

下野市幹線道路網整備計画書（案）

平成 21 年 4 月
下野市

1 . 整備プログラムの目的・内容	
(1) 整備プログラムの目的	1
(2) 整備プログラムの内容	1
2 . 幹線道路の位置づけ	
(1) 「基本計画編」の整理	2
(2) 整備プログラムの対象路線の設定	3
(3) 幹線道路の機能分類の位置づけ	4
3 . 整備水準の評価	
(1) 整備水準の設定	5
(2) 整備水準の評価	10
(3) 整備対象路線の整備水準の整理	11
4 . 整備シナリオの設定	
(1) 整備シナリオの考え方	14
(2) シナリオの視点及びサブテーマの設定	14
(3) 上位計画に位置づけられる骨格道路の整理	16
(4) 将来都市像の実現に向けた課題の整理	16
(5) 幹線市道網づくりの基本方針の設定	18
(6) 関連路線のパッケージ化	28
(7) 整備シナリオの評価	30
[参考] 将来1級・2級市道の見直し	36
5 . 整備優先順位の設定	
(1) 整備優先順位の基本的な考え方	38
(2) 整備優先順位の設定	40
6 . 整備プログラムの設定	
(1) 整備プログラムの設定	42
7 . 実現に向けた課題	
(1) 定期的な見直し	44
(2) 効率的・効果的な整備手法の検討	44
(3) 住民ニーズ等の把握	44
(4) 財政部門との調整	44
(5) 効率的な投資配分の検討	44
(6) 推進体制	45

1. 整備プログラムの目的・内容

(1) 整備プログラムの目的

将来都市構造の基盤・交通体系の骨格をなす幹線市道網の構築に向けた整備推進を図る上で、整備具体化の指針として、本市の幹線市道の“整備水準のあり方”や“効果的・効率的な整備推進の考え方”について検討する必要があります。

そのため、「基本計画編」において「将来幹線市道網(案)」として位置づけられた路線の中から整備の優先順位を定め、効率的な事業投資を図っていくための根拠として「整備プログラム」を策定します。

(2) 整備プログラムの内容

整備プログラムの内容を、以下のフローにより構成します。

《基本計画編》(平成19年度)

将来幹線道路網の設定・整備対象路線の抽出

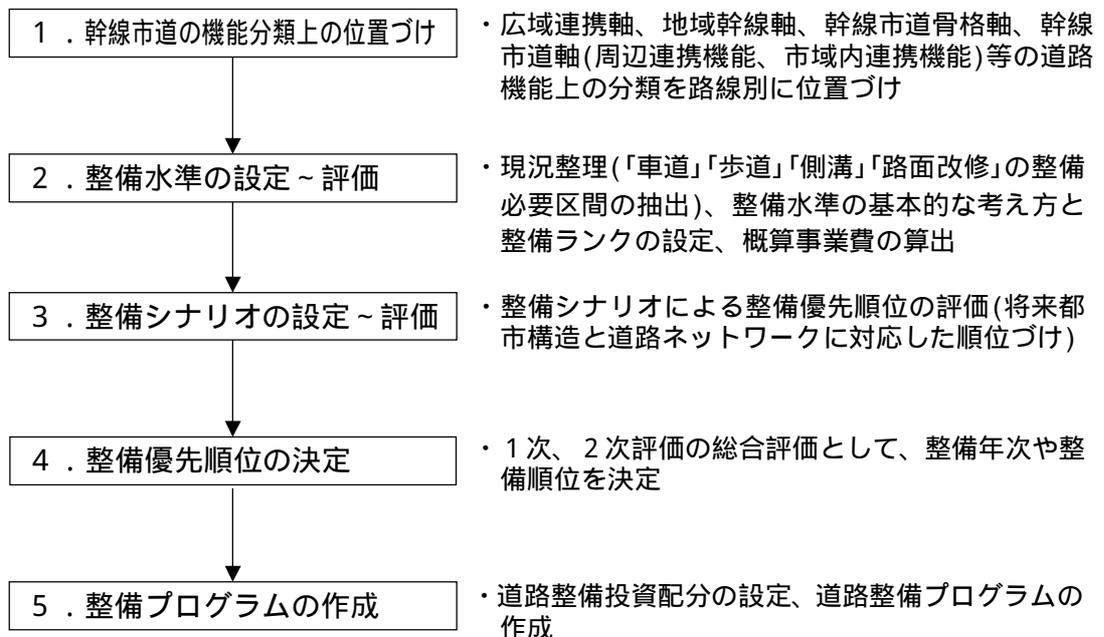


《整備プログラム編》(平成20年度)

整備プログラム策定の基本方針

[将来幹線道路網の実現に向けた整備推進の考え方]

- ・本市の幹線市道として求められる整備水準のあり方
- ・効果的・効率的な整備推進に向けた考え方
(理想的な整備水準と現実的な整備水準の調整の考え方)
- ・新市としての道路整備のあり方(都市構造等と一体的な道路整備のあり方)



2. 幹線道路の位置づけ

(1) 「基本計画編」の整理

計画の目的

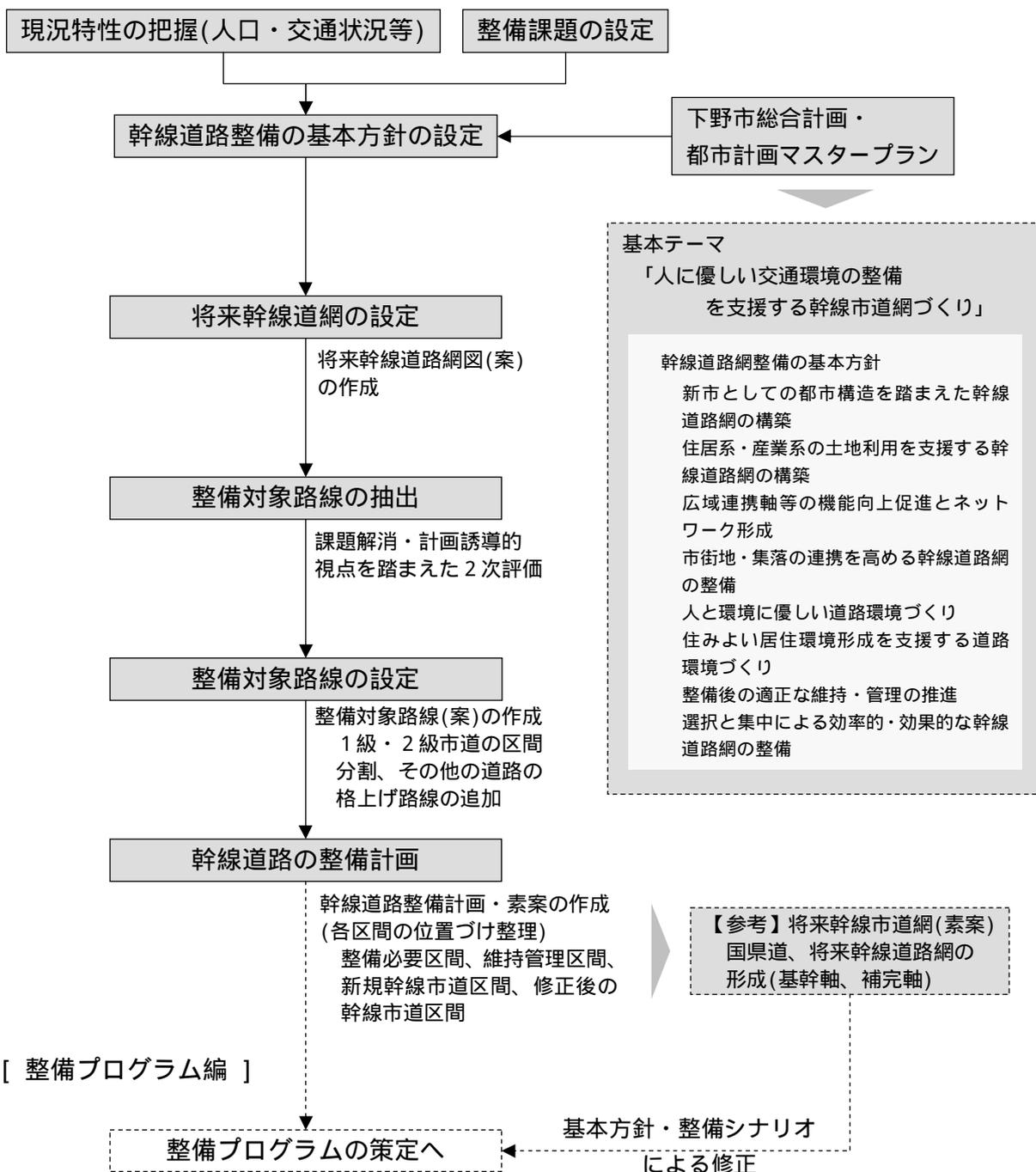
市民生活や地域活性化などを支える交通基盤・交通体系の骨格をなす「幹線道路網」の構築及び整備推進に向けた基本方針・基本計画等の作成を目的としています。

計画の対象期間・対象路線

- ・対象期間：平成20～平成37年
- ・対象路線：市道1・2級(必要に応じてこれ以外の市道等を対象に含める)

計画の内容

[基本計画編]



要整備路線の抽出

交通量・道路構造・安全・防災・景観機能についての課題解消の緊急性(課題解消)や、土地利用(生活・産業・観光)・都市環境についても計画誘導の視点(計画誘導)などの視点により庁内評価を行い、要整備路線を抽出しました。

要整備路線

路線・区間 名称	優先性(案) : 1,2とも上位、 : どちらかで上位、 : 上記に次ぐ
1 南1 -1 西	
2 南1 -2 東	
3 南1 -6	幅員の確保、集落における交通環境向上
4 南1 -9 西	市街地間を結ぶ軸としての機能確保
5 南1 -10 東	
6 南1 -10 西	集落における交通環境向上
7 南1 -11	
8 南2 -10 南	
9 石1 -2	
10 石1 -4 南	集落における交通環境向上
11 石1 -7 北	市街地内の交通環境向上
12 石1 -8 南	
13 石1 -9	
14 石2 -15 西	幅員等の課題解消(宇都宮・壬生方面との連携)
15 石2 -17 北	幅員等の課題解消、幹線市道骨格軸の機能強化
16 石2 -22 西	集落における交通環境向上
17 石2 -28	
18 国1 -6 東	市街地内の交通環境向上、小山方面との連携(新規国4との連携)*小山市側にも整備構想あり
19 国1 -7 東	市域における東西の軸の形成、集落内における交通環境向上
20 国1 -7 西	
21 国1 -9	幹線市道骨格軸、都市計画道路の未整備区間
22 国1 -13	
23 国2 -13 北	集落内の交通環境向上
24 国2 -27 西	天平の丘公園へのアクセス向上

注)「南1 -10 東」「南1 -10 西」は整備プログラム編においては「南1 -10 北」「南1 -10 南」に修正
「石1 -2」は整備対象から除外

整備中・整備予定路線

1 石1 -4 北	まちづくり交付金による整備(交付期間: H21~25)
2 石1 -5	道路整備臨時交付金事業(まちづくり交付金関連事業)
3 石1 -6	まちづくり交付金による整備(交付期間: H21~25)
4 石2 -21	〃
5 新規 南2 南	土地改良事業(整備中)
6 新規 石1	まちづくり交付金による整備
7 新規 石2	〃
8 新規 国1	道路事業(整備予定)

