



社会資本整備審議会 道路分科会  
国土幹線道路部会 説明資料

平成26年11月11日

埼玉県



埼玉県マスコット「コバトン」



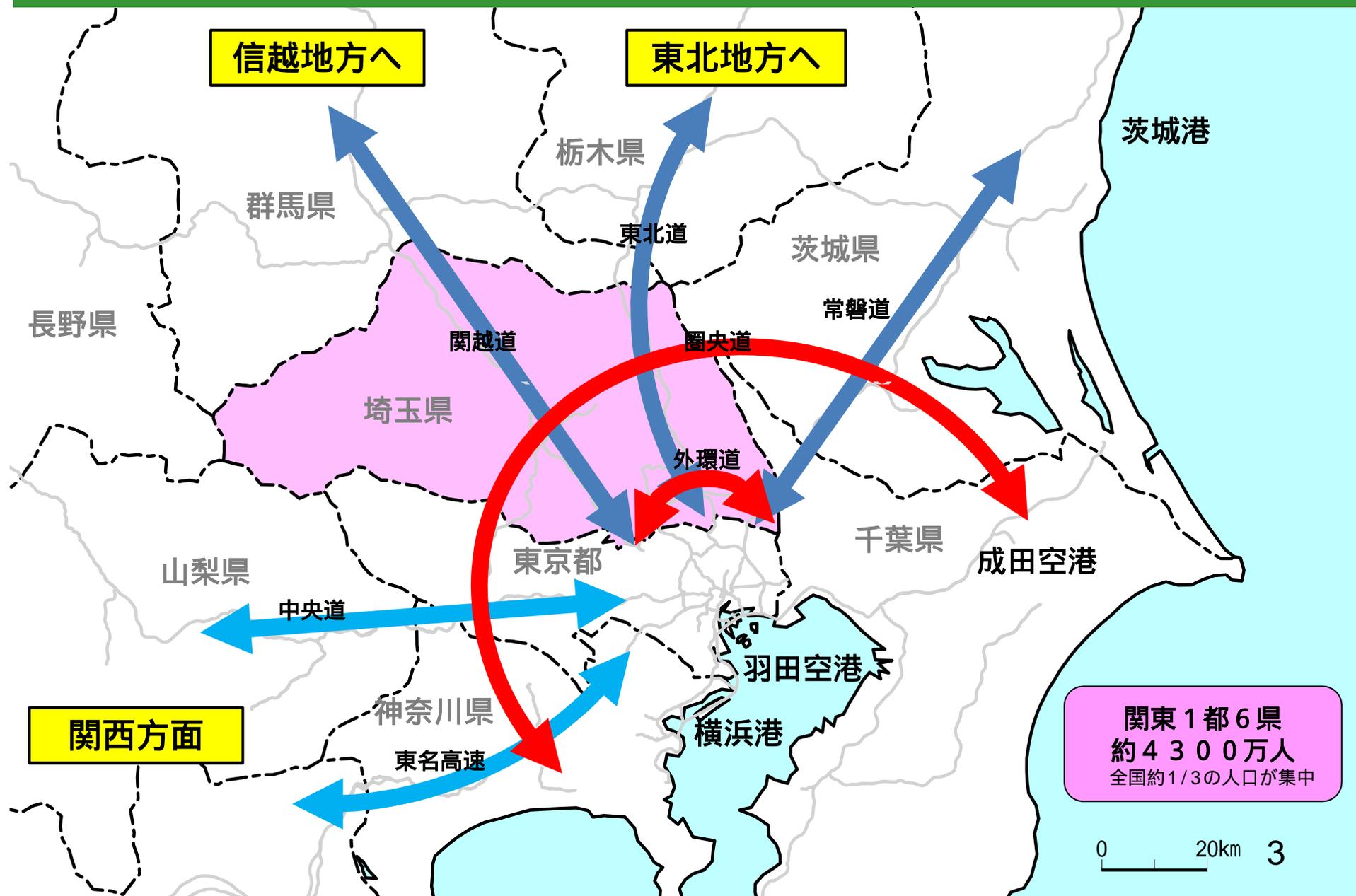
# 説明内容



- 埼玉県の概要
- 圏央道の整備効果
- 大規模災害への備え
- 渋滞対策
- ICTを活用した交通安全対策
- 首都圏の料金体系
- まとめ

# 埼玉県の概要

## 地理的優位性

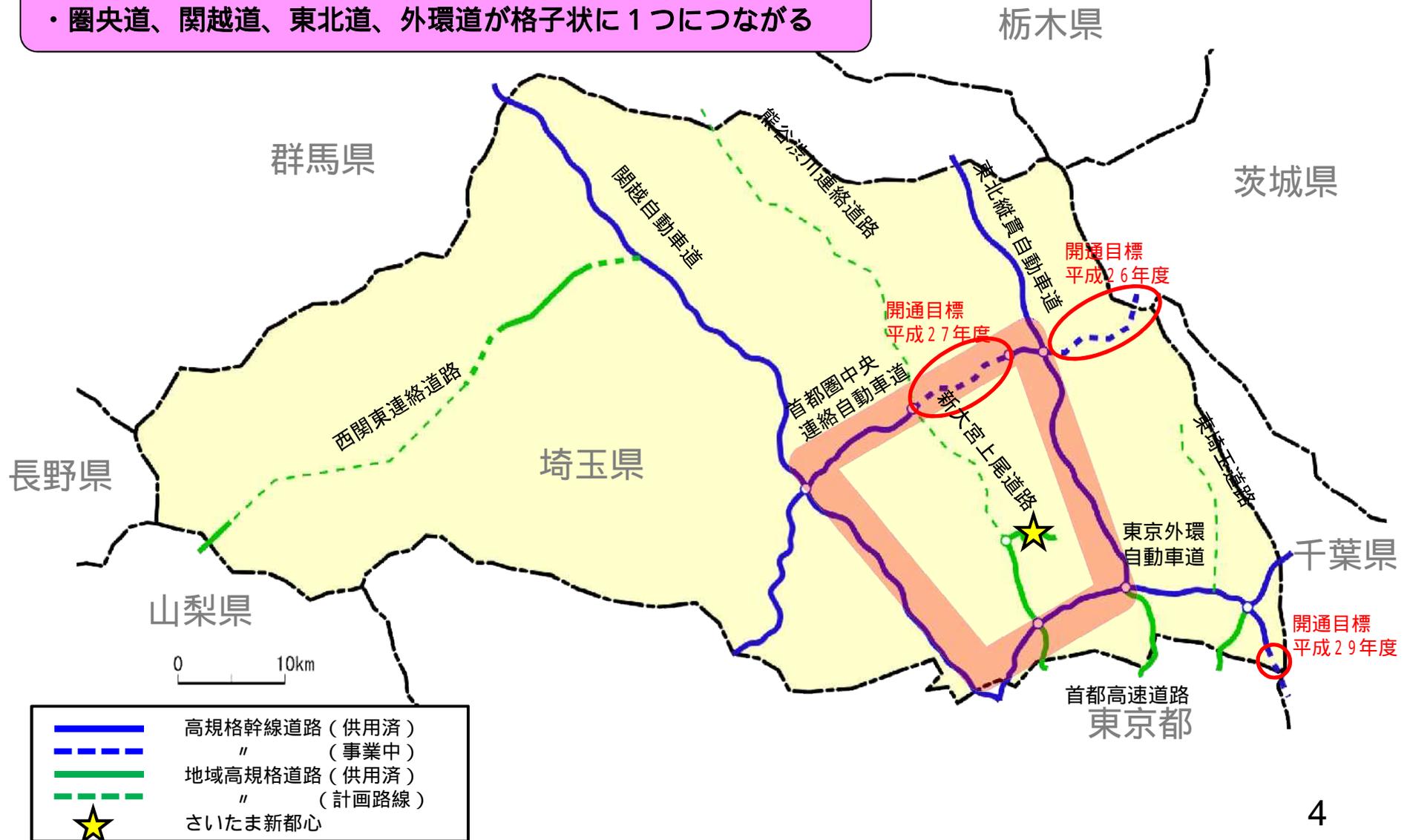


# 埼玉県の概要

## 高速道路ネットワーク



- ・平成29年度までに県内すべての高規格幹線道路が完成
