

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

限られた財源の中で効率的・効果的に道路の整備を進めるために、本基本計画では、整備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**します。なお、都市計画道路については、重要度や熟度の高い路線を優先しつつ全線開通を目指し整備を推進していきます。

(1) 整備優先度の考え方

道路ネットワーク形成に向けた効果を発現させるためには、道路の有する機能・役割を考慮しながら整備の優先性を明確にした上で、道路整備を進めていく必要があります。そのため、ここでは考慮すべき視点として、道路の「付帯効果」、「利用特性」、「道路構造」、「箇所特性」を設定し、各視点に基づく評価項目を設定し、対象路線の評価を行いました。

表6-1 整備優先度の評価項目と考え方

視点	評価項目	概要
付帯効果	①上位計画との整合性	都市計画マスタープラン等の上位関連計画において位置づけがある路線であるかを評価。
	②国県道への接続性	都市の骨格を形成し、広域交通を担う路線に接続し、交通の集散機能を有する路線であるかを評価。
	③道路の代替性	災害等の緊急時に道路が閉塞された場合の代替機能を有する路線であるかを評価。
利用特性	④沿道の受益状況	沿道に立地する建築物等が多い路線であるほど、道路の利用ニーズが高いことから、沿道の受益棟数について評価
道路構造	⑤道路幅員	道路の交通処理機能の観点から、道路の幅員について評価
	⑥歩道幅員 2m以上の割合	円滑な歩行空間確保の観点から、路線延長に対して歩道幅員2m以上を整備している延長の割合について評価。
箇所特性	⑦バスの運行路線	公共交通として運行している路線バスの運行経路を担う路線であるかを評価。
	⑧沿道の公共施設	公共施設へのアクセスを担う路線であるかを評価。
	⑨通学路の安全性	通学路での安全対策が必要な道路であるかを評価。 ※埼玉県が実施した「通学路緊急合同点検」や国土交通省の「生活道路の交通安全対策」に該当する路線であるかを評価。

(2) 各評価項目の判定方法と評価結果

各評価項目における具体的な評価の基準と判定結果の配点は、以下のとおり設定しました。項目毎の評価結果は、次ページ以降の通りです。

表 6-2 整備優先度の評価基準と配点

①上位計画との整合性

	想定される道路の特性	評価点
AB両方に位置づけ有	AかつBの骨格的位置づけを有する路線	5
都市マス(全体構想)	A:市全域での骨格的位置づけを有する路線	3
都市マス(地域別構想)	B:地域での骨格的位置づけを有する路線	3
AB両方に位置づけ無	-	0

②国県道への接続性

	想定される道路の特性	評価点
国県道と連絡 連絡していない	地域間・都市間交通などの広域アクセスに資する路線 -	5 0

③道路の代替性

	想定される道路の特性	評価点
並行路線の代替が不可	並行する路線がなく、災害時の通行止めの際に代替不可な路線	5
並行路線の代替が可能	並行する路線があり、災害時の通行止めの際に代替可能な路線	0

④沿道の受益状況

	想定される道路の特性	評価点
200棟以上～	沿道利用が多く、アクセス需要が高い路線	10
100棟以上～200棟未満	沿道利用がやや多い路線	5
50棟以上～100棟未満	ある程度の沿道利用が進んでおり、一定のアクセス需要がある路線	3
10棟以上～50棟未満	沿道利用がやや少ない路線	1
～10棟未満	沿道利用が少なく、アクセス需要が低い路線	0

⑤道路幅員(計画上)

	想定される道路の特性	評価点
18m以上～	地域間または都市間の広域交通を支える機能を有する路線	5
12m以上～18m未満	地区の集散道路として幹線的な交通機能を有する路線	3
8m以上～12m未満	車両の相互通行が可能な交通機能を有する路線	1

⑥歩道幅員2m以上の割合(現況)

	想定される道路の特性	評価点
～20%未満	ほとんど有効幅員がとれておらず、歩行者の安全性確保が必要な路線	5
20%以上～40%未満	有効幅員が確保された区間が少なく、歩行者の安全性確保が必要な路線	4
40%以上～60%未満	半分程度は有効幅員を確保しているが、引き続き整備が求められる路線	3
60%以上～80%未満	有効幅員が確保された区間が比較的多い路線	2
80%以上～	有効幅員が確保された区間が多い路線	1

⑦バスの運行経路

	想定される道路の特性	評価点
CD両方に該当	路線バスとコミュニティバス両方の運行を支える路線	5
路線バス	C:地域の公共交通機能の運行を支える路線	3
コミュニティバス	D:路線バスを補完するコミュニティバスの運行を支える路線	3
両方とも非該当	-	0

⑧沿道の公共施設

	想定される道路の特性	評価点
沿道に施設がある	公共施設へのアクセスを支える路線	5
沿道に施設がない	-	0

⑨通学路の安全対策

	想定される道路の特性	評価点
EF両施策に該当有	EかつFの安全対策に関する施策に該当する路線	5
第4期通学路整備計画	E:埼玉県計画に基づき通学路の安全対策を行うべき路線	3
生活道路の交通安全対策	F:国土交通省の生活道路の交通安全対策に該当する路線	3
両施策とも非該当	-	0

