

第5回都市計画道路見直し検討部会

都市計画道路見直し（素案）

2021年（令和3年）7月

目 次

1. 都市計画道路の見直しについて	1
1-1. 都市計画道路の見直しの背景と見直しの必要性	1
1-2. 都市計画道路見直しの全体概要・流れ	3
1-3. 都市計画道路見直し対象路線	4
2. 道路機能分類	5
2-1. 都市の骨格を構成する道路	8
(1) 都市軸を形成する道路	8
(2) 都市内地点間を連絡する道路	9
2-2. その他の道路機能	10
(1) 広域道路ネットワークを形成する道路	10
(2) 商業・業務地区の活動の中心となる道路	11
(3) 居住地区の活動の中心となる道路	12
(4) 歩行者・自転車の安全性を強化する道路	13
(5) 観光交流を支援する道路	14
2-3. 幹線機能分類	15
3. 都市計画道路の見直し検討	16
3-1. 見直し評価指標の設定	16
3-2. 見直し評価指標による区間別道路機能の整理	22
(1) 必要性の整理	22
(2) 代替性の整理	37
(3) 実現性の整理	39
3-3. 見直し原案の検討	44
(1) 見直し原案の検討手順	44
(2) 見直し評価指標による“区間別”評価	46
(3) “道路網”としての総合的な検証	47
(4) 都市計画道路見直し原案	67

1. 都市計画道路の見直しについて

1-1. 都市計画道路の見直しの背景と見直しの必要性

国・県の示す都市計画道路見直しの背景や方向性及び長野市の現状や課題などを踏まえ、長野市における都市計画道路の見直しの背景・必要性を整理した。

【国の社会・経済情勢からの見直しの背景】

都市計画の多くが当初計画策定された昭和20年代、30年代は、人口の急速な増加、10%前後の経済成長のもと、東京五輪の開催（昭和39年（1964年））に向けた、新幹線や高速道路が急速に整備され、昭和40年（1965年）まで社会資本整備が最も進んだ時期でもあった。

人口増加、経済の急成長により社会・経済に活力が満ち溢れていた時代に計画された都市計画と、人口が減少に転じ、超高齢社会を迎え、経済も停滞する現状とは大きな齟齬が生じており、その問題の改善が国の社会・経済情勢からの「都市計画道路見直し」の背景である。

また、「都市計画道路の見直しの手引き（各論編）」（平成30年8月 国土交通省都市局 都市計画課）では、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等を勘案しながら、目指すべき都市構造との対応の再検証や都市計画道路見直しの定期的な検証の実施などを行う必要性が示されている。

【長野県の見直しの背景（都市計画道路見直し指針(案)より）】

都市計画道路の区域内は将来の事業の円滑な施行を確保するために、都市計画法第53条により建築が制限されている。また、計画決定段階においては公聴会の開催、縦覧手続きを行うなど住民参加の下に策定され、決定された計画は住民に公開してきている。このような状況を踏まえると、都市計画道路を安易に変更することは住民の信頼を損なうなど行政の責任上問題があると考えられる。しかし、既存の計画の前提となった社会情勢や土地利用が変化してきている中、都市計画道路の必要性を再検証する時期に来ているものと考えられる。

【解説】（抜粋） ※都市計画道路見直し指針(案)より

都市計画道路が定められた背景となる社会情勢等が変化してきている中、既存の都市計画道路のなかにも必要性に変化が生じている路線が存在していることも考えられる。都市計画道路の区域内は建築の制限を課していることから、必要性に変化が生じた路線を存置させることは住民の権利を過大に制限することとなる。このため既存の都市計画道路が現在も真に必要なものであるか検証し、変更する必要性が生じた場合には遅滞なく都市計画を変更する必要がある。

これまで人口は増加の一途を辿ってきたが、本県において2001年をピークに人口が減少に転じてきていること、人口減少下において税収の伸びも期待できず、また高齢化の進行により医療、社会保障などの財政支出の増加が予想され、都市施設整備に充当できる投資額は減少するものと考えられる。このような中、整備に係る投資はこれまで以上に重点化・効率化を図る必要がある。また、これまで整備されてきた社会資本ストックを有効に活用していく必要がある。本県においては、都市計画道路の整備がなかなか進まない状況である。一方で都市計画事業以外の手法で都市計画決定されていない道路の整備が進められ、既に都市計画道路の機能を代替するような道路が存在している場合や、交通需要の変化などから整備の必要性が薄れている道路が存在することも考えられる。

そこで、社会情勢の変化に対応し、既存のストックを有効活用する道路網に見直すことにより、効率的な道路整備が行えるようにしていく必要がある。

【長野市における都市計画道路見直しの必要性】

■第1回都市計画道路見直しの実施

長野市では、平成25年1月に「長野市都市計画道路の見直し方針」を策定し、この方針に従って1路線を廃止した。(3・6・15号裾花堤防線、平成29年(2017年)廃止)

長野市都市計画道路の見直し方針では、「道路特性による評価・分類(H16~H18)」、「代替性・必要性・実現性による評価・検証(H19)」、「時点修正と評価の補正・検証(H20~H23)」の結果を踏まえ、都市計画道路見直し案を作成した。

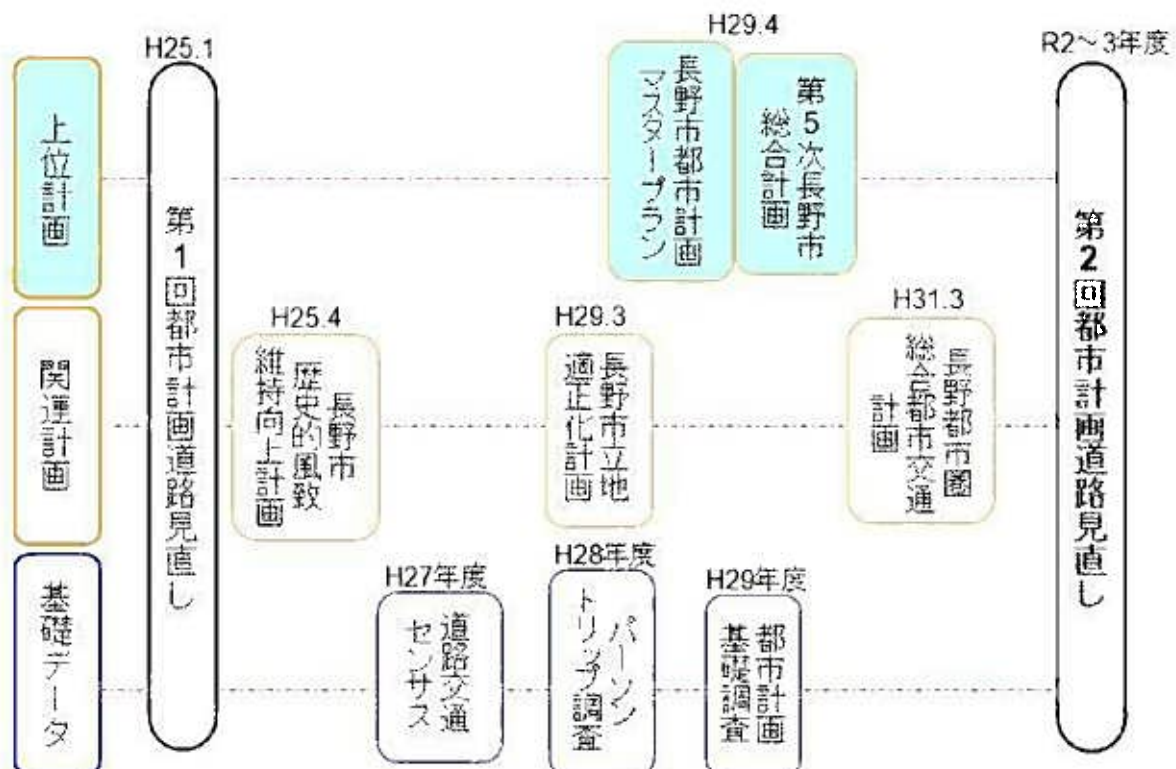
■第2回都市計画道路見直しの必要性

長野市の総人口は、平成12年(2000年)をピークに減少期に入り、国立社会保障・人口問題研究所による令和17年(2035年)の予測では341,305人と、人口減少・少子高齢化が更に進行するものと予測されている。そうした社会情勢の中で自動車交通も減るものと思われ、これまでの自動車交通を重視した道路整備から、高齢者や歩行者を重視した道路整備への転換が求められるなど、各道路が求められる役割・機能等の変化を踏まえた見直しが必要となっている。

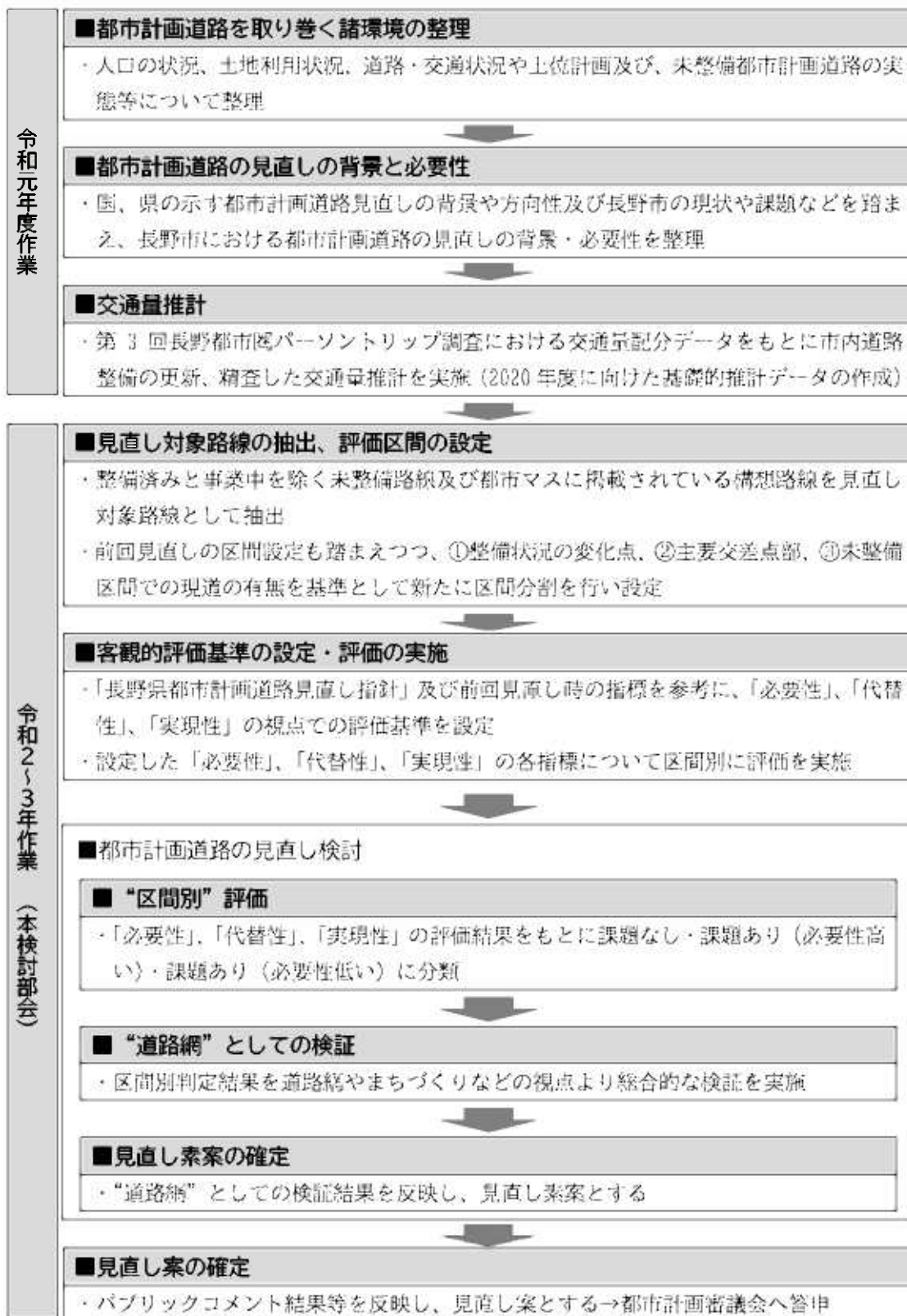
また、集約型都市構造への転換を目指す「長野市立地適正化計画」が平成29年3月に策定され、「第五次長野市総合計画」及び「長野市都市計画マスタープラン」が平成29年4月に改定、「長野市圏総合都市交通計画」が平成31年3月に改定されるなど、上位・関連計画の将来像を実現するために、改めて都市計画道路網のあり方を検討する必要がある。

このため、都市計画道路の必要性やその役割・機能等を再検証し、将来のあるべき道路網を再構築することにより、選択と集中による効率的、効果的な都市計画道路の整備を推進するため、第2回都市計画道路の見直しが必要である。

