

第5回都市計画道路見直し検討部会 議事録

日時：令和3年7月27日（火）
午前10時

場所：第二庁舎8階
会議室 282

長野市都市整備部都市政策課

第5回都市計画道路見直し検討部会 次第

日 時 令和3年7月27日（火）午前10時

場 所 第二庁舎8階 会議室 282

1 開 会

2 議 事

(1) 説明事項

- ・ 都市計画道路見直し(素案)
- ・ 第4回検討部会及び第79回審議会の質問・意見等
- ・ 第4回部会及び第79回審議会からの変更点について
- ・ 見直し評価指標による区間別道路機能の整理結果(暫定)
- ・ 見直し評価結果(暫定)
- ・ 見直し方針(案)パブリックコメントの実施について(案)
- ・ 見直し方針(案)に関する意見書(案)
- ・ 都市計画道路見直し原案 比較検討案
- ・ パブリックコメント資料 比較検討案

(2) 審 議

3 そ の 他

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) =欠席 |

◎説明のための出席者

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5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です。よろしくお願いたします。本日、河野委員から都合により、ご欠席の連絡をいただいておりますので、ご報告させていただきます。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、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都市計画道路見直し(素案)、資料2第4回検討部会及び第79回審議会の質問意見等、資料3第4回部会からの変更点について、資料4見直し評価指標による区間別道路機能の整理結果、資料5見直し評価結果、資料6都市計画道路見直し方針(案)パブリックコメントの実施について、資料7都市計画道路見直し方針(案)に関する意見書、以上が郵送した資料でございます。また、追加の資料としまして、資料8都市計画道路見直し原案比較検討案、資料9都市計画道路見直し案 比較検討案がございます。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。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。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たします。

◎議事

○部会長 今日の話としてはこれまで皆さんにご検討いただいていた、この都市計画道路の見直しがいよいよパブリックコメントにかけるというスケジュールになってきています。そこにかけていいかの確認をみなさんをお願いするものであります。専門的な資料なわけですけれども、同時に一般の方に見ていただくことを視野に入れてご検討いただければと思いますけれども、よろしくお願いたします。議事録の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、轟委員と江本委員にお願いいたします。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 それでは、私から説明させていただきます。よろしくお願いたします。着座

にて失礼いたします。お手元にはまず、資料の2をご用意ください。第4回、前回の部会と第79回都市計画審議会でもいただいた質問・意見等をまとめております。見直しの作業に関わるようなご指摘等についてはこの後、対応と併せてご説明します。その他の詳細については、またそれぞれ、ご確認いただければと思います。資料は、資料1と資料3をご用意ください。資料3では前回の部会と審議会でもいただいた質問・意見等について、見直し作業の中で修正をした内容について記載しております。先日、審議会の前に部会員の皆さんには資料をお送りさせていただきまして、前回の部会からの変更点については、すでにご確認いただいたかと思っております。特に質問・意見等はありませんでしたので、その内容で審議会には臨ませていただきましたが、確認の意味も込めて、簡単におさらい出来ればと思います。まず、1点目ですが、資料1は20ページです。表の一番下になりますが、実現性の評価指標のうち、コンパクトシティの形成についてです。この指標はコンパクトシティの形成を阻害する恐れのある区間を抽出することを目的としており、すでに拠点となるような地域同士を結ぶ主要幹線道路は評価の対象から外しております。幹線道路に分類される路線についても、同じような機能を持つため、今回、評価の対象から外しました。43ページの図をご覧ください。前回の部会では国道403号がこれに該当し赤くなっておりましたが、今回から、該当しなくなっています。また、併せて区間3-7、小市橋の北側ですが、これも該当しなくなっております。この辺の影響についても、あとで見ていきたいと思っております。資料1の47ページをご覧ください。総合的な検証の既存ストックの活用についてです。先ほどの幹線道路の評価を改めましたので、これまで代替性がある区間について、必要性が低いもしくは課題があると、廃止候補に分類するようになっていきましたが、幹線道路については廃止・変更候補に分類するように変更しました。図としては52ページが対応しております。この2つの変更点については、増澤委員より国道403号について存続する方向に持っていきたいということでご意見をいただいておりますので、対応したものです。併せて、轟委員より、調整区域の道路を見直す、廃止の方向に持っていくということでこれまでやってきており、方向性が異なる評価をしなくてはならないということでご助言もいただいておりますので、このような修正をさせていただきました。資料3は2ページをご覧ください。これらの2点の修正結果としては、資料1の60ページです。国道403号の66-1から12が前回、廃止候補であったのが、廃止・変更候補にかわり、区間3-7の安茂里幹線が廃止候補から存続候補に変更となっております。3-7の安茂里幹線については、この区間だけが廃止候補になっており、3-8がネットワークから孤立してしまうような形になってしまっていたので、今回の修正で併せて対応させていただきました。あとは轟委員より、資料1の63ページについて東和田のあたりで混雑度が3を超えてしまっているということで、確認するようにということでしたので、改めて図に、ゾーン重心を表示するようにしております。当該の区間については前後にちょうどゾーン重心があり、シミュレーション上、この区間に交通量が集中してしまっているため、混雑度が高くなっております。前回の部会からの変更点としては以上です。続いて

