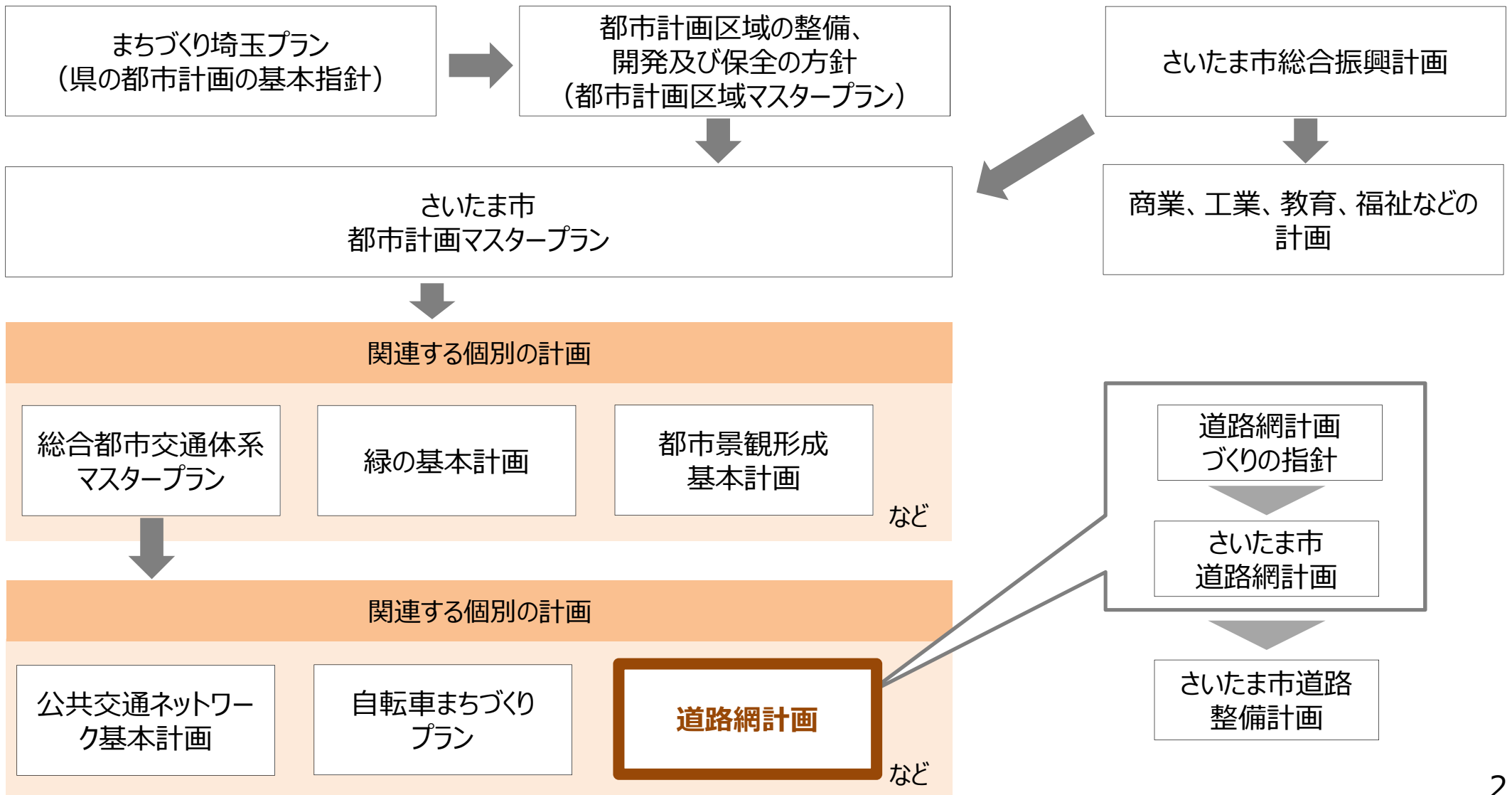


# 道路網計画の枠組み

# 1. 道路網計画の位置付け

# 道路網計画の位置付け

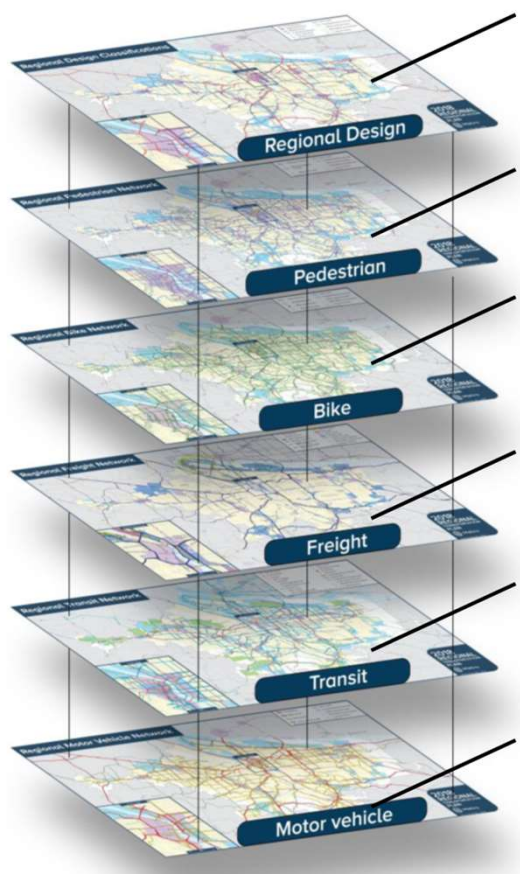
- 道路網計画は、都市計画マスタープランを受け、交通関連の方針を整理している総合都市交通体系マスタープラン（平成29年3月）の道路部門の計画である。
- 道路整備には膨大な時間を要するため、次期計画の目標も、現計画同様、20年後の令和22年と設定する



## 2. 道路網計画の枠組み

## ポートランド（アメリカ）

- 交通システムが階層構造となっており、階層毎に、各機能に応じたネットワークが明示。
- 各路線の標準的な断面構成のイメージが示されており、どの路線が、どのような空間構成としていこうとしているのかが明らかになっている。



Regional Design(地域デザイン)

Pedestrian(歩行者道路網)

Bike(自転車道路網)

Freight(貨物輸送網)

Transit(公共交通網)

Motor vehicle(道路網)

