

1 調査名称：本庄市都市計画道路見直し検討調査

2 調査主体：本庄市

3 調査圏域：本庄市全域

4 調査期間：令和3年6月25日～令和4年3月31日

5 調査概要：

本調査は、都市計画道路決定時から現在までの社会情勢の変化への対応、及び本市のまちづくりの将来像に即した都市計画道路網の構築を目的とした、都市計画道路見直し業務である。

令和2年7月に埼玉県が示した「都市計画道路の検証・見直し指針」に基づき、本市の都市計画道路網の現状と課題を調査するとともに、平成27年度に実施した「本庄市都市計画道路見直し検討業務」における各路線の評価結果を踏まえたうえで、必要性を再検証することで見直し検討を行う。

I 調査概要

1 調査名称：本庄市都市計画道路見直し検討調査

2 報告書目次

1. 業務目的と検証の手順

- 1.1 業務目的
- 1.2 見直しの背景
- 1.3 検証の手順

2. 都市の将来像

- 2.1 上位・関連計画の把握
- 2.2 人口の状況
- 2.3 主要施設の立地状況

3. 検証路線の現状整理

- 3.1 都市計画道路の概要
- 3.2 各路線の整備状況
- 3.3 整備課題の整理

4. 検証路線の抽出（第1段階）

- 4.1 検証路線の該当条件
- 4.2 検証路線の抽出結果

5. 見直し候補路線の選定（第2段階）

- 5.1 社会状況の変化に伴う必要性の検証
- 5.2 構造の適正さの検証
- 5.3 見直し候補路線の選定

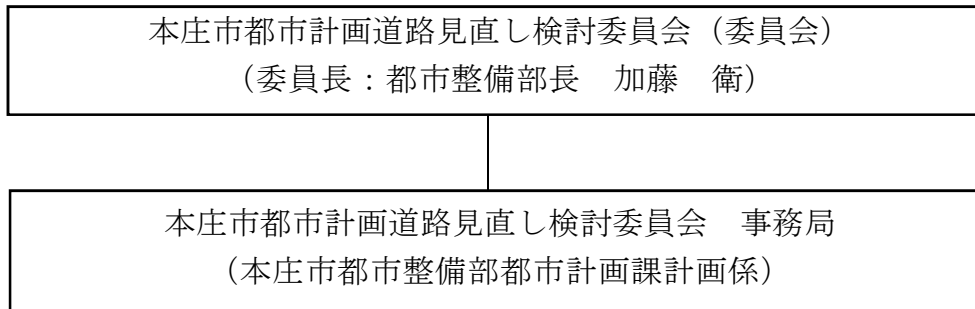
6. 見直し路線の選定（第3段階）

- 6.1 見直し路線選定の流れ
- 6.2 見直し内容の検討
- 6.3 道路機能の観点からの検討
- 6.4 上位計画等との整合性の確認

6.5 道路網の観点からの検討

6.6 見直しの判定

3 調査体制



4 委員会名簿等：

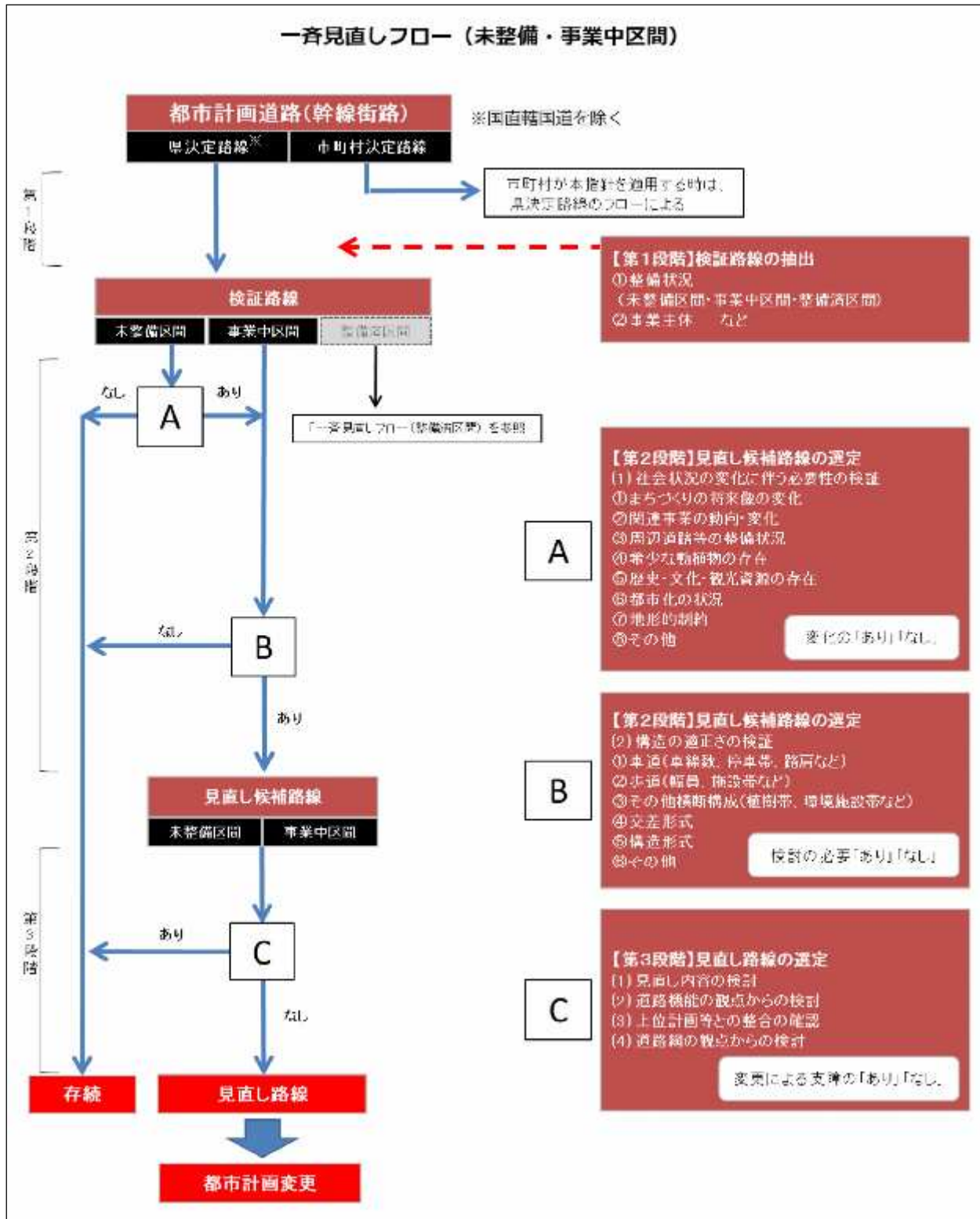
	所属	役職等	氏名
委員長	都市整備部	部長	加藤 衛
副委員長	都市整備部	次長	齊藤 順一
委員	企画財政部企画課	課長	橋本 英樹
委員	市民生活部危機管理課	課長	前川 章
委員	市民生活部支所総務課	課長	堀口 滋
委員	経済環境部産業開発室	室長	峰岸 功
委員	都市整備部道路管理課	課長	高柳 徹也
委員	都市整備部道路整備課	課長	宮前 恒夫
委員	都市整備部都市計画課	課長	茂木 正男
委員	教育委員会学校教育課	課長	岡芹 純一

