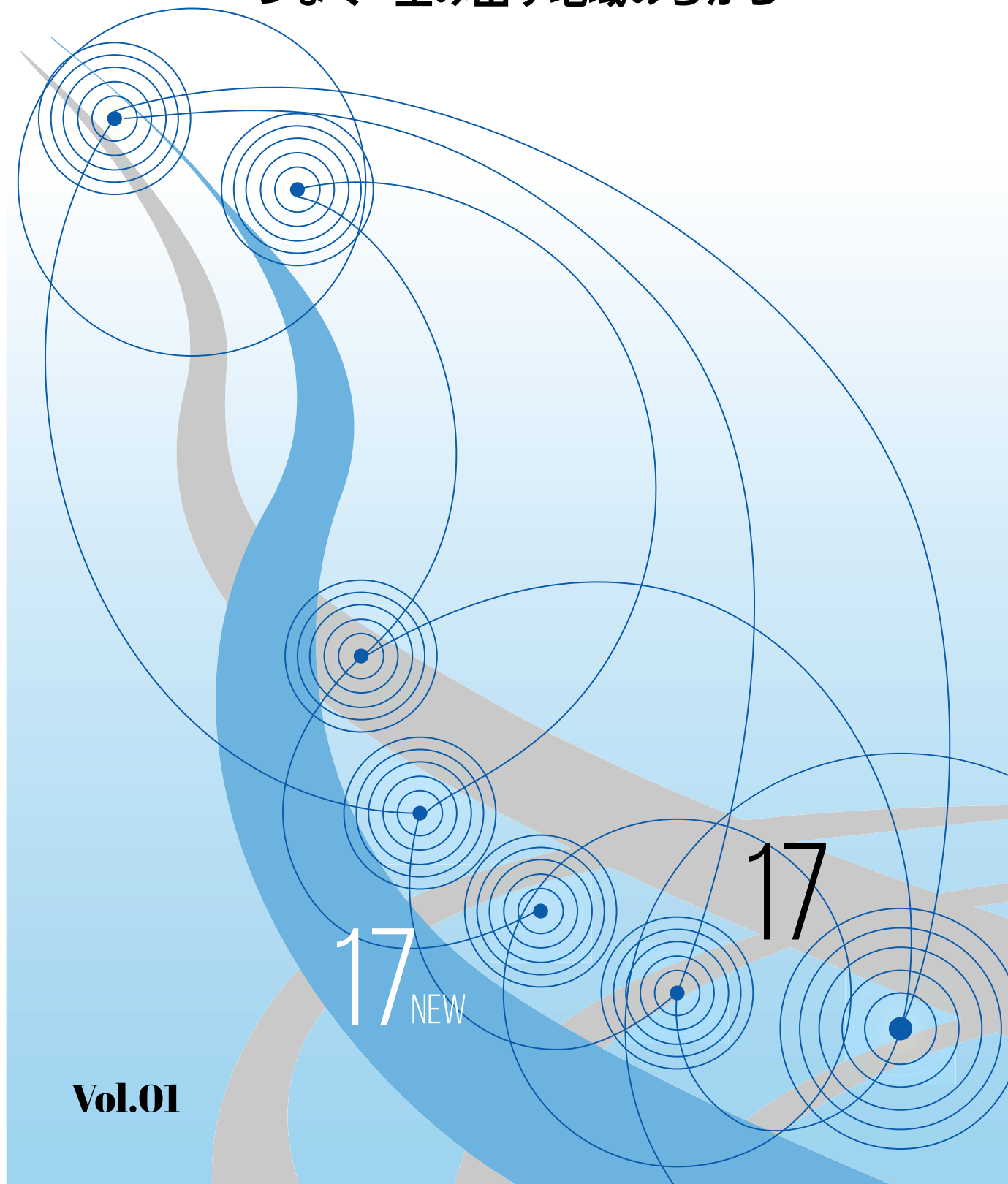


新中山道

～つなぐ・生み出す地域のちから～



17 NEW

17

Vol.01

さいたま市が持続可能な都市であるために

持続可能な都市で

あり続けるために、

決然とあらゆる手を講じてきた

清水勇人さいたま市長。

さいたま市の将来都市像
においても、道路は

重要なファクターでした。



さいたま市長
清水 勇人氏

さいたま市は交通の要衝

さいたま市は浦和・大宮・与野の3市が合併した後岩槻市が合併し、平成17年4月に現在の形になりました。その大きな特徴として言えるのが、交通の要衝であるという点です。

新幹線6路線の結節ポイントであり、JR、私鉄各線も乗り入れています。道路で言えば、国道17号線を軸に、首都高の延伸としての新大宮上尾道路の整備も進もうとしており、圏央道との接続ポイントとしてのプレゼンスを高めています。物流拠点として、近隣では倉庫などの物流施設が増えていることは皆さんもご存知のとおりです。

また、さいたま市は2018年に人口が130万人を突破し、今も増加傾向です。特に若い世代が子育てをしやすい街として選んでくれているのは、市が長年「環境」「教育」「健康・スポーツ」の分野に取り組んできたことが実を結んだ結果だと思えますが、都心へのアクセスがよいこと、市内の移動も容易であるなど、

交通網が発達し、利便性が極めて高いことも主要な要因のひとつだと思います。地震などの緊急時には首都機能の一部を移転することも期待されているように、災害に強い街であることも、さいたま市の重要な要素のひとつです。

このように、さいたま市は海を持たない内陸型都市としての強みを活かし、360度になたつて、都市と都市をつなぐ役割を果たすようになってきたと言えるでしょう。さいたま市は今や、首都圏という巨大な市場のゲートウェイとしての機能を果たすことが期待されているのです。

東日本連携の要に

特に期待されているのが、東日本の玄関口としての機能です。

政府が掲げた「国土形成計画首都圏広域地方計画」では、大宮が東日本の「対流拠点」に位置づけられています。これからの日本は、それぞれの都市が魅力を磨き、ネットワーク化する「スーパー・メガリージョン」を形成し、国際

