令和4年度第2回 次世代道路網あり方委員会 議事要旨

1 日 時 令和4年9月2日（金）14：50～16：20

2 会 場 さいたま市役所 本庁舎2階 特別会議室

3 出席者 委員9名

（久保田尚、森本章倫、今佐和子、福島薫、本多建雄、柳瀬純、西岡康一、
藤巻雄幸、都築英幸）

※敬称略

4 欠席者 委員2名

（三浦詩乃、小島文郎）

5 議題

- 1) 令和4年度第1回委員会の意見と対応
- 2) 道路網計画の枠組み
- 3) 将来道路網の検討

6 公開又は非公開の別 非公開

7 議事要旨

(1) 開会

1) 公開又は非公開

事務局より、本日の審議内容について、検討中の情報を公にすることにより、適正な意思決定への支障、市民の混乱、特定の者への利益又は不利益を生じさせるおそれがあることから、非公開とすることを決定した。

(2) 議題

1) 令和4年度第1回委員会の意見と対応

事務局より資料1「令和4年度第1回委員会の意見と対応」の説明を行った。

〈質疑等〉

特になし。

2) 道路網計画の枠組み

事務局より資料2「道路網計画の枠組み」及び資料2別添「地区交通プラン検討エリア（案）」の説明を行った。

今委員 人流データは平日の24時間をまとめたものか。休日は違う動向となる可能性もあるか。

事務局 その通りである。

久保田会長 地区交通プラン優先検討エリアに関して、駅が市区境の近くにある場合、行政界で分割され、駅を中心とした一体的な計画が出来ないことが懸念される。例えば、都市計画マスタープランの地区別構想の策定時に、行政界で分かれてしまい、駅を中心に一体的に描けない場合がある。大宮駅は行政界とは独立した駅を中心とした一体的な計画を策定している。ほかの駅でそのような心配はないか。

事務局 現在のところ、無いと考えている。

3) 将来道路網の検討

事務局より資料3「将来道路網の検討」及び資料3別添「将来道路網の検討結果」の説明を行った。

久保田会長 評価3の評価条件がわかりにくかった。「整備によって車線増が見込まれる区間」とはどういう言う意味か。

事務局 現道2車線で、都計道が4車線で予定されている区間を指している。

福島委員 評価1の拠点間連携強化について、広域道路ネットワークのポンチ絵で、核都市広域幹線道路について令和3年の12月に検討会を立ち上げており、予定位置の表現を更新しているので整合を取ってほしい。

森本委員 ネットワークパフォーマンスの評価の考え方について、今は全対象路線について平均旅行速度や混雑度を見ているが、今後、道路ネットワークを階層別に見ていく際に、幹線と補助幹線で意味合いが違う点を考慮してはどうか。また、緊急輸送道路や、重要物流道路、バス路線で市民生活に影響の大きい幹線系のバス路線など、これらが渋滞すると別の路線とは意味合いが違う。円滑性を必ず担保しなければいけない路線に着目しながら評価してはどうか。

