



上安松・下安松西地区の まちづくりに関する説明会

※検討中の案であり、今後計画が変更となる可能性がございます。

令和7年2月

所沢市 街づくり計画部 市街地整備課



次 第

1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について
2. 上位計画における位置付け
3. 北原安松線について
4. (仮称) 北秋津安松線について
5. 環状交差点 (ラウンドアバウト) について
6. 今後の予定



1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について

1-1 これまでの経緯

暫定逆線引き制度とは…

計画的な市街地整備を誘導するため、用途地域の指定を残したまま、いったん市街化調整区域に編入し、その後土地区画整理事業等が確実にになった時点で再び市街化区域に戻すことができた制度。

優先的かつ計画的に市街化を図る『市街化区域』

暫定逆線引き

市街化を抑制する『市街化調整区域』

平成15年 埼玉県が暫定逆線引き制度を廃止

街づくりの検討を開始

1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について

1-1 これまでの経緯

平成30年3月	『上安松・下安松西地区土地区画整理発起人会』を 発足。
5月	事業協力者として『大和測量株式会社』を選定、覚 書を締結。
7月～	仮同意書の収集を開始。
9月	『 所沢市上安松・下安松西土地区画整理準備組合 』 を結成。
令和5年2月	事業協力者として『野村不動産株式会社』を選定、 覚書を締結。
令和6年10月	『野村不動産株式会社』『戸田建設株式会社』を業務 代行予定グループとして選定。協定書を締結。

➡**早期の事業認可に向け、各種協議・検討を実施中。**

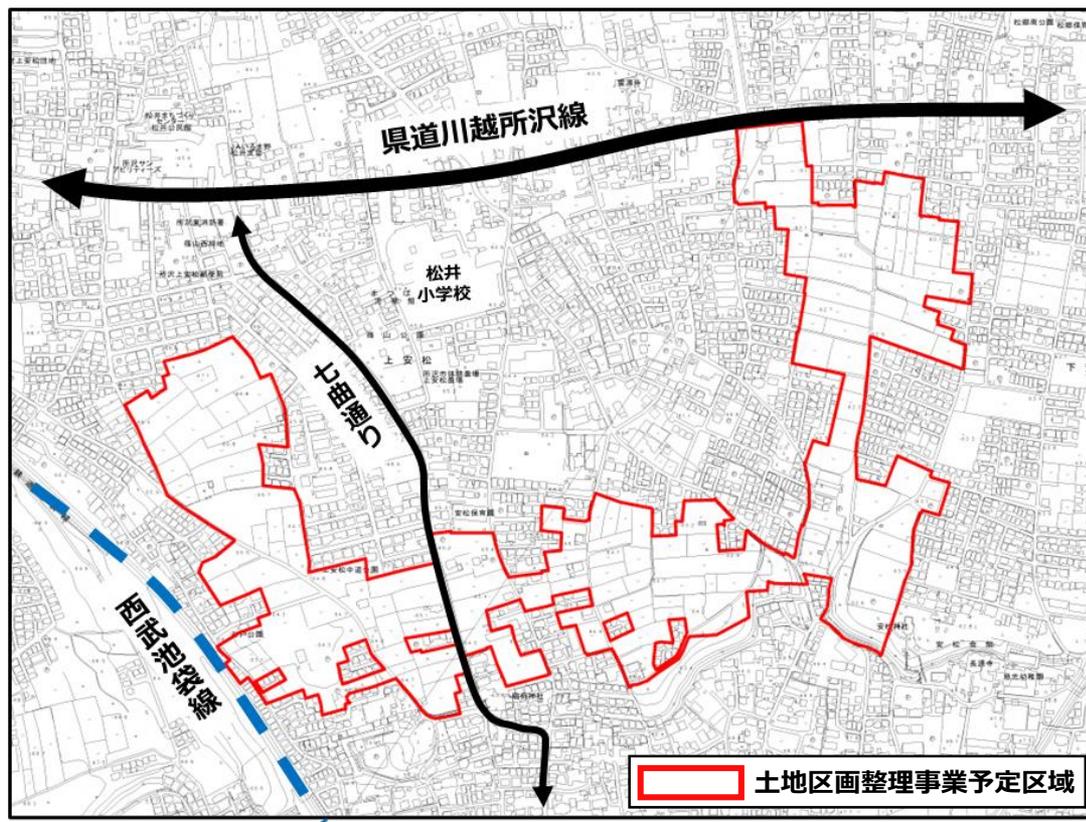
1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について

1-2 事業の概要

現在、上安松地区および下安松地区では、地権者が主体となった「所沢市上安松・下安松西土地区画整理準備組合」が結成され、土地区画整理事業の実現に向けた様々な検討を行っています。

事業計画の概要

施行予定面積	約21.5ha
事業期間	R8年度予定 ～10年程度
総事業費	約118億円
想定土地利用	住居系
業務代行予定者	野村不動産 戸田建設
事業協力者	大和測量



