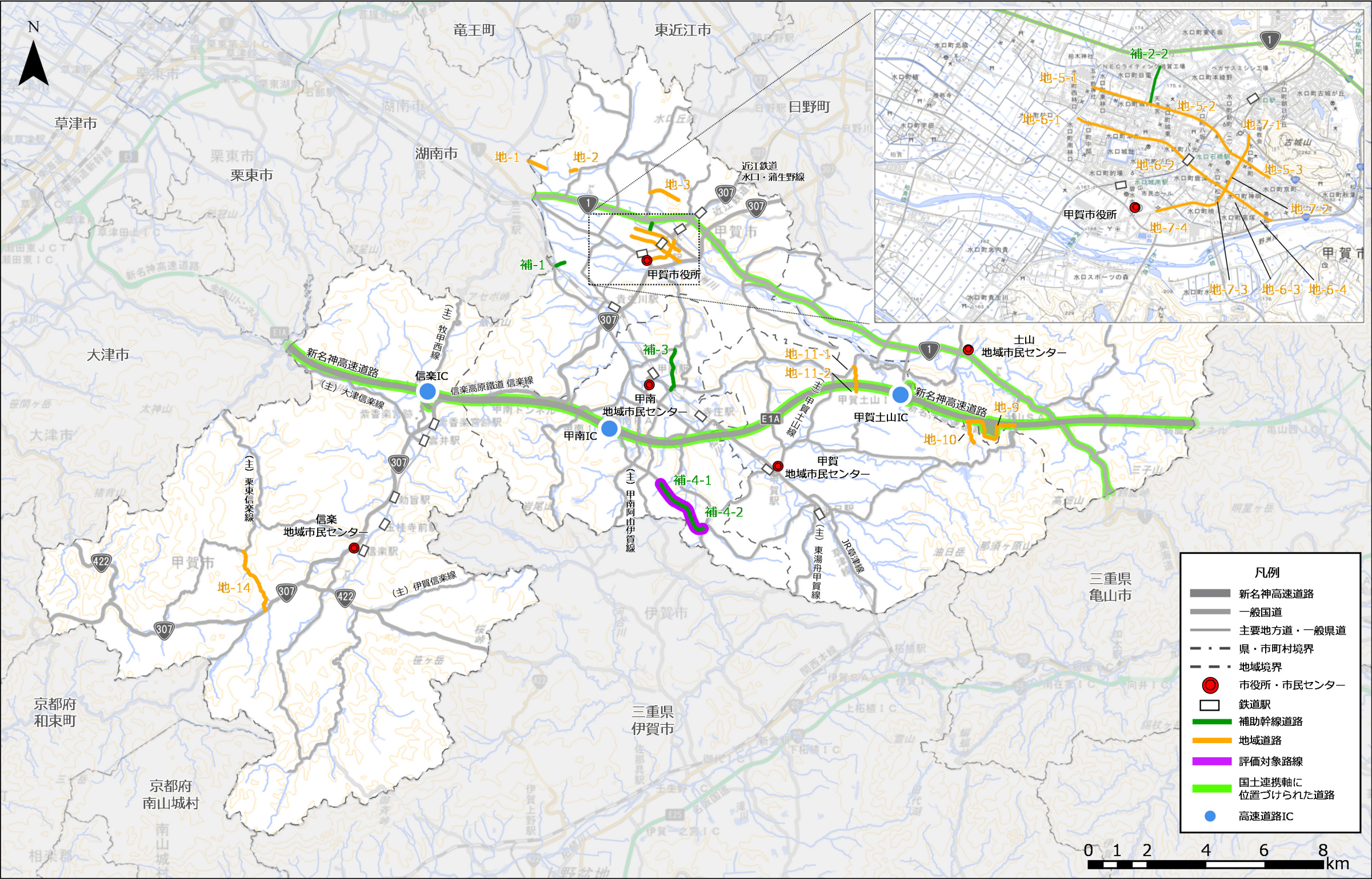


7. 対象路線・区間の道路機能の分類

(1) 国土幹線道路とアクセス道路の整備

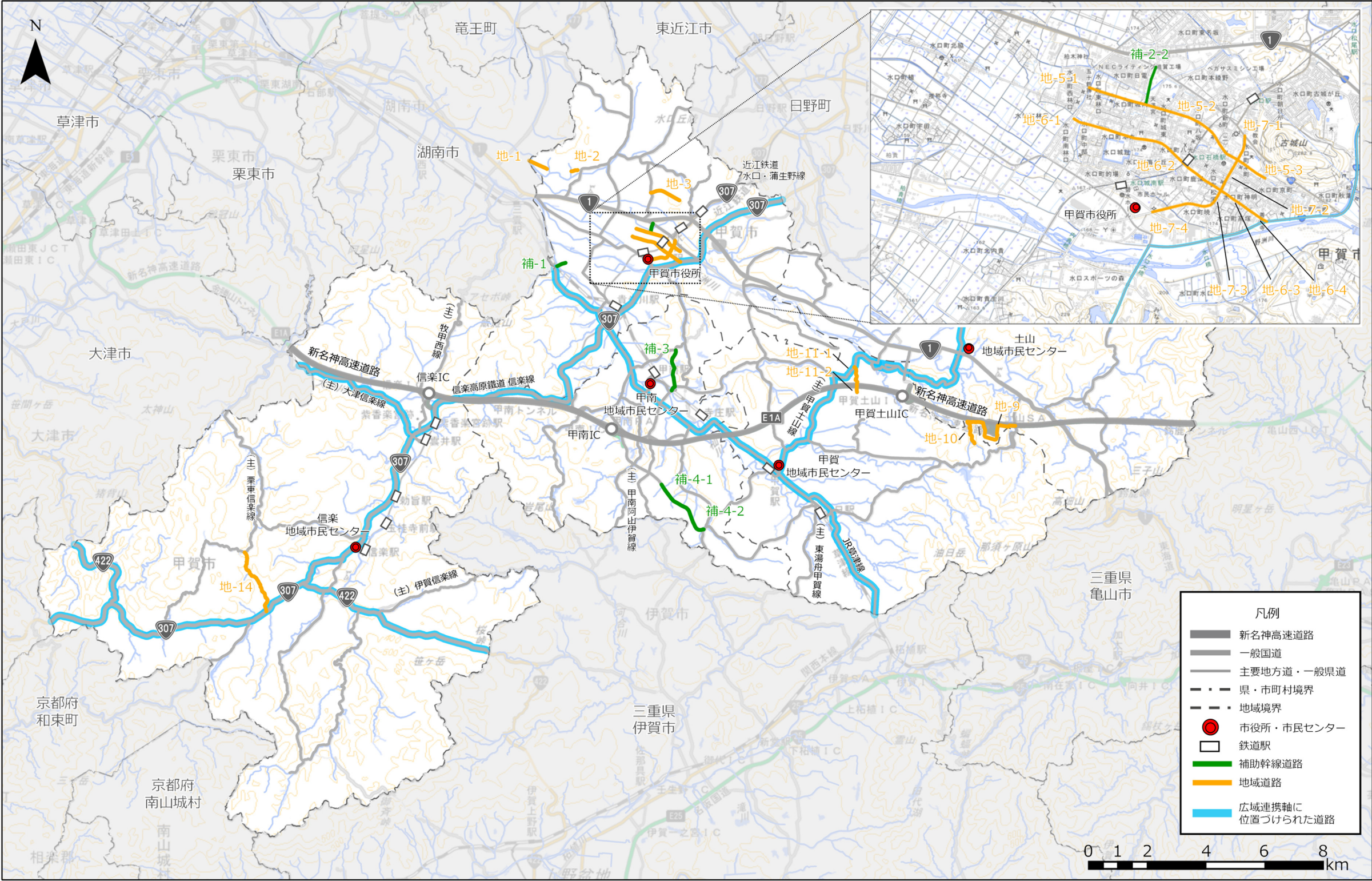
都市計画マスタープランにおいて国土連携軸に位置付けられた路線・区間及び高速道路 IC にアクセスする路線・区間を評価対象とする。国土連携軸には新名神高速道路、国道1号が位置づけられている。
評価対象路線には、補-4 市道 野川杉谷線が該当する。



