

一般国道463号バイパス（本太工区）
【都市計画道路 道場三室線（本太工区）】
事業計画に関する説明会



令和7年3月14日（金）及び3月15日（土）

さいたま市建設局
土木部道路計画課



次第

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 職員紹介
- 4 説明事項
 - (1) さいたま市の幹線道路整備について
 - (2) 一般国道463号バイパス(本太工区)について
 - (3) 事業概要について
- 5 質疑応答
- 6 閉会

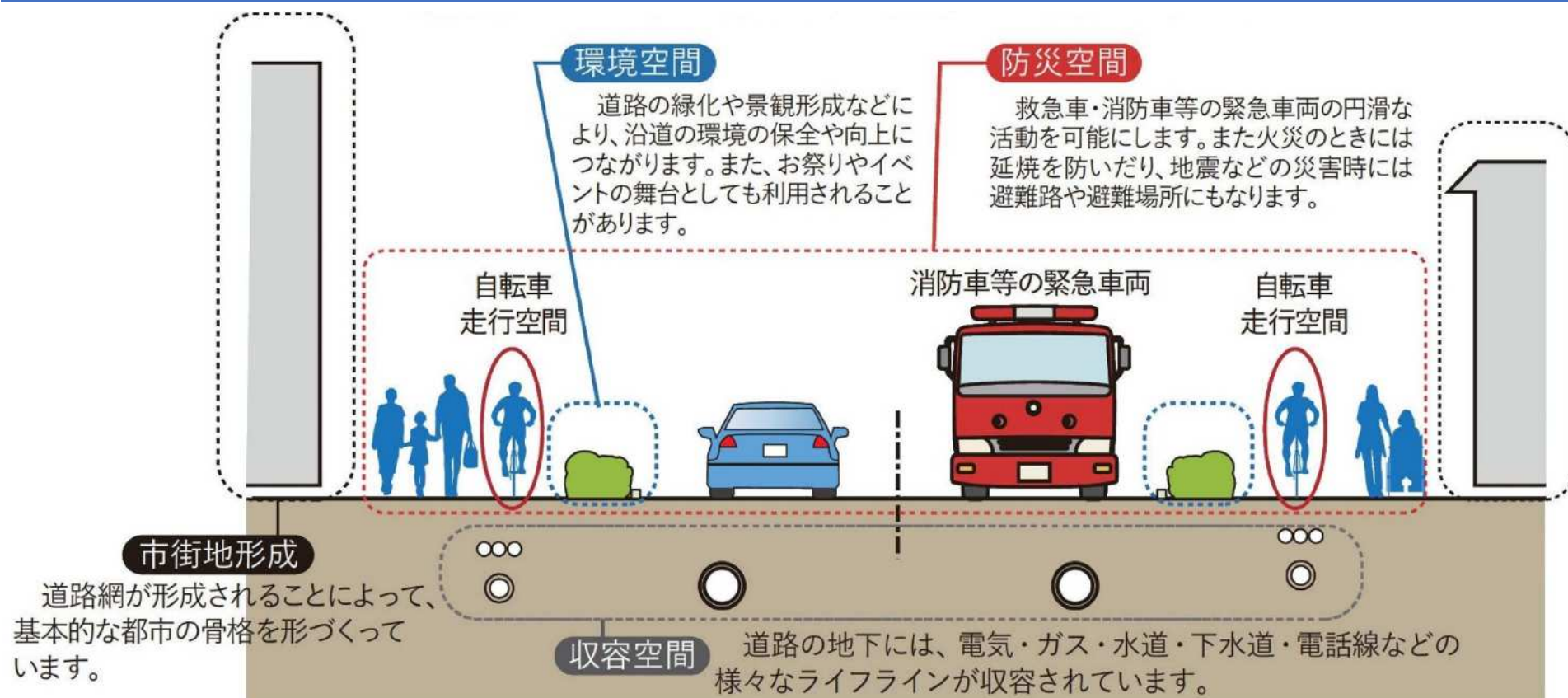


(1) さいたま市の都市計画道路整備について

なぜ道路整備を行うのか

・道路整備の必要性について

- 道路は、人や車の移動、物流、災害時の緊急輸送など、活力と魅力あるまちづくりを進めるうえで最も基礎的な社会基盤施設です。
- 道路整備は、円滑な交通機能のみならず、良好な市街地形成や大雨時の雨水の一時貯留など、まちづくりや防災の視点からも必要とされています。

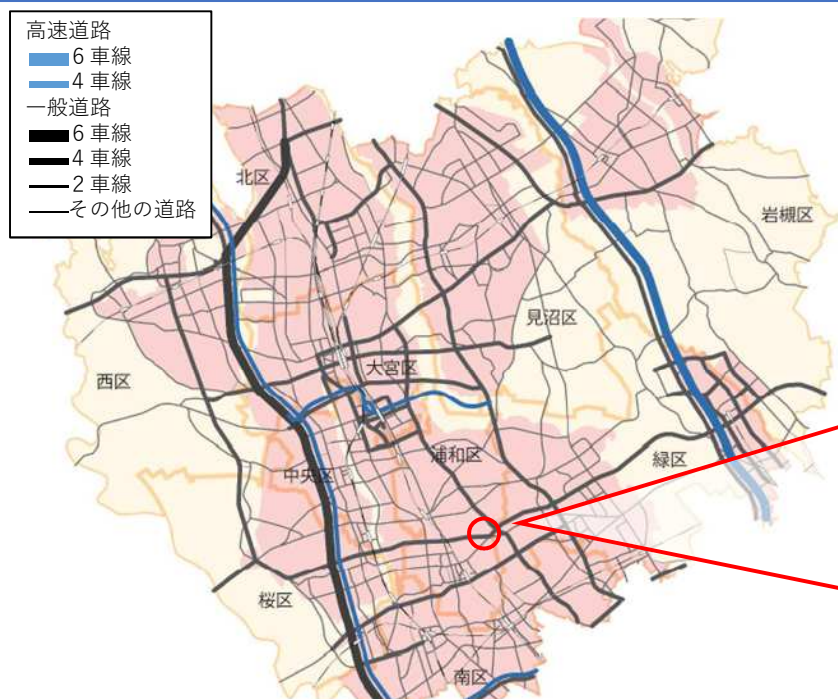


(1) さいたま市の都市計画道路整備について

さいたま市の目指す道路網

・さいたま市道路網計画について

- 「さいたま市道路網計画」とは、都市計画の目標と都市づくりの基本戦略を踏まえ、本市が目指す道路網を規定した計画です。
- さいたま市では、「さいたま市道路網計画」に基づき、人口減少、高齢化社会に対応し、低炭素型のコンパクトなまちづくりを実現する効率的な道路ネットワークの構築を目指しています。
- （都）道場三室線は、都市計画マスタープランに「広域幹線道路（4車線）」として位置づけられており、都心間の連携を強化する、骨格となる幹線道路です。



出典:さいたま市道路網計画（令和5年5月 さいたま市）

本日の説明会の対象区間



※地理院地図淡白地図を加工

(1) さいたま市の都市計画道路整備について

さいたま市道路整備計画

・さいたま市道路整備計画について

- 「さいたま市道路整備計画」は、本市の目指すべき将来道路網を示した「さいたま市道路網計画」に位置づけられた路線の整備優先度を設定し、道路整備を推進するための実施計画です。
- 令和6年4月に公表された「さいたま市道路整備計画」では、今後10年で優先的に着手する路線を「事業化予定路線」と位置づけ、計画期間内に事業着手（都市計画事業認可取得）を目指しています。また、「さいたま市道路整備計画（第3期）」に位置づけられた路線については、道路整備の必要性を検証し、「継続路線」と位置づけます。

