

第2回都市計画道路見直し検討部会 議事録

日時：令和3年3月30日（火）
午後2時

場所：第一庁舎7階
第一・二委員会室

長野市都市整備部都市政策課

第2回都市計画道路見直し検討部会 次第

日 時 令和3年3月30日(火) 午後2時

場 所 第一庁舎7階 第一・第二委員会室

1 開 会

2 議 事

(1) 説明事項

- ・ 都市計画審議会(第77、78回)と第1回検討部会の意見等
- ・ 道路機能分類
- ・ 見直し対象路線と評価区間及び評価指標設定
- ・ 見直し評価手順の設定(案)
- ・ 総合的な検証の評価指標(案)

(2) 審 議

7 そ の 他

- ・ 第3回 部会日程 令和3年4月27日(火) 午前10時から
- ・ 第4回 部会日程 令和3年6月1日(火) 午後2時から

8 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 | 笠井直樹 | (長野南警察署交通課課長) =欠席 |

◎説明のための出席者

都市整備部次長兼都市政策課長	平 澤	智
都市政策課長補佐	宮 下	伊 信
都市政策課係長	清 水	永 一
都市政策課技師	柳 澤	満合那

◎事務局出席者

都市政策課技師	鈴 木	康 平
都市政策課技師	中 澤	大 輝
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2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。なお、笠井委員から本日都合により、ご欠席とのご連絡をいただいておりますので、ご報告いたします。会議に入ります前に、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、資料3-3、資料4の差替え版、資料5 路線別評価シート（案）、関係資料集（チューブファイル）の追加、差し替え分として部会員名簿、市審議会条例及び要綱、第3回PT 修正版 交通量配分図、混雑度（現況）でございます。なお、関係資料集「10 市防災マップ」については配布用資料を準備中です。準備が整い次第、差し替えさせていただきます。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、マイクの操作についてご説明いたします。発言される際に、お近くの卓上機器の楕円形の部分を押しいただき、緑色のランプが点灯したことを、ご確認いただいてから、ご発言をお願いいたします。ご発言が終わりましたら、再び楕円形の部分を押しいただき、緑色のランプが消灯したことをご確認願います。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、「増澤委員」と「江本委員」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、都市政策課の柳澤がご説明いたします。着座にて失礼いたします。説明資料としては、事前にお送りしております資料1から資料4、さらに本日配布いたしました資料5になります。差し替えになっております資料については、変更した部分を交えてご説明をいたします。よろしくお願いいたします。それでは資料1からご説

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。一つ目は道路機能分類と評価指標・手順の設定と結果について、二つ目は道路網としての総合的な検証項目（案）についてです。2ページは資料の説明になりまして、省略させていただきます。3ページをご覧ください。前回の第1回検討部会からの繰り返しになりますが、今回見直しの背景としましては、第1回見直しから8年ほど経過し、新しい道路が開通するなど、社会情勢や道路を取り巻く環境が変化してきたというのがあります。そこで今回、改めて都市計画道路の見直しを行っているところですが、それにより実現したいことはコンパクト+ネットワーク、目指すべき都市構造と対応した都市計画道路の再構築です。コンパクト+ネットワークとは、長野市都市計画マスタープランでは都市軸と拠点形成し、また地域資源を活かして一体的なまちづくりを行うことと示しています。4ページに見直し案のイメージをまとめております。見直し案は都市計画道路再編の方向性を明確化にすることを目的とし、見直し案の構成は右側のオレンジの枠の中に示すように考えています。本日の部会で議題として挙げているのは赤枠の部分です。この部分についてどういった内容なのか、今回の資料作成におけるポイントを5ページにまとめました。差し替え資料では説明の都合上、5ページの部分を変更しております。内容、書かれている言葉は変えておりません。今回の見直しでは、1道路機能分類でまず拠点と軸の都市構造を基に道路の機能や役割を明確化します。そして2定量的評価を行うために交差点、整備状況、現道有無の変化点で評価区間を設定し、3でそれら区間に対して必要性、代替性、実現性の視点で指標、基準を設定して客観的に評価をします。さらに4で道路網としての総合的な評価といった2段階で路線を評価します。総合的な検証項目は現時点で6項目考えておまして、上位・関連計画との整合は、全体の道路網として上位・関連計画との整合を図れているかを確認、コンパクト+ネットワークでは、拠点間を連絡する道路であるかを確認、既存ストックの活用では、都市計画道路に対する並行路線又は現道の活用の確認、実現課題の検証では、ルート、幅員構成、工法検討による阻害要因回避の確認、連続性、路線機能では、道路網として事業の連続性や路線として機能するか確認、交通需給バランスではフルネットとの混雑度の比較による交通需給バランスの確認、このような検証を考えております。そして5評価手順ですが、客観的指標による区間別評価の必要性、代替性、実現性の評価の進め方について今回のポイントとしております。詳細な説明は後ほどさせていただきますが、今回は以上のところについて議題としております。6ページはスケジュールの確認ですが、先月、2月10日に開催された長野市都市計画審議会で、第1回検討部会の報告をさせていただきました。長野市が目指す集約型都市構造の実現に向けて、都市計画道路の見直しをしてほしいというようなご意見もいただきました。これまでの都市計画審議会と検討部会でいただいたご意見は資料2にまとめております。ここでのご説明は省略いたしますが、お時間のある時にご覧になっていただくと幸いです。そして次回、第3回検討部会を約1か月後に予定していますが、内容は本日いただいたご意見を基に見直しの整理を行い、評価結果の確認をします。また、

廃止や変更候補となる路線に対して、実際に都市計画変更することを考え、課題やそれに対する方策を検討します。ここまでが概要の説明になりまして、次に本日の検討内容である評価方法の説明に入りたいと思いますが、その前に、都市計画道路見直しの作業をして評価された結果をまとめる路線評価シートについてご説明させていただきます。資料5が路線評価シートです。これからご説明する客観的な区間別評価や道路網としての総合的な検証を行って出来る結果がこちらになります。評価の基準がまだ固まっていませんので、本日は例として2路線ほど用意させていただきましたので参考に見ていただければと思います。路線評価シートのまとめ方としてはひとつの路線に対し都市計画決定内容と、評価区間毎に客観的な区間別評価結果、左から必要性評価、代替性評価、実現性評価とやってきて、一度定量的に評価判定したあと、総合的な検証を行い最終判定します。定量的評価の結果と定性的評価の結果が異なるものに対しては、なぜそうなったのか理由や課題を整理し、方向性を含めて一番下の見直し案の考え方に記載することを考えております。こんなまとめ方になりますというのを材料、参考にしていただきながら、評価内容についてご意見をいただければ幸いです。ここから本題の資料3以降の説明をさせていただきます。資料1の7ページ以降に確認事項と論点を書いておりますが、こちらとも結びつけながらご説明します。なので、資料3と資料1を両方開いておいていただけると見やすいかと思っております。それでは資料3-1をご覧ください。ここでは道路の持つ機能や役割等を明確化するために道路機能分類を行いました。機能区分は都市の骨格を構成する道路とその他道路機能で、都市の骨格を構成する道路では都市軸を形成する道路、都市内拠点間を連絡する道路の2つに分けております。その他道路機能では広域道路ネットワークを形成する道路、商業・業務地区の活動の中心となる道路、居住地区の活動の中心となる道路、歩行者・自転車の安全性を強化する道路、観光交流を支援する道路の5つに分けております。こちらについて、前回の部会では第1回見直し時のものをお示ししておりましたが、どこを変えたのかというのが資料1の7ページに表でまとめております。都市構造を構成する道路及び都市外拠点と都市内拠点を結ぶ道路を都市軸を形成する道路に集約、バイパスを形成する道路を広域道路ネットワークを形成する道路に改めました。変更した理由としては、第1回見直し時の都市構造を構成する道路で位置付けられていた環状道路・放射道路について、長野市における環状道路の位置づけが交通セル以外はないこと、放射道路は都市軸を形成する道路と重複していること、そして都市外拠点と都市内拠点を結ぶ道路も同様に都市軸を形成する道路と重複していることから以上を集約しました。第1回見直し時のバイパスを形成する道路については、都市軸を形成する道路に対してバイパス機能を有する道路を位置付けていましたが、今回都市軸を形成する道路の基準を改めたこと、物流や防災の観点から広域道路ネットワークを形成する道路を位置付けました。それぞれの機能区分した道路について、資料3-1の5ページから11ページに載せております。そしてこの道路機能分類をもとに幹線機能分類を行ったものを一番後ろのページ12ページに載せております。幹線機能分類では道路機能分類の機能区分、都市の骨格を構成

