

## 令和5年度第1回さいたま市都市計画審議会 会議録

### 1 会議の日時及び場所

- (1) 日時：令和5年8月10日（木曜日） 午後2時30分から午後3時45分  
(2) 場所：ときわ会館5階大ホール

### 2 出席した委員の氏名

1号委員	2号委員	3号委員	臨時委員
永田 喜雄 会長	新井 森夫 委員	小高 巖 委員	川上 博和 委員
足立 文 委員	石関 洋臣 委員	池上 憲二 委員	
石井 依子 委員	佐伯 加寿美委員	澤口 清貴 委員	
岩田 真由美委員	関 ひろみ委員	中州 啓太 委員 (代理 大嶋精一氏)	
上田 真弓 委員			
川越 晃 委員			
久野 美和子委員			
深堀 清隆 委員			
吉沢 浩之 委員			

### 3 欠席した委員の氏名

1号委員	2号委員	3号委員	臨時委員

### 4 議題及び公開又は非公開の別

- 議案第412号 さいたま市都市計画道路の変更について（さいたま市決定）…公開

#### 報告事項

- (1) さいたま市道路網計画の改定について…公開

### 5 傍聴者数

1名

### 6 賛否の数（議長を除く）

- 議案第412号・・・ 17名中 賛成17名

### 7 問合せ先

さいたま市 都市局 都市計画部 都市計画課

〒330-9588 さいたま市浦和区常盤6-4-4 電話：048-829-1409

[午後 2 時30分 開会]

○事務局（海沼） 定刻となりましたので、ただいまより令和 5 年度第 1 回さいたま市都市計画審議会を開会いたします。

本日、司会を担当いたします都市計画課の海沼と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、事務局に人事異動がありましたので、改めまして幹事の紹介をいたします。都市局長の篠崎でございます。

○都市局長（篠崎） 篠崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（海沼） 都市局都市計画部長の本多でございます。

○都市計画部長（本多） 都市計画部長の本多と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局（海沼） 都市局都市計画部次長の代田でございます。

○都市計画部次長（代田） 次長の代田です。よろしくお願いいたします。

○事務局（海沼） また、本日不在ですが、都市局理事が西岡でございます。

続きまして、幹事を代表しまして都市局長の篠崎より御挨拶申し上げます。

○都市局長（篠崎） 皆様、こんにちは。ただいま御紹介いただきましたさいたま市都市局長の篠崎でございます。本日は、大変お暑い中、またお忙しいところ、さいたま市都市計画審議会に御出席を賜りまして誠にありがとうございます。令和 5 年度最初の開会になりますので、幹事を代表して一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、日頃よりさいたま市の都市計画行政に対しまして御理解、御協力を賜り、この場をお借りして厚くお礼を申し上げます。

また、本市では人口増加が続き、134万人を超えておりますが、2030年頃にはいよいよ人口減少が到来すると予想されております。人口減少局面を迎えるまでの期間には、本庁舎の移転等多くの計画が予定されておまして、誰一人取り残さず、誰もが住みやすく、かつ、持続可能な地域社会を創造することが求められております。

また、都市計画の分野におきましては、国が2020年から提唱しております、まちづくりデジタルトランスフォーメーションの一環で Project PLATEAUに取り組んでおります。これは、都市そのものを 3D都市モデルで再現し、それを活用してまちづくりに新たな価値をもたらすものでございます。本市もこのプロジェクトに積極的に参画し、3D都市モデルのデータ整備、またオープンデータ化やユースケース開発に取り組んでおり、今後、積極的に都市計画分野でも活用してまいりたいと考えております。

委員の皆様におかれましては、それぞれの御経験から、本日も慎重なる御審議をお願いするとともに、幅広い御意見、御指導を賜りますようお願いを申し上げまして、開会に当たっての御挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（海沼） 今回、年度が替わり、初めての方がいらっしゃいますので、ここで全ての委員の皆様からお名前、所属等、自己紹介をお願いしたいと思います。

なお、今回は、さいたま市都市計画審議会において臨時委員に調査審議させる特別の事項の審議があるため、臨時委員として埼玉県警察さいたま市警察部長である川上様も審議に加わっていただきます。

