

都市計画変更説明資料

越谷都市計画道路3・3・3号

浦和野田線

(元荒川工区)

埼玉県



越谷市



令和3年3月

浦和野田線（元荒川工区）の都市計画変更の内容について、地域の皆様に会場にて説明会を開催することを考えておりましたが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う「緊急事態宣言」の発令を受け、ホームページ上へ資料を掲載し、ご理解をいただくとともに、質問等を頂戴する形とさせていただきます。

1. これまでの説明会

浦和野田線の必要性や整備の方針等を説明し、地域の皆さまの御意見を伺うため、地区毎にのべ14回の説明会を実施。

平成30年～令和2年

北越谷地区	:計6回	のべ569名	
荻島地区	:計6回	のべ243名	
神明町二丁目	:計2回	のべ64名	合計876名

■これまでの説明会の資料、質疑応答について
越谷県土整備事務所ホームページ：

<http://www.pref.saitama.lg.jp/soshiki/b1011/index.html>



2. 前回の説明会でお示した整備方針

- ①浦和野田線(8.3km)で未着手である元荒川工区を早期に整備
- ②浦和野田線(元荒川工区)(1.3km)を河川に影響のない左岸ルートで整備
- ③令和2年度から都市計画変更手続きに着手し、変更後、事業に着手

浦和野田線の未着手区間である元荒川工区1.3kmについて、

事業を進めていくために道路計画の変更に関して、

平成30年度から令和元年度までに地区ごとに説明会を実施してまいりました。

前回の説明会では、道路計画を河川に影響のない左岸ルートに変更することについて説明をさせていただきました。

なお、越谷県土整備事務所ホームページには、今まで行った説明会の資料及び質疑応答を掲載しております。

- 1 道路の概要
- 2 道路の必要性
- 3 都市計画変更の考え方
- 4 今後の進め方

本資料では、これまでの説明会での内容を踏まえ、浦和野田線の概要や必要性を改めてご説明した上で、都市計画変更にあたっての考え方、今後の進め方をご説明いたします。

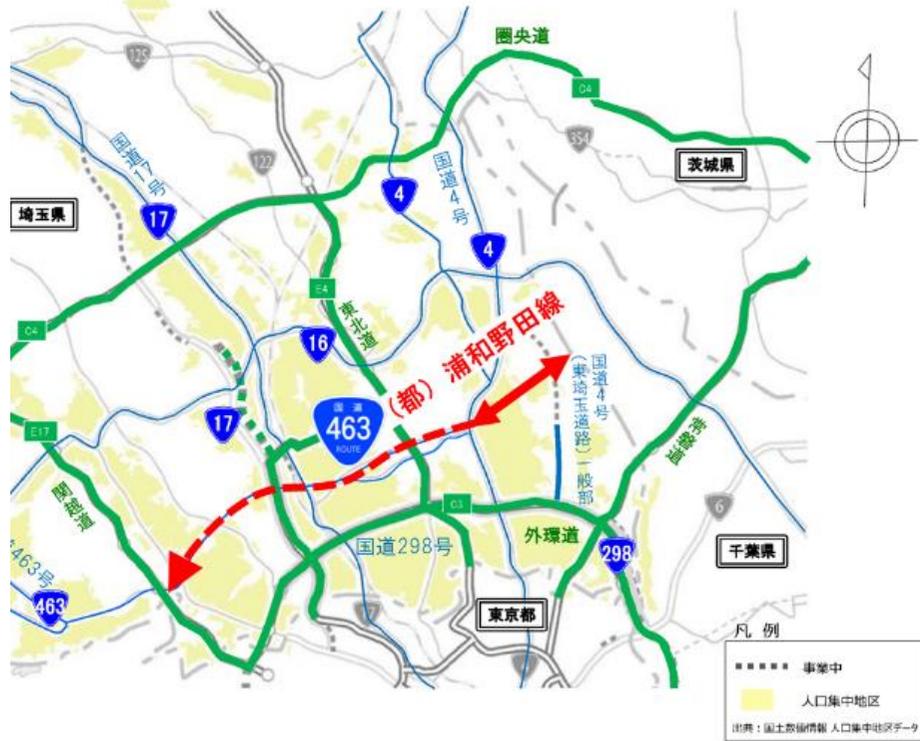
1 道路の概要

1 道路の概要

路線概要

浦和野田線の役割

- ・ 埼玉県と千葉県を結ぶ広域幹線道路
- ・ 埼玉県内では国道463号と接続し、県南西部から南東部地域を横断し、外環道や国道16号を補完する骨格的な道路
- ・ 地域の人やモノの移動を支える大動脈



- ◇ 名称
越谷都市計画道路
3・3・3号浦和野田線
- ◇ 当初決定
昭和34年10月31日
- ◇ 最終決定
昭和63年4月26日
- ◇ 起点
越谷市神明町2丁目
(国道4号・神明町(北)交差点)
- ◇ 終点
松伏町大字金杉字天神
(千葉県境・野田橋)
- ◇ 延長
約8,300m
- ◇ 幅員
25m(現在の都市計画決定幅)

