

道路整備基本計画 (概要版)

平成26年2月
北 杜 市

目 次

序章 策定の趣旨	1
第1章 計画概要	2
1-1 計画目的	2
1-2 計画概要	2
第2章 地域の現況整理	3
2-1 地形及び土地利用等の整理	3
2-2 人口等の整理	5
第3章 道路網の問題点及び課題の整理	13
3-1 地域の社会的課題の抽出・整理	13
3-2 道路網の問題点及び課題の整理	16
第4章 将来道路網の設定	23
4-1 基本方針の設定	23
4-2 将来道路網の設定	28
第5章 整備検討区間の設定	32
第6章 今後の道路整備に向けて	35

序章

○ 策定の趣旨

北社市は、平成16年に4町3村が合併後、さらに平成18年に小淵沢町が合併し1つの市となったが、これまでは各町村がそれぞれの道路整備を進めてきているため、旧町村間をつなぐ地域間の道路は、高速、国道、県道以外では脆弱な道路が多くある。

また、地形等の制約条件より、県道においても狭小道路や線形不良等の箇所があり、市全体としても走行面や安全面等において、今後も道路整備を進めていくことが必要である。

一方では、旧広域農道等の使われやすい道路整備も進められていることから、北社市の道路網として旧広域農道等を今後どのように活用し、市民や来訪者にとって、如何に安全かつ走行しやすい道路整備を進めていくかが課題となる。

また、道路整備を進めていく上では社会経済情勢も大きく影響することになり、将来的には人口減少が予測される中、コスト面も踏まえた道路整備が求められる。そのため、市民の声も出来る限り反映していきながら、効率的かつ効果的に道路整備を進めていく必要がある。

本計画は、北社市の地域の問題点及び課題を捉え、まちの将来計画を踏まえた形で将来道路網のあり方等について検討したものであり、市民生活の安心・安全の確保や利便性の向上、さらには来訪者の増加等に寄与できる計画として策定したものである。

第2章 地域の現況整理

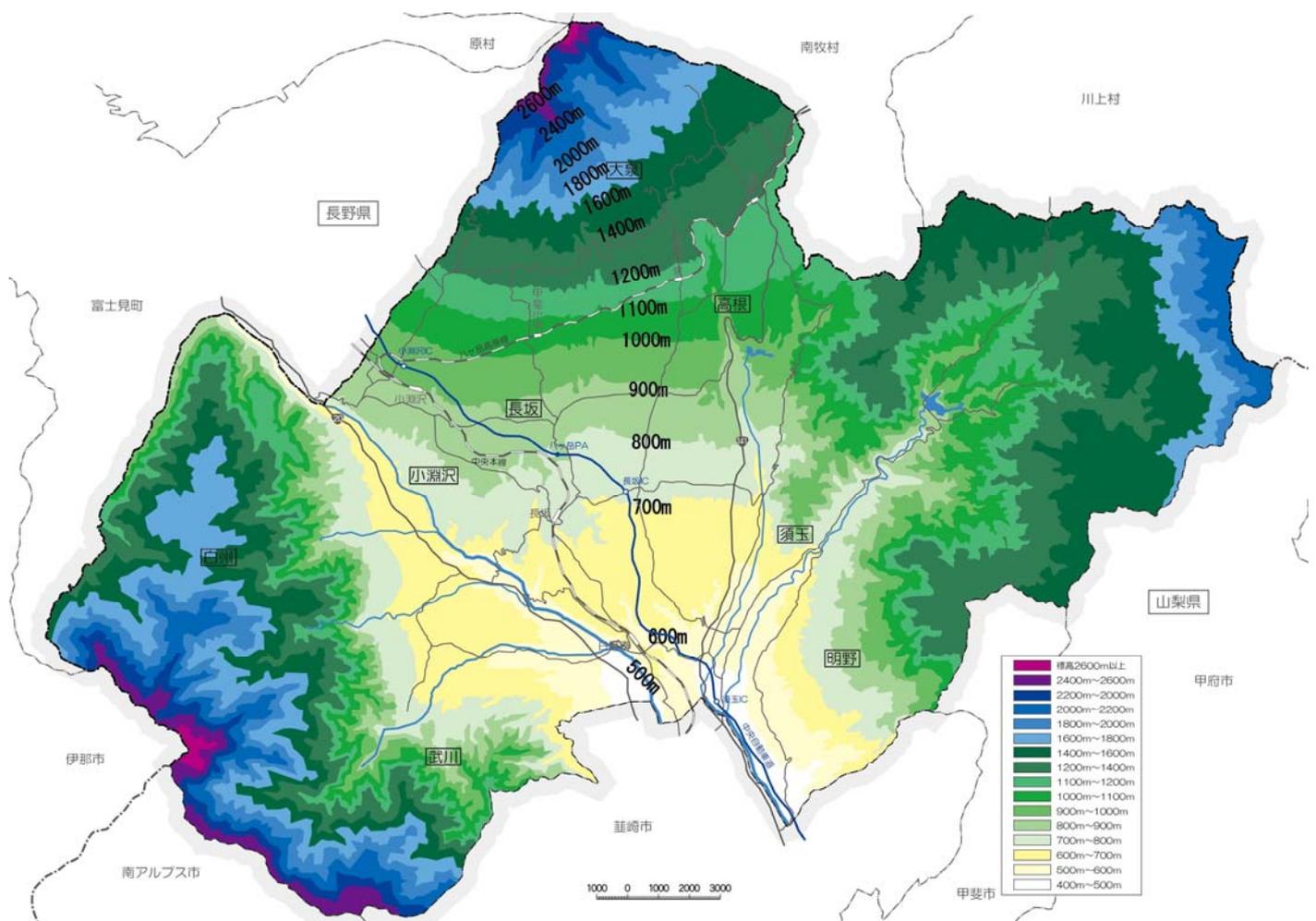
2-1 地形及び土地利用等の整理

(1) 自然、地形

本市は、山梨県の北西部に位置し、長野県の伊奈市、富士見市、南牧村、川上村に接し、県内側では、甲府市、甲斐市、韮崎市、南アルプス市に接している。

総面積は、602.89 平方キロメートルで、約 76%が森林であり、北側はハケ岳連峰、北東側は瑞牆山・金峰山を代表とする秩父山地、南西側は甲斐駒ヶ岳から連なる南アルプスに囲まれている。

また、秩父多摩甲斐国立公園、南アルプス国立公園、ハケ岳中信高原国定公園、県立南アルプス巨摩自然公園などの自然公園を有しており、美しい自然環境に恵まれた地域である。



資料：国土地理院地形図より作成

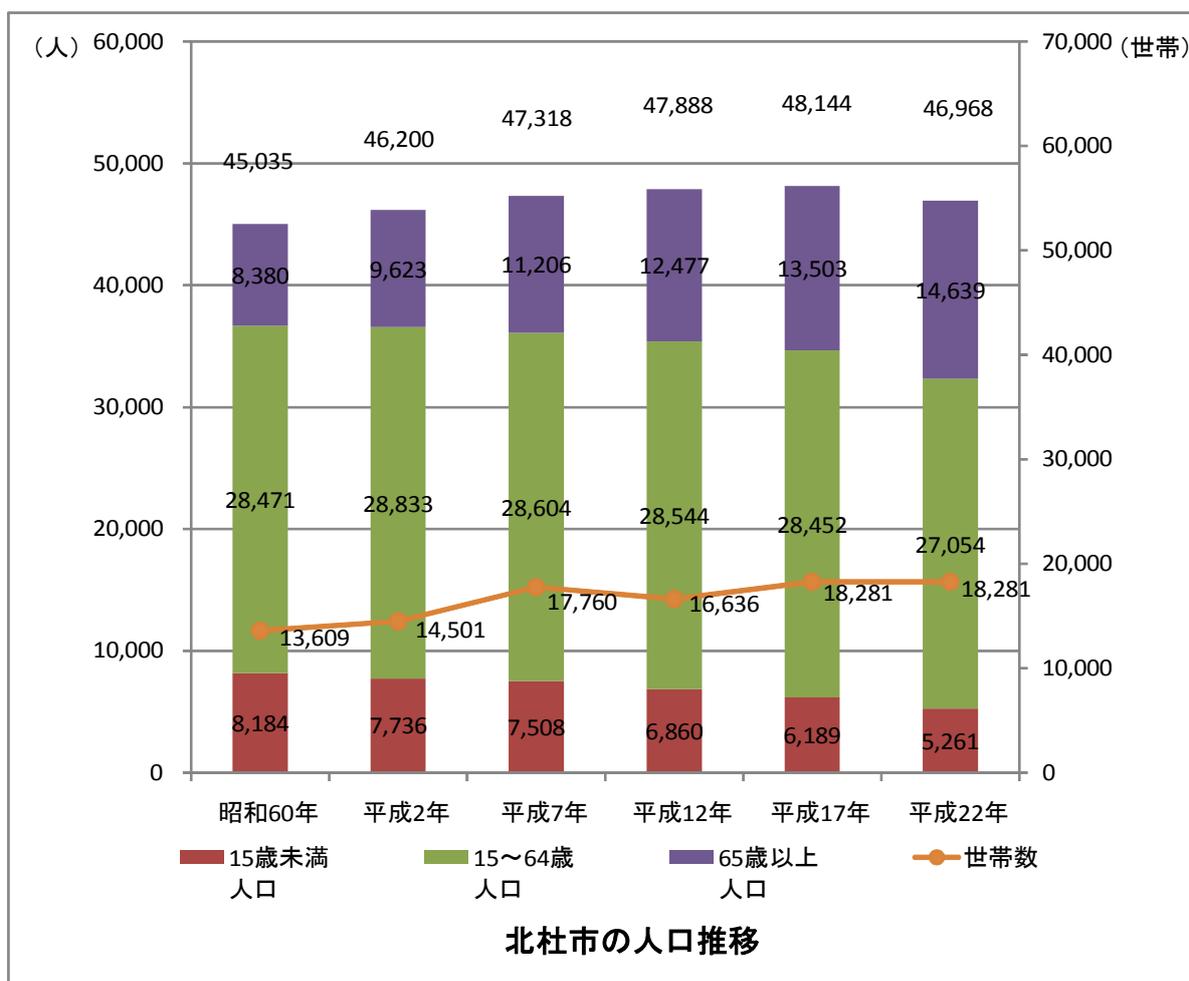
2-2 人口等の整理

(1) 人口及び世帯数

本市の人口は、平成 17 年まで増加傾向にあったが、平成 22 年に減少し 46,968 人となった。

年齢別では、15 歳未満が年々減少傾向にあるのに対し、65 歳以上では増加傾向にある。平成 22 年の 65 歳以上の構成比は約 31%である。

また、世帯数は増加傾向にあり、平成 22 年では 18,281 世帯である。



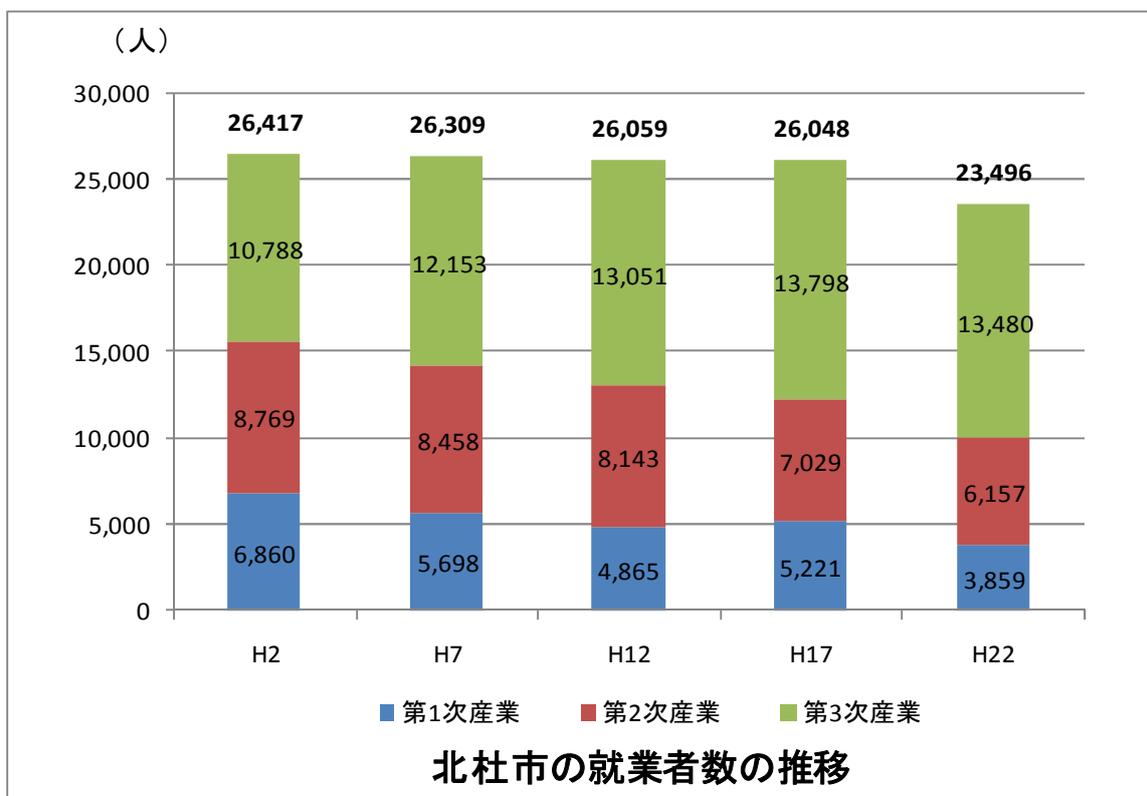
資料：国勢調査（各年）

(2) 産業

1) 就業者数

就業者数は、平成 17 年まで少しずつ減少していたが、平成 22 年に大きく減少し、23,496 人になった。

また、産業別では、第 1 次産業は減少しており、平成 22 年には平成 2 年より約 3 千人減少して 3,859 人となっている。第 2 次産業も同様に減少しており、平成 22 年には平成 2 年より約 2 千 6 百人減少して 6,157 人となっている。第 3 次産業は、逆に全体的に増加し、平成 22 年には平成 2 年より約 2 千 7 百人近く増加して 13,480 人になった。



