

■平成28年度第1回（第260回）都市経営戦略会議結果概要

【日 時】 平成28年5月11日（水） 午前10時00分～午前10時50分

【場 所】 政策会議室

【出席者】 市長、遠藤副市長、木下副市長、本間副市長、水道事業管理者、教育長、技監、理事（秘書・総合調整担当）、都市戦略本部長、総務局長、財政局長、総合政策監、都市局長

【議 題】（1）さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画の改定について

< 提 案 説 明 >

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画の改定について、都市局から次のような説明があった。

- ・ さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画（以下「交通マスタープラン」という。）は、合併を機に、旧市で別々に進めてきた交通政策の考え方を整理して新市の新しい道路ネットワークを示す必要性から平成16年度に策定した。
- ・ 交通マスタープランでは、現在及び将来抱える可能性のある交通問題を整理し、それらに対する本市としての交通問題への取組の考え方や方針を示している。交通マスタープラン策定後には、交通政策の基本的な考え方にに基づき、様々な部門別計画を策定した。
- ・ 現行の交通マスタープランの見直し時期については、必要に応じて見直すこととしており、さいたま市総合振興計画後期基本計画実施計画において、平成29年度に見直しに着手することとしていた。
- ・ しかしながら、平成16年度の策定以降、法律や本市の上位計画等の改定、社会情勢等の変化、部門別計画以外の交通に関連する計画の策定など、交通マスタープランを再整理する必要性が生じていることから、スケジュールを前倒しして、改定を行うものである。
- ・ 具体的な改定の背景として、我が国初の交通基本法制である交通政策基本法の施行に加え、地域公共交通活性化再生法、都市再生特別措置法の改正によるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの方向性が示されたことがある。また、本市の上位計画である総合振興計画後期基本計画や成長戦略の策定、都市計画マスタープランの改定、自転車まちづくり大綱の策定や、超高齢社会及び人口減少時代への突入などの社会経済情勢の変化がある。さらに、国においても首都圏広域地方計画や交通政策審議会の答申に、本市の関連事業が位置付けられ、本市の取組が評価され、重要度が高まっていることがある。
- ・ 改定にあたっては、交通、都市計画、経済等の学識経験者による改定検討委員会を

設置するとともに、関係課による庁内組織を立ち上げて、改定素案の検討を行ってきた。

- ・ 素案のポイントとしては、法改正等への対応、道路整備から公共交通を中心とした計画へのシフト、集約型都市構造のまちづくり、大規模災害や超高齢社会への対応、既存の都市基盤の有効活用、低炭素化などの環境負荷の軽減、これまでの交通マスタープランに未記載の施策の追加である。
- ・ 素案では本市の交通の現状を次のとおり記載している。発生集中交通量は、これまで人口の伸びと同じ程度の割合で増加している。交通手段の分担率は、色々な交通手段をバランスよく活用している。市民の方面別の移動については、東京方面に多いイメージがあるが、実際は、半分は市内の移動で東京都への移動は2割程度である。一方で、通勤・通学の鉄道利用は、7割以上が東京都・神奈川県であり、市内の移動をしっかりと支えるとともに、東京等への鉄道路線への対策は重要となる。
- ・ また、本市の将来の交通需要について、今回の推計では、人口配置が交通に与える影響を把握するため、人口減少のケースを含むいくつかのケース分析を実施した。その結果、集約した方が、若干ではあるが総交通量が増加し、自動車利用の分担率が低く、鉄道利用の分担率が高くなる傾向となった。これにより集約・ネットワーク型都市構造の効果について、土地利用だけでなく交通面からも優位性があることを確認することができた。一方で、推計結果にあまり差異が見られないということは、本市がすでにコンパクトな市街地形成となっているともいえる。
- ・ さらに、本市の交通を取り巻く3つの課題として、超高齢社会への対応など社会・経済情勢からの課題、首都圏の北の交通拠点としての強化など交通環境からの課題、東日本の中核都市を支える広域的な交通ネットワークの形成など将来推計等からの課題を示し、これらの課題から、集約・ネットワーク型都市交通体系構築の基本目標と基本方針を定めた。
- ・ 基本目標は「SMART な交通体系の構築による集約・ネットワーク型都市構造の実現」とし、基本目標の実現に向けて4つの基本方針を定めた。さらに基本方針の下に、主な施策の方向性について記載し、ここで記載した施策等に取り組むことで、基本目標を達成するといった構成となっている。
- ・ 主な施策と基本方針との関係について、首都圏広域地方計画関連は基本方針1「東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系の構築」に、交通政策審議会答申関連は基本方針2「コンパクトシティを支えるアクセス性の高い交通体系の構築」に、大規模災害対策関連は基本方針4「安全・安心で持続可能な市街地形成を支える交通体系の構築」に、自転車施策関連は基本方針3「回遊性・快適性の高い魅力的な交通体系の構築」と基本方針4に、低炭素化など総合特区施策関連は基本方針4に記載している。
- ・ 今後のスケジュールとして、6月定例会での市議会への報告、7月のパブリックコメントの実施、9月定例会での市議会への報告を経て、10月の公表を予定している。また、今後の施策展開として、平成28年度から部門別計画であるさいたま市公共交通ネットワーク基本計画を見直し、地域公共交通網形成計画への改編作業を進め、平成29年度以降、地域公共交通再編実施計画の策定に着手する予定である。

< 意見等 >

- ・ 首都圏広域地方計画の公表、交通政策審議会答申、北海道新幹線の開業の時期について、記載内容を時点修正する必要があるのではないか。
 - 市議会への報告までに時点修正を行う。
- ・ 交通マスタープランの下に実施計画をつくるのか。
 - 部門別計画が実施計画に該当するものである。部門別計画については、必要に応じて見直し等に取り組む予定。
- ・ 主な施策の方向性に記載されている施策は、平成 37 年の人口ピークを見据えて、それまでに実現するというのか。
 - 必ずしも平成 37 年までに実現するというわけではない。交通マスタープランはあくまで考え方を整理したものである。
- ・ 交通マスタープランの次の改定は 10 年後に行うのか。
 - 改定頻度は概ね 10 年程度が目安であるが、社会情勢等を総合的に勘案して行う。平成 30 年に大規模なパーソントリップ調査が予定されており、その結果も踏まえ、改定時期を決定したい。
- ・ 計画期間の 10 年間でどれだけ交通体系が整備されたのかなど、この計画の成果は素案に記載されているのか。
 - 道路整備の状況など、個別の実績を記載することとしたい。
- ・ 交通は 10 年間では変化しにくい。平成 37 年以降の人口減少、超高齢化の局面を見通して検討したのか。
 - 人口減少到来期も見据えながら検討した旨、記載することとしたい。
- ・ 基本方針 1 に「東日本の中枢都市として交流を支える広域交通体系の構築」が掲げられているが、市民生活に身近なものから記載した方がよいのではないか。
 - 基本方針 1～4 の記載の順序について、検討する。
- ・ 将来の交通課題について、財政の見通しや取組の優先順位など、表現方法を整理する必要があるのではないか。
 - 将来の交通課題の表現方法を検討する。

< 結果 >

- ・ 都市局発議のさいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画の改定については、了承とする。ただし、下記の点に留意すること。
 1. 記載内容の時点修正を行うこと。
 2. 人口減少局面を視野に検討していることがわかるように修正すること。

< 会議資料 >

(資料) さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画の改定について
～さいたま SMART プラン～