

第3回都市計画道路見直し検討部会 議事録

日時：令和3年4月27日（火）
午前10時

場所：第二庁舎10階
会議室 202

長野市都市整備部都市政策課

第3回都市計画道路見直し検討部会 次第

日 時 令和3年4月27日(火) 午前10時から

場 所 第二庁舎10階 会議室 202

1 開 会

2 議 事

(1) 説明事項

- ・ 第3回検討部会の概要 (資料1)
- ・ 第2回検討部会の質問、意見等 (資料2-1)
- ・ 前回部会からの変更点 (資料2-2)
- ・ 道路機能分類 (資料3-1)
- ・ 見直し評価手順の設定 (資料3-2)
- ・ 総合的な検証による評価指標(案) (資料3-3)
- ・ 客観的評価による区間別評価結果(案) (資料4)
- ・ 総合的な検証による区間別評価結果(暫定案) (資料5)
- ・ 評価指標図一覧(暫定) (参考資料1)
- ・ 総合的な検証の経過図(暫定) (参考資料2)

(2) 審 議

3 そ の 他

- ・ 第4回 部会日程 令和3年6月1日(火) 午後2時から
- ・ 第5回 部会日程 候補日
 - ①令和3年7月20日(火) 午後2時から
 - ②令和3年7月27日(火) 午後2時から

4 閉 会

◎都市計画道路見直し検討部会員

- | | | |
|----|-------|--------------------------|
| 1番 | 高木直樹 | (信州大学 名誉教授) |
| 2番 | 梅干野成央 | (信州大学工学部 建築学科 准教授) |
| 3番 | 轟直希 | (長野工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授) |
| 4番 | 三浦淳 | (長野国道事務所 計画課 課長) |
| 5番 | 増澤邦彦 | (長野建設事務所 計画調査課 課長) |
| 6番 | 江本幹保 | (長野中央警察署 交通第二課 課長) |
| 7番 | 河野正 | (長野南警察署 交通課 課長) |

◎説明のための出席者

都市整備部次長兼都市政策課長	桑 原	武 彦
都市政策課長補佐	宮 下	伊 信
都市政策課係長	藤 澤	大 輔
都市政策課技師	鈴 木	康 平

◎事務局出席者

都市政策課技師	酒 井	直 哉
株式会社地域総合計画	宮 澤	一 成
株式会社地域総合計画	徳 竹	誠 也

◎開会

○司会 定刻になりましたので、ただいまから長野市都市計画審議会第3回都市計画道路見直し検討部会を開催させていただきます。委員の皆様にはお忙しいところ、ご出席いただきありがとうございます。本日、進行を務めます都市政策課の宮下と申します。よろしくお願いいたします。会議に入ります前に、4月の人事異動により、委員の方が変更となりましたので、ご紹介させていただきます。長野南警察署、交通課長の河野正様です。続きまして、人事異動により事務局の担当者が変更になりましたので、紹介させていただきます。

○課長 お世話になっております。4月の人事異動により都市政策課の課長に着任しました桑原武彦でございます。どうぞよろしくお願いいたします。変更となりました、事務局の担当者を紹介いたします。清水に替わりまして藤澤、柳澤に替わりまして鈴木が担当となりました。よろしくお願いいたします。

○司会 それでは、本日の資料の確認をさせていただきます。資料は、過日郵送でお届けしたものと、本日机の上にお配りさせていただいたものがございます。先に郵送した資料といたしまして、次第、資料1「第3回都市計画道路見直し検討部会説明用資料」、資料2-1「第2回検討部会の意見等」、資料2-2「前回部会からの変更点」、資料3-1「道路機能分類案」、資料3-2「見直し評価手順の設定案」、資料3-3「総合的な検証の評価指標案」、資料4「客観的評価による区間別評価結図表案」、資料5「総合的な検証による区間別評価結果暫定案」。なお、事前にお送りいたしました資料ですが、内容に修正がございます。事前にご覧いただいているにもかかわらず大変申し訳ありませんが、差し替えをさせていただきたいと思っております。次第、資料2-1、資料3-2、資料4、資料5。また、参考資料として、参考資料1「評価指標図」、参考資料2「総合的な検証の経過図」を追加しております。併せて、初回にお配りさせていただいた青いファイルの関係資料集でございますが、こちらの一部差し替えと、追加がございます。目次、8-1「長野県広域道路交通計画本編」、8-2「長野県広域道路交通資料編」、部会員名簿、インデックス。それぞれご確認いただきまして、資料に不足がある方はお申し出ください。よろしいでしょうか。もう一点、マイクでございますが、前回と違いまして、各委員様の座席にマイクがございませんので、審議の際、ご発言がある方に事務局からマイクをお持ちしますので、よろしくお願いいたします。それでは、お手元の次第に従いまして、進めさせていただきます。早速、議事に入らせていただきますが、議長につきましては、部会長が会議の議長になるものと定められておりますので、高木部会長よろしくお願いいたします。

◎議事

○部会長 最初に議事録署名人を指名させていただきます。こちらは名簿順にお願いしておりますので、本日の議事録については、河野委員と轟委員にお願いします。それでは議事に入ります。事務局から資料の説明をお願いします。

○事務局 議題の説明について、都市政策課の藤澤が説明いたします。着座にて失礼いたします。説明資料として、事前にお送りさせていただいた資料1から資料5、さらに本日配布いたしました差し替えの資料でございます。以上の資料について、変更した部分を交えて説明いたします。よろしくお願いたします。それでは資料1から説明いたします。スライドにも表示をいたします。まず、最初の1ページに本日の主な検討内容を書いております。一つ目は前回、第2回の部会でご議論いただき、質問、意見がありました内容について、評価指標と検証項目を修正した内容と、それによって評価結果が一部変更となりましたのでその確認でございます。二つ目は総合的な検証結果をご覧いただき、検証によって抽出された、変更路線、廃止路線の取り扱いと整備に向けた方向性の検討でございます。2ページ目に、本日の資料、次第、資料の1から5までを表記してございます。資料1は今見えている、スライドのパワーポイントです。資料2として前回部会からの質問意見、変更点を表で示しております。資料3は前回もお示した客観的評価の評価基準の修正、総合的な評価指標の案でございます。資料4は資料3の評価指標など修正した基準に基づく、区間別の評価結果の図と一覧表でございます。資料5は前回の部会から新たに加わった資料、総合的な検証による区間別評価結果の図表でございます。3ページ目ですが、本日ご確認、ご議論いただきたいポイントをまとめました。上段の区間別評価指標の変更と結果についてですが、前回部会の意見をもとに追加、変更、修正をしました。下段ですが、総合的な検証を暫定ではありますが、実施しました。各評価項目結果が妥当性を得ているか、将来的な方針として合っているか、変更廃止路線の方向性を確認させていただければと思います。4ページ目でございます。前回も提示させていただきましたが、当部会のスケジュールでございます。日程の決まりました、次回、第4回部会と都市計画審議会の日付を修正いたしております。5ページ目からご議論いただく具体的な項目について、ご説明させていただきます。資料の2-1をご覧ください。まず、客観的評価結果の名称の変更でございます。存続、変更、廃止とそれぞれ総合的な評価と同じ名称を使用していたものを、課題があるかないか、といった表現に変更しました。存続候補については課題なし、変更候補については何かしらの課題はあるが、都市計画道路としての必要性が高い路線としました。廃止候補は課題もあり、かつ、必要性が低いと表現を変更しました。総合評価の名称との重複をさけ、客観的な視点で見た

