

# さいたま市道路網計画

令和5年5月 さいたま市





# “新しい道路”へ シフトチェンジ

- 今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、人々の意識、価値観が変容し、人々の生活スタイル、ビジネススタイル等が大きく変化し、テレワークの導入、自宅近くの公園の価値の再評価、宅配の活用シーンの増加など、人々のライフスタイルや価値観を大きく変えることとなりました。
- また、持続可能な社会の実現のために、SDGs（持続可能な開発目標）達成への動きや、我が国が目指す未来社会である Society 5.0 の実現などの動きも見られるようになってきております。このような時代背景を受け、道路のあ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。
- 例えば、新型コロナウイルス感染症の流行により、近距離の移動については公共交通から自転車に転換したり、公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど多様な移動手段の確保や、自転車が利用しやすい環境整備が必要になってきていたり、歩行者にとっての過密の回避や居心地の良い環境へのニーズが高まってきていたりします。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等、新しい街路空間の考え方の導入が必要となってきました。
- このような状況を受けて、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てまいります。例えば、ターミナル駅周辺では、歩行者中心の“新しい道路”へ、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”へ、鉄道駅などの地域生活拠点では、さまざまな手段で移動できる“新しい道路”へ、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”へ、人々のライフスタイルに応じた“新しい道路”へシフトチェンジします。

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”へ



歩行者中心の“新しい道路”へ



さまざまな手段で移動できる“新しい道路”へ



安全に日常生活を送ることができる“新しい道路”へ





# さいたま市道路網計画

## 目次

1. はじめに.....	1
2. 都市計画道路などの幹線道路の現状と課題.....	2
3. 道路網計画の基本理念・基本方針.....	11
4. 道路網計画 .....	18
5. 道路網形成プログラム.....	26
6. 地区交通プラン .....	29
7. 今後に向けて.....	31



# 1. はじめに

高度経済成長期、日本の人口は増加し、その人口増加に伴い市街地が拡大していた時代で、移動の視点で見れば自動車中心の社会でした。そのような中で、増加する自動車需要に対応した都市計画道路の計画・整備を進めてきました。

それから数十年が経ち、平成 23 年頃に社会経済情勢として人口減少社会が到来し、都市経営の観点から持続可能なまちづくり・都市のコンパクト化が検討され始めた時代で、本市では、都市・人口規模に合わせた自動車のための道路網への転換をキーワードに、需要ではなく必要性に着目し、平成 24 年 10 月にさいたま市道路網計画を策定しました。

本計画策定後も、都市計画道路の整備を進めており、計画策定後 10 年間で、約 20 km の整備を行っています。また、廃止候補路線に位置付けられた 25 路線約 45km のうち、15 路線約 22km の廃止手続きを行い、存続候補路線においても、幅員の減少等 13 路線の都市計画変更手続きを行い、都市計画道路のダウンサイジングを進めてきましたが、整備率やサービスレベルは、他の政令市と比較しても、まだまだ下位に位置しています。

本計画策定から 10 年経ち、人口に関していえば少子高齢化が進展し、日本全体では減少局面に突入し、社会経済情勢に大きな変化がみられます。

さらには、新型コロナウイルス感染症の流行により日常生活が変わりつつあり、この状況もいつまで続くのか不透明な状況です。

また、10 年前には想定できなかった自動運転技術の開発等、新しい技術の進展も見られています。

このような状況下において、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べきかを検討し、これからの本市の道路網計画をつくっていく上での基本的な考え方、及び本市が目指す将来道路網を、道路網計画としてとりまとめました。



## 2. 都市計画道路などの幹線道路の現状と課題◆

### (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（令和4年3月現在）は、163路線、総延長約370kmです。大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区と浦和駅周辺地区の本市の2つの都心周辺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。

本市においては、本計画を受けて、道路整備の優先度を整理し、事業計画を示しているさいたま市道路整備計画等に基づき、都市計画道路の整備を進めており、本計画策定後から10年間で、約20kmの整備を行っています。



図 整備が行われた都市計画道路  
（町谷本太線）



図 事業中の都市計画道路  
（道場三室線（2工区））

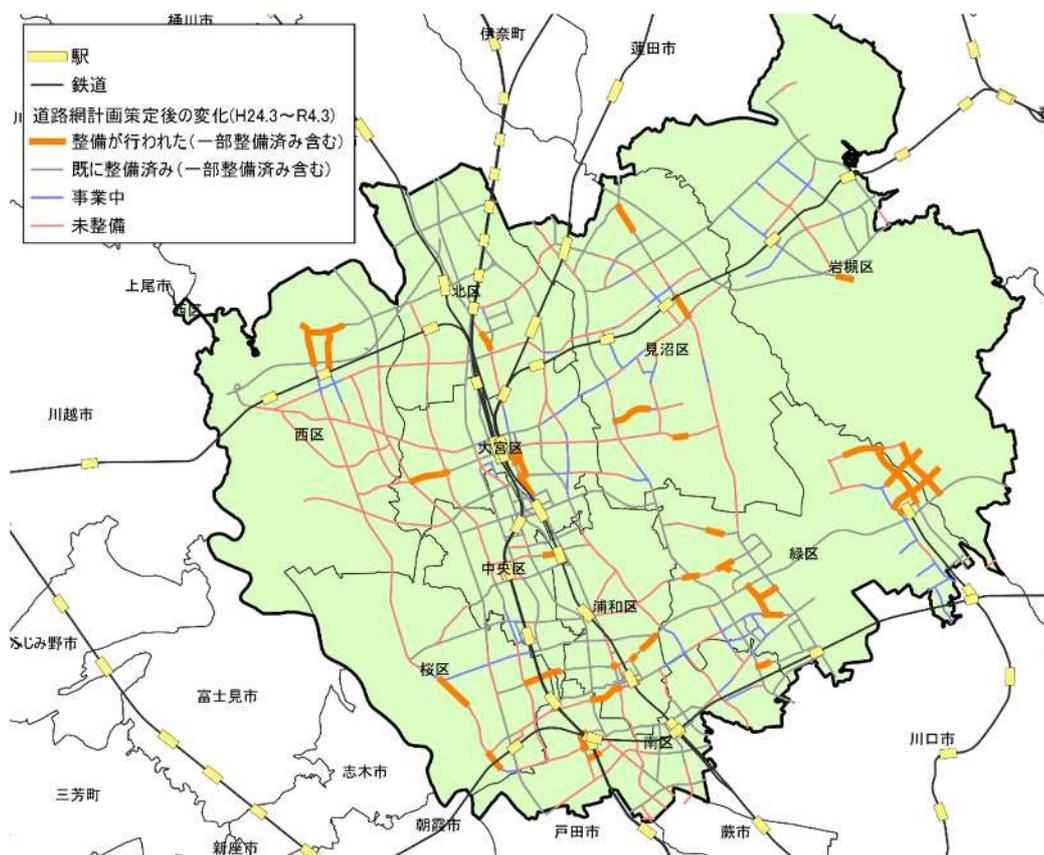


図 本市の都市計画道路（10年間（H24.3～R4.3）で整備した路線）



本計画において、廃止候補路線と位置付けた路線（25 路線約 45km）は、平成 24 年度より廃止に向けた手続きを開始し、令和 4 年 3 月時点で、15 路線約 22km の廃止手続きが完了しています。

また、存続候補路線においても、幅員の減少等 13 路線の都市計画変更手続きを行っています。

道路整備が進み、廃止候補路線では都市計画の廃止手続きが完了したことで、都市計画道路の整備率は、10 年前の約 48%から約 54%と上昇したものの、計画路線の半分近くが未整備のままとなっています。都市計画道路のダウンサイジングは進んできていますが、それでも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。未整備の都市計画道路は、市の中心部から郊外部にかけて広く存在しています。



図 都市計画道路整備率（幹線街路のみ）  
（令和 4 年 3 月時点）

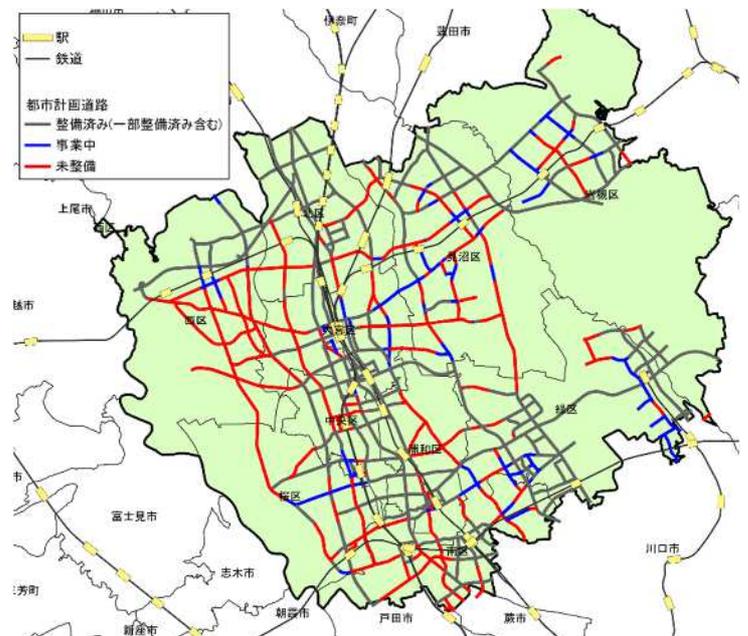


図 さいたま市の都市計画道路（整備状況別）  
（令和 4 年 3 月時点）

資料：さいたま市はさいたま市都市計画道路管理台帳  
他都市は都市計画現況調査（国土交通省）より作成



## (2) 都市計画道路などの幹線道路が抱える課題

少子高齢社会の進展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ます。こうした社会経済情勢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、都市全体として、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、道路網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、社会経済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。新型コロナウイルス感染症の流行により新しい日常生活を過ごしていますが、このような社会経済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される仕組みも必要です。さらに、頻発化・激甚化する自然災害への対応も考えていく必要があります。

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指定都市の中で最も低い状況にあり、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。



図 混雑時平均旅行速度

資料：平成 27 年全国道路・街路交通情勢調査より集計

このような背景を受けて、将来道路網の在り方を検討するうえで解決すべき課題を整理しました。



## 1) 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

本計画策定後、都市計画道路の整備や廃止を進めたことで、未整備延長は減少しましたが、昭和 30 年代に計画決定した都市計画決定後 50 年以上経過した未整備の路線が多く存在しています。

都市計画道路は将来を見通した上で決定し、整備が進められるものである反面、財源が限られることから、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、社会経済情勢は変化し、道路に対するニーズも変化する可能性があります。特に長期未整備の路線については、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。

