

第4章 地区及び路線の評価・選定

1 評価・選定の方針設定

1) 対象路線の抽出

道路幅員によって役割・機能が異なり、整備の方向性も異なることを踏まえ、対象路線を以下の3つの条件を基に抽出した。

- ①多様な整備が想定できる平均幅員 6m以上 12m未満の路線。
- ②学校関係者及び区職員等から情報収集（ヒヤリ調査、ヒアリング調査）を行い、要注意な路線として指摘された平均幅員 6m未満の路線。
- ③既にコミュニティ道路として整備された路線は対象から除く。

抽出結果については、p46 に示す。

表 4-1 対象路線

	<p>■幅員 4m未満の道路（生活道路）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●幅員構成：相互通行＋路側帯 一方通行＋路側帯 ●整備手法：舗装や路面表示等の工夫、一方通行化・速度制限等の交通規制の導入等
	<p>■幅員 4m以上 6m未満の道路（生活道路）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●幅員構成：相互通行＋路側帯 一方通行＋片側歩道 ●整備手法：舗装や路面表示等の工夫、一方通行化・速度制限等の交通規制の導入等
	<p>■幅員 6m以上 8m未満の道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ●幅員構成：相互通行＋片側歩道 一方通行＋両側歩道 等 ●整備手法：舗装や路面表示等の工夫、一方通行化・速度制限等の交通規制の導入、歩道の設置
	<p>■幅員 8m以上 12m未満の道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ●幅員構成：相互通行＋両側歩道 ●整備手法：舗装や路面表示等の工夫、一方通行化・速度制限等の交通規制の導入、歩道の設置、修景、バリアフリー化等