時の表現として課題という言葉を用いました。次に総合的評価の名称の追加でございます。前回まで3区分、存続、変更、廃止であったものに、変更と廃止を検討する必要がある区間として、変更廃止という区分を追加しました。代替性がある道路の対象として、すでに道路整備が完了した都市計画道路を現道活用路線として、追加しました。橋梁区間についてですが、ご意見をいただいた交通網上、重要な区間であることから、代替路線や既存道路、現道を活用する検証の対象外としました。次に5ページ目でございます。資料3-1をご覧ください。道路の機能分類について、一部変更をしております。表1-1の変更点をご覧ください。上段からですが、都市軸を形成する道路として、新たに都市計画マスタープランから歴史・地域交流軸、パーソントリップ調査から広域・地域連携軸という基準を追加しました。2行目でございます。都市計画マスタープランで位置づけられている広域・地域拠点間の道路を位置づける考えを追加しました。3行目、こちらは新たに区分を新設した項目でございますが、その他の道路の中に物流、防災減災に寄与する道路として広域道路ネットワークを形成する道路を今回新たに追加しました。1行飛ばして5行目ですが、居住地区の活動の中心となる道路の基準を補助幹線だけでなく、すべての幹線道路も分類上、対象としました。次のページ、資料3-1の2ページ目、表1-2、その他の機能をご覧ください。1行目、指標の統一を図るため、セル環状道路内の都市計画道路を削除しました。下段は幹線機能分類の考え方の一覧表です。こちらは前回部会と変更ございません。次に7ページでございます。評価手順を、第2回のご意見を踏まえて、一部見直してございます。評価視点についてですが、前回、第2回の部会でも見直しをしておりますが、今回、第3回の部会でも見直しをしております。具体的には7ページ右上、実現性の観点にコンパクトプラスネットワークの視点を新たに追加しました。また、ページ下段の総合的な検証について、評価内容は変更してはおりませんが、評価をグルーピングしております。今回の部会では、総合的評価まで暫定ではありますが、赤マル1と赤マル2まで評価しております。資料3-2をご覧ください。今回の客観的指標の修正、追加により評価が変わりましたので、各評価対象路線数の修正と帳表との色彩表現の統一を図っております。8ページ目、ご覧ください。併せて、資料3-3をご覧ください。前の7ページで触れましたが、総合的な検証について、客観的評価の名称を変更したことによる評価内容の表現を修正しました。また、評価をする順番を変更しております。関連性の高い評価項目をグルーピングし、各グループ内での評価を実施した後、次のグループへ評価していくことにしました。これにより評価がより分かりやすくなり、見直しに際してもスピード感をもって対応できるようになります。9ページ目でございます。資料4と資料5、A3版の図面とA4とA3版の表です。資料4が前回部会でもお示ししました、客観的評価による区間別評価結果の図と表でございます。先ほどからの説明のとおり、指標の見直し追加等により、定量的評価結果が変更されていますので、それを反映してございます。また、評価結果の名称を変更しております。修正により評価が変更となった区間について、詳細をのちほど、説明させていただきます。資料5でございますが、こちらは今回

初めてお示しさせていただきます、総合的評価による評価結果の図と表でございます。評価項目③の交通需要バランスにかかわる評価、交通シミュレーションを現段階では実施しておりませんので、今回、ご提示させていただく結果はあくまで現時点での暫定版としてご覧いただければと思います。図には存続、変更、変更廃止、廃止候補の路線を、種別ごとに色分けしてあります。表でございますが、左側に客観的評価の各項目の評価結果、定量化した客観的評価に基づく結果を示しており、右側に総合的評価、①－1上位計画等との整合から②－3、事業の連続性までの評価結果、区間ごとの評価概要を記載してございます。こちらの図表の見方、詳細についてはこの後、資料4の詳細説明の後、ご説明させていただきます。客観的評価については、基準を見直しましたが定量的な評価であり、著しく各路線の評価に変更はなかったと認識しております。そのような見解でよいかご所見、また、ご意見を伺えればと思います。また、大筋で今回ご提示させていただいた内容でご納得いただければ、総合的評価の交通需要バランスの評価を進めてゆきたいと思います。総合的評価については、各路線、区間の総合計画、区域マス等の計画上の位置づけ、また、事業の実現性への課題といった現実的な内容を評価しています。評価項目の妥当性や視点など、手法についてご意見等いただければと思います。

○事務局 資料のボリュームが非常に多いので、改めて資料の見方をご説明させていただきます。お手元には資料3－2「見直し手順の評価フロー」と資料4「客観的評価指標による評価結果の図と表」、参考資料1の「評価指標図一覧」をご用意ください。よろしいでしょうか。前回まではこれら三つの資料の中に出てくる名称や番号、色使い等が統一されておりましたので、今回、改めて整理し、対応するよう修正しています。第2回の部会でもご確認いただいております、対応関係についてはすでにご理解いただけているかとおもいますが、ご説明させていただきます。まず、資料3－2のフロー図をご覧ください。この中の客観的評価指標による評価の部分をまずご確認いただければと思います。資料4は1枚めくっていただいて、必要性の評価に関する表をご覧くださいまして、これと併せて参考資料1の方もめくっていただきまして、1ページ目をご覧ください。1－1「土地利用緩衝機能」を例に簡単に見ていきますが、都市計画道路を境として用途地域が異なる区間を該当区間として赤く表示しております。ここで該当すると、資料4の表の必要性の評価結果(1/13)の1－1の列、縦方向に○が付いていくようになっています。先ほども説明させていただきましたが、前回まではこれら指標の番号や名称、色使い等がまちまちでしたので今回、対応させています。続いて、資料3－2のフロー図の代替性の評価の部分について見ていきます。資料4の方は5枚ほどめくっていただきまして、(6/13)からご覧ください。併せて、参考資料1の方は17ページからになりますが、1枚飛ばして、18ページをご覧ください。2－2「現道活用の可能性」についてですが、第2回の部会時には小市橋、岩野橋、関崎橋と言った交通ネットワーク上ボトルネックになるような橋梁の区間が赤く表示され、これに該当してお

