

4. 整備シナリオの設定

(1) 整備シナリオの考え方

整備シナリオとは、道路ネットワークの観点から、アクセス性や防災性等の道路機能別の効果やまちづくりの支援効果等について面的に評価を行うことで、将来道路ネットワークの中で必要性が高い路線を抽出するために行うものです。（※路線単体での評価ではなく、ネットワークからみた路線の評価を行います。）

幹線道路整備の基本テーマ「人に優しい交通環境を支援する幹線市道網づくり」から、「都市」「生活」「環境」の3つの視点に基づき将来都市構造を踏まえた将来道路ネットワークの基本方針を作成します。基本方針(視点)に該当する路線を将来都市構造実現のため整備が必要な路線と位置づけ、整備優先順位の根拠とします。

(2) シナリオの視点及びサブテーマの設定

「基本計画編」の基本テーマから、道路網整備の基本方針を作成するため、視点別に基本的な考え方を整理しサブテーマを設定します。

基本テーマ

「人に優しい交通環境を支援する幹線市道網づくり」



視点Ⅰ・[都 市]

マクロな視点から、周辺市町との都市間連携や将来都市構造も踏まえ、移動距離の長い自動車交通を支援する「都市軸」としての幹線市道ネットワークを位置づけることで、将来都市構造の基盤となる道路環境づくりを目指します。

視点Ⅱ・[生 活]

ミクロな視点から、地域内の市民生活に特化した移動距離の短い交通や交通弱者を支援する「生活軸」としての幹線市道ネットワークを位置づけることで、歩行者や自転車利用者が安全・安心に利用できる道路環境づくりを目指します。

視点Ⅲ・[環 境]

視点Ⅰ・Ⅱに求められる“交通機能(アクセス機能や通行機能等)”では補えない道路の“空間機能(主に環境機能)”の要素として市民の健康・都市の景観・歴史資源の活用等を反映するため、これらに資する「環境軸」としての幹線市道ネットワークを位置づけることで、人と都市に優しい道路環境づくりを目指します。



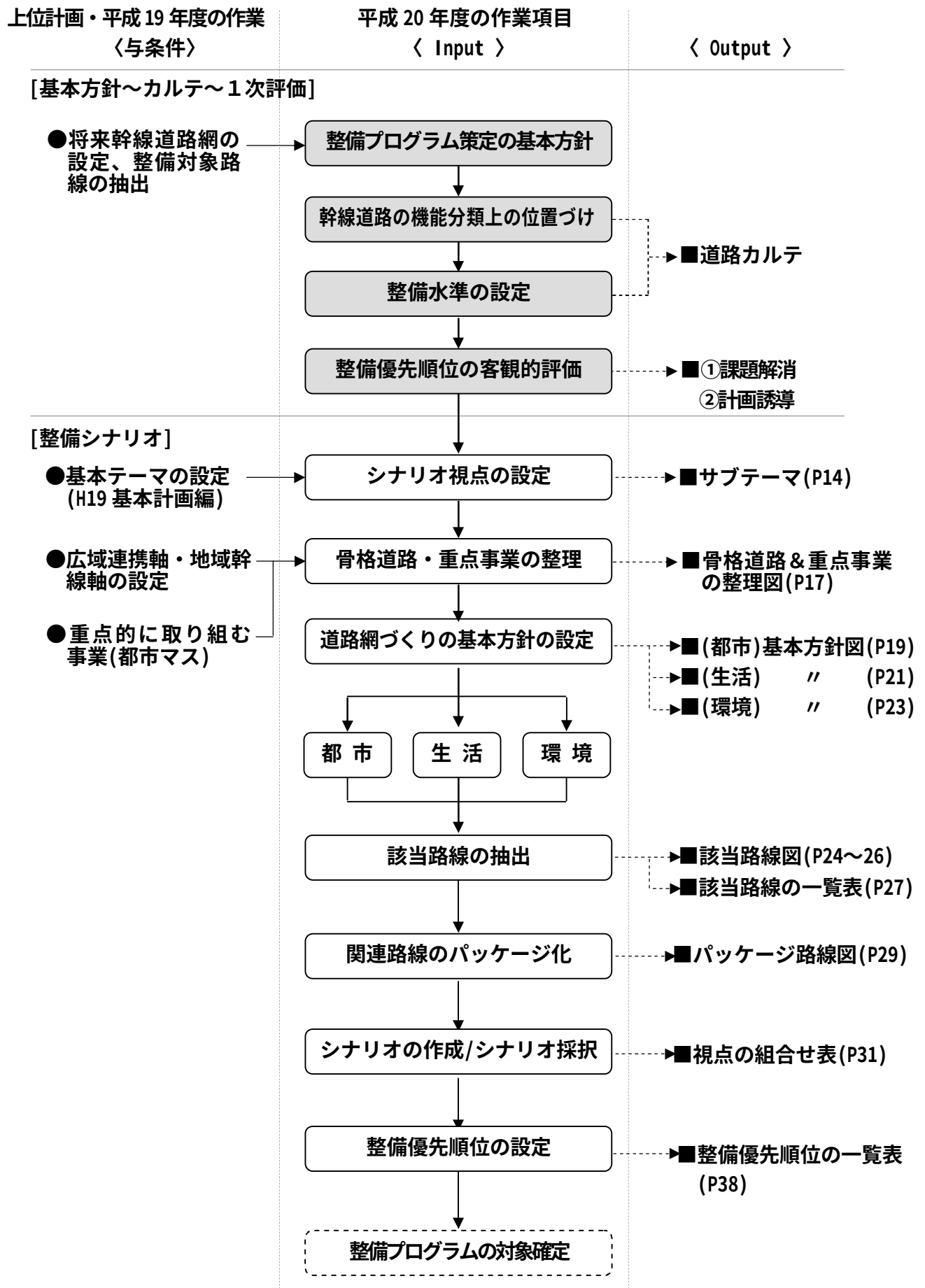
サブテーマ

視点Ⅰ・[都 市] … 住みよいまちの基盤となる道路網づくり

視点Ⅱ・[生 活] … 安全・安心な市民生活を支援する道路網づくり

視点Ⅲ・[環 境] … 快適な都市環境の形成を支援する道路網づくり

■作業フロー



(3) 上位計画に位置づけられる骨格道路の整理

- ・「下野市総合計画」においては、北関東・栃木県の中核的な都市として人・物・文化交流の移動を充実させるための地域連携軸の形成が求められます。
- ・「下野市都市計画マスタープラン」においては、広域連携軸・地域幹線軸によるまちづくりの骨格づくりや、市街地・集落間のネットワークの向上などが求められます。
- ・上位計画における将来都市像の実現や土地利用・各種プロジェクトとの相乗効果を得られる道路網の構築が求められます。

■広域連携軸の位置づけ

路線名称	役 割
国道 4 号 新 4 号国道 国道 352 号 栃木二宮線 羽生田上蒲生線 小金井仁良川線 北関東自動車道 J R 宇都宮線	下野市が、北関東や栃木県の中で中核的な市として、住民活動が活発に営まれ、多様な文化を吸収し発信していくためには、近隣の市町村との交流は重要となります。そのため、人、物、文化交流の空間移動を充実されるため「広域連携軸」を設定し、近隣自治体など幅広い交流を促進します。[「下野市総合計画」より抜粋]

■地域幹線軸の位置づけ

路線名称	役 割
栃木二宮線 宇都宮結城線 鹿沼石橋線 小山壬生線 笹原壬生線 笹原二宮線 結城石橋線	広域連携軸を補完し、周辺市町との連携・交流を図るとともに、広域連携軸と合わせて本市の交通体系の骨格を形成する軸として位置づけられます。

(4) 将来都市像の実現に向けた課題の整理(「都市マス」における重点事業の整理)

①交通体系の強化(重点事業：小金井西通り・入野谷通りの整備)

- ・小金井市街地～自治医大市街地～石橋市街地を結び、新市の一体的なまちづくりにおいて重要な路線のため、整備済み区間の維持管理、整備中区間の円滑な事業推進、未整備区間(笹原壬生線から栃木二宮線までの区間)の早期事業着手を図る
- ・都市核の形成に資する市道国 1-7 号および新規ルート(市道 1-2 号の延伸道路)の整備

