

第1回 埼玉県東部地区道路検討会

埼玉県東部地域の交通課題・地域特性について

令和元年12月23日

目次

1. 渋滞ボトルネック検討WGの経緯
2. 規格の高い道路ネットワークの検討
3. 第1回埼玉県東部地区道路検討会の進め方
4. 埼玉県東部地域の現状
5. 東埼玉道路の計画と整備状況
6. アクセス道路の計画と整備状況
7. 今後の進め方

1. 渋滞ボトルネック検討WG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

■ 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(H30.10)

埼玉県内(圏央道以南)の交通の状況などについて整理

⇒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。

■ 第2回(H31.3)

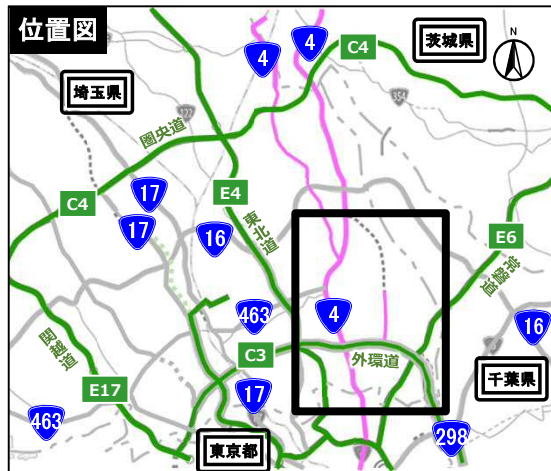
埼玉県圏央道以南地域の課題について整理

⇒外環道～国道16号間は、効果的な対策・整備手法の検討を先行して進め、
「埼玉県東部地区道路検討会」を設置し、規格の高い道路ネットワーク整備の検討を進める

2. 規格の高い道路の必要性 —外環道開通後の国道4号の交通状況の変化—

平成31年3月22日 第2回埼玉県
渋滞ボトルネック検討WG資料抜粋

- 外環道開通後の旅行速度は開通前と比較して、国道4号の国道298号交差付近等で速度が低下しているが概ね変化なし。
また、国道4号(現道)の越谷、草加市内で速度低下が顕著。県平均より13%低い
- 外環道開通後の渋滞損失時間は開通前より1.2倍増加し県平均の1.6倍。特に国道4号(現道)の越谷、草加市内で損失が多い。



■開通前後の比較表

項目		外環道開通前	外環道開通後
平均旅行速度	当該エリア	26.9 Km/h	25.3 Km/h (6% ↓)
	埼玉県平均※	30.0 Km/h	29.0 Km/h (13% ↓)
渋滞損失時間	当該エリア	14.9 万人時間/年km	18.0 万人時間/年km (1.2倍 ↑)
	埼玉県平均※	10.3 万人時間/年km	11.0 万人時間/年km (1.6倍 ↑)

※埼玉県平均：高速道路を除く、一般国道の平均

出典

- 渋滞損失時間
平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
H29.5.25交通量調査結果(※上尾道路H28供用区間の算出に使用)
ETC2.0プローブ
開通前2018年5月、開通後2018年7月
- 平均旅行速度 ETC2.0プローブ
開通前：2018年5月 開通後：2018年7月

