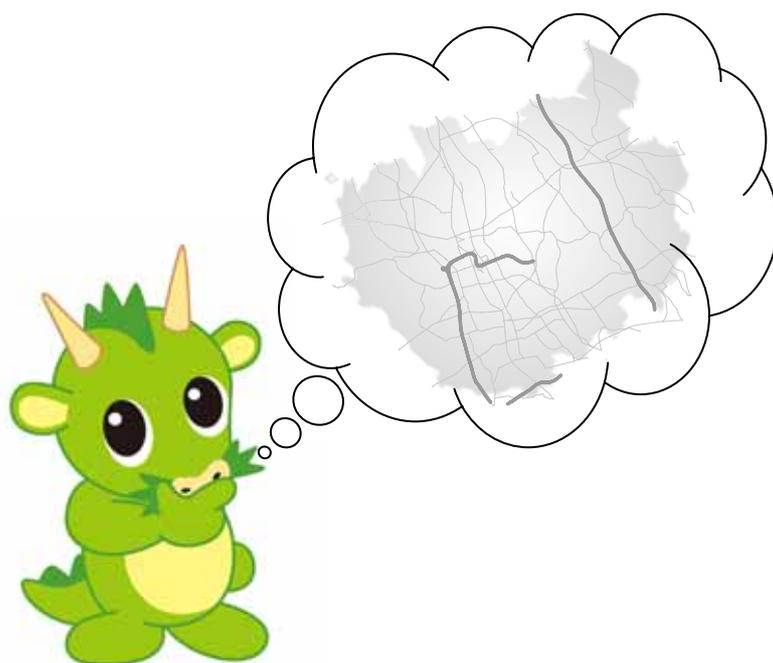


持続可能なまちづくりに向けた
今後のさいたま市の都市計画のあり方

道路網計画づくりの指針



平成 2 3 年 1 1 月

道路網計画づくりの指針

目次

1. はじめに.....	1
2. 都市計画道路の現状と課題	2
3. 道路網計画とは何か	6
4. 道路網計画のつくり方.....	11



1. はじめに

本市の都市計画道路は、人口や経済の急速な集中を前提として計画され、整備されてきました。将来的に人口が増加し、経済活動がさらに活発になれば、人や物の移動を支える自動車交通は増加するであろうと考え、自動車交通に対応するための道路の計画や整備を進めてきました。

しかし、近年の社会経済状況は大きく変化しつつあります。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^{ひっばく}、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ます。さらには、地球環境問題に対する国際的、社会的な要請などにより、道路の計画においても地球環境負荷軽減などの観点が求められるようになってきました。

このように都市計画をとりまく状況が変わりつつある中、最近では、「持続可能なまちづくり」の考え方が重要視されています。この考え方は、状況の様々な変化に柔軟に対応し、時に軌道修正をしながら、都市が持続的に成長していくようにまちづくりを進めるといえるものです。本市における持続可能なまちづくりの方向性として、『超高齢社会においても誰もが安心して快適に暮らせるまちづくり』、『多様な住宅・住環境の選択肢を提供できるまちづくり』、『都市の活力向上となる産業の活性化と人口減少時代における健全な財政の維持』が示されており、これを実現するためには、まちづくりの重要な要素の一つである道路網の検討を進める必要があります。

こうした状況を背景に、本市では、都市計画道路が抱える課題を整理するとともに、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べきかを検討し、これからの本市の道路計画をつくっていく上での基本的な考え方を、道路網計画づくりの指針としてとりまとめました。



2. 都市計画道路の現状と課題

(1) 都市計画道路の計画及び整備状況

本市の都市計画道路（平成22年3月現在）は、163路線、総延長約392kmです。大宮、さいたま新都心、浦和など市の中心部に多くの道路が計画されており、市の外側にかけて徐々に道路の密度が低くなっています。

都市計画道路の整備率は約48%であり、計画路線の半分以上が未整備路線です。都市計画道路の整備率は、他の政令指定都市と比べて極めて低い水準となっています。未整備路線は、市の中心部から外側にかけて広く存在しています。