基本方針1

都市の機能強化を図る道路整備

- 評価項目① 幹線道路の機能強化を図る道路整備
- 評価項目② まちづくりを推進する道路整備



基本方針1、2の整備イメージ

基本方針2

効果的・効率的な道路交通円滑化対策

- 評価項目① 渋滞を緩和し円滑な交通を確保する交差点整備

基本方針3

安全・安心な都市生活に資する道路整備

- 評価項目① 交通事故の減少に資する道路整備
- 評価項目② 誰もが快適に利用できる道路整備



基本方針3の整備イメージ

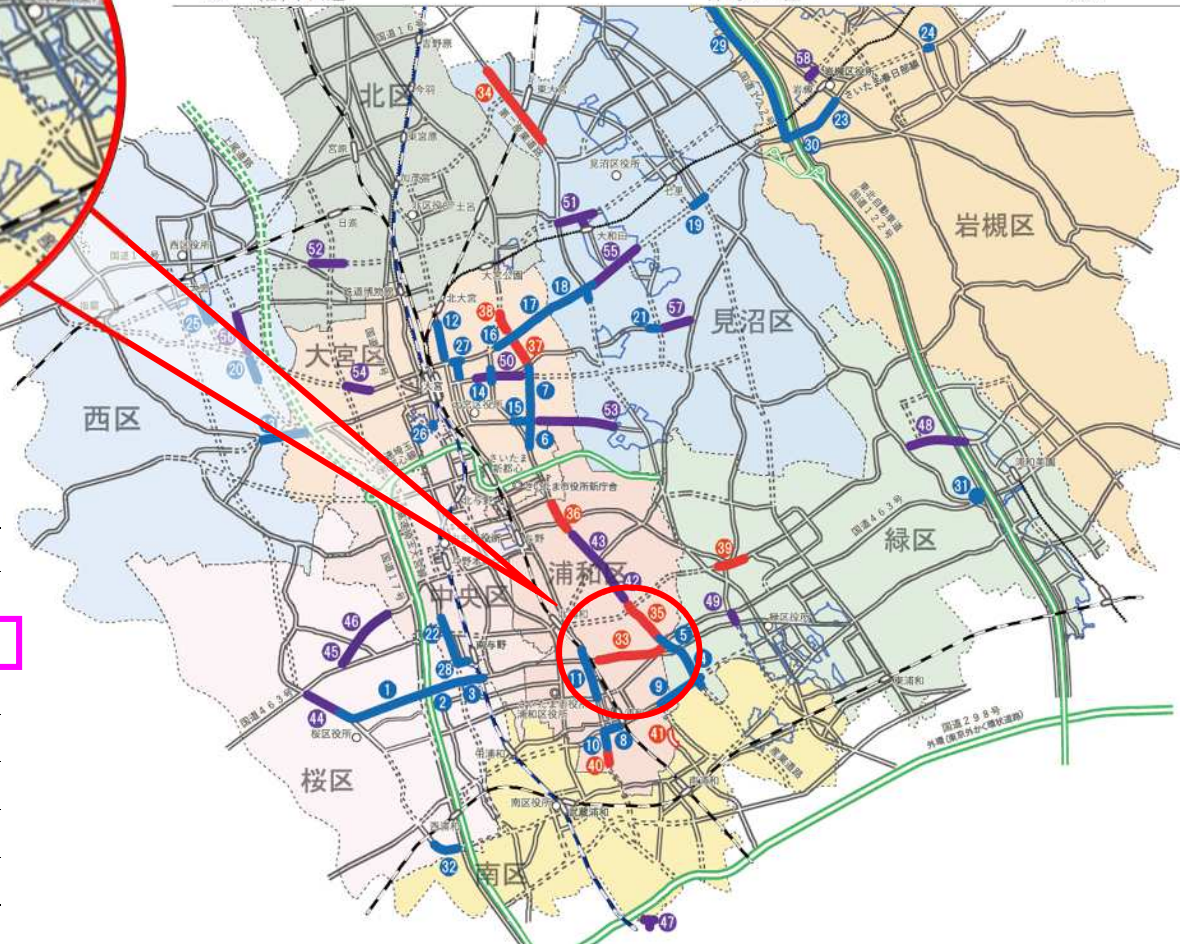
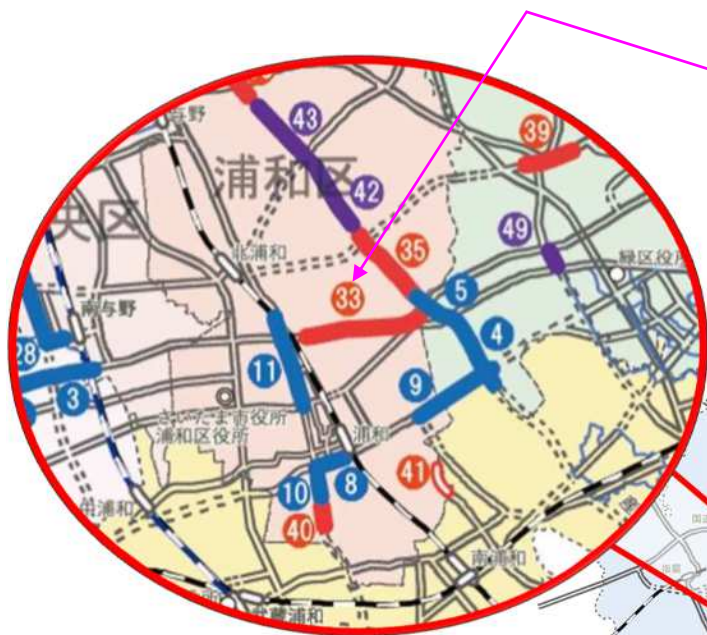
(1) さいたま市の都市計画道路整備について

さいたま市道路整備計画

事業化予定路線（継続路線）

※さいたま市道路整備計画（第3期）等で位置づけている継続路線

路線名	工区名	延長(m)	車線数
33 (都)道場三室線	本太工区	1,030	4
34 (都)第二産業道路	東大宮工区	1,300	4
35 (都)産業道路	駒場工区	660	4
36 (都)産業道路	上木崎工区	660	4
37 (都)産業道路	堀の内工区	760	4
38 (都)産業道路	堀の内2工区	430	2
39 (都)元町三室線	三室工区	600	2
40 (都)中山道	岸町2工区	229	2



凡 例

	事業中路線
	事業化予定路線（継続路線）
	事業化検討路線（継続路線）
	事業化予定路線（新規追加路線）
	整備済み路線
	未整備路線
	土地区画整理事業施工中エリア

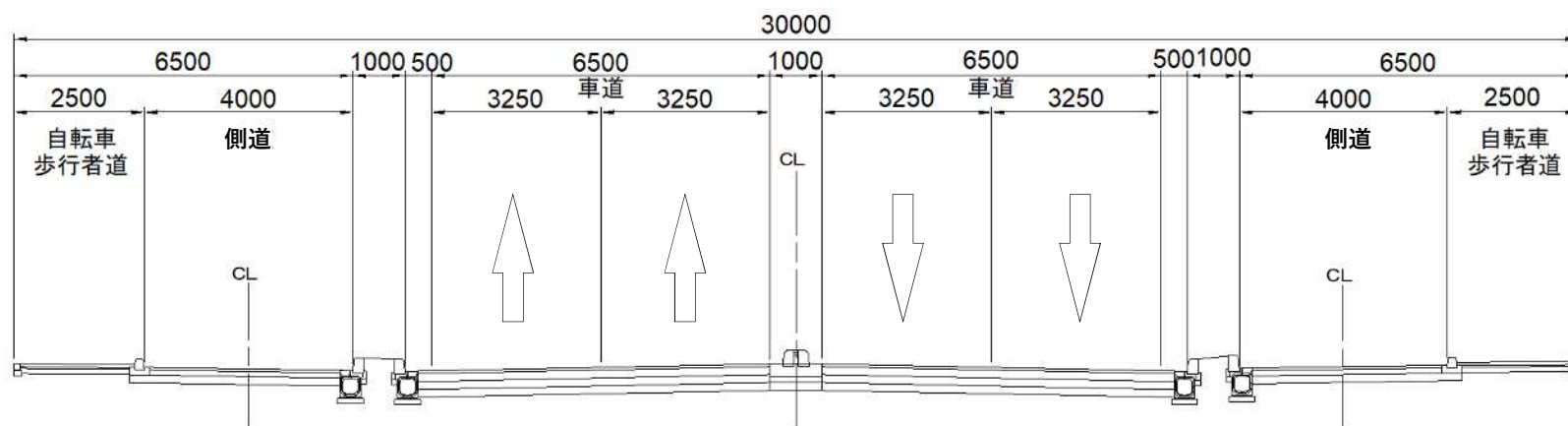
(2) (都) 道場三室線の都市計画について

路線の概要

3・2・8 道場三室線

都市計画決定	昭和38年8月12日
都市計画変更（最終）	平成16年10月26日
計画延長	7,980m
計画幅員（標準）	30.0m
車線数	4車線

【標準横断面図】 幅員30.0m （一般部）



路線の整備状況

- [illegible]

