

令和4年度第3回 次世代道路網あり方委員会 議事要旨

1 日 時 令和4年11月28日（月）10：00～11：40

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、三浦詩乃、今佐和子、小島文郎、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

（福島薫、本多建雄）

5 議題

(1) 道路網計画

1) 令和4年度第2回委員会の意見と対応

2) 道路網計画の枠組み

3) 将来道路網及び路線類型化

4) 道路網計画（改定素案）

(2) 道路整備計画

1) 次期道路網整備計画の策定に向けて

6 公開又は非公開の別 公開

7 傍聴者数 なし

8 議事要旨

(1) 開会

1) 公開又は非公開

委員会にて、運営規定に原則公開することが定められていること、本日の審議内容に非公開に該当するような個人情報等を取り扱うようなものがないことから公開することを決定した。

(2) 議題

1) 道路網計画

a. 令和4年度第2回委員会の意見と対応

事務局より資料1「令和4年度第2回委員会の意見と対応」の説明を行った。

〈質疑等〉

特になし。

b. 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」の説明を行った。

久保田会長 幹線道路と地区内道路の階層性について、非常に重要であり、新しい取組で期待しているが、実際には相当難しいことだと認識する必要がある。例えば、地区内道路を一方通行化や歩専化しようとしても地元が反対したら実現しない。一方、幹線道路は公共への最適化など社会全体の効用の最大化という理由で説明できれば進められる。幹線道路と地区内道路は本質的な違いがあり、合意形成のプロセスが全く異なるので、記載のような市民参加の一言では済まないのではないかと。うまく進める方法を提案いただきたい。

c. 将来道路網及び路線類型化

事務局より資料3-1「将来道路網及び路線類型化」の説明を行った。

三浦委員 ネットワークパフォーマンスの評価において自動車多様化シナリオで渋滞損失が85%増加となる場所、これを今後の技術動向等を踏まえPDCAサイクルで検討する、となっている点について、交通量増加に対して道路整備だけで解決することではなくて公共交通等も含めた交通全体のマネジメントで対応する部分もあると考えられる。道路整備以外の取組等も参考に、道路網の評価を行った方が良いのではないかと。

また、幅員チェックにおける必要幅員について通常値と下限値を示しているが、ウォークブルを考えると場合によっては通常値以上の規格が必要な場合もあると思うが、どのように対応するのか。

- 事務局 PDCA について、道路網計画は 5 年ごとの見直しを行う。その際の技術動向等で様々な見直しの視点や考え方が上がってくると思われるため、その都度整理しながら行いたい。また、様々な上位・関連計画の内容が道路網で確保する幅員に依存している部分があるが、上位計画が策定や見直しの場合にも連動するようマネジメントしていくべきだと思うので、庁内で調整できるように検討したい。
- 幅員については、下限値にこだわらず具体的な個別路線の検討において必要な幅員を検討しながら取り組んでいきたい。
- 久保田会長 歩道の最小幅員は、歩行者が多くても歩道幅員は 2.0m となるか。
- 事務局 歩行者が多い場合は、3.5m 以上となる。
- 森本委員 市街化調整区域にある路線が復活している点に関して、ここから新たな交通量が発生しないという前提でシミュレーションを行っていると思うが、実際には沿線が開発され交通需要が発生してしまうことを危惧している。道路ができると土地利用が発生するというメカニズムが考慮されていないのではないか。
- 植樹帯を作って接道制限をするということで、一定程度の開発の抑制効果があると思う。幅員の見直しについて、市街化区域を対象にしているようだが、調整区域も併せて接道制限などを検討した方がよい。
- 事務局 交通量と土地利用の考え方を合わせて検討していきたい。
- 今委員 多角的に必要性を確認した結果様々な路線が必要となり、道路整備が復活する方向になっている印象だ。財政が厳しい中であるので際限なく整備量が増えることは避けなければならないため、必要性が示された路線は、整備の優先順位をつけるなど、メリハリのある計画とすべきではないか。
- 事務局 道路網計画では、各路線がどのような理由で必要となったか説明できるように検討した。道路整備計画において、整備の優先度を定める予定である。
- 久保田会長 今回の改定で、大谷場高木線の交差点付近の見直しの必要の可否を確認したい。現在、道場三室線が 4 車線で埼大通りが 2 車線となっており、今までは道場三室線が 4 車線のまま優先道路で荒川を渡る計画だったと思うが、交差する大谷場高木線が 4 車線になった場合、交差点形状の都決はどうなるか

