

オープンハウスを開催しています
ご自由にご覧ください

**一般国道463号バイパス
本太工区事業に関して
ご意見をください！**



道路について、ご意見をお聞かせください！

展 示 内 容

①市内の交通状況

- ・市内の交通状況について
- ・市内の主要渋滞箇所について
- ・一般国道463号バイパス本太工区の渋滞について

②本太工区の4車線化

- ・なぜ4車線整備が必要なのか
- ・本太工区の幅員について
- ・本太工区の交差点計画について

③本太坂下交差点の分離

- ・本太坂下交差点の交差点分離の必要性について
- ・本太坂下交差点の交差点分離の時期について

④地域の方から頂いた意見・要望

- ・本太坂下交差点の分離について
- ・信号機について
- ・環境について

⑤市の対応

- ・本太坂下交差点の分離について
- ・信号機について
- ・環境について

⑥本太工区の整備スケジュール

市内の交通状況について

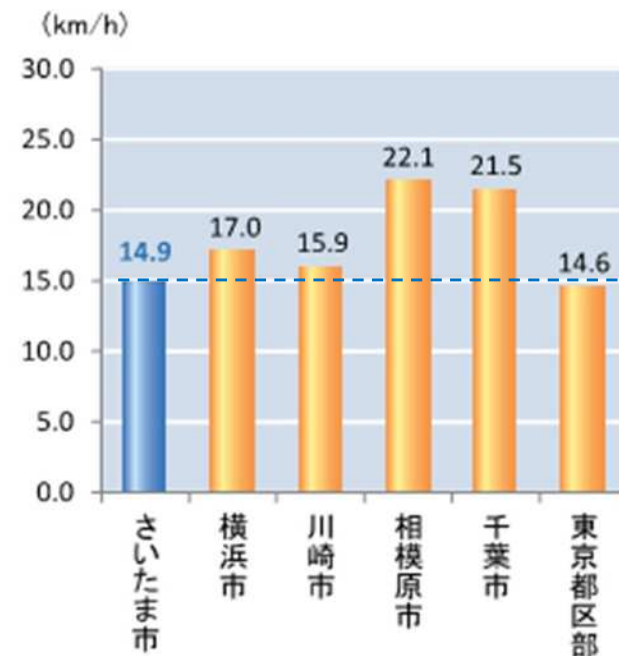
●道路の旅行速度（平均）状況（平成27年）



市内で混雑が激しい道路は
東西方向では国道463号など
南北方向では国道17号など



●混雑時の平均旅行速度（一般道路計・平日）

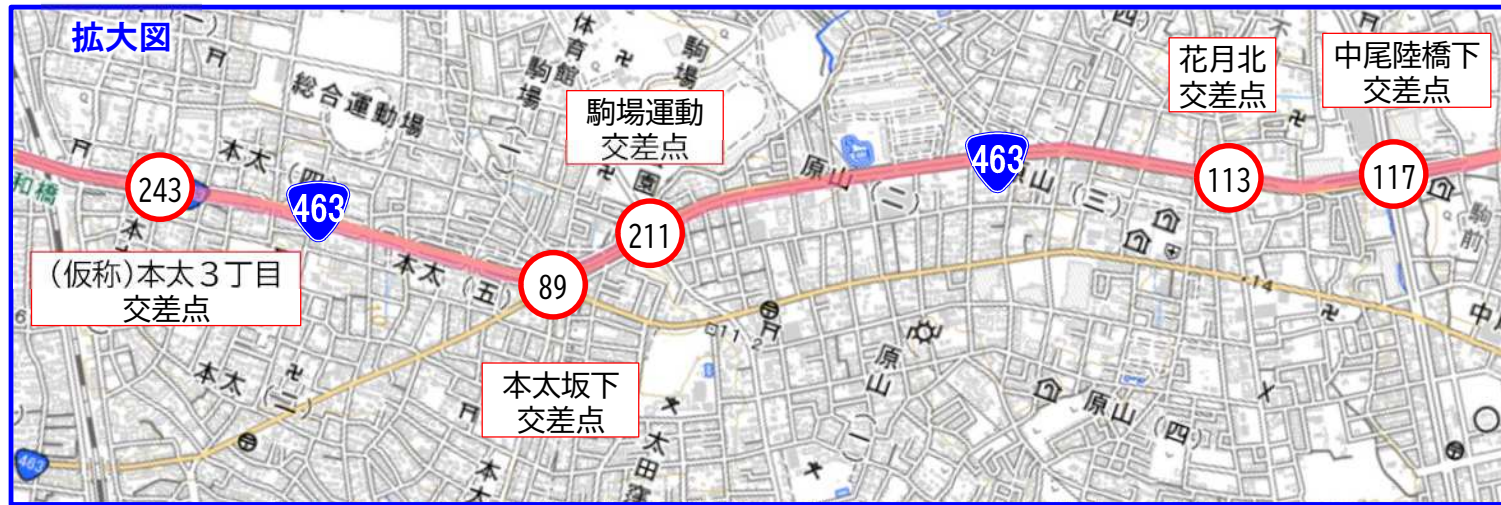


朝夕の混雑時の平均旅行速度は、
14.9 km/h 程度
首都圏の政令市と比較して
低い水準に



出典:平成27年度 道路交通センサス

市内の主要渋滞箇所について



一般国道463号
バイパスには
主要渋滞箇所が
5ヶ所も！！



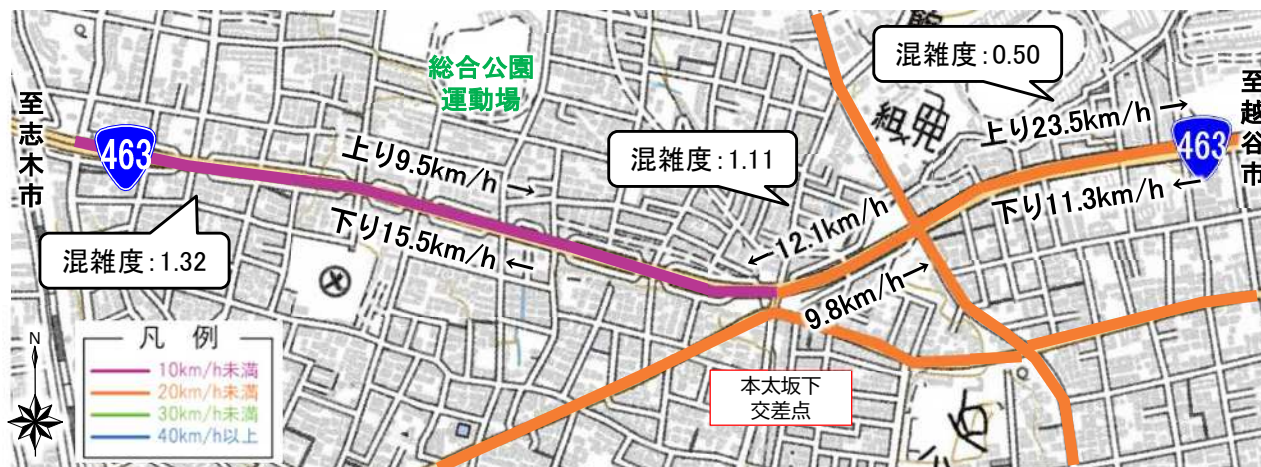
一般国道463号バイパス本太工区の渋滞について

- 本太工区の旅行速度は、上り9.5km/h、下り15.5km/hとなっており、下りは市内の平均旅行速度（14.9km/h）以下。
- 本太工区の混雑度は1.32と高い値となっている。