資料3は3ページをご覧ください。資料1は15ページになります。審議会においていただいたご意見ですが、主に2点です。1つ目が、これまで長野菅平線については補助幹線道路の緑色で幹線機能を分類しておりましたが、長野県の広域交通計画に位置付けられている路線であることと、若穂スマートインターチェンジの整備が計画されていることから、幹線道路としての役割が高まっている路線であるということで、我々も認識を改め、分類方法を修正しております。資料1の10ページで、広域道路ネットワークを形成する道路に該当する路線は幹線道路として分類されるようになっております。この修正については長野菅平線のみが、補助幹線道路から幹線道路になるもので、その他の路線に影響はありません。資料1の46ページをご覧ください。長野菅平線の評価結果についてですが、区間別の評価結果が課題ありの必要性低いから課題ありの必要性高いに変更が生じたものの、総合的な検証の結果は変更ありません。続いて、2点目です。今回はまだ変更していませんが、皆さんからご意見をいただければと思っております。資料1は44ページの表3-9、資料3は3ページの下半分です。これまでの部会でもご意見をいただいておりますが、廃止・変更候補について分かりにくいというご指摘を審議会でもいただきました。このため、事務局としては継続検討候補だとか継続見直し候補などという呼び方で検討しておりますが、また後ほど、皆さんからご意見をいただければと思いますので、よろしくをお願いします。資料1、資料3についての説明は以上です。資料4、5については国道403号と安茂里幹線、長野菅平線などが一部変わっておりますので、最新版ということで、またご確認いただければと思います。続いて今回のメインになる部分ですけれども資料の6と7です。基本的には資料6で見直しの概要を説明して、資料の7に意見を書いてもらって、提出していただくという形で考えております。資料6についてですが、1ページ目で見直しの目的だとか、こういった背景で、こういった方針をもって長野市が都市計画道路の見直しをするのかを説明しております。2ページ目は都市計画道路とは何かの説明で、3ページ目では、長野市の都市計画道路の状況を整理しております。4ページ目では改めて見直しの必要性を、長期未整備の路線をこのまま継続すると、制限や課題が将来的にも残るということを説明しております。特に制限については都市計画法の53条について、制限の内容を説明しております。続いて、5ページ目では見直しの作業について、フロー図もとにより簡略化して表現しております。①では見直しの対象路線を決め、②では指標の設定と道路機能の整理をし、③で区間別の評価をし、④で道路網としての総合的な検証を行い、最終的には存続候補と廃止候補の2種類に振り分けをするという流れになっています。②の必要性だとか代替性がどんなものか、④の総合的な検証がどんなことをしているのかについては、6ページに参考としてこんな道路の機能を想定して評価をしているという補足説明を付けております。順番が前後しましたが、6ページの上半分では今後の大まかなスケジュールを載せています。7ページからは、評価結果の図になっています。左上に廃止候補となった路線を表示し、備考欄では路線の一部が廃止か、全線に渡って廃止かを記載しております。これまで見ていただいている図と違って、存続候補と廃

止候補の2分類になっております。ここでいう存続候補には存続候補、変更候補、廃止・変更候補と評価された区間が1つにまとめられています。8ページ、9ページでは7ページを拡大したものになっていて、資料5の評価表を要約したものですけれども、見直し作業の結果を表示しております。簡単にですが、廃止候補になった理由を説明しています。資料7をご覧ください。資料6を見て、こちらの意見書をご提出いただく形で考えております。様式としては氏名や住所など必要事項をご記入いただいて、自由記述形式でご意見を書いていただければと思っています。裏面にはパブコメについて、実施期間ですとか、提出の方法等について注意書きのような位置付けで文章を書かせていただいております。最後に、本日お配りしました資料8と資料9をご用意ください。これまでの部会の中で区間別の評価は高いのに、総合的な検証で廃止候補になってしまうことがあまり無いように、ということでご意見をいただいております。これについて、まだ整理をしている途中ではありますが、そうなっている区間の評価方法を見直そうと思っています。この修正によって廃止候補から存続する方向性になりそうな区間を、資料8の1ページ、2ページに赤の破線で表示しております。3ページ目は最終的な評価結果の図で、資料1の67ページがこれと差替わってくるようになるかと思えます。交通需要バランスの検証では、存続する路線が増えることになりしますので、交通量は少し余裕が出てくるようになります。資料の9については、資料6のパブコメ用の図面がこれと差替わってくると思えます。資料1の素案と資料6のパブコメとで、見比べていただいて今後、どちらで進めていくのかを、本日決められればと思っています。詳細な分類方法の変更等については、まだ整理中ですので、パブコメ前までに整理して、また後日、郵送で資料を送らせていただいて、みなさんにご確認いただければと思います。私から、資料に関する説明は以上です。資料が多くて大変だとは思いますが、ご意見・ご質問をよろしく申し上げます。

○部会長 はい。どうもありがとうございます。前半部分としては、これまで検討した議論と都市計画審議会での質疑応答を経て、一部見直した件についてご説明いただきました。後半部分は、パブコメがあるのでパブコメの際に提供する資料の見せ方についてのご説明をいただいております。よく分からなかったから、この所はどういう意味だったのかとか含めて何かございますでしょうか。素案の変更等について、前半部分のことで何かありますか。ボリュームミーな説明だったのでよく分かんなかったというのでもいいですが、はい、梅干野委員さん。

○委員 最後にご説明いただいた資料8の赤い点線で囲っている部分の変更は、具体的に今日の資料で言うと、どこに対応した変更になるんですけど。

○事務局 この赤く囲わせていただいた所、先ほど鈴木の方からも説明ありましたが、今までの部会で、課題がないのに廃止になっている区間に対して、評価を見直してはどうかという意見をいただいている中で、もう一度、評価方法を見直しておきまして、客観的な評価で課題のないものと、課題はあるんだけども必要性の高い区間について、図の赤く囲わせていただいた部分ですが、再検証して抽出しているところです。対応するところとすると、資料5になります。