- 事務局 4車線同士の交差は、道路構造令では原則、立体交差になるが、実際の交通量を検討し、立体にしなくても良いケースもある。都市計画変更する際に、具体的な検討を行い、警察協議を行う必要があるため、今回の見直しの中では、車線数のみを決定したいと考えている。
- 久保田
事務局 ミクロな都決の見直しは今回の改定の中で行わないということか。
交差点の交差条件については、他の路線にも同様の議論があるため、都市計画変更段階の検討としたい。

d. 道路網計画（改定素案）

事務局より資料3-2「道路網計画（改定素案）（概要版）」及び資料3-3「道路網計画（改定素案）」の説明を行った。

事務局 後日意見照会を行う。

2) 道路整備計画

a. 次期道路整備計画の策定に向けて

事務局より資料4「次期道路整備計画の策定に向けて」の説明を行った。

久保田会長 この計画の対象が都市計画道路をはじめとする幹線道路となっているが、都市計画道路以外で何か対象があるか。

事務局 都市計画道路以外でも道路網計画で位置づけがあり未整備のものが対象となる。

久保田会長 都市計画道路以外で対象となるものはどれほどあるか。

事務局 道路網計画における路線の類型フロー（資料3-1のp28）で紫色の路線の枠の中に入るものである。例えば第3期計画における都市計画道路以外のものとしては、東北道に並行して走る国道122号蓮田岩槻バイパスの4車線化や国道463号の鶴巻ランプなどがある。

三浦委員 路線の選定は道路網計画のパフォーマンス評価に紐づけられて検討するのか。ネットワークパフォーマンス以外に地区交通から見た評価をどう扱うのか。ウォークブル関連の指標など定量化しにくいものがあると思う。

事務局 一次選定での評価指標を次回の委員会以降で議論していきたい。最終的には財源も見ながら整備できるところを絞り込んでいきたい。

久保田会長 5年間でできるものを優先するということか。

- 事務局 現計画での積み残しも多い中であるため、今後5年間で事業化できる路線を優先的に選定したい。幹線道路、駅前の路線などそれぞれに役割がある中でどこを優先するのか委員の皆様からアドバイスをいただきたい。
- 久保田会長 仮に整備が長引きそうだが、重要な路線はどういう扱いになるか。
- 事務局 事業着手が5年間でできるところをやっていくという意図である。第1期の路線はほぼ事業化できており、まずは事業化しているものの完成を目指したいが、一方で全体の中で半分しか供用されていない。これらをどう進めていくかを検討したい。例えば地元の反対などで事業化できていないが、20-30年かかっても必要性があるような路線をどのように進めるのかを委員の皆様からアドバイスをいただきたい。
- 森本委員 直轄国道は対象から外しているということだが、国道事務所が管理して進めている道路と市が管理している道路の関係性が見えづらい。計画位置づけのフローの中に入っていた方が良いのではないか。直轄国道の整備が進めば渋滞箇所が変わるので整備の考え方も変わるのではないか。また、市民アンケートでは安全性について多くの意見があり大事な視点だと思うので、安全対策について考え方のフレームを計画検討のフローチャートの中に入れていただきたい。
- 事務局 国道との関係は、次回以降資料に追加していきたい。安全性に関しては現状の課題ということで示したが、次回以降定量的なことも示しながら議論していただけるようにしたい。
- 今委員 選定方法の方針が今後議題に上がるということか。
- 事務局 その通りである。
- 今委員 B/C だけで見ると自動車目線の評価になってしまうと思うので、様々な視点で評価できるように検討していただきたい。
- 事務局 費用便益を二次選定で行っているもので、結果として多車線道路が浮かび上がる傾向であることは認識している。それだけではなくて、渋滞や安全などそれぞれの視点で評価できるように検討したい。

以上