

本庄市都市計画道路及び  
都市計画法第 34 条指定区域等見直し業務委託  
【都市計画道路見直し業務編】

報告書

令和 4 年 3 月

本庄市



## 目 次

1. 業務目的と検証の手順	1
1.1 業務目的	1
1.2 見直しの背景	1
1.3 検証の手順	3
2. 都市の将来像	5
2.1 上位・関連計画の把握	5
2.2 人口の状況	32
2.3 主要施設の立地状況	35
3. 検証路線の現状整理	36
3.1 都市計画道路の概要	36
3.2 各路線の整備状況	39
3.3 整備課題の整理	43
4. 検証路線の抽出（第1段階）	45
4.1 検証路線の該当条件	45
4.2 検証路線の抽出結果	46
5. 見直し候補路線の選定（第2段階）	48
5.1 社会状況の変化に伴う必要性の検証	48
5.2 構造の適正さの検証	77
5.3 見直し候補路線の選定	90
6. 見直し路線の選定（第3段階）	92
6.1 見直し路線選定の流れ	92
6.2 見直し内容の検討	93
6.3 道路機能の観点からの検討	103
6.4 上位計画等との整合性の確認	123
6.5 道路網の観点からの検討	132
6.6 見直しの判定	133



## 1. 業務目的と検証の手順

### 1.1 業務目的

「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。

### 1.2 見直しの背景

埼玉県では平成25年6月に、人口減少や地方分権の取り組みが進んできたことなどを背景に、「都市計画道路の検証・見直し指針～社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し～」を策定し、未整備の路線や事業中の路線を対象に、必要性や構造の適正さを検証してきたが、さらに、本県を取り巻く社会経済情勢や道路行政に対するニーズは、次のように多様化してきている。

1. 都市の骨格を定める都市計画道路について、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等を勘案しながら、目指すべき都市構造と対応したものであるかを再検証する必要がある。
2. 政府方針においても、『経済財政運営と改革の基本方針2017（骨太方針：平成29年6月9日）』において、「都市計画道路の見直しを加速する」との記載がされ、平成29年7月に都市計画道路の見直し手引き（総論編）、平成30年8月に同手引き（各論編）を発出するなど、更なる取組の必要性が求められている。

埼玉県では、こうした状況を踏まえ、令和2年7月には第3回目の一斉見直しに取り組み、未整備の路線や事業中の路線に加えて、整備が完了した路線についても対象とし、最新の交通需要予測データを活用しながら、必要性、構造の適正さ、地域の実情などを踏まえた検証に取り組んでいる。

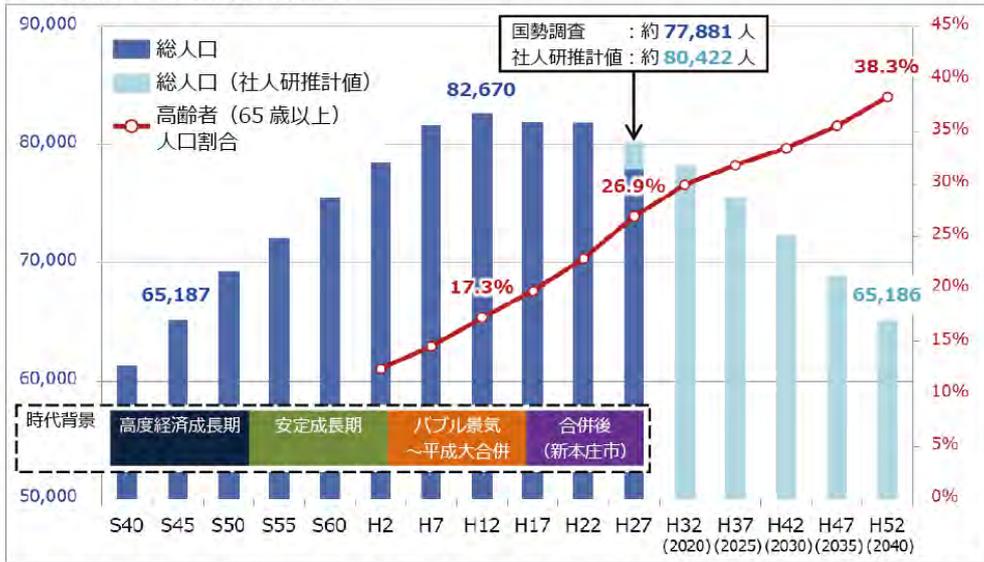
本庄市においても、人口は高度成長期以降、右肩上がりが増加してきたが、平成12年をピークに減少傾向に転じ、平成27年の人口は国立社会保障・人口問題研究所の推計値を下回り、人口減少が急速に進展している。

一方、高度経済成長期以降の急速な人口増加に対応するため、既成市街地の外縁部を中心に土地区画整理事業等による計画的な市街地整備を行ってきたが、本庄早稲田駅周辺においては、土地区画整理事業が平成25年度に完了し、若い世代を中心に人口が緩やかに増加している。

都市計画道路の多くは、このような高度経済成長期の市街地拡大や自動車交通の増大を前提に計画されているが、少子高齢化による将来人口の減少とそれに伴う将来交通需要の変化、道路の維持管理費の増大等を考慮した見直しが必要となっている。

したがって、今後3つの駅を中心にバランス良くコンパクトなまちづくりを進めていく中で、都市計画道路の位置付けや役割も変化してきており、今後のまちづくりに対応した見直しが求められている。

■将来人口と高齢化の見通し

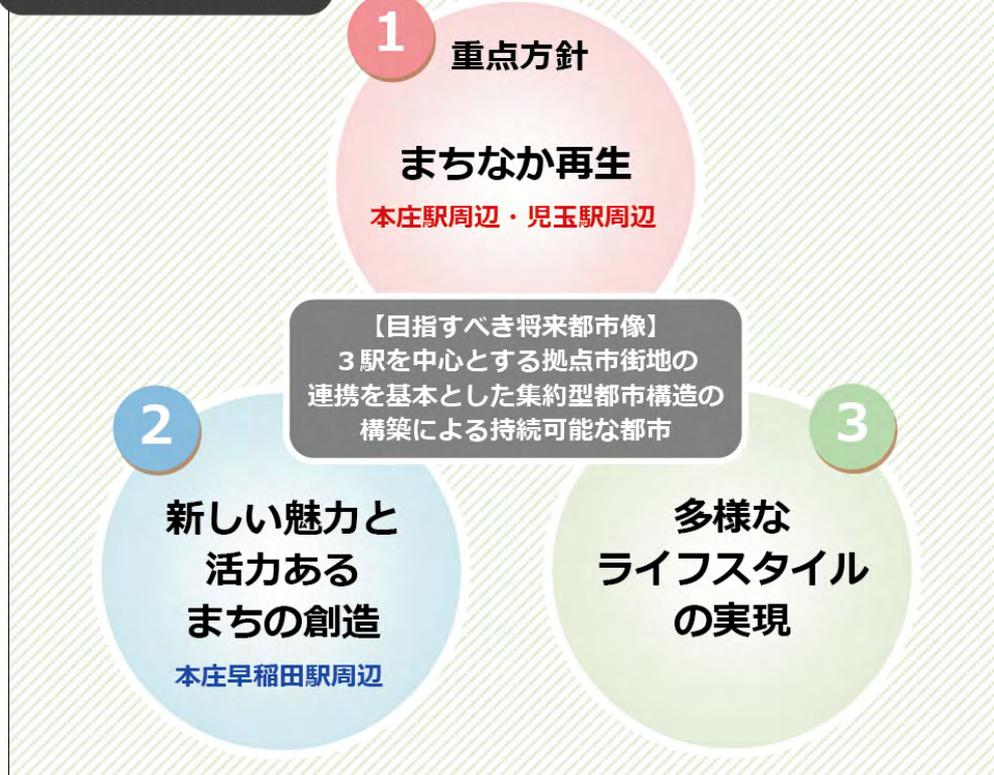


出典：昭和40～平成27年国勢調査、平成32年(2020年)～平成52年(2040年)は社人研推計(平成25年3月推計)

出典：立地適正化計画(平成30年3月)

図 1.2.1 将来人口と高齢化の見通し

立地適正化計画の基本方針



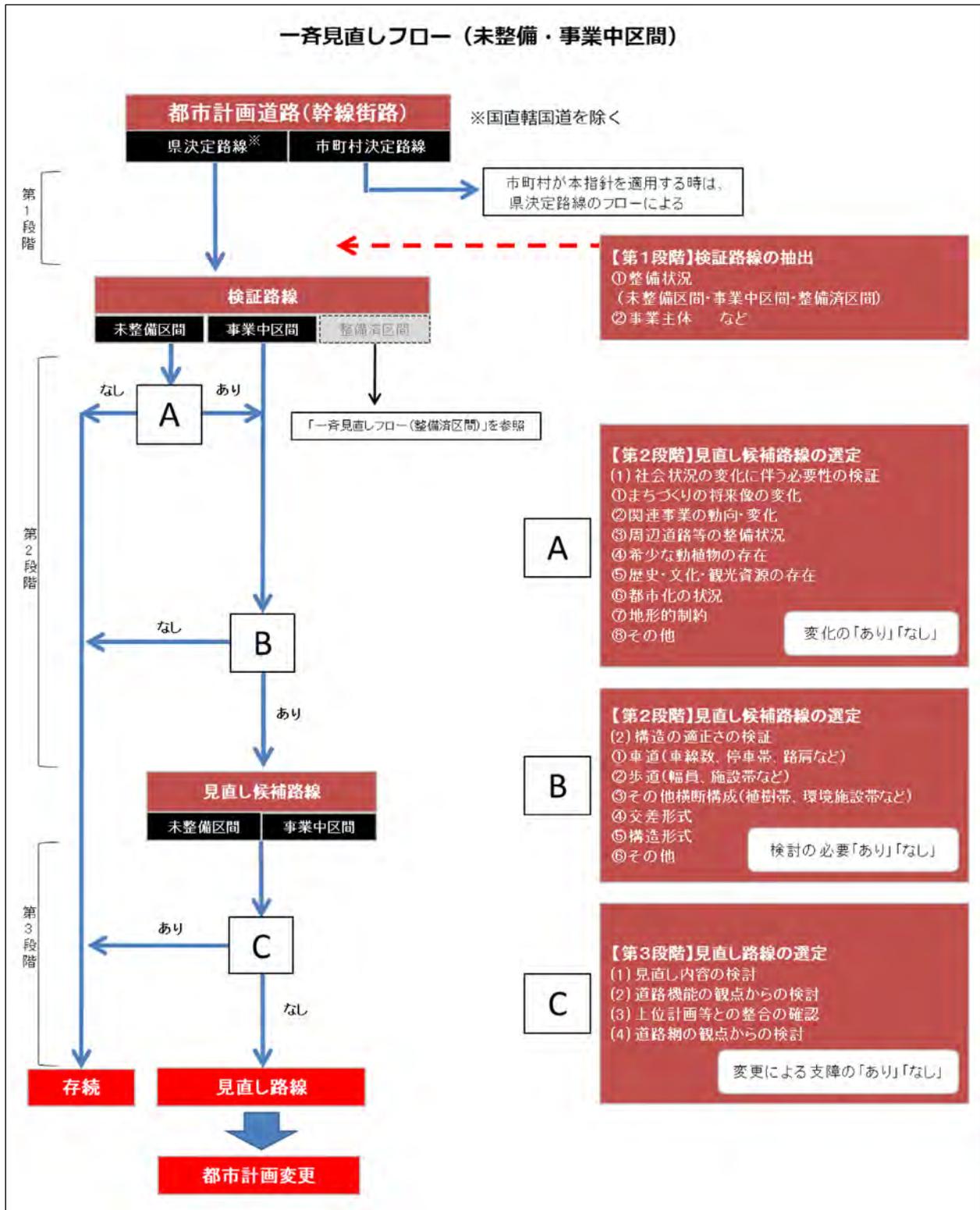
出典：立地適正化計画(平成30年3月)

図 1.2.2 立地適正化の基本方針

### 1.3 検証の手順

都市計画道路の見直しは、指針に基づき、以下の手順で行う。

基本的な内容は前の指針と変更ないが、将来交通量推計による定量的検証が明記された。

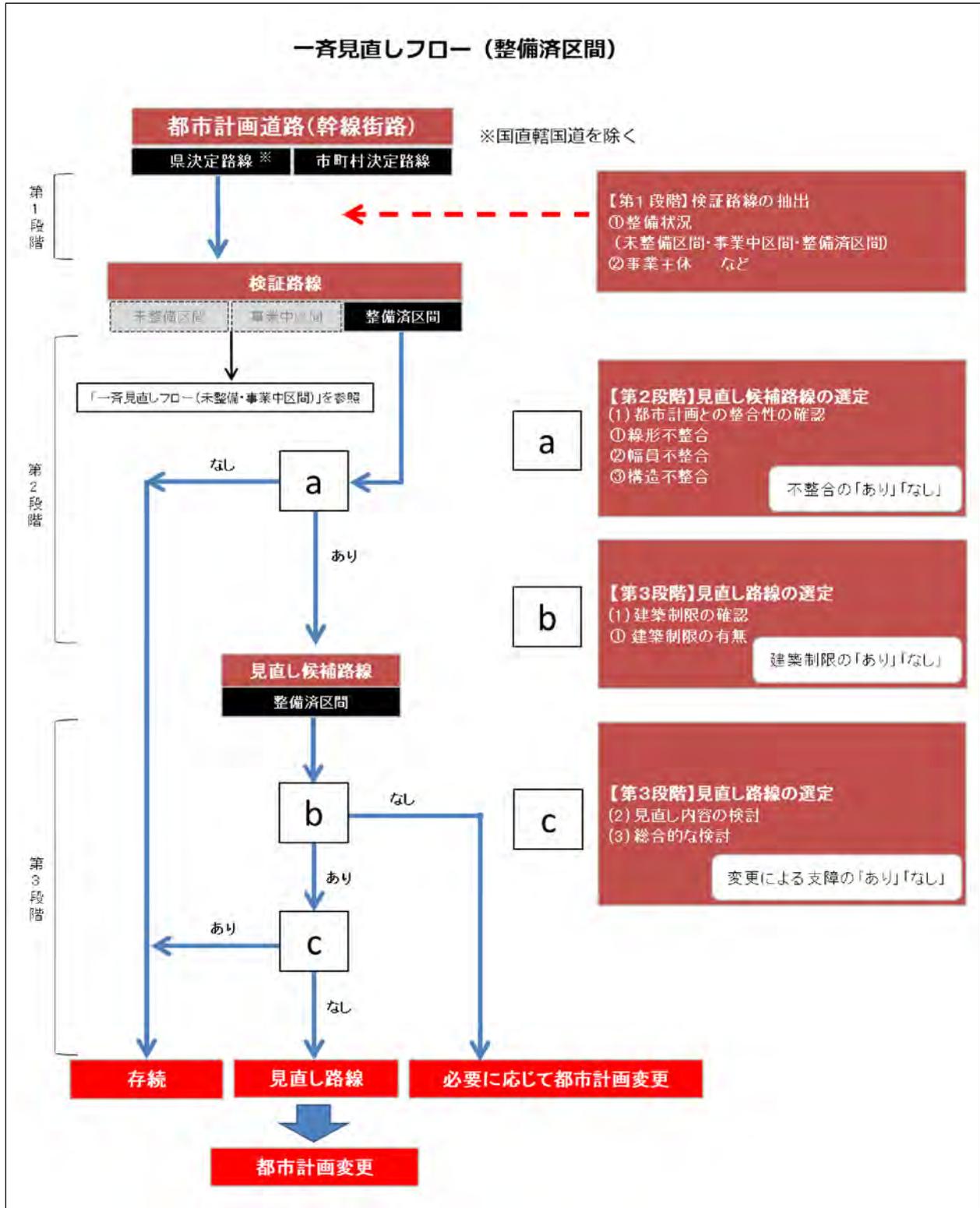


出典：都市計画道路の検証・見直し指針（令和2年7月）埼玉県

図 1.3.1 都市計画道路の見直しフロー（未整備・事業中区分）

以下の手順は、令和2年7月の指針で新たに追加された内容で、整備済区間について、線形や幅員、構造等の都決内容との不整合を検証するものである。

なお、整備済不整合箇所については別途調査・見直しを行うものとする。



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

図 1.3.2 都市計画道路の見直しフロー（整備済区間）

## 2. 都市の将来像

### 2.1 上位・関連計画の把握

#### (1) 本庄市総合振興計画（平成 30 年 3 月）

本計画は、少子高齢化・人口減少の進行や自然災害の意識の高まり、ICTの高度化・多様化等社会経済情勢の変化に対応し、10年後（2027年度）の本庄市を見据えて策定したものである。

#### ①将来像

あなたと活かす みんなで育む 歴史と教育のまち 本庄 ～世のため、後のため～

#### ②まちづくりの基本理念と政策大綱

みんなで育む安心・共生のまちづくり

みんなで支え合い、健やかにいきいきと暮らせるまち  
未来を拓く人を育み、歴史と文化の薫るまち

訪れたいくなる住み続けたいくなるまちづくり

持続可能で活力に満ちた、にぎわいと魅力のあるまち  
人にやさしい、快適で美しく住みやすいまち

市民と行政がともに創る安全のまちづくり

市民だれもが活躍し、安全に生活できるまち  
市民の信頼に応える行財政経営を進めるまち

#### ③将来フレーム

市民の結婚・出産・子育ての希望を叶え、若い世代の転出抑制・転入促進を図ることで、人口減少に歯止めをかける取組を加味し、本計画の目標年次である平成 39 年度（2027 年度）の将来人口を概ね 74,000 人 と想定する。

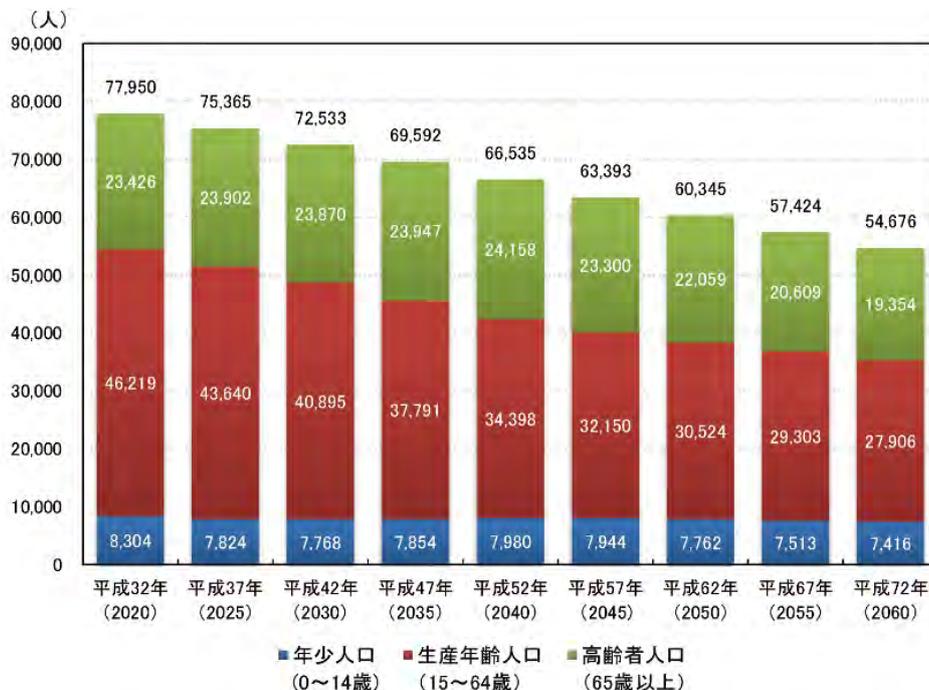


図 2. 1. 1 本庄市の将来人口

#### ④土地利用構想

本庄市の土地利用方針を考慮し、以下のようなゾーン区分を考えている。

##### 【土地利用構想のゾーン区分】

##### ●快適市街地形成ゾーン

- ・市民が安心して快適に暮らせる市街地の実現を目指すゾーン

##### ●発展創出ゾーン

- ・本市の発展に向けて、地域活力の創造を図るゾーン

##### ●田園環境調和ゾーン

- ・優良農地を保全するとともに、快適な生活環境と農地の調和を図るゾーン

##### ●自然環境共生ゾーン

- ・自然環境の保全と共生を目指すゾーン

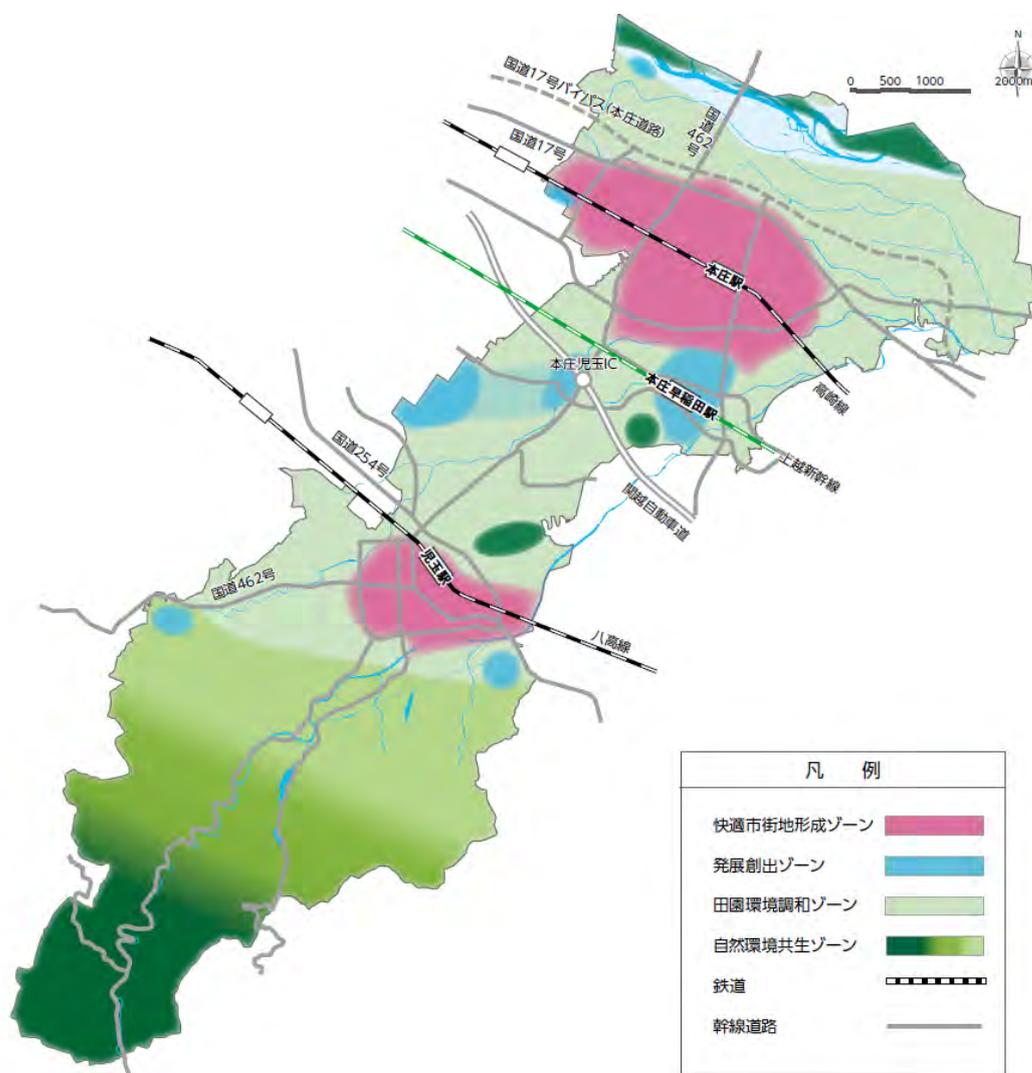


図 2.1.2 土地利用構想図

## ⑤都市基盤分野の政策

### 【1】計画的なまちづくり

#### ・都市計画制度の活用

市民参加による、地区の特性に応じたきめ細やかなまちづくり、適正な土地利用の促進。

#### ・都市景観の形成

無電柱化や歴史的な景観の保存・活用。地域の特性を生かした景観形成の促進。

#### ・まちなかの再生と定住促進

本庄市や児玉駅周辺等の市街地活性化のため、既成市街地への定住を促進。

#### ・本庄早稲田の杜づくり

自然環境と調和した新しいまちづくりの実施。良好な居住環境の形成・保全。

### 【2】居住環境の整備

#### ・狭あい道路の解消

緊急車両等の通行が困難な狭あい道路の解消を促進。

#### ・安全な歩行空間の確保の推進

交通量の多い通学路等に、歩道や隅切りの設置の促進。駅周辺に歩道のバリアフリー化や自転車レーンの設置等を推進。

### 【3】道路整備

#### ・幹線道路網の整備や安全、安心な道づくりの推進

国道 17 号本庄道路の整備や、十間通り線を国道 17 号本庄道路まで延伸する事業の促進。国道 462 号や県道花園本庄線等の主要な道路の整備を促進。

#### ・都市計画道路の整備及び見直し

都市計画道路 36 路線（総延長 68km）のうち、未整備区間のある 20 路線について計画的に整備を進めるとともに、長期未整備路線については必要な見直しを実施。

#### ・市道の整備

地域の幹線となる市道や生活道路の拡幅整備を行い、安全で円滑な交通を確保。



#### 《都市基盤としての道路整備の方向性》

- ・ 利便性の高いまちなかや豊かな自然環境に囲まれた田園など、それぞれの地域の持つ特性や多様なライフスタイルに応じた計画的なまちづくりを支え、日々の生活を支える道路などの生活基盤の整備と、人にやさしい地域公共交通などの生活環境の充実を図り、快適で住みやすいまちを目指している。
- ・ 前期基本計画では、国道 17 号本庄道路（整備済み区間はなく、事業中が 22.1%）の早期整備の要望、十間通り線（整備率 58.7%）の早期着手の他、都市計画道路の整備として、小島中通り線（整備率 78.5%）、新田原通り線（整備率 52.9%）等の幹線道路網の早期整備により、主要な道路のネットワーク形成を目指している。

(2) 本庄市立地適正化計画（平成 30 年 3 月）

本計画は、本庄市総合振興計画等の上位計画に即するとともに、本庄市都市計画マスタープランの高度化版として、特に「まちなか再生」に焦点をあてた計画として位置づけている。

【計画の対象区域と目標年次】

- ・都市計画区域の全域
- ・概ね 20 年後のまちの姿を展望し、平成 52 年度（2040 年度）

①本庄市都市計画マスタープランの将来都市像

本庄駅、本庄早稲田駅、児玉駅の 3 つの駅を中心とする拠点市街地の連携を基本とした集約型都市構造の構築による持続可能な都市

②立地適正化計画の基本方針

まちなか再生（本庄駅・児玉駅周辺）	空地・空き店舗対策や道路基盤整備、歴史や文化資源を生かした魅力あるまちづくり
新しい魅力と活力あるまちの創造（本庄早稲田席周辺）	子育てのしやすいまちづくり、高齢化の進展を見据え健康寿命を支える機能の維持・誘導、学術・研究機能と既存産業との連携、広域的・国際的交流の促進
多様なライフスタイルの実現	まちなか居住、郊外居住、田園居住等、多様な世代がそれぞれのスタイルで暮らせる居住地を形成



図 2.1.3 立地適正化計画の基本方針イメージ図

### ③立地の適正化に関する基本的な方向性

#### 【居住誘導区域】

人口減少の中であっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、医療、福祉、子育て、商業等の生活利便施設やコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域



- ・ 3つの拠点市街地（本庄駅、児玉駅、本庄早稲田駅周辺）を核に設定  
本庄駅、児玉駅周辺はまちなか居住の促進を図る区域  
本庄早稲田駅周辺は良好な都市基盤ストックを活かした居住促進を図る区域

#### 【都市機能誘導区域】

公共公益（行政・文化交流）、医療、福祉、子育て、商業等の生活サービス機能を誘導、集積することにより、これらの機能の持続的な提供を図る区域



- ・ 3つの拠点市街地（本庄駅、児玉駅、本庄早稲田駅周辺）を核に設定  
本庄駅、児玉駅周辺は「まちなか再生」に向けた都市機能の誘導を図る区域  
本庄早稲田駅周辺は「新しい魅力と活力あるまちの創造」に向けた都市機能の誘導

#### 【誘導施設】

都市機能誘導区域の位置づけに沿った形で、日常生活に必要な公共公益（行政・文化交流）、医療、福祉、子育て、商業等に係る都市機能を基本に検討し、維持・誘導すべき都市機能を位置づける

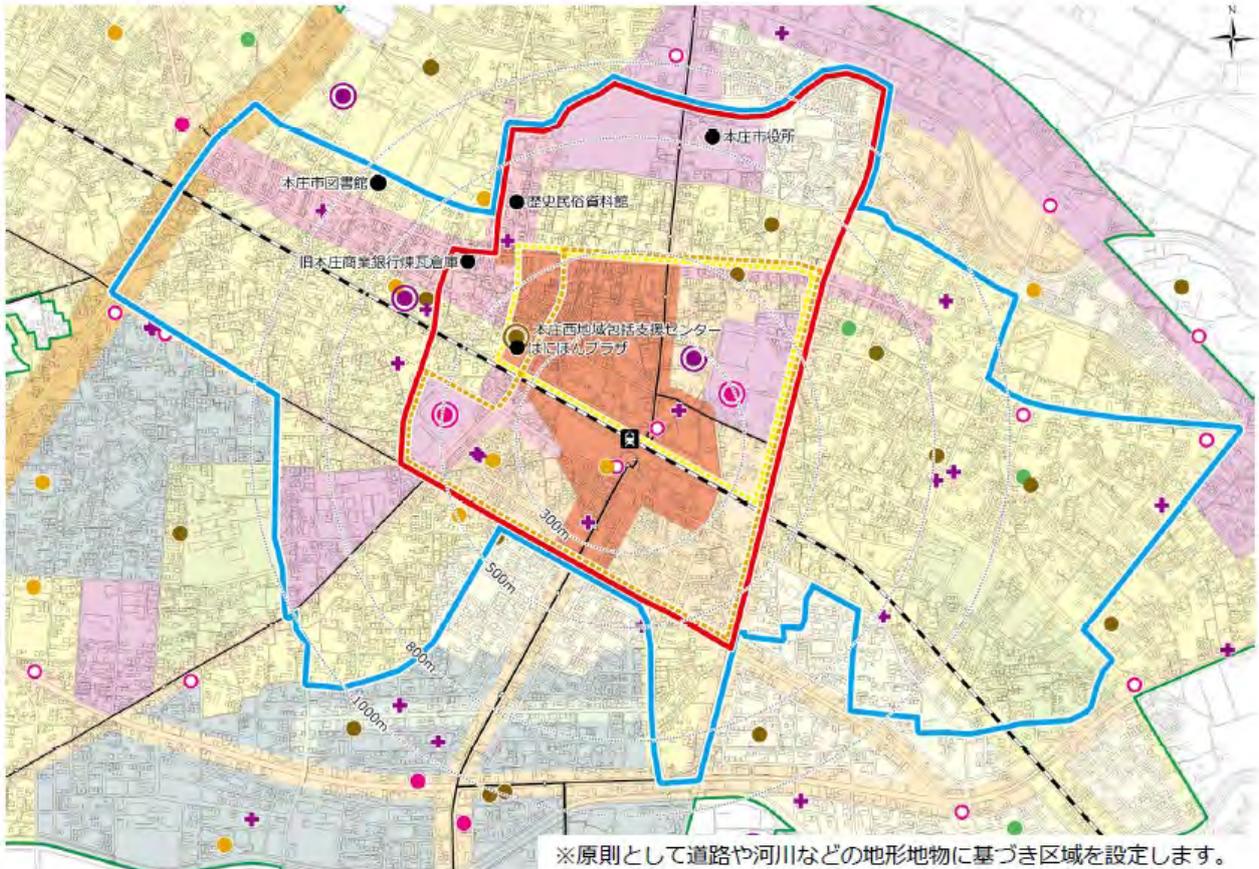


- ・ 3つの拠点市街地（本庄駅、児玉駅、本庄早稲田駅周辺）を核とした都市機能誘導区域において誘導施設を定める
- ・ 日常生活に必要な公共公益、医療、福祉、子育て、商業等に係る都市機能を基本に、各拠点の基本方針に基づく都市機能を誘導施設に設定

### 【本庄駅周辺】

本市における行政機能の中核である本庄市役所や生活利便施設などの立地状況、その周辺における土地利用転換等の可能性を踏まえ、概ね半径1kmの範囲を都市機能誘導区域として設定

本市の顔であり、多くの市民が日常的に利用する本庄駅の駅前という立地ポテンシャルを活かし、まちなかの魅力を高める都市機能、広域的に利用される都市機能や、子育て支援に係る都市機能の誘導を図る



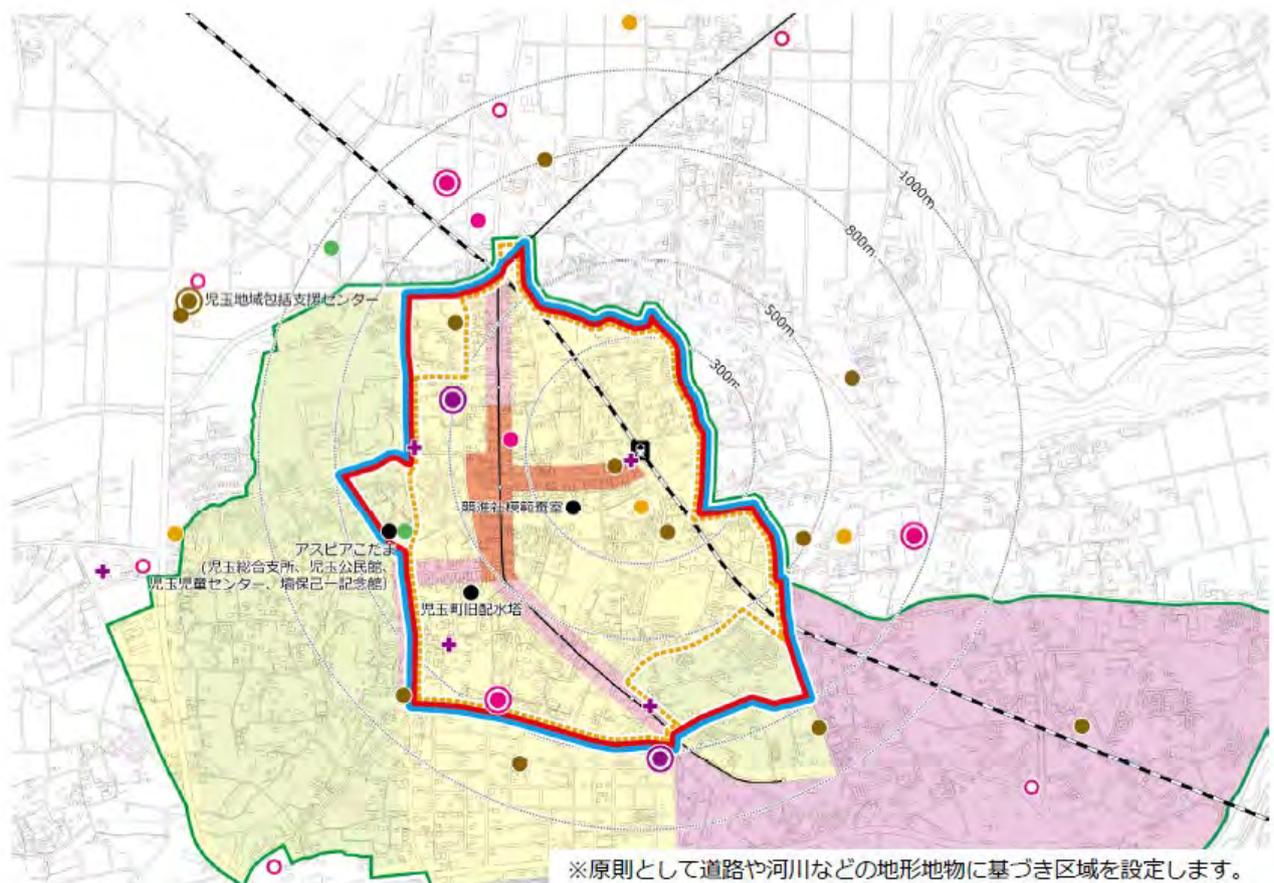
【区域】	【用途地域】	【都市機能】
<span style="border: 2px solid red; padding: 2px;"> </span> 都市機能誘導区域【約118ha】	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第一種低層住居専用地域	● 公共公益施設
<span style="border: 2px solid blue; padding: 2px;"> </span> 居住誘導区域【約291ha】	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第二種低層住居専用地域	● 病院(20床以上)
<span style="border: 2px dashed yellow; padding: 2px;"> </span> 中心市街地活性化基本計画の区域	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第一種中高層住居専用地域	✦ 診療所(内科、外科、小児科、産科、婦人科)
<span style="border: 2px dashed orange; padding: 2px;"> </span> 拠点市街地の範囲	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第二種中高層住居専用地域	● 地域包括支援センター
<span style="border: 2px solid green; padding: 2px;"> </span> 市街化区域	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第一種住居地域	● 通所介護施設
<span style="border-bottom: 2px solid black; width: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></span> バス路線	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第二種住居地域	● 保育園
	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 準住居地域	● 幼稚園、児童センター
	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 近隣商業地域	● 大規模商業施設(店舗面積1千㎡以上)
	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 商業地域	● その他商業施設(店舗面積1千㎡未満)
	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 準工業地域	● コンビニエンスストア
	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 工業地域	<small>※商業施設はいずれも食品及び日用品を扱う施設</small>
	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 工業専用地域	

図 2.1.4 本庄駅周辺における都市機能誘導区域

**【児玉駅周辺】**

児玉地域における公共公益機能の拠点施設“アスピアこだま”や生活利便施設などの立地状況を踏まえ、居住誘導区域と一致するエリアに都市機能誘導区域を設定

まちなかの魅力を高める都市機能、児玉地域において広域的に利用される都市機能や、子育て支援に係る都市機能の誘導を図る



※原則として道路や河川などの地形地物に基づき区域を設定します。

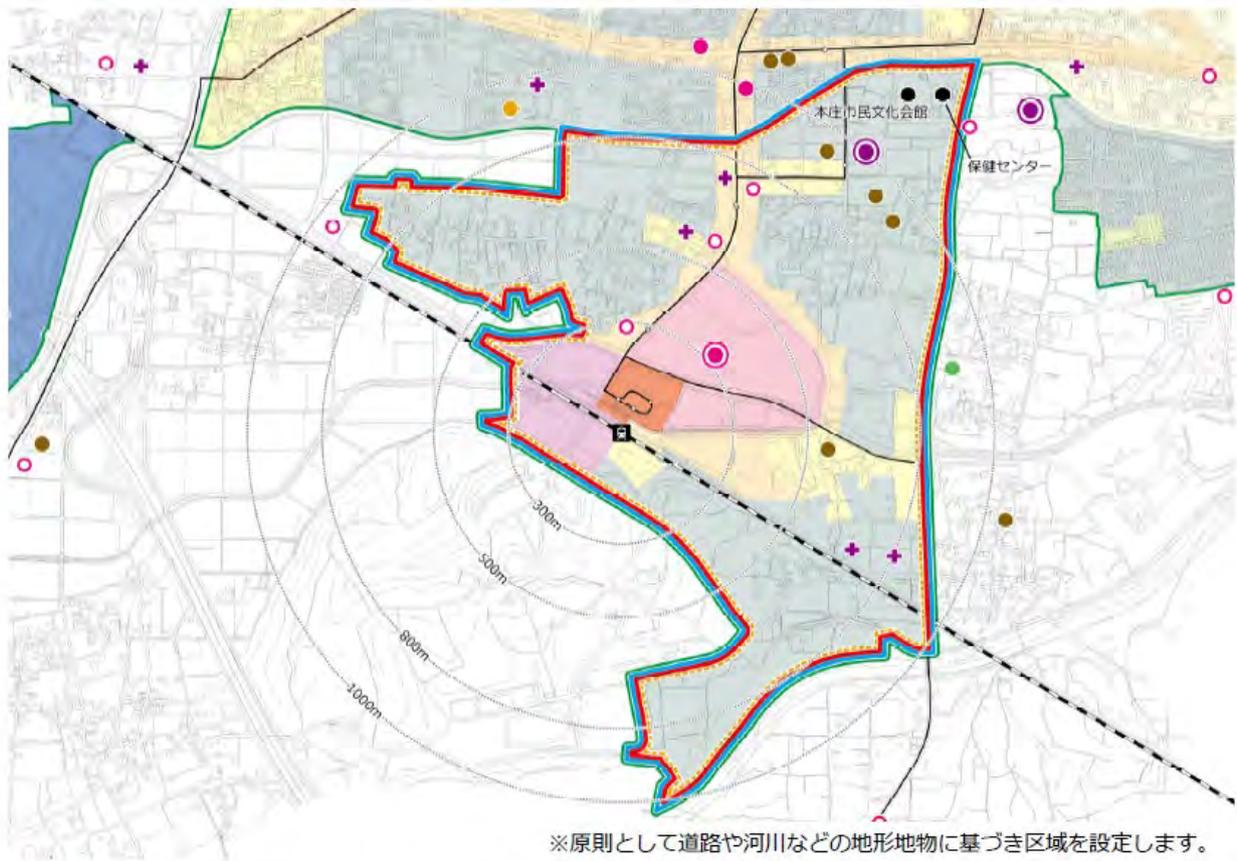
【区域】	【用途地域】	【都市機能】
<span style="border: 2px solid red; padding: 2px;"> </span> 都市機能誘導区域【約 100ha】	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第一種低層住居専用地域	● 公共公益施設
<span style="border: 2px solid blue; padding: 2px;"> </span> 居住誘導区域【約 100ha】	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第二種低層住居専用地域	● 病院 (20床以上)
<span style="border: 2px dashed orange; padding: 2px;"> </span> 拠点市街地の範囲	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第一種中高層住居専用地域	● 診療所 (内科、外科、小児科、産科、婦人科)
<span style="border: 2px solid green; padding: 2px;"> </span> 用途地域	<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第一種住居地域	● 地域包括支援センター
<span style="border-bottom: 2px solid black; padding: 2px;"> </span> バス路線	<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 第二種住居地域	● 通所介護施設
	<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 準住居地域	● 保育園
	<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 近隣商業地域	● 幼稚園、児童センター
	<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 商業地域	● 大規模商業施設 (店舗面積1千㎡以上)
	<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 準工業地域	● その他商業施設 (店舗面積1千㎡未満)
	<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 工業地域	● コンビニエンスストア
	<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> </span> 工業専用地域	<small>※商業施設はいずれも食品及び日用品を扱う施設</small>

図 2.1.5 児玉駅周辺における都市機能誘導区域

**【本庄早稲田駅周辺】**

土地区画整理事業によるまちづくりの一体性を踏まえ、居住誘導区域と一致するエリアを都市機能誘導区域に設定

健康寿命を支える機能など次代をリードする都市機能、広域的に利用される都市機能や、子育て世帯の流入など今後の人口増に対応した都市機能の誘導を図る



※原則として道路や河川などの地形地物に基づき区域を設定します。

【区域】	【用途地域】	【都市機能】
都市機能誘導区域【約 154 ha】	第一種低層住居専用地域	公共公益施設
居住誘導区域【約 154 ha】	第二種低層住居専用地域	病院（20床以上）
拠点市街地の範囲	第一種中高層住居専用地域	診療所（内科、外科、小児科、産科、婦人科）
市街化区域	第二種中高層住居専用地域	地域包括支援センター
バス路線	第一種住居地域	通所介護施設
	第二種住居地域	保育園
	準住居地域	幼稚園、児童センター
	近隣商業地域	大規模商業施設（店舗面積1千㎡以上）
	商業地域	その他商業施設（店舗面積1千㎡未満）
	準工業地域	コンビニエンスストア
	工業地域	<small>※商業施設はいずれも食品及び日用品を扱う施設</small>
	工業専用地域	

図 2.1.6 本庄早稲田駅周辺における都市機能誘導区域

(3) 本庄市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月）

今年度見直しを予定しているが、現行の都市計画マスタープランの概要は、次のとおりである。

①目指すべき将来都市像

【将来人口の見通し】

都市づくりの様々な取り組みを通じて、人口減少や高齢化の速度を緩め、できるだけ**現状の人口規模を維持**していくことを目指します。

【将来都市構造】

□3つの駅周辺拠点において、各々の特性を活かして居住や交流等の魅力を一層高め、定住や店舗等の開業・起業、地域活動等が進みやすい環境づくり（都市機能の充実）を進めるとともに、拠点相互の連携・機能補完のための都市軸を充実させて、「**拠点連携を基本とした集約型都市構造**」の構築を目指す。

□各拠点やまちなか（市街地）の周辺では、森林、田園など、ゾーンごとの魅力を十分に活かした交流を進めます。

□生活交通など、暮らしの一定の利便性を確保しながら、人口減少や高齢化が進むなかでも、若い世代や多様な人材の活動を活性化させて、集落地の環境を守り、育むことによって、人口減少を最小限に抑えるとともに、コミュニティの力を維持します。

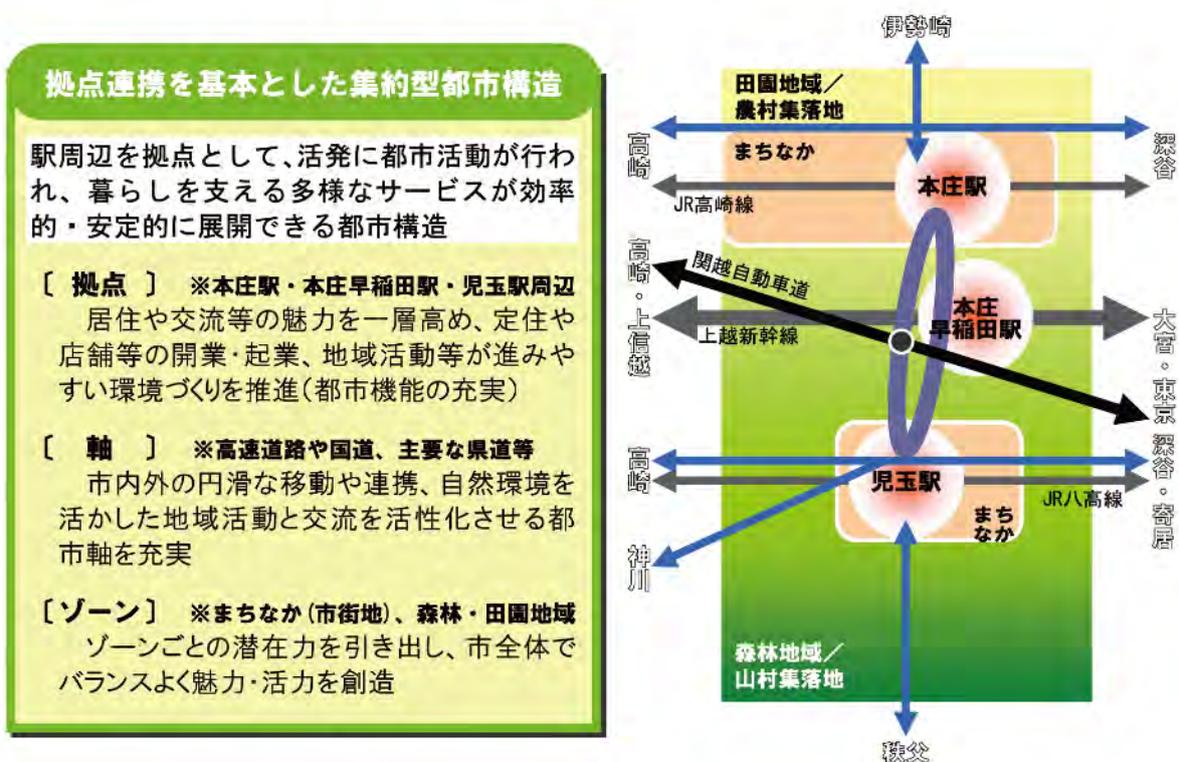


図 2.1.7 本庄市の将来都市構造

## 土地利用の方針

### □古くから市街地が形成されている本庄駅・児玉駅周辺

- ・歴史的資源の魅力を活かしながら、建物の共同化・更新と都市基盤整備にあわせた土地の有効・高度利用を進め、交通利便性を活かして“まちなか居住”、“暮らしの魅力を高める店舗の開業、起業”が進みやすい環境づくりを進める。