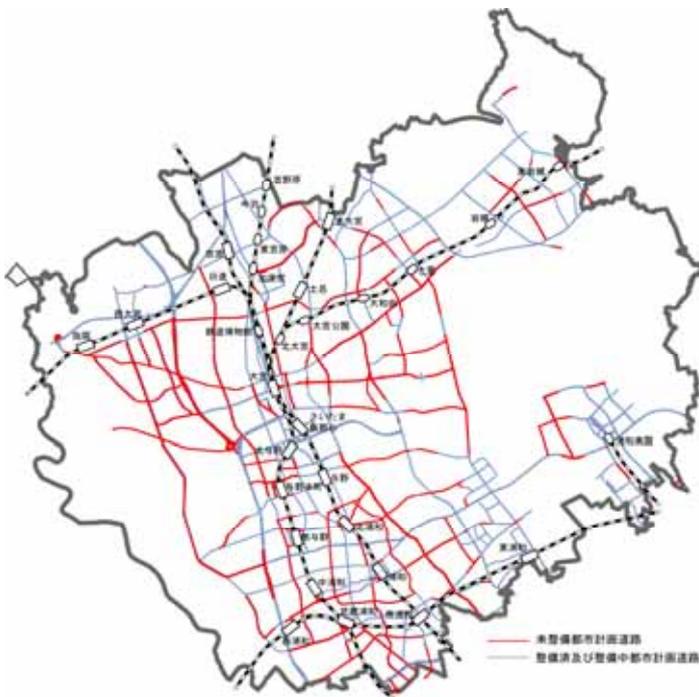


図 さいたま市の都市計画道路（整備状況別）



図 整備済都市計画道路（道場三室線）



図 整備中の都市計画道路（田島大牧線）

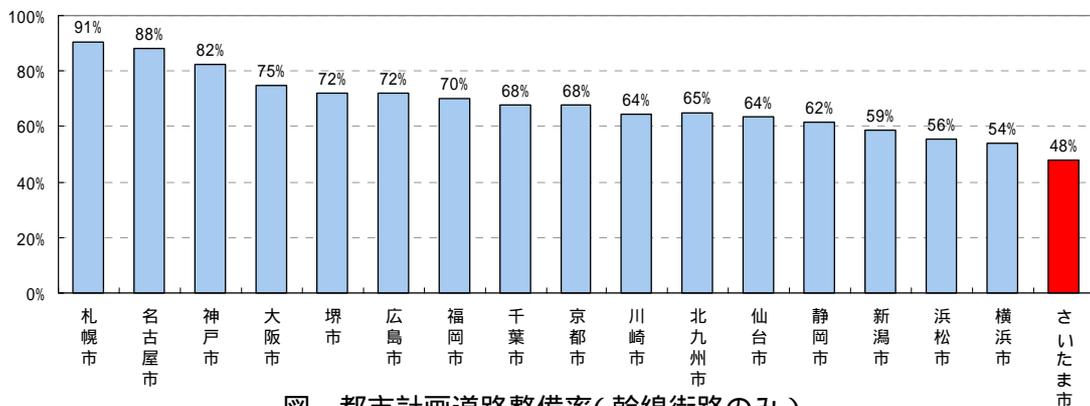


図 都市計画道路整備率（幹線街路のみ）

資料：都市計画年報(H21.3.31 現在)より作成

(2) 都市計画道路が抱える課題

1) 社会情勢の変化に柔軟に対応した道路網の形成

少子高齢社会の到来や地球温暖化問題への対応など、本市を取り巻く状況が変化しつつあり、それにともなって、都市計画として取り組むべき新たな問題が明らかになってきています。こうした社会状況の変化に対応するためには、都市計画道路の見直しは個別に路線を見て必要性を検証するのではなく、そもそも都市全体としてどのように対応すべきかを明確にし、その中で道路がどのようにあるべきかを考えることが重要です。このため、道路ネットワークの構築にあたっては、都市の将来像や道路に関連する土地利用などの計画との相互関係をこれまで以上に意識したものとする必要があります。

また、社会情勢や周辺環境が変化すれば、将来的な交通需要はいかようにも変化する可能性があります。社会情勢の変化に柔軟に対応できるように、計画が定期的に見直しされる仕組みも必要です。

これまでのインフラ整備により、維持・更新にかかる費用が大きくなっており、新規のインフラ整備に投資する費用が減少しています。本市の一般道路における混雑時の平均旅行速度は、政令市の中で2番目に低い状況にあり、渋滞緩和のために必要な道路は整備していかなければなりません。財政状況が厳しい中で必要な道路整備を着実に進めるためには、必要な道路を厳選し、効果の高いものから優先的に整備する等、財政規模と連動した計画、整備が進められる必要があります。

(単位：km/h)

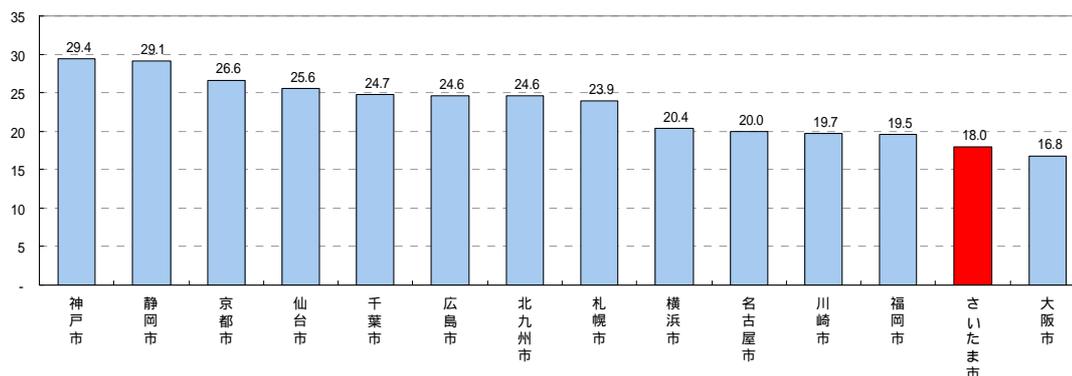


図 混雑時平均旅行速度

資料：H17 道路交通センサスより作成

2) 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

本市の未整備都市計画道路の内訳を見ると、当初都市計画決定後 40 年以上経過した路線が約 7 割存在しています。都市計画道路は、将来を見通した上で整備が進められるものである反面、財源は限られることから、どうしても整備に時間がかかってしまう路線が生じてしまいます。その結果、長期にわたり建築制限を課す結果となっています。

当初計画決定されてから数十年も時間が経過すれば、社会情勢は変化し、道路に対するニーズも変化する可能性があります。特に長期未整備路線については、本当に必要なのか、今の計画で妥当なのか、道路に求められる機能に変化はないのか等をしっかりと確認し、定期的に見直されるような仕組みが求められています。

長期的に整備が進まない路線が生じてしまう要因の一つとして、計画と事業が連動していないことがあげられます。本来は、計画と事業をセットとしてとらえ、都市計画道路全体として計画、整備の進捗を管理していくことが必要です。

