

⑥ 交通需給バランスの検証

ここまでの検証結果を反映した暫定見直し案（次頁参照）において「廃止・変更候補」「廃止候補」と位置づけられた区間を廃止した場合の交通需給バランスにあたる影響を、見直し道路網案における将来交通量推計と現計画（以降、「フルネット」とする。）における状況との比較により検証した。63p以降に見直し道路網案における将来交通量推計結果等を掲載した。

現況とフルネット及び見直し道路網の混雑状況を比べ、市内の面的な混雑度合いや混雑区間延長などより、見直し道路網案においても混雑状況の改善効果が維持されるかなどを検証した。

その結果、表 3-11 に示したとおり、現況の混雑状況に比べフルネットでは混雑区間が減少し、平均混雑度¹⁾は現況の 0.53 から 0.34 となる。

この状況は見直し道路網案においても維持され、混雑度区間延長は若干増加するものの、混雑区間延長の合計及び平均混雑度はフルネットと比較しほぼ同等で、暫定見直し案による交通需給バランスに与える変化・影響は極めて少ないと言える。

1) 平均混雑度：市内全体の平均的な混雑度で次式により算出。

$$\Sigma (\text{区間距離} \times \text{混雑度}) \div \Sigma (\text{区間距離})$$

表 3-11 混雑状況一覧

推計年次	道路網	市内混雑区間延長(km)					平均混雑度
		混雑度 1.00~1.24	混雑度 1.25~1.49	混雑度 1.50~1.75	混雑度 1.75以上	合計	
現況 (2020年)	現況道路網	91.6	36.5	15.2	15.6	158.8	0.53
将来 (2035年)	フルネット	43.8	12.0	2.7	1.2	59.7	0.34
	見直し道路網案	49.9	12.8	2.4	3.5	68.7	0.35

参考：一般的な混雑度の解釈（「道路の交通容量」（社）日本道路協会より要約）

混雑度	一般的な解釈
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0~1.25	道路が混雑する可能性があるのは昼間 12 時間のうちピーク時の 1~2 時間程度、何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い。
1.75 以上	昼間 12 時間を通して、慢性的な混雑状態となっている。

