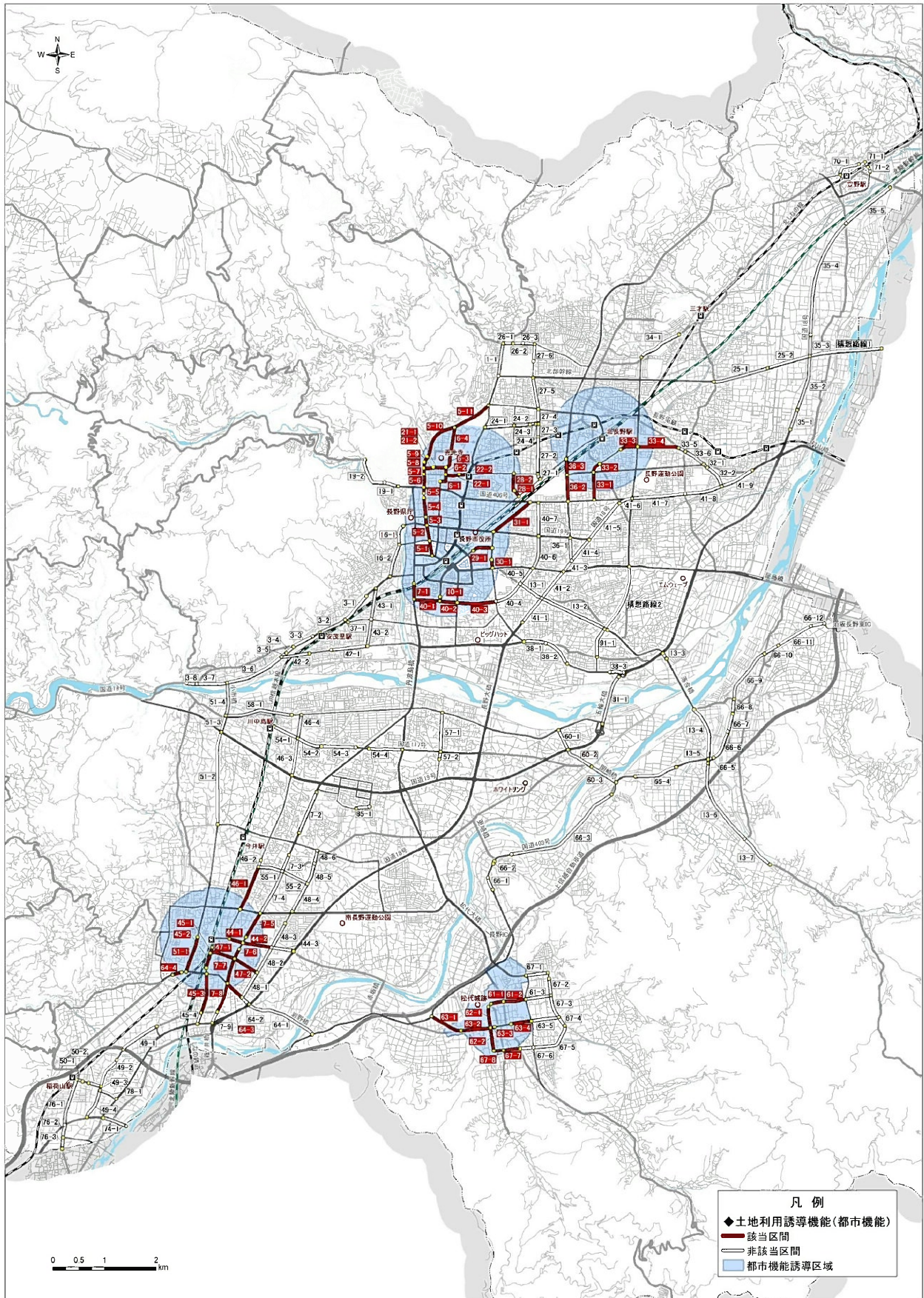


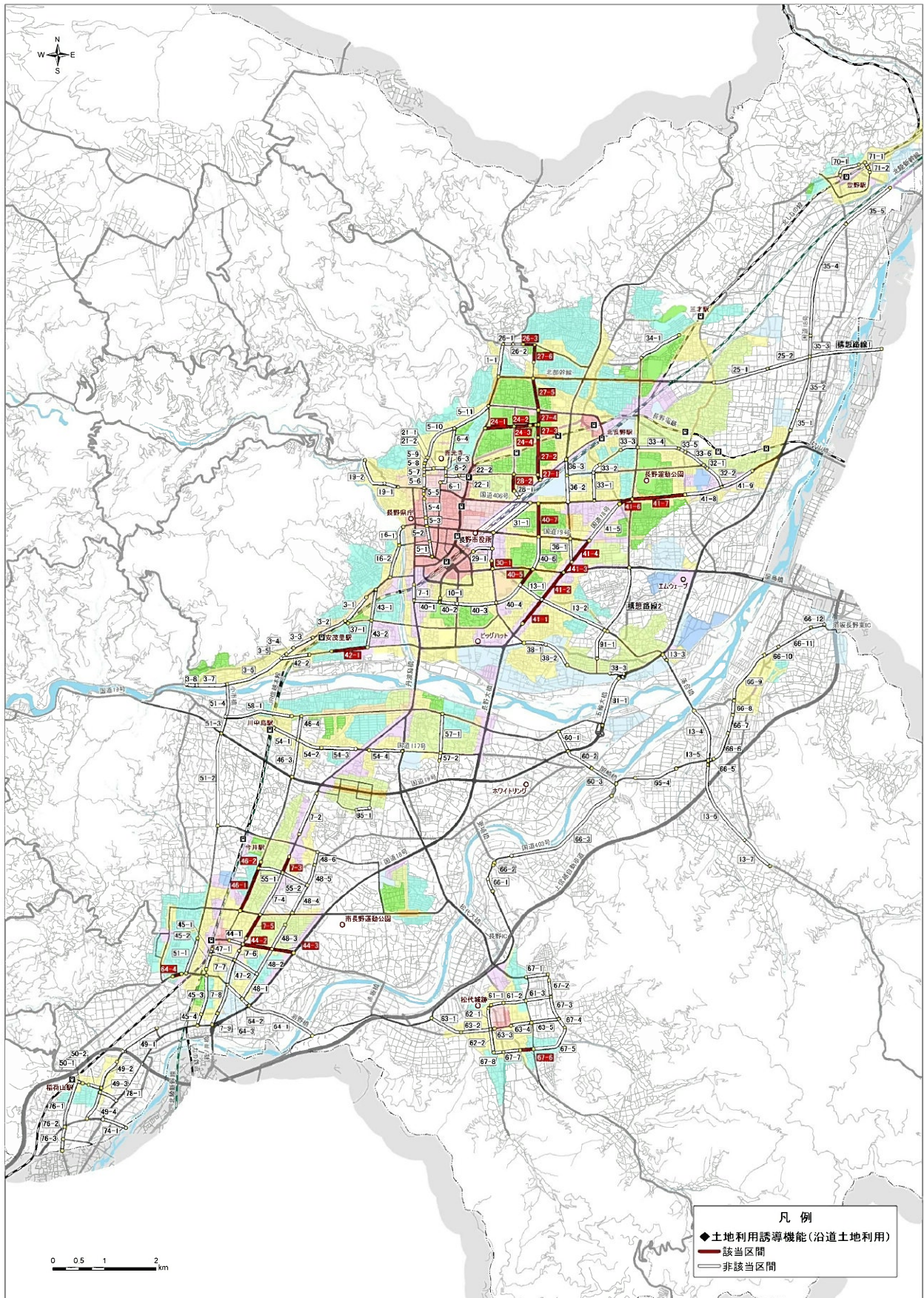
1-10. 土地利用誘導機能（都市機能誘導への寄与）

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。