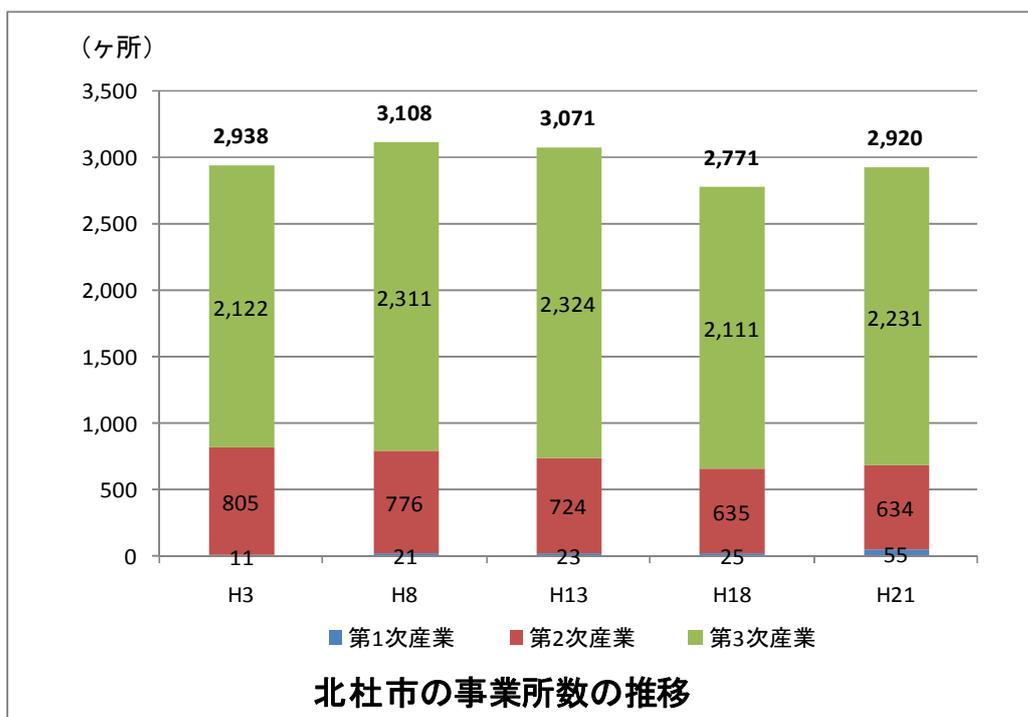
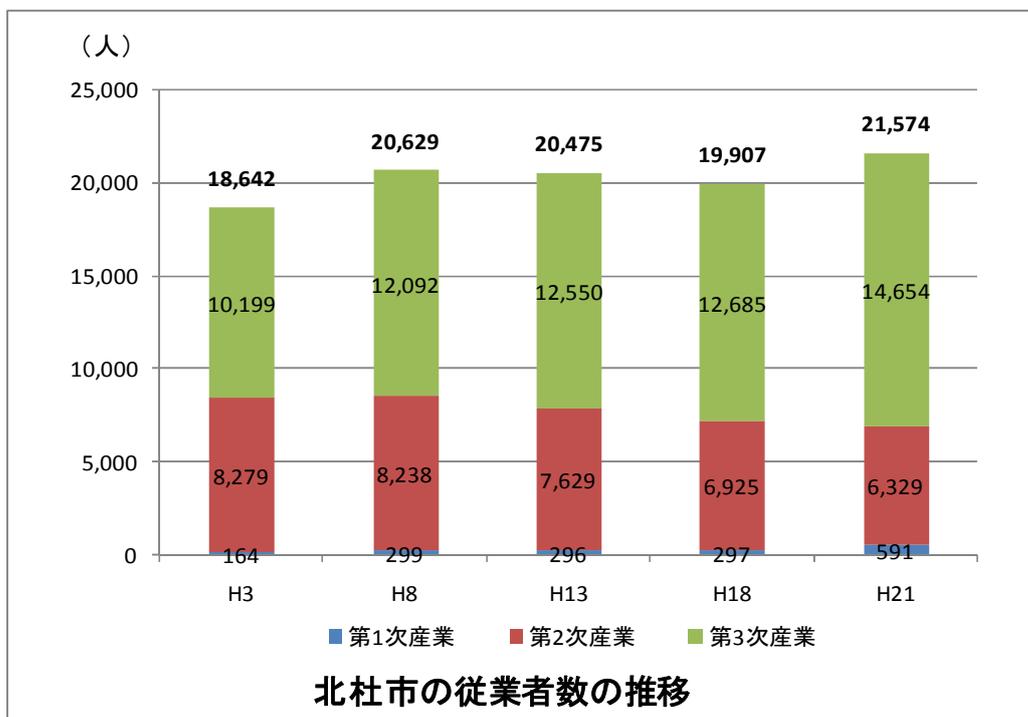
資料：国勢調査（各年）

2) 従業者数及び事業所数

従業者数は多少増減があるものの、増加傾向にあり平成21年では21,574人となっている。

事業所数は、平成8年の3,108ヶ所をピークに減少し、平成18年では2,771ヶ所となったが、その後再び増加し、平成21年では2,920ヶ所となった。

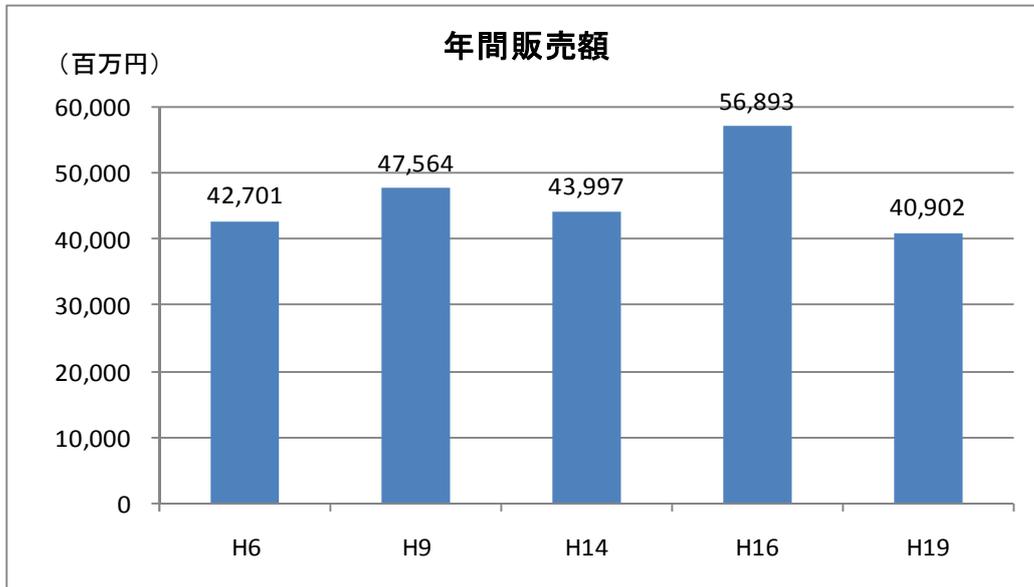
産業別では、第1次産業は従業者数及び事業所数ともに増加傾向にあり、第2次産業は従業者数及び事業所数ともに減少傾向にある。第3次産業は、従業者数では年々増加しており、事業所数は増減があるものの全体的には増加している。



資料：事業所・企業統計調査（各年）

3) 商業販売額

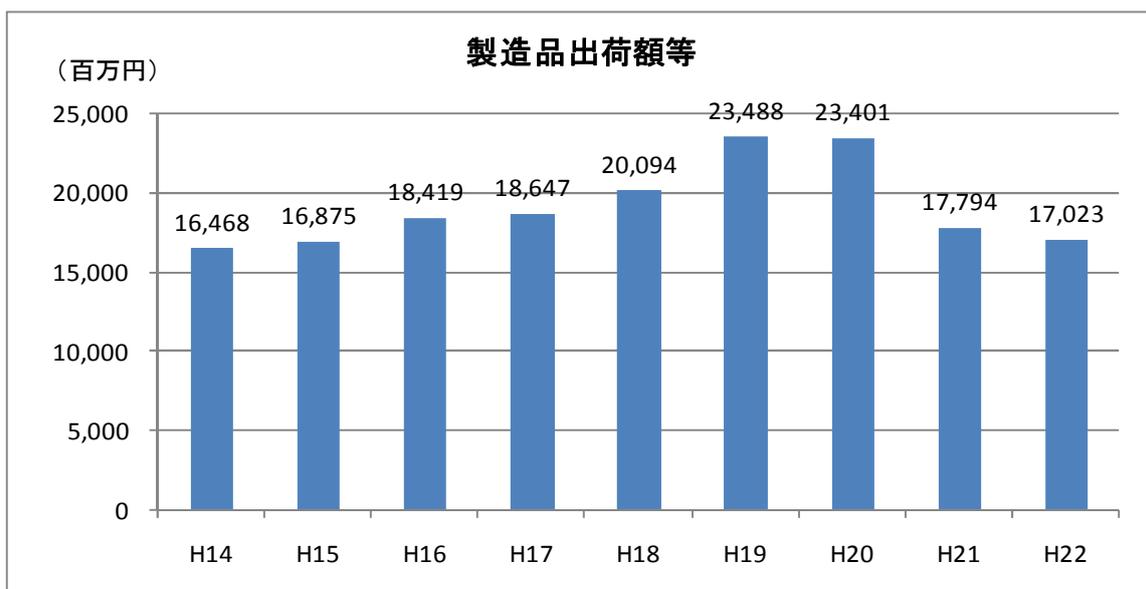
年間販売額は、平成 16 年までの間、平成 14 年に一度落ち込んだものの、平成 16 年には再び増加し 56,893 百万円になった。しかし、その後は減少し、平成 19 年には 40,902 百万円になった。



資料：商業統計調査

4) 工業出荷額

製造品出荷額は、平成 19 年まで年々増加傾向にあり、平成 19 年には 23,488 百万円であったが、その後は減少し、平成 22 年には 17,023 百万円になった。この金額は、ピーク時（平成 19 年）の約 72%である。



