

2. 整備優先順位の見直し

(1) 整備優先性検討のための評価

① 3つの視点による評価

整備優先性の設定に向け、道路ネットワークの観点から、アクセス性や防災性等の道路機能別の効果やまちづくりの支援効果等について面的に評価を行い、将来道路ネットワークの中で必要性が高い路線を抽出します。（※路線単体での評価ではなく、ネットワークからみた路線の評価を行います。）

幹線道路整備の基本テーマ「人に優しい交通環境を支援する幹線市道網づくり」から、「都市」「生活」「環境」の3つの視点に基づき評価を行うとともに、各視点についてあるべきネットワークの姿を基本方針として設定します。基本方針（視点）に該当する路線を将来都市構造実現のため整備が必要な路線と位置づけ、その該当状況により整備優先順位を設定します。

② 3つの視点とサブテーマ

それぞれの視点において重視すべき基本的な考え方を整理し、併せて、視点ごとのサブテーマを設定します。

基本テーマ

「人に優しい交通環境を支援する幹線市道網づくり」

視点Ⅰ・[都市]

マクロな視点から、周辺市町との都市間連携や将来都市構造も踏まえ、移動距離の長い自動車交通を支援する「都市軸」としての幹線市道ネットワークを位置づけることで、将来都市構造の基盤となる道路環境づくりを目指します。

視点Ⅱ・[生活]

ミクロな視点から、地域内の市民生活に特化した移動距離の短い交通や交通弱者を支援する「生活軸」としての幹線市道ネットワークを位置づけることで、歩行者や自転車利用者が安全・安心に利用できる道路環境づくりを目指します。

視点Ⅲ・[環境]

視点Ⅰ・Ⅱに求められる“交通機能（アクセス機能や通行機能等）”では補えない道路の“空間機能（主に環境機能）”の要素として市民の健康・都市の景観・歴史資源の活用等を反映するため、これらに資する「環境軸」としての幹線市道ネットワークを位置づけることで、人と都市に優しい道路環境づくりを目指します。

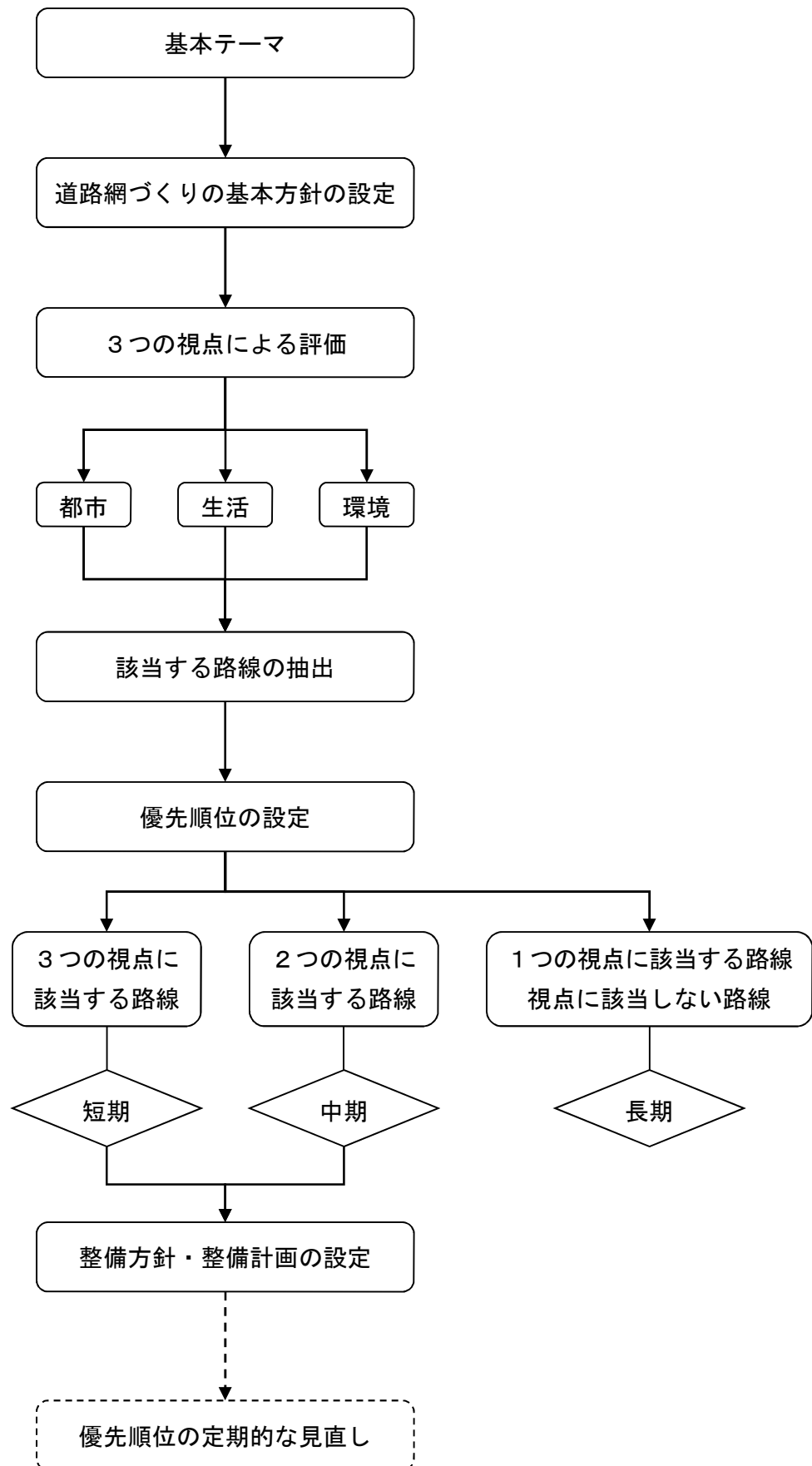
サブテーマ

視点Ⅰ・[都市] … 住みよいまちの基盤となる道路網づくり

視点Ⅱ・[生活] … 安全・安心な市民生活を支援する道路網づくり

視点Ⅲ・[環境] … 快適な都市環境の形成を支援する道路網づくり

■優先順位設定の流れ



③ 幹線市道網づくりの基本方針の設定

I. 住みよいまちの基盤となる道路網づくり [都市]

[視点 I の基本的な考え]