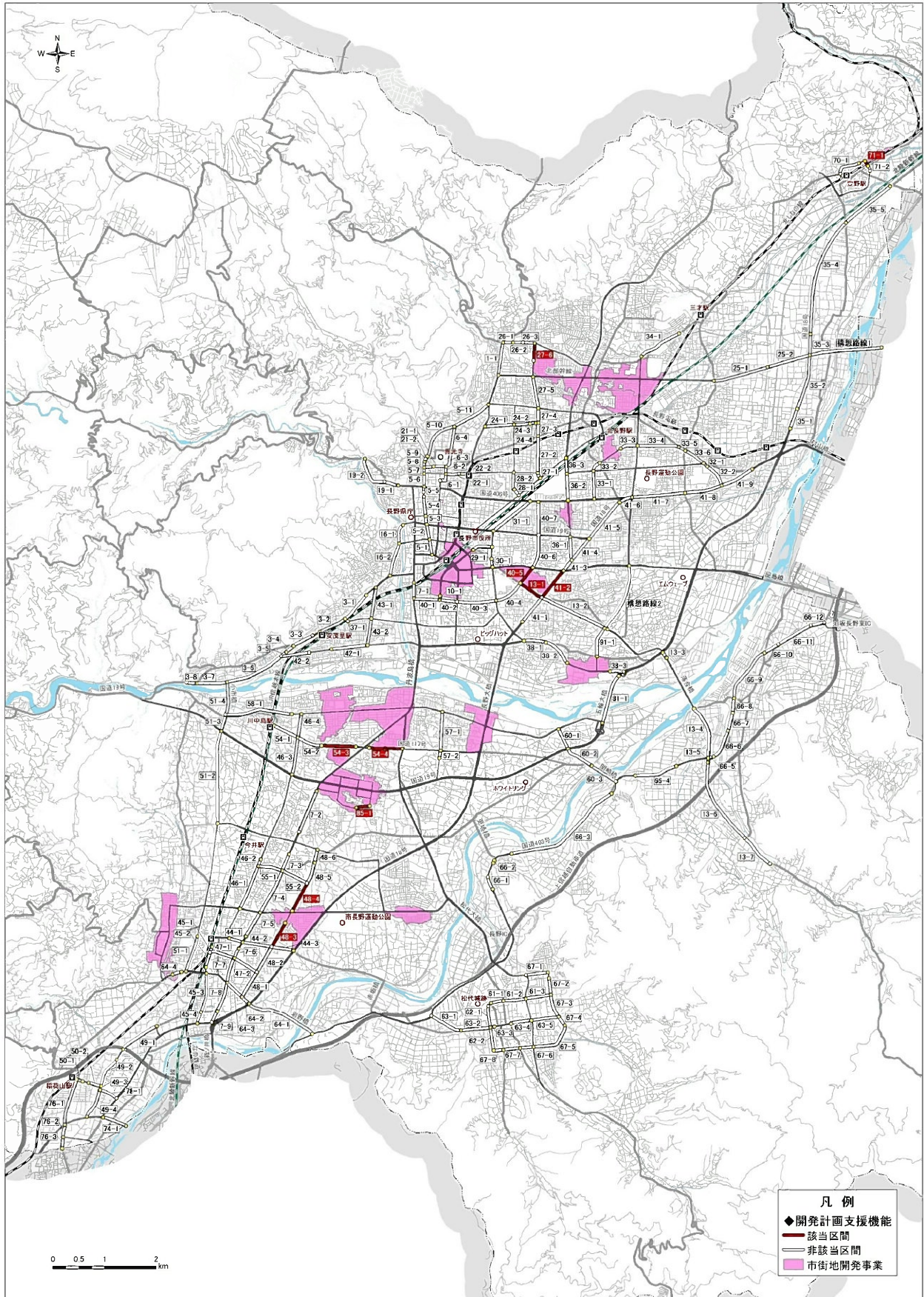
1-11. 土地利用誘導機能（沿道土地利用誘導）

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