その影響で

- ・移動時間がかかる。
- ・災害時における緊急車両の遅延に繋がる。
- ・バスの定時性が保てない。

●道路の旅行速度状況（令和3年）

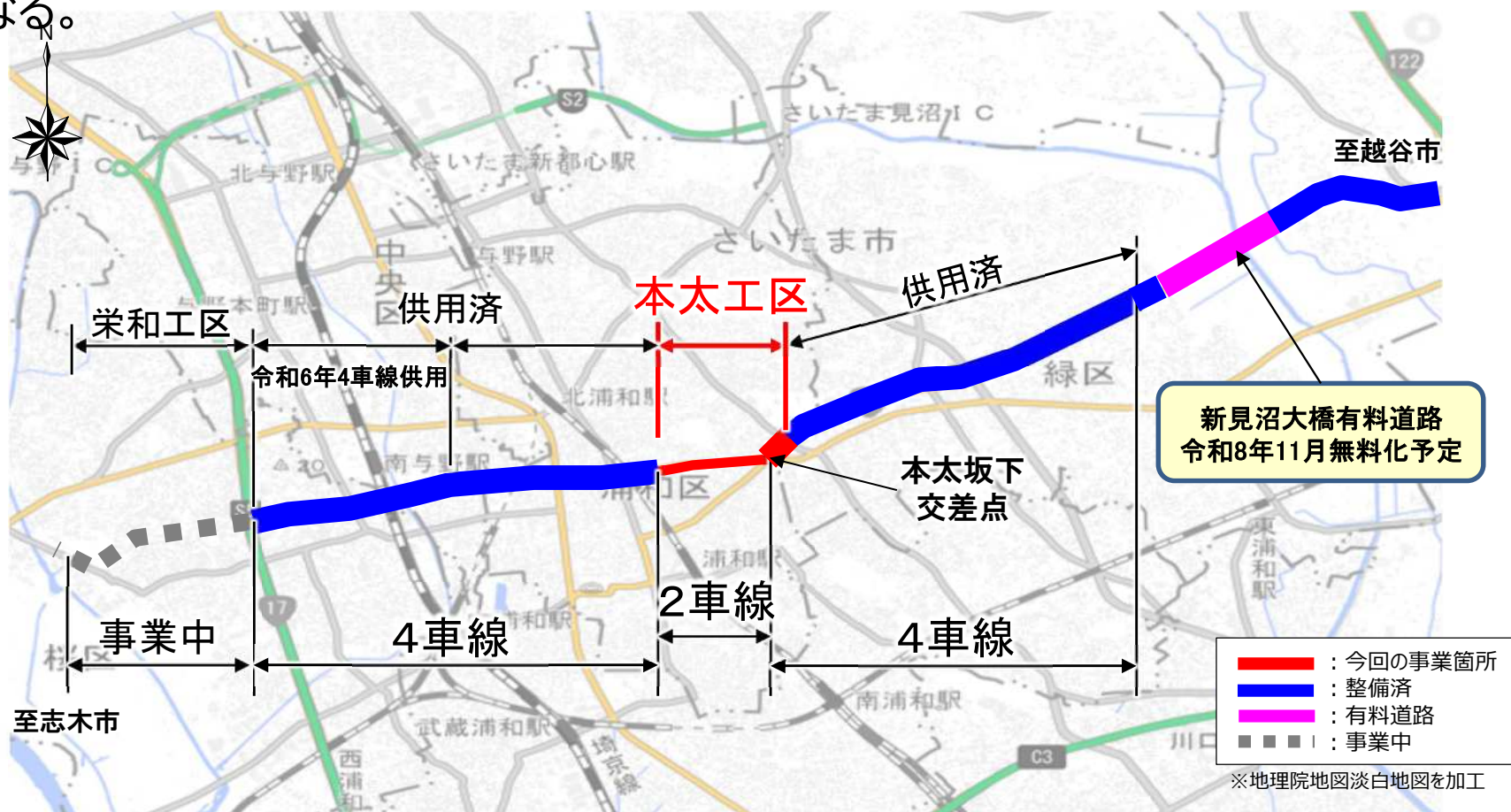


●混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0～1.25	道路が混雑する可能性がある時間帯が1～2時間程度。
1.25以上	ピーク時間のみの混雑から日中の連続的な混雑へ加速する可能性がある。

なぜ 4 車線整備が必要なのか

- さいたま市内交通のみならず、市外の地域間を結ぶ広域道路ネットワークの一翼を担っており、昭和38年に4車線で都市計画決定しております。
- 本太工区の前後区間が4車線化し、本太工区がボトルネック区間となっている。
- 災害時における緊急輸送道路、避難場所へのアクセス道路の強靱化を図る。
- 今後、交通量の増加が見込まれるため、交通の円滑性確保のため4車線化が必要になる。



本太工区の幅員について

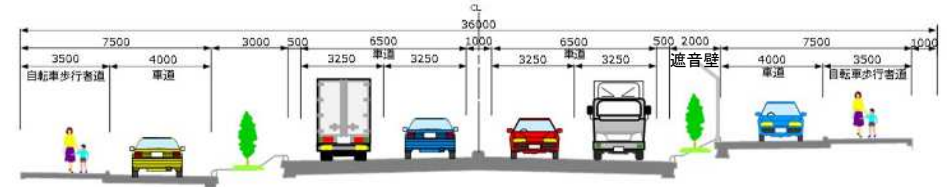
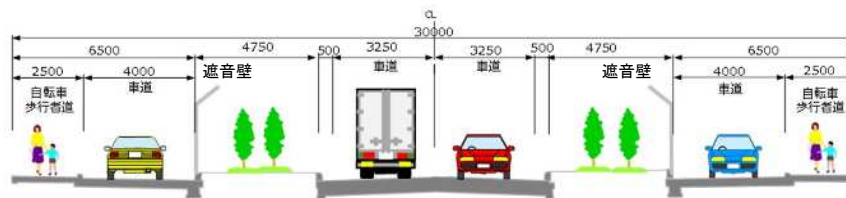


●標準横断面図

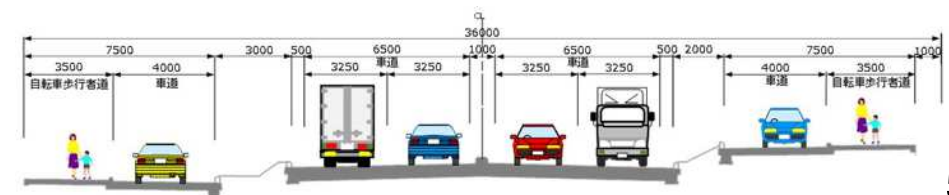
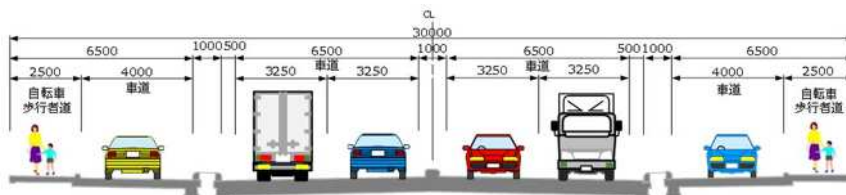
・W=30.0m

