

# **さいたま市道路の整備に関するプログラム**

**令和3年3月**

**さいたま市**

## 目次

1. はじめに .....	1
1.1. 本プログラムの趣旨 .....	1
1.2. プログラムの位置づけ .....	2
1.3. プログラムの計画期間 .....	2
2. 本市の特性 .....	3
2.1. 地勢および人口 .....	3
2.2. 交通網の状況 .....	4
2.3. 道路概況 .....	5
3. 基本方針 .....	6
4. 施策分野 .....	6
4.1. 広域的な地域の連携強化 .....	7
4.2. 効果的な渋滞対策の推進 .....	9
4.3. 交通事故の減少に資する道路整備 .....	12
4.4. 老朽化対策のための更新・修繕 .....	14
4.5. 無電柱化の推進 .....	16
参考：主な事業一覧（国直轄事業含む） .....	18

# 1. はじめに

## 1.1. 本プログラムの趣旨

平成 30 年 3 月 30 日、道路法等の一部を改正する法律が成立し、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（以下「道路財特法」という。）による国費率のかさ上げ措置について、今後も引き続き計画的に道路の整備・機能強化に取り組んでいく観点から、平成 30 年度以降 10 年間継続されることとなっています。

道路事業においては、従来から各地方公共団体において道路整備に係る計画を策定・公表し、計画的な事業実施に努めてきたところですが、社会資本整備について、現下の社会経済情勢を踏まえた戦略的・計画的な取り組みが政府全体として求められていることや、今般、道路財特法による国費率のかさ上げ措置が 10 年間継続されることも併せて、今後の道路整備に当たっては、より一層計画的かつ効率的に取り組むことが重要と考えます。

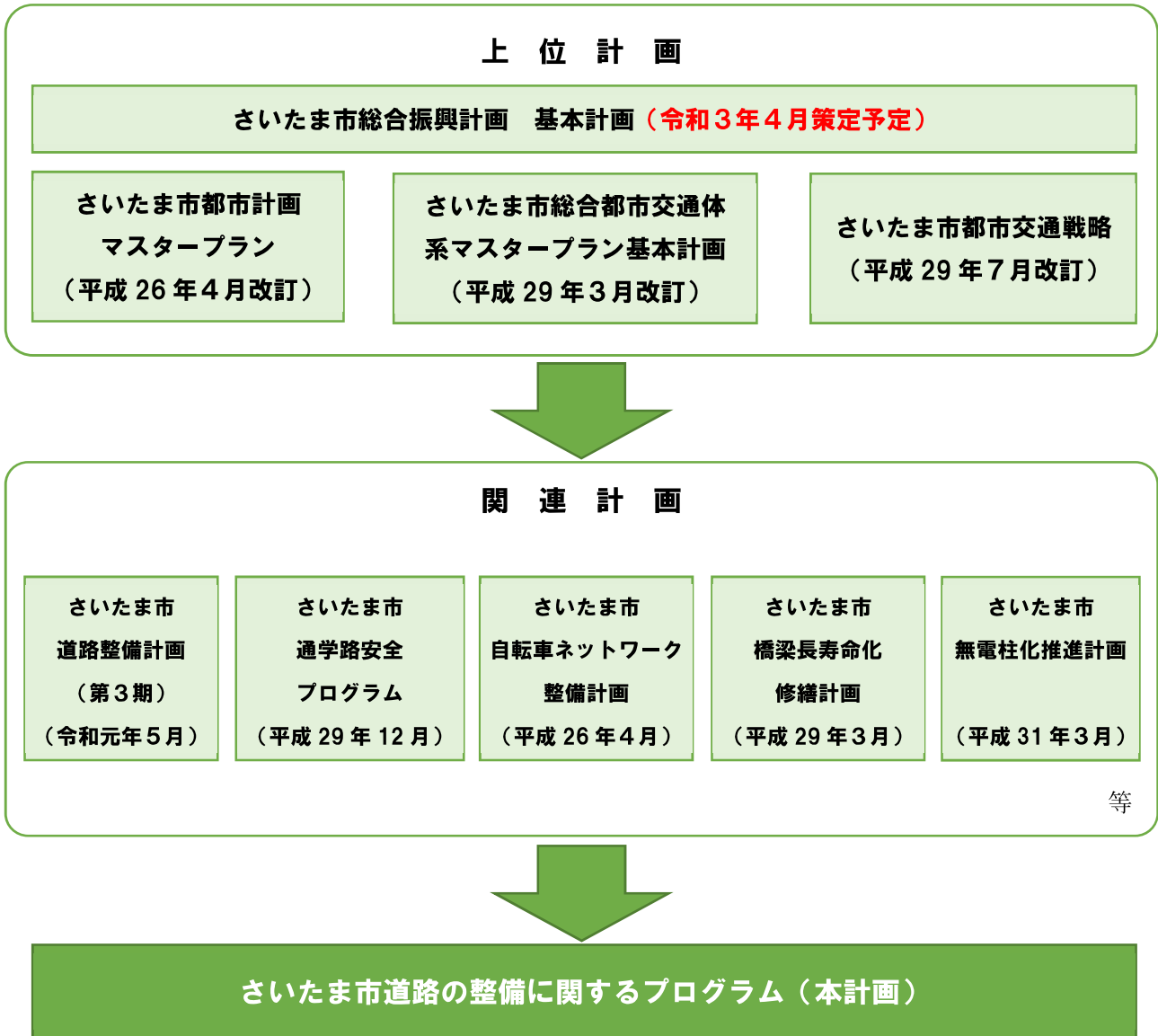
本市では、「建設局 令和 2 年度 局運営方針」において、道路整備に関する重点実施の考え方を次のように示しています。

- 人口減少と少子高齢化が見込まれるなか、「市民・企業から選ばれる都市」とするため、幹線道路や公共下水道などの都市基盤を効率的・効果的に整備し、市民生活や経済活動を支えるとともに、老朽化が進む都市基盤の適切な維持管理についても推進する。
- 台風や集中豪雨による大雨被害及び地震による被害を軽減するため、橋りょう及び建築物の耐震化の推進、計画的な無電柱化を推進することにより、都市の強靱化による安心・安全の提供を行う。
- 生活環境の向上のため、市民生活に密着した生活道路や歩道の整備、自転車通行環境整備、水辺環境整備等を推進することにより、市民満足度の向上を図る。