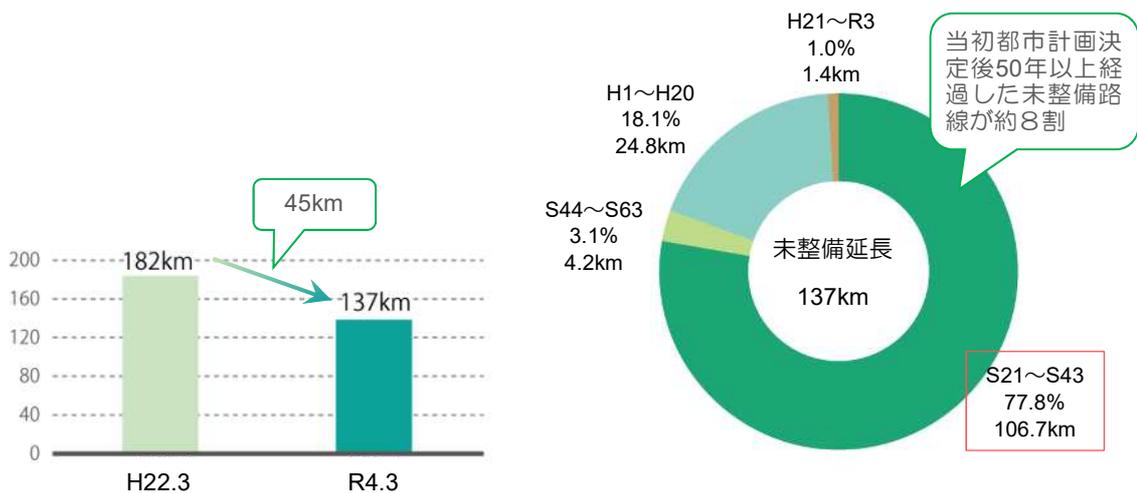


図 未整備の都市計画道路の延長

図 計画決定時期別の未整備延長の割合  
(令和 4 年 3 月)

資料：さいたま市都市計画課資料（さいたま市）より作成



## 2) 道路の計画や事業に対する透明性や公正性の確保

さいたま市民意識調査（令和4年度）の結果では、地域の今後の発展の方向性に対して「生活道路の安全性」が1位になっており、市民からの安全な道路整備への要望は強い状況にあり、道路整備に対する関心が一定数存在している状況にあります。

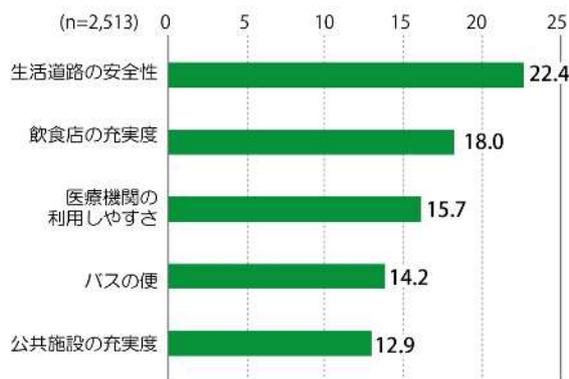


図 今後の発展の方向性への意見割合  
(令和4年度・市全体、回答が多い上位5項目)

出典：さいたま市民意識調査

都市計画道路の計画、整備にあたっては、このような道路に対する市民の皆様ニーズを踏まえるとともに、計画地域に住む市民の皆様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、市民の皆様にもご協力頂き、皆様のニーズや、さいたま市バリアフリー基本構想の理念を踏まえながら、誰もが使いやすい道路となるよう計画していくべきであると考えます。

市民の皆様にご協力頂けるよう、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。



大宮駅西口



ハレノテラス（見沼区）

図 市民参加の状況（2021年11月）



### 3) 移動ニーズの変化への対応

本市では、令和12年頃より人口が減少していくことが見込まれており、現計画策定時から人口構造は大きく変化（少子高齢化）し、自動車に対する考え方も変わり（若者の自動車離れ、高齢者の免許返納など）、人々の移動ニーズ、交通需要にも影響が見られます。

このような移動ニーズの変化といった社会経済情勢の変化に、本計画も対応していく必要があります。

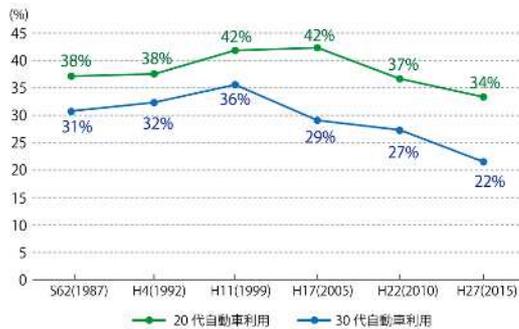


図 三大都市圏における代表交通手段の自動車利用率

出典：全国都市特性調査

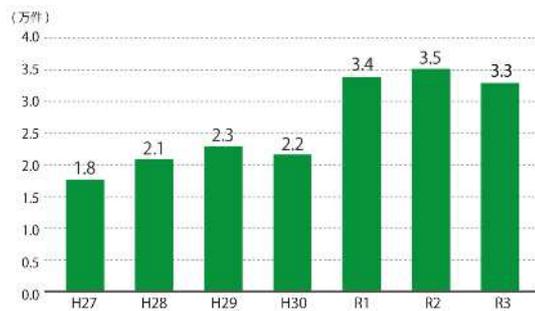


図 埼玉県における免許返納件数の推移

出典：運転免許統計

### 4) 自動車以外の移動手段も使いやすい道路空間の構築

近年、全国的に「歩きたくなる」空間づくりを促進する動きがあり、本市もウォーカブル推進都市として、歩行者中心のまちづくりが進められています。

また、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として自転車活用推進法が施行され、本市においても、自転車に関する様々な取組を総合的にとりまとめる「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～」や、自転車ネットワーク整備計画が策定され、取組が進んできているため、自動車以外の手段のことも考えた計画としていく必要があります。



図 人でにぎわう街路空間創出の取組 (おおみやストリートテラス@中央通り)

出典：アーバンデザインセンター大宮 HP



図 自転車の走行空間の整備事例 (中山道)



## 5) ポストコロナを見据えた計画づくり

新型コロナウイルス感染症の流行により、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ます。ポストコロナに関しても、これまでの移動はどこまで回復するのか、リモートワークはどこまで普及し根付くのか等、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ます。

このようななか、国では、将来の道路交通に関するビジョンや指針などが示されています。

また、移動手段としてAI デマンド交通、自動運転、各種パーソナルモビリティ、MaaS\*等といった技術の開発・導入が進みつつあり、科学技術の進展のスピードも速く、本市の道路行政にも影響を及ぼす可能性があります。

そこで、このような将来の交通需要の不確実性に備えるために、予測データを活用し、将来自動車需要を複数想定し、分析することが必要です。

※MaaS とは：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段



図 2040年、道路の景色が変わる  
(国土交通省 道路局)



図 第5期国土交通省技術基本計画  
(国土交通省 総合政策局、内閣官房)



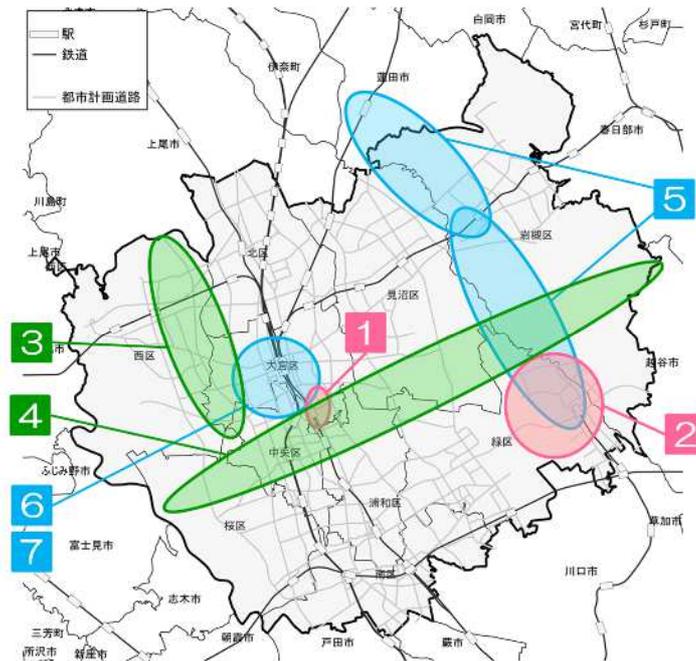
図 スマートシティガイドブック  
(内閣府)



## 6) 大規模で広域的な取組への対応

地下鉄7号線の延伸・中間駅まちづくり、核都市広域幹線道路、大宮駅グランドセントラルステーション化構想(以下、GCS 構想)、AI デマンド交通の導入検討や、自動運転サービスの実証実験等、道路網の在り方に大きく影響することが想定される広域的で大規模なプロジェクト等の検討が進んでいます。

これらのプロジェクト等には、現計画検討時には想定されていないものもあり、本市の道路網に影響を及ぼすプロジェクトがないかどうか確認しておくことが必要です。



新しい交通関連	鉄道交通関連
<p><b>1</b></p> <p>「自動運転サービス」 実証実験 (令和3年4月実施)</p> 	<p><b>5</b></p> <p>地下鉄7号線の延伸・ 中間駅まちづくり</p> 
<p><b>2</b></p> <p>みそのREDバス (令和3年3月実施)</p> 	
道路交通関連	<p><b>6</b> 大宮駅グランドセントラル ステーション化構想(平成30年7月策定)</p> <p><b>7</b> 大宮GCSプラン2020(令和3年3月策定)</p>
<p><b>3</b> 新大宮上尾道路(平成28年事業化)</p> <p><b>4</b> 核都市広域幹線道路</p>	

図 市内の大規模プロジェクトなど



これら6つの課題に対応するため、将来道路網を検討し、新たな計画を策定する必要があります。改定にあたって、6つの課題に対応する計画の方向性を整理しました。

その方向性を踏まえ、本計画の3つの方針を設定し、近年の移動ニーズに変化や、新型コロナウイルス感染症の流行、さらには本市における大規模プロジェクト等を踏まえ、社会経済情勢の変化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ネットワークの再構築を進めます。

### <都市計画道路などの幹線道路の抱える課題>

- 長期末整備となっている都市計画道路が抱える問題への対応
- 道路の計画や事業に対する透明性や公正性の確保
- 移動ニーズの変化に対応
- 自動車以外の移動手段も使いやすい道路空間の構築
- ポストコロナを見据えた計画づくり
- 大規模で広域的な取組への対応

### <道路網計画の方向性>

- 道路の必要性和事業性を考慮した計画とする
- 個々の路線の計画や事業を見据えた枠組みとする
- より開かれた計画づくりを進める
- 自動車だけでなく、道路に期待される多様な役割が発揮されるみちづくりを進める
- 道路空間の使い方に着目した道路網再構築を進める
- 交通需要の不確実性にも対応した道路網を構築する
- 上位関連計画や大規模な取り組みと合致した道路網構築を進める