Ⅱ 調査成果

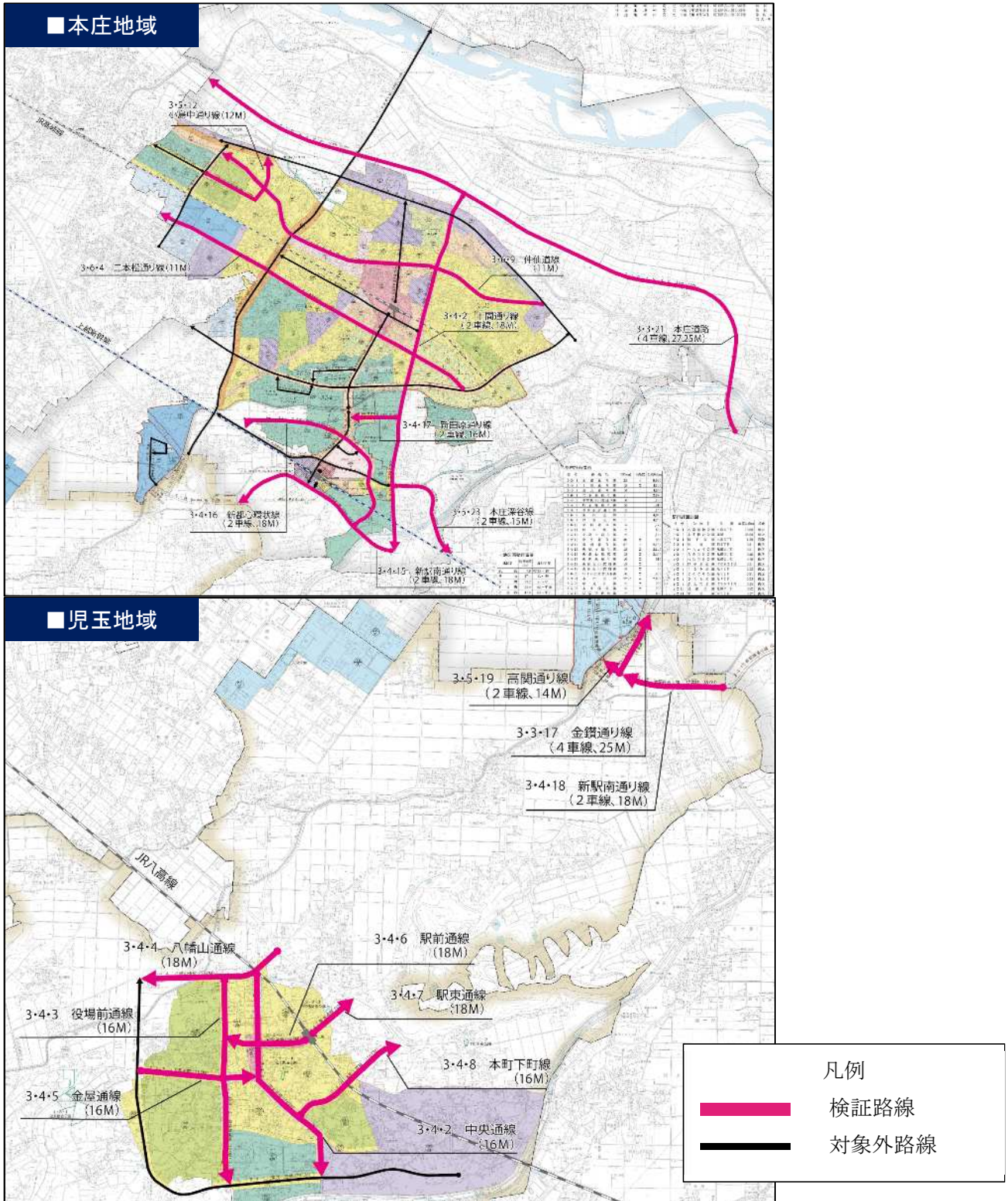
1 調査目的

「都市計画道路の検討・見直し指針（令和 2 年 7 月・埼玉県都市整備部都市計画課）」（以下、「指針」という）に基づき、都市計画道路の必要性・妥当性を検証するとともに、本市のまちづくり方針・将来像等を見据えた都市計画道路の見直しについて検討を行い、見直しの必要な路線を明らかにすることを目的とする。