本プログラムは、国の趣旨や市の道路整備に関する重点実施の考え方にに基づき、今後の道路整備に関する取り組みについて、既存の各計画をとりまとめたものです。

## 1.2. プログラムの位置づけ

本プログラムは、「さいたま市総合振興計画 基本計画」や「さいたま市都市計画マスタープラン」等の上位計画を踏まえ、市の関連計画と整合・連携を図ったものです。



## 1.3. プログラムの計画期間

計画期間は、「さいたま市総合振興計画 基本計画」の実施計画期間（予定）に合わせ、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5年間を計画期間とします。

ただし、社会経済状況の大きな変化や上位・関連計画の改定、各事業の進捗状況など、必要に応じて見直しを行います。

## 2. 本市の特性

### 2.1. 地勢および人口

本市は、埼玉県の南部に位置し、埼玉県の県庁所在地で、政令指定都市です。東京都心まで20～40km圏に位置し、都心部とは複数の鉄道、自動車専用道路、国道などの幹線道路で結ばれており、通勤通学や買い物・レジャーなどによる移動や都市機能の立地・集積などにおいて、その影響を受けています。

また、北関東・東北地方及び上信越地方からの首都圏の玄関口に位置し、新幹線5路線が集まる交通結節点であることなど広域的連携・交流に有利な条件を備えていることから、東日本の交流拠点都市として、今後もさらに発展を遂げていくことが期待されます。

本市の人口は、現在130万人を超え、2030年頃まで増加する見通しです。また、年齢区分人口の割合は、年少人口が減少を続ける一方、老年人口は増え続け、高齢化率も増加し続ける見通しです。



出典：平成26年 さいたま市都市計画マスタープラン

図 2-1 広域的な位置付け図（距離圏）



出典：国立社会保障・人口問題研究所（平成29年推計）

図 2-2 人口の推移および見通し

## 2.2. 交通網の状況

本市は、東日本の交通の結節点として広域交通基盤の整備が充実し、特に大宮駅からは全国へのアクセスも優れ、東日本でも有数の乗客を有しています。また、東北自動車道が縦貫しているほか、関越自動車道や首都圏中央連絡自動車道に囲まれており、高速道路の利便性に優れています。

高速道路以外の広域幹線道路としては、太平洋と日本海を結ぶ国道 17 号が南北に縦断し、東西方向には東京圏の環状道路である国道 16 号が横断しています。



出典：平成 29 年 さいたま SMART プラン

図 2-3 広域交通体系



図 2-4 道路の配置状況

### 2.3. 道路概況

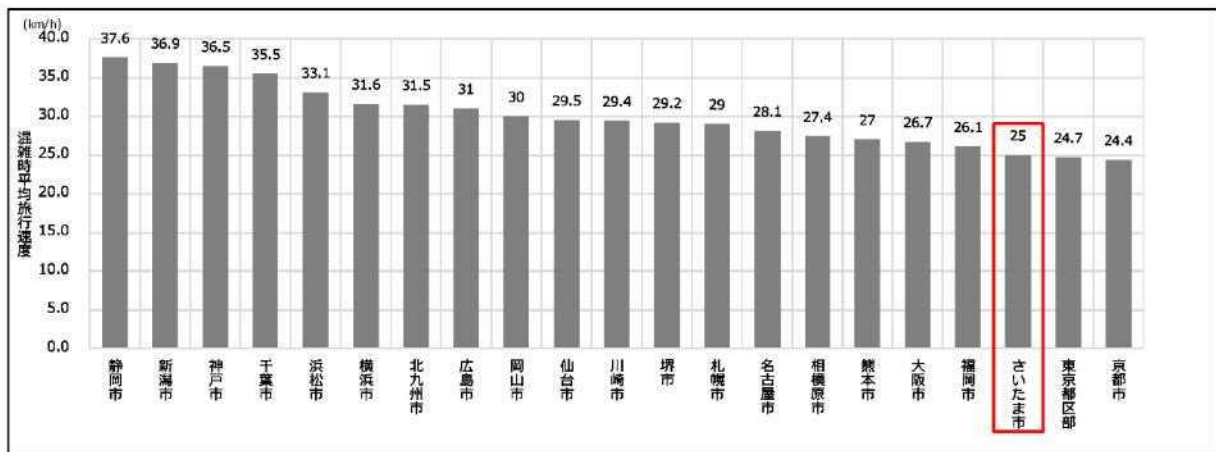
本市の道路状況をみると、昼間12時間平均旅行速度は25km/hであり、政令市の中では京都市に次いでサービス水準が低い状況にあります。

また、都市計画道路の整備状況についても、整備率は52%にとどまり、政令市の中では最も低い状況にあります。



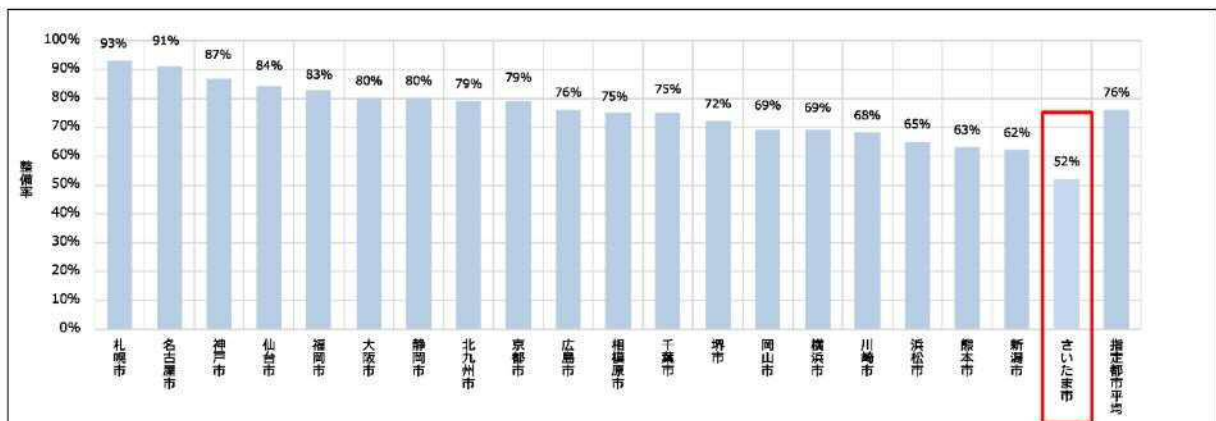
出典：さいたま市道路整備計画（第3期）

図 2-5 昼間12時間平均旅行速度（平成27年秋季調査結果）



※高速道路も含めた昼間12時間平均旅行速度  
出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図 2-6 昼間12時間平均旅行速度（平成27年秋季調査結果）



