

第2回 埼玉県東部地区道路検討会

東埼玉道路(専用部)の整備手法、アクセス道路について

令和2年1月31日

目次

1. 渋滞ボトルネック検討WG、道路検討会の経緯
2. 埼玉県東部地域の交通課題・地域特性について
3. 第2回埼玉県東部地区道路検討会の進め方
4. 整備効果
5. 整備手法
6. アクセス道路の進捗状況

1. 渋滞ボトルネック検討WG、道路検討会の経緯

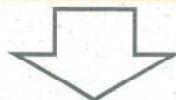
埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WG

■ 第1回(H26.7)、第2回(H27.6)、第3回(H28.2)

⇒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

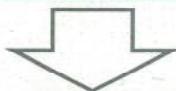
埼玉県渋滞ボトルネック検討WG

■ 第1回(H30.10)

⇒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)

⇒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



埼玉県東部地区道路検討会

■ 第1回(R1.12)

⇒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、
整備手法、アクセス道路進捗状況、整備効果の検討・調整を進める

2. 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 第1回埼玉県
東部地区道路検討会資料抜粋

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

凡 例	
●	東埼玉道路 新規IC・JCT
4車・2車	アクセス道路
4車・2車	事業中
4車・2車	未着手
6車・4車	高速道路
4車・2車	一般国道
4車・2車	主要地方道・県道
○	IC・JCT(外環道)

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

3. 第2回 埼玉県東部地区道路検討会の進め方

■第1回 埼玉県東部地区道路検討会の進め方(R1. 12. 23)

- 東埼玉道路(専用部)の整備効果の検討を進める ⇒ 【東埼玉道路(専用部)の整備効果】
- 東埼玉道路(専用部)の整備手法についての検討を進める ⇒ 【東埼玉道路(専用部)の整備手法】
- 東埼玉道路(専用部)のアクセス道路進捗状況の調整を進める ⇒ 【東埼玉道路(専用部)のアクセス道路】

■第2回 埼玉県東部地区道路検討会の進め方

【東埼玉道路(専用部)の整備効果】

- ⇒ 災害時の代替路としての防災面における整理
- 高速ICカバー圏の拡大による整理

【東埼玉道路(専用部)の整備手法】

- ⇒ 広域ネットワークの形成や企業立地の増加、慢性的な渋滞による早期整備の必要性を整理
- 有料道路事業を利用した早期整備を要望

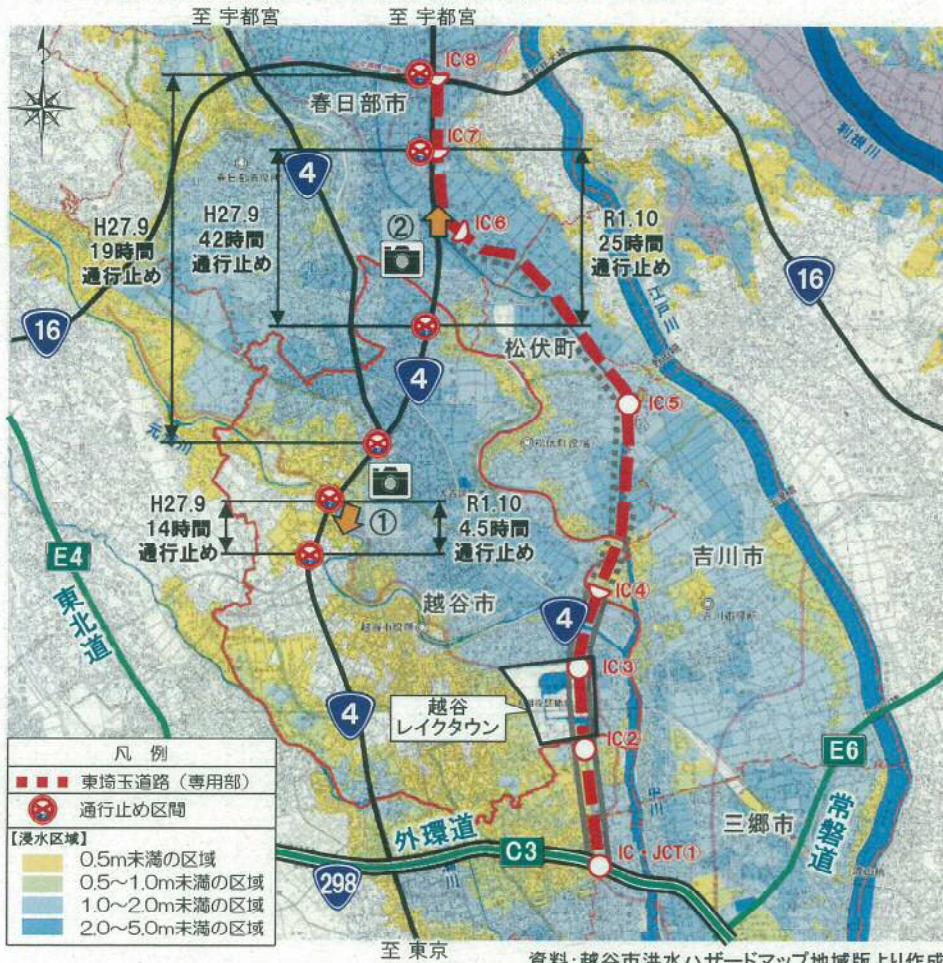
【東埼玉道路(専用部)のアクセス道路】

- ⇒ 埼玉県よりアクセス道路の進捗状況や今後の予定を整理

4. 整備効果～災害時のリダンダンシーの確保～

- 埼玉県東部地域の幹線道路である国道4号は、利根川や中川などの浸水想定区域を通過しており、幹線道路ネットワークとして脆弱。
- 近年では、平成27年9月関東・東北豪雨や令和元年の台風第19号による大雨では、内水氾濫により国道4号等において冠水による通行止めが発生し、長時間に渡って緊急輸送や物流などが停止。
- 東埼玉道路(専用部)の整備により、災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成。