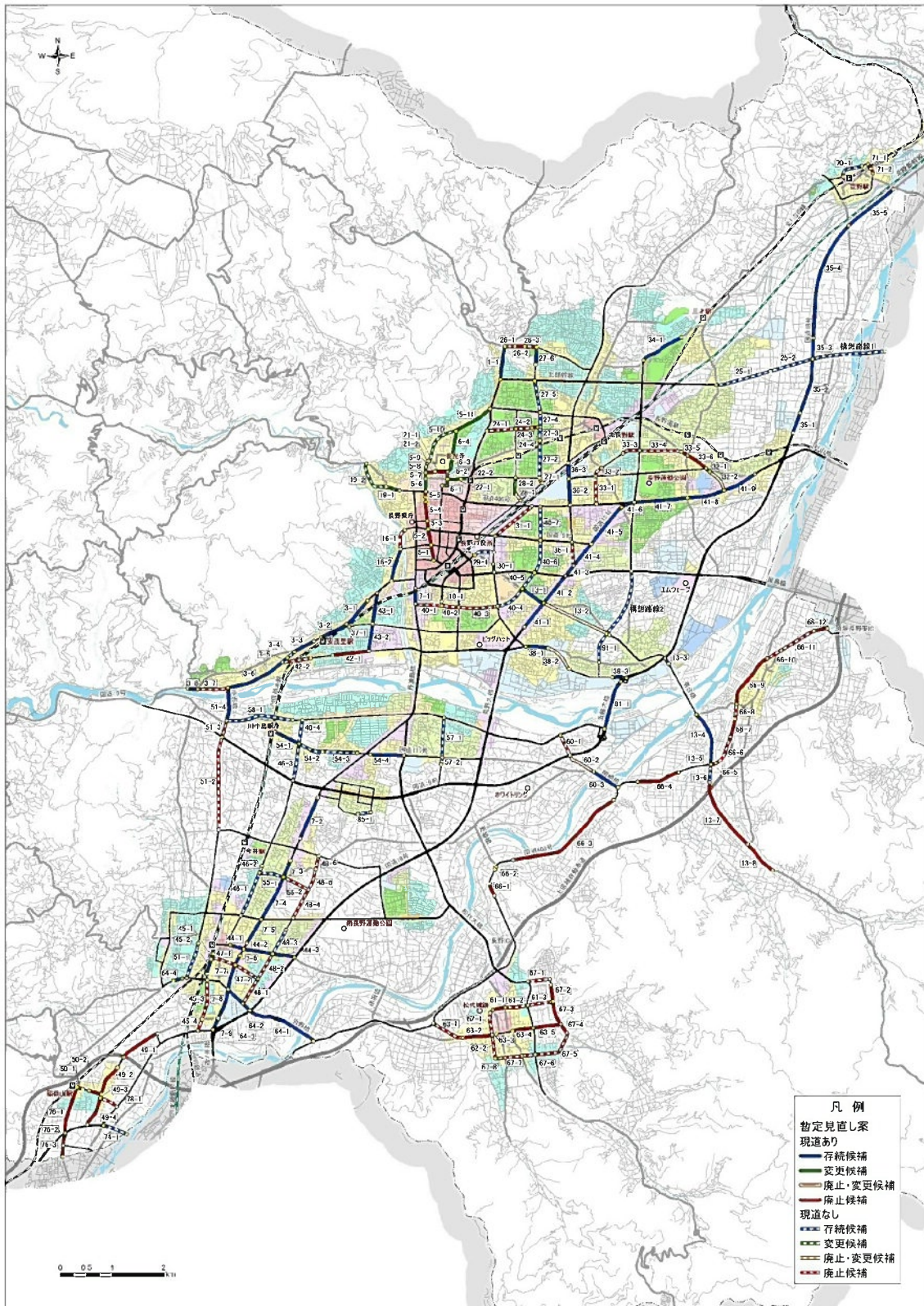


図 3-36 暫定見直し案

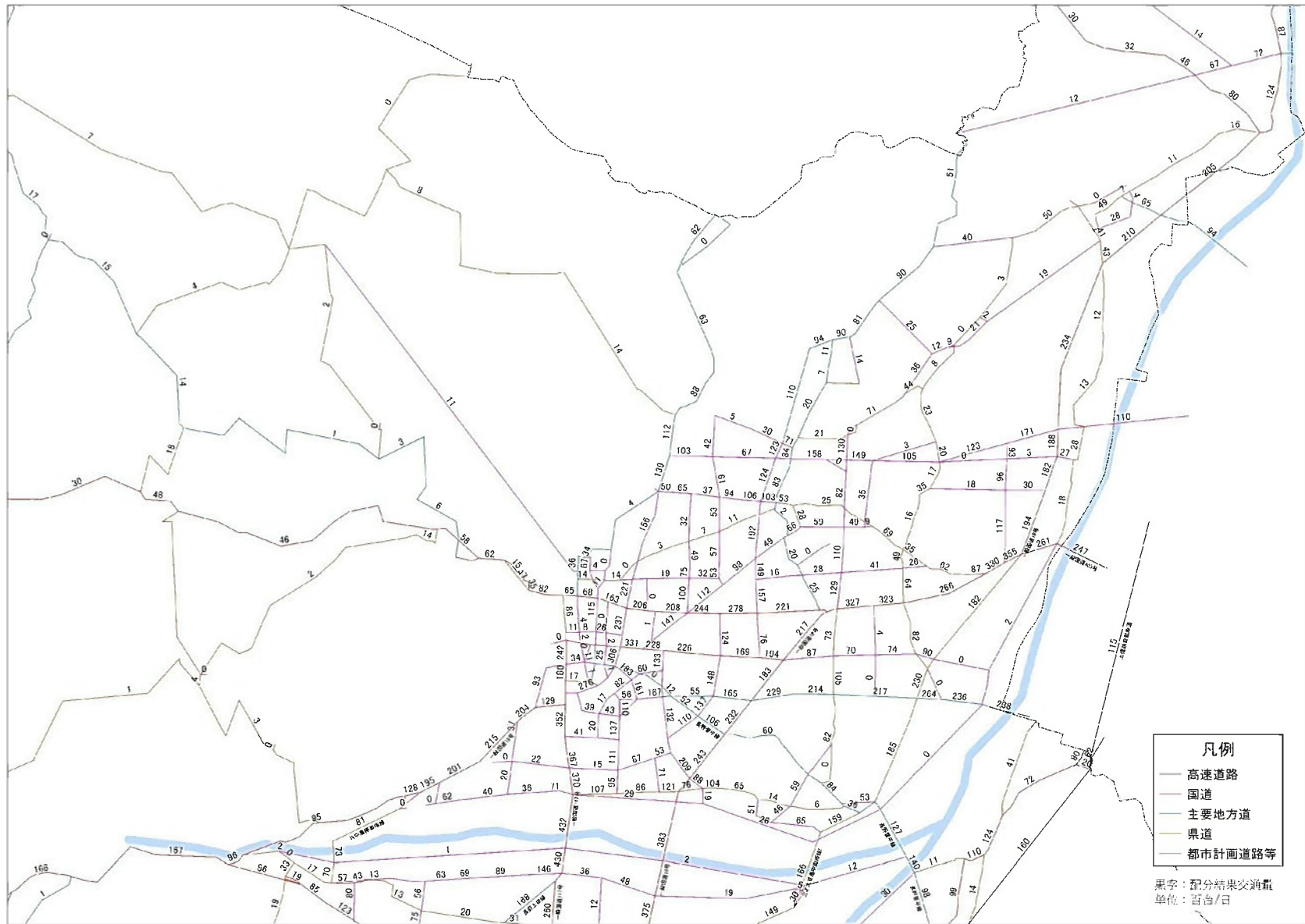


図 3-37 見直し道路網 将来配分 交通量図 北部

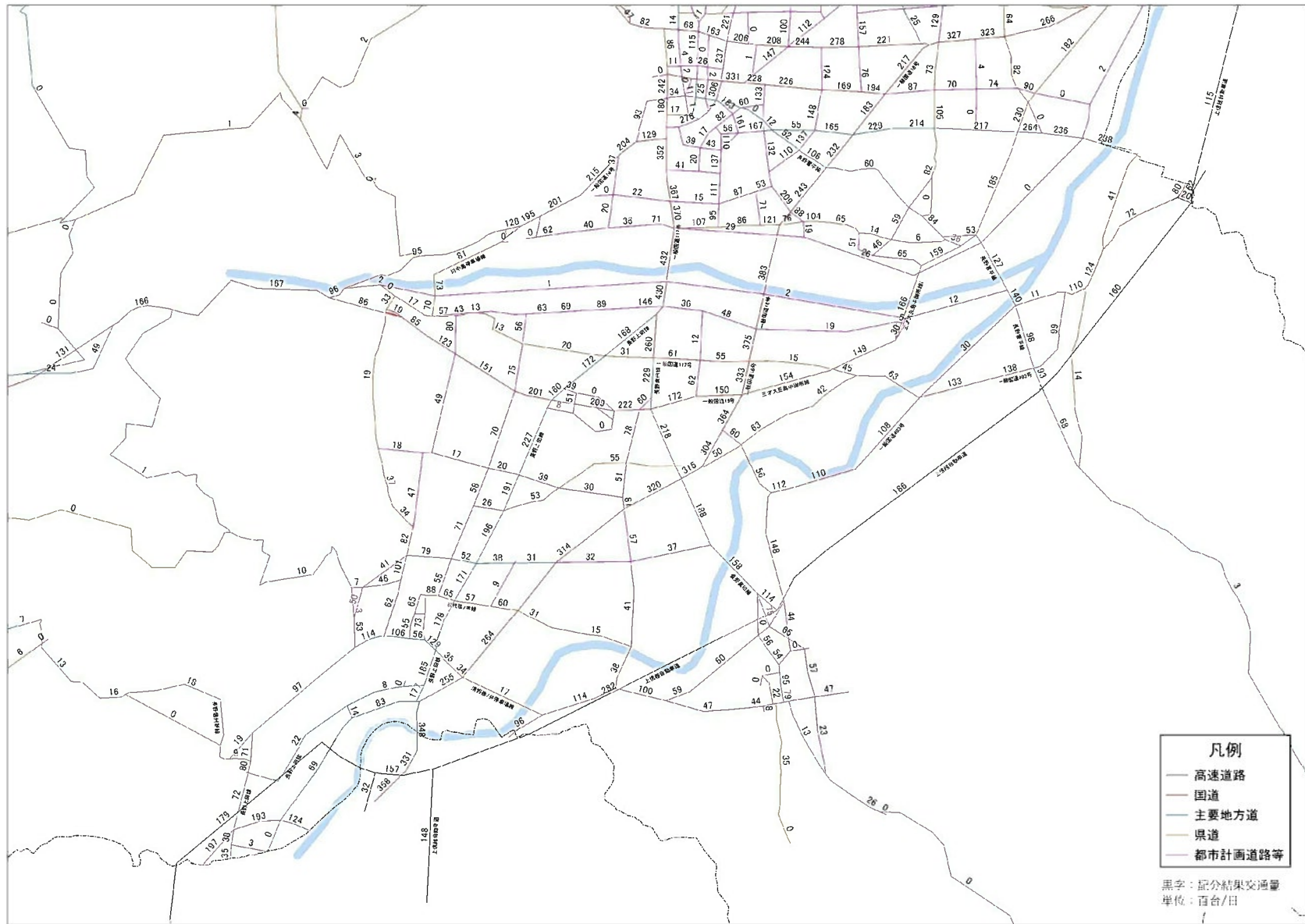


図 3-38 見直し道路網 将来配分 交通量図 南部

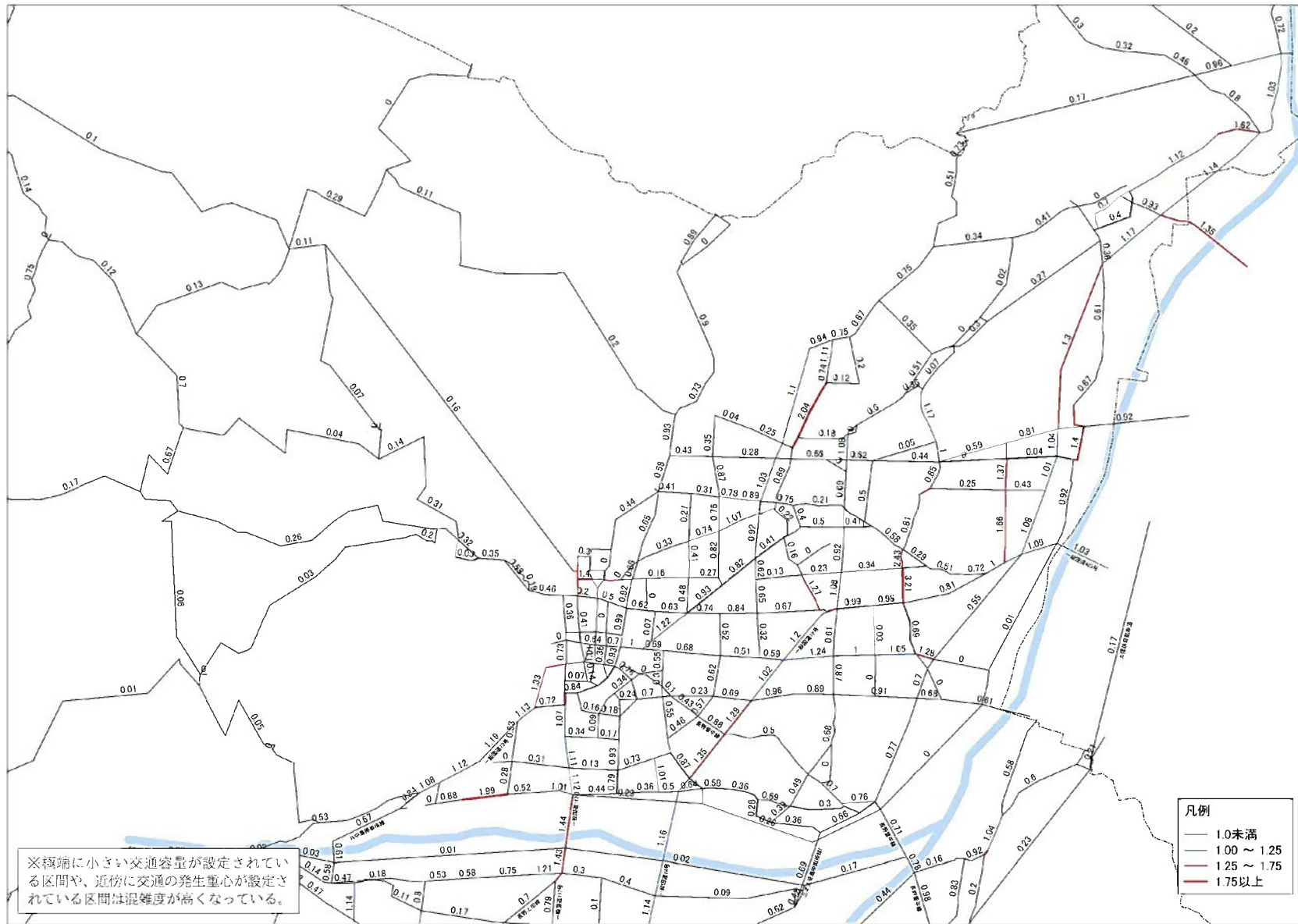