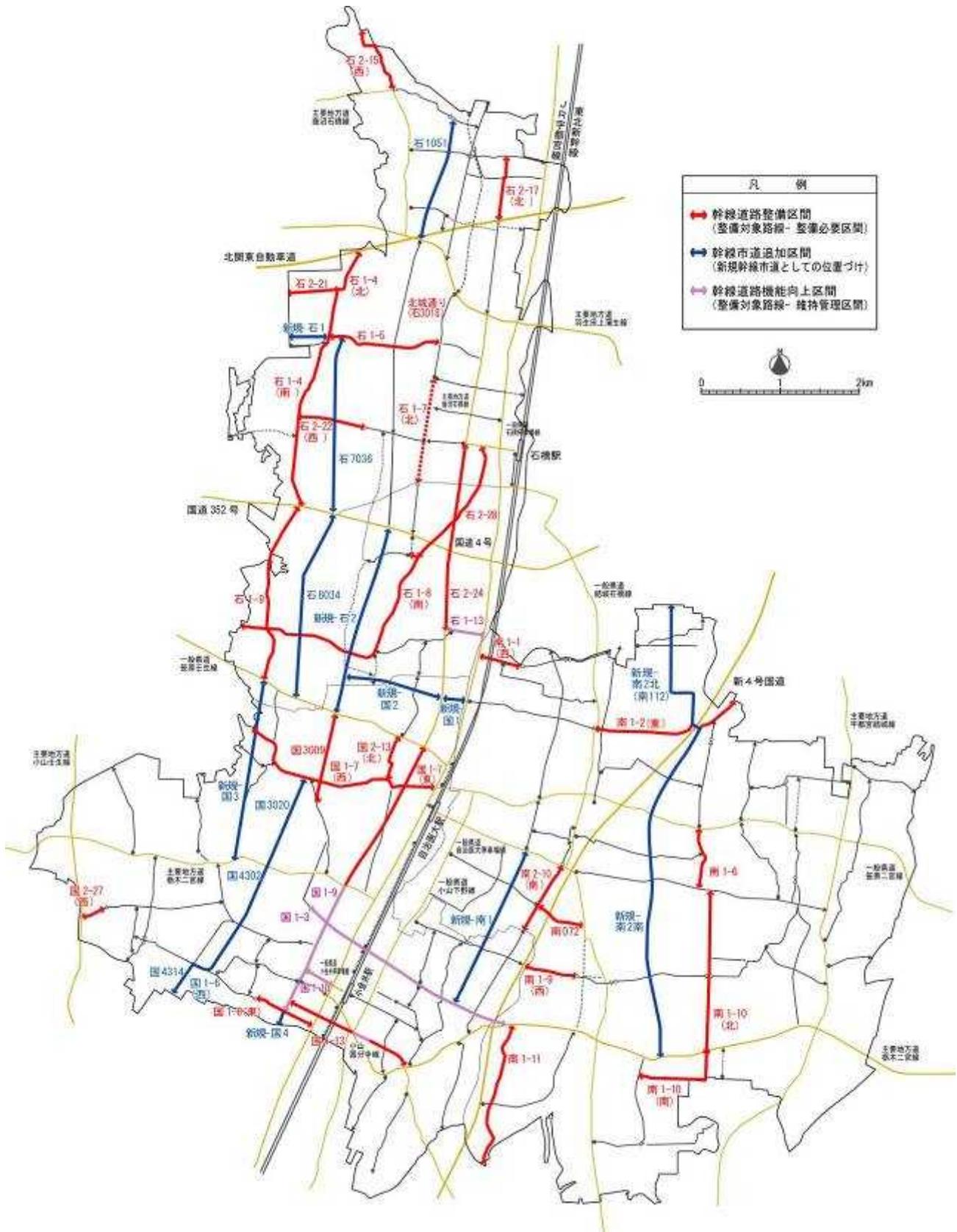
維持・管理路線

1 石1 -13	都市計画道路として整備済み
2 石2 -24	幹線市道骨格軸、都市計画道路として整備済み
3 国1 -3	幹線市道骨格軸、都市計画道路として整備済み
4 国1 -10	都市計画道路として整備済み

(2) 整備プログラムの対象路線の設定

「基本計画編」において設定された“幹線道路整備区間(整備必要区間)”及び“幹線市道追加区間(新規幹線市道としての位置づけ)”の中から整備プログラムの対象路線を設定します。

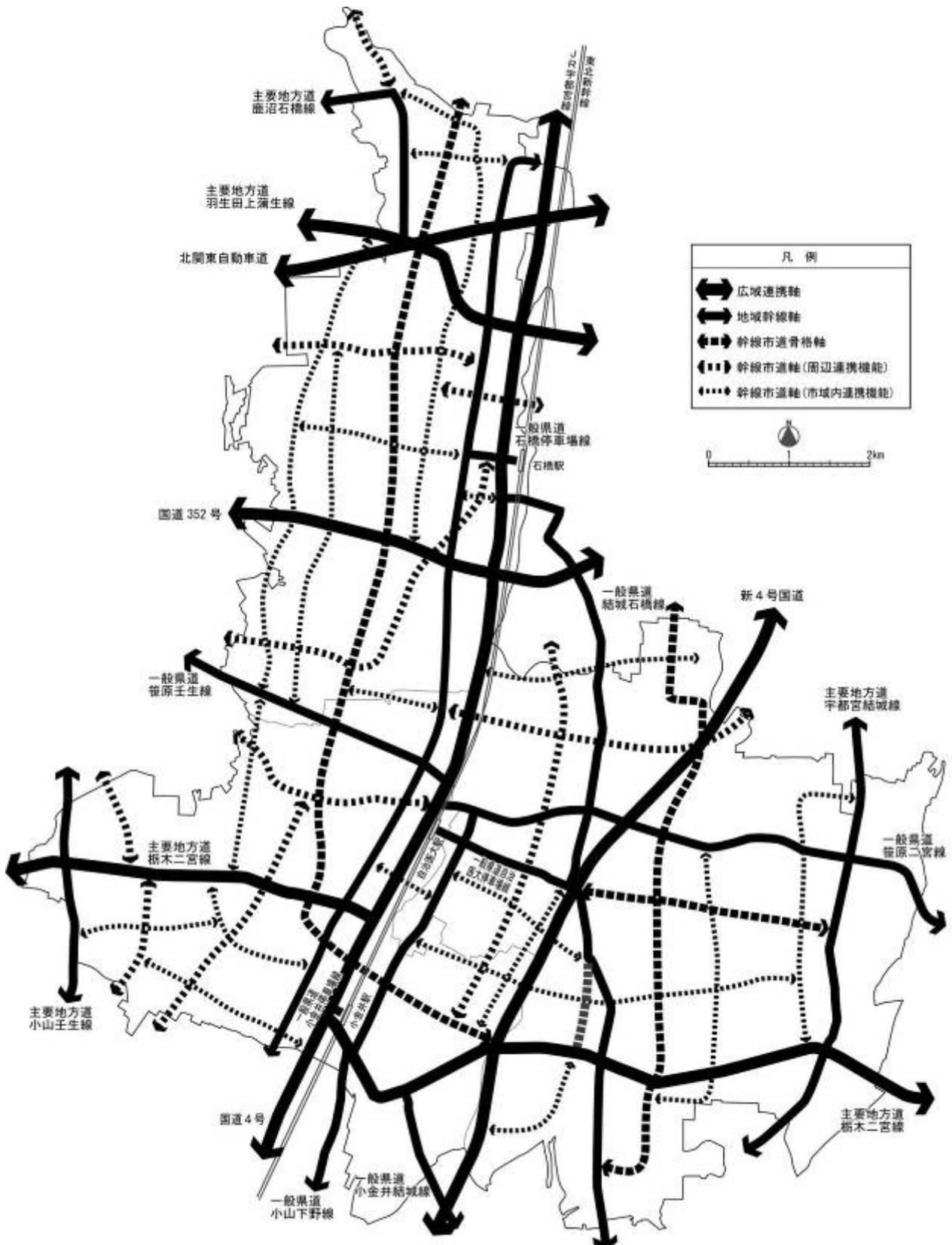
整備プログラムの対象路線



(3) 幹線道路の機能分類の位置づけ

「下野市総合計画」「下野市都市計画マスタープラン」を踏まえ、国道及び幹線市道について、期待される道路機能上の役割を整理し、広域的な幹線道路・地域内の幹線道路等の機能別に分類します。(P6 機能分類の定義 参照)

「基本計画編」に基づく幹線道路の機能分類



3. 整備水準の評価

(1) 整備水準の設定

整備ランクの設定

整備対象路線の整備水準(道路種別・標準断面・幅員構成等)を設定するための判断基準として整備ランクを設定します。

幹線市道に期待される道路機能上の役割を機能別に分類します(機能分類の定義 参照)。幹線道路間の連絡路線について、4段階の整備ランクのうち、どの整備ランクに該当するかを整理します(整備ランクの設定 参照)。

機能分類の定義

幹線道路の機能分類上の位置づけ		設定基準
国県道	広域連携軸	「下野市総合計画」及び「下野市都市計画マスタープラン」における“広域連携軸”である路線を、広域的なネットワーク及び市域レベルでの骨格を形成する軸として位置づけます。
	地域幹線軸	上記“広域連携軸”を補完し、地域の骨格をなす県道を位置づけます。
市道等	幹線市道骨格軸	上記“広域連携軸”“地域幹線軸”を補完するとともに、市域レベルでの骨格を形成する軸を設定します。
	幹線市道軸(周辺連携機能)	市街地・集落、上記までの道路網などを相互に連携する主要な軸であり、かつ、周辺市町との連携機能を担う軸を設定します。
	幹線市道軸(市域内連携機能)	市域レベルにおいて、市街地・集落、上記までの道路網などを相互に連携する主要な軸を設定します。
	その他	上記までの軸については骨格及び主要な軸として位置づけますが、それ以外の市道1・2級についても、幹線市道指定の目安である幹線交通機能及び集落間ネットワーク機能を踏まえた位置づけを設定します。

整備ランクの設定

(整備ランク)

		幹線道路の機能分類上の位置づけ				
		A	B	C	D	E
幹線道路の機能分類上の位置づけ	A 広域連携軸	1	1	2	3	3
	B 地域幹線軸	1	2	2	3	3
	C 幹線市道骨格軸	2	2	3	3	3
	D 幹線市道軸(周辺連携機能) 幹線市道軸(市域内連携機能)	2	3	3	4	4
	E その他	3	3	3	4	4

* A・Bどうしの接続については国県道のため道路構造令における規定に準拠します

* 幹線市道について、例えば、CとDを結ぶ区間は「幅員 m以上・片側歩道…」が望ましい(ランク3)などのランク別整備水準を設定します(P7参照)

整備方針の設定

本計画では、整備水準を「整備ランク毎に応じた整備方針」と定義し、整備方針には「車線拡幅」「歩道設置(拡幅)」「排水施設整備(側溝設置)」「路面改修」の4項目の整備内容とします。対象路線に該当する整備ランクに応じた道路幅員や歩道設置等の整備方針を設定します。

整備ランク毎の整備方針の設定

【 整備ランク 】 考え方	整備方針			
	道路幅員 (車道部 + 歩道)	歩道設置 (歩道拡幅)	排水施設整備 (側溝設置)	路面改修
【 1 】 都市計画道路の 幹線道路レベル	18.0m ~ 11.0m	両側	あり	修繕が必要な区間 (上り・下り別)を 全て含む *3
【 2 】 都市計画道路の 補助幹線レベル	12.0m ~ 10.0m	両側 or 片側*1	あり	
【 3 】 幹線市道としての機能確保 (歩道なしの幹線市道の考慮)	10.0m ~ 6.0m	片側 or なし*1	あり or なし*1	
【 4*2 】 幹線市道としての機能確保 (歩道なしの幹線市道の考慮)	7.0m ~ 6.0m	現状維持	現状維持	
備 考	車線幅員：3.0m、 路肩幅員：0.5～ 1.5m 2方向2車線道路 として機能を確保 します。ため、 6.0m(=3.0m×2) の車線幅員としま す。	歩道幅員：2.5～ 4.0m 最低幅員を2.5m に設定し、「両側設 置」「片側設置」「現 状維持」を適宜検 討します。	側溝幅員：1.0m 幅員1.0m(=0.5m× 2)を想定し、「両側 設置」「片側設置」 を適宜検討しま す。(*路肩幅員内 に含める)	

