

埼玉の成長を生み活力を 高める圏央道 —圏央道整備等によるストック効果—

埼玉県 県土整備部長 なかむら 中村 かずゆき 一之

1. はじめに

埼玉県では、2021年までの「埼玉県5か年計画—希望・活用・うるおいの埼玉—」における「成長の活力をつくる分野」の基本目標として「埼玉の活力を高める社会基盤をつくる」、「埼玉の成長を生み出す産業を振興する」の2本柱を設定、その重点施策として道路ネットワークの整備や企業誘致の推進を位置づけています。また道路行政の推進にあたっては“災害に強い道づくり”，“生活の質を高める道づくり”，“地域の良さを活かす道づくり”を「道づくりの基本目標」と定め、県内の道づくりに取り組んでいます。

この施策や取り組みの核となるのが、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という）です。圏央道は、平成27年10月に埼玉県内の全線が開通、さらに平成29年2月には茨城県区間が開通しました。これにより、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関道の各高速道路がつながる新たな高速道路ネットワークが形成されました。圏央道沿線の各都市は連絡強化が図られ、物流や観光の利便性が飛躍的に向上し、“人”や“もの”の移動が活発になり、埼玉県内の地域経済の活性化がさらに高まることが期待されています。

2. 事業概要

圏央道は、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関道などの放射方向の幹線道路と接続し、東京外かく環状道路などと一体となって首都圏の広域的な幹線道路網を形成するとともに、首都圏の道路交通の円滑化をはじめとする多くの役割を担う環状道路です。また、都心から約40～60kmに位置し、神奈川、東京、埼玉、茨城、千葉の1都4県を結ぶ、総延長約300kmの高規格幹線道路です（図－1）。

圏央道の埼玉県区間は、東京都境の入間市から茨城県境の幸手市までの11市2町を通過する総延長58.4kmです。

この内、平成8年3月に圏央道の他区間に先駆けて、青梅ICから鶴ヶ島JCTの約19.8kmが開通、その後、順次整備が図られ、平成27年10月の桶川北本ICから白岡菖蒲IC間の開通をもって埼玉県区間の全線が開通しました（写真－1）。平成29年2月には茨城県内も全線開通し、圏央道全線の約9割が現在までに開通しています。

