

1 調査名称：春日部市総合都市交通体系調査

2 調査主体：春日部市

3 調査圏域：春日部市全域

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は、高度経済成長期の人口や経済の急速な増加・発展を前提として計画され、整備されてきました。しかし、少子高齢化の進行、将来的な人口減少の見通し、財政の逼迫など、近年の社会経済情勢は大きく変化しつつあります。

このような社会経済情勢の変化を受けて、埼玉県が平成17年に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を、平成25年に「都市計画道路の検証・見直し方針」をそれぞれ策定し、長期未整備となっている都市計画道路の検証及び見直しに関する基本的な考え方や方針が示されたところです。

本市の都市計画道路の見直しにあたり、平成26年度に市が作成した「都市計画道路の検証・見直し方針」に基づき、春日部市が決定権限を持つ未整備区間を有する都市計画道路10路線のうち検証路線として選定された路線に対し、道路交通量やまちづくりの観点から検討を行い、その妥当性について再検証し、必要となる見直し案の妥当性を評価するものです。

## I 調査概要

### 1 調査名称：春日部市総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 第1章 概要

##### 1. 1 業務概要

###### 1. 1. 1 目的

###### 1. 1. 2 業務の概要

###### 1. 1. 3 業務項目

##### 1. 2 実施方針

###### 1. 2. 1 業務フロー

###### 1. 2. 2 実施方法

###### 1. 2. 3 業務実施体制

##### 1. 3 見直し検証路線

###### 1. 3. 1 都市計画道路の見直し検証路線の選定

#### 第2章 現況把握

##### 2. 1 都市の概況

###### 2. 1. 1 人口

###### 2. 1. 2 産業

###### 2. 1. 3 土地利用

##### 2. 2 都市交通の状況

###### 2. 2. 1 東京都市圏パーソントリップ調査結果等

##### 2. 3 都市計画道路の状況

###### 2. 3. 1 都市計画道路の整備状況

###### 2. 3. 2 都市計画道路の整備実績及び整備予定

###### 2. 3. 3 維持費の動向

### 第3章 交通実態の把握

- 3. 1 調査概要
  - 3. 1. 1 調査目的
  - 3. 1. 2 調査箇所を選定
- 3. 2 調査実施計画
  - 3. 2. 1 作業計画書

### 第4章 上位関連計画の整理

- 4. 1 上位関連計画の整理

### 第5章 都市計画道路を取り巻く環境の変化と課題把握

- 5. 1 春日部市における環境の変化
  - 5. 1. 1 比較に用いる資料
  - 5. 1. 2 各年代の状況
- 5. 2 春日部市における交通課題
  - 5. 2. 1 春日部市の課題
  - 5. 2. 2 都市計画道路の見直し検証路線の選定

### 第6章 将来交通量推計の条件整理

- 6. 1 将来都市構造
  - 6. 1. 1 まちづくり拠点
  - 6. 1. 2 幹線軸
  - 6. 1. 3 土地利用
- 6. 2 将来人口フレーム
  - 6. 2. 1 東京都市圏総合都市交通体系調査における将来人口
- 6. 3 広域ネットワーク体系
  - 6. 3. 1 将来交通量推計手法について
  - 6. 3. 2 資料収集

### 第7章 将来交通量推計

- 7. 1 ネットワークデータの作成
- 7. 2 ゾーニング
- 7. 3 自動車OD表作成
- 7. 4 現況再現
- 7. 5 将来交通量配分計算

## 第8章 都市計画道路の見直し素案の作成

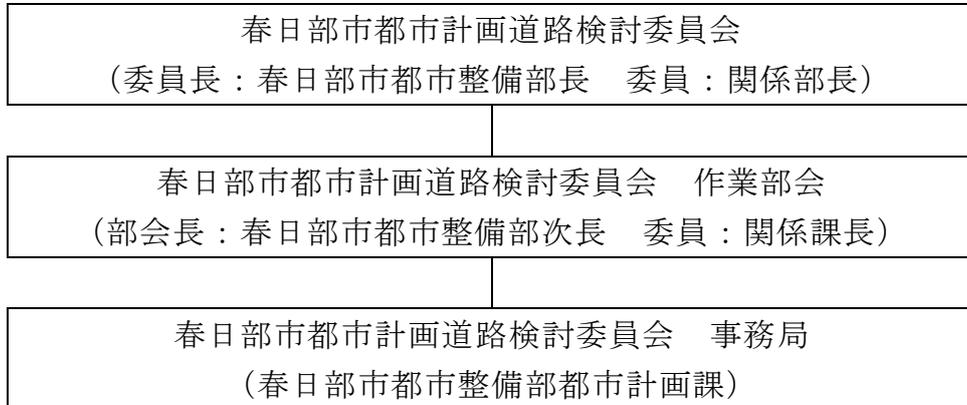
- 8. 1 見直し路線の選定（第3段階）
  - 8. 1. 1 検証路線の概要
  - 8. 1. 2 ①まちづくりの観点からの必要性の検証
  - 8. 1. 3 ②まちづくりの観点からの実現性の検証
  - 8. 1. 4 ③実現性の課題への対応
  - 8. 1. 5 ④路線機能（代替路線）の検証
  - 8. 1. 6 ⑤道路網の観点からの検討
  - 8. 1. 7 総合評価
- 8. 2 存続路線の整備方針の検討
- 8. 3 都市計画道路見直し素案の作成
  - 8. 3. 1 総合評価
  - 8. 3. 2 構想道路