する道路の内、都市軸、歴史交流軸、広域連携軸を主要幹線道路に位置付けました。そして機能区分、都市の骨格を構成する道路に分類されている中で、主要幹線道路として位置付けられなかった道路を幹線道路としました。また、主要幹線道路、幹線道路に分類されなかった都道府県道及び都市計画道路、そして長野市の緊急活動用道路として指定されている道路を補助幹線道路に位置付けました。以上が道路機能分類の考え方になります。次に資料3-2に進んでいただいて、見直し対象路線と評価区間の設定です。見直し対象路線は未整備と概成済みの都市計画道路及び長野市都市計画マスタープランに示されている構想道路。評価区間は整備状況の変化点、主要交差点部、現道の有無を基準として分割しております。2ページから今の評価区間に対して客観的に評価を行うための指標と基準をまとめております。表の中に白いひし形が付いている指標は前回の部会で表示したものと変更はありません。黒いひし形が付いている指標が考え方を変えているものです。必要性で変えたところは、4ページまで進んでいただいて、一番下の連続性確保機能です。前はわずかな未整備区間という基準を入れていませんでした。より明確に基準を定めるために、今回、評価区間の平均延長である493m、それより短い距離の整備で連続性がとれる区間を該当としました。ここで該当しない道路についても、ネットワークとしての連続性を道路網としての総合的な検証で行います。次のページの代替性評価は評価指標である代替路の有無、現道活用の可能性の両方変えております。2つの指標について、前回の見直しでは道路構造令を基に、道路幅員構成として最低限必要な幅員を基準としていました。今回は道路構造令から標準的な幅員構成を考え、その幅員を基準としました。この考え方ですと変更候補、廃止候補に進む評価区間は前回見直しと比較して少なくなります。代替路、現道としてすぐに活用可能と考えられる幅員を基準としました。さらに現道活用の可能性では将来交通量も基準としていますが、こちらは今回道路構造令における4種2級道路、2車線といった補助幹線道路レベルの設計基準交通量10,000台/日にピーク時間を中心に1～2時間程度の混雑が発生すると考えられる度数の1.25を乗じた12,500台/日を基準としています。混雑度を乗じた理由ですが、交差点改良や信号現示調整などの1～2時間程度の混雑への対策を考慮したものです。次の6ページには道路構造令を参考に標準的と考えられる道路幅員構成の図を載せております。7ページ、実現性評価では既定計画幅員と道路構造令適合性の2つを変えています。既定計画幅員では、道路構造令を参考に、都市計画道路の決定されている計画幅員が将来交通量に対応可能かどうかを評価します。前回見直しでは明確な基準を設定していませんでしたが、今回、道路構造令における4種1級道路、2車線といった幹線道路レベルの設計基準交通量12,000台/日に混雑度1.25を乗じた15,000台/日をラインとし、将来交通量が15,000台/日を上回るのに計画幅員24m未満の区間、将来交通量は15,000台/日を超えないけれど計画幅員12m未満である区間を実現性課題として定義しました。道路構造令適合性は基準を変えたものではありませんが、前回の第1回検討部会では資料に記載していなかったその他地形的制約より施工上問題がある箇所について基準を明記したものです。8ページに前回部

会からの変更内容をまとめております。先ほどご説明した内容と同じですが、地域コミュニティの保全に関しては前回見直しでは住居専用地域を分断する道路として定義されていましたが、用途地域と都市計画道路は都市計画として一体で計画されているものであるため、今回削除しています。評価指標の確認事項・論点については資料1の8ページに書いております。前回からの変更点は先ほどご説明させていただいたところです。そして代替性がある道路の基準についてですが、代替性評価の対象路線として、主要幹線道路および幹線道路は除き、補助幹線道路のみを評価対象としています。主要幹線道路及び幹線道路は幹線機能としての重要性から、区間別評価では判定せず、道路網としての総合的な検証で代替性を持つ路線について確認することを考えています。次に現道活用が可能な交通量の基準ですが、こちらは先ほどご説明したように、道路構造令の設計交通量に混雑度1.25を乗じております。現在現道があるところに一日1～2時間程度の混雑が発生するとして、都市計画道路の整備を計画する前に、交差点改良や信号現示等で対策できるのではないかと考えた考えです。次に都市計画道路の集約の可能性ですが、現在の評価では代替路線になりうる現道に、都市計画道路は含めておりません。都市計画道路は道路密度などから配置計画された上に決定されているということを考慮してのことですが、都市計画道路決定時とは違い将来人口や将来交通量の減少が見込まれる中で、道路の集約も検討すべきではないかと考えております。区間別評価における代替性評価で整備済みの都市計画道路も代替路となりうるとするか、総合的な検証で道路の集約の視点を入れるか、いずれかを考えているところであります。以上についてご意見があれば、また後程お聞かせいただければと思います。次に資料3-3見直し評価手順の設定の説明に移りたいと思います。評価手順は前回、第1回検討部会でお示したものと流れは変わっておりません。まず、評価区間別に客観的指標の必要性、代替性、実現性の評価を行い、一度存続、変更、廃止候補に分けます。その評価結果をベースにして次に道路網としての総合的な検証を行います。ここでの確認事項・論点は資料1の9ページ、10ページにまとめております。まず前回、第1回検討部会から変えたところですが、必要性評価、実現性の評価の視点、横長の六角形で書いてありますが、こちらを資料3-2の評価指標の設定と整合をとるため変更しております。道路網としての総合的な検証についても検証項目を変えておりますが、後ほど詳しくご説明いたします。次に、フローの進め方についてですが、客観的指標による区間別評価において評価区間のうち、どこでいくつの区間が振り分けられるのかというのを赤字で示しております。こちらの数値が違っていたところがあり、本日差替えております。必要性評価ではすべての対象区間に何かしらの評価指標で○がつき、代替性評価へ進んでいることがわかりましたが、機械的に評価をする上では、必要性の○の数に応じて廃止候補路線に分類することもひとつ有効ではないかと考えているところです。そして代替性・実現性ではそれぞれ代替性あり・実現性課題ありと評価された区間は右向きの矢印にそって動き、必要性の○の数に応じて変更候補・廃止候補に分類しています。この判定ラインの必要性の高さですが、必要性評価で該当した○の数の平均値が5.1でした。そ