- 広域連携や周辺市町とのネットワークを構築することで、通勤・通学などの市域外への移動に掛かる時間が短縮され便利で住みよい都市環境になるため、広域連携軸を補完する効率的な道路ネットワークの形成を図ります。
- 市街地と集落との連携、田園地帯における集落間の連携など、一体的なまちづくりを支援する幹線道路網を形成することで、公共施設間の移動時間の短縮効果など、誰もが移動しやすい道路ネットワークの形成を図ります。
- 新市まちづくりの中心となる新庁舎整備に伴う道路網・公共交通の集約など、わかりやすくアクセスし易い交通環境の形成を図ります。

[交通軸の設定]

● “地域内外との交流・連携” を支援する交通軸の設定

- ・広域連携軸・地域連携軸の補完軸として、道路網の段階構成により、広域連携軸・地域幹線軸に接続する路線について都市形成を支える幹線市道軸として設定します。
- ・隣接市町との交流・連携機能を向上していく上で、当該路線の道路機能(道路規格)が行政区域内外で保持されていることが望ましいため、他市町の管理道路に接続する主要な市道も都市形成を支える幹線市道軸として設定します。

● “地域間の交流・連携” を支援する交通軸の設定

- ・市街地と集落環境形成ゾーンの連絡軸や、集落環境形成ゾーン内を縦貫・横断する生活交通の基幹軸を設定します。
- ・生活文化拠点*¹となる3つの駅周辺地域と市街地・集落地・工業拠点を結ぶ交通ネットワーク軸を設定します。
- ・旧市街地と新市街地エリアの連絡軸を設定します。