的な地位を高めて行く必要がありますが、東日本全体を広大な経済圏に見立てたとき、さいたま市が人やモノが循環する拠点になるといえるのです。

さいたま市でも、東日本の玄関口として、4年前から検討を重ね、2019年3月28日に「東日本連携センター（愛称…まるまるひがしにほん）」を大宮駅東口にオープンしました。ここは、東日本各地の物産の紹介をするなど、シティプロモーションの場所として利用してもらうだけでなく、地方の企業同士がつながり、新たなビジネスを始められるようなビジネスマッチングの機能や、さいたま市民、観光客、ビジネスマンなど多様な人がコミュニケーションを取れる交流の場としての機能も持たせていく予定です。いわば東日本全体を盛り上げる役割を果たすこととなりますが、これからの日本では、他の地域、都市に貢献できることが、都市が持続可能な成長を続けるうえで必要なことだと考えています。

また民間主導の取組みとして、市内の商業施設の「軒先」で、東日本の物産を販売する「軒先マルシェ」を実施し、大変好評を博しました。東日本の観光の入り口として、さいたま市自体

も観光地としての人気を高めていきたいと考えております。

持続可能な都市と道路

持続可能な都市であるために、これからのさいたま市に必要なことのひとつが、さらなる道路整備です。

国道17号は、江戸時代には中山道として、現在では東京と新潟をつなぐ幹線道路として、文化、経済、産業の交流に大きな役割を果たしてきました。市民の皆さまの生活や地元の経済を支えるための動脈でもありました。しかし、「住みやすいまち」の理由として「交通の利便性」が挙げられる一方で、「渋滞が多い」といったご意見が多いのも事実です。物流業においても、圏央道へのアクセスを強化してほしいという要望が上げられています。新大宮上尾道路が事業化されさらに、首都高埼玉大宮線から圏央道までの17号沿いのルートが自動車専用道路として接続されれば、渋滞が緩和され、地方と首都圏をつなぐ物流のコスト・時間の削減にもつながり、首都圏全体の生産性向上にも役立つに違いありません。

また、道路というハードを整備するだけでは、その効果は十分に発揮されません。ハードとともに、ソフトも整備することが必要です。その象徴的な事例が「まるまるひがしにほん」ですが、このように道路整備に合わせて、ソフト面の整備に努めることが、これからの市が果たすべき役割だと考えています。

新大宮バイパス、上尾道路、新大宮上尾道路といった道路の整備が進んでいます。これらを指して「新中山道」と呼ぶそうです。持続可能なまちづくりでは、人とモノと情報が集まり、流通することが重要であり、今後、新中山道がその主要な役割を果たすことに期待するとともに、市としても、その効果を最大化するために努力していきたいと思えます。



まるまるひがしにほんの外観

道路整備はさいたま市の経済発展と表裏一体

4市が合併して誕生した「さいたま商工会議所」は全国有数の規模。

そこで取り組まれる地域経済活性化の施策には、「道路ネットワーク」の観点が不可欠です。



埼玉県商工会議所連合会 会長
さいたま商工会議所 会頭
佐伯 鋼兵氏

東日本の玄関口としてのさいたま市

さいたま商工会議所は会員1万2000の事業者を擁する全国でも有数の商工会議所です。会員企業の99%が中小企業ですが、世界的に知られた企業もあり、製造業、物流業も多く点在し、経済環境にも恵まれています。

その理由のひとつに、さいたま市が交通の要衝の地としての機能を高めてきたことがあります。

もともと国道17号は旧中山道をもとに整備されたもので、東京への玄関口として機能してきました。戦後、東京オリンピックを機に整備され、その後も段階的に拡幅されてきた、まさに埼玉県の大動脈とも言える道路です。また、関越自動車道、東北自動車道に続いて、外環道、圏央道の整備が進む中、高速道路の結節点としても存在感を増してきています。鉄道でも、大宮駅に新幹線6路線が集中しており、まさに日本の玄関口となっています。

こうした交通の便の良さが、さいたま市への

企業移転を促し、地域経済の活性化をもたらしています。特に近年では、首都機能を地方へ移転する動きが加速し、大手製造業のさいたま市移転が目立ちます。また、高速道路へのアクセスの良い郊外エリアには物流業の拠点が多く作られるようになりました。さいたま市の産業は、交通網の整備と一体になって進んできたといえるでしょう。

次世代産業も「道路」が拓く

今、次世代の産業として、商工会議所が力を入れているのが観光産業です。交通網の結節点として、アクセスが良く、常に人が集まる下地ができています。観光産業は紐づく産業の裾野が広く、直接・間接での経済効果が非常に大きいですから、取り組まない手はありません。

埼玉県内では、川越、越谷が歴史的観光資源で人気を集めています。実はさいたま市も、太田道灌が手がけた「岩槻城」の遺構も残っており、これを使った「さいたま城下町構想」を打ち出しています。全国20の政令指定都市のう

ち、12市が旧城下町ですから、13番目の城下町の市として名乗りを挙げ、あらたな観光地として知名度を上げたいと思っています。

そのために必要なのが、さらなる交通網の整備です。都心からのアクセスでは、地下鉄7号線の延伸が期待されていますが、道路を使った観光客流入がもっとも期待できる分野ですから、17号バイパスの整備、高速道路へのアクセス、高速道路同士の連携等、解決したい問題はまだまだたくさんあります。

また、当商工会議所では、さいたま市と連携の上、今年3月に大宮駅東口に「東日本連携センター」を開設し、東日本全体の活性化にも協力する体制を整えました。新幹線の路線にある25の自治体が参画するビジネスプラットフォーラムで、観光や物産の情報発信を行うとともに、東日本のさまざまな企業が集まり、ビジネスマッチングする機会と場を提供していく予定です。新幹線のターミナルステーションとして、大宮駅の駅ナカが盛り上がりつつあるように、交通の要衝の地として、さいたま市全体が、観光やその他の産業のターミナルとなって盛り上がりつついくことに期待しています。

道路整備と経済発展は一体のもの

このように、さいたま市の発展において、経済と道路は表裏一体のものでした。今後さらなるさいたま市の経済発展のために、大動脈である国道17号をはじめとする道路の整備は非常に重要です。

今後ぜひ進めていきたいのが、まずなんといっても南北ルートの渋滞緩和です。これは、さいたま市を目的とする車と、東京を目的として通過する車が集中してしまっていることが原因のひとつ。17号整備が進められていますが、ぜひ、そうした棲み分けが可能な道路にしてほしいと思います。