### □児玉都市地域の新しい“顔”（玄関口）となる本庄早稲田駅周辺

- ・産業育成・環境共生・健康づくり・ライフバランスなど、様々な分野で先導的な都市づくりを展開するため、福祉・医療、子育て、買物、起業等の都市機能をバランスよく充実させていく土地利用を展開する。

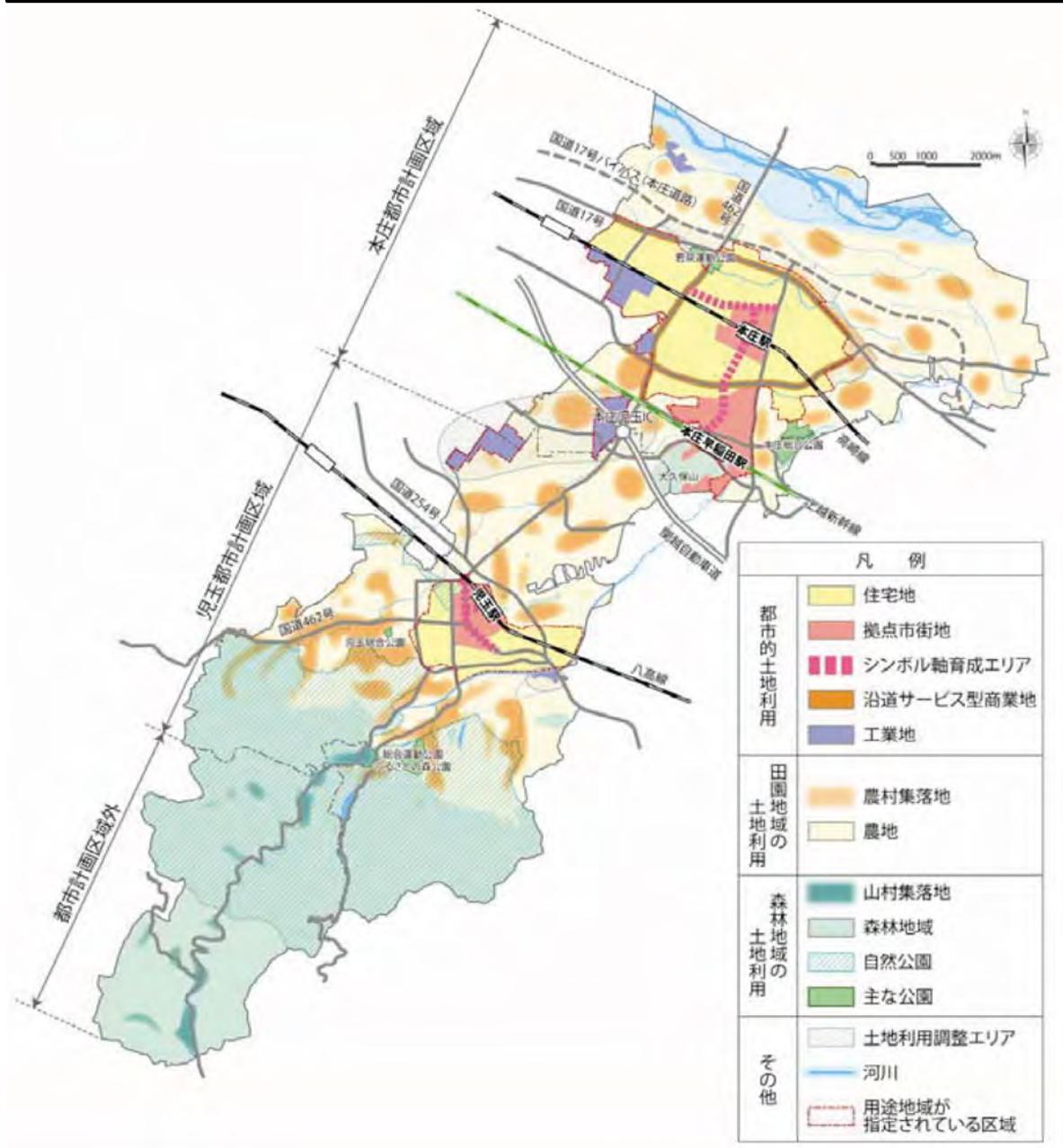


図 2.1.8 本庄市の土地利用方針

## 道路・交通体系の方針

- 国道 17 号バイパス（本庄道路）の整備効果を最大限に活かす道路ネットワークを確立する。
  - ・ 県道花園本庄線（本庄深谷線）による深谷方面との連携軸の強化
  - ・ 本庄児玉 IC と本庄早稲田の杜との連携軸の強化
  - ・ 国道 462 号及び補完する幹線道路による南北交通軸の強化
- 公共交通ネットワークの再構築
  - ・ 買物や通院の交通手段が確保できない人への安定的かつ持続的な移動サービスの提供

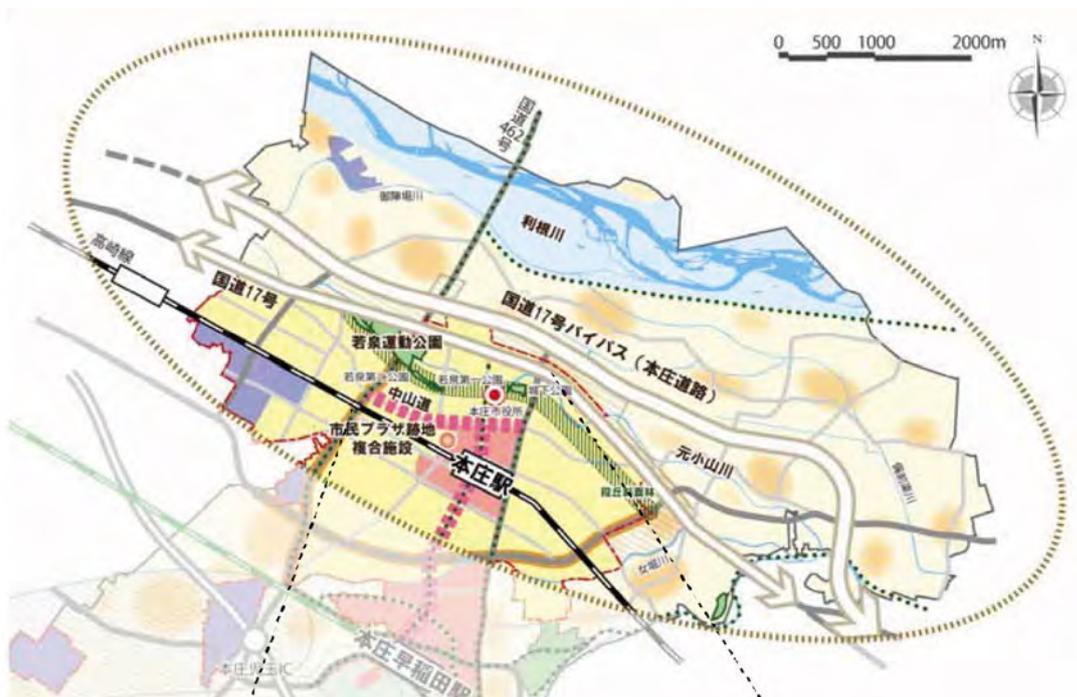


図 2.1.9 本庄市の道路・交通体系方針

## ②地域別の構想

### 【本庄北地域】

- ・周辺都市との往来が便利で、若い世代の定住や高齢者の安心居住が進むまち
- ・一年を通じて賑わいのある、歩いて楽しいまち
- ・休日に散歩やジョギング、サイクリングしたくなるまち



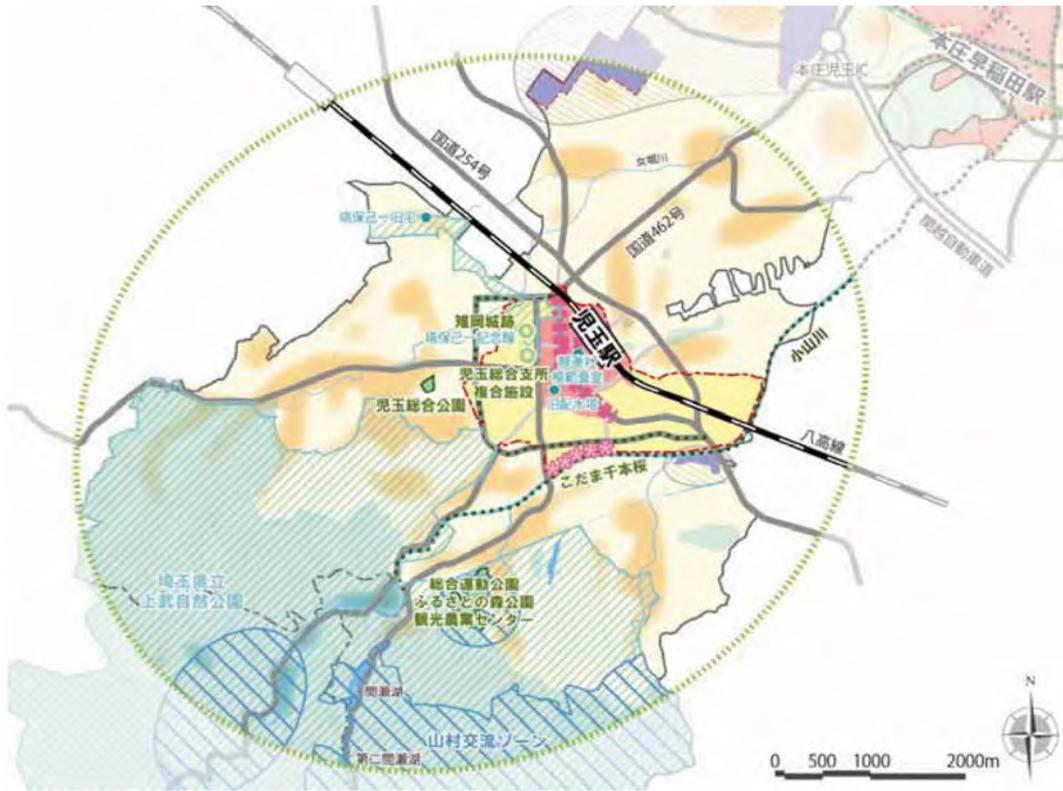
### 【本庄南地域】

- ・豊かな自然に包まれ、多様な力が集まる首都圏北部の新しい“顔”（玄関口）
- ・ひとや技術の交流が進み、企業活動が優位に展開できるまち



【児玉北地域】

- ・食の豊さと豊かな自然、季節の移り変わりが実感できるまち
- ・新しい交流から活力が生まれる田園地域



※凡例は、3 地域共通

方針図の凡例			
住宅地	沿道サービス型商業地	山村集落地	土地利用調整エリア
拠点市街地	工業地	自然公園	自転車ネットワーク
シンボル軸育成エリア	農村集落地	森林地域	河川
	農地	主な公園	用途地域が指定されている区域
土地 利用		その他	

図 2.1.10 地域別の構想

#### (4) 本庄都市計画（本庄市）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（埼玉県）平成 29 年 1 月

当方針は、広域的見地から、広域的、根幹的な都市計画に関する事項を主とし、本県の都市計画の基本指針である「まちづくり埼玉プラン」に基づき定める。また、おおむね 20 年後の都市の姿を展望した上で、その実現のための方針を定めたものである。

##### ①当該都市計画区域の特性

本区域は、全域に平地が広がり、北部には利根川、南部には小山川、女堀川及び男堀川が流れている。

道路は、一般国道 17 号及び一般国道 462 号等の広域的な幹線道路を骨格として道路網が形成されており、一般国道 17 号のバイパスとなる本庄道路の整備も進められている。

一方、肥沃な土壌の農地にも恵まれ、野菜・果実の栽培も盛んである。さらに中山道周辺には、旧本庄商業銀行煉瓦倉庫や旧本庄郵便局・金鑽神社等の歴史的景観資源も多く、また、利根川の河川敷や大久保山など、優れた景観を備えた自然環境が形成されている。

このような状況から、豊かで快適な住環境の形成、広域幹線道路を活用した土地利用や、文化・歴史的な特性を活かして個性ある中心市街地の活性化を推進し、また、自然環境を保全し、創造することが重要である。

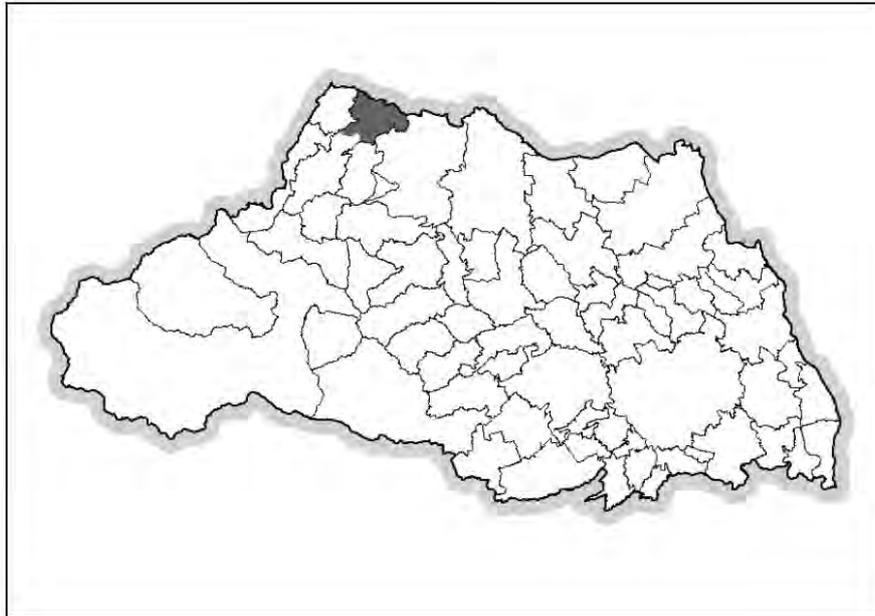


図 2.1.11 都市計画区域の範囲

##### ②都市づくりの基本理念

###### コンパクトなまちの実現

誰もが安心・安全に暮らせるまちづくりの推進、まちなか居住の推進、既存市街地の社会基盤を活かした「核」の維持、低炭素社会の実現

###### 地域の個性ある発展

高速道路ネットワークの整備を地域振興に結びつけ、地域資源を活かしてまちの個性を高める

###### 都市と自然・田園との共生

郊外部に広がる豊かな田園環境を保全・活用

### ③道路の配置の方針

広域的な地域間の交流・連携や社会経済活動の持続的な発展及び活性化を図るとともに、住民の利便性の向上を図るため、広域交通として下に示す路線を配置する。

また、広域交通を軸として、土地利用の動向を勘案しつつ、各地区に集中・発生する交通量を円滑に処理するため、都市内交通として必要な路線を配置する。なお、市境界における都市計画道路の配置については、隣接地との整合を図ることとする。

表 2.1.1 広域交通

種別	名称
広域交通	3・3・1 金鑽通り線（一般国道 462 号）
	3・6・8 新国道線（一般国道 17 号）
	3・3・21 本庄道路（一般国道 17 号）
	3・5・23 本庄深谷線（県道花園本庄線）
	など国道、県道網を形成する路線

本庄都市計画  
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図



図 2.1.12 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図

(5) 児玉都市計画（本庄市）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（埼玉県）平成 29 年 1 月

当方針は、広域的見地から、広域的、根幹的な都市計画に関する事項を主とし、本県の都市計画の基本指針である「まちづくり埼玉プラン」に基づき定める。また、おおむね 20 年後の都市の姿を展望した上で、その実現のための方針を定めたものである。

①当該都市計画区域の特性

本区域は、南西部に山地、北東部に平地が広がり、烏川、神流川、小山川などが流れている。

道路は、区域の北部を一般国道 17 号が連絡し、中央部を関越自動車道、一般国道 254 号が連絡するとともに、北東から南西方向に関越自動車道本庄児玉インターチェンジに接続する一般国道 462 号などの広域的な幹線道路を骨格として道路網が形成されている。また、一般国道 17 号本庄道路などの整備が進められている。市街地は、JR 高崎線神保原駅や JR 八高線児玉駅を中心に形成されており、周辺に広がる田園環境と調和した居住環境が維持されている。

また、県立上武自然公園などの美しい自然景観や、古墳、世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」と関係深い競進社模範蚕室といった遺跡等の多くの歴史や文化も残されている。

こうした区域の自然環境、歴史・文化の地域資源を活かして、緑豊かな自然環境を保全・活用・創造しながら、ゆとりと魅力あるまちづくりを進めることが重要である。

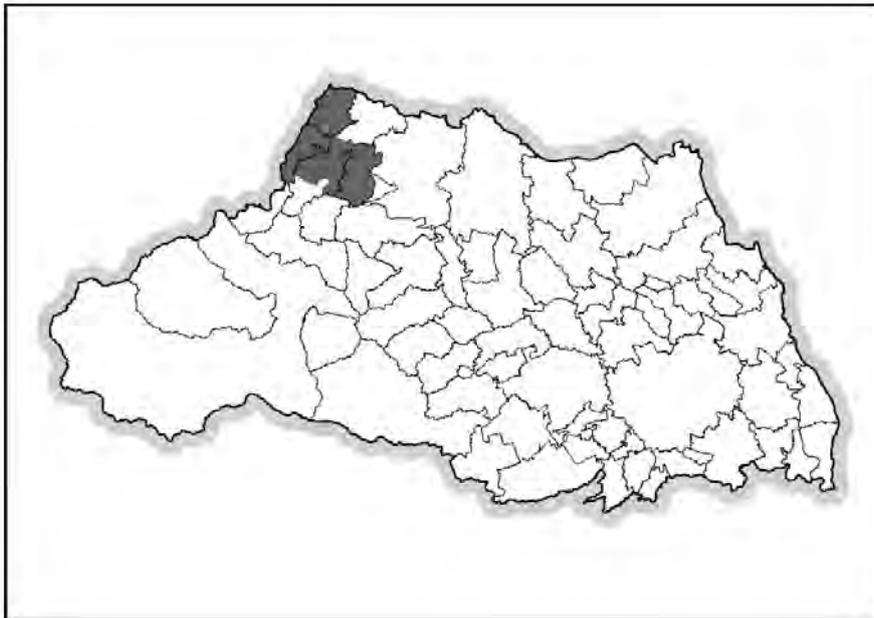


図 2.1.13 都市計画区域の範囲

②都市づくりの基本理念

<b>コンパクトなまちの実現</b>	誰もが安心・安全に暮らせるまちづくりの推進、まちなか居住の推進、既存市街地の社会基盤を活かした「核」の維持、低炭素社会の実現
<b>地域の個性ある発展</b>	高速道路ネットワークの整備を地域振興に結びつけ、地域資源を活かしてまちの個性を高める
<b>都市と自然・田園との共生</b>	郊外部に広がる豊かな田園環境を保全・活用

### ③道路の配置の方針

広域的な地域間の交流・連携や社会経済活動の持続的な発展及び活性化を図るとともに、住民の利便性の向上を図るため、広域交通として下に示す路線を配置する。

また、広域交通を軸として、土地利用の動向を勘案しつつ、各地区に集中・発生する交通量を円滑に処理するため、都市内交通として必要な路線を配置する。なお、市境界における都市計画道路の配置については、隣接地との整合を図ることとする。

表 2.1.2 広域交通

種別	名称
広域交通	3・4・2 中央通線（一般国道 462 号）
	3・4・4 八幡山通線（一般国道 462 号）
	3・4・5 金屋通線（一般国道 462 号）
	3・3・17 金鑽通り線（一般国道 462 号）
	3・3・20 本庄道路（一般国道 17 号）
	など国道、県道網を形成する路線

児玉都市計画  
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図

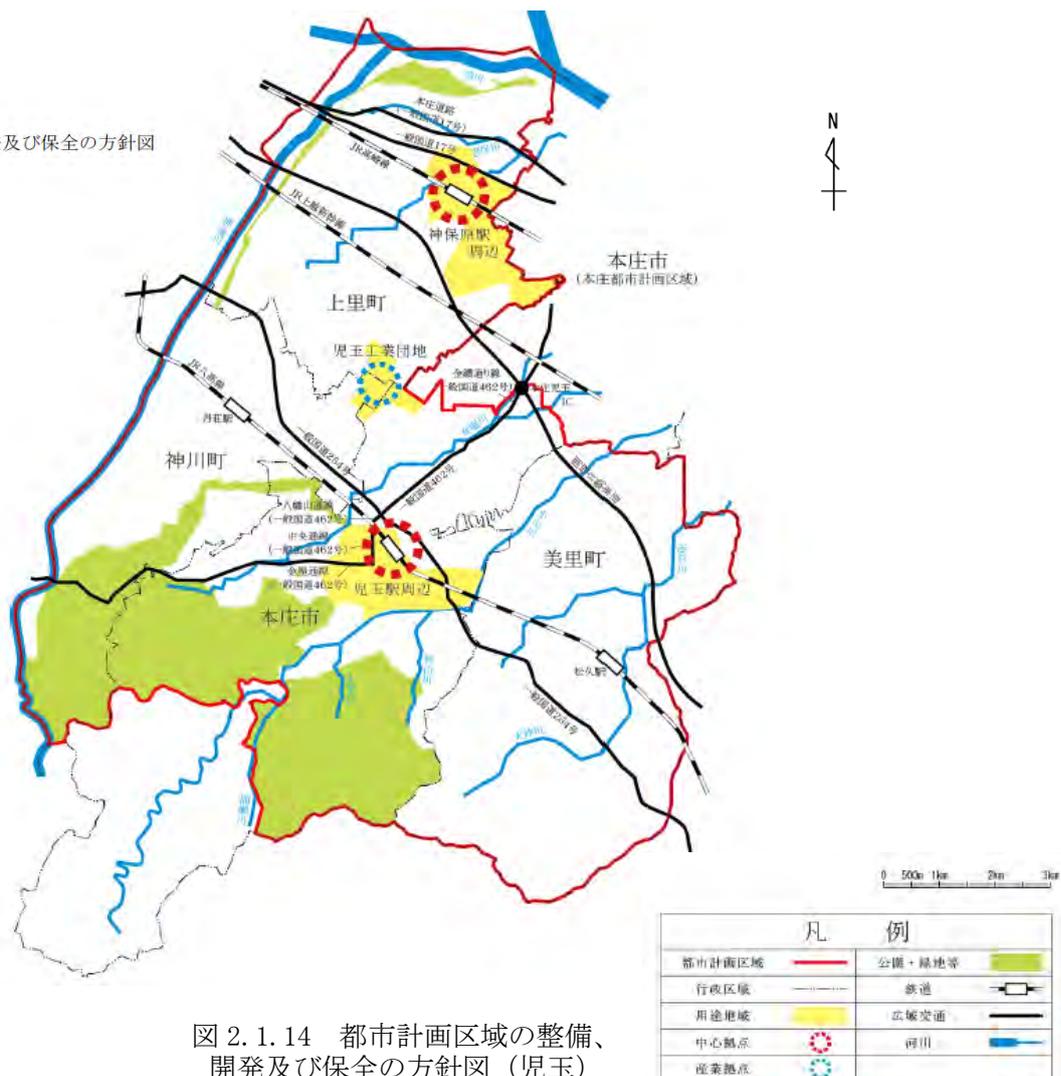


図 2.1.14 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図（児玉）

(注) 方針図は、おおむねの位置を示している。  
公園・緑地等は、広域的なものを示している。

(6) 本庄市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月改訂）

本市の人口動態等の分析を行い、今後の目指すべき将来の方向と人口の将来展望や目標を示した「本庄市人口ビジョン」（以下「人口ビジョン」）を平成28年3月に策定した。本総合戦略は、その人口ビジョンが示す目標の達成に向け、各種施策・事業をまとめたものである。

①本庄市の推計人口

平成30年12月に発表された国立社会保障人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口」に基づく予測では、本市の令和42（2060）年の総人口は約5.1万人、年少人口は約4.1千人、高齢化率は約44%と推計された。

これまでの予測と比べて、総人口及び年少人口での改善が見られるものの、高齢化率はさらに進行する結果となった。予測と人口ビジョンの目標には大きな差があり、人口減少・少子高齢化の克服に向けては、これらの課題解決に向けた施策や事業の実施が必要となる。

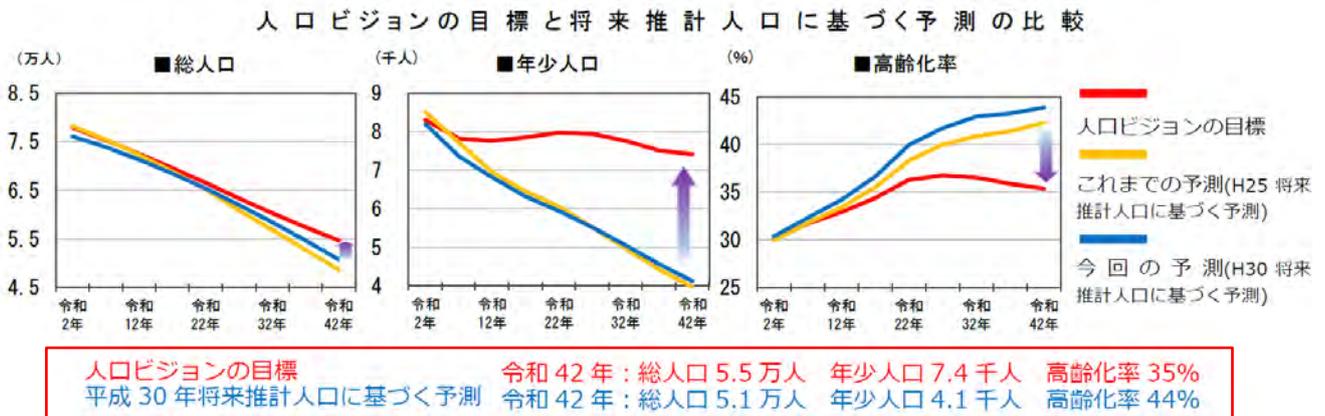


図 2.1.15 人口ビジョンの目標と日本の地域別将来推計人口に基づく予測の比較

②新たな総合戦略の目指すもの

人口減少や高齢化といった課題解決のための新たな総合戦略では、各種統計データの推移や直近の将来推計人口に基づく予測を踏まえ、出生率の改善・向上と若い世代の転出抑制・転入促進を課題とし、これまでの取組の強化を行う。

また、持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）（以下「SDGs」とする。）の考え方を新たな総合戦略に取り入れ、誰一人取り残さない社会の実現を目指すための取組の推進を行うこととした。

### ③全体目標

次の時代につながるまち ～世のため、後のため～

### ④基本戦略

#### 基本戦略Ⅰ【しごと】

活力ある地域で、企業と働く人がともに輝けるまち

#### 基本戦略Ⅱ【ひと】

若い世代の希望をかなえる、誰もが活躍できるまち

#### 基本戦略Ⅲ【まち】

持続可能で安心した暮らしができるまち

#### 基本戦略Ⅳ【魅力創造】

誰もが知っていて、訪れたいくなる、住み続けたいくなるまち

### ⑤基本戦略Ⅲ 持続可能で安心した暮らしができるまち

#### 【1】駅周辺等の整備

定住の促進を図るため、住環境の整備とまちの顔である駅周辺の良好な環境整備に努める  
また、まちなか再生を目指すとともに、人口減少社会に対応するための集約型都市を目指し、効率性の高いコンパクトなまちづくりを進める

さらに、交流人口の増加を目指し、市民活動団体への支援により本庄駅北口地区及び児玉駅周辺地区の活性化を図る



#### ・具体的事業

本庄駅北口周辺整備事業、まちなか再生補助事業、まちなか再生宅地開発補助事業、狭あい道路解消事業（道路後後退用地建築物等の移転等補助）

#### 【2】都市・居住環境の向上

都市の重要な基盤となる都市計画道路については計画的に整備を推進し、また主要鉄道駅と公共施設、病院、商業施設などを結ぶ道路については、無電柱化整備と併せたバリアフリー化を計画的に行う

また、災害活動の迅速性の確保や日常生活の利便性、安全性の向上を図るために、緊急車両等の通行が困難な狭あい道路の解消を推進する



#### ・具体的事業

都市計画道路の整備、バリアフリー推進事業、狭あい道路の拡幅整備

(7) 本庄市地域防災計画（平成 30 年 3 月）本庄市防災会議

災害対策基本法（昭和 36 年法律 223 号）第 42 条の規定に基づくこの計画は、市において、防災上必要と思われる諸施策の基本を定める計画である。市の地域、住民のかけがえのない生命、身体及び財産を災害から保護することを目的としており、埼玉県地域防災計画及び本庄市総合振興計画と整合性を持つものである。

①本庄市総合振興計画における防災施策

ア 防災体制の推進	防災訓練を行い、防災行政無線やメール配信、データ放送等を充実するとともに、防災資機材等の備蓄を計画的に進める
イ 防災意識の高揚	ハザードマップを利用した研修会などを通じて市民の防災意識を高め、家庭での食料等の備蓄や家具の転倒防止といった自助意識の啓発に努める
ウ 自主防災組織の育成	市全域にわたり自主防災組織を育成し、その活動を支援する
エ 消防団活動と地域防災力の向上	消防団員の確保や、消防団が活動しやすい環境を整え、地域の方々と連携して地域防災力向上のための活動や体制の整備に努める
オ 防災・減災のための施設整備	防災・減災のために、耐震性貯水槽等の計画的な整備の推進や避難所における非常電源等の確保など避難施設の充実を図る
カ 避難行動要支援者対策の推進力の向上	避難行動要支援者の避難支援を迅速かつ的確に行うため、要支援者に関する情報の把握に努め、支援体制の充実を図る

②緊急輸送道路の指定

【1】市指定の緊急輸送道路

本庄市は、災害発生時に、防災活動拠点の機能が有効に発揮できるよう県の指定する特定緊急輸送道路又は緊急輸送道路への接続を考慮し、表 2.1.3 に示すとおり緊急輸送道路を指定している。

なお、都市計画道路としては、以下の道路が緊急輸送道路と重複した区間を有している。

●本庄地域
3・4・3 南大通り線（藤岡本庄線）
●児玉地域
3・4・1 環状一号線（秩父児玉線）

表 2.1.3 市指定の緊急輸送道路

基準	該当道路（区間）
消火活動、人命救助、支援活動のネットワーク及び防災拠点等の連絡で優先的に使用する路線	藤岡本庄線（県道 23 号） 秩父児玉線（県道 44 号） 環状一号線（市道 1 級 4 号）

## 【2】県指定の緊急輸送道路

県が指定している緊急輸送道路のうち、本庄市域を通る緊急輸送道路を表 2.1.4 に示す。  
 なお、都市計画道路としては、以下の道路が緊急輸送道路と重複した区間を有している。

<p>●本庄地域</p> <p>3・3・1 金鑽通り線（国道 462 号）、3・6・8 新国道線（国道 17 号）、3・4・2 十間通り線（本庄寄居線）</p> <p>●児玉地域</p> <p>3・4・5 金屋通線（国道 462 号）、3・4・2 中央通線（国道 462 号）、3・4・4 八幡山通線（国道 462 号）</p>
--

表 2.1.4 県指定の緊急輸送道路

区分	基準	該当道路（区間）
第一次特定 緊急輸送道路	消火活動や人命救助を最優先として高速道路や国道等 4 車線道路とこれを補完する広域幹線道路とする	関越自動車道 国道17号 国道254号 国道462号(本庄市児玉町吉田林(国道254号との交差点)～本庄市山王堂(群馬県境))
第一次 緊急輸送道路	地域間の支援活動としてネットワークさせる主要幹線路線	小前田児玉線(本庄市児玉町児玉(国道254号との交差点)～本庄市児玉町児玉(国道462号との交差点)) 国道462号(本庄市児玉町吉田林(国道254号との交差点)～神川町新宿(上里鬼石線との交差点)) 本庄寄居線(本庄市東台(国道17号との交差点)～美里町猪俣(国道254号との交差点))
第二次 緊急輸送道路	地域内の防災拠点等を連絡する路線	熊谷児玉線(美里町関(本庄寄居線との交差点)～本庄市児玉町児玉(国道254号との交差点))

## (8) 国土強靱化計画（令和3年3月）

市民の生命を最大限守り、重要な機能を維持する「強さ」と生活・経済への影響、市民の財産及び公共施設の被害をできる限り軽減して迅速な復旧・復興ができる「しなやかさ」を持ち、市民の安全・安心に資するために「本庄市国土強靱化地域計画」を策定した。

### 【基本目標】

いかなる大規模自然災害が発生しようとも

- I. 人命の保護が最大限図られること
- II. 町及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
- III. 住民の財産及び公共施設の被害の最小化
- IV. 迅速な復旧復興

### 【事前に備えるべき目標】

- 目標1 被害の発生抑制による人命の保護
- 目標2 救助・救急・医療活動による人命保護
- 目標3 交通ネットワーク、情報通信機能の確保
- 目標4 必要不可欠な行政機能確保
- 目標5 生活・経済活動に必要なライフラインの確保と早期復旧
- 目標6 経済活動の機能維持
- 目標7 二次災害の発生抑制
- 目標8 大規模自然災害被災後の迅速な再建・復興

### 【リスクシナリオごとの推進方針】

#### ①被害の発生抑制による人命の保護

- ・火災により、多数の死者・負傷者が発生する事態

市街地の4m未満の道路を含む狭隘道路（約100km）の状況を踏まえると、火災時の消防活動の遅延、延焼拡大の懸念が想定されるため、この改善が必要

#### ②交通ネットワーク、情報通信機能の確保

- ・沿線建築物の倒壊等により、道路・線路が閉塞する事態
- ・物資の輸送が長期間停止する事態

道路の通行を確保するため緊急輸送道路の電線類の地中化が必要

また通行ルートの多重化を図るため現道の拡幅やバイパス整備

防災拠点や医療機関への交通アクセスルートの多重化を図るため、市外から本市につながる広域幹線道路を含む未接続道路等の整備、推進

## (9) その他

### 1) 本庄駅周辺拠点整備計画 (平成 29 年 11 月 27 日)

本庄駅周辺を中心とした交通利便性の高い市街地に、多彩な年代の定住化を促して高水準な都市を再構築するため、安全で安心して暮らせるまちづくりを目指すとともに、市民活動や生涯学習を通じて居住の安心を提供し、回遊・滞在の楽しさを感じることのできるまちづくりを推進して「まちなか再生」を図る。また併せて、環境に配慮したまちづくりを実施することで将来に渡って持続可能な都市を構築する。

#### 【計画の対象区域と目標年次】

- ・ 本庄駅周辺地区
- ・ 平成 25 年度から平成 29 年度 (5 年間)

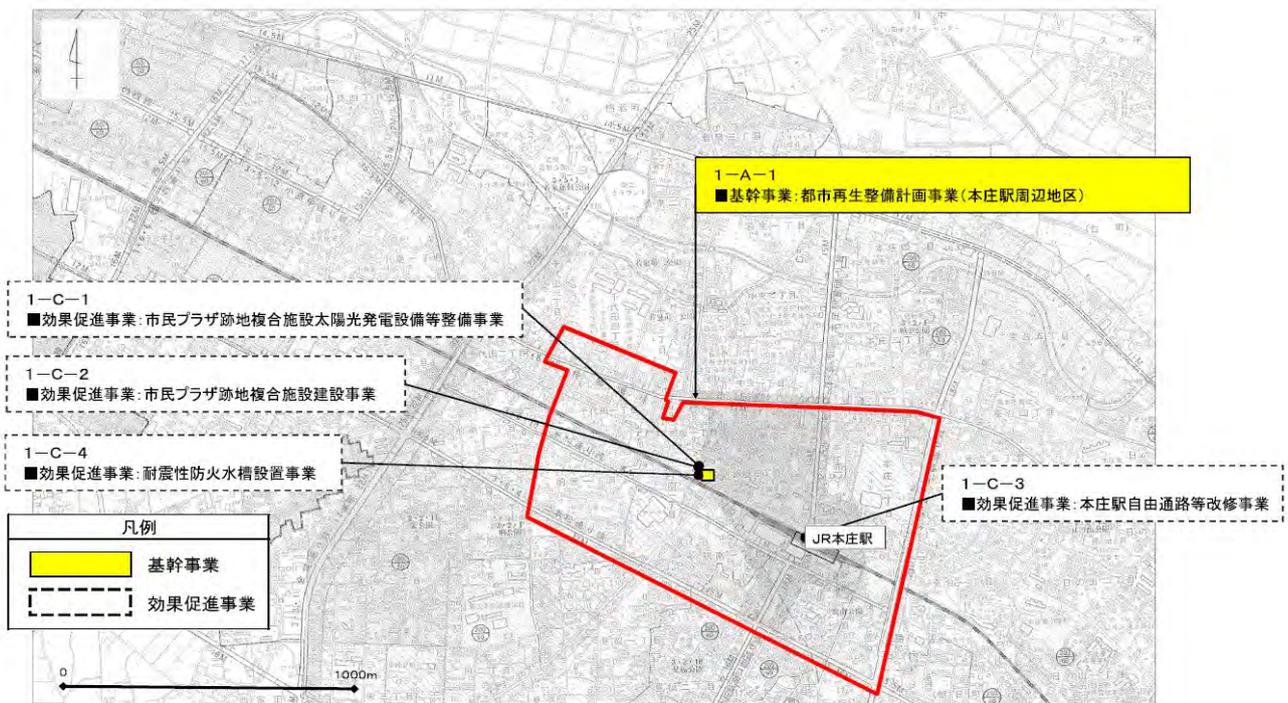


図 2.1.16 本庄駅周辺拠点整備計画

## ●本庄駅周辺地区（地方都市リノベーション事業）

本市では、少子高齢化の進行による人口全体の自然減に加え、とりわけ20歳代～30歳代前半の年齢層については、大きな減少がみられ、定住人口の増加が喫緊の課題となっている。

今後は、3つの拠点の性格に応じた、まちなかへの都市機能の集約配置を進めることや、まちづくりの核となる公共施設において、郊外への安易な立地を抑止するといった、公共交通でアクセスできるエリアへの立地を推進する。特に、既成市街地については、交通の利便性と歴史や伝統を活かしながら回遊性の向上を図り、賑わいのあるまちなみを再生し、幅広い年代の定住化を促していくことが求められる。そのため、以下の目標を掲げて事業を進めていく。

### 大目標・・・子育て世代から高齢者まで、多彩な年代の定住化を促すまちづくり

**目標1** 市民活動や生涯学習等の推進により、市民がいきいきと暮らすことのできる環境づくり

**目標2** 子どもからお年寄りまで、幅広い年齢層の交流がはかられる心豊かなまちづくり

**目標3** 公共施設等が連携し、それぞれの機能を補完しあうコンパクトなまちづくり

#### 【計画の対象区域と目標年次】

- ・ 本庄駅周辺地区
- ・ 平成25年度から平成29年度（5年間）

#### 【整備方針1 本庄市立図書館の再生による魅力あるまちづくり】

主要な事業：既存建造物活用事業（地方都市リノベーション推進施設） 図書館

本庄市図書館について、機能拡充やバリアフリー化といった大規模修繕を行い、幅広い年代から利用される生涯学習施設とする

市民プラザ跡地複合施設の情報発信スペースや個人学習室等との連携を図りながら、地域資料のPRや、講演会、個人学習等の支援等を図る

子どもの各年代に対応した蔵書の充実を行い、特に中学生以上の利用率を高めるため、中高生のニーズに対応していく

#### 【整備方針2 地域交流施設（市民プラザ跡地複合施設）建設により、市民活動活性化や市民交流の環境づくり】

主要な事業：高次都市施設（地方都市リノベーション事業）：市民プラザ跡地複合施設建設事業  
世代を超えて交流できる、誰もが利用しやすい複合型施設を市街地の中心部に整備し、加えて各種イベントのメイン会場にも対応できる市民交流施設を建設する

多種多様な市民ニーズに対応できる部屋を設置し、団体の専用区分は設けず各部屋を有効活用することで、分け隔てない交流を推進する

若い世代からお年寄りまで誰もが気軽に立ち寄れるスペースや、市内外へ歴史・文化など観光の情報発信を行うスペースを設置し、市民活動の拠点としての活用を図る

施設は、災害時の一時避難所としても活用し、施設内に防災倉庫を設けるほか、災害用トイレ、炊き出しスペース等も設ける

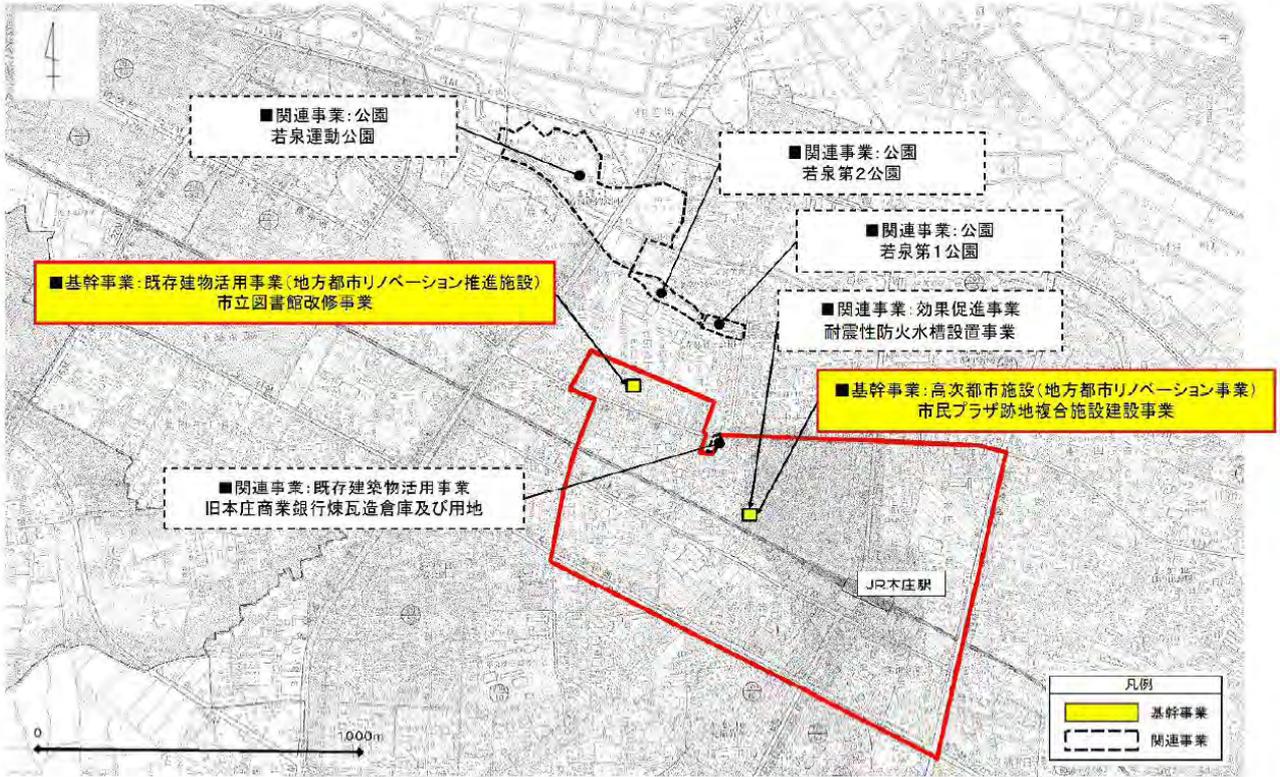


図 2. 1. 17 本庄駅周辺拠点整備方針概要図

## 2) 児玉駅周辺市街地地区都市再生整備計画（平成30年8月1日）

本地域は旧児玉町の中心的な市街地であり、また合併後の現在においても重要な拠点の1つであるが、既成市街地の質・魅力・求心力が低下している。そのため、児玉南地区を除いた地域全体で人口減少が著しく、周辺へと市街地が拡散している傾向にある。よって本地域においては、まちなかへ人を誘導し賑わいを取り戻すことが必要である。

また、競進社模範蚕室をはじめとして様々な歴史的資源が市街地に存在しているが、にぎわい創出につながる観光資源としての十分な活用が図れていない。今後も来訪者の増加が見込まれる競進社模範蚕室についても、多くの来訪者を受け入れられる環境にはない状態である。

以上のことから、以下の目標を掲げて計画を進めていく。

### 大目標・・・地域の拠点である市街地のにぎわい回復による持続可能なまちづくり

#### 目標1

絹産業遺産である競進社模範蚕室を中心に、歴史的資源を観光資源として活用した広域連携によりまちなかに人を呼び込み、地域の活性化を図る  
(平成26年5月29日内閣府により選定された地域活性化モデルケースとの連携)

#### 目標2

憩いの場の創出により、訪れやすい  
歴史文化・自然のあるまちとしての魅力の向上を図る

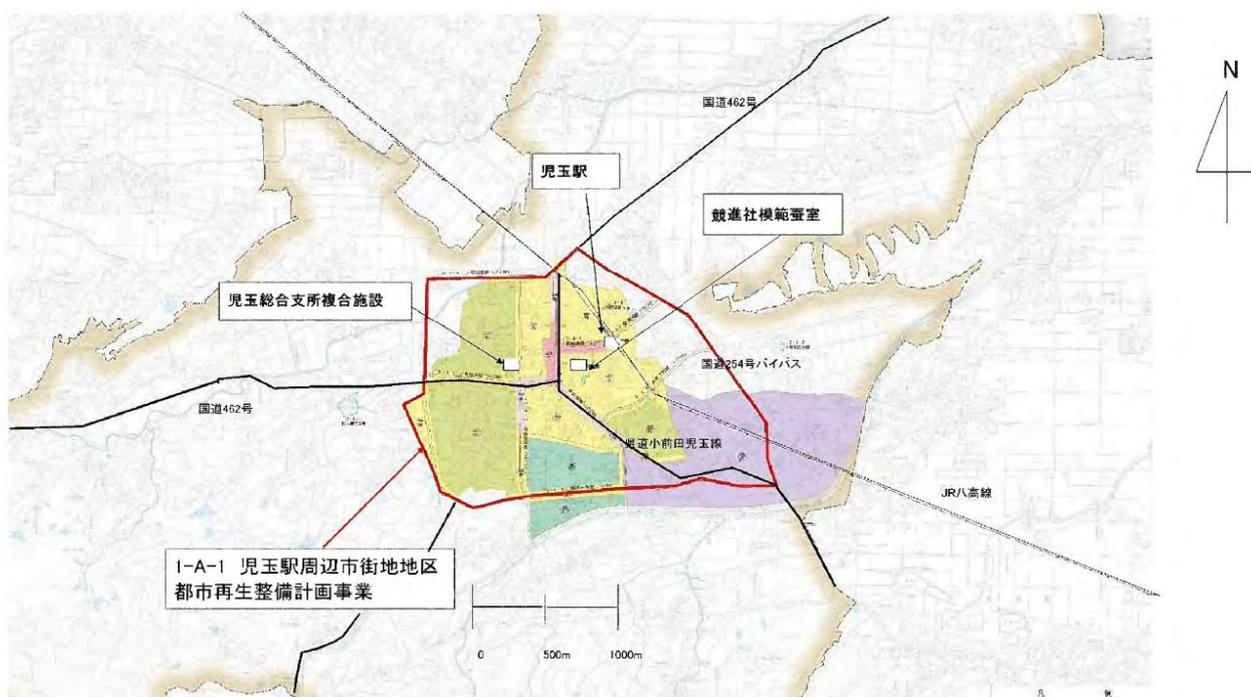


図 2.1.18 児玉駅周辺市街地地区都市再生整備計画

【整備方針1 歴史的資源への来訪者の利便性向上のため、アクセス環境の整備】

基幹事業：市道 1-107 号線

提案事業：地域創造支援事業 競進社模範蚕室前休憩スペース等整備事業

まちづくり活動推進事業 競進社模範蚕室等展示解説ボランティア養成事業

歴史的資源を活かすための環境整備としてアクセス道路や駐車場の整備を行い、提案事業の各事業等の実施により一層増加する観光客を受け入れ易い環境を整える（「地域活性化モデルケース」との連携を図るための環境整備）

