

令和 6 年度第 1 回 次世代道路網あり方委員会 議事要旨

1 日 時 令和 7 年 3 月 19 日（水） 16：00～17：00

2 会 場 さいたま市役所 ときわ会館 中ホール

3 出席者 委員 9 名

（久保田尚、三浦詩乃、森本章倫、関澤貴史、古市正典、中島栄一、斉藤稔、安倍勝仁、射手矢竜好）

※敬称略

4 欠席者 委員 2 名

（富吉正幸、逸見昌弘）

※敬称略

5 議題

(1) 本委員会について

1) 令和 5 年度第 4 回委員会の意見と対応

2) 本委員会の枠組み

(2) 道路網に関するモニタリングについて

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) 本委員会について

事務局より資料 2-1「令和 5 年度第 4 回委員会の意見と対応」及び資料 2-2「本委

員会の枠組み」の説明を行った。

〈質疑等〉

特になし。

2) 道路網に関するモニタリングについて

事務局より資料3「道路網に関するモニタリングについて」の説明を行った。

森本委員 都市計画マスタープランとの関係性については明記されているが、総合都市交通体系マスタープランとの関係性についても明記されると良い。

事務局 総合都市交通体系マスタープランも道路網計画と関係性があるため、今後追記することで検討したい。

森本委員 総合都市交通体系マスタープランでは、検討中だが「BON-SAITAMA」というイメージで公共交通と道路の建付けを議論している。お互いに連携していることを示せると良い。

事務局 土地利用と交通は密接に関係するため、連携していることを示していきたい。

関澤委員 国の道路事業に関する最新動向に関する展開について、情報は生モノであるため速やかに市内の関係機関等へ情報提供できる枠組みがあると良い。また、「5. 今後の道路整備のあり方」について、今のトレンドを反映されているものだと思うが、モニタリングの結果や PDCA サイクルの中でどのような評価があつて、このあり方がアウトプットとされているかが示されると良い。

事務局 国の動向については、都市計画課では事業課からの個別相談を受けている際に情報提供していることに加え、庁内研修という形で情報を展開している。

関澤委員 先程の総合都市交通体系マスタープラン等についてもうまく連携出来ると良い。

久保田会長 関澤委員や森本委員、三浦委員、私などからの情報をうまく活用してもらえると良い。

三浦委員 人流データの活用について、今回は自動車交通の円滑化に寄与する路線だったと思うが、ウォークアブルの観点での評価において指標をどのように活用するのかを検討できると良い。滞留人口を時間の変化や抜

け道としての利用がなくなるというような見方で評価していくとよいのではないか。また、自動運転を進めていく際には、特区のようなエリア指定をしていくことになるが、様々な計画を参照するだけでなく、それぞれの計画の対象範囲を重ね合わせることで、なぜこの路線でやるのかという理屈が整理出来るようになるのではないか。また、ビッグデータについては、地区で社会実験などをやっていく際に使いやすいデータが用意されていると良いかと思う。

事務局 1 点目については、道路が開通したという観点で評価しているため、自動車交通量がわかりやすいかと思い、それで評価した。生活道路との関係で考えていく中で、自動車の台数が減ったことで事故が減ったというようなことを評価していきたい。3 点目のビッグデータについては、さいたま市では使いこなせていないところがあると思う。所管とのヒアリングを進めているので、活用を進めていくことを考えていきたい。

関澤委員 TOMTOM データについて、旅行速度しか把握できないのか。交通量も分かるようになっていればよりわかりやすいのではないか。

事務局 サンプルデータであり、量での比較は難しいため、今回は旅行速度で表現した。断面を切ると OD が分かるので、長いトリップが増減したという観点で評価できることもあると考えられるため、今後はそのようなことも検討したい。

関澤委員 ビッグデータ以外でも取れているデータ（交通量調査結果など）も活用しながら、これらを加味して評価できると更に良い。

久保田会長 p. 24 の結果に関するビッグデータの活用について、ここには掲載のない裏門通りは市役所通りが開通したときに劇的に安全性が高まったと感じた。道場三室線 2 工区が開通した今、かつて幹線道路的に使われてきた生活道路である裏門通りの交通量は更に減少しているのではないかと思うが、これを示せるとわかりやすいと思う。

事務局 効果を感じていながら以前はデータで示すことが出来ないうところである。ビッグデータを活用して効果を明示的に検証していきたい。

久保田会長 都市計画道路の見直しについて、整備が完了しているものの、今の道路構造令に合わないというパターンが p. 8 の右側の表の上段だと思うが、その逆のパターンは存在するか。例えば、現道が 15m あり、都市計画の幅員が 16m で拡幅が必要な路線になっているが、機能面としては 15m で十分であるため、都市計画の見直しを行う必要があるという

事例はあるか。

事務局 産業道路について、旧浦和市と旧大宮市で計画幅員が違ったことがあり、その見直しは実施している。

久保田会長 これから取り組まなければならないという路線は無いということの良いか。

事務局 ご認識のとおり現状は無い。道路計画課としては、整備計画に位置付けた路線について着手しており、全ての路線を細かく精査しきれていないというのが現状である。また、狭い道路を広げるというケースが多く、広いものを狭くするというのはなかなか難しい。

久保田会長 地区交通プランの検討エリアに、地下鉄7号線中間駅周辺地区を加えることは出来るか。まちづくりの絵を作るのと同時に地区交通プランを策定できれば良いと思う。

事務局 まちづくり方針を今後改定していくことを所管から伺っている。今後のプロジェクトの進展に合わせて、地区交通プランの位置付けについても所管課と連携していきたいと考えている。

久保田会長 モビリティハブを比較的自由に検討出来るエリアだと思うので、連携していただきたい。

森本委員 新しい道路を作ると交通量は変わるため、量の観点からしっかりとモニタリングしていくことが重要である。交通量を受容できる余力のないところに人口を増やすことは適切ではないため、立地適正化計画の議論に反映されると良い。災害危険性の高い区域に居住誘導を行う場合、そのような場所にある道路は避難路として重要なので、そのような路線を優先整備していくことで安全性が高まる、などの評価できるようにしてはどうか。

事務局 立地適正化計画については、現在骨子を作成中である。防災指針も検討していく。河川の浸水リスクもあり、避難の観点から道路は重要であるため、色々なデータを反映して検討していきたい。

関澤委員 道路整備計画の基本方針が3つあるが、方針ごとにモニタリング事項を整理していくとわかりやすい。これなら、森本委員の指摘にも対応出来るのではないか。鉄道駅周辺の事故が増加傾向にあるということも、基本方針に従ってモニタリングすることで何かしらの対応方針が示されるかもしれない。

事務局 承知した。

以上