■東埼玉道路の計画道路周辺地域の浸水時の位置図



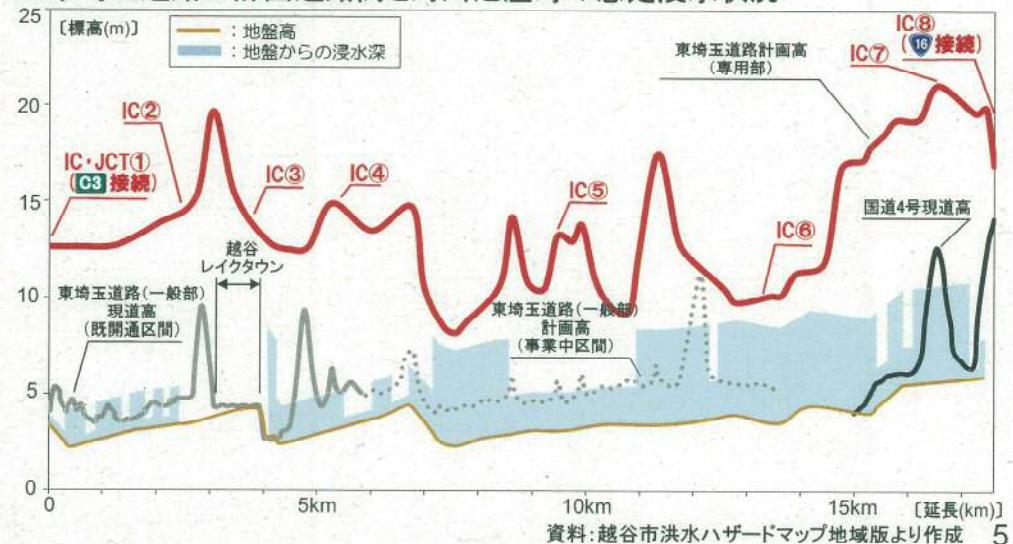
① 平成27年9月関東・東北豪雨の
国道4号の冠水



② 令和元年の台風第19号による大雨の
国道4号の冠水



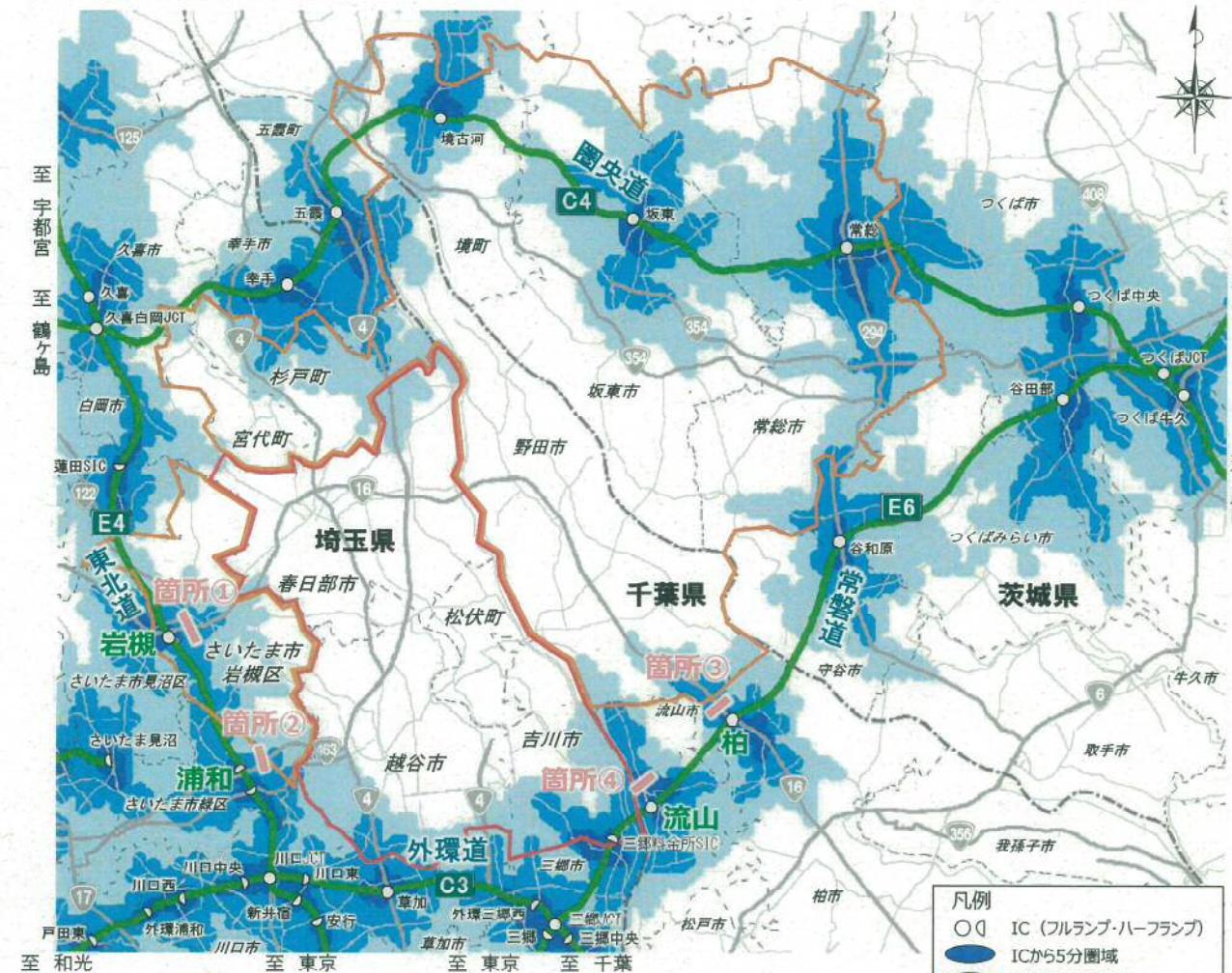
■東埼玉道路の計画道路高と河川氾濫時の想定浸水状況



4. 整備効果～高速ICの利用発着地～

○東北道のIC(浦和、岩槻)、常磐道のIC(流山、柏)を利用する交通の約3～5割が、埼玉県東部地域を横方向に移動し、高速道路を利用している。

■ICからのアクセス時間

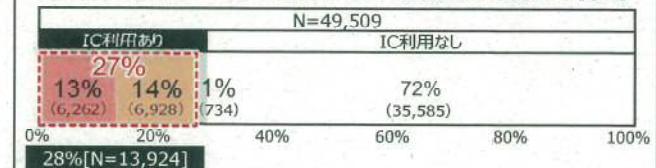


出典:ETC2.0プローブデータ(2018年7月～2019年6月)

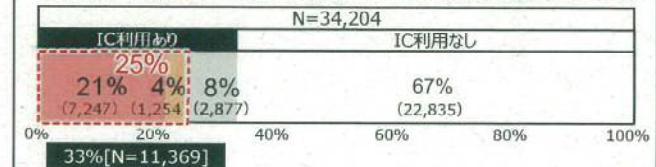
速度:昼間12時間平均旅行速度(データが取得できない区間は10km/hで設定)

【箇所通過サンプルの発着地割合※】

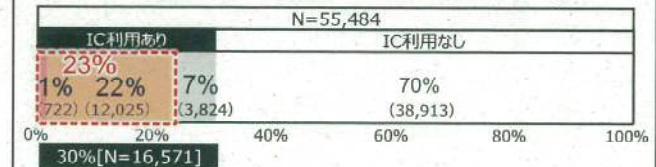
箇所①(国道16号)通過、かつ東北道 岩槻IC利用



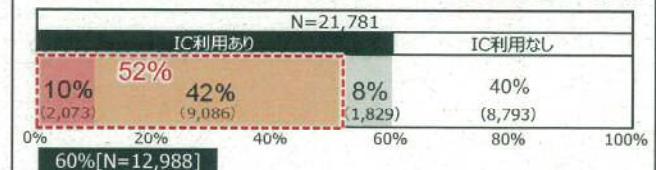
箇所②(国道463号)通過、かつ東北道 浦和IC利用



箇所③(国道16号)通過、かつ常磐道 柏IC利用



箇所④((主)松戸野田線)通過、かつ常磐道 流山IC利用



N=取得サンプル数 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある
※ONランプ利用時の出発地、OFFランプ利用時の到着地を集計