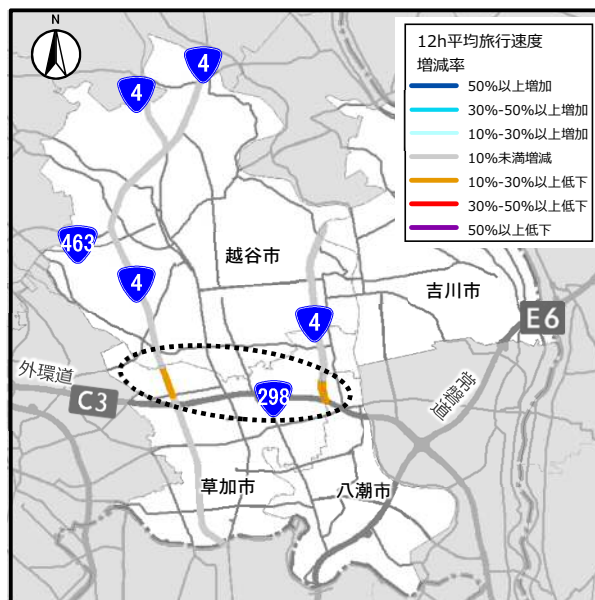
○対象路線

国道：4号、4号BP、東埼玉道路

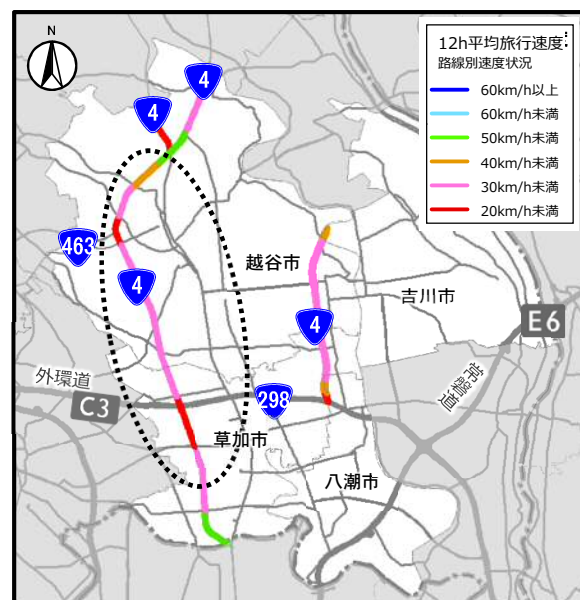
○当該エリア範囲

草加市、越谷市、八潮市、吉川市

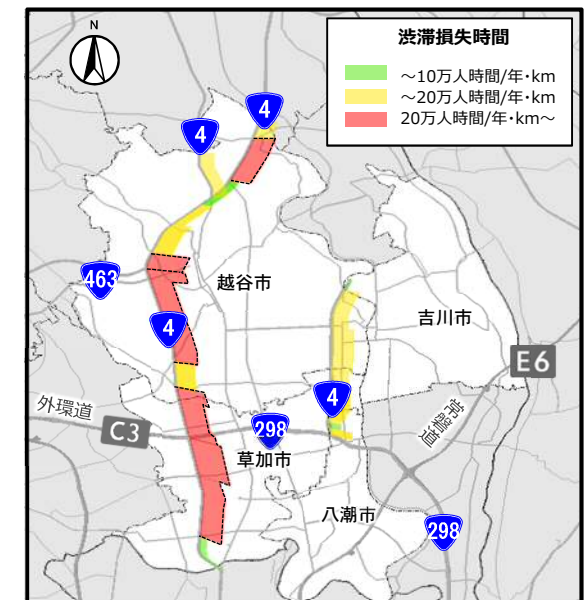
【開通前後の平均旅行速度の変化】



【開通後の平均旅行速度】



【開通後の渋滞損失時間】

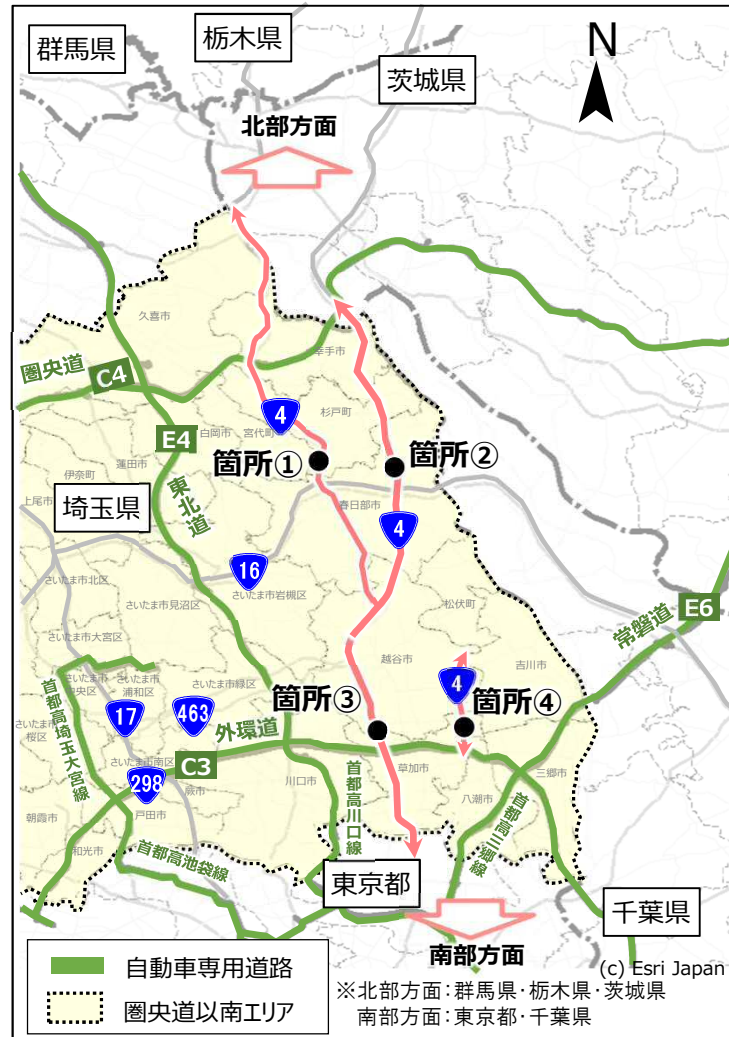