## 第9章 庁内会議の運営支援

- 9. 1 春日部市都市計画道路検討委員会 第3回作業部会資料
- 9. 2 春日部市都市計画道路検討委員会 第4回作業部会資料
- 9. 2 第3回春日部市都市計画道路検討委員会資料

## 資料編 交通量調査結果

3 調査体制



4 委員会名簿等：

春日部市都市計画道路検討委員会

	所属	役職
委員長	春日部市都市整備部	都市整備部長
副委員長	春日部市総合政策部	総合政策部長
委員	春日部市市長公室	市長公室長
委員	春日部市財務部	財務部長
委員	春日部市総務部	総務部長
委員	春日部市環境経済部	環境経済部長
委員	春日部市建設部	建設部長
委員	春日部市都市整備部	鉄道高架担当部長

春日部市都市計画道路検討委員会 作業部会

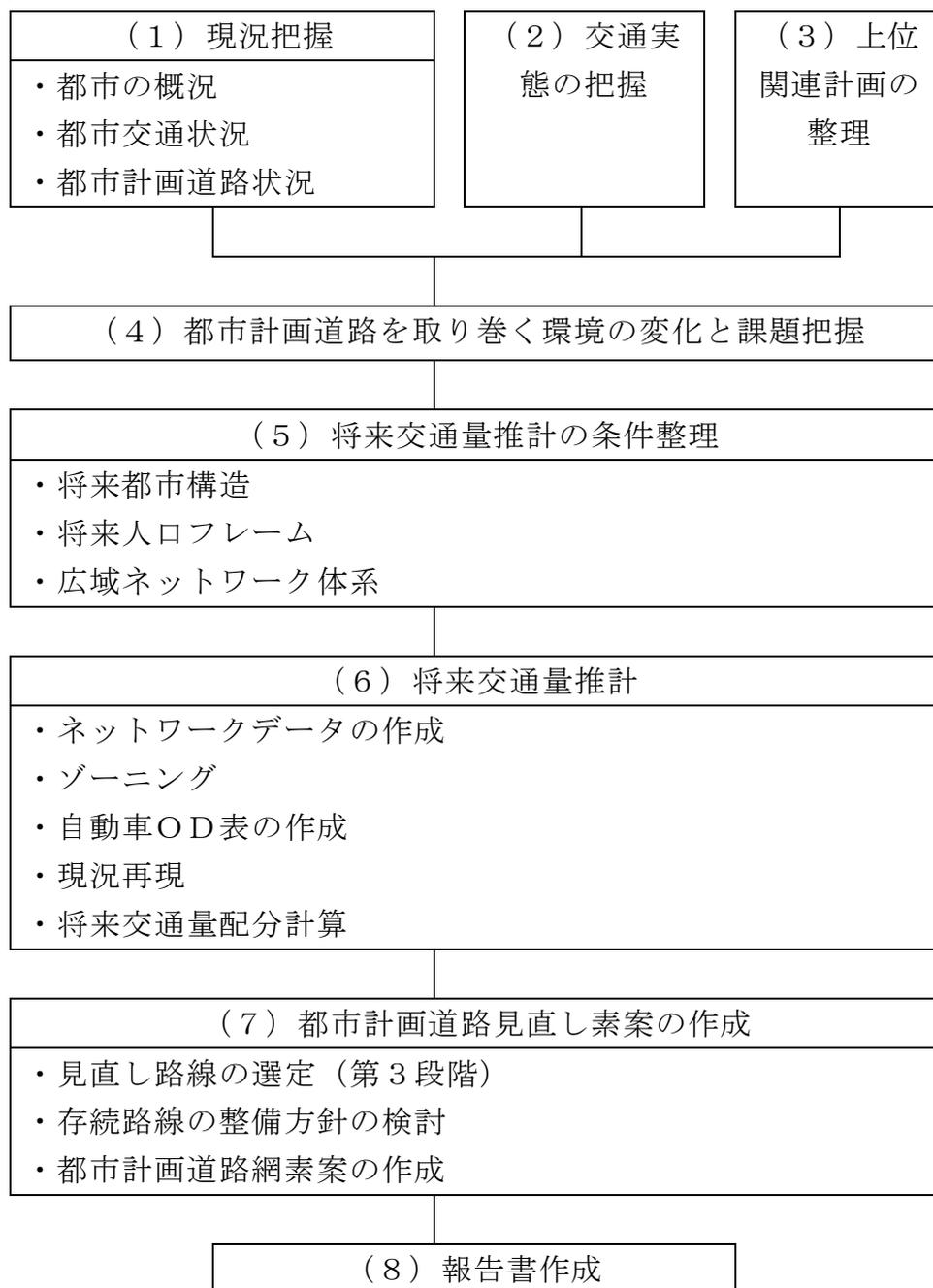
	所属	役職
部会長	春日部市都市整備部	都市整備部次長
副部会長	春日部市建設部	建設部次長
委員	春日部市財務部	財務部次長
委員	春日部市都市整備部	鉄道高架担当次長
委員	春日部市市長公室防災対策課	防災対策課長
委員	春日部市総合政策部政策課	政策課長
委員	春日部市財務部財政課	財政課長
委員	春日部市財務部財政課	財政課事業調整担当課長
委員	春日部市環境経済部環境政策推進課	環境政策推進課長
委員	春日部市環境経済部農政課	農政課長
委員	春日部市建設部道路管理課	道路管理課長
委員	春日部市建設部道路建設課	道路建設課長
委員	春日部市建設部道路建設課	道路建設課街路整備担当課長
委員	春日部市都市整備部都市計画課	都市計画課長
委員	春日部市都市整備部鉄道高架整備課	鉄道高架整備課長
委員	春日部市都市整備部鉄道高架整備課	鉄道高架整備課中心市街地整備担当課長
委員	春日部市都市整備部まちづくり推進課	まちづくり推進課長