○委員 素案の46ページに載っているものがビフォーですよ。

○事務局 資料1の方はまだ修正はしてないので、そうですね。

○委員 これを見ると緑とか青だったところが？

○事務局 廃止候補になってしまっている状態です。

○委員 今のご説明ですと逆のことを仰っていませんでしたか。課題がないのに廃止候補になっているものを？

○事務局 46ページの方だと存続する方向、青色だとか緑色になっているんですけど最終的に、総合的な評価のなかで廃止する方向に動いているものが何路線かある。

○委員 総合的な評価の根拠ってどこにあるんですか。

○事務局 資料5に最終的に総合的な評価をしています。これもまだビフォーなんですけれど。

○委員 総合的な評価の根拠というか中身というのは今日は特にお示しいただいていなくて、総合的な評価をして、こうしたいと思っているというような捉え方でよろしいでしょうか。そうですかわかりました。大丈夫です。

○部会長 いろんなステップの話が重なってきているので分かりにくいことは間違いないだろうと思います。今みたいな質問でもいいのでどうぞ。はい。轟委員さん。

○委員 ちょっと確認したいんですけど。資料1の15ページのところに幹線機能の分類ってあるんですけども、この分類の基準というのはどこかに根拠があるものなんでしょうか。

○事務局 我々の考え方としては、図の上の表2-3があるんですけども、その右側に分類方法ということで書かせていただいています。

○委員 この分類方法ってそれぞれの捉え方でいかようにも解釈できそうな分類方法で、今回この見直しをするにあたって引いた線なのか、それともどこかでこの分類方法に従ってこのような分類分けをされていて、それを持ってきたよというお話なのかどちらなのか教えていただけますか。というのも、ここの解釈の仕方によって結局は緑が青に変わってしまったらそれは残っちゃうよねって話になって、これが何かの根拠があってこの色になっていればいいんですけど、今回の検討にあたって引きましたとなると、そんなのいかようにも解釈できるんじゃないのというような指摘が出る可能性なども確認させていただきたいなと思ってます。

○事務局 基本的には都市マスの都市軸と、PTの交通網で出した主要な交通の路線を入れているかと思うんですけど、それを重ね合わせた場合こんな形になるだろうと描いています。国とかでも、ある程度の幅員がないと幹線道路や主要幹線道路になっていけない交通機能もありますので、そのあたりを考慮しているってことなんですけど、そのあたりこちらに描いてある軸と重なる路線ということで描いています。ただ、こういうところで重ねてしまうと轟委員さんの仰るように路線の解釈、並行している道路に載せ替えられるとかあるんですけど、基本的には補助幹線は突き当りのところで一旦、T字とかで止まったり、主要

な幹線につながってはいますが延長もそんなにないものが多いかなってところです。具体的な基準にピタッとはめるとというのが難しいんですが、あとは都市マスとかで決められている地区をどう結んでいるかを見る中での評価かなと思いますけれど。

○委員 安茂里のあたりをみると分岐していて2本とも幹線道路扱いになっているんですけど、山側が国道ですかね。

○事務局 これは現在の国道の19号ですね。川側が19号のバイパスにつながる幹線道路ですね。

○委員 並行に走っているところが幹線になっていて、片や並行していてもなくなっていうようなところで、何か基準があればいいんですけども。

○事務局 19号の旧道は都市計画道路ではないので、もしかしたら誤植というか間違えて入れている可能性があります。これは検証させてください。

○委員 はい。そこのところ为抓手と説明できればいいのかなと思います。

○部会長 轟委員さんの元々のご質問は15ページの表2-3の分類方法に書いてある都市軸を形成する道路とか、その下の地域交流軸、地域連携軸のいずれかに分類された道路って分類はどこでされたんですか。この検討の中で分類されたんですか。または都市計画マスタープランとかそういうところで分類したものを引用しているんですかっていうご質問でしたよね。それに関して基本的には都市マスで分類したもの、PTによるものって話もあつたけれど基本的には都市計画マスタープランで分類したものをそのまま引用しているよっていうお答えだと思ってよろしいでしょうか。

○事務局 都市マスに、具体的に何号線とは書いてないんですが、図の都市軸、交流軸というところの役割をこの場で解釈しております。

○部会長 決めたのは都市マスの方だけど、この交流軸って書いてあるのがこの道路だと判断したのはこの場だということです。都市マスって交流軸とか書いてあるけれどこの道路とは書いてないんですね。

○事務局 そうですね。そこまでは書いていません。

○部会長 そういうことですよね。この図はよく見ているんですけど、なんとなく我々はここに道路があるからこれは国道 18 号線だと判断はしているけど、曖昧な所もないわけではない。あと他には何か。

○委員 先ほど資料 8 のご説明のところ赤になっているところをオレンジに戻すよということで、総合的な評価のところを～というような話しがあったかと思うんですけど、今回逆に区間別で OK だったけれど総合的な検証の中でダメになった路線というのは無いという理解でよろしいでしょうか。ありますか。

○事務局 今回と逆のパターンということですね。

○委員 はい。ダメなものを戻すというのは、市民も納得がいくと思うんですけども、OK だったけれど総合的な判断でダメってものは、説明を丁寧にしないといけないパターンだと思います。それがもし、あるのならば教えていただきたいと思うんですけど。例えば 50-1 と 50-2 のところですかね。稲荷山のところで課題なしで廃止。

○事務局 資料 8 の 2 枚目のところに幹線の連続性が前回は途絶えてしまうということで廃止ということでしたが、こちらの方では赤点線で評価が高いのに 50-1 と 50-2 は廃止になっていることについて、連続性が切れてしまう理由が、元々の計画が 78-1 に繋がるんですが、ここが食い違い交差になっていまして、こちらの評価がまたちょっと低くて、都市計画道路のネットワークを構成できないという点で落ちていまして、そうしますと、この稲荷山駅周辺の都市計画区域の中を通っています幹線道路が一本もなくなってしまいますので、ここを轟先生のご指摘のとおりですね評価の中で課題がないのに廃止になるっていうの

