

開成町住環境整備マスタープラン(概要版)

1. はじめに

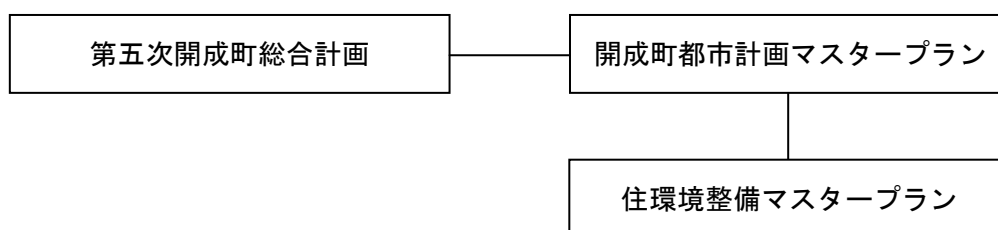
1-1 計画の目的

開成町では、これまで土地区画整理事業等による面的な住環境整備に取り組み、主に開成駅周辺において都市基盤の充実を図ってきた。平成 27 年に南部地区土地区画整理事業が完了の予定となっており、今後は、道路整備等の遅れている既成市街地において、いかに安全で快適な住環境の充実に取り組むかが課題である。

本計画は、既成市街地における住環境整備上の課題を明らかにするとともに、その基盤となる町道について将来道路網を立案し、優先度を踏まえた整備スケジュールを明確化するなど、町道整備の具体化に向けた基本計画の策定を目的とする。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「第五次開成町総合計画」の都市計画関連の部門別計画として位置づけられる。都市計画部門の上位計画としては「開成町都市計画マスタープラン」があり、同計画との整合のもと、町道整備の面から総合計画の実現を推進する。



1-3 計画期間

本計画の計画期間は、平成 25 年度を初年度とし、平成 36 年度までの 12 年間とする。なお、中間年度の平成 30 年度において計画を検証し、必要に応じて見直しを行う。

2. 住環境の現状と課題

町の住環境の実態に即した計画の策定を図るため、町内の市街化区域 25 ゾーンについて、都市計画基礎調査の指標データ整理や現地調査を実施し、住環境カルテを作成した。

カルテに基づき、町の住環境の現状と課題を、以下のとおり整理した。

2-1 道路の現況・課題

(1) 幹線道路

都市計画道路及び主要な県道・町道により、東西、南北のグリッド状の幹線道路網が計画されている。東西方向の幹線道路は概成し、適正な道路網が整備されているが、南北方向では、都市計画道路は整備中であり、また、県道・町道においてはボトルネック箇所があり、改善が必要となっている。

(2) 区画道路

幹線道路に囲まれる区域の道路網は、町道や町道認定外の開発道路、私道等で構成されるが、土地区画整理事業などによる面的整備区域を除き、既成市街地の大部分の路線は適正幅員 6 m 以下であり、整備は不十分となっている。

その結果、幅員 4 m 未満の狭小路線沿いにおいて、防災上の問題のある接道不良住宅を多く生じているほか、宅地間農地における道路密度の不足、行き止まり道路による不明確なネットワーク構成など、適正な道路網を形成するに至っていない。

2-2 みどり水辺の現況と課題

(1) 身近な公園

開成駅周辺の市街地では、土地区画整理事業等で整備された身近な公園に恵まれるが、既成市街地では不足しており、学校や公共施設などを活かした充実策を検討する必要がある。

(2) 水路

町内を縦横に水路が走り、所々に石積み護岸や遊歩道など魅力ある水辺がみられるが、ネットワーク化が不足するなど、まちづくりに充分活かされていない。

新たな遊歩道の整備によるネットワークの強化や公園等を活かした拠点的な水辺空間の創出など、より魅力的な空間整備に取り組むほか、道路計画との連携のもと歩道化を図るなど、住環境整備上の活用についても検討が必要である。

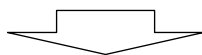
3. 住環境整備の方向性

開成町の住環境は、北部地区における「農地・集落地」、主に中部地区に広がる「既成市街地」、南部地区開成駅周辺を中心として土地区画整理事業の進む「計画的市街地」に区分される。

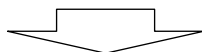
住環境をみると、主に「既成市街地」における道路網や公園の不足が問題であり、緑豊かな社寺や農地・宅地間を流れる多くの水路など、「既成市街地」ならではの資源を活かしながら環境整備を図ることで、2つの市街地が融合する「開成町ならではの」住環境が形成されると考えられる。