## Ⅱ 調査成果

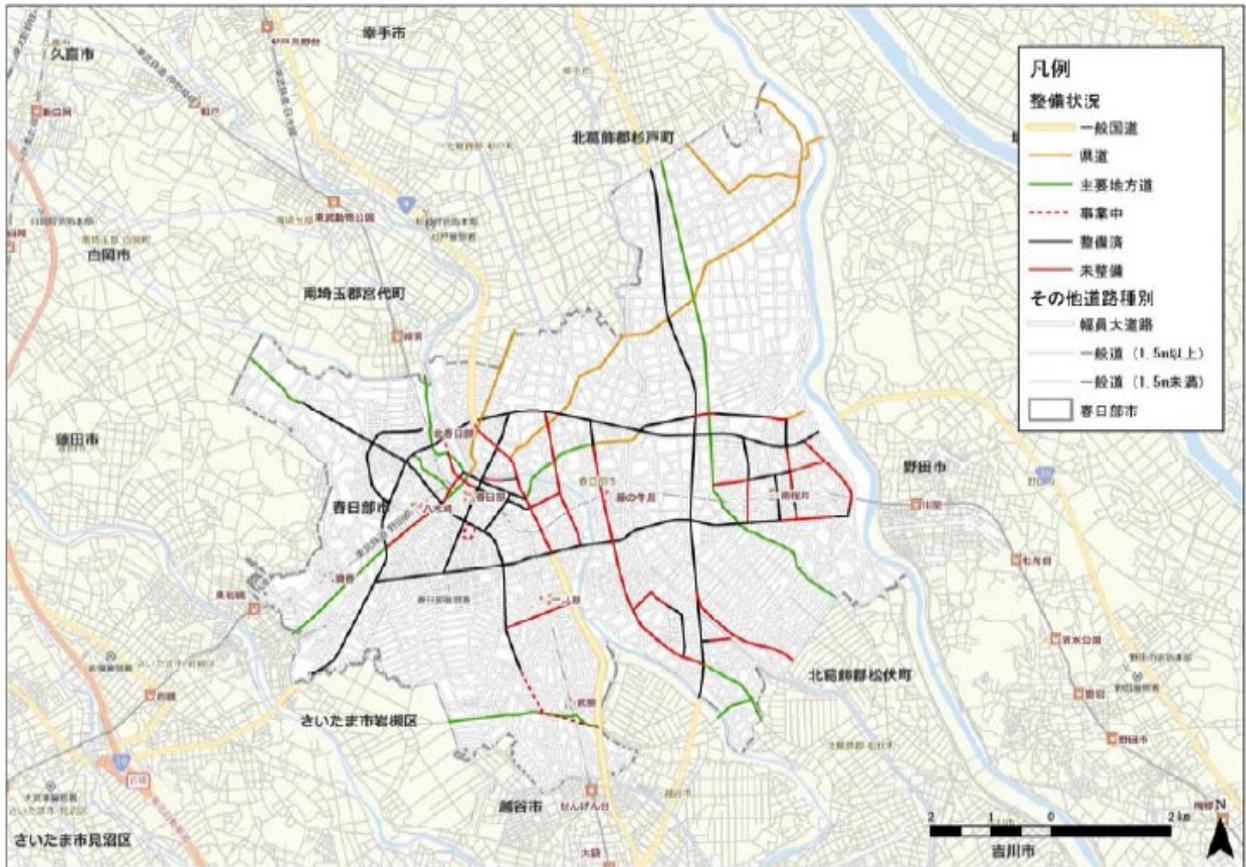
### 1 調査目的

本調査は、埼玉県が策定した「都市計画道路の検証・見直し指針」（平成 25 年 6 月）を受け、平成 26 年 12 月に策定された「春日部市都市計画道路の検証・見直し指針」に基づき選定された見直し候補路線 8 路線について、現況の交通実態を把握し、将来交通量推計により道路機能を評価するとともに、廃止した場合の周辺道路の影響等を検証し、都市計画道路の見直しを検討することを目的とする。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### 春日部市都市計画道路見直しの背景・現状・目的

#### 1. 背景

本市の都市計画道路は、高度経済成長期の人口や経済の急速な増加・発展を前提として計画され、整備されてきました。しかし、少子高齢化の進行、将来的な人口減少の見通し、財政の逼迫など、近年の社会経済情勢は大きく変化しつつあります。