②居住環境の向上(重点事業：土地区画整理事業の推進)

- ・石橋駅周辺地区・下古山地区・仁良川地区の事業推進

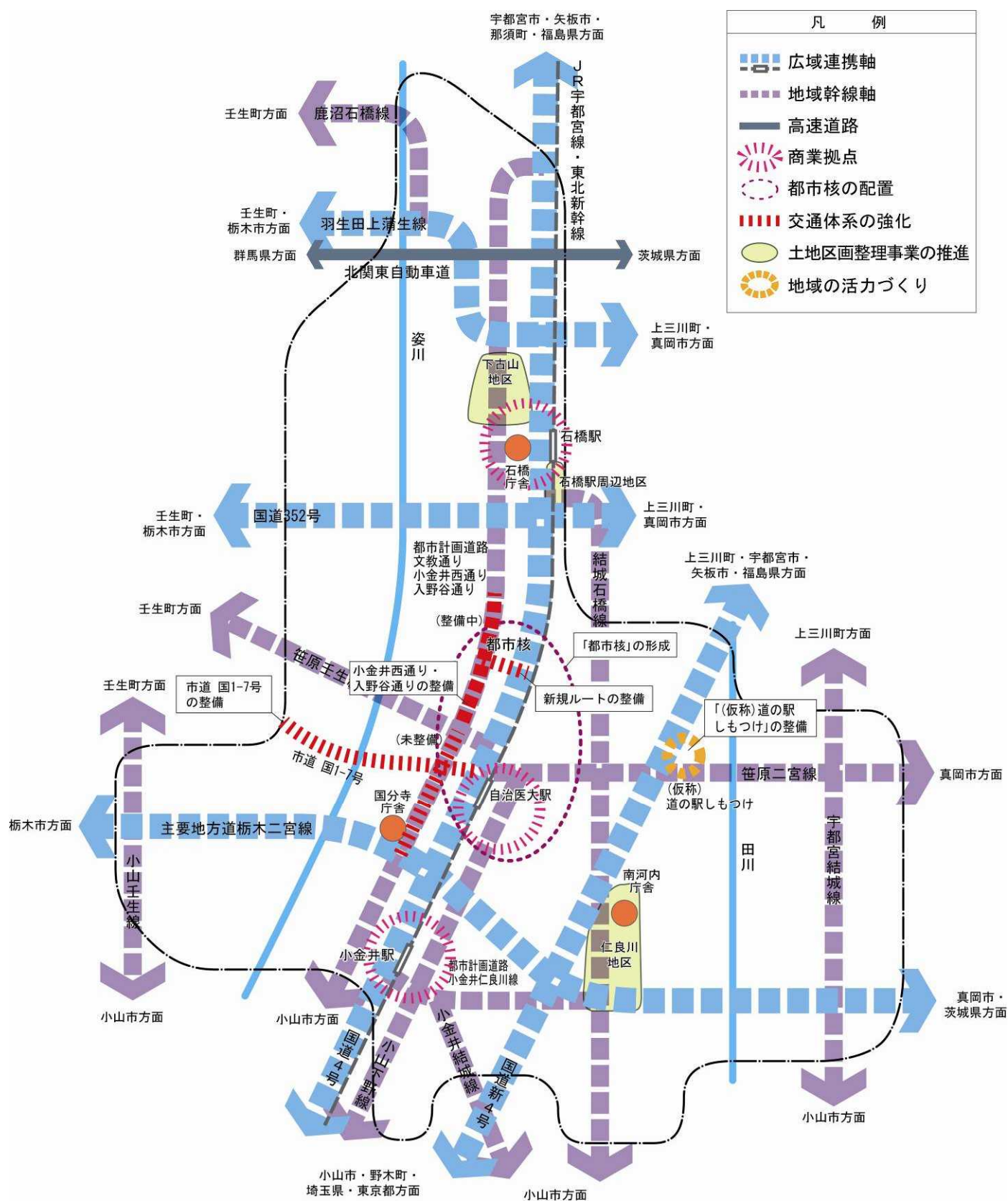
③地域のまちづくりの推進(重点事業：既存集落の地域づくり)

- ・下長田地区の安全安心な交通環境・居住環境の形成、笹原地区における田園集落における地域活力の強化を目指す

④地域の活力づくり(重点事業：(仮称)道の駅しもつけ)

- ・整備後の交通機能・交流機能・地域情報発信機能などの多様な地域活性化に資する拠点形成を目指す

■基本方針図(骨格道路・重点事業)



(5) 幹線市道網づくりの基本方針の設定

Ⅰ. 住みよいまちの基盤となる道路網づくり(都市)

[視点Ⅰの基本的な考え]

- 広域連携や周辺市町とのネットワークを構築することで、通勤・通学などの市域外への移動に掛かる時間が短縮され便利で住みよい都市環境になるため、広域連携軸を補完する効率的な道路ネットワークの形成を図ります。
- 市街地と集落との連携、田園地帯における集落間の連携など、一体的なまちづくりを支援する幹線道路網を形成することで、公共施設間の移動時間の短縮効果など、誰もが移動しやすい道路ネットワークの形成を図ります。
- 新市まちづくりの中心となる都市核の形成に伴う道路網・公共交通の集約など、わかりやすくアクセスし易い交通環境の形成を図ります。

[交通軸の設定]

● “地域内外との交流・連携”を支援する交通軸の設定

- ・広域連携軸・地域連携軸の補完軸として、道路網の段階構成により、広域連携軸・地域幹線軸に接続する路線について都市形成を支える幹線市道軸として設定します。
- ・隣接市町との交流・連携機能を向上していく上で、当該路線の道路機能(道路規格)が行政区域内外で保持されていることが望ましいため、他市町の管理道路に接続する主要な市道も都市形成を支える幹線市道軸として設定します。