表－2つの市街地の特性と整備方向

	計画的市街地	既成市街地
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 整然としたグリッドパターン ・ 直線を基調とした都市的街並み 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 密度・幅員の不足 ・ 行き止まり状の開発道路等 ・ 曲がり角の多い変化に富んだ街並み ・ 生垣や静かな小路
公園	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画的な都市公園等 ・ 広々として機能的 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小公園と神社や公民館の広場 ・ 小規模だが身近
水路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水路幅は広く護岸が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水質は比較的に良い ・ 水路幅は狭く護岸は比較的低い
親水空間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 川沿いの遊歩道 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水路沿いの小路



それぞれの市街地特性を活かしながら住環境整備を図る



住環境整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区計画等により調和のとれた街並みを誘導 	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の道路網・ヒューマンスケールを活かしつつ区画道路網を再編・改良 ● 水路を生かし身近な公園・広場等をネットワーク化
-----------	--	--

4. 町道整備計画

既成市街地の住環境整備を図る上で、その基盤として特に重要となる町道について、整備計画を策定する。

4-1 町道整備の方針

町道整備においては、既成市街地の安全で快適な住環境整備に向け、主に以下に示す課題に対応し、適正な道路網を構築する。

●幹線道路網等の見直し

- ・都市計画道路の廃止、また、区画整理事業に伴う新規道路の整備などもあり、都市計画マスタープラン策定時と異なる条件を踏まえた、幹線道路・地区集散道路網の見直しを図る。

●道路機能に応じた幅員の確保

- ・地区幹線道路、地区集散道路等においては、自動車や歩行者等動線の機能に応じた幅員が不足する区間があり、適正な幅員を確保する。

●消防活動困難区域の解消

- ・4 m道路への接道を満たさない接道不良住宅があり、防災上の問題がある。
- ・4 m未満道路は沿道宅地の建替え等の機会をとらえ、順次拡幅整備を図っていくこととなるが、面的に解消していくためには長期の事業期間が必要であり、当面は、円滑な消防活動を支える幅員6 m以上の道路網を適正な密度で配置し、安全性を担保していく。

■参考：道路と消防活動の関係

道路幅員 別の消防 活動	4 m	消防車の通行はできるが、消防車回りの活動が制約され、また、駐車に通行を阻害される
	6 m	緊急車両がすれ違える最低幅員、1列駐車のもとでの通行が可能
消防活動が容易に できる区域		消防車搭載ホース延長 200mと想定してホースの屈曲を考えて、水利 140 m以内の区域（※） → 消防活動困難区域 = 6 m以上道路から 140m圏外の区域

※：「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引き」（都市防災実務ハンドブック編集委員会、2005）

●区画道路網の強化

- ・区画道路の大部分は幅員6 m未満であり、また、未整備区間や行き止まり道路等も多く、6 m道路の充実と、明快かつ適正な密度の区画道路網の構築を図る。
- ・特に東西方向のネットワークが不足がちであり、新設道路等による補強を図る。

●水辺ネットワークへの対応

- ・良好な水辺環境の水路を活かした道づくりを行い、公園等を結ぶ水辺ネットワークを形成する。
- ・道路機能を重視すべき路線においては、必要に応じて水路を歩道用地として活用する。

