

政策調整会議次第

日時 令和元年5月13日（月）

午前9時から

場所 別館3階 市長公室

1 開会

2 議題

(1) 朝霞市道路整備基本計画（案）

道路整備基本計画（案）の概要

- 朝霞市の道路整備の長期計画は、前基本計画策定時（平成3年）から財政状況、社会経済状況、周辺土地利用状況、交通環境等の前提条件が大きく変化。
- 今後、効率的・効果的な道路整備のためには、厳しい財政状況も踏まえ、選択と集中の観点から見直しを行うことが必要。
- 今般、道路整備基本計画の見直しを行うにあたっては、上位計画である都市計画マスタープラン等との整合に留意し、従来の計画内容・進捗状況、地域毎の社会環境変化等を念頭に見直しを行う。
- 特に、道路ネットワークの形成や優先整備路線の選定にあたっては、客観的な評価の上で決定。関連する個別課題への対応についても位置づけを明確にし、今後の道路整備に係る基本的な方向性を示す。

1. 対象

朝霞市が主体となって整備する市道が対象

2. 計画期間

2019年度を初年度とする10年間を計画期間

3. 主なポイント

- ・道路に期待される機能と役割を整理し道路網を構築。
- ・主要生活道路の幅員について考え方を整理し設定。
- ・整備優先度の考え方を整理し都市計画道路以外の対象路線を評価し、整備優先路線を選定。
- ・幹線道路は観音通線整備後、駅東通線、岡通線（根5以南）を優先整備。
- ・道路空間の再配分により歩行者、自転車の通行環境を確保。
- ・主要生活道路は、可能な限り歩車分離に努めるとともに道路幅員の見直し、歩車共存道路の手法についても検討。
- ・交通安全対策はハード整備中心からソフト面を強化する取組みを充実。
- ・幅員4m未満の狭隘道路は、沿道住民と協力して拡幅整備に努める。
- ・整備優先順位に関わらず緊急性や重要度の高い道路整備を優先。

4. 公表までの主なスケジュール

- パブリック・コメント（3/11～4/10） ※意見なし
- 職員パブコメ（3/27～4/10）
- 市民説明会（3/16） ※反対意見なし
- 都市計画審議会（3/26） ※意見なし
- 政策調整会議（5/13）
- 庁議（5/30）
- 全員協議会（6/10）
- 公表

朝霞市のみちづくり

道路整備基本計画 (案)

朝霞市

令和元(2019)年5月策定予定

はじめに

道路は、都市の骨格軸であり、人々の生活と密着した大きな公共空間です。この公共空間を豊かにすることは、快適で持続可能な都市環境の形成、経済活動の活性化につながります。

市民のよりよい生活環境を支える道路をつくるためには、快適な交通機能（円滑な通行・アクセス・滞留）と空間機能（市街地形成、防災、景観、緑、賑わい）のバランスのよい発現が求められます。自動車交通の処理能力に着目した従来の考え方に加え、地域の状況、多様な道路利用者のニーズを踏まえ、社会経済面、環境面の意義を重視し、人間本位の歩行者・自転車・公共交通を実現していくことが大切です。

全国的には、人口減少や少子高齢化による交通サービスに対するニーズの変化、厳しい財政制約、都市の魅力向上の必要性など、道路空間を取り巻く状況が変化しています。

こうした中で、自動車と、歩行者・自転車・公共交通の関係を再構成することにより、道路空間に新たな役割を与え、都市や地域を再生させる取り組みが各地で始まっています。制度面でも、道路空間を有効に利活用するための各種の制度が整えられてきています。

本基本計画は、このような考え方を背景に、従前の道路整備基本計画 平成3（2019）年を見直し、道路空間に期待される多様な機能のバランス良い発現を促す道路のネットワークを整理し直すとともに、厳しい財政状況の中で、どのように優先順位をつけて整備をしていくべきか、客観的評価を参考に、考え方を整理したものです。

この道路整備基本計画は、計画期間にかかわらず、今後、様々なインフラ整備の状況や市民のニーズ、社会経済状況の変化に対応して進化していく、生きた計画です。

今後、市民の皆様と各方面の関係者との御協力を得ながら、地域の人々が誇りと愛着を持つことができるみちづくりを目指し、計画と実践の場で、より磨きをかけながら活用してまいります。

令和元（2019）年5月

朝霞市長 富岡 勝則

目 次

第1章 背景と目的

1 背景	1
2 目的	2
3 計画期間	3
4 計画の位置づけ	3

第2章 道路の状況

1 市内道路の整備状況	4
2 都市計画道路の整備状況	6
3 国道及び県道の状況	7
4 地域別の状況	9

第3章 道路整備を取り巻く環境の変化

1 財政状況の変化	15
2 都市基盤整備の状況変化	15
3 道路空間への多様なニーズの高まり	18

第4章 計画の目標と道路整備水準

1 道路整備基本計画の構成	19
2 みちづくりの基本視点	20
3 道路整備基本計画の目標	21
4 道路の段階構成の設定と整備水準	22

第5章 道路網の構築と幅員設定

1 道路網の構築	31
2 道路幅員の設定	32
3 朝霞市の目指すべき道路ネットワーク	33

第6章 優先整備路線の検討

1 優先整備路線の考え方と評価	49
2 優先的に整備すべき市道路線	66
3 実施に向けた留意事項等	68

第7章 個別課題への対応

資料編	76
-----	----

第1章 背景と目的

1 背景

朝霞市では、都市の骨格軸を形成し、市民に最も身近なインフラでもある道路の整備について、長期的な視点から都市基盤の基幹施設として将来像を描き、その実現に向けて計画的な道路整備を進めてきました。

平成3（1991）年3月に前計画である「朝霞市道路整備基本計画」を策定した当時から、財政面、社会経済状況、都市基盤整備の状況等から大きく時代が変化してきたことに対応し、今般、計画の見直しを行いました。

- ・財政面では、都市基盤整備にかかる予算は大幅に減少しています。福祉や教育に対する財政需要が高まったことに伴い、都市基盤整備への財政投資が減少しており、平成2（1990）年度の当初予算に占める土木費の割合は、37.4%（69億9千万円）であったのに対し、平成30（2018）年度は、6.4%（26億1千万円）となっています。

厳しい財政状況の下、都市計画道路の整備率は埼玉県の平均と比べ低い水準となっており、主要生活道路についても約73%が未整備となっているのが現状です。

- ・社会経済状況においては、近年、全国的には人口減少や本格的な超高齢社会が到来し、大きく変化しています。中長期的には、朝霞市においても、高齢化が進み、現在の人口増加の状況は中長期的には減少へ向かっていくことが推測されています。また、全国各地における大規模な自然災害を教訓に、都市基盤整備における防災・減災の観点はより重要になっています。

- ・都市基盤整備の状況についても、一般国道254号和光富士見バイパス（以下「一般国道254号バイパス」という。）の一部供用開始や、土地区画整理事業など都市基盤整備の進捗により、本市を取り巻く交通環境も大きく変化しています。

このように、変化する時代の状況に応じて、現実的な道路網を構築していくことが必要です。

朝霞市では、平成28（2016）年に市のまちづくりの基本的な方針である朝霞市都市計画マスタープラン（以下「都市計画マスタープラン」という。）を見直し、将来都市像として掲げる「私が暮らしつつきたいまち 朝霞」の実現に向けて、道路交通分野では、「やさしさに配慮した道づくり」、「まちの骨格となる道路づくり」、「良好な交通環境づくり」の視点から、交通環境の整備を進めることとしています。

市民意識調査において市民の道路・橋梁に対する評価は、「今後の重要度は高いが、現在の満足度が低いため、力を入れて取り組むべき項目」となっており*¹、市民生活に密着し、身近なインフラである道路整備に期待を寄せていることが伺える反面、「安全・安心なまち」の施策に対する満足度は最も低くなっている状況*²です。

本基本計画は、このような状況を踏まえ、朝霞市が主体となって整備する市道について、上位計画である都市計画マスタープラン等との整合に留意しながら、多方面にわたる課題を整理し、都市計画審議会やパブリックコメントを通じて広く意見聴取しつつ、現計画の内容や進捗状況、本市を取り巻く環境変化等を念頭に計画の見直しを行い、今後の道路整備等に関する基本的な方向性を示すものです。

*1平成26年に取りまとめた市民意識調査結果

*2平成29年度に行った市民アンケート調査（第5次朝霞市総合計画の「基本概念に基づいた施策の満足度」）

2 目的

本基本計画は、都市計画マスタープランに位置づけられた様々なまちづくり施策を計画的に進めることを目的に、目指すべき道路網を構築し、道路整備を行う路線の選定及び整備の優先順位等を定め、これをもって市内各地域の利便性や安全性の向上に貢献していきます。

《都市計画マスタープラン【平成30（2018）年6月修正】におけるフレーム》

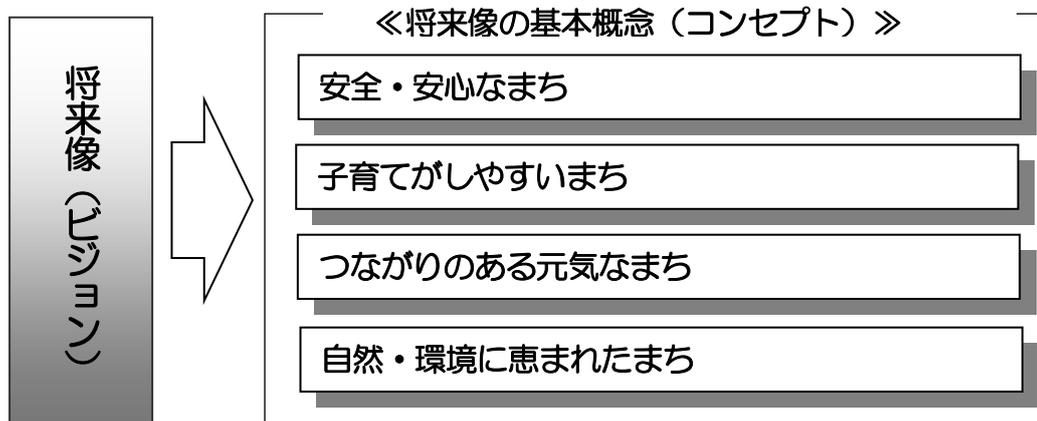


図1-1 都市計画マスタープランにおける将来像の基本概念

表1-1 都市計画マスタープランにおける道路分野の目標と方針

都市計画マスタープラン■道路交通分野	
【目標】	【方針】
i. やさしさに配慮した道づくり	→ ①全ての人にやさしい交通環境の整備
	→ ②環境・景観に配慮した交通環境の整備
	→ ③歩行者空間の整備
ii. まちの骨格となる道路づくり	→ ④幹線道路網の整備
iii. 良好な交通環境づくり	→ ⑤安全・快適な道路の整備
	→ ⑥公共交通網などの充実・整備
	→ ⑦その他交通施設などの充実・整備
	→ ⑧新たな公共交通システムの導入検討

