

さいたま市 道路網計画



さいたま市道路網計画

目 次

はじめに.....	1
1. 都市計画道路の現状と課題.....	2
2. 都市計画道路見直しの考え方.....	6
3. 計画体系.....	8
4. 道路網計画の作り方.....	12
5. 道路網計画の検討.....	15
6. さいたま市が目指す道路網計画.....	38
7. 今後に向けて.....	45



はじめに

本市の都市計画道路は、人口や経済の急速な集中を前提として計画され、整備されてきました。将来的に人口が増加し、経済活動がさらに活発になれば、人や物の移動を支える自動車交通は増加するであろうと考え、自動車交通に対応するための道路の計画や整備を進めてきました。

しかし、近年の社会経済状況は大きく変化しつつあります。少子高齢化の進行、将来的な人口減少の見通し、財政の逼迫^{ひつぱく}、開発計画の停滞など、道路の計画が前提としていた状況に大きな変化の兆しが見られます。さらには、地球環境問題に対する国際的、社会的な要請などにより、道路の計画においても地球環境負荷軽減などの観点が求められるようになってきました。

このように都市計画をとりまく状況が変わりつつある中、最近では、「持続可能なまちづくり」の考え方が重要視されています。この考え方は、状況の様々な変化に柔軟に対応し、時に軌道修正をしながら、都市が持続的に成長していくようにまちづくりを進めるといえるものです。本市における持続可能なまちづくりの方向性として、「超高齢社会においても誰もが安心して快適に暮らせるまちづくり」、「多様な住宅・住環境の選択肢を提供できるまちづくり」、「都市の活力向上となる産業の活性化と人口減少時代における健全な財政の維持」が示されており、これを実現するためには、まちづくりの重要な要素の一つである道路網の検討を進める必要があります。

こうした状況を背景に、これまで、都市計画道路が抱える課題を整理するとともに、将来の道路網計画をどう考えるべきか、どのようにつくっていくべきかを検討し、これからの本市の道路計画をつくっていく上での基本的な考え方について、パブリック・コメントによるご意見も参考に道路網計画づくりの指針を作成しました。

本資料は、この指針に基づいて実施した道路網計画の検討の結果をとりまとめたものです。



1. 都市計画道路の現状と課題

都市計画道路とは、都市計画法に基づき、位置や規模などを定めた道路のことです。本市では、昭和 30 年代から都市計画道路を決定しており、都市の根幹を形成する道路整備を進めています。

(1) 都市計画道路の計画及び整備状況

本市の都市計画道路（平成 24 年 3 月現在）は、164 路線、総延長約 392km です。大宮、さいたま新都心、浦和など市の中心部に多くの道路が計画されており、市の外側にかけて徐々に道路の密度が低くなっています。

都市計画道路の整備率は約 46% であり、計画道路の半分以上が未整備です。未整備箇所は、市の中心部から外側にかけて広く存在しています。



図 1-1-1 さいたま市の都市計画道路（整備状況別）



図 1-1-2 整備済都市計画道路（道場三室線）



図 1-1-3 整備中の都市計画道路（田島大牧線）

(2) 都市計画道路が抱える課題

1) 社会情勢の変化に柔軟に対応した道路網の形成

少子高齢化や地球温暖化などの社会情勢の変化に伴い、本市の都市計画を取り巻く状況も変化してきています。都市計画道路は、都市の根幹をなすものであり、これまでは一度決定した道路の変更には、慎重な考えであったため、時代のニーズに即した見直しが困難でした。しかし、長期的にみれば、都市の将来像も変わりうるものであるため、国の都市計画運用指針では、必要に応じて変更の検討を行うことが望ましいとされるなど、その取り扱いに変化がみられます。

本市においても、少子高齢化の進行や将来的な人口減少など状況は変化しており、これら社会情勢の変化に対応した都市計画道路の見直しを行う必要があります。

社会情勢の変化に対応した都市計画道路の見直しでは、個々の路線について必要性を検証するのではなく、都市全体として道路がどのようにあるべきかを検討することが重要です。そのため、都市の将来像や関連する土地利用計画との相互関係をこれまで以上に意識し、新たな道路網を構築することが必要です。また、新たな道路網については、今後の社会情勢の変化に柔軟に対応できるように、定期的な見直しを行う必要があります。

2) 長期未整備となっている都市計画道路が抱える問題への対応

本市の都市計画道路は、昭和 30 年代に計画決定した路線が多く存在し、未整備都市計画道路の約 8 割が 40 年以上前に計画決定した路線です。

都市計画道路は、将来を見通した上で計画、整備が進められるものですが、財源は限られることから、これまでのインフラ整備の維持・更新にかかる費用が大きくなる一方で、新規のインフラ整備に投資する予算は減少し、整備に時間がかかる路線が生じています。しかし、本市の一般道路における混雑時の平均旅行速度は、政令市の中で 1 番低い状況にあるため、渋滞緩和のために必要な道路は整備していかなければなりません。

また、都市計画道路の計画区域内では、円滑な事業推進を目的として、都市計画法により一定の建築行為が制限されており、長期未整備の都市計画道路の計画区域内については長期にわたり一定の建築行為を制限し続けています。

これらの問題への対応として、今後、長期未整備道路の増加を抑制し、財政状況が厳しい中で必要な道路整備を着実に進めるためには、必要な道路を厳選し、効果の高いものから優先的に整備するなど、財政計画と連動した計画、整備を進める必要があります。

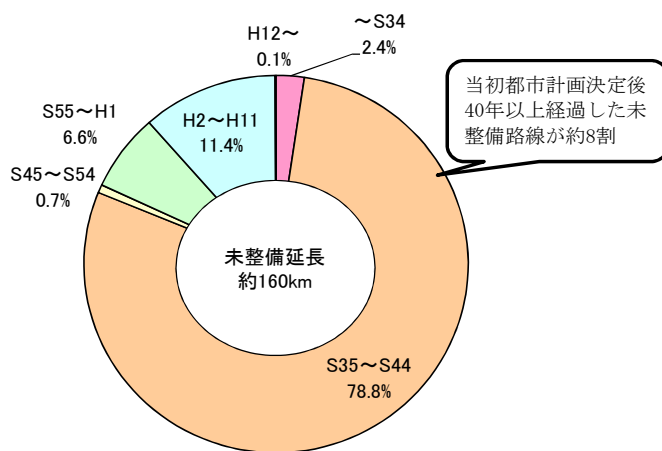


図 1-2-1 都市計画決定時期別の未整備延長の割合（平成 23 年 3 月）

資料：都市計画課資料

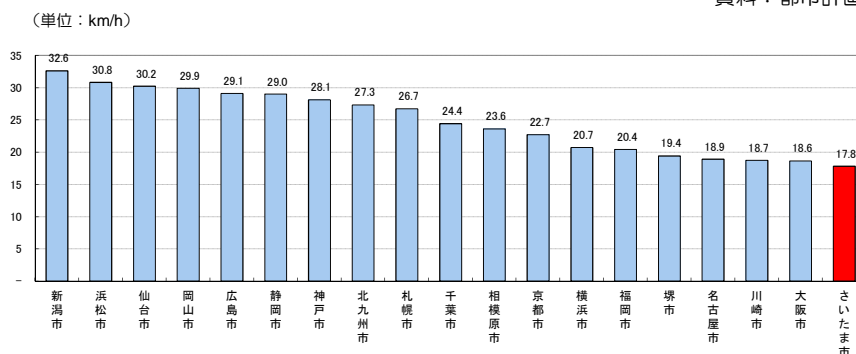


図 1-2-2 混雑時の平均旅行速度 資料：平成 22 年度道路交通センサスより作成

3) 道路の計画や事業の透明性や公正性の確保

都市計画道路の計画、整備にあたっては、計画地域の方や、広域的に影響が及ぶ道路では、計画地周辺以外の方にもご協力頂き、道路に対するニーズを踏まえながら、よりよい計画にしていくべきであると考えます。そのためには、これまで以上に情報を公開し、広くご意見を伺いながら検討を進めていくことが重要です。



図 1-2-3 市民参画のイメージ



2. 都市計画道路見直しの考え方

3つの課題に対応するためには、計画から事業までのあり方そのものを見直す必要があります。課題の解決にあたり、3つの抜本的な見直しの考え方を整理しました。

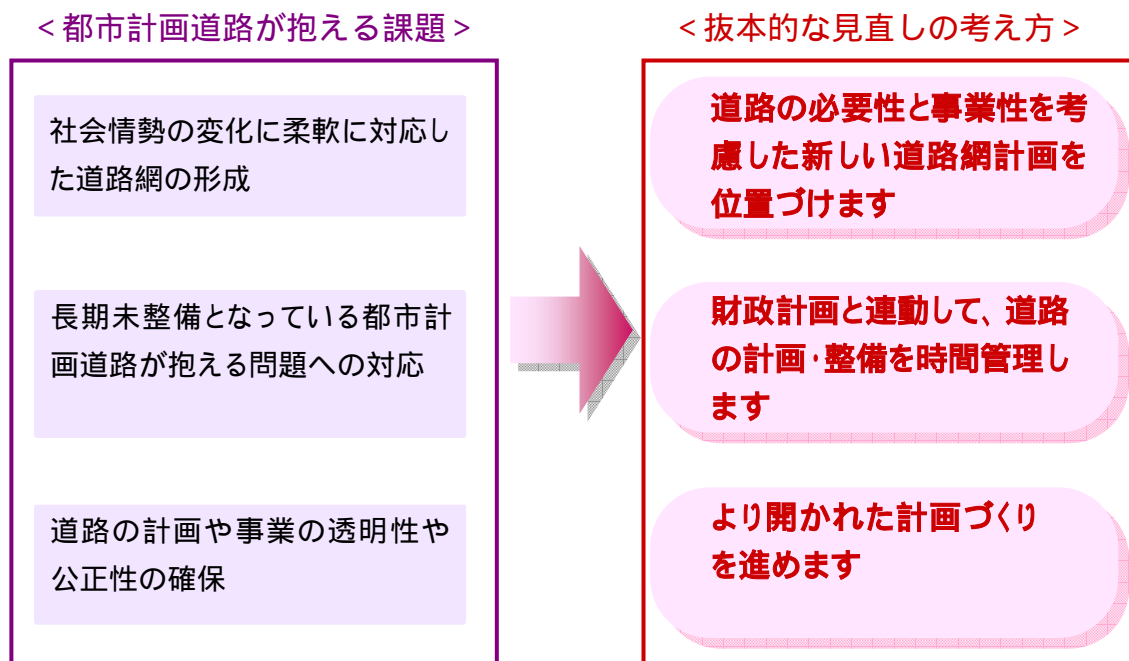


図 2-1-1 都市計画道路が抱える課題と抜本的な見直しの考え方

(1) 道路の必要性と事業性を考慮した新しい道路網計画の位置づけ

持続可能なまちづくりの実現は、個別路線の計画だけを検討するのでは不十分であり、都市計画全体として対応すべき課題です。将来の姿を明確にし、それを達成するために道路の計画と他分野の計画が相互に調整を図りながら、全体として機能するように新たに計画を体系化することが必要です。

新しい計画体系では、本市の都市計画の目標¹と都市づくりの基本戦略（将来都市構造のあり方）²を実現するために、道路の必要性と事業性を考慮した新しい道路網計画を位置付けます。また、都市計画の目標、都市づくりの基本戦略（将来都市構造のあり方）、道路網計画を明らかにするために、都市計画マスタープランに位置付けることとしています。

(2) 財政計画と連動して、道路の計画・整備を時間管理

長期末整備となっている都市計画道路については、さいたま市道路整備計画（平成22年3月）や、さいたま市行財政改革推進プラン2010（平成22年12月）等の財政計画を考慮し、道路の必要性や事業化の目処にあわせて時間管理できるよう、類型化していきます。

(3) より開かれた計画づくりの推進

計画の段階から、より開かれた計画づくりを進めていくためには、市民のみなさんのご協力が必要です。計画の検討にあたっては、より多くの情報を公開し、ご意見を伺いながら進めていきます。計画の情報は、webや説明会などを通じて情報提供し、ご意見は、パブリック・コメント、オープンハウスなどの手法を用いて幅広く取り入れていきます。

1、2 p9 参照



3. 計画体系

新しい計画体系における計画要素とその関係性は、以下のとおりです。

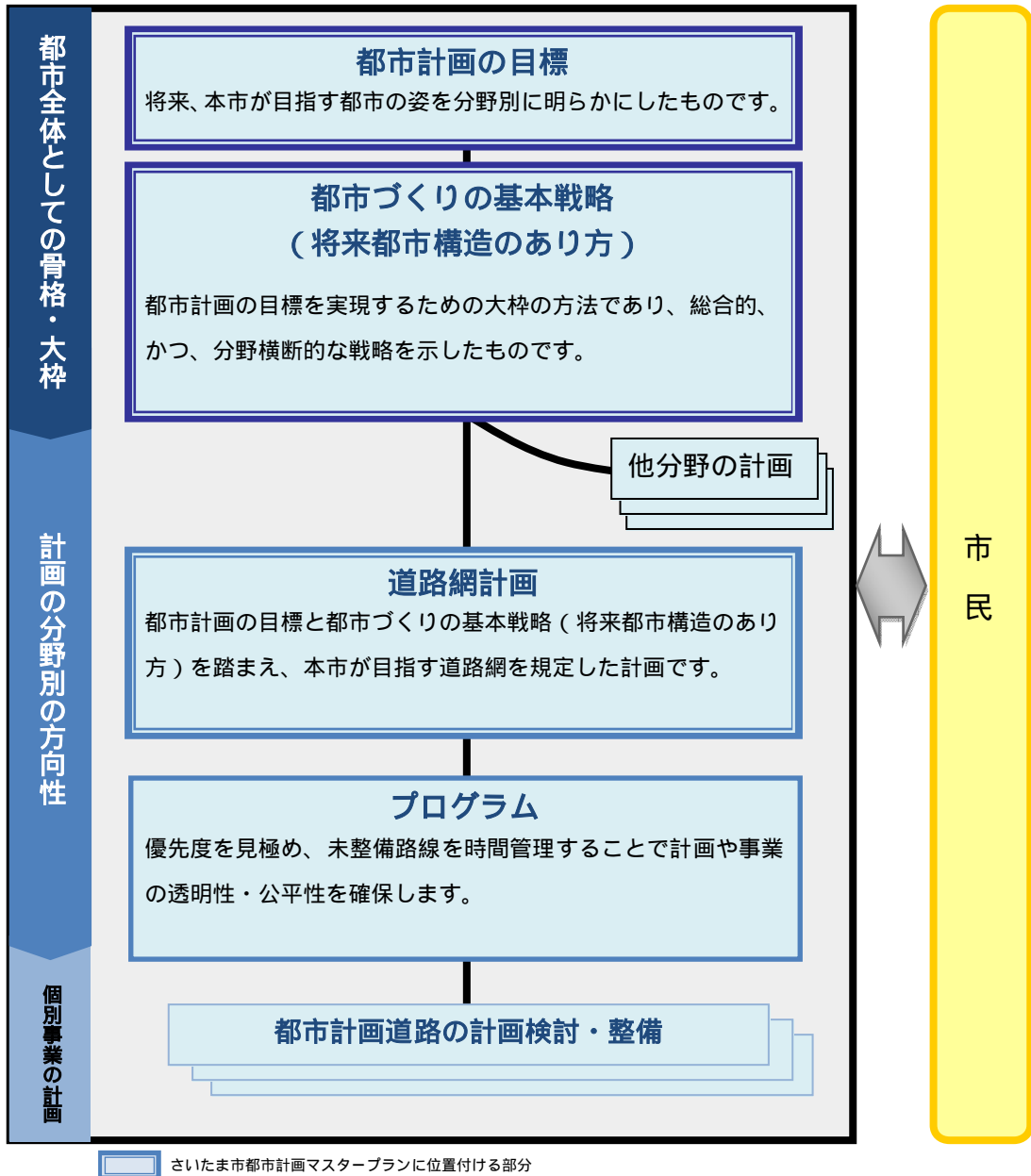


図 3-1-1 新しい計画体系

(1) 都市全体としての骨格・大枠

1) 都市計画の目標

さいたま市総合振興計画や、さいたま市都市計画マスタープランを踏まえつつ、持続可能なまちづくりの観点から、経済・社会・環境について本市の目標とする姿を設定しています。

