

■令和4年度第9回（第325回）都市経営戦略会議結果概要

【日 時】 令和5年1月23日（月） 午後1時55分～午後2時15分

【場 所】 政策会議室

【出席者】 市長、日野副市長、高橋副市長、小川副市長、水道事業管理者、
都市戦略本部長、総務局長、財政局長、都市局長、総合政策監

【議 題】 さいたま市道路網計画の改定案について

< 提案説明 >

さいたま市道路網計画の改定案について、都市局より次のような説明があった。

- 令和5年3月に改定を予定している、さいたま市道路網計画の改定案について、審議をいただくもの。
- 道路網計画は、長期未整備となっている都市計画道路について、将来の必要性等を検証し、将来道路網を定めるもの。なお、都市計画道路の整備の優先順位等については、道路整備計画で検討されている。
- 計画策定から10年が経過していることから、社会経済情勢、道路交通状況等の変化を踏まえて改定を行うもので、改定にあたって基本理念・基本方針の再検討、評価指標の見直し、車線数や幅員等について新たなチェックを実施している。また、地区交通プランの導入等についても、新たに検討したところ。
- 道路網計画は、都市計画マスタープランの下位に位置する総合都市交通体系マスタープランの道路部門の計画として位置付けられるもの。さいたま市全域の都市計画道路等の幹線道路を対象とし、目標年次は概ね20年後の令和22年で、改定周期は概ね10年、更新は概ね5年としている。
- 計画構成としては、現道路網計画は3つの計画から構成されているが、分かりやすさの観点、計画管理の煩雑さ等から、改定案では、これら3つの計画を1つの計画として策定している。
- 都市計画道路等の幹線道路の現状については、現道路網計画では必要性の確認できなかった25路線、約45キロメートルを廃止候補路線として位置付け、廃止の手続きを進めてきており、廃止を行った路線は15路線、約22kmとなっている。また、存続候補路線のうち、計画変更の必要が生じた13路線については、幅員等の変更手続きを行ってきた。
- 今回の改定にあたって、社会情勢の変化に柔軟に対応した道路網の形成に関する課題として、自動車に対する考え方や人の移動ニーズの変化への対応、自動車以外でも移動しやすい道路空間の構築、ポストコロナを見据えた計画づくり、広域的で大規模なプロジェクトへの対応として、4点で整理をしている。
- 現計画からの課題は、長期未整備となっている都市計画道路が抱える問題への対応、

道路の計画や事業に対する透明性・公平性の確保として、2点で整理をしている。

- 以上の課題を踏まえ、見直しの方向性としては、道路空間の使い方にも着目し、自動車だけでなく道路に期待される多様な役割が発揮される道づくりを進めるとともに、交通需要の不確実性にも対応した、上位関連計画や大規模な取組と合致した道路網構築を進めていくこととした。具体的な取組としては、幅員のチェック、新たな視点を評価指標に反映、地区交通プランの導入、最新のデータや新しいシミュレーションを用いた検証、車線数のチェックなどを実施している。
- 基本理念としては「東日本の中枢都市“さいたま市”での活動を支え、誰もがいつでも、どんな手段でも、安全かつ快適に移動できる道路ネットワークの実現」を掲げている。基本方針としては「社会経済情勢や市民ニーズに対応した都市空間インフラとしての道路網の再構築」とした。方針としては、「ウォークブル、新しいモビリティにも対応」、「大規模プロジェクトや将来の自動車需要の変化にも対応」、「将来の道路網再編を着実に進めるための工夫」の3つを設定している。また、ビジョンとして、資料10頁の右図に示したように、新しい道路へ展開していくことを打ち出している。
- 将来道路網策定の流れは、現計画同様に都市構造と道路の役割・機能の2つの観点から路線を評価し、その後、新たに車線数のチェック、ネットワークパフォーマンスの評価、新たに幅員のチェックを実施し、目指すべき将来道路網を導き出している。そのうえで、目指すべき将来道路網に合わせ、路線を類型化している。なお、各指標にはSDGsの視点も取り込み、評価を実施している。
- 各評価指標については、変更した点を中心に説明する。
- 都市構造からみた評価として、都市計画マスタープランにおける目指すべき将来の都市構造から評価指標を4つ設定している。
- 評価Aのポイントとしては、市街化調整区域において、今後開発が計画された際の開発計画に関する路線及びアクセス路線等を評価することとしており、具体的な事例としては、地下鉄7号線の間駅やそのアクセス道路を想定している。
- 評価Bのポイントとしては、広域的なネットワークに資する路線に、高速道路へのアクセス候補路線を追加している。具体的には核都市広域幹線道路へのアクセスが考えられる大間木丸ヶ崎線などが評価されている。
- 評価Cのポイントとしては、拠点に地域生活拠点を追加している。これにより、JR・東武鉄道などの駅周辺の道路が評価されている。
- 道路の役割・機能からみた評価として、都市計画マスタープランにおけるまちづくりの目標、本市が抱える課題から評価指標を設定しており、評価の1から8は、現計画と同様だが、考え方や評価条件は一部変更している。評価9から11は、新たな課題や方針等に対応するために追加したもの。
- 評価3は、ETC2.0のデータを活用した評価へ変更しており、具体的には産業道路や大宮岩槻線などが評価されている。
- 評価4は、最新の交通事故データを活用した評価変更しており、田島大牧線や大谷場高木線などが評価されている。
- 評価6は、主要路線を緊急輸送道路に評価を変更し、拠点備蓄倉庫などの情報を更新している。具体的には南大通東線や、道場三室線などが評価されている。