4-2 道路整備水準

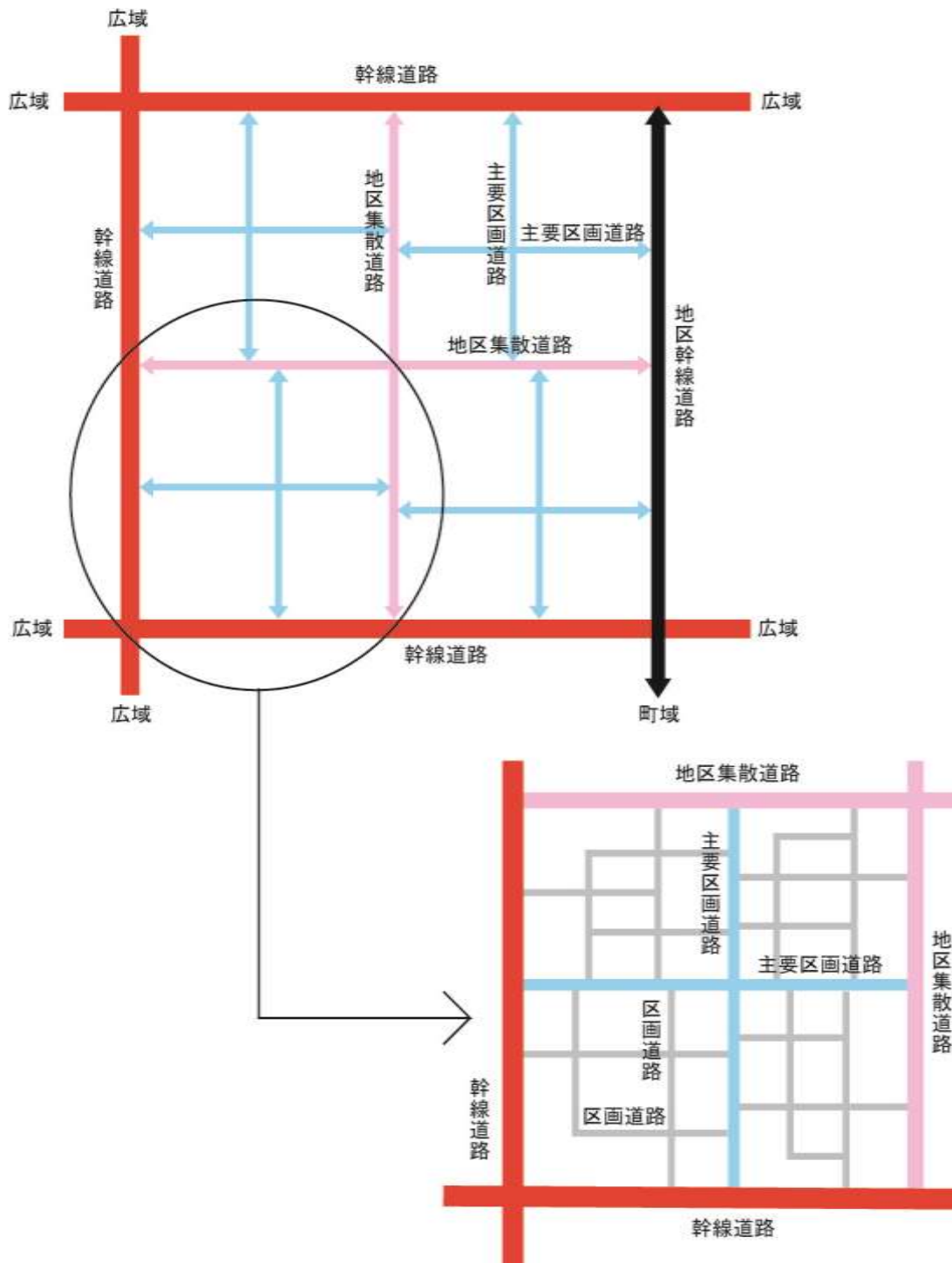
町道整備の方針に基づき、下表の道路区分、配置密度による道路網の整備を図ることとする。

このうち町道整備計画の対象とするのは、住宅地内道路網の骨格を構成し、消火活動等を支える「地区集散道路」及び「主要区画道路」であり、それぞれ整備優先度を設定し、効果的な整備事業の推進を図る。

■道路整備水準

区分	機能	配置密度	道路構造令との対応
幹線道路	広域的な通過交通を担い、都市間交通の主軸となる幹線道路 (一部町道：200号線、249号線)	500 ～600m	4種2級 (4,000～20,000) ※町道区間も4種扱い
地区幹線道路	主要幹線道路・幹線道路から町内拠点地区(開成町駅前地区)へのアクセスの主軸となる駅前市街地の骨格道路 (一部町道：259号線、300号線)	(200) ～500m	4種3級 (1,500～4,000) ※町道区間は都計道認定されている
地区集散道路	町内の主要集落と市街地・主要公共施設を結び、主要幹線道路・幹線道路・地区幹線道路内へと導く、生活軸となる道路。 (1級・2級町道、その他町道の主要路線)	300 ～500m	3種3級 (1,500～4,000) 3種4級 (500～1,500)
主要区画道路	地区集散道路を補完し、幹線道路・地区集散道路で囲まれる住宅地内への主要アクセスを担い、また、消防時の適切な活動を支える住宅地内骨格道路	150 ～250m	3種4級 (500～1,500)
区画道路	主要区画道路等から派生して街区(道路で囲まれた区画)を構成し、各住宅へのアクセスを担う道路	30m ～50m	3種5級 (500未満)
歩行者系道路	区間延長が短く、ごく限られた住宅へのアクセス路として、通常は主に歩行者が利用する道路、又は歩行者専用路。	適宜	—

