

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

－概要版－

令和 4 年 3 月

本庄市

目 次

1.	見直しの目的と検証の手順	1
2.	検証路線の抽出（第1段階）	3
2.1	検証路線の該当条件	3
2.2	第1段階における検証路線の抽出	3
3.	見直し候補路線の選定（第2段階）	5
3.1	社会状況の変化に伴う必要性の検証	5
3.2	構造の適正さの検証	8
3.3	見直し候補路線の選定結果	10
4.	見直し路線の選定（第3段階）	12
4.1	見直し路線選定の流れ	12
4.2	見直し内容の検討	13
4.3	道路機能の観点からの検討	14
4.4	上位計画等との整合性の確認	16
4.5	道路網の観点からの検討	18
4.6	見直しの判定	19

1. 見直しの目的と検証の手順

本業務は、「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。

なお、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。

また、令和２年７月の指針では、整備済区間についても線形や幅員、構造等の都決内容との不整合の検証が新たに追加されている。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。

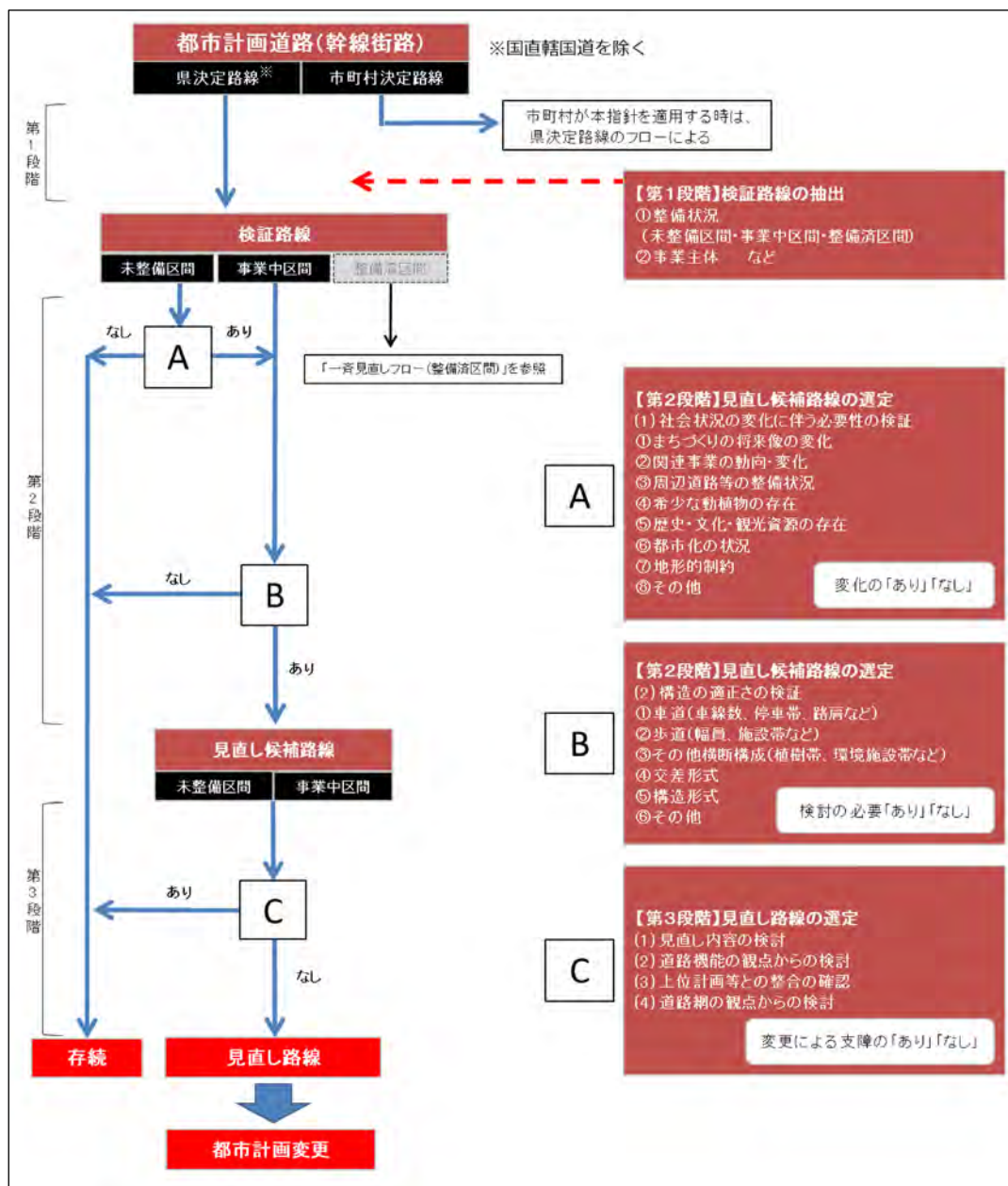


図 1.1 都市計画道路の見直しフロー（未整備・事業中区間）

2. 検証路線の抽出（第1段階）

2.1 検証路線の該当条件

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、幹線街路に該当し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