● “地域間の交流・連携”を支援する交通軸の設定

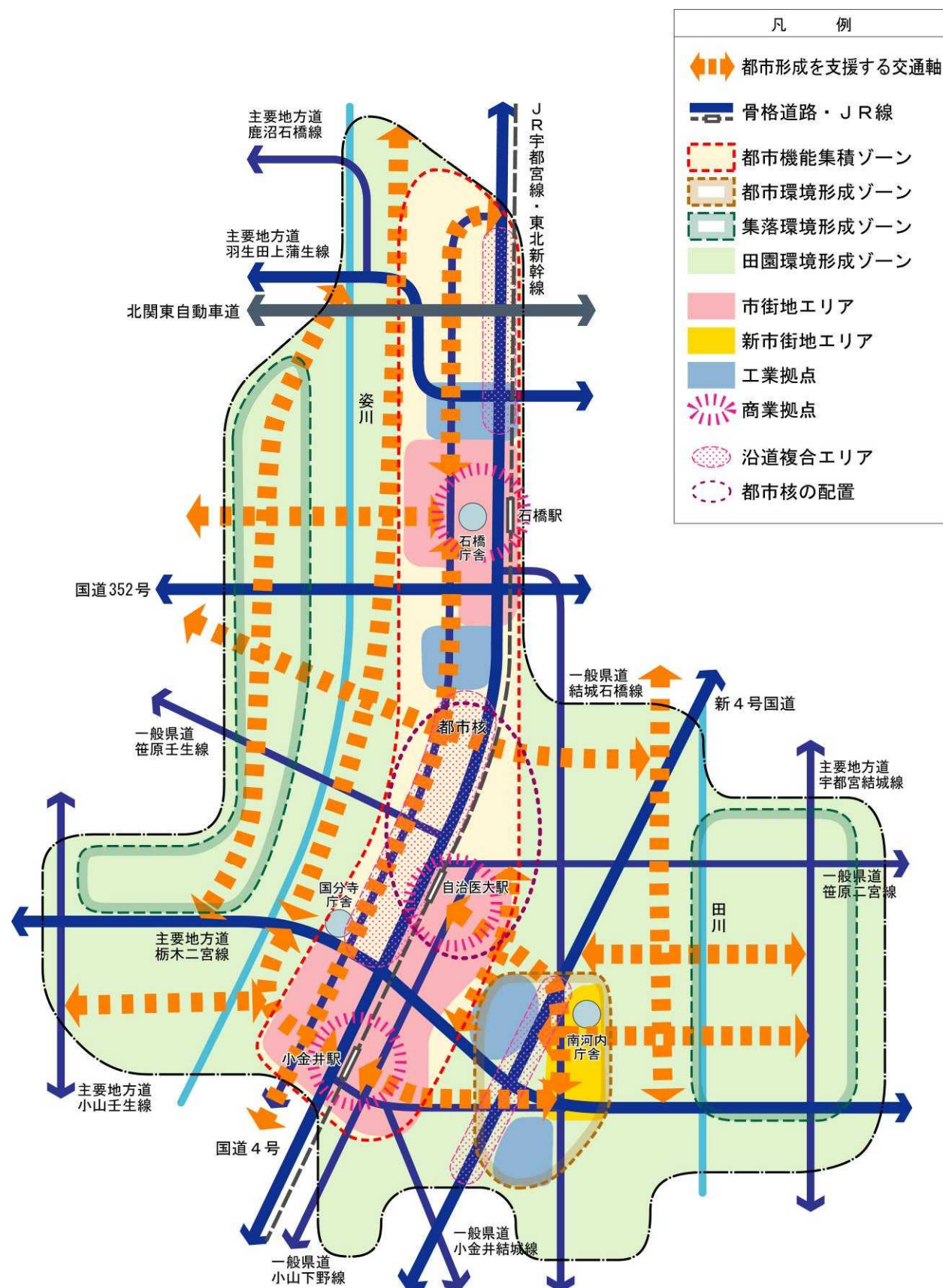
- ・市街地と集落環境形成ゾーンの連絡軸や、集落環境形成ゾーン内を縦貫・横断する生活交通の基幹軸を設定します。
- ・生活文化拠点^{*1}となる3つの駅周辺地域と市街地・集落地・工業拠点を結ぶ交通ネットワーク軸を設定します。
- ・旧市街地と新市街地エリアの連絡軸を設定します。

● “「都市核」の形成”を支援する交通軸の設定

- ・「都市核」のエリア内に含まれる幹線市道、エリアにアクセスする幹線市道、新設ルートも含めた都市核形成を支援する交通軸を設定します。

^{*1} 生活文化拠点 … 3つの駅を中心に既存の基盤整備を活用し、近隣商業の振興や居住環境の整備、行政窓口サービスの機能拡大を図る

■基本方針図(都市)



Ⅱ．安全・安心な市民生活を支援する道路網づくり(生活)

[視点Ⅱの基本的な考え]

- 歩行者や自転車の通行環境や通学路等の歩道設置などの安全な道路環境の向上を支援する道路網づくりや、整備後の適正な維持・管理を図ります。
- 公共施設へのアクセス性やネットワーク性を踏まえ、適正な道路密度による交通利便性の向上を支援する道路環境の形成を図ります。
- 鉄道駅におけるバリアフリー整備や、公共交通の運行状況等を踏まえ、全ての人が移動しやすい「人に優しい交通環境づくり」を支援する幹線道路網の形成を図ります。

[交通軸の設定]

●歩行者・自転車の“安全・安心・便利”を支援する交通軸の設定

- ・通勤通学、日常の買い回り等の移動において、歩行者や自転車利用者が安心・安全・便利に移動できる道路環境づくりを目指すため、歩道や自転車専用帯等の設置を積極的に採り入れる歩行者・自転車交通の基幹軸を設定します。主に、学校にアクセスできる幹線市道や市街地と駅間を繋ぐ幹線市道から設定します。
- ・災害時の避難所への移動機能を確保するため、「防災計画」に位置づけられる指定避難所と市街地や主要な集落地とを結ぶネットワークにおいて、災害時のアクセス交通の基幹軸を設定します。

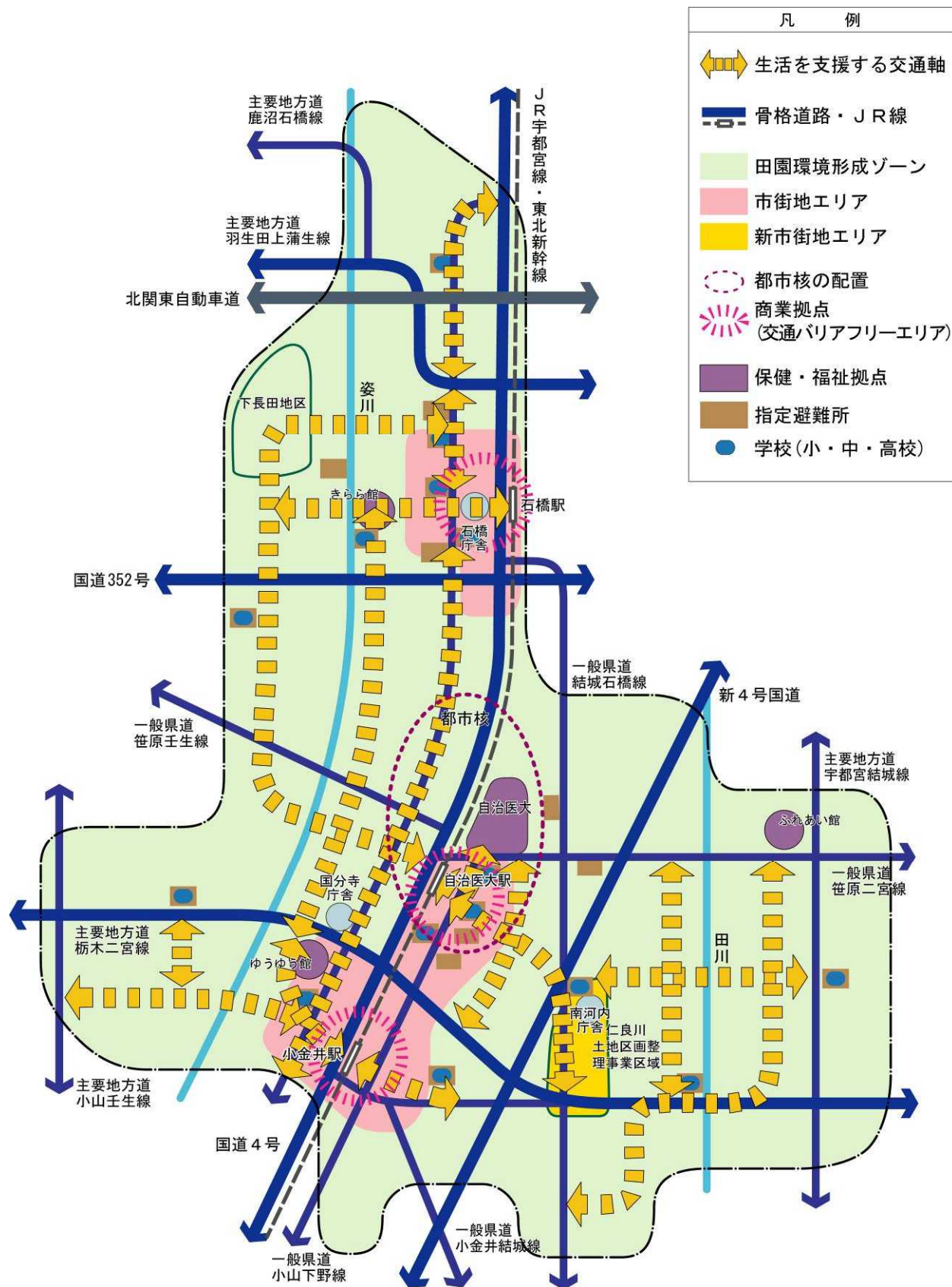
●“健康・交流”を支援する交通軸の設定

- ・中心市街地から主要な公共施設へのアクセス性・ネットワーク性の向上を図る道路環境づくりを行うため、保健・福祉拠点を相互に結ぶネットワーク軸を設定します。
- ・石橋駅、自治医大駅、小金井駅、市役所等の主要な公共施設へのアクセス性を高める歩道や、バリアフリー整備を積極的に推進していく必要のある地域(交通バリアフリーエリア)に含まれる幹線市道についても、歩行者・自転車等の移動を支援する交通軸として設定します。