2. 規格の高い道路の必要性 ―国道4号のトリップ長―

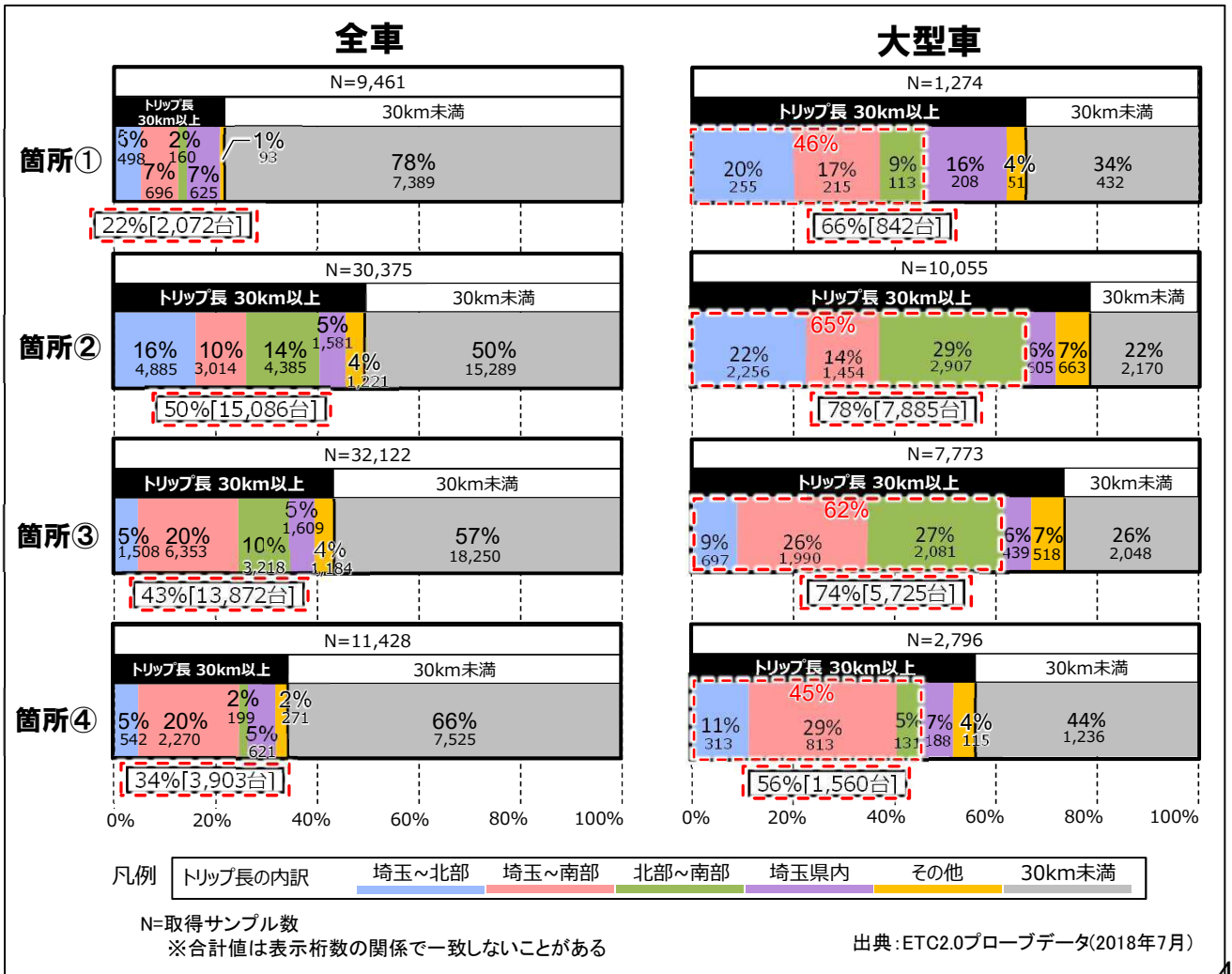
平成31年3月22日 第2回埼玉県
渋滞ボトルネック検討WG資料抜粋

- 国道4号を通行する車両のODから圏央道以南エリアの交通特性を分析。
- トリップ長30km以上の割合は、全車合計で約2～5割となるが、大型車のみ抽出した場合には約6～8割まで増加。
- 大型車のトリップ長30km以上の内訳は、南北方向の埼玉県内と県外の交通や埼玉県を南北方向に通過する交通の合計が約5～7割と多いことから、機能分担や道路規格を含めた地域交通の見直しが必要。