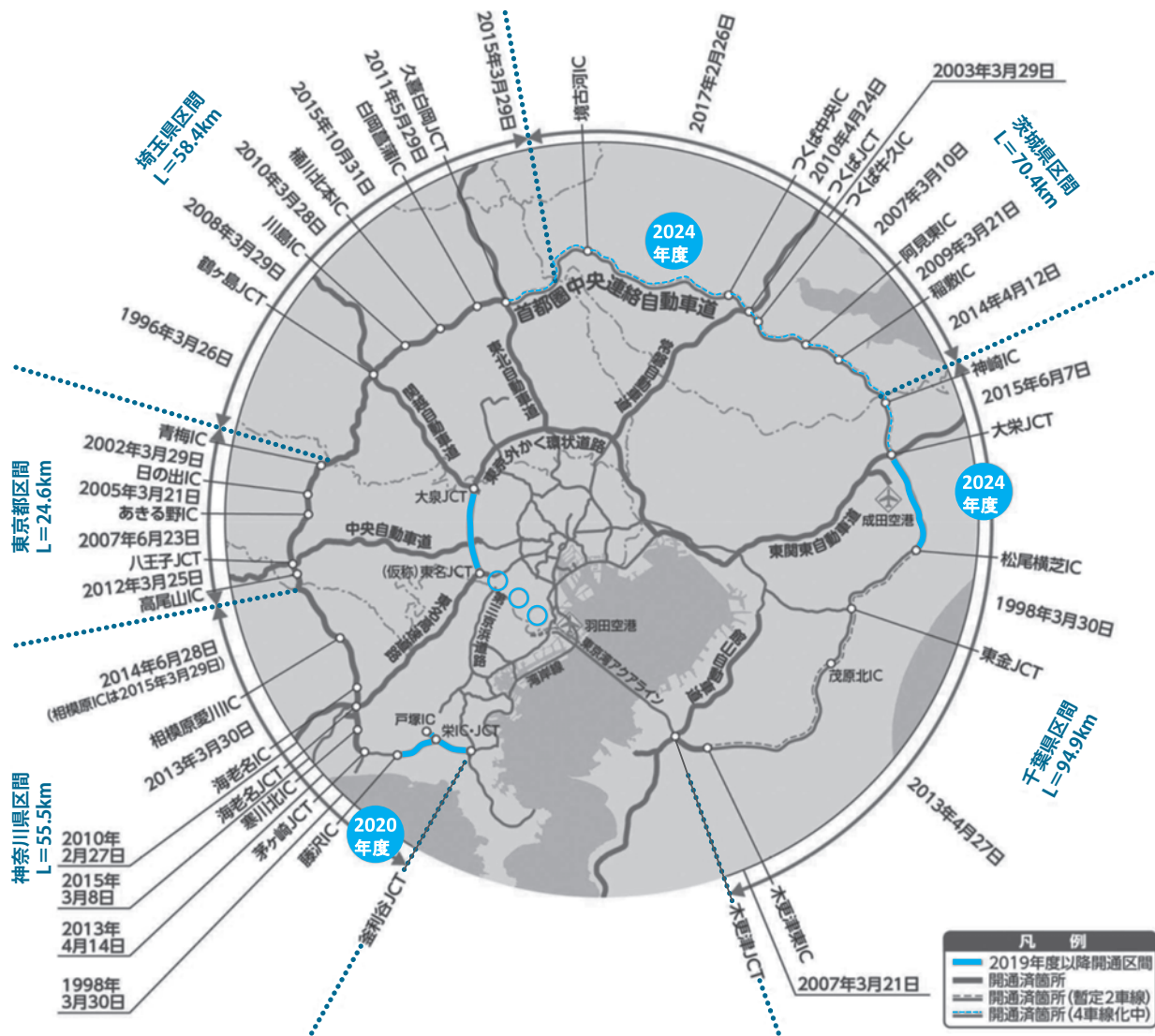


図-1 圏央道および周辺幹線道路網



写真-1 圏央道久喜白岡JCT

3. 埼玉県における圏央道整備の効果

圏央道は、首都圏全体の道路交通の円滑化、沿線都市間の連絡強化・沿線への物流拠点や工業団地の立地などによる地域経済活動の活性化、大規模災害時の道路ネットワークの強化などの役割を担っています。

既に圏央道は、これらの機能が発現され、埼玉県にさまざまな効果をもたらしています。

圏央道整備による効果の中で、「地域経済の活性化」、「観光交流の拡大」、「緊急・災害時の対応力強化」の事例について紹介します。

(1) 地域経済の活性化 ～経済のみち～

埼玉県では、圏央道の整備を地域経済活性化や雇用の創出を図る絶好の機会ととらえ、この整備効果がさらに高まるよう、インターチェンジ周辺の道路整備によるインターチェンジへのアクセス性向上や、圏央道沿線における産業基盤づくりと企業誘致などに積極的に取り組んできました。

この取り組みを説明するとともに、企業の進出状況および圏央道のストック効果について紹介します。

① インターチェンジアkses道路の整備

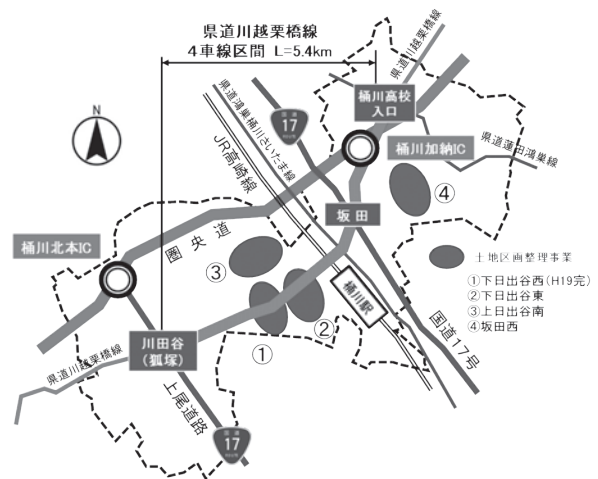
圏央道の整備に合わせ、圏央道インターチェンジへのアクセス性向上を図るため、埼玉県では16路線19箇所、延長23.3kmの整備を行いました。

桶川北本 IC、桶川加納 IC へのアクセス道路として、桶川市内の県道川越栗橋線の整備について紹介します。

県道川越栗橋線は、桶川市内において本県の南北軸である上尾道路、県道鴻巣桶川さいたま線（中山道）、一般国道17号、県道蓮田鴻巣線を横断的に接続する幹線道路ですが、慢性的な渋滞が発生していました。圏央道開通後は、各道路と桶川北本、桶川加納の両インターチェンジを連絡する役割を担うことになり、さらなる渋滞が発生しスムーズなアクセスに支障をきたすことが懸念されました。

そのため、これまでも街路事業や土地区画整理事業で段階的に4車線化整備を進めてきたところですが、上尾道路（桶川北本 IC アクセス）と接続する川田谷（狐塚）交差点から県道蓮田鴻巣線と接続する桶川高校入口交差点までの約5.4km区間について、圏央道開通までに全て4車線となるよう、残りの県施行区間約2.7kmを「圏央道関連事業箇所」として重点的に拡幅整備を進めてきました（図－2、写真－2）。

