

1 調査名称：（さいたま市）道路網計画改定業務

2 調査主体：さいたま市

3 調査圏域：東京都市圏

4 調査期間：令和3年度～令和4年度（令和3年度分）

5 調査概要：

本市の都市計画道路は、高度経済成長期に、人口や経済の急速な集中を前提として計画され、整備されてきたが、少子高齢化の進行、将来的な人口減少の見通し、財政の逼迫、開発計画の停滞など、道路の計画が前提としていた状況に大きな変化の兆しが見られたことを背景に、将来の道路網をどう考えるべきかを検討し、平成24年度に道路網計画を策定、都市計画道路の見直しを順次進めてきた。

一方、道路網計画を策定してから10年近く経過しようとしているが、道路網計画の検討時には想定できなかったトピック（東日本大震災が発災したことによる防災まちづくりの推進、自動運転技術の進歩、広域道路網計画（2.5環状道路等）の進展、市街地整備2.0や歩行者利便増進道路の取組の推進、さらにはコロナ禍による新たな日常の到来やウォークアブルなまちづくりの機運の醸成等）が数多く巻き起こってきている状況にある。

これらの様々なトピックが、本市の道路にどう影響を及ぼすのかを検証し、従前の道路網計画では扱えていない内容を加味した、「新たな道路網計画」の検討が求められている。

そのため、近年の様々なトピックに対応した道路網の在り方や、道路の使い方に関する方針を、市民ニーズも踏まえたうえで再検討し、道路網計画の見直しを図ることを目的とした。

I 調査概要

1 調査名称

(さいたま市) 道路網計画改定業務

2 報告書目次

序章 はじめに

1. 道路網計画の枠組み検討
2. 社会経済情勢の把握と課題整理
3. 道路網計画の目標の設定
4. 道路網構築の視点の設定
5. 交通量配分の実施
6. 見直し指針の改定案の作成
7. 市民参加の実施支援
8. 会議資料

3 調査体制

次世代道路網あり方委員会 (座長：埼玉大学教授 久保田 尚)

4 委員会名簿等：

次世代道路網あり方委員会

R4.5.27				
	分野	氏名	所属団体	備考
1	学識経験者	久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 教授	会長
2		三浦 詩乃	東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任助教	
3		森本 章倫	早稲田大学 理工学術院 教授	職務代理者
4	関係行政機関	今 佐和子	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長	
5		福島 薫	国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課長	
6	市職員	本多 建雄	さいたま市 都市局 都市計画部長	
7		柳瀬 純	さいたま市 都市局 まちづくり推進部長	
8		西岡 康一	さいたま市 都市局 都心整備部長	
9		小島 文郎	さいたま市 建設局 土木部長	
10		藤巻 雄幸	さいたま市 建設局 北部建設事務所長	
11		都築 英幸	さいたま市 建設局 南部建設事務所長	

II 調査成果

1 調査目的

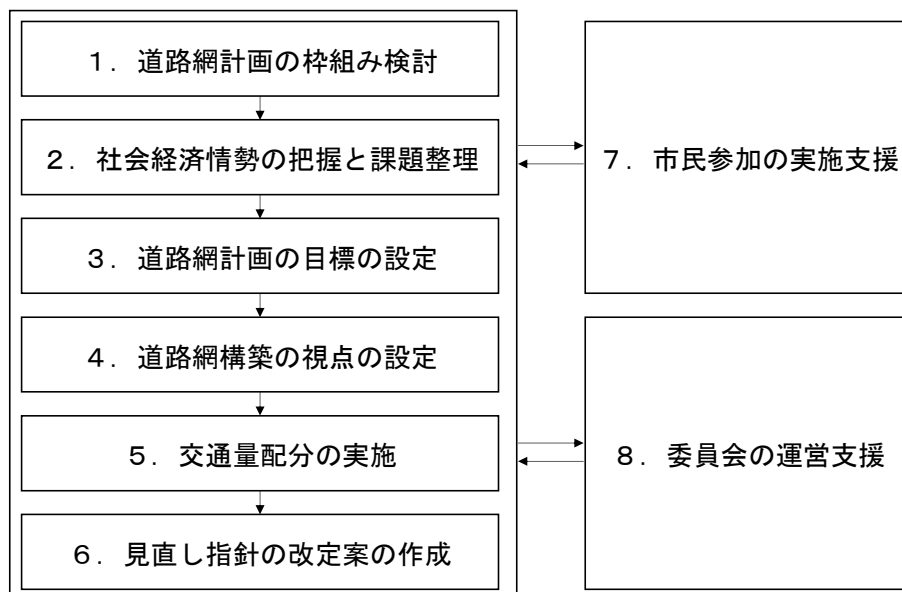
本市の都市計画道路は、高度経済成長期に、人口や経済の急速な集中を前提として計画され、整備されてきたが、少子高齢化の進行、将来的な人口減少の見通し、財政の逼迫、開発計画の停滞など、道路の計画が前提としていた状況に大きな変化の兆しが見られたことを背景に、将来の道路網をどう考えるべきかを検討し、平成24年度に道路網計画を策定、都市計画道路の見直しを順次進めてきた。