3 計画期間

本基本計画は、平成31（2019）年度から令和10（2028）年度を目標年度とした10年間の計画とし、道路を取り巻く環境の変化に応じて適宜見直しを図ります。

4 計画の位置づけ

本基本計画は、第5次朝霞市総合計画や都市計画マスタープラン等を踏まえて策定するもので、本市の道路整備に関する最上位計画となるものです。

なお、本基本計画の関係法令には、道路法、高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、埼玉県福祉のまちづくり条例、朝霞市開発事業等の手続及び基準等に関する条例などがあります。

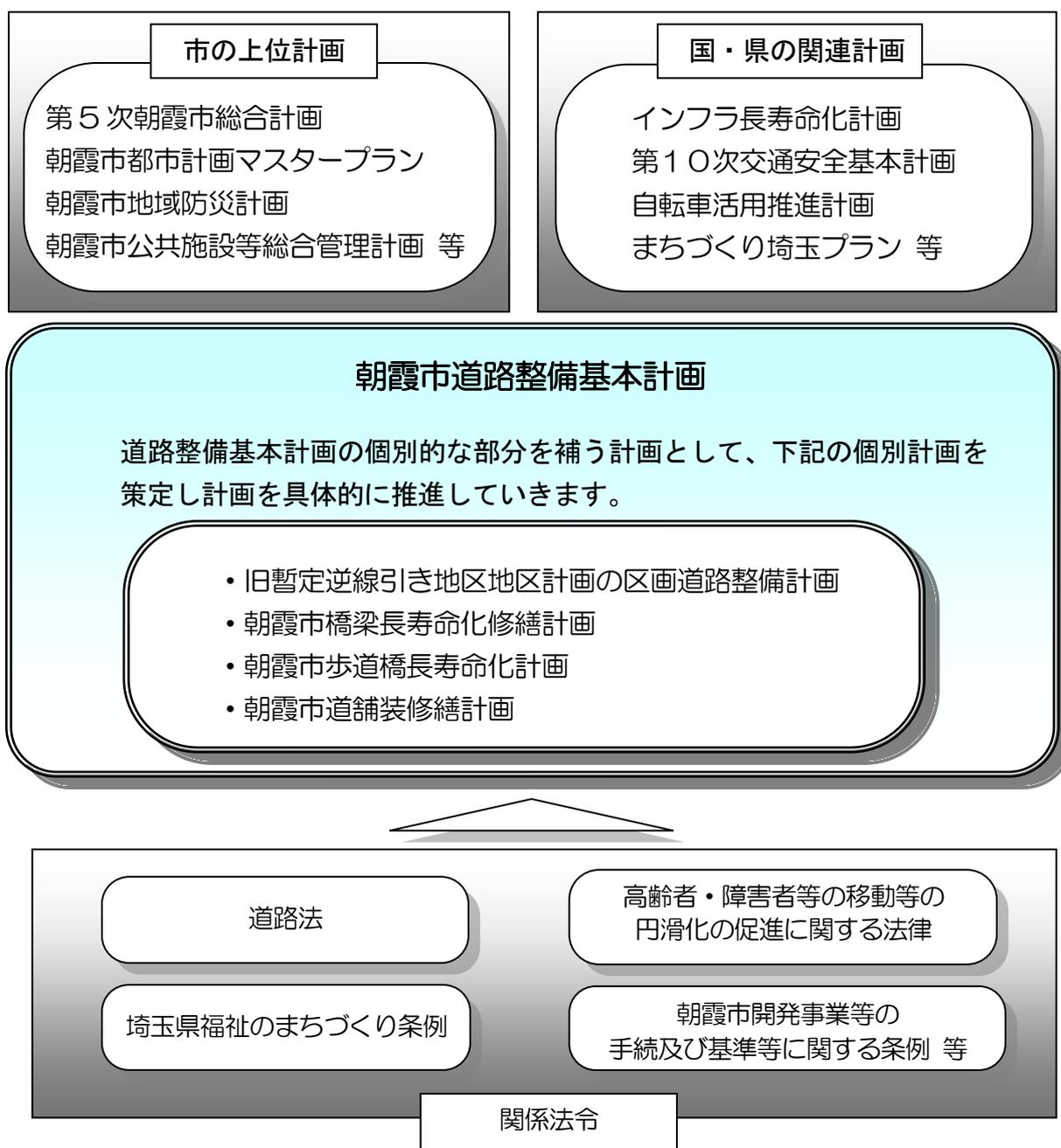


図1-2 道路整備基本計画の位置づけ

第2章 道路の状況

1 市内道路の整備状況

(1) 幹線道路・補助幹線道路の整備状況

- ・幹線道路は、13路線（国道2路線・県道6路線・市道5路線）を位置づけています。整備状況については、市道7号線（観音通線）の一部を残し整備が完了しています。
- ・補助幹線道路は、市道11路線で、平均整備率は、56%となっています。

表2-1【幹線道路の整備状況（路線別）】

〈平成30年9月末現在〉

No.	種別	路線名	計画幅員	計画延長	整備済延長	整備率
1	国道	一般国道254号	—	2,080m	—	—
2		一般国道254号バイパス	—	3,420m	—	—
3	県道	主要地方道県道朝霞蕨線	—	7,159m	—	—
4		主要地方道保谷志木線	—	2,656m	—	—
5		一般県道和光志木線	—	4,396m	—	—
6		一般県道新座和光線	—	2,480m	—	—
7		一般県道ふじみ野朝霞線	—	1,210m	—	—
8		一般県道東京朝霞線	—	693m	—	—
9	市道	市道2号線（緑ヶ丘通線）	16m	3,430m	3,430m	100%
10		市道7号線（観音通線）	16m	900m	829m	92%
11		市道8号線（上ノ原通線）	20m	900m	900m	100%
12		市道643号線（本町通線）	18m	380m	380m	100%
13		市道1000号線（本町通線）	18m	1,020m	1,020m	100%
合計（市道のみ）			—	6,630m	6,559m	99%

表2-2【補助幹線道路の整備状況（路線別）】

〈平成30年9月末現在〉

No.	種別	路線名（呼称名）	計画幅員	計画延長	整備済延長	整備率
1	市道	市道1号線（二本松通り）	11m	3,297m	2,362m	72%
2		市道3号線	12m	2,292m	1,735m	76%
3		市道5号線	10m	2,400m	755m	32%
4		市道8号線（公園通り）	12m	1,930m	671m	35%
5		市道9号線（宮戸橋通り）	10m	3,708m	2,727m	74%
6		市道10号線	10m	2,224m	492m	22%
7		市道15号線	12m	617m	163m	26%
8		市道20号線	12m	744m	492m	66%
9		市道21号線	12m	311m	128m	41%
10		市道22号線（東通り）	12m	1,495m	786m	53%
11		市道2002号線	10m	790m	790m	100%
合計			—	19,808m	11,098m	56%

(2) 主要生活道路の整備状況

主要生活道路の整備状況は、従前の計画において位置づけられた幅員8m以上の計画路線19路線の整備状況は、整備率が低い状況で、整備率20%未満が10路線あります。

表2-3【主要生活道路の整備状況（路線別）】

〈平成30年9月末現在〉

No.	路線名	計画幅員	計画延長	整備済延長	整備率
1	市道12号線	10m	689m	119m	17%
2	市道14号線	10m	1,125m	153m	14%
3	市道90号線	10m	1,051m	136m	13%
4	市道185号線	10m	384m	126m	33%
5	市道200号線	10m	453m	100m	22%
6	市道264号線	10m	615m	383m	62%
7	市道374号線	10m	310m	0m	0%
8	市道398号線	10m	441m	29m	7%
9	市道466号線	10m	944m	434m	46%
10	市道479号線	10m	470m	0m	0%
11	市道2032号線	8m	310m	152m	49%
12	市道2034号線	8m	70m	0m	0%
13	市道2131号線	10m	152m	76m	50%
14	市道2160号線	8m	468m	0m	0%
15	市道2266号線	10m	226m	0m	0%
16	市道2267号線	10m	149m	0m	0%
17	市道2327号線	8m	200m	79m	40%
18	市道2328号線	8m	314m	314m	100%
19	市道2330号線	8m	360m	234m	65%
合計		—	8,731m	2,335m	27%

2 都市計画道路の整備状況<平成 30 年 9 月末現在>

都市計画道路は、市内の地域間の交通を集約するとともに、隣接する都市との連携の役割を果たすなど、都市の骨格（道路網）を形成する重要な道路です。

本市の都市計画道路の整備率は、平成 30（2018）年 9 月末時点で約 54%となっており、埼玉県が平成 28（2016）年度末時点でとりまとめた、県全域での平均整備率 61%と比較しても低い水準となっています。

- ・本市の都市計画道路は、15 路線、総延長 25,115mが計画決定されており、そのうち整備済延長は 13,504mで、整備率は約 54%となっています。
- ・現在、市施行で観音通線と駅東通線の 2 路線、県施行で一般国道 254 号バイパスと岡通線が事業中となっています。

表 2-4 【都市計画道路】 ※廃止路線除く <平成 30 年 9 月末現在>

No.	路線名	計画幅員	計画延長	整備済延長	整備率
1	東京小諸線	18m	2,080m	2,080m	100%
2	駅前通線	25m	100m	100m	100%
3	中央通線	16m	940m	0m	0%
4	岡通線	18m	4,240m	1,645m	39%
5	観音通線	16m	900m	829m	92%
6	緑ヶ丘通線	16m	3,430m	3,430m	100%
7	黒目川通線	18m	5,180m	380m	7%
8	下ノ原通線	16m	1,450m	0m	0%
9	志木和光線 (一般国道254号バイパス)	36m	3,420m	1,920m	56%
10	本町通線	16m、18m	1,400m	1,400m	100%
11	上ノ原通線	20m	900m	900m	100%
12	朝霞新座線	25m	600m	600m	100%
13	駅西口富士見通線	18m	179m	179m	100%
14	駅東通線	20m	250m	41m	16%
15	本町1号線	12m	46m	0m	0%
合計			25,115m	13,504m	54%

3 国道及び県道の整備状況

本市の国道及び県道は、国道 2 路線、県道 6 路線があります。
現在、一般国道 254 号バイパスの整備が推進されています。

表 2-5 (1) 国道

No.	路線名	市内延長	備考
1	一般国道 254 号 (都市計画道路 東京小諸線)	2,080m	全線整備済
2	一般国道 254 号バイパス (都市計画道路 志木和光線)	3,420m	第 1 期整備区間供用
合計		5,500m	

① 一般国道 254 号バイパスの整備状況

- 第 1 期整備区間(国道 298 号～県道朝霞蕨線:延長 2,560m)は、平成 22(2010)年に暫定 2 車線で供用を開始しました。その後、交通量の増加により発生する渋滞解消のため、平成 24(2012)年 7 月に和光市内の 4 車線化工事が完了し、現在、朝霞市内(台交差点～県道朝霞蕨線)の 4 車線化工事等が進められています。
- 第 2 期整備区間(県道朝霞蕨線～国道 463 号:延長 4,290m)は、平成 31(2019)年 3 月末時点で朝霞市内の用地取得率は約 88%となっており、現在は用地買収の他に国道 463 号(浦和所沢バイパス)との立体交差橋及び立体交差工事が進められています。