図 3-3-9 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 北部

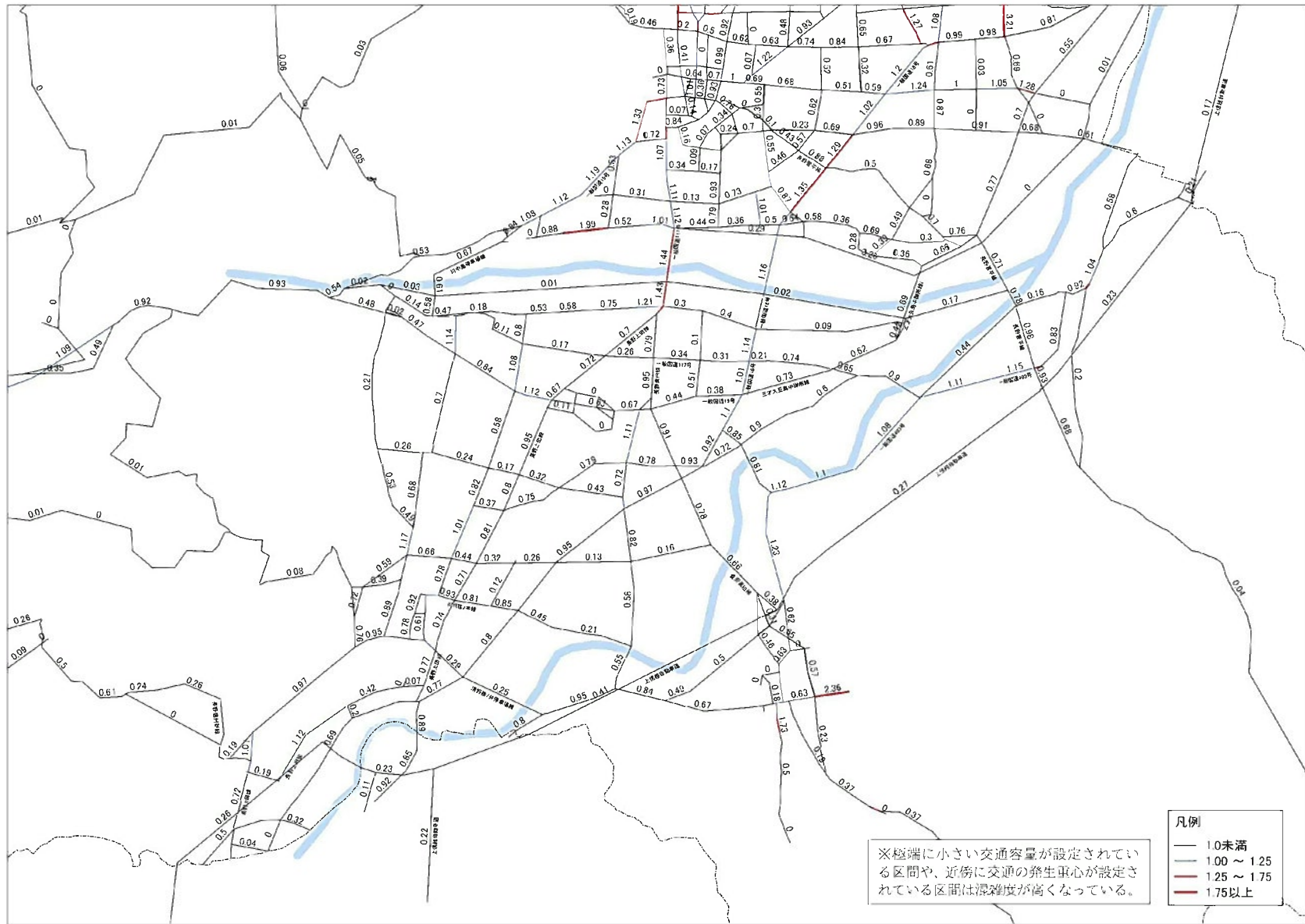


図 3-40 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 南部

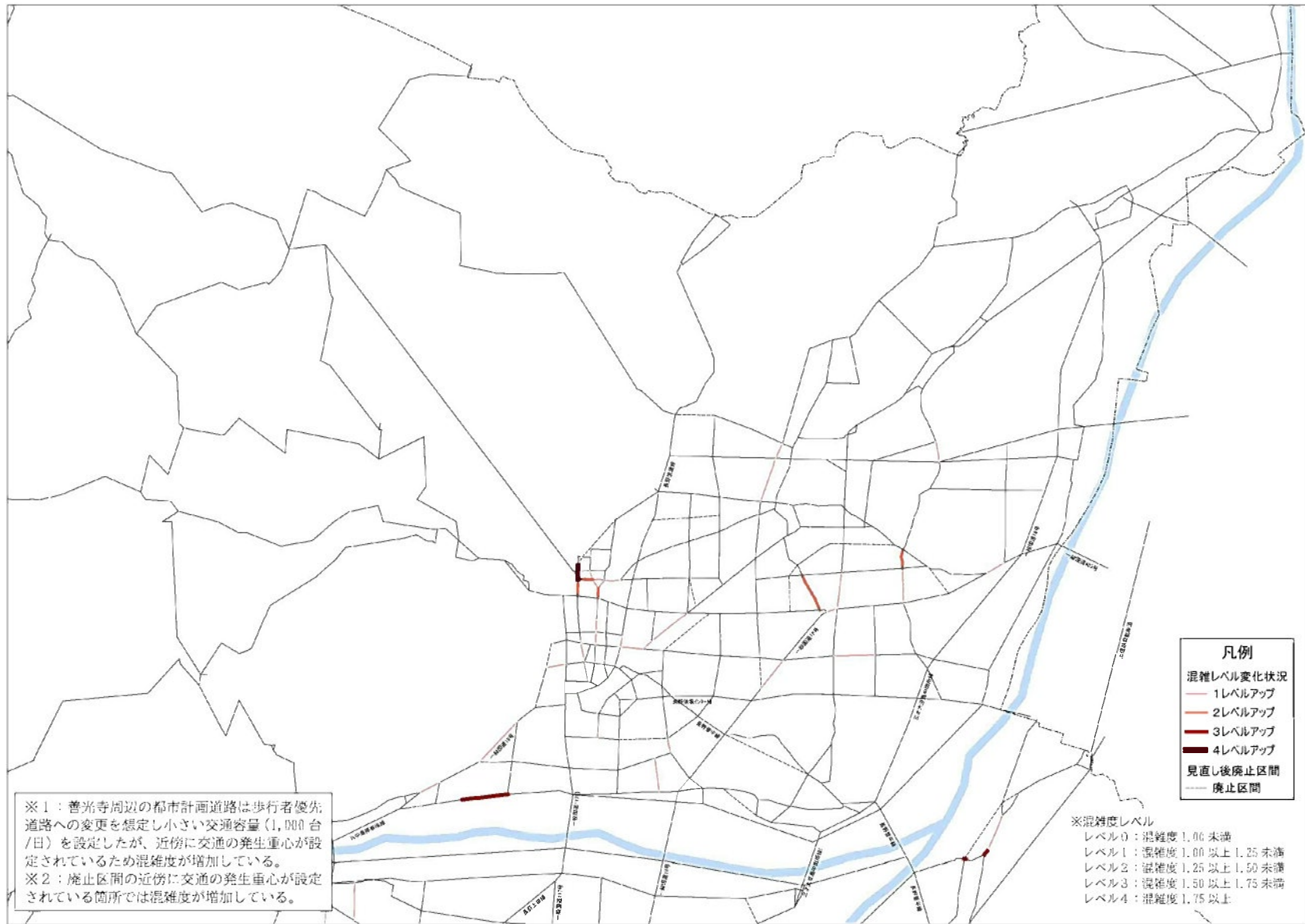


図 3-4-1 見直し道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 北部



図 3-4-2 見直し道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 南部

(4) 都市計画道路見直し原案
 暫定見直し案に対し交通需給パランスを検証した結果、大きな問題が発生することはないと判断されたことを受け、下図に示す見直し案を都市計画道路見直し原案とする。

