

第1回 埼玉県渋滞ボトルネック検討WG

埼玉県(圏央道以南)の交通の状況などについて

平成30年10月30日

目次

1. 交通の状況
2. 主な事業の状況
3. 埼玉県(圏央道以南)の土地利用
4. 渋滞短期対策の状況
5. 今後の進め方

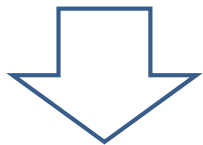
検討の経緯

埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WG 第1回(H26.7)、第2回(H27.6)、第3回(H28.2)

埼玉県中央地域の交通状況、南北方向の対策(案)について整理
→新大宮上尾道路(与野JCT～桶川JCT)のうち、特に与野JCT～国道16号間を
優先して取り組むべき区間として整理

埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WG 第4回(H28.9)

関越自動車道の交通状況、対策(案)について整理
→高坂SA及び坂戸西SIC前後の分合流部に付加車線の設置を立案



中央地域に加え、20km/h以下の区間や主要渋滞箇所が集中している
圏央道以南を検討エリアに追加

埼玉県渋滞ボトルネック検討WG 第1回(今回)

埼玉県内(圏央道以南)の交通の状況 : 今後の検討について

1. 交通の状況

埼玉県内（圏央道以南）のトリップ

- 県内のトリップの発生集中量は、さいたま市が最も多く次いで川口市、川越市と、圏央道以南エリアに上位が集中。
- 圏央道以南エリアと他の都道府県の繋がり(内外交通)をみると、県内を東西・南北ともに移動している。
- 埼玉県を通過すると想定されるOD(外外交通)は、東京・千葉・神奈川と群馬・栃木以北を結ぶ交通が多い。
⇒圏央道以南エリアは南北の通過交通と各方面への内外交通が多い地域

■埼玉県内の市町村別発生量

資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査（OD調査）

単位：万トリップエンド/日

※「圏央道以南エリア」は圏央道が通過する市町を含むエリア

※発生集中量の上位5位を赤字で表記

※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、

「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菫蒲IC)」

「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」

「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」

「国道16号入間狭山拡幅」

「県道さいたま菫蒲線(第二産業道路)(大和田工区)」

「県道越谷八潮線(西方工区)」

「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」

は未開通である。

発生・集中交通量は
さいたま市が1位、川口市が2位など、圏央道以南エリアに上位が集中

■埼玉県周辺のOD特性

埼玉県（圏央道以南）と他都県の内外交通 上位5位

区分	エリア1	エリア2	交通量
内外交通	圏央道以南エリア (埼玉県)	東京都(23区)	43.6万台
		東京都(23区以外)	17.5万台
		千葉県	15.2万台
		茨城県	8.0万台
		神奈川県	5.2万台

内外交通総交通量:101.3万台

内外交通をみると、県内を**東西、南北**に移動している状況

埼玉県を通過すると想定される外外交通 上位5位

区分	エリア1	エリア2	交通量
外外交通	東京都(23区)	栃木・東北以北	2.5万台
	千葉県	栃木・東北以北	2.4万台
	神奈川県	栃木・東北以北	2.1万台
	東京都(23区)	群馬・新潟	1.8万台
	神奈川県	茨城県	1.7万台

外外交通総交通量:18.3万台

埼玉県を通過すると想定される交通は、**東京・千葉・神奈川と群馬・栃木以北**を結ぶ交通が多い状況

■ : 南北方向（東北道・関越道軸） ■ : 東西方向（外環・圏央道軸）

「内外交通」とは、圏央道以南エリアと他の都道府県間を移動する交通と定義

※「外外交通」とは、都道府県間の移動かつ圏央道以南エリアを通過すると想定される以下を対象に集計

・東京都、神奈川県、千葉県、山梨・静岡県以西 ⇔ 群馬・新潟県、栃木県・東北以北

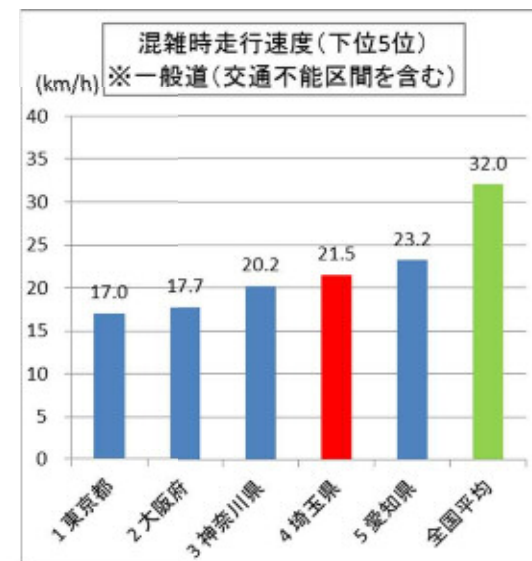
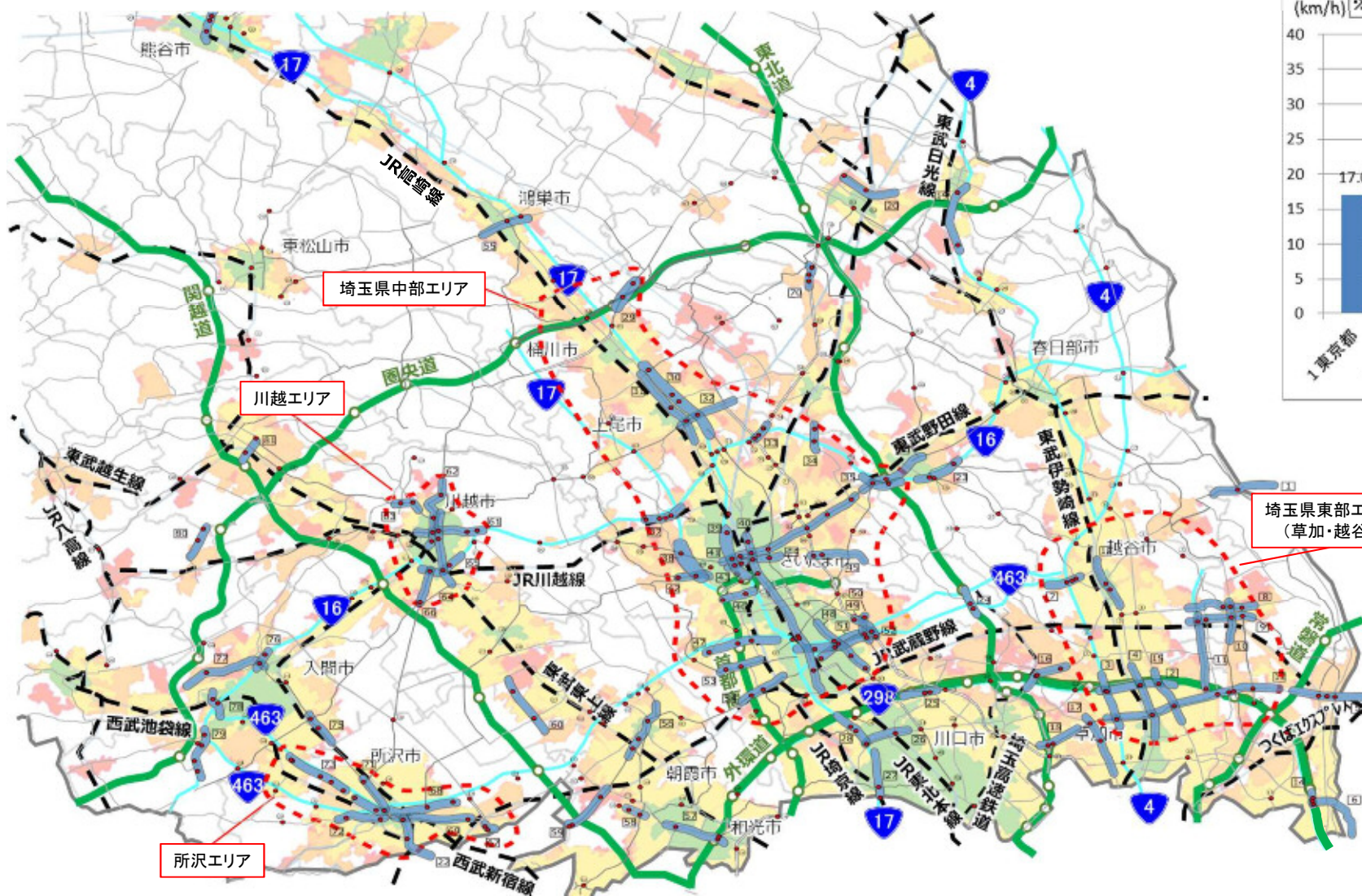
・神奈川県、山梨・静岡県以西 ⇔ 茨城県

※山梨・静岡県以西は長野・富山・石川・福井の4県を除く

埼玉県の市街地形成と主要渋滞箇所

○埼玉県は鉄道が道路に先行して整備され都心とアクセスしており、鉄道沿線を中心に宅地開発が進み市街地が形成されている。
○埼玉県中部エリア、埼玉県東部エリアなど既成市街地で渋滞が発生しており、埼玉県は混雑時旅行速度が全国ワースト4位となっている。また、基幹ネットワークとなる高速道路のIC周辺道路などにおいて渋滞が発生している。

■埼玉県の人口推移



出展: H27道路交通センサス

凡 例

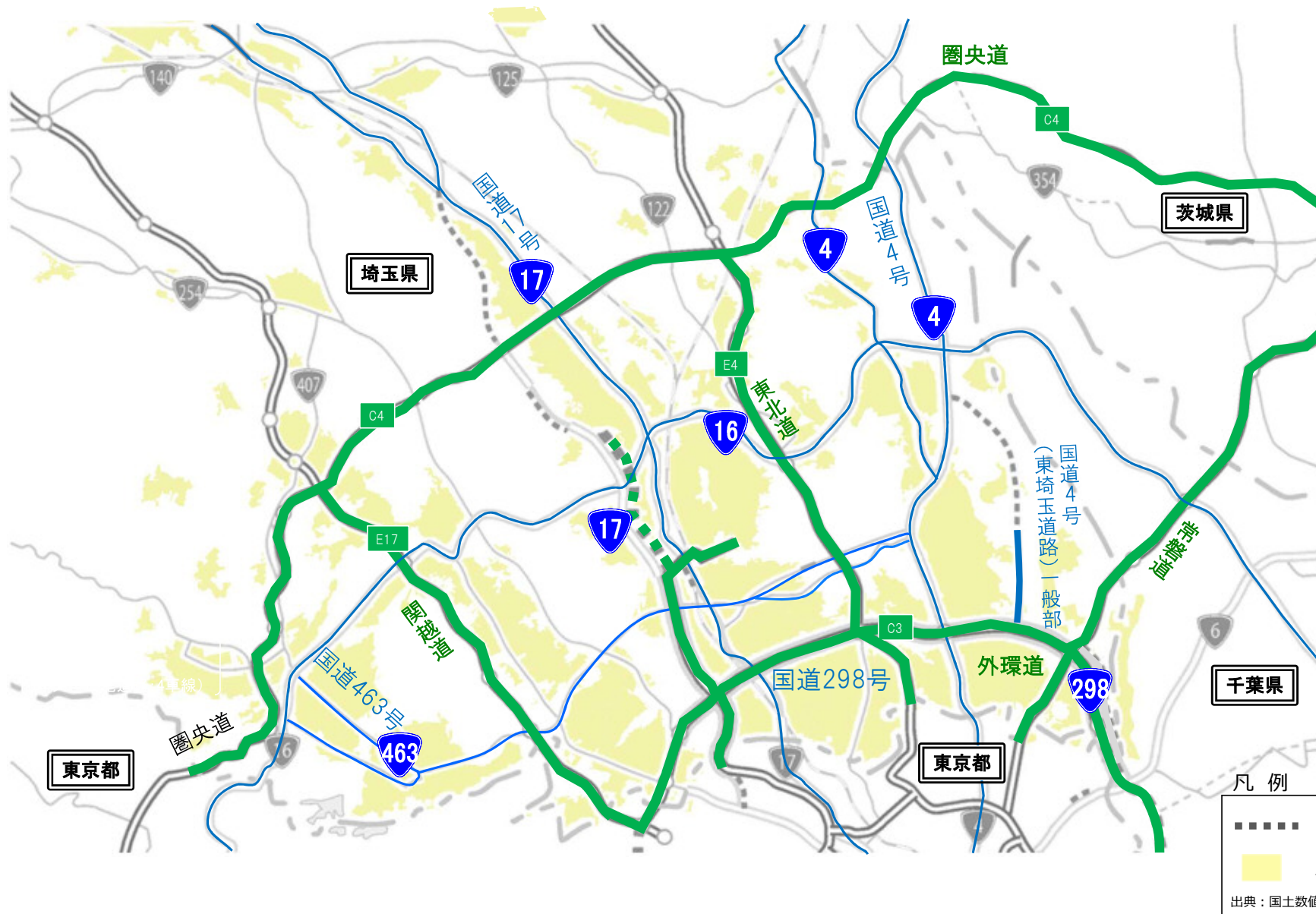
- 自動車専用道路
- 一般国道
- 鉄道(在来線)
- <主要渋滞箇所(一般道)>
 - 箇所
 - 区間
 - エリア
- <人口集中地区データ>
 - 昭和35年
 - 昭和50年
 - 平成 2年
 - 平成22年

