

川口市道路網計画

令和3年3月

川口市

川口市道路網計画 目次

| | |
|-------------------------------|----|
| 1. 道路網計画の策定目的と位置づけ | 1 |
| (1) 道路網計画の策定目的 | 1 |
| (2) 道路網計画の位置づけ | 2 |
| 2. 川口市の現状を踏まえた道路網形成の課題 | 3 |
| (1) 川口市の現状 | 3 |
| (2) 道路網形成の課題 | 16 |
| 3. 道路網計画の基本理念と目標 | 18 |
| (1) 道路網計画の基本理念 | 18 |
| (2) 道路網計画の目標 | 19 |
| 4. 道路網計画の前提条件 | 20 |
| (1) 目標年次および将来人口の設定 | 20 |
| (2) 検討対象道路 | 21 |
| 5. 川口市道路網計画 | 22 |
| (1) 検討方法 | 22 |
| (2) STEP1 道路の需要面からみた評価 | 23 |
| (3) STEP2 道路の役割・機能からみた評価 | 25 |
| (4) STEP3 実現性からみた評価 | 33 |
| (5) 道路網計画における未整備都市計画道路の方針 | 38 |
| 6. 川口市の将来道路網 | 40 |
| (1) 川口市の将来道路網 | 40 |
| (2) 将来道路網の評価 | 42 |
| 7. 道路網実現に向けて | 43 |
| (参考) 将来道路網を構成する道路 | 44 |

1. 道路網計画の策定目的と位置づけ

(1) 道路網計画の策定目的

本市では、平成元年に実施した川口市総合都市交通体系調査の結果を受けて、平成3年に策定した『「みち みらい」川口市将来道路網構想』に基づき、骨格幹線道路や都市幹線道路の一部の4車線化など、将来的な人口増加、都市化の進展を想定したまちづくりを実現する目的に必要な道路を都市計画決定し、道路網の整備に取り組んできました。

しかし、川口市総合都市交通体系調査では、旧川口市の夜間人口が平成17年では約54万人、平成22年には約60万人と人口が増加していくことを見込み、これに対応するための道路整備計画でしたが、近年の社会情勢は大きく変化し、本市の人口は、将来的に減少し、少子高齢化が進行する見通しとなっています。

また、本市の都市計画道路は、『「みち みらい」川口市将来道路網構想』に基づき、都市計画決定した道路のほか、昭和40年以前に都市計画決定した道路も多くあり、当初の決定から未だ整備が進んでいない長期間未整備の道路が存在しています。

こうした状況を背景に、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、そしてどのように整備を進めていくべきか検討する必要があります。

そこで、本市では平成28年度に都市交通分野における目指すべき目標と基本方針を設定するとともに、目標の達成に向けた取り組み内容を示した『川口市交通体系将来構想』を策定しました。

この『川口市交通体系将来構想』の基本方針に示す「市民の暮らしや市内における産業活動を支える階層的な道路ネットワークの構築」を実現するため、『川口市道路網計画』を策定します。これにより、道路交通環境が改善するとともに、市民生活や産業活動の利便性が向上し、選ばれるまちの実現に寄与することを目的とします。

【 川口市交通体系将来構想 抜粋 】

基本方針 I

市民の暮らしや市内における産業活動を支える階層的な道路ネットワークの構築

- 市民の暮らしや市内における産業活動に伴う移動を安全かつ円滑にするため、幹線道路と生活道路の役割を適切に分担する階層的な道路ネットワークを構築する。
- 大規模災害から市民の生命や安全を守るため、防災性の向上に寄与する道路ネットワークを構築する。
- まちづくりなど多様な観点から都市計画道路のあり方を検証し、社会経済情勢の変化などに対応して適切に機能する道路ネットワークを構築する。

(2) 道路網計画の位置づけ

本市では、平成 28 年 4 月に市の最上位計画である「第 5 次川口市総合計画」を策定し、また、平成 29 年 3 月には、都市計画分野の最上位計画である「川口市都市計画基本方針」および交通体系の基本方針等を定めた「川口市交通体系将来構想」を策定しました。

本計画は、川口市の幹線道路網のあるべき姿として、上位計画や関連計画と整合を図りながら、幹線道路網全体の計画を作成します。

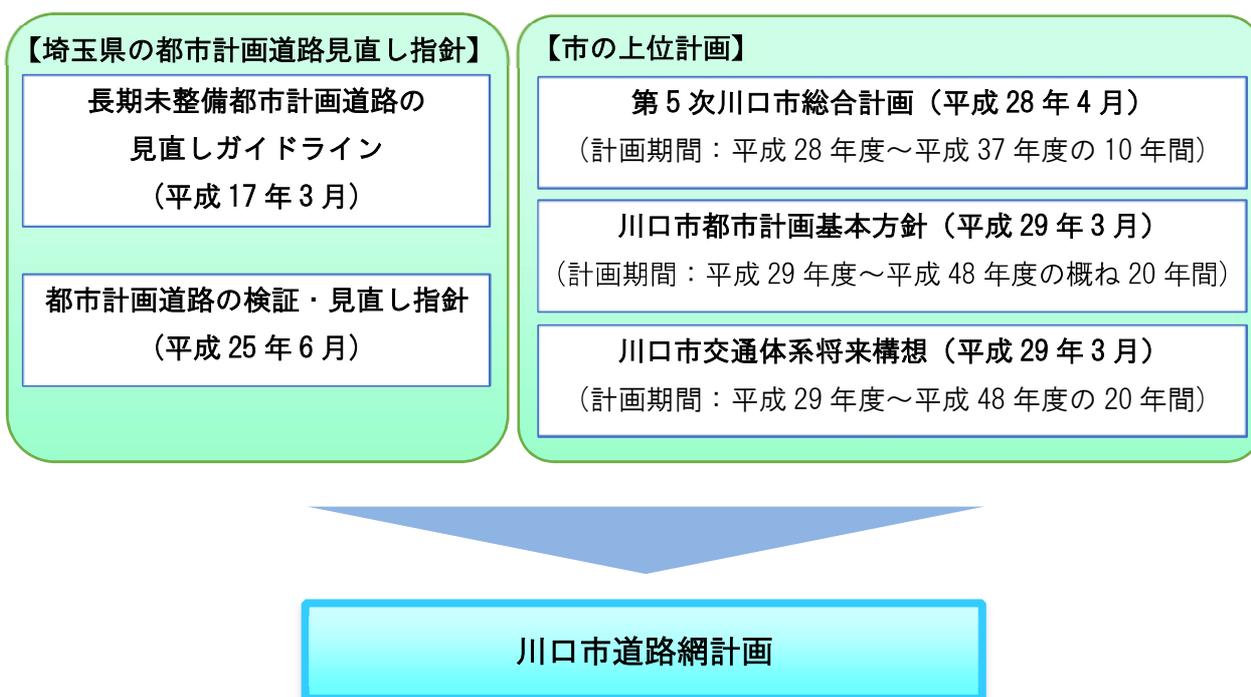


図 1-1 道路網計画の位置づけ

2. 川口市の現状を踏まえた道路網形成の課題

(1) 川口市の現状

1) 人口

本市の人口は、平成27年で約58.9万人ですが、平成32年には概ね60万人と推計され、それ以降微減傾向で、平成52年には約57万人となる見込みです。しかし、平成29年度末時点では、人口が60万人を超えており、推計よりも増加が進んでいる状況です。

年齢別人口の増減割合では、平成52年における25～49歳の人口が平成27年比で77.3%と最も大きく減少し、75歳以上の人口は平成27年比で155.6%と最も大きく増加すると推計しています。

川口市の年齢別人口の推移（平成32年以降は予測、各年1月1日時点）



図 2-1 川口市の年齢階層別人口の推移

出典：第5次川口市総合計画

2) 産業

製造品出荷額は、周辺市の中でさいたま市の次に多いですが、周辺市ともに平成2年をピークに減少しています。

産業別従業者数の割合の推移をみると、2次産業は平成2年の46%から平成27年の26%と減少し、3次産業が増加しています。

また、工業系土地利用は、新郷地域や南平地域を中心に分布しています。

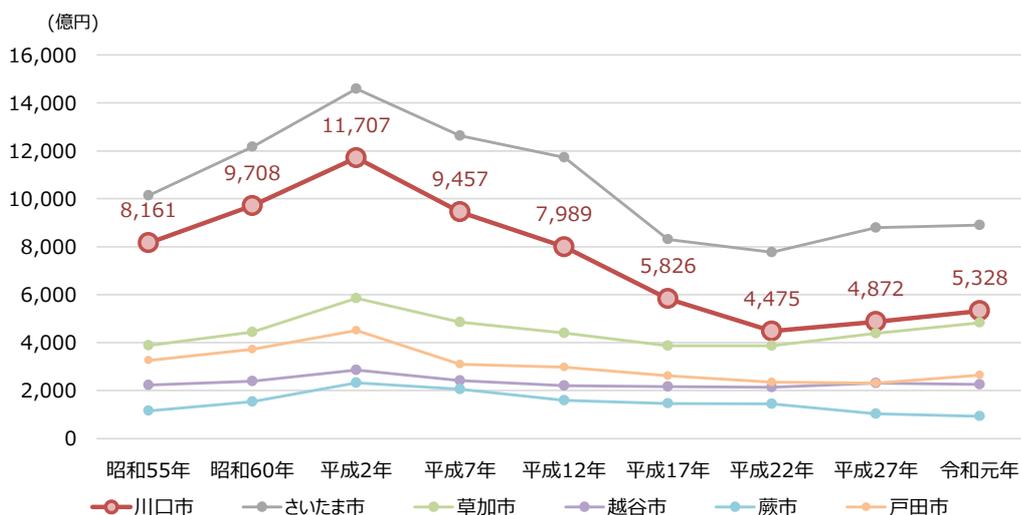


図 2-2 製造品出荷額の推移

参考資料：工業統計調査より作成

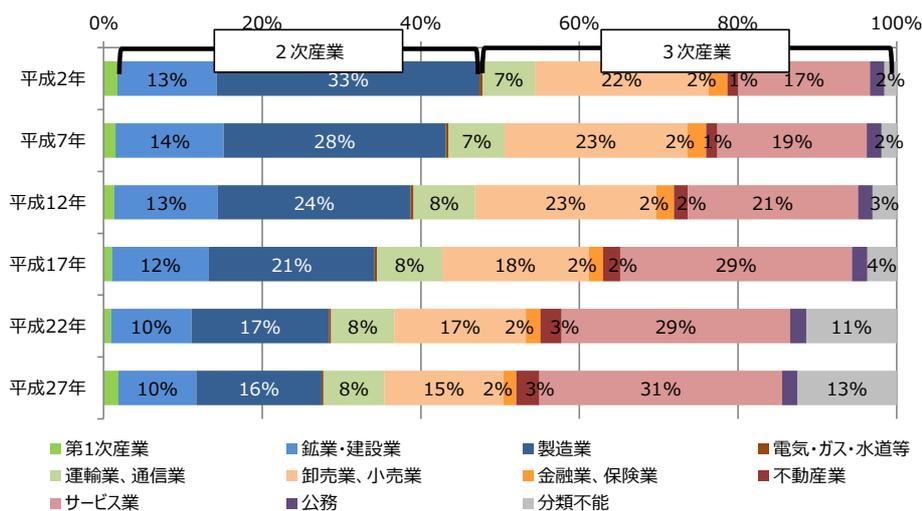


図 2-3 従業者数の産業分類別構成比の推移

参考資料：国勢調査より作成

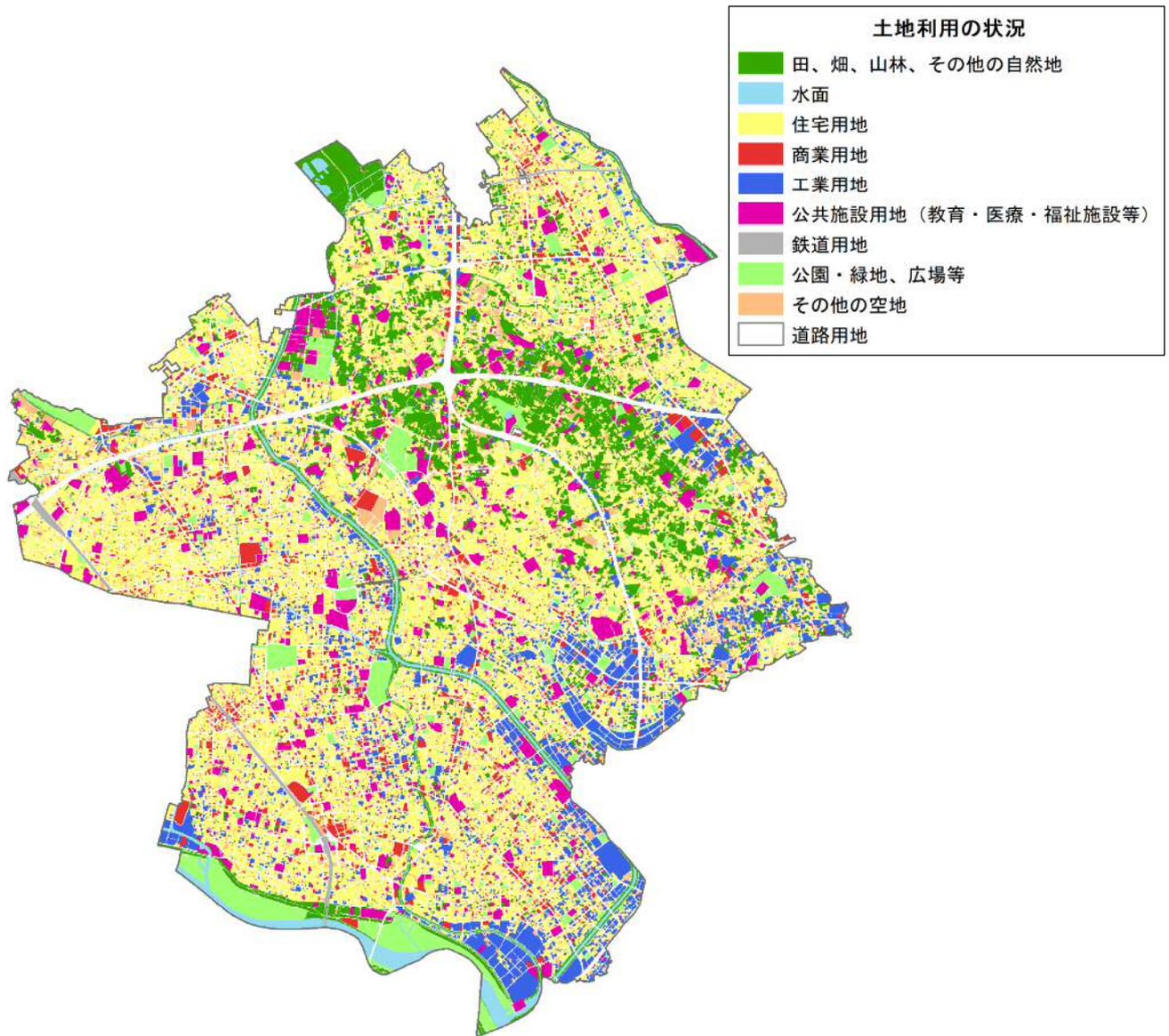


図 2-4 土地利用現況図

参考資料：令和元年度 都市計画基礎調査より作成

3) 交通

① 高速道路

高速道路は、東京都区部へ伸びる首都高速川口線およびそれに接続する東北自動車道が南北方向に通り、東西方向は東京外郭環状道路が通っています。なお本市内には、これらの出入り口が7か所設置されています。



図 2-5 高速道路とインターチェンジの位置

参考資料：川口市交通体系将来構想より作成

② 国道・主要地方道

国道は、南北方向に 122 号が、東西方向に 298 号が通っています。

主要地方道は、南北方向に川口上尾線（産業道路）および足立川口線（首都高速川口線側道）、東西方向にさいたま川口線（第二産業道路）およびさいたま草加線が通っています。