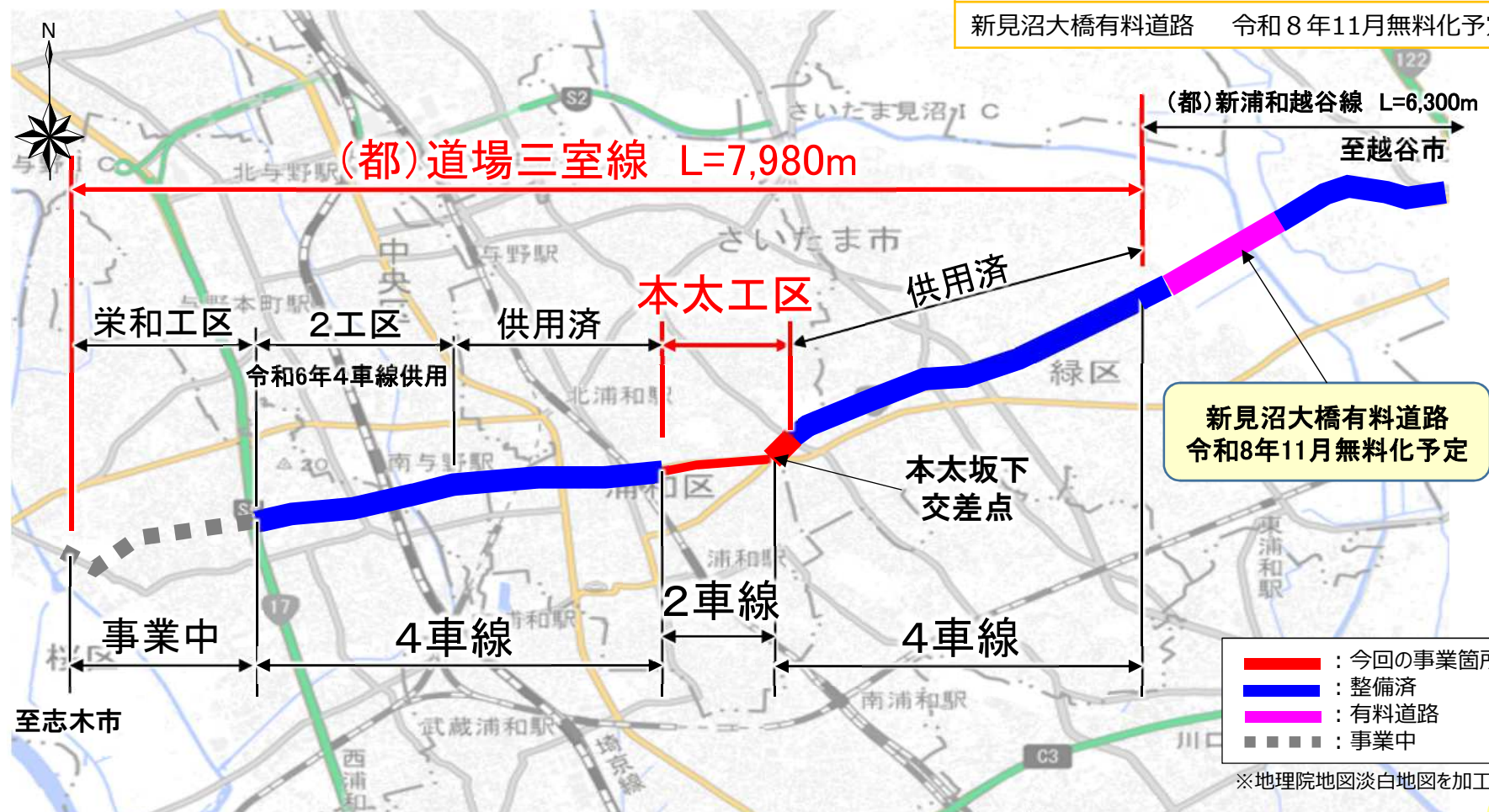
7

(2) (都) 道場三室線の都市計画について

路線の整備状況

- さいたま市内の交通のみならず、さいたま市外の地域間を結ぶ広域道路ネットワークの一翼を担っている
- 災害時における緊急輸送道路、避難場所へのアクセス道路の強靱化を図る
- 令和6年4月に(都)道場三室線(2工区)が4車線供用
- 令和8年11月に新見沼大橋有料道路が無料化予定

区間	状況
栄和工区	令和3年事業化
2工区	令和6年供用
本太工区	平成5年2車線暫定供用
新見沼大橋有料道路	令和8年11月無料化予定

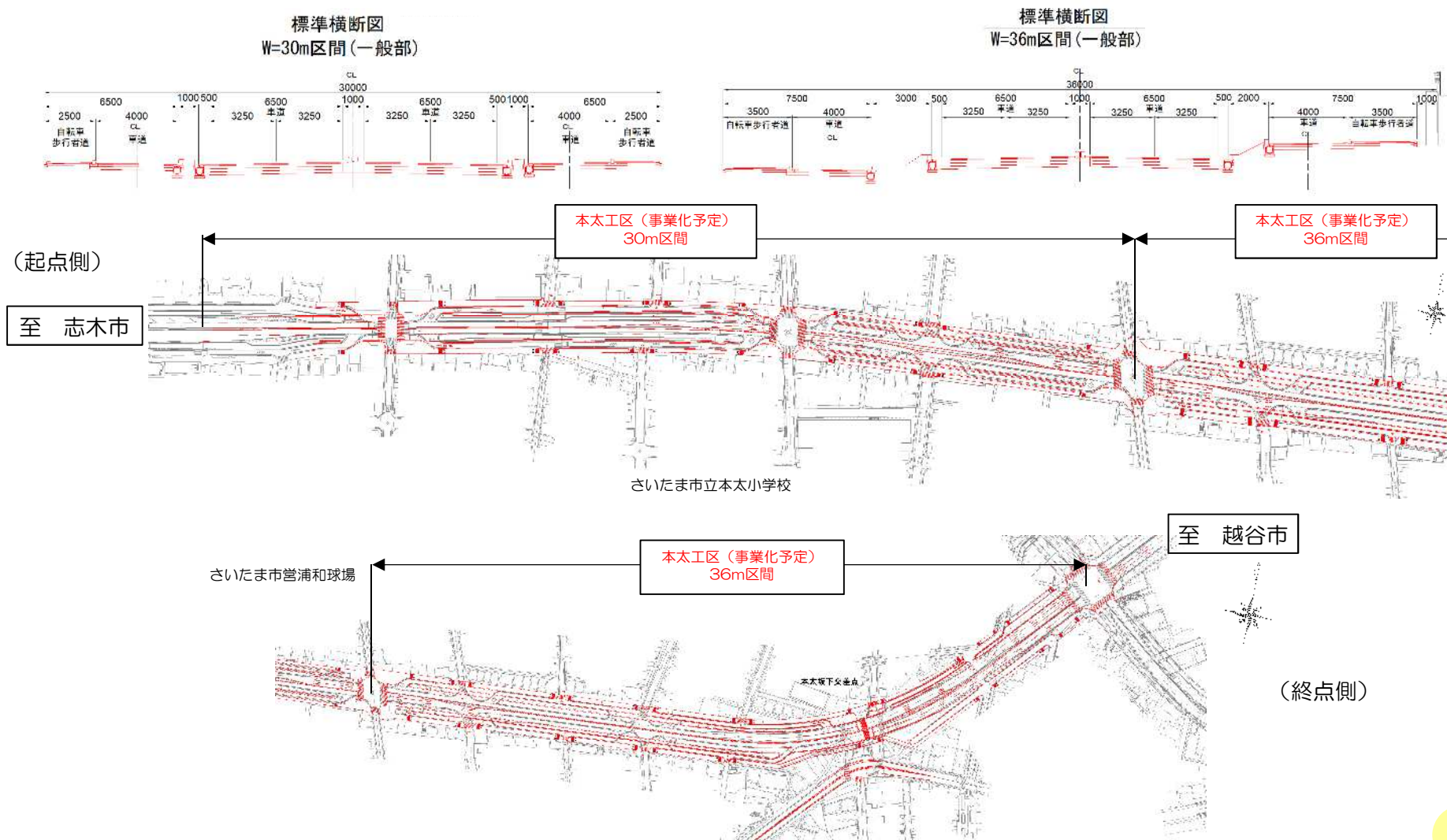


(3) 事業概要について

(都) 道場三室線 (本太工区) 4車線化の計画

- 位置：さいたま市浦和区本太三丁目地内外
- 事業延長：1.1km

- 車線数：本線 4 (現在本線 2)
- 計画幅員：30m、36m (現況と同じ)



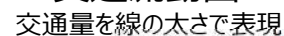
（３）事業概要について

(都) 道場三室線 (本太工区) の現況①

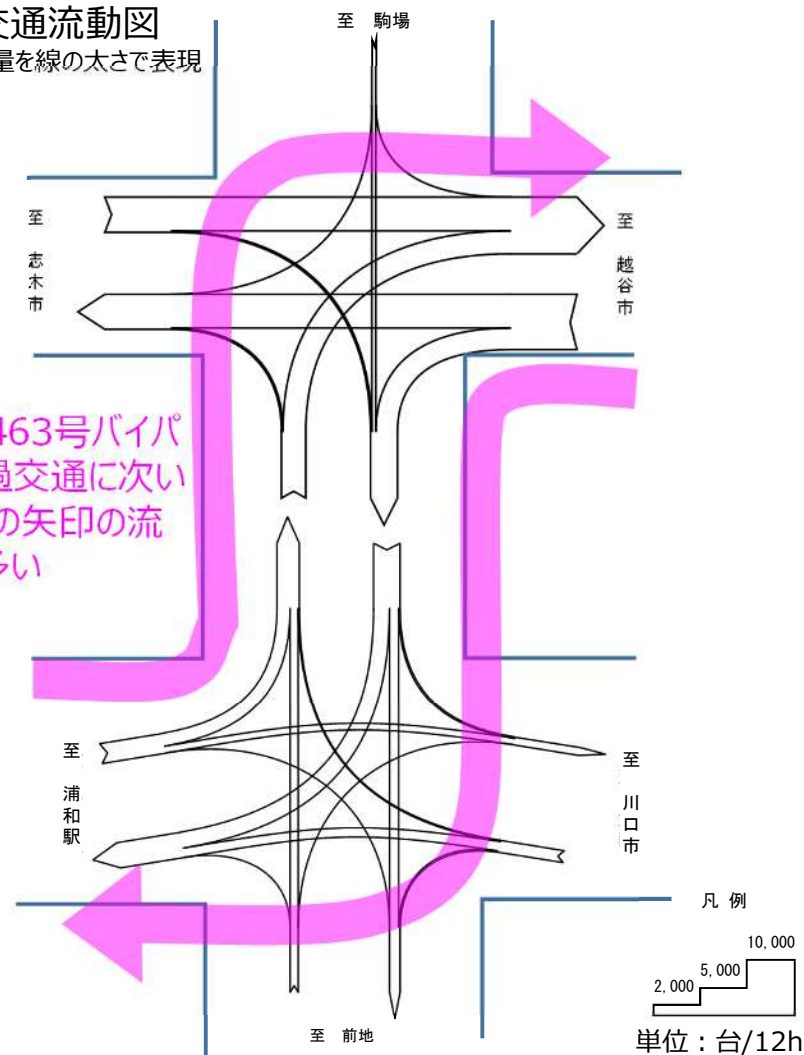
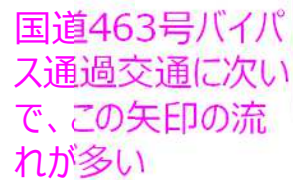
地域の現況

本太坂下交差点の変則形状による交通流動の非効率

- 浦和駅方面（駒場運動公園交差点）から本太坂下交差点を經由して駒場運動公園交差点（浦和駅方面）の交通量が多く混雑が発生している。
- 本太坂下交差点は変則な交差点であるため各信号機の青時間を十分に確保できない。



