

# 区内の都市計画道路の効果検証

杉並区では、都市計画道路の整備効果を広く区民の皆さんに知っていただくため、区独自の指標に基づき、区内の各都市計画道路を整備した場合の効果と現在都市計画道路事業が進んでいる西荻地域と高円寺地域、そして東京都の事業ではありますが、中杉通り（都市計画道路補助線街路第133号線）の延伸計画がある阿佐谷地域についての効果を可視化しました。

○都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。「景観」「賑わい」「歴史・文化」「生態系」など、定量化が困難でも区民生活にとっては大切なテーマもあるかと思いますが、この先も区民の皆さまと客観的に議論をしていくために現在区が提供できる情報を公表するものです。

○評価結果一覧については、「防災」「環境」「活力」「暮らし」という分野ごとの評価指標に基づき、効果の高い順に並べたものです。都市計画道路を整備していく順番を決めるものではありません。

○この検証結果を区のホームページで公表するとともに、今後地域説明会等の場で、東京都全体で検討している次期事業化計画の内容も含めて説明し、区民の皆さまからご意見を伺っていく予定です。その際にいただいたご意見も参考として、次期事業化計画における区の考えをとりまとめまいります。

○この検証結果は、都市計画道路のみならず、区としては地域の皆さまの意見を幅広く聞き、まちづくりの検討の際の基礎的資料としても活用していきます。

○次期事業化計画における優先整備路線は、直ちに事業着手する路線というわけではなく、あくまで事業化を目指して取り組む路線であり、事業着手する際は、地元の機運醸成が大切と考えています。そのため、今回お示しする整備効果だけではなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

令和7年5月

杉並区都市整備部都市計画道路担当

## 都市計画道路事業の目的と位置づけ

0. 都市計画道路の概要

### 杉並区基本構想（2022年度～）

#### 防災・防犯

みんなでつくる、災害に強く、犯罪を生まないまち

災害に強いまちの基盤づくり

地震に対する備えとして、延焼遮断帯となる都市計画道路の整備に取り組みます。

#### まちづくり・地域産業

多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち

安全・安心で利便性の高い移動環境の創出

都市計画道路の整備に取り組み、誰もが安心して安全に移動できる環境の創出に取り組みます。

### 杉並区総合計画（2024～2030年度）

#### 杉並区実行計画【第2次】（2024～2026年度）

#### 防災・防犯

施策1 強くしなやかな防災・減災まちづくり

事業 都市計画道路の整備 **【重点】**

事業 無電柱化の推進 **【重点】**

#### まちづくり・地域産業

施策5 人々の暮らしを支える都市基盤の整備

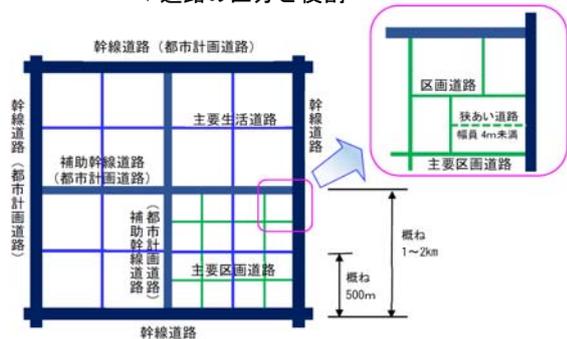
事業 都市計画道路の整備 **【重点】**

### 杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン） 2024年度～

既に事業認可を取得している区間では、住民との合意形成を図りつつ、事業を進めます。  
事業認可を取得していない区間については、防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討します。

- 都市の健全な発展と秩序ある整備をはかるため、都市計画法にもとづいて建設計画が決定された道路を「都市計画道路」とよんでいます。
- 都市計画道路が整備されることにより、交通利便性の向上だけでなく、防災機能の強化や地域経済の活性化などの効果が見込まれ、住民の皆様の生活の質を向上させるとともに、地域全体の発展に寄与します。

### ▼道路の区分と役割



### ▼将来の道路網図



道路の段階的構成	道路の機能	幅員のイメージ	備考
幹線道路	幹線道路	25m以上	都市計画道路事業
	補助幹線道路	15~25m	
生活道路	主要生活道路	8~13m	狭あい道路拡幅整備事業(※1)
	主要区画道路	6m	
区画道路	区画道路	4m	

図 3-1 杉並区の道路分類

※1 狭あい道路拡幅整備事業：幅員4メートルに満たない狭あい道路を拡幅し、区画道路(4m)として整備する事業。

出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

- 東京の都市計画道路を計画的・効率的に整備するため、東京都と特別区及び26市2町は共に連携しながら概ね10年間で優先的に整備する路線を定めた「事業化計画」を策定し、事業の推進に努めています。

昭和21年・22年 都市計画決定  
 (戦災復興 東京都市計画街路(幹線街路))  
 昭和41年 都市計画変更  
 (高度経済成長、モータリゼーション等)

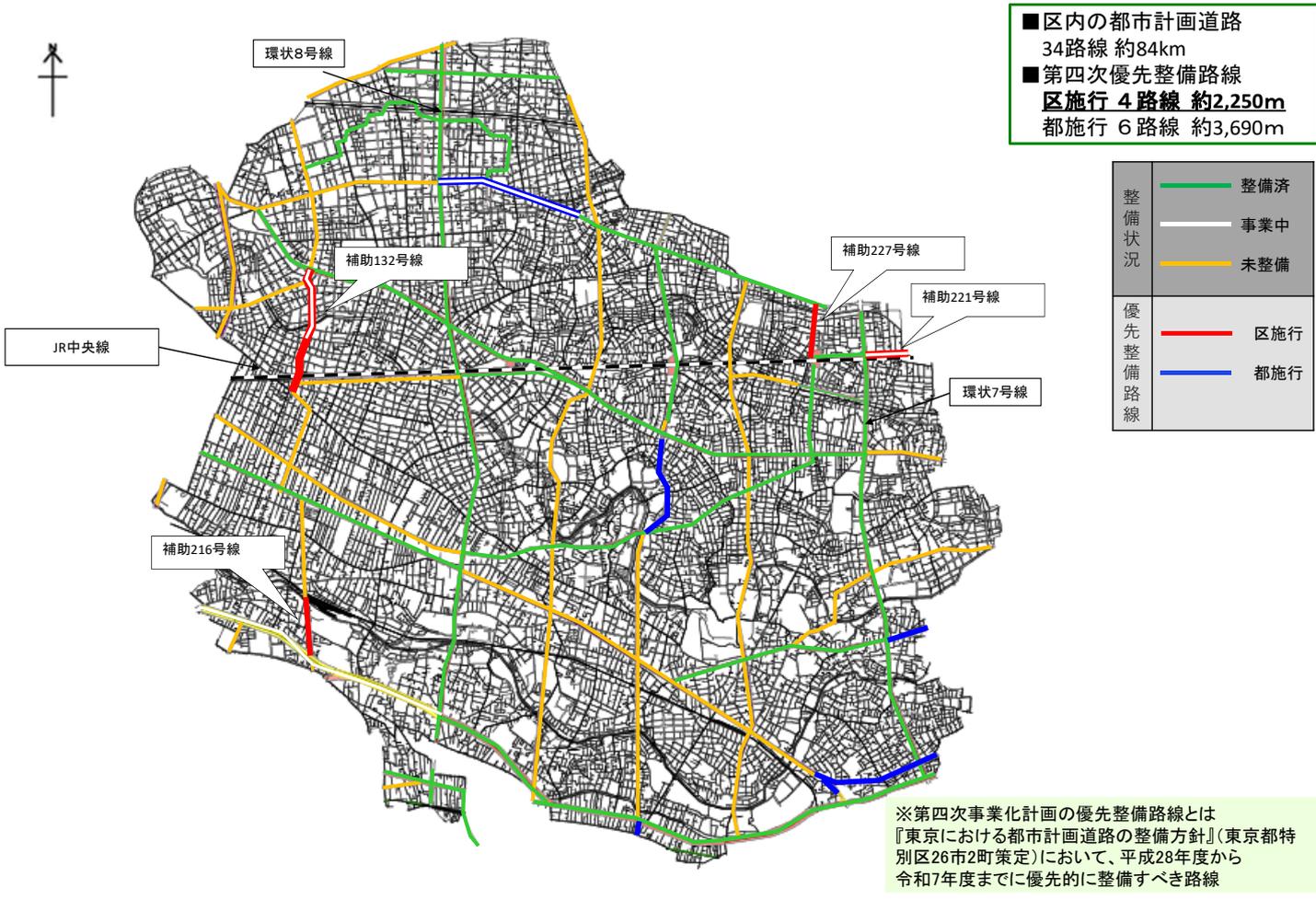
第一次事業化計画 昭和56年度～平成2年度  
 第二次事業化計画 平成3年度～平成15年度  
 第三次事業化計画 平成16年度～平成27年度  
 第四次事業化計画 平成28年度～令和7年度

【区施行】補助132号線 補助216号線 補助221号線 補助227号線

【都施行】放射23号線 補助61号線 補助62号線 補助74号線 補助133号線

令和6年10月～ 都・区市町による新たな「東京における都市計画道路の整備方針(事業化計画)」の検討が開始





都市計画道路の整備状況

・杉並区内の都市計画道路の整備率は約50%で、東京都の整備率よりも低く、特に南北方向の整備が遅れています。

東京都の都市計画道路の整備状況

令和5年3月31日現在

	計画延長 (km)	完成延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手延長 (km)	完成率 (%)
区部	1,770	1,181	165	423	66.7
多摩地域	1,426	896	144	384	62.8
島しょ部	10	10	0	0	100.0
合計	3,207	2,088	310	808	65.1

※各項目の合計は、少数以下を切り捨てて集計しているため一致しないところもあります。

※未着手延長には、概成の都市計画道路が含まれています。

出典：東京都都市整備局HP

杉並区の都市計画道路の整備状況

		計画延長 (km)	完成延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手延長 (km)	完成率 (%)
幹線道路	放射線	18.3	12.5	1.1	4.7	68.2
	環状線	11.8	10.4	0.0	1.5	87.5
補助線街路		48.2	14.9	2.1	31.2	30.9
その他街路	区画街路	1.5	1.4	0.1	0.0	92.1
	都市高速鉄道 附属街路	1.2	0.0	1.2	0.0	0.0
	特殊街路	3.0	2.9	0.0	0.1	96.2
	駅付近街路	0.4	0.4	0.0	0.0	100.0
合計		84.4	42.5	4.5	37.5	50.3

出典：杉並区資料 (令和7年3月31日現在)

