

## 評価の判断基準

### ○「必要性」の評価

#### (A) 沿道利用機能（アクセス機能）

##### 評価 A-1 上位計画

評価項目	
上位計画や関連計画への位置付けの有無	
目的	
上位計画や関連計画に定められた路線は、都市の将来像を実現する上で必要性が高いと考えられることから、上位計画における位置付けを確認する。	
評価基準	評価
上位・関連計画に定められている。	○
上位・関連計画に定められていない。	×
評価内容	
<p><b>【判断基準】</b></p> <p>①具体的な道路名が示されている。</p> <p>②図面等で路線が例示されており、検討路線がそれに該当すると判断できる。</p> <p>③その他内容から道路の整備が位置付けられていると判断できる。</p> <p>主な上位・関連計画として以下のものが考えられる。</p> <p>(土地利用に関する計画)</p> <p>国土利用計画、土地利用基本計画</p> <p>(都市形成に関する計画)</p> <p>県・市町村総合計画、都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープラン、中心市街地活性化基本計画等</p> <p>(道路に関する計画)</p> <p>広域道路整備基本計画、都市交通マスタープラン</p> <p>(その他)</p> <p>地域防災計画</p> <p>上位・関連計画のいずれかに記載されていれば、定められているものとする。</p>	
備考	

評価 A - 2 主要幹線との接続

評価項目														
主要幹線と接続しているか。														
目的														
主要幹線は、広域的な交通を処理する道路と一体となって広域交通や隣接都市と連携し、都市内の拠点間、地域間相互の交通を集約して処理できるよう、適切に配置することが望ましい。														
評価基準	評価													
主要幹線（又は一部区間）である。	○													
主要幹線と接続している。	△													
主要幹線と接続していない。	×													
評価内容														
<p>【判断基準】</p> <p>対象路線が主要な幹線道路に直接接続している。又はその延長線上の一部区間を構成している。</p> <p>ここで言う主要な幹線道路とは（1-3）で整理した自動車専用道路、主要幹線に該当するものとする。</p>														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>道路分類</th> <th>機能による分類</th> <th>都市拠点、幹線等とのネットワーク</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車専用道路</td> <td>広域を結ぶ</td> <td>広域交通を大量でかつ高速に処理する。</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">幹線街路</td> <td rowspan="3">主要幹線</td> <td>都市圏を結ぶ 自動車専用道路 IC と連絡して都市圏を結ぶ (例：東西幹線、南北幹線、外環状道路など)</td> </tr> <tr> <td>都心地域と周辺都市を結ぶ 都心地域：県庁、市役所、公共公益施設等の行政機能の集積地 周辺都市：市町村役場、公共公益施設等の行政機能の集積地 (例：中心市街地を結ぶ放射状道路など)</td> </tr> <tr> <td>周辺都市と市内広域交通結節点、その他広域拠点を結ぶ 交通結節点：飛行場、特急停車駅、重要港湾（鳥取港、境港） その他広域拠点：3次医療施設（県立中央、鳥大付属）、流通拠点（トラックターミナル、流通業務団地）</td> </tr> <tr> <td>防災幹線道路ネットワーク</td> <td>第1次緊急輸送道路</td> </tr> </tbody> </table>		道路分類	機能による分類	都市拠点、幹線等とのネットワーク	自動車専用道路	広域を結ぶ	広域交通を大量でかつ高速に処理する。	幹線街路	主要幹線	都市圏を結ぶ 自動車専用道路 IC と連絡して都市圏を結ぶ (例：東西幹線、南北幹線、外環状道路など)	都心地域と周辺都市を結ぶ 都心地域：県庁、市役所、公共公益施設等の行政機能の集積地 周辺都市：市町村役場、公共公益施設等の行政機能の集積地 (例：中心市街地を結ぶ放射状道路など)	周辺都市と市内広域交通結節点、その他広域拠点を結ぶ 交通結節点：飛行場、特急停車駅、重要港湾（鳥取港、境港） その他広域拠点：3次医療施設（県立中央、鳥大付属）、流通拠点（トラックターミナル、流通業務団地）	防災幹線道路ネットワーク	第1次緊急輸送道路
道路分類	機能による分類	都市拠点、幹線等とのネットワーク												
自動車専用道路	広域を結ぶ	広域交通を大量でかつ高速に処理する。												
幹線街路	主要幹線	都市圏を結ぶ 自動車専用道路 IC と連絡して都市圏を結ぶ (例：東西幹線、南北幹線、外環状道路など)												
		都心地域と周辺都市を結ぶ 都心地域：県庁、市役所、公共公益施設等の行政機能の集積地 周辺都市：市町村役場、公共公益施設等の行政機能の集積地 (例：中心市街地を結ぶ放射状道路など)												
		周辺都市と市内広域交通結節点、その他広域拠点を結ぶ 交通結節点：飛行場、特急停車駅、重要港湾（鳥取港、境港） その他広域拠点：3次医療施設（県立中央、鳥大付属）、流通拠点（トラックターミナル、流通業務団地）												
	防災幹線道路ネットワーク	第1次緊急輸送道路												
備考														