- 評価 8 は、バスの運行頻度が高頻度の路線へ評価を変更したほか、交通空白地域と主要路線を結ぶ路線を評価している。具体的には、宮前三橋線や東大宮岩槻線などが評価されている。
- 評価 9 は、今回新たに追加した指標で、歩行者の移動性向上を評価するもの。ウォーカブルを推進するため、歩行者が多いエリアで、安全かつ快適な移動を支える路線は重要であるため、都心や副都心で通過交通などの流入が減り、歩行者の安全性が高まる環状の路線を評価している。
- 評価 10 は、今回新たに追加した指標で、自転車走行ネットワーク形成を評価するもの。自転車での安全かつ快適な移動に資する路線は重要であるため、自転車ネットワーク整備計画に位置付けられている路線を評価している。
- 評価 11 は、今回新たに追加した指標で、物流交通を支えるネットワークの形成を評価するもの。e コマースの進展やコロナ禍の影響もあり、物の移動を支えるネットワークを創出することが重要であるため、重要物流道路や産業立地基本方針における工業団地へのアクセス路線を評価している。
- 車線数のチェックでは、2点確認している。1つ目は、車線数の不整合の解消で、合併前の市境において計画車線数が違っている箇所が存在し、将来的にボトルネックとなる可能性があるため整合を図っている。2つ目は、関連する地区交通プランからの要請で、各地区のまちづくり方針等の検討により車線数の変更や新規の都市計画道路の位置付けがある場合は、それらを反映している。例えば大宮 G C S プラン 2020 に位置付けられている大宮岩槻線の 4 車線化、中山道の地下バイパス化の検討区間を反映している。
- ネットワークパフォーマンスの評価では、将来の自動車交通の流れに対して、道路網の混雑度、平均旅行速度、渋滞損失額、CO₂ 排出量などについて、適切なパフォーマンスが発揮できるか、最新のデータを用いて検証している。
- 幅員のチェックでは、自動車の走行空間以外で、道路に必要な要素を整理し、幅員が適切かをチェックしている。
- 以上のような検討を経て、将来道路網を導き出している。
- 道路網形成プログラムでは、将来道路網に合わせ、各路線を類型化し、①整備済み路線、事業中路線から⑨廃止候補路線までの 9 分類としている。代表的な路線は資料 18 頁記載のとおり。
- 路線類型化の結果は資料 19 頁のとおり。左図が一般道の路線類型化で、赤の線が廃止候補路線、黒の白抜き線が都市計画道路の断面機能見直し路線。右図は高速道路の路線類型化で、太い矢印線が核都市圏広域幹線道路であり、オレンジの部分が事業化検討路線。
- 現計画との変更箇所は資料 20 頁のとおり。左図は、現計画の廃止候補路線のうち、次期計画で必要性が確認された 9 路線、約 20.6 km を示している。核都市圏広域幹線道路のアクセス候補路線等として、南大通西線、大谷場高木線、大間木丸ヶ崎線の必要性を確認している。また指扇宮ヶ谷線は防災拠点として位置付けされる見込みの道の駅予定地に近接していることから必要性を確認している。南側の 3 路線については、戸田市や蕨市の区画整理へのアクセスする道路などであることから、必要性を確認し