(3) 評価項目ごとの評価結果

評価①【上位計画との整合性】

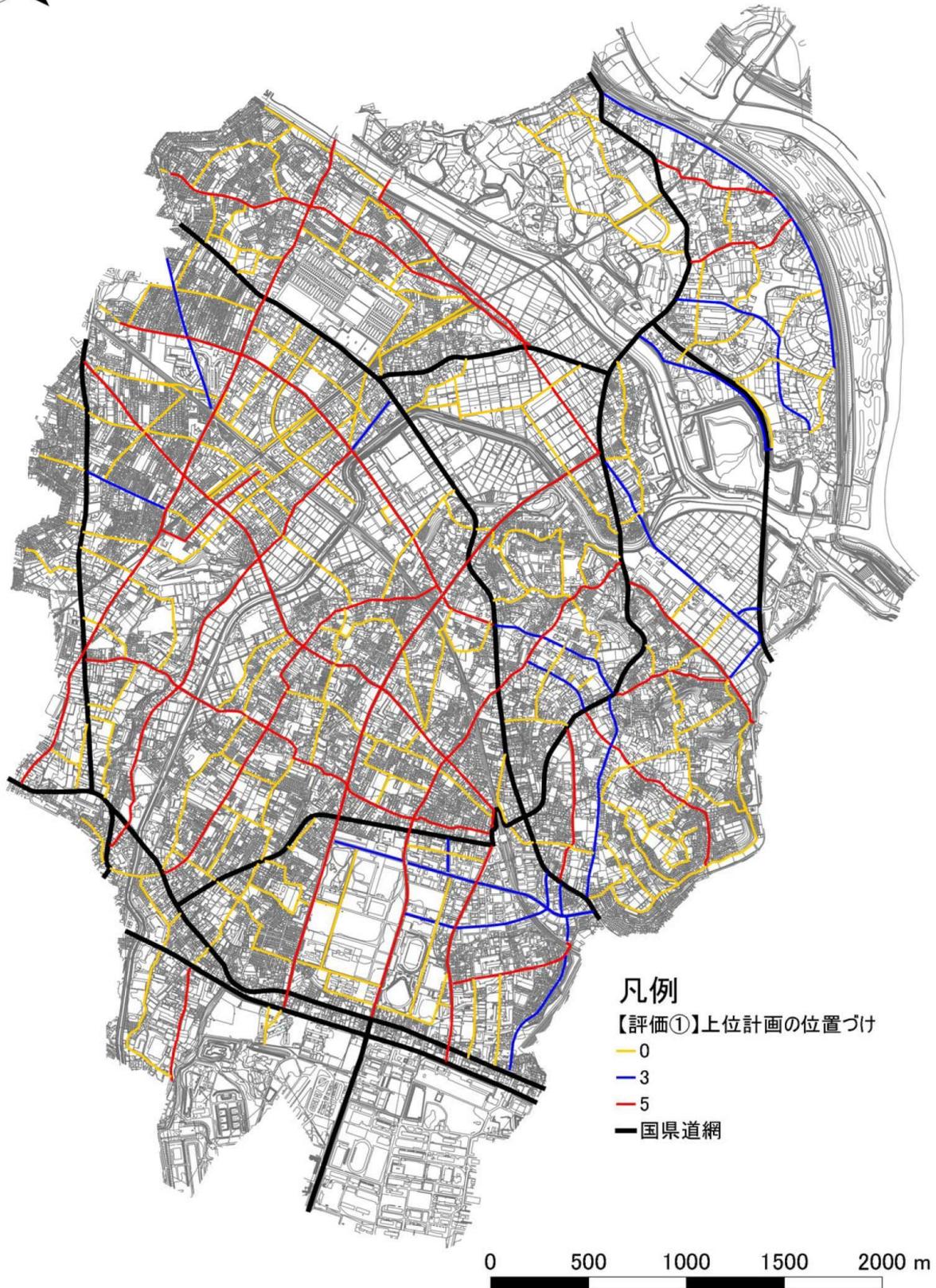


図6-1 道路網図【評価①】

評価②【国県道への接続性】

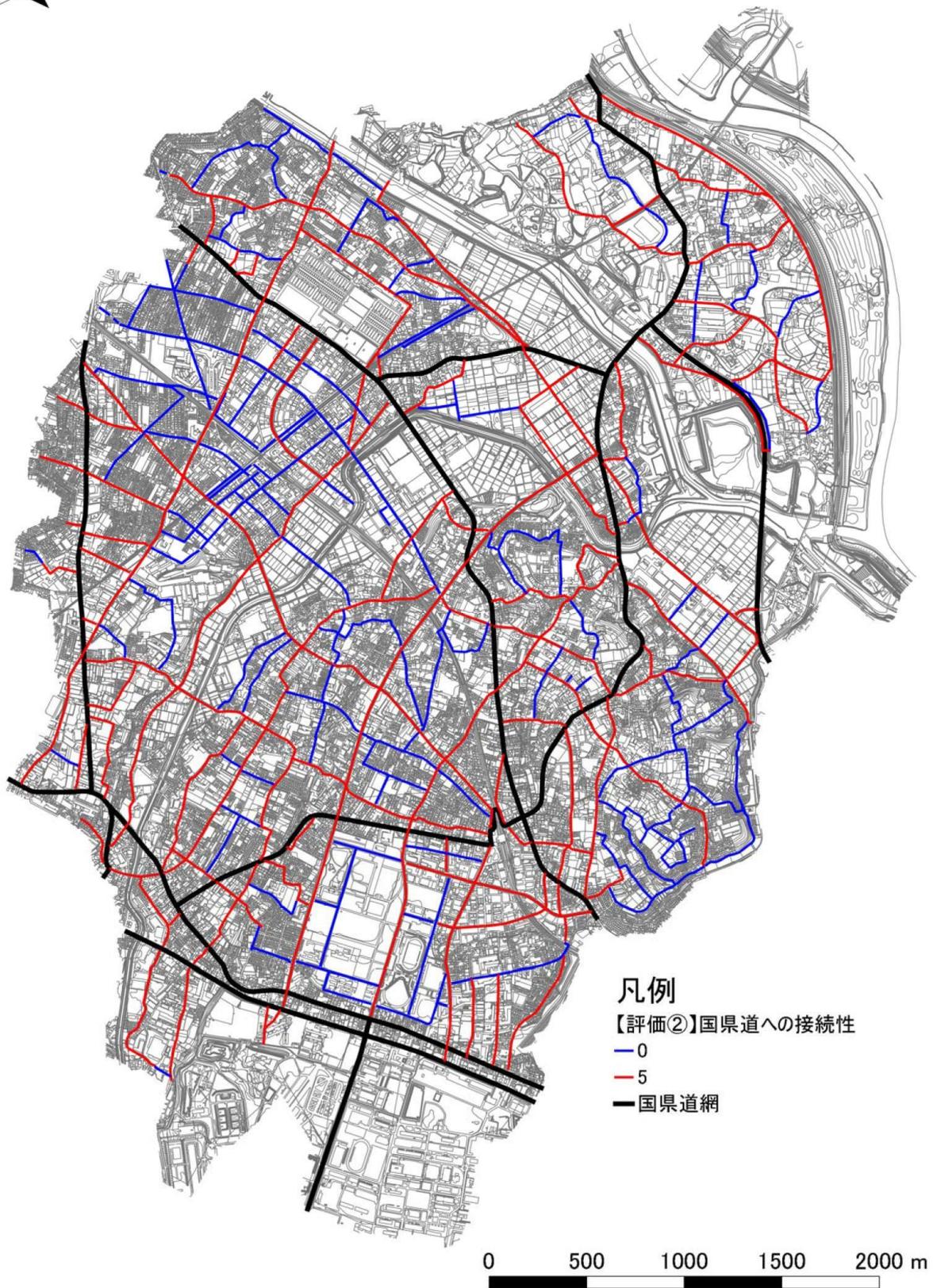


図6-2 道路網図【評価②】

評価③【道路の代替性】

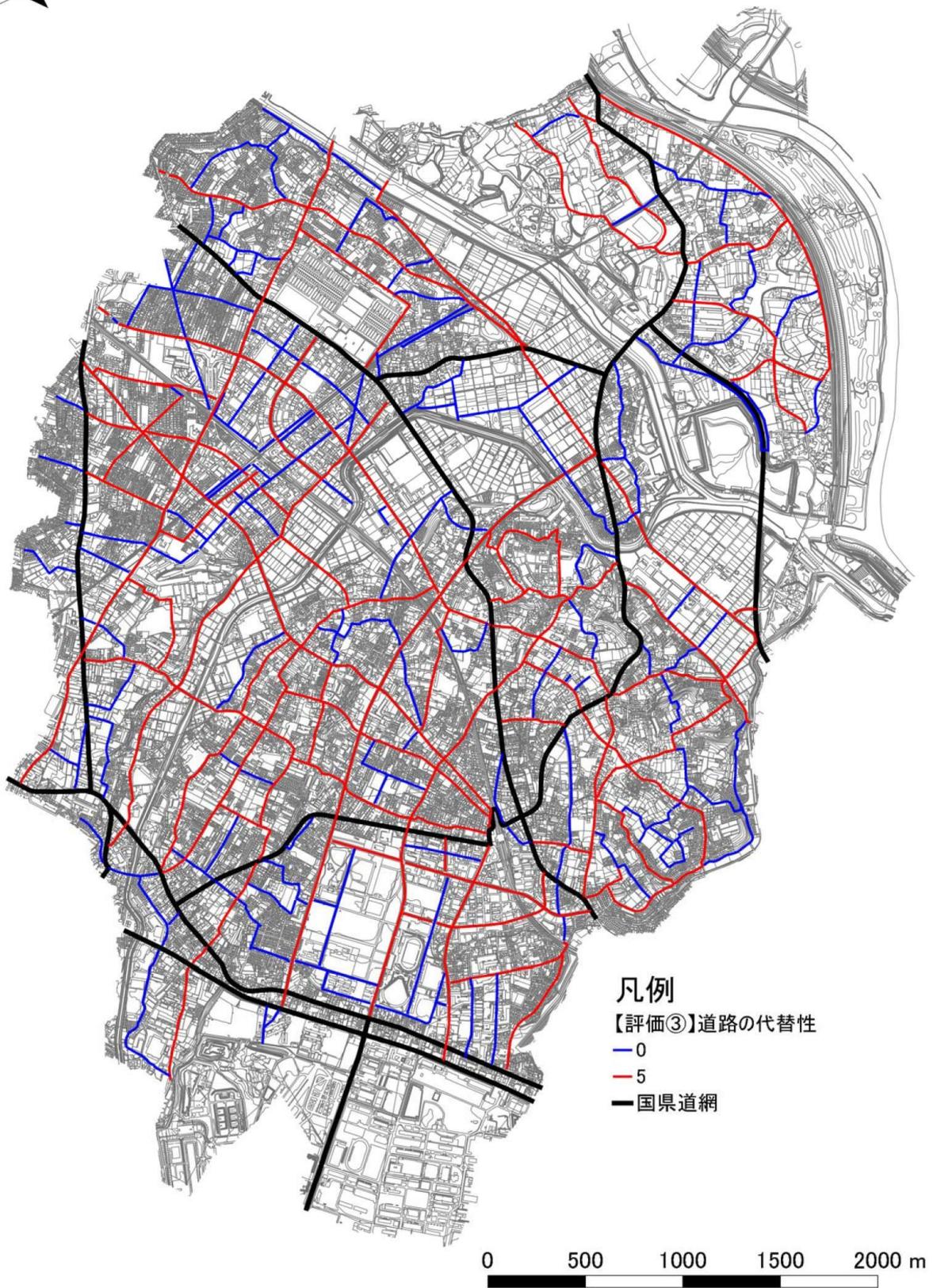


図6-3 道路網図【評価③】

評価④【沿道の受益状況】