りました。現在ある橋の幅で十分機能し、交通量を捌けるという評価ではあったのですが、直観的に分かりにくいということと、道路ネットワーク上、橋梁区間の重要性を鑑みて、これを適切に評価するために、今回は橋梁区間を評価の対象外としています。また、先ほども前回からの変更点ということで説明しましたが、2-1も含めて、既存ストックの活用という観点から、補助幹線道路に加えて幹線道路と整備済みの都市計画道路も対象とするように変更しています。このため、前回よりも該当する区間がいくつか増えています。続いて、資料3-2のフロー図では実現性の観点からみた評価の部分になりますが、見方はここまでと同じです。資料4の方はそのまま(6/13)で、実現性の評価指標の欄をご覧くださいまして、3-5ですが、今回新たに追加した指標です。市街地拡大の可能性としまして、市街化調整区域内の都市計画道路については、その整備によって市街化を促してしまう恐れがある区間として、評価をしています。次に客観的評価指標のまとめの部分になります。資料3-2のフロー図をご覧ください。客観的評価指標による評価結果は前回と呼び方を変えてはいますが、それぞれの色が対応するようになっています。資料4の表は区間別評価結果(9/13)からご覧ください。詳細はご確認いただくとして、簡単に前回の結果から評価が変わった主な区間としては、先ほどの橋梁区間だとか、市街化調整区域内に位置する区間、例えば篠ノ井塩崎周辺や、若穂地区の道路などが課題ありで必要性が低いというような結果になっています。続いて、資料3-2のフロー図でいうところの総合的な検証の部分について見ていきたいと思えます。お手元には資料の5「総合的な検証の評価結果の図と表」をご用意ください。参考資料1の方は表紙の部分見ていただいて、4からを今回、総合的な検証の評価指標として、新しく追加しておりますのでご確認ください。ページをめくっていただいて、23ページからご覧ください。4-1では上位・関連計画との整合を見ています。ここでは、上位計画等における位置づけのある道路を表示し、それに該当する区間の区間番号を赤く示しています。以降、4-5まで同様です。ページをめくっていただいて、28ページをご覧ください。4-6のその他については4-3から4-5で該当がなかった区間を表示しています。ここまでが、現段階における総合的な検証の評価指標です。もう一枚めくっていただいて、29ページをご覧ください。4-7交通需要バランスについてはまだ評価はできていませんが、この評価結果を基に将来の道路ネットワークを構築し、シミュレーションを行っていくようになります。資料5の図と同じものですが、現段階ではこちらが見直しの原案です。参考資料2については客観的評価指標による評価結果から、総合的な検証の評価結果までの過程を補足的に説明する資料です。総合的な検証の中でどんな理由で最終的な評価結果になったのか、その理由をコメントとして付けています。コメントについては資料5の後ろにつけています、「総合的な検証」の右から2番目の列の、評価概要の部分と同じものになります。私から資料の見方についての補足説明は以上になります。

○司会 どういうふうに進めましょうか。資料3-2に従ってやる方法と、資料1

のパワーポイントで今日の確認検討すべきことが提示されていますが、それに従った方がいいのでしょうか。

○事務局 そうですね。その流れでお願いします。

○部会長 はい。それではもう一度、資料1をご覧ください。多分、事前に資料を見ておいてと言われても今のレベルで読み込むのは厳しいので、今の説明を聞いていて分からなかったから訊いておかないと次のステップに入れられないよという人がいらっしゃったら遠慮なくどうぞ。はい轟委員さん。

○委員 長野高専、轟です。今回客観的指標に変更があったとご説明いただいたんですけど、以前赤だったものが変更候補だったり、存続の候補になるのは理解できますが、前回、そうではなかったものが廃止に変わっている。赤になってしまっているところがあると思うんです。そのあたりが、どういう要因でそうなってしまったのかというところをご説明いただきたいんですけど、よろしいでしょうか。

○事務局 今のは客観的評価のところ、私の方で最後にそんなに大きく変わってないと言ってしまったんですが、代替性ですとか橋梁の関係を見直してみても指標はそれほど大きく変えたわけではなかったんですが、改めて定量的にやってみたところ、結果的には廃止候補が増えたというところです。

○委員 廃止候補が増えるというのは、どういう理由があるんですか。基準を変えると廃止候補がそうでなくなるのはなんとなく理解できますが、その逆っていうのはどういうことでしょうか。例えば、以前いただいたものでは、長野運動公園の北側の33-4だとか33-5、33-6といった東和田の運動公園の北側ですけど、前回、青だったんですよね、それが今回赤に変わってきてしまっていて。赤だったものが、青や緑に変わりましたというのは基準を変えてそうなったということでイメージがつくんですけど、青だったものが赤になってしまうというのはどういう理由があるのでしょうか。

○事務局 今回、青から赤に変わったものとしては代替路や現道活用の対象にする路線を幹線道路や整備済みの都市計画道路まで対象としましたので、今までは代替性がないから必要だということで青い結果だったものが、変わってきています。加えて、橋や市街化調整区域に該当する区間も、フローの動きが変わって評価結果が変わってきています。

○委員 ということは、今までの代替路線の基準を甘くしたということによろしいでしょうか。甘くという言い方が適切かどうかはわかりませんが。

○事務局 例えば、先生の仰った運動公園の北側のところですが、代替路として見ていなかった県道が近傍にありまして、そちらを現道として活用できるだろうということで評価を見直したところ、結果的にこの路線は代替路があるという評価になりました。ほかの路線も、鈴木から説明したように代替路の考え方と現道活用の見方を広げた結果、赤い所が増えました。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○部会長 よろしいですか。他にはありますか。今みたいにしてこうなっているのかが、よく分からないというのでもいいです。

○委員 よろしいでしょうか。どうしてこうなっているのかが分からないという点でいうと、前半部分の説明でこれをこうを変更しましたというところの説明が、ほとんどなかったのので、どう変更されたのかが実はよく分からないし、例えば、資料1の8ページ目、これも事務的に変更したというレベルの話か、それとも、轟委員さんのお話に係るんですけれど、市として道路をこういう風に評価したいからこう変更しましたという考えの伴った変更なのでしょうか。

○事務局 前回の部会の意見も、参考にさせていただきながら、こちらの意図もあって変更しました。

○委員 その辺の意図が、説明として伝わってこなかったのをお願いします。

○事務局 すみません。特に轟先生の方からありました、既存ストックはなるべく使っていくべきだろうという考えに関して言えば、より評価してもいいんじゃないかということで今回の部会の検討案を作る中で、県道、国道に限らず市道についても見直しました。これは我々の意志といいますか考え方をより反映したものであります。

○委員 すみません。私8ページと言いましたが7ページの内容なんですけれども、例えば、実現性の観点でコンパクト+ネットワークが入ってくるんですけれども、これを加えることによって、見直し案に大きく変更が生じているのかだとか、変更が生じているとすると、その背景には市としての意志があるはずですので、そのあたりが知りたいというこ

