

評価指標図一覽

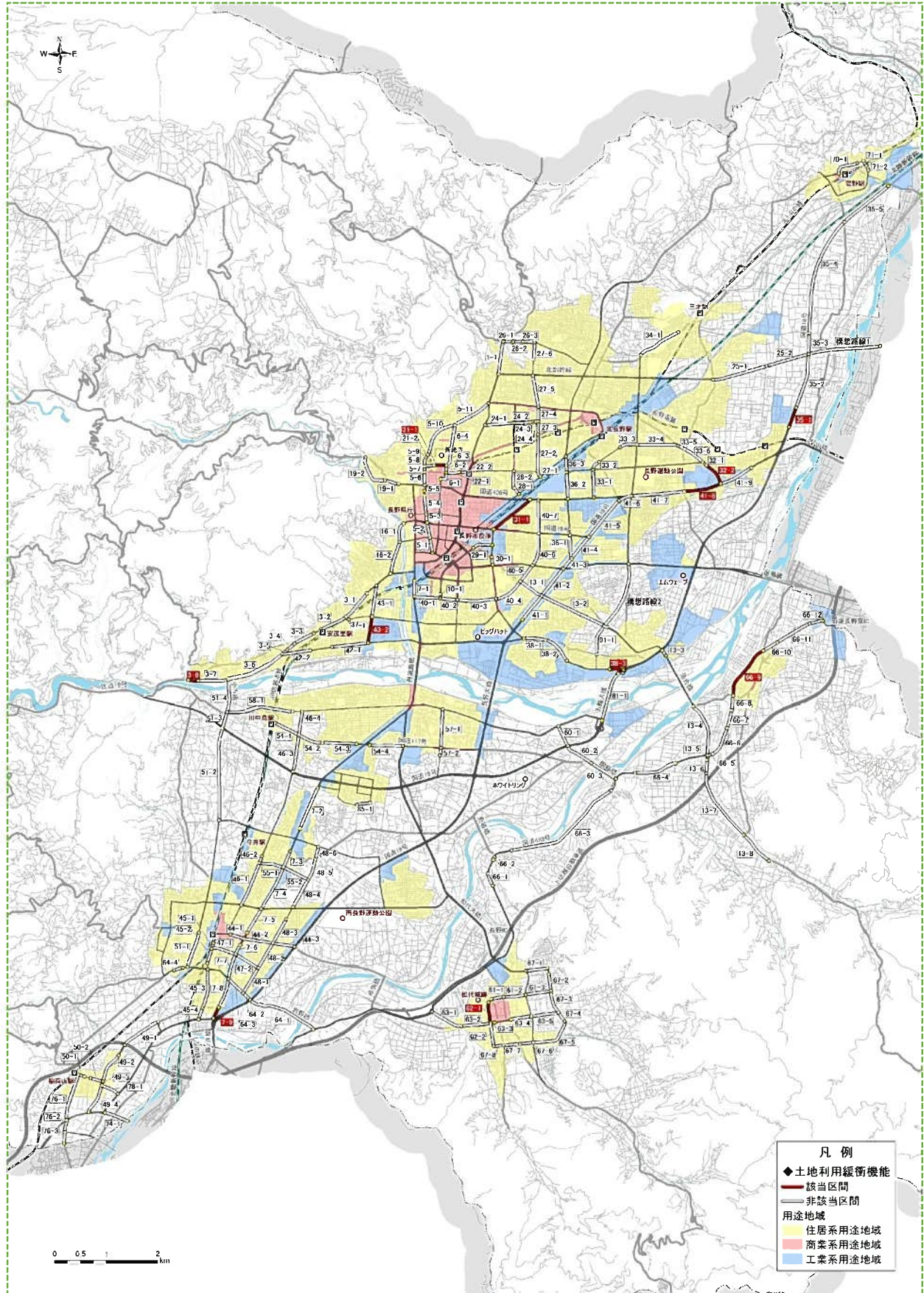
目次

1. 必要性の評価指標	1
1-1. 土地利用緩衝機能	1
1-2. 歩行者の安全性確保機能	2
1-3. 自転車の安全性確保機能	3
1-4. 消防活動困難区域の解消	4
1-5. 緊急輸送機能	5
1-6. 避難支援機能	6
1-7. 延焼遮断機能	7
1-8. 電線共同溝の収容機能	8
1-9. 公共交通運行支援機能	9
1-10. 土地利用誘導機能（都市機能誘導への寄与）	10
1-11. 土地利用誘導機能（沿道土地利用誘導）	11
1-12. 開発計画支援機能	12
1-13. 幹線道路機能	13
1-14. トラフィック機能	14
1-15. 連続性確保機能	15
2. 代替性の評価指標	16
2-1. 代替路の有無	16
2-2. 現道活用の可能性	17
3. 実現性の評価指標	18
3-1. 自然環境保全	18
3-2. 歴史環境保全	19
3-3. 既定計画幅員	20
3-4. 道路構造令適合性	21
3-5. 市街地拡大の可能性	22
4. 総合的な検証	23
4-1. 上位・関連計画との整合	23
4-2. コンパクトネットワーク	24
4-3. 既存ストックの活用	25
4-4. 実現課題の検証	26
4-5. 事業の連続性・路線としての機能	27
4-6. その他	28
4-7. 交通需要バランス	29