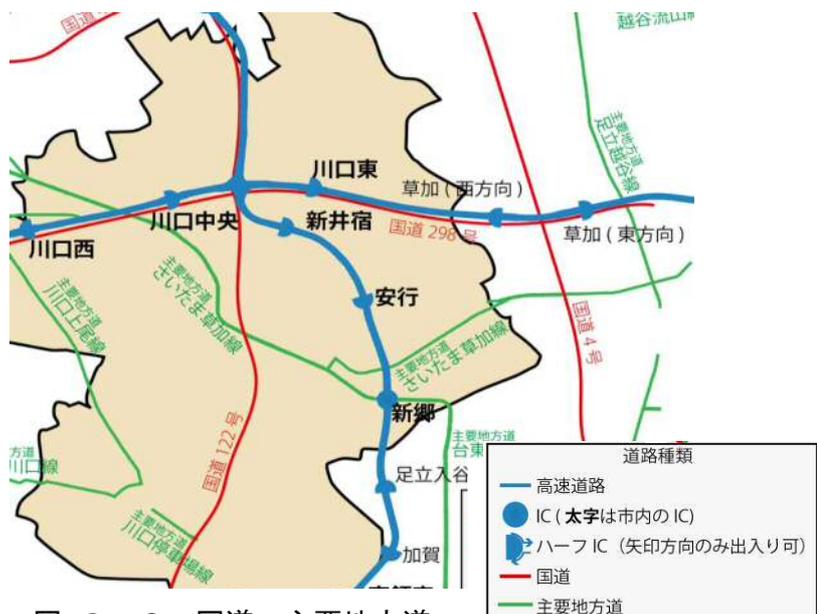


図 2-6 国道・主要地方道

出典：川口市交通体系将来構想

4) 交通事故

市内の過去 20 年間の交通事故の件数は、平成 15 年をピークに減少傾向にあります。

事故のタイプ別の内訳をみると、半数が車両相互の事故で、約 3 割が自転車と車両との事故となっています。

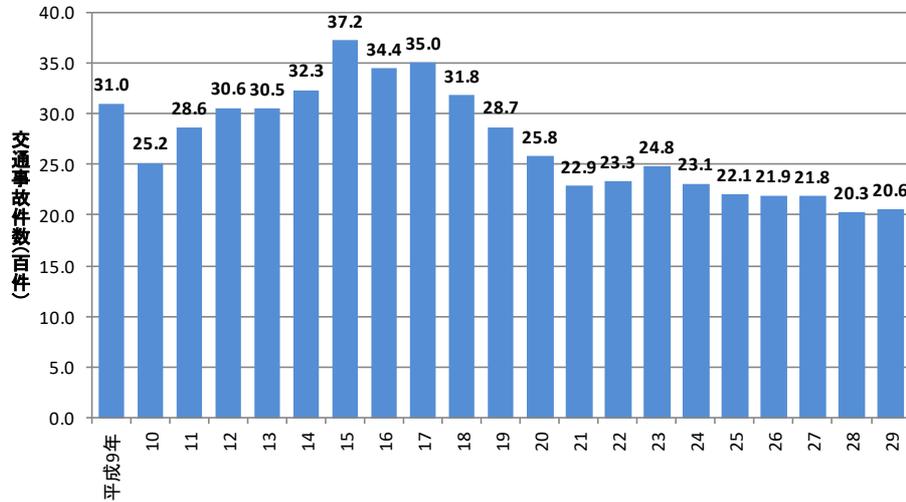


図 2-9 交通事故の過去 20 年間の件数の推移

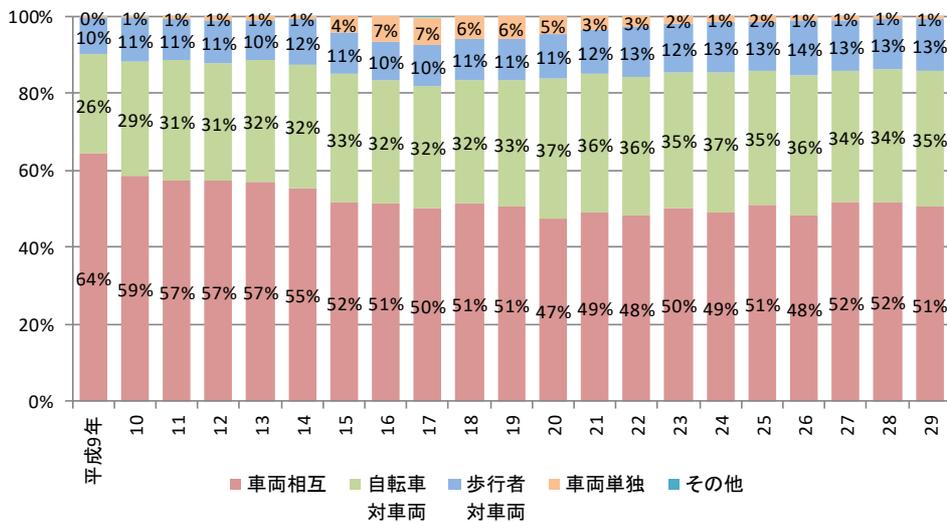


図 2-10 交通事故のタイプ別内訳

注：川口警察署・武南警察署管内（川口市分）の合計値。高速道路を含まない

参考資料：川口市統計書より作成

5) 道路

① 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は令和2年3月時点で117路線、総延長約201kmであり、そのうち約67%が整備済みです。これは県全体の64.6%と同程度の水準となっています。

現在は、芝地域や新郷地域、戸塚地域、鳩ヶ谷地域といった土地区画整理事業の施行区域内および鉄道駅周辺等において、都市計画道路の整備を推進しています。

また、未整備区間には、主に川口駅周辺や蕨流山線、末広新郷線、青木神戸線などの延長の長い道路が残っています。

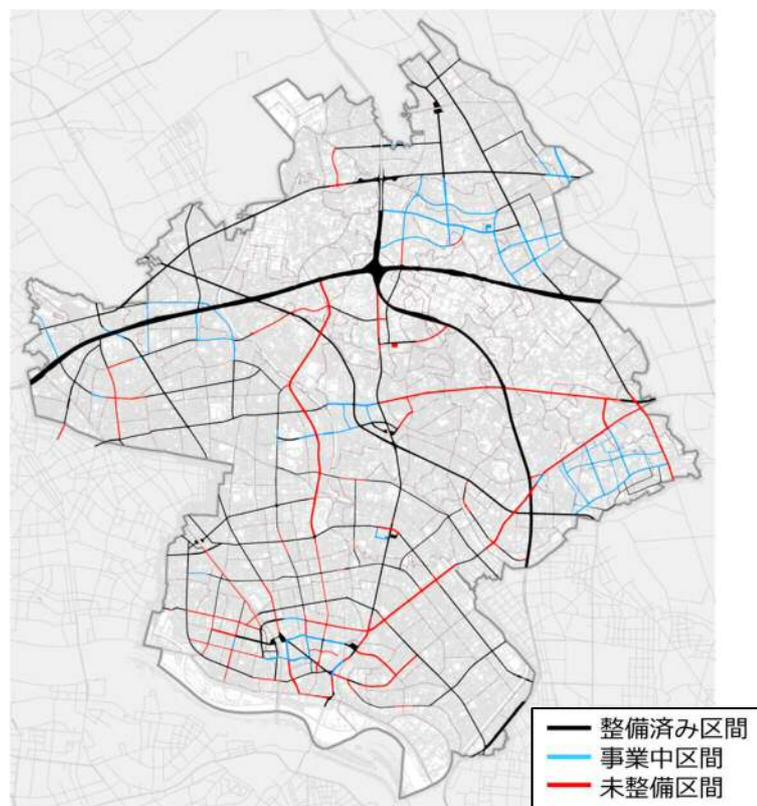


図 2-1-1 都市計画道路の整備状況(令和2年3月31日時点)

表 2-1 都市計画道路の整備状況

| 自治体 | 計画延長(km) | 整備済み区間(km) | 事業中区間および未整備区間(km) | 整備率(%) ^(※) | 時点 |
|-----|----------|------------|-------------------|-----------------------|------|
| 川口市 | 約201 | 約136 | 約66 | 約67 | R2.3 |
| 埼玉県 | 2,443 | 1,580 | 863 | 64.6 | R2.3 |

(※) 整備率(%) = 整備済み / 計画延長 × 100

参考資料：川口市資料、都市計画道路の検証・見直し指針(埼玉県)より作成

②長期未整備の都市計画道路について

本市の都市計画道路は、昭和 40 年以前に計画決定した道路が多く、当初の都市計画決定から、既に 50 年以上経過している未整備の道路が存在しています。

特に、蕨流山線（延長約 8.6km、当初決定昭和 44 年）、末広新郷線（延長約 4.9km、当初決定昭和 29 年）および青木神戸線（延長約 4.2km、当初決定平成 8 年）は、道路延長も長くかつ長期にわたり未整備の状況が続いている都市計画道路です。

都市計画道路の計画区域内では、円滑な事業推進を図ることを目的として、都市計画法により一定の建築行為に対して制限を課しています。このことから、長期未整備の都市計画道路の計画区域内においては、長期にわたり建築行為を制限し続けている状況となっています。

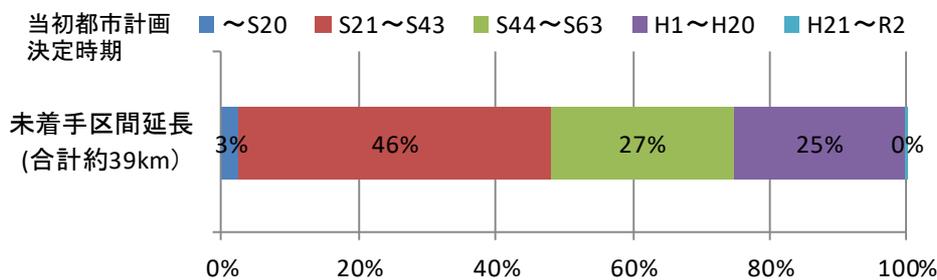


図 2-12 都市計画道路の未着手区間割合

③交通状況

市内の交通状況は、南北を通る国道 122 号と東西を通る国道 298 号、主要地方道さいたま川口線（第二産業道路）他で自動車交通量が多くなっています。

時間帯別にみると、国道 122 号では朝と夕方のピーク時間帯の交通量が多くなっています。特に東京都との境界では朝は東京方面へ、夕方はさいたま市方面への交通量が多くなっています。

また、市内の幹線道路の混雑状況は、国道 122 号の南部、主要地方道さいたま草加線、主要地方道さいたま川口線などで道路の 1 日の混み具合を示す「混雑度（※）」が 1.5 を超えています。

（※）混雑度：道路の交通量とその道路で処理可能な最大交通量（交通容量）の比（交通量／交通容量）

表 2-2 混雑度の考え方

| 混雑度 | 交通状況の推定 | | |
|-----------|----------|------------------|--|
| | 飽和時間 | 交通量／交通容量 | 状況 |
| 1.0 未満 | なし | 1 以下 | 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、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 | 1～2 時間以下 | ほとんどの区間で 1 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という可能性は非常に少ない。 |
| 1.25～1.75 | 0～12 時間 | 1 以上の時間が 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 | ほとんどの時間 | 1 以上の時間が 50%を超える | 慢性的混雑状態を呈する。 |

参考資料：道路の交通容量（昭和 59 年 9 月 社団法人日本道路協会）より作成

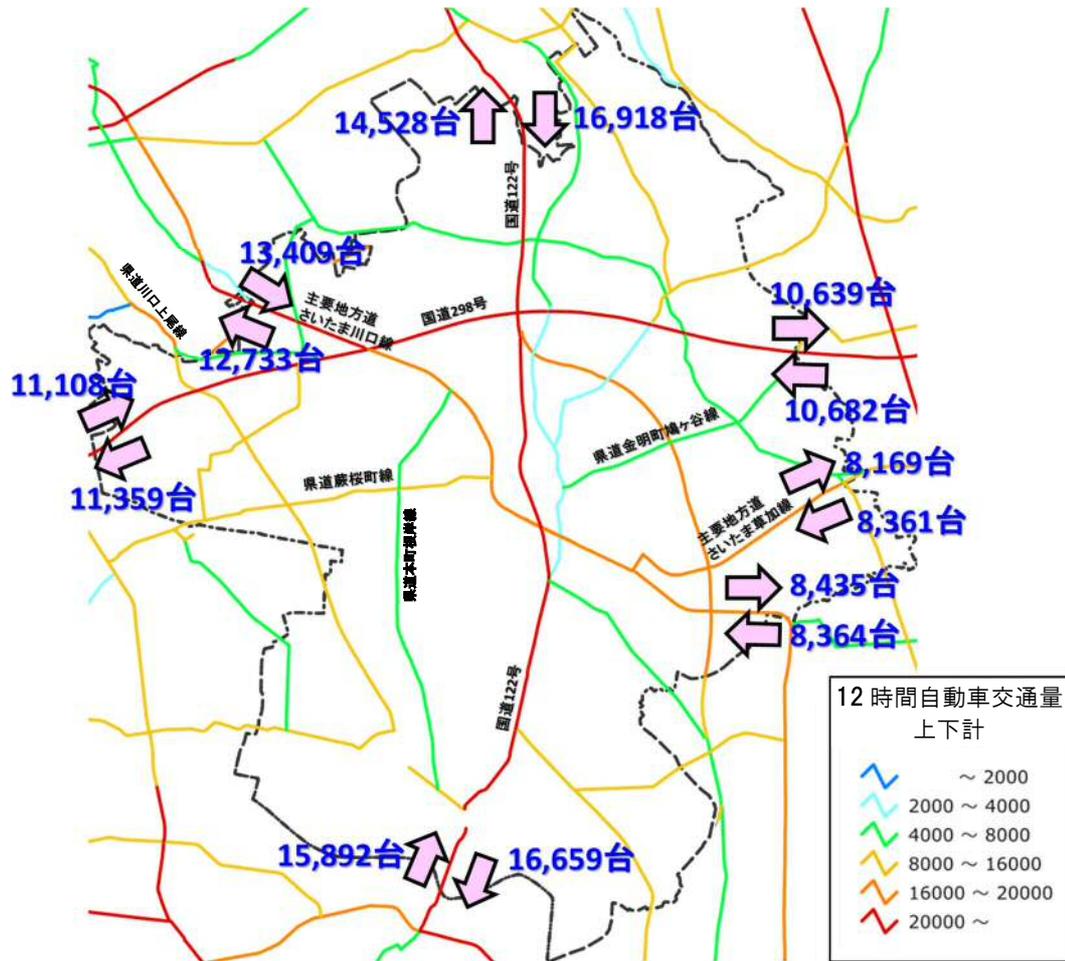


図 2-13 川口市の交通状況

参考資料：平成 27 年 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 集計表より作成

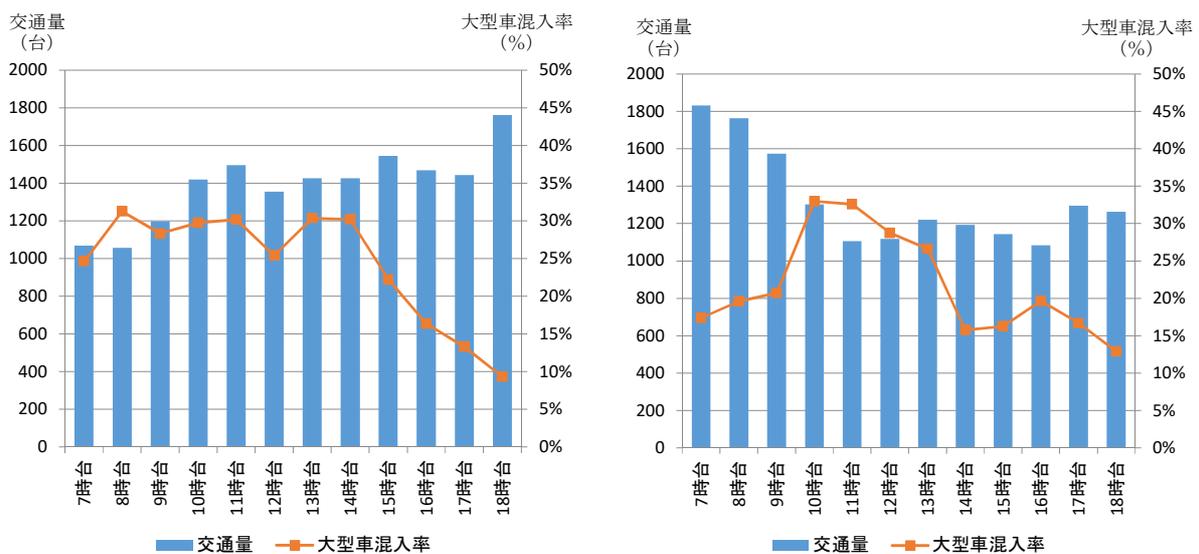


図 2-14 国道 122 号南側市境の方向別自動車交通量

(左：さいたま市方面、右：東京方面)