【整備方針2 歴史的資源への来訪者の休憩スペースや、地域の憩いの場となる空間の整備】

基幹事業：公園 清水の池公園

提案事業：地域創造支援事業 競進社模範蚕室前休憩スペース等整備事業

主に競進社模範蚕室を訪れる人に利用され、この地域の人が憩いの場としても利用できる休憩スペースの整備を行う

市街地に残る自然で貴重な湧き水のある公園を拡張整備し、地域を訪れる人や地元の人など多くの人々が利用する親しみやすい憩いの場としての整備を行う

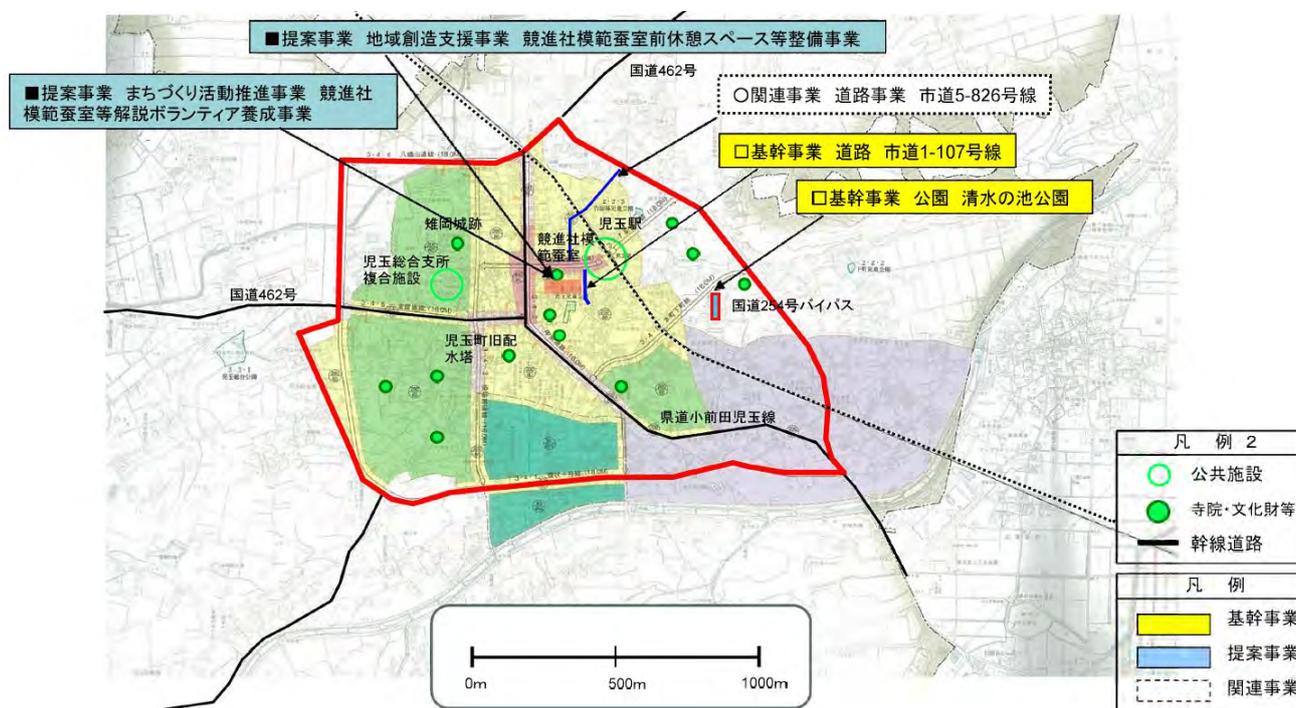


図 2.1.19 児玉駅周辺市街地地区整備概要図

## 2.2 人口の状況

### (1) 人口の推移

本庄市の人口は平成 27 年時には約 78,000 人、世帯数は約 31,000 世帯である。人口は平成 12 年をピークに減少傾向にあり、将来予測においても、平成 27 年と令和 27 年を比較すると、約 3 万人の減少がみられる。

#### ●人口の推移

単位：人、世帯

表 2.2.1 人口の推移

	人口			世帯
	旧本庄市	旧児玉町	合計	
昭和50年	51,090	18,204	69,294	17,971
昭和55年	53,531	18,558	72,089	19,663
昭和60年	56,495	18,954	75,449	21,344
平成2年	59,098	19,453	78,551	23,969
平成7年	60,806	20,856	81,662	26,190
平成12年	61,461	21,209	82,670	27,939
平成17年	60,807	21,150	81,957	29,290
平成22年	61,007	20,882	81,889	32,217
平成27年	57,277	20,604	77,881	31,004

表 2.2.2 推計人口の推移

#### ●将来推計人口

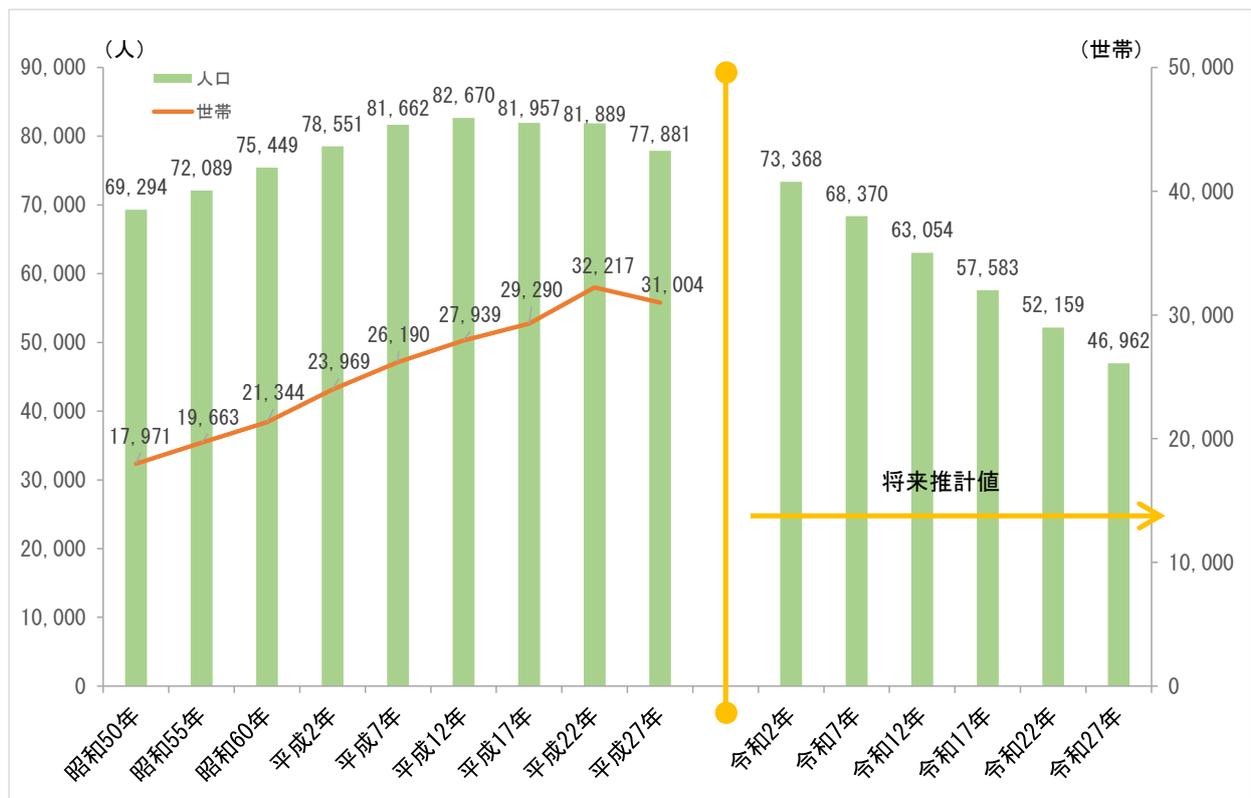
単位：人

	県推計 (A)	人間研 (B)
令和2年	73,368	76,120
令和7年	68,370	73,914
令和12年	63,054	71,356
令和17年	57,583	68,516
令和22年	52,159	65,356
令和27年	46,962	61,994

※各年国勢調査による

※A：埼玉県将来人口推計ツール

B：国立社会保障・人口問題研究所による



※各年国勢調査による。将来推計値は埼玉県の市町村別将来人口推計ツールによる

図 2.2.1 本庄市人口変動図

## (2) 人口密度

国勢調査の小地域別人口密度をみると、JR 高崎線の沿線および児玉駅周辺の南部地域で人口密度が高くなっている。一方で、国道 17 号以北及び児玉地域の市街地以南は、大部分が田園や森林であるため、500 人を下回る地域が多くを占めている。

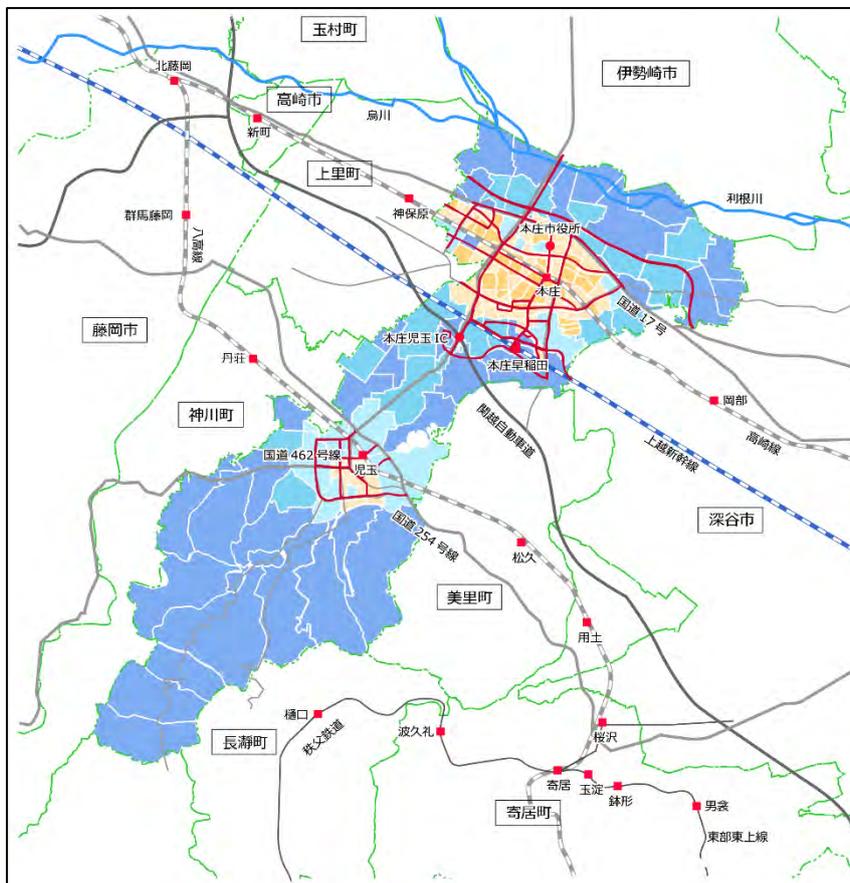


図 2.2.2 本庄市人口密度図（平成 27 年）

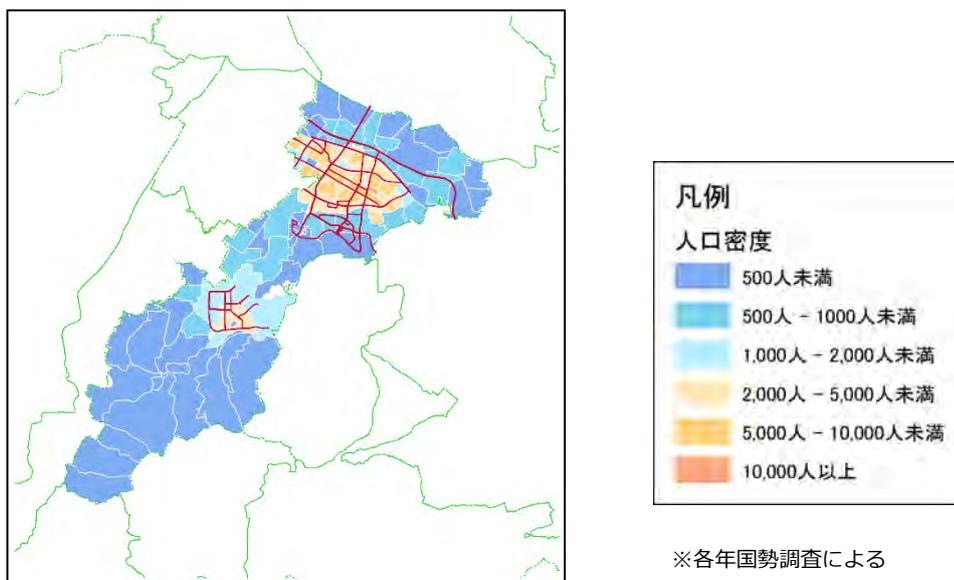
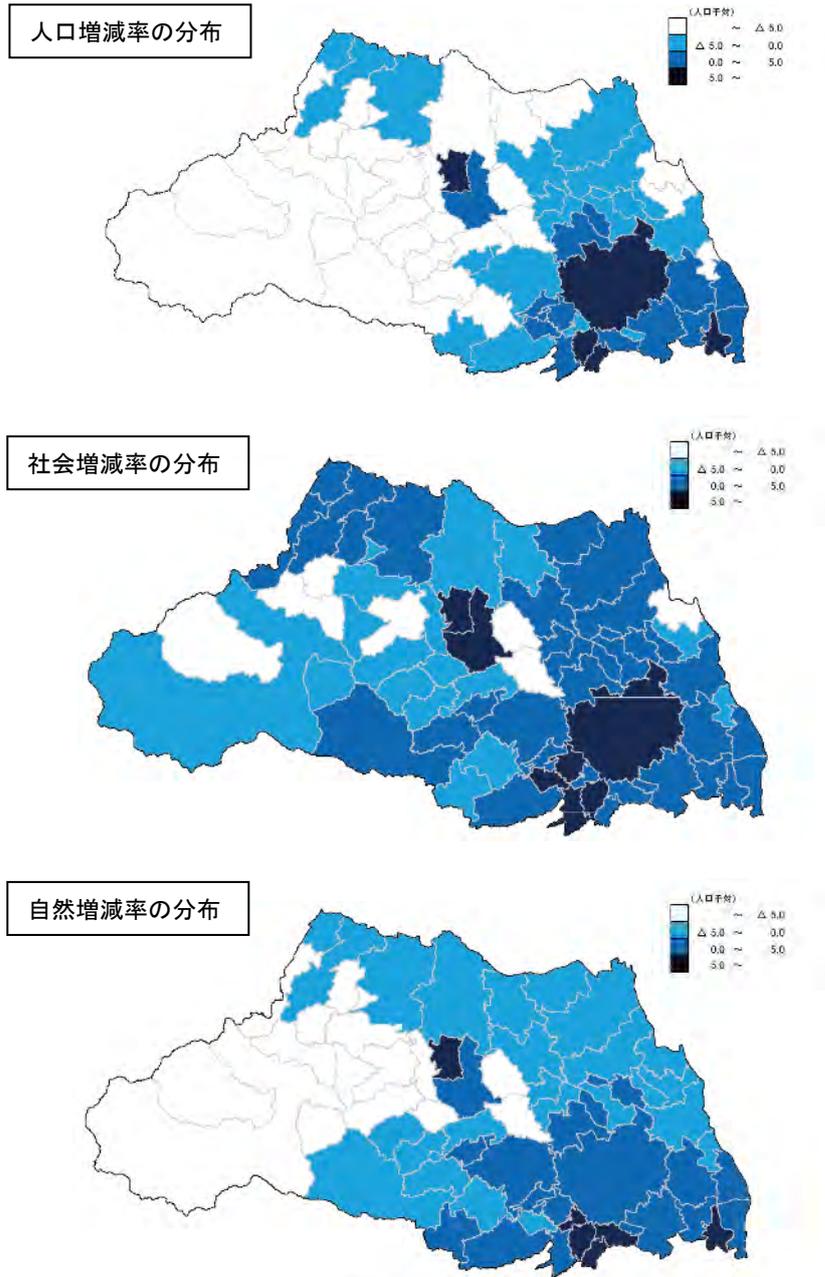


図 2.2.3 本庄市人口密度図（平成 22 年）

### (3) 人口の増減傾向

令和2年10月1日現在、前年同月と比較した県全体の人口増減率（人口千人当たり）は、0.83とプラスを維持しているが、本庄市は-3.52とマイナスであった。県南の東京都に隣接する市や町の方がプラスが多い。

社会増減率をみると、県全体の3.58と同様に本庄市も3.08と社会増となっているが、自然増減率では、県全体の-3.0に対し、本庄市は-6.2と出生率を死亡率が上回っており、少子高齢化と県南部への人口集中の影響が現れている。



資料: 県保健医療政策課「令和元年埼玉県の人口動態概況」

出典：統計からみた埼玉縣市町村のすがた 2021

図 2.2.4 埼玉県内市町村の人口の増減

### 2.3 主要施設の立地状況

主要な施設は市街地に集積しており、特に本庄駅を中心として、JR 上越新幹線から国道 17 号の間に集中して立地している。令和 2 年 3 月時点の 1,000 m<sup>2</sup>を超える大型商業施設は 15 店舗あり、そのうち 4 店舗が 1 万 m<sup>2</sup>以上となっている (R2.3 埼玉県大規模小売店名簿による)。過年度と比較して、本庄駅北側市街地の店舗進出、リニューアル化が目立っている。



図 2.3.1 主要施設の立地状況 (本庄地域)

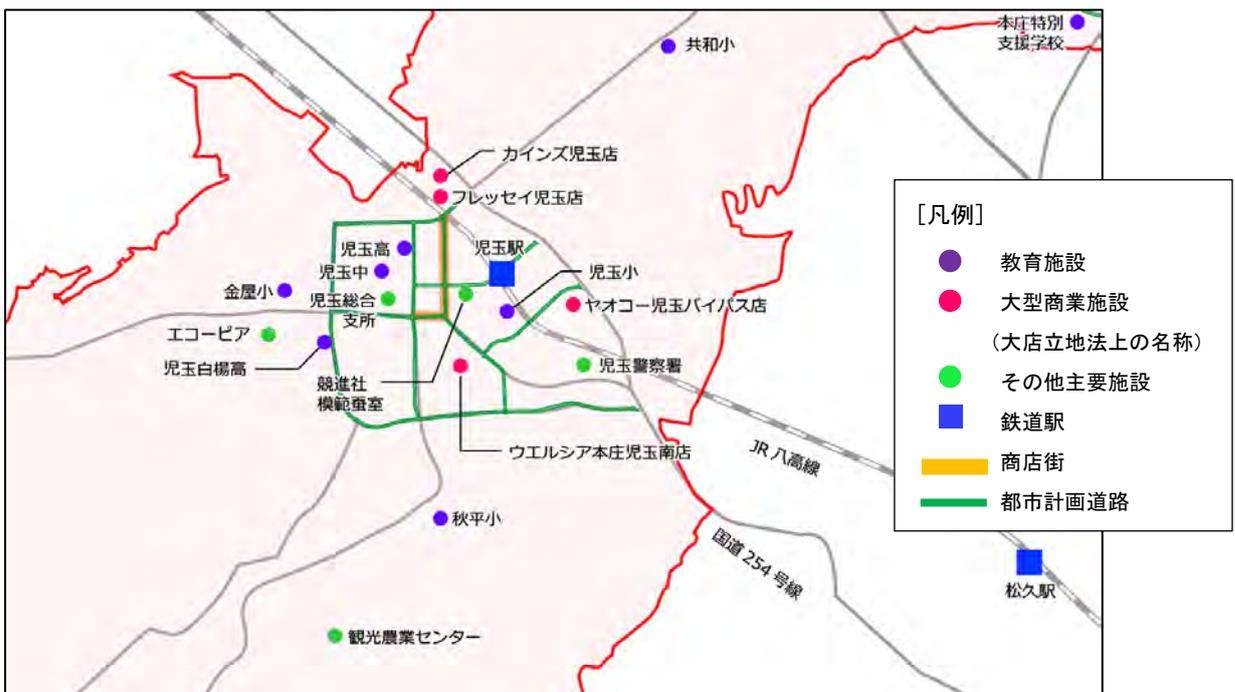


図 2.3.2 主要施設の立地状況 (児玉地域)

### 3. 検証路線の現状整理

#### 3.1 都市計画道路の概要

##### (1) 都市計画道路の一覧

現在、本庄市で都市計画決定されている路線は、本庄地域 25 路線及び児玉地域 11 路線の合計 36 路線である。

表 3.1.1 本庄地域の都市計画道路

No.	道路名称		位置		幅員 (m)	延長 (m)	車線	当初決定	最終変更
	番号	路線名	起点	終点				告示年月日・番号	告示年月日・番号
1	3・3・1	金鑽通り線	大字四方田字高間	大字沼和田字芝道地先	22	約 5,920	4	S43.3.30 建設省告示第884号	H15.3.28 埼玉県告示第707号
2	3・4・2	十間通り線	字城下	栗崎字欠田	18	4,190	2	S26.2.6 建設省告示第33号	H21.2.10 埼玉県告示第202号
3	3・4・3	南大通り線	寿3丁目	大字西富田字六所	16	4,550		S30.11.10 建設省告示第1283号	S62.3.31 埼玉県告示第619号
4	3・6・4	二本松通り線	大字五十子字犬伏中	大字下野堂字開拓	11	3,880		S30.11.10 建設省告示第1283号	H5.11.26 本庄市告示第57号
5	3・4・5	本庄駅南口前通り線	大字中道	大字北堀字久下裏	16	1,190		S26.2.6 建設省告示第33号	S51.11.16 埼玉県告示第1503号
6	3・4・6	蛭子塚通り線	大字下野堂字開拓	小島4丁目	16	1,410		S43.3.30 建設省告示第884号	H5.11.26 埼玉県告示第1618号
7	3・5・7	本庄駅前通り線	大字中道	大字城下	15	1,150		S26.2.6 建設省告示第33号	S50.1.17 埼玉県告示第57号
8	3・6・8	新国道線	寿3丁目	大字小島字三壺山	11	4,940		S30.11.10 建設省告示第1283号	S50.1.17 埼玉県告示第57号
9	3・6・9	仲仙道線	寿3丁目	大字小島字三壺山	11	4,230		S26.2.6 建設省告示第33号	S63.3.8 埼玉県告示第317号
10	3・6・10	平和通り線	駅南2丁目	大字松原	8	1,770		S26.2.6 建設省告示第33号	S47.4.25 本庄市告示第19号
11	3・5・11	杉の根線	大字下野堂字内出前	大字下野堂字杉の根	12	650		S50.2.10 本庄市告示第6号	S63.3.8 本庄市告示第9号
12	3・5・12	小島中通り線	大字下野堂字内出前	小島4丁目	12	1,180		S63.3.8 本庄市告示第9号	
13	3・2・13	中央通り線	大字北堀字新田原	大字西富田字大久保山	30	980	2	H15.3.28 本庄市告示第38号	
14	3・3・14	東西通り線	大字北堀字前田	大字西富田字九反田	27	2,150	4	H15.3.28 埼玉県告示第707号	
15	3・4・15	新駅南通り線	大字栗崎字向田	大字四方田字上山根	18	2,140	2	H15.3.28 本庄市告示第38号	
16	3・4・16	新都心環状線	大字栗崎字東谷	大字東富田字九反田	18	2,400	2	H15.3.28 本庄市告示第38号	
17	3・4・17	新田原通り線	大字北堀字新田原	大字北堀字新田原	16	510	2	H15.3.28 本庄市告示第38号	
18	3・4・18	新駅北口駅前線	大字北堀字久下塚	大字北堀字久下塚	18	30	2	H15.3.28 本庄市告示第38号	
19	3・4・19	新駅南口駅前線	大字北堀字前山	大字西富田字大久保山	18	80	2	H15.3.28 本庄市告示第38号	
20	3・6・20	いまい台産業団地線	いまい台3丁目	いまい台2丁目	10	1,400	2	H15.3.28 本庄市告示第38号	
21	3・3・21	本庄道路	堀田	杉山	27	7,830	4	H21.2.10 埼玉県告示第202号	
22	3・5・22	中通り線	北堀字久下塚	北堀字新田前	15	280	2	H19.10.5 本庄市告示第224号	
23	3.5.23	本庄深谷線	北堀字前田	栗崎字古川端	15	1,200	2	H21.12.18 本庄市告示第345号	H27.12.18 本庄市告示第463号
24	7・5・12	見福伊丹堂線	字見福	字伊丹堂	12	620		S51.11.16 本庄市告示第52号	
25	7・5・13	伊丹堂元屋舗線	字伊丹堂前	大字東富田字中道通	12	620		S51.11.16 本庄市告示第52号	

表 3.1.2 児玉地域の都市計画道路

No.	道路名称		位置		幅員 (m)	延長 (m)	車線	当初決定	最終変更
	番号	路線名	起点	終点				告示年月日・番号	告示年月日・番号
1	3・4・1	環状一号線	大字児玉字下八幡	大字金屋字甲中ノ堰	18	約 3,800		S48.11.27 埼玉県告示第1459号	
2	3・4・2	中央通線	大字八幡山字長浜町	大字児玉字柱居	16	1,750		S48.11.27 埼玉県告示第1459号	
3	3・4・3	役場前通線	大字八幡山字城下	大字金屋字南	16	1,550		S48.11.27 埼玉県告示第1459号	H31.4.8 本庄市告示第138号
4	3・4・4	八幡山通線	大字吉田林字西	大字金屋字乙下ノ堰	18	1,130		S48.11.27 埼玉県告示第1459号	
5	3・4・5	金屋通線	大字金屋字森西	大字児玉字仲町	16	900		S48.11.27 埼玉県告示第1459号	
6	3・4・6	駅前通線	大字児玉字外並木	大字児玉字町後西	18	600		S48.11.27 埼玉県告示第1459号	H31.4.8 本庄市告示第138号
7	3・4・7	駅東通線	大字児玉字外並木	大字吉田林字山王山	18	400		S48.11.27 埼玉県告示第1459号	
8	3・4・8	本町下町線	大字児玉字本町	大字児玉字清水	16	950		S48.11.27 埼玉県告示第1459号	
9	3・3・17	金鎖通り線	大字高関字北田下ノ一丁	大字高関字四方田前後張	25	520	4	H15.3.28 埼玉県告示第708号	
10	3・4・18	新駅南通り線	下浅見	高関	18	770	2	H15.3.28 児玉町告示第27号	
11	3・5・19	高関通線	高関	高関	14	120	2	H15.3.28 児玉町告示第28号	

## (2) 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の計画総延長は、本庄地域が 55,300m、児玉地域が 12,500m であり、合計 67,800m である。

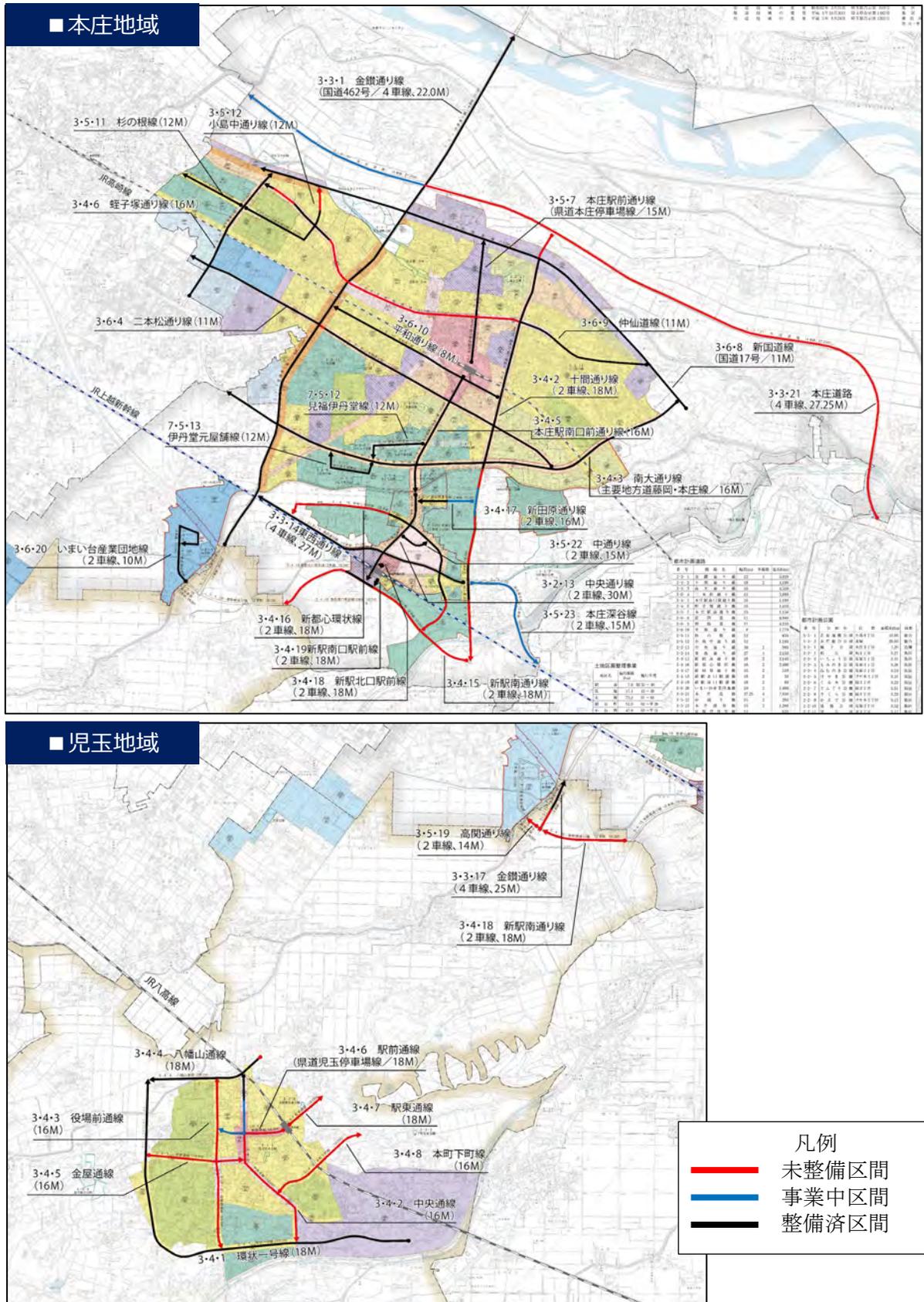


図 3.1.1 都市計画道路の整備状況



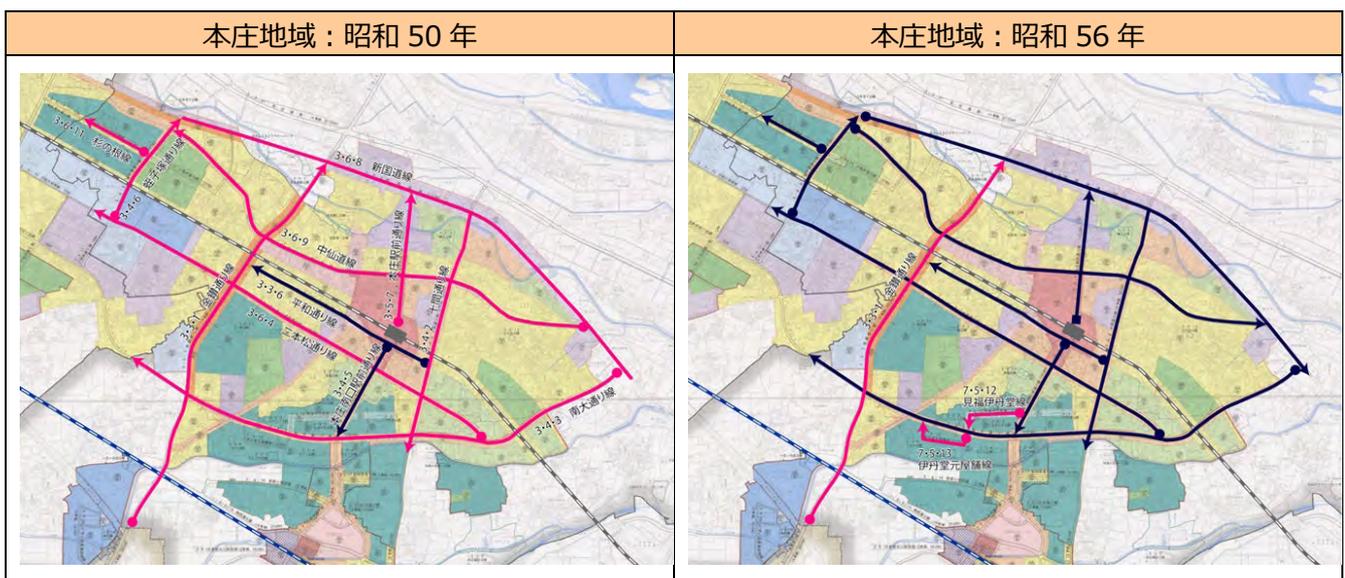
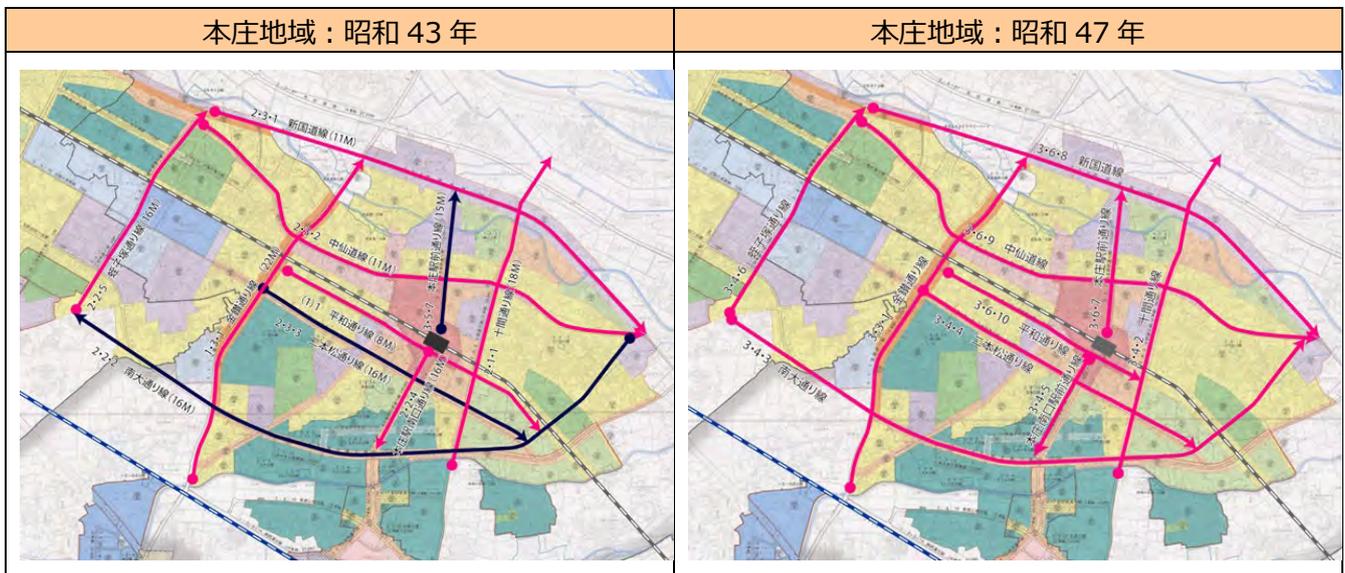
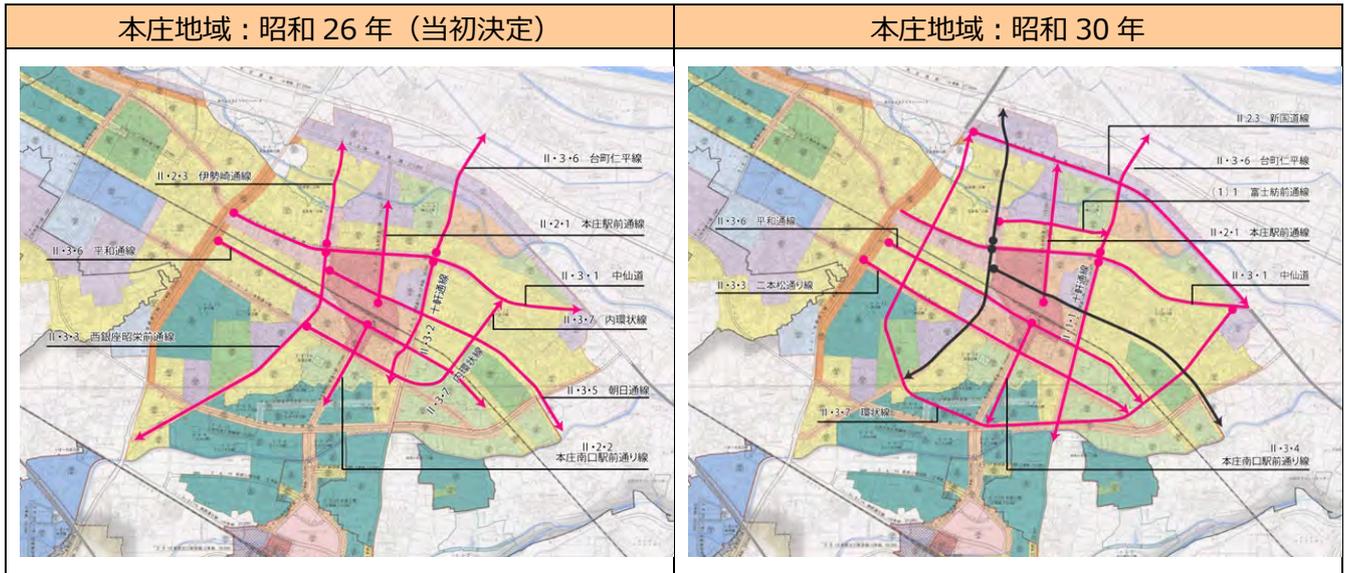


図 3.2.1 変更の経緯(本庄地域 1)

- 変更対象路線
- その他の路線

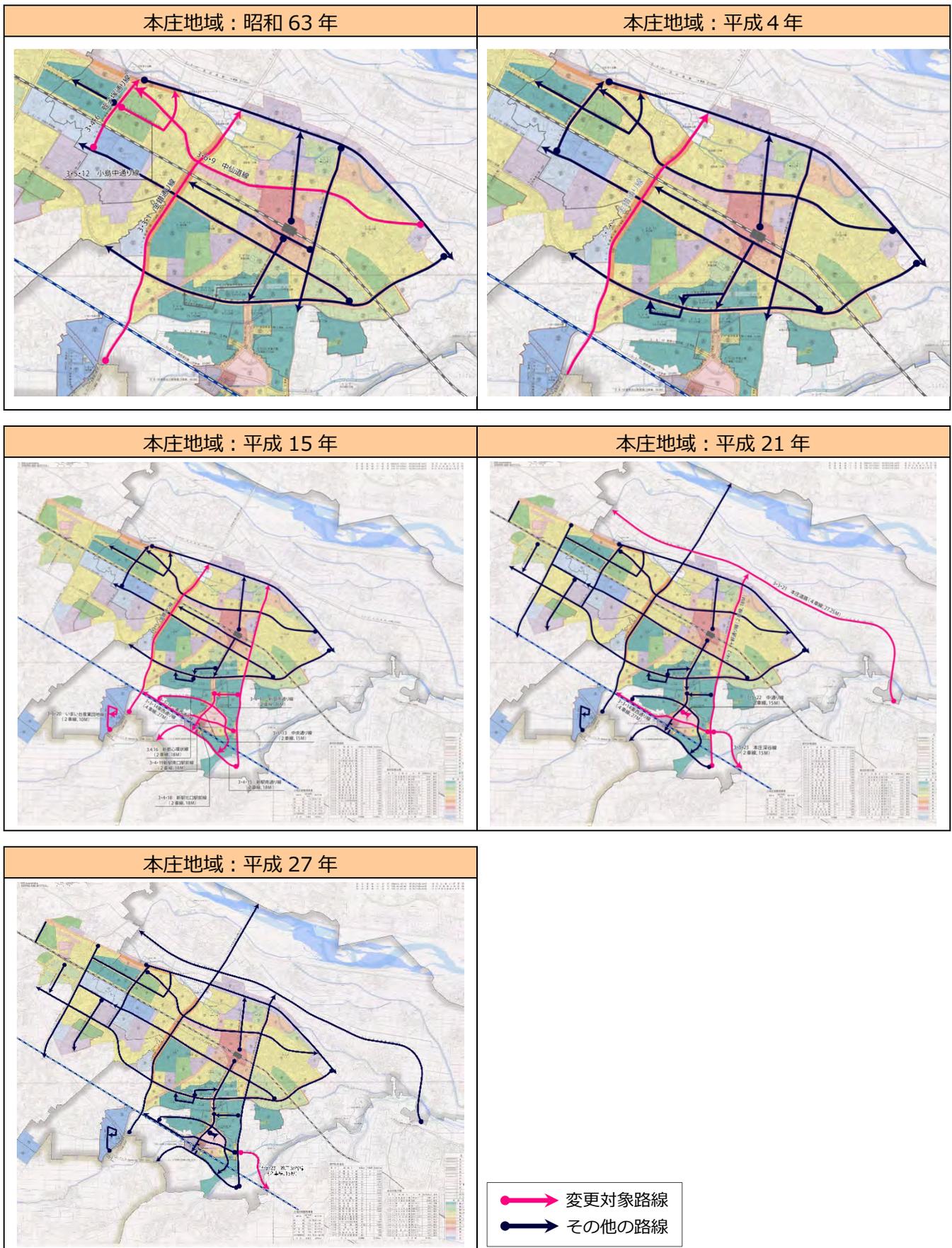
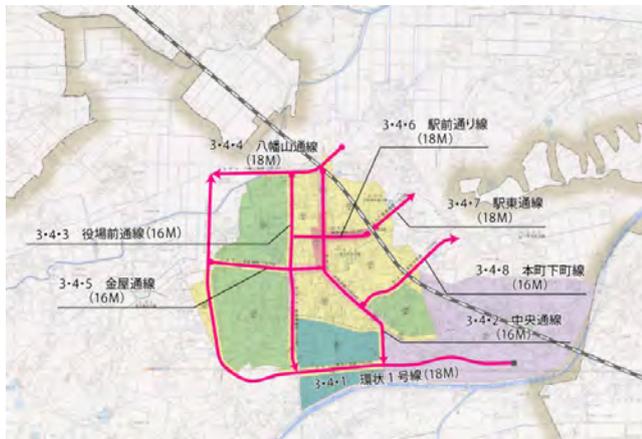
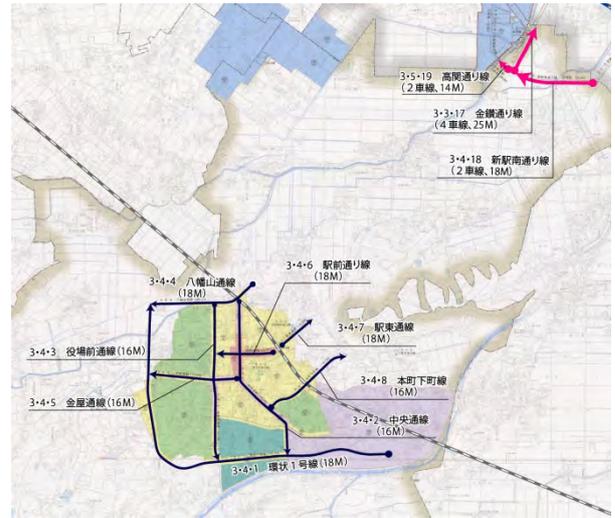


図 3.2.2 変更の経緯(本庄地域 2)

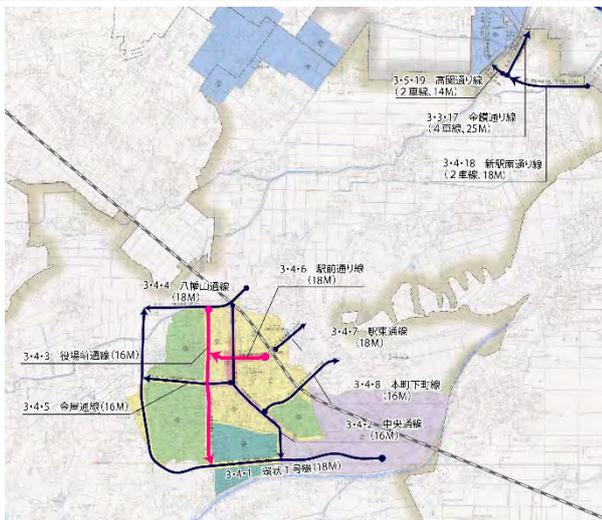
児玉地域：昭和 46 年（当初決定）



児玉地域：平成 15 年



児玉地域：平成 31 年



- 変更対象路線
- その他の路線

図 3.2.3 変更の経緯(児玉地域)

### 3.3 整備課題の整理

#### (1) 都市計画道路の整備率

本庄市の都市計画道路は、本庄地域で 25 路線、児玉地域で 11 路線ある。本庄地域の整備率は約 70% (38.4km/55.3km)、児玉地域の整備率は約 44% (5.5km/12.5km) となっており、本庄市全体の整備率は約 65% (43.9km/67.8km) である。

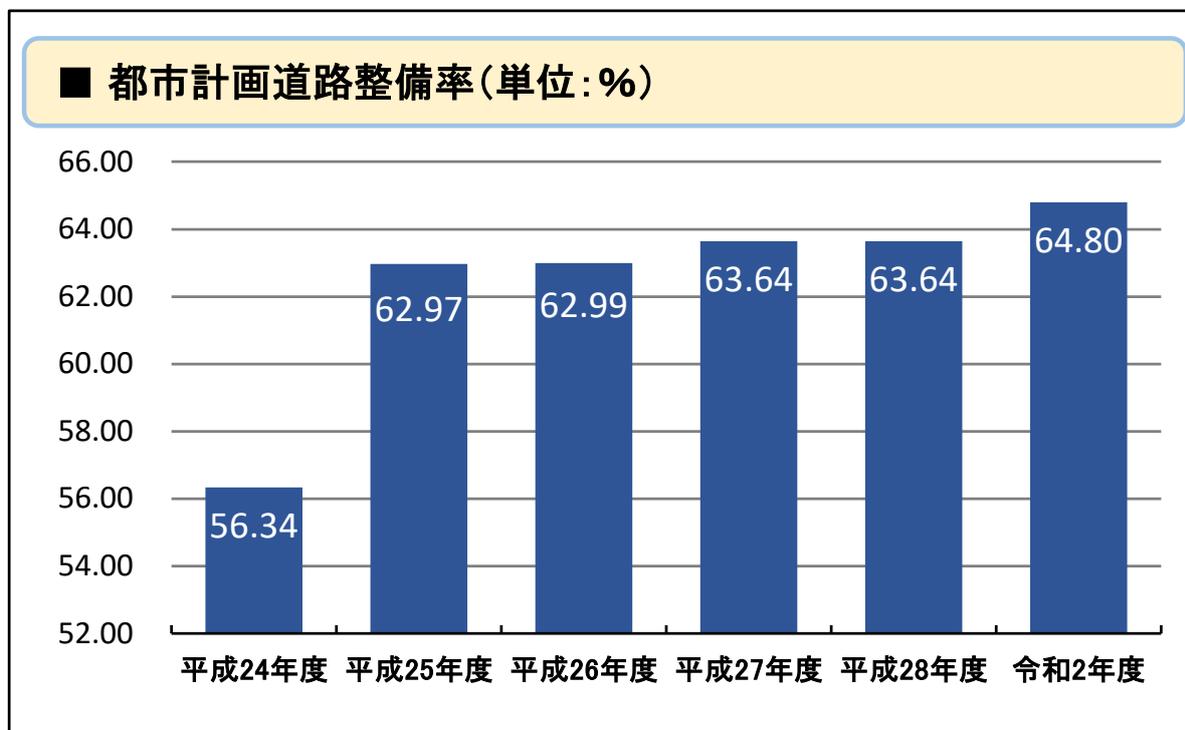
特に児玉地域で整備の遅れがみられ、ほとんどの路線で未整備区間が残っている状態である。本庄地域は主に北部の市境付近や、上越新幹線の沿線付近に未整備区間が存在する。