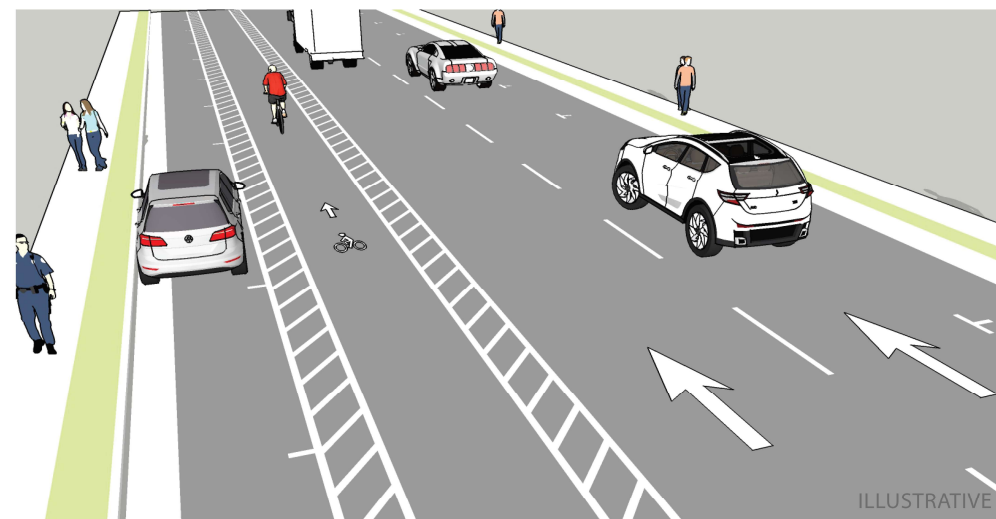
## サクラメント（アメリカ）

- 道路網の全ての移動モードの循環とアクセスを改善するための幅広いプロジェクトやプログラムを検討。
- 一方通行の道路を双方向運用にすることや、片側3車線から片側2車線に変更、自転車レーンを追加して自転車ネットワークを完成させる等、道路空間の再配分に関する記述。



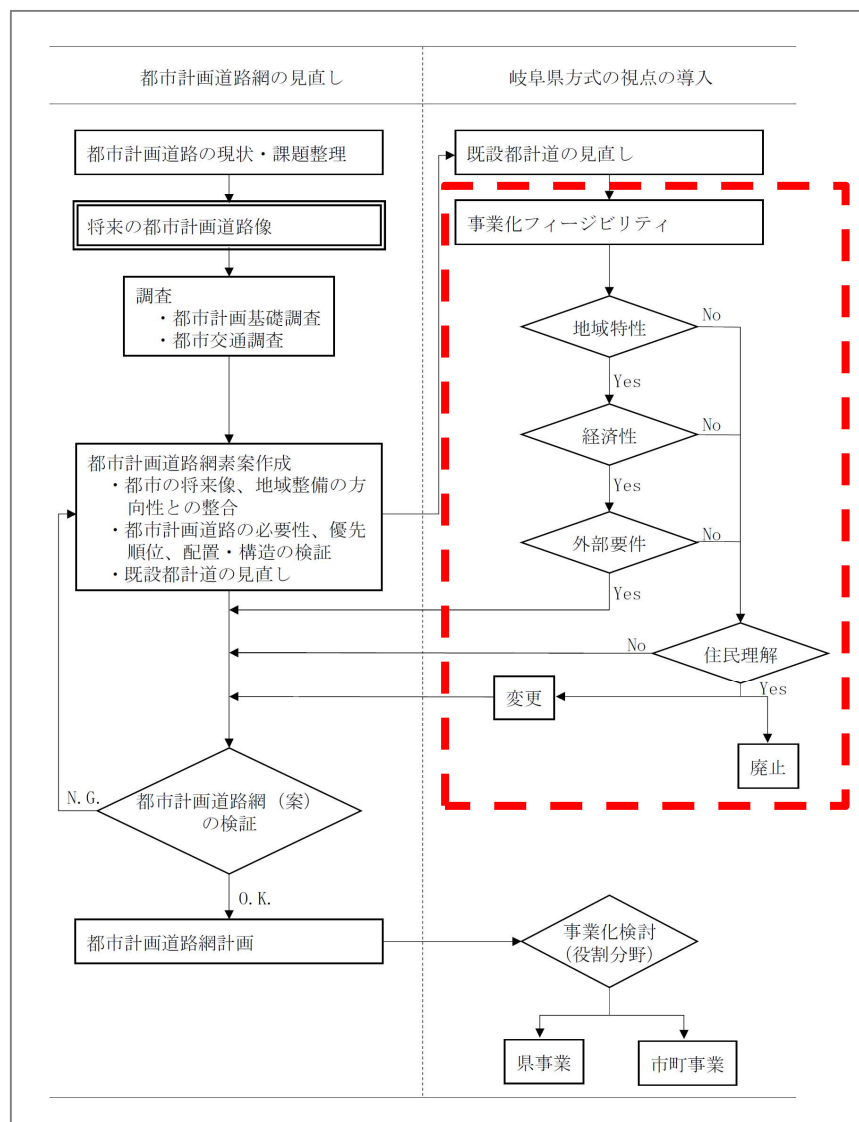
### Convert to Two Lane with Bike Lane

Convert one-way streets with three travel lanes to two travel lanes and one buffered bike lane on the left side.



## 岐阜県都市計画道路の見直し方針

- 都市計画道路の必要性の確認だけでなく、事業の実現性の検証を導入し、整備事業の進捗性を向上させている事例。



## 岡山市みちづくり計画

- 限られた財源の中で道路整備を進めるとともに、道路に求められる多様なニーズを踏まえたみちづくりの指針として取りまとめた事例。

### みちづくりへの意思表示

#### あらゆる人が安心して、心地よく行き来できるみちをつくる

～4つの目標と7つの施策の柱～

**移動** 人とモノの移動を支える道路網の構築

「コンパクトでネットワーク化された都市構造」の実現に向け、過度の自動車依存から脱却するため、公共交通との連携強化や産業・観光振興に資するネットワークづくりを進めつつも、深刻化する慢性的な渋滞に対応するため、広域ネットワークの強化や都心部への自動車の流入抑制など、利便性が高く、人と環境にやさしい道路ネットワークの構築を進めます。

●道路ネットワークの充実・強化 ●公共交通との連携

**空間** 魅力あふれるまちづくりを担う道路空間の形成

道路の基本機能である「移動機能」に加え、人、自転車、自動車などの多様な利用者が共存できる「空間機能」を高めた道路整備を進めます。特に、都心部においては、道路空間の多目的利用を推進し、「沿道と一体となった車中心から人優先の歩いて楽しい道路空間」を創出します。

