

さいたま市道路網計画 概要版



令和5年5月 さいたま市

はじめに

今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、人々の意識、価値観が変容し、人々の生活スタイル、ビジネススタイル等が大きく変化し、テレワークの導入、自宅近くの公園の価値の再評価、宅配の活用シーンの増加など、人々のライフスタイルや価値観を大きく変えることとなりました。

また、持続可能な社会の実現のために、SDGs（持続可能な開発目標）達成への動きや、我が国が目指す未来社会であるSociety 5.0の実現などの動きも見られるようになってきております。このような時代背景を受け、道路のあり方も市民のライフスタイル等の変化に合わせたものに変えていく必要があります。

例えば、新型コロナウイルス感染症の流行により、近距離の移動については公共交通から自転車に転換したり、公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど多様な移動手段の確保や、自転車が利用しやすい環境整備が必要になってきていたり、歩行者にとっての過密の回避や居心地の良い環境へのニーズが高まってきていたりします。世界中でもウォーカブルなまちなかをつくる動きが見られるなど、都市のウォーカブルな空間の重要性が高まっている状況もあり、歩道における適切な密度の確保等、新しい街路空間の考え方の導入が必要となってきています。

このような状況を受けて、本市では、今後の道路のビジョンを作成し、市民の皆様と協働しながら、よりよい道路ネットワークの形成を目指してまいります。例えば、ターミナル駅周辺では、歩行者中心の“新しい道路”へ、郊外部では、商業施設や公園と一体となったにぎわいのある“新しい道路”へ、鉄道駅などの地域生活拠点では、さまざまな手段で移動できる“新しい道路”へ、自宅周辺の生活道路では、安全に日常生活を送ることができる“新しい道路”へ、人々のライフスタイルに応じた“新しい道路”へシフトチェンジします。



“新しい道路”へ シフトチェンジ



商業施設や公園と
一体となった
にぎわいのある
“新しい道路”へ



歩行者中心の
“新しい道路”へ



さまざまな手段で
移動できる
“新しい道路”へ

安全に日常生活を
送ることができる
“新しい道路”へ





道路網計画とは



平成23年頃に社会経済情勢として人口減少社会が到来し、都市経営の観点から持続可能なまちづくり・都市のコンパクト化が検討され始めた時代で、本市では、都市・人口規模に合わせた自動車のための道路網への転換をキーワードに、需要ではなく必要性に着目し、平成24年10月にさいたま市道路網計画を策定しました。

本計画策定から10年経ち、人口に関していえば少子高齢化が進展し、日本全体では減少局面に突入り、社会経済情勢に大きな変化がみられます。

さらには、新型コロナウイルス感染症の流行により日常生活が変わりつつあり、この状況もいつまで続くのか不透明な状況です。

また、10年前には想定できなかった自動運転技術の開発等、新しい技術の進展も見られるなかで、本市が抱える都市計画道路などの幹線道路の課題を整理し、将来の道路網計画をどう考えるべきか、どのようにつくっていくべきかを検討し、これからの本市の道路網計画をつくっていく上での基本的な考え方、及び本市が目指す将来道路網を、道路網計画としてとりまとめました。

現状と課題

本市では、都市計画道路の整備を進めており、本計画策定後から10年間で、約20kmの整備を行っています。また、廃止候補路線と位置付けた25路線約45kmのうち、15路線約22kmの廃止手続きを行い、都市計画道路のダウンサイジングを進めてきましたが、整備率や混雑時の平均旅行速度は、他の政令指定都市と比較しても、まだまだ下位に位置しています。

都市計画道路の整備率（幹線街路のみ）



(令和4年3月時点)