それでは、永田会長より順に反時計回り、永田会長の次は足立委員でお願いしたいと思います。

- 永田会長 皆様、こんにちは。昨年からは会長を仰せつかっております永田でございます。私は、県の元県土整備部長、市でいう土木部長を仰せつかりました。もともとは都市計画の仕事が長いですが、縁あってこのような役を仰せつかったわけでございます。その後、定年退職後、ふじみ野市の副市長を2期8年やりまして、現在に至っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。
- 足立委員 日本経済研究所の足立と申します。どうぞよろしくお願いいたします。私は、公共施設の再編ですとか、その施設の整備や管理運営に関する官民連携の取組について自治体様の支援をするという立場で事業をさせていただいているところでございます。都市計画の専門ではないですが、公共施設や行政サービスといった視点からこの議論に加わらせていただければと思っております。よろしくお願いいたします。
- 石井委員 皆様、こんにちは。関田不動産鑑定事務所の石井依子と申します。私は、不動産鑑定業を主たる業務としております。都市計画審議会につきましては、不動産の経済価値という視点から参加したいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。
- 岩田委員 私は、弁護士の岩田真由美と申します。よろしくお願いいたします。東京弁護士会に所属しておりまして、事務所は、水津正臣法律事務所というところにおります。事務所自体は、建築紛争等も非常に多い事務所ではあるのですが、自治体様との関係でこのような場をいただくことができまして非常にありがたいと思っております。今後ともよろしくお願いいたします。
- 上田委員 石黒技術士事務所の東京事務所の上田真弓と申します。私は、父の会社で市内の地質調査の会社に所属をしていると同時に、現状は東京都市大学の都市再生研究室に所属しておりまして、そちらの都市計画、それからまちづくりの関係の仕事も行っております。よろしくお願いいたします。
- 川越委員 皆様、こんにちは。川越といいます。私も永田会長と同様に県庁のOBでございまして、職種で言うと建築職ということになりますけれども、都市計画や住宅行政などの分野を県庁では経験をしてまいりました。最後は企業局長ということで、水道や下水道の仕事もさせていただいてきております。もう20年ぐらい前になりますけれども、さいたま市にも出向しておりまして、2年間、再開発の関係でお世話になりました。恩返しも含めて審議のほうに頑張りたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。
- 久野委員 久野美和子と申します。よろしくお願いいたします。私は、元経済産業省の関東経済産業局におりまして、そのときに産公連携等々でさいたま市とお付き合いをさせていただきました。その後は埼玉大学に移りまして、現在は電気通信大学の客員教授をやっております。専門といたしましては、地域振興、地域経済産業の全体の企画とか政策、それから現場をいろいろ経験しておりまして、現在もそのような現場に踏み込んで、経営デザイン等々に携わっております。よろしくお願いいたします。
- 深堀委員 皆様、こんにちは。埼玉大学におります深堀と申します。大学では建設工学の分野の学生を指導しておりまして、主に地域の景観づくりに関する取組を行っております。よろしくお願いいたします。
- 吉沢委員 皆様、こんにちは。埼玉商工会議所常務理事の吉沢浩之でございます。今年で2年目になりますけれども、私は、前職、さいたま市でお世話になりまして、企画、あるいは交通政策、まちづくり、経済といった部門で関わらせていただいた関係で、今、商工会議所に在籍していま

すが、今回、経済部門からということで参加をさせていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

- 川上臨時委員 臨時委員としてさいたま市警察部から参っております川上といいます。防犯のまちづくりという観点で参加させていただければと考えております。よろしくお願いいたします。
- 澤口委員 澤口と申します。よろしくお願いいたします。私は日頃、老人福祉施設の施設長として働いています。都市計画ということに関しては全くの素人ではありますが、市民の立場で審議に参加させていただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。
- 池上委員 池上と申します。私も、お隣の澤口さんと一緒に市民の公募委員でございます。私は、かつては建設コンサルタントにいて、主に公園緑地の設計、これを手がけてまいりました。現在は、市内の造園会社において、樹木医として各御家庭の植物とか樹木、これに関する御相談に応じていると、そういう仕事をしています。どうぞよろしくお願いいたします。
- 小高委員 埼玉県のさいたま県土整備事務所長、小高と申します。よろしくお願いいたします。私は、昔、さいたま新都心の建設時点でお世話になりました。また、都市計画道路の整備等でもいろいろとお世話になった記憶がございます。去年までは熊谷の県土整備事務所におりまして、今年からこちらに参りました。よろしくお願いいたします。
- 大嶋代理委員 大宮国道の中州の代理で参りました大嶋と申します。どうぞよろしくお願いいたします。4月から大宮国道に参りました。よろしくお願いいたします。
- 関委員 私は、さいたま市議会議員の2期目の関ひろみと申します。今回、初めての参加ということですが、都市計画道路につきましてはしっかりと勉強させていただきたいと思っております。市民の皆様のために頑張らせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。
- 佐伯委員 同じくさいたま市議会議員の佐伯加寿美と申します。大宮区選出です。どうぞよろしくお願いいたします。私も初めてですので、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。
- 石関委員 同じくさいたま市議会議員の石関洋臣と申します。緑区の選出で3期9年目の仕事をさせていただいております。私も都計審の委員になるのは初めてでございますけれども、しっかりと議論のほうに参画していきたいと思っております。よろしくお願いいたします。
- 新井委員 皆様、こんにちは。同じく市議会議員の新井森夫でございます。私は、岩槻区選出でございます。また、市議会のほうではまちづくり委員会の委員長をさせていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。
- 事務局（海沼） それでは、審議に入ります前に本日の資料を確認させていただきます。  
本日の会議資料は、配付資料一覧表のとおりでございます。事前に郵送等をしておりますが、資料の不足等がございましたらお知らせ願います。よろしいでしょうか。  
それでは、これより審議に移ります。審議に当たりましては、さいたま市都市計画審議会条例第5条の規定により永田会長に議長をお願いいたします。  
永田会長、進行をよろしくお願いいたします。
- 議長（永田） それでは、改めまして、皆様、こんにちは。本審議会会長の永田でございます。本年度もよろしくお願いいたします。  
審議は慎重かつ能率的に進めさせていただきたいと思っておりますので、御協力をよろしくお願いいたします。

それでは、事務局より委員の出席状況の報告をお願いいたします。

○事務局（海沼） それでは、委員の出席状況について御報告いたします。

本日は、さいたま市都市計画審議会条例第3条第1項、同条3項及び第4項の規定により、臨時委員を市長が任命しております。そのため、本日の出席数は、委員定数18名のうち18名の出席でございます。

なお、さいたま市都市計画審議会条例第2条第2項第3号に規定するもののうち、大宮国道事務所所長中州委員につきましては、本日、さいたま市都市計画審議会条例施行規則第5条に基づき、大宮国道事務所副所長大嶋様が代理で出席しております。