をどういう風に検討し直すかという、総合的には路線としては途切れてしまうんですが、78-1と50-1のシリーズが総合的に考えて、評価しなおした方がいいんじゃないかなということで資料8の方に記載させていただいています。

○委員 わかりました。じゃあ資料の5の段階では、課題がないにもかかわらず廃止となっておりますが、最新の資料の8の方ではそのような所を救うような形で検討されているという形で、基本的には課題がない所では存続もしくはオレンジ色の廃止変更候補という形でご対応いただいているということですね。

○事務局 そうですね。あとは松代中央線とかも番号で言うと63ですね。基本的に延長の長い部分が課題はあるんだけども必要性は高いということで、全体的にみて、最終的には63-1で削られて廃止となっておりますので、このあたりの評価を見直した方がいいんじゃないかなという事で、今回載せさせていただいております。

○委員 はい。わかりました。ありがとうございます。

○部会長 今の2か所、稲荷山と松代に関しては要するにシステムチックに判断すると廃止候補になっちゃうんだけど、今後の稲荷山という一つのエリア、松代という一つのエリアの重要な道になるであろうというのを考えるので、言ってみれば様子見しよう。いきなり廃止にするのではなくて今回の都市計画道路の見直しに際しては、もうちょっとペンディングしておこうというような意図だという意味でよろしいでしょうか。はい、わかりました。

○委員 ちょっとそこに追加で質問なんですけれども、そういうようなことをするにあたって、低い基準を上げるという中で、今回資料8の赤い点線で囲ったところというのは全体的に底上げされたイメージなのか、それともピンポイントでここ重要だよねってところを選んでいいのかどちらなんですか。

○事務局 ピンポイントというより全体的に底上げしたと捉えていただいていると思います。ピンポイントってなると、じゃあどうしてかという話になる可能性もあるので。

○委員 ある程度の数値的な根拠とか裏付けがあって上がってきて、ついてるっていう理解でよろしいんですかね。以前のお話の中では塩崎中央線だとか、もう代替機能あるよねって中で、そこは外してもいいんじゃないって話をさせていただいたかもしれないんですけど、そういったところも今回の底上げで、ある意味復活して来てしまっているという言い方が正しいかわかりませんが、もちろん重要だなというところもあるんですが、それをしたが故に本来であれば廃止しても妥当ではないかなっていうところが、結局はそうならなかったところも、おそらく今の話であるのではないかと思うんですけども、それは仕方ないと判断するというところでよろしいんですか。

○事務局 そうですね。今回あくまでも、できるだけ客観的な評価をしたいということで、部会の中で動いていましたので、ある程度他の路線の評価を上げると引きずられて他の路線の評価も上がるものも出てくると思います。ただ、塩崎に関しますと、前回の災害の時もかなり浸水エリアが近づいていましたし、78-1の先にバイパスができておりますので、バイパスまでのアクセスとか市街地の避難経路としての役割とか災害支援の役割で残ってくるかなというのがありますので、元々持っている機能の一つとして、道路の評価を平準化した時に個別の路線に踏み込んでいきますと恣意的な見方でどんどん変わってきてしまう所があります。全体的な都市計画道路を俯瞰して見えていますので、少し思惑と違う部分も出てくるのかなと思います。

○委員 わかりました。そここのところがしっかりと客観的な基準に基づいて赤枠の所を選定しているのであれば問題ないかなと思います。

○部会長 他にはいかがでしょうか。パブリックコメントについてのご意見でもいいですよ。我々の見ている素案もオープンになっているんですよ。

○事務局 今はまだホームページ等には上げてないんですけど、載せるようにはなりません。

○部会長 パブコメやるときには？

○事務局 載せます。

○部会長 そこまで見る人がいるかはともかくとして、パブコメは廃止候補と存続候補の2本立てになる。素案の方はもうちょっと複雑な分類分けができているというので、それで混乱をする人もいないとも限らないけれど、それは質問が来たら説明するしかないですよ。これどういう意味ですか、これどうしてこう書いてあるのにここではこうなってるんですか、みたいな話になるわけで。廃止候補と存続候補という書き方が分かりやすいことは間違いないし、受け取り方は人それぞれなので、なんで家の前が都市計画道路の予定が廃止になるんだよと怒る人もいるかもしれませんし、廃止になってくれて良かったと喜ぶ人もいるだろうし、両方いるので一人一人の都合で様々な意見は当然出てくるだろうと。そこが難しいところだろうと思います。もう何十年も木造の2階建てまでしか建てられないって言われてたのに、ある日突然いいですよと言われて、ちょっと冗談じゃないという人もいるだろうし、ようやく我慢してたコンクリートの3階建てが建てられるようになったって喜ぶ人もいるかもしれませんし、いろいろですね。都市計画道路にあたってから将来立ち退かなきゃいけないんだとずっと思っていたのに、立ち退かなくていいですよとなって喜ぶ人もいるでしょうし、お金をもらってどこかへ移りたかった人もいるでしょうし、いろいろです。一人一人のご都合に合わせて皆さんは判断するので、我々はその一人一人のご都合を見ながらは判断できないので。

○委員 パブリックコメントの資料6なんですけれども、8ページのところから丁寧にそれぞれの路線について説明をいただいているかと思うんですけど、そもそも見方として我々は必要性、代替性、実現性と言われたらイメージがつくんですけど、凡例みたいなものってつけることできないですかね。例えば必要性が低くて、代替性が無くて、実現性に課題があるとやっぱり廃止に近づいていくんだよというところが言葉の3つの項目だけ並んでいて必要性低くて、代替性があるかないか、実現性の課題あるかないかが、どちらの方が廃止に向かっていくのかっていうところで、必要性だとか実現性はなんとなくイメージ出来ると思うんですけど、代替性はこういうことの方が見直しされる可能性が高くなるんですよっていうのが、可能であれば凡例のような形にしてもらえともっと見やすくなるんじゃないかと感じたのと、必要性という言葉が非常に強い言葉で、必要性が高いって言うのになんでっていうようなイメージがあります。もちろん我々が検討する中ではこういう言