図ー国土幹線道路とアクセス道路

(2) 地域連携を強化する主要な幹線道路の整備

都市計画マスタープランにおいて、広域連携軸に位置づけられた路線・区間を評価対象とする。広域連携軸は国道 307 号等の主要な幹線道路国道・県道が位置づけられている。
当指標に該当する評価対象路線は存在しない。

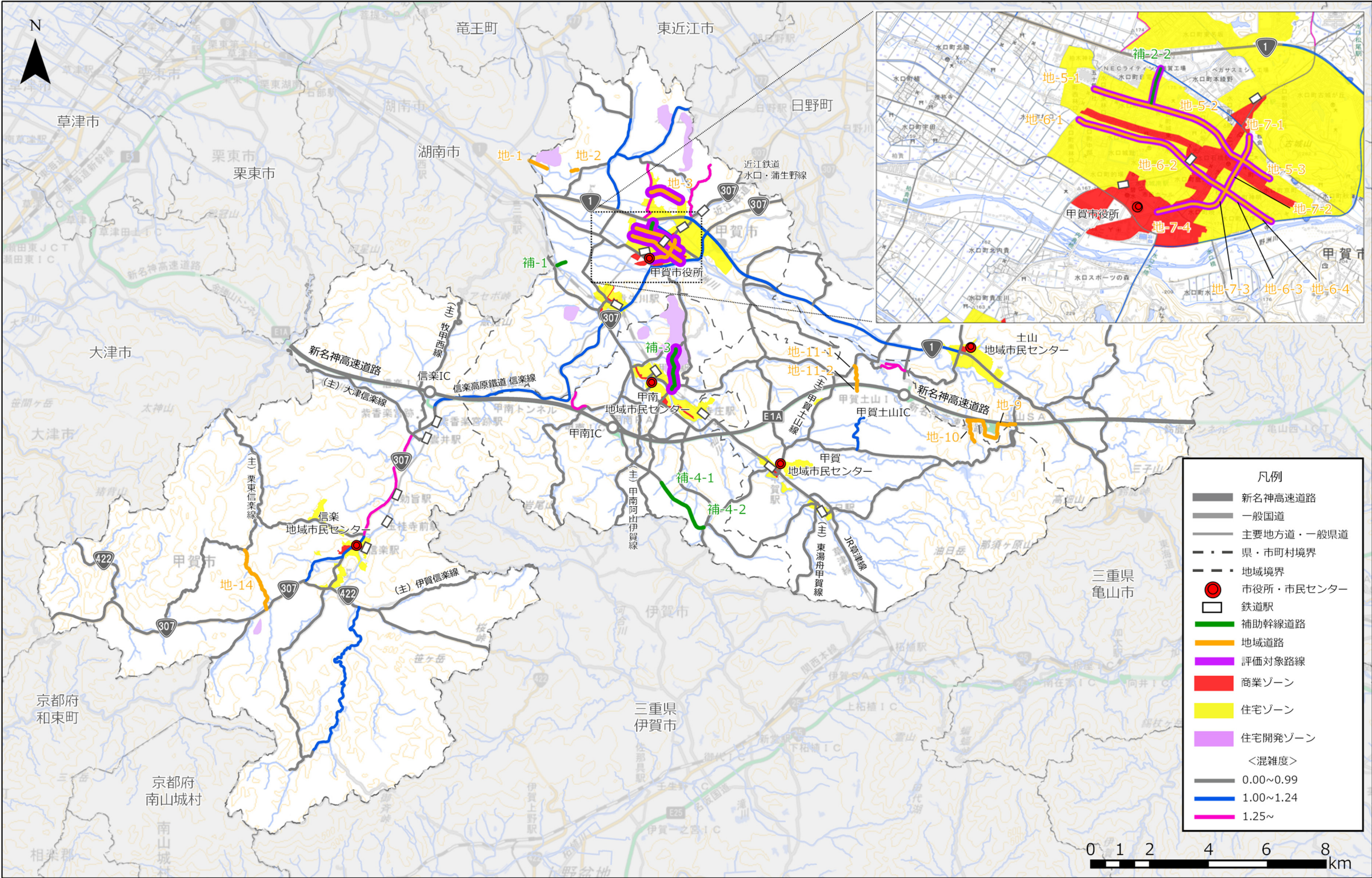


図一地域連携を強化する主要な幹線道路

(3) 市街地を支える道路の整備

都市計画マスタープラン(土地利用方針)における商業・住宅・住宅開発ゾーン内を通る路線・区間及び混雑緩和に寄与する(混雑区間に並行する)路線・区間を評価対象とする。

評価対象路線には、補-2-2(都)樋下綾野線、補-3(都)葛木希望ヶ丘線、地-3(仮称)名坂自然公園縦貫道、地-5(都)古城御茶園線、地-6(都)高塚林口線、地-7(都)大橋内貴橋線が該当する。



図一市街地を支える道路

(4) 災害時の交通機能確保

「甲賀市地域防災計画」において、第 1 次及び第 2 次緊急輸送道路に位置づけられた路線・区間を評価対象とする。信楽地域北部において、国道 307 号と接続する県道 522 号線は、事前通行規制区間となっていることから、地-14 (市道 柞原・奥出線, 市道 寺谷線) については災害時の交通機能を担保する道路とした。