また、埼玉県では伝統的に東西軸をつなぐルートが弱いという特徴がありました。東京から放射状の伸びるルートは多くあるのですが、そこを東西につなぐ道がない。圏央道、外環道で幾分緩和されましたが、特に物流業など産業の発展のためには、もっと利便性を向上させる必要があると感じています。

こうした道路整備は、何も経済産業だけのためではありません。2018年に、さいたま

市の人口が130万人を突破しました。住みやすい町、子育てしやすい町と評価を頂いている結果だと思えますが、そうした暮らしやすさを支えているのが道路整備だということも忘れてはなりません。

道路整備は、地域に与える効果が大きいのにも関わらず、その情報があまり伝わってきていないのが残念だと常々感じています。今後は一層の情報提供を、そして私たち経済界はもとより、住民の皆さんに向けても情報を発信し、道路についての理解を深めるようにしていただければと思います。それが未来のさいたま市を思い描くヒントにもなり、さらなる活性化につながっていくに違いありません。



さいたま城下町構想「岩槻城址公園整備イメージ図」

道路網拡充で埼玉県の潜在力を発揮

新大宮上尾道路は、地元住民、地元経済に大きな恩恵。
圏央道まで延伸されれば、波及効果は県内全域に。

武蔵野銀行の概要と 取り組みについて

当行は、埼玉県で唯一の地方銀行です。大宮に本店を構え、県内を中心に98か店の店舗網を有しています。

当行では、創業以来変わらない「地域共存」、「顧客尊重」の経営理念のもとで、法人のお客様に対しては、事業性評価に基づく融資の実践や技術支援などに繋がる本業支援の取り組み、事業金融やビジネスマッチング、M&Aなどお客様の成長ステージに応じた最適なソリューション提供に努めています。また、地方創生の取り組みとして、公共インフラ・施設の更新などに係るPFI事業のサポートに努めているほか、大宮駅東口など各地で進展する再開発事業にも積極的に関与すること

で、住みやすく活気あるまちづくりへの貢献を目指しています。

大宮・上尾周辺の道路の 現状について

当行本店がある大宮は、鉄道の町として発展してきました。今日では、「東日本対流拠点」と言われるほど、新幹線網の結節点として重要な位置にあります。

新大宮上尾道路と並行する高崎線沿線は、東京方面への通勤の利便性が高いことから、高度成長期からバブル期にかけて大幅に人口が増加しました。

沿線には住宅地が連なっていますが、車で移動となると、高速道路へのアクセスポイントまでが遠いうえ、南北の大動脈である国道17号線は慢性的に渋滞が深刻です。



武蔵野銀行 取締役頭取
加藤 喜久雄氏

この地域には、様々な業種で元気な企業もたくさんありますが、客先回りや物流業務などのビジネスの面でも、やはり道路事情は決して恵まれていないのが実情です。

新大宮上尾道路開通の効果について

高速道路が開通して既存の道路の渋滞が解消すれば、仕事の効率化が図られて、労働生産性が向上します。「労働生産性の向上」は、人口減少社会に突入した日本の成長戦略のキーワードです。また、昨今の国民的課題である「働き方改革」を実現するための必須条件とも言えます。

現状、新大宮上尾道路の区間に該当する一般道の渋滞損失時間は、新大宮バイパス・上尾道路で年間167万時間、国道17号(現道)で85万時間になると聞きました。

新大宮上尾道路の開通によって、仮にこの渋滞時間が半分になるとすれば、(日本の1人当たり年間労働時間は1,710時間(2017年)ですから)同じ仕事をするのに737人分の労働力を節約できる計算になります。

渋滞の解消は、地域住民の生活の質の向上にもつながります。

交通利便性が良くなれば、住宅地としての価値も高まります。先程の渋滞時間の半減は、別の言い方をすれば、地域住民全員に毎年3時間半の余暇をプレゼントする程の効果があるとも言えます。

圏央道までの延伸について

圏央道の開通により、埼玉県内の高速道路整備は大きく前進したと感じています。そうなるに次に望まれるのは、圏央道と都心方面を結ぶ高速道路の一層の充実です。

新大宮上尾道路に関しては、「圏央道と接続してはじめて所期の効果が発揮される」との声がたいへん多く聞かれます。それによって、関越道や東北道から東京方面への高速道路ネットワークが拡充し、日頃の渋滞回避や大規模災害時のルート確保に大きく貢献することでしょう。

その場合の経済効果は、沿線地域に限らず、県内全域に広く波及すると考えられます。とりわけ、私共のような大宮を本拠地とする

企業にとっては、大きなメリットがあります。新大宮上尾道路が圏央道とつながった場合、県内の93営業店うち、30か店位が、車で本店に駆けつけるときに利用すると思われるからです。

県内一円から県庁所在地までの所要時間が短縮されれば、face to faceで議論を深める場面も頻繁になり、自治体間の連携強化などにもつながるのではないのでしょうか。

埼玉県の将来展望について

埼玉県は、首都圏に位置する利便性と、豊かな自然環境、災害の少なさが共存する恵まれた地域です。

古くから中小企業が集積し、労働力も豊富な地域でしたが、近年の企業立地や人口動態をみると、その優位性は一段と高まっていると言えます。

埼玉県の持つ潜在力を今後一段と開花させるためには、県内の高速道路網の整備が、重要な役割を果たすと考えられます。

道路ネットワークで変わる物流

物流不動産を扱う(株)シーアールイー(CRE)は、日本の物流の未来を切り拓こうとしています。そして、その未来の物流を支えるのが、密な道路ネットワークであり、結節点としての埼玉です

変わる物流業界

株式会社シーアールイー
取締役執行役員 物流投資セグメント
セグメントリーダー
小泉 武宏氏



株式会社シーアールイー
取締役執行役員 経営戦略部門
部門長
山本 岳至氏



CREでは、2019年4月に賃貸物流施設「ロジスクエア上尾」を竣工したところで、国道17号線、上尾道路沿いで、物流拠点としてはこの上ない立地。現在、私たちが開発を進めている物流拠点の約8割が埼玉県に集中していますが、これは、物流業界の大きな流れの影響を受けてのことです。

ひとつは、物流拠点としての立地メリットが湾岸エリアから内陸部に拡大してきたこと。湾岸エリアは飽和状態で地価も高く、労働力を確保するのも大変ですが、この数年で外環道・圏央道の整備が進み、地価が比較的安価な内陸部に拠点を移す動きが加速しています。特に埼玉県は360度が道路ネットワ

