

## 5 実現性の検討

### (1) 実現性の検討の考え方

代替路の有無、事業の実施上の支障の有無、道路構造上の支障の有無を整理し、見直し対象道路（区間）の実現性について検討します（必要性の検討結果について、いずれかの機能面からも必要性がない道路（区間）は除きます<sup>1)</sup>）。

1 本調査では、必要性検討結果 D(いずれかの機能面からも必要性がない)は有りません。

#### ア 代替路

##### 【 判定基準 】

代替路が存在する道路(区間)については、『代替路を有する道路(区間)』と位置付けます。

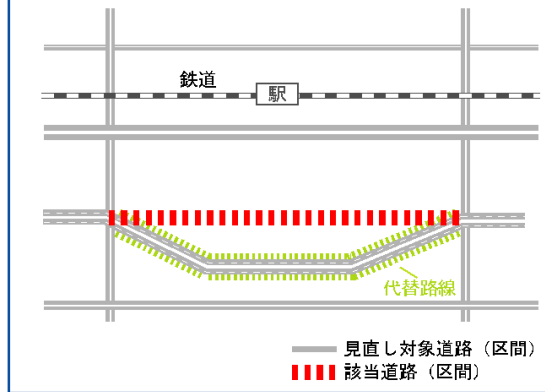
##### 【 代替路の考え方 】

代替路については、計画路線と並行（250m 圏域）する路線（区間）であり、かつ、同等の機能（幅員や車線数等）を有している道路（区間）とします。

また、250m 圏域は、商業地域における都市内道路の配置密度の  $8 \text{ km/km}^2$ （標準値）の場合の適切な配置間隔とします。

出典：ゆとり社会と街づくり道づくり（建設省、1992 年）

##### 【 代替路 】



#### イ 道路構造上の支障

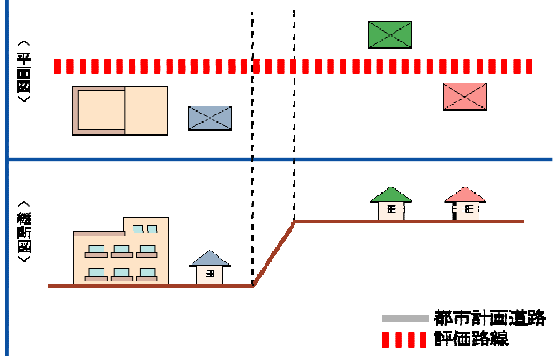
##### 【 評価基準 】

縦断勾配、線形及び幅員等が道路構造令上で支障がある道路（区間）については、『道路構造上の支障を有する道路(区間)』と位置付けます。

##### 【 道路構造上の支障の考え方 】

縦断勾配や線形及び幅員等が道路構造令に適合するように変更することが可能かどうかを検討し、可能な場合は計画変更を行う。また、不可能な場合は「道路構造上の支障」があると設定します。

##### 【 道路構造上の支障（縦断勾配や線形等） 】



#### ウ 事業実施上の支障

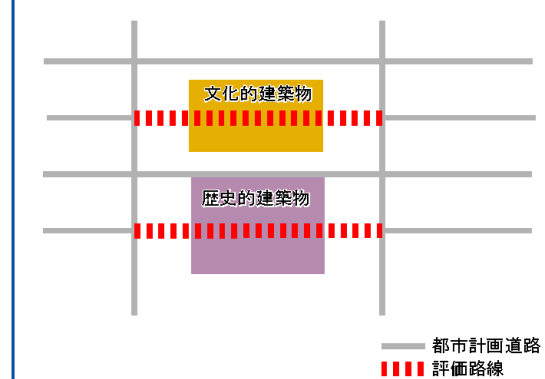
##### 【 評価基準 】

歴史・文化的な建築物等の個性を活かしたまちづくりを実施している地域がある区間については、『事業実施上の支障を有する道路(区間)』と位置付けます。

##### 【 事業実施上の支障の考え方 】

既に、既存の歴史的・文化的な建築物の保存やまちなみの統一など、地域独自のまちづくりが進められており、都市計画道路の整備が地域のまちづくりの方向性と異なる場合は、「事業実施上の支障」があると設定します。