都市計画道路浦和野田線は、県南東部を東西に連絡する
延長8.3 k mの広域幹線道路として、昭和34年10月に
都市計画決定しました。

その後、昭和62年11月に元荒川工区においてルートの一
部を変更するなど、昭和63年4月に決定された計画が、
現在の都市計画となっています。

1 道路の概要

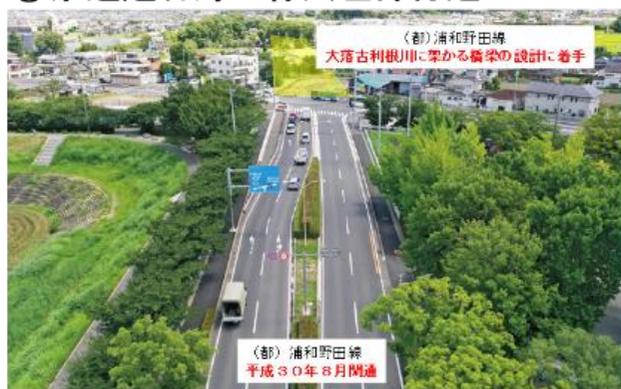
① 国道4号交差部付近



② 東武鉄道交差部付近



③ 県道越谷野田線交差部付近



④ 県道中井松伏線交差部付近



浦和野田線の各区間の状況写真です。

黄色で着色した部分が道路予定地となります。

①、②の写真は、元荒川工区の起点と終点部になります。

③の写真は、平成30年度に開通した大吉区間です。

左が大吉調節池、右がキャンベルタウンとなります。

④の写真は、松伏町の田島南交差点となります。

2 道路の必要性

2 道路の必要性

都市計画道路浦和野田線の必要性

交通

- 広域的な道路網の形成による交通の円滑化
- ・東西方向の移動の円滑化（ネットワークの強化）
 - ・周辺道路の渋滞緩和

安全

- 生活道路の安全確保
- ・地区内の通過車両抑制
 - ・交通事故の抑制

防災

- 大規模災害への備え ～防災力の向上～
- ・避難経路や救護、物資輸送路の確保

地域活性

- まちづくりの促進
- ・人や物の活性化

次の4つの観点から、浦和野田線の整備は必要と考えています。

【交通の観点】

東西方向の移動の円滑化を図るとともに、周辺道路の渋滞緩和を図ります。

【安全の観点】

地区内への通過車両の流入を浦和野田線へ転換することで、事故の抑制や安全で良好な住環境を確保します。

【防災の観点】

災害に強い広い幅員の道路を整備し、安全な避難路や広域的な救護、物資輸送路としての機能を確保します。

【地域活性の観点】

広域幹線道路の整備により、沿線地域にまちづくりの可能性や人や物の活性化が期待されます。

広域的な東西道路 ネットワークの強化

・高速道路や国道のバイパスなど
幹線道路を連絡し千葉県まで至る道路です



圏央道以南における道路ネットワークを示したものです。

東西方向を結ぶ道路は、圏央道、国道16号、外環道がある一方、

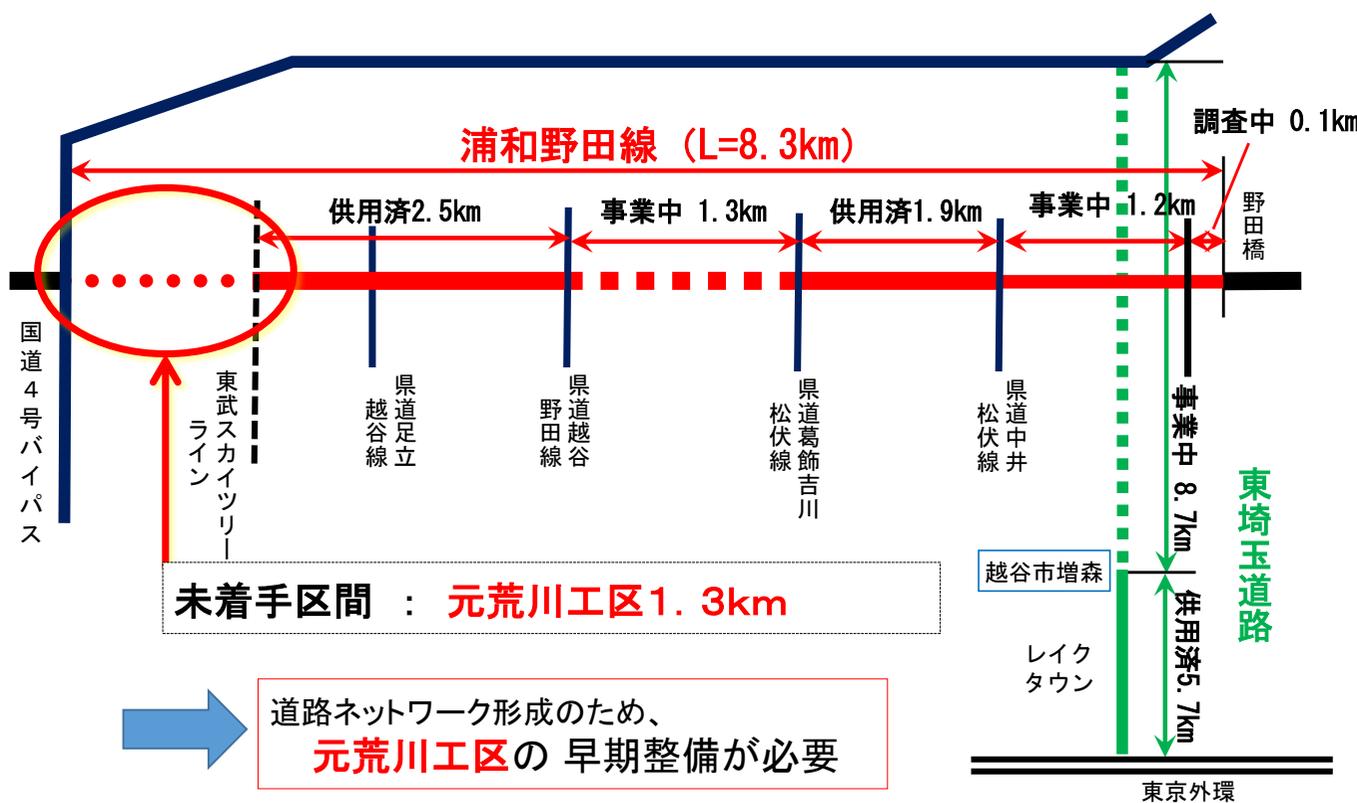
県南東部地域にある国道463号の東側は、

越谷市から千葉県境までのネットワークが完成していません。

このため、浦和野田線の整備を行い、東西道路ネットワークの

強化を図る必要があります。

広域的な東西道路 ネットワークの強化



県南東部地域の東西ネットワーク強化を図るため、

国道4号バイパスから千葉県境である野田橋までの整備を
順次、行っています。

全体延長8.3 kmのうち、未着手区間は元荒川工区の1.3 kmと
なります。

他の区間や東埼玉道路の整備状況を踏まえて、本区間も整備を
推進する必要があります。

周辺道路の渋滞緩和



北越谷周辺にて交通渋滞が発生

主要渋滞エリア：



都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

主要渋滞区間：



交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

- ①北越谷停車場線
神明町～神明町二丁目
- ②足立越谷線
越ヶ谷～大沢

主要渋滞箇所：



(出典：首都圏渋滞ボトルネック対策協議会)

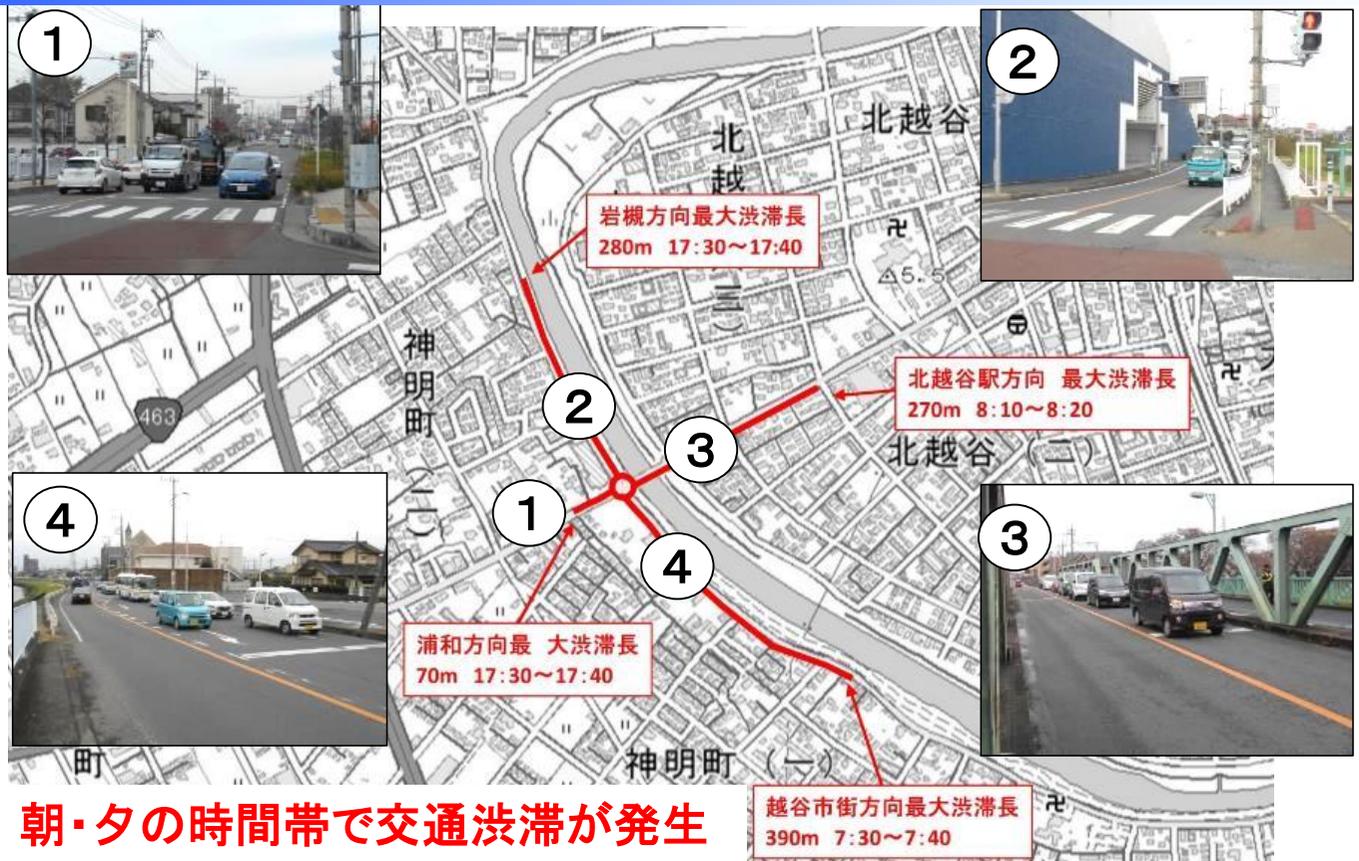
北越谷地区周辺の交通混雑状況を示したものです。

県道北越谷停車場線や県道足立越谷線沿いに渋滞が発生している状況です。

ピンクの点線の浦和野田線元荒川工区を整備することにより、主な交通が転換され、北越谷地区周辺の道路渋滞が緩和されることが見込まれます。

なお、主要渋滞エリア、主要渋滞区間、主要渋滞箇所については、平成23年の自動車の走行速度や位置情報のデータ、平成24年のパブリックコメントの結果から抽出したものです。

神明町2丁目交差点における交通状況



朝・夕の時間帯で交通渋滞が発生

北越谷停車場線の神明町2丁目交差点は、朝・夕の時間帯で交通渋滞が発生しています。（平成30年11月調査）

渋滞対策として、令和2年11月に信号機のサイクルを変更し、各方面の渋滞が以前より緩和されましたが、神明町2丁目交差点の交通渋滞をさらに改善するためには、浦和野田線の整備が必要です。