参考：都市計画の目標

経済	広域的な商業業務機能の強化
	産業力の強化
	交流を軸とした活力・魅力の強化
社会	安全で安心できる生活
	多様性のある地域コミュニティ
	誰もが都市機能を楽しむ環境の充実
	アメニティの向上と歴史・文化の保全
	健全な財政の維持
環境	自然環境の保全・活用
	都市活動の低炭素化
	良好な生活環境の形成

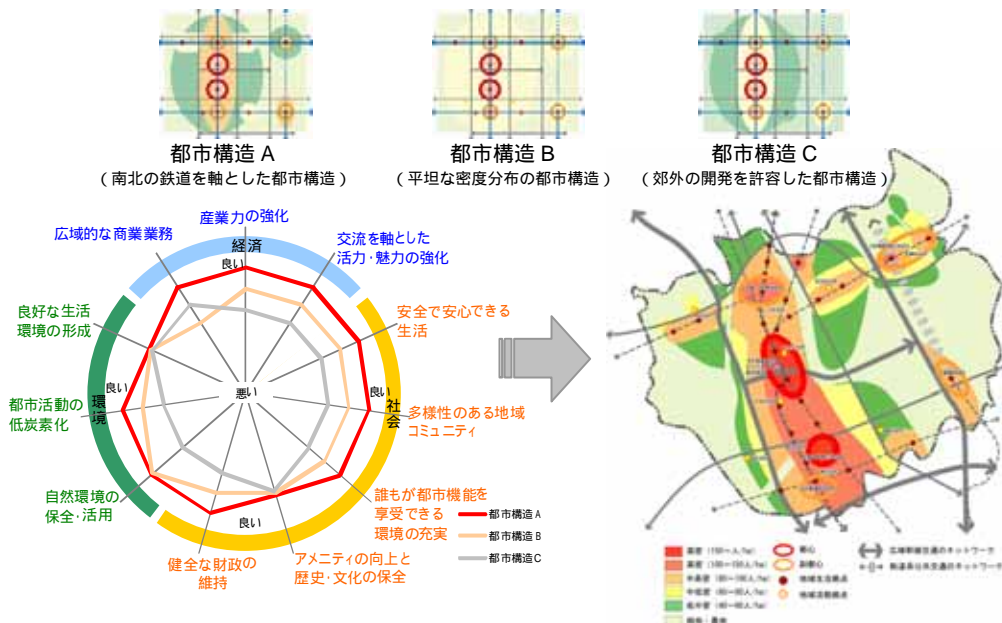
出典：都市づくりの基本方針
(平成 23 年 11 月)

2) 都市づくりの基本戦略(将来都市構造のあり方)

現在の都市構造を踏まえ、都市計画の目標を実現するためには、既存の拠点のさらなる育成を図りながら、密度にメリハリをもたせた市街地を形成するとともに、それらを支える交通ネットワークを構築することが必要です。

人口密度にメリハリをもたせた市街地をシナリオのパターンとして、3つの都市構造の比較を実施したところ、都市構造A(南北の鉄道を軸とした都市構造)が望ましい将来都市構造のパターンであることを確認し、都市づくりの基本戦略(将来都市構造のあり方)としました。

参考：都市づくりの基本戦略(将来都市構造のあり方)図



(2) 計画の分野別の方向性

1) 道路網計画

道路網計画は、都市計画道路だけでなく、幹線的な役割を担う全ての路線を含んでおり、本市が目指す都市を実現するために必要となる道路網を示したものです。



図 3-2-1 道路網計画のイメージ

道路網計画は、社会情勢の変化や目指すべき都市の姿の変化に対応して計画される必要があります。そこで、次の5つを道路網計画の基本方針としました。

基本方針 1：都市計画の目標と整合を図ります

道路は都市を目指す到達点に近づけるための1つの手段なので、道路網計画の策定にあたっては、都市計画の目標を踏まえて検討します。

基本方針 2：都市づくりの基本戦略（将来都市構造のあり方）と整合を図ります

都市づくりの基本戦略（将来都市構造のあり方）は、都市計画の目標の実現に向けた都市の形を示したものであり、様々な分野を横断した総合的な方針なので、道路網計画は都市づくりの基本戦略（将来都市構造のあり方）を踏まえて検討します。

基本方針 3：不確実性を考慮します

ある1つの将来の状況だけを想定して計画すると、将来の時点で想定外の状況が生じた場合に、対処できなくなってしまうため、将来生じると考えられる様々な状況を想定し、それらへの対処も踏まえて道路網計画を検討します。

基本方針 4：代替措置の可能性を検討します

未整備路線に期待される機能は、場合によっては、他の方法で確保することができるため、未整備路線に期待される機能を確保するための様々な方法について検討します。

基本方針 5：財政へ配慮します

後述での検討作業を経て、必要な路線の整備は進めていきますが、本市の厳しい財政状況にも配慮し、道路網計画を実現します。

2) プログラム

道路網計画の実現のため、都市計画道路の計画や整備を時間管理するプログラムを定めます。プログラムでは、必要性や事業化の目処に合わせて都市計画道路を5つの類型に分類します。今後の整備手法を検討する路線については、優先度を見極め、代替措置の可能性の検討や財源の配慮をしながら、多様な実現手法を検討していきます。

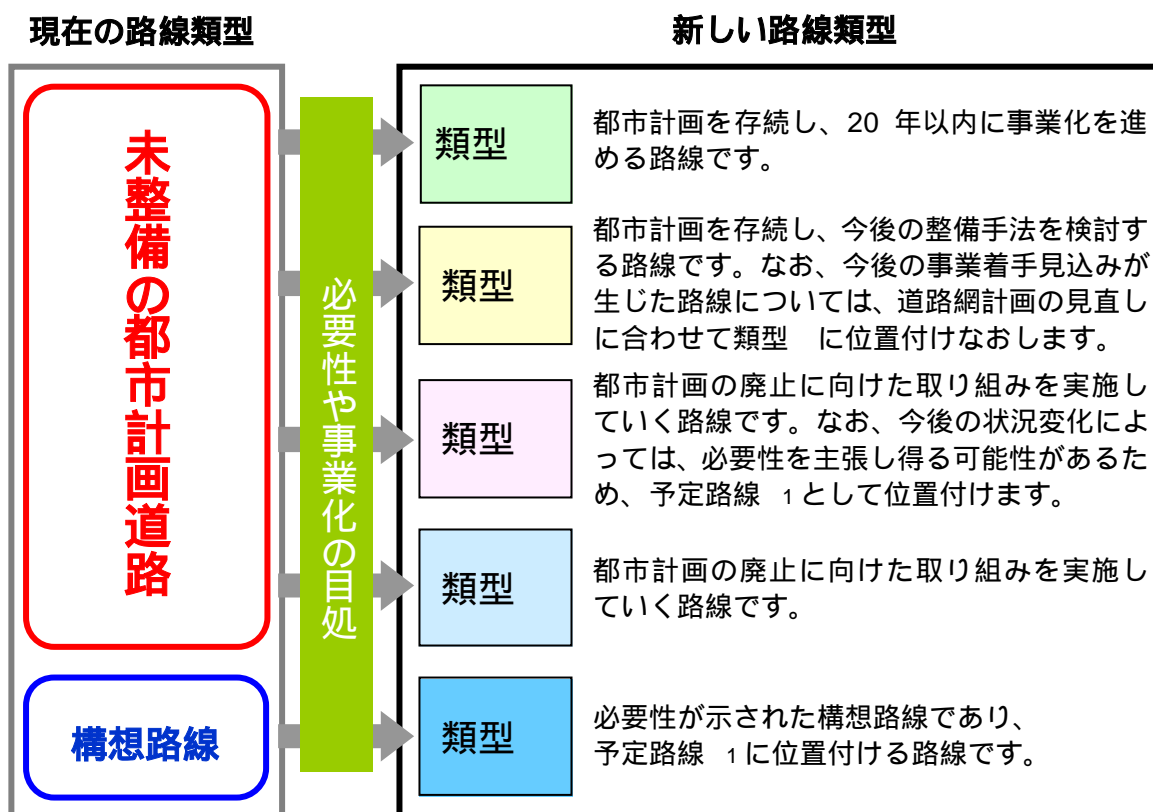


図 3-2-2 路線類型の概要



4. 道路網計画の作り方

道路網計画は、パブリック・コメント等を実施して定めた道路網計画づくりの指針に基づき、以下のように検討を進め、策定します。

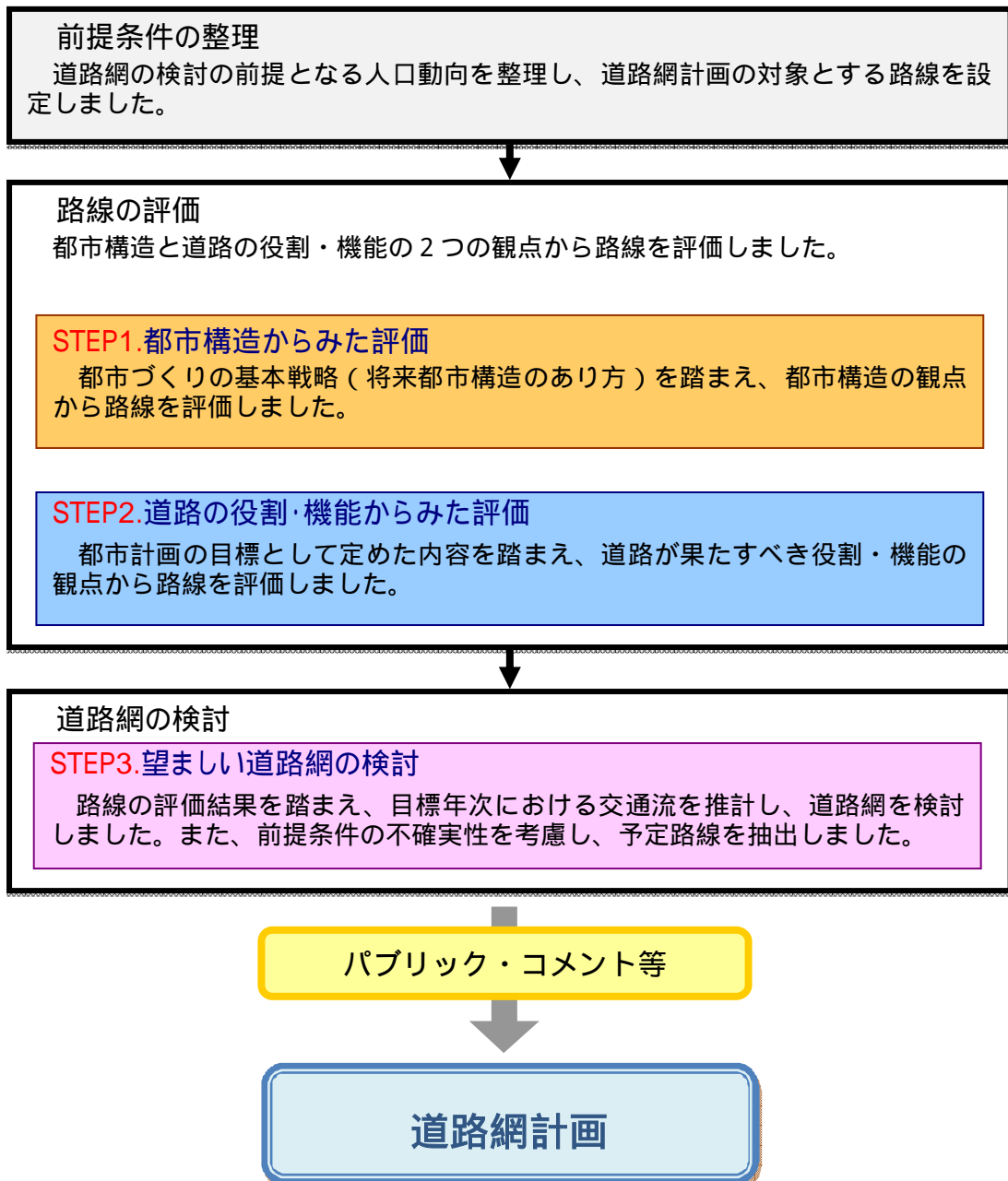


図 4-1-1 道路網計画の策定の流れ

(1) 前提条件の整理

道路網の前提となる人口動向を整理し、道路網計画の対象とする路線を設定しました。

1) 目標年次の設定

道路網計画の目標年次は、都市計画の目標年次¹であるおおむね 20 年後の平成 42 年としました。目標年次における本市の夜間人口は、コンパクトなまちづくりに対応した土地利用に関する調査（平成 22 年 3 月）における約 120 万人としました。また、就業人口、従業人口、地域別の人口分布は、現況²を踏まえて設定しました。

表 4-1-1 人口の設定値

	現況	目標年次	設定の考え方
夜間人口	118 万人	120 万人	さいたま市推計値
就業人口	58 万人	54 万人	現況と同じ性年齢階層別就業率を見込む
従業人口	49 万人	46 万人	現況と同じ就従比（0.844）を見込む