- ・圏央道、関越道、東北道、外環道が格子状に1つにつながる

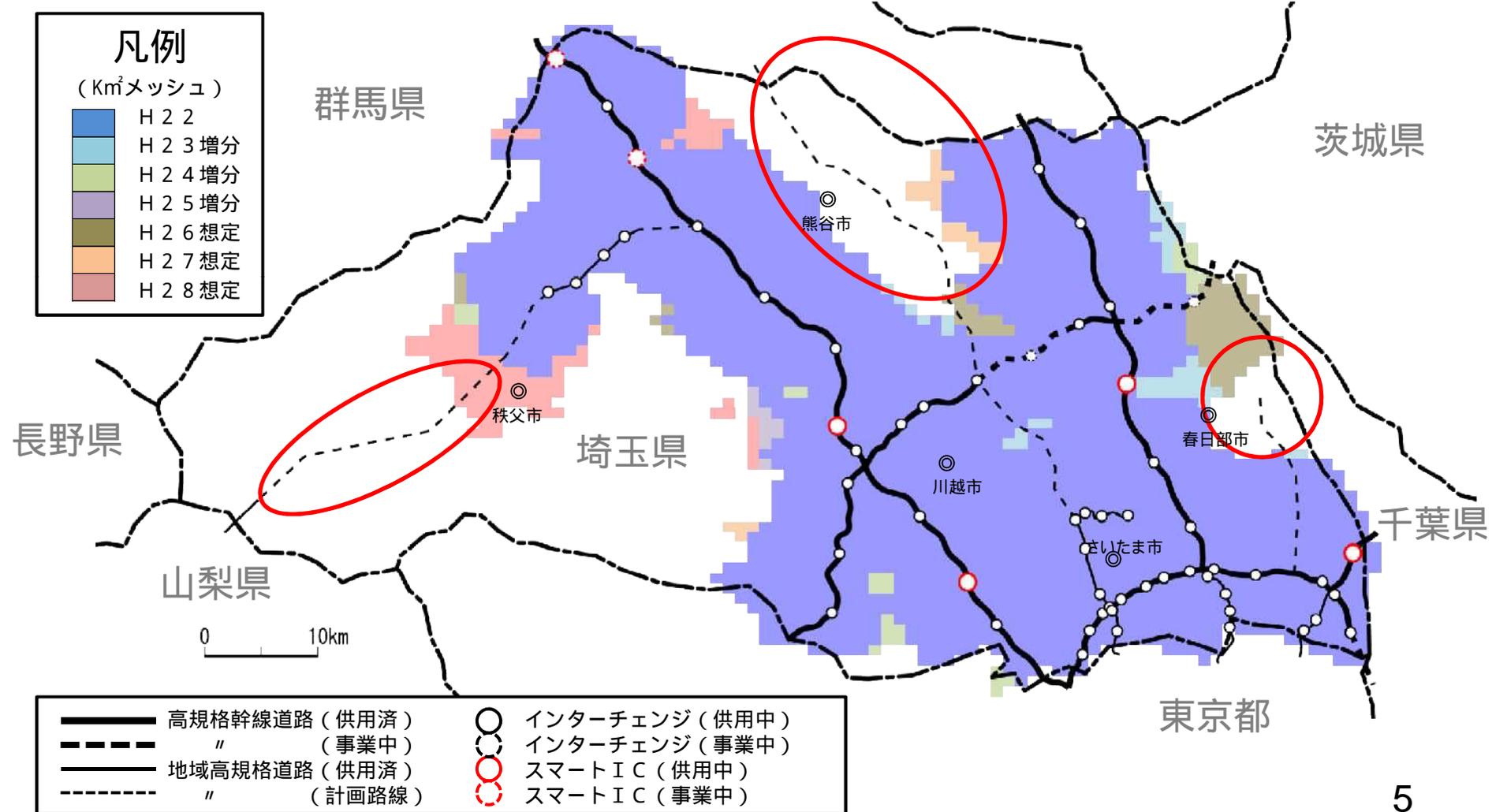


# 埼玉県の概要

## インターチェンジへのアクセス改善

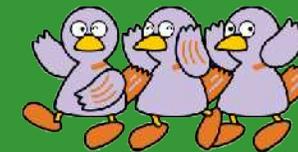


・最寄りのインターチェンジまで20分以内で到達できる面積  
H28までに70%を目指す



# 圏央道の整備効果

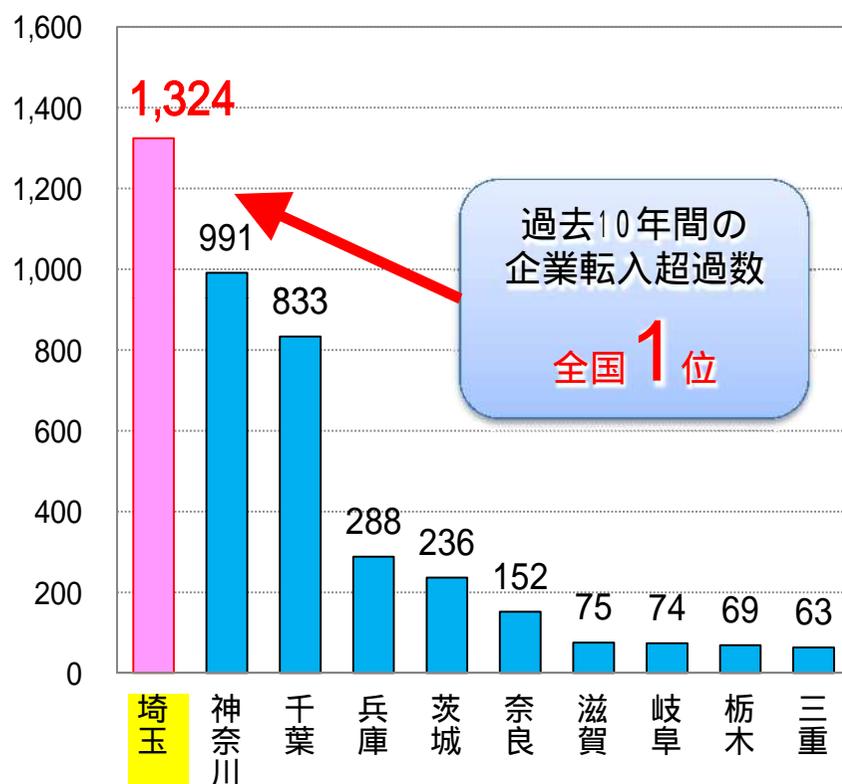
## 企業誘致の実績



企業から注目を集める埼玉県

企業誘致の取り組み実績(H17/1~H26/6)