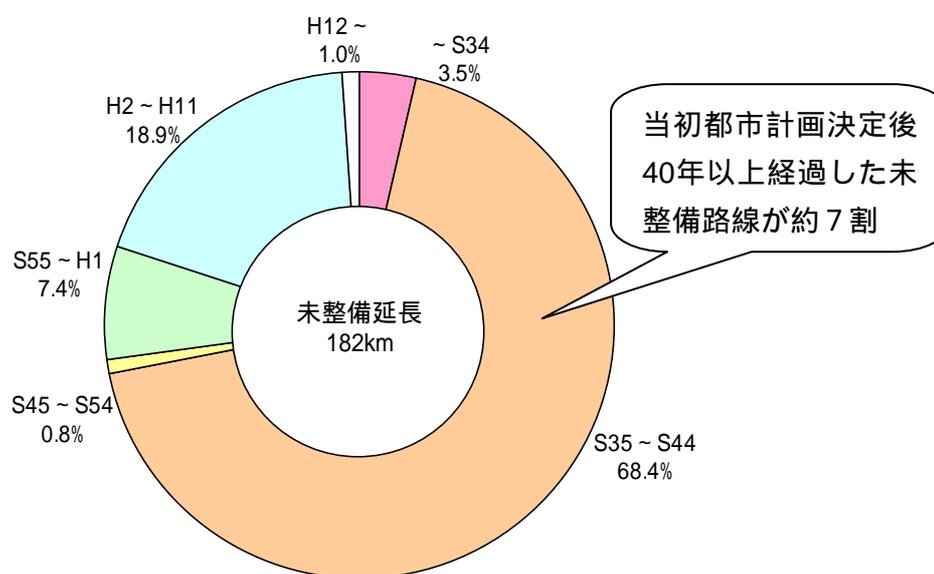


図 計画決定時期別の未整備延長の割合（平成 22 年 3 月）

資料：都市計画課資料

3) 道路の計画や事業の透明性や公正性の確保

都市計画道路の計画、整備にあたっては、道路に対する市民のみなさんのニーズを踏まえるとともに、計画地域に住む市民のみなさんにご協力頂くことが不可欠です。また、整備により広域的に影響が及ぶ道路では、計画地周辺はもちろん、市民のみなさんにもご協力頂き、みなさんのニーズを踏まえながら、よりよい計画となるようにしていくべきであると考えます。市民のみなさんにご協力頂けるように、これまで以上に情報を公開し、ご意見をいただきながら検討を進めていくことが重要です。



市民参画のイメージ



3. 道路網計画とは何か

3つの課題に対応するには、将来の道路ネットワークを検討し、新たな道路網計画を策定する必要があります。策定にあたって、3つの抜本的な見直しの考え方を整理しました。

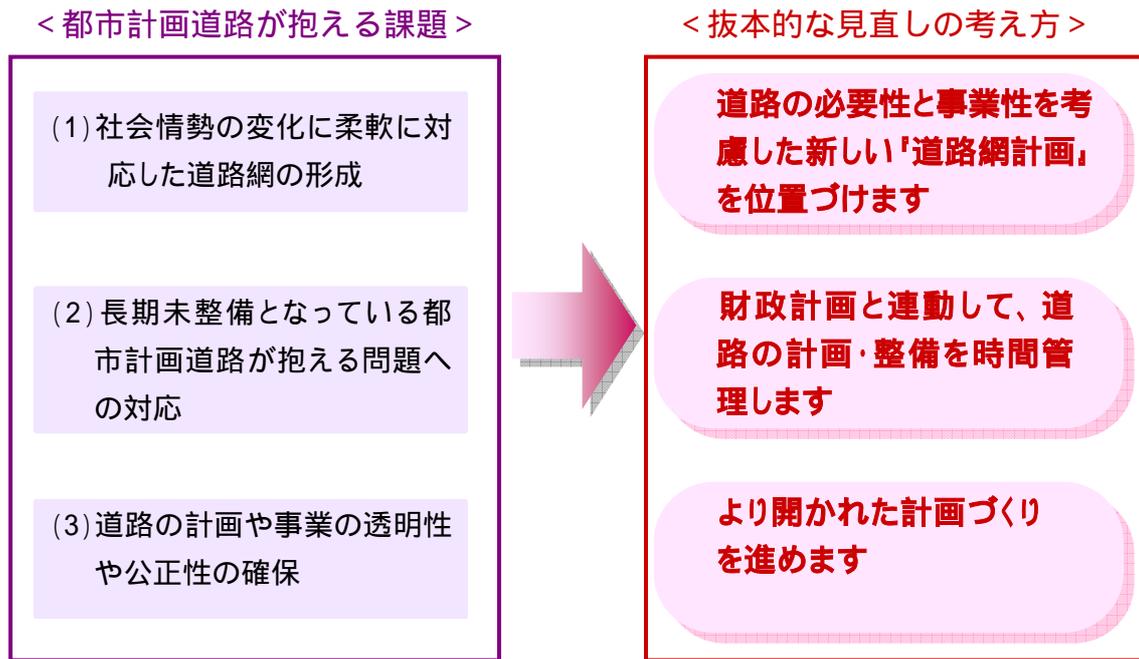


図 都市計画道路が抱える課題と抜本の見直し

(1) 道路の必要性と事業性を考慮した新しい『道路網計画』の位置づけ

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す。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新たに計画を体系化することが必要です。

新しい計画体系は、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ります。これらにもとづき、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』を策定します。この『道路網計画』は、都市計画マスタープランの一部となります。そして、(仮称)道路整備プログラム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ります。