従いまして、さいたま市都市計画審議会条例第5条第2項の規定による委員の2分の1以上の定足数に達しておりますので、本日の会議は成立いたしますことを御報告いたします。

また、冒頭でもお伝えしましたが、今回はさいたま市都市計画審議会において臨時委員に調査審議させる特別の事項の審議があるため、臨時委員として埼玉県警察さいたま市警察部長である川上様も審議に加わっていただきます。

○議長（永田） 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立いたします。

次に、会議録の署名委員を決めたいと思います。さいたま市都市計画審議会条例施行規則第9条第2項の規定により、私から指名させていただきます。

久野委員、澤口委員、以上のお二人をお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

[「はい」の声あり]

○議長（永田） それでは、久野委員、澤口委員、事務局が会議録を作成の上、お送りしますので、署名をお願いいたします。

本日の審議会における議案等は、案件一覧のとおり議案1件と報告事項1件でございます。

それでは、審議会の議案について、非公開事項に該当するかどうか、事務局に伺います。

○事務局（海沼） 本日の案件は、非公開事項に該当いたしません。

以上でございます。

○議長（永田） それでは、本日の非公開議案等についての審査をいたします。

ただいま事務局から、本日の議案等は非公開事項に該当しない旨の報告がありましたので、そのとおりとしてよろしいでしょうか。

[「はい」の声あり]

○議長（永田） 本日の案件は、非公開とする案件はなしということで進めさせていただきたいと思っております。

また、本日の配付資料及び後日作成する会議録につきましても公開となりますので、この場で委員の皆様には御了承いただきたいと思っております。

続きまして、当審議会を公開するものといたしますので、傍聴希望者の入室を認めることといたします。

事務局は、傍聴者がいらっしゃいましたら入室させてください。

○事務局（海沼） 本日は傍聴者がいらっしゃいますので、傍聴者が入室するまでしばらくお待ちください。

[傍聴者入場]

○事務局（海沼） 入室が終わりました。

それでは、永田会長、お願いいたします。

○議長（永田） 議事に入ります前に、傍聴上の注意を申し上げます。

先ほど事務局よりお配りいたしました傍聴要領をお読みになり、遵守してくださるようお願いいたします。

また、傍聴要領に反する行為をした場合には退場していただくことがありますので、御注意ください。

〔議 事〕

議案第412号 さいたま都市計画道路の変更について（さいたま市決定）

○議長（永田） では、ただいまより令和5年度第1回さいたま市都市計画審議会の議事に入ります。

本審議会で審議する案件は、お手元にあります案件一覧のとおり、議案が1件でございます。

これより議案説明に入ります。

議案第412号「さいたま都市計画道路の変更について」説明をお願いします。

都市計画課長。

座って説明してください。

○都市計画課長（小宮） ありがとうございます。着座にて説明させていただきます。

議案第412号「さいたま都市計画道路の変更について」御説明させていただきます。

本議案は、本市が進める都市計画道路の見直しに伴い、未整備の都市計画道路について廃止を行うものでございます。

今回、議案の説明の前に、都市計画道路の見直しについて概要を説明させていただきたいと思っております。説明は前方のスクリーンで行いますので、スクリーンを御覧いただけますでしょうか。

初めに、都市計画道路について説明させていただきます。

都市計画道路とは、都市計画法に基づいて位置や規模を定めた道路です。都市計画道路は、大きく4つに分類されており、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路があります。さいたま市では、平成24年3月現在、164路線、総延長約392キロの都市計画道路が都市計画決定されております。

次に、本市が実施しております都市計画道路の見直しについて説明させていただきます。

本市では、少子高齢化の進行や将来的な人口減少など社会情勢の変化に対応した都市計画道路の抜本的な検証が必要であること、未整備の道路の約8割が50年以上前に計画決定した道路であることから、社会情勢の変化に対応した見直しが必要であると考え、道路の必要性と事業性を考慮し、平成23年度より都市計画道路の見直しに着手をさせていただきました。

スクリーンの左の図を御覧ください。

平成24年作成時の道路の整備の状況図となります。赤い線が未整備の都市計画道路で、水色の線が整備済みまたは整備中の都市計画道路となります。市内では、都市計画道路の総延長の約半分が未整備の都市計画道路となっております。

右の円グラフは、未整備の都市計画道路の延長に対する都市計画決定時期別の割合を表したものになります。こちらのピンクとオレンジですが、約8割が約50年以上前に計画されたことが示されております。

このような状況から、長期にわたって建築制限をかけさせていただいていることや、社会情勢に

合っていないのではないかという課題があることから、都市計画道路の見直しを行いました。

見直しを行うに当たり、考え方を3つ整理しました。

1つ目は、道路の必要性和事業性を考慮した新しい道路網計画を明らかにするため、都市計画マスタープランに位置づけることといたしました。

2つ目は、財政状況を考慮し、都市計画道路を類型化することで、財政計画と連動し、道路の計画、整備を時間管理することといたしました。

3つ目は、計画の段階からパブリックコメントやオープンハウスなどの手法を用いて市民の意見を伺いながら、より開かれた計画づくりを進めることといたしました。

この見直しの考え方を踏まえ、道路網の検討を行いました。

道路網計画の評価をするに当たっては、対象とする路線を都市計画道路、都市計画道路以外の高速道路、国道、県道及び幅員12メートル以上の市道としました。

評価指標の設定に当たり、都市づくりの基本戦略と都市の目標という2つの視点を取り入れました。

都市づくりの基本戦略とは、将来の都市構造の在り方で、本市の都市計画マスタープランの計画に基づいています。その視点から、都市構造から見た評価として、初めにステップ1として、適切な市街地の誘導、都市の骨格に資するネットワーク形成、拠点の形成、市街地再開発事業との整合性の4つの評価指標を設定しました。