2 調査フロー



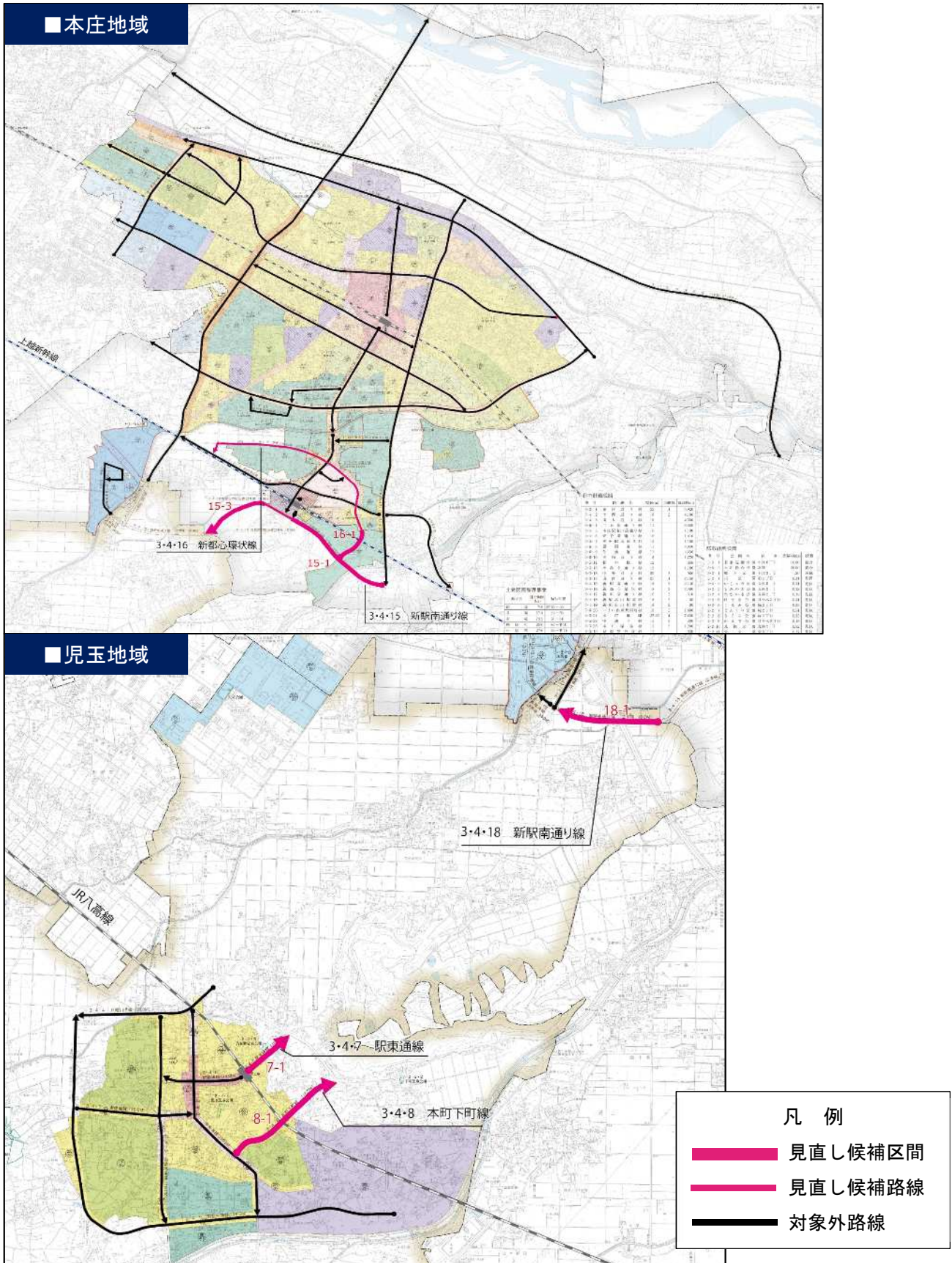
3 調査圏域図



4 調査成果

○見直し候補路線の選定結果

見直し候補路線となった路線・区間及びその検証内容を以下に示す。



○見直し路線の選定

都市計画道路の見直しに当たっては、見直しの内容や妥当性について、論理的かつ技術的な検討を行い、都市計画上の変更理由を明らかにすることが必要である。

このため、下記の検討フローに従って詳細な検討を行い、総合的な判断により見直し路線を選定するものとする。

◆検討フロー

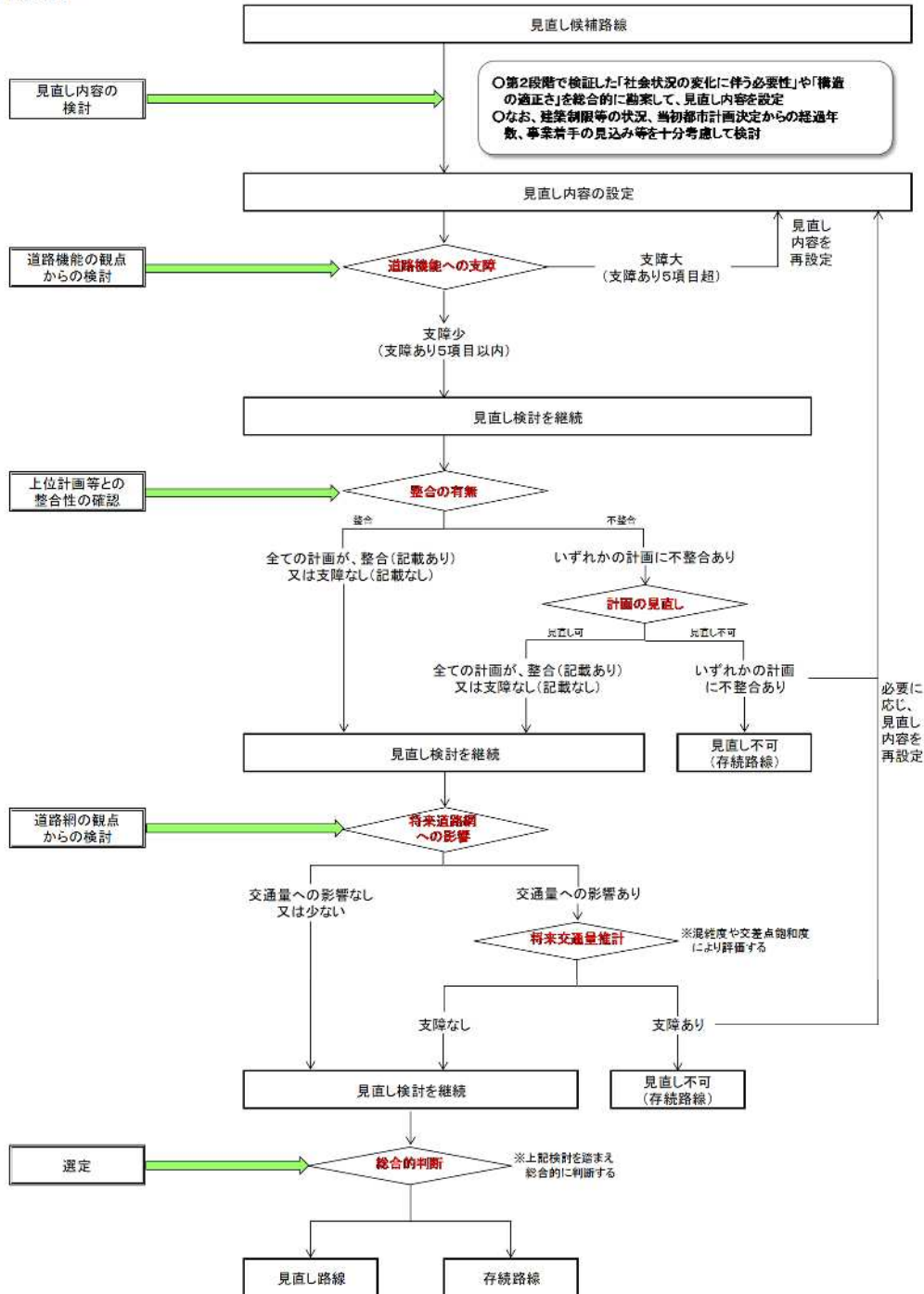


図 見直し路線選定フロー

○道路機能の観点からの検討

(1) 評価基準

路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）について、以下の道路機能に支障が無いか詳細な検討を行う。なお、A～Oの15項目のうち支障のある項目が6つ以上の場合は、見直し内容の再設定を行う。

表 道路機能の評価指標

機能の種類	機能の内容	
①交通処理機能	A	高速道路や産業拠点へのアクセス性の向上
	B	隣接都市間相互の円滑な交通の確保
	C	鉄道駅へのアクセス性の向上
	D	バス路線としての走行性・定時性の向上
	E	自転車や徒歩による駅へのアクセス性の向上
②交通安全機能	F	自転車や歩行者の通行の安全性の確保
	G	高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律における特定道路の指定等
③防災空間機能	H	災害発生時の避難路や緊急輸送路への位置付け
	I	高次医療施設への連結
	J	火災時の延焼の遮断
④市街地形成機能	K	都市的土地利用を誘導し、市街地の形成を促進
	L	上下水道やガス等の収容空間の確保
⑤環境空間機能	M	緑のネットワークの形成
	N	都市の良好な景観の形成
⑥その他の機能	O	沿道利用の促進

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（令和2年7月）埼玉県

(2) 道路機能の観点からの評価結果

以下に道路機能の観点からの評価結果を示す。

表 道路機能の観点からの評価結果

地域	路線名	区間 番号	見直し 内容	評価項目 (○:支障なし △:支障が少ない ×:大きな支障あり -:評価対象外)														×の 個数	
				A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		O
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	○	○	○	-	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	0
			廃止	△	△	△	-	△	×	○	△	△	-	×	△	△	△	×	3
		15-3	線形変更	○	○	○	-	○	○	○	○	○	-	-	-	○	○	-	0
			廃止	△	△	△	-	△	×	○	△	△	-	-	-	△	△	-	1
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	-	-	-	-	-	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	0
			廃止	-	-	-	-	-	×	○	△	△	-	△	△	△	△	×	2
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	-	-	○	-	○	○	○	○	-	○	○	○	○	-	0	
			廃止	-	-	△	-	△	△	○	△	△	-	△	△	△	×	-	1
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	-	○	-	-	-	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	0
			廃止	-	△	-	-	-	△	○	△	△	-	△	△	△	×	×	2
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	○	○	○	-	○	○	○	○	○	-	-	-	○	○	-	0
			廃止	△	△	△	-	△	×	○	△	△	-	-	-	△	△	-	1