出典：平成30年度 大都市のみちづくり・大都市道路整備促進協議会

図 2-7 都市計画道路の整備率（平成28年度末時点）

### 3. 基本方針

市民生活や経済活動を支える都市基盤は、他都市と比較して整備が遅れている状況にあります。また、既に整備されている都市基盤についても、今後の老朽化に伴い維持管理費用の負担が大きくなると予想されます。

さらに、近年では台風や豪雨などによる風水害や土砂災害の発生リスクが増加しており、特に東日本大震災以降、防災・減災や国土強靱化に関する社会的要請も高まっています。

このような背景を踏まえ、本市が今後も「市民・企業から選ばれる都市」を目指すためには、市民の生活環境をより向上させる必要があることから、次の4つを基本方針に定め、うえで既存の各計画を基に、道路整備プログラムとしてまとめます。

- I. 市民生活・経済活動を支える都市基盤を整備します。
- II. 都市基盤の戦略的維持管理を実施します。
- III. 安心・安全を提供する都市基盤を整備します。
- IV. 市民生活環境を向上させる都市基盤を整備します。

出典：建設局 令和2年度 局運営方針

### 4. 施策分野

基本方針に基づき、5つの施策分野に分類し、個別の取り組みを整理します。

No.	施策名	基本方針			
		I	II	III	IV
1	広域的な地域の連携強化	○			○
2	効果的な渋滞対策の推進	○			○
3	交通事故の減少に資する道路整備			○	○
4	老朽化対策のための更新・修繕		○	○	
5	無電柱化の推進			○	○

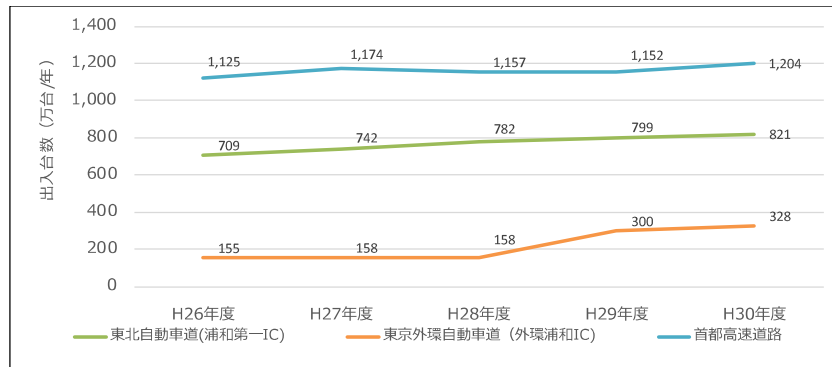


## 4.1. 広域的な地域の連携強化

### 4.1.1. 現状・課題

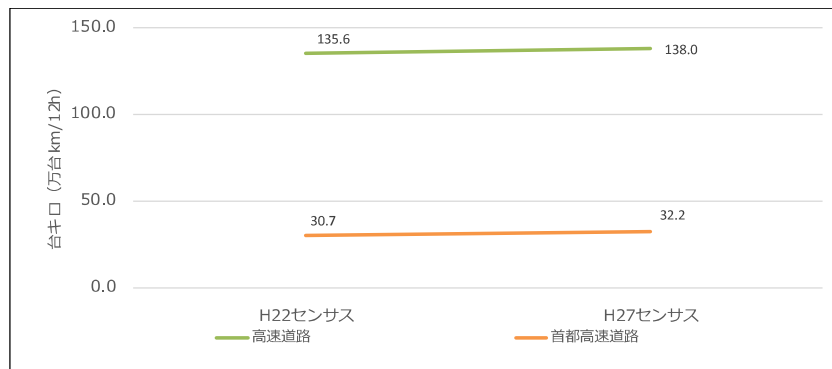
本市の高速道路網は、平成12年に首都高速さいたま新都心線開通、平成14年に東北自動車道の浦和IC東京方面出入口供用開始、平成18年に高速さいたま新都心線（新都心出入口～さいたま見沼出入口）開通など、利便性が向上しています。

また、現在、新大宮上尾道路として埼玉県さいたま市中央区円阿弥～埼玉県上尾市堤崎（与野～上尾南間）の延長約8.0km間にて事業化され、国土交通省関東地方整備局と首都高速道路株式会社が共同で進めています。



出典：各年度のさいたま市統計書

図 4-1 さいたま市内の高速道路別通行台数



出典：全国道路・街路交通情勢調査（平成27年度、平成22年度）

図 4-2 さいたま市内の高速道路・首都高速道路の自動車走行台キロ

### 4.1.2. 取り組みの方向性

高速道路のICアクセスを軸とした体系的な道路網の整備により、広域的な地域の連携強化を図ります。

### 4.1.3. 事業内容

広域的な地域の連携強化に係る事業内容は以下の表の通りです。

表 4-1 広域的な地域の連携強化に係る事業内容

事業番号	路線名・選定地区	工区名・事業箇所	区	事業概要	事業規模	事業年度(予定)	供用開始年度(予定)	全体事業費(百万円)
1	(国)463号越谷浦和バイパス	鶴巻ランプ	緑区	ランプ整備	L=1.2km	昭和54年度 ~令和5年度	令和5年度	40,345
2	(主)さいたま鴻巣線バイパス	—	桜区	バイパス整備	L=0.4km	平成16年度 ~令和6年度	令和5年度	6,660
3	(国)122号蓮田岩槻バイパス	—	岩槻区	バイパス整備	L=4.1km	昭和43年度 ~令和6年度	令和5年度	26,813
4	道場三室線	2工区	桜区・中央区	バイパス整備	L=1.1km	平成16年度 ~令和6年度	令和5年度	16,790