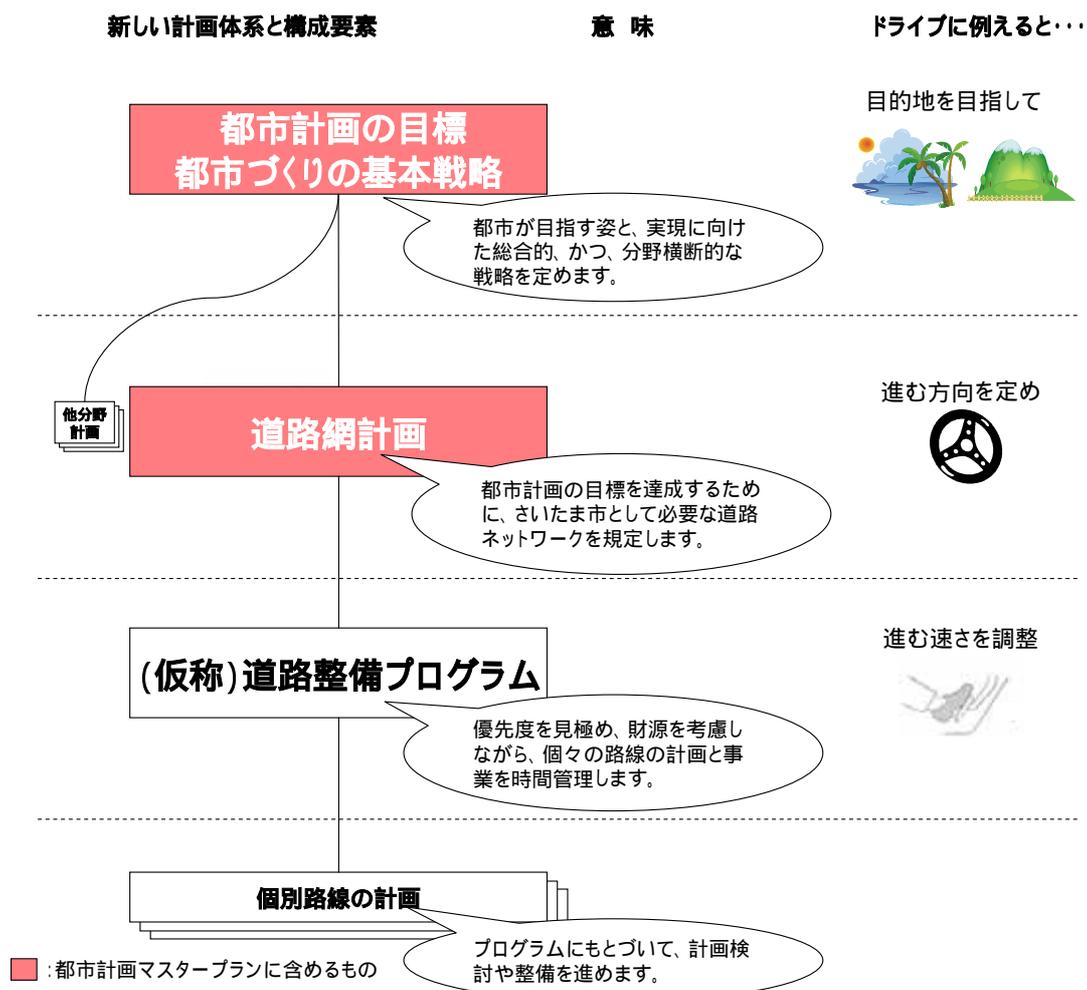
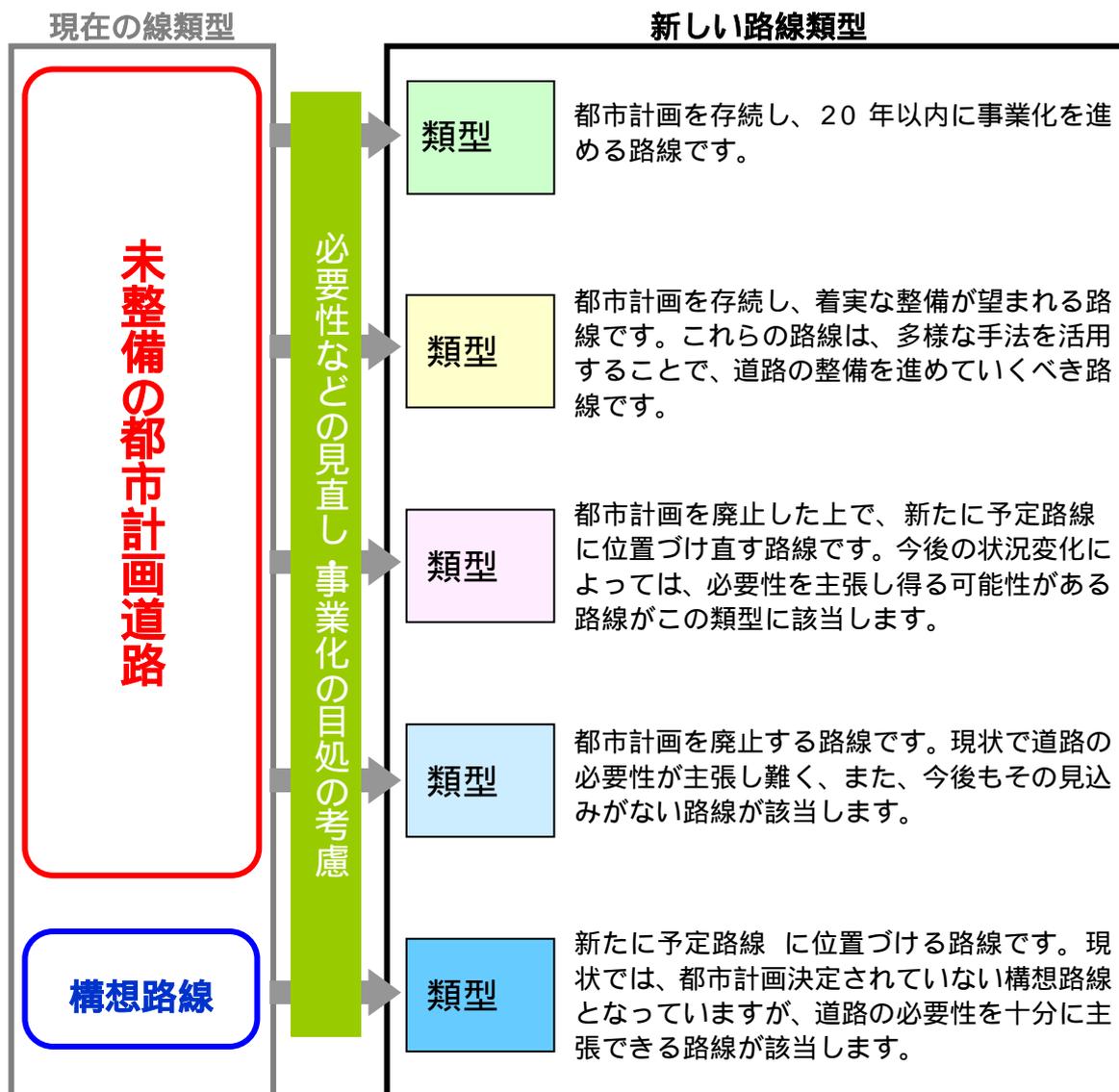