### H14~23年の本社移転増減ランキング

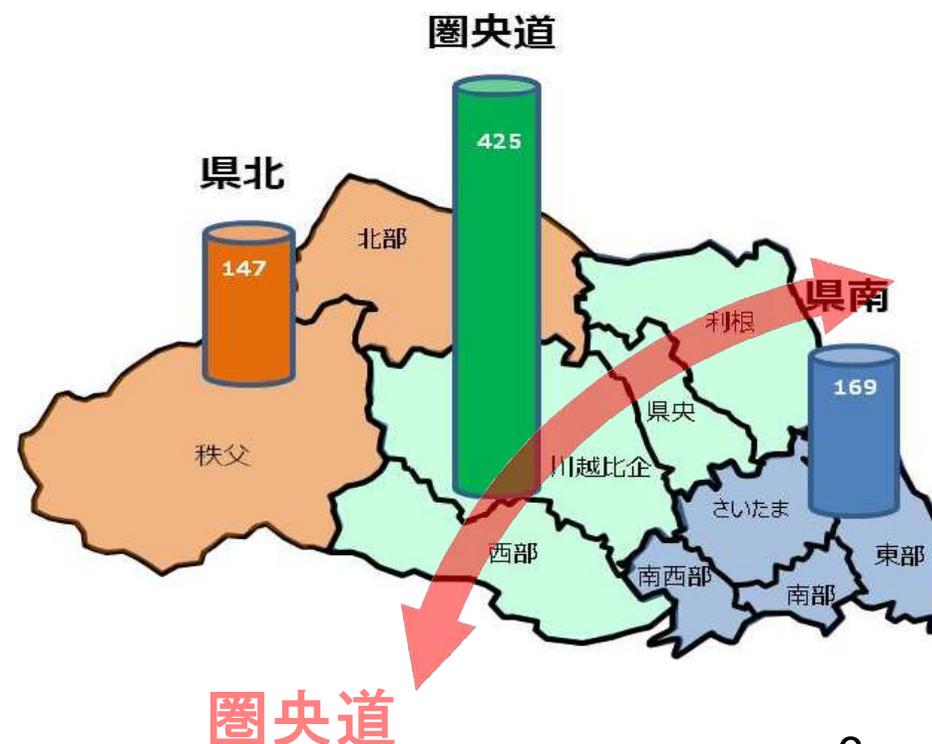


企業転入超過数(転入企業数 - 転出企業数)を比較

出典: (株)帝国データバンク「埼玉県の「転入・転出企業」の実態調査」

誘致件数 741件  
投資総額 約1兆770億円  
新規雇用 約24,000人

(立地企業の計画ベース)



# 圏央道の整備効果

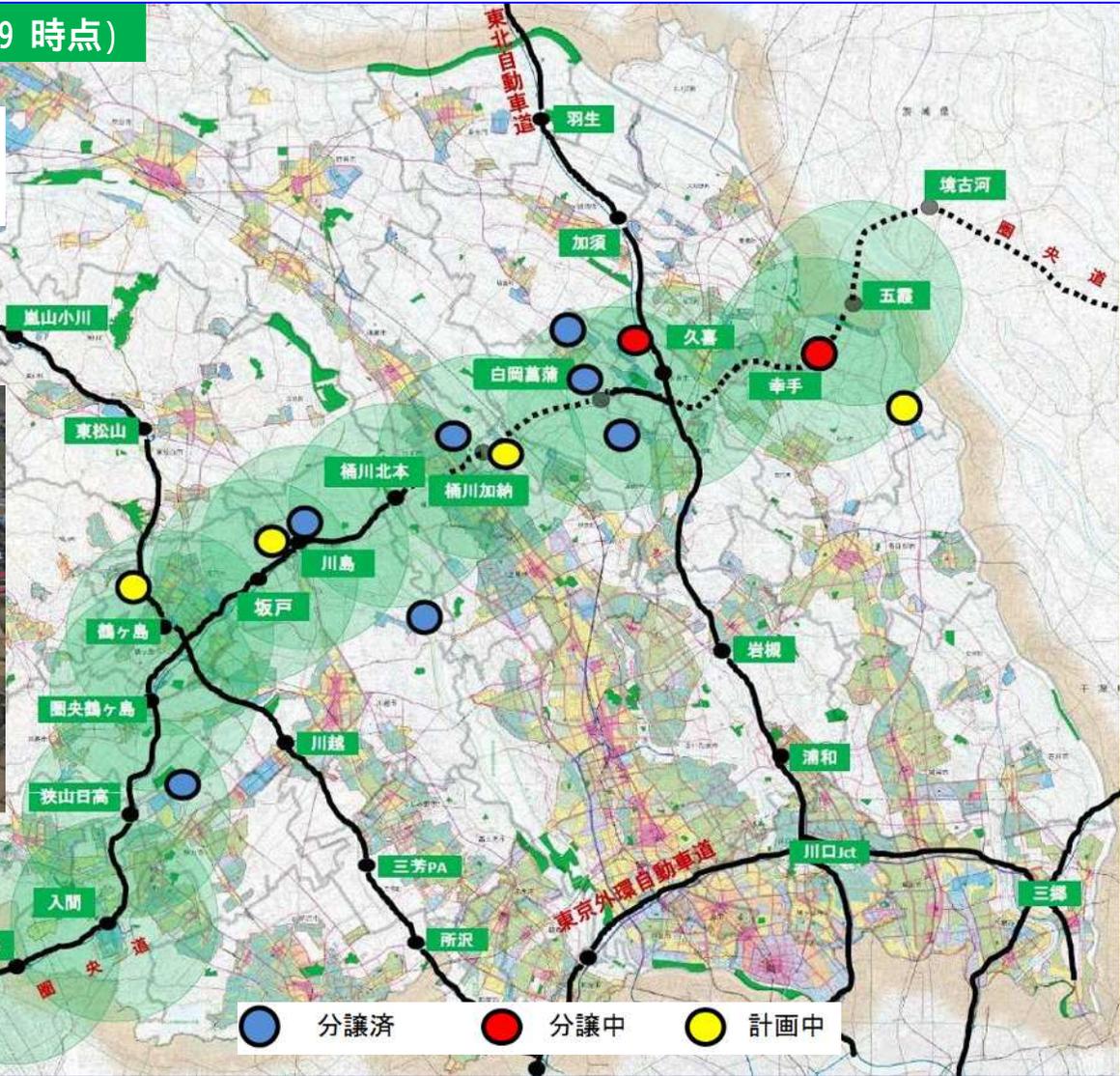
## 沿線で進む産業基盤づくり



田園都市産業ゾーン 選定地区(H26.9時点)

