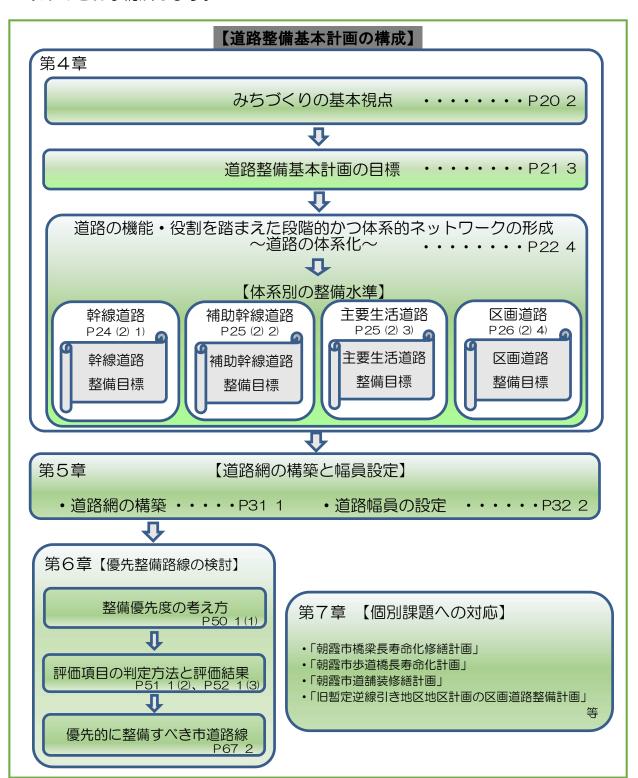
第4章 計画の目標と道路整備水準

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 暮らしつづけたいまち 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)

- 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

- 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、<u>道路のもつ</u> **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、<u>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</u> 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

・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

・まちのにぎわいの創出

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。

本市における 交通処 区分 幅員配置 道路の性格(役割) 該当路線 理機能 • 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 主要幹線 • 国道 大 道路 理し、都市の骨格を形成する広域 交通軸 住区の外周を形成し、市内の地域 ▶幅員 16m • 主要地方道 ~20m程度 間及び主要な施設間の交通を集約 幹線道路 一般県道 →概ね 1~2.5km するとともに、隣接する都市との • 都市計画道路 連携の役割を果たす道路 間隔で配置 ▶幅員 10~ 補助幹線 16m程度 ・幹線道路への接続、路線バス路線 • 主要地方道 道路 及び駅へのアクセス道路 ・概ね 500m • 市道 間隔で配置 ·幅員 6.0m~ • 住区と幹線道路や補助幹線道路と • 1級市道 主要生活 10m程度 を連絡し住民が通勤、通学、買い • 2級市道 道路 ・概ね 250m 物等、日常的に利用する生活道路 • 市道 間隔で配置 ・上記以外の道路で、交通の機能よ ·幅員4m以上 りも沿道の宅地利用の機能が強い 区画道路 ・概ね 100m • その他の市道 小 道路で、住区の環境にも大きな役 間隔で配置 割をもつ道路