表 4-2 対象路線数

平均幅員 6m未満	平均幅員 6m以上 8m未満	平均幅員 8m以上 12m未満	合計
77 路線	124 路線	35 路線	236 路線

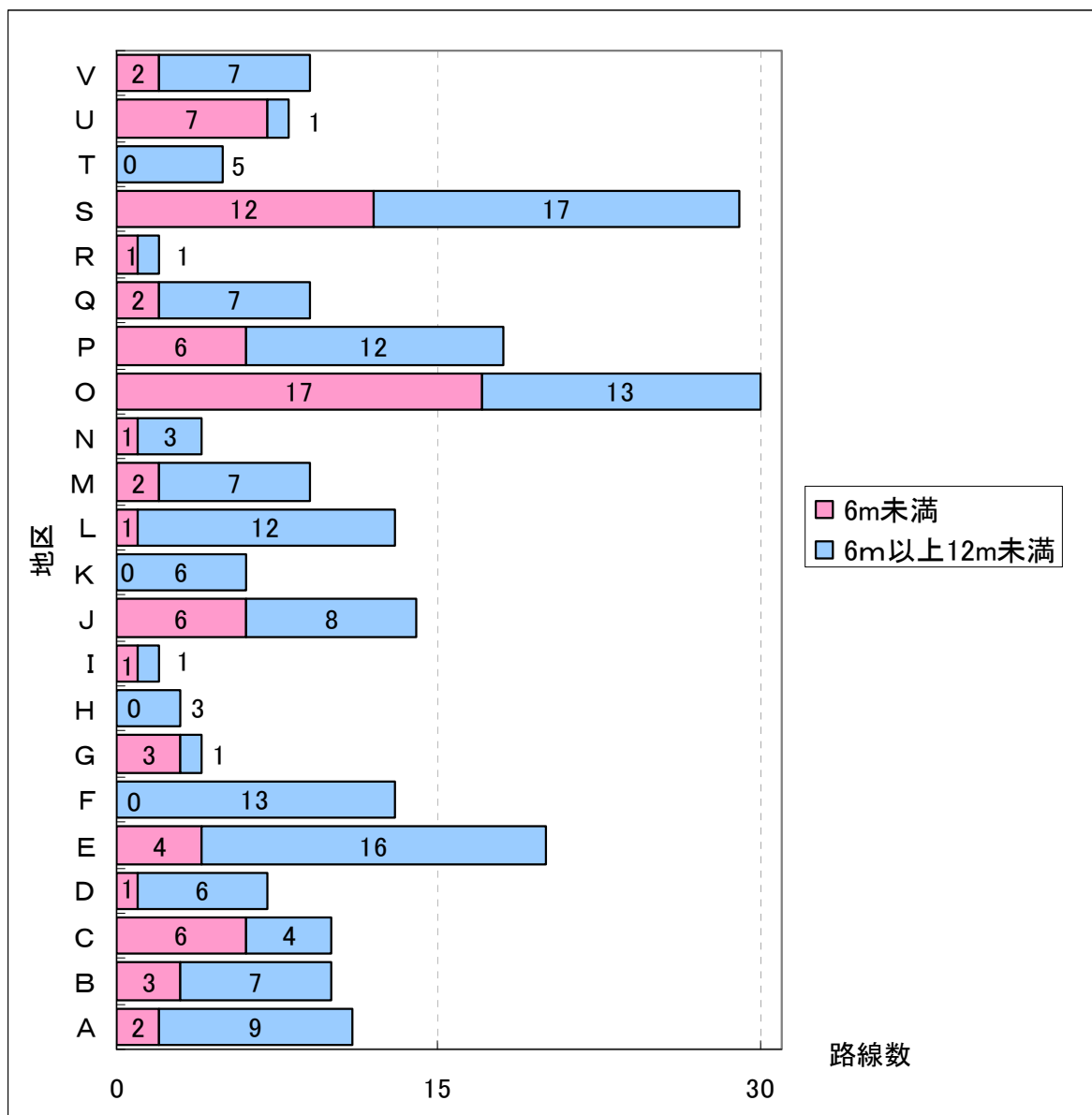
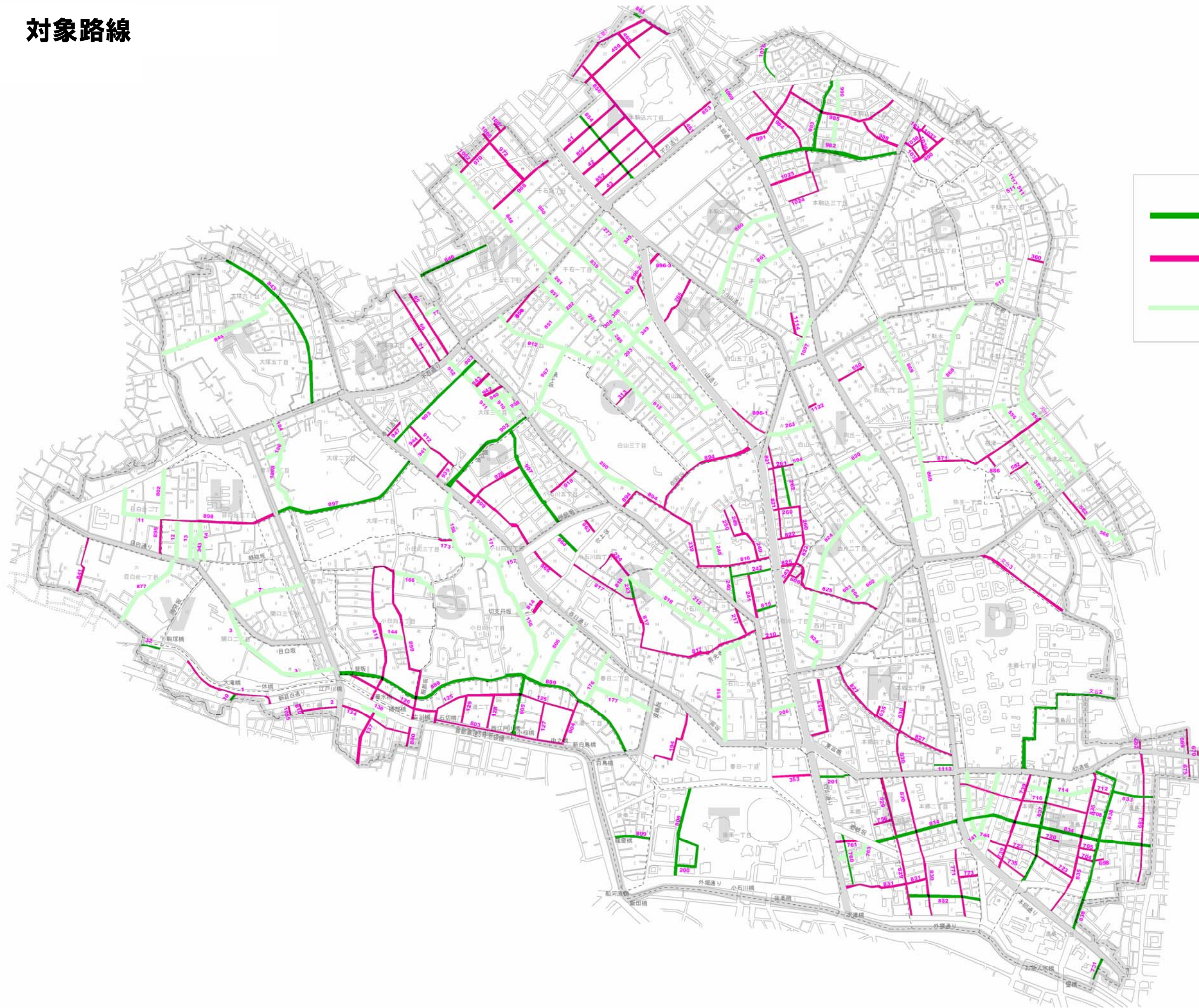


