

狭山都市計画道路整備計画

令和4年4月改訂

狭 山 市

目 次

1. はじめに	P.1
2. 都市計画道路整備計画策定の効果	P.2
3. 都市計画道路の現状	P.3
1) 都市計画道路の整備状況	P.3
2) 都市計画道路事業費の推移	P.5
4. 都市計画道路整備計画の対象道路	P.6
5. 都市計画道路整備計画更新の考え方	P.7
1) 計画更新にあたっての基本的考え方	P.7
2) 定性的評価	P.9
3) 定量的評価	P.10
6. 次期優先整備道路（区間別の整備優先順位）	P.12
1) 総合評価の集計結果	P.12
2) 市施行道路の区間別整備優先順位	P.13
3) 次期優先整備道路（区間）及びその他対象道路（区間）	P.14
4) 事業予算の見込み	P.14
5) 区間別評価	P.15
用語説明	P.18

（本文中、下線*のある用語について説明をしています）

1. はじめに

都市計画道路は、都市の骨格を形成する重要な都市施設であり、円滑な都市活動を支え、都市の利便性の向上と良好な都市環境を確保するために、広域的かつ長期的な視点に立って定められています。

狭山市では、21 路線、延長 63,525mの都市計画道路が決定されており、国、県、市が役割分担し計画的に整備を進めてきました。これにより令和3年3月末現在での整備済延長は約 44,672mであり、整備率は約 70.3%となっています。

本市では、都市計画道路の整備を進めるにあたり、拠点となる狭山市駅周辺の道路ネットワークの充実を目的として平成 21 年 12 月に「狭山都市計画道路整備計画」を策定しており、整備中であった狭山市駅霞野線、新狭山駅南口線の完成に加え、優先的に取り組む道路に位置付けられた狭山市駅上諏訪線が平成 30 年 3 月に開通し、駅周辺の道路ネットワークの充実が図られております。また、続く優先整備道路である狭山市駅加佐志線、笹井柏原線の整備に着手し、一定の進捗が見込まれていることに加え、計画策定から 10 年以上が経過し、社会情勢等が変化してきていることや持続可能なまちづくりの推進として SDGs*に対する社会的関心が高まる中、令和 2 年 12 月の第 2 次狭山市都市計画マスタープラン及び令和 3 年 3 月に策定された第 4 次狭山市総合計画後期基本計画を踏まえ、土地利用転換構想の推進に寄与する道路の更なる整備に取り組み、道路ネットワークの構築を推進することを主な目的とした次期優先整備道路を選定するため、「狭山都市計画道路整備計画」の更新を行うものです。

今後、更新した「狭山都市計画道路整備計画」により次期優先整備道路とその着手時期を示し、地権者をはじめとする多くの関係者の理解と協力を得ていきながら、令和 5 年度からの整備着手に向け事業の推進を図ります。

さらに、次期優先整備道路以外については、計画を再検証し、社会状況の変化や現状を踏まえ効果的かつ効率的な整備の検討を進めます。

2. 都市計画道路整備計画策定の効果

都市計画道路整備計画を定めることにより、以下の3つの効果が想定されます。

① 都市計画道路区域地権者の計画的な土地利用の向上

都市計画道路の区域内の地権者には一定の建築制限が課せられます。都市計画道路整備計画を策定することにより、地権者の計画的な土地利用が可能となるなど、将来の生活設計が立てやすくなります。

② 事業の透明性を高める

定性的評価*と定量的評価*の総合的な評価を行うことにより、事業着手に至る意思決定過程の透明性を高め、市民の理解が得やすくなります。

③ 効率的・効果的な整備を進める

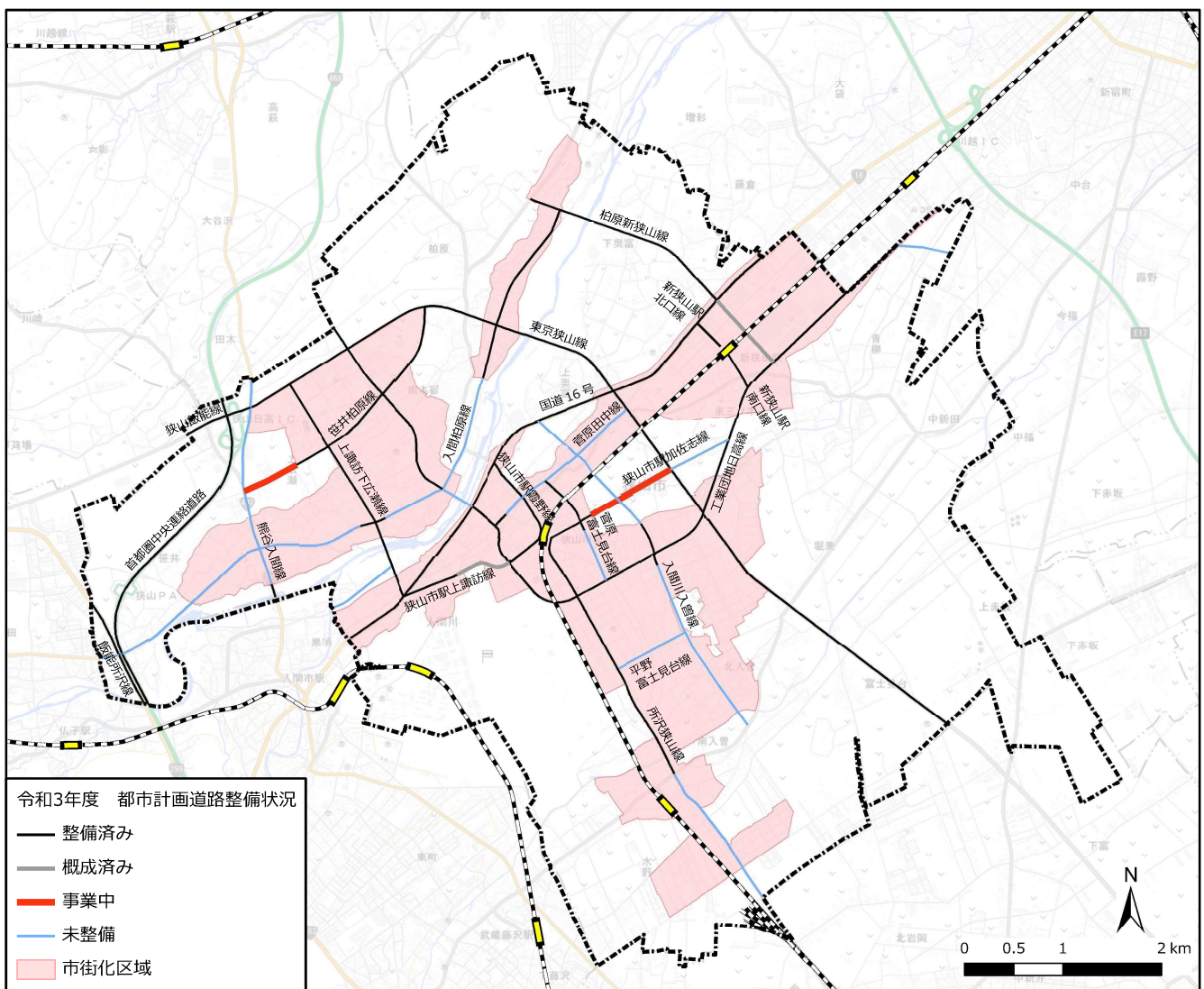
厳しい財政状況のもと、事業の「選択と集中」が求められている中で、整備優先度の高い道路への重点的な投資を行うことができ、効率的かつ効果的な都市計画道路ネットワークの形成が可能となり、加えて自動車利用者の走行時間短縮、経費減少によるCO₂の削減など環境への配慮にも繋がります。また、関連する行政計画の土地利用の方針に合わせた、計画的な整備を進めることが可能となります。