評価 A - 3 主要拠点への接続

評価項目	
主要拠点への接続	
目的	
主要拠点は、都市において中心的な役割を果たすとともに、人や車の流れの起終点となるため、これらの施設との接続状況を確認する。	
評価基準	評価
複数の主要拠点と接続している。	○
1つの主要拠点と接続している。	△
主要拠点と接続していない。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>主要拠点とは以下のようなものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・官公庁施設：県市町村庁舎、裁判所、税務署、郵便局、電話局、警察署、消防署等 (各施設規模により個別に判断すること)</li> <li>・文教厚生施設：大学、小・中・高等学校、病院、文化会館、体育館、競技場、図書館、博物館等</li> <li>・商業施設：大規模集客施設(10,000㎡以上)、商店街等</li> <li>・工業拠点：工業団地(1ha以上)、流通業務団地等</li> <li>・住宅団地：土地区画整理・住宅団地整備事業等で計画的に整備された住宅団地等</li> <li>・その他：大規模公園(総合公園、運動公園等(面積10haを超えるもの))、観光地(年間利用者50,000人以上)等</li> </ul>	
備考	
沿道に主要拠点が立地しているものを含む。	

評価 A - 4 交通拠点との接続

評価項目	
交通拠点との接続	
目的	
交通拠点は都市において中心的な役割を果たすとともに、人や車の流れの起終点となるため、これらの施設との接続状況を確認する。	
評価基準	評価
複数の交通拠点と接続している。	○
1つの交通拠点と接続している。	△
交通拠点と接続していない。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>交通拠点とは以下のようなものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路施設：高規格幹線道路・地域高規格幹線道路のIC、バスターミナル等</li> <li>・鉄道施設：鉄道駅、貨物基地等</li> <li>・港湾施設：港湾、空港等</li> </ul>	
備考	
沿道に交通拠点が立地しているものを含む。	

(B) 通行機能（トラフィック機能）

評価 B - 1 交通量

評価項目	
交通量が見込まれる。	
目的	
都市計画道路は都市の将来像を達成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために定めるものであり、相当程度の交通量が見込まれる路線については都市計画決定を行い計画的に整備することが望ましい。	
評価基準	評価
10,000台/日 ≤ 将来交通量	○
4,000台/日 ≤ 将来交通量 < 10,000台/日	△
将来交通量 < 4,000台/日	×
評価内容	
<b>【判断基準】</b> 道路交通情勢調査（道路交通センサス）や幹線道路協議会の将来交通量予測結果等を基に将来交通量を推計する。道路構造令及び道路構造条例の第4種第2級に該当する4,000台～10,000台/日を判断の基準値とする。	
備考	
参考：道路構造令第3条、道路構造条例第3条	

評価 B - 2 代替性

評価項目	
代替路線の有無	
目的	
周囲に決定する路線と同等の機能を有する路線があるかどうかを把握する。	
評価基準	評価
機能を代替する路線が存在しない。	○
機能強化により機能を代替する路線が存在する。	△
機能を代替する路線が存在する。	×
評価内容	
<b>【判断基準】</b> 以下の条件に適合する路線が存在する場合には代替路線があると評価する。 ・概ね位置及び経路が一致し、検討路線と同等の機能を有する路線が存在する。又は機能強化することにより検討路線の機能を満たすことができる路線が存在する。 ・対象範囲は、検討対象路線の概ね500m以内の路線とする。	
備考	