のため、平均値を上回る○が6つ以上ついた区間はここでは変更候補に、○が5以下の区間は廃止候補に分類としています。この必要性の高い、低いの判定の考え方についてご意見伺えればというところがございます。そして次に資料3-4総合的な検証の内容についてご説明いたします。こちらの確認事項・論点は資料1の11ページに載せてございます。総合的な検証項目は6項目考えています。それぞれをご説明すると、上位・関連計画との整合では、区域マスタープランや都市計画マスタープランといった上位計画や関係資料集に綴ってあるような関連計画の位置付けを確認し、変更候補や廃止候補路線となった区間・路線を都市計画変更しても道路ネットワーク上問題ないかどうかをみていきます。コンパクト+ネットワークでは都市計画マスタープランに示される拠点を結ぶ道路であるかを検証します。既存ストックの活用では、区間別の代替性評価とは異なり、すべての路線に対して、並行路線の有無を確認します。並行路線の考え方は対面通行可能な、資料には着目点として6mと書いてありますが、5.5mあれば対面通行可能なので、その程度の幅員がある国道、主要地方道、1級市道等で、都市計画道路と起終点がほぼ同じである現道を想定しています。そういった並行路線がある場合は、都市計画道路の代わりになる機能があるかを検証します。実現性課題の検証では実現性評価で課題ありと判定された区間に対し、線形、工法、技術面等の検証を行い、実現性阻害要因を回避することができるかどうかを確認します。事業の連続性・路線としての機能では、道路ネットワークとして連続性が確保されているかを検証します。交通需要バランスでは、ここまででご説明した検証項目で形成したネットワークに対し、交通シミュレーションを行い、フルネット、都市計画道路がすべて整備されたネットワークと比較して交通の流れに問題はないかを検証します。具体的には混雑度に着目してフルネットと見直し案を比較したときに、それほど差異がなければ、ここまで都市計画道路を落としても道路ネットワーク上は問題ないですということが言えると考えております。各検証項目はこのような内容で考えており、作業の流れとしては事業の連続性の検証までを行い道路ネットワークを作り、それに対して交通需給バランスで交通シミュレーションを行う。交通シミュレーションを行って、改善すべき点が見つかれば改めて見直しの道路ネットワークを修正する、といった流れで考えています。総合的な検証項目では、既存ストックの活用と実現課題の検証の2つを加えております。内容についてご確認・ご意見伺いたいところです。ここまでが、いったん、評価内容の説明になります。そして資料4が先ほどご説明した客観的指標による区間別評価を行った結果でございます。1ページから3ページに客観的指標による区間別評価の暫定結果をまとめております。差し替え資料では背景に用途地域を入れておまして、評価結果自体は変わっておりません。図は結果により色分けしております。赤は廃止候補、紫は今の計画幅員では不足している区間、緑は何かしら変更すべき点がある区間、青は存続候補です。また、破線表示になっているところは現道がない区間になっております。また、2、3ページは結果を北部、南部に分けたものですが、変更候補、廃止候補になっている区間についてはその横に判定の理由を示す漢字を表示しています。右下に凡例を載せています。

3 ページの次からは結果一覧表と指標別の結果図になりますので、参考にご覧になっていたいただければと思います。この客観的指標による区間別評価からさらに道路網としての総合的な検証を行い、すべての対象路線に対して資料5の路線評価シートを作り、見直しの方向性までを整理していく考えです。検討内容についての説明は以上になりますが、委員の皆様にはさきほど確認事項・論点としたいと説明したところを主に、ご意見いただければと思います。よろしく願いいたします。

○司会 説明はかなりボリュームなので大変だとは思いますが、全体像を説明して頂いて今の段階での評価を行ったら、例えばどうなるよって言うのが資料の4にあるやつで、資料の4だけ見ていると廃止候補とかがいっぱいあって、そしてどうなってるのか、具体的にどうやったのかを見ているのが最初の方にやっていた資料5でここでは善光寺さんの横の道と松代、岩野橋あたりの向こうへ行った辺り、例えばそういった感じのところでやってみた結果、資料4の様なことになりやすよと、ただし、それは決まったことでもなんでもなくて、どうやって評価したのか、一通り説明して頂いた訳ですけど、その評価方法についても今日は意見を言えると、というか言ってください。今日何も意見がないと、そのままどんどん流れていって資料の4とか5が流れに乗っていくよというようなことになっていきます。今日の議論としてはパワーポイント、資料1-5ですけど、本日の主なポイントでこんなことをやっているけど、これでいいですか、これについて意見をください。ということです。この検討部会を6回くらいやっていますが、ある意味今日が山みたいな所で、今日、ご検討いただく評価方法に基づいてこの後の流れが決まっていくので、評価方法を検討してねっていう所ですが、まず、よく分からないよと言う所や、もうちょっとここを説明してほしいよという所があるんじゃないかと思しますので、まずその所を。なんだか良く分からないけれど、そんな物かなで行っちゃうのは、ちょっとまずいので、もう一回説明してくださいっていうのも良いので質問があれば。

○委員 はい。長野高専、轟です。お話を伺っていて、分からなかった所があるので詳しくご説明いただきたいのが、資料の3-3の所で、結局は高い・低いという観点で平均値で見えますよというお話だったかと思うんですけど、この資料5で星取表の様な形になっていて、○だとか△だとか、場合によってはそもそもその場所は評価できないような状況の所もあるかと思うんですけども、そんなような所の平均値をみることの妥当性だとか、かなり数がついてきちゃってれば平均値で見なくても良いのかなって気がするんですけど、その辺りの事をもう少し詳しくご説明いただいてよろしいですか。

○事務局 はい、ありがとうございます。評価手順の設定の所、資料3-3なんですけれど、点数付けをしないで○で星を取るっていう所なんですけれど、平均を取ってフローの進め方を変えるというのは、私共も特に平均じゃなくちゃダメだよという決まりもないもので、悩ましいなと思っている所です。必要性の高い・低いという考え方と、それに対して廃止・変更と振り分けるといのが果たして妥当なのかと言う所に何か、ご意見があれば、先生の皆様にお伺いしたいなと思っている所でありまして、資料5の路線評価シートの所であまりにも○や×になっちゃう様なら、確かにそう言うご意見のとおりに思っております。なので今回の施策の所に記載してもらっていますが、事務局としても悩んでいる所でもありますので、もっとこうした方が良いんじゃないかって言う所があればご意見・ご助言いただければ非常にありがたいです。

○委員 ありがとうございます。どれもとても重要な項目かと思うんですけれど、これだけは絶対欠かせないよと言うものがあれば、そう言う所に重み付けしていく方法もあるんじゃないかなと。そこは絶対欠かせないって言うものを設けて、そこに○が付いていたら、例え他の項目で入ってなくても、残すよとか、そういう優先順位が仮に付いて来るのであれば、そう言う考え方をしても良いんじゃないかなと思いました。ありがとうございます。

○事務局 ありがとうございます。

○部会長 今みたいにご意見いただければと、何でもご質問いただければと思います。どうでしょう。

○委員 はい。今の話と関連する部分になると思いますが、代替性の一つ上の必要性、資料3-3の必要性の部分は何かしら1つ○が付けば、廃止候補にならないという話でしたよね。これ、いくつなら廃止候補になって、そうすれば随分状況が変わってくるんじゃないかと。実際、必要性の観点ではほとんどが必要性があると言う事になるんですけれども、いくつまで○が付いているものを落として行くと、必要性だけで廃止候補に該当する路線が出てくるのでしょうか。現状で。

