

パブリック・コメントの実施結果について

平成24年9月3日

古賀市都市計画課

(都市計画係)

パブリック・コメント手続きを実施した結果について、古賀市パブリック・コメント手続き実施要綱(平成20年3月告示第20号)第11条第1項の規定に基づき、次のとおり公表します。

(1) 政策等の課題	古賀市都市計画道路検証方針
(2) パブリック・コメント手続きの実施期間(政策等の案の公表日)	平成24年7月9日から8月7日まで(平成24年7月9日)
(3) 提出意見等	なし
(4) 政策等の案からの変更点及び理由	なし

本件に関するお問い合わせ先

古賀市都市計画課 都市計画係(電話092-942-1119)

「古賀市都市計画道路検証方針」(案)

「古賀市都市計画道路検証方針」(案)に対してパブリック・コメント手続を実施した結果について、古賀市パブリック・コメント手続実施要綱(平成20年3月告示第20号第11条第1項の規定に基づき、次のとおり公表します。

(1) 政策等の題名	古賀市都市計画道路検証方針
(2) 政策等の案の公表日	平成24年7月9日(月)
(3) パブリック・コメント手続の実施期間	平成24年7月9日(月)～平成24年8月7日(火) (30日間)
(4) 意見等提出者数	0名
(5) 提出意見等件数	0件
(6) 提出意見等を考慮した結果及びその理由	なし
(7) その他の修正点	なし

※なお、字句、誤記の訂正、わかりにくい表現等の適正化を適宜行いましたが、詳細については省略しています。

古賀市都市計画道路検証方針

平成24年9月
古賀市都市計画課

～ 目 次 ～

はじめに	1
1. 古賀市都市計画道路検証方針の位置づけ	2
2. 都市計画道路とは	3
(1) 都市計画道路とは	3
(2) 都市計画道路の種類	4
(3) 都市計画法による建築制限	4
3. 都市計画道路の現状	5
(1) 都市計画道路の計画延長	5
(2) 都市計画道路の整備状況	5
(3) 長期未着手都市計画道路の状況	7
4. 都市計画道路の検証の必要性	8
(1) 都市計画道路を取り巻く環境の変化	8
(2) 建築制限の長期化	8
5. 都市計画道路の検証	9
(1) 検証対象路線の選定	10
(2) 個別路線の評価	12
(3) 都市計画道路網としての評価	17
(4) 都市計画道路の評価基準	17
(5) 変更案の検討	18
(6) 都市計画道路の適正配置	18
(7) 見直しの最終判断と都市計画上の手続き	19
(8) 存続・追加区間に関する土地所有者等への制限	19
個別路線評価カルテ	20

はじめに

古賀市の都市計画道路は、昭和38年に8路線（総延長14.35km）が決定されて、昭和47年に見直しが行われ17路線（総延長42.66km）が指定、その後、平成17年に路線が追加され現在の22路線（総延長49.39km）になっています。古賀市における都市計画道路の整備は、土地区画整理事業等による市街地の整備と一体的に進められてきました。現在は、都心部の交通渋滞緩和や地域間相互の連携を図るため、国、県、市の役割分担の中で、格子状の幹線道路網の整備に力を注いでいます。

一方、幹線道路以外の旧市街地内に計画された路線や、市街地開発事業など面的整備事業と併せて整備されることを想定した路線の中には、長期間未整備の路線があることも事実です。このため、これらの路線が計画決定された当時と現時点における社会経済情勢の変化等を踏まえ、都市計画道路の検証を行っていくことは、緊急の課題となっています。

また、福岡県は、「福岡県都市計画道路検証方針」（平成17年8月31日）【以下、ガイドラインという】を策定し、県内の市や町に対して都市計画道路の検証を行うように求めています。このガイドラインは、見直し作業を客観的かつ効率的に進めるため、その手順と手法を明らかにしていますが、「個別路線の必要性及び実現性に関する評価」と「都市計画道路網としての評価」の評価項目に対する具体的な判定基準は各地方公共団体の裁量に委ねられています。

そこで、本検証方針は、ガイドラインに規定される評価項目をわかりやすく、より客観的な評価が可能となるように作成するものです。

1. 古賀市都市計画道路検証方針の位置づけ

社会経済情勢の変化、少子高齢化の進展等により、都市計画道路の必要性が大きく変化していることや、当初都市計画決定のまま長期にわたり事業が行われていない都市計画道路が存在すること等の問題に対しては、適宜都市計画道路の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うことが求められています。

このため福岡県は、県内における既存の都市計画道路を見直すための検証方針である「福岡県都市計画道路検証方針」に基づいて、市に都市計画道路について検証を行うことを求めています。しかし、具体的な評価基準は、各地方公共団体の裁量に委ねられているため、古賀市においては「都市計画道路検証方針」を作成し、都市計画道路の検証を行います。

