

モニタリング

モニタリングの目的及び考え方

- モニタリングは、道路網計画、道路整備計画の事業の進捗状況や整備効果を把握して、今後の各計画の更新・改定に向けた点検作業であり、特に計画策定後、事業を実施する地区においては、想定していない道路交通の変化等を検証するため、モニタリングを実施
- モニタリングは、各計画の推進に関する事業推進状況モニタリング、道路交通に関するデータモニタリングを実施することとし、5年に1度の各計画の更新・改定のPDCAサイクルの際に、モニタリングの状況を踏まえて、検証を実施

事業推進状況モニタリング

・道路網計画に関するモニタリング

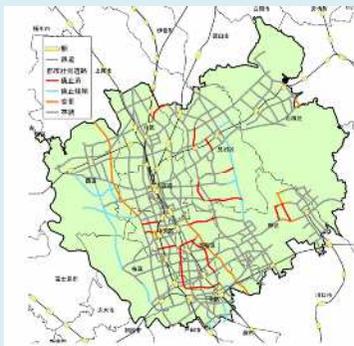


図 さいたま市の都市計画道路（整備状況・類型化別）

・道路整備計画に関するモニタリング



図 供用路線の整備効果

データモニタリング

・市内道路の自動車交通量の状況

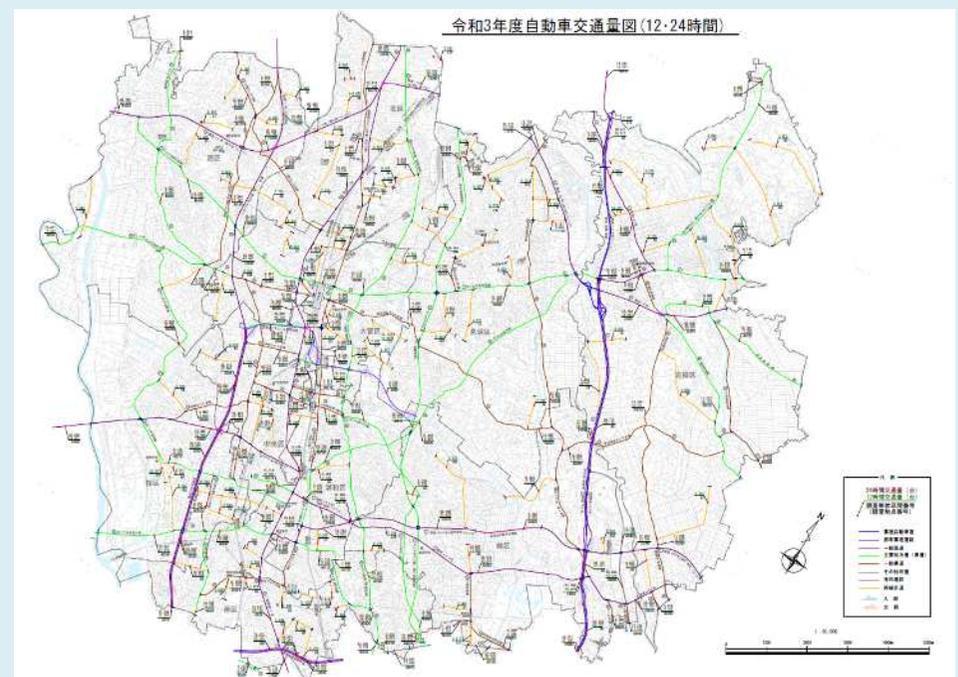


図 令和3年度自動車交通量図

出典：令和3年度道路交通センサス

モニタリング項目

- 事業推進状況モニタリングでは、道路網計画及び道路整備計画の推進状況の報告を実施
- データモニタリングでは、道路交通に関する各種データを整理・分析してモニタリングを実施

	項目	目的	具体的内容	モニタリング頻度
事業推進 状況 モニタリング	道路網計画の 推進状況	道路網計画が着実に推進しているかの 確認	<ul style="list-style-type: none"> ・ 類型化した路線の推進状況 ・ 地区交通プランの検討・推進状況 	年に1回
	道路整備 計画の推進状況	道路整備が着実に推進しているかの確認	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路整備（歩道、交差点含む）の推進状況 	年に1回
データ モニタリング	道路交通に 関するデータ	道路整備計画の基本方針1・2の評価項目の内容がどう変化しているかの確認	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通量、混雑度（道路交通センサデータ、交通量調査結果等） 	適宜 センサは5年に1回
		道路整備計画の基本方針3の評価項目の内容がどう変化しているかの確認	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故発生状況（県警データ等） ・ 歩行者データ（ビッグデータ等） 	年に1回
その他 モニタリング	道路事業に関する 最新動向	国や最新技術の動向の確認	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国や最新技術の動向 	適宜