・W=36.0m

現況



整備後



本太工区の交差点計画について



● 交差点状況

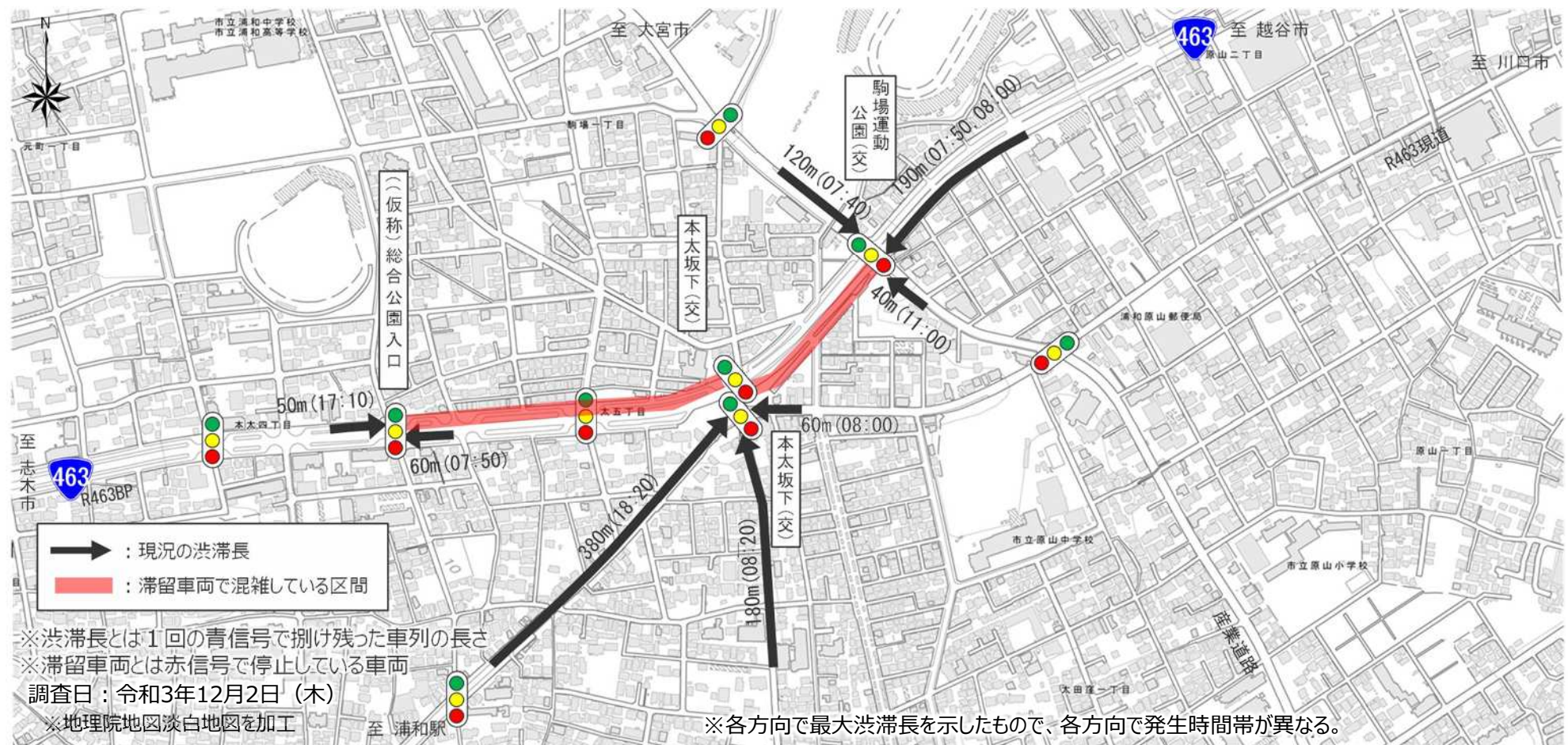
現況	交差点名	(仮称)本太3丁目	(仮称)本太3丁目東	(仮称)ビッグエー前	(仮称)総合公園入口	(仮称)レンタカー前	本太坂下	駒場運動公園
	右折レーン	無し	—	無し	有り	—	有り	有り
整備後	信号機	 定周期	 押しボタン式	 定周期	 定周期	 押しボタン式	 定周期	 定周期
	右折レーン	無し	—	有り	有り	—	無し	有り
整備後	信号機	 定周期	 協議中 押しボタン式	 定周期	 定周期	 協議中 押しボタン式	 ※産業道路4車線化 & 交差点分離後  押しボタン式	 定周期

本太坂下交差点の交差点分離の必要性について①

- （仮称）総合公園入口交差点間から本太坂下交差点までの区間、駒場運動公園交差点から本太坂下交差点までの区間で、常に滞留車両で混雑している状況である。
- その影響で、国道463号現道側の本太坂下交差点、駒場運動公園交差点の産業道路側で渋滞が発生している。