### 4.1.4. 事業位置図

広域的な地域の連携強化に係る事業の位置は以下の図の通りです。

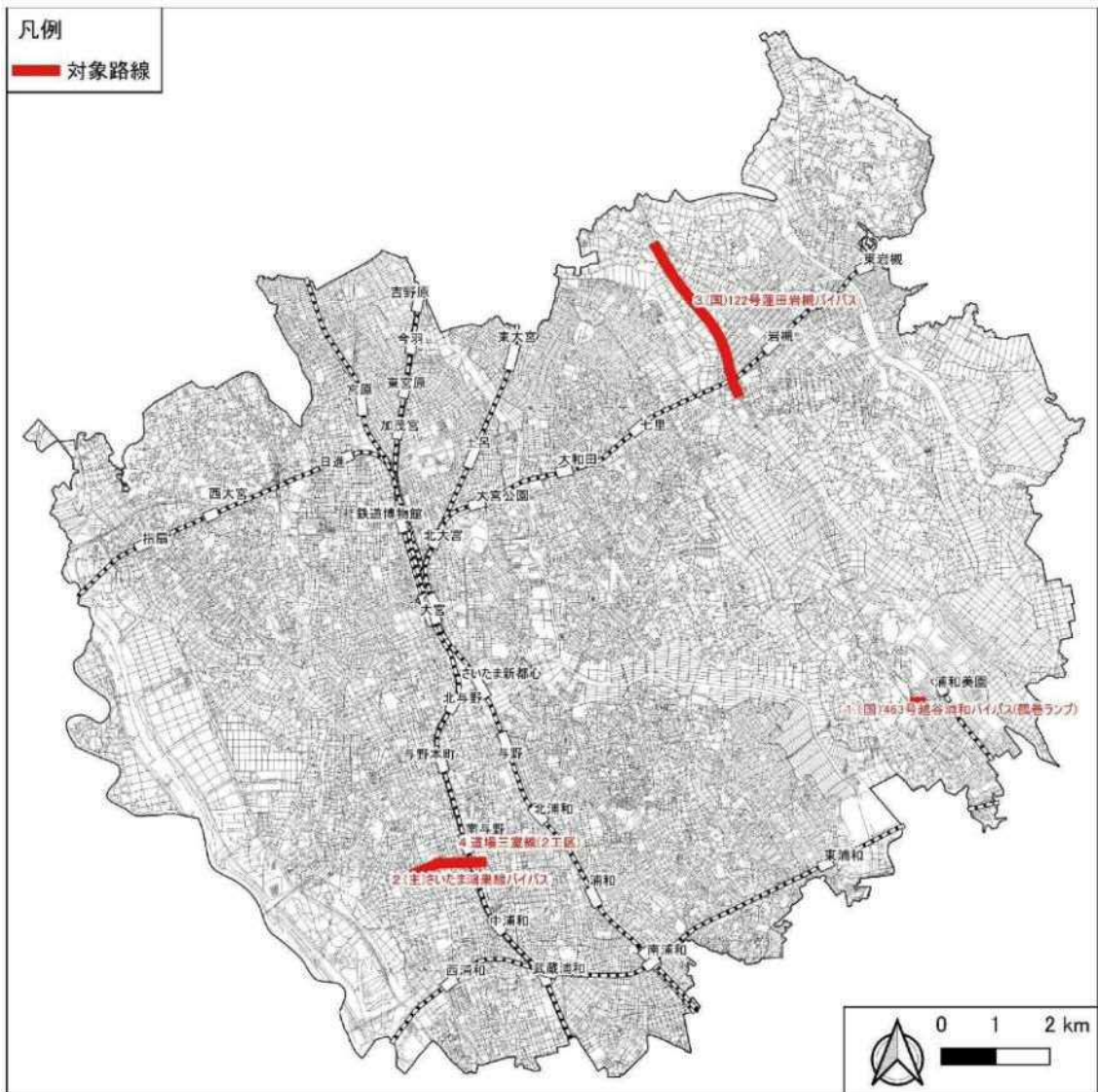


図 4-3 広域的な地域の連携強化に係る事業位置図

## 4.2. 効果的な渋滞対策の推進

### 4.2.1. 現状・課題

さいたま市内の主要渋滞箇所は、当初（平成24年）の59箇所（直轄国道を除く）から減少したものの、平成30年度末では依然として56箇所が存在しています。「さいたま市道路整備計画」においても、快適な交通環境を実現させるための指標の一つとして、主要渋滞箇所数の減少を目指しています。