【上位計画・関連計画等の変遷】



1-2. 都市計画道路見直しの全体概要・流れ



1-3. 都市計画道路見直し対象路線

見直し対象路線は、整備済みと事業中を除く未整備路線（概成済含む）及び都市計画マスタープランに掲載されている構想路線を見直し対象とする。

評価区間の設定では、前回見直しの区間設定も踏まえつつ、①整備状況の変化点、②主要交差点部、③未整備区間での現道の有無を基準として新たに区間分割を行った。

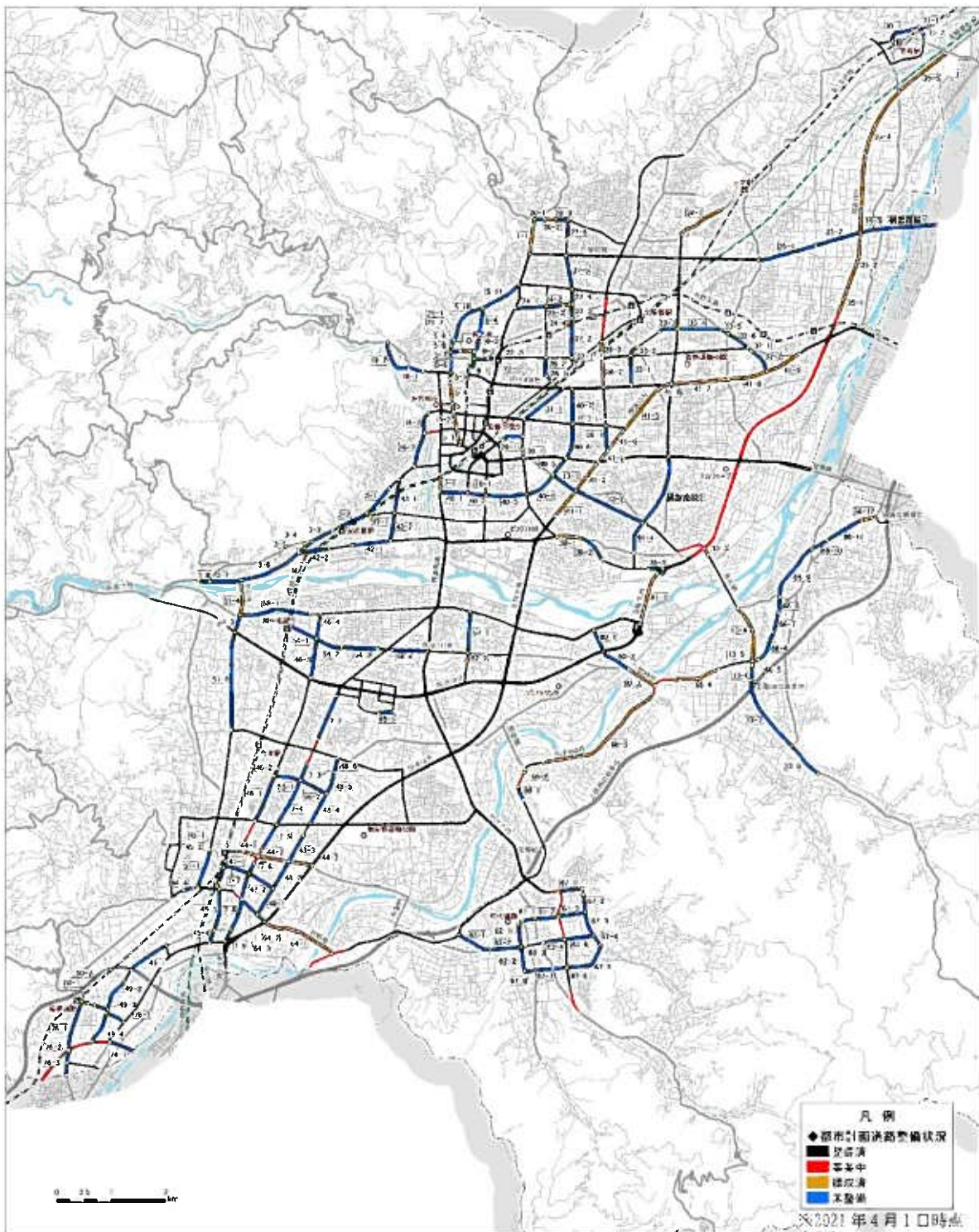


図 1-1 見直し対象路線と評価区間

2. 道路機能分類

道路機能分類は道路の持つ性格や機能、役割等を明確化することを目的とし、以下の7つの機能を設定し分類を行った。また、道路機能分類をもとに、幹線機能分類を行った。

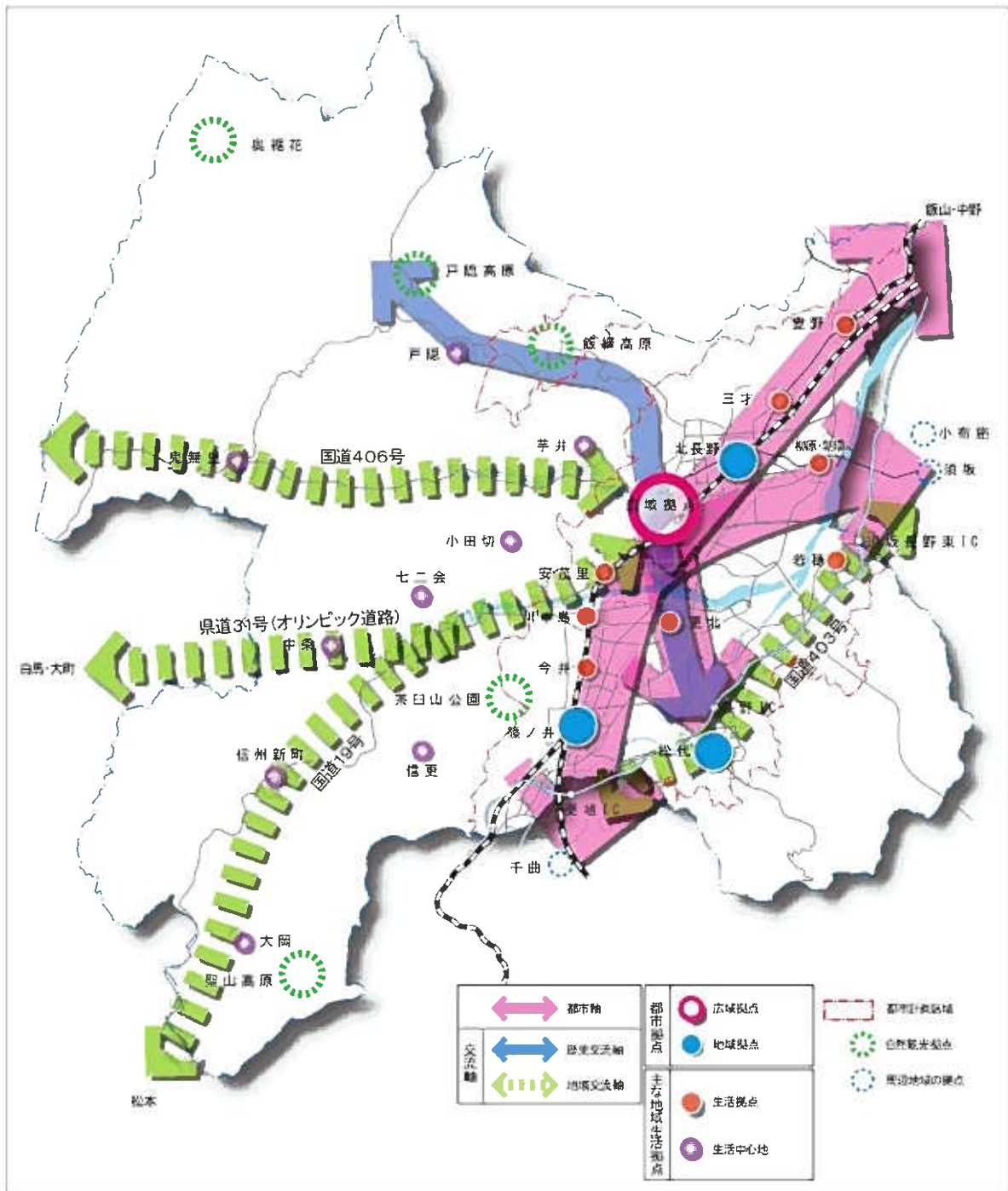
表 2-1 道路機能分類指標

機能区分		分類基準
都市の骨格を構成する道路	都市軸を形成する道路	都市マス ^{※1} における「都市軸」および「歴史交流軸」「地域交流軸」、PT調査 ^{※2} における「広域連携軸」「地域連携軸」を形成する道路を具体の路線に対応させる。
	都市内拠点間を連絡する道路	都市マスに位置づけられる「広域拠点」及び「地域拠点」に対して、それらを相互に連絡する道路を位置づける。
その他の道路機能	広域道路ネットワークを形成する道路	地域全体としての人流、物流の円滑化や防災・減災に寄与する道路として位置づけ。
	商業・業務地区の活動の中心となる道路	商業系用途地域内にある道路を、商業・業務活動を支援し、商業・業務地区の活動の中心となる道路として位置付ける。
	居住地区の活動の中心となる道路	住居系用途地域内にある道路を、居住地区の活動の中心となる道路として位置付ける。
	歩行者・自転車の安全性を強化する道路	歩行者・自転車の安全性を強化する道路として小・中学校、高校周辺（半径500m）に存する都市計画道路を位置づける。
	観光交流を支援する道路	PT調査の「都市型観光拠点」として位置づけられるセル環状道路内地区と松代地区内に存在する道路及び観光拠点を連絡する道路を位置付ける。

※1：長野市都市計画マスタープラン（平成29年3月） ※2：長野都市圏総合都市交通計画（平成31年3月）

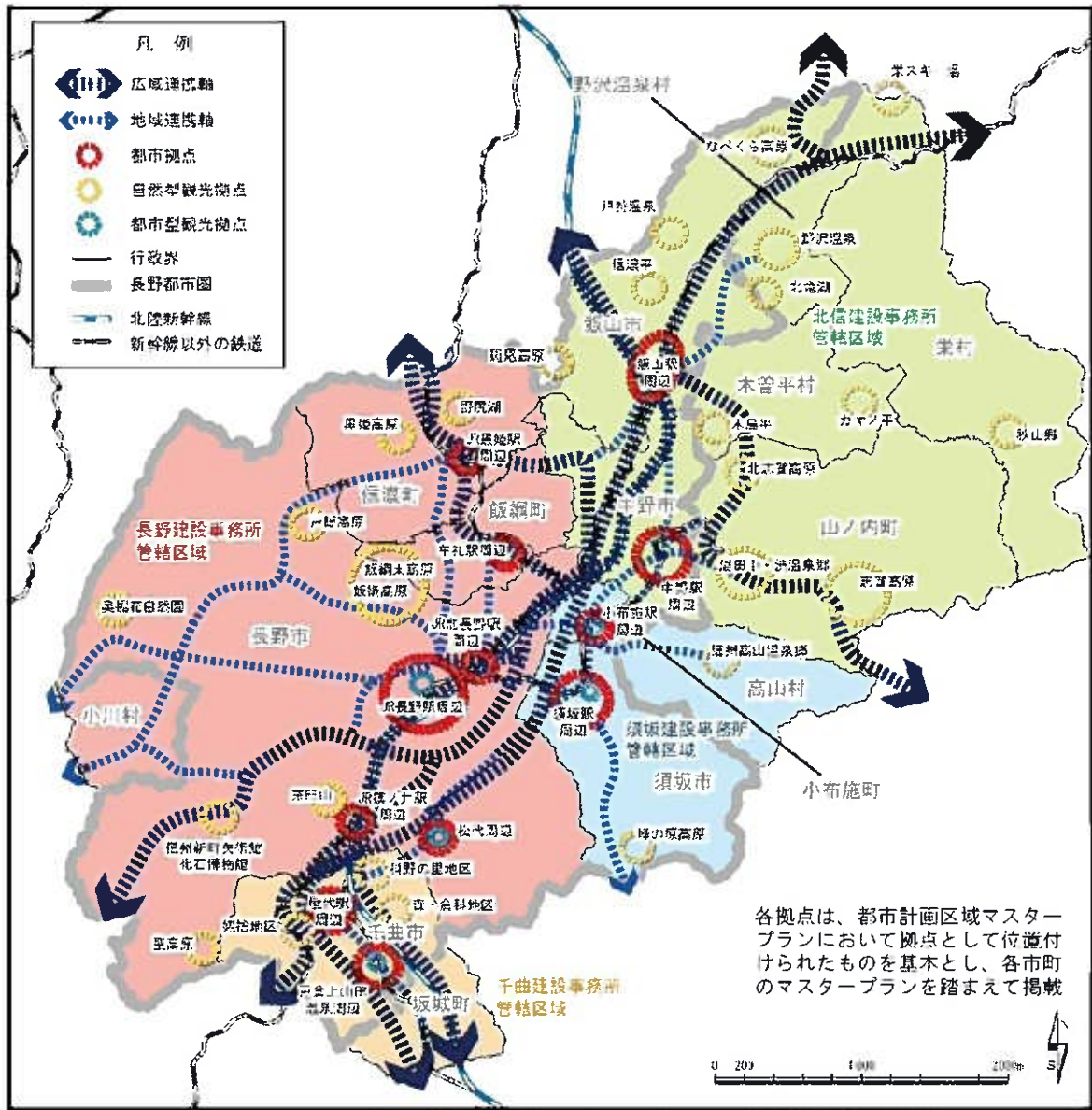
表 2-2 幹線機能分類の考え方

機能分類	考え方	分類方法
主要幹線道路	都市と都市を結び、都市圏域の骨格を形成する道路。	道路機能分類の「都市軸を形成する道路」において、「都市軸」または「広域連携軸」を形成する道路として分類された道路。
幹線道路	都市内及び都市間を結び、都市内（生活圏）の骨格を形成し、主要幹線道路を補完する道路。	<p>主要幹線道路に分類されなかった道路のうち下記のいずれかに該当する道路。</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路機能分類の「都市軸を形成する道路」において、「歴史交流軸」「地域交流軸」「地域連携軸」のいずれかに分類された道路。 道路機能分類の「都市内拠点間を連絡する道路」に分類された道路。 「広域道路ネットワークを形成する道路」に分類された道路。
補助幹線道路	幹線道路を補完する主要な道路。	主要幹線道路または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、長野市の緊急活動用道路として指定される道路。



出典：長野市都市計画マスタープラン（平成29年4月）

図 2-1 都市計画マスタープラン 都市構造図



出典：長野都市圏の新たな総合都市交通計画 計画編（平成31年3月）

図 2-2 長野都市圏総合都市交通計画 都市構造図

2-1. 都市の骨格を構成する道路

(1) 都市軸を形成する道路

都市計画マスタープランにおける「都市軸」および「歴史交流軸」「地域交流軸」、長野都市圏総合都市交通計画における「広域連携軸」「地域連携軸」を形成する道路を具体的な路線に対応させ、「都市軸を形成する道路」として位置づける。