○事務局　　今の評価基準で、必要性の評価をすると一番○の少ないもので2つ付いているものが一番評価が低いのですが、正確ではありませんが10路線程あります。

○委員　　10路線と言うのは次のステップ、次の次のステップで代替性、実現性の所で、廃止候補にみんな振り分けられているのでしょうか。

○事務局　　代替性の評価で他に代替路となりうる道路があったり、県道が使えるという評価になっていけば、必要性も少ないので廃止の方に進むと言うものです。

○委員　　あまり理解できていないのですが、私が訊いた事の答えと言うことですかね。ちょっと違いますかね。

○事務局　　そこまで分析を進めていないのですが、必要性の所で、確かに○2つとかが少ないんですが、調べた中では10から15の間位だと思うんですが。作業上の話なんですけれど、それが次の代替性の方に進んでどこに振り分けられたって言う所まで調べてなくて。実際、代替路が有るか無いかっていうのは必要性とは全く関係なく、指標の調整だとか現道の状況によりますので、仮に言うので話させていただければ、代替路が見つかったとなれば廃止のほうに行ってしまうって流れは変わらない、そう言う流れになると思います。私らがこう机上で悩んでいる所で、これだけ見ると、1つに○が付けば、代替性の評価に行くわけなんですけれど、必要があるから都市計画道路として計画しているので、こう言う結果になるのは分かるけど、実際これが本当に客観的な評価と言えるのか、と言うのがちょっと、非常に苦しいかなと思います。もう一つ思っているのが、資料の5の所で、それぞれの区間の客観的な評価の星取表というか、○付けたやつ、一覧表に付けてありますが、それ見ると逆の見方をするとほとんど○が付いているっていう評価で、ほとんど○が付いているというのは多分道路として重要なんだって言う事になるでしょうし、見方を変えると、それって評価の区別・項目では該当しないって言うことで、区別の指標にならないって見方もあるんですけど。その辺もちょっと悩んでって言うか、見えてきたところで。実際、非常に多かったのが延焼遮断機能で、幅員で判定しているので12mあればみんな○と言う、ほとんど付いちゃうのは、逆の言い方だけ指標にならない。もう一つ、電線共同溝の収容ってなると路線が非常に限られてくる。こう言うのは正に少なくって、評価の上でそう言うのもあって、バラツキというか、それがちょっと課題で。こう言う時の評価としては、都市計画

道路として持つ機能として重要な、必要なものではあるので、挙げさせてもらっています。それで、実際に何かしらこれで振り分けられてしまっているのも、一つでも〇が付いちゃうから今回のような結果になっている。そして、代替路が有る・無しについて、代替路が有る、現道が有るってなると右側の評価に行くんですけど、そこで区間として本当に必要があるのかっていうのは、やっぱり客観的に見ているので、どれもが重要というか。多い、少ないはあれど、重要なので平均以上、今回たまたま平均以上必要だと判断できれば、やはり重要なんじゃないかってところで振り分けています。重み付けと言う言い方をされると、また見方が点数付けみたいになって行くので、考え方を換えなければいけないところが出て来るんですけど、今回の評価はこれでやってみたという所になります。ちょっと見ていただきたいのは、それでやって出た答えと言うか資料4の客観的評価で見たときの答えです。実際、これを見た中でどのような判定と言いますか、客観的評価で見ればこういう結果が出ちゃうんですけど、この後に総合検証と言うのが続きますので、質問があったような重み付けと言うと変ですが、もっと違う観点で主要な幹線になるからここは重要ですねっていうところに被ってきた区間がたまたま廃止になってたり、復活してきたりと言う。そこで検証できる。重み付けという話ではありませんけども、重要なところは再確認できるかなっていうのが今回の組み立てになっています。ただ、それに重きを置いてしまうと客観的にやった意味がなくなってしまうので、私らとしてはできるだけ客観的に見た判断の中で振り分けて、ある程度、理想に近い形のコンパクト+ネットワークに近い形のものが見えれば良いなと考えているのが、目指す所です。ちょっとすみません、答えになってないんですけども、その中で判断した時にどこに今の点数というか、重み付けする判断をして行くのかっていう事も考えなくてはいけないことなんですけれども、もう少しこれは意見を聞いてみて。

○委員 点数化して行かないと指標にはならないですよ。もう現状ですべて拾ってしまっていますので全く指標になっていないと。あくまで都市計画道路としての機能を確認したっていう話にしかならない。そこから本当に存続させるのか廃止させるのか、指標としてこの必要性というものを扱って行くと、先生の仰った重み付けあるいは、点数化して何点以下は廃止候補とそんなことをやらないと意味を成さないと思います。機能を確認して、何らかの都市計画の機能を持っているんだと確認した、と言う意味では意味がないわけではなかったと思いますが。

○事務局 ありがとうございます。

○部会長 委員の皆様いかがでしょうか。できるだけ皆さんご専門の立場から、お考えをお話しいただければと思う所ですが。

○委員 すみません。最終的な客観的指標による評価結果の地図を見させていただくと、個人的にはとても重要だと思ふ川を跨ぐような橋、ボトルネックになってしまうような所が、赤く出て来てしまっていて。最終的に総合的な検証の段階でその所、大事だよねと言えはそれで良いのでしょうかけれど、何でこんな大事な所がそもそも客観的評価で赤になっちゃうのかと言う所しっくり来ない部分で。ここの部分って当然の事ですけど、丹波島や長野大橋だけで犀川渡る事ができるかって言ったら、絶対できないので、無くてはならない所だと思うんですね。そう言う様な所が赤く出ちゃうって事は、もしかしたら何か客観的な評価をして行く上で、何か足りない部分があるのかもしれないなという気もして。その辺りについて、お考えなり、ご意見なりお願いできればと思います。

○部会長 今の話は具体的には 51-4 について？

○委員 51-4、60-3、64-1 だとかの橋の部分ですね。小市橋、関崎橋、岩野橋。

○部会長 今具体的に3つの橋が出てきたわけですが、この橋についてどうしてこうなったのかを、ちょっと説明していただくと疑問が無くなるかもしれません。できますか。

○事務局 ご指摘の様に、橋の部分なんですけれども私共でも重要な施設であると認識していますが、今の評価で判定すると赤色がついてしまう状況です。主な理由とすると、現道がある程度しっかりした幅員をもって存在しているので、現道を活用できるよねと評価されて赤色が付いてしまう所です。これについてはですね、評価指標の検討をさせていただければと思っています。

○部会長 つまり、都市計画道路としては未完成な状態だけれど、現状の道路は十分に機能しているので、これ以上、都市計画的に幅員を上げたり、新たな橋を架ける必要がないから赤になっているという意味で良いですか。

○事務局　　今、会長の仰ったニュアンスではなくて、今回評価の指標で挙げている現道とか代替路の基準が有りまして、幅員が何m以上有ればとかって事なんですけれど、それに当てはまれば現道や代替路が有ると単純に判定されています。基準と言うのは資料3-2の5ページ、表の4で代替性の評価指標がありますけど、ここに代替路が有るか無いか、現道活用の可能性の評価の視点が並んでいるんですけど、ここに該当するか否かというだけで拾っているの、都市計画道路の完成断面として現地が出来上がっていないと今回評価対象となって、目的とする歩道の幅員が確保されているかどうか分からないけれど、幅員だけは確保できている区間も有ります。そういう区間になっています。一旦ここで代替路がありますねと判定されて、代替路が有るフローに進んで行き、必要性がその路線として低いと判定されてしまうと、要は必要性が平均値以下となると、廃止候補路線に向かう。そういう作りになっていて、たまたま岩野橋であったり、関崎橋であったり、小市橋の所はそう言う結果が出てしまったと言う所です。私共も確かにこの辺はおかしいと言いますか、必要なのにこうなったのは、ちょっと変だなと言うのがありましたので。とは言え、今の状況で行けば総合的な検証の中で拾って行けるかなと思っているんですけども、先程も話しましたが、客観的な評価の中で、できるだけ理想に近い形は追い求めて行こうと考えていますけれど、評価指標をもうちょっと検討して行きたいと思います。指標の設定の仕方を考えて、これが妥当かどうか、それともこう言う様にやっておいて総合的な検証で行くかは、また検討して行きたいと思います。

