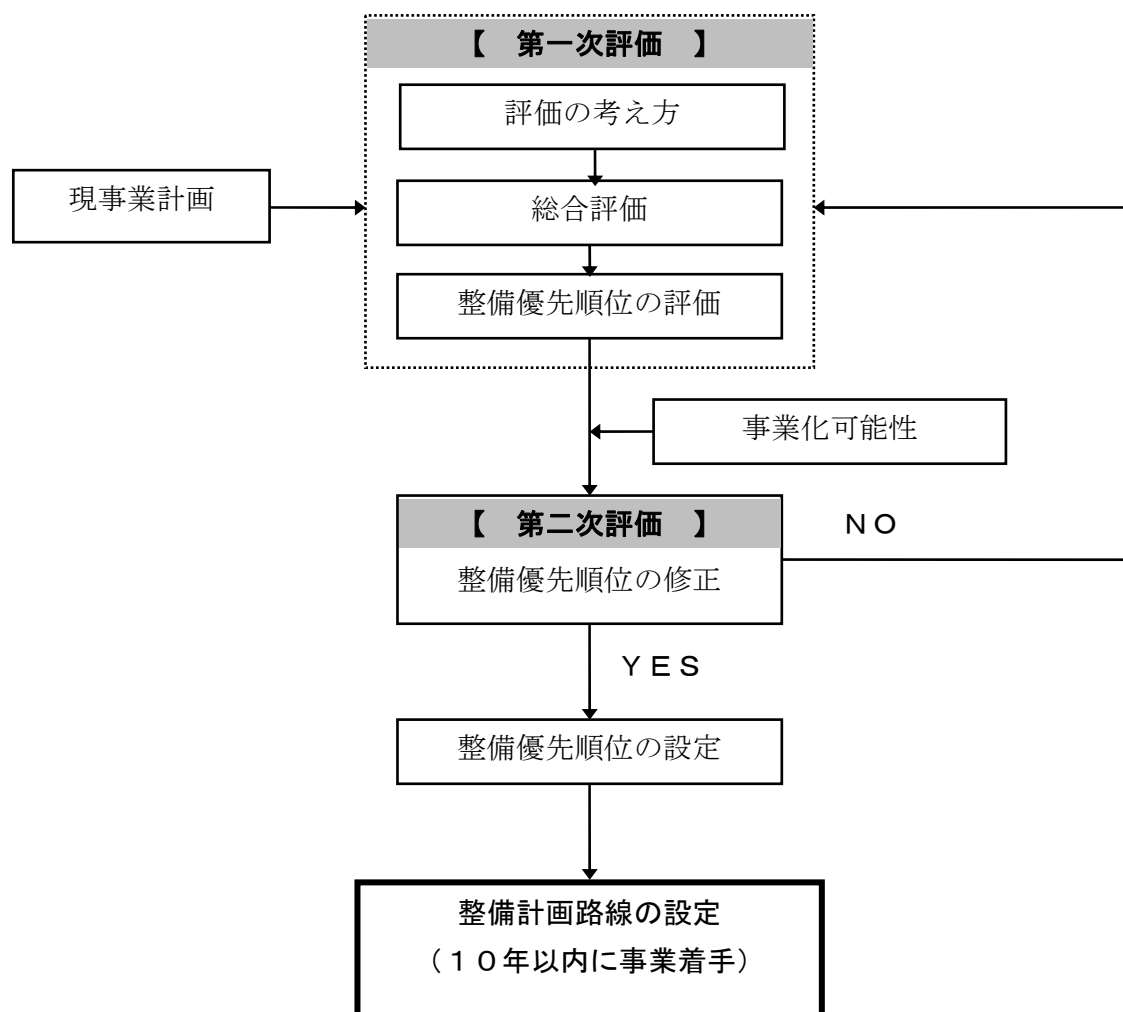


## 7. 整備優先順位の検討

### (1) 整備優先順位の設定方法

整備優先順位は将来道路網の未整備・改築区間を対象とし、以下に示すフローに従い設定する。

#### 整備優先順位の設定方法



## (2) 整備優先順位の評価

### ①整備優先順位評価の基本的考え方

「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル」等を踏まえた標準的な評価指標及び那須塩原市の道路整備の基本方針に係る評価指標を基とし、将来道路網のうち新規提案道路及び未整備路線・区間について、各道路の受け持つ機能や都市構造上の位置付け等について評価を行い、各路線・区間ごとに評価ポイントを与え、それらの合計ポイントにより整備優先順位を評価する。