参考資料：平成 27 年 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 集計表より作成

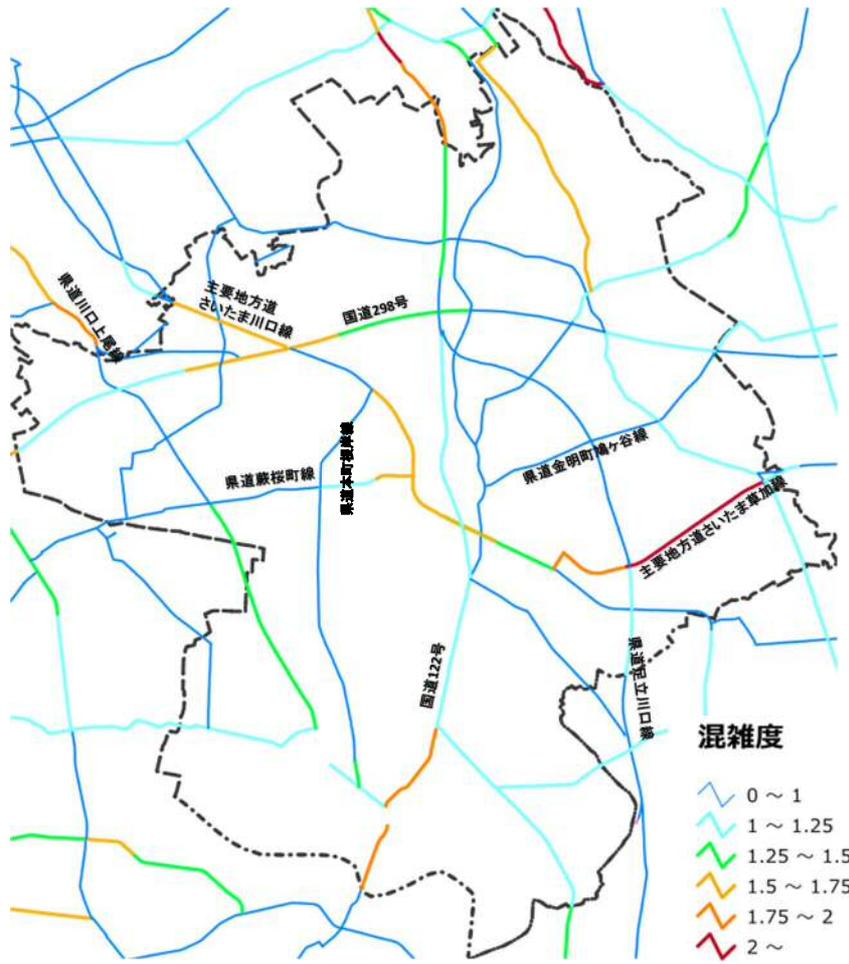


図 2-15 川口市の混雑状況（終日）

参考資料：平成 27 年 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 集計表より作成

④本市の将来自動車交通量

交通需要予測（「5. 川口市道路網計画（2）STEP1 道路の需要面からみた評価」を参照）から、市内における自動車発生集中量（※）の推移は、平成28年を1.00として伸び率をみると、平成20年では0.97、令和12年では1.05、令和22年では0.98で平成20年と同程度まで減少すると見込まれます。また、自動車発生集中量のピークは令和12年に迎えることが推測できます。

（※）発生集中量：ある地域から出発したトリップ数と、ある地域に到着したトリップ数の合計。

本市内の自動車発生集中量は、本市を出発した自動車のトリップ数と市内に到着したトリップ数の合計。



図 2-16 川口市における自動車発生集中量

参考資料：平成20年 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

6) 環境

「川口市環境基本計画」の策定に係る基礎的データの収集を目的に実施した、市民や事業者へのアンケート調査によると、市が重点的に進めるべき地球温暖化対策では、「自転車の走行環境の整備」、「電車やバス等の公共交通機関の整備や利用を促進するための仕組みの充実」といった自動車から自転車や公共交通への転換が上位を占めています。

また、「渋滞解消など自動車交通を円滑にするための道路整備」は6番目に位置しています。

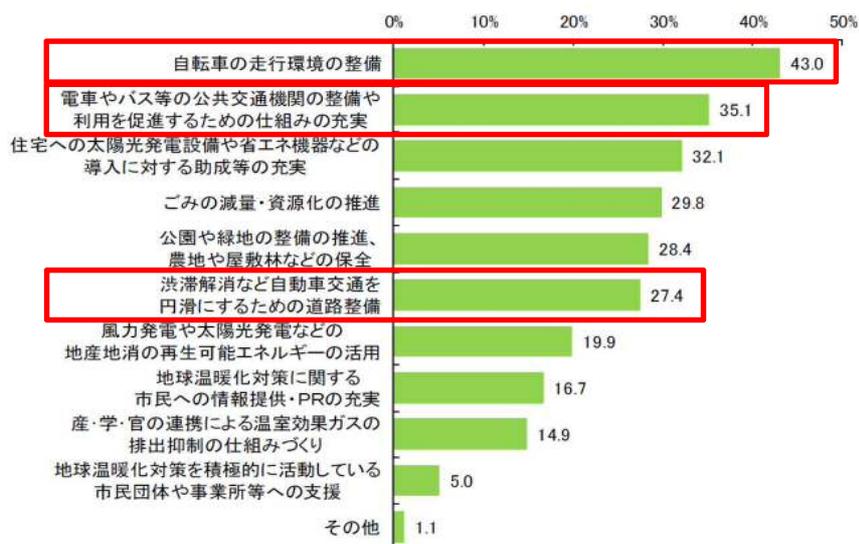


図 2-17 市が重点的に進めるべき地球温暖化対策

出典：川口市の環境に関するアンケート

7) 防災

緊急輸送道路は、市内および市外における緊急輸送を円滑に実施するために、市内の防災活動拠点を結ぶ道路を選定し、緊急輸送道路として指定されています。なお、市内では23路線が指定されています。

避難所は、広域避難場所(2か所)、一次避難場所(13か所)、一とき避難広場(310か所)、避難所(93か所)、福祉避難所(14か所)を指定しています。

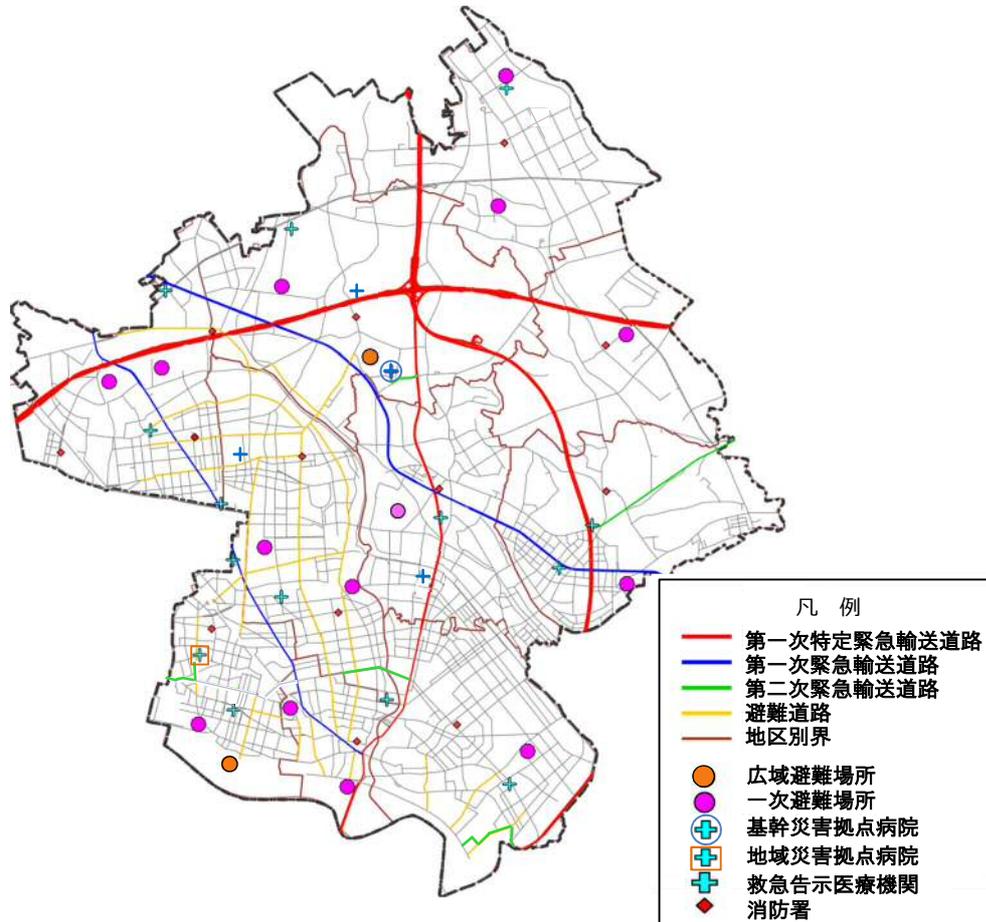


図 2-18 緊急輸送道路の指定状況

参考資料：埼玉県緊急輸送道路図(令和2年8月現在)、川口市地域防災計画(令和2年3月)より作成

■第1次緊急輸送道路ネットワーク

- ・ 県庁所在地、地方中心都市および重要港湾、空港等を連絡する道路

■第2次緊急輸送道路ネットワーク

- ・ 第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点(行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等)を連絡する道路

■広域避難場所

- ・ 大規模な火災で地域全体が危険になったときなどに避難する場所

■一次避難場所

- ・ 広域避難場所に次ぐ広さがあり、安全を相当程度確保できる場所。一とき避難広場が火災などで危険になったときに避難する場所

■基幹災害拠点病院

- ・ 災害時の医療救護活動の基盤となるとともに、平時の研修や訓練において中心的な役割を果たす病院

■地域災害拠点病院

- ・ 災害時の医療救護活動の拠点となる病院

■救急告示医療機関

- ・ 救急病院等を定める省令に基づき県知事が認定した医療機関

(2) 道路網形成の課題

本市の現状を踏まえ、将来にわたり適切に機能する効率的・効果的な道路網を形成するため、次のように道路に関する課題を整理します。

① 幹線道路と生活道路の役割分担の明確化

「第5次川口市総合計画」や「川口市都市計画基本方針」で示している広域・都市幹線道路網の形成されていない地域が存在することから、生活道路への大型車等の流入により、交通が混雑し、生活環境に影響を及ぼす地域が存在しています。

幹線道路を整備し、生活道路に通過交通が流入しないように、道路の役割を明確にする必要があります。

② 鉄道駅や公共施設へのアクセス性の向上

朝夕の通勤通学時間帯に道路の混雑が発生し、目的地へのアクセス性が低下していることから、高齢者や子育て世代などの誰もが移動しやすく快適に暮らせるために、鉄道駅や公共施設等へのアクセスを向上させる必要があります。

③ 産業の振興と物流の円滑化

市内の工業団地や物流施設などへのアクセス性やそれら施設と幹線道路を結ぶアクセス性の向上、高速道路 IC 出入り口の渋滞を解消していく必要があります。

④ 移動の安全性の向上

都市計画道路の整備により幹線道路と生活道路の役割を明確化し、生活環境の安全性を向上する必要があります。

さらに、自転車や歩行者等が安全で快適に利用できる道路空間の形成が重要です。

⑤ 防災性の向上

都市計画道路は火災の延焼防止機能を有し、災害に強いまちづくりに貢献する一面を有しています。

密集市街地の改善や、緊急輸送道路や避難道路について十分な幅員が確保されていない道路について整備を進めていく必要があります。

⑥ 環境への配慮

地球温暖化の進行は、自動車交通においては、渋滞による低速走行が二酸化炭素の排出を増大させる原因となっています。

そのため、道路整備による走行速度の向上や定時性向上によるバスの利用促進を進めていく必要があります。

⑦ まちづくりへの寄与

商店街や集客施設周辺、住宅地などの地域において、地域の活性化を実現するため、地域の特性を生かしたまちづくりを進めていく必要があります。

暮らしやすい住宅環境の整備を進めていくためにも、土地区画整理事業等と整合を図りながら道路整備を進めていく必要があります。

⑧ 実現性・効率性

市の歳出額の動向は、土木費の割合が減少し、民生費の割合が増加の傾向にあります。土木費の限られた予算の中から道路を整備していくためには、道路の必要性や実現性を適宜検証し、効率的・効果的に道路整備を進めていく必要があります。

また、現在の道路網の利用状況や代替道路の有無などを踏まえつつ、計画の実現性を向上させます。

3. 道路網計画の基本理念と目標

(1) 道路網計画の基本理念

第5次川口市総合計画における将来像「人と しごとが輝く しなやかでたくましい都市 川口」の実現に向けて、道路網計画の基本理念を定めます。

基本理念1：多様なニーズに対応したみちづくり

レクリエーション・医療・物流などの各種施設へのアクセス、自家用車・バス・自転車などの様々な移動手段による定時性、安全性、快適性の確保、防災性の向上など、**多様なニーズに応えるために道路の役割を確認**し、十分に効果を発揮できるよう、みちづくりに取り組みます。

基本理念2：地域の魅力を発揮するみちづくり

交通利便性の向上に寄与する道路を整備し、市内外の多くの人に**居住先として「選ばれるまち」の実現**を目指します。

また、本市の賑わいや産業の活性化のために、**多くの人を訪れたくなる、働きたくなるみちづくり**に努めます。

基本理念3：将来を見据えたみちづくり

まちづくりをはじめとした多様な観点から、各道路の必要性や実現性を確認し、**適切かつ効率的・効果的な道路ネットワークを構築**します。

そのためには、限られた予算の中で、適宜検証を行い、取捨選択しながら**真に必要なみちづくり**に取り組みます。

(2) 道路網計画の目標

上位関連計画や本市の現状、道路網形成の課題を考慮して、道路網計画の目標を設定します。

生活

本市が居住先として選ばれるまちとなるように、市民の暮らしを支える通勤・通学、買い物等の移動性の向上を図るみちづくりを目指し、暮らしやすいまちを実現します。

活性化

産業活動、物流の円滑化を支え、まちづくりの賑わいを形成するみちづくりを目指します。

安全・安心

幹線道路と生活道路の役割を分担することで、生活道路の通過交通を排除し、安全性の向上を目指します。また、防災面では一定の幅員を確保する都市計画道路を整備していくことで、防災・減災に資するみちづくりを目指します。

環境

市民の環境に関する意識として、交通分野の施策等の取り組みが期待されています。交通渋滞やCO₂排出量の減少など、環境に配慮したみちづくりを目指します。

効率性

道路整備は市民ニーズを踏まえ、現在から将来におよぶ交通の需要に合った道路網を形成する必要があります。道路の必要性や実現性を適宜検証し、限られた財源の中で効率的・効果的にみちづくりを目指します。