●“交通弱者の移動”を支援する新たな公共交通軸の設定

- ・子供やお年寄りが便利に移動しやすい交通環境づくりとして、バス交通網の充実を図り、各拠点施設間のネットワーク形成となる新たなバスルートの導入や利用環境の向上を図るための公共交通軸を設定します。
- ・特に、石橋駅周辺から各種拠点や保健福祉センターなどへのアクセスや、3つのJR駅と市街地や集落間を連絡する主要な道路をバスルートに選定します。

■基本方針図(生活)



III. 快適な都市環境の形成を支援する道路網づくり(環境)

[視点IIIの基本的な考え]

- 低公害型の持続可能な都市を目指すため、道路の緑化など“緑の道路環境づくり”を推進することで環境負荷の少ない都市づくりを図ります。
- 本市の豊かな自然環境を活かした緑のネットワークづくりなどに繋がる“都市や市民に優しい道路環境づくり”に資する幹線道路網の形成を図ります。
- 下野いにしえネットワークを支え、歴史環境を資源として活かした道路環境づくりに資する幹線道路網の形成を図ります。

[交通軸の設定]

● “都市景観”を支援する交通軸の設定

- ・これからの新市のシンボルとなる景観形成のため、街路樹や植樹帯を設けることで、うるおいのある良好な都市景観を形成し、自動車の排気ガスや騒音の緩和、防火・防風・緑陰・視線誘導等の様々な効果を活かした道路環境づくりを積極的に図る交通軸を設定します。

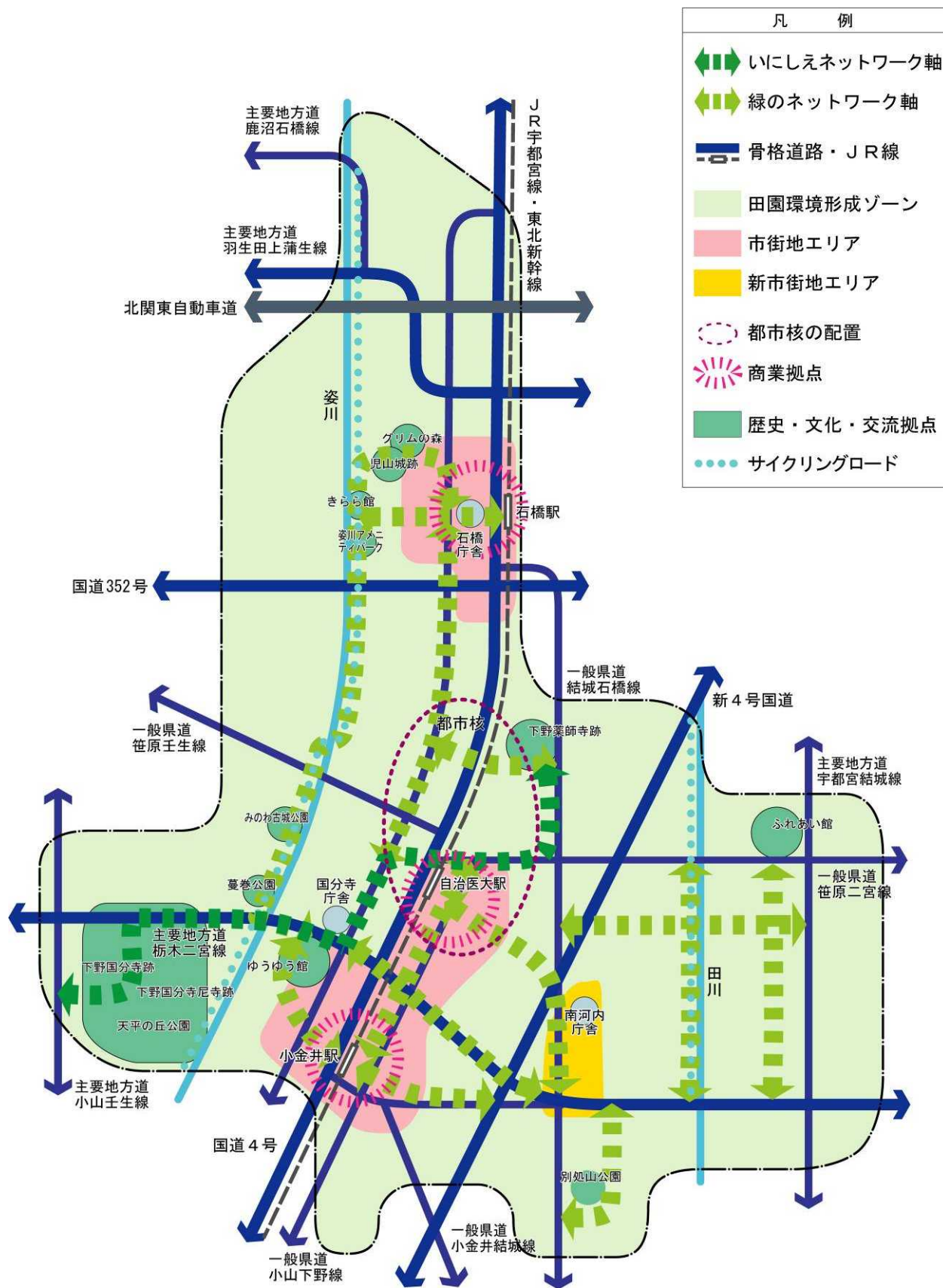
● “都市・市民の健康”を支援する交通軸の設定

- ・河川を活かした散策・サイクリングの軸として整備されている姿川サイクリングロード・田川サイクリングロードについて、適正な維持・管理と緑化推進等により、市域の南北を縦貫する魅力ある歩行者ネットワークの形成を図ります。また、幹線道路等との連携により、市街地と田園地帯を周遊できる全市的なネットワーク形成を目指すため、“緑のネットワーク軸”を設定します。
- ・広域連携軸・地域幹線軸等の主要な幹線道路における自動車・歩行者の安全・快適な移動環境の確保を図り、特に、市域における主要な交流拠点を結ぶルートについては、安全性・快適性に加え、道路緑化や沿道景観等を含めた魅力ある道路環境の形成を目指す観点から、“緑のネットワークの基幹軸”として設定します。

● “歴史環境を活かした観光”を支援する交通軸の設定

- ・豊富な歴史資源を活かした観光活動を支援する交通軸として、下野いにしえネットワーク地域に位置づけられる「下野国分寺跡」「下野国分尼寺跡」「下野薬師寺跡」「下野国庁跡(栃木市)」と各拠点と市街地の連携を支援する主要地方道栃木二宮線及び史跡への主要なアクセスルートを“いにしえネットワーク軸”として設定します。
- ・また、安全・快適な道路環境形成を図るとともに、わかりやすい案内表示等による利用環境の向上を目指した道路環境づくりとなる交通軸として設定します。