2.2 第1段階における検証路線の抽出

（1）抽出基準

第1段階においては、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：都市計画幅員通り整備され、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。

この分類の下、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

（2）抽出結果

第1段階抽出された路線は以下のとおりである。

表 2.1 抽出結果

地域	未整備区間を有する路線	事業中区間を有する路線	未整備または事業中区間を有する路線
本庄	7路線	4路線	9路線
児玉	10路線	2路線	10路線
計	17路線	6路線	19路線

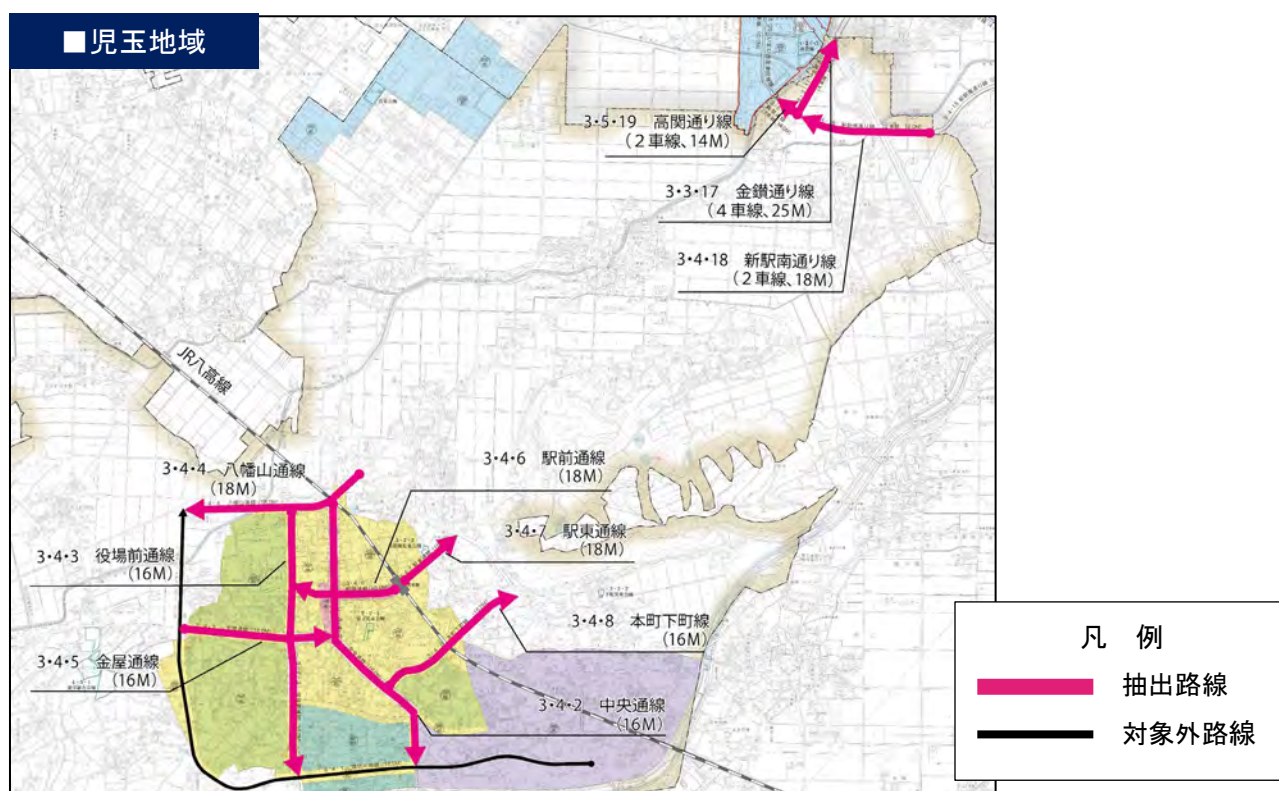
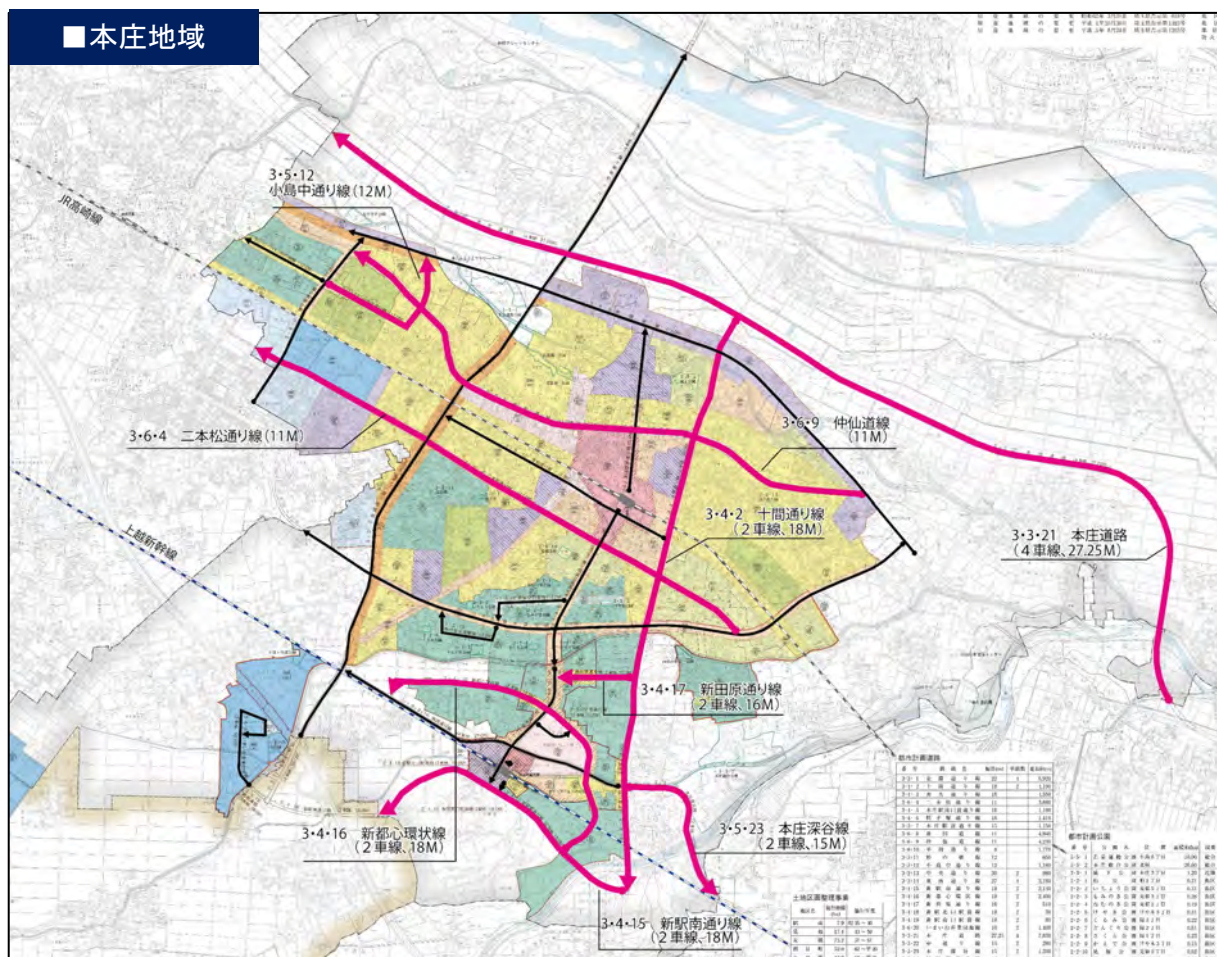