もう一つの視点、都市の目標とは、将来さいたま市が目指すまちづくりの目標として、経済、生活、環境の面から都市づくりの基本方針において示されているものです。この視点からステップ2として、拠点間の連携強化、周辺市との交流拡大、ボトルネック交差点の解消など8つの評価指標を設定しました。

この各指標により、必要とされる路線が抽出されました。

また、ステップ3として、将来交通の影響について検証を行い、現在の都市計画道路を全て整備した場合と、抽出した路線の全てを整備をした場合とを比べ、将来交通量や混雑度に大きな変化がないかを確認しました。

このことにより、191路線、総延長509キロのさいたま市道路網計画を策定いたしました。

また、この道路網計画と都市計画道路とを照合し、類型化を行いました。必要性が確認できた道路は存続候補路線として位置づけ、道路整備の実施や多様な実現手法の検討を行うこととしました。必要性が見出せなかった路線は、廃止候補路線として廃止に向けた取組を行うこととしました。また、現在では決定していませんが、将来の道路網計画に必要とした路線は予定路線と位置づけ、必要に応じ都市計画決定を検討することとしました。

こちらは、類型化したものです。未整備の都市計画道路は、類型ⅠからⅣになります。類型Ⅰの紫、類型Ⅱの青については、存続候補路線と位置づけた路線です。類型Ⅲの緑と類型Ⅳの赤については、廃止候補路線として位置づけた路線です。この道路網計画では、25路線、約45キロの都市計画道路が廃止候補路線として位置づけられました。また、四角のオレンジで示されている路線は、予定路線として位置づけられた路線です。

こちらの図は、平成24年度に策定した道路網計画における廃止候補路線の対象路線図になります。今回御審議いただく辻中央通り線についても対象となっております。

この計画により、廃止候補路線として抽出した25路線、約45キロのうち、現在、年度末までに皆

様の御意見を伺いながら、15路線、約22キロを廃止しております。

今回御審議いただく辻中央通り線につきましても、平成27年度より廃止に向けた取組を開始しました。

また、この道路網計画は、おおむね5年ごとに見直しや、10年ごとに社会経済状況の変化や道路交通状況等様々な観点から改定を行うこととなっております。

平成24年の道路網計画策定から10年が経過したことから、令和3年度より道路網計画の改定業務に着手し、令和5年に道路網計画の改定を行いました。その内容につきましては、後ほど御報告させていただきます。

それでは、今回の都市計画変更の説明をいたします。

さいたま都市計画道路3・1・7号外環状道路、さいたま都市計画道路3・4・39号辻中央通り線、さいたま都市計画道路3・4・40号朝霞蔵線の3つの路線について説明をさせていただきます。

辻中央通り線は、さいたま市の南部に位置し、戸田市の戸田都市計画道路芦原上原線から都市計画道路朝霞蔵線を経由し外環状道路につながる路線で、全線未整備となっております。今回、辻中央通り線の一部の区間の変更に併せ、接続する都市計画道路外環状道路及び都市計画道路朝霞蔵線の隅切り廃止についても併せて変更を行うものです。

スクリーンの図面の黄色い部分が、今回廃止を予定している区間となっております。

続きまして、お手元の資料1-1を御覧ください。

対象路線の変更内容になります。

3・1・7号外環状道路は、さいたま市南区辻六丁目を起点として、南区文蔵三丁目を終点とする延長約1,920メートル、4車線、幅員62メートルで、昭和43年10月30日に都市計画決定がされた路線です。

3・4・39号辻中央通り線は、さいたま市南区辻八丁目地内を起点、終点とする延長約410メートル、2車線で、戸田市都市計画道路芦原上原線境から朝霞蔵線までの区間約50メートルについて幅員20メートルで、朝霞蔵線から外環状道路までの区間360メートルが幅員16メートルの都市計画道路で、昭和58年3月15日に都市計画決定された路線です。

3・4・40号朝霞蔵線は、さいたま市南区辻八丁目地内を起点、終点とする延長約240メートル、2車線、幅員20メートルで、昭和58年3月15日に都市計画決定された路線です。

こちらは、資料1-1と同様の一覧となります。

先ほども説明をさせていただきましたが、黄色い部分が廃止区間となります。

外環状道路の隅切りの廃止、辻中央通り線の一部区間の廃止、朝霞蔵線の隅切り部分の約360メートルの一部区間を廃止するものです。

また、辻中央通り線の延長を戸田市境から朝霞蔵線までの約50メートルとするものです。

また、幅員につきましても、現計画のまま幅員20メートルとするものです。

続きまして、説明会の開催状況、都市計画法第17条に基づく縦覧者及び意見書の提出状況について御報告させていただきます。

お手元の資料1-2を御覧いただけますでしょうか。

まず、説明会の開催状況について御報告させていただきます。

説明会の開催に当たりましては、関係自治会長や関係権利者の方へ直接案内を送付することなどにより周知を図りました。説明会の開催状況につきましては、変更内容に関する説明会、都市計



画法第16条に基づく説明会と、段階を重ね4回開催し、延べ35名の方に出席をしていただきました。説明会では、都市計画道路廃止後の歩道整備についてや、外環状道路との交差部の渋滞について御意見をいただきましたが、都市計画変更についてはおおむね御賛同をいただきました。