## 杉並区の道路課題

杉並区の現状及び道路の現状を踏まえ、防災性、安全性、円滑性、利便性、住環境の項目毎に課題を整理しました。

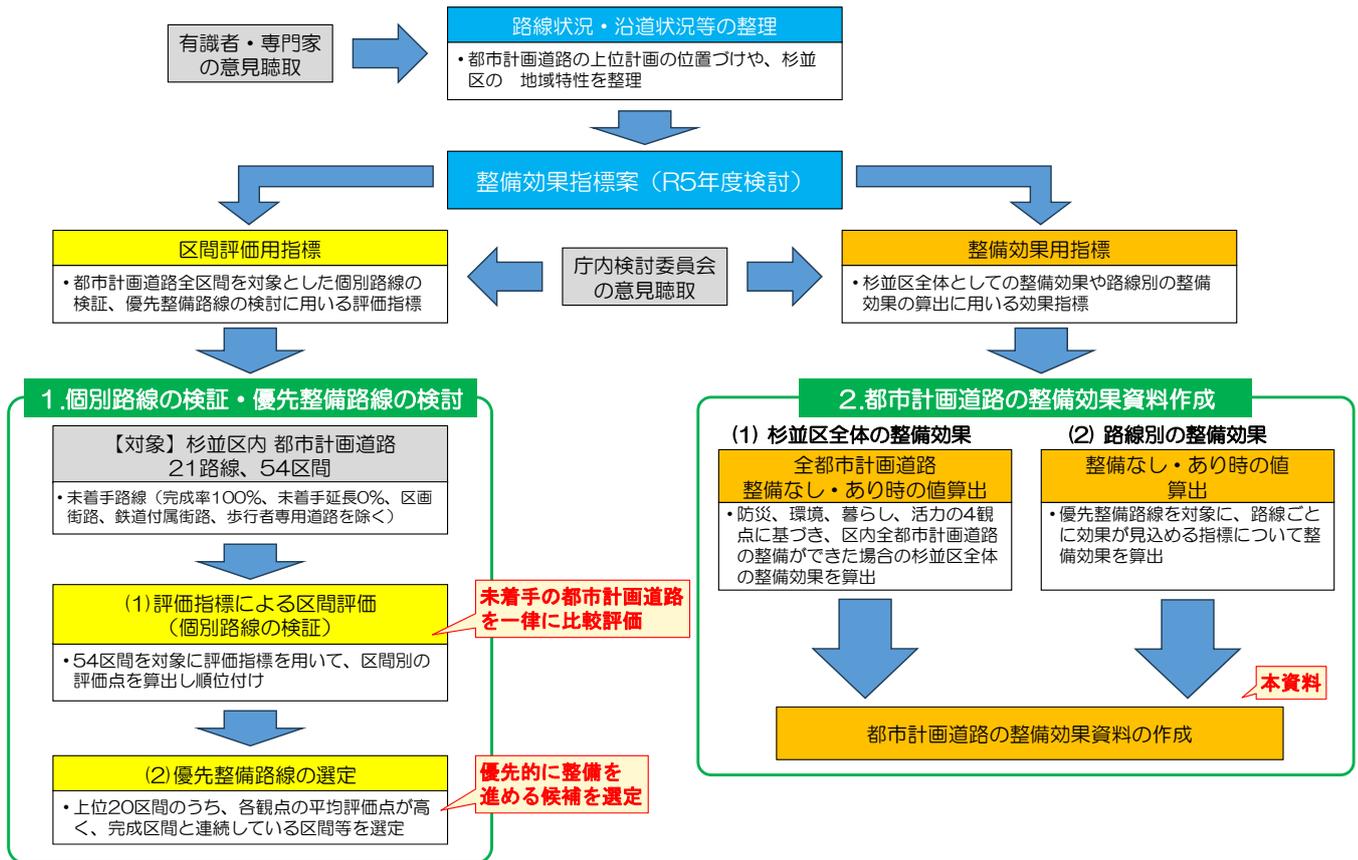
<p><b>防災性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 消防活動困難区域があり、災害時に消防車が円滑に通れる道路の整備が必要</li> <li>○ 避難所などへの経路となる道路の幅員が狭いため、安全に避難できる道路の整備が必要</li> <li>○ 救急車等の通行に支障のある幅員4m未満の道路が約5割あり、救急車等が通行できる道路の整備が必要</li> <li>○ 災害時に拠点となる病院などが幹線道路に面していない場合が多いため、アクセスを向上させる道路の整備が必要</li> <li>○ 都市計画道路の整備率が低く、延焼遮断帯となる道路の整備が必要</li> </ul>	 <p>道路の幅員が狭く、消防車等が円滑に通れない道路が多い</p>
<p><b>安全性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現状で駅周辺の歩行者・自転車の交通量が多く、さらに、本格的な少子高齢化社会の到来を見据え、歩行者・自転車利用者の安全を確保する道路の整備が必要</li> <li>○ 通学路の歩道設置率が約1割と低いため、通学路の安全を確保する道路の整備が必要</li> <li>○ 交通事故件数は東京都23区で4番目に多い。また、区道において自転車に関する事故が約5割と多い</li> </ul>	 <p>通学路に歩道がない道路が多い</p>

<p><b>円滑性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 生活道路のバスルートは、円滑にすれ違いができない狭い道路が多いため、バスが円滑に通ることができる道路の整備が必要</li> </ul>	 <p>道路の幅員が狭く、バスの運行に支障がある</p>
<p><b>利便性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 駅周辺は、歩行者・自転車の交通量が多く、また、公共施設等も集積しているが、歩道がない狭い道路が多い。このため、駅や公共施設等へアクセスする経路において歩行者・自転車利用者が快適に通ることができる道路の整備が必要</li> </ul>	 <p>駅周辺は歩行者・自転車の交通量が多いが道路が狭い</p>
<p><b>住環境</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 杉並区は、暮らしやすい良好な住宅都市として発展しており、住宅都市としての魅力をさらに高めるため、緑化・無電柱化による景観への配慮など住環境を向上させる道路の整備が必要</li> </ul>	 <p>住宅都市としての魅力を高めるため、電線類の地中化など、住環境を向上させる道路の整備も重要</p>

出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

# R5年度からの検討内容

・R5年度に検討された「整備効果指標」を基に、未着手の都市計画道路を評価する「**区間評価用指標**」を検討し、**区間評価と優先整備路線の選定**を行いました。



## 区独自の評価指標

区内の未整備の都市計画道路について、「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野ごとに杉並区の地域特性や社会情勢を鑑みた区独自の評価指標を設定し、どの路線がどの分野で整備効果が高いのかを検証しました。

左側に【評価方法】の説明、右上が【考え方】、右下に【評価結果】を地図で示しました。

# 指標1【防災】：防災拠点へのアクセス性向上

1. 区間評価用指標の考え方

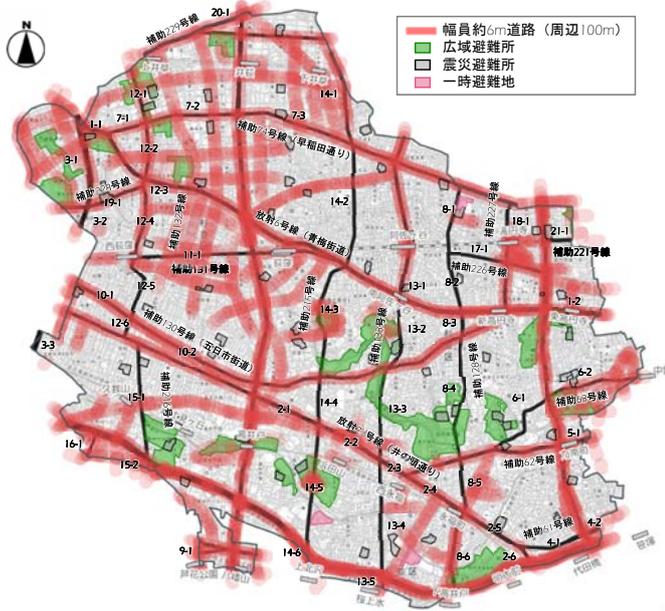
## 評価方法

・連続した幅員約6m以上道路の周辺に立地していない避難所（防災拠点）が対象区間の整備によりその周辺に含まれるようになった場合：5点  
 （都市計画道路により、幅員約6m道路だけでアクセスできるようになった場合。すでに約6m道路だけで到達できる防災拠点は除く）

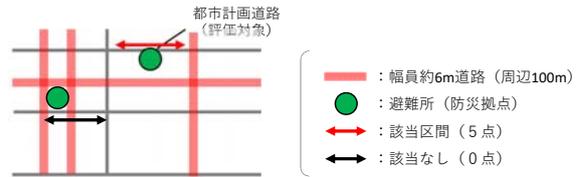
※幅員約6m：幅員5.5m以上を示す

※周辺：道路から100mの範囲

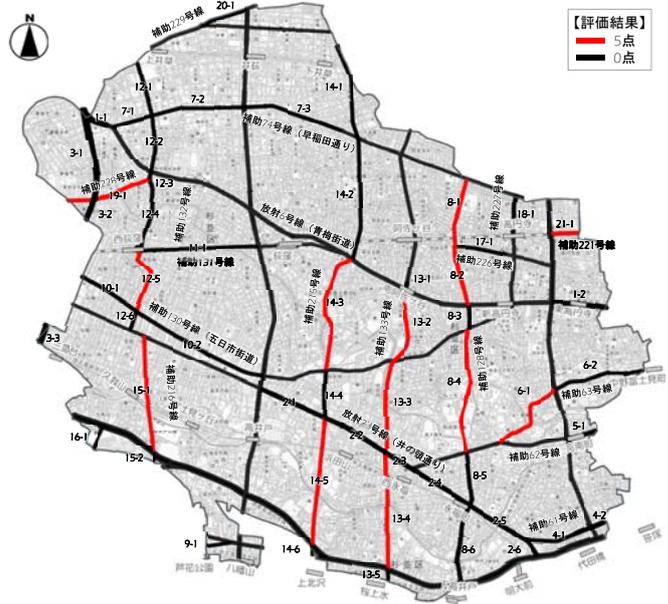
※避難所（防災拠点）：震災救援所、広域避難所、一時避難地



## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標2【防災】：災害時の避難路等の確保

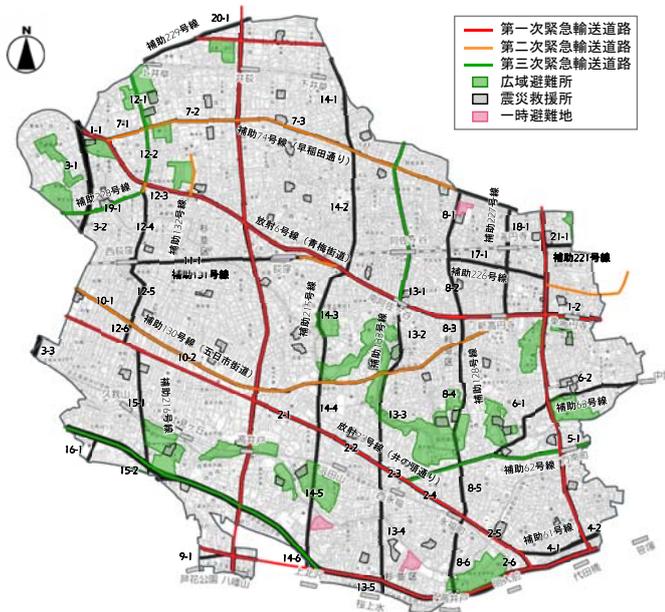
1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