北越谷駅周辺における通過車両の流入状況



東武鉄道高架下に横断車両が集中



通行の支障



東武鉄道高架下の横断箇所

北越谷駅周辺の東武鉄道の高架下における交通状況です。

東武鉄道を横断する多くの通過車両が流入しています。

このため、歩行者や自転車の通行には大変危険な状況と

なっています。

生活道路の安全性向上

北越谷周辺の事故発生状況（2016.1-2019.9）埼玉県警察HP



箇所①

箇所①

東武鉄道横断道路周辺にて、事故が発生

箇所②

生活道路にて、事故が発生

事故の多くが、自動車関連によるもの



... 事故発生箇所

浦和野田線へ通過交通が転換し、事故を抑制

北越谷駅周辺では、交通事故が多発している状況です。

浦和野田線の整備により、周辺の生活道路への通過車両の流入が減少するため、事故の抑制効果も期待されます。

併せて、安全で良好な居住環境が確保できます。

大規模災害への備え ～防災力の向上～

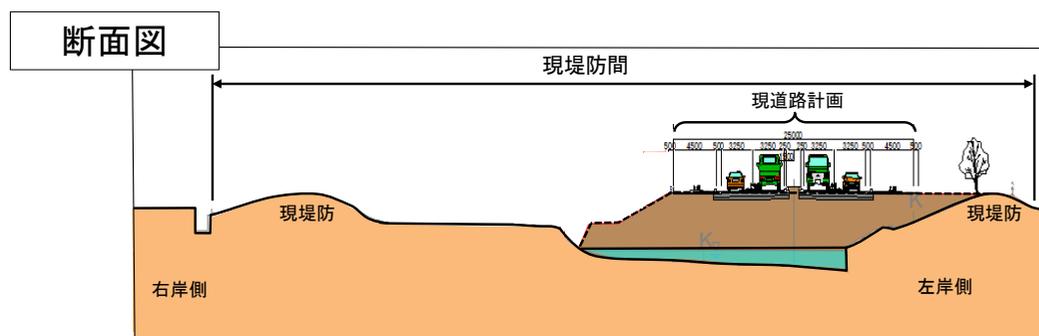


3 都市計画変更の考え方

道路の構造（標準横断）	①
道路の線形	②～④
出津橋付近の道路構造	⑤
（都）大間野南荻島線の変更	⑥
交差点の改良	⑦～⑧
計画道路の横断箇所	⑨
環境調査	⑩～⑫

3 都市計画変更の考え方

現在の都市計画ルート (S62決定)



現在の都市計画線では河川の中に道路をつくることになる
⇒河川断面を阻害(水の流れを阻害)するため実現が困難

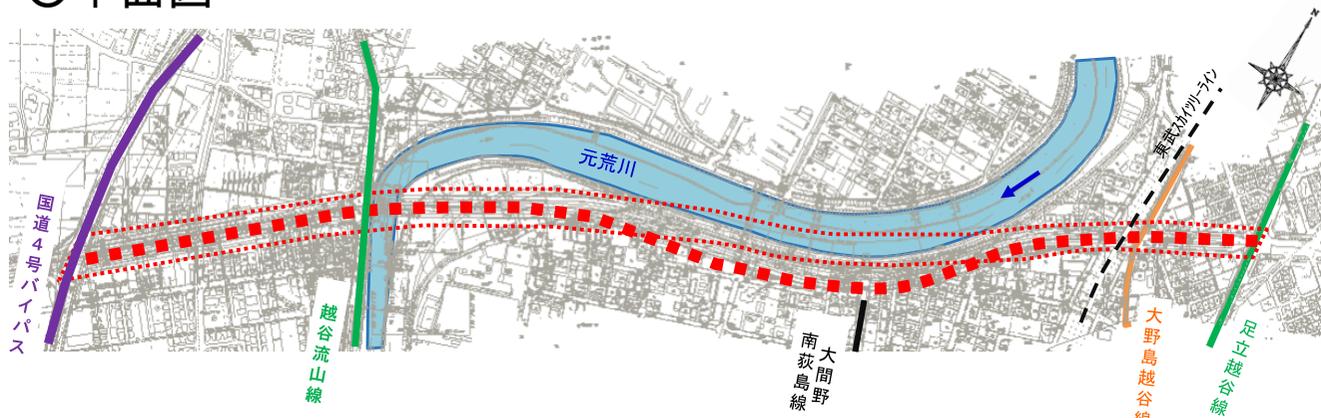
赤い点線で示したのが、昭和62年に決定した都市計画ルートです。河川の改修と併せて道路の整備を行う計画であったため、一部が河川の中を通るルートとなっています。

現在の河川は、計画の流量を流すことができ良好な自然環境と景観を形成しているため、現在では現況を変更しない計画となっています。

3 都市計画変更の考え方

前回説明会でお示した都市計画変更ルート该案（左岸平面案）

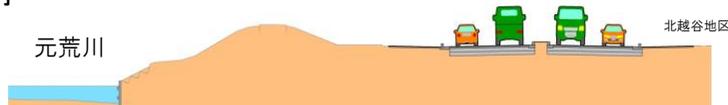
○平面図



【左岸ルートとする考え方】

- 主要道路とのネットワークが確保される
- 河川への影響が少ない
- 沿道から道路へのアクセス性に関して有利
- 経済性が有利

○横断図



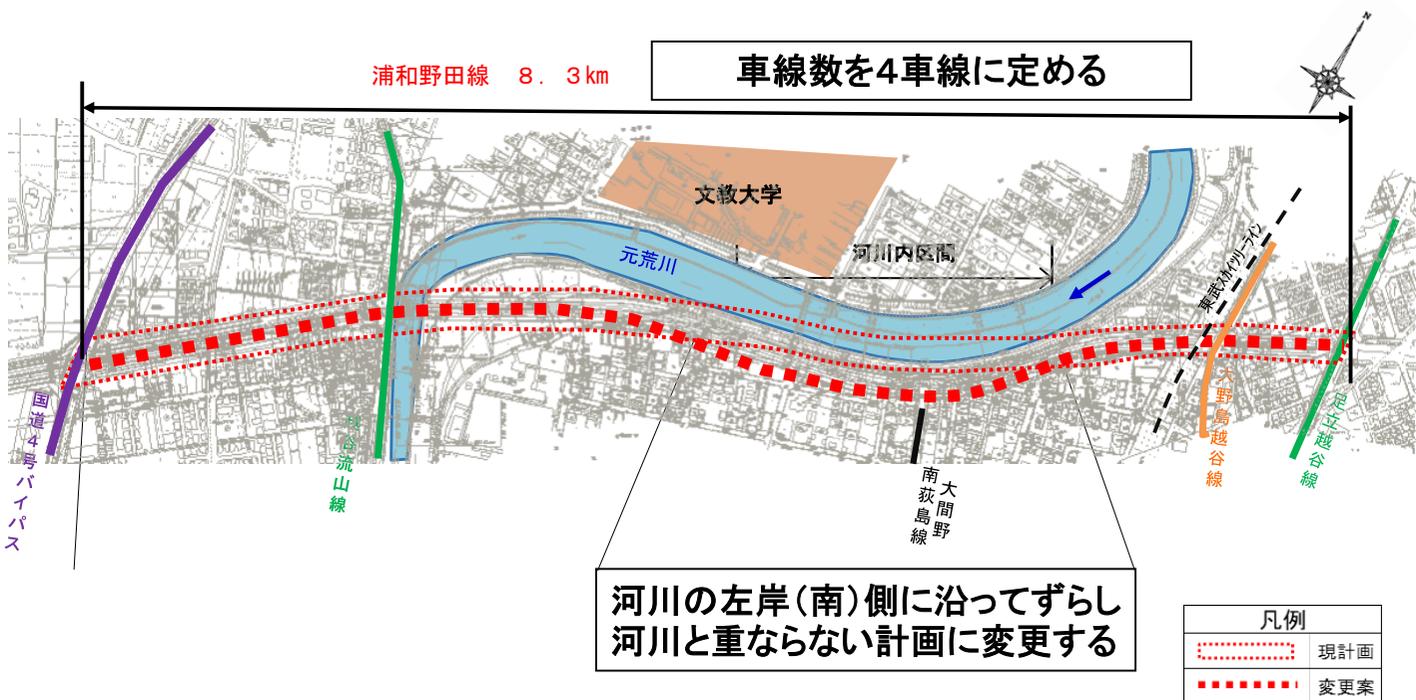
左岸平面案は国道4号、県道越谷流山線、都市計画道路大間野南荻島線、県道大野島越谷線と接続可能なため、主要道路とのネットワークが確保できます。

また、高架構造と比較しても日照や景観に対して影響が小さくなります。トンネルなどの構造と比較しても、沿道からの道路へのアクセス性に関して有利であり、経済性からも有利になります。

