

埼玉県県央地域における計画段階評価(案)

1. 埼玉県県央地域の課題



①国道17号の渋滞

- 埼玉県県央地域の損失時間は、大半が県平均(82.1万人時間/年km)を超過。(図1)
- 特に市街地を通過する国道17号の損失時間が大きく、産業やくらしの面で支障が発生。
- 国道17号現道やバイパスでは、平日朝の旅行速度が関東平均を大きく下回っている。(図2)

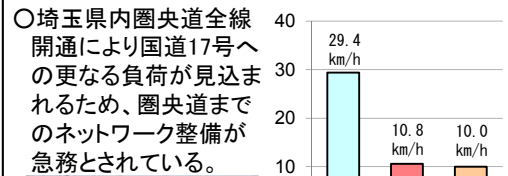


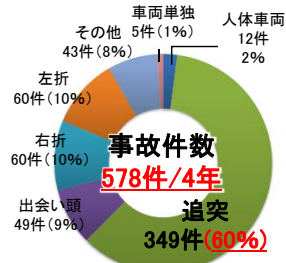
写真 国道17号の状況

②国道17号の事故

- 国道17号バイパスでは、4年間で578件の死傷事故が発生。(図3)
- そのうち、渋滞が原因と考えられる追突事故の割合が約6割。(図3)



図1 県央地域の渋滞損失時間



資料: 交通事故統計データベース (H22-H25)

図3 事故類型
【国道17号バイパス(与野~上尾南部)】

③防災拠点連携

- さいたま新都心は、国の広域的な防災拠点に位置付けられている。
- 圏央道から与野間の高規格道路が未整備であり、信越、東北方面の主要拠点等からのアクセス強化が必要。(図4)

④物流企業の都心アクセスに影響

- 圏央道沿線に立地する物流企業等の都心方面へのアクセス強化が必要。(図4)
- さらに企業立地ニーズは高く、埼玉県では新たな分譲を模索中であり、つながることを前提としている。



図4 対象路線周辺の企業立地

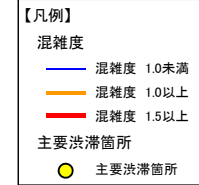
2. 原因分析

①国道17号等の交通容量不足

- 県央地域における南北軸である国道17号の混雑度は、全区間で1.0以上。
- 並行する鴻巣桶川さいたま線の混雑度も高く、南北に縦断する路線が不足。



図6 県央地域における混雑度



資料: H22道路交通センサス

②高速道路ネットワークの未整備

- 県央地域(与野~圏央道間)には、南北に縦断する高速ネットワークがない。
- 与野以南は、「首都高(4車線)+新大宮バイパス(6車線)」が整備されているが、与野以北は高速道路(自専道)がなく、新大宮バイパスが高速交通を受ける。
- そのため、国道17号に通過交通と地域内交通が集中している。

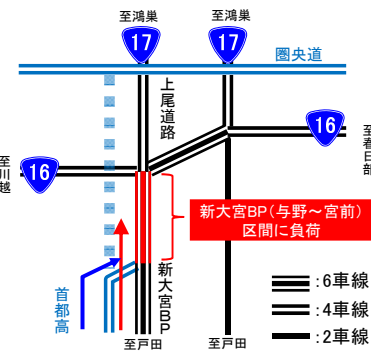


図7 上尾道路(一般部)供用後の車線数



資料: H22道路交通センサス 旅行時間は混雑時

図8 圏央道沿線都市~外環JCT間の所要時間

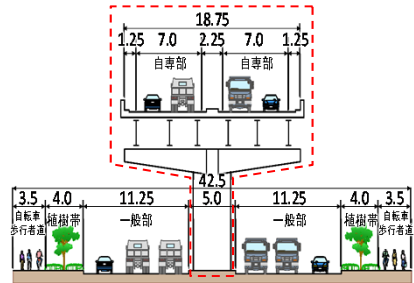
3. 政策目標

- 交通容量を確保し、適正な機能分担により交通渋滞を解消
- 高速道路ネットワークを整備し、定時性・速達性を確保

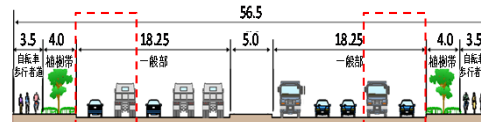
埼玉県県央地域における計画段階評価(案)

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】新大宮上尾道路(自動車専用道路)整備案		【案②】新大宮バイパス・上尾道路拡幅整備案	
交通渋滞の緩和 (指標:混雑度)	○	新大宮上尾道路(自専道)への転換により、国道17号の交通混雑が解消する。 【混雑度】 国道17号(上尾市上) 1.33 → 0.79 国道17号(上尾市東町2丁目) 1.55 → 0.84	△	新大宮バイパス及び上尾道路への転換により、国道17号の交通混雑が解消する。 【混雑度】 国道17号(上尾市上) 1.33 → 0.90 国道17号(上尾市東町2丁目) 1.55 → 0.91
県央地域の定時性・速達性 (指標:移動時間)	○	走行速度の向上により定時性向上 (桶川東部工業団地→与野JCT) 【移動時間】 46分 → 30分 (16分短縮)	△	走行速度の向上により定時性向上 (桶川東部工業団地→与野JCT) 【移動時間】 46分 → 40分 (6分短縮)
走行安全性の向上	○	バイパスにより、事故危険箇所を回避 [現況]8箇所 → [整備後]0箇所	×	通過する事故危険箇所を回避できない [現況]8箇所 → [整備後]3箇所
周辺環境への影響	○	現都市計画幅内での整備が可能 整備に伴い支障となる家屋数 78軒 (うち、マンションや商業施設などの大規模支障物件:0軒)	×	現都市計画幅外に事業用地が必要(11万m ²) 整備に伴い支障となる家屋数 234軒 (うち、マンションや商業施設などの大規模支障物件:21軒)
事業期間	○	概ね10年	×	20年以上
コスト	×	約4,000億円(与野JCT～桶川北本JCT間)	○	約700億円
総合評価	○		△	



案① 標準断面図(新大宮バイパス・自専部)



案② 標準断面図(新大宮バイパス区間拡幅整備案)

対応方針(案): 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名: 新大宮上尾道路(自動車専用道路)
- ・区間: 埼玉県さいたま市中央区円阿弥～桶川市川田谷
- ・延長: 16.1km
- ・車線数: 4車線
- ・設計速度: 80km/h

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定の状況

○H元年12月 案①により都市計画決定済み

都市計画決定後の状況

- H2年 4月 上尾道路Ⅰ期事業化
H7年 4月 上尾道路Ⅰ期事業化区間延伸
H10年 4月 首都高埼玉大宮線 美女木JCT～与野IC開通
H24～25年 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催
主要渋滞箇所の選定、渋滞対策の基本方針決定 等
H24～27年 埼玉県移動性向上委員会開催
最新データによるモニタリング 等
H26～27年 埼玉県中央地域ボトルネック検討WG開催
埼玉県中央地域における渋滞対策、優先して取り組む区間について検討

地域の要望等

- H27年 1月 上尾市長及び桶川市長が国土交通大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
H27年 6月 埼玉県知事及びさいたま市長が国土交通大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
H27年 9月 上尾市長が国土交通副大臣宛てに新大宮上尾道路の要望書を提出
H27年11月 さいたま市長が国土交通副大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
H27年12月 埼玉県知事及びさいたま市長が国土交通大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出
H28年 2月 埼玉県知事及びさいたま市長が国土交通大臣宛に新大宮上尾道路の要望書を提出