出典: 国土数値情報 人口集中地区データ

※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)」「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」「国道16号入間狭山拡幅」「県道さいたま菖蒲線(第二産業道路)(大和田工区)」「県道越谷八潮線(西方工区)」「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」は未開通である。

埼玉県道路網

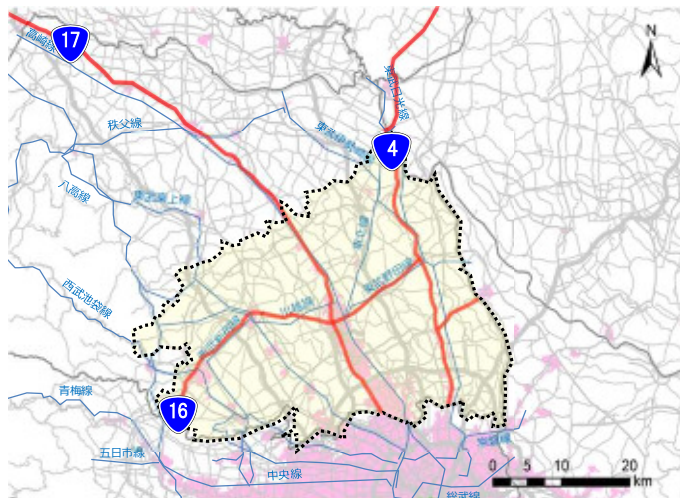
○埼玉県は、国道4号、17号で南北方向、国道16号、298号、463号で東西方向の主要な交通機能を担っている。
○圏央道以南においては高速道路のミッシングリンクが存在している。



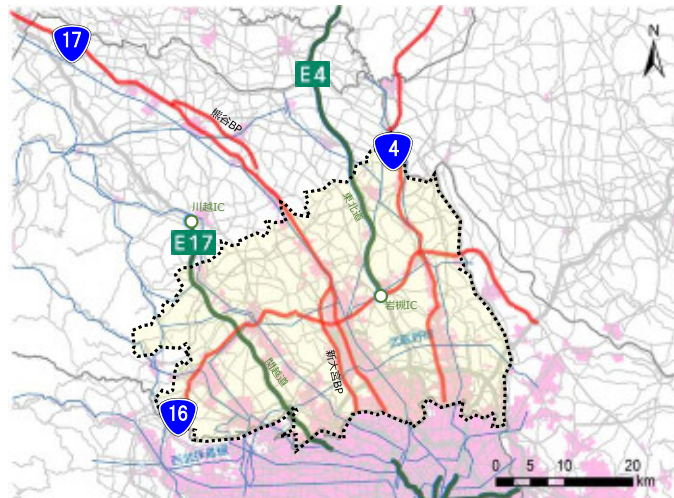
埼玉県内の高速道路、直轄国道、鉄道網の変遷

- 高速道路と離れた鉄道沿線地域を中心に、市街化が形成されてきている。
- 埼玉県内の道路は、南北軸の放射道路の整備が先行し、東西軸や環状道路と環状道路を結ぶ道路整備が遅れている。

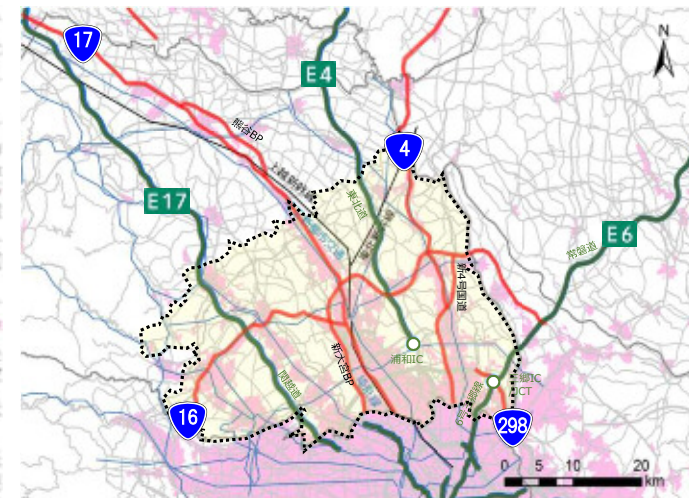
■ 1965年時点



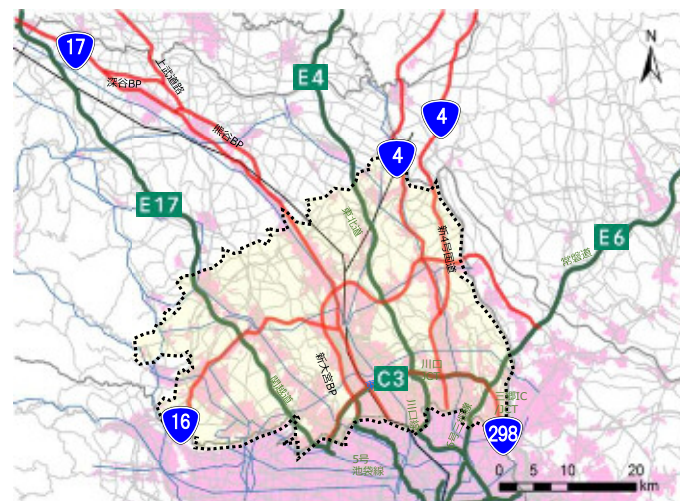
■ 1975年時点



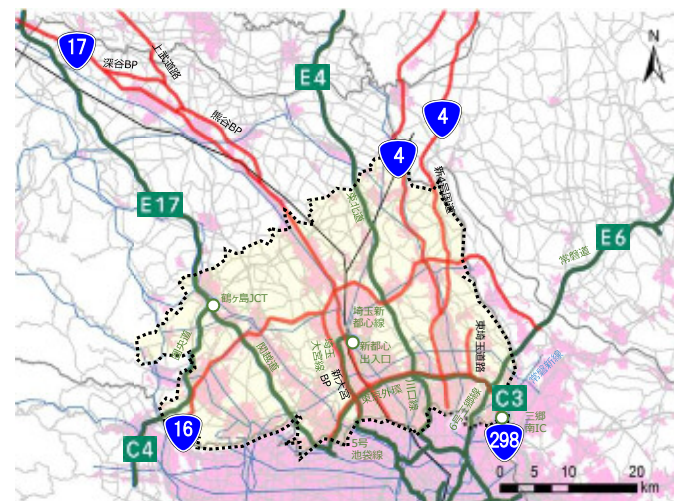
■ 1985年時点



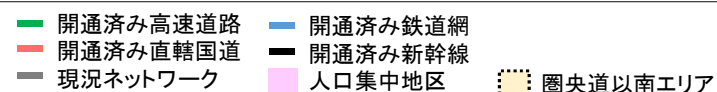
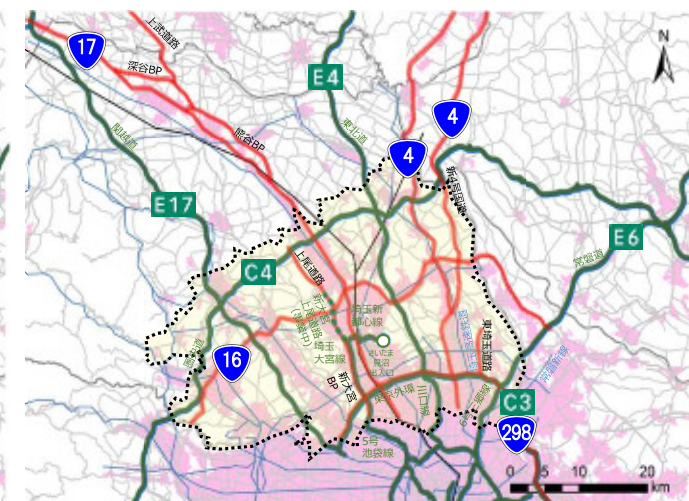
■ 1995年時点



■ 2005年時点



■ 2018年時点



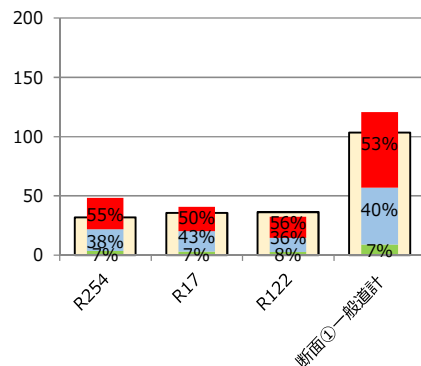
※直轄国道の変遷は埼玉県内及び常磐道までの範囲で整理
鉄道網の変遷は埼玉県内の範囲で整理

代表断面交通量と容量の関係(南北軸[東西断面])

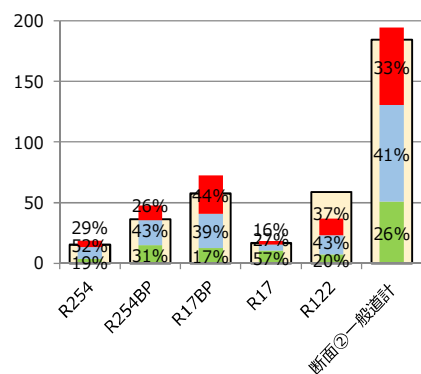
○南北方向の交通量と交通容量を比較すると、国道4号、東埼玉道路、国道17号、国道254号で交通容量が不足。
○断面⑥では国道4号・東埼玉道路の容量が不足しており、長トリップが多く流入している状況。

【関越道－東北道間の交通容量】

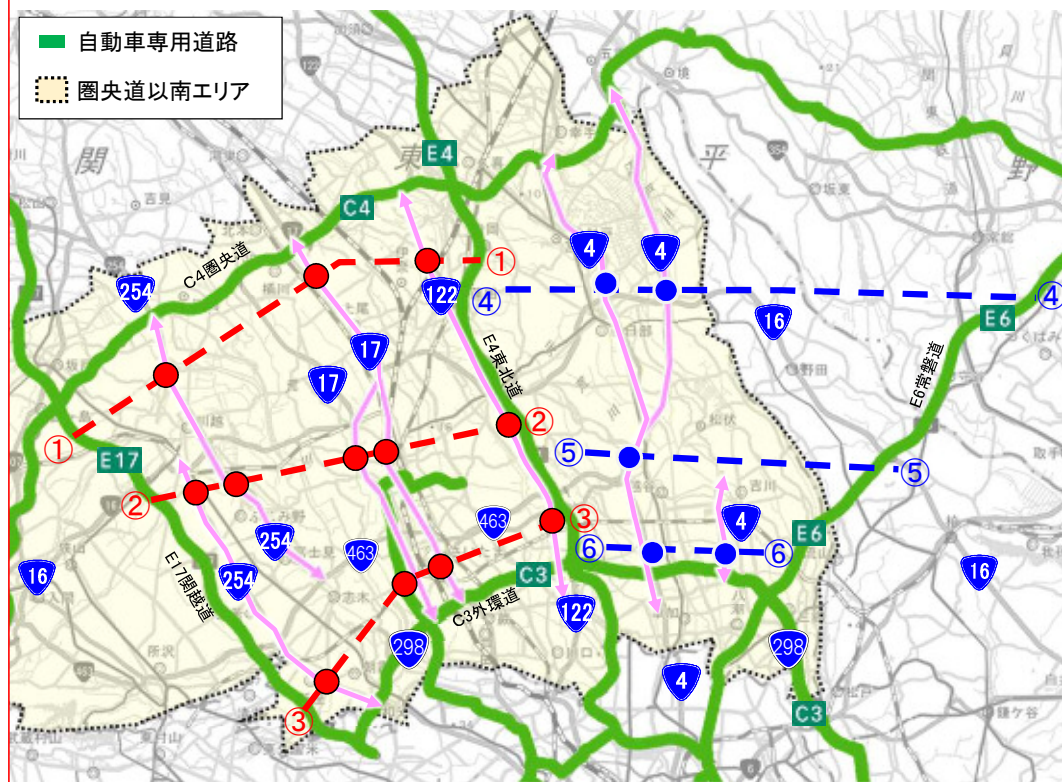
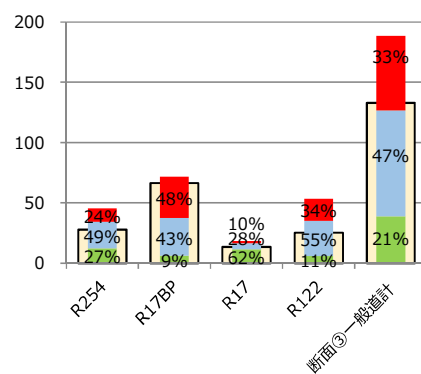
＜断面①：圏央道－国道16号間＞