基本方針1 都市の機能強化を図る道路整備

- 評価項目① 幹線道路の機能強化を図る道路整備
- 評価項目② まちづくりを推進する道路整備

基本方針2 効果的・効率的な道路交通円滑化対策

- 評価項目① 渋滞を緩和し円滑な交通を確保する交差点整備

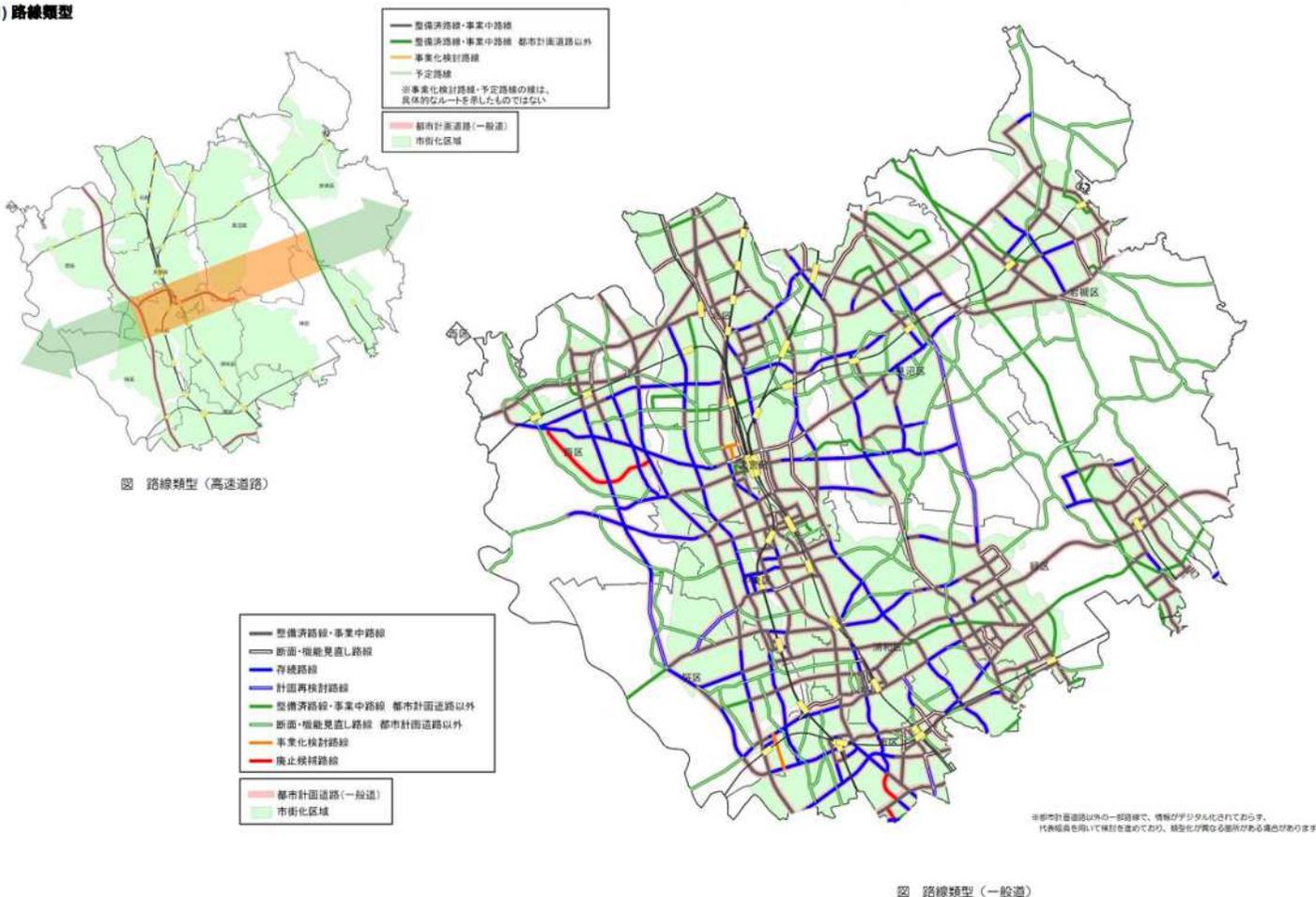
基本方針3 安全・安心な都市生活に資する道路整備

- 評価項目① 交通事故の減少に資する道路整備
- 評価項目② 誰もが快適に利用できる道路整備

事業推進状況モニタリングー道路網計画の推進状況ー

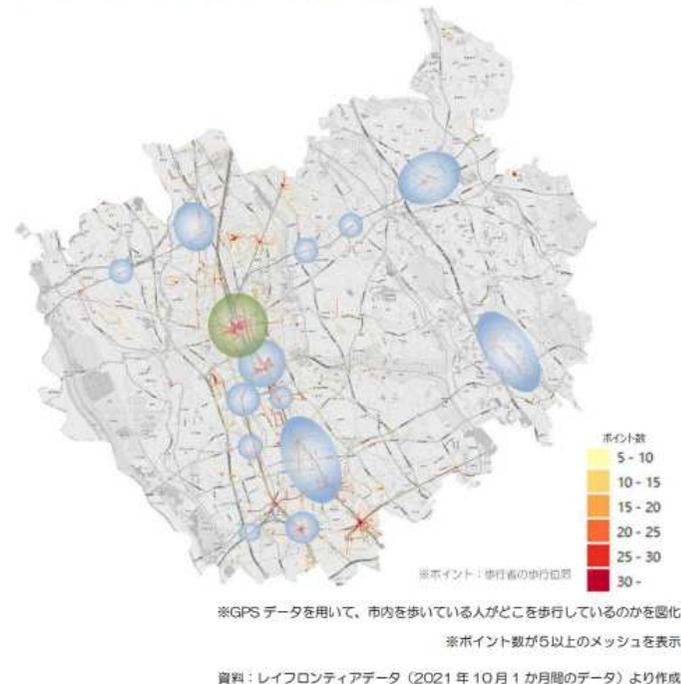
- 令和5年5月に「さいたま市道路網計画」を改定し、計画改定後は、類型化した路線の進め方の検討や、廃止候補路線の廃止手続きを推進
- 地区交通プランに関しては、各地区での検討が進み出している状況

1) 路線類型



(2) 地区交通プラン検討エリア

最終目標としては、市内全域で、地区交通プランが検討され、各種移動手段を示していくこととなりますが、今回の計画においては、本市の将来都市構造を考慮し、来訪者が多い拠点を中心として、地区交通プラン検討エリアを設定します。