このような社会経済情勢の変化を受けて、埼玉県が平成１７年に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を、平成２５年に「都市計画道路の検証・見直し方針」をそれぞれ策定し、長期未整備となっている都市計画道路の検証及び見直しに関する基本的な考え方や方針が示されたところです。また、平成２３年には、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第１次一括法、第２次一括法）」が成立し、道路の都市計画は管理主体に応じて決定するよう改正されたことにより、市がこれまで以上に主体的に対応していくことが求められています。

#### 2. 現状

市内には、平成２６年３月３１日現在、３３路線、約７６kmの都市計画道路が計画決定され、全体の約６３％（約４８km、県決定路線含む）の区間が整備されています。

そのうち、市決定の都市計画道路は２２路線、約２８kmの都市計画道路が計画決定され、全体の約５６％（約１６km）の区間が整備されています。

また、本市の人口は、平成１２年にピークを迎えた後、全国的な傾向より早く減少傾向に転じており、平成４２年にはピーク時から約４万人減少すると見込まれております。

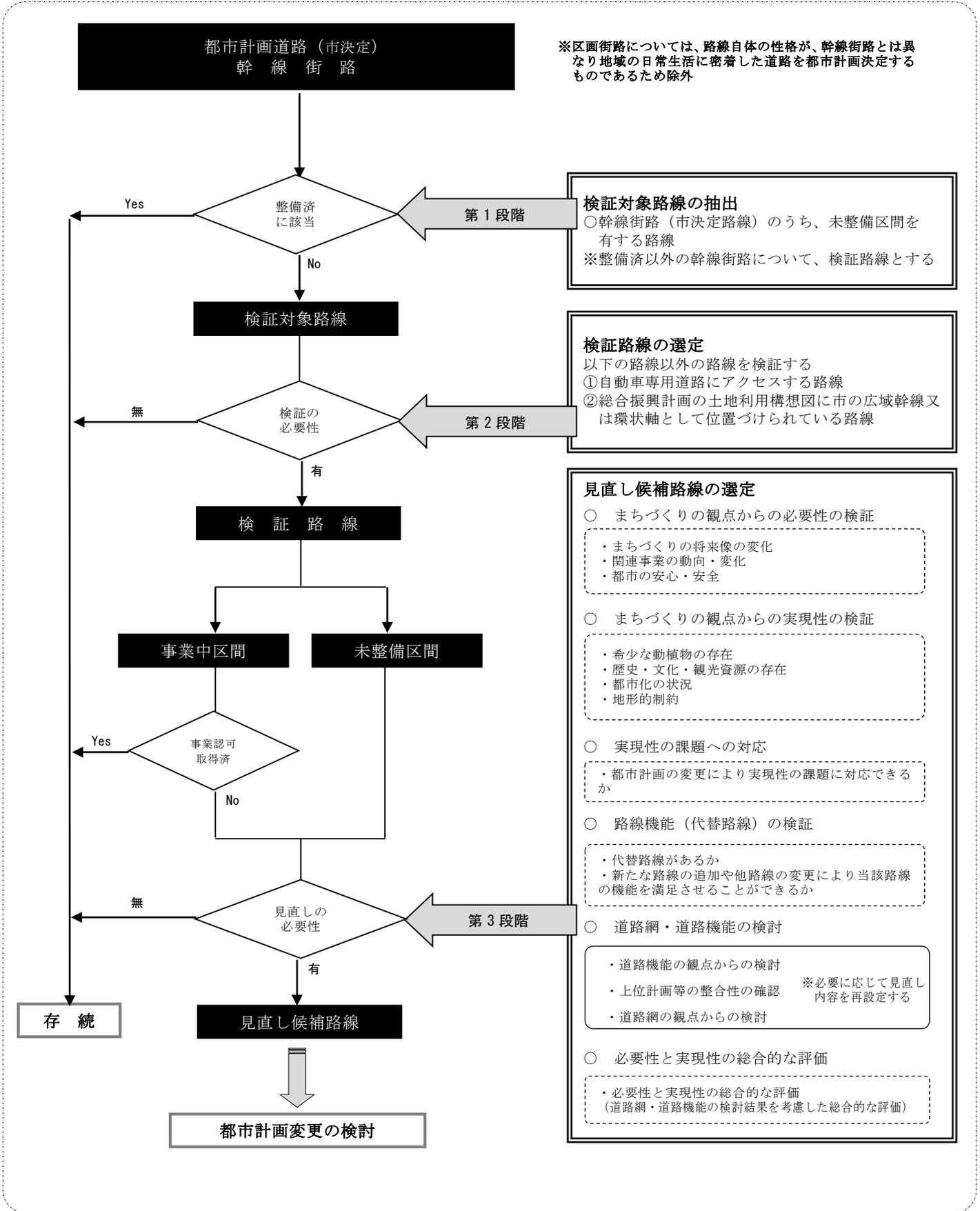
本市では、年少人口が減少する一方、高齢者人口が増加しており、今後においても、本市の少子高齢化は、県・全国平均を上回るペースで進むことが予測されております。なお、総人口に占める６５歳以上の割合を示す高齢化率は、平成２７年には約２８．８％、平成４２年には約３５．５％となる見込みです。