＜断面②：国道16号－首都高新都心線間＞



＜断面③：首都高新都心線－国道298号間＞



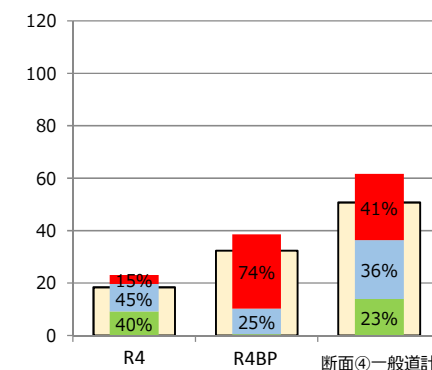
凡例

- 交通量 (千台/日)
- トリップ長割合 : 10km未満 (緑), 10~30km (青), 30km以上 (赤)
- 交通容量 (千台/日)

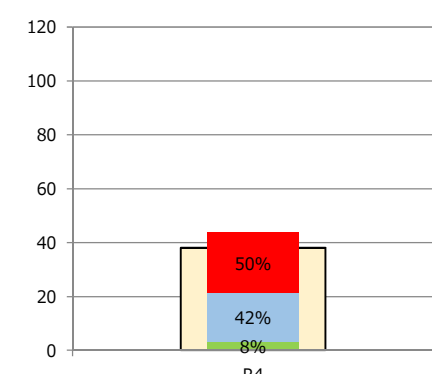
※交通量は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果
※交通容量は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査説明資料の交通容量の算出方法より算出
※トリップ長割合はH17センサスペース将来交通量推計結果に基づき、各分析断面の通過車両のトリップ長別の割合を整理
※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)」「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」「国道16号入間狭山拡幅」「県道さいたま菖蒲線(第二産業道路)(大和田工区)」「県道越谷八潮線(西方工区)」「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」は未開通である。
※四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合がある

【東北道－常磐道間の交通容量】

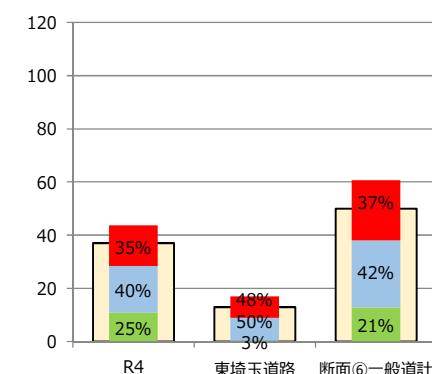
＜断面④：圏央道－国道16号間＞



＜断面⑤：国道16号－国道463号間＞



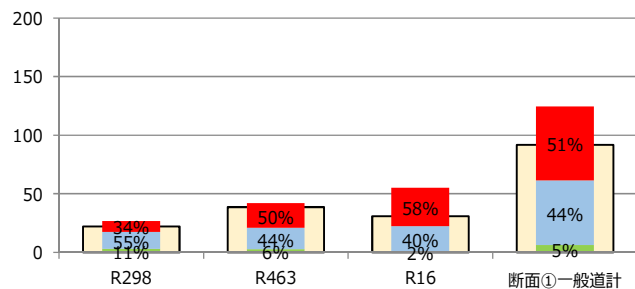
＜断面⑥：国道463号－国道298号間＞



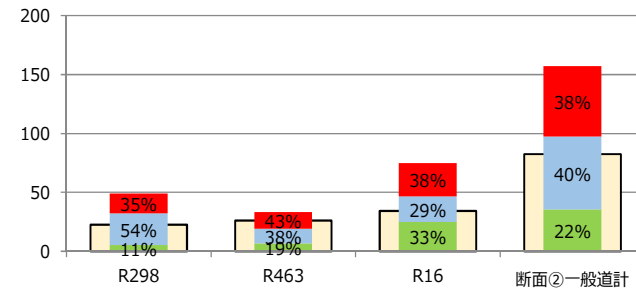
代表断面交通量と容量の関係(東西軸[南北断面])

○首都高速大宮線～E4東北道間の国道298号や国道16号において、交通容量不足が顕著。

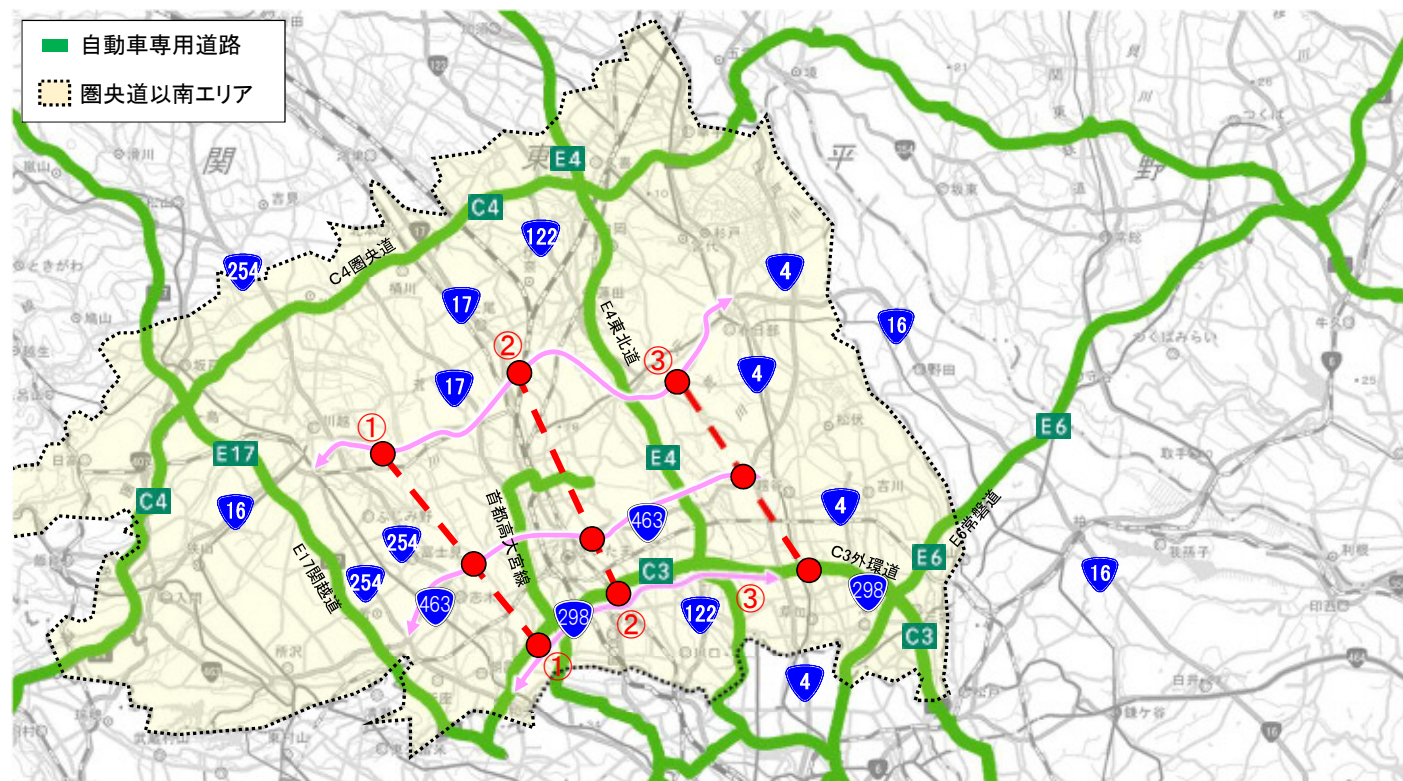
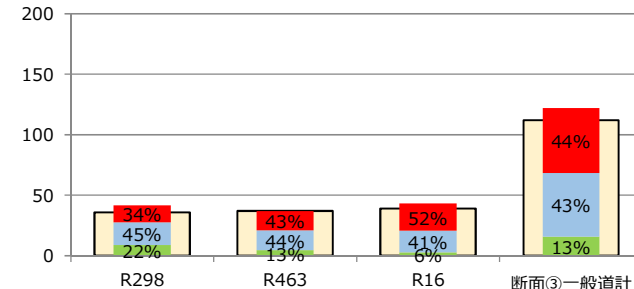
(千台/日) <断面①: 関越道—首都高速大宮線間>



(千台/日) <断面②: 首都高速大宮線—東北道間>



(千台/日) <断面③: 東北道—国道4号旧道間>



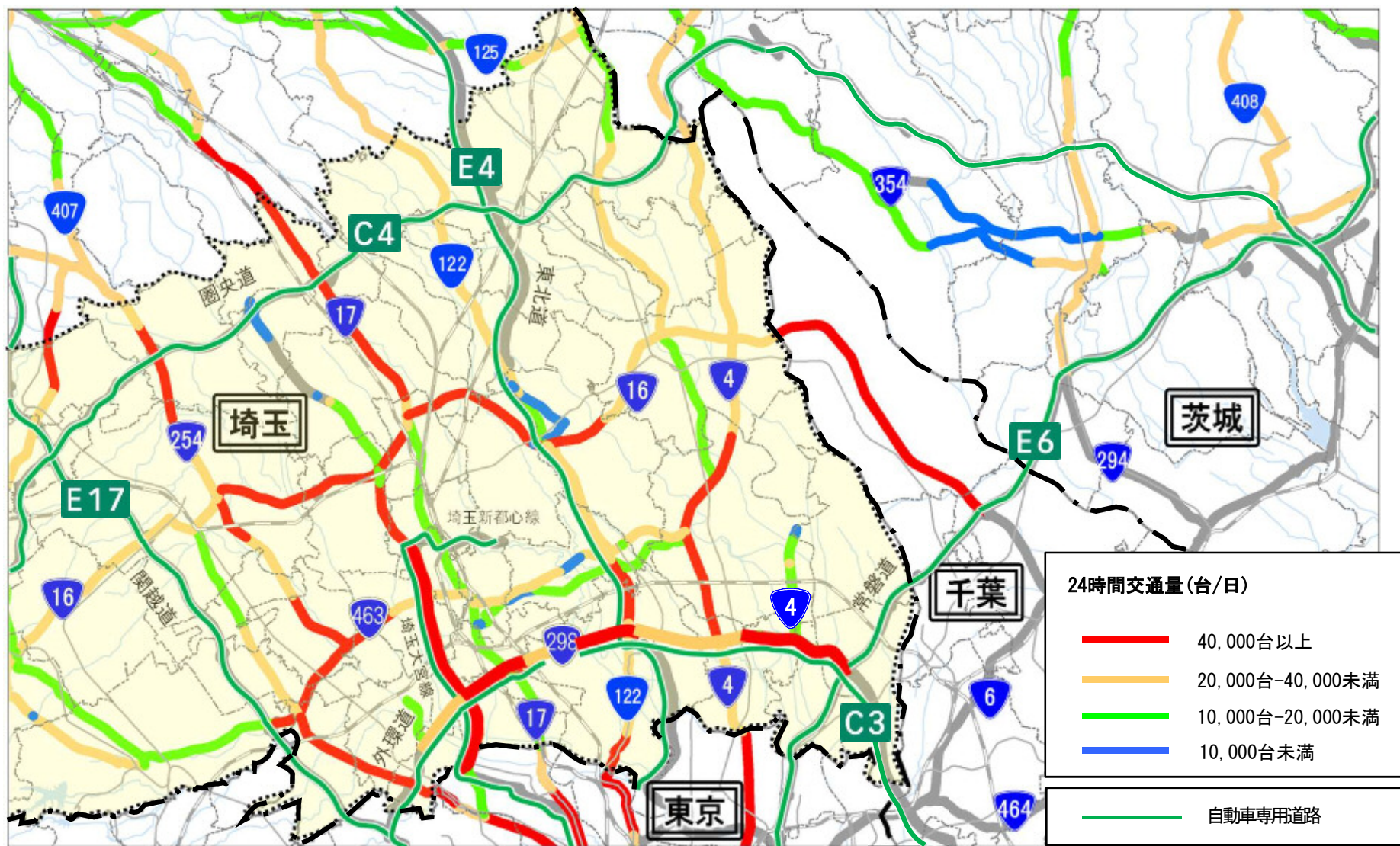
凡例

- 交通量 (千台/日)
- トリップ長割合: 10km未満 (緑) 10~30km (青) 30km以上 (赤)
- 交通容量 (千台/日)