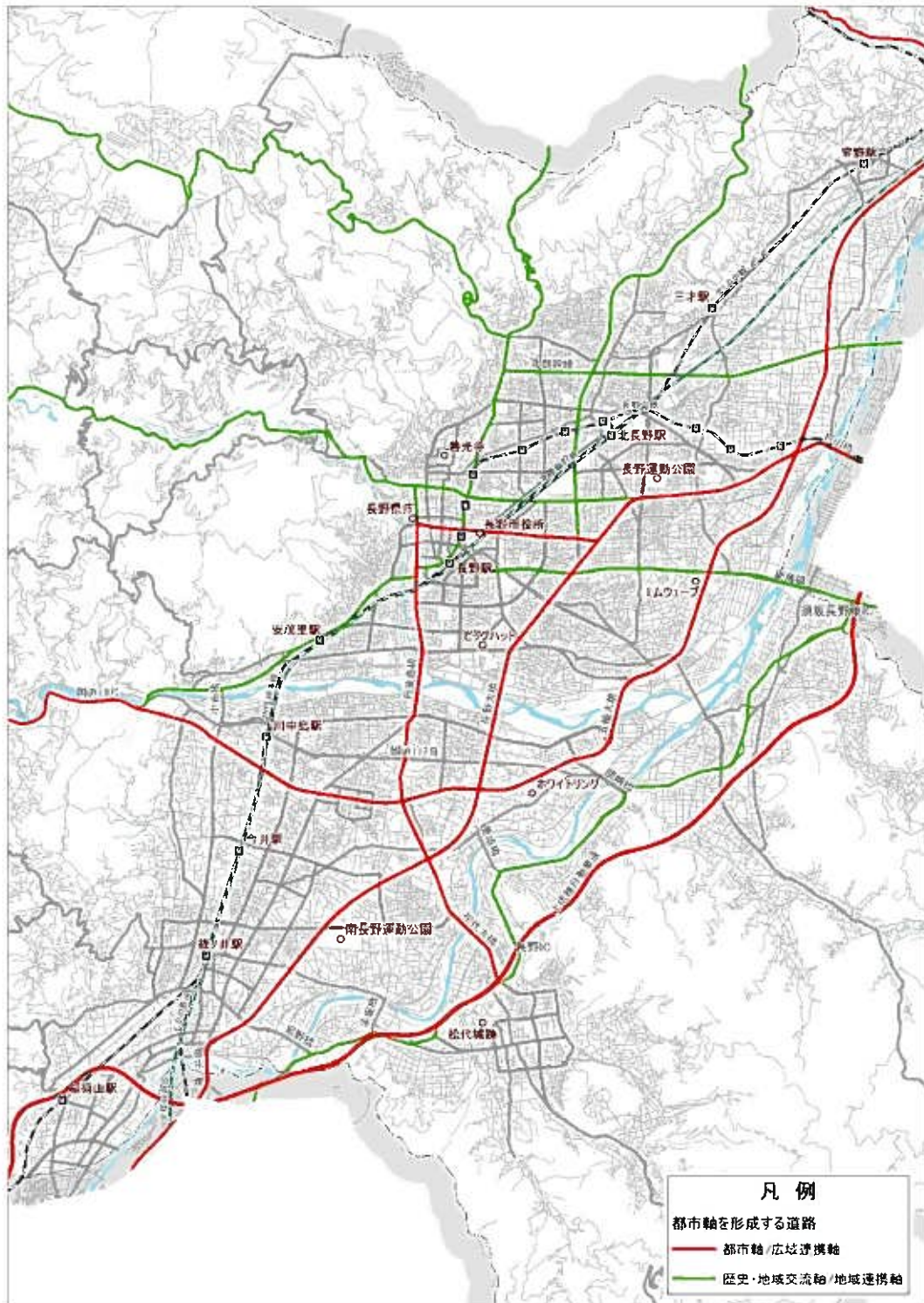


図 2-3 都市軸を形成する道路

(2) 都市内拠点間を連絡する道路

都市計画マスタープランに位置づけられる「広域拠点」及び「地域拠点」に対して、それらを相互に連絡する道路を「都市内拠点間を連絡する道路」として位置づける。

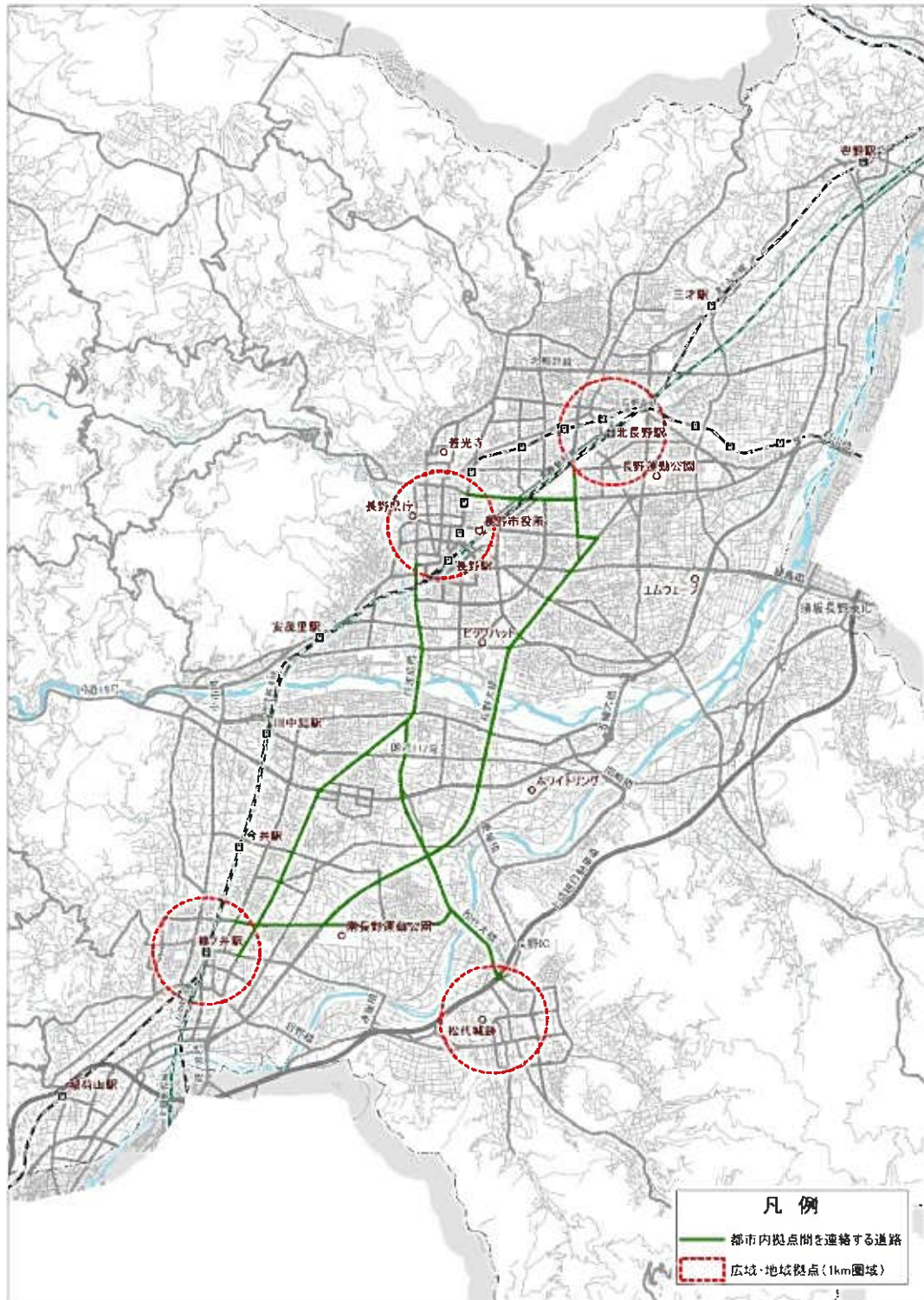


図 2-4 都市内拠点間を連絡する道路

2-2. その他の道路機能

(1) 広域道路ネットワークを形成する道路

地域全体としての人流、物流の円滑化や防災・減災に寄与する道路として位置付ける。

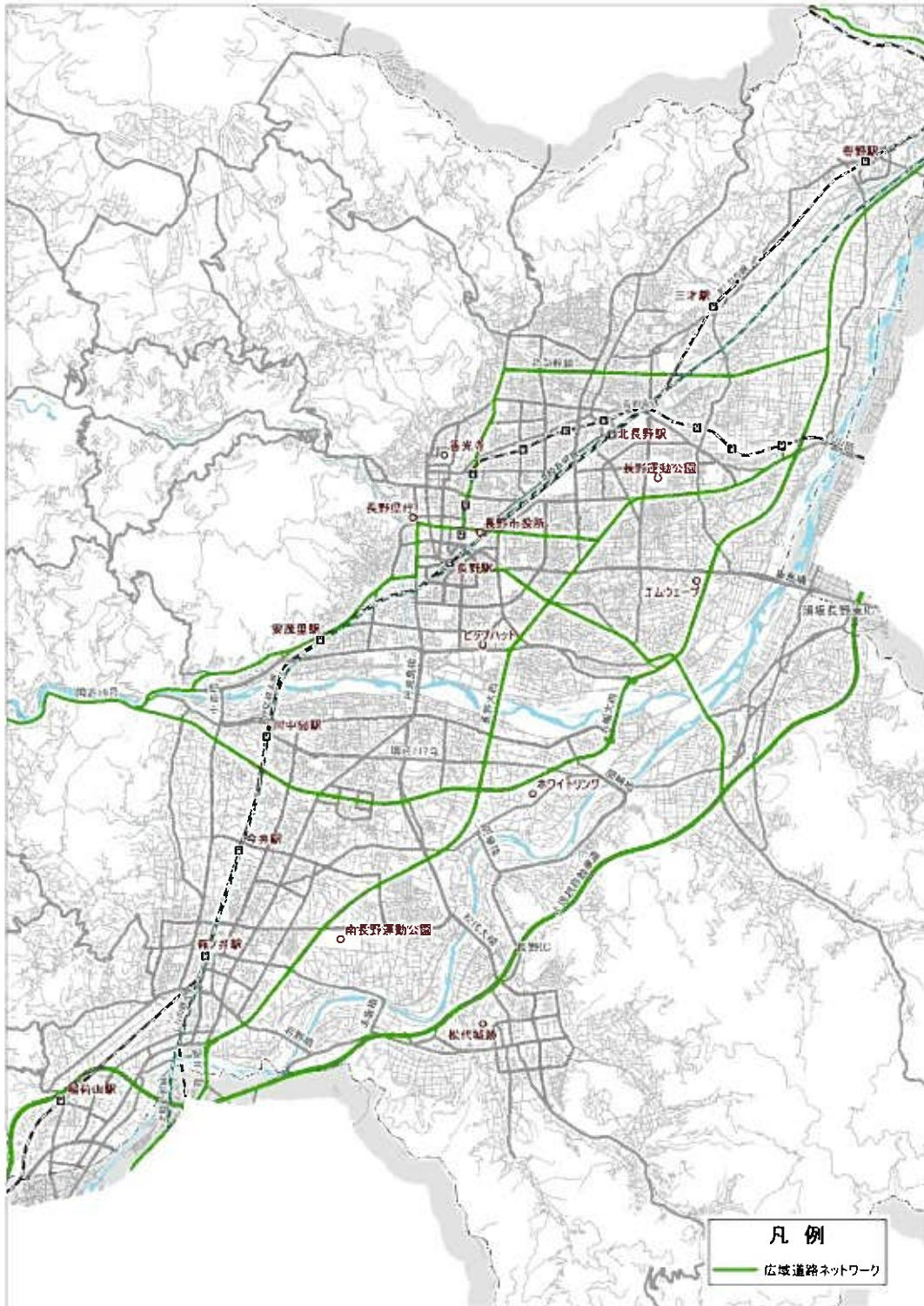


図 2-5 広域道路ネットワークを形成する道路

(2) 商業・業務地区の活動の中心となる道路

商業系用途地域内にある道路を、商業・業務活動を支援し、商業・業務地区の活動の中心となる道路として位置付ける。

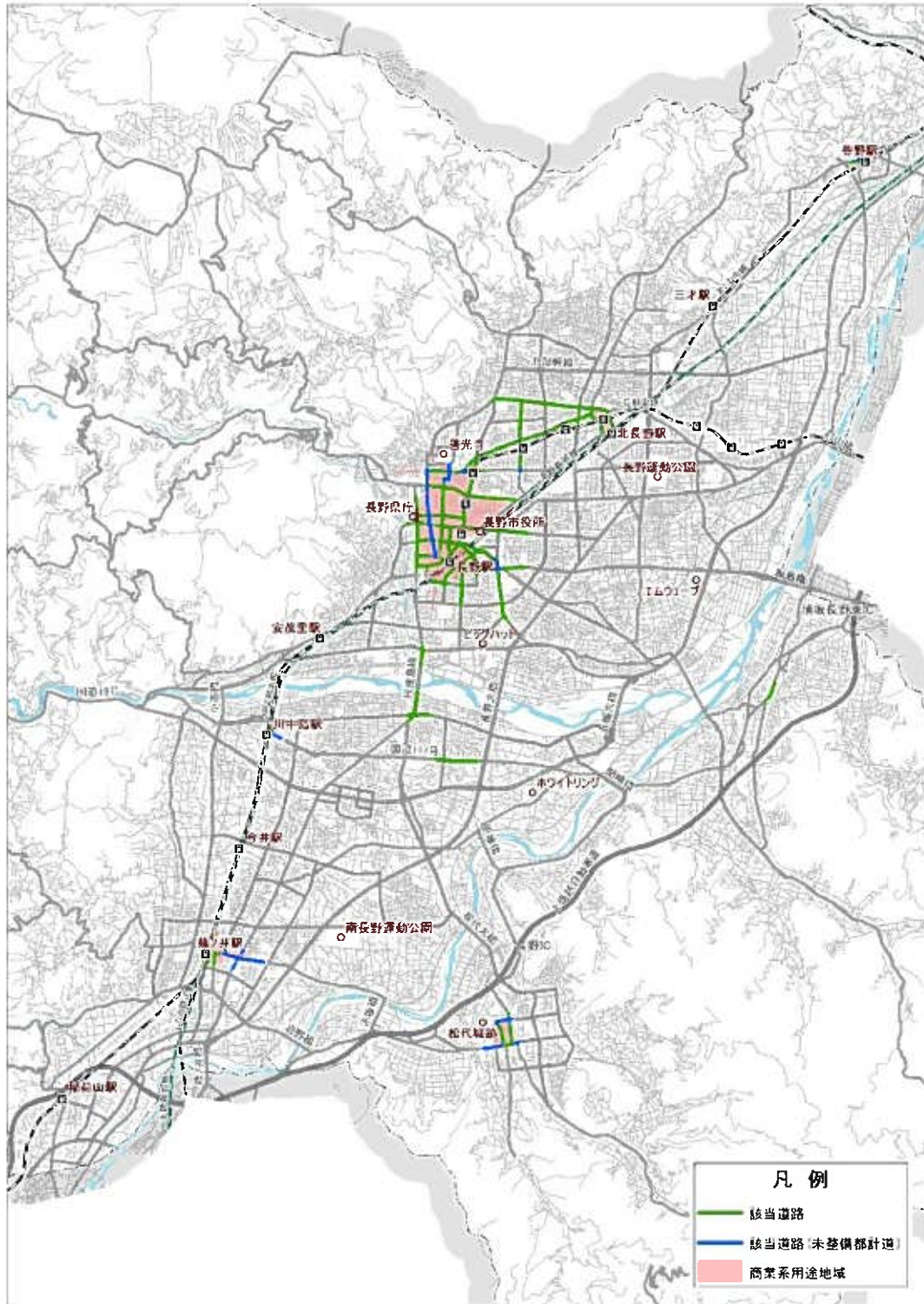


図 2-6 商業・業務地区の活動の中心となる道路

(3) 居住地区の活動の中心となる道路

住居系用途地域内にある道路を、居住地区の活動の中心となる道路として位置付ける。

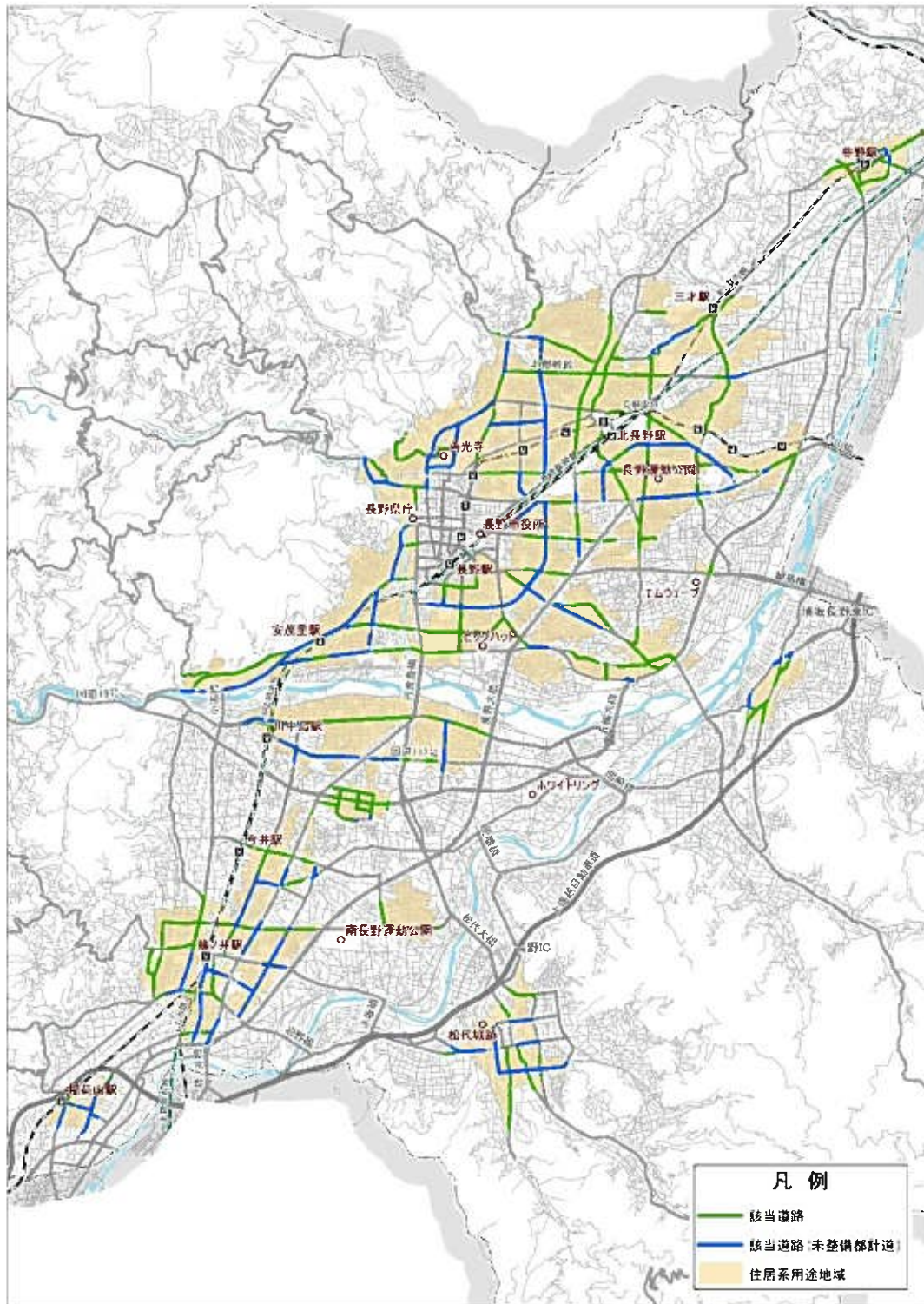
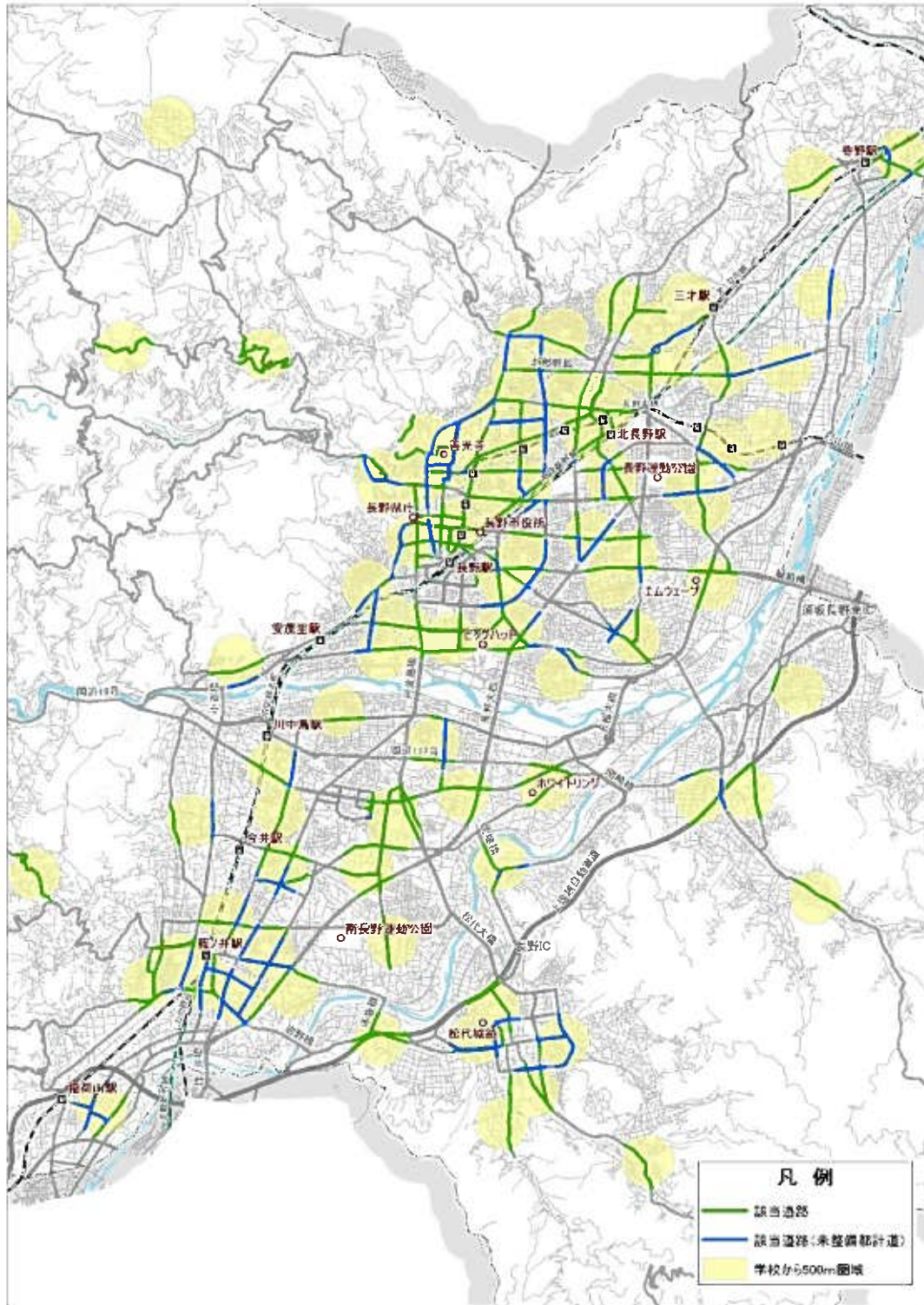


図 2-7 居住地区の活動の中心となる道路

(4) 歩行者・自転車の安全性を強化する道路

歩行者・自転車の安全性を強化する道路として小・中学校、高校周辺（半径500m[※]）に存する都市計画道路を歩行者・自転車の安全性を強化する道路として位置づける。



※児童・生徒が多く集まる範囲と想定し設定

図 2-8 歩行者・自転車の安全性を強化する道路

(5) 観光交流を支援する道路

P.T調査の「都市型観光拠点」として位置づけられる、セル環状道路内地区と松代地区内に存在する道路を観光交流を支援する道路として位置づける。

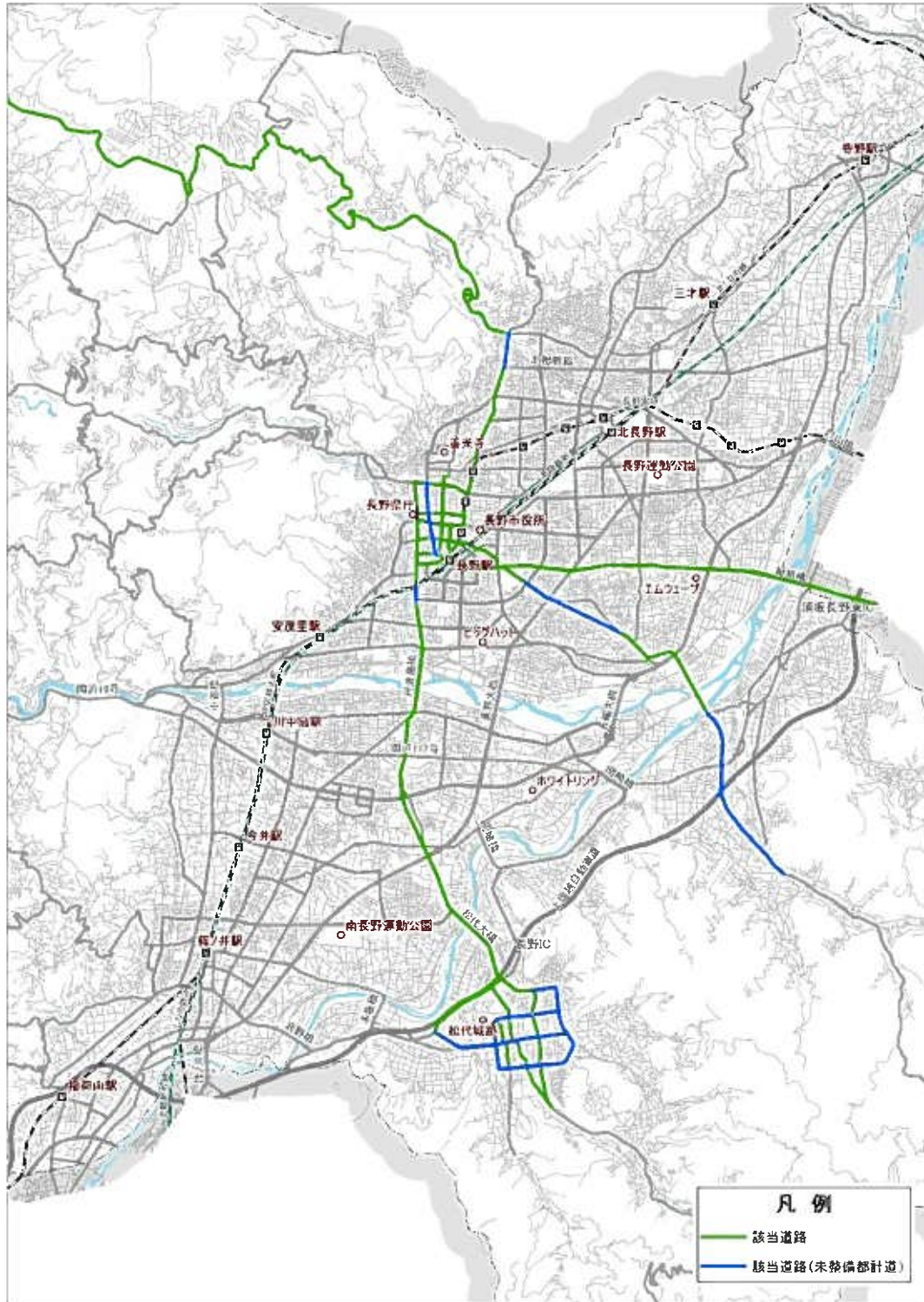


図 2-9 観光交流を支援する道路

2-3. 幹線機能分類

道路機能分類の結果をもとに、主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路の3つに幹線機能分類を行った。