※太線・太字：町道整備計画対象路線



■道路構成パターン

注) 道路構成パターンは、道路整備水準を概念的に示すものであり、実際の道路計画では、既存の道路網を活かした実態に即した対応として、道路整備水準に基づく拡幅路線や新設路線の設定を図る。

4-3 幅員構成基準

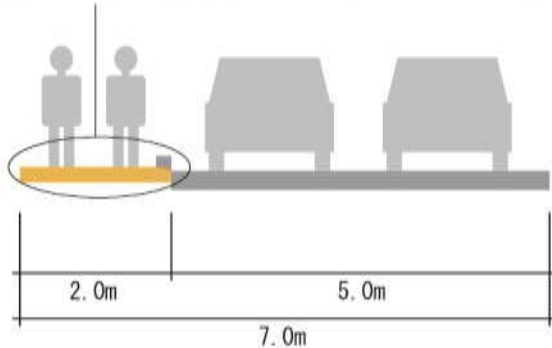
地区集散道路及び主要区画道路、区画道路の幅員構成は以下のとおりとする。

車道幅員	交通機能	幅員基準への適用	
5 m	小型自動車の円滑な相互交通を確保する車道幅員	地区集散道路 (標準幅員)	車道 5 m に最低歩道幅員 2 m (※1) を加える。⇒計 7 m
4 m	小型自動車の相互交通を確保する最小車道幅員	主要区画道路 (標準幅員)	車道 4 m に最低歩道幅員 2 m (※1) を加える。⇒計 6 m
		地区集散道路・ 主要区画道路 (概成幅員)	車道 4 m に歩行者・自転車・車椅子等通行の有効幅員 1 m を加える。 ⇒計 5 m
		区画道路 (標準幅員)	車道 4 m に電柱・フェンス・ガードレール等、道路付帯施設の設置用地分 0.5 m を加える。 ⇒計 4.5 m

※1：道路構造令第11条第3号「歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とする。」に準拠。

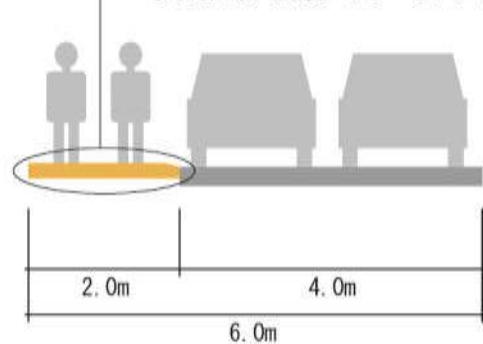
■地区集散道路 <標準幅員>

歩道・歩行者空間
(車道とは段差をあまり設けないなど、バリアフリーに留意)



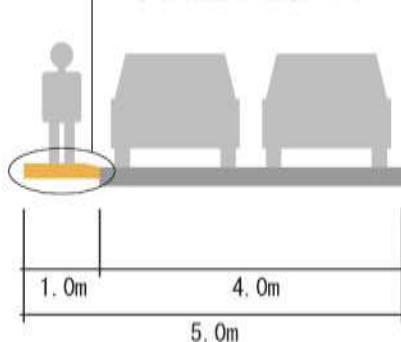
■主要区画道路 <標準幅員>

歩行者空間 (舗装・カラーリング等)



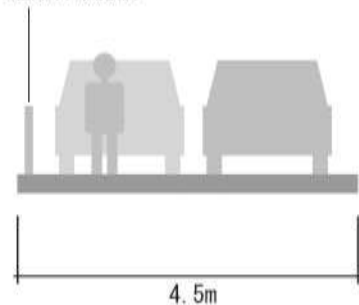
■地区集散道路・主要区画道路 <概成幅員>

歩行者空間 (舗装・カラーリング等)