1. 必要性の評価指標

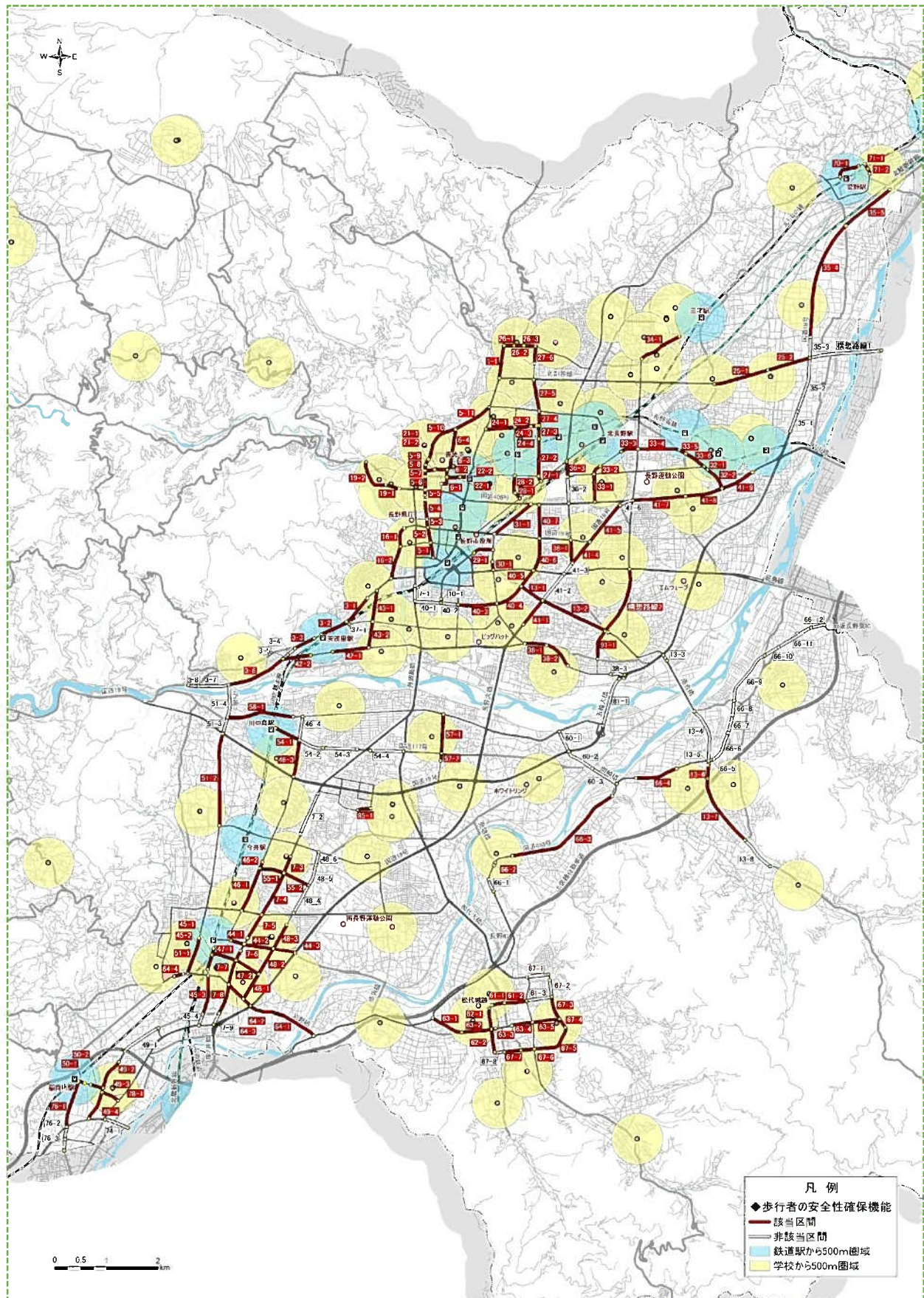
1-1. 土地利用緩衝機能

沿道に異なる用途を持つ道路を「土地利用緩衝機能あり」と定義する。



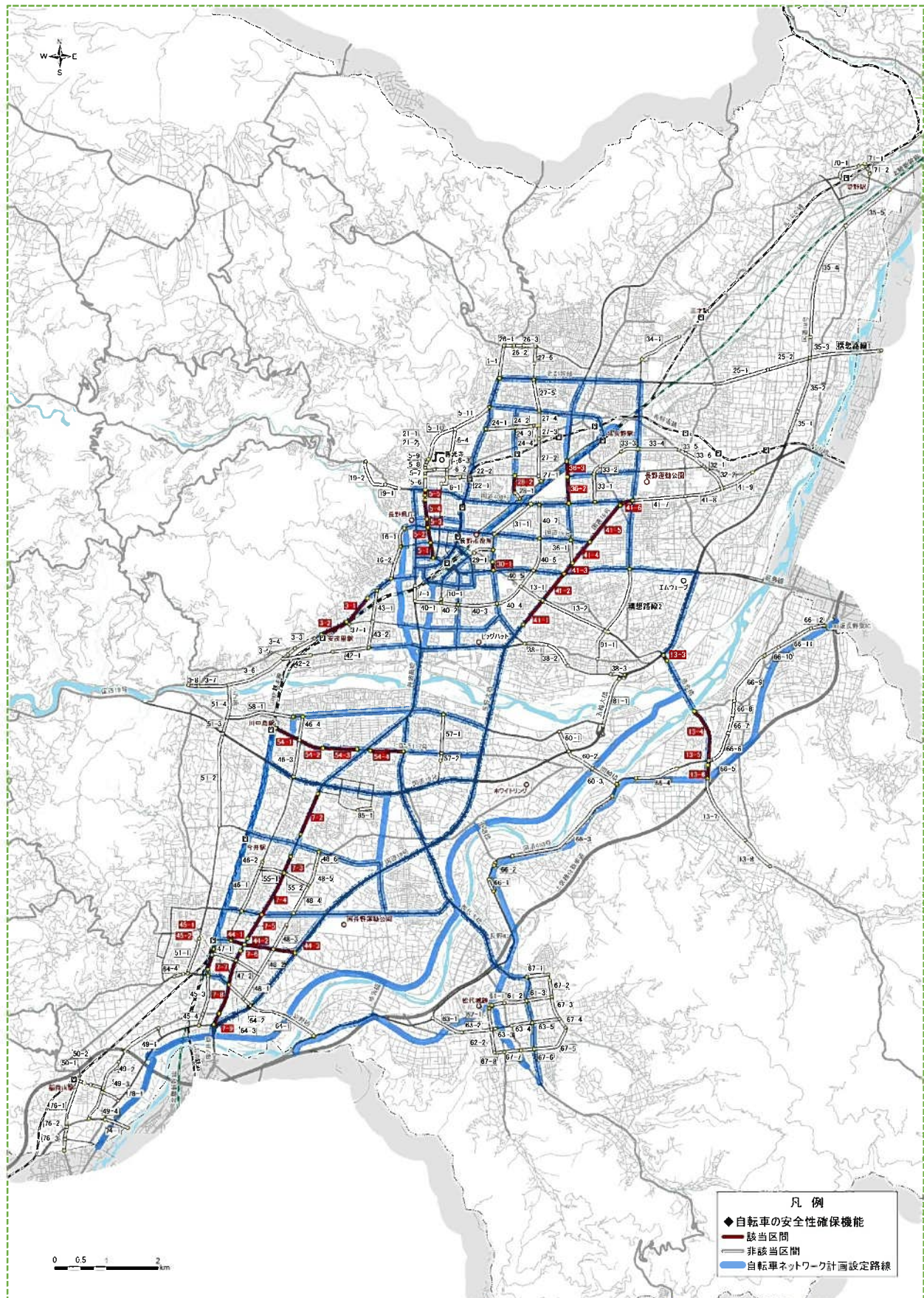
1-2. 歩行者の安全性確保機能

鉄道駅、小中学校、高校から500m以内に存在する道路を「歩行者の安全性確保機能あり」と定義する。



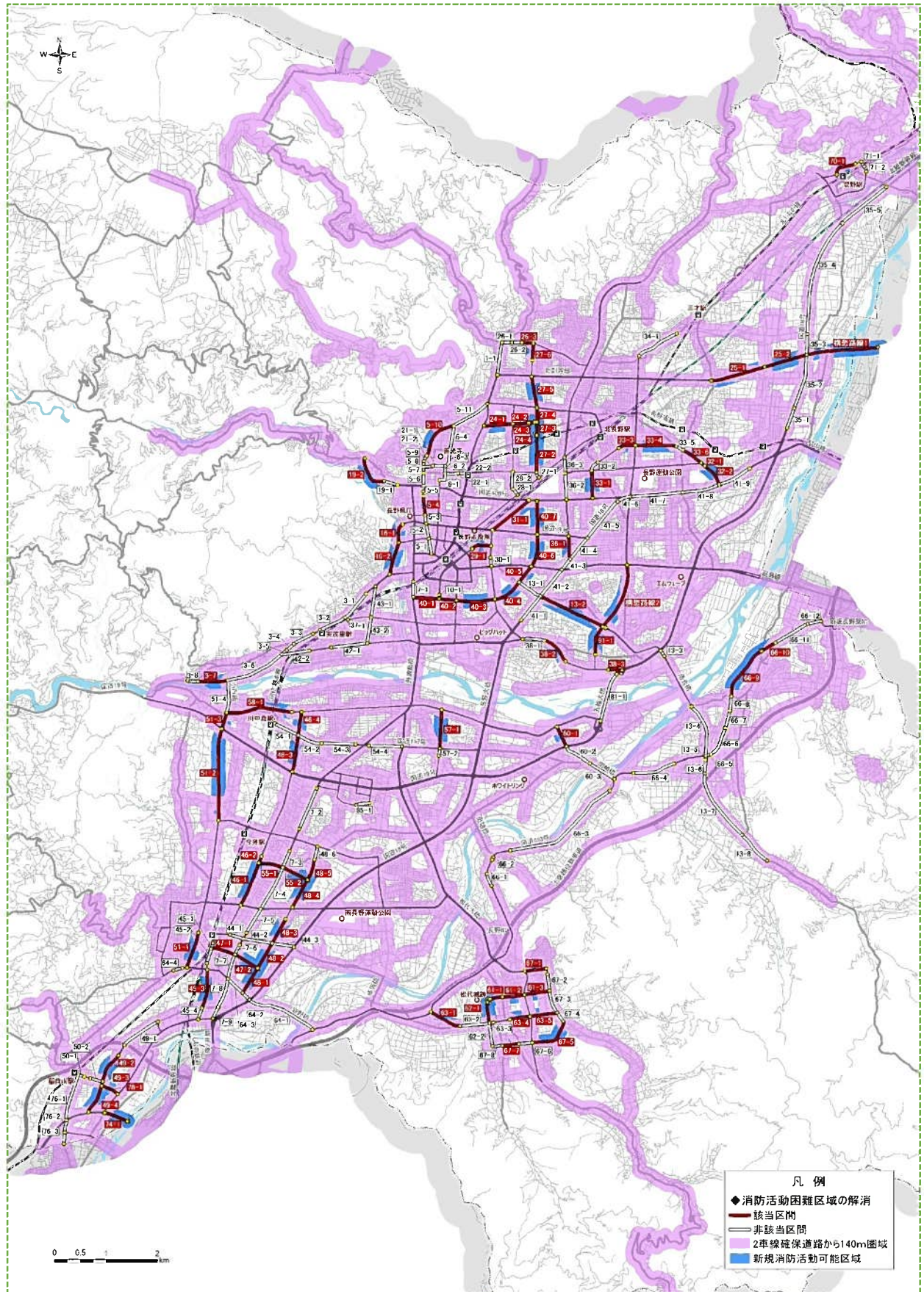
1-3. 自転車の安全性確保機能