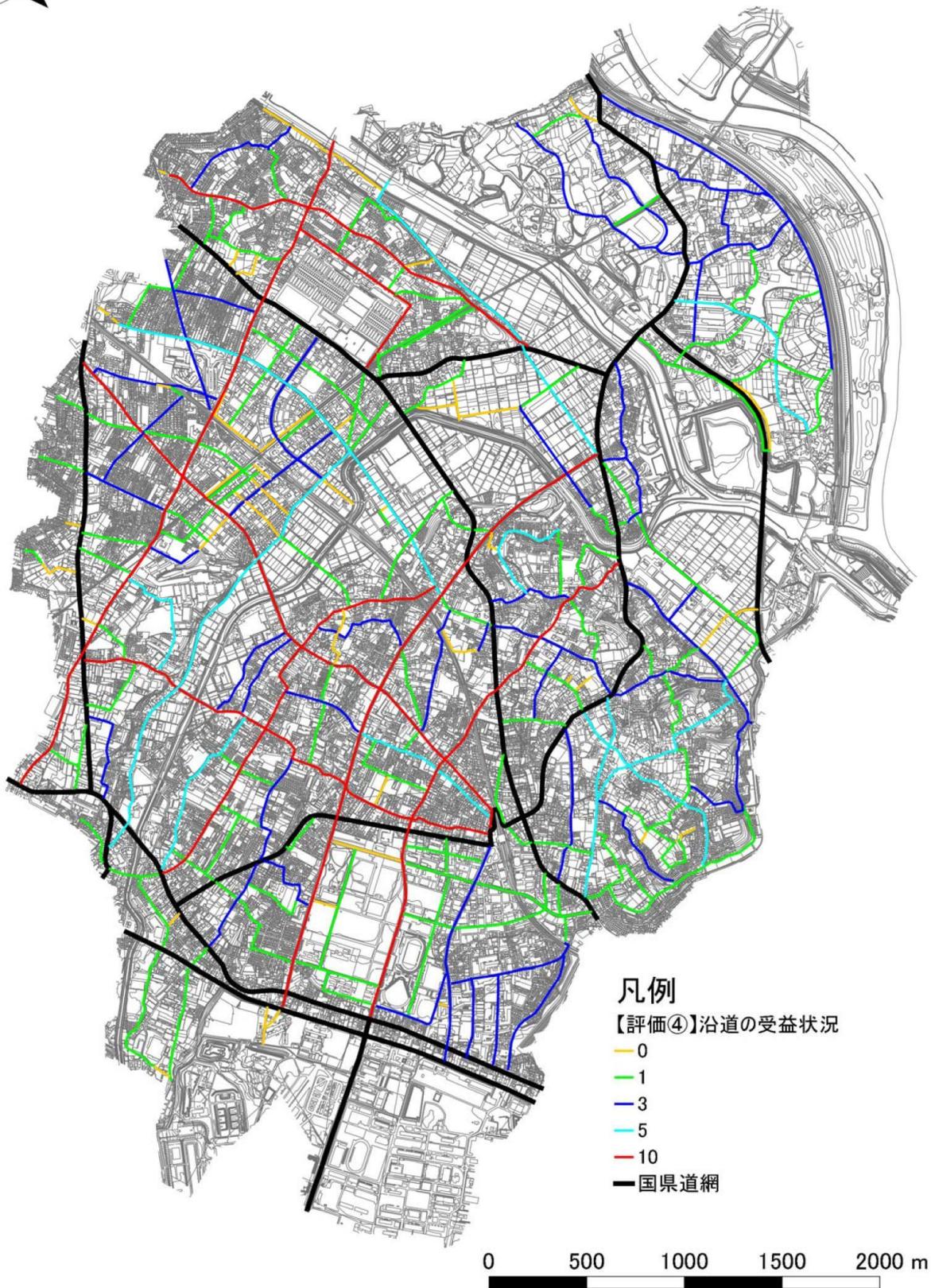


図6-4 道路網図【評価④】

評価⑤【道路幅員（計画上）】

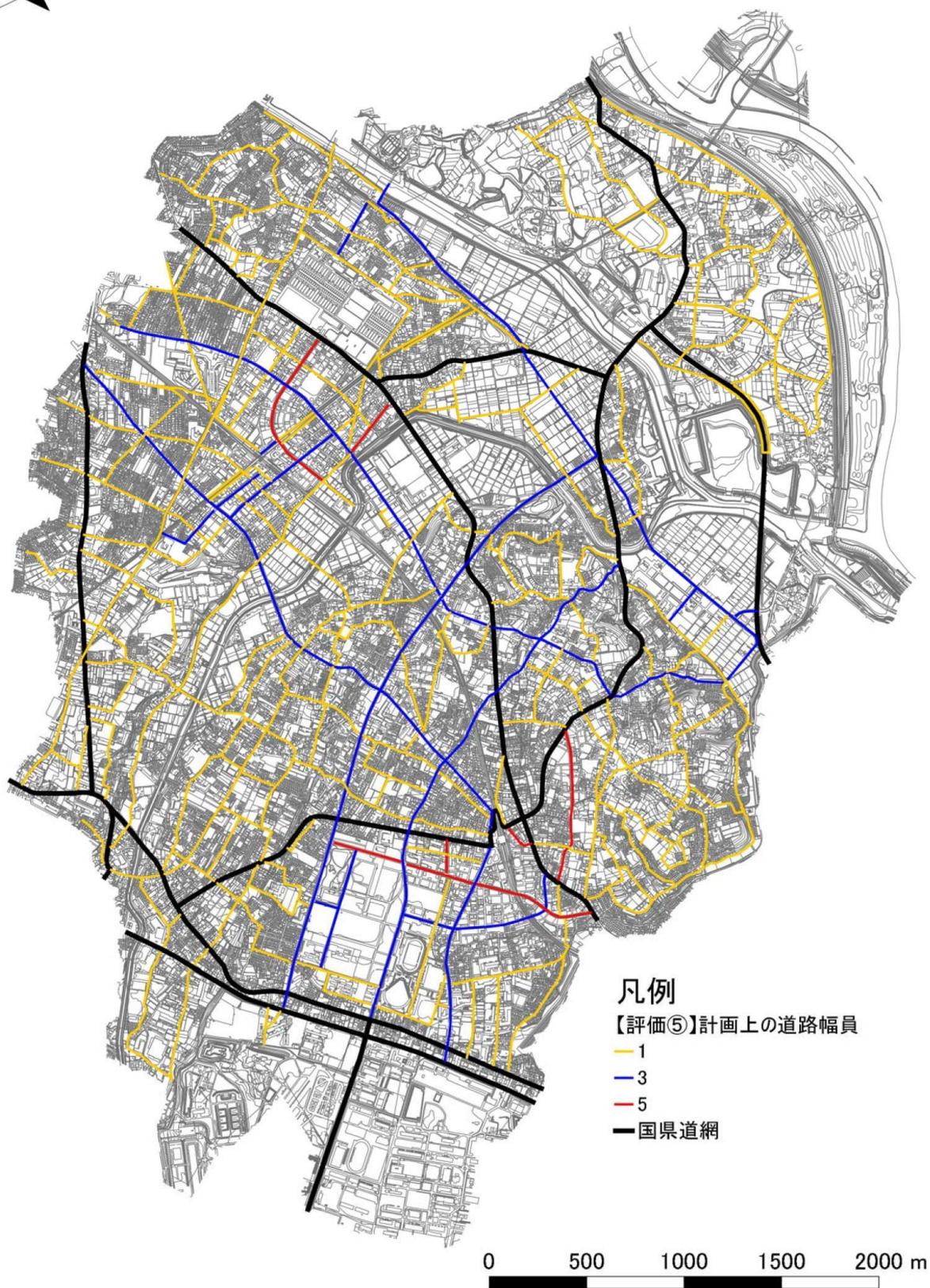


図6-5 道路網図【評価⑤】

評価⑥【歩道幅員 2m以上の割合（現況）】

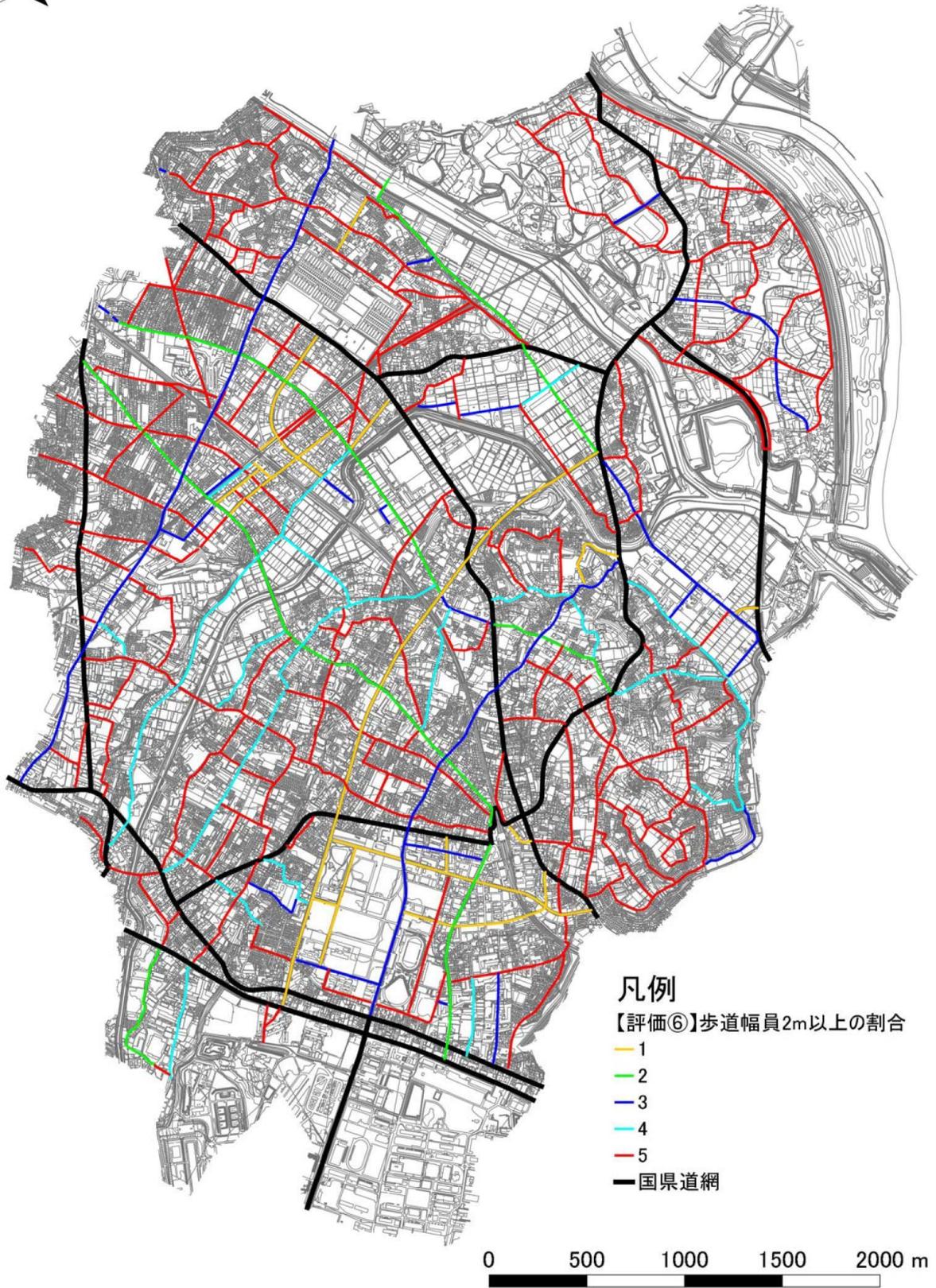


図 6-6 道路網図【評価⑥】

評価⑦【バスの運行経路】