【位置図】



【断面別トリップ長】

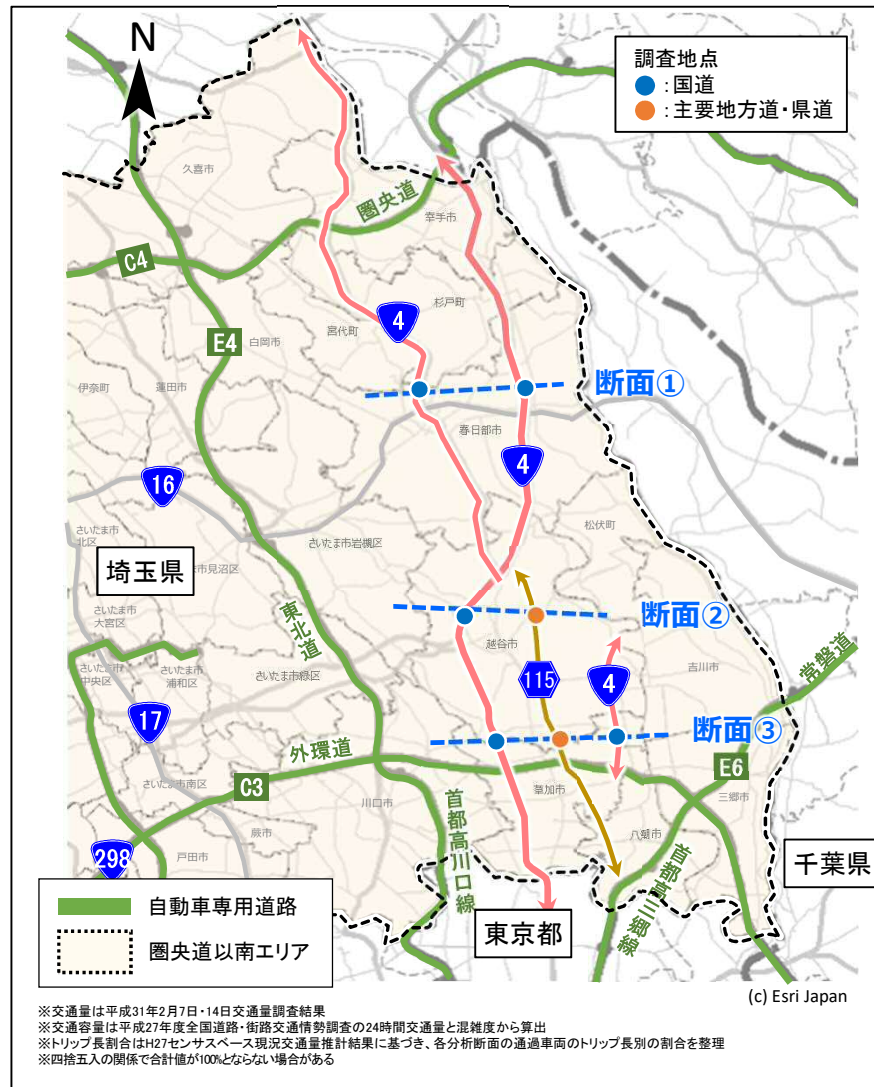


2. 規格の高い道路の必要性 —東北道～常磐道間の一般道路の交通量と交通容量—

平成31年3月22日 第2回埼玉県
渋滞ボトルネック検討WG資料抜粋

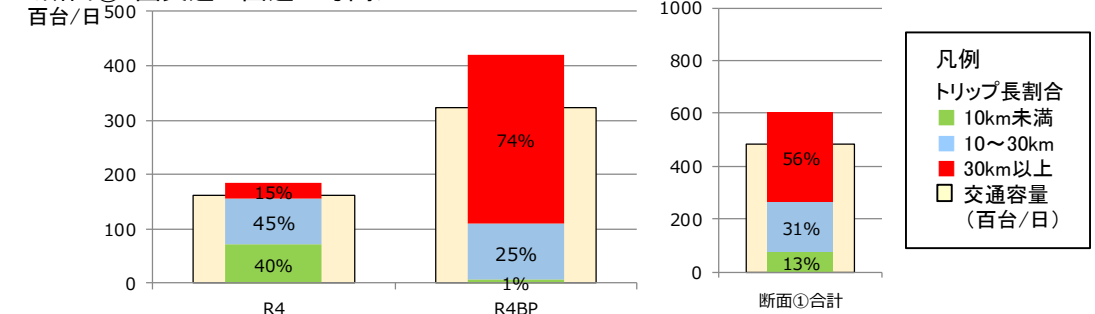
- 各断面における国道4号、東埼玉道路と県道115号の総交通量は交通容量を超過しており、長トリップが多く流入している。
- このため、一般国道の適正利用を図る必要があるが、物流施設の新規立地などの開発計画により、増大が見込まれる交通需要への対応も必要となり、既存道路だけではない、新たな規格の高い道路の検討が必要。