地区交通プラン推進エリア 地区交通プラン優先検討エリア

すでに、地区交通プランが存在しているが、フォーカルの観点から、現プランの更なる推進や、新しい拠点を導入した地区交通プランを検討するエリア

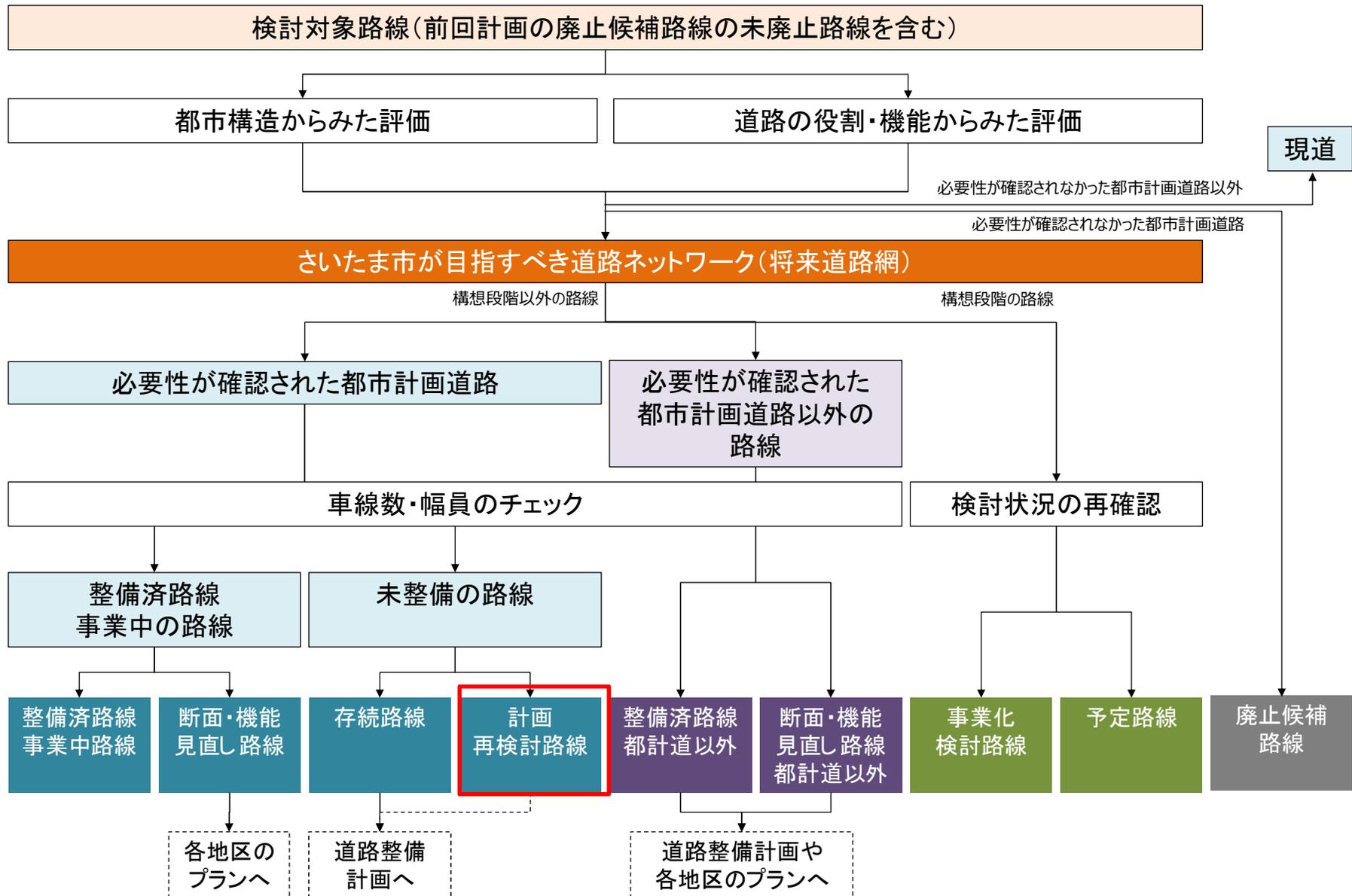
すでに、駅周辺での地域プランや開発計画等が存在し、その検討に合わせて、地区交通プランを検討するエリア