図 4-1 地区別対象路線数

対象路線



凡例

- 平均幅員 8m以上 12m未満の路線
- 平均幅員 6m以上 8m未満の路線
- 6m未満の要注意路線

2) 選定評価の項目

表 4-3 路線の評価項目と配点 (1/2)

視点	評価項目	評価の考え方と配点
整備効果	①平均幅員	コミュニティ道路としての整備の必要性や多様な整備手法の可能性等を考慮し、幅員によって、0～2点とした (p50、表 4-5 参照)。
	②歩道整備率	整備により改善効果が期待できる路線を評価し、0～3点とした (p50、表 4-6 参照)。
位置付け	①バリアフリー化の予定	バリアフリー化の予定路線は、交通安全対策と併せて整備することで、より効果的な整備が可能であることから、該当する路線を1点とした。
	②他分野との関係	交通安全対策と併せて整備することで、相乗効果が期待できる路線を評価することとし、歴史と文化の散歩道、緊急道路障害物除去路線、商店街等に該当する路線を1点とした。
利用度	①施設立地、公共交通	歩行者の交通量が多いと想定される路線を評価するため、不特定多数の者が利用する施設、公共交通の数に対して、0～2点とした (p50、図 4-2 参照)。
	②子どもや高齢者の利用	子ども、高齢者、障害者等の交通弱者の利用が多い路線を評価するため、通学路、子どもや高齢者が利用する施設立地 (小・中学校、病院、福祉施設等) の数に対して、0～2点とした (p50、図 4-2 参照)。

表 4-3 路線の評価項目と配点 (2/2)

視点	評価項目	評価の考え方と配点
危険度	①交通事故 (軽傷、重傷、死亡)	交通事故が多い路線を評価するため、交通事故におけるそれぞれの事故件数(軽傷、重傷、死亡)の数を基に0~2点とした(p50、図4-2参照)。
	②要注意な交差点、 その他のヒヤリ箇所	要注意な交差点等を評価するため、ヒヤリ調査及びヒアリング調査で指摘された要注意な交差点等の数をそれぞれ0~2点とした(p50、図4-2参照)。
	③通過交通	通過交通が多い路線を評価するため、ヒヤリ調査及びヒアリング調査で指摘された通過交通(自動車、自転車)が多い路線を1点とした。
	④その他の要注意路線	要注意路線を評価するため、ヒヤリ調査及びヒアリング調査で指摘された要注意路線(見通しが悪い、駐車車両が多い等)を1点とした。
	⑤渋滞箇所への接続	通過交通が多い路線を評価するため、渋滞箇所に接続している路線(渋滞を回避するため通過交通が発生していると想定される路線)を1点とした。
地元意向	①みちづくりへの取組	地域におけるみちづくりの取組実績がある路線を評価するため、ロード・サポートに取り組んでいる路線を1点とした。

表 4-4 地区の評価項目と配点

視点	評価項目	評価の考え方と配点
整備効果	①路線評価点	路線評価の結果を地区評価に反映させるため、各地区の対象路線 1 路線当たりの評価点（平均値）の値に対して、0～2 点とした（p50、図 4-2 参照）。
利用度	①人口密度	人口密度の高い地区を評価することとし、人口密度の値に対して、0～2 点とした（p50、図 4-2 参照）。
	②高齢化率	高齢者の多い地区を評価することとし、高齢化率の値に対して、0～2 点とした（p50、図 4-2 参照）。
	③土地利用	低層住宅地区は、住環境を重視する地区であることから、第 1 種住居専用地域に指定されている地区は、1 点とした。
危険度	①交通事故箇所の密度	地区面積の違いを考慮した地区全体の危険度を評価するため、地区内の事故件数を地区面積で割り、生活道路率を掛けて求めた値に対して、0～2 点とした（p50、表 4-2 参照）。なお生活道路率とは、地区内の全対象路線数に含まれる平均幅員 6m未満の対象路線数の割合である。
	②ヒヤリ箇所の密度	地区面積の違いを考慮した地区全体の危険度を評価するため、地区内のヒヤリ箇所数を地区面積で割り、生活道路率を掛けて求めた値に対して、0～2 点とした（p50、表 4-2 参照）。なお生活道路率とは、地区内の全対象路線数に含まれる平均幅員 6m未満の対象路線数の割合である。

表 4-5 整備効果の配点設定 ①平均幅員

道路幅員	6m未満	6m以上 8m未満	8m以上 10m未満	10m以上
配点	1点	2点	1点	0点

表 4-6 整備効果の配点設定 ②歩道整備率

	6m未満	6m以上 8m未満	8m以上
歩道未整備	1点	3点	3点
片側 5割未満	1点	2点	2点
片側 5割以上	0点	2点	2点
片側 8割以上	0点	0点	0点
両側 5割未満	0点	1点	1点
両側 5割以上	0点	1点	1点
両側 8割以上	0点	0点	0点