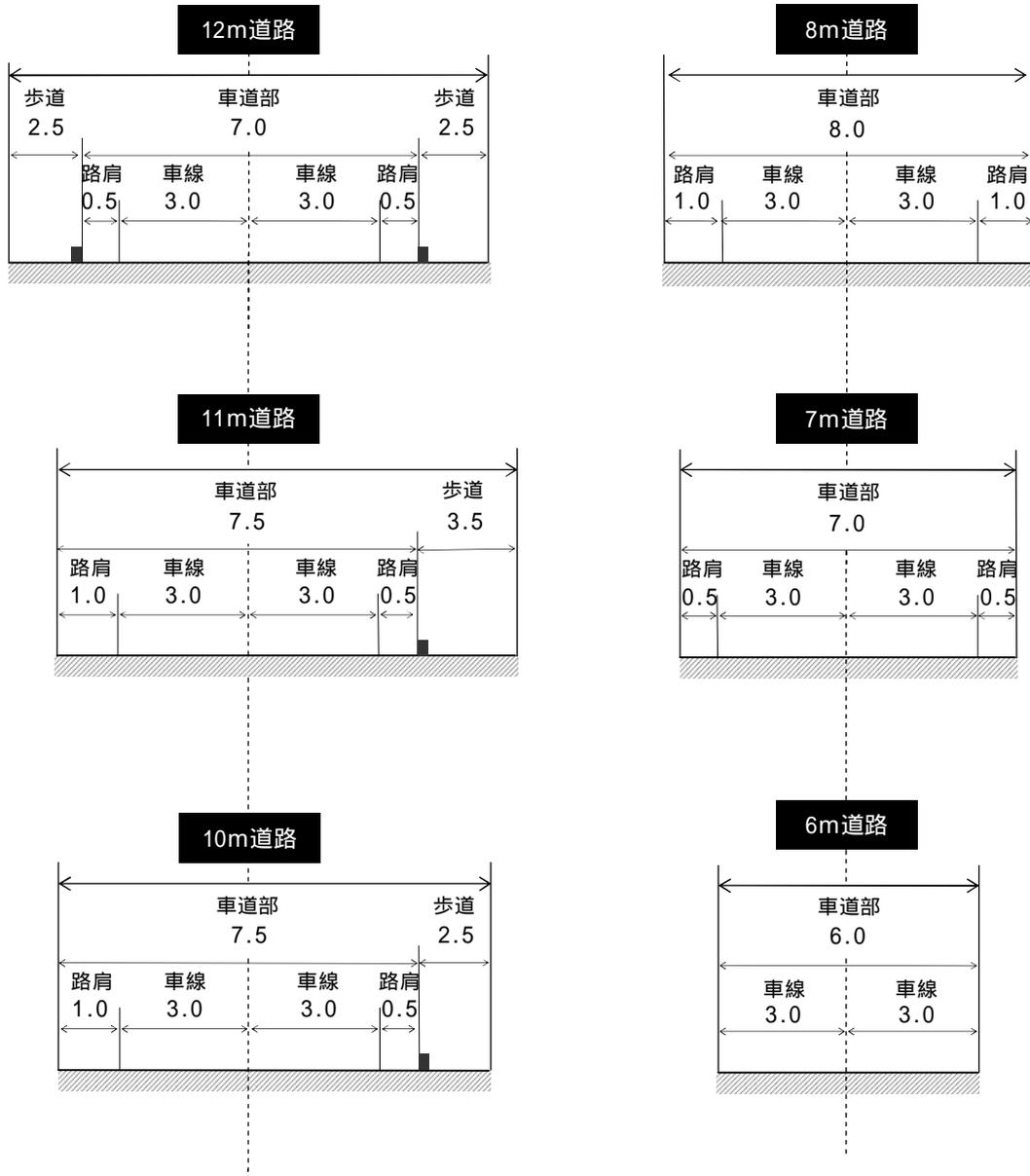
* 1 現況により適宜判断し設定します。

* 2 ランク1～3の区間と連続している場合は準拠するかどうか判断し設定します。

* 3 「平成19年度路面形状調査業務報告書」に基づき設定します。

注) 土地改良区域内の水田を通る路線の道路幅員は7.0mとします。

標準断面のイメージ

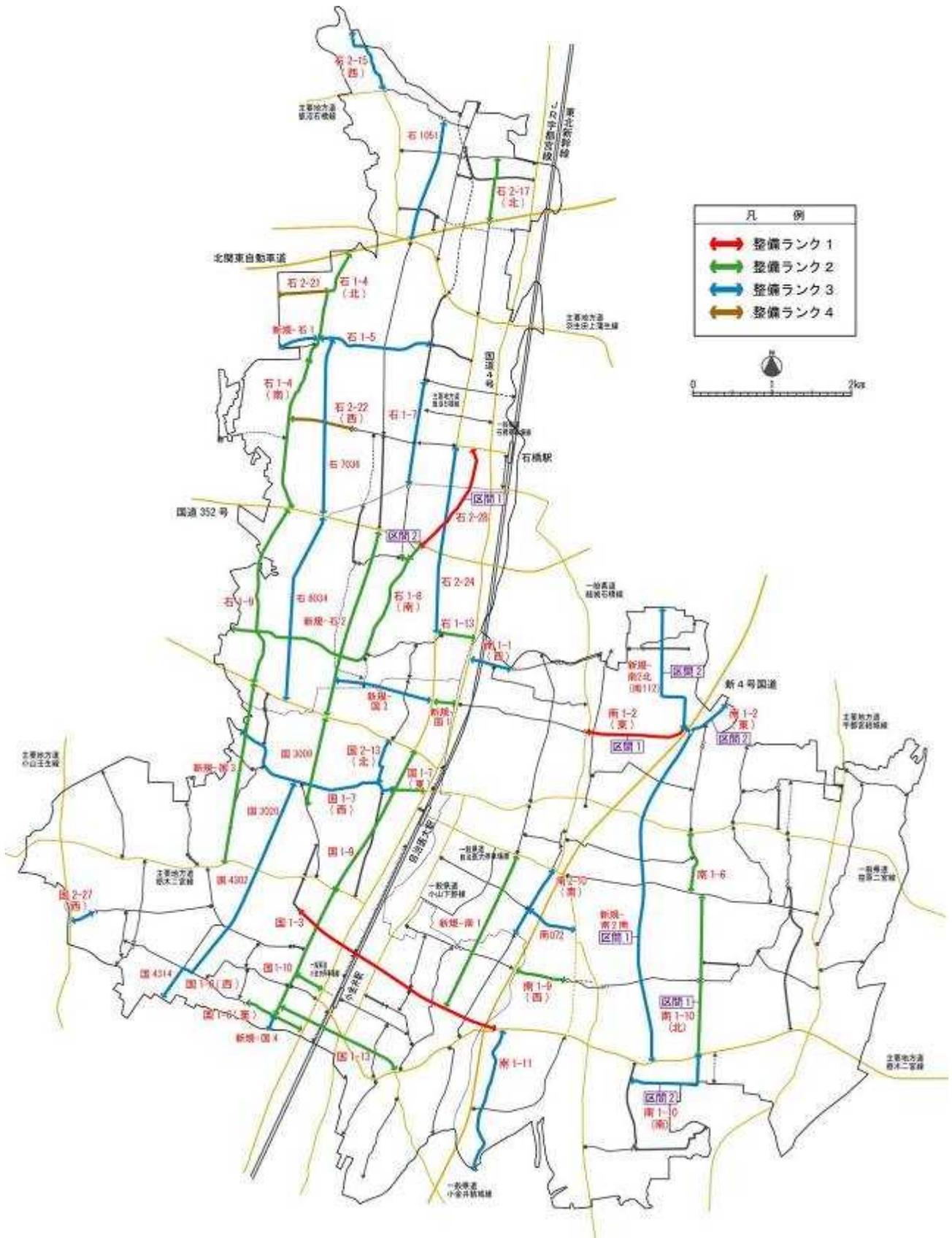


整備ランク毎の整備方針の設定

: 整備有り(両側)、 : 片側整備、 : 現状維持、 -: 整備なし

No.	路線・区間 名称	整備 ランク	整備方針				維持 管理	摘 要
			幅員 拡幅	歩道 設置	排水 施設	路面 改修		
1	南1 -1 西	3		-				
2	南1 -2 東	1					西側区間(新4号バイパスより東側区間)	
3	南1 -3 東	3		-	-		東側区間(新4号バイパスより東側区間)	
4	南1 -6	2						
5	南1 -9 西	2						
6	南1 -10北	2			-		北側区間	
7	南1 -10南	3		-	-		南側区間	
8	南1 -11	3						
9	南2 -10南	3					幹線機能を「新規 南1」に代替するため整備対象から除外	
10	南072	3	-			-		
11	新規 南1	2				-		
12	新規 南2北(南112)	3		-		-		
13	新規 南2南	3		-		-	土地改良事業で整備中	
14	石1 -4 北	2					まちづくり交付金で整備予定	
15	石1 -4 南	2						
16	石1 -5	3			-		まちづくり交付金関連事業として一部整備済み	
17	石1 -7 北	3				-	都市計画道路	
18	石1 -8 南	2					2-28区間2と1路線として設定	
19	石1 -9	2					1路線として設定	
20	石1 -13	2	-	-	-	-	維持管理のみ	
21	石2 -15西	3			-			
22	石2 -17北	2			-			
23	石2 -21	4					まちづくり交付金で整備予定(W=10.0)	
24	石2 -22西	4						
25	石2 -24	3	-	-	-		都市計画道路として幅員整備済み	
26	石2 -28北	1					北側区間	
27	石2 -28南	2	-		-	-	南側区間	
28	石1051	3	-		-	-		
29	石7036	3		-	-			
30	石8034	3		-	-			
31	新規 石1	3				-	まちづくり交付金で整備予定(W=10.0)	
32	新規 石2	2				-	土地改良事業で整備中	
33	国1 -3	1	-	-	-	-	維持管理のみ	
34	国1 -6 東	2			-			
35	国1 -7 西	3			-		2-14との取付け形態より、ランクダウンして設定	
36	国1 -7 東	2			-	-		
37	国1 -9	2				-	都市計画道路(一部区間整備済み)	
38	国1 -10	2	-	-	-	-	維持管理のみ	
39	国1 -13	2				-	都市計画道路(一部区間整備済み)	
40	国2 -13北	3	-	-	-		維持管理のみ	
41	国2 -27西	3			-			
42	国3009	2				-	総合計画整備路線だが将来的にランクアップ	
43	国3020	3		-	-			
44	国4302 国4314	3		-	-		1路線として設定(国1 -6 西の一部も含む)	
45	新規 国1	2				-		
46	新規 国2	3				-		
47	新規 国3	2				-		
48	新規 国4	3				-		

対象路線の整備ランク



(2) 整備水準の評価

全整備対象路線(区間)の必要な整備水準を設定するとともに、整備水準に基づく概算事業費を算定し、道路カルテとして整理します。

道路カルテの例(南1-1西)(各路線の詳細及び概算事業費は別冊“道路カルテ”を参照)

整備対象路線のカルテ(43 路線/48 区間)

整備シナリオ検討時に該当路線を抽出して組合わせたり、今後の道路整備における基礎資料として活用できるよう整理します。

路線名称		南1-1西																																																	
I. 道路現況		全長 L=1,712m	代表幅員: 5.5m	2方向1車線道路	通学路の指定: あり																																														
II. 起点～終点		大字薬師寺蔵園所3373番地～大字薬師寺比原2104番地2																																																	
III. 車道幅員別延長	6.0m未満	V. 位置づけ		VII. 整備方針																																															
	491m	幹線市道軸(市域内連携機能)		車道幅員	幹線市道としての機能確保のため、車道幅員を「6.0m(=3.0m×2車線)」とする。																																														
	6.0m以上	VII. 整備ランク		歩道幅員	整備計画のため、「歩道なし」とする。																																														
	2m	ランク 3		排水施設	「片側供排水」とする。																																														
IV. 歩道幅員別延長	2.0m未満	道路幅員	8.0m道路	路面改修	整備が必要な区間についてのみ対象とする。																																														
	0m	歩道	-	備考																																															
	2.0m以上	車道部	8.0m																																																
	0m	歩道	-																																																
IX. 対象路線概算事業費		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">整備必要区間</th> <th rowspan="2">区間延長</th> <th colspan="2">整備計画</th> <th colspan="2">概算事業費(単位: 百万円)</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B 整備水準</th> <th>必要整備量</th> <th>築造費・舗装費のみ</th> <th>用地費・大規模構造物費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車道幅員</td> <td>491m</td> <td>区間延長</td> <td>平均幅員 W=5.7m</td> <td>= A × (B - 平均幅員)</td> <td>15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>歩道幅員</td> <td>0m</td> <td>区間延長</td> <td>平均幅員 W=5.0m</td> <td>= A × (B - 平均幅員)</td> <td>0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>排水施設</td> <td>未整備</td> <td></td> <td></td> <td>450m</td> <td>上記に含む</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>路面改修</td> <td>未整備</td> <td></td> <td></td> <td>825㎡</td> <td>上記に含む</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td colspan="4">総額</td> <td>(単位: 百万円) 事業費: 約0%以上</td> <td>38</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				整備必要区間	区間延長	整備計画		概算事業費(単位: 百万円)		A	B 整備水準	必要整備量	築造費・舗装費のみ	用地費・大規模構造物費	車道幅員	491m	区間延長	平均幅員 W=5.7m	= A × (B - 平均幅員)	15		歩道幅員	0m	区間延長	平均幅員 W=5.0m	= A × (B - 平均幅員)	0		排水施設	未整備			450m	上記に含む	15	路面改修	未整備			825㎡	上記に含む	21	総額				(単位: 百万円) 事業費: 約0%以上	38	
整備必要区間	区間延長	整備計画		概算事業費(単位: 百万円)																																															
		A	B 整備水準	必要整備量	築造費・舗装費のみ	用地費・大規模構造物費																																													
車道幅員	491m	区間延長	平均幅員 W=5.7m	= A × (B - 平均幅員)	15																																														
歩道幅員	0m	区間延長	平均幅員 W=5.0m	= A × (B - 平均幅員)	0																																														
排水施設	未整備			450m	上記に含む	15																																													
路面改修	未整備			825㎡	上記に含む	21																																													
総額				(単位: 百万円) 事業費: 約0%以上	38																																														

道路の現況

整備方針と整備概要

整備対象路線の整備状況と必要整備区間の位置図

事業費の算出

(3) 整備対象路線の整備水準の整理

全整備対象路線(区間)の整備水準の設定値を整理します。

整備水準一覧表(1)