● “新庁舎” を支援する交通軸の設定

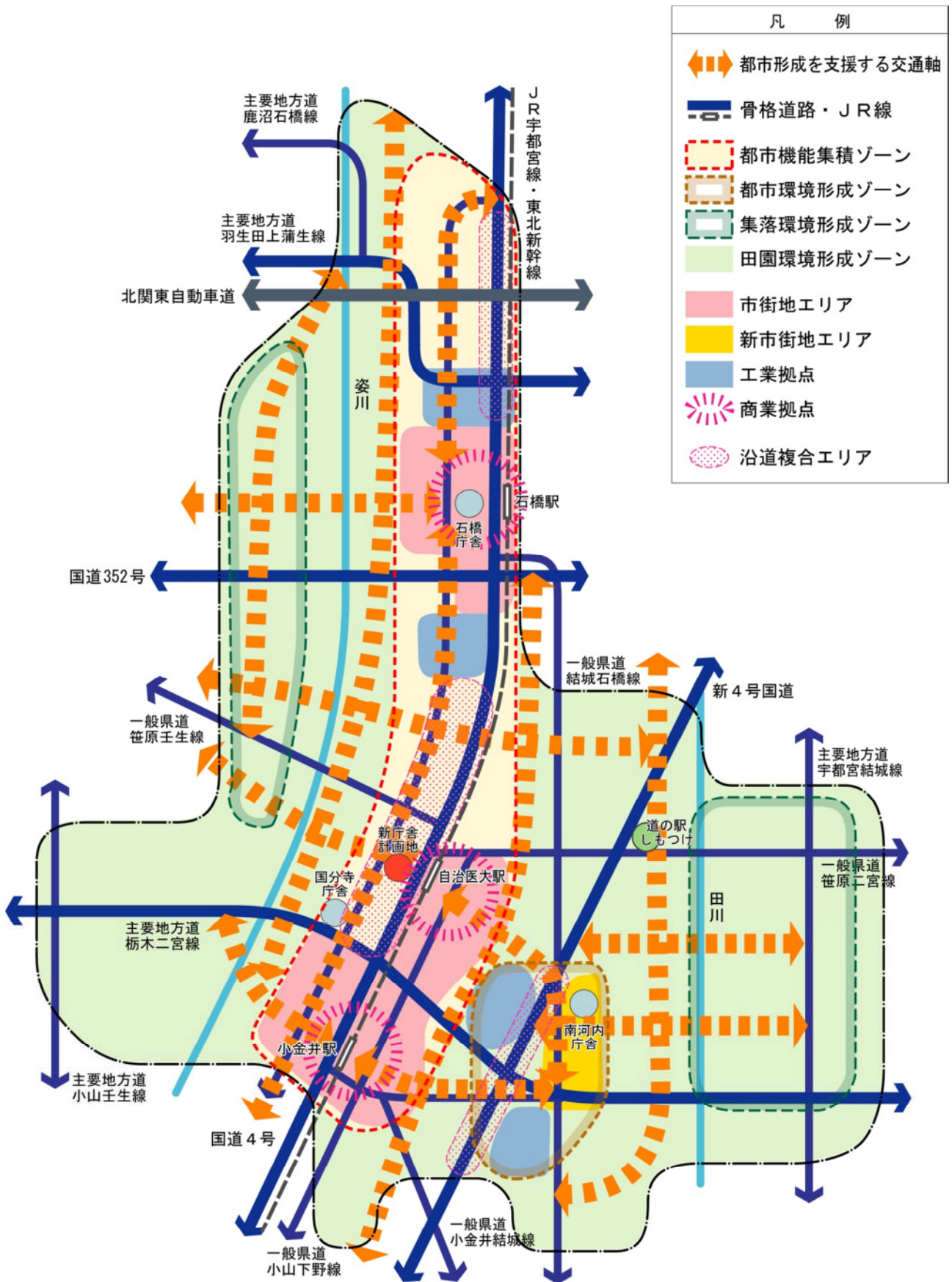
- ・新庁舎へのアクセスを支援する交通軸を設定します。

● “市街地” を支援する交通軸の設定

- ・都市機能集積ゾーンにおける都市計画道路を、市街地を支援していく地域の幹線軸として設定します。

* 1 生活文化拠点 … 3つの駅を中心に既存の基盤整備を活用し、近隣商業の振興や居住環境の整備、行政窓口サービスの機能拡大を図る
『下野市総合計画』

【基本方針図〔都市〕】



Ⅱ. 安全・安心な市民生活を支援する道路網づくり [生活]

[視点Ⅱの基本的な考え]

- 歩行者や自転車の通行環境や通学路等の歩道設置などの安全な道路環境の向上を支援する道路網づくりや、整備後の適正な維持・管理を図ります。
- 公共施設へのアクセス性やネットワーク性を踏まえ、適正な道路網密度による交通利便性の向上を支援する道路環境の形成を図ります。
- 鉄道駅におけるバリアフリー整備や、公共交通の運行状況等を踏まえ、全ての人が移動しやすい「人に優しい交通環境づくり」を支援する幹線道路網の形成を図ります。

[交通軸の設定]

●歩行者・自転車の“安全・安心・便利”を支援する交通軸の設定

- ・歩行者や自転車利用者が安心・安全・便利に移動できる道路環境づくりを目指すため、歩道や自転車専用帯等の設置を積極的に採り入れる歩行者・自転車交通の基幹軸を設定します。
- ・児童、生徒の安全のため、通学路に指定されている幹線市道や市街地と駅間を繋ぐ幹線市道は、特に歩行者・自転車の安全を確保する路線として設定します。
- ・災害時の避難所への移動機能を確保するため、「防災計画」に位置づけられる指定避難所と市街地や主要な集落地とを結ぶネットワークにおいて、災害時のアクセス交通の基幹軸を設定します。









●“健康・交流”を支援する交通軸の設定

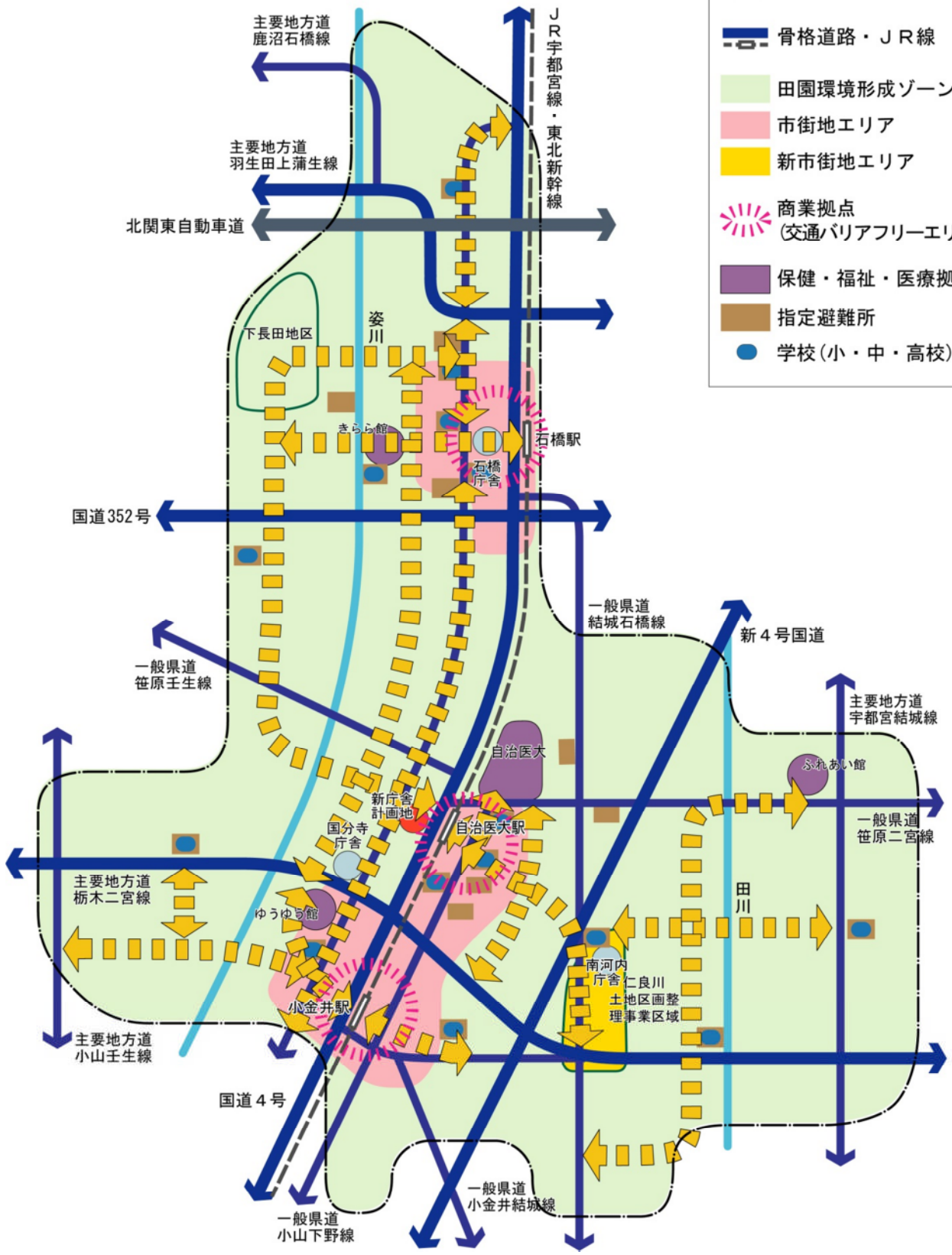
- ・中心市街地から主要な公共施設へのアクセス性・ネットワーク性の向上を図る道路環境づくりを行うため、保健・福祉・医療拠点を相互に結ぶネットワーク軸を設定します。
- ・石橋駅、自治医大駅、小金井駅、市役所等の主要な公共施設へのアクセス性を高める歩道や、バリアフリー整備を積極的に推進していく必要のある地域(交通バリアフリーエリア)に含まれる幹線市道についても、歩行者・自転車等の移動を支援する交通軸として設定します。