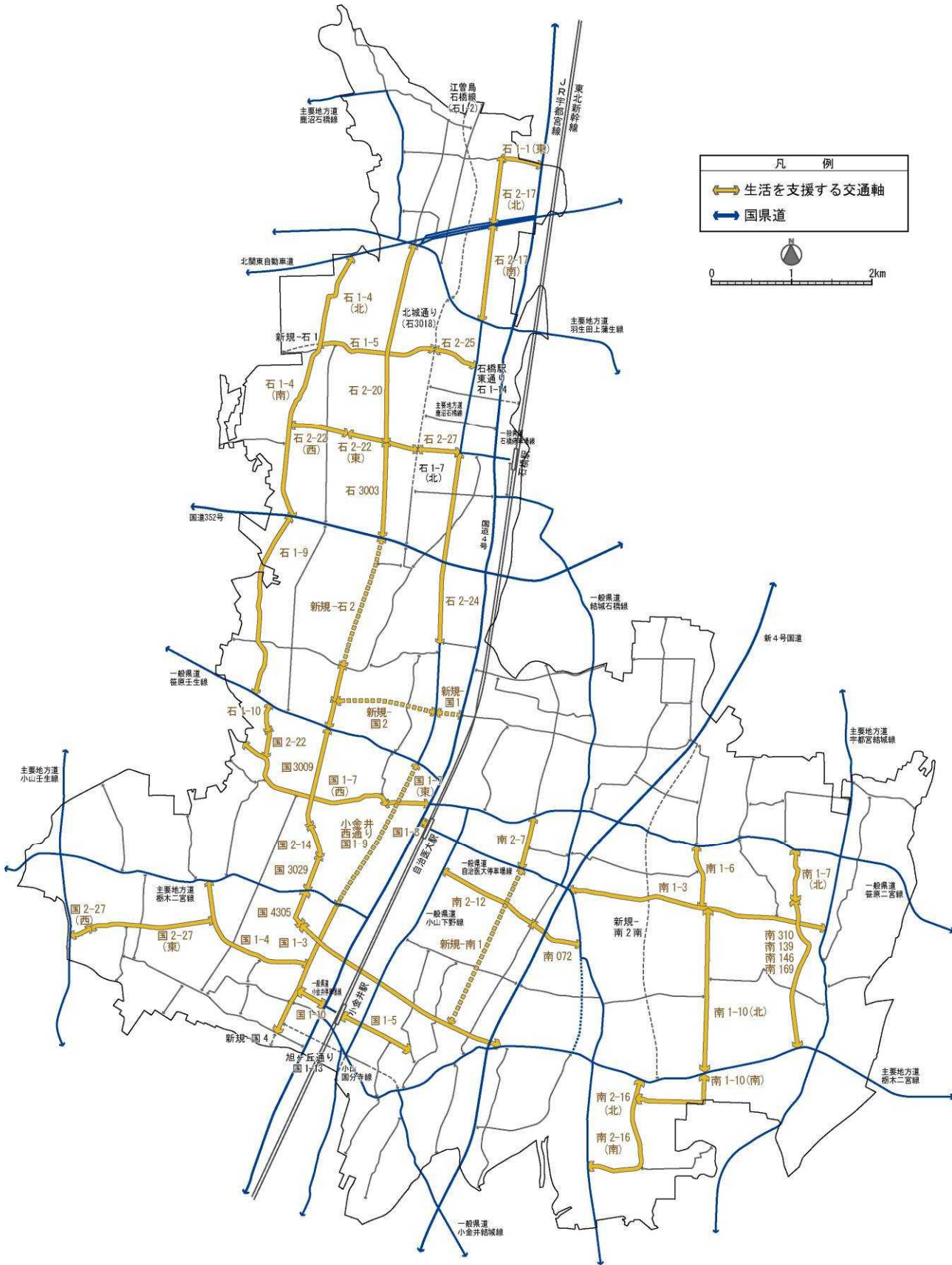
■基本方針図(環境)



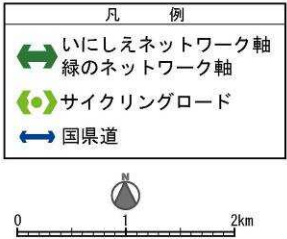
■該当路線図(都市)



■該当路線図(生活)



■該当路線図(環境)



■視点に該当する路線の整理

視 点	①要整備路線 (客観的評価の対象路線) ※H19年度整備対象路線の 視点に該当する路線	②幹線市道の補完道路 (1・2級市道以外、新規路線) ※H20年度整備対象路線の 視点に該当する路線	交通軸の補完路線 (整備対象外路線) ※実路線で基本方針をネットワークする際に必要な ①②以外の路線
都 市	① “地域内外との交流・連携”を支援する交通軸 1 国1-9 2 国1-7西 3 国1-3 4 石2-17北 石2-24 5 石2-15西 6 石1-8南 南1-2東① 7 石1-5 8	新規-国4 新規-国1 新規-国2 新規-石1 新規-南2北(南112)、新規-南2南	石1-1(東) 石2-17(南) 石2-15(中) 石1051 南1-2西 石2-25
	② “地域内の交流・連携”を支援する交通軸 1 石2-22西 2 国1-3 3 国1-13 国2-27西 4 石2-17北 国1-9 石2-24 5 石1-4北 石1-4南 石1-9 6 7 8 9 南1-9西 10	 石1051 新規-石2 新規-南1 南072 新規-国3 (国2-24南)	石2-22東 石2-27 国1-4 国2-27(東) 石2-17南 石2-20 石3003 国3009 国3029 国4305 南2-7 南2-12 南1-3 南1-9東 石1-9(中区) 石1-9(中土) 石1-9(東区) 石1-10 国2-22
	③ 「都市核」の形成の支援する交通軸 1 石2-24 国1-7東	新規-国1 新規-国2	南1-2西 国2-12
	④ “安全・安心”を支援する交通軸 1 石1-5 石1-4南 石1-9 石2-22西 2 国1-3 3 石2-17北 4 5	 新規-南1 南072	石2-25 石2-22東 石2-20 南124 国1-5 石2-27 石1-1東 石2-17南 南2-12 南1-3 南1-7(北) 南310、南139、南146、南169
生 活	⑤ “健康・交流”を支援する交通軸 1 国1-9 国1-10 石2-24 2 国1-7東 3 国1-3 4 国2-27西	新規-石2 国3009	南124 国1-8 石2-20 石3003 国2-14 石2-27 国1-4
	⑥ “交通弱者の移動”を支援する新たな公共交通軸 1 国1-3 国1-9 国1-10 石2-24 2 南1-6 南1-10北 南1-10南		南124 石2-20 南2-16(北) 南2-16(南)
環 境	⑦ “都市景観”を支援する交通軸 1 石2-22西 2 南1-2西 3 国1-9 国1-10 4 石1-5 5 6	新規-国1 新規-国2	石2-27 石2-22(東) 南1-2西 国1-5 石2-25 国1-8 南2-12
	⑧ “都市・市民の健康”を支援する交通軸 1 国1-3 2 石2-22西 3 石1-5 4 5 国1-7西 南1-2西 国2-13北 6 7		国4305 石2-27 石2-22東 石2-20 石2-25 国1-8 南124 国1-5 南1-3 南2-9 国1-4 国2-13北 南1-7(北) 南310、南139、南146、南169 南2-16(北) 南2-16(南)
	⑨ “歴史環境を活かした観光”を支援する交通軸 1 国1-7東 国2-27西 2 石1-5 石2-24 国1-9		国2-16(北) 国2-27東 石2-25