※交通量は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果
 ※交通容量は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
 説明資料の交通容量の算出方法より算出
 ※トリップ長割合は交通量推計結果に基づき、各分析断面の通過車両の
 トリップ長別の割合を整理
 ※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、
 「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)」
 「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」
 「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」
 「国道16号人間狭山拡幅」
 「県道さいたま菖蒲線(第二産業道路)(大和田工区)」
 「県道越谷八潮線(西方工区)」
 「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」
 は未開通である。
 ※四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合がある

埼玉県南部地域の交通状況(24時間交通量)

- 南北軸においては、国道4号の外環道～国道16号間、国道17号、国道254号の都心～圏央道間で交通量が4万台/日以上になっている。
- 東西軸においては、国道16号の国道254号～国道122号間、国道298号の市街地部で交通量が4万台/日以上になっている。
- 整備された自動車専用道路から離れている国道4号、国道16号、国道17号は交通量が多くなっている傾向が高い。

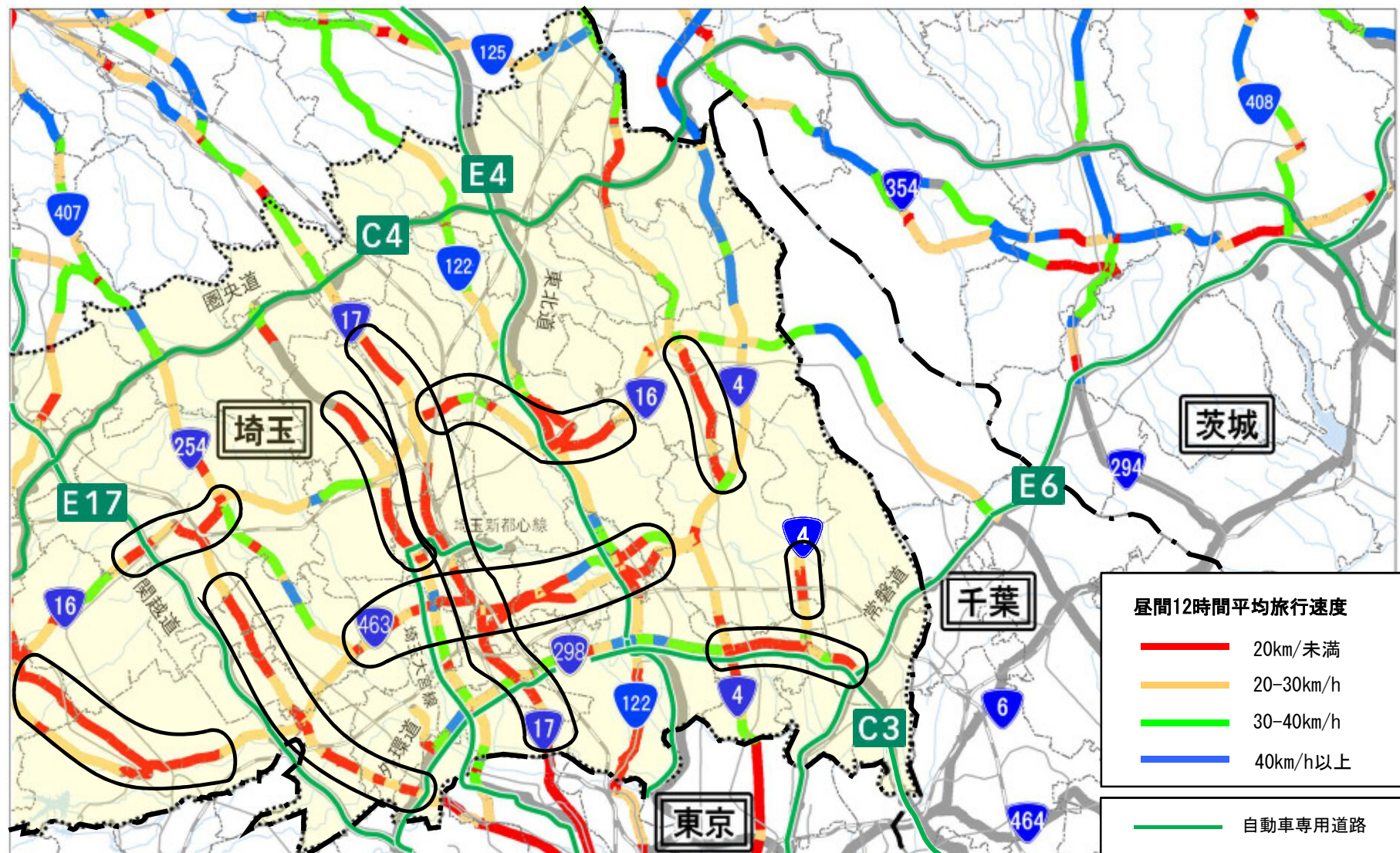


出典:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)」「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」「国道16号入間狭山拡幅」「県道さいたま菖蒲線(第二産業道路)(大和田工区)」「県道越谷八潮線(西方工区)」「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」は未開通である。

埼玉県南部地域の交通状況(昼間12時間平均旅行速度)

- 南北軸においては、国道4号(現道)の国道16号以南、国道4号東埼玉道路、国道17号の都県境～圏央道間、国道17号新大宮バイパスの首都高埼玉大宮線～圏央道間、国道254号などで速度低下が顕著になっている。
- 東西軸においては、国道16号の川越市域と国道17号～東北道周辺、国道298号の国道4号～常磐道間、国道463号のさいたま市域と所沢市域で速度低下が顕著である。



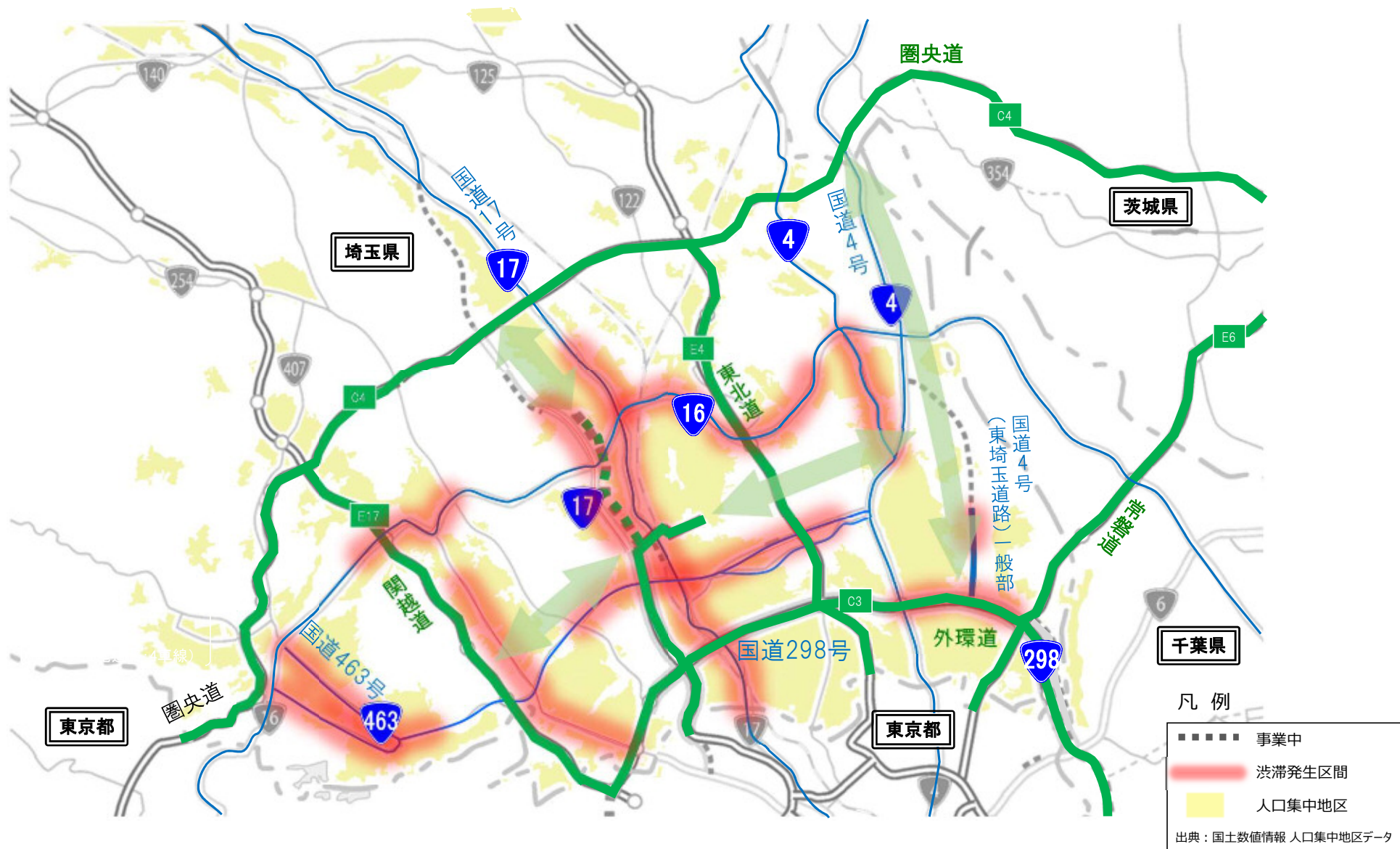
圏央道以南エリア

出典:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)」「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」「国道16号入間狭山拡幅」「県道さいたま菖蒲線(第二産業道路)(大和田工区)」「県道越谷八潮線(西方工区)」「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」は未開通である。

埼玉県圏央道以南の課題

- 圏央道以南では、高速道路網の間にある主要な国道で渋滞が慢性的に発生している。
- 圏央道以南においては自動車専用道路のミッシングリンクが存在しており、また、ネットワークとして脆弱である。