資料：さいたま市はさいたま市都市計画道路管理台帳
他都市は都市計画現況調査（国土交通省）より作成

混雑時平均旅行速度



資料：平成27年全国道路・街路交通情勢調査より集計

道路網の方向性

■ 基本理念

東日本の中核都市“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

■ 基本方針

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

□ 方針1 ウォーカブル、新たなモビリティにも対応

今までの計画では、主に自動車交通をさばく観点から、道路網構築の視点を設定し、幹線道路レベル（都市計画道路など）のネットワークを検討してきましたが、GCS構想の進展、AIデマンド交通の導入、MaaS※の実装に向けた取組等、近年の道路に関する各種政策を踏まえると、自動車の観点だけではなく、歩行者（ウォーカブル※）、自転車、新たなモビリティにも対応する必要があります。

そのため、幹線道路レベルの計画である本計画を、市内の各地区での「地区交通プラン」を組み込んだ枠組みとし、ウォーカブルや新たなモビリティにも対応していきます。

□ 方針2 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

新型コロナウイルス感染症の流行により、日常生活に変化が生まれ、人々の移動へも大きな影響を及ぼしており、さらには自動運転等の科学技術の進展、GCS構想の進展や核都市広域幹線道路の検討開始等、インフラや公共施設等の大きなプロジェクトの進展などの外的要因がある中で、様々なケースのネットワークを想定し、将来道路網を検討します。

□ 方針3 将来の道路網再編を着実に進めるための工夫

市民の皆様には、計画の内容に納得してもらうことと、計画の検討プロセスに納得してもらうこと、この2つの「納得」をしていただきながら計画を検討する必要がありますと考えています。

そのため、計画に関する市民の理解が向上するオープンハウスやアンケート等を参加手法として取組を進めてきました。

※MaaSとは：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

※ウォーカブルとは：「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、文字通り「歩きやすい」「歩きたくない」「歩くのが楽しい」といった語感を持ちます。この計画上の「歩行者」は、道路交通法上の歩行者と同義であり、車いす等で通行する方も含まれます。また、「歩く」についても、車いす等で通行することも含まれます。



目指すべき将来道路網



道路網構築の視点

上位関連計画

基本理念

基本方針

市民ニーズ

都市構造の視点

評価A：適切な市街地の誘導



評価B：都市の骨格に資するネットワーク形成



評価C：拠点の形成



評価D：市街地開発事業との整合性



道路の役割・機能の視点

評価1：拠点間の連携強化



評価2：周辺市との交流拡大



評価3：道路混雑の解消



評価4：移動時の安全性の向上



評価5：救急医療施設へのアクセス性



評価6：緊急輸送のためのネットワーク形成



評価7：鉄道駅周辺の多様な移動空間の確保



評価8：バスの移動性の向上



評価9：歩行者の移動性向上



評価10：自転車走行ネットワーク形成



評価11：物流交通を支えるネットワークの形成



新たに追加した視点

将来道路網

- 評価A：適切な市街地の誘導
- 評価B：都市の骨格に資するネットワーク形成
- 評価C：拠点の形成
- 評価D：市街地開発事業との整合性
- 評価1：拠点間の連携強化
- 評価2：周辺市との交流拡大
- 評価3：道路混雑の解消
- 評価4：移動時の安全性の向上
- 評価5：救急医療施設へのアクセス性
- 評価6：緊急輸送のためのネットワーク形成
- 評価7：鉄道駅周辺の多様な移動空間の確保
- 評価8：バスの移動性の向上
- 評価9：歩行者の移動性向上
- 評価10：自転車走行ネットワーク形成
- 評価11：物流交通を支えるネットワークの形成

評価A～D

評価1～8

評価9～11

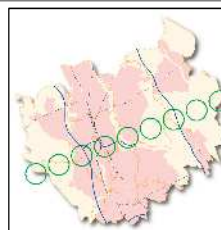
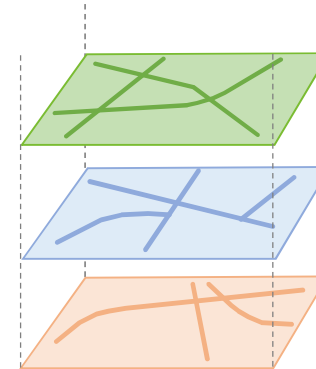


