

八潮市 都市計画道路網構想

令和4年3月
八潮市

都市計画道路網構想

1.	はじめに	1
1-1.	都市計画道路網構想の見直しについて	1
1-2.	本構想の位置づけ	2
1-3.	構想の対象・構想期間	2
2.	現況整理	3
2-1.	八潮市の位置・地勢・沿革	3
2-2.	上位・関連計画の方針に対応した都市計画道路網構想見直しの留意事項	4
2-3.	社会経済情勢から見た交通体系整備上の課題	6
2-4.	交通実態から見た交通体系整備上の課題	9
3.	都市計画道路網構想見直しの方針	13
3-1.	検討対象路線の設定	13
3-2.	見直しの手順	14
3-3.	目標・評価視点の設定	17
4.	都市計画道路網構想の検討	18
4-1.	STEP1：設定した評価視点による確認	18
4-2.	STEP2：整備状況の確認	30
4-3.	STEP3：特別な事由・重要度の確認	33
4-4.	都市計画道路網構想の見直し結果	37
5.	実現化に向けた取り組み方針	41
5-1.	都市計画道路の検討の進め方	41
5-2.	構想路線の検討の進め方	43
5-3.	将来道路網の実現に向けて	44

参考資料編

6.	構想策定の体制	45
6-1.	八潮市都市計画道路網構想見直し庁内検討会	46
6-2.	有識者ヒアリングの実施	47
6-3.	市民参画等の記録	48
7.	都市計画道路網構想見直しの検証	49
7-1.	将来交通量推計の内容	49
7-2.	交通量予測ケースの比較による効果の検証（平均旅行速度）	51
7-3.	廃止候補路線の有無による周辺道路への影響の把握（交通量の差分・混雑度）	53
7-4.	路線整備による並行路線への影響の把握（交通量の差分・混雑度）	55
7-5.	予測結果に基づく交通特性の把握（大型車混入状況）	63
7-6.	ケース別の交通量及び混雑度	65
8.	用語解説	73

1. はじめに

1-1. 都市計画道路網構想の見直しについて

都市計画道路は、多様な機能を有する最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づき計画決定された道路であり、市民生活を支える重要な都市基盤として、都市の骨格の形成、円滑な移動の確保、都市環境や都市防災機能、ライフラインの収容等、その役割は多岐に渡る。

本市においては、交通上の問題・課題を把握し、総合的な交通体系の基本的なあり方を検討することを目的として、平成2年度に交通体系調査を行い、道路網についての計画を策定した。その後、平成23年度に計画の一部見直しを行っているが、長期末整備都市計画道路の解消や、構想路線の今後の取り組み方などの課題が残っている。

このような中、平成30年度に実施された東京都市圏パーソントリップ調査の結果を見ると、総人口が増加しているにもかかわらず、総移動回数が減少に転じるなど、全国的な交通量の変化が明らかとなっていることから、本市においても今後の整備等を考慮し、必要性や実現性等の高い都市計画道路網構想を検討していく必要があり、こうした状況を踏まえ見直しを行うものである。

1-2. 本構想の位置づけ

本構想は、上位計画である「第5次八潮市総合計画」に即し、八潮市都市計画マスタープランをはじめ、県や本市の上位・関連計画と整合を図りながら道路網全体の構想として策定する。

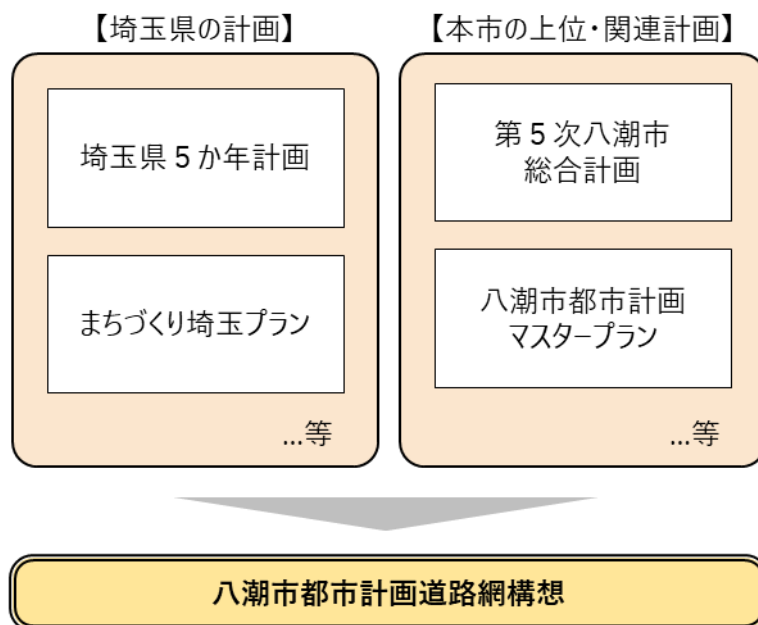


図 構想の位置づけ

1-3. 構想の対象・構想期間

(1) 構想の対象

本構想の対象は、市内全域の都市計画道路及び構想路線とする。

(2) 構想期間

目指すべき都市構造や土地利用を踏まえ、将来交通需要の予測をおおむね20年後とし、都市計画マスタープランとの整合を図るため、構想期間を令和25年度までとする。

2. 現況整理

2-1. 八潮市の位置・地勢・沿革

本市は、埼玉県の東南部、東京都心から約 15km の位置にあり、草加市（西側）、三郷市（東側）、東京都足立区（南西側）、葛飾区（南東側）に接している。

中川低地の南端に位置し、中川と綾瀬川にはさまれた自然堤防と後背湿地からなり、面積 18.02 km²、海拔 3 m の平坦な地形をなしている。

かつては江戸の食料供給地であり、米や野菜の生産を中心とする純農村として栄えてきた。

昭和 30 年代の工場誘致条例の制定や、東武伊勢崎線の営団地下鉄（現東京メトロ）日比谷線との相互乗り入れによる都心との直結等を契機として、人口は緩やかに増加した。

その後、八潮団地や八潮伊草団地が造成された昭和 40 年代後半に入って急速に増加し、以降は安定していたが、平成 17 年のつくばエクスプレス開通以降は、再び人口が増加している。



図 八潮市の位置

表 八潮市の沿革

年次	沿革
明治 4 年 (1871)	埼玉県に編入
明治 22 年 (1889)	八條村、潮止村、八幡村の成立
昭和 31 年 (1956)	八潮村(八條村・潮止村・八幡村三村合併)の成立
昭和 35 年 (1960)	「工場誘致条例」制定
昭和 39 年 (1964)	八潮町制施行
昭和 43 年 (1968)	埼玉県により草加・八潮工業団地を造成
昭和 46 年 (1971)	住宅公団により八潮団地、八潮伊草団地を造成
昭和 47 年 (1972)	八潮市制施行
昭和 60 年 (1985)	都市高速道路三郷線開通
平成 3 年 (1991)	生涯学習都市宣言
平成 4 年 (1992)	高速外環状道路開通
平成 16 年 (2004)	東埼玉道路(一般部)開通
平成 17 年 (2005)	つくばエクスプレス開通、八潮駅開業
平成 21 年 (2009)	八潮駅南口供用開始、健康・スポーツ都市宣言
平成 23 年 (2011)	自治基本条例施行
平成 24 年 (2012)	平和都市宣言、みんなでつくる美しいまちづくり条例施行

2-2. 上位・関連計画の方針に対応した都市計画道路網構想見直しの留意事項

都市計画道路網構想の検討にあたり、下表に示すまちづくり・交通基盤整備に係る上位・関連計画を対象に、これらの計画における①社会経済に係る課題、②都市基盤整備・まちづくりに係る課題、③交通基盤整備に係る課題を整理し、留意すべき内容を取りまとめた。

表 まちづくり・交通基盤整備に係る上位・関連計画

区分		計画名称
広域計画	全体計画	埼玉県 5 か年計画
	都市関連計画	まちづくり埼玉プラン
		草加都市計画(草加市、八潮市、三郷市)都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
県の都市計画道路関連指針		都市計画道路の検証・見直しの指針
本市の計画	全体計画	第 5 次八潮市総合計画
		八潮市人口ビジョン
	都市関連計画	八潮市都市計画マスタープラン
		八潮市市街化調整区域まちづくり基本方針
		北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画
	交通関連計画	八潮市地域公共交通計画
その他	八潮市地域防災計画	

(1) 快適で魅力的な住環境の提供

- ・まちの魅力の発信による、着実な転入の促進を図り、安全・安心の確保や、人々がつながりあう地域づくり等による、住み続けたいまちづくりが必要となる。
- ・社会経済情勢の変化や新たな市民ニーズに対応した魅力ある都市づくりが必要となる。

(2) 暮らしの安全・安心の確保

- ・保健、医療及び福祉の各分野の連携や、道路施設の整備におけるバリアフリー化の推進による、健やかにいきいきと暮らせるまちの形成が必要となる。
- ・人や車両等が安全で快適に移動できる道路環境等の整備の推進が必要となる。

(3) 地域の活力・魅力の向上

- ・交通便利性を活かした施設立地の誘導による活気ある沿道市街地の形成が必要となる。
- ・社会資本整備を中心とした将来の活力につながる投資の重点的な実施が必要となる。

(4) 産業・暮らしの拠点の形成

- 都市核や地域核を中心に都市機能が集積した拠点の形成を図り、各拠点を相互に結び有効に活用していくための軸の形成が必要となる。
- 産業振興や地域の活性化につながる広域的な幹線道路ネットワークの整備が必要となる。

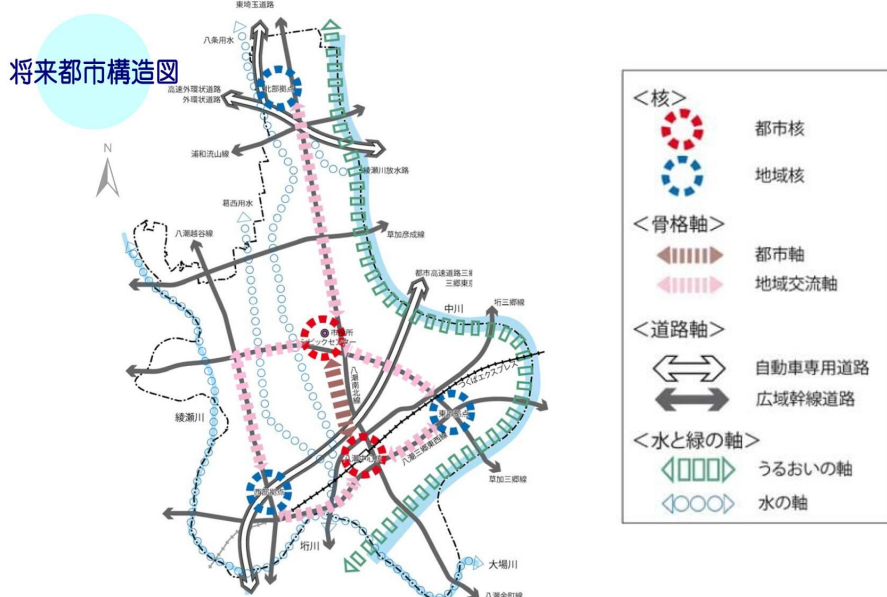


図 将来都市構造(都市計画マスタープラン)

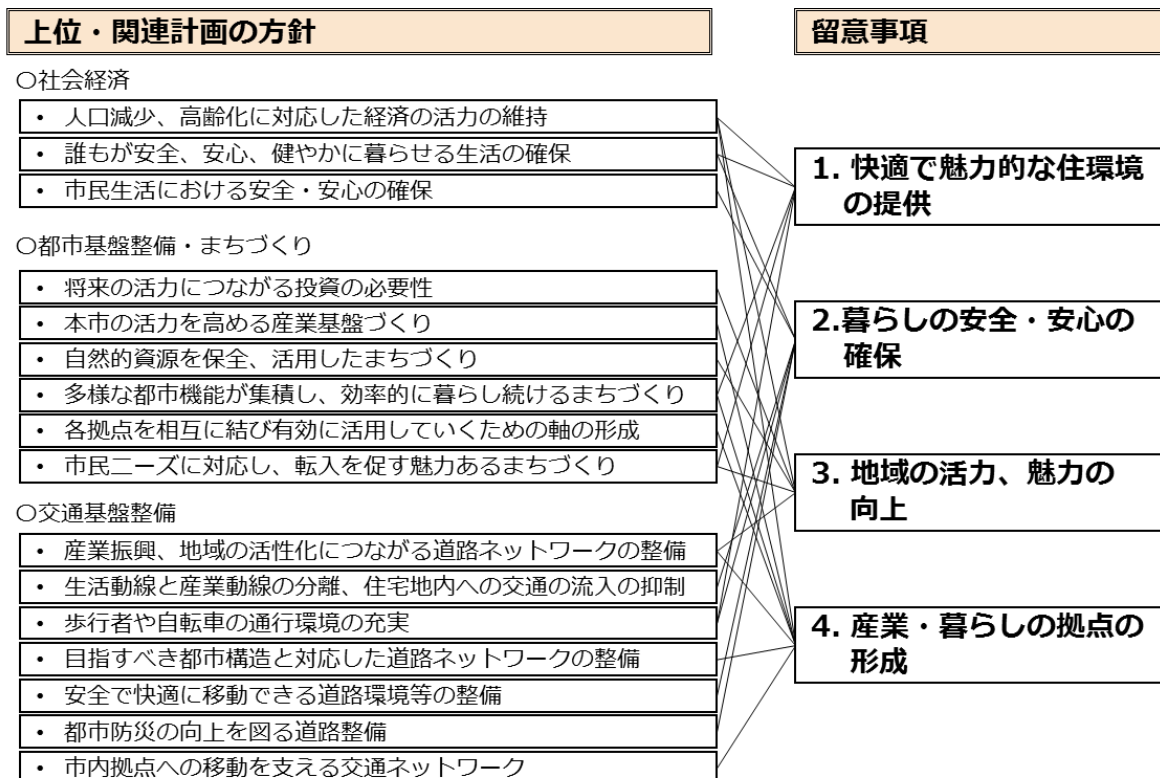


図 上位・関連計画の方針に対応した都市計画道路見直しの留意事項

2-3. 社会経済情勢から見た交通体系整備上の課題

本市の地勢、人口、産業、土地利用等の社会経済情勢の動向を把握し、本市における交通体系整備上の課題を整理する。

現状の課題抽出にあたっては、①本市の地域概況、②人口等の社会構造の変遷、③産業の立地状況等経済活動の変遷、④居住、産業を含めた土地利用の概況を把握し、今後の道路を含めた社会資本整備にあたって留意すべき課題を取りまとめた。

表 社会経済情勢の整理データ一覧

大分類	中分類	小分類	データ・出典
地域概況	地勢	八潮市の位置	国土数値情報
		沿革・地形	八潮市 HP、都市計画マスタープラン等
社会	人口	夜間人口・世帯数の推移	国勢調査・住民基本台帳
		年齢階層別人口の推移	国勢調査・住民基本台帳
		将来人口	八潮市人口ビジョン、社人研将来推計
	居住	DIDの変遷	国土数値情報、都市計画基礎調査
		夜間人口分布(地域別人口)の経年比較	国勢調査メッシュ統計・住民基本台帳
経済	産業構成	産業構成(1次・2次・3次)	経済センサス・工業統計調査
	事業所立地	事業所数の推移	経済センサス・工業統計調査
		事業所の分布	経済センサス・工業統計調査
	商業立地	大規模小売店舗の立地	都市計画基礎調査
土地利用	都市計画	都市計画区域・用途地域	国土数値情報、都市計画基礎調査
	土地利用	土地利用現況	都市計画基礎調査
		土地区画整理事業	都市計画基礎調査
	将来都市構造	将来都市構造	都市計画マスタープラン等

(1) 安全・快適な移動を支える環境整備

- 本市の人口は、八潮駅の開業と周辺地区の市街地開発等の影響により増加傾向にあり、将来人口においても、2025年（令和7年）まで増加傾向が続くものと予測される。
- 一方、人口増加とともに2000年代以降は高齢化も進捗していることから、安全・快適な環境を確保し、既成市街地における移動を支え、地域の活力を維持することが重要となる。

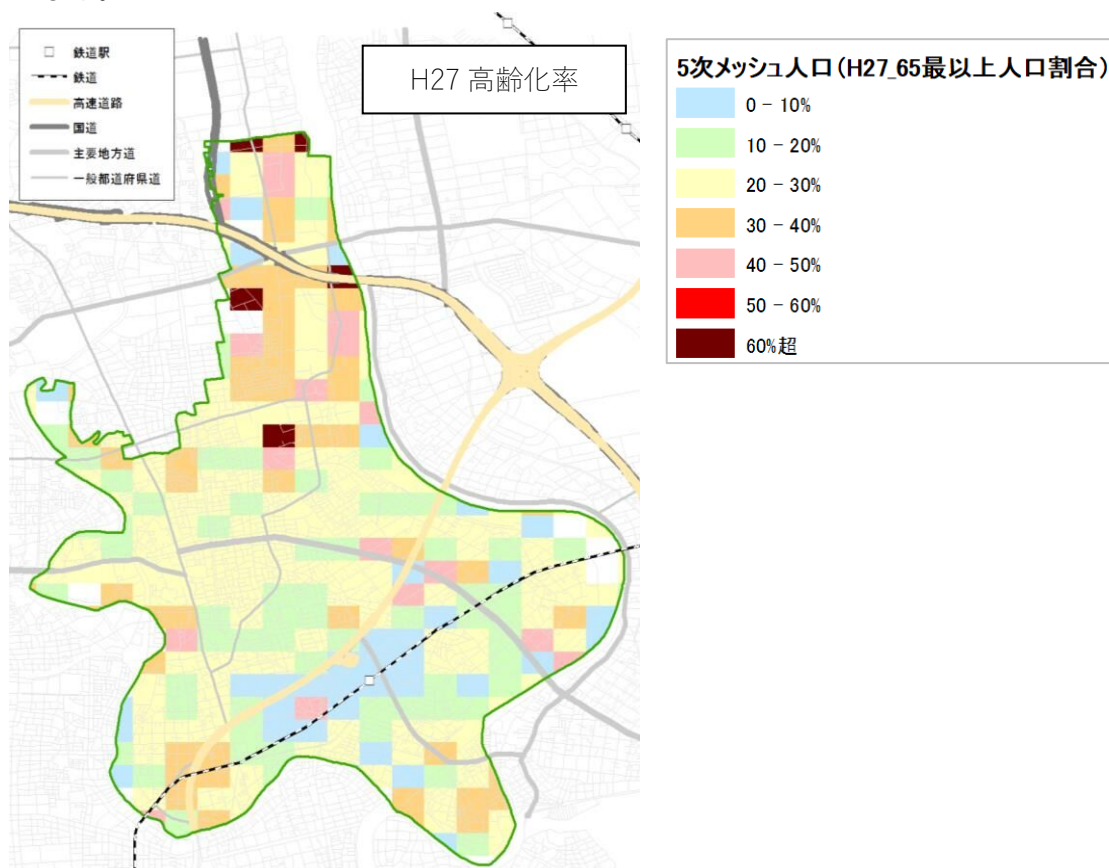


図 高齢化率(65歳以上人口割合)分布(H27 国勢調査メッシュ統計)

(2) 居住を呼び込む魅力づくり

- 本市の市街化区域の約6割において土地区画整理事業が施行されており、今後新たに整備される市街地においては、多様な移動を支える道路環境を確保することで、まちの魅力を高めることが重要となる。
- 居住者の移動ニーズを踏まえ、自動車だけではなく、歩行者・自転車・公共交通の通行にも配慮した道路環境の整備が必要となる。

(3) 活力の源泉となる産業の支援

- 本市は川口市、さいたま市に次ぐ数の工場が立地する県内有数の工業都市であることから、道路環境を整備し、幹線道路における貨物車の円滑な移動を確保することが必要となる。
- 土地利用の現況として、住宅地と工業用地が混在する地域があることから、生活交通と共存する道路環境の整備が必要となる。

(4) 拠点と居住地の連携強化

- ・八潮駅周辺は若年層の流入が進んでいる一方、住宅団地を含む既成市街地での高齢化が進捗し、まちの二極化が進行していることから、居住地、各拠点及び産業集積地等を繋ぐ移動ニーズを見据えた道路環境の整備が重要となる。
- ・市街地から発生する幹線道路へのアクセスや通過交通に対応した安全な生活道路の整備等、役割分担を明確にした道路ネットワークの構築が必要となる。

(5) 災害に強いまちづくり

- ・非常時における安全・安心を確保するため、避難地・避難路やライフライン確保に資する道路ネットワークを構築し、災害に強い都市基盤を整備することが必要となる。

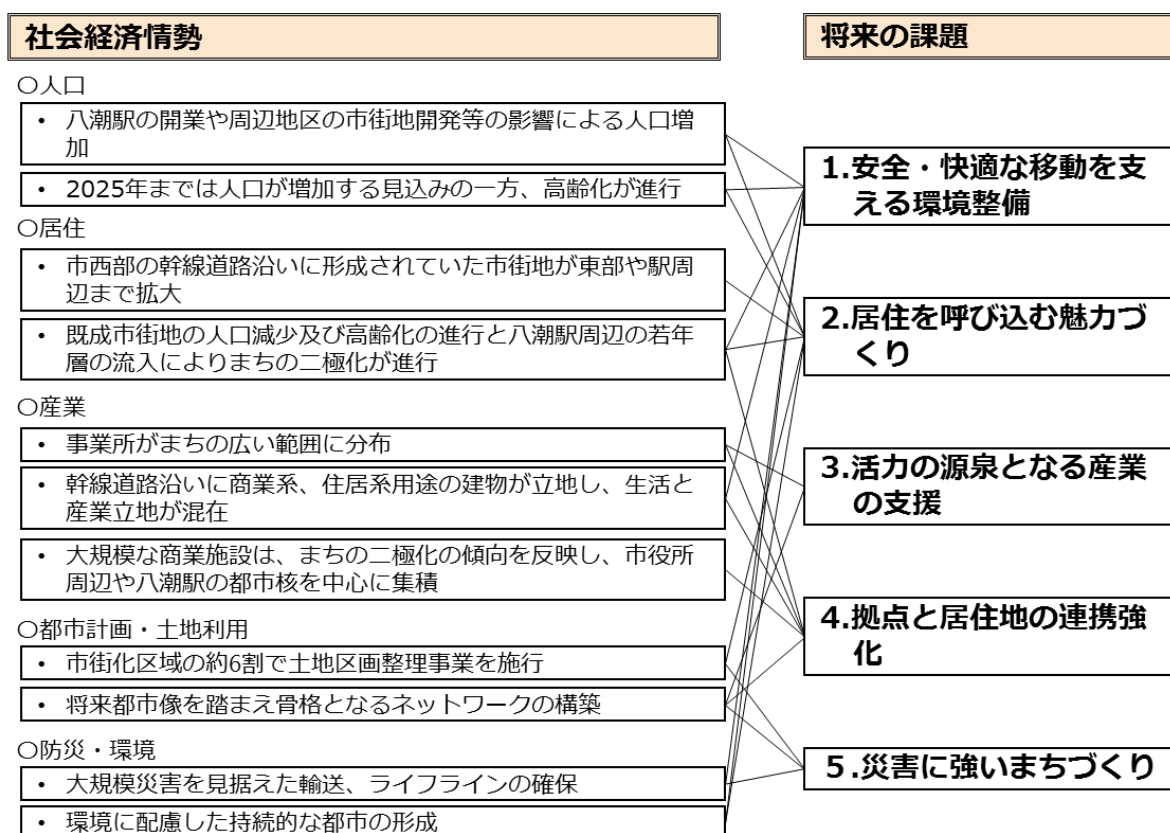


図 社会経済情勢から見た課題の整理

2-4. 交通実態から見た交通体系整備上の課題

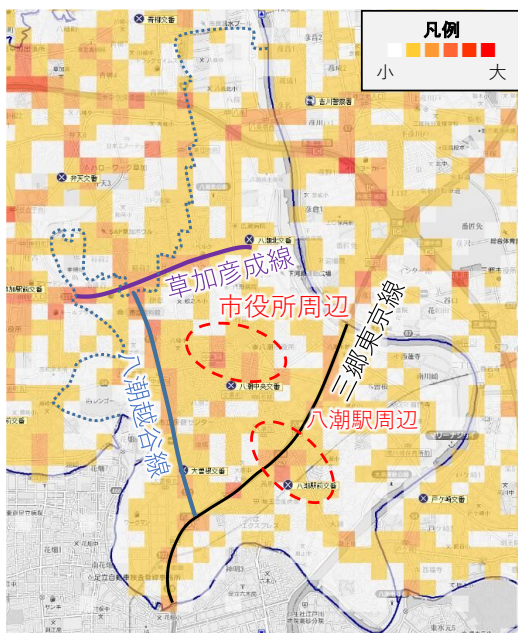
本市の交通実態について、下記に示すデータ、関連情報を整理した上で、交通体系上の課題を整理し、取りまとめた。

表 交通実態の整理項目一覧

大項目	中項目	小項目
交通インフラ	交通ネットワーク	高速ネットワーク・ランプの位置
		一般道路ネットワーク
		鉄道ネットワーク・鉄道駅の位置
		バスネットワーク・バス停の位置
		区間別バスサービスレベル
	道路整備	都市計画道路の整備状況
		近隣都市の都市計画道路の整備状況
		都市計画道路の密度
		都市計画道路の事業主体
		生活道路の状況
		車線数
		歩道整備状況
	安全・安心	自転車通行空間整備状況
ゾーン 30 の指定状況		
災害	緊急輸送道路	
移動の実態	移動全般	発生交通量
		集中交通量
		外出率
		移動目的構成
	駅アクセスの実態	鉄道利用目的
		利用する鉄道駅と端末交通手段
		鉄道駅利用者
	自動車の実態	発生交通量
		集中交通量
		通過交通量
		自動車交通量
		大型車混入率
		道路混雑率
		混雑時旅行速度
昼間 12 時間平均旅行速度		
自転車の実態	発生集中量・集中交通量	
徒歩の実態	発生集中量・集中交通量	
交通事故の実態		交通事故件数
		交通事故箇所
市民の意識		特に力を入れてほしい施策(市民意識調査)
		移動の困っているときの行き先(市民意識調査)
交通に関する社会 経済情勢の変化		宅配便取扱個数の増加
		東埼玉道路の延伸
		(仮称)外環八潮 PA 及びスマート IC の整備

(1) 安全に移動できる道路環境づくり

- 本市の発生交通量の約4割及び集中交通量の約5割が自動車を利用した移動となっており、この数値は周辺都市より高い水準にある。
- 自動車利用の多いことが事故率の高さにつながっていると考えられ、八潮越谷線、草加彦成線などの幹線道路沿いや八潮駅周辺、市役所周辺で事故が多発している。
- 草加市との市境付近と市役所周辺は自転車の事故が多く、八潮駅周辺では自転車、徒歩の事故が多くなっている。
- そのため、自動車と自転車、徒歩が入り混じる地域では、それぞれの交通を分離するなど、安全に移動できる道路環境が必要と考えられる。

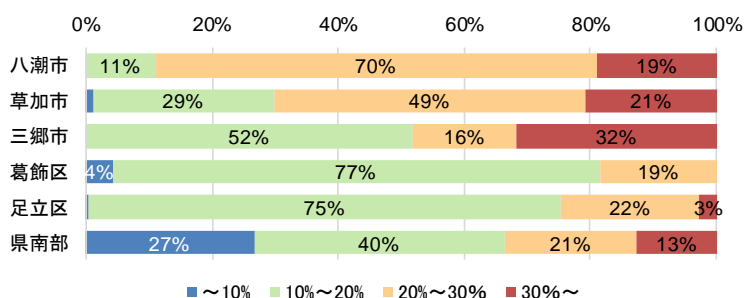


出典：埼玉県警 HP 事件・事故マップ (H29. 1. 1～R2. 7. 30)