#### 3. 目的

- ① 社会状況の変化や制度改正等を踏まえ、都市計画道路の必要性、実現性などについて検証を行い、必要となる見直しを行う。
- ② 見直すべき路線（区間）については、その理由を明確にし、都市計画変更の手続きを行う。
- ③ 見直しの過程で、住民等に適時適切に情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たす。

# 1. 見直し検証路線

都市計画道路の見直し検証路線の選定は、以下のフローのとおり行った。



### (1) 検証対象路線の抽出(第1段階)

春日部市の市決定の都市計画道路の内、未完了(一部整備済、事業中、未整備)は12路線ある。  
その内、古利根川右岸線、区画街路1号線の2路線は街区道路として位置付けられているため、見直し対象から除外する。

表1- 1 見直し検討対象路線の抽出

No	路線名	延長(m)	整備済(m)	未整備(m)	整備率(%)	当初決定	整備状況	整備予定	検討対象
1	春日部駅西口大沼線	1,220	1,220	0	100.0	S39.3.17	整備済	-	
2	内谷元町通り線	630	630	0	100.0	S39.3.17	整備済	-	
3	谷原樋籠線	3,470	3,470	0	100.0	S39.3.17	整備済	-	
4	中央通り線	2,610	1,069	1,541	41.0	S39.3.17	事業中	H27事業継続	○
5	樋堀八丁目線	2,300	0	2,300	0.0	S39.3.17	未整備	-	○
6	一の割通り線	1,180	0	1,180	0.0	S39.3.17	未整備	-	○
7	川久保藤塚線	520	520	0	100.0	S53.9.26	整備済	-	
8	藤塚赤沼線	1,730	970	760	56.1	S53.9.26	一部整備済	-	○
9	北春日部駅西口南栄町線	2,020	2,020	0	100.0	S59.12.26	整備済	-	
10	三枚橋通り線	110	110	0	100.0	H1.7.18	整備済	-	
11	東埼玉道路連絡線	450	90	360	20.0	S63.4.26	一部整備済	-	○
12	南桜井駅前北線	270	270	0	100.0	S41.3.22	整備済	-	
13	南桜井駅前南線	350	350	0	100.0	S41.3.22	整備済	-	
14	米島金崎線	1,420	690	730	48.6	S41.3.22	一部整備済	-	○
15	西金野井米島線	1,150	180	970	15.7	S41.3.22	一部整備済	-	○
16	金崎西金野井線	1,890	450	1,440	23.8	S41.3.22	一部整備済	-	○
17	米島新宿線	1,850	890	960	48.1	S41.3.22	一部整備済	-	○
18	西金野井新宿線	1,520	110	1,410	7.2	S41.3.22	一部整備済	-	○
19	神明通線	430	430	0	100.0	H3.3.29	整備済	-	
20	藤塚米島線	2,180	2,180	0	100.0	H19.1.16	整備済	-	
21	古利根川右岸線	560	220	340	39.3	H4.7.20	一部整備済	-	×
22	区画街路1号線	600	0	600	0.0	H25.8.19	未整備	H27道路改良380m	×