※上記地区以外の地域生活拠点（鉄道駅周辺）においても、まちづくりなどの地元の機運が醸成された場合など、地区交通プランを検討していく

図 市内の人流の状況及び地区交通プラン検討エリア今後に向けて

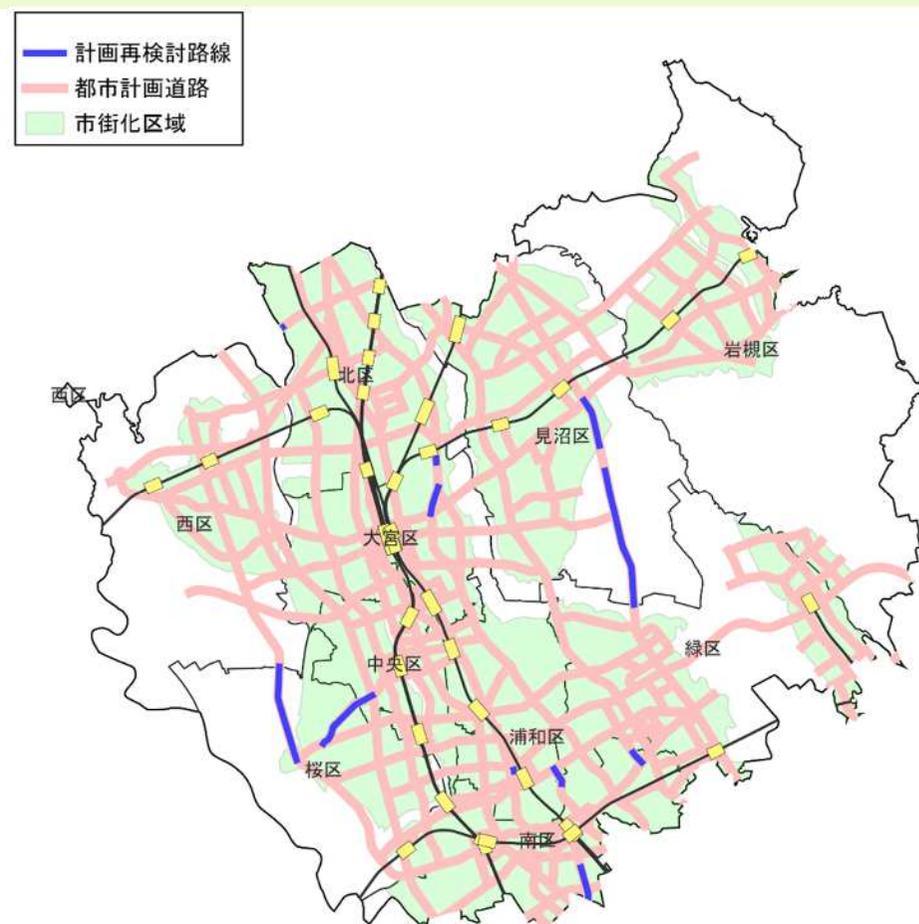
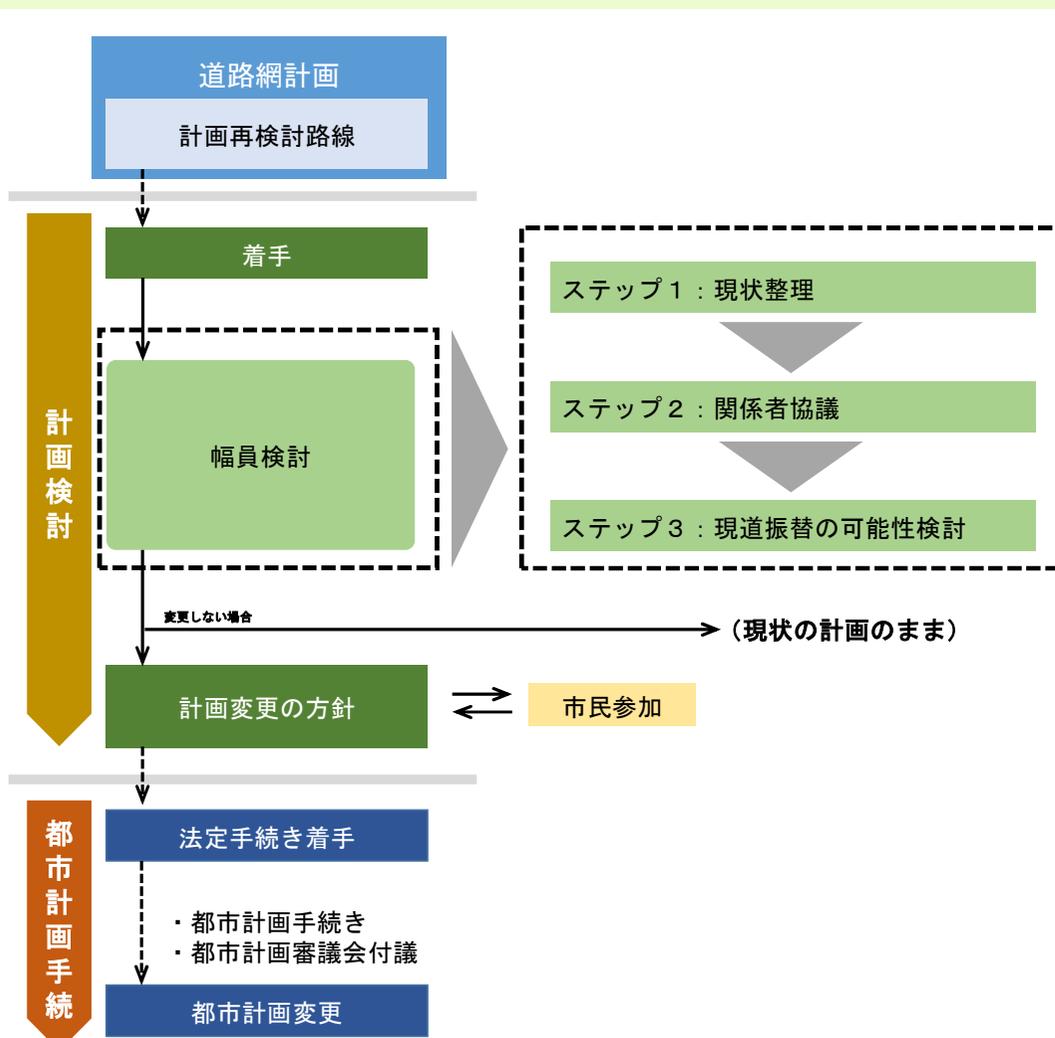
事業推進状況モニタリングー道路網計画の推進状況ー

- 未整備の都市計画道路に対して、道路の持つべき機能と、道路の計画幅員が不整合で、今後、計画幅員の検討や、道路の持つべき機能の見直しが必要な路線を「計画再検討路線」として類型化し、路線の進め方を検討



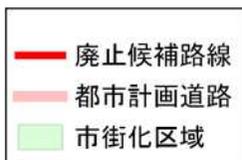
事業推進状況モニタリングー道路網計画の推進状況ー

- 計画再検討路線の検討は、過去の基準で都市計画決定されている計画幅員に対し、必要な機能（自転車や植樹帯など）を持たせられない場合に、必要な構成要素およびその要素の必要幅員を整理
- すべての必要な要素の幅員を確保できない場合は、関連計画を所管する関係課と調整を進めるとともに、現道への機能振替の可能性を検討
- 検討の結果、計画幅員を変更するか、現状の計画のままとするか方針を決定
- 各路線の具体的な検討時期については、事業化のスケジュールを勘案して検討