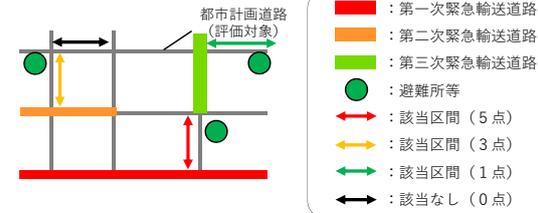
・第一次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：5点  
 ・第二次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：3点  
 ・第三次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：1点  
 （周辺に避難所等がある区間が、緊急輸送道路と接続している場合）

※避難所（防災拠点）：震災救援所、広域避難所、一時避難地

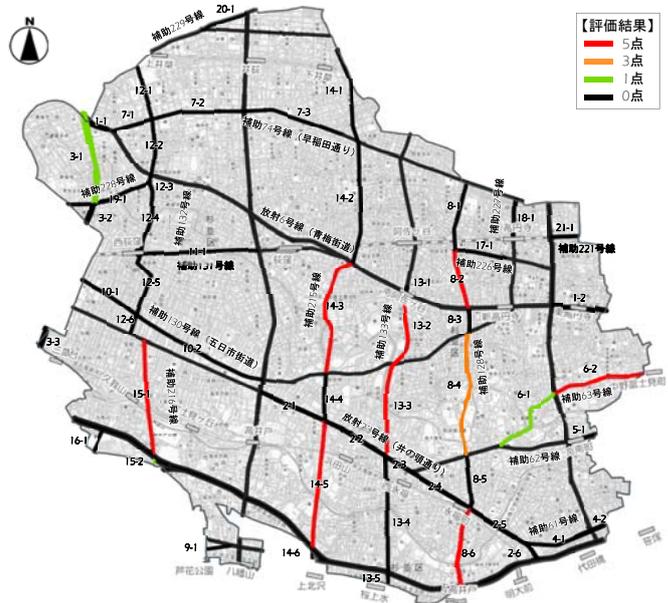
※緊急輸送道路：東京都地域防災計画に定める、高速自動車国道、一般国道及びこれらと連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点（指定拠点）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路



## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標3【防災】：緊急道路障害物除去路線と緊急輸送道路を接続

1. 区間評価用指標の考え方

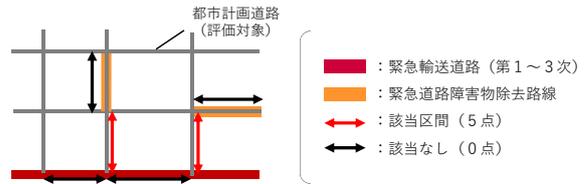
## 評価方法

・緊急道路障害物除去路線と緊急輸送道路を結ぶ区間：5点

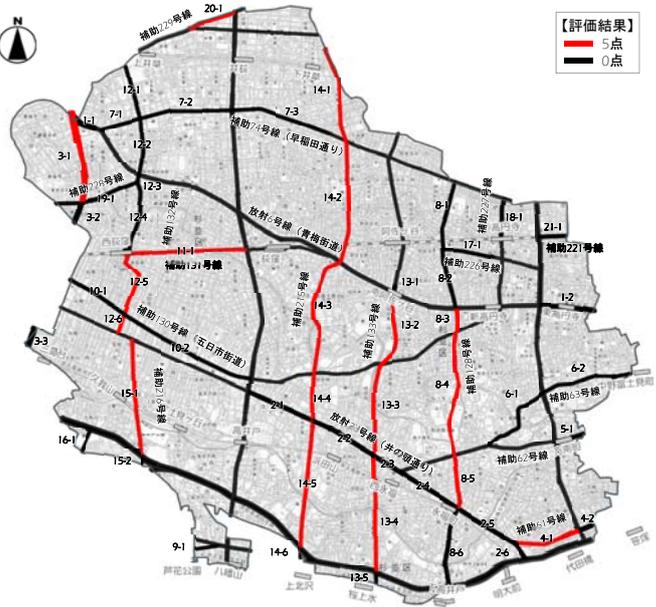
※区間延長の半分以上が緊急道路障害物除去路線または緊急輸送道路の場合は0点

※緊急道路障害物除去路線：震災後初期の緊急輸送機能の回復を図るために、落下倒壊物などの除去や簡易な応急復旧対策を優先的にを行う路線

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標4【防災】：消防活動困難度の改善

1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

消防活動困難地域改善面積を算出し、通過する面積の大きさごとに区間を3段階で配点

(都市計画道路の整備により改善される消防活動困難地域の大きさ)

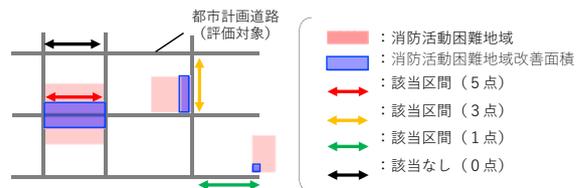
- ・35,000㎡以上の地域を通過する区間：5点
- ・12,000～35,000㎡の地域を通過する区間：3点
- ・5,000～12,000㎡の地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点

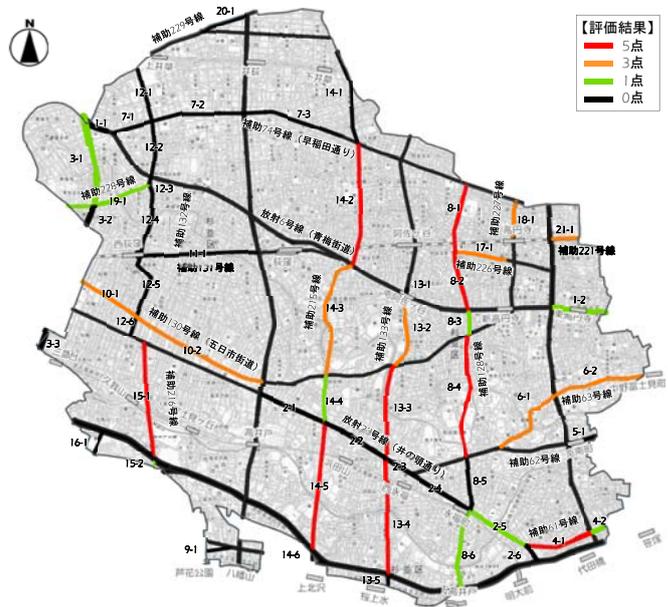
※消防活動困難地域：消防車が進入可能な幅員6m以上の道路から、消火ホースが届く範囲(140m)外のエリア。(都市計画道路は幅員6m以上なので、その沿道は消火ホースが届くようになる)

※消防活動困難地域改善面積：消防活動困難地域と「都市計画道路の幅員+140mのエリア」が重なる面積

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標5【防災】：延焼遮断機能の向上

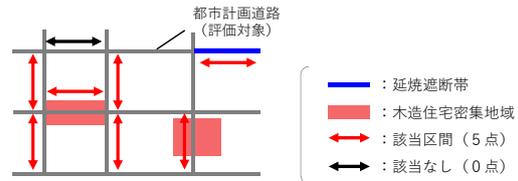
1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

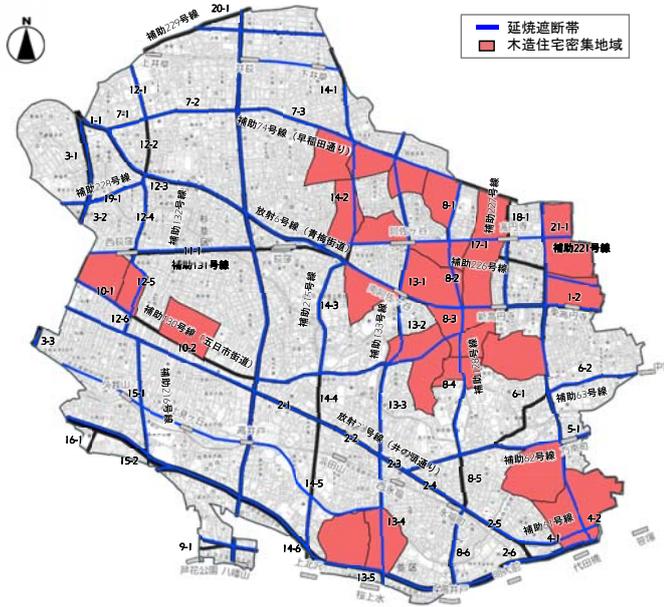
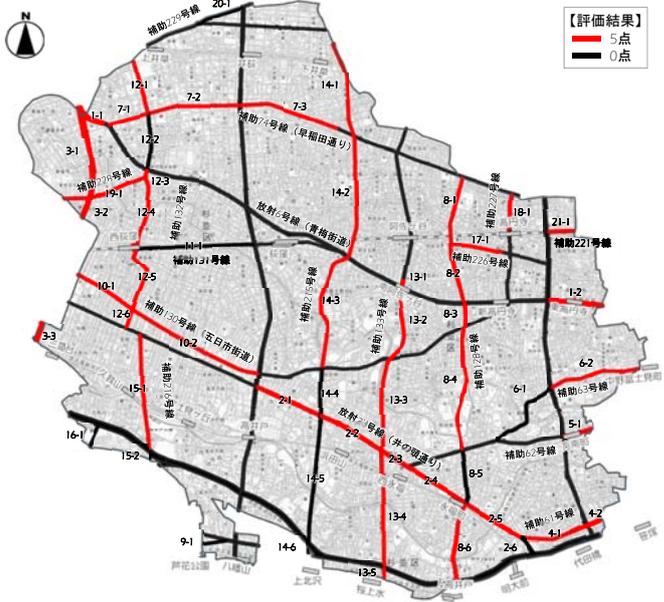
・木密地域を通過する区間または、延焼遮断帯（骨格防災軸・主要延焼遮断帯・一般延焼遮断帯）に該当する区間：5点