●質の高い道路空間の提供 ●道路交通環境の改善

**防災** 災害に備えた防災機能の強化

頻発化、激甚化する災害に備え、「防災機能」を強化し、避難行動や救助活動、支援物資輸送の経路を確保するなど、命をまもる安全・安心な道路ネットワークの構築を目指します。

●災害に強い道路ネットワークの形成

**持続性** 持続可能で効率的な道路マネジメントの推進

財政負担の軽減・平準化を図りつつ、持続可能で効率的な道路マネジメントを進めるため、計画的な維持管理や既存施設の有効活用などを推進するとともに、市民ニーズを反映した効果的・効率的な道路整備を推進します。

●戦略的な維持管理の実施 ●効果的・効率的な道路整備の推進



# 次期道路網計画の基本理念

## 総合振興計画基本計画における将来都市像

### 将来都市像

本市のこれまでの歩みを踏まえ、平成13(2001)年の3市合併以来、本市がはぐくんできた魅力や地域資源を更に生かし、未来に引き継ぐための持続可能な都市づくりを進めるため、21紀半ば(おおむね令和32(2050)年頃)を見据えて本市が目指すべき2つの将来都市像を示します。



**上質な生活都市**

都市部に住みながらも豊かな水と緑を身近に感じることで、快適さとゆとりを同時に楽しみながら、生き生きと健康で安心して暮らせる新しいライフスタイルを生み出すことで、全ての人がしあわせを実感し、自らが暮らすまちに誇りを感じることができる都市



**東日本の中枢都市**

東日本全体の活性化をけん引する中枢都市として、国内外からヒト・モノ・情報を呼び込み、新たな地域産業や市民活動等の多様なイノベーションを生み出すことで、市民や企業から選ばれ、訪れる人を惹きつける魅力にあふれる都市

## さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画における基本目標

**【基本目標】**

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 ～

## さいたま市都市計画マスタープランにおける目指すまちの姿

環境と共生し、安全・安心で、**『住み続けたいくなるまち』**  
 郷土としての愛着と誇りが持てる

本市が目指す「住み続けたいくなるまち」は、身近な自然環境と共生し、田園空間と市街地がほどよく調和しているまち、安全・安心で利便性の高い健康的な生活が享受できるまち、ふれあいのある地域社会の中で新しい個性と文化が生まれ、郷土としての愛着と誇りが持てるまち、誰もが住んでみたいと思えるまちです。

活力があり、美しく、魅力に満ちた **『訪れたいくなるまち』**

本市が目指す「訪れたいくなるまち」は、新たな産業・観光により、多種多様な交流がある活力あるまち、訪れる人を惹きつける美しいまち、固有の自然・歴史・文化を守り育て、個性が光る魅力に満ちたまちです。

- 「さいたま市総合振興計画」における将来都市像
- ◆多彩な都市活動が展開される東日本の交流拠点都市
  - ◆見沼の緑と荒川の水に象徴される環境共生都市
  - ◆若い力の育つゆとりある生活文化都市

- まちづくりの課題
- 人口減少・超高齢社会を支える都市環境の形成
  - 広域拠点都市としての経済力の維持・向上
  - 市街地の広がり抑制と都市機能・人口の集約化
  - 公共交通を軸とする交通体系の充実
  - みどりや水辺を生かした質の高い市街地の形成
  - 災害に強いまちづくり
  - 環境への負荷の少ないまちづくり
  - 景観資源の維持・活用と新たな景観の創造
  - 適切な社会資本の費用管理(コストマネジメント)

さいたま市が目指すまちの姿

環境と共生し、安全・安心で、郷土としての愛着と誇りが持てる

**住み続けたいくなるまち**

活力があり、美しく、魅力に満ちた

**訪れたいくなるまち**

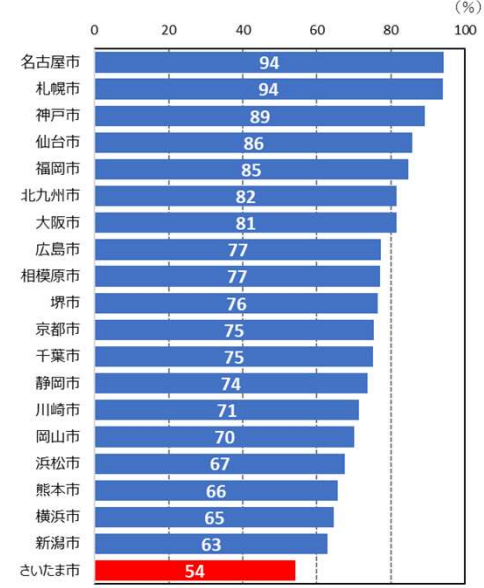
# 東日本の中枢都市“さいたま市”での活動を支え、誰もがいつでも、どんな手段でも、安全かつ快適に移動できる道路ネットワークの実現

さいたま市の最上計画である総合振興計画基本計画における将来都市像である「上質な生活都市」「東日本の中枢都市」の実現、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の目指すまちの姿である「住み続けたいくなるまち」「訪れたいくなるまち」の実現に寄与する

# 次期道路網計画の基本方針

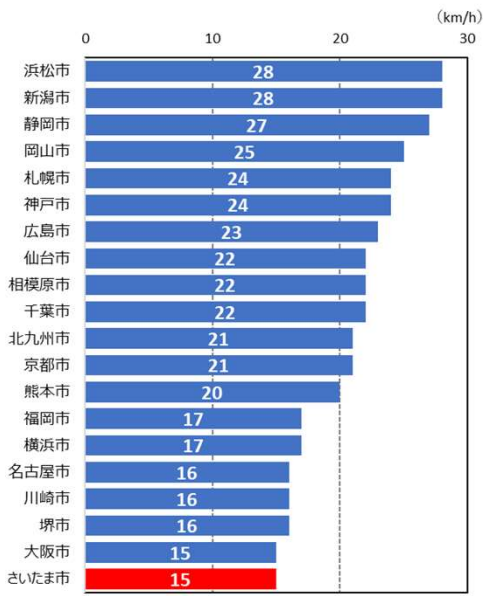
- ▶ さいたま市は、都市計画道路の整備率が54%と低く、平均旅行速度は、下位となっている。
- ▶ 年々、道路整備に係る予算は減少し、道路行政を取り巻く状況にも変化が見られる。