図 2.1 抽出路線図 (未整備・事業中区間)

3. 見直し候補路線の選定（第2段階）

3.1 社会状況の変化に伴う必要性の検証

（1）評価基準

以下に示す指針における評価基準をもとに、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。

表 3.1 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（令和2年7月）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。

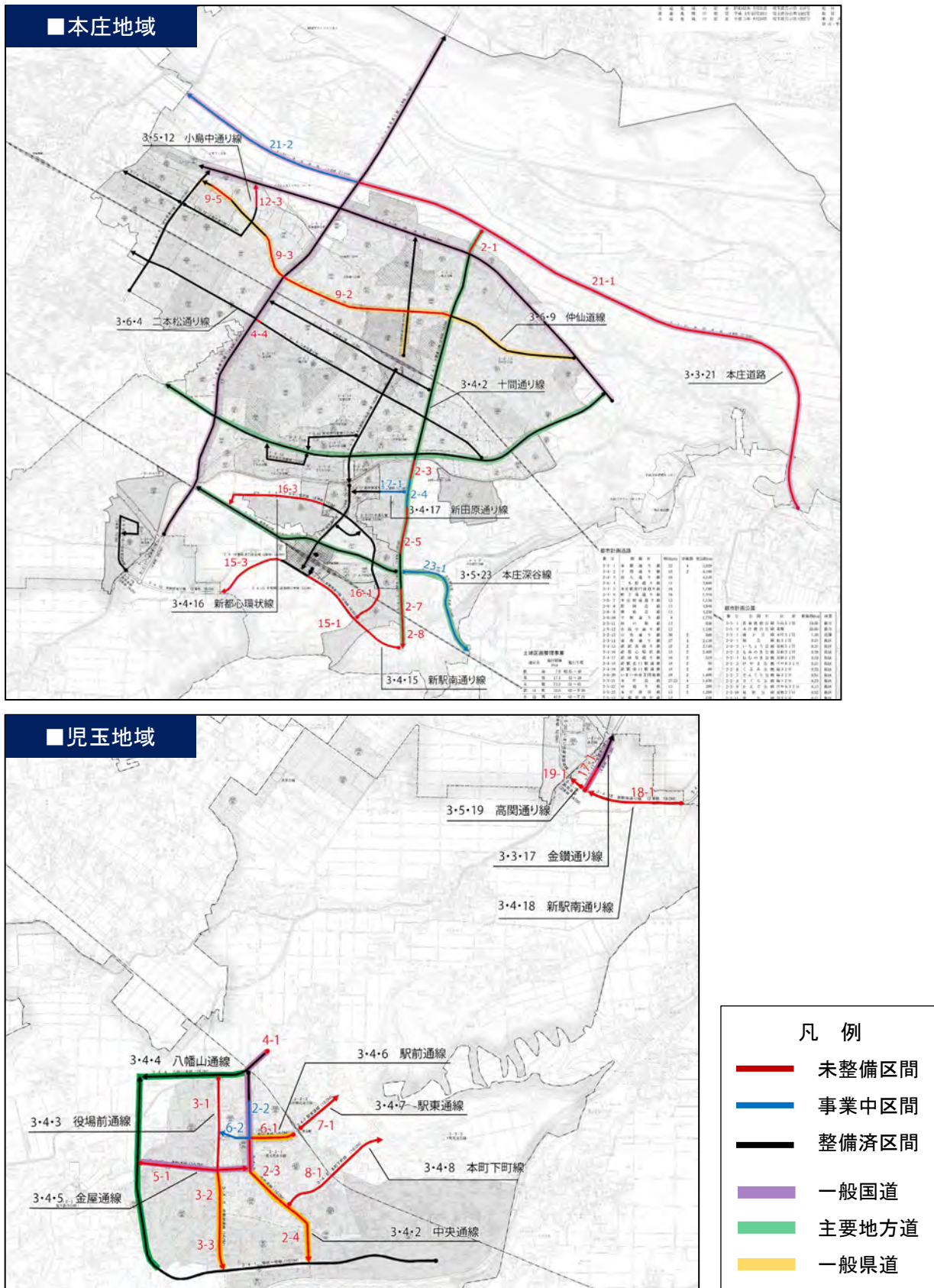


図 3.1 区間設定図

(3) 社会状況の変化に伴う必要性の検証結果

以下に、社会状況の変化に伴う必要性の検証の結果を示す。

表 3.2 社会状況の変化に伴う必要性の検証結果

地域	道路名称		区間 番号	種別	評価項目 (○：該当する ×：該当しない —：評価対象外)								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	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	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	3・6・4	二本松通り線	4-4		○	×	×	×	×	×	×	○	○
	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	○	×	○	×	○	×	×	×	○
			9-3	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×
			9-5	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	×	×	×	×	×	○	×	○
	3・4・15	新駅南通り線	15-1		○	×	○	○	×	×	○	×	○
			15-3		×	×	○	○	×	×	×	×	○
	3・4・16	新都心環状線	16-1		○	×	×	○	×	×	○	×	○
			16-3		○	×	×	×	×	×	×	×	○
	3・3・21	本庄道路	21-1	国道	—	—	—	—	—	—	—	—	×
児玉	3・4・2	中央通線	2-3	国道	×	×	×	×	×	×	×	×	×
			2-4	県道	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	3・4・3	役場前通線	3-1		○	×	○	×	×	×	×	○	○
			3-2	県道	○	×	○	×	×	×	×	○	○
			3-3	県道	○	×	○	×	×	×	×	○	○
	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	○	×	○	×	×	×	×	○	○
	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	○	×	×	×	×	×	×	○	○
	3・4・7	駅東通線	7-1		○	×	○	×	×	×	×	×	○
	3・4・8	本町下町線	8-1		○	×	○	×	×	×	○	×	○
	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道	—	—	—	—	—	—	—	—	×
	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	×	○	×	×	×	○	×	○
	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

※緑色網掛け部分は県決定の路線・区間であり、県による評価結果を掲載している。

3.2 構造の適正さの検証

(1) 評価基準

3.1 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、3.1 社会状況の変化に伴う必要性の検証でいずれかの評価項目が評価基準に該当した路線及び第1段階で抽出した事業中区間を有する路線である。

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区間が該当した。本評価では、これらに事業中区間も評価対象として加えた計10路線12区間を本評価の対象路線とした（国県道を除く）。

表 3.3 構造の適正さの評価項目及び評価基準

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	・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。 ・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。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯等	・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。
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯等	・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。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。
④交差形式	・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。 ・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。
⑤構造形式	・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。 ・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。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。
⑥その他	・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。 ・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。 ・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。