(6) 関連路線のパッケージ化

単一路線を整備するよりも、関連路線をまとめて整備する方が導入時のネットワーク機能の効果が期待されるため、視点に該当する路線は路線網として優先順位を設定します。

■パッケージ路線の一覧表

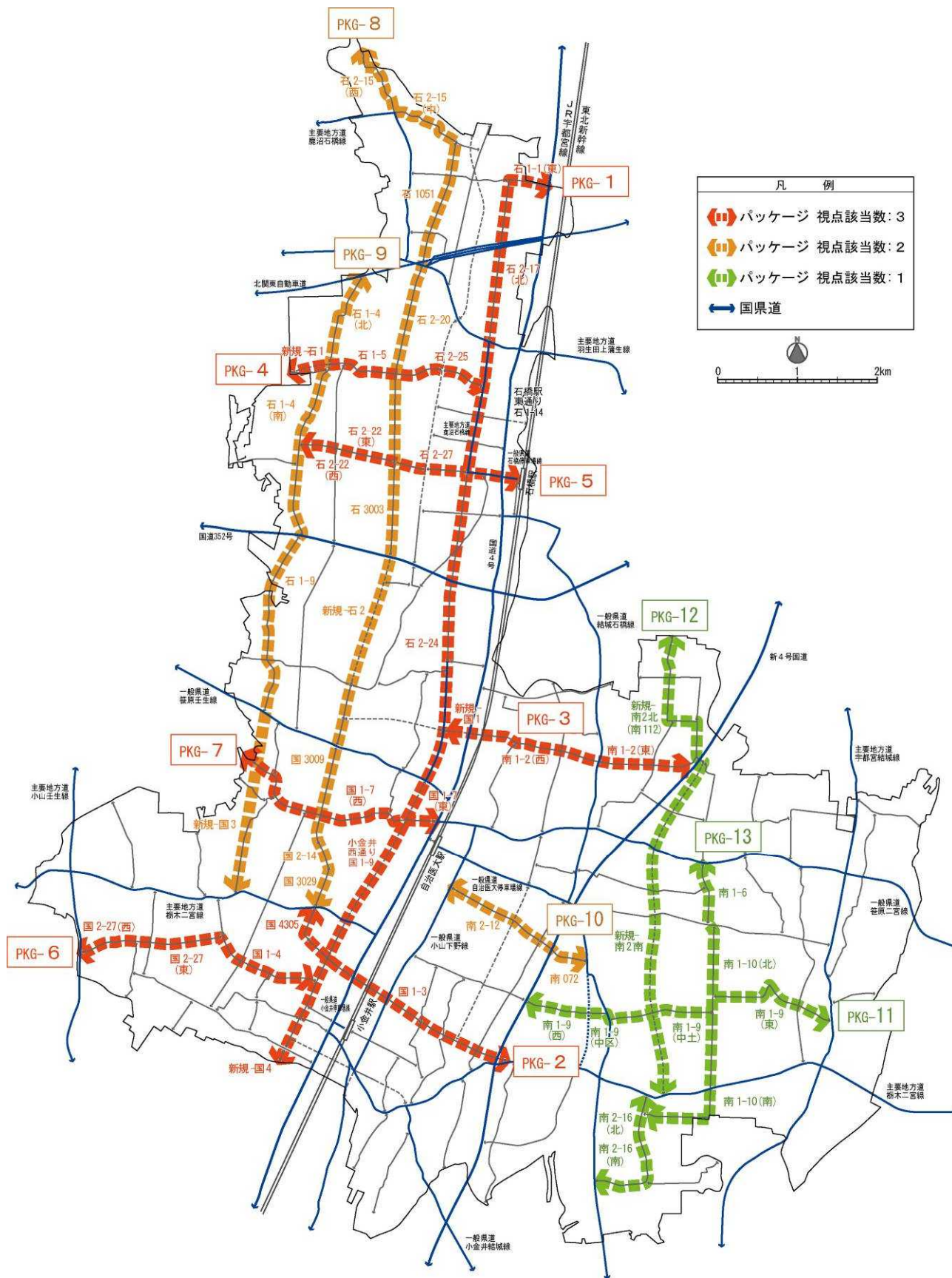
パッケージ (PKG)	①要整備路線 (客観的評価対象路線)	②幹線市道の補完道路 (1・2級市道以外、新規路線)	該当状況		
			都市	生活	環境
PKG -1	石2 -17 北、石2 -24、国1 -9	新規 国4	○	○	○
PKG -2	国1 -3		○	○	○
PKG -3	南1 -2 西	南1 -2 東①、新規 国1	○	○	○
PKG -4	石1 -5	新規 石1	○	○	○
PKG -5	石2 -22 西		○	○	○
PKG -6	国2 -27 西		○	○	○
PKG -7	国1 -7 西、国1 -7 東		○	○	○
PKG -8	石2 -15 西	石1051、国3009、新規 石2	○	○	
PKG -9	石1 -4 南、石1 -4 北、石1 -9	新規 国3	○	○	
PKG -10		南072	○	○	
PKG -11	南1 -9 西		○		
PKG -12		新規 南2 南、新規 南2 北(南112)	○		
PKG -13	南1 -6、南1 -10 南、南1 -10 北			○	

*単一路線の場合は、国県道や整備対象路線以外の路線と連携

【パッケージの定義 (Package : PKG と略す)】

- ・一体的に取り組む道路事業を位置づけるために関連路線のパッケージ化を定義します。
- ・交通の流れや市街地形成等の土地利用にも配慮し、面的な効果が期待できる路線群(=複数の路線)をパッケージとして定義します。
- ・交通軸に該当する路線(P12～15 参照)の中から、交差・連結する路線を抽出し、1つのパッケージとして整理します。

■パッケージ路線図

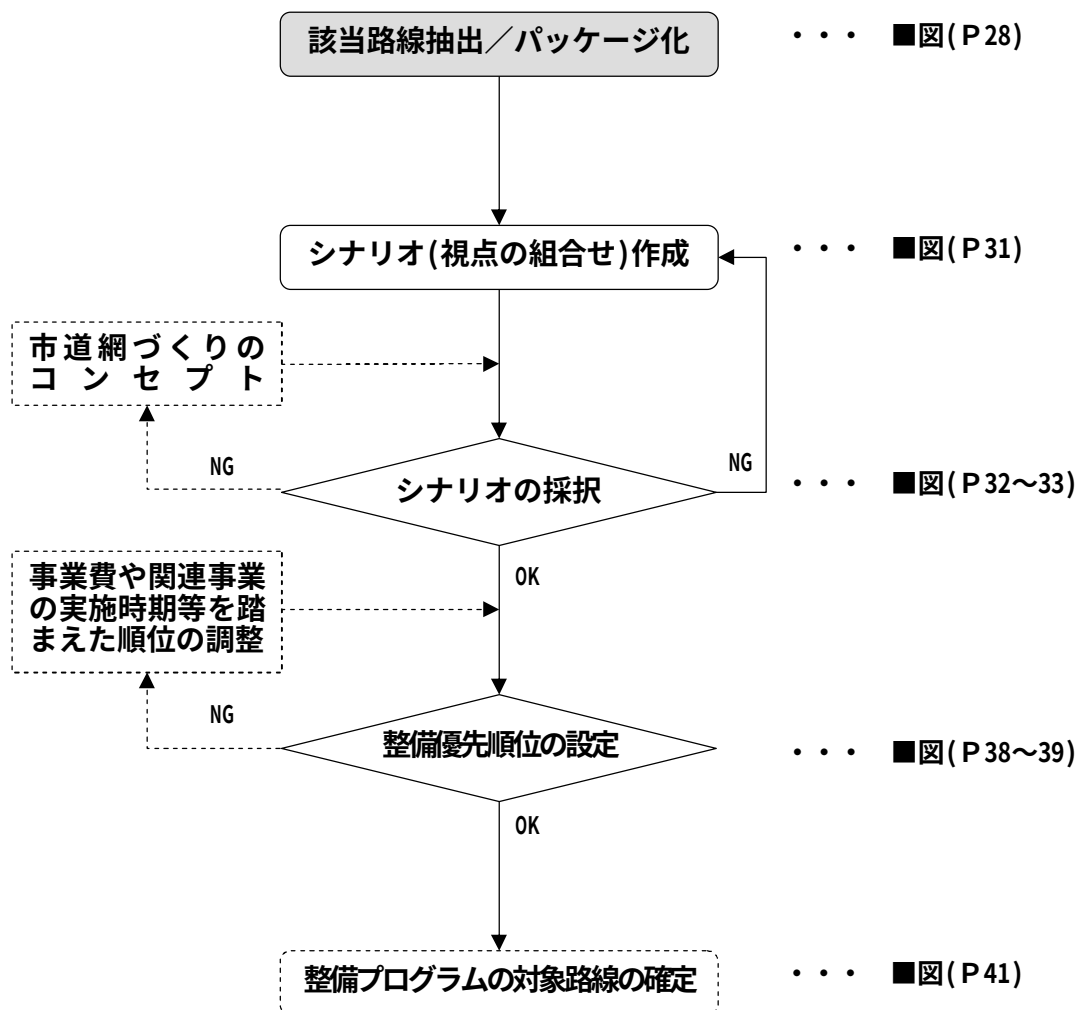


(7) 整備シナリオの評価

①整備シナリオの評価の基本的な考え方

- ・前提条件として、将来都市構造を支える道路ネットワークの要素として「都市」「生活」「環境」の3つの視点は重要であり、理想的なネットワーク構築のためには必要不可欠であることから、3つの視点の該当路線については、優先的に早期整備を位置づけます。
- ・しかし、財政状況等を踏まえると、該当路線の全てを早期に整備していくことは困難であり、効率的に事業投資を行っていく必要があることから、路線毎の整備優先性を明確に位置づけるための根拠として整備シナリオを作成します。
- ・整備シナリオを“3つの視点の組合せ”で定義します(P33 参照)。将来都市構造を踏まえ、視点の組合せの中から、本市が求める整備目標に合致するシナリオを採択し、整備優先順位のインプットとします。

