

令和4年度第4回 次世代道路網あり方委員会 議事要旨

1 日 時 令和5年3月28日（火）15：00～17：00

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7名

（久保田尚、三浦詩乃、今佐和子、本多建雄、小島文郎、西岡康一、都築英幸）

※敬称略

4 欠席者 委員4名

（森本章倫、福島薫、柳瀬純、藤巻雄幸）

5 議題

（1）本委員会について

（2）道路整備計画

1) 次期道路整備計画のあり方

2) 市民参加

（3）道路網計画

1) 道路網計画の検討状況

2) 地区交通プラン検討の手引き

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) 道路整備計画

事務局より資料 1-1「令和 4 年度第 3 回委員会の意見と対応」、資料 1-2「本委員会の枠組み」の説明を行った。

〈質疑等〉

(質疑なし)

2) 道路整備計画

a. 次期道路整備計画のあり方

事務局より資料 2-1「次期道路整備計画のあり方」の説明を行った。

〈質疑等〉

今委員 「積極的に進めたほうが良いと思う道路整備」はこの 5 択の選択式でアンケートを取ったということか。自転車の事故が多いということだが、市民ニーズとしては自転車で安全に走ることができる環境整備も道路整備として関心が高いのではないかと気になった。渋滞と事故のどちらの対策の関心が高いか比較できるよう、今後の調査でわかるようにしたほうが良い。合わせて、学生の意見も聞いた方が良い。

従来の幹線道路の整備が念頭にあってのアンケートの選択肢の設定であったと思うが、今後の道路整備とはどのようなものかという概念をアンケートの冒頭で説明したらよいと思う。

P31 の基本方針 1～3 に沿って道路整備を進めていくということは賛成である。各基本方針に対して、道路整備を等分で進めていくのか、市民の関心に沿って重み付けされていくのかは今後整理されると良い。

事務局 自転車に関する視点や渋滞に関する視点について比較することは重要であるため、ご意見を参考にさせていただく。

オープンハウスについては、4 月以降に大学でも実施していきたい。幅広い世代から意見を集めたいと思う。

道路整備の概念については、どのようなものを目指すのかというものを整理して、今後の検討に活かしていきたい。

基本方針に対してどのような割合で道路整備を進めていくかについては、路線の選定に直結することである。まずは市としてどのような目標を設定するかが重要である。今後、ご指摘を踏まえて路線選定に

においても検討しながら進めていきたい。

今委員 高校生や中学生が自転車で通学していて危険に感じていること等も声として拾えると良い。

三浦委員 混雑の解消は道路整備の検討において一番大きな目的である。その指標についてどれを用いるべきという正解は無いが、P17 では旅行速度と走行速度が使われる等、バラバラである。また、走行速度のヒートマップ図は凡例に時速 80km までが区分して示されている。自動車専用道路も含めた幹線道路網で示しているためだとは思いますが、市街地の中では最高でも時速 60km までで示すことが多く、やや違和感がある。このような指標は何を見るために何を用いているのかといった説明があると、誰のための指標であるのかがわかりやすいため、記述を入れると良い。例えば、環境面として排気ガスが気になる人に向けて渋滞長の指標を用いるとか、物流事業者に向けて所要時間を示すとか、混雑と一括りにしているものに対して、道路整備や交差点改良がどのような部分に効果的なのかを示せるとわかりやすい。

基本方針については、解決すべき課題を踏まえた結果として示されていると思うが、10 年前でも同じ基本方針が整理されるような気もしており、これだけだとこれまで通りの道路が出来ていくだけのような気がする。路線の選定プロセスの中に委員会で議論した内容が入ってくるということだと理解したい。

基本方針に対する道路整備の割合について、今後検討するとのことだったが、都市マスとのつながりを目指すのか、市民の意見を入れていくのか、需要のベースの話が入ってくるのかによって、選定された道路に特徴が出てくるところになると思う。ほこみちやモビリティハブ、緑地等の話も出てくるのかもしれない。新しい選定プロセスによってこれまでにない代表断面等が出てくると良い。

地区交通プランとの繋がりがわかりにくい。道路網計画、道路整備計画の進捗により交通が幹線道路網に流れて地区交通プランの検討がやりやすくなることや、道路整備計画が 5 年間で進捗しない場合でも地区交通の方から動き出して、道路整備計画に連動させるということもありうるため、地区交通プランとの繋がりについて記述を加えておいてほしい。

事務局 道路の混雑状況については、ご指摘の通り指標がバラバラになっている。また、さいたま市はまだ人口も増えていくため、道路整備率を高

めることを目標に掲げている。その上で、さいたま市の道路整備としてどこを目指すかは事務局の方で整理したいと思う。次回委員会でその内容をお示ししたいと考えているため、その上でご議論いただきたい。これまで、広域幹線道路網の構築を進めるということを 15 年間位やってきていたが、市内でもその方向で良いのかという議論もある。子育てがしやすい環境整備ということもやっているが、どの指標に重点をおいていくのかということを含め、基本方針の重み付けを検討していきたい。