図 交通事故発生箇所メッシュ(全事故)

(2) 市内の産業を支えるための道路環境づくり

- 本市は工業都市として発展してきた経緯から、市内各地にある工業地への資材運搬のために大型車混入率が高くなっていると考えられる。
- 一方、道路の整備状況を見ると幹線道路でも4車線区間に限られるほか、工業地までアクセスする道路は中央線のない道路が多く、大型車との通行の行き違いのために速度を落として通行する必要がある。
- 市内の都市計画道路の整備率は約78%で県南部に比べ高水準にあるが、工業地周辺では未整備区間も見られるため、市内の産業を支える道路環境が必要であると考えられる。



資料：平成27年道路交通センサスより作成

※県南部は、三郷市、八潮市、草加市、川口市、さいたま市、蕨市、戸田市、和光市とする

図 地域別の大型車混入率

(対象路線の総延長に対する大型車混入率の割合)

(3) 隣接都市間の移動性向上

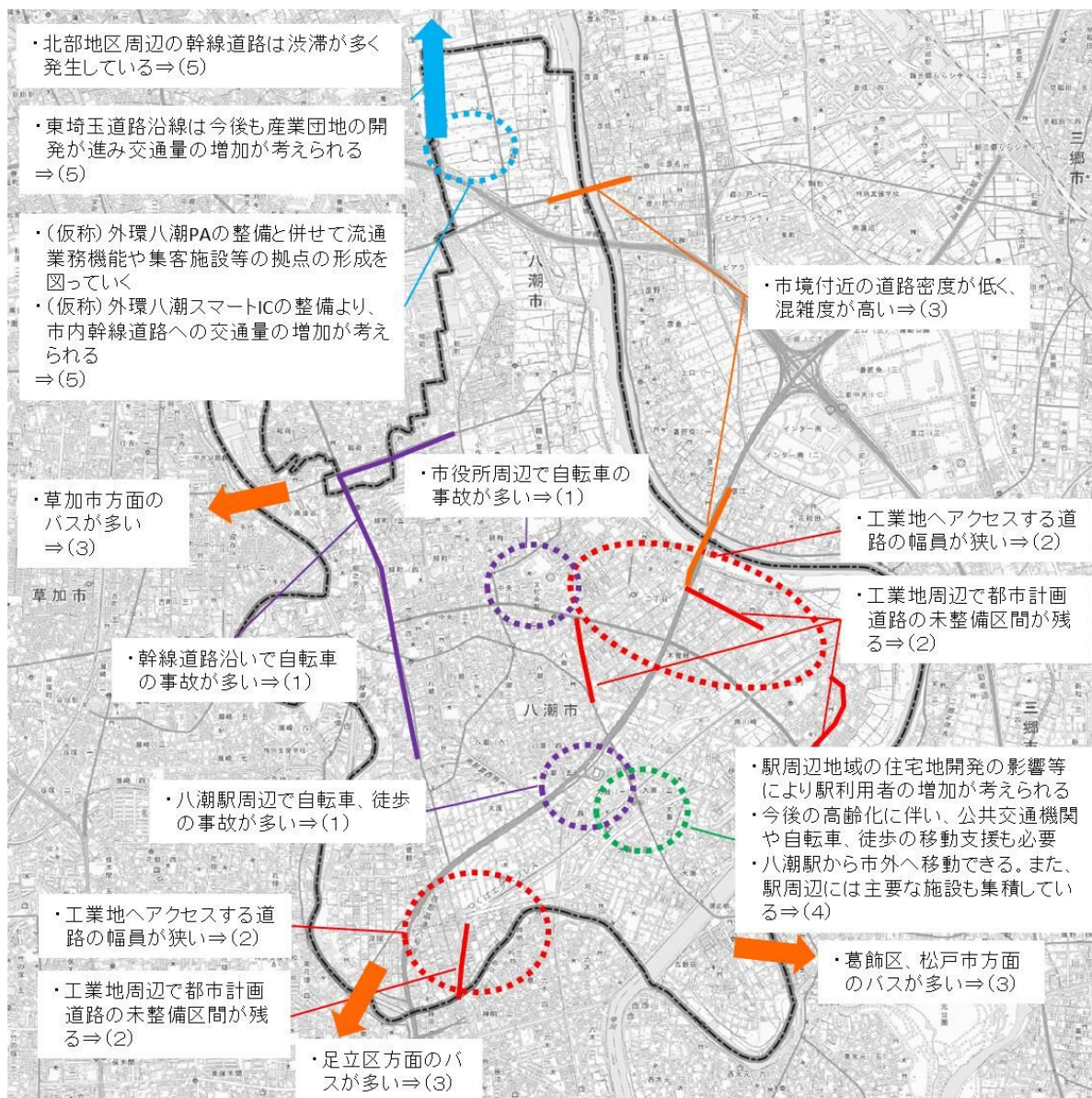
- 本市は河川に囲まれたまちであり、市境付近の橋梁を含む道路密度が低く、未整備都市計画道路も存在する。
- そのため、平成 27 年道路交通センサスにより作成した路線別混雑度では、浦和流山線や三郷東京線にて慢性的渋滞状況を呈する混雑度 1.75 以上になる等、市境付近の混雑度が高くなっている。
- 周辺都市との自動車利用による移動が活発なことや、草加市、足立区、葛飾区方面のバスの往来も多いことから、隣接都市間の移動性向上が必要と考えられる。

(4) 八潮駅へのアクセス性向上

- 人口とともに八潮駅の利用者も増加してきたことから、今後も利用者の増加傾向が続くと考えられる。
- また、今後の高齢化に伴い、自動車利用の代替としてバスなどの公共交通機関や自転車、徒歩の移動の支援が必要である。
- 特に八潮駅は鉄道を利用して市外へ移動できることや、八潮駅周辺に主要な施設が集積していることから、八潮駅へのアクセス性の向上が必要と考えられる。

(5) 北部拠点から新たに発生する交通への対応

- 本市の北部拠点には東埼玉道路（一般部）が接続しており、春日部市までの区間で整備が進められている。
- 東埼玉道路沿線では、大規模な物流施設や商業施設が立地し、今後も新たな産業団地の開発が進むことから、東埼玉道路の交通量が増加することが考えられる。
- さらに、本市では北部拠点について、高速外環状道路や今後整備予定の東埼玉道路（専用部）による良好な交通アクセスを活かしつつ、（仮称）外環八潮 PA 及び（仮称）外環八潮スマート IC の整備と併せ、流通業務機能や集客施設などの導入を主体とした拠点の形成を図ることとしている。
- また、（仮称）外環八潮スマート IC の整備や拠点の形成により、市内幹線道路への自動車交通量増加の可能性があることから、北部拠点から新たに発生する交通への検討が必要と考えられる。



- | |
|-------------------------|
| (1) 安全に移動できる道路環境づくり |
| (2) 市内の産業を支える道路環境づくり |
| (3) 隣接都市間の移動性向上 |
| (4) 八潮駅へのアクセス性向上 |
| (5) 北部拠点から新たに発生する交通への対応 |

図 交通実態の整理により浮かび上がった交通体系整備上の課題

3. 都市計画道路網構想見直しの方針

3-1. 検討対象路線の設定

全ての都市計画道路及び平成 23 年度に見直しを行った構想路線（線形は暫定）により構成する道路ネットワークを評価対象とする。

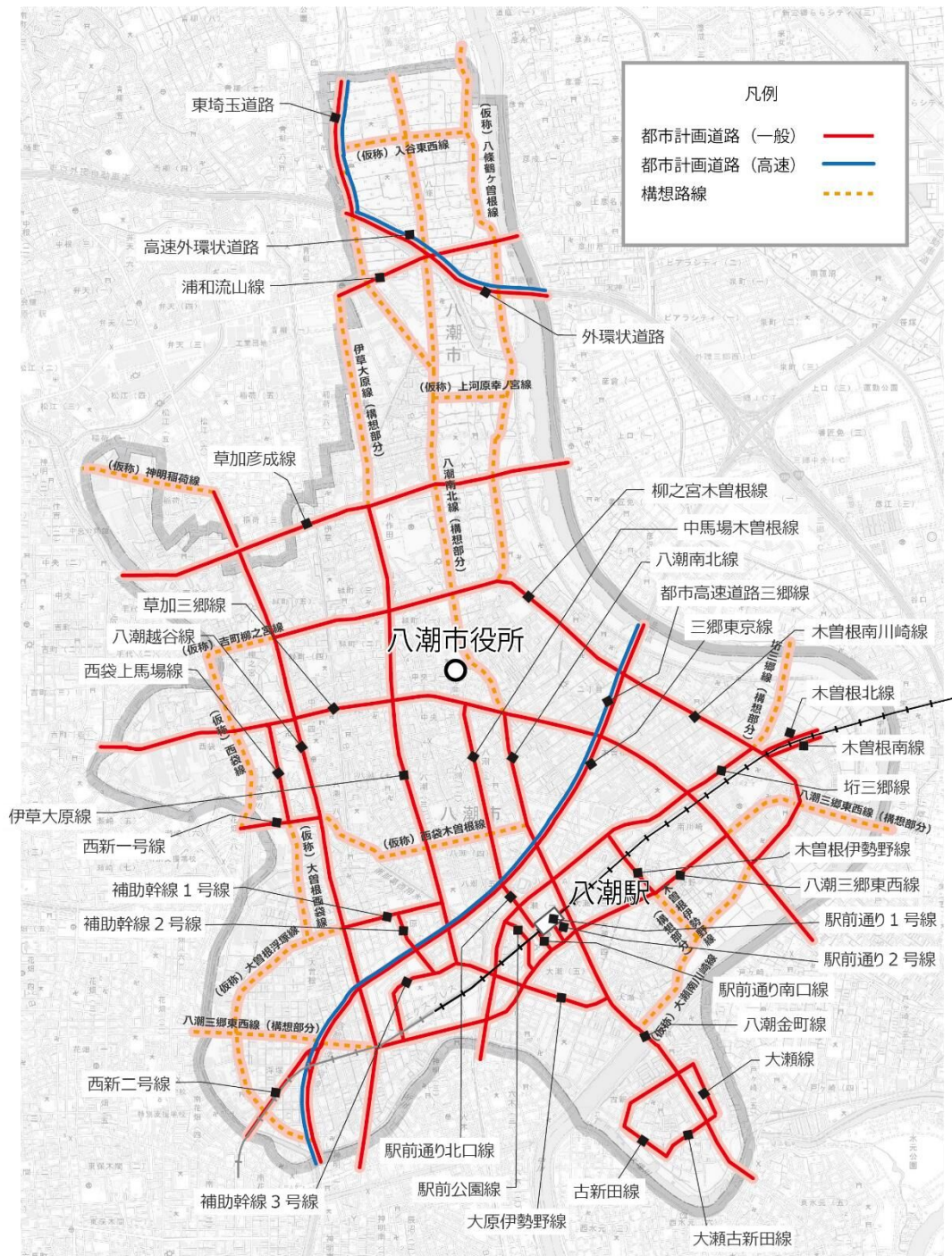


図 検討対象路線(都市計画道路・構想路線)

3-2. 見直しの手順

都市計画道路網構想の見直しにあたっては、STEP1～STEP3の3段階で検討対象路線を評価し、各ステップによる確認を踏まえて、存続路線、優先整備路線として10年以内の着手を目標、廃止候補路線として路線廃止に向けた手続きを進める等を決定する枠組みを検討する。

(1) STEP1:評価視点による確認

STEP1では、上位・関連計画、市の現状から見えた課題を踏まえて評価の視点を設定し、1つ以上当てはまる路線を目指すべき道路ネットワークに位置づけ、STEP2に進むものとする。

その上で、目指すべき道路ネットワークに位置づけられなかった路線は、廃止候補路線として都市計画マスタープランでの位置づけを削除した上で、都市計画道路は路線廃止に向けた手続きを行うものとする。

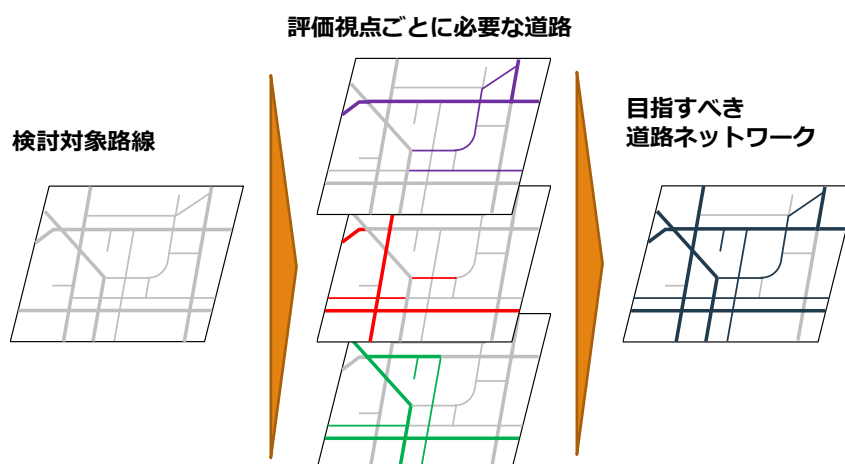


図 評価視点による目指すべき道路ネットワーク選定のイメージ

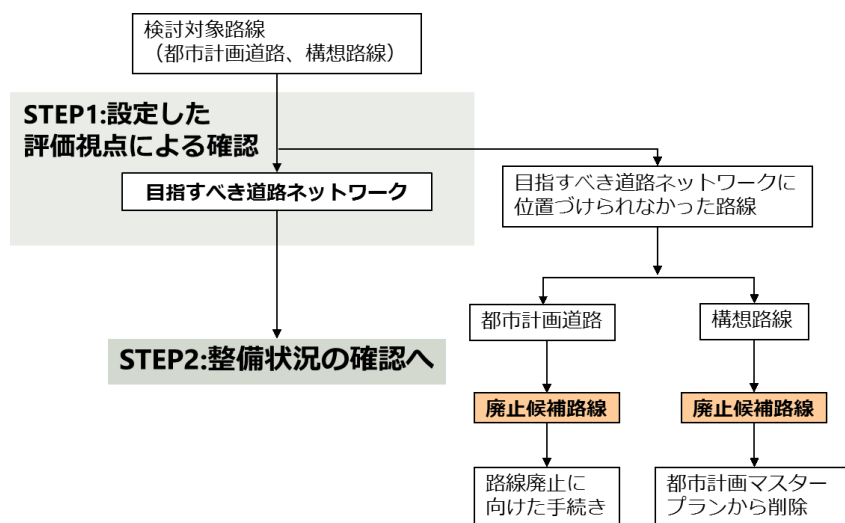


図 STEP1の検討フロー

(2) STEP2:整備状況の確認

STEP2 では、STEP1 において目指すべき道路ネットワークに位置づけられた路線について、整備状況を確認し、整備済み・事業中都市計画道路は存続路線として扱うこととする。それ以外の路線はSTEP3に進むものとする。

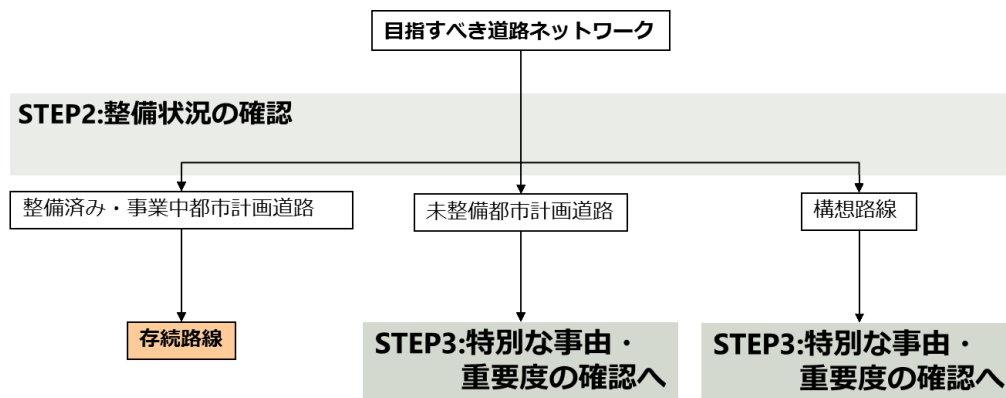


図 STEP2 の検討フロー

(3) STEP3:特別な事由・重要度の確認

STEP2 において、整備済み・事業中都市計画道路として位置づけられなかった路線について、未整備都市計画道路のうち、現道への振替が可能、構造の不適合等の特別な事由がある路線は、計画の再検討を行う余地があるため、計画検討路線に位置づけることとする。

なお、構想路線についても、同様に特別な事由がある路線は、構想の変更が必要となるため構想見直し路線に位置づける。

それ以外の路線は、都市計画マスタープランの目標とする都市像を実現する評価視点等の重要度に応じて、都市計画道路は「優先整備路線」や「次期整備路線」、構想路線は「計画決定準備路線」や「存続路線（構想）」に位置づける。

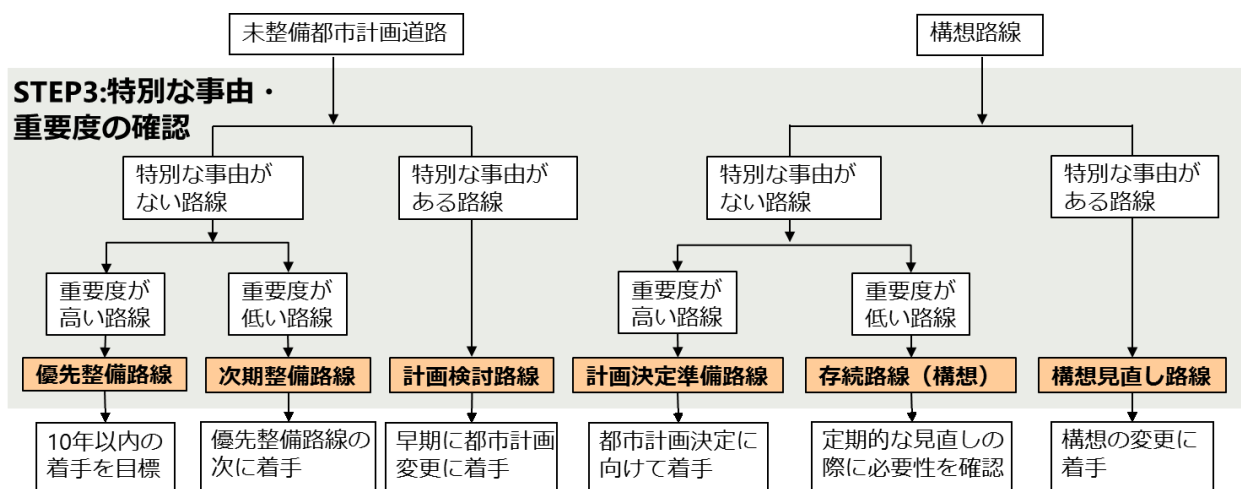
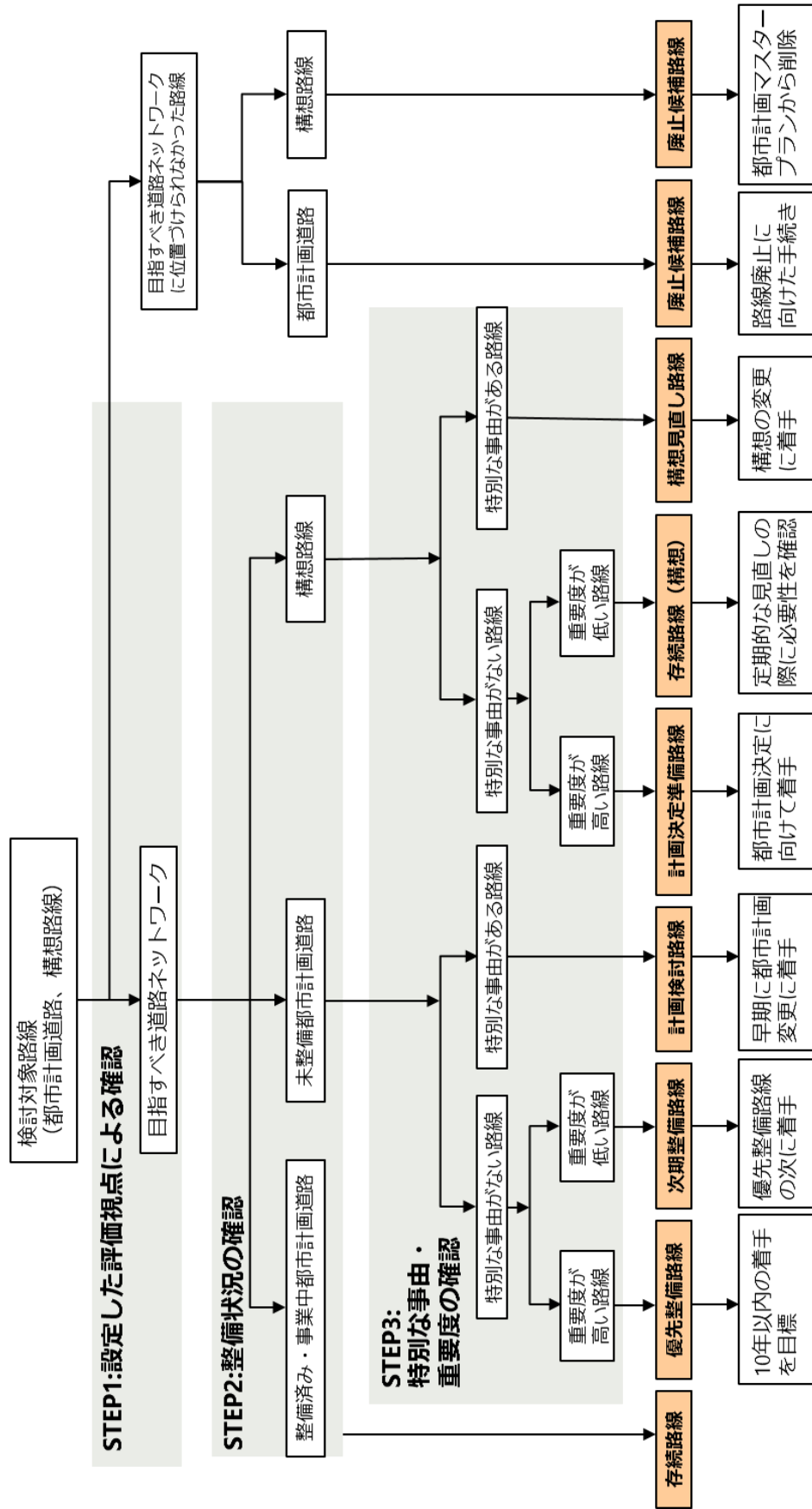


図 STEP3 の検討フロー

○都市計画道路網構想見直しの枠組みフロー図



3-3. 目標・評価視点の設定

3-3-1. 基本目標の設定

都市計画道路網構想の見直しにあたっては、第5次八潮市総合計画で示される将来の課題に対応するとともに、都市計画マスタープランの将来都市像（将来都市構造）を踏まえた、拠点・軸の形成を支える道路網の構築を目指すことが求められる。

そのため、上位・関連計画の基本的な理念である、コンパクトな市街地形成を前提に、市民の快適・安全・安心な暮らしを支える道路を将来にわたり維持するため、効率的・効果的に道路ネットワークを形成することを目指し、以下の基本目標を定めた。