この整備により、圏央道開通後、当該区間の交通量が8,534台/12hr（H17センサス）から14,566台/12hr（H27センサス）に急増したにも



図－2 桶川市内県道川越栗橋線整備状況



写真－2 県道川越栗橋線坂田交差点

かかわらず、交通渋滞がほぼ解消しました。

また、本道路整備と並行し、沿道では4地区で土地区画整理事業が行われています。これらの地区においては圏央道への優れたアクセス性などもあり、人口が約4,600人増加しました。さらに道路拡幅後、沿道には新たに大型ショッピングモールなどの商業施設が進出するなど、賑わいを見えています。



図－3 田園都市産業ゾーン

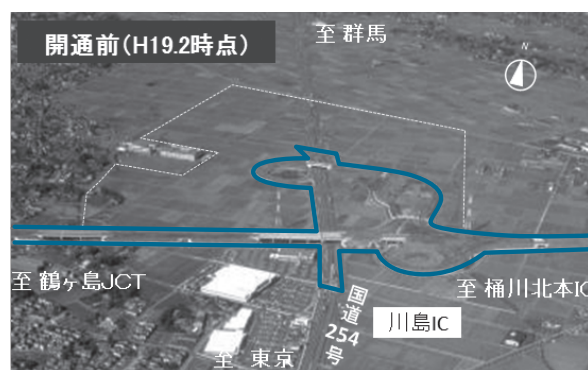
幅の広いアクセス道路の整備により桶川市の東西軸が強化され、インターチェンジへのアクセス向上が図られました。さらに、道路整備のストック効果として、地元桶川市のまちづくりの促進、地域の発展に大きく貢献しています。

② 圏央道沿線における産業基盤づくり

圏央道沿線地域に企業が進出・立地する産業基盤づくりを推進するため、平成18年10月に「田園都市産業ゾーン基本方針」（以下、「基本方針」という）を策定し、産業集積に積極的に取り組んでいます。基本方針に基づき、県と地元市町の協働により、圏央道のインターチェンジ（ジャンクションを含む）から概ね5kmの範囲に豊かな田園環境と調和する産業基盤づくりを誘導・支援しています（図－3）。

一定規模以上の産業基盤づくりにおいては、埼玉の原風景である「屋敷林」をイメージさせるような高木を植栽した空間を創出するなど、周辺の田園環境との調和に配慮した緑地空間の創出・保全を誘導しています。

そして、基本方針に従い県が重点的に支援する地区を「先導モデル地区（平成25年度以降は「産業誘導地区」）」として、15地区、約324.5haの選定を行いました。これまで12地区281.3haの



写真－3 圏央道川島IC（開通前）



写真－4 圏央道川島IC（開通後）

造成が完了し、造成が完了した12地区の全ての区画が分譲済みになっています（写真－3, 4）。

③ 企業誘致の促進

企業誘致の促進を図るため、平成17年1月か

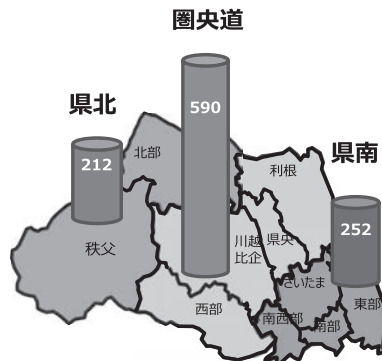
ら埼玉県では、知事のトップセールスをはじめ、所管部局による企業訪問や企業立地説明会、企業からの立地相談に関する総合窓口の設置など、県が一丸となって積極的に取り組んでいます。

この結果、平成 17 年 1 月から平成 31 年 3 月までに県内企業立地件数は 1,054 件となりましたが、この内の 6 割弱、590 件の企業が圏央道周辺地域に立地しており、圏央道周辺地域の企業立地ニーズの高さがうかがえます（図－4）。

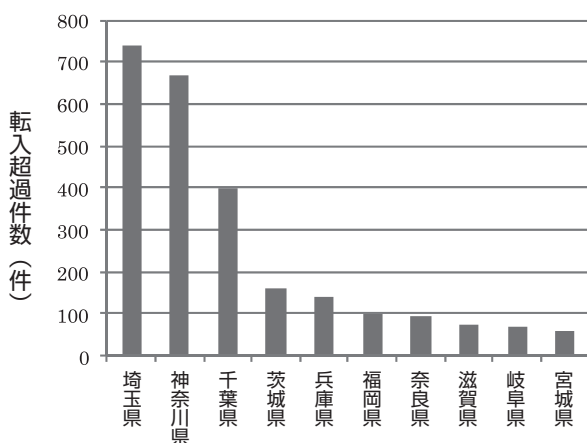
また、埼玉県における企業本社の転入超過数は平成 21 年から平成 30 年までの 10 年間で 743 社と、昨年に引き続き全国 1 位になっています（図－5）。