4. 道路網計画の前提条件

(1) 目標年次および将来人口の設定

国土交通省が策定する「都市計画運用指針」において、都市施設に関する基本的な考え方として、都市施設の目標年次は、おおむね20年後の都市像を展望し計画を立案することが望ましいとされています。

このため、道路網計画の目標年次は、20年後の2040年（令和22年）とします。

また、目標年次における本市の総人口は、第5次川口市総合計画より、574,263人と設定します。

川口市の年齢別人口の推移（平成32年以降は予測、各年1月1日時点）



図 4-1 川口市の年齢階層別人口の推移（再掲）

出典：第5次川口市総合計画

(2) 検討対象道路

道路網計画の検討対象道路は、広域的な移動を支えるという観点から、国道、県道、都市計画道路およびこれらを結ぶ市道を対象とします。

ただし、第5次川口市総合計画で示している広域・都市幹線道路網については、本市が目指す将来都市構造を実現するための骨格道路であるため、整備していくことを前提とします。

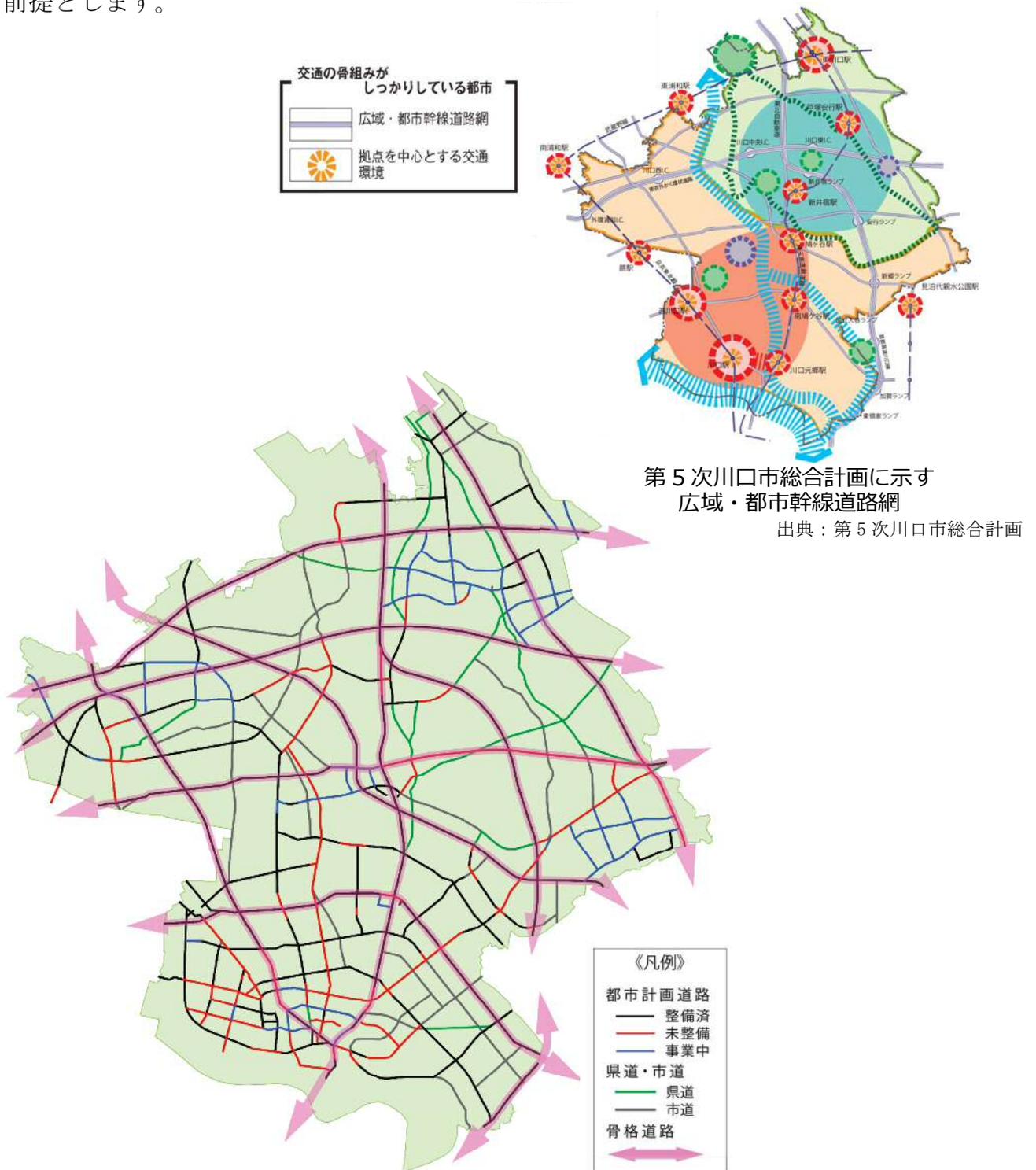


図 4-2 道路網計画の検討対象道路

5. 川口市道路網計画

(1) 検討方法

目指すべき道路網を検討するため、本市の現状や道路網形成に係る課題を整理し、道路網計画の目標を設定しました。

道路の評価では、「道路の需要からみた評価」、「道路の役割・機能からみた評価」、「実現性からみた評価」の3つのステップから道路を評価し、これらを重ね合わせて、本市の将来道路網を検討します。

道路の役割・機能からみた評価では、道路網の目標を踏まえ、また、「都市計画道路の検証・見直し指針（平成25年6月 埼玉県）」、「川口市交通体系将来構想」を参考に7つの視点を設定し、視点ごとに構築すべき道路網を抽出します。

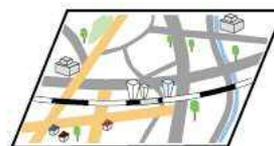
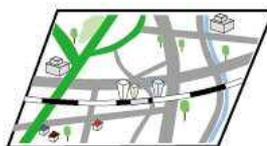
STEP1. 道路の需要からみた評価

- 交通需要予測に基づいた将来需要の高い道路の抽出



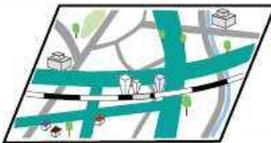
STEP2. 道路の役割・機能からみた評価

- ①医療機関へのアクセス道路網の構築
- ②物流の円滑化を図る道路網の構築
- ③防災性の向上に寄与する道路網の構築
- ④幹線的なバス路線網の構築
- ⑤拠点間を結ぶ道路網の構築
- ⑥鉄道駅へのアクセス道路網の構築
- ⑦まちづくりとの整合



STEP3. 実現性からみた評価

- 現道による機能代替の評価
- 未着手区間前後の整備状況による評価
- 整備の実現性による評価



川口市の将来道路網

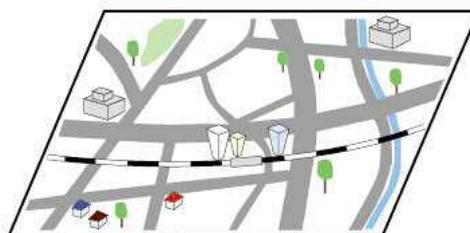


図 5-1 目指すべき道路網の検討のイメージ

(2) STEP1 道路の需要面からみた評価

将来の自動車交通需要の高い道路は、自動車交通を円滑にするためにも必要という観点から評価します。

本市を含め、県南市は都心と隣接しており、都心へのアクセス経路が限られているため、通過交通が多くなります。このような事情から、朝夕のラッシュ時の交通量を基準に道路を計画すると、過大な計画になる可能性があります。

そのため、評価する指標として、道路の1日の混み具合を示す「混雑度」を用います。本来は混雑のない1.0以下の状態が望ましいですが、実現が難しいため、朝夕のラッシュは許容するものとして混雑度1.25を基準とします。

本計画の目標年次である2040年(令和22年)における交通需要予測において混雑度が高い道路(混雑度1.25以上)を需要が高い道路として評価します。

表 5-1 交通需要予測の概要

| 項目 | 概要 |
|------------|---|
| 予測年次 | 2040年(令和22年) |
| OD(※2)表 | <ul style="list-style-type: none"> 平成20年の現況値および2030年(令和12年)の推計値は、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査(※1)による値を用いる。 2040年(令和22年)OD表は、2030年OD表を関東地方整備局資料より算出した走行台キロの伸び率で補正して算出。(JR川口駅に中距離電車が停車することを考慮したOD表および上記OD表を用いた交通需要予測結果は、おおむね同様の結果であったため、上記OD表を採用します。) |
| 対象道路ネットワーク | 整備済の道路ネットワークに、現在事業中の都市計画道路を追加した道路ネットワーク。 |

(※1) パーソントリップ調査:「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

【東京都市圏パーソントリップ調査】

実施機関: 東京都市圏交通計画協議会

調査範囲: 東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部

(※2) OD: ある地域からある地域へ移動する交通量で、Oは起点、Dは終点を表します。

| 道路の需要面からみた評価 | |
|-----------------------|---|
| 道路ネットワーク 評価の考え方 | <p>○渋滞による道路混雑を解消するために、将来の自動車交通需要に対して一定の自動車交通を処理する機能を確保することが重要です。</p> <p>○「川口市交通体系将来構想」基本方針Ⅰの取り組みⅠ-1『事業中の都市計画道路の着実な進捗に取り組む』を踏まえて、整備済の道路網に現在事業中の道路を追加したネットワークで予測年次の将来推計を行い、混雑度で検討します。</p> |
| 抽出道路 (整備の必要性が高い道路) | <p>○道路網計画の目標年次（2040年）においても、混雑が継続的に発生している道路について抽出します。道路の連続性を考慮し、混雑度1.25以上（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、慢性的混雑状態）の道路が骨格道路につながるネットワークになるよう抽出します。</p> |

【評価結果】

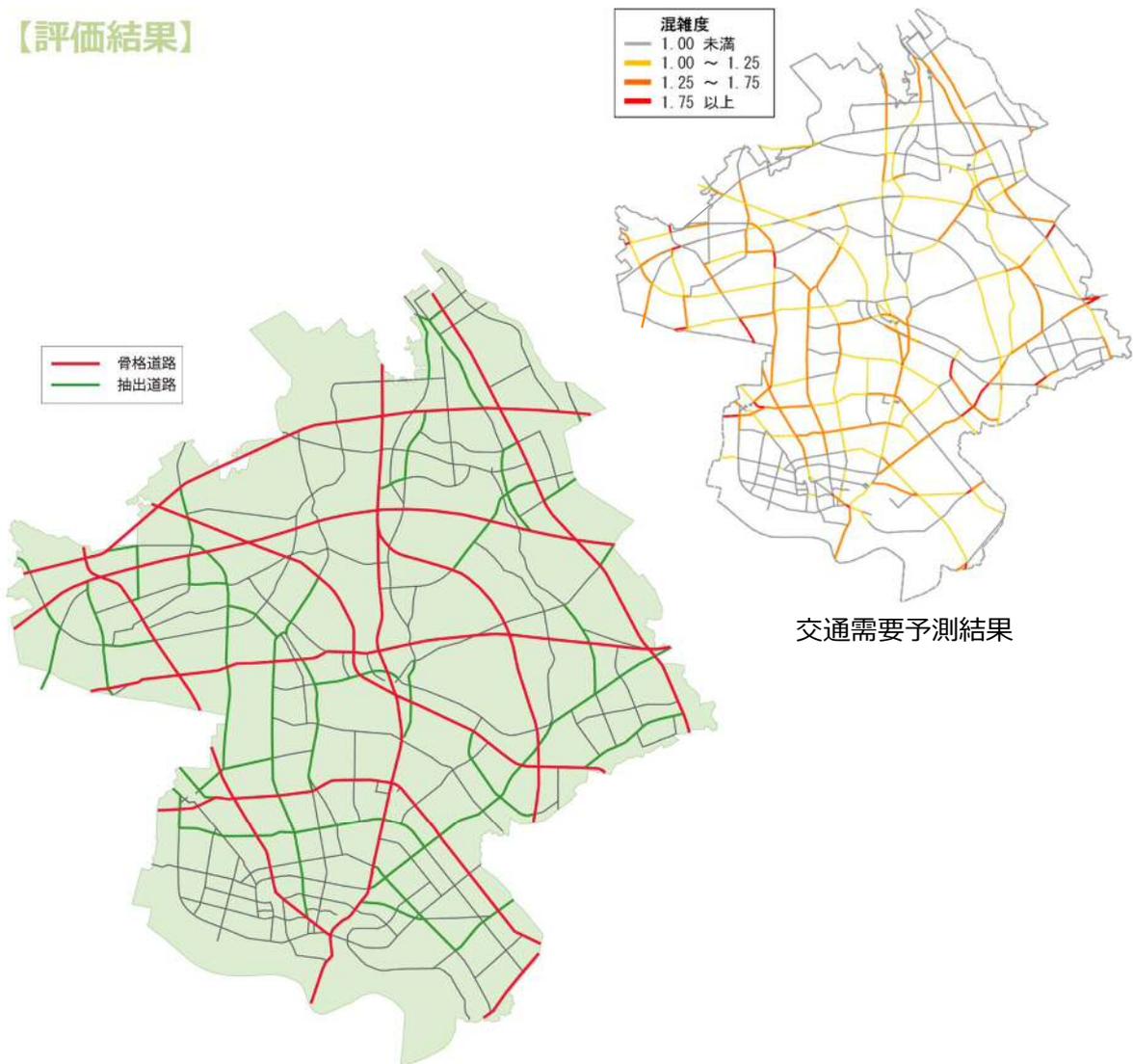


図 5-2 道路の需要面からみた評価による抽出結果

(3) STEP2 道路の役割・機能からみた評価

道路網計画の目標を踏まえ、道路に期待される機能と役割の視点から、道路網構築の視点を設定します。評価指標として7つの視点を設定し、それらを重ね合わせて必要性の高い道路を抽出します。

また抽出は、本市の骨格道路である第5次川口市総合計画に示す広域・都市幹線道路網へのアクセスを基本として抽出を行います。

表 5-2 ネットワーク評価の視点と目標の関係

| 【評価指標】 | 生活 | 活性化 | 安全・安心 | 環境 | 効率性 |
|--------------------|----|-----|-------|----|-----|
| ①医療機関へのアクセス道路網の構築 | ○ | | ○ | | |
| ②物流の円滑化を図る道路網の構築 | | ○ | ○ | | |
| ③防災性の向上に寄与する道路網の構築 | ○ | | ○ | | |
| ④幹線的なバス路線網の構築 | ○ | ○ | | ○ | |
| ⑤拠点間を結ぶ道路網の構築 | ○ | ○ | | | |
| ⑥鉄道駅へのアクセス道路網の構築 | | ○ | | ○ | |
| ⑦まちづくりとの整合 | | ○ | | | ○ |

医療機関へのアクセス道路網の構築

| | |
|----------------------------|---|
| 道路ネットワーク 評価の考え方 | ○病院は多くの人々が利用するため、アクセス性を向上させることが重要です。 ○特に緊急時の救命活動においては、医療機関までの所要時間を短縮したアクセス性の向上が重要です。 |
| 抽出道路 | ○川口市地域防災計画に示されている基幹災害拠点病院や救急告示医療機関と骨格道路をつなぐ道路を抽出します。 |