一方、道路網計画を策定してから10年近く経過しようとしているが、道路網計画の検討時には想定できなかったトピック（東日本大震災が発災したことによる防災まちづくりの推進、自動運転技術の進歩、広域道路網計画（2.5環状道路等）の進展、市街地整備2.0や歩行者利便増進道路の取組の推進、さらにはコロナ禍による新たな日常の到来やウォークアブルなまちづくりの機運の醸成等）が数多く巻き起こってきている状況にある。

これらの様々なトピックが、本市の道路にどう影響を及ぼすのかを検証し、従前の道路網計画では扱っていない内容を加味した、「新たな道路網計画」の検討が求められている。

そのため、近年の様々なトピックに対応した道路網の在り方や、道路の使い方に関する方針を、市民ニーズも踏まえたうえで再検討し、道路網計画の見直しを図ることを目的とした。

2 調査フロー



4 調査成果

1. 道路網計画の枠組み

道路網計画は、都市計画マスタープランを受け、交通関連の方針を整理している総合都市交通体系マスタープラン（平成 29 年 3 月）の道路部門の計画である。

道路整備には膨大な時間を要するため、次期計画の目標も、現計画と同様に、概ね 20 年後と設定する。

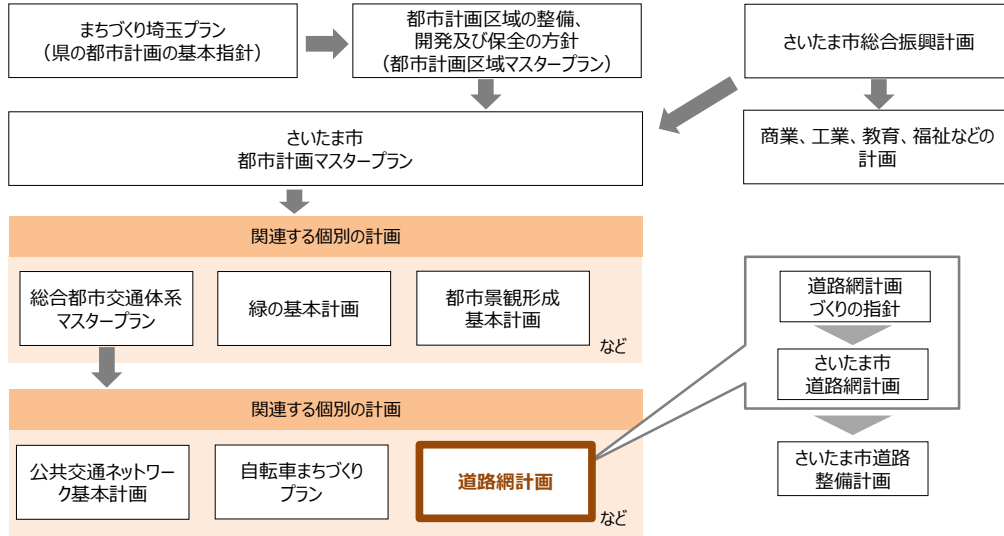


図 道路網計画の位置づけ

2. 解決すべき課題及び次期計画の方向性

社会経済情勢や交通実態、過年度成果等から、道路網構築上の課題を整理した。

(1) 解決すべき課題

これまでに整理した問題や市民からの要請をふまえて、道路網の構築にあたって解決すべき課題を以下の通り設定した。

<p>長期未整備となっている都市計画道路が抱える問題への対応</p> <p>長期未整備の要因の一つとして、計画と事業が連動していないことが考えられるなか、計画と事業をセットとしてとらえ、都計道全体として計画、整備の進捗を管理していくことが必要</p>	<p>不確実性の考慮した将来計画の立案</p> <p>ネットサービスの拡大による移動の変化による影響など、いくつかのシナリオを設定し、そのような将来の不確実性を考慮した計画にすることが必要</p>