:田園都市産業ゾーン選定地区  
13地区289ヘクタール

川島IC周辺の開発状況



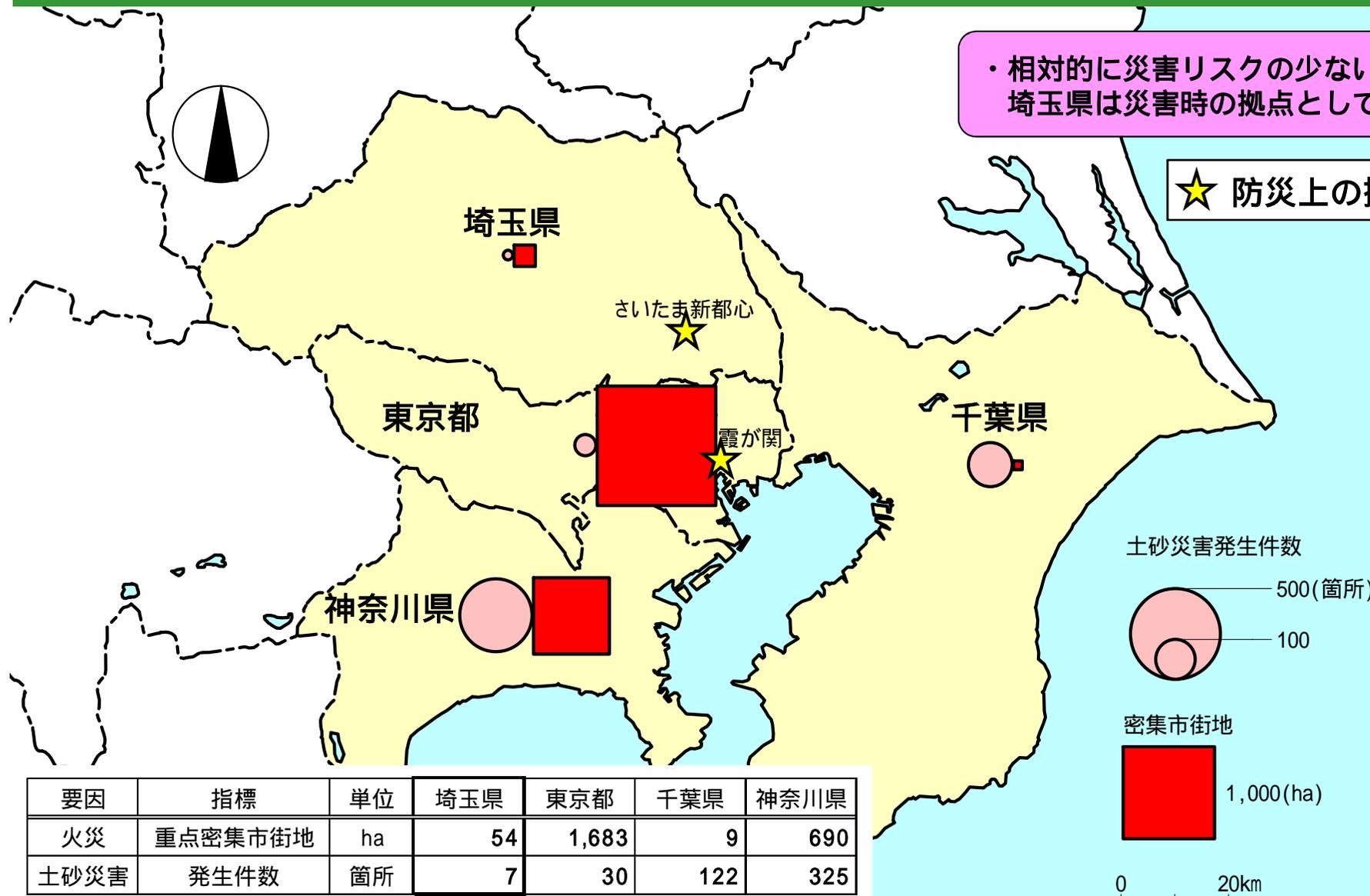
# 大規模災害への備え

## 災害リスクの比較



・ 相対的に災害リスクの少ない  
埼玉県は災害時の拠点として最適

★ 防災上の拠点



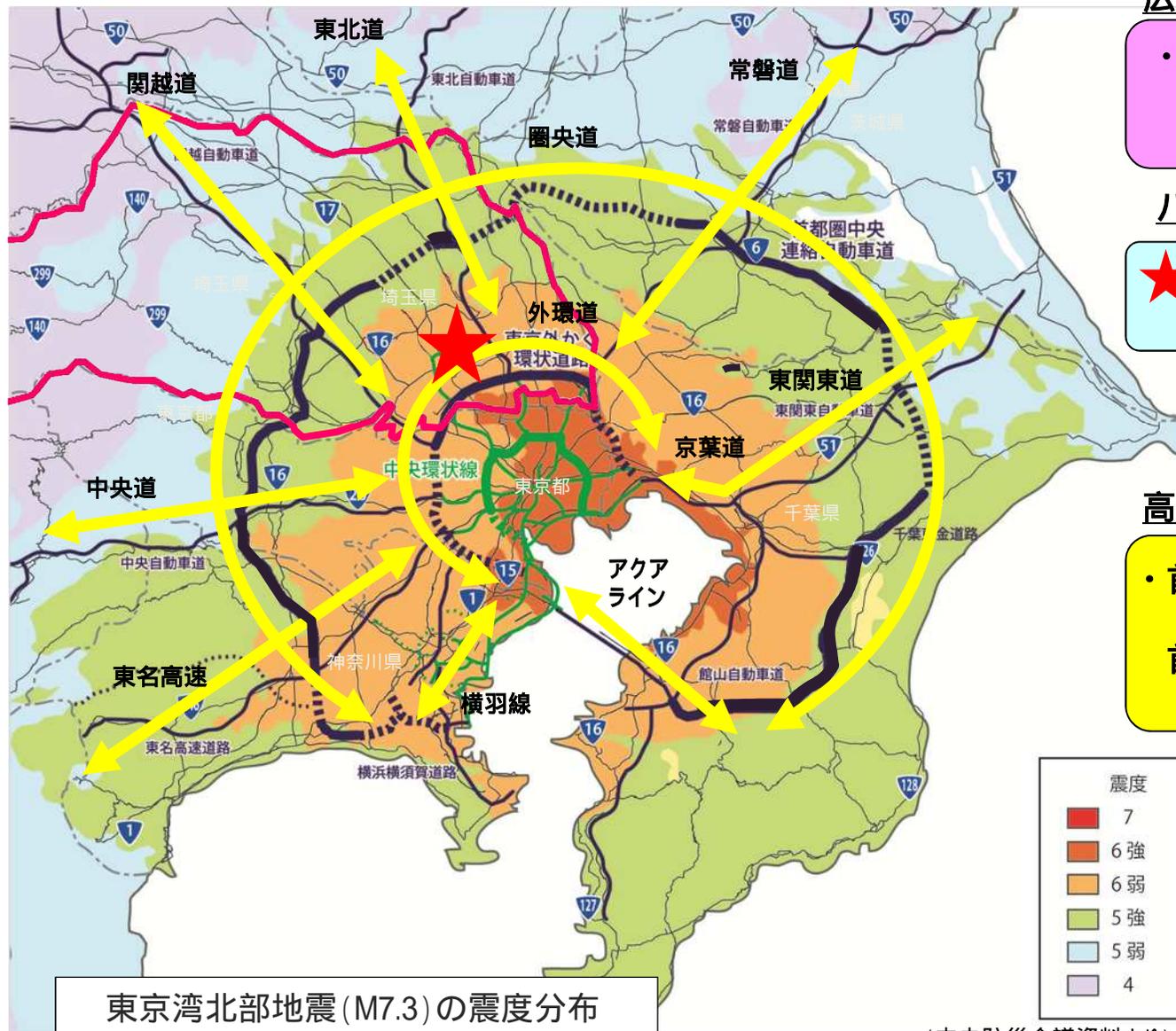
| 要因   | 指標      | 単位 | 埼玉県 | 東京都   | 千葉県 | 神奈川県 |
|------|---------|----|-----|-------|-----|------|
| 火災   | 重点密集市街地 | ha | 54  | 1,683 | 9   | 690  |
| 土砂災害 | 発生件数    | 箇所 | 7   | 30    | 122 | 325  |

(出典) 地震時等に著しく危険な密集市街地: 国土交通省住宅局(H24.3.1時点)

土砂発生災害件数: 国土交通省砂防部(平成21~25年度合計)