表4-2 体系的な道路区分の考え方

本計画の対象

【道路の段階構成イメージ図】

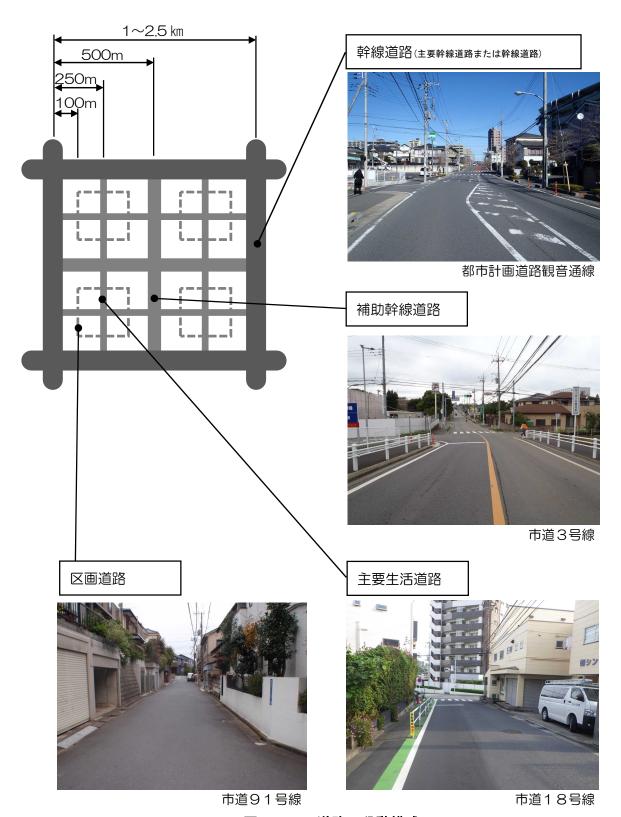


図4-1 道路の段階構成

(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4m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4m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。

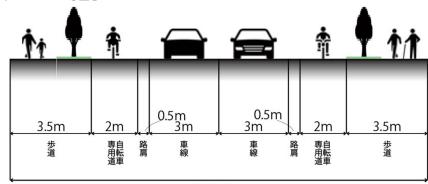
(3) 体系別の幅員構成

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。

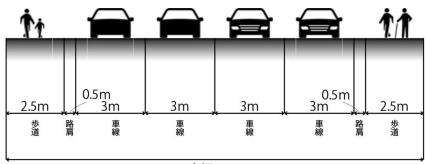
1)幹線道路

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】



全幅 18m



全幅 18m

②【道路幅員 16mの場合】

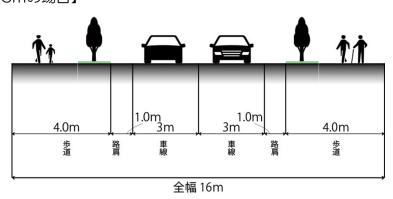
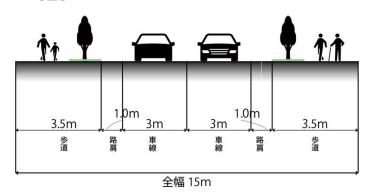


図4-2 標準断面モデル【幹線道路】

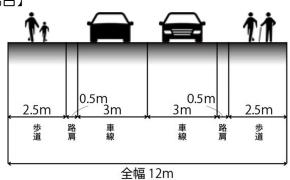
2)補助幹線道路

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】

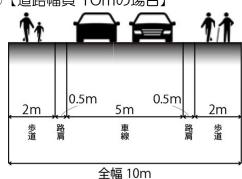
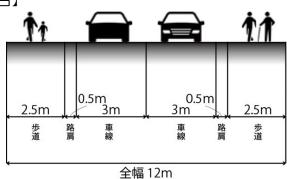


図4-3 標準断面モデル【補助幹線道路】

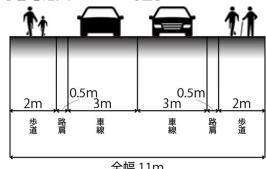
3)主要生活道路

主要生活道路は、住区内における交通集散機能を有し、歩行者にも配慮しな 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】

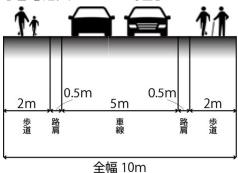


⑤【道路幅員 11mの場合】

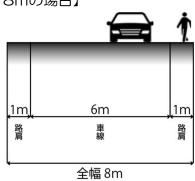


全幅 11m

⑥【道路幅員 10mの場合】



⑦【道路幅員 8mの場合】



0.5 m 5.5m 2m 全幅 8m

⑧【道路幅員 6mの場合】

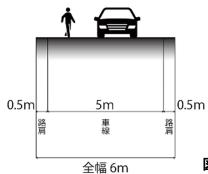


図4-4 標準断面モデル【主要生活道路】

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。

全幅 6m

図4-5 標準断面モデル【区画道路】

全幅 4m