凡例

- IC (フルランプ・ハーフランプ)
- ICから5分圏域
- ICから10分圏域
- ICから15分圏域

埼玉県東部地域の市町：越谷市、吉川市、松伏町、春日部市

東北道、常磐道、外環道、圏央道に囲まれた市町：

さいたま市岩槻区、宮代町、杉戸町、野田市、常総市、坂東市、境町

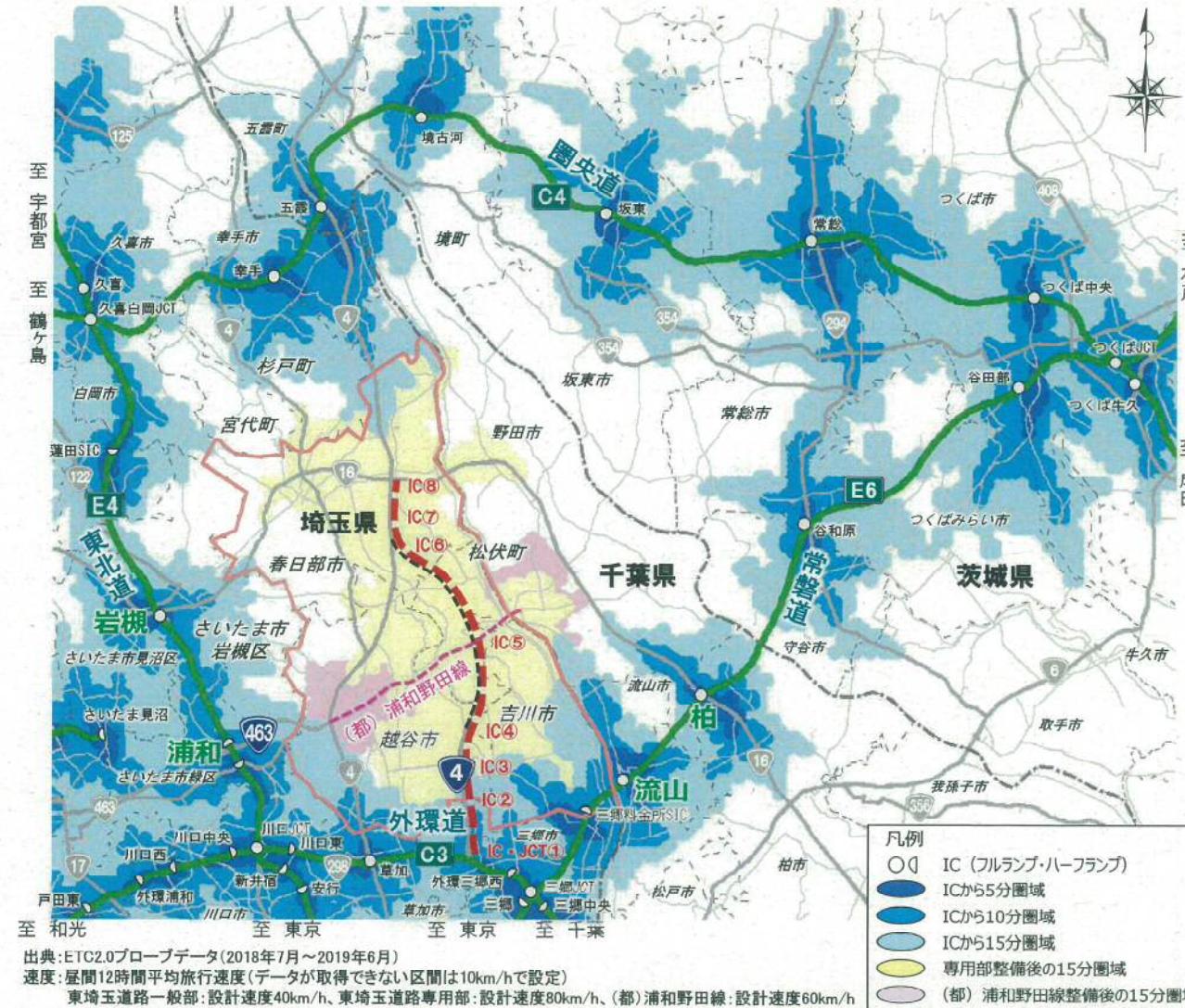
その他市町村

出典:ETC2.0プローブデータ(2018年11月) 6

4. 整備効果～高速ICカバー圏の拡大～

○東埼玉道路専用部の整備により、東埼玉道路一般部や国道463号・(都)浦和野田線と連携し、高速ICのカバー圏が拡大。

■ICからのアクセス時間



埼玉県東部地域※1における
高速ICのカバー圏※2

16% ⇒ 85%
(約7割増加)

埼玉県東部地域※1における
高速ICのカバー人口※2

16% ⇒ 78%
(約6割増加)