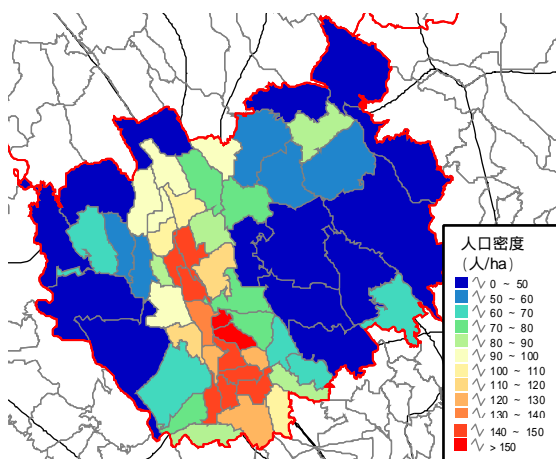


図 4-1-2 夜間人口密度 (H42)

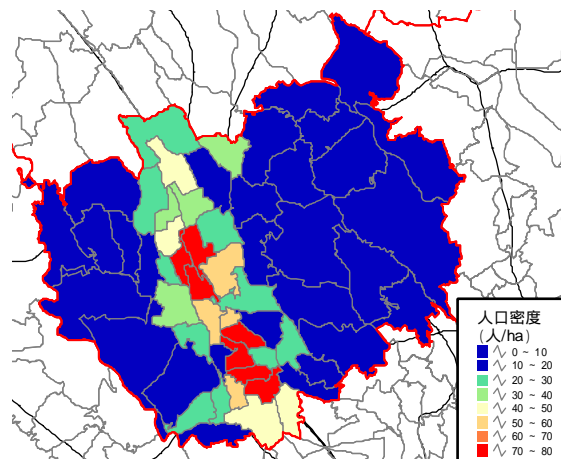


図 4-1-3 従業人口密度(H42)

- 1 都市計画は、都市計画運用指針（第 6 版）において、おおむね 20 年後を目標として、目指すべき都市構造や土地利用を踏まえ、将来交通需要の予測を行った上で、長期的な整備水準を検討し、定めることが望ましいとされています。
- 2 現況とは、平成 17 年度国勢調査です。

2) 対象路線の設定

道路網計画は本市の道路ネットワークを規定する計画であり、走行性が高い路線が対象となります。都市計画道路及び、都市計画決定していない以下の道路を対象路線として、設定しました。

< 対象路線 >

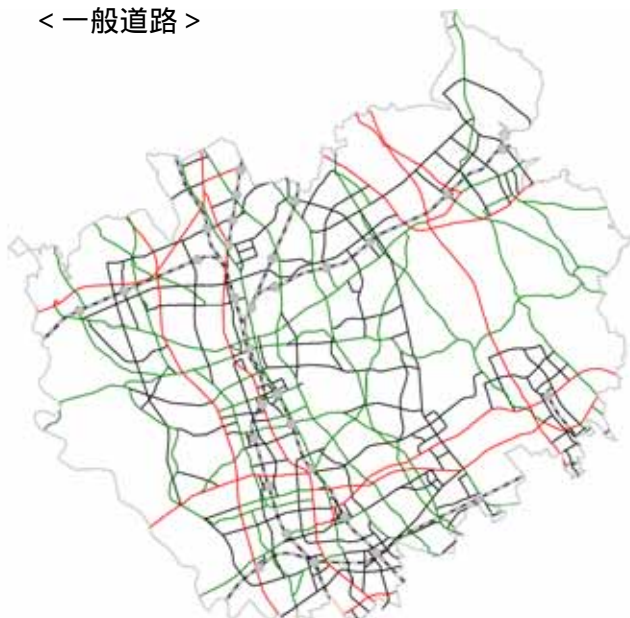
高速道路（高速自動車国道、自動車専用道路）

国道（一般国道）

県道（主要地方道、一般県道）

市道（幅員 12m 以上）

< 一般道路 >



< 高速道路 >

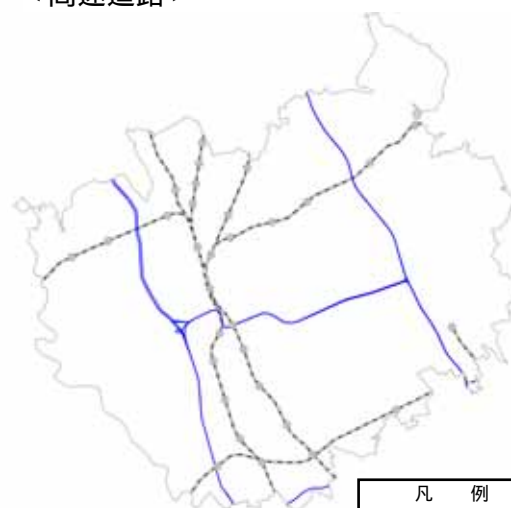


図 4-1-4 評価対象路線の一覧

凡 例	
	: 高速道路
	: 国道
	: 県道
	: 市道



5. 道路網計画の検討

道路は、目指すべき都市の姿の変化に対応するとともに、様々な役割・機能も有します。そこで、都市構造と道路の役割・機能の2つの観点から路線を評価しました。その後、評価した路線をとりまとめて、道路網として本市に適しているか検討しました。

対象路線； 都市計画道路 その他の道路（高速道路・国道・県道・市道）

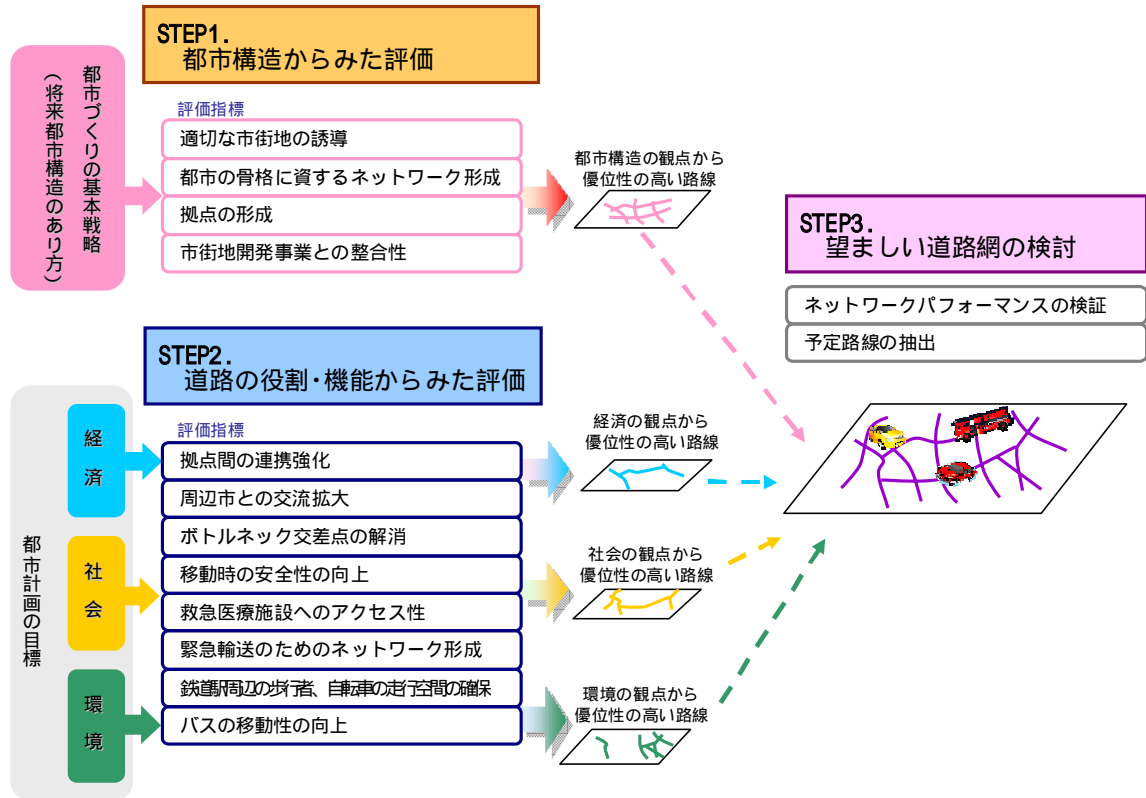


図 5-1-1 道路網計画の検討のイメージ

(1) 路線の評価

1) 都市構造からみた評価

都市づくりの基本戦略(将来都市構造のあり方)を踏まえ、都市構造の観点から路線を評価します。

また、持続可能なまちづくりにそぐわない路線(市街地の拡大を助長するような路線等)は大胆に廃止します。

本評価では、拠点のあり方、骨格的な交通体系のあり方、骨格的な土地利用のあり方の考え方に合わせて、4つの指標を設定しました。

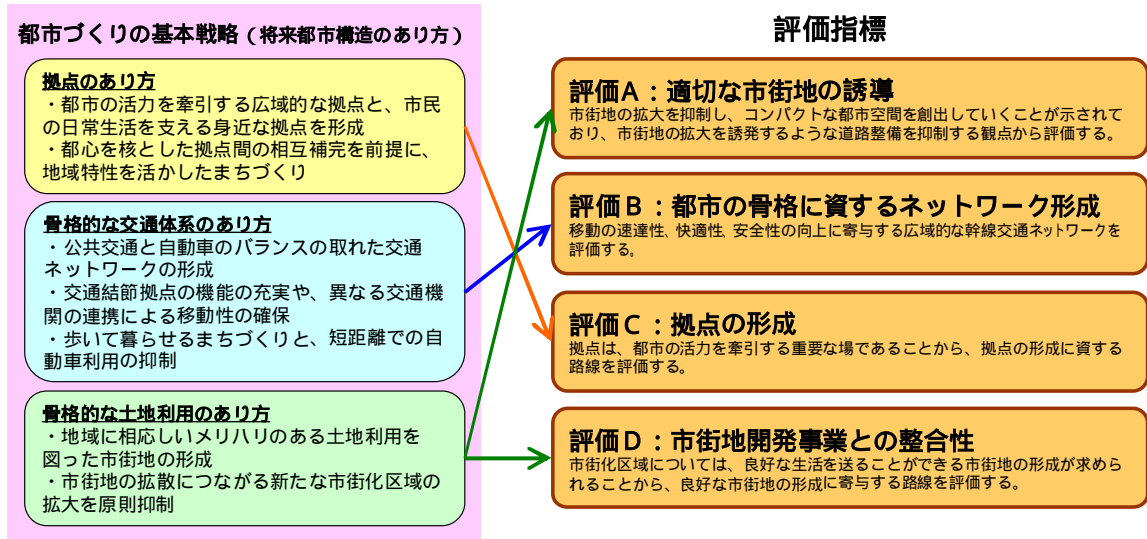


図 5-1-2 都市づくりの基本戦略と評価指標の対応関係

評価 A.適切な市街地の誘導

評価の考え方

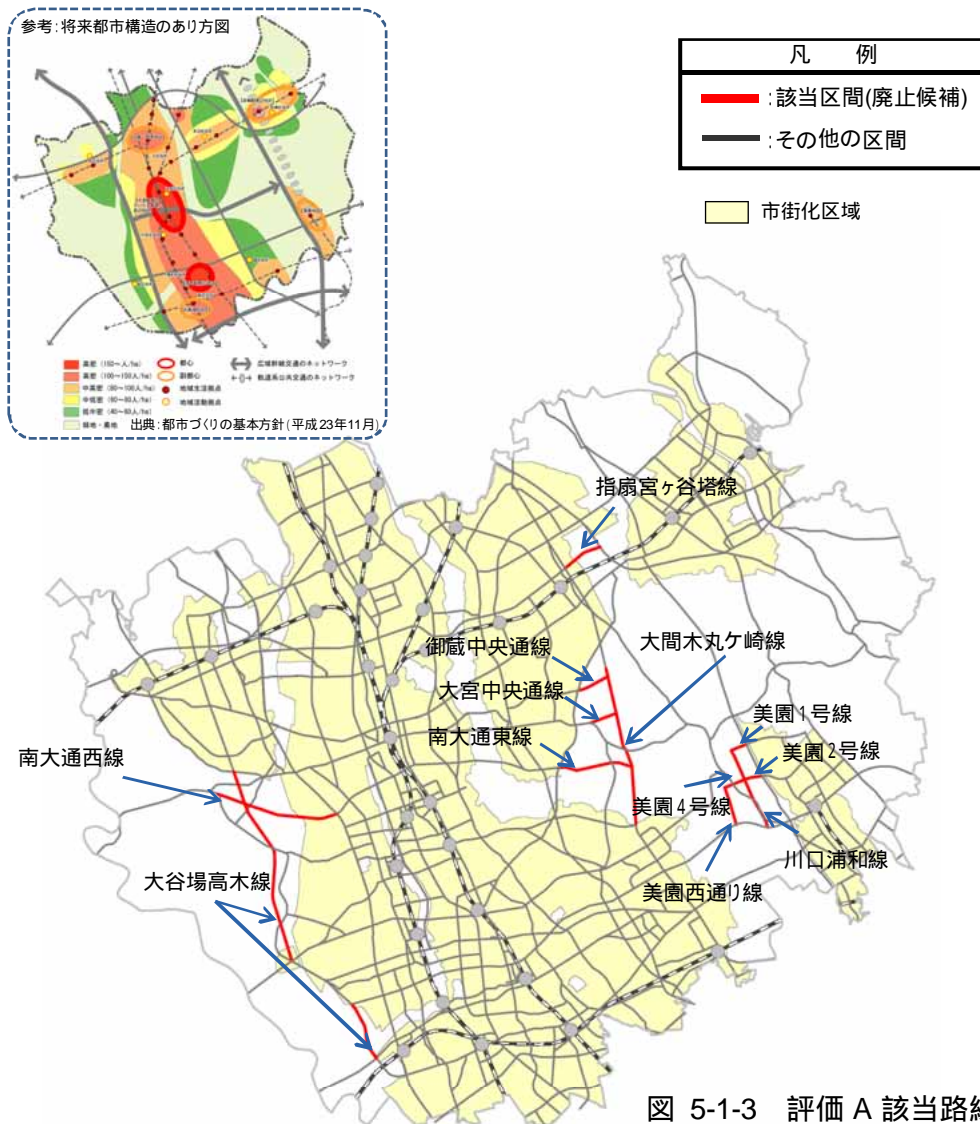
本市が目指す将来都市構造を実現するため、市街地の拡大を誘発するような路線は見直すことが重要です。

評価条件

市の東西の大規模な市街化調整区域の市街化を抑制するため、これら地域における現道がない未整備の都市計画道路を、市街化抑制のために整備すべきではない計画の路線として評価します。