渋滞は経済損失を招くとともに騒音・大気等生活環境の悪化や安全性の低下等、様々な問題の原因となるものであり改善が必要です。

本市では、都市計画道路におけるバイパス整備や交差点改良を実施し、国が主催する埼玉県移動性向上委員会において、渋滞対策の推進を進めています。

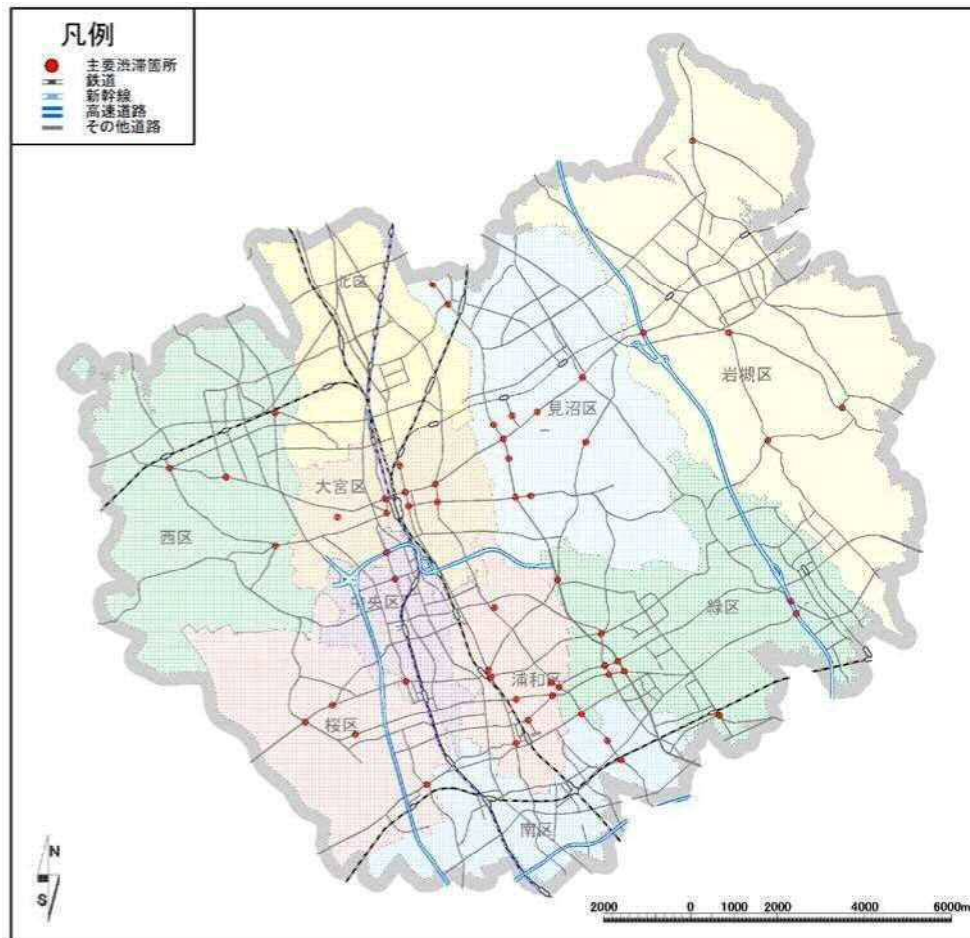


図 4-4 さいたま市内の主要渋滞箇所図（平成30年度末時点、直轄国道を除く）

### 4.2.2. 取り組みの方向性

主要渋滞箇所を有する幹線道路について、改良やバイパス整備を重点的に実施し効果的な渋滞対策を推進します。

### 4.2.3. 事業内容

効果的な渋滞対策の推進に係る事業内容は以下の表の通りです。

表 4-2 効果的な渋滞対策の推進に係る事業内容

事業番号	路線名・選定地区	工区名・事業箇所	区	事業規模
5	大宮岩槻線	1工区	大宮区	L=0.5km
6	大宮岩槻線	芝川工区	大宮区	L=0.6km
7	産業道路	天沼工区	大宮区	L=0.7km
8	産業道路	天沼2工区	大宮区	L=0.5km
9	南大通東線	天沼工区	大宮区	L=0.2km
10	道場三室線	2工区	桜区	L=0.8km
11	田島大牧線	2工区	浦和区	L=0.7km
12	田島大牧線	太田窪工区	緑区、浦和区	L=0.8km
13	産業道路	原山工区	緑区	L=0.4km
14	産業道路	原山2工区	緑区	L=0.6km
15	(国)122号蓮田岩槻バイパス	-	岩槻区	L=2.8km
16	(市)B第482号線	-	桜区	L=0.4km
17	(国)463号越谷浦和バイパス	鶴巻ランプ	緑区	1箇所
18	(主)さいたま鴻巣線バイパス	-	桜区	L=0.4km
19	先行整備交差点	東町交差点	大宮区	1箇所
20	先行整備交差点	鈴谷交差点	中央区	1箇所