事務局 ご指摘いただいた箇所について、次回委員会で提示していきたい。

今委員 さいたま市の目指すべき道路網としているものは、自動車交通量を捌くためのネットワークで、これとは別に地区交通プランはネットワー

- ク計画の下に位置付けるという認識でよいか。
- 事務局 その通りである。
- 今委員 道路交通量を捌くためのものとはいえ、大宮駅周辺など人の多いメインストリート的な路線も含まれるので、標準断面だけではなくて、柔軟に考えていただきたい。
- 事務局 このネットワークの評価の中に、緑地帯の整備のためというものがあるが、それが自動車交通量を捌くための路線に繋がっていくのか。
- 事務局 大宮駅周辺等の幅員について、道路網計画の中でチェックはするが、地区交通プランのなかでしっかり検討していただくことで考えている。まず、地区交通プラン検討エリアを設定し、そこで検討し、変更が必要であれば、道路網計画へ反映する。グリーンインフラについては、現計画では幅員のチェックの対象が車道のみであったが、今後はその他の空間についてもチェックしていき、車以外の空間についても都市計画道路の計画幅員の中で確保していけるかを検討したい。すべての機能を入れることは難しいので、どの機能を優先するのかという議論が今後考えられるが、上位計画を見ながら仕分けていきたい。本来であれば上位計画のなかで調整させるべきだが、現状様々な計画で機能が必要となっているので、それらを調整するためのものとして考えている。
- 久保田会長 バスについて、現在の路線と交通空白地域で評価しているとのことだが、それ以外の視点もあるのではないか。都市計画道路が整備されず、遠回りをしているバス路線や、現にバス路線となっているが、狭くて困っているなど、バスについてはいろいろな視点があると思うので、考慮してほしい。
- 事務局 未整備の都市計画道路が整備されれば、バスの路線は変わってくるものだと考えている。庁内部局と連携し、バス事業者の意見も取り入れながら、検討していきたい。
- 久保田会長 地区交通プラン検討エリアと幹線道路を連動させながら、検討することは非常に重要だと思う。ある都市では、ある道路の車線を狭くして歩道を広げる計画があり、一方でその近くの道路では歩専化を計画としている。それぞれ別々に計画され、両方できた場合の検討を行っておらず、両方の計画ができたときに成立するのかが心配である。本計画のように幹線道路網の中でウォークアブルなエリアを一体的に考えるのは非常に重要なことである。
- 藤巻委員 久保田会長と午前中の氷川参道の会議に出席していたが、そちらは地

元的意思から生まれた会議であり、今回の会議は市全体を見た俯瞰的なものである。地元の意見を踏まえながら進めることも重要だと思うので、そういう観点も記載があったほうが良い。

久保田会長 市全体と地域の両方の視点で検討することは大事である。氷川参道は20年以上取り組んでいて、常に地元からの声が出て、行政もマクロ分析などを行い、それに応じて取り組んでいる。大事な視点なので私からもお願いしたい。

森本委員 異なる場所で、街路計画や道路計画、地区交通計画が作られるが、連携が大切だと思っている。個別に計画されて各計画が連動していない同じような事例が、大規模小売店舗など様々なところでもあると思う。ある店舗の開発計画では、周辺で別の開発がないことを前提に検討されている。今後大規模開発などがあった時の交通アセスメントは、本計画内で、市内全体の影響を評価してほしい。現状としては、出店計画に合わせて、その度に道路を広げ、信号制御を変え、ということを計画毎に行われている状況であり、全体像を司るものと、個別の計画とが連動するように考えてほしい。

事務局 難しい宿題と思うので今後の参考としたい。近々では、GCS の部分をご指摘にあたると思う。地区交通プランの手引きなどの中に要素を盛り込めるように検討したい。

今委員 自転車のネットワークについて、ガイドラインから岩槻の写真と水戸の50号の写真を引用しているが、子供を乗せて自転車に乗る身としてはこれでは不十分と感じる。子供を乗せている自転車が大宮でも迷惑そうに扱われているという話や、子供たちが自転車で走る場所がないという問題があると思う。そういった観点も入れていただきたい。

事務局 岩槻の写真はガイドラインの改定前の古いものかもしれないので、差し替えを考えたい。

久保田会長 歩道内通行の写真もないほうが良い。

久保田会長 GCS 関係で2本の道路を位置づけるとのことだが、時間軸で考えるとGCSが先にできる。道路ができるまでの間を凌ぐためのTDM施策を考えるための周辺の道路や駐車場へのアクセス道路を位置づけるという考えはあるか。

事務局 地区交通プランにおいて検討し、本計画に反映させるということをイメージしている。

事務局 ネットワークパフォーマンスの評価において、平均旅行速度や面混雑度での評価を考えているが、その他に新たな評価の視点などがあれば

ご教示いただきたい。

森本委員 CO₂ 排出量を計算するという事は総交通量を計算することになるので、トータルの遅れ時間から経済損失を計算することが出来る。そのようにいくつか同時に出てくる数値については分析対象にしておくともよいのではないか。トリプルボトムラインの社会、経済、環境に当てはめていくともよいのではないか。

久保田会長 ネット拡大や、リモートワーク、自動車多様化のシナリオについて、どういう設定になっているのか示すことはできるか。

事務局 東京都市圏 PT 調査の東京都市圏 ACT を使っている。詳細は次回報告する。

以上