3. 都市計画道路の現状

1) 都市計画道路の整備状況

- 本市の都市計画道路は 21 路線あり、総計画延長は 63,525m、そのうち整備済み延長は 44,672m、整備率は令和 3 年 3 月末現在で約 70.3%となっています。
- 現在は 2 路線について事業中であり、笹井柏原線における国道 407 号に接続する一部区間、狭山市駅加佐志線における東京狭山線以西の一部区間がその対象となっています。

令和 3 年度 都市計画道路整備状況



※概成済み…市が整備に取り組むべき都市計画道路で、すでに供用済みであるが、規格通りの整備がされていない市道を指し、今回の評価対象としない道路

表 狭山都市計画道路整備状況一覧（令和3年3月末現在）

	番号	道路名	施行主体	幅員 (m)	計画延長 (m)		整備率 (%)
					計画	整備済み	
1	1・4・1	首都圏中央連絡道路	国	20.5	3,550	3,550	100.0
2	3・3・1	東京狭山線	県	16.0~25.0	9,010	9,010	100.0
3	3・3・2	飯能所沢線	県	23.5	1,150	1,150	100.0
4	3・4・3	入間柏原線	県	12.0~16.0	7,130	2,185	30.6
5	3・4・4	熊谷入間線	県	16.0	2,180	170	7.8
6	3・4・5	国道16号	国	16.0~18.0	5,960	5,960	100.0
7	3・4・6	狭山市駅加佐志線	市	12.0~16.0	1,940	468	24.1
8	3・4・7	新狭山駅北口線	市	16.0	310	310	100.0
9	3・4・8	新狭山駅南口線	市	16.0~17.5	340	340	100.0
10	3・4・9	工業団地日高線	県	16.0	9,005	8,655	96.1
11	3・4・10	入間川入曽線	市	16.0	3,720	469	12.6
12	3・4・11	平野富士見台線	市	16.0	740	0	0.0
13	3・4・12	所沢狭山線	県	16.0	4,210	2,640	62.7
14	3・5・13	笹井柏原線	市	12.0	2,720	1,694	62.3
15	3・5・14	上諏訪下広瀬線	市	12.0~12.8	2,440	2,440	100.0
16	3・5・15	狭山市駅上諏訪線	市	12.0~20.0	1,630	1,210	74.2
17	3・5・16	菅原田中線	県	12.0	1,760	151	8.6
18	3・4・17	狭山市駅霞野線	市	12.0~16.0	880	880	100.0
19	3・5・18	菅原富士見台線	市	12.0	1,190	560	47.1
20	3・4・19	柏原新狭山線	市	16.0	2,970	2,140	72.1
21	3・4・20	狭山飯能線	県	16.0	690	690	100.0
合計					63,525	44,672	70.3

2) 都市計画道路事業費の推移

都市計画道路に係る事業費は、社会情勢の変化や用途地域による用地取得単価の違いなど、推移に大きな増減が生じることがあるため、事業費の平準化は難しいことが想定されます。

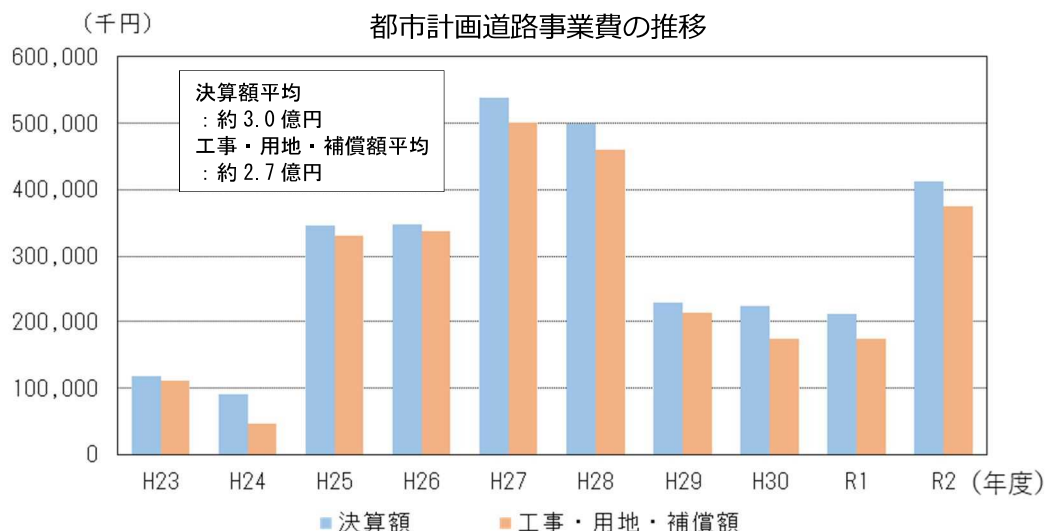


表 都市計画道路整備事業費決算額 (平成 23 年度から令和 2 年度 / 過去 10 年間)

(単位：円)

年度	道路名	決算額	工事・用地・補償額	(内 訳)		
				工事費	用地費	補償費
R2	狭山市駅加佐志線	171,755,975	145,533,075	11,045,000	25,524,552	108,963,523
	笹井柏原線	241,357,906	228,625,018	163,660,800	18,341,475	46,622,743
R1	狭山市駅加佐志線	139,581,089	115,090,569	0	49,186,910	65,903,659
	笹井柏原線	72,076,373	59,544,753	11,955,800	29,592,543	17,996,410
H30	狭山市駅上諏訪線	7,663,200	0	0	0	0
	狭山市駅加佐志線	180,800,585	169,850,412	0	119,747,565	50,102,847
	笹井柏原線	34,432,307	4,234,652	0	4,103,497	131,155
H29	狭山市駅上諏訪線	172,667,944	172,078,232	162,943,560	8,076,448	1,058,224
	狭山市駅加佐志線	43,806,517	41,472,774	0	20,903,535	20,569,239
	笹井柏原線	12,361,680	0	0	0	0
H28	狭山市駅上諏訪線	464,268,656	459,648,306	92,934,360	290,506,186	76,207,760
	狭山市駅加佐志線	27,782,647	0	0	0	0
	笹井柏原線	7,409,880	0	0	0	0
H27	狭山市駅上諏訪線	511,158,195	501,594,635	44,175,240	190,348,759	267,070,636
	笹井柏原線	6,620,400	0	0	0	0
	狭山市駅加佐志線	21,096,720	0	0	0	0
H26	狭山市駅上諏訪線	347,605,108	337,288,033	0	153,770,236	183,517,797
H25	狭山市駅上諏訪線	345,180,233	331,340,026	0	151,543,200	179,796,826
H24	狭山市駅上諏訪線	87,694,132	43,728,742	0	16,147,000	27,581,742
	笹井柏原線	2,732,100	2,732,100	2,732,100	0	0
H23	狭山市駅上諏訪線	45,943,290	43,742,000	43,742,000	0	0
	笹井柏原線	70,161,225	66,608,201	57,792,000	4,859,151	3,957,050
	狭山市駅霞野線	1,008,000	1,008,000	1,008,000	0	0
支出合計額		3,015,164,162	2,724,119,528	591,988,860	1,082,651,057	1,049,479,611

