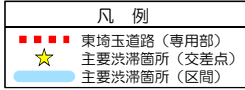


# 埼玉県東部地域における計画段階評価

## 1. 埼玉県東部地域の課題

### ①国道4号の交通渋滞

- 当該地域の国道4号では、主要渋滞箇所が連続しており、新善町交差点や神明町交差点ではピーク時間を中心に慢性的な速度低下が発生
- 国道4号東埼玉道路一般部では、大規模商業施設に近接するレイクタウン交差点において、休日に著しい速度低下が発生(写真1、図1)



出典: ETC2.0データ(2018.7~2019.6)  
 (国道4号:平日、東埼玉道路一般部:休日)



写真1: 国道4号東埼玉道路一般部の交通状況

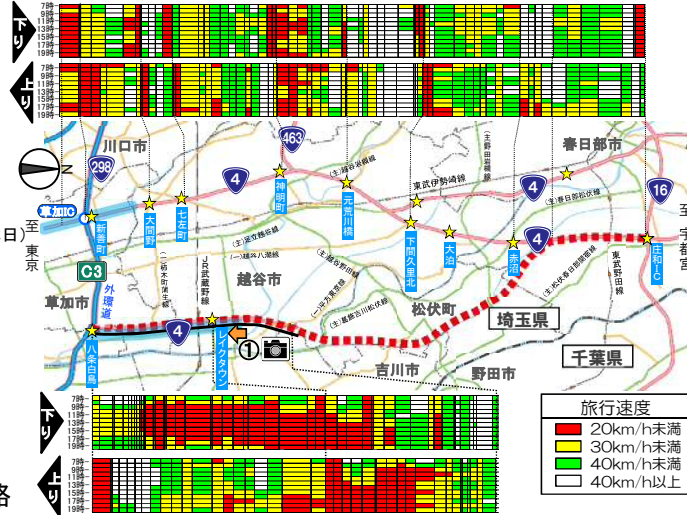


図1: 国道4号の交通状況

### ②交通需要の増大に対して規格の高い道路ネットワークが不足

- 当該地域では、工場や物流施設の新規立地が2015年と2018年を比較して約1.5倍増加(県平均の約2.2倍)しており、今後も交通需要の増大が見込まれるなか、高速道路ネットワークが不足している状況(図2、図3)

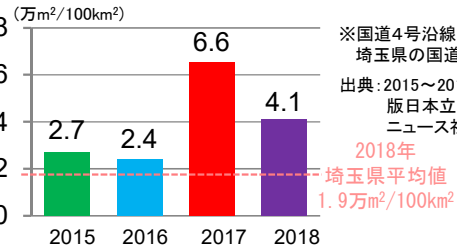


図2: 国道4号沿線の新規企業立地計画の推移

### ③災害に対し脆弱な道路ネットワーク

- 平成27年9月関東・東北豪雨や令和元年東日本台風では、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(写真2)



写真2: 令和元年東日本台風の国道4号の冠水

## 2. 原因分析

### ①国道4号の交通容量不足

- 国道4号現道および国道4号東埼玉道路一般部の総交通量は、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(図4)

※交通量は2019年2月7日(木)交通量調査結果  
 ※交通容量はH27年度全国道路・街路交通情勢調査の24時間交通量と混雑度から算出  
 ※トリップ長割合はH27センサスペース現況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

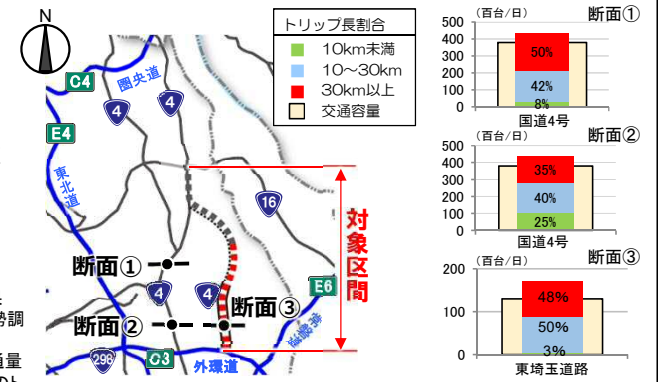


図4: 国道4号の交通容量と長トリップ比率

### ②高速道路へのアクセスネットワークの未整備

- 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存在している(図5)

- 当該地域は、最寄り的高速ICから15分圏域外が多く、産業活動を担う物流交通の高速アクセス性が低い状況

出典: 埼玉県工場地図(埼玉県平成31年)、いばらきの工業団地(茨城県)  
 ETC2.0データ:(2018.7~2019.6)  
 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)