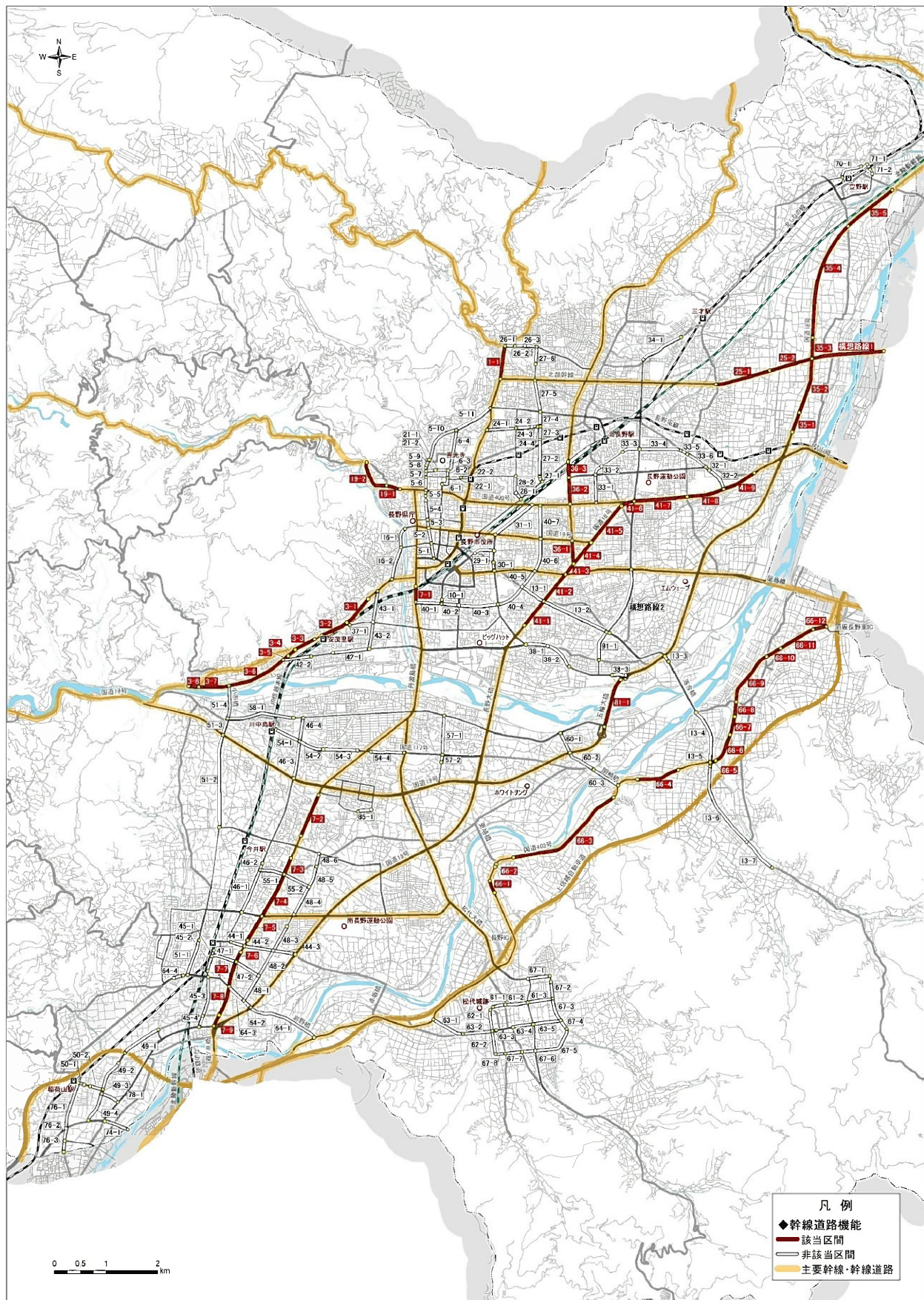
1-12. 開発計画支援機能

土地区画整理事業等、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。



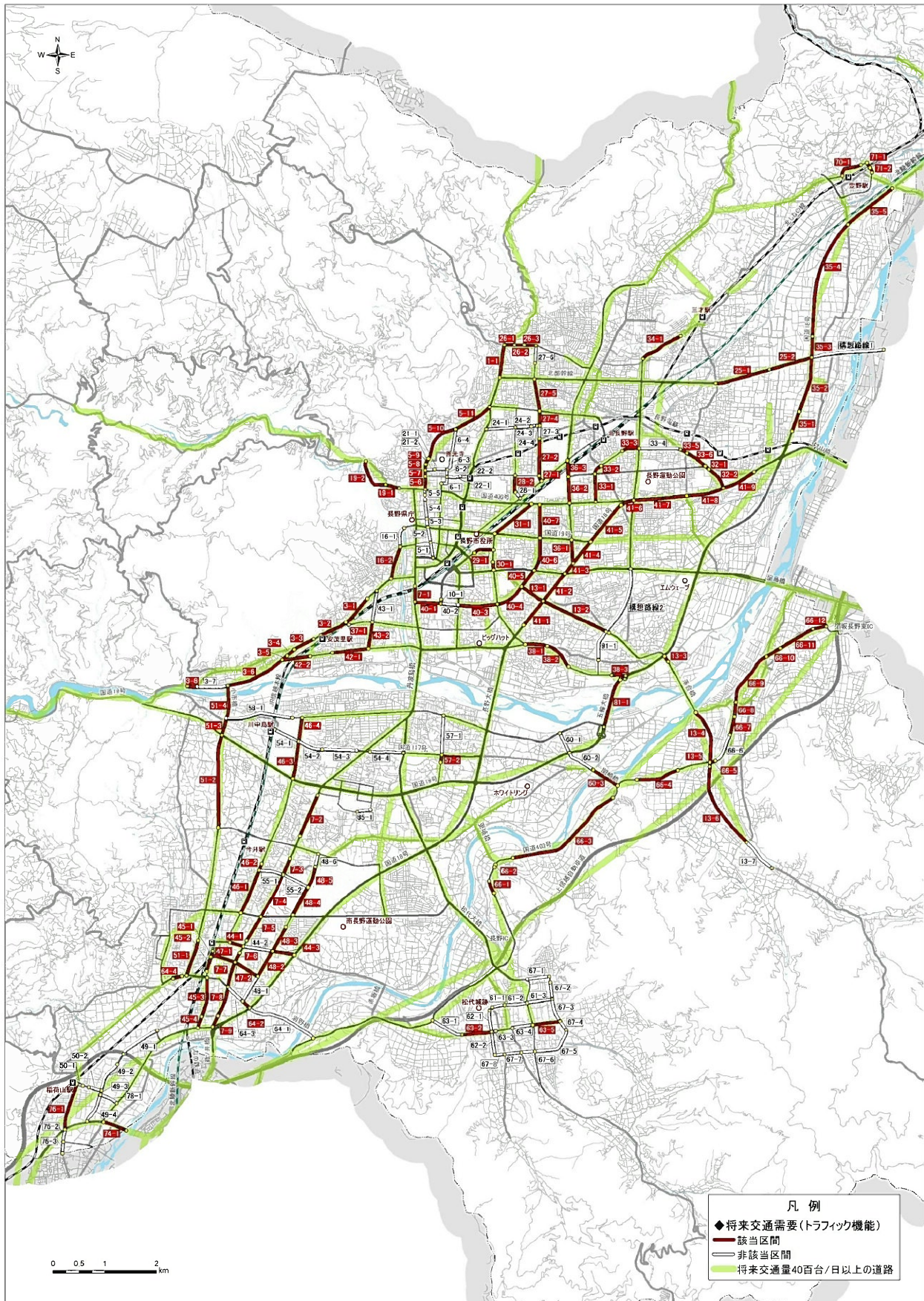