② 一般国道 254 号バイパスの完成により期待される効果

- 市街地に流入してくる自動車交通の抑制や現道の国道 254 号の交通量が減少することにより、交通渋滞の緩和や大気汚染の改善に寄与します。
- 沿道サービス施設や企業立地などバイパスの特性を活かしたまちづくりが沿道で進むことにより、にぎわいと活気あるまちの創造が期待できます。
- 首都圏中央連絡自動車道と東京外かく環状道路の連結する県南地域の道路ネットワークの強化により観光振興、防災機能の強化が期待できます。

表 2-6 (2) 県道

No.	路線名	市内延長
1	主要地方道 朝霞蕨線	7,159m
2	主要地方道 保谷志木線	2,656m
3	一般県道 和光志木線	4,396m
4	一般県道 新座和光線	2,480m
5	一般県道 ふじみ野朝霞線	1,210m
6	一般県道 東京朝霞線	693m
合計		18,594m

<朝霞市道路網図>



図2-1 朝霞市道路網図

平成30年3月版

4 地域別の状況

都市計画マスタープランで設定した5地域の状況について、地域ごとに概況等を整理しました。



表 2-7 地域区分の対象町丁目

地 域	対象町丁目
(1) 内間木地域	大字上内間木、大字下内間木、大字浜崎の一部、大字宮戸の一部、大字田島の一部
(2) 北部地域	北原1・2丁目、西原1・2丁目、朝志ヶ丘1～4丁目、宮戸1～4丁目、浜崎1～4丁目、田島1・2丁目、大字宮戸の一部、大字浜崎の一部、大字田島の一部
(3) 東部地域	岡1～3丁目、根岸台1～8丁目、仲町1・2丁目、大字岡、大字根岸、大字台、大字溝沼の一部
(4) 西部地域	三原1～5丁目、西弁財1・2丁目、東弁財1～3丁目、泉水1～3丁目、膝折町3丁目の一部、膝折町4丁目の一部、大字溝沼の一部、大字浜崎の一部
(5) 南部地域	本町1～3丁目、溝沼1～7丁目、幸町1～3丁目、栄町1～5丁目、青葉台1丁目、膝折町1・2・5丁目、膝折町3丁目の一部、膝折町4丁目の一部、大字溝沼の一部、大字膝折、基地跡地、陸上自衛隊朝霞駐屯地

表 2-8 (1) 内間木地域

<p>地域の概況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 地域の北東側を流れる荒川、南西側を流れる新河岸川にはさまれた荒川低地で構成されています。 • 地域の全域が市街化調整区域で、古くからの農地及び集落地となっており、緑の多い田園風景が広がっています。 • 地域の北側には、工業系施設や倉庫などの土地利用が見られます。 • 工業系の施設と既存集落との混在が見られます。 • 新河岸川からの水害を防止する施設として、朝霞調節池が平成 20（2008）年に設置されました。 • 市営の温浴施設（「湯〜ぐうじょう」）が平成 25（2013）年に廃止となりました。
<p>道路を取り巻く状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 本地域と市内他地域を結ぶ主要な幹線道路が 2 路線あります。 • バス路線は、路線数、運行本数も少ない状況です。 • 道路幅員が狭い箇所が多くあります。 • 一般国道 254 号バイパスが、平成 22（2010）年に第 1 期整備区間を暫定 2 車線で供用開始し、現在、第 2 期整備区間の整備を進めています。 • 大型車両の通行が多く、慢性的な渋滞が続くため、集落地内の通過交通も多く見られます。 • 地域内に小中学校がなく、通学距離が長い状況です。 • 長期未整備都市計画道路であった新河岸川通線の全線を廃止しました。
<p>地域内道路の整備課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 安全な歩行者空間の確保、通学路のルートの見直しなどが求められています。 • 他地域に比べ鉄道・バスなどの公共交通網へのアクセスが不足しているため、コミュニティバスルートの見直しなど、公共交通空白地区としての対応が望まれます。 • 一般国道 254 号バイパスの早期整備が期待されます。 • 一般国道 254 号バイパスの一部供用開始に伴い、周辺道路のネットワークの再構築が必要です。 • 一般国道 254 号バイパスの交通利便性を活かした沿道の土地利用等が求められています。

表 2-9 (2) 北部地域

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域の概況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 地域の北側を新河岸川が、南側を黒目川が流れています。 • JR武蔵野線が地域の中央を東西に、東武東上線が地域界を南北に走り、地域の南西側に北朝霞駅・朝霞台駅があります。 • 地域の東側から南側は市街化調整区域で、農地が広がっています。 • 一方、西側の駅周辺は市街化区域で、商業地や住宅地となっています。 • 駅周辺は、土地区画整理事業が完了しており、商業集積が図られています。 • 駅周辺と河川沿いとの間に高低差があり、坂が多い地域です。 • 平成 23 (2011) 年に宮戸 2 丁目地区 (旧暫定逆線引き地区) の約 10.8 ha が市街化区域に編入され、その一部で組合施行による土地区画整理事業が進んでいます。 • 地域の北側は市街地の形成年代が古く、小規模な開発による宅地化が進んできた地区です。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">道路を取り巻く状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 道路幅員が狭く、歩道が設置されている道路が少ない状況です。 • 朝霞台駅のエレベーター設置等、バリアフリー化が課題となっています。 • 駅前に地下自転車駐車が設置されています。 • 都市計画道路岡通線は、未整備区間があります。 • 住宅が密集した地域では、狭い道路等が多く、防災上配慮が必要なエリアがあります。 • 長期未整備都市計画道路であった新河岸川通線の全線を廃止しました。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域内道路の整備課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 安全な歩行者空間の確保が求められています。 • 駅周辺の駐輪場のさらなる有効活用や公共交通機能の充実など、使いやすい駅前空間づくりが必要です。 • 抜け道などとして利用されている生活道路について、面的速度規制や一方通行化などの導入による交通安全対策が求められています。 • 自転車道のネットワーク化についての検討が望まれます。 • 住宅地における体系的な交通網の充実や、狭あい道路や行き止まり道路の解消などが望まれます。 • 一般国道 254 号バイパスの早期整備が期待されます。 • 旧暫定逆線引き地区内における区画道路の整備推進が必要です。

表 2-10 (3) 東部地域

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域の概況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 地域の北側を黒目川が流れ、東端で新河岸川と合流しています。地形は川沿いの荒川低地と内陸部の武蔵野台地となっており、坂が多い地域です。 • 地域の北側及び東側は市街化調整区域で、農地及び集落地が広がっています。 • 地域の西側を東武東上線が南北に縦断しており、南側に朝霞駅があります。 • 旧暫定逆線引き地区である岡1丁目地区（約 10ha）、根岸台2丁目地区（約 14.9ha）、根岸台7丁目東地区（約 8.9ha）、根岸台7丁目西地区（約 8.6ha）が市街化区域に編入されました。 • 平成 20（2008）年に向山地区（約 4.8 ha）の土地区画整理事業が完了し、また、朝霞駅東口の駅前広場についても同年に完成しました。 • 根岸台3丁目の大規模工場跡地において、戸建住宅、集合住宅、商業施設が立地する面的なまちづくりの整備が行われています。このエリア周辺及び大字台地内の東地区の一部を、「まちづくり重点地区」に位置づけています。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">道路を取り巻く状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 自動車と歩行者の道路機能が混在しています。 • 朝霞駅を起点に、コミュニティバスなど、多くのバスが運行していますが、一部、公共交通空白地区が残っています。 • 整備中の駅東通線により、駅へのアクセス向上が期待できます。 • 一般国道 254 号バイパスの暫定2車線供用開始に伴い、都市計画道路新河岸川通線が全線廃止となりました。 • 根岸台5丁目土地区画整理事業は、平成 31（2019）年3月に換地処分しました。 • 長期未整備都市計画道路であった中央通線の一部を廃止しました。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域内道路の整備課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 安全な歩行者空間や通学路の整備が求められます。 • 幅員が狭い道路やカーブが連続する道、形状が複雑な交差点、歩行者が歩きにくい歩道など安全な道路整備が必要な箇所が多くあります。 • 駅への交通手段として、自転車の通行量が多く、自転車・人・車の通行の錯綜がみられます。 • 根岸台3丁目の大規模工場跡地周辺及び大字台地内の東地区の周辺においては、今後増加する交通量を精査し、道路整備を推進する必要があります。 • 一般国道 254 号バイパスの早期整備が期待されます。 • 一般国道 254 号バイパスの一部供用開始に伴い、周辺道路のネットワークの再構築が必要です。 • 根岸台5丁目土地区画整理事業地以南の岡通線の整備推進が必要です。 • 旧暫定逆線引き地区内における区画道路の整備推進が必要です。

表 2-11 (4) 西部地域

<p>地域の概況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の東側を黒目川が流れています。 ・地域界の北側を東武東上線が、中心を東西にJR武蔵野線が走り、北東の位置に朝霞台駅、北朝霞駅があります。 ・黒目川沿いの周辺は市街化調整区域ですが、他の地域は市街化区域となっており、その境目には崖線が南北に通り返り坂が多くなっています。 ・駅周辺は、北朝霞土地区画整理事業が完了し、また、地区計画により商業集積が図られています。 ・志木駅に近い北西の地域や駅周辺及び黒目川沿いの斜面地では、共同住宅が多く立地しています。
<p>道路を取り巻く状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員が狭く、住宅が密集した地域では防災上の配慮が必要です。 ・歩道が設置されていない道路が多くあります。 ・住宅が密集した地域があります。 ・鉄道駅を起点に多くのバスが運行していますが、一部、公共交通空白地区が残っています。 ・都市計画道路下ノ原通線、中央通線、黒目川通線が決定されていますが、整備が進んでいません。 ・朝霞台駅のエレベーター設置等、バリアフリー化が課題となっています。 ・長期末整備都市計画道路であった中央通線の一部を廃止しました。
<p>地域内道路の整備課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な歩行者空間の確保や通学路の整備が求められています。 ・通過交通の車の抜け道などとして利用されている生活道路について、面的速度規制や一方通行化などの導入による交通安全対策が求められています。 ・駅周辺の駐輪場の有効活用や公共交通機関の充実など、利用しやすい駅前の空間づくりが必要です。 ・河川沿いの環境を活かし回遊性を高めることが求められています。 ・黒目川と駅をつなぐ道の整備など、歩きやすく、安全で安心な歩道整備が求められています。 ・廃止した都市計画道路の代替路線の整備推進が必要です。