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（令和2年7月）埼玉県

(2) 構造の適正さの検証結果

以下に、構造の適正さによる検証の結果を示す。

表 3.4 構造の適正さの検証結果

地域	道路名称		区間 番号	分類	評価項目 (○：該当する ×：該当しない －：評価対象外)						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	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							
	3・6・4	二本松通り線	4-4		×	×	×	×	×	×	×
	3・6・9	仲仙道線	9-2	県道	×	×	×	×	×	×	×
			9-3	県道							
			9-5	県道							
	3・5・12	小島中通り線	12-3		×	×	×	×	×	×	×
	3・4・15	新駅南通り線	15-1		×	×	×	×	○	×	○
			15-3		×	×	×	×	×	○	○
	3・4・16	新都心環状線	16-1		×	×	×	×	○	×	○
			16-3		×	×	×	×	×	×	×
	3・4・17	新田原通り線	17-1		×	×	×	×	×	×	×
	3・3・21	本庄道路	21-1	国道							
			21-2	国道	—	—	—	—	—	—	×
	3・5・23	本庄深谷線	23-1	県道	—	—	—	—	—	—	×
児玉	3・4・2	中央通線	2-2	国道	×	×	×	×	×	×	×
			2-3	国道							
			2-4	県道							
	3・4・3	役場前通線	3-1		×	×	×	×	×	×	×
			3-2	県道	×	×	×	×	×	×	×
			3-3	県道	×	×	×	×	×	×	×
	3・4・4	八幡山通線	4-1	国道							
	3・4・5	金屋通線	5-1	国道	×	×	×	×	×	×	×
	3・4・6	駅前通線	6-1	県道	×	○	×	×	×	×	○
			6-2		×	×	×	×	×	×	×
	3・4・7	駅東通線	7-1		×	×	×	×	×	○	○
	3・4・8	本町下町線	8-1		×	×	×	×	○	×	○
	3・3・17	金鑽通り線	17-1	国道							
	3・4・18	新駅南通り線	18-1		×	×	×	×	○	○	○
	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

※緑色網掛け部分は県決定の路線・区間であり、県による評価結果を掲載している。

※灰色網掛け部分は社会状況の変化に伴う必要性の検証において、いずれの評価基準にも該当していないもの。

3.3 見直し候補路線の選定結果

第２段階の評価（社会状況の変化に伴う必要性の検証と構造の適正さの検証）の結果、見直し候補路線となった路線・区間及びその検証内容を以下に示す。

表 3.5 第２段階評価のまとめ

地域	路線名 [区間番号]	社会状況の変化に伴う必要性の検証 ※1	構造の適正さの検証 ※2
本庄	3・4・15 新駅南通り線 [15-1] [15-3]	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。（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。[15-1、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]
	3・4・16 新都心環状線 [16-1]	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。
児玉	3・4・7 駅東通線 [7-1]	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、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。	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。
	3・4・8 本町下町線 [8-1]	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。 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。	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。
	3・4・18 新駅南通り線 [18-1]	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。 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。