4. 都市計画道路整備計画の対象道路

対象とする道路は、将来の整備計画があり、整備時期が未定の都市計画道路とします。

対象道路の評価は、都市計画道路の整備状況及び主要道路との交差点により区切られた区間を最小単位として、以降の検討を行います。

評価対象区間番号図

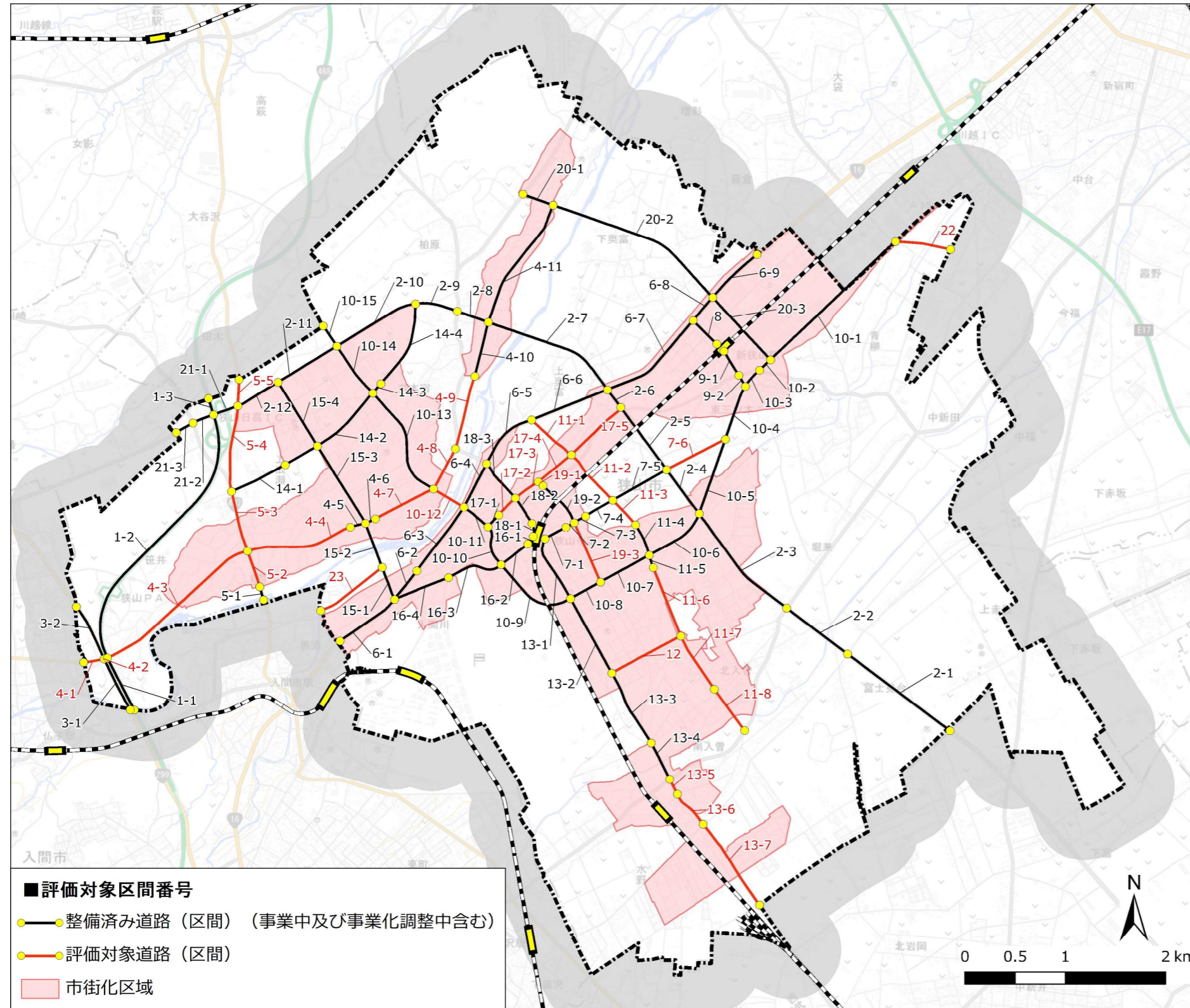


表 評価対象区間

区間番号	道路名	施行主体	延長 (m)	事業内容	現道幅員 (m)	計画幅員 (m)	
1	3・4・3 入間柏原線	県	217.1	現道拡幅	12	16	
2			4-2	24.0	現道拡幅	12	16
3			4-3	1,774.2	現道拡幅	12前後	16
4			4-4	1,070.1	現道拡幅	12未満	16
5			4-7	652.2	現道拡幅	12未満	16
6			4-8	464.1	現道拡幅	12未満	12
7			4-9	733.2	新設	—	12
8	3・4・4 熊谷入間線	県	389.2	現道拡幅	12以上16未満	16	
9			5-3	613.8	現道拡幅	12前後	16
10			5-4	857.9	現道拡幅	12未満	16
11			5-5	321.1	現道拡幅	12未満	16
12	3・4・6 狭山市駅加佐志線	市	641.4	新設	—	12	
13	3・4・9 工業団地日高線	県	348.3	現道拡幅	12未満	16	
14	3・4・10 入間川入曽線	市	548.3	新設	—	16	
15			11-1	606.7	新設	—	16
16			11-2	301.0	新設	—	16
17			11-3	740.6	新設	—	16
18			11-6	617.8	新設	—	16
19			11-7	528.6	新設	—	16
20	3・4・11 平野富士見台線	市	757.2	新設	—	16	
21	3・4・12 所沢狭山線	県	181.9	現道拡幅	12未満	16	
22			13-5	385.6	現道拡幅	12未満	16
23			13-6	997.3	現道拡幅	12未満	16
24	3・5・16 菅原田中線	県	229.0	現道拡幅	8前後	12	
25			17-2	271.6	新設	—	12
26			17-3	416.8	新設	—	12
27			17-4	704.3	新設	—	12
28	3・5・18 菅原富士見台線	市	56.0	新設	—	12	
29			17-5	647.6	新設	—	12
30	3・4・6 外環状線 (川越市)	市	550.6	新設	—	18	
31	3・4・6 黒須鶴ノ木線 (入間市)	市	739.1	新設	—	16	