# 大規模災害への備え

## 広域連携のあり方



東京湾北部地震 (M7.3) の震度分布

(中央防災会議資料より)

### 広域連携

- ・首都圏が同時被災した場合  
全国からの広域応援が不可欠  
埼玉県は相互応援の拠点となる

### バックアップ機能

- ★ ・さいたま新都心に  
各省庁の地方支部局が集中

### 高速道路ネットワークの強化

- ・首都直下地震における  
“八方向作戦”による道路啓開  
首都圏の放射道路を  
環状道路が補完

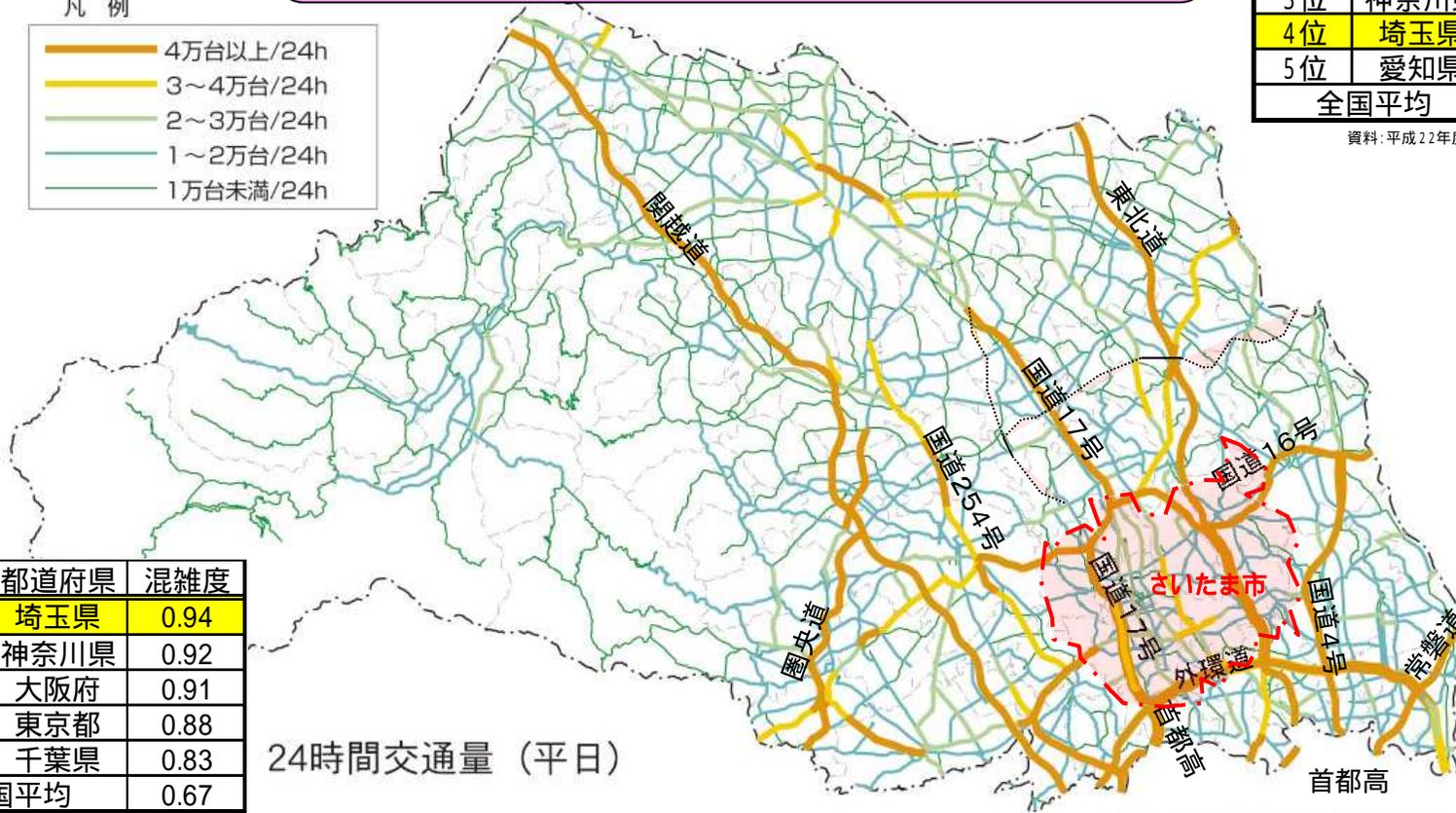
# 渋滞対策

## 埼玉県内の道路交通状況



- ・南北方向の道路に交通が集中している。
- ・国道17号(さいたま市内)の交通量は県内最大

凡例



| 順位   | 都道府県 | 24時間平均交通量 |
|------|------|-----------|
| 1位   | 東京都  | 24,178    |
| 2位   | 大阪府  | 23,784    |
| 3位   | 神奈川県 | 22,909    |
| 4位   | 埼玉県  | 17,445    |
| 5位   | 愛知県  | 14,472    |
| 全国平均 |      | 7,829     |

資料:平成22年度 道路交通センサス

| 順位   | 都道府県 | 混雑度  |
|------|------|------|
| 1位   | 埼玉県  | 0.94 |
| 2位   | 神奈川県 | 0.92 |
| 3位   | 大阪府  | 0.91 |
| 4位   | 東京都  | 0.88 |
| 5位   | 千葉県  | 0.83 |
| 全国平均 |      | 0.67 |

資料:平成22年度 道路交通センサス

24時間交通量 (平日)