●“交通弱者の移動”を支援する新たな公共交通軸の設定

- ・子供やお年寄りが便利に移動しやすい交通環境づくりとして、バス等の交通網の充実を図り、各拠点施設間のネットワーク形成などの利用環境の向上を図るための公共交通軸を設定します。
- ・特に、石橋駅周辺から各種拠点や保健福祉センターなどへのアクセスや、3つのJR駅と市街地や集落間を連絡する主要な道路をバスルートに選定します。

【基本方針図 [生活]】

凡 例	
	生活を支援する交通軸
	骨格道路・JR線
	田園環境形成ゾーン
	市街地エリア
	新市街地エリア
	商業拠点 (交通バリアフリーエリア)
	保健・福祉・医療拠点
	指定避難所
	学校(小・中・高校)



Ⅲ. 快適な都市環境の形成を支援する道路網づくり [環境]

[視点Ⅲの基本的な考え]

- 低公害型の持続可能な都市を目指すため、道路の緑化など“緑の道路環境づくり”を推進することで環境負荷の少ない都市づくりを図ります。
- 本市の豊かな自然環境を活かした緑のネットワークづくりなどに繋がる“都市や市民に優しい道路環境づくり”に資する幹線道路網の形成を図ります。
- 下野いにしえネットワークを支援、歴史資源を活かしたネットワーク環境、各資源の利用環境向上に資する幹線道路網の形成を図ります。

[交通軸の設定]

● “都市景観”を支援する交通軸の設定

- ・道路は都市景観を構成する重要な要素であり、その空間づくりにおいては、景観への配慮が求められます。人が集まり、まちの印象を左右する市街地などにおいて、現在の街路樹や植樹帯、路面状態などの適正な維持・管理により、沿道の建物等と一体的な都市空間として、良好な景観形成を目指すものとし、こうした景観形成支援の役割を担う軸を設定します。

● “都市・市民の健康”を支援する交通軸の設定

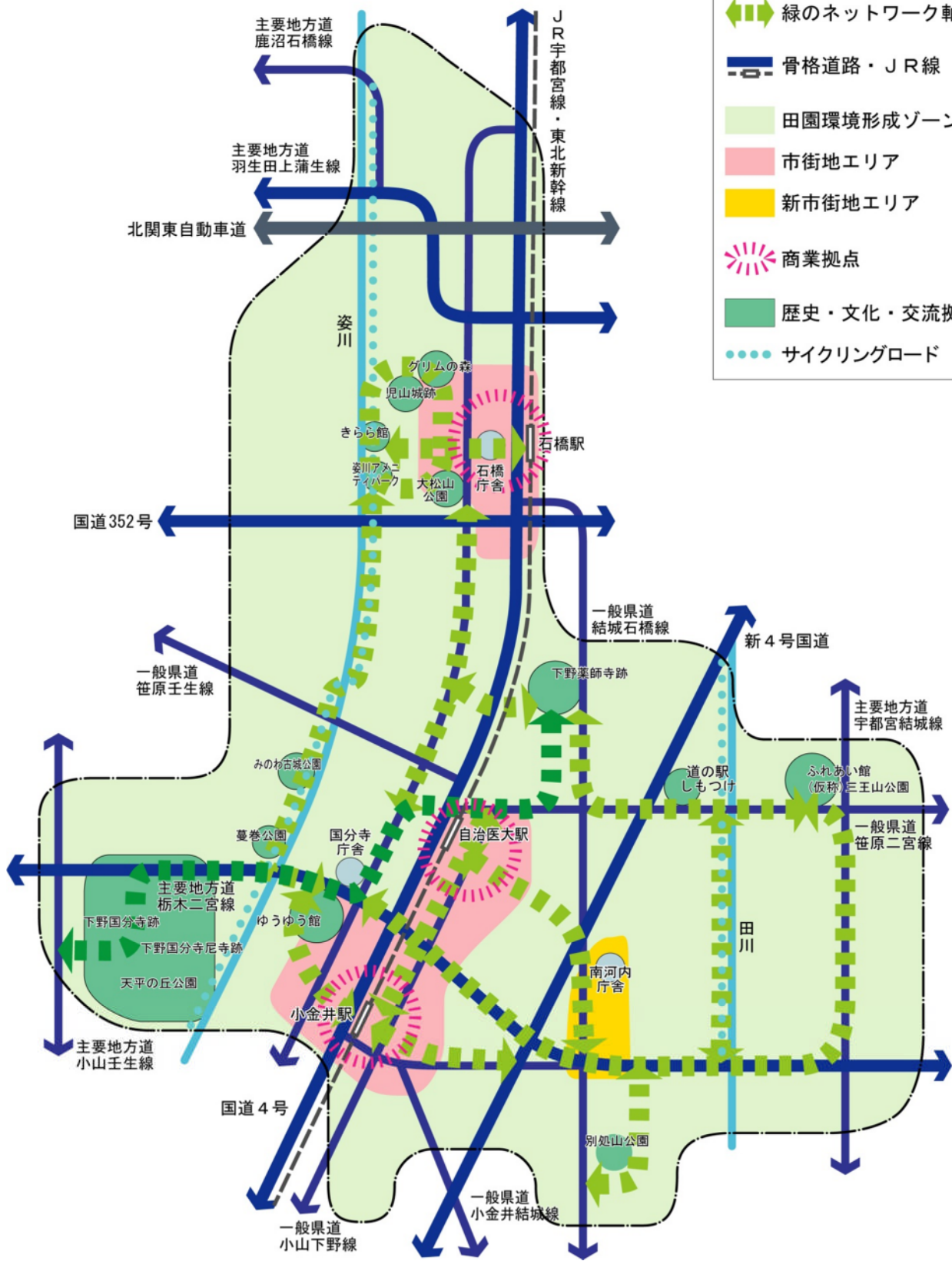
- ・河川を活かした散策・サイクリングの軸として整備されている姿川サイクリングロード・田川サイクリングロードについて、適正な維持・管理と緑化推進等により、市域の南北を縦貫する魅力ある歩行者・自転車ネットワーク軸として設定します。
- ・下野いにしえネットワーク拠点や公園・緑地、道の駅をはじめとする主要な交流拠点を結ぶルート“緑のネットワーク軸”と定義し、安全性・快適性に加え、道路緑化や沿道景観等を含めた魅力ある道路環境の形成を目指す路線として設定します。