表 2-12 (5) 南部地域

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域の概況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 地域の西側から北部を黒目川が流れており、高台に向かってゆるやかな坂が多く存在します。 • 黒目川沿いの低地、及び当地域の中央に位置する基地跡地、南端の陸上自衛隊朝霞駐屯地は市街化調整区域となっています。 • 東武東上線が東側を走っており、南東側に朝霞駅があります。 • 平成 18（2006）年に広沢土地区画整理事業が完了し、平成 19（2007）年には朝霞駅南口広場が整備されました。 • 基地跡地では、「朝霞の森」がオープンし、子どもたちが遊べる広場となっています。また、市道 8 号線沿いに幅員 30m のシンボルロードの整備を進めています。 • 主要幹線道路である国道 254 号（川越街道）の沿道にある旧朝霞第四小学校跡地周辺は、交通の利便性などの立地特性を生かして、地域経済と雇用を支えるまちづくりに重点的に取り組む「まちづくり重点地区」に位置づけています。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">道路を取り巻く状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 道路幅員が狭く、歩道が設置されていない道路が多くあります。 • 地域の南側を国道 254 号（川越街道）が横断しており、他地域から東京都心などへの通過車両が多く見られます。 • 朝霞駅を起点に多くのバスが運行していますが、一部、公共交通手段が不足している地域があります。 • 住宅が密集した地域があります。 • 長期未整備都市計画道路であった中央通線及び駅西口富士見通線の一部を廃止し、新たに本町 1 号線を都市計画決定しました。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域内道路の整備課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 安全な歩行者空間の確保や通学路の整備が求められています。 • 朝霞駅と市内の主要施設を効果的に結ぶよう、バス路線網の見直しなど、公共交通手段の充実が求められています。 • 住宅地における体系的な交通網の充実や、狭あい道路や行き止まり道路の解消などが望まれます。 • 抜け道などとして利用されている生活道路について、面的速度規制や一方通行化などの導入による交通安全対策が求められています。 • 東京 2020 オリンピック・パラリンピック開催に向けて、観音通線の全線供用開始や自転車通行帯等の整備、シンボルロードの整備推進が必要です。 • 旧朝霞第四小学校跡地については、工業系での土地活用が進められており、近接する道路の整備を推進する必要があります。 • 廃止した都市計画道路の代替路線の整備推進が必要です。

第3章 道路整備を取り巻く環境の変化

1 財政状況の変化

平成3（1991）年3月に「朝霞市道路整備基本計画」を策定した時点では、土木費は予算の37.4%、民生費は14.9%となっておりましたが、平成30（2018）年度の当初予算では、土木費の割合は、6.4%、民生費は51.4%で、都市基盤の整備にかかる予算は大幅に減少しましたが、対照的に民生費の予算が大幅に増加し、市の財政構造が社会福祉重視へと変化しているのがわかります。

そうした状況の中、限られた財源を効率的・効果的に活用するため、選択と集中の観点から道路整備に取り組んでいく必要があります。

平成30年度 一般会計当初予算

()内は構成比、〈 〉内は前年度当初予算額

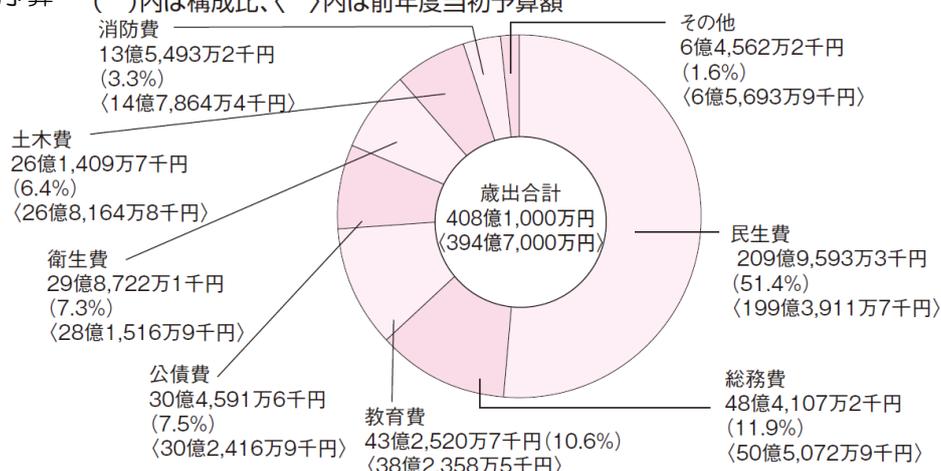


図3-1 朝霞市の歳出の状況

2 都市基盤整備の状況変化

(1) 都市の骨格となる交通基盤整備の進展

平成22（2010）年、一般国道254号バイパスが暫定2車線で供用を開始し、現在、朝霞市内の4車線化が推進されています。

都市計画道路においては、県内の都市計画道路のうち、都市計画決定から20年以上、全線または一部区間が未整備となっている道路の見直しを行うため、埼玉県が平成17（2005）年に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を策定しました。

これを受けて市では、重要度や熟度の高い路線の整備を推進するとともに、長期未整備都市計画道路について、県のガイドラインや都市計画道路の検証・見直し指針に基づき、路線ごとにその必要性や構造等の検証を行いました。

その結果、平成25（2013）年に新河岸川通線の全線廃止、平成29（2017）年に中央通線及び駅西口富士見通線の一部を廃止しました。

このように本市の広域交通ネットワークを担う幹線道路の状況が変化したことにより、周辺の交通状況にも影響を及ぼすことから、これに対応した道路ネットワークの構築や交通環境の整備が必要となっています。

図3-2 状況写真

<一般国道254号バイパス>



朝霞大橋 全景



4車線化工事の状況 (平成31年1月撮影)

(2) 旧暫定逆線引き地区の市街化区域への編入

埼玉県では、昭和59（1984）年12月に、市街化区域内で計画的な市街地整備の見通しが明らかになっていない農地の割合が大きい区域を対象に、一旦、用途地域を残したまま市街化調整区域に編入することで乱開発を抑制し、計画的に都市基盤の整備を行うための土地区画整理事業の実施が確実にした時点で再度、市街化区域に編入する『暫定逆線引き地区』の指定を行いました。

しかしながら指定から20年以上経っても、まったく事業化の目途がたたない地区も多く見受けられ、また、社会情勢の変化による市街地の拡大の終息もあり、暫定逆線引き地区の見直しをする必要性が生じました。

そこで埼玉県では、新たな暫定逆線引き地区の指定を取りやめるとともに、既存の暫定逆線引き地区の市街化区域編入もしくは市街化調整区域への編入を検討するための方針を策定しました。

本市では、その方針に沿って、市内に残っていた旧暫定逆線引き地区（5地区、面積約53.2ha）について（指定以前は、市街化区域であったことや、土地所有者などの意向調査結果で市街化区域編入を望む意見が多かったこと、また、土地所有者などへの説明会においても大きな反対意見がなかったことなどを踏まえて）、それぞれの地区に応じた地区計画を定め、市街化区域へ編入することとし平成23（2011）年1月に市街化区域へ編入しました。

今後、市街化区域に編入されたことにより、市街地形成が進行することが予想されるため、旧暫定逆線引き地区地区計画の区画道路整備計画に位置づけた区画道路の整備を計画的に行う必要があります。

<旧暫定逆線引き地区位置図>

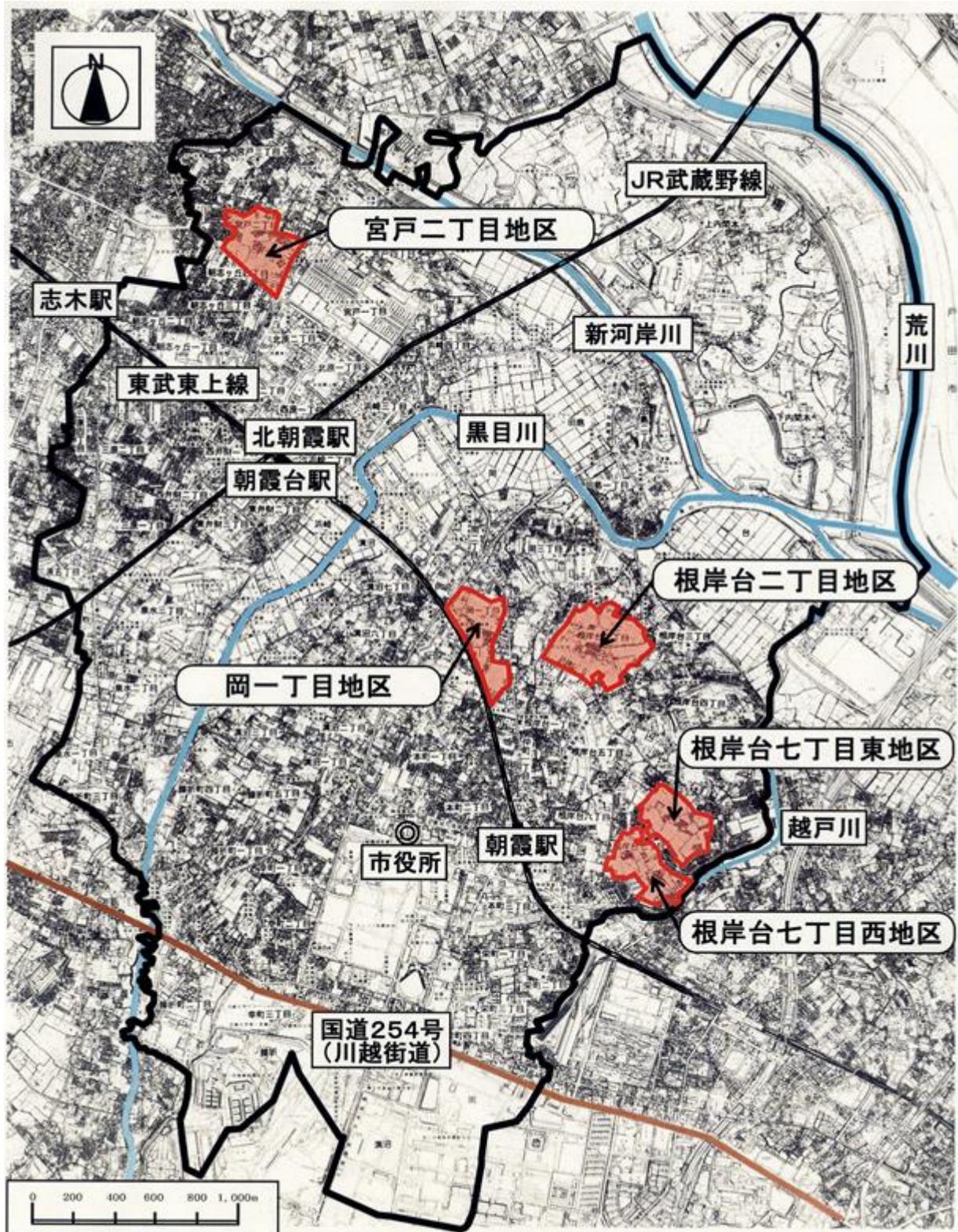


图 3-3 旧暫定逆線引き地区位置図

3 道路空間への多様なニーズの高まり

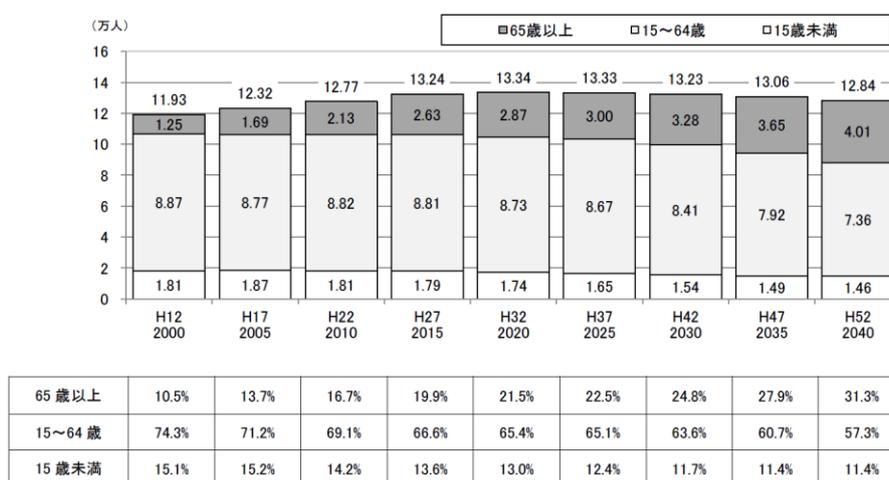
(1) 誰もが円滑に移動できる道路・交通環境の整備

本市の65歳以上の年齢構成は、平成3（1991）年の6%から、令和7（2025）年には20%程度、5人に1人の割合となることが見込まれています。

子どもから高齢者・障害のある人など誰もが安全・安心に移動できる、歩行者優先の「歩いて暮らせるまちづくり」、住み慣れた地域で安心して暮らせる「外出しやすいまちづくり」への対応が求められています。