図 本市が目指す将来道路網 (高速道路)



図 本市が目指す将来道路網

- 高速道路
 - 6車線
 - 4車線
 - 〇〇 構想
- 一般道路
 - 6車線
 - 4車線
 - 2車線
 - その他の道路



効率的な道路整備のための取組



都市計画道路の廃止

必要性が確認されなかった路線を「廃止候補路線」と位置付け、都市計画の廃止に向けた取組を実施していきます。

廃止候補路線として位置付けた都市計画道路については、廃止に向けた取組として、地元の皆様の意見を伺い、都市計画の廃止へのご理解を頂いたうえで、都市計画手続きを進めていきます。



図 廃止候補路線

幅員再検討

これまで自動車の走行を第一に考え、道路整備を進めてきた中で、ウォークラブルな空間の創出や新たなモビリティ技術の進展により、自動車以外の移動手段のことを考えた道路整備への転換期に差し掛かってきています。

このため、最新の社会経済情勢や市民ニーズなどを踏まえ、道路の持つべき機能を再検証し、幅員が適切かのチェックを行いました。

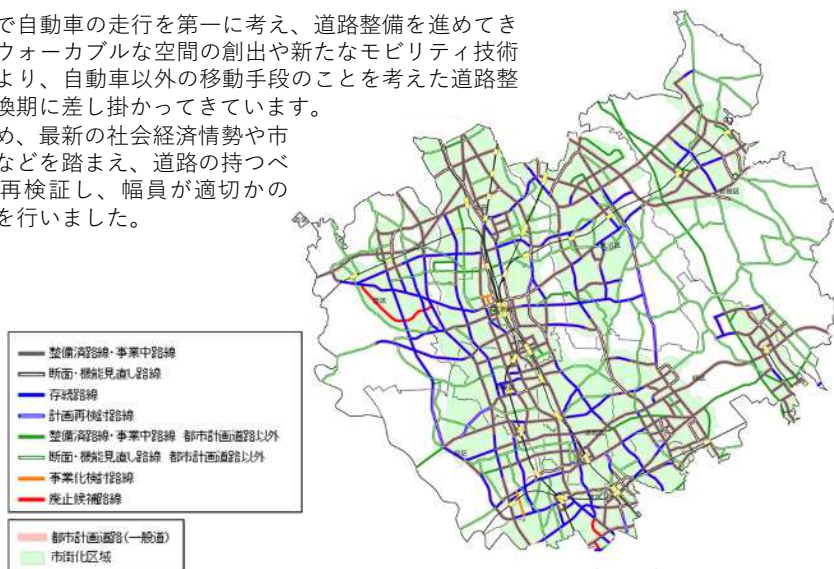


図 路線類型(一般道)

車線数の見直し

これまでの計画においては、都市計画道路の必要性の検証は行ってきましたが、車線数の変更までは踏み込んでいませんでした。本検討においては、都市計画道路の車線数の変更が必要な箇所があれば、計画改定後に都市計画変更を念頭に、車線数の検討を行いました。

【関連する地区交通プランからの要請】
市内の各地区のまちづくり方針等の検討により、道路の車線数の変更(場合によっては新規都市計画道路の位置付け)がある場合は、都市計画変更を想定し、本計画に反映します。

【車線数の不整合の解消】
合併前の市境において、都市計画道路の計画車線数が異なっている箇所が存在し、これらは将来的にボトルネックとなる可能性があるため、将来の自動車交通量等の視点により確認を行い、必要に応じて整合を図ります。