○都市計画道路網構想見直しの基本目標

**市民の安全・快適な暮らしを支え、
都市の活力を高める持続可能な道路網の整備**

3-3-2. 目標の設定

基本目標の実現のため、上位・関連計画、社会経済情勢、交通実態から見えた課題から、図に示す都市計画道路網構想見直しの目標を定める。

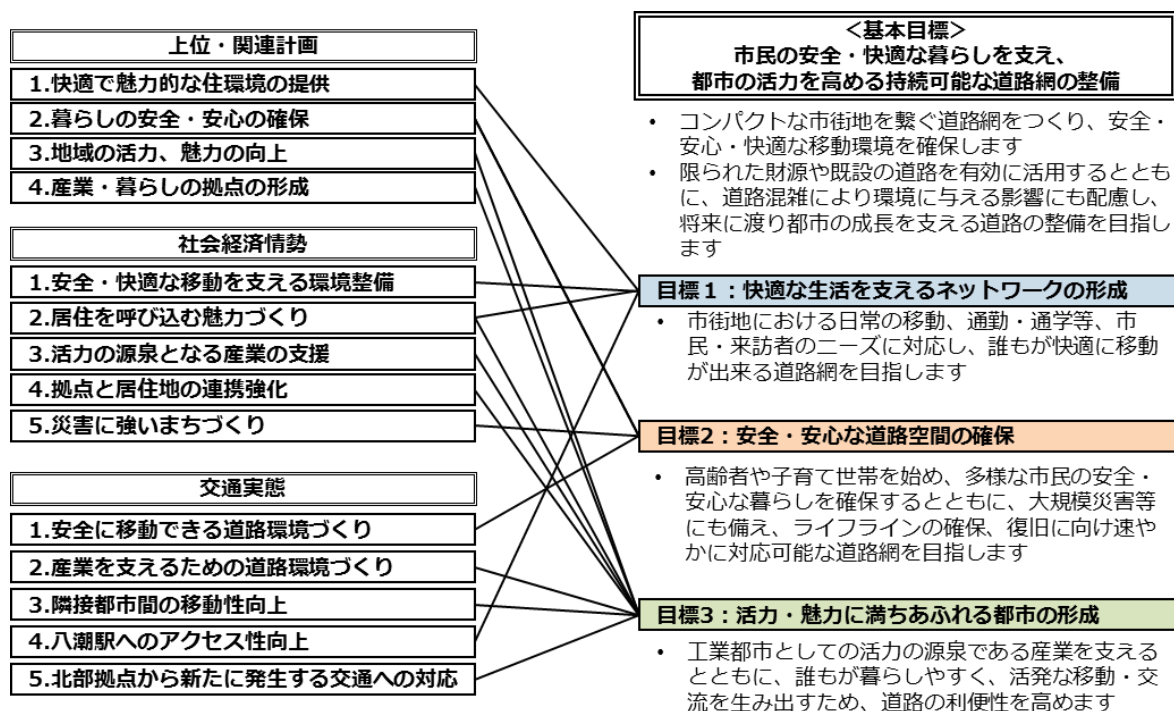


図 都市計画道路網構想見直しの目標

4. 都市計画道路網構想の検討

4-1. STEP1：設定した評価視点による確認

都市計画道路網構想見直しの目標に応じて、道路のネットワーク機能に着目し、今後の整備の必要性を評価する視点を定める。

STEP1 では、この評価指標により見直しの対象となる道路・区間を評価し、目指すべき道路ネットワークを抽出する。

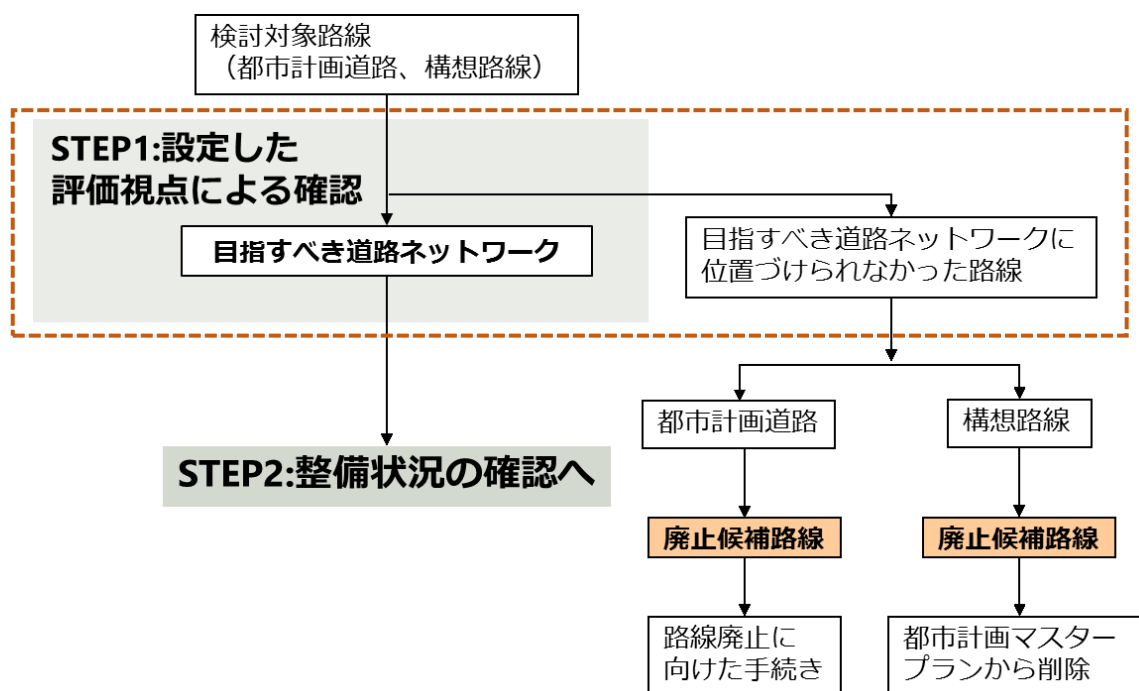


図 STEP1 の検討フロー

4-1-1. 道路網評価の視点と指標の設定

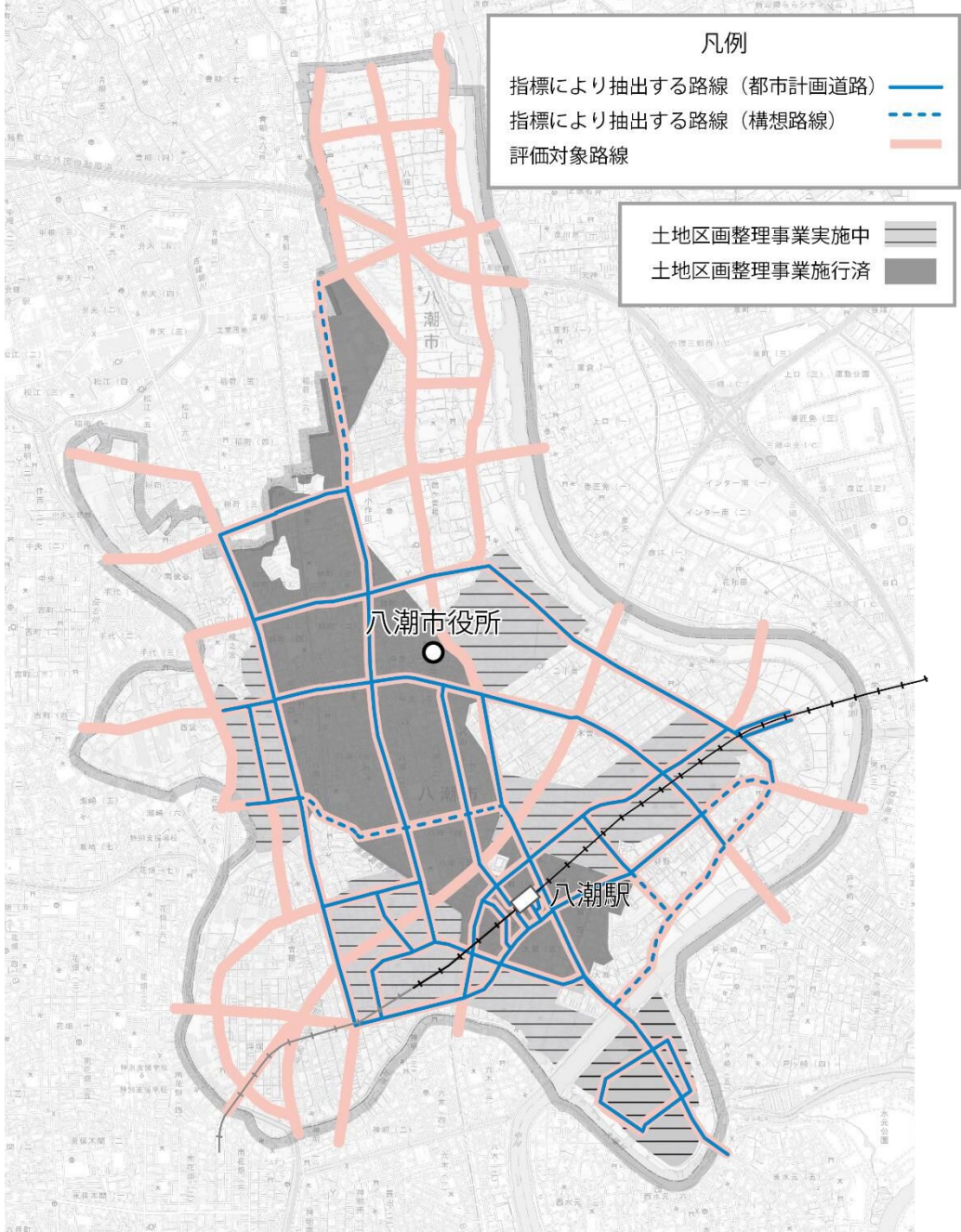
評価指標別に抽出の条件を設定し、目指すべき道路のネットワークとなる道路・区間を抽出する。

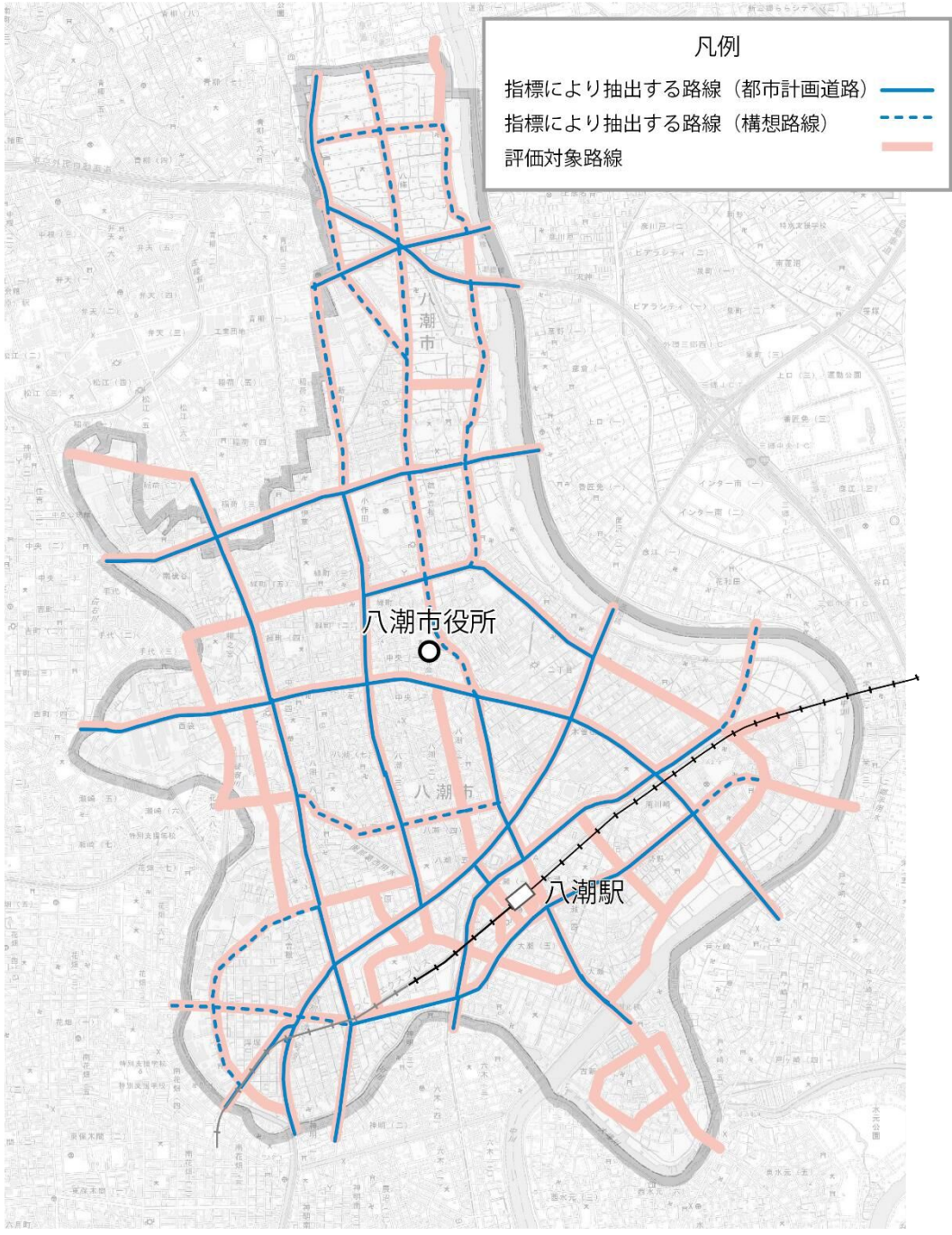
表 道路網の評価視点・評価指標

目標	評価視点	評価指標
目標1：快適な生活を支えるネットワークの形成	交通結節点へのアクセス向上に資する道路網の構築	・交通結節点へアクセスするバス路線
	良好な市街地の形成に寄与する道路網の構築	・市街地開発事業等で位置づけられた路線
	将来交通量が多い路線	・検討対象路線がすべて含まれる道路ネットワークで、30年後(令和35年)の交通量推計を行い、交通量が多い路線
目標2：安全・安心な道路空間の確保	歩行者や自転車が安全に通行できる道路網の構築	・鉄道駅や市役所、商業施設等、歩行者や自転車の通行が多く見込まれる集客施設にアクセスする路線
	救急搬送を支える道路網の構築	・主要路線と救急搬送先を結ぶ路線
	緊急時の移動を支える道路網の構築	・県指定緊急輸送道路及び県指定緊急輸送道路と災害対策拠点、物資輸送拠点、災害備蓄倉庫等を結ぶ路線 ・災害時の円滑な交通確保のため重要と考えられる路線
目標3：活力・魅力に満ちあふれる都市の形成	コンパクトな市街地の形成に寄与する道路網の構築	・都市核、地域核を結ぶ路線
	貨物・物流交通の円滑化に寄与する道路網の構築	・産業集積地とICを結ぶ、産業集積の高いエリアに接続する路線、物流エリアの幹線道路等
	広域的な交流の促進に寄与する道路網の構築	・本市中心部と市外の集客施設を結ぶ路線 ・本市と隣接市区の連携を支える路線

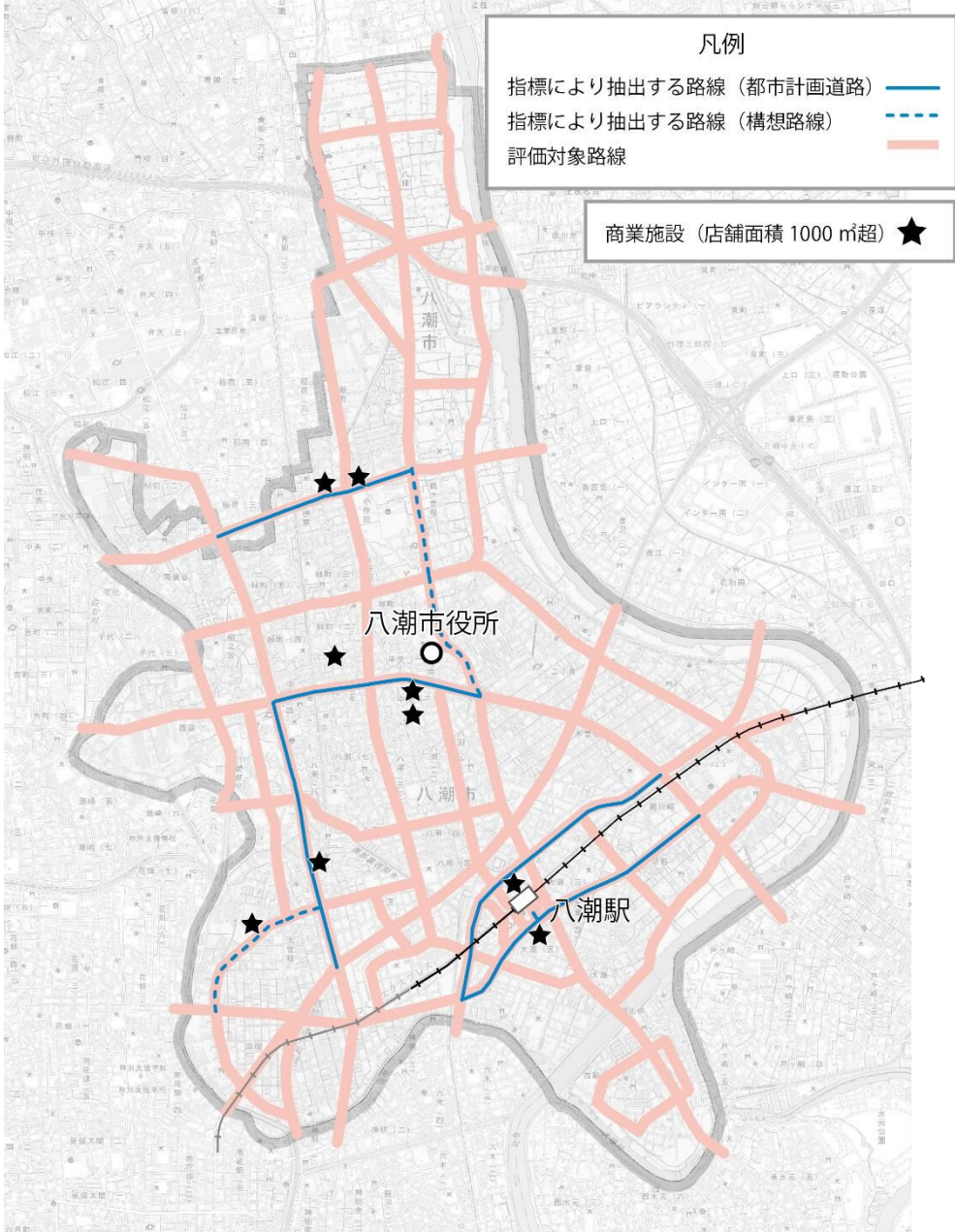
(1) 目標 1 快適な生活を支えるネットワークの形成

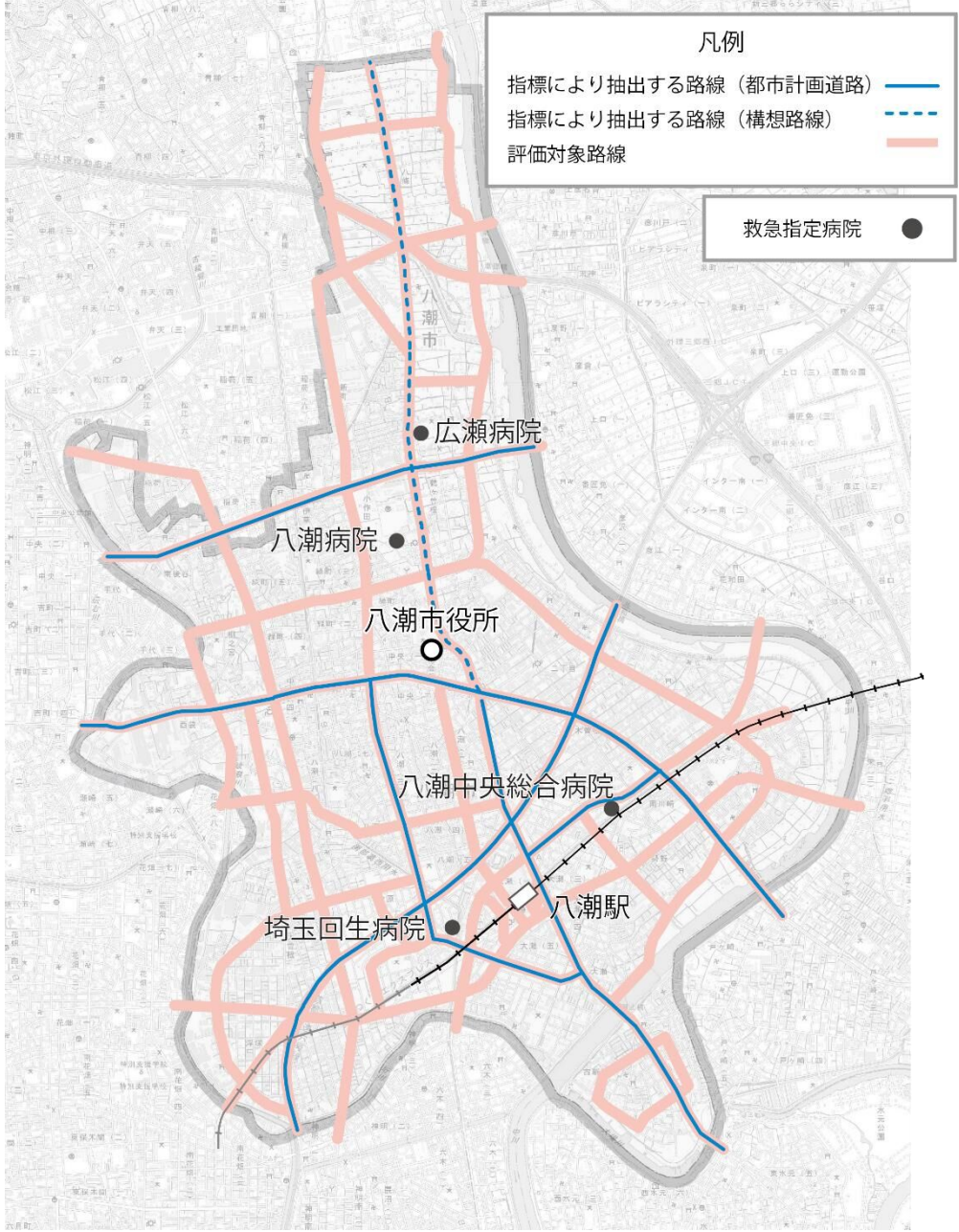
評価視点	交通結節点へのアクセス向上に資する道路網の構築
評価指標	・ 交通結節点へアクセスするバス路線
評価条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節点として5路線以上の路線バスが乗り入れる以下を抽出 八潮駅北口、八潮駅南口、市役所前、草加駅 ・ 上記交通結節点にアクセスする路線バスのルートとなる道路を抽出 ・ 地域公共交通計画に示される構想ルート ・ バス事業者が利便性の高いルートとして今後の活用を期待する道路（潜在的なバス路線）
評価結果	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標により抽出する路線 (都市計画道路) ———— 指標により抽出する路線 (構想路線) - - - - - 評価対象路線 ———— <p>草加駅</p> <p>八潮市役所</p> <p>八潮市</p> <p>八潮駅</p> <p>バス事業者の潜在的なバス路線のニーズ</p> <p>大瀬古新田地区への将来地域内公共交通の可能性として抽出</p> <p>図 交通結節点へアクセスする路線</p>

評価視点	良好な市街地の形成に寄与する道路網の構築
評価指標	・市街地開発事業等で位置づけられた路線
評価条件	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業により整備する路線及び関連事業により整備する路線を抽出 ・上記路線のネットワーク性を確保するために必要な路線
評価結果	 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標により抽出する路線（都市計画道路） ———— 指標により抽出する路線（構想路線） - - - - - 評価対象路線 ———— <ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業実施中 (ハッチング) 土地区画整理事業施行済 (黒) <p>八潮市役所</p> <p>八潮駅</p>
	図 良好な市街地の形成に寄与する路線

評価視点	将来交通量が多い路線
評価指標	・ 検討対象路線がすべて含まれる道路ネットワークで、30年後（令和35年）の交通量推計を行い、交通量が多い路線
評価条件	・ 30年後（令和35年）の交通量推計を行い、第4種第1級道路の交通容量の半分に相当する6,000台/日以上 of 道路を抽出
評価結果	 <p style="text-align: center;">凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標により抽出する路線（都市計画道路） — 指標により抽出する路線（構想路線） - - - 評価対象路線 — <p style="text-align: center;">八潮市役所</p> <p style="text-align: center;">八潮市</p> <p style="text-align: center;">八潮駅</p> <p style="text-align: center;">図 将来交通量が多い路線</p>

(2) 目標 2 安全・安心な道路空間の確保

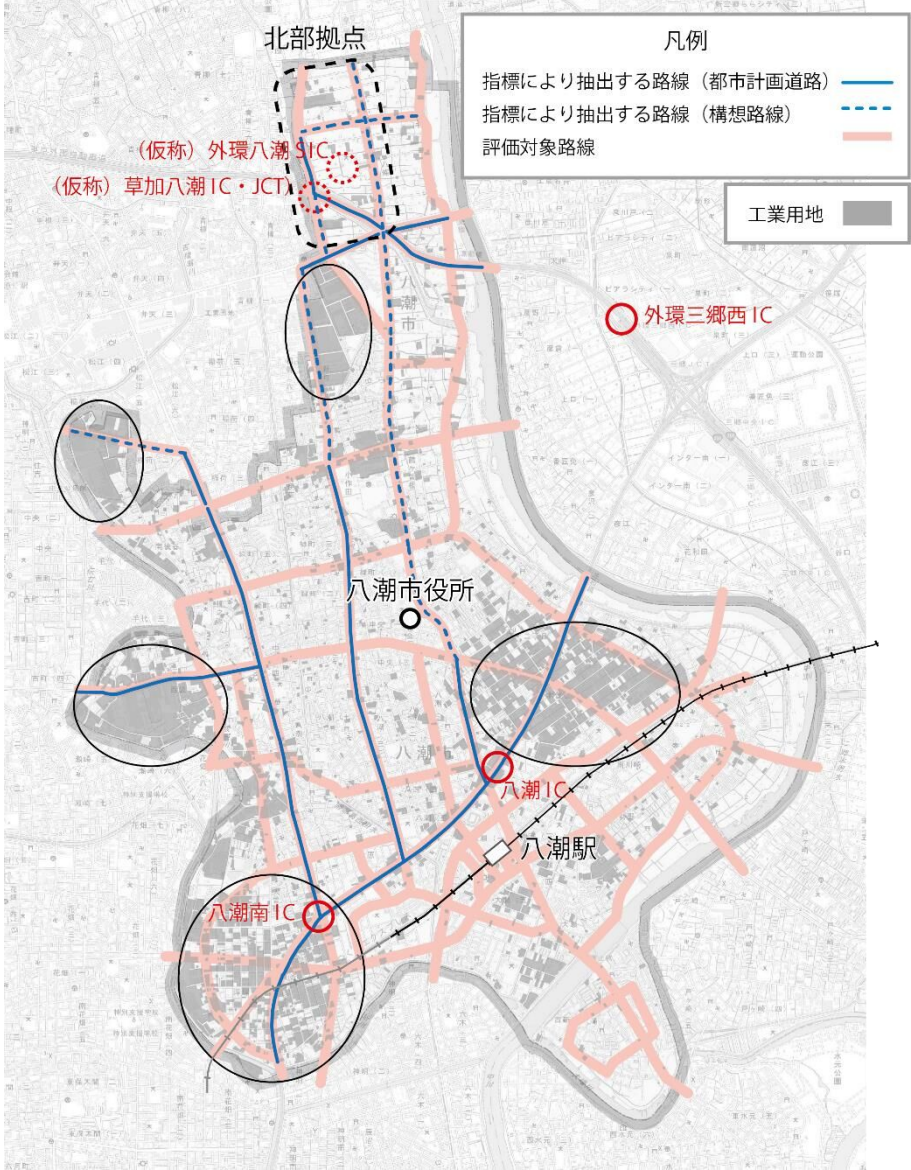
評価視点	歩行者や自転車が安全に通行できる道路網の構築
評価指標	・ 鉄道駅や市役所、商業施設等、歩行者や自転車の通行が多く見込まれる集客施設にアクセスする路線
評価条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対象とする集客施設として以下を抽出 商業施設（店舗面積 1,000 m²以上*）、八潮駅、市役所 *商業施設は大規模小売店舗法の対象となる店舗面積の基準で選定（大規模小売店舗名簿（令和 3 年 4 月）を参照） ・ 上記集客施設に接続する路線を抽出
評価結果	 <p style="text-align: center;">図 集客施設へアクセスする路線</p>

評価視点	救急搬送を支える道路網の構築
評価指標	・ 主要路線と救急搬送先を結ぶ路線
評価条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要路線と救急指定病院（4箇所）医療機関を結ぶ方向別の最短路を抽出 ・ 救急車が広域的な移動（市域を横断、縦断）のために利用する主要路線（構想路線も含む）を抽出
評価結果	 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標により抽出する路線（都市計画道路） 指標により抽出する路線（構想路線） 評価対象路線 救急指定病院 <p>図 救急指定病院へアクセスする路線</p>

評価視点	緊急時の移動を支える道路網の構築
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県指定緊急輸送道路及び県指定緊急輸送道路と災害対策拠点、物資輸送拠点、災害備蓄倉庫等を結ぶ路線 ・ 災害時の円滑な交通確保のため重要と考えられる路線
評価条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種緊急輸送道路に指定されている路線を抽出 ・ 大雨等による浸水が想定されるエリア等で、災害時の円滑な交通確保のため重要と考えられる路線を抽出
評価結果	<p style="text-align: center;">凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標により抽出する路線（都市計画道路） 指標により抽出する路線（構想路線） 評価対象路線 県指定緊急輸送道路 <p>災害時の円滑な交通確保のため重要と考えられる路線</p> <p>大雨時に冠水が懸念される県道115号(産業道路)の交通確保</p> <p style="text-align: center;">八潮市役所</p> <p style="text-align: center;">八潮市</p> <p style="text-align: center;">八潮駅</p> <p style="text-align: center;">図 緊急時の移動を支える路線</p>

(3) 目標3 活力・魅力に満ちあふれる都市の形成

評価視点	コンパクトな市街地の形成に寄与する道路網の構築
評価指標	・ 都市核、地域核を結ぶ路線
評価条件	・ 八潮市都市計画マスタープランに示される、将来都市構造における都市核、地域核を結ぶ路線を抽出
評価結果	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標により抽出する路線（都市計画道路） 指標により抽出する路線（構想路線） 評価対象路線 <p>都市核</p> <p>地域核</p> <p>北部拠点</p> <p>八潮市役所</p> <p>シブクセンター</p> <p>八潮市</p> <p>八潮駅</p> <p>八潮中心核</p> <p>西部拠点</p> <p>東部拠点</p> <p>図 都市核、地域核を結ぶ路線</p>

評価視点	貨物・物流交通の円滑化に寄与する道路網の構築
評価指標	・ 産業集積地と IC を結ぶ、産業集積の高いエリアに接続する路線、物流エリアの幹線道路等
評価条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内産業集積地と八潮市内に貨物車がアクセスする IC を抽出 産業集積地：工業用地が集積しているエリア及び将来産業集積を図ることとしているエリア 首都高：八潮 IC、八潮南 IC 外 環：外環三郷西 IC、(仮称) 外環八潮スマート IC 東埼玉：(仮称) 草加八潮 IC・JCT ・ 上記産業集積地、IC 間の最短経路を候補路線として抽出
評価結果	 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標により抽出する路線 (都市計画道路) ———— 指標により抽出する路線 (構想路線) - - - - 評価対象路線 ———— 工業用地 ■ <p>北部拠点</p> <p>(仮称) 外環八潮 SIC</p> <p>(仮称) 草加八潮 IC・JCT</p> <p>外環三郷西 IC</p> <p>八潮市役所</p> <p>八潮 IC</p> <p>八潮南 IC</p> <p>八潮駅</p> <p>図 産業集積地と IC を結ぶ路線</p>