交通量を線の太さで表現



(都) 道場三室線 (本太工区) の現況②

地域の現況

本太坂下交差点の変則形状による交通流動の非効率

- 本太坂下交差点を先頭に長い渋滞が発生、本太坂下交差点－駒場運動公園交差点間の交通量は1回の信号で捌けるものの、常に車両が滞留（赤時間で停車している車両で埋まっている）状態である。

■交差点渋滞長（一日における最大渋滞長）

※渋滞長とは、1回の青信号で捌け残った車列の長さ



調査日：令和3年12月2日（木）

※地理院地図淡白地図を加工

※各方向で最大渋滞長を示したもので、各方向で発生時間帯が異なる。

写真① 撮影日:令和3年12月24日



写真② 撮影日:令和3年12月24日



写真③ 撮影日:令和3年12月24日



混雑で緊急車両の 走行を阻害

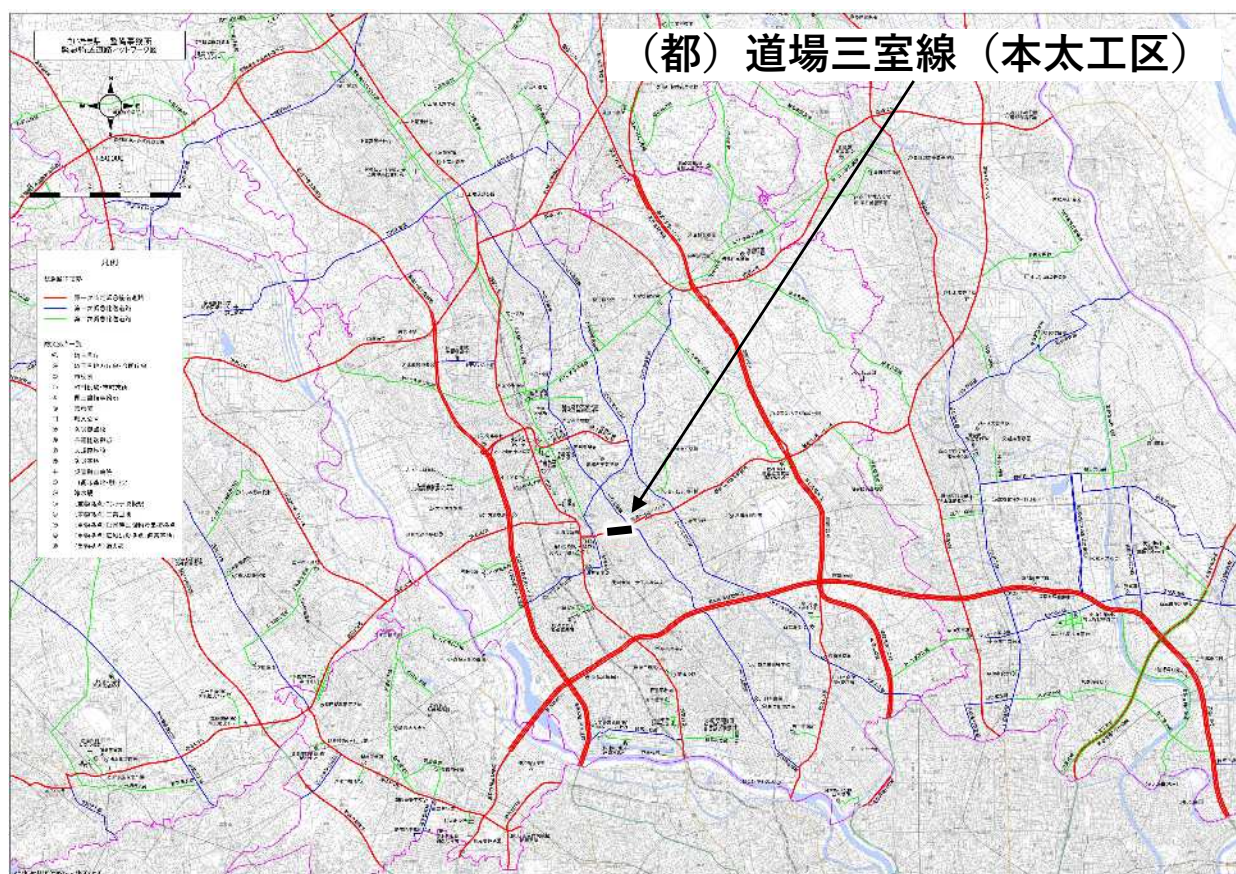
(3) 事業概要について

(都) 道場三室線 (本太工区) の現況③

地域の現況

緊急輸送道路としての役割

- (都) 道場三室線は、第一次緊急輸送道路に指定されており、災害に強いアクセス道路が必要。
- 緊急輸送道路とは、県が定めた「大規模な地震等の災害が発生した場合に救命活動や物資輸送を行うため、重要な路線」に位置づけた道路です。



※埼玉県緊急輸送道路網図 (R2.8、さいたま県土整備事務所管内) に加筆

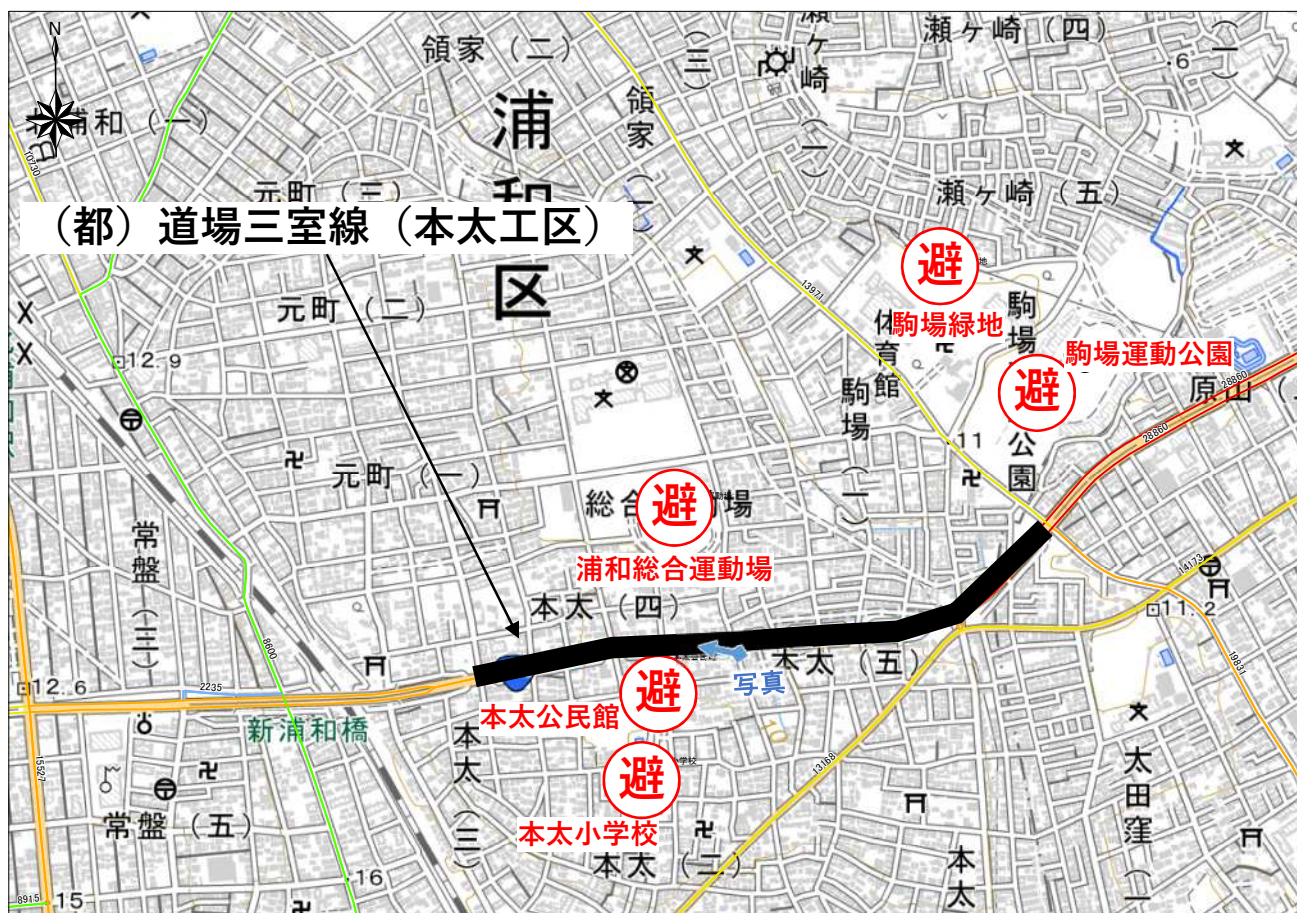
(3) 事業概要について

(都) 道場三室線 (本太工区) の現況④

地域の現況

災害時の避難経路

- (都) 道場三室線 (本太工区) の沿線にある浦和総合運動場や本太小学校、本太公民館などは緊急避難場所に指定されています。
- 万が一、電柱の倒壊などにより、道路が寸断されると、救命活動や物資輸送に支障がでる恐れがあります。



