

【南部地域】

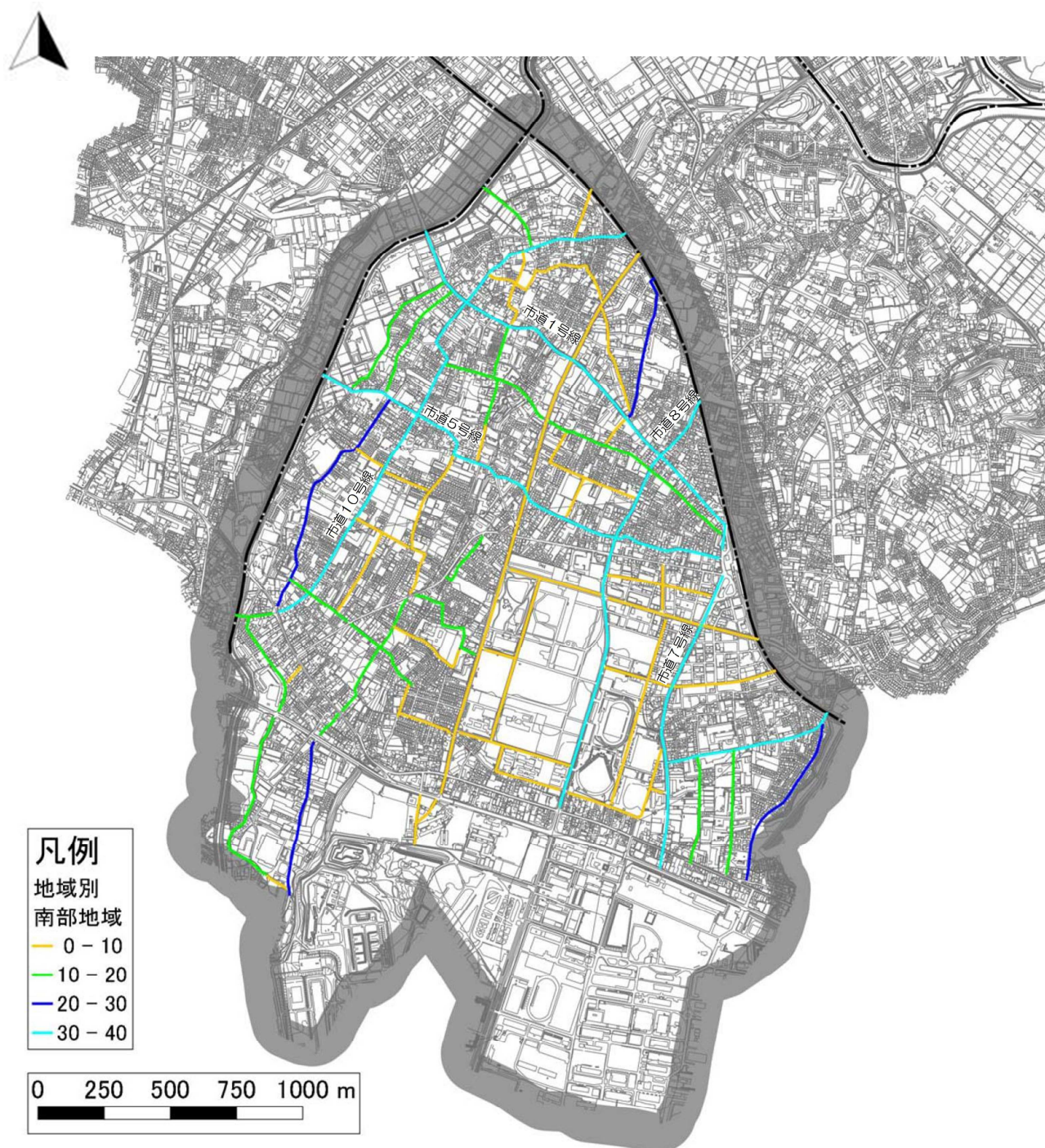


図6-15 道路網図【南部地域】

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

2 優先的に整備すべき市道路線

各路線の評価の結果、評点順位の高い上位路線は、下表のとおりです。

道路に求められる様々な機能が効率的・効果的に発現できるよう、地域の特性に配慮しながら事業化に向けた検討を行うとともに、現在事業中である路線の進捗状況や財政状況、まちづくりの機運の高まりなどを勘案しながら順次事業を進めていきます。