都市計画道路の整備率の都市別比較



出典：さいたま市はさいたま市都市計画道路管理台帳  
他都市は都市計画課都市計画現況調査  
(令和2年度末時点)

混雑時平均旅行速度



※旅行速度とは、ある区間の長さを、走行に要した時間で割った平均速度を表す。信号待ちや交通渋滞による停止を含む。

出典：平成27年全国道路・街路交通情勢調査より集計

目的別歳出



道路交通を取り巻く状況

- ウォーカブルなまちづくり推進 (ウォーカブル推進都市)
- 新しいモビリティの導入検討 (自動運転、MaaS等)
- ポストコロナへの対応 (在宅勤務、物流等)
- 交通拠点・交通結節点整備 (モビリティハブ、バスタプロジェクト)

## 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

過剰となっていた道路網を減らすことができつつある状況である、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、基本理念の実現はもちろんのこと、社会要請や、市民ニーズ等を踏まえ、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網の再構築を進める



# 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

(⇒詳細は、道路網の枠組みで記述)

道路に期待される多様な役割が発揮されるみちづくり

道路空間の使い方に着目した道路網再構築

道路の必要性和事業性を考慮した計画づくり

- 今までの道路網計画は、増加する自動車交通を捌くことや、自動車での行きやすさを主眼に置いた計画である。
- しかし、近年は、自動車だけではなく、ウォーカブルや自転車に関する取組が推進、新たなモビリティの導入可能性の議論も進みつつあり、道路網計画において、自動車以外の様々な交通に関する動線計画を受ける方法、及び着実に道路のネットワーク化を推進する枠組みを計画内に位置付け。

## 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 (⇒詳細は、道路網の構築方法で記述)

上位関連計画や大規模な取組と合致した道路網構築

不確実性にも対応した計画づくり

- 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であり、このような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

## 方針③ 後々の道路網再編を着実に進める工夫

(⇒詳細は、検討プロセスで記述)

財政計画と連動して、道路の計画整備を時間管理

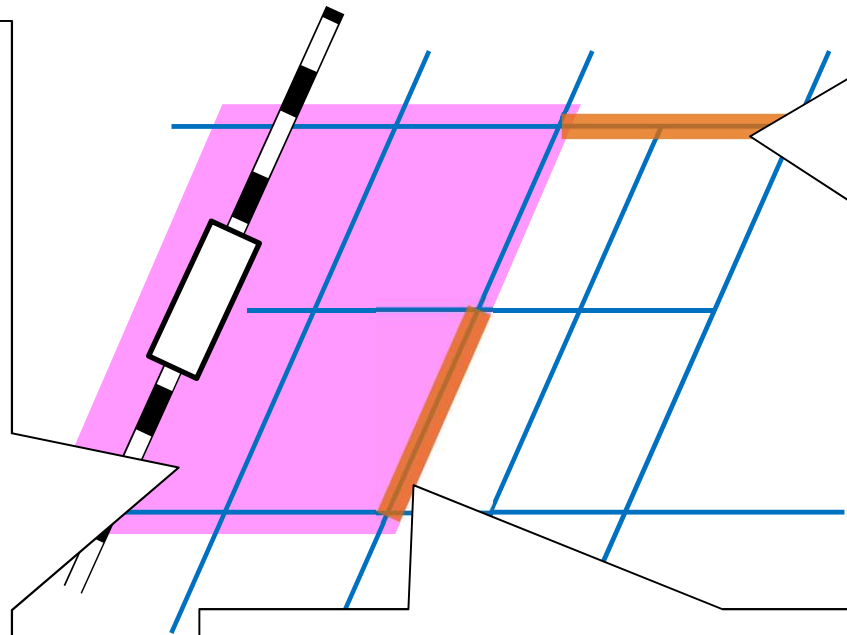
より開かれた計画づくり

- 道路整備を推進することは、市民の日常生活を支える上で重要だが、計画策定後、道路整備の段階において時間を要しているのが現状で、理由の多くは、土地取得に時間をしている状況。
- 道路整備にあたり地権者等から用地等の協力を得るためには、計画に納得してもらおう、さらには計画の検討プロセスに納得してもらおうことが重要であり、「3つの並行する検討プロセス」を導入し、計画策定後に、着実に道路整備を推進することができる計画を策定

## 方針① ウォークブル、新しいモビリティにも対応

- 今までの道路網計画では、自動車交通を捌く観点から、道路網構築の視点を設定し、道路網を検討
- しかし、GCSプロジェクトの進展、AIオンデマンド交通サービスの導入、MaaSの実装に向けた取組等、近年の市の政策を踏まえると、自動車の観点だけではなく、歩行者（ウォークブル）、自転車、新たなモビリティにも対応した道路網計画である必要があり、そのような動きに対応する枠組みとする必要

- 歩行者（ウォークブル）は、拠点等の歩行者が多い地域において、今後ウォークブルの観点からのまちづくりが進んでいくことが想定されることから、そうした地域内の歩行者動線や、歩行者が安全に歩くことができるような自動車動線、公共交通動線等を考える必要
- そのため、地区交通プラン検討エリアを計画内に位置付け、その中で、歩行者動線等を検討



- 駅周辺において自転車が安全に道路を利用できる視点を含め道路網を検討してきましたが、さいたま市としても自転車ネットワーク計画を策定し、自転車の利用促進を推進してきているため、駅周辺に限らず、利用者が安全に移動できるようにするための空間整備が必要
- そのため、断面構成の変更も視野に入れつつ、道路網を検討

- 新しいモビリティは、まだ導入までには時間がかかることが想定されますが、今のうちから導入可能性を排除するのではなく、将来を見越した道路網や断面構成を検討する必要
- ただし、現状で導入は未知数なので、地区交通プランで、新しいモビリティの導入可能性も視野に入れた検討をすることを、指針に記載

# 道路網計画の枠組み

- 駅周辺などをウォークブル空間にするためには、地元を含めての、マルチモードの動線の検討が不可欠であり、道路網計画の中ですべてを検討することが困難である。
- そのため、道路網計画において、「地区交通プラン検討エリア」を新たに位置づけ、これらエリアで地区交通の検討が進んだ場合にはそれを今後の道路網計画に反映する、という仕組みを導入する。