● “歴史環境を活かした観光”を支援する交通軸の設定

- ・豊富な歴史資源を活かした観光活動を支援する交通軸として、下野いにしえネットワーク地域に位置づけられる「下野国分寺跡」「下野国分尼寺跡」「下野薬師寺跡」「下野国庁跡(栃木市)」と市街地の連携を支援する主要地方道栃木二宮線及び史跡への主要なアクセスルートを“いにしえネットワーク軸”として設定します。
- ・また、安全・快適な道路環境形成を図るとともに、わかりやすい案内表示等による利用環境の向上を目指した道路環境づくりとなる交通軸として設定します。

【基本方針図 [環境]】

凡 例	
	いにしえネットワーク軸
	緑のネットワーク軸
	骨格道路・JR線
	田園環境形成ゾーン
	市街地エリア
	新市街地エリア
	商業拠点
	歴史・文化・交流拠点
	サイクリングロード



■視点到該当する路線の整理

【 都市 】

視 点	視点到該当する路線 ◆市道1・2級路線	交通軸の補完路線 ◆市道1・2級以外の路線、新規路線
	① “地域内外との交流・連携”を支援する交通軸	
	1 1-1 1-2	1063
	2 1-7 2-8	3101 新規②
	3 1-8	
	4 1-9	新規③
	5 1-13	(都)小金井西通り 新規①
	6 1-14 2-11 2-28	4042 8342 8358
	7 2-1	1038 1134
	8 2-3	
	② “地域内の交流・連携”を支援する交通軸	
	1 1-3 1-11	5062 5169
	2 1-5	2180
	3 1-10	
	4 1-12	
	5 2-10	
	6 2-19	(都)旭ヶ丘通り
	7 2-23	
	8 2-24 2-25	
	③ “新庁舎”を支援する交通軸	
	1 1-8	
	2	(都)小金井西通り
	④ “市街地”を支援する交通軸	
	1 1-2 1-6	
	2 1-13	
	3 2-4	(都)石橋駅東通り
	4 2-6	
	5 2-16	
	6 2-23	
	7 2-26	
	8 2-29	
	9	(都)北城通り
	10	(都)旭ヶ丘通り

【 生活 】

視点	視点到該当する路線 ◆市道1・2級路線	交通軸の補完路線 ◆市道1・2級以外の路線、新規路線
生活	① “安全・安心”を支援する交通軸	
	1 1-1 1-2	1063
	2 1-5	
	3 1-9	新規③
	4 1-10	
	5 1-12	
	6 2-3	
	7 2-10	
	8 2-23	
	9 2-26	
	10 2-29	
	② “健康・交流”を支援する交通軸	
	1 1-3 1-11	5062 5169
	2 1-6 1-13	(都)入野谷通り (都)小金井西通り
	3 1-8	
	4 1-12	
	5 2-19 2-22	
	6	(都)北城通り
	③ “交通弱者の移動”を支援する新たな公共交通軸	
	1 1-6 1-13	(都)小金井西通り
2 1-12 2-26		
3 2-27 2-28	8080 8331 8371	

【 環境 】

視点	視点到該当する路線 ◆市道1・2級路線	交通軸の補完路線 ◆市道1・2級以外の路線、新規路線
環境	① “都市景観”を支援する交通軸	
	1 1-5	
	2 1-7	新規②
	3 1-13	(都)小金井西通り
	4 2-3	(都)北城通り
	5 2-13	
	6 2-23	
	7 2-26	
	8 2-29	
	② “都市・市民の健康”を支援する交通軸	
	1 1-5	
	2 1-12	
	3 2-3	
	4 2-28	
	③ “歴史環境を活かした観光”を支援する交通軸	
	1 1-6 1-7 2-3	
	2 1-8	(都)小金井西通り
	3 2-18 2-22	

(2) 整備優先順位の設定

① 整備優先順位の基本的な考え方

- ・優先順位を「短期」・「中期」・「長期」の3段階で評価します。
- ・「視点Ⅰ 都市・視点Ⅱ 生活・視点Ⅲ 環境」のいずれにも該当する路線を重点整備路線とし、短期での整備を目指します。
- ・関連路線を一体的に整備する方が、道路ネットワークとしての効果がより期待される路線については、関連路線も同時期の整備を目指します。
- ・視点のうち2つに該当する路線は、中期での整備を目指します。
- ・視点の1つに該当する路線、視点に該当しない路線は長期的整備とします。
- ・「整備中または整備予定路線」は「短期」よりも優先し早期整備を目指します。
- ・「維持・管理路線」は整備対象から除外します。