評価項目：

- ①交通処理機能
 - A. 高速道路や産業拠点へのアクセス性の向上
【評価対象路線】市内又は近隣都市から高速道路ICや産業拠点へアクセスする幹線道路
 - B. 隣接都市間相互の円滑な交通の確保
【評価対象路線】近隣都市と市内の拠点等を結ぶ幹線道路
 - C. 鉄道駅へのアクセス性の向上
【評価対象路線】市内又は近隣都市から鉄道駅へアクセスする幹線道路
 - D. バス路線としての走行性・定時性の向上
【評価対象路線】周囲に現行バス路線があり、道路が整備された場合民間路線バスやはにぼんシャトル等のバス路線として機能すると考えられる路線
 - E. 自転車や徒歩による駅へのアクセス性の向上
【評価対象路線】自転車や徒歩による駅へのアクセス性を担う路線
- ②交通安全機能
 - F. 自転車や歩行者の通行の安全性の確保
【評価対象路線】すべての対象路線
 - G. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律における特定道路の指定等
【評価対象路線】すべての対象路線
- ③防災空間機能
 - H. 災害発生時の避難路や緊急輸送路への位置付け
【評価対象路線】すべての対象路線
 - I. 高次医療施設への連結
【評価対象路線】すべての対象路線
 - J. 火災時の延焼の遮断
【評価対象路線】DID地区内に位置する路線
- ④市街地形成機能
 - K. 都市的土地利用を誘導し、市街地の形成を促進
【評価対象路線】市街化区域内の路線（本庄地域）、用途地域内の路線（児玉地域）
 - L. 上下水道やガス等の収容空間の確保
【評価対象路線】市街化区域内の路線（本庄地域）、用途地域内の路線（児玉地域）
- ⑤環境空間機能
 - M. 緑のネットワークの形成
【評価対象路線】すべての対象路線
 - N. 都市の良好な景観の形成
【評価対象路線】すべての対象路線
- ⑥その他の機能
 - O. 沿道利用の促進
【評価対象路線】沿道系の用途地域が指定されている路線（指定見込みを含む）

○上位計画等との整合性の確認

(1) 評価基準

各路線の見直し内容について、以下に示す都市計画マスタープラン等の上位計画や関連する整備計画との整合性を確認した。

表 確認する計画

計画の種類	計画名
①上位計画	<ul style="list-style-type: none">・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・市町村の建設に関する基本構想（総合振興計画）・市町村の都市計画に関する基本的な方針・立地適正化計画・新市建設計画 等
②関連する都市計画	<ul style="list-style-type: none">・区域区分、用途地域（沿道用途）、地区計画 等
③関連する整備計画	<ul style="list-style-type: none">・区画整理、再開発、道路、河川、鉄道、公園、農地等の整備計画
④地域振興に関する計画	<ul style="list-style-type: none">・中心市街地活性化基本計画 等
⑤環境調査・計画	<ul style="list-style-type: none">・環境アセスメント等の環境調査、環境保全計画、緑の基本計画等
⑥防災に関する計画	<ul style="list-style-type: none">・地域防災計画、震災対策計画 等
⑦その他の計画	<ul style="list-style-type: none">・その他の関連計画

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（令和2年7月）埼玉県

(2) 上位計画等との整合性の確認結果

各路線の見直し内容について、上位計画等との整合性を確認した結果を以下に示す。

表 各種計画との整合性（影響）確認結果

地域	路線名	区間 番号	見直し 内容	評価項目（有：影響あり 無：影響なし -：確認対象外）					
				①	②	③	④	⑤	⑥
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	無	無	無	無	有	無
			廃止	有	有	有	無	無	無
			存続	-	無	無	無	有	無
		15-3	線形変更	無	無	無	無	有	無
			廃止	有	無	無	無	無	無
			存続	-	無	無	無	有	無
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	無	無	無	無	無	無
			廃止	有	無	無	無	無	無
			存続	-	無	無	無	無	無
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	無	無	無	無	無	無
			廃止	無	無	無	無	無	無
			存続	-	無	無	無	無	無
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	無	無	無	無	無	無
			廃止	無	無	無	無	無	無
			存続	-	無	無	無	無	無
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	無	無	無	無	無	無
			廃止	有	無	無	無	無	無
			存続	-	無	無	無	無	無