なお、御意見につきましては、関係課と内容を共有させていただいております。

次に、都市計画法第17条に基づく縦覧及び意見書の提出状況について御報告させていただきます。

都市計画法第17条に基づく縦覧を令和5年7月5日水曜日から7月19日水曜日まで2週間実施し、縦覧者はいませんでした。意見書は、縦覧期間と同じ2週間受付を行い、提出はありませんでした。

以上で議案第412号の説明を終わります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○議長（永田） 説明が終わりました。

それでは、御質問のある方はお願いいたします。

川越委員。

○川越委員 いろいろ道路網を検討されて、廃止ということだと思いますけれども、少し現況の確認だけさせていただけますでしょうか。

まず、この道路が長期未整備であったということですが、未整備になってしまった主な理由ですが、どういう理由で整備が進まなかったのだろうかということを一応確認させていただきたいと思います。

あともう一点は、道路の状況が北側と南側で若干違っているようで、北のほうの外環状線のほうに行くほうは現況道路があるようです、幾らかの幅員がある。その戸田市側のほうのところは、建物がかなり建っているところに都計道路がかかっているということだと思いますけれども、建物にかかっている、その建物の状況、どのような建物が建っているような状況になっているのかということを一応事実確認ということで教えていただければと思います。

○議長（永田） よろしいですか。

都市計画課長。

○都市計画課長（小宮） まず、未整備になっていたというところですが、やはり一番大きくは、財政的なところが大きな理由になるのかなというところになります。

それと、今の都市計画道路がかかっているところの建物の状況ですが、建物的には住居系の用途になりまして、木造が8棟、あとはその他、鉄筋コンクリート造の様なものが6棟あるような状況になっています。

○議長（永田） 絵は出ますか。すみません、私から言うのもなんですけれども。せっかく先ほどの図面があったので、絵を出してもらえば分かりやすいと思うのですが。

これですね。

課長、この絵で説明をしてもらえばなお分かりやすいかなと思います。南側と北側という話がどこなのか。

○都市計画課長（小宮） 今、横にあります、朝霞蕨線というところがありますが、黄色い路線の南側のところなのですが、その部分の建物の状況ということですが、南側のほうが非木造で、上の北側のほうに行くとも木造が分布されているような状況になります。

○議長（永田） ありがとうございます。

いかがですか、川越委員。

○川越委員 多分、団地のある側は現道があるのですよね。その現道がない側というのは、多分、本当に何もなくて都市計画道路がかかってしまって、そういうところを含めて整備をするといってもなかなか大変だったのだろうという想像ができるということですよ。それを確認したかったのですけれども。

それと、斜めになっていますけれども、その左側に同じようなルートで行く現道があるわけですよ。ですから、そういう現道の一定の幅員があるので、交通上の処理もできるというようなことで、多分、今回、この部分的に、全体の道路網の話は少し置いておいて、この部分については代替機能も果たせるのでということではないかなという想像です。一応そういう理解でよろしいでしょうか。

○議長（永田） 都市計画課長。

○都市計画課長（小宮） 委員のおっしゃるとおりでございます。

○議長（永田） ほかに御意見等ありますか。

池上委員。

○池上委員 市民としては、造らないで済むのであったら無駄なお金を使わないでよと、やめられるのだったら造るのをやめてというのが第一です。ですから、今回、大きな問題がないのであれば、この計画決定の廃止、これは大賛成です。

ただ、1つだけちょっと質問、よろしいですかね。これは、この図で言うと下側、戸田市側ですね、これは戸田市のほうはもう道路ができていますね。さいたま市のところだけ少し残って現道にぶつかるという形なのですが、このままできると、外環に抜けようとするクランクで抜けるような形になりますが、これ、戸田市側はこの話は当然調整をしていますよね。これが質問です。

○議長（永田） 都市計画課長。

○都市計画課長（小宮） 今回の廃止に当たっては、現在戸田市側も、朝霞蕨線のところから南側については区画整理が行われていますので、当然、戸田市と協議させていただいて今回の状況になっております。

本来、辻中央通り線については、朝霞蕨線よりももう少し南側まで延長がありますが、その部分については20メートルの幅員で、戸田市と協議の上残させてもらっている状況になります。

○議長（永田） 池上委員。

○池上委員 それでは、ついでにもう一つだけ聞いていいですか。

これ、造るのをやめると幾らぐらい税金を使わないで済むのですか。市民としては、どれだけ安上がりで済むのかというのを当然知りたいわけですから。もし分かれば結構です。

○議長（永田） 造らない場合に幾らぐらい経費が削減できるのかという御質問でございました。

都市計画課長。

○都市計画課長（小宮） 以前に試算したものになりますが、大体2キロから3キロで100億から150億ということになりますので、今、この路線の部分の廃止するところが約400メートルぐらいですので、そうすると、昔の試算になりますが約20億ぐらいという金額になるかと思えます。

○池上委員 それは用地買収費は入らずにですよ。当然、今回造ろうとすると、あそこの直線にするために用買しなくてはならないところが含まれていますので。

○都市計画課長（小宮） 道路を整備するための用地費、工事費も含めてこのぐらいの金額に。

○池上委員 20億ぐらい削減できると、やめればということですね。

○都市計画課長（小宮） はい。

○池上委員 ありがとうございます。

○議長（永田） よろしいでしょうか。

○池上委員 はい。

○議長（永田） ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

川越委員。

○川越委員 すみません、道路のサイドの方がいらっしゃるのでちゃんと言っておいたほうがいいのかもかもしれませんけれども、結局、やっぱり道路ができて便利になることがあるので、何でもお金がかかるから駄目だということじゃなく、道路を造る効果ですかね、そういうものも、費用対効果も含めていろんな御判断をいただくということだと思いますので、一方的に道路が造るのはお金がかかるからということじゃなく、いろんなバランスで御判断いただくのがいいのではと。すみません、蛇足ですが、今そういう御意見があったので、道路の方がいるなど思いましたので。無駄なものとは造らないほうがいいです。