長野市自転車ネットワーク計画 (R2.7) に位置づけのある道路を「自転車の安全性確保機能あり」と定義する。



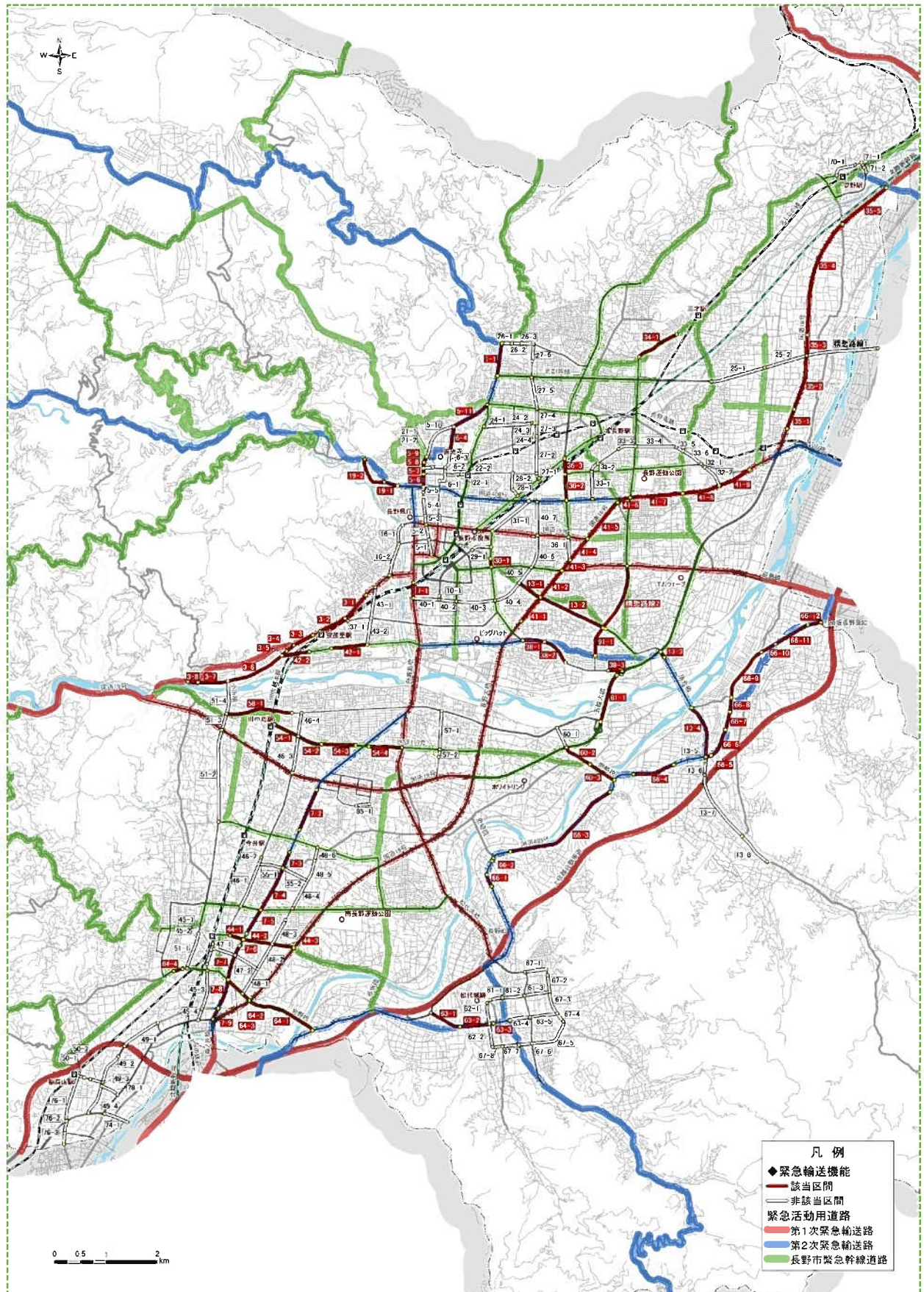
1-4. 消防活動困難区域の解消

消防活動困難区域を通過する道路を「消防活動困難区域の解消機能」を持つ道路と評価する。



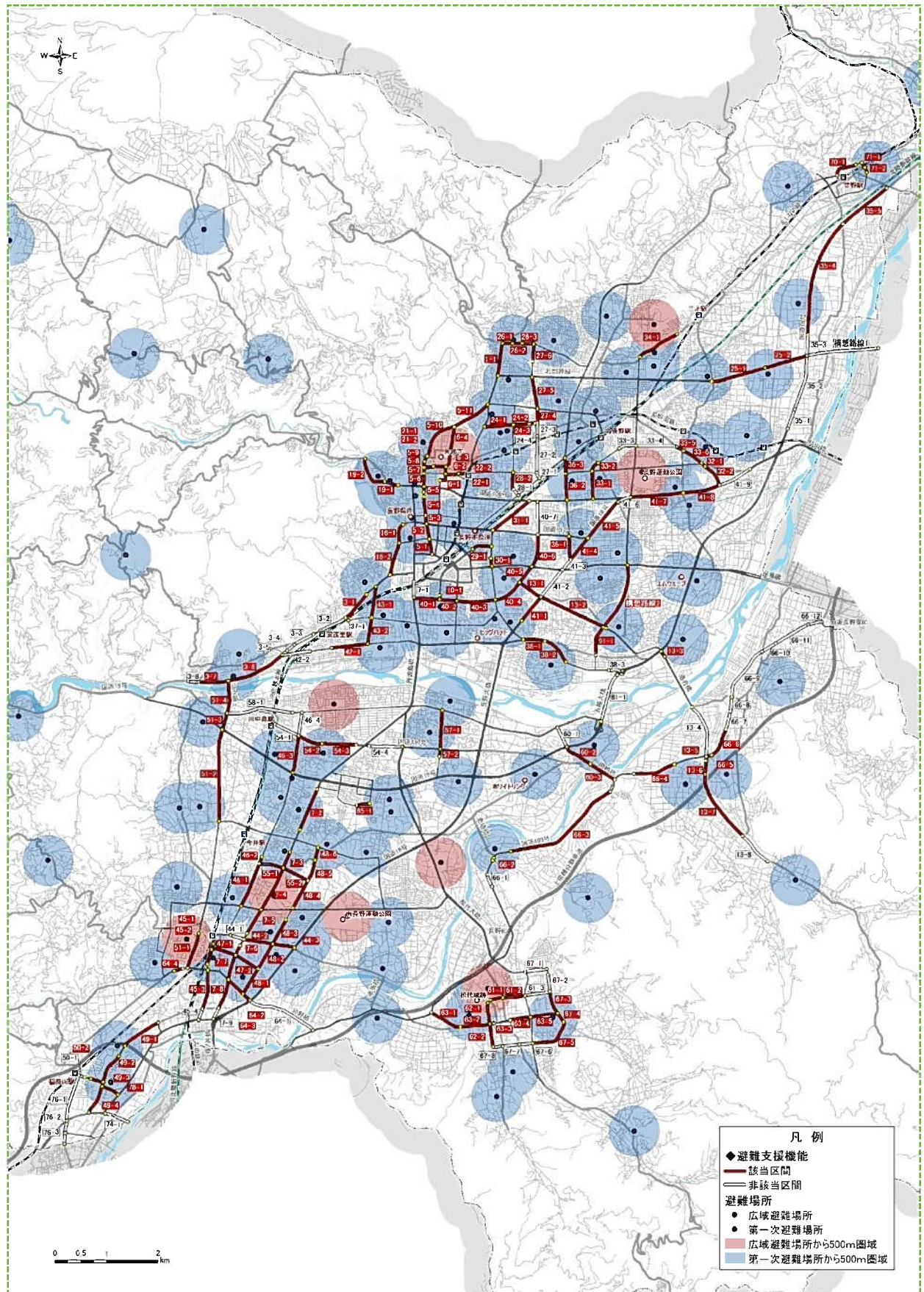
1-5. 緊急輸送機能

緊急輸送路である、または緊急輸送路としての代替機能を有する道路を「緊急輸送機能を有する」として定義する。