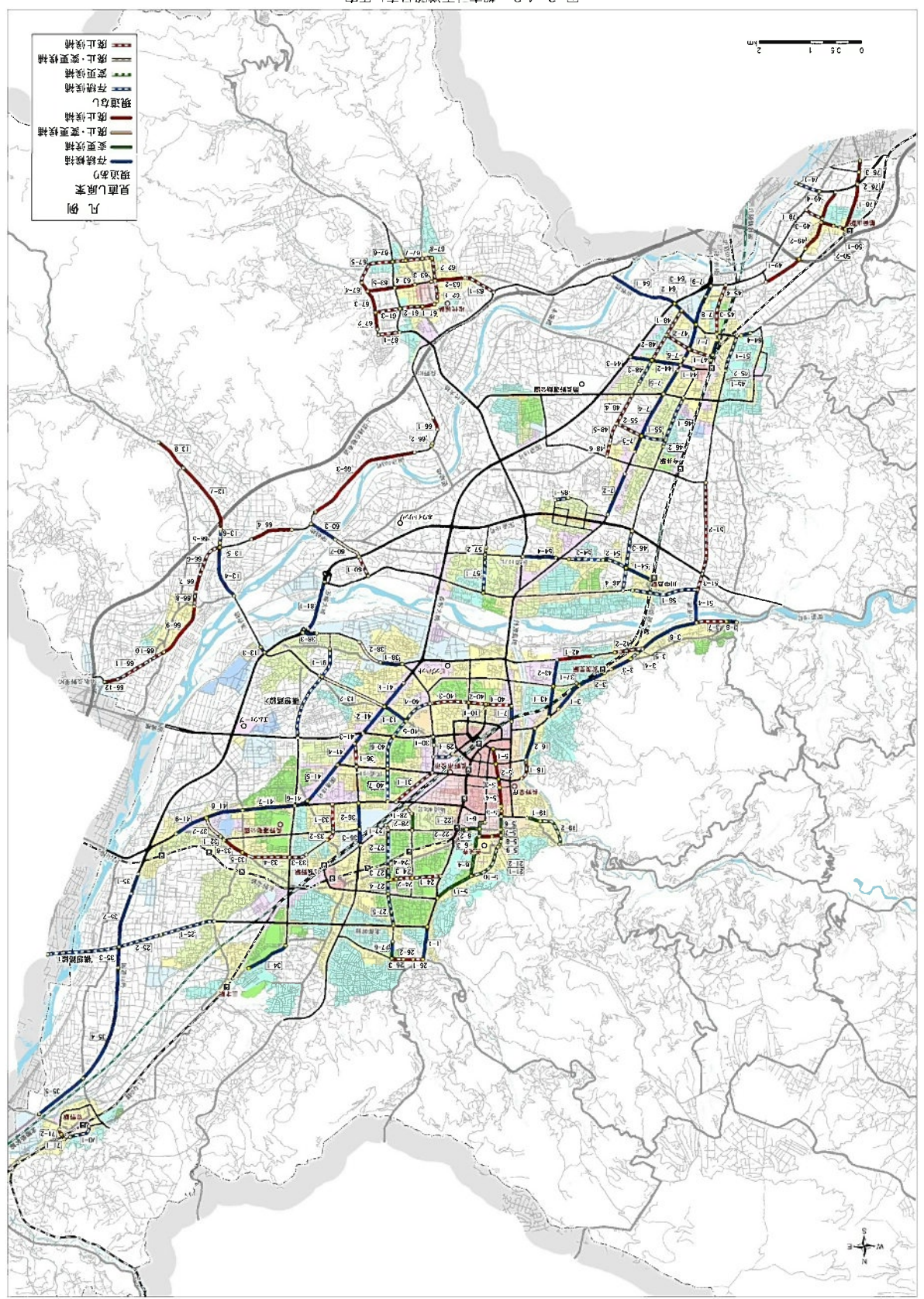


図 3-4-3 都市計画道路見直し原案

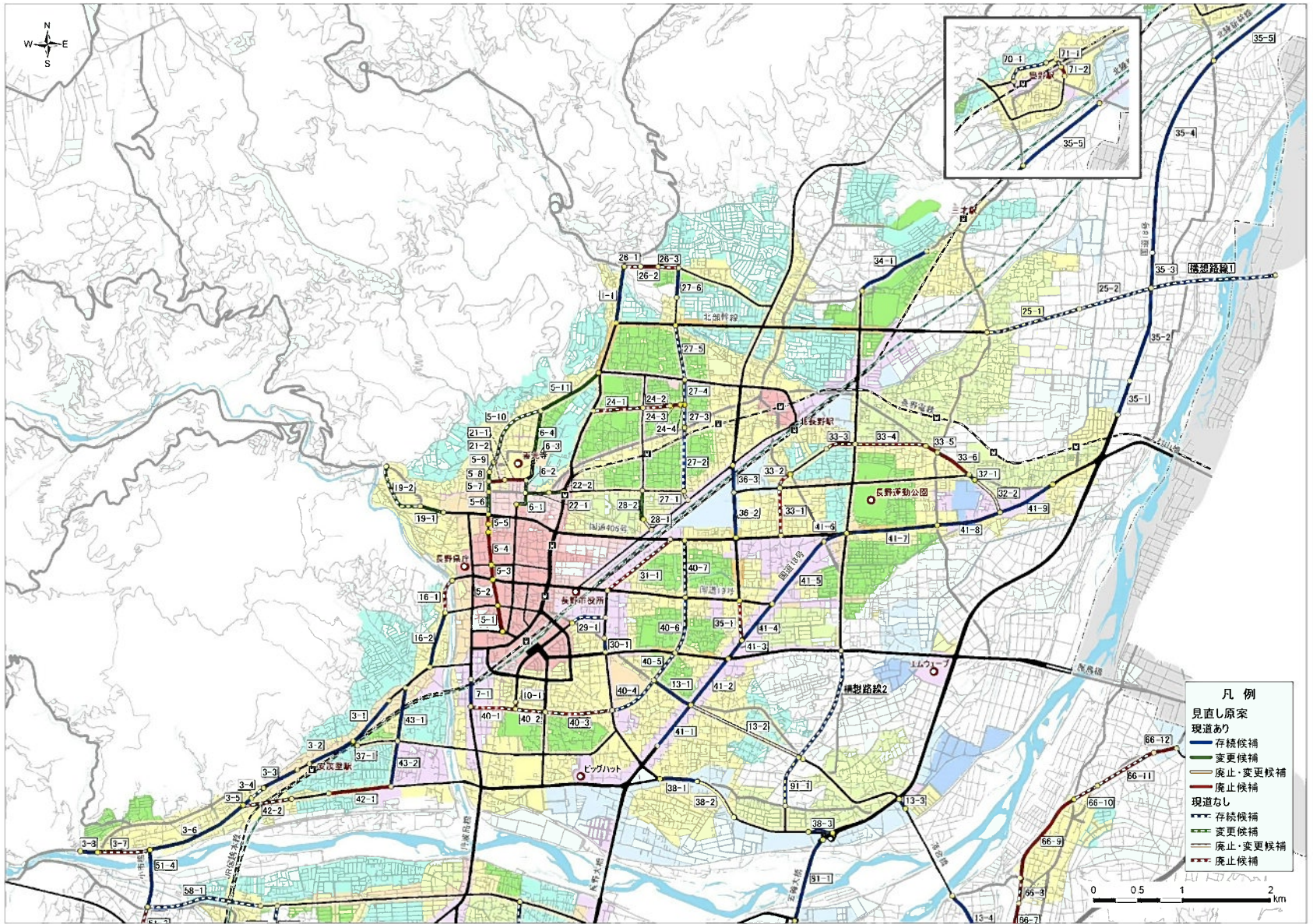


図 3-4-4 都市計画道路見直し原案 北部

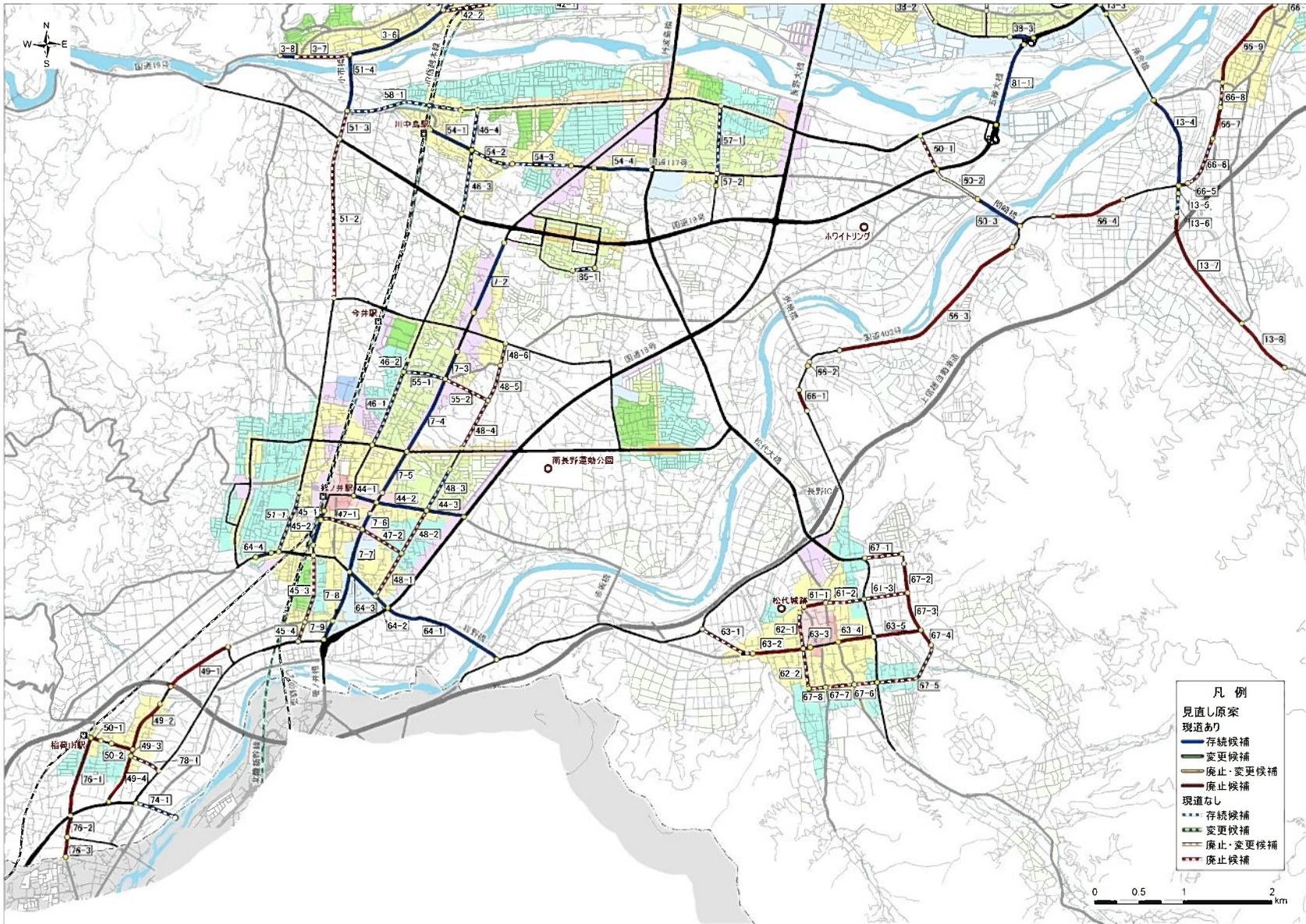


図 3-45 都市計画道路見直し原案 南部

第3回検討部会の 質問・意見等

【第3回検討部会】 質問・意見等

分類	番号	質問・意見	回答	第4回までの対応	備考
手順・手法	1-1	必要性の振り分けについて、○の数が6個以上かどうかの根拠はなんだったか。仮にこれを7個以上としたらどうなるか。	必要性の評価で、○の数の平均が5.1であったため、○の数が6個以上を必要性が高い、5個以下を低いとして振り分けている。 課題ありの必要性低い区間が多くなる。ただし、都市計画道路はその必要性から、都市計画決定されていることや、総合的な検証の中であまり評価が変わってしまうことがないように、調整はしたいと思っている。ただ、現段階で変えたらどうなるかまでは、分析できていない。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】7個以上とした場合、課題あり(必要性が高い)が29区間、課題あり(必要性低い)が124区間となる。5個以上とした場合、課題あり(必要性高い)が101区間、課題あり(必要性低い)が52区間となる。	
	1-2	資料3-2について実現性の観点からみた評価の46/199について、上から順を追って見ていくと、だんだんと数が絞られてくるように見える。代替性の評価による108/199について実現性を評価しているように見え、分母が変わって46/108になるような見方ができるが、実際の作業は199の全ての区間について、それぞれの項目を評価しているということではよいか。分母の数と矢印の動きがリンクしていない。	実際の作業とフロー図でリンクしていない印象を受けるため、検討する。	・資料1の47ページのフロー図を修正。	
	1-3	文字の色が同じなので、課題なしの46がそのまま存続候補の69にすっぽり含まれてしまっているような印象を受けるが、実際はそうではないと思われる。また、課題あり必要性低い88はそのまま廃止候補にしているのか。	実際は評価が変わっているものもある。廃止候補の88についても課題ありの必要性低いが含まれているわけではない。たまたま数が同じになってしまっている。	・資料1の47ページのフロー図を修正。	
	1-4	課題なしになっていて、変更候補や廃止候補になってしまうことに違和感がある。こうした動きがないよう、客観的指標を再調整する必要があるのではないかな。	短い区間での評価を全体的な路線やネットワークとして再び評価した際に、評価結果がどうしても変わってしまう。その区間だけで見たときは評価が高いが路線としての繋がりがネットワークとしての観点から見ると評価が低いというのが少し分かりにくい部分でもあるため、指標で調整するか、説明や資料を工夫することで対応を検討する。	・資料1の47ページのフロー図を修正。 ・「客観的指標による区間別評価」を「見直し評価指標による“区間別”評価」と改め、「道路網としての総合的な検証」を「道路網としての総合的な検証」と改め、それぞれが区間と道路網としての評価であることを強調する表現に変更した。 【補足】説明の仕方、資料の作り方については引き続き検討していく。	
	1-5	客観的評価の結果を課題のあるなしで、表現を改めたことについては、分かりやすくなったと思う一方で、市民からすると、課題がないのになぜ廃止してしまうのかなど意見が出るのでは。課題のないものについて、変更候補、廃止候補になってしまうものは、客観的指標の所で振り分けられるようにしておいた方がいいのではないかな。	なぜ、課題なしの区間が変更候補や廃止候補になってしまうのかについて、十分な説明ができるように説明の仕方、資料の作り方を検討したい。	・資料1の47ページのフロー図を修正。 ・「客観的指標による区間別評価」を「見直し評価指標による“区間別”評価」と改め、「道路網としての総合的な検証」を「道路網としての総合的な検証」と改め、それぞれが区間と道路網としての評価であることを強調する表現に変更した。 【補足】説明の仕方、資料の作り方については引き続き検討していく。	
	1-6	7個以上とすると、課題ありの必要性高いが65→20くらい、課題ありの必要性低い120を超えてしまう。梅干野部会員の意見について、我々はネットワークとして見っていますが、そこに住む住民からすると、道路を作りたい人も、そうでないひとと自分の家の前の道路だけを見るので、課題なしで来てたのに廃止になってしまうのかと思ってしまうということで、丁寧に説明をするか、客観的指標の中で、振り分けができるようにしておくかのいずれかということですね。(コメント)		・資料1の47ページのフロー図を修正。 ・「客観的指標による区間別評価」を「見直し評価指標による“区間別”評価」と改め、「道路網としての総合的な検証」を「道路網としての総合的な検証」と改め、それぞれが区間と道路網としての評価であることを強調する表現に変更した。 【補足】説明の仕方、資料の作り方については引き続き検討していく。	