○議長（永田） よろしいですか。

池上委員。

○池上委員 別にそういう意図で言っているわけではないですけれども、先ほども言われたように、さいたま市も、2030年ですか、ピークで人口が減ってくると。当然、そうすると、もう一つの、さいたま市の方が言った高齢化ですよ。高齢化するということは、税収は減るし社会保障費はかかるし、新しい道路を造ればその維持費がかかる。ということですから、必要な道路は造っていただいて構わないですけれども、もし造らないでも今何とかなるとい道路であれば無理して造らないでと。40年もかかってできない道路、50年もかかってできない道路、これをいっぱい残していってもしようがないのではないのというのが市民的な感覚です。だから絶対道路を造るなど言っているわけではないですけれども、ただ、先ほど、十分精査して今回廃止という判断したということですが、できればもう少し、本当にこれから人口も減っていくかもしれないという中で道路がそんなに必要のかなというのが一市民の感覚です。それだけ御理解いただければと思います。

○議長（永田） 川越委員。

○川越委員 それは十分承知をしております。多分、実現性の観点だとか費用対効果だとか、それから、整備した後の、これはさいたま市だけじゃなくて広域的な観点で必要なものだとか、そういうものを、いろんなことを多分勘案して道路網計画をお作りになっていると思いますので、そういうことも踏まえて、必要ないものは思い切って廃止するという時代になりましたし、将来をにらんで一生懸命考えてきたことだと思いますから、それもこの審議会で一生懸命議論することだと思いますので、バランスだと思っていますので、理解しておりますので、その今の御意見は。それもよく全体のことも考えながらということだと思いますので、蛇足で言わせていただきましたので御理解いただきたいと思います。

○議長（永田） 都市計画課長。

○都市計画課長（小宮） さいたま市におきましては、そういった様々な意見等もありますし、時代

の変化というのもありますので、この後、少し道路網計画のお話を報告させていただきますが、そのような状況の中で、5年ごとに少し都市構造だとか様々な視点を踏まえて道路の在り方の見直しをさせてもらいながら、いろいろと都市計画、道路の整備をさせてもらっているような状況になります。

以上です。

○議長（永田） ありがとうございます。

ほかに御意見等。

深堀委員。

○深堀委員 今ちょうど御議論があったところに関して少し、蛇足ですけれどもお話ししたくて、こういう道路の必要性の部分についていろんな意見があるところだと思いますが、今日の資料の中で理由書のところを見ますと、結局、簡単に言うと、この道路網計画の判断をしたのでこういった廃止になるというふうに取り取れます。川越委員が質問されたからこそ、先ほどの道の状況というのが分かって、そのとおりですというふうに御回答があったわけですけれども、大事なところは恐らく、そういう判断の根拠となった理由をもっとオープンにすること、道路網計画のこの書面の中にもそういう透明性だとかそういうことがうたわれていると思いますので、その部分を審議会も含めて丁寧なやることが大事なのかなというふうに思いました。

以上です。

○議長（永田） ありがとうございます。特に理由をよく説明して、皆様に分かるように説明しながらお願いしたいということですね。

何かございますでしょうか。よろしいですか。

[「はい」の声あり]

○議長（永田） ほかに御質問や御意見がないようですので、議案第412号について採決いたします。

「さいたま市道路網計画の変更について」、議案第412号のとおり原案に賛成する委員の挙手を求めます。

[賛成者挙手]

○議長（永田） ありがとうございます。

挙手総員によりまして、議案第412号につきまして原案に賛成することといたします。

[報告事項]

(1) さいたま市道路網計画の改定について

○議長（永田） それでは、報告事項に移ります。

報告事項1、さいたま市道路網計画の改定について報告をお願いします。

都市計画課長。

○都市計画課長（小宮） それでは、報告事項1、

○議長（永田） どうぞお座りください。

○都市計画課長（小宮） ありがとうございます。着座にて説明させていただきます。説明が約15分ぐらいかかりますが、よろしく願いいたします。

それでは、報告事項1、さいたま市道路網計画の改定について御報告させていただきます。

先ほどの議案でも少し説明をしましたが、平成24年にさいたま市道路網計画を策定し、おおむね

5年ごとの見直しをすることとしており、計画策定から10年が経過することから、令和5年5月にさいたま市道路網計画を改定しました。

お手元には、改定したさいたま市道路網計画の本編と概要版を用意しておりますが、本日は概要版に沿って説明をさせていただきます。薄いものになります。

概要版の1ページを御覧いただけますでしょうか。内容につきましては、前方のスクリーンでも表示をさせていただきます。

はじめにというところで、社会経済情勢や市民ニーズを踏まえた道路網計画のコンセプトについて説明いたします。

今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、生活スタイル、ビジネススタイル等が大きく変化し、人々のライフスタイルや価値観が大きく変化しました。また、SDGs達成への動きやsociety5.0の実現などの時代背景を受け、道路の在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。さらに、世界中でもウォークブルなまちなかをつくる動きが見られるなど、都市のウォーク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や新しい街路空間の考え方の導入が必要となってきております。

このような状況を受け、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、人々のライフスタイルに応じた新しい道路ヘシフトチェンジをしていきます。