評価視点	広域的な交流の促進に寄与する道路網の構築
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> ・本市中心部と市外の集客施設を結ぶ路線 ・本市と隣接市区の連携を支える路線
評価条件	<ul style="list-style-type: none"> ・市外の国県道、及び都市計画道路と接続する路線を抽出 ・本市中心部（八潮市役所）から半径 8 kmの大型集客施設（施設面積 10,000 m²以上）、もしくは店舗面積 1,000 m²以上の商業施設が複数集積するエリアを結ぶ路線を抽出 ・隣接市区の都市計画道路や道路整備計画に位置づけられ、整備の実現・進捗が期待される道路と接続する路線を抽出
評価結果	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標により抽出する路線（都市計画道路） 指標により抽出する路線（構想路線） 評価対象路線 <p>草加市・越谷市方面</p> <p>三郷市方面</p> <p>草加市方面</p> <p>八潮市役所</p> <p>八潮市</p> <p>八潮駅</p> <p>三郷市・松戸市方面</p> <p>足立区方面</p> <p>足立区方面</p> <p>足立区方面</p> <p>足立区・葛飾区方面</p> <p>葛飾区方面</p> <p>図 広域的な交流の促進に寄与する路線</p>

4-1-2. 目指すべき道路ネットワーク

評価指標のいずれかに該当し、抽出された路線を基本に「目指すべき道路ネットワーク」と位置づける。

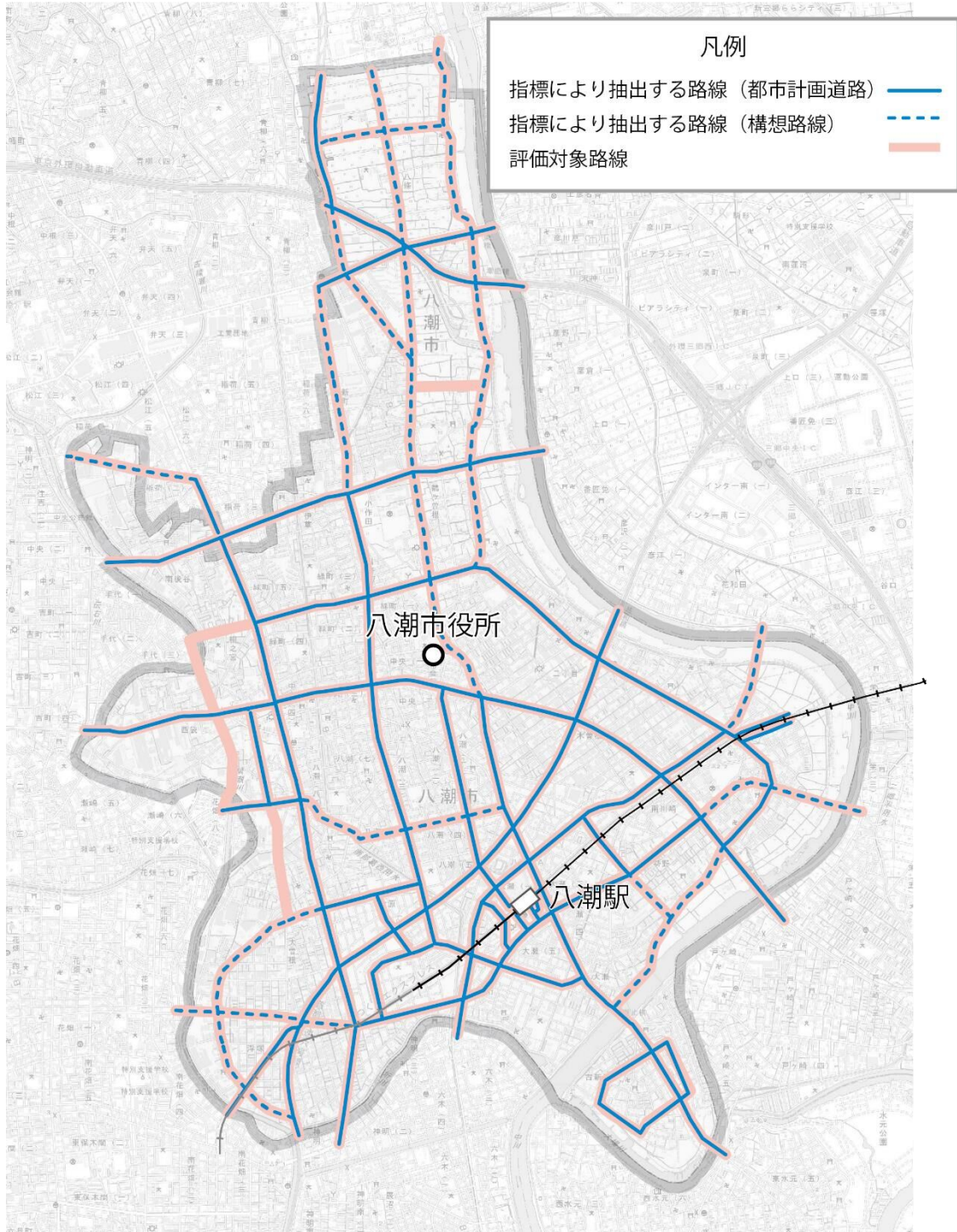


図 評価指標により選定される路線

4-2. STEP2 : 整備状況の確認

STEP1で設定した目指すべき道路ネットワークについて、STEP2では整備状況を確認し、整備済み・事業中都市計画道路、未整備都市計画道路、構想路線に区分する。

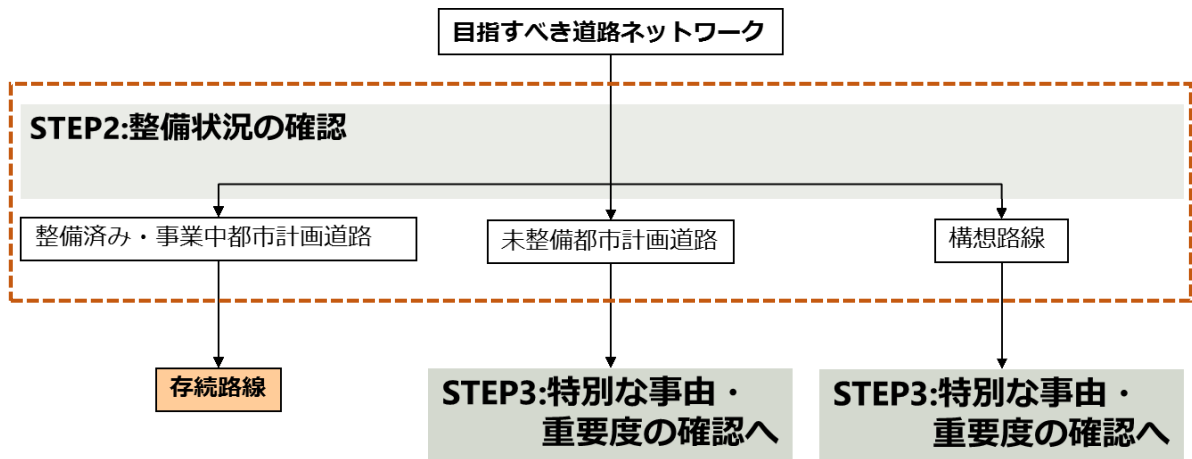


図 STEP2 の検討フロー

令和3年4月時点において、未整備都市計画道路の対象となるのは6路線となる。整備済み・事業中都市計画道路については、「存続路線」と位置づけ、対象の6路線及び構想路線がSTEP3の検討対象となる。

表 都市計画道路の整備状況

整理番号	都市計画番号	路線名	基礎情報		延長 (m)				整備状況			STEP2判定
			幅員(m)	車線数	計画延長	整備済延長	事業中延長	未整備延長	整備済	事業中	未整備	
①	1・4・1	都市高速道路三郷線	19.25		4,300	4,300	0	0	○			存続路線
②	1・3・2	高速外環状道路	23	4	1,330	1,330	0	0	○			存続路線
③	1・1・3	東埼玉道路	50		920	0	920	0		○		存続路線
④	3・1・1	外環状道路	62		1,330	1,330	0	0	○			存続路線
⑤	3・3・3	草加三郷線	22	4	4,930	4,029	901	0	○	○		存続路線
⑥	3・4・7	浦和流山線	16	2	1,060	1,060	0	0	○			存続路線
⑦	3・4・13	八潮越谷線	16	2	3,830	2,850	380	600	○	○	○	未整備都市計画道路
⑧	3・4・21	草加彦成線	16	2	2,370	1,660	0	710	○		○	未整備都市計画道路
⑨	3・4・25	西新一号線	18	2	350	133	217	0	○	○		存続路線
⑩	3・4・26	八潮金町線	16	2	1,900	520	925	455	○	○	○	未整備都市計画道路
⑪	3・4・27	西新二号線	20	2	650	650	0	0	○			存続路線
⑫	3・1・28	三郷東京線	31.25 ~64.70	4	4,300	4,300	0	0	○			存続路線
⑬	3・5・36	伊草大原線	12	2	2,800	2,800	0	0	○			存続路線
⑭	3・5・37	中馬場木曽根線	12	2	1,200	1,200	0	0	○			存続路線
⑮	3・5・38	柳之宮木曽根線	12	2	2,550	2,550	0	0	○			存続路線
⑯	3・6・44	大瀬線	9	1	330	330	0	0	○			存続路線
⑰	3・6・45	古新田線	9	1	890	723	167	0	○	○		存続路線
⑱	3・6・46	大瀬古新田線	9	1	410	300	110	0	○	○		存続路線
⑲	3・3・48	八潮三郷東西線	27	4	2,770	2094	346	330	○	○	○	未整備都市計画道路
⑳	3・3・49	八潮南北線	27	4	1,490	490	500	500	○	○	○	未整備都市計画道路
㉑	3・4・50	垢三郷線	20	2	2,810	2,450	360	0	○	○		存続路線
㉒	3・4・51	木曽根南川崎線	16	2	1,940	0	482	1,458		○	○	未整備都市計画道路
㉓	3・4・52	大原伊勢野線	16	2	1,220	1,220	0	0	○			存続路線
㉔	3・5・53	木曽根伊勢野線	14	2	460	160	300	0	○	○		存続路線
㉕	3・5・54	補助幹線1号線	14	2	640	390	250	0	○	○		存続路線
㉖	3・5・55	補助幹線2号線	14	2	410	410	0	0	○			存続路線
㉗	3・5・56	補助幹線3号線	14	2	820	480	340	0	○	○		存続路線
㉘	3・2・57	駅前通り北口線	30	2	260	260	0	0	○			存続路線
㉙	3・2・58	駅前通り南口線	30	2	80	80	0	0	○			存続路線
㉚	3・5・59	西袋上馬場線	12	2	630	0	630	0		○		存続路線
㉛	7・7・17	木曽根南線	6	2	340	281	59	0	○	○		存続路線
㉜	7・6・18	木曽根北線	9	2	330	250	80	0	○	○		存続路線
㉝	3・5・78	駅東通り1号線	12	2	260	260	0	0	○			存続路線
㉞	3・5・79	駅東通り2号線	12	2	120	120	0	0	○			存続路線
㉟	3・5・80	駅前公園線	12	2	360	360	0	0	○			存続路線
合計					50,390	39,370	6,967	4,053				

○都市計画道路の整備状況

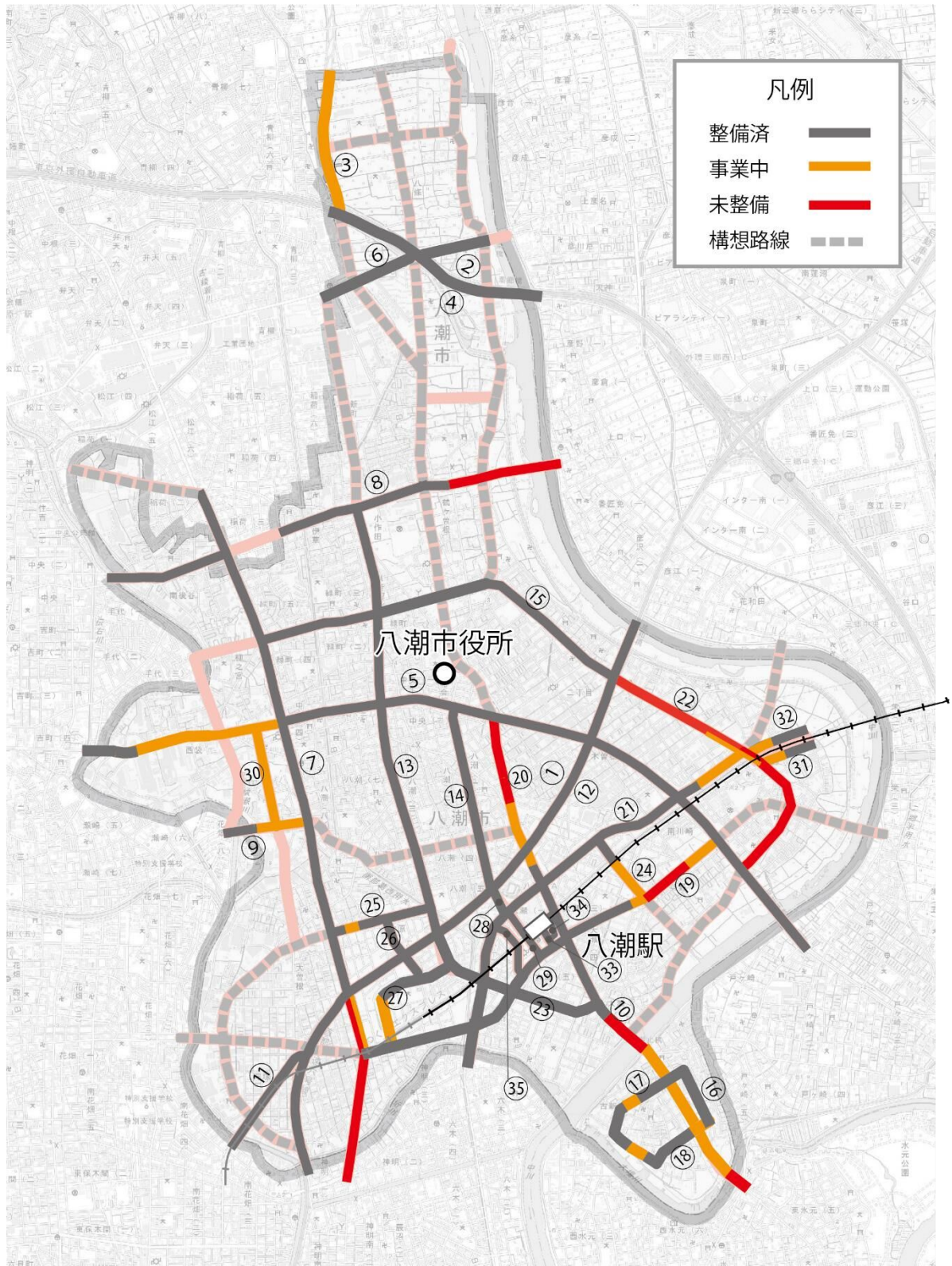


図 都市計画道路の整備状況

4-3. STEP3 : 特別な事由・重要度の確認

STEP2で整備状況を確認した結果、未整備都市計画道路、構想路線であった路線について、STEP3では特別な事由・重要度を確認した上で、各路線の整備の優先度を検証した。

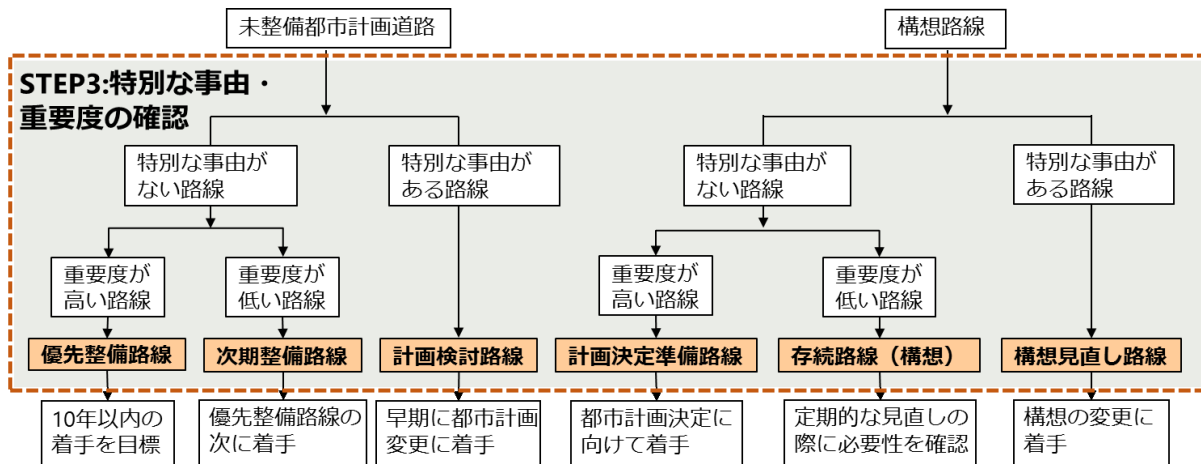


図 STEP3 の検討フロー

(1) 特別な事由がある路線の確認

計画を見直す必要がある、特別な事由を以下の項目で確認し、都市計画道路は「計画検討路線」、構想路線は「構想見直し路線」に位置づける。

- ① 現道と重複する区間が存在し、交通処理ができていない区間(都市計画道路)
- ② 現道はないが、並行現道での振替可能性がある区間(構想路線)
- ③ 接続する道路の整備状況や沿道土地利用等の状況から、線形や構造・幅員等について再検討の必要性がある区間(都市計画道路、構想路線)

○特別な事由

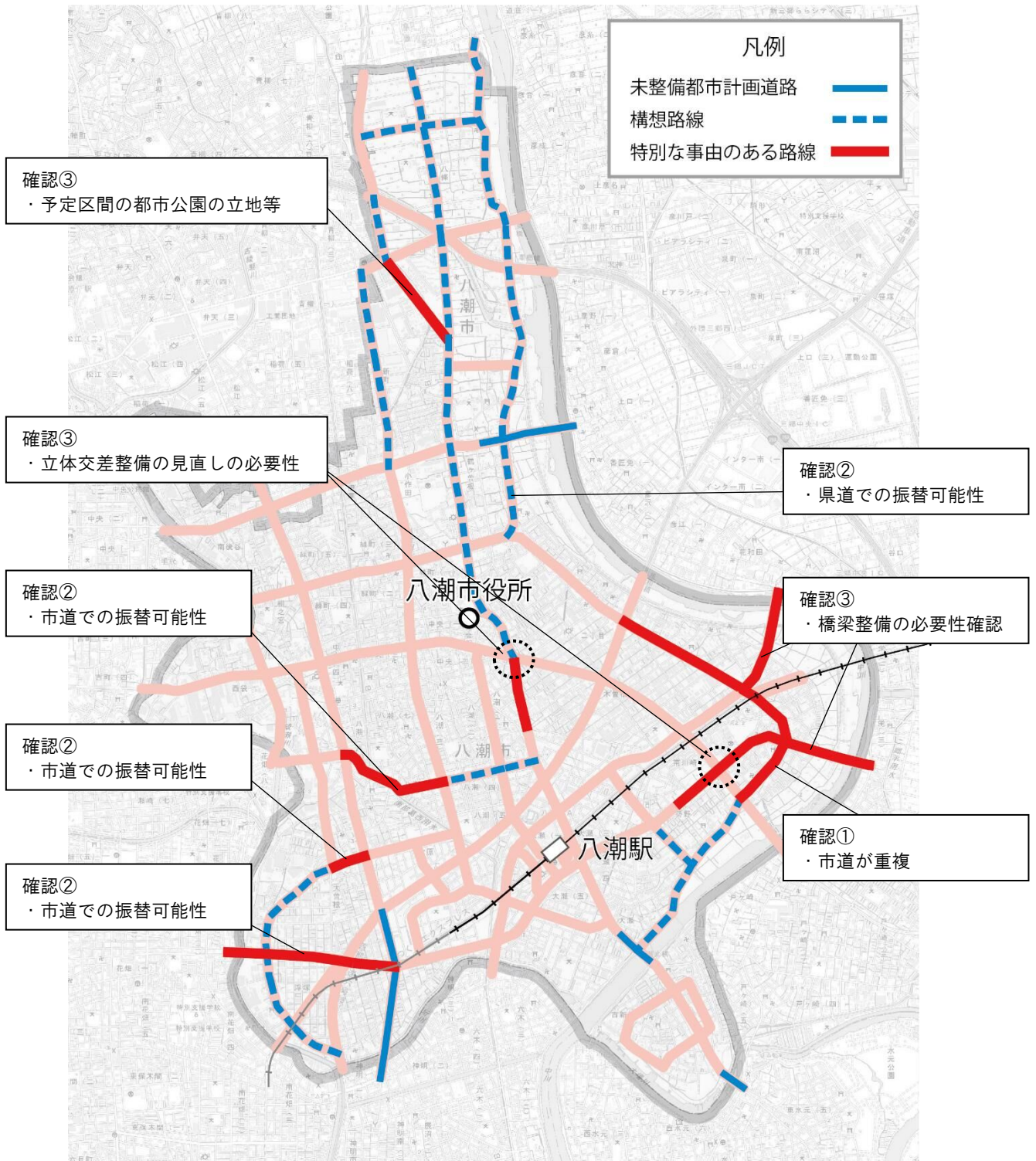


図 計画検討路線・構想見直し路線

(2) 特別な事由がない路線の重要度の確認

整備の目標1～3の視点で優先的な整備が必要と考えられる路線を抽出し、都市計画道路は「優先整備路線」、構想路線は「計画決定準備路線」に位置づける。なお、その他の路線は、都市計画道路は「次期整備路線」、構想路線は「存続路線（構想）」として位置づける。

表 都市計画道路網構想の重要度の評価内容

目標	重要度の評価
目標1: 快適な生活を支えるネットワークの形成	円滑なバス運行の確保に必要な路線、潜在的なバス路線【バス】
	事業化準備中の路線【事業化】
目標2: 安全・安心な道路空間の確保	市内救急活動のため優先的に円滑な道路交通を確保することが必要な路線【救急】
	緊急輸送活動のため優先整備が必要な路線【緊急輸送】
目標3: 活力・魅力に満ちあふれる都市の形成	市として整備が重要かつ緊急な路線【計画】 ⇒総合計画や都市計画マスタープラン等で市として重要な位置づけにある事業またはエリアに関連する路線(八潮駅周辺道路、北部拠点まちづくり推進地区関連道路等)の抽出
	貨物・物流交通の円滑化に必要な路線【物流】
	広域的な交流の促進に寄与する道路【広域】

○重要度

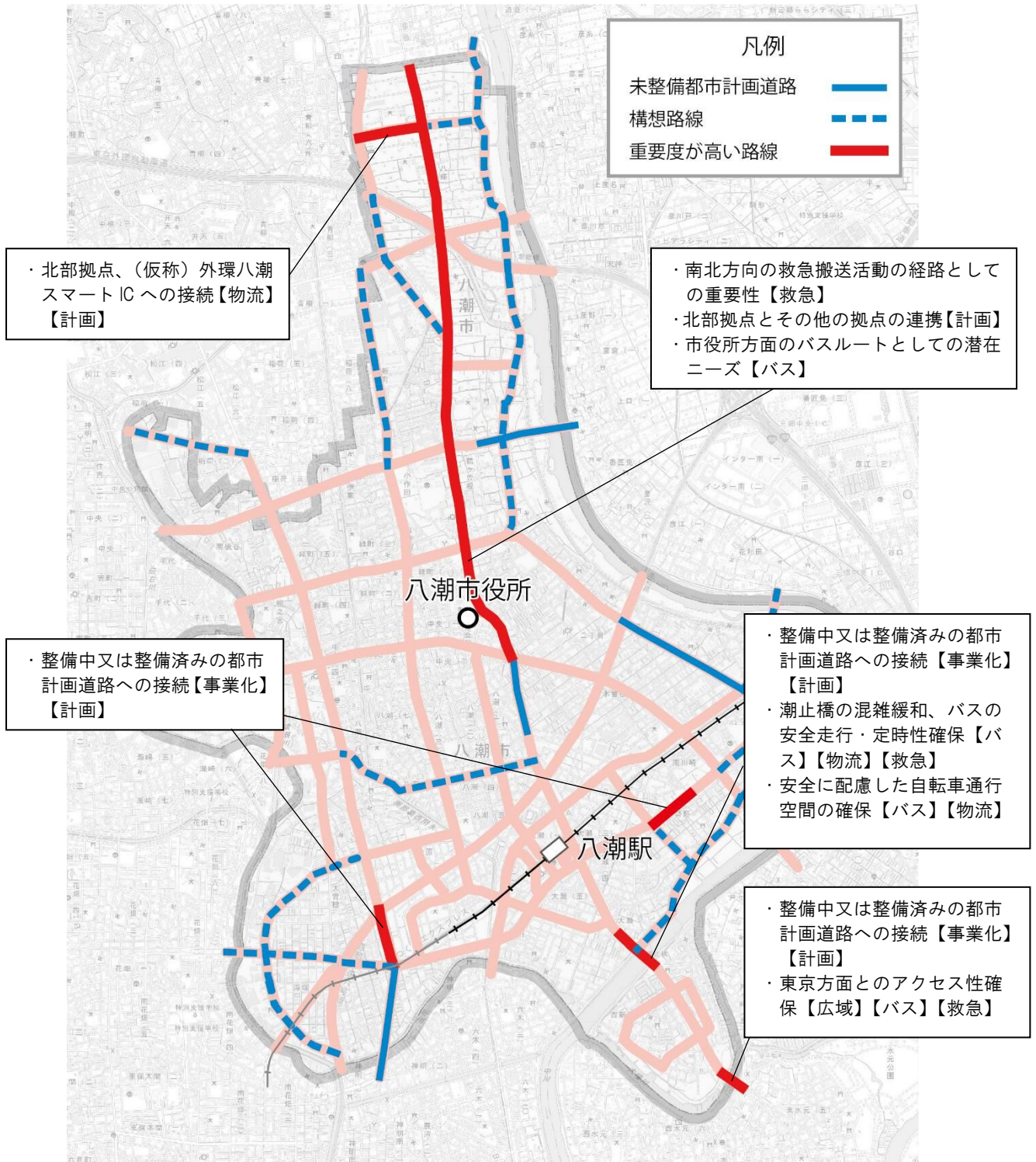


図 重要度が高い路線

4-4. 都市計画道路網構想の見直し結果

STEP1～STEP3 までの評価による都市計画道路網構想見直し（構想に位置づける見直し後の都市計画道路ネットワーク）の結果を以下に示す。

表 都市計画道路網構想の見直し結果

都市計画道路					構想路線					
番号	路線名	見直しの方向性				路線名	見直しの方向性			
		存続路線	優先整備 路線	次期整備 路線	計画検討 路線		計画決定 準備路線	存続路線 (構想)	構想見直し 路線	廃止候補 路線
3・4・21	草加彦成線	●		●		(仮称) 西袋線				●
3・4・7	浦和流山線	●				(仮称) 大曽根西袋線				●
3・4・13	八潮越谷線	●	●	●		(仮称) 大曽根浮塚線		●	●	
3・4・25	西新一号線	●				(仮称) 八條鶴ヶ曽根線		●	●	
3・1・1	外環状道路	●				(仮称) 上河原幸ノ宮線				●
3・3・3	草加三郷線	●				(仮称) 神明稻荷線		●		
1・4・1	都市高速道路三郷線	●				(仮称) 吉町柳之宮線				●
3・1・28	三郷東京線	●				(仮称) 西袋木曽根線		●	●	
3・4・27	西新二号線	●				(仮称) 大瀬南川崎線		●		
3・4・26	八潮金町線	●	●			(仮称) 入谷東西線	●	●		
3・5・36	伊草大原線	●				八潮南北線 (構想部分)	●	●	●	
3・5・37	中馬場木曽根線	●				八潮三郷東西線 (構想部分)			●	
3・5・38	柳之宮木曽根線	●				珣三郷線 (構想部分)			●	
1・3・2	高速外環状道路	●				木曽根伊勢野線 (構想部分)		●		
1・1・3	東埼玉道路	●								
3・6・44	大瀬線	●								
3・6・45	古新田線	●								
3・6・46	大瀬古新田線	●								
3・3・48	八潮三郷東西線	●	●		●					
3・3・49	八潮南北線	●			●					
3・4・50	珣三郷線	●								
3・4・51	木曽根南川崎線				●					
3・4・52	大原伊勢野線	●								
3・2・57	駅前通り北口線	●								
3・2・58	駅前通り南口線	●								
3・5・53	木曽根伊勢野線	●								
3・5・55	補助幹線2号線	●								
3・5・56	補助幹線3号線	●								
3・5・59	西袋上馬場線	●								
7・7・17	木曽根南線	●								
7・6・18	木曽根北線	●								
3・5・54	補助幹線1号線	●								
3・5・78	駅東通り1号線	●								
3・5・79	駅東通り2号線	●								
3・5・80	駅前公園線	●								