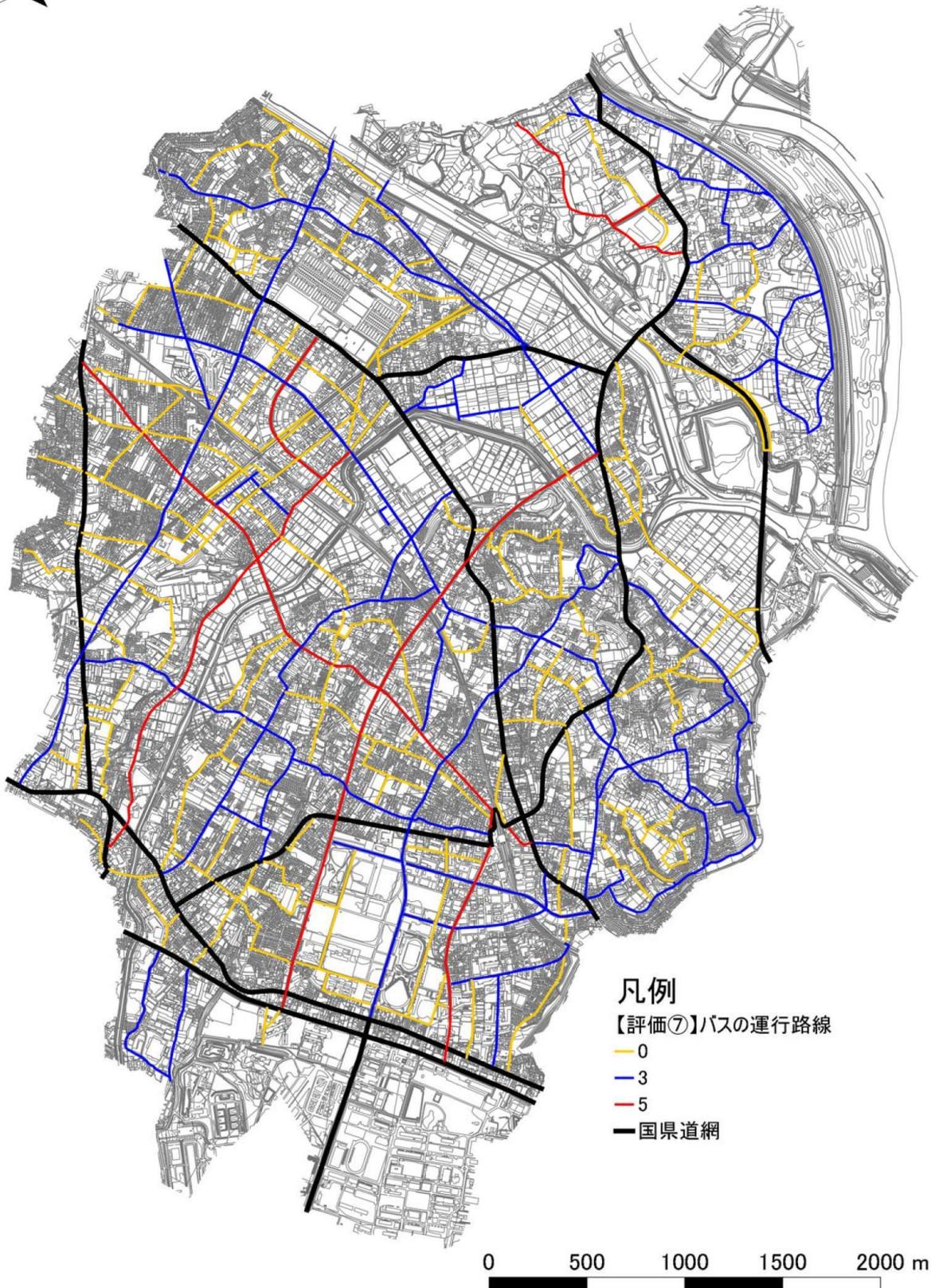


図6-7 道路網図【評価⑦】

評価⑧【沿道の公共施設】

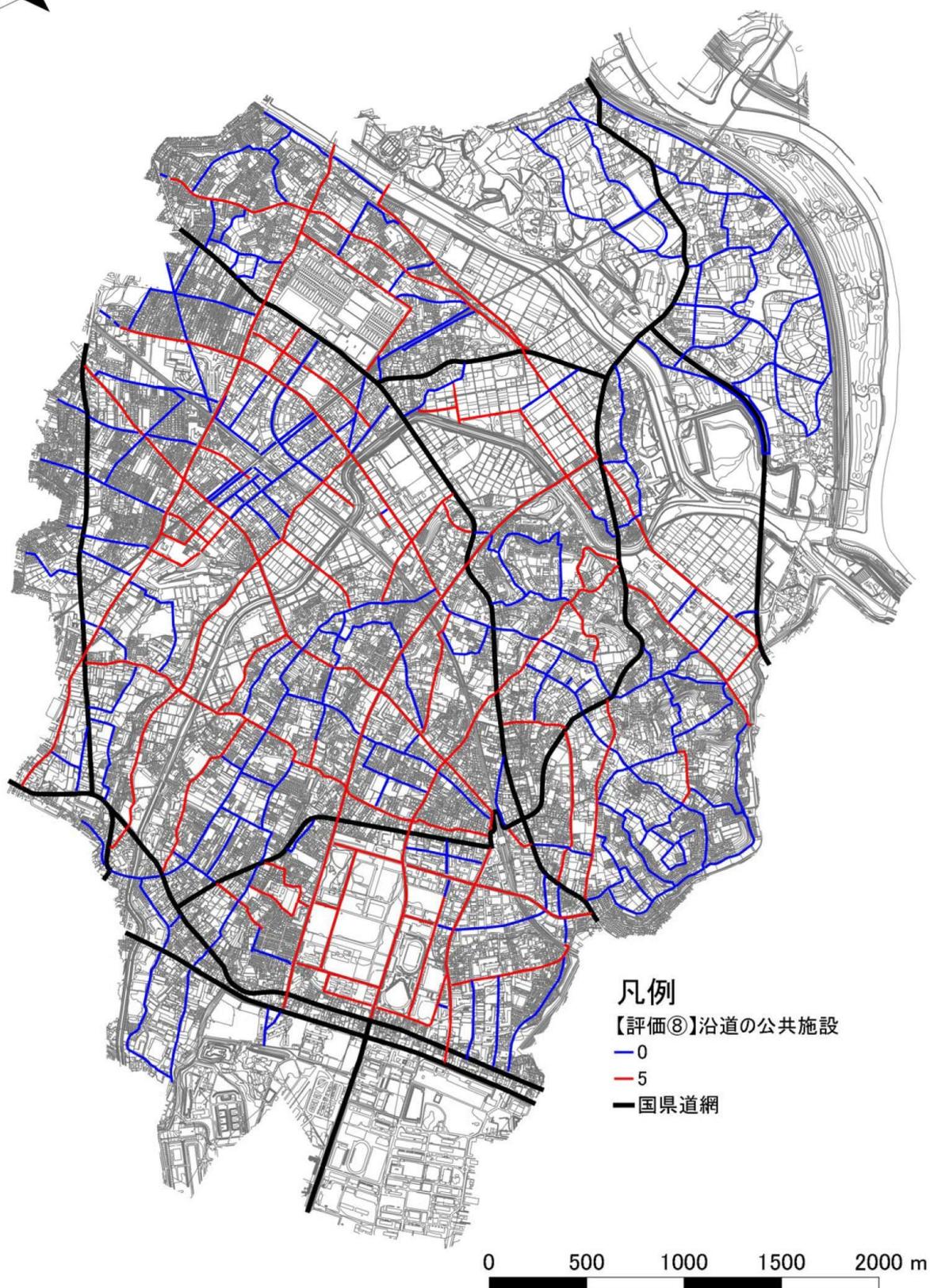


図6-8 道路網図【評価⑧】

評価⑨【通学路の安全対策】

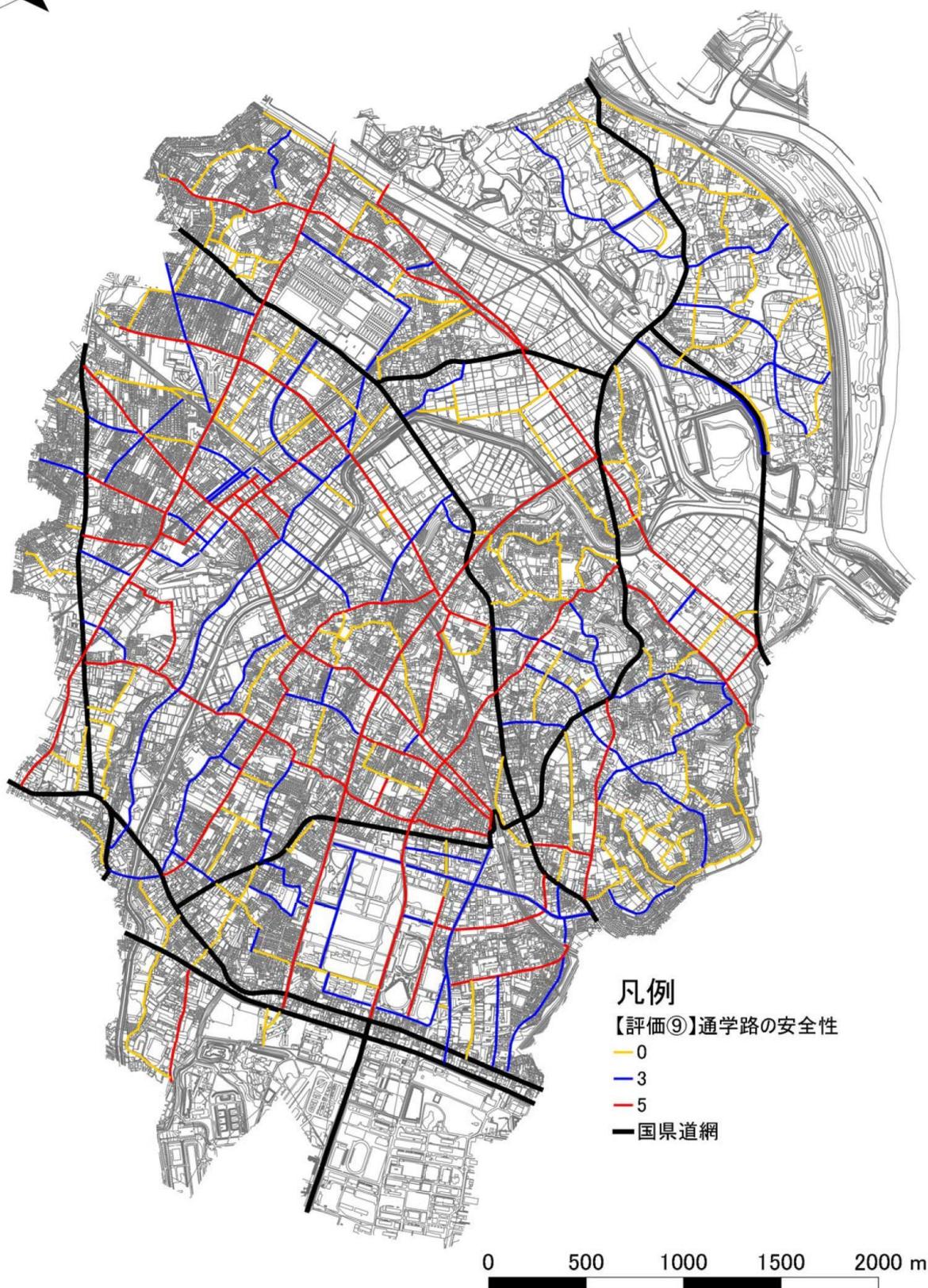


図6-9 道路網図【評価⑨】

(4) 総合評価

前述の評価結果を基に総合評価を行い、各路線の整備優先度を判断します。現在進めている道路整備が完了目前である場合は、引き続き当該路線の整備を推進します。