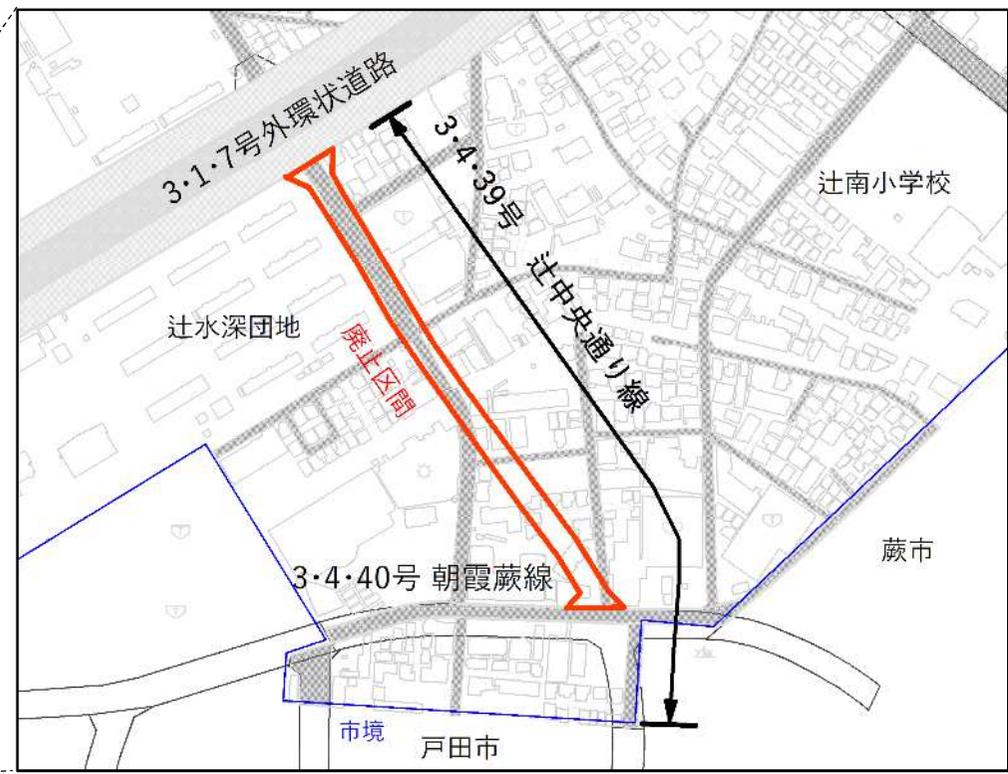


事業推進状況モニタリングー道路網計画の推進状況ー

- 廃止候補路線として位置付けた3路線のうち、1路線（辻中央通り線）の廃止手続きを完了（R5.9）
- 次年度以降、残りの廃止候補路線2路線について、地元の意向を確認し合意形成をしたうえで、手続きを推進



路線名	起点	終点	延長	構造形式	車線数	幅員	変更の内容
3・1・7 外環状道路	さいたま市南区 辻六丁目	さいたま市南区 文蔵三丁目	約1,920m	地表示	4車線	62m	隅切りの廃止
3・4・39 辻中央通り線	さいたま市南区 辻八丁目	さいたま市南区 辻八丁目	(新)約50m (旧)約410m	地表示	2車線	(新)20m (旧)16m	一部区間の廃止
3・4・40 朝霞蕨線	さいたま市南区 辻八丁目	さいたま市南区 辻八丁目	約240m	地表示	2車線	20m	隅切りの廃止