■交差点渋滞長（一日における最大渋滞長）

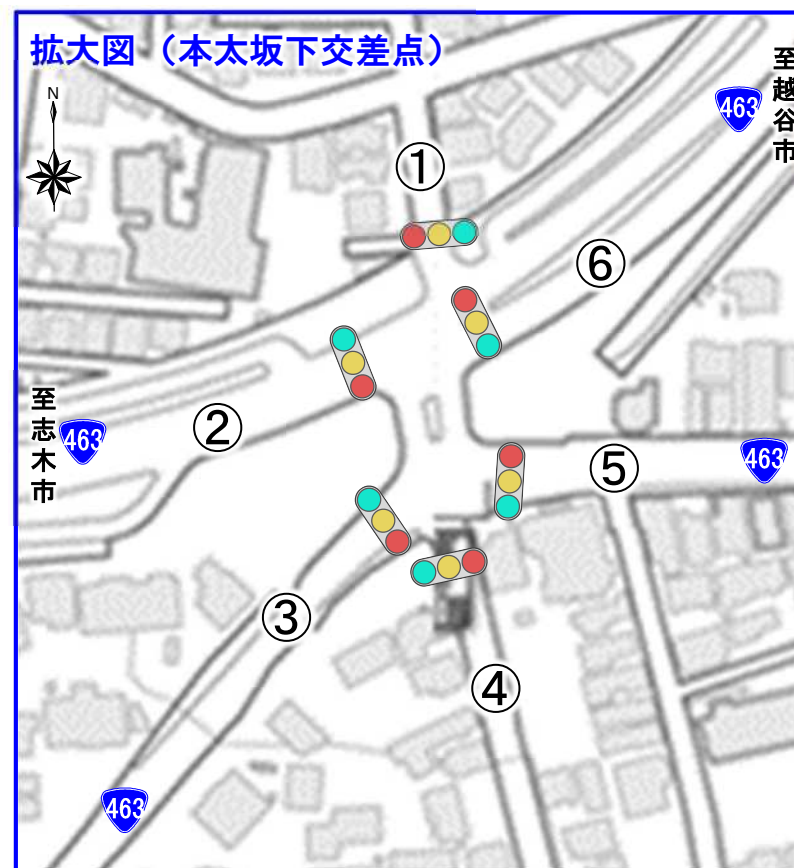
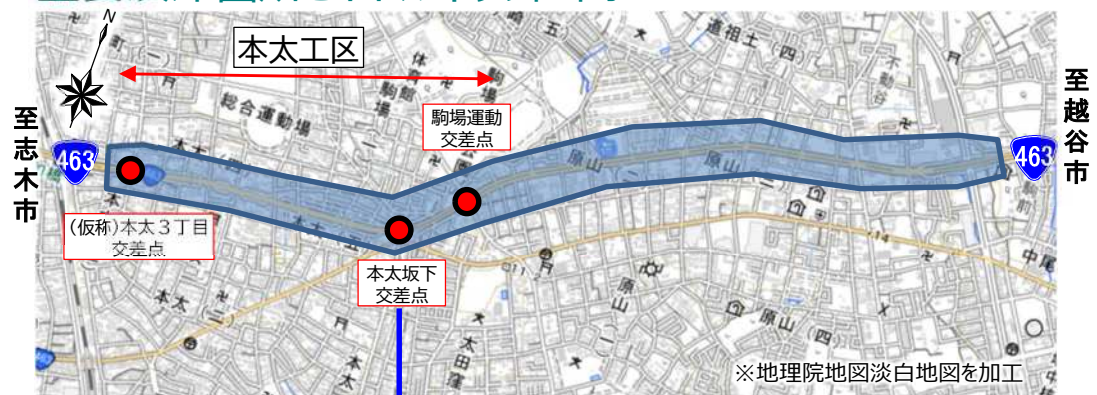
※渋滞長とは、1回の青信号で捌け残った車列の長さ