表 2-3 幹線機能分類の考え方（再掲）

機能分類	考え方	分類方法
主要幹線道路	都市と都市を結び、都市圏域の骨格を形成する道路。	道路機能分類の「都市軸を形成する道路」において、「都市軸」または「広域連携軸」を形成する道路として分類された道路。
幹線道路	都市内及び都市間を結び、都市内（生活圏）の骨格を形成し、主要幹線道路を補完する道路。	主要幹線道路に分類されなかった道路のうち下記のいずれかに該当する道路。 ・道路機能分類の「都市軸を形成する道路」において、「歴史交流軸」「地域交流軸」「地域連携軸」のいずれかに分類された道路。 ・道路機能分類の「都市内拠点間を連絡する道路」に分類された道路。 ・「広域道路ネットワークを形成する道路」に分類された道路。
補助幹線道路	幹線道路を補完する主要な道路。	主要幹線道路または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、長野市の緊急活動用道路として指定される道路。

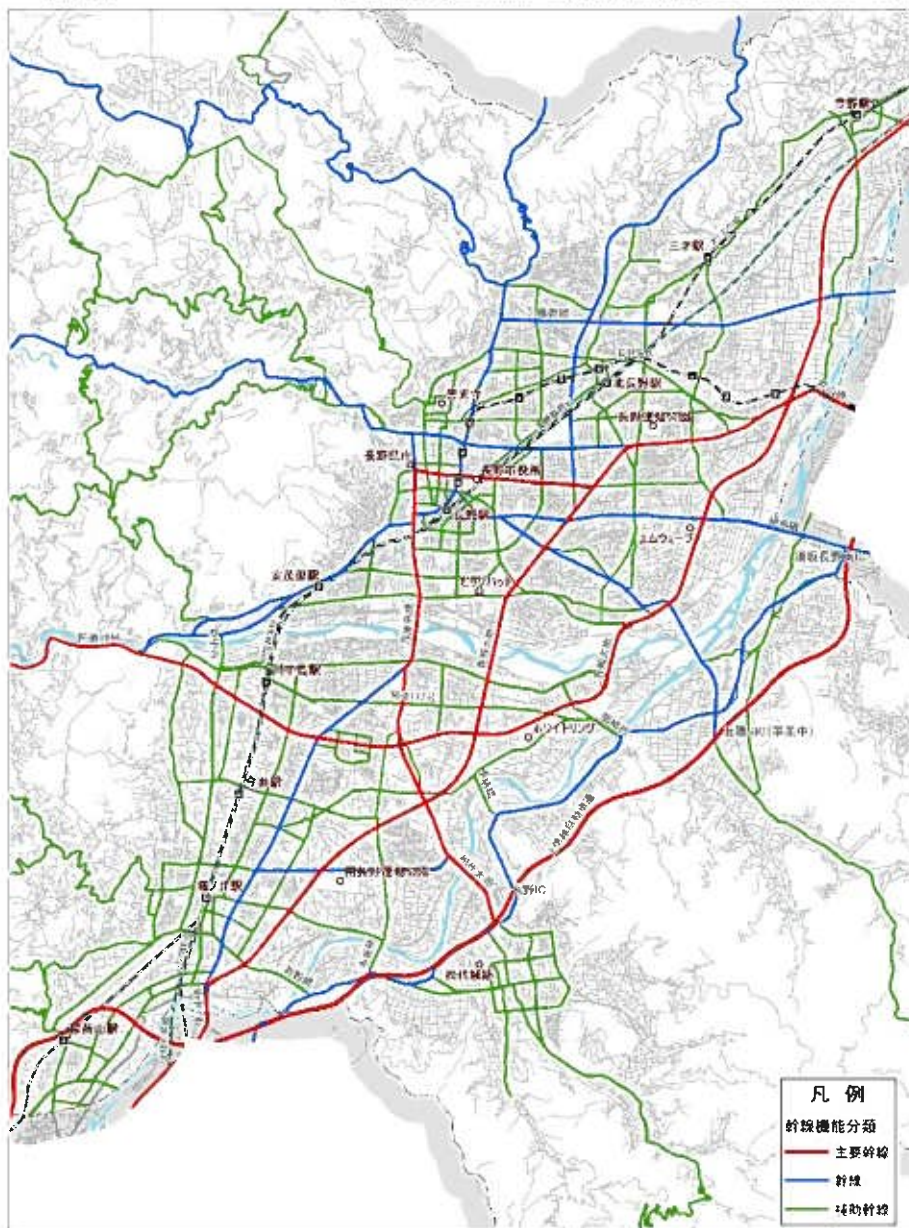


図 2-10 幹線機能分類

3. 都市計画道路の見直し検討

3-1. 見直し評価指標の設定

評価指標は、「長野県都市計画道路見直し指針」及び前回見直し時の指標を参考に、「必要性」、「代替性」、「実現性」の視点で以下の評価指標を設定した。

表 3-1 必要性の評価指標①

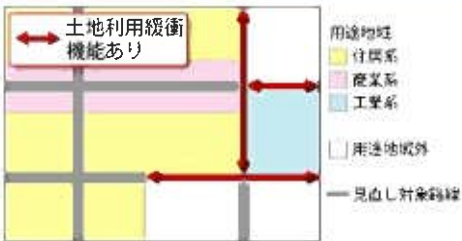
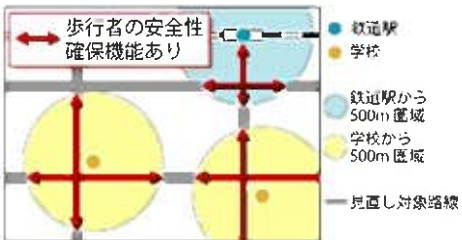
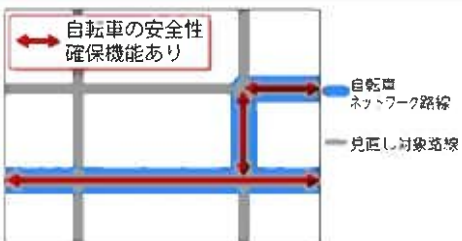
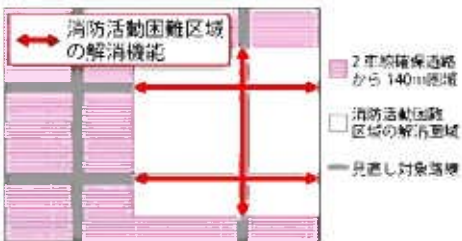
評価視点	評価指標と考え方
都市環境機能	<p>◇土地利用緩衝機能</p> <p>沿道に異なる用途を持つ道路を「土地利用緩衝機能あり」と定義する。</p>  <p>用途地域 住居系 産業系 工業系 用途地域外 見直し対象路線</p>
	<p>◇歩行者の安全性確保機能</p> <p>鉄道駅、小中学校、高校から500m以内¹⁾に存在する道路を「歩行者の安全性確保機能あり」と定義する。</p> <p>1) 高齢者の一般的な徒歩圏である半径500m¹⁾を参考に、多くの歩行者が集まる範囲と想定し設定。 ※1) 出典：「都市構造の評価に関するハンドブック」(国土交通省都市局都市計画課 (2013))</p>  <p>● 鉄道駅 ● 学校 鉄道駅から500m圏域 学校から500m圏域 見直し対象路線</p>
	<p>◇自転車の安全性確保機能</p> <p>長野市自転車ネットワーク計画(R2.7)に位置づけのある道路を「自転車の安全性確保機能あり」と定義する。</p>  <p>● 自転車ネットワーク路線 見直し対象路線</p>
防災機能	<p>◇消防活動困難地域の解消機能</p> <p>消防活動困難区域²⁾を通過する道路を「消防活動困難地域の解消機能」を持つ道路と評価する。</p> <p>1) いずれの2車線確保道路³⁾からも、140m²⁾を超える区域。 2) 消防活動においては、避難路の確保および消防車と他車とのすれ違いを考慮し、2車線確保されていることが望ましい。(車線数データ出典：数値地図(国土基本情報)における幅員区分5.5m以上の道路) 3) 消防車搭載ホース延長を200mと想定して、道路の曲角を考慮した延長。 (出典：「震災に強い都市づくり-地区まちづくりの手引」(都市防災課ハンドブック編集委員会 (2005))</p>  <p>● 2車線確保道路から140m圏域 消防活動困難地域の解消区域 見直し対象路線</p>

表 3-2 必要性の評価指標②

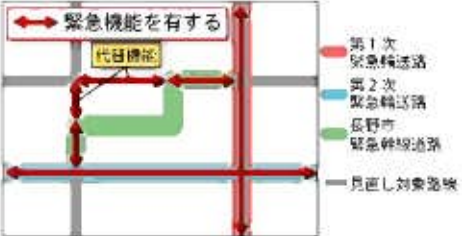
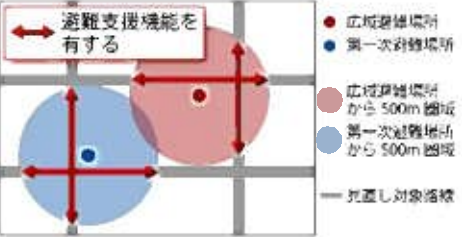
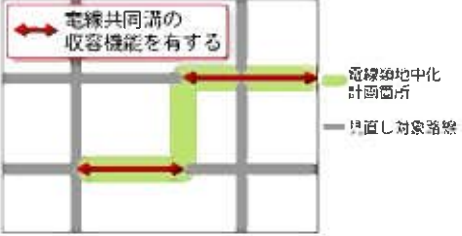
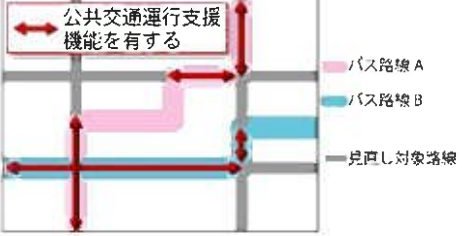
評価視点	評価指標と考え方
防災機能	<p>◇緊急輸送路機能</p> <p>緊急輸送路¹⁾である、または緊急輸送路としての代替機能を有する道路を「緊急輸送機能を有する」として定義する。</p> <p>1) 長野県の防災計画における緊急輸送路（第1次、2次）、長野市の防災計画における緊急幹線道路。</p> 
	<p>◇避難支援機能</p> <p>広域避難場所、第一次避難場所から500m以内¹⁾の都計道を「避難支援機能を有する」と定義する。</p> <p>1) 避難路及び一次避難地の配置・誘致計画（出典：『震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引』（都市防災実務ハンドブック編集委員会（2005））</p> 
	<p>◇延焼遮断機能</p> <p>計画幅員12m以上¹⁾の都計道を「延焼遮断機能を有する」と定義する。なお、現道の幅員が既に12m以上で確保されているものは対象外とする。</p> <p>1) 阪神・淡路大震災の際に幅員12m以上の道路では延焼がなかった。（出典：道路構造令）</p>
収容空間機能	<p>◇電線共同溝の収容機能</p> <p>電線地中化計画のある区間を「電線共同溝の収容機能を有する」と定義する。</p> 
	<p>◇公共交通運行支援機能</p> <p>現道でバス路線として機能している区間を「公共交通運行支援機能を有する」と定義する。</p> 

表 3-3 必要性の評価指標③

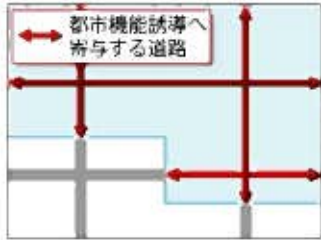

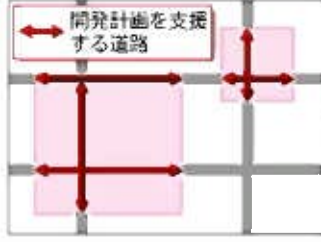
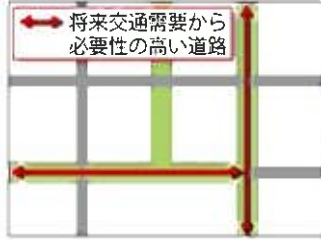
評価視点	評価指標と考え方	
市街地 形成機能	<p>◇土地利用誘導機能</p> <p>【都市機能誘導への寄与】 都市機能誘導区域に含まれる区間を「都市機能誘導へ寄与する道路」として定義する。</p> <p>【沿道土地利用誘導】 沿道に線的な用途地域が設定されている区間を「沿道土地利用誘導機能を有する」と定義する。</p> <p>※全ての用途地域を対象に評価。</p>	 
	<p>◇開発計画支援機能</p> <p>土地区画整理事業等、面整備計画内の道路あるいは、そこへのアクセス路を「開発計画を支援する道路」と定義する。</p>	
	交通・ネットワーク機能	<p>◇幹線道路機能</p> <p>幹線機能分類(15p参照)において「幹線・主要幹線」に位置づけられた道路を「幹線道路機能を有する」と定義する。</p>
<p>◇将来交通需要(トラフィック機能)</p> <p>将来交通需要が4,000台/日¹⁾以上の道路を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。</p> <p>1) 道路構造令における4種3級の計画交通量</p>		
<p>◆連続性確保機能</p> <p>わずかな未整備区間¹⁾の整備により直結した長い区間が確保できる道路を「連続性確保機能のある道路」と評価する。</p> <p>1) 本調査における見直し対象区間の平均区間延長である490m未満の区間を「わずかな未整備区間」とする。</p>		

表 3-4 代替性の評価指標

評価視点	評価指標と考え方
代替路の有無	<p>◆代替路の有無</p> <p>以下の基準を全て満たす場合に代替路があると評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用途内は 500m、用途外は 1km 以内¹⁾に起終点がほぼ同一の現道が存在する。 ・代替路となりうる現道の幅員が以下の基準²⁾を上回る。 <div data-bbox="432 667 699 801" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">基準とする幅員</p> <p>商業系：幅員 12.0m 住居系：幅員 9.5m その他：幅員 7.0m</p> </div> <div data-bbox="906 667 1362 904" style="margin: 10px 0;"> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・用途地域に応じて歩道の有無も考慮する。 (商業系：両側歩道、住居系：片側歩道、その他：歩道なし) ・橋梁区間ではない。 <p>1) 用途地の道路網密度として、幹線道路は 1km 間隔、補助幹線道路は 500m 間隔で配置されることが望ましい³⁾とされていることを参考に設定。 ※1) 出典：「ゆとりある社会と街づくり道づくり」(監修/建設省都市局)</p> <p>2) 道路構造令を参考に、幹線的な道路として標準的な幅員構成を設定。幅員構成の詳細は 21p に掲載。</p>
現道活用の可能性	<p>◆現道活用の可能性</p> <p>橋梁区間以外の道路を対象に、現道の幅員が以下の基準¹⁾を上回っており、かつ将来交通量が 12,500 台²⁾未満の道路を現道活用が可能な道路として定義する。</p> <div data-bbox="432 1406 699 1541" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">基準とする幅員</p> <p>商業系：幅員 12.0m 住居系：幅員 9.5m その他：幅員 7.0m</p> </div> <p>1) 道路構造令を参考に、幹線的な道路として最低限必要な幅員構成を設定。幅員構成の詳細は 21p に掲載。</p> <p>2) 道路構造令における 4 種 2 級道路の設計基準交通量を基準に、2 車線道路ではピーク時間を中心に混雑が発生すると考えられる交通量 (=4 車線化の必要性が高いと考えられる道路)として設定。交差点改良や信号機調整等の対策を考慮し、「ピーク時間を中心とした混雑」未満の混雑状況であれば許容するものとした。 計算式：2 車線道路ではピーク時間を中心に混雑が発生すると考えられる交通量 = 4 種 2 級道路設計基準交通量 × 混雑度 - 10,000 台 × 1.25³⁾ = 12,500 台 ※1) 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混雑度 (出典：「道路の交通容量」(社)日本道路協会) ※混雑度の計算式：交通量 ÷ 交通容量</p>

表 3-5 実現性の評価指標

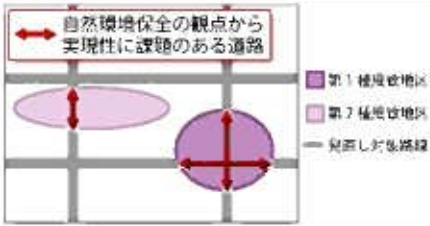
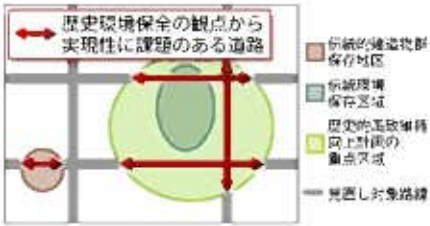

評価視点	評価指標と考え方
<p>周辺環境保全</p>	<p>◇自然環境保全 対象路線が風致地区や自然公園地区、景観保全上重要な位置付けにある河川等を通過する場合、「自然環境保全の観点から実現性に課題のある道路」として定義する。</p>  <p>◇歴史環境保全 対象路線が、伝統的建造物群保存地区、伝統環境保存区域、歴史的風致重点区域の何れかの区間を通過する又は文化財を通過する場合、「歴史環境保全の観点から実現性に課題のある道路」として定義する。</p> 
<p>道路構造</p>	<p>◆既定計画幅員 以下の基準のいずれかに該当する区間を、「計画幅員を変更する必要がある区間」として定義する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来交通量が15,000台¹⁾以上で、2車線計画となっている区間 ・将来交通量が15,000台¹⁾未満で、計画幅員が12m未満²⁾の区間 <p>1) 道路構造令における4種1級道路の設計基準交通量を基準に、2車線道路ではピーク時間を中心に混雑が発生すると考えられる交通量(=4車線化の必要性が高いと考えられる交通量)として設定。 計算式=2車線道路ではピーク時間を中心に混雑が発生すると考えられる交通量=4種1級道路設計基準交通量×混雑度=12,000台×1.25^{※1)}=15,000台 ※1) 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混雑度(出典:「道路の交通容量」(社)日本道路協会) ※混雑度の計算式:交通量÷交通容量</p> <p>2) 道路構造令を参考に、幹線的な道路として標準的な幅員構成を設定。幅員構成の詳細は21pに掲載。</p> <p>◆道路構造令適合性 以下の基準のいずれかに該当する区間を、「道路構造令適合性の観点から実現性に課題のある道路」として定義する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・縦断勾配が9%を上回る区間¹⁾ ・鉄道と平面交差が計画されている区間または立体交差による整備が困難な区間²⁾ ・他道路との交差角が60度未満となる区間³⁾ <p>1) 普通道路の縦断勾配の最大値9%。 2) 道路と鉄道との交差は、原則として、立体交差でなければならない。 3) 交差角は75°以上とすべきであり、やむを得ない場合には60°以上とすることができる。なお、この項目に対する評価は従道路を対象とする。</p> <p>■交差形状に問題がある区間のイメージ</p> 
<p>コンパクトシティの形成</p>	<p>◇コンパクトシティの形成 対象区間が市街地調整区域を通過する区間である場合、「市街地拡大を招きコンパクトシティ形成を阻害する可能性のある道路」として定義する。 なお、構想区間、橋梁区間、幹線道路機能を有する区間(34p参照)¹⁾に該当する区間は対象外とする。</p> <p>1) 幹線道路機能を有する区間は、道路機能の性質上、市街地調整区域を通過する区間が多くなることが予想されるため本指標の検討対象外とする。</p>