なお、着実に道路整備を進めていくためには、客観評価に基づく整備優先度のみによらず、沿道の地権者の合意形成の状況に応じて柔軟に道路整備の優先順位を捉え直し、機を捉えて事業化が可能なところから順次道路整備を進めていくことも肝要です。

また、事業化にあたっては、地域のみなさんに適切な情報提供を行うとともに、特定財源の充当を積極的に行い、必要な財源確保に努め、早期の道路ネットワークの構築を目指します。

表 6－8 優先整備路線（全体）

評点順位	路線	道路区分	幅員	該当地域
1	市道 1 号線	補助幹線	11/12m	西部・南部
2	市道 5 号線	補助幹線	10/11m	西部・南部
2	市道 8 号線	補助幹線	13m	東部・南部
2	市道 2002 号線	補助幹線	10m	北部
5	市道 9 号線	補助幹線	10m	北部・西部
6	市道 10 号線	補助幹線	10m	東部・南部
6	市道 2003 号線	主要生活	12m	北部
8	市道 4 号線	主要生活	6～17m	北部・西部
8	市道 18 号線	主要生活	10m	東部
10	市道 6 号線	補助幹線	11.5m	東部
10	市道 7 号線	補助幹線	16/25m	南部
12	市道 3 号線	補助幹線	10～12m	北部・東部
13	市道 12 号線	主要生活	10m	東部・南部
13	市道 14 号線	主要生活	10m	東部
15	市道 21 号線	補助幹線	12～13m	東部
15	市道 22 号線	補助幹線	12～13m	東部
15	市道 2005 号線	主要生活	10m	内間木
18	市道 11 号線	主要生活	10m	南部
18	市道 466 号線	主要生活	10m	南部
20	市道 15 号線	補助幹線	12～13m	東部
20	市道 42 号線	主要生活	18m	東部
22	市道 20 号線	補助幹線	12～13m	東部
22	市道 398 号線	主要生活	10m	西部
24	市道 264 号線	主要生活	10m	東部・南部
24	市道 2074 号線	主要生活	6m	内間木
26	市道 41 号線	主要生活	10m	東部
27	市道 13 号線	主要生活	6m	南部
28	市道 19 号線	主要生活	10m	東部
28	市道 2034 号線	主要生活	8m	内間木
30	市道 90 号線	主要生活	10m	東部