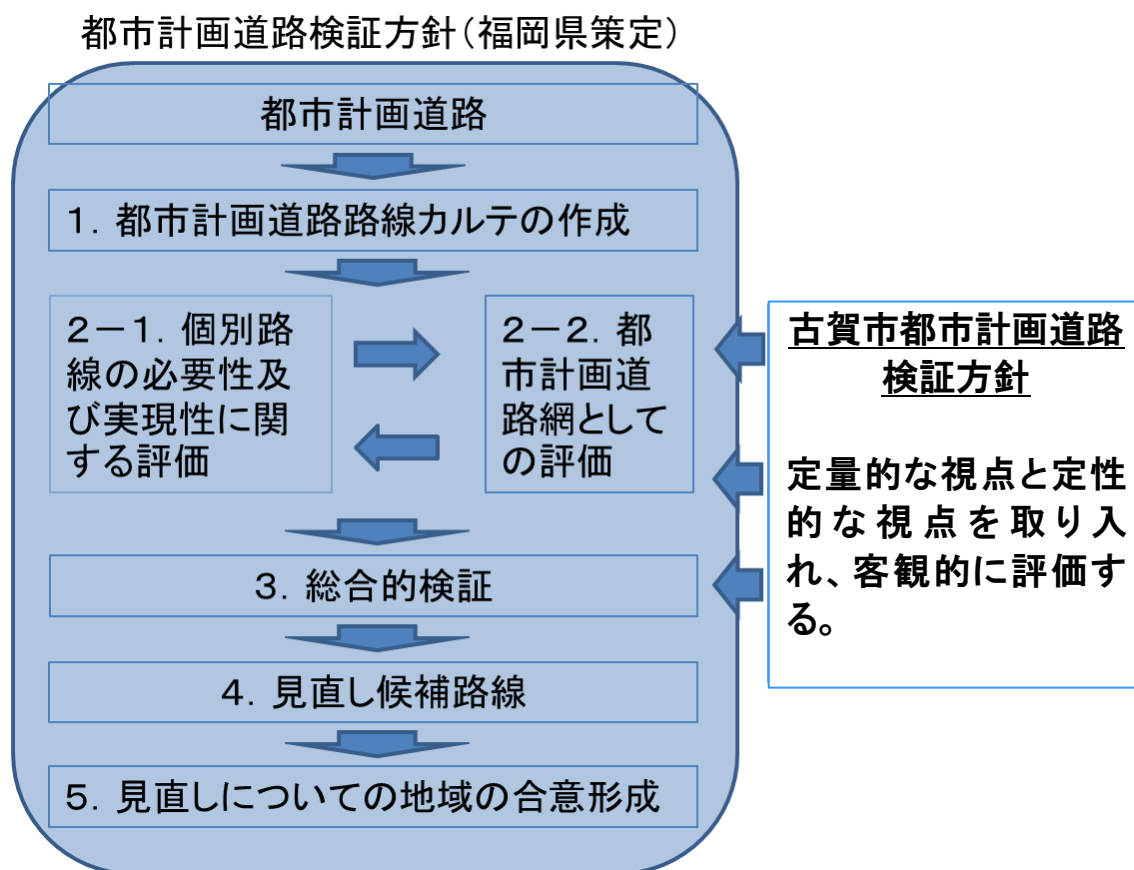


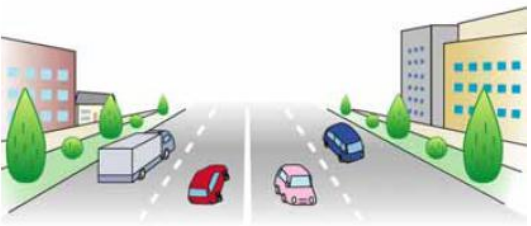

図 1. 古賀市都市計画道路検証基準の位置づけ

2. 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として、都市の骨格を形成するもので、市民生活や都市活動に欠かせない重要な施設です。

表 1. 都市計画道路の3つの機能

<p>①交通機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人や物資の移動の通行空間としての機能 ・沿道の土地利用のための出入、駐停車など沿道サービスの機能 	
<p>②空間機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日照など都市環境保全のための機能 ・都市景観の軸となる景観形成の機能 ・避難や救援のための通路としての機能や、延焼を防止するための防災空間としての機能 ・公共交通や供給処理施設などの収容空間としての機能 	
<p>③市街地形成機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市の骨格を形成し、都市の発展の方向や土地利用の方向を規定する機能 ・一定規模の宅地を区画する街区を形成する機能 ・人々が語らう日常生活のコミュニティ空間としての機能 	

(出典：都市計画運用指針)

(2) 都市計画道路の種類

都市計画道路は、その交通機能に応じて次のような4種類に分類されます。

表 2. 都市計画道路の種類

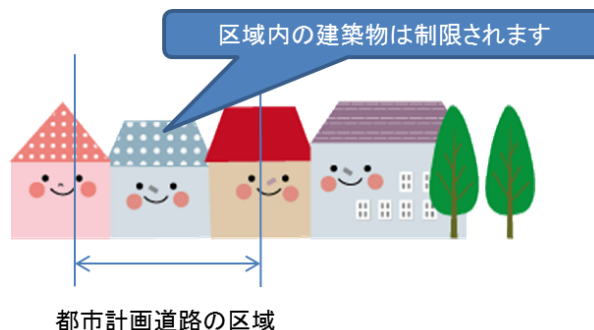
自動車専用道路	都市高速道路等専ら自動車の交通の用に供する道路 例)九州道、福岡都市高速道路
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路 例)国道3号、主要地方道 筑紫野古賀線
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路
特殊街路	専ら歩行者、自転車、都市モノレール、路面電車等の用に供する道路

(3) 都市計画法による建築制限

都市計画道路の計画区域内では、都市計画法により建築行為が制限されます。

●都市計画道路の区域内で建築可能な建築物（都市計画法第54条第3項）

- 1) 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと
- 2) 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。
- 3) 容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること



3. 都市計画道路の現状

(1) 都市計画道路の計画延長

表 3. 都市計画道路一覧

No.	路線名	計画延長(m)	改良済(m)	事業中(m)	未着手(m)	当初決定年月日	経過年数(年)
1	国道3号線	4,900	4,900	0	0	S47.12.21	39
2	新宮古賀線	6,840	3,800	1,860	1,180	S38.9.12	48
3	後牟田大池線	1,700	1,422		278	S47.12.21	39
4	中川熊鶴線	4,570	1,030	800	2,740	S38.9.12	48
5	牟田栗原線	4,190	3,360	0	830	S38.9.12	48
6	浜大塚線	3,960	2,593	422	945	S47.12.21	39
7	屋敷五楽線	880	0	0	880	S38.9.12	48
8	古賀駅五楽線	230	0	0	230	S47.12.21	39
9	花見佐谷線	2,470	2,050	0	420	S47.12.21	39
10	牟田千鳥ヶ池線	1,300	1,300	0	0	S56.6.25	30
11	佐谷竹尾線	1,650	1,650	0	0	S59.9.10	27
12	汐入花見線	2,800	780	0	2,020	S38.9.12	48
13	花見浜線	3,890	2,411	1,479	0	S38.9.12	48
14	古賀停車場線	190	190	0	0	S38.9.12	48
15	栗原水上線	1,740	0	579	1,161	S47.12.21	39
16	古賀駅中川線	600	0	0	600	S47.12.21	39
17	東田塩焼線	2,260	0	0	2,260	S38.9.12	48
18	野口髭園線	1,470	0	0	1,470	S47.12.21	39
19	古賀駅前田線	350	0	0	350	S47.12.21	39
20	花鶴丘線	640	640	0	0	S38.9.12	48
21	京田馬渡線	2,020	1,350	0	670	H7.3.13	17
22	高盛池端線	740	740	0	0	H10.4.15	14
	合計	49,390	28,216	5,140	16,034		

※改良済みは、概成済みを含む。

※概成済みとは、都市計画決定幅員はないものの、既に必要な改良が終わっているものを示す。

(2) 都市計画道路の整備状況

都市計画道路の延長のうち、約60%が改良済み、約30%が未着手となっています。

最近20年間で整備率は約20%向上し、平均道路整備延長は、600m/年となっています。

表 4. 都市計画道路の整備率

年 度	路線数 (路線)	計画延長 (km)	改良済延長 (km)	未整備延長 (km)	整備率 (%)
平成2年度末	20	46.63	16.22	30.41	34.8%
平成22年度末	22	49.39	28.22	21.17	57.1%

