

第 5 回都市計画道路見直し部会（ 1 / 3 1 ） 説明要点

1 前回会議の主な意見（庁内会議、第 4 回部会）

必要性がある路線を、事業費（コスト）がかかるから廃止するというのはいかがか。

必要性が高い路線は、代替路でカバーできないため、必要性が評価されたと考えられる。

代替性の評価結果が、既存道路がある区間のみが該当するため、代替路の評価になっていない。

「現道・代替路あり」の路線をすべて「廃止候補」とすると、これまでやってきた必要性評価が不要となってしまう。

2 今回の主な変更点（新旧）

評価項目	旧（第 4 回部会までの考え）	新（第 5 回部会）
必要性評価	<ul style="list-style-type: none"> ・道路機能ごとに指標を設定（20項目） ・指標の該当数で必要性を評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・20項目のうち、「トラフィック機能」を修正（将来交通量推計を修正、4,000台/日以上が区間が増） ・必要性「高」「中・低」で概ね2分し、「中・低」の区間を対象に、代替性評価を実施
代替性評価	<ul style="list-style-type: none"> ・代替性の要件を 車線数、幅員、代替路との距離、歩道設置有で評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・代替性の要件を 車線数、幅員、代替路との距離で候補区間を抽出し、区間ごとに個別判断
実現性評価	<ul style="list-style-type: none"> ・未整備区間の概算事業費を算出し、事業性（費用対効果）= 実現性として評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業性（費用対効果）は、存続・廃止の直接的な要素とせず、優先整備路線群の選定に活用 ・第1回見直しの「道路構造上の支障」、「事業実施上の支障」の該当路線が廃止済みのため、実現性なしの区間は無いと判断
総合評価 （存続、廃止の振り分け）	<ul style="list-style-type: none"> ・代替性評価で「現道・代替路あり」とした路線を「廃止候補」として分類 	<ul style="list-style-type: none"> ・必要性が高い路線は、存続となるように修正