図 都市計画道路などの幹線道路が抱える課題と道路網計画の方向性



### 3. 道路網計画の基本理念・基本方針 —◆

#### (1) 基本理念

本市の最上位計画である総合振興計画基本計画では、将来都市像として「上質な生活都市」「東日本の中枢都市」の実現が掲げられています。総合振興計画基本計画を受けた都市計画分野の計画であるさいたま市都市計画マスタープランでは、目指すまちの姿として「住み続けたいまち」「訪れたいまち」の実現、さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画では、基本目標として「SMARTな交通体系の構築による集約・ネットワーク型都市構造の実現～地域特性に応じた多様な交通手段の活用～」の実現が掲げられており、それら将来像に寄与する、道路分野の計画である本計画の基本理念を以下に示します。

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





## (2) 基本方針

これまでの都市計画道路の見直しにより、過剰となっていた道路網を減らすことができつつあるなかで、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等を踏まえ、基本理念を実現するために、道路空間の使い方に着目し、都市空間インフラとしての道路ネットワークの再構築を進めていきます。

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

基本方針を受け、本計画を検討するうえでの具体的な3つの方針を以下に示します。

### 方針1 ウォーカブル、新たなモビリティにも対応

今までの計画では、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ました。しかし、GCS構想の進展、AIデマンド交通の導入、MaaSの実装に向けた取組等、近年の道路に関する各種政策を踏まえると、自動車の観点だけでなく、歩行者（ウォーカブル<sup>\*</sup>）、自転車、新たなモビリティにも対応した計画である必要があり、そのような動きに対応する計画枠組みが求められています。

まちなかで「歩きたくなる」空間を生み出していくためには、幹線道路以外の街路も含めて各種移動手段の動線を検討することが必要ですが、計画の中で市内全域の動線計画を検討することは困難であり、幹線道路レベルの計画である本計画を、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、ウォーカブルや新たなモビリティにも対応していきます。

具体的には、本計画において「地区交通プラン検討エリア」（P30参照）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、地区交通プランを本計画に組み込む、という仕組みを導入します。

- ・ウォーカブル<sup>\*</sup>とは、「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、文字通り「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった語感を持ちます。
- ・この計画上の「歩行者」は、道路交通法上の歩行者と同義であり、車いす等で通行する方も含みます。また、「歩く」についても、車いす等で通行することも含みます。

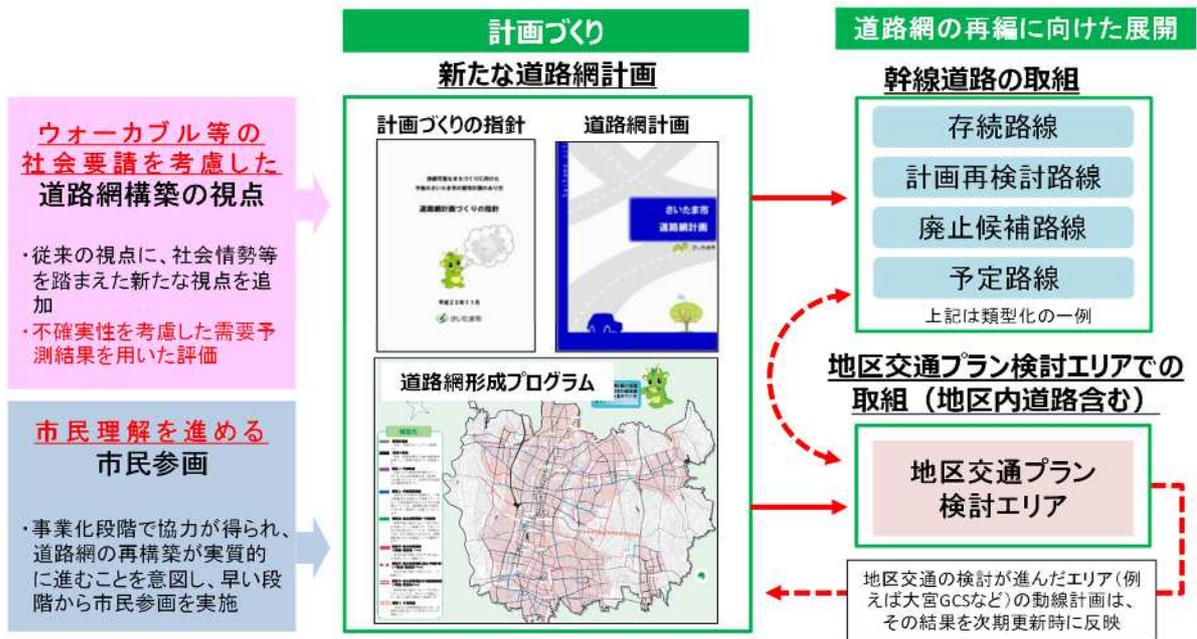


図 道路網計画の枠組み



図 地区交通プランの概念図

出典：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画（さいたま SMART プラン）



## 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

新型コロナウイルス感染症の流行により、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ます。ポストコロナに関しても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です。

さらには自動運転等の科学技術の進展、GCS 構想の進展や核都市広域幹線道路の検討開始等、インフラや公共施設等の大きなプロジェクトの進展などの外的要因がある中で、様々なケースのネットワークを想定し、交通需要も東京都市圏 ACT（アクティビティシミュレータ）※を活用し、将来道路網を検討します。

※東京都市圏 ACT とは：アクティビティ型の交通行動モデルによるシミュレータで、個人の人々の1日の活動・移動を表現することができるため、多様な施策が評価できるとともに、評価にあたっては、個人の活動の変化や滞留人口等の多様な切り口で影響を把握することが可能となっています。

	人口	交通ネットワーク	人の行動
<b>2018年型社会シナリオ</b> 2018年の行動パターンが約20年後も継続するケース			2018年（交通実態調査時）の行動パターンが続くと想定
<b>ネットサービスの拡大シナリオ</b> 買物や私事活動に伴う移動が今後さらに減少したケース	2040年時点の人口を想定	実現性が高いインフラ整備計画を想定	買物や私事活動がさらに減少することを想定
<b>リモートワークの拡大シナリオ</b> リモートワークの一層の普及により、就業者の通勤が減少したケース			就業者でリモートワークする人が増加することを想定
<b>都市圏内外の交流増大シナリオ</b> 国土レベルの交流拡大や、インバウンドの増加を考慮したケース			都市圏外居住者や外国人が増加することを想定
<b>自動車の使い方の多様化シナリオ</b> 自動運転技術やシェアリングの普及等により、これまで以上に自動車を利用しやすくなるケース			運転免許や自動車を保有していない人も、自動車を保有している人と同じように行動できるようになると想定

図 想定シナリオ

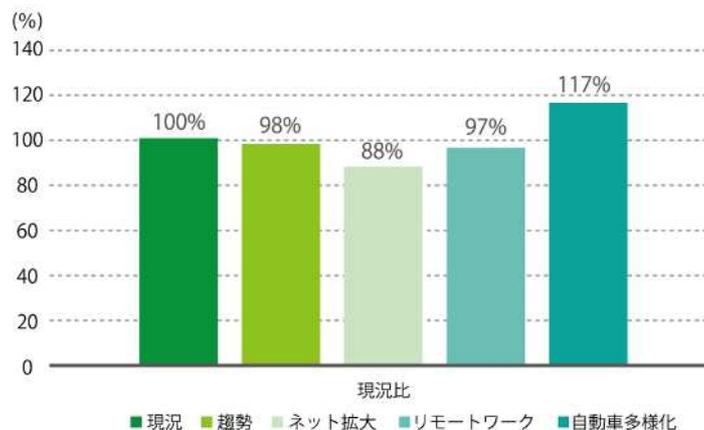


図 想定シナリオ別さいたま市発着自動車トリップ数（令和22年想定）

資料：東京都市圏 ACT より作成



### 方針3 将来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

市民の皆様には、計画の内容に納得していただくことと、計画の検討プロセスに納得していただくこと、この2つの「納得」をしていただきながら計画を検討する必要があります。

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」により本計画の検討を進めました。

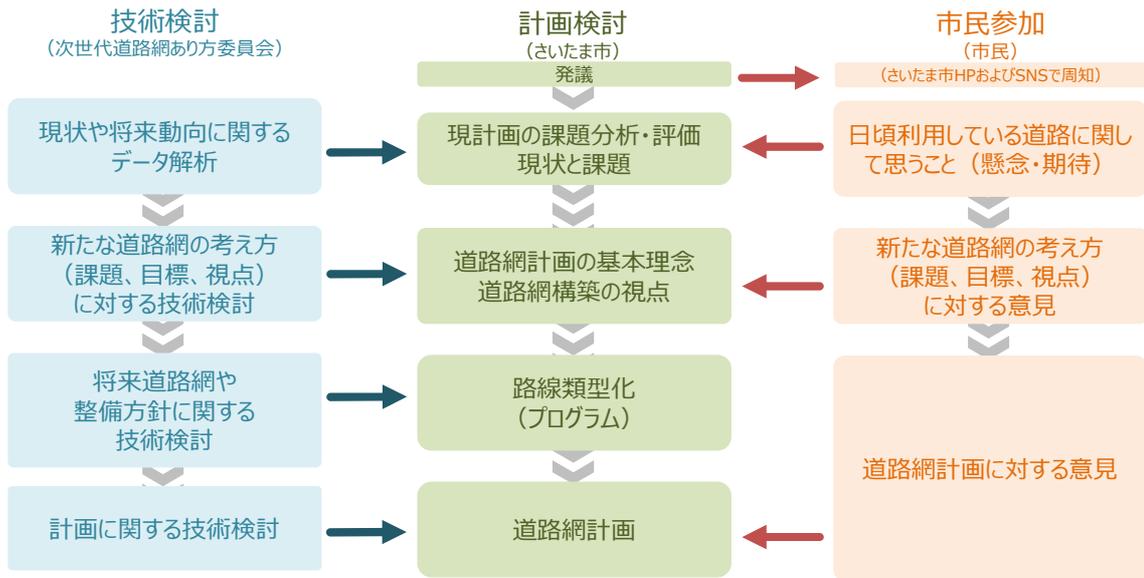


図 3つの並行する計画プロセス

市民参加では、本来は住民ひとりひとりに対し、問題提起し、参加意識を喚起する必要があります。

しかし、全員に働きかけることは難しいため、参加者の広がりである「広さ」、住民の参加レベルである「深さ」を考慮し、適した参加手法を適宜組み合わせ、計画的に展開する必要があります。道路網の検討では、市民と市職員が直接対話する場として、計画に関する市民の理解が向上するオープンハウスやアンケート等を参加手法として取組を進めてきました。なお、計画の策定段階で、パブリック・コメントを実施しました。