●都市計画道路の番号について
都市計画道路の番号は、(区分による番号)・(規模による番号)・(一連の番号)の組み合わせとなっている。

区分	道路幅員の規模	一連番号
1 自動車専用道路	1 幅40m以上	都市計画区域ごとに区分ごとの一連番号を付する
3 幹線街路	2 幅30m以上40m未満	
7 区画街路	3 幅22m以上30m未満	
8 歩行者専用道路等	4 幅16m以上22m未満	
9 都市モノレール専用道等	5 幅12m以上12m未満	
10 路面電车道	6 幅8m以上12m未満	
	7 幅8m未満	

○都市計画道路網構想の見直し結果

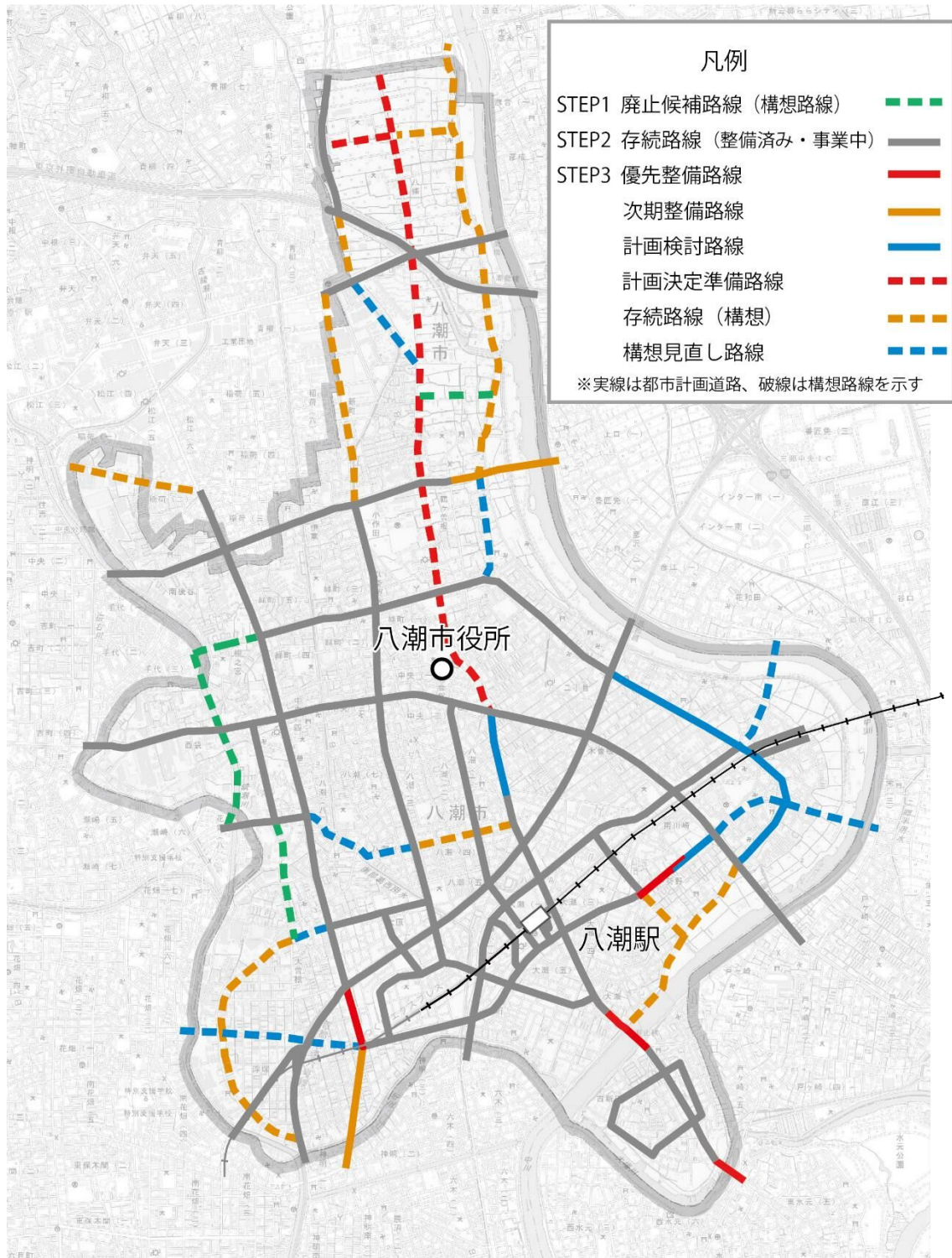


図 都市計画道路網構想の見直し結果

○見直しによる都市計画道路・構想路線の内容

今回の見直しにより、本市の都市計画道路及び構想路線は、評価視点や特定の事由・重要度で評価することで、路線・区間を新たに以下の通りの区分に位置づけた。

表 都市計画道路・構想路線の内容

区分		内容
都市計画道路	存続路線	・全区間が整備、もしくは一部区間の事業に着手しており、都市計画道路として存続する路線
	優先整備路線	・本市の交通課題への対応、まちづくりの実現のため、優先的な整備が求められ、今後10年以内の事業着手を目標とする路線
	次期整備路線	・都市計画決定された路線として、優先整備路線の整備後、事業着手を目指す路線
	計画検討路線	・今後、路線の必要性や整備の実現性等を詳細に検証し、整備方法や構造、線形等、都市計画決定の内容の見直しや変更を検討する路線
構想路線	計画決定準備路線	・本市の交通課題への対応、まちづくりの実現のため、計画的な整備が必要であり、都市計画決定に向けた検討に着手する路線
	存続路線(構想)	・都市計画道路網構想において、構想路線として位置づけ、定期的な構想見直し時に、継続的に必要性を確認する路線
	構想見直し路線	・今後、路線の必要性や整備の実現性等を詳細に検証し、廃止等も含めた構想の変更を検討する路線
	廃止候補路線	・都市計画マスタープランから削除する路線

○都市計画道路網構想の見直し結果の検証

都市計画道路網構想を見直したことにより、自動車交通量の過度な集中や渋滞等の問題が将来発生しないかを検証するため、道路交通センサスのデータを用いて整備の段階に応じた将来交通量推計を行った。

検証結果

- 路線の廃止等により、走行性に大きな影響を与える路線・区間は生じない
- 現状において渋滞や道路混雑が課題となる箇所については、見直しで位置づけた路線の整備により自動車交通量の集中緩和の効果が見込まれる

都市計画道路網構想（案）

見直し結果を踏まえた本市の都市計画道路網構想（案）は以下の通りである。

なお、幅員は平成 2 年度の八潮市都市計画道路網構想策定調査報告書によるものとする。

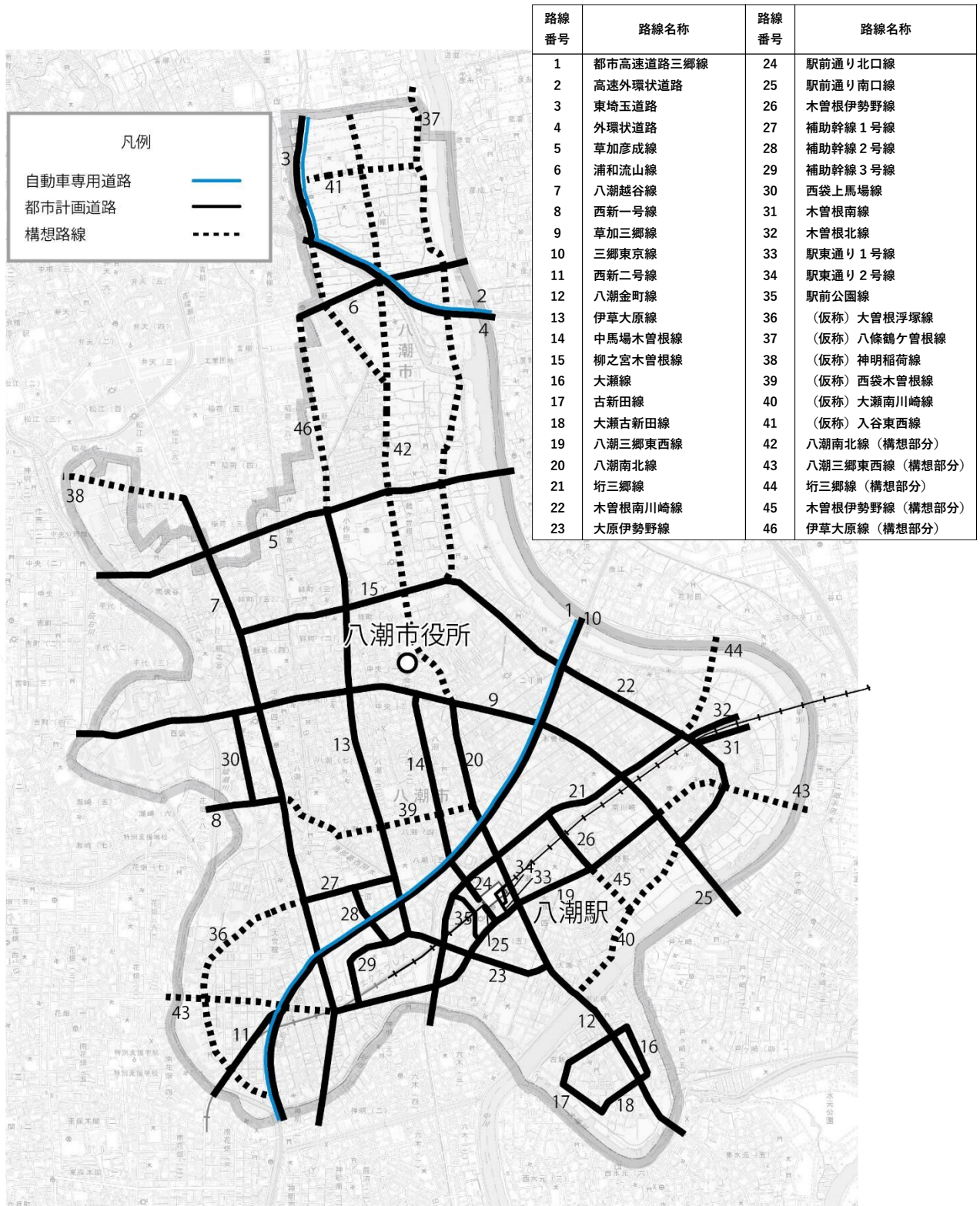


図 都市計画道路網構想(案)

5. 実現化に向けた取り組み方針

5-1. 都市計画道路の検討の進め方

都市計画道路のうち、存続路線・優先整備路線・次期整備路線・計画検討路線については、それぞれ以下に示す方針で検討を進めるものとする。

(1) 存続路線

存続路線のうち、事業中の区間は引き続き事業の完了を目指し整備を進める。

(2) 優先整備路線

優先整備路線については、本市のまちづくり・都市基盤整備に係る事業の進捗と整合を図りつつ、今後10年以内の事業着手を目指し、中心線測量、用地取得及び路線整備の事業計画立案等を推進する。

表 優先整備路線の検討方針

路線		検討方針
3・4・13	八潮越谷線	・三郷東京線から八潮三郷東西線までの区間について、土地区画整理事業の進捗にあわせ事業に着手する
3・4・26	八潮金町線	・潮止橋の架け替え区間については、埼玉県と連携を図りながら早期の着手を目指す ・葛飾区と接続する区間については、東京都及び葛飾区と連携を図りながら早期の着手を目標とする
3・3・48	八潮三郷東西線	・木曾根伊勢野線から草加三郷線までの区間については、立体交差整備の見直し及びこれに伴う幅員の変更を検討した上で、未着手の区間は早期に事業着手する

(3) 次期整備路線

次期整備路線については、優先整備路線の事業着手及び進捗状況を踏まえるとともに、社会経済情勢等の変化による喫緊のニーズの変化等の与条件から総合的に判断し、順次事業計画を検討する。

(4) 計画検討路線

計画検討路線については、今後、地域の状況や社会経済情勢の変化、都市計画道路整備等に伴う交通流動の変化を見据え、現状の計画の妥当性を検証した上で、改めて必要性を判断し、整備手法や形態等について具体的に検討する。

その上で、都市計画変更手続き、事業化検討を経て、実現に向けた検討を進めることとする。

表 計画検討路線の検討方針

路線		検討方針
3・3・48	八潮三郷東西線	・立体交差整備の見直し及びこれに伴う幅員の変更を検討
3・3・49	八潮南北線	・立体交差整備の見直し及びこれに伴う幅員の変更を検討
3・4・51	木曽根南川崎線	・市道が重複しているため、区間の廃止等を検討

5-2. 構想路線の検討の進め方

都市計画道路網構想見直しの結果、構想路線のうち、計画決定準備路線・存続路線（構想）・構想見直し路線・廃止候補路線については、それぞれ以下に示す方針で検討を進めるものとする。

（1）計画決定準備路線

計画決定準備路線については、本市のまちづくり・都市基盤整備に係る事業の進捗状況を踏まえ、まちづくりの実現のため、基本ルートを検討を実施し、道路網構築のため都市計画決定に向けた検討に着手する。

表 計画決定準備路線の検討方針

路線	検討方針
(仮称)入谷東西線	・北部拠点のまちづくりの実現のため、スマートICの整備にあわせ、アクセス道路として早期に都市計画決定を行う
八潮南北線(構想部分)	・拠点間の連携や南北幹線道路の必要性を検討・判断し、都市計画決定に向けた検討に着手

（2）存続路線（構想）

存続路線（構想）については、引き続き都市計画道路網構想に位置づけ、定期的な構想見直し時に必要性を確認し、必要に応じて廃止候補路線・計画決定準備路線への変更を検討・判断する。

(3) 構想見直し路線

構想見直し路線については、地域の状況や社会経済情勢の変化、都市計画道路整備等に伴う交通流動の変化を注視し、路線の振替により必要な道路機能を確保できる場合は、ルート変更等を見据えた検討を行い、必要に応じて計画決定準備路線への変更を検討・判断する。

また、継続的に必要性や整備の実現性等を検証した結果、構想路線としての位置づけに変化が生じた場合は、必要に応じて廃止候補路線への変更を検討・判断する。

表 構想見直し路線の検討方針

路線	検討方針
(仮称)大曽根浮塚線	・補助幹線 1 号線と接続する区間について、市道での振替可能性を検討
(仮称)八條鶴ヶ曾根線	・草加彦成線以南について、振替可能性を検討
(仮称)西袋木曾根線	・西新一号線と接続する区間について、市道での振替可能性を検討
八潮南北線(構想部分)	・八条親水公園と重複する区間について、実現性等を検討
八潮三郷東西線(構想部分)	・八潮越谷線以西について、市道での振替可能性を検討 ・草加三郷線以東について、隣接市の整備・検討の進捗を踏まえながら、実現性等も考慮し、必要性を検討
坂三郷線(構想部分)	・隣接市の整備・検討の進捗を踏まえながら、実現性等も考慮し、必要性を検討

(4) 廃止候補路線

廃止候補路線については、都市計画道路網構想から廃止し、併せて都市計画マスタープランからも削除する。

5-3. 将来道路網の実現に向けて

今後、本構想に基づき、本市が目指す将来の道路網の実現に向けた取り組みを行っていく。

都市計画道路については、関係部署との連携により、順次整備を進め、構想路線については、関係部署や関係事業者等の意見を踏まえて位置づけ等を検討していく。

また、都市計画道路網構想については、個別路線の進捗状況や整備による効果を評価していくとともに、おおむね10年毎に、社会経済情勢や道路交通状況の変化等の様々な視点から見直しを行っていく。



參考資料編

6. 構想策定の体制

本構想の策定にあたっては、関係課で構成された庁内検討会での調査検討、交通計画の見識が深い有識者への意見聴取、意識調査等による市民ニーズの把握、留意事項やニーズ等の収集を目的としたバス事業者、消防組合、トラック協会、近隣自治体へのヒアリング等を行った。

また、パブリックコメントの機会を通じて、市民への情報提供と市民意見の集約に努めた。

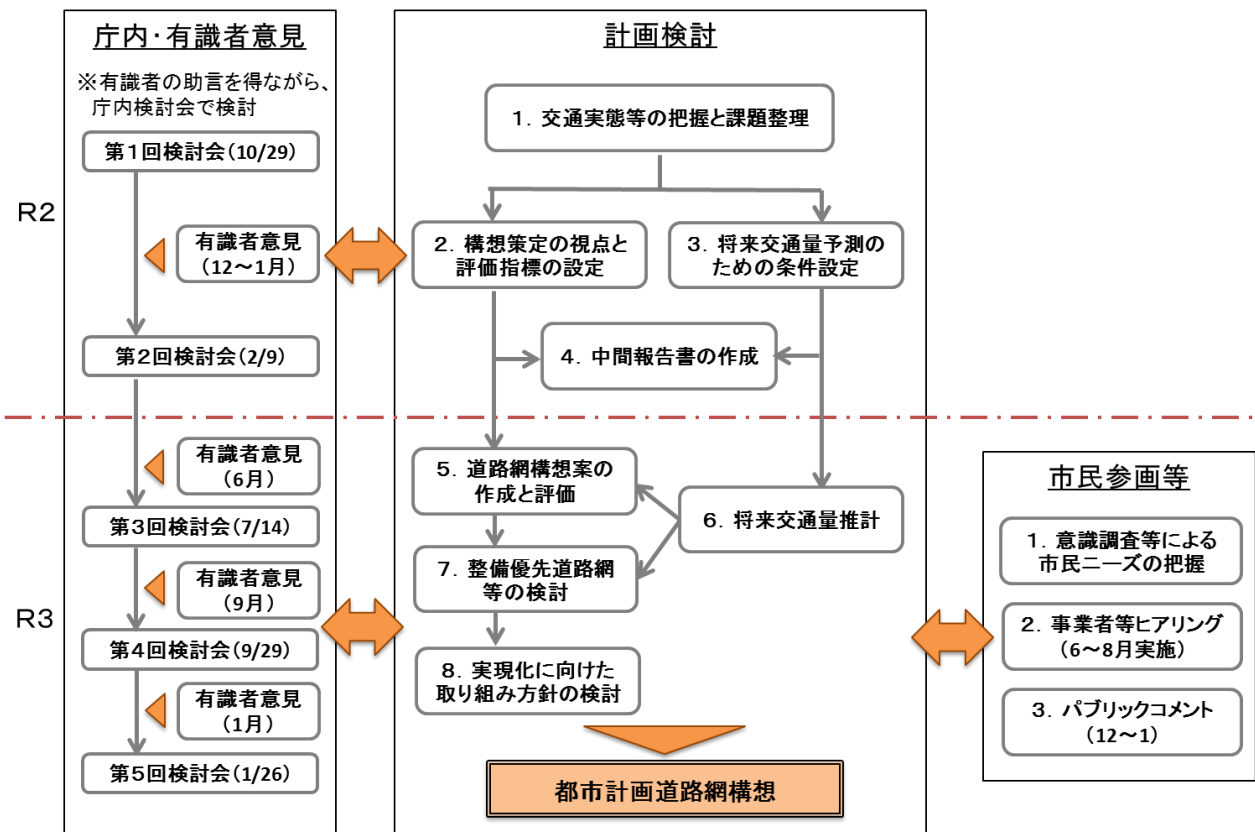


図 構想策定の体制

6-1. 八潮市都市計画道路網構想見直し庁内検討会

6-1-1. 八潮市都市計画道路網構想見直し庁内検討会 委員名簿

所 属	氏 名	備 考
都市デザイン部副部長兼都市計画課長	小倉 達也	議長
建設部副部長兼道路治水課長	金子 和広	副議長
企画財政部企画経営課長	井上 淳子	
生活安全部危機管理防災課長	向 忠義	
生活安全部交通防犯課長	栗原 眞一	
市民活力推進部商工観光課長	山内 修 本田 貴裕	(令和2年度) (令和3年度)
都市デザイン部開発建築課長	山口 雅則	
都市デザイン部区画整理課長	本間 尚樹 馬場 光隆	(令和2年度) (令和3年度)

6-1-2. 八潮市都市計画道路網構想見直し庁内検討会の開催経緯

開催日	議 題	備 考
第1回 令和2年 10月29日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ・八潮市都市計画道路網構想見直し庁内検討会について ・都市計画道路網構想見直しについて ・交通実態等の把握と課題整理 ・都市計画道路網構想策定の視点と評価指標の検討 	
第2回 令和3年 2月9日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者への意見聴取の結果について ・構想策定の視点と評価指標の検討について 	新型コロナウイルスによる緊急事態宣言のため、書面開催。
第3回 令和3年 7月14日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者への意見聴取の結果について ・都市計画道路網構想の評価案について 	
第4回 令和3年 9月29日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路網構想案の作成と評価について ・優先整備路線等の選定について 	
第5回 令和4年 1月26日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者への意見聴取の結果について ・パブリックコメントの結果について ・都市計画道路網構想(案)について 	

6-2. 有識者ヒアリングの実施

6-2-1. 意見を聴取した有識者

所属・氏名	専門分野
埼玉大学理工学研究科環境科学・社会基盤部門 久保田尚 教授	都市交通計画 地区交通計画 等
日本大学理工学部土木工学科 大沢昌玄 教授	都市計画 都市交通計画 交通工学 等

6-2-2. 有識者ヒアリングの実施

	有識者	実施日	ヒアリング内容
第1回	久保田尚 教授	令和2年12月21日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路網構想見直しについて ・交通実態等の把握と課題整理について ・都市計画道路網構想策定の視点と評価指標の検討について
	大沢昌玄 教授	令和3年1月21日(木)	
第2回	久保田尚 教授	令和3年6月24日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路網構想の見直しのスケジュールについて ・令和2年度検討結果について ・道路網の評価・候補路線の抽出方法について
	大沢昌玄 教授	令和3年6月24日(木)	
第3回	久保田尚 教授	令和3年9月16日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回庁内検討会の意見と対応について ・道路網の評価・優先整備路線等の選定について
	大沢昌玄 教授	令和3年9月14日(火)	
第4回	久保田尚 教授	令和4年1月12日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・第4回庁内検討会の意見と対応について ・都市計画道路網構想(案)について
	大沢昌玄 教授	令和4年1月6日(木)	

6-3. 市民参画等の記録

6-3-1. 意識調査等による市民ニーズの把握

市民ニーズを把握するため、市民意識調査等により、道路に関する意見を把握した。

6-3-2. 事業者等のヒアリングの実施

都市計画道路網構想の見直しにあたり留意すべき事項やニーズ等の収集を目的として、以下の事業者等にヒアリングを実施した。

事業者		実施日
消防署	草加八潮消防組合 八潮消防署	令和3年7月6日(火)
物流事業者	(一社)埼玉県トラック協会 草加支部	令和3年8月19日(木)
バス事業者	東武バスセントラル(株)	令和3年7月6日(火)
	京成バス(株)	令和3年7月8日(木)
近隣自治体	草加市	令和3年7月21日(水)
	三郷市	令和3年8月5日(木)

6-3-3. パブリックコメント

八潮市都市計画道路網構想(素案)を広く市民に公表し、市民からの意見や要望などを幅広く伺った。

実施時期	令和3年12月10日(金)から令和4年1月11日(火)まで(33日間)
実施方法	ホームページへの掲載及び市役所などでの閲覧により、八潮市都市計画道路網構想(素案)を公表し、意見を募集
意見提出者・件数	提出者数 2人 意見件数 5件

7. 都市計画道路網構想見直しの検証

都市計画道路網構想を見直すことにより、自動車交通量の過度な集中や渋滞等の問題が将来発生しないかを検証するため、道路交通センサスのデータを用いて整備の段階に応じた将来交通量推計を行った。

7-1. 将来交通量推計の内容

都市計画マスタープランの目標年次との整合を図り、優先整備路線完成時点（R15年）、都市計画道路完成時点（R25年）、構想路線完成時点（R35年）それぞれの段階で、道路整備した場合、整備しない場合のケースを設定し、道路網（ネットワーク全体）として円滑な交通流を確保できるか、確認・検証した。

表 将来交通量推計による検証内容

項目	検証内容
交通量予測ケースの比較による効果の検証（平均旅行速度）	道路が整備されたときの平均旅行速度と、一部の道路が整備されなかったときの平均旅行速度比較し、交通流への影響を確認する
廃止候補路線の有無による周辺道路への影響の把握（交通量の差分・混雑度）	構想路線を全て整備したときの交通量と、廃止候補路線を除いたときの交通量の差分をとり、混雑度の変化を確認することで、周辺路線にどのぐらい影響するかを確認する
路線整備による並行路線への影響の把握（交通量の差分・混雑度）	道路が整備されたときの交通量と、一部の道路が整備されなかったときの交通量の差分をとり、混雑度の変化を確認することで、並行路線にどのぐらい影響するかを確認する
予測結果に基づく交通特性の把握（大型車混入状況）	道路が整備されたときに、路線別の大型車混入状況を求めることにより、幹線道路以外の変化を確認

推計された交通量予測結果は、10年後の優先整備路線完成時（R15年）、20年後の都市計画道路全線完成時（R25年）、30年後の構想路線完成時（R35年）の3ケースを基本とし、これに廃止候補路線の有無を追加したケース間での比較により効果・影響を検証した。

表 優先整備路線完成時(R15年)のケース

ケース名	ケース設定	ネットワーク※1
ケース 1-1	・道路整備なしのケース (比較用のケース)	・現況ネットワークに、事業中路線を追加
ケース 1-2	・優先整備路線が完成した場合のケース	・ケース 1-1 のネットワークに、優先整備路線を追加

※1 八潮市外に延伸する都市計画道路と構想路線は、隣接都市の都県道以上に接続する区間までを追加する

表 都市計画道路全線完成時(R25年)のケース

ケース名	ケース設定	ネットワーク※1
ケース 2-1	・優先整備路線が完成した場合のケース(比較用のケース)	・ケース 1-2 のネットワーク
ケース 2-2	・都市計画道路全線が完成した場合のケース	・ケース 1-2 のネットワークに、未整備都市計画道路(次期整備路線と計画検討路線)を追加

※1 八潮市外に延伸する都市計画道路と構想路線は、隣接都市の都県道以上に接続する区間までを追加する

表 構想路線完成時点(R35年)のケース

ケース名	ケース設定	ネットワーク※1
ケース 3-1	・都市計画道路全線が完成した場合のケース (比較用のケース)	・ケース 2-2 のネットワーク
ケース 3-2	・構想路線全線が完成した場合のケース	・ケース 2-2 のネットワークに、構想路線を追加
ケース 3-3	・構想路線全線が完成した場合のケース(廃止候補路線を除く)	・ケース 2-2 のネットワークに構想路線を追加 ・廃止候補路線を除く