資料：工業統計調査

5) 観光

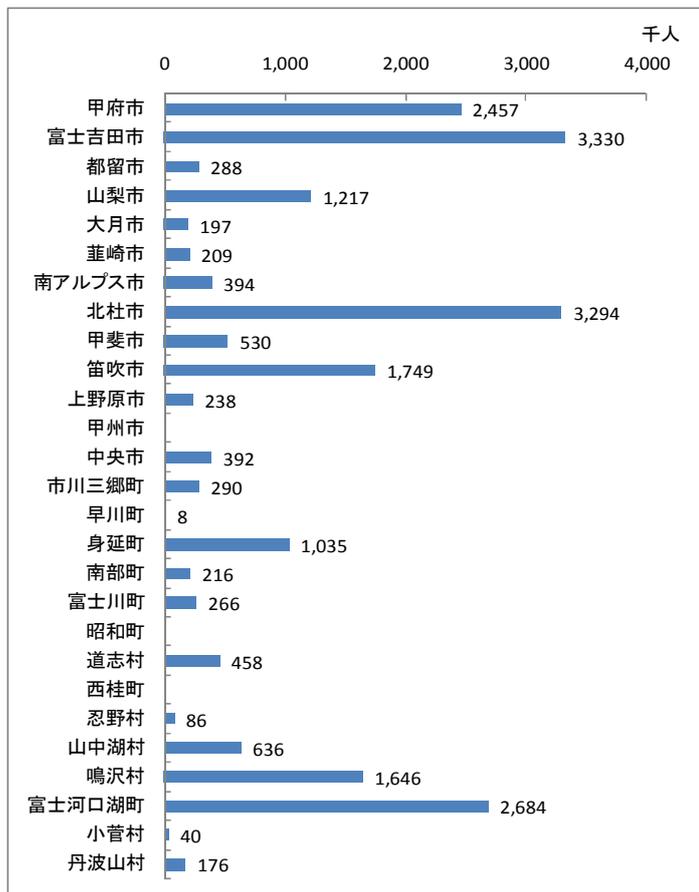
① 平成 23 年市町村別観光客数（実人数）

山梨県内の観光入り込み客数の調査によると、最も多いのが富士吉田市であり、次いで北杜市となっている。

なお、平成 23 年調査の北杜市の観光客数は 3,293,995 人である。

(単位:人)

市町村名	観光客 入込数	構成比
甲府市	2,457,308	10.4%
富士吉田市	3,329,652	14.1%
都留市	287,606	1.2%
山梨市	1,216,724	5.2%
大月市	197,094	0.8%
韮崎市	208,900	0.9%
南アルプス市	394,037	1.7%
北杜市	3,293,995	14.0%
甲斐市	529,541	2.2%
笛吹市	1,749,084	7.4%
上野原市	237,713	1.0%
甲州市		
中央市	392,315	1.7%
市川三郷町	289,554	1.2%
早川町	8,133	0.0%
身延町	1,034,784	4.4%
南部町	216,137	0.9%
富士川町	266,282	1.1%
昭和町		
道志村	457,916	1.9%
西桂町		
忍野村	86,065	0.4%
山中湖村	636,227	2.7%
鳴沢村	1,646,432	7.0%
富士河口湖町	2,684,334	11.4%
小菅村	39,782	0.2%
丹波山村	176,493	0.7%
合計	23,554,000	100.0%

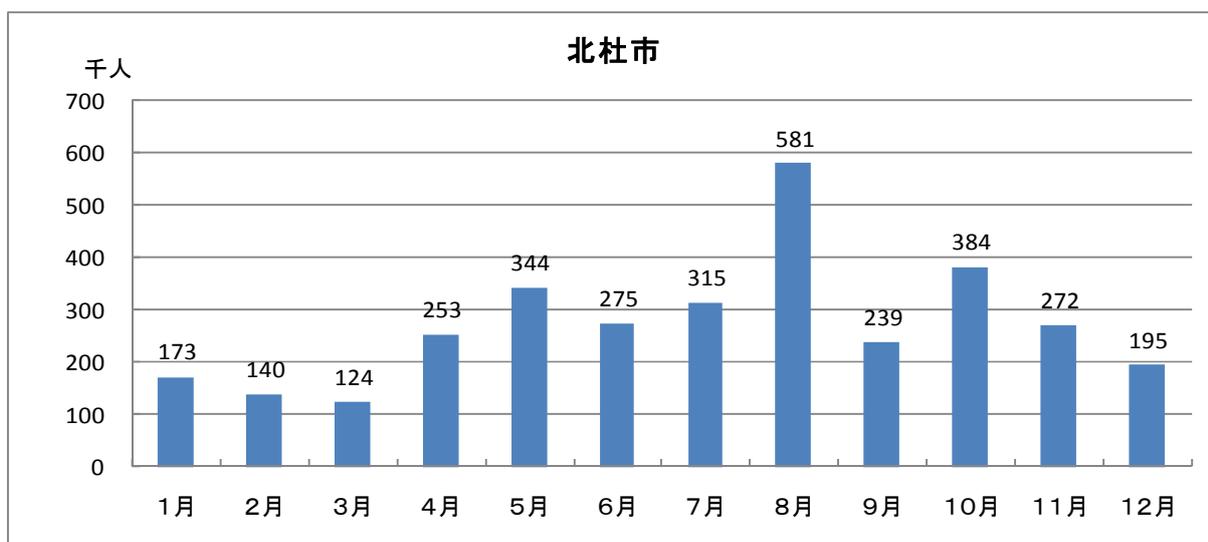
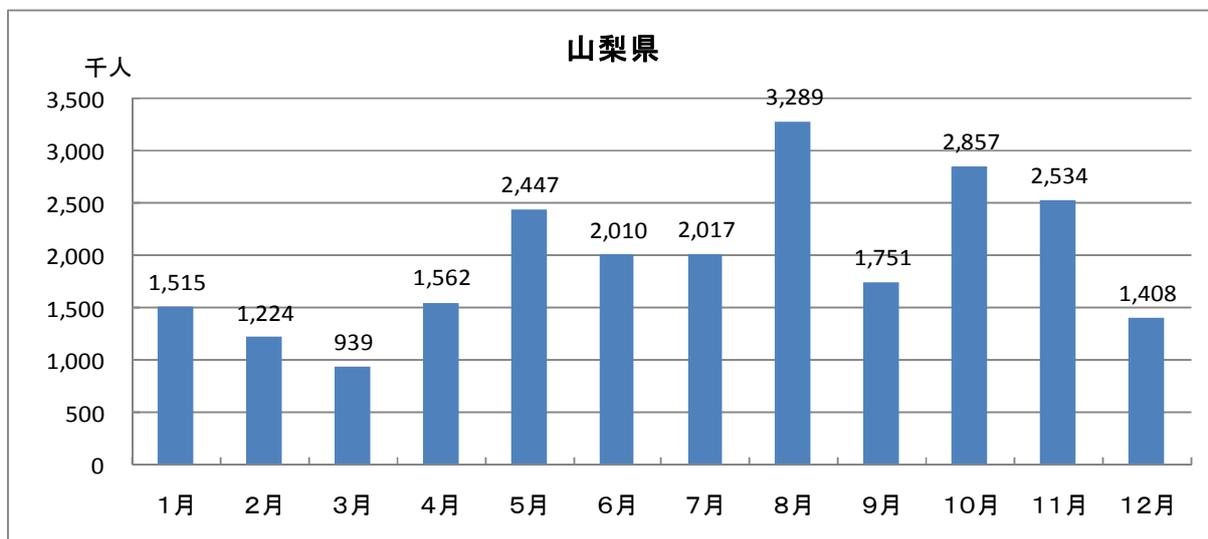


※一部市町村については、その意向により数値非開示としている。

資料：平成 23 年度山梨県観光入込客統計調査報告書

②平成 23 年月別観光入込客数（実人数）

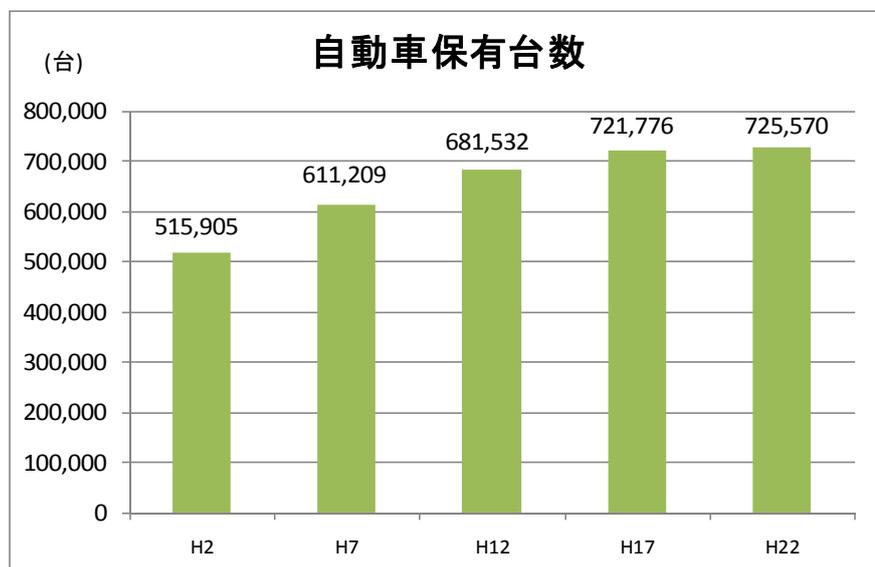
山梨県全体及び北杜市の月別の観光客数は同じ傾向にあり、最も多いのが8月の夏のシーズン、次いで多いのが10・11月の紅葉のシーズン、さらに次いで多いのが5月のゴールデンウィークである。



資料：平成 23 年度山梨県観光入込客統計調査報告書

(3) 自動車保有台数

山梨県内の自動車保有台数は、平成 2 年の 515,905 台から平成 22 年の 725,570 台に増加しているが、近年は微増傾向となっている。

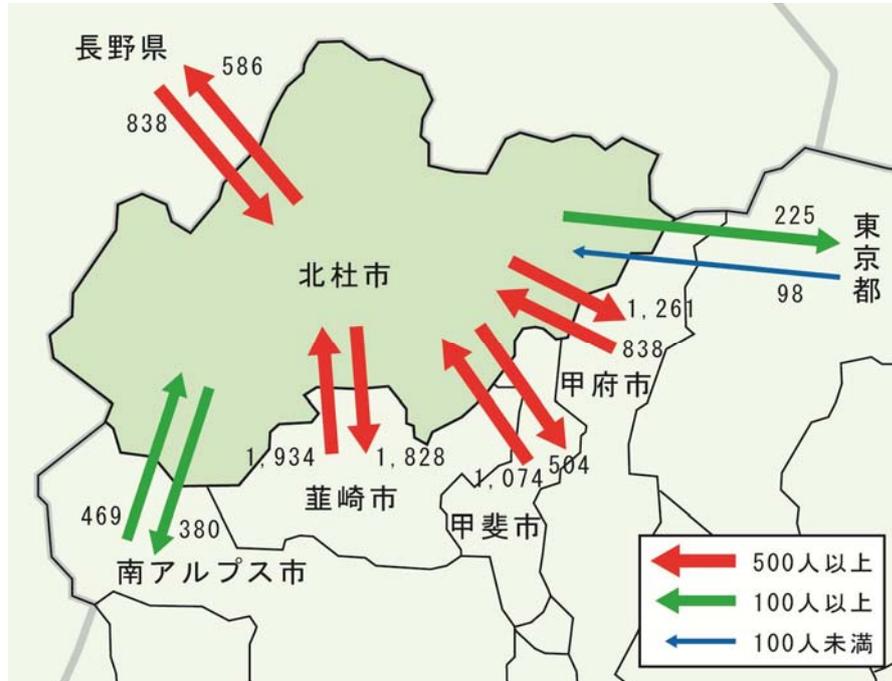


資料：山梨県統計データ

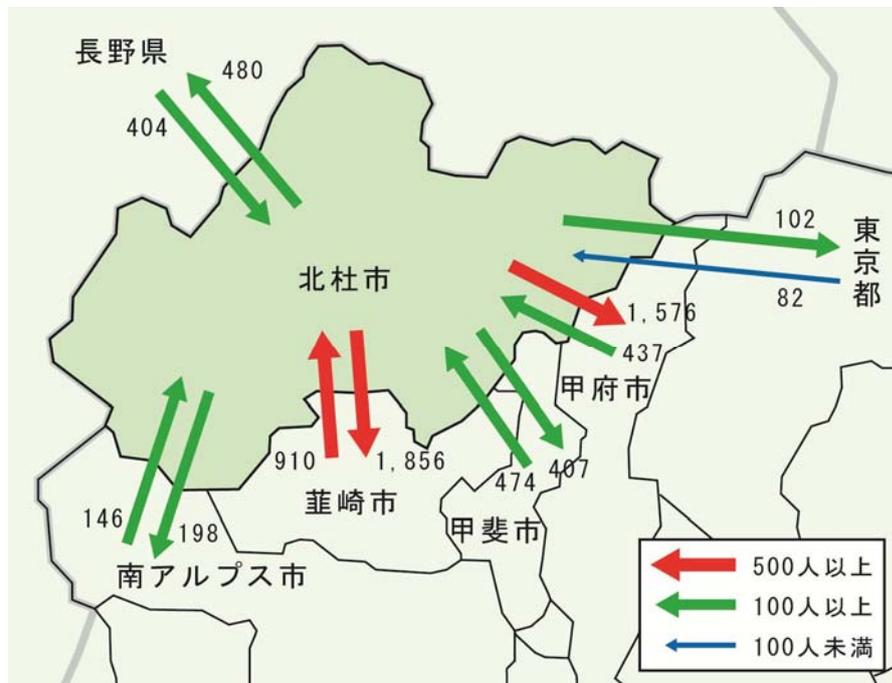
(4) 通勤動態

平成 22 年の北杜市との通勤流動がもっとも多いのは韮崎市であり、韮崎市から北杜市へ 1,934 人、北杜市から韮崎市へ 1,828 人が通勤している。次いで多いのが、北杜市から甲府市への通勤が 1,261 人、甲斐市から北杜市への通勤が 1,074 人などとなっている。