表 3.3.1 都市計画道路の整備率

	No.	道路名称		幅員 (m)	延長 (m)	車線	整備済	事業中	未整備
		番号	路線名						
本庄地域	1	3・3・1	金鑽通り線	22	約 5,920	4	5,920		
	2	3・4・2	十間通り線	18	4,190	2	2,460	230	1,500
	3	3・4・3	南大通り線	16	4,550		4,550		
	4	3・6・4	二本松通り線	11	3,880		3,819		61
	5	3・4・5	本庄駅南口前通り線	16	1,190		1,190		
	6	3・4・6	蛭子塚通り線	16	1,410		1,410		
	7	3・5・7	本庄駅前通り線	15	1,150		1,150		
	8	3・6・8	新国道線	11	4,940		4,940		
	9	3・6・9	仲仙道線	11	4,230		1,890		2,340
	10	3・6・10	平和通り線	8	1,770		1,770		
	11	3・5・11	杉の根線	12	650		650		
	12	3・5・12	小島中通り線	12	1,180		926		254
	13	3・2・13	中央通り線	30	980	2	980		
	13	3・3・14	東西通り線	27	2,150	4	2,150		
	15	3・4・15	新駅南通り線	18	2,140	2	295		1,845
	16	3・4・16	新都心環状線	18	2,400	2	1,000		1,400
	17	3・4・17	新田原通り線	16	510	2	270	240	
	18	3・4・18	新駅北口駅前線	18	30	2	30		
	19	3・4・19	新駅南口駅前線	18	80	2	80		
	20	3・6・20	いまい台産業団地線	10	1,400	2	1,400		
	21	3・3・21	本庄道路	27. 25	7,830	4		1,730	6,100
	22	3・5・22	中通り線	15	280	2	280		
	23	3・5・23	本庄深谷線	15	1,200	2		1,200	
	24	7・5・12	見福伊丹堂線	12	620		620		
	25	7・5・13	伊丹堂元屋舗線	12	620		620		
			計		55,300		38,400	3,400	13,500
			比率 (%)				69.4	6.1	24.4
児玉地域	1	3・4・1	環状一号線	18	約 3,800		3,800		
	2	3・4・2	中央通線	16	1,750		250	260	1,240
	3	3・4・3	役場前通線	16	1,550				1,550
	4	3・4・4	八幡山通線	18	1,130		1,100		30
	5	3・4・5	金屋通線	16	900				900
	6	3・4・6	駅前通線	18	610			250	360
	7	3・4・7	駅東通線	18	400				400
	8	3・4・8	本町下町線	16	950				950
	9	3・3・17	金鑽通り線	25	520	4	370		150
	10	3・4・18	新駅南通り線	18	770	2			770
	11	3・5・19	高関通線	14	120	2			120
			計		12,500		5,520	510	6,470
			比率 (%)				44.2	4.1	51.8
			地域全体		67,800		43,920	3,910	19,970
			比率 (%)				64.80	5.80	29.50

## (2) 整備率の推移

年度別に本庄市全体の整備率の推移をみると、平成 25 年度以降整備率は、1~2%程度の伸びとなっており、整備の進捗率は低い状況にある。



※平成 24 年度から平成 28 年度は、総合振興計画（p. 108）より引用

図 3.3.1 整備率の推移

#### 4. 検証路線の抽出 [第1段階]

##### 4.1 検証路線の該当条件

###### (1) 指針

はじめに、今回の見直しでは、都市計画道路のうち幹線街路に該当する路線を検討候補とするため、幹線街路に当たらない本庄地域の以下の2路線については検討から除外する。

なお、県決定の都市計画道路については、昨年度すでに見直しを実施しており、今回の見直しの対象外とする。

- 7・5・12 見福伊丹堂線
- 7・5・13 伊丹堂元屋舗線

次に、指針により、各路線を以下のとおり分類する。

- ①整備済区間：既に整備が完了し、一般の通行の用に供している区間
- ②事業中区間：事業が実施されている区間
- ③未整備区間：事業中区間を除く整備されていない区間

- ・②は測量や用地買収などを含めて事業費を投入している区間とする。
- ・事業時期や事業主体が公表済みもしくは明らかな区間であっても、事業中区間に当たらないものは③に含める。

###### (2) 検証路線の対象

以下の区間を有する路線を検証路線とする。

- 未整備区間
- 事業中区間

## 4.2 検証路線の抽出結果

第1段階の抽出結果は以下のとおりである。

表 4.2.1 抽出結果（本庄地域）

No.	道路名称		①未整備区 間の有無	②事業中区 間の有無	未整備・事業中 区間いずれか該当の抽出
	番号	路線名			
1	3.3.1	金鑽通り線	×	×	×
2	3.4.2	十間通り線	○	○	○
3	3.4.3	南大通り線	×	×	×
4	3.6.4	二本松通り線	○	×	○
5	3.4.5	本庄駅南口前通り線	×	×	×
6	3.4.6	蛭子塚通り線	×	×	×
7	3.5.7	本庄駅前通り線	×	×	×
8	3.6.8	新国道線	×	×	×
9	3.6.9	仲仙道線	○	×	○
10	3.6.10	平和通り線	×	×	×
11	3.5.11	杉の根線	×	×	×
12	3.5.12	小島中通り線	○	×	○
13	3.2.13	中央通り線	×	×	×
14	3.3.14	東西通り線	×	×	×
15	3.4.15	新駅南通り線	○	×	○
16	3.4.16	新都心環状線	○	×	○
17	3.4.17	新田原通り線	×	○	○
18	3.4.18	新駅北口駅前線	×	×	×
19	3.4.19	新駅南口駅前線	×	×	×
20	3.6.20	いまい台産業団地線	×	×	×
21	3.3.21	本庄道路	○	○	○
22	3.5.22	中通り線	×	×	×
23	3.5.23	本庄深谷線	×	○	○

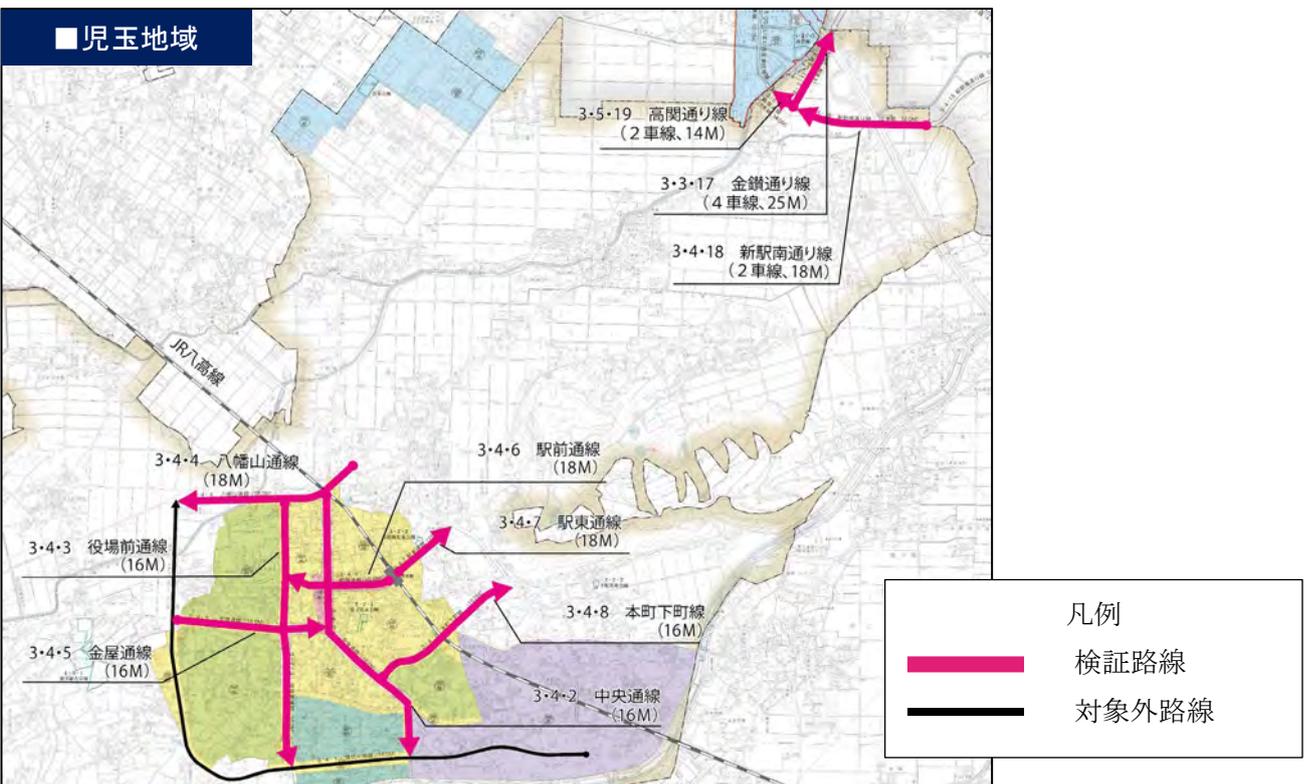
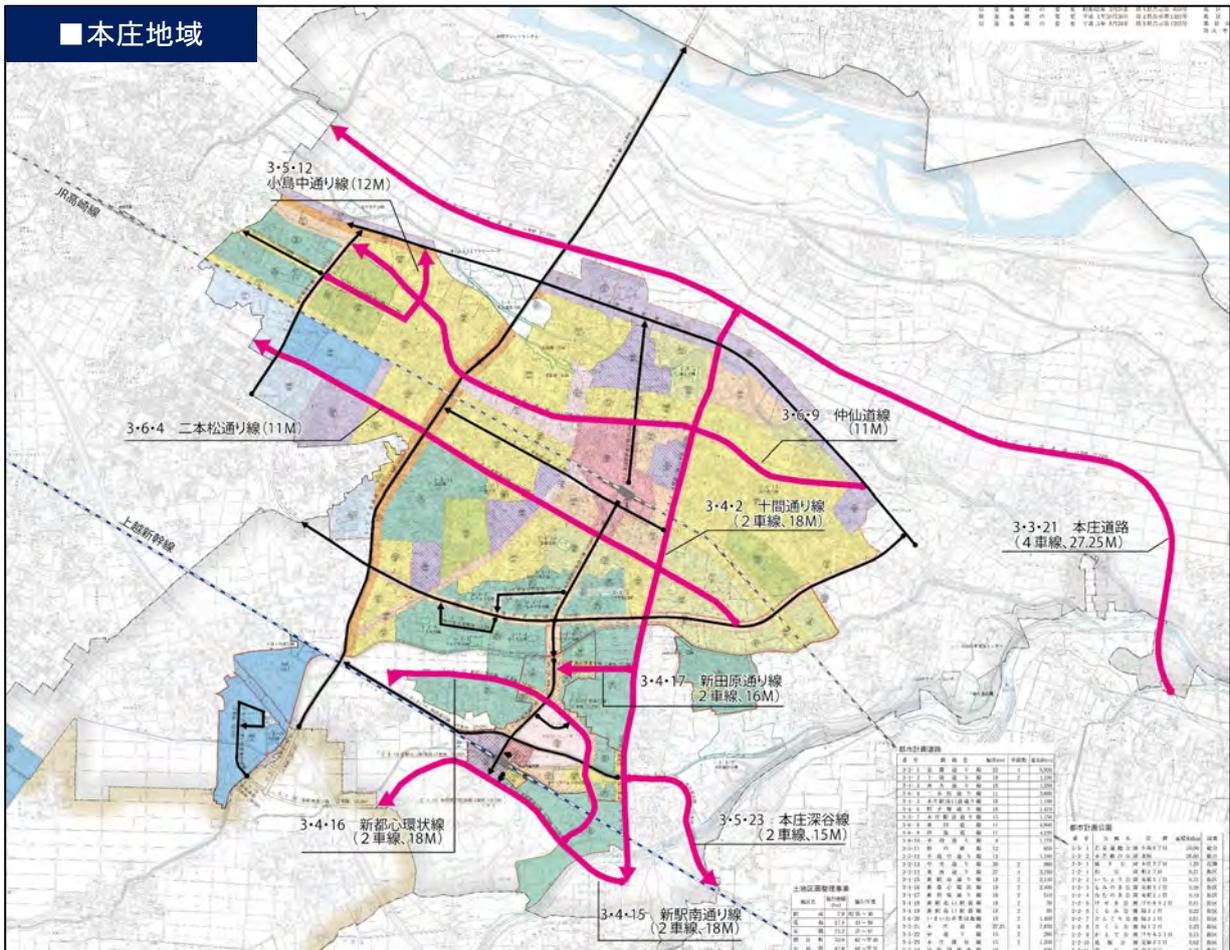
表 4.2.2 抽出結果（児玉地域）

No.	道路名称		①未整備区 間の有無	②事業中区 間の有無	未整備・事業中 区間いずれか該当の抽出
	番号	路線名			
1	3.4.1	環状一号線	×	×	×
2	3.4.2	中央通線	○	○	○
3	3.4.3	役場前通線	○	×	○
4	3.4.4	八幡山通線	○	×	○
5	3.4.5	金屋通線	○	×	○
6	3.4.6	駅前通線	○	○	○
7	3.4.7	駅東通線	○	×	○
8	3.4.8	本町下町線	○	×	○
9	3.3.17	金鑽通り線	○	×	○
10	3.4.18	新駅南通り線	○	×	○
11	3.5.19	高関通線	○	×	○

凡例

未整備・事業中いずれかに○

■ 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

#### (1) 評価基準

以下に示す県の指針における必要性の評価基準を基本に、社会状況の変化に伴う必要性を評価する。対象となるのは第1段階で抽出した未整備区間を有する検証路線であり、事業中区間を有する検証路線は本検証の対象とはならない。

なお、県決定の都市計画道路については、埼玉県が令和2年度に実施した評価の結果を掲載し（表中緑色網掛け部分）、今回評価の対象外とする。

#### ■社会状況の変化に伴う必要性の評価基準

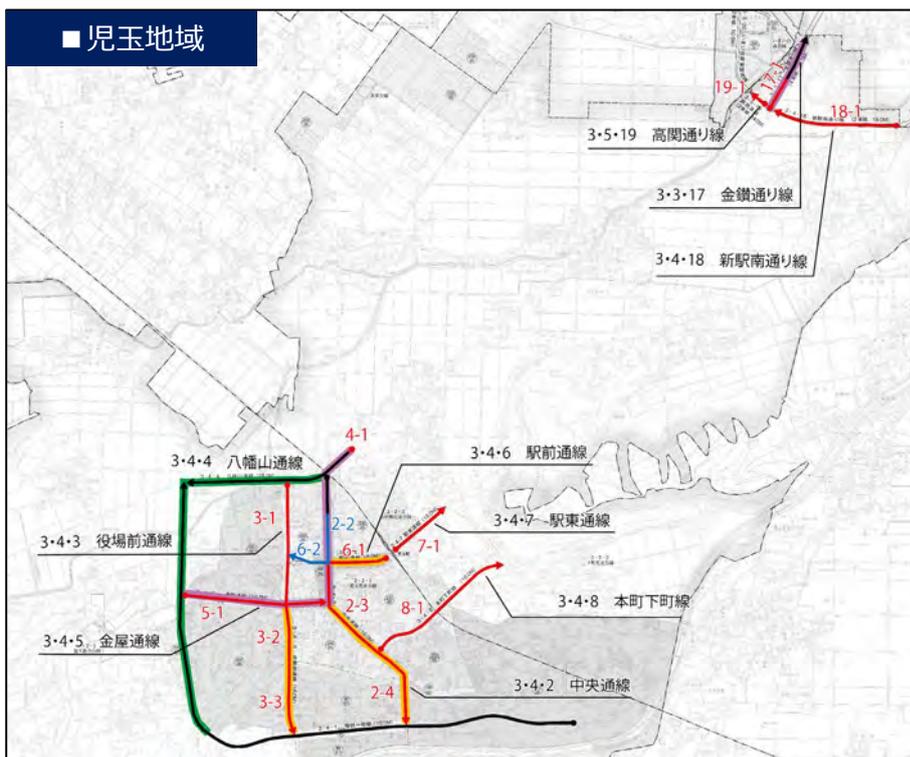
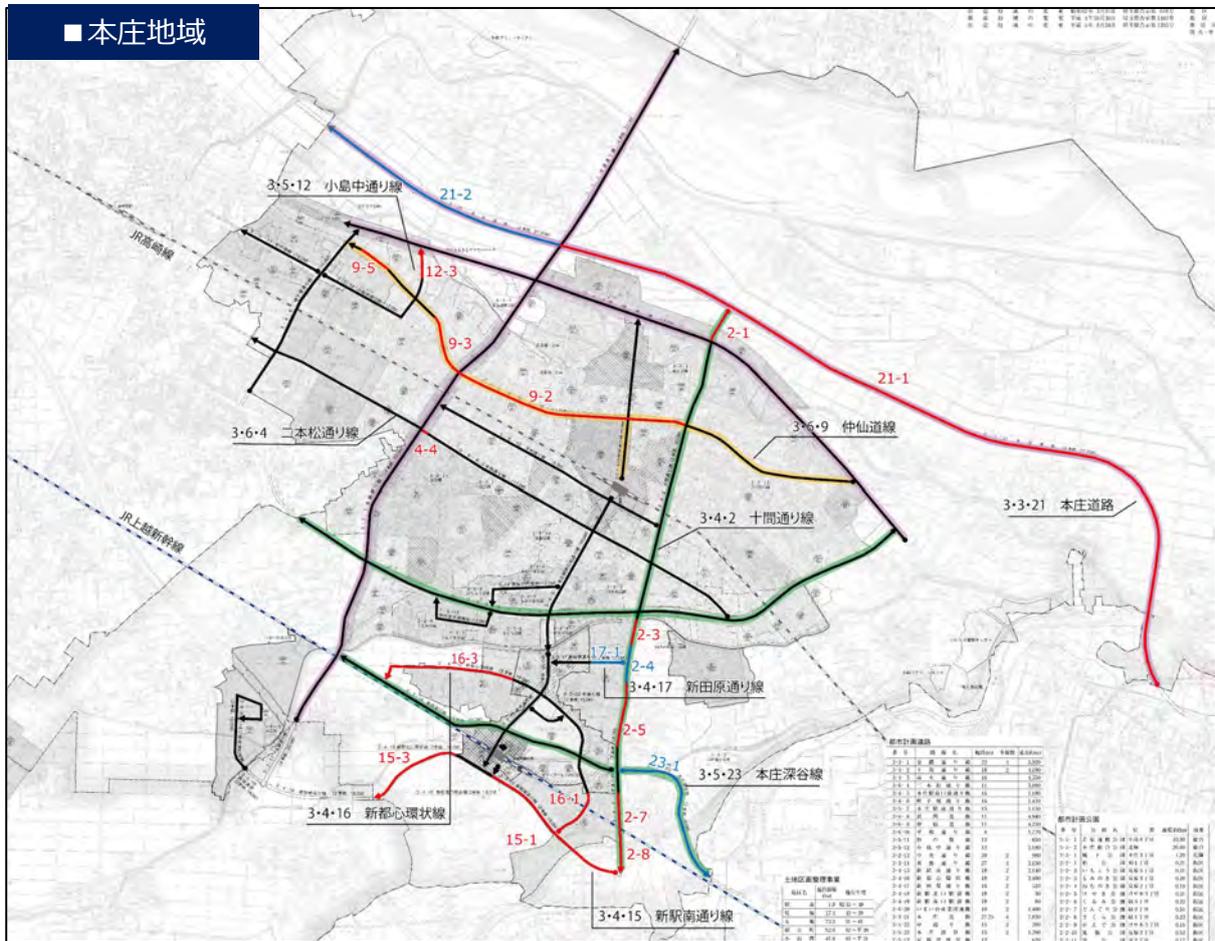
評価項目		評価基準
①	まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、コンパクト・プラス・ネットワークの推進等によるまちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。
②	関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画（区画整理事業など）の変更に伴い、路線の必要性が変化している。
③	周辺道路等の整備状況	当該路線全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道で代替する可能性がある。
④	希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物※が明らかに存在している。 ※法令等（「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」など）の対象種
⑤	歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。
⑥	都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより問題が生じている。 ※ただし、住宅街は対象とせず、商店街等で地域の活性化に寄与している場合のみ対象とする。
⑦	地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。
⑧	その他	①～⑦の評価項目以外で、必要性が変化していると判断される。

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（R2.7）埼玉県

## (2) 検証区間の設定

第2段階以降の路線の評価については、整備状況や周辺区域の状況等、同一路線でも大きく状況が異なるため、以下のように各路線を区間に分割して評価を行った。

なお、分割の指標は、主要道路との交差点、管理区分の境等を考慮して設定した。



凡例

- 未整備区間
- 事業中区間
- 整備済区間
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

### (3) 各評価項目における検証

#### ①まちづくりの将来像の変化

##### ■評価基準

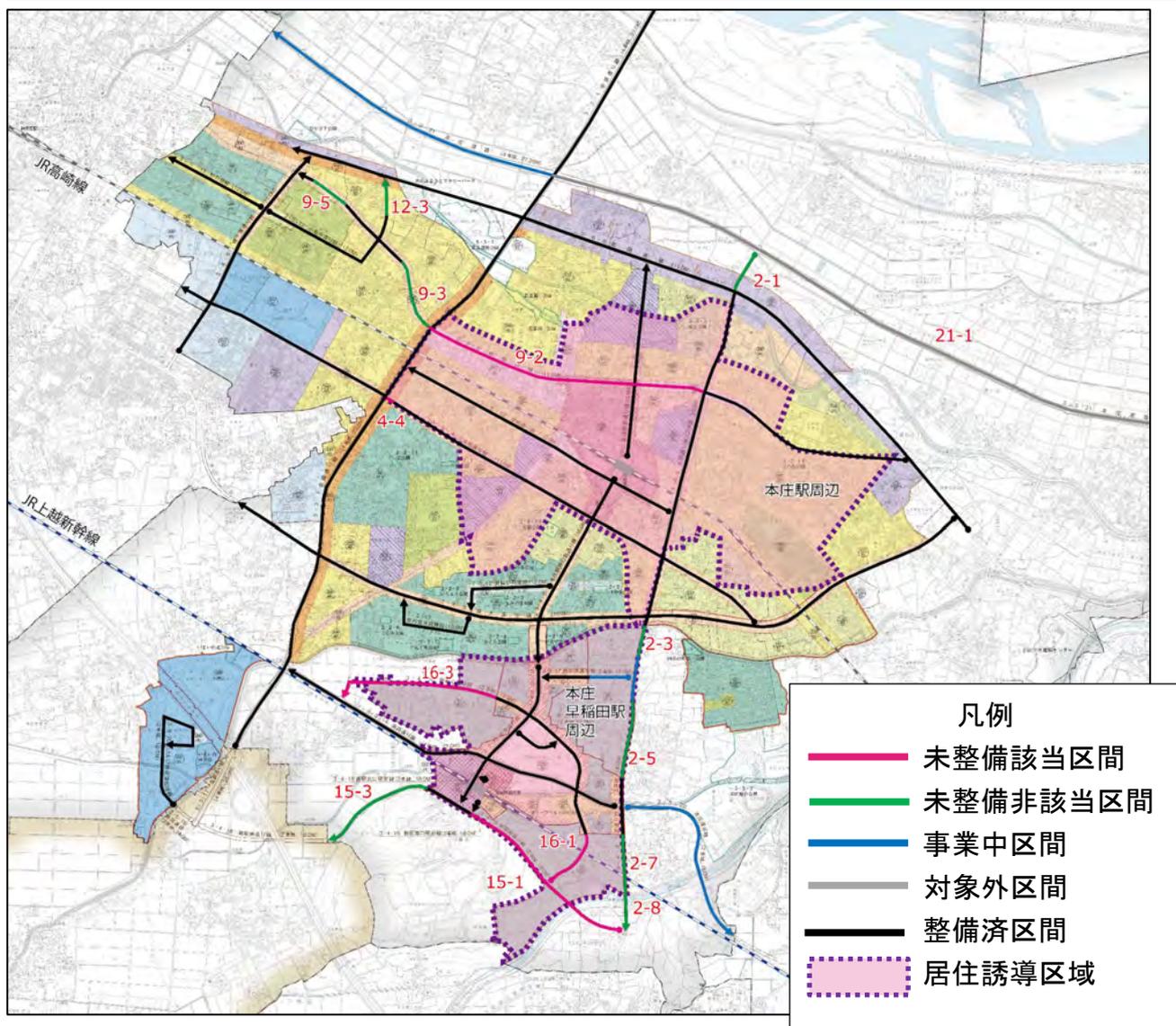
上位計画の変更、コンパクト・プラス・ネットワークの推進等によるまちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。

##### ■判断材料

判断指標	・上位計画における路線の位置付けの変更、連携を基本とした集約型都市構造の構築を目指し、3つの駅周辺の都市機能の充実に寄与する点を考慮しながら関連する路線を抽出した。
参考資料	・本庄市総合振興計画（平成30年3月） ・本庄市立地適正化計画（平成30年3月） ・本庄市都市計画マスタープラン（平成25年3月） ・本庄市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月改訂）

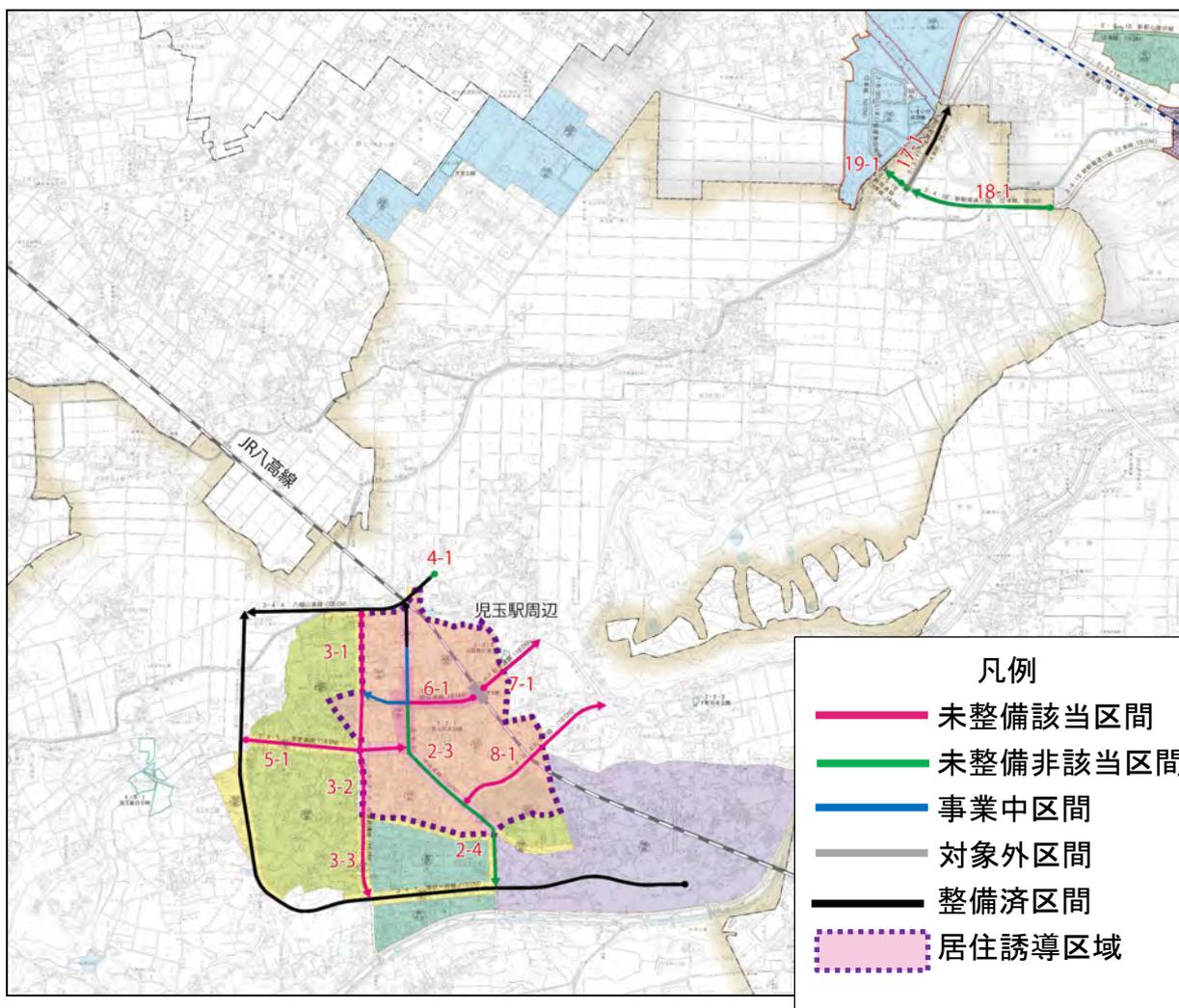
■検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	—
				2-3	県道	×	—
				2-5	県道	×	—
				2-7	県道	×	—
				2-8	県道	×	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		○	立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。（本庄駅周辺）
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	○	—
				9-3	県道	×	—
				9-5	県道	×	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	まちづくりの将来像や考え方に変化がなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		○	立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。（本庄早稲田駅周辺）
				15-3		×	まちづくりの将来像や考え方に変化がなく、該当しない。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		○	立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。（本庄早稲田駅周辺）
16-3					○	立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。（本庄早稲田駅周辺）	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	



■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道 県道	×	—
				2-4	県道	×	—
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		○	立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。（児玉駅周辺）
				3-2	県道	○	—
				3-3	県道	○	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	○	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	○	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		○	立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。（児玉駅周辺）
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		○	立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。（児玉駅周辺）
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	まちづくりの将来像や考え方に変化がなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	まちづくりの将来像や考え方に変化がなく、該当しない。	



## ②関連事業の動向・変化

### ■評価基準

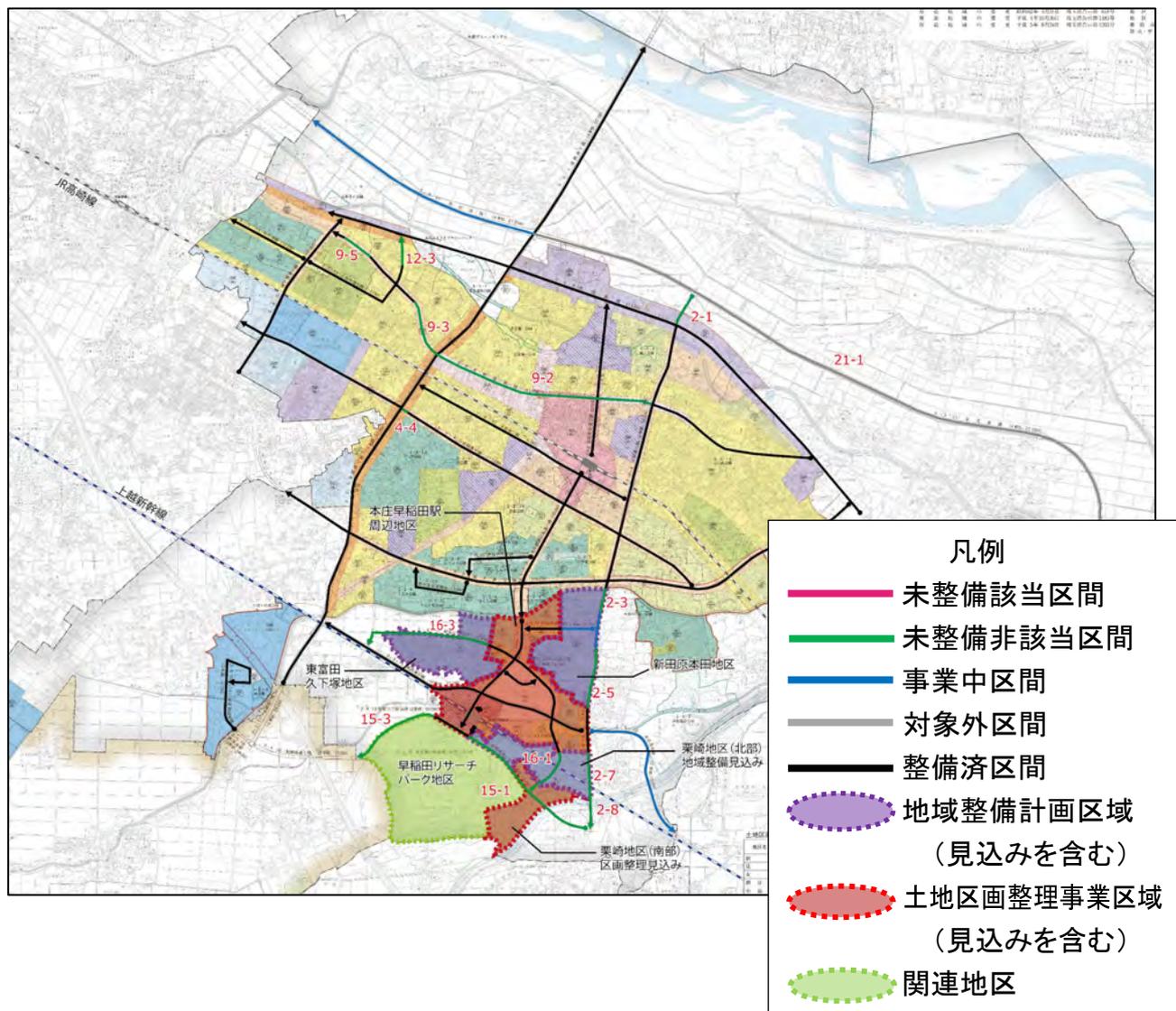
当該路線に関連する事業計画（土地区画整理事業など）の変更に伴い、路線の必要性が変化している。

### ■判断材料

判断指標	各関連事業の事業区域と当該路線の位置関係、関連事業の事業期間を比較し、過年度見直し以降の新規事業に関連する路線
参考資料	・各事業概要（本庄市HP等）、事業計画書 ・都市計画図

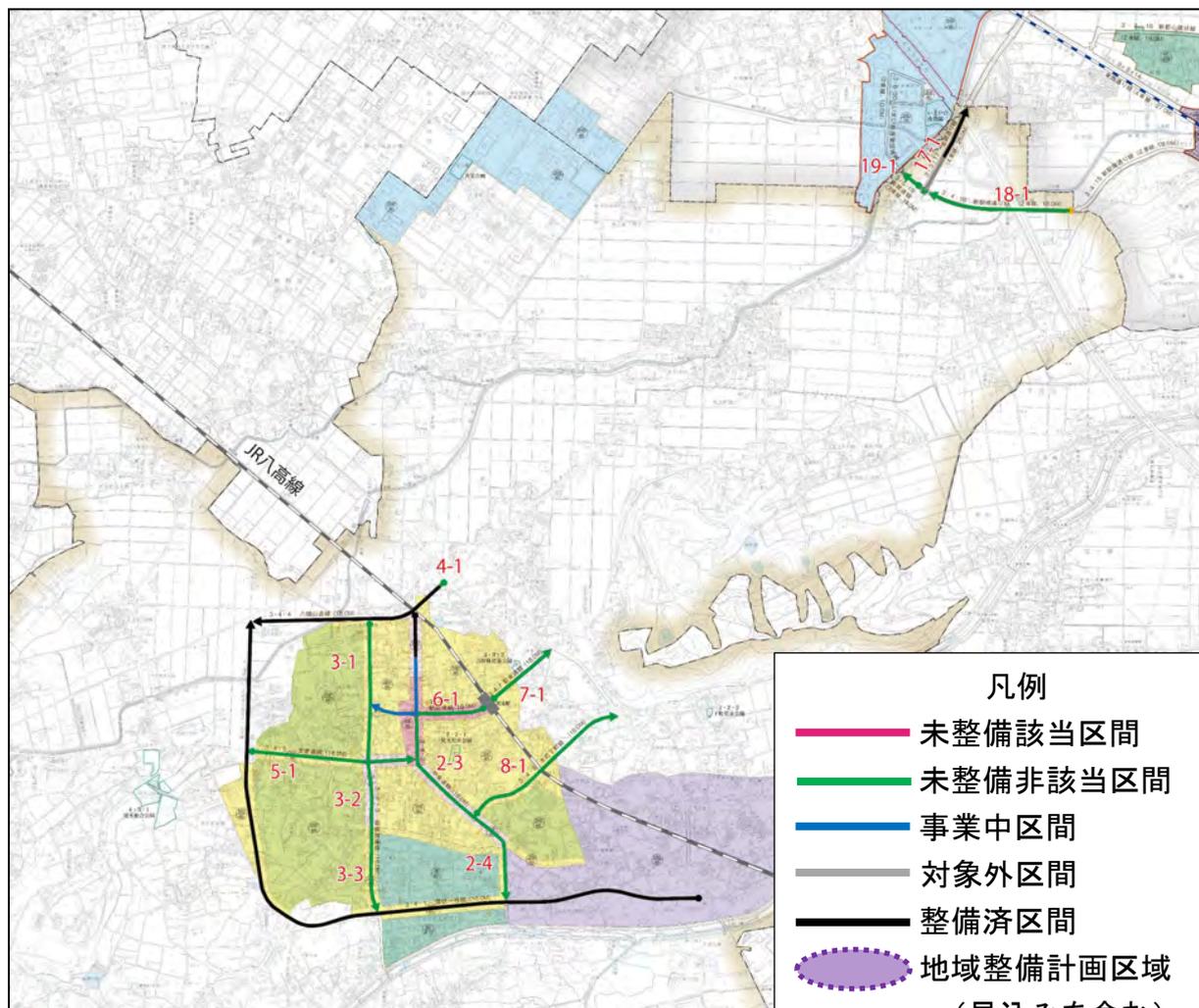
■検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	—
				2-3	県道	×	—
				2-5	県道	×	—
				2-7	県道	×	—
				2-8	県道	×	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	周辺で関連事業は実施されておらず、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道	×	—
				9-5	県道	×	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	周辺で関連事業は実施されておらず、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	今後、栗崎地区の北部は地域整備計画区域、南部は土地区画整理事業区域として整備する予定であるが、整備手法が変わるのみであり、必要性は変化していない。
				15-3		×	周辺で関連事業は実施されておらず、該当しない。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	今後、栗崎地区の北部は地域整備計画区域、南部は土地区画整理事業区域として整備する予定であるが、整備手法が変わるのみであり、必要性は変化していない。
				16-3		×	東富田久下塚地区は地域整備計画区域として整備する予定であるが、整備手法が変わるのみであり、必要性は変化していない。
	21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—



■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	—
				2-4	県道	×	—
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	周辺で関連事業は実施されておらず、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	周辺で関連事業は実施されておらず、該当しない。
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	周辺で関連事業は実施されておらず、該当しない。
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	周辺で関連事業は実施されておらず、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	周辺で関連事業は実施されておらず、該当しない。	



凡例

- 未整備該当区間
- 未整備非該当区間
- 事業中区間
- 対象外区間
- 整備済区間
- 地域整備計画区域  
(見込みを含む)
- 土地区画整理事業区域  
(見込みを含む)
- 関連地区

### ③周辺道路等の整備状況

#### ■評価基準

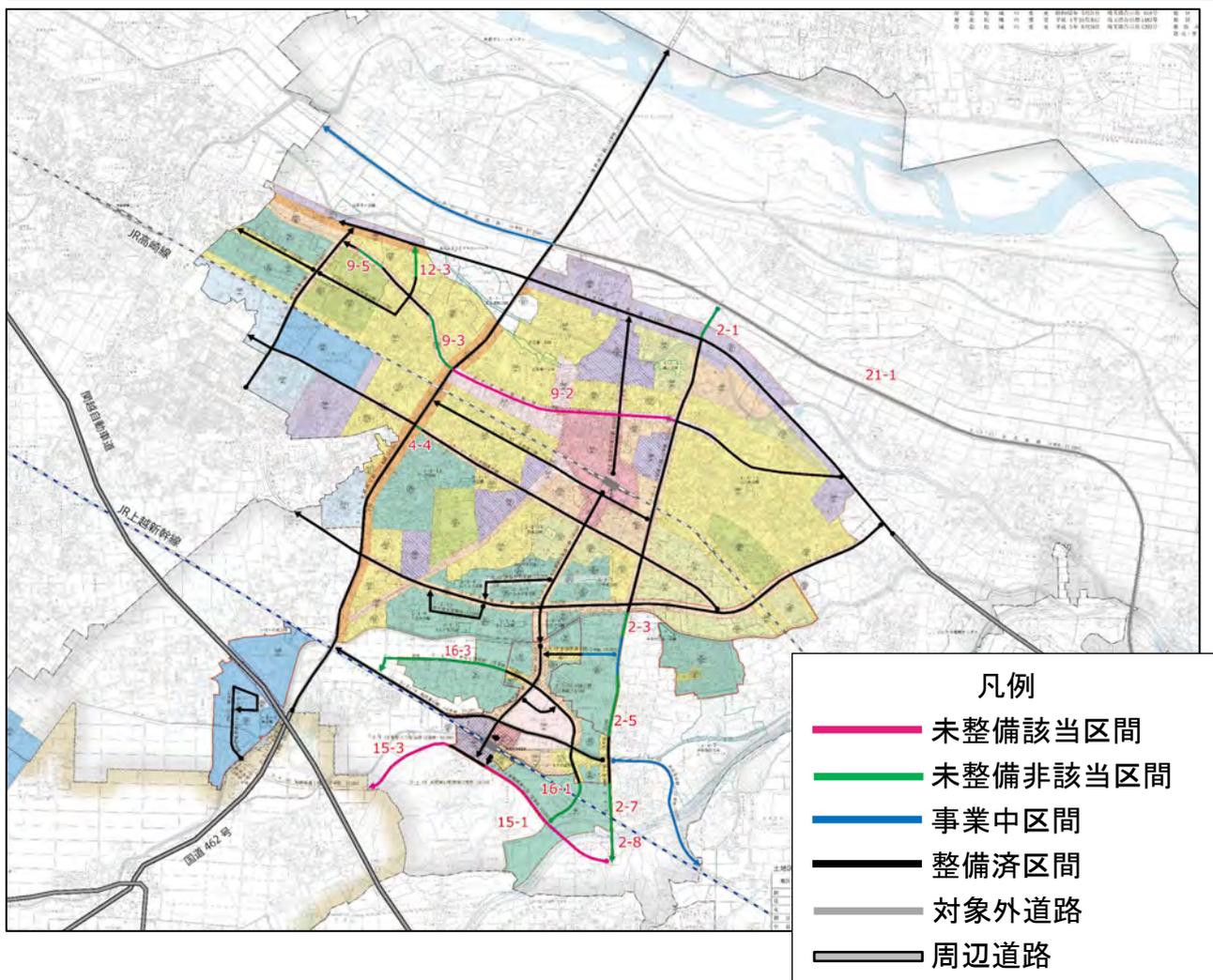
当該路線全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道で代替する可能性がある。

#### ■判断材料

判断指標	当該路線の機能を代替する道路の整備状況を確認し、代替機能を果たす道路がある路線
参考資料	・道路網図 ・都市計画図

■検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	—
				2-3	県道	×	—
				2-5	県道	×	—
				2-7	県道	×	—
				2-8	県道	×	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	周辺道路の整備状況に変化がなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	○	—
				9-3	県道	×	—
				9-5	県道	×	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	周辺道路の整備状況に変化がなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		○	都市計画道路東西通り線や県道児玉町蛭川普済寺線が、本庄早稲田駅周辺を東西に繋ぐ路線の機能を有しており、見直す必要がある。
				15-3		○	都市計画道路東西通り線や県道児玉町蛭川普済寺線が、本庄早稲田駅周辺で東西に繋ぐ路線の機能を有しており、見直す必要がある。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	周辺道路の整備状況に変化がなく、該当しない。
				16-3		×	周辺道路の整備状況に変化がなく、該当しない。
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	

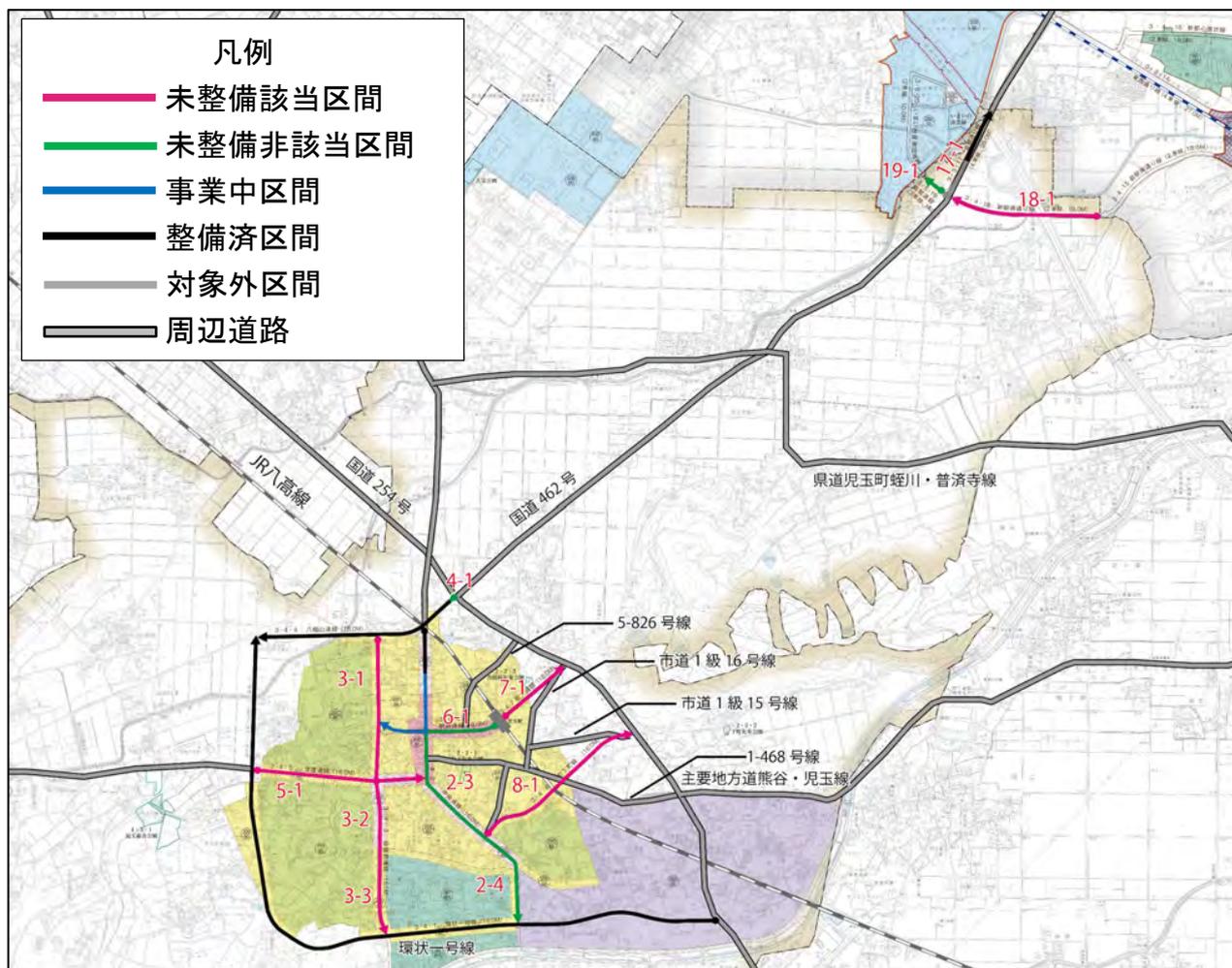


凡例

- 未整備該当区間
- 未整備非該当区間
- 事業中区間
- 整備済区間
- 対象外道路
- 周辺道路

■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	—
				2-4	県道	×	
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		○	国道254号、環状一号線が整備され、中心地へ流入する通過交通が低減しており、見直す必要がある。
				3-2	県道	○	
				3-3	県道	○	
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	○	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		○	市道1級16号線と市道5-826号線が、児玉駅周辺地域と国道254号を結ぶ機能を有しており、また、現在市道5-826号線は歩道整備中であり、見直す必要がある。
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		○	国道254号や環状一号線による幹線道路網が確立され、児玉駅の南側を東西に繋ぐ路線の機能を有している。 なお、通学等の地区内交通については、市道1級15号線、市道1級16号線やJR八高線を横断する市道1-468号線が機能を分担しており、見直す必要がある。
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		○	都市計画道路東西通り線や県道児玉町蛭川普済寺線が、本庄早稲田駅周辺で東西に繋ぐ路線の機能を有しており、見直す必要がある。	
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	周辺道路の整備状況に変化がなく、該当しない。	