#### 4.2.4. 事業位置図

効果的な渋滞対策の推進に係る事業の位置は以下の図の通りです。

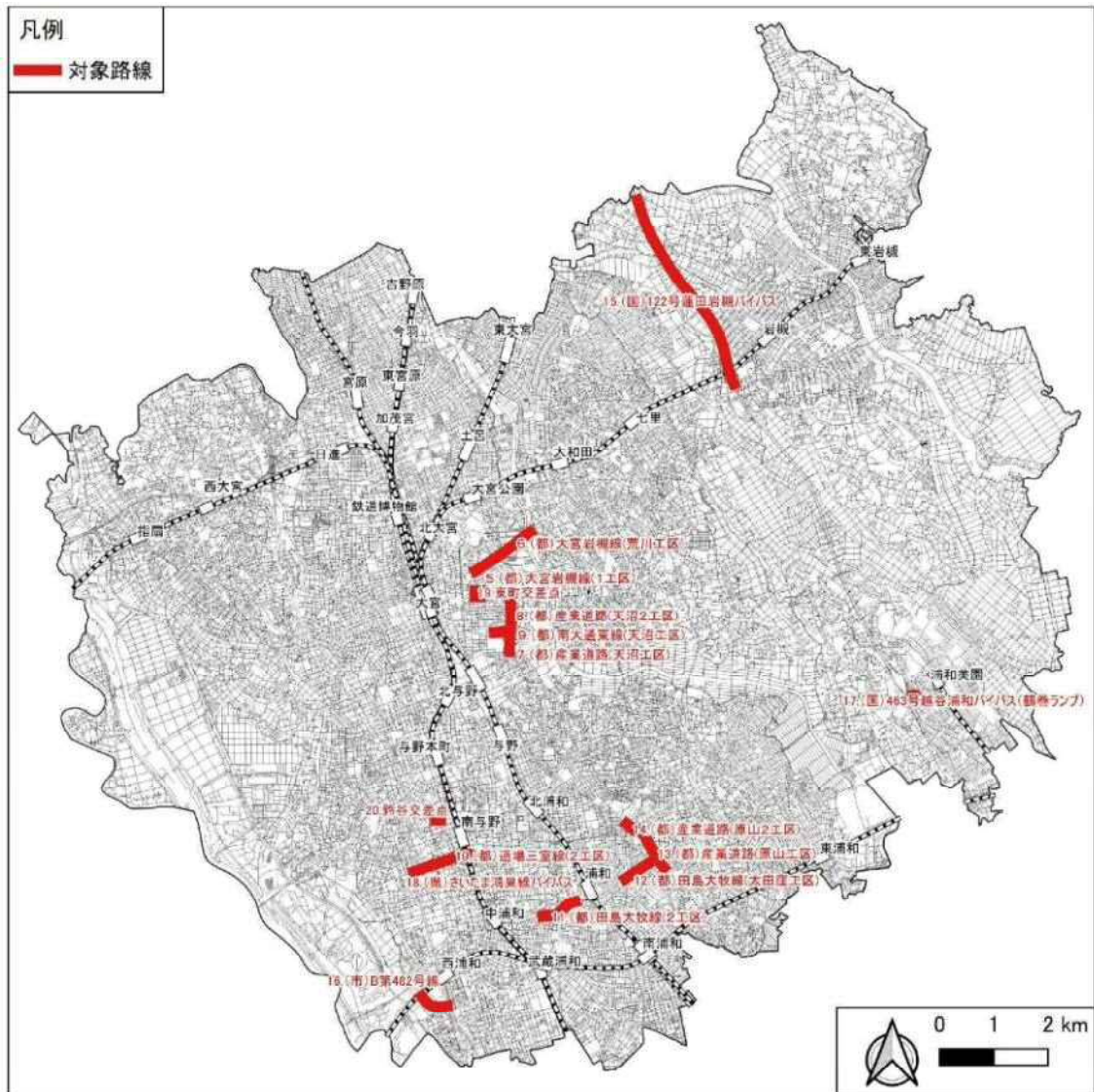


図 4-5 効果的な渋滞対策の推進に係る事業位置図

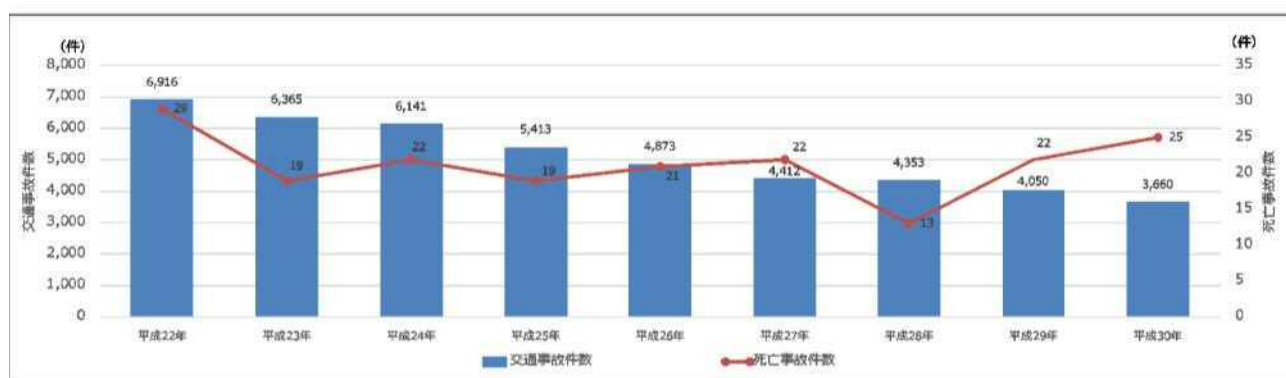
### 4.3. 交通事故の減少に資する道路整備

#### 4.3.1. 現状・課題

本市における交通事故件数は年々減少しているものの、死亡事故件数は平成28年に一時的に減少しながらも、平成29年から再び増加に転じました。また、事故件数は、政令市の中では11位となっています。

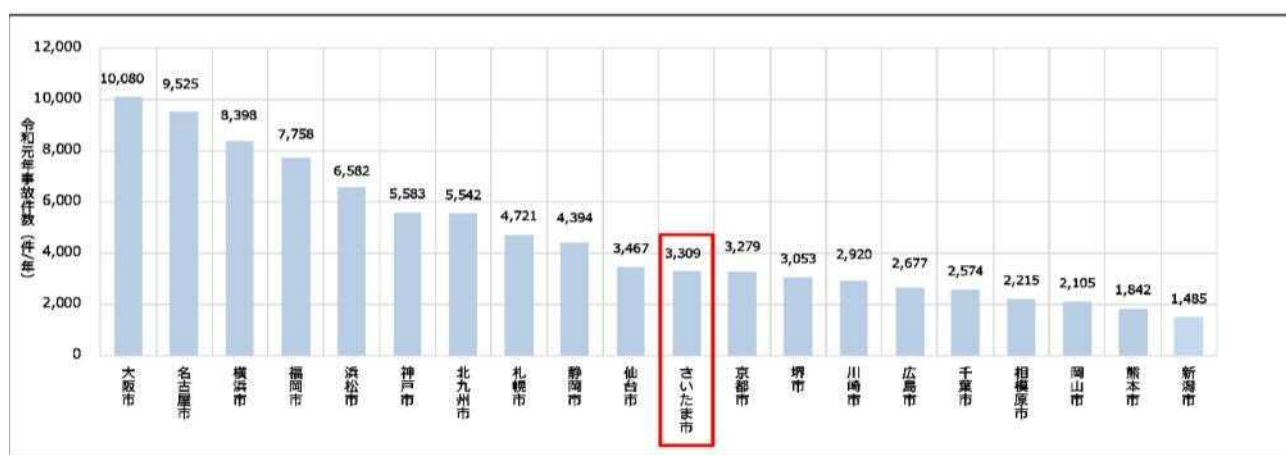
交通事故の状態別では、歩行中や自転車乗車中の負傷者の割合は相対的に少ないものの、死傷者の割合は多い状況であり、歩行者や自転車の安全性向上も必要です。

本市では、「さいたま市通学路安全プログラム」及び「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」を策定し、交通事故の実態を踏まえた交通安全に関する諸施策について、市民の理解と協力のもと、市、関係機関・団体が緊密な連携を図り、整備を推進しています。



出典：各年度のさいたま市統計書

図 4-6 さいたま市の交通事故及び死亡事故件数推移



出典：各政令市及び警察HP

図 4-7 令和元年の各政令市の事故件数（1月～12月）

#### 4.3.2. 取り組みの方向性

「さいたま市通学路安全プログラム」及び「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」に基づき、安全・安心な道路交通環境の整備を促進します。



## 4.4. 老朽化対策のための更新・修繕

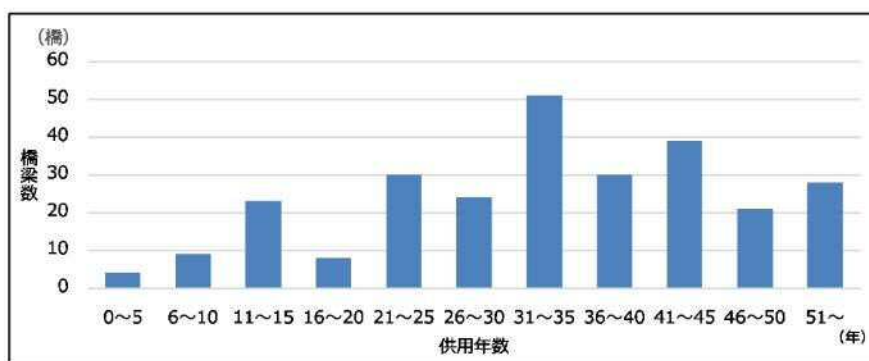
### 4.4.1. 現状・課題

本市が管理する橋梁のうち、重点管理橋梁は、令和2年3月末現在で268橋あります。建設後50年未満の橋梁が大半を占めていて、50年を超える橋梁は全体の約17%となっています。しかし、30年後には建設後50年を超える橋梁が全体の8割以上を占め老朽化が進みます。大量に橋梁の老朽化が起こると、一定時期に修繕や架替え等が集中し維持管理費用の増大をまねくと共に、老朽化による通行止め等が懸念され、橋梁の安全性・信頼性が確保できなくなります。

「さいたま市橋梁長寿命化修繕計画」では、これまでの橋梁の損傷が顕著になってから補修する「事後保全」管理から、損傷が小さいうちから計画的に補修をする「予防保全」管理へ移行することで、以下の3点の効果が期待できるとしています。