■ 整備優先順位の基本的な考え方

優先性の評価	該当路線の基準
整備中 整備予定	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備中の路線 ● 整備が決まっている路線
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">短期</div> 概ね10年以内の整備を推進する	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市+生活+環境の3つの視点に該当する路線
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">中期</div> 10～20年以内の整備を推進する	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市、生活、環境の3つの視点のうち、2つに該当する路線
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">長期</div> 20年以内の事業着手を推進する	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市、生活、環境の3つの視点のうち、1つに該当する路線 ● 視点に該当しない路線

② 定期的な計画の見直し

整備優先順位については、整備の進行状況や社会情勢の変化に対応できるよう概ね5年毎に見直し(ローリング)していくことを前提とします。

■ 整備年次と見直しスケジュール

H24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	H43～
総合計画	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">後期基本計画</div> H24～H27年度																		
都市計画 マスタープラン																			
幹線道路網 整備計画	短期	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">中間年次 見直し</div>							見直し	中期	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">見直し</div>							長期	

■整備中・整備予定路線

No.	路線名称	視点			優先順位	備考
		都市	生活	環境		
1	1-2	●	●		事業中	1082、1088と一体整備
2	1-5	●	●	●	事業中	東田橋の拡幅
3	1-8	●	●	●	整備予定	新庁舎建設関連事業
4	2-1	●			整備中	宇都宮市との協調路線
5	2-2				事業中	まちづくり交付金で整備中
6	2-3	●	●	●	事業中	まちづくり交付金で整備中
7	2-10②	●	●		整備予定	中期での整備完了を目指し早期着工
8	1082				事業中	1-2、1088と一体整備
9	1088				事業中	1-2、1082と一体整備

■整備優先順位の設定

《短期》

No.	路線名称	視点			維持管理	優先順位	備考
		都市	生活	環境			
1	1- 6	●	●	●	○	短期	
2	1- 8	●	●	●		短期	
3	1-12	●	●	●	○	短期	
4	1-13	●	●	●	○	短期	(都)小金井西通り、新規①と一体で軸を形成
5	2-23	●	●	●	○	短期	
6	2-26	●	●	●	○	短期	
7	2-29	●	●	●		短期	(都)昭和通り区間は整備済
8	(都)小金井西通り	●	●	●		短期	
9	(都)北城通り②	●	●	●		短期	(都)石橋駅東通り～1-5の区間
10	新規①*1	●				短期	(都)小金井西通りと一体的に整備 小山市との協調路線

《中期》

No.	路線名称	視点			維持管理	優先順位	備考
		都市	生活	環境			
1	1- 1	●	●			中期	1-2、1063と一体で軸を形成
2	1- 3	●	●			中期	(県)笹原壬生線以南の区間、5062、5169と一体で軸を形成
3	1- 7	●		●		中期	2-8、3010、4075、新規②と一体で軸を形成
4	1- 9	●	●		○	中期	新規③と一体で軸を形成
5	1-10	●	●		○	中期	
6	1-11	●	●		○	中期	
7	2-10①	●	●	●		中期	路線延長が長いため、区間を区切って整備
8	2-19	●	●		○	中期	
9	2-22		●	●		中期	観光等特殊指定
10	2-28②		●	●		中期	1-14、8342、8358と一体で新たな軸を形成
11	新規②	●		●		中期	1-7、2-8、3010と一体で軸を形成
12	新規③	●	●			中期	小山市との将来構想路線
13	1063	●	●			中期	1-1、1-2と一体で軸を形成
14	5062	●	●			中期	1-3、1-11、5169と一体で軸を形成
15	5169	●	●			中期	1-3、1-11、5062と一体で軸を形成
16	2- 8*1	●				中期	1-7、3101、新規②と一体的に整備
17	3101*1	●				中期	1-7、2-8、新規②と一体的に整備
18	8342*1		●			中期	1-14、2-28と一体で新たな軸を形成
19	8358*1		●			中期	1-14、2-28と一体で新たな軸を形成
20	8331*2		●			中期	小山市との協調路線、2-27、8080と一体で軸を形成
21	8371*2		●			中期	小山市との協調路線、2-27、8080と一体で軸を形成