#### ④希少な動植物の存在

##### ■評価基準

当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物※が明らかに存在している。

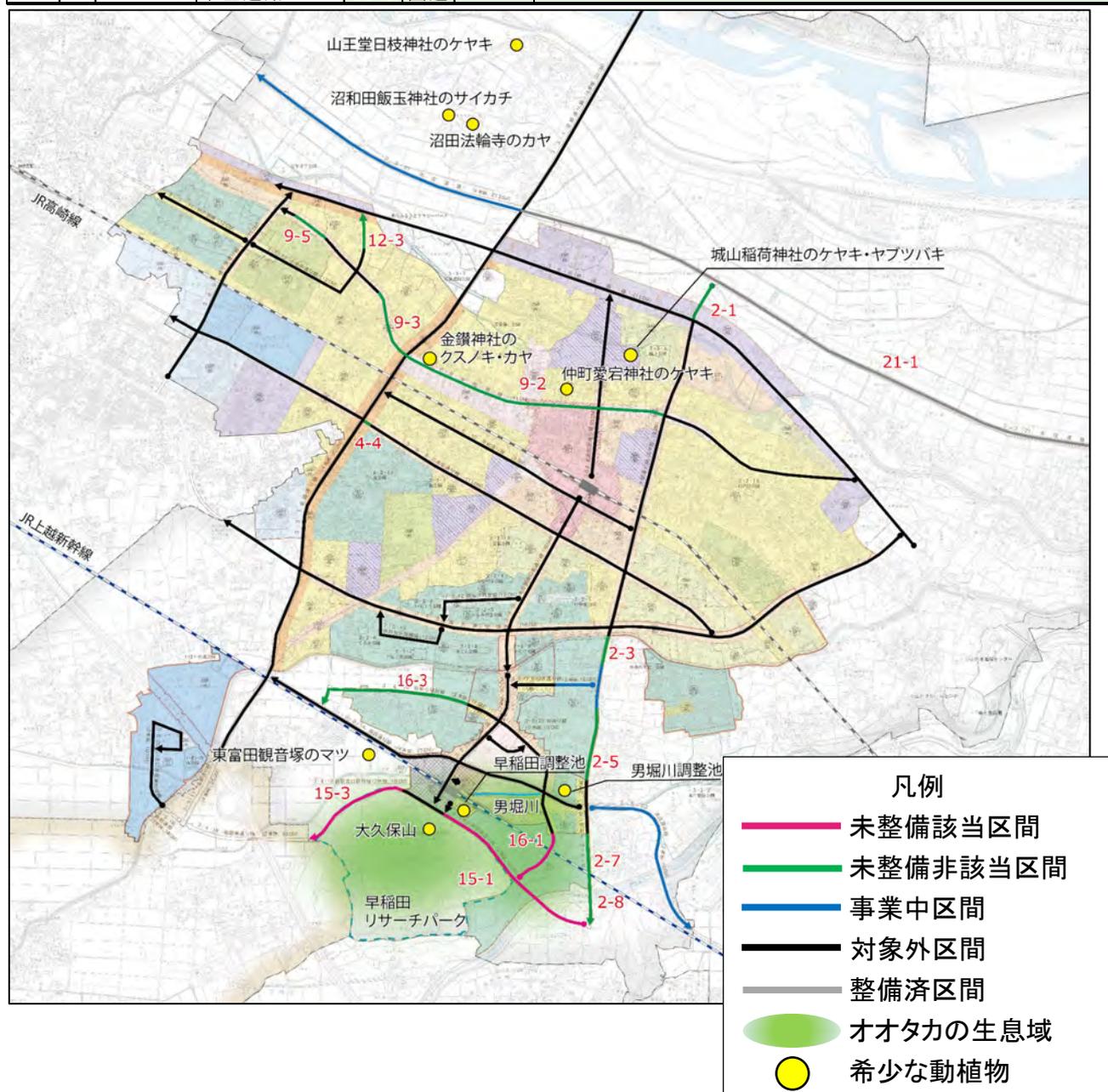
※法令等（「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」など）の対象種

##### ■判断材料

判断指標	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 県や市の指定文化財に該当する動植物が計画区域にかかる路線</li><li>・ オオタカの生息域が計画区域にかかる路線</li></ul>
参考資料	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 文化財に指定された植物（本庄市HP等）</li><li>・ 保護すべき動物（本庄市HP等）</li></ul>

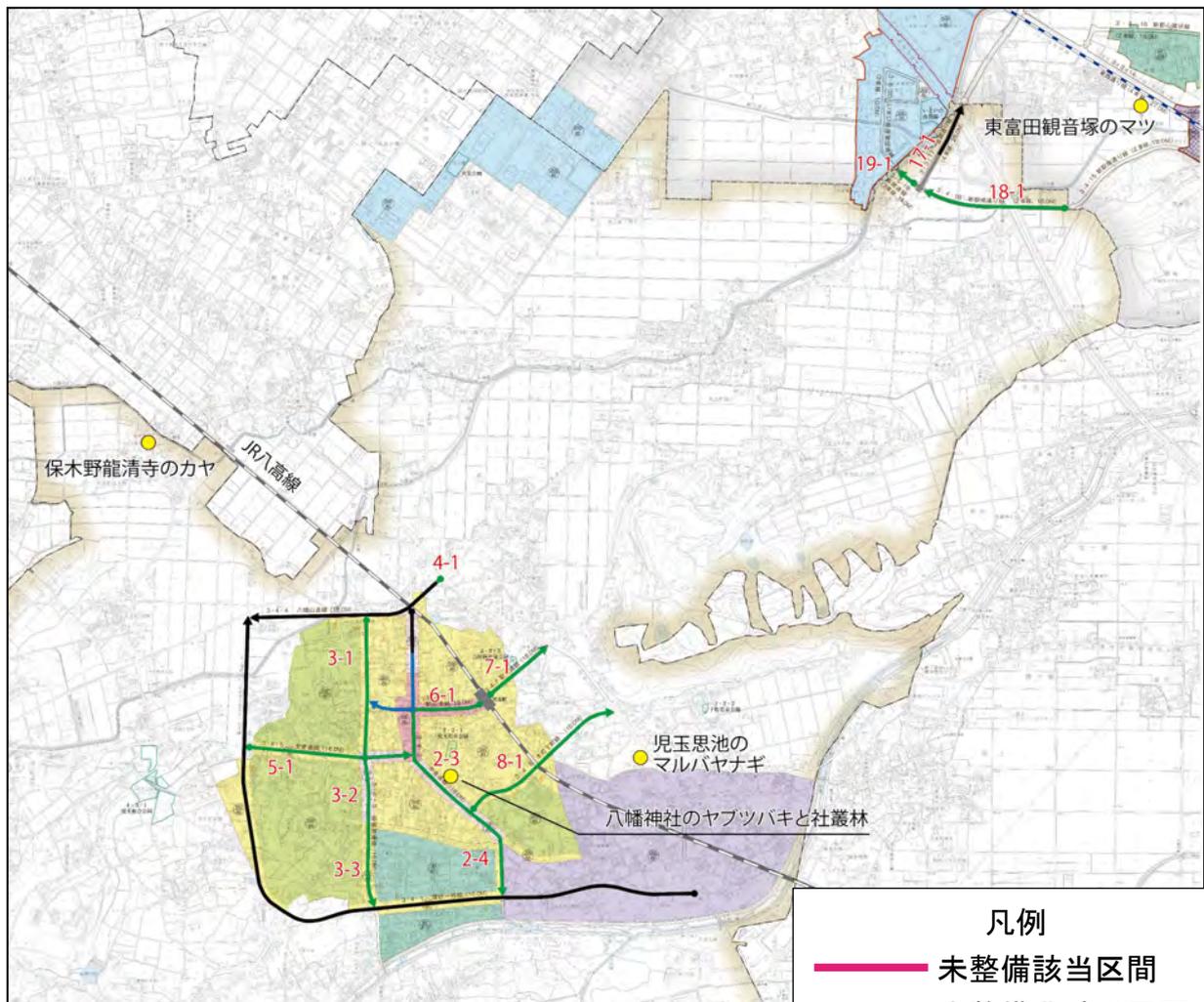
■ 検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	—
				2-3	県道	×	—
				2-5	県道	×	—
				2-7	県道	×	—
				2-8	県道	×	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4	県道	×	区域内に希少な動植物の存在はなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道	×	—
				9-5	県道	×	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3	県道	×	区域内に希少な動植物の存在はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1	県道	○	オオタカの生息域となっているため、見直す必要がある。
				15-3	県道	○	オオタカの生息域となっているため、見直す必要がある。
16	3・4・16	新都心環状線	16-1	県道	○	オオタカの生息域となっているため、見直す必要がある。	
			16-3	県道	×	区域内に希少な動植物の存在はなく、該当しない。	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	



■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	—
				2-4	県道	×	—
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	区域内に希少な動植物の存在はなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	区域内に希少な動植物の存在はなく、該当しない。
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	区域内に希少な動植物の存在はなく、該当しない。
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	区域内に希少な動植物の存在はなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	区域内に希少な動植物の存在はなく、該当しない。	



凡例

- 未整備該当区間
- 未整備非該当区間
- 事業中区間
- 対象外区間
- 整備済区間
- オオタカの生息域
- 希少な動植物

## ⑤歴史・文化・観光資源の存在

### ■評価基準

当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。

### ■判断材料

判断指標	文化財等が計画域にかかる路線
参考資料	・文化財指定状況（本庄市HP） ・ほんじょう文化財ガイドマップ

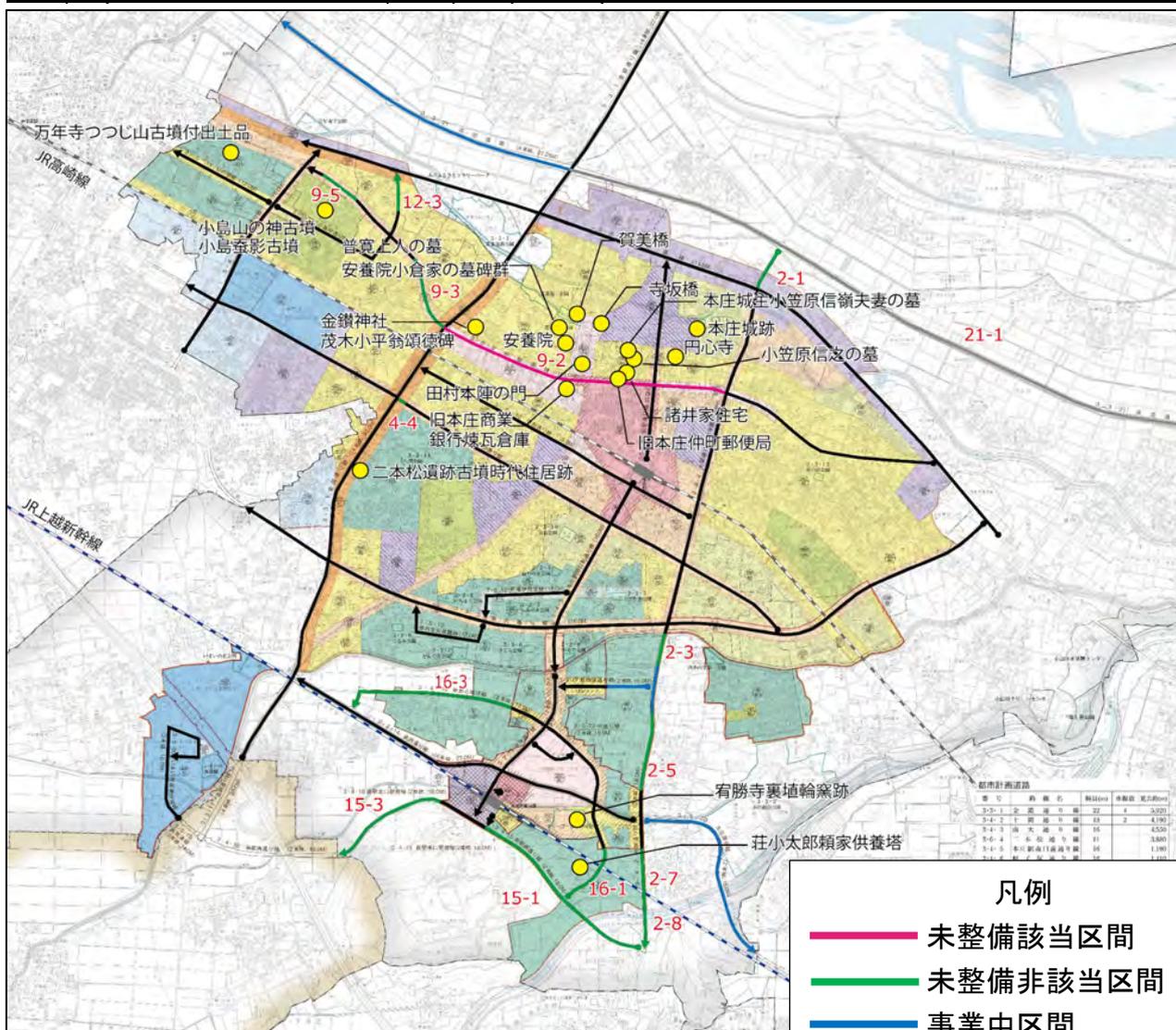
参考として文化財（天然記念物や建造物等、移動が困難なもの）の指定状況を以下に示す。なお、図面には計画域に影響を及ぼす可能性のあるもののみ記載し、明らかに場所が離れているものは記載しない。

指定状況	名称	所在地	種別
県指定文化財	金鑽神社のクスノキ	本庄市千代田3-2-3	天然記念物
	城山稲荷神社のケヤキ	本庄市本庄3-5	天然記念物
	骨波田の藤	本庄市児玉町高柳901	天然記念物
市の有形文化財	城山稲荷神社のヤブツバキ	本庄市本庄3-5	天然記念物
	本庄金鑽神社のカヤ	本庄市千代田3-2-3	天然記念物
	仲町愛宕神社のケヤキ	本庄市中央1-5-2	天然記念物
	東富田観音塚のマツ	本庄市東富田50-1	天然記念物
	沼和田宝輪寺のカヤ	本庄市沼和田869	天然記念物
	山王堂日枝神社のケヤキ	本庄市山王堂228-1	天然記念物
	沼和田飯玉神社のサイカチ	本庄市沼和田926	天然記念物
	保木野龍清寺のカヤ	本庄市児玉町保木野387	天然記念物
	児玉思池のマルバヤナギ（アカメヤナギ）	本庄市児玉町児玉1746	天然記念物
	小平石神神社のケヤキとスギ	本庄市児玉町小平1	天然記念物
八幡神社のヤブツバキと社叢林	本庄市児玉町児玉198	天然記念物	
国指定文化財	塙保己一旧宅	本庄市児玉長保木野325	国指定文化財
県指定文化財	旧本庄警察署	本庄市中央1-2-3	建造物
	諸井家住宅	本庄市中央1-8-1	建造物
	八幡神社社殿及び銅製鳥居	本庄市児玉町児玉198	建造物
	競進社模範蚕室	本庄市児玉町児玉2514	建造物
	本庄金鑽神社社殿	本庄市千代田3-2-3	建造物
	雉岡城跡	本庄市児玉町八幡山446	史跡
	鷺山古墳	本庄市児玉町下浅見818-	史跡
	荘小太郎頼家供養塔	本庄市栗崎155	旧跡
	岡登景能の生地	本庄市児玉町高柳146-2	旧跡
	飯倉御厨跡	本庄市児玉町飯倉841	旧跡

指定状況	名称	所在地	種別
市指定文化財 (史跡・旧跡)	小笠原信嶺夫妻の墓	本庄市中央1-4	史跡・旧跡
	本庄城跡	本庄市本庄3-5	史跡・旧跡
	二本松遺跡古墳時代住居跡	本庄市栄2-7	史跡・旧跡
	普寛上人の墓	本庄市中央3-4	史跡・旧跡
	安養院小倉家の墓碑群	本庄市中央3-3	史跡・旧跡
	小島八幡山古墳	本庄市小島95-2	史跡・旧跡
	小島蚕影山古墳	本庄市小島3-1	史跡・旧跡
	小島山の神古墳	本庄市小島2-11	史跡・旧跡
	八幡神社の高札場	本庄市児玉町児玉198	史跡・旧跡
	秋山古墳群	本庄市児玉町秋山	史跡・旧跡
	秋山庚申塚古墳付出土品	本庄市児玉町秋山1769-1	史跡・旧跡
	岩谷堂	本庄市児玉町小平	史跡・旧跡
	太駄の高札場	本庄市児玉町太駄908-1	史跡・旧跡
	平重衡の首塚	本庄市児玉町蛭川214-3	史跡・旧跡
	入浅見金鑽神社古墳付出土品	本庄市児玉町入浅見819	史跡・旧跡
	万年寺つつじ山古墳付出土品	本庄市万年寺3-3-7	史跡・旧跡
	長沖32号古墳	本庄市児玉町長沖303-1	史跡・旧跡
	小笠原信之の墓	本庄市中央2-8-26	史跡・旧跡
陣見平(山)	本庄市児玉町小平	史跡・旧跡	
市指定文化財 (建造物)	本庄金鑽神社大門・神社社殿	本庄市千代田3-2-3	建造物
	円心寺山門	本庄市本庄3-3-2	建造物
	安養院本堂・山門及び総門	本庄市中央3-3-6	建造物
	田村本陣の門	本庄市中央1-2-3	建造物
	八幡神社隨身門・能楽殿	本庄市児玉町児玉198	建造物
	秋山十二天社社殿	本庄市児玉町秋山3566	建造物
	成身院百体観音堂	本庄市児玉町小平647	建造物

■検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	—
				2-3	県道	×	—
				2-5	県道	×	—
				2-7	県道	×	—
				2-8	県道	×	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	○	—
				9-3	県道	×	—
				9-5	県道	×	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
				15-3		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
				16-3		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	

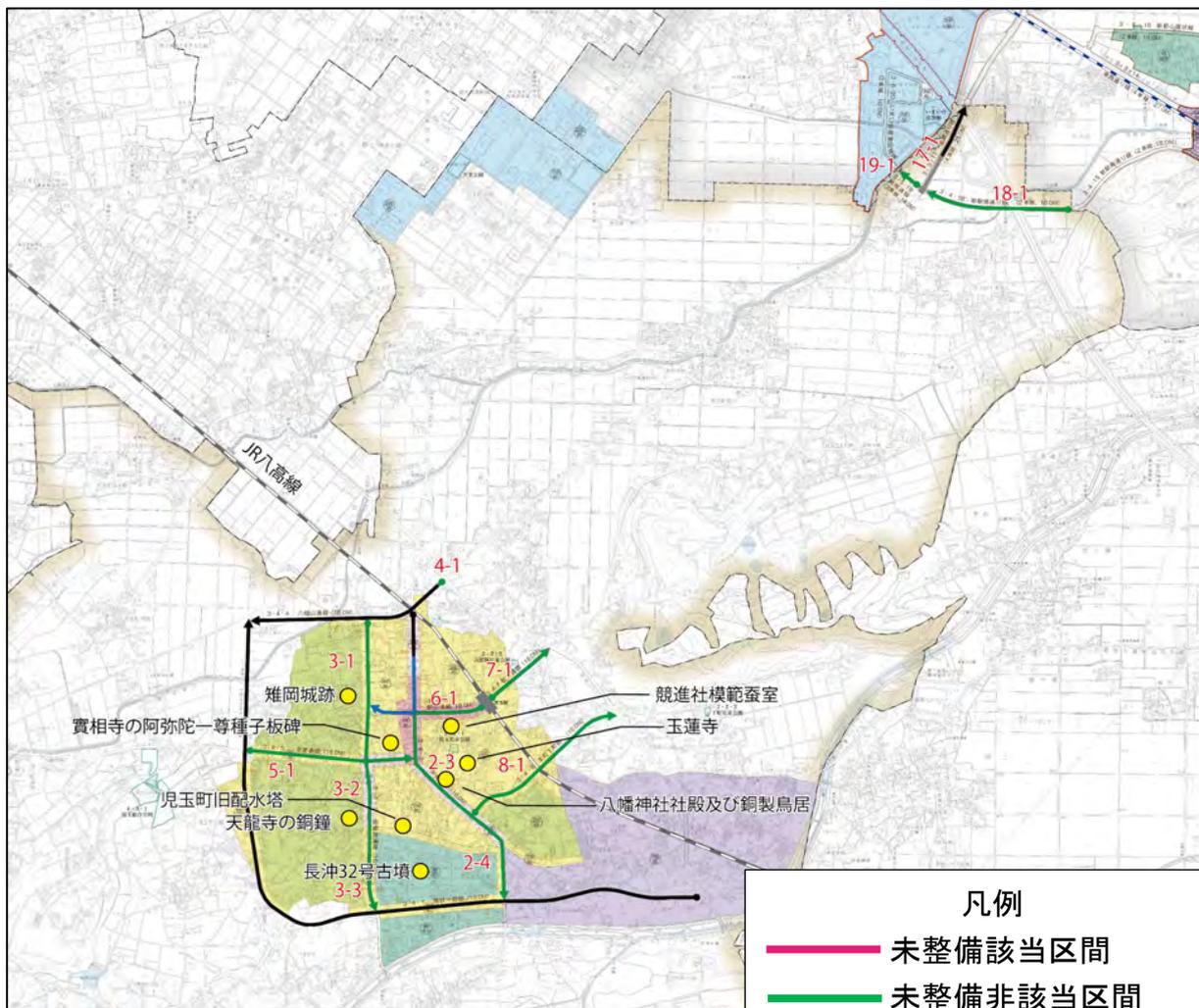


**凡例**

- 未整備該当区間
- 未整備非該当区間
- 事業中区間
- 対象外区間
- 整備済区間
- 歴史・文化・観光資源

■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	—
				2-4	県道	×	—
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	区域内に歴史・文化観光資源はなく、該当しない。	



## ⑥都市化の状況

### ■評価基準

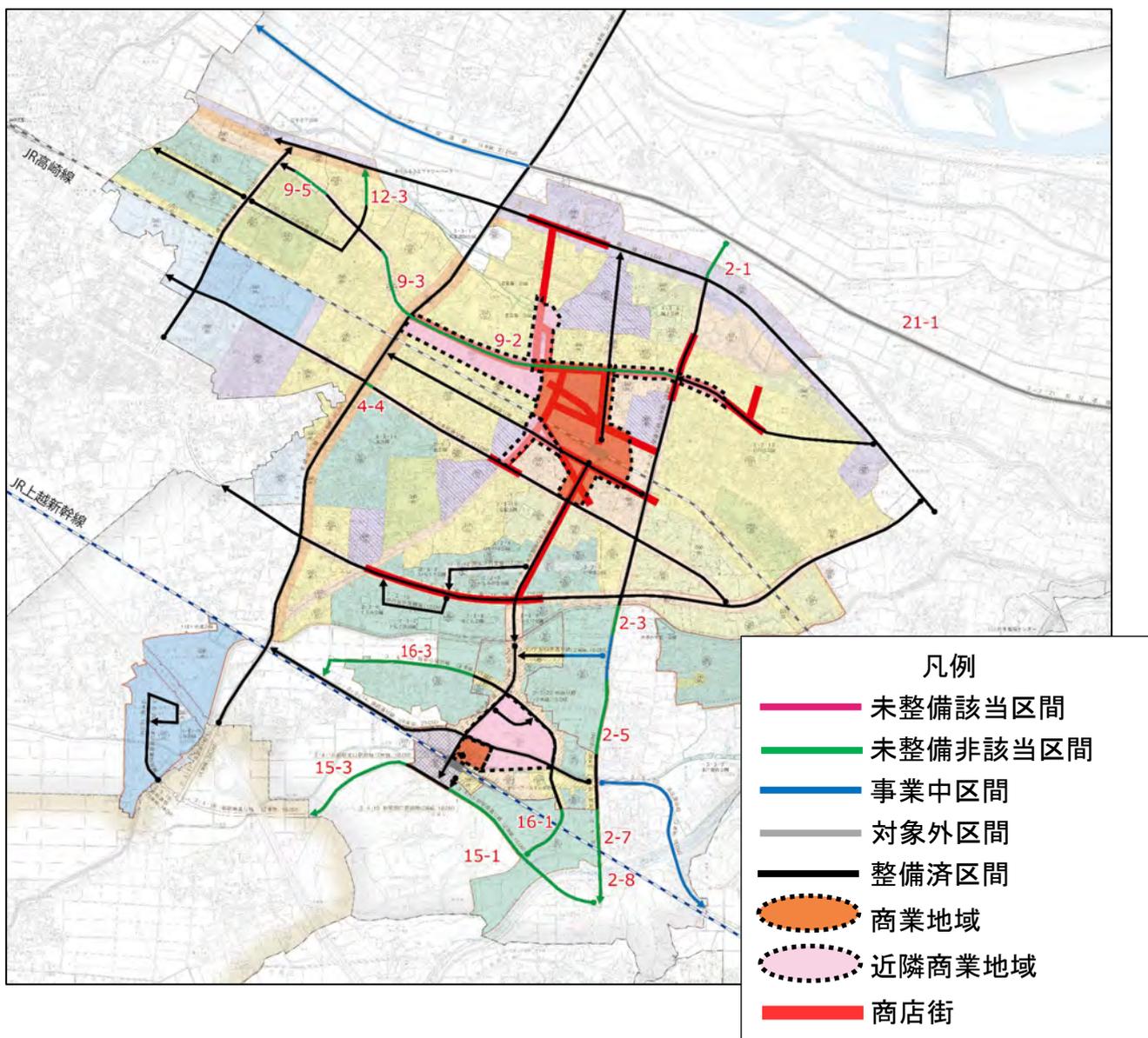
当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより問題が生じている。  
※ただし、住宅街は対象とせず、商店街等で地域の活性化に寄与している場合のみ対象とする。

### ■判断材料

判断指標	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 商業系の用途地域内で地域の活性化に寄与している商店街にかかり、整備上の問題が発生している路線</li><li>・ 商業施設の進出等で商業的土地利用に変化がある路線</li></ul>
参考資料	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 都市計画図</li><li>・ 本庄商店街連合会エリアマップ 等</li></ul>

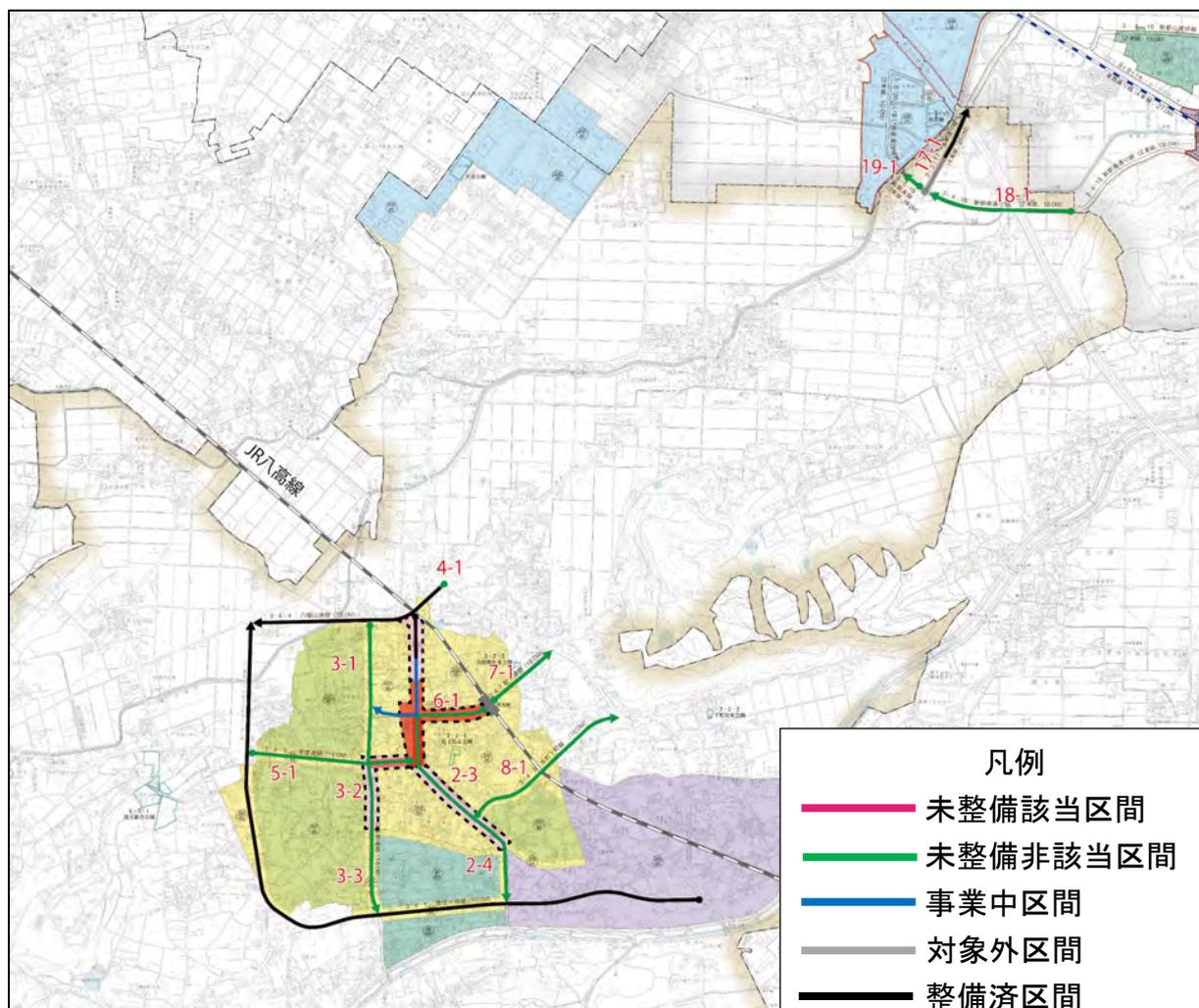
■検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	—
				2-3	県道	×	—
				2-5	県道	×	—
				2-7	県道	×	—
				2-8	県道	×	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道	×	—
				9-5	県道	×	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
				15-3		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
				16-3		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	



■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	—
				2-4	県道	×	—
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	区域内及び周辺で都市化が著しいことはなく、該当しない。	



- 凡例
- 未整備該当区間
  - 未整備非該当区間
  - 事業中区間
  - 対象外区間
  - 整備済区間
  - 商業地域
  - 近隣商業地域
  - 商店街

## ⑦地形的制約

### ■評価基準

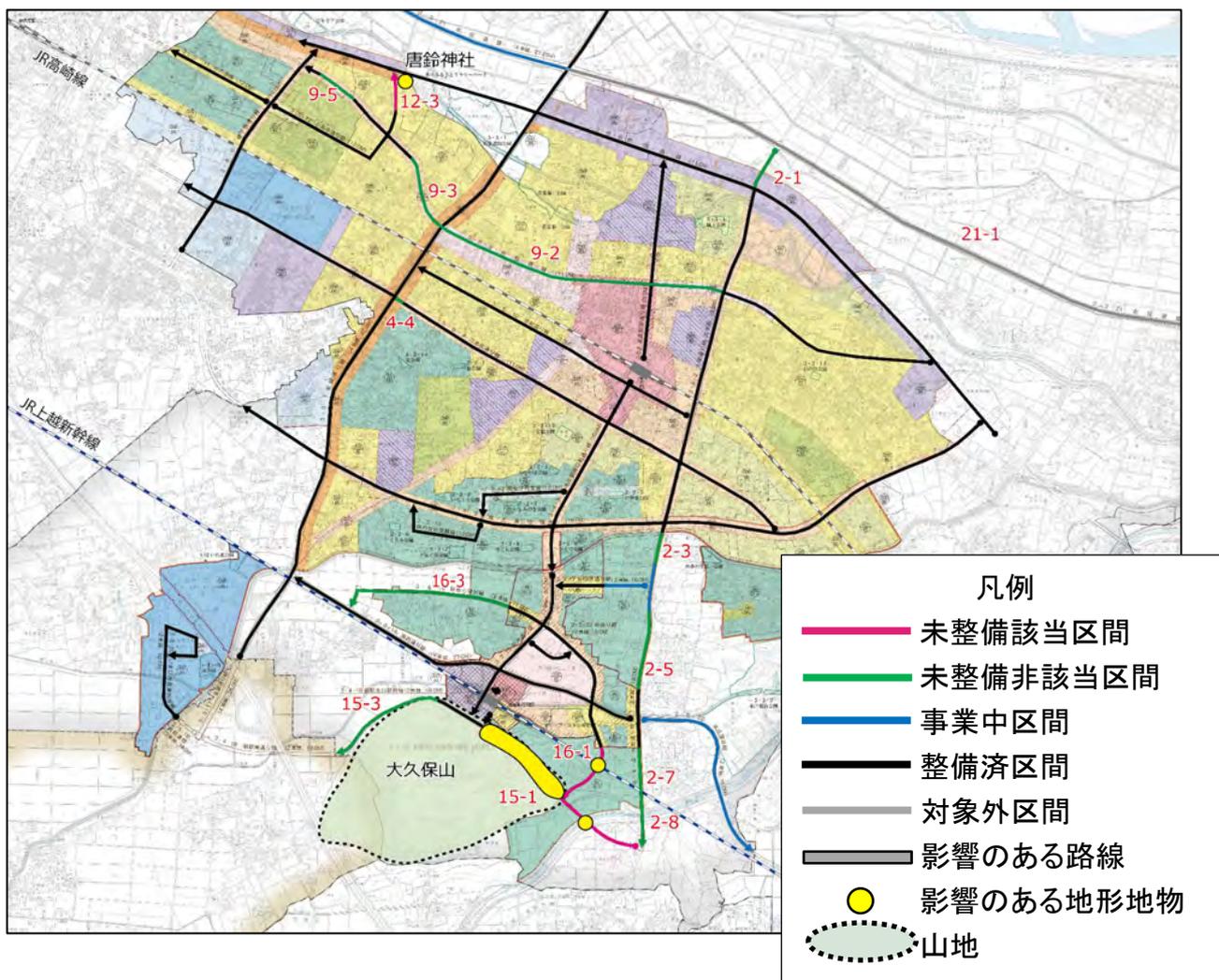
当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。

### ■判断材料

判断指標	山地や河川、鉄道・幹線道路の高架部との交差等があり、ルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる路線
参考資料	・都市計画図

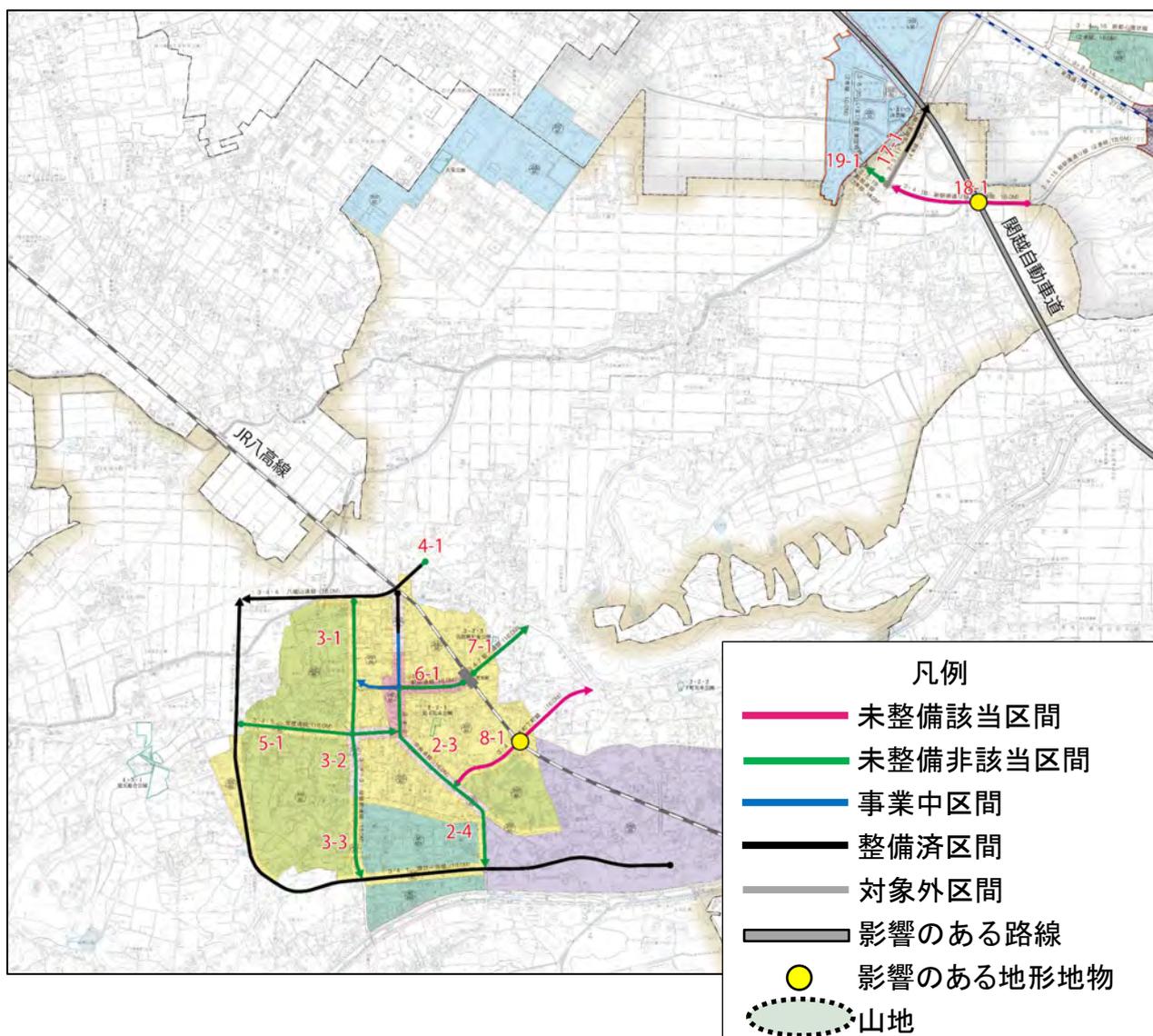
■検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	—
				2-3	県道	×	—
				2-5	県道	×	—
				2-7	県道	×	—
				2-8	県道	×	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	区域内に地形的な制約がないため、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道	×	—
				9-5	県道	×	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		○	唐鈴神社の境内で石積み面をしている箇所 に影響があるため、見直す必要がある。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		○	小山川を越える橋梁、大久保山を通過する トンネル等を整備する必要があるため、見 直す必要がある。
				15-3		×	区域内に地形的な制約がないため、該当し ない。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		○	JR上越新幹線の橋脚の間隔が当該路線の計 画幅員よりも狭く、橋脚を回避する必要が あるため、見直す必要がある。
16-3					×	区域内に地形的な制約がないため、該当し ない。	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	



■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	—
				2-4	県道	×	—
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	区域内に地形的な制約がないため、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	区域内に地形的な制約がないため、該当しない。
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		○	JR八高線を立体で越える必要があるため、見直す必要がある。
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		○	関越自動車道の本線を立体で越える必要があるため、見直す必要がある。	
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	区域内に地形的な制約がないため、該当しない。	



## ⑧その他

### ■評価基準

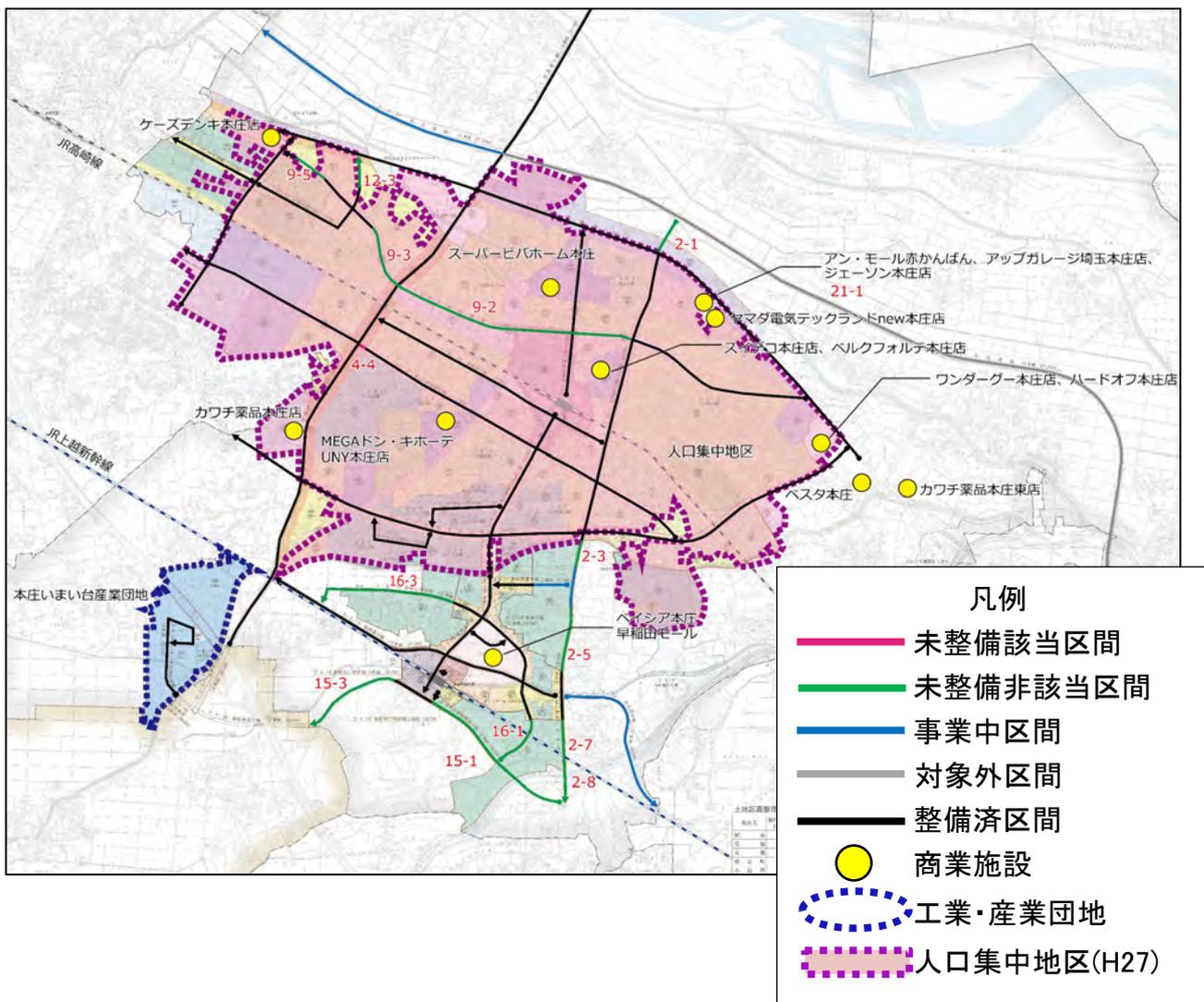
①～⑦の評価項目以外で、必要性が変化していると判断される。

### ■判断材料

判断指標	<ul style="list-style-type: none"><li>・災害時の避難、救援活動への支障となり得る（当該路線が人口集中地区内に存在し、かつ幅員 4m 未満の狭あい道路の割合が 50%以上である区間）路線</li><li>・大規模な施設（商業施設、工業施設）の進出により、必要性が変化している路線</li></ul>
参考資料	<ul style="list-style-type: none"><li>・都市計画図</li><li>・埼玉県 大規模小売店舗名簿(令和 3 年 4 月) 等</li></ul>

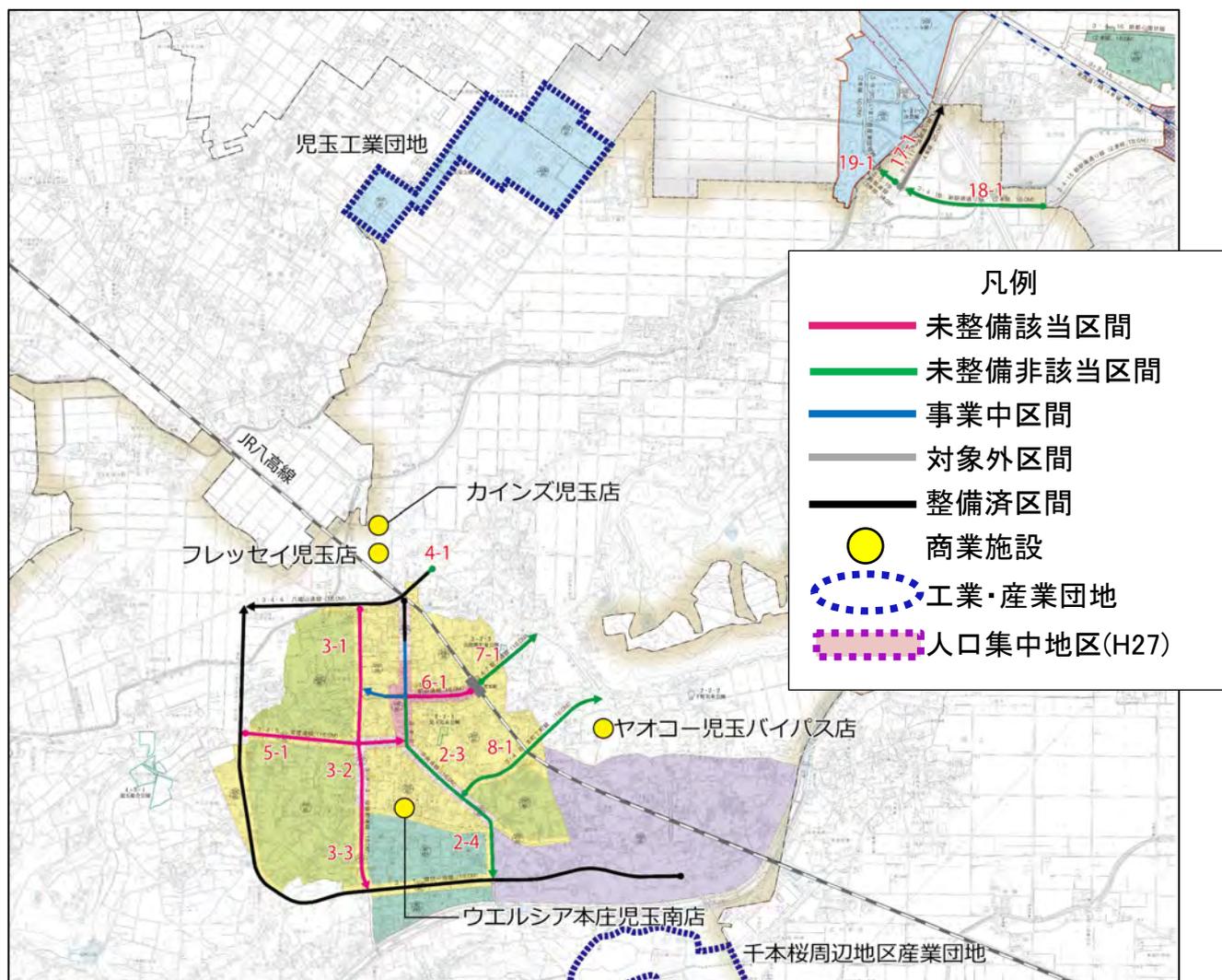
■検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	—
				2-3	県道	×	—
				2-5	県道	×	—
				2-7	県道	×	—
				2-8	県道	×	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		○	人口集中地区に存在し、狭あい道路の割合が高い区間であるため、見直す必要がある。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道	×	—
				9-5	県道	×	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。
				15-3		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。
				16-3		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	