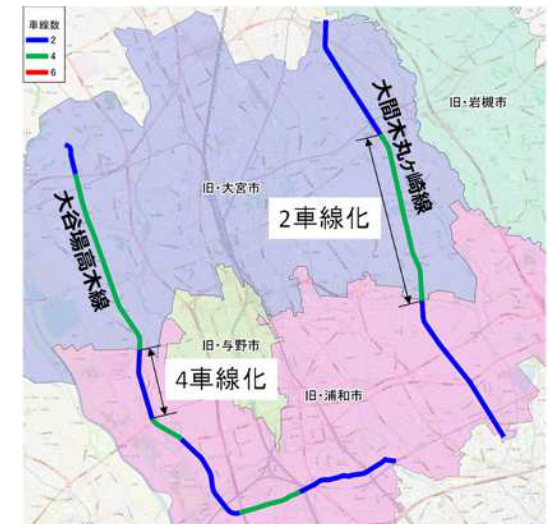


図 車線数の不整合の解消が必要な区間

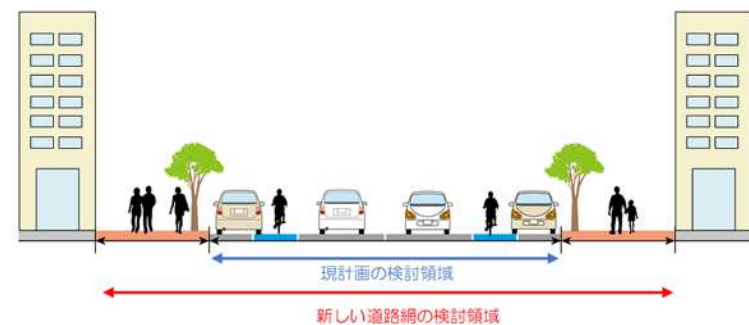


図 新しい道路網の検討領域



実現に向けた取組



地区交通プランの導入

本市は、ウォークラブル推進都市として、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成に取り組んでいます。このようなまちなかを形成していくためにも、歩行者はもちろんのこと、自転車、公共交通、さらには将来的に導入が見込まれている新たなモビリティの動線計画を検討する必要があります。

そのため、本計画において、「地区交通プラン検討エリア」を位置付け、各エリアでの検討を促します。そして、本計画と地区交通プランが互いにフィードバックする仕組みを導入します。