※1 八潮市外に延伸する都市計画道路と構想路線は、隣接都市の都県道以上に接続する区間までを追加する

7-2. 交通量予測ケースの比較による効果の検証（平均旅行速度）

(1) 道路整備なしの場合と優先整備路線が完成した場合の比較

ケース 1-1 からケース 1-2 において、平均旅行速度は 0.9(km/h) 上昇した。

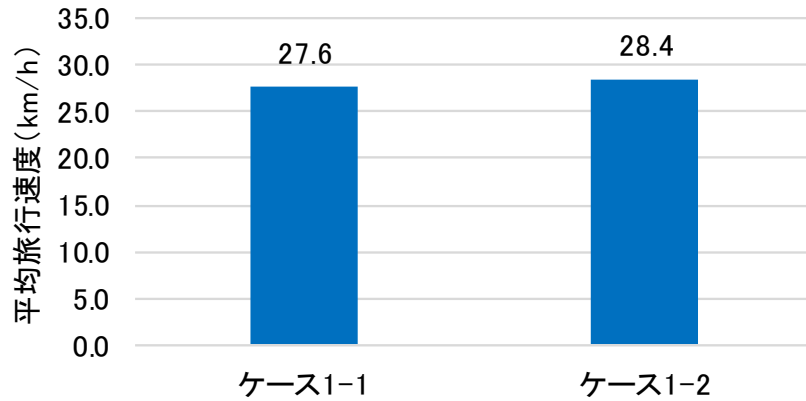


図 ケース 1-1、ケース 1-2 の八潮市内旅行速度

(2) 優先整備路線が完成した場合と都市計画道路全線が完成した場合の比較

ケース 2-1 からケース 2-2 において、平均旅行速度は 0.6(km/h) 上昇した。

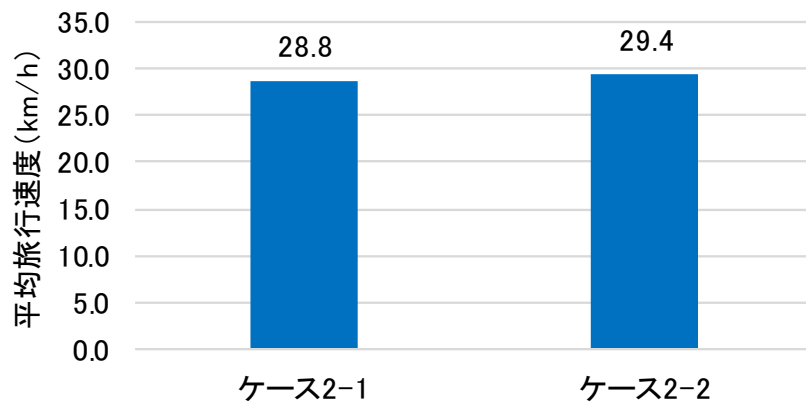


図 ケース 2-1、ケース 2-2 の八潮市内旅行速度

(3) 都市計画道路全線が完成した場合、構想路線全線が完成した場合、廃止候補路線を除く構想路線が完成した場合の比較

ケース 3-1 からケース 3-2 において、平均旅行速度は 2.6(km/h)上昇した。

ケース 3-2 からケース 3-3 において、平均旅行速度は 0.2(km/h)下降した。

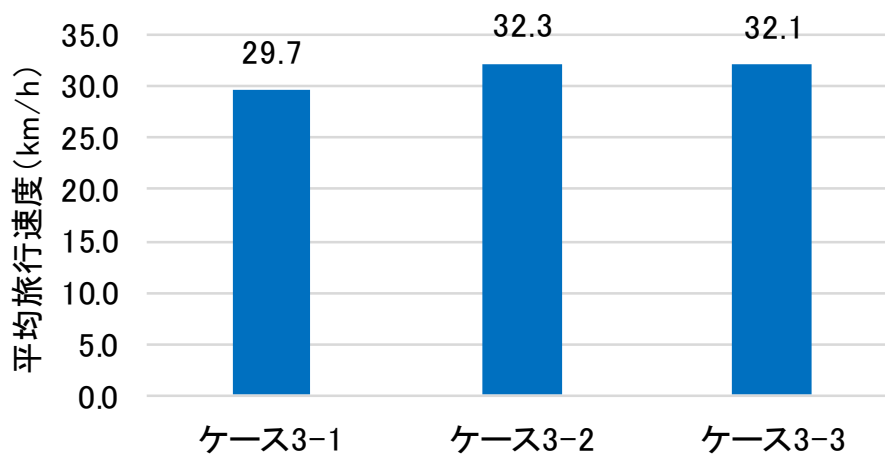


図 ケース 3-1、ケース 3-2、ケース 3-3 の八潮市内旅行速度

7-3. 廃止候補路線の有無による周辺道路への影響の把握（交通量の差分・混雑度）

構想路線全線が完成した場合（ケース3-2）と廃止候補路線を除く構想路線が完成した場合（ケース3-3）を比較すると、廃止候補路線の周辺路線で交通量の増加が確認できる。草加三郷線は（仮称）吉町柳之宮線の廃止により3,500台の増加が見込まれる。外環状道路は（仮称）上河原幸ノ宮線の廃止により1,100台の増加が見込まれる。八潮越谷線は（仮称）大曾根西袋線の廃止により1,700台の増加が見込まれる。

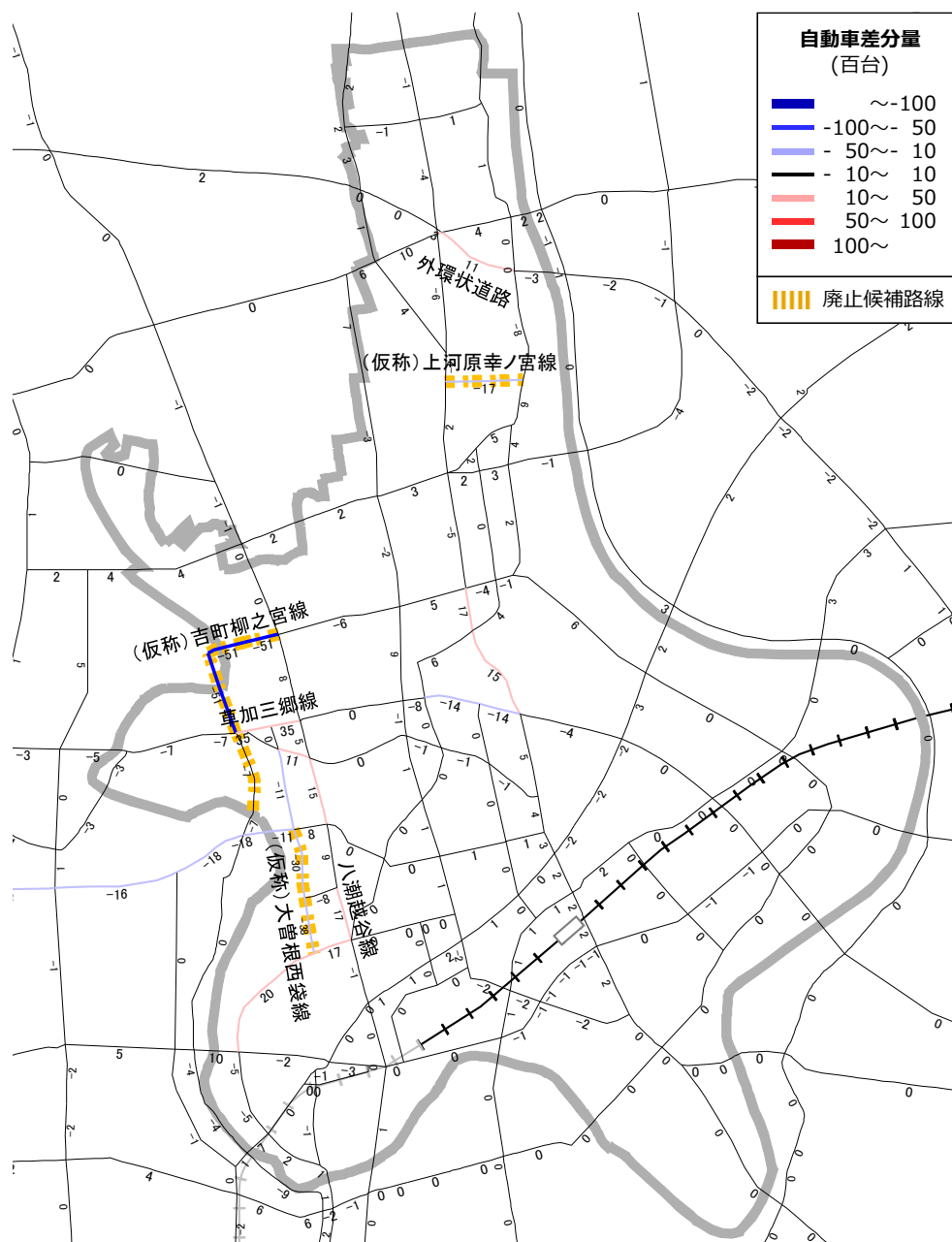


図 ケース3-2 からケース3-3 の交通量差分

- （仮称）吉町柳之宮線と並行する草加三郷線の混雑度は 0.86 から 1.01 に増加したが、慢性的に混雑する可能性は低い。
- （仮称）上河原幸ノ宮線と並行する外環状道路の混雑度は 1.07 から 1.10 に増加したが、慢性的に混雑する可能性は低い。
- （仮称）大曾根西袋線と並行する八潮越谷線の混雑度は 0.66 から 0.88 に少し増加したが、渋滞が発生する可能性はほとんどない。

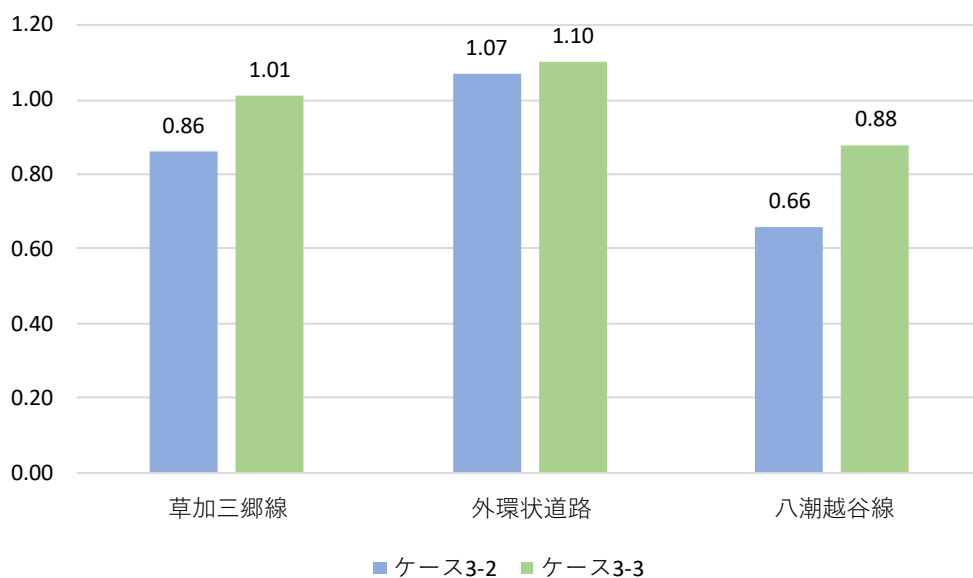


図 ケース 3-2 からケース 3-3 の混雑度比較

7-4. 路線整備による並行路線への影響の把握（交通量の差分・混雑度）

(1) 道路整備なしの場合と優先整備路線が完成した場合の比較

八潮三郷東西線では 13,000 台増加し、並行する圻三郷線で 5,000 台減少した。八潮金町線では 2,500 台増加し、並行する松戸草加線で 7,800 台減少した。

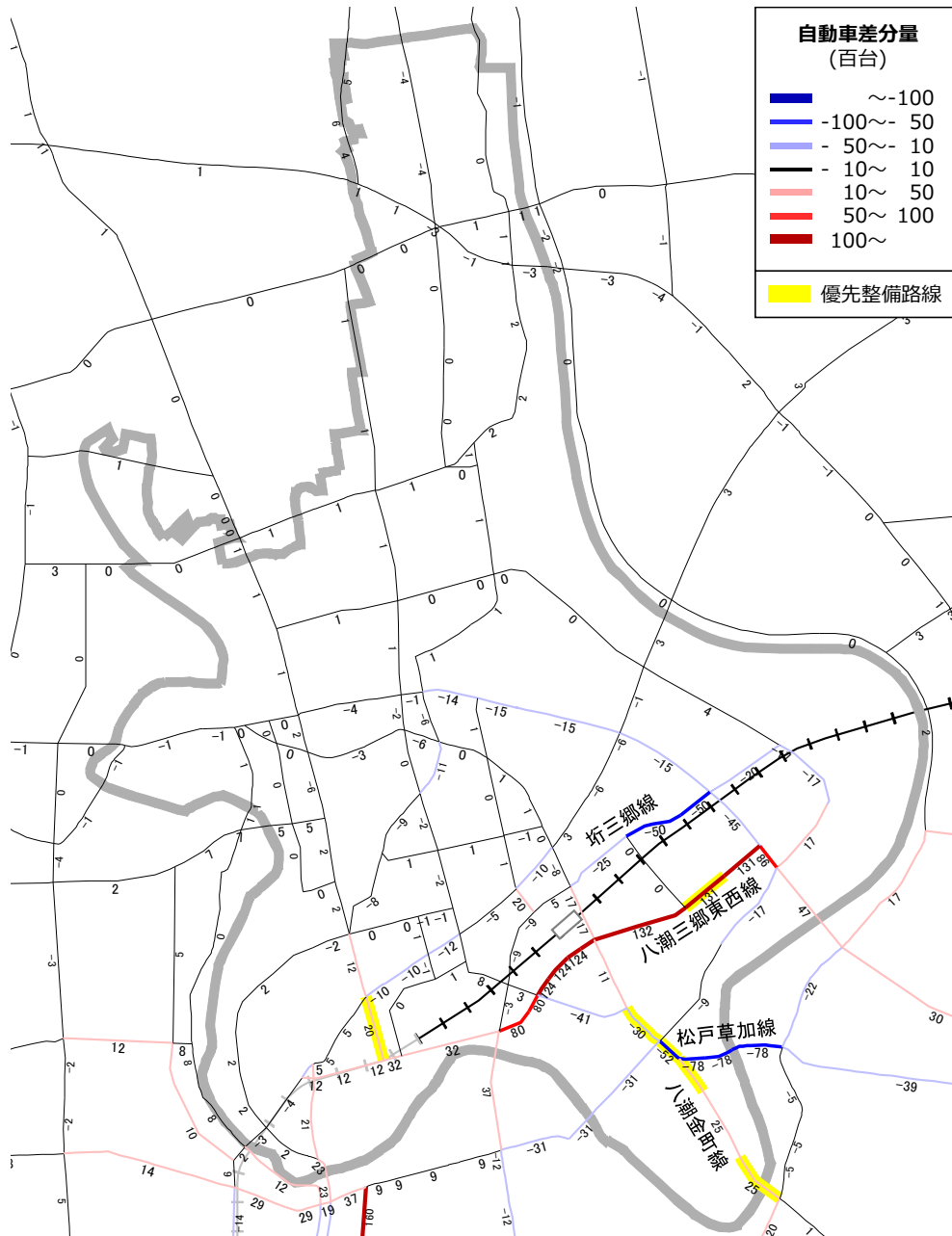


図 ケース 1-1 からケース 1-2 の交通量差分

- 八潮三郷東西線と並行する圀三郷線の混雑度は 0.68 から 0.05 に減少した。渋滞が発生する可能性はほとんどない。
- 八潮金町線と並行する松戸草加線の混雑度は 1.29 から 0.81 に減少し、渋滞が発生する可能性はほとんどない。

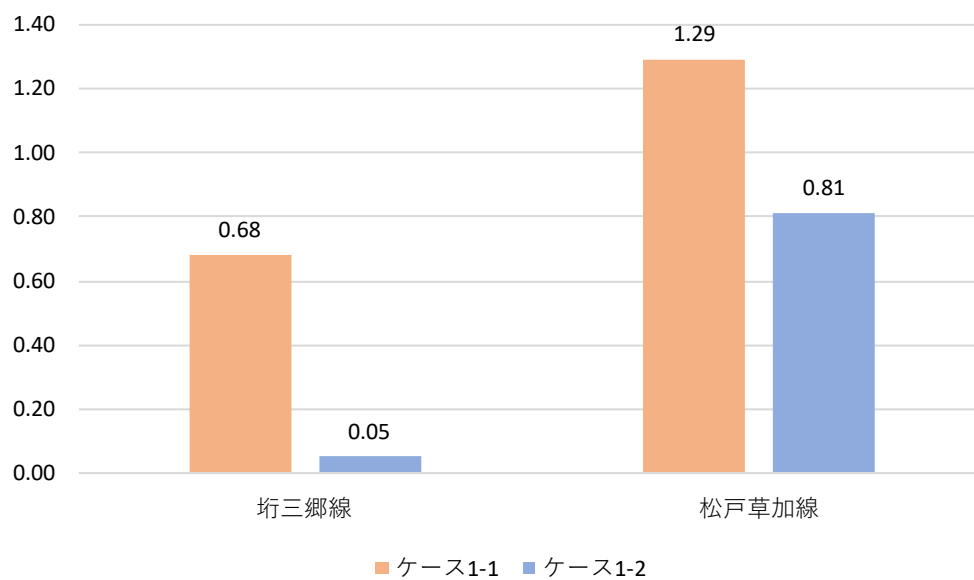


図 ケース 1-1 からケース 1-2 の混雑度比較

(2) 優先整備路線が完成した場合と都市計画道路全線が完成した場合の比較

草加彦成線では 7,800 台増加し、並行する外環状道路で 5,100 台減少した。八潮越谷線では 13,000 台増加し、並行する圻三郷線では 6,000 台減少した。

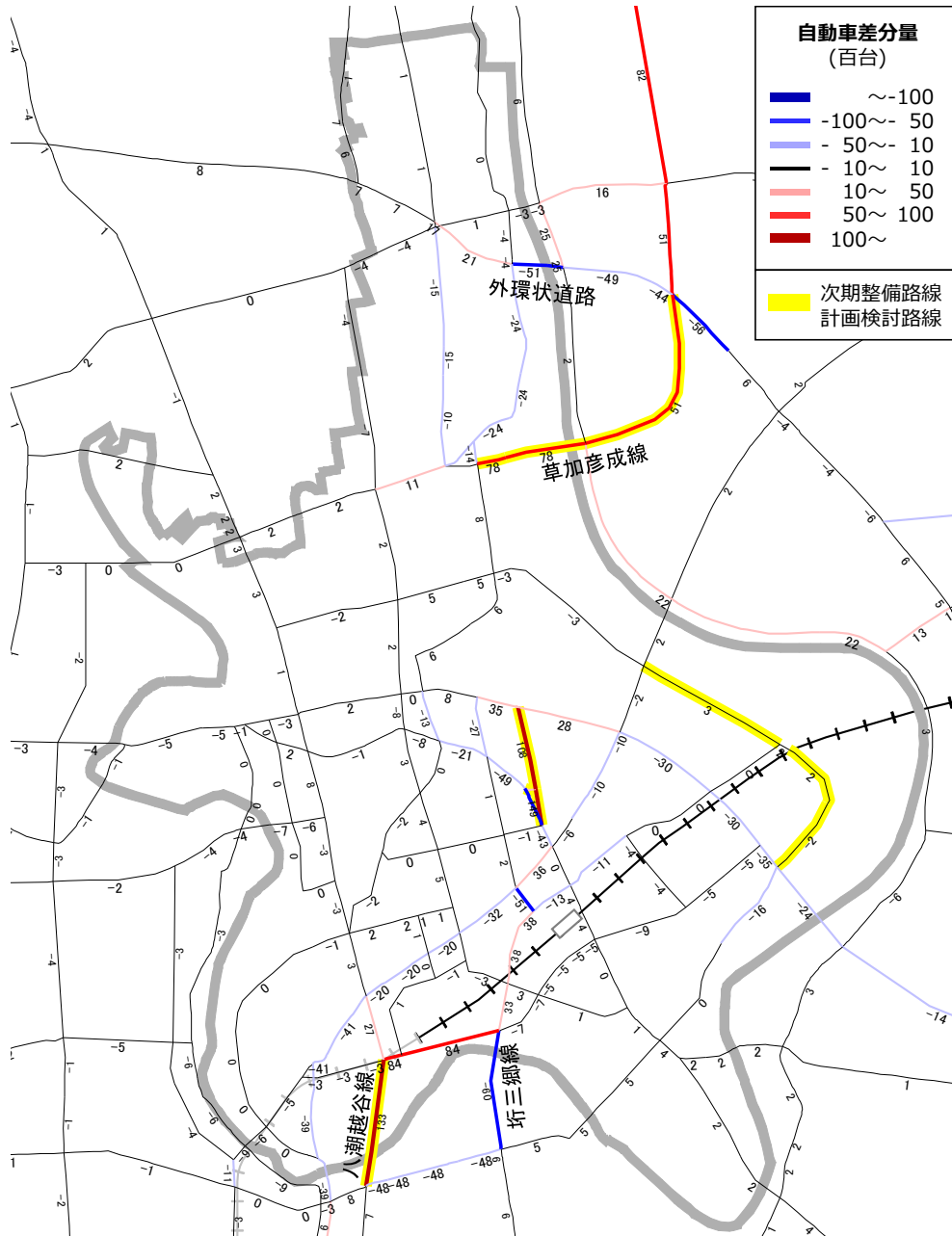


図 ケース 2-1 からケース 2-2 の交通量差分

- 草加彦成線と並行する外環状道路の混雑度は 1.30 から 1.12 に減少し、慢性的に混雑する可能性が低くなった。
- 八潮越谷線と並行する圀三郷線の混雑度は 1.26 から 0.51 に減少し、渋滞が発生する可能性はほとんどない。

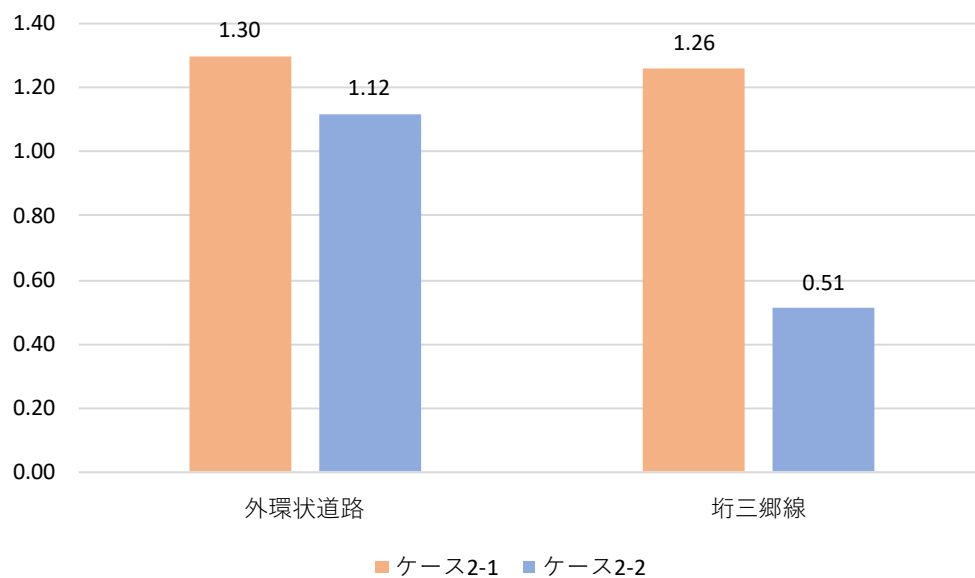


図 ケース 2-1 からケース 2-2 の混雑度比較

(3) 都市計画道路全線が完成した場合と構想路線全線が完成した場合の比較

八潮南北線や(仮称)八条鶴ヶ曽根線の整備により、八潮越谷線や伊草大原線、平方東京線の交通量が大きく減少した。(仮称)入谷東西線の整備により浦和流山線の交通量が減少した。圀三郷線の整備により三郷東京線の交通量が減少した。八潮三郷東西線の整備により草加三郷線と西新一号線の交通量が減少した。

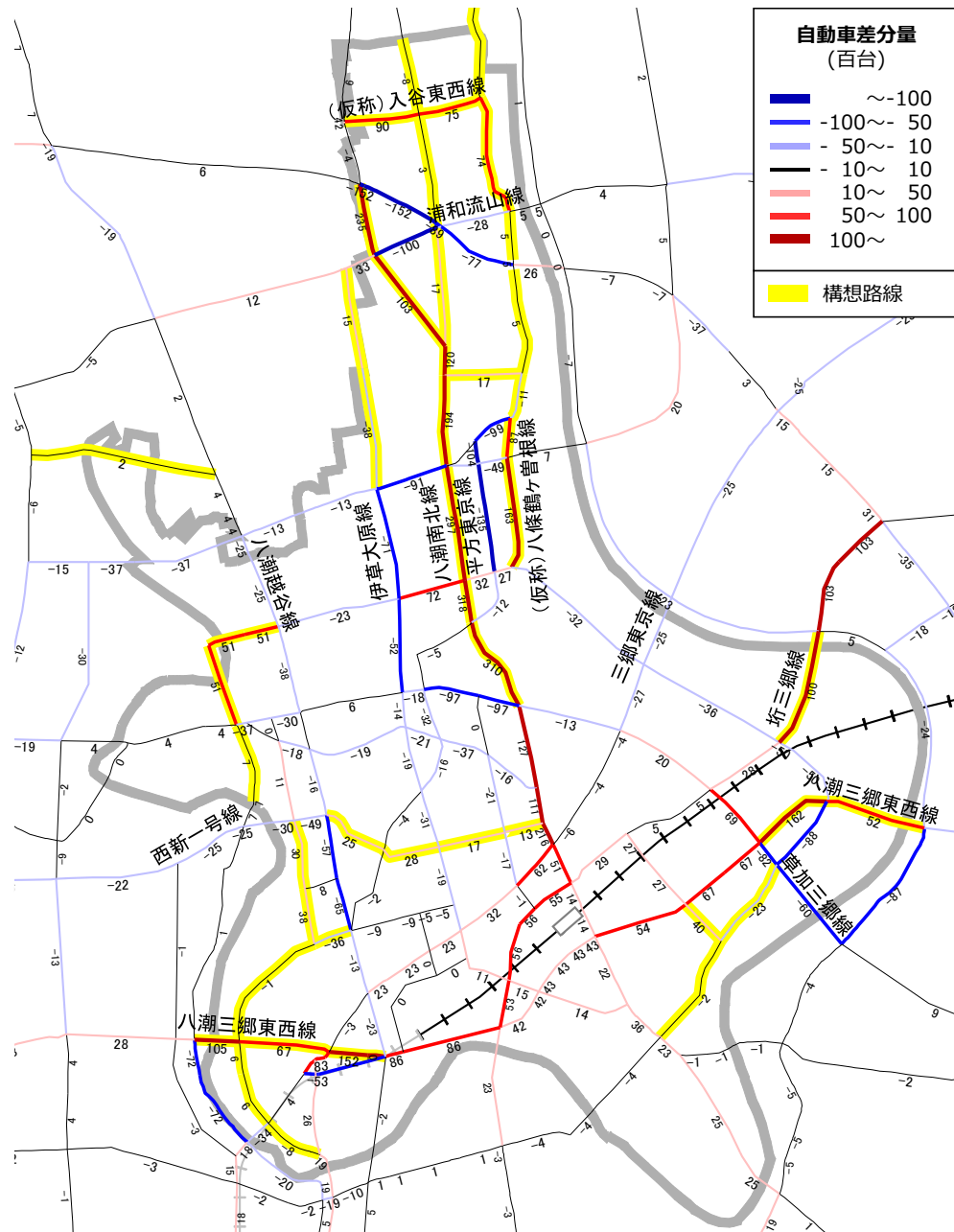


図 ケース 3-1 からケース 3-2 の交通量差分

- ・八潮南北線と並行する八潮越谷線と伊草大原線の混雑度は、八潮越谷線は 2.61 から 2.29 に、伊草大原線は 2.16 から 1.27 に減少した。伊草大原線ではピーク時を中心に混雑する可能性があるが、慢性的混雑状況は解消された。
- ・(仮称)入谷東西線と並行する浦和流山線の混雑度は 1.94 から 1.60 に減少し、ピーク時を中心とした連続的混雑の過度状態ではあるが、慢性的混雑状況は解消される。
- ・(仮称)八條鶴ヶ曽根線と並行する平方東京線の混雑度は 2.82 から 1.13 に減少し、ピーク時に混雑する可能性があるが、慢性的混雑状況は解消された。
- ・圀三郷線と並行する三郷東京線の混雑度は 1.63 から 1.31 に減少したものの、ピーク時に混雑する可能性は残る。
- ・八潮三郷東西線と並行する西新一号線と草加三郷線の混雑度は、西新一号線が 0.91 から 0.60 に、草加三郷線が 0.75 から 0.54 に減少した。渋滞が発生する可能性はほとんどない。