5. 都市計画道路整備計画更新の考え方

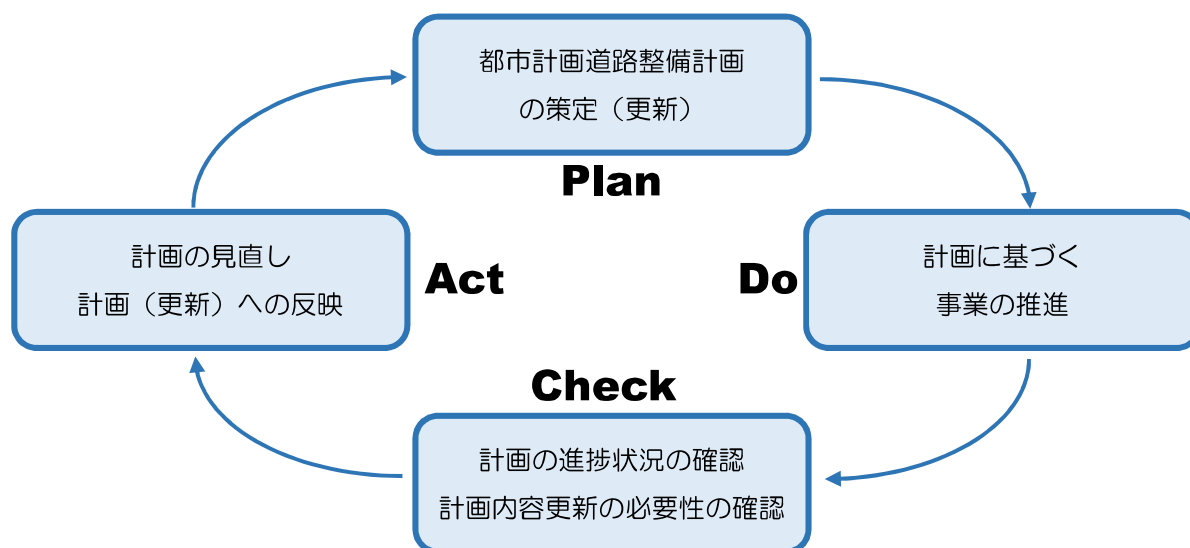
1) 計画更新にあたっての基本的考え方

① 指標に基づく計画づくり

平成21年12月の計画策定時には、駅周辺の道路ネットワークの充実を目的として、優先的に取り組む路線の整備を進めてきましたが、事業に一定の進捗が見込まれたことや、上位計画である第4次狭山市総合計画後期基本計画、第2次狭山市都市計画マスタープランにおける土地利用転換構想の推進に寄与する道路の更なる整備に取り組むことを目的とするとともに、社会的関心の高まりがあるSDGsのゴール8・9・11・15の項目に視点を置き、現状から見た交通特性上の課題や都市基盤の整備方針に即した指標を整理して、定性的評価と定量的評価を総合的に評価することで、次期優先整備道路(区間)を決定します。

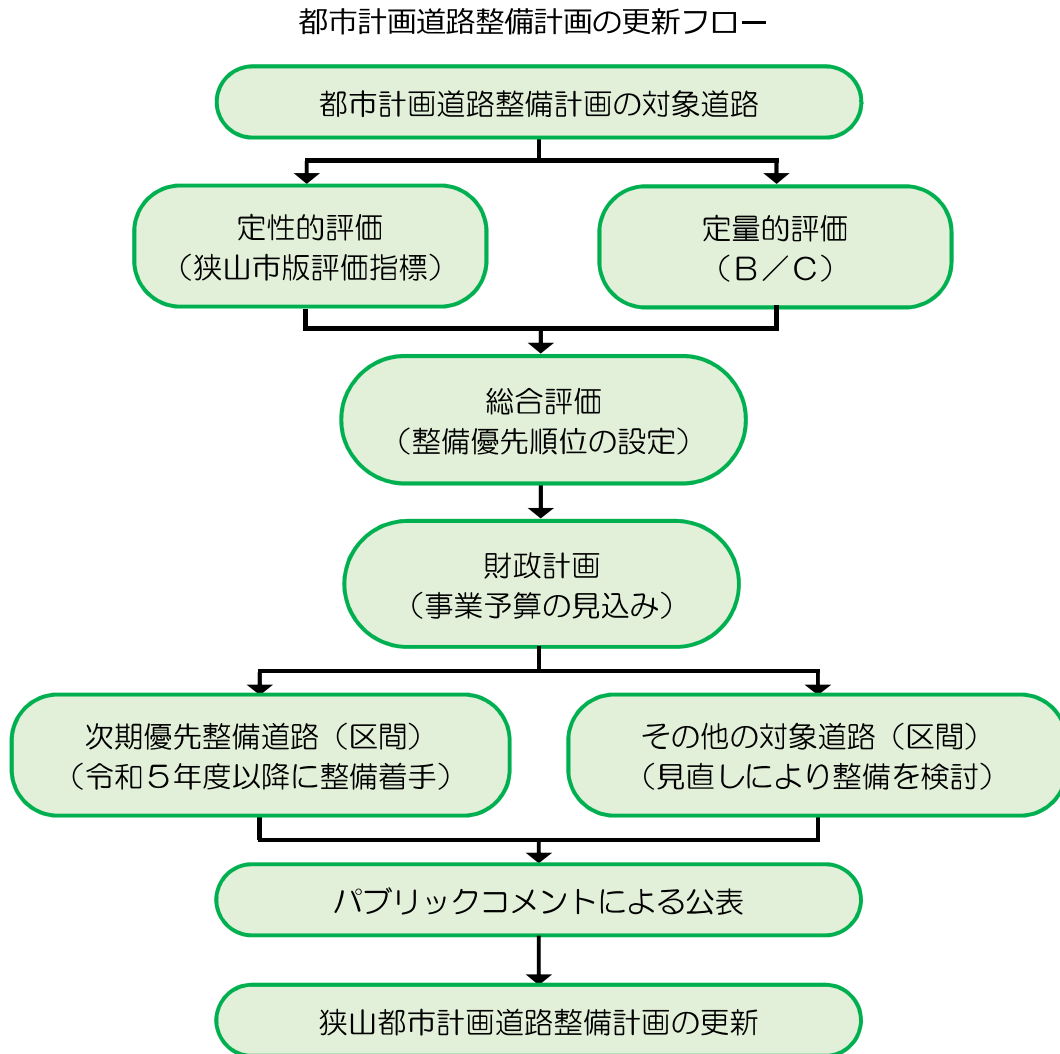
② 実効性の高い計画づくり

整備優先度の設定においては、土地利用転換や面整備等の関連事業との連携、財政計画などによる「事業性の担保」を考慮し、可能な限り実効性の高い計画となるように配慮します。また、進行管理は、本計画で示す次期優先整備道路の事業推進だけでなく、Plan：計画の策定(更新)、Do：計画に基づく事業の推進、Check：計画の進捗状況の確認、Act：計画の見直し のPDCAサイクルを確立し、継続的に実施していきます。



③ 目標が共有できる計画づくり

道路整備優先順位の設定理由を明確にするとともに、整備する道路の必要性や整備状況をわかりやすく住民へ情報公開することにより、道路整備後の効果を住民と行政が共有できるように配慮します。



2) 定性的評価

狭山市における交通特性上の課題を踏まえ、課題の対応へ向けた評価項目として以下の17の指標を設定します。

評価指標の重要性は、市が重点的に取り組む土地利用転換構想等のまちづくり計画に重みづけをするとともに、社会的要請への対応として、安全性や防災に関する視点、SDGs17目標との関連性の高い指標に関してはより重要性が高いとして重みづけを行い、配点しています。本計画に関連する主なSDGsのゴールについては、第4次狭山市総合計画後期基本計画に掲げているゴール9「市内企業の技術革新支援や産業の誘致」、ゴール11「社会インフラを適正に維持管理し更新などを計画的に進める」を基本とし、ゴール8「市内産業の育成、質の高い雇用の安定確保」、ゴール15「市内の平地林や緑地、公園などの環境の管理、保全」に関連すると考えられる評価項目に重みづけをしています。