※未整備延長は、事業中を含む。

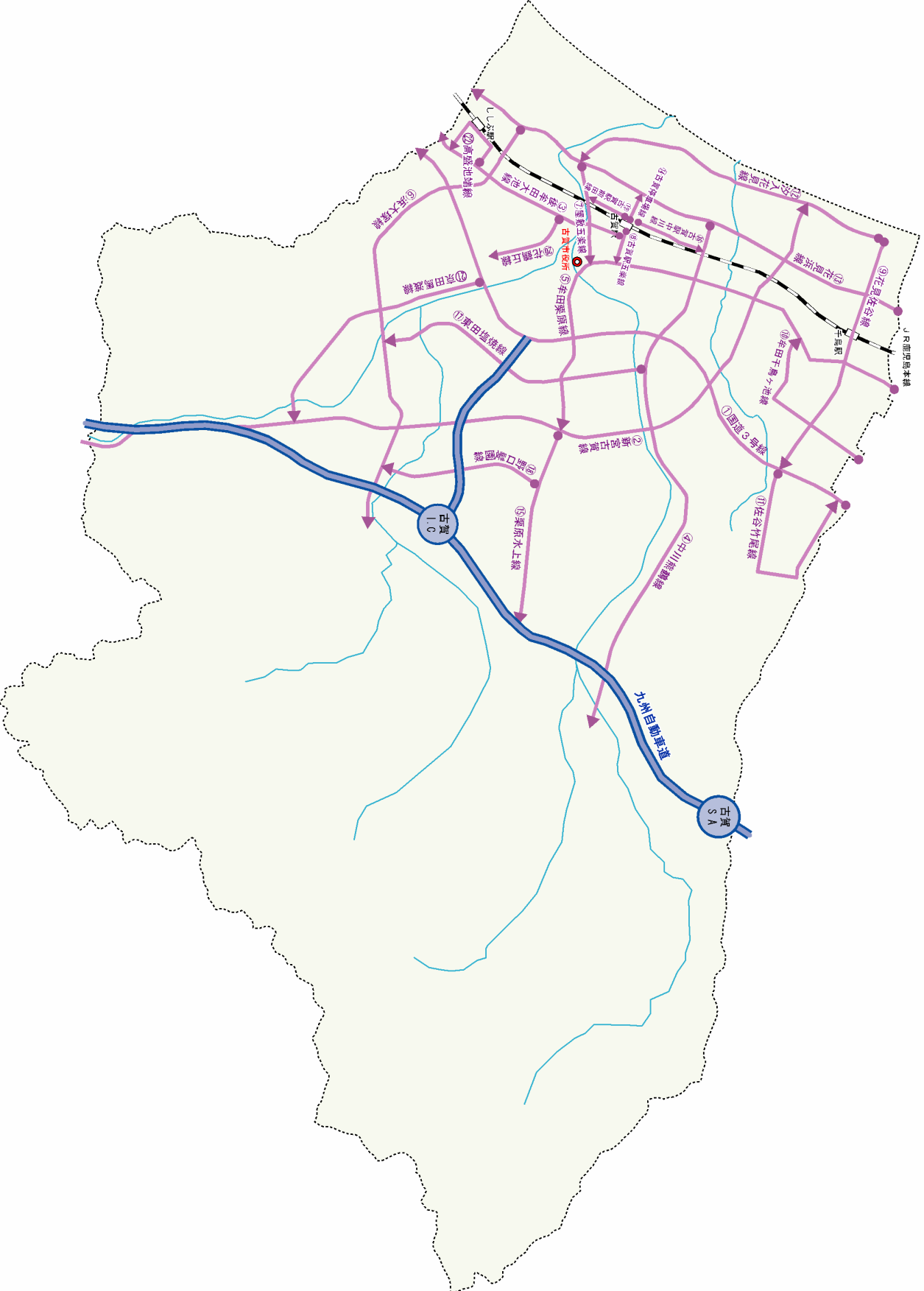
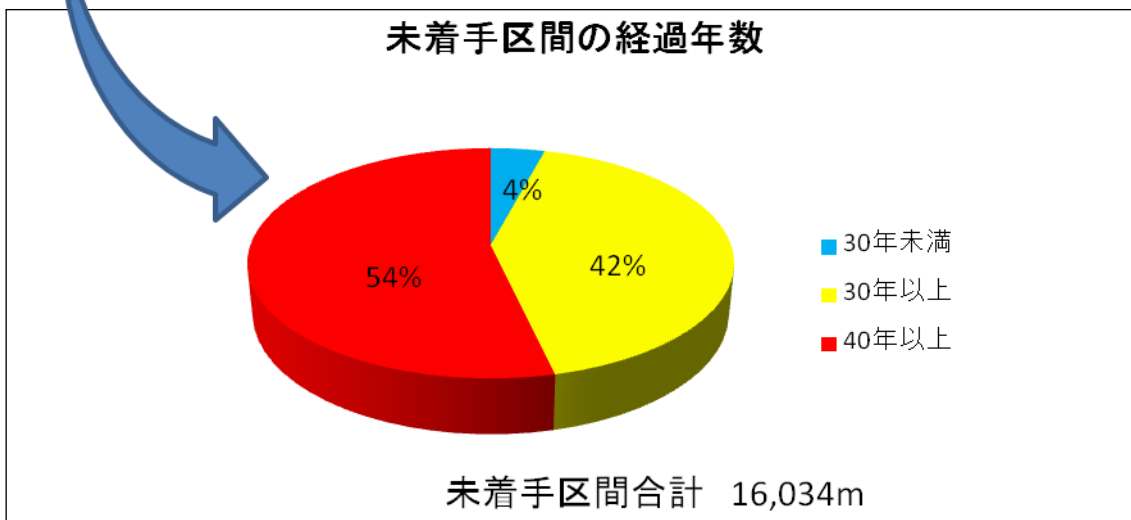
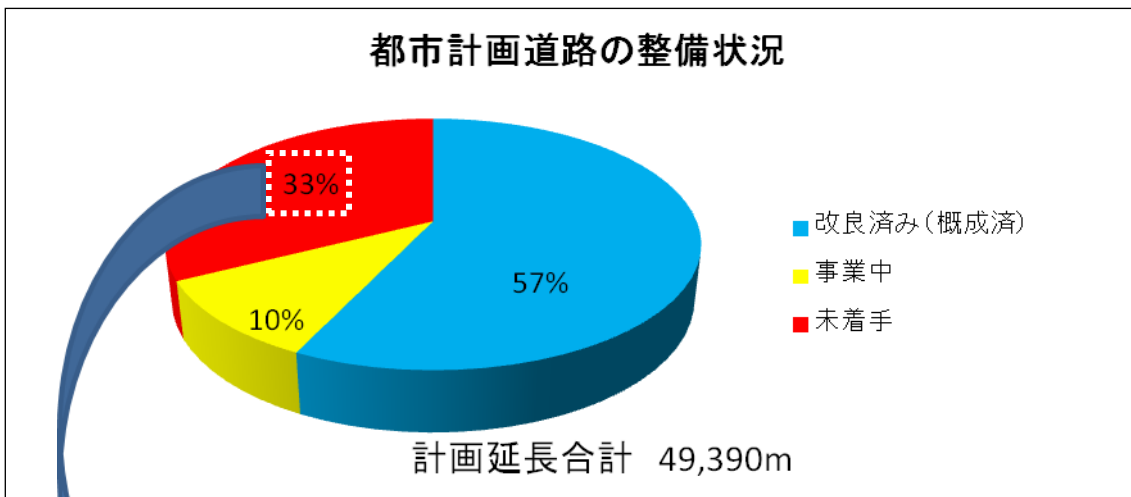
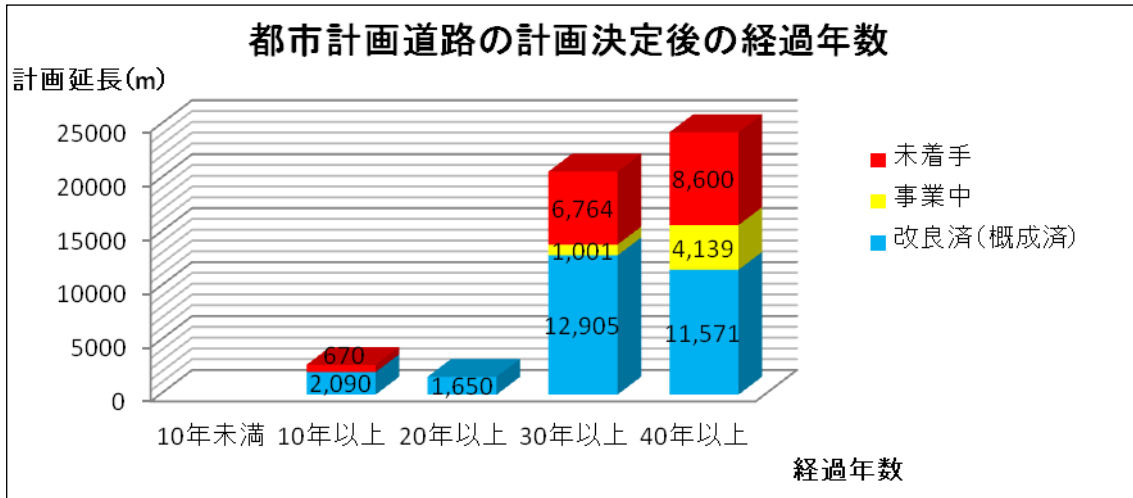