ークでつながっているために、全国へ物流を横展開する上で非常に利便性が高いことも認識されてきています。

もうひとつは、物流施設開発事業者の台頭です。2000年代初めから外資系の物流デベロッパー大手が日本市場に参入し、大型の賃貸用物流施設の開発を始める一方、多くの日本企業が、コスト削減のために物流業務を3PL事業者へアウトソーシングするようになったため、ノンアセット型3PL事業者の施設賃借ニーズと相まって、この新しい物流施設の開発が飛躍的に伸びたのです。

この新しい物流施設は、昔のいわゆる「倉庫」とは全く違い、モノを置いておくためではなく、どんどん荷物を流していく「回転する物流」「早い物流」を実現するため、以前よりも多くの人手を要するようになっています。



物流に求められているもの

CREは、1964年に設立された倉庫のマスターリースを主な業務とする会社でしたが、こうした動きを受けて、主に3000坪〜6000坪ほどの中規模物流施設の開発を手がけるようになりました。

こうした現代の物流施設に求められているもののひとつは、まずは立地の良さです。幅8メートル以上の道路に面しているのはもちろんですが、逆に幹線道路だと左折イン・左折アウトしできないため、幹線道路から信号のある交差点を経てアクセスできる道路に面していることが理想。ロジスクエア上尾はまさにその形です。圏央道からも近く、都心へのアクセスもよい。

最近テナント企業の皆さんが特におっしゃるのが、この都心部へのアクセスと、広域物流を両立したいという要望です。全方面への道路ネットワークが可能という内陸部のメリットを活かしたいというニーズが高まっています。この点、埼玉県が一層魅力的な開発拠点であることは言うまでもないでしょう。また、労働力確保の観点から、通勤しやす

い立地、働きやすい環境を整えることも求められるようになりました。現代の物流では、施設でギフトパッケージするような「流通加工」等、高付加価値型の物流のニーズも高まっています。大量の人を雇用し、働きがいのある職場環境を提供するのも、現代の物流施設の大きな役割なのです。

道路と物流施設

このように埼玉県南部は潜在的な物流拠点ニーズは高いのですが、上尾近辺でも、CRE以外に賃貸物流施設はなく、まだまだ供給は十分ではありません。

今、このエリアは道路整備がさらに進められるエリアだと聞いています。道路ネットワークの整備が進むほど、内陸部の物流施設は利用価値が高くなります。逆に物流施設ができれば、道路にとっても利用者が増え、重要度も増していくことになるでしょう。このように道路ネットワークと物流施設は相乗的に効果を高め合う関係にあります。その意味で、今後の新大宮上尾道路や、その先の上尾道路の整備には、大いに期待しています。熊谷バイパスまで視野に入ってくると、さらに新し

いものの流れ、新しい物流の可能性が見えてきます。

また、今後は埼玉県の行政にも期待しています。物流施設はクリーンで多くの雇用を生み出す地域の主産業のひとつとして地域の活性化に寄与するものと確信しております。一緒に地域を盛り上げて行けたらと思います。



ロジスクエア上尾完成予想図

新17号はみんなで創る、みんなの道路

卸売と冷蔵の一貫通貫事業により、
関東一円の物流センター機能を保有する埼玉県魚市場。
今見つめる先には、「みんなの道路」がありました。

関東全域の物流拠点を担う ハブ市場

埼玉県魚市場は関東圏では珍しい民間企業が運営する民営市場です。北関東全域に展開している卸売事業と関東一円を網羅する冷蔵事業を両輪としながら、市場運営事業も行っていきます。

主要商品は、生鮮水産物と冷凍農産品。卸売事業の中枢を担う水産物の多くは、三陸沖を望む宮城県の気仙沼漁港や全国屈指の漁港町・千葉県銚子市方面から日々集荷しています。

埼玉の交通の要衝である国道17号と県道35号に挟まれ、国道16号にも簡単にアクセスできる埼玉県魚市場の立地条件は、関東圏の市場の中でも群を抜いています。この利点を最大限に活かして、今では食品メーカーと量販

店の配送センターの中継基地となり、物流センター機能を果たす一時保管庫としても、関東全域で広く利用されるようになりました。

その一方、近年は消費者の魚離れが進み、プロの顧客も年々減少の一途を辿っている状況で、埼玉県魚市場の認知度もまだまだ低いです。なんとかして市場の活性化を図ろうと思っ

てやり始めたのが、毎月第3土曜日の「お客様感謝DAY」、毎年7月と10月の「味覚祭」など、一般のお客さんに向けたイベントでした。

婚活BBQや鍋祭など、ひと味違ったイベントも実施しています。東京や神奈川から多くのお客さんが来てくれますね。最近は、バスツアーの誘致も始まりました。市場見学や多種多様なメニューがそろった食堂でランチを楽しむ観光客で、平日の午後も賑わいを見せるようになりました。



株式会社埼玉県魚市場
代表取締役社長
鈴木 清氏



株式会社埼玉県魚市場
冷蔵部工場長
中山 聡将氏

新17号に寄せる熱い期待

こうして他地域の多様な世代の方が訪れるようになったのも、やはり国道17号をはじめとした道路整備の恩恵です。道路インフラは産業や経済を進展させ、地域活性化を実現するための不可欠な基盤であり、埼玉県魚市場にとっては、近年注力している北関東方面への販路拡大のライフラインでもあります。

しかし、道路ネットワークの拡充によって、新たな課題も生じています。例えば、圏央道の開通によって、茨城県の量販店や卸売業者が埼玉県内に販路を広げていて、市場競争が激化した状況にあります。また埼玉県魚市場に来るとほとんど変わらない時間で同県内の市場に行けるため、埼玉県北部の量販店が仕入れに行くケースも増えています。

この現状を踏まえて、新17号整備にあたって、今後ぜひ進めていただきたいのが南北ルートへの強化です。10年単位での整備となると、今の状況が定着化してしまう恐れもある中で、競争力強化のためにも、できる限り早くつないでほしいと切に願います。整備が進めば、時間のロスが軽減され、よりスム