	〔評価項目〕	〔評価の概要〕	〔配点〕	〔SDGs視点〕	
交通機能の強化	① 交通処理	狭山市都市計画マスタープランによる機能分類	主要幹線道路	3点	11
			幹線道路	2点	
	② 網パターン※	網パターンからみた機能分類	環状道路	3点	
			放射道路	2点	
			バイパス道路	1点	
	③ 都市外拠点と市街地を連絡する道路	埼玉県西部地域内の各市の中心部（市街地）と狭山市を連絡する道路	1点		
	④ 都市内拠点を連絡する道路	都市内拠点へアクセスする道路	駅から1000m以内	2点	
その他の拠点施設から500m以内			1点		
⑤ 歩行者・自転車交通量が比較的多い道路	徒歩及び自転車利用の多い公共公益施設から半径500m以内の道路	2点	11		
⑥ 歩行者・自転車の移動時の安全性を向上させる道路	交通事故発生抑制に寄与すると考えられる道路	3点	11		
⑦ バスサービスを向上させる道路	現況バス路線として活用されている道路	2点	11		
市街地形成機能の強化	⑧ 都市を形成する道路	狭山市都市計画マスタープランによる拠点形成軸	1点		
	⑨ 商業・業務地区の活動中心となる道路	商業系用途内の道路	2点	9	
	⑩ 住居地区の活動中心となる道路	住居系用途内の道路	2点	15	
	⑪ 工業団地の利便性を高める道路	工業団地と高速道路IC及び工業団地と住宅団地を連絡する道路	3点	8 9	
	⑫ 地域分断を解消する道路	入間川、鉄道、航空自衛隊入間基地等による地域分断を解消する道路	1点		
	⑬ 人口の集積を支援する道路	現状の人口集中地区を通過する道路	2点	11	
	⑭ 将来土地利用の促進に寄与する道路	土地利用転換構想地区、区画整理、地区計画を通過する道路	土地利用転換構想地区及び区画整理	6点	8 11 15
土地利用転換構想地区及び地区計画			6点		
土地利用転換構想地区又は区画整理			5点		
空間機能の強化	⑮ 歴史・景観資源のある道路	観光資源から半径500m以内の道路	2点	15	
	⑯ 延焼遮断機能を持つ道路	幅員15m以上の道路	3点	11	
	⑰ 緊急輸送道路※に指定されている道路	狭山市地域防災計画により緊急輸送道路に指定されている道路	4点	11	
緊急輸送道路の効果高める道路		3点			

※赤文字…今回新たに追加した評価項目



3) 定量的評価

定量的評価指標として、道路事業の効率的かつ効果的な遂行のため、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価するため、費用便益比を用います。

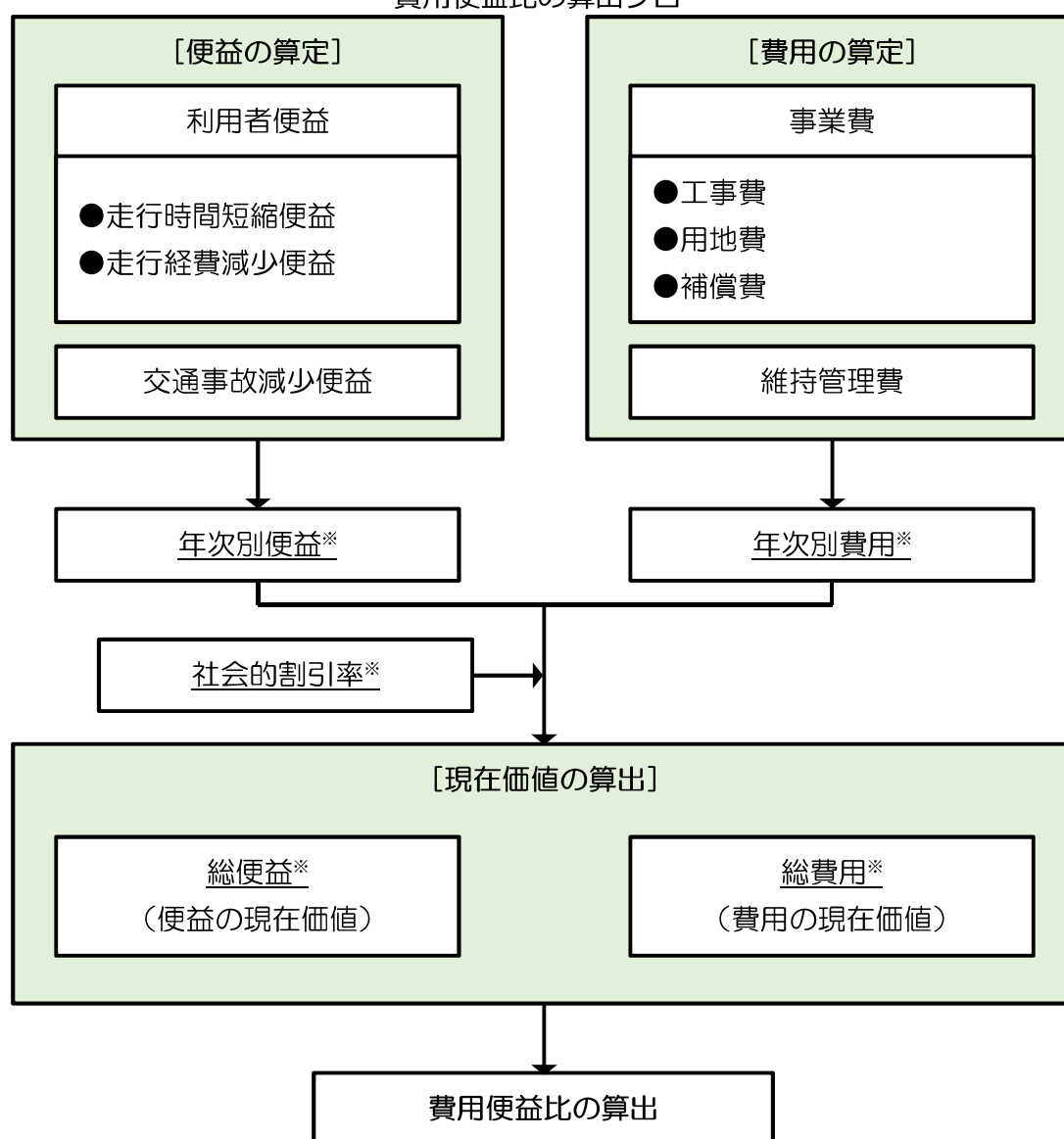
【費用便益比とは】

道路整備に使った費用（Cost）と道路整備によって得られる効果（Benefit）の比率で道路整備の効果を表すものです。

使った費用と得られる効果と同じ場合には、費用便益比は 1.0 となります。

$$\text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{総便益}^{\ast}}{\text{総費用}^{\ast}}$$

費用便益比の算出フロー



※算出方法は国土交通省より発出されている「費用便益分析マニュアル」（平成 30 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局）に基づき費用便益比の算出を行います。なお、事業費に測量設計等の委託費は含んでおりません。

費用便益比を算出する対象区間として、市街地や工業団地などの同一拠点間を結ぶネットワークとしての機能が必要な区間等については、一連の区間に統合して評価区間グループを設定し、総便益及び総費用の算出を行うこととします。