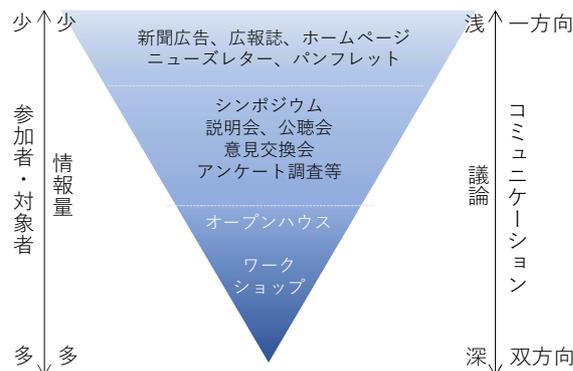


図 市民参加手法の特性



## 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計画を体系化することが必要です。

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『まちづくりの目標』と『目指すべき将来の都市構造』を定めるところからはじまります。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網を示した『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を受けた分野別計画の一部となります。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。

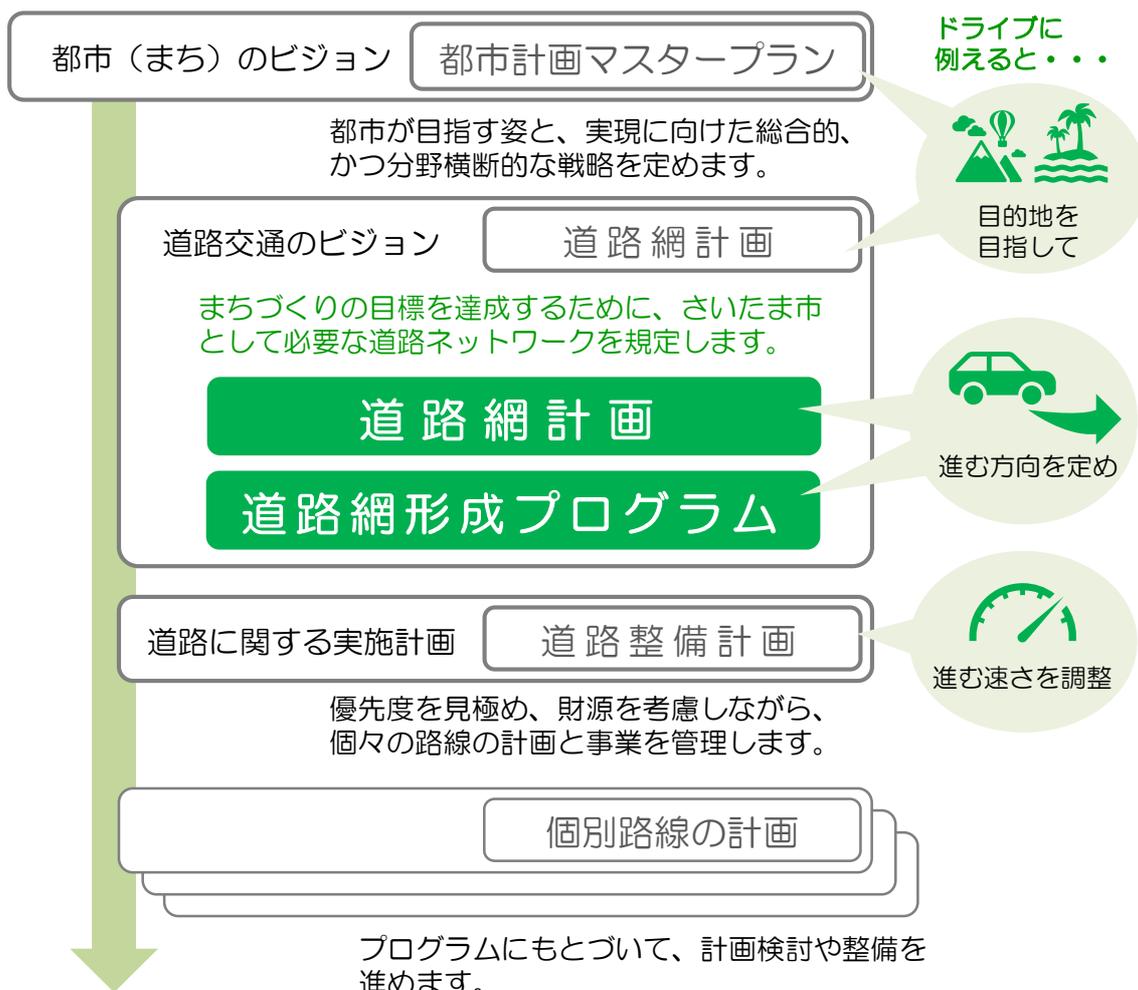


図 計画体系



## (4) 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。

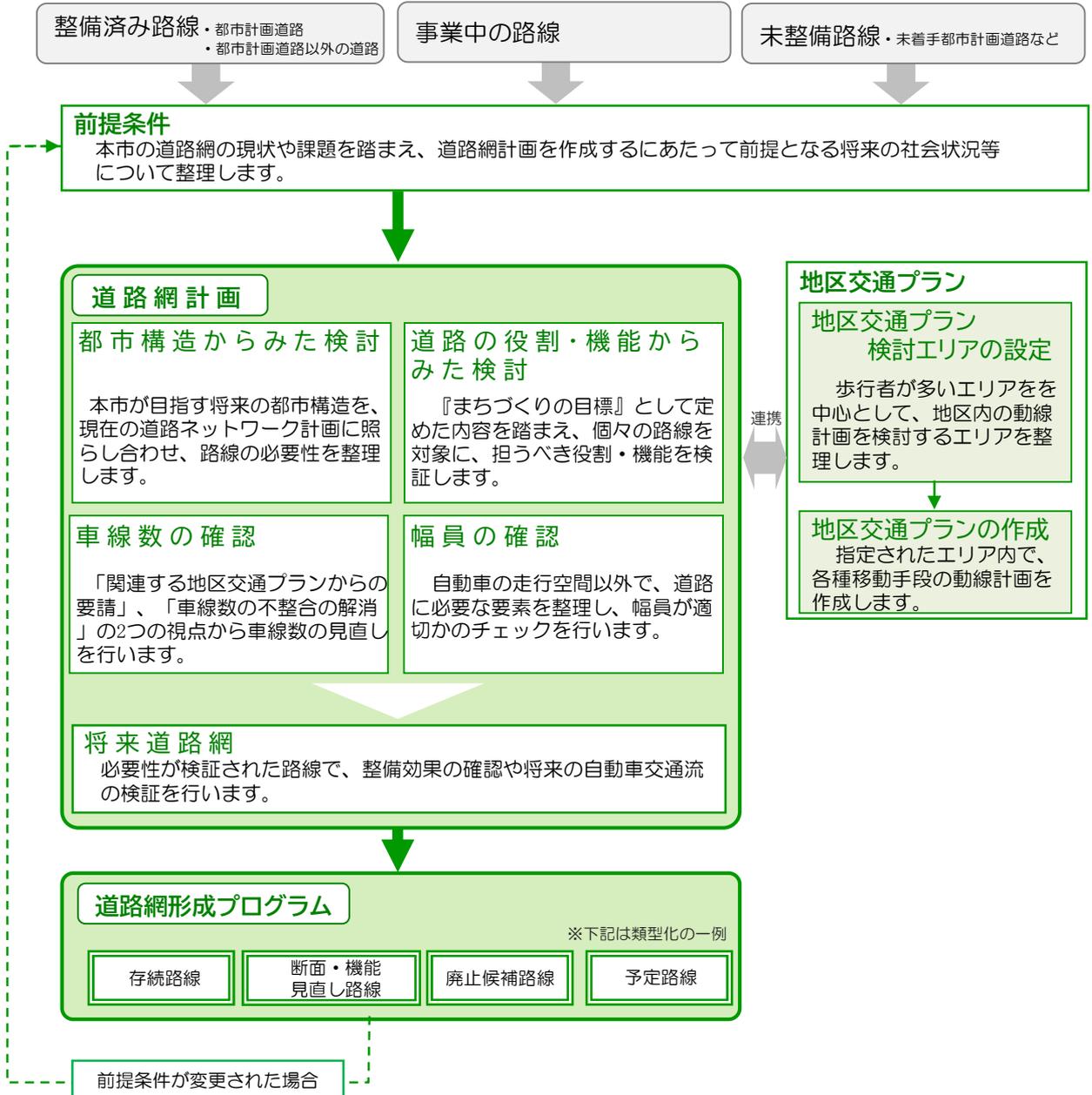


図 道路網計画の策定の流れ

## 4. 道路網計画

### (1) 概要

『道路網計画』の対象路線、目標年次、路線ごとに定める事項（機能区分、管理区分など）、更新周期、改定周期は、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。

①高速道路（高速自動車国道、自動車専用道路） ②国道 ③県道 ④市道

#### 2) 目標年次

令和 22 年（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（道路種別など）
- 路線区分（整備済、未整備都市計画道路など）
- 類型区分（存続路線、計画再検討路線など）



図 道路網計画図（イメージ）

#### 4) 更新周期

概ね 5 年毎に、計画改定時からの変化を踏まえて、最新の関連計画、最新データを用いて必要性等を検証し、計画の時点更新をします。

#### 5) 改定周期

概ね 10 年を目処に、社会経済情勢の変化や道路交通状況、市民ニーズ等、様々な観点から路線の見直しを行い、本計画を改定します。



## (2) 道路ネットワークの検討

道路は、将来都市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、本市が目指す将来道路網を検討していきます。

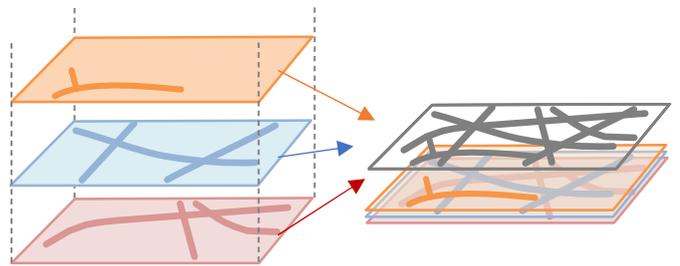


図 道路ネットワークの検討イメージ

### 1) 都市構造からみた検討

さいたま市都市計画マスタープランの『目指すべき将来の都市構造』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『目指すべき将来の都市構造』に沿って整備が進める必要があります。このため、『目指すべき将来の都市構造』を踏まえて検討します。