※ 矢印は具体的なルートを示したものではありません。

2. 主な事業の状況

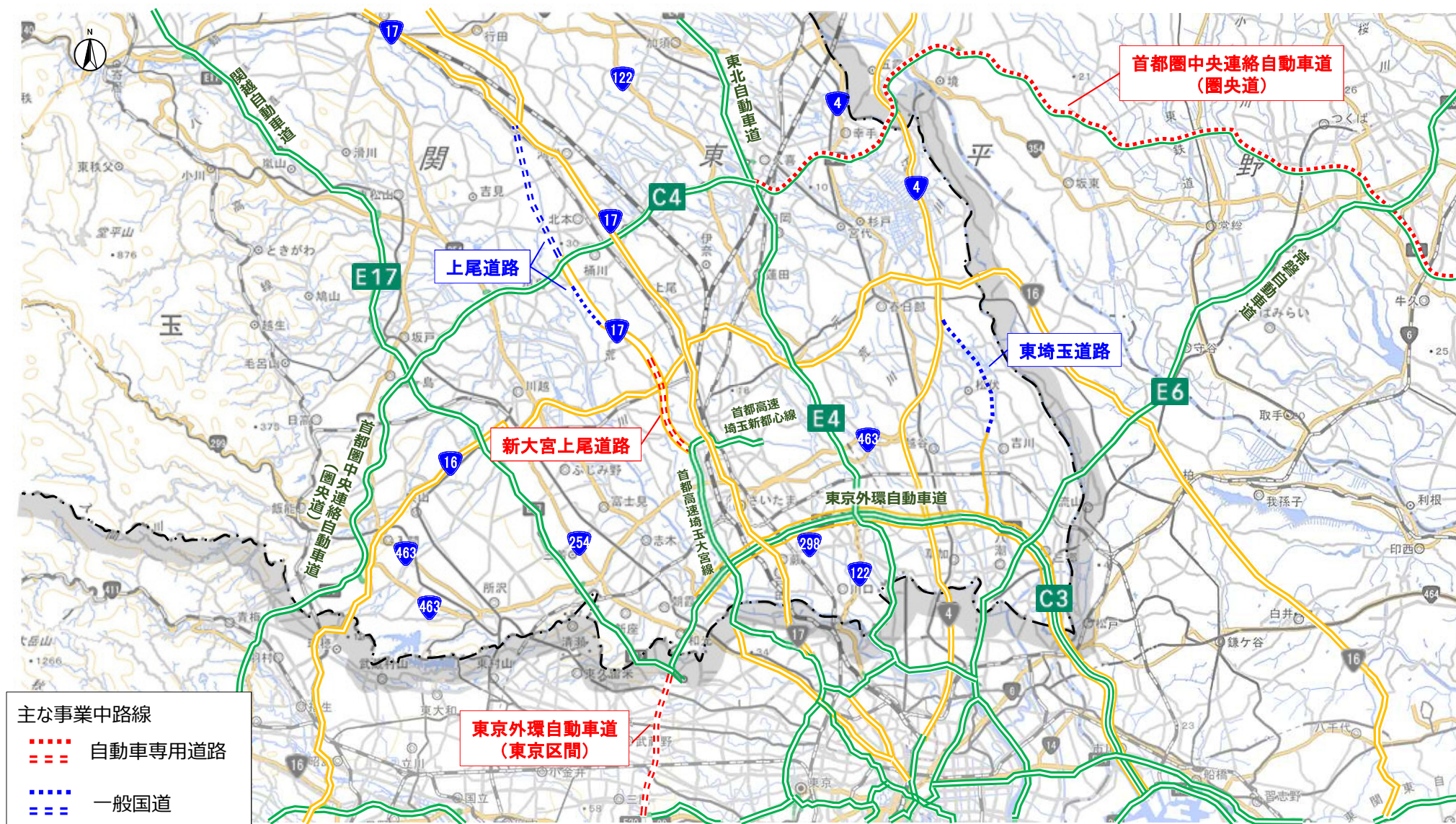
埼玉県とその周辺の主要事業中路線

○埼玉県とその周辺では、主に「新大宮上尾道路」、「圏央道」、「東埼玉道路」、「上尾道路」が事業中。

また、外環道の三郷南IC～高谷JCT間は平成30年6月2日に開通。

○今後、外環道開通に伴う周辺道路の交通状況の変化を注視する必要がある

■埼玉県とその周辺の主な事業中路線

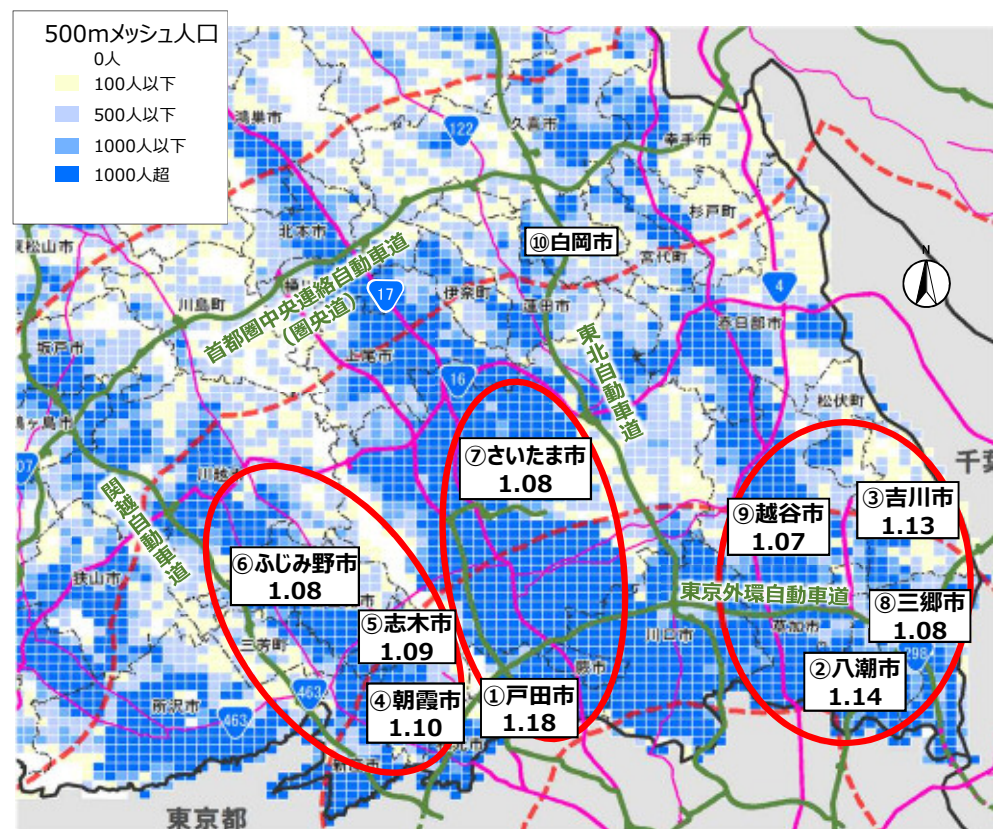


3. 埼玉県(圏央道以南)の土地利用

埼玉県人口集積状況

- 埼玉県の人口は、圏央道より内側に人口が集中しており、国道17号、国道4号等の放射道路に沿って人口が多い。
- 埼玉県南部の市における人口の伸びが大きく（県内上位9市が位置）、特に東部地域の伸びが大きい。（八潮、吉川、三郷、越谷）
- 東部地域の土地利用状況の変遷では、道路の開通（東埼玉道路一般部 等）や鉄道路線・駅の開業等、各種の開発と共に市街地が大きく発展。

■埼玉県南部地域の人口分布及び埼玉県の市別人口の伸び

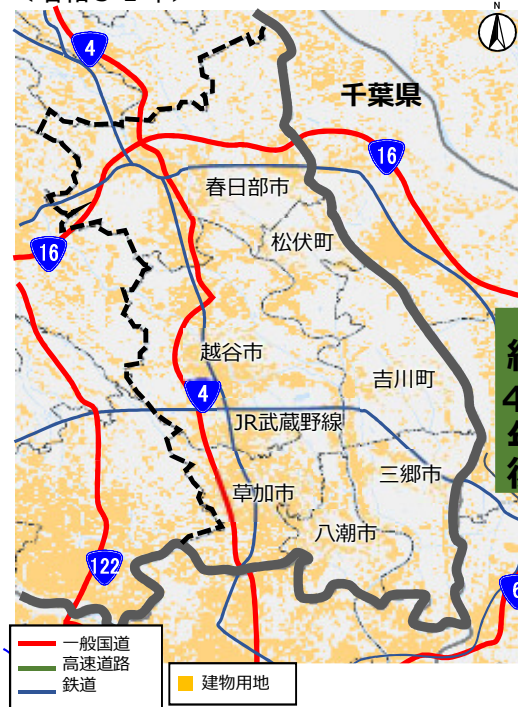


丸数字：埼玉県の市別人口の伸び順位（TOP10）
数値：人口の伸び率

※埼玉県の市別人口の伸びはH17国勢調査とH27国勢調査の比較であり、埼玉県平均は1.03。

■埼玉県東部地域の土地利用の変遷

<昭和51年>



<平成26年>



資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ
※利用区分が「建物用地」に区分されている100mメッシュを表示



越谷レイクタウン

H16撮影



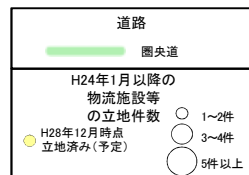
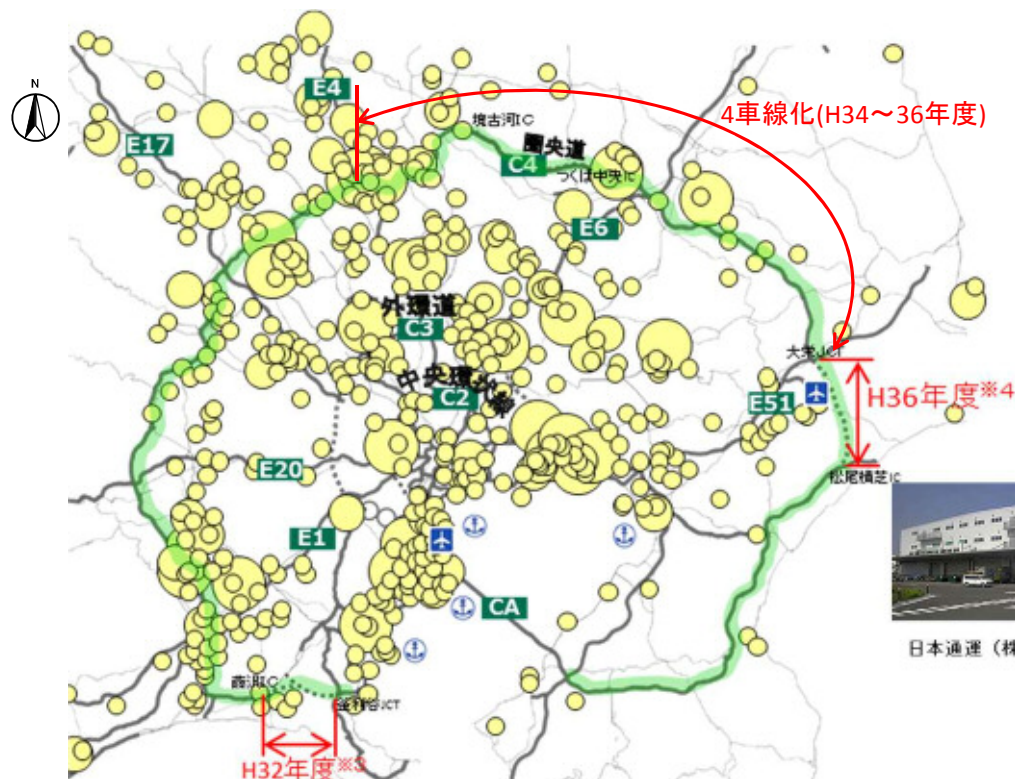
H30撮影

- ・計画面積225.6ha、計画人口22,400人のニュータウン。
- ・平成20年に「越谷レイクタウン駅」が開業し、大規模商業施設の開業や住宅等が開発されている

埼玉県交通流動（物の流動）

- 圏央道の開通に伴い、沿線に**大型物流施設等**が立地している。
 - 自動車での、**物の流動**は、東京への結びつきが卓越しており、**南北方向の流動が主体**となっている。
 - 埼玉県内の交通流動の発生集中点（物流交通の要衝）は、**埼玉県南部地域に集中**している。
- なお、埼玉県全体の物流量は平成15年度と比較して平成25年度は6%増となっており、特に要衝間では、**南北方向で50%、東西方向で60%増**となっている。

■大型物流施設等の立地状況（平成24年1月以降）



出典：日本立地総覧2014年版、2015年版、2016年版、及びH28年12月までの物流雑誌、ビジネス誌、新聞紙等
※H24年1月以降に竣工(予定)の物流施設を対象に作図

- ※1 竣工済み施設と、立地予定施設を含む
- ※2 圏央道沿線：高速道路ネットワーク接続済み区間（海老名JCT～大栄JCT）沿線の37市町を対象。その他地域：1都4県より圏央道沿線地域を除いた値
- ※3 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合の開通時期
- ※4 開通時期については財政投融资の活用による整備加速において用地取得等が順調な場合

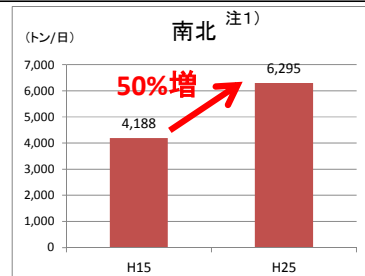
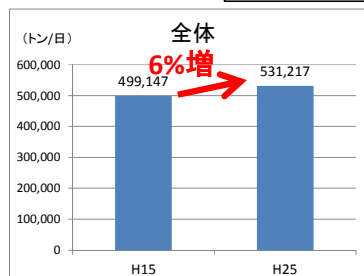
物の流動：自動車



— : 内々（埼玉県内の交通）

— : 内外（埼玉県内と他県の交通）

2,500 5,000 10,000 (単位：トン/日)



注1) 南北とは北部地域①・県央地域・さいたま地域間の流動

注2) 東西とは南部地域②・さいたま地域・東部地域間の流動

埼玉県の開発計画

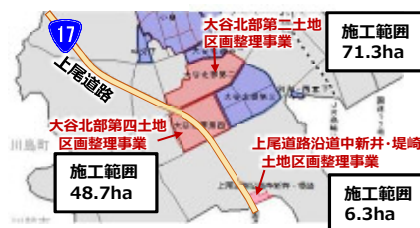
- 外環道と圏央道周辺では、大店立地、土地区画整理事業の開発、工業団地の造成・計画、埼玉高速鉄道沿線整備、つくばエクスプレス沿線整備事業 等、大規模な開発計画が進められている。
- 今後、外環道、東埼玉道路周辺地域は種々の開発計画により、交流人口が増加し、外環道への更なる交通負荷の増大が懸念される。

■ 埼玉県の今後の主要な開発計画

大谷北部第二土地区画整理事業 大谷北部第四土地区画整理事業 上尾道路沿道

中新井・堤崎土地区画整理事業

- ・国道17号上尾道路沿線に大谷北部第二土地区画整理事業、大谷北部第四区画整理事業、上尾道路沿道中新井・堤崎土地区画整理事業が推進中。(計画人口：大谷北部第二7,130人、大谷北部第四4,000人、中新井・堤崎 -人)