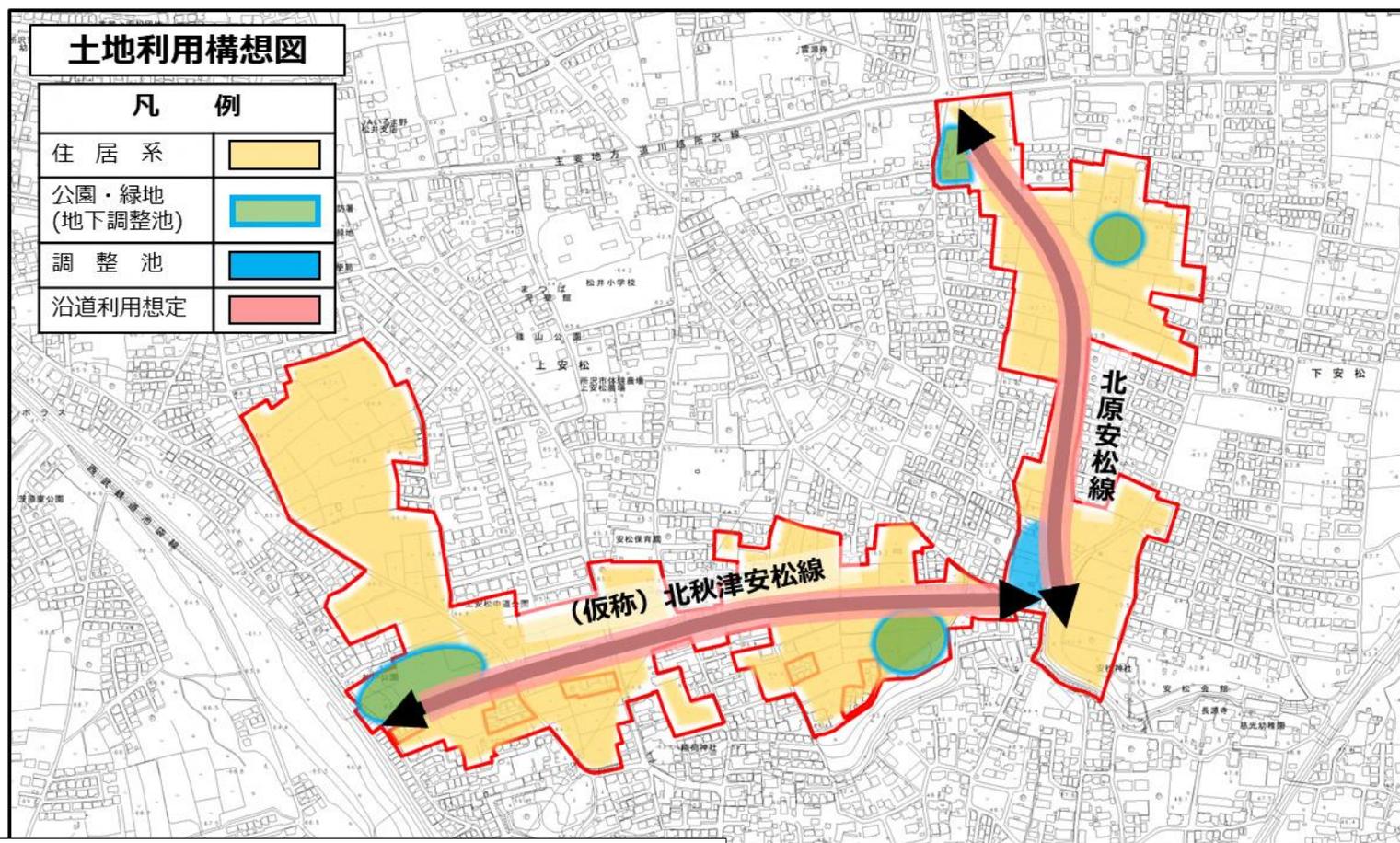
上安松・下安松西地区土地区画整理事業予定区域 位置図

※検討中の案であり、計画が変更となる可能性がございます。

1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について

1-3 土地利用の構想

主な土地利用を住居系として一部沿道利用を想定し、必要に応じて公園や調整池、道路を適宜配置する予定です。また、地区内の幹線道路 \longleftrightarrow は都市計画道路として整備し、良好な交通環境の形成を図っていきます。



※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について

1-4 土地区画整理事業の目的

土地区画整理事業は、安心して安全な街づくりのために、道路や公園といった公共施設を整備し土地の利用価値を高めることを目的に実施します。土地区画整理事業により公共用地が整備されることで、周辺の地域一帯で生活環境の向上が見込まれます。

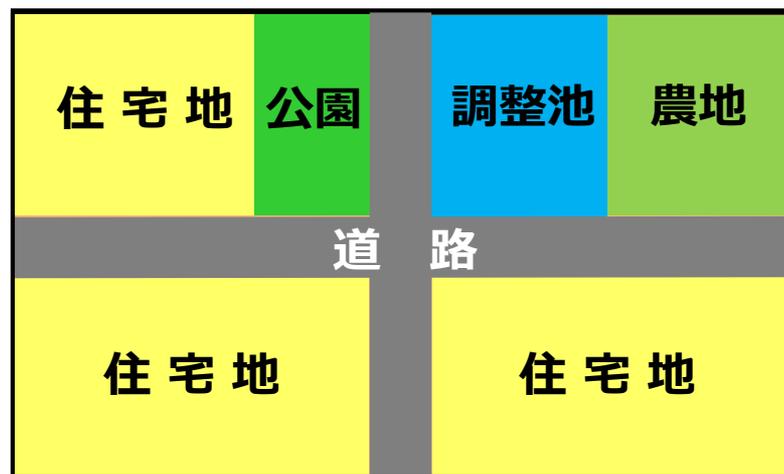
[区画整理前]



道路が狭い、公園がない、
下水道未整備など

事業実施後

[区画整理後]



安全安心で利用価値の高い
街並み形成

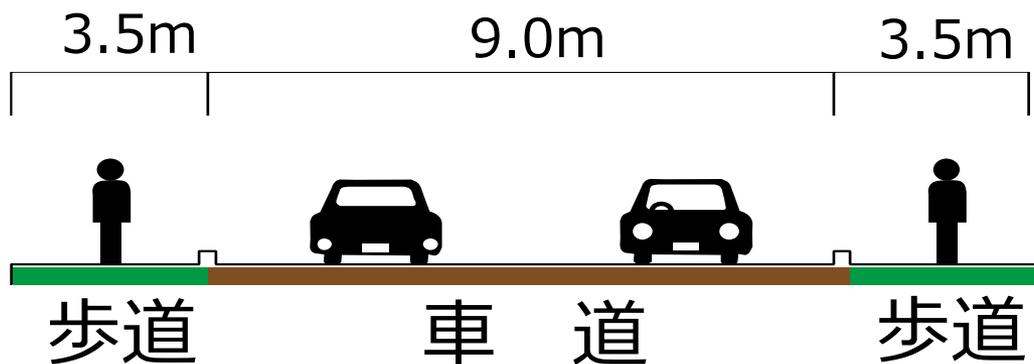
1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について

1-5 土地区画整理事業で整備する公共施設

① 道路

事業では、幅員が4m～16mの道路を配置します。道路が広くなることで緊急車両が通行しやすくなり防災性が向上するとともに、歩道が整備され歩行者が安全に通行できるようになります。

幅員16mの道路のイメージ



1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について

1-5 土地区画整理事業で整備する公共施設

② 公園

事業では、地区面積の3%以上、かつ、将来の地区内居住人口1人当たり3㎡以上となるよう公園を配置します。地域の人々の憩いの場であるとともに、災害時には避難場所にもなり防災上も重要な施設です。

公園のイメージ



1. (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業について

1-5 土地区画整理事業で整備する公共施設

③ 調整池

事業では、一時的に雨水を貯める調整池を整備します。一定量以上の雨が降った際に、雨水の放流先である水路や河川の排水能力を超え雨水が氾濫しないようにする役割があります。

調整池のイメージ



2. 上位計画における位置付け

◆ 『第6次所沢市総合計画』

[道路整備の推進] (第6章 3道路 基本方針)

慢性的な交通渋滞緩和のために**計画的な幹線道路整備**を行います。

◆ 『所沢市都市計画マスタープラン』

[道路体系の確立] (第3章 2道路・交通)

- 都市計画道路は、沿道の土地利用や周辺環境に配慮するとともに、中心市街地への過度な自動車の進入を抑制するため、主要な道路ネットワークを形成する路線として整備を目指します。

【道路体系】

◆ 広域幹線道路

— 中 略 —

◆ 構想道路

方針策定時においては都市計画決定していないが、**将来的に都市計画決定し、整備する可能性がある道路**。

- 都市計画道路北原安松線**は、道路ネットワークの構築のため、隣接する**清瀬市との接続**をめざします。

2. 上位計画における位置付け

東所沢駅を中心とした街づくり 方針図



※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

3. 北原安松線について

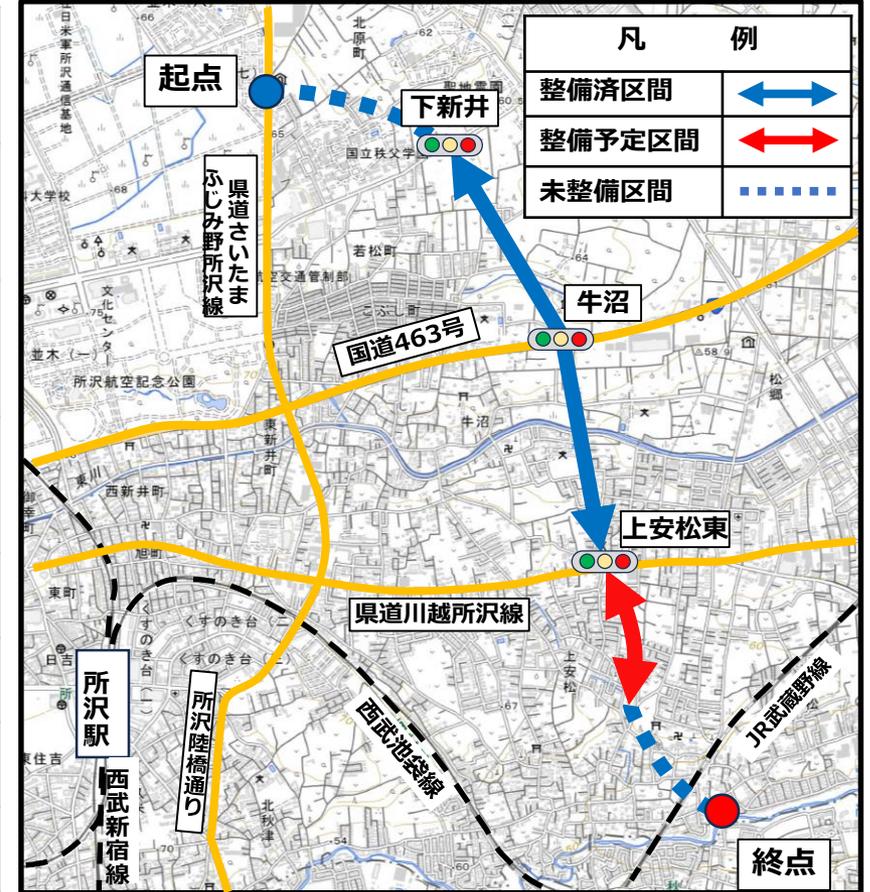
※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