**道路網構築の視点**

- ・従来の視点に、社会情勢等を踏まえた新たな視点の追加
- ・ビッグデータ等の新しいデータの活用

**早期段階からの市民参画**

- ・事業化段階で協力が得られ、道路網の再構築が実質的に進むことを意図し、早い段階から市民参画を実施



## 路線・エリアの位置づけ

- **存続路線** → 整備を推進
- **存続候補路線** → 整備手法を検討
- **廃止候補路線** → 廃止に向けた協議・手続き着手
- **予定路線** → 関係機関と協議を継続
- **地区交通プラン検討エリア** → 地区交通の検討を踏まえウォークブルな道路網を地区ごとに地元とともに検討推進

**次期計画に反映**

道路網計画では、地区交通の検討をおこなうべきエリアを位置付ける。地区交通の検討が進んだ地区（例えば大宮GCSなど）は、その検討結果を次期更新時に反映

計画づくりで終わることなく道路網の再編が実質的に進む



# 地区交通プラン検討エリア

## 地区交通プランの考え方

- さいたま市は、ウォーカブル推進都市となり、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おり、訪れたい都市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しいモビリティの動線計画を検討する必要。**
- そのため、道路網計画において、「**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、**道路網計画へフィードバックする仕組み**を導入。
- 市内全域で、各種モードの動線が検討されることが最終目標だが、次期道路網計画においては、**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、計画に位置付けることを想定。**

## 地区交通プランの検討手引きの導入

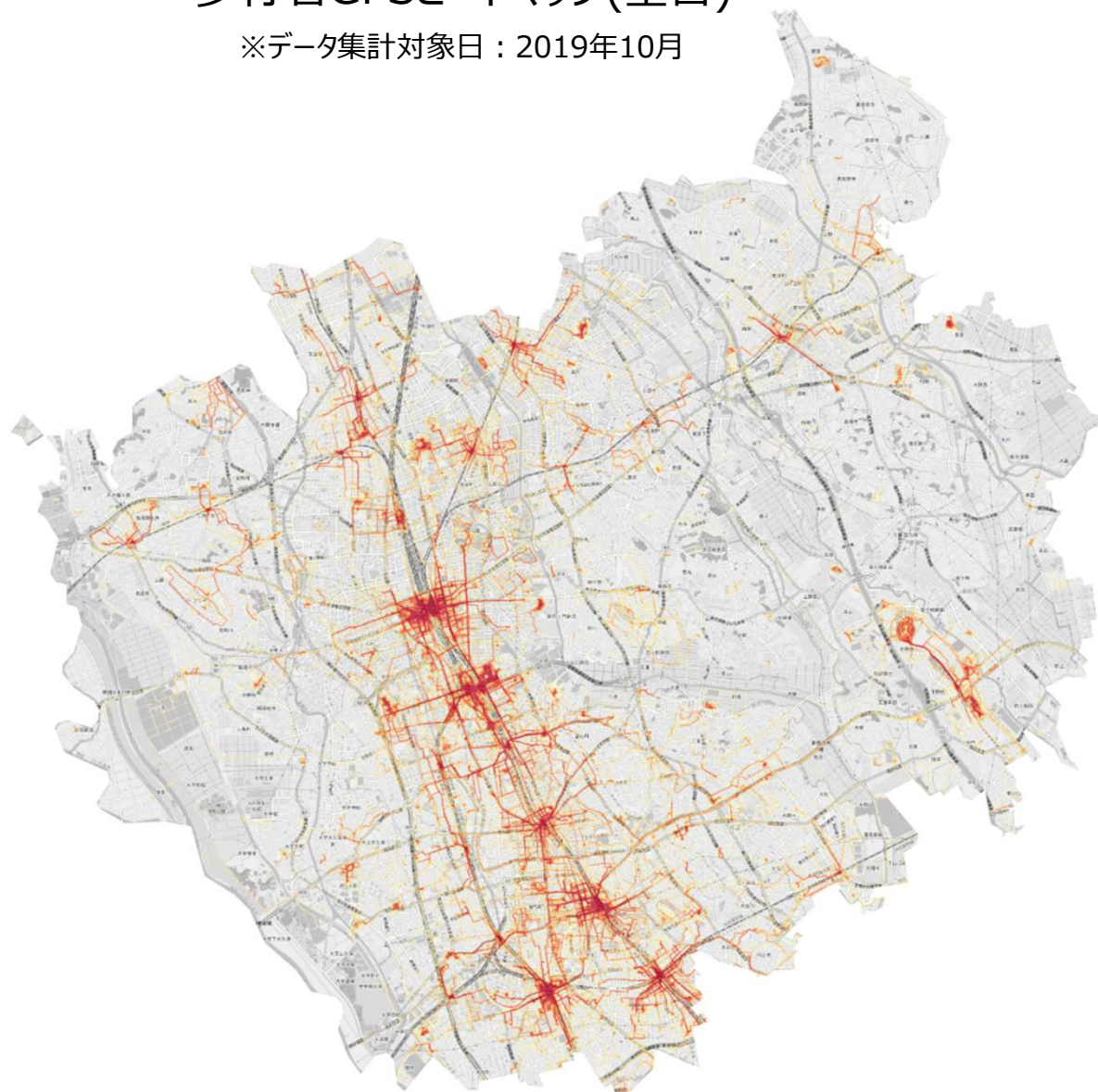
- 具体のエリアを計画内に示すことに加え、**地区交通プランの検討内容、プロセスを示した手引き**を作成し、各エリアでの検討が**実質的に進むような仕組み**を構築。

## 新しいモビリティへの対応

- 新しいモビリティの導入を想定し、**過度にネットワークや空間を減らさないこと**、将来的な導入を想定して、**空間を残しておく、さらには空間の暫定利用、空間再配分**の考え方を検討手引きに位置付け。