【平成 22 年】



【平成 2 年】



資料：国勢調査（各年）

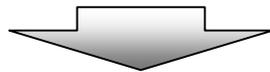
第3章 道路網の問題点及び課題の整理

3-1 地域の社会的課題の抽出・整理

地域の社会的課題（人口、産業、農業、防災、土地利用、都市構造等）と対応した道路整備課題について、抽出・整理を行う。

(1) ネットワーク都市の形成

- ・ 8つの地域の個性を最大限に活かしたまちづくり
- ・ 地域拠点の有機的な連携と市としての一体的なつながりの強化
- ・ 広域観光交流軸の形成と広域的な交流拠点の連絡・連携

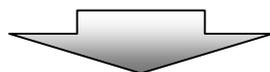


■課題1：市内の各地域を連携し、つながりを強化する道づくり

- 中央自動車道、国・県道などの幹線道路との連携や機能分担、市内地域間の連携強化・ネットワーク形成に配慮した道路整備が求められる。
- 個性ある各地域の良好な交通環境の確保と拠点機能の強化を図るため、各地域の特性に応じた道路整備が求められる。

(2) 自然共生都市の構築

- ・ 環境と共生する資源循環型社会の形成
- ・ 優れた環境の保全と集約型のまちづくり
- ・ これまでに培われた美しい風景を守り、活用するまちづくり



■課題2：環境と共生し、持続可能な都市を形成する道づくり

- 人口減少と少子高齢化社会において、都市運営コストの適正化を図るため、都市機能の集約化や環境負荷の低減に配慮した道路整備が求められる。
- 自動車交通を抑え、公共交通機関の利用を促進するなど、環境にやさしい都市を目指した道路整備が求められる。

(3) 交流産業都市の形成

- ・ 多様な農業集積と観光拠点との連携
- ・ 高付加価値の商工業、サービス業等の立地
- ・ 地域資源を活用した多様な観光の展開



■課題 3：地域産業の振興を支援し、活力を生む道づくり

- 多様な農業を基盤にした産業の集積を活かし、今後も維持発展させていくため、産業基盤の強化に寄与する道路整備が求められる。
- 観光・交流を軸として農林業、商工業の連携と地域資源を最大限に活用することで、「北杜ブランド」の確立を支援する道路整備が求められる。

(4) 生活文化都市の創造

- ・ 少子・高齢社会に対応した高水準の福祉と文化のネットワークづくり
- ・ 地域に根ざした生活文化をもったまちづくり
- ・ 生きがいの形成と次世代を育成する環境の整備
- ・ 災害に強く安心して暮らせる生活環境の確保



■課題 4：安全で快適な居住環境を創出できる道づくり

- 誰でも安心して暮らし続けられる環境創出に向け、公共交通機関の利便性向上や安全で安心して通行できる道路空間整備が求められる。
- 災害時の避難路、輸送路の確保や、通行止めによる孤立化防止など、防災機能に配慮した道路整備が求められる。

(5) 協働のまちづくりの形成

- ・ 市民と協働するまちづくりの推進
- ・ 市民が高度情報社会に対応するまちづくり
- ・ まちづくり人材の育成と発掘



■課題5：市民と行政の協働による道づくり

- 協働に向けた市民意識の醸成、組織づくりや活動に対する支援など、協働による魅力ある道路整備に向けた体制づくりが求められる。
- 清掃活動や緑化等の道路環境美化活動への参加など、地域が主体となった良好な道路空間の創出に向けた取り組みの推進が求められる。

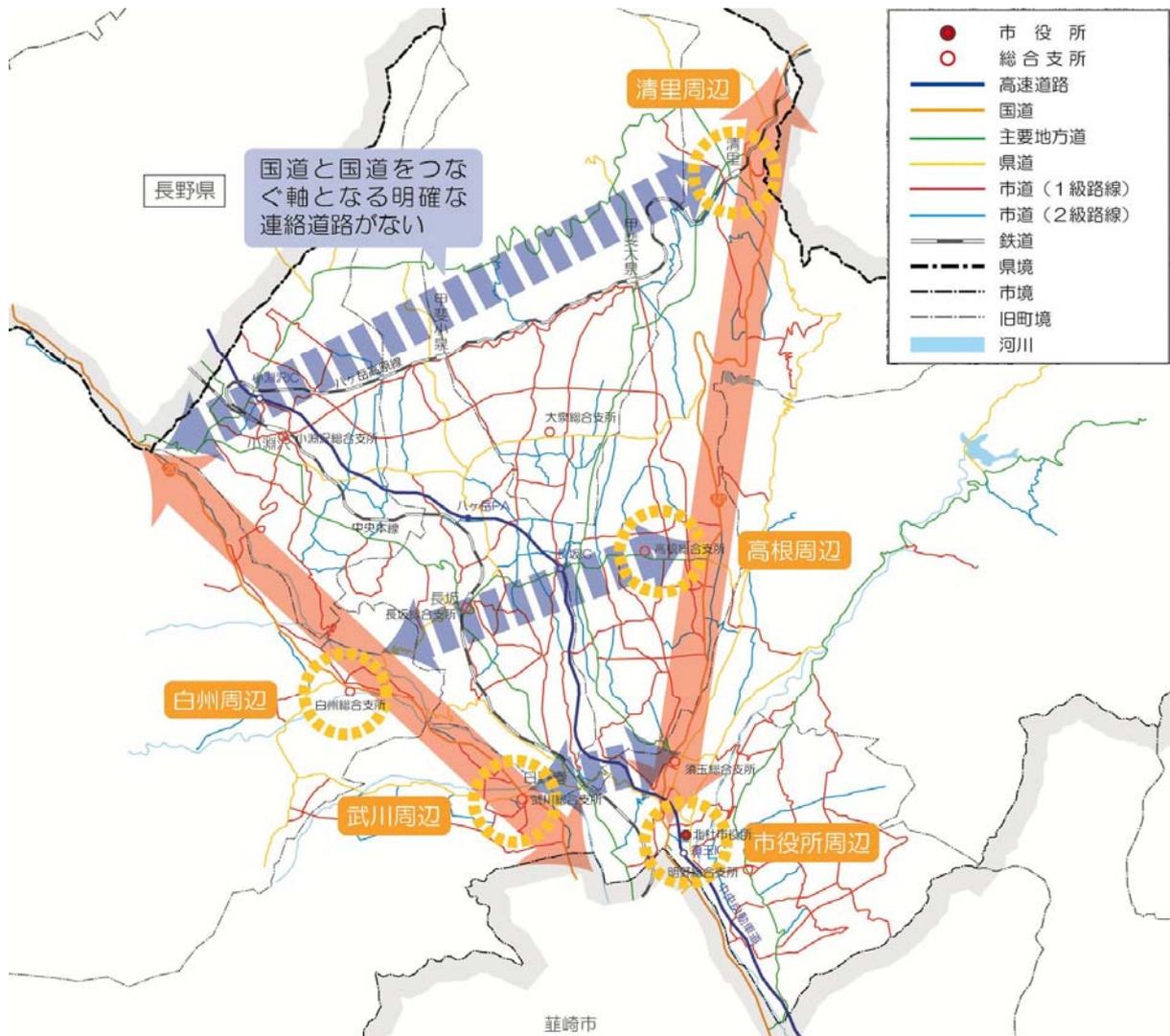
3-2 道路網の問題点及び課題の整理

(1) 北杜市全体の道路網の問題点及び課題

1) 国道間の連絡道路

《問題点》

北杜市には、国道20号、141号と2本の国道があり、これらを連絡する道路として県道や市道が道路網として形成されているが、国道へのアクセスがわかりにくく、特に北杜市中心部と国道20号を連絡する道路が明確になっていない。



《課題》

市域の広い北杜市では、市内の各地域の連携を図るため、国道を中心とした骨格道路によるネットワーク形成が必要である。

また、日常生活における通勤・通院等の移動や来訪者が観光拠点にアクセスするための道路として、白州、武川を中心とした国道20号沿いの地域と須玉、高根、清里を軸とする国道141号沿いの地域をつなぐ道路の位置付けが必要である。

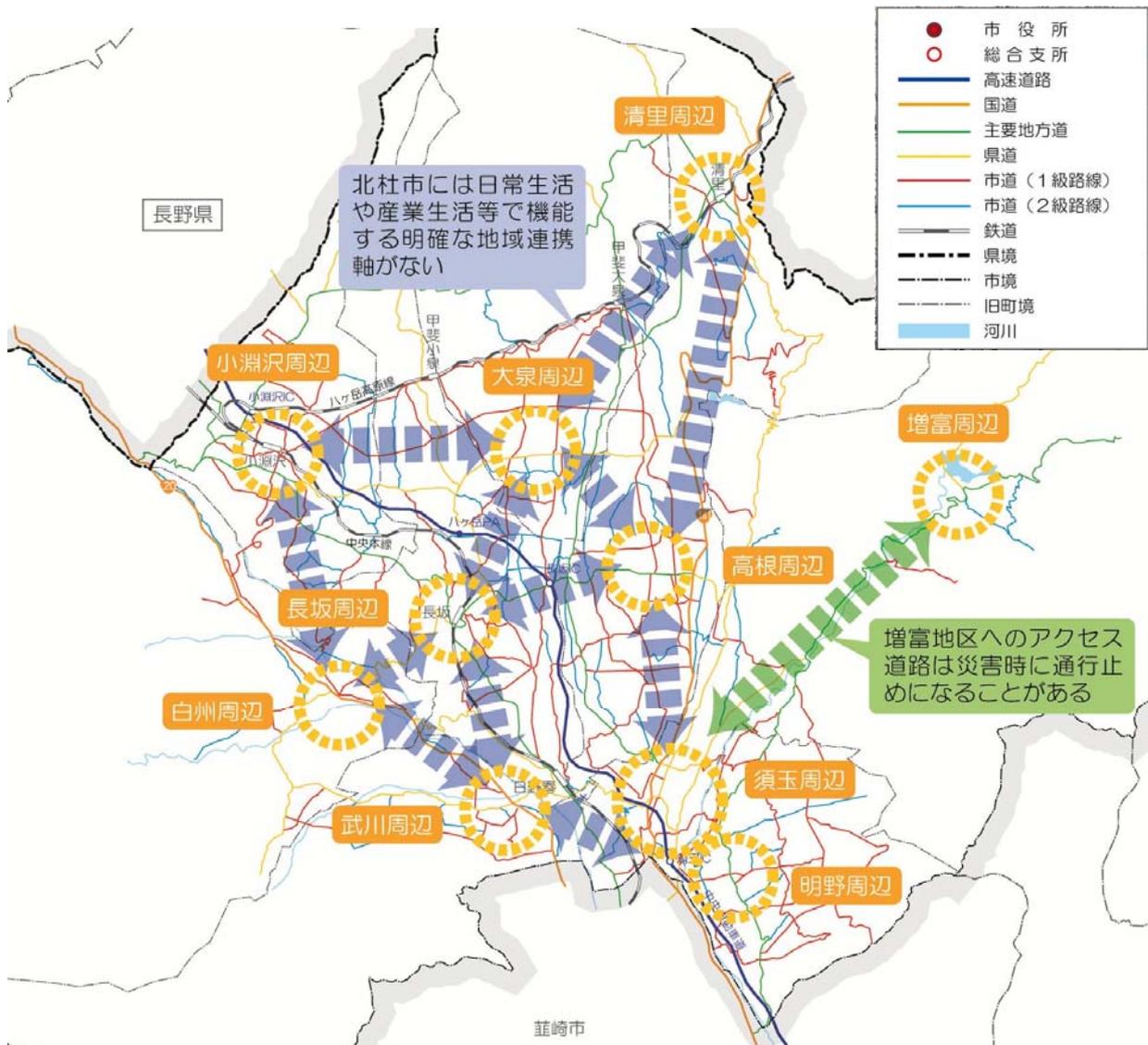
3) 市内の骨格道路

《問題点》

北杜市では、総合支所周辺8地区及び清里駅周辺地区の9地区が地域拠点として位置づけられている。

これら地域拠点を結ぶ道路としては、武川・白州地区を結ぶ国道20号が東西方向、明野・須玉・高根・清里駅周辺地区を結ぶ国道141号が南北方向の骨格的な軸となっているが、その他の大泉・長坂・小淵沢地区の地域拠点を連携する骨格道路が明確でない状況である。