河川への影響（動物、植物等）では、道路を河川の左岸側（南側）にずらし、河川と重ならない計画とするため、道路整備に伴う河川環境の改変が限定的になります。

3 都市計画変更の考え方

都市計画変更の概要



都市計画変更の概要につきましては、

出津橋周辺から東武スカイツリーライン付近までの区間において、元荒川の左岸（南）側に沿って道路の線形をずらし、元荒川に道路区域が重ならない計画に変更します。

その他の区間については、区域や幅員は変更しません。

都市計画法の改正により定めることとなった車線数については、浦和野田線全体（8.3 km）を4車線に定めます。

3 都市計画変更の考え方



浦和野田線の変更イメージです。

東武スカイツリーライン側から、さいたま市方面を示しています。

元荒川の左岸（南）側に沿って、道路の線形をずらし河川と重ならない計画とします。

①道路の構造（標準横断）

【基本的な考え方】

道路幅員、車線数は、埼玉県条例の規定により決定。

【幅員構成】

車道 $W=3.25\text{ m}$

路肩 $W=0.5\text{ m}$

歩道 $W=4.5\text{ m}$

【供用区間の状況】

栄進中横断歩道橋から東側を望む



【幅員構成（イメージ）】

25.0

単位：m



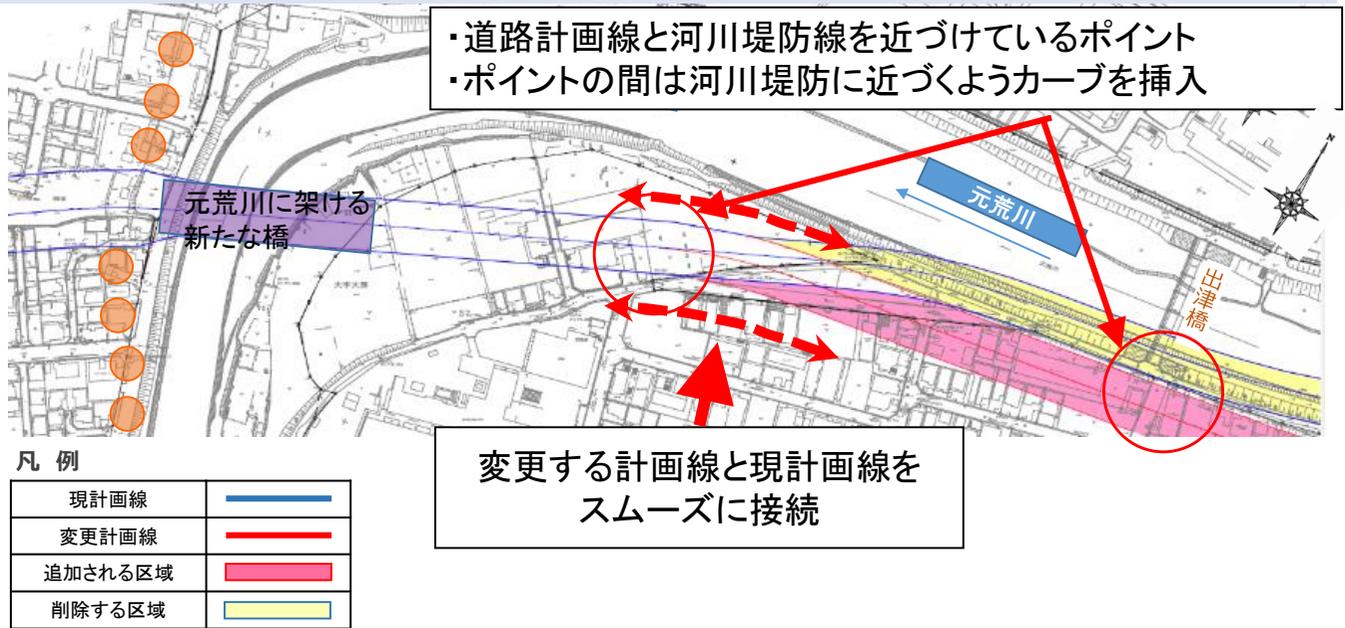
道路の構造につきましては、「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」により、道路幅員や車線数などを決定します。浦和野田線は、4車線の車道と両側に歩道を設置し、標準幅員が25mの道路となります。

②道路の線形（元荒川から出津橋）

[基本的な考え方]

(1) 走行性を損なわないよう現在の都市計画線に擦り付ける。

現在の都市計画線と河川堤防をコントロールポイント（配慮すべき施設等）として、道路計画線と河川敷きが重ならないようにした上で、走行性を損なわないよう車がスムーズに走れる道路の計画とする。



道路の線形は、元荒川から出津橋までの区間について、元荒川に重ならないようルート変更した道路線形を現在の都市計画線に擦り付けます。

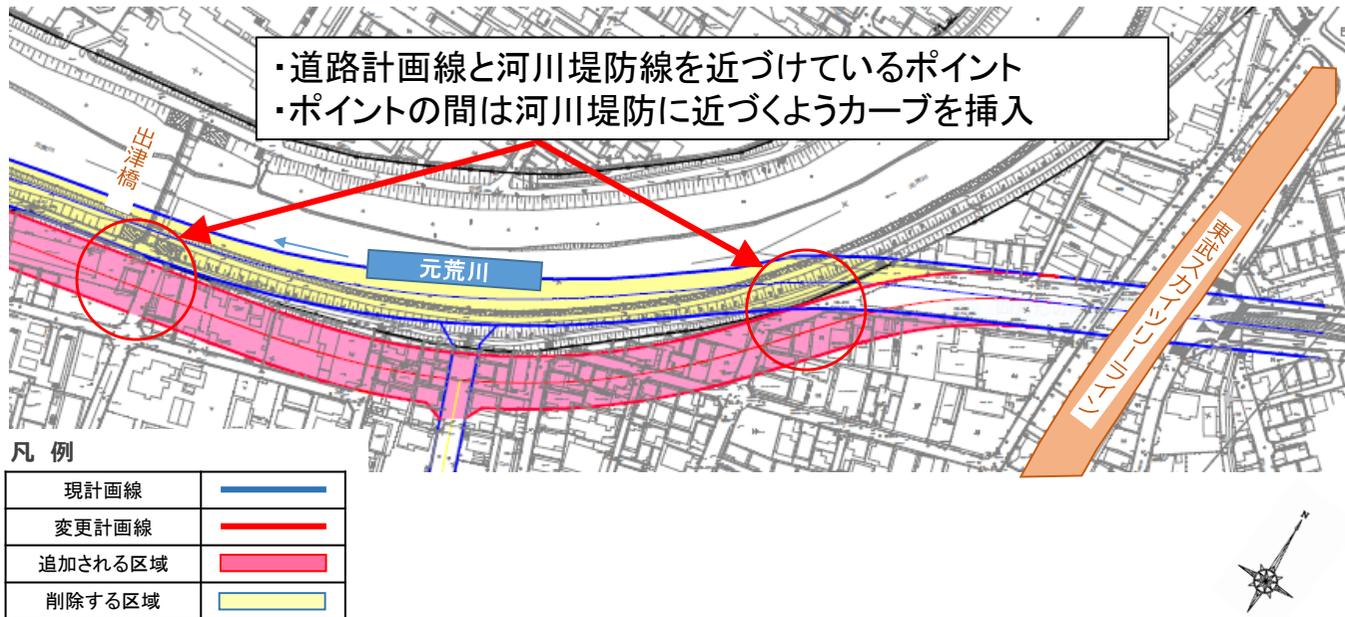
また、浦和野田線の道路の高さはできるだけ住宅地等との高低差が生じないように計画し、沿道から浦和野田線へのアクセスができるように計画します。

③道路の線形（出津橋から東武スカイツリーライン）

[基本的な考え方]

(1) 道路と河川を可能な限り近づけ住宅地の用地取得面積を少なくする。

河川堤防をコントロールポイント（配慮すべき施設等）として、道路計画線と河川敷きが重ならないようにした上で、走行性を損なわないよう車がスムーズに走れる道路の計画とする。



出津橋から東武スカイツリーラインまでの区間について、道路が元荒川に重ならない線形とします。

また、道路と河川を可能な限り近づけ、住宅地の用地取得面積を少なくするような線形とします。

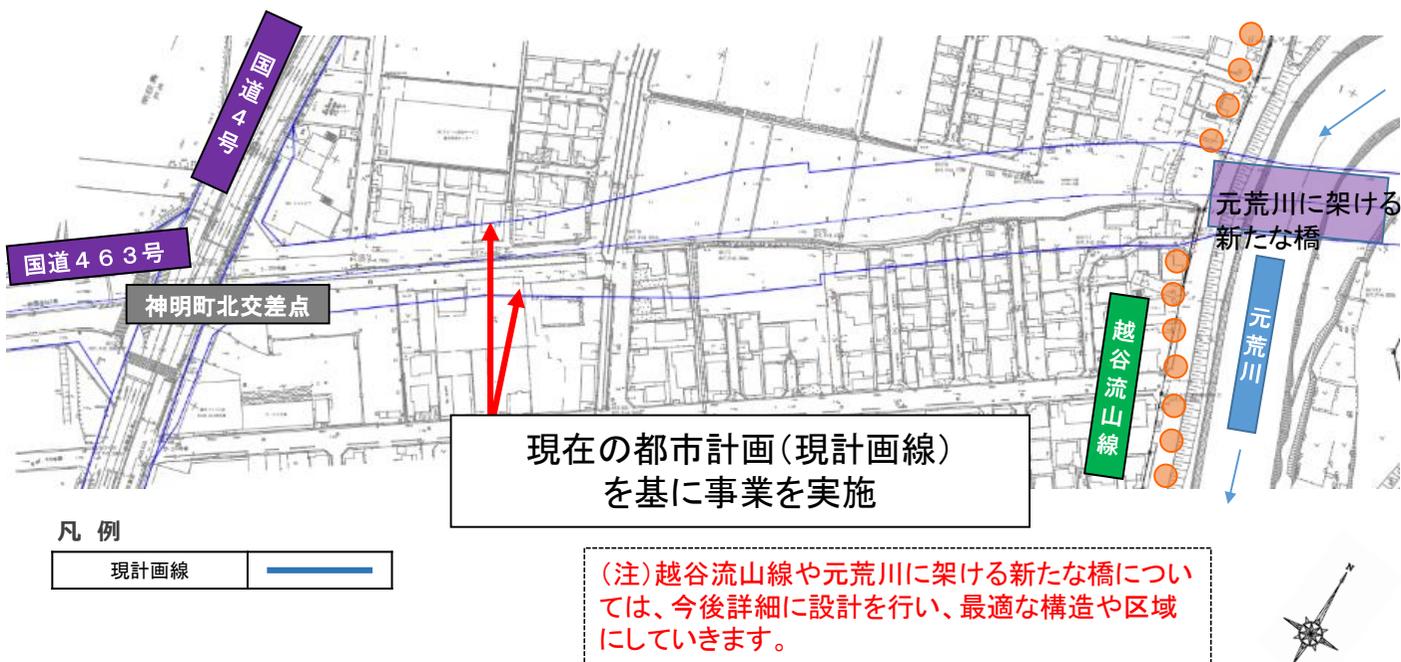
なお浦和野田線の道路の高さはできるだけ住宅地等との高低差が生じないように計画し、沿道から浦和野田線へのアクセスができるように計画します。