葉で問題ないんですけれど、市民の方から見たときはかなり強い言葉だなと感じていて、必要性って言葉が適切かどうか、例えば有効性みたいな言葉の方が今回の項目になじむんじゃないかなという気はしました。本当に最後の判断じゃないですか、必要か必要じゃないかってところが。言葉として強いかなって感じは受けました。

○事務局 ありがとうございます。こちら辺が我々も見て評価指標の最初の方に必要性って名前を出しているんで、最後で出てる言葉もたまたま我々として都市計画道路の必要性ってところで評価の名前をいれているんですよ。確かに仰る通り必要性がどんと入ってくるのは、イメージ的にきついのかなと。これが絶対の評価じゃないのかって言われることがあって、私も指摘されながら違和感があって注意しなきゃなと思ったところですよ。いい言葉があるのかどうか。今までやっていた作業の名前の整合をどうするか。課題があるのか検討させていただけたらと思います。

○委員 私も同じことを感じていて、今、轟委員さんの仰られた有効性って表現はかなりしっくりくるなと。私は全然アイデア浮かんでなかったんですけど、有効性でいいんじゃないかなと。この素案の45ページに評価の方法等示していただいていますけれど、必要性を有効性に替えても全然問題無くいけるんじゃないかなと。

○事務局 事務局でも、まさにそういう話をしていて必要性があるないっていう言い方をする。必要性って言葉はあるかないかで、高い低いって中々一般には言わないなっていうことで、今の有効性って言葉だとか、あるいは有用性って言葉を使ったらどうかと中では話していました。ただ、部会の中で必要性って言葉でやってきていて、継続的に使っていたこともありしたので、今回は資料の中ではそのまま使っているんですけど、パブコメについては一般の方も理解していただいた上でやるというのがご指摘のとおり重要なことだと思いますので、その辺の表現をパブコメ用に直すのか、部会の資料も含めて読み替えてやっていくとするのか、そこはちょっと工夫が必要だなと思います。ご指摘のとおりだと思いますので、また中でも表現の仕方をしっかり考えたいと思います。ありがとうございます。

○部会長 今ちょっと思いつくのだと、検討の中に入れていただきたいんですけど、有効性もいいなと思うんですが、有益性って言葉もありますよね。必要に近いのは有益なのかもしれない。検討してください。

○事務局 どれだけ役に立つか。要るか、要らないかではなくてですね。要るんだけど、その中でですよ。

○部会長 使っている人にとっては必要性は100%なんです。でも都市にとっての、その道路があることの有効性があるかどうかって言うのは、その道路を無くすって言うわけじゃないから、都市計画道路として今後も作っていくことが、必要かどうかであり、有効かどうかってことです。対投資の効果で言えば有効性です。

○委員 多分評価のところで見ているのは機能に対して有効なのか有用なのか有益なのかってことですから、機能に対してじっくりくる言葉がいいですね。やっぱり必要かどうかって言うのはちょっと違う気がします。

○部会長 なんとなく気になってはいたけど、見逃していたのを今指摘されて腑に落ちました。

○委員 今回このパブコメで1か月くらい意見を求めるわけですよ。市としてはどういう意見を求めたいというのが本音なんですかというのをお聞きしたくて。これって個別の話を見せても正直困りますよね。ここでは個別の話は正直求めてないですよ。パブコメの場では。なので何を求めるのかによって資料の作り方は変わる気がしますので、それによって一番最後のこの個別の表って必要ないのかもしれないですし、その辺ってまたご判断いただければと思います。どちらかと言えば市が進むべき全体像に対してコメントくださいっていうのが第一の目的ですよ。個別の道路についての判断は当然地権者を含めての地元での協議というのが次の段階としてあるわけですから、その前段としてのパブコメで求めたい意見に基づいての資料作成っていうのをしていただいた方がいいかなと思います。

○事務局 基本的には全体像、梅干野委員さんの仰るような形で求めたいところではありますが、市民の皆さんの興味ってなかなかそこには行かないので、前回の都市計画道路の見直しのパブコメの時も全体像の意見も出てはくるんですが、やはり個別の廃止になる路線だったり、今ある都市計画道路はどうなのって話だったりが多かったと記憶しています。そういった中で、廃止になる道路はこういう有用性があるって地元では考えているとか、私

はこう考えているという個別の路線整備するかしないかって話だけじゃなくて、この辺でこういう事情を抱えているから、道路幅員がなくて生活上困るとか、例えば福祉のサービスであったり、日常的なものであったり、その他には災害時の不安とか火災とかそういったときに、大型の救急車とかが緊急時に入れれないといった指摘がたまにありますので、個別の路線の部分でも多少意見が出てもいいかなと思ってはいます。パブリックコメントを出した市民は個別路線に行きすぎなところは否めないですが、全体的な考え方について一番意見をいただきたいんですけど、資料についてはもう少し検討したいと思います。ありがとうございます。

○部会長 資料7のところ都市計画道路の見直し方針全体についてのご意見と個別の路線についてのご意見というのを分けて書いておくってやり方もあるかもしれませんね。実際問題、自分の家の前の道路がっていうのならば、やっぱり個別に入れるでしょうから。でも、前回もそうやってやっても全体像の見直しに対して、これはもうちょっとこうやった方がいいよとか、今後の長野市の人口増減のことを考えればこういう風にした方がいいよねって意見が出てくるってことは大したもんだなとは思いますがね。意見書の書き方についても、どういう書き方をすればどういふパブコメが来るのかっていうのは、我々よりも市の職員の方の方がよっぽど分かっているから、その辺はあんまり口出さない方がいいかもしれないですけど。