評価 B - 3 混雑度

評価項目											
混雑度の評価											
目的											
道路整備の効果を評価するため、整備前後の周辺道路の混雑度を確認する。											
評価基準	評価										
整備後の周辺道路の混雑度 < 1.0、 かつ整備前の周辺道路の混雑度 ≥ 1.0	○										
1.0 ≤ 整備後の周辺道路の混雑度 < 1.25、 又は整備前の周辺道路の混雑度 1.75 以上	△										
上記以外	×										
評価内容											
<p>【判断基準】</p> <p>整備前、整備後の混雑度から評価を行う。</p> <p>混雑度：道路の一日の交通容量に対する交通量の比で表される混雑の程度を表す指標  混雑度 = 交通量 / 交通容量 （整備後については将来交通量推計の交通量を用いる。）</p> <p>交通容量：道路交通センサスによる値、又は道路構造令等により車線数と道路区分で概ねの交通容量を設定</p> <p>交通量：道路交通センサス、又は独自の交通量調査結果より得られる 24 時間自動車交通量</p> <p>周辺道路：検討対象路線の半径 500m 域内の幹線道路</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>混雑度</th> <th>交通状況の推定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.0 未満</td> <td>混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。</td> </tr> <tr> <td>1.0 から 1.25</td> <td>ピーク時間に混雑する可能性がある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。</td> </tr> <tr> <td>1.25 から 1.75</td> <td>ピーク時間を中心として、混雑する時間が増加する可能性が高い。</td> </tr> <tr> <td>1.75 以上</td> <td>慢性的に混雑する。</td> </tr> </tbody> </table> <p>※国土交通省 HP 等</p>		混雑度	交通状況の推定	1.0 未満	混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。	1.0 から 1.25	ピーク時間に混雑する可能性がある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。	1.25 から 1.75	ピーク時間を中心として、混雑する時間が増加する可能性が高い。	1.75 以上	慢性的に混雑する。
混雑度	交通状況の推定										
1.0 未満	混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。										
1.0 から 1.25	ピーク時間に混雑する可能性がある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。										
1.25 から 1.75	ピーク時間を中心として、混雑する時間が増加する可能性が高い。										
1.75 以上	慢性的に混雑する。										
備考											
(参考) 交通容量 (道路構造令第 5 条、道路構造条例第 4 条)											
道路の存する地域	道路区分	基準交通量									
		2 車線	4 車線								
地方部 (平地部)	第 3 種第 1 級	—	44,000								
	第 3 種第 2 級	9,000	36,000								
	第 3 種第 3 級	8,000	32,000								
	第 3 種第 4 級	8,000	—								
都市部	第 4 種第 1 級	12,000	48,000								
	第 4 種第 2 級	10,000	40,000								
	第 4 種第 3 級	9,000	40,000								
<p>※交差点の多い第 4 種道路については、2 車線の場合 = 基準交通量 × 0.8、  4 車線の場合 = 基準交通量 × 0.6 の値とする。</p>											

評価B-4 歩行者・自転車交通量

評価項目	
歩行者・自転車交通量の評価	
目的	
周辺施設や土地利用の状況から、歩行者・自転車交通量の見通しを検討し道路整備の効果を確認する。	
評価基準	評価
多くの歩行者・自転車交通量が見込まれる。	○
歩行者・自転車交通量が見込まれる。	△
歩行者・自転車交通量が見込まれない。	×
評価内容	
<p><b>【判断基準】</b> 以下の条件により評価を行う。</p> <p>「多くの歩行者・自転車交通量が見込まれる。」 ・自転車歩行者交通量が1,500人・台/日以上</p> <p>「歩行者・自転車交通量が見込まれる。」 ・概ね500m以内にJR駅又は主要なバス停（利用者100人/日以上）がある。 ・役所、文化会館等の公共公益施設が沿道に立地している。 ・学校、幼稚園等の通学、通園路となっている。 ・その他集客施設が周囲にある。</p> <p>「歩行者・自転車交通量が見込まれない。」 ・上記以外</p>	
備考	
上記以外で歩行者・自転車の安全を図る必要がある地域においては適宜評価を行うこと。	