出典：都市計画道路の検証・見直し方針

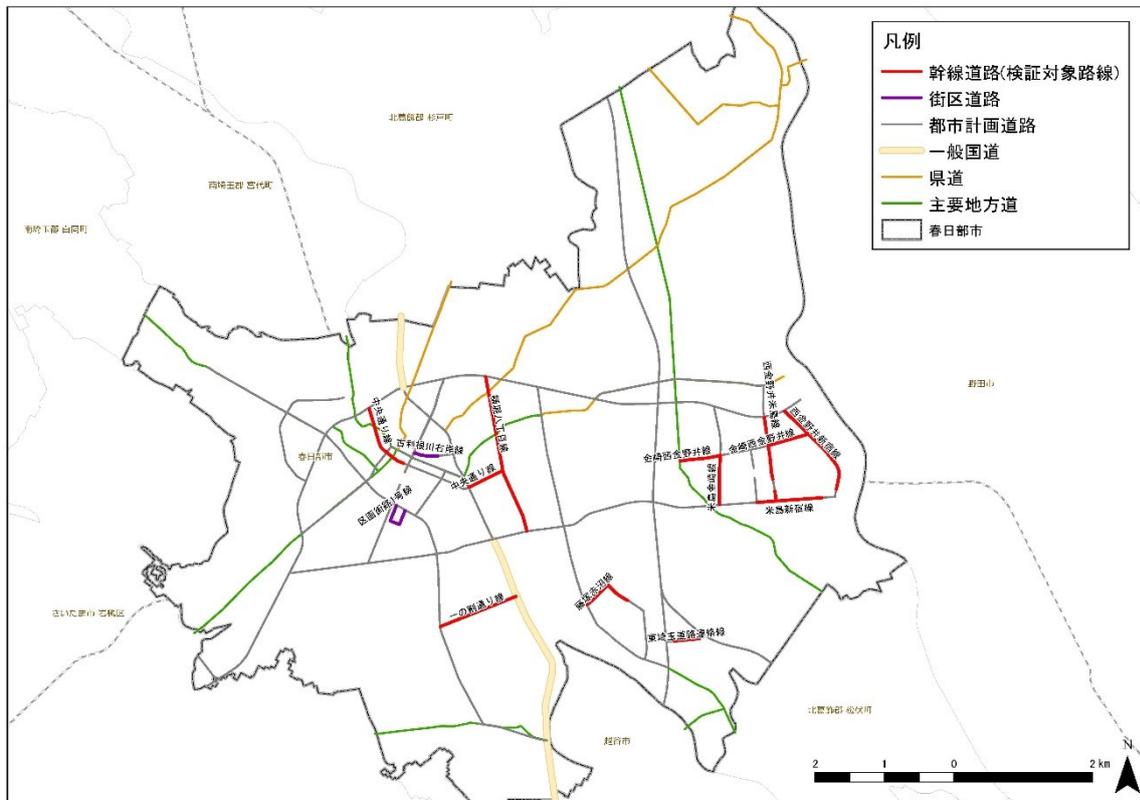


図1- 1 見直し検討対象路線

## (2) 検証路線の選定(第2段階)

第1段階で抽出した10路線の内、自動車専用道路にアクセスする東埼玉道路連絡線、総合計画において広域幹線又は環状軸として位置付けられている米島金崎線の2路線は、見直し対象から除外する。その他の8路線については、当初決定からの経過年数も36～51年と長く、旧市町の合併により都市計画区域が変更となり、都市計画の枠組みについても変化したと考えられることから、見直し検証路線として選定する。

表1-2 見直し検証路線の選定

No	路線名	延長(m)	整備済(m)	未整備(m)	整備率(%)	当初決定	整備状況	当初決定からの経過年数(H27.4)	位置付け	対象候補
1	春日部駅西口大沼線	1,220	1,220	0	100.0	S39.3.17	整備済	-	-	-
2	内谷元町通り線	630	630	0	100.0	S39.3.17	整備済	-	-	-
3	谷原樋籠線	3,470	3,470	0	100.0	S39.3.17	整備済	-	地域幹線道路	-
4	中央通り線	2,610	1,069	1,541	41.0	S39.3.17	事業中	51	-	○
5	樋堀八丁目線	2,300	0	2,300	0.0	S39.3.17	未整備	51	-	○
6	一の割通り線	1,180	0	1,180	0.0	S39.3.17	未整備	51	-	○
7	川久保藤塚線	520	520	0	100.0	S53.9.26	整備済	-	-	-
8	藤塚赤沼線	1,730	970	760	56.1	S53.9.26	一部整備済	36	-	○
9	北春日部駅西口南栄町線	2,020	2,020	0	100.0	S59.12.26	整備済	-	-	-
10	三枚橋通り線	110	110	0	100.0	H1.7.18	整備済	-	-	-
11	東埼玉道路連絡線	450	90	360	20.0	S63.4.26	一部整備済	26	自動車専用道へのアクセス道	-
12	南桜井駅前北線	270	270	0	100.0	S41.3.22	整備済	-	-	-
13	南桜井駅前南線	350	350	0	100.0	S41.3.22	整備済	-	-	-
14	米島金崎線	1,420	690	730	48.6	S41.3.22	一部整備済	49	広域幹線道路	-
15	西金野井米島線	1,150	180	970	15.7	S41.3.22	一部整備済	49	-	○
16	金崎西金野井線	1,890	450	1,440	23.8	S41.3.22	一部整備済	49	-	○
17	米島新宿線	1,850	890	960	48.1	S41.3.22	一部整備済	49	-	○
18	西金野井新宿線	1,520	110	1,410	7.2	S41.3.22	一部整備済	49	-	○
19	神明通線	430	430	0	100.0	H3.3.29	整備済	-	-	-
20	藤塚米島線	2,180	2,180	0	100.0	H19.1.16	整備済	-	地域幹線道路	-
21	古利根川右岸線	560	220	340	39.3	H4.7.20	一部整備済	22	街区道路	-
22	区画街路1号線	600	0	600	0.0	H25.8.19	未整備	1	街区道路	-