ーズな輸送業務が可能になり、昨今深刻化しているドライバーの労働時間の問題の緩和にもつながると期待しています。まずは桶川方面までをつないでいただけたら本望ですね。

「みんなの道路」を共有し、協力し合う

今後新17号整備の推進に伴い、埼玉の経済や産業がさらに活性化することは間違いないでしょう。他地域との交流が活発になることで、新規事業の創出機会が生まれて、埼玉県独自の商品の提供や魅力の発信も、格段に盛り上がっていくでしょうし、熊谷方面まで延びていけば、人口増加の基盤となって商業的にも大いに発展すると思います。

そんな未来を叶えるために重要なのは、新17号が「みんなの道路」という意識を私たち一般市民の一人ひとりが持つことだと考えています。国の道路というよりは、「自分たちの庭に良い道路ができる」というくらいの気持ちで、「みんなで作る道路」として共有してどんどん広めていけば、行政機関や整備に関わる組織や団体とも協力し合うことができますよね。その第一歩として、まずは埼玉県魚市場のウェブサイトを通じて呼びかけてい

きたいと思います。新17号の完成は、埼玉県魚市場で働く私たちにとっての夢。ぜひ良い道を開発して、早くその夢を実現してほしいですね。



鮮度が命のマグロ。せりは、10分ほどで100本前後が完売する

毎朝0時を過ぎると、日本全国各地や海外で獲れた生鮮品が、続々と市場内に集荷される。

道路が支える美味しさの秘密とは

地域密着型だからこそ、外とのつながりを大切に作るアカシエ。その美味しさの秘密のひとつは道路にあったのかもしれない。



株式会社アカシエ
代表取締役 シェフ・パティシエ
興野 燈氏

道とともに育ったアカシエ

実は「アカシエ」は17号線に育てられたんですよ。17号は交通量が多いので、ここに店すればきつと通りかかる車や人の口コミで広まるに違いないと思って、派手な壁にしたのもそのため（笑）。出店から10年、ここまですべて地元で有名になれたのは、17号のおかげといえるかもしれません。

私は、ケーキ屋がこの先の日本で生き残っていくためには、地域密着型でなければならぬと思っています。そして、実は、そのために必要なのが外とのつながりなんです。

例えば、さいたま市の皆さんは品質の高いものを求めていますから、常に全国のこだわりのフルーツを手に入れなければなりません。私自身生産地に足を運んで、納得の行く



フルーツを、意気投合した生産者の方から買わせて頂くようにしています。そんなストーリーのある、こだわりのフルーツでケーキを作る、それがさいたま市の皆さんに認められる美味しさの理由のひとつになっています。また、定期的に都心のデパートや催事に出展して、うちの美味しさ・価値を広く知ってもらおうようにもしています。そうやって外部で評価されることが、さいたま市民の皆さんにとっての価値にもなり、アカシエを町の誇りだと思ってくれるようになります。

新17号、新中山道への期待

そんな外との結びつきのうえでも、やはり道路が重要です。都心へケーキを運ぶのも、フルーツが全国から集まってくるのも道路ネ



店内は、ナチュラルテイストで焼き菓子やフルーツも販売。
ショーケースの後ろは板チョコをデザインした壁など遊び心もいっぱい。

ネットワークがあればこそです。新17号線に期待するのは、より便利な道路ネットワークの拡充と、生活道路である17号線の渋滞緩和です。開通すれば、県北からのお客さまが増えるきっかけにもなるでしょう。今、アカシエにいらっしゃる上尾や桶川からのお客さまはまだまだ少ないですが、新17号が通ったら増えるような気がします。その時は上尾のほうに「ようこそアカシエへ！」と看板を出してもいいかもしれませんね（笑）。もちろん、アカシエだけでなく、さいたま市全体のビジネスチャンスが増えることも間違いありません。

今後新17号線の整備を進めるに当たっては、その開通のメリットとデメリットを地元の実業者にしっかり伝えて、一緒に議論してほしいですね。道路整備には必ず賛否両論がつきまとうものですが、肯定・否定両方の声を適切に拾ってほしいと思います。

道路が整備されるということは、良いことも悪いこともあるかもしれません。しかし、新しい道路は、新しい出会いや新しい体験そのものでもあります。それを活かすも殺すも私たち事業者次第かなと思います。



甘みと酸味のハーモニー「タルト・フリーズ・トチオトメ」。



手前は狭山茶の香りと味で飾り立てた「サヤマニール」。奥はナッツ好きならマスト・パイの「デリス・マカダミア」



地域と共に創る道路

新大宮上尾道路・上尾道路（新中山道）

——地域の発展を目指して——

さらなる道路ネットワーク整備に向けて

大宮国道事務所は、埼玉県内の国道4号、16号、17号の整備、管理を担当しています。

平成29年2月に首都圏中央連絡自動車道の茨城県区間が繋がり、平成30年6月に東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）が開通するなど、埼玉県をとりまく道路ネットワーク整備が進んでいます。さらなる道路ネットワーク整備に取り組んでいます。

特に、現在の国道17号や、国道17号バイパスについては、交通容量の不足、バイパス機能が十分に発揮されていない等による渋滞が発生していることから、埼玉県の中央部を南北に縦断し東京外かく環状道路と首都圏中央連絡自動車道をつなぐ自動車専用道路である新大宮上尾道路、首都圏中央連絡自動車道に接続しさいたま新都心へのアクセス強化など



大宮国道事務所長
大儀 健一



国道17号現道(天神二丁目付近)の交通状況



国道17号バイパス(新大宮バイパス)の交通状況

幹線道路網を形成するバイパスである上尾道路などの事業について、推進しているところです。

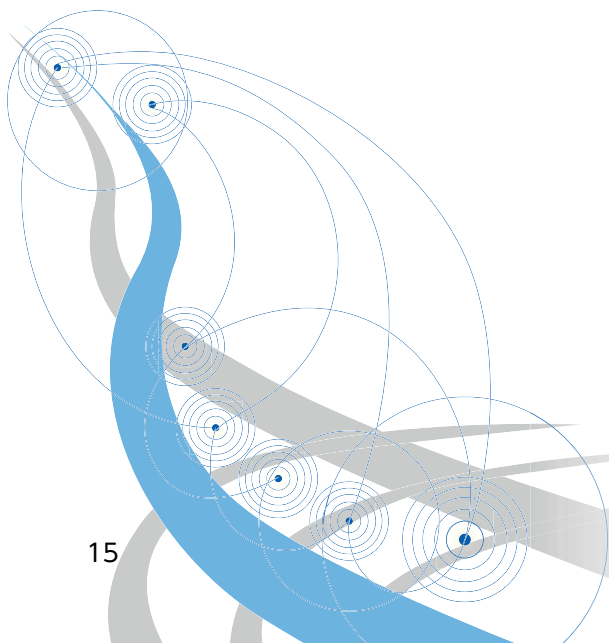
「新中山道」創刊

この度、国道17号の新大宮上尾道路、上尾道路における話題等を地域の皆様にお知らせするひとつの手段として、「新中山道」という広報誌を作成させて頂くことに致しました。