《長期》

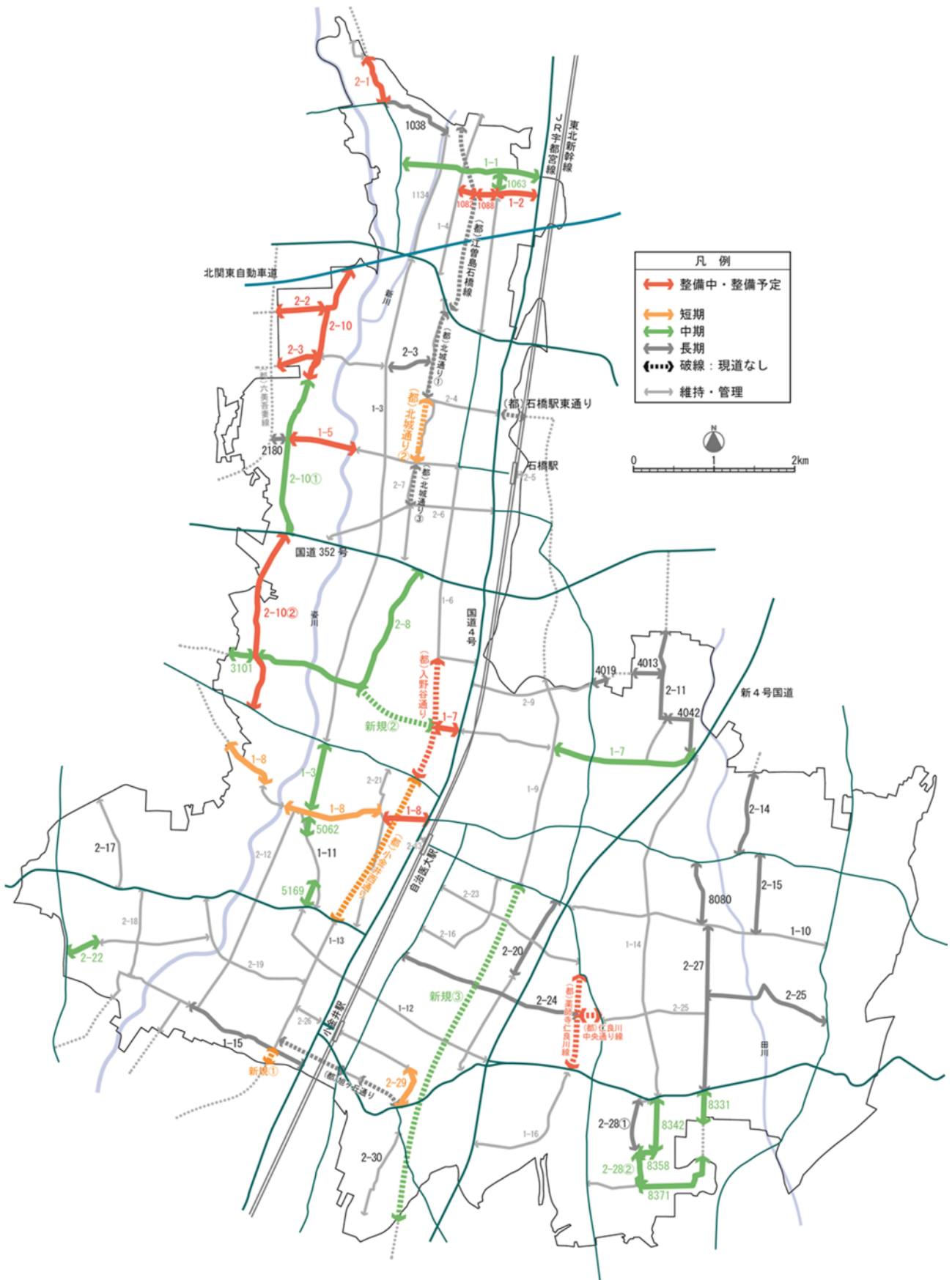
No.	路線名称	視点			維持管理	優先順位	備考
		都市	生活	環境			
1	2- 3 ^{*3}	●	●	●		長期	拡幅困難な区間
2	(都)北城通り① ^{*3}	●	●	●		長期	国道352号～(都)石橋駅東通りの区間
3	(都)北城通り③ ^{*3}	●	●	●		長期	1-5～2-6の区間
4	2-28① ^{*3}		●	●		長期	拡幅困難な区間
5	1-14	●			○	長期	
6	2- 4	●			○	長期	(都)石橋駅東通り区間は整備完了、 (都)北上通りで機能代替
7	2- 6	●			○	長期	
8	2-11	●				長期	1-14、2-28、4042と一体で軸を形成
9	2-16	●			○	長期	
10	2-13			●	○	長期	
11	2-21			●	○	長期	(都)小金井西通りで機能代替、現状維持
12	2-24	●				長期	
13	2-27		●			長期	8080と一体で軸を形成
14	4042	●				長期	1-14、2-11と一体で軸を形成
15	1038	●				長期	2-1、(都)江曾島石橋線、(都)北城通りと 一体で軸を形成
16	1134	●			○	長期	1-3と一体で軸を形成
17	2180	●				長期	1-5と一体で軸を形成、 (都)六美吾妻線整備に合わせ整備
18	8080		●			長期	(県)笹原二宮線以南の区間 2-27と一体で軸を形成
19	(都)旭ヶ丘通り	●				長期	
20	1- 4				○	長期	
21	1-15					長期	
22	1-16				○	長期	
23	2- 5				○	長期	
24	2- 7				○	長期	(都)北上通りで機能代替
25	2- 9				○	長期	踏み切り部の拡幅が困難
26	2-12				○	長期	
27	2-14					長期	
28	2-15					長期	
29	2-17				○	長期	
30	2-18				○	長期	
31	2-20					長期	一部整備完了
32	2-25					長期	
33	2-30				○	長期	
34	(都)石橋駅東通り					長期	
35	(都)江曾島石橋線					長期	

*1 「長期」に設定される路線ですが、道路ネットワークとしての効果を高めるために、関連路線と一体的に整備を進めることが望ましい路線

*2 近隣市町との協調により整備を進める路線

*3 「短期」もしくは「中期」に設定される路線ですが、拡幅が困難な区間で、地元との調整等により長期化が想定される路線

【 整備優先順位 】



(3) 整備対象区間の整備水準の評価

① 道路カルテ

整備対象区間の必要な整備水準を設定するとともに、整備水準に基づく概算事業費を算定し、道路カルテとして整理します。(整備中・整備予定区間、維持管理区間は除きます。)

■ 道路カルテの例(※各路線の詳細及び概算事業費は別冊“道路カルテ”を参照)