■位置図

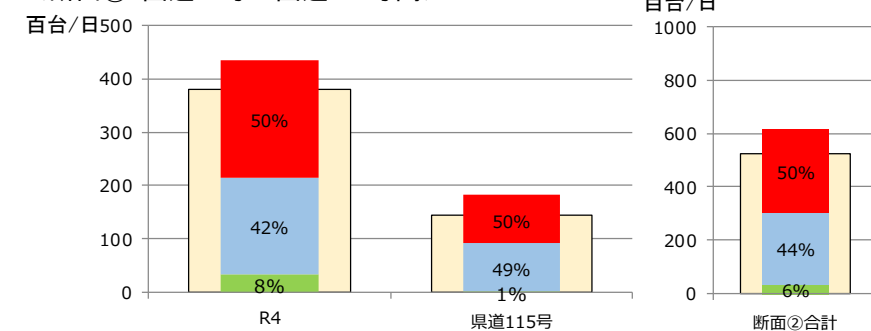


■東北道～常磐道間の交通容量

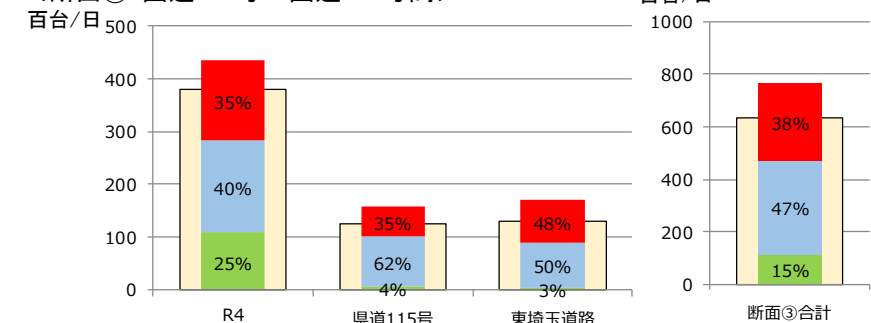
<断面①: 圏央道～国道16号間>



<断面②: 国道16号～国道463号間>



<断面③: 国道463号～国道298号間>



2. 規格の高い道路ネットワークの検討 ―埼玉県東部地区の交通課題―

平成31年3月22日 第2回埼玉県
渋滞ボトルネック検討WG資料抜粋

埼玉県圏央道以南地域の課題

1. 広範囲で速度低下や渋滞損失が発生

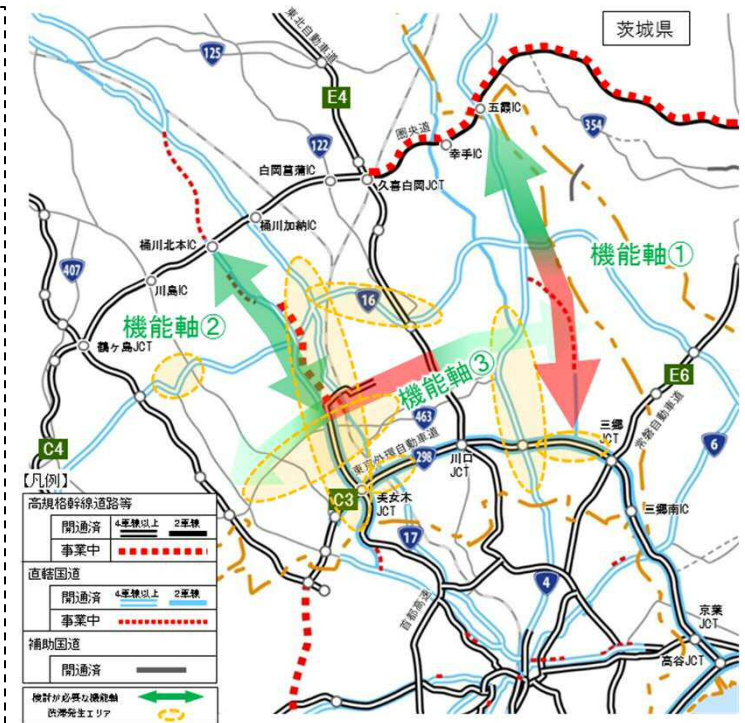
- ・ 外環開通後も、**圏央道以南地域の広範囲で旅行速度の低下や渋滞損失が発生。**
- ・ 特に、**機能軸①の範囲にあたる越谷市、草加市の南北方向、機能軸③の範囲にあたるさいたま市を中心とした東西方向の交通で顕著な傾向。**

2. 一般道にトリップ長30km以上の交通が多く混入

- ・ **圏央道以南地域を通行する大型車の多くは、トリップ長が30km以上であり、大型車の約5～7割以上が県内の通過交通や県内と県外を移動する広域な交通のため、道路の機能分担の見直しが必要。**

3. 周辺開発への支援

- ・ 物流施設の新規立地などの開発計画により、**周辺道路で交通需要の増大が見込まれる。**
- ・ 圏央道以南の主要な一般国道では、**多くの箇所では交通容量を超過。**
特に、**機能軸①の範囲にあたる草加市～春日部市の国道4号、東埼玉道路周辺での開発計画が多く、更なる増大が見込まれる交通需要への対応が必要。**