本太坂下交差点の交差点分離の必要性について②

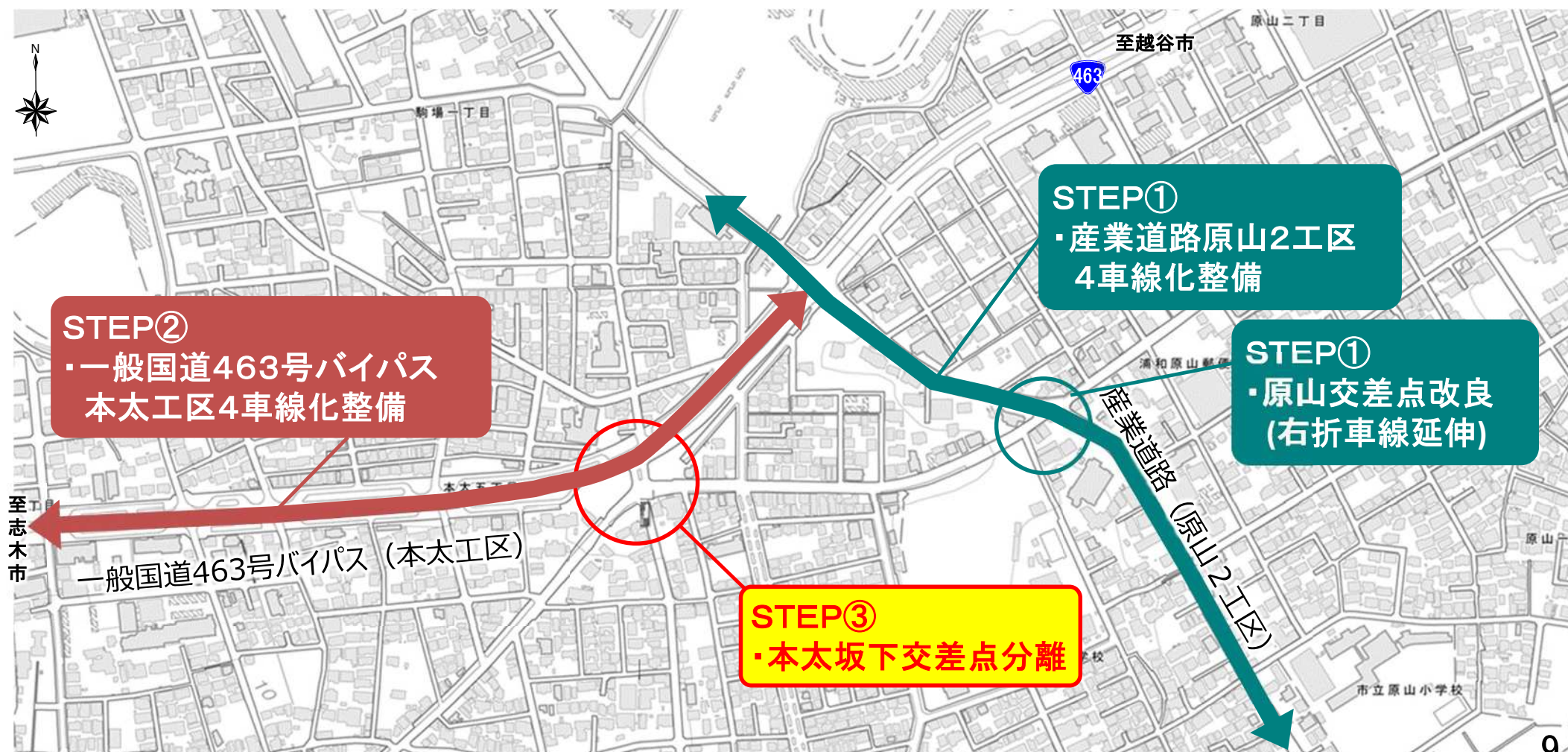
- 本太工区は、3箇所の主要渋滞箇所を含んだボトルネック区間となっており、その区間内にある本太坂下交差点で車線数が増減（2車/4車）する構造となっている。
- 通常の交差点は4差路交差点（十字）となっているが、本太坂下交差点は2つの交差点が合体した6差路交差点となっており、6方向の交通を流すために、適切な青時間を配分する必要があるため、隣接交差点と比べて1方向あたりの青時間が不足してる。

●主要渋滞箇所とボトルネック区間



本太坂下交差点の交差点分離の時期について

- 本太坂下交差点の分離は、一般国道463号バイパス本太工区、産業道路原山2工区の4車線化さらに、原山交差点改良後に実施予定。
- 交差点分離後も歩行者と自転車は横断することが可能。



地域の方から頂いた意見・要望について

●本太坂下交差点の分離について

- 本太坂下交差点を分離すると車での南北移動ができなくなり不便になる。
- 本太坂下交差点の分離に伴い生活道路への車両流入が増え危険となる。
- 国道463号バイパス越谷方面から浦和駅方面への行き来のアクセスが悪くなる。

●信号機について

- 4車線後は、横断距離が長くなるため、歩行者が横断できる青時間としてもらいたい。
- 既存の押しボタン式信号機が撤去される計画であるが、各信号機には利用者が多くいるため残してほしい。

●環境について

- 現在、防音壁が設置されているが、計画では防音壁が設置されていないため、生活環境確保のため設置してほしい。
- 4車線化後は、交通量や騒音が増加するため、防音壁を残してほしい。
- 4車線化後も植栽を残してほしい。

市の対応（本太坂下交差点の分離について）

➤ 本太坂下交差点を分離すると車での南北移動ができなくなり不便になる。

⇒ 本太坂下交差点分離後は、産業道路を利用しての南北移動を想定しております。

比較経路



比較結果

	現状	整備後
ルート	市道H-183号線 →本太坂下交差点 →市道I-47号線	産業道路 →太田窪(北)交差点 →日の出通り
距離	1.10km	1.72km
速度	市道: 30km/h	産業道路: 15.4km/h 日の出通り: 14.4km/h
所要時間	4.5分	6.9分

※国道、産業道路、日の出通りの速度はR3センサス値、市道は30km/hと設定

➤ 本太坂下交差点の分離に伴い生活道路への車両流入が増え危険となる。

⇒ 現在は、国道463号及び国道463号バイパス、産業道路が慢性的に渋滞しているため、一部の生活道路が抜け道となっております。本太工区の4車線化及び本太坂下交差点の分離後には、国道463号及び国道463号バイパスを含む産業道路、日の出通りが円滑化され、生活道路への車両流入は、緩和されると想定しております。

市の対応（本太坂下交差点の分離について）

➤ 国道463号バイパス越谷方面から浦和駅方面へのアクセスが悪くなる。

⇒ 国道463号バイパス越谷方面から浦和駅方面へのアクセスにつきましては、駒場運動公園交差点から産業道路、日の出通りの4車線道路を經由し浦和駅方面へ向かうことを想定しております。また、産業道路の原山交差点から国道463号を經由し、浦和駅方面へ向かうことも想定しております。