	1-7	客観的評価で課題なしとなっている、最終的にはそれが変わってしまうのは、路線としてネットワークとして見たときに評価が変わることなので、その辺りをもう少し客観的指標として取り入れられないか。もしくは事業の連続性を理由に説明することで、住民の納得も得やすいのではないかな。既存ストックの部分で切られてしまうのは疑問を感じる市民が多いのではないかなと思う。指標としてフィルターをかけるか説明の仕方、見せ方になるかはわからないが、検討が必要だと思う。	今後の課題として、検証の仕方、説明の仕方を検討したい。	・資料1の47ページのフロー図を修正。 ・「客観的指標による区間別評価」を「見直し評価指標による“区間別”評価」と改め、「道路網としての総合的な検証」を「道路網としての総合的な検証」と改め、それぞれが区間と道路網としての評価であることを強調する表現に変更した。 【補足】説明の仕方、資料の作り方については引き続き検討していく。	

分類	質問・意見	回答	第4回までの対応	備考
指標・基準	2-1 前回、廃止候補であった区間が存続や変更になるのは理解できるが、存続や変更であった区間が廃止になってしまった区間もあるかと思うが、何故、そうってしまったのか。	既存ストックをより活用するため、代替路と環道活用の対象として幹線道路と整備済みの都市計画道路も今回、新たに加えたため。また、これに加えて橋梁区間の重要性、市街化調整区域内の道路について、指標を見直したため。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】長野市の考え方として、既存ストックの活用、防災機能の重要性、市街地拡大の可能性についてより適切な評価ができるよう、対応したものの。	
	2-2 既存ストックの対象路線について、考え方の基準を広くしたとか、甘くしたということで良いか。	既存ストックの活用という観点から、より柔軟な対応ができるよう見直したものの。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】現時点で、既存ストックの活用の指標に該当している区間の結果を見ながら、基準の調整を検討したい。	
	2-3 前回からの変更箇所について、あまり説明がなかったもので、どうこうなったのか、分からない。例えば資料1の8ページ目、事務的に変更した程度のものなのか、長野市として道路をこう評価したいという考えが伴うものなのか。そうであれば、どのような意図があるのか。	第2回検討部会において、いただいた意見を踏まえて、長野市の方針や考え方に対応するよう変更したもので、例えば先ほどの質問にもあったように、既存ストックの活用をより図るべきという認識、考え方でいることを反映したものの。	・今回、変更箇所等は特になし	
	2-4 7ページの内容について、実現性の観点にコンパクト＋ネットワークが新しく追加されているが、これに加えたことで、見直し案に大きく変更が生じているのか。変更が生じているとすると、そこには市の考えがあるはずなので、それを知りたい。	市街化区域内、地区内交通のための道路がコンパクト＋ネットワークの観点から、評価できるように指標を見直したもので、総合的な検証の部分よりも客観的指標として入れられたらという意見を踏まえたもの。結果としては調整区域内の区間やネットワークとして挙がっていない区間の評価が下がっている。全体の作業を通して、なるべく客観的評価の中で、目指している評価結果になるよう考えている。見直しの背景ということで、人口減少や社会情勢の変化だとかから、始まっているのでまずは客観的指標だけでそこを指し、総合的な検証の部分で、区間ごとに評価していたものを路線ごとの評価、ネットワークとしての評価をしていこうとしているもので、意図的に数を減らそうとしているわけではなく、前回の意見をもとに長野市の考え方を反映したものの。	・今回、変更箇所は特になし 【補足】資料1の3、4ページに記載の見直しの背景と必要性をご確認いただきたい。	
	2-5 コンパクト＋ネットワークについては前回の部会時には必要性の所だかに入っていて、全体(ネットワーク)に関わる話だからここから外した方がいいのではないかという議論があったような気がするが。	/	・実現性の評価指標では「コンパクトシティの形成」に改めた。	2-6へ続く
	2-6 実現性の観点においてコンパクト＋ネットワークという書き方が良くないのではないかと、区間ごとに評価しているのでネットワークとしては評価できない。また、総合的な検証の部分でも、コンパクト＋ネットワークとしているため、混乱が生じるのではないかと。客観的指標の部分では市域の拡大を防ぐ様なニュアンスの文言になれば、イメージが付くのではないかと。	コンパクト＋ネットワークについては客観的評価と総合的な評価で2回、同じ文言が出てくるため、重複して評価しているような印象を受ける。表現の仕方を検討したい。	・実現性の評価指標では「コンパクトシティの形成」に改めた。	2-7へ続く
	2-7 やり方としては、調整区域内の計画を外すということで良いか。そうであればネットワークを見ているのではなく、コンパクトの部分を見ているのでは。ネットワークの部分については総合的な検証でみているのではないかと。資料3-2ではコンパクトシティと表現されているようだが。	そうである。資料の表記を統一し、表記を改める。	・実現性の評価指標では「コンパクトシティの形成」に改めた。	