路線・区間 名称	幹線市道の 機能位置づけ	整備 ランク	整備 延長 (m)	整備水準			摘要
				W:道路幅員 (m)			
				歩道	車道	歩道	
1 南1-1西	幹線市道軸(市内連携機能)	3	493	-	8.0	-	
				8.0			
2 南1-2東	幹線市道軸(周辺連携機能)	1	1,296	2.5	7.5	-	
				10.0			
3 南1-2東	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	800	-	8.0	-	
				8.0			
4 南1-6	幹線市道軸(市内連携機能)	2	806	2.5	7.5	-	
				10.0			
5 南1-9西	幹線市道軸(市内連携機能)	2	655	2.5	7.5	-	
				10.0			
6 南1-10北	幹線市道軸(市内連携機能)	2	2,008	2.5	7.5	-	
				10.0			
7 南1-10南	幹線市道軸(市内連携機能)	3	1,203	-	7.0	-	
				7.0			
8 南1-11	その他	3	1,941	2.5	7.5	-	
				10.0			
9 南2-10南	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	965	2.5	7.5	-	幹線機能を「新規-南1」に 代替するため整備対象から 除外
				10.0			
10 南072	幹線市道軸(市内連携機能)	3	551	2.5	7.5	-	
				10.0			
11 新規-南1	幹線市道軸(市内連携機能)	2	2,150	2.5	7.0	2.5	
				12.0			
12 新規-南2北(南112)	幹線市道骨格軸	3	1,951	-	7.0	-	
				7.0			
13 新規-南2南	幹線市道骨格軸	3	4,430	-	7.0	-	江川五千石土地改良事業 で整備中
				7.0			
14 石1-4北	幹線市道軸(市内連携機能)	2	1,480	2.5	7.5	-	まちづくり交付金対象事業
				10.0			
15 石1-4南	幹線市道軸(市内連携機能)	2	1,994	2.5	7.5	-	
				10.0			
16 石1-5	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	1,407	2.5	7.5	-	まちづくり交付金関連事業 整として一部済み
				10.0			
17 石1-7北	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	671	3.5	9.0	3.5	都市計画道路
				16.0			
18 石1-8南	幹線市道軸(周辺連携機能)	2	3,273	2.5	7.5	-	
				10.0			
19 石1-9	幹線市道軸(市内連携機能)	2	2,370	2.5	7.5	-	
				10.0			
20 石1-13	その他	2	492	2.5	7.0	2.5	維持管理のみ
				12.0			
21 石2-15西	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	1,040	2.5	7.5	-	
				10.0			
22 石2-17北	幹線市道骨格軸	2	799	2.5	7.5	-	
				10.0			
23 石2-21	幹線市道軸(周辺連携機能)	4	429	2.5	7.5	-	まちづくり交付金で整備予 定(W=10.0)
				10.0			

整備水準一覧表(2)

路線・区間 名称	幹線市道の 機能位置づけ	整備 ランク	区間 延長 (m)	整備水準			摘 要
				W:道路幅員 (m)			
				歩道	車道	歩道	
24 石2-22西	幹線市道軸(市内連携機能)	4	818	2.5	7.5	-	
				10.0			
25 石2-24	幹線市道骨格軸	3	2,319	3.5	11.0	3.5	都市計画道路として幅員確保済み
				18.0			
26 石2-28北	幹線市道軸(周辺連携機能)	1	1,411	-	6.0	-	
				6.0			
27 石2-28南	幹線市道軸(周辺連携機能)	2	220	2.5	7.5	-	
				10.0			
28 石1051	幹線市道骨格軸	3	1,691	2.5	7.5	-	
				10.0			
29 石7036	幹線市道軸(市内連携機能)	3	2,240	-	7.0	-	
				7.0			
30 石8034	幹線市道軸(市内連携機能)	3	2,413	-	7.0	-	
				7.0			
31 新規-石1	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	520	2.5	7.5	-	まちづくり交付金で整備予定
				10.0			
32 新規-石2	幹線市道骨格軸	2	2,490	4.0	7.0	4.0	土地改良事業で整備中
				15.0			
33 国1-3	幹線市道骨格軸	1	2,684	3.5	9.0	3.5	維持管理のみ
				16.0			
34 国1-6東	幹線市道軸(市内連携機能)	2	780	2.5	7.5	-	
				10.0			
35 国1-7西	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	2,475	2.5	7.5	-	
				10.0			
36 国1-7東	幹線市道軸(周辺連携機能)	2	554	4.0	9.0	4.0	
				17.0			
37 国1-9	幹線市道骨格軸	2	1,750	4.0	9.0	4.0	都市計画道路(一部区間整備済み)
				17.0			
38 国1-10	その他	2	367	3.5	9.0	3.5	維持管理のみ
				16.0			
39 国1-13	その他	2	1,490	2.5	7.0	2.5	都市計画道路(一部区間整備済み)
				12.0			
40 国2-13北	その他	3	633	-	9.0	-	維持管理のみ
				9.0			
41 国2-27西	幹線市道軸(市内連携機能)	3	253	2.5	7.5	-	
				10.0			
42 国3009	幹線市道骨格軸	2	1,150	2.5	7.5	-	総合計画整備路線だが将来的にランクアップ
				10.0			
43 国3020	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	1,230	-	7.0	-	
				7.0			
44 国4302、国4314、国1-6西	幹線市道軸(周辺連携機能)	3	2,160	-	7.0	-	
				7.0			
45 新規-国1	幹線市道軸(周辺連携機能)	2	320	4.0	9.0	4.0	
				17.0			
46 新規-国2	幹線市道軸(市内連携機能)	3	1,300	2.5	7.5	-	
				10.0			
47 新規-国3	幹線市道軸(市内連携機能)	2	2,312	2.5	7.5	0.0	
				10.0			
48 新規-国4	幹線市道骨格軸	3	160	4.0	9.0	4.0	
				17.0			

4. 整備シナリオの設定

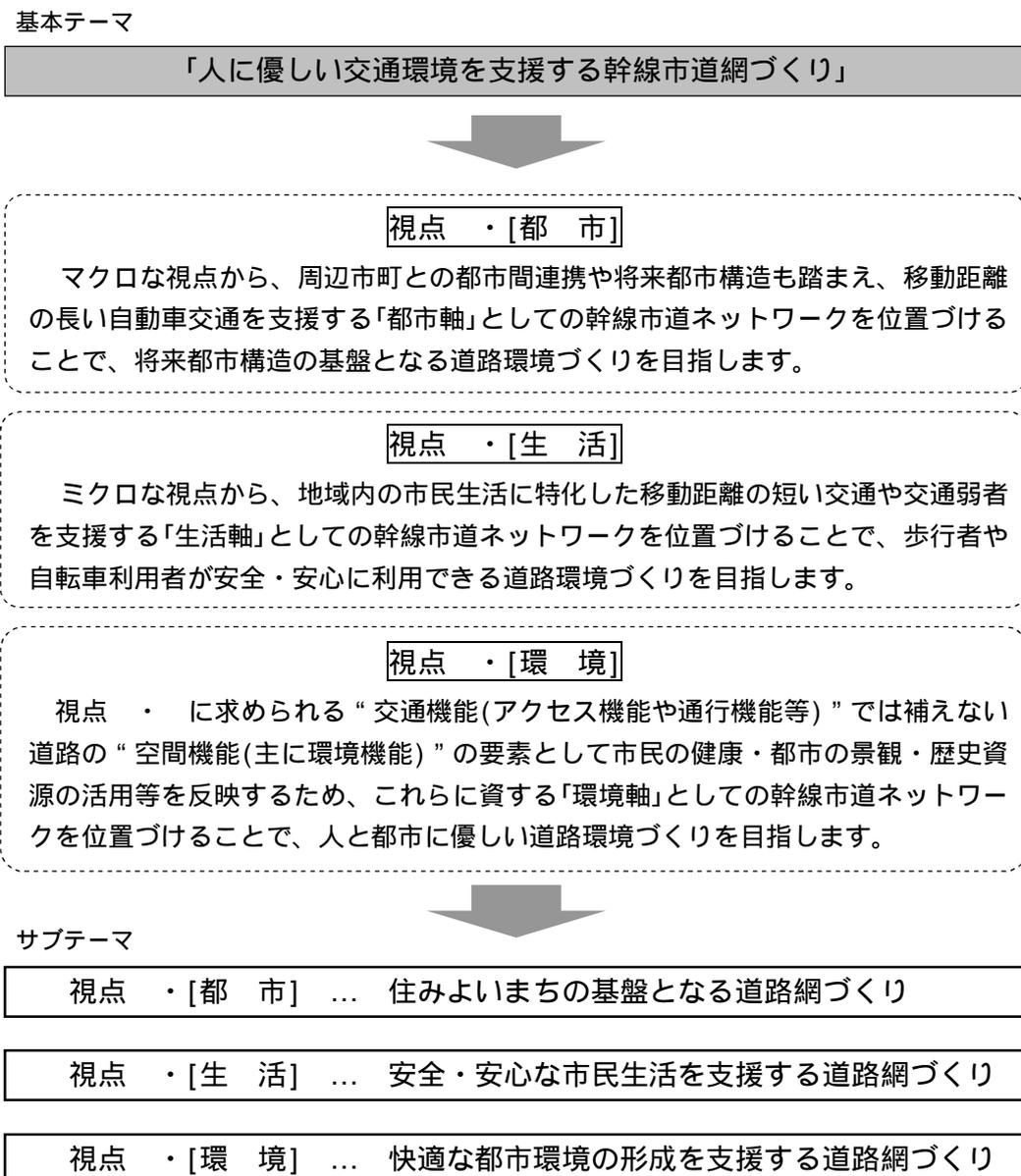
(1) 整備シナリオの考え方

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。



作業フロー

上位計画・平成 19 年度の作業
与条件

平成 20 年度の作業項目
Input

Output

[基本方針～カルテ～1次評価]

将来幹線道路網の
設定、整備対象路
線の抽出

整備プログラム策定の基本方針

幹線道路の機能分類上の位置づけ

整備水準の設定

整備優先順位の客観的評価

道路カルテ

課題解消
計画誘導

[整備シナリオ]

基本テーマの設定
(H19 基本計画編)

シナリオ視点の設定

サブテーマ(P14)

広域連携軸・地域幹
線軸の設定

骨格道路・重点事業の整理

骨格道路&重点事業
の整理図(P17)

重点的に取り組む
事業(都市マス)

道路網づくりの基本方針の設定

(都市)基本方針図(P19)
(生活) " (P21)
(環境) " (P23)

都市

生活

環境

該当路線の抽出

該当路線図(P24～26)
該当路線の一覧表(P27)

関連路線のパッケージ化

パッケージ路線図(P29)

シナリオの作成/シナリオ採択

視点の組合せ表(P31)

整備優先順位の設定

整備優先順位の一覧表
(P38)

整備プログラムの対象確定

(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 JR 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)

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
 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

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

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

(5) 幹線市道網づくりの基本方針の設定

. 住みよいまちの基盤となる道路網づくり(都市)