図 2. 古賀市都市計画道路位置図

(3) 長期未着手都市計画道路の状況



4. 都市計画道路の検証の必要性

(1) 都市計画道路を取り巻く環境の変化

古賀市では、都市計画道路の整備に努めてきたところですが、平成23年3月末現在で整備率が約60%であり、未だ約16kmが未着手区間として残されている状況です。

一方、少子高齢化の急速な進展、地球環境問題への意識の高まり、市の厳しい財政状況、防災意識の高まりなどの社会経済情勢の変化等により、都市計画道路を取り巻く環境も変化しており、都市計画道路についても、都市計画決定当時に想定した役割に変化が生じていることが考えられます。

(2) 建築制限の長期化

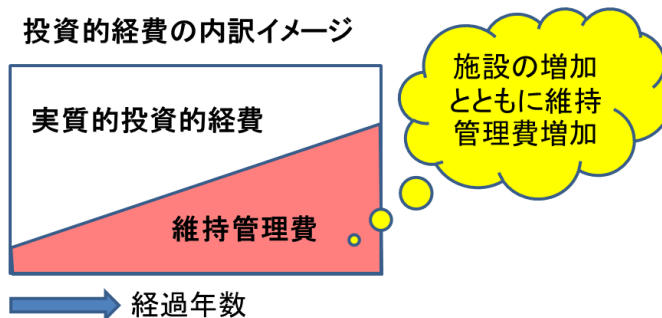
都市計画決定された都市計画道路は、都市計画法により一定の条件を超える建築が制限されることから、長期間にわたり事業が実施されていない路線や区間では、地権者の方々の私権を長期にわたり制限しているという課題を抱えています。

一方、新規に未着手の都市計画道路を整備する予算は、今後も厳しい状況と予想されることから、整備までに時間を要することが想定されます。

表 5. 投資的経費の状況（古賀市）

年 度	決算額 (億円)	うち投資的経費 (億円)	決算額に対する 投資的経費比率
平成12年度	154.9	23.5	15.2%
平成22年度	170.4	15.5	9.1%