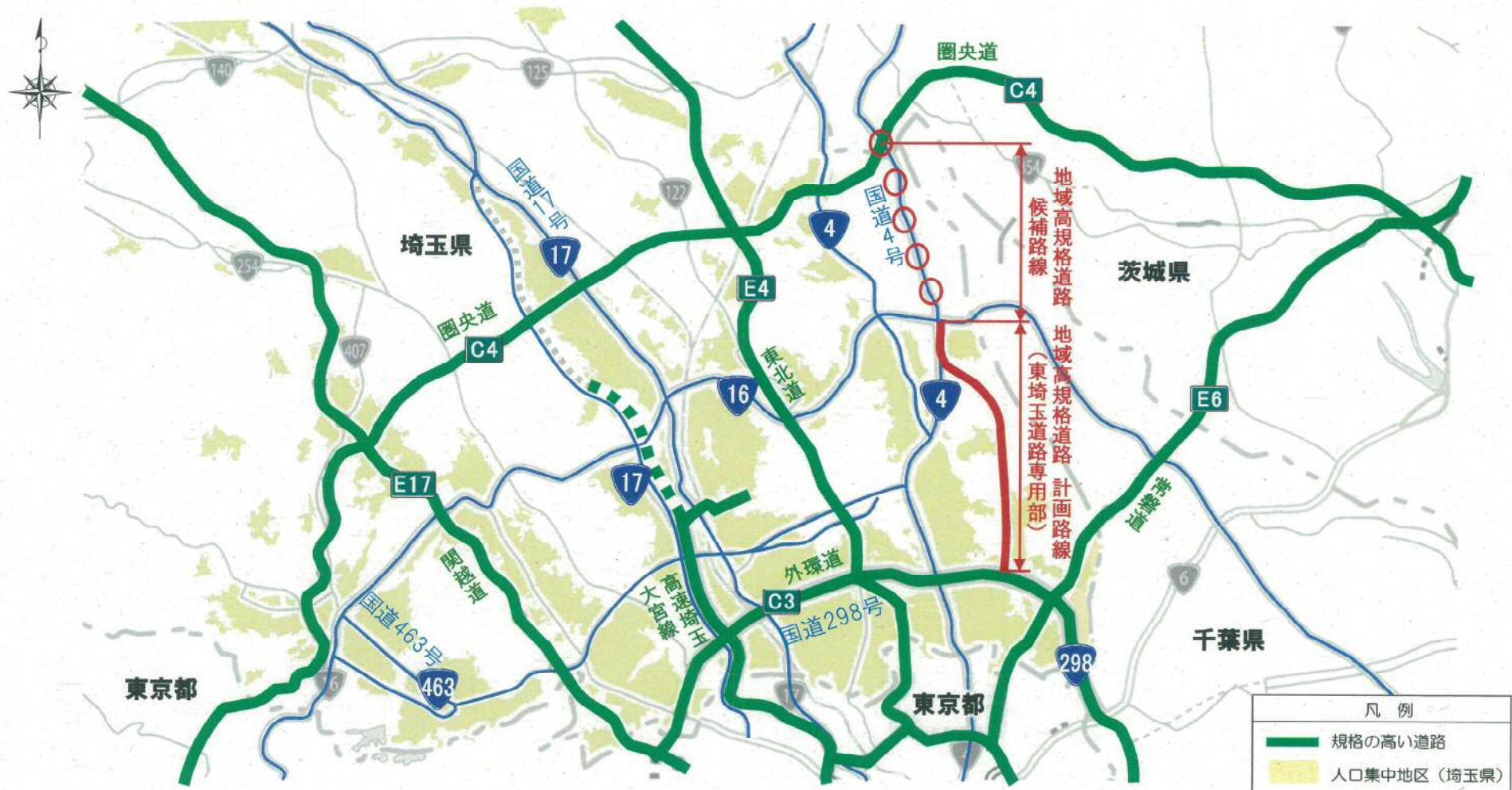
※1 埼玉県東部地域

：埼玉県東部地域のうち、ICから15分圏域以外が
多く残る市町(越谷市、吉川市、松伏町、春日部市)

※2 ICカバー圏、カバー人口：ICから15分圏域以内の範囲の面積と人口

5. 整備手法～埼玉県の道路ネットワーク～

○東埼玉道路専用部は、埼玉県東部地域における規格の高い道路ネットワークの一部を形成している。