○事務局 ご指摘のとおり個別の路線についての意見というのはもちろん一番の関心事、身近なところだと思いますので、その意見はかなりの量出るだろうなと予想しています。逆に言うと個別の路線についてはこちら側としては、それがいいとか悪いとかではなく、意見いただいたものについては、長野市の考え方って答え方でまとめることになると思うんですが、個別のものがそれで決定になるってものではないので、それについては長野市の方針ではと、通り一遍のことしか書かないんじゃないかなってイメージではいます。見直しの方針については、例えば、指標の考え方とかへのご意見があれば、それはまた参考にしたいなと思いますし、結果として廃止していくことが効率的になっていくことだとは思いつつも、廃止することだけが目的の見直しではないので、あくまでも見直しという行為そのものが重要だと認識していますので、その中で様々な意見をいただきたいなと考えています。行政サイドだけではなく、土地活用したい方とかそういう方もいらっしゃるでしょうし、そういう意味では様々なご意見いただきたいと思っています。あともう一つは個人的な意見なんですが、都市計画道路で今、制限がかかっているものに対して緩和するって方向はできないのか、例えばこういう意見があったとすると、これは都市計画道路だけじゃない部分もあるの

で、もしたくさんご意見出てくるようであればそういった方向性で検討をしていくための、一つの動機付けにもなるかなと思っております。

○部会長 都市計画法そのものに対してそんなのダメだよ、これを直しなさいと言われてたら一応国には伝えるということはあるですか。

○事務局 県を通じて、させていただきます。

○部会長 県を通して、国に伝えるみたいなことをやると。

○委員 今仰られたこと、いまいちこのパブリックコメントでは弱いかなと思ひまして。このパブリックコメントに対して都市計画道路の意義がどれだけ伝わるかっていうのが大事かなと思っていて、4ページ目のところに見直しの必要性っていうのは書かれているんですけど、こうなることによって描かれる長野市の明るい未来をちゃんと提示してあげた方がいいかなという気がしています。この4ページの上の内容がどれだけ伝わるか、この事業がどれだけ大切なものなのか、1ページ目にありますけれど、重点的に分かりやすく、魅力的に表現していただく必要があるという気がしています。

○部会長 それでも随分とカラーが使われて、文字も割と大きくて、必要な所や見てほしい所を四角で囲い等々、工夫されてるなどは思っているんですけどね。もうちょっと頑張ってもらいたいということなんです。

○事務局 パブコメは内容を分かりやすくということで、ただ、その一方で情報量が多すぎちゃうと読んでいただける方は読んでいただけるのでそれでもいいんですが、逆にそれがノイズになってしまって、なかなか本題に行かないって部分もあって、いろんな伝えたいことがあるんだけど、それによって見てもらえなくなってしまうこともあるので、その辺が難しい。ただ、仰るように重要なポイントは絞り込んで特に強調していくってというのは、何とか表現していきたいなと思います。これは轟委員さんから頂いた図の見方みたいなのもあった方がいいかなと思ったんですけどね。この3つのマスで必要性、

代替性、実現性のありなしだけで、要するに廃止候補ですよ。廃止候補に限定しちゃってるから難しいですね。少し見方みたいなものあってもいいかなと思います。廃止になった理由、廃止候補にしている理由とか。

○事務局 最初はフローを載せていたんですけど、今まで部会で使っていたフローは、なかなか一般の方には難解かなってことで、かなり簡略化して言葉だけで大きくしてみたんですが。

○事務局 図の3つの指標の組み合わせがどういう風に作用しているのかが分かりにくいっていう轟委員さんのご指摘のとおりで、確かにそうだなと思います。どこかその前の説明とか見直しのあたりを整理して、最後に入れるようにした方が分かるかなという気がします。ちょっと作り方もう少し検討させて下さい。やはり1ページと4ページって梅干野委員さんも仰るように最初の部分があって急にここまで飛ぶので、この説明の間の2ページ、3ページでぼやけちゃうという印象もあるので、組み立ても、何故やるのか計画道路の役割を含めて何故こういうことが必要なかっていうところも、もうちょっと端的に書いた方が頭に入りやすいのかなと見ていて思ったので、そのあたりを工夫させていただきたいと思います。

○委員 それに関連してですけど、色々ご意見聞いて今回パブコメにかけるのは見直しの方針(案)としてかけるんですよ。資料を読み込んでいって1ページ目からいろいろと、そもそも道路とは何かとか市の現状とかあるんですけど、反対に方針案ってじゃあ何なのかと。全部が方針(案)と仰られているのかもしれませんが、本当は道路がそもそもこうあって現況がこうで、だからそれを踏まえて長野市としてはこういう方針でやっていくんだよってというのが、大きな方針(案)ってものがコメント的に1ページあってもいいと思うんですよ。ですからそれに1ページ目の目的とかコンセプトが、その方針に入ってくると思うんですよ。だから、選択と集中やコンパクトシティへの転換を踏まえて、ここまで書いていかは分かりませんが、都市計画道路を3割廃止しますとか、3割廃止候補としますとか、大きくはそういうことなのかなという気がします。その根拠となるのが、例えば、データとして見直し路線だったりすると思うんですが。何が言いたいかということ、見直し方針と言いながら、現況とかいろいろ出てくるんですが、じゃあ市の方針って何なのっていうことで、何かフレーズがどこかにあったらいいと思うんですけど、一応意見として。

○事務局 ありがとうございます。まさにその辺がないなと思っていて、もう少しわかりやすく市民の方が見たときに方針として、何割削減というのは我々は考えてはいませんが、例えば、見直すことによって都市の構造が変わることに合わせて見直し方針(案)を作っていますとか、そういうことを言葉で分かりやすく書いた方がいいのかなと思います。