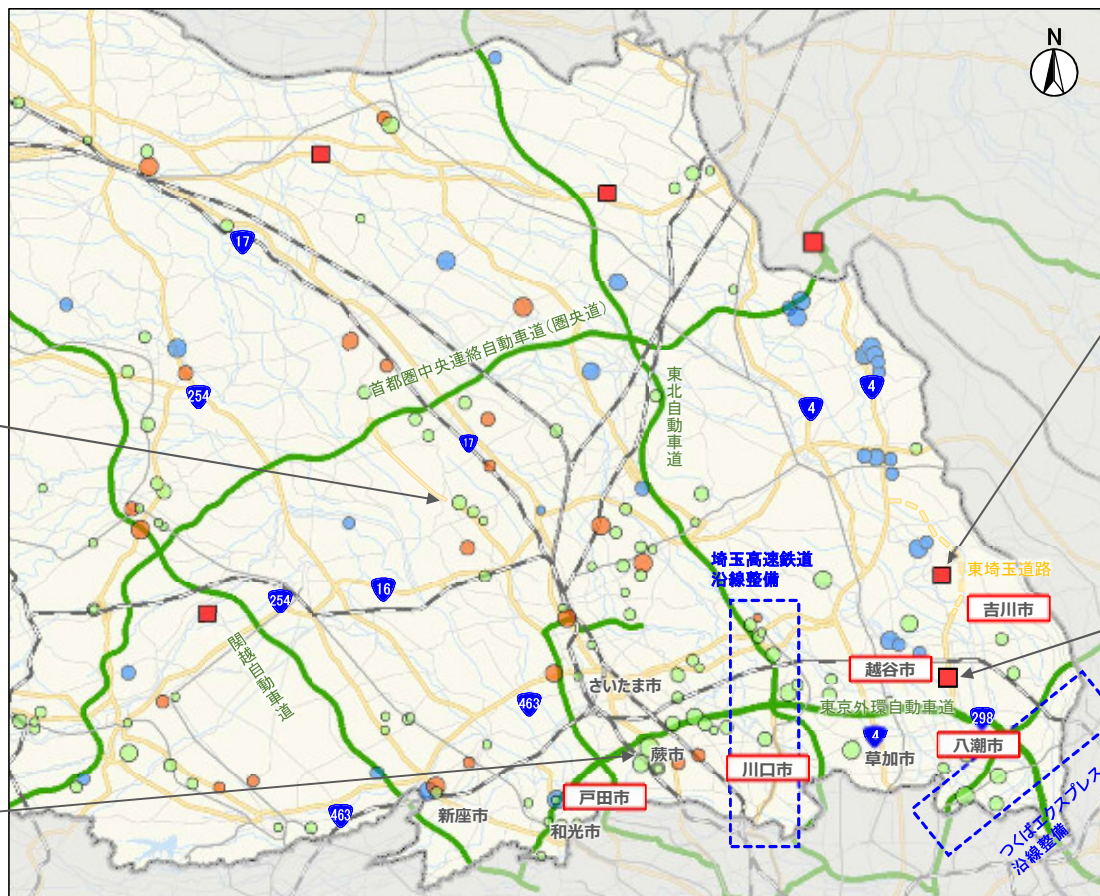
出典：埼玉県「彩の国の区画整理」
上尾市「上尾市の土地区画整理事業」

錦町土地区画整理事業

- ・J R 浜東北線蕨駅より西方約1.5kmに位置し、北は国道17号、南は戸田市、西はさいたま市に接した土地区画整理事業を推進中。(計画人口：12,000人)



出典：蕨市「錦町土地区画整理事業の紹介」



土地区画整理事業：計画人口(人) (H30.6時点)
2000人以下
4000人以下
6000人以下
8000人以下
10000人以下
10000人超

資料：彩の国の区画整理
(埼玉県、H30.6)

物流施設計画：敷地面積(m ²) (H30年以降操業予定)
5000m ² 以下
10000m ² 以下
15000m ² 以下
20000m ² 以下
25000m ² 以下
25000m ² 超

資料：日本立地総覧2017年版
(日本立地ニュース社、H29.6)
各社HP等

※操業時期が「未定」、「検討中」のものを含む

大店立地：店舗面積(m ²) (H30年以降新設予定)
1000m ² 以下
2000m ² 以下
3000m ² 以下
4000m ² 以下
5000m ² 以下
5000m ² 超

資料：大店立地届出状況
(経産省、H29.4~H30.7に届出)

工業団地・産業団地 (計画・造成中)
資料：埼玉県企業局団地位置図 (埼玉県 H30)

松伏・田島地区産業団地

- ・都心から30km圏内であるため、首都圏各地への良好なアクセスにより、関東一円を網羅。
- ・東埼玉道路に近接し、整備後には交通利便性が更に向上。



出典：埼玉県「松伏・田島地区産業団地のエントリー」

草加柿木地区産業団地

- ・東埼玉道路の沿線にあり、東京外環自動車道の草加ICから5km以内、越谷レイクタウン駅から約1kmに位置する。
- ・東京圏から約20kmにあり、道路交通網の優れた地区の特性を活かし地域経済や雇用創出が期待される。
- ・エントリー企業10社が決定。



出典：埼玉県「草加柿木地区産業団地の事前エントリー」

東埼玉道路周辺の開発状況

○東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業の開発、工業団地の造成・計画、大店立地 等、大規模開発が進められている。

幸手中央地区産業団地

開発面積（造成完了）：約47.3ha（H27完）
進捗：分譲済
圏央道、国道4号バイパスなどにより充実した広域交通ネットワークが形成され、多方面へのアクセスが可能な流通加工業や卸売業が立地する産業団地



春日部市庄和IC周辺地区

指定面積：約109.5ha
国道4号バイパスと国道16号の結節点という交通利便性を生かし、商業・工業・物流系土地利用の推進により活性化を図る新たな産業拠点



越谷流通業務団地

開発面積：約91.0ha
首都圏の20km圏内に位置し、卸売業の他、倉庫、運輸、食品市場などバランスのとれた物流施設を包括する全国有数の総合流通団地



- 工業団地(整備中)※1
- 工業団地(既設)※1
- 区画整理事業等※2
- 大型物流施設 (H30年以降操業、10,000㎡以上)※3
- 大型物流施設 (開業中、10,000㎡以上)※3
- 大店舗 (開業中、10,000㎡以上)※4



五霞IC周辺地区

開発面積（造成時期）：約37.1ha（H31予定）
進捗：造成中
商業・工業・物流など新たな複合型産業拠点の形成により、地域の振興・活性化を図ることを目的



杉戸屏風深輪産業団地 杉戸深輪産業団地

開発面積（造成時期）：約23.8ha（H28完）
約45.6ha（H14完）

進捗：分譲済
杉戸屏風深輪産業団地では運送業、製造業、流通加工業など8社が進出



杉戸屏風深輪産業団地（出典：杉戸町NEWS）

東埼玉テクノポリス

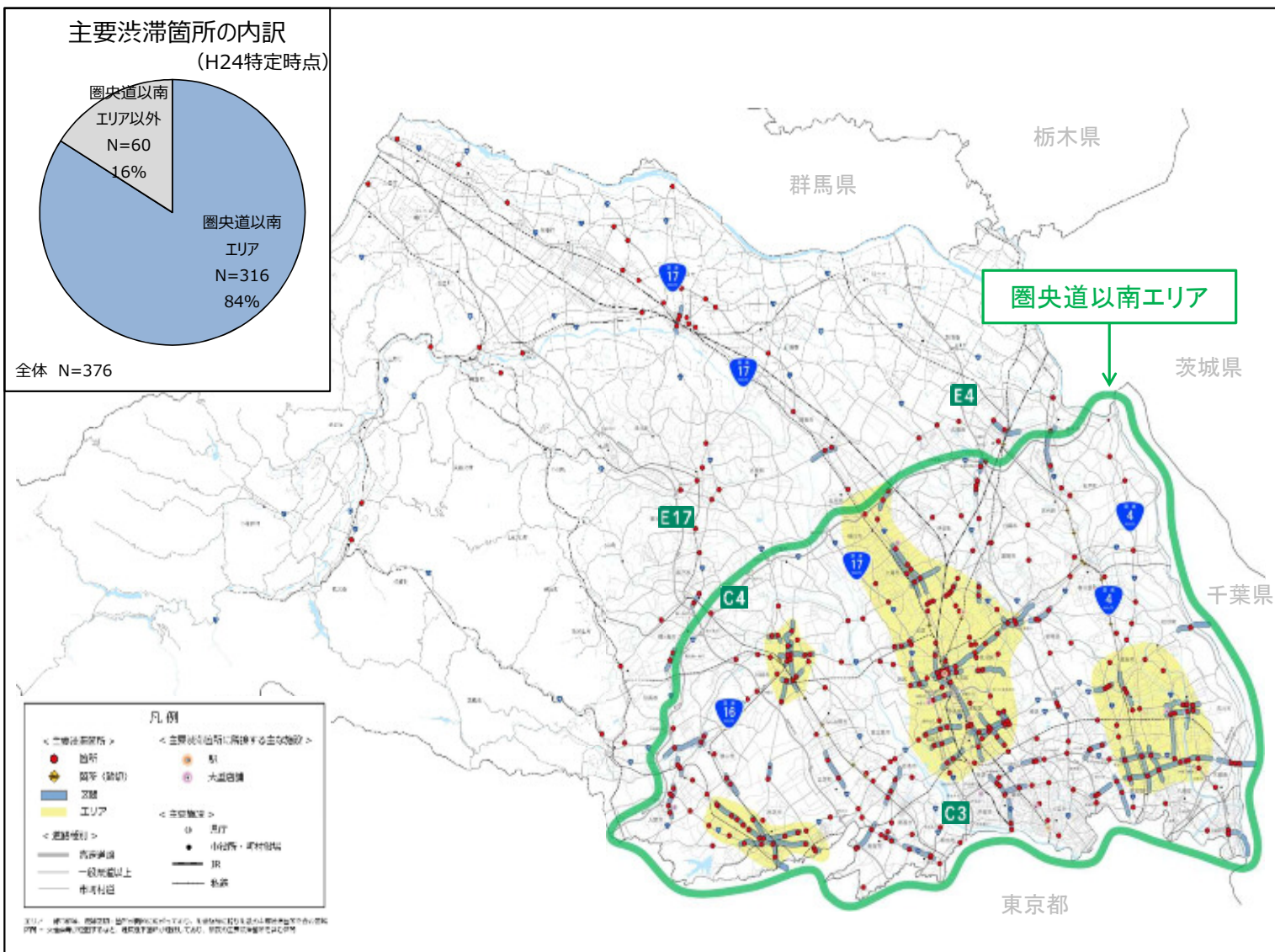
開発面積（造成時期）：約35.8ha（H9）
進捗：分譲済
進出企業数33社が地域経済の中心地として事業活動を積極的に展開



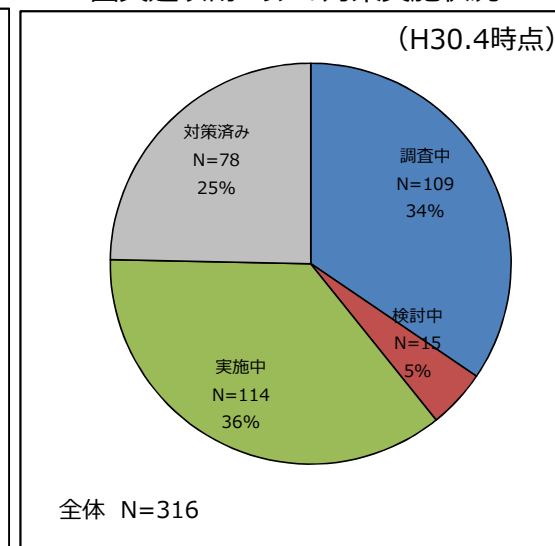
4. 渋滞短期対策の状況

埼玉県内の主要渋滞箇所の変化

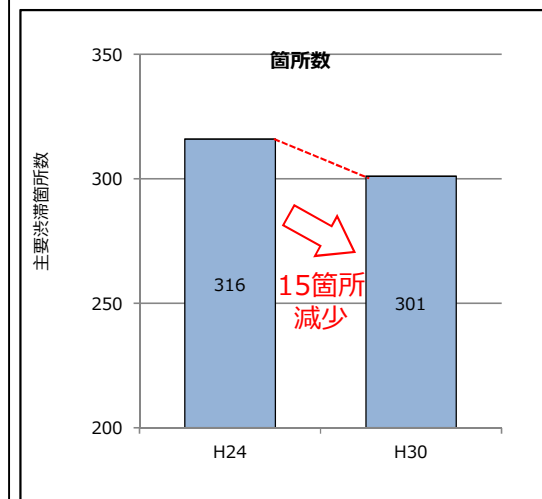
- H24年度に特定した主要渋滞箇所376箇所のうち、約8割(316箇所)が圏央道以南エリアに集中。
- 圏央道以南エリアでは、これまでにバイパス事業の中期対策や交差点改良等のピンポイント対策を78箇所を実施済み。
- 対策後のモニタリングの結果、これまでに15箇所を主要渋滞箇所から解除しているが、引き続き渋滞対策及びモニタリングが必要。