評価対象路線には、地-14 市道 柞原・奥出線、市道 寺谷線が該当する。

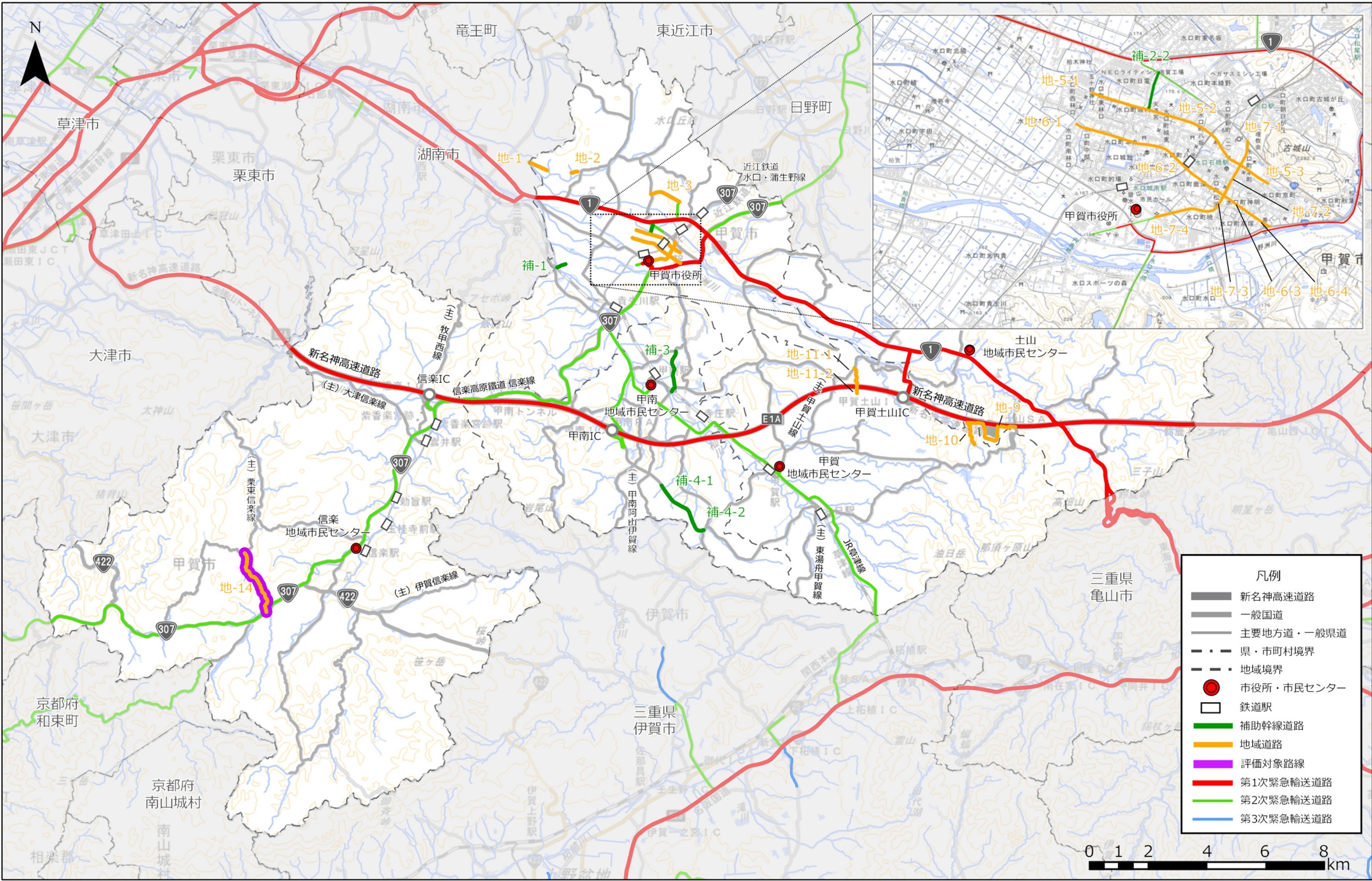


図-災害時の交通機能確保

(5) 防災性を高める狭隘道路の拡幅整備

現道がある道路のうち、「都市防災実務ハンドブック((株)NTS)」により、有効幅員 4.0m未満(平常時に消防車等の緊急車両が通行困難とされる有効幅員)の路線・区間や、有効幅員 6.0m未満(震災等の災害時に通行困難が予想される有効幅員)を含む路線・区間を評価対象とする。水口地区の未整備(現道なし)の都市計画道路については、中心市街地部での密集住宅解消による防災性向上の観点から、評価対象とする。

段階①(有効幅員 4.0m 以上 6.0m 未満の区間を含む)の評価対象路線には、地-9 市道 南土山・神線、地-10 市道 次良九郎線、地-11 市道 大水戸線、地-14 市道 柞原・奥出線、市道 寺谷線が該当し、段階②(有効幅員 4.0m 未満の区間を含む)の評価対象路線には、地-5 (都) 古城御茶園線、地-6 (都) 高塚林口線、地-7 (都) 大橋内貴橋線が該当する。