図 新しい計画体系

(2) 財政計画と連動して、道路の計画・整備を時間管理

未整備の都市計画道路を路線の必要性や事業化の目処にあわせて、5つの類型に位置づけ直します。位置づけ直した類型にしたがって、個々の路線の計画づくりや事業を進めて行きます。



予定路線とは、今後、都市計画道路として計画決定する可能性のある路線のことです。詳しくは次ページをご覧ください。

(3) より開かれた計画づくりの推進

計画の段階から、より開かれた計画づくりを進めていくためには、市民参画が必要です。計画の検討にあたっては、情報をみなさんにお知らせするとともに、市民のみなさんのご意見を伺いながら進めて行きます。計画の情報は、web や説明会などを通じて情報提供し、みなさんのご意見は、パブリック・コメント、ワークショップ、オープンハウスなどの手法を用いて幅広く取り入れていきます。

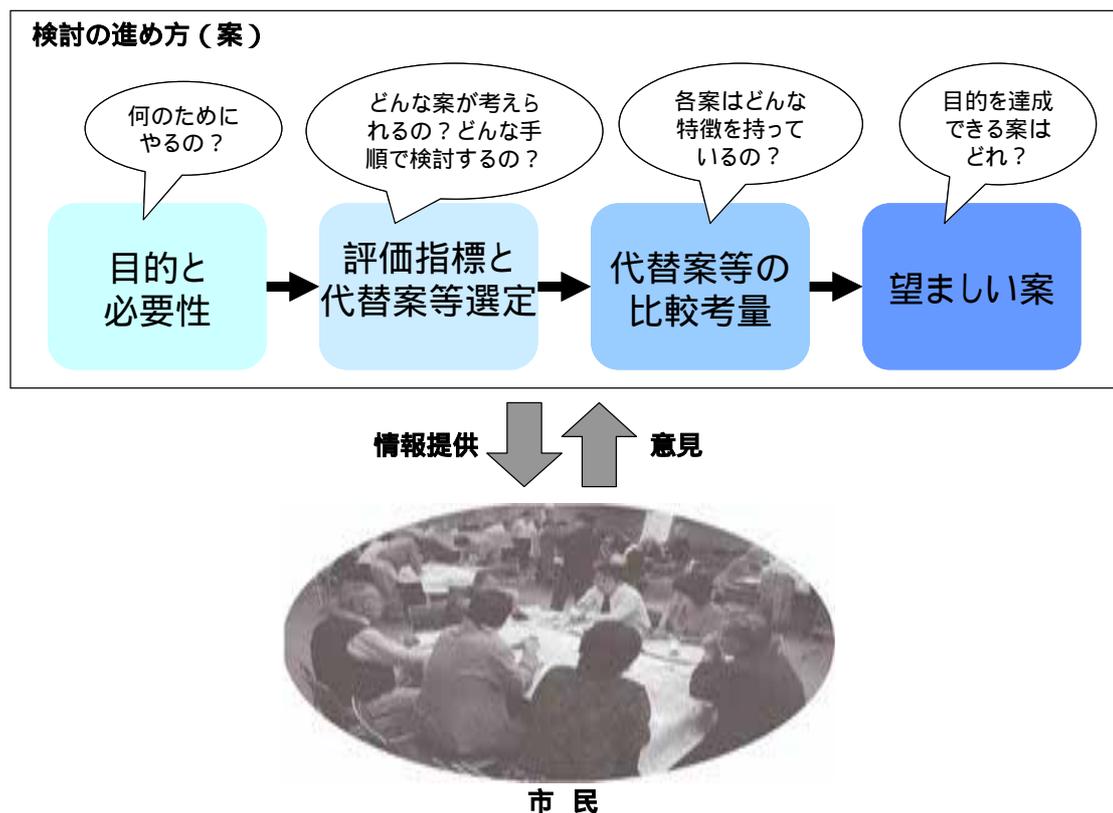


図 新たな検討の進め方の例



4. 道路網計画のつくり方

(1) 計画づくりの基本方針

道路網計画は、社会情勢の変化や目指すべき都市の姿の変化に対応して計画される必要があります。そこで、次の5つを道路網計画づくりの基本方針とします。

1) 『都市計画の目標』との整合

『都市計画の目標』は本市が目指すまちづくりの到達点です。道路は都市をその到達点に近づけるための1つの手段です。道路網の計画にあたっては、『都市計画の目標』に照らし合わせて検討します。