※区間延長の半分以上が延焼遮断帯に該当する場合加点とする  
 ※延焼遮断帯：市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等や、その近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標6【防災】：不燃化率の改善

1. 区間評価用指標の考え方

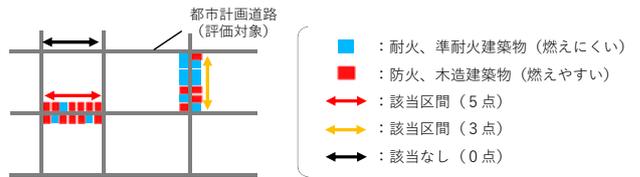
## 評価方法

都市計画道路の幅員+5mのエリアについて整備なし・ありの不燃化率を算出し、その改善ポイントごとに配点

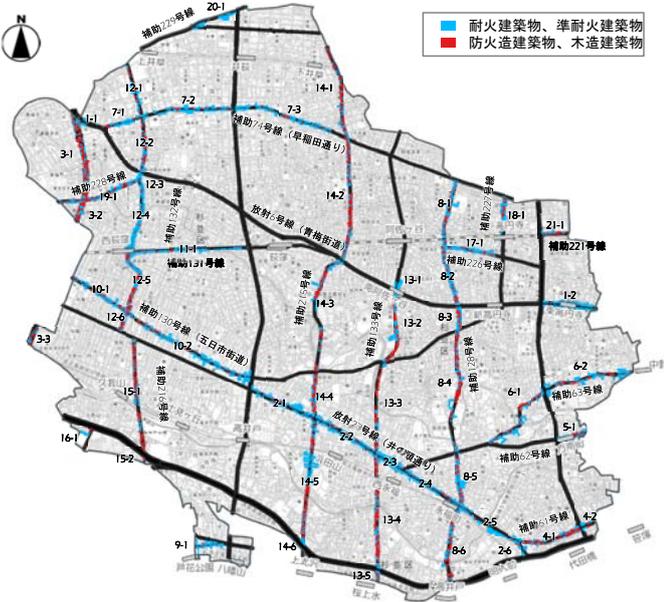
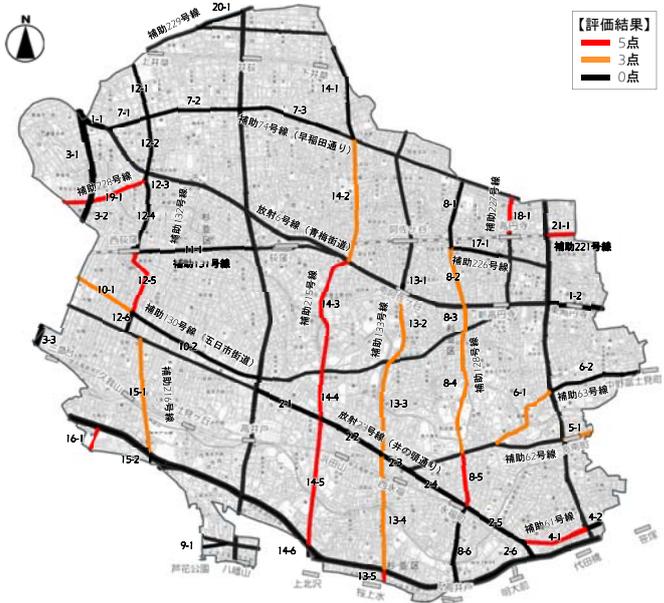
- （整備により、その沿道5mの燃えやすい建物がなくなる効果）
- ・改善ポイント 18以上の区間：5点
- ・改善ポイント 12以下の区間上：3点

※等量で5段階に分け、上位2段階に配点  
 ※不燃化率 = (耐火建築物面積 + 準耐火建築物面積 × 0.8) ÷ 全建物面積  
 （数値が高いほど燃えにくい）  
 ※改善ポイント：整備あり不燃化率（%） - 整備なし不燃化率（%）  
 → 都市計画道路整備により解体される燃えやすい建物面積の大きさ  
 ※整備ありは都市計画道路に重なる建物は削除

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



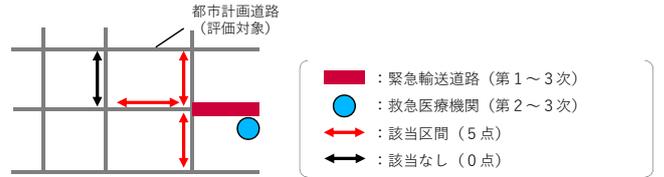
# 指標7【防災】：救急医療施設へのアクセス性向上

1. 区間評価用指標の考え方

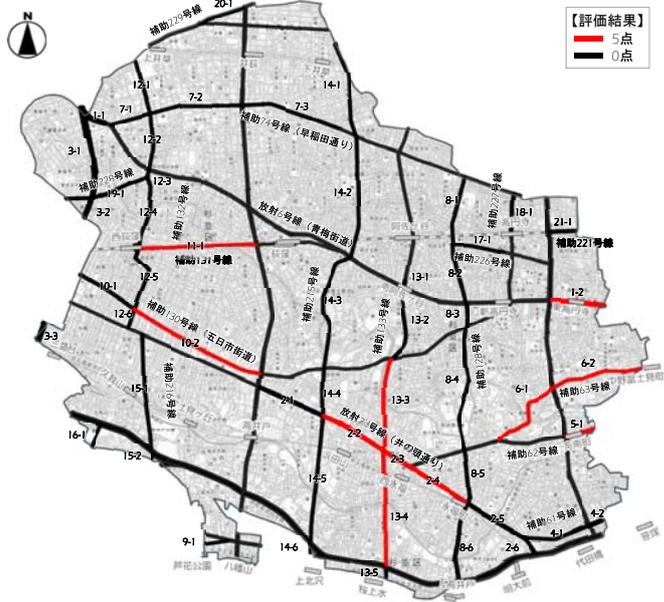
## 評価方法

- ・救急医療機関まで緊急輸送道路を介したアクセスが可能な区間：5点
- ※介す緊急輸送道路は1路線までとする

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



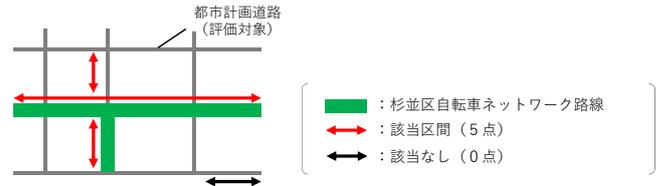
# 指標8【環境】：自転車利用の促進

1. 区間評価用指標の考え方

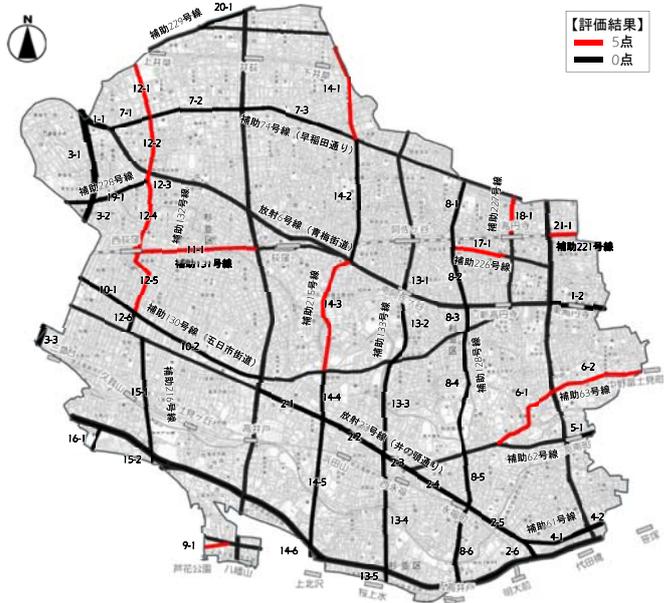
## 評価方法

- ・杉並区自転車ネットワーク路線と重複する区間または同じ自転車ネットワーク路線と接続する区間：5点
- ※区間延長の半分以上が自転車ネットワークと重複する場合加点とする

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



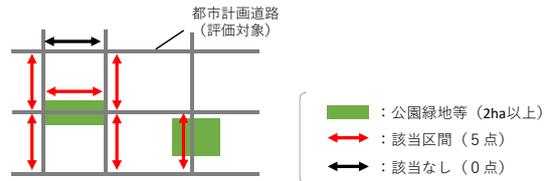
# 指標9【環境】：緑豊かな都市空間の創出

1. 区間評価用指標の考え方

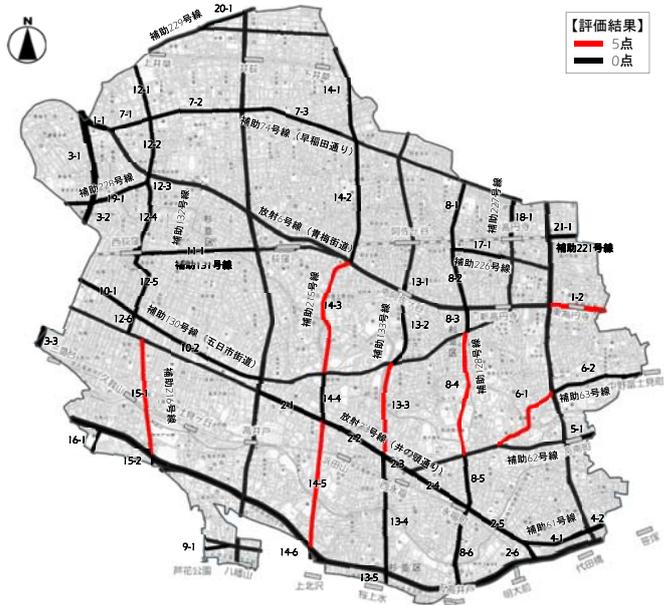
## 評価方法

・公園緑地等（2ha以上）と接続する区間：5点

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



21

# 指標10【環境】：「みどりの軸」整備によるみどりのネットワークの強化

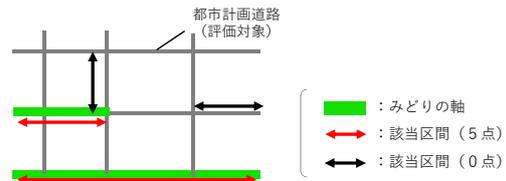
1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