※地理院地図淡白地図を加工

沿線の主な避難場所

浦和総合運動場

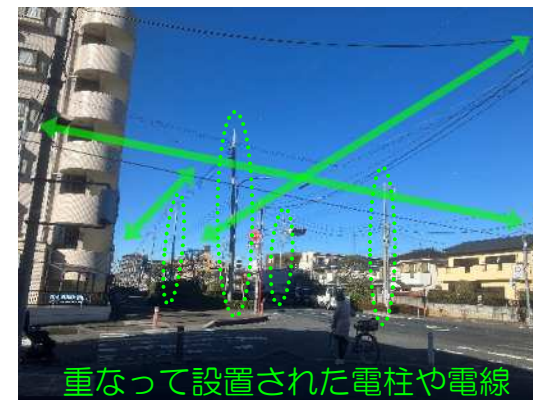
本太小学校

本太公民館

駒場運動公園

駒場緑地

※「さいたま市地域防災計画」による



撮影日：令和7年2月

(3) 事業概要について

(都) 道場三室線 (本太工区) に期待される整備効果①

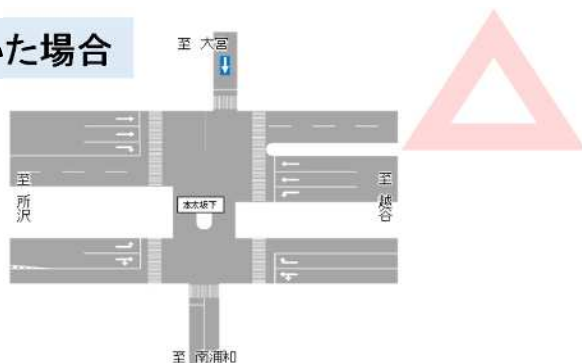
整備効果

本太坂下交差点に集中する交通量を分散

■ 本太坂下交差点改良

➤ 本太坂下交差点を閉じることで、バイパス側に信号青時間を多く割り当てることができ交通の円滑化が図られる。

□ 交差点を開いた場合



[定周期信号]

□ 本太坂下交差点開いた場合の信号現示 サイクル長：140秒

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
実線：自動車信号 点線：歩行者信号				
各現示の時間	青57秒 黄4秒 赤4秒	青26秒 黄6秒 赤0秒	青2秒 黄0秒 赤0秒	青35秒 黄4秒 赤2秒
青時間	57秒	26秒	2秒	35秒
方向別割合	東西方向：46%		南北方向：54%	

□ 交差点を閉じた場合



[不定周期信号]

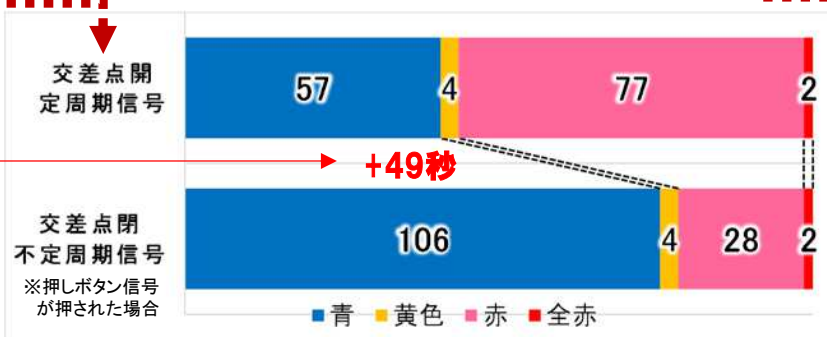
※押しボタン信号が押された場合

□ 本太坂下交差点閉じた場合の信号現示 サイクル長：140秒

現示	1φ	2φ
実線：自動車信号 点線：歩行者信号		
各現示の時間	青106秒 黄4秒 赤4秒	青14秒 点10秒 赤2秒
青時間	106秒	14秒
方向別割合	東西方向：81%	南北方向：19%

□ バイパス側交通の信号時間

バイパス側の交通に
青時間を多く割り
当てることができる。



(3) 事業概要について

(都) 道場三室線 (本太工区) に期待される整備効果②

整備効果

本太坂下交差点に集中する交通量を分散

■ 本太坂下交差点改良の比較検討 (渋滞長の比較) (交通量推計、交通マイクロシミュレーション結果より)

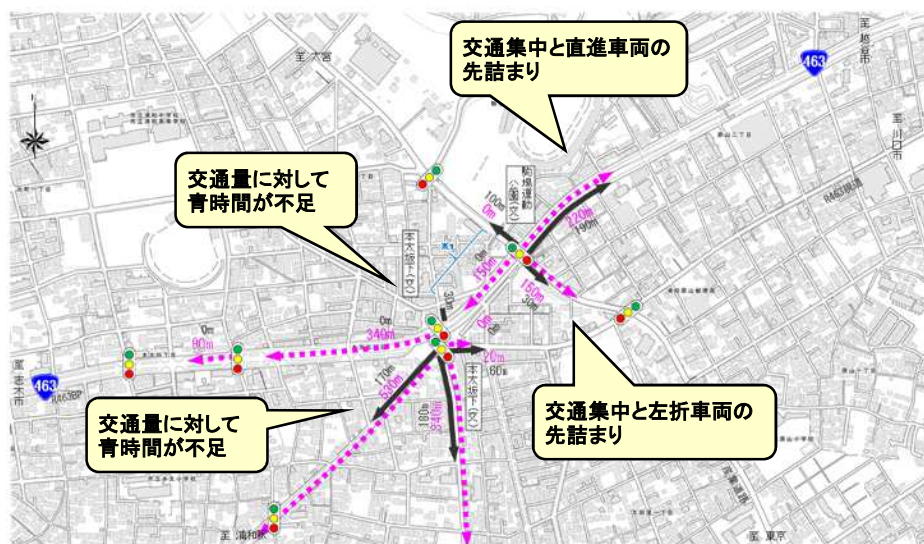
□ 交差点を開いた場合

- バイパスの東行き(志木市から越谷市方向)、現況より渋滞が悪化している。(図中紫矢印)
- 旧463号でも本太坂下交差点を先頭に東行きで渋滞が悪化している。(図中紫矢印)

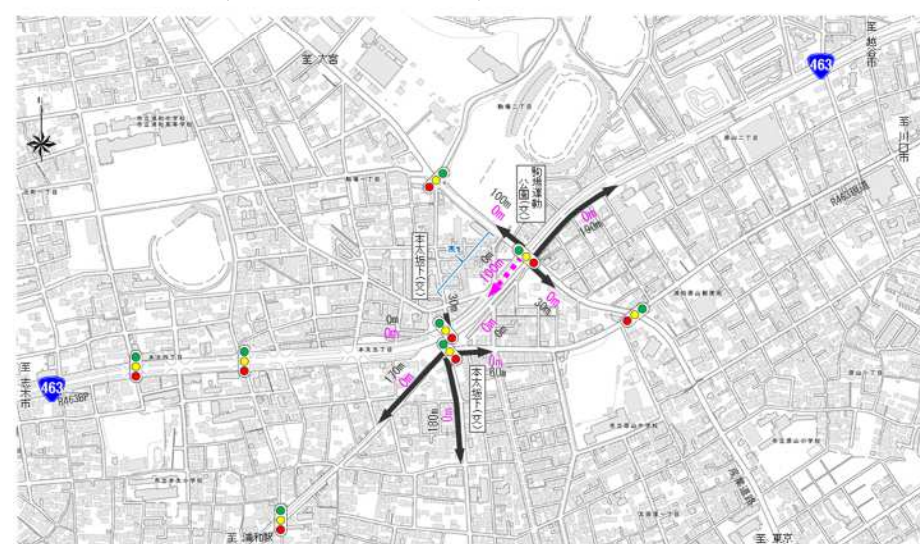
□ 交差点を閉じた場合

- バイパスの東行き(志木市から越谷市方向)では、本太坂下交差点での渋滞は解消するものの、駒場運動公園交差点で右折交通の渋滞が発生している。(図中紫矢印)
- バイパスの西行き(越谷市から志木市方向)では、駒場運動公園交差点の渋滞が解消されている。