④道路の線形（国道4号から元荒川）

[基本的な考え方]

(1) 都市計画の区域は変更しない

現在の都市計画を基に今後詳細な検討を行い事業を実施していく。



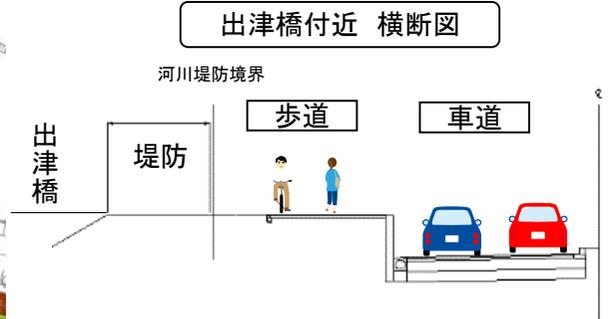
国道4号から元荒川までの区間については、浦和野田線の都市計画の区域は変更しません。現在の都市計画を基に、今後詳細な検討を行い事業を実施していきます。

なお、県道越谷流山線の道路線形や交差点、元荒川に架ける新たな橋については、今後詳細な検討を行い、最適な構造や区域にしていきます。

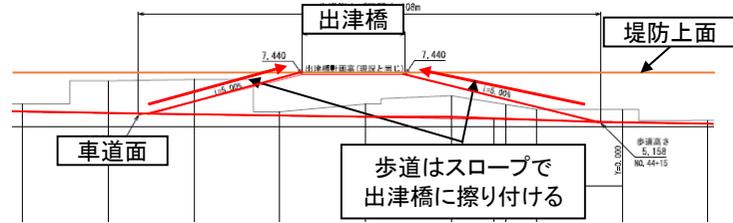
⑤ 出津橋付近の道路構造

[基本的な考え方]

- (1) 道路を河川に可能な限り近づける。
- (2) 歩道を車道から分離し出津橋の高さに擦り付ける。



出津橋付近 縦断面図



(注) 出津橋の位置や構造については、
越谷市が今後詳細に設計を行い、検討します。

出津橋付近の道路構造については、浦和野田線と出津橋を接続する計画としています。

現時点では、浦和野田線の歩道部をスロープ形状で出津橋に接続する計画としていますが、今後も出津橋の構造や位置などについて、検討を進めていきます。

⑥ 関連する(都)大間野南荻島線の変更(市決定)

[基本的な考え方]

(1) 大間野南荻島線は、浦和野田線と平面で交差する

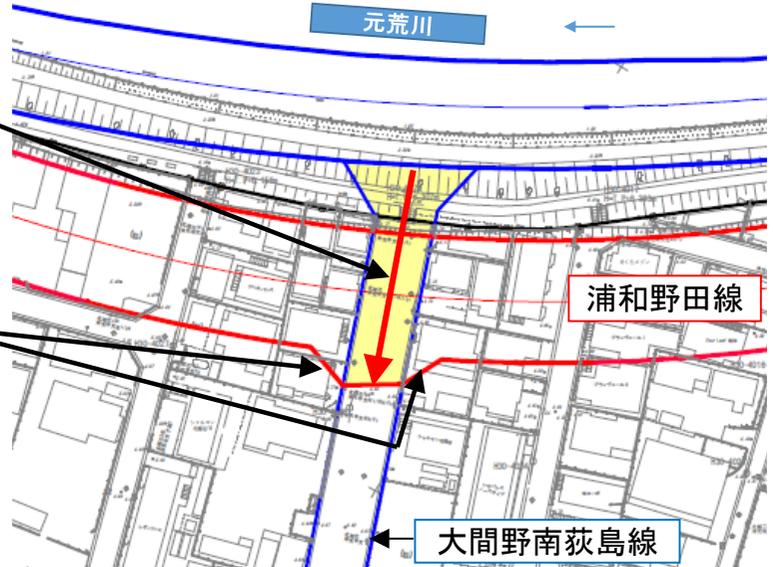
- ・浦和野田線の線形変更に伴い交差する箇所が変わり、(都)大間野南荻島線の延長を短くする。
- ・交差点の隅切りを浦和野田線側に設置する。

・交差点位置の変更に併せ、延長が短くなります。

・隅切りの区域を浦和野田線に設置します。

凡例

現計画線	
変更計画線	
削除する区域	



大間野南荻島線は、浦和野田線の線形が変更されることに伴い、交差する箇所が変わり延長が短くなります。

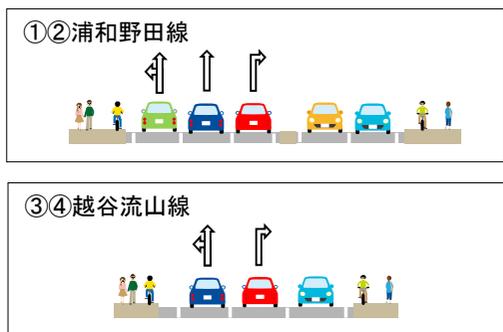
また、交差点の隅切りの区域を浦和野田線に設置します。

浦和野田線の都市計画変更手続きに併せて、越谷市において大間野南荻島線の変更を進めていきます。

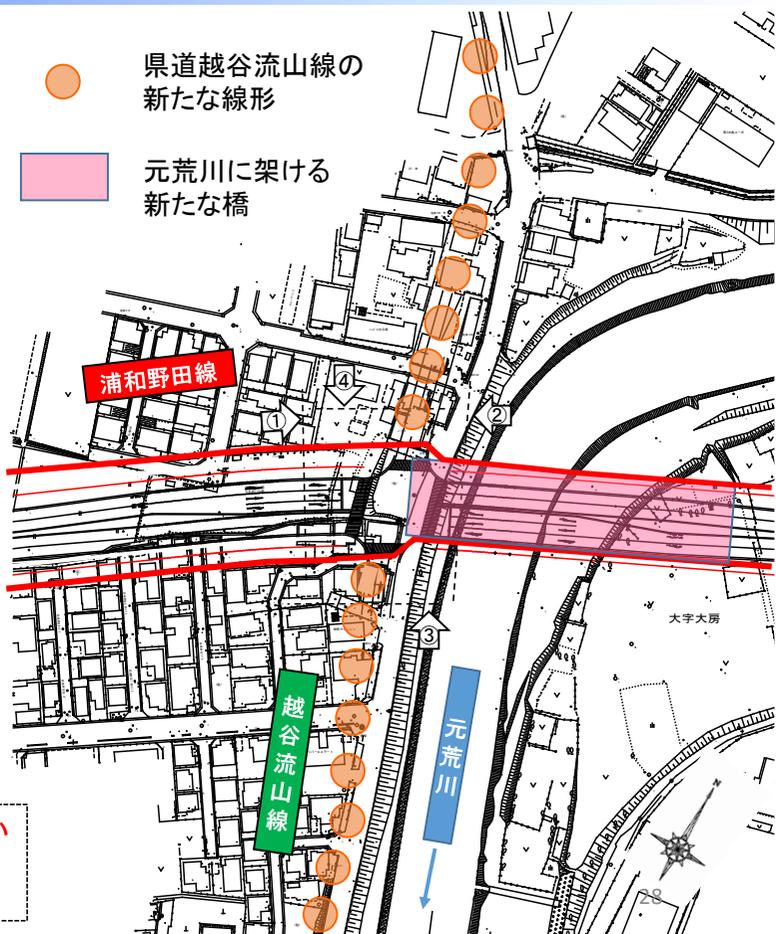
⑦交差点の改良（県道越谷流山線交差点）

【基本的な考え方】

- (1) 元荒川に新たな橋を架けるとともに浦和野田線と平面交差できるように交差位置と越谷流山線の道路線形を変更する
- (2) 越谷流山線の見通しをよくするため線形を直線的にする
- (3) 越谷流山線にも右折帯を設置する