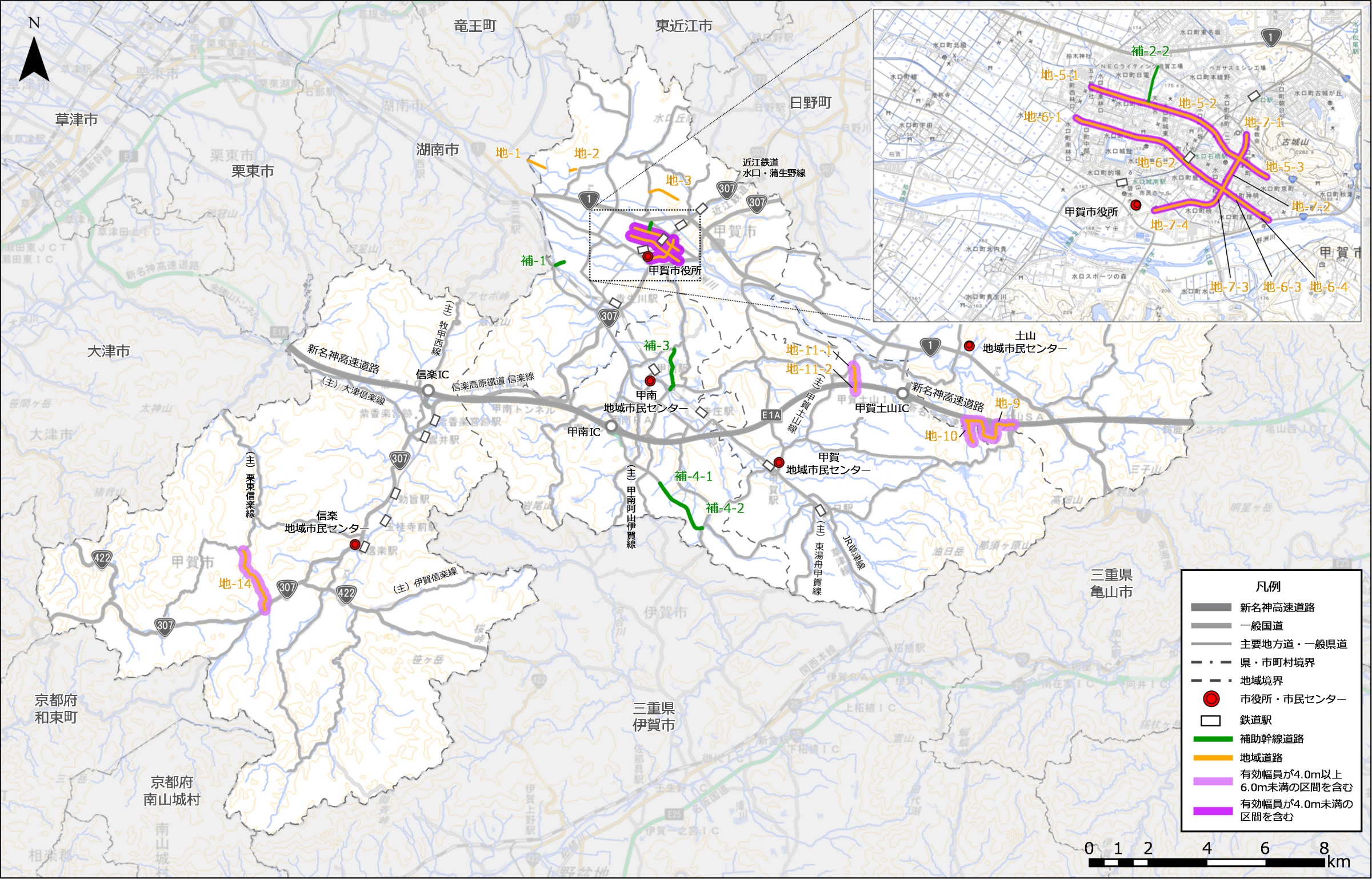
