

別記様式（第4条関係）

## 会 議 録

会議の名称	政策調整会議	
開催日時	午前9時00分から 令和元年5月13日（月） 午前9時35分まで	
開催場所	朝霞市役所 別館3階 市長公室	
出席者	<p>神田市長公室長、村山危機管理監、上野総務部長、宮村市民環境部長、三田福祉部長、麦田こども・健康部長、小酒井都市建設部長、田中会計管理者、木村上下水道部長、木村議会事務局長、二見学校教育部長、比留間生涯学習部長、渡辺監査委員事務局長</p> <p>（担当課） 宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長、久保田同課主幹兼課長補佐、榎本同課交通政策係長、渡邊同部参事兼道路整備課長</p> <p>（事務局） 永里政策企画課長、新井同課長補佐、江原同課政策企画係主事</p>	
会議内容	1 朝霞市道路整備基本計画（案）について	
会議資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備基本計画（案）の概要</li> <li>・道路整備基本計画（案）</li> </ul>	
会議録の作成方針	<input type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした全文記録	
	<input type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした要点記録	
	<input checked="" type="checkbox"/> 要点記録	
	<input type="checkbox"/> 電磁的記録での保管（保存年限 年）	
	電磁的記録から文書に書き起こした場合の当該電磁的記録の保存期間	<input type="checkbox"/> 会議録の確認後消去 <input type="checkbox"/> 会議録の確認後 か月
	会議録の確認方法 出席者の確認及び事務局の決裁	

<p>そ の 他 の 必 要 事 項</p>	
<p>審議内容（発言者、発言内容、審議経過、結論等）</p>	
<p><b>【議題】</b></p> <p>1 朝霞市道路整備基本計画（案）について</p> <p><b>【説明】</b></p> <p>（担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長）</p> <p>資料1 道路整備基本計画（案）の概要について説明する。</p> <p>まず、改定に至った経緯と考え方についてだが、平成3年の前計画策定から長期間が経過し、交通環境等の前提条件が大きく変化している。二つ目は、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が必要である。三つ目は、今般の見直しは、上位計画である都市計画マスタープランとの整合に留意し、従来の計画の内容・進捗状況、社会環境の変化等を念頭に見直しを行った。四つ目は、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ものである。</p> <p>次に、対象は朝霞市道を対象とし、計画期間は2019年度を初年度とする10年間とした。</p> <p>続いて主なポイントだが、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路に期待される機能と役割を整理し道路網を構築。</li> <li>・主要生活道路の幅員について考え方を整理し設定。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・整備の優先順位に関わらず緊急性や重要度の高い道路は整備を優先する。</li> </ul> <p>次に公表までの主なスケジュールについてだが、パブリック・コメントを3月11～4月10日に行ったが意見はなかった。職員の意見募集についても3月27日～4月10日に行ったが意見はなかった。市民説明会を3月16日に行い、2名の出席があったが反対の意見はなかった。3月26日に都市計画審議会で素案を提出したが意見はなかった。</p> <p>今後については、5月30日に庁議で諮った後に、6月10日の全員協議会で説明を行い、その後、公表を予定している。</p>	

資料2 道路整備基本計画（案）について説明する。

本計画は、7つの章で構成している。3章までが計画を見直す背景や、道路の整備状況や環境の変化、4章以降が、計画の見直しに関する記述となっている。

それでは、1頁、第1章「背景と目的」について。

1の「背景」について、平成3年の計画策定時から、財政面や社会経済状況の変化、国道254号バイパスの供用開始や都市基盤整備の進捗など、道路を取り巻く環境が大きく変化したことなどを踏まえ、計画を見直すこととした。

次に2頁、2の「目的」だが、都市計画マスタープランに位置付けられた様々な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、道路整備の優先順位を定めることを主な目的とする。

3頁、3の「計画期間」は、2019年度からの10年間の計画とした。

4の「計画の位置づけ」については、本計画は、市の上位計画等を踏まえ策定するもので、道路整備に関する最上位計画となる。

続いて、4頁、第2章「道路の状況」について。

ここでは、市内道路の整備状況を掲載している。

4頁では、幹線道路と補助幹線道路の整備状況、5頁では、従前の計画で抽出した幅員8m以上の主要生活道路の整備状況を掲載している。6頁では、都市計画道路の整備状況、7頁では国道及び県道の状況を記載している。8頁は朝霞市道路網図を掲載している。

次に9頁から14頁は、都市計画マスタープランで設定した5地域（内間木地域、北部地域、東部地域、西部地域、南部地域）の道路を取り巻く課題などを整理し、記載している。

続いて、15頁、第3章「道路整備を取り巻く環境の変化」について。

1の「財政状況の変化」だが、前計画の策定以降、市の財政構造において、土木費と民生費の割合が大きく変化しており、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る。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る。