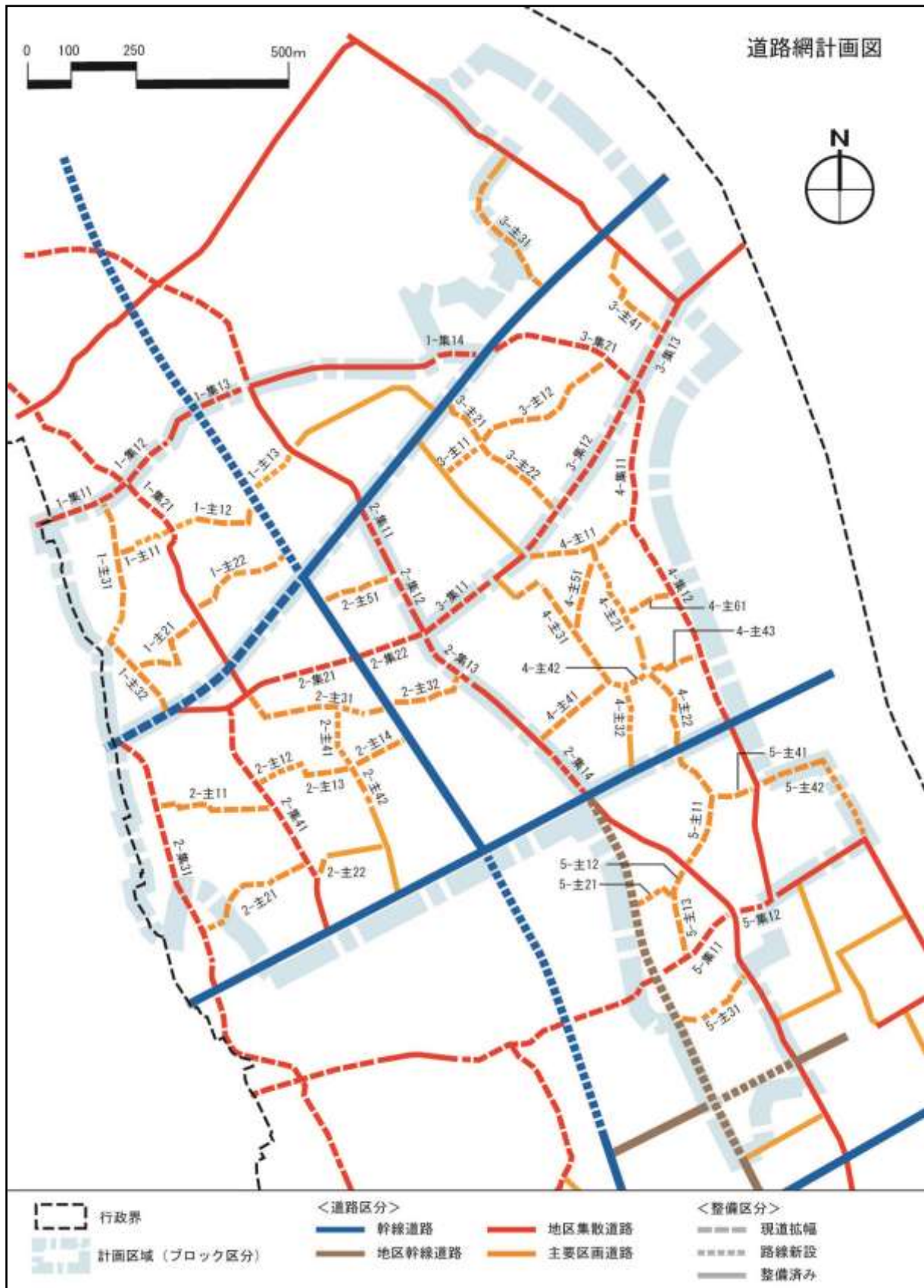
■区画道路 (既設道路) <標準幅員>

フェンス・ガードレール等
道路付帯施設



5. 道路網計画

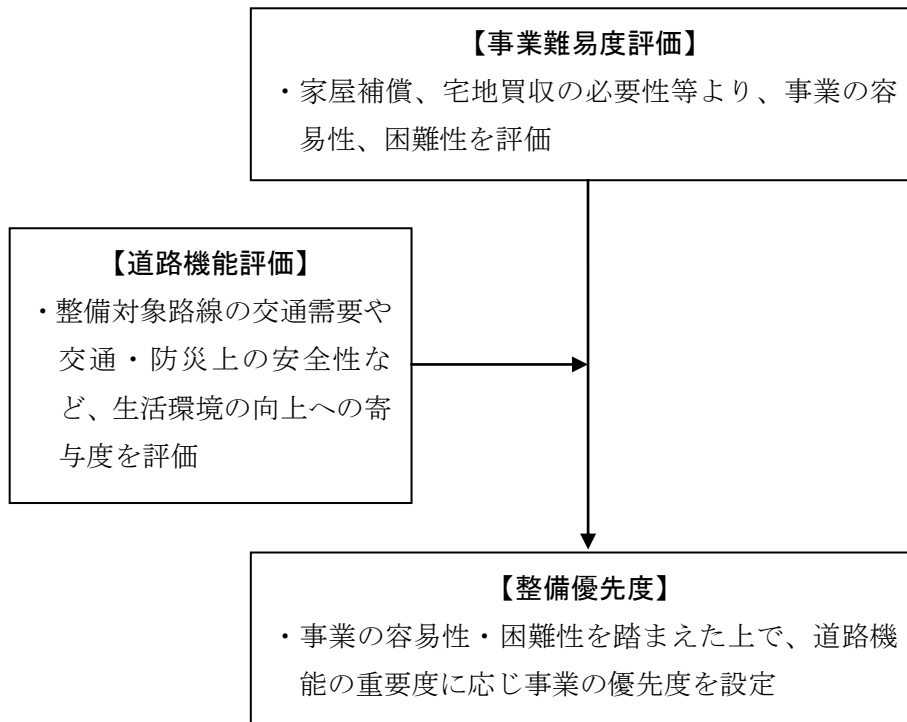
道路整備水準に基づく道路網計画は下図のとおりである。このうち町道整備計画の対象区域は、面的な整備が完了・推進されている開成駅前地区を除く市街化区域内とし、地区集散道路及び主要区画道路を対象とする。