※ 矢印は具体的なルートを示したものではありません。

今後の進め方

- ・ 機能軸①②③について、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、現在の都市計画や事業中箇所の進捗状況を踏まえながら、規格の高い道路ネットワークの計画の具体化に向け検討を進める。
- ・ 機能軸①の**外環道～国道16号間**については、多くの開発計画が進む埼玉県東部地区の発展を支えるため、**効果的な対策・整備手法の検討を先行して進める。**
- ・ 機能軸③については、**埼玉新都心線～東北道間を中心に**、広範囲に分布している渋滞等の交通課題について、主要な路線の利用状況など、さらなる交通分析を行い、**計画の具体化に向け検討を進める。**

※機能軸①については、新たに「(仮称)埼玉県東部地区道路検討会」を設置し、規格の高い道路ネットワーク整備の検討を進める
機能軸②③については、引き続きWGにおいて検討を進める

3. 第1回 埼玉県東部地区道路検討会の進め方

■第2回 埼玉県渋滞ボトルネック検討WGにおける今後の進め方

- 機能軸①②③について、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、現在の都市計画や事業中箇所の進捗状況を踏まえながら、規格の高い道路ネットワークの計画の具体化に向け検討を進める。
- 機能軸①の外環道～国道16号間については、多くの開発計画が進む埼玉県東部地区の発展を支えるため、効果的な対策・整備手法の検討を先行して進める。