路線名称		1-1				
I. 道路現況		全長 L=1,721m	代表幅員: 8.0m			
II. 起点～終点		下古山3379-1～上古山456				
整備対象区間		区間延長=851m	2方向1車線道路	通学路の指定: なし		
III. 車道幅員別延長	6.0m未満	V. 位置づけ		VII. 整備方針		
	6.0m以上	VI. 整備ランク		車道幅員	● 幹線市道としての機能確保のため、車道幅員を「6.0m(=3.0m×2車線)」とする。	
IV. 歩道幅員別延長	187m	ランク 1		歩道幅員	◎ 整備済み区間に準じ、幅員1.5mの「片側歩道」とする。	
	2.0m未満	道路幅員	8.5m道路	排水施設	◎ 「片側側溝」とする	
	0m	歩道	1.5m	路面改修	● 修繕が必要な区間についてのみ対象とする。	
	2.0m以上	車道部	7.0m	備考	歩道整備済み2車線区間に準ずる	
0m	歩道	-				
(区間位置図)						
IX. 対象路線概算事業費						
現況(H20.8現在)		整備計画		概算事業費(単位: 百万円)		
整備必要区間 851m	車道幅員	A 区間延長	B 整備水準	必要整備量	築造費・舗装費のみ	用地費・補償費・大規模構造物費
		634m	平均幅員 W=5.6m	= A × (B-平均幅員)	12	
	歩道幅員	区間延長	平均幅員 W=0.0m	= A × (B-平均幅員)	17	
		851m	1.5m	1,277m ²	29	#N/A
	排水施設	0.0		243m	上記に含む	
路面改修	0.0		0m	0		
				290m ²	上記に含む	
				0m ²	0	
総額				(単位: 百万円) 事務費: 約5%込み	#N/A	#N/A

路線の概要

整備対象区間の整備方針と整備概要

整備対象区間の整備状況と必要整備区間の位置図

事業費の算出

② 整備水準の設定

整備対象路線の整備水準(標準断面・幅員構成等・排水施設整備・路面改修)を設定します。現道の利用状況や周辺の幹線道路への接続状況などを考慮し、必要な整備水準を設定します。

■整備水準毎の整備方針の設定

【 整備水準 】	整備方針			
	道路幅員 (車道部+歩道)	歩道設置 (歩道拡幅)	排水施設整備 (側溝設置)	路面改修
【 1 】 都市計画道路の 幹線道路レベル	18.0m ~ 11.0m	両側	あり	修繕が必要な区間 (上り・下り別)を 全て含む
【 2 】 都市計画道路の 補助幹線レベル	14.0m ~ 11.0m	両側 or 片側	あり	
【 3 】 幹線市道としての機能確保 (歩道なしの幹線市道の考慮)	10.5m ~ 8.5m	片側 or なし	あり or なし	
【 4 】 幹線市道としての機能確保 (歩道なしの幹線市道の考慮)	7.0m ~	現状維持	現状維持	
備 考	車線幅員 : 3.0m、 路肩幅員 : 0.5~ 1.5m 2方向2車線道路 として機能を確保 するため、6.0m(= 3.0m×2)の車線幅 員とします。	歩道幅員 : 2.5~ 4.0m 最低幅員を2.5m に設定し、「両側設 置」「片側設置」「現 状維持」を適宜検 討します。	側溝幅員 : 1.0m 幅員1.0m(=0.5m× 2)を想定し、「両側 設置」「片側設置」 を適宜検討しま す。(*路肩幅員内 に含める)	

*状況により整備内容を適宜判断し設定します。

*路面改修状況は「平成23年度路面形状調査業務報告書」に基づき設定します。ひび割れ率25%以上を改修必要区間とします。

④ 整備対象区間の整備水準および整備方針

道路カルテにより設定した、整備水準及び整備方針を整理します。

■整備水準及び整備方針の設定

●：整備必要(両側) ○整備必要(片側) -：整備なし

路線名称		整備区間 延長 (m)	整備 水準	整備方針	
				排水 施設	路面 改修
1	1-1	1,721.4	3	○	●
2	1-3	878.2	3	●	●
3	1-7	1,349.2	3	○	●
4	1-8	2,161.1	3	●	●
5	1-15	1,500.0	3	●	●
6	2-1	991.8	3	○	●
7	2-3	589.3	3	○	●
8	2-8	2,999.9	3	●	●
9	2-10①	2,008.1	3	○	●
10	2-10②	2,368.0	3	○	●
11	2-11	1,176.6	4	●	●
12	2-14	1,040.0	3	○	●
13	2-15	990.3	3	-	-
14	2-20	1,331.4	3	○	●
15	2-22	256.8	3	○	-
16	2-24	2,595.7	3	○	●
17	2-25	1,657.4	3	○	●
18	2-27	2,021.9	3	●	●
19	2-28①	724.8	3	●	●
20	2-28②	392.2	3	●	●
21	2-29	519.7	4	○	●
22	1038	1,204.7	3	○	●

路線名称		整備区間 延長 (m)	整備 水準	整備方針	
				排水 施設	路面 改修
23	1063	264.1	3	○	
24	2180	200.0	3	○	
25	3101	320.4	4	-	
26	4013	760.7	4	-	
27	4019	182.2	4	-	
28	4042	727.0	4	-	
29	5062	249.1	3	○	
30	5169	300.7	3	○	
31	8080	790.0	4	○	
32	8342	677.6	4	-	
33	8358	240.2	3	○	
34	8331	348.6	3	○	
35	8371	1,097.4	3	○	
36	新規①	160.0	1	●	
37	新規②	1,100.0	3	○	
38	新規③	4,500.0	2	●	
39	石橋駅東通り	250.0	1	●	
40	北城通り①	1,150.0	1	●	
41	北城通り②	800.0	1	●	
42	北城通り③	530.0	1	●	
43	旭ヶ丘通り	1,480.0	2	●	
44	江曾島石橋線	2,360.0	1	●	

*各整備水準における幅員については、次ページ「標準断面のイメージ」を参照

■道路標準断面のイメージ

車道幅員及び歩道幅員については、道路の利用状況や沿道の状況などを考慮し、路線毎に適宜判断し設定します。

本計画における道路断面の構造は以下のように設定します。