ている。

- 資料 20 ページの右図は、今回の検討で必要性が確認されなかった 3 路線、約 4.4 km を示している。指扇三橋線と辻中央通り線は、現計画でも同様に廃止候補路線となっているが、中山道は今回新たに廃止候補路線とした。廃止候補路線については、計画改定後、地元意見を伺いながら廃止の手続きを進めていく。
- 地区交通プランは、ウォーカブル推進都市として、居心地がよく歩きたくなるまちなかを形成していくために必要な歩行者、自転車、公共交通、新しいモビリティの動線計画となるもの。駅周辺などをウォーカブルな空間にするためには、地元を含めて、歩行者などのマルチモードの動線の検討が必要不可欠と考えている。
- 今回の改定では、地区交通プラン検討エリアを新たに位置付け、検討が進んだ場合には、それを今後の道路網計画に反映するという仕組みを導入している。地区交通プラン推進エリアは、既に地区交通プランが存在しているが、ウォーカブルの観点からさらなる推進や新しい視点を取り込んだ地区交通プランを検討するエリアとしている。地区交通プラン優先検討エリアでは、駅周辺での地域プランや開発計画等が存在し、その検討に合わせて地区交通プランを検討するエリアとしている。
- 地区交通プランの検討事例としては、大宮 GCS プラン 2020 や、美園地区エリア交通戦略があげられる。なお、地区交通プラン検討エリアに位置付けられていない、鉄道駅周辺の地域生活拠点においても、まちづくりの地元の機運が醸成された場合などについては、プランを検討することとしている。
- 市民参加の取組としては、今回の改定にあたり各段階でオープンハウスなどの市民参加を実施し、計画の受け入れやすさを高める取組を実施してきた。
- 計画の推進にあたっては、PDCA サイクルの考え方にに基づき、毎年モニタリングしていく。概ね 5 年ごとに計画の更新や改定を行う。
- 今後のスケジュールとしては、戦略会議で承認いただいた後、2 月定例会で議会報告し、パブリックコメント・取りまとめ等を経て、令和 5 年 3 月末に策定し、令和 5 年度当初に公表を予定している。

< 意見等 >

- ・ 基本理念・基本方針等の全体の方向性や、客観性を担保しながら道路網を評価していくのはよいと思うが、道路整備に当たっては地域の事情が様々あると思われるので、今後改定される道路整備計画への引継ぎを十分に行い、連携しながら進めてほしい。また、今回の改定にあたって評価に変更があった路線については、特に丁寧に説明をしてほしい。
- 道路網計画の改定は建設局と連携しながら進めてきたところであり、道路整備計画の改定にあたっては建設局へ引継ぎを行い、引き続き密に連携を取りながら進めていきたい。
- ・ 既に地区交通プランが存在する「推進エリア」として大宮駅周辺が位置付けられているが、これから地区交通プランの検討を促して「優先検討エリア」では、どのように検討を進めていくのか。

- 地元でまちづくり等の機運が高まったエリアのうち、都市計画道路の変更や幅員の見直しが出てくるような場所については、地区交通プランの対象エリアに含めるような形で計画改定等に合わせて見直していきたい。
- ・ ウォークブルや緑化の観点、歩道や道路の整備に当たり幅員等に影響があると思うが、それらは道路整備計画へ反映されるのか。
- 一般的に都市計画道路は道路構造令等で幅員構成が概ね決められているが、大宮駅をはじめ、これから検討を進めていく浦和駅も含め、都心や副都心の駅周辺については、駅から見える景観、緑の在り方は議論されるべきだと考えている。地元の方の話し合いの中で決められたものについては、それを尊重するような形で地区交通プランの中に書き込んでいただき、それを道路網計画及び道路整備計画に反映していきたいと考えている。

< 結 果 >

都市局発議の「さいたま市道路網計画（改定案）」については、原案のとおり了承とする。

ただし、以下の点に留意すること。

- ・ 今回の改定にあたって評価が変更となった路線については、地元住民をはじめとする関係者に対して、見直しを行った理由を丁寧に説明し、理解を得ながら必要な手続を進めていくこと。
- ・ 都市計画道路の効果的な整備に向けて、今後改定が予定されている道路整備計画へ、道路網計画の改定内容を引き継ぎ、道路整備計画を所管する建設局と連携を図っていくこと。
- ・ 地区交通プランについては、検討が円滑に進むよう、地域プランや開発計画等の検討と連携を図っていくこと。

< 会 議 資 料 >

- ・ さいたま市道路網計画の改定案について