投資的経費は、土木管理費、道路橋梁費、河川費、都市計画費、住宅費の合計額を示す。



こうした状況に対応するために、未着手の都市計画道路について、多様な視点から総合的に検証を行う必要があると考えています

5. 都市計画道路の検証

都市計画道路の検証は、次のフローに従い実施します。詳しい検証内容は、次頁以降に説明します。

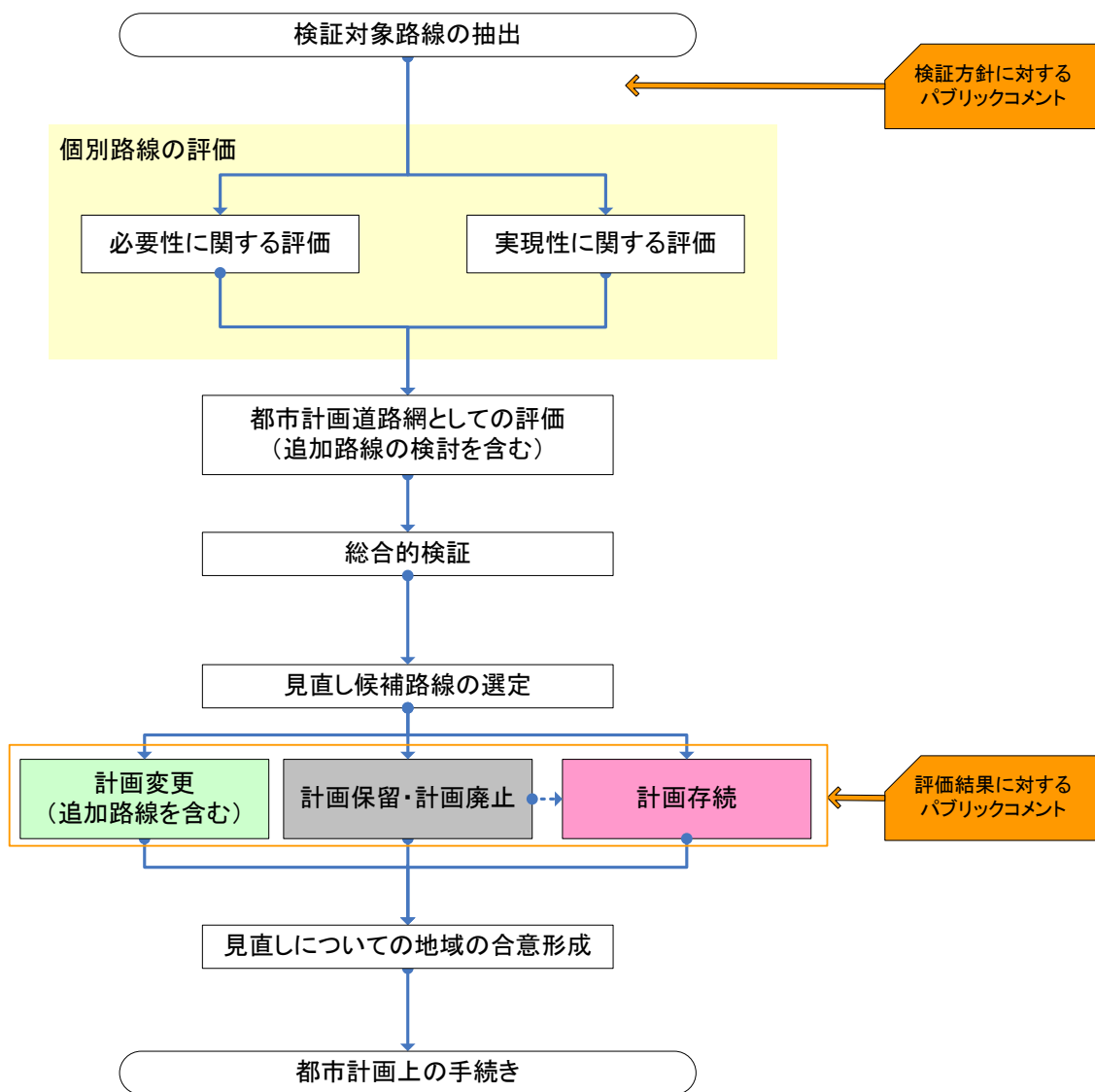


図 3. 検証フロー

(1) 検証対象路線の選定

国が地方自治法第245条の4の規定に基づき行う技術的な助言の性格を有している「都市計画運用指針」によれば、都市圏の交通施設に関する都市計画の考え方が以下のとおり示されています。

交通施設の都市計画に当たっては、おおむね20年後を目標とし、大都市、地方都市を問わず、通勤通学等日常交通活動の広がり観点から一体的な圏域を形成している都市圏を対象に、交通実態の把握・分析、目指すべき都市構造や土地利用を踏まえた将来交通需要の予測を行ったうえで、都市の骨格を形成する交通施設等の必要性及び規模に関し総合的な検討（これらを総称して以下「都市交通調査」という。）を行うことが望ましい。

上述の“都市計画の考え方”を踏まえて、市において都市計画決定されている全ての都市計画道路網を対象として、「検討路線」の抽出を行います。

都市計画決定後20年を経過した路線は、役割を再検証する必要があると考え、路線の抽出基準を次のように設定します。

【検証路線の抽出基準】

- ①都市計画決定から20年以上未着手の路線
- ②都市計画決定から20年以上未着手区間が存在する路線

〔検証路線から除外する路線及び区間〕

- 未着手路線又は区間のうち5年以内に事業化の計画がある路線及び区間
- 国又は県によって整備が行われる計画がある路線及び区間
- 次に掲げる計画に位置づけられている路線
 - ・第4次古賀市総合振興計画
 - ・古賀都市計画区域マスタープラン

未整備の都市計画道路の中から、当面の間、事業着手の予定がない路線(又は区間)を全てリストアップし、これを検証の対象とします。

(2) 個別路線の評価

ガイドラインに沿って、個別の都市計画道路の必要性、実現性、都市計画道路網を評価し、その結果に基づき、既定計画を存続させるべきか、廃止すべきか、あるいは変更すべきかという方針を明らかにします。この評価に用いる視点と指標を表 6. に示します。

表 6. 評価に用いる視点と指標

視点		指標
必要性に関する評価	①決定時の役割	①-1)決定時の役割
	②交通処理上の必要性	②-1)交通量の見込み
		②-2)代替路線の有無
		②-3)歩行者の安全性
		②-4)通学路指定状況
	③土地利用上の必要性	③-1)地域の道路密度
	④都市環境上の必要性	④-1)アクセス性の向上
		④-2)火災の延焼防止効果
実現性に関する評価	⑤地域社会への影響	⑤-1)通過交通の影響
		⑤-2)家屋移転の件数
		⑤-3)コミュニティの維持
		⑤-4)大規模物件の有無
	⑥地形や自然環境との適合性	⑥-1)保全すべき自然環境の有無
		⑥-2)地形改変の程度

評価結果が行政側の考えに偏ったものにならないようにするため、評価対象路線と評価方法を事前に示したうえで、パブリックコメントの実施などによって住民の意見を広く募り、それを適切に反映するものとします。

1) 必要性に関する評価

視点① 決定時の役割

計画道路の役割が計画決定時から変化していないかを評価する。

指標①-1) 計画道路を決定したときに期待された役割は何か。

評価対象区間が、交通面でどのような役割を期待して決定されたものか、確認できる範囲で記述する。決定から長い年月が経過すれば、地域の様々な状況変化によって、決定ときに期待された役割が小さくなったり、完全に失われている可能性もある。

視点② 交通処理上の必要性

自動車や歩行者の安全で円滑な通行を確保するうえで、どれほどの必要性があるかを評価する。

指標②-1) 計画道路を整備した場合、どの程度の自動車交通量が見込まれるか。

評価対象区間を既定計画通りに整備したと仮定し、将来の適切な時期における自動車交通量の予測値を記入する。予測は第4回北部九州圏パーソントリップ調査によるODデータ及び交通量調査データを基に、必要に応じてゾーンの細分化やリンクを追加して行う。

指標②-2) 現道や他の路線で、自動車交通の処理を代替できるか。

評価対象区間を整備しないと仮定した場合、現道や他の路線で自動車交通の処理を代替できないか考察し、その結果を記述する。考察に当たっては、単にルートや車線数を比較するだけでなく、評価対象区間を整備しない場合の自動車交通量を予測し、周辺の道路網への影響も確認する必要がある。