また、増富地区をつなぐ骨格道路は、主要地方道葦崎増富線がその役割を果たしているが、アクセスする道路が1本しかなく、災害時には通行止めになることもある。



《課題》

まちの形成に重要な骨格的な道路を位置づけ、市内の拠点間の移動及び広域的な拠点へのアクセス性の向上により地域間の連携を図りやすくするほか、安全性の向上、市街地形成機能の向上及び防災機能の向上等を図る必要がある。

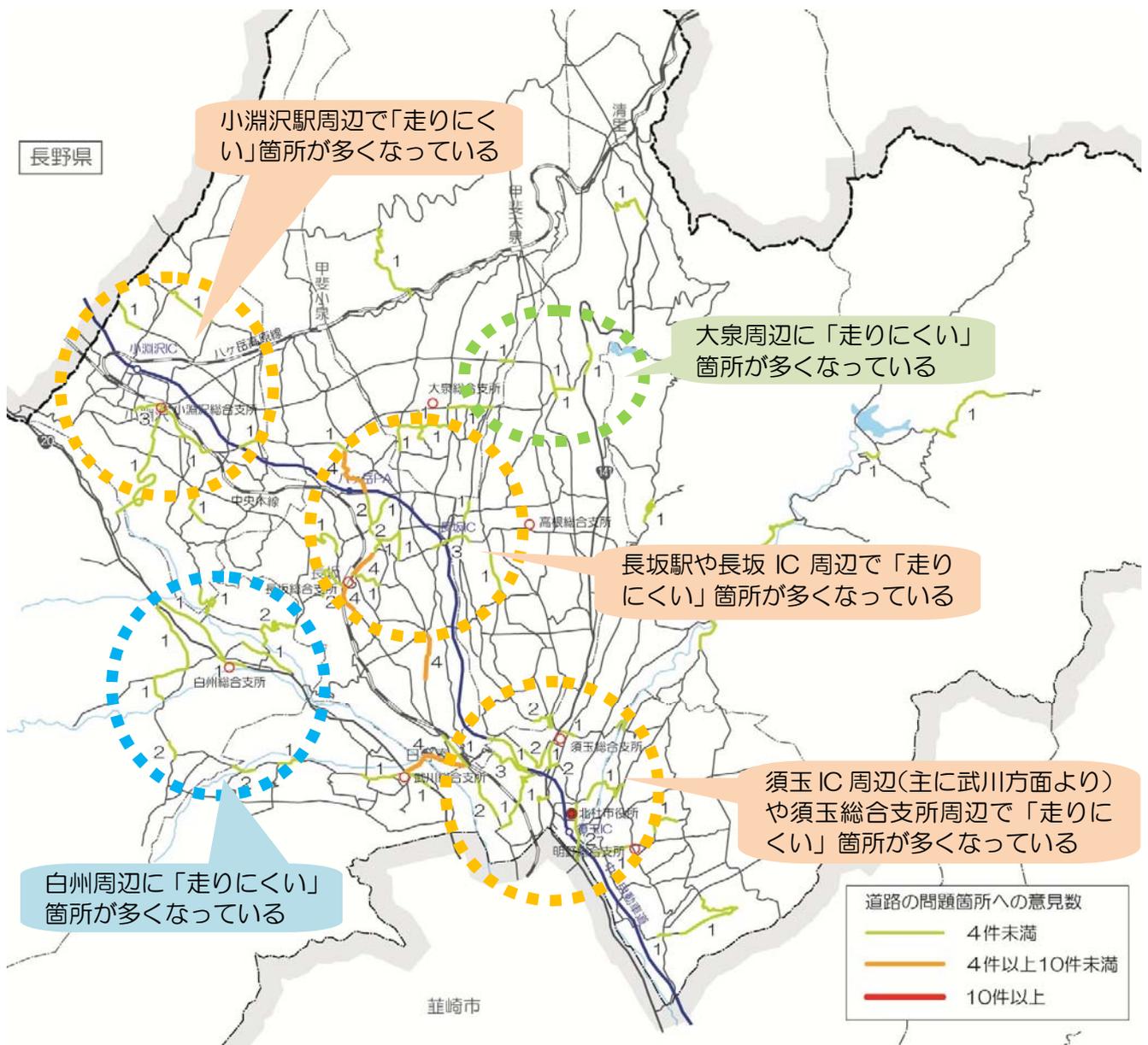
(2) アンケート調査により抽出された地区の問題点

1) 市民アンケート調査より抽出された問題点

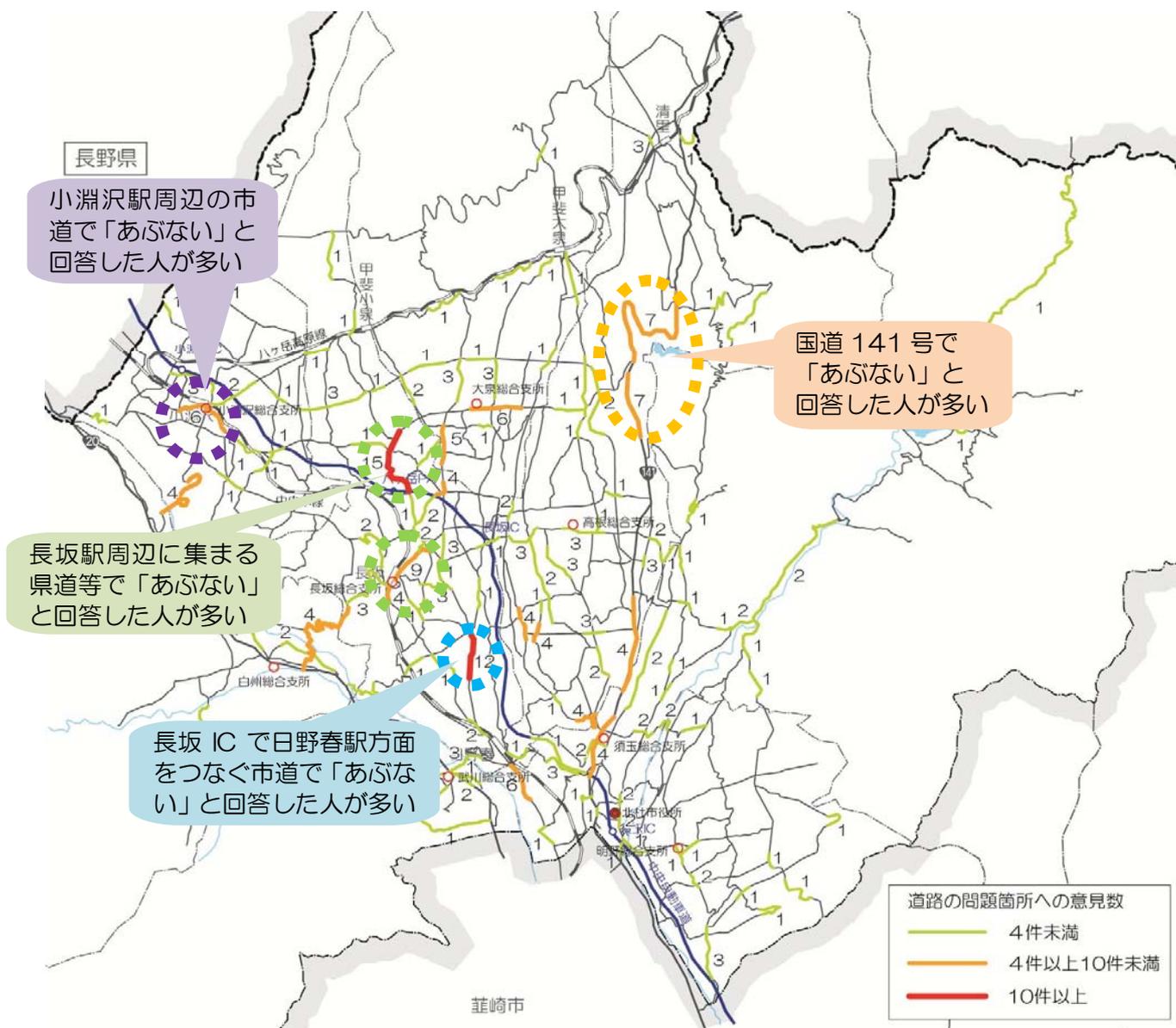
市民アンケート調査結果で、走行面においては、長坂IC、須玉IC周辺や小淵沢駅、長坂駅周辺等、交通が集中する箇所において問題が多く挙げられた。

また、安全面では、甲斐小泉駅周辺と長坂駅周辺をつなぐ道路や長坂ICと日野春駅周辺をつなぐ道路において問題が多く挙げられた。その他では、国道141号や小淵沢駅周辺においても問題が多く挙げられた。