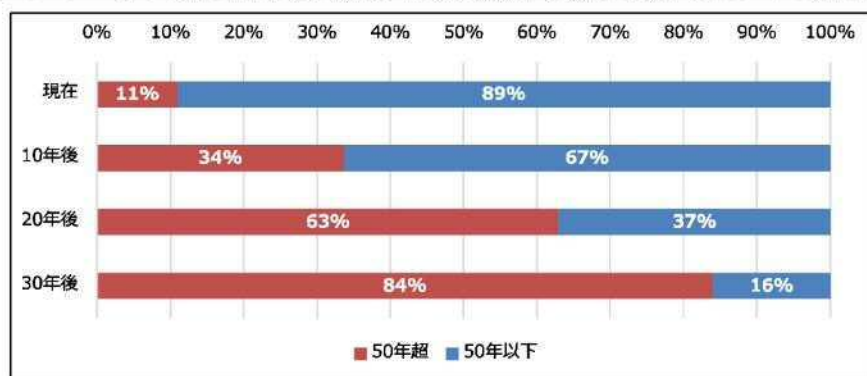
- ・劣化を早期に発見し、迅速な対応を行う
- ・少ない費用で橋梁の安全性・信頼性が確保できる
- ・架替えを前提とした補修費と比較し、大幅なコスト削減が見込まれる

また、定期的に損傷の早期発見及び現状を把握することにより適切な「予防保全」管理を行うために、定期的（5年ごとに1回点検を基本）に点検を行うことを明記しています。



出典：平成29年3月 さいたま市橋梁長寿命化修繕計画

図 4-9 さいたま市内の重点管理橋梁供用年数分布(平成29年3月時点)



出典：平成29年3月 さいたま市橋梁長寿命化修繕計画

図 4-10 さいたま市内の今後30年の重点管理橋梁供用年数比率

### 4.4.2. 取り組みの方向性

「さいたま市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、適切な維持管理を行うことで、将来の財政負担の低減を図り、道路のサービス水準を維持して行きます。



### 4.4.3. 事業内容

老朽化対策のための更新・修繕に係る事業内容は以下の表の通りです。

表 4-4 老朽化対策のための更新・修繕に係る事業内容

事業内容	事業箇所数	事業規模	事業年度 (予定)
橋梁架け替え 【さいたま市道路整備計画(第3期)】	1	・L=0.2km	平成31年度～ 令和8年度
重点管理橋梁(継続事業含む) 【さいたま市長寿命化修繕計画】	49	・L=6.1km	令和3年度～ 5年度