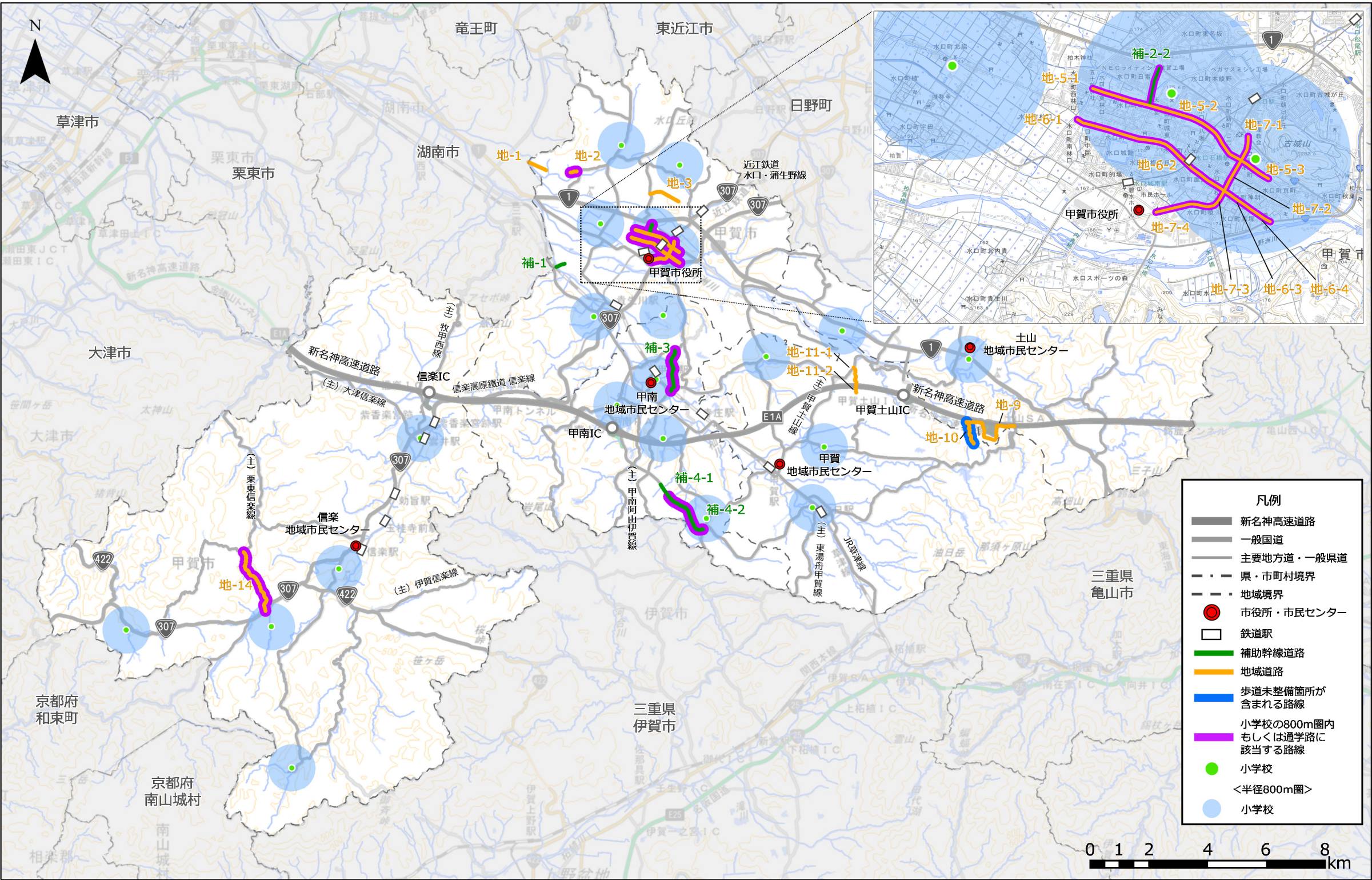