<p>道路の計画や事業の透明性や公正性の確保</p> <p>市民の方々の協力が得られるように、これまで以上に情報を公開し、意見を収集しながら検討を進めていくことが必要</p>	<p>自動車以外の移動手段へ配慮した道路網への転換</p> <p>これまで、道路＝自動車交通の考えのもと、道路ネットワークの構築を進めてきたが、自転車、歩行者の移動の実態を踏まえ、市民の移動を支えるための道路への転換をしていくことが必要</p>
<p>移動ニーズの変化に対応した道路網の構築</p> <p>移動量の全体的な減少傾向や、市内移動の相対的な増加、高齢者の免許返納など移動ニーズが変化しつつある状況を受けて、最新の状況に応じた道路網計画に変化することが必要</p>	<p>大規模で広域的な取り組みを考慮した道路網構築</p> <p>現在さいたま市として取り組んでいる様々な検討と整合を図り、道路網を検討することも必要</p>

図 都市計画道路が解決すべき課題

(2) 道路網計画の方向性

前段で整理した課題を解決するために、方向性を以下の通り設定した。

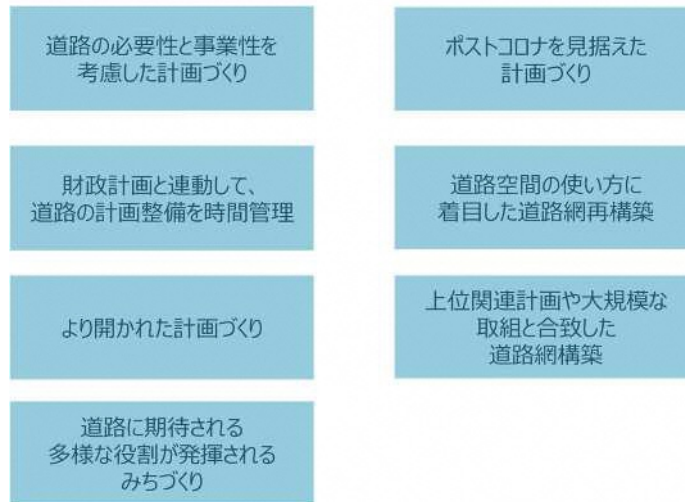


図 道路網計画の方向性

3. 道路網計画の目標の設定

1) 基本理念

東日本の中枢都市“さいたま市”での活動を支え、
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



図 道路の将来ビジョン

2) 基本方針

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

3) 計画見直しに向けた3つの方針

方針1 ウォーカブル、新しいモビリティにも対応

今までの道路網計画では、主に自動車交通をさばく観点から、道路網構築の視点を設定し、幹線道路レベル（都市計画道路など）のネットワークを検討してきた。しかし、近年の政策を踏まえると、自動車の観点のみならず、歩行者（ウォーカブル）、自転車、新たなモビリティにも対応した計画枠組みとする道路網計画が必要となる。

そのため、幹線道路レベルの計画である道路網計画を、市内の各地区での「地区交通プラン」を組み込んだ枠組みとし、ウォーカブルや新しいモビリティにも対応する方針とする。

具体には、道路網計画においては、「地区交通プラン検討エリア」を設定し、各エリアでの「地区交通プラン」の検討を促し、今後、各エリアで地区交通プランの検討が進んだ場合には、地区交通プランを道路網計画に組み込む、という仕組みを導入した。