(C) 空間機能

評価 C - 1 良好な環境形成への寄与

評価項目	
良好な環境を形成する効果を検証	
目的	
道路は都市内の重要な公共空間であり、都市環境・都市景観の大きな要素となっていることから、対象路線が良好な都市空間の形成に有効かどうか確認する。	
評価基準	評価
環境を改善する。	○
現状と変わらない。	△
環境を悪化させる。	×
評価内容	
<p><b>【判断基準】</b> 都市環境にどのような影響を与えるかという観点から、以下を参考に評価を行う。</p> <p>「環境を改善する。」：密集市街地、DID 地区内で日照、相隣等を改善する。 交通の分散により、騒音、振動等が軽減される。 街区内の通過交通を排除する。 等</p> <p>「現状と変わらない。」：現状の環境に変化がない。</p> <p>「環境を悪化させる。」交通量増加により、騒音、振動等を増大させる。</p>	
備考	

評価 C - 2 避難路、救援通路としての役割

評価項目	
避難路、救援通路としての役割	
目的	
道路は災害時の避難路、救援活動等の防災空間としての機能を持っている。このことから、当該道路の防災・減災に係る避難路、救援通路としての役割を確認する。	
評価基準	評価
避難路、救援通路として位置付けられている、又は、避難路としての効果が高い。	○
避難路としての条件を満たす。	△
避難路、救援通路ではない。	×
評価内容	
<p><b>【判断基準】</b>            県・市町村の地域防災計画に避難路、緊急輸送道路としての位置付けがなされているもの及び都市防災実務ハンドブックの条件を満たすものを抽出する。</p> <p><b>【避難路、救援通路として位置付けられている、又は、避難路としての効果が高い】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県、市町村の地域防災計画に避難路として位置付けがなされている。</li> <li>・ 緊急輸送道路（救援通路）として地域防災計画に位置付けられている。</li> <li>・ 当該路線が人口集中地区（DID）又は、防火・準防火地域、津波浸水区域に位置し、避難路としての条件を満たす場合を指す。</li> </ul> <p>（避難路としての条件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 避難路：「改訂 都市防災実務ハンドブック」</li> <li>①避難路は、避難地に接続し、避難路ネットワークを形成する。</li> <li>②避難路は、広域避難地又はこれに準ずる安全な場所へ通ずる道路又は緑道であって、次のいずれかに該当するものとする。               <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 幅員が 15m以上の道路又は幅員が 10m以上の緑道</li> <li>ロ 沿道市街地における土地利用の状況その他の事情を勘案して、地震災害時における避難上必要な機能を有すると認められる道路又は緑道</li> </ul> </li> </ul> <p><b>【避難路としての条件を満たす】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該路線が人口集中地区（DID）又は防火・準防火地域、津波浸水区域には位置しないが、避難路としての条件を満たす場合を指す。</li> </ul> <p><b>【避難路、救援通路ではない】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記のいずれにも該当しない場合</li> </ul>	
備考	