《問題箇所（走りにくい）》



《問題箇所（あぶない）》

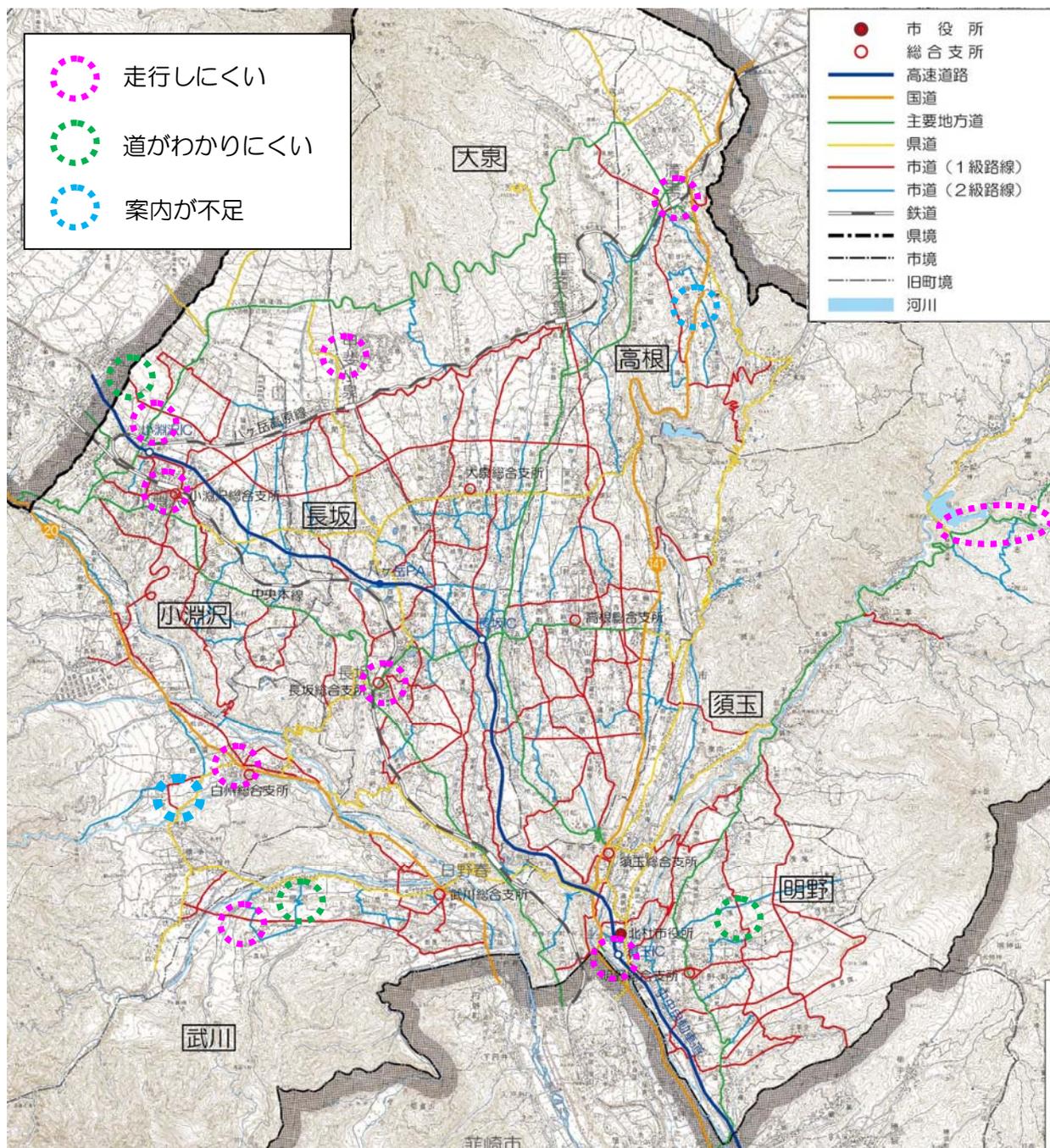


2) 来訪者アンケート調査より抽出された問題点

来訪者アンケート調査の回答では、「走行しにくい」が最も多く、小淵沢駅、長坂駅、清里駅等の交通結節点周辺や須玉IC周辺、白州及び増富等のエリアで問題が挙げられた。

その他では、明野、武川、小淵沢付近で「道がわかりにくい」、清里付近で「案内が不足」と問題が挙げられた。

《問題箇所》



(3) 道路網の課題及び道路網整備の方向性

これまで挙げられた問題点等より抽出した課題を踏まえ、道路網整備の方向性を整理した。

《道路網の課題》

○市全体の道路網の主な課題

- ・ 国道20号と国道141号をつなぐ明確な道路がないため、東西方向の軸の位置づけを行い広域的な道路網の強化を図る必要がある。
- ・ 地域拠点からICへのアクセス道路が明確でない（特に国道20号からのアクセス性は悪い）ため、日常生活、観光、防災等の視点より、道路機能の効果が発揮できる道路網の形成が必要である。
- ・ 地域拠点間をつなぐ道路が明確でないため、市内の骨格的な道路を位置づけ、拠点間の移動をしやすくし、地区間の連携を図りやすくする必要がある。
- ・ 狭小道路、線形不良の道路、わかりにくい道路等が多く、市民及び来訪者にとって安心、安全に利用できる道路を確保する必要がある。

○地区の道路網の主な課題

- ・ 中央自動車道のICから清里方面へのアクセス道路が明確でないため、集客性を上げるためにも明確なアクセス道路を位置づけ、来訪者を誘導しやすくする必要がある。
- ・ 小淵沢駅、長坂駅等の周辺道路においては、走行面等、改善すべき箇所があり、人が多く集まる交通結節点周辺においては、安心・安全且つ走りやすく、わかりやすい道路網の形成が必要である。
- ・ 小・中学校周辺の道路において歩道のない区間があり、通学者の安全性を確保する歩行空間が必要である。
- ・ 人が多く集まる主要な公共施設や病院周辺等においては、子供や高齢者等が安心・安全に歩くことができる空間の確保が必要である。



《課題を踏まえた道路網整備の方向性》

- ・ 中央自動車道、国道20号、国道141号を骨格軸とした広域的に移動しやすい道路網の形成。
- ・ ICへのアクセス強化を図り、日常生活、観光、防災面等、最大限に高速道路を活用できる道路網の形成。
- ・ 地域拠点間をつなぎ、安全に移動及び連携しやすい道路網の形成。
- ・ 来訪者がわかりやすく、安心して走行できる道路網の形成。
- ・ 小・中学校の通学者が安心・安全に歩行できる道路空間の確保。
- ・ 人が多く集まる施設周辺において安心・安全に歩行できる道路空間の確保。

第4章 将来道路網の設定

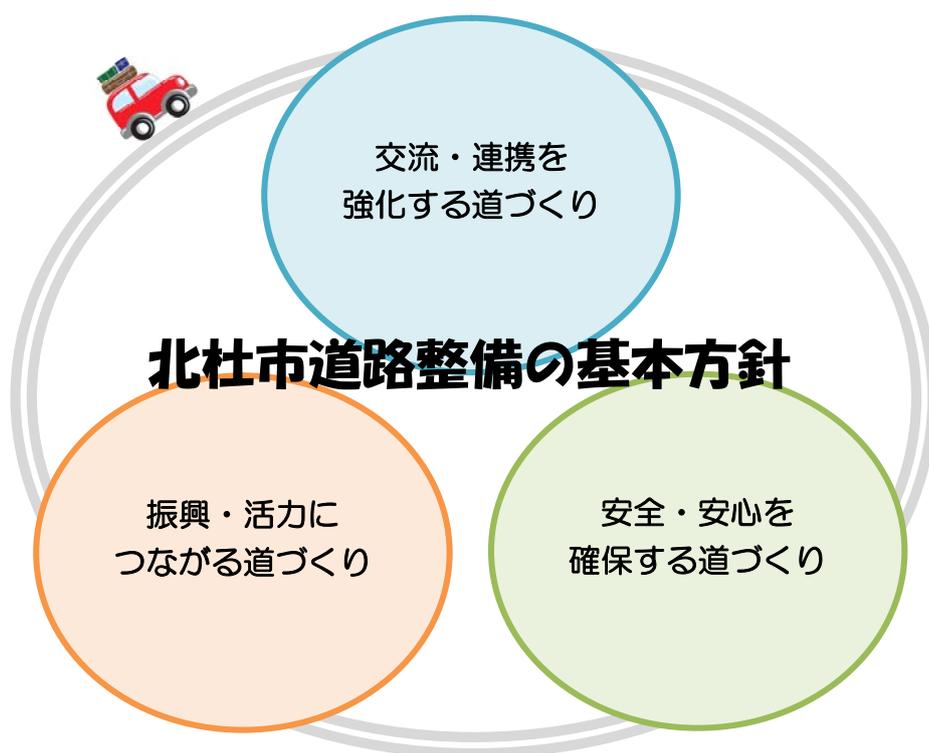
4-1 基本方針の設定

将来道路網の設定を行うための基本事項の整理として、北杜市まちづくり計画等の上位計画との整合を図り、道路整備にあたっての基本方針について設定を行う。また、ネットワーク形成のあり方について整理し、整備方針の検討を行う。

(1) 道路整備の基本方針

道路整備の基本方針は、総合計画やまちづくり計画で掲げる方向性との整合を図り、且つ、市全体の骨格道路軸としての課題や地域で抱える道路網及び道路空間の問題・課題等を踏まえ、将来の北杜市の目指す方向性を見据え、基本方針を定めた。

以上より、北杜市の道路整備は、「交流・連携を強化する道づくり」「振興・活力につながる道づくり」「安全・安心を確保する道づくり」の3つの基本方針を設定した。



道路整備の基本方針

交流・連携を強化する道づくり

- ・高速自動車道、国道等の広域幹線道路へのアクセス性を向上させ、移動しやすく、地域の活性化につながる利便性の高いネットワークの形成をめざす。
- ・地域拠点間の有機的な連携と市としての一体的なつながりを強化するため、市内各地域を結ぶ道路整備による連携強化・ネットワーク形成をめざす。
- ・個性ある8つの地域の良好な交通環境の確保と機能分担による拠点機能の集約化を図るため、各地域の特性に応じた道路整備をめざす。

振興・活力につながる道づくり

- ・多様な農業集積と観光拠点の連携を図り、活力ある地域産業づくりを推進するため、産業基盤の強化に寄与する道路ネットワークの形成をめざす。
- ・特色ある豊かな自然やそこに育まれた高原文化、良好な景観の保全・活用に向け、自然環境や文化と調和し、地域の特色にあった景観を形成する道路整備をめざす。
- ・地域資源を活用した多様な観光の展開を図り、本市の知名度をさらに高める観光地づくりを推進するため、広域観光交流軸の形成と観光拠点間の連絡・連携を図る道路ネットワークの形成をめざす。

安全・安心を確保する道づくり

- ・少子高齢化に対応したバリアフリー化・歩行空間のネットワーク化や、通学路や福祉・医療施設周辺、生活道路における安全性向上など、すべての人が安全・安心に利用できるネットワークの形成をめざす。
- ・公共交通機関へのアクセス性向上や駅周辺の計画的な道路整備など、公共交通の利便性を向上させる道路整備をめざす。
- ・災害時の避難、救援活動を支える道路整備や通行止めによる孤立化防止など、災害に強く安心して暮らせるネットワークの形成をめざす。