地区交通プランについては、都心である大宮駅周辺やまちづくりビジョンを作成している浦和駅周辺、郊外の駅もやっていこうと考えている。連動関係については、道路網計画に記載を入れているが、道路整備計画についても記載を入れたいと思う。道路整備計画の進捗により開通する道路が見えている状況である場合は、地区交通プランの側の書きぶりも変わってくるため、そのことについても地区交通プラン検討の手引きに書き込んでいきたい。

久保田会長 P18 の主要渋滞交差点箇所については、埼玉県移動性向上委員会で検討が進められているが、当委員会で渋滞の解消には交差点改良に限界があり、抜本的解決のためには道路整備が必要という結論が示されるのであれば道路整備計画においても、整備の優先順位が上がるということもあると思う。当委員会の状況も随時拾うようにすると良い。

久保田会長 P28 は国・市等の検討や整備の状況ということで情報として整理されている。今後、ネットワークの評価を行う際にそれぞれの B/C を計算すると思うが、国道の未整備区間等はどのようにパフォーマンスを評価していくのか。

事務局 道路整備計画を策定するにあたって、実現ネットでは令和 22 年度時点で整備されるネットワークで評価を行う。これから整備されるところについては不確実性もあるため、国等の意見も踏まえてどのように評価をしていくべきかということを検討していきたい。

久保田会長 さいたま市の交通円滑化のためにこの路線を整備してほしいという要望を出すこともあるのではないかな。そのような国との関係性についても、別途検討すると良い。

事務局 ご指摘の通り埼玉県移動性向上委員会で検討されていること等も取り入れて検討を進めていきたい。

事務局より参考資料「森本委員からのご意見及び対応方針」の説明を行った。

〈質疑等〉

(質疑なし)

b. 市民参加

事務局より資料 2-2「市民参加」の説明を行った。

〈質疑等〉

(質疑なし)

3) 道路網計画

a. 道路網計画の検討状況

事務局より資料 3-1「道路網計画の検討状況」の説明を行った。

〈質疑等〉

(質疑なし)

b. 地区交通プラン検討の手引き

事務局より資料 3-2「地区交通プランの概要」、3-3「地区交通プラン検討の手引き」、参考資料「森本委員からのご意見及び対応方針」の説明を行った。

三浦委員 地区交通プラン検討エリアについて、歩行者回遊状況のヒートマップ図で歩行者が多いところ選ばれていると思うが、人身事故件数のデータから安全面について取り組んでいくことも考えてよいのではないか。緑区役所の周辺は人身事故件数が多い印象だが、歩行者数もそれなりにいるのではないかと思う。まだ空白のエリアがある印象である。

地区交通の検討においては地域との協議・周知の方法が最も重要である。民間事業者をある程度巻き込んでいくこと前提としているのか、あるいは行政が記載していることすべてを担っていく想定なのか。協議体制の記載もあるが、実際にやっていくときにどのようにやっていくことをイメージしているのか。

事務局 地区交通プラン検討エリアについては、最終的には空白のエリアがないように進めていきたいと考えているが、まずは鉄道駅周辺で地区マスタープランや再開発や区画整理を実施しているエリアで考えてい

きたい。交通事故対策については他課でゾーン 30 を実施しているところもある。道路整備計画においても交通安全の視点での整備もありうるため、そのような状況を整理して、地区交通プラン検討エリアとして今後考えていきたい。

手引きに記載する事項については、検討に取り組むエリアが都心から生活拠点のような場所まで様々なエリアがあることを想定しながら検討しており、全てに対応できるように一般論で記載しているところもある。さいたま市の先進的な取り組みについては、本編の手引きの巻末に事例集を作成して紹介することとしており、成功事例についてはどんどん足していきたい。さいたま市以外の取り組みについては国交省の「ウォーカブルポータルサイト」を紹介しており、適宜参照してもらいたい。

三浦委員 1 点目については、今のような説明を受ければその他の地区でも進めていくということがわかるのだが、資料を見ただけではその他の地区は取り組みを実施しないような印象を受けやすい。見せ方が重要と思う。

2 点目については、バックキャストिंगで進めていくときに時間がかかるかもしれないが、市民の意見をどれだけ取り込めるかということが重要と思う。周知の方法というより、市民協働の部分がメインボディとなるのではないかな。

久保田会長 三浦委員の 1 点目の指摘について、道路整備計画の基本方針の 3 つ目は「安全・安心な都市生活に資する道路整備」と掲げており、例えば地区内の道路で抜け道として利用されている箇所において、幹線道路の整備が行われて抜け道利用が減るとするのはまさに地区交通プランである。このような話は既に市で取り組んできていることなので、枠組みとして整理し直すだけであり、地区交通プランにおいて反映しておいた方がよい。

今委員 すべての地区交通プランでウォーカブル空間の創出を目指すということではないと思うが、ウォーカブルを目指す路線については、街路にリンクアンドプレイスの両方の機能があることを前提に記載してもよいのではないかな。例えば、評価指標として休める・滞在できる指数などが記載されていてもよい。

久保田委員 UDCMi の意見に関連して、地元から声が挙がる場合に地元は手引きの

どこを読めば良いのかをわかりやすくしておくが良い。現状の手引きは行政が地元を巻き込んで行くように見え、それが必要なのだが、地元から意見が出てきたときに手引きで受け止められるようになっていると良い。今回はまだ第1版であるので、第2版以降で対応することでも良いが検討してほしい。

以上