評価項目：

①上位計画 / ②関連する都市計画 / ③関連する整備計画

④地域振興に関する計画 / ⑤環境調査・計画 / ⑥防災に関する計画

○道路網の観点からの検討

都市計画道路が全て整備されたケースと見直し内容が廃止となっている路線以外が整備されたケースのそれぞれで将来交通量推計を行い、交通量や混雑度を比較し、混雑箇所の特定制や周辺道路への影響を検証した。

なお、混雑度は、1日の将来交通量を交通容量（1日に各区間で処理できる交通量）で割った値であり、目安として混雑度が1.00を超えると昼間12時間の中で混雑する可能性のある時間が1～2時間あり、1.25を超えるとピークの時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高くなる。

路線ごとの見直し内容について、将来道路網への影響を検討した結果を以下に示す。

表 道路網の観点からの検討結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	将来道路網への影響
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	本路線北側の3・3・14東西通り線の混雑度が0.30から0.38に上がり、南側の県道児玉町蛭川普済寺線が0.36から0.51に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。
		15-3	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	本路線北側の3・3・14東西通り線の混雑度が0.30から0.38に上がり、南側の県道児玉町蛭川普済寺線が0.36から0.51に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	3・4・20間通り線の混雑度が0.41から0.66に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	あまり交通量が見込まれない道路であることから、周辺道路への影響はほとんどない。
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	市道1-468号線の混雑度が0.79から1.00に上がる区間があるものの、周辺道路への影響はほとんどない。
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	本路線北側の3・3・14東西通り線の混雑度が0.30から0.38に上がり、南側の県道児玉町蛭川普済寺線が0.36から0.51に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。