その際、整備時期の決定要因（上位計画、資金財政計画、地元調整等）がある場合は、これらの事業スケジュールを考慮して整備時期を決定する。

### ②評価項目の設定

整備優先順位の評価は、①交通要因による評価、②優先性が向上する要因の評価の2つの視点から評価項目を次のように設定する。

#### ■評価項目設定の視点

分類	評価の視点	評価項目
①交通要因による評価	・円滑な交通	・道路の段階的構成の位置づけ
		・道路混雑の解消
		・ボトルネック（河川・鉄道等）の解消
		・公共交通の利便性向上
②交通要因以外による評価	・都市構造上の位置付け	・都市軸等を形成する道路
		・都市の骨格となる道路ネットワーク
	・安全な暮らし	・歩行者自転車の安全
		・延焼遮断機能を持つ道路
		・災害避難路となる道路
		・危険箇所の解消
	・快適な環境形成	・身近な生活環境の改善
		・美しい街並み形成
	・地域の活力	・中心市街地の活性化を支援する道路
		・関連事業との一体性
		・地域間交流の促進

■ 評価項目及び得点の設定

評価の視点		評価項目	根拠	ポイント
交通要因による評価	円滑な交通	・道路の段階的構成の位置づけ	・広域幹線道路、主要幹線道路 ・幹線道路 ・補助幹線道路	2点 1点 0点
		・道路混雑の解消	・混雑度 1.5 以上の対象道路または代替道路 ・混雑度 1.25 以上の対象道路または代替道路	2点 1点
		・ボトルネック（河川・鉄道等）の解消	踏切の解消や地域分断の改善に資する道路	1点
		・公共交通の利便性向上	バス路線を有する道路	1点
交通要因以外による評価	都市構造上の位置付け	・都市軸等を形成する道路	将来都市構造図で都市軸（連携都市軸・拠点連絡ライン）に位置付けられた道路	1点
		・都市の骨格となる道路ネットワーク	那須塩原市の骨格を形成する都市内環状・市街地連携環状・広域環状に位置づけられる道路	1点
	安全な暮らし	・歩行者自転車の安全	歩行者自転車交通量が多い道路 用途地域内に存在する道路	1点
		・延焼遮断機能を持つ道路	幅員が 12 メートル以上の道路	1点
		・災害避難路となる道路	公共施設・救急病院等へのアクセス道路	1点
		・危険箇所の解消	狭小・急カーブなどの危険箇所が解消される道路	1点
	快適な環境形成	・身近な生活環境の改善	住居系用途地域内における補助幹線道路	1点
		・美しい街並み形成	「とちぎふるさと街道」に位置づけられている道路や那須疎水沿いの道路等景観形成に資する道路	1点
	地域の活力	・中心市街地の活性化を支援する道路	中心市街地の活性化や円滑な商業活動を図る上で、まちづくりを支援する道路	1点
		・関連事業との一体性	（仮）黒磯 IC 等その他関連事業の一体的に整備する道路	1点
		・地域間交流の促進	アクセス向上により地域間交流が促進される道路	1点
		・事業実施環境	地元の協力や合意形成が期待できる道路	1点

### ③総合評価方式の設定

評価方法は、幹線道路の評価が高くなるよう評価視点ごとにバランスの取れた評価を行うとともに、各路線・区間の合計ポイントに開きが出て分けし易くなるように配慮し、評価視点ごとに重みを設定した。

#### ■評価視点の重みづけ

分類	評価の視点	重みづけ
①交通要因による評価	・円滑な交通	1
②交通要因以外による評価	・都市構造上の位置付け	2
	・安全な暮らし	3
	・快適な環境形成	1
	・地域の活力	3