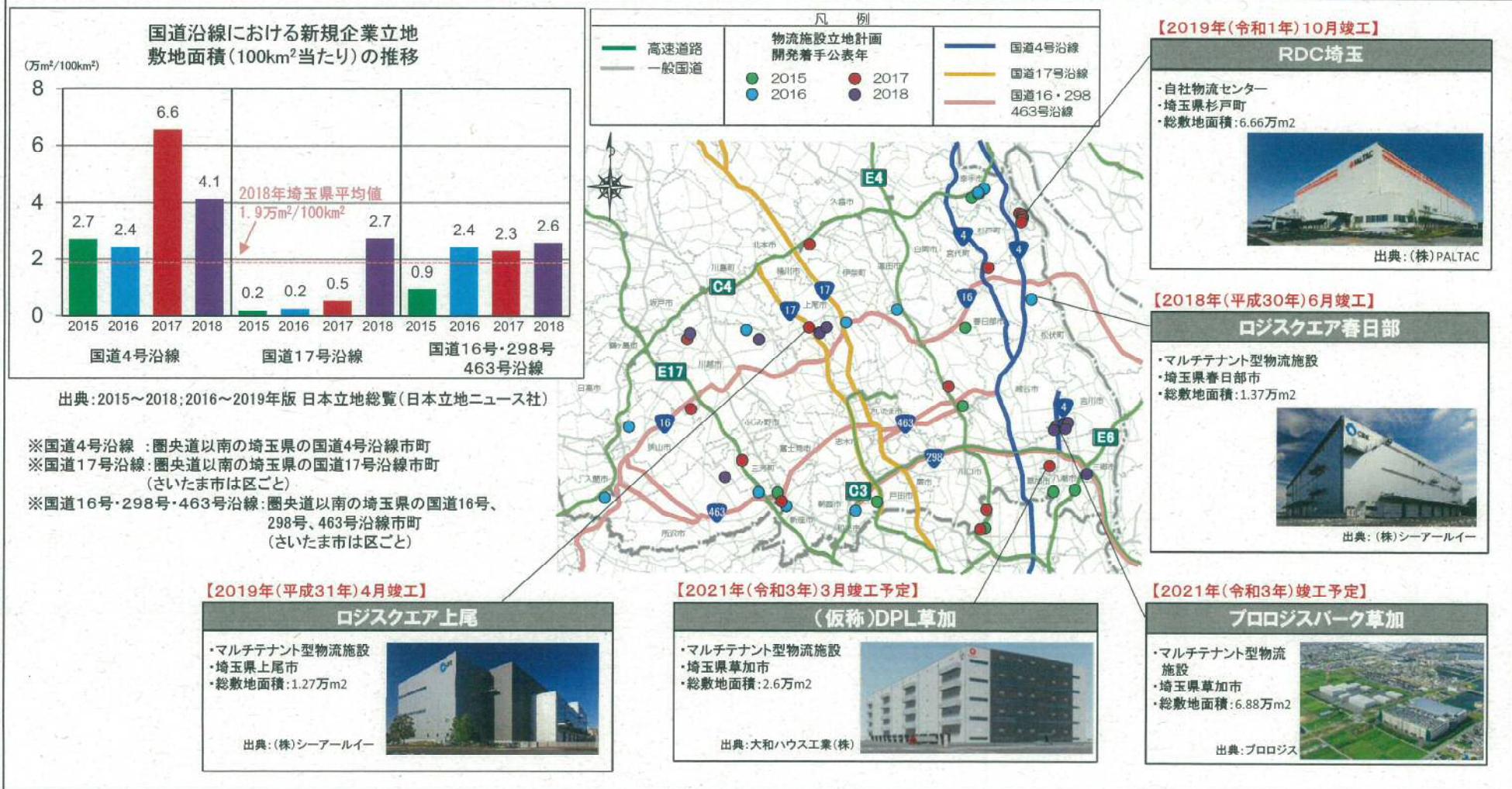


出典：国土数値情報 人口集中地区データ

5. 整備手法～物流施設の新規立地～

- 物流施設の新規立地については、近年、国道4号沿線において顕著な増加傾向にあり、企業立地敷地面積は100km²あたり4.1万m²と最も多く、県平均の2.2倍。
- 草加市では、2021年に大規模な物流施設が竣工予定であり、将来更に周辺道路で交通需要の増大が見込まれる。