資料:平成22年度 道路交通センサス

- ・埼玉県の混雑度は全国ワースト1位
- ・国道17号(さいたま市内)は慢性的に交通渋滞が発生

# 渋滞対策 渋滞ボトルネックの解消

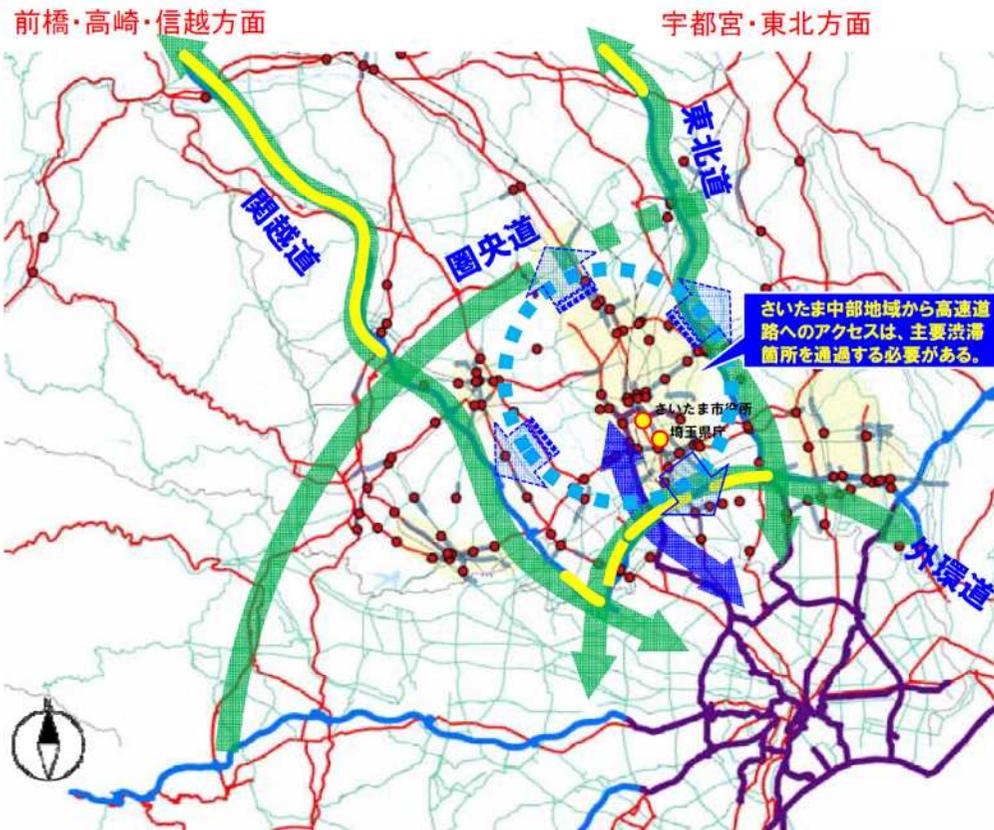
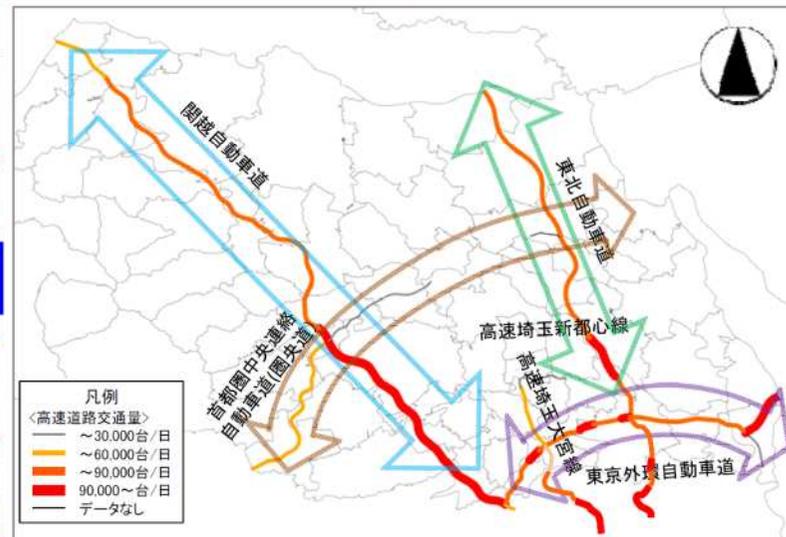


図 県内の高速道路ネットワーク  
— 高速道路の主要渋滞箇所  
● 一般道の主要渋滞箇所

【埼玉県内の主要道路の24時間交通量】



出典: H22年度センサス調査結果

第1回 埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WG資料より

・ 外環道、関越道、埼玉県中央地域の一般道に交通渋滞が発生しており、ソフト、ハードの対策を検討

# 渋滞対策

## 地域高規格道路「新大宮上尾道路」



現況写真（新大宮バイパス）



さいたま市中央区円阿弥

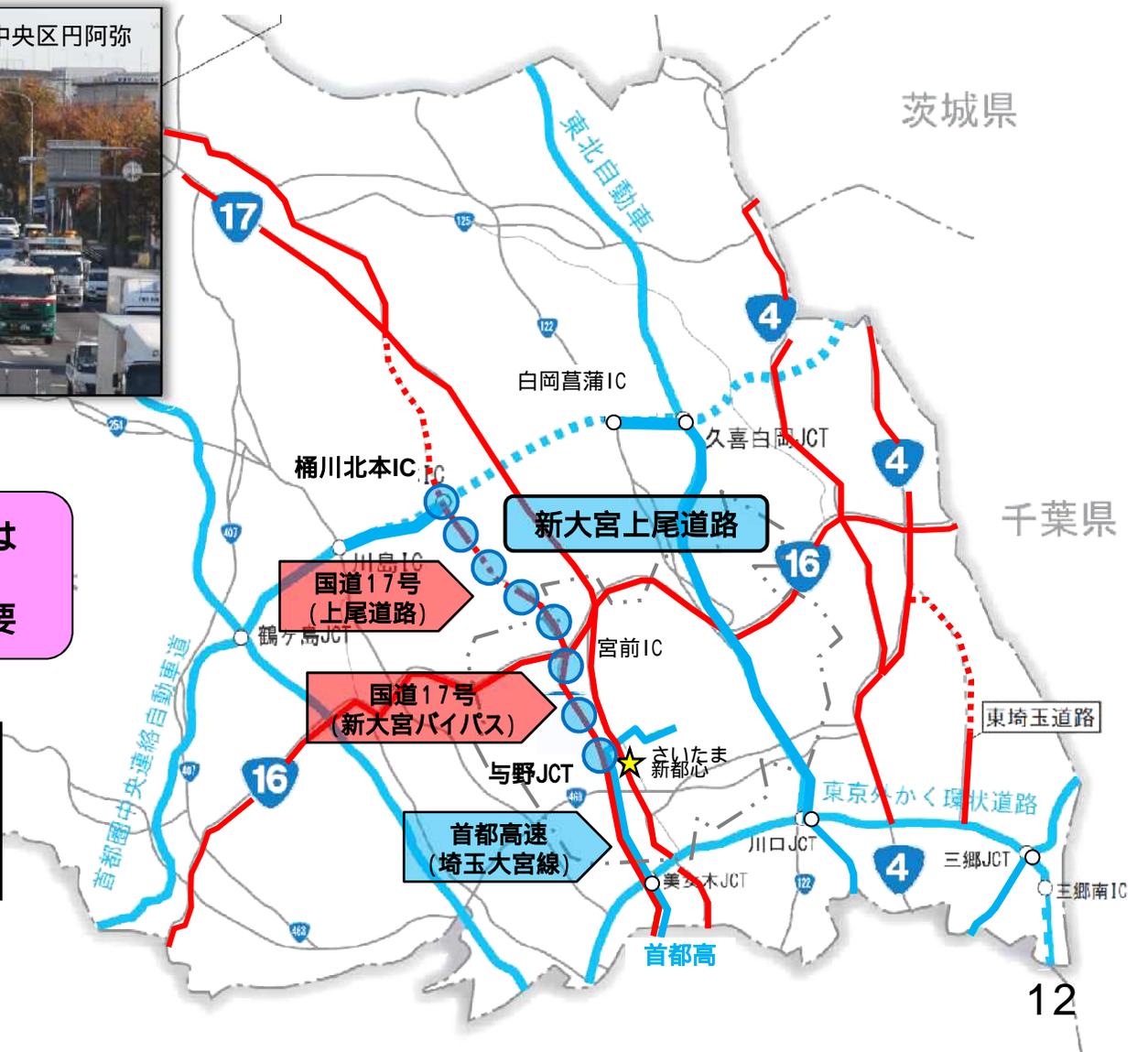
東京方面

熊谷方面

・埼玉県中央地域の渋滞解消には  
地域高規格道路の整備が有効  
ミッシングリンクの解消が重要

凡例

|  |            |
|--|------------|
|  | 高速自動車国道等   |
|  | 事業化区間      |
|  | 一般国道（直轄区間） |
|  | 事業化区間      |