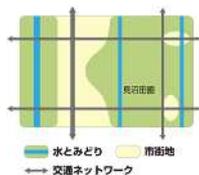
【将来都市構造のあり方】

#### 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」の視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。

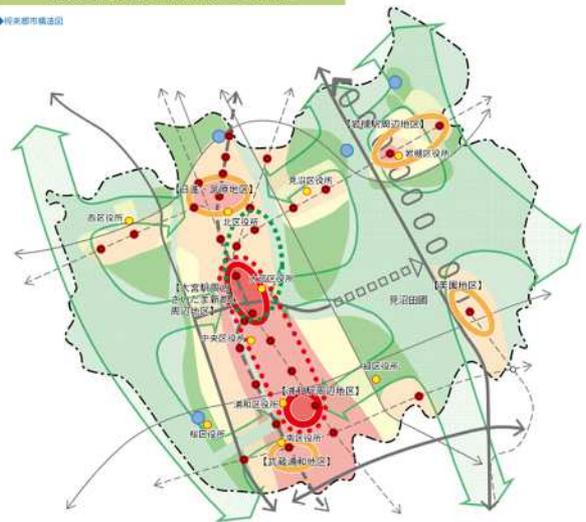
水とみどりに囲まれた  
集約・ネットワーク型都市構造

- ①集約型都市構造の形成
- ②河川と緑地の保全による都市構造の維持



【将来都市構造】

水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造  
◆将来都市構造図



出典：さいたま市都市計画マスタープラン

評価A：適切な市街地の誘導



評価C：拠点の形成



評価B：都市の骨格に資する  
ネットワーク形成



評価D：市街地開発事業との整合性



図 都市構造からみた検討の考え方及び道路ネットワーク構築の視点



## 2) 道路の役割・機能からみた検討

まちづくりの目標に照らし合わせ、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、『まちづくりの目標』との整合を確保します。例えば、道路網が果たすべき役割・機能として、緊急輸送のための役割・機能が必要であり、その役割・機能と本市の道路ネットワークを照らし合わせ、必要な路線を明らかにします。

### 【まちづくりの目標】

#### 環境 次世代に継承する良好な環境のあるまち

自然環境の保全・活用	*環境インフラを形成することにより、本市の特徴である水とみどりの自然環境を保全・活用します。
都市活動の低炭素化	都市活動に伴い排出されるCO <sub>2</sub> の量を削減・吸収するため、市街地及び交通環境の*低炭素化を図ります。
良好な生活環境の形成	*都市・生活型公害の防止を図り、市街地の特性に応じた良好な生活環境を形成します。

#### 生活 誰もが安心して快適に暮らすことのできるまち

安全で安心な生活の実現	災害時の被害の軽減を目指して防災性を向上するとともに、日常生活における防犯性、救急・事故における安全性を確保します。
誰もが暮らしやすい都市空間の形成	若者から高齢者、単身者からファミリー、障害者など誰もが暮らしやすい都市空間を形成します。
誰もが都市的サービスを受用できる機会の充実	公共施設の適正配置や都市機能の拠点への集約化をするとともに、徒歩や公共交通による拠点への*アクセス性の向上を図り、誰もが*都市的サービスを受けられる機会を確保します。
多様な地域性を生かした快適性の向上	身近なみどり・*オープンスペースの充実、地域特性を生かした良好な景観形成により、まちの快適性を向上します。

#### 経済 都市の活力や自立性の向上につながる活発な経済活動のあるまち

広域的な商業業務機能の強化	骨格的交通網の形成、広域的な*交通結節点の充実を図るとともに、都心の商業業務機能を強化します。
産業力の強化	産業集積拠点の改善と新規整備、農地の保全・活用による農業の振興、人や物の移動による産業の活性化を図ります。
多様な集客資源を活用した活力・魅力の強化	歴史文化資源の保全・活用を行うとともに、魅力ある都市空間や地域資源を結ぶ回遊ネットワークを形成し、都市としての活力や魅力を強化します。
健全な財政の維持	経済的な活力を維持向上し、税収を確保しつつ、*都市施設の効率的、効果的な更新、維持管理、新設を推進します。

### 【本市が抱える課題】

出典：さいたま市都市計画マスタープラン

新たに追加した視点	移動ニーズの変化への対応
	自動車以外の移動手段も使いやすい道路空間の構築
	ポストコロナを見据えた計画づくり
	大規模で広域的な取り組みへの対応

評価1：拠点間の連携強化



評価2：周辺市との交流拡大



評価3：道路混雑の解消



評価4：移動時の安全性の向上



評価5：救急医療施設へのアクセス性



評価6：緊急輸送のためのネットワーク形成



評価7：鉄道駅周辺の多様な移動空間の確保



評価8：バスの移動性の向上



新たに追加した視点

評価9：歩行者の移動性向上



評価10：自転車走行ネットワーク形成



評価11：物流交通を支えるネットワークの形成



図 道路の役割・機能からみた検討の考え方及び道路ネットワーク構築の視点



### 3) 車線数の確認

これまでの計画においては、都市計画道路の必要性の検証は行ってきましたが、車線数の変更までは踏み込んでいませんでした。

本検討においては、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。

なお、今回の検討においては、「関連する地区交通プランからの要請」、「車線数の不整合の解消」の2つの視点から車線数の見直しを行いました。

#### 【関連する地区交通プランからの要請】

市内の各地区のまちづくり方針等の検討により、道路の車線数の変更（場合によっては新規の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。



出典：大宮GCSプラン 2020

図 大宮GCSプラン 2020における広域的な交通の考え方のイメージ

#### 【車線数の不整合の解消】

合併前の市境において、都市計画道路の計画車線数が異な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す。



図 車線数の不整合の解消が必要な区間



#### 4) 幅員の確認

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、ウォークアブルな空間の創出や新たなモビリティ技術の進展により、自動車以外の移動手段（歩行者や自転車、新たなモビリティ等）のことを考えた道路整備への転換期に差し掛かってきています。

このため、最新の社会経済情勢や市民ニーズなどを踏まえ、道路の持つべき機能を再検証する必要がある。これまで、本市が目指す将来道路網に対して、交通量配分手法を用いて、自動車交通流の検証を行ってきましたが、交通量以外に、歩行空間や自転車の走行空間は確保できるのか、植樹帯は確保できるのか、といった、自動車の走行空間以外で、道路に必要な要素を整理し、幅員が適切かのチェックを行いました。



図 新しい道路網の検討領域

#### 【幅員検討の考え方】

本計画の検討対象路線は、本市の様々な関連計画において、様々な機能（例えば、自転車や植樹帯など）が必要な路線として、位置づけられています。

しかし、計画幅員の中に、その機能を持たせられない場合があります。また、過去の基準で整備した路線は、現在の道路構造令の基準には合致していないことも影響しています。

上記問題を解決するため、各種関連計画を確認し、必要な構成要素およびその要素の必要幅員を整理し、現都市計画区域内で、それら空間を確保できるかをチェックし、その結果、すべての必要な要素の幅員を確保できない場合は、関連計画との調整を進めるか、計画幅員を変更するかを、今後検討する路線として、次期計画に位置付けます。

なお、都市計画道路に限らず、国道、県道、幹線市道等も含めて評価を行います。



## 5) 整備効果や将来の自動車交通流の検証

将来の自動車交通の流れに対して、本市が目指す将来道路網は適切なのかを検証しました。

検証にあたっては、SDGsの観点から、トリプルボトムライン（環境的側面、社会的側面、経済的側面の3つの側面から評価）の考え方にに基づき、それぞれに代理指標として、渋滞損失額、混雑度、バスの走行時間等を指標として設定し、評価をおこないました。結果としては、廃止候補路線を廃止した場合であっても、都市計画道路を全線整備した場合と同程度の効果となることがわかりました。

また、新型コロナウイルス感染症の流行により、市民の皆様の生活スタイルが変化したなかで、今後も様々な要因により生活スタイルを大きく変化するような出来事が起こる可能性もあります。このような不確実な将来に対応するために、自動車の需要量のシナリオを設定して、整備効果や将来の自動車交通流の検証を行いました。

例えば、自動車交通量が17%増加する自動車多様化シナリオ（自動運転技術などにより、自動車を保有していない人も、自動車を保有している人と同じように行動できることを想定）においては、市内全体のネットワークパフォーマンスが低下することが想定されますが、自動運転を含めた新技術の今後の動向は、不確実な側面もあることから、検討状況を注視し、必要に応じて前提条件を変えながら、計画のPDCAサイクルの中で、検討を行っていくこととします。

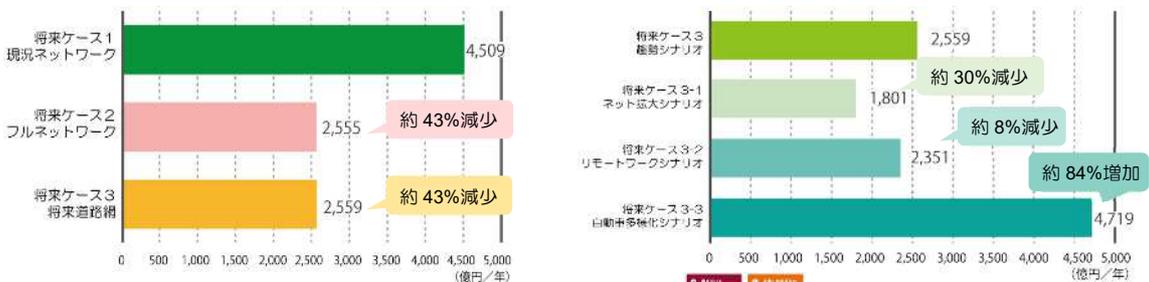


図 渋滞損失額

評価1（拠点の連携強化）及び評価2（周辺市との交流拡大）における代理指標

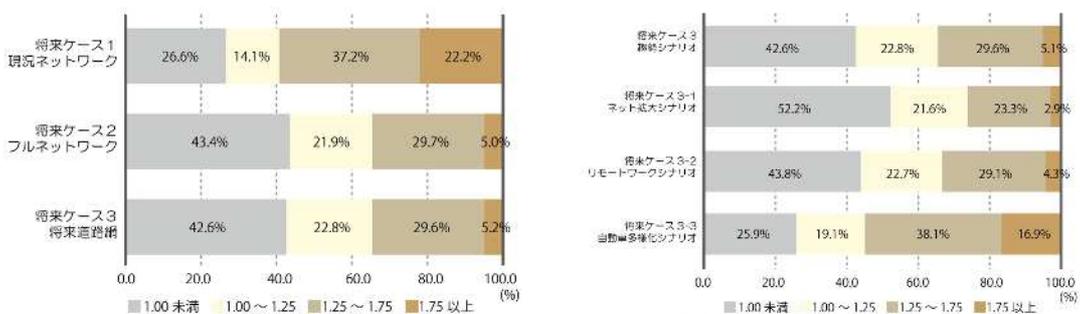


図 混雑度

評価3（道路混雑の解消）における代理指標

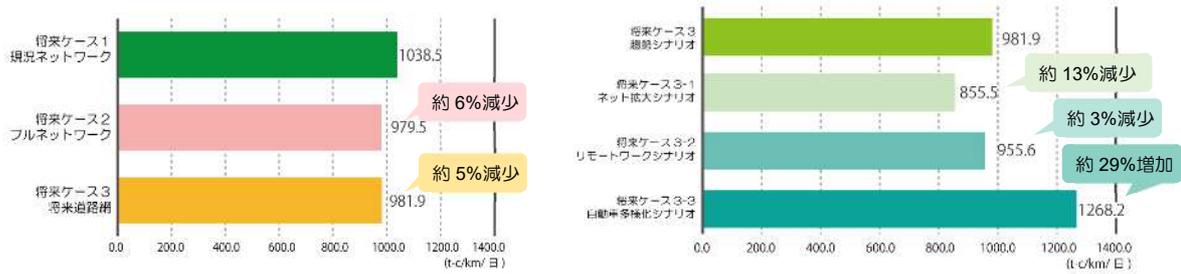


図 CO<sub>2</sub> 排出量 (評価3 (道路混雑の解消) における代理指標)