2) 振興・活力の創出

①観光振興を支援する道路ネットワークの形成

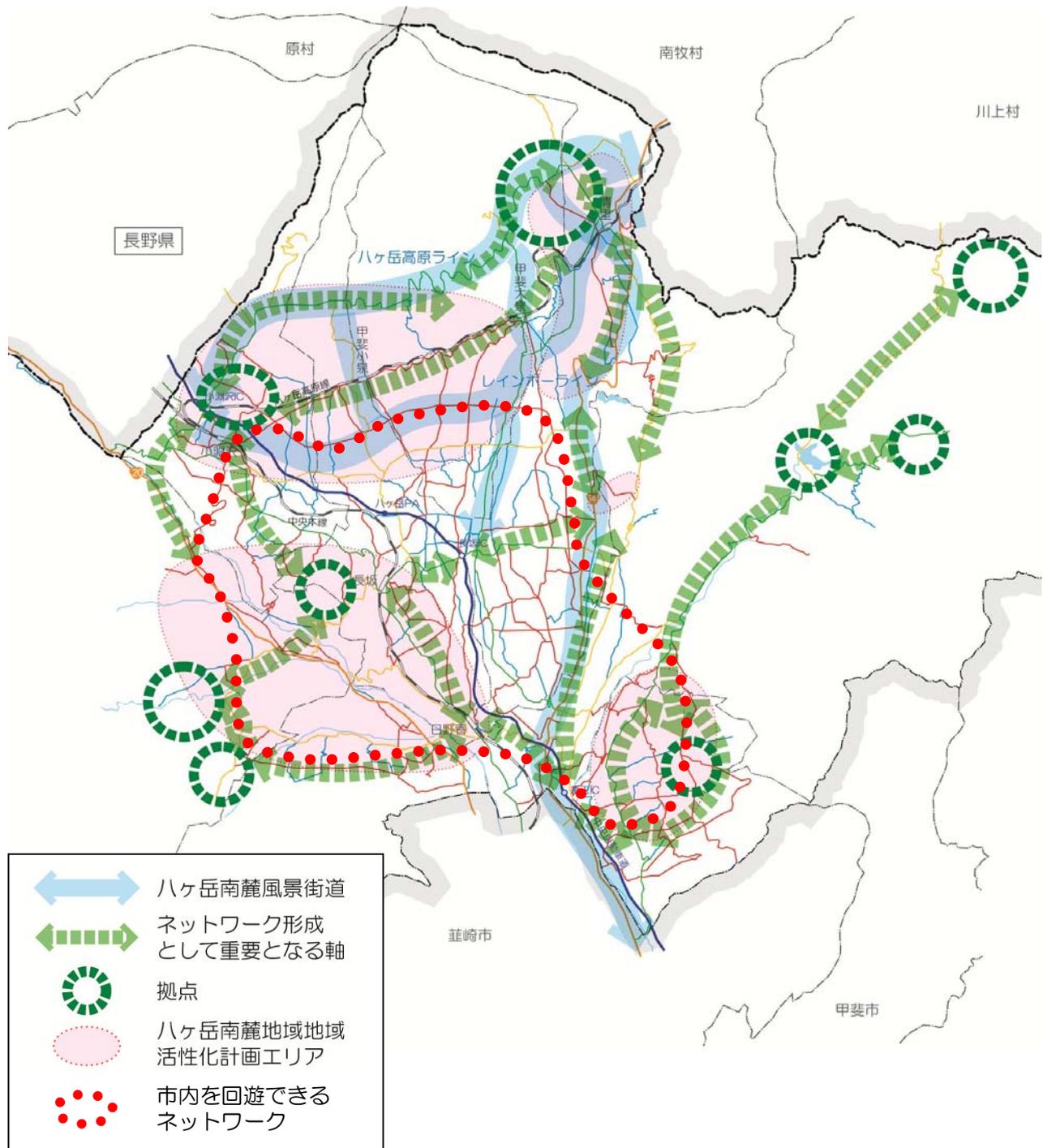
広域観光交流軸を形成する道路やICアクセスの整備を進める。

②産業基盤の強化に寄与する道路ネットワーク形成

市内の各産業拠点や観光拠点間を結ぶ道路の整備を進める。

③自然環境や文化、景観と調和した道路整備

自然環境や文化に配慮した道路整備とともに、良好な沿道景観の保全・創出に努める。



4-2 将来道路網の設定

将来道路網は、ネットワーク形成の整備方針を踏まえ、道路機能を整理した上で設定する。

(1) 将来道路網設定の概要

1) 対象範囲

対象範囲は、北杜市全域とする。

2) 対象道路

設定を行う道路は、幹線道路（市道を含む）を対象とする。

3) 検討項目

検討は、以下の項目について行う。

○将来道路網の設定

○道路機能分類の設定

(2) 道路機能分類の位置付け

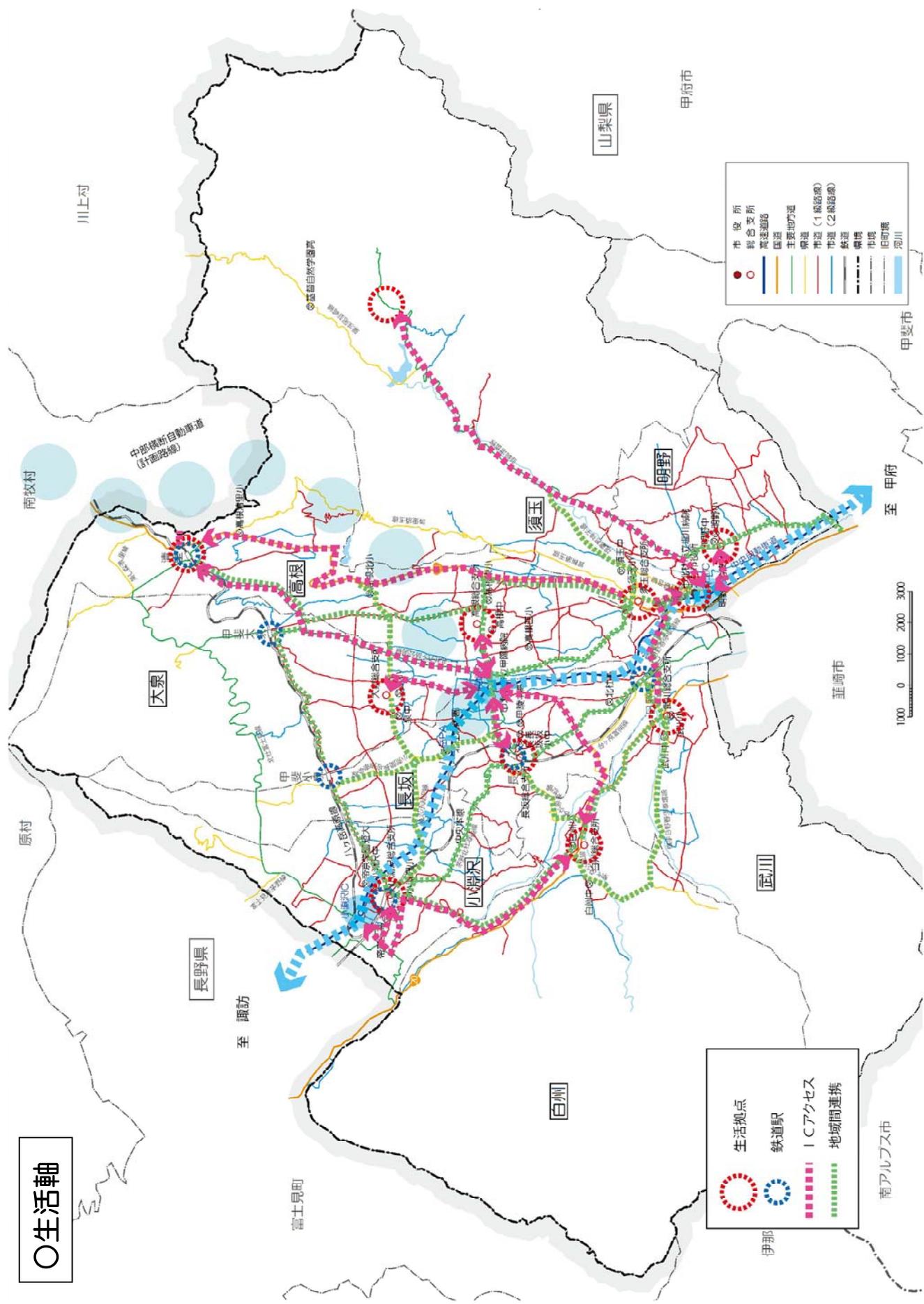
道路機能分類は、交通量や交通特性に応じて設定を行うものとし、以下の4分類とする。

道路機能分類	道路の位置づけ
広域幹線道路	他市と他市や、他市と北杜市の主要拠点をつなぐ位置付けの道路
主要幹線道路	他市と北杜市の主要拠点や、市内の主要拠点間をつなぐ位置付けの道路
地域幹線道路	市内の地域拠点間をつなぐ位置付けの道路
地区幹線道路	地域幹線道路を補完する位置付けの道路

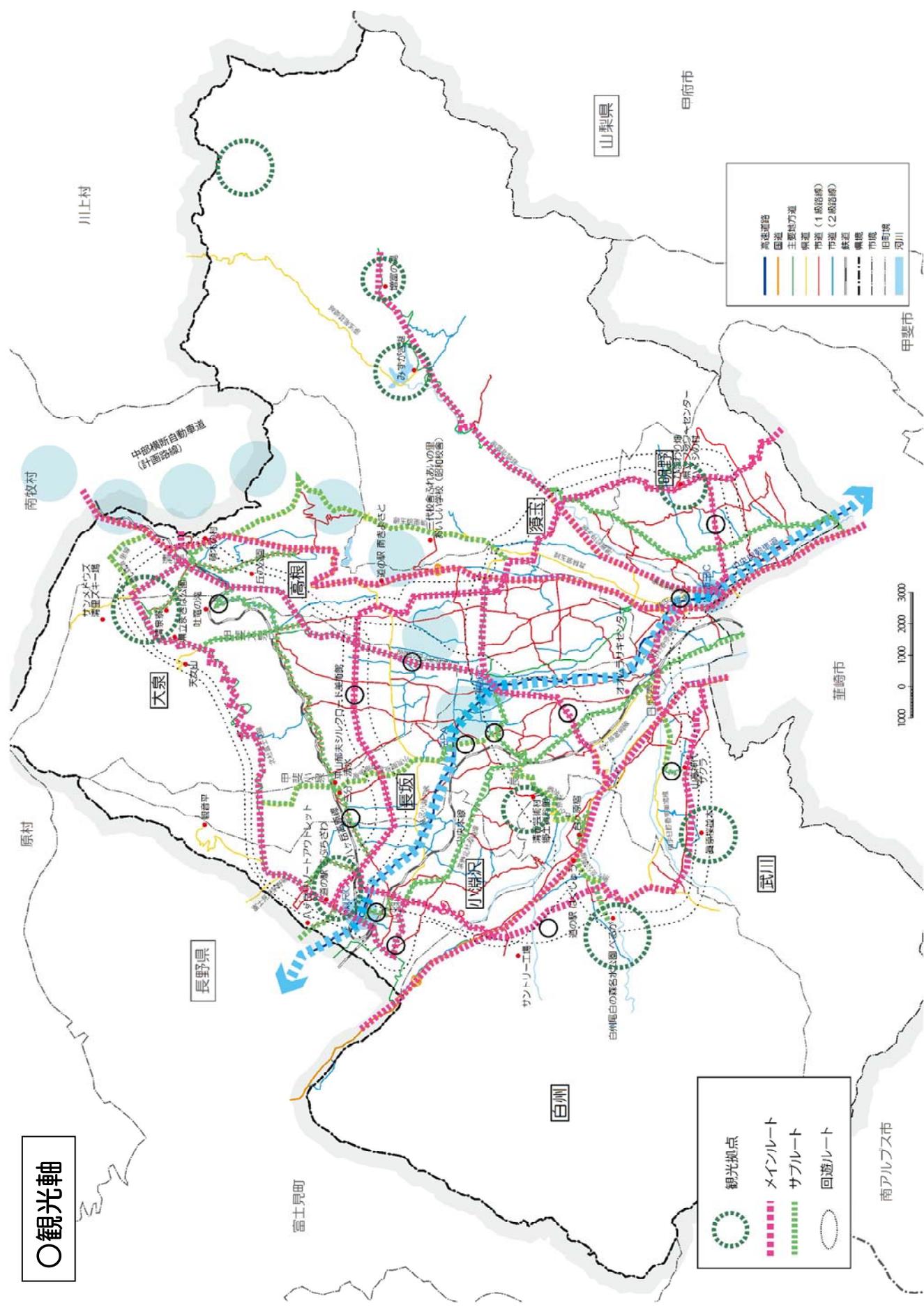
(3) 将来道路網の設定

将来道路網の設定は、「生活軸（交流・連携）」と「観光軸（振興・活力）」のそれぞれのネットワークを設定し、両方の機能をもつ将来道路網の設定を行うものとする。

○生活軸



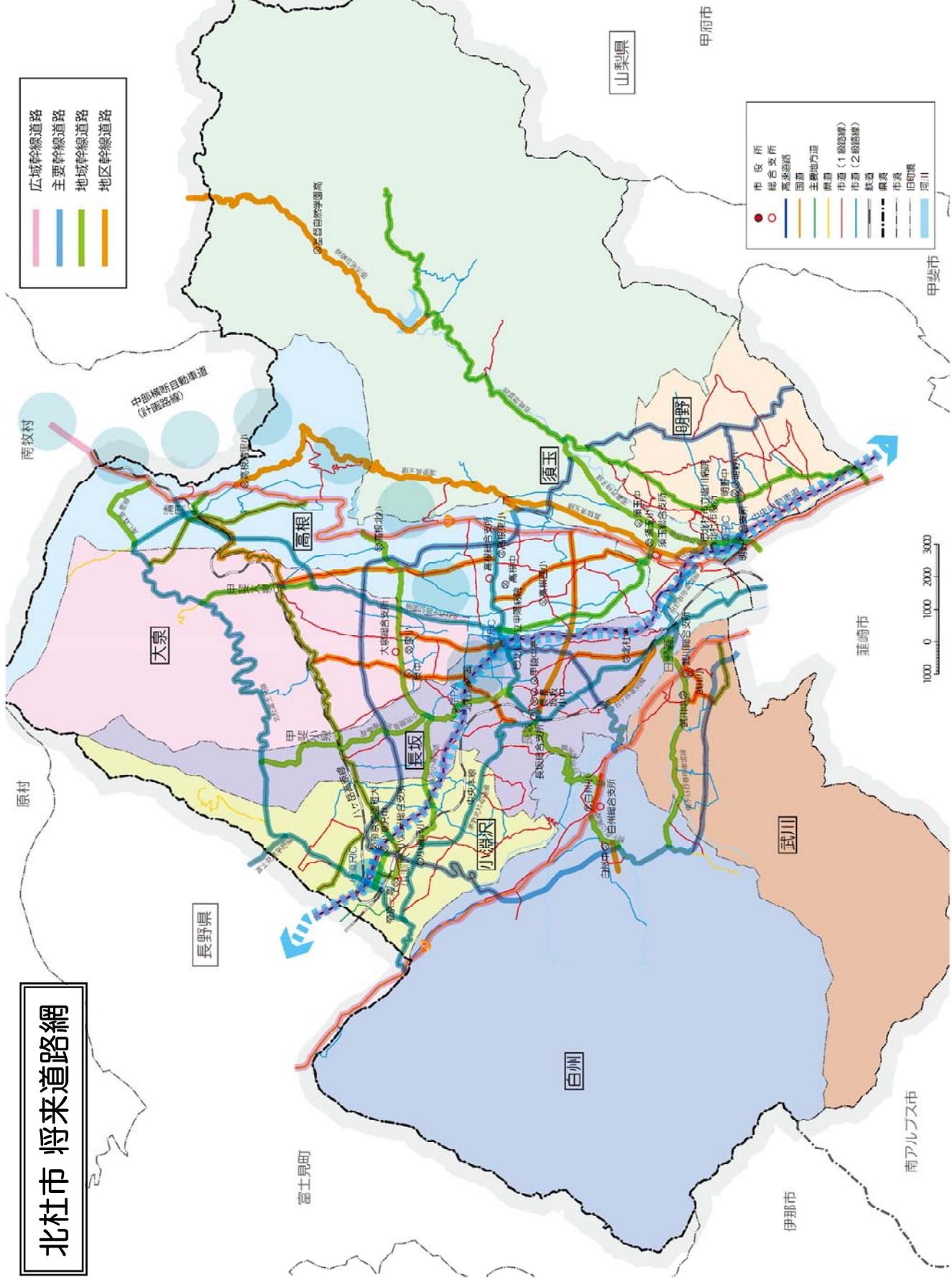
○観光軸



- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 県道 (1級路線)
- 市道 (2級路線)
- 鉄道
- 市道
- 旧町境
- 河川