評価結果

市の東西の大規模な市街化調整区域にかかる未整備の都市計画道路として以下の路線を評価しました。



評価 B.都市の骨格に資するネットワーク形成

評価の考え方

都市の骨格を形成し、移動の速達性、快適性、安全性を高めるため、広域的な通過交通を担う広域幹線交通ネットワークの形成に資する路線は重要です。

評価条件

都市づくりの基本戦略（将来都市構造のあり方）の考え方を踏まえて、本市の骨格を形成し、広域的なネットワークに資する路線を評価します。

評価結果

高速道路として南北軸 2 路線と東西軸 2 路線、一般道として南北軸 5 路線と東西軸 3 路線を評価しました。

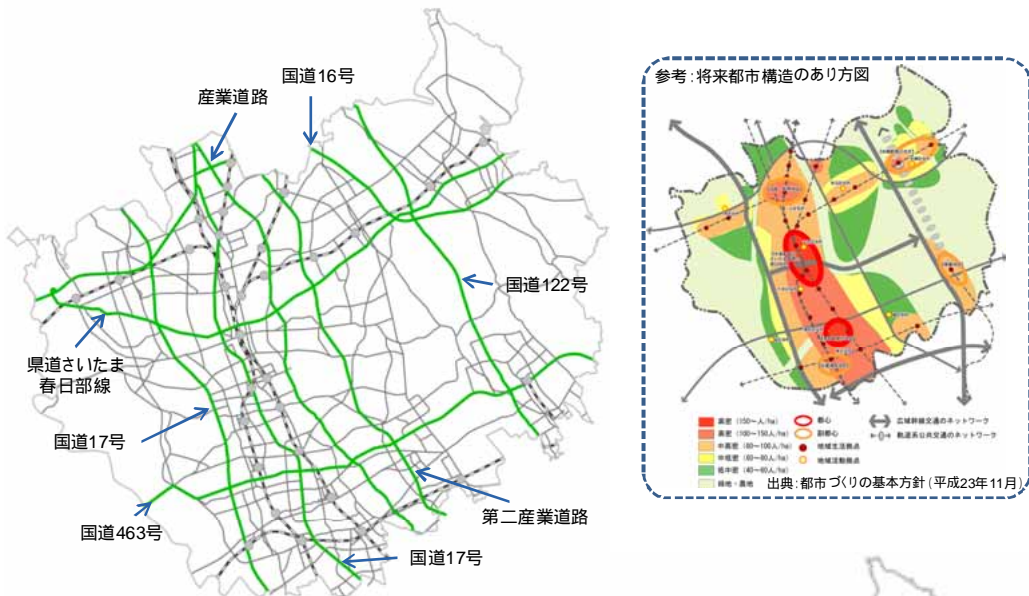


図 5-1-4 評価 B 該当路線（一般道）

凡 例	
—	: 該当区間(存続候補)
—	: その他の区間

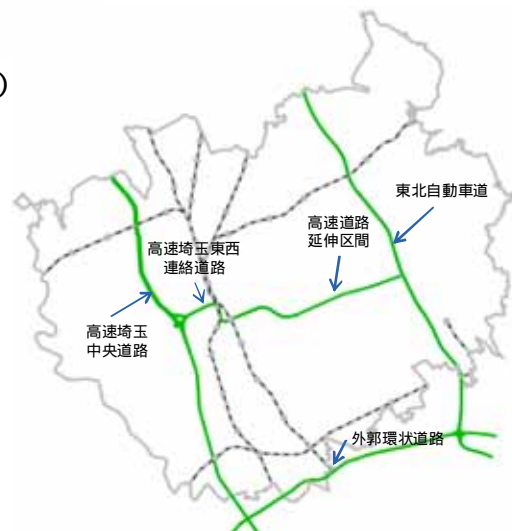


図 5-1-5 評価 B 該当路線（高速道路）

評価 C.拠点の形成

評価の考え方

商業、業務、文化など様々な活動の充実を図るため、都市の活力をけん引する広域的な拠点と、日常生活を支える身近な拠点を形成する路線は重要です。

評価条件

2つの都心（大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区、浦和駅周辺地区）と4つの副都心（日進・宮原地区、武蔵浦和地区、岩槻駅周辺地区、美園地区）を対象に、各拠点の計画を参考にしつつ、拠点まわりの外周道路と拠点内の移動を支えるアクセス道路を評価します。

評価結果

拠点毎に、下図に示す路線を評価しました。



評価 D.市街地開発事業との整合性

評価の考え方

市街地の拡散につながる新たな市街化区域の拡大は原則として抑制するため、市街化区域内の低・未利用地の有効活用を図り、良好な市街地の形成・誘導に資する路線は重要です。

評価条件

市街地開発事業の街区を構成する路線と、主要な路線からアクセスする路線を評価します。

ただし、10年以上未着手のまま進展のない市街地開発事業地区では、整備手法の見直しが検討されていることから対象外とします。

評価結果

市街地開発事業地区に関係のある路線を評価しました。



図 5-1-7 評価 D 該当路線

2) 道路の役割・機能からみた評価

都市計画の目標を踏まえ、道路に期待される役割・機能の観点から路線を評価します。本評価では、経済、社会、環境の考え方に合わせて、8つの評価指標を設定しました。

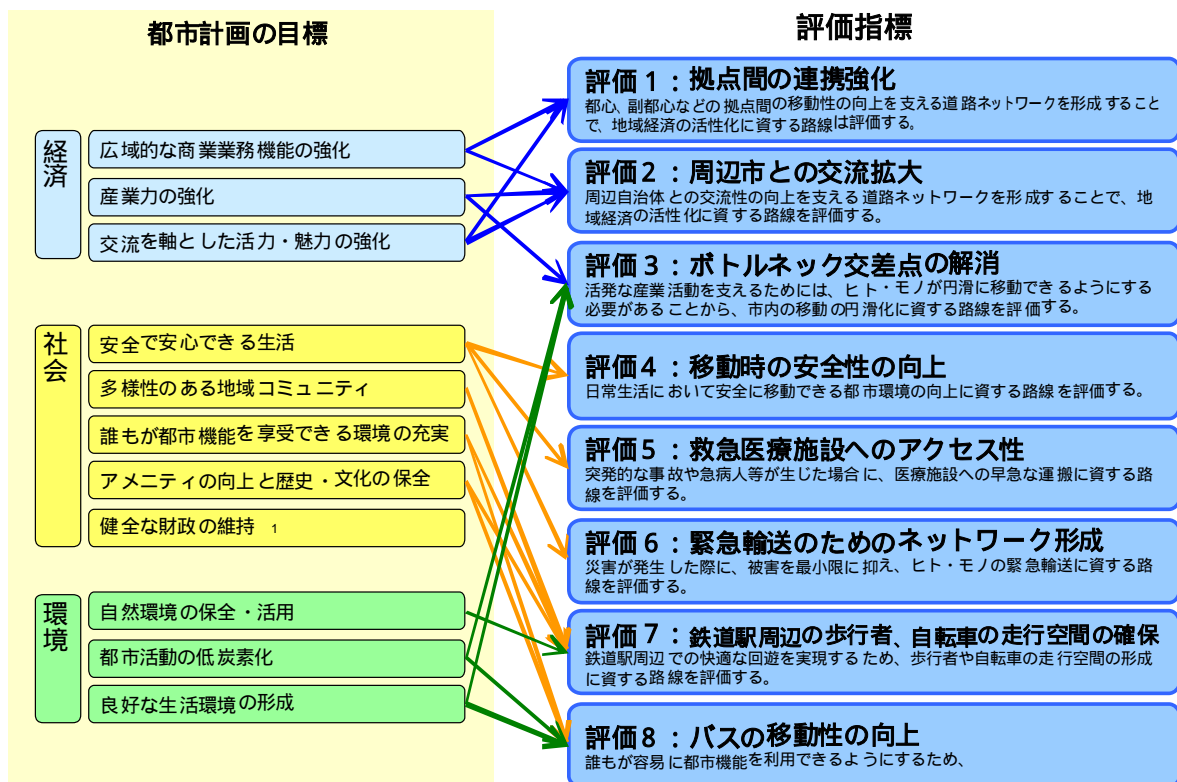


図 5-1-8 都市計画の目標と道路の役割・機能から見た評価の視点の対応関係

1 プログラムにより対応します。

評価 1. 拠点間の連携強化

評価の考え方

拠点間の相互補完により、本市全体としての活力や魅力を高めるため、拠点間をつなぎ、交流の強化に資する路線は重要です。

評価条件

2つの都心（大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区、浦和駅周辺地区）間及び2つの都心と4つの副都心（日進・宮原地区、武蔵浦和地区、岩槻駅周辺地区、美園地区）とを結ぶ規格の高い道路を評価します。

評価結果

都心間及び都心・副都心間を結ぶ路線を評価しました。

凡 例	
—	：該当区間（機能を有する路線）
—	：拠点の形成に該当する路線 （評価C該当路線）
—	：その他の区間

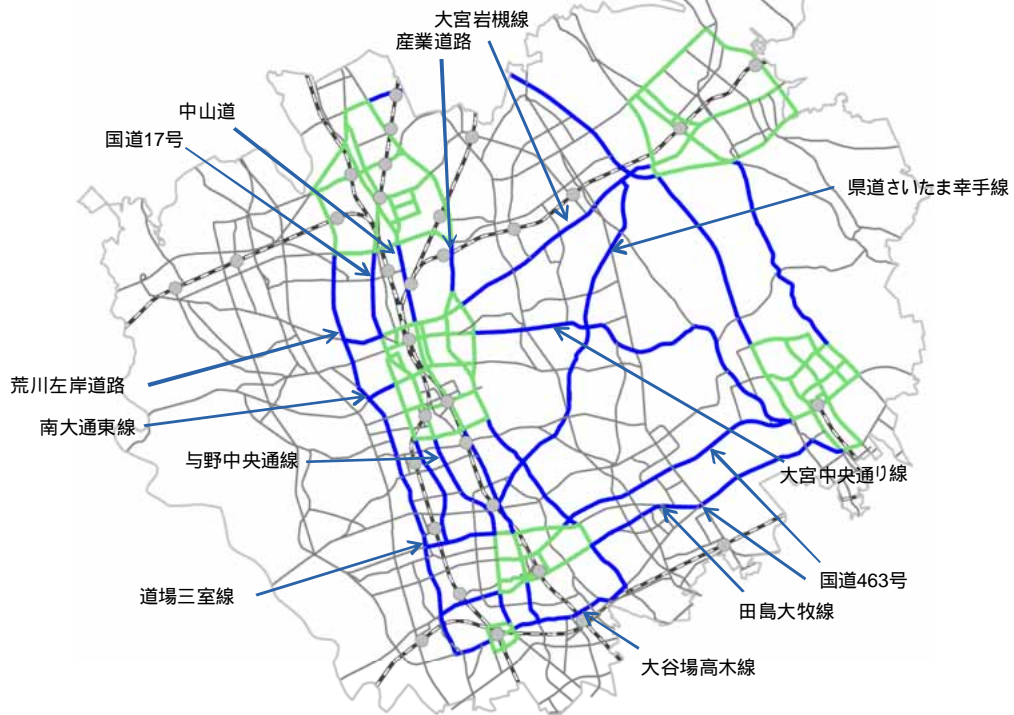


図 5-1-9 評価 1 該当路線

評価 2. 周辺市との交流拡大

評価の考え方

拠点における商業業務機能の強化などを旨とするため、拠点と周辺自治体を連携し、交流の拡大に資する路線は重要です。

評価条件

周辺市を4地域に分類し、最寄りの都心・副都心につながる路線を評価します。

評価結果

都心・副都心と市域外とを結ぶ路線を評価しました。

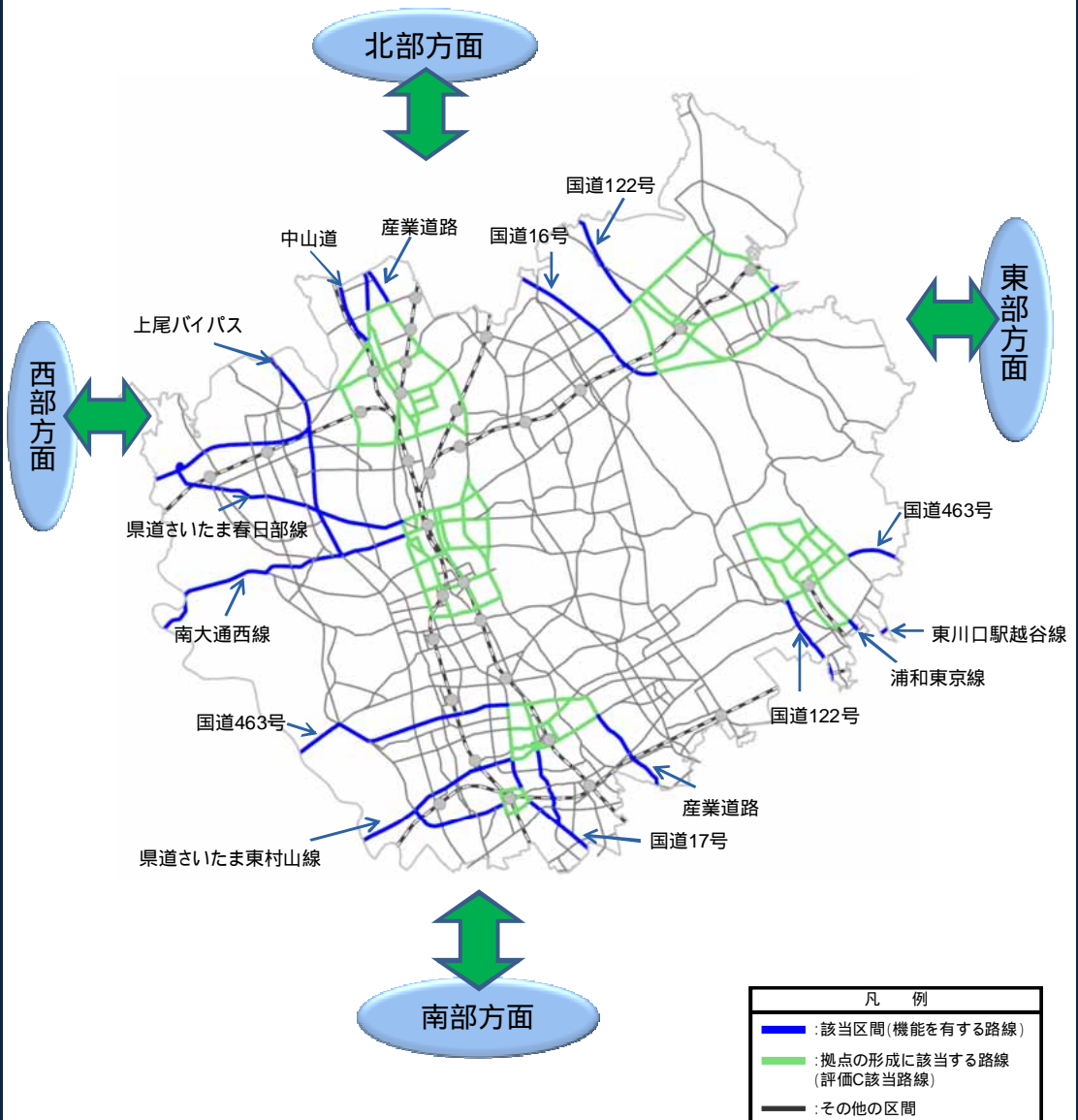


図 5-1-10 評価 2 該当路線

評価 3. ボトルネック交差点の解消

評価の考え方

環境に配慮し、移動の速達性、快適性を高めるため、日常的に自動車の速度が低下している地点の改善に資する路線は重要です。

評価条件

第三次渋滞対策プログラムで、ボトルネック交差点²として示された箇所のうち、道路整備計画策定時点（平成 22 年 3 月）での未対策地点から隣接する交差点までの路線を評価します。