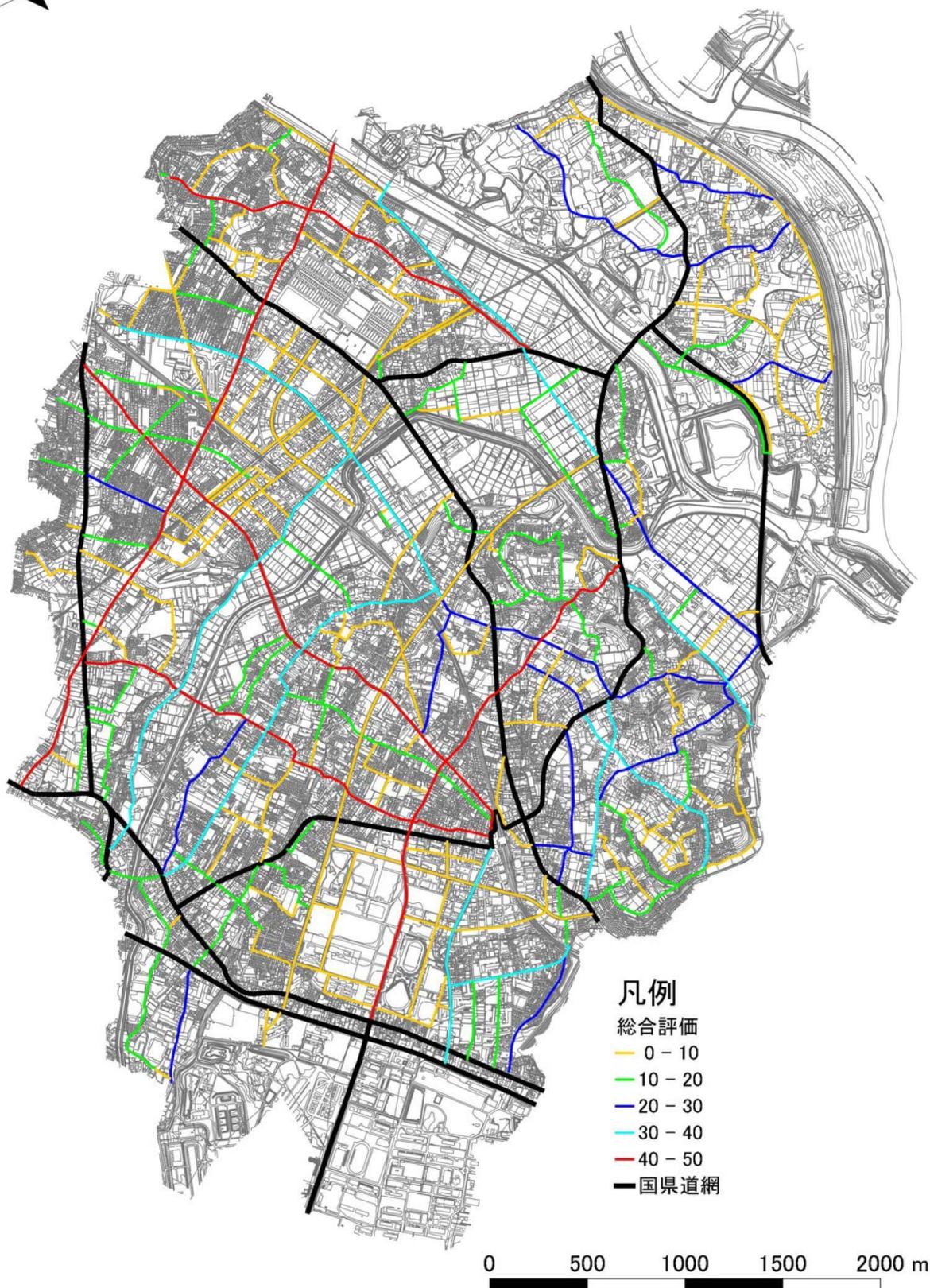


図6-10 道路網図【総合評価】

(5) 地域別の評価結果

地域ごとの道路ネットワーク形成の観点から、それぞれの区域の評価結果を整理します。地域区分は、都市計画マスタープランの区分に応じて「内間木地域」、「北部地域」、「東部地域」、「西部地域」、「南部地域」の5区分とします。