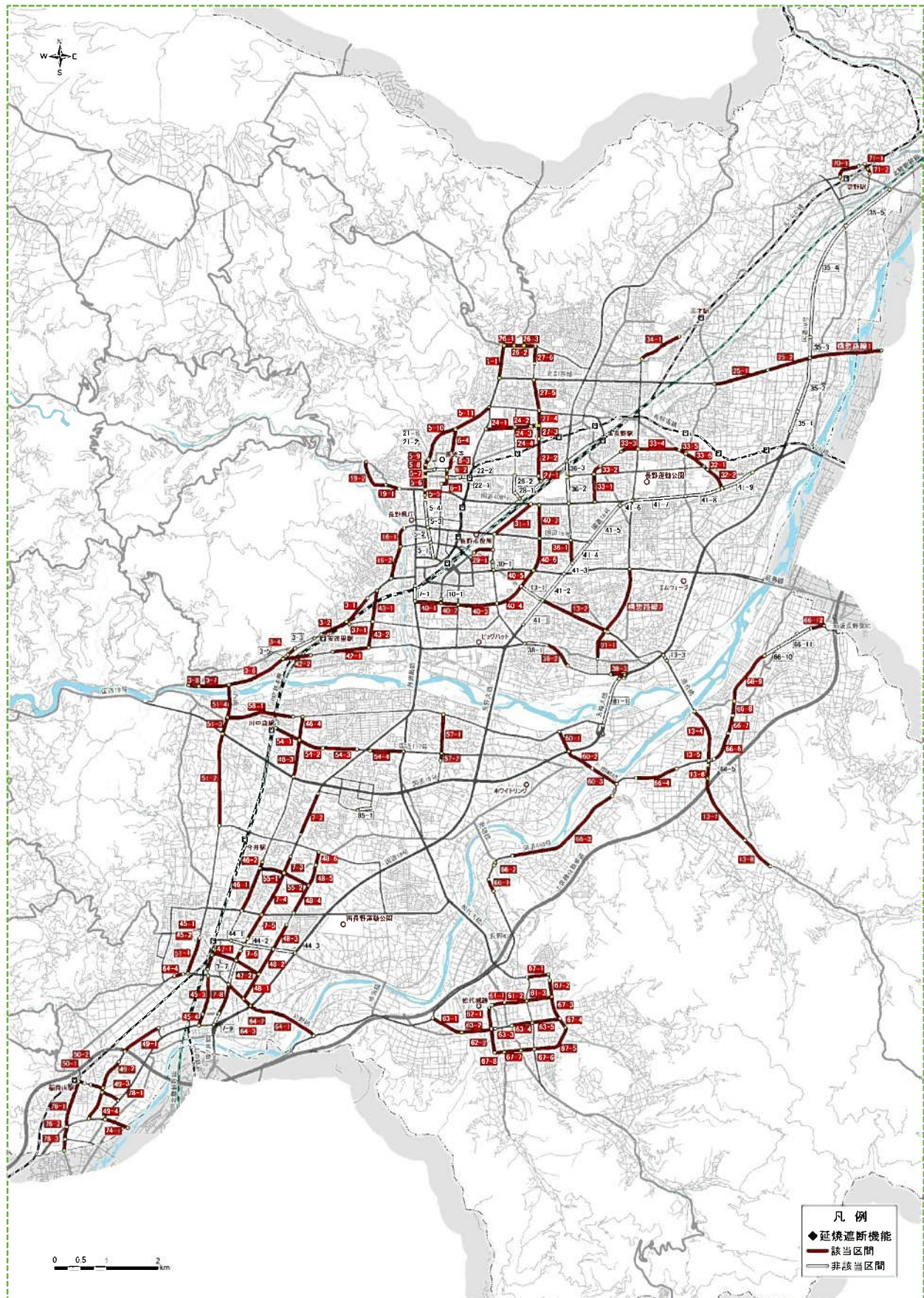
1-6. 避難支援機能

広域避難場所、第一次避難場所から500m以内の都計道を「避難支援機能を有する」と定義する。



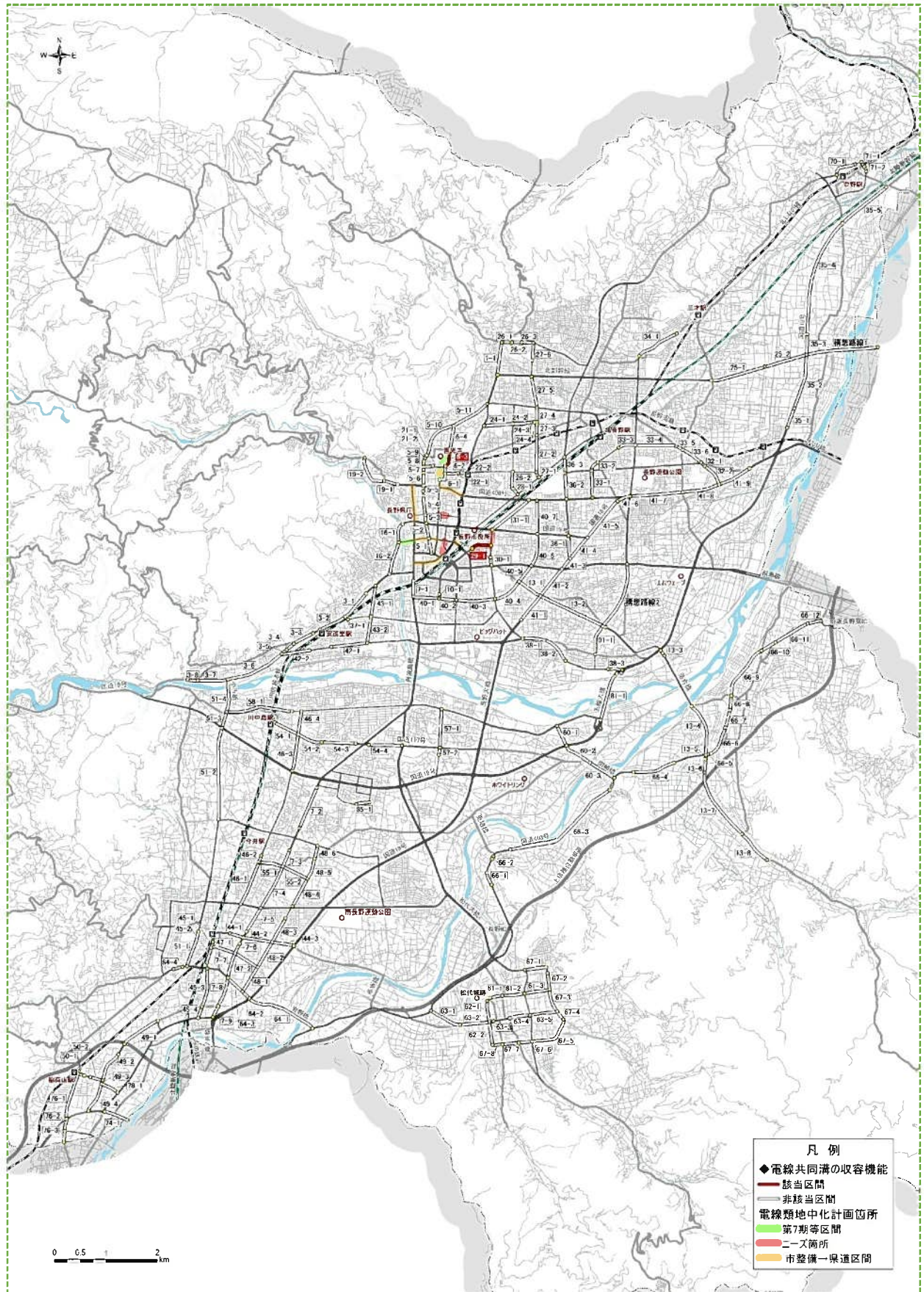
1-7. 延焼遮断機能

計画幅員12m以上の都計道を「延焼遮断機能を有する」と定義する。なお、現道の幅員が既に12m以上で確保されているものは対象外とする。



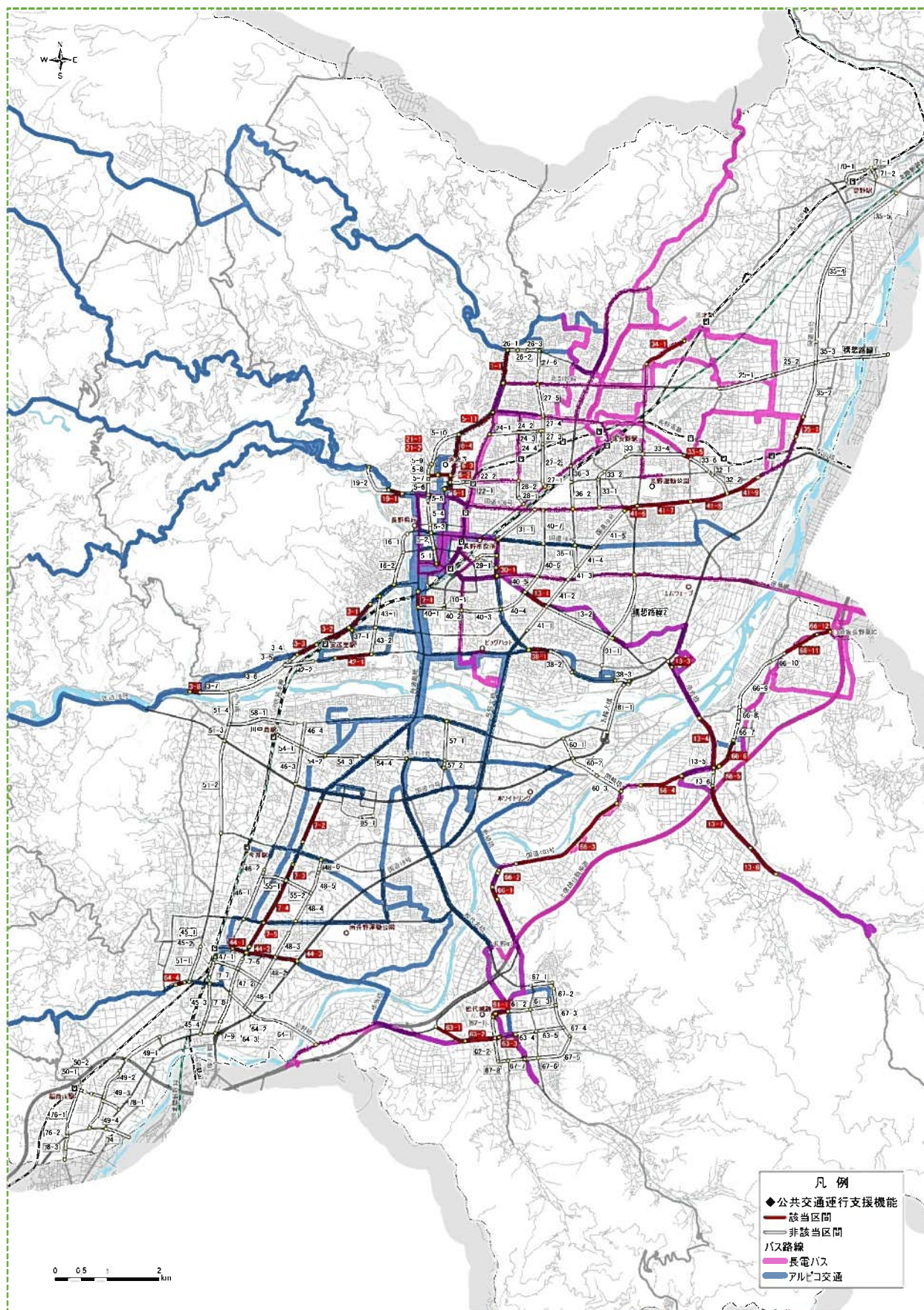
1-8. 電線共同溝の収容機能