[視点 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

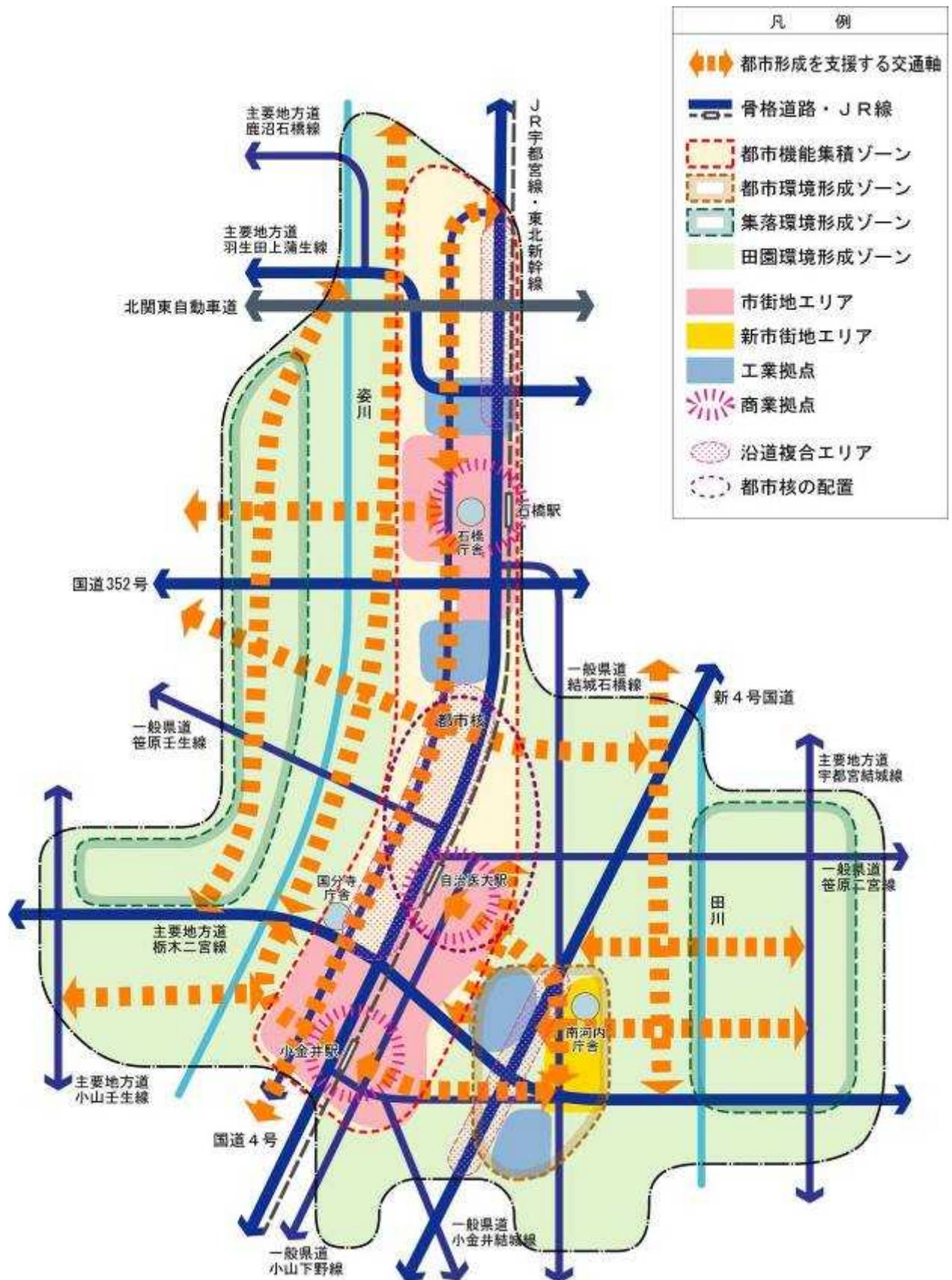
- ・ 市街地と集落環境形成ゾーンの連絡軸や、集落環境形成ゾーン内を縦貫・横断する生活交通の基幹軸を設定します。
- ・ 生活文化拠点*¹となる3つの駅周辺地域と市街地・集落地・工業拠点を結ぶ交通ネットワーク軸を設定します。
- ・ 旧市街地と新市街地エリアの連絡軸を設定します。

“ 「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)



[視点 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。

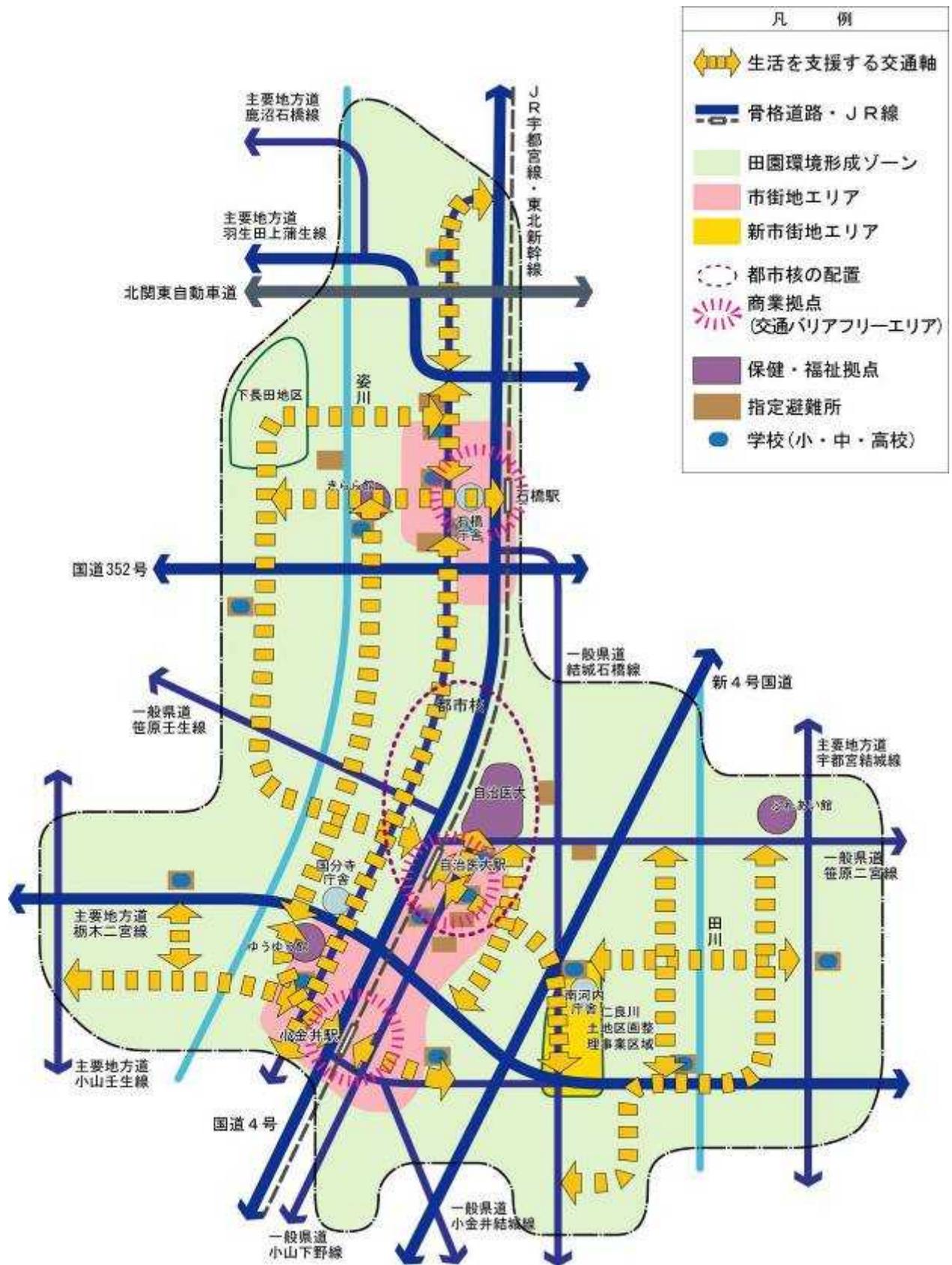
“健康・交流”を支援する交通軸の設定

- ・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)



[視点 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。

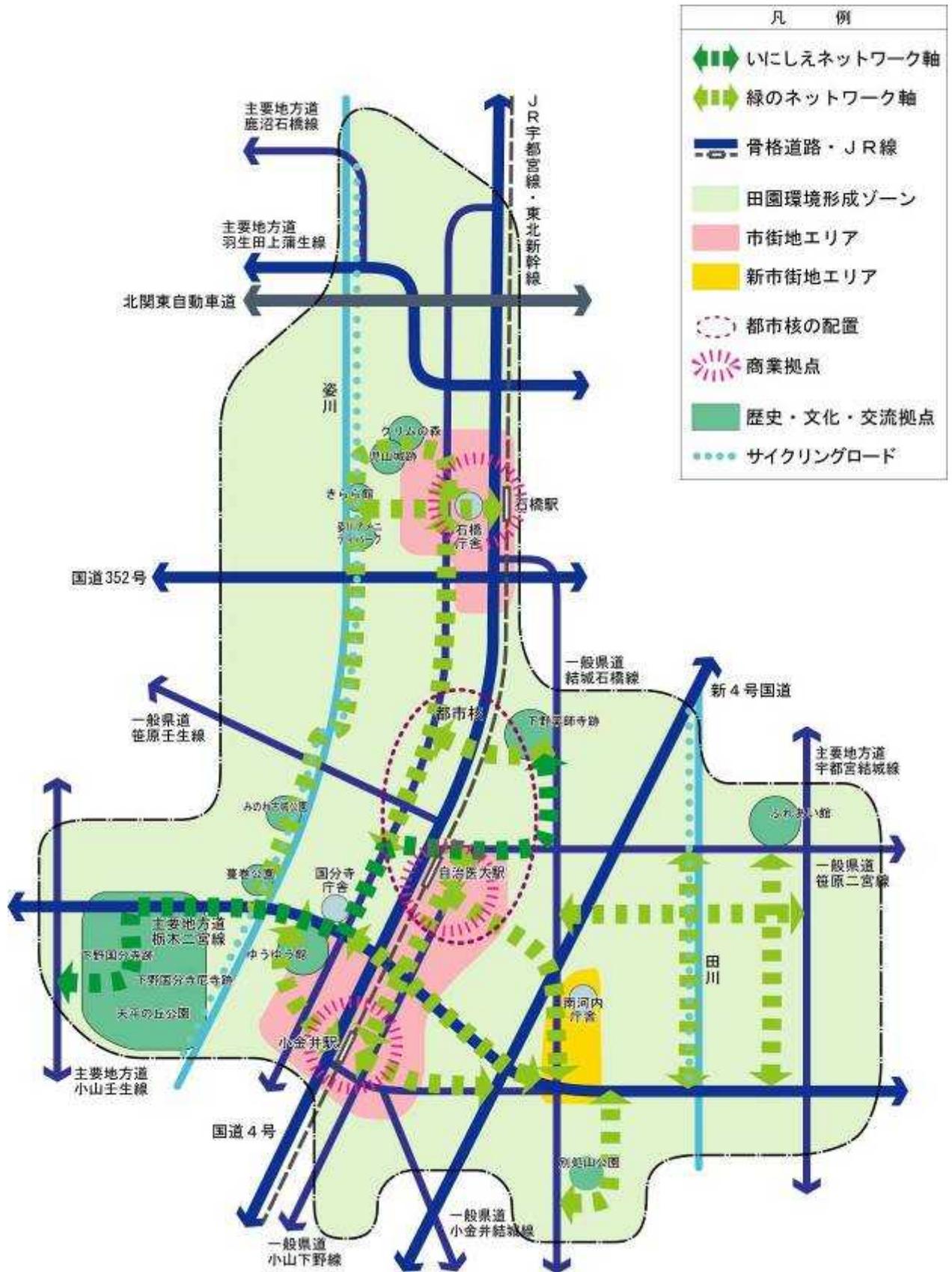
“都市・市民の健康”を支援する交通軸の設定

- ・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。

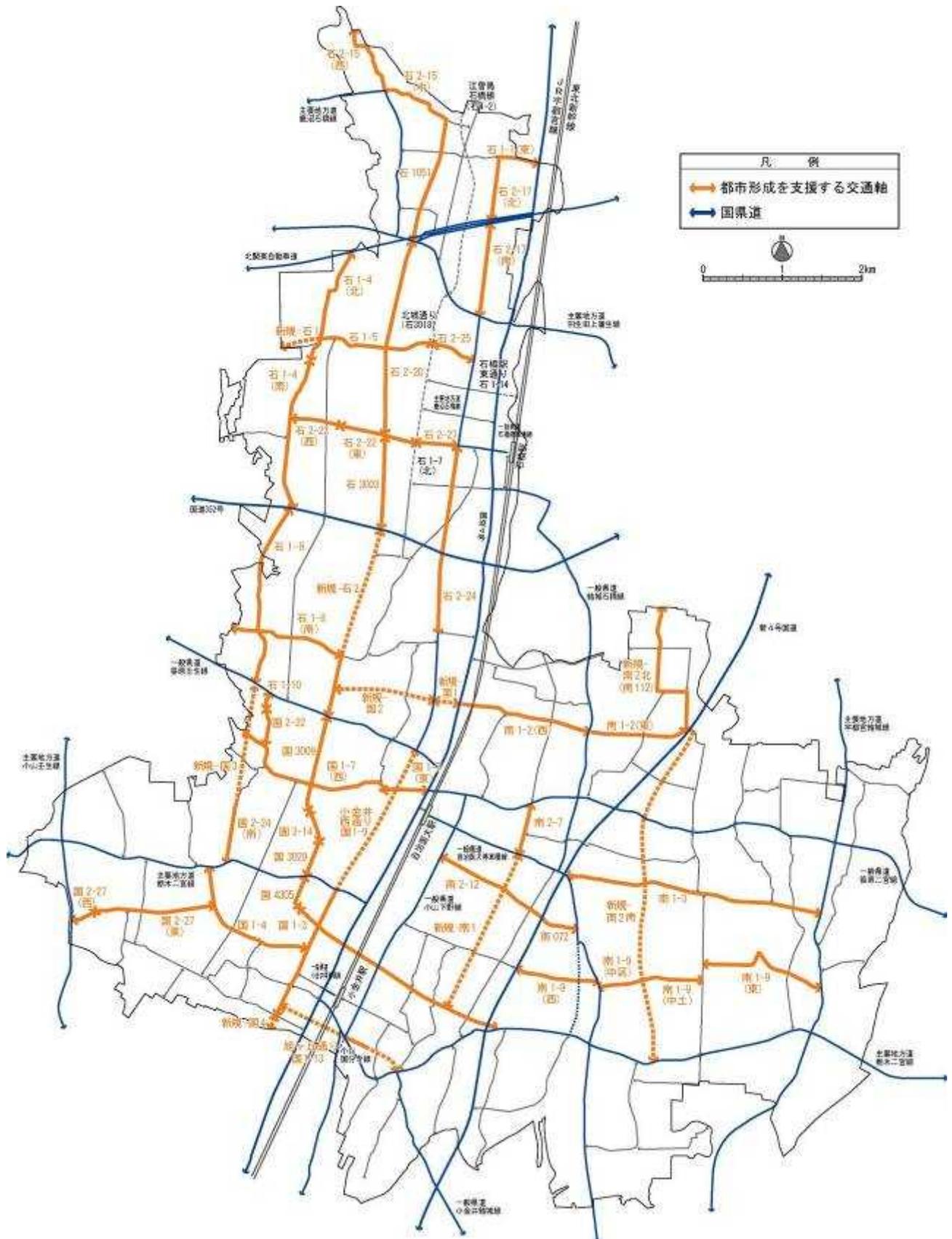
“歴史環境を活かした観光”を支援する交通軸の設定

- ・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)