3-1 北原安松線の概要

北原安松線は、北原町から大字下安松に至る都市計画道路で、昭和41年12月28日に当初決定がされました。現在、下新井交差点から上安松東交差点までの区間が整備され、供用を開始しています。

※今回の都市計画変更 … 都市計画道路の線形変更

正式名称	所沢都市計画道路 3.4.13 北原安松線
当初決定	昭和41年12月28日 (建設省告示)
最終決定	昭和50年2月28日 (埼玉県告示)
起 点 ●	所沢市大字所沢字兀ノ下 (現 北原町)
終 点 ●	所沢市大字下安松字日ノ向甲
路線延長	約3,630m
幅 員	16m
車線数	2車線 (片側 1車線)



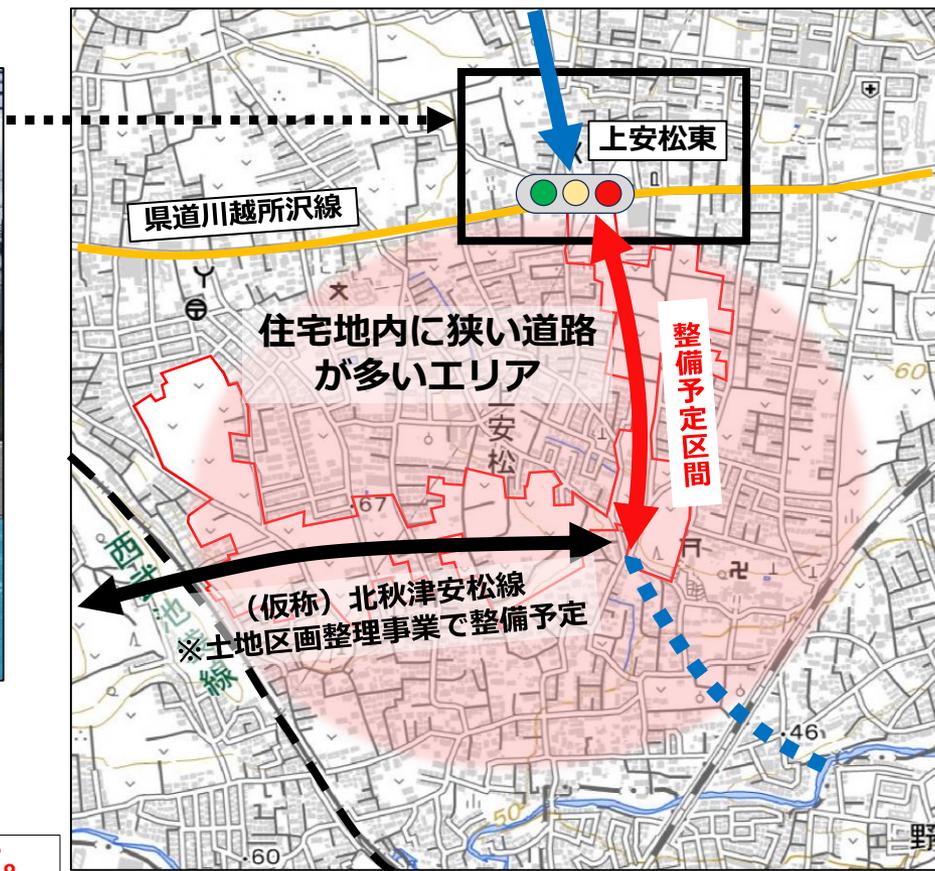
3. 北原安松線について

3-2 北原安松線の必要性

松井地区では南北方向の幹線道路が未整備であり、**住宅地内に狭い道路が多いエリア**です。そのため、上安松・下安松西土地区画整理事業の施行とあわせて一部区間の整備を進めることで、**松井地区における南北方向の道路ネットワークと安全な交通環境を形成します。**



上安松東交差点のようす（交差点北側から撮影）



※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

3. 北原安松線について

3-3 北原安松線の線形変更について

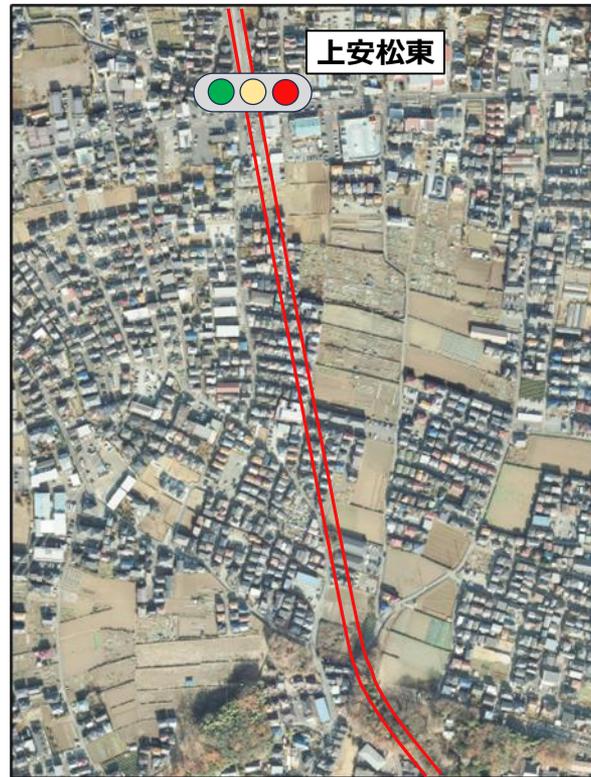
① 北原安松線の現状

北原安松線は昭和41年に都市計画決定され、現在まで当初の計画のまま都市計画道路に指定されています。なお、当初決定から約60年が経過し、今回の整備予定区間とその周辺では多数の建築物が建築されています。