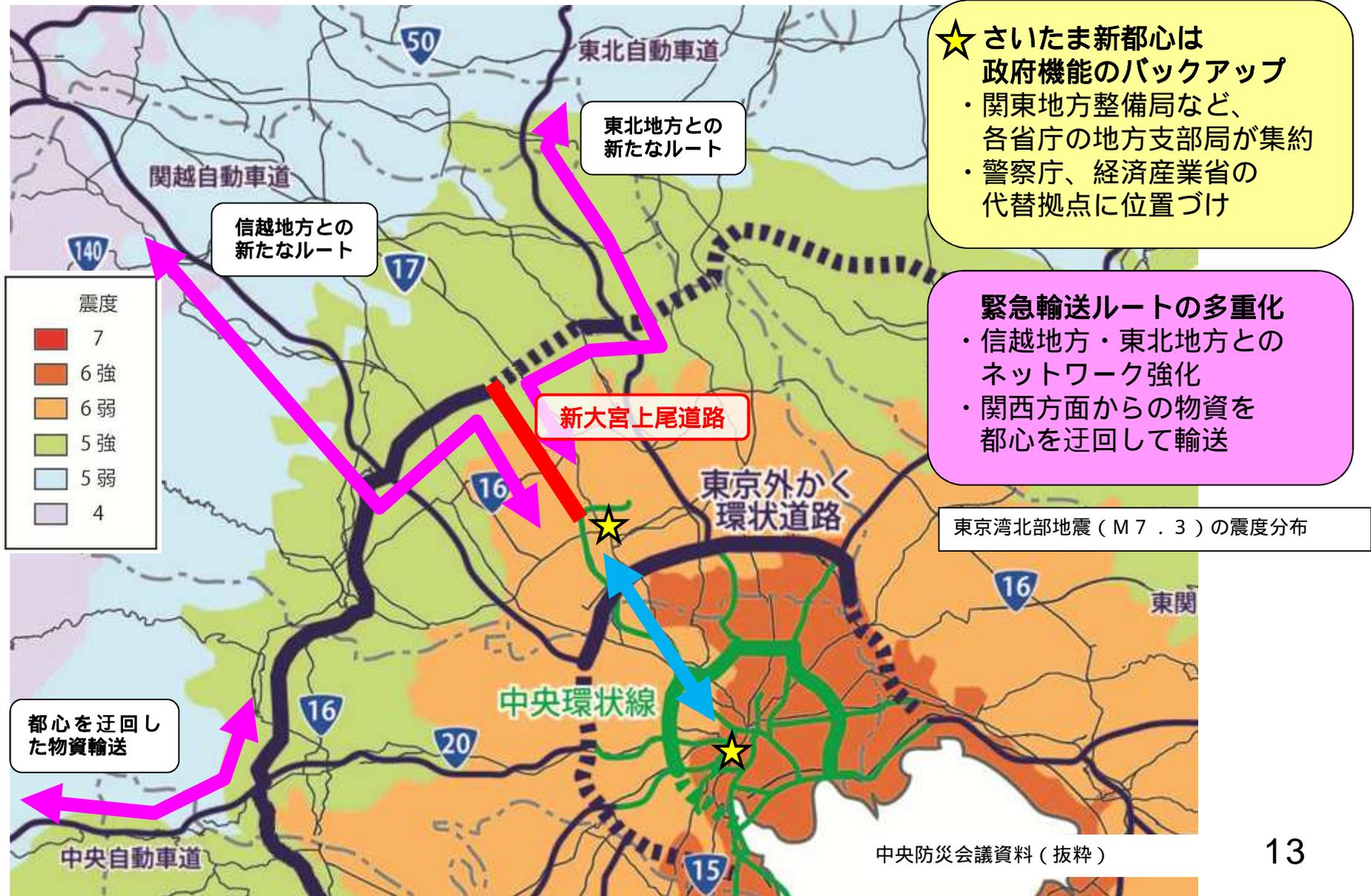


東京都

茨城県

千葉県

# ミッシングリンクの解消



# ICTを活用した交通安全対策



県はHondaと協定を締結し、カーナビデータを道路整備に活用  
潜在的な事故危険箇所を把握し、安全対策を実施

→ 少ない費用で大きな効果を発揮

## 背景

平成17年度(ピーク時)  
人身事故件数53564件  
交通事故死者数322人  
(全国ワースト2位)