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	“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 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
	“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
	「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
	“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	“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
	“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)
	“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
環境	“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)
	“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

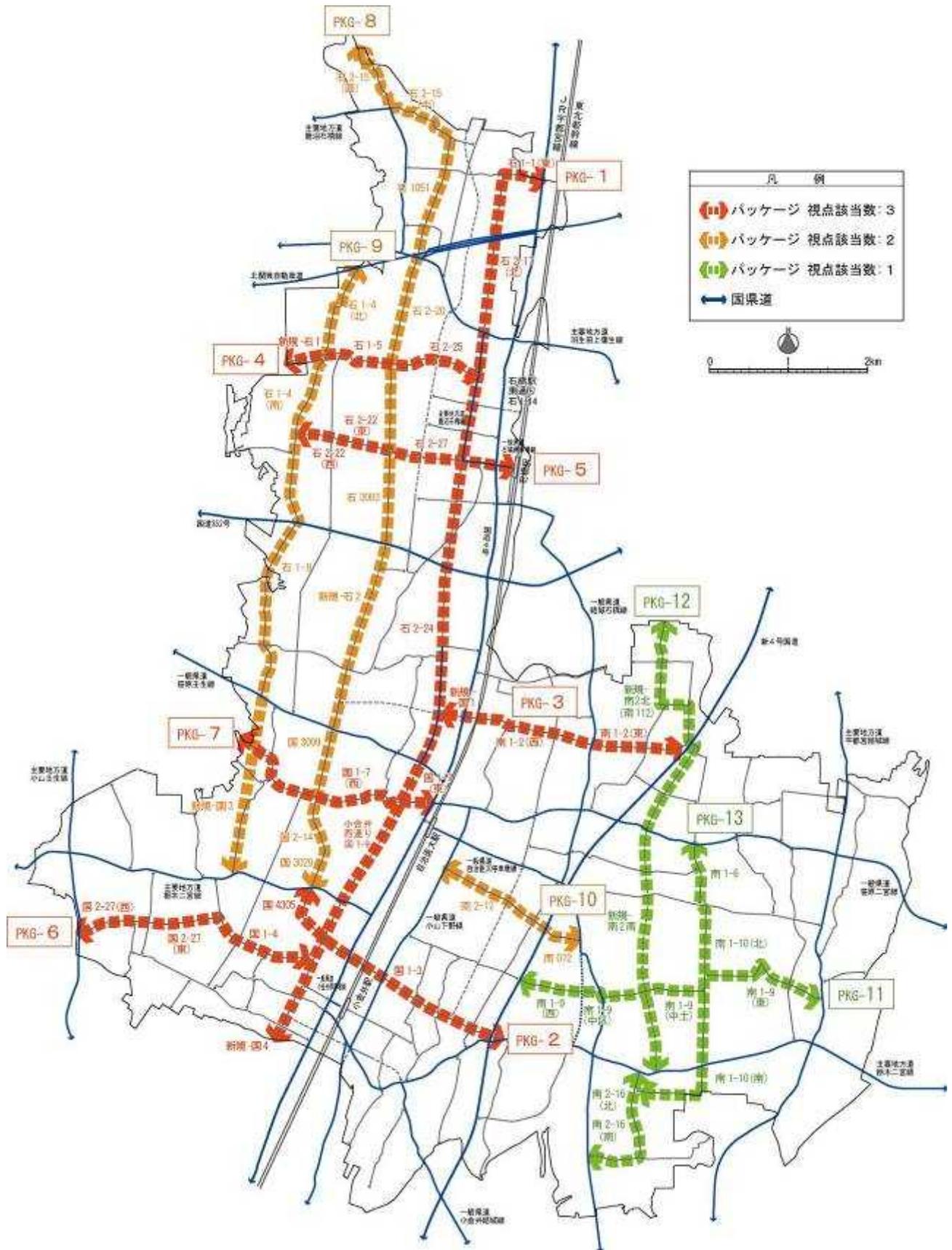
パッケージ (PKG)	①要整備路線 (客観的評価対象路線)	②幹線市道の補完道路 (1・2級市道以外、新規路線)	該当状況		
			都市	生活	環境
PKG -1	石2 -17北、石2 -24、国1 -9	新規 国4			
PKG -2	国1 -3				
PKG -3	南1 -2西	南1 -2東、新規 国1			
PKG -4	石1 -5	新規 石1			
PKG -5	石2 -22西				
PKG -6	国2 -27西				
PKG -7	国1 -7西、国1 -7東				
PKG -8	石2 -15西	石1051、国3009、新規 石2			
PKG -9	石1 -4南、石1 -4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

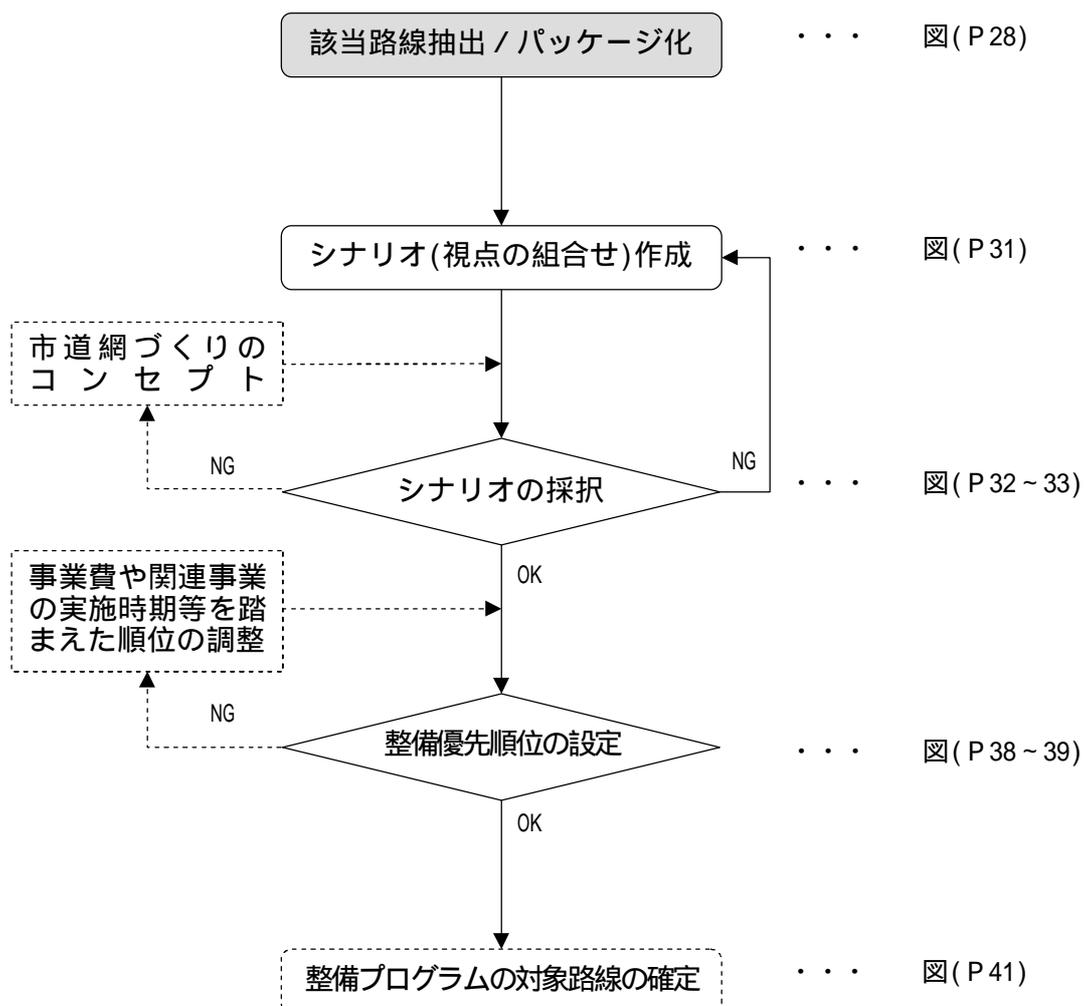


(7) 整備シナリオの評価

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



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

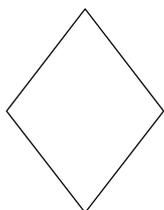
シナリオ：SNR (視点の優先性)		視点			道路網づくりのコンセプト
		都市	生活	環境	
SNR -1	都市+生活+環境 優先型				・将来道路網の基幹軸の中から最も重要な路線を早期に整備していくための道路網づくり
SNR -2	都市+生活 優先型				・身近な生活路線を安全・安心・便利に支援しながら、快適な都市間連携・交流を促進するための道路網づくり
SNR -3	都市+環境 優先型				・都市景観や歴史資源を活かし、他都市との連携・交流を促進していくための道路網づくり
SNR -4	生活+環境 優先型				・歩行や自転車交通による自然・緑地とのふれあいや、都市景観・歴史資源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)

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

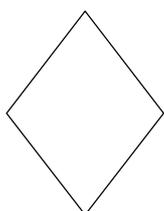


整備目標を3つの視点の組合せとする場合

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つの視点が該当)

No : 整備目標を2つに絞る

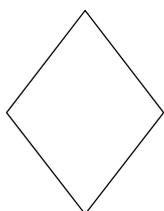


整備目標を2つの視点の組合せにする場合

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つの視点が該当)

No : 整備目標を1つに絞る

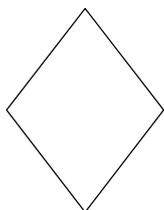


整備目標を1つの視点の組合せにする場合

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つの視点が該当)

No : 整備目標を1つに絞らない

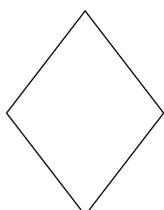


3つの整備目標の中から、どの整備シナリオを選ぶか？

・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)