○部会長　　例えば岩野橋の話が出ていたので岩野橋について言えば、岩野橋に代替性が有ると言うのは、赤坂橋を渡れば良い。あるいは、篠ノ井橋まで行けば良いという意味で、代替性があるということですか。

○事務局　　岩野橋の話ですが、岩野橋は現道が有ると言うことで、現道が都市計画道路の代わりになるというか、今、都市計画道路と現道が被っていて現道が十分活用できるんじゃないかということ赤くなっています。

○部会長　　岩野橋に関しては今の岩野橋があるから良いよねって意味ですよ。

○事務局　　そう言う事です。今の路線があるからで、大丈夫です。

○部会長 岩野橋を無くして赤坂橋や篠ノ井橋に回せば良いよねって意味ではない。

○事務局 そうですね。違います。

○部会長 小市橋はどうでしょう。

○事務局 これも同じですね。現道で。関崎もそうですね。関崎も現道です。

○部会長 つまり、赤くなっていて廃止候補と言うと市がその道を無くすみたいだけど、そうではなくて。橋って都市計画道路から外れると、維持できなくなるとかはないんですか。将来的に維持しにくくなるとかありますか。

○事務局 無いと思います。今の計画決定に対してどうなのかで見て行くと、現時点で計画されている交通量に対して、今あるものが十分機能を果たす可能性があると言う事で客観的な評価の中では廃止区分になります。ただ、廃止候補区分と言っているのではなくて、現道があったり代替路があったりと言う時に、ここで必要性の項目が平均値より上であれば、○が6個以上あれば、変更候補路線と言うことに振り分けられることに。今の評価だと平均の○の数より少ないとなっているので、都市計画道路としてこれからも計画幅員を残してまでは必要ないんじゃないかというニュアンスで、そういうフローになっています。

○部会長 大体、お判りいただけたでしょうか。この言葉としてすごく分かりにくくて廃止候補と言われると、いかにもその橋がもういらぬから無くしちゃえという風な言葉に見えちゃうので。でも、そうではなくて、都市計画道路としては廃止して橋としては維持して行くよという意味であれば、幅員等、都市計画道路として今の橋は不十分だからもっと作り直すべきかもしれないが、交通量等を見て、そこまではやらなくても良いんじゃないかと言う。だから、今の橋を維持する程度の話にして行こうってのが、今の橋3つに関してはそういう事であると思います。

○委員 ありがとうございます。議長の仰っていただいたとおりと言うことではあるんですけど、やはり橋梁は仮に他の橋が潰れてしまった場合には、そこ以外を使わざるを得ない事になって来ると、一気にその時には交通量がどっと増えるっていう可能性が土の上の道路と違う特徴であると思いますので、そこの辺りの災害時の緊急性や代替性と言うのも、この客観的な評価の所でもう少しフォローできると良いかなという風に感じました。以上です。

○事務局 ありがとうございます。もうちょっと評価指標の方を検討してみて、また次の部会の時に、ご相談できればと思います。

○部会長 はい、他にはどうでしょうか。はい、三浦委員さん。

○委員 先程の意見と重なる所がありますが、気づいた点としてですね、具体的な路線になってしまうんですけど、落合橋の13-4の路線ですが、こちらも廃止候補ということで今、描いてあるんですけど。長野県さんの方で新広域道路交通計画と言うものを今、策定してしまして。確か、ここ若穂のスマートインターに接続するという事で、若穂から長野駅までですか、そちらの計画ではある意味位置付けて行く様な形にされていると思うんですけど。そういう面でこれをやめてしまうとですね、整合が取れなくなってくるのではないかと懸念した所で。これも拾う方向で、まあ、現道活用だと思うんですけど、拾うような方向で何かあればと言う事で、気づいた点、発言させていただきました。

○委員 それに関連して。長野建設事務所の増澤です。今、三浦課長さんにもお話いただきました、その件はですね、まさしくその通りで、広域道路の交通ビジョンと言うものを正しく策定している最中です。恐らく県版が多分この3月末に、今日とか明日とかに長野県版が策定予定。あともう少し大きい地方ブロックのビジョンってものが恐らく6月辺りに出るんじゃないかと思っています。具体的に言うと長野菅平線ですから、この番号で言うと13-1から13-5までだと思います。この間が恐らく広域道路という形で指定されて、次のステップとすると、重要物流道路の指定に繋がって行くのかなと思います。ですので、今、主な上位計画の所にこれが無いと思うので、上位計画での位置付けが有るという点で今回新たに動き出しているものですから、まだスケジュール感の中で間に合うようであれば、こう言った広域道路という観点も上位計画として入れていただいて、評価してどうなるか見てい

ただければと思います。若穂スマートインターチェンジができて来るとですね、長野菅平線も13-1から5までと非常に重要な路線になって来ると思っています、実は落合橋の架け替えに向かって県が計画検討している所で。ただ、今回の取りまとめまでの段階で、どこまでスケジュールが進むか分かりませんが、いずれにしても重要な路線と位置付けて県としてもやりたいと思っていますので、ここが赤になるって言うのはおかしいと思いますので、色々な指標をですね、大きな計画に位置付けるとかそういった観点も踏まえていただけたらと思います。以上です。

○部会長 はい。多分、高速道路からのアクセスが変わるとなると、話がまるっきり変わっちゃう部分もあるでしょうから、それに関してはお互い国と県と市で情報共有しながら臨機応変に変えて行く事は問題無いですね。

○事務局 ありがとうございます。重要物流の関係であったり、長野県さんでやっている新広域道路ネットワーク、それについてはつい最近、我々も情報を得たりしているもので、確定がこれからになるので、そういったものも反映させながら考えて行きたいと思います。また、評価の方にもどう反映させるか、客観的評価で判定して行くのか、総合的な検証の中で捨てるべきなのかと言うのは、区間としてどうか、路線としてどうか、見直しの見せ方と言う所にも繋がって行くので、また評価のことも検討して行きます。客観的評価の方も検討していきます。また、ご意見いただけたらと思います。

○部会長 総合的ってやつはすごく便利です。上のほうで客観的ってやつでガチガチにやっても、でもねと言って総合的な所で全部ひっくり返そうと思えば、ひっくり返せちゃうんですけど、それをあんまりやっているの意味がないので、できるだけ客観的な部分で今、言ったように例えば将来的に交通の軸になる道だと分かったのならば、それなりの入れ方は難しくないと思います。そんなに難しい事は無いでしょうから、最後の最後にちゃぶ台返しみたいなのはゼロにはできないでしょうが、できるだけ減らしておいた方が後々のために良いと思っています。個別路線に目を向けて話しますと割とここどうなんだと言うのがありますが、それも見ながらあくまでも、今日の主なポイントの評価のやり方がこれで良いのかという、議論の本題を忘れないで進めたいですけども。どうでしょうか。将来的な交通量がどうなるって予想は、近い将来を見るのはそんなに難しくないんだけど、遠い将来を見ようとすると相当難しく、かつ、都市計画道路ってのは基本的には遠い将来のことを考えなきゃならないっていう議論になるので、だから難しいってのは絶対あるわけで

す。間違いなく人口が減るとか高齢化が進むとかは分かっている事として、長野市だけじゃないけど他の都市でコンパクトなまちづくりをもし、進めて行く事ができれば、どちらかと言うと人は人口の多い所により集まって来るような街になって行くんだろうと言う方向性はある程度分かっているんですけど。じゃあ、どの道路は要るとか要らないって言うのはなかなか難しいですよ。その時に周辺部の人口が少なくなるだろう部分は道路なんか要らないよねって言うのか。でも、そういう部分は公共交通が維持できなくなって来ると、ある程度マイカー、あるいは代替するデマンドタクシーみたいなものをフル活用して行くしか人の移動は確保できないよねって事が起きちゃうかもしれない。そうすると道路はどうしても必要になるわけですが。プラスの要因マイナスの要因、両方あるので、それを客観的にこうだよと言える人はほとんどいないと思います。