1-13. 幹線道路機能

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。



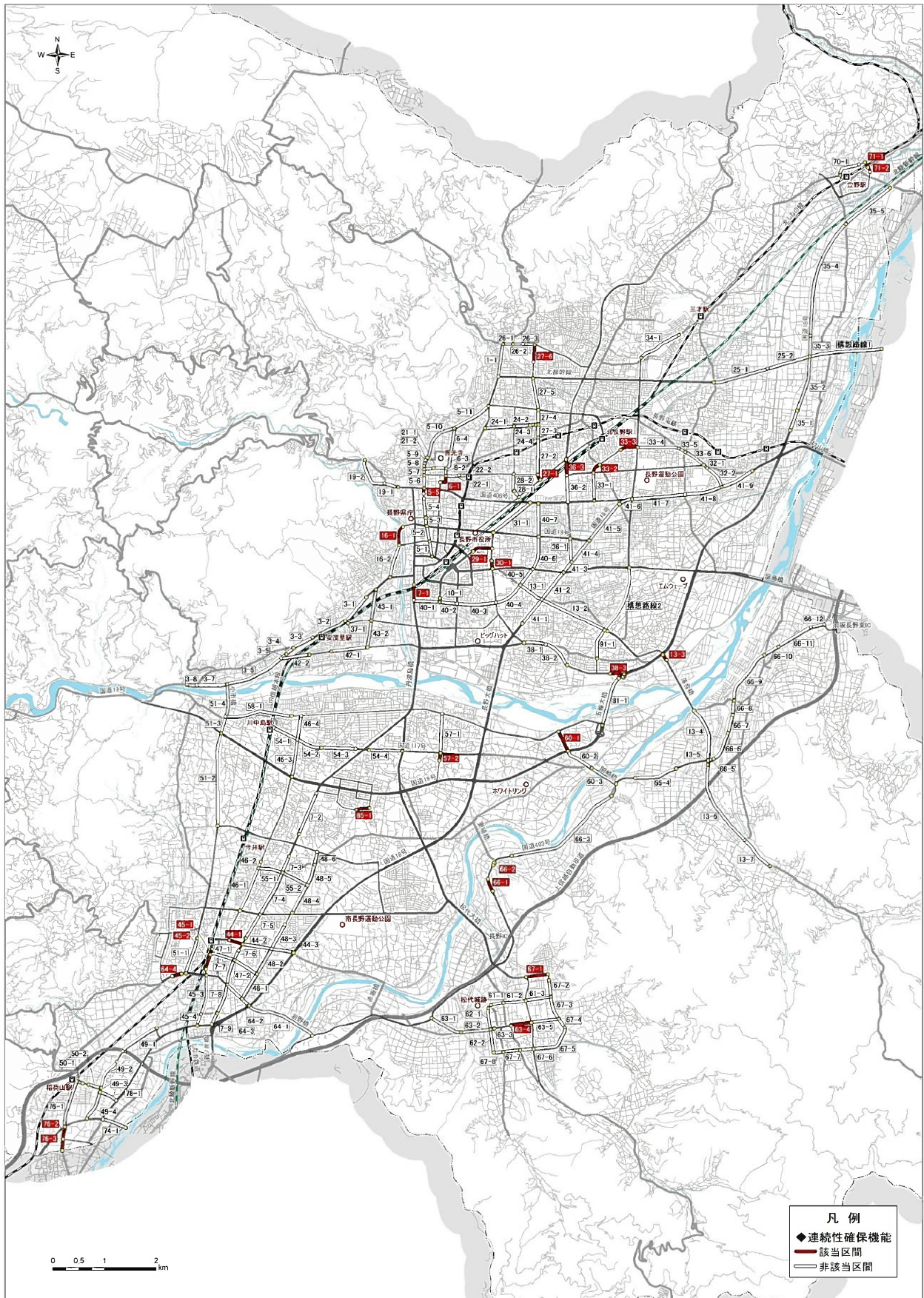
1-14. トラフィック機能