表 3-6 代替性及び実現性の評価基準とする幅員構成

沿道状況など (用途地域)	幅員構成 (単位: m)
4車線道路	<p>4種1級 (都市部 10,000 台以上)</p>
商業系	<p>4種2・3級 (都市部 10,000 台未満)</p>
住居系	<p>4種2・3級 (都市部 10,000 台未満)</p>
工業系 用途地域外	<p>3種4級 (地方部 4,000 台未満)</p>

注) 代替性の評価においては現道の幅員を基準に判定しており、片側歩道及び歩道なしの道路も対象としている。道路網としての総合的な検証を行い、新たに都市計画道路として都市計画決定を行う場合には標準的な幅員構成とする。

3-2. 見直し評価指標による区間別道路機能の整理

(1) 必要性の整理

① 土地利用緩衝機能

【評価の考え方】

沿道に異なる用途を持つ道路を「土地利用緩衝機能あり」と定義する。

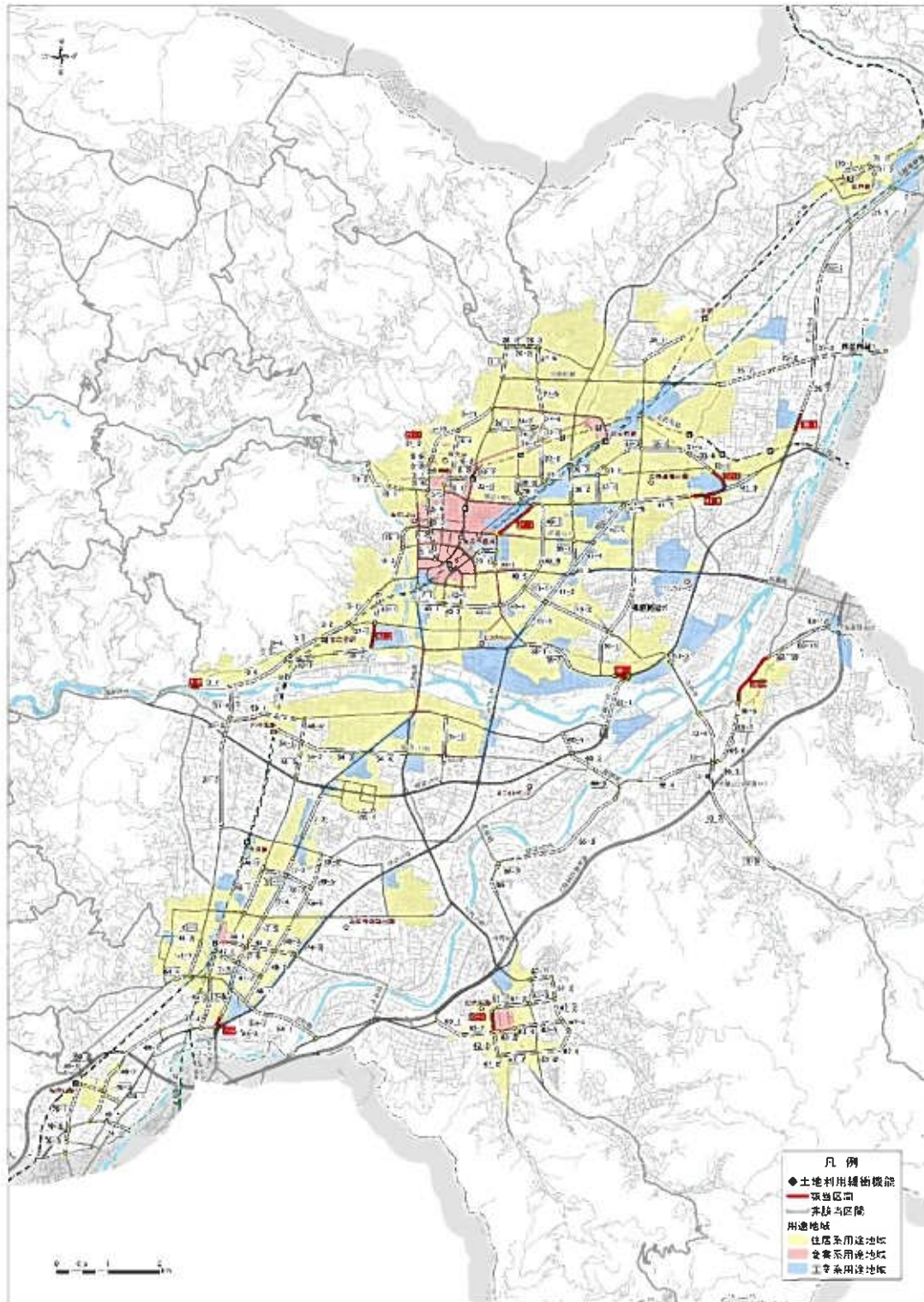


図 3-1 土地利用緩衝機能の評価結果

② 歩行者の安全性確保機能

【評価の考え方】

鉄道駅、小中学校、高校から500m以内1)に存在する道路を「歩行者の安全性確保機能あり」と定義する。

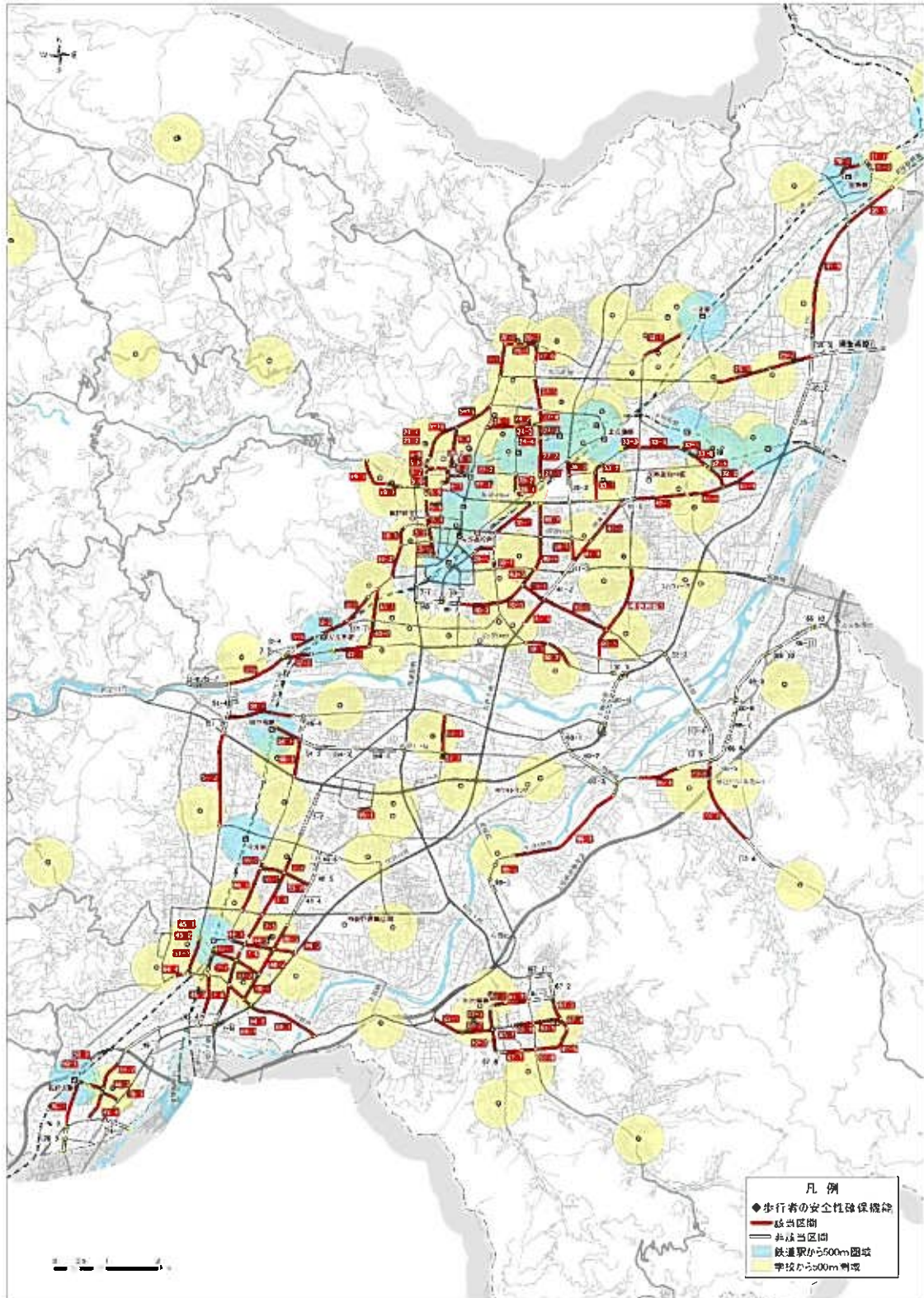


図 3-2 歩行者の安全性確保機能の評価結果

② 自転車の安全性確保機能

【評価の考え方】

長野市自転車ネットワーク計画（R2.7）に位置づけのある道路を「自転車の安全性確保機能あり」と定義する。

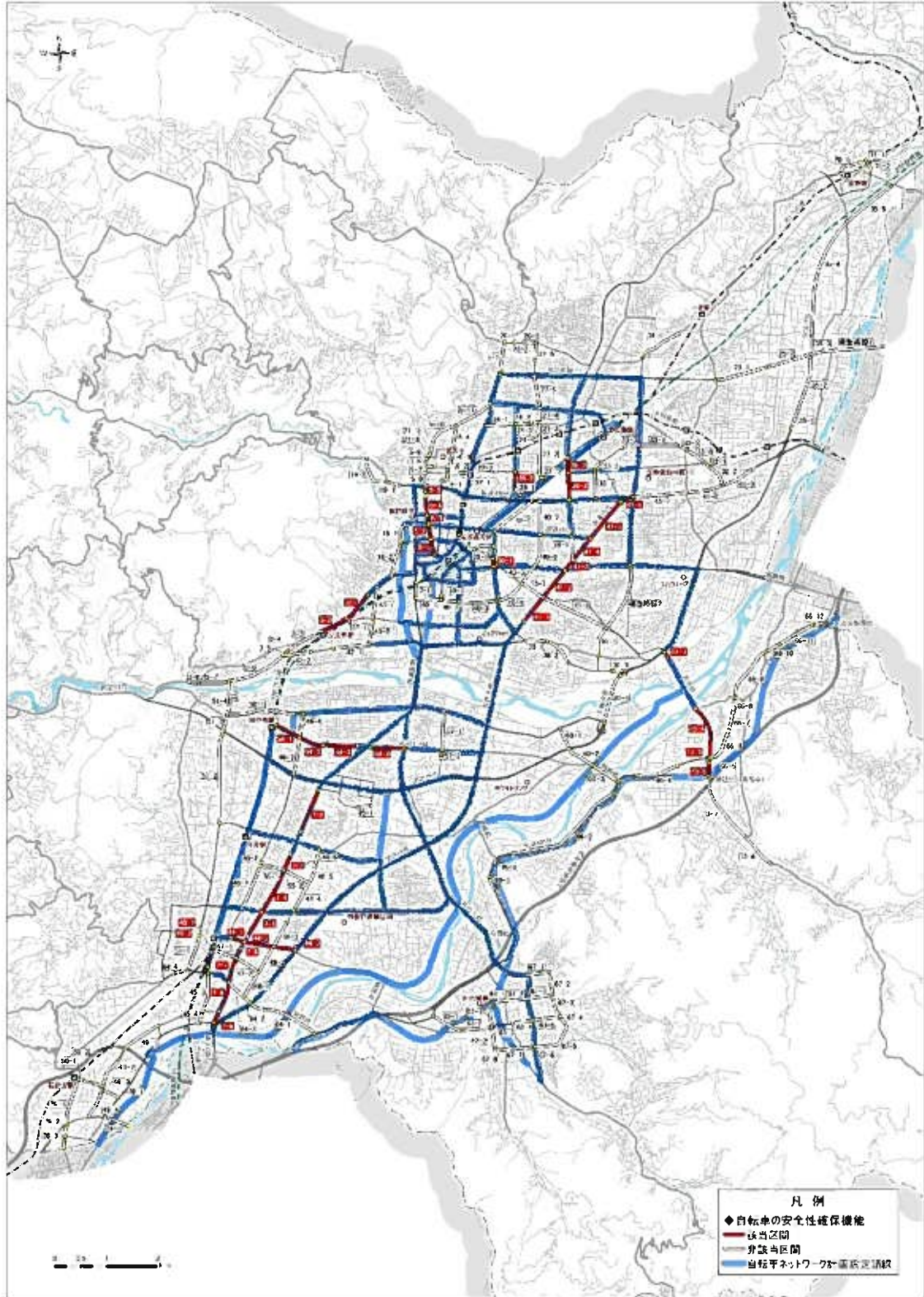


図 3-3 自転車の安全性確保機能の評価結果

④ 消防活動困難区域の解消

【評価の考え方】

消防活動困難区域を通過する道路を「消防活動困難区域の解消機能」を持つ道路と評価する。