新大宮上尾道路及び上尾道路が、長い間多様な役割を果たしてきた旧街道である「中山道」と同じように、地域との繋がりが、地域発展の一部を担う路線として十分な役割を果たすように、そして地域の皆さまにとって親しみのある道になりますようにという願いを込めまして、「新中山道」と命名致しました。

道路が出来る事によって生じる産業の活性化等について、沿線自治体や、商工会議所、企業等道路を使用する方々のインタビューご紹介させて頂くとともに、整備する道路についてどう活かすかを一緒に考えていきたいと思っております。

併せて、事業の進捗などをお知らせさせて頂きながら、地域の皆さまの疑問解消に少しでもお答え出来れば幸いです。



Mes

埼玉県中央地域の経済活動を支援

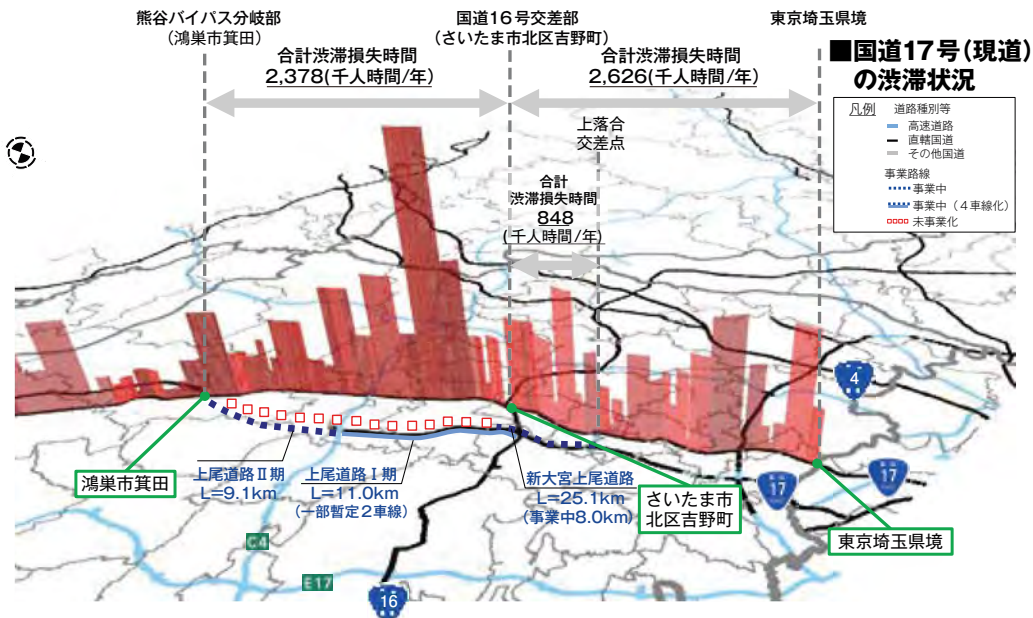
17号の渋滞を解消し、沿線道路と一体化して、地域の発展に貢献する

国道17号の渋滞

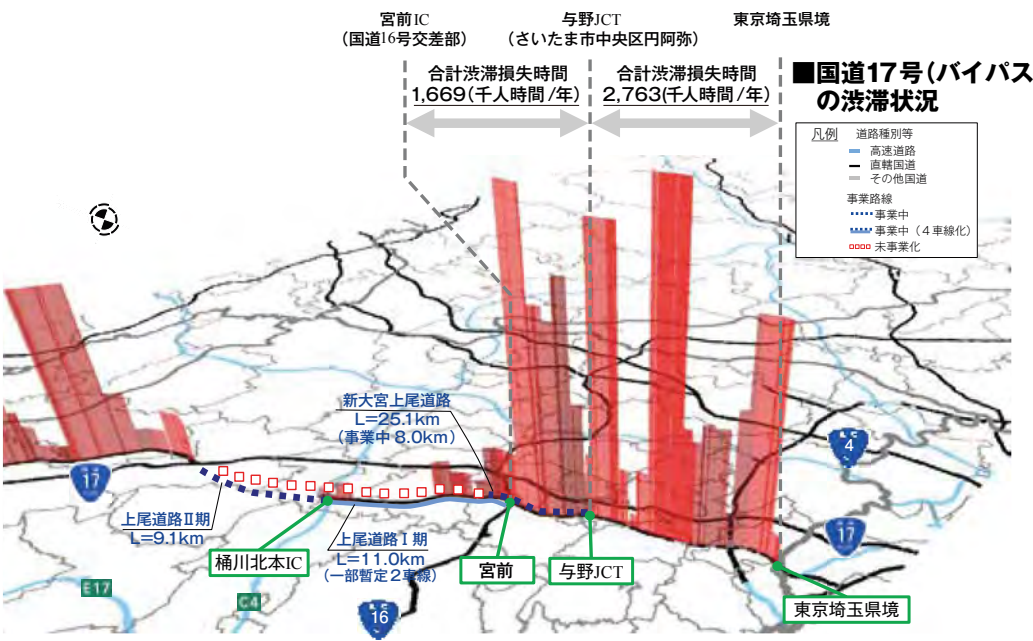
国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市までの延長約373kmの路線で、首都圏と北陸地方を結ぶ大動脈です。