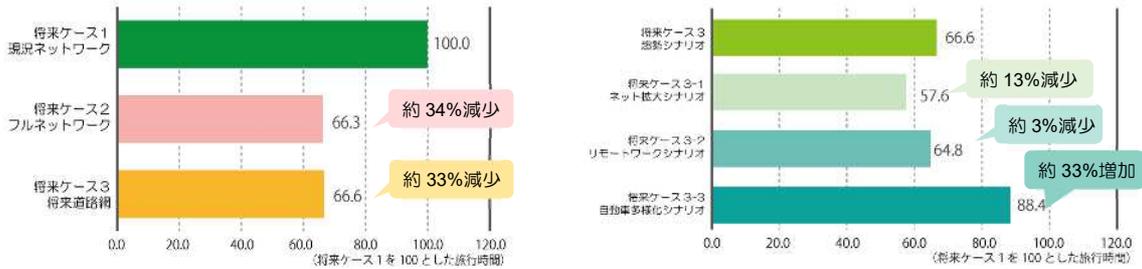


図 バスの走行時間 (評価8 (バスの移動性向上) における代理指標)

※整備効果算出のケース設定

表 整備効果算出のケース

	道路ネットワーク	OD 表
将来ケース1	現況ネットワーク	将来 OD 表
将来ケース2	フルネットワーク (都市計画道路全線整備)	将来 OD 表
将来ケース3 【趨勢】	将来道路網 (廃止候補路線は廃止した状態)	将来 OD 表
将来ケース3-1 【ネット拡大】	将来道路網 (廃止候補路線は廃止した状態)	将来 OD 表① (ネットサービスの拡大シナリオ)
将来ケース3-2 【リモートワーク】	将来道路網 (廃止候補路線は廃止した状態)	将来 OD 表② (リモートワークの拡大シナリオ)
将来ケース3-3 【自動車多様化】	将来道路網 (廃止候補路線は廃止した状態)	将来 OD 表③ (自動車の使い方の多様化シナリオ)

※OD 表: 各地域の自動車の発生交通量と集中交通量より整理してひとつにした表

※各シナリオの説明

表 各シナリオの概要と考え方

	概要	人の行動
ネット拡大シナリオ	インターネット通販等の増加により、買物や私事活動に伴う移動が今後もさらに減少したケース	買物や私事活動がさらに減少することを想定
リモートワークシナリオ	リモートワークの一層の普及により就業者の通勤が減少したケース	就業者でリモートワークする人が増加することを想定
自動車多様化シナリオ	自動運転技術やシェアリングの普及等により、これまで以上に自動車が利用しやすくなるケース	運転免許や自動車を保有していない人も、自動車を保有している人と同じように行動できるようになると想定



6) 将来道路網

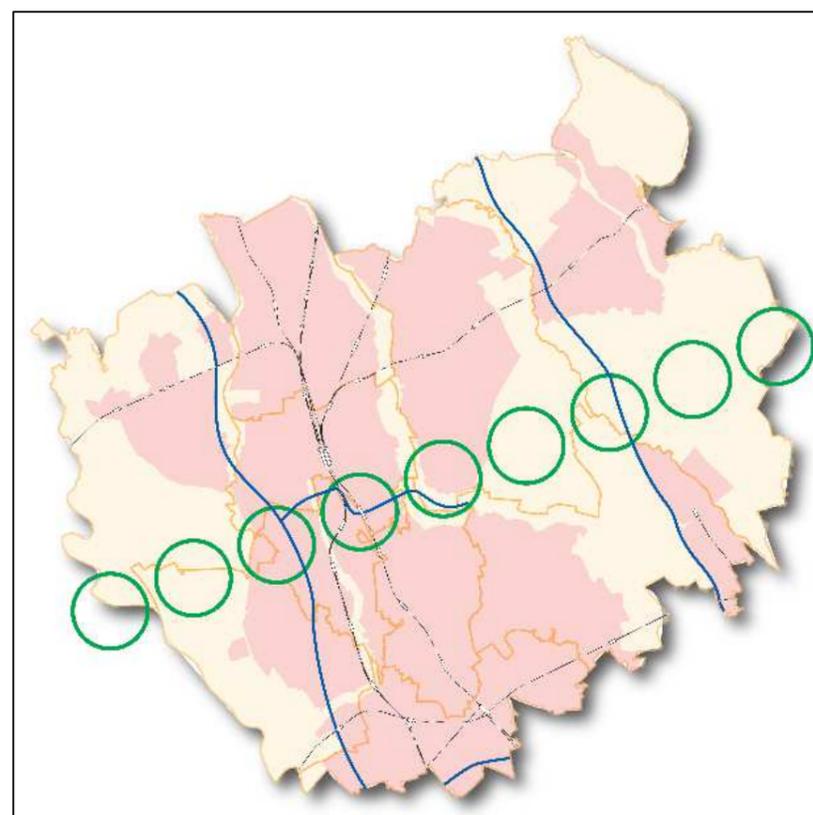


図 本市が目指す将来道路網（高速道路）

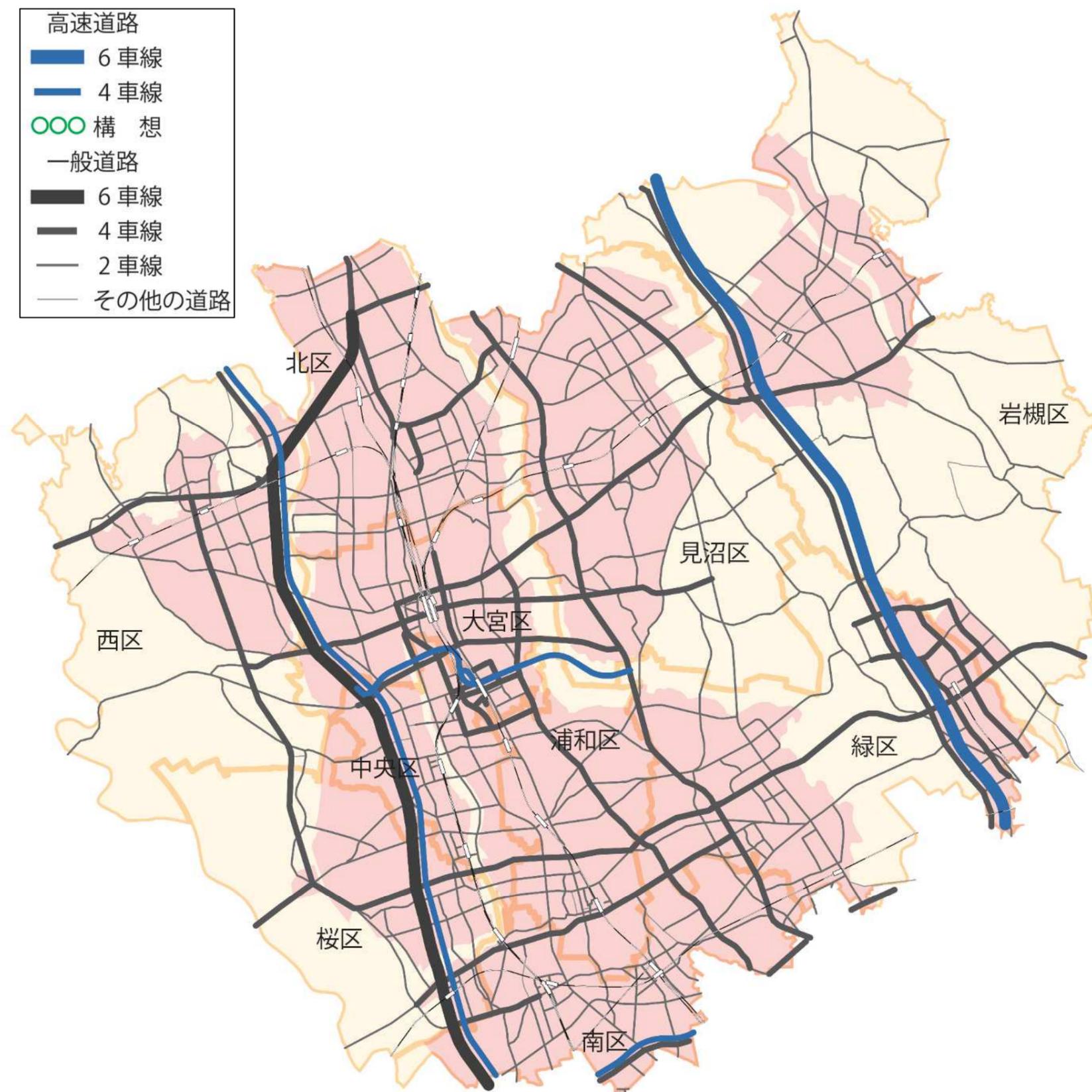


図 本市が目指す将来道路網



## 5. 道路網形成プログラム

本計画の実現に向け、本市が目指す将来道路網の各路線を類型化し、道路の整備や都市計画の見直し等について管理を行います。

これまでの計画の道路網形成プログラム（路線の類型化）は、未整備の都市計画道路を対象として実施してきましたが、ウォークラブルなまちづくりの進展や、新たなモビリティの導入可能性の広がりを受けて、すでに整備済の路線を対象とすることで、時代にあうような道路空間に変化させていくことを可能にします。