平成19年12月  
埼玉県とHondaの  
道路交通データ提供  
に関する協定締結

データ分析により  
「急ブレーキ多発箇所」  
の特定が可能になった

## 取組事例

埼玉県  
オリジナルの手法

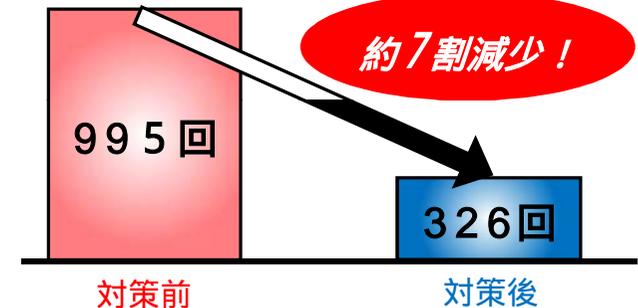


平成19年度から  
平成23年度までに  
160箇所で行った取組



## 効果

1ヶ月間の急ブレーキ総数の比較

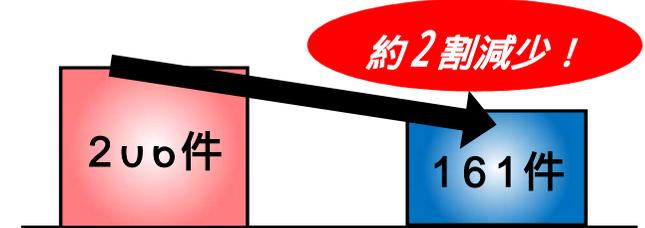


対策前

対策後

安全対策を実施した160箇所の検証結果

1年間の人身事故の比較



対策前

対策後

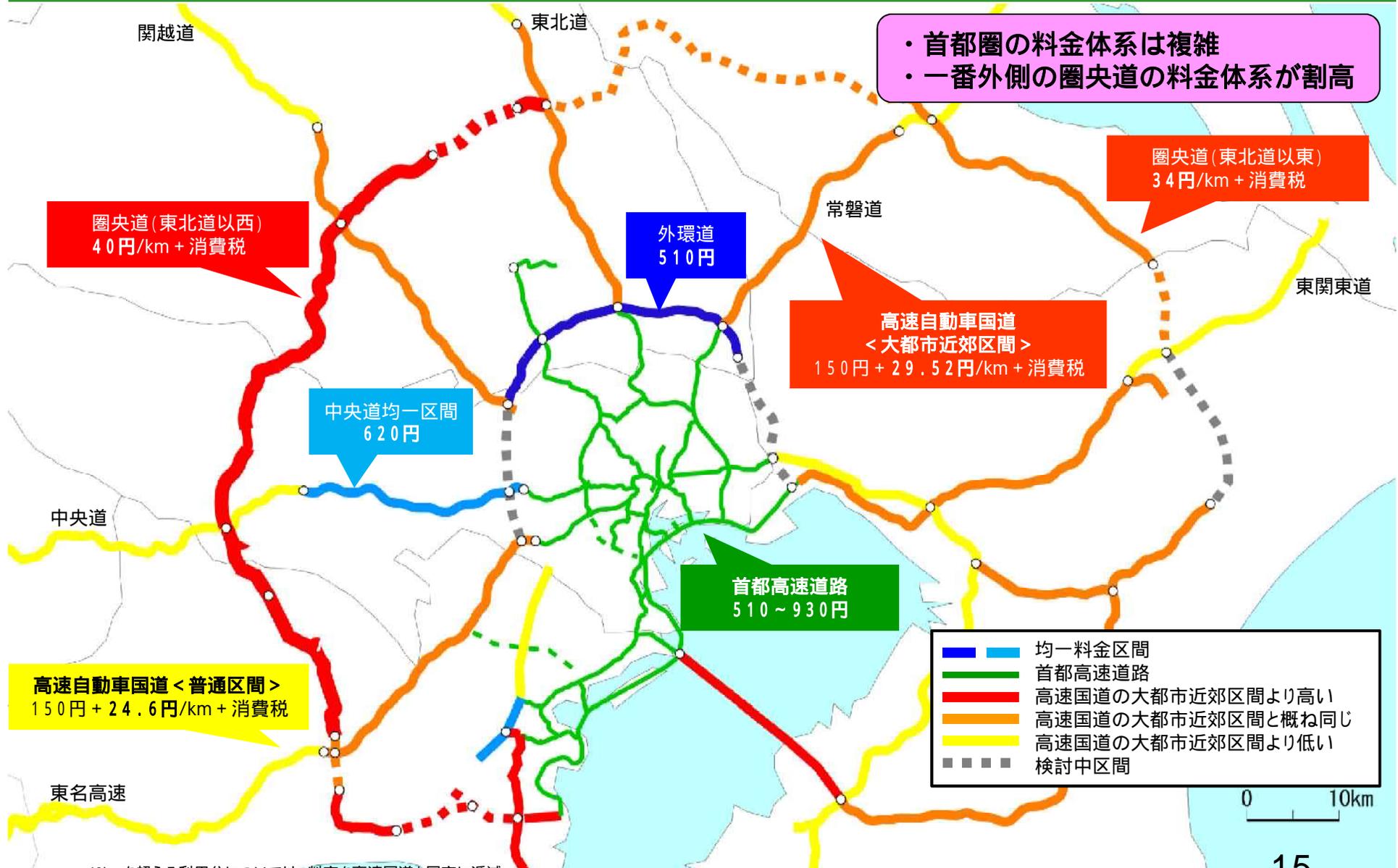
安全対策を実施した160箇所の検証結果

# 首都圏の料金体系

## 首都圏内の料金水準の現状



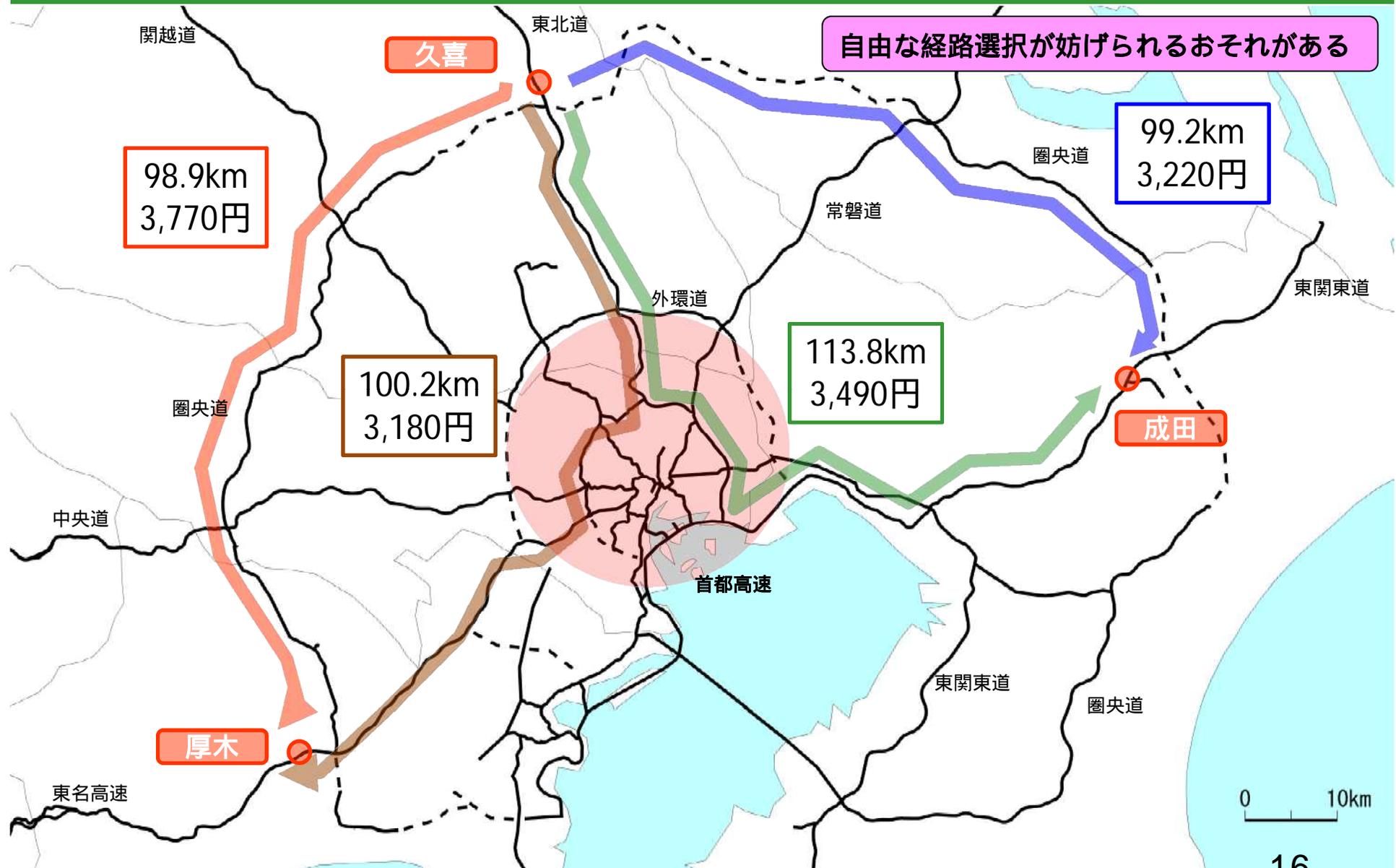
- ・首都圏の料金体系は複雑
- ・一番外側の圏央道の料金体系が割高



40kmを超える利用分については、料率を高速国道と同率に逓減  
出典：第9回国土幹線道路部会資料をもとに作成。普通車で比較

# 首都圏の料金体系

## 同一発着に対する料金経路



普通車料金で比較。料金割引は考慮していない。



### 利用しやすく社会経済活動の効率を高める

#### 高速道路料金体系の実現

～ 首都圏三環状道路の完成を見据えて、東京湾アクアラインや横浜横須賀道路などを含む首都圏の高速道路ネットワークについて、外側の環状道路へ交通誘導を行うとともに、複数の料金体系の存在による割高感の解消や、長距離利用者や大型車の利用促進等にも対応した一体的で利用しやすい料金体系を実現すること。～（H26.5.13：関東地方知事会）

### 首都圏中央連絡道路（圏央道）の

#### 利用しやすい料金体系の構築について

～ 一番外側の環状道路である圏央道へ適切に交通が誘導されるなど、圏央道の内側エリアにおける首都圏の高速道路網が最大限活用されるよう、一体的で利用しやすい料金体系の構築を図ること。～（H26.5.20：九都県市首脳会議）



# まとめ 埼玉県の見解



## 高速道路を活用した災害対策・渋滞対策の推進

- ・環状道路を利用した防災上の拠点連携（さいたま新都心等）
- ・ミッシングリンクの解消（地域高規格道路「新大宮上尾道路」等）

## 一体的で利用しやすい料金体系の実現

- ・首都圏の交通流を最適化するため、外側の環状道路である圏央道へ適切に交通誘導すること。
- ・経路による料金格差を是正し、利用者にとってわかりやすく利用しやすい料金体系とすること。