続きまして、新しい道路ヘシフトチェンジということで、概要版は4ページを御覧いただけますでしょうか。

4つの将来の道路のビジョンを示しております。左上の郊外部では、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ヘシフトチェンジしていきます。右上の都市部の駅周辺では、歩行者中心の新しい道路ヘシフトチェンジしていきます。左下の鉄道駅などの地域生活拠点では、様々な手段で移動できる新しい道路ヘシフトチェンジしていきます。右下の自宅周辺的生活道路では、安全に日常生活を送ることができる新しい道路ヘシフトチェンジしていきます。

続いて、道路網計画の現状と課題を説明いたします。概要版は5ページを御覧ください。

道路網計画につきましては、先ほどの議案の中でも道路網計画の策定の経緯については説明いたしましたので、改めての説明は割愛させていただきます。10年前には想定できなかった自動運転技術の開発や新しい技術の進展が見られる中で、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、基本的な考え方及び本市が目指すべき道路ネットワークの取りまとめを行ったものが、今回の改定された道路網計画となります。

先ほど説明いたしました、前計画において必要性を確認できなかった25路線、約45キロを廃止候補路線として位置づけ、15路線、約22キロの廃止の手続きを進めてきました。また、存続候補路線などにおいても、計画変更の必要が生じた路線の都市計画変更の手続きを行っております。

前方のスクリーンを見ていただけますでしょうか。

スクリーンの左側の図で、どの部分で都市計画の手続きを行ったかを示しております。このことから、都市計画道路の計画のダウンサイジングは進んでいると考えておりますが、右側の表のとおり、整備率や混雑時の平均旅行速度は他の政令市と比較してもまだまだ下位にあります。

続いて、道路網の方向性として、基本理念、基本方針について説明をさせていただきます。概要

版は6ページを御覧ください。

基本理念として「東日本の中枢都市”さいたま市”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」を掲げております。これは、さいたま市総合振興計画や都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえ、このような基本理念としました。

この基本理念を受け、基本方針として「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」をしました。これは、これまでの都市計画道路の見直しにより、過剰となった道路網を減らすことができつつある中で、今後は、道路のネットワーク化を進めていくことはもちろんのこと、社会経済情勢や市民ニーズを踏まえ、基本理念を実現するために、道路の使い方に着目し、都市空間インフラとしての道路ネットワークの構築を進めていくため、このような基本方針としたものです。

基本方針を受け、具体的な3つの方針を示しております。

1つ目として、ウォークアブルな新たなモビリティに対応ということで、社会経済情勢等を踏まえると、今後は、自動車の観点だけでなく歩行者や自転車、新たなモビリティにも対応する必要がある、これらに対応するため、地区交通プランを組み込んだ計画の枠組みとしました。地区交通プランの説明は、後ほどさせていただきます。

2つ目として、大規模プロジェクトや将来の自動車需要の変化に対応ということで、コロナの影響で日常生活に変化が生まれ、将来的に道路網にどのような影響が及ぶのか見通しが見えない状況や、核都市広域幹線道路の影響など外的な要因がある中で、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した。

3つ目として、後々の道路網の再編を着実に進めるための工夫ということで、本計画の検討をする上で、計画の検討過程でオープンハウスや市民アンケート等を実施し、市民の方々に理解いただくような仕組みとしました。

続いて、目指すべき将来道路網について御説明させていただきます。概要版は7ページを御覧ください。

道路は、目指すべき都市の姿の変化に対応するとともに、様々な役割、機能を有しております。そのため、前計画同様に、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ております。その際、各指標にSDGsの視点を取り込み、路線の評価を実施しております。考え方や評価条件は一部変更しておりますが、評価AからD及び評価1から8については前計画と同様です。

今回、新たな課題や方針等に対応するため、新たに3つの評価項目を追加しております。評価9の歩行者の移動性向上についてはウォークアブルな視点を、評価10の自転車走行ネットワーク形成については自転車での安全かつ快適な移動に資する視点を、評価11の物流交通を支えるネットワークの形成についてはものの移動を支えるネットワークの視点をそれぞれ追加しております。

各評価指標のいずれかに該当する場合は、本市が目指す道路ネットワークに資する路線として評価しました。

なお、将来道路網を検討したものが右の図です。概要版の8ページにも同じものを掲載しております。

続いて、効率的な道路整備のための取組について説明させていただきます。概要版は9ページを御覧ください。

まず、都市計画道路の廃止について御説明させていただきます。

今回の検討で、前のページで御説明した評価指標のいずれにも該当せず、必要性が確認できなかった路線は3路線あり、指扇三橋線、辻中央通り線、中山道となります。指扇三橋線につきましては、前計画と同様となります。辻中央通り線については、先ほど御審議いただいたとおりとなります。中山道につきましては、今回、新たに廃止候補路線となります。

なお、廃止候補路線として位置づけた都市計画道路につきましては、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理解をいただいた上で都市計画手続を進めたいと考えております。

続いて、幅員再検討について説明させていただきます。概要版は、9ページと10ページの下の図を御覧ください。

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しいモビリティの技術の進展により、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かかっています。このため、最新の社会経済情勢や市民ニーズを踏まえ、道路の持つべき機能を再検証し、凡例にも記載させていただいておりますが、整備済路線・事業中路線、断面・機能見直し路線、存続路線、計画再検討路線などに分類しました。

次に、車線数のチェックについて説明させていただきます。概要版は、10ページ上の図を御覧ください。

これまで都市計画道路の必要性の検証は行っていましたが、車線数の変更までは踏み込んでおりませんでした。本計画において、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。

