

## 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

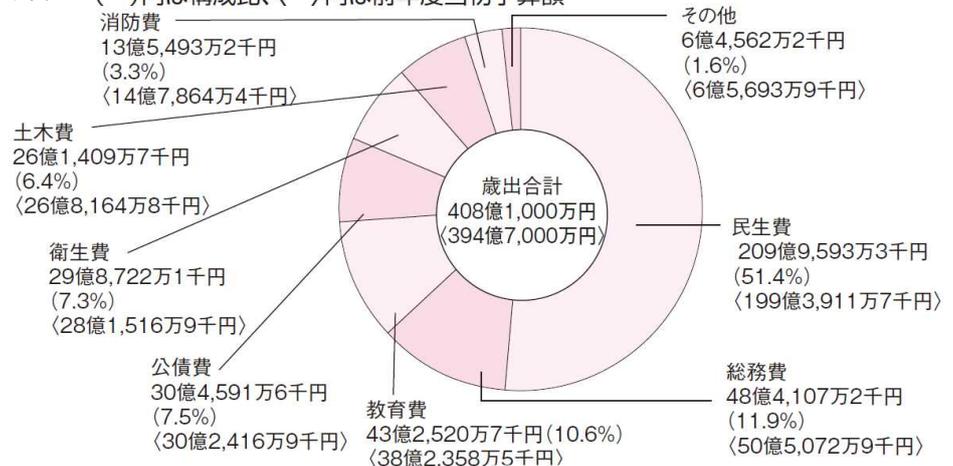


図3-1 朝霞市の歳出の状況

### 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なった時点で再度、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>

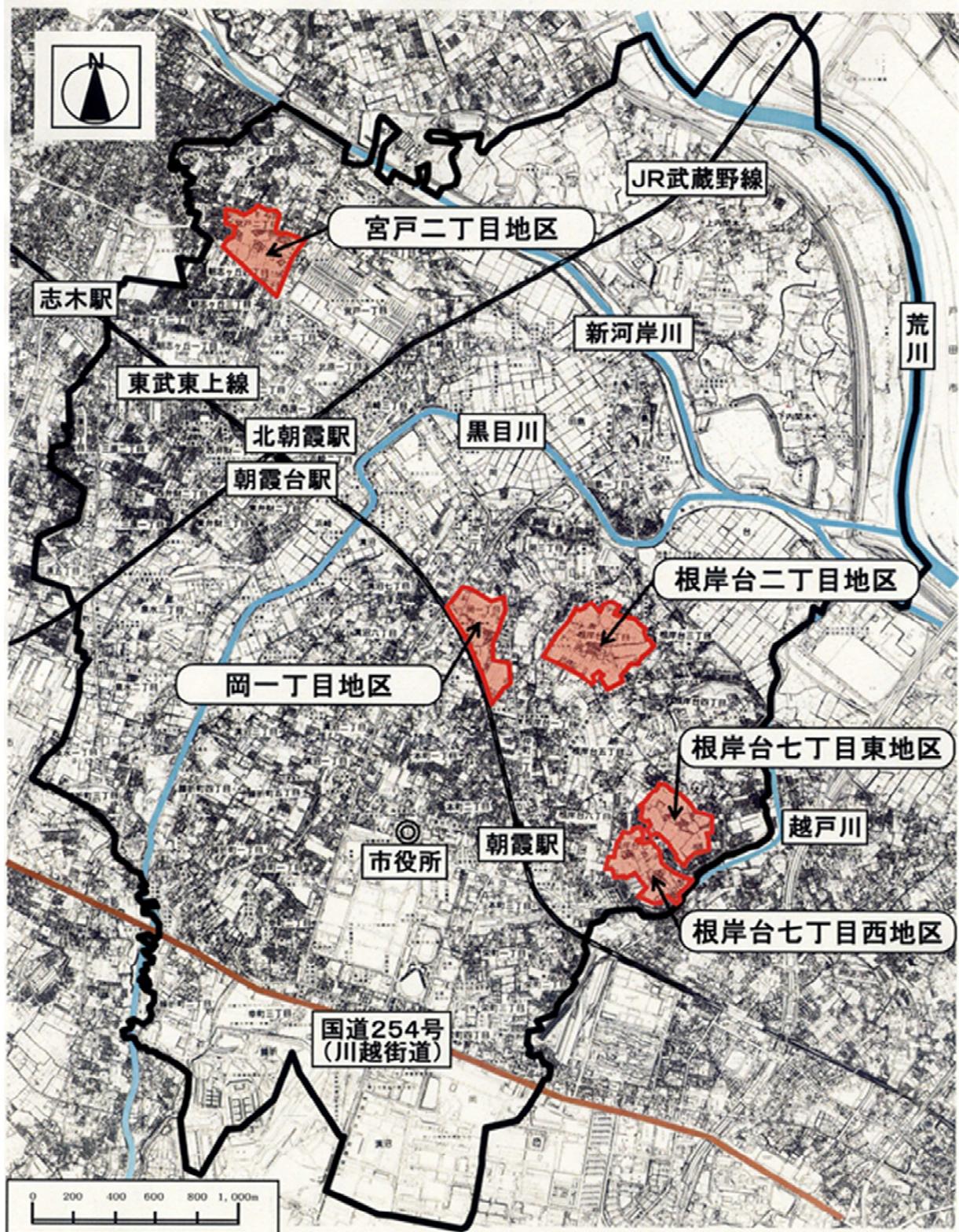


图3-3 旧暫定逆線引き地区位置図

### 3 道路空間への多様なニーズの高まり

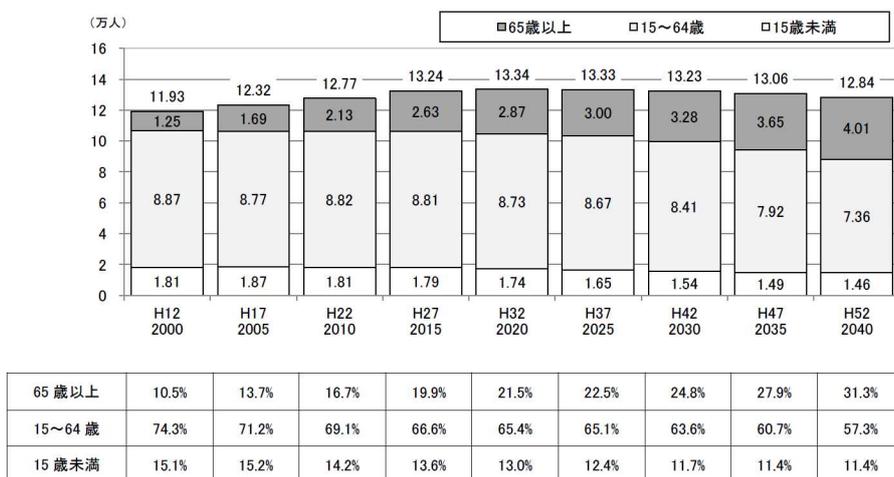
#### (1) 誰もが円滑に移動できる道路・交通環境の整備

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を見込まれています。

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く利用効果・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。