出典：都市計画道路の検証・見直し方針

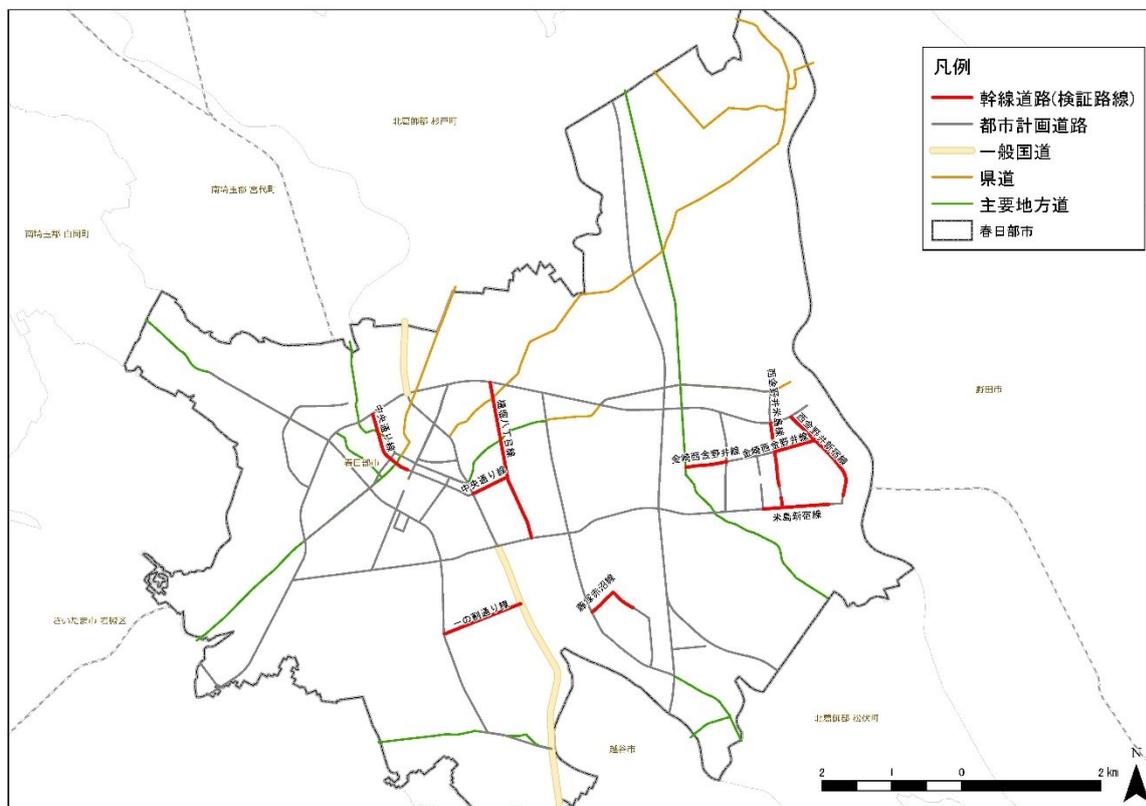


図1-2 見直し検証路線

## 2. 都市計画道路の見直し（案）

「都市計画道路の検証・見直し方針」（平成26年12月）に準じ、①まちづくりの観点からの必要性の検証、②まちづくりの観点からの実現性の検証、③実現性の課題への対応、④路線機能(代替路線)の検証、⑤道路網の観点からの検討を行い、検証結果を基に総合的な評価を行った。

表2- 1 評価項目一覧

評価項目	評価基準		
	廃止	← →	存続
	×		○
<b>①まちづくりの観点からの必要性の検証</b>			
<b>■まちづくりの将来像の変化</b> 上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している	必要性が低い		必要性が高い
<b>■関連事業の動向・変化</b> 当該路線に関連する事業計画(土地区画整理事業、駅周辺開発事業、地区計画、公園事業など)の変化(拡大・縮小・廃止など)に伴い、路線の必要性が変化している	必要性が低い		必要性が高い
<b>■都市の安心・安全</b> 当該路線全線または一部区間において、災害時の救援活動、避難路等の防災空間としての機能を有している	避難路ではない	避難路としての条件を満たす	避難路としての位置づけあり
当該路線が延焼遮断効果としての機能・役割を有する	幅員12m未満	幅員12m～15m	幅員15m以上
<b>②まちづくりの観点からの実現性の検証</b>			
<b>■希少な動植物の存在</b> 当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している	存在するため影響が懸念される	存在するが影響は軽微	存在しないため支障なし
<b>■歴史・文化・観光資源の存在</b> 当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している	存在するため影響が懸念される	存在するが保全、移転可	存在しないため支障なし
<b>■都市化の状況</b> (商店街等で地域の活性化に寄与している場合) 都市計画道路の整備により、既存の商店街の移転等が発生し、都市の空洞化を招く恐れがある	空洞化のおそれがある	—	空洞化のおそれがない
(住宅街の場合) 都市計画道路の整備にあたり、多数の家屋の移転等が発生すると見込まれるため、地域のコミュニティの維持に問題がある	問題が大きい (集落の1割以上移転)	問題が小さい (集落の1割未満移転)	
<b>■地形的制約</b> ルート・構造等を変更しても、合理的な事業実施を図ることができない(地形的な制約が明らかに存在している場合)	地形的な制約があり、合理的に事業実施できない	ルート・構造変更等により、合理的に事業実施ができる	地形的な制約がない
<b>③実現性の課題への対応</b>			
都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか	対応できる		対応できない
<b>④路線機能(代替路線)の検証</b>			
<b>■交通機能の検証</b> 代替候補において、幹線街路を代替する交通機能として、車道は2車線が確保され、歩車分離された歩道が整備されていることにより、通行機能と沿道利用機能が確保されている	交通機能を考慮した幅員の基準を満たす	今後基準を満たすように整備される予定あり	交通機能を考慮した幅員の基準を満たさない
<b>■都市防災機能の検証</b> 代替路線において、防災機能(避難路、延焼防止機能)	確保されている		確保できない

等)が確保されているか			
<b>⑤道路網の観点からの検討</b>			
<b>■混雑度評価</b> 都市計画の見直しを行った場合における周辺道路への影響は大きくないか	混雑度が1.25未満である		混雑度が1.25以上である
<b>■交通量評価</b> 現在計画されている都市計画道路が交通量から見たときに過大なものとして計画されていないか	交通量が500台/日未満である		交通量が500台/日以上である
<b>必要性と実現性の総合的な評価</b>			
路線の都市計画を見直す必要があるか	見直す必要有		見直す必要無
<b>総合評価及び理由</b>			