市民の身近な交通手段として、市内循環バスを運行し、利用実態に応じてルートの見直し等を進めてきましたが、道路環境等を起因とする公共交通空白地区も残るため、さらなる利便性向上に向けた取り組みを進める必要があります。

厳しい財政状況下、今後は、限られた予算を選択と集中の観点から真に必要な歩道整備や道路のバリアフリー化等に集中し、その他の生活道路等については、歩行者等に配慮した交通安全施設の充実（グリーンベルトの設置など）を図るなど、ハード整備中心からソフト面を強化する取り組みへ方針の転換が必要となっています。



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
 注）H22（2010）年までは「国勢調査」のデータに基づく実績値、総人口から年齢不詳は除いている
 H27（2015）年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータに基づく推計値

図3-4 朝霞市の将来人口推計

(2) 環境・景観に配慮した道路環境の整備

道路は、街路樹や沿道の公園・緑地と一体となって、快適な都市環境を構成する緑や景観要素となります。歩行空間の緑陰形成による暑熱対策、風の道の形成によるヒートアイランド現象緩和など環境改善効果を発揮し、人々の健康・快適性の向上と低炭素化社会への寄与も期待されます。

このため、道路及び沿道環境の整備にあたっては、地域の特性に応じて沿道空間と一体となった街路樹の育成、ポケットパークの整備を効果的に行うことにより、道路は交通機能だけではない利用効果・存在効果を発揮します。

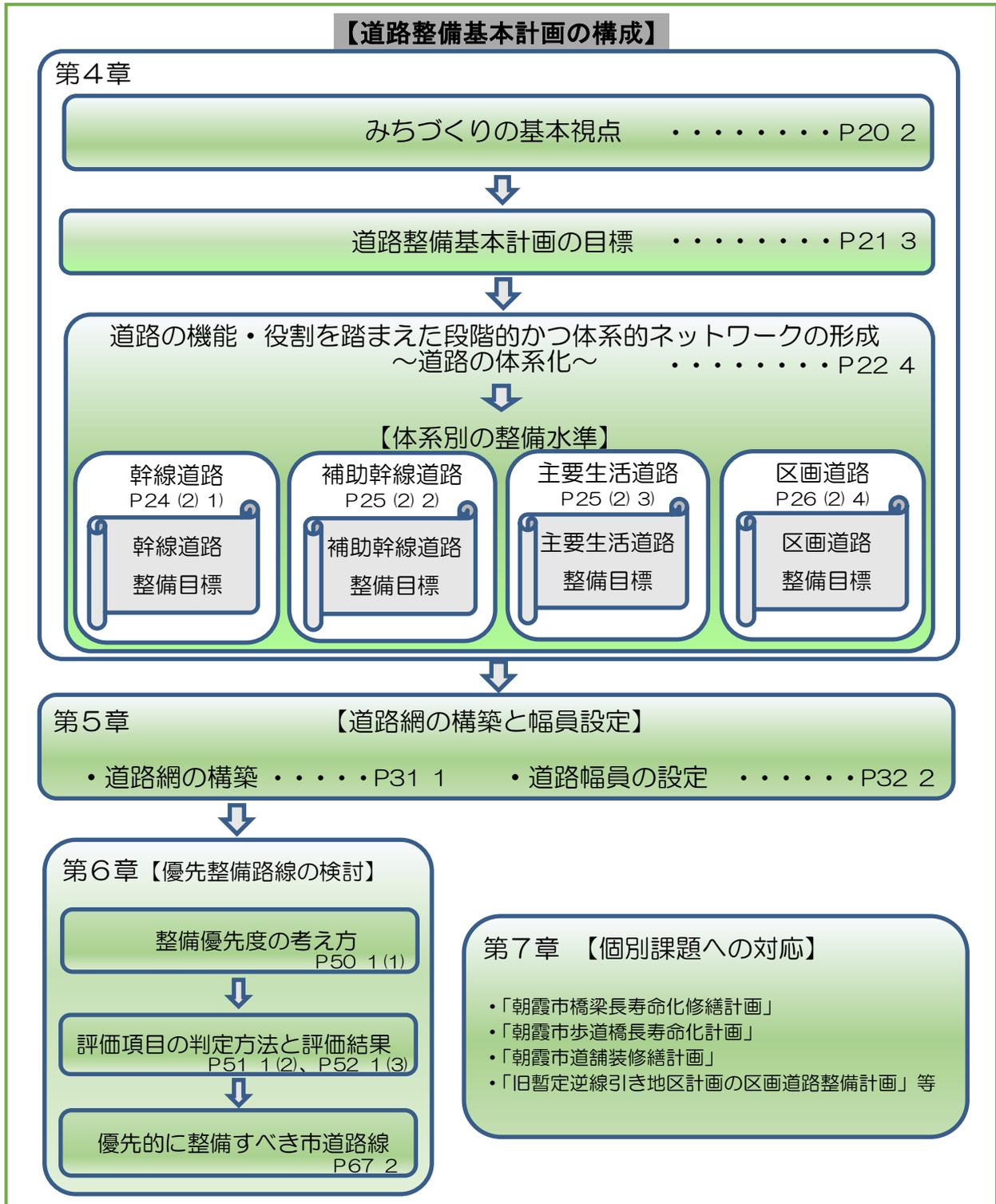
(3) その他

橋梁や歩道橋等の長寿命化対策、旧暫定逆線引き地区の道路整備、通学路及び交差点等の安全対策などを含め、道路空間において対応していく個別の課題を整理し、対応を検討します。

第4章 計画の目標と道路整備水準

1 道路整備基本計画の構成

本基本計画は、みちづくりの基本視点（P20）及び計画の目標（P21）を踏まえ、以下のとおり構成します。



2 みちづくりの基本視点

本市の都市計画（まちづくり）分野の最上位計画である都市計画マスタープランにおける“私が暮らしたいまち 朝霞”の実現に向けて、みちづくりの基本視点を定めます。

表4-1 みちづくりの基本視点

都市計画マスタープラン（平成30年6月修正）道路交通分野	
【目標】	【方針】（→計画の目標へ）
<ul style="list-style-type: none"> i. やさしさに配慮した道づくり ii. まちの骨格となる道路づくり iii. 良好な交通環境づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ① 全ての人にやさしい交通環境の整備 ② 環境・景観に配慮した交通環境の整備 ③ 歩行者空間の整備 ④ 幹線道路網の整備 ⑤ 安全・快適な道路の整備 ⑥ 公共交通網などの充実・整備 ⑦ その他交通施設などの充実・整備 ⑧ 新たな公共交通システムの導入検討

【基本視点1】安全で快適なみちづくり

道路は、市民の日常の生活において、買い物や病院等への行きやすさ、移動時の安全性や快適性の確保、住宅地の防災性の向上、自転車による移動の利便性向上のほか、発災時には迅速な避難の一翼を担うなど、市民生活に欠かせない最も身近な公共施設です。

道路利用者や市民のみなさんの道路に対する様々な期待に応えられるよう、**道路のもつ多様な機能や役割を確認し、これらの十分な発揮を目指します。**

【基本視点2】選択と集中によるみちづくり

道路整備は、沿道にお住まいの方をはじめとする地域のみなさんの理解や土地所有者等との合意形成が必要なことから、かなりの時間を要します。また、道路拡幅等には、用地買収や建物移転補償など多額の事業費が見込まれ、本市の財政状況を考慮すると、今後はさらに整備に時間を費やすことが想定されます。このままでは、さらに長期間にわたり目の前の課題が積み残されたままとなってしまいます。

このため、**整備の優先度を明確にすることで、効率的な整備を推進し、可能なかぎり早期の課題解決を目指します。**

3 道路整備基本計画の目標

(1) 道路整備基本計画の目標

道路の状況（P4～）や道路整備を取り巻く環境の変化（P15～）、都市計画マスタープランの道路交通分野で設定された方針（P20）を踏まえ、道路整備基本計画の目標を設定します。

安全
快適

・安全で快適な移動空間の確保

生活道路等における歩行者優先の安全・安心な歩行空間の確保のため、拡幅予定路線の歩道整備に取り組みます。また、拡幅できない生活道路は、歩行者等に配慮した歩車共存道路の整備や交通安全施設の充実など、交通安全対策として必要な整備を進めます。また、通過交通量や自動車速度の抑制対策等について、地域住民からの要望などを踏まえ、関係機関と連携し、必要な対策を講じていきます。

防災
減災

・防災・減災機能の強化

首都直下型地震が30年以内に約70%という高い確率で発生すると予測され、朝霞市地域防災計画においても震度6弱以上が想定されており、緊急輸送道路や火災時の延焼防止に資する道路の整備など、防災・減災機能を強化するみちづくりを進めていきます。

活性化

・まちなぎわいの創出

一般国道254号バイパスの一部供用開始や大規模工場跡地への商業施設の立地など、様々な面で都市構造が変貌を遂げようとしています。

朝霞市の特性である交通の利便性に優れた立地特性を活かし、にぎわいのあるまちづくりに寄与するみちづくりを進めていきます。

環境

・生活・交通環境に配慮した住みやすいまちの形成

公共交通ネットワークのさらなる充実に努めるほか、都市計画道路を中心とする幹線道路の自転車通行帯等の整備推進、歩行者・自転車に配慮したソフト面からの交通安全対策の充実を図るなど、低炭素で生活環境や沿道の環境に配慮したみちづくりを進めていきます。