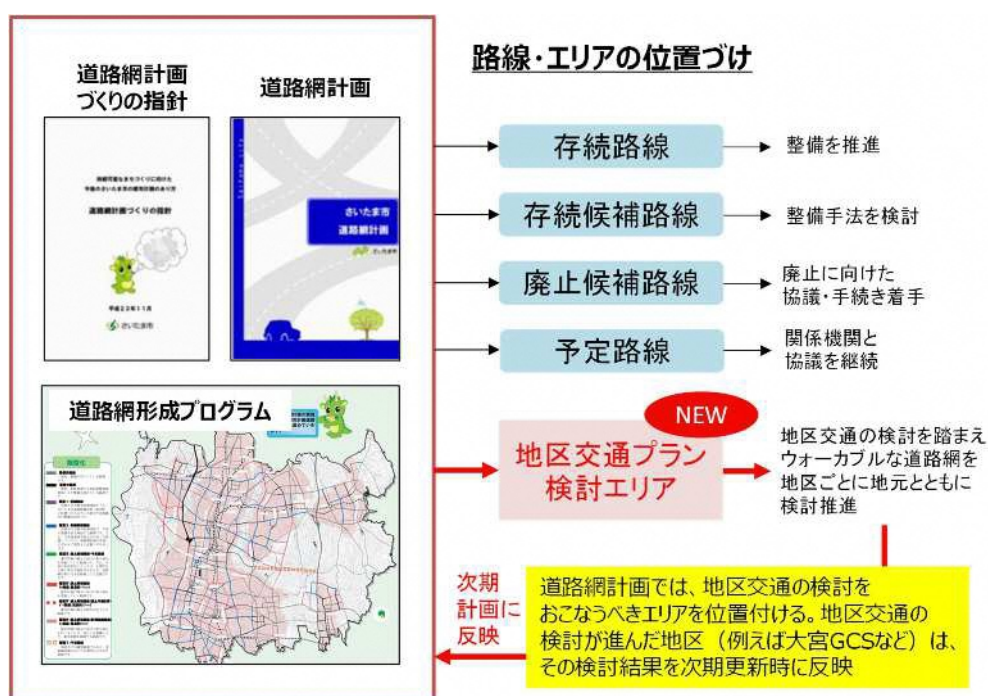


図5 道路網計画の枠組み

方針2 大規模プロジェクトや将来の自動車需要の変化にも対応

昨年来のコロナ禍により、日常生活に変化が生まれ、人々の移動へも大きな影響を及ぼしている。ポストコロナに関しても、現状では、様々なシナリオが考えられ、将来的に、道路網にどのような影響が及ぶのか見通せない現状があり、さらには自動運転等の科学技術の進展もある中で、将来の交通需要の不確実性に備えるため、将来の交通需要に幅を持たせて分析を実施し、将来の道路網を検討する。