6. 整備優先度の設定

6-1 優先度設定のフロー

路線整備に伴う家屋移転や敷地のセットバックの必要性など、整備の難易度を勘案したうえで、路線整備により発揮される防災、交通、住環境等の機能を評価し、整備優先度をランク化する。



6-2 評価基準

「事業難易度評価」及び「道路機能評価」の評価基準は、以下のとおり設定する。

(1) 事業難易度評価

水路用地や農地などの道路用地への転換は比較的容易であり、現に生活が営まれている民有宅地に道路用地がかかる場合において、事業難易度が高まると想定する。

特に家屋移転を生じる際は、補償交渉等に伴う事業の困難性が特に大きく、少数家屋の移転においても難易度は高いものと評価する。

次いで、家屋移転を伴わない宅地の道路用地化に際しても、用地買収等の合意形成による困難性を伴うと考え、用地買収戸数の大小により難易度を評価する。

	家屋補償	宅地用地買収
難易低	家屋補償なし	用地買収 5 戸 / 250m 以下
難易中	家屋補償 1 戸 / 250m 以下	用地買収 1 5 戸 / 250m 以下
	家屋補償 2 戸 / 250m 以下	用地買収 5 戸 / 250m 以下
難易高	家屋補償 1 戸 / 250m 以下	用地買収 1 5 戸 / 250m 超
	家屋補償 2 戸 / 250m 以下	用地買収 5 戸 / 250m 超
	家屋補償 2 戸 / 250m 超	—

(2)道路機能評価

道路機能評価は、機能項目ごとに採点基準を設定し、整備路線ごとの項目別点数の合計値より、総合的に評価を行う。

その際、安全・防災などの特に重視すべき機能については、採点に重みを持たせ、それら機能を備えた路線について、優先度が高まるよう採点基準を設定する。

① 重点評価項目

道路整備の主要目的である「防災」及び「交通安全」、「住宅地基盤」については、一般項目の高評価点 2.0 に対し、2 倍の重みづけにより評価点を設定する。

1) 防災

消防活動困難区域の解消に対し、路線整備による貢献度を評価する。

高	消防活動困難区域の解消に寄与（より整備難易度が低い代替路線がない）	4
中	消防活動困難区域の解消に寄与（より整備難易度が低い代替路線がある）	2

注) ブロック 5 の消防活動困難区域については、都市計画道路上に位置するため、評価対象としない。

2) 交通安全（自動車）

将来自動車交通量の多い路線において、歩行者・自動車にとって安全な交通環境の形成に向けた整備効果を評価する。

高	道路構造令 3 種 3 級（※）相当の道路	4
---	-----------------------	---

※道路構造令 3 種 3 級：都市計画道路以外の 2 車線町道等の道路で、概ね 24 時間交通量 1,500 台以上、ピーク時間で概ね 1 台/分以上の交通量の道路

3) 交通安全（歩行者）

集中的な歩行者動線が発生する主要な通学・通勤路において、安全な歩行者空間の形成に向けた整備の重要度を評価する。

高	開成小・開成南小・文命中の通学路に指定される路線（※1）	4
高	駅への主要アクセス路（※2）	4

※1：道路網整備に伴い、新たに通学路機能を担うと考えられる路線を含む。

※2：目的地（駅）に直結する路線

4) 生活利便性

町民生活・コミュニティを支える生活利便施設・公共施設等への安全・円滑な道路空間を確保する観点より、身近な公共施設等へのアクセス機能についての貢献度を評価する。

高	役場・町民センターへの主要アクセス路		4
中	その他公共施設等への主要アクセス路	大規模商業施設・合同庁舎・保育園への主要アクセス路 (※1)	2
		避難場所に指定される公共施設への主要アクセス路 (※2)	