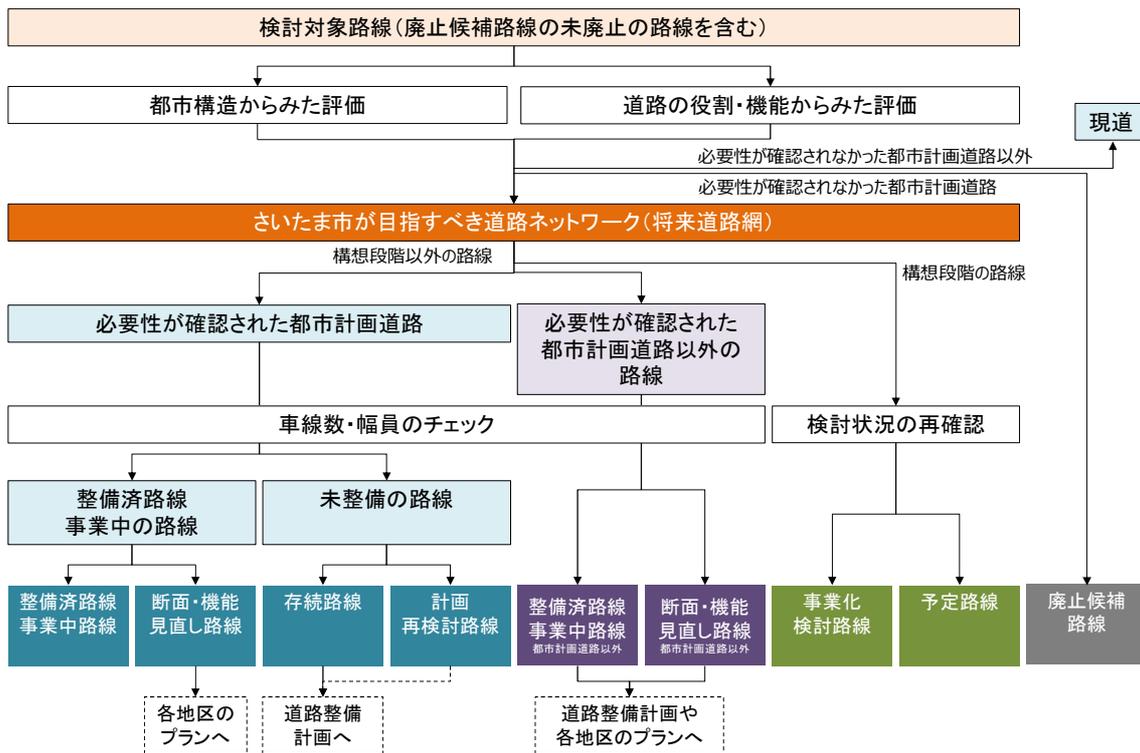


図 路線の類型化フロー



表 類型化の説明

	路線類型	概要
必要性が確認された都市計画道路	整備済路線・事業中路線	整備が完了している路線、もしくは、道路整備計画に基づき進めている街路・道路事業や土地区画整理事業等により整備を進めている路線
	断面・機能見直し路線	整備は完了しているが、道路の持つべき機能と、道路の計画幅員が不整合の路線で、今後、計画幅員の変更や、道路の持つべき機能の見直しが必要な路線
	存続路線	現都市計画のまま、今後、道路整備計画で優先順位をつけて、道路整備を実施していく路線 なお、今後、事業化に向けた検討で、車線数や幅員の見直しがある場合には、計画再検討路線同様に、計画幅員の変更や、道路の持つべき機能の見直しを実施
	計画再検討路線	道路の持つべき機能と、道路の計画幅員が不整合の路線で、今後、計画幅員の変更や、道路の持つべき機能の見直しが必要な路線 なお、今後の検討において、現道への機能振り替えの可能性なども確認する
必要性が確認された都市計画道路以外の路線	整備済路線・事業中路線	都市計画道路以外の、整備が完了している路線（計画はないため、道路が完成していれば整備済みとなる）、もしくは、道路整備を進めている路線
	断面・機能見直し路線	道路の持つべき機能と、現道の幅員が不整合の路線で、今後、道路の拡幅の検討や、道路の持つべき機能の見直しが必要な路線
構想路線	事業化検討路線	現計画において予定路線だった路線などで、事業化に向けて検討が進められている路線
	予定路線	現時点では構想路線であるが、本計画において必要性が示された路線
必要性が確認されなかった都市計画道路	廃止候補路線	都市計画の廃止に向けた取り組みを実施していく路線



# 1) 路線類型

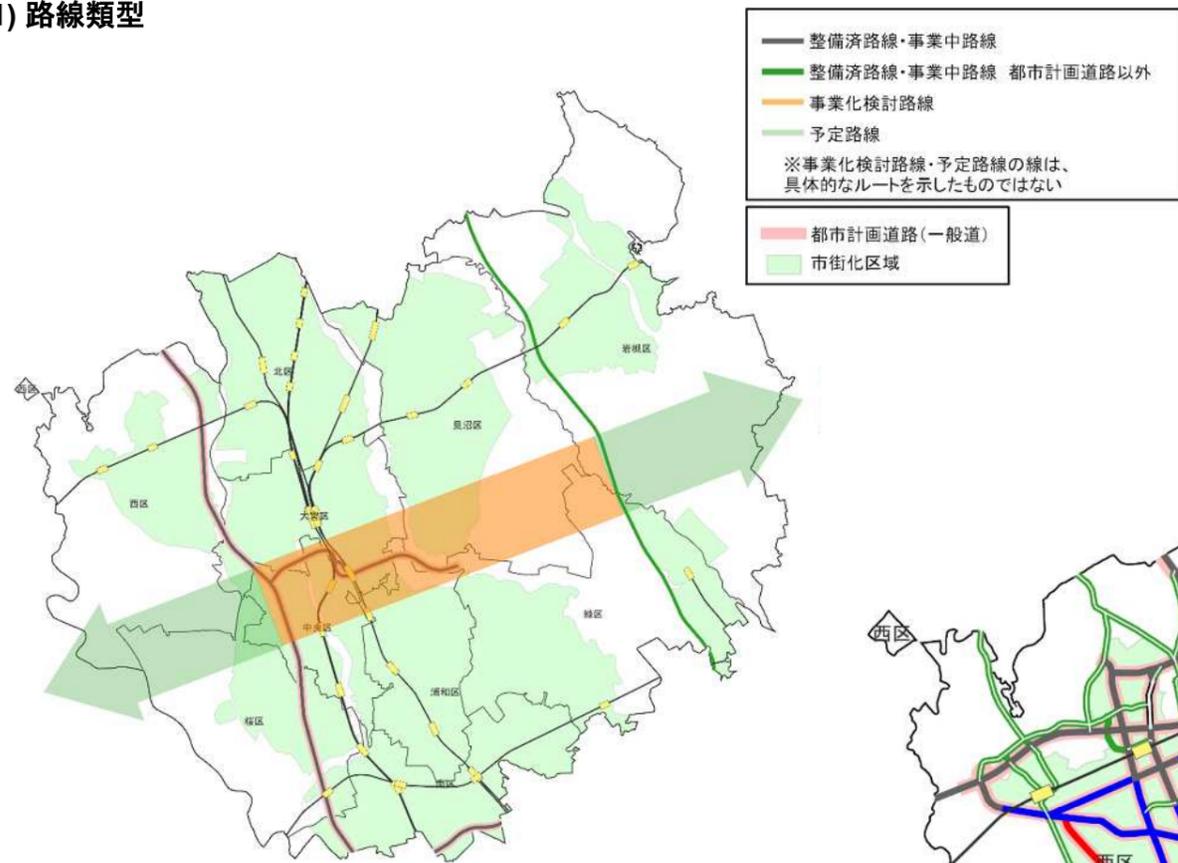


図 路線類型（高速道路）



図 路線類型（一般道）



## 6. 地区交通プラン

### (1) 地区交通プランの導入

本市は、ウォーカブル推進都市として、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成に取り組んでいます。このようなまちなかを形成していくためにも、歩行者はもちろんのこと、自転車、公共交通、さらには将来的に導入が見込まれている新たな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、ウォーカブルな空間の創出が必要なエリアを対象として、各種移動動線の検討を行い、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成のために必要な取り組みを一体的にとりまとめた「地区交通プラン」の考え方を新たに導入します。そのうえで、本計画と併せて、地区交通プラン検討の手引きを作成し、市内の各エリアで、地区交通プランの検討を促す取り組みを行います。

なお、本計画において、「地区交通プラン検討エリア」を位置付け、各エリアでの検討を促します。そして、その結果を本計画に反映したり、逆に、本計画の観点からエリアでの検討見直しを促したりするなど、互いにフィードバックする仕組みを導入します。

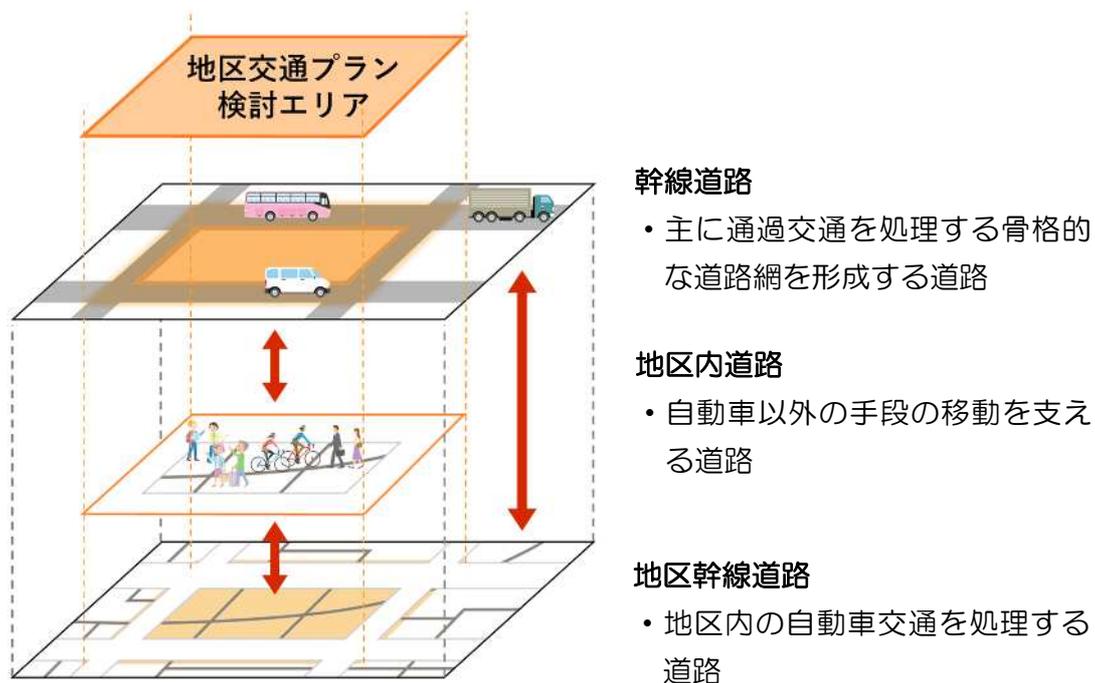
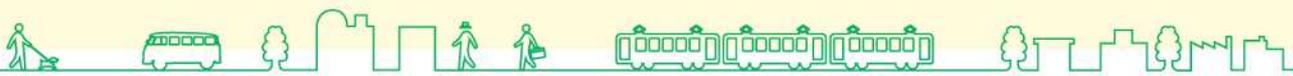
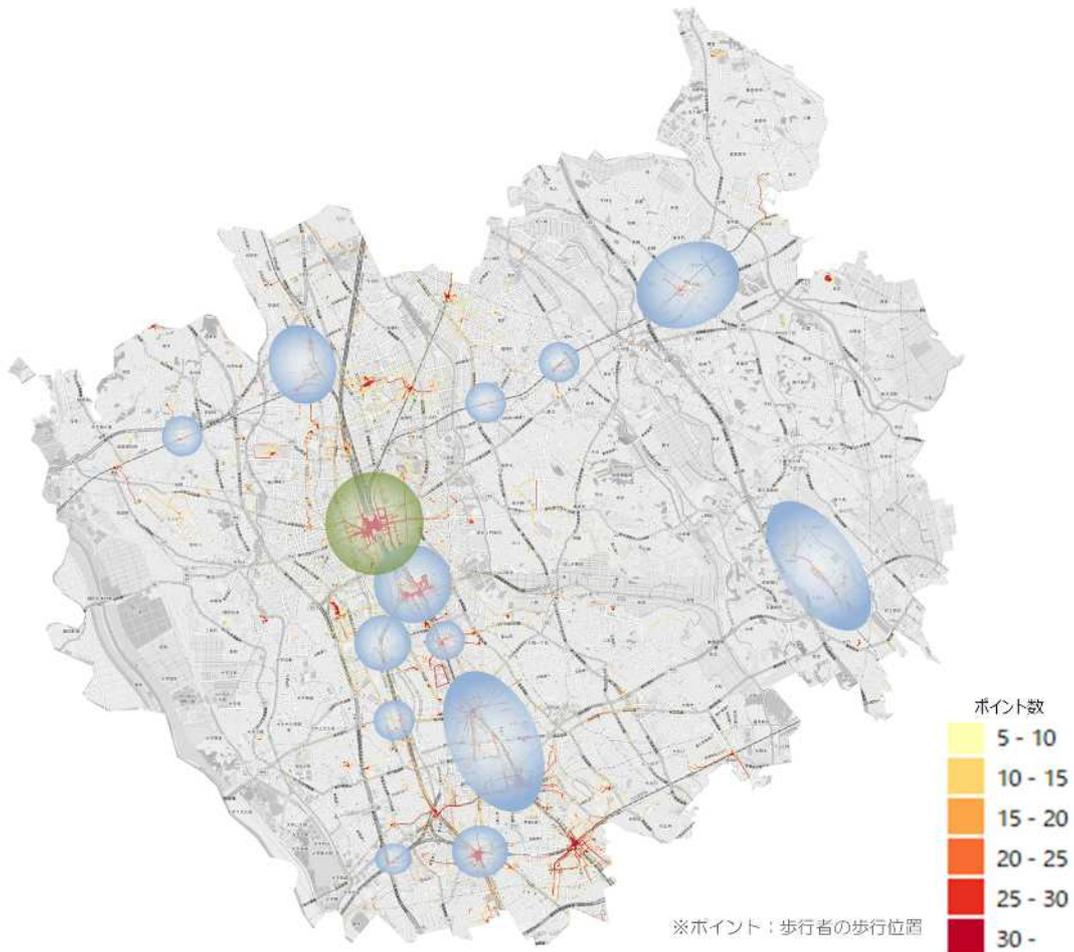