都市計画図上の位置づけ



航空写真



3. 北原安松線について

②現在の線形で整備する場合の課題

- ・ 道路が既存の住宅地を縦断してしまう

- …地域コミュニティの分断を招く恐れ

- ・ 事業の実現性が乏しい

- …移転対象となる建築物が多数存在

- …道路用地の取得から整備まで相当な長期化が想定される



**北原安松線の確実な整備を実現するため、
現在定められている線形の一部を変更します。**

3. 北原安松線について

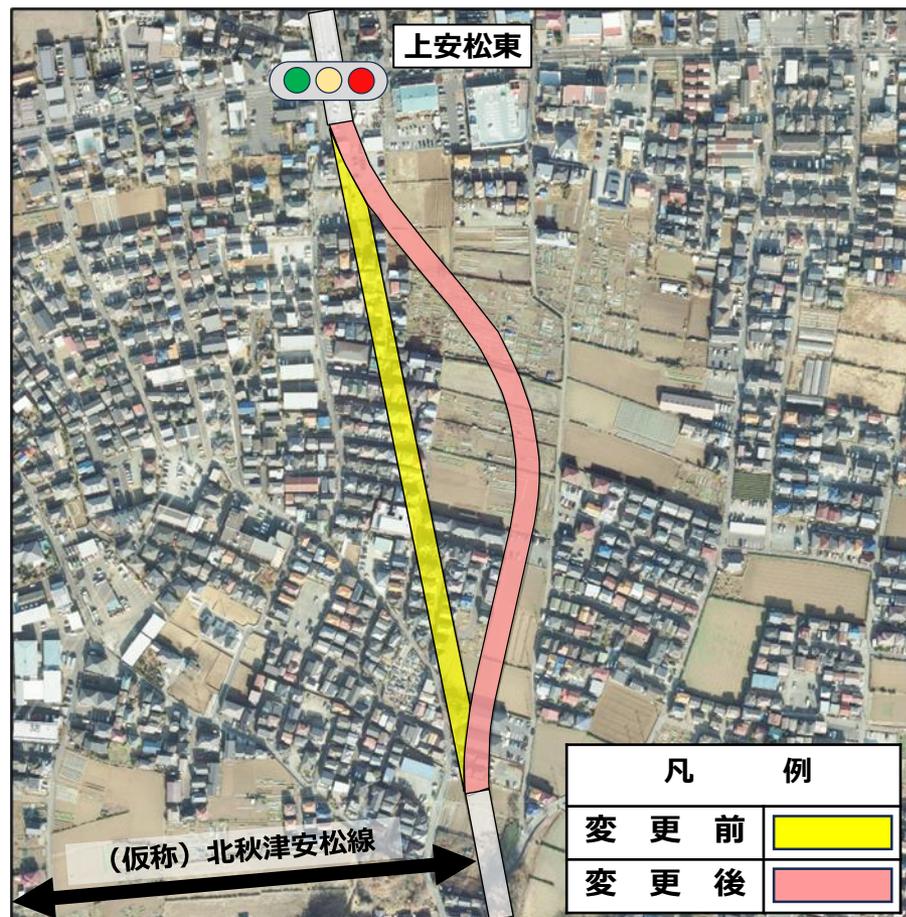
③線形変更の内容

上安松東交差点の南側から（仮称）北秋津安松線に接続する区間では、**既存住宅地を迂回し、畑地部分を通過する線形に変更します。**

－ 整備課題の解決 －

- ・ 既存住宅地を避けることで地域コミュニティの分断を回避
- ・ 移転対象となる建築物の縮減

また、上安松・下安松西土地区画整理事業の施行にあわせて整備を行うことで、建物移転も含めて周辺の宅地や道路と一体的な整備が可能となり、スピーディかつ確実に整備を進めることができます。



※検討中の案であり、計画が変更となる可能性がございます。

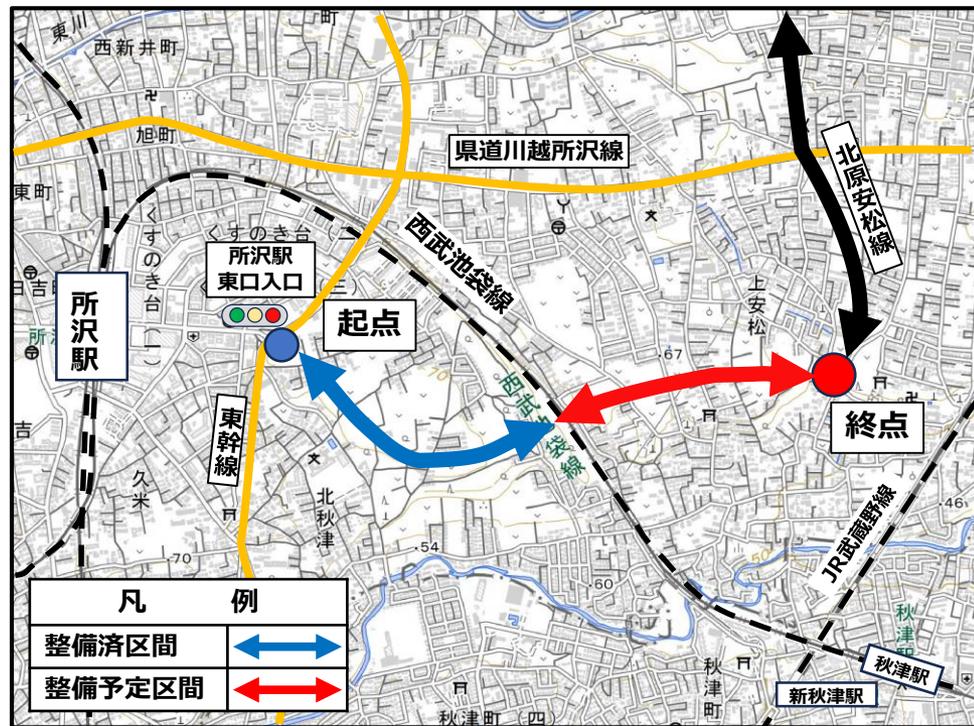
4. (仮称) 北秋津安松線について

4-1 (仮称) 北秋津安松線の概要

(仮称)北秋津安松線は、大字北秋津から大字上安松に至る予定の都市計画道路です。現在、北秋津・上安松土地区画整理事業と合わせて所沢駅東口入口交差点からの一部区間が整備され、供用を開始しています。

※今回の都市計画変更 …都市計画道路の新規決定

正式名称 (予定)	所沢都市計画道路 3.4.36 (仮称) 北秋津安松線
起 点 ●	所沢市大字北秋津字北ノ台
終 点 ●	所沢市大字上安松字久保
路線延長	約1,693m
幅 員	16m
車線数	2車線 (片側 1車線)