とです。同様にその下のところのオレンジ色の、前回①、②となっていたものを①に統合する。②、③、④を②に統合する。統合することによって何か変更をされているのであれば、そのへんを、お教えいただかないと、説明していただいた内容がかなり断片的で、いまいちどどういう方向に向かって変更したのかが、読み取れなかったのです。

○事務局 例えば、7ページの実現性の観点のところ、コンパクト+ネットワークを追加したということなんですけれど、前回の部会でもですね、市街化区域以外の道路や、地区内の交通のための道路が廃止や変更候補に挙がるようにコンパクト+ネットワークの観点から指標を設定すること、また、総合的な検証の部分で見てもよいが、客観的評価の中に入れられるならなお良いというご意見ですね、こちら資料2-1に、記載してございます。我々としても最後の総合的な検証に入れるという方法もあるんですけど、客観的な部分で評価してコンパクト+ネットワークにつながるような道路であれば、その時点で評価した方が良いということで入れてあります。この結果は、市街化調整区域の道路の評価が少し低くなっています。ネットワークの考え方に向かない道路の評価が多少下がってきていると考えています。先ほど轟先生からご意見いただきました部分は、資料3-2の評価の結果ですが、客観的指標による区間別評価結果の図について橋梁部分が、赤くなっているということで、こちらもボトルネックになるので単純に橋があって、それ以上の幅員で整備の必要性がないというだけではないはずだということなので、こちらについては橋梁区間の現道活用という考え方はやめましょうということに落としています。前回いただいたご意見の中で、我々としてももっともだと思ふ部分について変えてあります。なるべく今回の部会の中で提示する変更案は、客観的な指標で出していきたいと考えていまして、評価の部分でやり方がかなり変わってきてます。そういった評価についてもご意見いただきたいところなんですけど、説明が多くて、その真意や長野市の考え方について説明が足りない部分がありました。全体としては都市計画道路、将来的には交通量、人も減って来中でどういった利用をされるのかという視点が、今回の見直しを始めた背景になってますので、そういった方向性に客観的指標で行き、総合的な指標でパーツごとに評価してるものを、路線ごとの評価で考えていきたいという見解です。意図的に区間数を増やして落とそうということではなくて、先日いただいた評価の基準を入れたところ、こんな結果になったということです。

○委員 続けてよろしいでしょうか。コンパクト+ネットワークは、前々回の委員会の時に必要性のところに入っていて、全体に関わる話だから、ここから外した方が良くないじゃないですかという話だったような気がしますけど、そんな議論ありませんでしたかね。

○委員 実現性の観点でコンパクト+ネットワークという書き方が、よくないと思っていて、ネットワークの評価は個別の路線ではできないじゃないですか。総合的な評価の

ところでコンパクト+ネットワークとやっていて、実現性の青いところでもコンパクト+ネットワークと書いてしまっているのが混乱するのかなと思います。実現性のところは市域の拡大を防ぐみたいなニュアンスの文言になればイメージがつくのかなと思います。

○事務局 コンパクトの部分の話ですよ。下の方は全体のネットワークとして、もう一度評価しているので、客観的な評価と総合的な検証で2回やっているようなイメージになってしまっている。客観的な評価としてどんな指標を入れているのか、その表現の仕方が良くなかった。呼び方としてもうちちょっと見直した方がいいですね。

○委員 やり方としては市街化調整区域を外すという方法なんですよ。ということはネットワークではなく、コンパクトの方しか青いところでは見ていないということですよ。ネットワーク全体は総合的な検証の方で確認するという手続きなのかなとこれを見て感じたんですけど。資料3-2の方はコンパクトシティとあるので。

○事務局 そうですね。コンパクトシティの視点でやっていますので。申し訳ないです。資料の作り方が分かりづらくて。ありがとうございます。パワーポイントの7ページの青い実現性の観点について、コンパクト+ネットワークというよりもネットワークは除いた形で、コンパクトシティの観点で書いた方が良いという事ですね。

○部会長 表現方法は整理できましたが、梅干野委員さん、今のよろしいでしょうか。

○委員 いいです。ネットワークが入っているとちょっと変だと思ったので。

○部会長 多分、役所の方はコンパクト+ネットワークという言葉を実用的に使ってらっしゃるので、それにまつわる話はみんなその使い方をしてしまう。でも、コンパクトシティの概念を達成するために市街化調整区域内のあり方はこうだよねというのと、例え市街化調整区域内であったとしてもネットワークの形成のためにはどうしても必要なんだという道路はネットワークだよねと。つまり、一つにまとめると分からなくなってしまうというご指摘だったと思います。まさにその通りだと思います。議論がどんどんばらばらの方向に行ってしまうようなので、もう一回、資料1の4ページ目まではスケジュールなのでいいかと思います。一応、今日は4月27日、第3回の検討部会ですけれど、第4回の検討部会で我々としての中間的なといいますか、7割、8割できたものを作って、その後パブコメとかにかけていくので、今回と次回第4回でほぼ実質的には議論がなされなくてはならないというスケジュール感であることはご理解ください。5ページですけれど、評価指標基準に

ついてというところに戻って、1枚1枚やっていく方がいいような気がします。評価指標基準について、まずは名称を変更しましたということで、これまでは左側の廃止候補から存続候補だったものを課題の有り無しに分けました。これについてはよろしいですね。同じような言葉が何度も出てきて分かりづらいということで、課題が有るか無いかで分けたということです。特によろしいですか。

○委員 長野建設事務所の増澤です。今回課題ありの中に幅員拡幅って入れていますね。前回の変更候補の幅員を拡大するってあったと思うんですが、今回は逆に幅員を拡幅するのではなく縮小するケースもあると思うんですが、なぜ拡大だけを切り出しているのかと。具体的には幅員を広げる、あるいは狭めるってものは幅員変更という言い方にして進めるやり方もあると思うんですけれど、拡大だけ切り出す意図的なものって何なんですか。

○事務局 幅員を狭めるとなると今の計画線の中に納まるわけなんですけど、広がるとなると、周辺へ影響が出てきます。新たな都市計画道路の線に入ってくる土地や建物が増えます。このため、拡幅は変更の中でも特に影響が大きいので別立てにしています。

○事務局 拡大することによる影響が大きいのは藤澤係長の言う通りですが、住んでいる方への影響が大きいですけれど、新しく道路を開けますので、それを拡大していくと都市計画道路の幅員が変わることによって、事業をするにも負荷がかかってきますので、そういった点についても影響が大きいということで意図的に出しているところです。ネットワークで計算していく中で拡幅が困難じゃないかとかいろいろな考えが出てきます。それで拡幅できないとなると、その交通容量が落ちますのでネットワークとしては計算上かなり影響が出てきます。そういうことを考えていく中で、あえて意図的に出させていただいたのが拡幅の部分ということになります。そういったことについてもご意見いただきたいので強調しているところです。