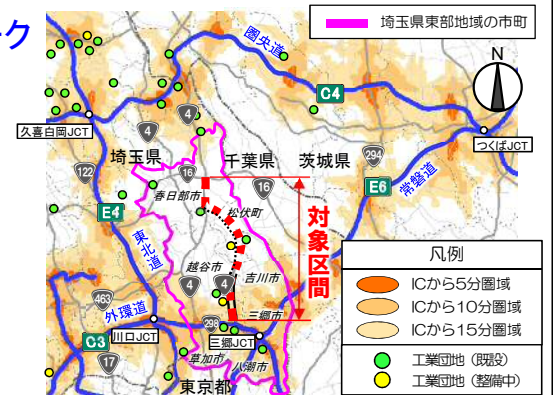
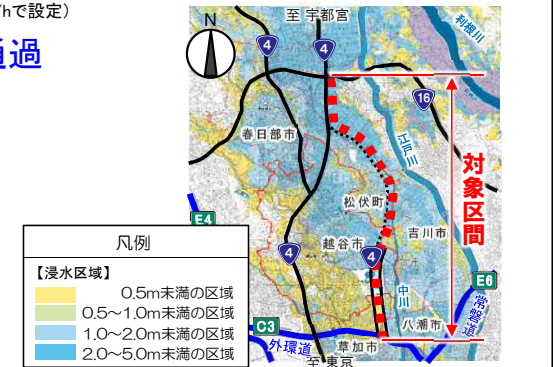


図5: ICからのアクセス時間

### ③幹線道路が浸水想定区域内を通過

- 当該地域は、中川や江戸川などに囲まれており、また、全体的に標高が低いことから、排水されにくい地域となっている

- 更に、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いるため、幹線道路ネットワークとして脆弱となっている(図6)



出典: 越谷市洪水ハザードマップ広域版(2008.7)を基に作成 図6: 利根川氾濫時の浸水域

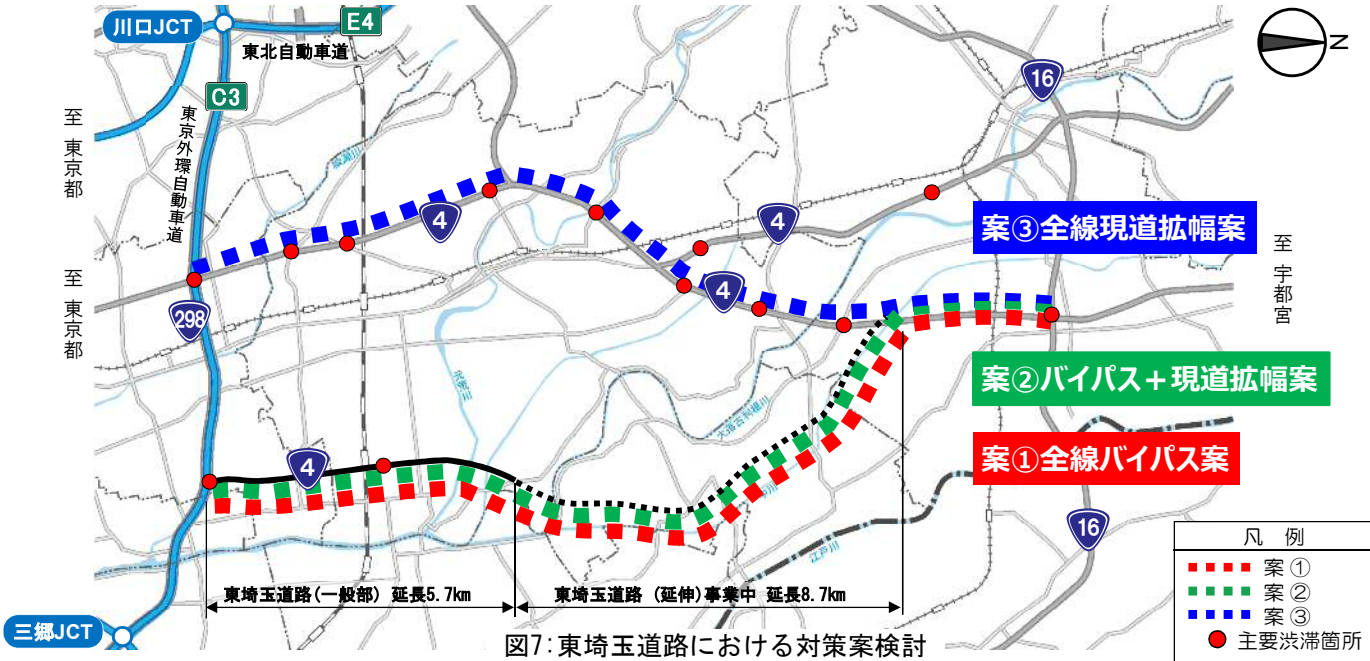
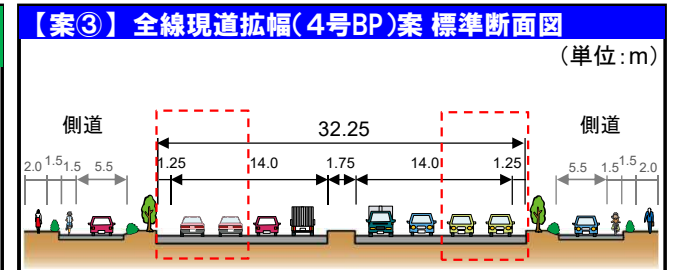
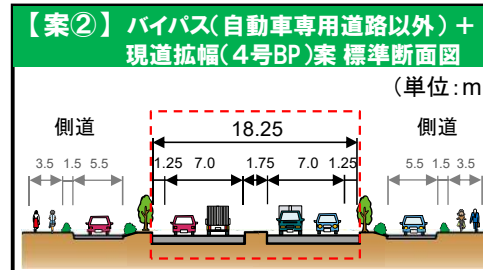
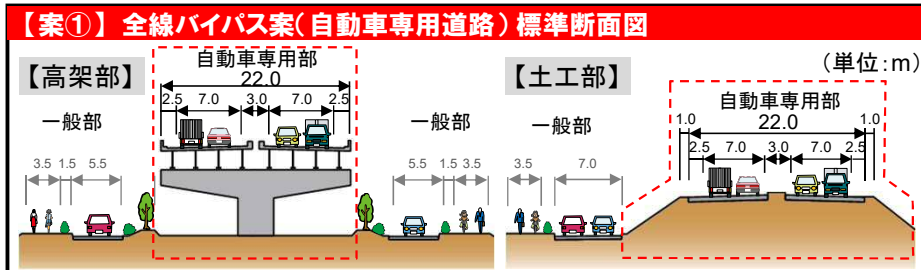
## 3. 政策目標