○委員 よろしいですか。素人的な質問をさせていただきますけれど、今、座長のおっしゃられた交通シミュレーションというのは比較的簡単にできるものなのでしょうか。ある程度条件を絞ってやらなくてはならないものなんですか。と言うのは、もし、可能であれば人口の条件も加味しながら一度シミュレーションしてみて、この結果と照らし合わせたときに妥当なのかどうかと言うのは事務局の方で考察をしていただいた方が良いのかと思ってまして。この中でも出ましたけれど、感覚的にこの路線が赤なのはどうかありますよね。それってシミュレーションで見た時にどこがこれと食い違って来るのかというのが早い段階で見ていただいた方が、より建設的な議論ができるのかなという気がしております。

○事務局 今回実は、客観的な評価までしかやってないんですけど、そう言った事をちょっとやってみようかなと言う話もしてたんですけど、まだ客観的な評価までなのでそこまでやっても、総合検証とか色々入ったりすると変わるかもしれないから、やらなかったと言うのが今回です。やれるかやれないかと言えば、やることはできるかと思いますが、私らとしてもある程度、評価のやり方、手順や指標が固まって来た所で一旦はやろうかと考えていました。実際、次回どうするかと言うと、これで評価の方も少しいじらないといけないと思いますし、総合的な検証の方も今日ご説明したのも入れてみて実際どうなったか、どんな判定が出たか一回見てから、交通解析のシミュレーションを回したものを今度資料に併せて提出できるよう検討します。確かにそれがないとちょっと検証できないですよ。

○委員 最終的にシミュレーションも含めて総合的な検証でひっくり返すと言うのはどうかかなという気もするんですよ。とすれば早い段階でシミュレーションしながら

指標として漏れてる項目がないか、それを見直す作業としてシミュレーションを入れて行くと言うのは大事な作業なのかな。そのうえで本当にふさわしい指標、あるいは項目と言うものを導いた上で総合的に検証して、やっぱり総合的にもこれで良かったねと言うのが一番良い方法なのかなと思いますので、シミュレーションも入れていただければと思います。

○事務局 分かりました。それも今回の指標の検討と併せて考えて行きたいと思いません。ありがとうございます。

○部会長 シミュレーションって私も一時期面白がって、交通シミュレーションの研究をやってたんですけど、狭い道路数本のスケール感でやっていればどうにでもできるんだけど、これまであまり長野市の都市計画区域内全体で人口はここが増える、ここが減る、しかも高齢化率が高い・低いみたいなことを入れて、長野市自身はマイカーに依存しないまちづくりをしようみたいな長野市の政策的な事も入れて、長野市が理想とするようなまちが仮に20年、30年掛けてできたとして、見たときの交通流がどうなっているのかってシミュレーションでできるんですか。

○事務局 今回やろうとしているのが第3回のパーソントリップ調査の調査結果を基に、現況と20年後の将来を見てやって行くと。将来の人口、人の配置と言うのはパーソントリップ調査なのでそれぞれゾーンに分けられて、そこに住んでいる生活している方々の20年後の状態って言うんですかね、ゾーン毎でやってますので、人の移動は考えていないんですけど、そのゾーンにいた人が20年後どんな世帯構成になっているかと言うのと、もう一つ反映しているのが、公共交通をもうちょっと使えるようになっているんじゃないかと言うのを入れていましたので、それを踏まえた将来推計、人の動きと言うんですかね。それでトリップの発生集中を考えて、交通の配分・トリップの配分をして行く様になっております。将来の人口構成・世帯構成だったり、そこに住む方の、当然今、小学生の方で言えば社会人になっていきますので、勤めに行くだろう。その動きって言うのは、今の傾向、調査時点の傾向って言うのは変わらないんですけど、中心市街地方面に向かっているか、それとも飯山方面に向かっているかと言うことは配慮してやって行く様にはなるので、ある程度は将来と言うのは反映されていると思います。

○部会長 わかりました。シミュレーションの結果楽しみなんですけど、こういう条件は入ってるんだけど、こういう条件は入ってないんだよというのは、きちんと、100%じゃなくても良いんですけど何が入っていて何が入っていないかというのは頭の中に考えながら結果を見ないと、すべてそれが正しいと思っちゃうと大変なことになっちゃうし、条件だけははっきりさせていただければ。次回に間に合うんですかね、4月下旬を予定しているんですけど、できれば早い方が良いんですけどね。

○事務局 実際、こう言う評価を下した結果による交通量配分というのは実際の時点でどう出すかと言うのは私どもでも考えさせていただいて、次回出せるか分からないので、検討予定、宿題にさせていただきます。一点、チューブファイルの中に交通量配分と言うのを用意しています。そこには現況と10年後と将来のフルネット、フルネットとは現在決定されている都市計画道路が全てできた場合ですね、あと構想で入っている路線も含みますけれど、その3パターンの交通量の配分と、混雑度を示したものが入っております。参考になるかどうかと言うのはあるのですが、10年後というのが資料にありますそれがだいたいの判断をする目安かなと思います。10年後になると今、長野市の都市計画マスタープランで今後10年間で整備できるだろうなという路線のものは反映させた上でのシミュレーションになっていますので、そこでもまだ混雑度が黄色と言うかやや混んでいるから赤の非常に混んでいるが付いている所がありますので、交通の面から言えば、まだそういう所が必要なエリア・区間じゃないかなと、そこで確認できるので、今時点ではそこでご確認いただけたらと思います。

○部会長 あまりに分厚いので私もちらちらと見ている程度で全てをきちんと目を通していませんので、今言われた事は見てみようと思います。あと他にいかがでしょうか。はい、轟先生。

○委員 はい。総合的な検証の所になって行くかと思えますけれど、コンパクト+ネットワークの所の検証していかなければいけないよと言う所で、ある程度、総合的だとは言え、評価の基準を我々としても覚悟してこれでというのを負わなければいけないのかなと思っているんですけど、そんな時に、やっぱり調整区域から外れてる路線についてどう考えて行くのかって言うのも一つの考え方としてあると思っていて、今、区間別の評価を見て行くと、松代辺りのこれどう考えても域内交通に使われるような路線だよねと言う所が赤くなって来ていて、正しくそれが上手く出たって言い方が正しいかどうか分からないんですけど

ども、そんなようなのが現れていると思ひもする一方で、稲荷山の方でもここ本当に必要なのかな、調整区域入っちゃっててと言う所が、ここは計画通りとなっていて、そのあたりの最終的な評価をするに当たって、どういう所を総合的とは言え、どういう観点で見て行かなきゃいけないのかと言う所の拠り所となつて来るのが、やっぱりコンパクト+ネットワークの考え方であれば、居住誘導だとかそういう様な所が拠り所になつて来るのかなとも思うんですけど。その辺りの考え方が今、現時点での必要性検討指標とかの所で上手く入つて来ていれば良いのかなとも思ったんですが、その辺りって何か代替できるような評価項目・評価指標みたいなものは現状有るのでしょうか。