なお、複数の地域に跨る路線については、それぞれの地域ごとの特性に置き換え、該当地域における評価とし、地域別の整備優先度を明確にしました。

【内間木地域】

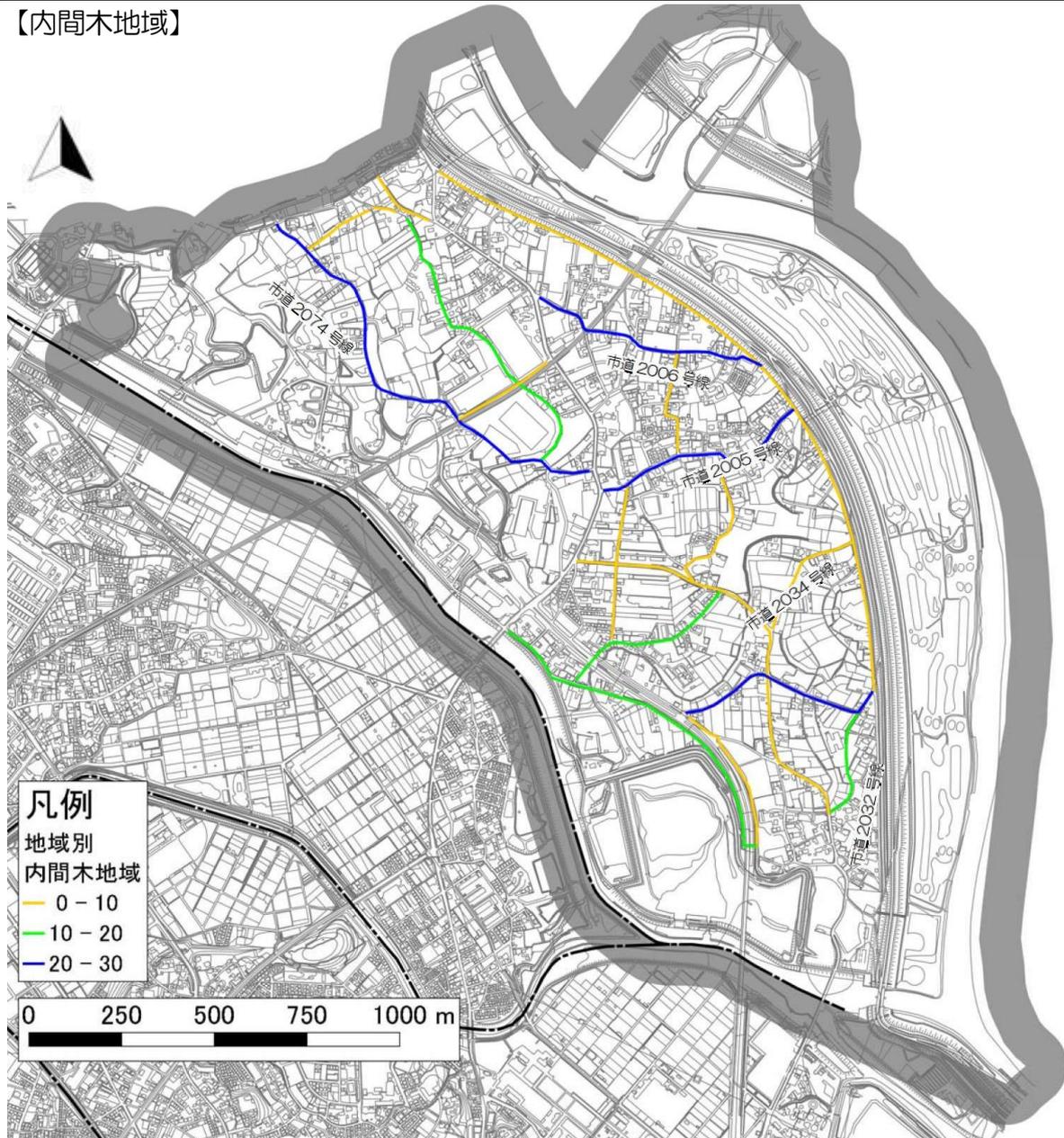


図6-11 道路網図【内間木地域】

表6-3 優先整備路線【内間木地域】

参考

評点順位	路線	幅員	関連地域
内間木-1	市道2005号線	10m	—
内間木-2	市道2074号線	6m	—
内間木-3	市道2034号線	8m	—
内間木-4	市道2006号線	6m	—
内間木-5	市道2032号線	8m	—