- ①交通容量の確保による交通渋滞の緩和
- ②地域振興を支援する規格の高い道路ネットワークの強化
- ③災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保

# 埼玉県東部地域における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

比較案		【案①】全線バイパス案(自動車専用道路)	【案②】バイパス(自動車専用道路以外) + 現道拡幅(4号BP)案	【案③】全線現道拡幅(4号BP)案
政策目標	交通容量の確保による交通渋滞の緩和	○ 交通容量が確保でき、東埼玉道路の交通混雑が緩和。 混雑度: 国道4号(春日部市水角) 1.17 → 0.82 東埼玉道路(越谷市レイクタウン) 1.28 → 0.97	△ 交通容量が確保でき、東埼玉道路の交通混雑が緩和。 混雑度: 国道4号(春日部市水角) 1.17 → 0.93 東埼玉道路(越谷市レイクタウン) 1.28 → 1.19	○ 交通容量が確保でき、東埼玉道路の交通混雑が緩和。 混雑度: 国道4号(春日部市水角) 1.17 → 0.95 東埼玉道路(越谷市レイクタウン) 1.28 → 0.77
	地域振興を支援する規格の高い道路ネットワークの強化	○ 規格の高い道路ネットワークが形成され、高速道路ICへのアクセス性が向上	△ 新しい道路ネットワークが形成されるものの、案①に比べて高速道路ICへのアクセス性は劣る	△ 現道の走行速度の改善が期待されるものの、案①に比べて高速道路ICへのアクセス性は劣る
	災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保	○ 高架であるため、河川氾濫による浸水時の代替路が確保される	× 平面であるため、河川氾濫による浸水時の代替路が確保されない	× 平面であるため、河川氾濫による浸水時の代替路が確保されない
その他	生活環境への影響	○ 大部分が高架であるため、地域分断の影響が小さい	△ 平面であるため、地域分断の影響が大きい	△ 平面であるため、地域分断の影響が大きい
	自然環境への影響	△ 市街地を回避するルートのため、案③に比べて自然の改変は多い	△ 市街地を回避するルートのため、案③に比べて自然の改変は多い	○ 既存道路を拡幅するため、自然の改変は少ない
	周辺環境への影響	○ 市街地を回避する案であるため、支障物件は少ない 支障物件数 約50~100軒	○ 市街地を回避する案であるため、支障物件は少ない 支障物件数 約100~200軒	△ 既存道路を拡幅する案であるため、支障物件は多い 支障物件数 約800~900軒
		事業費	△ 約3,500~4,000億円	○ 約2,000~2,500億円
総合評価	○	△	△	



対応方針(案): 案①による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名: 一般国道4号
- 区間: 埼玉県八潮市八條~埼玉県春日部市下柳
- 延長: 17.6km
- 道路規格: 第1種第3級
- 車線数: 4車線
- 設計速度: 80km/h

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況  
1988.4 都市計画決定

都市計画決定後の状況  
2018.10 第1回埼玉県渋滞ボトルネック検討WG開催  
2019.3 第2回埼玉県渋滞ボトルネック検討WG開催  
2019.12 第1回埼玉県東部地区道路検討会開催  
2020.1 第2回埼玉県東部地区道路検討会開催  
2020.2 埼玉県道路協議会開催

地域の要望等  
2018.10 建設促進期成同盟会が要望  
2019.10 建設促進期成同盟会、建設促進連絡協議会が要望  
2019.12 埼玉県知事が要望  
2020.2 埼玉県副知事が要望