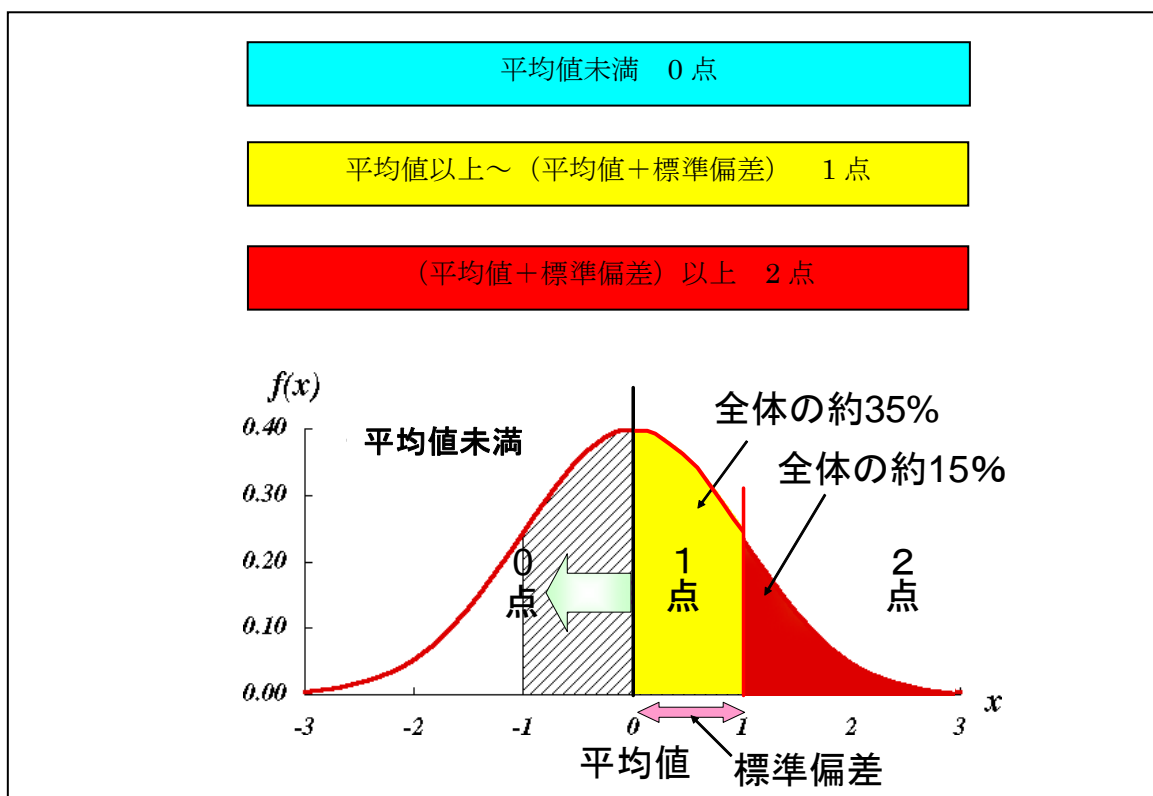


図 4-2 相対評価による配点設定の考え方

3) 評価方法

(1) 評価方法

それぞれの評価項目にそれぞれ重みを設定し、評価項目の点数に重みを掛けて、それらを足し合わせた合計点を算出し、その大小により各路線、各地区の優先度を評価した。

表 4-7 評価方法

$$\begin{aligned} & \text{【評価項目①の点数} \times \text{評価項目①の重み】} + \\ & \text{【評価項目②の点数} \times \text{評価項目②の重み】} + \\ & \text{【評価項目③の点数} \times \text{評価項目③の重み】} + \\ & \quad \vdots \\ & \text{【評価項目} N-1 \text{の点数} \times \text{評価項目} N-1 \text{の重み】} + \\ & \text{【評価項目} N \text{の点数} \times \text{評価項目} N \text{の重み】} \\ & = \text{【路線の合計点】} \end{aligned}$$

(2) 重み付けの考え方

重み付けについては、路線整備の方向性を踏まえた評価となるよう、その方向性に対応する評価項目を重視した設定を採用することとした。

重み付けの評価については、次の3ケースで検討を行った。

表 4-8 路線評価における重み付けの考え方

ケース	考え方
ケース① 重みを付けない場合	<ul style="list-style-type: none"> すべての重みを1とした。 ※評価点の合計が、路線及び地区の総合点となる。
ケース② 交通安全を重視した場合	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全に関する評価項目（「交通弱者の利用」、「交通事故（軽傷、重傷、死亡）」、「要注意な交差点」、「その他のヒヤリ箇所」、「通過交通が多い路線」、「その他の要注意路線」、「渋滞箇所への接続」等）を重視した重み付けを行った。
ケース③ 高齢化社会を重視した場合	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全に関する評価項目と併せて、高齢者の利用に関連する評価項目（「歩道の整備率」、「バリアフリー化対象路線」、「交通弱者の利用」）を重視した重み付けを行った。