○事務局　　いま、お話しいただいた様にですね、総合的な検証の中で、コンパクト+ネットワークという検証項目で、拠点同士を結ぶ道路については落とすべき道路ではないよねという評価はするんですけど、調整区域の様な人口密度も少ないですし、発生交通量もあんまり無いですし、と言う様な所をふるい分ける様な評価をするものは現状の評価の中には無くてですね。ただ、先生の仰る様に、エリアで見たとき、例えば、松代の赤が何で付いているのかということ、松代は歴史的風致向上計画という所で松代エリアでは地域としてその地域性を守つて行かなければいけないよねと言うものが、関連計画で実際ありまして、そういった意味合いで、結果が出ているものが強いのかなと思う所でありまして。一方で、稲荷山にはそういった計画が無いものに関しては御覧のとおりで、特に廃止という結果ではなくて、図面を見た限りでは拠点と拠点を結ぶ道路でもないのに、特に変更もせずと言う所になつてしまつているんですけども、今回拠点と拠点を結ぶ道路、コンパクト+ネットワークの道路ではないような、調整区域の道路も疑問視している所が実際ありまして、そういった所も着目していただければと言うのもありまして、今回、資料4の結果表の用途の色を加えさせていただきます。なので、現状では評価の中には無いんですけど、先生の仰つたとおり総合的な検証のコンパクト+ネットワークに加えるのか、それとも用途の絡みで新たに加えるのか、検討しなくちゃいけないのかなと感じてる所です。

○委員　　ありがとうございます。今回、この用途の色分けとても分かりやすいな、見やすいなと思つていて、いずれにしても総合的な検証で調整区域はちょっと開発を控えて抑制しようと言う考え方に基づくって言うのがコンパクト+ネットワークとしてはそれが順当かなと思います。その辺りの所が仮に総合的な検証ではなくて、そうやってしっかり数字なり色分けで判断できるのであれば、別途、客観性の所に入れてしまつても良いのかなという気もして。ただ、必ずしもそれだけじゃ判断できない所もあつて難しい部分だと思うんですけど、そんな様な所の方法も検討できればと思います。以上です。

○事務局 はい。ありがとうございます。

○部会長 資料3-3の評価の方法で、必要性から、代替性から、実現性からって言う様な事で見ると、評価項目として、これが無ければ困るよねと言うのがあれば、今日、言っただけならば良いんですが。逆に言うと、198の区間の内、客観的指標による区間別評価の数が、存続候補が半分で残りの半分の内6割が変更で、4割が廃止と言うのは数的には非常に納得できるような数字な気がしています。都市計画道路の場合は存続候補の青色の一番前向きな所に入っていたとしても、実際の道路がいつできるかはわからないみたいな事のある話なので、実際の道路を造り始める時には、例えば、存続候補の99が仮に残っていたとして、99の中でどこが着手されるのかと言うのはどういう順番で決まるんですか。今回の評価の様な結果を得て、ここは重要だよ、ここは大切だよって評価が入って来るのか、それとも地権者との関係で順調に進んだから、手が付けやすいからという理由で着手するんですか。

○事務局 はい。今回やってる見直しの作業の中で、評価が付くわけですが、事業が早くなるとか遅くなるというのは考えていません。参考にする事は有るかもしれませんが、これが有るから重点的にやるとかは想定していません。

○部会長 そこも悩ましい所ですよ。我々としてはここはすごく重要で大事だよなと思っていたのがいつまでたっても始まらなくて、一応、存続に入れておこうかみたいになっていたのがさっさとできちゃうって事があり得るわけですよ。

○事務局 実際、今も私ら長野市だけでなく県道さん含めて色々、事業化してますが、そう言ったものの継続性もありますし、長野市都市計画マスタープランでも重点的に整備したい路線も出てますし、長野県さんや国道さんにもそれぞれ事業プランをお持ちだと思うので、そう言ったものに倣って進んで行くものだと思います。今回はこの見直しによって、ここってもっと重要だよと言うのが出てくれば、これから事業化するに当たっての議論の材料と言うか目安にして行くのも良いかなと考えています。

○部会長 どうでしょうか。何度も戻りますが、パワーポイントの資料の5ページ目が本日の主なポイントになっていますが、道路機能を分類して、評価区間を設定し、評価指標を設定して、総合的な検証の評価指標が書いてあって、評価の手順としては必要性、代替性、実現性の順に評価を行いますよって事なんです、必要性としては都市環境機能、防災機能と言った5つの項目が有り、代替性としては2つ、実現性の項目としては4つの指標が有り、あるいは総合的な検証はこんな指標が有るよって事なんです、少なくとも今日議論しなければいけない事としては、ここの部分はこれで大丈夫ですかって言うのは言いたいですけれど。個別の話はともかくとして、資料3-3に書いてある事が、196の内、数はともかくとして、評価の方法としてこんな流れであり、こういう評価方法で見るんだよと言う事自体には特には問題無いですか。皆さんよろしいですか。もしそれがそんなに問題無いとすれば、例えば、最初に出た議論ですが、必要性の議論で、一つでも必要性が有るとすれば、必要性有りとして評価していたよって言うのに対して一番評価の少なかったのは必要性が2つだったよって話があって、その2つは必要性無しで判断したらどうなるのって。要するにそれをするといきなり廃止になってしまうわけですけど、この方法だと。そこから先は分かりませんが、必要性の観点と言うのは最初の所は196分の0しか動かないで全部、緑の枠に入って行くから、こんな議論しても仕方ない様にも見えますけれど、でも、最終的に代替性の観点でも実現性の所でも必要性の高さに応じて振り分けているので、必要性の評価はそういう風に使うんだよってという意味で、必要性の評価をバックデータとして代替性と実現性から評価をしましたって言い方になるんだろうと思います。

○委員 必要性の指標で、5つあるわけですけど、個人的にはやはり防災機能と言うのは他と比べると、ちょっと質が違うと言うか、ここだけは別格なのかなという気がします。その辺りの感覚、皆さんどうなんですかね。

○部会長 防災機能が有りとなったものは、多分、梅干野委員の仰りたいことは、代替性の所でも、実現性の所でも、防災機能が必要とされたものは、絶対に廃止には入れないでねって言う意味ですよ。

○委員 とすると、どうなってしまうんですか。ほとんど変更無しとかになっちゃうんですか。

○部会長 結果、変わりますか。

○事務局 防災機能にだけ着目して区間抽出してなくて、データはないんですが、資料4の中に必要性の評価結果が有りますが、防災機能って言うのは4番の消防活動困難区域の解消から7番の延焼遮断機能の区間になって来るんですけど、ぱっと見ですが防災機能と言うのはかなり○が付き易い評価になっています。選ばれるものの、必要性と言うのは、現在、決定している都市計画道路って言うことで評価されているのかなと思います。4つの項目の中で○が付いてるものは評価を高くしても良いのかなと。他の評価結果の分析をしてみて、ここだけ突出させるのかは、また検討させていただければと思います。表の右側に必要性の個数と言うのが出てますが、全部で15個、これに対する個数になっています。一番数が少ないので2個。1個が1個ありますね。100%ではありませんが、実際、必要性評価2個と付いた区間には、今回、廃止候補に挙がってる割合が非常に高いと言うのは見て取れるものになっています。○の数が多いものについてはそこまで分析していませんが、今梅干野先生の仰った様な所については、もう少し深堀りしたいと思います。

○部会長 少なくとも今、仰られた資料4の必要性の評価結果の5ページあるのを見ると1番から7番の防災機能の評価で○が1つも付いていない項目と言うのは1つも無く、全ての道路で1つは付いているので、梅干野委員が仰った様に、防災機能で1つでも○が付いたら廃止には入れないと言うと全部、残っちゃう事になります。