評価結果

ボトルネック交差点は、第三次渋滞対策プログラムをもとに、未対策の交差点を評価しました。

評価された交差点を対象に、平成 22 年度道路交通センサスの旅行速度で確認したところ、ほとんどの路線において、現在も低い速度での走行が確認されました。

凡 例	
—	: 該当区間 (機能を有する路線)
—	: その他の区間



参考：道路交通センサスによる旅行速度

全国の一般道の混雑時平均旅行速度
 D:I D (商業地域) : 18.4km/h
 D:I D (商業地域を除く) : 20.7km/h

交差点名	混雑時平均旅行速度[km/h]			
	北方面	南方面	東方面	西方面
吉野町	114	350	-	25.3
大栄橋	398	6.3	8.5	18.4
下大久保	234	119	22.9	33.1
埼玉大通り	180	524	10.2	10.5
上木崎4丁目	46.6	203	16.2	10.7
領家	192	144	17.4	16.7
原山	129	195	23.5	14.2
浦和駅前	137	142	16.1	19.1
別所坂下	203	149	15.2	27.5
武蔵浦和駅入口	210	142	-	-
六辻	210	214	13.7	18.2
大門	172	214	-	-
南平野	249	420	16.1	24.1
南平野	130	170	31.6	18.1

赤色セルは15km/h以下、橙色セルは15-20km/h、資料：平成22年度道路交通センサス

図 5-1-11 評価 3 該当路線

2 ボトルネック交差点とは、交通容量の小さな交差点のことで、旅行速度の低下がみられます。

評価 4. 移動時の安全性の向上

評価の考え方

安全で安心できる日常生活を確保するため、交通事故の抑制に資する路線は重要です。

評価条件

道路種別ごとに交通事故の発生頻度が高い区間を対象に、未整備路線ならば当該区間を評価し、整備済路線ならば未整備の並行現道を評価します。

評価結果

当該区間の整備により、安全性の向上が見込める路線を評価しました。
 平行する事故区間の交通量の分散が見込める路線を評価しました。

対策	該当路線	ねらい
当該区間の整備により安全性向上	三橋中央通線	-
	大谷場高木線	-
	国道17号	-
	田島大牧線	-
	岩槻中央通り線	-
並行する事故区間の交通量分散	道場三室線	北浦和西口下大久保線の交通量の分散
	田島西堀線	大谷本郷さいたま線の交通量の分散
	町谷本大線	さいたま鴻巣線の交通量の分散
	内谷別所線	朝霞藤線の交通量の分散
	大門中野田線	国道463号、浦和東京線の交通量の分散
	岩槻蓮田線	さいたま幸手線の交通量の分散

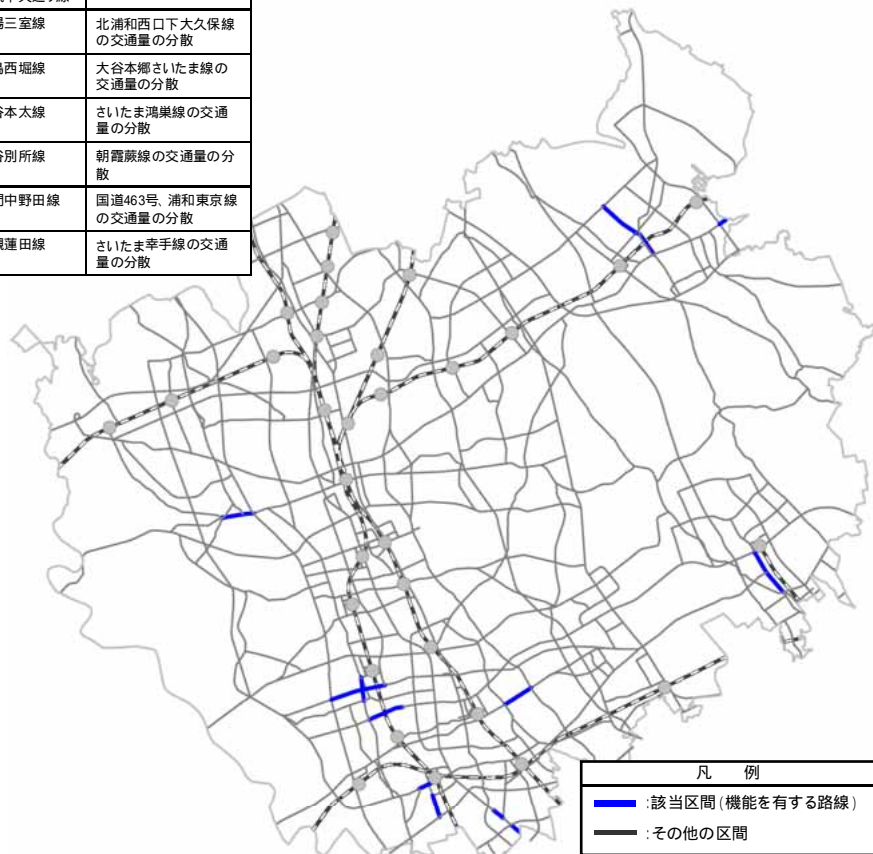


図 5-1-12 評価 4 該当路線

評価 5. 救急医療施設へのアクセス性

評価の考え方




安全で安心できる日常生活を確保するため、救急医療施設へ迅速かつ安全にアクセスすることに資する路線は重要です。


評価条件

主要路線と救急医療施設までをつなぐ路線を評価します。

評価結果

主要路線と救急医療施設をつなぐ路線を評価しました。

凡 例	
	: 該当区間 (機能を有する路線)
	: 主要路線 (評価Bまたは評価1に該当路線)
	: その他の区間

 救急医療施設

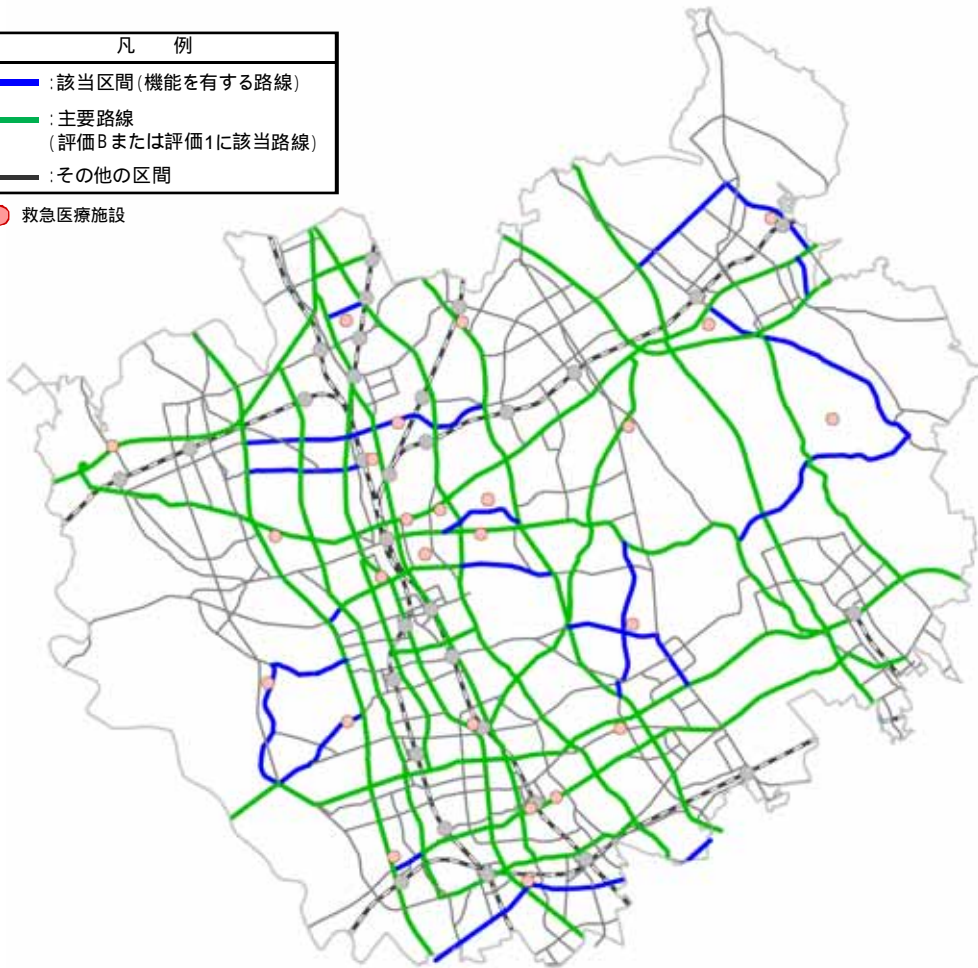


図 5-1-13 評価 5 該当路線

評価 6. 緊急輸送のためのネットワーク形成

評価の考え方

防災まちづくりを進めるため、災害などの緊急時に、ヒトやモノの迅速かつ円滑な移動に資する路線は重要です。

評価条件

主要路線と拠点備蓄倉庫等をつなぐ路線を評価します。なお、緊急輸送については、ネットワークの多重性が重要であることから、複数の経路が確保できるように路線を評価します。

評価結果

主要路線と拠点備蓄倉庫等をつなぐ路線を評価しました。

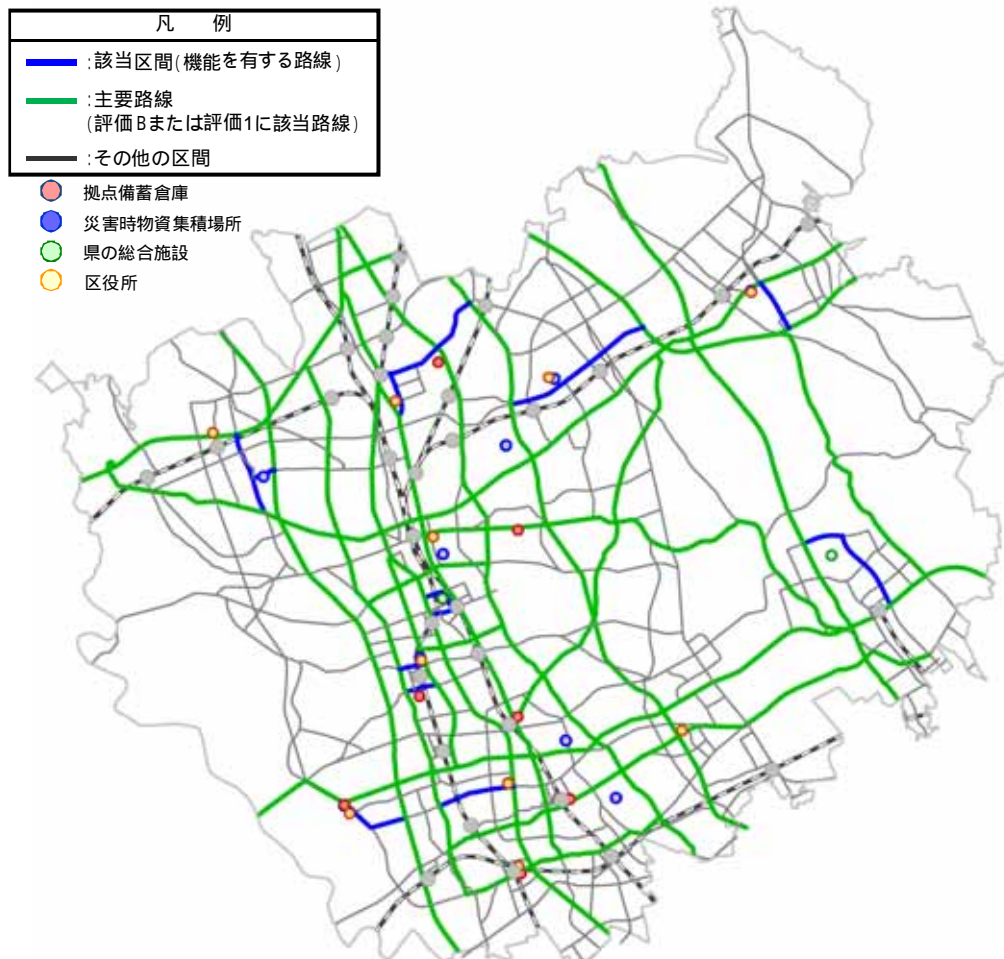


図 5-1-14 評価 6 該当路線

評価 7. 鉄道駅周辺の歩行者、自転車の走行空間の確保

評価の考え方

公共交通の結節点や地域生活拠点である鉄道駅周辺での快適な回遊を実現するため、歩行者や自転車の走行空間の形成に資する路線は重要です。

評価条件

周辺地域からのアクセス性の向上が求められる路線として、さいたま市交通バリアフリー基本構想（平成 17 年 3 月）のバリアフリー化経路と追加経路（未整備路線のうち、鉄道駅につながる主要な経路）を評価します。