■2015年以降の新規企業立地計画の推移



5. 整備手法～外環道～国道16号間の開発状況～

○外環道～国道16号間では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。

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。



松伏・田島地区産業団地

- ・事業面積：約18.3ha (R2年度造成完了予定)
- ・首都圏の30km圏内に位置し、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。



越谷流通業務団地

- ・開発面積：約91.0ha (S57協同組合設立)
- ・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。



東埼玉テクノポリス

- ・開発面積：約35.8ha (H9造成完了)
- ・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。



草加柿木地区産業団地

- ・事業面積：約19.4ha (R2年度造成完了予定)
- ・首都圏の20km圏内に位置し、東埼玉道路の沿線にあり、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」

凡 例

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

出典：埼玉県、各市町の都市計画図より作成

※1「埼玉県工場適地図(平成31年)」

※2「彩の国の区画整理(令和元年6月)」「春日部市商工振興課」

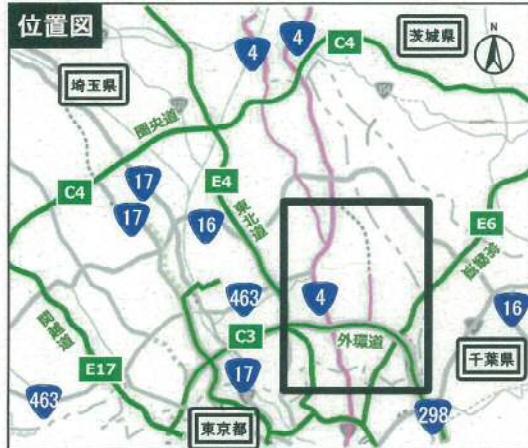
※3「日本立地総覧2017～2019年版」、「各社HP等」

※4「埼玉県大規模小売店舗名簿(平成31年4月)」

5. 整備手法～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
	埼玉県平均※	30.0 Km/h	29.0 Km/h
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
	埼玉県平均※	10.3 万人時間/年・km	11.0 万人時間/年・km