○委員 大きく変更と言うと、今あるところを広げる、狭めるとあるんですが、逆に言うと全然違うところに振り替えるというのも方法の一つですね。計画はあるんだけども現道がこっちにあるので振り替えようとか、振り替えた先をちょっと拡幅するような形にしようとか、そういったものも変更で、そういったものも当然、今おっしゃられた拡幅と同じように影響は大きいですね。そういったものがこの中にいくつあるのか分かりませんが、そういった意味で分かりづらいなという気がしました。今回は意図的に、計画幅員を広げることは影響が大きいとされたということですか。

○事務局 その辺の表現についてもご意見いただきたいところではありますので、今の段階でぱっと見て分かりづらいところを分かりやすくしたいのですが、検討段階ですので、最終的に出すときにどんな表現にするのか相談しながら決めたいと思います。

○部会長 今のご説明聞きながら、ちょっと考えていたんですけど、例えば現道としては8mの道路がありまして、都市計画道路の計画上は20mにしましょうというような計画だけれど、今は時代の流れで20mまで拡げる必要はないよね、12mあれば十分だよねという現道に対しては、道路の拡幅ですよ。でも都市計画上は拡幅をしなくなるわけで、そういった道路はないんですか。もしあったとしたら、それは幅員拡幅になっているのでしょうか。それとも拡幅にはなっていないのでしょうか。

○事務局 計画道路の幅員で考えていますので、計画幅員より拡がるものが拡幅となっています。例えば計画幅員が22mあって25mに今回するものを拡幅としています。

○部会長 それは分かるんですけど、今僕が言ったようなものは分類としては拡幅ではないし、課題はあるんでしょうけれど、課題があるから都市計画道路としては幅員を減らそうかと考えているわけだから、そうすると課題ありの必要性低いになるのかな。

○事務局 課題ありの必要性が低いもしくは高いのどちらかに入ってくると思います。

○部会長 難しいですが、我々はずいつい、私もこの説明聞きながらいつも混乱するのが、現状のあの道路だよなって想像しちゃうんです。あの道路が都市計画上、必要性が高い、低いと見ちゃうわけなんですけど、見なきゃいけないのは、都市計画上の仮想の道路に対して今回の見直しがどうなのということをやっているんで、今ある道路とは違う道路がそこに引かれていることに対してどうなのかということなので非常に難しい、勘違いしやすい。我々は何回もこうやって説明を受けているからいいけれど、住民に対しての説明は困難を極めるだろうなと思います。それはそれとして、増澤委員さん、よろしいですか。

○委員 そうですね。意図は分かりましたけれど、どうしてもわかりづらい気はしますね。必要性が高い幅員拡幅、必要性が低い幅員拡幅。本当は課題ありの必要性が高い、課題ありの必要性が低いだけなんでしょう。その中で拡幅するものについて、切り出しているんだということは分かったんですが、こういう4つの分類でいいのかどうかというのは、ちょっとどうかなと思いますけど。意図は分かりましたが、必要性が高い中の一部だということですよ。

○部会長 とりあえず、いいですか。資料1の5枚目、パワーポイントの5枚目に関しては、あとは変更ないですけれども、大体よろしいですね。6ページ目のところは道路機能の分類なんですけれども、ここは特に変更はないですけれどもそれでいいですよ。パワーポイントの7ページ目、先ほど議論に出てましたけれどコンパクト+ネットワークが客観的でも総合的でも出てきて分かりにくいという部分は一応さっきので議論、出来たと思います。何か7ページ目についてありますか。資料確認しながら後でもう一回、具体的に見ないと分からないこともあると思いますので意見を言う場を作りますけれども。じゃあ大体よしとして、8ページ目で問題があるとすると、さっきも話題に出ていた、前回の資料では5つの項目だったのが、今回の資料では6つの項目にして3つの分類にした。というような感じです。総合的な評価の指標として3つの項目で見ると、ただし、交通需要バランスについては今回はこうやってやるよというのは言っているけれど、結果は間に合っていないということです。だからそれまでの上の2つでやっていますということです。方向性、流れはとりあえずいいでしょうか。そうしたら、パワーポイントの9番のところですけど、これはそれらをやってみたら、どうなったというものが結果として出ているというものです。そこは具体的な話になってしまうので、結果を見ながら、どうしようというのはもう一回、後で時間を取りましょう。資料については大体、お分かりいただいたということで、さてどうしましょう。資料で言えばどこから見ていけばいいか。資料2-1の前の質問意見等について真摯に対応していただいた結果、今日の資料ができていますのでご自身の発言についてどういう風になったのかっていうのは必要があれば、後でもう一回見ていきます。それでいいですよ。資料2-2についてはさっき言ったことなのでもういいでしょう。資料3-1のところ、若干今回の基準が変わったりしています。例えば、都市の区画を形成する道路、都市軸を形成する道路についても若干変わってきていますが、この資料3-1について何かご質問、ご指摘等のある方いらっしゃいますか。こういうやり方だと意見が出にくいのかな。具体論で話した方が意見が出やすいのは分かっているんですけど、黙ってて時間が過ぎても仕方ないので資料3-1は必要あれば後で言ってください。資料3-2でさっきから何度も見ているので大体いいんですけど、ざっくりした質問をしますけれども、199ある対象区間のうち、数が出ているんですね。例えば、199あるうち必要性がないって判断された区間はないってことで、代替性がないって評価された区間が108あるとかそういうのが全体にあります。これ一本一本見て積み上げるなので、一本一本見るといろいろ思うことはあると思うんですけど、だいたい200あるうちの約半分くらいは必要性があって代替性がないよってきて、課題なし、つまり、整備の実現性の観点から見ても問題はなくて、これはそのまま都市計画道路としてきちんと残していきましょうねというのが46区間。ぜんたいの4分の1くらい。それがこうなってますよというのが数のイメージで、あるいは、199あるうち88は課題がある。つまり、必要性はあるんだけど、代替性がある道路が結構あったり、実現性を考えるとこれはちょっと難しいよっていうのが88出て

きていますよってというような話なんです。この辺の全体のバランスが4割くらいが課題ありの必要性低い、3割くらいが課題ありで必要性は高い、2割ちょっとが課題なしってというのが客観的評価の結果。言ってみれば199のうち153は課題ありになるわけですけど、課題ありになったからといって都市計画道路から外すと言っているわけではないんですけど、そういう評価を現状ではしましようというのが事務局側のお考えなわけ。こんな感じでよろしいですか。これは時代的背景を見ながらこんなもんかなというのか、いくらなんでもこれはちよっとっていうのか、という話であると思いますけれど。何かありますか。

○委員 説明を聞き逃してしまったかもしれないんですけど、必要性の高さに関係するのって必要性のマルの個数が6個以上が必要性高いになっていますよね。6の根拠って何でしたっけ。