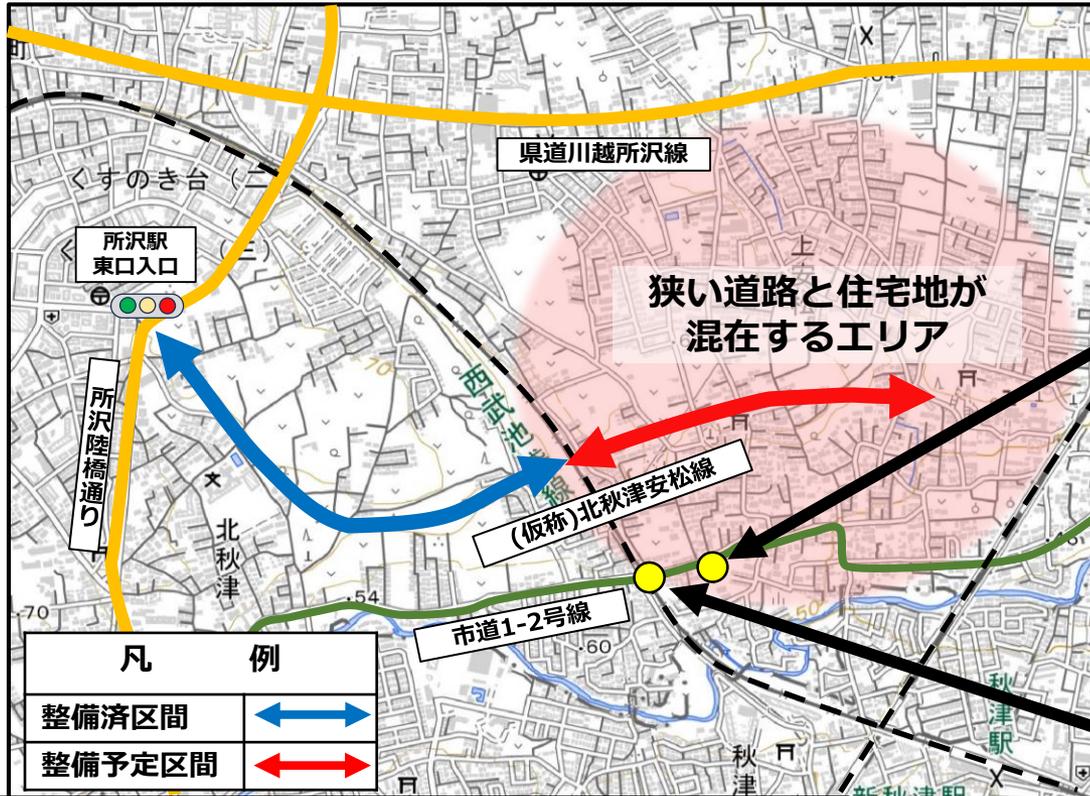


※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

4. (仮称)北秋津安松線について

4-2 (仮称)北秋津安松線の必要性

松井地区では、東西方向の移動手段として主に県道川越所沢線と市道1-2号線が利用されています。特に、市道1-2号線は狭小な幅員ながら抜け道として利用されていることから、安全な交通環境を確保するため東西方向の幹線道路の早急な整備が求められています。



車一台程度の狭あい区間



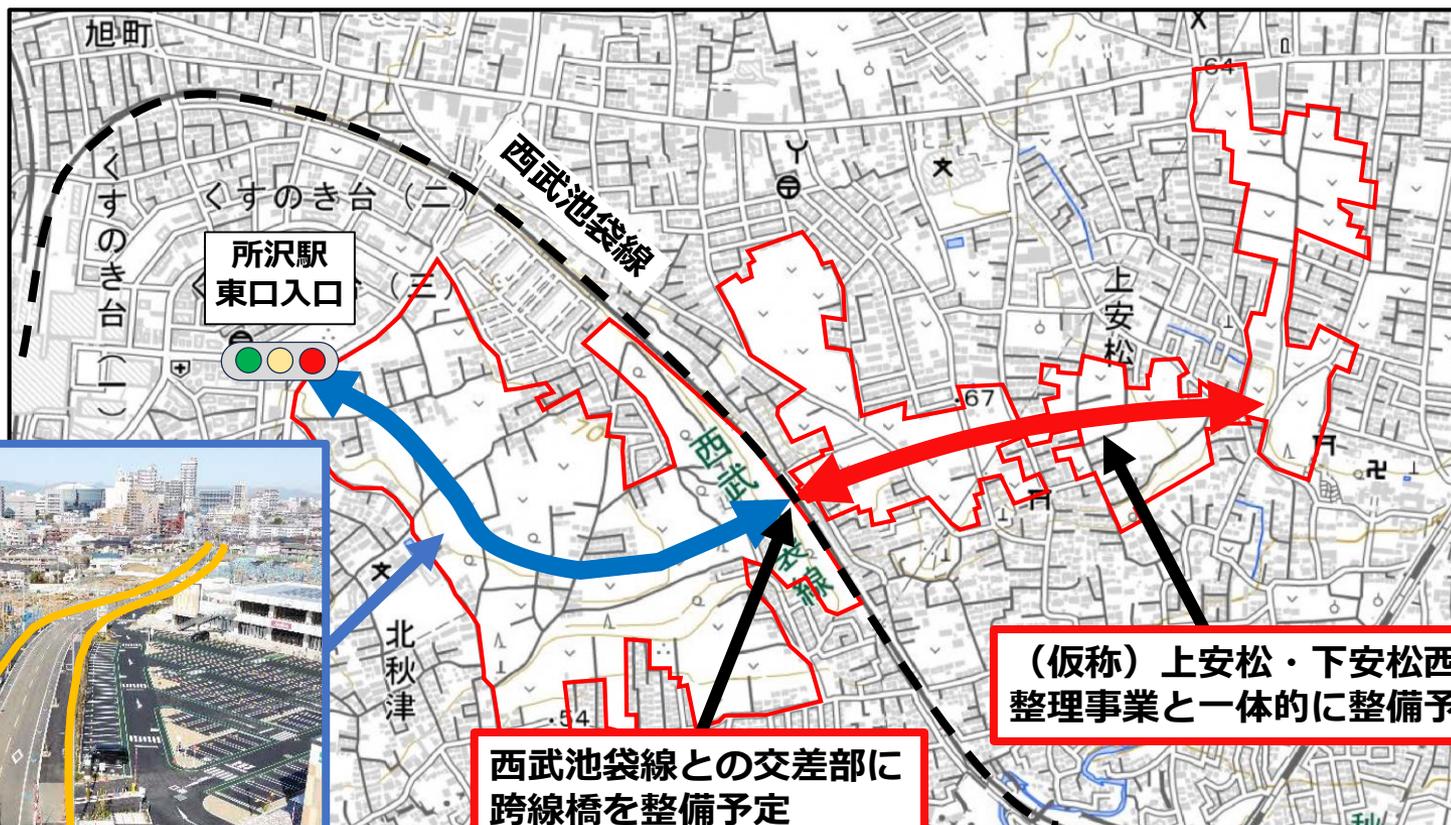
西武池袋線との交差部

※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

4. (仮称)北秋津安松線について

4-3 (仮称)北秋津安松線の整備状況

現在、所沢駅東口入口交差点から西武池袋線交差部手前までの区間を北秋津・上安松土地区画整理事業と合わせて整備しています。残りの区間についても、(仮称)上安松・下安松西土地区画整理事業の施行に合わせて整備を進めていく予定です。