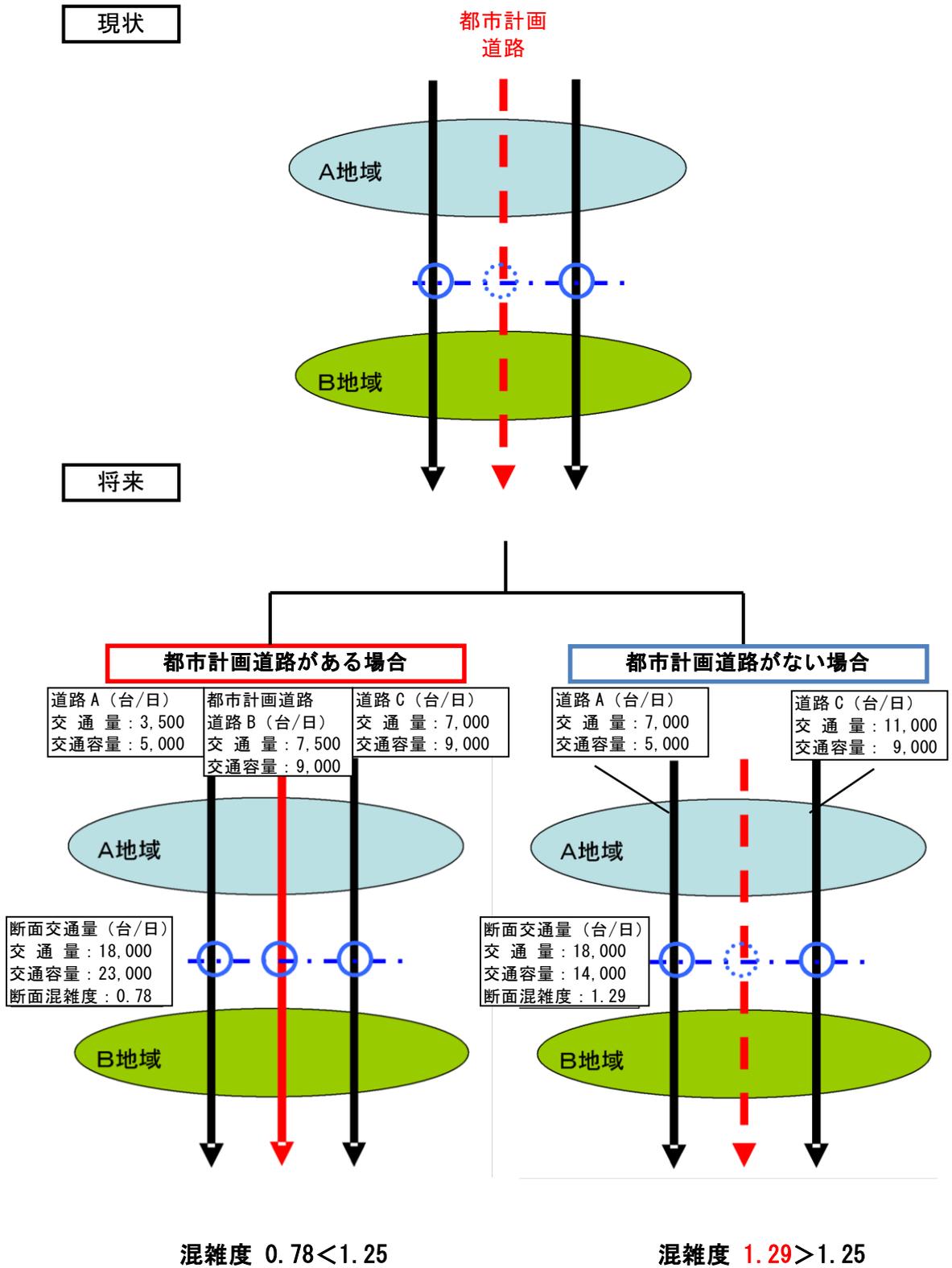
### <補足>混雑度評価について

混雑度の閾値は、下表（出典：道路の交通容量）により1.25とした。

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	飽和時間：0、 $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通して、道路が混雑することもなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ～ 1.25	飽和時間はほとんどの区間で1～2時間以下、 $Q/C$ はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25 ～ 1.75	飽和時間は0～12、 $Q/C > 1$ の時間が10～15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。 慢性的な混雑状態を呈する。

（出典：「道路の交通容量」（社）日本道路協会、S59）

<混雑度の計算例>



都市計画道路がない場合、混雑度 1.29 > 1.25 となるため、交通量の観点からは存続とする。

## ■評価結果

見直し検証路線8路線を対象に評価項目ごとに評価を行い、都市計画決定時の背景・目的等を踏まえ、総合評価を行った。

なお、本年度は、評価結果の公表は行わず、都市計画道路見直し素案の作成について、今後策定される本市の上位計画や関連計画との整合や埼玉県都市計画課との協議・調整が必要になることから、関係機関との間で必要な協議を実施した上で、今後都市計画道路見直し案を設定する。