圏央道以南エリアの対策実施状況

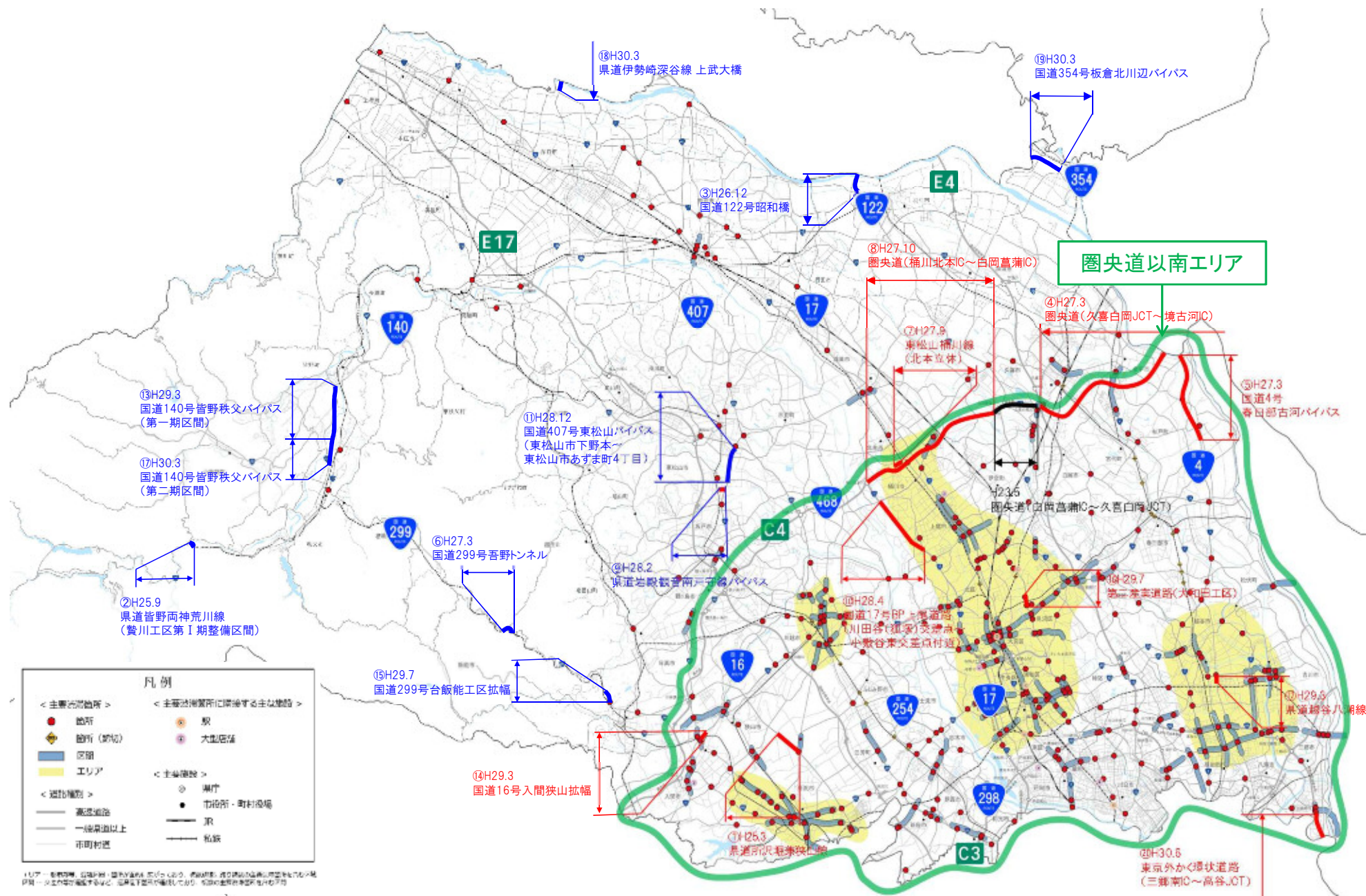


圏央道以南エリアの主要渋滞箇所の状況



主要渋滞箇所の対策状況（H24～H30.6迄）

- 平成24年～平成30年6月までに20箇所でバイパス整備や拡幅事業等が完了。
- そのうち、圏央道以南エリアでは10箇所で事業が完了。



主要渋滞箇所の対策箇所事例【さいたま川口線 総合教育センター入口交差点】

○H26年11月交差市道側に右折レーンを設置。

○H28・29年度の2カ年連続モニタリングの結果、主要渋滞箇所要件3指標に非該当となったことから、解除箇所とした。

■位置図



■写真



撮影日：H26.3

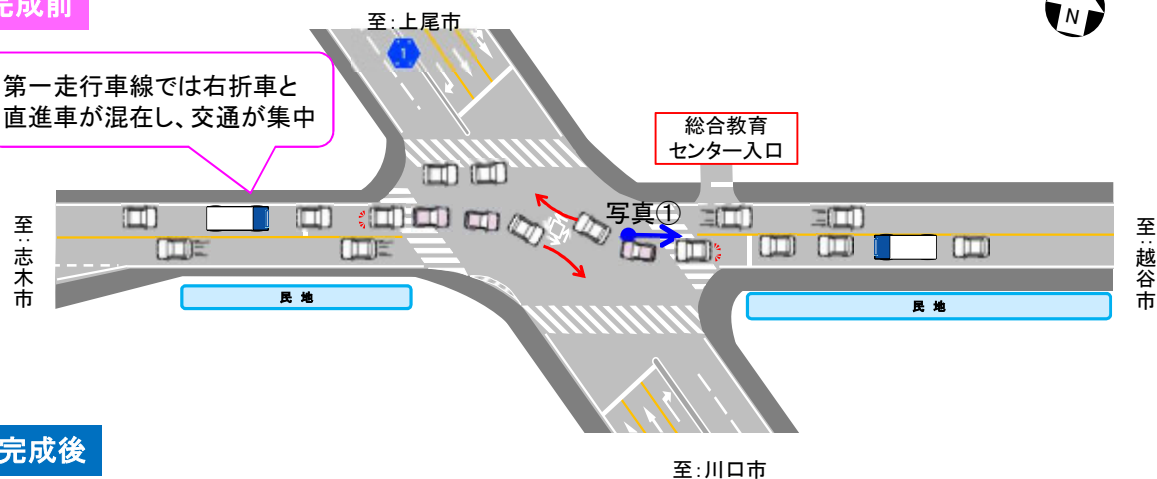


撮影日：H27.8

■状況図

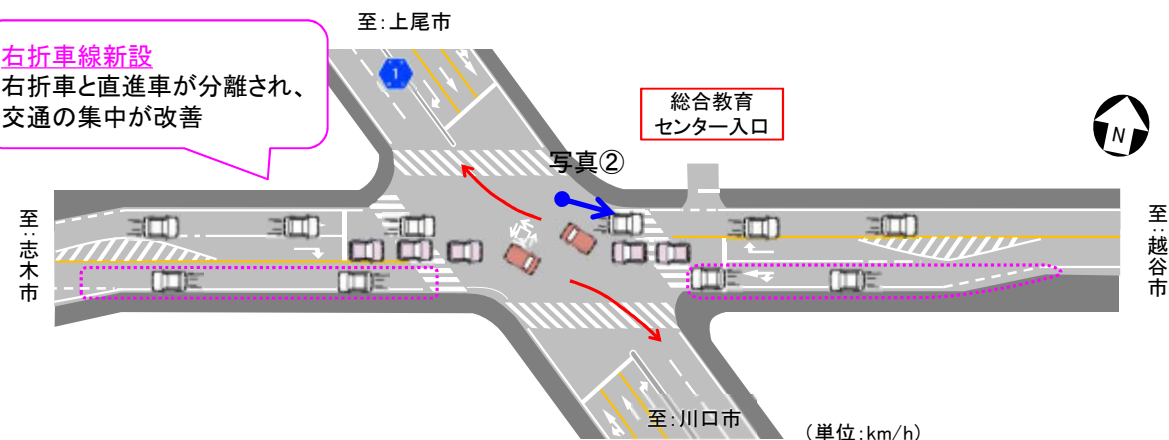
完成前

第一走行車線では右折車と直進車が混在し、交通が集中



完成後

右折車線新設
右折車と直進車が分離され、
交通の集中が改善



(単位：km/h)

主要渋滞箇所項目	指標基準	モニタリング結果		
		H25 (対策前)	H28 (対策後)	H29 (対策後)
指標① 平日昼間12時間	20以下	15.3	25.3	24.7
指標② 平日ピーク時	10以下	9.3	20.7	19.6
指標③ 休日昼間12時間5%マイル	10以下	4.9	11.8	11.6

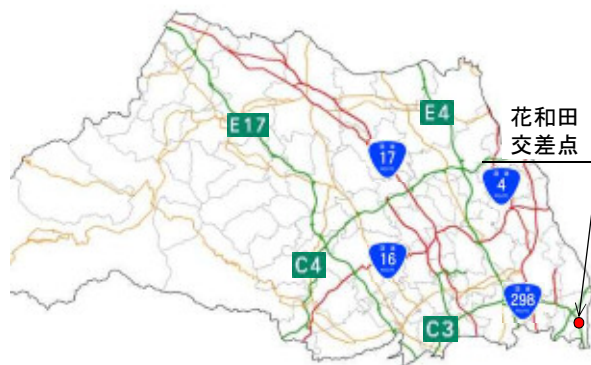
※H25は民間プローブデータより算出

※H28、H29はETC2.0プローブデータより算出

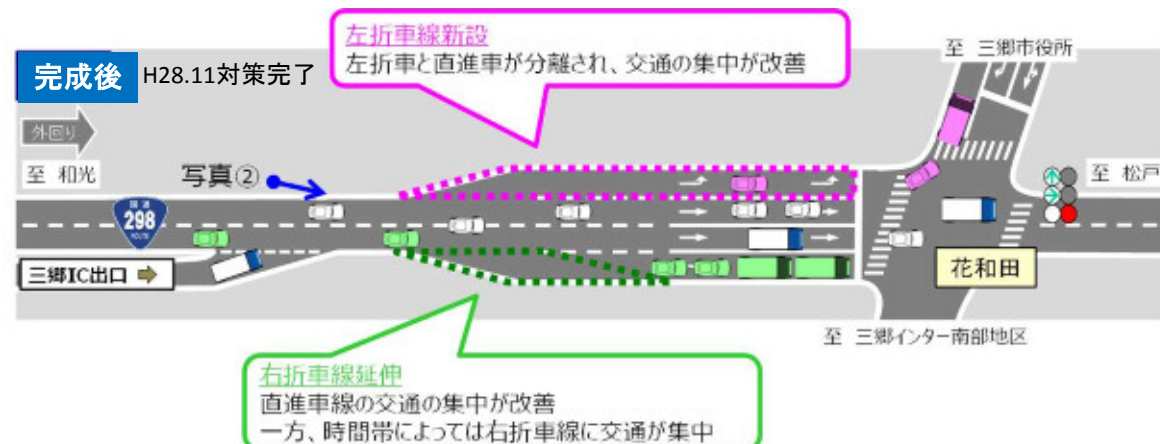
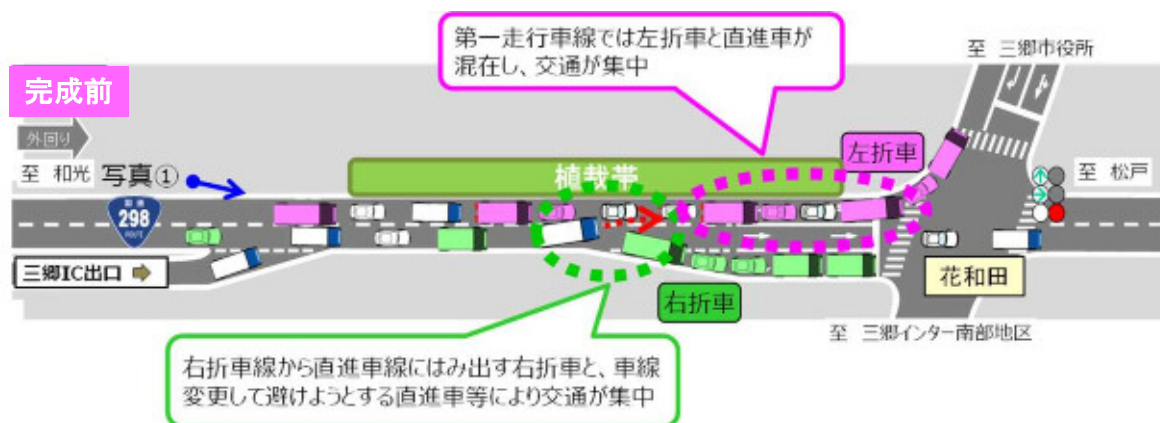
主要渋滞箇所の対策箇所事例【国道298号 花和田交差点】