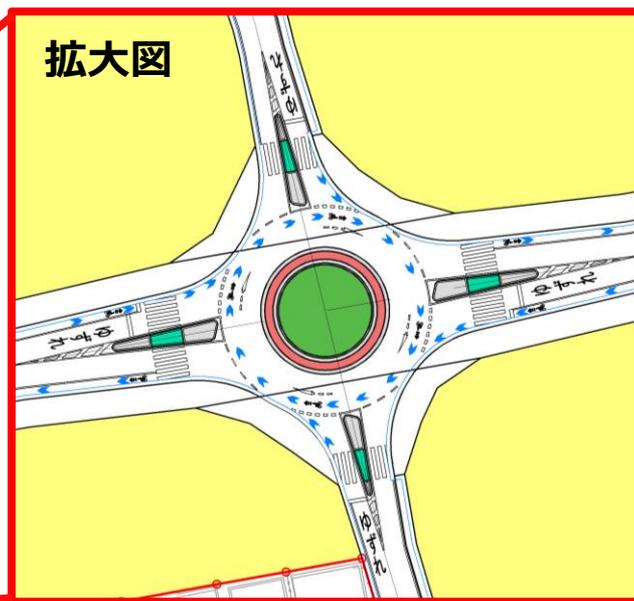
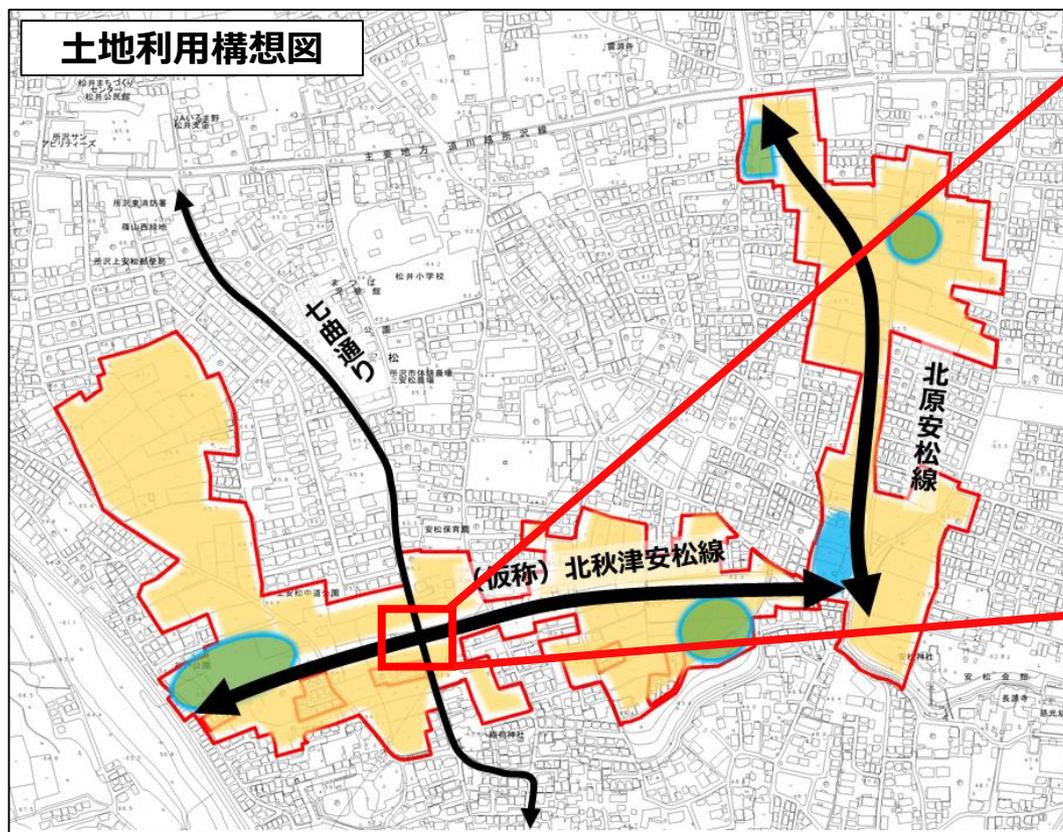


※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

5-1 (仮称) 上安松・下安松西土地区画整理事業における環状交差点 (ラウンドアバウト) の導入について

現在計画されている(仮称)上安松・下安松西土地区画整理事業において、環状交差点(ラウンドアバウト)の導入を検討しています。



地区を縦断する七曲通りと、(仮称)北秋津安松線との交差部分への設置を検討しています。

※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

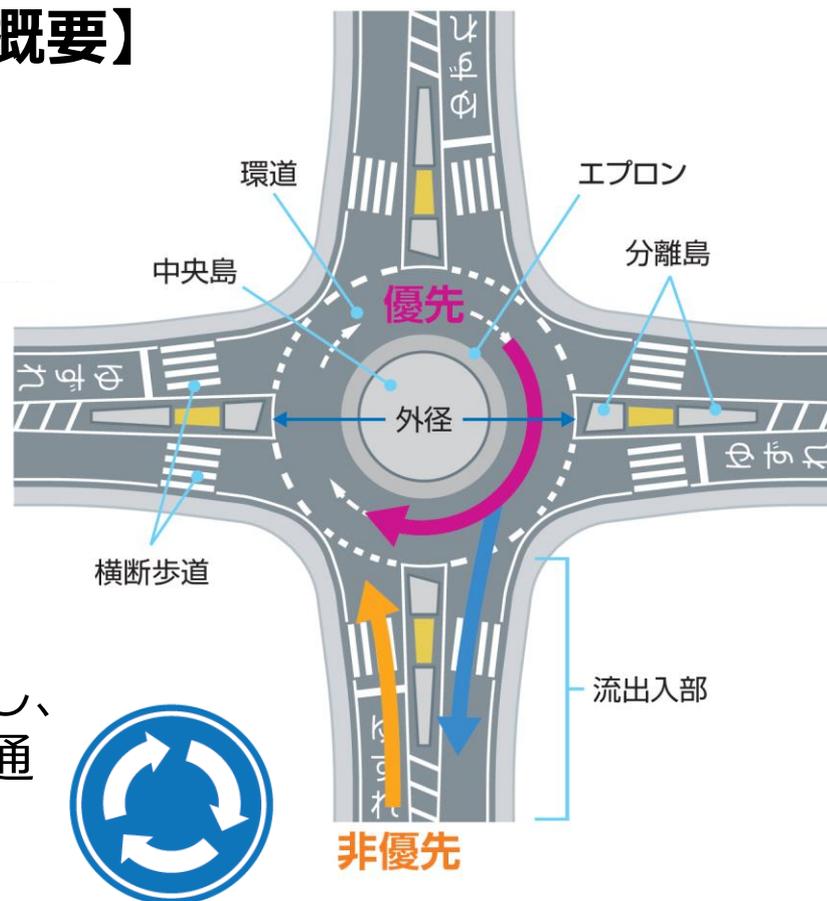
5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

5-2 環状交差点 (ラウンドアバウト) とは

…右回り一方通行で環道優先の円形平面交差点

【環状交差点(ラウンドアバウト)の概要】

- 円形平面交差点のうち、環道の交通が優先されるもの
- 環道交通は1車線で、右回りの一方通行
- 環道に流入する車両は徐行、横断歩行者や環道に通行車両がなければ、一時停止なしに流入可能
- イギリス、ドイツ、アメリカなど、欧米各国では広く普及
- 都道府県公安委員会が道路標識等を設置し、「環状の交差点における右回り通行」の交通規制を実施（環状交差点）



※検討中の案であり、計画が変更となる可能性がございます。

5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

5-3 環状交差点(ラウンドアバウト)の特長

● 環状交差点(ラウンドアバウト)の主な強み

① 構造的安全性	<ul style="list-style-type: none">・ 速度が低下・ 車両の交錯ポイントが減る・ 同一方向に進む	重大事故を抑制
② 円滑性	<ul style="list-style-type: none">・ 信号処理による停止がない・ 待ち時間の解消	スムーズな交差点
③ 環境性	<ul style="list-style-type: none">・ アイドリング削減による排出CO2の低減	環境にやさしい
④ 自立性	<ul style="list-style-type: none">・ 停電の影響を受けない	災害時に強い