効率性

・効果的かつ効率的なみちづくり

厳しい財政状況の中、本市における目指すべき道路網を構築するためには、道路がもつ機能や多様な役割を踏まえて、効果的かつ効率的に道路整備を推進する必要があります。

そこで、整備すべき路線の緊急性や必要性を客観的に評価し、整備の優先順位を定めることで、効果的かつ効率的なみちづくりを進めていきます。

4 道路の段階構成の設定と整備水準

(1) 体系的な道路ネットワーク形成の基本的考え方

合理的な都市構造をつくるには、市内の各道路に明確な役割を位置づけ、広域交通ネットワークの役割を担う幹線道路から地区の日常生活を支える区画道路まで、それぞれの機能と役割に応じて段階的かつ体系的な道路ネットワークの形成を図ることが重要です。都市の拠点間を連結し、通過交通を大量かつ円滑に処理する「幹線道路」を都市の骨格として格子状に配置し、幹線道路に囲まれた住区内から通過交通を排除するとともに、適切な区画道路を配置して住区を形成することにより、良好な生活環境を創出できます。

このため、市内の道路を、住区の外周を構成する幹線道路から住区内の区画道路まで以下のとおり体系化し、望ましい道路規模と配置間隔に配慮しつつ、道路整備を進めていきます。

表 4-2 体系的な道路区分の考え方

区分	幅員配置	道路の性格（役割）	本市における該当路線	交通処理機能
主要幹線道路	—	<ul style="list-style-type: none"> 都市間交通や通過交通等の比較的長距離の交通を円滑かつ大量に処理し、都市の骨格を形成する広域交通軸 	<ul style="list-style-type: none"> 国道 	
幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 幅員 16m ~ 20m程度 概ね 1~2.5km 間隔で配置 	<ul style="list-style-type: none"> 住区の外周を形成し、市内の地域間及び主要な施設間の交通を集約するとともに、隣接する都市との連携の役割を果たす道路 	<ul style="list-style-type: none"> 主要地方道 一般県道 都市計画道路 	
補助幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 幅員 10~16m程度 概ね 500m 間隔で配置 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路への接続、路線バス路線及び駅へのアクセス道路 	<ul style="list-style-type: none"> 主要地方道 市道 	
主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 幅員 6.0m~10m程度 概ね 250m 間隔で配置 	<ul style="list-style-type: none"> 住区と幹線道路や補助幹線道路とを連絡し住民が通勤、通学、買い物等、日常的に利用する生活道路 	<ul style="list-style-type: none"> 1級市道 2級市道 市道 	
区画道路	<ul style="list-style-type: none"> 幅員 4m以上 概ね 100m 間隔で配置 	<ul style="list-style-type: none"> 上記以外の道路で、交通の機能よりも沿道の宅地利用の機能が強い道路で、住区の環境にも大きな役割をもつ道路 	<ul style="list-style-type: none"> その他の市道 	

本計画の対象

【道路の段階構成イメージ図】

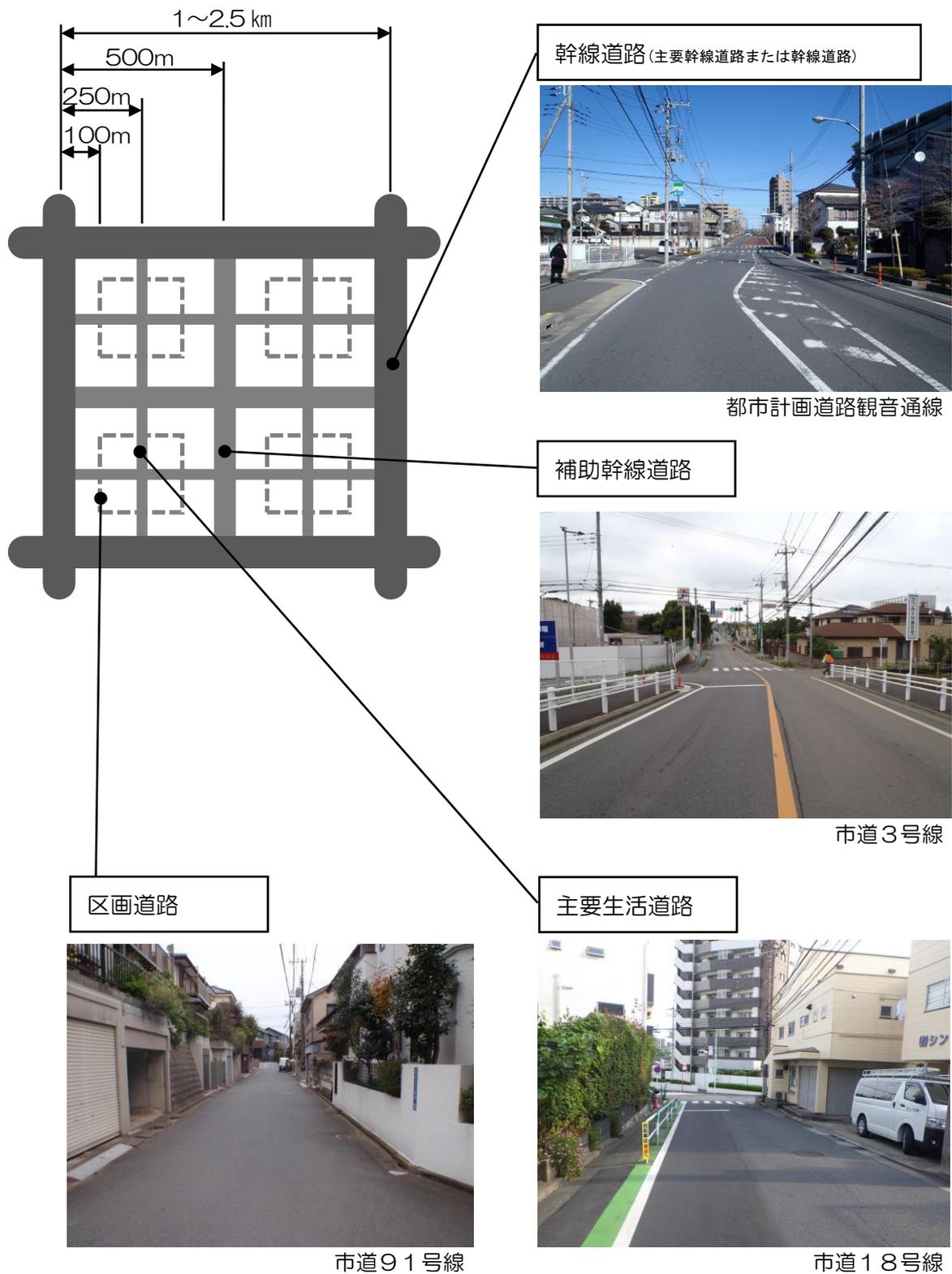


図4-1 道路の段階校正

(2) 体系別の整備水準

1) 幹線道路整備目標

- ・全線開通を目指します。
- ・事業の熟度から、観音通線の整備後は、駅東通線及び駅東通線に接続する岡通線の整備を優先します。
- ・整備済の区間についても、道路空間の再配分等により、歩行者や自転車にとって、よりよい空間の確保を目指します。
- ・国県道の整備については、将来の本市の発展につながる道路整備となるよう施行者と連携して取り組んでいきます。
- ・長期未整備都市計画道路については、今後、廃止を含む検討も行います。

- ・本市の幹線道路網において、主要幹線道路としては、一般国道 254 号と一般国道 254 号バイパスが、広域的な交通流動の処理機能を受け持ちます。
- ・幹線道路は、市内の地域間の交通を集約するとともに、隣接する都市との連携の役割を果たすなど、都市の骨格を形成し、県道、都市計画道路及び一部の市道が該当します。
- ・概ね 1～2.5km 程度の網間隔となるよう配置します。
- ・本市の幹線道路の主体である都市計画道路の整備率は、平成 30（2018）年 9 月現在 54%となっており、埼玉県が平成 28（2016）年度末時点でとりまとめた、県全域での平均整備率 61%と比較しても低い水準となっています。
- ・都市計画道路は、住区の外周を形成し、交通を安全で円滑に処理するだけでなく、市街地の骨格形成や都市内において連続した公共空間を提供し、延焼を防止する等の防災空間、緑地等による沿道環境を保全するための環境空間といった多様な機能を担います。このような重要な役割を早期に発揮できるよう、都市計画道路の全線開通を目指し整備を推進していきます。
- ・整備の優先順位については、財政状況や事業の進捗状況等を踏まえ、重要度や熟度の高い路線の整備を優先します。一方で、長期未整備都市計画道路については、社会情勢の変化や制度改正などを踏まえ、その必要性や構造の適正さについて検証を行い、廃止を含む検討も行います。
- ・整備にあたっては、自転車通行帯の整備や無電柱化の検討を行います。
- ・すでに整備済みの区間であっても、歩行者や自転車空間の見直しが必要な区間については、道路空間の再配分等により、歩行者や自転車にとって、よりよい空間の確保を目指します。

- ・このほか、埼玉県が施行する都市計画道路や一般国道254号バイパスの整備にあたっては、早期完成を目指すとともに、安全・安心な道路環境や沿線の環境対策並びに沿道サービス施設の立地など、将来の本市の発展につながる道路整備となるよう施行者と連携して取り組んでいきます。

2) 補助幹線道路整備目標

- ・可能な限り歩車分離に努めます。
- ・歩行者に配慮した交通安全対策の充実を図るなど、ソフト面での対策強化に努めます

- ・補助幹線道路は、住区の外周を形成する幹線道路への主要なアクセス機能及び住区内の集散道路としての機能が中心となります。幹線道路網が不十分な現段階では、補助幹線道路は部分的に幹線道路の代替機能を果たしています。
- ・日常の徒歩交通の軸ともなる道路であることから、概ね500m程度の網間隔となるように配置します。
- ・整備にあたっては、歩行者が安全・安心に利用できるよう、可能な限り歩道と車道の分離に努めます。一方で、歩道整備には、相当の時間を要すことから、歩行者等に配慮した交通安全対策の充実を図るなど、ソフト面での対策強化に努めます。
- ・原則として現道の改良を前提とします。

3) 主要生活道路整備目標

- ・可能な限り歩車分離に努めます。
- ・歩車共存道路の整備についても検討します。
- ・土地区画整理事業などの面的整備以外は現道の改良を前提とします。

- ・主要生活道路は、住区と幹線道路や補助幹線道路とを連絡し、これらの道路の交通を集散させる機能を有するとともに、地域住民が日常的に通勤、通学、買い物等に利用する主要な道路です。交通利便性や安全性、防災性を確保するため、幹線道路等の整備に合わせ、体系的に整備を進めることが重要です。
- ・市道を対象として概ね250m程度の網間隔となるよう配置し、整備を推進していきます。
- ・整備にあたっては、歩行者が安全・安心に利用できるよう、通過交通は極力排除し、可能な限り歩道と車道の分離に努めます。

- ・歩道整備には、相当の時間と費用を要すことから、自動車交通量が少ない路線等については、安全性を前提に「歩車共存道路」の整備についても検討します。また、ポケットパークの設置に適した空間が確保される場合、その設置についても検討します。
- ・用地確保上の制約等により、歩道を設置できる十分な幅員を確保することが困難な状況にある場所については、必要に応じ、道路構造やマーキングの工夫による自動車の速度抑制、カラー舗装による車と歩行者の分離など、ソフト面の工夫により歩行者の安全性の確保に努めます。
- ・土地区画整理事業地内や旧暫定逆線引き地区以外は、原則として現道の改良を前提とします。