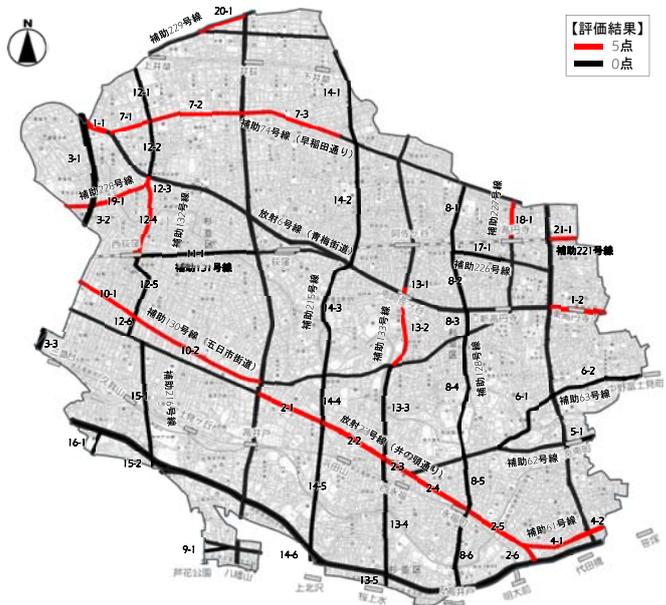
・みどりの軸に該当する区間：5点

※みどりの軸：歩道部分の積極的な緑化に努める幹線道路  
※区間延長の半分以上がみどりの軸に該当する場合加点とする

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



22

# 指標11【暮らし】：安全な通学路の整備

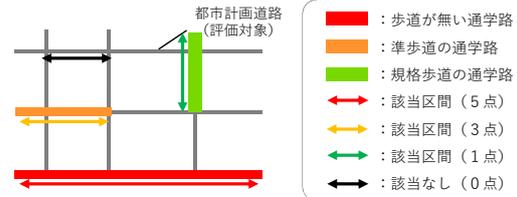
1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

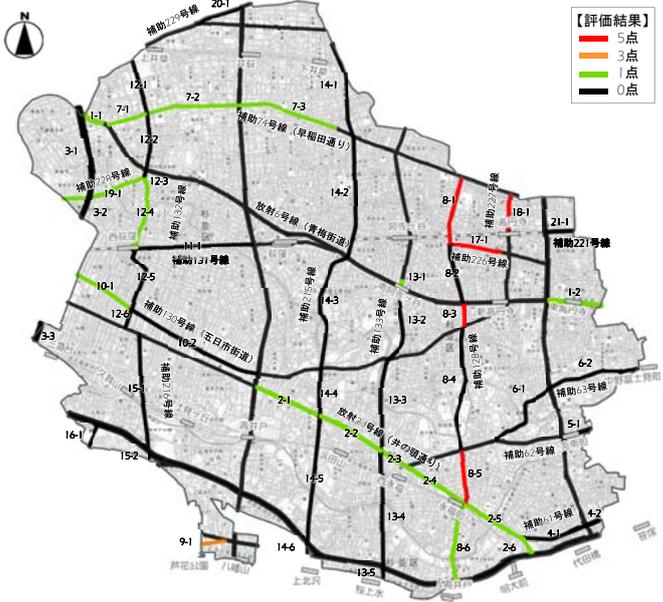
- 歩道が無い通学路に重複する区間：5点
- 準歩道の通学路に重複する区間：3点
- 規格歩道の通学路に重複する区間：1点

※準歩道：自動車と歩行者の通行エリアを柵などで分離している箇所  
 ※規格歩道：縁石などで段差を設けて分離している箇所  
 ※区間延長の半分以上が各通学路に該当する場合加点とする

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標12【暮らし】：生活道路の安全性の向上

1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

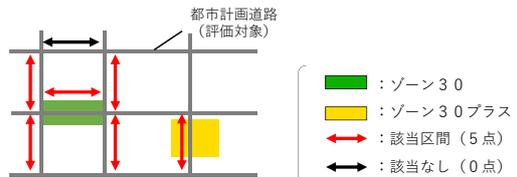
- ゾーン30、ゾーン30プラスの外周および内側を通過する区間：5点

※ゾーン30：最高速度30km/hの区域規制により、交通安全の向上を図る区域

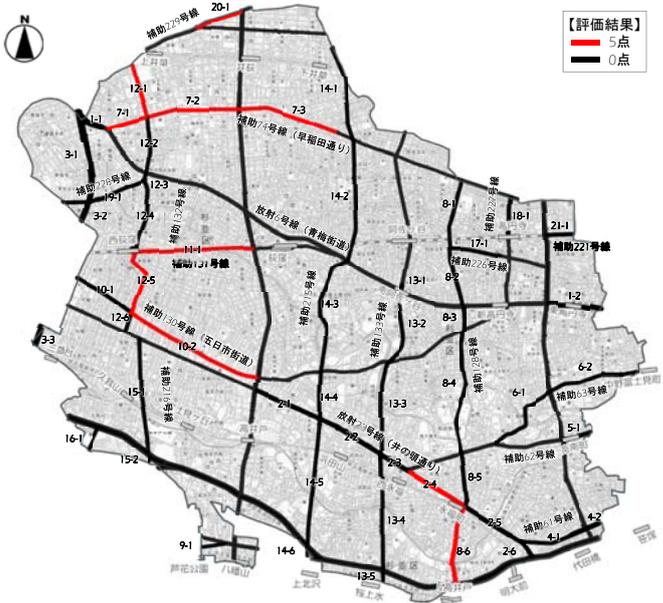
※ゾーン30プラス：最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより、交通安全の向上を図る区域

※物理的デバイスの例：狭く、ハンブ、スムーズ横断歩道などの速度抑制を目的とした構造物

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標13【暮らし】：道路のバリアフリー化（UD推進）

1. 区間評価用指標の考え方

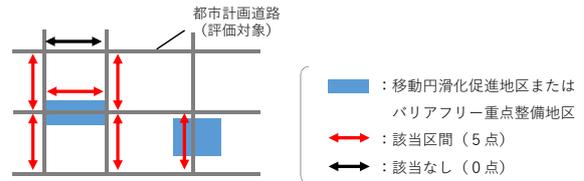
※ユニバーサルデザイン

## 評価方法

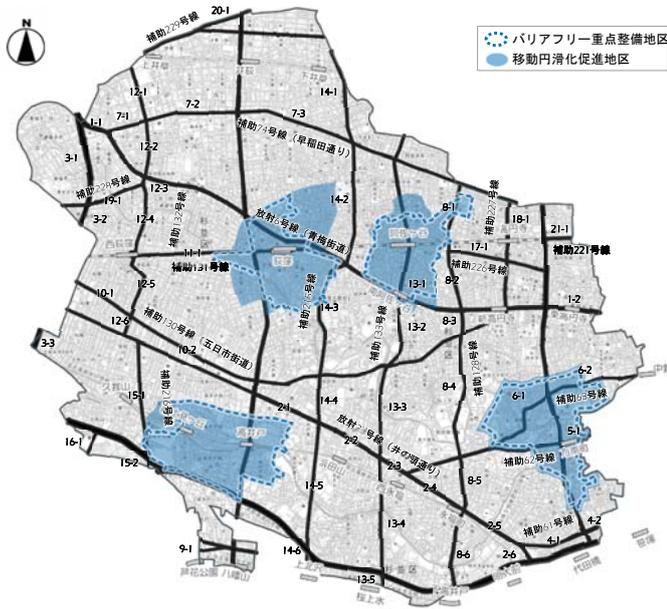
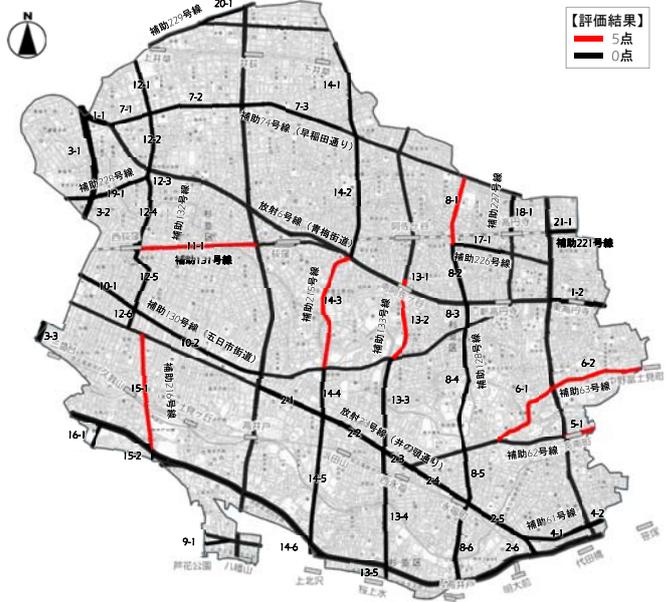
・移動等円滑化促進地区またはバリアフリー重点整備地区範囲を通過する区間：5点