評価 C - 3 延焼遮断効果

評価項目																									
延焼遮断効果																									
目的																									
防災対策において、避難路の確保、延焼遮断帯の形成等について道路区間は重要な要素となる。また、近隣への延焼を防ぐことは、高い減災効果を得ることとなる。																									
評価基準	評価																								
幅員 12 m 以上かつ、市街化区域の場合	○																								
幅員 12 m 以上又は、市街化区域のいずれかに該当	△																								
上記以外	×																								
評価内容																									
<p>【判断基準】</p> <p>都市防災実務ハンドブック及び兵庫県南部地震での事例から評価を行う。</p> <p>都市防災実務ハンドブックより、避難及び延焼遮断に必要な幅員は以下のように設定した。</p> <p>一般的に避難路としての通行には 7.5m 程度の道路幅員が必要と考えられる。</p> <p>この道路幅員に加え、沿道の建築物の倒壊、落下などによる道路閉塞幅員が両側に 1 m ずつ、また、通行車両の放置、駐車中の車両による道路閉塞幅員として中型車 1 台 (2 m) の余裕幅が必要と考えられる。</p> <p>以上より、</p> $W = 7.5 + 1.0 \times 2 + 2.0 = 11.5 \text{ m} \approx 12 \text{ m}$ <p>を延焼遮断効果を得るために必要な幅員とする。</p> <p>幅員を用いた一律評価では、避難する人がいない路線も高評価となる可能性があることから、人口がある程度想定される場所として、市街化区域であるかどうかを判断材料の一つとする。</p>																									
備考																									
<p>延焼遮断効果の実例として兵庫県南部地震では W=12m 以上の道路で延焼遮断効果が確認されているため、必要な幅員に消防活動に要する幅員は考慮しないこととする。</p>																									
<p>道路の幅員と延焼防止の関係 (阪神・淡路大震災における神戸市長田区の実例)</p> <table border="1"> <caption>道路の幅員と延焼防止の関係 (阪神・淡路大震災における神戸市長田区の実例)</caption> <thead> <tr> <th>道路幅員 (m)</th> <th>延焼防止 (%)</th> <th>延焼 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>~4</td> <td>0</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>4~6</td> <td>20</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>6~8</td> <td>40</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>8~10</td> <td>60</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>10~12</td> <td>80</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>12~14</td> <td>100</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>15~</td> <td>100</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>※国土交通省資料</p>		道路幅員 (m)	延焼防止 (%)	延焼 (%)	~4	0	100	4~6	20	80	6~8	40	60	8~10	60	40	10~12	80	20	12~14	100	0	15~	100	0
道路幅員 (m)	延焼防止 (%)	延焼 (%)																							
~4	0	100																							
4~6	20	80																							
6~8	40	60																							
8~10	60	40																							
10~12	80	20																							
12~14	100	0																							
15~	100	0																							

評価 C-4 都市機能の収容空間

評価項目	
都市機能の収容空間	
目的	
道路は、バス、地下鉄、路面電車等の公共交通の収容空間としての役割を持っている。	
評価基準	評価
5 路線以上の公共交通機関の路線がある。	○
2 路線以上の公共交通機関の路線がある。	△
1 路線の公共交通機関の路線がある、又は路線がない。	×
評価内容	
<p><b>【判断基準】</b>            下記に例示した公共交通機関の路線数により評価を行う。</p> <p>公共交通：地下鉄、都市モノレール、新交通システム、バス、路面電車等            路線数：往復で1路線とする。            同一路線で往復の経路が異なるものについては、それぞれの道路に1路線あるものとして取扱う。</p>	
備考	

(D) 市街地形成機能

評価 D - 1 町並み景観形成

評価項目	
都市としての町並み景観の形成機能	
目的	
道路は、都市の骨格をなし市街地を形成することから町並み景観の形成に大きな役割を果たしている。このことから、当該道路の景観形成に係る役割を確認する。	
評価基準	評価
上位・関連計画の指定区域内に位置し、景観形成に寄与する路線である。	○
一体的な景観を持った地域内に位置し、景観形成上重要な路線である。	△
指定区域に位置しない、又は景観形成上重要な路線ではない。	×
評価内容	
<b>【判断基準】</b> 以下の項目を参考に、当該路線に景観形成に係る役割があるかどうかの評価を行う。 (上位・関連計画) ・緑の基本計画 ・景観計画地区、風致地区、伝統的建造物群保存地区等 (景観形成上重要) ・歴史的景観：良好な歴史的建造物群が保全されており、都市の顔となり景観形成の軸となる。 ・地域のシンボルロード	
備考	

評価 D - 2 中心市街地の活性化

評価項目	
中心市街地の活性化に貢献するか。	
目的	
自動車交通の発展や商業施設の郊外立地等により中心市街地の空洞化が問題となっていることから、中心市街地の活性化に寄与するかどうか確認する。	
評価基準	評価
計画に路線が位置付けられている。	○
計画のエリア内である。	△
上記に該当しない。	×
評価内容	
<b>【判断基準】</b> 中心市街地の活性化に寄与するものとして以下を参考に判断する。 ・中心市街地活性化基本計画 ・その他まちづくり計画の対象区域	
備考	