○委員 もうちょっと考えなきゃいけないって事ですね。でも、どうなのでしょう、防災機能と言うのは他と比べれば、重み付けとしては高くなる気もしてますが。

○部会長 防災機能で○が5つも4つも付いてる所は本当に必要なんだと言うのは分かるんですが、現道が無くて○が1つとか2つの項目を見てみると、延焼遮断機能にのみ○が付いてるみたいなのが結構あって、今は建物が密集しているんだけど、ある程度の幅の都市計画道路がそこに入って、延焼が遮断される可能性が高いよねって事でプラスなんですよ。そこから先は何とも言えなくて、そこがどういう場所なのかによって将来的に人がそこにずっと住んでいただかなければならない場所なのか。どちらかと言うと、個々の開発で市にとってはネックになっているという様な、場所によって評価は変わって来ちゃうわけで、難しいですよ。要するに一定の数の住宅が建っていて、もし空き家だらけなら適当

に空き家を間引いていけば延焼防止はできちゃうので、何も新しく道路造らなくても良いのかもしれないし、難しいとは思いますが。ただ、例えば7つある防災機能の内、廃止候補になった39の路線の内、防災機能の評価が最大のものはいくつになるものが廃止候補になるかと言うのを見ていただくと、この評価方法がどうなのって言うのが見えるかもしれないですね。多い方ね。少ない方は何となく分かるんだけど。多い方を見ると、もしそれが廃止候補になってるなら、それはまずいことになるかもしれない。人が住んでいない所なら良いんですけど。

○事務局 お見せできる資料は無いんですけど、今日は傾向としてと言う表現に留めますが、御覧の通り、今日お見せしたこの結果だけ見ると廃止区間で挙げられたものについては、やはり先程もお話した通り、必要性という項目では非常に低い、かつ、ほとんどが市街化調整区域を通過している道路が見られるんですけど。ただ、ちょっと松代柴の辺りがまだ廃止になってないよねって言うのがあるんですけど。これは国道406号線に該当するんですけど、実際そういう区間となる道路と言うのはどうなのか、併せて検討して行かなきゃいけないので、今の評価の中でどこに着目するか、今、防災と言う事でご意見いただきましたもので、その辺り、もし重み付けと言うかそう言った事を考えるのであれば、どういった選択ができるのかって言うのも、ここで評価の指標の中で検討させていただければと思います。今日の段階ではそこら辺の資料は不足しているので、もう少し分析させていただければと思います。

○部会長 一つのキーワードとして防災機能には注意をしてみないといけないんじゃないですかというご意見はあって、それについては今後チェックしていただけるという話になりました。同様にここは重要なんじゃないかと言う事がもしあれば。はい。轟委員。

○委員 先ほど梅干野委員の方から防災機能と言う話がありましたたけれど、先月、スマートシティ宣言を出されていて、3Sと言う様な所を挙げられてるかと思うんですけど、その所ではストロングでやっぱり災害とかそういうものに強い街にしましょうと言う所ですとか、シームレスと言う様な所も謳っている所だと思いますので、やっぱり長野市に住んでいる市民の皆さんが安全・安心に暮らして行ける、安心と言う所は、車が無くても移動ができると言うのが強いかなと思うので、ぜひ、公共交通の運行支援機能だとか、総合的な検証のコンパクト+ネットワークの所になって来るかと思うんですけど、これからの長野市の目指すべきビジョンと整合性を図られて行くと良いのかなと思いますので、その

重み付けって言い方が良いかは分からないですけど、どんな所を目指して行くのかって所で、将来の長野市の目指すべき姿みたいなものが上手くここに反映されて来ると言いのかなと思います。

○事務局 ありがとうございます。公共交通に関しては既存のバス路線であるとかと言うのは反映して選択しているかと思います。その辺は、私らの方の交通政策の方の持っている計画とも整合の取れる様に配慮して行く様に十分注意して行きます。ありがとうございます。

○部会長 今日、これ決めましたよねというのがこの部会で話していると、今日の成果はこれですと言うのが出せないでいるんですけど、議論の進め方としてはこんな感じで良くて、どうしても今日、話しておいて欲しいと言う事として、本日の主なポイントの所で、色々な議論がばらばらとは出て来て、結論的なものはあんまり出て無いんですけど、議論の進め方としてはこんな感じで良いですね。割と自由に、ざっくばらんにお考えを言ってもらえたら、それに応じて検討いただけると言うことです。

○委員 先程、防災機能と言う話が出てくるんですけど、実は都市計画以外の所で、我々の管理している国道 19 号が実は災害で全面通行止めになっていまして、皆さんにご迷惑をお掛けしているんですけど、その中で感じているのはやっぱり代替路がどこなのかと言う所で、今、色々設定しながら考えている所なんですけれど、都市の中でもですね、土砂災害のハザードマップで位置付けられている所が、例えば、潰れた時に、代替路としてこっちの路線も大丈夫だよと、そう言うのがもし言えるのであれば、その必要性の一つとして言って行けるんじゃないかなと感じた所です。河川だと、この前の千曲川の話があると思うんですけど、基準をどこに設定するかと言う問題が有るとは思うんですけど、都市防災の機能の強化という面で、検討できないかと言う所で検討できないかと、感じた所でございます。

○事務局 ありがとうございます。代替路の指標の中で防災と言うのは明確には謳っている所は無いので、その辺りどのように盛り込めるかを踏まえて、評価の指標の中でどこまで、重要度と言うわけでは無いですが、拾える所は拾って検討して行きたいと思います。ありがとうございます。

○部会長 さっき公共交通の支援機能は重要だから是非、チェックを入れてください
ねという話がありましたけれど、私が自転車に乗るのもあるんですけど、これからのまち
を考えていくときに、公共交通と歩行者と自転車の3つがキーになって来る事は都市計画の
中でも謳っている事ですが、歩行者は比較的簡単なんですけど、自転車に対しては全然、道路
の整備としてはまだまだです。長野市は私自身が委員長やっけていて自転車の利用促進をや
っているわけですけど、都市計画道路の上でも自転車がただ走れるだけじゃなくて、快適
に、ある程度、高速に自転車で安全に走れる道って言うのも重要になって来ますので、必要
性の検討指標の中でも是非、その事をご理解いただければと思いますので、よろしく願
います。今のは一委員の意見ですけど。大体、よろしいでしょうか。大体の質問と意見
が出て来たので、特にそれ以上なければ議事としてはこれで終わりにしようかなと思っ
ていますがよろしいですか。これで今日、予定されていたディスカッションとしては終わ
りにさせていただきます、進行は事務局にお返しします。

◎閉会

○事務局 本日は、長時間に渡るご議論ありがとうございました。その他といたしま
して、今後の検討部会の日程の確認をお願いします。まず、第3回の検討部会についてです
が、会場確保などもございまして、誠に勝手ながら4月27日(火)午前10時より2時間程
度、第二庁舎10階 会議室 202を予定しております。また、第4回ですが、6月1日(火)
午後2時より2時間程度、市役所第一庁舎7階 第一、二委員会室を予定しております。ご
都合、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、よろしくお願いいたします。ま
た、本日は、資料や説明等多い中で、ご議論をいただきましたが、会議で言えなかったご
意見等、また次回の部会に向けてのご意見やご提案等については、電話やメールでも構いま
せんので、都市政策課にお寄せいただければと思います。なお、ご意見等については、次回部
会の資料整理などの都合上、4月9日(金)までに都市政策課担当宮下か鈴木にお願いま
す。また、人事異動等により、ご担当など変更となる委員におかれましては、本部会に関す
る事項の引き継ぎをお願いします。年度末から年度初めに掛けて、大変お忙しい所とは思
いますが、ご協力をお願いいたします。ここで、次長の平澤からご挨拶がござい
ます。

○次長 委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席をいただき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2回都市計画道路見直し検討部会を閉じさせてい
たきます。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4月15日

議長(部会長)

高木直樹

署名委員

増澤邦彦

署名委員

江谷幹保