■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	—
				2-4	県道	×	
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		○	国道254号沿道等に大型商業施設が立地し、商業的土地利用は進んでいないため、見直す必要がある。
				3-2	県道	○	
				3-3	県道	○	
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	○	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	○	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	その他に必要性が変化していると判断される項目はなく、該当しない。	



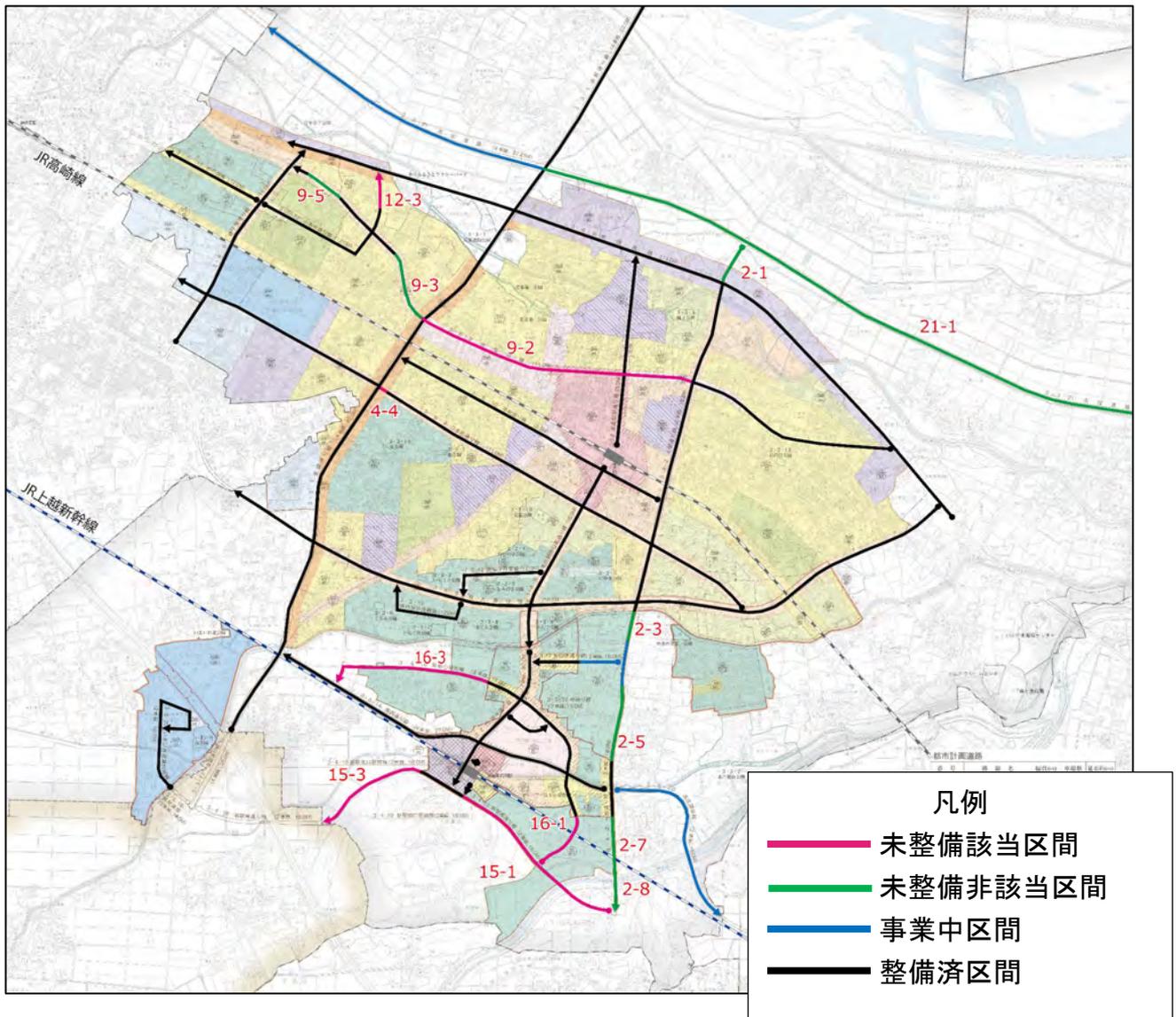
(4) 社会状況の変化に伴う必要性の検証結果

■社会状況の変化に伴い、必要性が変化した路線、区間（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価項目								いずれかの 評価基準に 該当	
		番号	路線名			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧		
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
				2-3	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
				2-5	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
				2-7	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
				2-8	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		○	×	×	×	×	×	×	○	○	
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	○	×	○	×	○	×	×	×	×	○
				9-3	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
				9-5	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	×	×	×	×	×	○	×	○	
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		○	×	○	○	×	×	○	×	○	
				15-3		×	×	○	○	×	×	×	×	○	
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		○	×	×	○	×	×	○	×	○	
16-3					○	×	×	×	×	×	×	×	○		
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	—	—	—	—	—	—	×		

評価項目：

- ①まちづくりの将来像の変化 / ②関連事業の動向・変化 / ③周辺道路等の整備状況 / ④希少な動植物の存在  
 ⑤歴史・文化・観光資源の存在 / ⑥都市化の状況 / ⑦地形的制約 / ⑧その他

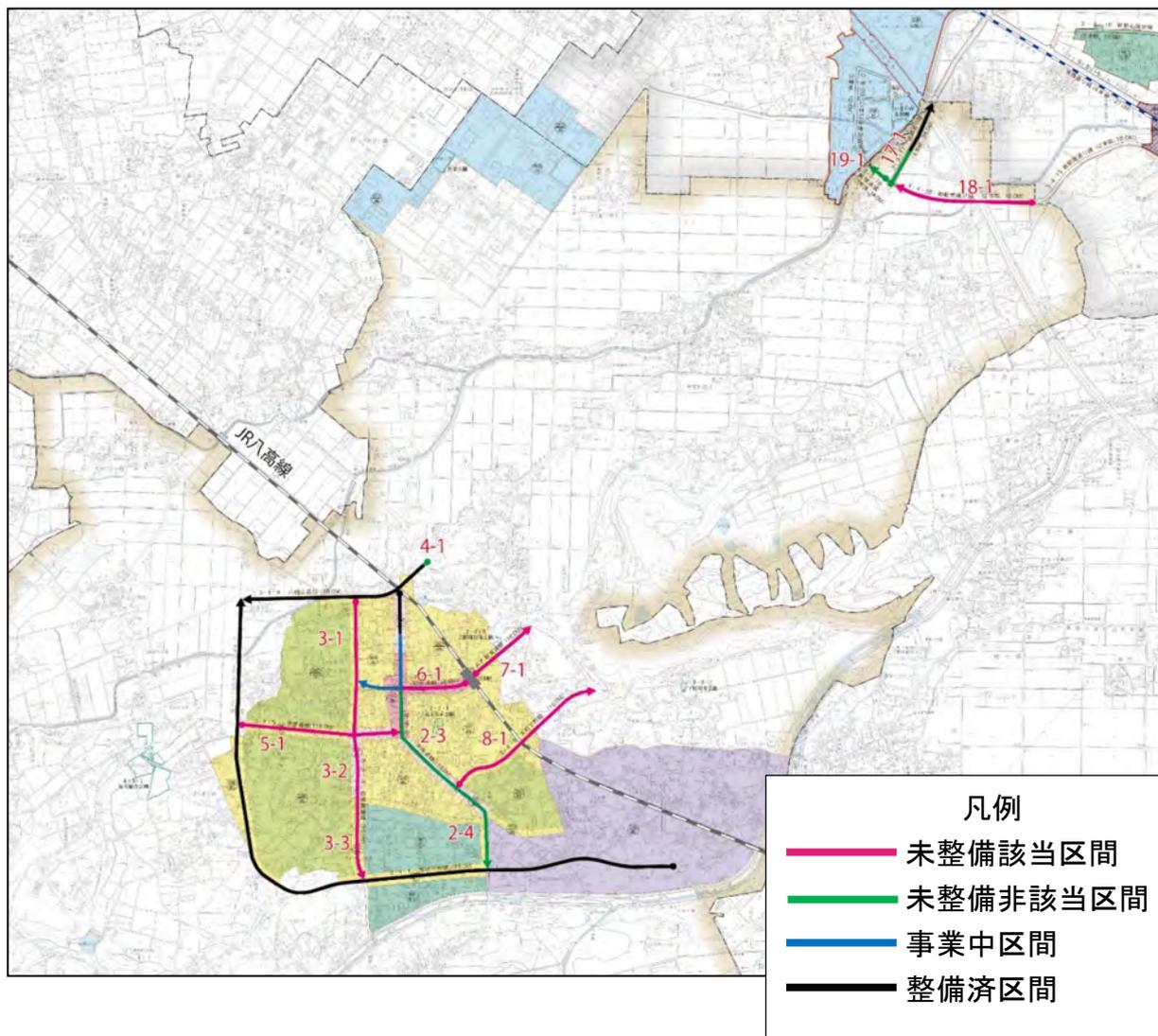


■社会状況の変化に伴い、必要性が変化した路線、区間（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価項目								いずれかの 評価基準に 該当	
		番号	路線名			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧		
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
				2-4	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	3	3・4・3	役場前通線	3-1	県道	○	×	○	×	×	×	×	×	○	○
				3-2	県道	○	×	○	×	×	×	×	×	○	○
	3	3・4・3	役場前通線	3-3	県道	○	×	○	×	×	×	×	○	○	
				4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	×	×	×	×	×	×
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	○	×	○	×	×	×	×	○	○	
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	○	×	×	×	×	×	×	○	○	
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		○	×	○	×	×	×	×	×	○	
	8	3・4・8	本町下町線	8-1		○	×	○	×	×	×	○	×	○	
	9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—	—	—	—	—	—	—	×	
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	×	○	×	×	×	○	×	○		
11	3・5・19	高関通線	19-1		×	×	×	×	×	×	×	×	×		

評価項目：

- ①まちづくりの将来像の変化 / ②関連事業の動向・変化 / ③周辺道路等の整備状況 / ④希少な動植物の存在  
 ⑤歴史・文化・観光資源の存在 / ⑥都市化の状況 / ⑦地形的制約 / ⑧その他



## 5.2 構造の適正さの検証

### (1) 評価基準

5.1と同様に、指針における構造の適正さに関する以下の評価項目をもとに検証を行う。

なお、検証の対象となるのは第1段階で抽出した事業中区間を有する検証路線及び「社会状況の変化に伴う必要性の検証」において、いずれかの評価項目が評価基準に該当する路線である。

社会状況の変化に伴う必要性の検証においては、未整備区間のうち本庄地域の4路線6区間と児玉地域の4路線4区間が必要性の変化ありに該当した（国県道を除く）。本評価では、これらに事業中区間も加えた計10路線12区間を本検証の対象とした（国県道を除く）。

#### ■構造の適正さの評価基準

評価項目	評価基準
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 ・隅切り等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。</li> <li>・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。</li> <li>・その他、車道に関して検討する必要がある。</li> </ul>
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道の土地利用の変化や歩行者の通行状況、この他、バリアフリー化の観点から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。</li> <li>・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。</li> <li>・その他、歩道に関して検討する必要がある。</li> </ul>
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路環境の保全や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。</li> <li>・その他、横断構成に関して検討する必要がある。</li> </ul>
④交差形式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要の変化により、交差形式の変更を検討する必要がある。</li> <li>・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。</li> <li>・その他、交差形式に関して検討する必要がある。</li> </ul>
⑤構造形式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。</li> <li>・土地利用計画の変更などから、道路の構造形式を嵩上式とするか地下式とするかなど、変更を検討する必要がある。</li> <li>・その他、構造形式に関して検討する必要がある。</li> </ul>
⑥その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域の土地利用の変化や、代替機能の確保等により、区間の廃止やルート、線形の変更について検討する必要がある。</li> <li>・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の視点から変更を検討する必要がある。</li> <li>・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。</li> </ul>

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（R2.7）埼玉県

(2) 各評価項目による検証

①車道

■評価基準

<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。</li> <li>・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。</li> <li>・その他、車道に関して検討する必要がある。</li> </ul>
---

■判断材料

判断指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車線数、中央帯、停車帯、路肩 など</li> <li>・交通量、混雑度</li> <li>・主要施設の立地</li> <li>・バス路線</li> </ul>
参考資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定資料</li> <li>・道路交通センサス</li> <li>・バス路線図（各バス会社、本庄市HP）</li> </ul>

■検証結果

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道		
				2-3	県道		
				2-4	県道	×	—
				2-5	県道		
				2-7	県道		
				2-8	県道		
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道		
				9-5	県道		
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				15-3		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
			16-3		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
17	3・4・17	新田原通り線	17-1		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道			
			21-2	国道	—	—	
23	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	—	—	
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-2	国道	×	—
				2-3	国道		
				2-4	県道		
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道		
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
				6-2		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道			
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	車道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1				

## ②歩道

### ■評価基準

- ・沿道の土地利用の変化や歩行者の通行状況、この他、バリアフリー化の観点から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。
- ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。
- ・その他、歩道に関して検討する必要がある。

### ■判断材料

判断指標	上位関連計画の構想、歩行者交通量
参考資料	・本庄市都市計画マスタープラン（平成25年3月） ・通学路図

### ■検証結果

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道		
				2-3	県道		
				2-4	県道	×	—
				2-5	県道		
				2-7	県道		
				2-8	県道		
				4	3・6・4	二本松通り線	4-4
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道		
				9-5	県道		
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				15-3		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
			16-3		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
17	3・4・17	新田原通り線	17-1		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道			
			21-2	国道	—	—	
23	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	—	—	
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-2	国道	×	—
				2-3	国道 県道		
				2-4	県道		
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道		
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
				6-2		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道			
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	歩道に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1				

### ③その他横断構成

#### ■評価基準

<ul style="list-style-type: none"> <li>道路環境の保全や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。</li> <li>その他、横断構成に関して検討する必要がある。</li> </ul>
--

#### ■判断材料

判断指標	環境施設帯、植樹帯等
参考資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画図</li> <li>道路横断図</li> </ul>

#### ■検証結果

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道		
				2-3	県道		
				2-4	県道	×	—
				2-5	県道		
				2-7	県道		
				2-8	県道		
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道		
				9-5	県道		
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				15-3		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
			16-3		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
17	3・4・17	新田原通り線	17-1		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道			
			21-2	国道	—	—	
23	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	—	—	
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-2	国道	×	—
				2-3	国道		
				2-4	国道		
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道		
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
				6-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	国道	×	—
				6-2		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道			
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	横断構成に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1				

#### ④交差形式

##### ■評価基準

- ・交通需要の変化により、交差形式の変更（立体化等）を検討する必要がある。
- ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。
- ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。

##### ■判断材料

判断指標	将来交通量の変化
参考資料	・将来交通量図

##### ■検証結果

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道		
				2-3	県道		
				2-4	県道	×	—
				2-5	県道		
				2-7	県道		
				2-8	県道		
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道		
				9-5	県道		
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				15-3		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
			16-3		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
17	3・4・17	新田原通り線	17-1		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道			
			21-2	国道	—	—	
23	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	—	—	
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-2	国道	×	—
				2-3	国道 県道		
				2-4	県道		
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道		
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
				6-1	県道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-2		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				7-1		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道			
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	交差形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
11	3・5・19	高関通線	19-1				

## ⑤構造形式

### ■評価基準

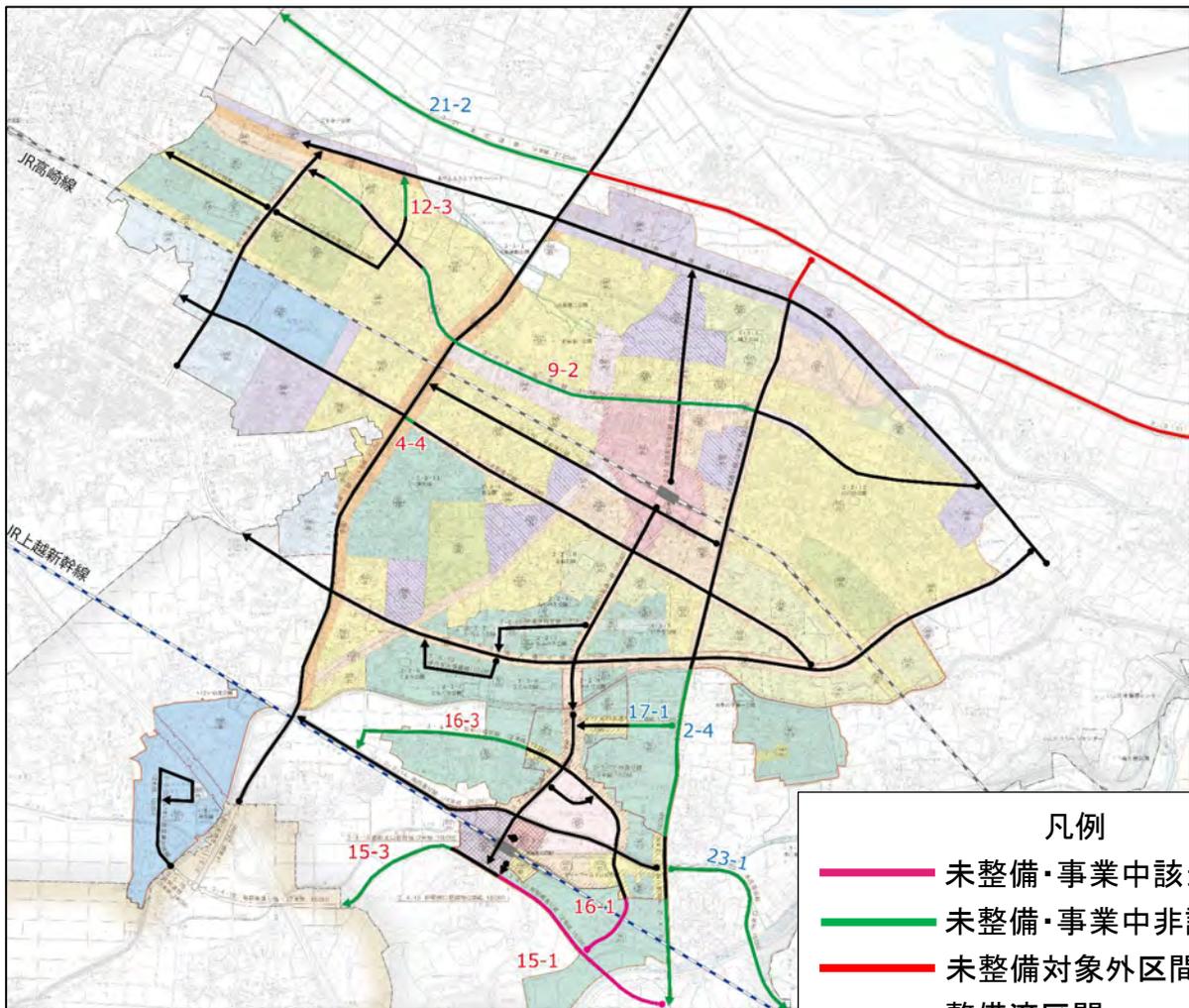
- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。</li><li>・土地利用計画の変更などから、道路の構造形式を嵩上式とするか地下式とするかなど、変更を検討する必要がある。</li><li>・その他、構造形式に関して検討する必要がある。</li></ul> |
|--|

### ■判断材料

判断指標	<ul style="list-style-type: none"><li>・既存道路との立体交差箇所</li><li>・鉄道との交差の有無</li></ul>
参考資料	<ul style="list-style-type: none"><li>・数値地形図レベル 2500 データ</li></ul>

■ 検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道		
				2-3	県道		
				2-4	県道	×	—
				2-5	県道		
				2-7	県道		
				2-8	県道		
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	構造形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道		
				9-5	県道		
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	構造形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		○	大久保山を通過するためのトンネル等が必要であり、周辺環境への影響を考慮して見直す必要がある。
				15-3		×	構造形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		○	JR上越新幹線との立体交差が必要であり、周辺環境への影響や、計画幅員と橋脚間隔の整合を考慮して見直す必要がある。
				16-3		×	構造形式に関して検討する必要はなく、該当しない。
17	3・4・17	新田原通り線	17-1		×	構造形式に関して検討する必要はなく、該当しない。	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道			
			21-2	国道	—	—	
23	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	—	—	

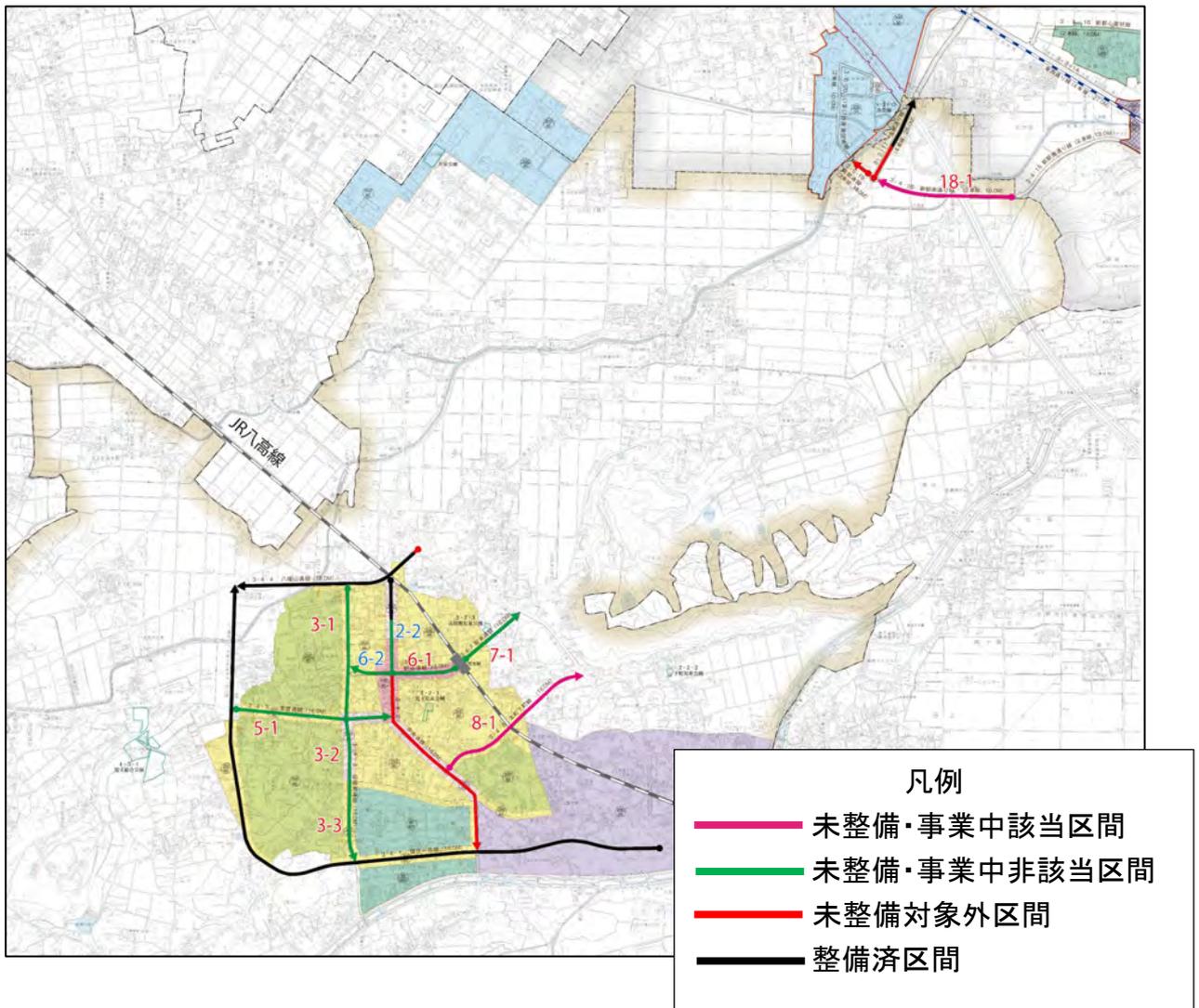


**凡例**

- 未整備・事業中該当区間
- 未整備・事業中非該当区間
- 未整備対象外区間
- 整備済区間

■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間 番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-2	国道	×	—
				2-3	国道 県道		
				2-4	県道		
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	構造形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道		
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
				6-2		×	構造形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	構造形式に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
8	3・4・8	本町下町線	8-1		○	JR八高線との立体交差が必要であり、周辺環境への影響や、計画幅員と橋脚間隔の整合を考慮して見直す必要がある。	
9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道			
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		○	関越自動車道との立体交差が必要であり、周辺環境への影響や、計画幅員と橋脚間隔の整合を考慮して見直す必要がある。	
11	3・5・19	高関通線	19-1				



## ⑥その他

### ■評価基準

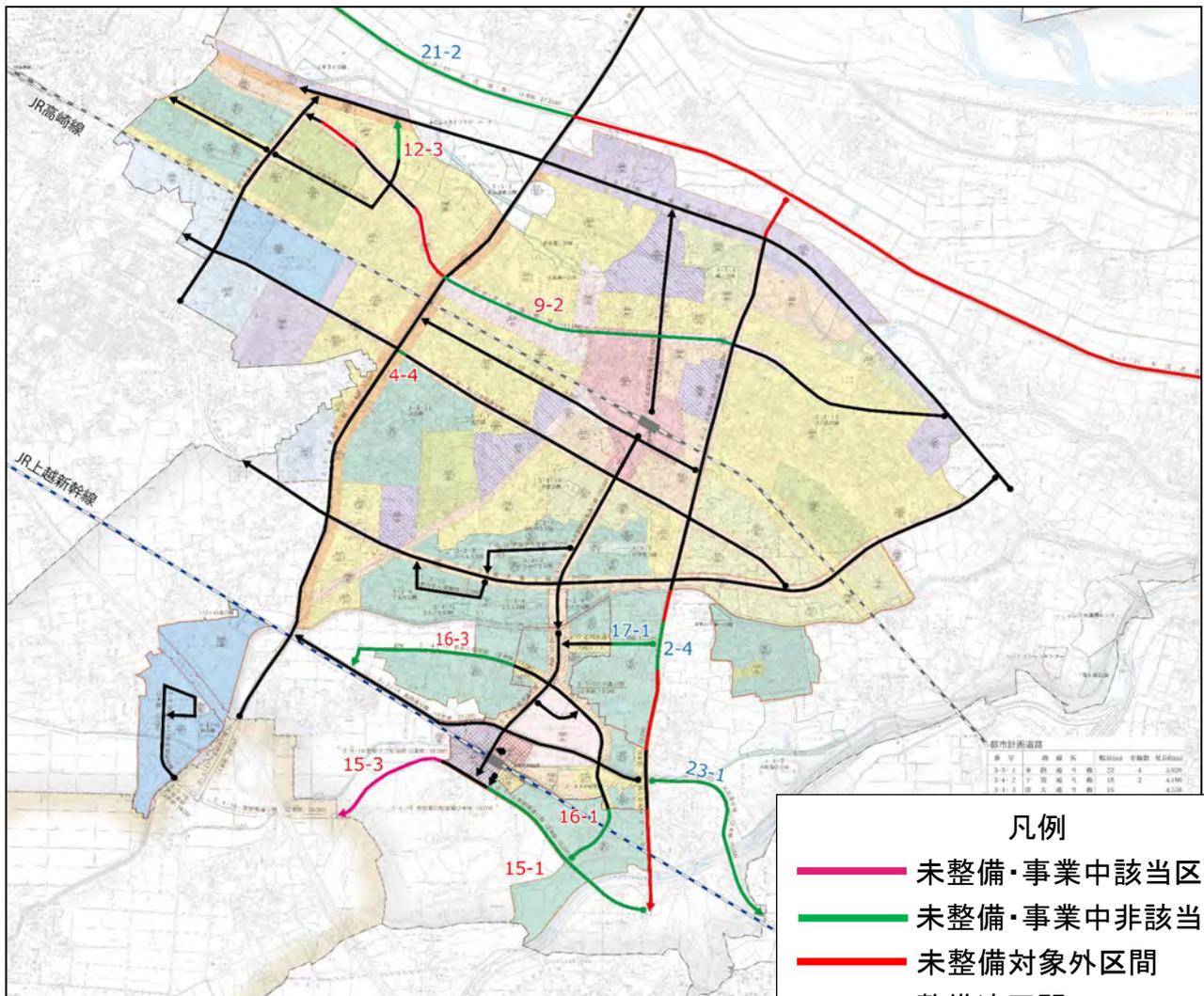
- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・周辺地域の土地利用の変化や、代替機能の確保等により、区間の廃止やルート、線形の変更について検討する必要がある。</li><li>・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の視点から変更を検討する必要がある。</li><li>・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。</li></ul> |
|---|

### ■判断材料

判断指標	道路の周辺環境、既存事業計画
参考資料	・本庄市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月） ・県事業計画

■ 検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道		
				2-3	県道		
				2-4	県道	×	—
				2-5	県道		
				2-7	県道		
				2-8	県道		
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	—
				9-3	県道		
				9-5	県道		
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				15-3		○	児玉地域3・4・18新駅南通り線と都市計画区域を境に接続しており、整合の視点から合わせて見直す必要がある。
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				16-3		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
17	3・4・17	新田原通り線	17-1		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道			
			21-2	国道	—	—	
23	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	—	—	

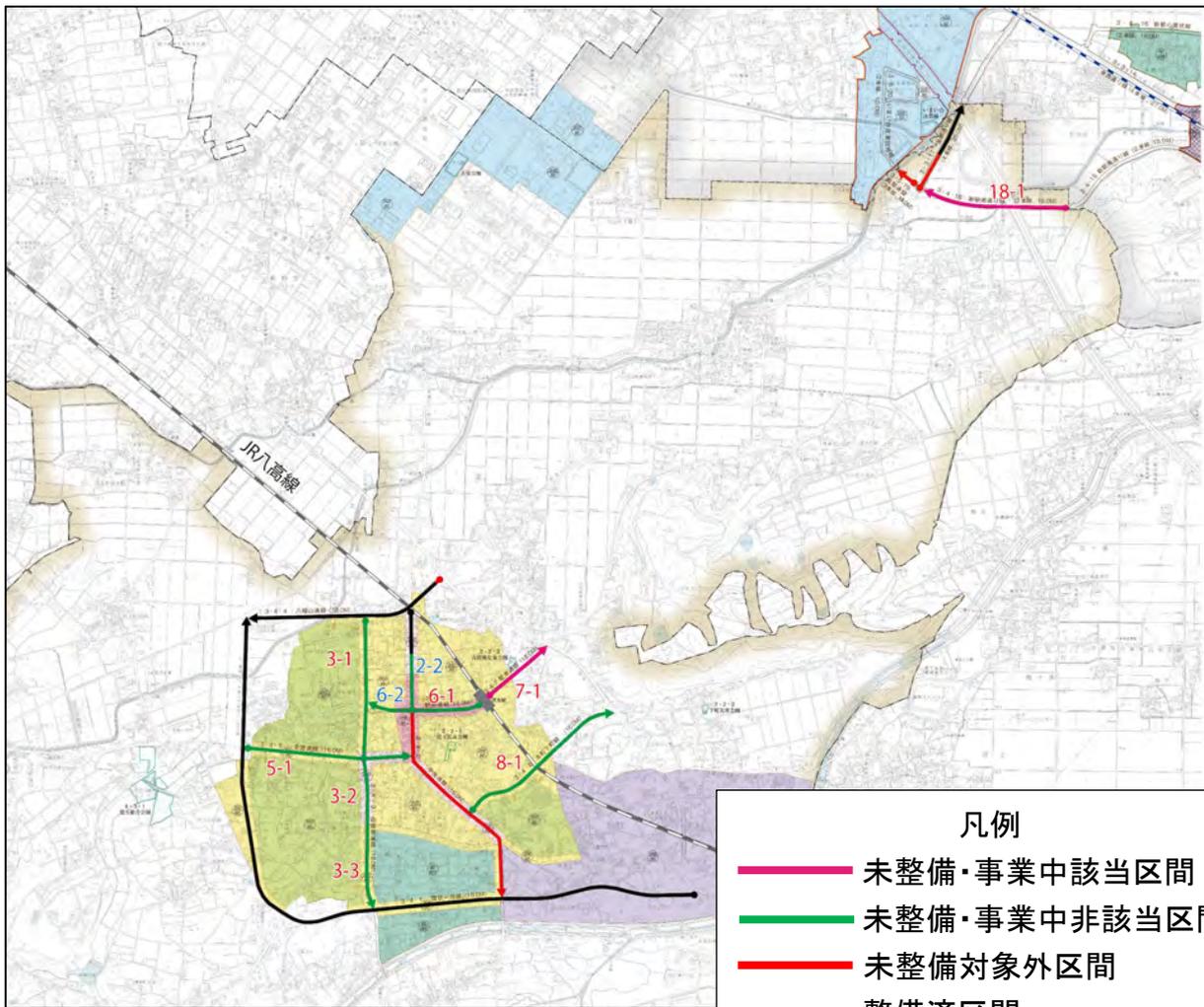


**凡例**

- 未整備・事業中該当区間
- 未整備・事業中非該当区間
- 未整備対象外区間
- 整備済区間

■検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	種別	評価	評価の判定理由
		番号	路線名				
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-2	国道	×	—
				2-3	国道		
				2-4	県道		
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
				3-2	県道	×	—
				3-3	県道	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道		
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	—
				6-2		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		○	児玉駅の利用者の大幅な増加は見込めないことや、駅東口の開設の見込みも立っておらず行き止まりの形状となるため、見直す必要がある。
8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	その他項目に関して特に検討を要する事項はなく、該当しない。	
9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道			
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		○	本庄地域3・4・15新駅南通り線と都市計画区域を境に接続しており、整合の視点から合わせて見直す必要がある。	
11	3・5・19	高関通線	19-1				



**凡例**

- 未整備・事業中該当区間
- 未整備・事業中非該当区間
- 未整備対象外区間
- 整備済区間

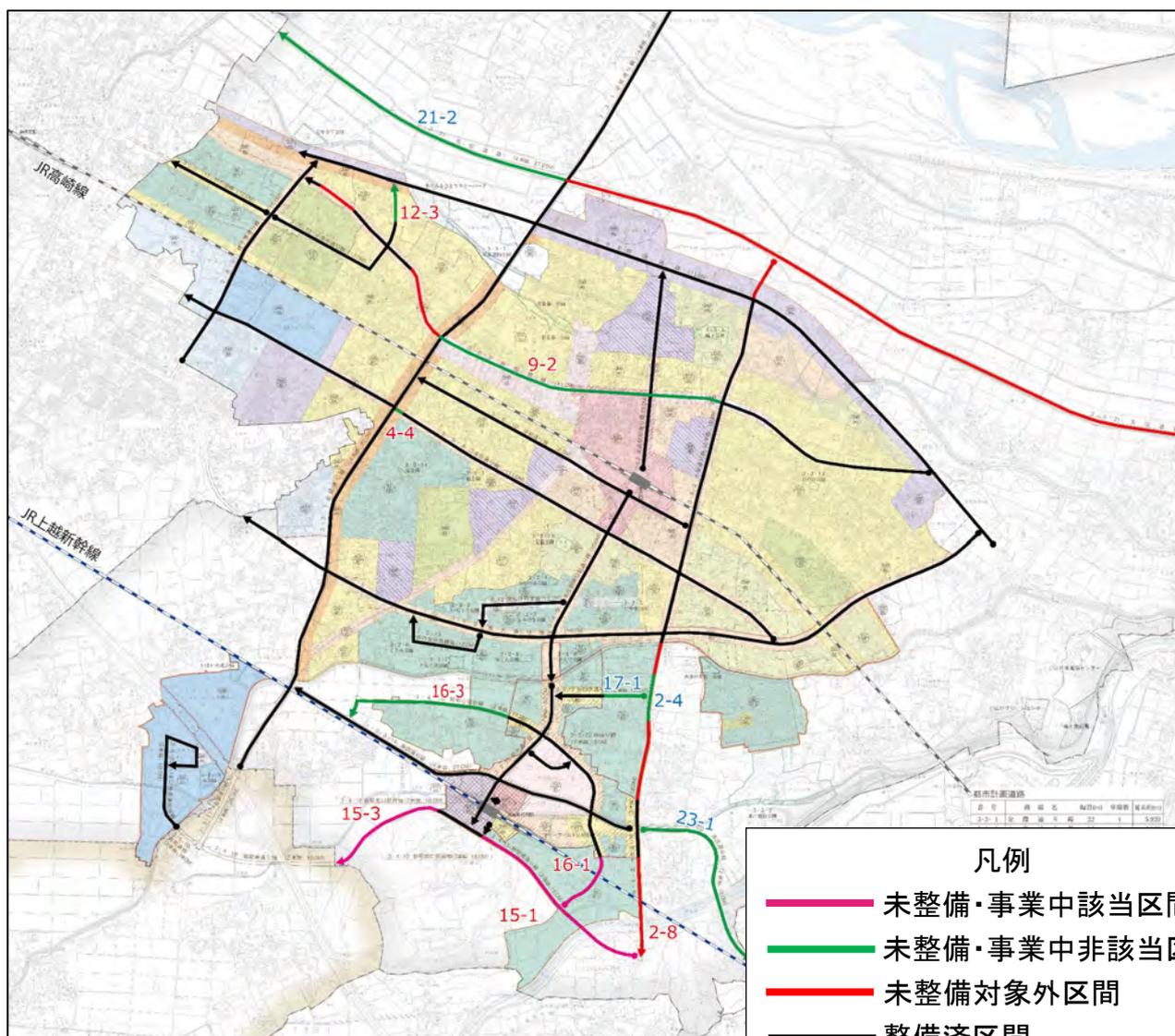
### (3) 構造の適正さの検証結果

#### ■構造の適正さの検証結果（本庄地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	分類	評価項目						いずれかの評価基準に該当		
		番号	路線名			①	②	③	④	⑤	⑥			
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道									
				2-3	県道									
				2-4	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×
				2-5	県道									
				2-7	県道									
				2-8	県道									
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	×	×	×	×	×	×	×	
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	
				9-3	県道									
				9-5	県道									
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	×	×	×	×	×	×	×	
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	×	×	×	○	×	○	○	
				15-3		×	×	×	×	×	○	○	○	
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	×	×	×	○	×	○	○	
				16-3		×	×	×	×	×	×	×	×	
	17	3・4・17	新田原通り線	17-1		×	×	×	×	×	×	×	×	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道										
			21-2	国道	—	—	—	—	—	—	—	×		
23	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	—	—	—	—	—	—	—	×		

評価項目：

①車道 / ②歩道 / ③その他横断校正 / ④交差形式 / ⑤構造形式 / ⑥その他



**凡例**

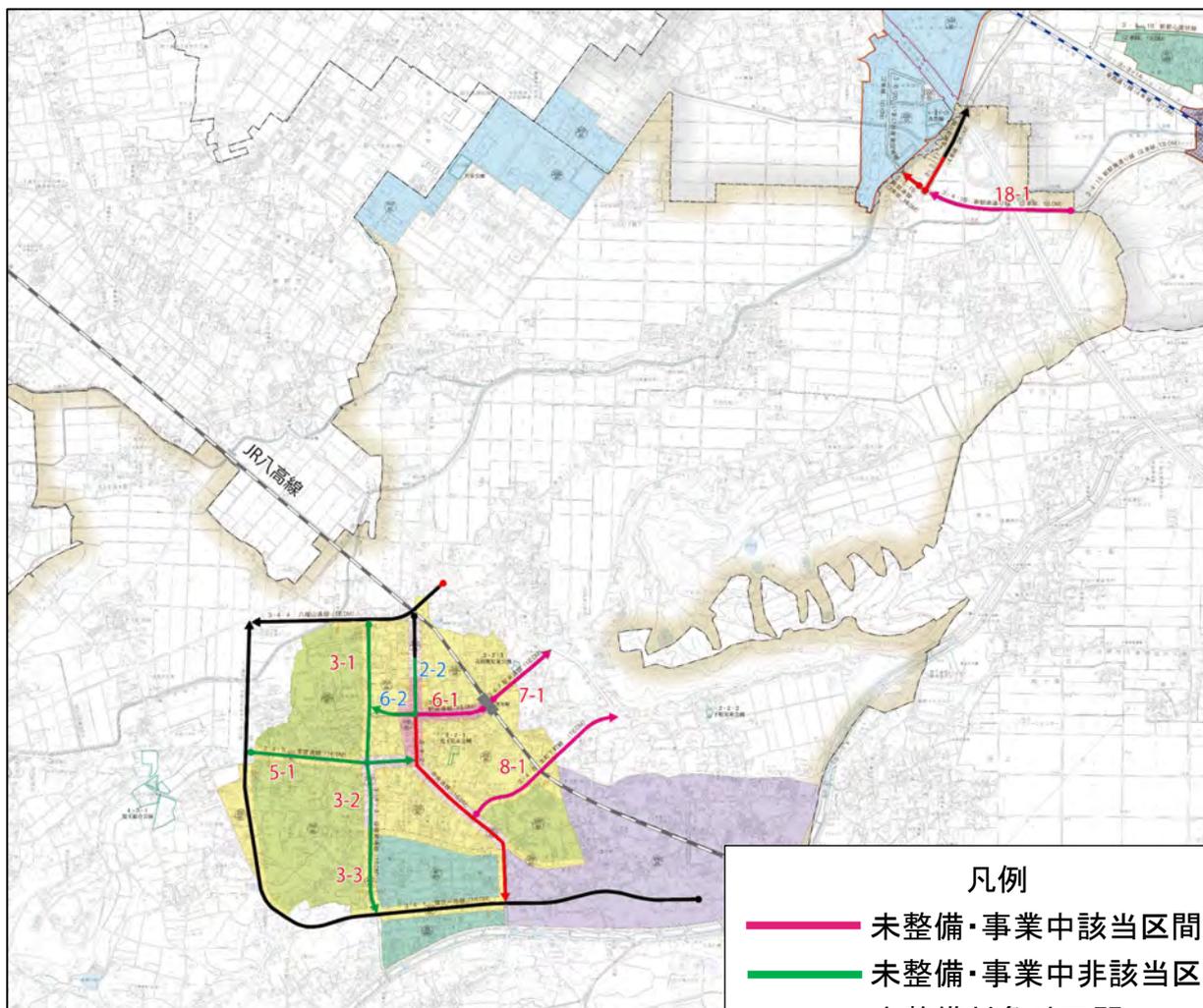
- 未整備・事業中該当区間
- 未整備・事業中非該当区間
- 未整備対象外区間
- 整備済区間

■構造の適正さの検証結果（児玉地域）

地域	No.	道路名称		区間番号	分類	評価項目						いずれかの評価基準に該当	
		番号	路線名			①	②	③	④	⑤	⑥		
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-2	国道	×	×	×	×	×	×	×	
				2-3	国道								
				2-4	県道								
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		×	×	×	×	×	×	×	
				3-2	県道	×	×	×	×	×	×	×	
				3-3	県道	×	×	×	×	×	×	×	
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道								
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	×	×	×	×	×		
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	○	×	×	×	×	○	
				6-2		×	×	×	×	×	×	×	
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		×	×	×	×	×	○		
8	3・4・8	本町下町線	8-1		×	×	×	×	○	×	○		
9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道									
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	×	×	×	○	○	○		
11	3・5・19	高関通線	19-1										

評価項目：

①車道 / ②歩道 / ③その他横断校正 / ④交差形式 / ⑤構造形式 / ⑥その他



**凡例**

- 未整備・事業中該当区間
- 未整備・事業中非該当区間
- 未整備対象外区間
- 整備済区間

### 5.3 見直し候補路線の選定

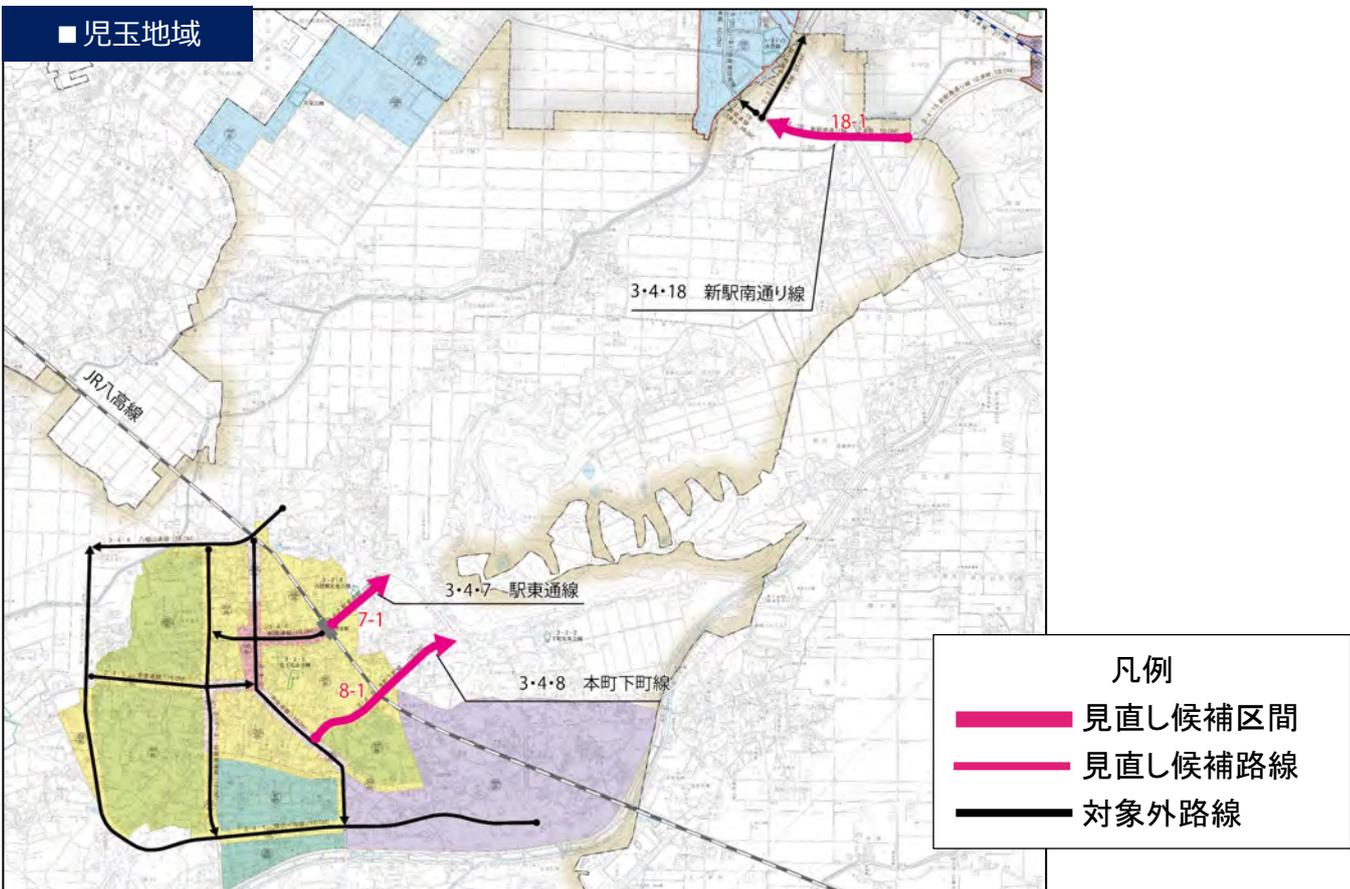
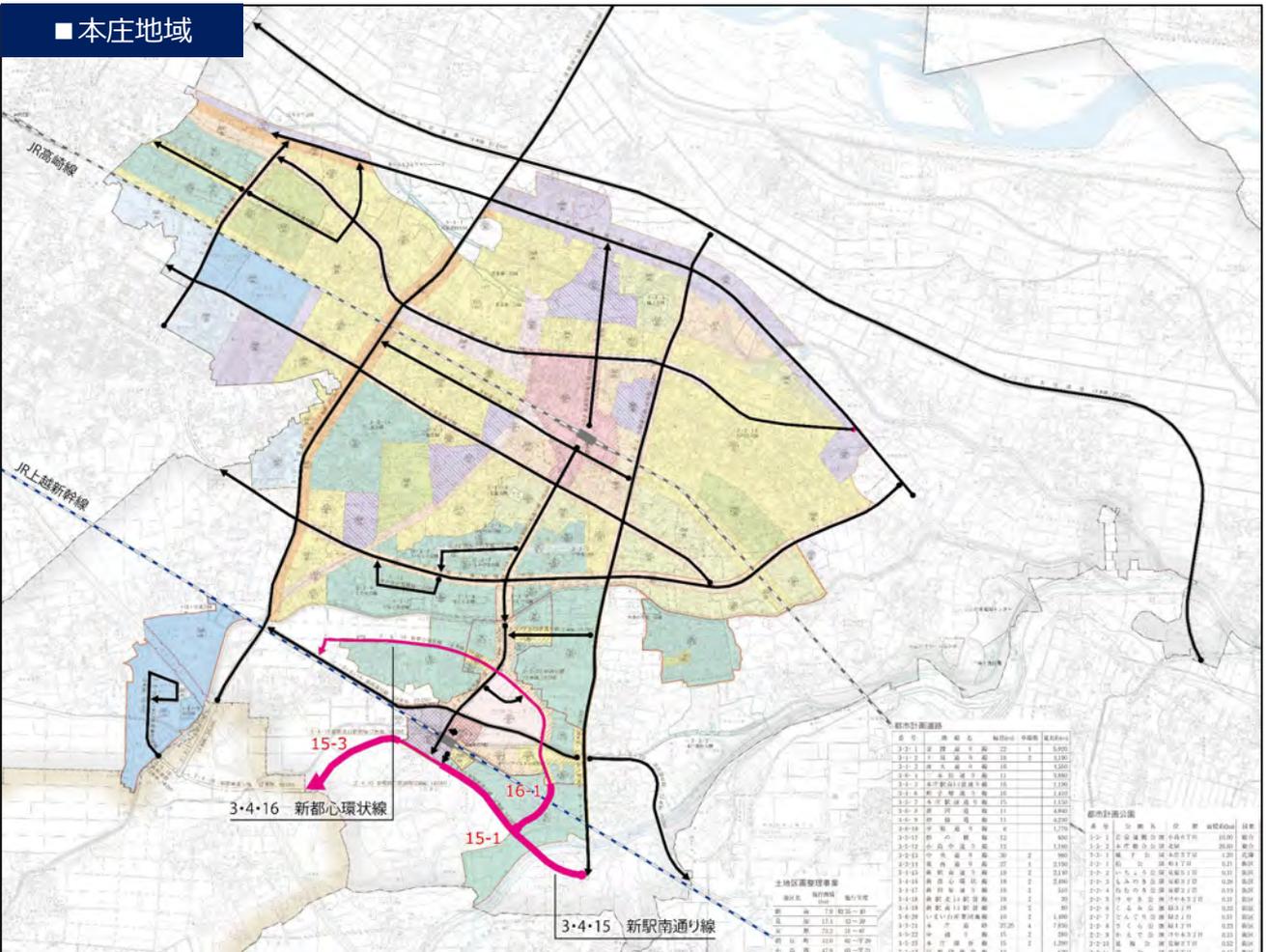
未整備区間及び事業中区間について、社会変化に伴う必要性による検証と構造の適正さによる検証結果を踏まえ、見直し候補路線を選定すると、以下のとおりとなる。