【北部地域】

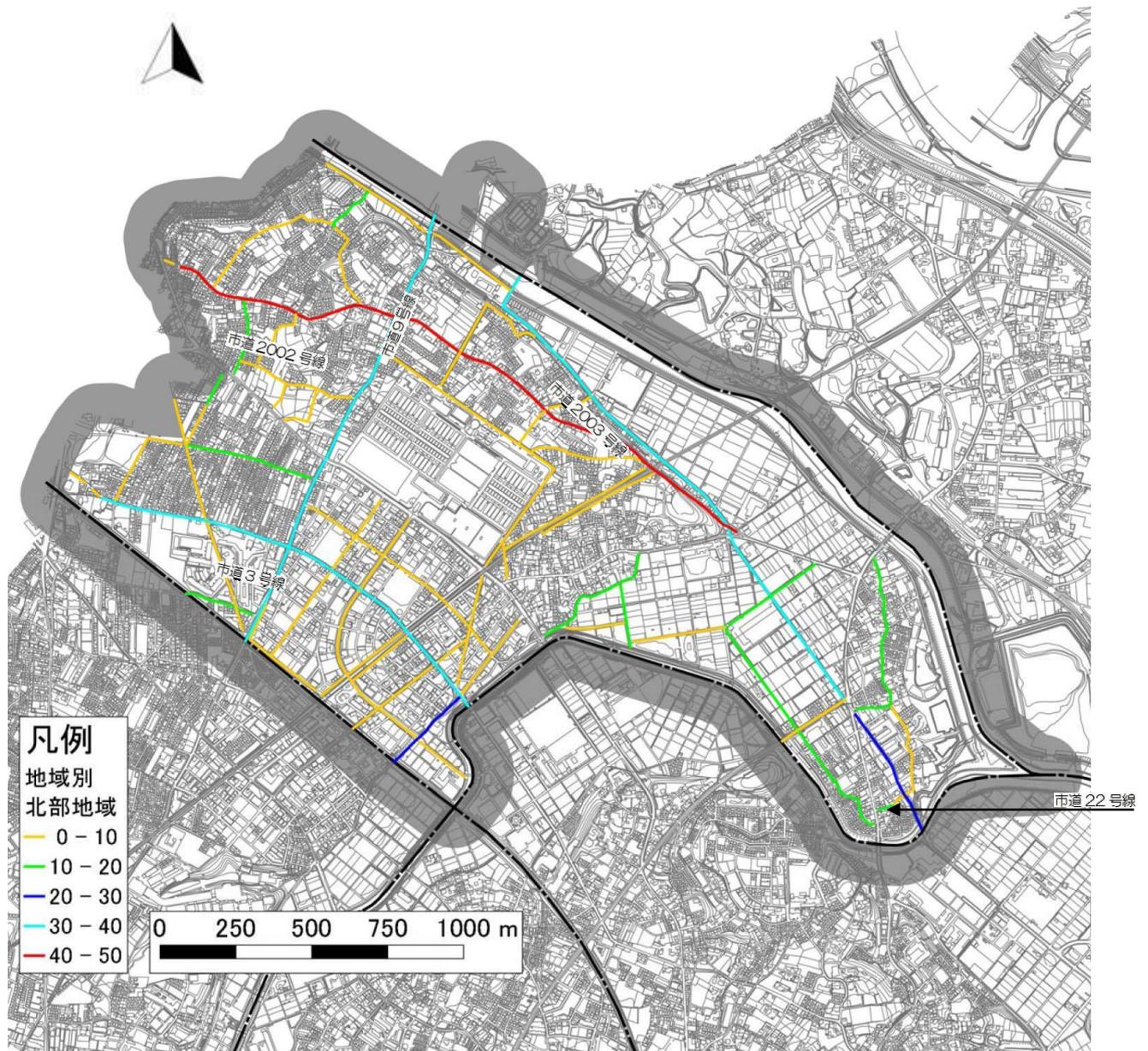


図6-12 道路網図【北部地域】

表6-4 優先整備路線【北部地域】

参考

評点順位	路線	幅員	関連地域
北部-1	市道2002号線	10m	—
北部-2	市道2003号線	12m	—
北部-3	市道9号線	10m	西部
北部-4	市道3号線	10~12m	東部
北部-5	市道22号線	12~13m	東部

【東部地域】

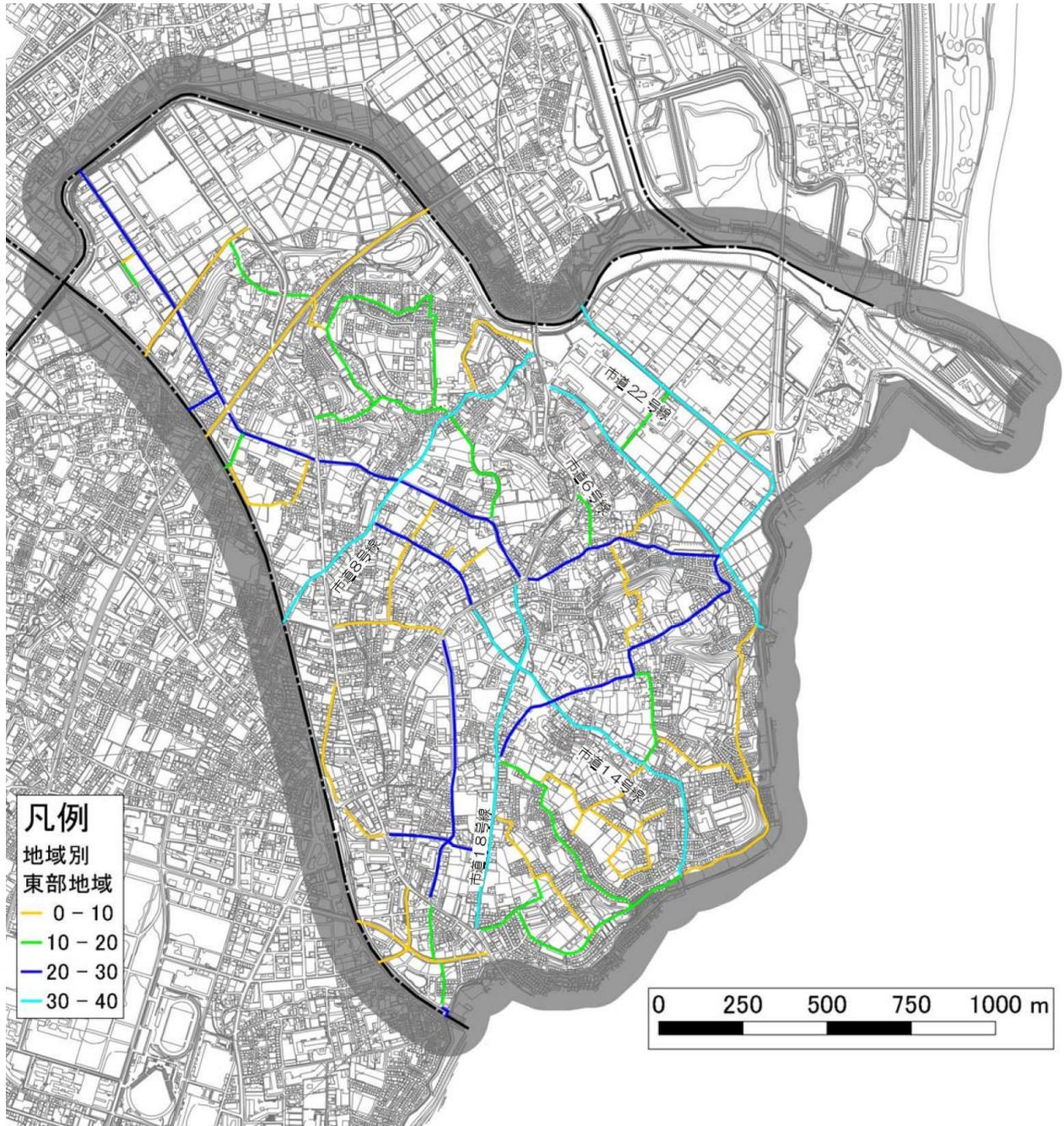


図 6-13 道路網図【東部地域】

表 6-5 優先整備路線【東部地域】

参考

評点順位	路線	幅員	関連地域
東部-1	市道 8 号線	13m	南部
東部-2	市道 6 号線	11.5m	—
東部-3	市道 18 号線	10m	—
東部-4	市道 14 号線	10m	—
東部-5	市道 22 号線	12~13m	北部