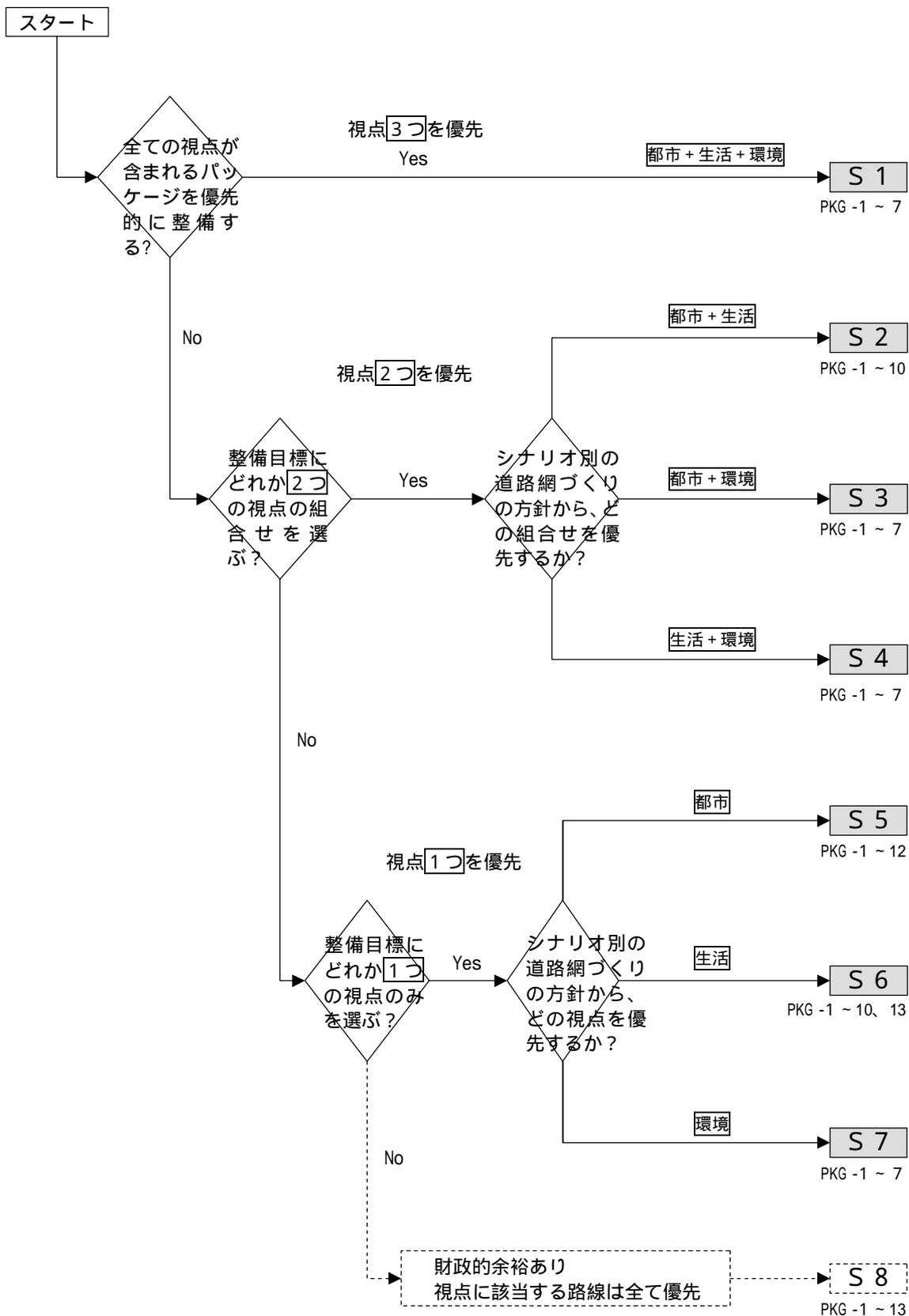
3つの整備目標の中から、どの整備シナリオを選ぶか？

・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



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

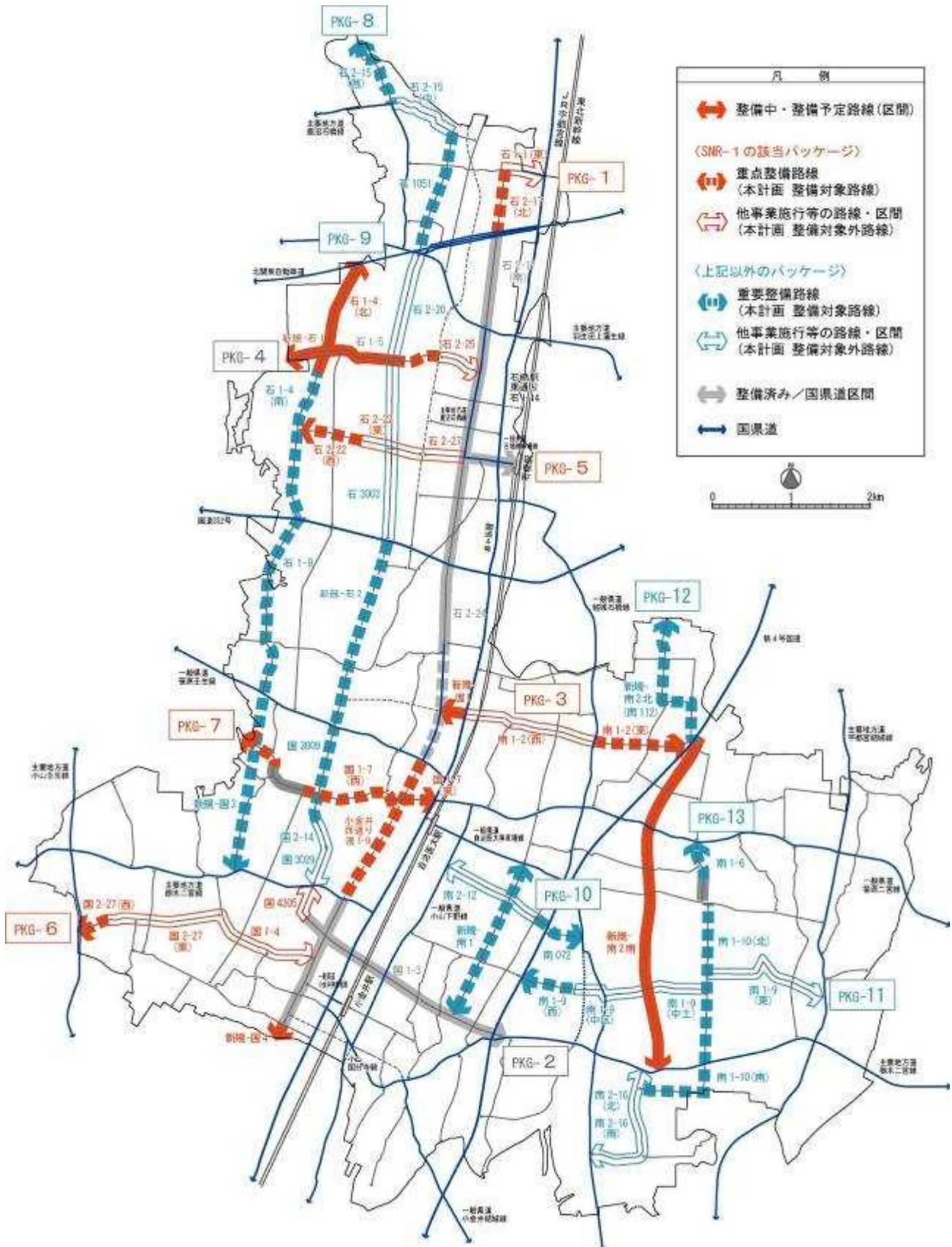
重点整備路線(整備シナリオの該当パッケージ/維持管理・整備中・予定路線は除外)

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 -2、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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ P K G に該当する路線 (PKG -1 ~ 13の重点・重要路線) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、PKGに該当する路線を差し引いた路線 ・ 総延長：88,722m

5. 整備優先順位の設定

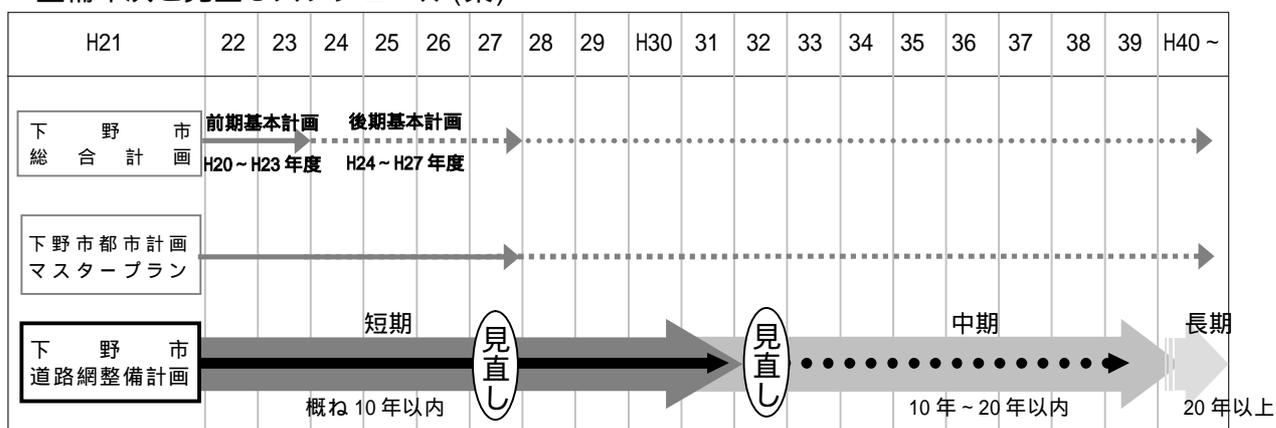
(1) 整備優先順位の基本的な考え方

- ・優先順位を「短期」・「中期」・「長期」の3段階評価で位置づけます。
- ・パッケージの中から、「整備シナリオ(=整備目標)に該当するパッケージ」を最優先し、次いで「整備シナリオに該当しないパッケージ」「整備シナリオにもパッケージにも該当しない単路線」の3段階に区分します。
- ・さらに、3段階の区分の中でも、客観的評価の「①要整備路線(昨年度の整備対象路線)」を「②幹線道路の補完路線(今年度の追加・検討路線)」より緊急性が高いものと位置づけます。
- ・「整備中または整備予定路線」は「短期」よりも優先し5年以内の整備を目指し、「維持・管理路線」は整備対象から除外します。
- ・本計画において設定する整備時期については、概ね5年毎に見直し(ローリング)により、社会・経済情勢の変化に対応した優先順位の再検討を図ります。

整備優先順位の基本的な考え方

優先性の評価	該当路線の基準	①要整備路線 (H19)	②幹線道路の 補完路線 (H20)
整備中・整備予定 概ね5年以内に整備	・整備中または整備予定がある路線	-	-
短期 概ね10年以内に整備	・整備シナリオ1(SNR-1)に該当する パッケージ	順位1	順位2
中期 10~20年以内に整備	・「短期」以外のパッケージ	順位3	順位4
長期 20年以内に事業着手	・整備シナリオにもパッケージにも 該当しない単路線	順位5	順位6

整備年次と見直しスケジュール(案)



整備優先順位の設定

		優先順位の設定																							
短期		<p>都市+生活+環境の3つの視点に該当するパッケージ</p> <p>概ね10年以内での整備を推進する路線群</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>該当視点</th> <th>都市</th> <th>生活</th> <th>環境</th> <th>該当パッケージ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SNR -1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>PKG -1、PKG -2、PKG -3、 PKG -4、PKG -5、PKG -6、 PKG -7</td> </tr> </tbody> </table> <p>* PKG -2 は維持管理のため「短期」から除外する * PKG -4 は整備中(新規 石1)と維持管理(石1-5)</p>				該当視点	都市	生活	環境	該当パッケージ	SNR -1				PKG -1、PKG -2、PKG -3、 PKG -4、PKG -5、PKG -6、 PKG -7										
	該当視点	都市	生活	環境	該当パッケージ																				
SNR -1				PKG -1、PKG -2、PKG -3、 PKG -4、PKG -5、PKG -6、 PKG -7																					
		<p>短期(上記)以外のシナリオに該当するパッケージ</p> <p>概ね10~20年以内での整備を推進する路線群</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>該当視点</th> <th>都市</th> <th>生活</th> <th>環境</th> <th>該当パッケージ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>PKG -8、PKG -9、PKG -10</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>PKG -11、PKG -12</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>PKG -13</td> </tr> </tbody> </table> <p>* パッケージ内の整備中(予定)路線は「短期」とする * パッケージ内の維持管理路線は「中期」から除外する</p>				該当視点	都市	生活	環境	該当パッケージ					PKG -8、PKG -9、PKG -10					PKG -11、PKG -12					PKG -13
該当視点	都市	生活	環境	該当パッケージ																					
				PKG -8、PKG -9、PKG -10																					
				PKG -11、PKG -12																					
				PKG -13																					
長期		<p>シナリオにもパッケージにも該当しない単路線</p> <p>基本的には概ね20年以内で事業着手を推進する路線</p> <p>(*または、ローリングにより整備対象の見直し検討路線)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>該当路線</th> <th>①「要整備路線」</th> <th>②「幹線市道の補完路線」</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>昨年度の対象路線 1次評価の対象路線</td> <td>今年度の追加・検討路線 1級市道以外・新規路線</td> </tr> </tbody> </table> <p>* 整備中(予定)路線は「短期」とする</p>				該当路線	①「要整備路線」	②「幹線市道の補完路線」		昨年度の対象路線 1次評価の対象路線	今年度の追加・検討路線 1級市道以外・新規路線														
該当路線	①「要整備路線」	②「幹線市道の補完路線」																							
	昨年度の対象路線 1次評価の対象路線	今年度の追加・検討路線 1級市道以外・新規路線																							

全
43
路
線
(48
区
間)
を
対
象

(2) 整備優先順位の設定

整備対象路線を「整備中・整備予定路線」「短期」「中期」「長期」「維持管理」別に整理します。

整備優先順位の設定

(全 43 路線/48 区間)