(注)越谷流山線や元荒川に架ける新たな橋については、今後詳細に設計を行い、最適な構造や区域にしていきます。



浦和野田線の整備の中で、元荒川に新たな橋を架けます。

浦和野田線と県道越谷流山線は、交通面や防災面から道路のネットワークを形成するとともに地域の利便性の向上のため、平面交差できるように交差位置及び越谷流山線の道路線形を変更します。

県道越谷流山線については、見通しを良くするために線形を直線的にするとともに、右折帯を設置します。

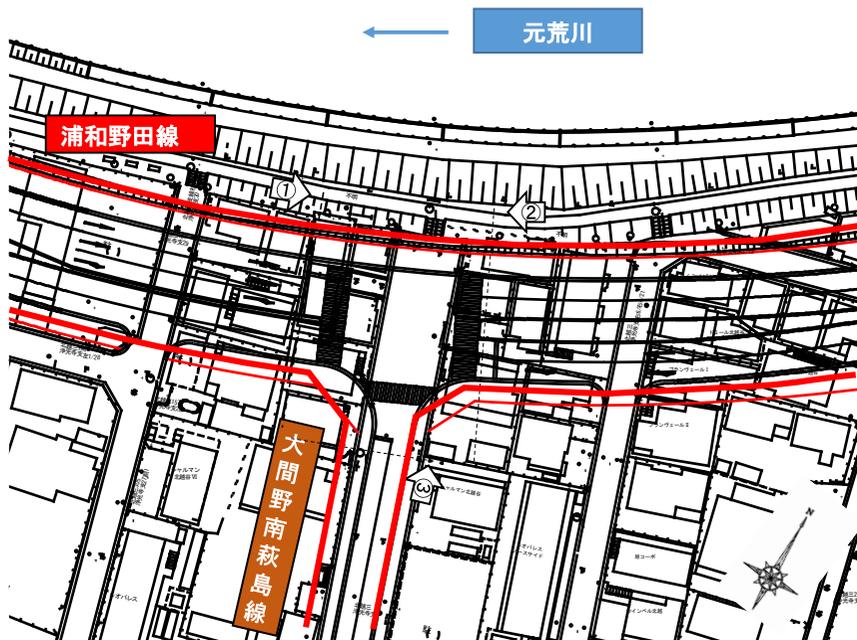
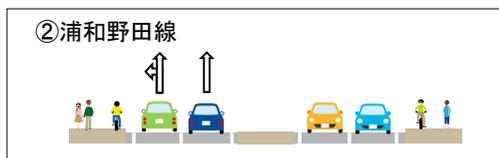
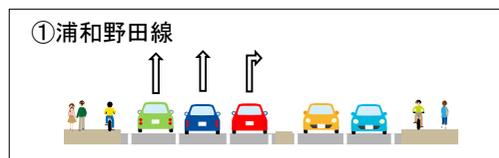
この交差点には、信号機、横断歩道を設置する予定です。

越谷流山線や元荒川に架ける新たな橋については、今後詳細に設計を行い、最適な構造や区域に検討をしていきます。

⑧交差点の改良（(都)大間野南荻島線交差点）

【基本的な考え方】

- (1) 駅方面の右折動線のある浦和野田線に右折帯を設置します。
- (2) 浦和野田線の変更に伴い、大間野南荻島線の延長を短くする。交差点の隅切りの位置を移動する。



浦和野田線と（都）大間野南荻島線は、交通や防災面から道路のネットワークを形成するとともに地域の利便性の向上のため平面で交差します。

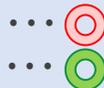
この交差点には、信号機、横断歩道を設置する予定です。

⑨計画道路の横断箇所

[基本的な考え方]

(1) 交差点など横断歩道設置予定箇所

- ⇒ ・都市計画道路及び幹線道路に交差点を設置
- ・利用状況に配慮し、検討中の横断箇所



※信号、横断歩道、右折帯などの交通規制に関わるものは協議中であり、確定したものではありません。

浦和野田線（元荒川工区）における横断箇所ですが、

国道4号、越谷流山線、大間野南荻島線、大野島越谷線は

浦和野田線と平面交差するため、

自動車、自転車、歩行者等の横断ができます。

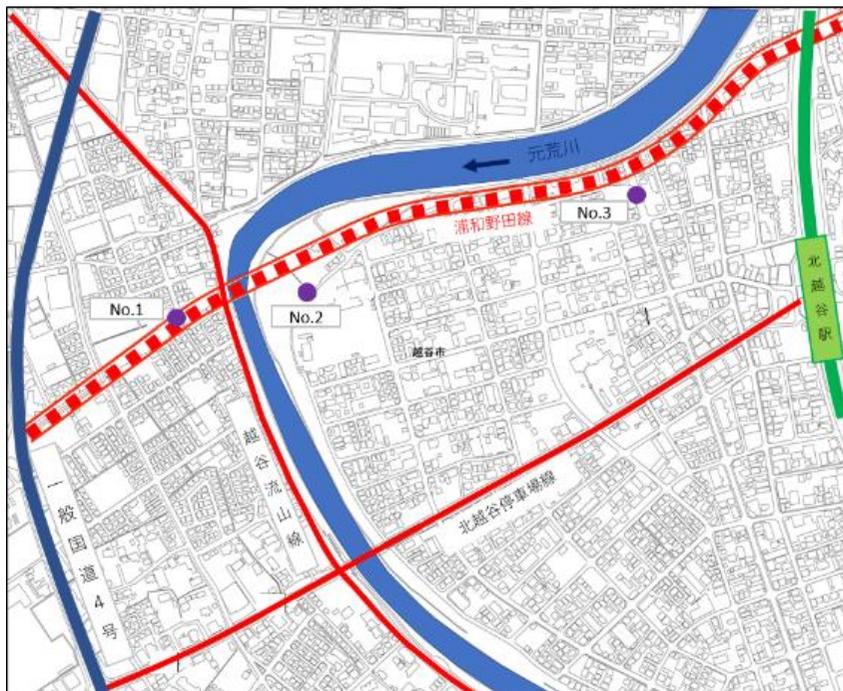
また、出津橋周辺において利用状況を配慮し、横断箇所の検討を進めています。

引き続き、交通管理者等と調整を行ってまいります。

⑩ 生活環境への影響（大気質、騒音、振動）

※浦和野田線は条例等に基づく環境影響評価の対象ではありませんが、自主的に環境に係る影響を調査した結果です。

位置図



[大気質] ⇒ 基準値（環境基準）を下回ります

大気汚染物質	予測地点	予測結果	環境基準
二酸化窒素 (NO ₂)	No.1	0.024ppm	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下。
	No.2	0.026ppm	
	No.3	0.023ppm	
浮遊粒子状物質 (SPM)	No.1	0.045mg/m ³	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下。
	No.2	0.063mg/m ³	
	No.3	0.042mg/m ³	

[騒音] ⇒ 基準値（環境基準）を下回ります

予測地点		予測結果		環境基準	
		昼間	夜間	昼間	夜間
No.1	1.2m	68dB	64dB	70dB	65dB
	4.0m	67dB	63dB		
No.2	1.2m	66dB	62dB		
	4.0m	66dB	62dB		
No.3	1.2m	68dB	64dB		
	4.0m	67dB	63dB		

[振動] ⇒ 基準値（要請限度）を下回ります

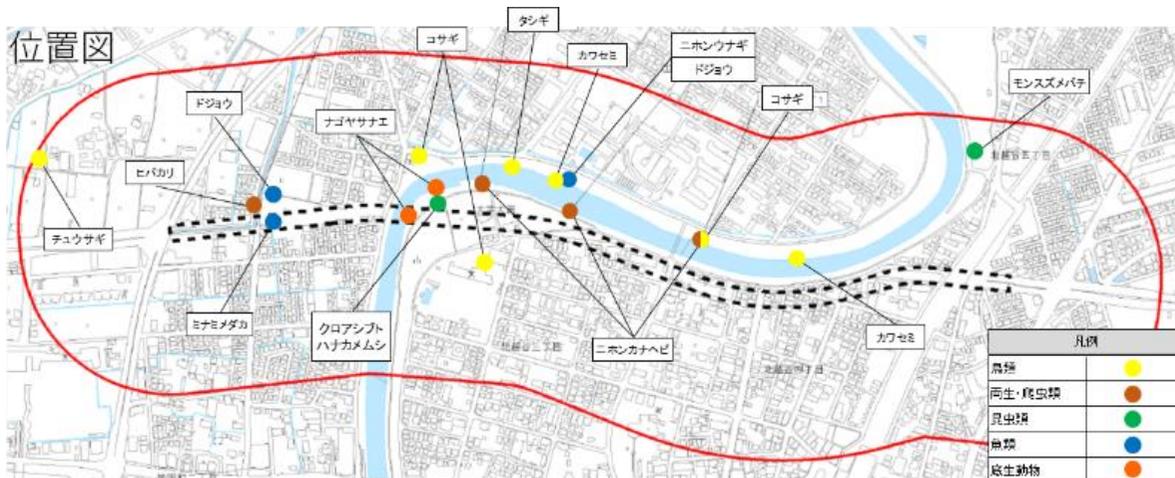
調査地点	予測結果		要請限度	
	昼間	夜間	昼間	夜間
No.1	52dB	47dB	65dB	60dB
No.2	50dB	45dB		
No.3	51dB	46dB	70dB	65dB