※1 社会状況の変化に伴う必要性の検証の評価項目

- 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

※2 構造の適正さの検証の評価項目

- 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

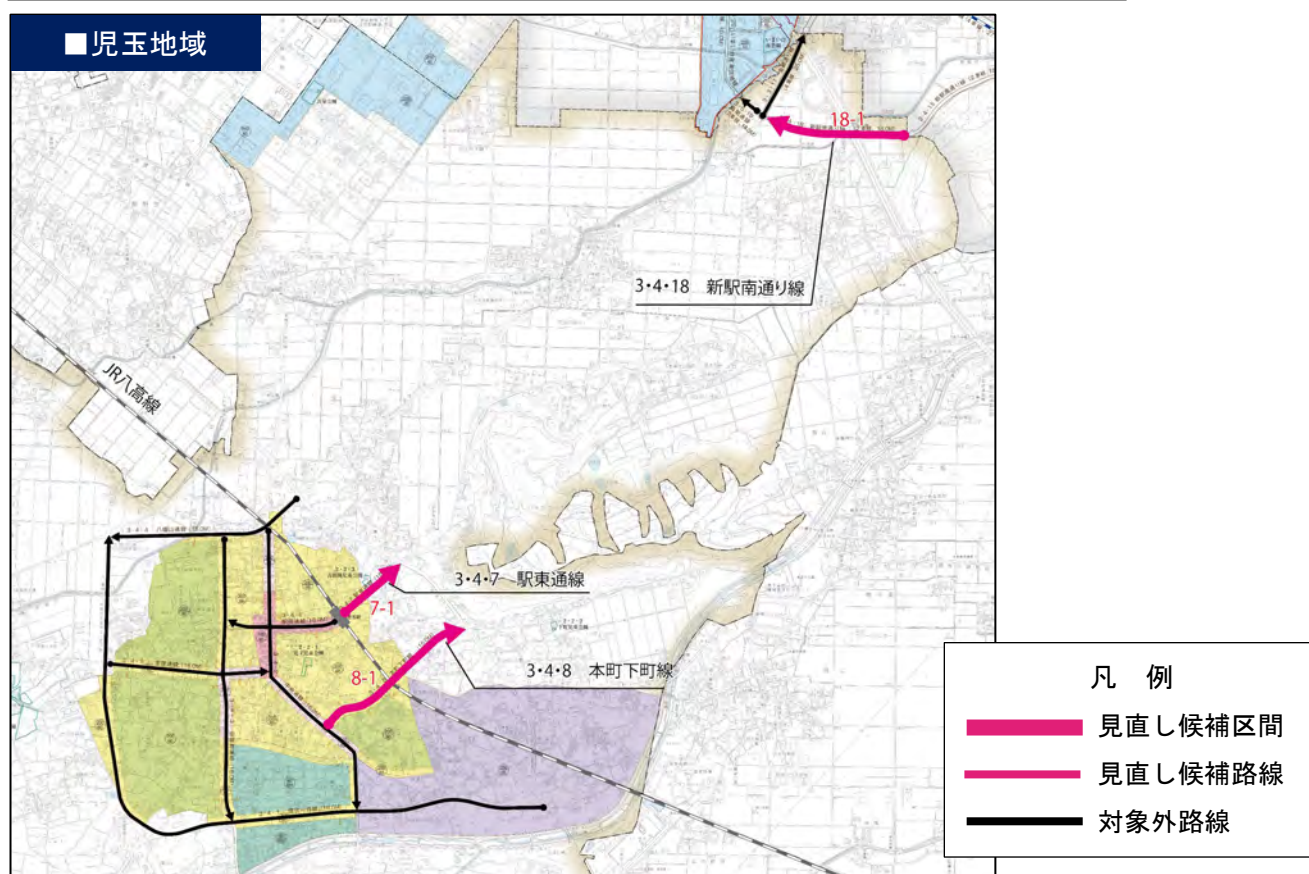
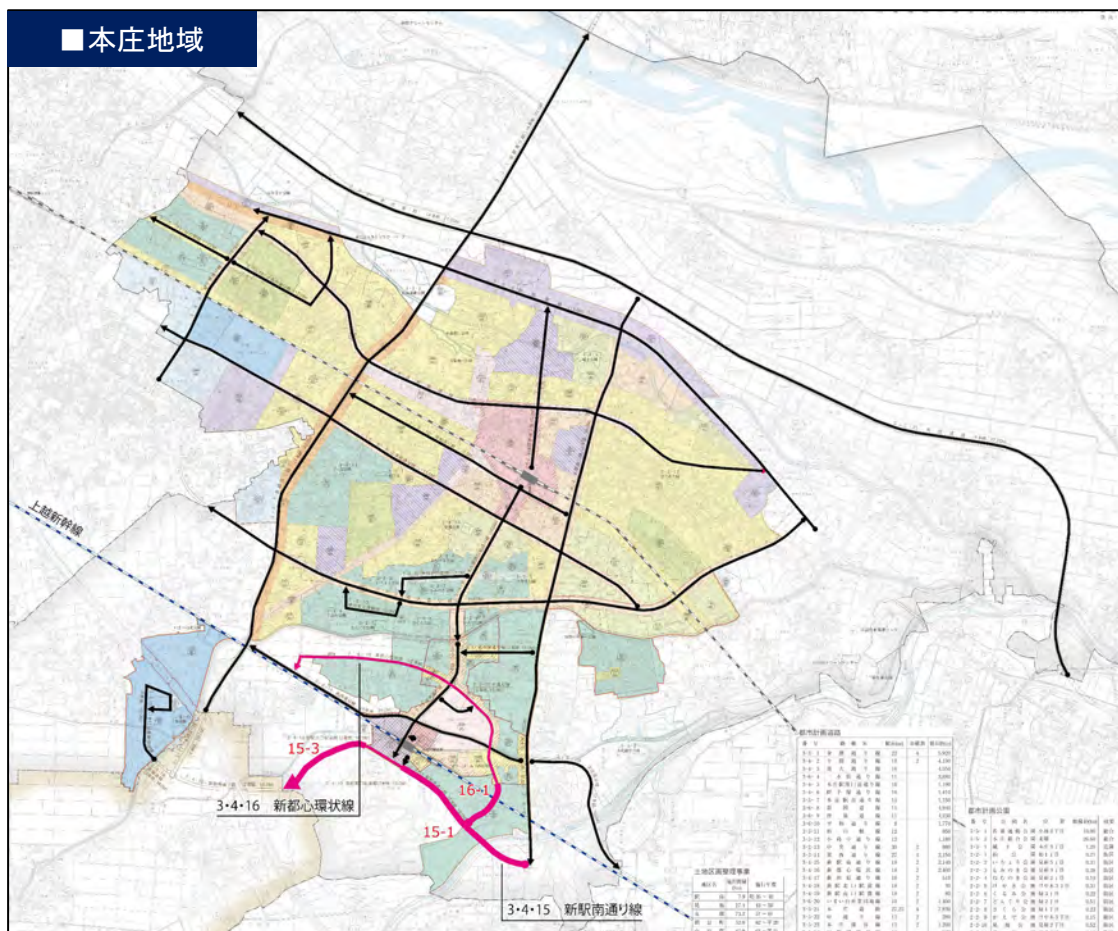