※1：直結する路線のうち誘致距離 500m 圏内の区間（住宅地外は除く）

※2：直結する路線のうちブロック内の区間（住宅地外は除く）

5) 住宅地基盤

住宅地内道路の骨格（東西軸、南北軸）を構成する上での、路線整備の重要度を評価する。

高	地区集散道路	4
高	概ね 250m 間隔で東西・南北軸を構成する主要区画道路 (代替機能路線なし※)	4

※代替機能路線：主要区画道路と同等の機能を有す幅員 4 m 以上の既存道路

② 一般評価項目

「景観」、「計画担保性」について、以下のとおり評価する。

1) 景観

水辺ネットワークに位置づけられる路線、拠点的な公園やその他の小公園・神社等へのアクセスとなる路線について、景観形成上の貢献度を評価する。

高	水辺ネットワークを構成	2
高	都市計画公園の主要アクセス路 (※1)	2
中	その他公園の主要アクセス路 (※2)	1

※1：近隣公園・街区公園の誘致圏に準じた 250~500m 圏内にある公園直結路線

(面積 2,500 m² 超は 500m 圏、2,500 m² 以下は 250m 圏と設定)

※2：街区公園の誘致圏に準じた 250m 圏内にある公園直結路線

2) 計画担保性

個別的な宅地開発の進展等に伴う道路整備計画の実現の困難化に対し、計画担保の必要性の程度を評価する。

高	新設区間を含む	2
中	全て現道区間であり、過半区間において暫定幅員 (※) 未満	1

※暫定幅員：地区集散道路 5 m、主要区画道路 5 m

③ 機能評価のランク化

機能評価は、重点項目及び一般項目の得点設定を踏まえ、以下のとおりランク化する。

評価	総得点
高	14以上
中	7以上14未満
低	7未満

(3)優先度設定

各路線の事業難易度評価及び道路機能評価の結果より、以下のとおり事業の優先度を設定する。

① 概成幅員（5m）未満の路線の優先度

概成幅員（W=5.0m以上）未満の路線については、下表の基準に基づき、優先度を設定する。

■優先度設定の考え方

		事業難易度評価		
		困難性低	困難性中	困難性高
道路機能評価	機能評価高	早期整備	早期整備	概成整備
	機能評価中	中期整備	中期整備	長期整備
	機能評価低	長期整備	長期整備	長期整備