次に、2の「都市基盤整備の状況変化」についてだが、一般国道254号バイパスの供用開始や都市計画道路の一部廃止などを受けて、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る。

次に、16頁の旧暫定逆線引き地区の市街化区域への編入である。

17頁に場所を掲載しているが、市では、昭和59年に「暫定逆線引き地区」に指定した5地区について、県の方針や地権者への意向調査結果等を踏まえ、平成23年に、市街化区域に編入した。

今後、市街地形成が進むことが予想されるため、区域内の区画道路の整備を計画的に進めていく必要がある。

18頁の3の「道路空間への多様なニーズの高まり」について。

(1) 「誰もが円滑に移動できる道路・交通環境の整備」として、市内循環バスの利便性向上に向けての取り組みや、厳しい財政状況下、限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に集中し、その他の生活道路等は、交通安全施設の充実を図るなど、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る。

次に(2)「環境・景観に配慮した道路環境の整備」として、街路樹の育成や、ポケットパーク整備についての考え方を記載している。

続いて、19頁、第4章「計画の目標と道路整備水準」について。

ここからが、計画の本編となる。

19頁に計画の全体構成を図示していて、項目ごとに内容を掲載している頁を記載している。

次に、計画の構成と概要について、説明する。

第4章では、「みちづくりの基本視点」と「道路整備基本計画の目標」、「道路が持つ機能・役割を踏まえた道路の体系化と整備目標」を記載している。

第5章では、朝霞市の目指すべき道路網の構築のため、道路網構築の視点と考え方を整理し、道路網を形成する路線の抽出、生活道路における道路幅員の設定をしている。

第6章では、第5章で抽出した路線について、優先的に整備を進める路線の検討と選定を行っている。

20頁の2、「みちづくりの基本視点」について。

ここでは、どのような視点で今後の”みちづくり”を進めていくかを記載していて、第3章で示している「道路を取り巻く環境の変化」などを踏まえ、基本視点1として、「安全で快適なみちづくり」、基本視点2として、「選択と集中によるみちづくり」を位置づけた。詳細については、記載したとおりである。

次に21頁の3、「道路整備基本計画の目標」について。

前述した道路を取り巻く環境の変化や都市計画マスタープランの道路分野の方針を踏まえて、道路整備における安全で快適な移動空間の確保や防災・減災機能の強化など、5項目の目標を設定した。詳細は記載したとおりである。

次に、22頁の4、「道路の段階構成の設定と整備水準」についてである。

(1)では、「体系的な道路ネットワーク形成の基本的考え方」を記載している。

22頁の表では体系的な道路区分の考え方を記載しており、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となる。

具体的には、23頁の【道路の段階構成イメージ図】で、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1～2.5キロメートルで格子状に配置し、幹線道路に囲まれた居住地区への通過交通を極力排除する。

次に幹線道路への接続や駅へのアクセス道路となる補助幹線道路を概ね500メートル間隔で配置する。

次に、居住地区と幹線・補助幹線道路とを接続し、住民が日常的に利用する主要生活道路を概ね250メートル間隔で配置し、道路の体系的なネットワークの形成を図る。

24頁から26頁には、体系化した幹線道路から区画道路までの整備目標を記載している。また、27頁から30頁に、体系化した道路区分ごとの標準的な幅員構成を掲載している。

次に31頁、第5章、「道路網の構築と幅員設定」について。

ここでは、前述の道路整備基本計画の目標を踏まえ、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整理している。

幹線道路網は、交通処理機能や、主要な施設間の連絡を重視し、生活道路網は、地域の施設間の連絡や歩行者の安全確保の機能を重視した。

詳細については、下段の表に、「道路網構築の視点と考え方」を整理している。

Aの「道路混雑の解消に資するネットワークの形成」からIの「住みやすいまちを形成するネットワークの形成」まで、9項目の視点と考え方を示している。

次に、32頁(2)「道路網の構築」について。

31頁に記載した道路網構築の視点により、従来の計画に位置付けている路線を再評価するとともに、従来の計画に位置付けていない路線の評価等も行い、33頁にある、「朝霞市の目指すべき道路ネットワーク」を形成する路線を抽出した。

次に32頁の2、「道路幅員の設定」について。

市が整備する幹線・補助幹線道路は、都市計画道路を中心に位置や幅員が、既に決定されている。一方、主要生活道路については、前述した道路網構築の視点(E～I)ごとに幅員の設定の考え方を整理し、改めて道路幅員を設定した。

次に、34ページから49ページに、今回、見直し及び位置づけを廃止した路線について、路線ごとに変更理由等を記載している。

続いて、50頁、第6章「優先整備路線の検討」について。

第5章では、本市の目指すべき道路網を構築した。

厳しい財政状況の中、限られた財源で、効率的・効果的に整備を進めるために、本計画では、整備の優先度の考え方をまとめた上で、都市計画道路以外の市道について、優先的に整備すべき路線を選定した。