※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

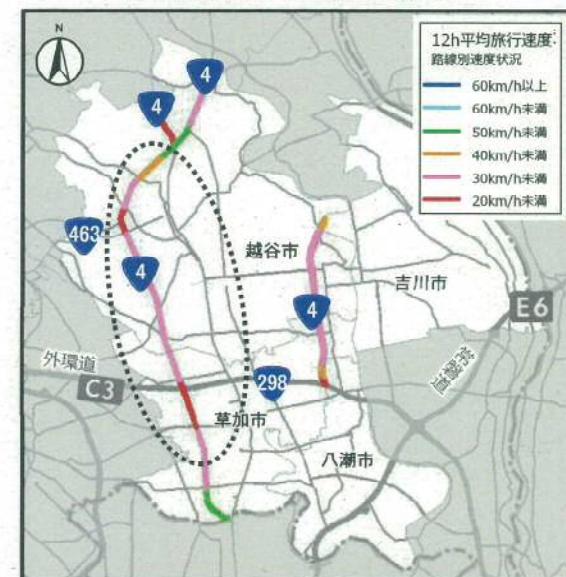
○対象路線
国道:4号、4号BP、東埼玉道路

○当該エリア範囲
草加市、越谷市、八潮市、吉川市

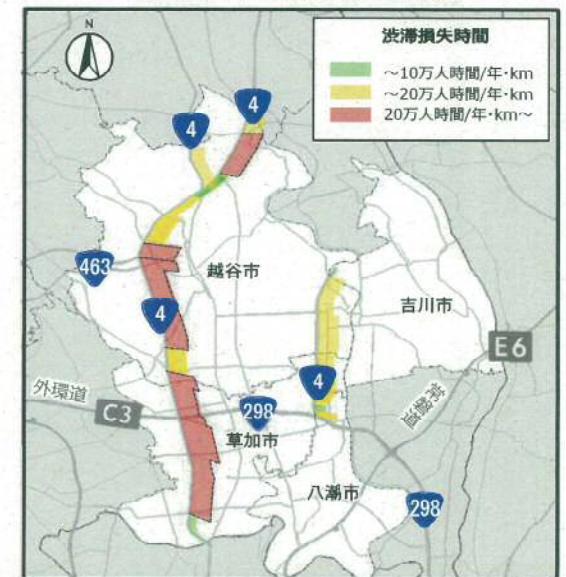
【開通前後の平均旅行速度の変化】



【開通後の平均旅行速度】



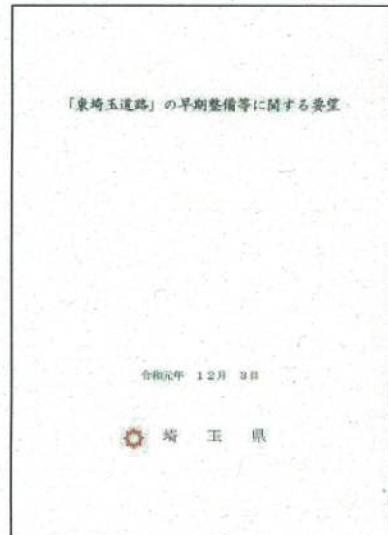
【開通後の渋滞損失時間】



5. 整備手法

- 令和元年12月3日に埼玉県知事から国土交通大臣へ要望を実施。
- 有料道路制度による早期整備を要望。

【要望書】



【要望状況】



【要望内容】

- 外環道から国道16号までの全区間について、自動車専用部の早期事業化すること。
- 自動車専用部の事業の実施に際しては、本路線の重要性や緊急性、公共負担の軽減等を鑑み、**有料道路事業を活用し事業を推進すること。**
- 事業中区間である一般部の早期完成を目指し、用地取得や工事を着実に推進すること。
- 県及び周辺自治体で整備する東埼玉道路へアクセスする道路に対して、国庫補助金や社会資本整備総合交付金を充当し、必要な支援を行うこと。
- 広域的な道路ネットワークの充実を図るため、国道16号から圏央道までの整備計画を早期に具現化すること。
- 真に必要な道路整備を計画的かつ着実に推進するため、道路関係予算全体の拡大を図り、事業推進のため十分な事業費を確保すること。

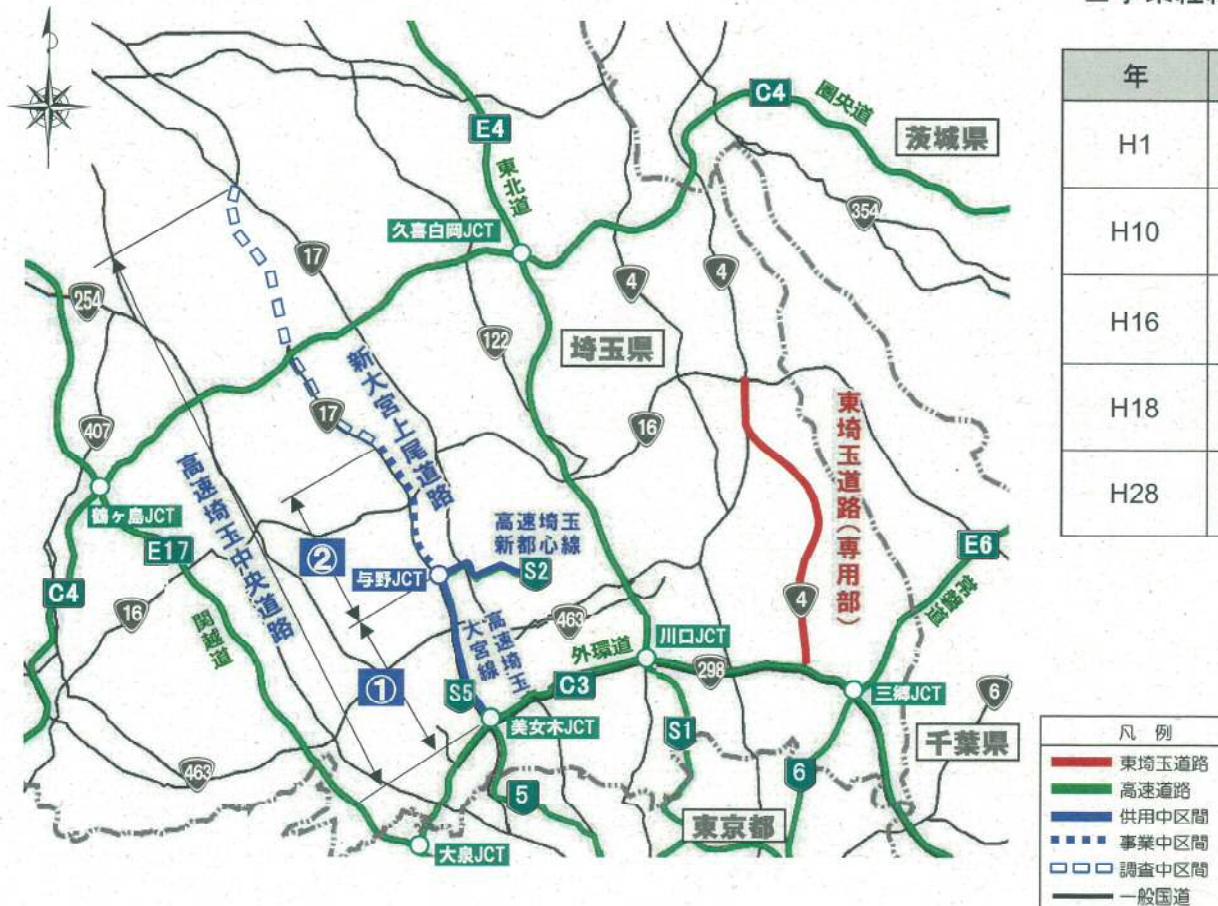
【大野埼玉県知事コメント】

・東埼玉道路の早期供用をお願いしたい。
そのために有料道路制度を活用してほしい。

5. 整備手法～埼玉県中央地域の事例～

- 関越道と東北道の間には、規格の高い道路として高速埼玉大宮線と新大宮上尾道路が位置付けられている。
- 高速埼玉大宮線は、H1年に都市計画決定され、H3年に事業化、H10年に開通した。
- 新大宮上尾道路は、H1年に都市計画決定され、H28年に事業化されており、埼玉県中央地域は段階的に整備を実施。