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。

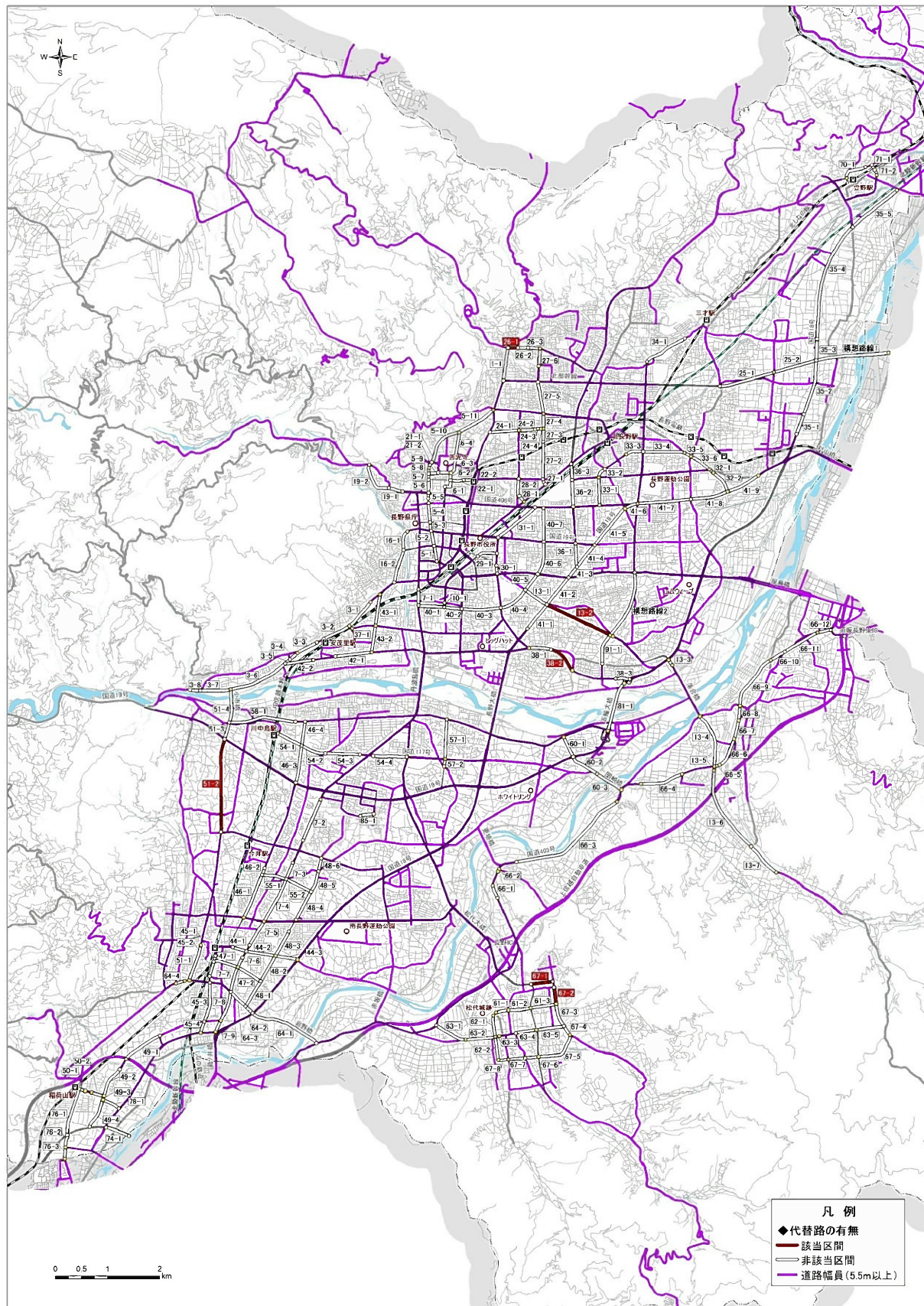


2. 代替性の評価結果

2-1. 代替路の有無

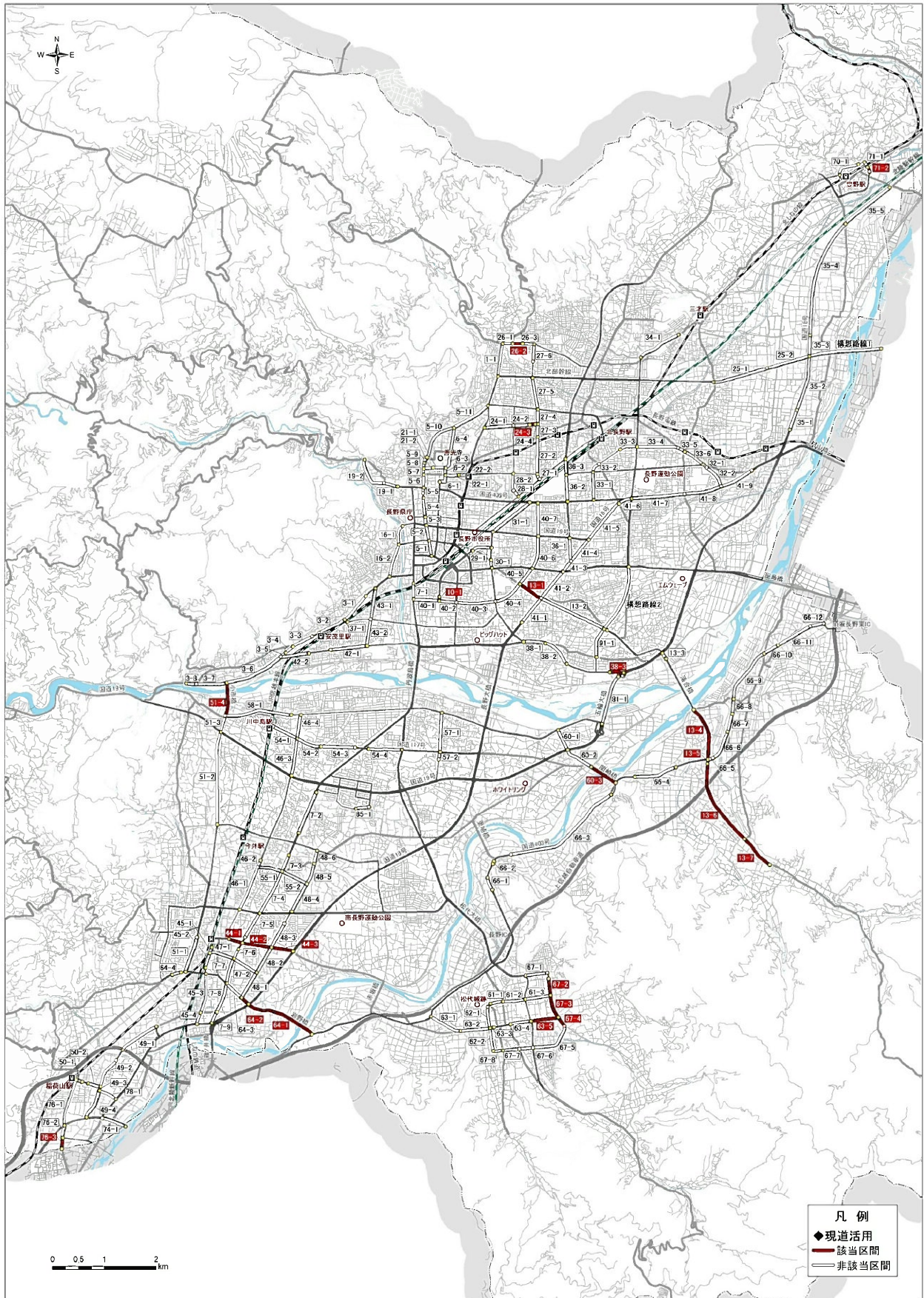
補助幹線道路を対象に、以下の基準を全て満たす場合に代替路があると評価する。

- ・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。
- ・整備済みの都市計画道路は他の都市計画道路の代替路として評価しない。