【評価結果】

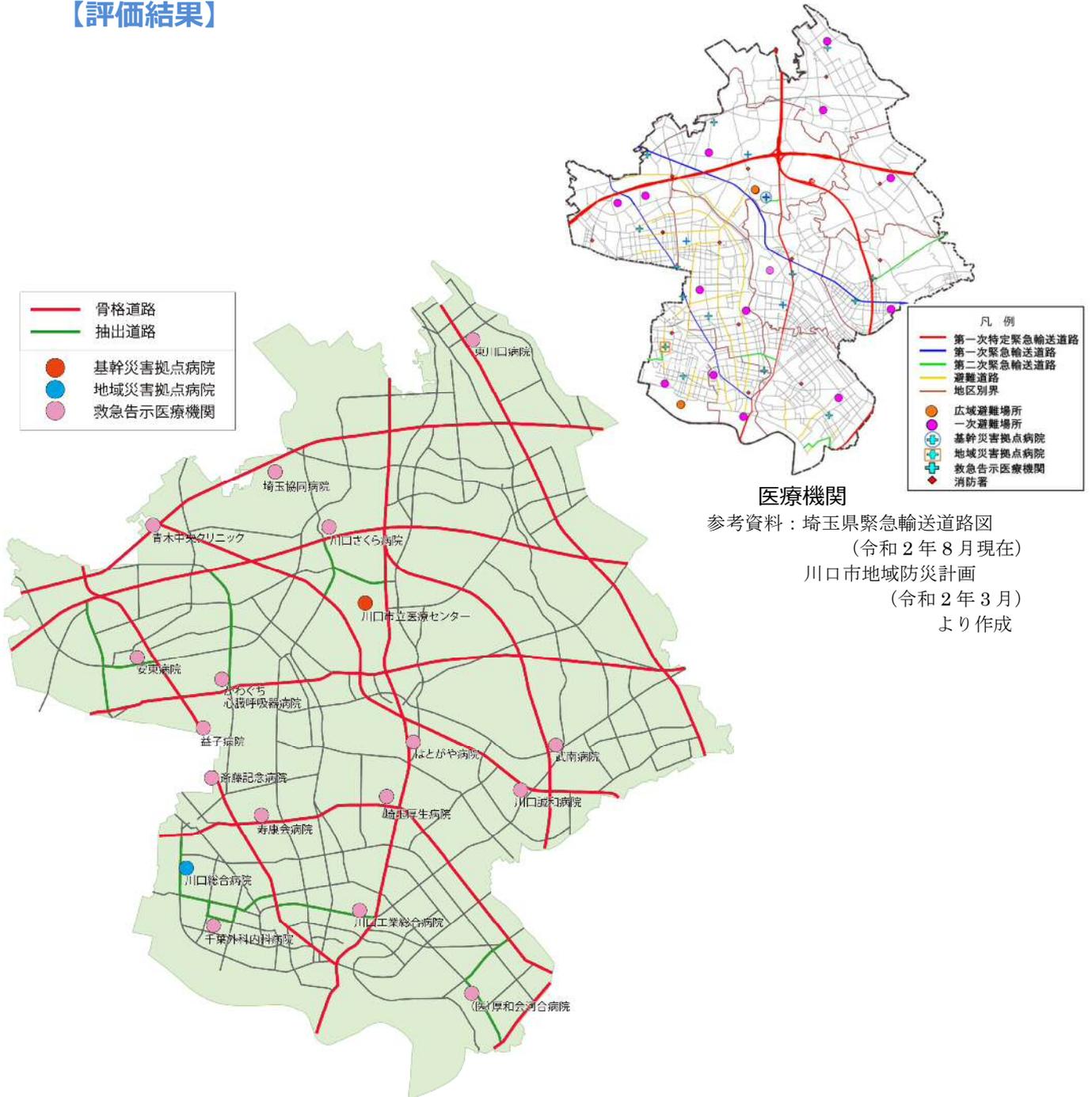


図 5-3 医療機関へのアクセス道路網構築による抽出結果

| 物流の円滑化を図る道路網の構築 | |
|--------------------|--|
| 道路ネットワーク 評価の考え方 | ○新郷地域や南平地域などの工業系の土地利用が図られている地域から幹線道路へのアクセスを強化することにより、産業の振興・物流の円滑化を図ることができます。 |
| 抽出道路 | ○工業団地内の道路と高速道路 IC や骨格道路をつなぐ道路を抽出します。 |

【評価結果】

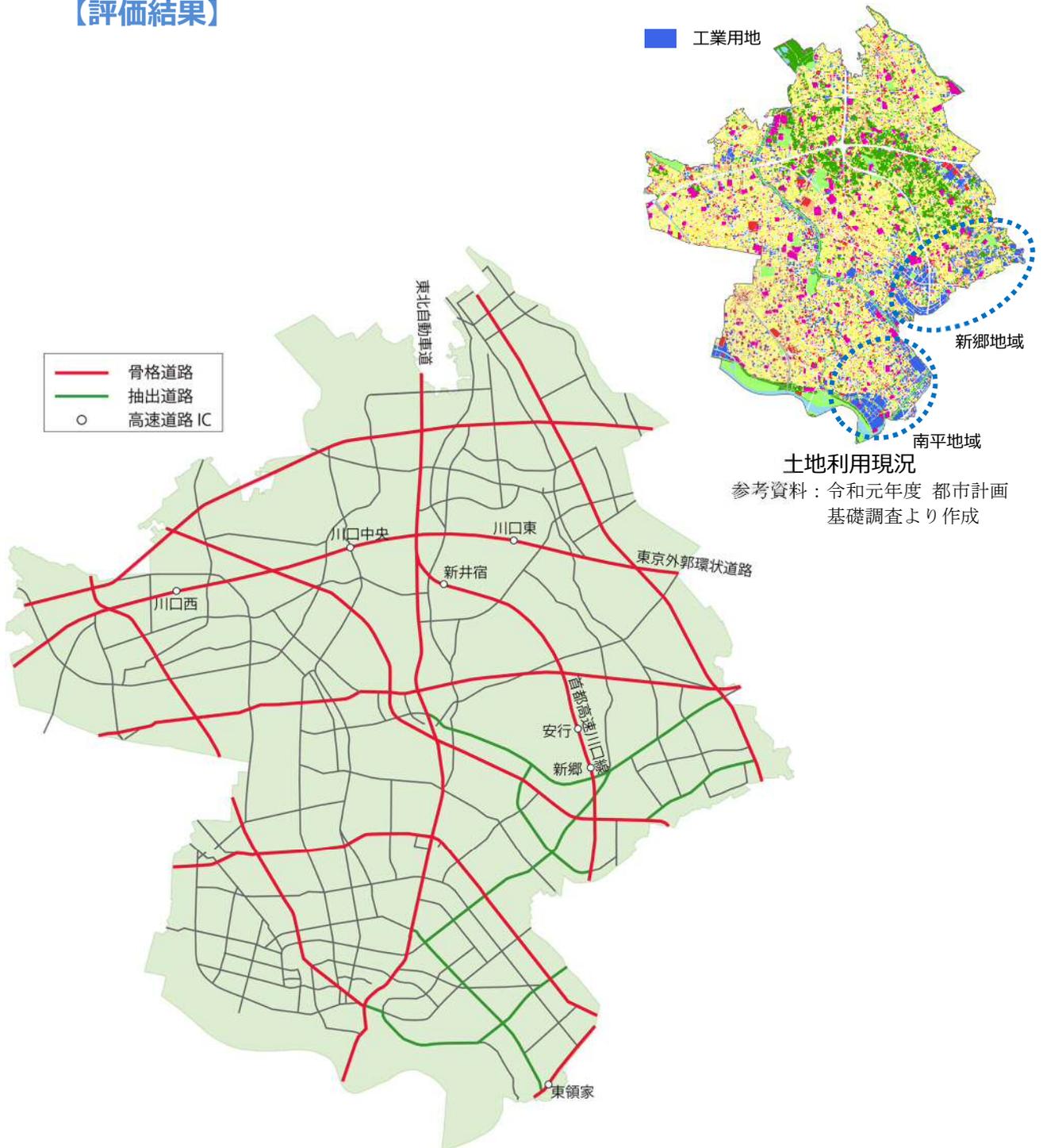


図 5-4 物流の円滑化を図る道路網の構築による抽出結果

防災性の向上に寄与する道路網の構築

| | |
|--------------------|---|
| 道路ネットワーク 評価の考え方 | ○災害が発生した直後から道路啓開等を早急を実施し、人命の安全確保、被害の拡大防止、活動人員や物資の輸送を円滑に実施することが重要です。 |
| 抽出道路 | ○埼玉県で定めている緊急輸送道路と防災拠点や広域避難場所、一次避難場所等を結ぶ道路を抽出します。 |

【評価結果】



図 5-5 防災性の向上に寄与する道路網の構築による抽出結果

| 幹線的なバス路線網の構築 | |
|--------------------|--|
| 道路ネットワーク 評価の考え方 | ○バス路線は市民等の快適な移動を支える重要な役割を担っていることから、誰もが便利に移動できるよう、バスの定時性を確保することが重要です。 |
| 抽出道路 | ○バスネットワークにおいて、運行本数の多い道路を抽出します。 |

【評価結果】

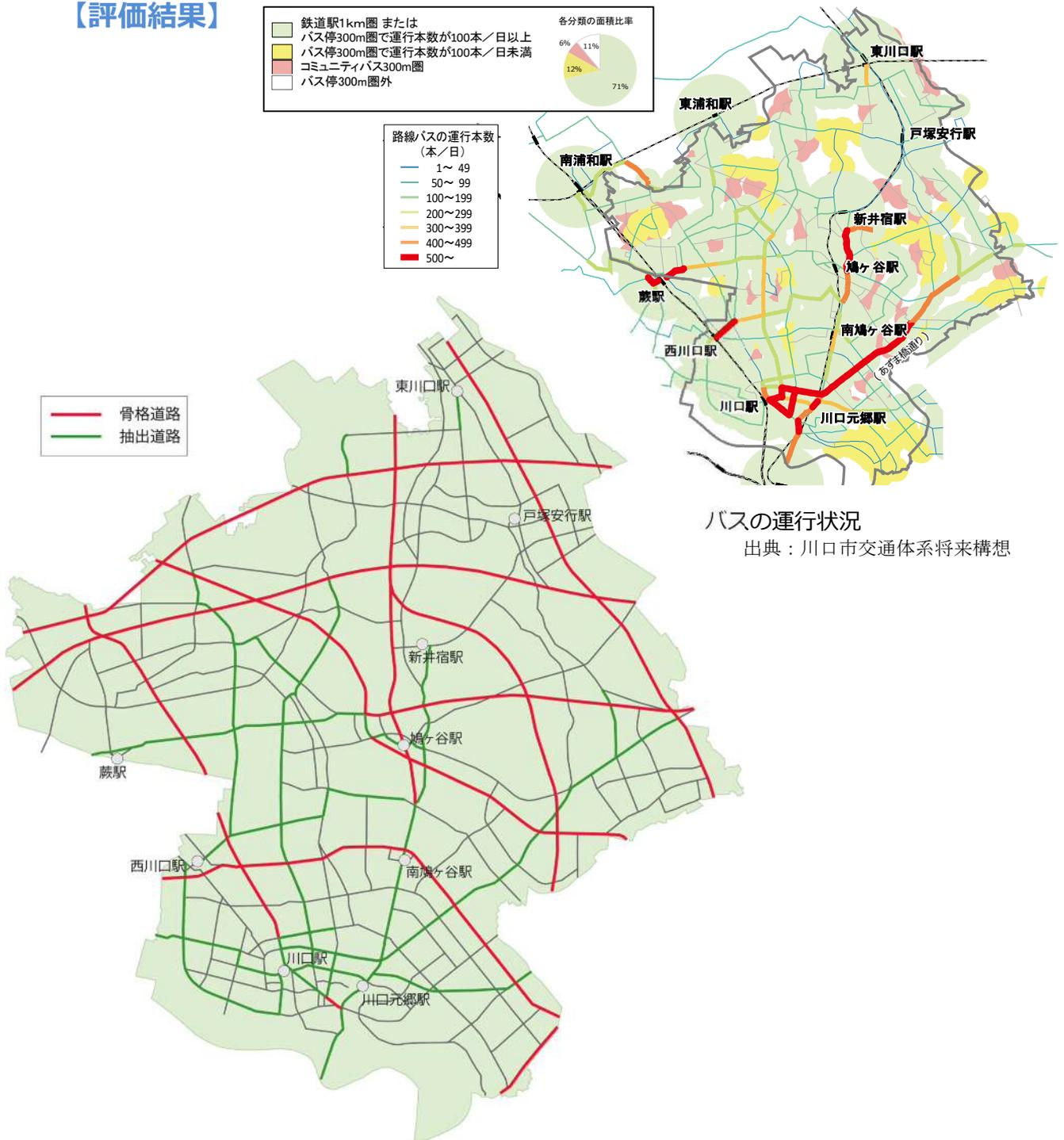
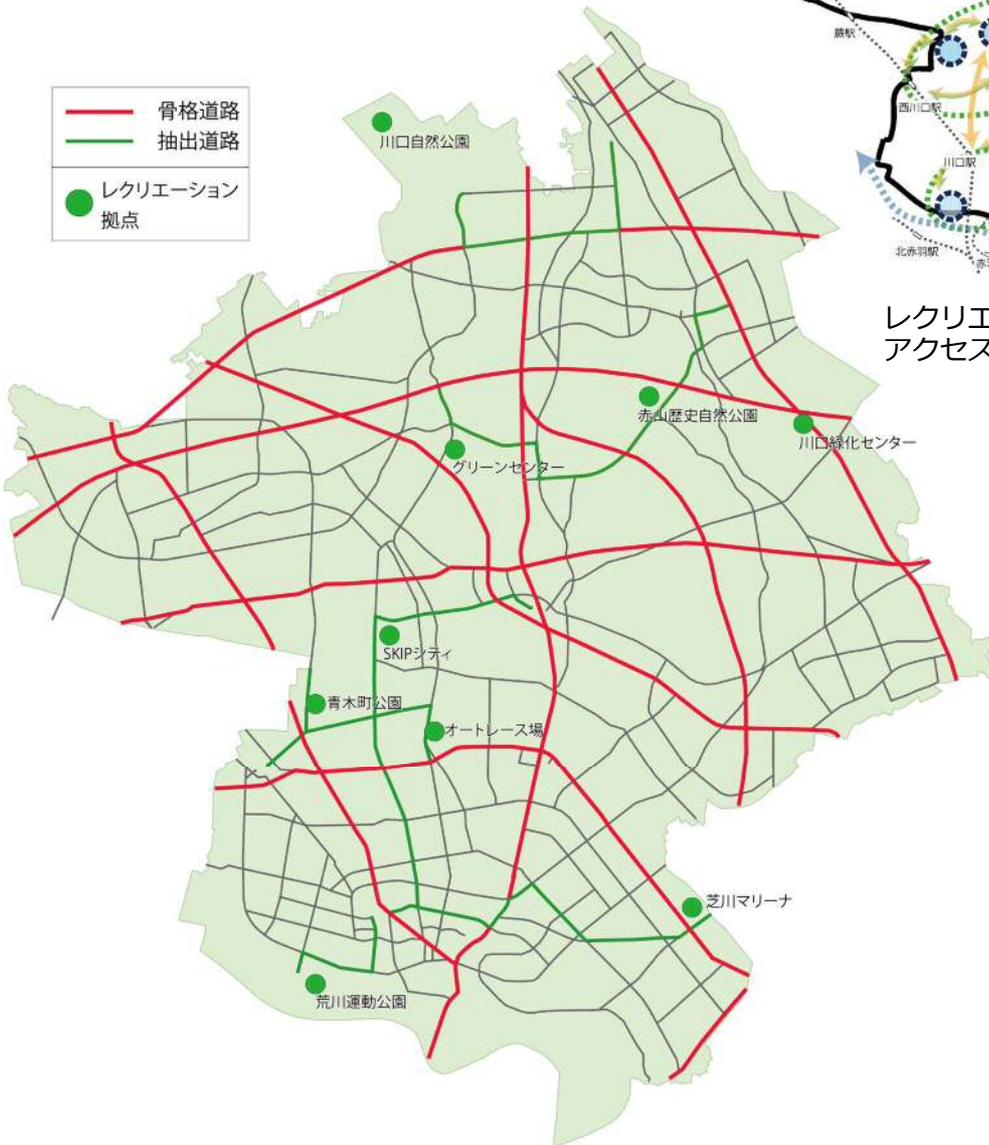
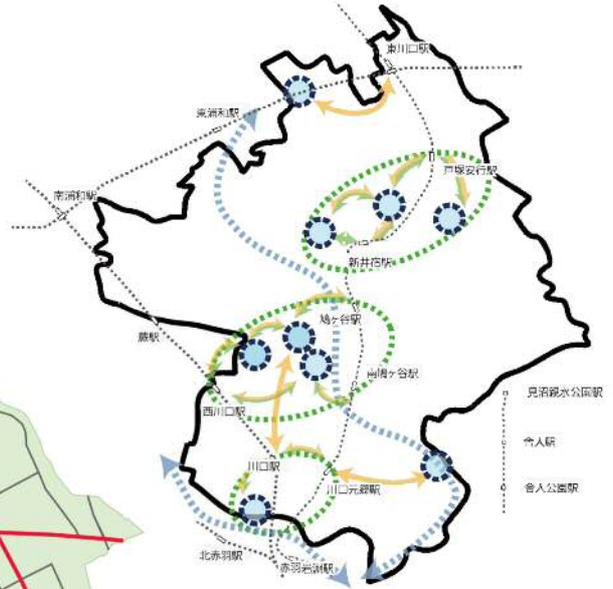
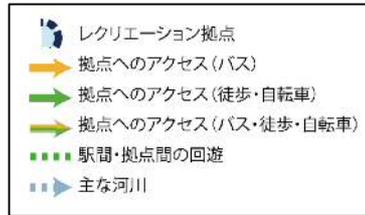