なお、先述した通り、前年度行われた県の見直しが実施された区間は緑色で網掛けし、検証の対象外とした。

表 5.3.1 見直し候補路線の選定結果

地域	No.	道路名称		区間 番号	分類	整備 状況	社会変化に伴う 必要性による検証	構造の適正さ による検証	総括
		番号	路線名						
本庄	2	3・4・2	十間通り線	2-1	県道	未整備	×	—	—
				2-3	県道	未整備	×	—	—
				2-4	県道	事業中	—	×	—
				2-5	県道	未整備	×	—	—
				2-7	県道	未整備	×	—	—
				2-8	県道	未整備	×	—	—
	4	3・6・4	二本松通り線	4-4		未整備	○	×	—
	9	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	未整備	○	×	—
				9-3	県道	未整備	×	—	—
				9-5	県道	未整備	×	—	—
	12	3・5・12	小島中通り線	12-3		未整備	○	×	—
	15	3・4・15	新駅南通り線	15-1		未整備	○	○	○
				15-3		未整備	○	○	○
	16	3・4・16	新都心環状線	16-1		未整備	○	○	○
16-3					未整備	○	×	—	
17	3・4・17	新田原通り線	17-1		事業中	—	×	—	
21	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	未整備	×	—	—	
			21-2	国道	事業中	—	×	—	
23	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	事業中	—	×	—	
児玉	2	3・4・2	中央通線	2-2	国道	事業中	—	×	—
				2-3	国道	未整備	×	—	—
				2-4	県道	未整備	×	—	—
	3	3・4・3	役場前通線	3-1		未整備	○	×	—
				3-2	県道	未整備	○	×	—
				3-3	県道	未整備	○	×	—
	4	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	未整備	×	—	—
	5	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	未整備	○	×	—
	6	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	未整備	○	○	○
				6-2		事業中	—	×	—
	7	3・4・7	駅東通線	7-1		未整備	○	○	○
8	3・4・8	本町下町線	8-1		未整備	○	○	○	
9	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	未整備	×	—	—	
10	3・4・18	新駅南通り線	18-1		未整備	○	○	○	
11	3・5・19	高関通線	19-1		未整備	×	—	—	

■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

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。

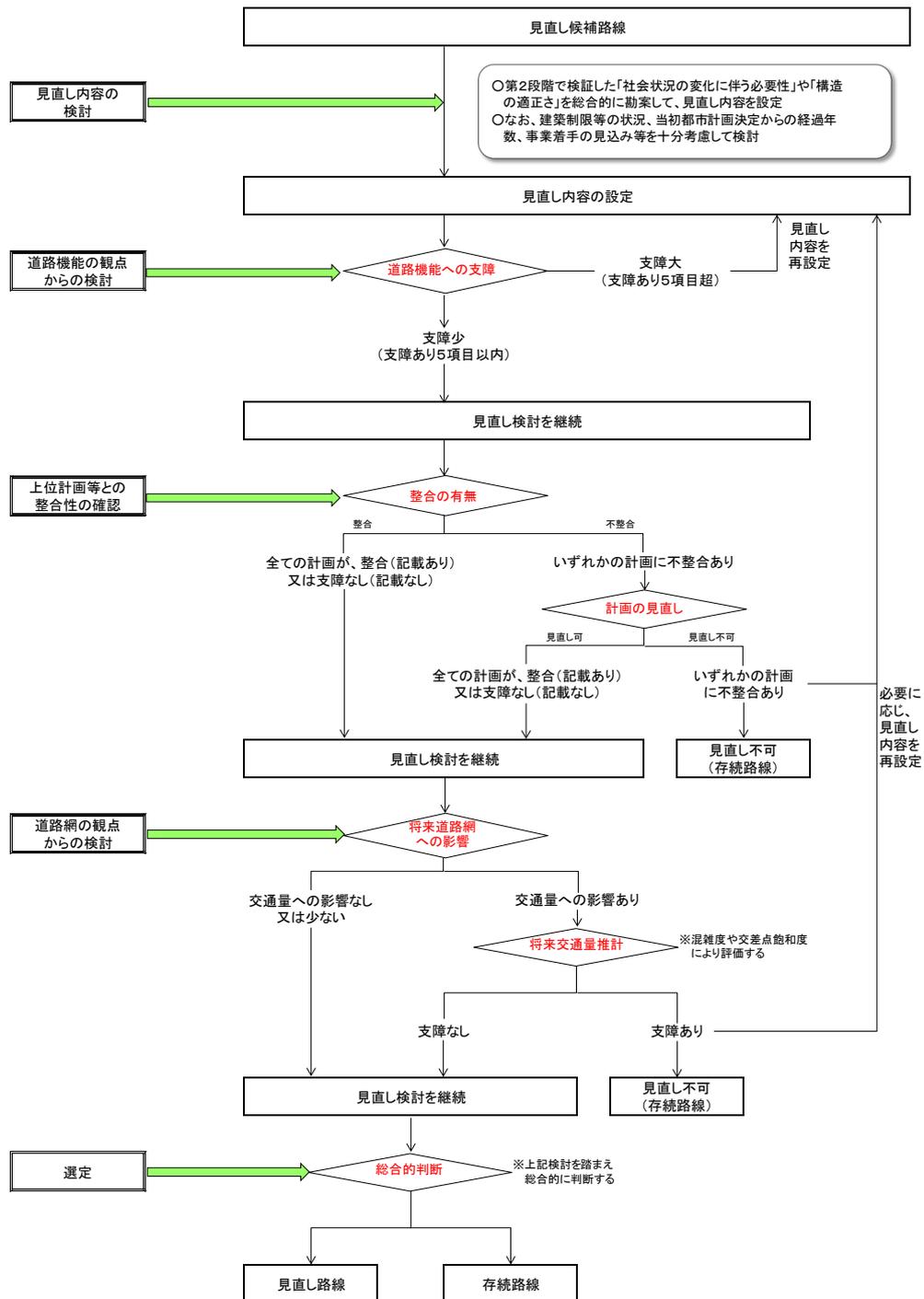


図 6.1.1 見直し路線選定フロー

## 6.2 見直し内容の検討

第2段階で検証した「社会状況の変化に伴う必要性」や「構造の適正さ」の検証結果を総合的に勘案し、路線ごとに見直し内容（見直しの方向性）を整理した。

それらを踏まえ、想定される見直しの方向をまとめると、図6.2.1に示すとおりである。

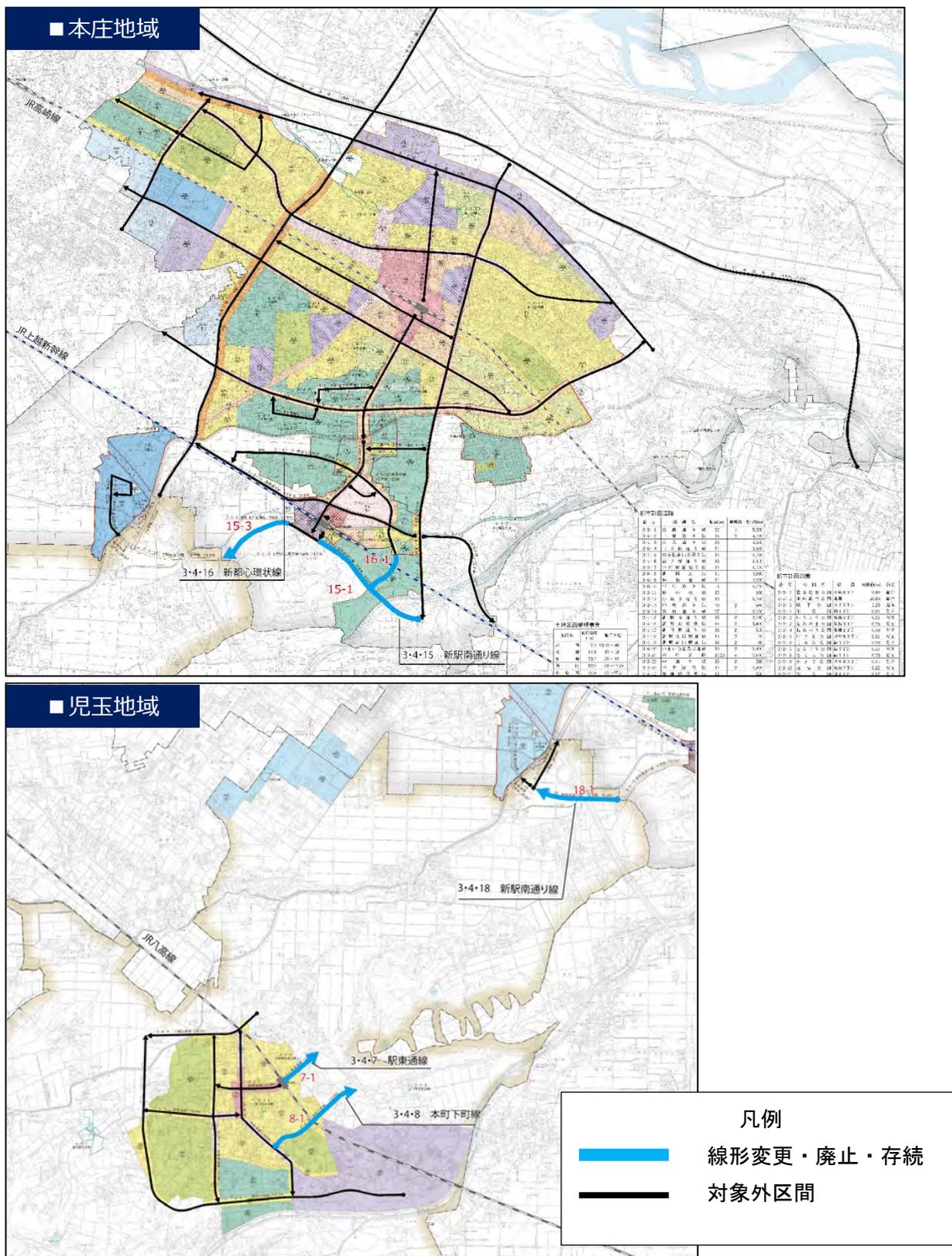


図 6.2.1 想定される見直しの方向

(1) 本庄地域

【3・4・15 新駅南通り線 区間 15-1, 15-3】 ※児玉地域 3・4・18 新駅南通り線と同一路線

	社会状況の変化に伴う必要性の検証	構造の適正さの検証
第2段階 評価*	①立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。(本庄早稲田駅周辺) (15-1) ③都市計画道路東西通り線や県道児玉町蛭川普濟寺線が、本庄早稲田駅周辺を東西に繋ぐ路線の機能を有しており、見直す必要がある。 (15-1、15-3) ④オオタカの生息域となっているため、見直す必要がある。(15-1、15-3) ⑦小山川を越える橋梁、大久保山を通過するトンネル等を整備する必要があるため、見直す必要がある。(15-1)	⑤大久保山を通過するためのトンネル等が必要であり、周辺環境への影響を考慮して見直す必要がある。 (15-1) ⑥児玉地域 3・4・18 新駅南通り線と都市計画区域を境に接続しており、整合の視点から合わせて見直す必要がある。(15-3)

※第2段階評価：《社会状況》①まちづくりの将来像の変化、②関連事業の動向・変化、③周辺道路等の整備状況、④希少な動植物の存在、⑤歴史・文化・観光資源の存在、⑥都市化の状況、⑦地形的制約、⑧その他  
 《構造》①車道、②歩道、③その他横断構成、④交差形式、⑤構造形式、⑥その他



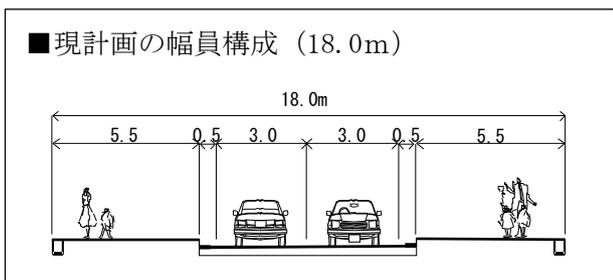
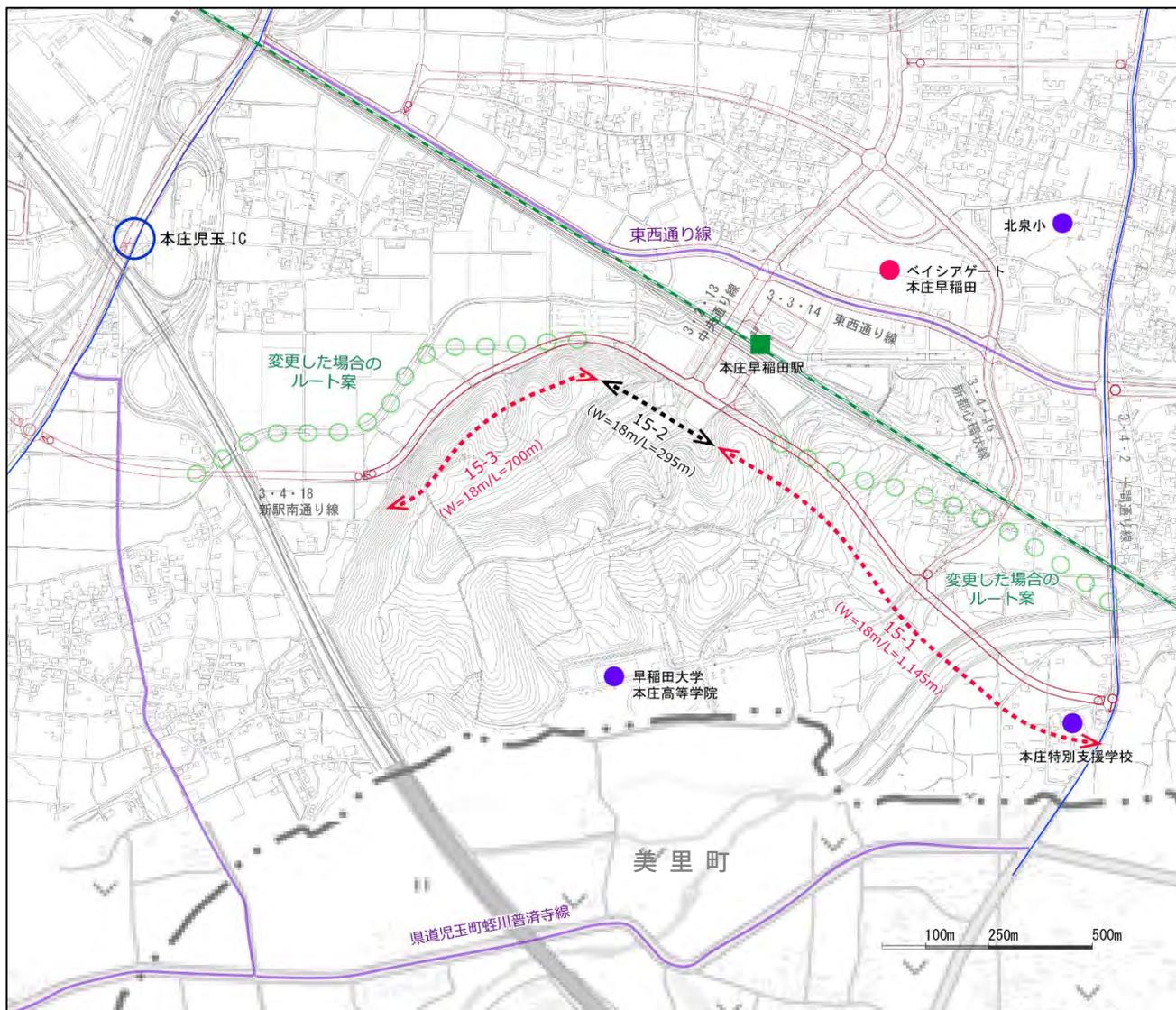
■対応策の検討

現況・課題等	対応策の検討
保全すべき希少動物（オオタカ）に配慮する必要がある。(15-1、15-3)	整備の影響の詳細な把握と適正なルートを検討する。
橋梁やトンネルなどの大規模構造物の建設を伴う計画である。(15-1)	事業効果等を踏まえた変更案を検討する。
今後、栗崎地区の北部は地域整備計画区域、南部は土地区画整理事業区域として整備する予定であり、具体的な整備の方向性について検討中である。(15-1)	周辺の環境やまちづくりの方向性と協調した路線のあり方を検討する。
児玉地域の 3・4・18 新駅南通り線と同一路線である。(15-1、15-3)	児玉地域の 3・4・18 新駅南通り線と一体的に検討する。



■考えられる見直しの方向性

15-1	▶線形変更 ▶廃止 ▶存続
15-3	▶線形変更 ▶廃止 ▶存続



【3・4・16 新都心環状線 区間16-1】

	社会状況の変化に伴う必要性の検証	構造の適正さの検証
第2段階 評価※	①立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。(本庄早稲田駅周辺) ④オオタカの生息域となっているため、見直す必要がある。 ⑦JR 上越新幹線の橋脚の間隔が当該路線の計画幅員よりも狭く、橋脚を回避する必要があるため、見直す必要がある。	⑤JR 上越新幹線との立体交差が必要であり、周辺環境への影響や、計画幅員と橋脚間隔の整合を考慮して見直す必要がある。

※第2段階評価：《社会状況》①まちづくりの将来像の変化、②関連事業の動向・変化、③周辺道路等の整備状況、④希少な動植物の存在、⑤歴史・文化・観光資源の存在、⑥都市化の状況、⑦地形的制約、⑧その他  
 《構造》①車道、②歩道、③その他横断構成、④交差形式、⑤構造形式、⑥その他



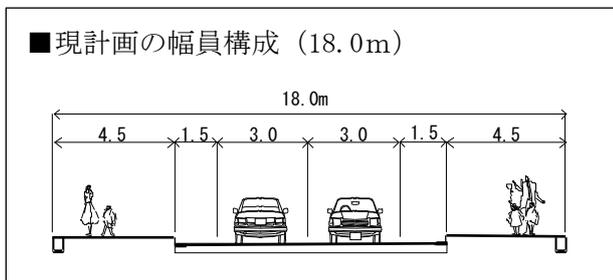
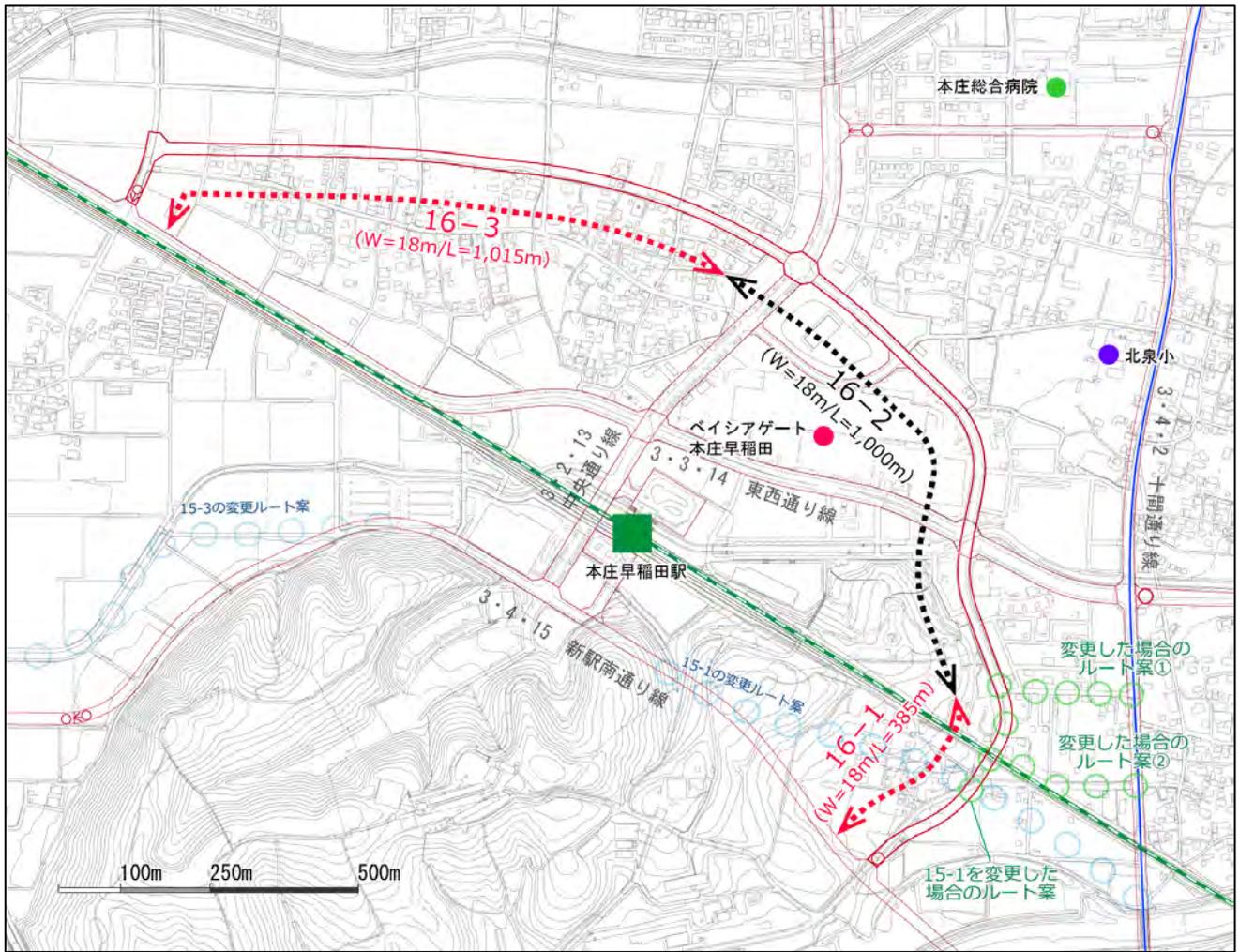
■対応策の検討

現況・課題等	対応策の検討
保全すべき希少動物（オオタカ）に配慮する必要がある。	整備の影響の詳細な把握と適正なルートを検討する。
3・4・15 新駅南通り線の見直しとの整合を図る必要がある。	3・4・15 新駅南通り線の整備の方向性と整合した見直しを検討する。
今後、栗崎地区の北部は地域整備計画区域、南部は土地区画整理事業区域として整備する予定であり、具体的な整備の方向性について検討中である。	周辺の環境やまちづくりの方向性と協調した路線のあり方を検討する。



■考えられる見直しの方向性

16-1	▶線形変更 ▶廃止 ▶存続
------	---------------------



(2) 児玉地域

【3・4・7 駅東通線 区間 7-1】

	社会状況の変化に伴う必要性の検証	構造の適正さの検証
第2段階 評価※	①立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。(児玉駅周辺) ③市道1級16号線と市道5-826号線が、駅周辺地域と国道254号を結ぶ機能を有しており、また、現在市道5-826号線は歩道整備中であり、必要性が変化している。	⑥児玉駅の利用者の大幅な増加は見込めないことや、駅東口の開設の見込みも立っておらず行き止まりの形状となるため、見直す必要がある。

※第2段階評価：《社会状況》①まちづくりの将来像の変化、②関連事業の動向・変化、③周辺道路等の整備状況、④希少な動植物の存在、⑤歴史・文化・観光資源の存在、⑥都市化の状況、⑦地形的制約、⑧その他  
 《構造》①車道、②歩道、③その他横断構成、④交差形式、⑤構造形式、⑥その他



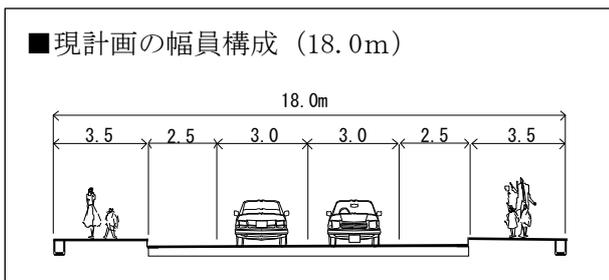
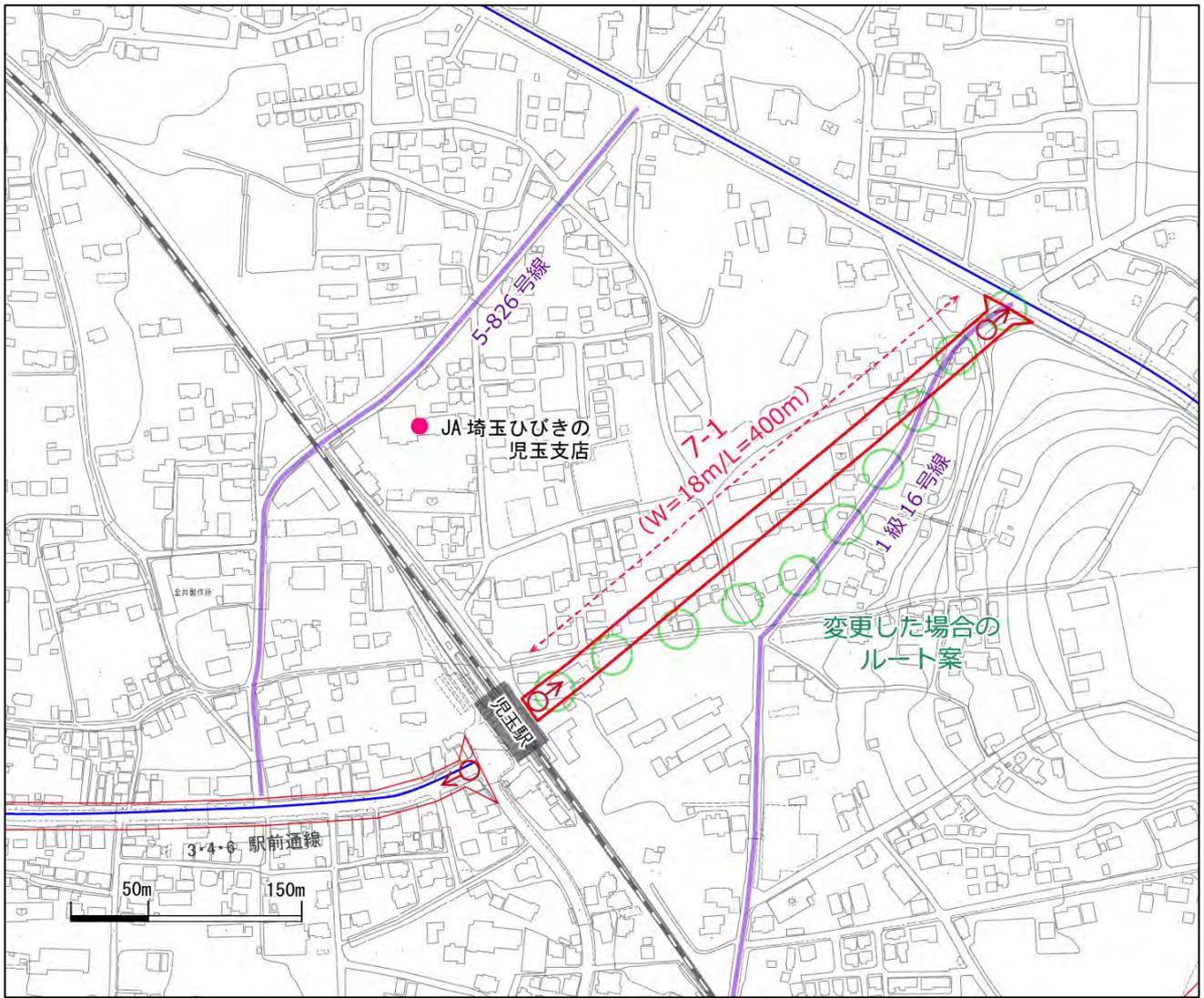
■対応策の検討

現況・課題等	対応策の検討
駅東口が開設されておらず、また見通しも立っていない。	土地利用の方向性に応じて検討する。
現況の道路状況に則していない線形となっている。	地形を考慮し、周囲の道路を活かした線形に変更する(図中緑丸線)、あるいは都市計画決定を廃止し周囲の道路の機能強化(図中紫線)を検討する。



■考えられる見直しの方向性

<ul style="list-style-type: none"> <li>➤線形変更</li> <li>➤廃止</li> <li>➤存続</li> </ul>
---



**【3・4・8 本町下町線 区間 8-1】**

	社会状況の変化に伴う必要性の検証	構造の適正さの検証
第2段階 評価※	<p>①立地適正化計画の居住誘導区域内に存在し、必要性が変化している。(児玉駅周辺)</p> <p>③国道 254 号や環状一号線による幹線道路網が確立され、児玉駅の南側で東西を繋ぐ路線の機能を有している。</p> <p>なお、通学等の地区内交通については、市道 1 級 15 号線、市道 1 級 16 号線や JR 八高線を横断する市道 1-468 号線が機能を分担しており、必要性が変化している。</p> <p>⑦JR 八高線を立体で越える必要があるため、見直す必要がある。</p>	<p>⑤JR 八高線との立体交差が必要であり、周辺環境への影響や、計画幅員と橋脚間隔の整合を考慮して見直す必要がある。</p>

※第2段階評価：<社会状況>①まちづくりの将来像の変化、②関連事業の動向・変化、③周辺道路等の整備状況、④希少な動植物の存在、⑤歴史・文化・観光資源の存在、⑥都市化の状況、⑦地形的制約、⑧その他  
 <構造>①車道、②歩道、③その他横断構成、④交差形式、⑤構造形式、⑥その他



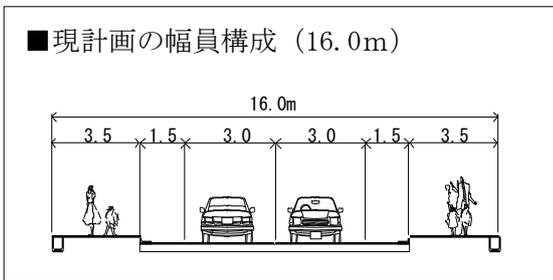
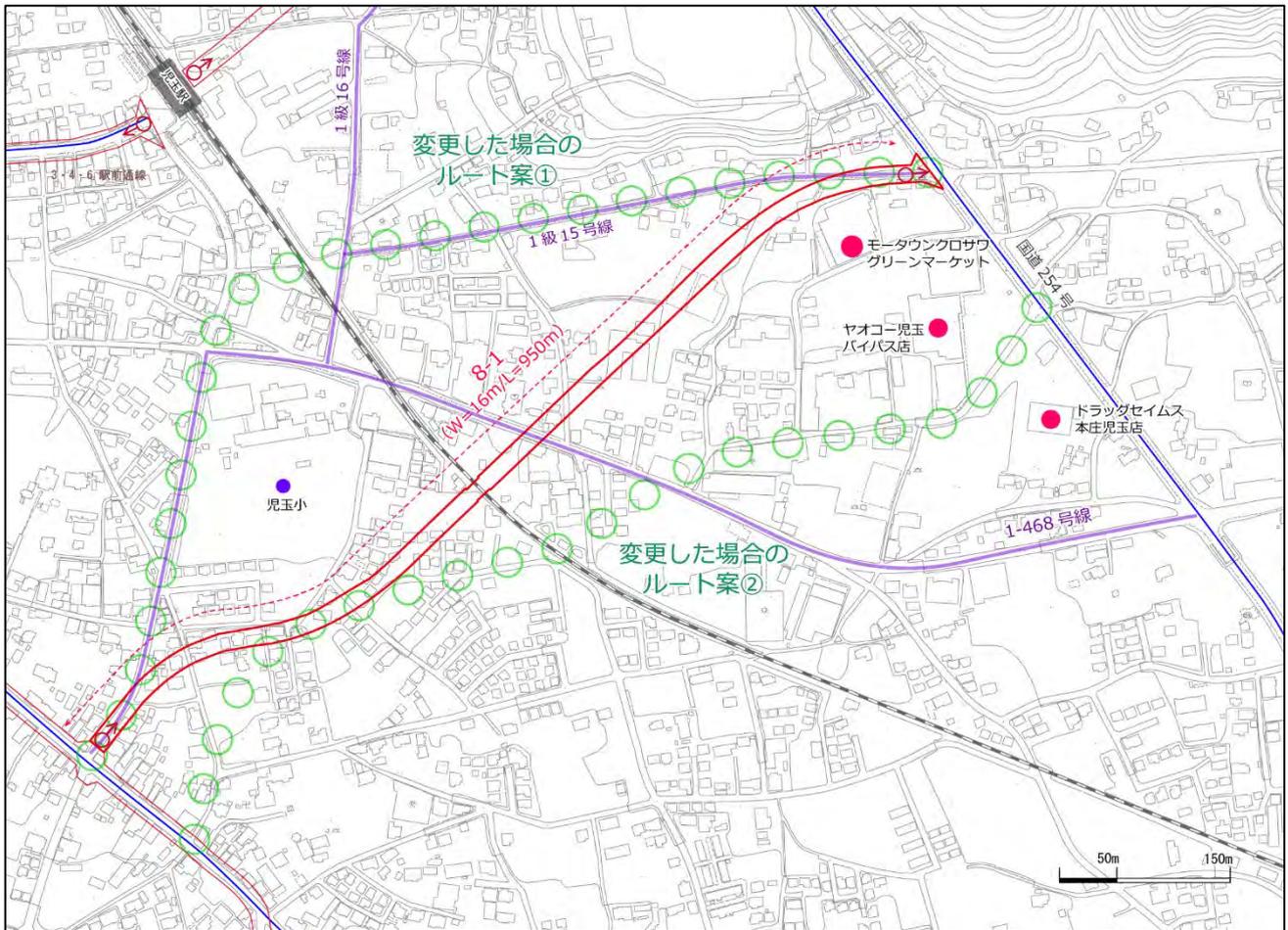
**■対応策の検討**

現況・課題等	対応策の検討
鉄道横断部が立体構造となっている。	平面交差を検討する。
現況の道路状況に則していない線形となっている。	地形を考慮し、周囲の道路を活かした線形に変更する(図中緑丸線)、あるいは都市計画決定を廃止し周囲の道路の機能強化(図中紫線)を検討する。



**■考えられる見直しの方向性**

<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 線形変更</li> <li>&gt; 廃止</li> <li>&gt; 存続</li> </ul>
---



【3・4・18 新駅南通り線 区間 18-1】 ※本庄地域 3・4・15 新駅南通り線と同一路線

	社会状況の変化に伴う必要性の検証	構造の適正さの検証
第2段階 評価※	③都市計画道路東西通り線や県道児玉町蛭川普濟寺線が、本庄早稲田駅周辺で東西に繋ぐ路線の機能を有しており、見直す必要がある。 ⑦関越自動車道の本線を立体で越える必要があるため、見直す必要がある。	⑤関越自動車道との立体交差が必要であり、周辺環境への影響や、計画幅員と橋脚間隔の整合を考慮して見直す必要がある。 ⑥本庄地域 3・4・15 新駅南通り線と都市計画区域を境に接続しており、整合の視点から合わせて見直す必要がある。

※第2段階評価：《社会状況》①まちづくりの将来像の変化、②関連事業の動向・変化、③周辺道路等の整備状況、④希少な動植物の存在、⑤歴史・文化・観光資源の存在、⑥都市化の状況、⑦地形的制約、⑧その他  
 《構造》①車道、②歩道、③その他横断構成、④交差形式、⑤構造形式、⑥その他



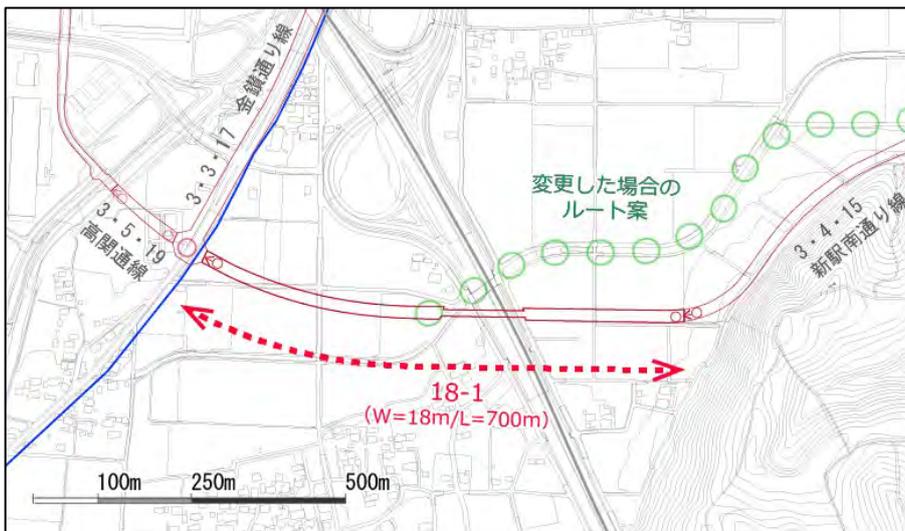
■対応策の検討

現況・課題等	対応策の検討
橋梁などの大規模構造物の建設を伴う計画である。	事業効果等を踏まえた変更案を検討する。
本庄地域の 3・4・15 新駅南通り線と同一路線である。	本庄地域の 3・4・15 新駅南通り線と一体的に検討する。

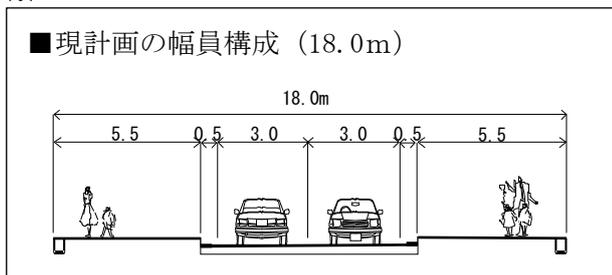


■考えられる見直しの方向性

- ▶ 線形変更
- ▶ 廃止
- ▶ 存続



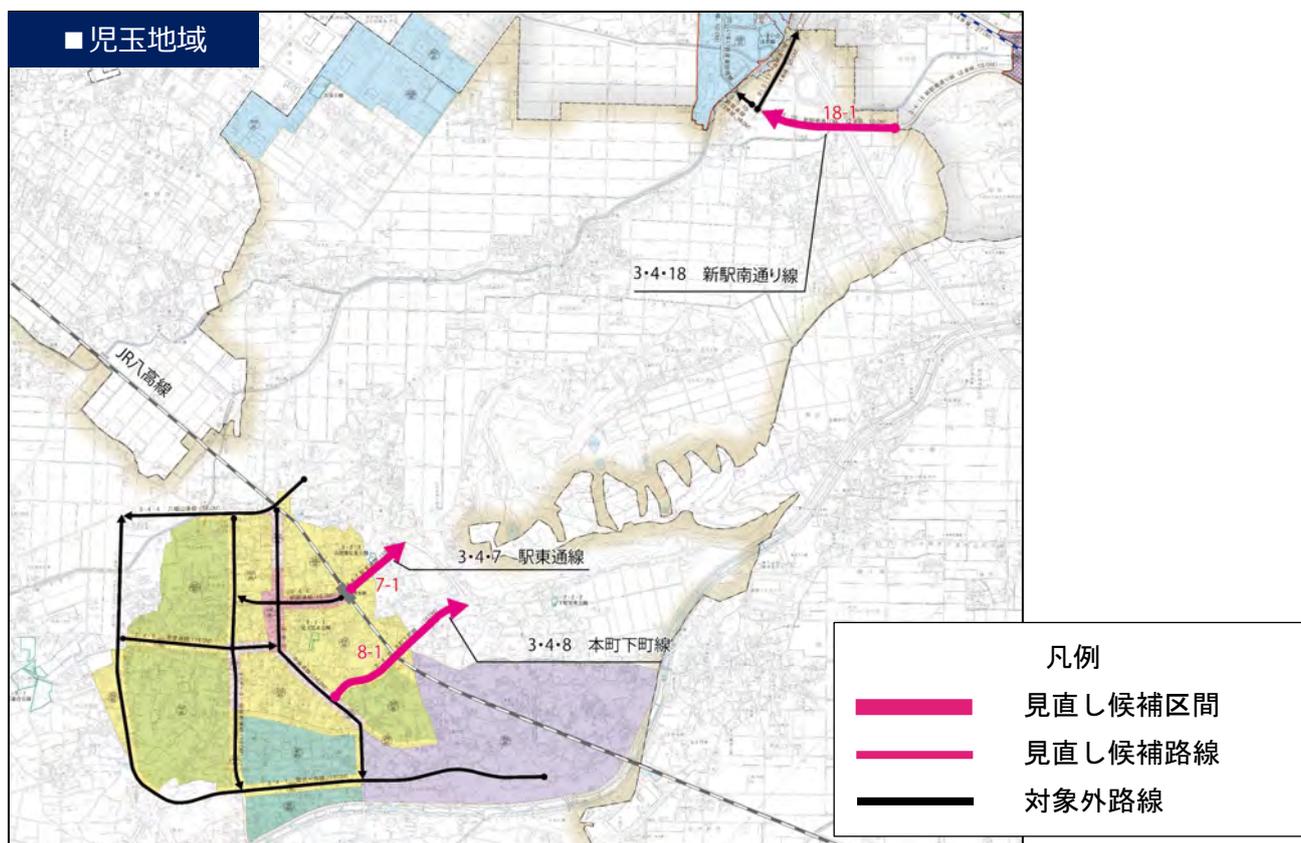
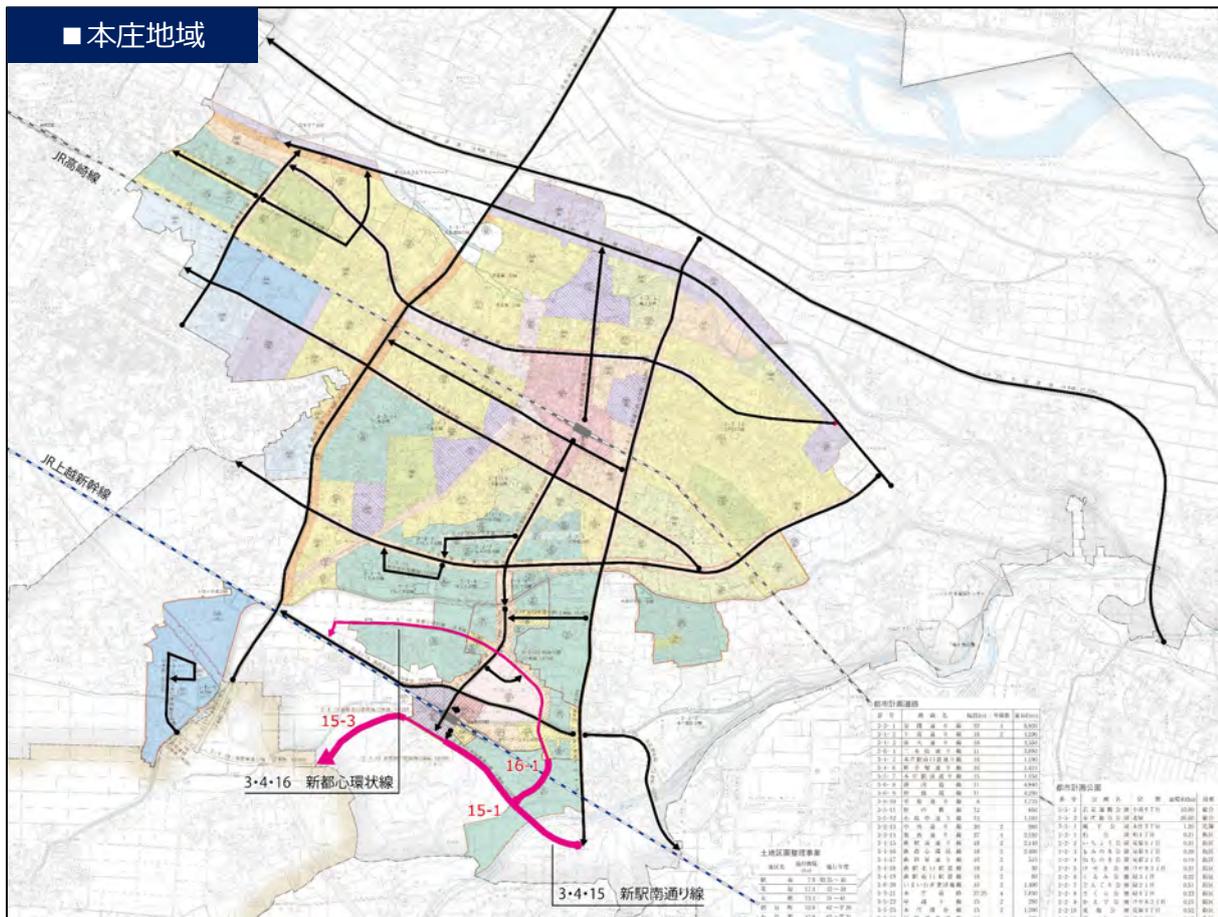
※広域の図面は本庄地域 3・4・15 新駅南通り線を参照