方針3 後々の道路網再編を着実に進めるための工夫

① 3つの並行する計画プロセスによる検討の推進

市民には、計画の内容に「納得」してもらうことと、計画の検討プロセスに「納得」してもらうこと、この2つの「納得」を得ながら、計画を検討する必要があると考えられる。

そこで、計画検討プロセス、技術検討プロセス、市民参加が並行して進む、「3つの並行する計画プロセス」により道路網計画の検討を進める。

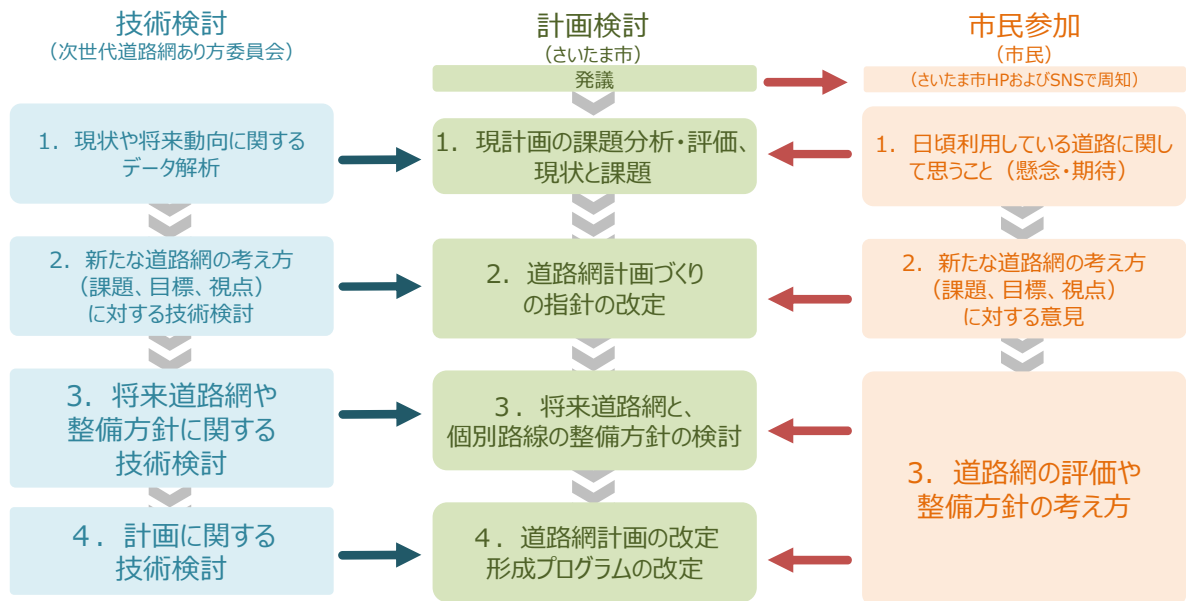


図7 3つの並行する計画プロセス

② 道路の必要性と事業性を考慮した位置づけ

持続可能なまちづくりの実現は、単に道路の計画だけを検討するのでは不十分であり、都市計画全体として対応すべき課題である。将来の姿を明確にし、それを達成するために道路の計画と他分野の計画が相互に調整を図りながら、全体として機能するように計画を体系化することが必要である。

計画体系は、本市がどのような都市を目指すのか、また、どうやって目指す状態を達成するのかを規定した『都市計画の目標』と『都市づくりの基本戦略』を定めるところからはじまる。これらに基づき、他分野計画と連動する本市における必要な道路ネットワークを示した『道路網計画』を策定する。この『道路網計画』は、都市計画マスタープランを受けた分野別計画の一部となる。そして、道路網計画を受けて検討された道路整備計画で個々の路線の整備を時間管理することで、計画と事業との関係が明確になり、個々の路線の進捗管理もしやすくなる。

4. 道路網構築の視点の設定

1) 検討対象路線

検討対象路線は、市内の他計画等との関係を整理したうえで、次期道路網計画の検討対象となる路線を設定した。

そのため、都市計画道路だけでなく、その他の県道や市道等も含め、本市の幹線的な役割を担う、計画幅員及び現道幅員が9m以上の全ての路線を検討対象とした（9mの路線とは、車道6m、歩道3m程度の道路）。