優先整備路線（上位30位）

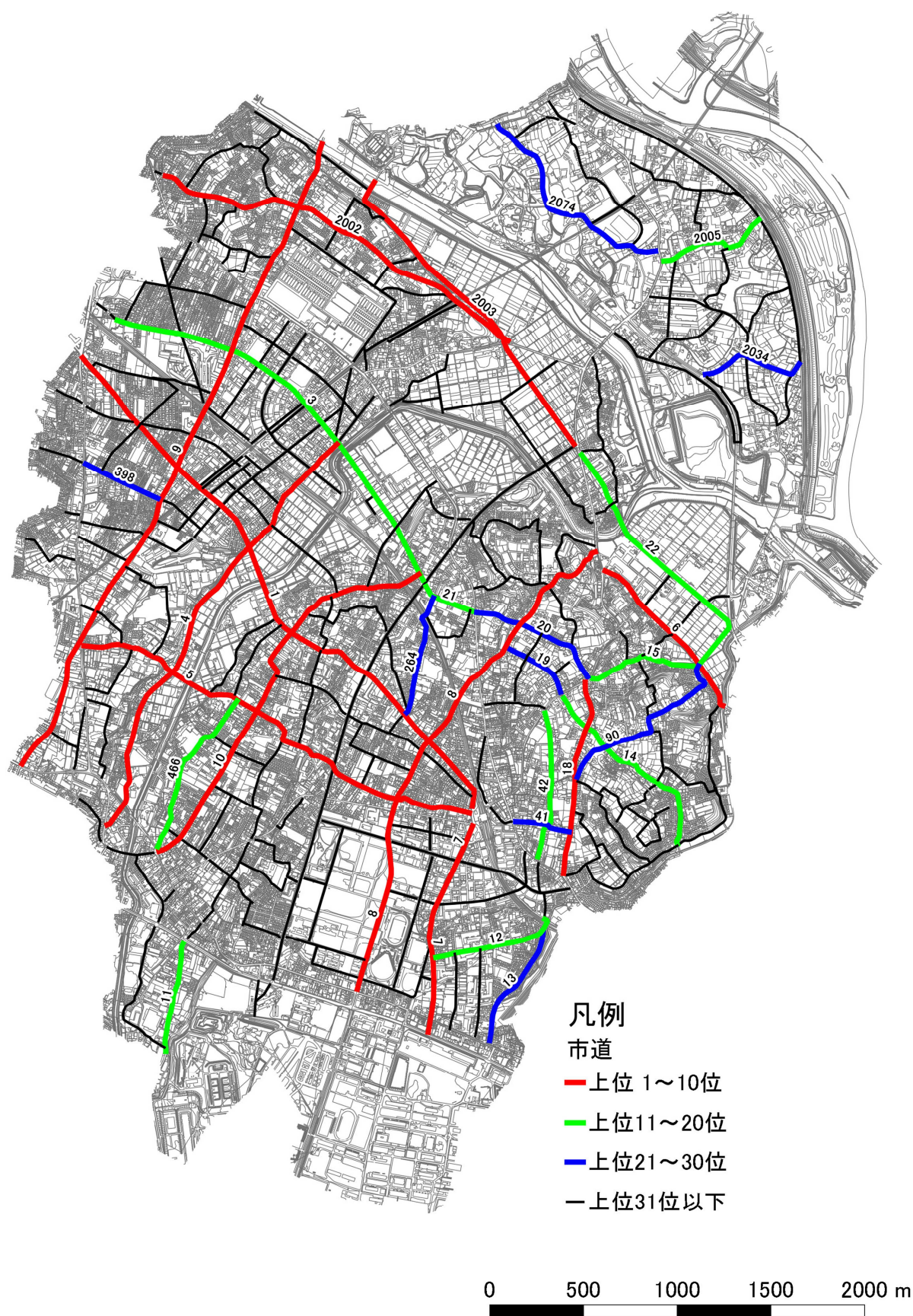


図6-16 道路網図【優先整備路線】

3 実施に向けた留意事項等

前項では、道路の担う機能や役割等を踏まえた計画的な整備を進めるため、優先度を一定の指標で評価しました。一方、道路整備に着手が可能となる条件は、実際には様々な要素があります。

道路整備は、中長期的な道路網形成の視点のもとに、諸条件からの整備優先度の客観評価を参考にしつつ、効果の早期発現に向けて機を捉えた整備を着実に進めていくことが重要です。

道路幅員を拡幅する場合などは、沿道の地権者や居住者の方々のご協力が不可欠です。

このため、それぞれの路線の整備計画が明らかになった段階で、関係する地権者等に適切な周知を図り合意形成に努めていきます。

① 緊急性の高い道路整備の優先対応

- ・緊急性や重要度の高い課題として、「消防活動困難区域の解消に資する路線」や「ボトルネックになっている箇所」など局所的な対応については、優先的に対応します。
- ・引き続き、沿道建物の建替えや開発事業などの機を捉え、関係地権者のご協力をいただきながら、良好な道路空間の確保に努めていきます。

② 財政への過度な負担のない弾力的な運用

- ・それぞれの路線における事業費は、道路延長や幅員の影響に加えて道路拡幅自体が必要な路線など様々であり、単に工事費だけではなく用地費等の事業費を要する路線もあるなど、各路線で均一とまらない事情があります。
- ・そのため、財政への過度な負担が生じないように、事業ボリュームの平準化を図るため、必要に応じて路線の整備序列を財政事情に応じて前後させるなどの工夫も必要となります。

③ 道路拡幅に伴う柔軟な対応

- ・路線途中に部分的な狭あい箇所など、いわゆるボトルネックが残されたままでは、道路本来の機能性が発現できないため、これらを解消するためにはセットバックに関する沿道の地権者の合意形成の成否が非常に重要な判断要因になります。
- ・着実に道路整備を進めていくためには、客観評価に基づく整備優先度のみによらず、沿道の地権者の合意形成の状況に応じて柔軟に道路整備の優先順位を捉え直し、順次道路整備を進めていくことも肝要です。
- ・また、道路整備は、計画幅員に満たない場合でも可能な範囲で用地を確保することにより、効果の早期発現が見込めるなど、段階的に整備着手していくことが必要な場合もあります。