4) 区画道路整備目標

- ・幅員 4 m未満の狭あい道路については、拡幅整備に努めます。
- ・土地区画整理事業などの面的整備に合わせて拡幅改良します。
- ・ソフト面の工夫により、歩行者の安全性の確保に努めます。

- ・住区内を形成する区画道路は、交通機能よりも沿道の宅地利用としての機能が強い道路で、地域住民が通勤、通学、買い物等、日常的に利用する道路であるほか、住区内の防災機能や居住環境の向上の役割等、多様な機能を有します。
- ・このため、交通の安全確保や居住環境の向上等、地域住民の視点に立った人にやさしい道路整備が求められます。地域のまちづくりと整合を図りながら、交通規制や歩車共存道路としての整備、適正な幅員への整備等を進めることにより、歩行者の安全性を向上させることが必要です。
- ・また、現在、市内に点在する幅員 4 m未満の狭あい道路については、歩行者・自転車の安全性の確保及び防災性の強化のため、沿道住民と協力して道路の拡幅整備に努めます。また、土地区画整理事業や旧暫定逆線引き地区の地区整備計画など面的整備に合わせた拡幅改良や地区計画等の公的事業や開発事業等を契機として、原則、現道の改良を前提に整備を推進します。
- ・用地確保上の制約等により、十分な幅員を確保することが困難な状況にある場所については、ソフト面の工夫により歩行者の安全性の確保に努めます。
- ・舗装の損傷等が著しい箇所については、その損傷度合いを考慮し、適切に補修及び改良を実施します。

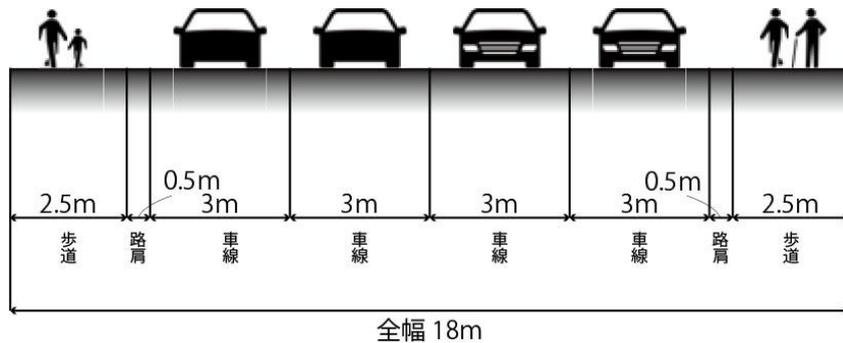
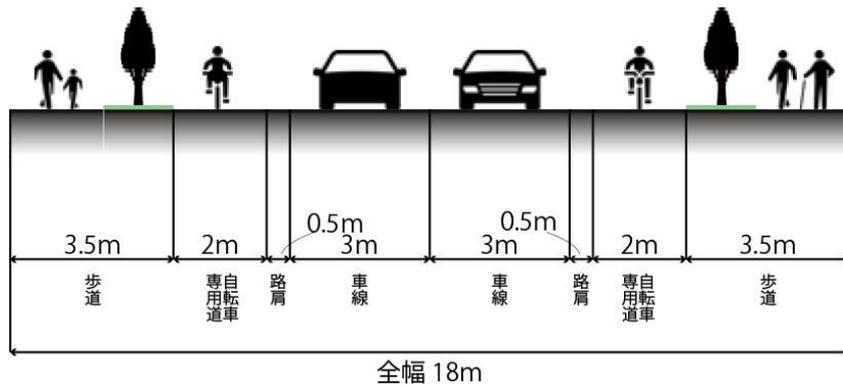
(3) 体系別の幅員構成

ここでは、道路体系ごとに、整備水準として想定する主な幅員の標準断面モデルを示します。

1) 幹線道路

幹線道路は、都市の骨格を形成し、広域的な交通流動の処理機能や市内の地域間交通の集散を担うための機能維持を図る必要があります。

①【道路幅員 18mの場合】



②【道路幅員 16mの場合】

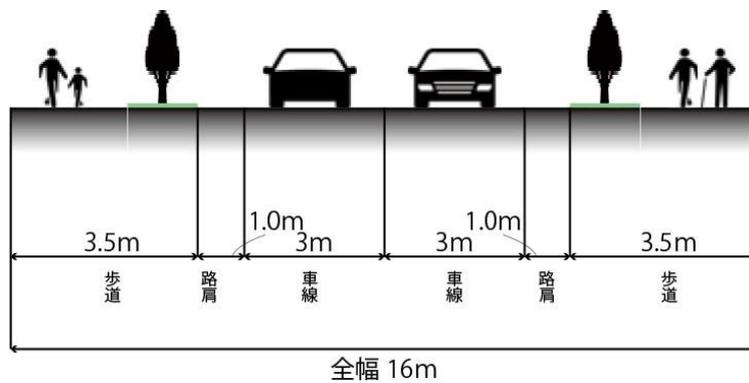
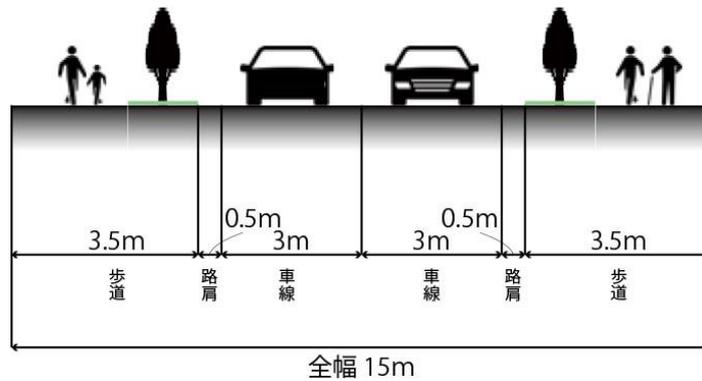


図4-2 標準断面モデル【幹線道路】

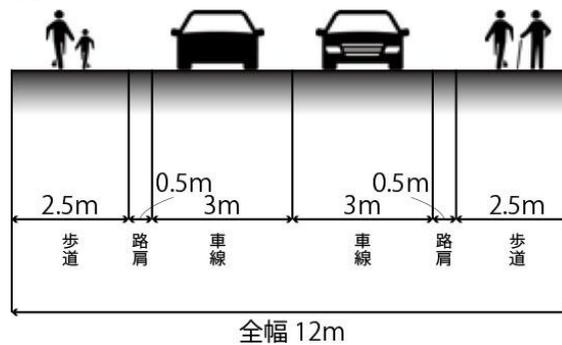
2) 補助幹線道路

補助幹線道路は、幹線道路への主要なアクセス機能及び住区内の集散するための機能維持を図る必要があります。

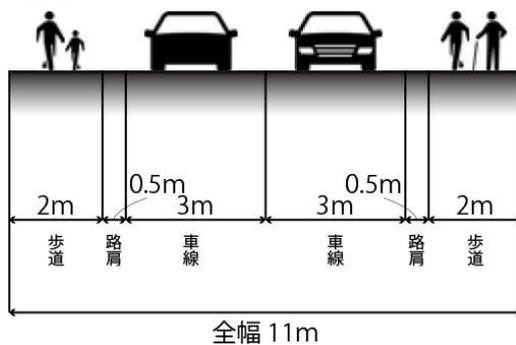
③【道路幅員 15mの場合】



④【道路幅員 12mの場合】



⑤【道路幅員 11mの場合】



⑥【道路幅員 10mの場合】

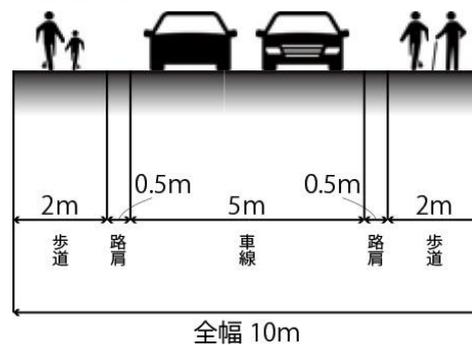
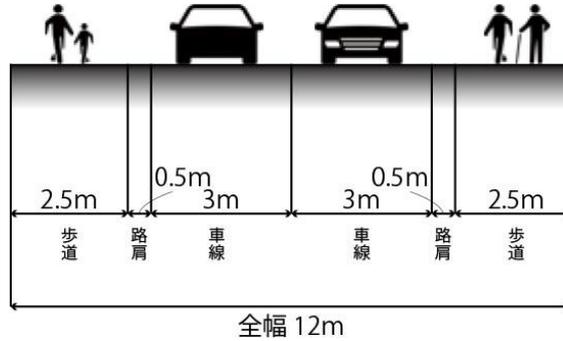


図4-3 標準断面モデル【補助幹線道路】

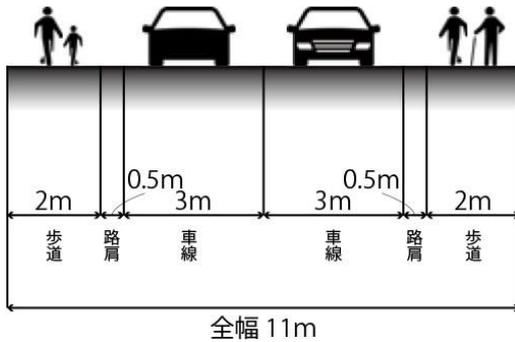
3) 主要生活道路

主要生活道路は、住区内における交通集散機能を有し、歩行者にも配慮した住区内交通処理を図る必要があります。

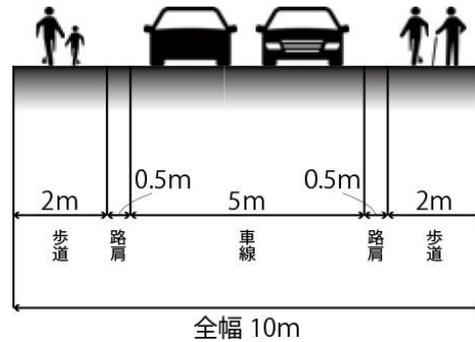
④【道路幅員 12mの場合】



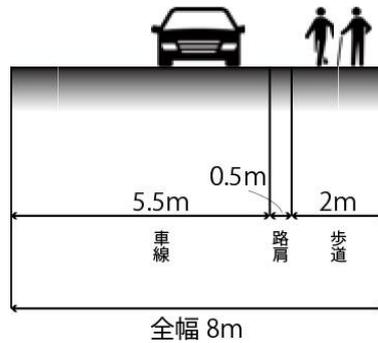
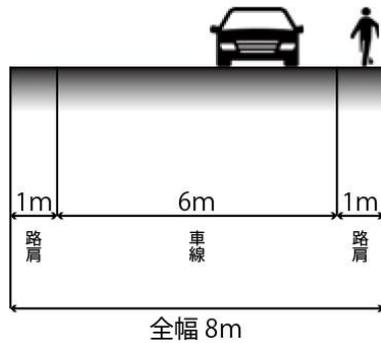
⑤【道路幅員 11mの場合】