国道17号バイパス及び国道17号については、南北方向の長トリップの通過交通が流入し、交通量の不足が生じています。

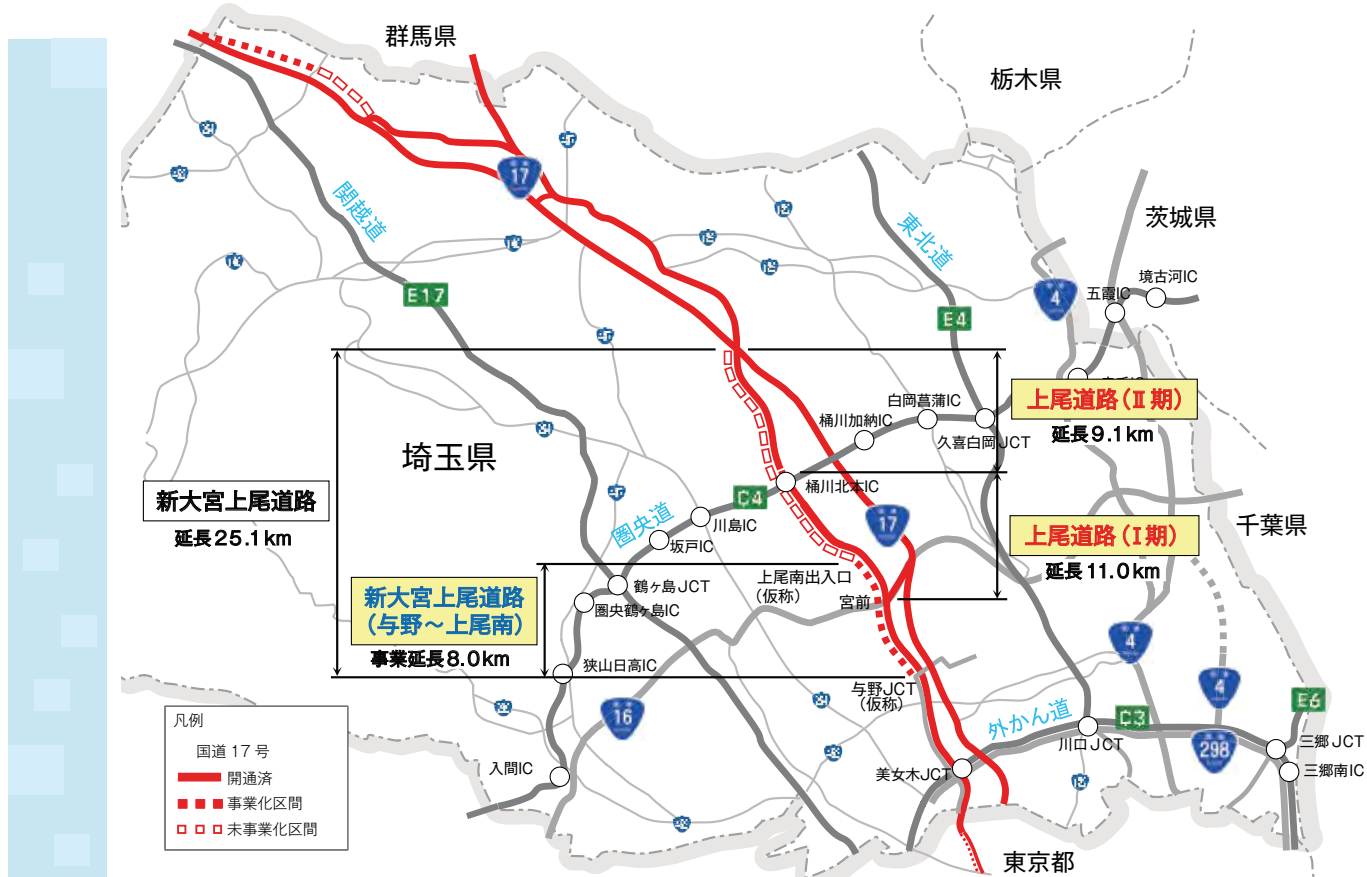
現在事業中の上尾道路Ⅰ期・Ⅱ期区間と並行する国道17号の現道については、バイパスが整備済みの区間よりも渋滞が多く見られ、国道16号交差点部、圏央道交差点部の一人あたりの渋滞により損失している時間は、年間約80時間です。



※渋滞損失時間：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、ETC2.0 プロープデータ(H29.4~H30.3)より算出

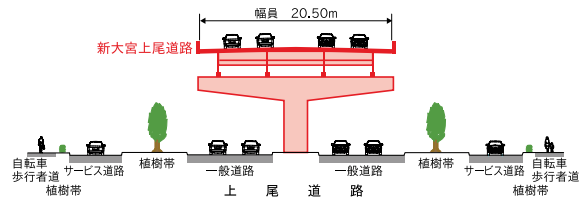


※渋滞損失時間：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、ETC2.0 プロープデータ(H29.4~H30.3)より算出

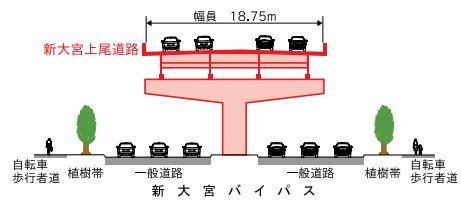


凡例
 国道17号
 開通済
 事業化区間
 未事業化区間

■上尾道路区間
 (宮前~上尾南出入口(仮称))



■新大宮バイパス区間
 (与野JCT(仮称)~宮前)



新大宮上尾道路

圏央道沿線から都心へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援

新大宮上尾道路は、さいたま市中央区から鴻巣市に至る延長約25.1kmの高架構造の自動車専用道路です。

平成28年度に、埼玉県さいたま市中央区円阿弥(埼玉県上尾市堤崎(与野~上尾南間))の延長約8.0kmが事業化されました。

平成29年度から、国土交通省関東地方整備局と首都高速道路株式会社で共同で事業を進めています。

平成30年度は、調査設計を推進しているところです。

上尾道路

国道17号の渋滞を解消し、豊かな暮らしをサポート
 上尾道路は、新大宮バイパスの宮前を起点に、終点の鴻巣市箕田で国道17号と合流する延長20.1kmのバイパスです。

起点から桶川市川田谷(圏央道)までのI期区間については、調査設計及び環境整備工を実施しており、圏央道から鴻巣市箕田までのII期区間については、調査設計及び用地買収等を実施しています。

つながり、結ぶ

TOPIX

鴻巣市

上尾道路（Ⅱ期区間）に期待される効果

国道17号は、古くは五街道の一つである中山道であり、首都圏と上信越地方の経済圏を結ぶ大動脈として、極めて重要な主要幹線道路であります。このため、自動車交通量の増加による慢性的な交通渋滞に伴い、沿道環境（騒音・大気質）の悪化、及び地域社会に対する甚大な経済損失が生じております。