■位置図



■事業経緯

年	内容	区間
H1	高速埼玉中央道路として都市計画決定	①②
H10	高速埼玉大宮線(美女木JCT～与野出入口)開通	①
H16	高速埼玉新都心線(与野JCT～新都心出入口)開通	①
H18	高速埼玉新都心線(新都心出入口～さいたま見沼出入口)開通	①
H28	新大宮上尾道路(与野～上尾南)の事業化	②

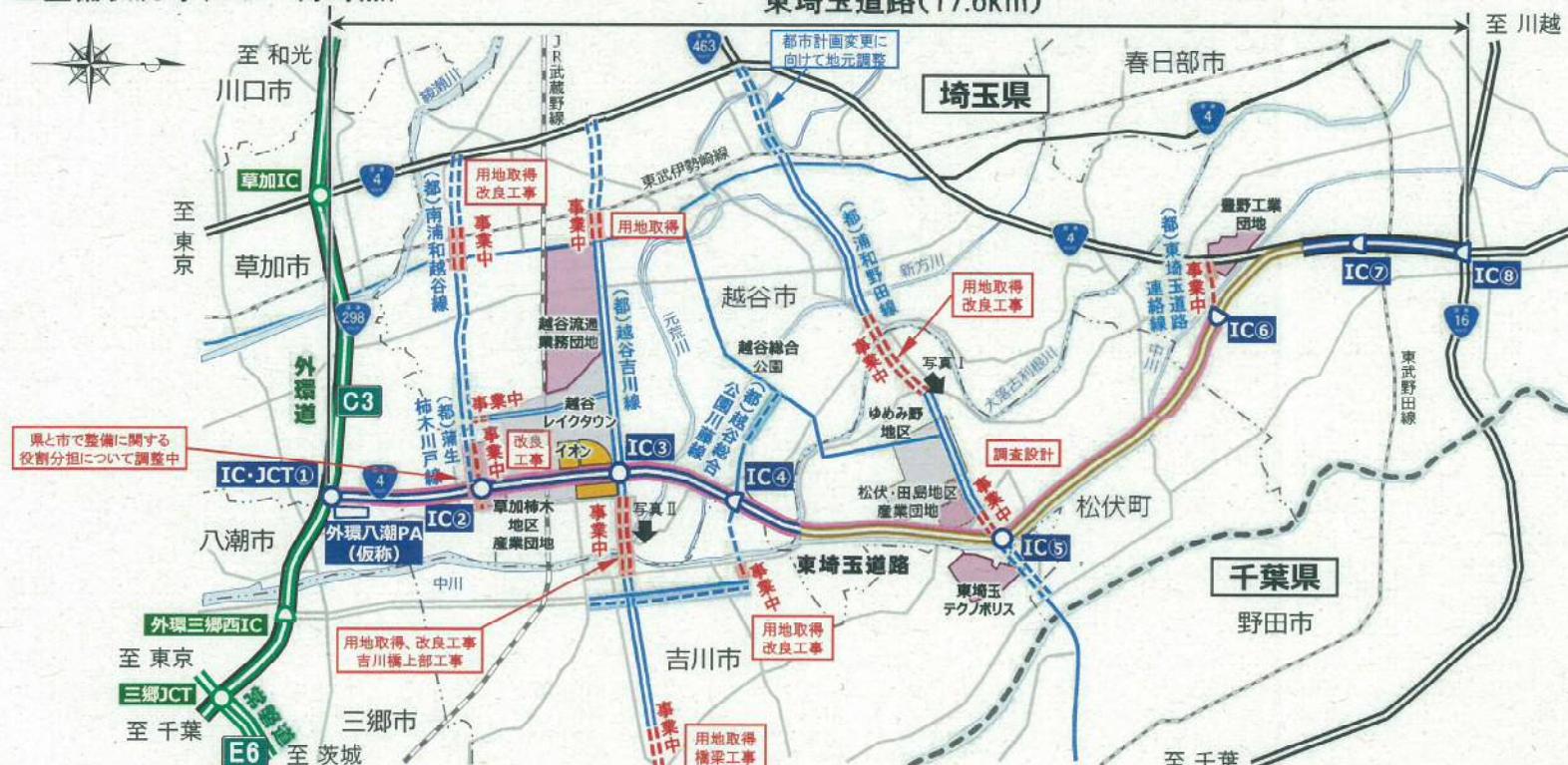
凡例	
■	東埼玉道路
■	高速道路
■	供用中区間
■	事業中区間
□□□	調査中区間
—	一般国道

6. アクセス道路の進捗状況 【埼玉県】



- 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。
- 国や県、沿線市町による「東埼玉道路アクセス道路連絡調整会議」を設置。(R1. 11. 20)
- 県と市町が連携しながら重点的に整備を実施。

■整備状況等(R2. 1月時点)



凡 例	
東埼玉道路	専用部（橋梁） 専用部（盛土） 一般部 新規IC・JCT
アクセス道路	4車 2車 4車 現道あり 現道なし 2車 4車 4車 現道あり 現道なし 2車 4車 2車
その他道路	6車 4車 4車 2車 4車 2車
	高速道路 一般国道 主要地方道・一般県道 外環道IC・JCT

出典: 埼玉県、各市町の都市計画図



■概要

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