2) 『都市づくりの基本戦略（都市構造）』との整合

『都市づくりの基本戦略（都市構造）』は、都市計画の目標の実現に向けた都市の形を示したものであり、様々な分野を横断した総合的な方針です。当然のことながら、道路網もこの『都市づくりの基本戦略（都市構造）』に沿って整備が進められる必要があります。このため、『都市づくりの基本戦略（都市構造）』を踏まえて検討します。

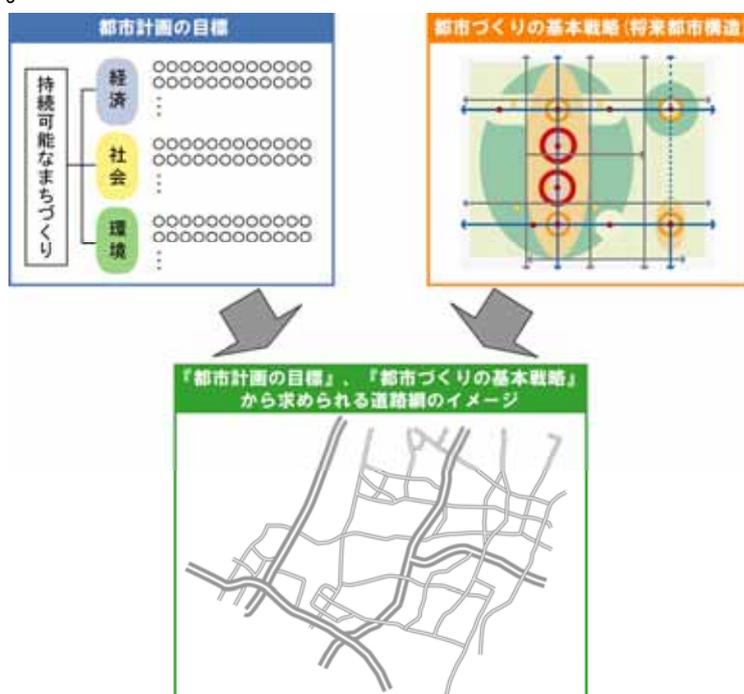


図 『都市計画の目標』、『都市づくりの基本戦略（都市構造）』との整合のイメージ

3) 不確実性の考慮

将来の見通しには不確実性が伴います。ある1つの将来の状況だけを想定して計画すると、将来の時点では想定外の状況が生じた場合に、対処できなくなってしまうことが考えられます。このため、道路網の検討にあたっては、将来生じると考えられる様々な状況を想定し、それらへの対処も踏まえて道路網計画を検討します。

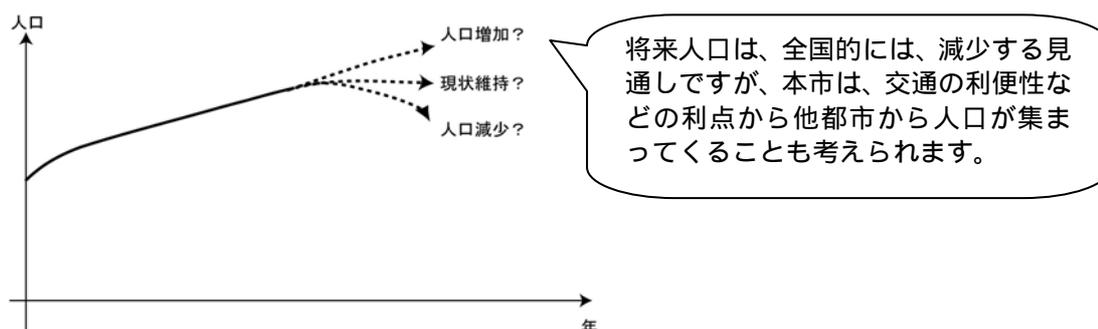


図 不確実性のイメージ（今後の人口変化）

4) 代替措置の可能性の検討

未整備路線に期待される機能は、場合によっては、他の方法で確保することができます。例えば、ある道路の渋滞を解消するために、新規に道路を整備する方法以外にも、現道で交差点だけを改良すれば十分に対処できる可能性もあり得ます。このように、未整備路線に期待される機能を確保するための様々な方法について検討します。

5) 財政への配慮

後述での検討作業を経て、必要な路線の整備は進めていきますが、本市の厳しい財政状況にも配慮し、検討します。例えば、道路を整備せずとも、並行現道をうまく活用することで、必要な機能を確保できる可能性もあります。このように、未整備路線に期待される機能をより効率的、効果的に発揮できる方法があるかを検討します。

(2) 道路網計画の検証・検討の視点

都市計画道路は、都市の将来像の変化に対応するとともに、ネットワークとしての役割・機能も有します。そこで、「都市構造からみた検討」、「道路の役割・機能からみた検討」の2つの観点から路線を評価し、望ましい道路網を検討していきます。

1) 都市構造からみた検討

目指すべき都市を実現するための基本的な方針である将来都市構造に照らし合わせて、道路網計画を検討します。この検討により、『都市づくりの基本戦略(都市構造)』との整合を確保します。例えば、以下の様な視点で将来都市構造と道路網を比較することが考えられます。

< 都市構造からみた検討のイメージ >

土地利用との整合性	都市の拡大、集約化など、都市構造の大きな方向性と整合
市街地整備との整合性	土地区画整理や市街地再開発などの計画、事業の進捗状況など、市街地整備の状況との整合
拠点の形成との整合性	都心や副都心等の地域づくりの方向性との整合
骨格交通ネットワークとの整合性	都市構造として示された骨格的な交通ネットワークの考え方との整合