図 3.2 見直し候補路線図 (未整備・事業中区間)

4. 見直し路線の選定（第3段階）

4.1 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、都市計画上的の変更理由を明らかにすることが必要である。

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

◆検討フロー

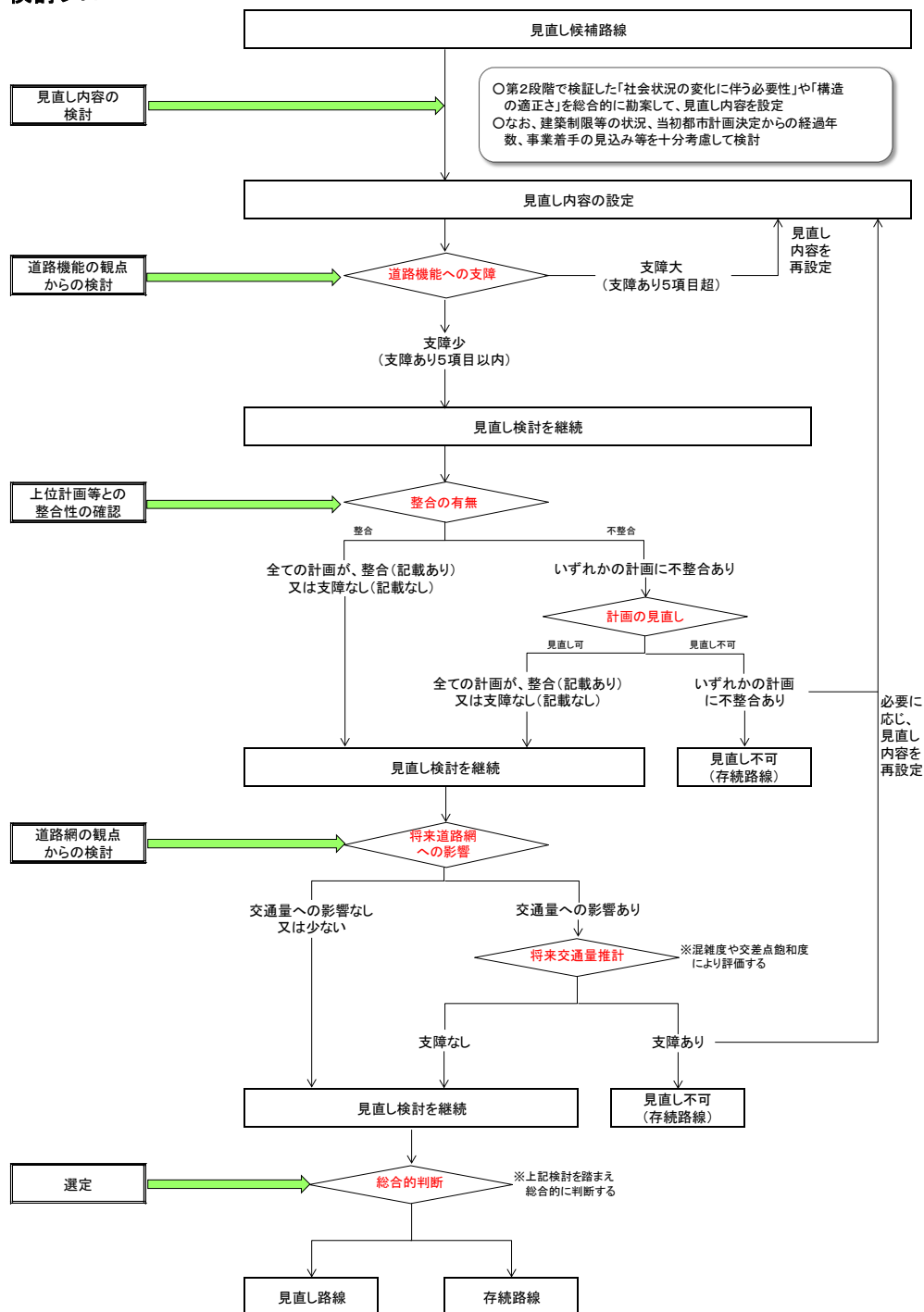


図 4.1 見直し路線選定フロー

4.2 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・区間ごとに対応策を検討した。

それらを踏まえ、考えられる見直しの方向を以下のように整理した。

表 4.1 見直し内容の設定

地域	路線名 [区間番号]	現況・課題等	対応策	考えられる 見直しの 方向性
本庄	3・4・15 新駅南通り線 [15-1] [15-3]	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] 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] 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、整備の方向性について検討中である。[15-1] 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]	整備の影響の詳細な把握と適正なルートを検討する。 事業効果等を踏まえた変更案を検討する。 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。 児玉地域の3・4・18新駅南通り線と一体的に検討する。	[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 [16-1]	保全すべき希少動物（オオタカ）に配慮する必要がある。 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。 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。	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新駅南通り線の整備の方向性と整合した見直しを検討する。 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。	➤線形変更 ➤廃止 ➤存続
	3・4・7 駅東通線 [7-1]	駅東口が開設されておらず、また見通しも立っていない。 現況の道路状況に則していない線形となっている。	土地利用の方向性に応じて検討する。 地形を考慮し、周囲の道路を活かした線形に変更する、あるいは都市計画決定を廃止し周囲の道路の機能強化を検討する。	➤線形変更 ➤廃止 ➤存続
児玉	3・4・8 本町下町線 [8-1]	鉄道横断部が立体構造となっている。 現況の道路状況に則していない線形となっている。	平面交差を検討する。 地形を考慮し、周囲の道路を活かした線形に変更する、あるいは都市計画決定を廃止し周囲の道路の機能強化を検討する。	➤線形変更 ➤廃止 ➤存続
	3・4・18 新駅南通り線 [18-1]	橋梁などの大規模構造物の建設を伴う計画である。 本庄地域の3・4・15新駅南通り線と同一路線である。	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新駅南通り線と一体的に検討する。	➤線形変更 ➤廃止 ➤存続

4.3 道路機能の観点からの検討

(1) 評価基準

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

表 4.2 道路機能の評価指標

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

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（令和2年7月）埼玉県

(2) 道路機能の観点からの評価結果

以下に道路機能の観点からの評価結果を示す。なお、存続となる場合は道路機能に支障は生じないため、評価は行っていない。

表 4.3 道路機能の観点からの評価結果

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

評価項目：

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

4.4 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確認した。

表 4.4 確認する計画

計画の種類	計画名
①上位計画	・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ・市町村の建設に関する基本構想（総合振興計画） ・市町村の都市計画に関する基本的な方針 ・立地適正化計画 ・新市建設計画 等
②関連する都市計画	・区域区分、用途地域（沿道用途）、地区計画 等