評価結果

さいたま市交通バリアフリー基本構想で定められている鉄道駅の周辺道路を評価しました。

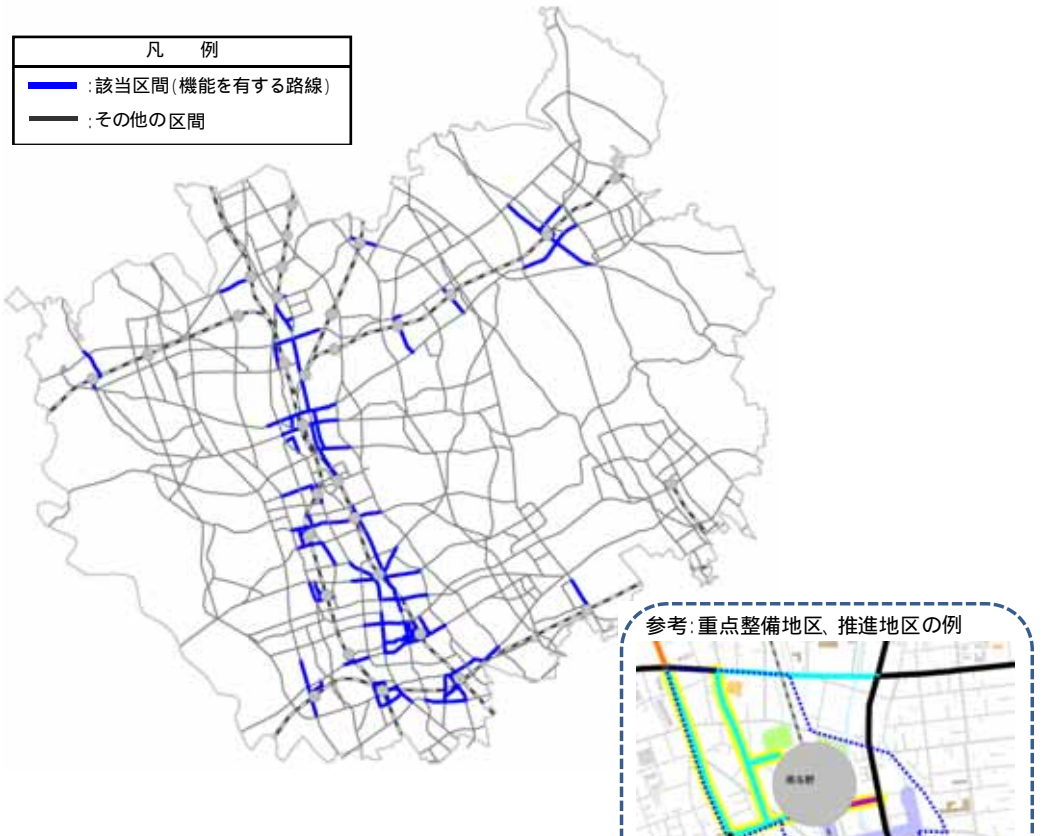


図 5-1-15 評価 7 該当路線

評価 8.バスの移動性の向上

評価の考え方

公共交通網の充実により、誰もが容易に都市機能を利用できるようにするため、バスの円滑な移動に資する路線は重要です。

評価条件

市内居住地から都心・副都心などの拠点へのアクセス強化をはかるため、さいたま市公共交通ネットワーク基本計画（平成 18 年 7 月）の中で、東西方向の幹線公共交通軸の候補として示された、9 つの軸に該当する路線を評価します。

評価結果

既存のバス路線を参考に、9 つの軸に該当する路線を評価しました。



凡 例	
	: 該当区間 (機能を有する路線)
	: その他の区間



図 5-1-16 評価 8 該当路線

参考: 公共交通ネットワーク基本計画

公共交通ネットワーク基本計画では、主要な幹線軸の候補として、9 つ区間の移動性の向上が求められている。








出典: 公共交通ネットワーク基本計画
短期・中長期整備方案検討調査

3) 路線の評価結果

都市構造からみた評価結果と道路の役割、機能からみた評価結果より、存続候補路線と廃止候補路線として整理し、路線の評価結果から求められる道路網(案)を取りまとめました。

表 5-1-1 個別路線の評価結果

現在の整備状況	今後の路線の扱い	評価の理由	凡例	
未整備路線	廃止候補路線	都市構造上廃止すべき路線	評価Aに該当した路線	
		都市構造面と道路の役割・機能面で評価されなかった路線	評価B~Dかつ評価1~8で該当しなかった路線 ³	
	存続候補路線	都市構造面もしくは道路役割・機能面から評価された路線	評価B~Dかつ評価1~8で該当した路線	
整備済路線	-	-	整備済および整備中の路線	

³ 都市構造面と道路の役割・機能面から評価されなかった路線のうち、現道を有する路線については、線の中に黒線を表示しています。(凡例: )

<一般道路>



<高速道路>



図 5-1-17 道路網(案)

(2) 道路網の検討

1) 望ましい道路網の検討

路線の評価結果を取りまとめたものが、本市に適した道路網となっているか検討を行います。具体的には、廃止候補路線を廃止した場合などの将来交通流への影響を確認し、また、将来生じると考えられる様々な状況を想定し、それらの対処について検討しました。

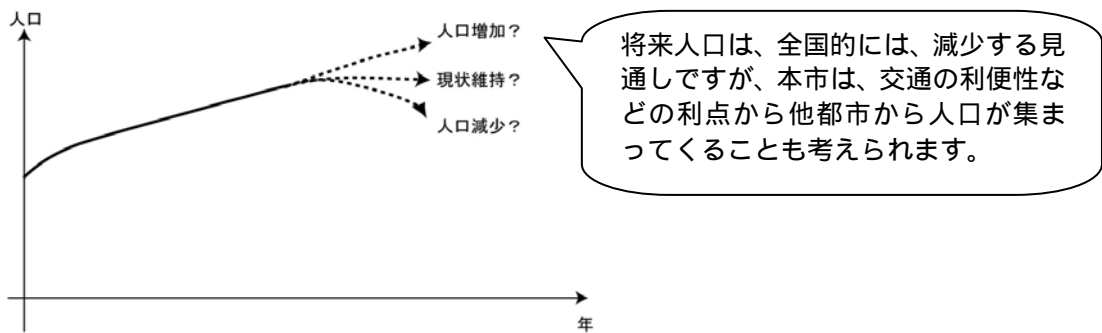


図 5-2-1 人口推移のイメージ

2) 検討ケースの設定

都市計画道路の整備量に応じた3つのパターン(ケースA,B,C)と自動車交通量に応じた2つのパターン(ケースC⁺,C⁻)を設定します。自動車交通量は、平成20年度に調査を実施した、第5回東京都市圏パーソントリップ調査をもちいて、道路網計画の目標年次である、おおむね20年後の平成42年を推計対象年としました。

表 5-2-1 設定パターン

	都市計画道路の整備量	自動車交通量
ケースA	道路整備計画*に位置付けられた路線のみ整備	将来人口をもとに推計 (道路整備以外の施策は考慮していない)
ケースB	未整備都計道を全線整備	同上
ケースC	路線の評価結果から求められる道路網(案)	同上
ケースC ⁺	路線の評価結果から求められる道路網(案)	将来人口をもとに推計した自動車交通量に10%増加
ケースC ⁻	路線の評価結果から求められる道路網(案)	将来人口をもとに推計した自動車交通量から10%減少

3) ネットワークパフォーマンスの検証

将来の自動車交通の流れに対して、道路網は適切かを検証します。検証には、「産業力の強化」、「都市活動の低炭素化」、「良好な生活環境の形成」の代理的な指標として、市全域の平均旅行速度、移動時間、CO₂ 排出量を用いました。その中で、道路交通のパフォーマンスを表す指標と道路整備量との関係を把握しました。

平均旅行速度の変化

ケースBとケースCを比較すると、走行性に大きな違いはありませんでした。また、目標年次では自動車分担率が増加する見込みですが、ケースBとケースCの比較によると、様々な交通施策を総合的に実施し、現況並みの自動車分担率に維持できれば、未整備都市計画道路を全て整備した場合と同程度の走行速度を發揮できる見込みとなりました。

(参考：自動車分担率) H20：27.6%⁵ H42：31.9% (ケースC：28.9%)

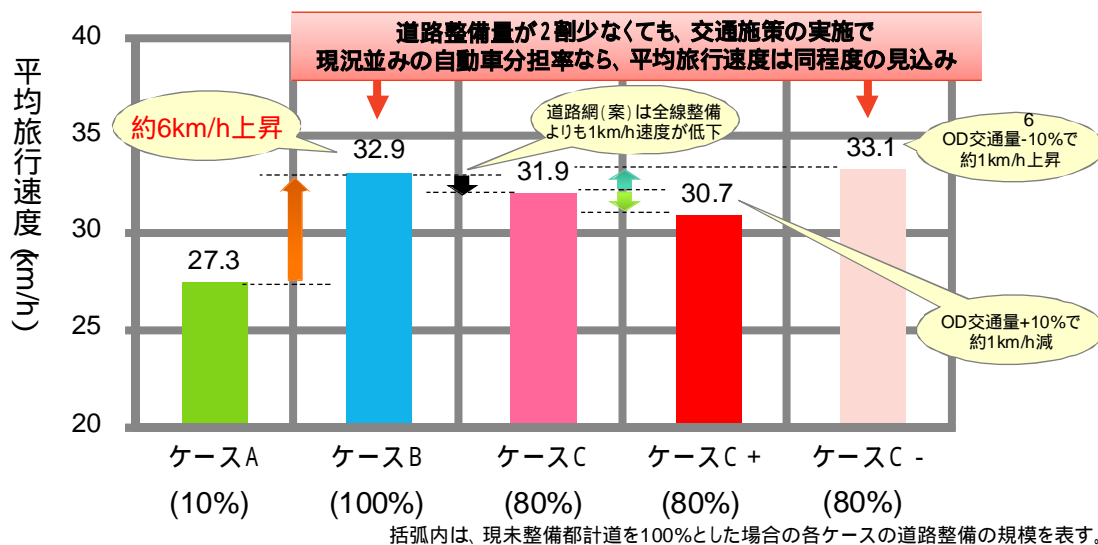


図 5-2-2 平均旅行速度の変化

- 5 第5回東京都市圏パーソントリップ調査を参考としています。
- 6 OD交通量とは、ある地域からある地域へ移動する交通量のこと、Oは起点(origin),Dは終点(destination)のことです。

移動時間の変化

ケースBとケースCを比較しても、移動時間に大きな違いはなく、ケースAと比べて同程度の移動時間の短縮が期待される結果となりました。

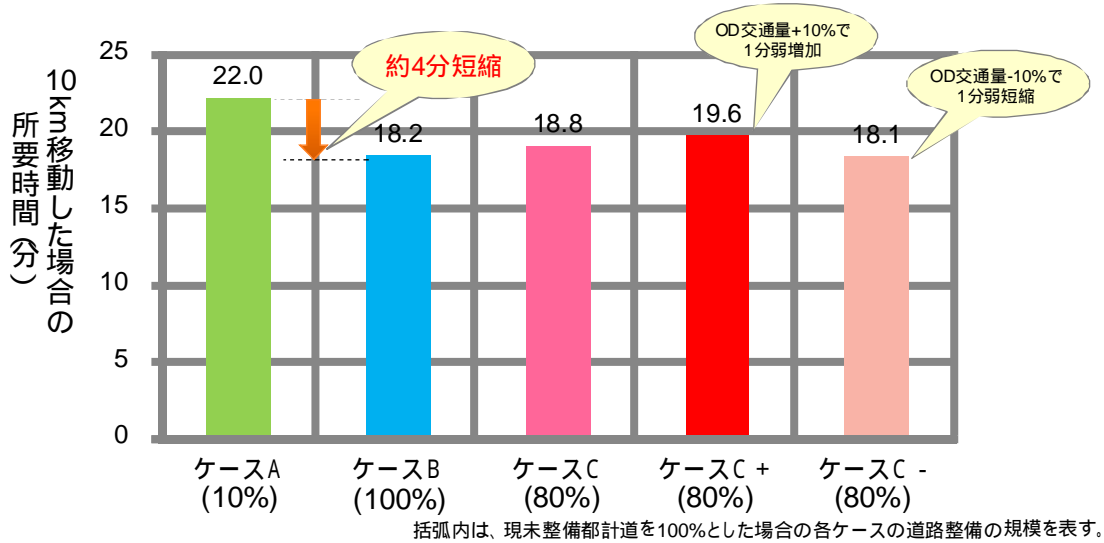


図 5-2-3 移動時間の変化

CO₂排出量の変化

CO₂排出量の削減効果は、OD交通量の増減に大きく影響を受けるものであり、道路の整備のみによる削減効果は限定的となりました。

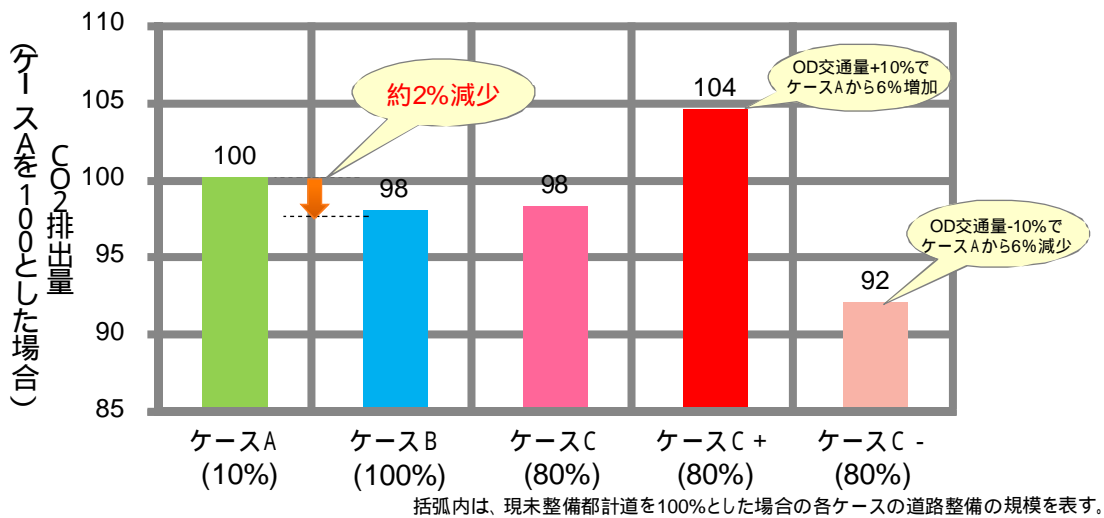


図 5-2-4 CO₂の排出量の変化

4) 予定路線の抽出

将来人口の見込みや、将来時点における広域的な幹線道路の整備進捗状況など、路線評価の前提条件には不確実性が含まれています。将来、自動車交通量の増加を招く可能性がある不確実性の要因を想定し、廃止候補路線のうち、前提条件が変化した場合に整備の意義が生じる路線は予定路線に位置付けました。

構想路線の必要性の担保

路線の評価において必要性が示された路線のうち、都市計画決定をされていない構想路線は、道路の必要性を十分に主張できる事から予定路線に位置付けました。

高速埼玉東西連絡道路の延伸部

- ・ 構想道路である高速埼玉東西連絡道路の延伸部を予定路線に位置付けました。

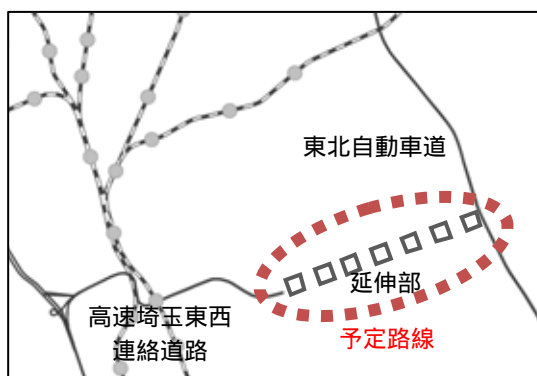


図 5-2-5 予定路線

将来の不確実性への対応

将来の不確実性への対応については、以下の2つの種類の観点から評価しました。

不確実性要因 1

人口増や自動車分担率増により、自動車交通量が増加した場合
(市内部(都市内)の不確実性に対応)