比較経路



比較結果

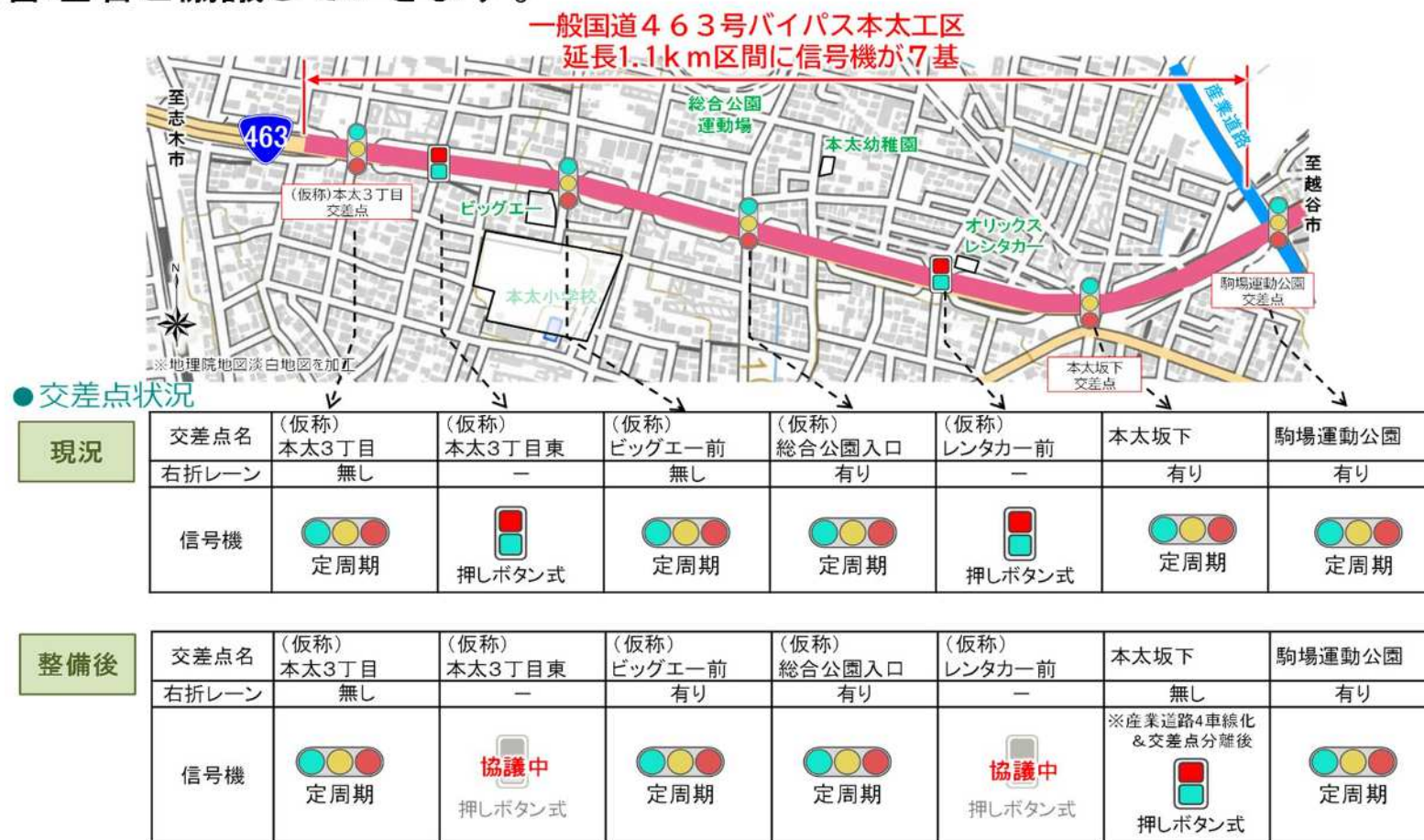
	現状	整備後①	整備後②
ルート	国道463号バイパス →本太坂下交差点 →国道463号現道 →浦和駅東口北交差点 →市道I-405号線	産業道路 →原山交差点 →国道463号現道 →浦和駅東口交差点 →市道I-405号線	産業道路 →太田窪(北)交差点 →日の出通り →浦和駅東口南交差点 →市道I-405号線
距離	1.42km	1.77km	2.08km
速度	R463BP: 11.4km/h R463現道: 14.4km/h 市道: 30km/h	産業道路: 15.4km/h R463現道: 14.4km/h 市道: 30km/h	産業道路: 15.4km/h 日ノ出通り: 14.4km/h 市道: 30km/h
所要時間	5.3分	6.5分	8.2分

※国道、産業道路、日の出通りの速度はR3センサス値、市道は30km/hと設定

市の対応（信号機について）

- 4車線後は、横断距離が長くなるため、歩行者が横断できる青時間としてもらいたい。
横断延長に合わせた横断時間の設定について、今後、交通管理者と協議していきます。
- 既存の押しボタン式信号機が撤去される計画であるが、各信号機には利用者が多くいるため残してほしい。

⇒ 地域の皆様より押しボタン式信号機を残してほしいと要望がありましたので、今後、交通管理者と協議していきます。



市の対応（環境について）

- 現在、防音壁が設置されているが、計画では防音壁が設置されていないため、生活環境確保のため設置してほしい。
- 4車線化後は、交通量や騒音が増加するため、防音壁を設置してほしい。