⑥【道路幅員 10mの場合】



⑦【道路幅員 8mの場合】



⑧【道路幅員 6mの場合】

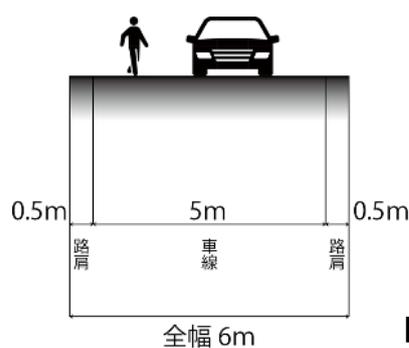
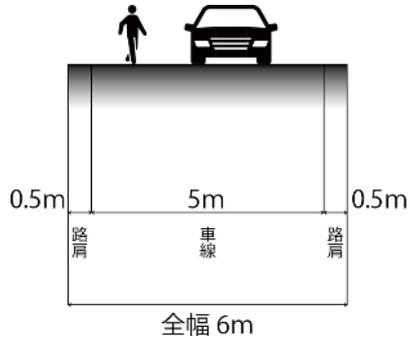


図4-4 標準断面モデル【主要生活道路】

4) 区画道路

区画道路は、地先道路としての機能を有し、住区内の歩行者と車両交通を共存させながら処理を図る必要があります。

㊸【道路幅員 6mの場合】



㊹【道路幅員 4mの場合】



図 4 - 5 標準断面モデル【区画道路】

第5章 道路網の構築と幅員設定

1 道路網の構築

道路整備基本計画の目標（P21）を踏まえ、道路に期待される機能と役割の観点から道路網構築の視点を設定します。

（1）道路網構築の視点

■ 幹線道路網構築の視点：

交通処理機能や防災機能面、主要な施設間の連絡を重視

■ 生活道路網構築の視点：

地域の施設間の連絡や歩行者の安全確保の機能を重視

表5-1 道路網構築の視点

No	道路網構築の視点と考え方	幹線道路	主要生活道路
A	道路混雑の解消に資するネットワークの形成 ・交通渋滞の解消のため、交通処理機能に資する路線	↑ 交通処理機能	
B	都市の低炭素を促進するネットワークの形成 ・温出効果ガス排出量削減の観点から交通渋滞の解消に資する路線		
C	救急搬送を支えるネットワークの形成 ・傷病者の救急搬送のため、救急医療機関への主要なアクセス路線		
D	火災の延焼を防ぐネットワークの形成 ・火災時の延焼を防ぐため、延焼遮断に寄与する路線		
E	緊急時の物資、人員の輸送や避難等を支えるネットワークの形成 ・市内の緊急輸送道路 ・緊急輸送道路と地域防災拠点を結ぶ路線 ・緊急時の避難を支える幹線道路と指定避難場所を結ぶ主要路線 ・消防活動困難区域の解消に資する路線	・ 防災機能	↑ 地域の施設間の連絡
F	鉄道駅へのアクセス性向上に資するネットワークの形成 ・路線バス等の鉄道駅へのアクセス路線 ・自転車・徒歩による鉄道駅への主要なアクセス路線 ・駐輪場への主要なアクセス路線	・ 主要な施設間の連絡	
G	地域の拠点や主要施設への安全で快適な移動を支えるネットワークの形成 ・小学校周辺の通学路などの路線や地域の主要施設への主要なアクセス路線		・ 歩行者の安全確保
H	駅周辺のにぎわいの創出に寄与するネットワークの形成 ・歩行者が快適に移動できる歩行空間ネットワークの形成に寄与する主要路線		
I	住みやすいまちを形成するネットワークの形成 ・良好な生活空間の創出のため、地域における市民生活に密接に関連し、日常の交通を支える主要路線		

(2) 道路網の構築

- 前述の「道路網構築の視点」により、従来の計画に位置づけられている路線を再評価するとともに、従来の計画に位置づけしていない路線も調査しました。そして、道路整備の将来像を描きつつ現状における道路ネットワークの状況や歩行者、自転車の通行の状況等を勘案し、**目指すべき道路網 (P33) を構築**し、道路網へ位置づける路線を抽出しました。
- 路線抽出にあたっては、補助幹線道路から幹線道路への移行や、補助幹線道路から主要生活道路への移行、新たな路線の位置づけなど、その必要性の精査とあわせて検討しました。
- 前計画に記載のある路線であっても、道路網への位置づけの必要性が低下した路線は、本基本計画の策定をもってその位置づけを廃止します。

2 道路幅員の設定

(1) 道路の幅員設定

- 幹線道路及び補助幹線道路は、都市計画道路を中心にあらかじめ位置、経路、幅員等が決定された道路です。
- **主要生活道路**は、道路整備基本計画において幅員を設定します。現在設定されている幅員の多くは、前計画の策定時点に検討されたものであるため、前述の**道路網構築の視点**ごとに幅員の考え方を整理し、**改めて道路幅員を設定**しました。
- なお、交差点や右折帯及び歩行者の滞留場所など特定の箇所は、本基本計画とは別に幅員構成を検討します。

表5-2 主要生活道路の幅員設定

(2) 主要生活道路の幅員設定イメージ

道路網構築の視点と考え方 (主要生活道路)		幅員設定の考え方	幅員設定	標準 断面 モデル
E	緊急輸送道路と地域防災拠点を結ぶ路線	徒歩で地域防災拠点や指定避難所に確実に到達でき、建物等の倒壊によっても道路が完全に閉塞されない幅員を確保します。	6m~12m	④~⑧
	緊急時の避難を支える幹線道路と指定避難場所を結ぶ主要路線			
	消防活動困難区域の解消に資する路線	火災時に消防車等が円滑に通行できる幅員を確保します。	6m~8m	⑦・⑧
F	路線バス等の鉄道駅へのアクセス路線	路線バスの円滑な運行と歩行者の安全性を確保するため、歩道または歩行者空間を確保します。	8m~10m	⑥・⑦
		市内循環バスの円滑な運行と歩行者の安全性を確保するため、歩道または歩行者空間を確保します。		
	自転車・徒歩による鉄道駅への主要なアクセス路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行するため、歩道または歩行者空間を確保します。	6m~10m	⑥~⑧
	駐輪場への主要なアクセス路線	歩行者と自転車の安全性を優先的に確保するため、歩道または歩行者空間を確保します。	6m~8m	⑦・⑧
G	小学校周辺の通学路などの路線や地域の主要施設への主要なアクセス路線	通学時の安全確保のため、歩道又は歩行者空間を確保します。	6m~10m	⑥~⑧
		施設利用者の安全確保のため、歩道又は歩行者空間を確保します。		
H	歩行者が快適に移動できる歩行空間ネットワークの形成に寄与する主要路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に移動できる空間を確保します。	6m~12m	④~⑧
I	良好な生活空間の創出のため、地域における市民生活に密接に関連し、日常の交通を支える主要路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に移動できる空間を確保します。	6m~10m	⑥~⑧

P27~30 参照

3 朝霞市の目指すべき道路ネットワーク

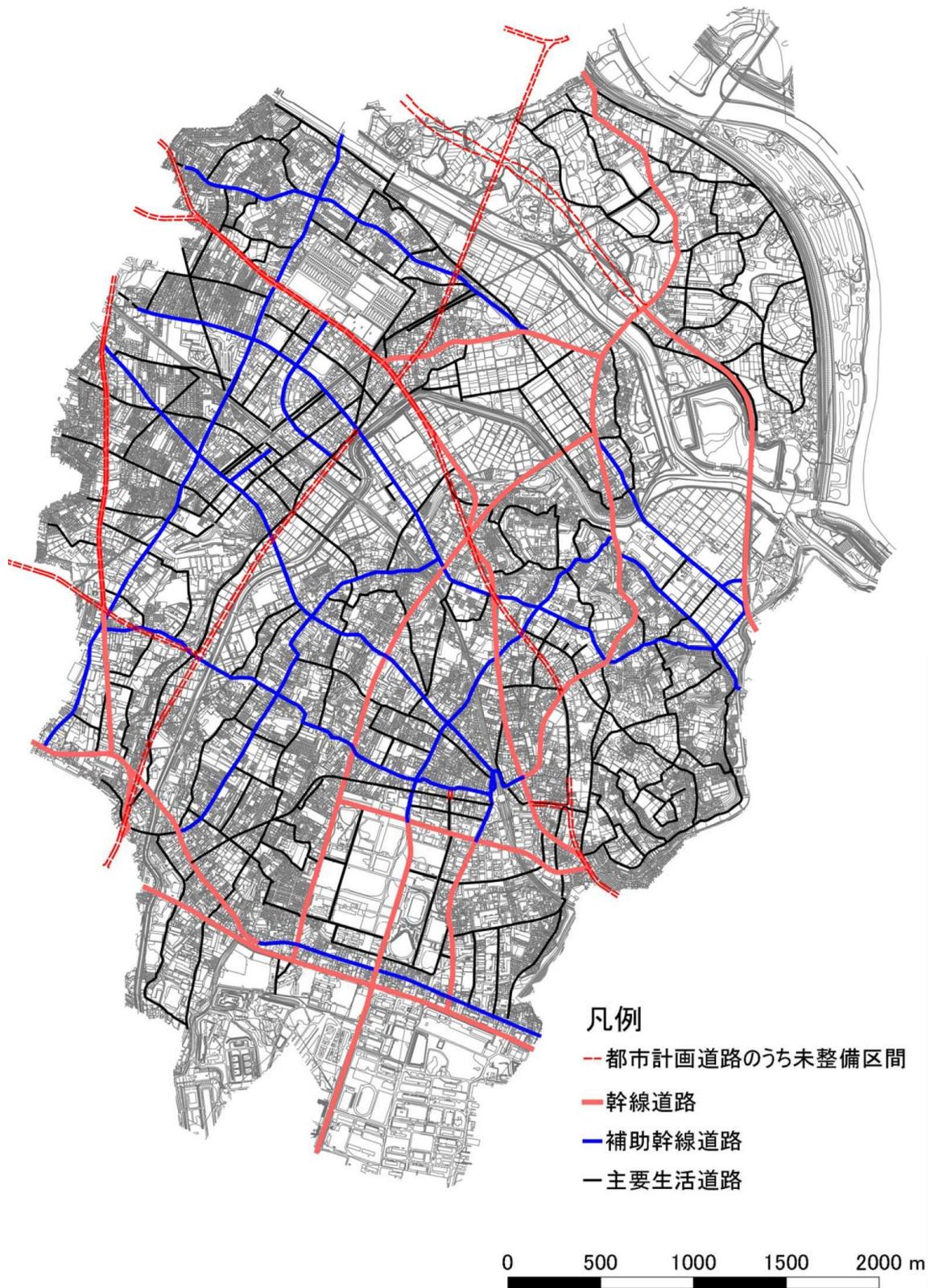


図5-1 目指すべき道路網図