浦和野田線は条例等に基づく環境影響評価の対象ではありませんが、同等の方法、基準により調査、検証を実施いたしました。

大気質、騒音、振動について3地点で調査、検証をしたところ、表のとおり各地点で基準を下回る予測結果となりました。

⑪ 自然環境への影響 1 (動物)

※浦和野田線は条例等に基づく環境影響評価の対象ではありませんが、自主的に環境に係る影響を調査した結果です。



[評価] 現地調査で確認された重要種12種については、事業による影響は極めて小さいものです。

項目	重要種名				種数
鳥類	チュウサギ	コサギ	タシギ	カワセミ	4
両生・爬虫類	ニホンカナヘビ	ヒバカリ			2
昆虫類	クロアシト ハナカメムシ	モンスズメバチ			2
魚類	ニホンウナギ	ドジョウ	ミナミメダカ		3
底生動物	ナゴヤサナエ				1
	合計				12

※重要種とは、環境省や県等で指定された基準により選定された希少な動植物です。

また、自然環境への影響について、令和元年11月から令和2年7月までの期間で動物、植物に関して調査、検討を実施しました。

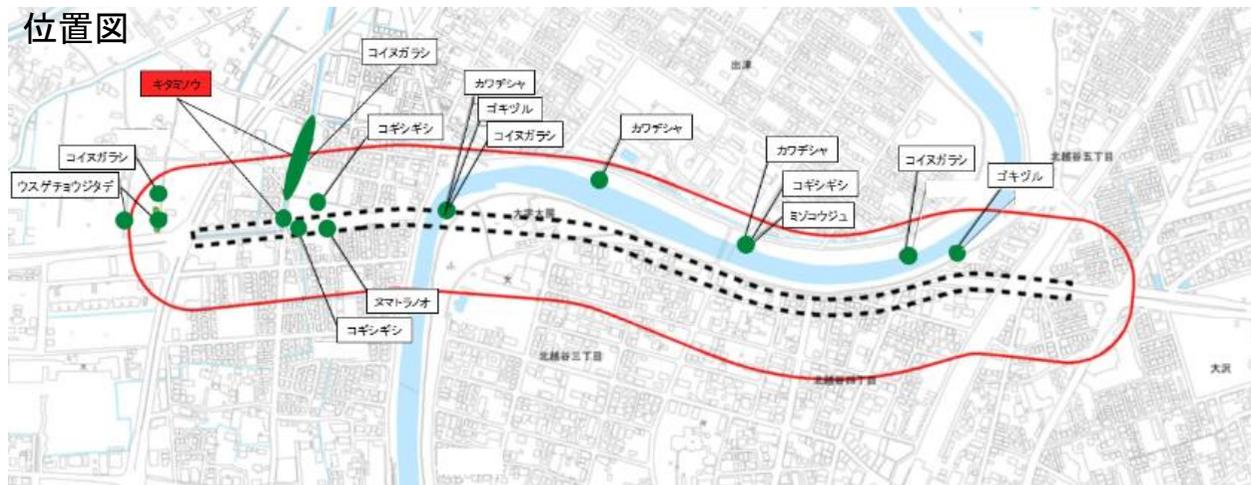
動物に係る現地調査では、道路の周辺地域で重要種12種が確認されました。主要な生息環境の一部は改変されますが周辺地域に生息環境が広く分布することから、事業による影響は極めて小さいと考えています。

また、近隣にあります鴨場についても影響は極めて小さいと考えています。

⑫ 自然環境への影響 2 (植物)

※浦和野田線は条例等に基づく環境影響評価の対象ではありませんが、自主的に環境に係る影響を調査した結果です。

位置図



[評価]

現地調査で確認された重要種8種のうち7種については、事業による影響は極めて小さいものです。キタミソウについては、環境保全措置としてモニタリング等を予定しています。

項目	重要種名		合計
植物	ゴキヅル	ヌマトラノオ	8種
	ウスゲチョウジタデ	カワヂシャ	
	コイヌガラシ	キタミソウ	
	コギシギシ	ミゾコウジュ	

※重要種とは、環境省や県等で指定された基準により選定された希少な動植物です。

植物に係る現地調査では重要種8種が確認されました。

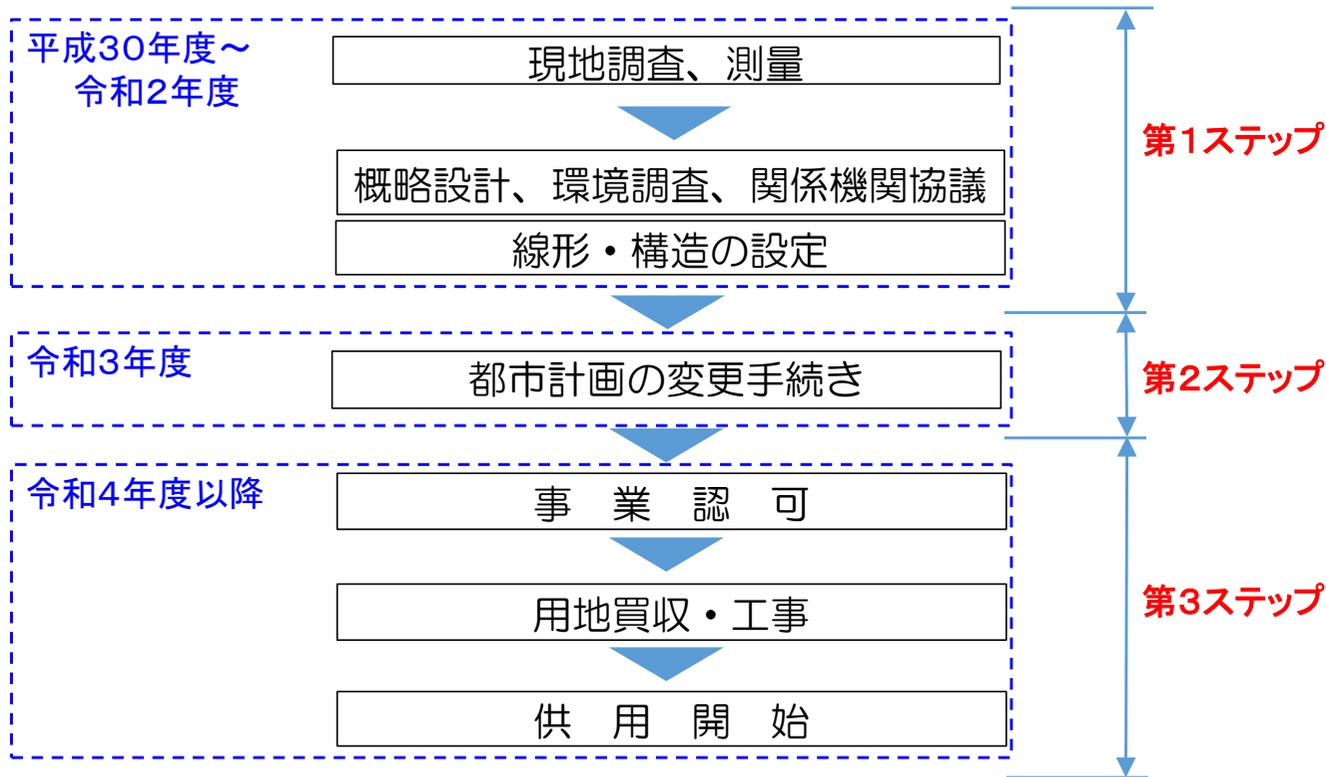
このうち、キタミソウについては環境保全措置として、移植やモニタリング等を検討します。