表 4-9 地区評価における重み付けの考え方

ケース	考え方
ケース① 重みを付けない場合	<ul style="list-style-type: none"> すべての重みを1とした。 ※評価点の合計が、路線及び地区の総合点となる。
ケース② 交通安全を重視した場合	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全に関する評価項目である（「交通事故箇所の密度」、「ヒヤリ箇所の密度」）を重視した重み付けを行った。
ケース③ 高齢化社会を重視した場合	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全に関する評価項目と併せて、高齢者の利用に関連する評価項目（「路線評価の点数」、「高齢化率」）を重視した重み付けを行った。

2 地区及び路線の選定

評価項目、評価方法に基づき、地区及び路線の選定を行った。選定結果を以下に示す。

1) 選定された路線

(1) 選定された路線の特徴と今後の方向性

選定された路線は、次の 3 種類に分類される。以下に分類ごとの道路の特性、問題点と課題、整備の方向性を整理した。

表 4-10 選定された路線の特徴と今後の方向性

分類	道路の特性	問題点と課題	整備の方向性
補助幹線道路 8m以上 12m未満	<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備率が高く、一定の安全性は確保されている。 車道と歩道の分離が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通量が多く、自動車同士の事故が多い。また、交差点等において歩行者の事故も発生している。 歩道未整備の区間は、危険度が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の改善等、路線単位での安全対策を進める。 交差点部の安全対策等、個別のヒヤリ箇所の改善を進める。 歩道未整備の路線については、歩道の整備を進める。
主要生活道路 6m以上 8m未満	<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備率が低い 要注意路線が多い。 車道と歩道を分離するためには、交通規制の見直しが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備率が低い 通過交通が多い。 通過交通の多い路線では、交差点以外でも歩行者の事故が多数発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備済みの路線については、個別のヒヤリ箇所の改善等を進める。 歩道の整備を行うために、交通規制の見直しを検討する。
生活道路 6m未満	<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備率が低い 要注意路線が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備率が低い 通過交通が多い。 見通しの悪い交差点が多く、歩行者の事故が多数発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通規制等の導入を含めた面的な取組により、通過交通を排除する。 見通しの悪い交差点等、個別の改善を進める。

(2) 路線評価の結果について

評価点の内訳を見ると、1位～10位の路線は、3つ以上の評価項目において、高い点数を得ているものが多い。これらは、重み付けの違いに左右されず、すべてのケースで上位となっており、総合的な観点から整備の必要性が高い路線であるため、交通安全対策だけではなく、他の項目に係る総合的な改善が必要である。

一方、11位～20位の路線の中には、危険度など特定の評価項目で高い点数を得ているものもあり、その特徴に合わせた整備を行うことが必要である。

2) 選定された地区

(1) 選定された地区の特徴と今後の方向性

表 4-11 選定された地区の特徴と今後の方向性

	地区の特性	整備の方向性
上位の地区 (1～5位)	<ul style="list-style-type: none"> 対象路線における生活道路（6m未満の道路）の割合が高く、歩道整備率の低い路線が多い。 生活道路における危険度が高い。 危険度だけでなく、整備効果や利用度を含めてすべての評価項目において、高い点数を得ている。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路（6m未満の道路）における交通事故や通過交通が多く、歩道整備率も低いことから、交通規制を含めた面的な対策を行い、通過交通の排除、速度抑制等、さまざまな対応を進める。
中位の地区 (6～10位)	<ul style="list-style-type: none"> 対象路線における生活道路（6m未満の道路）の割合が比較的低い。 補助幹線道路等における交通事故やヒヤリ箇所が多数ある。 危険度以外の複数の評価項目で高い点数を得ている。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区としての評価はあまり高くないが、路線単位では要注意路線もあることから、評価点の高い路線について、路線単位での改善や、ヒヤリ箇所の改善等を進める。
下位の地区 (11～22位)	<ul style="list-style-type: none"> 評価が低い路線が多い。 すべての評価項目について、点数が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区としての評価は低いですが、路線単位では要注意路線もあることから、評価点の高い路線について、路線単位での改善やヒヤリ箇所の改善等を進める。

(2) 地区評価の結果について

評価点の内訳を見ると、1位のC地区、2位のO地区、3位のN地区は、重み付けの違いに左右されず、すべてのケースで高い評価となっているため、総合的な観点から整備の必要性が高い地区として評価できる。

これに続く地区は、危険度等の特定の評価項目で高い点数を得て上位となっているため、個別の課題に対する地区と考えられる。

■路線評価の重み付け（重みを付けない場合）

視点	評価項目	重み
整備効果	①平均幅員	1
	②歩道の整備率	1
	③上位計画との関係	1
位置付け	①バリアフリー化対象路線	1
	②他分野路線との関係	1
利用度	①施設立地、公共交通	1
	②交通弱者の利用	1
危険度	①交通事故（軽傷）	1
	①交通事故（重傷）	1
	①交通事故（死亡）	1
	②要注意な交差点	1
	②その他のヒヤリ箇所	1
	③通過交通	1
地元意向	④その他の要注意路線	1
	⑤渋滞箇所への接続	1
①みちづくりへの取組	1	