○ピーク時間帯(8時台)の渋滞状況



○ピーク時間帯(8時台)の渋滞状況



※渋滞長とは、1回の青時間で捌け残った車列の長さ

(3) 事業概要について

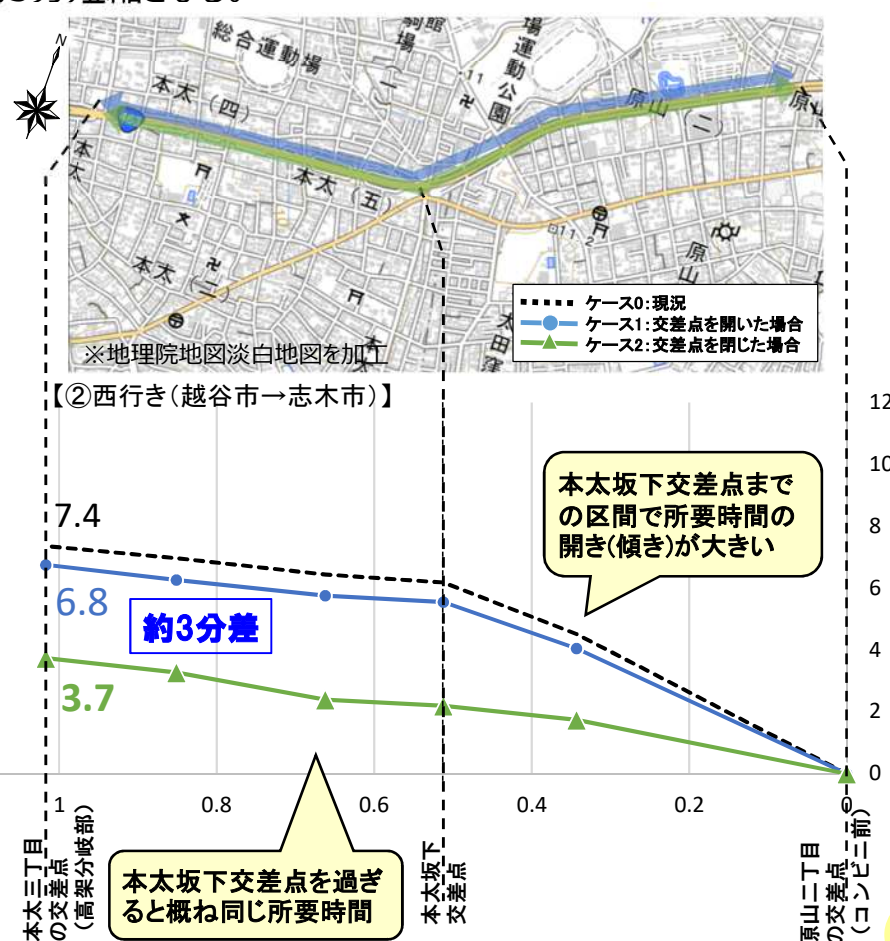
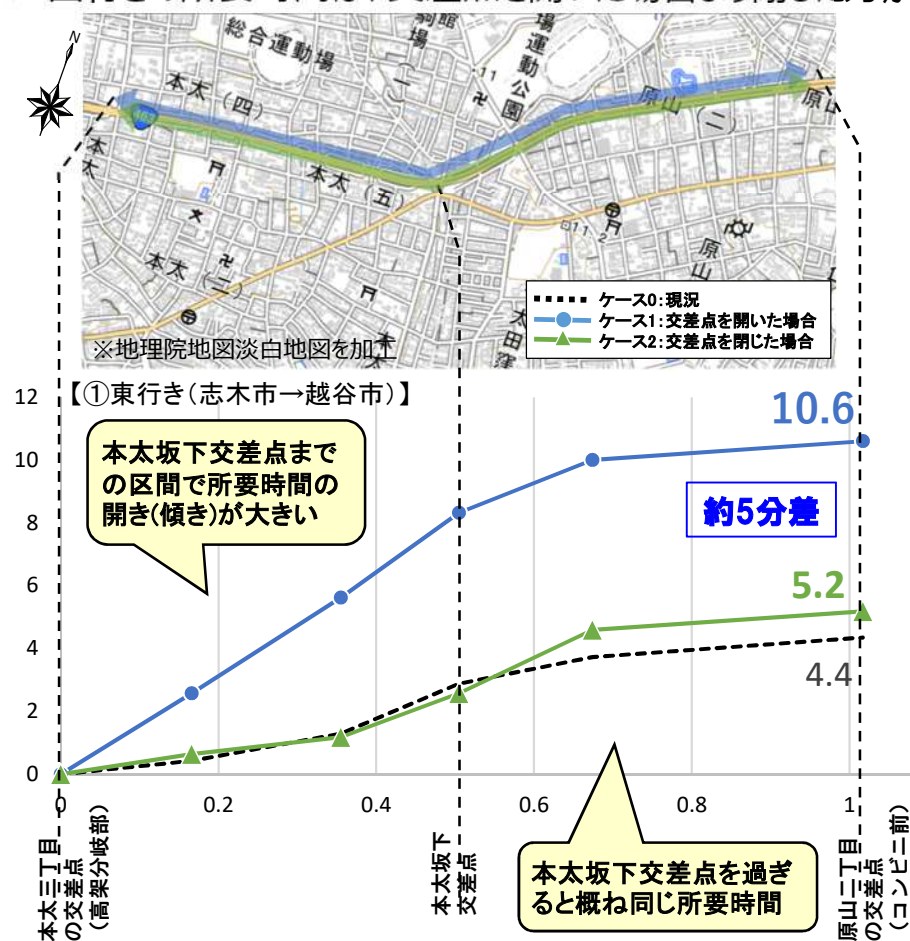
(都) 道場三室線 (本太工区) に期待される整備効果③

整備効果

本太坂下交差点に集中する交通量を分散

■ 本太坂下交差点改良の比較検討 (所要時時間の比較) (交通マイクロシミュレーション結果より)

- 東行きの所要時間は、交差点を開いた場合より閉じた方が約5分短縮となる。
- 西行きの所要時間は、交差点を開いた場合より閉じた方が約3分短縮となる。



(3) 事業概要について

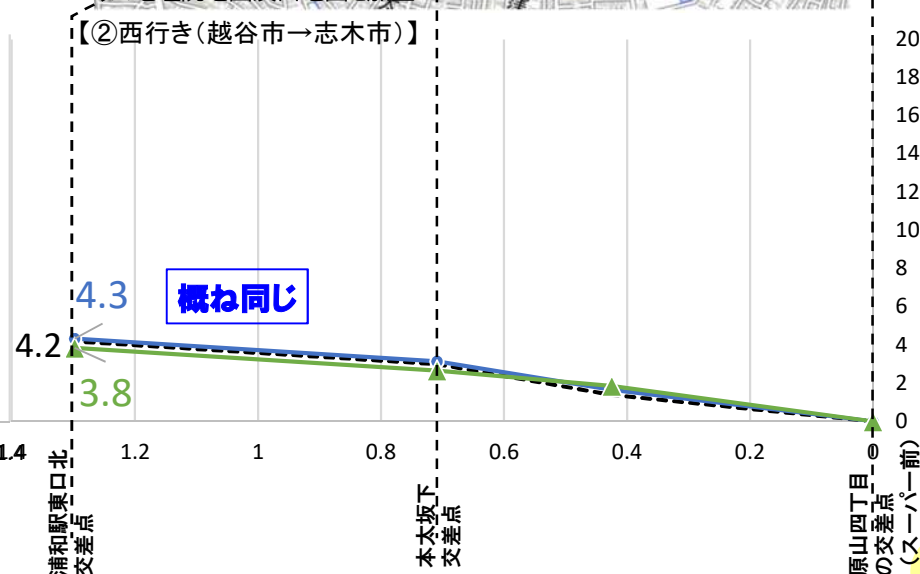
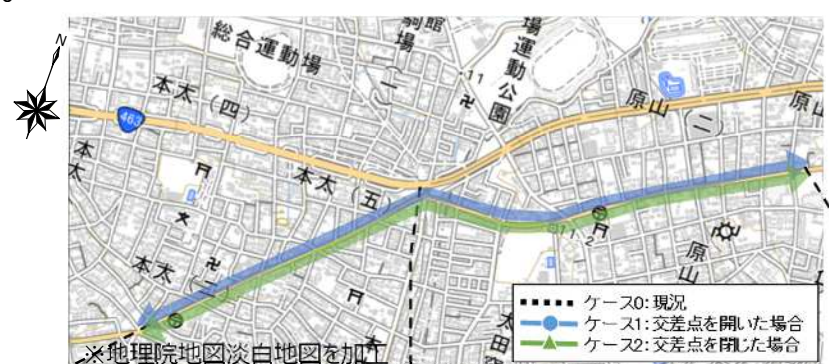
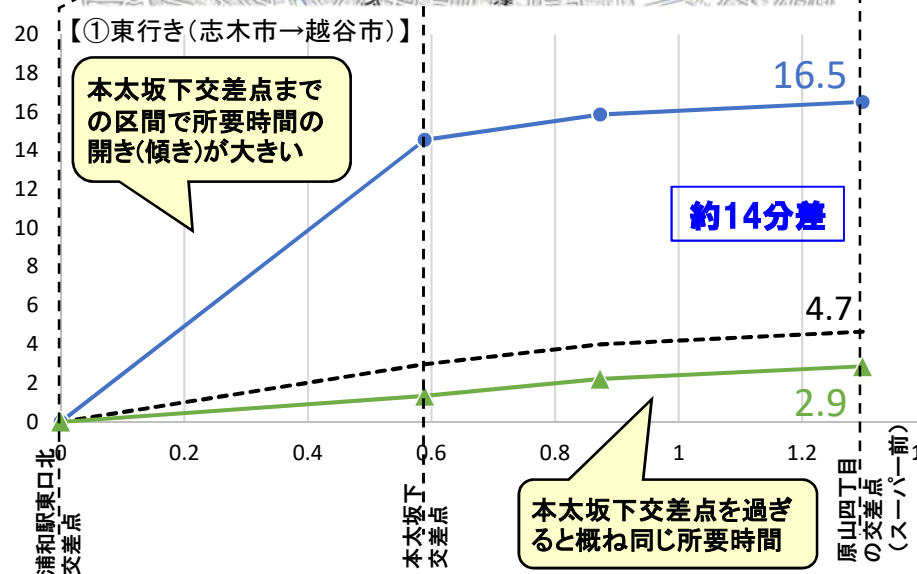
(都) 道場三室線 (本太工区) に期待される整備効果③

整備効果

本太坂下交差点に集中する交通量を分散

■ 本太坂下交差点改良の比較検討 (所要時時間の比較) (交通マイクロシミュレーション結果より)

- 東行きの所要時間は、交差点を開いた場合より閉じた方が約14分短縮となる。
- 西行きの所要時間は、交差点を開いた場合と概ね同じとなる。



(3) 事業概要について

(都) 道場三室線 (本太工区) に期待される整備効果④

整備効果

4車線化の整備に伴い、災害に強い道路へ

- 4車線化の整備をすることで、災害時の救命活動や物資輸送が可能となる安全な空間が確保されます。
- 緊急輸送道路、避難場所へのアクセス道路の強靱化を図ります。
- 無電柱化に伴い、都市の防災性向上、安全、円滑な通行空間の確保及び良好な景観形成を図ります。