社会情勢の変化や交通施策の取り組みによっては、想定していたよりも自動車交通量が増加する可能性があるため、その場合の影響を確認しました。

ケース C⁺

(自動車交通量+10%)で
評価を実施しました。



全域で交通量が増加しますが、
局所的な交通集中はみられません。

不確実性要因 2

高速埼玉中央道路(与野以北)の整備が進まなかった場合
(市外部(都市間)の不確実性に対応)

当該路線は、さいたま市だけでなく、国や県と協力しながら、整備を進める路線であるため、整備が進まなかった場合の影響を確認しました。

高速埼玉中央道路(与野以北)が整備されない場合の評価を実施しました。



国道 17 号の三橋周辺で交通集中が確認されました。

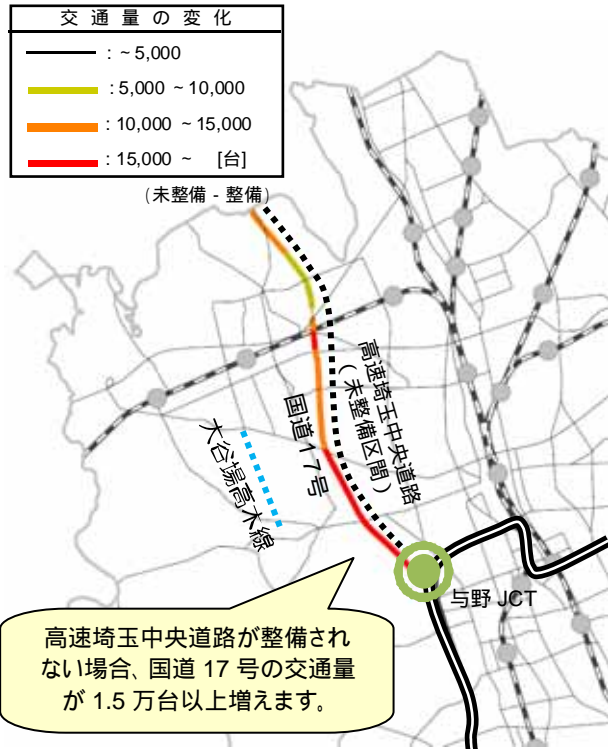


図 5-2-6 高速埼玉中央道路の整備が進まなかった場合の交通量の変化

検討結果を踏まえて、以下のとおり路線を位置付けました。

大谷場高木線(指扇~佐知川)

- ・高速埼玉中央道路(与野以北)が整備されない場合への対処の手段として、大谷場高木線を予定路線に位置付けました。



図 5-2-7 予定路線

解説：予定路線とは

予定路線とは、現状では都市計画決定はされませんが、道路網計画において必要性が示された路線又は今後の状況変化によっては必要性を主張し、将来的に都市計画決定し、整備する可能性がある路線のことで、予定路線は、道路網計画に概ねの位置を示します。

予定路線を導入することで、都市計画決定する前の段階から、一定の建築行為を制限することなく、将来的に道路を計画、整備する可能性がある場所を示すことができるようになります。

なお、予定路線は道路の計画区域は定めず、概ねの位置を示すものです。将来、都市計画決定の必要性が生じ、都市計画道路に位置づけ直す場合には、道路の場所に関する検討が必要となります。具体的には、様々なルート案や現道改良などの交通施策を含む代替案の比較を実施して、最も望ましいルートを選ぶことになります。



図 5-2-8 道路網計画における予定路線のイメージ

5) 道路網の検討結果

ネットワークパフォーマンスの検証及び予定路線の抽出による望ましい道路網の検討結果は、以下のとおりとなります。

全線整備と路線の評価結果から求められる道路網を比較すると、走行性に大きな違いはありません。

平成 42 年は自動車利用分担率が増加する見込みですが、交通施策を実施し現況並みの自動車分担率に維持できれば、ケース C のように、全線整備並みの平均旅行速度が見込まれます。

高速埼玉中央道路（与野以北）が整備されない場合への対処の手段として、大谷場高木線を予定路線に位置付けます。

路線の評価において必要性が示された構想路線である高速埼玉東西連絡道路（延伸部）を予定路線に位置付けます。



道路網（道路網計画に位置付け）

路線の評価結果を取りまとめた道路網（案）に、将来の不確実性に対応する予定路線を加えたものを望ましい道路網とします。

道路網（案）
（路線の評価結果）

+

予定路線

+

道路のパフォーマンスを最大限発揮させるために、道路網の構築と併せて、過度な自動車利用を抑制するための施策を検討します。



6. さいたま市が目指す道路網計画

本市が目指す都市を実現するために、必要となる道路網を示す道路網計画の内容は、以下のとおりです。

(1) 道路網

総路線数 191 路線、総延長 約 509 km (次ページの図 6-2-1 のとおり。)

都市計画道路だけでなく、本市の幹線的な役割を担う全ての路線を対象とします。

高速道路 国道 県道 市道

表 6-1-1 道路網を形成する路線の集計

	路線数	路線延長
高速道路 ¹	4 路線	約 40 km
国道	10 路線	約 95 km
県道	35 路線	約 183 km
市道	142 路線	約 191 km

¹ 高速道路は、高速自動車道路と自動車専用道路としています。

(2) 目標年次

目指すべき都市構造や土地利用を踏まえ、将来交通需要の予測をおおむね 20 年後 (平成 42 年) とする。

さいたま市が目指す将来の道路網



図 6-2-1 道路網

高速道路	6車線	
	4車線	
	2車線	
一般道路	6車線	
	4車線	
	2車線	
予定路線		
市街化区域		

表 6-2-1 道路網を形成する路線一覧

	路線名称	延長 ² (m)	車線数	起点	終点	(参考)都市計画道路
高速道路						
1	高速外環状道路	1,920	4	南区	南区	1・3・1 高速外環状道路
2	高速埼玉中央道路	13,920	4	南区	西区	1・4・2 高速埼玉中央道路
3	高速埼玉東西連絡道路 ³	9,530	4	中央区	緑区	1・3・3 高速埼玉東西連絡道路
4	東北自動車道	14,390	-	緑区	岩槻区	-
	高速道路4路線計	39,760				
国道						
5	16号	12,840	4	西区	岩槻区	3・4・1 西大宮バイパス線 3・3・2 東大宮バイパス線 3・4・3 東大宮バイパス線
6	17号	16,180	2	南区	北区	3・5・6 国道17号線
7	17号(新大宮バイパス)	14,670	6	南区	北区	3・1・4 新大宮バイパス線
8	17号(上尾バイパス)	1,710	4	西区	西区	3・1・5 上尾バイパス線
9	122号	13,630	4	緑区	岩槻区	-
10	122号(岩槻中央通り)	5,740	2	岩槻区	岩槻区	3・4・139 岩槻中央通り線
11	298号	1,920	4	南区	南区	3・1・7 外環状道路
12	463号	11,270	2・4	浦和区	岩槻区	3・6・30 浦和西口停車場線 3・4・23 中山道 3・4・17 町谷本太線 3・3・16 田島大牧線
13	463号(バイパス)	11,140	4	浦和区	岩槻区	3・2・8 道場三室線 3・3・54 新浦和越谷線
14	463号(浦所バイパス)	5,590	2	桜区	浦和区	3・4・18 北浦和西口下大久保線
	国道10路線計	94,690				
県道						
15	さいたま川口線(1号)(第二産業道路)	8,900	4	南区	見沼区	3・3・9 第二産業道路
16	さいたま川口線(1号)	6,400	2	南区	浦和区	3・4・20 与野東口三室線 3・5・71 広ヶ谷戸原山線
17	さいたま春日部線(2号)	15,050	2・4	西区	岩槻区	3・5・82 西遊馬三橋線 3・3・100 大宮岩槻線 3・4・139 岩槻中央通り線
18	さいたま菖蒲線(5号)	4,210	4	見沼区	見沼区	3・3・9 第二産業道路
19	さいたま草加線(34号)	4,120	2・4	南区	浦和区	3・4・11 産業道路 3・4・15 大谷場高木線 3・3・16 田島大牧線 3・6・29 大谷場北浦和線 3・6・30 浦和西口停車場線
20	川口上尾線(35号)	14,470	2・4	南区	北区	3・4・11 産業道路 3・6・93 大沼高鼻線
21	さいたま東村山線(40号)	3,550	2・4	桜区	南区	3・3・16 田島大牧線 3・6・30 浦和西口停車場線
22	越谷岩槻線(48号)	4,610	2	岩槻区	岩槻区	3・4・134 岩槻駅東口駅前通り線
23	さいたまふじみ野所沢線(56号)	6,940	2・4	西区	大宮区	3・4・79 南大通西線 3・2・81 三橋中央通線 3・3・94 南大通東線 3・2・95 東西中央幹線
24	さいたま鴻巣線(57号)	15,360	2	西区	浦和区	3・4・15 大谷場高木線
25	さいたま幸手線(65号)	15,510	2	浦和区	岩槻区	3・5・26 北浦和東口領家線
26	朝霞蕨線(79号)	2,370	-	南区	桜区	3・4・40 朝霞蕨線
27	野田岩槻線(80号)	4,360	-	岩槻区	岩槻区	-
28	大宮停車場線(90号)	450	2・4	大宮区	大宮区	3・4・23 中山道 3・3・75 大宮中央通線
29	吉場安行東京線(103号)	1,220	-	緑区	緑区	-
30	さいたま鳩ヶ谷線(105号)	7,530	-	緑区	見沼区	-
31	北浦和停車場線(118号)	70	2	浦和区	浦和区	3・4・18 北浦和西口下大久保線

	路線名称	延長 2 (m)	車線数	起点	終点	(参考)都市計画道路
32	与野停車場線(119号)	590	2	中央区	中央区	3・4・117 与野西口駅前通線
33	上木崎与野停車場線(120号)	690	2	浦和区	浦和区	3・4・20 与野東口三室線
34	大宮停車場大成線(121号)	530	-	大宮区	大宮区	-
35	宮原停車場線(132号)	110	2	北区	北区	3・4・86 宮原駅前通線
36	東大宮停車場線(144号)	280	2・4	見沼区	見沼区	3・3・84 砂本郷線 3・4・88 砂西大通線
37	さいたま北袋線(159号)	280	4	中央区	浦和区	3・3・52 赤山東線
38	鴻巣桶川さいたま線(164号)	9990	2	浦和区	北区	3・4・23 中山道
39	大谷本郷さいたま線(165号)	11,540	2・4	桜区	西区	3・4・103 宮前三橋線 3・4・116 本町通り線
40	曲本さいたま線(213号)	3,400	2	南区	浦和区	3・4・15 大谷場高木線 3・4・23 中山道
41	新方須賀さいたま線(214号)	12,570	4	中央区	岩槻区	3・3・75 大宮中央通線 3・3・94 南大通東線
42	宗岡さいたま線(215号)	4,770	2・4	桜区	中央区	3・5・38 タツミ通り線 3・4・117 与野西口駅前通線 3・4・120 八幡通り線 3・3・131 さいたま新都心駅西口駅前通り線
43	上野さいたま線(216号)	5,250	-	大宮区	西区	-
44	大間木蕨線(235号)	1,460	2・4	緑区	緑区	3・4・12 大間木丸ヶ崎線 3・4・34 東浦和駅南通り線
45	東門前蓮田線(322号)	4,070	2・4	見沼区	見沼区	3・4・12 大間木丸ヶ崎線 3・4・85 東大宮岩槻線
46	浦生岩槻線(324号)	8,330	2	岩槻区	岩槻区	3・4・134 岩槻駅東口駅前通り線
47	大野島越谷線(325号)	3,740	-	岩槻区	岩槻区	-
48	東大門安行西立野線(381号)	320	4	緑区	緑区	3・3・32 浦和東京線
49	岩槻停車場線(399号)	230	2	岩槻区	岩槻区	3・4・134 岩槻駅東口駅前通り線
	県道35路線計	183,270				
市道						
50	道場三室線	3,470	4	桜区	浦和区	3・2・8 道場三室線
51	田島西堀線	2,550	2	南区	桜区	3・4・10 田島西堀線
52	産業道路	2,230	4	大宮区	大宮区	3・4・11 産業道路
53	大間木丸ヶ崎線	7,690	4	緑区	見沼区	3・4・12 大間木丸ヶ崎線
54	美女木大谷場線	4,350	2	南区	南区	3・4・13 美女木大谷場線
55	南浦和東口大間木線	3,710	2	南区	緑区	3・4・14 南浦和東口大間木線
56	大谷場高木線 ³	8,410	4	南区	西区	3・4・15 大谷場高木線
57	田島大牧線	4,560	4	南区	緑区	3・3・16 田島大牧線
58	町谷本太線	2,770	2	桜区	浦和区	3・4・17 町谷本太線
59	元町三室線	4,320	2	浦和区	緑区	3・4・19 元町三室線
60	与野東口三室線	1,740	2	緑区	緑区	3・4・20 与野東口三室線
61	辻根岸線	1,310	2	南区	南区	3・4・21 辻根岸線
62	南浦和西口停車場線	450	2	南区	南区	3・4・22 南浦和西口停車場線
63	中山道	1,390	2	南区	南区	3・4・23 中山道
64	高砂仲町線	500	2	浦和区	浦和区	3・4・24 高砂仲町線
65	浦和東口停車場線	100	2	浦和区	浦和区	3・3・25 浦和東口停車場線
66	蕨南浦和西口線	1,080	2	南区	南区	3・6・27 蕨南浦和西口線
67	大谷場北浦和線	1,980	2	南区	浦和区	3・6・29 大谷場北浦和線
68	西浦和北口停車場線	470	2	桜区	桜区	3・4・31 西浦和北口停車場線
69	浦和東京線	1,720	4	緑区	緑区	3・3・32 浦和東京線
70	外町通り線	220	2	緑区	緑区	3・5・33 外町通り線
71	東浦和駅南通り線	1,210	2	南区	緑区	3・4・34 東浦和駅南通り線
72	東浦和駅北通り線	1,410	2	南区	緑区	3・4・35 東浦和駅北通り線
73	松木南宿線	470	2	緑区	緑区	3・4・36 松木南宿線
74	駒形松木線	920	2	緑区	緑区	3・4・37 駒形松木線
75	タツミ通り線	1,790	2	浦和区	中央区	3・5・38 タツミ通り線