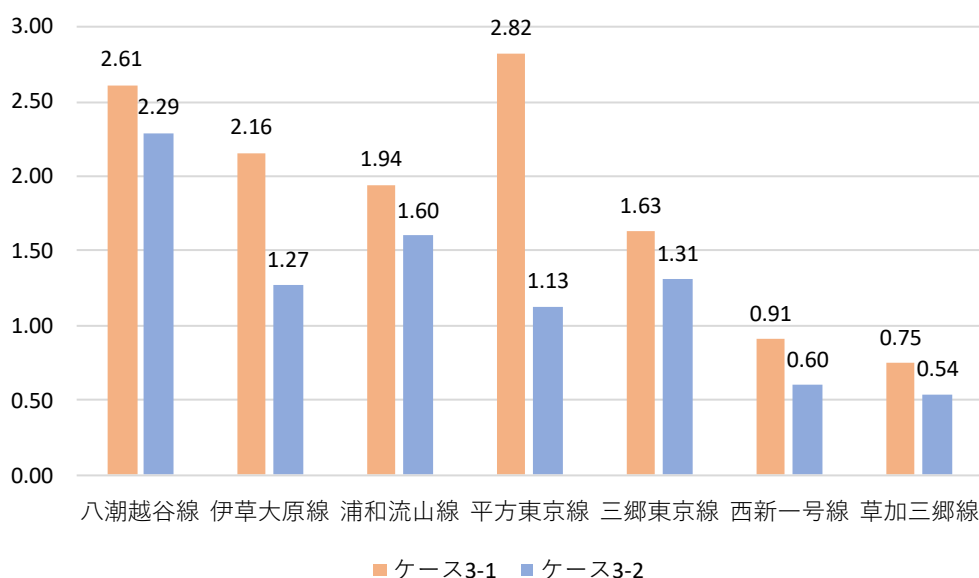


図 ケース 3-1 からケース 3-2 の混雑度比較

(4) 都市計画道路全線が完成した場合と廃止候補路線を除く構想路線が完成した場合の比較

八潮南北線（構想部分）や（仮称）八条鶴ヶ曾根線の整備により、八潮越谷線や伊草大原線、平方東京線の交通量が大きく減少した。（仮称）入谷東西線の整備により浦和流山線の交通量が減少した。圻三郷線（構想部分）の整備により三郷東京線の交通量が減少した。八潮三郷東西線（構想部分）の整備により草加三郷線と西新一号線の交通量が減少した。

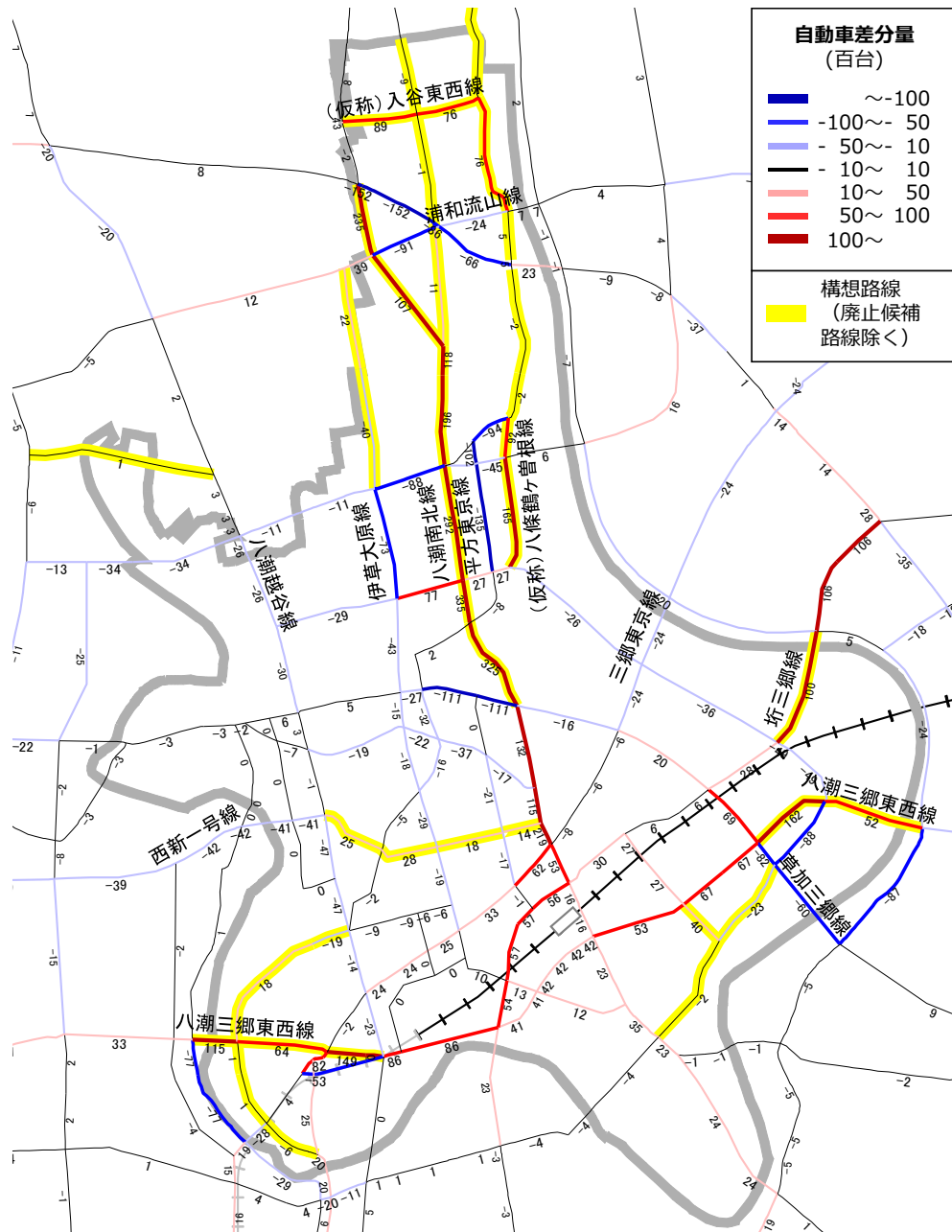


図 ケース 3-1 からケース 3-3 の交通量差分

- 八潮南北線（構想部分）と並行する八潮越谷線と伊草大原線の混雑度は、八潮越谷線は 2.61 から 2.29 に、伊草大原線は 2.16 から 1.24 に減少した。伊草大原線ではピーク時に混雑する可能性があるが、慢性的混雑状況は解消された。
- （仮称）入谷東西線と並行する浦和流山線の混雑度は 1.94 から 1.64 に減少し、ピーク時を中心とした連続的混雑の過度状態ではあるが、慢性的混雑状況は解消された。
- （仮称）八條鶴ヶ曽根線と並行する平方東京線の混雑度は 2.82 から 1.12 に減少し、ピーク時に混雑する可能性があるが、慢性的混雑状況は解消された。
- 圀三郷線（構想部分）と並行する三郷東京線の混雑度は 1.63 から 1.33 に減少したものの、ピーク時に混雑する可能性は残る。
- 八潮三郷東西線（構想部分）と並行する西新一号線と草加三郷線の混雑度は、西新一号線が 0.91 から 0.38 に、草加三郷線が 0.75 から 0.54 に減少した。渋滞が発生する可能性はほとんどない。

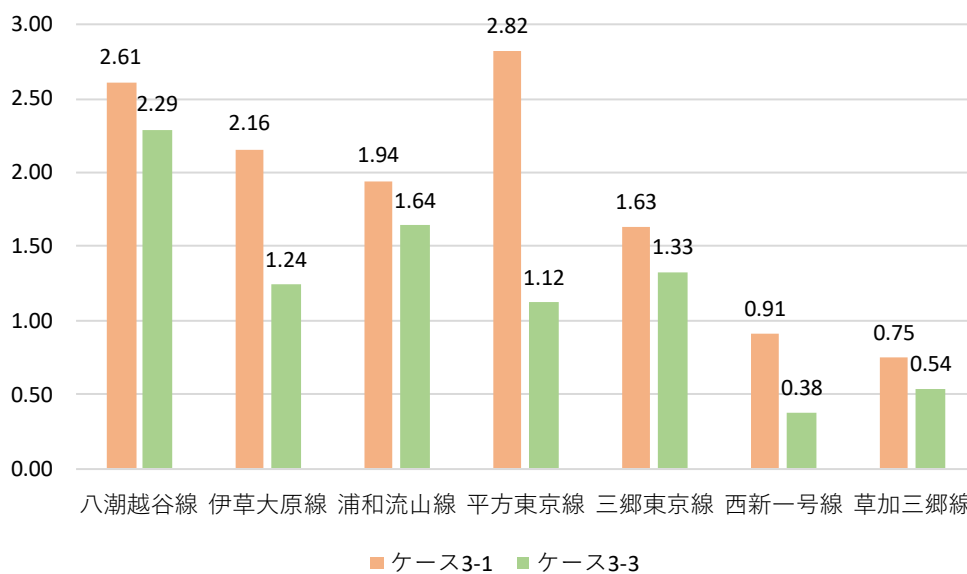


図 ケース 3-1 からケース 3-3 の混雑度比較

7-5. 予測結果に基づく交通特性の把握（大型車混入状況）

(1) 道路整備なしの場合と優先整備路線が完成した場合の比較

広域幹線道路の既存部分で 6 千台キロ^{※1} 増加し、市内幹線道路とその他路線では約 1 千台キロ減少した。

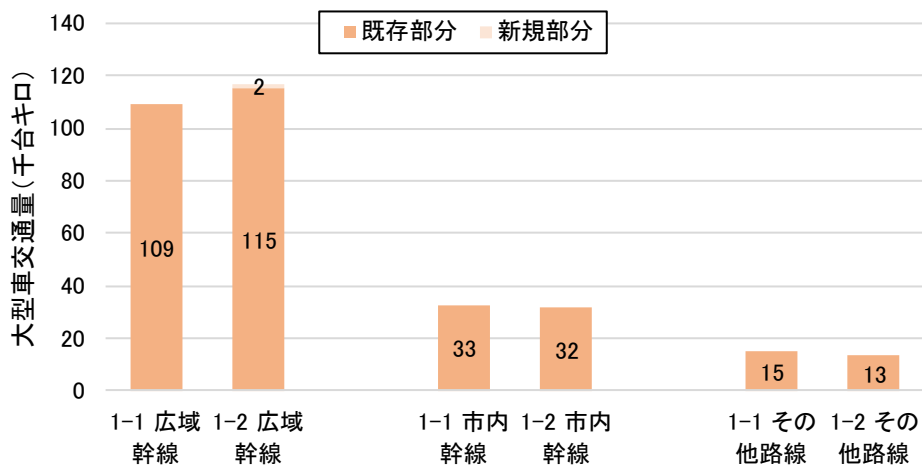


図 ケース 1-1 からケース 1-2 の大型車走行台キロ

※1：台キロとは、交通量（台）と距離（キロ）を乗じたもの。1 リンクごとの台キロを積み重ねることでケース間の比較に用いることができる。

(2) 優先整備路線が完成した場合と都市計画道路全線が完成した場合の比較

広域幹線道路の既存部分で 4 千台キロ減少し、市内幹線道路では 2 千台キロ減少した。

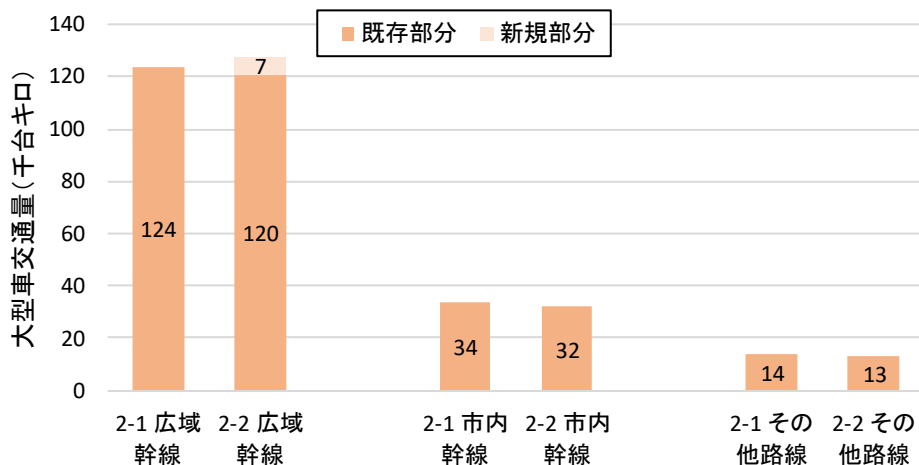


図 ケース 2-1 からケース 2-2 の大型車走行台キロ

(3) 都市計画道路全線が完成した場合、構想路線全線が完成した場合、廃止候補路線を除く構想路線が完成した場合の比較

広域幹線道路は 4 万台キロ増加し、市内幹線道路の既存部分で 1 千台キロ、その他路線では 4 千台キロが減少した。対象リンクの大型車交通量はケース 3-1 から約 400 台減少した。

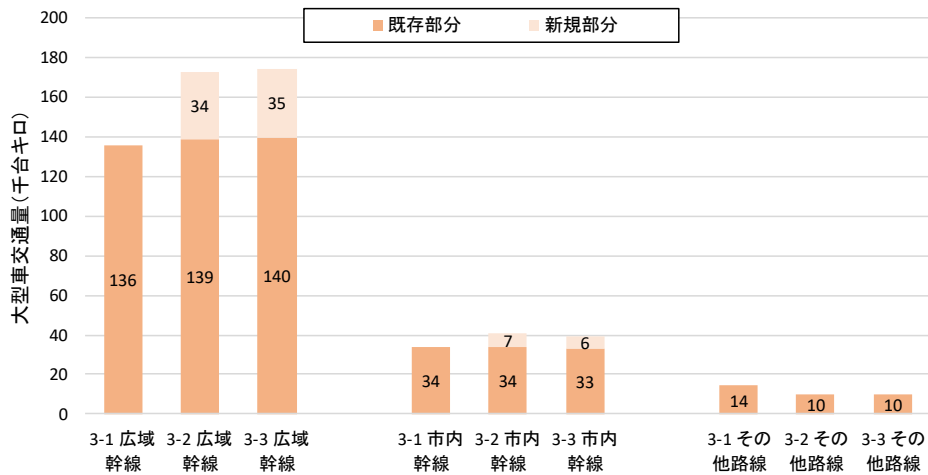


図 ケース 3-1 からケース 3-3 の大型車走行台キロ

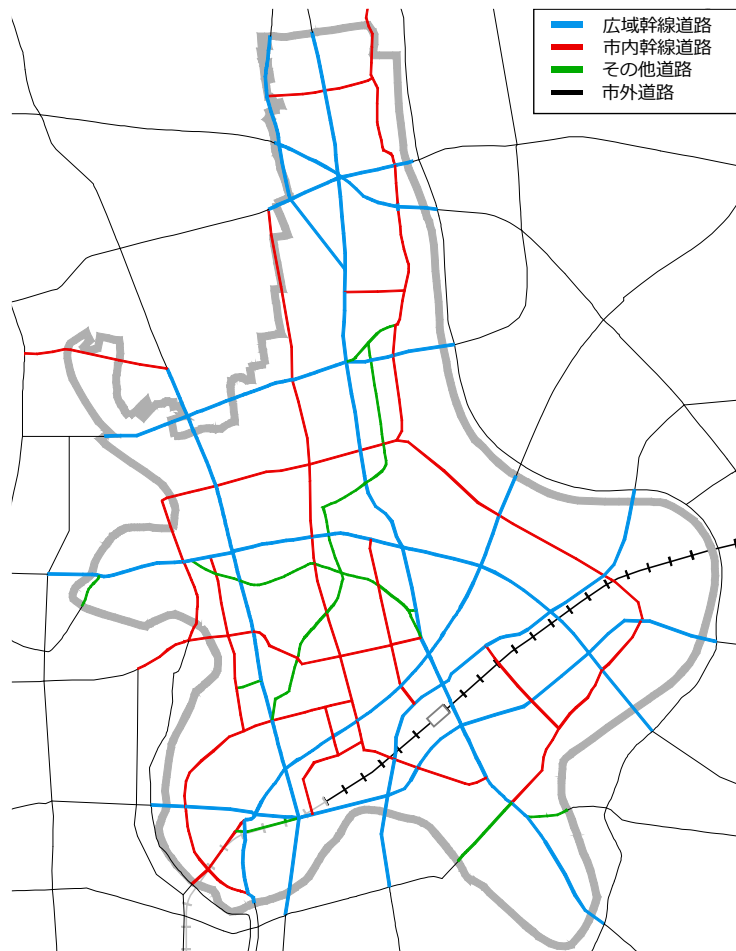


図 八潮市の広域幹線道路と市内幹線道路

7-6. ケース別の交通量及び混雑度

都市計画道路網構想の見直しの検証に用いた各年次の交通量と混雑度を示す。

各推計年次に対し、整備のあり、なしで比較をしており、ここでは各年次の想定通り道路整備がされたほうのケースを掲載する。

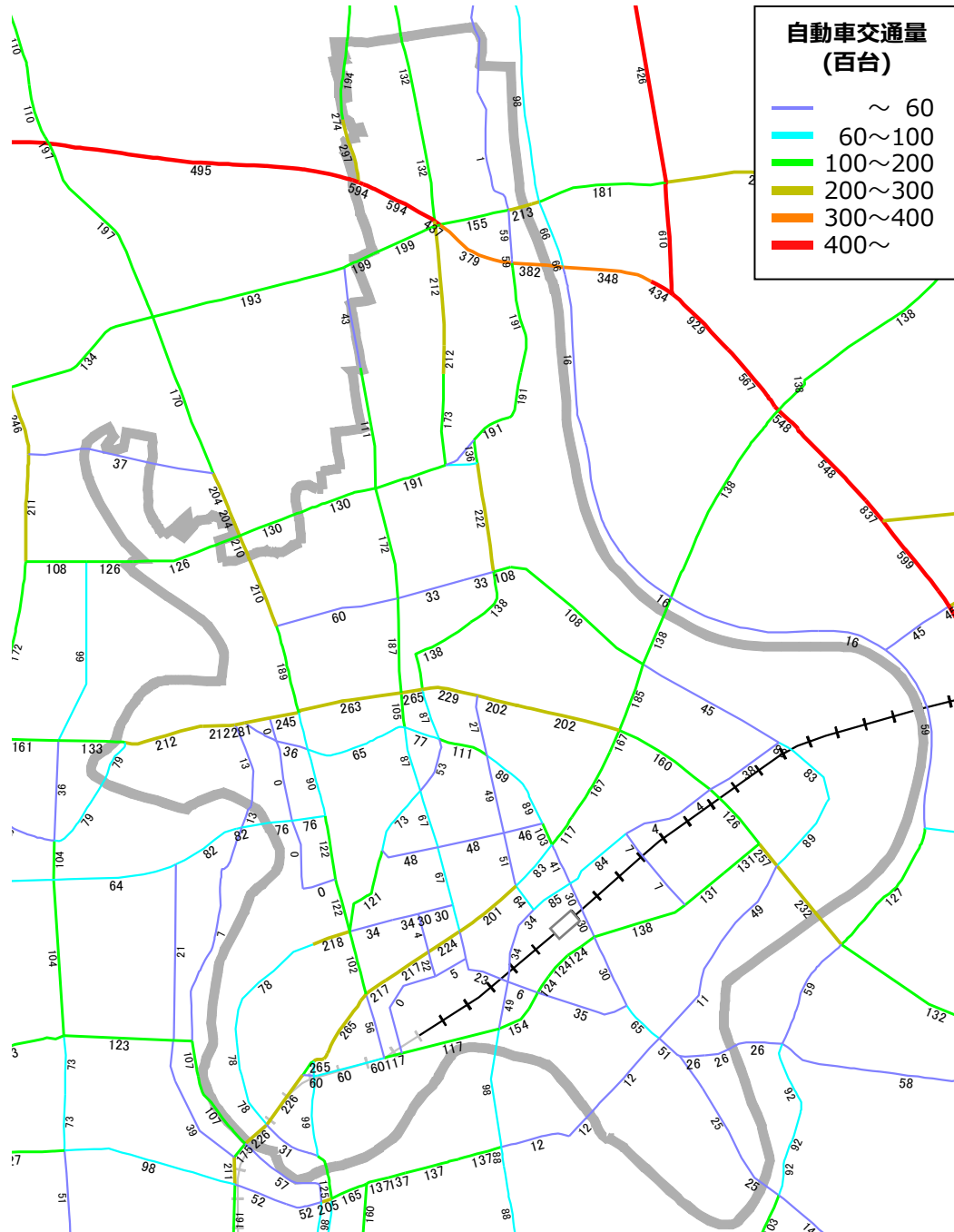


図 優先整備路線が完成した場合の交通量(ケース 1-2)

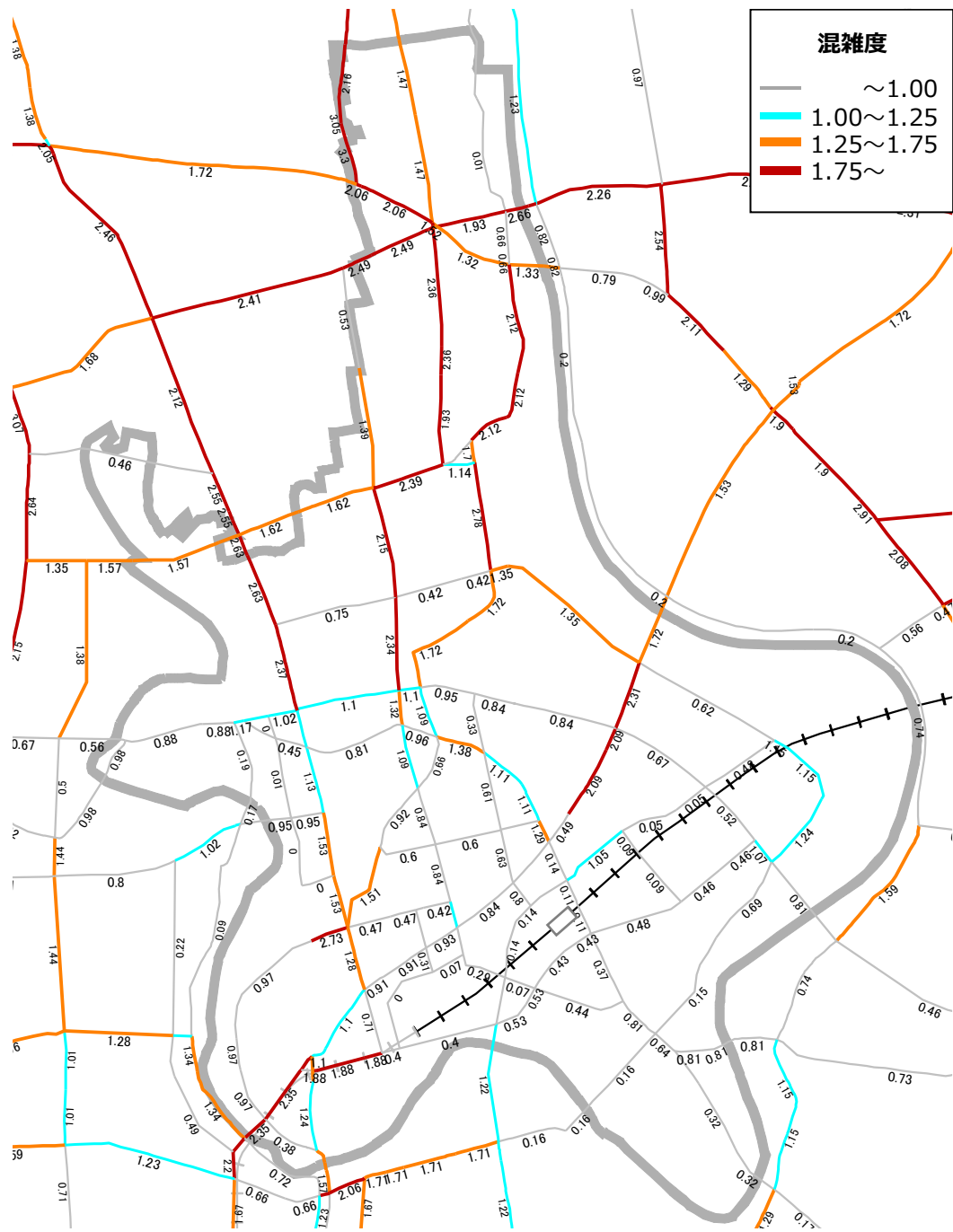


図 優先整備路線が完成した場合の混雑度(ケース 1-2)

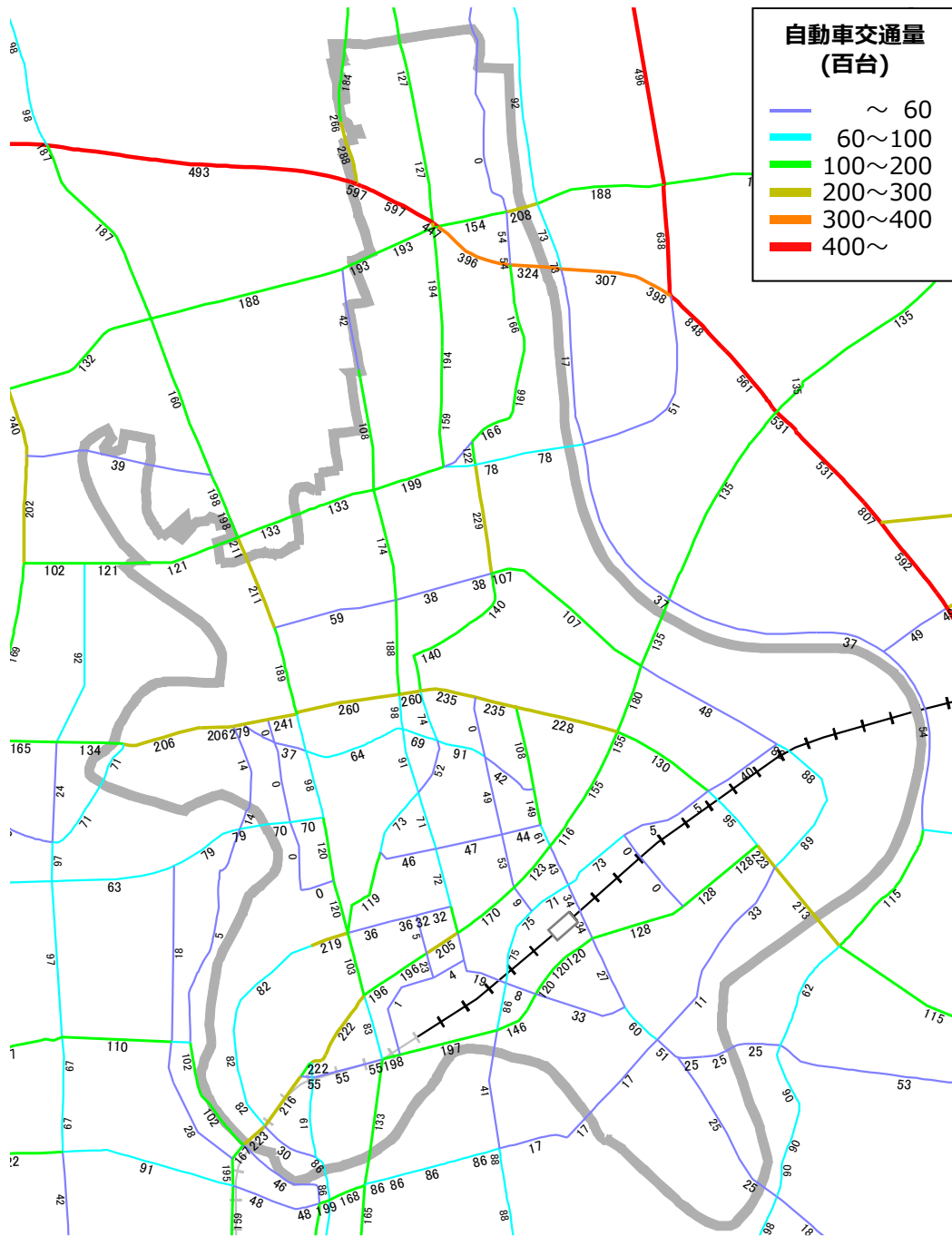


図 都市計画道路全線が完成した場合の交通量(ケース 2-2)