図 5-6 幹線的なバス路線網の構築による抽出結果

拠点間を結ぶ道路網の構築

| | |
|----------------------------|---|
| 道路ネットワーク 評価の考え方 | ○レクリエーション拠点等へ円滑に移動することができるよう、鉄道駅から各拠点までのアクセスルートおよび拠点間の回遊性を高めるルートを確認することが重要です。 |
| 抽出道路 | ○レクリエーション拠点へのアクセス性を向上させるため、駅と拠点を結ぶ道路、拠点間を結ぶ道路を抽出します。 |

【評価結果】



レクリエーション拠点等へのアクセスおよび回遊ルートのイメージ
出典：川口市将来交通体系構想

図 5-7 拠点間を結ぶ道路網の構築による抽出結果

| 鉄道駅へのアクセス道路網の構築 | |
|--------------------|---|
| 道路ネットワーク 評価の考え方 | ○公共交通の結節点や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道路が必要です。 |
| 抽出道路 | ○鉄道駅へのアクセス性を向上させるため、「川口市バリアフリー基本構想」で定める生活関連経路を参考として、駅周辺の各方面からの道路を抽出します。 |

【評価結果】



図 5-8 鉄道駅へのアクセス道路網の構築による抽出結果

| まちづくりとの整合 | |
|--------------------|--|
| 道路ネットワーク 評価の考え方 | ○効率的・効果的に暮らしやすい住環境の整備を進めるためには、土地区画整理事業等と一体となって都市計画道路を整備することが必要です。 |
| 抽出道路 | ○土地区画整理事業や住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）は、良好で安全な住環境の形成を図ることができるため、事業区域内の道路を抽出します。 |

【評価結果】



図 5-9 まちづくりとの整合による抽出結果

(4) STEP3 実現性からみた評価

「STEP 1 道路の需要面からみた評価」では、交通需要予測から「混雑度」を指標として、また「STEP 2 道路の役割・機能からみた評価」では、まちづくり等の7つの視点から必要性を有する都市計画道路や県道・市道を抽出した結果、以下のとおりとなります。

しかし、道路網の形成にあたっては、整備に係る費用や整備効果等の課題もあることから、都市計画道路について「実現性からみた評価」を行います。

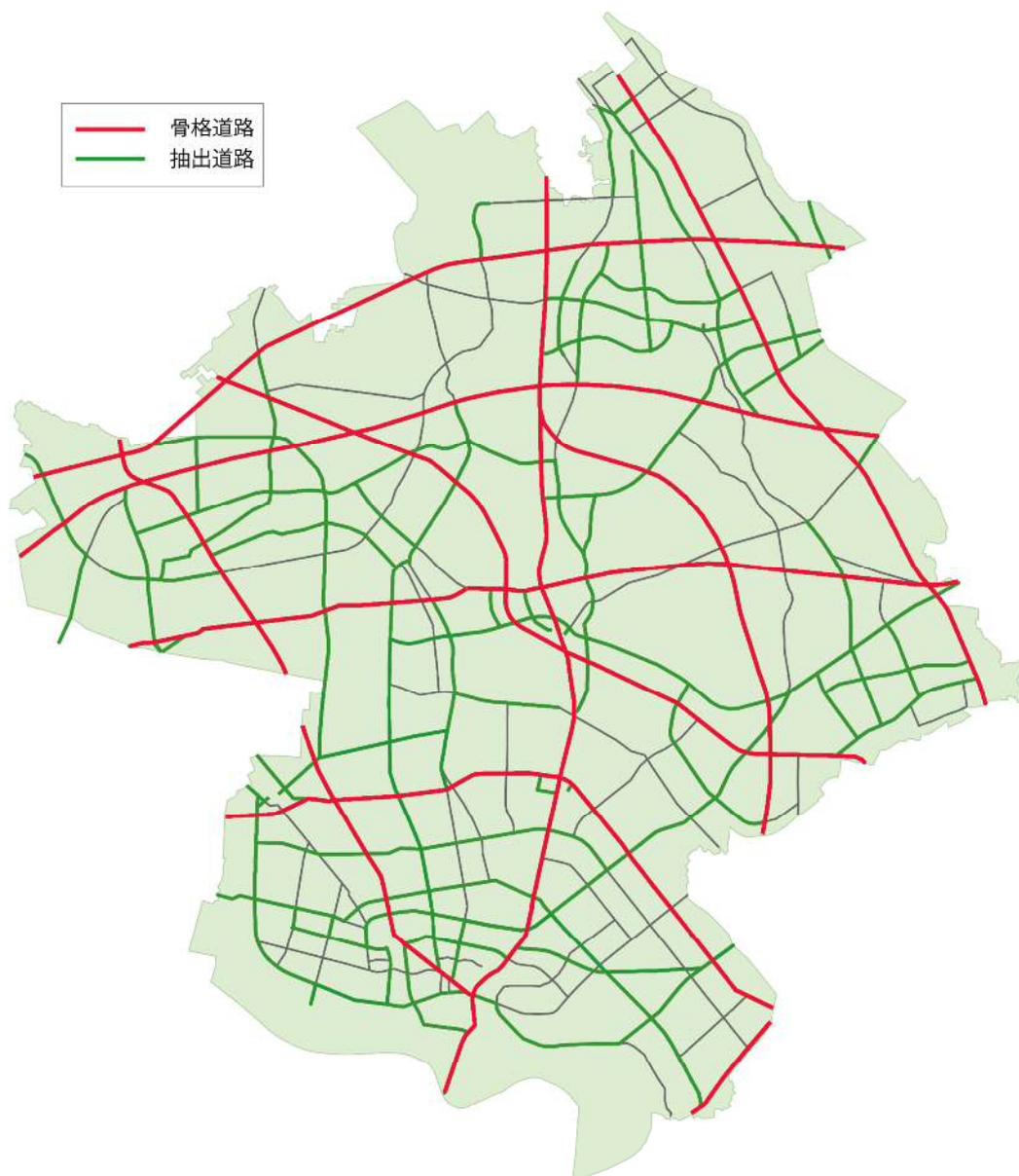


図 5-10 STEP1、STEP2 での抽出結果

現道による機能代替の評価

抽出道路

- 都市計画道路の整備を実施しても、自動車の走行空間に変化がない道路については、「STEP2 道路の役割・機能からみた評価」の「鉄道駅へのアクセス道路網の構築」に該当しない場合、歩道部の整備効果が低い道路として都市計画の廃止を行う道路として抽出します。
- 既存道路で将来交通需要および道路の役割・機能を代替するものとして必要な道路網を設定します。
- 上記道路のうち、交差点整備など、既存道路の交通環境の改善が効果的な道路は、計画幅員を縮小しつつ必要な整備を図ります。

【評価結果】

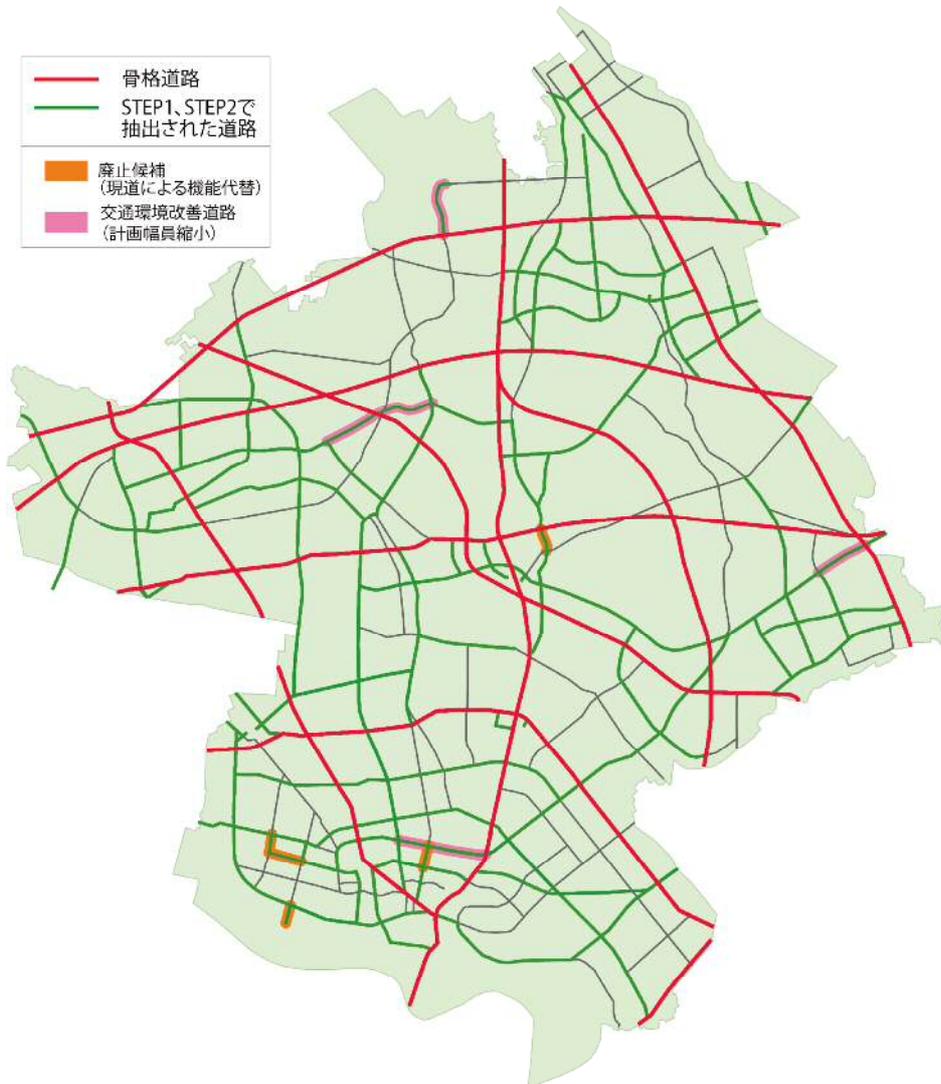


図 5-11 現道による機能代替の評価による抽出結果

| 未着手区間前後の整備状況による評価 | |
|-------------------|--|
| 抽出道路 | ○未着手区間が短く、その前後が整備済である都市計画道路は、当該未着手区間を整備することにより、道路としての連続性や交通安全性の向上など、整備効果を発揮することができる道路として抽出します。 |

【評価結果】

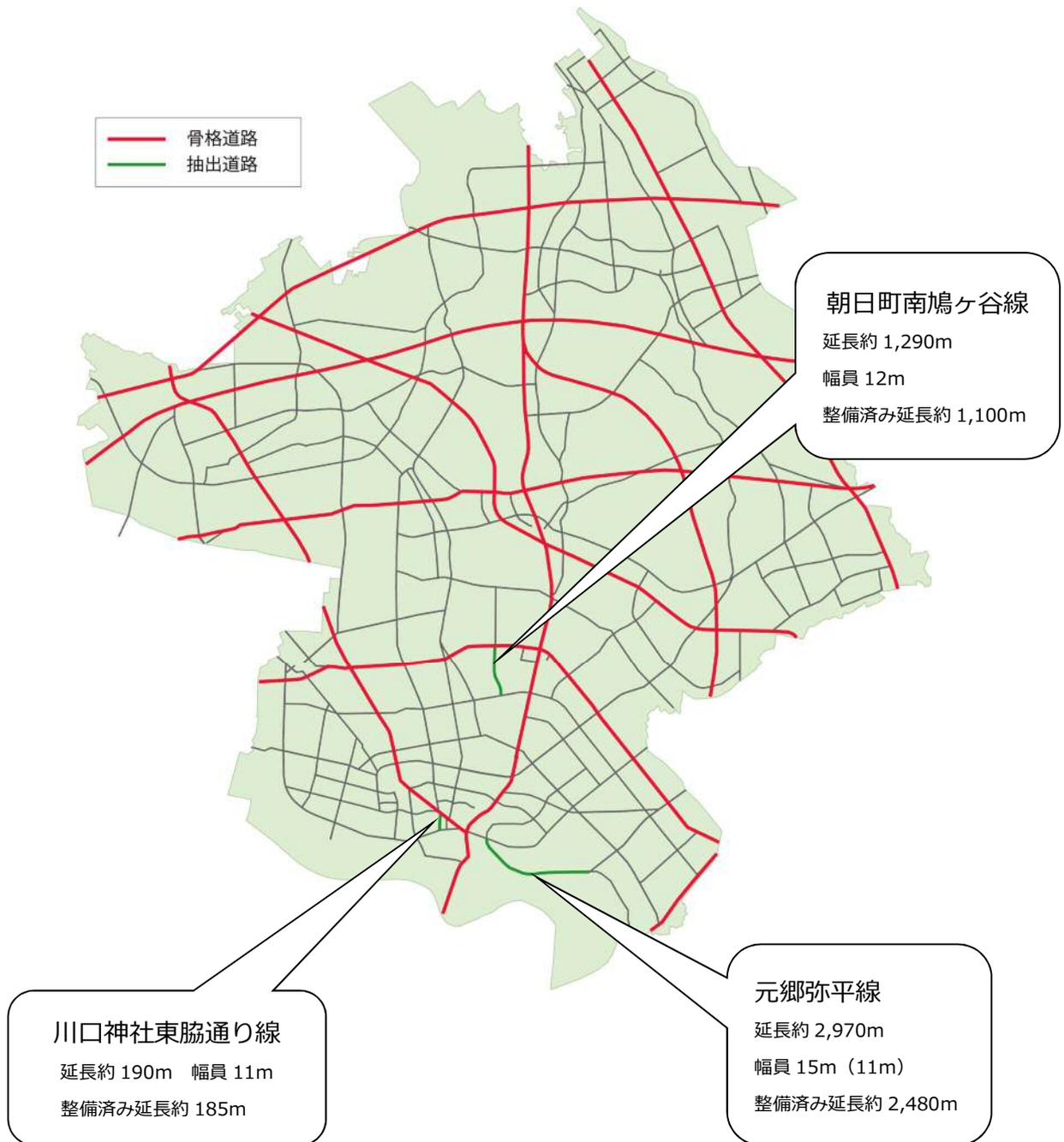


図 5-12 未着手区間前後の整備状況による評価の抽出道路

整備の実現性による評価

抽出道路

- 4車線道路として計画している都市計画道路は、沿道地域の市街化が進み、既に多くの建築物が立地しているため、整備には多くの費用と時間が必要となります。
- そのため、計画のとおり全区間を4車線で整備せずとも将来交通需要におおむね対応することが推計値から予測できる区間を含む道路については、効率的な整備に向け、適切な車線設定を図るため、都市計画の見直しや廃止を行う道路として抽出します。