■路線トップ20

地区	路線番号	整備効果	位置付け	利用度	危険度	地元意向	路線評価
C	868	1	1	4	4	0	10
C	869	2	1	2	4	1	10
C	871	4	1	1	8	1	15
D	562	5	0	2	3	0	10
E	683	5	0	2	3	0	10
E	837	1	2	2	5	1	11
F	853	2	2	2	4	0	10
J	821	4	1	0	5	0	10
J	825	4	0	2	5	0	11
K	827	2	5	0	8	1	16
L	829	3	1	4	2	1	11
L	830	4	1	1	6	0	12
N	65	4	1	2	4	0	11
O	239	4	0	0	5	1	10
O	242	3	1	1	5	0	10
O	281	2	1	4	2	1	10
O	812	2	1	3	6	0	12
O	894	4	1	4	5	1	15
P	903	2	2	3	5	0	12
P	912	5	0	2	4	0	11
Q	224	5	0	2	3	0	10
Q	817	4	1	2	4	0	11
S	125	3	0	3	4	0	10
S	811	5	0	3	4	0	12
S	889	0	3	2	5	0	10
S	897	1	4	4	5	0	14
S	899	5	2	3	6	0	16
U	7	2	0	4	5	0	11
U	898	4	2	1	3	0	10

■地区評価の重み付け（重みを付けない場合）

視点	評価項目	重み
整備効果	①路線評価点	1
	①人口密度	1
	②高齢化率	1
利用度	③土地利用	1
	①交通事故箇所の密度	1
危険度	②ヒヤリ箇所の密度	1

■地区順位

1	C	9	S
2	O	13	A
3	J	13	B
3	N	13	F
5	E	13	M
5	G	13	Q
5	K	13	T
5	U	13	V
9	I	20	D
9	P	20	L
9	R	22	H

■地区

地区	整備効果	利用度	危険度	地区評価	順位
A	0	2	0	2	13
B	0	2	0	2	13
C	2	2	4	8	1
D	0	1	0	1	20
E	1	1	2	4	5
F	0	2	0	2	13
G	0	1	3	4	5
H	0	0	0	0	22
I	0	1	2	3	9
J	1	3	1	5	3
K	2	2	0	4	5
L	0	1	0	1	20
M	0	1	1	2	13
N	0	2	3	5	3
O	1	2	3	6	2
P	0	1	1	2	9
Q	0	2	0	2	13
R	1	2	0	3	9
S	1	1	1	3	9
T	2	0	0	2	13
U	0	2	2	4	5
V	1	1	0	2	13

■路線評価の重み付け（交通安全を重視した場合）

視点	評価項目	重み
整備効果	①平均幅員	1
	②歩道の整備率	1
	③上位計画との関係	1
位置付け	①バリアフリー化対象路線	1
	②他分野路線との関係	1
利用度	①施設立地、公共交通	1
	②交通弱者の利用	3
危険度	①交通事故（軽傷）	2
	①交通事故（重傷）	3
	①交通事故（死亡）	3
	②要注意な交差点	2
	②その他のヒヤリ箇所	2
	③通過交通	3
地元意向	④その他の要注意路線	2
	⑤渋滞箇所への接続	2
①みちづくりへの取組	1	

■路線トップ20

地区	路線番号	整備効果	位置付け	利用度	危険度	地元意向	路線評価
C	581	1	0	5	11	0	17
C	868	1	1	8	9	0	19
C	869	2	1	6	9	1	19
C	871	4	1	3	17	1	26
D	文台2	0	2	8	7	0	17
E	837	1	2	6	11	1	21
J	825	4	0	2	11	0	17
K	827	2	5	0	18	1	26
K	830	3	1	3	10	0	17
L	829	3	1	8	4	1	17
L	830	4	1	3	13	0	21
N	65	4	1	6	8	0	19
O	242	3	1	3	11	0	18
O	281	2	1	8	5	1	17
O	812	2	1	5	13	0	21
O	894	4	1	8	11	1	25
P	903	2	2	5	11	0	20
Q	817	4	1	6	9	0	20
S	125	3	0	5	9	0	17
S	811	5	0	5	9	0	19
S	889	0	3	6	11	0	20
S	897	1	4	8	13	0	26
S	899	5	2	5	13	0	25
T	809	3	0	0	15	0	18
U	7	2	0	8	10	0	20
V	841	2	0	6	9	0	17

■路線評価の重み付け（交通安全を重視した場合）

視点	評価項目	重み
整備効果	①路線評価点	1
	①人口密度	1
	②高齢化率	1
利用度	③土地利用	1
	①交通事故箇所の密度	3
危険度	②ヒヤリ箇所の密度	3