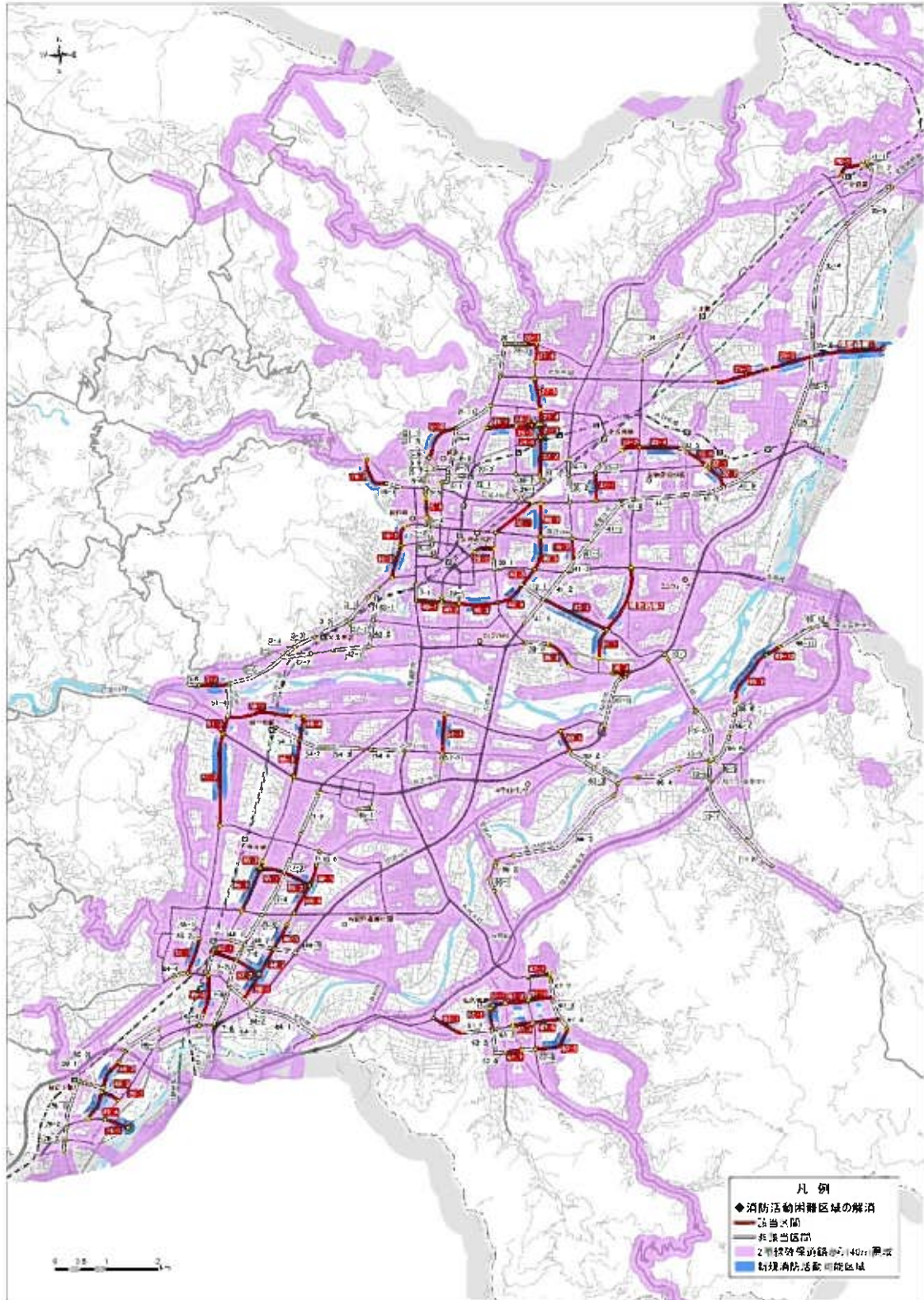


図 3-4 消防活動困難区域の解消の評価結果

⑤ 緊急輸送機能

【評価の考え方】

緊急輸送路である、または緊急輸送路としての代替機能を有する道路を「緊急輸送機能を有する」として定義する。

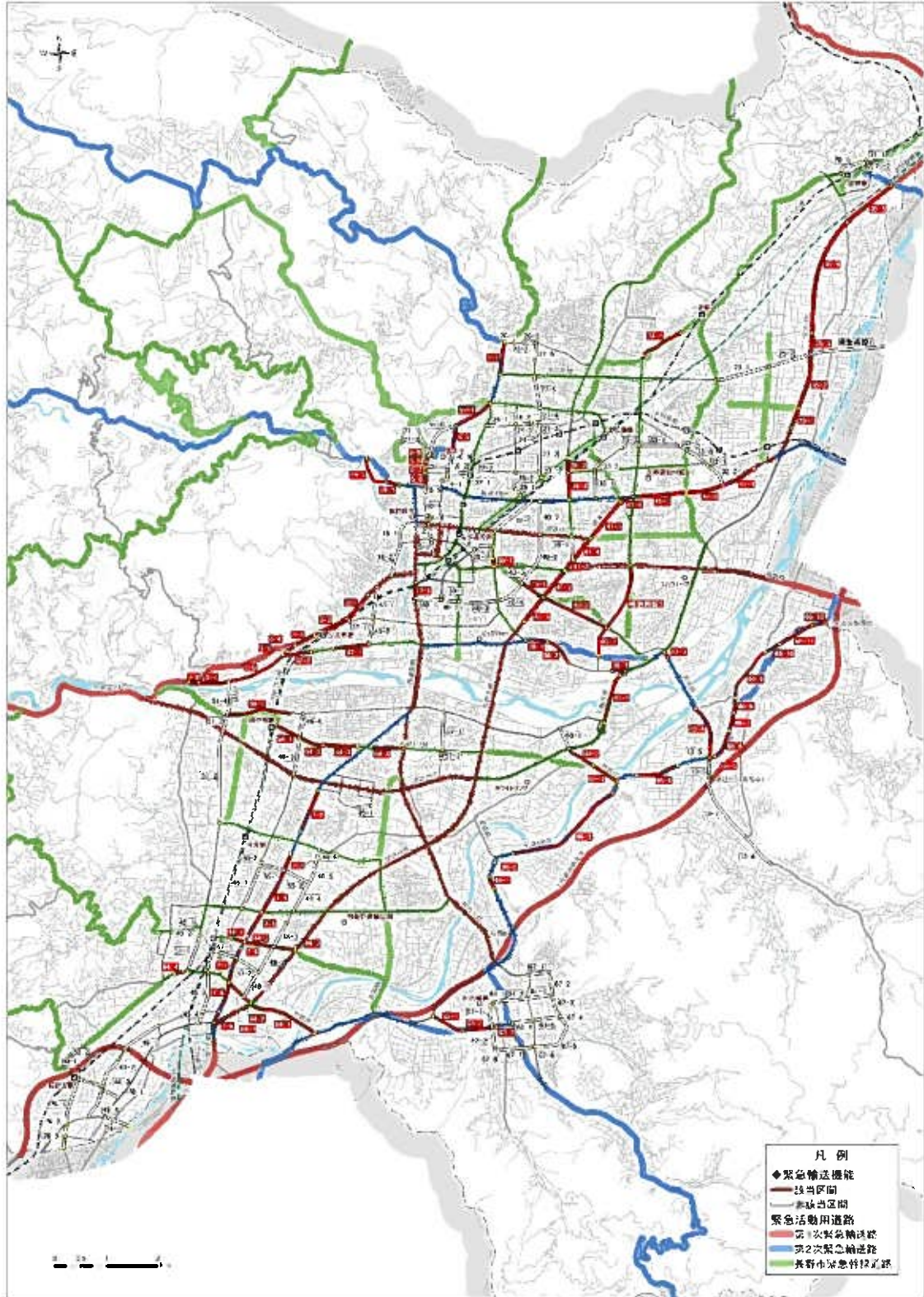


図 3-5 緊急輸送機能の評価結果

⑥ 避難支援機能

【評価の考え方】

広域避難場所、第一次避難場所から500m以内の都計道を「避難支援機能を有する」と定義する。

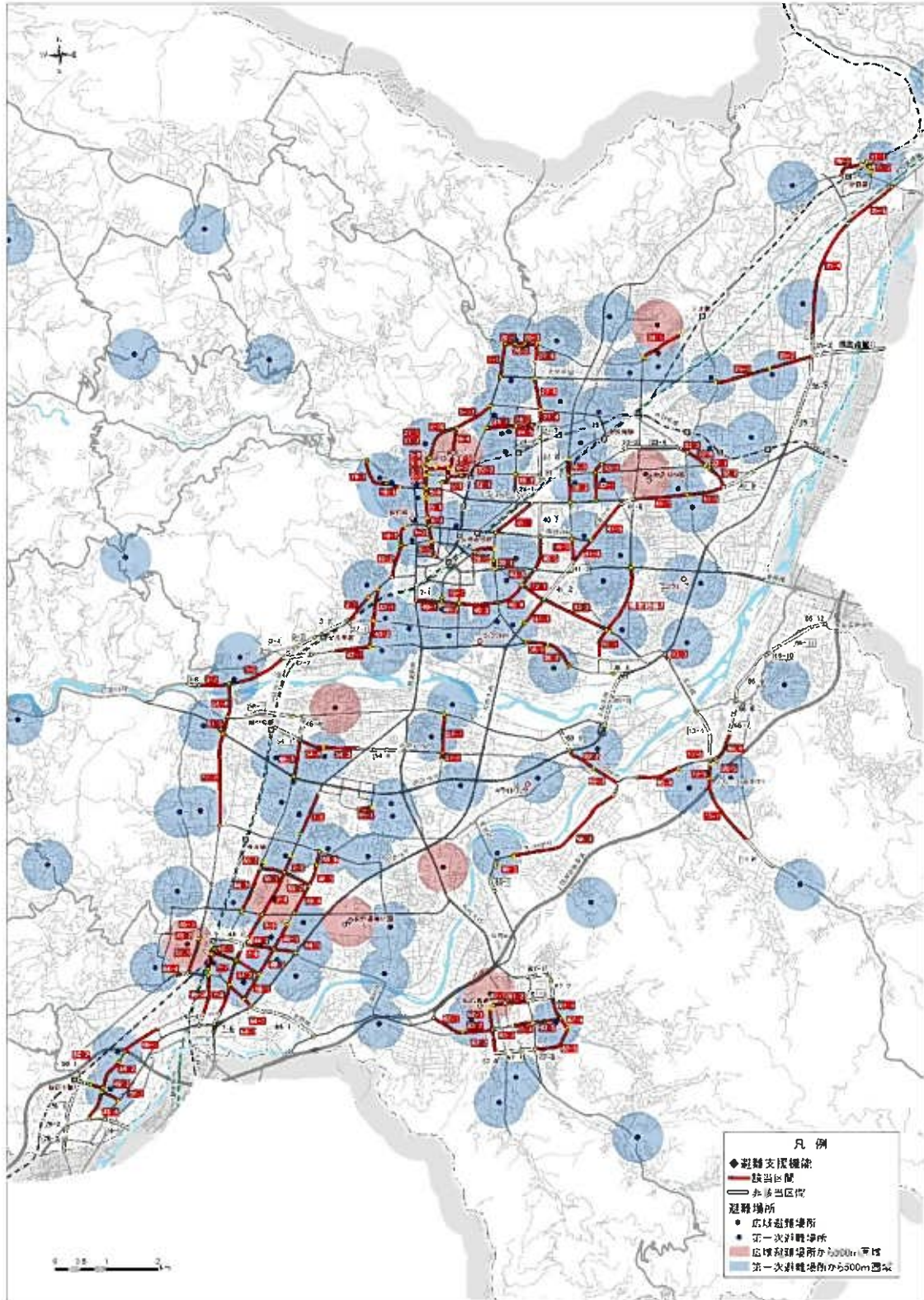


図 3-6 避難支援機能の評価結果

⑦ 延焼遮断機能

【評価の考え方】

計画幅員 12m 以上の都計道を「延焼遮断機能を有する」と定義する。なお、現道の幅員が既に 12m 以上で確保されているものは対象外とする。

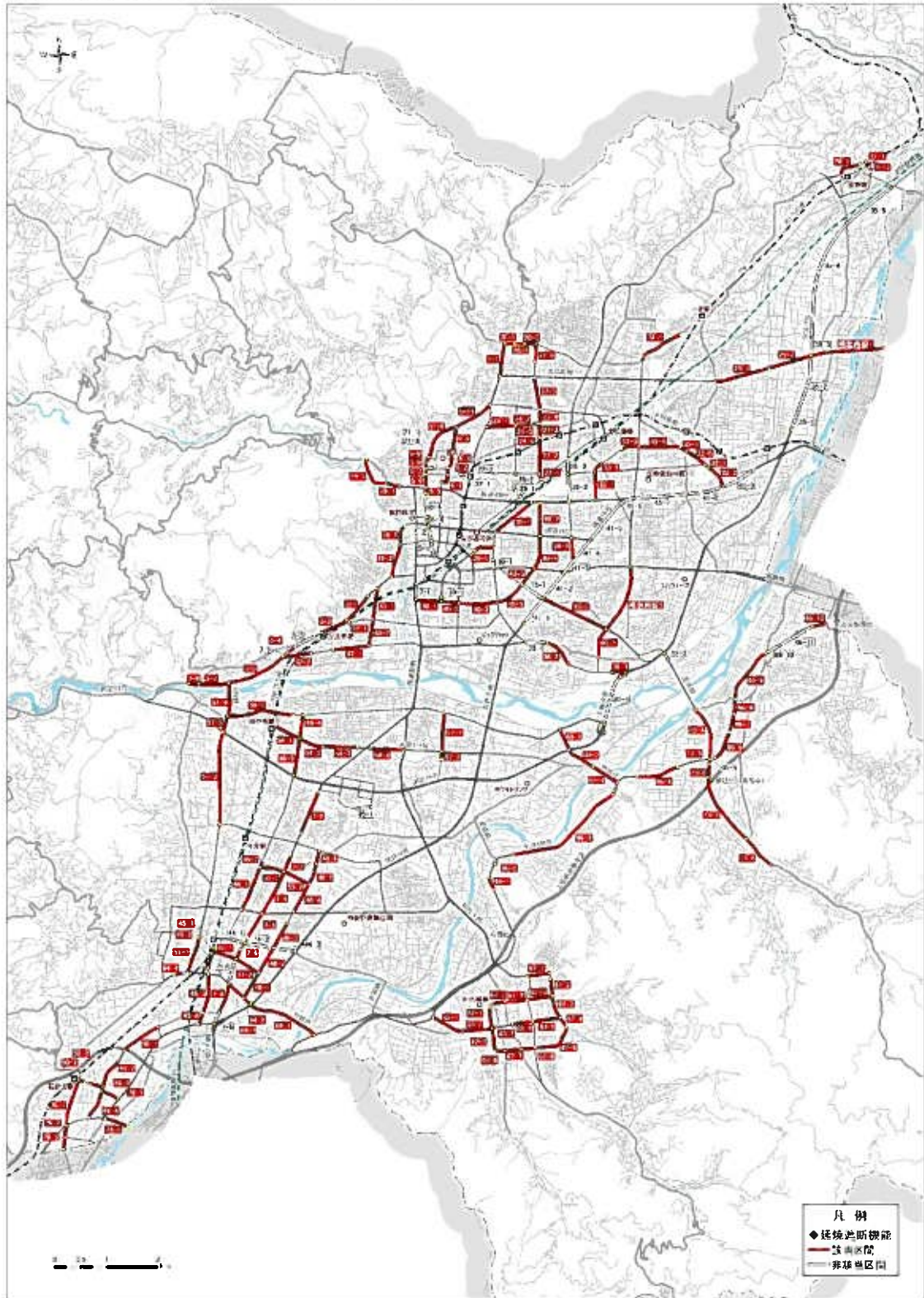


図 3-7 延焼遮断機能の評価結果

㊦ 電線共同溝の収容機能

【評価の考え方】

電線地中化計画のある区間を「電線共同溝の収容機能を有する」と定義する。

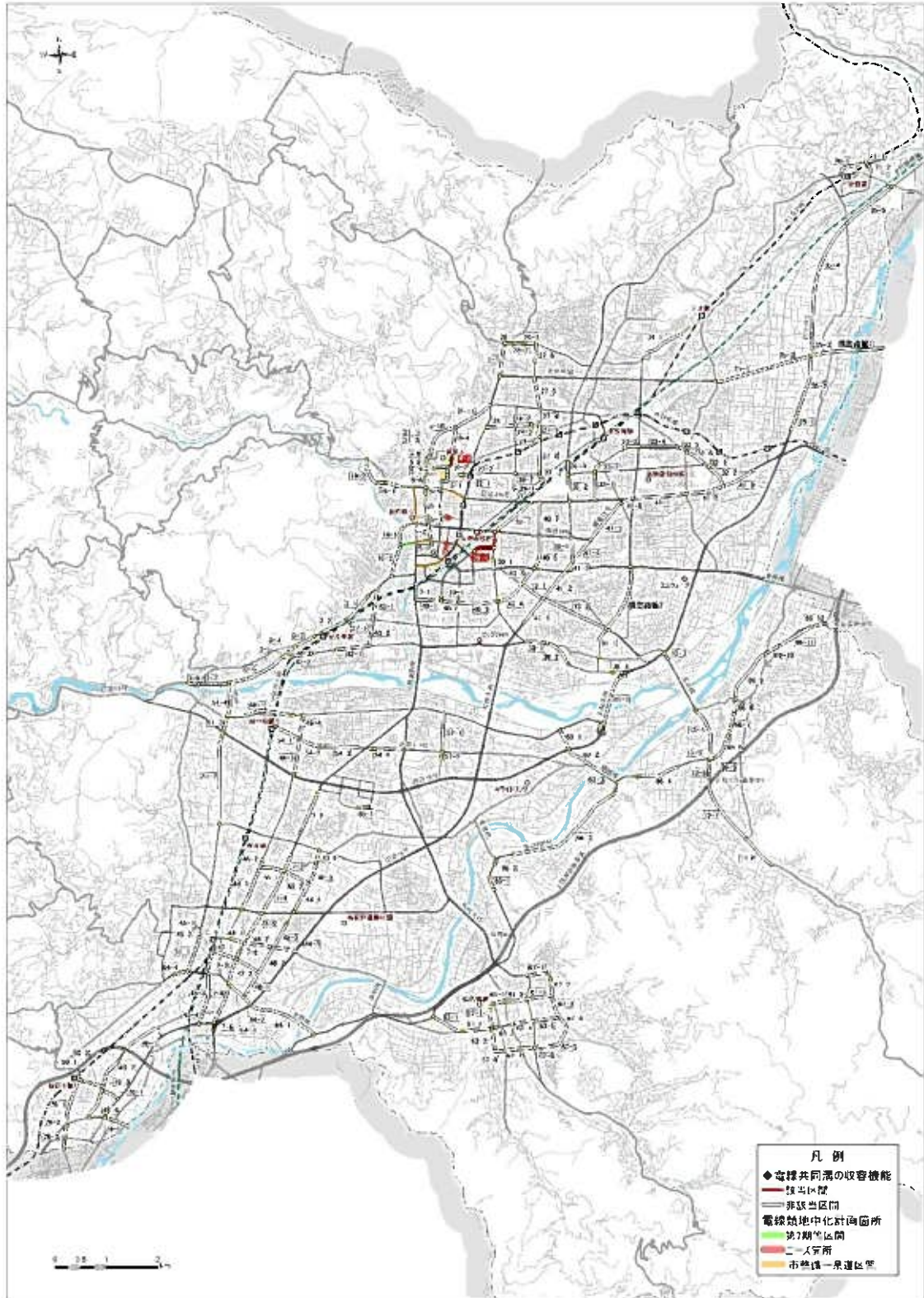


図 3-8 電線共同溝の収容機能の評価結果

⑨ 公共交通運行支援機能

【評価の考え方】

現道でバス路線として機能している区間を「公共交通運行支援機能を有する」と定義する。

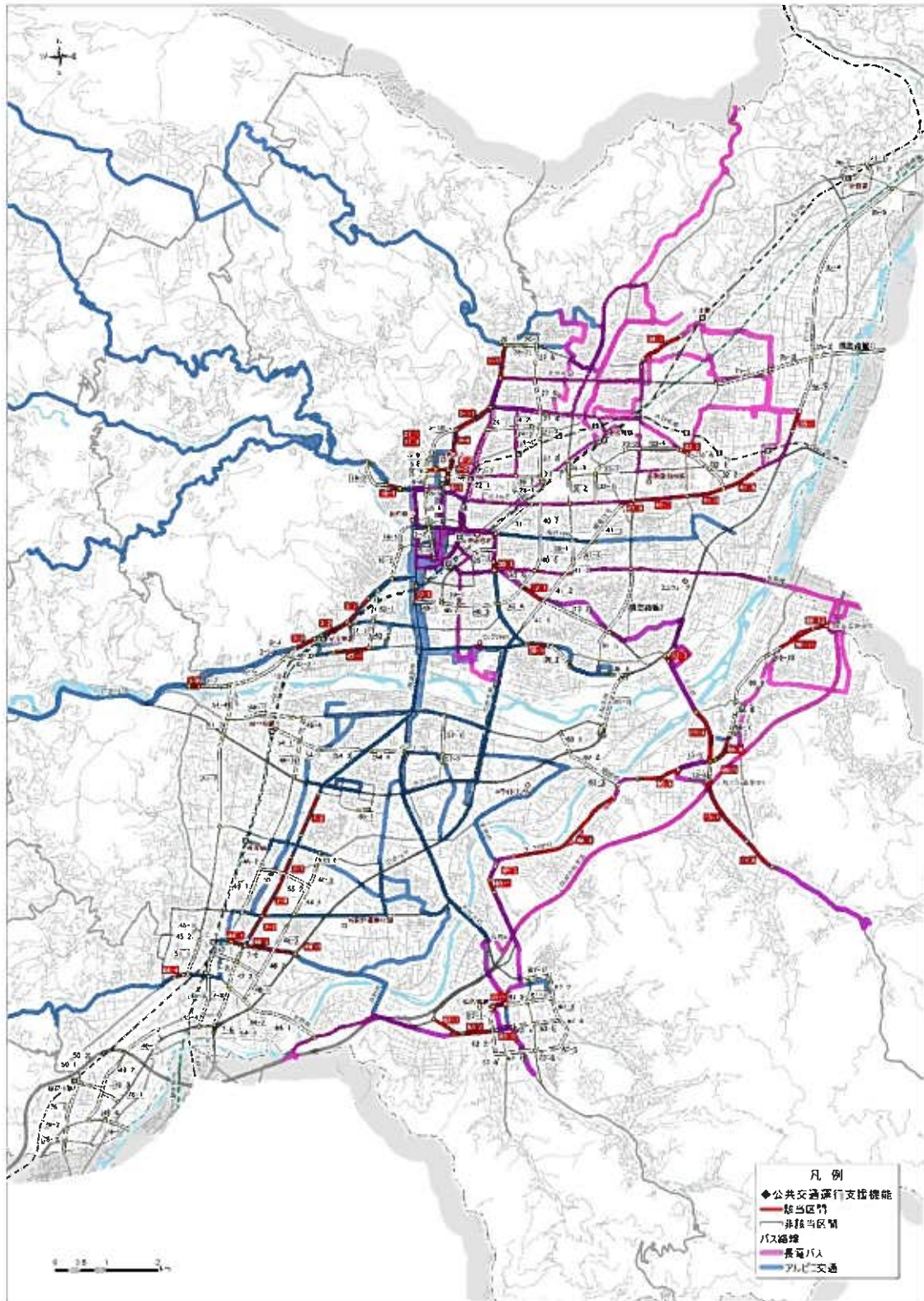


図 3-9 公共交通運行支援機能の評価結果

⑨ 土地利用誘導機能（都市機能誘導への寄与）

【評価の考え方】