図-防災性を高める狭隘道路の拡幅

(6) 安全で快適な歩行者空間の整備

同一路線において部分的に歩道未整備箇所を含む路線・区間を評価対象とする。また、立地適正化計画における「都市構造の評価に関するハンドブック(国交省 H26.8)」では、一般的な徒歩圏として半径 800mとしていることから、市内小学校から半径 800m圏域に含まれる路線・区間もしくは通学路に該当する路線・区間を評価対象とする。

評価対象路線には、補-2-2 (都) 樋下綾野線、補-3 (都) 葛木希望ヶ丘線、補-4-2 市道 野川杉谷線、地-2 市道 下山・柳瀬幹線、地-5 (都) 古城御茶園線、地-6 (都) 高塚林口線、地-7 (都) 大橋内貴橋線、地-10 市道 次良九郎線、地-14 市道 柞原・奥出線、市道 寺谷線が該当する。



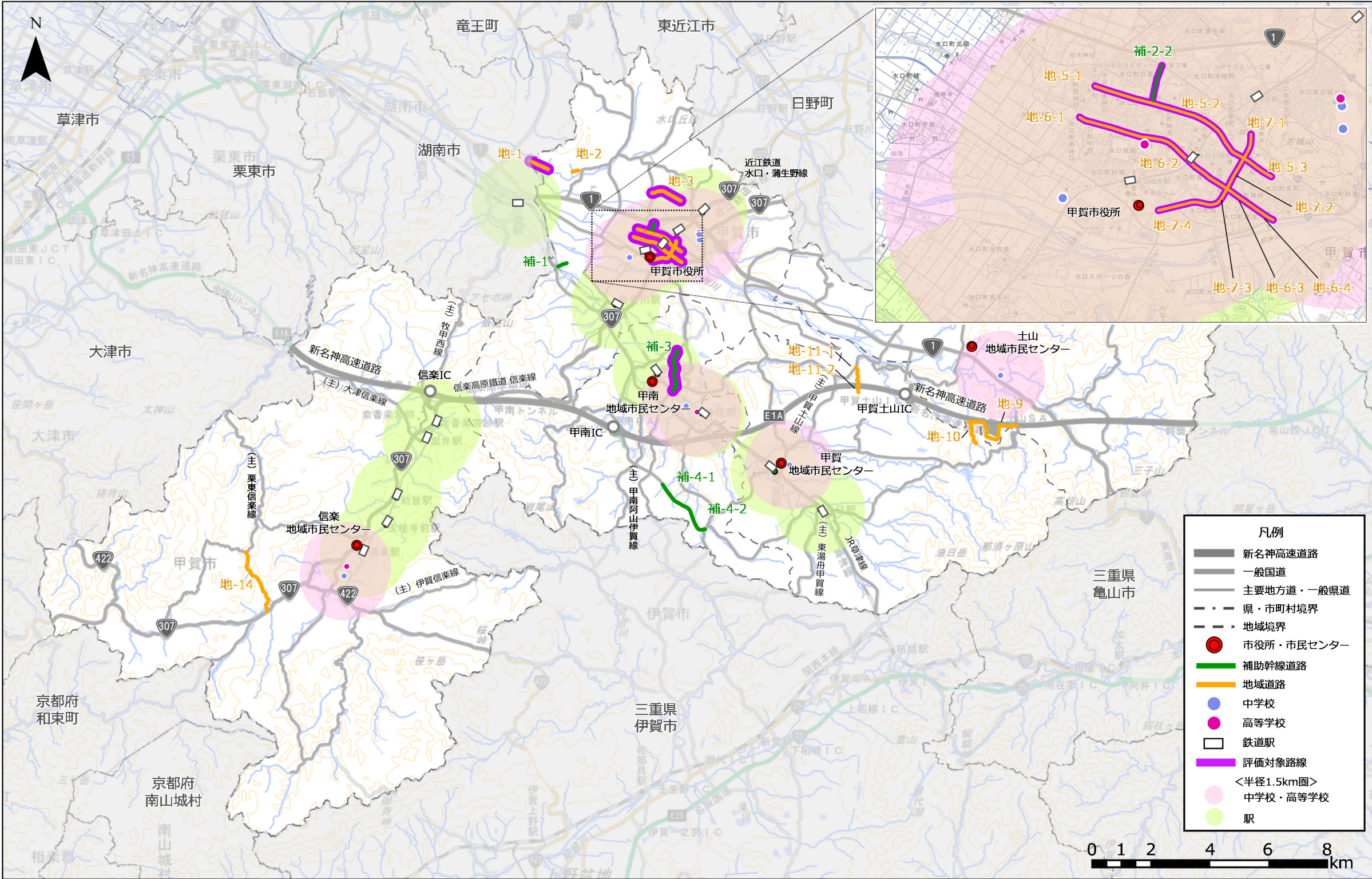
図ー安全で快適な歩行者空間

(7) 自転車走行空間の確保とネットワークの構築

自転車による通勤・通学者が集中する中学校や高等学校、鉄道駅から半径 1.5km 圏域にかかる路線・区間を評価対象とする。市外の三雲駅へのアクセスもあることから、地-1（仮称）下山朝国線は、自転車利用を考慮する。

「都市構造の評価に関するハンドブック(国交省 H26.8)」では、一般的な徒歩圏として半径 800mを採用しており、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国交省 H28.7)」では、自転車ネットワーク路線は 2km 間隔以内の水準を参考にすることが示されている。これらより自転車利用圏域は、徒歩圏よりも広くなり、鉄道駅や中学校、高校の周辺については特に自転車利用者が集まるため、この自転車利用が集まる範囲を 1.5km 圏域と想定した。

評価対象路線には補-2-2（都）樋下綾野線、補-3（都）葛木希望ヶ丘線、地-1（仮称）下山朝国線、地-3（仮称）名坂自然公園縦貫道、地-5（都）古城御茶園線、地-6（都）高塚林口線、地-7（都）大橋内貴橋線が該当する。



図ー自転車走行空間の確保とネットワークの構築