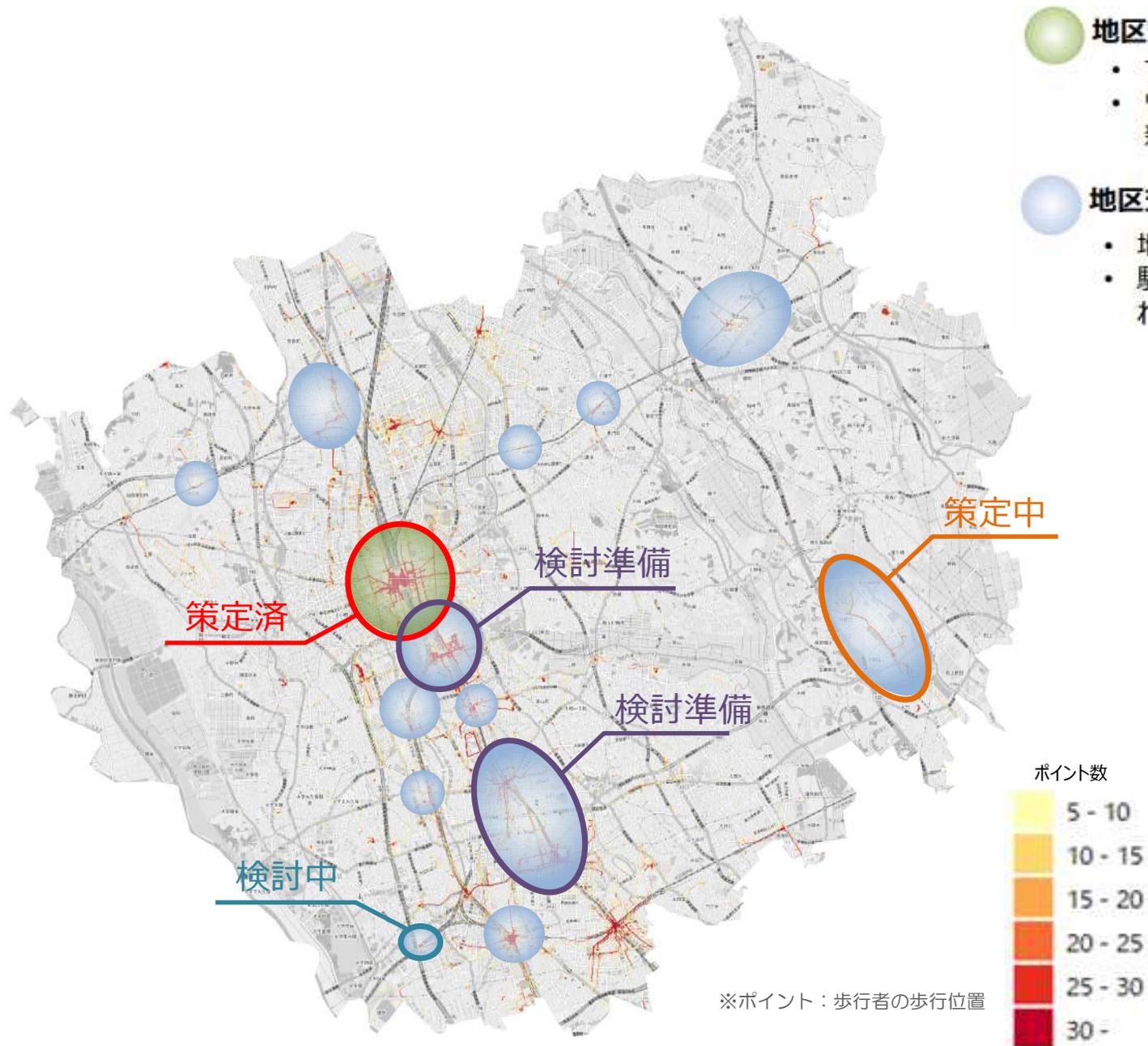


事業推進状況モニタリングー道路網計画の推進状況ー

➤ 現時点では、1エリアで策定済、1エリアで策定中、1エリアで検討中、2エリアで検討準備となっている

分別	エリア	担当部署	検討状況	詳細・理由	プラン名	地区の計画
推進エリア	大宮駅	東日本交流拠点整備課等	策定済		大宮GCSプラン2020等	大宮駅周辺地域戦略ビジョン
検討エリア	さいたま新都心駅	都心整備課	検討準備			さいたま新都心将来ビジョン
検討エリア	浦和駅	都心整備課	検討準備			浦和駅周辺まちづくりビジョン
検討エリア	武蔵浦和駅	浦和西部まちづくり事務所				
検討エリア	浦和美園駅	浦和東部まちづくり事務所	策定中	パブコメ11/29～12/19	美園地区エリア交通戦略	美園スタジアムタウンビジョン2050
検討エリア	日進・宮原駅	日進指扇まちづくり事務所				
検討エリア	岩槻駅	岩槻まちづくり事務所				第2次岩槻マスタープラン
検討エリア	与野駅	与野まちづくり事務所				
検討エリア	与野本町駅	まちづくり総務課				与野本町駅周辺地区まちづくりマスタープラン
検討エリア	南与野駅	与野まちづくり事務所				
検討エリア	西浦和駅	浦和西部まちづくり事務所	検討中	R6年度末作成予定		西浦和駅周辺まちづくり方針
検討エリア	西大宮駅	日進指扇まちづくり事務所				
検討エリア	大和田駅	区画整理支援課				
検討エリア	七里駅	区画整理支援課				

事業推進状況モニタリングー道路網計画の推進状況ー



- 地区交通プラン推進エリア**
 - すでに地区交通プランが存在しているエリア
 - ウォーカブルの観点から、現プランの更なる推進や、新しい視点を入れ込んだ地区交通プランを検討
- 地区交通プラン優先検討エリア**
 - 地区交通プランが存在しないエリア
 - 駅周辺での地域プランや開発計画等の検討に合わせて、地区交通プランを検討

※GPSデータを用いて、市内を歩いている人がどこを歩いているのかを図化
 ※ポイント数が5以上のメッシュを表示
 資料：レイフロンティアデータ（2021年10月1か月間のデータ）より作成

事業推進状況モニタリングー道路網計画の推進状況ー

※参考：地区交通プラン検討の担当課に対してのアンケート調査結果

■未策定エリアからの【手引きへの要望】

- 検討にあたり、参考になる事例などを多く例示してほしい。
- 最低限検討しなければならない事項等、地区交通プラン作成に係る事項をさらに明確化してほしい。
- 地域との関わり方をさらに明示してほしい。

■策定中のエリアで【検討を推進するうえで苦慮している事項】

- どこまで細かくプランを策定すべきか、駅の規模やエリアの特性ごとに異なることは承知しているが、最低限どこまで調査・分析・検討しておくべきなのか、プランのレベル感がどうあるべきなのか判断が難しい。
- プランを検討する上で、対象とするステークホルダーの範囲の妥当性について苦慮している。

■策定済のエリアで【検討の際に苦慮した事項】

- 将来像などのイメージについて、市民合意が図れたものでなければ掲載しないでほしいとの希望があったため、抽象的な表現にせざるを得なかった。関係者や関心が高い市民と合意形成を進めることに苦慮。

今後、以下の観点で手引きの更新を検討

- 策定済プランの担当者へのヒアリング等により、未策定・策定中の担当者から挙げられた要望に対する知見を整理し、手引きに掲載（例：地域との関わり方／最低限プランにおさえておくべきこと／参考となる経験）
- 道路の活用を通じて地域ビジョンを描くという地区交通プランの理念を強調して記載

事業推進状況モニタリングー道路整備計画の推進状況ー

- ▶ 今年度は、令和5年11月に一般国道463号越谷浦和バイパス（鶴巻ランプ）、令和6年3月に道場三室線（与野中央通り～新大宮バイパス）が供用開始
- ▶ 次年度以降に、交通量調査等を実施し、整備効果を整理予定

一般国道463号越谷浦和バイパス鶴巻ランプ（D1Gランプ）
令和5年11月14日（火）14:00に
開通します

鶴巻ランプの概要

1. 整備目的
一般国道463号越谷浦和バイパス鶴巻ランプは、東北自動車道、国道122号、国道463号バイパスを立体的に接続し、相互を連結する道路です。
ランプの整備により、浦和IC周辺の交通混雑の緩和及び東北自動車道とのアクセス機能の強化、緊急輸送道路のネットワーク強化が期待されます。

2. 整備路線概要
事業名：一般国道463号越谷浦和バイパス鶴巻ランプ新設改良事業
場所：さいたま市緑区大学大門地内外
事業期間：平成23年度～令和6年度（14年間） ※さいたま市施工のみ
工事費：約40億9千万円