図 地区交通プランの導入による連動した階層道路ネットワークのイメージ



## (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。



※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

### ● 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が、ウォークアブルの観点から、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するエリア

### ● 地区交通プラン優先検討エリア

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



## 7. 今後に向けて

### (1) モニタリングの実施

本計画の改定後には、都市計画の変更や道路整備を進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きます。

有識者にもご意見を伺いながら、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ます。

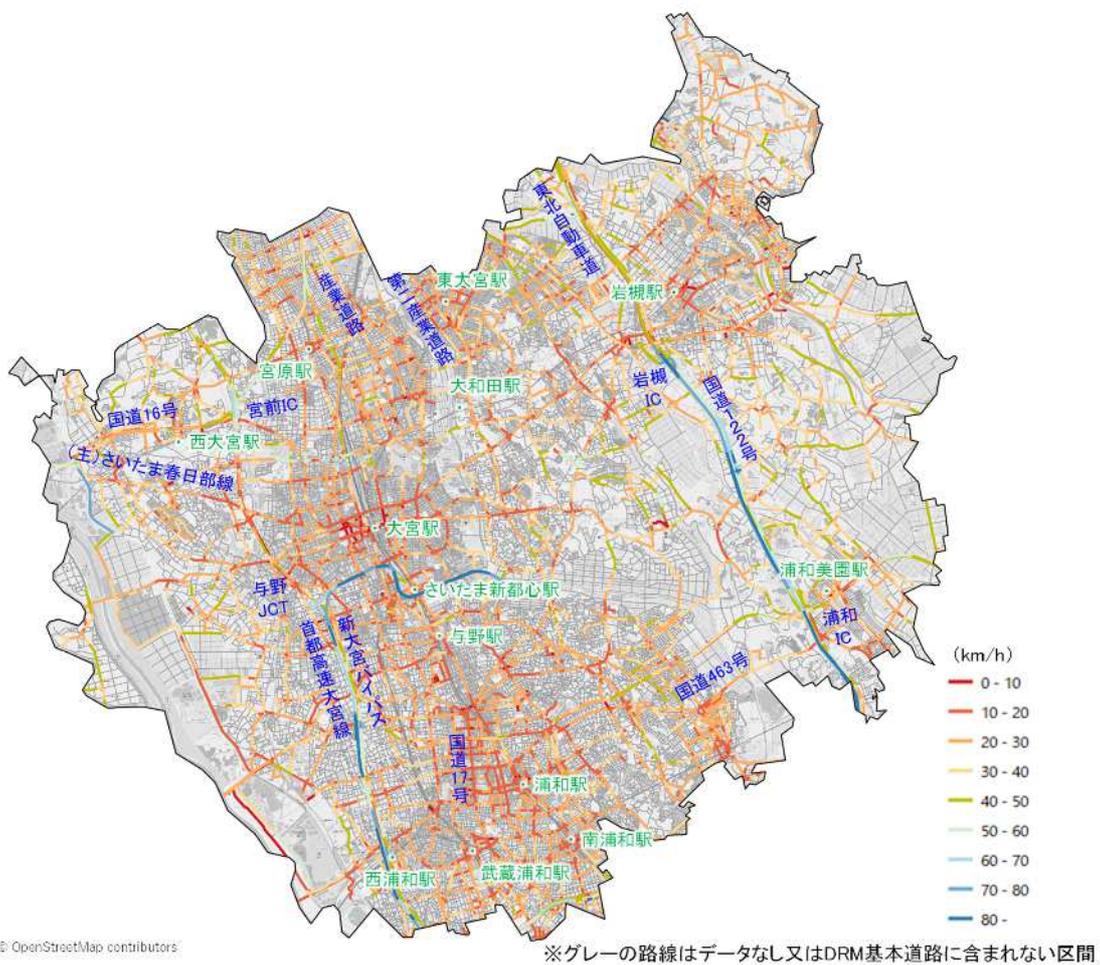
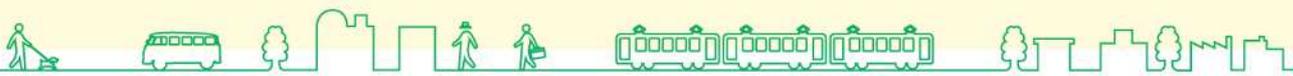


図 モニタリングデータ（例：自動車旅行速度）

資料：ETC2.0データ（2019年10月1か月間（平日8時）データ）より作成



## (2) 市民の皆様と協働での計画推進

本計画の改定にあたっては、オープンハウスやアンケートを通じて、市民の皆様からご意見を伺いながら検討を進めてきました。

計画改定後も、道路行政に対する市民の皆様からのご意見を伺うことも重要であると考え、オープンハウスや市民アンケートなどを通じて、ご意見を伺いながら取組を進めていきます。

なお、廃止候補路線として位置付けた都市計画道路については、廃止に向けた取り組みとして、地元の皆様の意見を伺い、都市計画の廃止へのご理解を頂いたうえで、都市計画手続きを進めていきます。



イオンモール与野（中央区）



桜区役所

図 オープンハウス（2021年11月）



### (3) PDCAサイクルによる進捗管理・検証

本計画は、道路交通に関するビジョンを示したものであり、今後は、道路に関する実施計画である道路整備計画により、道路ネットワークの構築を進めていくこととなります。

このネットワークが実現すれば、市内の移動のしやすさは向上することが想定される一方で、目まぐるしく変化していく世の中においては、10年後、20年後を予測することは困難な状況です。

そのため、本計画を推進するにあたっては、PDCAサイクルの考えに基づき、本計画に位置付けた路線の検討状況や、社会経済情勢等を毎年モニタリングしていくことが重要であり、道路整備計画に基づく道路整備状況など、その時々状況に合わせて、再検証をしながら、理想とする道路ネットワークの構築を進めていきます。

また、おおむね5年毎に、社会経済情勢の変化や道路交通状況等、様々な観点から計画の更新・改定を行っていきます。

なお、本計画は、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設定し、評価を行います。

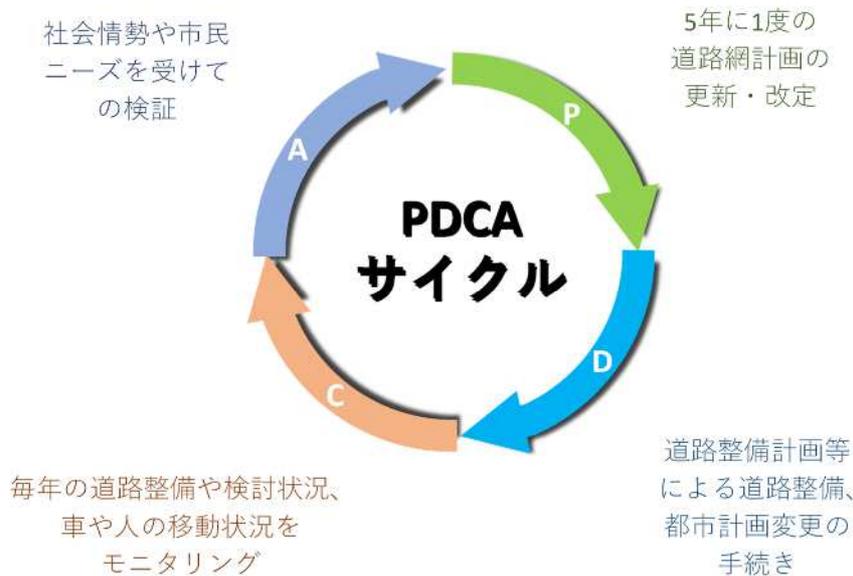
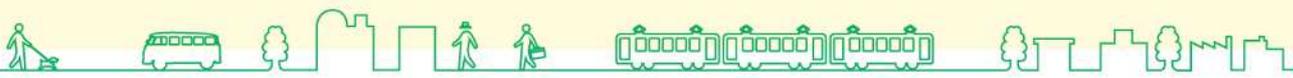


図 PDCAサイクルの考え方







さいたま市道路網計画  
令和5年5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  
E-mail：toshi-keikaku@city.saitama.lg.jp  
HP： <https://www.city.saitama.jp/index.html>