※機能軸①については、新たに「（仮称）埼玉県東部地区道路検討会」を設置し、規格の高い道路ネットワーク整備の検討を進める

■第1回 埼玉県東部地区道路検討会の進め方

【埼玉県東部地域の地域特性】

⇒ 埼玉県東部地域の道路の状況や土地利用の状況、開発状況を確認

【東埼玉道路の計画と整備状況】

⇒ 東埼玉道路(専用部)の道路構造、ICの位置、専用部に先行して事業化されている東埼玉道路(一般部)についての経緯と整備状況を確認

【アクセス道路の計画と整備状況】

⇒ 東埼玉道路のアクセス道路の概要を確認

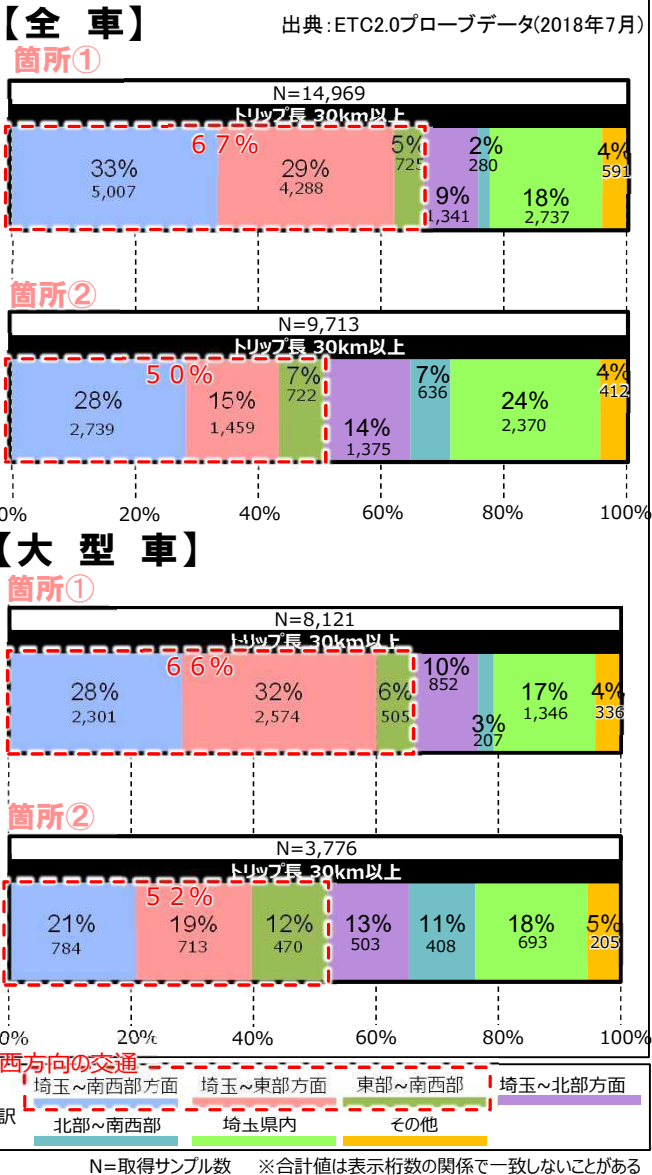
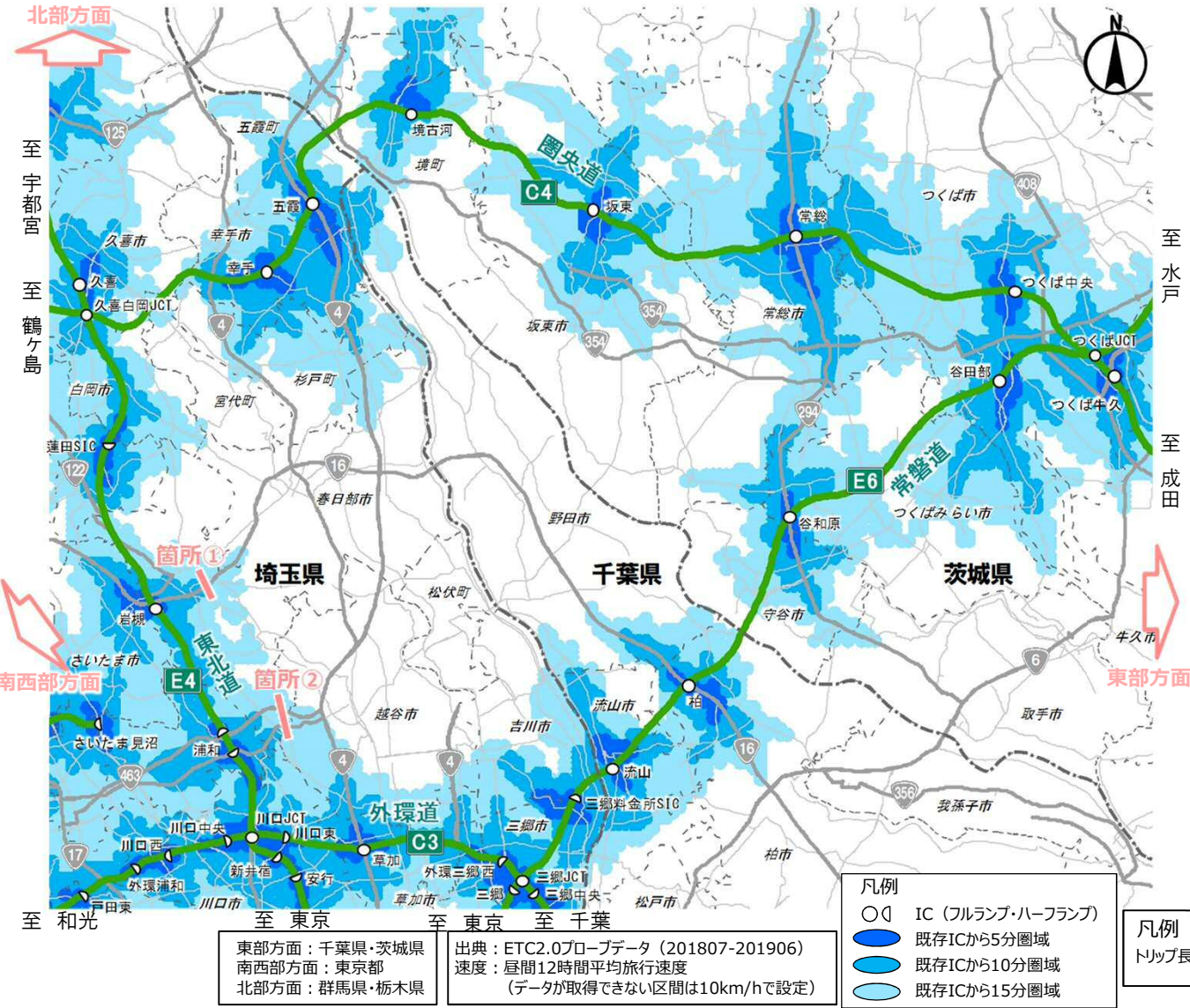
【第2回検討会に向けた今後の進め方】

⇒ 東埼玉道路(専用部)の整備手法、アクセス道路進捗状況、整備効果の検討・調整

4. 埼玉県東部地域の現状 ―高速道路へのアクセス―

- 東北道、常磐道、外環道、圏央道に囲まれた地域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。
- 国道16号や国道463号でのトリップ長30km以上の内訳は、東西方向の交通が約5～7割と多い。

■ICからのアクセス時間



5. 東埼玉道路の計画と整備状況 ―東埼玉道路一般部の経緯と整備状況―

- 国道4号の渋滞緩和や交通事故の減少、地域の開発支援を目的に平成元年から自動車専用部に併設する一般部を先行して順次事業化し、平成17年3月までに八潮市八條から吉川市川藤間が開通。
- 現在は、その北側の吉川市川藤から春日部市水角までにおいて用地取得および工事を実施中。