費用便益比の算出結果は、以下のとおりです。

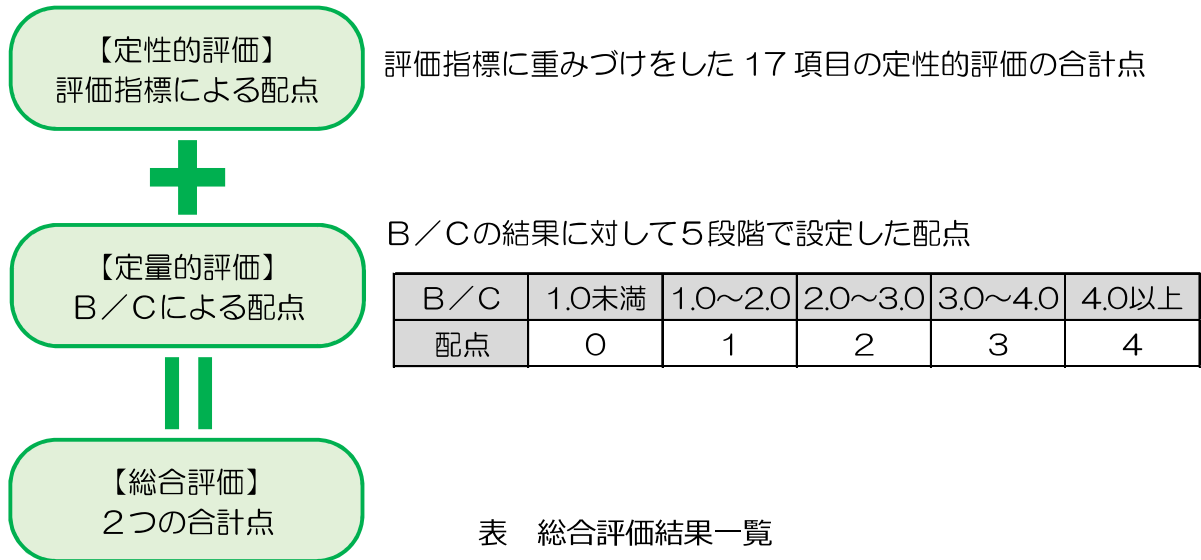
表 費用便益分析結果一覧

評価区間グループ	区間番号	道路名	施行主体	延長(m)	道路幅員(m)		総費用 (基準年における現在価値(億円))			総便益 (基準年における現在価値(億円))				B/C		
					現況	計画	工事費 用地費 補償費	維持 管理費	合計	走行 時間 短縮 便益	走行 費用 短縮 便益	交通 事故 減少 便益	合計			
①	4-1			217.1	12前後	16	25.5	1.5	27.1	6.2	-2.4	-0.7	3.2	0.1		
	4-2			24.0	12未満	16										
	4-3			1,774.2	12未満	16										
②	4-4	3・4・3 入間柏原線	県	1,070.1	12未満	12	33.6	1.1	34.7	76.7	0.6	-2.2	75.0	2.2		
	4-7			652.2	12未満	16										
	4-8			464.1	12未満	12										
	4-9			733.2	0	12										
③	5-2	3・4・4 熊谷入間線	県	389.2	12	16	3.4	0.3	3.7	26.9	11.3	2.8	40.9	11.0		
④	5-3			613.8	12前後	16	12.2	1.4	13.6	17.7	9.2	1.4	28.3	2.1		
5-4	857.9			12未満	16											
5-5	321.1			12未満	16											
⑤	7-6	3・4・6 狭山市駅加佐志線	市	641.4	0	12	5.3	0.04	5.4	0.6	1.9	0.7	3.2	0.6		
⑥	10-12	3・4・9 工業団地日高線	県	348.3	12未満	16	32.2	0.1	32.3	2.2	0.1	0.02	2.3	0.1		
⑦	11-1	3・4・10 入間川入曽線	市	548.3	0	16	48.6	0.1	48.7	59.4	6.4	-0.3	65.6	1.3		
	11-2			606.7	0	16										
⑧	11-3			301.0	0	16	3.4	0.02	3.4	16.1	1.3	-0.3	17.2	5.0		
⑨	11-6			740.6	0	16	21.2	0.1	21.2	41.2	1.1	-0.9	41.4	1.9		
	⑩			11-7	617.8	0									16	
11-8				528.6	0	16	37.6	0.1	37.6	57.2	4.6	-1.1	60.7	1.6		
⑪	12			3・4・11 平野富士見台線	市	757.2	0	16	23.0	0.1	23.0	29.2	-1.6	-2.0	25.5	1.1
⑫	13-5			3・4・12 所沢狭山線	県	181.9	12未満	16	27.8	0.9	28.7	63.4	12.5	2.6	78.5	2.7
	13-6	385.6	12未満			16										
	13-7	997.3	12未満			16										
⑬	17-2	3・5・16 菅原田中線	県	229.0	8前後	12	3.7	0.1	3.7	12.8	6.3	-0.1	19.0	5.1		
⑭	17-3			271.6	0	12	37.7	0.1	37.8	12.5	0.9	-3.4	10.1	0.3		
	17-4			416.8	0	12										
	17-5			704.3	0	12										
⑮	19-1			3・5・18 菅原富士見台線	市	56.0	0	12	19.5	0.04	19.5	1.0	-0.3	0.04	0.8	0.04
19-3	647.6	0	12													
⑯	22	3・4・6 外環状線 (川越市)	市	550.6	0	18	8.3	0.04	8.3	38.0	0.2	0.5	38.8	4.7		
⑰	23	3・4・6 黒須鶯ノ木線 (入間市)	市	739.1	0	16	9.7	0.1	9.7	50.5	4.2	-0.8	53.8	5.5		

6. 次期優先整備道路（区間別の整備優先順位）

1) 総合評価の集計結果

区間別の整備優先順位は、定性的評価と定量的評価の結果をもとにして、総合評価により決定します。



No.	道路名	施行主体	区間番号	定性的評価																	定量的評価		総合評価計		
				交通機能の強化							市街地形成機能の強化							空間機能の強化			定性計	B/C		定量計	
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰					
1	3・4・3 入間柏原線	県	4-1	2	1	1		2	3	2	1		2				5		3		22	0.1	0	22	
2			4-2	2	1	1		2	3	2	1		2				5		3		22	0.1	0	22	
3			4-3	2	1	1	1	2	3	2	1		2					2	2	3	4	26	0.1	0	26
4			4-4	2	1	1	1	2	3	2	1		2	3		2		2	3	4		29	2.2	2	31
5			4-7	2	1	1	1	2	3	2	1		2			2		2	3	4		26	2.2	2	28
6			4-8	2	1	1	1	2	3		1		2			2		2		4		21	2.2	2	23
7			4-9	2	1	1	1	2	3		1		2			2		2		3		20	2.2	2	22
8	3・4・4 熊谷入間線	県	5-2	3		1	1	2		2	1		2			2		2	3	4	23	11.0	4	27	
9			5-3	3			1	2		2	1		2	3		2	5	2	3	4	30	2.1	2	32	
10			5-4	3			1	2			1			3			6	2	3	4	25	2.1	2	27	
11			5-5	3		1	1				1						6		3	4	19	2.1	2	21	
12	3・4・6 狭山市駅加佐志線	市	7-6			1	2	2					3			5	2		3	18	0.6	0	18		
13	3・4・9 工業団地日高線	県	10-12	2	2	1	2	2	3	2	1		2	3	1	2		2	3	4	32	0.1	0	32	
14	3・4・10 入間川入曽線	市	11-1				2	2					2			2	5		3	3	19	1.3	1	20	
15			11-2				2	2					2		1	2	5		3	3	20	1.3	1	21	
16			11-3				2	2	3							2	5		3	3	20	5.0	4	24	
17			11-6				1	2	3				2	3		2			3	3	19	1.9	1	20	
18			11-7				1	2	3			2		3		2			3	3	19	1.6	1	20	
19			11-8				1	2	3			2				2			3	3	16	1.6	1	17	
20	3・4・11 平野富士見台線	市	12				1	2	3			2			2			3	3	16	1.1	1	17		
21	3・4・12 所沢狭山線	県	13-5	2	2	1	2	2	3	2	1	2				2	5	2	3	4	33	2.7	2	35	
22			13-6	2	2	1	2	2	3	2	1	2				2		2	3	4	28	2.7	2	30	
23			13-7	2	2	1	2	2	3	2	1		2			2		2	3		24	2.7	2	26	
24	3・5・16 菅原田中線	県	17-2			1	2	2	3	2		2				2				3	17	5.1	4	21	
25			17-3			1	2	2	3			2				2				3	15	0.3	0	15	
26			17-4			1	2	2	3				2			2				3	15	0.3	0	15	
27			17-5			1	2	2	3	2			2			2				3	17	0.3	0	17	
28	3・5・18 菅原富士見台線	市	19-1				2	2				2		1	2					9	0.3	0	9		
29			19-3				2	2				2		1	2	5				14	0.04	0	14		
30	3・4・6 外環状線 (川越市)	市	22				1											3		4	4.7	4	8		
31	3・4・6 黒須鞠ノ木線 (入間市)	市	23			1	1	2	3						2		2	3		14	5.5	4	18		