○見直しの判定

(1) 総合的判断

検討結果より、各路線の見直しについて下表のように総合的に判断した。

表 総合的判断

地域	路線名	区間番号	見直し内容	道路機能の観点	上位計画等との整合性	将来道路網への影響	総合判断	
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	大きな支障がある項目はない。	・緑の基本計画において地域生態系の保全が示される大久保山へ計画路線がかかるため影響がある。	道路網への影響はない。	本庄早稲田の社における市街地開発事業は完了しておらず、今後の方針も検討中であるため、地域の実情にあった基盤整備のあり方について調整が必要となってくる。また、周辺地区には貴重な生物が生息していることから、大規模構造物の建設を伴う開発には十分な配慮が必要となる。さらに、栗崎地区南部については、メガソーラーの契約満了(2033年)前に、その時の社会情勢等を考慮して土地利用方針や、都市計画道路の計画変更を含めた再検討が必要になる。このため、今回の見直しの中で変更を行うのは難しいものと判断した。また、見直しについては同一路線の区間15-3や都市計画区域を境に接続する児玉地域の3・4・18新駅南通り線と整合を図る必要がある。	
			廃止	・現道や代替路線がないため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に大きな支障がある。 ・都市的土地利用の誘導ができず、市街地の形成に大きな支障がある。 ・沿道系用途地域の指定見込みであり、沿道系利用の促進に大きな支障がある。	・都市計画マスタープランで幹線道路として位置づけられており、立地適正化計画では一部区間が居住誘導区域に指定されているため影響がある。 ・当該路線が市街化区域の境界線となっており、近辺に地形地物がないため影響がある。 ・土地区画整理事業や地域整備計画との調整が必要となるため影響がある。	本路線北側の3・3・14東西通り線の混雑度が0.30から0.38に上がり、南側の県道児玉町蛭川普濟寺線が0.36から0.51に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。		
			存続	-	・緑の基本計画において地域生態系の保全が示される大久保山へ計画路線がかかるため影響がある。	-		
		15-3	線形変更	大きな支障がある項目はない。	・緑の基本計画において地域生態系の保全が示される大久保山へ計画路線がかかるため影響がある。	道路網への影響はない。		周辺地区には貴重な生物が生息しているため配慮が必要となる。また、児玉地域の3・4・18新駅南通り線と都市計画区域を境に接続する路線であり、見直しについては同一路線の区間15-1も含めて整合を図る必要があり、今回の見直しの中で変更を行うのは難しいものと判断した。
			廃止	・現道や代替路線がないため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に大きな支障がある。	・都市計画マスタープランで幹線道路として位置づけられており、立地適正化計画では一部区間が居住誘導区域に指定されているため影響がある。	本路線北側の3・3・14東西通り線の混雑度が0.30から0.38に上がり、南側の県道児玉町蛭川普濟寺線が0.36から0.51に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。		
			存続	-	・緑の基本計画において地域生態系の保全が示される大久保山へ計画路線がかかるため影響がある。	-		
3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	大きな支障がある項目はない。	影響がある項目はない。	道路網への影響はない。	本庄早稲田の社における市街地開発事業は完了しておらず、今後の方針も検討中であるため、地域の実情にあった基盤整備のあり方について調整が必要となってくる。また、周辺地区には貴重な生物が生息していることから、整備には十分な配慮が必要となる。さらに、栗崎地区南部については、メガソーラーの契約満了(2033年)前に、その時の社会情勢等を考慮して土地利用方針や、都市計画道路の計画変更を含めた再検討が必要になる。このため、今回の見直しの中で変更を行うのは難しいものと判断した。また、新駅南通り線が廃止された場合は、起終点や線形の変更等も視野に入れて検討する必要がある。		