■地区順位

1	C	10	P
2	O	10	R
3	N	10	V
4	G	15	A
5	U	15	B
6	E	15	F
7	I	15	L
7	J	15	Q
9	S	15	T
10	K	21	D
10	M	22	H

■地区

地区	整備効果	利用度	危険度	地区評価	順位
A	0	2	0	2	15
B	0	2	0	2	15
C	2	2	12	16	1
D	0	1	0	1	21
E	1	1	6	8	6
F	0	2	0	2	15
G	0	1	9	10	4
H	0	0	0	0	22
I	0	1	6	7	7
J	1	3	3	7	7
K	2	2	0	4	10
L	1	1	0	2	15
M	0	1	3	4	10
N	0	2	9	11	3
O	2	2	9	13	2
P	0	1	3	4	10
Q	0	2	0	2	15
R	2	2	0	4	10
S	1	1	3	5	9
T	2	0	0	2	15
U	1	2	6	9	5
V	0	1	0	1	10

■路線評価の重み付け（高齢化社会を重視した場合）

視点	評価項目	重み
整備効果	①平均幅員	1
	②歩道の整備率	2
	③上位計画との関係	1
位置付け	①バリアフリー化対象路線	2
	②他分野路線との関係	1
利用度	①施設立地、公共交通	1
	②交通弱者の利用	3
危険度	①交通事故（軽傷）	2
	①交通事故（重傷）	3
	①交通事故（死亡）	3
	②要注意な交差点	2
	②その他のヒヤリ箇所	2
	③通過交通	3
地元意向	④その他の要注意路線	2
	⑤渋滞箇所への接続	2
①みちづくりへの取組	1	

■路線トップ20

地区	路線番号	整備効果	位置付け	利用度	危険度	地元意向	路線評価
C	582	6	1	6	5	0	18
C	868	1	1	8	9	0	19
C	869	3	1	6	9	1	20
C	871	6	1	3	17	1	28
E	739	8	0	0	10	0	18
E	837	1	3	6	11	1	22
J	821	6	1	0	11	0	18
J	825	6	0	2	11	0	19
K	827	2	6	0	18	1	27
K	830	4	1	3	10	0	18
L	829	4	1	8	4	1	18
L	830	6	2	3	13	0	24
N	65	6	1	6	8	0	21
O	239	6	0	0	11	1	18
O	240	5	0	8	5	0	18
O	242	5	1	3	11	0	20
O	281	3	1	8	5	1	18
O	812	3	1	5	13	0	22
O	894	6	1	8	11	1	27
P	903	3	3	5	11	0	22
P	912	7	0	2	9	0	18
Q	817	6	1	6	9	0	22
S	125	4	0	5	9	0	18
S	811	7	0	5	9	0	21
S	889	0	4	6	11	0	21
S	897	1	5	8	13	0	27
S	899	7	2	5	13	0	27
T	809	5	0	0	15	0	20
U	7	3	0	8	10	0	21
U	898	6	2	3	7	0	18

■地区評価の重み付け（高齢化社会を重視した場合）

視点	評価項目	重み
整備効果	①路線評価点	3
	①人口密度	1
	②高齢化率	3
利用度	③土地利用	1
	①交通事故箇所の密度	3
危険度	②ヒヤリ箇所の密度	3