○事務局 全体の必要性の平均点の真ん中より上という評価で、平均点が5.1なんです。この辺もですね、もうちょっと議論になるのかなと思っていたんですが、我々としても、じゃあなんで平均なのかっていうのがなくて、このくらいの評価にしてみてもどうかという形で、まずは客観的な評価を試みたものなので、ここら辺がもう少し議論になるかと思っていたところです。

○委員 仮にマルの数を増やすと、例えば7個にすると、どれくらいになるんでしょう。

○事務局 分析をしてしっかり把握しているわけではないですけど、上げればその分だけ必要性が高い区間が減り、必要性が低い区間が増えていきます。

○委員 結局、緑の数はそれによるわけですからね。

○事務局 それによって振り分けが変わりますので、最初のうちに課題ありの必要性が低い区間にかなりの数が振り分けられてしまうのも問題で、都市計画道路がそもそも必要であるから決めてきた道路であるという中で、必要性が低い区間に対して総合的な評価で評価を戻すというやり方はあまりしたくないと考えています。客観的な評価で妥当性をどこに持っていくかというのは教科書があるわけではないので、ここは難しいです。

○委員 大した話ではありませんが、実現性の観点から見た評価で46/199ってあるじゃないですか。上から矢印を辿っていくと数が絞られていくイメージで見てしまっ、代替性のところで絞られた108について実現性を見てるってというような見方をしてしまう

んですよね。そういうふうに見てしまうと実現性の観点では分母が 199 ではなく 108 になっちゃう。でも実質はそうなんですよね。どちらの表現がいいんでしょうか。分母の 199 がどこに行ってもいる状態なんです。

○委員 この矢印について、違和感がある気もしてまして。また、ご検討いただければと思います。あともう一点だけ、すみません。文字の色が同じなので課題なしで挙げられている 46/199 の 46 がそのまま存続候補の 69 の中にすっぽり収まってしまっているように見えるんです。でも、実際そうじゃないですよね。

○事務局 そういうのではないですね。これは矢印がクロスしている場合もあります

○委員 そうですね。これ、課題ありの 88 はそのまま廃止候補に行っているわけですよね。違うんですか。

○事務局 これも微妙に違います。例えば、路線のパーツが 5 つあって全体的に見たとき必要となった時、戻ってる場合もあります。

○委員 てっきりそのまま降りてくるんだと。ちょっと違和感があるのは、課題なしになっていて、この 49 がそのまま 69 の存続候補に納まっていないとすると、課題なしになっていて変更候補とか廃止候補になっているということに違和感がありまして。最終的に変更候補や廃止候補になるのは客観的指標のところでは何かしら、はじくような指標を立てたほうがいいのかなどという気がいたします。なかなか難しいところだと思います。

○事務局 そうですね。これも例えば課題なしで来ていて廃止候補になっていてもですね、やはり短いスパンのパーツで見ているものを全体的な組み合わせにしたときに評価が変わってしまう場合があって、ここの部分だけとれば評価は高いんだけどって場合があります。総合的な評価で全部ひっくり返してしまうと、客観的評価をした意味がないという話にもなるので、そこら辺の表現の仕方がなかなか難しいところです。

○委員 課題のあるなしで表現されたのは以前より分かりやすくなった印象を持つ一方で、課題がないのに何で廃止候補にされちゃうのって、市民からするとそういう印象を持たれてしまう気がします。できれば課題なしで廃止候補になるものは客観的指標で落とせる仕組みを作った方がいい気がします。

○事務局 先ほどから梅干野先生や轟先生からいただいているように、なんでこうなったのかという説明の部分が少ないのかなと私も思いますので、そのあたり検討していきます。

○部会長 今回のディスカッションの合間に、必要性の個数をさっき梅干野委員さんが仰った6点から7点で切ったらどうなるかざっくり数えてみたら、課題あり必要性高かったのが65から20くらいになっちゃいました。つまり40いくつが課題あり必要性低いの方に行って130を超えちゃうくらい。それをみるとこんなもんかなと思います。じゃあ、5にするとどうか。今の梅干野委員さんの仰っていたことは、我々は全体を見ているのでそういうことなんだけど、そこに住んでる方は全体を見ないで、自分の家の前の道路だけを見るので、課題なしで来ていたのに最後になったら廃止っていうのは、何故ってなるのは当然のことなので、そこはものすごく丁寧に説明するか、あるいは、梅干野委員さんの仰るようにそれがちゃんと評価できるような指標を入れるかのどちらかだと思います。住んでる方からしたら造ってほしい人も、造ってほしくない人も両方ともいらっしゃるわけですが、どちらもなんだこれとなるのは間違いないので、そこはある程度戦略的な部分なのかもしれません。大体よろしいですかね。資料3-2のところ。そしたら、資料3-3ですけれど総合的な検証をするときに3はまだですが、1、2、3と検証するときに、これまでは1~5で評価していたものをこれからは1、2で評価しようという話です。言葉としてはコンパクト+ネットワークって書いてありましたが、ここはコンパクト+ネットワークじゃなくてネットワークですね。コンパクトではなくて、ネットワークとして必要なものということですね。資料3-3で総合的な検証をしてみますよという話ですけれど、これについては大体よろしいでしょうか。

○委員 確認させていただきたいんですけど、これまで1番から6番まで別々になっていて、これがたとえば①番や②番が統合されたときに評価の仕方としては、どちらかに○がついていれば残そうよという判断になるということですか。どちらか欠けててもいいとなりますか。

○事務局 この表で行くと、このグループと、このグループのことですか。

○委員 グループで評価するという事は、どこかに存続という評価が入ってくればそれを活かそうとなるのでしょうか。

○事務局 はい。

○委員 そうすると、2つ目のところのグループには4つ項目があると思うんですけど、この中の一つでも存続候補が入っていればそれは横にスライドしていく。例えば1番のところの上位の関連計画との整合はとても重要だと思いますし、先ほどから話のある通り、コンパクト+ネットワークって非常に重要な視点だと思うんですけど、これを合わせちゃうのはどういう意図があるんですか。

○事務局 マスタープランもそうですが、細かい路線については言っていないで、ネットワーク上重要な部分だとか、そういったものを上位計画で謳っていて、コンパクト+ネットワークも個々の細かい路線は言っていないんですけど、そういう中で轟先生の言うとおりの重要な部分で、細かい部分は載っていませんので、まずはネットワーク上骨格をなすようなところ、別々にしてもいいのですけれど、これを評価して次にこれを評価すると分けなくても関連性が強いという認識でいるので同じグループにしてみたところです。

○委員 結局はどちらかに○が入れば、そのまま横に行くわけですよ。

○委員 その新しく設定された①、②、③に項目名称を付けるとしたらなんなんですかという話ですよ。もし統合していくとすると、新しく統合されたものの名称は何になるのでしょうか。その名称を付けられないのであれば、今のやり方であれば統合する必要はないですよってというのが轟先生のご意見で、スライドさせながらやっていくわけですから。