電線地中化計画のある区間を「電線共同溝の収容機能を有する」と定義する。



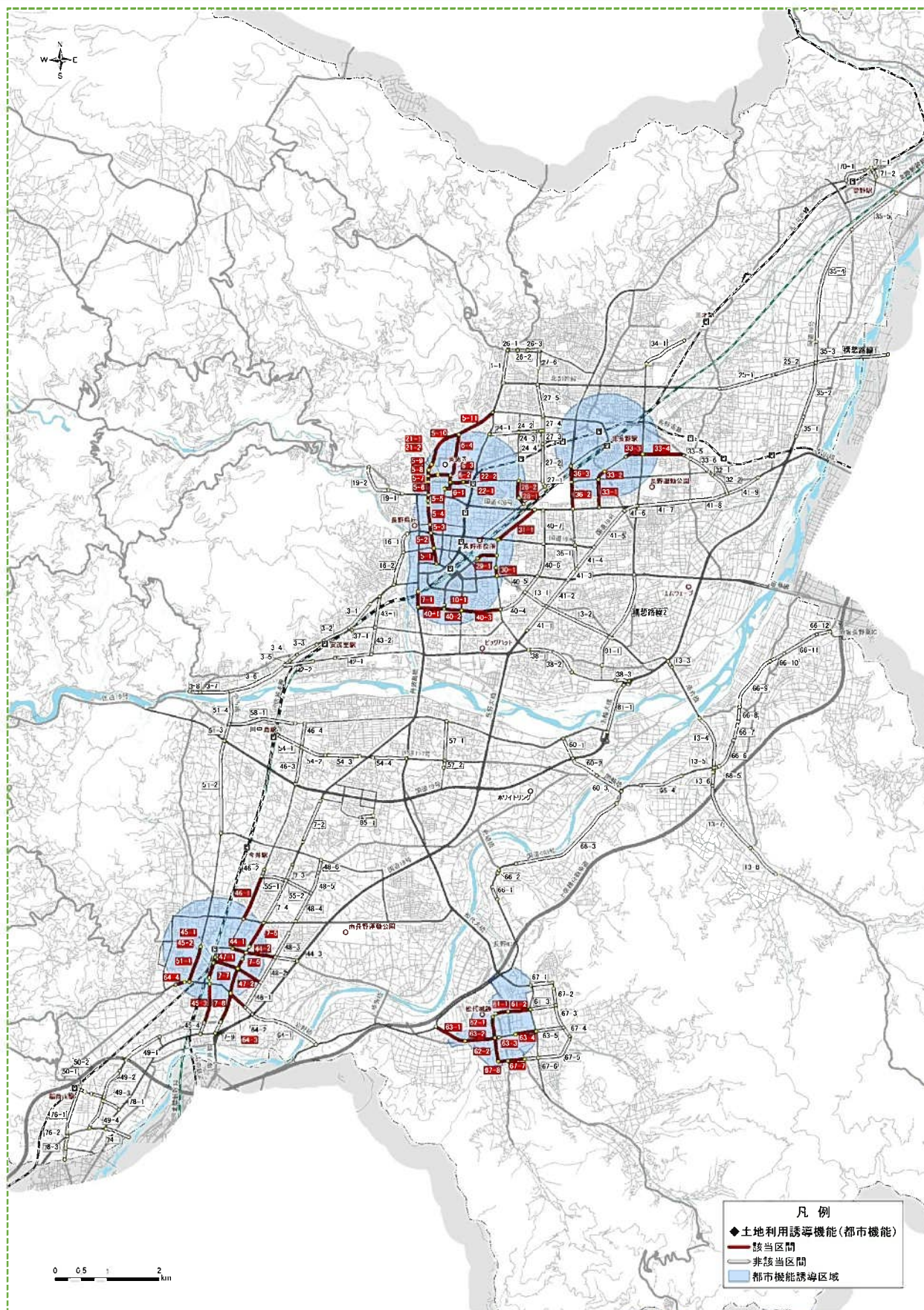
1-9. 公共交通運行支援機能

現道でバス路線として機能している区間を「公共交通運行支援機能を有する」と定義する。



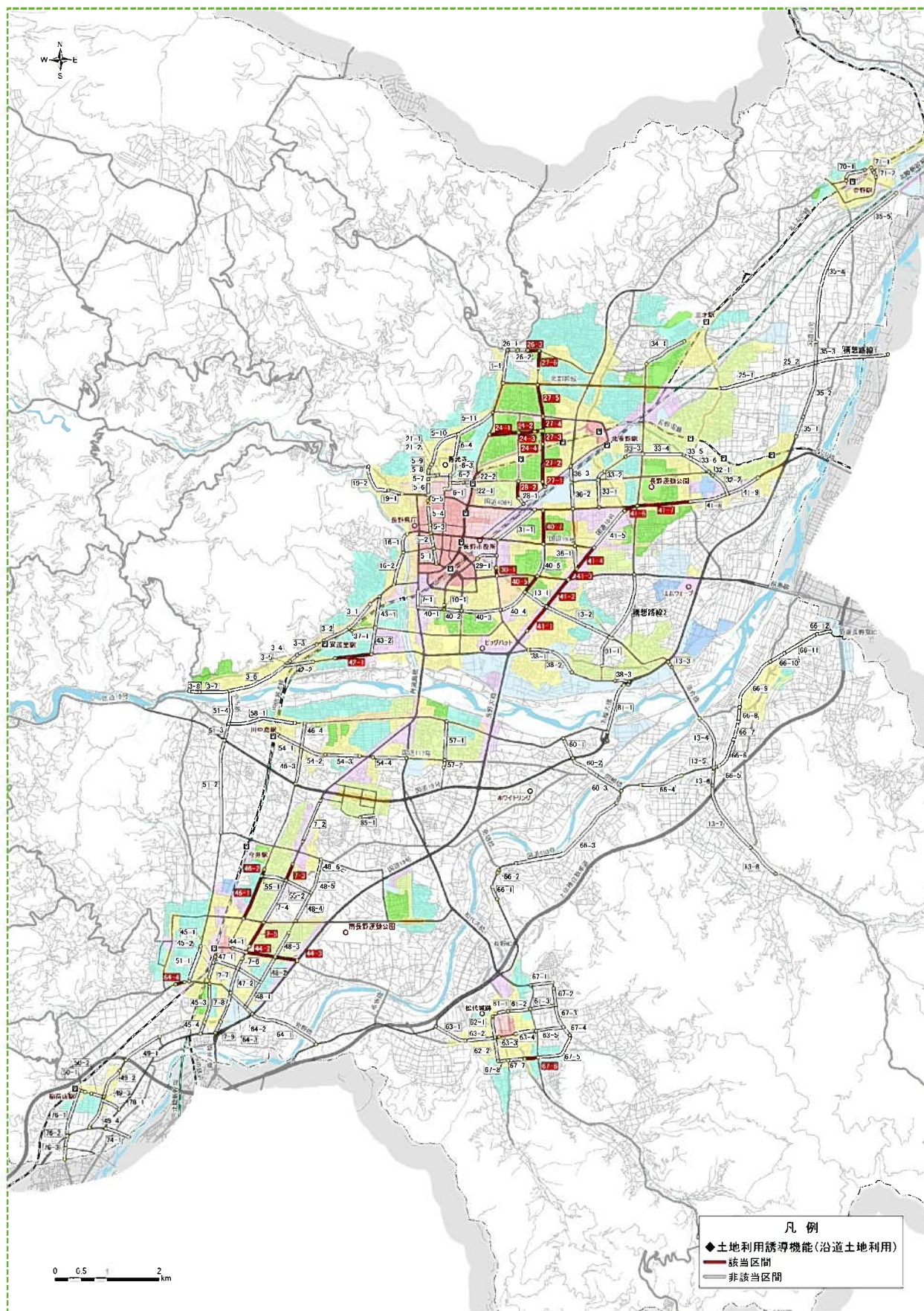
1-10. 土地利用誘導機能（都市機能誘導への寄与）

都市機能誘導区域に含まれる区間を「都市機能誘導へ寄与する道路」として定義する。



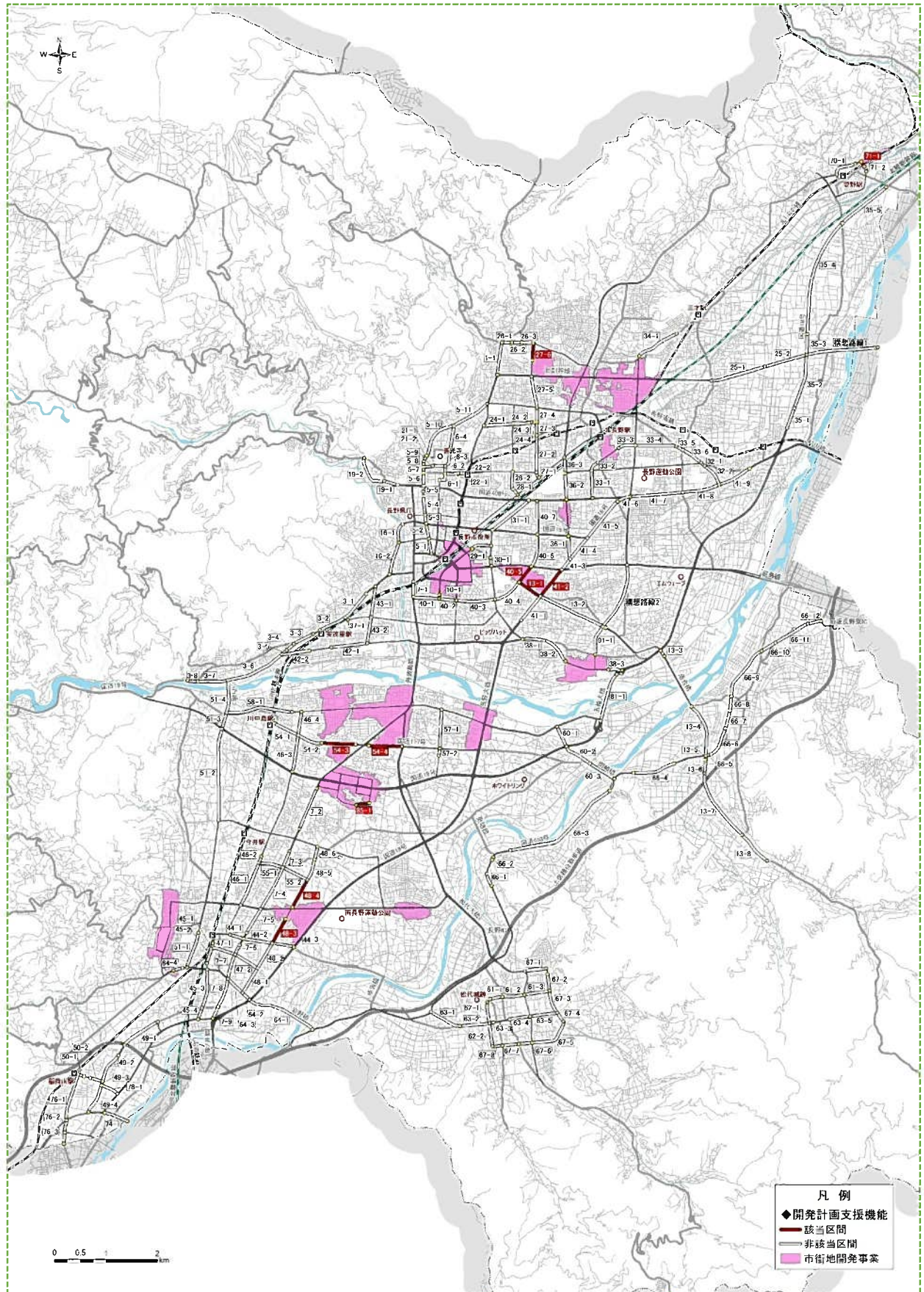