分類	質問・意見	回答	備考		
指標・基準	2-8	資料3＝3の①～⑤としているのを①～③に統合したのは、評価の仕方としては、統合した項目の中でどれか一つに該当していれば、○が付くのか、二つ以上該当するなどと○つづのか。	どれか一つでも該当していれば、○が付く。	・今回、変更箇所等は特になし	
	2-9	今回、上位関連計画とコンパクト＋ネットワークを統合してしまうことについては、どんな意図があったのか		・作業の都合上、グループ分けさせていただいたもの ・グループ分けしていたものを、それぞれ単独の項目とした。 ・資料1の49ページ	2-10へ続く
	2-10	今回、統合した①～③について新しく名称を付けるとどうなるのか。新しく名称を付けられないのであれば、統合する理由はないのではないのか。	そのまま、一つの評価項目として統合すると、表のような作業をしているため、作業の都合上、そういったグループ分けの表現をさせていただいた。作業の見せ方をわかりやすくするためのもの。	・グループ分けしていたものを、それぞれ単独の項目とした。 ・資料1の49ページ	2-11へ続く
	2-11	例えば統合したものの4つの内の2つ以上で○が付けば評価するといったことをやるのであれば統合する意味もあると思うが。	表現を改めたい。	・グループ分けしていたものを、それぞれ単独の項目とした。 ・資料1の49ページ	2-12へ続く
	2-12	表でいくと②-4まで、フロー図でいくと②-3までであるが、何が違うのか。	②-4についてはそれまでの評価でいずれにも該当しなかった区間で、何かを評価したものではありません。ただ、作業の都合上、出てきてしまう項目のため、表示している。	・グループ分けしていたものを、それぞれ単独の項目とした。 ・資料1の49ページ	
評価結果	3-1	幅員拡幅という区分について、減幅という方向性もあるかと思いますが、拡幅だけを別個にしたのは何故か。分かりにくいので、幅員の変更という区分、切り出し方もあるのではないのか。	減幅については現計画線の中で納まる変更であり、拡幅については現計画よりも影響範囲、関係者が多くなるため、特に道路管理者の皆さんに意識してもらうよう今回は、意図的に個別に出させていた。	・幅員拡幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 ・資料1の46ページ(表3-7、3-9) ・規定計画幅員について24mの幅員を基準としていたが、今回、4車線で計画されているかどうかを基準とした。	
	3-2	幅員拡幅に関連して、例えば8mの現道があって、計画上是20mで計画されているが、12mで十分ではないかといった場合、現道に対しては拡幅だが、計画としては減幅になるが、こう言った評価をされているものはあるのか。	あるが、いずれの分類になっているかまでは確認できていない。課題ありの必要性高いか、課題ありの必要性低いのいずれかには分類されており、課題ありの中の一部をピックアップして幅員拡幅としている。	・今回、変更箇所等は特になし	
	3-3	資料4で国道18号が紫色、幅員拡幅と評価されているが、どこを見ればそう評価されたのかわかるか。	区間番号は41-1～9、表の11/13の実現性の課題があるが、幹線道路機能に○が付く、評価されている。参考資料2、資料5の表の中で、コメントを書かせていただいている。 既に22mで計画決定されており、4車線で計画されているが、今の道路構造令など、歩道や自転車の通行帯を考えると幅が足りないため、拡幅が必要という評価にさせていただいている。	・幅員拡幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 ・資料1の46ページ(表3-7、3-9) ・規定計画幅員について24mの幅員を基準としていたが、今回、4車線で計画されているかどうかを基準とした。 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。	
	3-4	県庁後ノ井線、区間番号7-1～9について、7-2、7-3が幅員拡幅となっているが、前後区間との整合を図る必要があるのではないのか	今回は道路管理者の皆さんにご確認いただいて、ご意見いただければというところで、意図的に幅員拡幅と表示させていただいた。前後区間との整合性は総合的な評価の部分で対応を検討したい。	・幅員拡幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 ・資料1の46ページ(表3-7、3-9) ・規定計画幅員について24mの幅員を基準としていたが、今回、4車線で計画されているかどうかを基準とした。 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。	
	3-5	東バイパスについて、国道18号の拡幅は現実的には難しく、Mウェーブの東側に18号のバイパスという位置づけで、整備したのではないのか。それでも18号の拡幅は必要という結果なのか。	将来交通量の推計から見ると、東バイパスができてまだまだ足りないという結果が出ている。今回のご意見を踏まえて、もう一度シミュレーションしてみますが、場合によっては評価結果が変わる場所も出てくるかもしれない。	・資料1の63ページから66ページをご確認いただきたい。 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。	
	3-6	上記の質問について、都市計画道路の東外環状線の整備、4車線化がなされた後のシミュレーション結果ということで、いいか。	その認識が良い。PT調査のフルネットと違うのは見直しの変更案の結果によって、対象の計画を落とした上で、シミュレーションし判断している点。次回の部会では、その結果をお見せできると思う。東バイパスがあっても、それだけではなかなか対応できないという結果が出ている。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。	
部会後の質問、意見等	長野建設事務所 1 (主)長野菅平線(落合橋)については現在架替検討中であることを承知願います。 2 13-2(主)長野菅平線 5月17日現地確認。 下記について今後予想されるため、現時点では現状のままとしてもらいたい。 ・重要物流道路の候補となっており路線の重要性が高まる可能性がある。その場合は、幅員構成の検討が必要となる。 ・都計道の実現に向けては、代替路整備も含めた比較検討を行い判断する必要がある。 3 19-2(国)406号 将来の変更候補であることを承知願います。 4 66-1～10(国)403号 ネットワークとして存続すべきでは。		・今回、変更箇所等は特になし 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。		