■東埼玉道路の経緯

S63年度	都市計画決定 (八潮～春日部)
H1年度	事業化(一般部) (八潮市八條～ 越谷市大成町)
H9年度	事業化(一般部) (越谷市大成町～ 吉川市川藤)
H16年10月	開通 (八潮市八條～ 越谷市増森二丁目)
H17年3月	開通 (越谷市増森二丁目～ 吉川市川藤)
H20年度	事業化(一般部) (吉川市八條～ 春日部市水角)



6. アクセス道路の計画と整備状況

- アクセス道路は、東埼玉道路と国道4号現道などを繋ぐ重要な道路として計画。
- (都)浦和野田線や(都)越谷吉川線などが先行して整備を実施中。
- アクセス道路の事業中区間の整備推進と未着手区間の早期事業化が重要。

■アクセス道路の計画

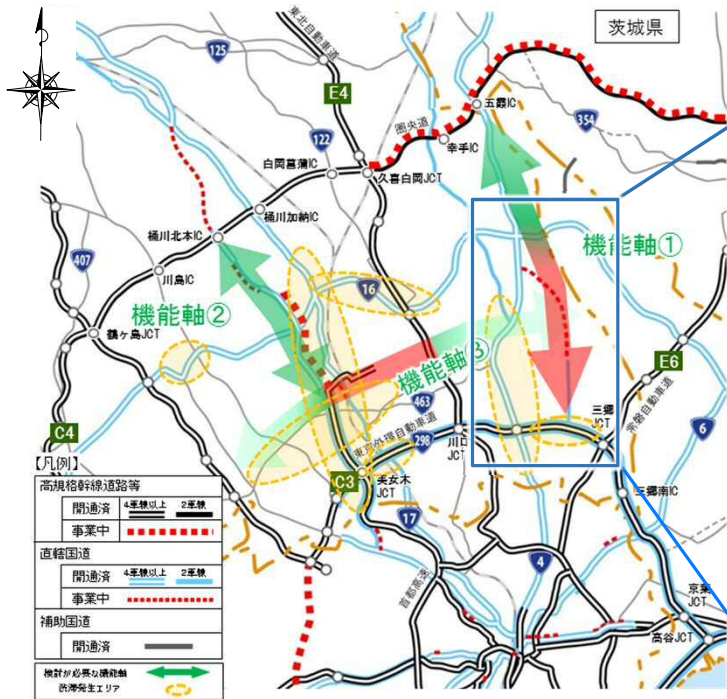


■アクセス道路の概要

IC	道路名	幅員	車線数	事業の状況	事業主体
②	(都) 蒲生・柿木川戸線	25m	4車線	事業中、一部暫定開通済み	埼玉県
③	(都) 越谷吉川線	25m	4車線	事業中、一部開通済み	埼玉県、越谷市、吉川市
④	(都) 越谷総合公園川藤線	16m	2車線	事業中、一部開通済み	越谷市、吉川市
⑤	(都) 浦和野田線	25m	4車線	事業中、一部開通済み	埼玉県

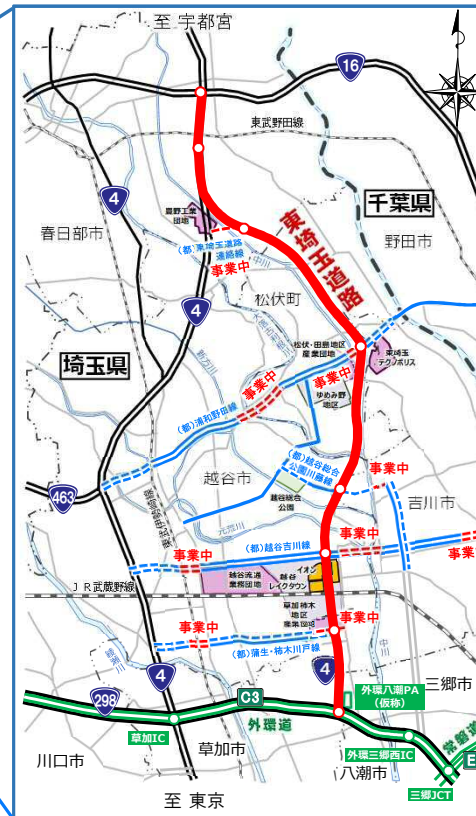
7. 今後の進め方

第2回渋滞ボトルネック検討WG (H31.3.22)



- 外環道～国道16号間については、多くの開発が進む埼玉県東部地区の発展を支えるため、効果的な対策・整備手法の検討を先行して進める

第1回埼玉県東部地区道路検討会 (R1.12.23)



- 埼玉県東部地域(外環道～国道16号間)の交通課題、地域特性を確認
- 都市計画決定されている東埼玉道路(専用部)について、検討を進める

今後の検討課題

東埼玉道路(専用部)について、以下の検討・調整を進める

- ・ 整備手法
- ・ アクセス道路進捗状況
- ・ 整備効果