1-11. 土地利用誘導機能（沿道土地利用誘導）

沿道に線的な用途地域[※]が設定されている区間を「沿道土地利用誘導機能を有する」と定義する。 ※全ての用途地域を対象に評価



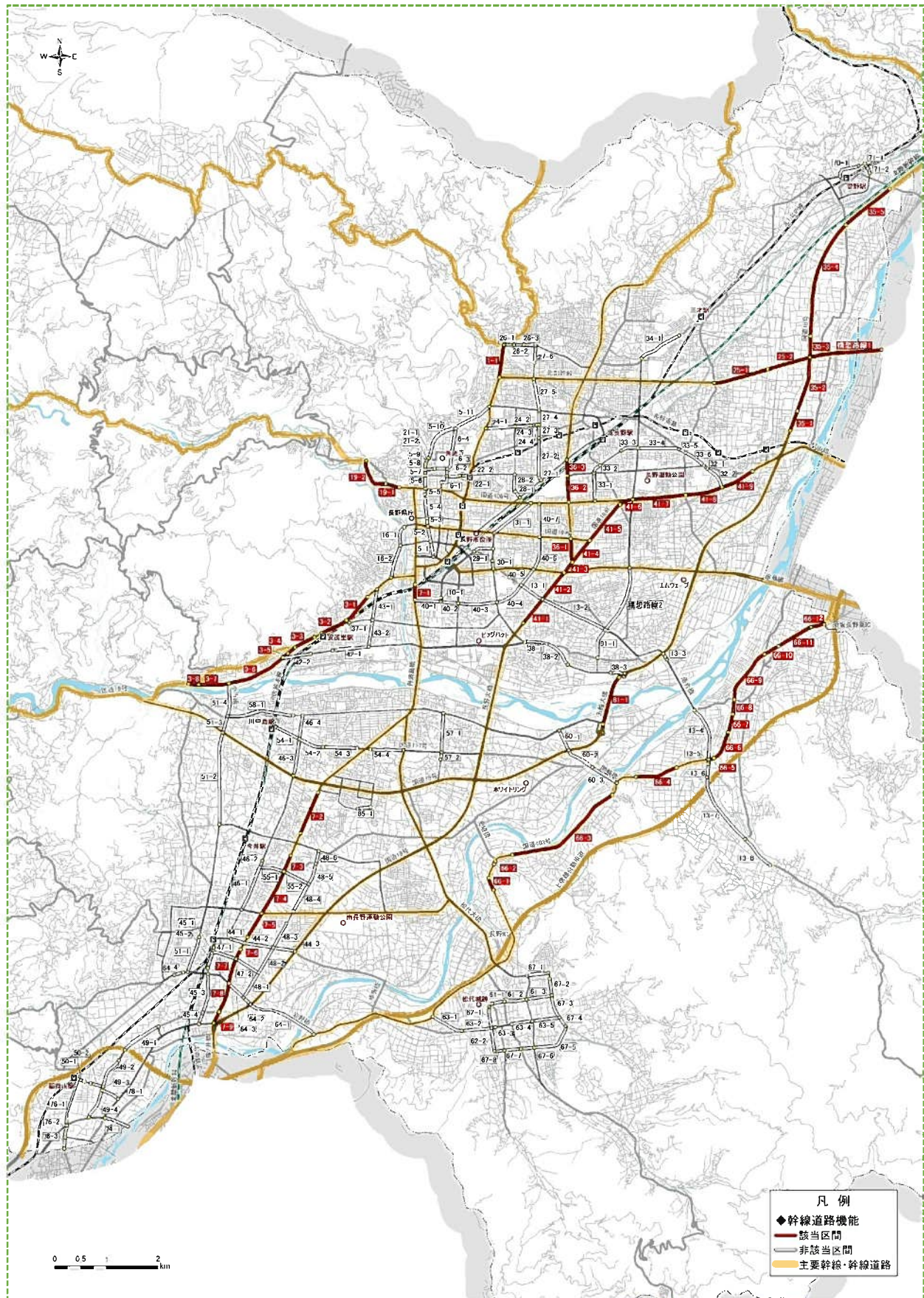
1-12. 開発計画支援機能

上地区画整理事業等、面整備計画内の道路あるいは、そこへのアクセス路を「開発計画を支援する道路」と定義する。



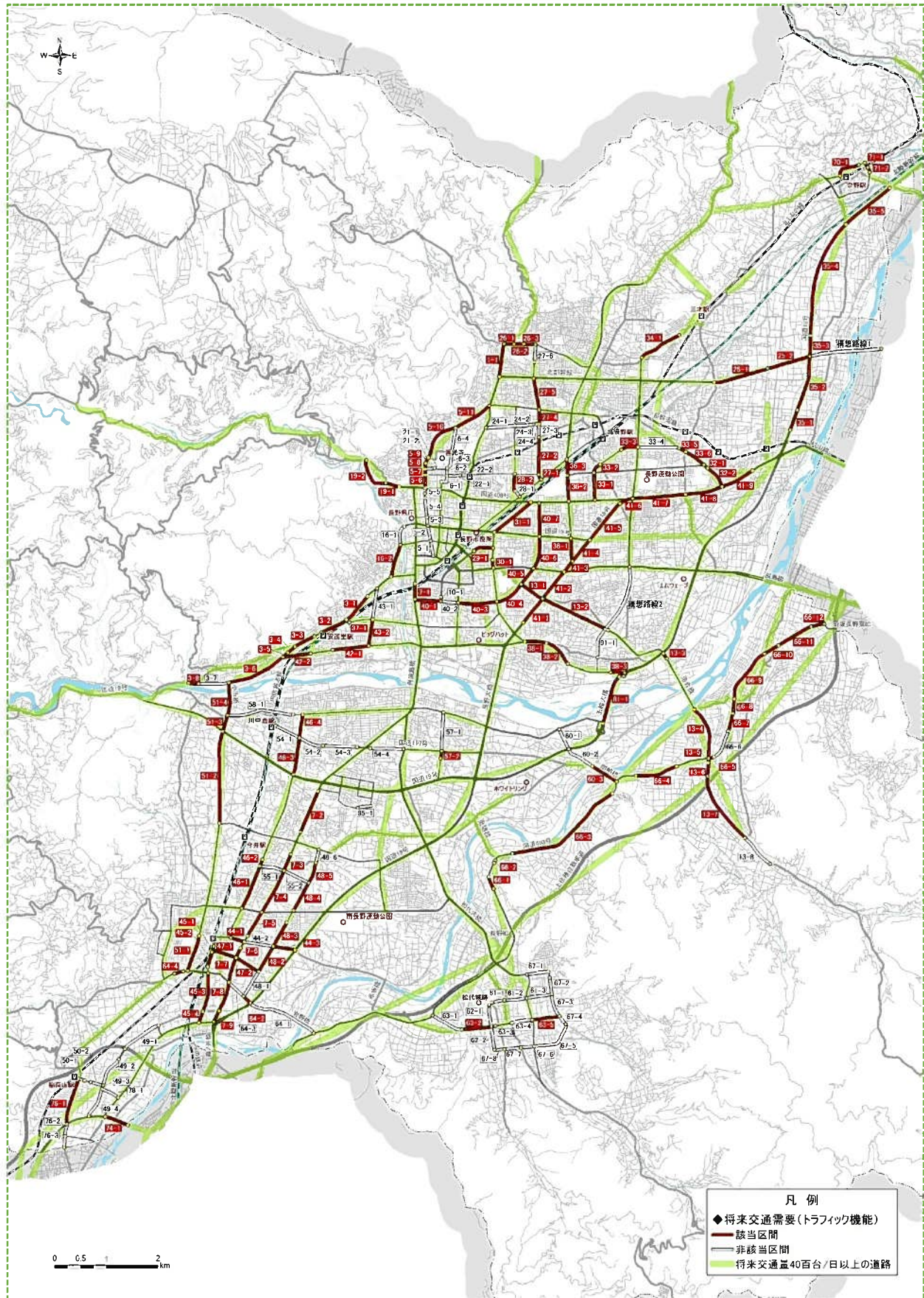
1-13. 幹線道路機能