③関連する整備計画	・区画整理、再開発、道路、河川、鉄道、公園、農地等の整備計画
④地域振興に関する計画	・中心市街地活性化基本計画 等
⑤環境調査・計画	・環境アセスメント等の環境調査、環境保全計画、緑の基本計画等
⑥防災に関する計画	・地域防災計画、震災対策計画 等
⑦その他の計画	・その他の関連計画

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（令和2年7月）埼玉県

(2) 上位計画等との整合性の確認結果

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

表 4.5 各種計画との整合性（影響）確認結果

地域	路線名	区間	見直し内容	評価項目（有：影響あり 無：影響なし －：確認対象外）					
				①	②	③	④	⑤	⑥
本庄	3・4・15 新駅南通り線	15-1	線形変更	無	無	無	無	有	無
			廃止	有	有	有	無	無	無
			存続	－	無	無	無	有	無
		15-3	線形変更	無	無	無	無	有	無
			廃止	有	無	無	無	無	無
			存続	－	無	無	無	有	無
	3・4・16 新都心環状線	16-1	線形変更	無	無	無	無	無	無
			廃止	有	無	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

4.5 道路網の観点からの検討

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

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

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

表 4.6 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・20間通り線の混雑度が0.41から0.66に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。
児玉	3・4・7 駅東通線	7-1	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	あまり交通量が見込まれない道路であることから、周辺道路への影響はほとんどない。
	3・4・8 本町下町線	8-1	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	市道1-468号線の混雑度が0.79から1.00に上がる区間があるものの、周辺道路への影響はほとんどない。
	3・4・18 新駅南通り線	18-1	線形変更	線形変更であるため、道路網への影響はない。
			廃止	本路線北側の3・3・14東西通り線の混雑度が0.30から0.38に上がり、南側の県道児玉町蛭川普済寺線が0.36から0.51に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。

4.6 見直しの判定

(1) 総合的判断

第1段階から第3段階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 4.7 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。		継続検討
			廃止	・現道や代替路線がないため、自転車や歩行者の通行の安全性の確保に大きな支障がある。 ・都市的土地利用の誘導ができず、市街地の形成に大きな支障がある。 ・沿道系用途地域の指定見込みであり、沿道系利用の促進に大きな支障がある。	・都市計画マスタープランで幹線道路として位置づけられており、立地適正化計画では一部区間が居住誘導区域に指定されているため影響がある。 ・当該路線が市街化区域の境界線となっており、近辺に地形地物がないため影響がある。 ・土地区画整理事業や地域整備計画との調整が必要となるため影響がある。	本路線北側の3・3・14東西通り線の混雑度が0.30から0.38に上がり、南側の県道児玉町蛭川普濟寺線が0.36から0.51に上がるものの、周辺道路への影響はほとんどない。		
			存続	－	・緑の基本計画において地域生態系の保全が示される大久保山へ計画路線がかかるため影響がある。	－		
		15-3	線形変更	大きな支障がある項目はない。	・緑の基本計画において地域生態系の保全が示される大久保山へ計画路線がかかるため影響がある。	道路網への影響はない。		継続検討
			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。		継続検討
			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。		継続検討
			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。		継続検討
			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。		継続検討
			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。	－		