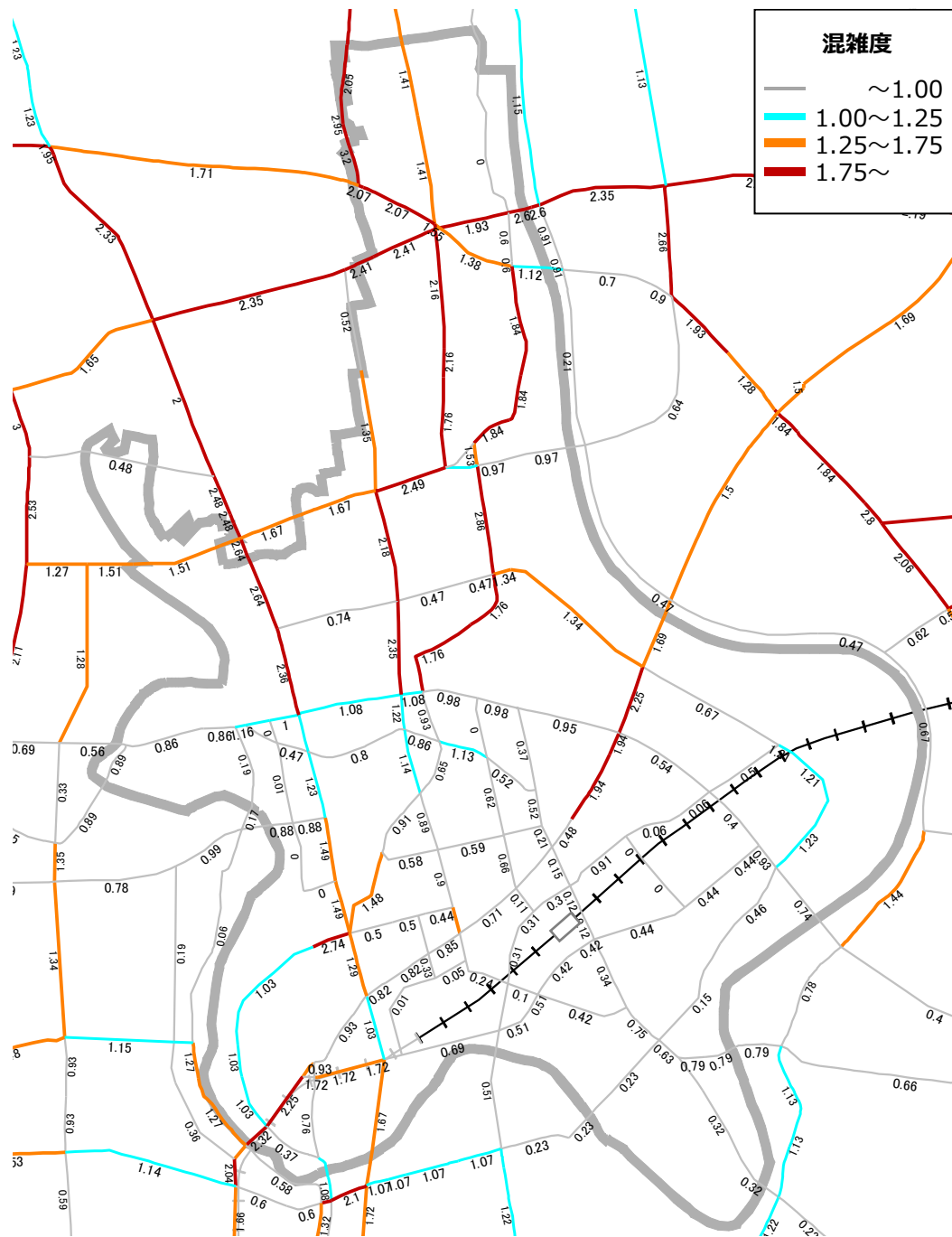


図 都市計画道路全線が完成した場合の混雑度(ケース 2-2)

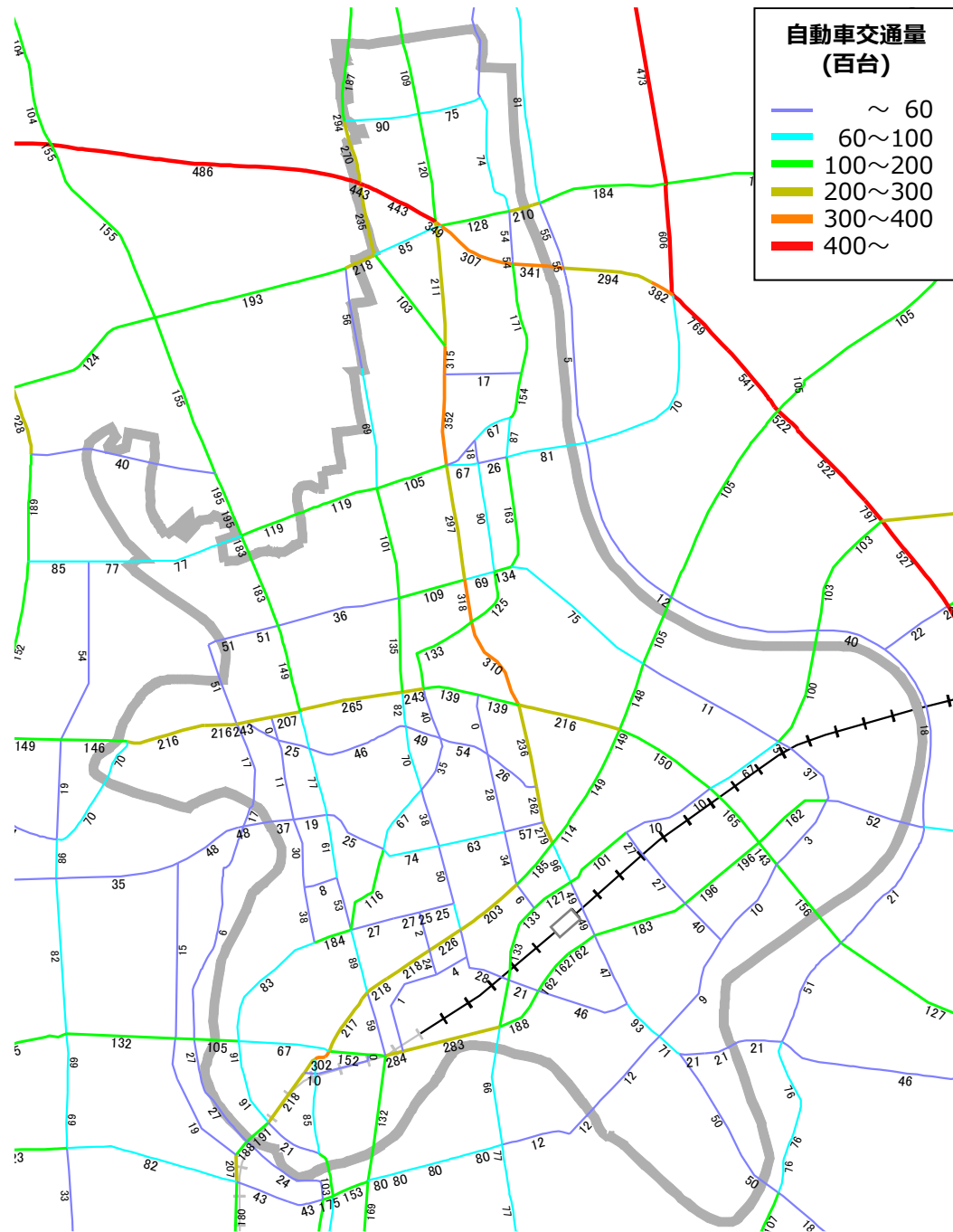


図 構想路線全線が完成した場合の交通量(ケース 3-2)

※この図面に示す推計交通量の結果をもとに将来交通量が多い路線（6,000 台/日以上）の路線）を抽出している。ただし、ネットワークを構築する観点から、同一路線に限り 6,000 台/日未満であっても抽出している区間がある。

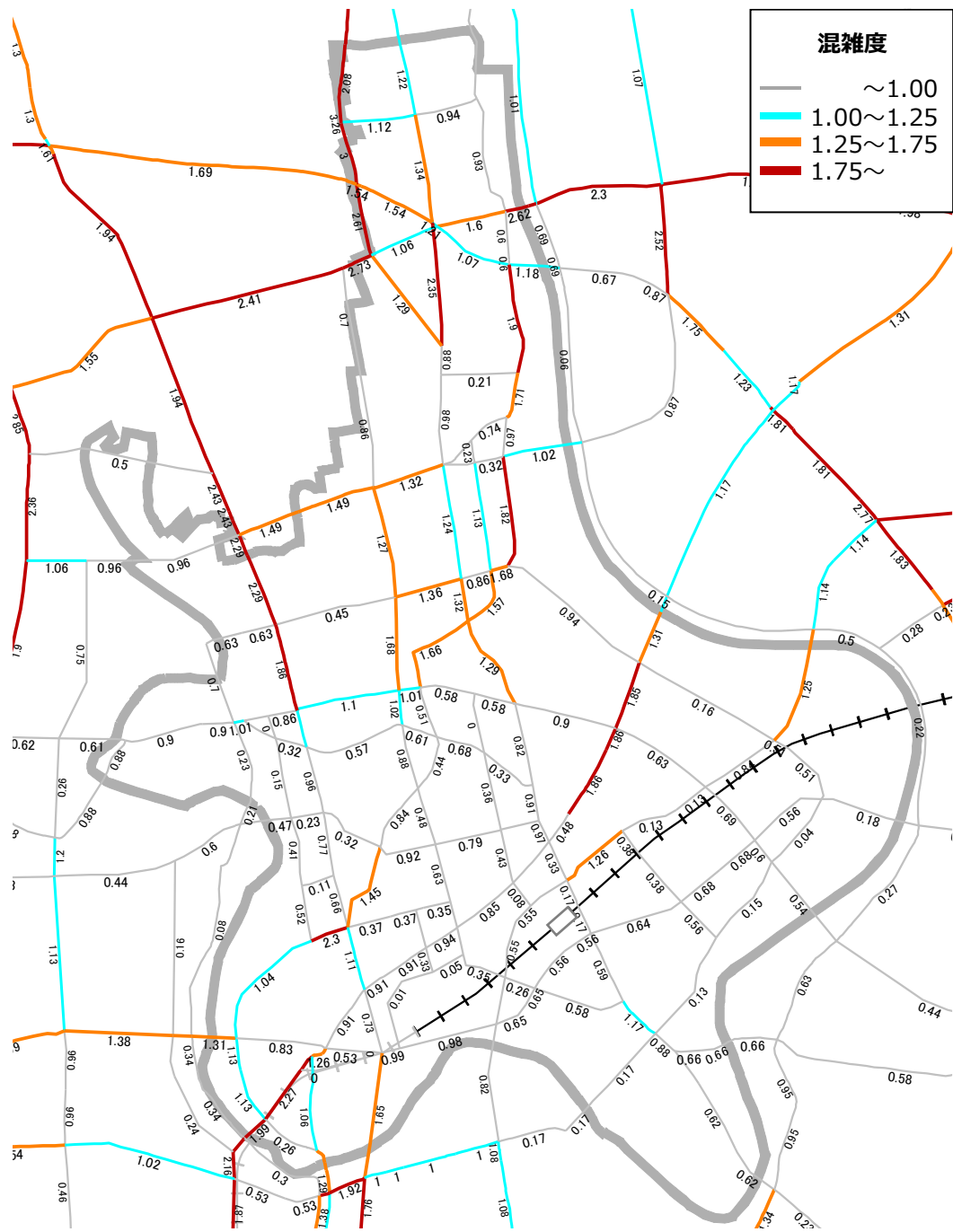


図 構想路線全線が完成した場合の混雑度(ケース 3-2)

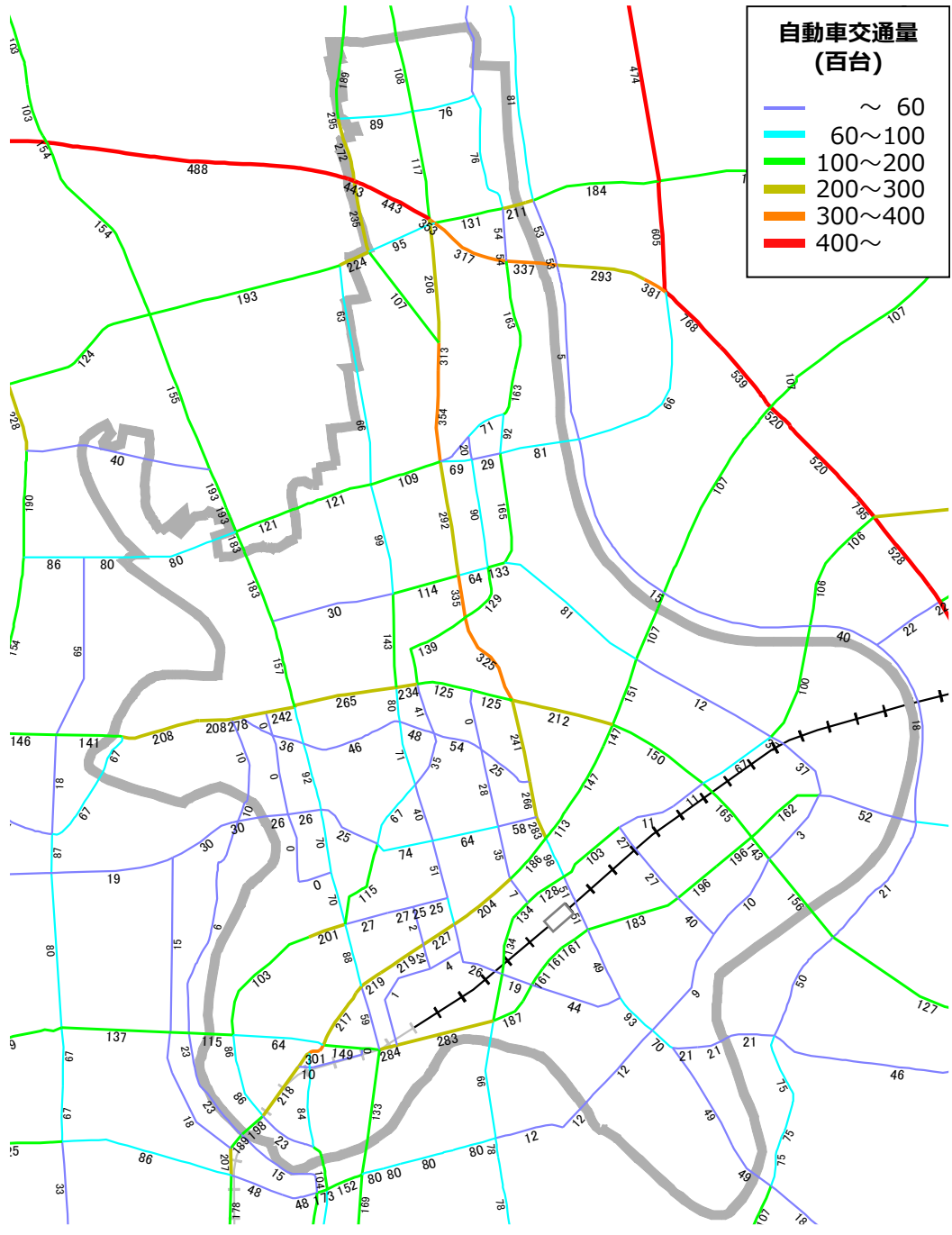


図 廃止候補路線を除く構想路線が完成した場合の交通量(ケース 3-3)

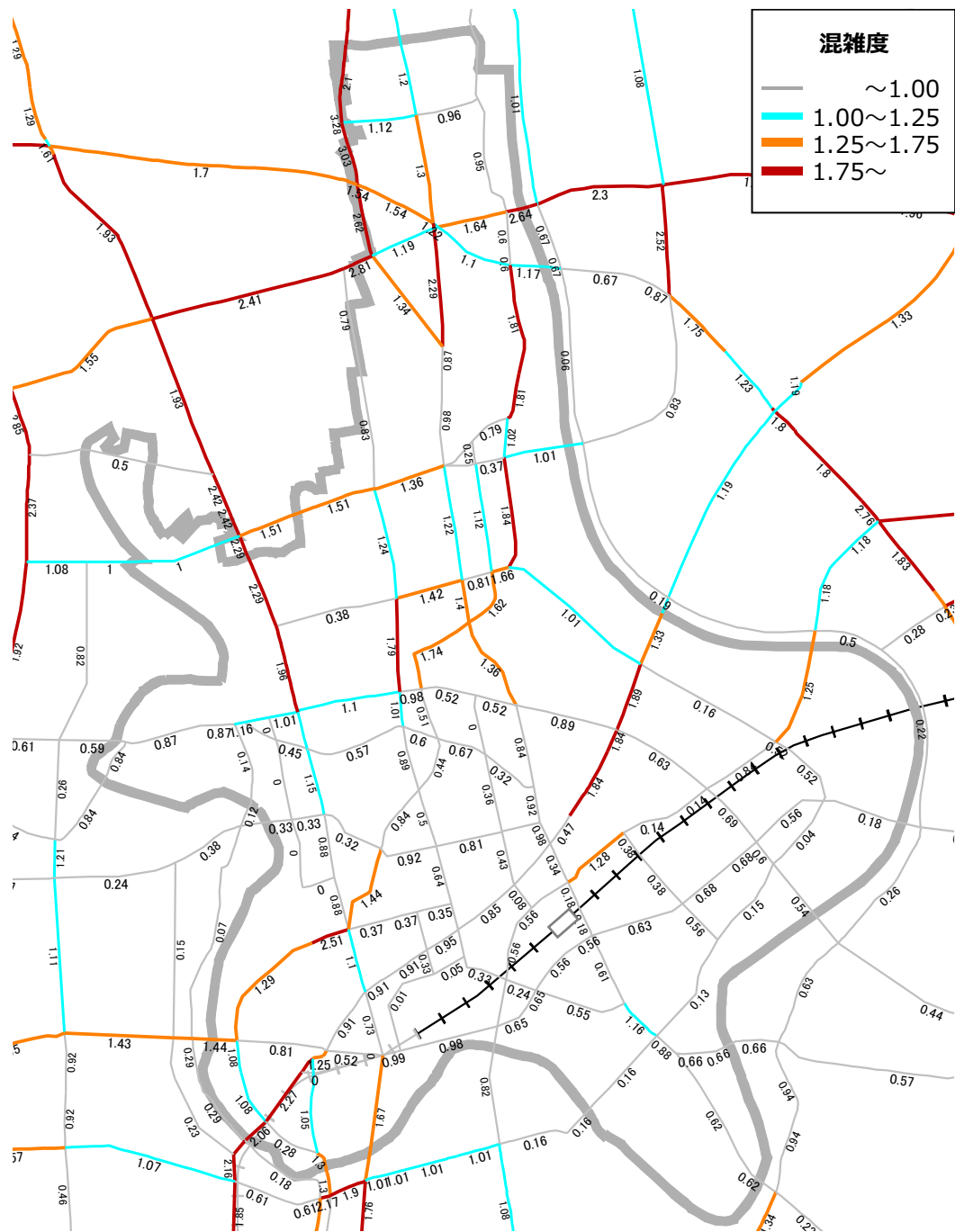


図 廃止候補路線を除く構想路線が完成した場合の混雑度(ケース 3-3)

8. 用語解説

【あ行】

大型車混入率	道路の自動車交通量に占める大型車類の交通量の割合を百分率で表したものの。国土交通省が実施する全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）では、1・8・9・0 ナンバーの普通貨物車、2 ナンバーのバスを大型車と定義している。
---------------	--

【か行】

区域区分	都市計画法に第7条第1項に基づき無秩序な市街化を防止し計画的な市街化を図るため、都市計画区域における市街化区域と市街化調整区域とを区分すること。
経済センサス	統計法で基幹統計として定められ、全国の事業所及び企業の基本的構造（立地や従業員規模等）と経済活動の状況（事業内容や売り上げ等）を把握する調査。
工業統計調査	統計法で基幹統計として定められ、日本標準産業分類の「製造業」に属する全国の事業所及び企業の、仕入れや販売を含めた詳細な活動状況を把握する調査。
構想路線	本市において、都市計画道路に位置づけられていないが、将来的に必要となる幹線道路。 おおまかな方向性を示すものであって、道路の具体的なルートを示すものではない。
交通インフラ	日々の生活を支える基盤のうち、道路、橋りょう、鉄道、バスといった交通関連の設備等の総称。
交通基盤施設	道路や鉄道など、交通の基盤を形成する施設。
交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられる。
交通量推計	道路や公共交通等の整備や人口の増減、居住地の変化、都市施設の整備等の変化により、交通の発生する場所や移動のための交通手段、交通量がどのように変化するかをシミュレーションにより把握する分析。
国勢調査	統計法に基づき、日本国内の外国籍を含む全ての人・世帯を対象に、人口、世帯、居住地、就業や交通手段等の状況を把握する調査。

【さ行】

埼玉県5か年計画	埼玉県が目指す将来像と今後 5 年間に取り組む施策の体系を明らかにした県政運営の基本となる行政計画。
市街化区域	都市計画法第 7 条第 2 項に基づき定めるもので、市街地として積極的に開発・整備する区域で、既に市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。
市街化調整区域	都市計画法第 7 条第 3 項に基づき定めるもので、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する区域のこと。
市街地開発事業	都市計画法第 12 条に基づき、一定の地域について市街地の大規模な整備開発を行う事業。
社人研将来推計	国立社会保障・人口問題研究所が、最新の国勢調査の人口データ（年齢別人口、出生率等）を基に、将来の 30 年間の人口推移を市町村別に推計したデータ。
集中交通量	一定時間の間に、ある区域（ゾーン）に流入する人の移動の量。
スマートインターチェンジ（スマートIC・SIC）	E T Cを搭載した車両のみが高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りできるインターチェンジ。
ゾーン 30	区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施し、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保する交通安全対策。

【た行】

第5次八潮市総合計画	市の総合的かつ計画的な行政運営を図るうえでの最上位の計画であり、平成28年度から令和7年度までの10年間を対象とする計画。
代表交通手段	出発地から到着地までの移動が複数の交通手段で構成される時における最も優先順位の高い交通手段。主な交通手段の優先順位は、(1) 鉄道→(2) バス→(3) 自動車→(4) 自転車→(5) 徒歩の順。
代表交通手段分担率	代表交通手段のトリップ数が、全交通手段のトリップ数に占める割合。代表交通手段ごとに「自動車分担率」、「公共交通分担率」などという。分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。
地域公共交通計画	まちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通に係る事項を位置づける計画。
DID(人口集中地区)	Densely Inhabited District の略。国勢調査の集計のために設定される統計地域。人口密度が40人/ha以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が5,000人以上となる地域。
道路交通センサス	国土交通省が主体となり、全国の道路の状況(幅員や交差点、歩道の設置状況等)、自動車、二輪車、歩行者等の交通量、自動車の移動速度等を定期的に把握する調査(全国道路・街路交通情勢調査)。
都市機能	都市におけるあらゆる活動主体の多様なニーズに対応した、商業、業務、教育、文化などの機能や、これらを支える交通、ライフラインの機能など、都市の持つ様々な働きやサービスの総称。
都市計画基礎調査	都市計画法第6条に基づき、人口規模、産業分類別就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、などの都市計画全般に関する状況について、おおむね5年ごとに実施する調査のこと。
都市計画区域	都市計画法第5条に基づき指定するもので、自然的・社会的条件、人口、土地利用、交通量などの現況や推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域。
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	都市計画法第6条の2に基づき都市計画区域ごとに県が定めるもので、都市の発展の動向、人口や産業の見通しなどを勘案して、長期的視点にたった都市の将来像を明確にしたもの。

都市計画道路	都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。
都市計画マスタープラン	都市計画法第18条の2に基づき市町村が定める都市計画に関する基本的な方針のこと。
土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るために行われる土地の区画形質の変更や公共施設の整備に関する事業。

【は行】

パーキングエリア(PA)	高速道路や有料道路等に設けられる、トイレ等を備えた比較的小規模な休憩施設。
パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目し、どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で移動しているかを把握する調査。
バスターミナル	複数のバス路線などの交通手段を円滑に乗り継いで目的地へ行きやすくする目的で、主要な駅に隣接して配置する交通結節点。
バスベイ	バス乗降時の停車による交通渋滞の発生を避けるため、車道の脇に設置されたバスのための停車帯。
バスレーン	路線バスなどの走行環境を向上させるため、道路交通法により路線バスなど以外の車両の走行を規制した車線。バス専用レーン、バス優先レーンのこと。
発生交通量	一定時間の間に、ある区域(ゾーン)から生じる人の移動の量。
パブリックコメント	市が計画などを定める際に公表して広く意見を求め、提出された意見の内容や意見に対する考え方などを公表するもの。
バリアフリー	高齢者や障がいのある方などの社会的弱者が障壁なく設備やシステムを利用できる状態。
北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画	都市計画マスタープラン等において地域核に位置づけられている北部拠点の形成に向け、八潮市みんなでつくる美しいまちづくり条例に基づき、八條地内の約44haのまちづくりについて、市民等と協働で検討し、平成28年7月に策定した計画。

	当地区のまちづくりの目標である「生活環境や教育環境などに配慮した産業を主体とした拠点」を形成するためのまちづくりのルール等を定めている。
--	--

【ま行】

まちづくり埼玉プラン	埼玉県5か年計画及び埼玉県都市計画審議会からの提言を踏まえ、今後20年間のまちづくりの目標等を示す、埼玉県が策定した都市計画の基本方針。
-------------------	--

【や行】

八潮市人口ビジョン	人口の現状を分析し、人口に関する地域住民の認識を共有し、本市が今後目指すべき将来の方向と、人口の将来展望を提示するものであり、より長期的な視点で人口の動向を見通した上で、第5次八潮市総合計画に定められた「2025年度の将来目標人口10万人」を達成し、活力ある社会を維持していくために、目指すべき将来の方向を提示するもの。
用途地域	都市計画法第8条に基づく地域地区の一つで、計画的な市街地を形成するために、用途に応じて住宅地、商業地、工業地の種類（13種類）に区分する。 用途地域ごとに建築物の用途や高さなどの建築制限を定めることで、秩序あるまちづくりを行っていくことが出来る。



八潮市都市計画道路網構想

令和4年3月
八潮市都市デザイン部都市計画課