道路機能分類において「幹線・主要幹線」に位置づけられた道路を「幹線道路機能を有する」と定義する。



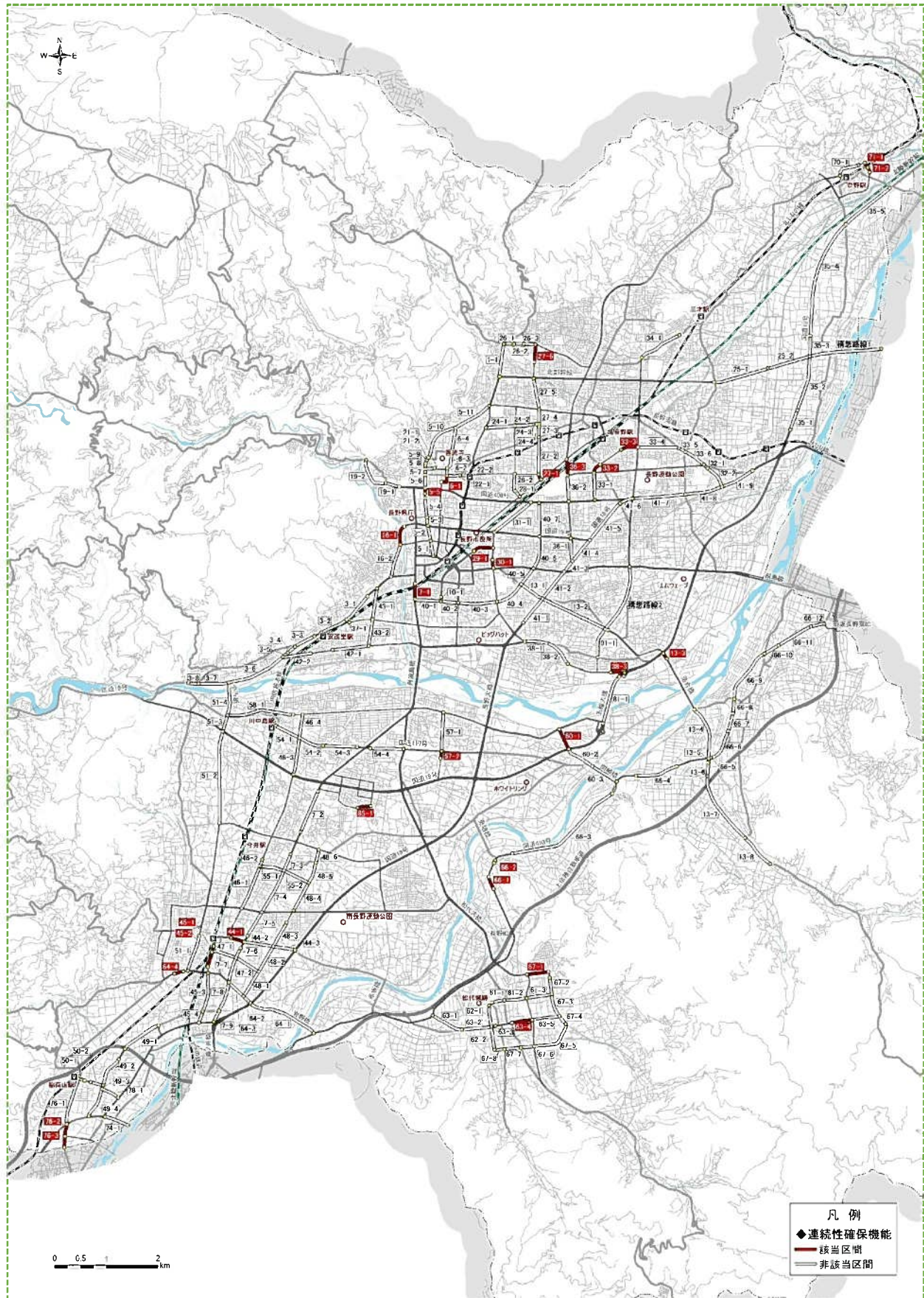
1-14. トラフィック機能

将来交通需要が4,000台/日以上の道路を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。



1-15. 連続性確保機能

わずかな未整備区間の整備により直結した長い区間が確保できる道路を「連続性確保機能のある道路」と評価する。

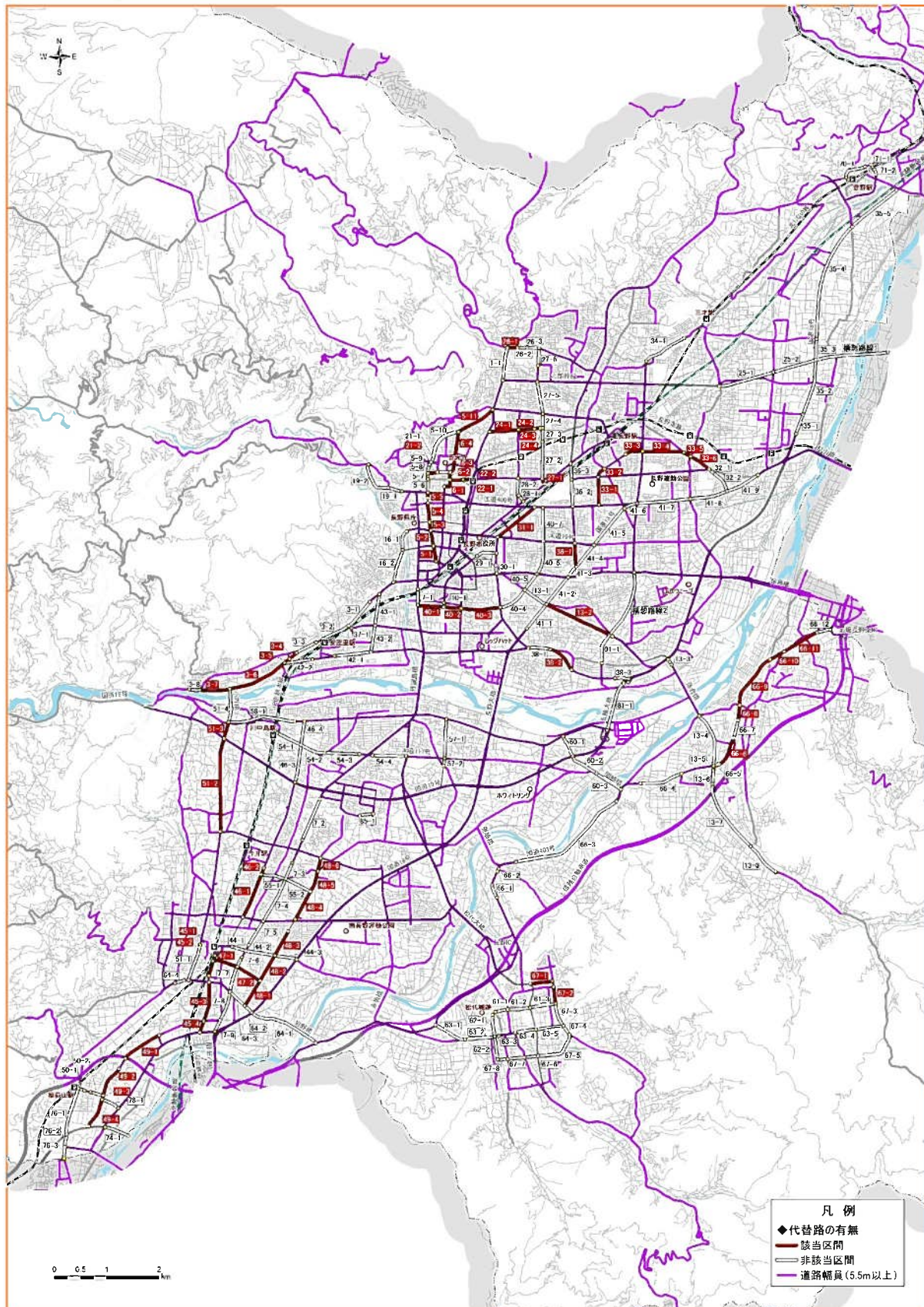


2. 代替性の評価指標

2-1. 代替路の有無

以下の基準を全て満たす場合に代替路があると評価する。

- ・用途内は500m、用途外は1km以内に代替路が存在するか。
- ・代替路の幅員は、商業系：幅員12.0m、住居系：幅員9.5m、その他：幅員7.0mを上回る。
- ・橋梁区間ではない。



2-2. 現道活用の可能性

橋梁区間以外を対象に、現道の幅員が、商業系：幅員 12.0m、住居系：幅員 9.5m、その他：幅員 7.0m を上回っており、将来交通量が 12,500 台未満の道路を言動活用が可能な道路として定義する。