### 4.4.4. 事業位置図

老朽化対策のための更新・修繕に係る事業の位置は以下の図の通りです。

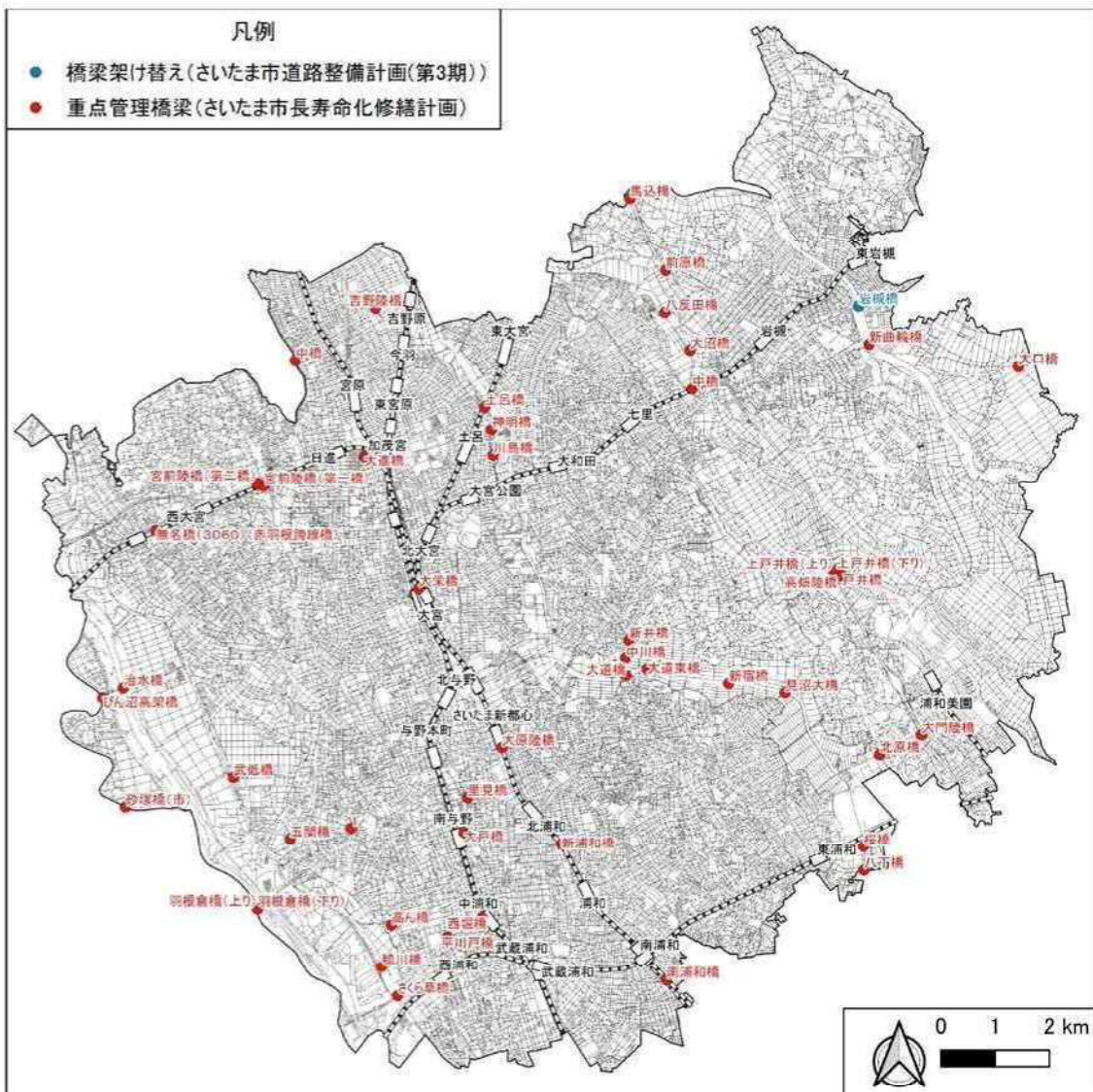


図 4-1 1 老朽化対策のための更新・修繕に係る事業位置図

## 4.5. 無電柱化の推進

### 4.5.1. 現状・課題

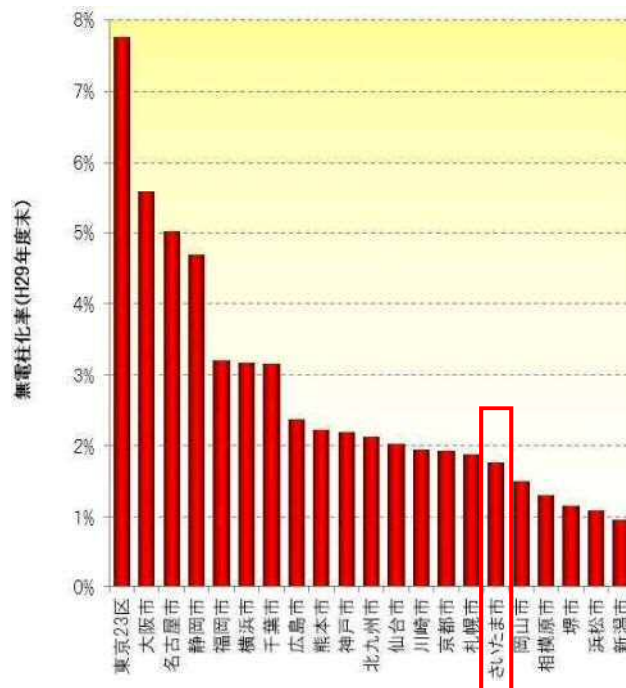
無電柱化事業は、都市の防災性向上、安全・円滑な通行空間の確保、良好な景観形成や観光振興の観点から重要な施策となっています。

本市の無電柱化率は、市が管理する道路全体で約2%（約127km）となっており、防災上の重要な道路の無電柱化率は約12%（約37km）、バリアフリー経路における無電柱化率は約54%（約26km）と、無電柱化が進んでいない状況となっています。

本市では、平成31年3月に「さいたま市無電柱化推進計画」を策定し、積極的に無電柱化を推進しています。

注1)無電柱化率の実績は、平成31年3月時点（予定）のもの

注2)バリアフリー経路は、「さいたま市バリアフリー基本構想」における重点整備地区の経路を対象としている



出典：国土交通省 HP 都道府県・政令市別の無電柱化率

図 4-12 無電柱化の整備状況（特別区及び政令市）

※全道路(高速自動車国道及び高速道路会社管理道路を除く)のうち、電柱、電線類のない延長の割合（平成29年度末）で各道路管理者より聞き取りをしたもの

### 4.5.2. 取り組みの方向性

首都直下地震や大型台風などの自然災害への対策、バリアフリー整備と合わせた安全で歩きやすい歩行空間の確保、優れた都市景観の形成等を目的に、令和元年7月に策定した「さいたま市無電柱化整備計画」に基づき事業を進めます。

### 4.5.3. 事業内容

無電柱化に係る事業内容は以下の表の通りです。

表 4-5 無電柱化に係る事業内容

事業内容	事業箇所数	事業規模
無電柱化	19	・ L=23.0km

### 4.5.4. 事業位置図

無電柱化に係る事業の位置は以下の図の通りです。

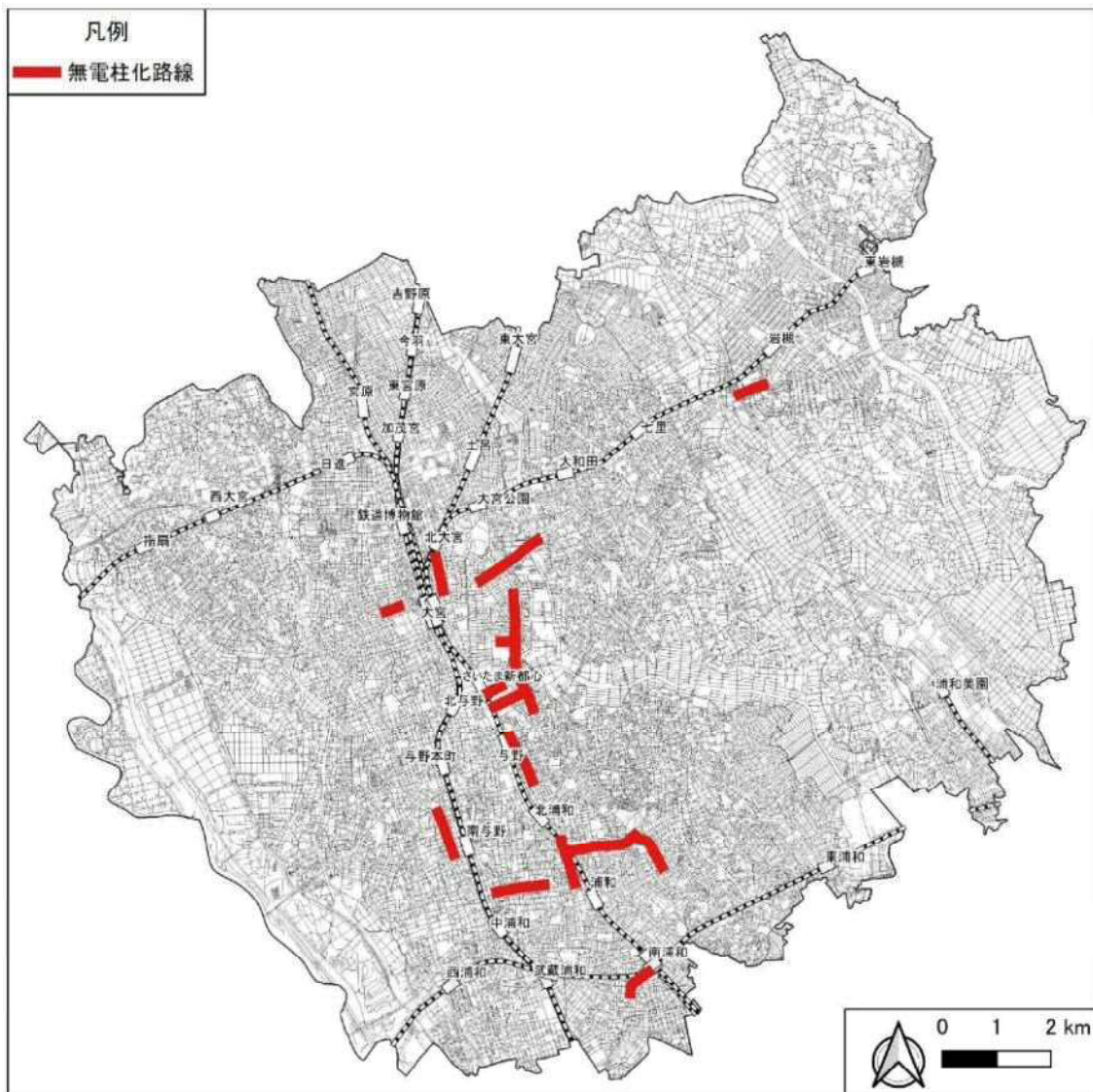


図 4-13 無電柱化に係る事業位置図（さいたま市無電柱化整備計画の路線詳細情報）