- 観光拠点
- メインルート
- サブルート
- 回遊ルート

北杜市 将来道路網



- 広域幹線道路
- 主要幹線道路
- 地域幹線道路
- 地区幹線道路

- 市役所
- 総合支所
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 県道
- 市道（1級路線）
- 市道（2級路線）
- 鉄道
- 県境
- 市境
- 旧町境
- 河川

第5章 整備検討区間の設定

将来道路網の設定より、現況の道路状況を踏まえ、整備検討区間の抽出を行った。

表 整備検討区間一覧表(1)

道路機能分類	区間	路線名	管理区分	備考
主要幹線道路	1	北杜富士見線①	県道	
	2	富士見原茅野線	県道	
	3	茅野北杜葦崎線	県道	
	4	日野春停車場線①	県道	
	5	台ヶ原富岡線①	県道	
	6	駒ヶ岳公園線①	県道	
	7	長坂高根線	県道	
	8	北杜八ヶ岳公園線①	県道	
	9	大豆生田・上手線	市道	
	10	江草・小笠原線	市道	
	11	東向・箕輪新町線	市道	
	12	高根箕輪新町1号線	市道	
	13	箕輪・小淵沢線	市道	
	14	小淵沢5号線	市道	
	15	小淵沢1号線①	市道	
	16	鳥原・小淵沢線	市道	
	17	大坊・黒澤線	市道	
	18	富岡・大八田線①	市道	
	19	日野・渋沢線	市道	
		20	甲斐駒ヶ岳広域農道(整備中)	農道
地域幹線道路	21	葦崎増富線①	県道	
	22	葦崎増富線②	県道	
	23	葦崎増富線③	県道	
	24	葦崎増富線④	県道	
	25	増富若神子線	県道	
	26	小倉百観音線	県道	
	27	須玉中田線①	県道	
	28	北杜八ヶ岳公園線②	県道	
	29	北杜八ヶ岳公園線③	県道	
	30	小荒間長坂停車場線①	県道	
	31	小荒間長坂停車場線②	県道	
	32	長沢小淵沢線①	県道	
	33	長沢小淵沢線②	県道	
	34	台ヶ原長坂線	県道	
	35	駒ヶ岳公園線②	県道	
	36	日野春停車場線②	県道	
	37	横手日野春停車場線①	県道	
	38	横手日野春停車場線②	県道	
	39	北杜富士見線②	県道	
	40	美し森清里線	県道	

表 整備検討区間一覧表 (2)

道路機能分類	区間	路線名	管理区分	備考
地域幹線道路	41	西井出・小荒間線	市道	
	42	小荒間・小淵沢線①	市道	
	43	小荒間・小淵沢線②	市道	
	44	小淵沢1号線②	市道	
	45	小淵沢2号線	市道	
	46	上笹尾・小淵沢2号線	市道	
	47	小淵沢3号線	市道	
	48	長坂上条・長坂上条1号線	市道	
	49	宮脇・山高線①	市道	
	50	清里・西井出線	市道	
	51	清里2号線	市道	
地区幹線道路	52	原浅尾葦崎線	県道	
	53	清里須玉線	県道	
	54	箕輪須玉線	県道	
	55	須玉中田線②	県道	
	56	台ヶ原富岡線②	県道	
	57	西井出・清里線(整備中)	市道	
	58	西井出2号線	市道	
	59	東井出・西井出線	市道	
	60	村山東割・東井出線	市道	
	61	藏原・村山西割線	市道	
	62	箕輪・下黒澤線	市道	
	63	大八田・西井出線	市道	
	64	谷戸1号線	市道	
	65	大八田・谷戸線①	市道	
	66	大八田・谷戸線②	市道	
	67	大八田・長坂上条線	市道	
	68	富岡・大八田線②	市道	
	69	牧原・山高線	市道	
	70	宮脇・山高線②	市道	
	71	台ヶ原・白須1号線(整備中)	市道	
	72	白州白須6号線	市道	
	73	ハヶ岳南広域農道(整備中)	農道	

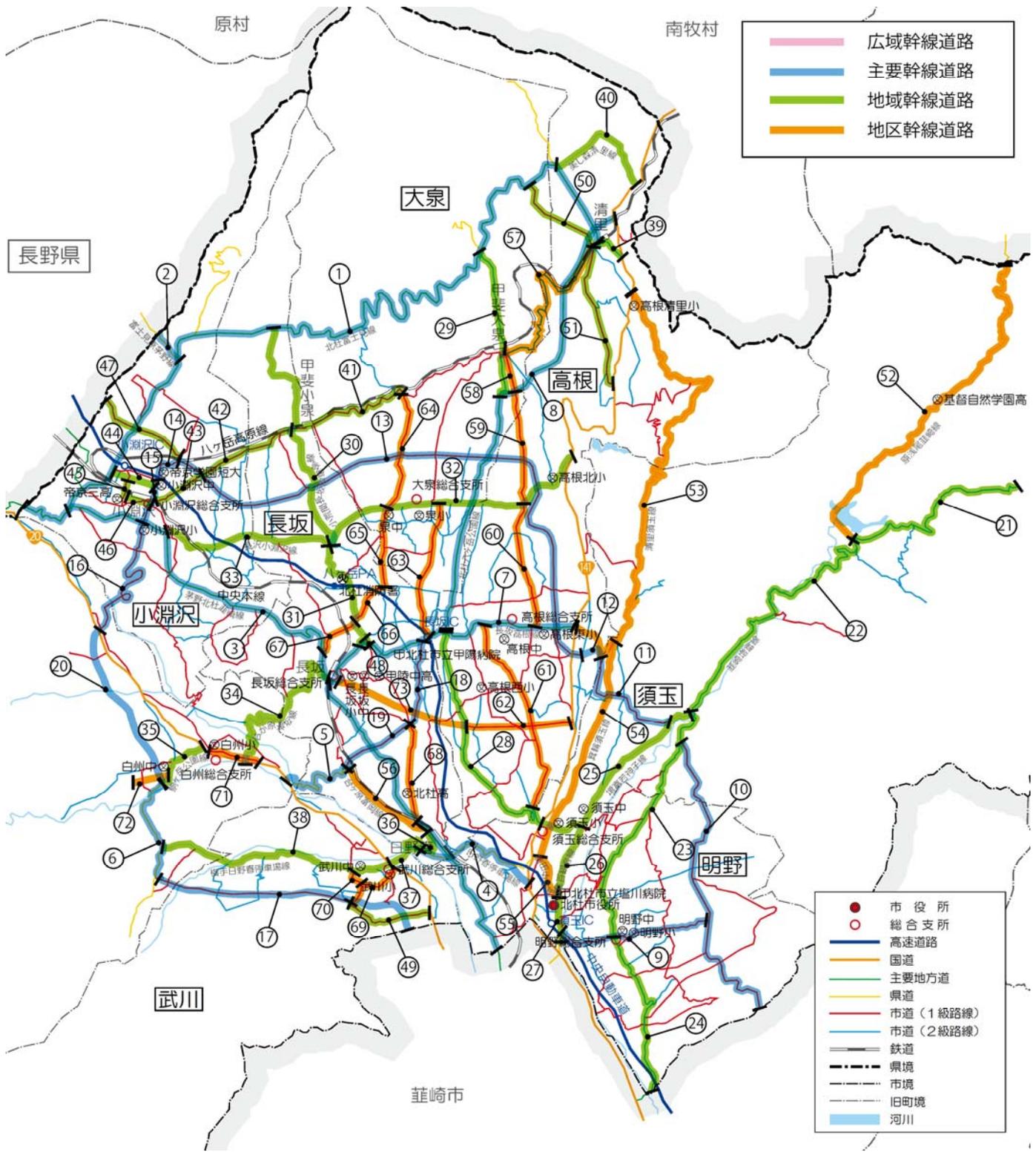


図 道路整備区間図

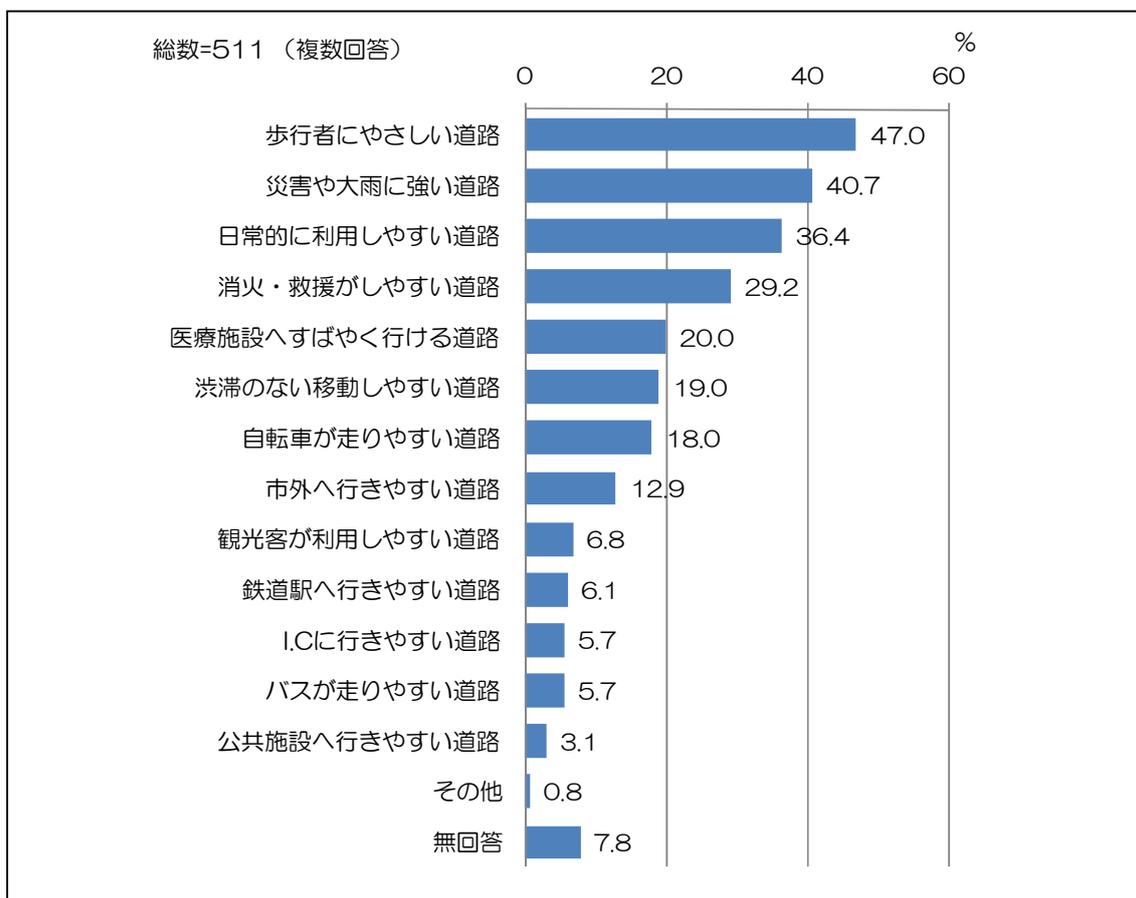
第6章 今後の道路整備に向けて

前章で設定した整備検討区間においては、今後、国土交通省や山梨県等と調整し進めていく必要があるが、一方では市民の意見も反映しながら道路整備を進めていく必要がある。

下記のグラフは市民アンケート調査による「市民が求める道路整備」の結果であるが、上位の意見としては、「歩行者にやさしい道路」、「災害や大雨に強い道路」、「日常的に利用しやすい道路」となっており、このような視点も整備の優先順位を決める指標の一つに活用していくものとする。

また、整備検討区間においては、市民アンケート調査の結果でも多数の意見があった「できる限り現道を活用した道路整備」を市の方針としているため、現道を基本とした拡幅や線形改良により道路整備を進めていく必要性の高い区間においては、現道の状況（幅員、沿道の状況、老朽化の状況等）を維持管理の面も含め調査し、且つ防災や観光等の重要度も勘案しながら整備の優先順位を検討し、効率的且つ効果的に整備を進めていくものとする。

《市民が求める道路整備》



※市民アンケート調査結果（平成25年7月）より