一般的な4車線化のイメージ



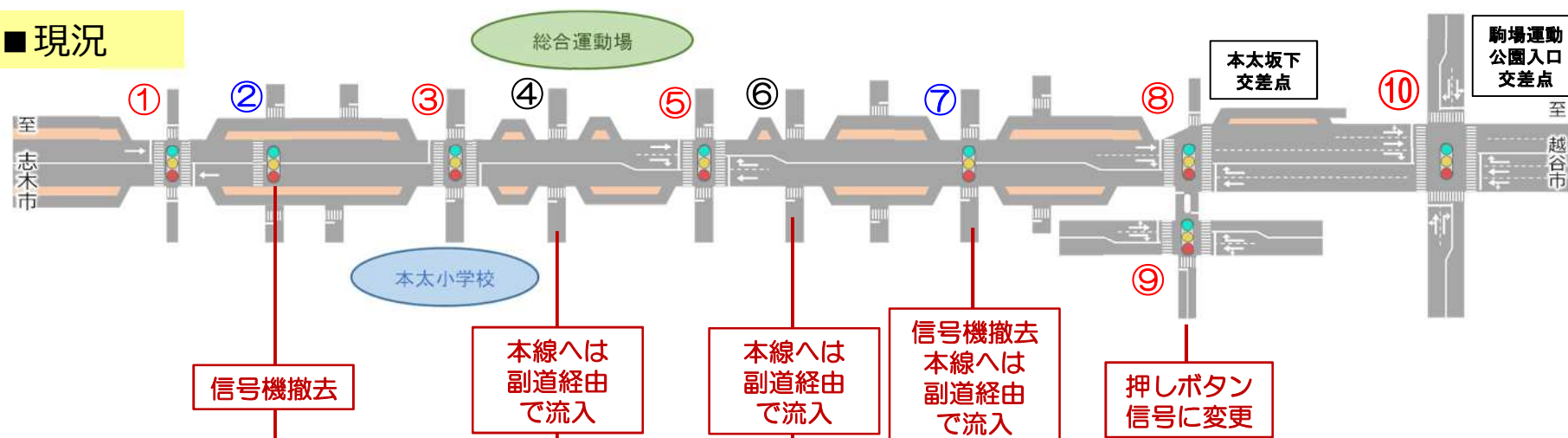
※道場三室線パンフレットより転用

(3) 事業概要について

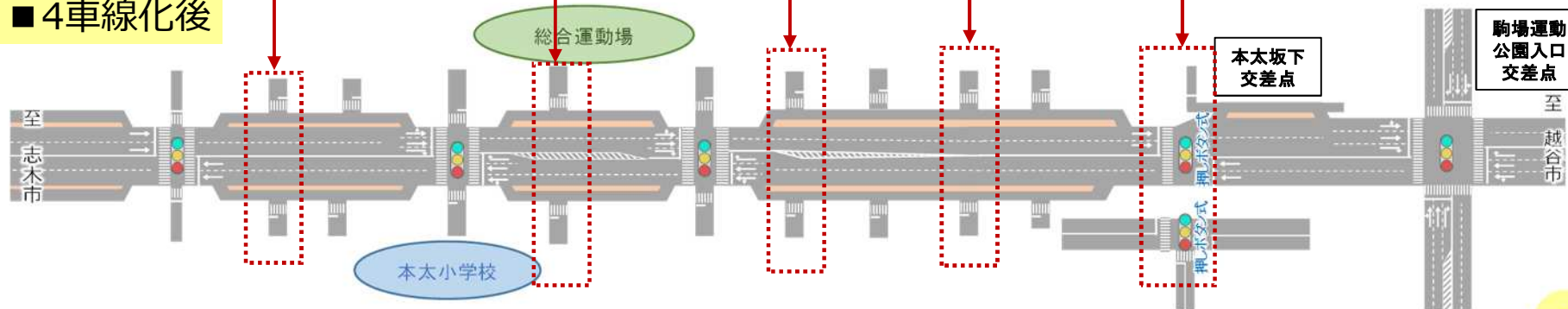
(都) 道場三室線（本太工区）の4車線化計画【信号機設置・撤去箇所】

- ・本工区内で定周期信号機の設置は①、③、⑤、⑩の4箇所、押しボタン式信号機の設置は⑧、⑨の2箇所を計画しております。
- ・既存の信号機が撤去されるのは②、⑦の2箇所を計画しております。
- ・交差道路から副道を経由して本線流入となる箇所は、3箇所（④、⑥、⑦）を計画しています。
- ・定周期信号交差点以外では中央分離帯が設置されるため、右折の出入りができなくなります。

■ 現況



■ 4車線化後

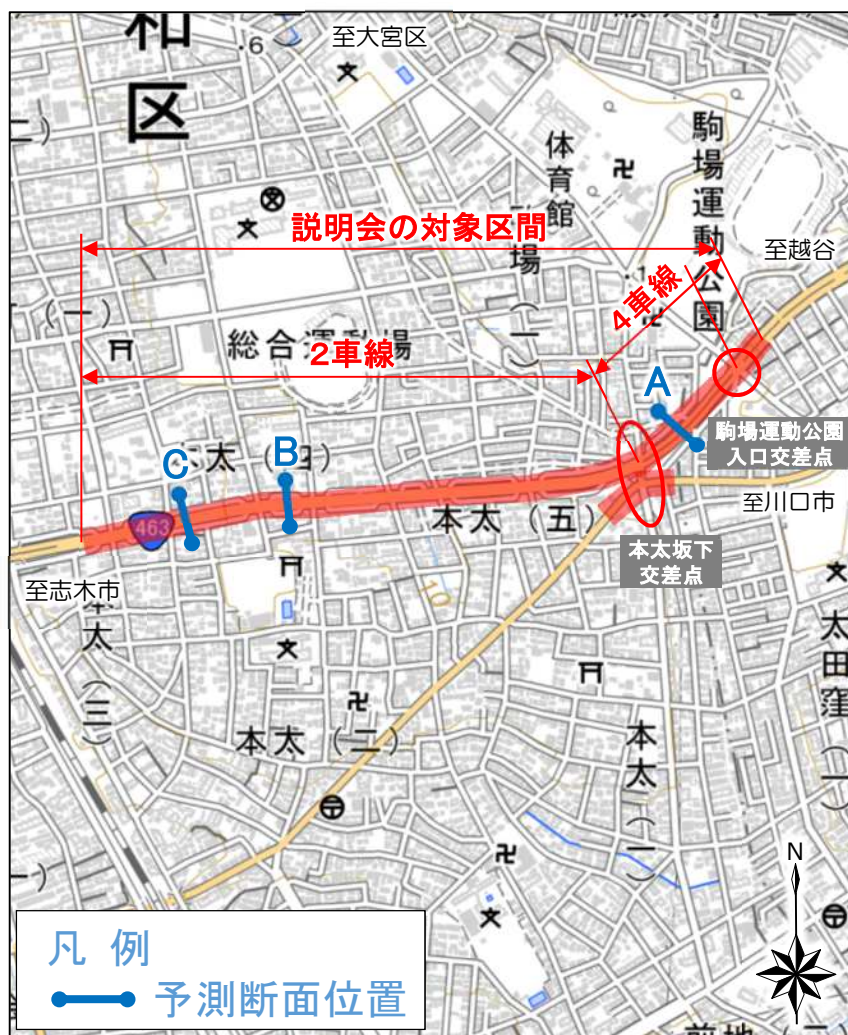


※道路線形及び規制表示等、信号設置等は現時点での計画であり、今後の関係機関との協議により変更となる可能性があります。

(3) 事業概要について

(都) 道場三室線（本太工区）の計画【環境予測・大気質】

予測位置



予測結果

大気質	予測値	基準値	評価結果
二酸化窒素 (NO ₂)	0.025 ppm	0.04 ppm	○
浮遊粒子状物質 (SPM)	0.035 mg/m ³	0.10 mg/m ³	○

※最も大きい予測値を記載しています。

計画路線付近の自排局は
曲本自排局、辻自排局

< 参考 >

【曲本自排局】

・ NO₂ : 0.035ppm
・ SPM : 0.035mg/m³

【辻自排局】

・ NO₂ : 0.033ppm
・ SPM : 0.029mg/m³



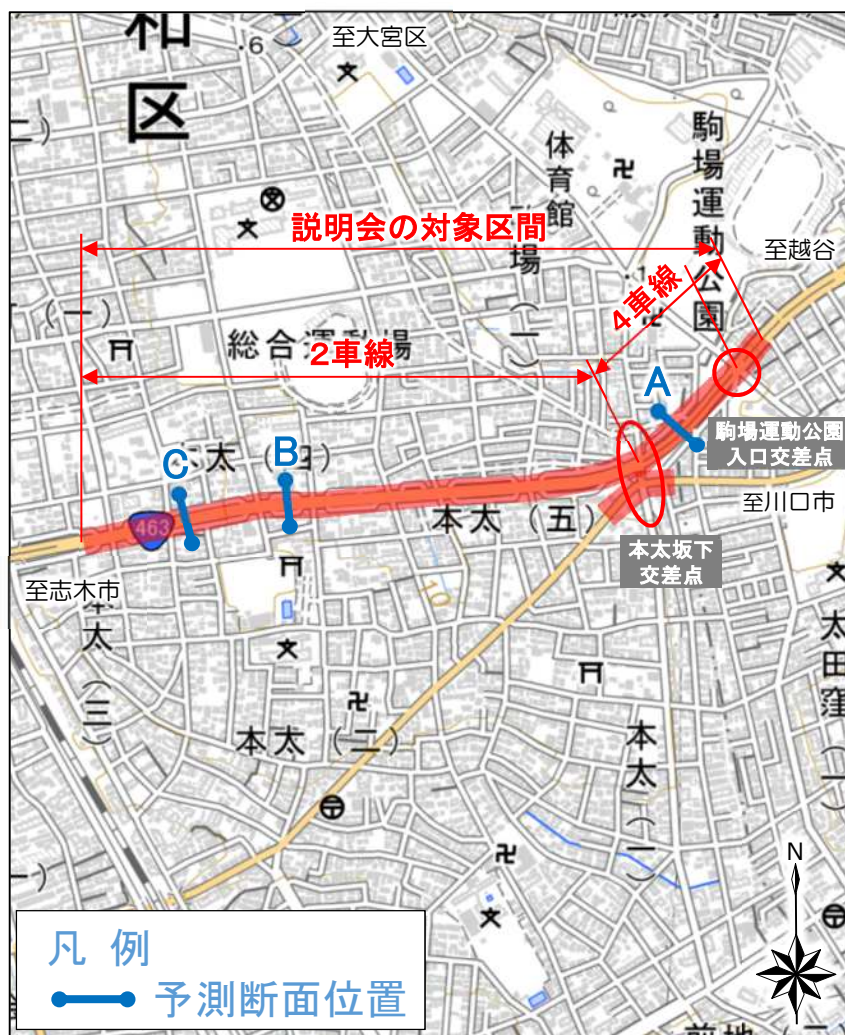
さいたま市の測定局一覧

出典：「令和5年度大気汚染物質の常時監視測定結果」
(令和6年8月 埼玉県環境部大気環境課)