### 6.3 道路機能の観点からの検討

#### (1) 見直し候補路線

第2段階で検証結果を受け、第3段階で検討する見直し候補路線は下図のとおりである。



## (2) 評価項目と評価基準

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ないかを見直し内容ごとに評価を行った。具体的な手法については、表 6.3.1 に示すとおりである。なお、存続となる場合は道路機能に支障がないため、評価は行っていない。

### ■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	<ul style="list-style-type: none"><li>・高速道路や産業拠点へのアクセス性の向上</li><li>・隣接都市間の円滑な交通の確保</li><li>・鉄道駅へのアクセス性の向上</li><li>・バス路線としての走行性・定時性の向上</li><li>・自転車や徒歩による駅へのアクセス性の向上</li></ul>
②	交通安全機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・自転車や歩行者の通行の安全性の確保</li><li>・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</li></ul>
③	防災空間機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・災害発生時の避難路や緊急輸送路への位置付け</li><li>・高次医療施設への連結</li><li>・火災時の延焼の遮断</li></ul>
④	市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・都市的土地利用を誘導し、市街地の形成を促進</li><li>・上下水道やガス等の収容空間の確保</li></ul>
⑤	環境空間機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・緑のネットワークの形成</li><li>・都市の良好な景観の形成</li></ul>
⑥	その他の機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・沿道利用の促進</li></ul>

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（R2.7）埼玉県

表 6.3.1 道路機能に関する資料の判断の目安

機能の種類	評価項目		評価対象路線	具体的な評価の定義
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	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス性の向上に支障がない（○）</li> <li>・代替する幹線道路があり、アクセス性の向上に支障が少ない（△）</li> <li>・アクセス性の向上に大きな支障がある（×）</li> </ul>
	B	隣接都市間相互の円滑な交通の確保	近隣都市と市内の拠点等を結ぶ幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相互の円滑な移動に支障がない（○）</li> <li>・代替する幹線道路があり、相互の移動に支障が少ない（△）</li> <li>・相互の移動に大きな支障がある（×）</li> </ul>
	C	鉄道駅へのアクセス性の向上	市内又は近隣都市から鉄道駅へアクセスする幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス性の向上に大きな支障がない（○）</li> <li>・代替する幹線道路があり、アクセス性の向上に支障が少ない（△）</li> <li>・アクセス性の向上に大きな支障がある（×）</li> </ul>
	D	バス路線としての走行性・定時性の向上	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には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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線としての機能に支障がない（○）</li> <li>・現行路線でも機能しており、バス路線としての機能に支障が少ない（△）</li> <li>・バス路線としての機能に大きな支障がある（×）</li> </ul>
	E	自転車や徒歩による駅へのアクセス性の向上	自転車や徒歩による駅へのアクセス性を担う路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス性の向上に支障がない（○）</li> <li>・駅利用の自転車や徒歩が少なく、今後も大幅な増加は見込めないため、アクセス性の向上に支障が少ない（△）</li> <li>・アクセス性の向上に大きな支障がある（×）</li> </ul>
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	すべての対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が整備されるため、安全性の確保に支障がない（○）</li> <li>・代替機能を持つ路線に歩道があるため、安全性の確保に支障が少ない（△）</li> <li>・現道や代替機能をもつ路線がないため、安全性の確保に大きな支障がある（×）</li> </ul>
	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	すべての対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定道路の指定等がなく、支障がない（○）</li> <li>・特定道路の指定等が一部区間にあるが、支障が少ない（△）</li> <li>・特定道路の指定等があり、大きな支障がある（×）</li> </ul>
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	すべての対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の避難路等の位置づけがなく、今後も新たな位置づけが見込まれないため支障がない（○）</li> <li>・新たな避難路等の機能が期待されるが、線形変更のため支障がない（○）</li> <li>・新たな避難路等の機能が期待されるが、周辺の路線に代替機能があるため支障が少ない（△）</li> <li>・避難路や緊急輸送路の位置づけがあり、大きな支障がある（×）</li> </ul>
	I	高次医療施設への連結	すべての対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣高次医療施設へのアクセス時間の短縮に支障がない（○）</li> <li>・周辺に代替する路線等があるため、近隣高次医療施設へのアクセス時間の短縮に支障が少ない（△）</li> <li>・該当路線に接続する場所に近隣高次医療施設があり、アクセス時間の短縮に大きな支障がある（×）</li> </ul>
	J	火災時の延焼の遮断	DID地区内に位置する路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員12m以上で火災時の延焼遮断機能が確保でき、延焼の遮断に支障がない（○）</li> <li>・代替する幹線道路が一定の延焼遮断機能を発揮でき、延焼の遮断に支障が少ない（△）</li> <li>・代替する幹線道路がないため、延焼の遮断に大きな支障がある（×）</li> </ul>
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	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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の形成促進に支障がない（○）</li> <li>・周辺が既に宅地化しているため、市街地の形成促進に支障が少ない（△）</li> <li>・市街地の形成促進に大きな支障がある（×）</li> </ul>
	L	上下水道やガス等の収容空間の確保	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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上下水道やガス等の収容に十分な空間が確保でき支障がない（○）</li> <li>・上下水道やガス等の収容に一定の空間が確保でき支障が少ない（△）</li> <li>・上下水道やガス等の収容空間が確保できないため大きな支障がある（×）</li> </ul>
⑤ 環境空間機能	M	緑のネットワークの形成	すべての対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑のネットワーク形成の位置づけがなく、今後も新たな位置づけが見込まれないため、支障がない（○）</li> <li>・新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、線形変更のため支障がない（○）</li> <li>・新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、周辺の路線に代替機能があることや周囲に緑が豊富にあるため支障が少ない（△）</li> <li>・緑のネットワーク形成の位置づけがあり、大きな支障がある（×）</li> </ul>
	N	都市の良好な景観の形成	すべての対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な景観形成に支障がない（○）</li> <li>・他の施策と併用するため良好な景観形成に支障が少ない（△）</li> <li>・良好な景観形成に大きな支障がある（×）</li> </ul>
⑥ その他の機能	O	沿道利用の促進	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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道利用の促進に支障がない（○）</li> <li>・沿道利用の促進に支障が少ない（△）</li> <li>・沿道利用の促進に大きな支障がある（×）</li> </ul>



(3) 各機能の検証

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

■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
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
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス性の向上に支障がない（○）</li> <li>・代替する幹線道路があり、アクセス性の向上に支障が少ない（△）</li> <li>・アクセス性の向上に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
・都市計画図

■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	線形変更してもアクセス性の向上に支障がない。	○
			廃止	美里町方面からの高速道路ICアクセス機能は、県道児玉町蛭川普済寺線が代替機能を有している。また、深谷市方面からの高速道路ICアクセス機能は、都市計画道路東西通り線が代替機能を有している。このことから、廃止しても支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	線形変更してもアクセス性の向上に支障がない。	○
			廃止	美里町方面からの高速道路ICアクセス機能は、県道児玉町蛭川普済寺線が代替機能を有している。また、深谷市方面からの高速道路ICアクセス機能は、都市計画道路東西通り線が代替機能を有している。このことから、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	高速道路や産業拠点にアクセスする路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	高速道路や産業拠点にアクセスする路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	高速道路や産業拠点にアクセスする路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	高速道路や産業拠点にアクセスする路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	高速道路や産業拠点にアクセスする路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	高速道路や産業拠点にアクセスする路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更してもアクセス性の向上に支障がない。	○
			廃止	美里町方面からの高速道路ICアクセス機能は、県道児玉町蛭川普済寺線が代替機能を有している。また、深谷市方面からの高速道路ICアクセス機能は、都市計画道路東西通り線が代替機能を有している。このことから、廃止しても支障が少ない。	△

## B. 隣接都市間相互の円滑な交通の確保

### ■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
近隣都市と市内の拠点等を結ぶ幹線道路
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・相互の円滑な移動に支障がない（○）</li> <li>・代替する幹線道路があり、相互の移動に支障が少ない（△）</li> <li>・相互の移動に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画図</li> <li>・数値地形図レベル 2500 データ</li> </ul>

### ■評価結果

地域	路線名	区間 番号	見直し 内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	線形変更しても相互の円滑な移動に支障がない。	○
			廃止	美里町や深谷市方面から本庄地域を結ぶ機能は、都市計画道路東西通り線または県道児玉町蛭川普済寺線が代替機能を有しており、廃止しても支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	線形変更しても相互の円滑な移動に支障がない。	○
			廃止	児玉地域や神川町方面から本庄地域を結ぶ機能は、都市計画道路東西通り線が代替機能を有しており、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	近隣都市と市内の拠点等を結ぶ幹線道路ではなく、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	近隣都市と市内の拠点等を結ぶ幹線道路ではなく、評価対象路線に該当しない。	
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	近隣都市と市内の拠点等を結ぶ幹線道路ではなく、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	近隣都市と市内の拠点等を結ぶ幹線道路ではなく、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	線形変更しても相互の円滑な移動に支障がない。	○
			廃止	美里町方面から児玉地域を結ぶ機能は、県道小前田児玉線が代替機能を有しており、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更しても相互の円滑な移動に支障がない。	○
			廃止	児玉地域や神川町方面から本庄地域を結ぶ機能は、都市計画道路東西通り線が代替機能を有しており、廃止しても支障が少ない。	△

## C. 鉄道駅へのアクセス性の向上

### ■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
市内又は近隣都市から鉄道駅へアクセスする幹線道路
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス性の向上に大きな支障がない（○）</li> <li>・代替する幹線道路があり、アクセス性の向上に支障が少ない（△）</li> <li>・アクセス性の向上に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画図</li> </ul>

### ■評価結果

地域	路線名	区間 番号	見直し 内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	線形変更してもアクセス性の向上に支障がない。	○
			廃止	美里町や深谷市方面から本庄早稲田駅南口を直接結ぶ機能があるが、都市計画道路東西通り線が北口と連絡しており、南北出口を結ぶ道路も存在していることから、代替機能を有しており、廃止しても支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	線形変更してもアクセス性の向上に支障がない。	○
			廃止	児玉地域や神川町方面から本庄早稲田駅南口を直接結ぶ機能があるが、都市計画道路東西通り線が北口と連絡しており、南北出口を結ぶ道路も存在していることから、代替機能を有しており、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	鉄道駅へアクセスする機能を有しないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	鉄道駅へアクセスする機能を有しないため、評価対象路線に該当しない。	
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	線形変更してもアクセス性の向上に支障がない。	○
			廃止	児玉駅の東側に接続しているが、現在東口の開設は検討段階であることや、交通需要は少ないものと考えられることから、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	鉄道駅へアクセスする機能を有しないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	鉄道駅へアクセスする機能を有しないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更してもアクセス性の向上に支障がない。	○
			廃止	児玉地域や神川町方面から本庄早稲田駅南口を直接結ぶ機能があるが、都市計画道路東西通り線が北口と連絡しており、南北出口を結ぶ道路も存在していることから、代替機能を有しており、廃止しても支障が少ない。	△

## D. バス路線としての走行性・定時性の向上

### ■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
周囲に現行バス路線があり、道路が整備された場合一般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
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線としての機能に支障がない（○）</li> <li>・現行路線でも機能しており、バス路線としての機能に支障が少ない（△）</li> <li>・バス路線としての機能に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
・バス路線図（各バス会社、本庄市HP）

### ■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	本庄駅南口～寄居車庫線の路線バスが周辺を運行しているが、線形変更してもバス路線は現行と変わらないものと考えられるため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	本庄駅南口～寄居車庫線の路線バスが周辺を運行しているが、廃止してもバス路線は現行と変わらないものと考えられるため、評価対象路線に該当しない。	
		15-3	線形変更	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	バス路線として機能する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	

## E. 自転車や徒歩による駅へのアクセス性の向上

### ■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
自転車や徒歩による駅へのアクセス性を担う路線
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス性の向上に支障がない（○）</li> <li>・駅利用の自転車や徒歩が少なく、今後も大幅な増加は見込めないため、アクセス性の向上に支障が少ない（△）</li> <li>・アクセス性の向上に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画図</li> <li>・数値地形図レベル 2500 データ</li> </ul>

### ■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	線形変更しても自転車や徒歩の駅利用に支障がない。	○
			廃止	美里町や深谷市方面から本庄早稲田駅南口を直接結ぶ機能があるが、新幹線駅という特性上、駅乗降客の約8割が自動車を利用しており、今後も大幅な増加は見込めないため、廃止しても支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	線形変更しても自転車や徒歩の駅利用に支障がない。	○
			廃止	児玉地域や神川町方面から本庄早稲田駅南口を直接結ぶ機能があるが、新幹線駅という特性上、駅乗降客の約8割が自動車を利用しており、今後も大幅な増加は見込めないため、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	自転車や徒歩による駅へのアクセス性を担う路線でなく、評価対象路線に該当しない。	/
			廃止	自転車や徒歩による駅へのアクセス性を担う路線でなく、評価対象路線に該当しない。	/
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	線形変更しても自転車や徒歩の駅利用に支障がない。	○
			廃止	児玉駅の東口に接続しているが、現在東口の開設は検討段階であることや、駅利用者は少なく、今後も大幅な増加は見込めないことから、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	自転車や徒歩による駅へのアクセス性を担う路線でなく、評価対象路線に該当しない。	/
			廃止	自転車や徒歩による駅へのアクセス性を担う路線でなく、評価対象路線に該当しない。	/
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更しても自転車や徒歩の駅利用に支障がない。	○
			廃止	児玉地域や神川町方面から本庄早稲田駅南口を直接結ぶ機能があるが、新幹線駅という特性上、駅乗降客の約8割が自動車を利用しており、今後も大幅な増加は見込めないため、廃止しても支障が少ない。	△

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

■判断の目安

評価対象路線
すべての対象路線
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が整備されるため、安全性の確保に支障がない（○）</li> <li>・代替機能を持つ路線に歩道があるため、安全性の確保に支障が少ない（△）</li> <li>・現道や代替機能をもつ路線がないため、安全性の確保に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
・数値地形図レベル 2500 データ

■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	線形変更しても幅員は変わらず自転車や歩行者の通行空間は確保されるため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に支障がない。	○
			廃止	現道がなく、自転車や歩行者の通行の代替機能を持つ路線もないため、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。	×
		15-3	線形変更	線形変更しても幅員は変わらず自転車や歩行者の通行空間は確保されるため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に支障がない。	○
			廃止	現道がなく、自転車や歩行者の通行の代替機能を持つ路線もないため、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。	×
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	線形変更しても幅員は変わらず自転車や歩行者の通行空間は確保されるため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に支障がない。	○
			廃止	現道がなく、自転車や歩行者の通行の代替機能を持つ路線もないため、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。	×
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	線形変更しても幅員は変わらず自転車や歩行者の通行空間は確保されるため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に支障がない。	○
			廃止	代替機能を持つ市道1級16号線には一部を除き歩道が整備されている。また、市道5-826号線も片側歩道が整備予定であり、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に支障が少ない。	△
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	線形変更しても幅員は変わらず自転車や歩行者の通行空間は確保されるため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に支障がない。	○
			廃止	代替機能を持つ市道1-468号線には一部を除き歩道が整備されているため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に支障が少ない。	△
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更しても幅員は変わらず自転車や歩行者の通行空間は確保されるため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に支障がない。	○
			廃止	現道がなく、自転車や歩行者の通行の代替機能を持つ路線もないため、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。	×

## 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

### ■判断の目安

評価対象路線
すべての対象路線
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定道路の指定等がなく、支障がない (○)</li> <li>・ 特定道路の指定等が一部区間にあるが、支障が少ない (△)</li> <li>・ 特定道路の指定等があり、大きな支障がある (×)</li> </ul>
参考資料
・ 国土交通省資料

### ■評価結果

地域	路線名	区間 番号	見直し 内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
			廃止	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
		15-3	線形変更	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
			廃止	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
			廃止	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
			廃止	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
			廃止	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○
			廃止	特定道路の指定等がない路線のため支障がない。	○

### 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

##### ■判断の目安

評価対象路線
すべての対象路線
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害発生時の避難路等の位置づけがなく、今後も新たな位置づけが見込まれないため支障がない (○)</li> <li>・ 新たな避難路等の機能が期待されるが、線形変更のため支障がない (○)</li> <li>・ 新たな避難路等の機能が期待されるが、周辺の路線に代替する機能があるため支障が少ない (△)</li> <li>・ 避難路や緊急輸送路の位置づけがあり、大きな支障がある (×)</li> </ul>
参考資料
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急輸送道路網図 (埼玉県HP)</li> <li>・ 本庄市地域防災計画 (本庄市HP)</li> </ul>

##### ■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	避難路等の機能が期待され、線形変更してもその機能が確保されることから、支障がない。	○
			廃止	避難路等の機能が期待されるものの、廃止をしても都市計画道路東西通り線が代替する機能を有しているため、支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	避難路等の機能が期待され、線形変更してもその機能が確保されることから、支障がない。	○
			廃止	避難路等の機能が期待されるものの、廃止をしても都市計画道路東西通り線が代替する機能を有しているため、支障が少ない。	△
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	避難路等の機能が期待され、線形変更してもその機能が確保されることから、支障がない。	○
			廃止	避難路等の機能が期待されるものの、廃止しても周辺には都市計画道路十間通り線など整備済みの道路が複数あるため、支障が少ない。	△
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	避難路等の機能が期待され、線形変更してもその機能が確保されることから、支障がない。	○
			廃止	避難路等の機能が期待されるものの、廃止をしても市道1級16号線や市道5-826号線が代替する機能を有しているため、支障が少ない。	△
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	避難路等の機能が期待され、線形変更してもその機能が確保されることから、支障がない。	○
			廃止	避難路等の機能が期待されるものの、廃止をしても市道1-468号線や市道1級15号線、市道1級16号線が代替する機能を有しているため、支障が少ない。	△
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	避難路等の機能が期待され、線形変更してもその機能が確保されることから、支障がない。	○
			廃止	避難路等の機能が期待されるものの、廃止をしても都市計画道路東西通り線が代替する機能を有しているため、支障が少ない。	△

# 1. 高次医療施設への連結

## ■判断の目安

評価対象路線
すべての対象路線
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣高次医療施設へのアクセス時間の短縮に支障がない (○)</li> <li>・周辺に代替する路線等があるため、近隣高次医療施設へのアクセス時間の短縮に支障が少ない(△)</li> <li>・該当路線に接続する場所に近隣高次医療施設があり、アクセス時間の短縮に大きな支障がある(×)</li> </ul>
参考資料
・埼玉県地域医療保険計画

## □ 高次救急医療機関一覧

第二次救急医療圏名	第二次救急医療体制			第三次救急医療体制	広域災害・救急医療情報システム協力機関数
	病院群輪番制	医療機関名	小児救急		
児玉	○	医療法人桂水会岡病院	○	深谷赤十字病院 救命救急センター	医療機関 7
	○	堀川病院			
	○	医療法人柏成会青木病院			
	○	本庄総合病院			
	○	医療法人益子会(社団)児玉中央病院			
○	医療法人鈴木外科病院				
熊谷・深谷	○	深谷赤十字病院			
	○	埼玉県厚生農業協同組合連合会熊谷総合病院			
	○	熊谷外科病院			
	○	埼玉慈恵病院			
	○	医療法人啓清会関東脳神経外科病院			
	○	行田中央総合病院			
	○	社会医療法人社幸会行田総合病院			
	○	医療法人社団優基会佐々木病院			
	○	医療法人葵深谷中央病院			
	○	埼玉よりい病院			
	○	熊谷生協病院			
	○	あねとす病院			
	○	皆成病院			

※埼玉県地域医療保険計画より

## ■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	線形変更しても、近隣高次医療施設へのアクセス距離はほぼ変わらないため、時間短縮に支障がない。	○
			廃止	廃止により、近隣高次医療施設へのアクセス距離はやや長くなるが、時間短縮に支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	線形変更しても、近隣高次医療施設へのアクセス距離はほぼ変わらないため、時間短縮に支障がない。	○
			廃止	廃止により、近隣高次医療施設へのアクセス距離はやや長くなるが、時間短縮に支障が少ない。	△
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	線形変更しても、近隣高次医療施設へのアクセス距離はほぼ変わらないため、時間短縮に支障がない。	○
			廃止	廃止により、近隣高次医療施設へのアクセス距離はやや長くなるが、時間短縮に支障が少ない。	△
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	線形変更しても、近隣高次医療施設へのアクセス距離はほぼ変わらないため、時間短縮に支障がない。	○
			廃止	廃止により、近隣高次医療施設へのアクセス距離はやや長くなるが、時間短縮に支障が少ない。	△
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	線形変更しても、近隣高次医療施設へのアクセス距離はほぼ変わらないため、時間短縮に支障がない。	○
			廃止	廃止により、近隣高次医療施設へのアクセス距離はやや長くなるが、時間短縮に支障が少ない。	△
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更しても、近隣高次医療施設へのアクセス距離はほぼ変わらないため、時間短縮に支障がない。	○
			廃止	廃止により、近隣高次医療施設へのアクセス距離はやや長くなるが、時間短縮に支障が少ない。	△

## J. 火災時の延焼の遮断

### ■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
DID 地区内に位置する路線
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員 12m以上で火災時の延焼遮断機能が確保でき、延焼の遮断に支障がない（○）</li> <li>代替する幹線道路が一定の延焼遮断機能を発揮でき、延焼の遮断に支障が少ない（△）</li> <li>代替する幹線道路がないため、延焼の遮断に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
・数値地形図レベル 2500 データ

### ■評価結果

地域	路線名	区間 番号	見直し 内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
		15-3	線形変更	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	
			廃止	DID地区内に位置する路線ではないため、評価対象路線に該当しない。	

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

■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
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）
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の形成促進に支障がない（○）</li> <li>・周辺が既に宅地化しているため、市街地の形成促進に支障が少ない（△）</li> <li>・市街地の形成促進に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
・数値地形図レベル 2500 データ

■評価結果

地域	路線名	区間 番号	見直し 内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	周辺の宅地化は進んでいないが、線形変更であるため、市街地の形成促進に支障がない。	○
			廃止	周辺の宅地化は進んでいないが、廃止した場合には都市的土地利用の誘導ができないため、市街地の形成促進に大きな支障がある。	×
		15-3	線形変更	市街化区域外のため、評価対象路線に該当しない。	/
			廃止	市街化区域外のため、評価対象路線に該当しない。	/
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	周辺はすでに宅地化が進んでおり、線形変更しても、市街地の形成促進に支障がない。	○
			廃止	周辺はすでに宅地化が進んでいるため、廃止しても、市街地の形成促進に支障が少ない。	△
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	周辺はすでに宅地化が進んでおり、線形変更しても、市街地の形成促進に支障がない。	○
			廃止	周辺はすでに宅地化が進んでいるため、廃止しても、市街地の形成促進に支障が少ない。	△
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	周辺はすでに宅地化が進んでおり、線形変更しても、市街地の形成促進に支障がない。	○
			廃止	周辺はすでに宅地化が進んでいるため、廃止しても、市街地の形成促進に支障が少ない。	△
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	用途地域外のため評価対象路線に該当しない。	/
			廃止	用途地域外のため評価対象路線に該当しない。	/

## L. 上下水道やガス等の収容空間の確保

### ■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
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）
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上下水道やガス等の収容に十分な空間が確保でき支障がない（○）</li> <li>・ 上下水道やガス等の収容に一定の空間が確保でき支障が少ない（△）</li> <li>・ 上下水道やガス等の収容空間が確保できないため大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
・ 上下水道整備区域図（本庄市 HP）

### ■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
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、十分な収容空間が確保でき支障がない。	○
			廃止	廃止しても宅地化が進めば生活道路が整備されることから、収容空間の確保に支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	市街化区域外のため、評価対象路線に該当しない。	／
			廃止	市街化区域外のため、評価対象路線に該当しない。	／
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	線形変更であるため、十分な収容空間が確保でき支障がない。	○
			廃止	廃止しても、周辺の道路に水道管や污水管が敷設されていることから、収容空間の確保に支障が少ない。	△
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	線形変更であるため、十分な収容空間が確保でき支障がない。	○
			廃止	廃止しても、周辺の道路に水道管が敷設されていることから、収容空間の確保に支障が少ない。	△
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	線形変更であるため、十分な収容空間が確保でき支障がない。	○
			廃止	廃止しても、周辺の道路に水道管や污水管が敷設されていることから、収容空間の確保に支障が少ない。	△
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	用途地域外のため、評価対象路線に該当しない。	／
			廃止	用途地域外のため、評価対象路線に該当しない。	／

⑤ 環境空間機能

M. 緑のネットワークの形成

■判断の目安

評価対象路線
すべての対象路線
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑のネットワーク形成の位置づけがなく、今後も新たな位置づけが見込まれないため、支障がない（○）</li> <li>・新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、線形変更のため支障がない（○）</li> <li>・新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、周辺の路線に代替機能があることや周囲に緑が豊富にあるため支障が少ない（△）</li> <li>・緑のネットワーク形成の位置づけがあり、大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本庄市緑の基本計画</li> <li>・本庄市都市計画マスタープラン</li> </ul>

■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、線形変更してもその機能が確保されるため、支障がない。	○
			廃止	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、周囲に緑が豊富にあるため、廃止しても支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、線形変更してもその機能が確保されるため、支障がない。	○
			廃止	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、周囲に緑が豊富にあるため、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、線形変更してもその機能が確保されるため、支障がない。	○
			廃止	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、周囲に緑が豊富にあるため、廃止しても支障が少ない。	△
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、線形変更してもその機能が確保されるため、支障がない。	○
			廃止	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、周囲に緑が豊富にあるため、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、線形変更してもその機能が確保されるため、支障がない。	○
			廃止	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、周囲に緑が豊富にあるため、廃止しても支障が少ない。	△
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、線形変更してもその機能が確保されるため、支障がない。	○
			廃止	新たな緑のネットワーク形成が期待されるが、周囲に緑が豊富にあるため、廃止しても支障が少ない。	△

## N. 都市の良好な景観の形成

### ■判断の目安

評価対象路線
すべての対象路線
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な景観形成に支障がない（○）</li> <li>・他の施策と併用するため良好な景観形成に支障が少ない（△）</li> <li>・良好な景観形成に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
・本庄市無電柱化推進計画

### ■評価結果

地域	路線名	区間 番号	見直し 内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	線形変更しても、本庄早稲田駅北口と合わせ電線地中化等により良好な景観が形成されるため、支障がない。	○
			廃止	廃止しても、地区計画等により一定のまちづくりや景観形成は推進されるため、支障が少ない。	△
		15-3	線形変更	線形変更しても、本庄早稲田駅北口と合わせ電線地中化等により良好な景観が形成されるため、支障がない。	○
			廃止	廃止しても、周辺は市街化調整区域であるため無秩序な開発がされる可能性は低く、支障が少ない。	△
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	線形変更しても、本庄早稲田駅北口と合わせ電線地中化等により良好な景観が形成されるため、支障がない。	○
			廃止	廃止しても、地区計画等により一定のまちづくりや景観形成は推進されるため、支障が少ない。	△
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	線形変更しても良好な景観が形成されるため、支障がない。	○
			廃止	廃止により、景観形成が推進されないため、大きな支障がある。	×
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	線形変更しても良好な景観が形成されるため、支障がない。	○
			廃止	廃止により、景観形成が推進されないため、大きな支障がある。	×
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更しても、本庄早稲田駅北口と合わせ電線地中化等により良好な景観が形成されるため、支障がない。	○
			廃止	廃止しても、周辺は優良農地であるため無秩序な開発がされる可能性は低く、支障が少ない。	△

⑥ その他の機能

○. 沿道利用の促進

■判断の目安

評価対象路線（各機能への影響を分かりやすくするため、項目に則した道路を対象とする）
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）
具体的な評価手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道利用の促進に支障がない（○）</li> <li>沿道利用の促進に支障が少ない（△）</li> <li>沿道利用の促進に大きな支障がある（×）</li> </ul>
参考資料
・都市計画図

■評価結果

地域	路線名	区間番号	見直し内容	評価内容	評価
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	沿道系の用途地域が指定される見込みであるが、線形変更であるため、沿道利用の促進に支障がない。	○
			廃止	沿道系の用途地域が指定される見込みであり、沿道利用の促進に大きな支障がある。	×
		15-3	線形変更	沿道系の用途地域が指定されていないため、評価対象路線に該当しない。	/
			廃止	沿道系の用途地域が指定されていないため、評価対象路線に該当しない。	/
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	沿道系の用途地域が指定される見込みであるが、線形変更であるため、沿道利用の促進に支障がない。	○
			廃止	沿道系の用途地域が指定される見込みであり、沿道利用の促進に大きな支障がある。	×
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	沿道系の用途地域が指定されていないため、評価対象路線に該当しない。	/
			廃止	沿道系の用途地域が指定されていないため、評価対象路線に該当しない。	/
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	沿道系の用途地域が指定されているが、線形変更であるため、沿道利用の促進に支障がない。	○
			廃止	沿道系の用途地域が指定されており、沿道利用の促進に大きな支障がある。	×
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	沿道系の用途地域が指定されていないため、評価対象路線に該当しない。	/
			廃止	沿道系の用途地域が指定されていないため、評価対象路線に該当しない。	/

(4) 道路機能の観点からの検討結果

表 6.3.2 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
  - 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
- ③防災空間機能
  - 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
  - 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

## 6.4 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判断した。

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

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（R2.7）埼玉県

(2) 各計画等の確認

①上位計画

■確認する計画

- ・本庄都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 29 年 1 月）
- ・児玉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 29 年 1 月）
- ・本庄市総合振興計画（平成 30 年 3 月）
- ・本庄市立地適正化計画（平成 30 年 3 月）
- ・本庄市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月） 等

■評価結果 ※見直し内容が存続の場合、影響は生じないため確認対象外とした

地域	路線名	区間	見直し内容	評価内容	影響の有無
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	都市計画マスタープランの中で、地域の骨格を形成し、市内の交通を円滑に処理する幹線道路として位置付けられている。 また、本庄南地域の主要課題として、本庄児玉ICの近接性を活かし、3つの駅周辺拠点や工業団地等の機能連携・相互補完を進める幹線道路ネットワークの充実が挙げられている。 立地適正化計画においては、一部の区間が居住誘導区域に指定されている。 線形変更をした場合でも、これらの機能は確保されるため影響はない。	無
			廃止	都市計画マスタープランの中で、地域の骨格を形成し、市内の交通を円滑に処理する幹線道路として位置付けられている。 また、本庄南地域の主要課題として、本庄児玉ICの近接性を活かし、3つの駅周辺拠点や工業団地等の機能連携・相互補完を進める幹線道路ネットワークの充実が挙げられている。 立地適正化計画においては、一部の区間が居住誘導区域に指定されている。 廃止とした場合、既存の道路基盤ではこれらの機能が確保できないため影響がある。	有
		15-3	線形変更	都市計画マスタープランの中で、地域の骨格を形成し、市内の交通を円滑に処理する幹線道路として位置付けられている。 また、本庄南地域の主要課題として、本庄児玉ICの近接性を活かし、3つの駅周辺拠点や工業団地等の機能連携・相互補完を進める幹線道路ネットワークの充実が挙げられている。 線形変更をした場合でも、これらの機能は確保されるため影響はない。	無
			廃止	都市計画マスタープランの中で、地域の骨格を形成し、市内の交通を円滑に処理する幹線道路として位置付けられている。 また、本庄南地域の主要課題として、本庄児玉ICの近接性を活かし、3つの駅周辺拠点や工業団地等の機能連携・相互補完を進める幹線道路ネットワークの充実が挙げられている。 廃止とした場合、既存の道路基盤ではこれらの機能が確保できないため影響がある。	有
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	都市計画マスタープランの中で、幹線道路を補完し、市街地内の交通を円滑に処理する都市内幹線道路として位置付けられている。 立地適正化計画においては、居住誘導区域に指定されている。 線形変更をした場合でも、これらの機能は確保されるため影響はない。	無
			廃止	都市計画マスタープランの中で、幹線道路を補完し、市街地内の交通を円滑に処理する都市内幹線道路として位置付けられている。 立地適正化計画においては、居住誘導区域に指定されている。 廃止とした場合、既存の道路基盤ではこれらの機能が確保できないため影響がある。	有

■評価結果 ※見直し内容が存続の場合、影響は生じないため確認対象外とした

地域	路線名	区間	見直し内容	評価内容	影響の有無
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	都市計画マスタープランの中で、幹線道路を補完し、市街地内の交通を円滑に処理する都市内幹線道路として位置付けられている。立地適正化計画においては、一部の区間が居住誘導区域に指定されている。線形変更をした場合でも、これらの機能は確保されるため影響はない。	無
			廃止	都市計画マスタープランの中で、幹線道路を補完し、市街地内の交通を円滑に処理する都市内幹線道路として位置付けられている。立地適正化計画においては、一部の区間が居住誘導区域に指定されている。代替機能を有する路線があり、都市内幹線道路としての機能は確保できているため影響は少ないと考えられるが、居住誘導に関しては、駅東口の開設や周辺地域の整備方法の方向性が示されていない現時点において、廃止をした場合には影響がある。	有
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	都市計画マスタープランの中で、幹線道路を補完し、市街地内の交通を円滑に処理する都市内幹線道路として位置付けられている。立地適正化計画においては、一部の区間が居住誘導区域に指定されている。線形変更をした場合でも、これらの機能は確保されるため影響はない。	無
			廃止	都市計画マスタープランの中で、幹線道路を補完し、市街地内の交通を円滑に処理する都市内幹線道路として位置付けられている。立地適正化計画においては、一部の区間が居住誘導区域に指定されている。代替機能を有する路線があり、都市内幹線道路としての機能は確保できているため影響は少ないと考えられるが、居住誘導に関しては、駅東口の開設や周辺地域の整備方法の方向性が示されていない現時点において、廃止をした場合には影響がある。	有
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	都市計画マスタープランの中で、地域の骨格を形成し、市内の交通を円滑に処理する幹線道路として位置付けられているが、線形変更をした場合でも、これらの機能は確保されるため影響はない。	無
			廃止	都市計画マスタープランの中で、地域の骨格を形成し、市内の交通を円滑に処理する幹線道路として位置付けられており、廃止とした場合、既存の道路基盤ではこれらの機能が確保できないため影響がある。	有

## ②関連する都市計画

### ■確認する計画

・区域区分、用途地域（沿道用途）、地区計画 等

### ■評価結果

地域	路線名	区間	見直し内容	評価内容	影響の有無
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	当該区間が市街化区域の境界線となっているが、都市計画変更により対応が可能であるため影響は小さい。	無
			廃止	当該区間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ことから、市街化区域の面積が大幅に減少する可能性があるため影響が大きい。	有
			存続	関連計画に影響はない。	無
		15-3	線形変更	関連計画に影響はない。	無
			廃止	関連計画に影響はない。	無
			存続	関連計画に影響はない。	無
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	関連計画に影響はない。	無
			廃止	関連計画に影響はない。	無
			存続	関連計画に影響はない。	無
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	関連計画に影響はない。	無
			廃止	関連計画に影響はない。	無
			存続	関連計画に影響はない。	無
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	沿道系用途地域が指定されているが、都市計画変更により対応が可能であるため影響は小さい。	無
			廃止	沿道系用途地域が指定されているが、都市計画変更により対応が可能であるため影響は小さい。	無
			存続	関連計画に影響はない。	無
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	関連計画に影響はない。	無
			廃止	関連計画に影響はない。	無
			存続	関連計画に影響はない。	無

### ③関連する整備計画

#### ■確認する計画

・土地区画整理、再開発、道路、河川、鉄道、公園、農地等の整備計画 等

#### ■評価結果

地域	路線名	区間	見直し内容	評価内容	影響の有無
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	当該路線の存在する栗崎地区は土地区画整理事業区域だったが、北部が地域整備計画地区に変更となる予定であり、今後の事業方針や進捗状況に合わせて十分な検討と調整が必要となるが、線形変更であるため計画に影響はない。	無
			廃止	当該路線の存在する栗崎地区は土地区画整理事業区域だったが、北部が地域整備計画地区に変更となる予定であり、今後の事業方針や進捗状況に合わせて十分な検討と調整が必要となるため、廃止とした場合には影響がある。	有
			存続	当該路線の存在する栗崎地区は土地区画整理事業区域だったが、北部が地域整備計画地区に変更となる予定であり、今後の事業方針や進捗状況に合わせて十分な検討と調整が必要となるが、計画に影響はない。	無
		15-3	線形変更	関連する整備計画はないため影響はない。	無
			廃止	関連する整備計画はないため影響はない。	無
			存続	関連する整備計画はないため影響はない。	無
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	当該路線の存在する栗崎地区は土地区画整理事業区域だったが、北部が地域整備計画地区に変更となる予定であり、今後の事業方針や進捗状況に合わせて十分な検討と調整が必要となるが、線形変更であるため計画に影響はない。	無
			廃止	当該路線の存在する栗崎地区は土地区画整理事業区域だったが、北部が地域整備計画地区に変更となる予定であり、今後の事業方針や進捗状況に合わせて十分な検討と調整が必要となるため、廃止とした場合には影響がある。	有
			存続	当該路線の存在する栗崎地区は土地区画整理事業区域だったが、北部が地域整備計画地区に変更となる予定であり、今後の事業方針や進捗状況に合わせて十分な検討と調整が必要となるが、計画に影響はない。	無
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	関連する整備計画はないため影響はない。	無
			廃止	関連する整備計画はないため影響はない。	無
			存続	関連する整備計画はないため影響はない。	無
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	関連する整備計画はないため影響はない。	無
			廃止	関連する整備計画はないため影響はない。	無
			存続	関連する整備計画はないため影響はない。	無
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	関連する整備計画はないため影響はない。	無
			廃止	関連する整備計画はないため影響はない。	無
			存続	関連する整備計画はないため影響はない。	無

④地域振興に関する計画

■確認する計画

・本庄市中心市街地活性化基本計画（平成12年3月） 等

■評価結果

地域	路線名	区間	見直し内容	評価内容	影響の有無
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無	
		廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無	
		存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無	

⑤環境調査・計画

■確認する計画

- ・本庄市緑の基本計画（令和3年9月）
- ・本庄市環境基本計画（平成30年3月）等

■評価結果

地域	路線名	区間	見直し内容	評価内容	影響の有無
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	計画路線を変更しても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かかるため、影響がある。	有
			廃止	廃止のため、影響はない。	無
			存続	計画路線が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かかるため、影響がある。	有
		15-3	線形変更	計画路線を変更しても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かかるため、影響がある。	有
			廃止	廃止のため、影響はない。	無
			存続	計画路線が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かかるため、影響がある。	有
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無

⑥防災に関する計画

■確認する計画

・本庄市地域防災計画（平成 30 年 3 月） 等

■評価結果

地域	路線名	区間	見直し内容	評価内容	影響の有無
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
		15-3	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			廃止	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無
			存続	計画に特に位置づけがないため影響はない。	無

(3) 上位計画等との整合性の確認結果

路線ごとの見直し内容について、上位計画等と整合性を確認した結果は、以下のように整理される。

表 6.4.1 上位計画等との整合性の確認結果

地域	路線名	区間	見直し内容	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	有	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	有	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	有	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

## 6.5 道路網の観点からの検討

### (1) 評価方法

路線ごとの見直し内容について、指針に基づいて将来道路網への影響を検討した。

- 交通需要予測は、道路交通センサスを使用することを基本とする。また、将来予測データは、最新の道路交通センサスを使用する。
- 将来交通量推計は、見直し後の将来道路網に対して行い、見直し内容の妥当性を検討する。

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（R2.7）埼玉県

将来交通量推計は、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。

### (2) 道路網の観点からの検討結果

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 6.5.1 道路網の観点からの検討結果

地域	路線名	区間	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・2十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。

6.6 見直しの判定

(1) 総合的判断

前項までの検討結果より、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 6.6.1 総合的判断

地域	路線名	区間	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。	本庄早稲田の杜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、大規模建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。	-	
	3・4・16 新都心環状線	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る。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。	本庄早稲田の杜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・2十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。	本区間は大規模建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る。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付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。	-	



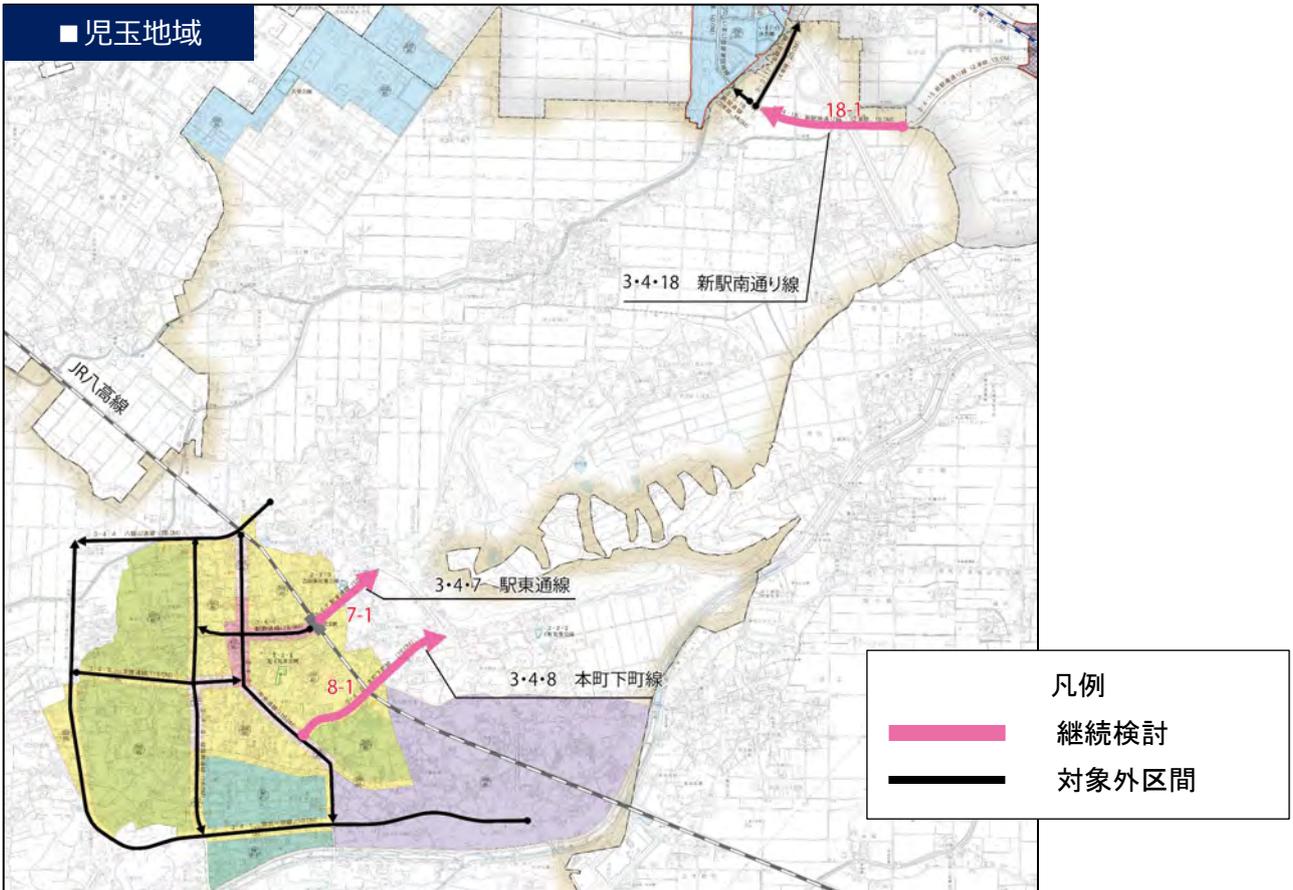
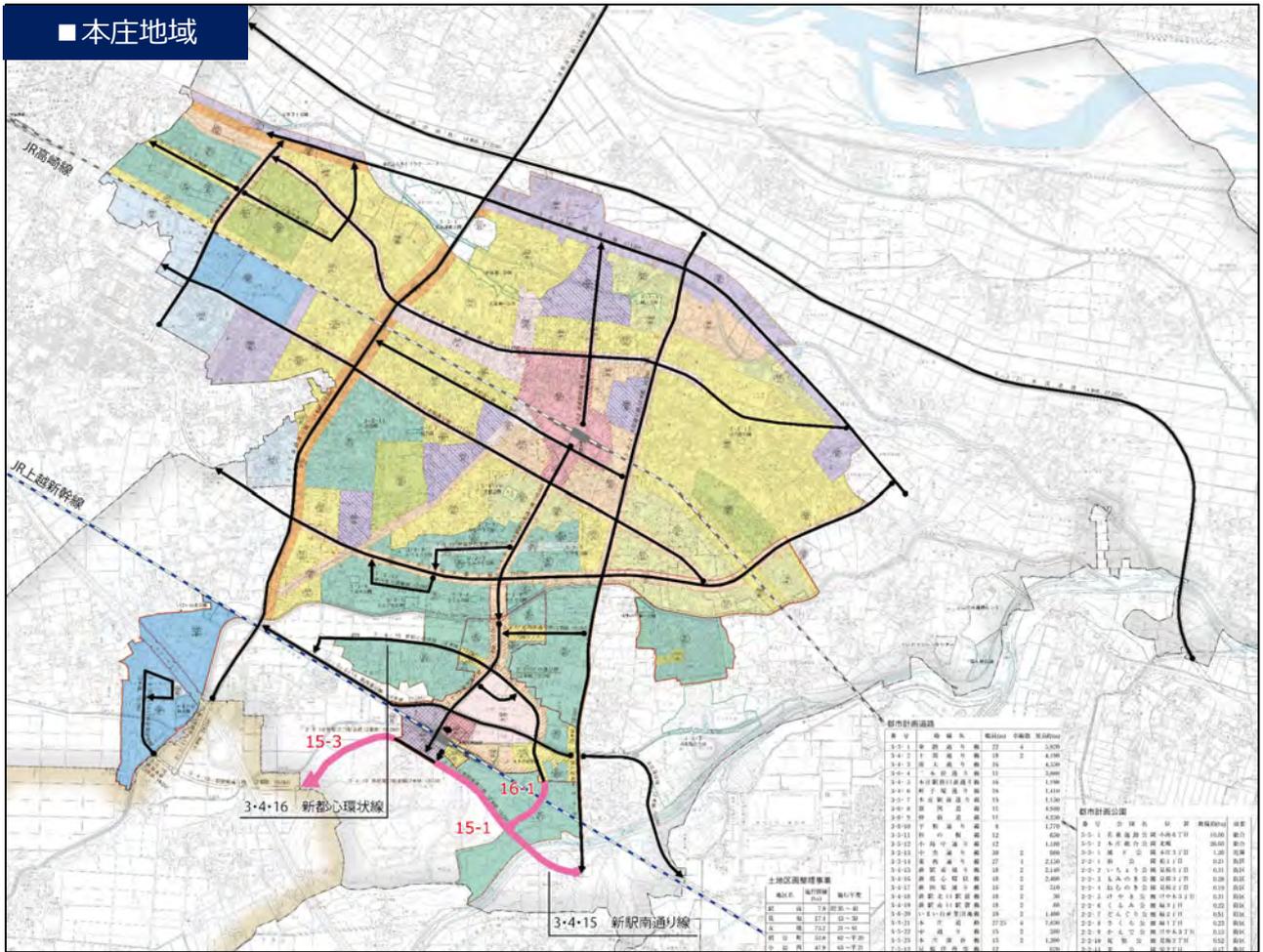


図 6.6.1 見直し区間の総合判断の結果