都市機能誘導区域に含まれる区間を「都市機能誘導へ寄与する道路」として定義する。

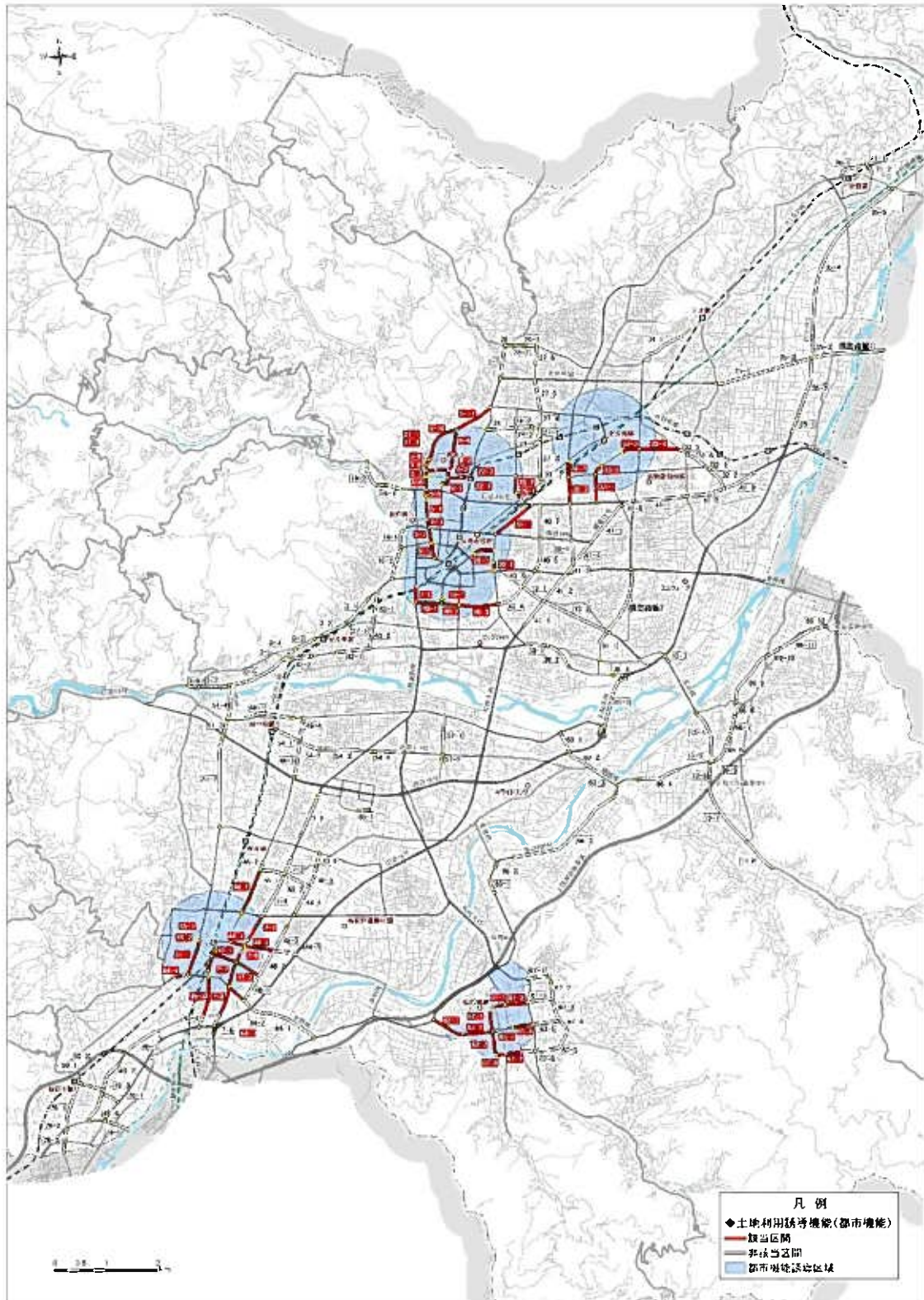


図 3-10 土地利用誘導機能（都市機能誘導への寄与）の評価結果

① 土地利用誘導機能（沿道土地利用誘導）

【評価の考え方】

沿道に線的な用途地域が設定されている区間を「沿道土地利用誘導機能を有する」と定義する。

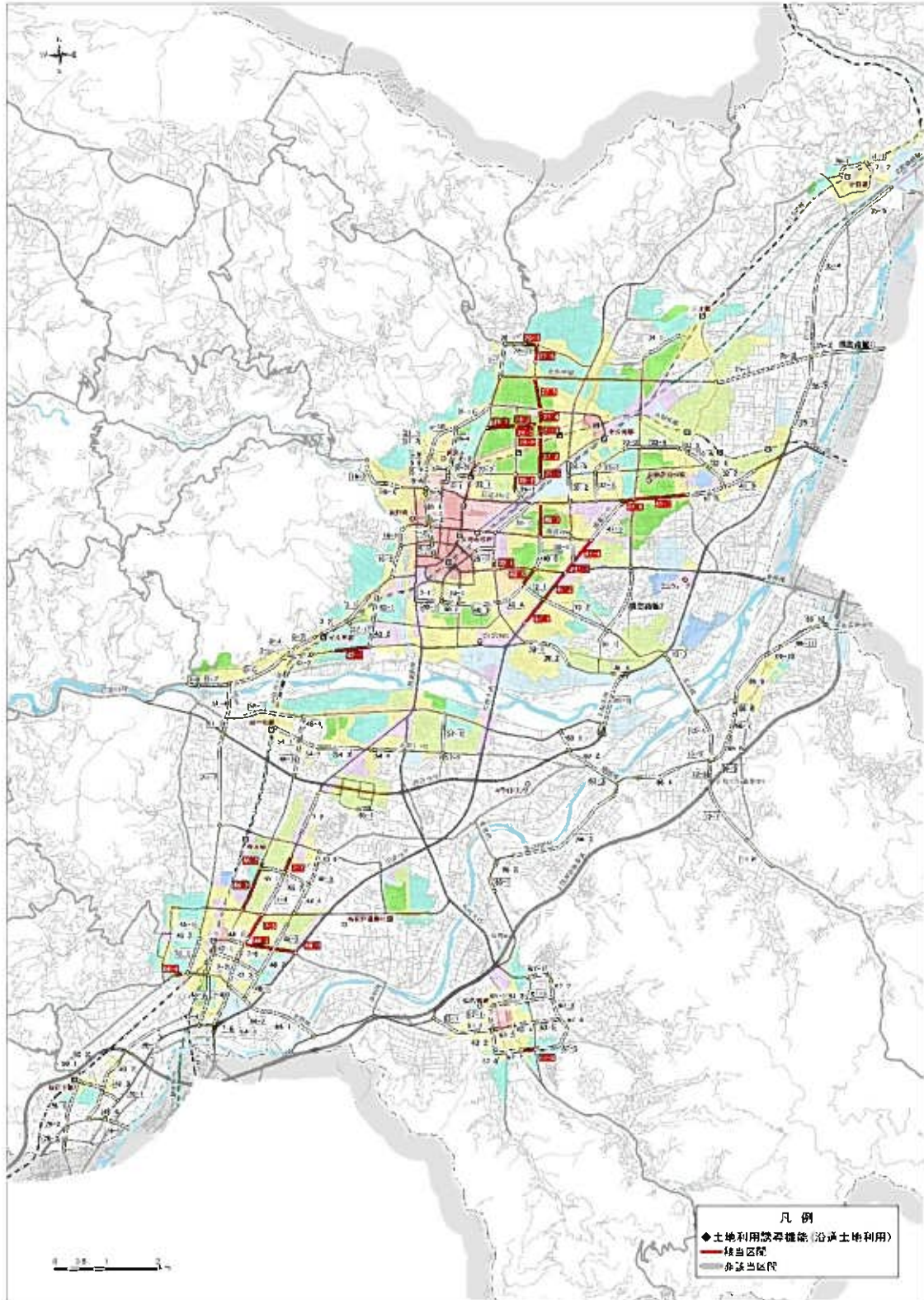


図 3-1 1 土地利用誘導機能（沿道土地利用誘導）の評価結果

⑫ 開発計画支援機能

【評価の考え方】

土地区画整理事業等、面整備計画内の道路あるいは、そこへのアクセス路を「開発計画を支援する道路」と定義する。

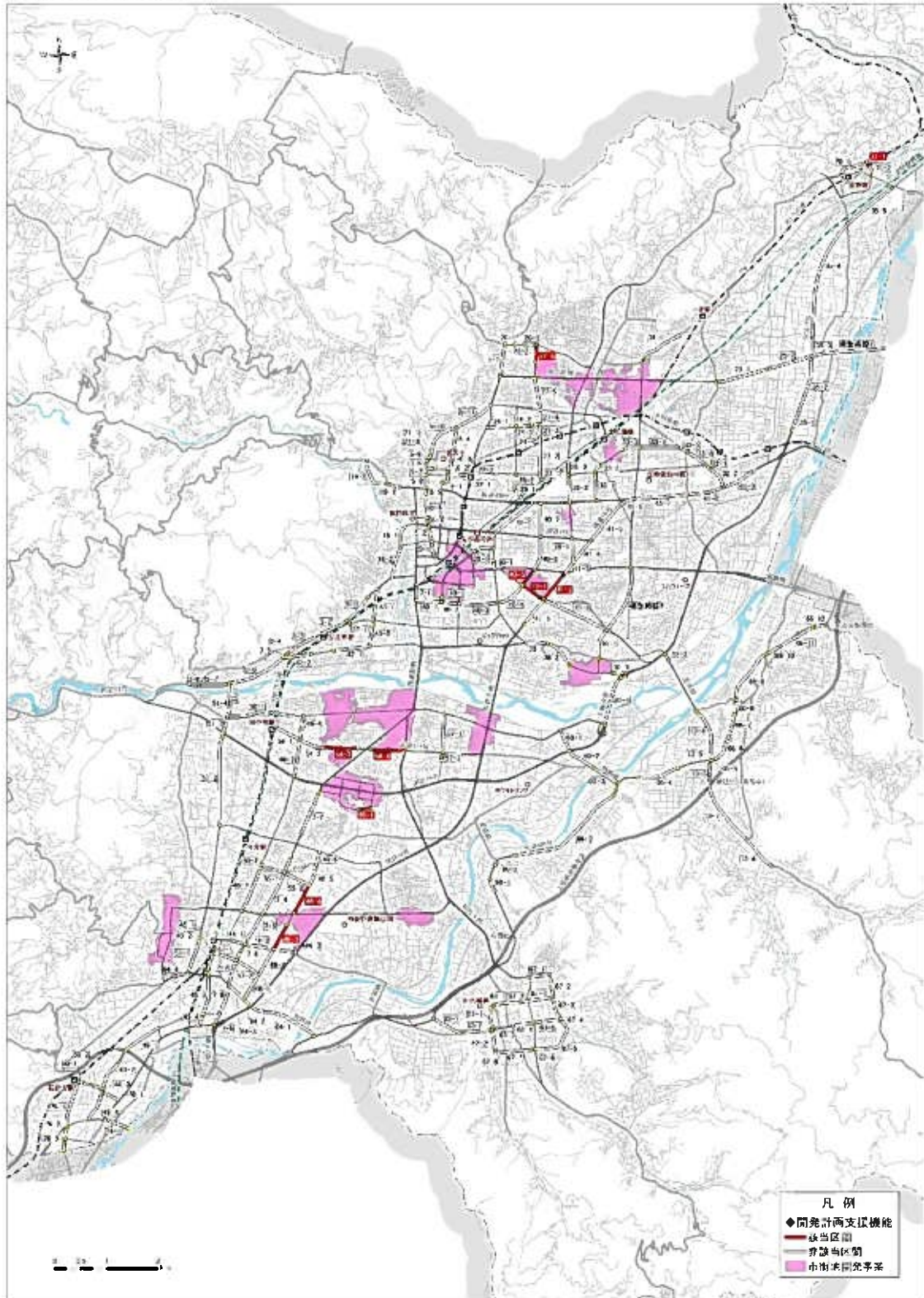


図 3-12 開発計画支援機能の評価結果

03 幹線道路機能

【評価の考え方】

幹線機能分類（15p 参照）において「幹線・主要幹線」に位置づけられた道路を「幹線道路機能を有する」と定義する。

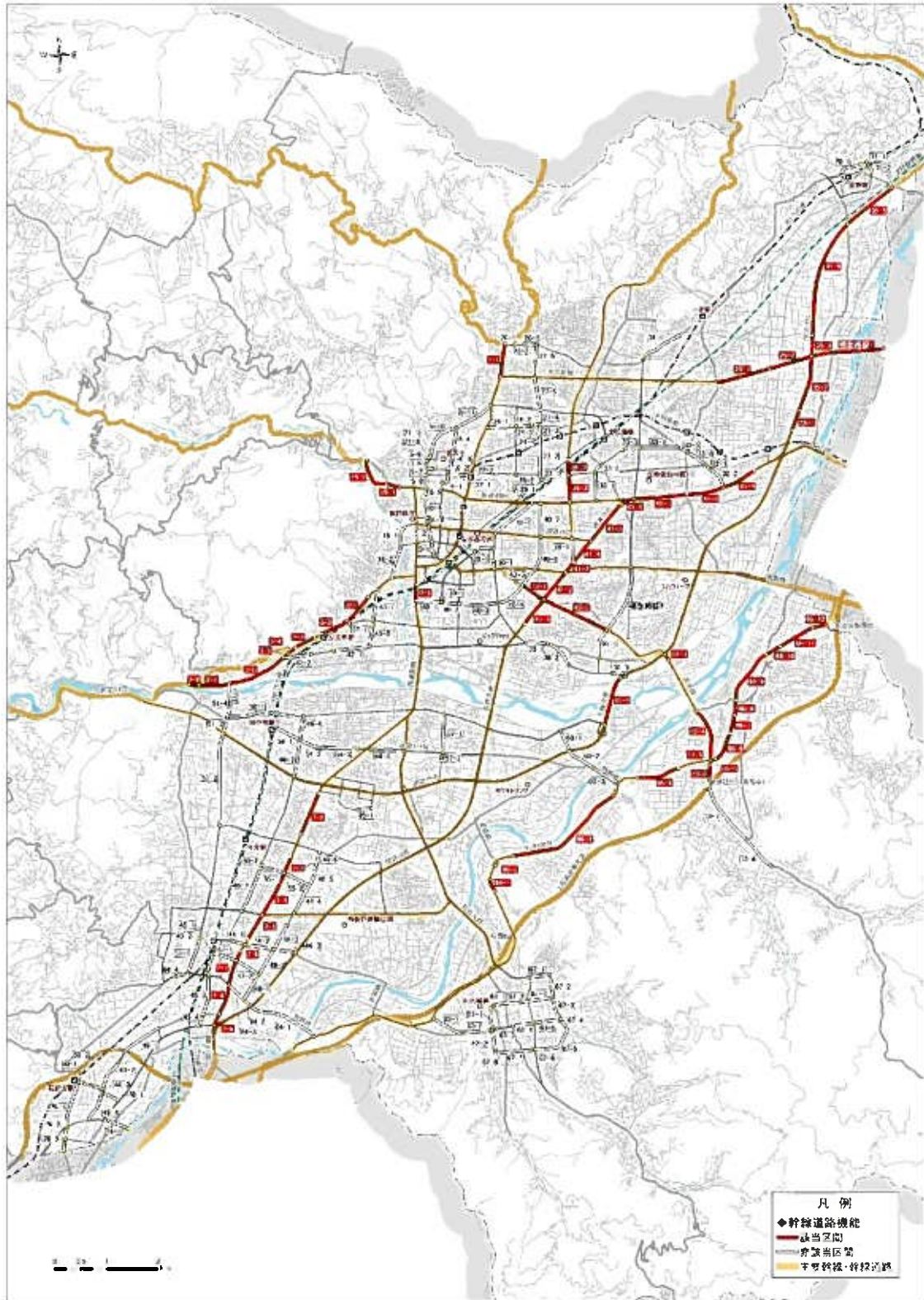


図 3-13 幹線道路機能の評価結果

04 トラフィック機能

【評価の考え方】

将来交通需要が4,000台/日以上を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。

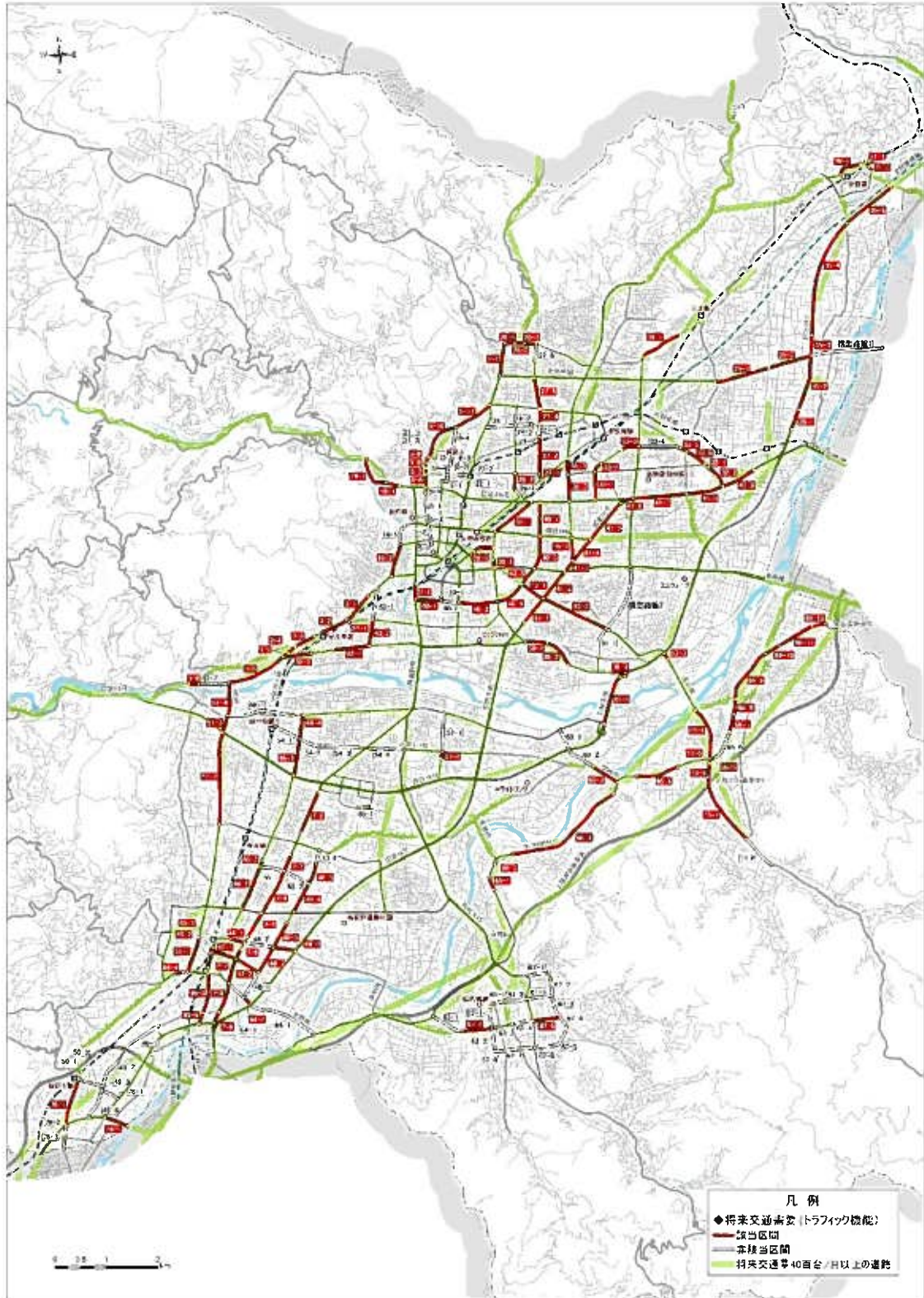


図 3-14 トラフィック機能の評価結果

⑬ 連続性確保機能

【評価の考え方】

わずかな未整備区間の整備により直結した長い区間が確保できる道路を「連続性確保機能のある道路」と評価する。

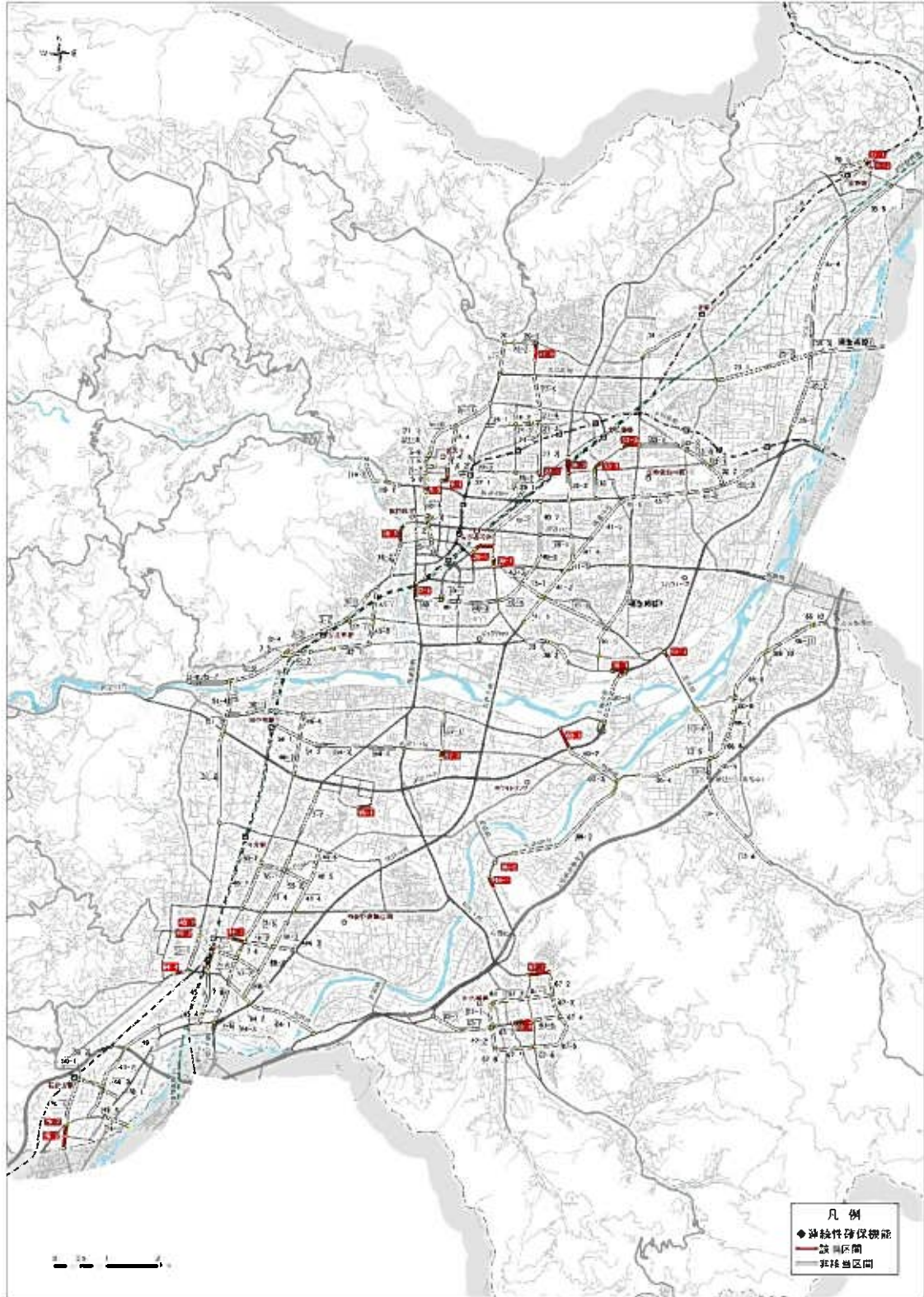