2-2. 現道活用の可能性

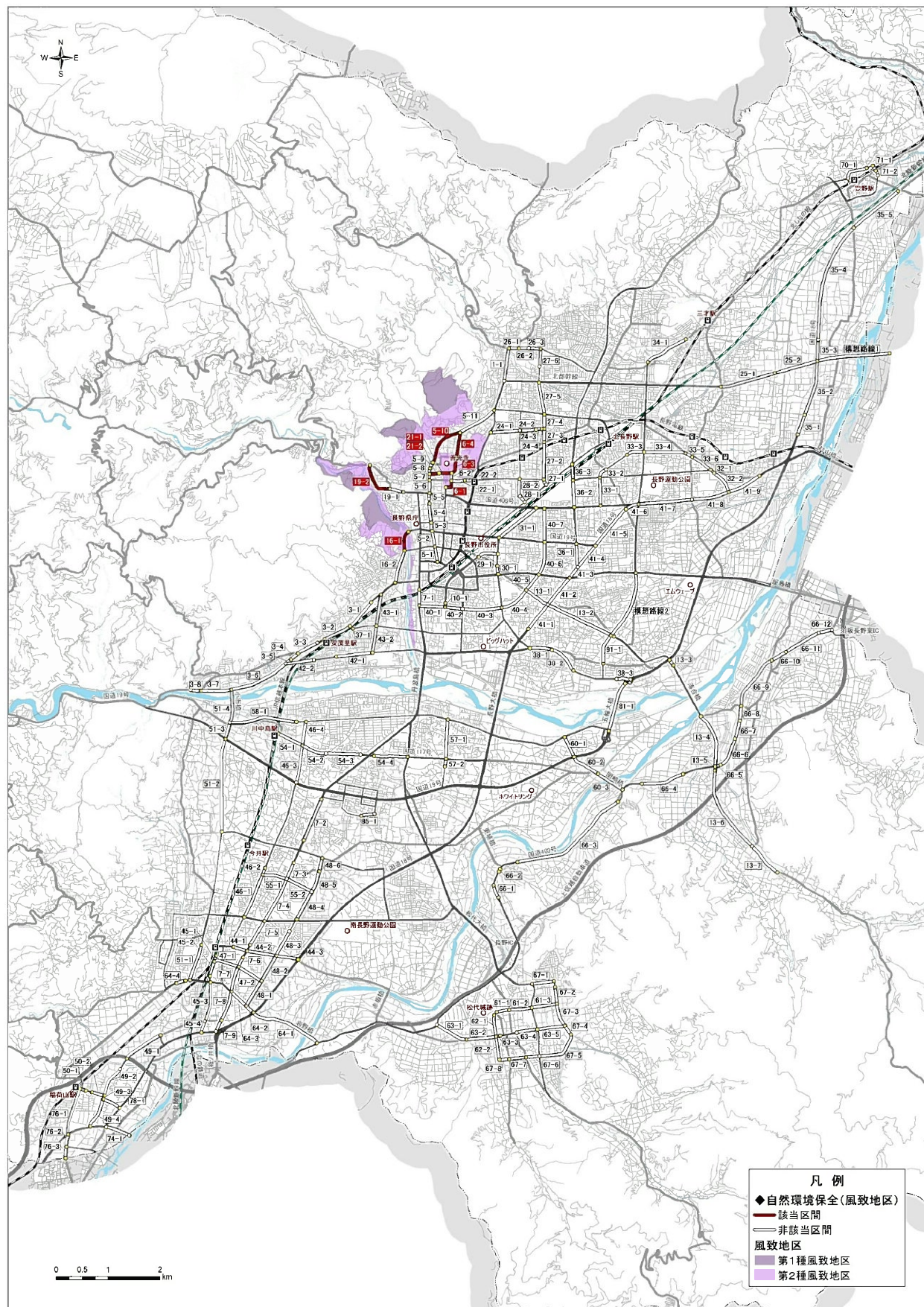
補助幹線道路のうち現道の幅員が、商業系：幅員 12.0m、住居系：幅員 9.5m、その他：幅員 7.0m を上回っており、将来交通量が 12,500 台未満の道路を言動活用が可能な道路として定義する。