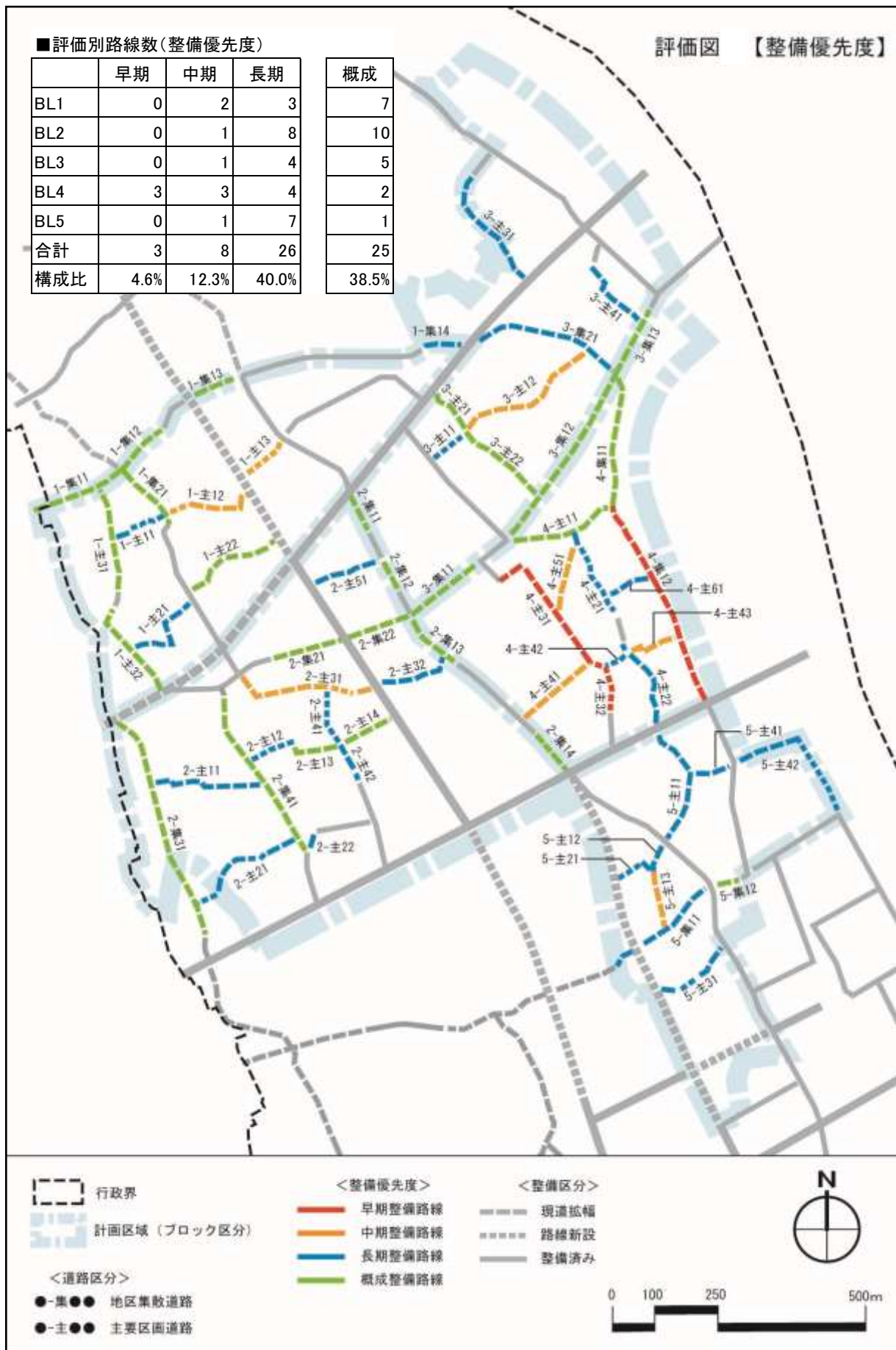
- ・ 早期整備：概ね6年以内に事業着手する。
- ・ 中期整備：概ね12年以内に事業着手する。
- ・ 長期整備：概ね12年以降に事業着手する。
(建替え等が生じた場合は、部分的な整備等も検討する。)
- ・ 概成整備：開発等に際し先行買収等を実施し、適正な道路機能を順次確保する。

② 概成幅員（5m）以上の路線の優先度

既に概成幅員（W=5.0m以上）が確保されている路線については、道路機能評価に関わらず優先度は「概成整備」とする。

6-3 優先度設定結果

事業難易度、道路機能評価に基づく、優先度設定の結果は下図のとおりである。



7. 事業推進に関する方針

事業実施を推進していく基本的な方針としては、本調査で検討した整備の優先度設定に基づき、順次、町道整備事業を推進することとする。ただし、以下の状況においては柔軟に対応し、適宜、事業計画の変更を検討するものとする。

●事業スケジュール

事業スケジュールは、基本的に優先度設定に基づくが、事業予算の枠等の状況に応じ、一部路線の前倒しや先送りを行うなど、柔軟に対応する。

●幅員設定の対応

道路整備にあつたては、基本的には幅員基準に示した標準幅員を参考とするが、具体的な事業化に際しては、設計の段階において、道路の機能、構造、地理的条件など、現場の状況を十分検討し、最終的な整備幅員の設定を行う。

また、既に整備済み・計画済みの区間を含む路線については、既定の幅員に準じるなど、柔軟な対応で幅員を設定する。

●部分改良の積極的推進

ボトルネック箇所の改善など、問題となっている箇所の部分的な改良により、安全面や交通円滑化に大きく寄与する場合は、路線的な整備手法に関わらず、積極的に整備事業を推進する。

●概成整備路線の対応

「概成整備」と位置づけた路線においては、事業スケジュールにとらわれず、宅地開発や建替え等の発生、部分改良等に関する陳情、その他事業環境の変化など、道路整備に向けたあらゆるタイミングをとらえ、着手できる部分から順次事業を進め、積極的に標準幅員の確保を図るものとする。

●整備要望が生じた場合の対応

交通安全面等より、住民からの整備要望が生じた場合は、要望内容について検証を行い、優先度を再検討した上で、必要に応じて事業計画に組み込む。

●宅地開発が生じた場合の対応

個人や民間事業者等により、計画路線に影響する宅地開発が生じた場合は、事前協議等を通じ、道路用地確保への依頼や、全体的な道路機能を損なわない範囲での計画路線の変更等に対応する。

その際、事業主への不利益を生じないように、道路整備に対する補助制度など、協力に対するインセンティブを検討する。