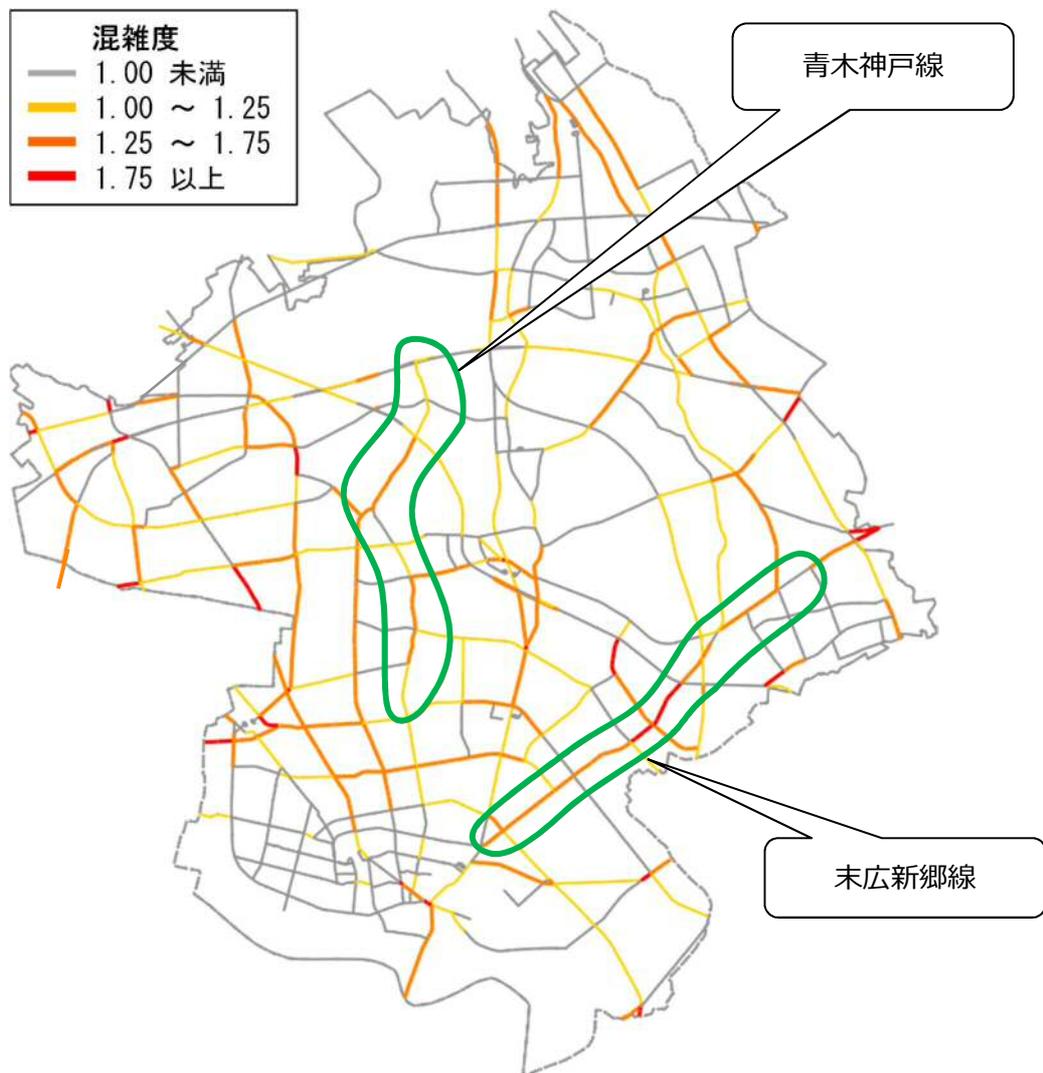


図 5-13 整備の実現性による評価の抽出道路

出典：STEP1における交通需要予測結果

【評価結果】

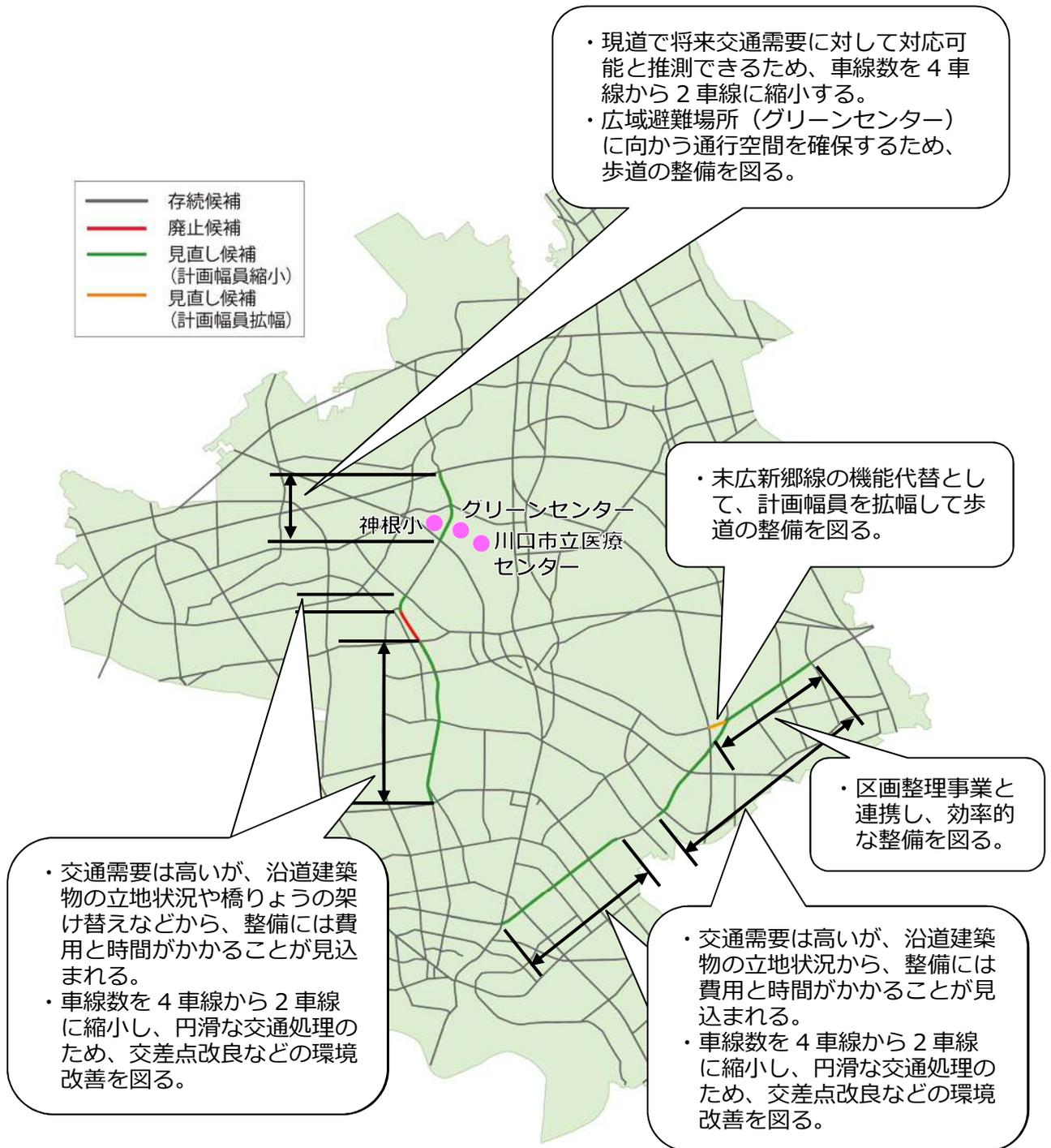


図 5-14 都市計画道路青木神戸線、末広新郷線の見直し方針

(5) 道路網計画における未整備都市計画道路の方針

STEP1「道路の需要面からみた評価」、STEP2「道路の役割・機能からみた評価」、STEP3「実現性からみた評価」にて、抽出された都市計画道路の全線もしくは一部区間を「存続候補」、抽出されなかった道路を「廃止候補」、また、計画幅員を縮小または拡幅する道路を「見直し候補」として、未整備都市計画道路の方針を整理します。ただし、「廃止候補」の選定にあたっては、都市計画道路の連続性が分断される道路もあることから、一部整備済区間を含め「廃止候補」といたします。

なお、この方針により、未整備都市計画道路の 21 路線、約 20km（見直し候補区間を含めて計上）の縮減につながります。

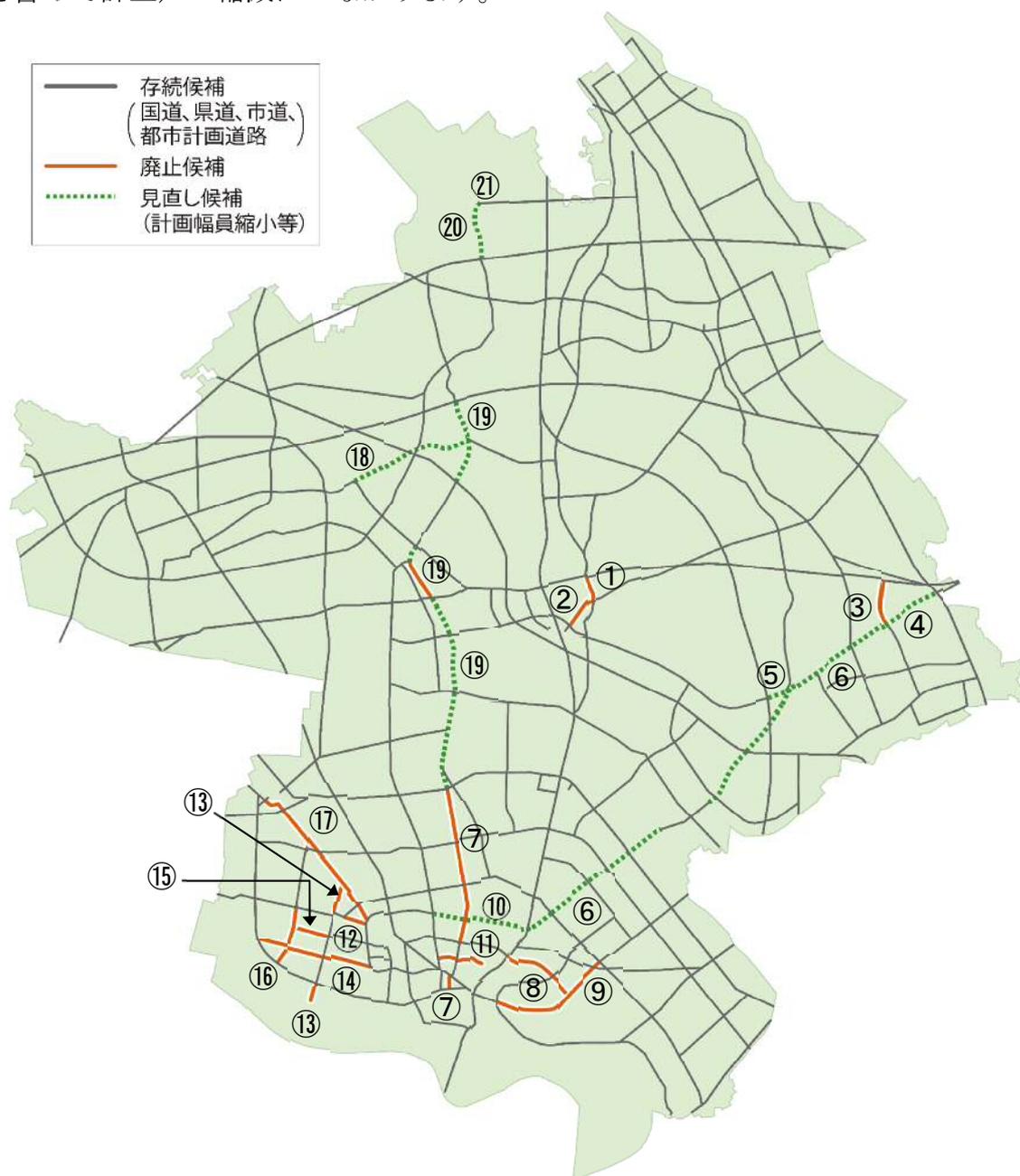


図 5-15 廃止候補、見直し候補都市計画道路位置図

表 5-3 都市計画道路の見直し方針一覧

| | 道路名 | 車線数 | 計画幅員(m) | 延長(m) | 見直し方針 |
|---|-------------|-----|---------|----------|-----------------|
| ① | 大宮鳩ヶ谷線 | 2 | 12 | 約 250 | 廃止候補 |
| ② | 鳩ヶ谷駅東口駅前通り線 | 2 | 20 | 約 330 | 廃止候補 |
| ③ | 峯中通り線 | 4 | 27 | 約 430 | 廃止候補 |
| ④ | 峯東通り線 | 2 | 22 | 約 550 | 見直し候補 |
| ⑤ | 本蓮通り線 | 2 | 14 | 約 140 | 見直し候補 |
| ⑥ | 末広新郷線 | 4 | 27 | 約 4,370 | 見直し候補 |
| ⑦ | 本町青木線 | 2 | 11 | 約 1,430 | 廃止候補 |
| ⑧ | 川口元郷駅東通り線 | 2 | 25 | 約 730 | 廃止候補 |
| ⑨ | 本町元郷線 | 2 | 22 | 約 1,220 | 廃止候補 |
| ⑩ | 八間通り線 | 2 | 18 | 約 940 | 見直し候補 |
| ⑪ | 本町小学校裏通り線 | 2 | 11 | 約 440 | 廃止候補 |
| ⑫ | 川口戸田線 | 2 | 15 | 約 200 | 廃止候補 |
| ⑬ | 仲町荒川堤防線 | 2 | 11 | 約 200 | 廃止候補 |
| ⑭ | 飯塚宮町線 | 2 | 11 | 約 1,150 | 廃止候補 |
| ⑮ | 駅前大通り線 | 2 | 25 | 約 360 | 廃止候補 |
| ⑯ | 北町西中学校線 | 2 | 11 | 約 610 | 廃止候補 |
| ⑰ | 川口停車場蔵線 | 2 | 11 | 約 1,500 | 廃止候補 |
| ⑱ | 芝神根線 | 2 | 16 | 約 1,290 | 見直し候補 |
| ⑲ | 青木神戸線 | 4 | 27 | 約 3,470 | 見直し候補 一部廃止候補 |
| ⑳ | 差間中央線 | 2 | 16 | 約 550 | 見直し候補 |
| ㉑ | 戸塚差間線 | 2 | 16 | 約 50 | 見直し候補 |
| | 合計 | | | 約 20,210 | |

6. 川口市の将来道路網

(1) 川口市の将来道路網

STEP1「道路の需要面からみた評価」、STEP2「道路の役割・機能からみた評価」、STEP3「実現性からみた評価」による抽出結果を整理した以下の図が、本市が目指す将来道路網になります。



図 6-1 川口市の将来道路網

また、将来道路網を実現することにより、幹線道路と生活道路の区分による住宅地等の安全な道路環境の確保や工業系土地利用が図られる地域から広域幹線道路へのアクセス性の向上による物流の円滑化など、川口市交通体系将来構想において方針として位置付けている階層的な道路ネットワークの構築も図ることができます。