指標②-3) 現道において、歩行者の安全性は十分に確保されているか。

評価対象区間内に現道が存在する場合、歩行者が安全に通行できる歩道が確保されているかどうかを記述する。歩行者が危険にさらされている状況であれば、歩道の新設や拡幅などにより、十分な安全性を確保することが望まれる。

指標②-4) 通学路指定されているか。

評価対象区間が小・中学校の通学路に指定されているかどうかを記述する。通学路指定されていれば、児童・生徒の安全性確保のため歩道整備が望まれる。

視点③ 土地利用上の必要性

沿線地域の合理的で健全な土地利用を促進するうえで、どれほどの必要性があるか。

指標③-1) 地域の道路密度は適正か。

評価対象区間を整備しないと仮定した場合、周辺地域の道路密度が土地利用計画に対して適正かどうかを記述する。市街地内においては、地域に発着する自動車交通を円滑に処理する観点から、住居系地域で4km/k㎡、商業系地域で5~7km/k㎡、工業系地域で1~2km/k㎡が望ましい道路密度とされており、この数値を目安として適否を判断することとなる。なお、分子となる道路延長には、都市計画決定の有無にかかわらず、2車線以上の道路を全て含めるものとする。

視点④ 都市環境上の必要性

アクセス性や防災安全性など地域の環境を高めるうえで、どの程度の必要性があるか。

指標④-1) 計画道路の整備により、沿線地域のアクセス性がどの程度向上するか。

評価対象区間の沿線地域において、評価対象区間を整備することにより、災害時の緊急車両のアクセス性の向上が期待されるか、または住民の避難路としてどの程度の効果が期待されるかを考察し、その結果を記述する。

指標④-2) 計画道路の整備により、火災の延焼防止にどの程度の効果があるか。

評価対象区間を既定計画通りに整備した場合、火災の延焼防止にどの程度の効果が期待されるか記述する。過去の事例報告によると、幅員が12m以上の道路であれば、ほぼ完全に延焼を防止する効果のあることが判明しているが、単に計画幅員だけで判断するのではなく、沿線地域の建築状況も考慮する必要がある。

必要性に関する評価

視点①から④までの評価結果を勘案し、道路計画の必要性に関する評価を2段階で記入のうえ、その理由を記述する。

評価区分は、「a: 必要性が高い」、「b: 必要性は低い」とし、必要性を高めるため既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

2) 実現性に関する評価

視点⑤ 地域社会への影響

沿線地域の居住環境や既存のコミュニティに対して、どのような影響を及ぼすか。

指標⑤-1) 計画道路を整備した場合、通過交通によって居住環境が悪化しないか。
評価対象区間を既定計画通り整備した場合に、地区外からの通過交通が大幅に増加したり、新たに発生することによって、居住環境が著しく悪化することがないか考察し、その結果を記述する。

指標⑤-2) 計画道路を整備する場合、どの程度の家屋移転が生じるか。
評価対象区間を既定計画通りに整備するとした場合、どの程度の家屋移転が必要となるか記入する。多数の家屋移転を伴う事業は、相当なコストと時間を必要とすることから、費用対効果を著しく低下させる。

指標⑤-3) 計画道路を整備しても、既存のコミュニティを維持できるか。
道路の整備によって多数の家屋移転を生じ、それらを再建する土地が地区内に確保できなければ、商店街や自治会などのコミュニティが崩壊し、地域の空洞化を招く恐れがある。評価対象区間を既定計画通り整備した場合、このような状況が生じないかどうか、考察のうえ記述する。

指標⑤-4) 計画ルート上に大規模物件が存在しないか、もしくは整備事業により大規模構造物が必要となるか。
道路の整備によって大規模物件の移転を伴えば、コスト面でも大きな負担となるため、評価対象区間の計画ルート上にこのような施設がないかを記述する。また計画ルートの整備事業に伴い、立体交差のための橋梁やボックス等の大規模構造物の整備が必要となるかどうかも記述する。

視点⑥ 地形や自然環境との適合性

沿線地域の地形条件や自然環境と、十分に適合した計画内容となっているか。

指標⑥-1) 計画ルート上に保全すべき自然環境が存在しないか。

評価対象区間を既定計画通りに整備した場合、他法令等で保全すべきとされている自然公園や農用地等の開発を伴うことはないか、考察のうえ記述する。

指標⑥-2) 計画道路を整備する場合、大規模な地形の改変を伴わないか。

評価対象区間を既定計画通りに整備するとした場合、山切りや埋め立てなど大規模な地形の改変を伴うことがないか、考察のうえ記述する。大規模に地形を変える工事は、地域の景観を著しく損なうだけでなく、コスト面でも大きな負担となる。

実現性に関する評価

視点⑤と⑥の評価結果を勘案し、整備事業の実現性に関する評価を2段階で記入のうえ、その理由を記述する。

評価区分は、「a: 実現性が高い」、「b: 実現性は低い」とし、実現性を高めるため既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

(3) 都市計画道路網としての評価

個別路線について計画の存続・変更・廃止の方針を取りまとめた後、都市計画道路網全体の交通処理機能について将来交通量需要予測を実施し、その結果を元に検証を行います。交通処理について問題が生じた場合には、影響があると考えられる個別路線の見直し方針を再検討し、見直し計画の修正を行います。