2) 将来道路網の検討の流れ

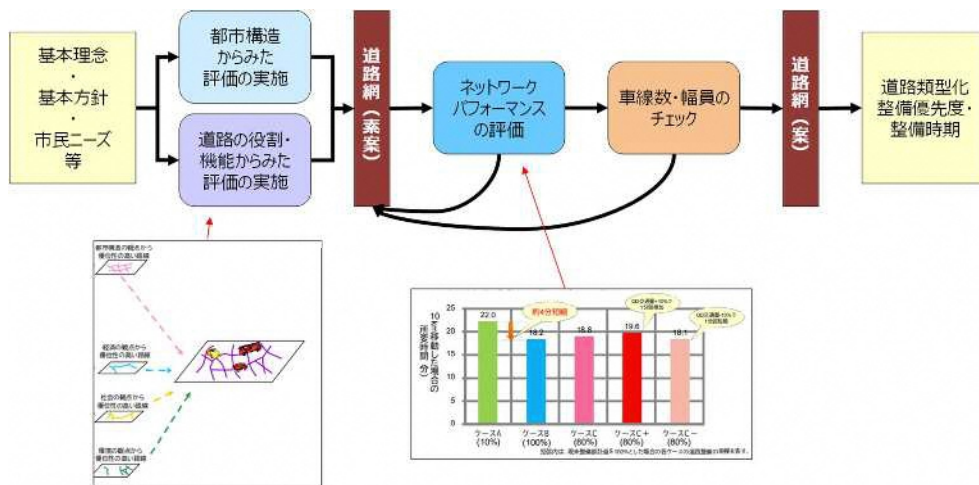


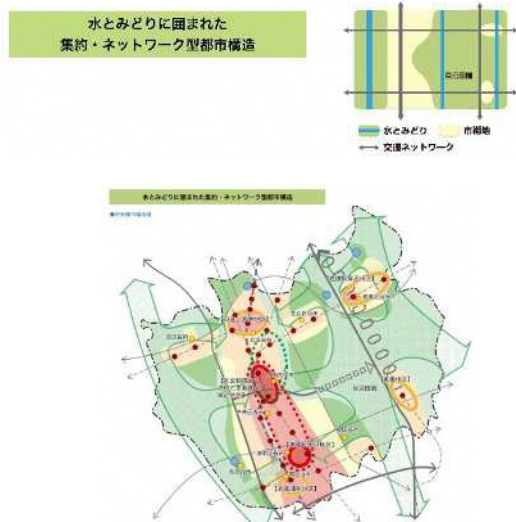
図 将来道路網検討の流れ

3) 都市構造からみた評価の方針

都市計画マスタープランにおける将来都市構造のあり方及び将来都市構造から、都市構造から見た評価指標を設定した。

1 目指すべき将来の都市構造

将来的な人口減少の見通しや財政及び環境の制約という厳しい状況の中で、「環境」、「生活」、「経済」の観点に基づくまちづくりの目標を達成するため、市街地が河川と緑地に囲まれた都市構造を維持するとともに、集約・ネットワーク型都市構造の形成を目指します。



- 評価 A : 適切な市街地の誘導
- 評価 B : 都市の骨格に資するネットワーク形成
- 評価 C : 拠点の形成
- 評価 D : 市街地開発事業との整合性