評価 D - 3 土地利用の支援効果

評価項目	
土地利用の支援効果	
目的	
道路を整備することにより、周辺の土地利用が促進されることがある。また、道路整備が不十分な地域においては、新たな道路が整備されることにより土地利用上の障害が解消されることがある。このことから、当該道路が周辺の土地利用に与える影響を確認する。	
評価基準	評価
適正な土地利用を支援する。	○
現状と変化がない。	△
悪化させる。	×
評価内容	
<p><b>【判断基準】</b>                      土地利用の支援効果は、用途地域に合った土地利用誘導に必要な路線であるかどうかという観点から、以下を参考に判断する。</p> <p>住宅系：街区を形成する。街区内の通過交通を排除する。                      商業系：沿道利用を促進する。区域内の通過交通を排除する。                      工業系：広域交通を担う主要幹線へのアクセス道である。                      その他：用途地域未指定区域では、上位計画に定められた土地利用方針に基づき、上記を参考に判断する。                      市街化調整区域では、道路ができることにより土地利用を促進することとなるので、「悪化させる。」ものとして取扱う。</p>	
備考	

○実現性の評価

(E) 周辺への影響

評価 E - 1 自然環境への影響

評価項目	
自然環境の保全に与える影響	
目的	
希少な動植物や特異な地形・地質等、また、自然景観は保全しなければならない貴重な財産である。このことから、当該路線の計画路線上に保護すべき動植物が存在しているか、大規模な地形改変により自然景観が損なわれないかを確認する。	
評価基準	評価
保全すべき自然環境が存在しない。	○
保全すべき自然環境が存在するが保全できる。又は、影響が軽微である。	△
保全すべき自然環境が存在する。	×
評価内容	
<p><b>【判断基準】</b>            既存資料を用いて、当該道路の計画ルート上に希少性の高い動植物や、他では見られないような特異な地形・地質、都市内の優良な緑地が存在していないかを確認する。</p> <p><b>【保全すべき自然環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・レッドデータブックに記載されているもの。</li> <li>・特別天然記念物、天然記念物、その他により保護・保全することが定められているもの。</li> <li>・地域の特色をもった動植物、地形・地質であるもの。</li> <li>・都市内の優良緑地</li> </ul>	
備考	
評価に当たっては、計画ルートだけでなくその周辺も含めて広く判断する。 移植等により保全が可能なものは保全すべき自然環境が存在しないものとして判断してもよい。	

評価 E - 2 歴史的環境・文化財への影響

評価項目	
歴史的環境や文化財への影響	
目的	
歴史的な建造物や文化財などのまちづくり資源は、今後の個性的で魅力あるまちづくりを促進し、地域の振興を図る観点から、できる限り保存することが望まれるため、当該道路がまちづくり資源に与える影響を確認する。	
評価基準	評価
歴史的環境や文化財に影響を与えない。	○
歴史的環境や文化財に影響を与えるが保全できる。又は、移転できる。	△
歴史的環境や文化財に影響を与える。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>文化財保護法、文化財保護条例等に基づき指定された指定文化財の他、歴史的に重要な資源の有無について評価を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史・文化財：国、県、市町村の指定した埋蔵文化財、指定文化財</li> </ul>	
備考	
移設等により保存が可能なものは影響なしと判断してもよい。ただし、歴史的資源については存在場所自体に価値を持つ場合も少なくないため可能な限り現地での保存を検討する。	

評価 E - 3 地域コミュニティへの影響

評価項目	
地域コミュニティの維持	
目的	
道路の整備によって多数の家屋移転を生じ、地域内に移転適地がない場合には、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ことから、このような状況が生じないか確認する。	
評価基準	評価
地域コミュニティの維持に影響がない。	○
地域コミュニティの維持に与える影響が小さい	△
地域コミュニティの維持に影響を与える。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>地域コミュニティの維持の観点から、以下の例に影響があるかものとし、評価を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・集落の中心部を通過する4車線以上の道路である。</li> <li>・集落の1割以上が移転対象となる。</li> <li>・DID区域内である。</li> </ul>	
備考	
地域によりコミュニティの形成状況が異なることから個別に影響があるかどうかを判断すること。	