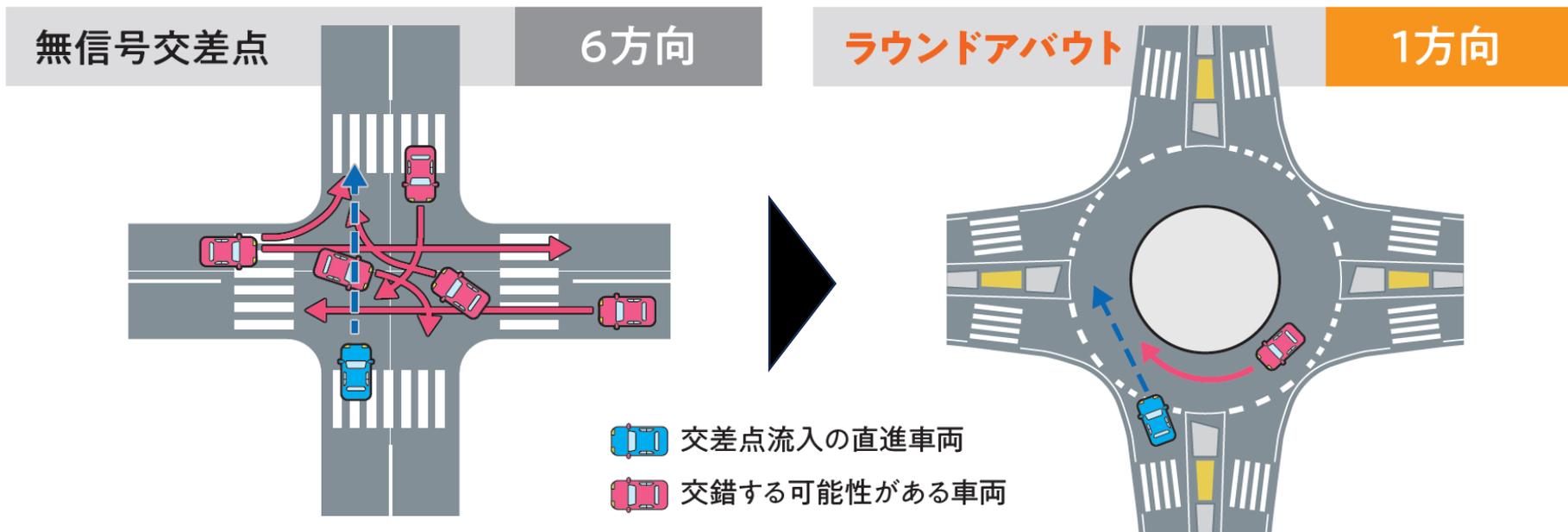
5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

① 構造的安全性

● 交差点の安全性向上

通常は無信号交差点と比較して、交差点内で車同士が交わる動線が大幅に少なくなり、安全性が向上します。

これにより、七曲通り及び（仮称）北秋津安松線それぞれの道路への進入が安全かつ容易になります。



※国土交通省「ラウンドアバウトのすすめ」より引用

※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

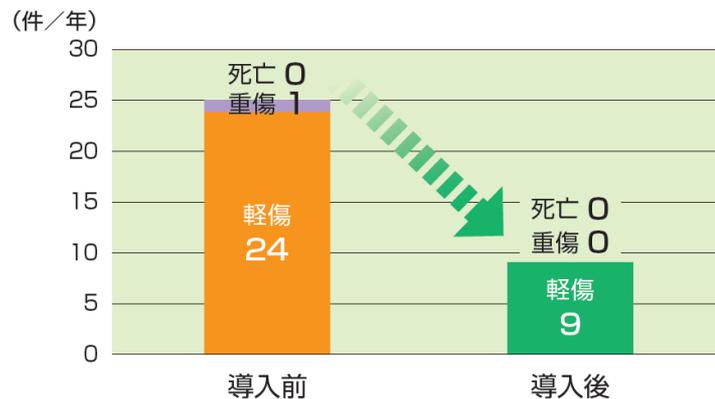
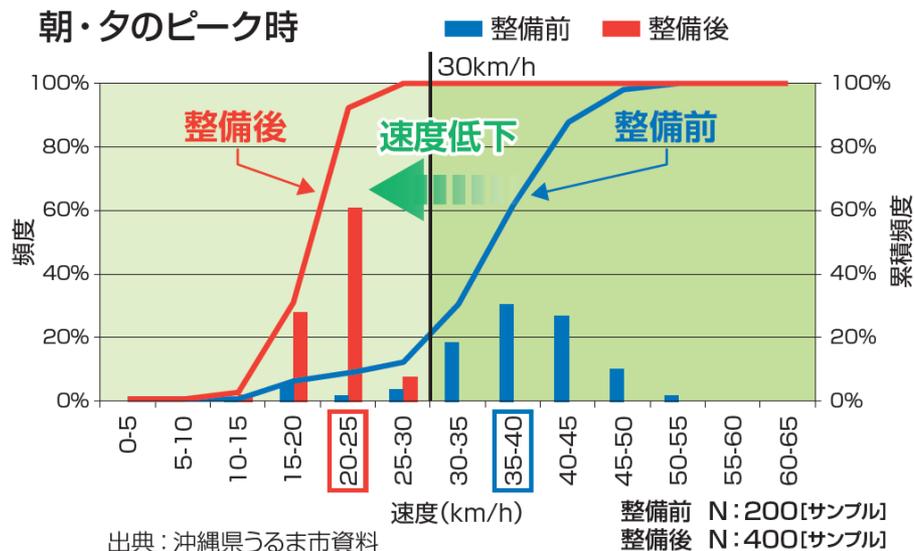
● 車両速度の抑制

環状交差点の導入後は、交差点を通行する速度が30km/h以下に抑制されています。



● 交通事故の減少

導入後は、交通事故の件数が減少しています。また、車両速度が抑制されることにより、死亡事故、重傷事故の重大事故は発生していません。



対象：令和3年3月末時点の導入箇所126箇所のうち、新設交差点(21箇所)を除いた105箇所
導入前：環状交差点導入前1年間の事故発生件数
導入後：環状交差点導入次年度1年間の事故発生件数
出典：警察庁資料を元に作成

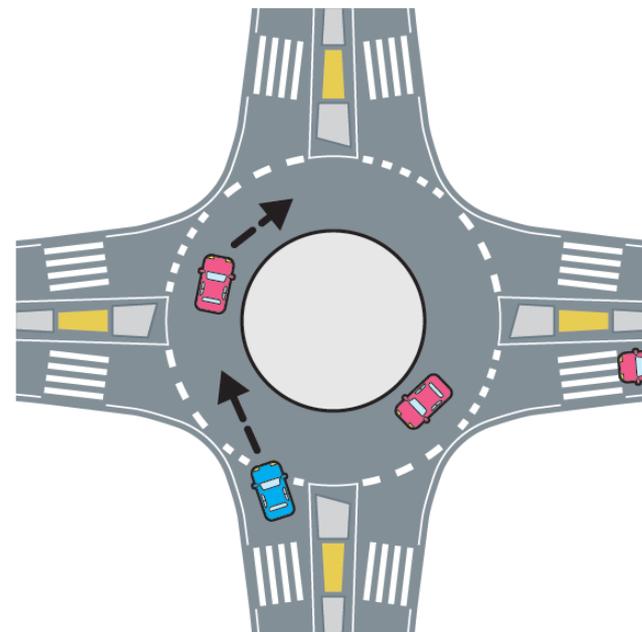
※検討中の案であり、計画が変更となる可能性がございます。

5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

②円滑性

●赤信号による待ち時間の減少

信号がないため、交通状況に応じて一時停止することなく、交差点に徐行して進入することができます。また、右折する必要がなくなるため、右折のための待ち時間も減少します。



③環境性

●信号停止によるアイドリング時間を削減し、環境負荷を軽減

信号がある交差点では、信号が赤の間は停止する必要がありますが、環状交差点（ラウンドアバウト）では、歩行者や環道内に車両がなければ進入することが可能なため、アイドリングによるCO₂発生を軽減することができます。