2) 市施行道路の区間別整備優先順位

総合評価の結果による、市施行道路の区間別整備優先順位は、以下のとおりです。

表 市施行道路の区間別整備優先順位

優先 順位	道路名	区間 番号	評価点数		総合点
			定性	定量	
1	3・4・10 入間川入曽線	11-3	20	4	24
2	3・4・10 入間川入曽線	11-2	20	1	21
3	3・4・10 入間川入曽線	11-1	19	1	20
	3・4・10 入間川入曽線	11-6	19	1	20
	3・4・10 入間川入曽線	11-7	19	1	20
6	3・4・6 狭山市駅加佐志線	7-6	18	0	18
7	3・4・10 入間川入曽線	11-8	16	1	17
	3・4・11 平野富士見台線	12	16	1	17
9	3・5・18 菅原富士見台線	19-3	14	0	14
10	3・5・18 菅原富士見台線	19-1	9	0	9

3・4・6 外環状線（川越市）	22	4	4	8
3・4・6 黒須鶉ノ木線（入間市）	23	14	4	18

※他市の都市計画決定道路であるため、実際の整備にあたっては、各市との協議を基に実施の検討を行うものとする。

3) 次期優先整備道路（区間）及びその他対象道路（区間）

総合評価の結果による優先順位をもとに、道路ネットワークの連続性と事業予算の見込みを配慮し次期優先整備道路を選定します。

市施行道路の区間別整備優先順位（P.13 参照）において、優先順位の一番高い区間を次期優先整備区間（表1）として位置付け、令和5年度から令和9年度までの5年間で整備に取り組み、早期完成を目指します。

また、その他対象道路（区間）のうち優先順位の高い2区間については、整備構想区間（表2）に位置付け、順次着手に向け、調査等進めてまいります。

現在整備中の笹井柏原線及び狭山市駅加佐志線の各区間を含む、今回選定した次期優先整備区間および整備構想区間の整備が完了した場合の整備済延長は約47,985mとなり、整備率は75.5%となる見込みです。

表1 次期優先整備区間

優先順位	道路名	区間番号	事業費	（百万円）		整備延長（m）	事業着手時期
				国費	市費		
1	3・4・10 入間川入曽線	11-3	※ ¹ 460	230	230	301.0	令和5年度～令和9年度

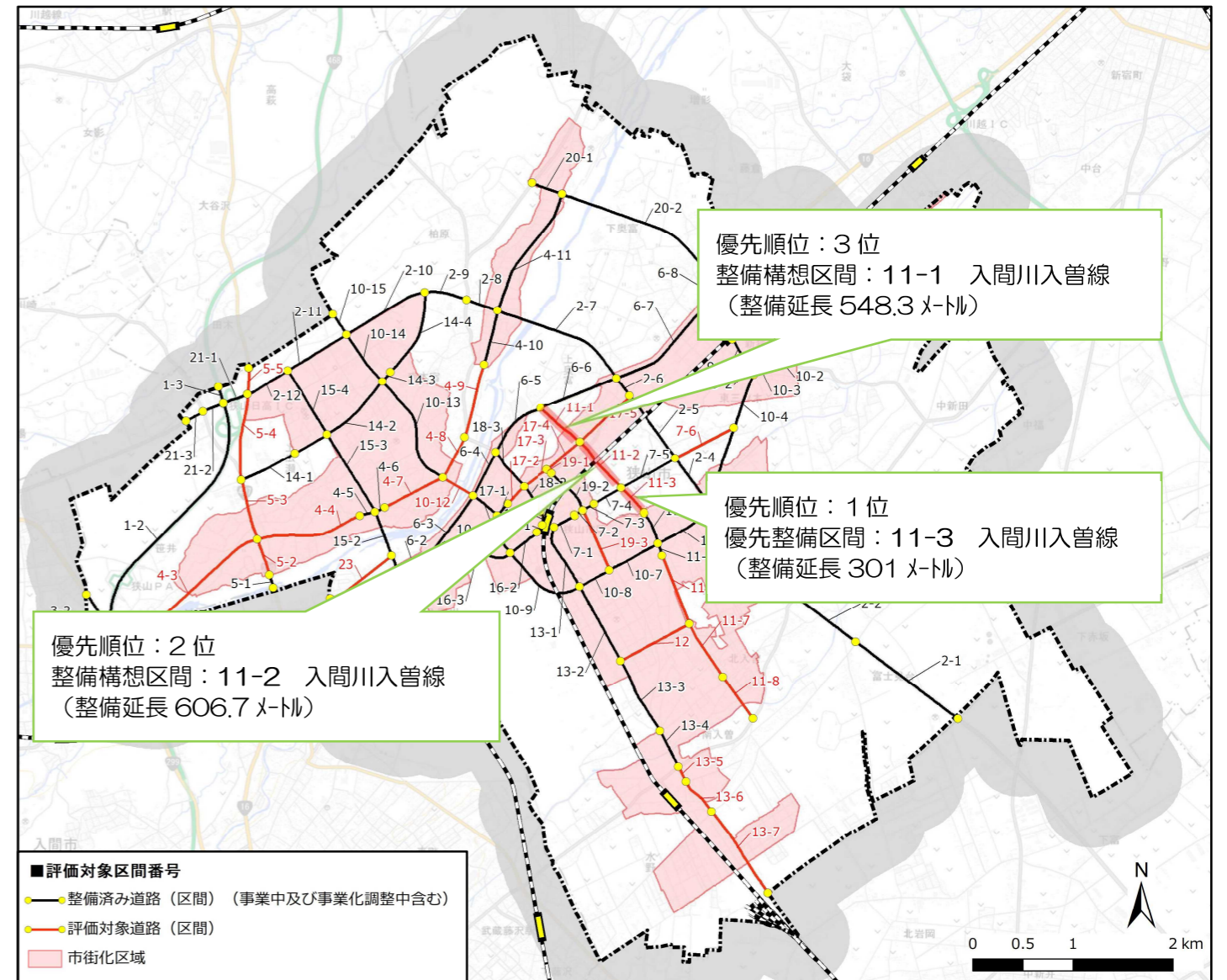
表2 整備構想区間

優先順位	道路名	区間番号	事業費	（百万円）		整備延長（m）	調査等業務着手時期
				国費	市費		
2	3・4・10 入間川入曽線	11-2	※ ² 4,656	2,328	2,328	606.7	令和5年度～
3	3・4・10 入間川入曽線	11-1	※ ² 1,474	737	737	548.3	
合計			6,130	3,065	3,065	1,155.0	

※¹ 「4）事業予算の見込み」を参照

※² 事業費（工事費・用地費・補償費）は鉄道交差部の立体化や用途地域の違い等、現地条件により概算額が異なるため、整備延長の長短に係るものではありません。

次期優先整備・構想区間位置図



4) 事業予算の見込み

事業予算に関しては、整備優先順位1位の入間川入曽線（11-3区間）を令和5年度から令和9年度までの5年間で、調査測量設計料約24,700千円、用地費・補償費約317,000千円（狭山市駅加佐志線雨水排水経路と重複する用地取得に係る費用を含む）、工事費約118,000千円の総事業費約460,000千円を想定しています。