○委員 先ほどの夢のあるとか将来に向けてという話もありましたよね。やはり目指す姿の実現に向けて、必要なものを整理すれば実現できるんですということですよね。

○事務局 主題の部分がもうちょっとないと、やり方とかは書いてあるとおりでけど、もうちょっと頑張ります。

○委員 私も同じようなことなんですけれど、今回のきっかけのようなものも何か1つあると入りやすいのかなと。自分が道路見直すときにコロナの状況とか、ちょっと最近すぎますけれど、そんなこともあって、これからの生活が変わっていくと。そういうようなきっかけをまず出して書いていくということを結構、私たちもやっていますので、そこまで言わなくても新しい市の姿を目指していくと分かりやすく一言入れておいてもいいのかなと思います。

○部会長 行政は一度決めた計画は何十年たっても実行しようとしてるじゃないかと、いろんなことがあると文句を言うんだけど、実際問題として見直しかけると、そうでもない意見を結構もらいます。両方の意見があってしかるべきなんですけど、基本的にはこういった計画は時々見直しながらやっていくのが言ってみればルールであって。特に都市計画の場合には古いもので60年たってもまだ実現できていないものをこのまま置いておくわけにはいかないんだよというようなことが必要なんですよね。ちょっとそんなやり方でいいのだろうかと思うけど、ここで何かをああした方がいいよとかこうの方がいいよとか、このページだって具体的に言えって言われてもなと思うんですけども、パブコメの資料6の改訂版みたいなものができた段階でもう一度皆さんに見ていただく場を、郵送かメールかもしれませんが見ていただいてって機会はあるんですね。

○事務局 はい。今、色々なご意見いただいたのでこれで早急に内部でも話したりしながら、メール等でまたご確認いただければと思います。

○部会長 スケジュール的には、パブコメは8月から9月。8月の何日くらいからですか。

○事務局 8月の25日からです。

○部会長 じゃあまだ1か月弱は残っているんですね。あとはいいでしょうか。パブコメのことだけじゃなくていいですよ。全体を通じてのことでもいいですし。

○事務局 鈴木の先ほどの説明の中で資料3の3ページ後段なんですけれど、下半分なんですけど、今まで廃止・変更候補という名称を使っていた中で説明のとおり分かりづらいんじゃないかということで、この名称について継続検討候補だとか、継続見直し候補だとか、そういう形はどうだろうということで説明をさせていただいたのですが、これについてもご意見をいただけたらと思います。

○部会長 廃止・変更候補という言葉について、たしかに廃止なのか変更なのかよく分からないというのに対して、ここで意見があればということによろしいですか。

○事務局 はい。このままでも分かるんじゃないかとか、やっぱり分かりづらいから他の言い方があるんじゃないかとか。そういったご意見をいただければ。

○部会長 どうでしょうか。ぶっちゃけて言えば、とりあえず様子見という評価ですが。

○事務局 その辺を継続として表現してみたんですけど。

○部会長 継続というと存続との違いがよく分からなくなるから、注意マークを付けて存続していくってことですよ。これはパブコメなんかには出ない言葉ですよ。だから

事務局及び次回の見直しの検討部会に残ってく言葉だと思うんです。廃止・変更、確かに廃止なのか変更なのか。何かないですか、継続候補、要検討候補とか。

○事務局 変更する候補であって、かつ、代替路とか他の条件を満たせば廃止もあり得るもので、当初は変更の中に取り込んでいたんですけれど、ちょっとしたカーブをとるとか、短い距離で線形変更して交差点形状を変えるとかいうレベルを超えていますので。代替路線があれば廃止も考えられますし。例えば長野菅平線とか現道と都市計画道路が並行してあって、現道も広くて、じゃあそこに都市計画道路を新しく造るのか、それとも現道は都市計画道路になってないんですが、その道路の機能を拡充して補完するのかというような検討を本当はしたいんですが、かなり大きな規模で検討することになってくると思います。そうすると一緒に混ぜると分かりづらいということで、そういった路線が何箇所かありますので、それをまとめたんですが余計に分かりにくくなってしまったところでもありまして。

○部会長 検討候補でもいいでしょうか。検討候補だと後ろのところでも検討することが望ましいと書いてあるから、意味としては検討候補では分かりづらいんだけど、考え方の説明を見れば分かるという意味で。要検討でもいいけれど、検討候補でもいいかもしれない。継続候補よりは分かりやすいかもしれませんね。継続候補と言うと存続候補との違いが分からなくなっちゃうから。次に見直す時も検討候補、つまり黄色い所が一番の中心になってくるとい話ですよ。今回、最終的にパブコメを経て、地元の説明会を経て、廃止候補だったところが上に上がってくることもあるかもしれないけれど、それを含めて存続や変更を基本的には、いろいろあるにしても基本的には造っていく方向なんだろうけれど。何とも言えないよねってところが黄色いところに残ってきている。どうしましょうか。名前の付け方なので私しか言ってませんが、他の方どうでしょう。こういう言葉だったらいいんじゃないかとか。

○事務局 廃止・変更候補は、廃止じゃなくて変更とも違うなということで、その規模感とかの話がありましたけれど、代替路線がしっかりできていて、そこに変更していくのか、それとも都市計画道路とはしないで廃止するのかといったことです。微妙な所で、役割はそれなりにあるんですけれど。ちょっと特殊事例みたいになっちゃっています。

○委員 意味合い的には見直しにあたってはさらなる検討を要する区間なんですかね。ただ、一言で言うと難しいですね。

○部会長 考え方のところできちんと説明ができていれば、名前の付け方そのもののところは多少分かりづらくても考え方のところを読んでもいただければ、そういう意味ねと分かっていたいただければいいので。見直しにあたってさらなる検討が必要ですよってことがここに書いてあれば、これでもいいんじゃないかと思いますが、どうでしょうか。