5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

④ 自立性

● 停電時でも安全に通行可能

環状交差点（ラウンドアバウト）には信号が無いいため、災害等に伴う停電時にも交差点の機能を発揮することができます。



巨理町公共ゾーン中央交差点（宮城県巨理郡巨理町）

その他の特長

● 複雑な交差点にも対応可能

信号による交通制御が難しい5差路以上の多枝交差点に導入することで、円滑性と安全性の両面を強化することができます。



六本辻交差点（長野県北佐久郡軽井沢町）

※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

5-4 埼玉県内での環状交差点導入事例

①羽生市須影 旧国道122号線

開通：平成29年3月30日

直角のカーブに狭い道路が合流し、事故が多発していた既存道路に環状交差点を導入



羽生市HPより引用

②寄居町寄居 寄居駅南口

開通：令和3年7月21日

寄居駅南口駅前広場整備工事の一環として環状交差点を導入

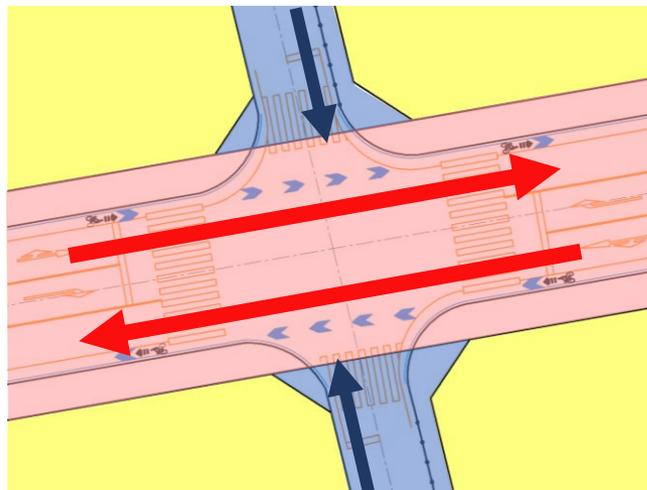


寄居町HPより引用

※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

5-5 上安松・下安松西地区における交差点比較

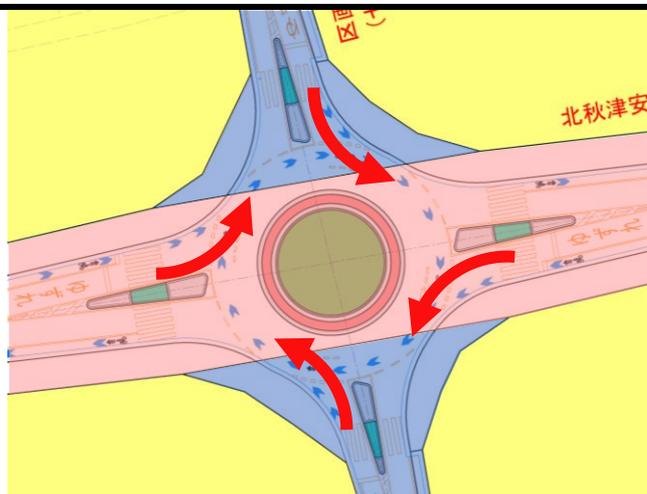


■…(仮称)北秋津安松線 ■…七曲通り

【十字交差点(無信号)】

★幅員の広い(仮称)北秋津安松線が優先

- ①(車)北秋津安松線直進車は歩行者がいない場合、スピードを緩めず通過。
- ②(車)七曲通りからの車両、北秋津安松線からの右折車は直進車が途切れるまで停車。
- ③(歩)横断にあたり、歩行者は左右両方向の確認を同時に行う必要あり。



■…(仮称)北秋津安松線 ■…七曲通り

【ラウンドアバウト】

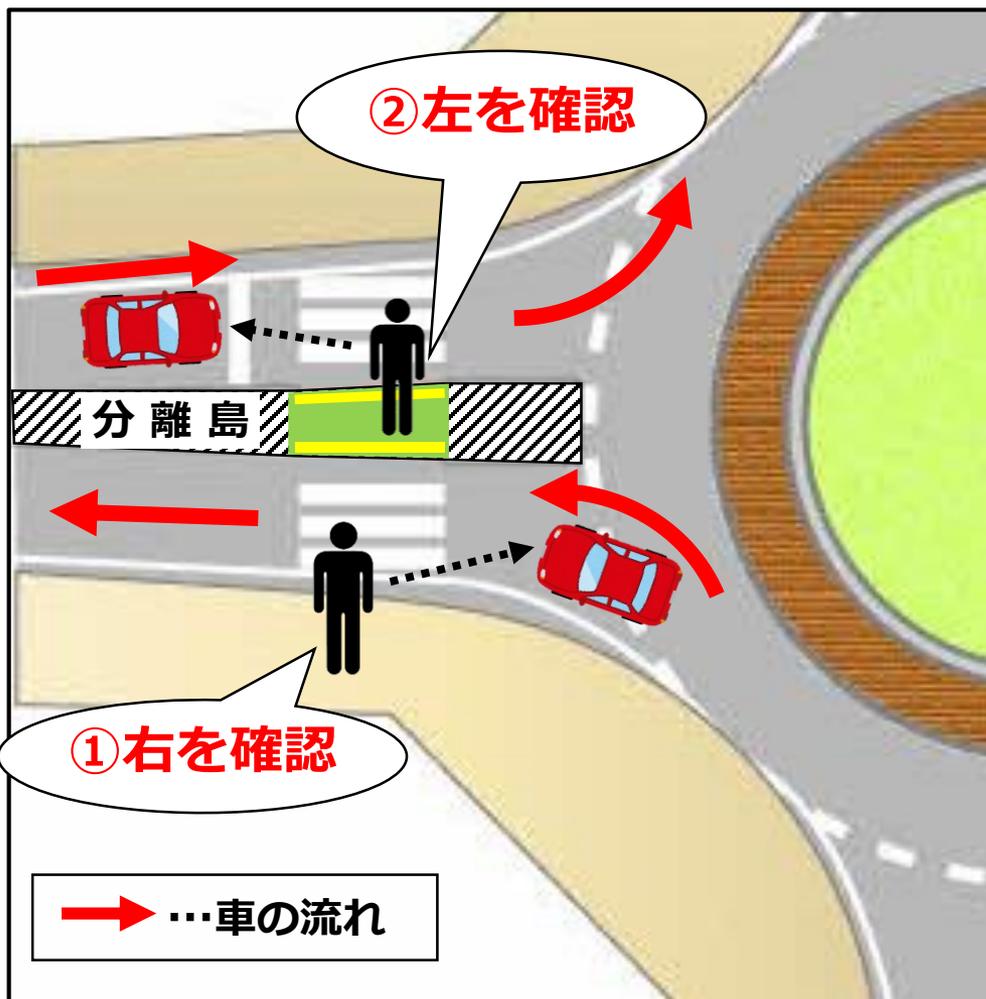
★先に環道に進入した車が優先

- ①(車)走行空間が狭められるため自然と減速して進入。
- ②(車)車両がいなければどの道からも交差点内に進入可能。
- ③(歩)横断にあたり、歩行者は車両接近側の一方方向に対する確認のみ。

※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

5. 環状交差点(ラウンドアバウト)について

5-5 上安松・下安松西地区における交差点比較



ラウンドアバウトにおける横断方法

※検討中の案であり、計画が変更となる可能性があります。

【十字交差点(無信号)】

★左右を1回で確認

- 横断前に、左右両方向の確認を同時に行う。

【ラウンドアバウト】

★左右を2回に分けて確認

- ①最初は右方向を確認し
分離島まで横断
- ②分離島から左方向を確認
して対岸まで横断

6. 今後の予定について

2/15、2/22
(本日)

上安松・下安松西地区の
まちづくりに関する説明会

更なる検討・調整

R7.5月
(予定)

第2回説明会

R7 夏頃～
(予定)

都市計画変更手続き

※現時点での想定であり、関係機関との調整等の状況により変更となる可能性があります。

ご清聴ありがとうございました



**所沢市 街づくり計画部 市街地整備課
04-2998-9208 (直通)**