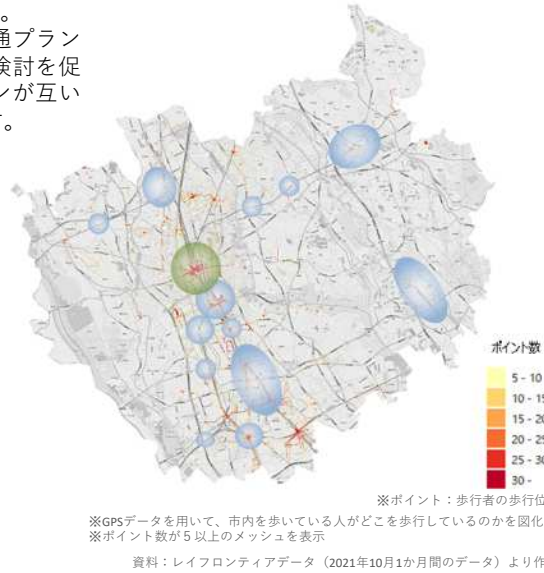


図 市内の人流の状況及び地区交通プラン検討エリア

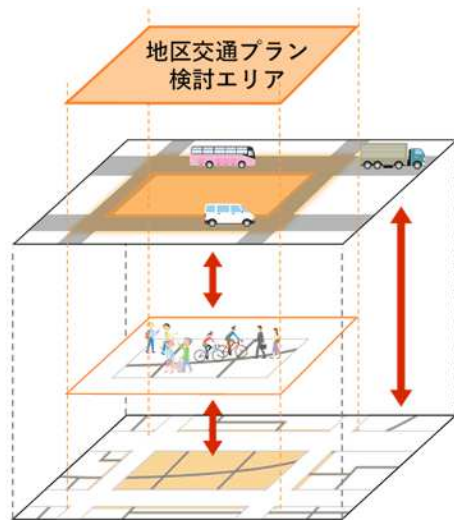


図 地区交通プランの導入による連動した階層道路ネットワークのイメージ

モニタリングの実施

本計画の改定後には、都市計画の変更や道路整備を進めていくことになりますが、着実に取組を進めていくために、様々なデータを活用して、モニタリングをしていきます。

有識者にもご意見を伺いながら、効率的かつ効果的に道路ネットワークの構築を進めていきます。



図 モニタリングデータ（例：自動車旅行速度）

市民の皆様と協働での計画推進

計画改定後も、道路行政に対する市民の皆様からのご意見を伺うことも重要であり、オープンハウスや市民アンケートなどを通じて、ご意見を伺いながら取組を進めていきます。



おわりに

このネットワークが実現すれば、市内の移動のしやすさは向上することが想定される一方で、目まぐるしく変化していく世の中では、10年後、20年後を予測することは困難な状況です。

そのため、本計画を推進するにあたっては、PDCAサイクルの考えに基づき、本計画に位置付けた路線の検討状況や、社会経済情勢等を毎年モニタリングしていくことが重要であり、その時々状況に合わせて、再検証をしながら、理想とする道路ネットワークの構築を進めていきます。

また、おおむね5年毎に、社会経済情勢の変化や道路交通状況等、様々な観点から計画の更新・改定を行っていきます。

社会情勢や市民ニーズを受けての検証



5年に1度の道路網計画の更新・改定

道路整備計画等による道路整備、都市計画変更の手続き

毎年の道路整備や検討状況、車や人の移動状況をモニタリング

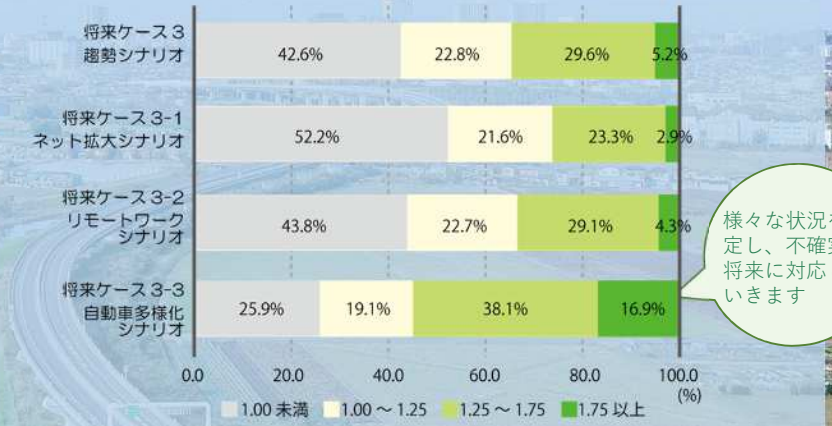
■混雑度による整備効果や将来の自動車交通流の検証



将来的には、道路混雑区間が減少します

将来ケース1：現況ネットワーク
 将来ケース2：フルネットワーク（都市計画道路が全線整備された場合）
 将来ケース3：将来道路網（廃止候補路線は廃止した状態）

※ 構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とはならない。



様々な状況を想定し、不確実な将来に対応していきます

将来ケース3-1：インターネット通販等の増加により、買物や私生活に伴う移動が今後もさらに減少したケース
 将来ケース3-2：リモートワークの一層の普及により、就業者の通勤が減少したケース
 将来ケース3-3：自動運転技術等の普及により、自動車が利用しやすくなるケース

※ 構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とはならない。

※混雑度とは：道路の混み具合を表す数値
 1.00未満：道路が混雑することなく、円滑に走行できる
 1.00-1.25：道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい
 1.25-1.75：ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態
 1.75以上：慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する