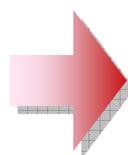
この他の視点も含まれる可能性があります。

2) 道路の役割・機能からみた検討

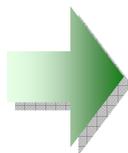
都市計画の目標に照らし合わせて道路に期待される役割・機能を整理します。この検討により、『都市計画の目標』との整合を確保します。例えば、防災の観点から道路網が果たすべき役割・機能を具体的に考え、その役割・機能に道路網を照らし合わせて、見直すべき路線を明らかにします。

<役割・機能からみた検討のイメージ>

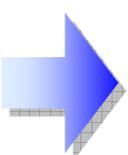
防災	緊急輸送や避難のしやすさ ネットワークの二重化 延焼の広がりにくさ
----	---



環境	みどりのネットワーク形成を支援 低炭素、省エネルギー化 大気環境への負荷低減
----	--



移動性	公共交通の運行を支援 駅を中心とした生活圏の形成 渋滞箇所の削減
-----	--



この他の視点も含まれる可能性があります。

3) 望ましい道路網の検討

道路の機能検証結果を踏まえ、かつ、将来見通しの不確実性の考慮、代替機能の可能性、財政への配慮を加味し、望ましい道路網を検討します。

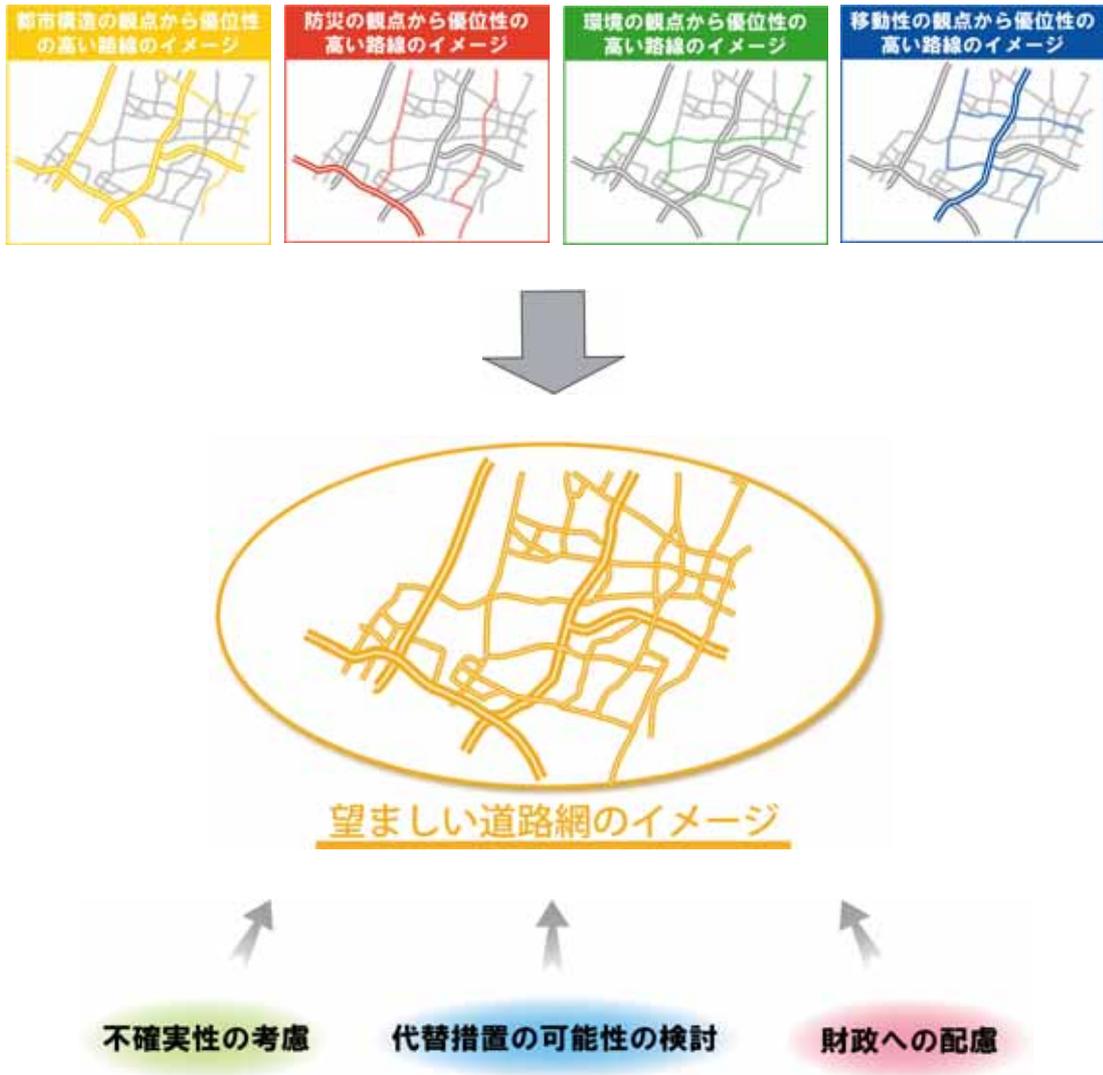


図 望ましい道路網の検討イメージ

(3) 道路網計画の策定の流れ

道路網計画は、以下のように策定します。

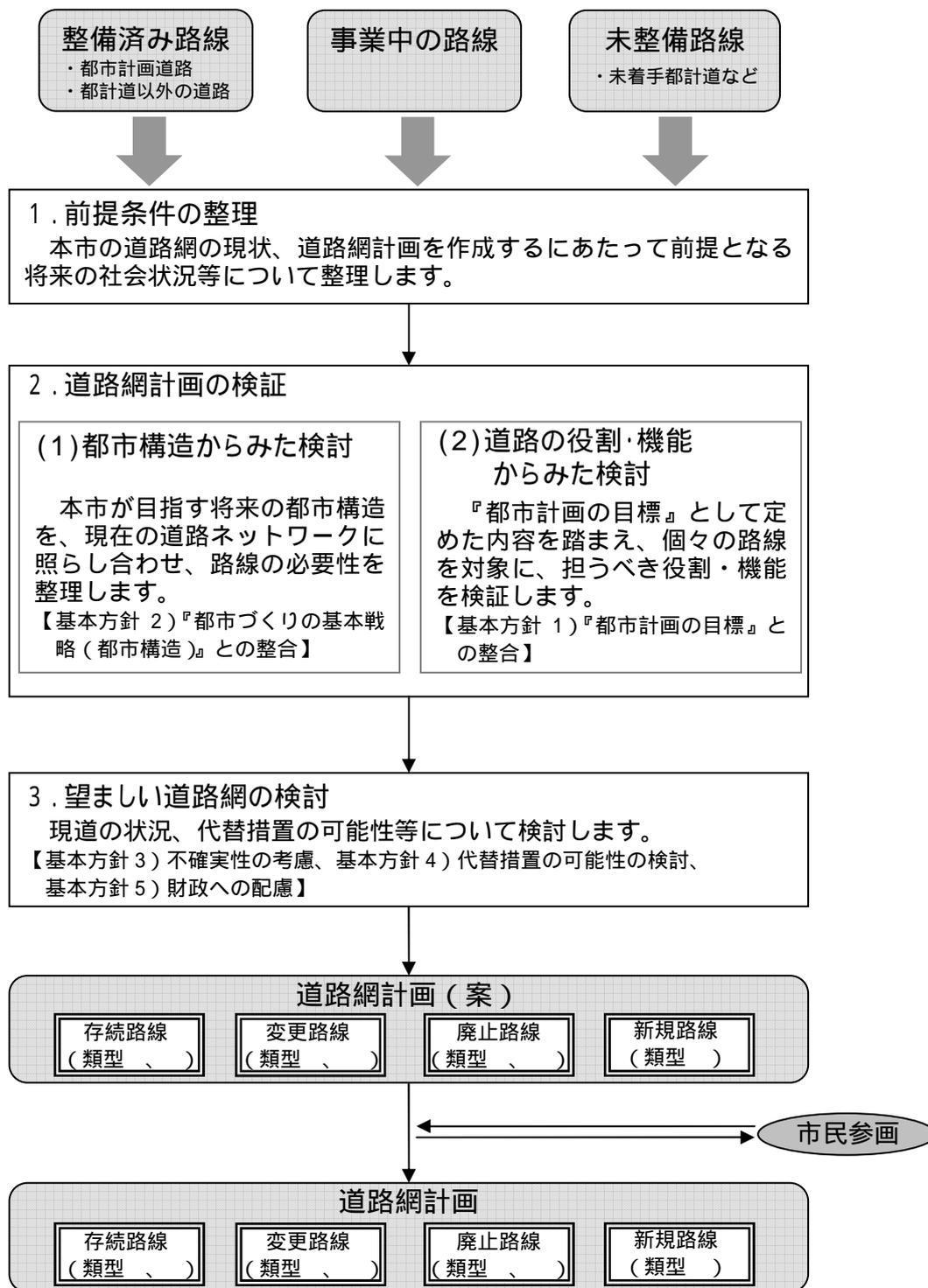


図 道路網計画の策定の流れ

(4) 『道路網計画』の内容

『道路網計画』の対象路線、路線ごとに定める事項、目標年次、改訂周期、更新周期は、以下のとおりです。