50頁の表では、整備優先度の評価項目と考え方を示している。

道路の機能や役割を客観的に整理するため、「付帯効果」、「利用特性」、「道路構造」、「箇所特性」の4つの視点から、①上位計画との整合性など9つの評価項目を設定した。

なお、51頁に評価項目ごとの評価点を記載している。

61頁の図面は、今説明した評価項目について、路線ごとに評価を実施し、評点の高かった路線を色分けし、掲載している。

次に67頁は、各路線の評価の結果、評点順位の高い上位30路線を示していて、68頁に図示したものを掲載している。

戻って52頁から60頁には、9つの評価項目について評価した結果を掲載している。

次に62頁から66頁に、内間木地域から南部地域までの地域別の評価結果を掲載している。

次に69頁の3、「実施に向けた留意事項等」について。

前述により優先して整備する路線を選定したが、ここでは、今後の道路整備に向けての留意事項等を記載している。

例えば①「緊急性の高い道路整備の優先対応」として「消防活動困難区域の解消」や、「ボトルネックにより一部だけ狭くなっている箇所」など局所的な対応は、評価順位に依らずに対応することのほか、②「財政への過度な負担のない弾力的な運用」や③「道路拡幅に伴う柔軟な対応」について記載している。

次に70頁、第7章「個別課題への対応」について。

ここでは、橋梁や歩道橋などのハード面の計画的な長寿命化対策のほか、旧暫定逆線引き地区の道路整備や、安心安全な通学路や交差点の整備、地域公共交通との関連など、8項目について、今後の対応方針を示している。

以上が道路整備基本計画（案）の説明である。

#### 【意見等】

(田中会計管理者)

25頁に現道の改良を前提とするとあるが、現道を改良することにより整備率等は上がるのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

現道の改良で歩道計画があるところを整備すれば整備率はあがる。また、今回はより現実的な道路網を組むということで区画整理事業等の整備の面的な整備が伴わない道路については、基本は現道を改良すると考えている。

(神田市長公室長)

この計画自体は市道を対象としていることは承知しているが、25頁にも記載があるとおおり、市民にとっては市道も県道も関係ないことである。更に、東口の葬祭場の歩道についてなど、生活に密着した課題がある中で、県との協議状況はどのようになっているか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

まず、県土整備事務所とは、担当者会議などで互いに情報提供を行っている。

今回の計画の策定にあたっては、県土整備事務所の所長が都市計画審議会の委員となっていて、そこで意見を伺っているが、特段意見はなかった。

将来、本市の発展につながるような整備について、国道254号バイパスの2期整備に関して、市街化調整区域という特徴はあるが、せっきやくバイパスを整備するのであれば、沿道の発展につながるような道路になるように、既に市長名で要望を出しており、県からは朝霞市と十分に協議して設計等を進めていくと回答をもらっている。

また、朝霞駅の葬祭場の件については、隣接には歩道が整備されているが、県の計画としては、歩道計画がないということで、歩道整備は特に求めないということから、あのような状況となっている。それを受けて、市としては、開発に関する手続条例に基づ

く開発事業等については拡幅計画があるなしにかかわらず、情報提供を行うとともに、事業者に対しては、県土整備事務所と協議するように事務の改善を行った。

(神田市長公室長)

26頁の区画道路整備目標の中に幅員4m未満の狭あい道路については、拡幅整備に努めるとあるが、市が主体となって4mの道路にしていくのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

幅員4m未満の狭あい道路については、建築基準法の二項道路になっている部分については、建築行為があれば中心後退から2m下がるということで、開発事業であれば用地を寄付してもらい整備を行うこととなるが、開発行為等に該当しない場合は市が買収、整備していく。また、二項道路ではない、幅員4m未満の例えば赤道等においては、特に4mに拡幅するという計画はないが、必要に応じて、沿道の方の協力を得ながら、市が主体となって整備していく。

(二見学校教育部長)

歩行者の安全確保について、交差点付近の歩道に車が進入してこないように、ポールを立てる等の対策を検討しているか。また、ゾーン30を増やす予定があるか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

今回の計画の有無にかかわらず、バリアフリー化等に配慮しながら、交差点付近を中心に必要な安全対策を実施していく。また、ゾーン30については、直ちに学校周辺等を指定するという事はないが、この計画を契機に、学校関係者や県、住民の方と話し合いながら、指定できる場所は警察に相談していきたいと考えている。

また、今年度から、国からの支援を受け、生活道路の安全対策について、関係者が現場を見て検討を行うという新しい取組を開始している。

#### 【結果】

原案のとおり、庁議に諮ることとする。

#### 【閉会】