※移動円滑化促進地区：高齢者や障害者が円滑に移動できるよう、バリアフリー化を推進する地区

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



出典：杉並区バリアフリー基本構想、R5.3

# 指標14【暮らし】：バス路線網の再編・効率化

1. 区間評価用指標の考え方

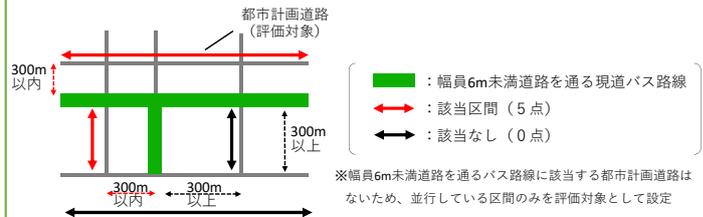
## 評価方法

都市計画道路がバス路線となると仮定し、6m未満の現道バス路線（すざ丸および路線バス）を代替する区間を評価

・現道バス路線（6m未満）に並行している区間：5点

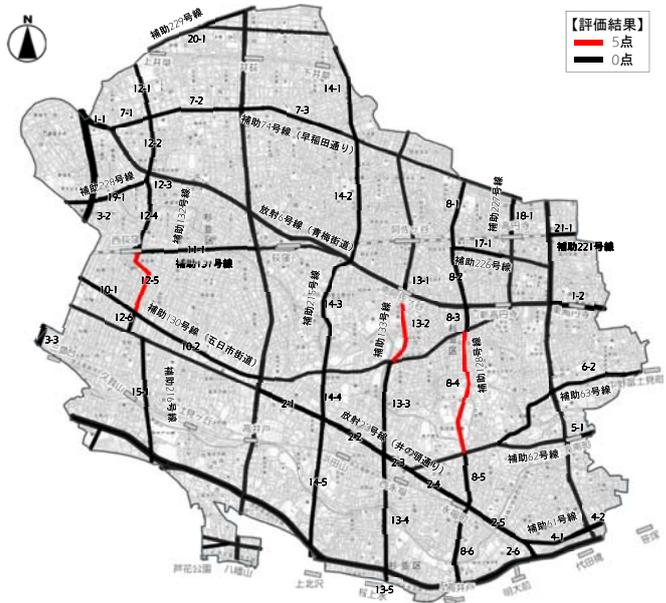
※並行：現道バス路線から300m以内の区間に限る

## 【考え方】イメージ図



※幅員6m未満道路を通るバス路線に該当する都市計画道路はないため、並行している区間のみを評価対象として設定

## 【評価結果】点数付け



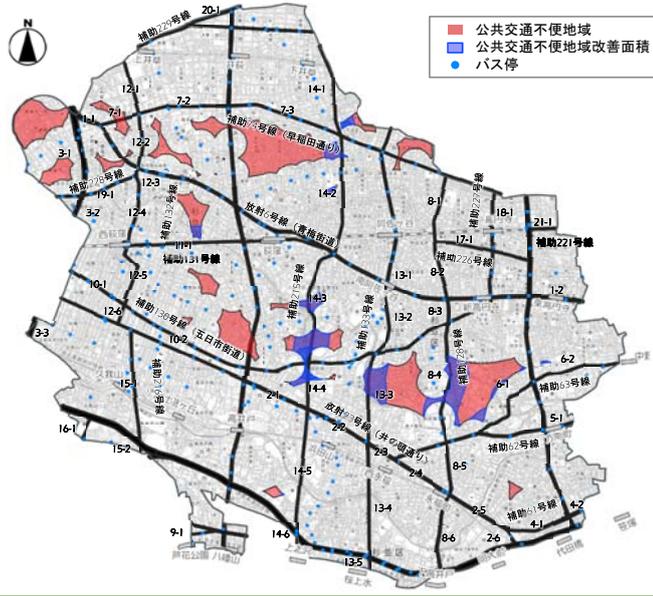
# 指標15【暮らし】：交通不便地域の減少

1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

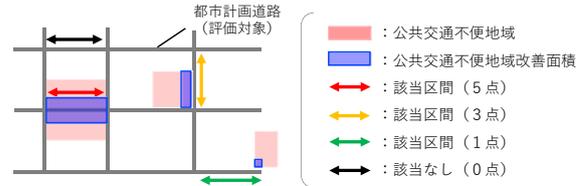
公共交通不便地域改善面積を算出し、その大きさごとに3段階で配点  
 (都市計画道路の整備により改善される公共交通不便地域の大きさ)  
 ・50,000㎡以上の地域を通過する区間：5点  
 ・50,000～30,000㎡地域を通過する区間：3点  
 ・30,000～22,000㎡地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点  
 ※公共交通不便地域：鉄道駅から800m、バス停から200mの範囲外となる地域。(都市計画道路がバス路線となると仮定した場合に、公共交通不便地域は減少するという効果)  
 ※公共交通不便地域改善面積：公共交通不便地域と「都市計画道路の幅員+200mのエリア」が重なる面積  
 ※現道およびバス路線がある区間は対象外

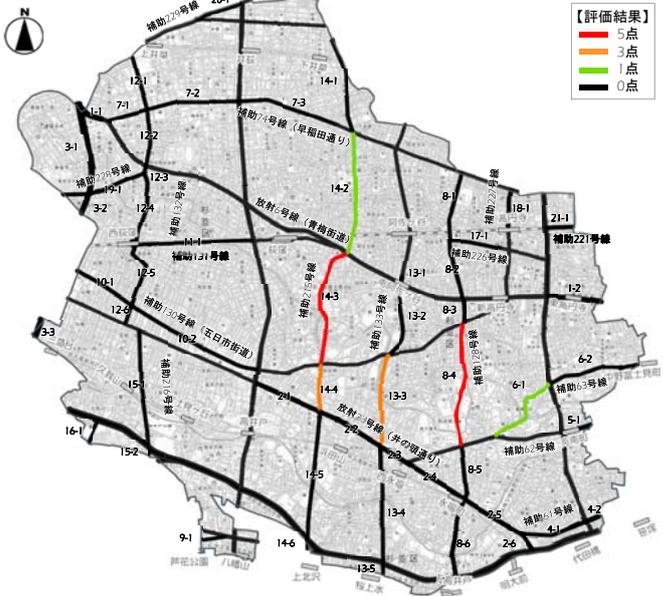


出典：杉並区地域公共交通計画、R5.3

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標16【暮らし】：歩行者・自転車の安全確保

1. 区間評価用指標の考え方

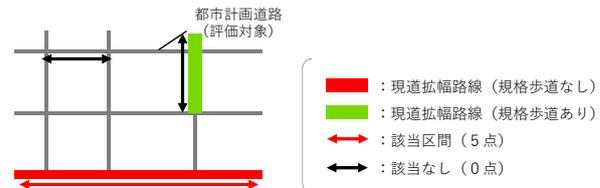
## 評価方法

現道拡幅路線を対象とし、その現道について、  
 ・規格歩道に重複しない区間：5点  
 ・規格歩道に重複する区間：0点

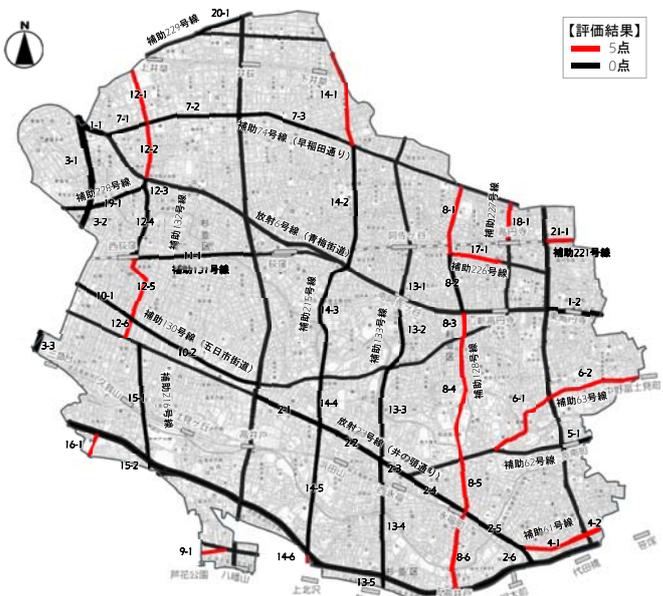
※規格歩道：縁石などで段差を設けて分離している箇所  
 ※都道については基本的に規格歩道ありとする  
 ※対象区間の半分以上の延長が現道である場合「現道あり」  
 ※区間延長の半分以上が規格歩道に重複するかどうかにより評価  
 ※現道がない場合は0点



## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標17【活力】：交通結節点（駅）との接続強化

1. 区間評価用指標の考え方

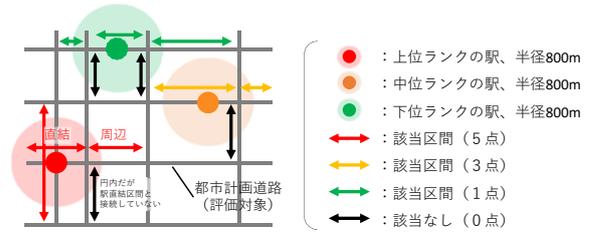
## 評価方法

- 一日平均乗車数を基に駅ランク（上中下）を設定し配点
- 上位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：5点
  - 中位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：3点
  - 下位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：1点