	路線名称	延長 2 (m)	車線数	起点	終点	(参考)都市計画道路
76	内谷別所線	1,630	2	南区	南区	3・4・41 内谷別所線
77	沼影白幡線	620	2	南区	南区	3・4・42 沼影白幡線
78	武蔵浦和駅東口1号線	320	2	南区	南区	3・4・43 武蔵浦和駅東口1号線
79	武蔵浦和駅東口2号線	150	2	南区	南区	3・4・44 武蔵浦和駅東口2号線
80	武蔵浦和駅西口2号線	40	2	南区	南区	3・4・46 武蔵浦和駅西口2号線
81	中浦和駅南口1号線	150	2	南区	南区	3・4・47 中浦和駅南口1号線
82	中浦和駅南口2号線	120	2	南区	南区	3・4・48 中浦和駅南口2号線
83	水深内谷線	780	2	緑区	緑区	3・4・49 水深内谷線
84	水深1号線	440	2	緑区	緑区	3・4・50 水深1号線
85	赤山東線	1,030	4	中央区	大宮区	3・3・52 赤山東線
86	新都市南通り線	900	4	浦和区	中央区	3・3・53 新都市南通り線
87	間宮大門線	500	2	緑区	緑区	3・4・55 間宮大門線
88	大門中通り線	530	2	緑区	緑区	3・4・56 大門中通り線
89	大門南通り線	920	2	緑区	緑区	3・4・57 大門南通り線
90	東川口大門線	640	4	緑区	緑区	3・3・58 東川口大門線
91	美園1号線	1,740	4	緑区	岩槻区	3・3・59 美園1号線
92	美園2号線	1,390	4	緑区	緑区	3・3・60 美園2号線
93	美園3号線	510	2	緑区	緑区	3・3・61 美園3号線
94	美園4号線	260	2	緑区	緑区	3・4・62 美園4号線
95	川口浦和線	1,050	4	緑区	緑区	3・3・64 川口浦和線
96	大門中野田線	2,140	4	緑区	緑区	3・3・65 大門中野田線
97	浦和岩槻線	1,700	4	緑区	緑区	3・3・66 浦和岩槻線
98	浦和美園西口駅前通線	90	2	緑区	緑区	3・1・67 浦和美園西口駅前通線
99	浦和美園東口駅前通線	170	2	緑区	緑区	3・1・68 浦和美園東口駅前通線
100	大門東西線	480	2	緑区	緑区	3・4・69 大門東西線
101	太田窪明花線	980	2	南区	南区	3・5・70 太田窪明花線
102	中尾2号線	810	2	南区	緑区	3・5・72 中尾2号線
103	中尾3号線	590	2	緑区	緑区	3・5・73 中尾3号線
104	美園5号線	450	4	緑区	岩槻区	3・3・74 美園5号線
105	大宮中央通線	1,550	4	大宮区	見沼区	3・3・75 大宮中央通線
106	大和田深作線	2,230	2	見沼区	見沼区	3・4・76 大和田深作線
107	東大宮七里線	2,620	2	見沼区	見沼区	3・4・77 東大宮七里線
108	七里南大通線	480	2	見沼区	見沼区	3・3・78 七里南大通線
109	荒川左岸道路	4,840	2	大宮区	北区	3・4・80 荒川左岸道路
110	三橋中央通線	1,700	4	大宮区	大宮区	3・2・81 三橋中央通線
111	指扇宮ヶ谷塔線	9,980	2	西区	見沼区	3・4・83 指扇宮ヶ谷塔線
112	砂本郷線	3,130	4	北区	見沼区	3・3・84 砂本郷線
113	東大宮岩槻線	6,340	2	見沼区	岩槻区	3・4・85 東大宮岩槻線
114	宮原駅前通線	1,270	2	北区	見沼区	3・4・86 宮原駅前通線
115	宮原指扇線	3,260	2	北区	西区	3・4・87 宮原指扇線
116	吉野原今羽線	1,140	2	北区	北区	3・5・89 吉野原今羽線
117	工機部前通線	2,490	2	大宮区	北区	3・5・90 工機部前通線
118	砂春岡線	1,900	2	見沼区	見沼区	3・5・91 砂春岡線
119	南大通東線	3,530	4	大宮区	見沼区	3・3・94 南大通東線
120	けやき通北線	310	4	大宮区	大宮区	3・3・96 けやき通北線
121	けやき通東線	400	4	大宮区	大宮区	3・3・97 けやき通東線
122	けやき通中央線	290	4	大宮区	大宮区	3・3・98 けやき通中央線
123	桜木広路線	630	4	大宮区	大宮区	3・3・99 桜木広路線
124	指扇中央通線	1,210	2	西区	西区	3・4・102 指扇中央通線
125	大和田南大通線	680	2	見沼区	見沼区	3・4・104 大和田南大通線
126	蓮沼御蔵線	2,090	2	見沼区	見沼区	3・4・106 蓮沼御蔵線
127	御蔵中央通線	1,640	2	見沼区	見沼区	3・4・107 御蔵中央通線
128	上落合桜木線	400	2	中央区	大宮区	3・3・108 上落合桜木線
129	西口広路線	220	2	大宮区	大宮区	3・3・109 西口広路線
130	加茂宮広路線	870	4	北区	北区	3・3・110 加茂宮広路線

	路線名称	延長 2 (m)	車線数	起点	終点	(参考)都市計画道路
131	さくら中央通線	720	2	北区	北区	3・4・111 さくら中央通線
132	さくら東通線	550	2	北区	北区	3・4・112 さくら東通線
133	さくら北通線	490	2	北区	北区	3・4・113 さくら北通線
134	氷川緑道西通線	1,010	2	大宮区	大宮区	3・4・114 氷川緑道西通線
135	与野中央通り線	3,850	2	中央区	大宮区	3・4・115 与野中央通り線
136	本町通り線	240	2	桜区	桜区	3・4・116 本町通り線
137	赤山西線	430	2	中央区	中央区	3・5・118 赤山西線
138	北与野駅西通り線	470	2	中央区	中央区	3・4・121 北与野駅西通り線
139	北与野駅北口駅前通り1号線	30	2	中央区	中央区	3・4・122 北与野駅北口駅前通り1号線
140	北与野駅北口駅前通り2号線	30	2	中央区	中央区	3・4・123 北与野駅北口駅前通り2号線
141	北与野駅南口駅前通り線	60	2	中央区	中央区	3・4・124 北与野駅南口駅前通り線
142	南与野駅西通り線	460	2	中央区	中央区	3・4・125 南与野駅西通り線
143	南与野駅西口駅前通り線	80	2	中央区	中央区	3・4・126 南与野駅西口駅前通り線
144	南与野駅南通り線	450	2	中央区	中央区	3・4・127 南与野駅南通り線
145	与野本町駅西通り線	440	2	中央区	中央区	3・4・128 与野本町駅西通り線
146	与野本町駅西口駅前通り1号線	110	2	中央区	中央区	3・4・129 与野本町駅西口駅前通り1号線
147	与野本町駅西口駅前通り2号線	110	2	中央区	中央区	3・4・130 与野本町駅西口駅前通り2号線
148	後原通り線	620	2	中央区	中央区	3・4・132 後原通り線
149	指扇東通線	890	2	西区	西区	3・5・133 指扇東通線
150	岩槻駅西口駅前通り線	1,160	2	岩槻区	岩槻区	3・4・135 岩槻駅西口駅前通り線
151	岩槻蓮田線	2,710	2	岩槻区	岩槻区	3・4・136 岩槻蓮田線
152	南辻新曲輪線	2,870	2	岩槻区	岩槻区	3・4・137 南辻新曲輪線
153	上野長宮線	4,110	2	岩槻区	岩槻区	3・4・138 上野長宮線
154	西町諏訪線	2,190	2	岩槻区	岩槻区	3・4・140 西町諏訪線
155	慈恩寺古ヶ場線	800	2	岩槻区	岩槻区	3・4・141 慈恩寺古ヶ場線
156	南平野通り線	810	2	岩槻区	岩槻区	3・5・142 南平野通り線
157	東川口駅越谷線	240	2	岩槻区	岩槻区	3・4・143 東川口駅越谷線
158	岩槻南部中央通り線	1,440	4	岩槻区	岩槻区	3・3・144 岩槻南部中央通り線
159	新和西1号線	390	2	緑区	岩槻区	3・5・145 新和西1号線
160	新和西2号線	280	2	岩槻区	岩槻区	3・5・146 新和西2号線
161	新和西3号線	300	2	岩槻区	岩槻区	3・5・147 新和西3号線
162	東浦和1号線	960	2	緑区	緑区	7・5・1 東浦和1号線
163	三室1号線	1,370	2	緑区	緑区	7・5・2 三室1号線
164	高砂常盤線	760	-	浦和区	浦和区	7・6・3 高砂常盤線
165	浦和駅西口1号線	260	-	浦和区	浦和区	7・6・4 浦和駅西口1号線
166	中尾1号線	710	-	緑区	緑区	7・6・5 中尾1号線
167	浦和西口仲町線	350	-	浦和区	浦和区	7・7・6 浦和西口仲町線
168	蓮沼中央通線	220	2	見沼区	見沼区	7・5・8 蓮沼中央通線
169	蓮沼大和田線	370	2	見沼区	見沼区	7・5・9 蓮沼大和田線
170	新都市北通り線	240	2	中央区	中央区	7・6・10 新都市北通り線
171	岩槻本町通り線	320	2	岩槻区	岩槻区	7・5・11 岩槻本町通り線
172	武蔵浦和駅西口1号線	60	-	南区	南区	7・4・12 武蔵浦和駅西口1号線
173	高砂岸町線	80	2	浦和区	浦和区	3・4・148 高砂岸町線
174	市道30919号線外(文化センタ-通り)	1,860	-	西区	北区	-
175	市道10057号線	760	-	大宮区	北区	-
176	第5号線(白鐵通り)	1,040	-	中央区	中央区	-
177	市道B-292号線	720	-	桜区	桜区	-
178	市道A-333号線外(大泉院通り)	1,390	-	桜区	桜区	-
179	市道L-717号線外	2,220	-	緑区	緑区	-
180	市道イフ104号線	2,680	-	岩槻区	岩槻区	-
181	市道10804外(しらかば通り)	870	-	北区	北区	-
182	市道A-384号線外	550	-	西区	西区	-
183	市道21190号線外(西山通り)	2,910	-	緑区	見沼区	-
184	市道10503号線外(市民の森通り)	1,040	-	北区	見沼区	-
185	市道40572号線(観音通り)	1,200	-	西区	西区	-

	路線名称	延長 ² (m)	車線数	起点	終点	(参考)都市計画道路
186	市道10757号線(加茂神社通り)	760	-	北区	北区	-
187	市道310号線	400	-	中央区	中央区	-
188	市道715号線(せせらぎ通り)	360	-	中央区	中央区	-
189	市道K-39号線(日の出通り)	530	-	緑区	緑区	-
190	市道5012号線	710	-	岩槻区	岩槻区	-
191	朝霞蕨線(市道)	80	-	南区	南区	-
	市道142路線計	191,270				
	191路線延長合計	508,990				

2 延長については実測値ではありません。

3 予定路線の延長も含んでいます。



7. 今後に向けて

今後は、この道路網計画に基づき、さいたま市が目指す将来の道路網の実現に向けた取り組みを行っていきます。

道路網計画で位置付けた都市計画道路については、各所管により順次整備を進めます。現時点で着手予定が定まっていない路線は、プログラムの中で優先度を見極め、代替措置の可能性の検討や財源の配慮をしながら、多様な実現手法を検討していきます。

今回道路網計画に位置付けていない都市計画道路については、廃止に向けた取り組みとして、地元の合意形成の後、都市計画手続きの検討を進めていきます。

これらの取り組みは、プログラムで時間管理するとともに、市民のみなさんのご意見を伺い、意見を取り入れていくことで、計画や事業の透明性・公平性の確保に努めながら、進めていきます。

また、道路網計画は、さいたま市都市計画マスタープランの見直し時期に合わせておおむね5年毎に、社会経済状況の変化や道路交通状況等、様々な観点から見直しを行っていきます。

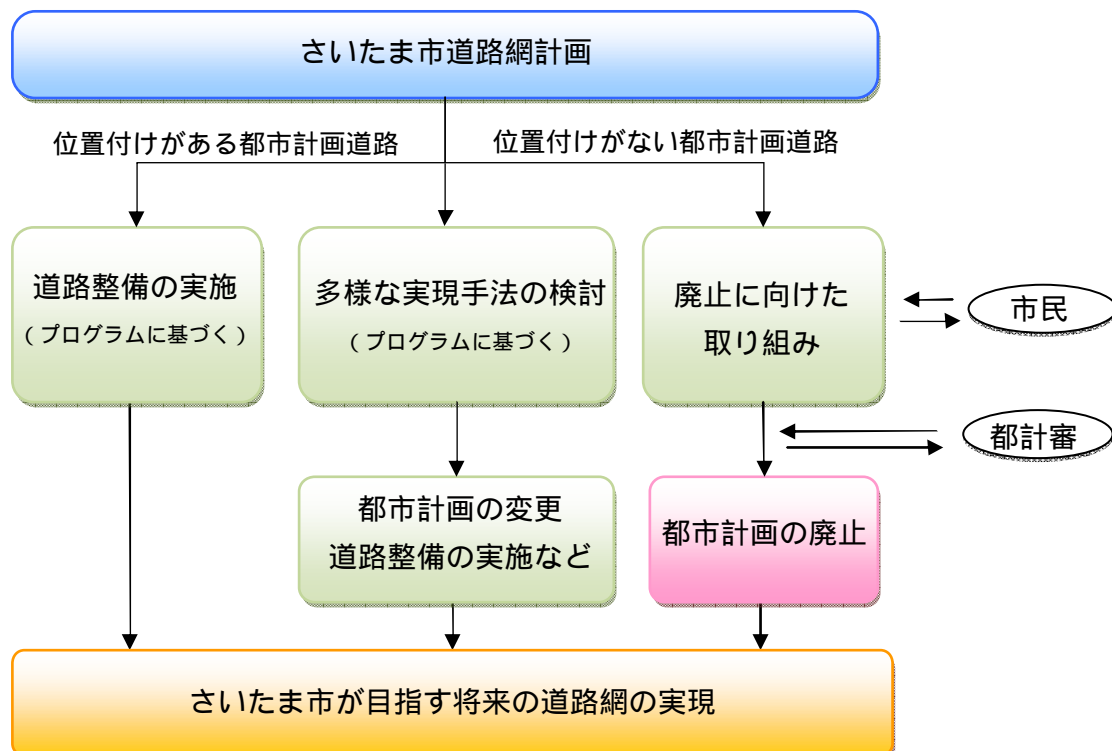


図 7-1-1 今後の流れ



さいたま市道路網計画
(平成24年10月)

発行:さいたま市 都市局 都市計画部 都市計画課
〒330-9588 さいたま市浦和区常盤6-4-4
TEL:048-829-1404 FAX:048-829-1979
HP :<http://www.city.saitama.jp>