		廃止	・現道や代替路線がないため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に大きな支障がある。 ・沿道系用途地域の指定見込みであり、沿道系利用の促進に大きな支障がある。	・都市計画マスタープランの中で都市内幹線道路に位置付けられ、立地適正化計画では居住誘導区域に指定されているため影響がある。 ・土地区画整理事業や地域整備計画との調整が必要となるため影響がある。	3・4・20間通り線の混雑度が0.41から0.66に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。			
		存続	-	影響がある項目はない。	-			
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	大きな支障がある項目はない。	影響がある項目はない。	道路網への影響はない。	周囲の道路が同等の機能を有していると考えられることや、現道がなく、整備にあたって複数の建造物に影響を与える区間である。児玉駅の東口が開設しておらず、児玉駅東側の面整備の有無等にも影響を与えるため、今後の児玉駅東側のまちづくりの方針との調整が必要となることから、今回の見直しの中で変更を行うのは難しいものと判断した。次年度策定予定の都市計画マスタープランや立地適正化計画で、児玉駅東側の面整備や児玉駅東口の開設等の方向性が示されれば存続もしくは線形変更とする。児玉駅東側において、面整備等ではなく現道拡幅など既存ストックを活かした整備の方向性が示されれば廃止とする。	
			廃止	・景観形成が推進されないため、良好な景観の形成に大きな支障がある。	・都市計画マスタープランで幹線道路として位置づけられており、立地適正化計画では一部区間が居住誘導区域に指定されているため、代替機能を有する路線はあるものの、駅東口の開設等の方向性が示されていない現時点では影響がある。	あまり交通量が見込まれない道路であることから、周辺道路への影響はほとんどない。		
			存続	-	影響がある項目はない。	-		
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	大きな支障がある項目はない。	影響がある項目はない。	道路網への影響はない。	周囲の道路が同等の機能を有していると考えられることや、現道がなく、整備にあたって複数の建造物に影響をあたえる区間である。また、鉄道横断部が立体構造となっており、大規模な工事が必要となる。今後の児玉駅東側のまちづくりの方針との調整が必要となることから、今回の見直しの中で変更を行うのは難しいものと判断した。次年度策定予定の都市計画マスタープランや立地適正化計画で、児玉駅東側の面整備や児玉駅東口の開設等の方向性が示されれば存続もしくは線形変更とする。児玉駅東側において、面整備等ではなく現道拡幅など既存ストックを活かした整備の方向性が示されれば廃止とする。	
			廃止	・景観形成が推進されないため、良好な景観の形成に大きな支障がある。 ・沿道系用途地域が指定されており、沿道系利用の促進に大きな支障がある。	・都市計画マスタープランで幹線道路として位置づけられており、立地適正化計画では一部区間が居住誘導区域に指定されているため、代替機能を有する路線はあるものの、駅東口の開設等の方向性が示されていない現時点では影響がある。	市道1-468号線の混雑度が0.79から1.00に上がる区間があるものの、周辺道路への影響はほとんどない。		
			存続	-	影響がある項目はない。	-		
3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	大きな支障がある項目はない。	影響がある項目はない。	道路網への影響はない。	本区間は大規模構造物の建設を伴うため、整備の際には周辺への影響を十分に考慮して進める必要がある。また、本庄地域の3・4・15新駅南通り線と都市計画区域を境に接続する路線であり、見直しについては整合を図る必要があり、今回の見直しの中で変更を行うのは難しいものと判断した。		
		廃止	・現道や代替路線がないため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に大きな支障がある。	・都市計画マスタープランの中で都市内幹線道路に位置づけられているため影響がある。	本路線北側の3・3・14東西通り線の混雑度が0.30から0.38に上がり、南側の県道児玉町蛭川普濟寺線が0.36から0.51に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。			
		存続	-	影響がある項目はない。	-			