○委員 代替路への都市計画道路の変更の、変更というのは上にある緑の変更と意味的には同じなんですか。緑の変更も代替路への変更ってあり得るんですか。

○事務局 そうですね。緑の変更は代替路への変更はないと思っています。

○委員 代替路への都市計画変更っていうのは基本的に廃止ですか。

○事務局 廃止でしょうね。基本的に。代替路へつけるとしたら。

○委員 とすると廃止(検討)候補でいいんじゃないですか。廃止(要検討)候補とか。変更ってなってさらに緑と赤の間の黄色を取っているので意味合い的には変更の意味が含まれつつ、赤の廃止の意味も含まれるのかなと取ってしまうんですけど、でも実はこの変更というのは緑の変更とは別の意味だとすると、意味としては赤なんですよね。

○事務局 緑の変更になりそうな部分もあります。先ほどの代替路の話、近くに代替路があって、さらなる検討をする中で、場合によっては変更するのか、代替路に振り分けたうえで都市計画道路としては廃止するとか、という2択になるというか。

○委員 いまいちよく分かってないんですけど、Aという道とBという道があって、Aを無くしたいというときに、変更となるBをAとか、Bだけに替えることになるんですよね。で、Aを廃止するとなるんですよね。Aを廃止してBだけ残すというプロセスではないんですよね。

○事務局 そういう場合もあります。代替路線が都決をそのままできる構造になっていれば都決をそのまま振替えることもできますが、そうじゃなくて少し狭かったり、機能が低いということで、計画の幅員に広げた上で新規に決定し直す場合もありますので、ここの検討は複雑になってきます。ここまで見直しかで載せていいのかというのもあったんですけど、見直す作業の中でもしかしたら廃止路線になったかもしれない場合もありますし、新規に計画しなおす場合もありますし、いろんな検討を要する路線になっているなどは思います。

○委員 ただやっぱり最終的には廃止をするために、変更していくってことになりますよね。

○事務局 都市計画道路の機能を代替路で確保しつつ、その都市計画道路を廃止するかどうかというのを検討していかなくちゃいけない。

○委員 分りづらかったんで具体的な事例だしますけどね、例えば資料8の長野菅平線、13-2ですが、中央の下側ですね。ここはまさしくそういった位置づけでして、大きな話で、今日の前半でも触れていただいたんですけど、この路線自体はスマートインターチェンジの設置に伴って広域道路にも指定されていて、格上の路線に位置付けられているんですよね。例えばこの13-2を廃止すると現道があるからいいんじゃないのとなるんですが、ただ、現道も幅はある程度あるんですけど、もうちょっと広げないと十分な受け入れる能力のある道路にはなりえない。しかしながら広域道路に位置付けられるのに、ここだけ廃止してですね、重要物流道路の路線が都市計画道路ではない路線というのがあるのかなと思います。そうした場合に13-2の実現性が厳しいとすると、現道の方の幅員をさらに広げるといった新たな都市計画を打つのか、そういったさらなる検討をしないと、ここは中々判断できないということではないかと思います。そういったことを適切に表現できる言葉って何なのかなって、それが難しいのかなってという意味で議論しているのかなと思います。

○事務局 梅干野委員さんが仰ったように今の長管線の話でも、上のところに付け替えるとしても、今指定しているところが都市計画法上はこの変更でやるのか、新規でやるのかあるでしょうが、この部分についてだけ言えば間違いなく廃止ですよ。私もそっちの検討でいいのかなと思います。

○委員 であれば、廃止可能性候補とかの方がしっくりきますね。

○事務局 廃止よりの方、じゃないと変更の意味合いなら変更としておけばいいじゃないかとも思うんですよ。

○事務局 資料8で赤点線で囲っている路線は、かなり変更を要するような先ほど増澤委員さんからご説明あったような変更もかなり考えないといけないような路線が多いかなってところですね。実際にやるとすると交差点形状をかなり変更するものも散見されています。作業の中ではいろいろと必要な名称ではあったんですけど。

○事務局 この場では難しいですかね。もう少しご意見いただけるのであれば、いい名称というか、呼び名があればまたご意見いただけたらと思います。内部でももう一度いただいたご意見からも、例えば廃止(検討)候補とか廃止可能性候補とか、そのあたりも検討しながら考えていきたいなと思います。ありがとうございます。

○部会長 例えば今ここで13-2に関してはなんとなく分かりましたけれど、言葉を決めてしまっただけで他にもどこかの路線で、ここにその言葉当てていいのってことが出てこないとも限らないので、時間をしっかりかけて検討していただかないと、名称を変えてしまったがために、区分というか色分けが変わってしまうのも本末転倒な気がしますので、事務局の方でもう一度考えていただいて、一応、こんなことではいかがでしょうかみたいに投げただけでもいいかなと思います。いいですか。あとはよろしいでしょうか。皆さん何かお気づきになった点はないですか。もしなければ、一応、質問ご意見出尽くしているかなと思ってはいるんですけど、これで議事としては終了しようかなと思います。よろしいですか。じゃあ進行は事務局にお返しします。

◎閉会

○司会 本日は長時間にわたるご議論、ありがとうございました。第6回の検討部会の日程についてですが、10月上旬を予定しております。後日、メールにて日程確認表をお送りさせていただきますので、ご記入の上ご返信いただければと思います。また、本日の議題に対するご意見ご質問につきましては、パブコメ実施のスケジュール上、7月30日(金)までにメールかお電話で都市政策課にお寄せいただければと思います。また、次回の部会に向けてのご意見等については、8月20日(金)までにメールかお電話で都市政策課にお寄せいただければと思います。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5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 8 月 30 日

議長(部会長)

高木 直樹

署名委員

江小 幹保

署名委員

車 直希