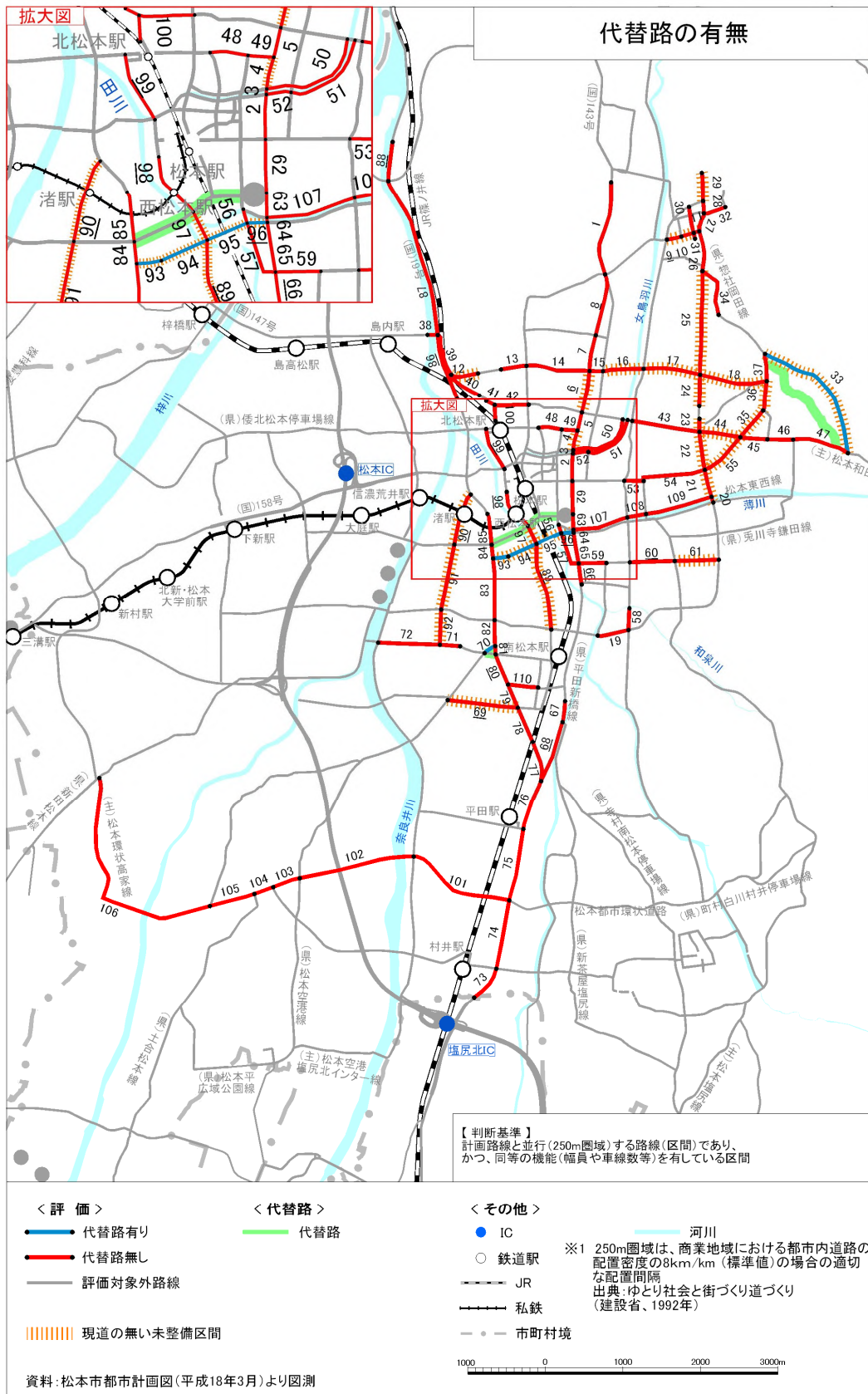
##### 【 事業実施上の支障（歴史・文化的建築物） 】



## (2) 実現性の検討結果

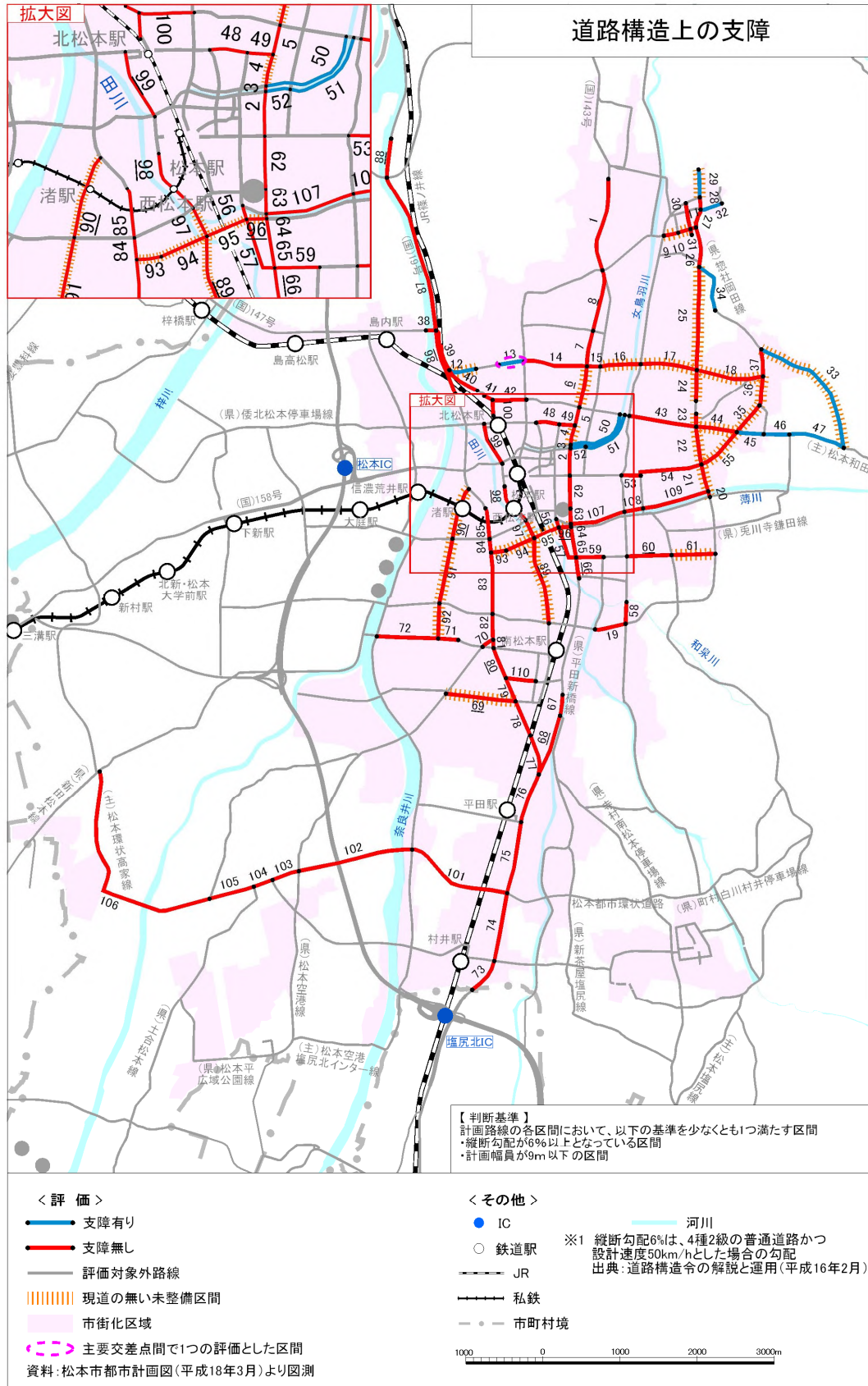
### ア 代替路

- 計画路線と同等の機能（幅員や車線数等）を有している代替路がある区間は、3・6・9 大村上金井線（区間番号：33）、3・5・32 逢初鎌田線（区間番号：93等）等の5路線のうち全6区間が該当します。



## イ 道路構造上の支障

- 縦断勾配が6%以上または計画幅員が9m以下の道路構造上の支障がある区間は、3・5・4 城山新井線（区間番号：12）、3・5・6 出川浅間線（区間番号：29）、3・5・8 末広線（区間番号：32）の8路線のうち全12区間が該当します。



## ウ 事業実施上の支障

- ・ 歴史・文化的な建築物等の個性を活かしたまちづくりを実施しており、事業実施上の支障がある区間は、3・4・3小池浅間線のうち3区間が該当します。