【西部地域】

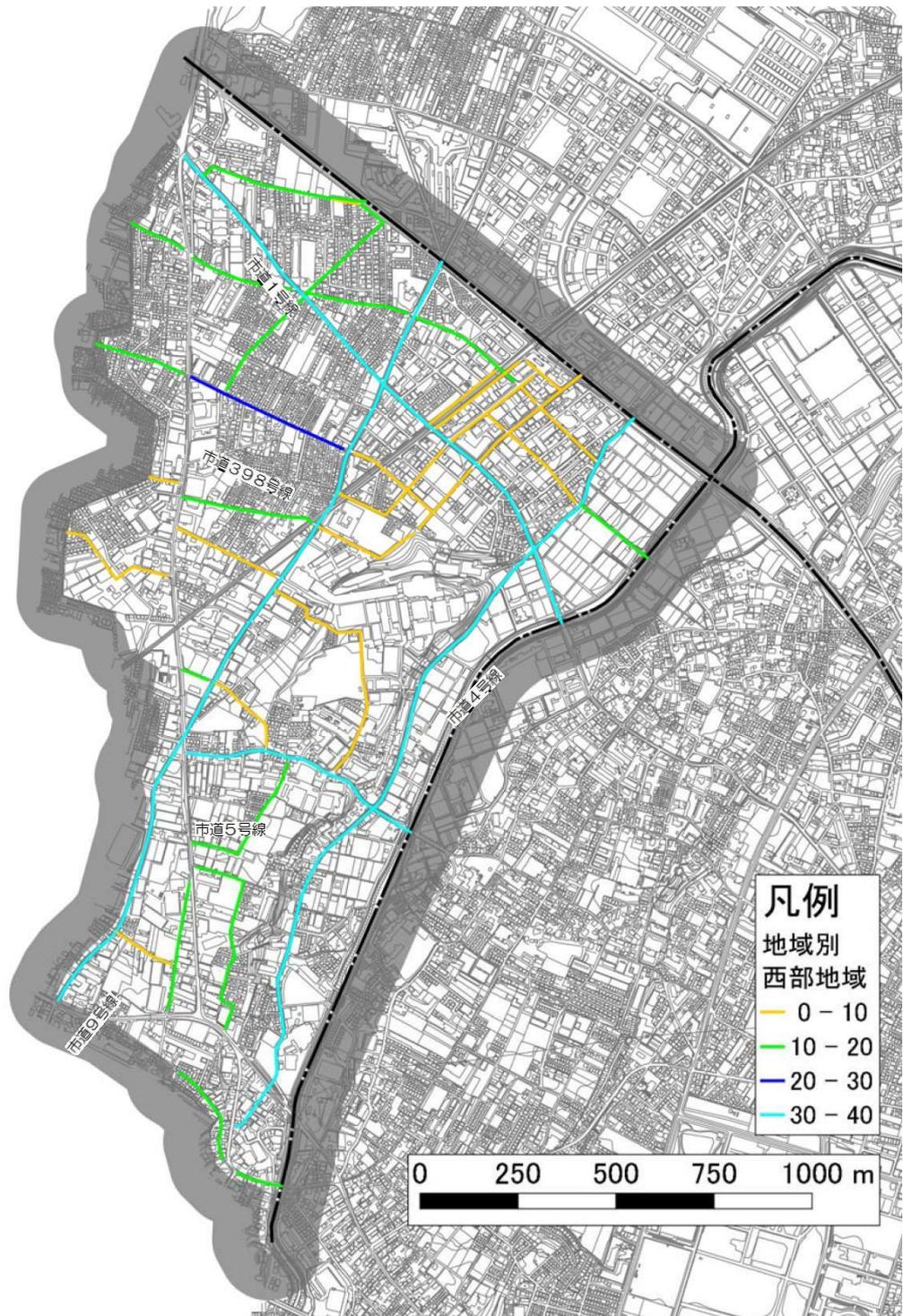


図6-14 道路網図【西部地域】

表6-6 優先整備路線【西部地域】

参考

評点順位	路線	幅員	関連地域
西部-1	市道1号線	11/12m	南部
西部-2	市道9号線	10m	北部
西部-3	市道5号線	10/11m	南部
西部-4	市道4号線	6~17m	北部
西部-5	市道398号線	10m	—

【南部地域】

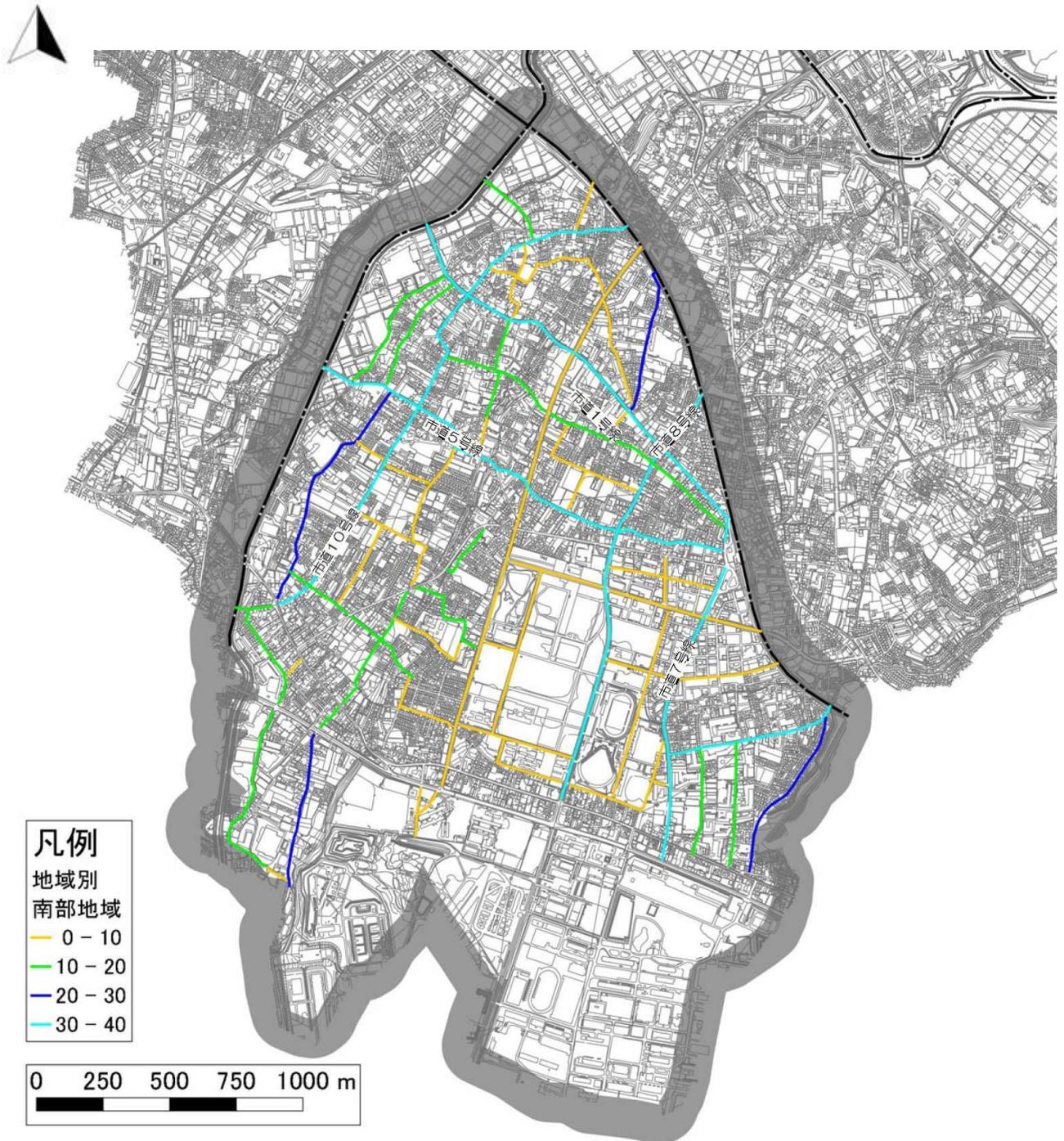


図6-15 道路網図【南部地域】

表6-7 優先整備路線【南部地域】

参考

評点順位	路線	幅員	関連地域
南部-1	市道5号線	10/11m	西部
南部-2	市道1号線	11/12m	西部
南部-3	市道10号線	10m	東部
南部-4	市道7号線	16/25m	—
南部-5	市道8号線	13m	東部