の「(仮称)寄居PAスマートインターチェンジ深谷市方面アクセス道路」「都市計画道路3.3.7西通り線」「(仮称)明戸橋ライン」などの着目路線の整備・未整備別の交通量推計。また、それに係る費用便益分析。
- ◆市内幹線道路ネットワークの問題点、課題についての検討。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

i) 将来交通需要からみた深谷市幹線道路網の状況

① 機能的な道路網形態

1) 東西方向に貫通する国道バイパスが2軸あり、次のように分担している。(広域軸)

◆市域北部は国道17号バイパス
(深谷バイパス・本庄道路、及び上武国道)

◆市域南部は国道140号バイパス

これら国道バイパスは、通過交通を含め市域外等との地域間交流の軸として機能していると考えられる。

2) JR深谷駅周辺は深谷市の中心市街地として存立しているが、それを取り囲む「ロの字」環状型道路網への交通集中を見ることができる。(地域軸、中心市街地放射・環状軸) 具体的には、「東通り線」「南通り線」「西通り線」の3本の都市計画道路と北辺を構成する国道17号深谷バイパスがそれであり、中心市街地部への流出入交通等の集散・迂回機能への貢献が窺える。

② 南北間の連絡機能の現状

深谷市北部の旧深谷市・岡部町域と深谷市南部の旧川本町・花園町域の間では、利用交通量に谷間的なものがみられ、南北間の地域間交流の活性化を促す必要性がある。

③ 幹線市道クラスの課題

現状、特段の課題は無。

ii) 主要着目3路線の状況

主要な着目3路線「(仮称)寄居PA スマートインターチェンジ深谷市方面アクセス道路」、「都市計画道路 3.3.7 西通り線」、「(仮称)明戸橋ライン」に係る「交通量推計」「費用便益分析」の結果は表 1.2.2 のとおりであり、整備の方向性は下記のようなものである。

◆ (仮称) 寄居 PA スマートインターチェンジ深谷市方面アクセス道路
…整備は可

◆ 都市計画道路 3.3.7 西通り線 …整備は可

◆ (仮称) 明戸橋ライン …検討範囲を広げた追加検証が必要

表 1.2.2 交通量推計・費用便益分析の結果

検討対象道路			交通量推計結果		費用便益分析結果 (評価期間:50年)			整備 の 必要性
			交通量 (百台/日)	混雑度	費用(C) (百万円)	便益(B) (百万円)	B/C	
計 画 道 路	(仮称) 寄居 PA スマートインターチェンジ [※]	—	16~18	0.2	427	3,941	9.2	○
	都市計画道路 3.3.7 西通り線	国道 17 号以北	160~176	0.8	13,652	19,812	1.4	○
		国道 17 号以南	136~255	0.6~1.2				
	(仮称) 明戸橋 ライン	荒川以北	96	0.8	6,845	-6,051	-0.8	— ※
		荒川渡河	153	1.3				
		荒川以南	96~104	0.8~0.9				

※深谷市域のみでは便益が計上されない結果となっており、競合路線である熊谷市域等の主要地方道深谷東松山線沿線も対象とした検証が必要である。

注1) 「交通量」に関し幅をもった表記としているのは、複数区間の場合及び複数ケースの配分結果によるためである。