⇒ 本太工区4車線化後の将来交通量で騒音予測した結果、昼間、夜間ともに基準値以下であったため、防音壁は設置しない計画としております。

なお、本太工区の4車線供用後にモニタリングを実施し、騒音基準値の超過が確認された場合は、騒音対策を検討していきます。



予測結果	騒音	現況測定値	予測値	基準値	評価結果
昼間		63 dB (地点B)	69 dB (地点B)	70 dB	○
夜間		60 dB (地点B)	63 dB (地点B)	65 dB	○

■騒音レベルの目安

騒音レベル	目安
70～80dB	主要幹線道路周辺（昼間） ～ 地下鉄の車内
60～70dB	ファミリーレストランの店内 ～ バスの車内
50～60dB	高層住宅地域（昼間） ～ 銀行の窓口周辺
40～50dB	戸建住宅地（昼間） ～ 美術館の管内

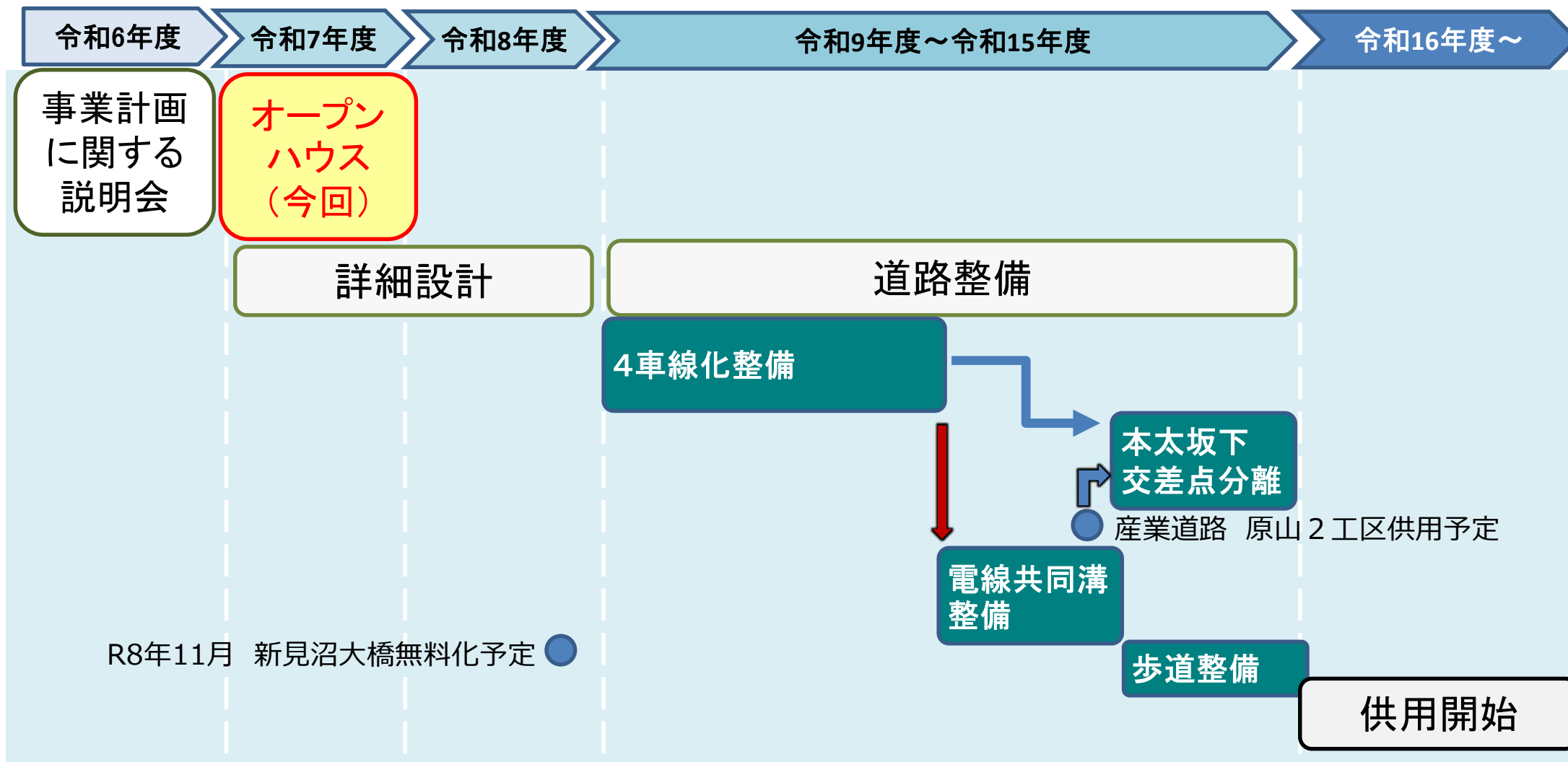
出典：全国環境研協議会 騒音小委員会

※最も大きい現況測定値、予測値を記載。

- 4車線化後も植栽を残してほしい。

⇒ 4車線化に伴い大部分の植栽が撤去されますが、整備の中で可能な限り植栽を残すように検討してまいります。

本太工区の整備スケジュール



※ 現時点での想定であり、協議等の進捗によって、変更になる可能性があります。15