○事務局 グルーピングの問題というか、作業上、前回までそういう表現をしているので、そのまま中に統合すると。作業としては、こちらの参考資料1の最後の作業をしていますのでこの時点とこの時点とを1つとしています。例えばグルーピングで1、2、3にしておいて、その中にこの項目が含まれて、こういう作業をしているというのは別の表にしておくというのもやり方の1つかと思っています。作業上のやり方で、中身が見えやすくしたいという思いもありますので。

○委員 てっきり統合ってお話になると評価の仕方が1個1個見てスライドしていくんじゃなくて、4つあるうちの2個だからいいけれど1個だから駄目だよねというような判断をするのであればグループ化してみるって判断するという意味なのかなと思ってたんですけど。従来通り、どれかに○がついていけば横にスライドしていくのであれば、じゃあグループ化する意味ってなんなんだろうかってところが疑問に思ったところでした。

○事務局　　そうですね。そこら辺の表現の仕方もあったり、作業というか見せていく中の、例えば①だと上位計画だったりとか長野市の考え方というところ、その下については既存のストックや、実現性の課題とかについて。そういうグループ分けをしていますので、ここら辺の表現をまた考えて、逆に言えば、表に出てくるところは上位計画や実現性の課題というようなグループ分けにしてもいいのかなと話を聞いてて思ったところですよ。

○委員　　こっちには2-4まであるんですけど、こっちには3項目しかありません。資料3-3には3項目ですね。それで資料5には2-4まであります。

○事務局　　4-6のその他というのが、特段、何かを評価しているわけではなくて、4-3、4-4、4-5で該当しなかったものということで、一通り集めてるだけになりますので、特段指標を小出しにすることはしてないです。ただ、表としては出てくる部分なので、1枠多く表示されています。

○委員　　表現整えておいた方が分かりやすいかなと思います。

○部会長　　あと30分切ってきたので、少し各論的な見方をしておいた方がいいんじゃないかなという気がしていて、今日の皆さんのお手元で言うと資料4以降を見ていただきたくて、資料4のところには客観的指標による評価結果というのが出ていて、課題なしが青で描かれていて、それに対して、緑と色の違いが分かりづらいですが、紫と赤があります。特に赤が課題ありで必要性が低いような道路に分類されています。それを1つ1つ区間番号毎にみているのが13-1から13-13までの表です。梅干野委員さんのご指摘のとおり、必要性の項目が15項目あって、6項目以上該当すると必要性が高いということになります。確認のために言うと、例えば、表の13-1で言うと延長距離とか、計画幅員とか、現況幅員とかありますが、現況幅員が0というのは現在道路がないってことでよろしいですね。それに対して、一番上の長野大通りみたいに現況幅員10mに対して計画幅員が12mだよというようなことになります。この現況が狭いのに相当広い道を造ろうみたいな時は、当然あつれきが大きくなるわけです。住んでらっしゃる方にどいてくださいとお願いすることがいっぱい出てきてしまい、実現性が下がってしまうみたいな話だろうと思います。この表を見てもいいし、図のほうで見てもいいのですが、これを見ながらご指摘や何かお聞きになりたいことがあればお願いします。その後で総合的な評価についてもお時間とります。疑問点があれば、これは各論なので具体的に自分のよくご存じの道路を見ていただいて、ここはこうなっているよね、問題ないねって場合もあるでしょうし、ここどうしてこうなのって事もあるかもしれない。前回ご指摘いただいたスマートインターの関係で落合橋でしたっけ、これは赤のままでいいんでしたっけ。13-4から13-6で接道する。これってこれでいいんでし

たっけ。

○事務局 客観的指標の中では赤くなっていますが、総合的な評価のほうでは変わっています。

○部会長 総合的な方で変わっているんですね。客観的な方では赤のままがいい。総合的な検証の資料5の方では変わってるわけですね。

○委員 確認ですが、資料4で国道の18号のところは図面では紫になってるんですけど、これが幅員の拡幅となったのはどこを見ればその評価をされたってのが分かるのでしょうか。

○事務局 区間番号で言うと41-1から41-9までありますが、客観的指標の13枚の内、11枚目の丹波島村山線、こちらを見ていただいて必要性和代替性と実現性というところで評価した中で、オレンジ色の部分で客観的な評価をまとめています。幹線道路機能に○がついていて幹線道路として重要だと評価され、実現性の課題で1がついていますが店舗等張り付いている中で実現性に課題はありますが、幹線道路としての機能は必要だということとところで拡幅の必要性があると。今、現道2車線なんですけれど、幹線として車線を増やしてと考えています。

○委員 先ほどのお話ですと計画幅員22mになっていて、それ以上拡幅するってことですよね。現道ではなくて、計画に対して拡幅するっていうのを拡幅と表現したってことですから、22m以上必要だってことなんですよね。

○事務局 ちょっと先走ってしまうんですけど、総合的な評価の地図のほうに旗上げしたものが参考資料2の中であるんですけど、こちらに丹波島村山線が紫になった理由も書かせていただいています。

○委員 ということは今の現況に対して拡幅が必要ということですか。

○事務局 現況に対しても当然必要だと思います。

○委員 将来計画22mに対しても更に拡幅が必要だと。

○事務局 22mでは今の道路構造令だと少し狭いので、4車線を22mで整備した場合、自転車の幅員確保が難しいとか、そういったことを考慮して、説明前後しますが、13-7の丹波島村山線を見ていただくと計画幅員のところに三角がついています。これだと実現性の評価の中で、計画幅員が構造令を見たときにちょっと狭いと評価されたところですのでこちらの参考資料のところでご説明させていただいているのは、将来交通推計が4車線相当ということで、22mの中で幅員を工夫してちょっと抑えるって既決定のものでもやり方があるはあるのですが、そのあたりで将来そこを自転車や歩行者が通る中で、構造令に合わせるとすれば幅員確保の必要性があるということでございます。

○委員 計画に対して現況で新しい構造令とか、車道と歩道と自転車道の幅員を考えたときに、あるべき幅員というのがあって、それに対して足りていないという整理をされているというわけなんですね。

○委員 今に関連して県庁篠ノ井線ですが、7-1から7-9までありますが、今、長野国道事務所の三浦課長が言ったことと全く同じ方向で、都市計画上の幅員が22mあるんですよ。7-2と7-3は足りないという評価ですが、今、仰られた自転車道が正規に通るには足りないってことだと思うんですけど、実はここ県の街路事業としてやっていて、その南側の区間を22mで整備してきているんですよ。一応、4車線という扱いでやっていてそことの整合性というか、そこだけを22mよりもっと必要なんだとすると住民の方からするとどうなのかなと思います。