第3回部会からの変更点について

【22p：実現性の評価指標】

- 「歴史環境保全」について、伝建地区等を通過する都計道を実現性に課題があるとして評価していたものに加えて、文化財自体への影響の有無も検証することとした。
 ※変更理由：評価対象としていた伝建地区等から外れる区間においても、歴史環境（文化財）への影響有無を検証するために上記の通り指標を変更した。
- 「既定計画幅員」について、将来交通量が15,000台以上の区間については24m幅員を基準に評価していたが、4車線幅員となっているかどうか（2車線計画の場合には計画幅員を変更する必要がある）を検証することとした。
 ※変更理由：『計画幅員22m（4車線計画）の区間を24m幅員へ変更する必要があるのか』との前回部会でのご意見を踏まえ、上記のとおり指標を変更した。
- 実現性の評価における「コンパクト＋ネットワーク」の指標に関する名称を「コンパクトシティの形成」に変更した。
 ※変更理由：『総合的な検証においても同様の名称が登場しており分かりづらい』との前回部会でのご指摘を踏まえ修正した。

【46-47p：見直し原案の検討手順】

- 以下のとおり評価の名称を変更した。
 「客観的指標による区間別評価」→「見直し評価指標による“区間別”評価」
 「道路網としての総合的な検証」→「“道路網”としての総合的な検証」
 ※変更理由：「区間別」と「道路網」としての評価を行っていることをより明確化するための変更。
 報告書形式で整理を行ったため、前節までの名称（「見直し評価指標による区間別道路機能の整理（必要性・代替性・実現性の整理）」）と統一するために変更。
- 区間別及び道路網としての評価において「幅員拡幅」との評価分類を廃止し、他の分類へ統合した。
 ※変更理由：『評価分類として分かりにくい』との前回部会でのご指摘を踏まえ変更した。
- 見直し評価フロー図を変更
 ※変更理由：『代替性があり必要性を検証した区間は実現性を検証していない印象を受ける』との前回部会でのご意見を踏まえ、「始めに全区間について見直し評価指標による区間別道路機能の整理を行い、その結果を用いて区間別評価を実施し、その結果を踏まえ道路網評価を行う」という流れを明確化するため変更した。

【49p：“道路網”としての総合的な検証項目】

- 総合的な評価をグルーピングしていたものを、それぞれ単独の項目へ変更した。
※変更理由：「グルーピングした目的が分からない」との前回部会での指摘を踏まえ、評価方法を精査し、それぞれ単独の項目として評価することとした。
ただし、単独の項目とはしているが、「見直し評価指標による区間別道路機能の整理（必要性・代替性・実現性の整理）」の状況も考慮しつつ評価を行っている。例えば「上位・関連計画との整合」では、上位計画への位置づけを確認し、位置づけがあるものの実現性に課題がある区間については「変更候補」とするなどの評価を実施している。

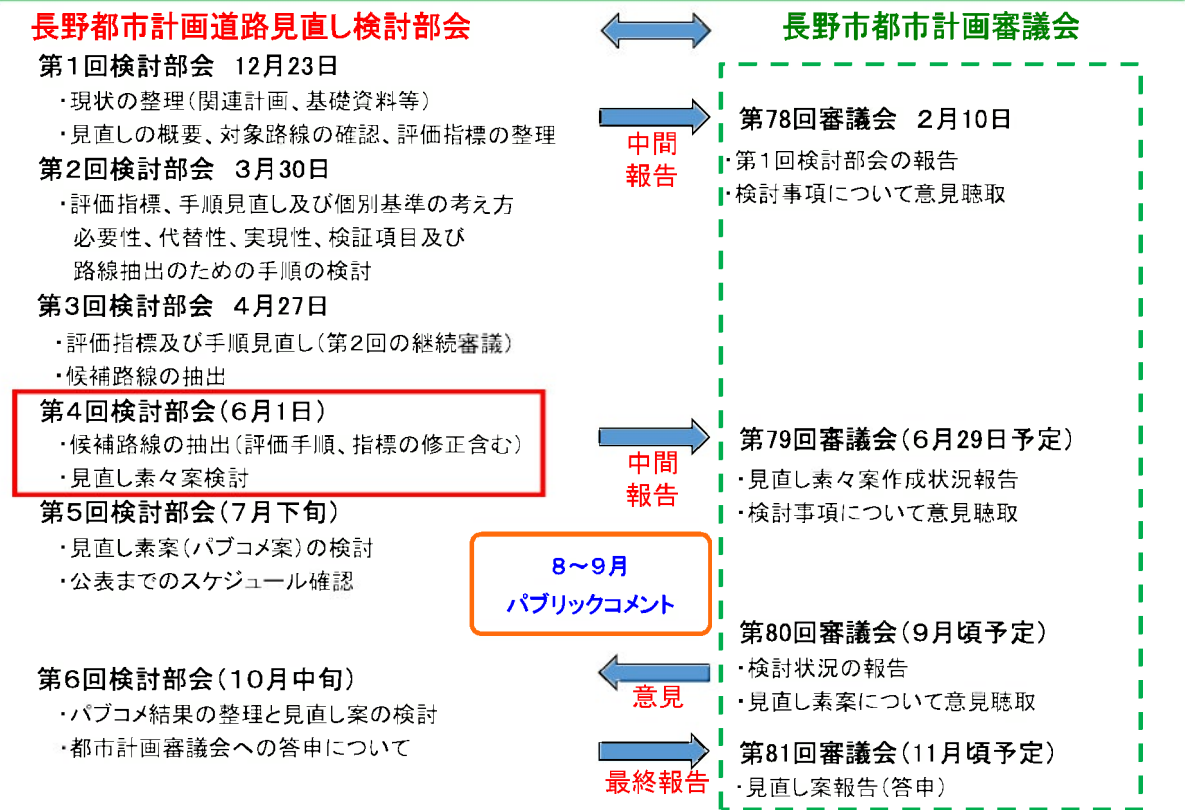
【61-68p：交通需給バランスの検証】

- 交通需給バランスの検証を実施した。

【69-71p：都市計画道路見直し原案】

- 交通需給バランスの検証により大きな問題は生じないと判断し、暫定見直し案を見直し原案とした。
- 前回部会時は、区間 3-1～3-3 は交通量から判断し 4 車線相当の幅員への変更候補としていたが、前後の整備済み区間との連続性を踏まえ、現行計画（2 車線）のままの存続候補とした。
- 前回部会時は、区間 35-1～35-5 は交通量から判断し 4 車線相当の幅員への変更候補としていたが、第 3 回 PT 調査における位置づけ（2 車線）を踏まえ、現行計画（2 車線）のままの存続候補とした。

【見直し検討部会スケジュール】



年度	令和2年度							令和3年度										
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
都市審		第77回都市計画審議会 部会設置決定			第78回都市計画審議会 第1回部会報告				第79回都市計画審議会 部会案報告			第80回都市計画審議会 パブコメ結果報告		第81回都市計画審議会 見直し案答申				
部会		第1回見直し検討部会 ・現状計画の整理 ・見直し概要確認			第2回見直し検討部会 ・評価指標・手順の検討 ・見直し路線の抽出	第3回見直し検討部会			第4回見直し検討部会	第5回見直し検討部会			第6回見直し検討部会 ・パブコメ結果整理 ・見直し案作成					
市民											見直し素案	パブリックコメント						見直し案公表