評価項目毎にポイントを設定して、重みを加味したものの合計ポイントにより評価する。各路線別区間別の整備優先順位の評価は、以下の基準により判断する。

$$\text{■評価点} = \text{評価視点の重み} \times \text{評価項目ごとのポイント}$$

#### ■評価ランク区分

- Aランク = 15 ポイント以上
- Bランク = 8～14 ポイント
- Cランク = 1～7 ポイント

### (3) 事業化可能性の検討

整備優先順位の評価結果を踏まえ、以下に示すような観点から、事業化可能性を検討するとともに、那須塩原市が新しいまちづくりを進めていく上での総合的な指針である新市建設計画での位置付けを踏まえ、整備優先順位を調整する。

なお、整備計画路線は、Aランクに評価されたものの中から、以下のような事業可能性の観点から調整・抽出し、18年度から平成27年度までの10年間に継続して事業を実施する路線、新規に事業を実施する路線として位置づける。

#### ①資金計画

これまでの那須塩原市における財政状況を踏まえ、年次別の事業費を把握した上で、整備優先順位を調整する。

#### ②ネットワークの連続性

事業中区間や未整備区間の整備優先順位が、事業時期に関してネットワークの観点から連続性がとれているかどうかを勘案しながら、整備優先順位を調整する。

さらに、周辺都市における整備状況も踏まえ、整備優先順位を調整する。

#### ③事業の難易性

地元要望があり、合意形成の図られている場合や建物の立地状況や地形的状況等により、事業着手の時期が想定される道路については、整備優先順位を調整する。

#### ④これまでの経緯

合併前の各道路関連機関における計画や事業経緯の状況に合わせ整備優先順位を調整する。

#### ⑤国及び県関連道路について

国及び県関連道路については協議調整のうえ実施する必要があるため、評価は行ったが、整備計画として位置づける当面の10年間に着手する整備計画道路から除外するものとする。

ただし、整備計画路線以外については、今後の財政状況及び国及び県関連道路の事業計画との調整を図りながら、柔軟に対応する。

#### (4) 道路整備計画内容

##### ①新たな都市構造に対応した一体的な骨格道路の形成

###### ■連携都市軸を強化する骨格道路の整備

- 西都3・3・3産業通り線（幹I－2号線）
- 新南下中野線

###### ■各市街地内の交通の円滑化を図る都市内環状道路の整備

- 黒都3・4・1本郷通り

###### ■拠点連絡ラインを補完する道路の整備

- 洞島青木線（農道）
- 幹I－1号線

###### ■新しい玄関口としての（仮称）黒磯ICの早期実現

- （仮称）黒磯ICの整備
- （仮称）黒磯ICの整備に伴う関連道路の整備

##### ②人にやさしい道づくり

###### ■地域内の主要な道路の整備（補助幹線の整備）

- 埼玉鳥野目線
- 大原間島方線
- 板室油井線
- 幹I－3号線
- 幹I－5号線

###### ■地域内の利便性を高める道路の整備（生活道路の整備）

- 松浦町稲村線
- 熊久保芦ノ又線
- 笹沼無栗屋線
- 旧新湯線
- 区画道路14号線

###### ■安心して通行できる道路空間の整備（主に自歩道の整備）

- 洞島青木線
- 柳塩野崎新田線
- 東那須野高林線
- 幹II－17号線

##### ③環境負荷の小さい道づくり

###### ■公共交通機関の利用を促進する施設の整備

- 西那須野駅西口駅前広場、駐車場、駐輪場
- 黒磯駅西口駅前広場、東口駅前広場

④豊かな自然環境を生かした個性的な道づくり

■豊かな自然環境を活用する道路の整備

○板室沼原線

■観光施設を活かした一体的な道路の整備

○大和町上黒磯線

⑤整備効率を重視した道づくり

■開発や他事業とのパッケージによる投資効果の高い道路の整備

○新幹線側道西3号線

⑥住民参加によるまちづくりと一体となった道づくり

■中心市街地の活性化を促進する道路整備

○大黒町周辺地区道路

○西都3・4・2中央通り

○幹Ⅱ-6号線

○幹Ⅱ-7号線

○N2 1 1号線

○N3 4 1号線

■地域の顔となるシンボリックな道路空間の整備

○西都3・6・1大扇通り