整備優先順位の設定	パッケージの 該当	①要整備路線 (客観的評価の対象路線)	②幹線市道の補完路線 (1・2級市道以外、新規路線)
整備中・整備予定路線 (短期)	PKG-3		新規-国1
	PKG-4	石1-5 ¹	新規-石1
	PKG-8		新規-石2 ²
	PKG-9	石1-4北	
	PKG-12		新規-南2南
	単路線	南1-1西	
	単路線	石2-21	

1 石1-5は、まちづくり交付金関連事業区間は「整備中」、それ以外の区間を「長期」とする。

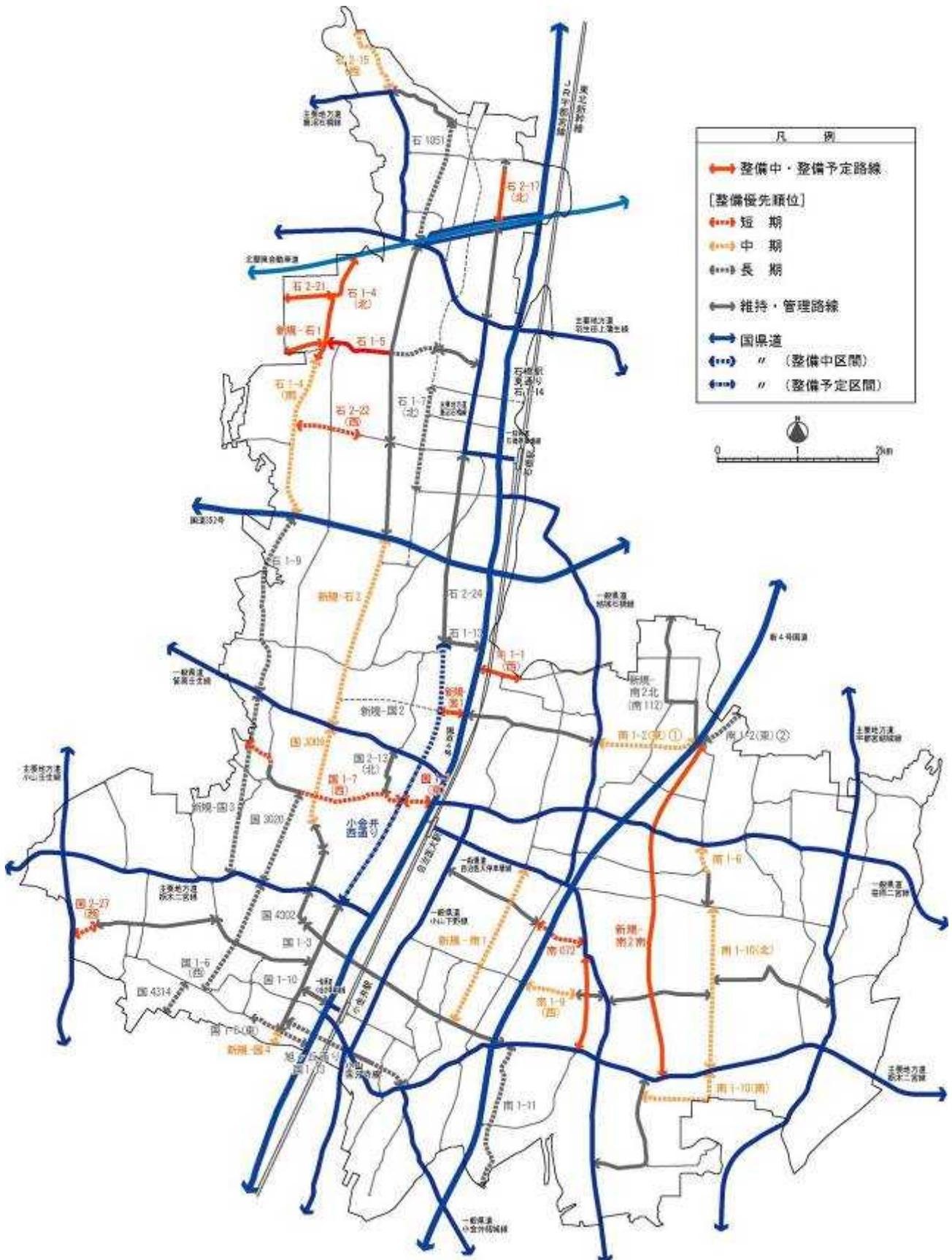
2 新規-石2は、土地改良事業により車道整備中(一部整備済み)であるが、将来の整備水準“両側歩道”の整備目標は「中期」とする。

整備シナリオ	整備優先順位の 設定	パッケージの 該当	①要整備路線 (1次評価対象路線)	②幹線市道の補完路線 (1級市道以外、新規路線)
SNR-1に 該当する	短期 (重点整備路線)	PKG-1	石2-17北	新規-国4 ³
		PKG-5	石2-22西	
		PKG-6	国2-27西	
		PKG-7	国1-7西、国1-7東	
SNR-1に 該当しない	中期 (重要整備路線)	PKG-1		新規-国4 ²
		PKG-3		南1-2東
		PKG-8	石2-15西	石1051、新規-石2 ¹ 、国3009
		PKG-9	石1-4南	
		PKG-10		南072、新規-南1
		PKG-11	南1-9西	
		PKG-12		新規-南2北(南112)
	長期	PKG-4	石1-5 ¹	
		PKG-9	石1-9	新規-国3
		単路線	石1-8南	南1-2東
		単路線	国1-13	国3020
		単路線	南1-11	国4302、国4314、国1-6西
		単路線	石1-7北	新規-国2
単路線	国1-6東			

3 新規-国4は、パッケージに含まれる重要な路線であるが、小山市との調整等により長期化が予想されるため、整備目標を「中期」とする。

維持・管理路線	PKG-1	石2-24	
	PKG-2	国1-3	

路線別の整備優先順位



6. 整備プログラムの設定

(1) 整備プログラムの設定

整備プログラム設定のため、今後20年間を見据えた幹線道路の「整備(維持管理は含まない)」に係る事業費フレームの把握を行います。

下表の通り、前半の約10年で約28億円、後半の約10年で約34億円の事業費となります。

このうち、前半の約10年をさらに現実的な目標とします。

- ・現在整備中及び整備予定の路線については5年後をめやすに整備完了を目指します。

- ・短期と設定した路線はそれから5年、つまり現在から10年以内の整備を目指します。

また、中期と設定した路線については、現在から10～20年以内の整備を目指します。(*長期は20年以内事業着手を目標とするが、整備プログラムには扱わない)

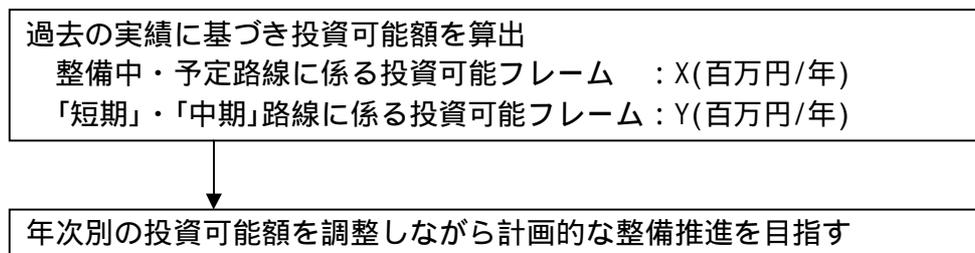
* 概算事業費は現時点での条件に基づき算出したものをめやすとして記載。実際の整備においては、各種条件等を精査しつつ、再検討を行うものとします。

整備プログラムの対象路線

	N 本数 (路線数/区間)	L 未整備 区間延長 (km)	C 概算事業費	摘要
整備中・整備予定	6 / 6	7.69	約14億円	
「短期」	4 / 5	4.23	約14億円	パッケージ数：4
「中期」	12 / 13	16.73	約34億円	パッケージ数：7
小計	22 / 24	28.65	約62億円	
「長期」	13 / 13	17.45	-	
合計	35 / 37	46.10	-	

上記の目標については、20年の目標期間を単純に割り戻した場合、年間約3億円の投資(整備のみ)で実現可能となります。

ただし、それはあくまでめやすであり、実際の整備においては、整備実施中の路線や実施が確定している路線の事業費・スケジュールを踏まえるとともに、過去の投資実績に基づき投資可能額を設定し、計画的な整備推進を目指します。



整備プログラム表

パッケージ の該当		要整備路線 (客観的評価対象路線)	幹線市道の補完路線 (1・2級市道以外、新規路線)	概算事業費 のめやす
整備中・ 整備予定	PKG -3		新規 国 1	約 14 億円 (5 年以内)
	PKG -4	石 1 -5	新規 石 1	
	PKG -9	石 1 -4 北		
	単路線	南 1 -1 西		
	単路線	石 2 -21		

PKG -1	石 2 -17 北		約 14 億円 (短期)
PKG -5	石 2 -22 西		
PKG -6	国 2 -27 西		
PKG -7	国 1 -7 西 国 1 -7 東		
PKG -1		新規 国 4	約 34 億円 (中期)
PKG -3		南 1 -2 東	
PKG -8	石 2 -15 西	石 1051 新規 石 2 国 3009	
PKG -9	石 1 -4 南		
PKG -10		南 072 新規 南 1	
PKG -11	南 1 -9 西		
PKG -13	南 1 -6 南 1 -10 北 南 1 -10 南		
PKG -4	石 1 -5		(長期)
PKG -9	石 1 -9	新規 国 3	
単路線	石 1 -8 南	南 1 -2 東	
単路線	国 1 -13	国 3020	
単路線	南 1 -11	国 4302、国 4314、国 1 -6 西	
単路線	石 1 -7 北	新規 国 2	
単路線	国 1 -6 東		

7. 実現に向けた課題

(1) 定期的な見直し

本計画において設定した整備プログラムは、現時点での評価や将来都市像に基づくものであり、「6. 整備優先順位の設定」において示した通り、計画及び実際の道路整備の進捗状況や、上位計画・関連計画の改訂等を踏まえた見直しを図る必要があります。

ただし、本計画においては、ある程度事業費を考慮した事業配分を行っており、本市の将来都市像や住みよい環境づくり支援のため、あくまでも短期・中期の目標実現を目指した取り組みを行うものとし、5年などの時期を設定し、定期的な進捗状況の検証を目的とした見直しが望まれます。

この基本姿勢を保ちつつ、前記の整備状況・上位計画等の改訂、さらには社会経済情勢の変化、住民ニーズなどのさまざまな要素に配慮・対応しつつ、柔軟かつ積極的な計画の運営を目指すものとします。

(2) 効率的・効果的な整備手法の検討

本計画においては、道路事業・街路事業の進捗状況などを踏まえた整備時期の設定を行いましたが、都市計画事業や土地改良事業などの関連する他部門の事業実施時期との調整により、効率的・効果的な整備推進を目指す必要があります。

(3) 住民ニーズ等の把握

本計画においては、合併を契機として、市道全体の客観的評価に基づく評価や、新市としての目指すべき将来都市像の実現を踏まえた整備優先順位の設定などを行いました。

今後は、さらに新市としての道路ネットワークの枠組みの検証や、市民ニーズを反映しつつ、より利用実態に即した、安全性・利便性等に優れた道路交通網・利用環境等の整備を目指す必要があります。

(4) 財政部門との調整

本計画において設定した整備時期に基づき、今後、事業の事前評価による優先順位をつけながら、効率的・効果的な整備を行っていきます。

しかし、経済危機をはじめとする昨今の社会経済情勢や今後の財政見通しなどを考慮すると、道路整備における財源の確保についても厳しい状況が予想されることから、都市基盤以外の部門(例：交通バリアフリーなどの福祉面でも効果のある道路整備等)とも連携を図りながら、優先順位・事業費等を精査しつつ、本市の財政部門との調整を充分に行い、整備対象となる路線の整備推進を目指す必要があります。

(5) 効率的な投資配分の検討

本計画においては、「整備」の視点から優先順位・整備時期等の設定を行いましたが、今後、計画的な整備が進んで行けば、「維持・管理」に要する費用も増大し、これらに関する効率的な投資配分を検討する必要があります。このため、整備の進捗状況や、維持・管理が必要な路線の選定、上記財政部門等との調整などを行いながら、整備・維持・管理のバランスのとれた道路事業の推進を図る必要があります。

また、生活道路について、本計画では将来的に幹線市道として位置づけるべき路線のみを対象としましたが、住みよく、移動しやすい居住環境づくりのため、幹線市道同様に「整備」「維持・管理」の各視点から必要性・緊急性等を検討しながら、適正な道路事業の推進を図る必要があります。

(6) 推進体制

上記、他部門における事業との連携により、面的な整備効果や、効率的な事業スケジュールの実現を図るため、庁内における推進体制を確立するとともに、国県道などの整備や関係機関とも十分に連携・調整を図る必要があります。

また、他市町と接続する幹線市道については、隣接市町との連携・調整を積極的に行いながら、効果的・効率的な整備推進を目指す必要があります。