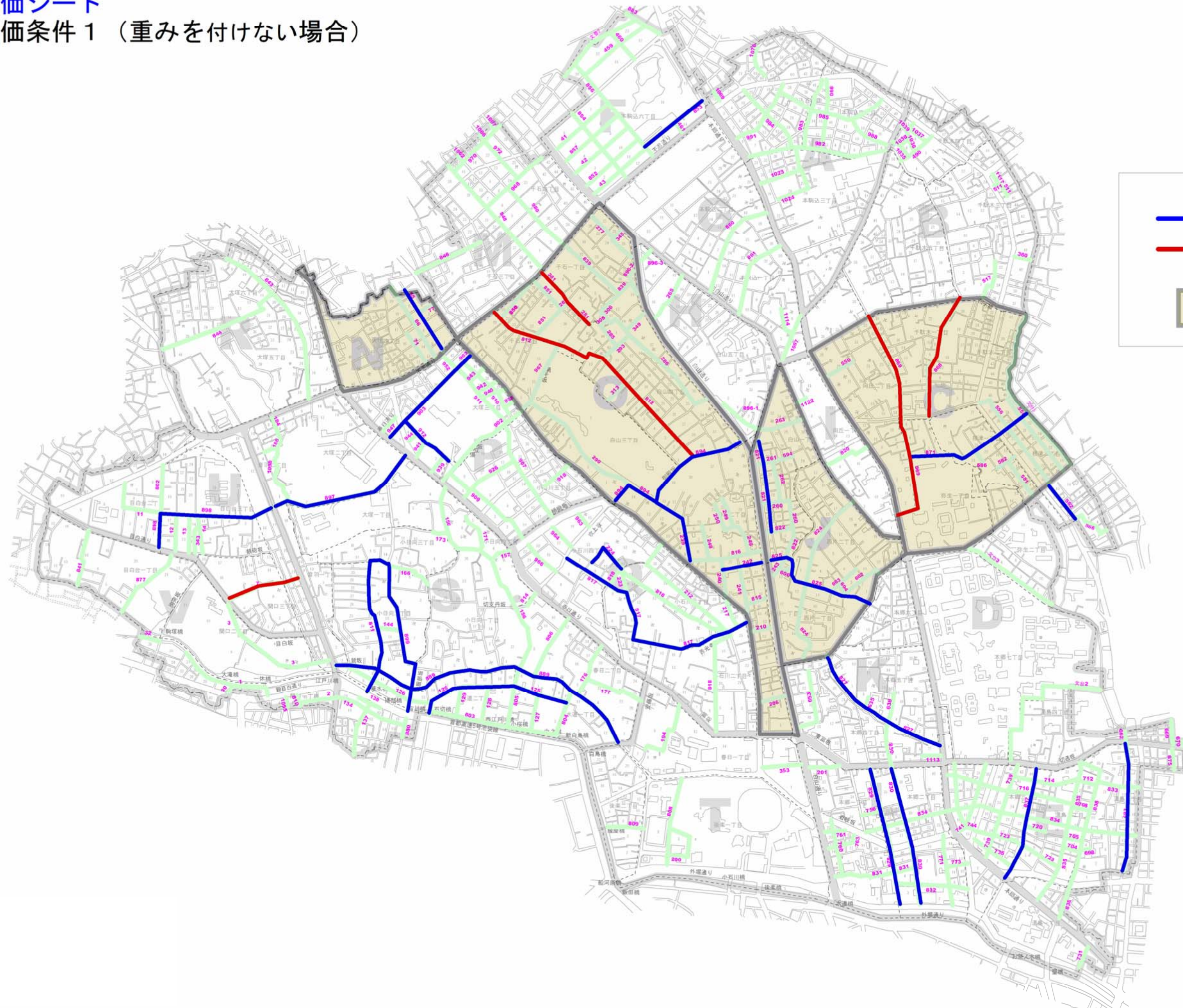
■地区順位

1	C	12	L
2	O	12	T
3	N	14	B
4	E	14	F
4	G	14	M
6	J	14	P
7	K	14	V
7	U	19	D
9	I	20	A
9	R	20	Q
9	S	22	H

■地区

地区	整備効果	利用度	危険度	地区評価	順位
A	0	2	0	2	20
B	0	4	0	4	14
C	6	2	12	20	1
D	0	3	0	3	19
E	3	3	6	12	4
F	0	4	0	4	14
G	0	3	9	12	4
H	0	0	0	0	22
I	0	1	6	7	9
J	3	5	3	11	6
K	6	4	0	10	7
L	0	3	0	3	12
M	0	1	3	4	14
N	0	6	9	15	3
O	3	2	9	14	2
P	0	1	3	4	14
Q	0	2	0	2	20
R	3	4	0	7	9
S	3	1	3	7	9
T	6	0	0	6	12
U	0	4	6	10	7
V	3	1	0	4	14

評価シート
評価条件1 (重みを付けない場合)



凡例



評価シート

評価条件2 (交通安全を重視した場合)



凡例



評価シート

評価条件3 (高齢化社会を重視した場合)



凡例



3 考察

(1) 評価項目及び評価方法の構築

地区及び路線の評価項目や評価方法については、地区選定の方向性や地域特性が反映されるよう検討を重ね、その精度を高めていくことが必要である。

そのため、地区及び路線の評価項目や評価方法については、「文京区コミュニティ道路整備検討会」において、検討会委員の意見を聞きながら、地域の実情に沿った評価となるよう審議し、構築した。

(2) 「重み付け」の選択

「交通安全を重視した場合」と「高齢化社会を重視した場合」の地区及び路線それぞれの評価結果の相違点は、次のとおりであった。

地区評価については、上位3地区までは同じ結果となっており、「重み付け」による選定地区の違いは見られなかった。

路線評価については、交通安全を重視した場合、20位までの路線は、危険度の点数が高い路線であった。その中でも整備効果や利用度等の点数が高い路線が上位を占めていた。一方、高齢化社会を重視した場合、整備効果と利用度の点数が高い路線が上位となる傾向にあり、交通安全を重視した場合に危険度の点数が低い路線も20位までに含まれていた。

コミュニティ道路整備事業は、歩行者等が安全かつ安心して利用できる道路環境の整備を目的としているため、本計画では、危険度の点数が高い地区及び路線を重視した「交通安全を重視した重み付け」で地区及び路線の選定を行った。