キタミソウを除く7種については、周辺地域に生息環境が広く分布することから、事業による影響は極めて小さいと考えています。

4 今後の進め方について

4 今後の進め方

◆事業スケジュール

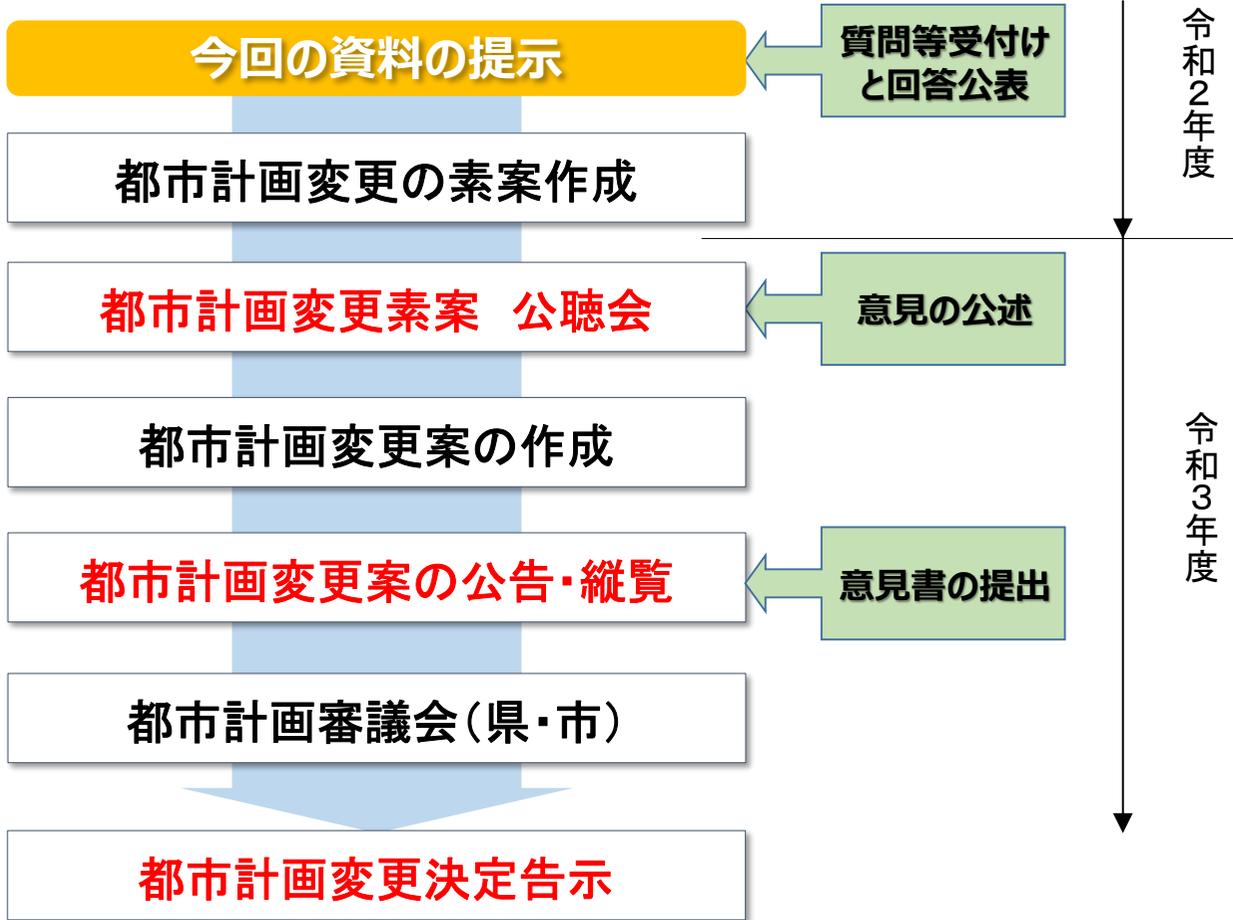


浦和野田線の都市計画変更にあたり、平成30年度から現地調査や道路の線形、構造などを検討してきました。

令和3年度から都市計画変更の手続きを進めていきます。

令和4年度以降、用地測量や建物調査、用地交渉、工事を進めていきます。

都市計画手続きの流れ



今後、今回の資料の提示や公聴会等で、

住民のみなさまのご意見を伺いながら、都市計画の変更案を作成していきます。

次に、都市計画の変更案を公告・縦覧し、越谷市民の方や利害関係者の方から意見書を受付します。

その後、都市計画審議会の審議を経て、都市計画変更の決定を行い、告示します。

今後越谷市で変更を予定している都市計画

埼玉県による浦和野田線の都市計画変更に伴い、越谷市で以下の都市計画変更を予定しております。

用途地域の変更

浦和野田線の道路の形が変わることから、道路沿い等について、用途地域の変更を予定しております。

なお、変更の内容や対象となる地域などの詳細については、後日、説明会などを開催する予定です。

用途地域とは、建築できる建物の種類、用途の制限を定めたルールのことです。

用途地域は大きく分けて、「住居系」、「商業系」、「工業系」の3つに分かれ、地域における住居の環境の保護等のために、地域に応じて指定するものです。

(例) 第一種住居地域、第一種低層住居専用地域等

埼玉県による浦和野田線の都市計画変更に伴い、越谷市で以下の都市計画変更を予定しております。

用途地域の変更

浦和野田線の道路の形が変わることから、道路沿い等について、用途地域の変更を予定しております。

なお、変更の内容や対象となる地域などの詳細については、後日、説明会などを開催する予定です。

用途地域とは、建築できる建物の種類、用途の制限を定めたルールのことです。

用途地域は大きく分けて、「住居系」、「商業系」、「工業系」の3つに分かれ、地域における住居の環境の保護等のために、地域に応じて指定するものです

(例) 第一種住居地域、第一種低層住居専用地域等

お問合せ先

【都市計画道路浦和野田線に関すること】

埼玉県越谷県土整備事務所 道路施設担当

〒343-0813 越谷市越ヶ谷4-2-82

TEL : 048-964-5223 FAX : 048-960-1530

MAIL : q645221e@pref.saitama.lg.jp

ホームページ : <http://www.pref.saitama.lg.jp/soshiki/b1011/index.html>

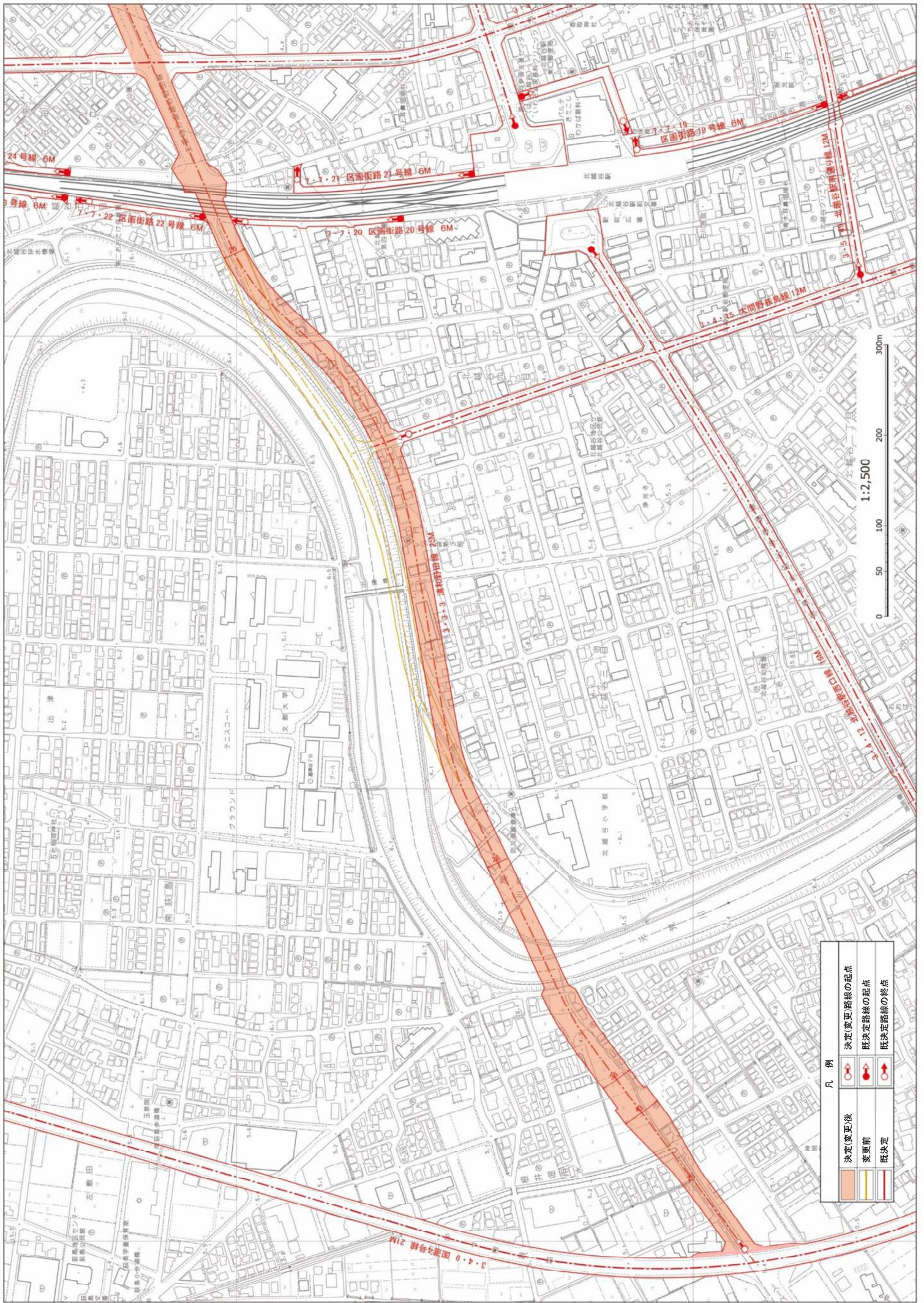


【都市計画道路大間野南荻島線に関すること】

越谷市 建設部道路建設課 TEL : 048-963-9202

【用途地域に関すること】

越谷市 都市整備部都市計画課 TEL : 048-963-9221



凡例

決定(変更)後	決定(変更)路線の起点
変更前	既決定路線の起点
既決定	既決定路線の終点