【 川口市交通体系将来構想 抜粋 】

基本方針 I

市民の暮らしや市内における産業活動を支える階層的な道路ネットワークの構築

- 市民の暮らしや市内における産業活動に伴う移動を安全かつ円滑にするため、幹線道路と生活道路の役割を適切に分担する階層的な道路ネットワークを構築する。



図 6-2 階層的な道路ネットワークのイメージ

(2) 将来道路網の評価

1) 将来交通環境への影響評価

本市の道路ネットワークについて、「将来道路網」を実現した場合の交通環境への影響を以下のパターンを用いて比較することにより確認します。

なお、比較に用いる将来交通の推計年次は、本計画の目標年次である、2040年（令和22年）とします。

表 6-1 将来道路網評価のパターン

| | 道路ネットワーク |
|------|--------------------|
| ケース① | 未整備都市計画道路を全て整備した場合 |
| ケース② | 本計画で示す将来道路網 |

道路網を評価する指標としては、広範囲の交通を評価するときの代表的な指標である市全域の「平均旅行速度（※1）」、「CO₂排出量（※2）」を用います。

（※1）市全域での自動車の平均旅行速度を比較し、走行環境への影響を把握します。

（※2）自動車からのCO₂排出量を比較し、環境への影響を把握します。

2) 平均旅行速度

ケース①とケース②を比較すると、平均旅行速度の違いが1.1ポイントであり、未整備都市計画道路を全て整備せずとも、本計画の将来道路網において、同程度の速度を維持できる想定となります。

3) CO₂排出量

ケース①とケース②では、市全域でのCO₂排出量に大差はありませんが、本計画の将来道路網を実現することにより、環境へ与える影響は微減する想定となります。

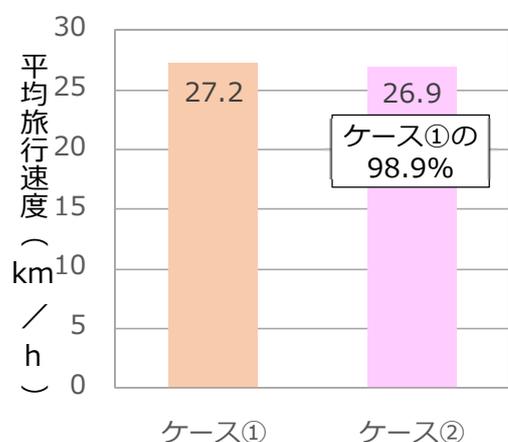


図 6-3 平均旅行速度の変化

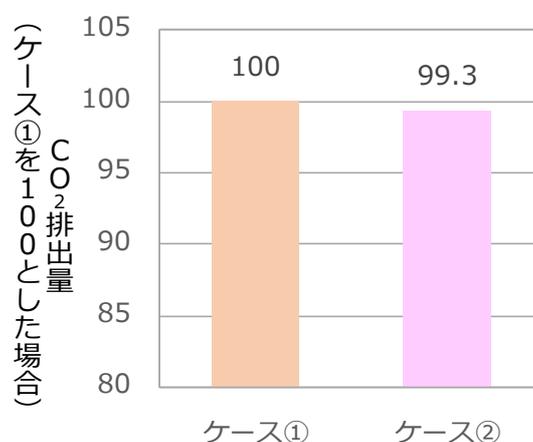


図 6-4 CO₂排出量の変化

7. 道路網実現に向けて

本市が目指す将来道路網を実現するために、本計画において「存続候補」と位置づけた未整備都市計画道路については、整備手法を検討しながら着実に整備を進め、「廃止候補」、「見直し候補」と位置づけた都市計画道路については、今後、地権者や関係する地元の方々と合意形成を図り、適宜、都市計画の手続きを実施します。

都市計画道路の見直しにおいては、交差点需要率の算出等による詳細な交通状況を把握したうえで道路構造を計画するとともに、既存道路空間の活用や歩行者および自転車走行空間の確保など、交通安全対策等に配慮し、計画内容の検討を進めます。

また、将来道路網の構築にあたっては、都市計画道路以外の幹線道路においても交差点改良の実施等に取り組むほか、市民の快適な移動を支えるバス路線網の定時性・速達性を確保するため、バス交通の軸となる道路へバスベイを設置するなど、ネットワーク機能を十分に発揮し、円滑な交通処理が図れるよう整備に取り組みます。併せて、歩行者および自転車走行空間の重要性が高まっていることから、今後、拠点性や連続性などを踏まえ、これらの交通網に関しても考慮していきます。

なお、本計画については、将来人口や交通状況等の社会経済情勢の変化と密接に関係していることから、将来道路網の構築に必要な要因の動向などを見定めながら、定期的な見直しを行います。

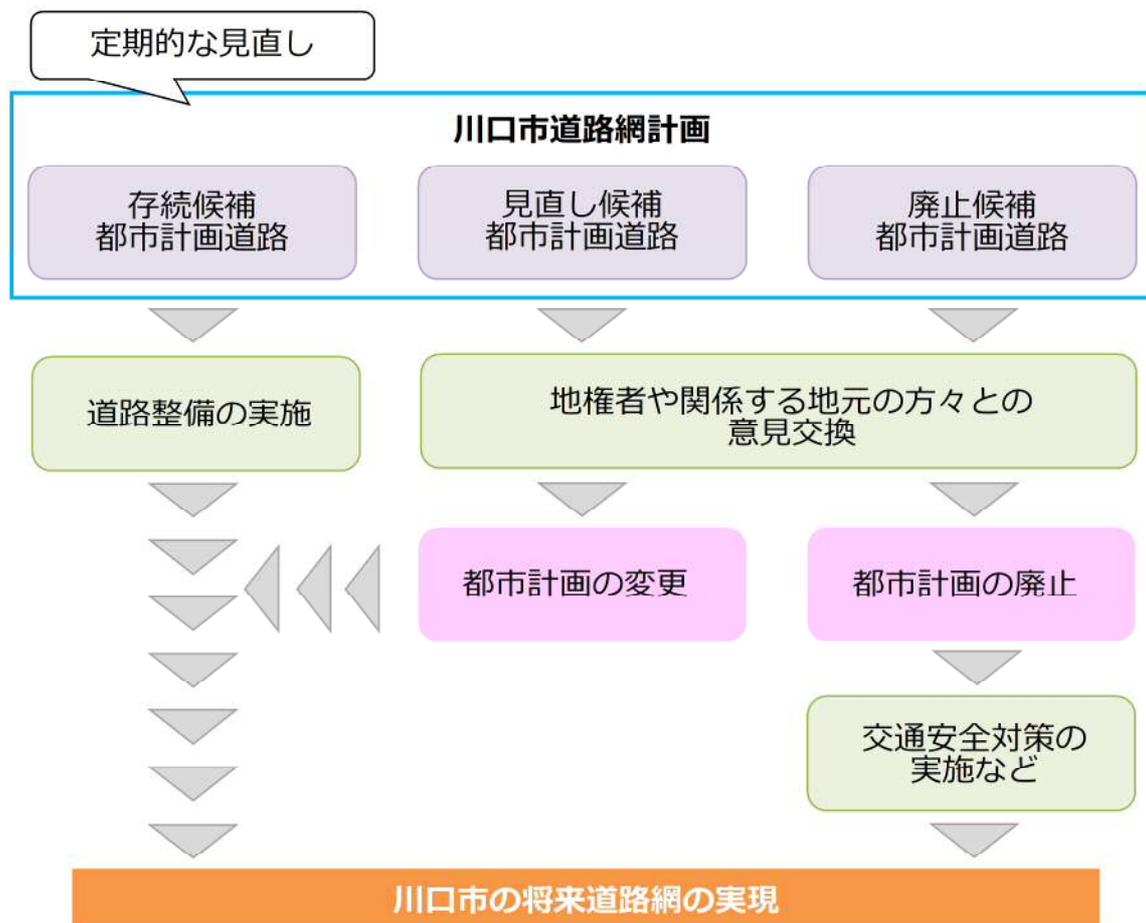


図 7-1 将来道路網実現に向けた流れ

(参考) 将来道路網を構成する道路

| 路線名称 | (参考) 都市計画道路 |
|------------------|---|
| 高速道路 | |
| 高速外環状道路 | 高速外環状道路 |
| 東北自動車道 | 都市高速道路川口線 |
| 国道 | |
| 国道 122 号 | 日光東京線 |
| 国道 298 号 | 外環状道路 |
| 県道(主要地方道) | |
| さいたま川口線(1号) | 大宮東京線 |
| さいたま草加線(34号) | 浦和草加線 大宮東京線 本蓮通り線 末広新郷線 峯東通り線 |
| 川口上尾線(35号) | 大宮川口線 |
| 台東川口線(58号) | 大宮東京線 |
| 練馬川口線(68号) | 川口戸田線 |
| 川口停車場線(89号) | 本町通り線 |
| 県道(一般県道) | |
| 吉場安行東京線(103号) | 石神長蔵線 浦和東京線 |
| 川口草加線(104号) | 元郷弥平線 |
| さいたま鳩ヶ谷線(105号) | 新井宿石神線 大宮鳩ヶ谷線 |
| 東京鳩ヶ谷線(106号) | 上青木舎人線 |
| 東京川口線(107号) | 川口王子線 |
| 川口蕨線(110号) | 西川口停車場蕨線 本町西川口停車場線 |
| 蕨桜町線(111号) | 蕨流山線 |
| 越谷川口線(161号) | 新井宿駅前通り線 安行新栄町線 |
| 大間木蕨線(235号) | 伊刈東浦和線 蕨芝線 南浦和前川線 |
| 足立川口線(239号) | 岩槻東京線 |

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| 金明町鳩ヶ谷線(328号) | — |
| 根岸本町線(332号) | 環状中央通り線 中央通り線 青木神戸線 |
| 東大門安行西立野線 (381号) | 浦和東京線 東川口北通り線 戸塚安行線 |
| 市道(幹線) | |
| 第1号線 | 本町西川口停車場線 |
| 第2号線 | 環状本町飯塚線 飯塚宮町線 |
| 第3号線 | 駅前大通り線 |
| 第4号線 | 仲町荒川堤防線 |
| 第5号線 | 北町西中学校線 |
| 第6号線 | 西川口停車場蕨線 川口停車場蕨線 |
| 第7号線 | 川口停車場西口南線 |
| 第8号線 | 善光寺荒川線 |
| 第9号線 | 川口神社東脇通り線 |
| 第10号線 | 本町元郷線 元郷弥平線 |
| 第12号線 | — |
| 第13号線 | 元郷弥平線 |
| 第14号線 | — |
| 第15号線 | — |
| 第16-1号線 | 仁志町領家町線 |
| 第17号線 | 仁志町領家町線 |
| 第18号線 | 戸田草加線 |
| 第19号線 | — |
| 第20号線 | 末広新郷線 八間通り線 環状八間通り線 環状栄町飯塚町線 |
| 第21号線 | — |
| 第22号線 | 本町小学校裏通り線 |

| 路線名称 | (参考) 都市計画道路 |
|---------|---------------------|
| 第 23 号線 | 駅前六間通り線 元郷駅六間通り線 |
| 第 24 号線 | 本町青木線 青木神戸線 |
| 第 25 号線 | 川口王子線 |
| 第 26 号線 | 青木神戸線 |
| 第 27 号線 | 朝日南鳩ヶ谷線 |
| 第 28 号線 | 戸田草加線 |
| 第 29 号線 | 西川口停車場西口線 |
| 第 30 号線 | 川口蕨線 |
| 第 31 号線 | 西川口停車場上青木線 |
| 第 32 号線 | 上青木舎人線 |
| 第 33 号線 | 上青木東西線 |
| 第 34 号線 | 前川大通り線 |
| 第 35 号線 | — |
| 第 36 号線 | 蕨芝線 |
| 第 37 号線 | 蕨芝峰町線 (一部蕨市) |
| 第 38 号線 | 蕨芝線 |
| 第 40 号線 | 南浦和前川線 差間中央線 |
| 第 42 号線 | 前川観音通り線 |
| 第 43 号線 | 芝神根線 |
| 第 45 号線 | — |
| 第 46 号線 | 青木神戸線 |
| 第 49 号線 | 南浦和越谷線 |
| 第 50 号線 | 南浦和越谷線 |
| 第 52 号線 | 戸塚新栄町線 健康福祉村戸塚線 |
| 第 53 号線 | 戸塚東通り線 |
| 第 54 号線 | — |
| 第 55 号線 | 戸塚差間線 |
| 第 56 号線 | 戸塚差間線 |
| 第 57 号線 | 戸塚差間線 |
| 第 58 号線 | 東川口駅南通り線 西立野戸塚線 |

| | |
|-----------------|------------------|
| 第 59 号線 | 浦和東京線 |
| 第 60 号線 | 浦和東京線 |
| 第 62 号線 | 新郷草加線 |
| 第 63 号線 | 東本郷榛松線 |
| 第 65 号線 | 朝日町新郷線 |
| 第 66 号線 | 新郷南通り線 |
| 第 67 号線 | 末広新郷線 |
| 第 69 号線 | — |
| 第 70 号線 | 戸塚安行線 |
| 第 76 号線 | 大宮川口線 |
| 第 77 号線 | 新郷南通り線 |
| 第 78 号線 | 南浦和越谷線 |
| 第 79 号線 | 浦和東京線 |
| 第 80 号線 | 浦和東京線 |
| 第 81 号線 | 石神長蔵線 |
| 第 82 号線 | 本町元郷線 |
| 第 85 号線 | 新井宿駅前通り線 |
| 第 86 号線 | 元郷駅六間通り線 |
| 第 87 号線 | 川口元郷駅東通り線 |
| 第 88 号線 | 芝神根線 |
| 第 91 号線 | 里東通り線 |
| 第 94 号線 | 末広新郷線 |
| 第 95 号線 | 朝日町新郷線 |
| 第 96 号線 | 戸田草加線 |
| 第 97 号線 | 朝日南鳩ヶ谷線 |
| 第 98 号線 | 上青木舎人線 |
| 第 104 号線 | 朝日町新郷線 |
| 第 111 号線 | 鳩ヶ谷駅東口駅前通り線 |
| 第 112 号線 | 坂下駅前通り線 里上青木線 |
| 第 113 号線 | 南鳩ヶ谷駅東口駅前通り線 |
| 第 114 号線 | 上青木東西線 里上青木線 |
| 市道(幹線以外) | |
| 横曽根第 112 号線 | 駅前大通り線 |
| 横曽根第 123 号線 | 飯塚町川口2丁目線 |

| 路線名称 | (参考) 都市計画道路 |
|---------------|----------------|
| 中央第 46 号線 | 本町青木線 |
| 新郷第 180 号線 | 新郷南通り線 |
| 新郷第 221 号線 | — |
| 南平第 425 号線 | — |
| 戸塚第 428 号線 | 戸塚東通り線 |
| 神根第 555 号線 | 新井宿駅前通り線 |
| 青木第 452 号線 | — |
| 青木第 306 号線 | |
| 青木第 248 号線 | |
| 鳩ヶ谷第 719 号線 | 南鳩ヶ谷駅西口駅前通り線 |
| 鳩ヶ谷第 721 号線 | |
| 区画整理事業による幹線道路 | 石神南通り線 |
| 区画整理事業による幹線道路 | 石神戸塚線 |
| 区画整理事業による幹線道路 | 石神境町線 |

| | |
|---------------|---------|
| 区画整理事業による幹線道路 | 伊刈通り線 |
| 新郷第 731 号線 | 榛松通り線 |
| 区画整理事業による幹線道路 | 新堀榛松線 |
| 区画整理事業による幹線道路 | 峯榛松線 |
| 区画整理事業による幹線道路 | 東本郷新堀線 |
| 区画整理事業による幹線道路 | 里西通り線 |
| 区画整理事業による幹線道路 | 境町藤八線 |
| 区画整理事業による幹線道路 | 安行藤八線 |
| 戸塚第 736 号線 | 東川口大門線 |
| 戸塚第 738 号線 | |
| 戸塚第 655 号線 | 東川口駅越谷線 |
| 戸塚第 597 号線 | |
| 戸塚第 570 号線 | |

川口市道路網計画

発行日 令和3年3月

企画・編集 川口市 都市計画部 都市計画課

発行者 川口市

〒332-8601

住所 川口市青木2丁目1番1号

TEL (048) 258-1110 (大代表)