○当該交差点は外環三郷IC出口と比較的近いことや、輻輳しやすいことから旅行速度の低下が発生しやすい構造になっていた。
○左折車線新設と右折車線延伸を実施した結果、旅行速度の改善が見られ、現在は主要渋滞箇所解除に向けてモニタリング中。

位置図



状況図



(単位: km/h)

主要渋滞箇所項目	指標基準	モニタリング結果		
		H27 (対策前)	H29 (対策後)	H30 (対策後)
指標① 平日昼間12時間	20以下	10.2	21.3	モニタリング中
指標② 平日ピーク時	10以下	2.7	16.2	
指標③ 休日昼間12時間5%タイル	10以下	1.8	12.3	

H27は民間プローブデータにより算出
H29はETC2.0プローブデータより算出

写真



写真①

撮影日: H28.7.21(火)



写真②

撮影日: H28.11.29(火)

5. 今後の進め方

今後の進め方について

交通状況・課題のまとめ

① 広範囲で速度低下が発生

- ・圏央道以南の埼玉県中部エリア、東部エリアで渋滞が発生。
- ・南北方向では、国道17号、国道4号、東西方向では国道463号、国道298号で渋滞が顕著。

② 圏央道以南で脆弱な自動車専用道路ネットワーク

- ・圏央道以南で南北方向及び東西方向の自動車専用道路のミッシングリンクが存在し、ネットワークとして脆弱。

③ 外環道(三郷南～高谷)開通による交通状況の変化

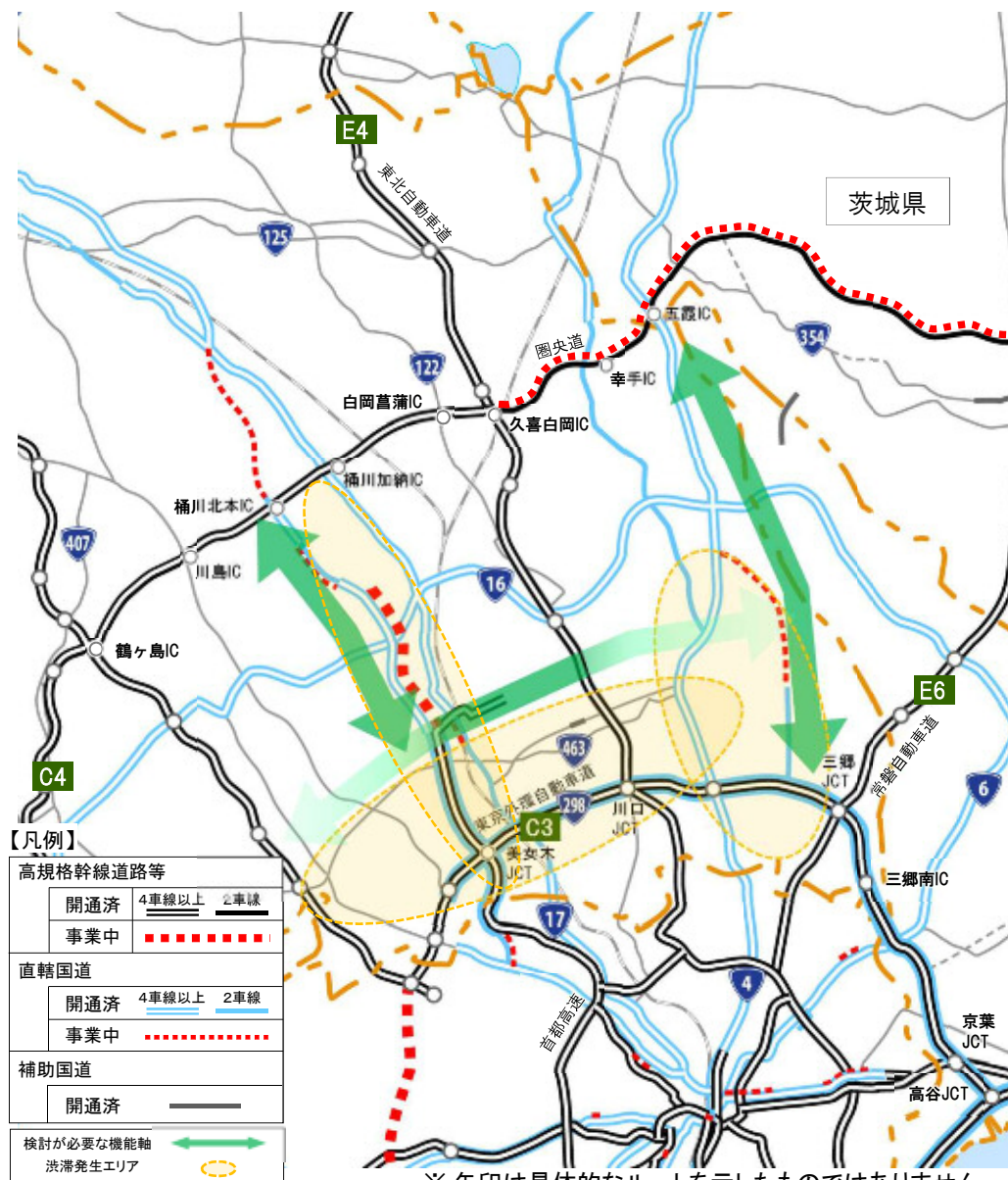
- ・外環道(三郷南IC～高谷JCT)が平成30年6月2日に開通し、今後、開通に伴う周辺道路の交通状況の変化を注視する必要がある。

④ 開発事業に伴う交通需要の増大

- ・企業立地の進展や種々の開発計画に伴う交通需要の増大が懸念。

今後の進め方

- ・圏央道以南の渋滞緩和及び種々の開発計画等に伴う交通負荷増大への対応を図るため、**南北方向、東西方向に具体的な規格の高い道路ネットワークを計画し、早期の具体化を図る。**
- ・引き続き、短期対策は、より低コストでより早期に渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータにより実容量の低下箇所を特定し、ピンポイント対策を推進。



- ・圏央道以南の各道路について、引き続き、周辺の交通状況を調査、分析することが必要。
- ・過去の交通発達状況や道路整備状況を調査した上で、圏央道以南地域の各路線の役割を整理。
- ・圏央道以南地域のポテンシャルを十分に発揮させるため、規格の高い道路の必要性等を整理し、計画を策定。

■埼玉県内の道路ネットワークについて 【埼玉県】



埼玉県内では、外環・圏央道などの幹線道路網の整備は着実に進展しているが、交通の集中する県南地域を中心に依然として慢性的な渋滞が発生しており、混雑時の走行速度は全国ワースト4位(H27)となっている。また、県内の交通事故死者数についても全国ワースト2位(H29)となっている。

本県はこれまで、高速道路の整備にあわせて企業誘致に積極的に取り組んできたが、特に圏央道内側の地域においては物流の効率化や防災上の観点等から、高速道路ネットワークの強化が不可欠。

- 国道17号 新大宮上尾道路は、与野ジャンクションから(仮称)上尾南インターチェンジまで整備が進められているところであるが、本県の中枢部を結ぶ本路線の機能を最大限発揮するためには、圏央道まで早期に整備することが必要。
- 国道4号 東埼玉道路は、八潮市八條から春日部市水角までの一般部の整備が進められているところであるが、企業立地促進による雇用創出等、埼玉県東南部地域の更なる発展のためには、外環道から圏央道までを繋ぐ高速道路を早期に整備することが必要。
- 国道16号や463号といった県内を東西方向に結ぶ幹線道路は慢性的に混雑しており、圏央道と外環道との間の高速道路である核都市広域幹線道路の計画の早期具体化が必要。
- あわせて、県内幹線道路網における渋滞対策、事故対策、物流の確保及びネットワーク強化を推進することが必要。

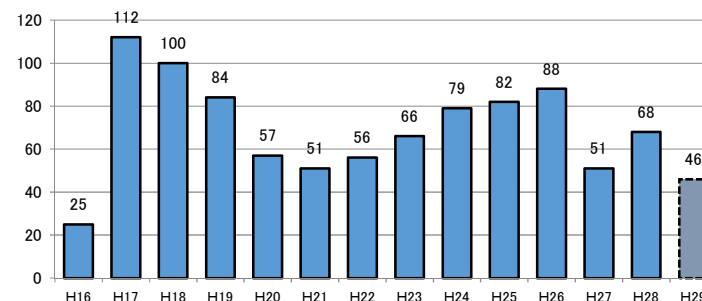
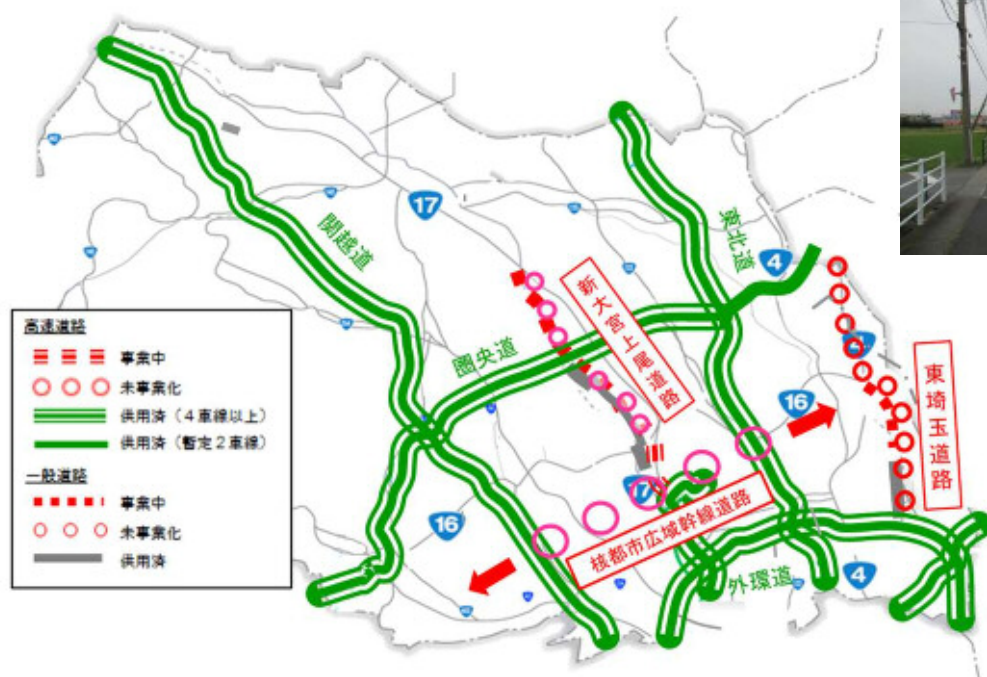
国道16号の渋滞状況



国道4号東埼玉道路一般部の渋滞状況



国道17号新大宮バイパスの渋滞状況



平成17年度以降、
13年間で965件立地

企業立地件数の推移(年度) (埼玉県企業立地課)

- さいたま市においては、東西方向の幹線道路において、交通容量不足による慢性的な渋滞が発生している。
- 東京外環自動車道は千葉区間が開通し、交通量の増大による渋滞が予想され、その影響として東西方向の国道298号、国道463号は更なる渋滞が懸念されることから、地域高規格道路「核都市広域幹線道路」の重要性が高まっている。
- このことから、高速道路ネットワークの代替性や多重性の確保など、一層の防災力強化を図り、国道298号、国道463号周辺の渋滞緩和及び沿線地域の生活環境を改善するため、核都市広域幹線道路の計画を早期具体化することが必要。
- さらに、「核都市広域幹線道路」と重複している、首都高速道路「高速埼玉新都心線」については、さいたま新都心を經由しさいたま見沼まで開通しているところであり、東北道まで延伸することが必要。
- 引き続き、国や埼玉県などと連携を図りながら渋滞対策を推進することが必要。



国道298号の渋滞状況



国道463号の渋滞状況