○事務局 道路管理者としてのご意見もいただきたいところでして、実際22mでやって構造令上いろいろありますけれど、都決の線を22mですでに決めているのを25mに変えなくてもやっているケースがありますし、認められているはずなので、その辺のご意見をいただけるといいのですが。現実には7-2と7-3に関しては前後出来てきていて、ましてや交差点で一番幅員の必要になりそうなところを過ぎて、直線になっていく、そこをあえて25mでやる必要があるのかっていうことですよ。22mのままでもいいんじゃないかっていう区間もあるんじゃないかと思います。そういうのも総合的な評価で、膨らんだような区間とするのもおかしくないかとかそういうところもまた検討したいと思います。急に膨らんだり狭くなったりすると運転している方も混乱するでしょうし、部分的に不自然な道路にならないように総合的に評価をする必要があると思っています。

○部会長 さっき出ていた国道18号線の話なんですけれど、個人的に聞きたいなと思ったのは18号線の道路を拡幅しようとしてもなかなか難しいとか、現実にはいろんなことがあって、私の理解ではMウェーブの東側のあたりの道路を整備し直したのは、あれは

18号線のバイパスとして整備したんですよね。それでも18号線は予定通りやっていくということになっているんですか。

○事務局 将来交通量の推計とか見ますと、開けていただいてもかなり交通量が乗ってくるということで、まだ足りないくらいの数字が今のところ出ています。今度の第4回に向けてですね、お渡ししてるものをもとに交通量の推計をもう一度、回してみますけれど、そのときにどういう影響がまた出るか確認します。今日のところは今までの既存の交通量推計で入れています。

○部会長 Mウェーブの横の道を通ってみたりしましたが、道としてはいいのができているんだけど、交通量としては今のところ、まだまだ少ない。全然知られてないのかな、少ないですね。それで相変わらず18号線の方は渋滞しているってことが起きているわけだけど。それって段々と認知されてくれば変わってくることもありますよね。当然認知された後の状態でシミュレーションするわけですよね。

○事務局 将来推計は4車線があったりとか車道の幅員とかネットワークとか入れていきますので、実際の走る人たちの差異が出てきますが、もちろん最近、あいたばかりなので、いろんなルートを選んで走っている人がいるので、急にこっちが通って急に混むということが起きてるかもしれません。

○委員 その条件って色々あるのかもしれませんが、東外環状線が4車線化して今の五輪大橋のところまで将来ネットワークの中で交通量推計された結果ということでよろしいでしょうか。

○事務局 そうですね。PTのフルネットとちょっと違うのはまだできていない橋とか入ってなかったり、概ね10年後の計測であったりとか出来上がる道路を想定して今回、入れて、落とす候補を外して計算するような形にしています。その時にどのくらい影響出るかっていうのがあると思いますけれど、落とすうえで出しています。第4回にはお見せできるかなと思います。割と18号線なんかは残っているので交通量が乗っちゃうかもしれないです。バイパス開けていただいた分、かなり減ると思うんですが、なかなか抜けていかないようです。

○部会長 時間的にはあと10分切ったんですが、総合的なところまで含めて、最初から今日話していたところ、全体について何かもし仰りたいことがあればどうぞ。

○委員 客観的指標で課題なしで出ていて総合的な判断でそれが外れちゃうというのは、どうしても先ほどの皆さんのご意見にもあるように、私自身もちょっとなというのがあって、よくよく詳しく見ていくと課題なしで廃止候補になっちゃっているのが既存ストックの活用だとか、事業の連続性、路線の機能のところでは結局は足りてないという判断になってきてしまっていることを考えますと、そのあたりがもう少し前段階のところではフィルターがかかる仕組みが取れないかなっていうのと、もしそれが難しいというならば事業の連続性というところであれば、ある意味、市民の皆さんも納得のいくところなのかなと思うので。既存ストックのところでは切れちゃうとなんでって話になりかねないので、前段の客観的な指標のところはあくまで区間としての評価をしているんだよ、総合的なところでネットワークとしての評価をしているんだよというところで、区間としては課題はないけれどネットワークとしては問題があるんだという説明であれば納得がいくと思うんです。そのあたりの説明のしやすさというの踏まえたうえで、見せ方になるのか、説明の仕方になるのか分からないですけど、考えていただくといいのかと思いました。

○事務局 そうですね。そのあたりの客観的な評価の項目と総合的な評価の項目、また作業上こうやって分けてはいますが、基本的には全体を見て評価をするわけですからその辺の検証の仕方ですとか見せ方について、我々のほうでも課題として今後の資料作りとか、検証の仕方を考えたいと思います。ありがとうございます。

○部会長 個別路線を見ていくと後から、えっ？ていうのがあるかもしれないですけど、もし質問・意見等がある場合はいつまでに言った方がいいですか。

○事務局 その前に次回のお話なんですけど、次回の部会6月1日の火曜日ということで午後2時から前回と同じ場所になるんですけど、隣の建物の会議室でやらせていただきたいと思います。それともう一点なんですけど、今日の次第のその他というところで第5回ということで部会の日程の方が候補日ということで、先の話なんですけど7月20日か7月27日どちらかでやりたいと考えています。皆様スケジュールを確認いただければと思います。この日、この時間はダメというのがもしあればお聞かせいただければと思います。

○委員 27日がダメです。

○委員 私も27日、午後3時以降がダメです。

○部会長 20日だと午後2時から4時まで会議があります。

○事務局 皆様のご予定をお聞きしますと 20 日も 27 日もご予定のある方がいますので日程の方はまた調整させていただくとして、次回までにご案内できるようにさせていただきます。

○部会長 20 日といいましたけれどシンポジウムに参加してくれと言われてまして、候補日がまだ決まっていなくて。だから、まだ待ってください。

○委員 質問は、いつぐらいまでにご連絡したら。

○事務局 質問については連休もあるので 5 月 14 日くらいまでをお願いします。

○部会長 連休明けて少し余裕があるくらいのスケジュールだと対応がしやすいかと。そのくらいならいいですよ。

○事務局 5 月 14 日、金曜日くらいに頂けたらと思います。メールでいただければと思います。

○部会長 毎回この会議は決めたって感じがしないんですが、とにかく次回は一応、決めたりしないといけないスケジュールとなっていますので、必要ならば今日かなり見えてきている部分がありますので念のため、今日の資料をもう一度ご確認いただいて言うべきことがあるならば、5 月 14 日までにぜひ、お願いします。よろしいでしょうか。質問や意見が概ね出たようなので本日の議事はこれで終了いたします。 進行は事務局にお返しします。

◎閉会

○司会 長時間にわたるご議論、ありがとうございました。

委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席をいただきましてありがとうございました。これで長野市都市計画審議会 第 3 回都市計画道路見直し検討部会を閉じさせていただきます。ありがとうございました。

長野市都市計画審議会運営要綱第6の規定により署名する。

令和3年5月14日

議長(部会長)	高木直樹
署名委員	河野正
署名委員	津野直希