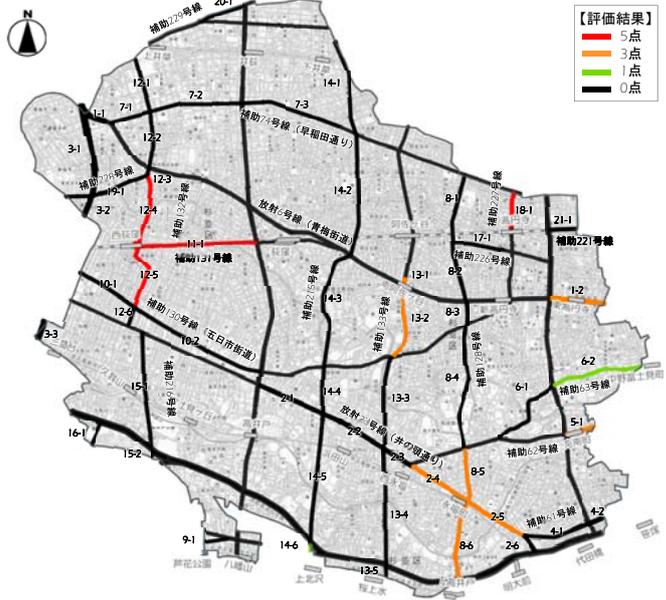
※周辺の区間：駅から800m以内かつ同路線の「駅に直結する区間」に接続する区間

※ランク分けについては、区内全駅を一日平均乗車数が多い順に並べ、上位・中位・下位が等量の駅数になるよう3分割した。

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



29

# 指標18【活力】：観光周遊性の向上

1. 区間評価用指標の考え方

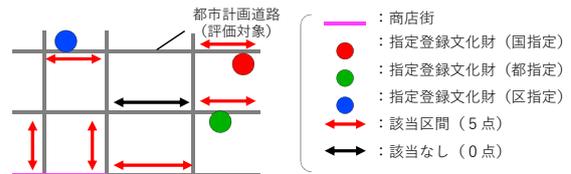
## 評価方法

- 商店街または指定登録文化財のいずれかに接続する区間：5点

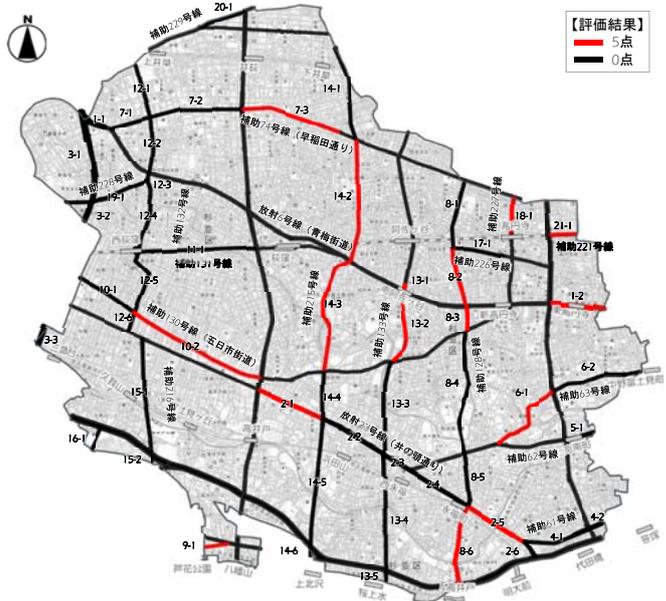
※指定登録文化財：国指定、東京都指定、杉並区指定のいずれか

※商店街：すぎなみ区環境ある区マップ記載の商店街

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



30

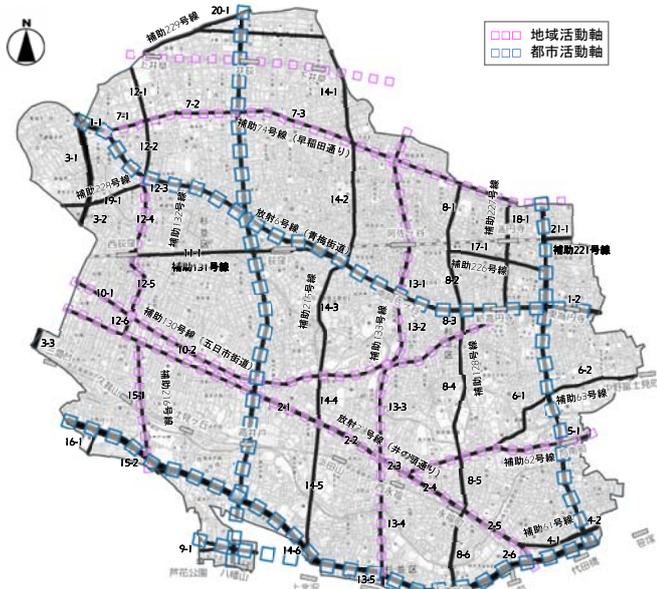
# 指標19【活力】：都市活動軸・地域活動軸の形成

1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

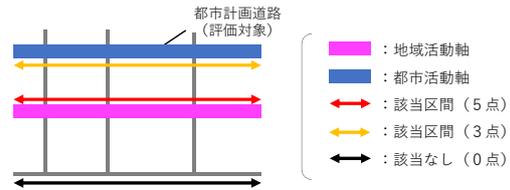
- ・地域活動軸に該当：5点
- ・都市活動軸に該当：3点

※地域活動軸：区内外の地域間交流を図り、安全な生活圏を構成する補助幹線道路の沿道  
 ※都市活動軸：区の骨格的道路交通網として位置づけられた幹線道路・補助幹線道路

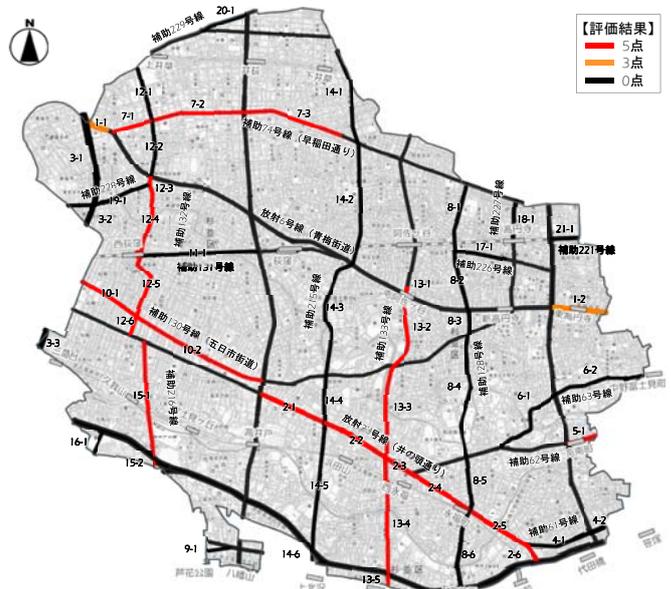


出典：杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）、R5.9

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



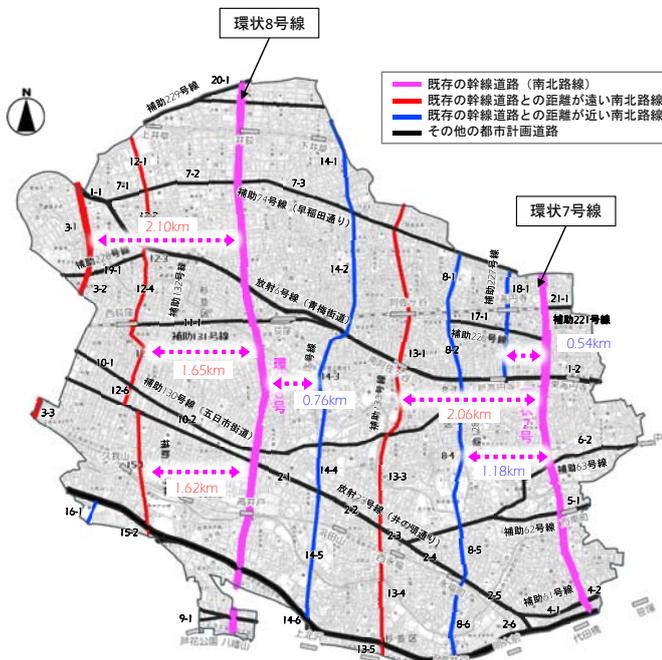
# 指標20【活力】：南北交通の強化

1. 区間評価用指標の考え方

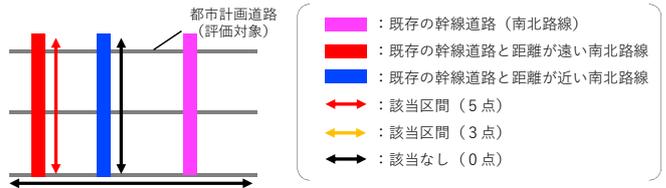
## 評価方法

- ・南北路線のうち、既存の幹線道路（環状7号線・環状8号線）からの距離がより大きい南北路線：5点
- ・その他の南北路線：3点

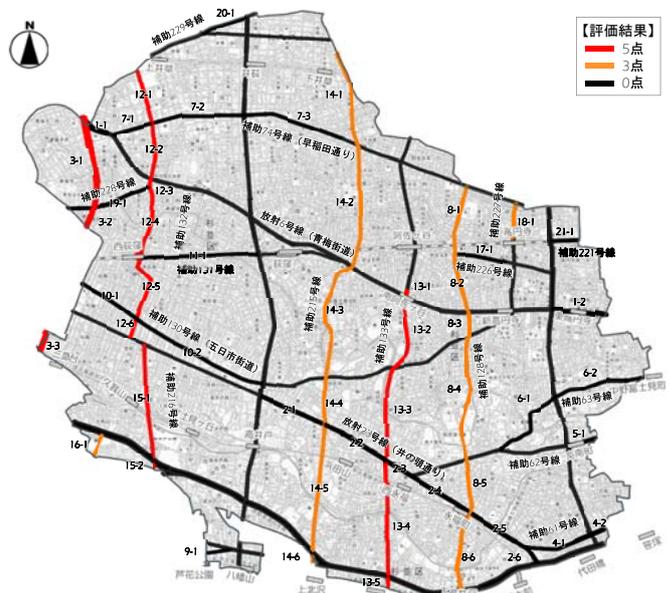
※環状7号線周辺：補助133号が補助128号より距離が大きいため配点大  
 ※環状8号線周辺：補助132号、216号、外環の2が補助215号より距離が大きいため配点大



## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標21【活力】：円滑な道路ネットワークの連続性の確保

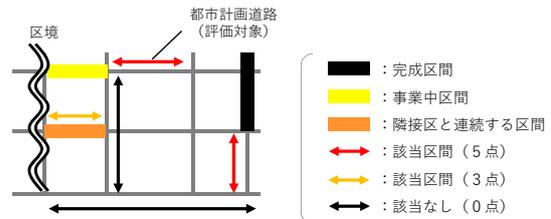
1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

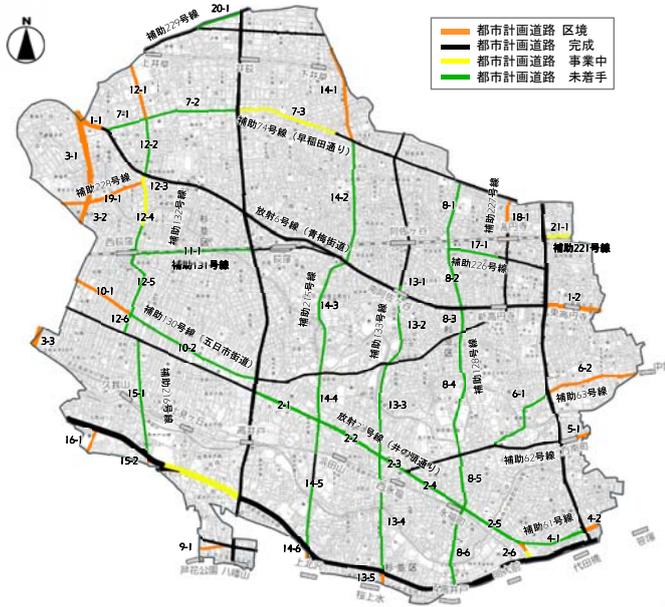
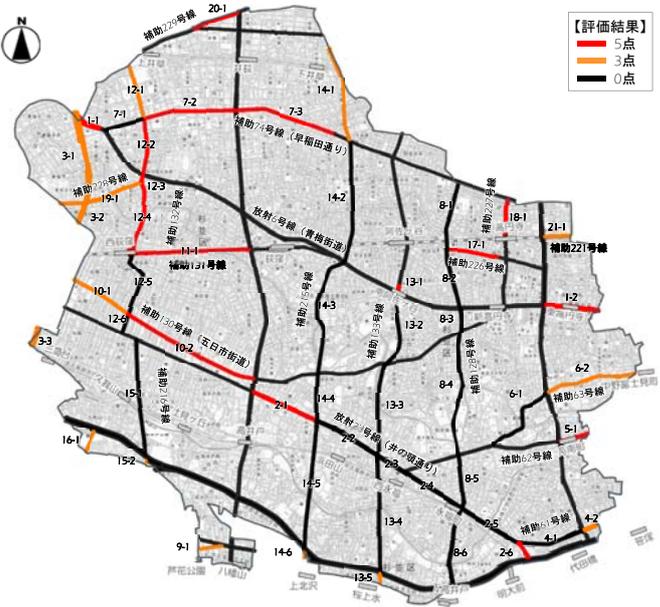
- 完成または事業中区間に連続する区間：5点
- 隣接区と連続する区間：3点