3. 実現性の評価結果

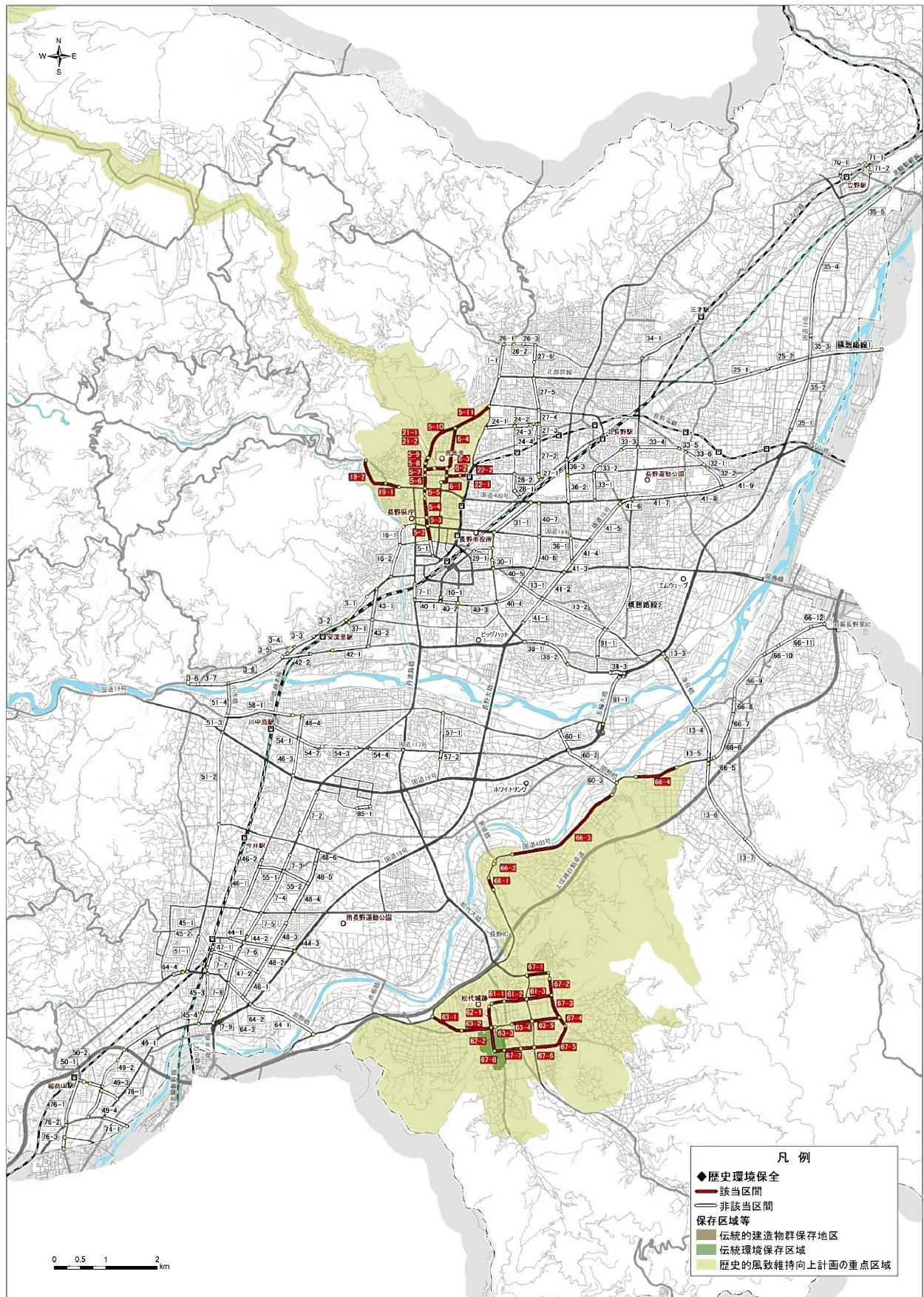
3-1. 自然環境保全

対象路線が、風致地区や自然公園地区、景観保全上重要な位置付けにある河川等を通過する場合、「自然環境保全の観点から実現性に課題の残る道路」として定義する。



3-2. 歴史環境保全

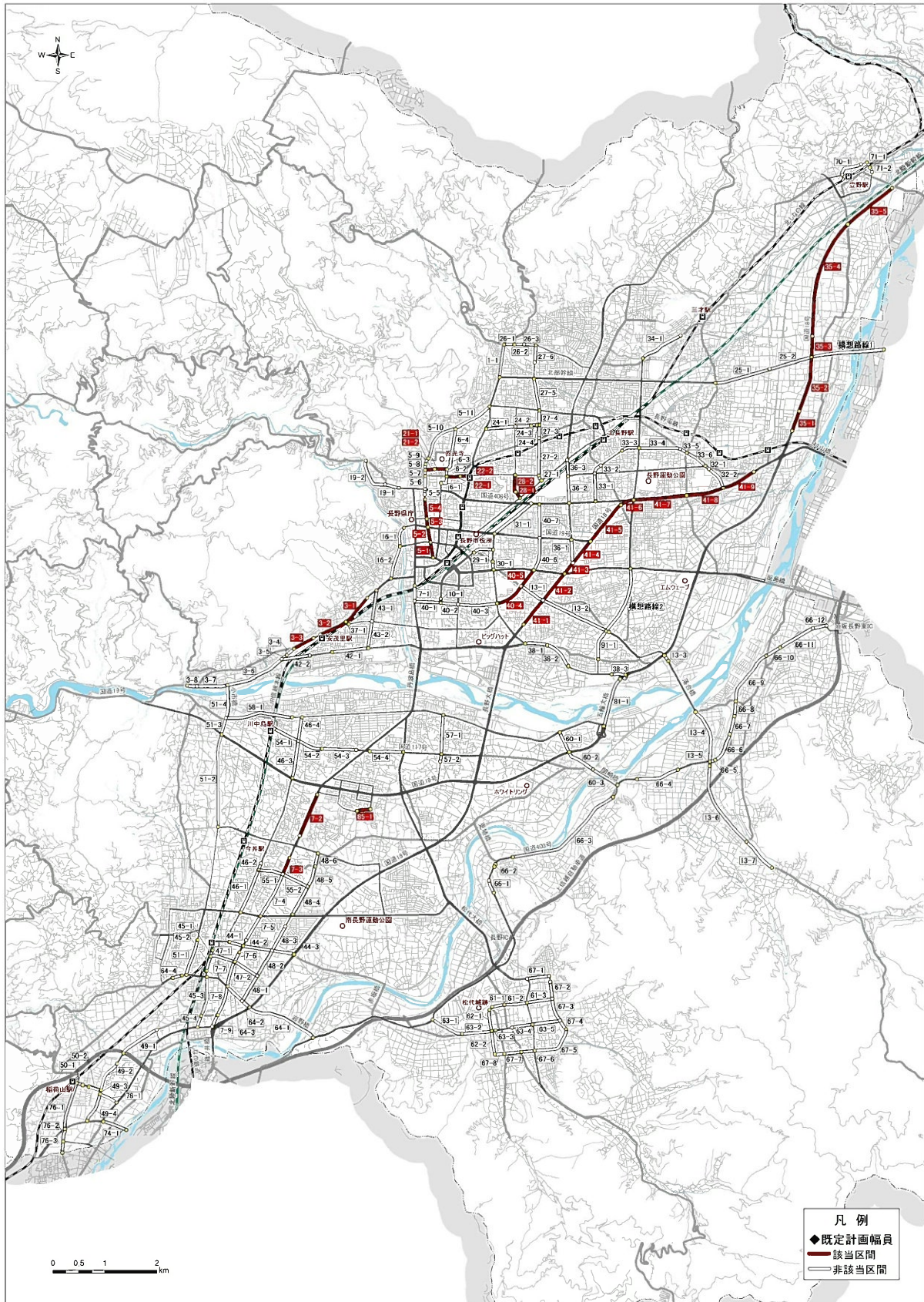
対象路線が、伝統的建造物群保存地区、伝統環境保存区域、歴史的風致重点区域の何れかの区間を通過する場合、「歴史環境保全の観点から実現性に課題のある道路」として定義する。



3-3. 既定計画幅員

以下の基準のいずれかに該当する区間を、「計画幅員を変更する必要がある区間」として定義する。

- ・将来交通量が15,000台以上で、計画幅員が24m未満のもの（4車線道路の幅員構成）
- ・将来交通量が15,000台未満で、計画幅員が12m未満のもの（2車線側歩道の幅員構成）



3-4. 道路構造令適合性

以下の基準のいずれかに該当する区間を、「道路構造令適合性の観点からの実現性に課題のある道路」として定義する。

- ・ 縦断勾配が9%を上回る区間
- ・ 鉄道と平面交差が計画されている区間または立体交差による整備が困難な区間
- ・ 他道路との交差角が60°未満となる区間