特に、近年市場規模が拡大している E コマースを支える大型マルチテナント型物流施設は、平成 24 年 9 月時点から平成 29 年 9 月時点にかけて 4 倍以上に増加しました。

これも、交通の要衝である埼玉県の地域ポテンシャルの高さが多くの企業に評価されているもの



図－4 地域別立地件数



図－5 過去 10 年間の企業転入超過数

と考えられます。

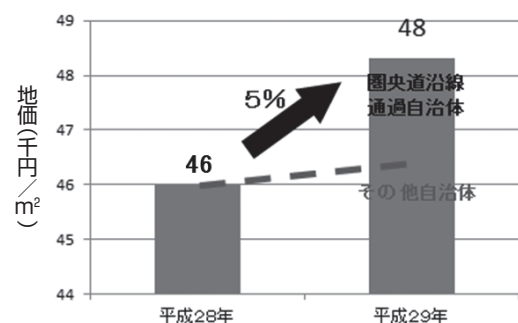
④ 圏央道整備における地域経済の好循環

圏央道の開通に併せ、沿線市町で地域経済の成長などの効果が発現しています。

1) 工業地の地価上昇

東名高速から東関道の環状ネットワークの完成により、圏央道沿線の工業地の地価が上昇しています。埼玉県内の圏央道沿線通過自治体の工業地地価上昇率は約 5% と、その他の自治体の工業地地価上昇率を大きく上回っています（図－6）。

圏央道開通による交通利便性の向上を見込んだ企業の関心の高さがうかがえます。



図－6 埼玉県内圏央道沿線通過自治体の工業地地価動向

2) 企業の生産性向上

平成 27 年 10 月の桶川北本 IC から白岡菖蒲 IC 間の開通では、沿線に立地する企業の標準配送範囲が約 1.6 倍に拡大（半径 80 km → 100 km）したとの声もありました。このような配送効率化による沿線立地企業の事業拡大・生産性向上にも、圏央道は大きな効果を及ぼしています。

(2) 観光交流の拡大 ～歴史・文化のみち～

圏央道による広域ネットワークの形成により、地域間の移動時間が大幅に短縮され、地域間交流の促進が期待されます。

国の「重要伝統的建造物群保存地区」に選定さ

れている、江戸情緒あふれる蔵造りの町並みがある「小江戸川越」や、秩父夜祭・羊山公園・岩畳といった観光資源を抱える秩父・長瀬地域では、近年、外国人観光客が増加しています。

成田空港から東北道・久喜白岡JCTへの所要時間は、圏央道を利用することで、都心を経由するルートに比べ約30分短縮されました。成田空港からのアクセス性が向上することから、さらに外国人観光客が増加することが期待されます。

また、東北道・久喜白岡JCTと東名高速・海老名JCTの所要時間も、圏央道を利用することで、都心を経由するルートに比べ約35分短縮されました。

埼玉県と近県の移動時間が大幅に短縮されたことにより、地域間交流が促進しています。圏央道を利用した隣県から埼玉県へのバスツアーが新設されるなど、観光圏域が拡大しています。

(3) 緊急・災害時の対応力強化 ～命のみち～

【首都圏の救急支援・復旧活動の拠点となる埼玉県】

今後発生が危惧されている首都直下地震では、埼玉県には海岸線がないなど、首都圏一都三県の中で災害リスクが相対的に少ないと考えられます。

また、関東の中心に位置し、かつ圏央道の整備により高速道路網の要衝となった埼玉県は、災害時に人や物資を輸送する際の拠点として最適な場所にあります。全国から駆け付ける応援部隊の進

出拠点となりますし、首都圏被災者の広域的な避難場所にもなり得ます。

そこで、埼玉県では高速道路網を最大限に利用して救急支援・復旧活動が行えるよう、公園等の公有地のほか、民間の駐車場やグラウンドなどのスペースを災害時に一時借用し、広域支援拠点として活用する取り組みを進めています。

現在、7社の企業・団体と「大規模災害時における広域支援拠点の確保に関する協定書」を締結しています。

圏央道が開通し、高速道路がネットワーク化されることにより、広域連携の体制が強化され、埼玉県は避難の受け皿や相互応援の拠点として、国と協力して首都圏の復旧・復興に取り組むことが可能となります。

4. おわりに

これまでに、圏央道は埼玉県の地域経済の活性化や観光交流の拡大など、着実に埼玉県の魅力や重要性を向上させてきました。

今後の圏央道をはじめとする高速道路ネットワークの整備によっても、埼玉県の地域ポテンシャルがますます向上することが期待されます。

この整備効果を圏央道周辺地域だけではなく、埼玉県全体に広げ、高めるよう、埼玉県では今後、高速道路ネットワークをさらに活用し、地域ポテンシャルを高める幹線道路の整備などに取り組んでいきます。