現場写真・パース



位置図



案内図



	概要	延長	標準幅員
Dランプ	国道463号バイパス越谷方面から国道122号川口方面へのアクセスランプ	329m	5.5m
Iランプ	国道122号岩槻方面から国道463号バイパス浦和駅方面へのアクセスランプ	504m	5.5m
Gランプ	東北自動車道岩槻方面から国道463号バイパス浦和駅方面へのアクセスランプ	152m	5.5m

※国道463号南側歩道整備は令和6年度末の供用を予定しています。

問合せ先

建設局 南部建設事務所 道路建設課 藤森・五十嵐 / TEL 048-840-6211
FAX 048-840-6265
建設局 土木部 道路計画課 長谷川・熊谷・鈴木 / TEL 048-829-1498
FAX 048-829-1988

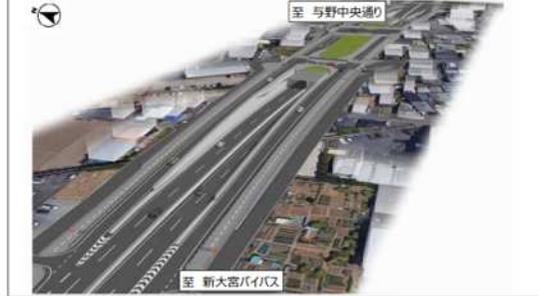
都市計画道路 道場三室線（与野中央通り～新大宮バイパス）が
令和6年3月13日（水）11:00に
暫定2車線開通します

近隣のみなさまには、長期間にわたり、事業にご理解・ご協力いただき、ありがとうございました。
4車線開通は4月中を目指して整備を進めてまいりますので、もう少しお待ちください。

1 整備概要

都市計画道路 道場三室線は、市内を東西に結ぶ広域幹線道路です。
本事業により、4車線の道路ネットワークを形成し、一般国道463号（増大通り）や主要地方道さいたま浦東線（新六間道路）の慢性的な交通混雑や渋滞の緩和が期待されます。
事業区間：中央区大戸2丁目～桜区中島3丁目
事業年度：平成16年度～令和6年度
工事延長：約1.2km
幅員：30m

2 完成イメージ



3 位置図



4 横断面図



5 問合せ先

■さいたま市
建設局 南部建設事務所 道路建設課 田中・遠藤・漢口・下田 / TEL 048-840-6212
FAX 048-840-6265
■さいたま市
建設局 土木部 道路計画課 長谷川・熊谷・鈴木 / TEL 048-829-1498
FAX 048-829-1988

一般国道463号越谷浦和バイパス
（鶴巻ランプ）

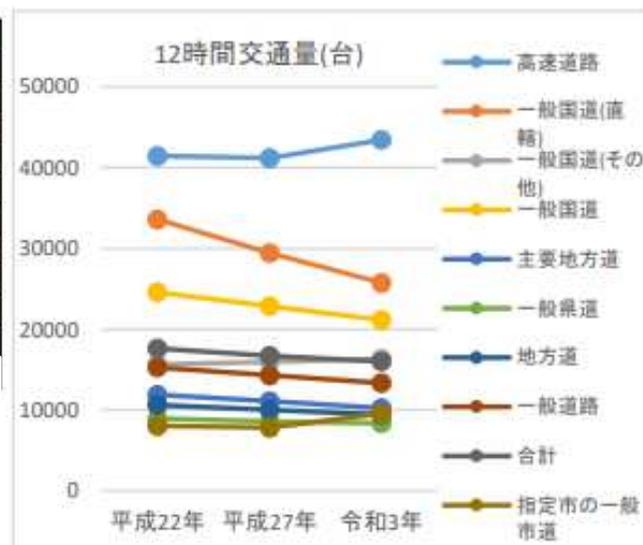
道場三室線
（与野中央通り～新大宮バイパス）

データモニタリングー道路交通に関するデータ（自動車交通量データ）ー

- ▶ 交通量を経年でみると、全体的に減少傾向であるものの、10年前の自動車交通量の傾向として、大きな変化は見られない一方、旅行速度を経年で見ると低下傾向にあり、引き続き状況のモニタリングを行い、必要に応じてなんらかの対策を行うことも検討

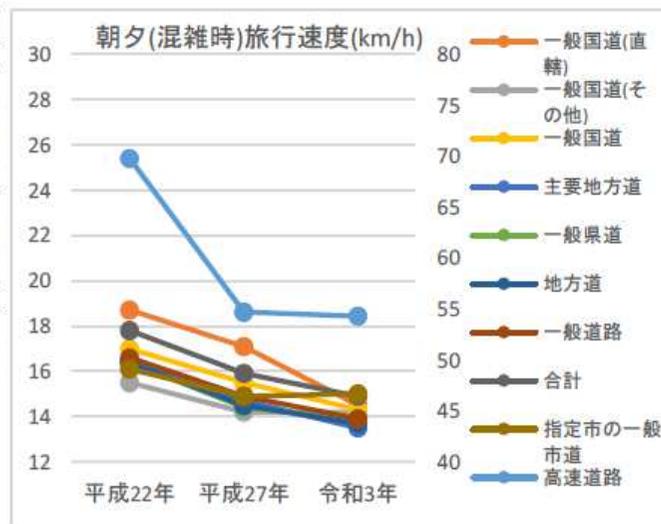
交通量

12時間交通量	平成22年	平成27年	令和3年
高速道路	41,426	41,181	43,444
一般国道(直轄)	33,576	29,401	25,726
一般国道(その他)	15,608	15,964	16,350
一般国道	24,582	22,831	21,142
主要地方道	11,873	11,126	10,253
一般県道	8,966	8,591	8,368
地方道	10,633	10,040	9,444
一般道路	15,277	14,302	13,337
合計	17,625	16,691	16,011
指定市の一般市道	8,029	7,813	9,551