このような状況を改善するために計画された国道17号上尾道路は、Ⅰ期区間が平成28年4月に開通し、平成29年2月には圏央道の茨城県区間が全線開通したことで、圏央道を基軸とし、各方面への移動期間が短縮されるなど、利便性が大幅に向上しております。

また、平成23年度に悲願であった上尾道路Ⅱ期区間の事業化が決定し、早期に整備することにより、国道17号の大規模バイパスとして首都圏と上信越地方を結ぶ道路ネットワーク化が図られ、現在、国道17号において懸念されている慢性化した交通渋滞解消や沿道環境の向上はもとより、上尾道路沿線の地域活性化、また災害時の緊急輸送路確保など、鴻巣市としては上尾道路Ⅱ期区間に期待される効果は大いにあります。

「効果」

① 鴻巣箕田産業団地候補地

上尾道路（Ⅱ期区間）の整備により、国道17号及び国道17号熊谷バイパスの交通結節点付近では圏央道の桶川北本ICに直結することから、あらゆる産業集積地としての土地利用転換が期待されます。

② 「道の駅」整備候補地

国道17号及び国道17号熊谷バイパス・上尾道路の交通結節点であり、北鴻巣駅からも徒歩圏であるポテンシャルを最大限活用するため、道の駅を中心とする地域振興施設の整備を推進します。

③ 沿道サービス（検討）ゾーン

事業化された上尾道路（Ⅱ期区間）の進捗状況を見据え、新たな都市形成骨格道路の沿線として相応しい土地利用を検討します。



鴻巣市登戸・宮前・箕田付近
鴻巣市登戸方面から国道17号及び国道17号熊谷バイパス方面の上尾道路計画ルート

平成30年3月25日撮影

つながり、結ぶ

TOPIX

桶川市

広域交通網の結節点という地の利を活かした桶川市のまちづくり



桶川市は、都心から40km圏内で埼玉県のほぼ中央に位置し、古くは中山道の6番目の宿場町として栄え、江戸時代後期には、米や麦、紅花など農産物の集散地として大変賑わいました。

近年は、平成27年10月に市北部を横断する圏央道の埼玉県内の区間が全線開通し、平成28年4月には、市西部を縦断する上尾道路(新中山道)の1期区間が全線開通しました。

この上尾道路(新中山道)が縦断

する川田谷地区の桶川北本IC周辺には、川田谷生涯学習センター、桶川市農業センター、城山公園が立地しており、6月には市民の花である紅花が咲くなど地域の拠点を形成しています。

川田谷生涯学習センター内にある歴史民俗資料館では、後谷遺跡から出土した国指定重要文化財のミニズク土偶や中山道の宿場町であった桶川宿のジオラマなどの展示があり、桶川市の発展の歴史を学ぶことができます。

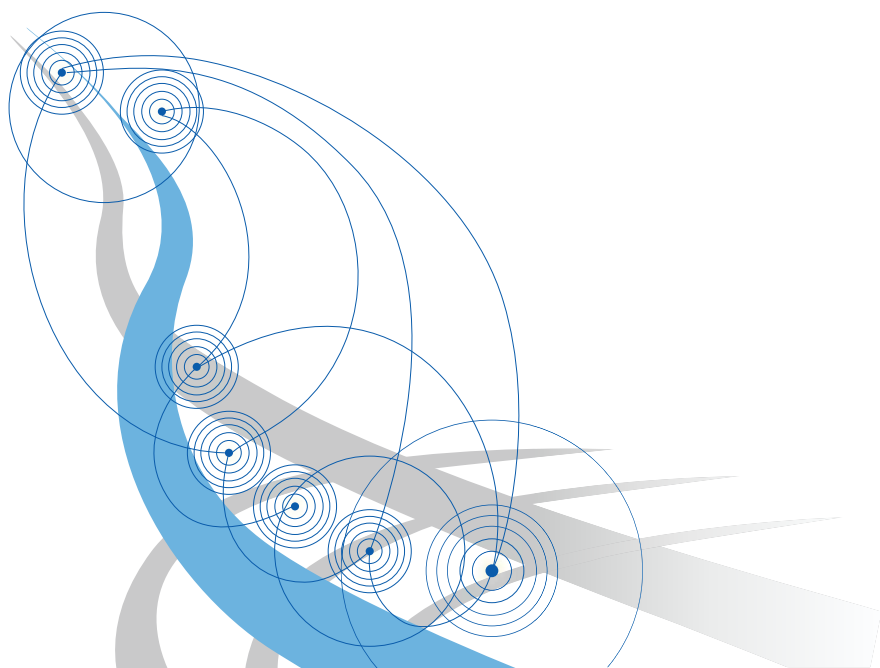
また、城山公園は市内最大の公園で、市民の憩いの場となっています。平成30年度、公園内に新たにオープンしたバーベキュー広場は週末を中心にたくさんさんのグループや家族連れで賑わいを見せています。

現在、桶川市では、広域交通網の結節点という地の利を活かし、国と連携協力しながら、このエリアに農工商連携や地域活性化の拠点となる道の駅の整備を進めています。

道の駅を核とした桶川市のまちづくりを進めることで、新たな交流や賑わいが大いに期待されています。



道の駅計画地付近の航空写真
道の駅計画地は上尾道路沿道、川田谷生涯学習センターや桶川市農業センターの隣接地です。



“つながり”が生み出す地域のちから

—— 人、地域には元々持つ、備わっている力がある。それらがつながり面となって広がることでポテンシャルはさらに高まり、未来に向けて新たなちからとなる。

道がつながる、地域と地域がつながる、人がつながる、そしてそれ等が持つちからがつながり、新たな多様な価値を創出し豊かな地域、輝かしい未来を創造することが出来る。様々な分野の知恵、ノウハウ、技術、経験を連携、協働することで高いパフォーマンスが生み出される。

その可能性を示し発信する、「地域と道」が創る冊子 ——



国土交通省 関東地方整備局
大宮国道事務所

〒331-9649 埼玉県さいたま市北区吉野町1丁目435番

TEL.048-669-1205 (計画課)

<http://www.ktr.mlit.go.jp/oomiya/>