評価 E - 4 公共公益施設への影響

評価項目	
公共公益施設への影響	
目的	
計画路線上に公共公益施設等が立地している場合、道路を設置する際の地域に与える影響が大きいことから、施設の立地状況を確認する。	
評価基準	評価
公共公益施設が計画路線上にない。	○
公共公益施設が計画路線にあるが移転できる。又は、軽微な影響。	△
公共公益施設が計画路線にある。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>計画路線上の公共公益施設の有無について評価を行う。</p> <p>該当施設</p> <p>公共公益施設：役所、学校、図書館、博物館、病院、地区公民館、警察署、公園等</p> <p>地方公共団体が設置したもののほか、民間設置の施設のうち学校、病院、福祉施設等の公益性の高い施設を含む。</p>	
備考	

(F) 事業実施上の支障要因

評価 F - 1 道路構造令又は道路構造条例との適合

評価項目	
道路構造令又は道路構造条例との適合	
目的	
既決定の都市計画道路には、古い基準で設計されたものがあり現行の道路構造令又は道路構造条例に適合していないものがあることから、既決定の都市計画道路を評価するには現行の道路構造令又は道路構造条例に適合しているか確認する。	
評価基準	評価
道路構造令又は道路構造条例に適合している。	○
道路構造令又は道路構造条例に適合していないが、軽易な変更で対応できる。	△
道路構造令又は道路構造条例に適合しておらず、大幅な変更が必要である。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>道路構造令又は道路構造条例との適合を確認する。</p>	
備考	
<p>都市計画道路の新設又は改築を行うものについては、都市計画決定されている幅員が現行の道路構造令の一般規定を適用した場合に十分であるかどうかを検証した上で、必要に応じて都市計画を変更する。</p> <p>道路構造令は一般国道に、道路構造条例は鳥取県道においてそれぞれ適用する。</p>	

評価 F - 2 支障物件の数や種類

評価項目	
支障物件の数及び種類	
目的	
道路整備に伴い移転が必要となる人家等が多いと、財政的な問題だけではなく、地域住民の理解を得ることが困難となってくる。また、支障物件の種類によっては移転が難しいものもあることから、事前に支障物件の状況を確認する。	
評価基準	評価
支障物件がない。	○
支障物件が少ない、又は移転が容易。	△
支障物件が多い、又は移転が困難。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>支障物件は、路線の延長、種類、数量などにより評価が異なり、一律の評価基準を示すことは困難であることから、過去の実績などから判断することとする。</p>	
備考	

(G) 社会・経済情勢

評価 G - 1 住民からの要望

評価項目	
住民からの要望	
目的	
道路整備は地域住民の理解を得た上で行う必要があることから、住民の意向について確認する。	
評価基準	評価
住民からの早期整備の要望がある。	○
住民から具体的な話はない。	△
住民の反対がある。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>住民の意向を確認するため、要望や反対の有無により評価を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 要望は地区単位を対象とする。</li> <li>・ 反対は一件から対象とする。</li> </ul>	
備考	

評価 G - 2 関連計画との整合

評価項目	
関連計画との整合	
目的	
道路整備には、それに付随した関連計画が計画されていることがあることから、それらの計画との整合を確認する。	
評価基準	評価
関連計画と整合している、又は関連計画がない。	○
関連計画と整合していないが調整が可能である。	△
関連計画と整合しておらず調整が困難。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>関連計画がある場合には以下の観点から評価を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関連計画と当該道路に密接な関係があり、当該道路の整備が必要である。</li> <li>・ 関連計画が予定どおり進行している。</li> </ul> <p>【関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地活性化計画や地域防災計画等のように、計画の目的の達成を効果的に行うための手法として、当該都市計画道路の整備が示されているもの。</li> <li>・ 当該都市計画道路と物理的な一体性・関連性を有する施設の整備計画等。 (河川整備計画や土地区画整理事業等が想定される。)</li> </ul>	
備考	

評価 G - 3 財政計画

評価項目	
財政の状況	
目的	
道路の整備には、長い期間と多額の費用が必要となることから計画的な整備を進める必要がある。このことから、道路整備に必要な期間と予算を推定し、事業実施の可能性を確認する。	
評価基準	評価
概ね10年以内に整備できる。	○
概ね20年以内に整備できる。	△
事業の見通しが不明。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>年次計画を作成し、概ねの整備期間を算定する。年次計画に併せ各年度の予算を推計し、計画的な道路整備が可能かどうか財政面から確認し、実現の可能性を評価する。</p>	
備考	