1) 対象路線

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全ての路線を対象とします。また、整備済みの路線、事業中の路線、未整備路線の全てを含みます。

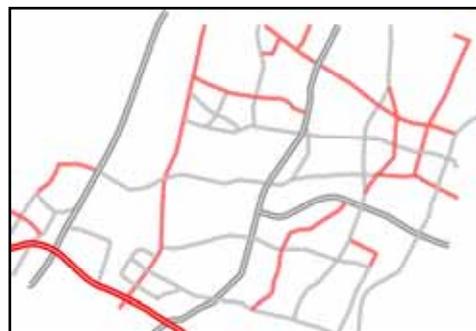
自動車専用道路 国道 県道 市道

2) 目標年次

概ね 20 年後

3) 路線ごとに定める事項

機能区分（起終点、車線数など）
管理区分（道路種別、管理者など）
路線区分（整備済、未整備都計道など）
類型区分（類型 ～ 類型）



—— 整備済路線
—— 都市計画道路（未整備）
図 道路網計画図（イメージ）

4) 更新周期

概ね 5 年毎に、計画策定時からの変化等を踏まえて、計画の時点更新をします。

5) 改訂周期

概ね 10 年を目処に、社会経済状況の変化や道路交通状況等、様々な観点から路線の見直しを行い、道路網計画を改訂します。

(5) 市民参画の実施

道路網計画(案)が作られた後、市民のみなさんからご意見を伺う機会を設けます。頂いたご意見を踏まえ、必要に応じて道路網計画(案)を修正し、道路網計画を決定します。また、具体的な都市計画手続きにおいても説明会やワークショップ等市民のみなさんのご意見を伺いながら進めます。

持続可能なまちづくりに向けた今後のさいたま市の都市計画のあり方
道路網計画づくりの指針
平成 23 年 1 1 月

発行：さいたま市 都市局 都市計画部 都市計画課 都市施設係
〒330-9588 さいたま市浦和区常盤 6-4-4
TEL：048-829-1404 FAX：048-829-1979
HP：http://www.city.saitama.jp/index.html