(3) 事業概要について

(都) 道場三室線 (本太工区) の計画【環境予測・騒音】

予測位置



予測結果

騒音	現況 測定値	予測値	基準値	評価 結果
昼間	63 dB	69 dB	70 dB	○
夜間	60 dB	63 dB	65 dB	○

※予測値は排水性舗装での値です。

※最も大きい現況測定値、予測値を記載しています。

騒音レベルの目安

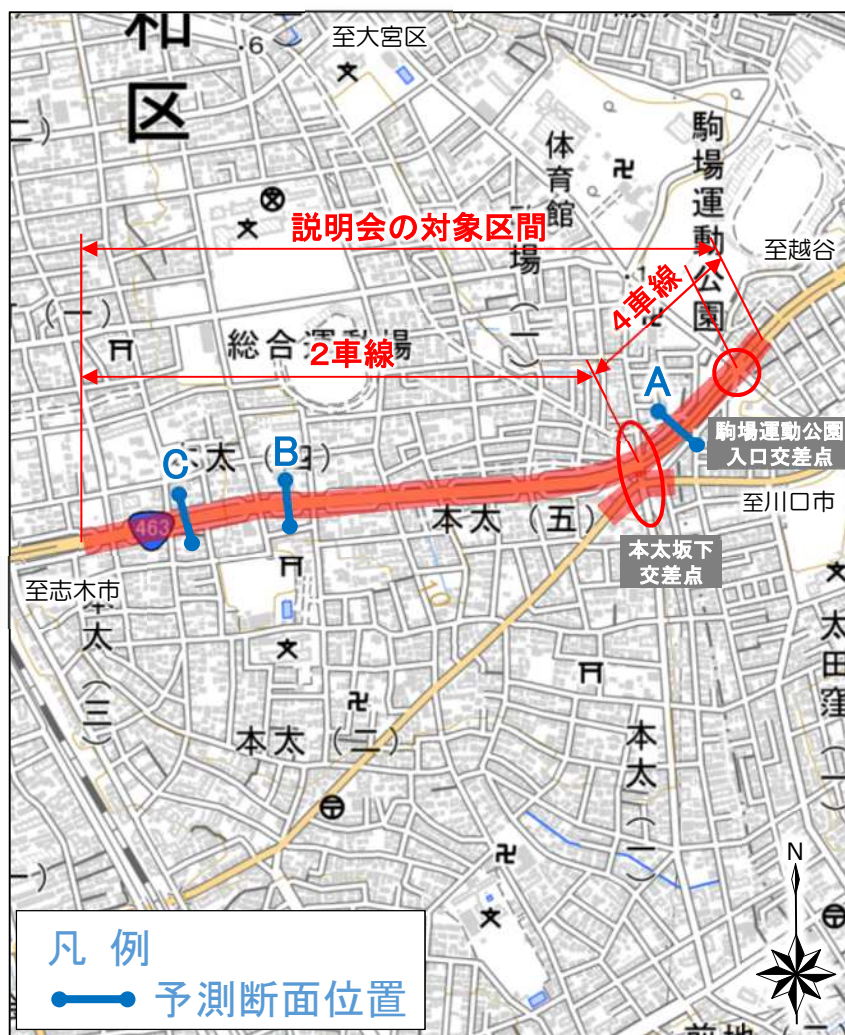
騒音レベル	目安
70~80dB	主要幹線道路周辺 (昼間) ～ 地下鉄の車内
60~70dB	ファミリーレストランの店内 ～ バスの車内
50~60dB	高層住宅地域 (昼間) ～ 銀行の窓口周辺
40~50dB	戸建住宅地 (昼間) ～ 美術館の管内

出典：全国環境研協議会 騒音小委員会

(3) 事業概要について

(都) 道場三室線（本太工区）の計画【環境予測・振動】

予測位置



予測結果

振動	現況 測定値	予測値	基準値	評価 結果
昼間	44 dB	53 dB	65 dB	○
夜間	44 dB	53 dB	60 dB	○

※最も大きい現況測定値、予測値を記載しています。

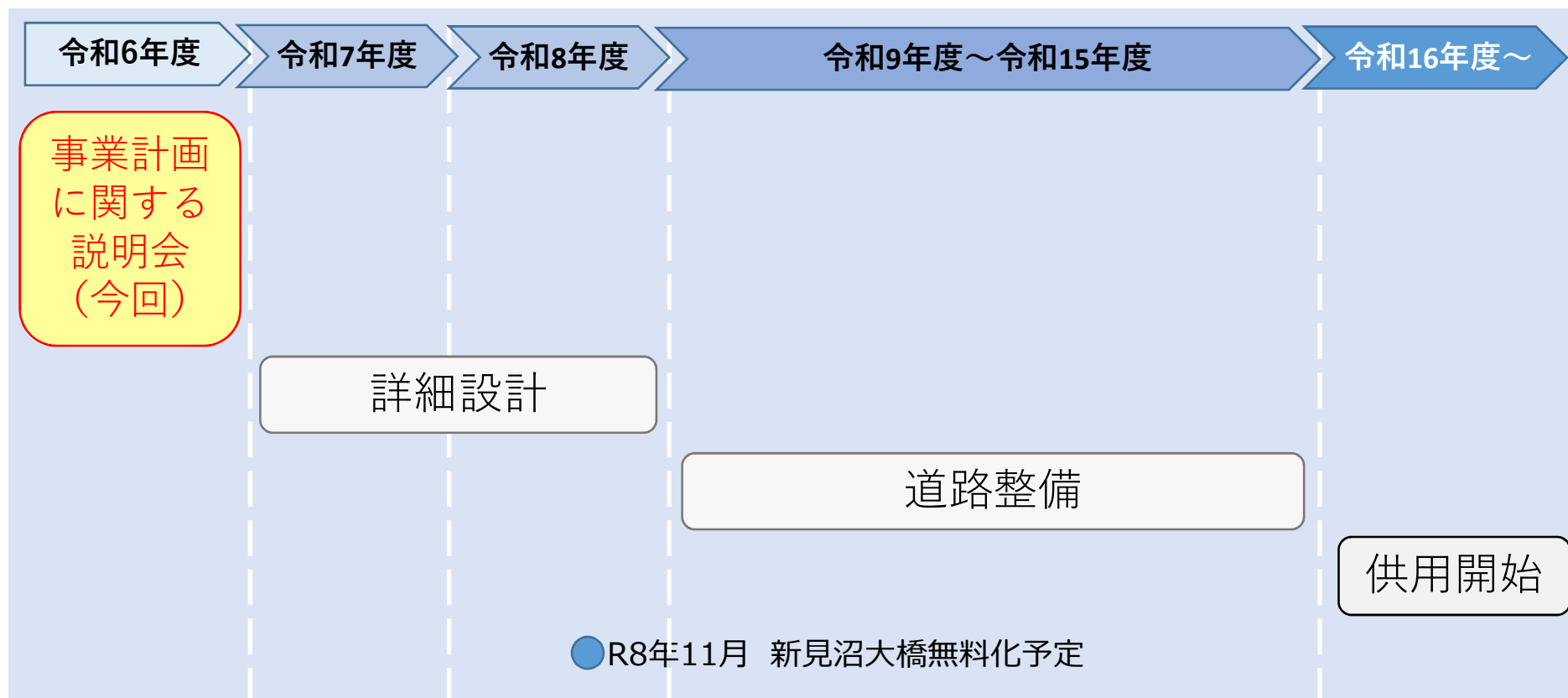
振動レベルの目安

振動レベル	目 安
65～75dB	(震度2相当) 屋内に居る人の多くが揺れを感じる
55～65dB	(震度1相当) 屋内に居る人の一部がわずかに揺れを感じる
55dB 以下	(震度0相当) 人は揺れを感じない

出典：「振動レベル測定マニュアル」（日本環境測定分析協会）より抜粋

(3) 事業概要について

事業スケジュール



※ 現時点での想定であり、協議等の進捗によって、変更になる可能性があります。

問合せ先

◆事業計画について

さいたま市 建設局 土木部 道路計画課

TEL：048-829-1496 FAX：048-829-1988

Mail：doro-keikaku@city.saitama.lg.jp

◆工事について

さいたま市 建設局 南部建設事務所 道路建設課

TEL：048-840-6211 FAX：048-840-6265

Mail：nanbu-doro-kensetsu@city.saitama.lg.jp



ご清聴ありがとうございました