旅行速度

朝夕(混雑時)旅行速度	平成22年	平成27年	令和3年
高速道路	69.8	54.7	54.3
一般国道(直轄)	18.7	17.1	14.5
一般国道(その他)	15.5	14.2	14.2
一般国道	17.0	15.5	14.3
主要地方道	16.4	14.7	13.5
一般県道	16.4	14.4	13.9
地方道	16.4	14.5	13.7
一般道路	16.6	14.9	13.9
合計	17.8	15.9	14.9
指定市の一般市道	16.1	14.9	15.0

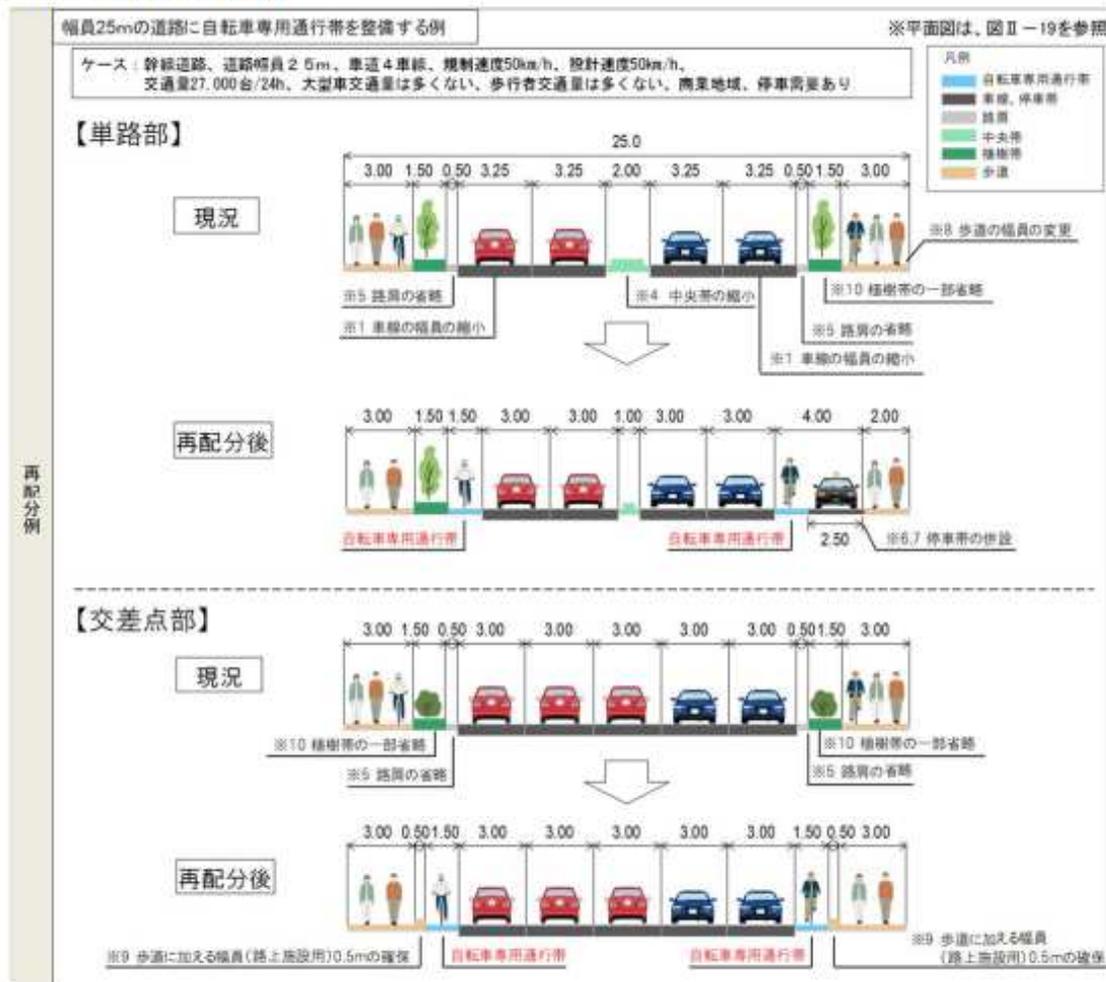


出典：令和5年度交通量調査結果公表資料作成業務(R5)報告書

その他モニタリングーR6改定版安全で快適な自転車環境創出ガイドライン

- 自転車活用推進法及び第二次自転車活用推進計画を踏まえて、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成を一層推進するため、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを改定予定
- 質の高い自転車通行空間の整備促進策として、限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示

《25m道路の例》



《幅員縮小又は省略に関する道路構造令の条文》

※1 (道路の区分) 第3条第2項 (路) ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、(路) 該当する路の一部下の路に区分することができる。
 (車線等) 第5条第4項 車線(路)の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。

第四種	区分		車線の幅員(単位:メートル)
	第一級	普通道路	三・二五
	第二級及び第三級	普通道路	三

→車線の幅員の縮小: 3mまで縮小(1級下に区分し、第4種第2級の車線の幅員を適用)

※4 (車線の分離等) 第6条第4項 中央帯の幅員は、(路) 次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、(路) 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分	中央帯の幅員(単位:メートル)	
第三種 (路)	一・七五	—
第四種 (路)	—	—

→中央帯の縮小: 1mまで縮小(第3種は表の右欄、第4種は表の左欄に該当)

※5 (路肩) 第8条第7項 歩道、自転車道(路)を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。
 →路肩の省略

※6 (停車帯) 第9条第1項 第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。
 →停車帯の併設、省略

※7 (停車帯) 第9条第2項 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。

※8 (歩道) 第11条第3項 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。
 (自転車歩行者道) 第10条第2項 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。
 →歩道の幅員の変更(歩行者の交通量は多くないため、自転車歩行者道の幅員3.0mから歩道の幅員2.0mに変更)

※9 (歩道) 第11条第4項 (路) 路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に(路) 子地の場合にあっては0・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。
 →歩道に加える幅員0.5mの確保(標識柱、標等を設けるのに最低限必要な0.5m)

※10 (植樹帯) 第11条の4第1項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの(路)とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
 →植樹帯の一部省略

青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