■基本的な考え方



②整備シナリオ別のコンセプトの設定

各シナリオの道路網づくりの整備目標を整理します。

■整備シナリオ別の道路網づくりのコンセプトの設定

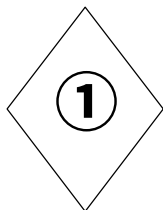
シナリオ：SNR (視点の優先性)		視点			道路網づくりのコンセプト
		都市	生活	環境	
SNR -1	都市＋生活＋環境 優先型	●	●	●	・将来道路網の基幹軸の中から最も重要な路線を早期に整備していくための道路網づくり
SNR -2	都市＋生活 優先型	●	●		・身近な生活路線を安全・安心・便利に支援しながら、快適な都市間連携・交流を促進するための道路網づくり
SNR -3	都市＋環境 優先型	●		●	・都市景観や歴史資源を活かし、他都市との連携・交流を促進していくための道路網づくり
SNR -4	生活＋環境 優先型		●	●	・歩行や自転車交通による自然・緑地とのふれあい、都市景観・歴史資源を活かした交流も楽しめる生活環境づくりのための道路網づくり
SNR -5	都市 優先型	●			・新市形成のための住みよいまちの基盤づくりを優先的に捉え、骨格道路の補完軸を早期に確立するための道路網づくり
SNR -6	生活 優先型		●		・子供からお年寄りまで、地域内での移動の便利さや安全・安心さを優先的に捉え、歩行者・自転車ネットワークを早期に確立するための道路網づくり
SNR -7	環境 優先型			●	・緑の豊かな都市景観づくりだけでなく、歴史資源を活かした観光支援や市民の健康も意識した快適な都市環境の形成を早期に確立するための道路網づくり

*シナリオ(Scenario：SNR と略す)

③整備シナリオ採択の考え方

シナリオ採択のための基本的な考え方について整理します。

■基本的な考え方



○整備目標を3つの視点の組合せとする場合

3つの視点に該当する(重要度が高い)パッケージを優先的に整備するかどうか？

Yes : 都市+生活+環境優先型(P28の3つの視点に該当)

No : 整備目標を2つに絞る



○整備目標を2つの視点の組合せにする場合

2つの視点に該当するパッケージを優先的に整備するかどうか？

Yes : 都市+生活/都市+環境/生活+環境優先型(P28の2つの視点に該当)

No : 整備目標を1つに絞る

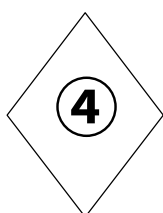


○整備目標を1つの視点の組合せにする場合

1つの視点に該当するパッケージを優先的に整備するかどうか？

Yes : 都市/生活/環境優先型(P28の2つの視点に該当)

No : 整備目標を1つに絞らない



○3つの整備目標の中から、どの整備シナリオを選ぶか？

・SNR -2 : 都市+生活優先型(P28の都市と生活に該当するパッケージ)

・SNR -3 : 都市+環境優先型(P28の生活と環境に該当するパッケージ)

・SNR -4 : 生活+環境優先型(P28の生活と環境に該当するパッケージ)



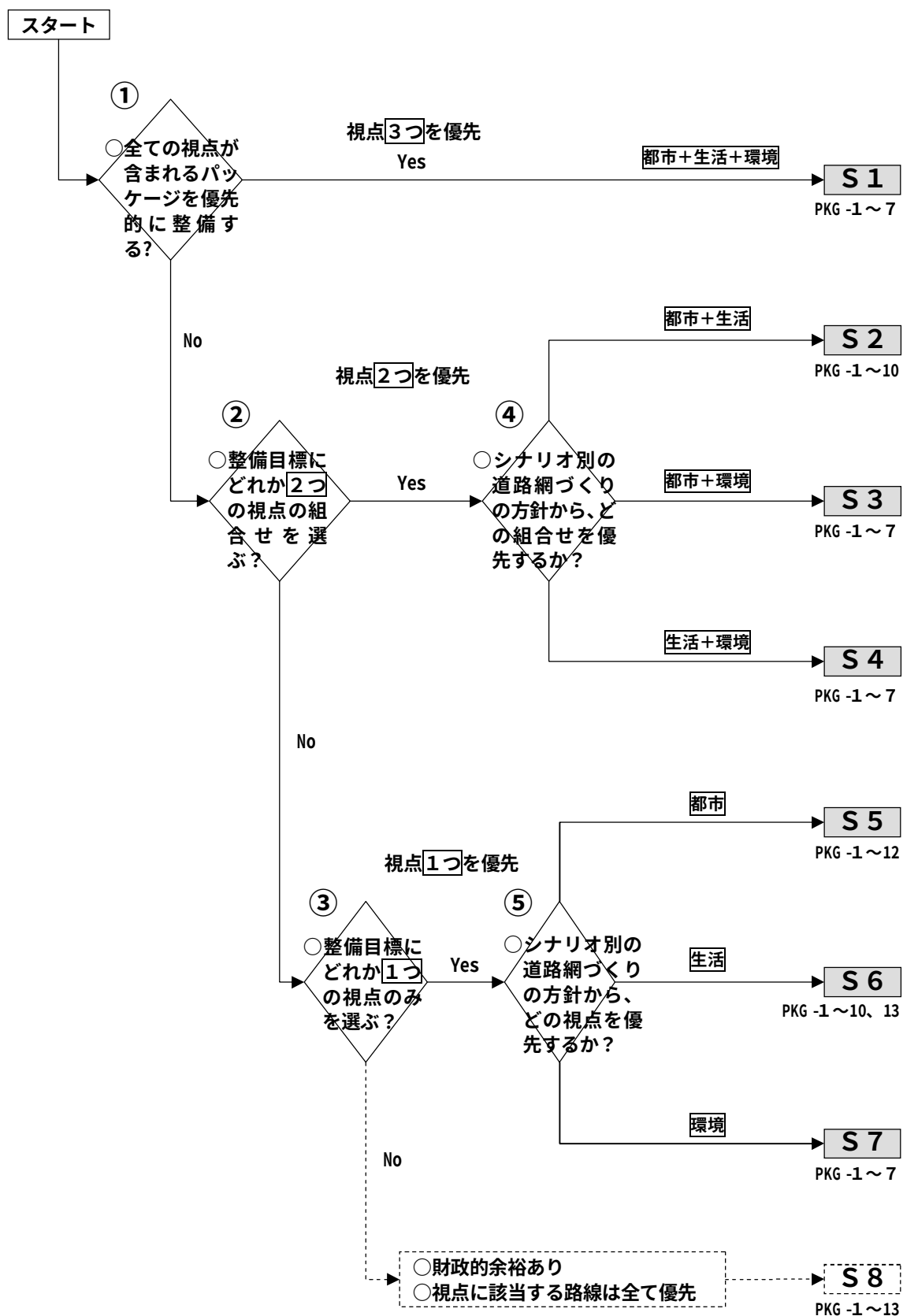
○3つの整備目標の中から、どの整備シナリオを選ぶか？

・SNR -5 : 都市優先型(P28の都市に該当するパッケージ)

・SNR -6 : 生活優先型(P28の生活に該当するパッケージ)

・SNR -7 : 環境優先型(P28の環境に該当するパッケージ)