## 歩行者GPSヒートマップ(全日)

※データ集計対象日：2019年10月

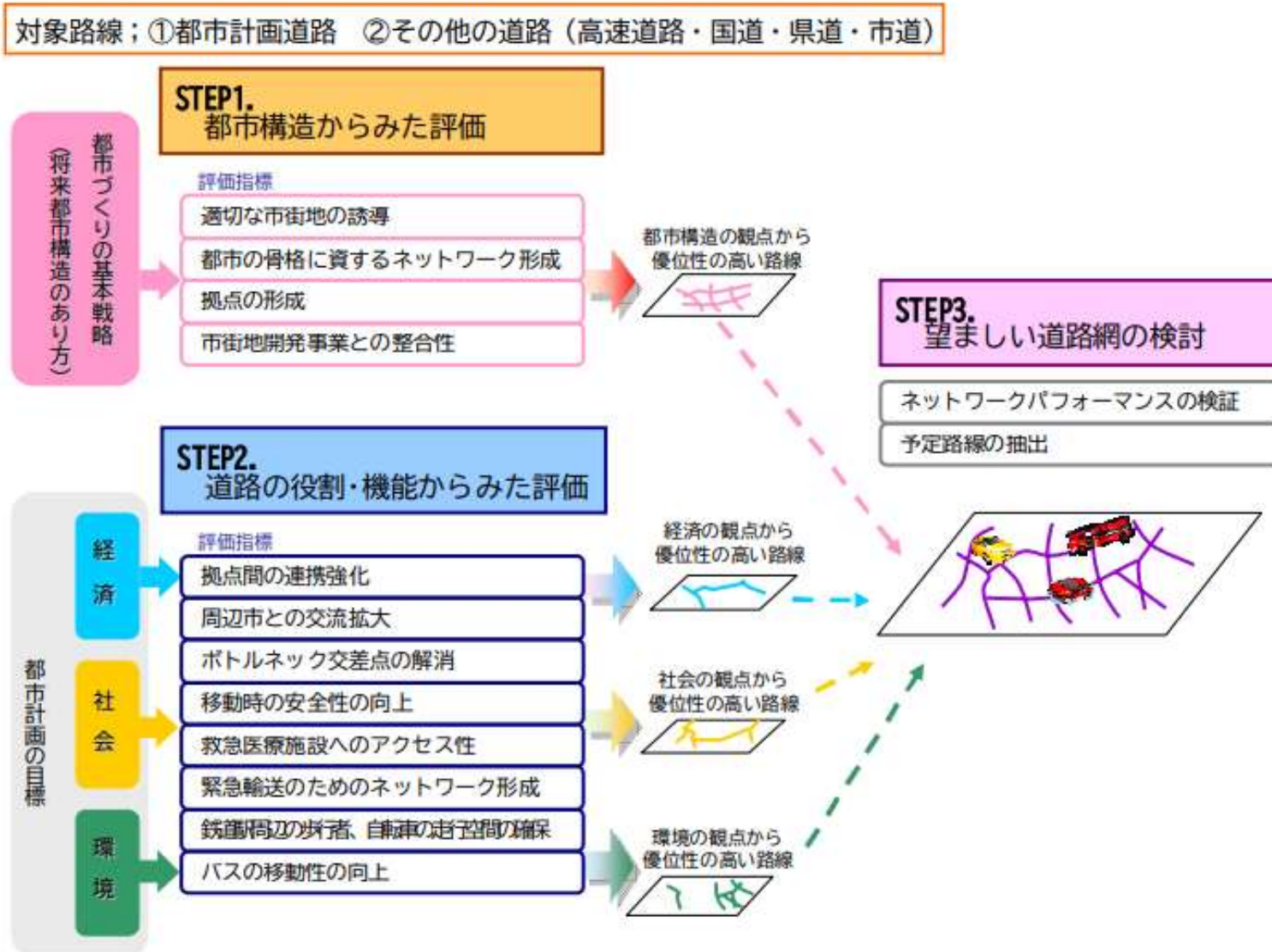


出典：レイフロンティアデータより作成

# 4. 道路網の構築方法

# 道路網の構築方法

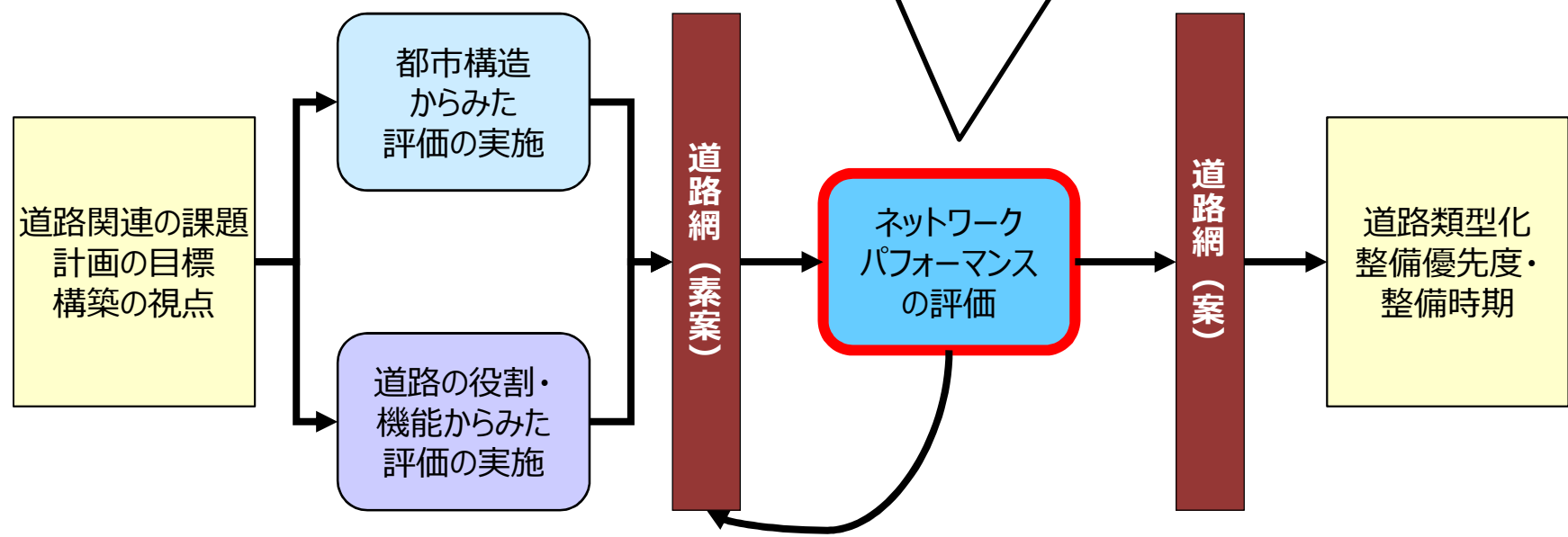
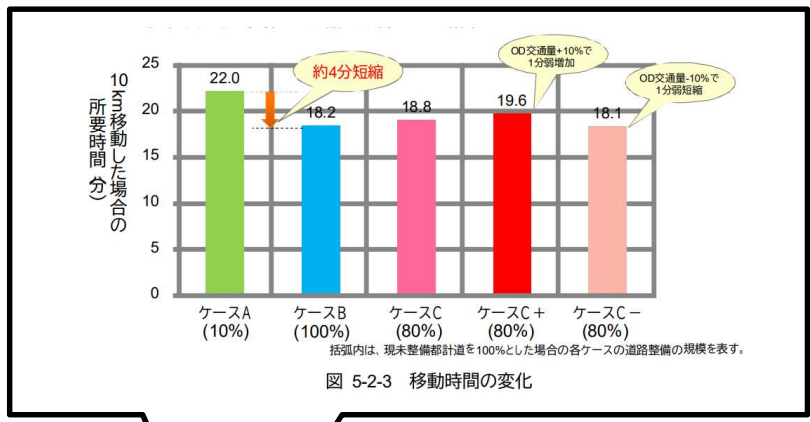
- 道路は、目指すべき都市の姿の変化に対応するとともに、様々な役割・機能も有する。
- そのため、都市構造と道路の役割・機能の 2つの観点から路線を評価し、その後、評価した路線をとりまとめて、道路網（ネットワーク）を検討する。