なお、続く2位、3位の区間については、道路整備事業に並行し、令和5年度から10年間を目標に概略設計から用地測量まで調査測量設計料約90,000千円を想定し、事業着手に向け調査等を進めていきます。

5) 区間別評価

道路名		3・4・10 入間川入曽線		区間番号	11-3	
〔道路概要〕				〔位置図〕		
延長	301.0m					
現道	無し					
幅員	現道(代表)	-				
	計画	16.0m				
沿道用途	市街化調整区域					
事業主体	狭山市					
整備状況	未整備					
事業費	460百万円					
備考	事業費についてはP.14「(4)事業予算の見込み」を参照ください。					
〔評価結果〕						
定性的 評価	① 交通処理				点	
	② 網パターン				点	
	③ 都市外拠点と市街地を連絡する道路				点	
	④ 都市内拠点を連絡する道路			2	点	
	⑤ 歩行者・自転車交通量が比較的多い道路			2	点	
	⑥ 歩行者・自転車の移動時の安全性を向上させる道路			3	点	
	⑦ バスサービスを向上させる道路				点	
	⑧ 都市を形成する道路				点	
	⑨ 商業・業務地区の活動中心となる道路				点	
	⑩ 住居地区の活動中心となる道路				点	
	⑪ 工業団地の利便性を高める道路				点	
	⑫ 地域分断を解消する道路				点	
	⑬ 人口の集積を支援する道路			2	点	
	⑭ 将来土地利用の促進に寄与する道路			5	点	
	⑮ 歴史・景観資源のある道路				点	
	⑯ 延焼遮断機能を持つ道路			3	点	
	⑰ 緊急輸送道路に指定されている道路			3	点	
				計	20 点	
定量的 評価	費用便益比	5.0	(4.0以上：4点)		4 点	
総合評価					24 点	
優先順位					1 位	

道路名		3・4・10 入間川入曽線		区間番号	11-2
〔道路概要〕				〔位置図〕	
延長	606.7m				
現道	無し				
幅員	現道(代表)	-			
	計画	16.0m			
沿道用途	第一種住居地域、市街化調整区域				
事業主体	狭山市				
整備状況	未整備				
事業費	4,656百万円				
備考	<p>鉄道交差部の立体化を含みます。 一部区間に市街化区域を含むため、用地取得費用及び補償に対する費用がかさみます。</p>				
〔評価結果〕					
定性的 評価	① 交通処理				点
	② 網パターン				点
	③ 都市外拠点と市街地を連絡する道路				点
	④ 都市内拠点を連絡する道路			2	点
	⑤ 歩行者・自転車交通量が比較的多い道路			2	点
	⑥ 歩行者・自転車の移動時の安全性を向上させる道路				点
	⑦ バスサービスを向上させる道路				点
	⑧ 都市を形成する道路				点
	⑨ 商業・業務地区の活動中心となる道路				点
	⑩ 住居地区の活動中心となる道路			2	点
	⑪ 工業団地の利便性を高める道路				点
	⑫ 地域分断を解消する道路			1	点
	⑬ 人口の集積を支援する道路			2	点
	⑭ 将来土地利用の促進に寄与する道路			5	点
	⑮ 歴史・景観資源のある道路				点
	⑯ 延焼遮断機能を持つ道路			3	点
	⑰ 緊急輸送道路に指定されている道路			3	点
				計	20 点
定量的 評価	費用便益比	1.3	(1.0~2.0 : 1点)		1 点
総合評価					21 点
優先順位					2 位

道路名		3・4・10 入間川入曽線		区間番号	11-1
〔道路概要〕				〔位置図〕	
延長	548.3m				
現道	無し				
幅員	現道 (代表)	—			
	計画	16.0m			
沿道用途	市街化調整区域、第一種住居地域				
事業主体	狭山市				
整備状況	未整備				
事業費	1,474百万円				
備考	一部区間に市街化区域を含むため、用地取得費用及び補償に対する費用がかさみます。				
〔評価結果〕					
定性的 評価	① 交通処理				点
	② 網パターン				点
	③ 都市外拠点と市街地を連絡する道路				点
	④ 都市内拠点を連絡する道路			2	点
	⑤ 歩行者・自転車交通量が比較的多い道路			2	点
	⑥ 歩行者・自転車の移動時の安全性を向上させる道路				点
	⑦ バスサービスを向上させる道路				点
	⑧ 都市を形成する道路				点
	⑨ 商業・業務地区の活動中心となる道路				点
	⑩ 住居地区の活動中心となる道路			2	点
	⑪ 工業団地の利便性を高める道路				点
	⑫ 地域分断を解消する道路				点
	⑬ 人口の集積を支援する道路			2	点
	⑭ 将来土地利用の促進に寄与する道路			5	点
	⑮ 歴史・景観資源のある道路				点
	⑯ 延焼遮断機能を持つ道路			3	点
	⑰ 緊急輸送道路に指定されている道路			3	点
				計	19 点
定量的 評価	費用便益比	1.3	(1.0~2.0 : 1点)		1 点
総合評価					20 点
優先順位					3 位

用語説明

1. SDGs

Sustainable Development Goals の略称で、「持続可能な開発目標」を意味します。2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に示された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のことを指し、17のゴール（目標）、169のターゲット（具体目標）から構成されています。

本計画では、定性的評価の各項目において17のゴールとの関連性を整理しています。

2. 定性的評価

具体的な数値では表現できない事象に関して評価を行うことを指します。

本計画では、都市計画道路の機能を交通機能、市街地形成機能、空間機能の3つに区分し、それぞれの機能強化に寄与すると考えられる評価項目を設定し、各項目にあてはまるかどうかを判断することで評価を行っています。

3. 定量的評価

具体的に数値化できるデータをもとに、客観的な評価を行うことを指します。

本計画では、数値データとして費用対効果による評価を行っています。道路整備にかかった費用と、将来交通量推計からみた道路整備によって得られる効果をもとに算出しています。

4. 網パターン

都市の骨格を形成する道路について、そのネットワークにおける位置づけを分類したものです。

本計画では、環状型の軸として環状道路、放射型の軸として放射道路、格子型の軸として主に市街地をバイパスする道路（バイパス道路）の分類を設定しています。

5. 緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路のことを指します。主に高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路が指定されます。本市では「狭山市地域防災計画」において国県道、市道を含めて緊急輸送道路を指定しています。

6. 総便益・年次別便益

便益は、都市計画道路がつくられる事によって改善される「走行時間の短縮」や「交通事故の減少」等の効果をお金の価値に換算したものです。

総便益は、道路ができてから 50 年間の効果をお金の価値として合計したのですが、お金は、過去や未来では価値が変わるため、その年ごとの効果を現在のお金の価値に合わせて合計したものです。

7. 総費用・年次別費用

費用は、道路をつくるためにかかるお金と、道路ができた後、維持するためにかかるお金があります。

総費用は、道路をつくるためにかかった費用と、道路ができてから 50 年間を維持するためにかかるお金を合計したのですが、お金は、過去や未来では価値が変わるため、その年ごとにかかる費用を現在のお金の価値に合わせて合計したものです。

8. 社会的割引率

国が定めているお金の価値の 1 年の変化量のことを指します。

過去や未来のお金の価値を、現在のお金の価値に換算するための利率として用います。日本の公共事業の費用便益分析では、一般的に年 4% を用います。

狭山都市計画道路整備計画 令和4年4月改訂

狭山市 都市建設部 道路整備課

〒350-1380

埼玉県狭山市入間川1丁目23番5号

電話：04-2953-1111（代表）

FAX：04-2954-6262（代表）

URL：<http://www.city.sayama.saitama.jp/>

E-mail：r-seibi@city.sayama.saitama.jp