図 都市構造からみた評価の方針

4) 道路の役割・機能からみた評価の方針

都市計画マスタープランにおけるまちづくりの目標、及び本市が抱える課題から、道路の役割・機能から見た評価指標を設定した。

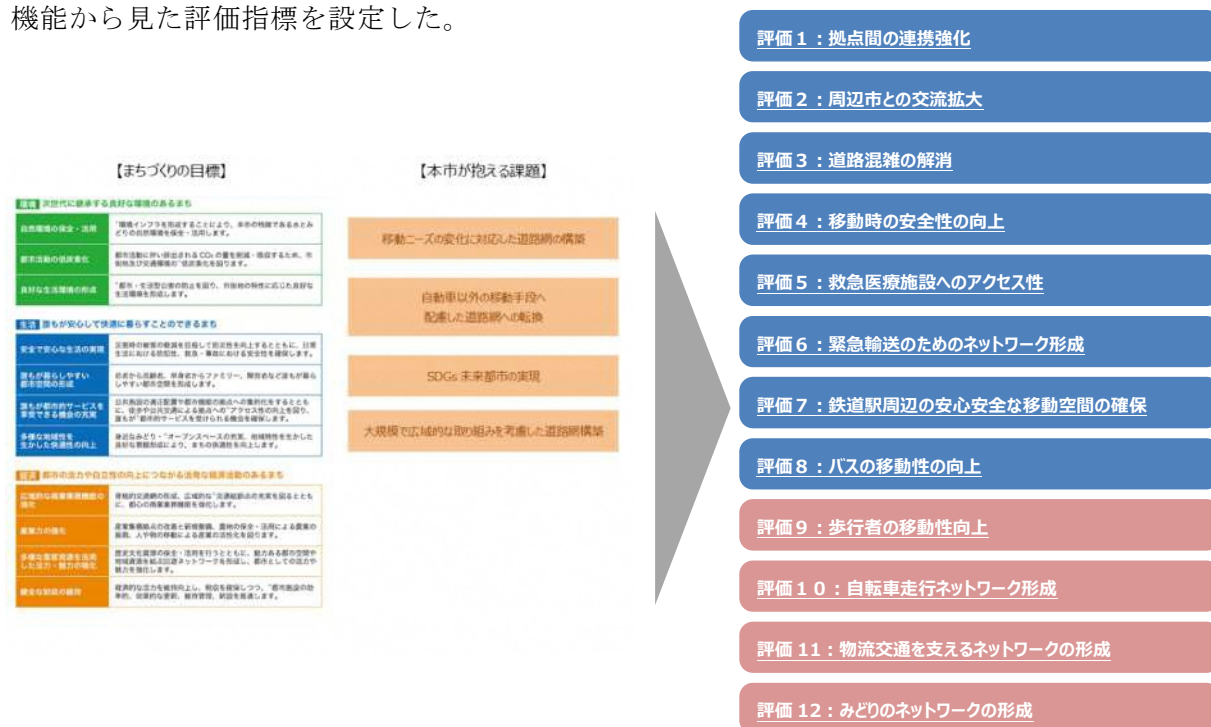


図 道路の役割・機能からみた評価の方針

5. 見直し指針の改定案

現道路網計画は、「道路網計画づくりの指針」「さいたま市道路網計画」「道路網形成プログラム」の3つの計画により構成している。

市民へのわかりやすさの観点や計画管理の煩雑さ等から、計画体系について見直しを行い、次期道路網計画では、見直し指針を廃止し、3つの計画を1つの計画として策定する。



図 道路網計画の構成案

6. 市民参加

市民参加は、計画検討の流れに合わせて3回実施することとした。第1回の市民参加では、日ごろ利用している道路に関して思うこと（懸念・期待）に関する意見聴取を、オープンハウスおよびwebアンケート形式で行った。

第2回の市民参加では、新たな道路網の考え方（課題、目標、視点）に関する意見聴取を行った。

第3回は計画検討のスケジュールに合わせて令和4年度に実施する予定。

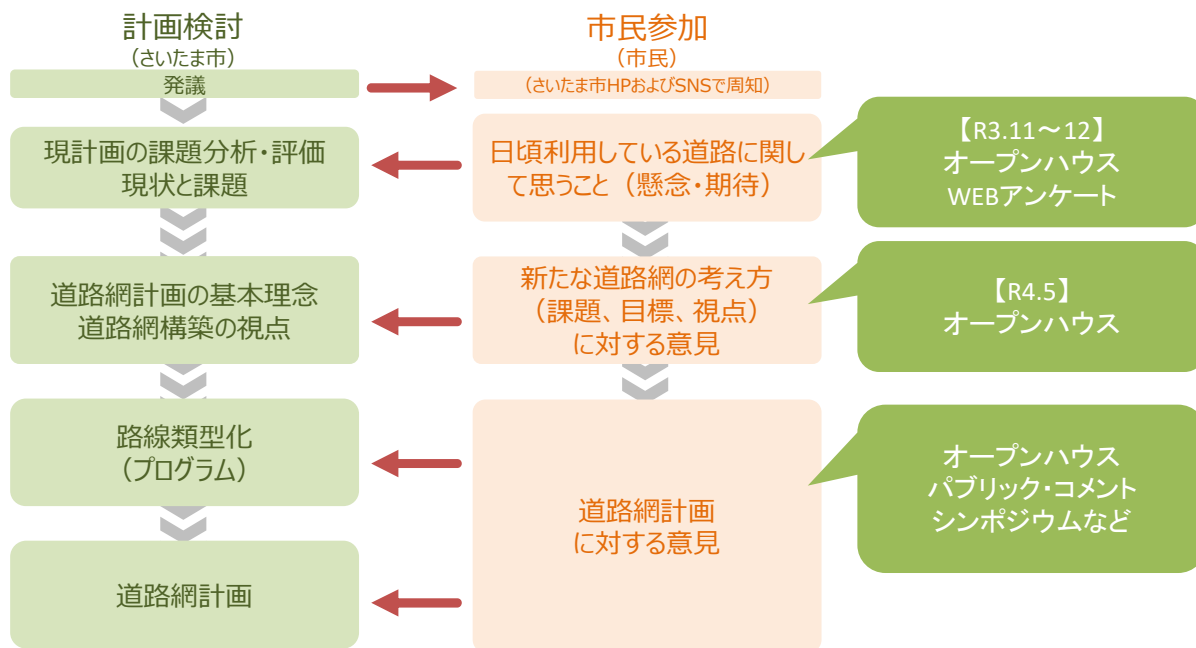


図 計画検討と市民参加の関係