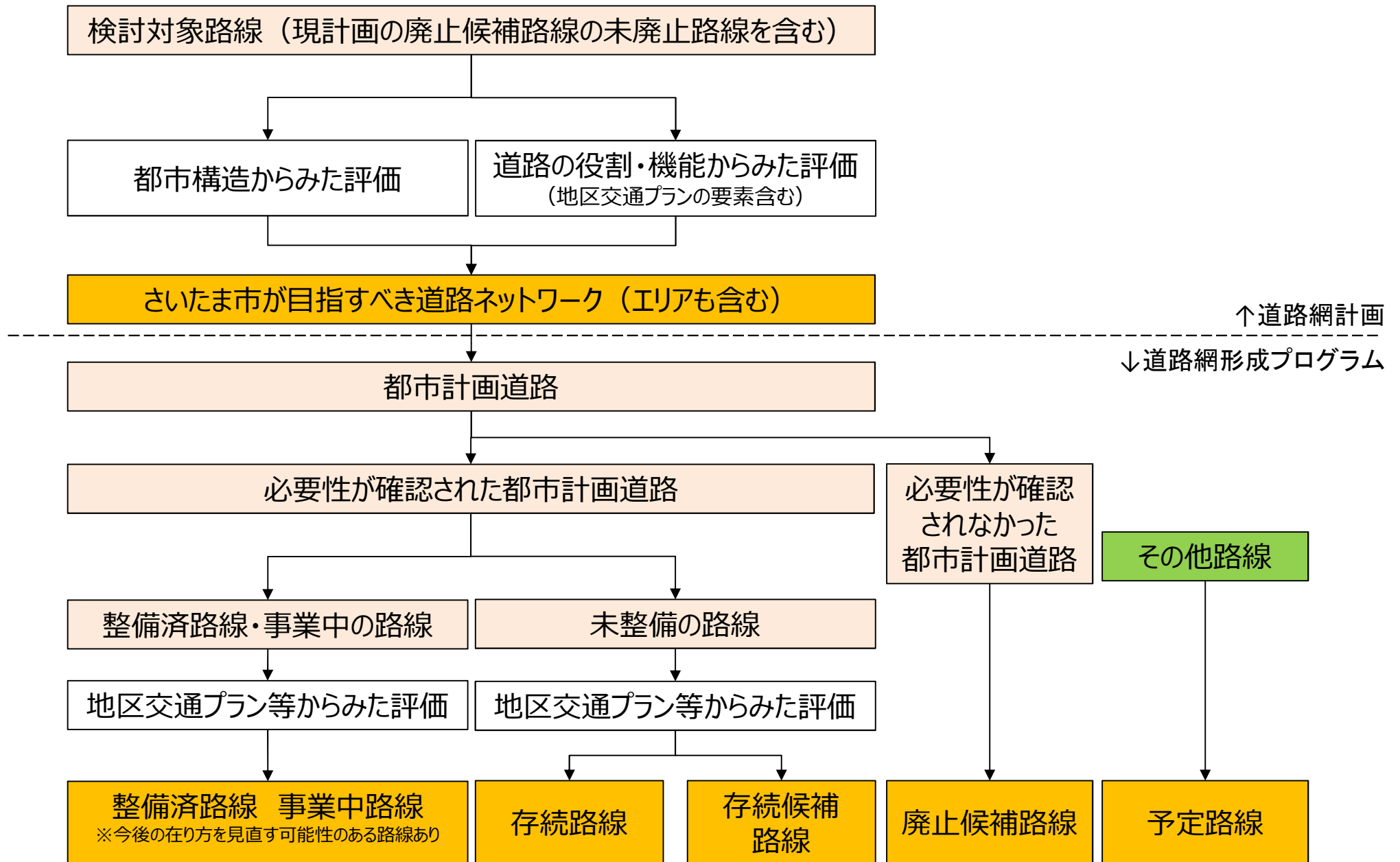
## 方針②大規模プロジェクトや将来の自動車需要の変化にも対応

- 「都市構造からみた評価」、「道路の役割・機能から見た評価」によりネットワーク素案を作成し、そのネットワークで「ネットワークパフォーマンスの評価」を行い、道路ネットワークを検討。
- なお、ネットワークパフォーマンスの評価においては、感度分析的に、将来交通量を複数パターン見込んで、ネットワークのパフォーマンスを評価。