※どちらにも該当する場合5点

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



# 指標22【活力】：市街地の形成状況

1. 区間評価用指標の考え方

## 評価方法

通過する小地域の人口密度（人/㎡）で配点

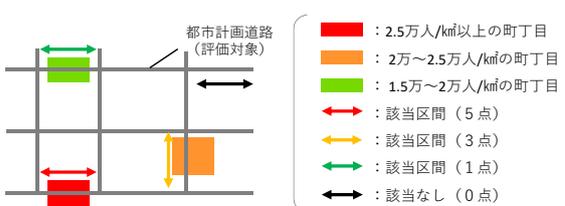
- 2.5万人/㎡以上の小地域を通過する区間：5点
- 2万人/㎡～2.5万人/㎡の小地域を通過する区間：3点
- 1.5万人/㎡～2万人/㎡の小地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点

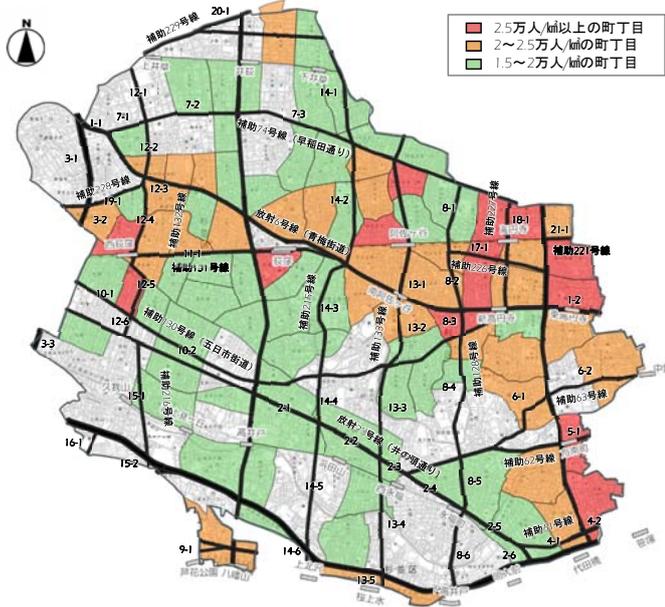
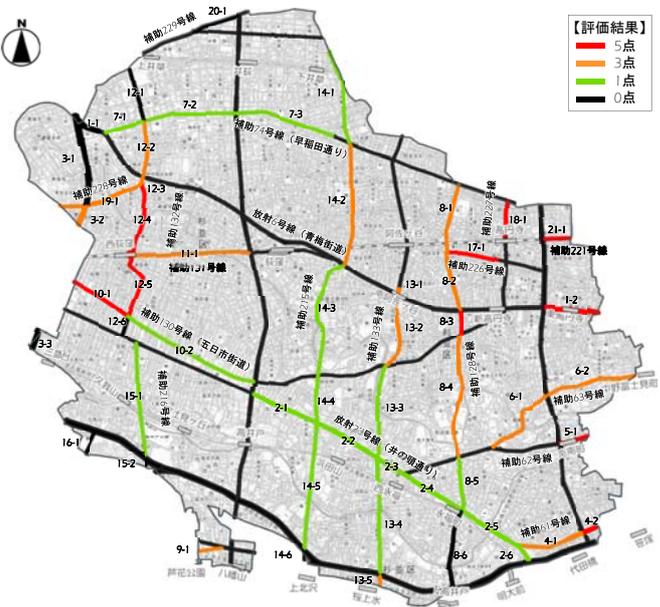
※複数通過する場合は最大で配点

※令和2年10月1日時点（R2国勢調査）より

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け

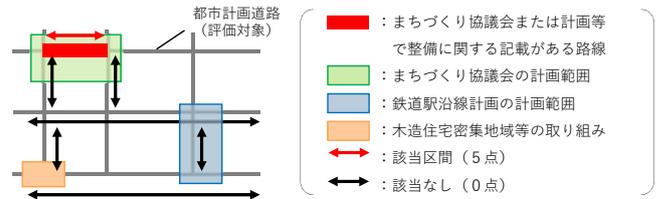


## 評価方法

まちづくり協議会または鉄道沿線・駅周辺のまちづくり計画等で位置づけられている区間：5点

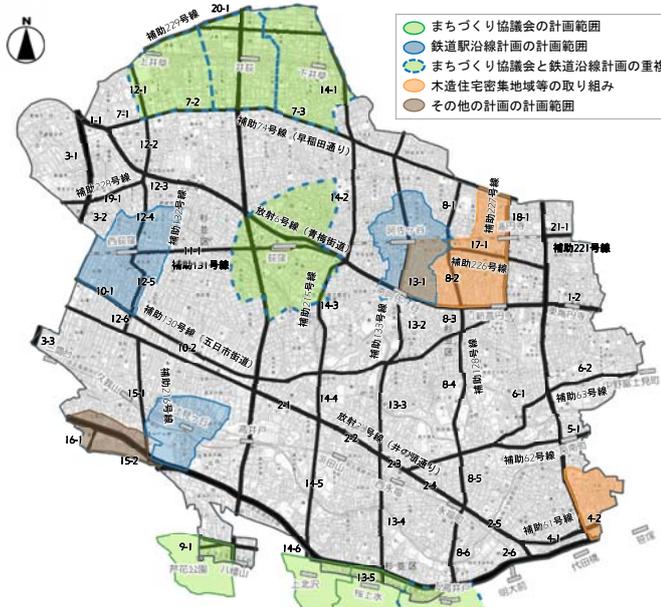
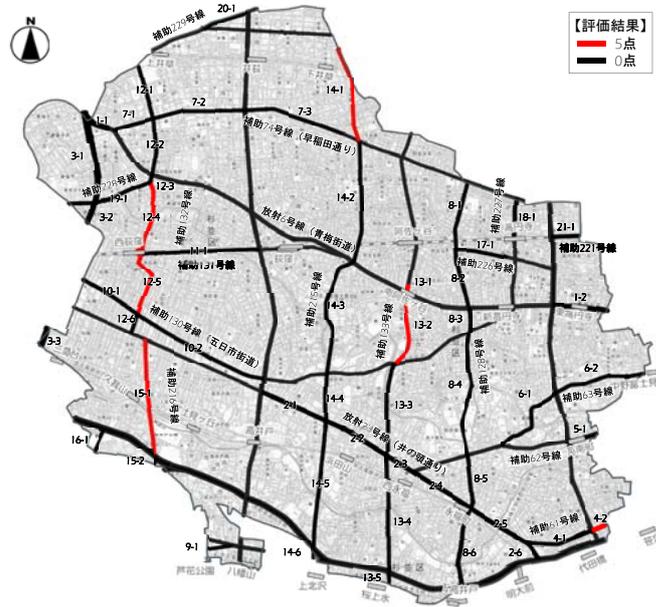
※計画内で対象都計道の整備に関する内容が記載されているものを抽出

## 【考え方】イメージ図



※木造住宅密集地域等の取り組み：阿佐谷南・高円寺南地区防災まちづくり、方南一丁目地区防災まちづくり計画

## 【評価結果】点数付け



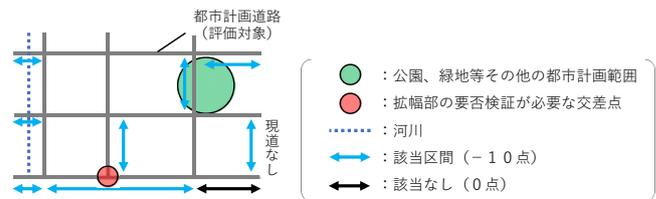
## 評価方法

計画の変更や交差点拡幅部の要否検証、また他都市計画との重複がある路線や、河川との交差がある路線、現道がない路線については、円滑な事業実施環境が整っていないとし、マイナス評価とする。

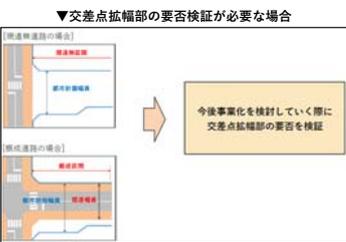
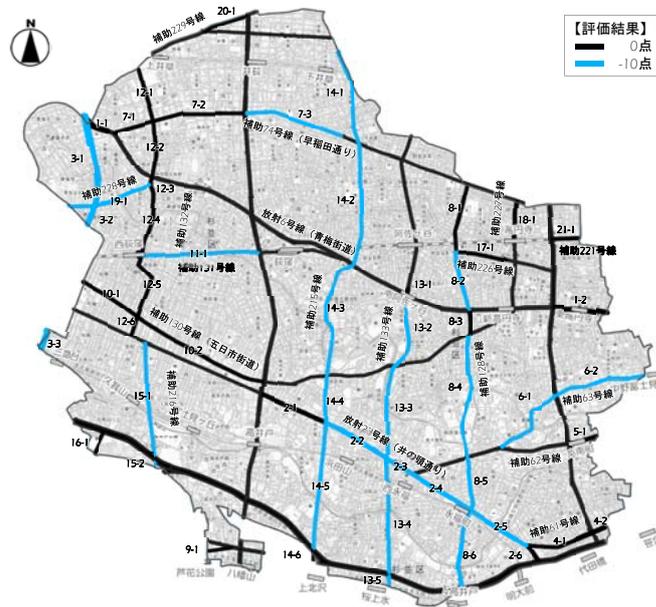
- 交差点拡幅部の要否検証が必要な区間
  - 他都市計画との重複がある区間
  - 河川との交差がある区間
  - 現道がない区間
- ：-10点

※現道については、対象区間の半分以上の延長が現道である場合に「現道あり」とする

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け



⇒円滑な道路整備事業の実施環境が整っていないので、マイナス評価とする

## 評価方法

路線全区間の現況幅員が8m以上あり、歩車分離されている路線については、既に都市計画道路同等の機能を概ね有しているとし、マイナス評価とする。

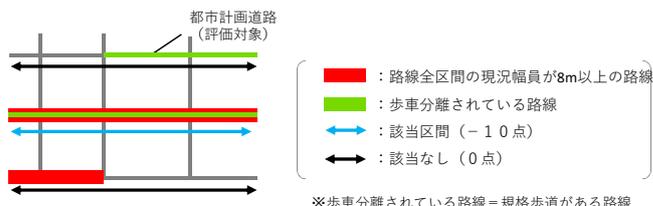
- ・路線全区間の現況幅員が8m以上の路線かつ歩車分離されている路線  
：-10点



※出典：第四次事業化計画 P.26、78

⇒既に都市計画道路の機能を概ね有しているため、区による整備の優先順位は低いものとし、マイナス評価とする

## 【考え方】イメージ図



## 【評価結果】点数付け