車線数のチェックについては、2つの事項を確認しました。

1つ目は、関連する地区交通プランからの要請です。市内の各地区のまちづくりの方針等の検討により、道路の車線数の変更や新しい都市計画道路の位置づけがある場合は、都市計画変更を想定し、本計画に反映します。

2つ目は、車線数の不整合の解消です。合併前の市境において、都市計画道路の計画車線数が違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した。

大谷場高木線につきましては、2車線となっていた旧浦和区間を4車線に、大間木丸ヶ崎線については、4車線となっていた旧大宮区間を2車線にそれぞれ変更する必要があるため、今後、都市計画変更について検討していく必要があると考えております。

続いて、実現に向けた取組について説明いたします。概要版は11ページを御覧ください。

まずは、地区交通プランの導入について説明させていただきます。

先ほど説明しました方針1でも触れた地区交通プランですが、ウォークラ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の形成をしていくために、歩行者や自転車、公共交通、新しい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づけ、道路網計画と地区交通プランがお互いにフィードバックする仕組みを導入しました。地区交通プラン検討エリアの導入により、駅前周辺では幹線道路と生活道路を一体的に検討することとなり、ウォークラブルや新たなモビリティにも対応していくことが可能となります。

続いて、モニタリングの実施について説明させていただきます。概要版は12ページを御覧ください。

道路網計画を改定しましたので、今後、都市計画の変更や道路整備を決めていくこととなりますが、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く必要があると考えております。モニタリングした結果を、有識者の御意見を伺いながら、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たいと考えております。

次に、市民の皆様と協働での計画推進について御説明させていただきます。

道路網計画の改定に当たっては、オープンハウス等を通じ、市民の皆様から御意見を伺いながら検討してまいりました。今後も、道路行政に対する市民の皆様からの御意見を伺うことが重要であると考えているため、オープンハウスや市民アンケートを通じて御意見を伺いながら取組を進めていきたいと考えております。

最後に、PDCAサイクルについて説明させていただきます。概要版は13ページを御覧ください。

本計画を推進するに当たっては、PDCAサイクルの考え方にに基づき、道路網計画に位置づけた路線や地区交通プランの検討状況や、社会経済情勢等を毎年モニタリングしていきます。おおむね5年ごとに、社会経済状況の変化や道路交通状況、地区交通プランの反映等、様々な観点から計画の見直しを行い、更新・改定を行っていきます。

なお、道路網計画は、本市における必要な道路ネットワークを規定する長期的計画であることから、道路ネットワークの構築の具体的な指標や数値目標はさいたま市道路整備計画で検討していくこととなります。

なお、概要版の14ページの上のグラフでは、混雑度による整備効果や将来の自動車交通流の検証として、ネットワークパフォーマンスの評価結果を示しております。ケース1と3を比較していただきたいのですが、目指すべき将来道路網を構築することで、将来的には道路混雑区間が減少します。また、ケース2は、廃止候補路線を含む都市計画道路を全線整備したケースであり、将来ケース3は、廃止候補路線を除く都市計画道路を整備した場合です。廃止候補路線を廃止した場合においても、将来の市全体の自動車交通流に大きな違いは見られません。

また、概要版の14ページ下のグラフについては、将来ケース3の将来道路網のネットワークパフォーマンスに対して、現在の行動パターンが継続したシナリオや、ネットショッピングが拡大したシナリオ、リモートワークが拡大したシナリオ、自動運転が進展したシナリオなど、将来が見通せない社会の中で、4つのシナリオに応じたパターンを設定した上で、交通量配分も実施しており、将来の不確実性に備えた検証もしております。

以上で道路網計画の改定について報告を終了させていただきます。

○議長（永田） ありがとうございます。

今の報告事項につきまして何かお聞きしたいこと等ございましたらお願いしたいと思いますが、よろしいですか。

佐伯委員。

○佐伯委員 すみません、少しお尋ねいたします。

先ほど池上委員もおっしゃっていましたが、廃止の場合、なるべく早めに決めていただければということが必要なのかなと思います。8割が50年以上前に計画されたということなので、この本編の18ページにも、改定周期おおむね10年をめぐりとありますが、今後こういうことを行ってい



くことで、この8割が50年というのがもっと減っていくというふうに考えてもよろしいのでしょうか。

○議長（永田） 都市計画課長。

○都市計画課長（小宮） こちらにつきましては、整備の話となると思いますので、そちらについては道路整備計画の中でしっかりと整備をしていくものになると考えております。

○議長（永田） 報告事項でございますので、また何か個別の点につきましては、恐れ入りますが都市計画課にお聞きしていただいて、事務局としてもこの次の廃止につきましては、特にその廃止の理由とか、構造物がこういうことがあるのでこの点はなかなかできなかったんだとか、いろいろ事情があると思いますので、その辺の事情も委員の皆様に分かるように御説明いただければ、もしかしたら細かい建物の図面等も、あるいは写真などもあったのかもしれませんが、その辺も使って説明していただければと思います。

ありがとうございました。報告事項については以上といたします。

特に御意見がありませんでしたので、今回の審議会で予定しておりました内容は全て終了いたしました。委員の皆様には、いろいろと御協力ありがとうございました。

それでは、最後に事務局から事務連絡があるようですので、お返しいたします。

○事務局（海沼） 委員の皆様には熱心な御審議をいただき、ありがとうございました。

次回、令和5年度第2回の審議会は、令和5年11月中旬を予定しております。詳細が決まりましたら、事務局より改めて御連絡いたします。

それでは、これもちまして令和5年度第1回さいたま市都市計画審議会を閉会といたします。

本日はありがとうございました。

[午後3時45分 閉会]