## 4. 路線の類型化

# 路線の類型化



## 路線の類型化（道路網構築後に検討）

整備済路線

現在、整備が完了している路線

整備中路線

現在、街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

存続路線

必要性が確認された都市計画道路

存続候補路線

必要性が確認された都市計画道路ではあるが、代替措置の可能性等について検討する路線

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

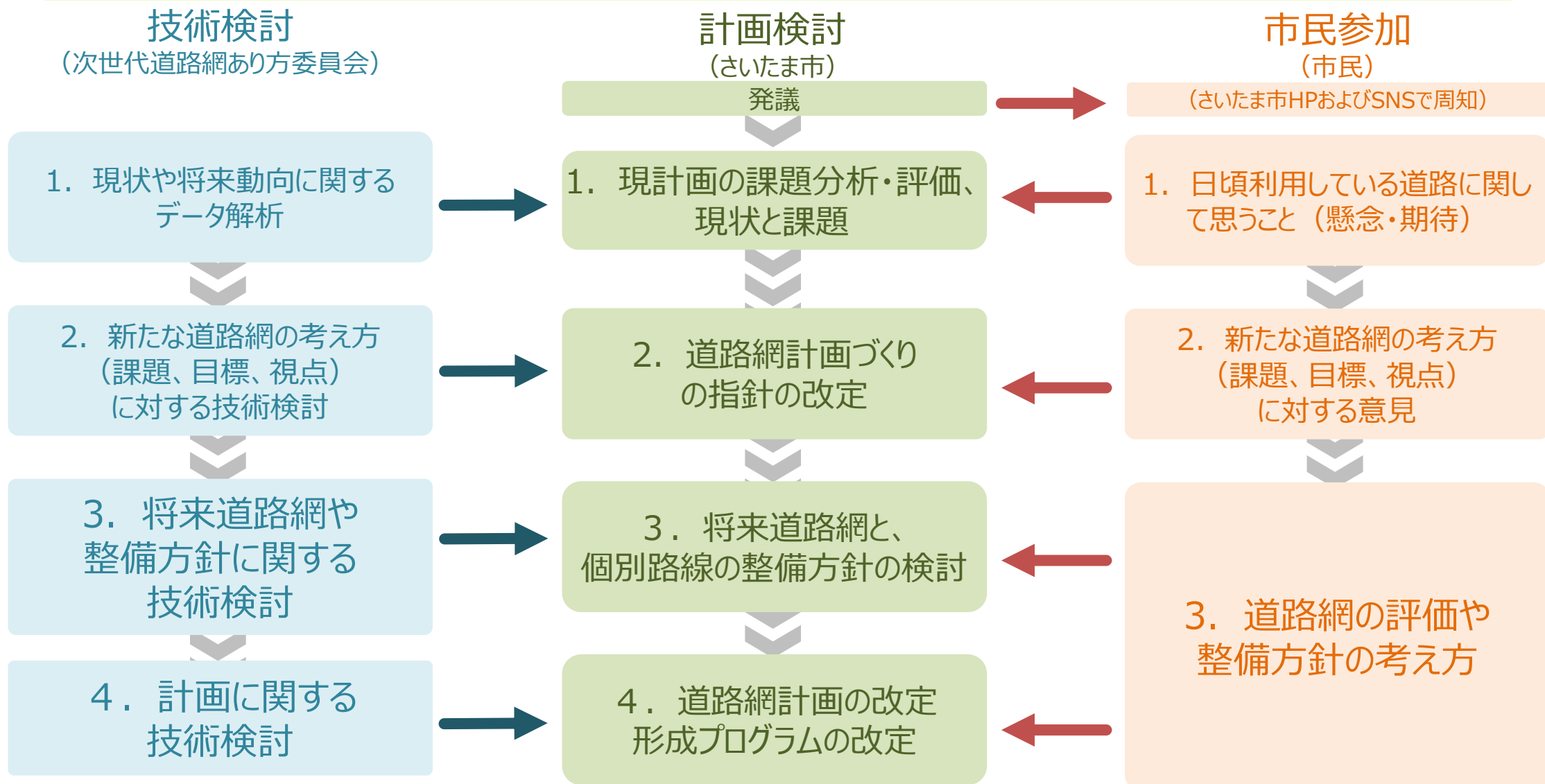
予定路線

現時点では構想路線であるが、道路網計画において必要性が示された路線

# 5. 検討プロセス

## 方針③ 後々の道路網再編を着実に進める工夫

- 市民が計画を受け入れるためには、計画内容の納得はもちろん、プロセスの納得も重要となる。
- そのため、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」により検討を進め、計画の受け入れやすさを高める。



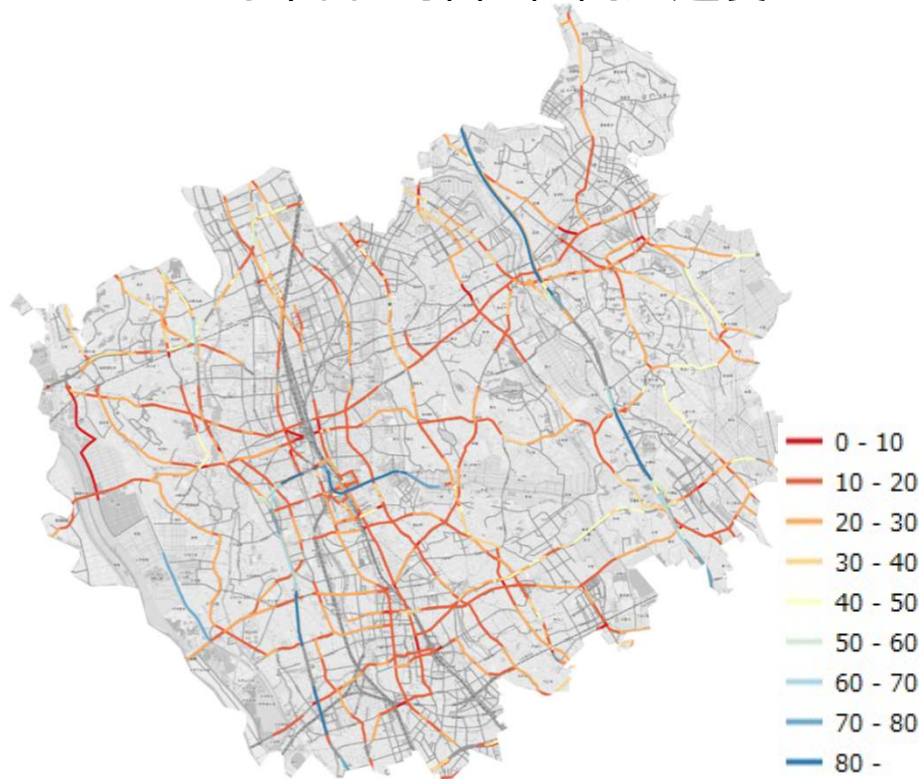


# 6. 計画の推進

# 計画の推進

- 計画策定後は、プログラムに則り、道路整備の実施、多様な実現手法の検討、廃止に向けた取り組みを推進していくが、モニタリングWG、庁内検討会、有識者会議において、取組の進捗をモニタリング。
- さらには、地区交通プラン検討エリアでの検討状況の共有、廃止候補路線の手続きの進捗報告。
- また、ETC2.0（国総研データ）活用してのサービスレベルや、人流データを活用しての歩行者の移動データを整理できれば、その結果の報告と、その結果を踏まえた対策案の検討。

ETC2.0による平日8時台の区間別速度



※グレーの路線はデータ集計の対象外  
出典：ETC2.0走行データ（2019年10月）より集計