■整備シナリオ採択のロジックツリー



④整備シナリオの確定(幹線市道網づくりの整備目標の設定)

これからの新市形成には、市域内外との交流・連携のための「都市軸」、旧3町合併後も変わらず誰もが移動に困らないための「生活軸」、新市のシンボルとなる都市景観の形成のための「環境軸」を含めたネットワークの早期確立を優先していくことが求められます。そのため、整備シナリオ「S1：都市+生活+環境優先型」を今後の幹線市道網の整備目標に、これに該当するパッケージ内の路線を「重点整備路線」とし、早期整備を優先的に推進します。

■幹線市道網づくりの整備目標の設定

	都市	生活	環境	幹線市道網づくりの整備目標
SNR -1	●	●	●	将来道路網の基幹軸の中から最も重要な路線を早期に整備していくための道路網づくり

■整備中・整備予定・維持管理路線(※パッケージの該当路線のみ)

整備中・整備予定	新規 国1 (PKG -3)、新規 石1 (PKG -4)、新規 石2 (PKG -8)、石1 -4北(PKG -9)、石1 -5 ^{*1} (PKG -4)、新規 南2南(PKG -12)
維持・管理	石2 -24(PKG -1)、国1 -3 (PKG -2)

*1 「石1 -5」：まちづくり交付金関連事業による整備中以外の区間は長期的整備とする

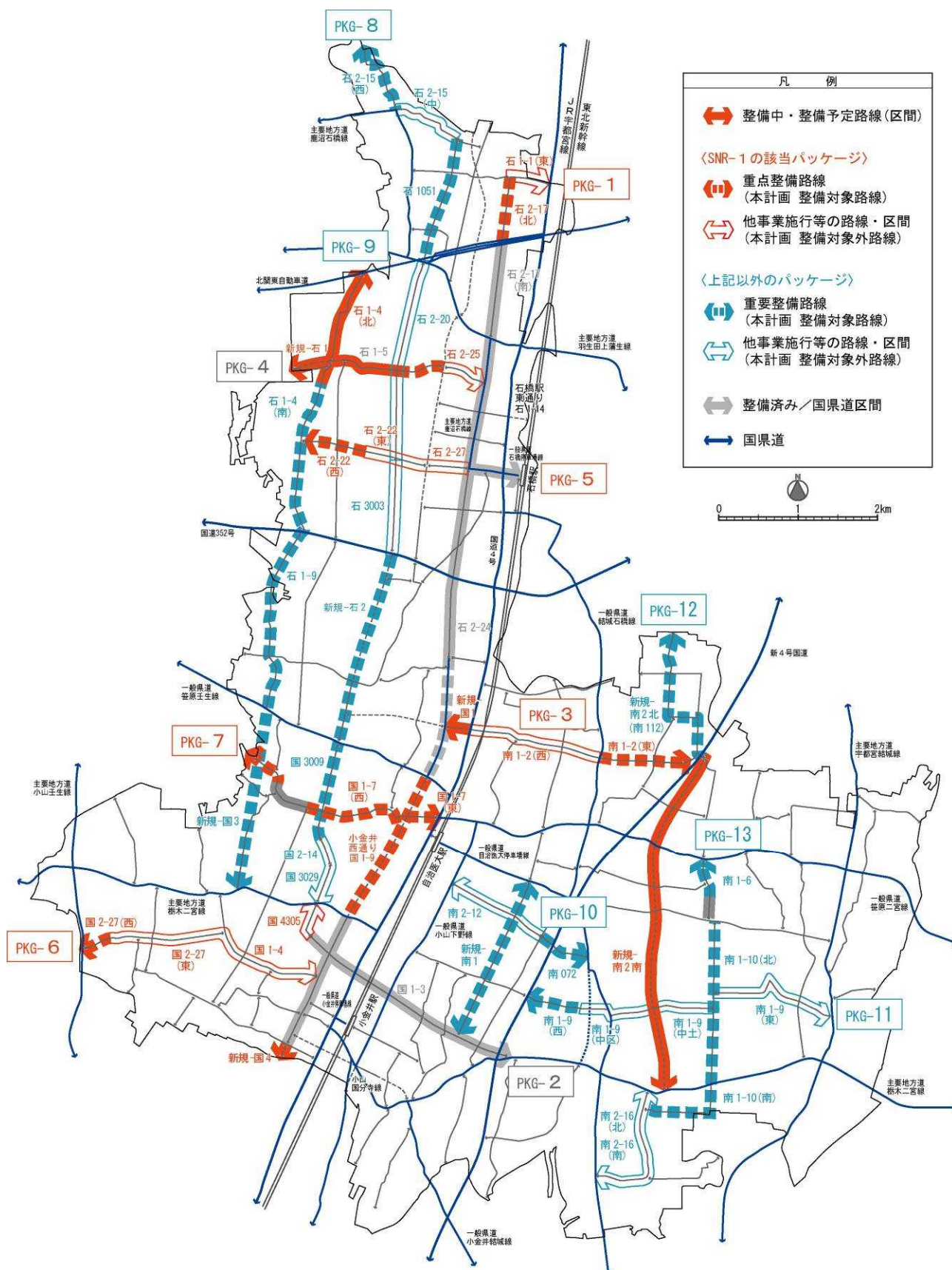
■重点整備路線(整備シナリオの該当パッケージ／維持管理・整備中・予定路線は除外)

シナリオ 該当 パッケージ	①要整備路線 (客観的評価対象路線)	②幹線市道の補完道路 (1・2級市道以外、新規路線)	該当状況			備 考
			都市	生活	環境	
PKG -1	石2 -17北、石2 -24、国1 -9	新規 国4	●	●	●	
PKG -2	国1 -3		●	●	●	維持管理
PKG -3		南1 -2①、新規 国1	●	●	●	
PKG -4	石1 -5	新規 石1	●	●	●	新規 石1は整備中
PKG -5	石2 -22西		●	●	●	
PKG -6	国2 -27西		●	●	●	
PKG -7	国1 -7西、国1 -7東		●	●	●	

■重要整備路線(上記以外のパッケージ／維持管理・整備中・予定路線は除外)

PKG -8	石2 -15西	石1051、国3009、新規 石2	○	○		
PKG -9	石1 -4南、石1 -4北、石1 -9	新規 国3	○	○		
PKG -10		南072、新規 南1	○	○		
PKG -11	南1 -9西		○			
PKG -12		新規 南2南、 新規 南2北(南112)	○			(南)整備中
PKG -13	南1 -6、南1 -10北、 南1 -10南			○		

■重点・重要整備路線の位置図



【参 考】 将来1級・2級市道の見直し

整備シナリオによる重点路線・重要路線については、将来都市構造を支える幹線市道として

重要な役割を担うものであり、本計画において整理した本市の幹線道路のあり方に基づき、現在の市道１・２級を見直し、将来的な幹線市道網を位置づける必要があります。

上記を踏まえ、本計画における重点路線(PKG 該当路線)を「市道１級」とし、それ以外の幹線市道を精査した「市道２級」とする案を提示します。

今後は、道路ネットワークや実際の利用形態等を精査しつつ、必要に応じて幹線市道の枠組みの再構築(新たな市道１・２級の指定)を検討します。

■本計画の位置づけに基づく市道１・２級(案)

	対象路線	概 要
市道１級 (案)	・ P K G に該当する路線 (PKG -1～13の重点・重要路線)	・ 将来都市構造を支える幹線市道網として、現在の「市道１級・市道２級・その他の道路」の位置づけに捉われず、ネットワークとして重要度が高く、新市形成のために必要な幹線市道の基幹軸となる路線 ・ 総延長：61,817m
市道２級 (案)	・ 現在の「市道１級」の一部 ・ 現在の「市道２級」の一部 ・ 現在の「その他の道路」の一部	・ 幹線市道の補完軸となる路線(市道１級(案)の補完機能) ・ 「基本計画編」の将来権線市道網図(素案)の中から、P K G に該当する路線を差し引いた路線 ・ 総延長：88,722m

■本計画の位置づけに基づく市道1・2級(案)