(4) 都市計画道路の評価基準

都市計画道路の必要性に関する評価結果と実現性に関する評価結果を基に、定量的視点と定性的視点の両面から総合的に評価します。評価結果は下記に示すA～Cのいずれかとなります。

- | |
|-------------------------|
| A : 計画を存続させる |
| B : 実現性を高めるために計画内容を変更する |
| C : 計画を廃止する |

ただし、評価結果がB・Cとなった路線の一部区間に詳細検討が必要なものや、事業予定があり当面廃止できない路線については保留します。

表 7. 総合評価のイメージ

		実現性	
		a 高い	b 低い
必要性	a 高い	A	B
	b 低い	C	C

(5) 変更案の検討

評価の結果、「B：実現性を高めるために計画内容を変更する」となった区間については、整備事業の実現性を高めるため、計画内容の変更案を検討します。

変更内容として考えられる項目は、線形や車線数、幅員、構造、並行路線の有効活用などですが、地域の状況などにより変更が不可能な場合は、実現性を高めることができないものとして、廃止に向けた作業に移行することとなります。

表 8. 計画内容を変更する事例

変更要因	変更内容
自動車交通量の大幅な増加（減少）	車線数及び幅員の拡大（縮小）
歩行者交通量の増加、交通弱者への対応	歩道幅員の拡大
災害時における安全性の確保	幅員の拡大
コミュニティやまちづくりへの影響	幅員の縮小、平面線形の変更
周辺道路や宅地との高低差	縦断線形の変更
自然景観への影響	構造物形式の変更、平面線形の変更
並行路線の整備状況	並行路線への変更

(6) 都市計画道路の適正配置

都市計画道路の検証結果、既存道路の整備状況及び将来交通量推計の結果を踏まえ、新たに都市計画道路として追加の都市計画決定が必要な路線がないか検討します。

(7) 見直しの最終判断と都市計画上の手続き

都市計画道路の存廃は、計画区域内の土地所有者を始めとする地域住民の生活や事業活動に、大きな影響を及ぼします。このため、見直しの最終判断を行うに当たっては、地域住民を対象とした説明会を開催し、十分な合意形成に努めた上で都市計画上の手続きに着手するものとします。

①変更候補区間の場合

変更する考えであることとその理由、ならびに変更案の内容を説明し、住民の意見を求めます。意見の内容によっては、変更案を再検討し再び意見を求め、十分な合意形成に努めた上で、都市計画上の変更手続きに着手します。

②保留・廃止候補区間の場合

保留または廃止する考えであることとその理由を説明し、住民の意見を求めます。十分な合意形成に努めた上で、都市計画上の変更手続きに着手しますが、繰り返し調整しても合意に至らない場合は、やむを得ない選択として存続させるものとします。

(8) 存続・追加区間に関する土地所有者等への制限

見直しの結果、存続することとした区間の計画区域については、引き続き都市計画法による建築制限が課せられることとなります。

また、追加することとした区間の計画区域については、都市計画法による建築制限が新たに課せられることとなります。

個別路線評価カルテ

視点		指標	判断材料	評価	
必要性に関する評価	①決定時の役割	①-1) 決定時の役割	都市計画決定時から路線の位置付け・役割が変化しているか	2点:変化なし 1点:ほとんど変化なし 0点:変化している	
	②交通処理上の必要性	②-1) 交通量の見込み	将来交通需要予測結果	2点:10,000台/日以上 1点:1,500~10,000台/日未満 0点:1,500台/日未満	
		②-2) 代替路線の有無	代替路線の有無	1点:代替路線なし 0点:代替路線あり	
		②-3) 歩行者の安全性	歩道の有無	2点:歩道なし 1点:一定あり(片側歩道など) 0点:2m以上の歩道あり	
		②-4) 通学路指定状況	周辺の小中学校の通学路指定状況	2点:指定あり 0点:指定なし	
	③土地利用上の必要性	③-1) 地域の道路密度	2車線以上の道路の密度	住居系 商業系 工業系 (km/km2) 2点:3未満 4未満 1未満 1点:3~4 4~6 1~2 0点:4以上 6以上 2以上	
	④都市環境上の必要性	④-1) アクセス性の向上	整備により、災害時の車両乗り入れが困難な地域が解消されるか等	2点:効果大 1点:効果あり 0点:効果なし	
		④-2) 火災の延焼防止効果	整備により幅員12m以上の道路が整備される、もしくは現況12m未満だった幅員が12m以上になり、火災の延焼防止効果が向上するか等	2点:効果大 1点:一定効果あり 0点:効果なし	
	実現性に関する評価	⑤地域社会への影響	⑤-1) 通過交通の影響	通過交通による沿道環境(騒音・排ガス等)への影響	1点:影響なし(4,000台/日未満) 0点:影響あり(4,000台/日以上)
			⑤-2) 家屋移転の件数	道路整備による家屋移転の件数	2点:3件/100m未満 1点:3~5件/100m以上 0点:5件/100m以上
⑤-3) コミュニティの維持			道路整備に伴う家屋移転により、商店街・自治会などのコミュニティが崩壊しないか	2点:影響なし 1点:さほど影響なし 0点:影響あり	
⑤-4) 大規模物件の有無			大規模な物件があるか 河川・他の施設との立体交差の構造が必要となるか	1点:なし 0点:あり	
⑥地形や自然環境との適合性		⑥-1) 保全すべき自然環境の有無	開発が制限されている自然公園や農用地等の有無	2点:なし 1点:近傍にあり 0点:あり	
		⑥-2) 地形変更の程度	整備に伴い、大規模な盛土・切土が発生するか	2点:なし 1点:ややあり 0点:大いにあり	