図 3-15 連続性確保機能の評価結果

(2) 代替性の整理

① 代替路の有無

【評価の考え方】

以下の基準を全て満たす場合に代替路があると評価する。

- ・用途内は 500m、用途外は 1km 以内に起終点がほぼ同一の現道が存在する。
- ・代替路となりうる現道の幅員が以下の基準を上回る。

商業系：幅員 12.0m 、 住居系：幅員 9.5m 、 その他：幅員 7.0m

- ・用途地域に応じて歩道の有無も考慮する。(商業系：両側、住居系：片側、その他：歩道なし)
- ・橋梁区間ではない。

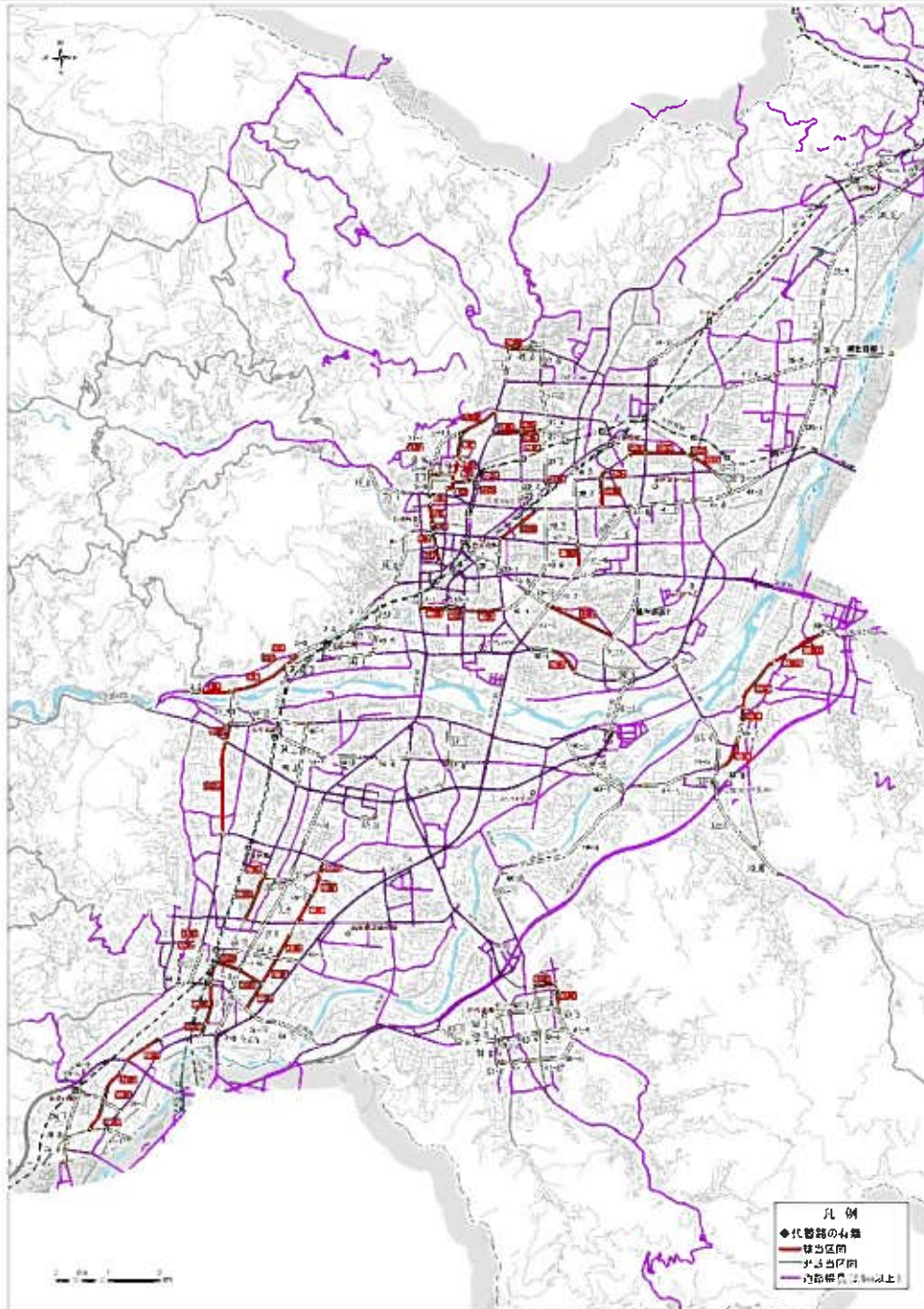


図 3-16 代替路の有無の評価結果

② 現道活用の可能性

【評価の考え方】

橋梁区間以外を対象に、現道の幅員が以下の基準を上回っており、かつ将来交通量が12,500台未満の道路を現道活用が可能な道路として定義する。

商業系：幅員12.0m、住居系：幅員9.5m、その他：幅員7.0m

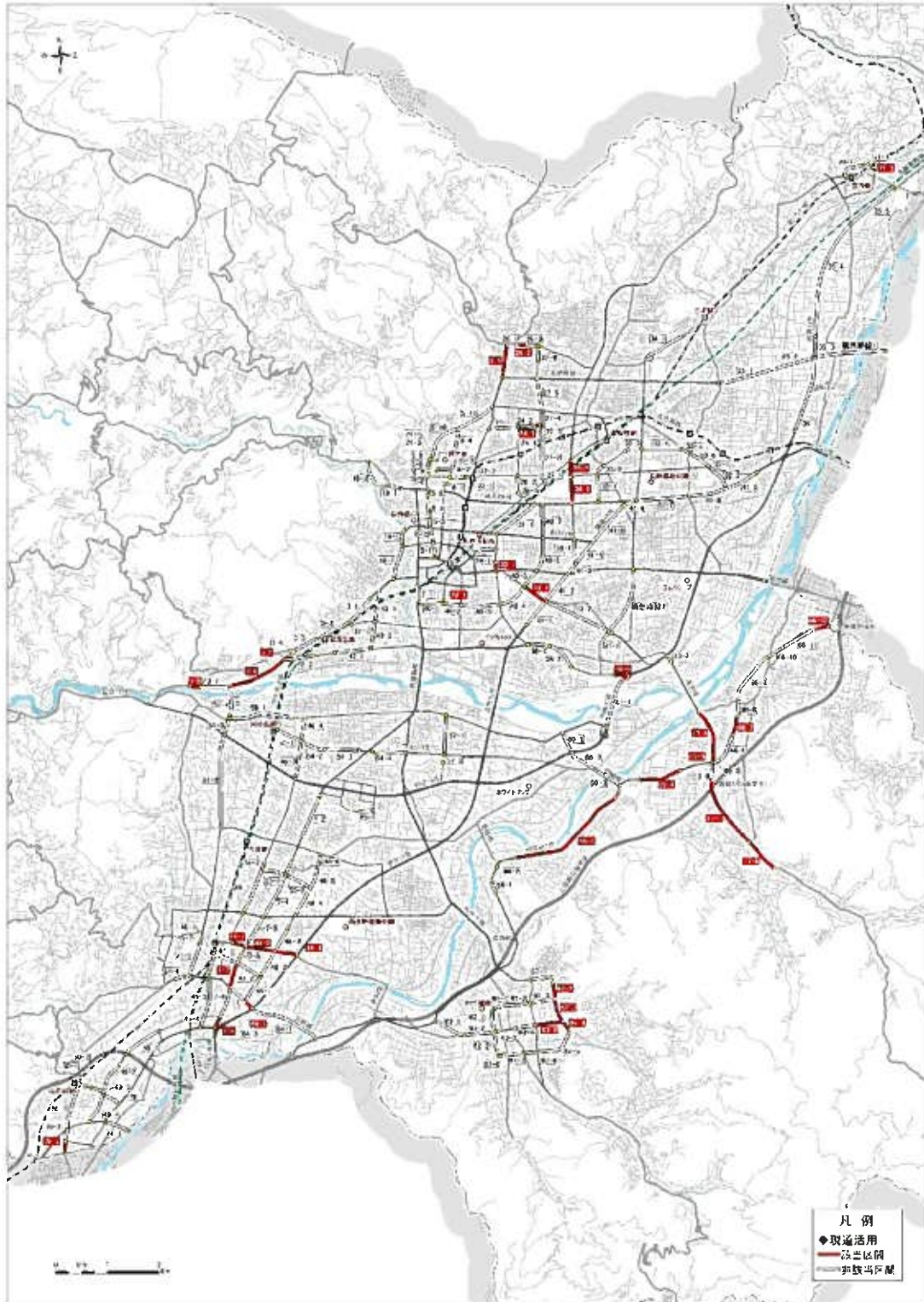


図 3-17 現道活用の可能性の評価結果

(3) 実現性の整理

① 自然環境保全

【評価の考え方】

対象路線が風致地区や自然公園地区、景観保全上重要な位置付けにある河川等を通過する場合、「自然環境保全の観点から実現性に課題のある道路」として定義する。

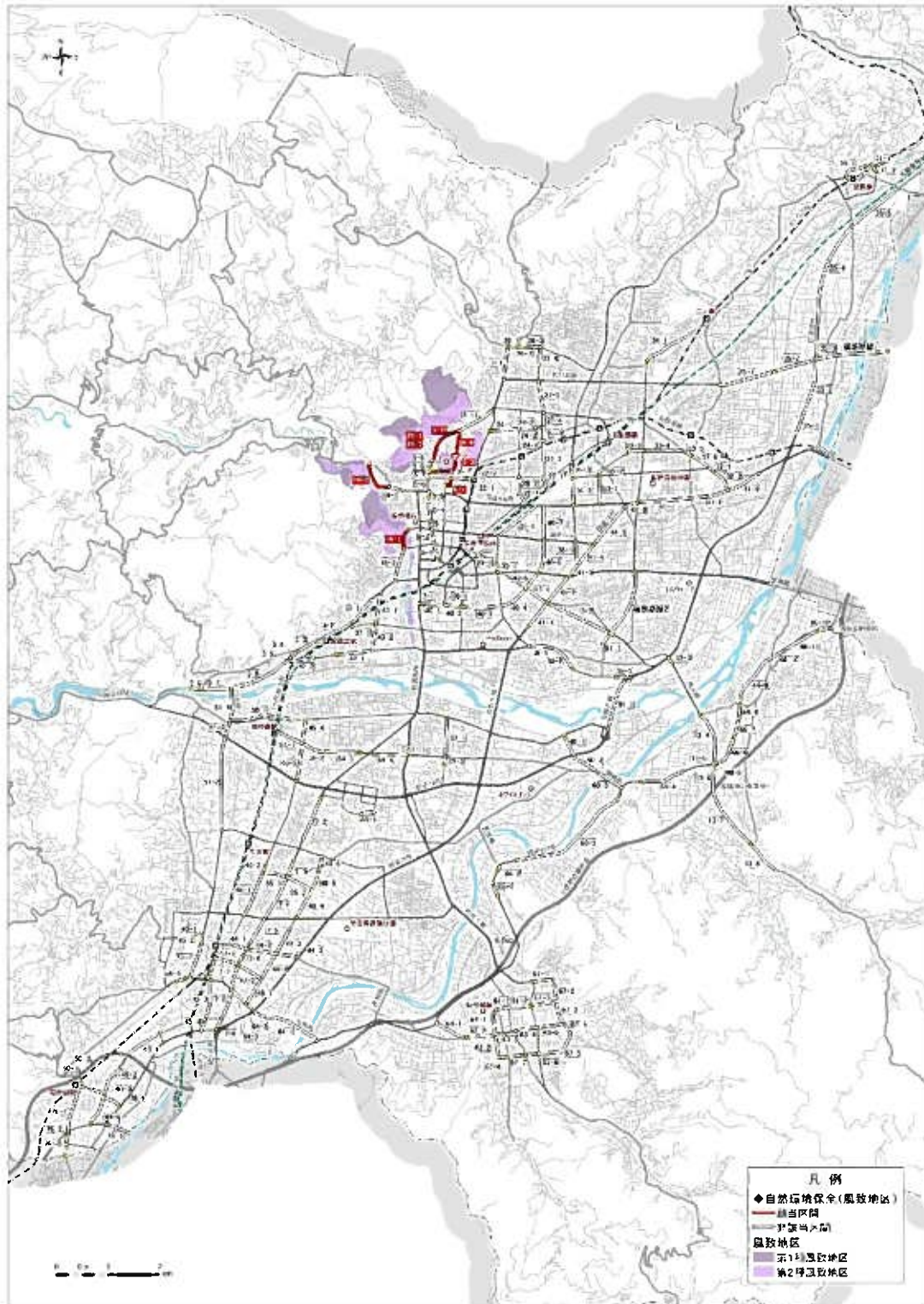


図 3-18 自然環境保全に関わる実現性の評価結果

② 歴史環境保全

【評価の考え方】

対象路線が、伝統的建造物群保存地区、伝統環境保存区域、歴史的風致重点区域の何れかの区間を通過する又は文化財を通過する場合、「歴史環境保全の観点から実現性に課題のある道路」として定義する。

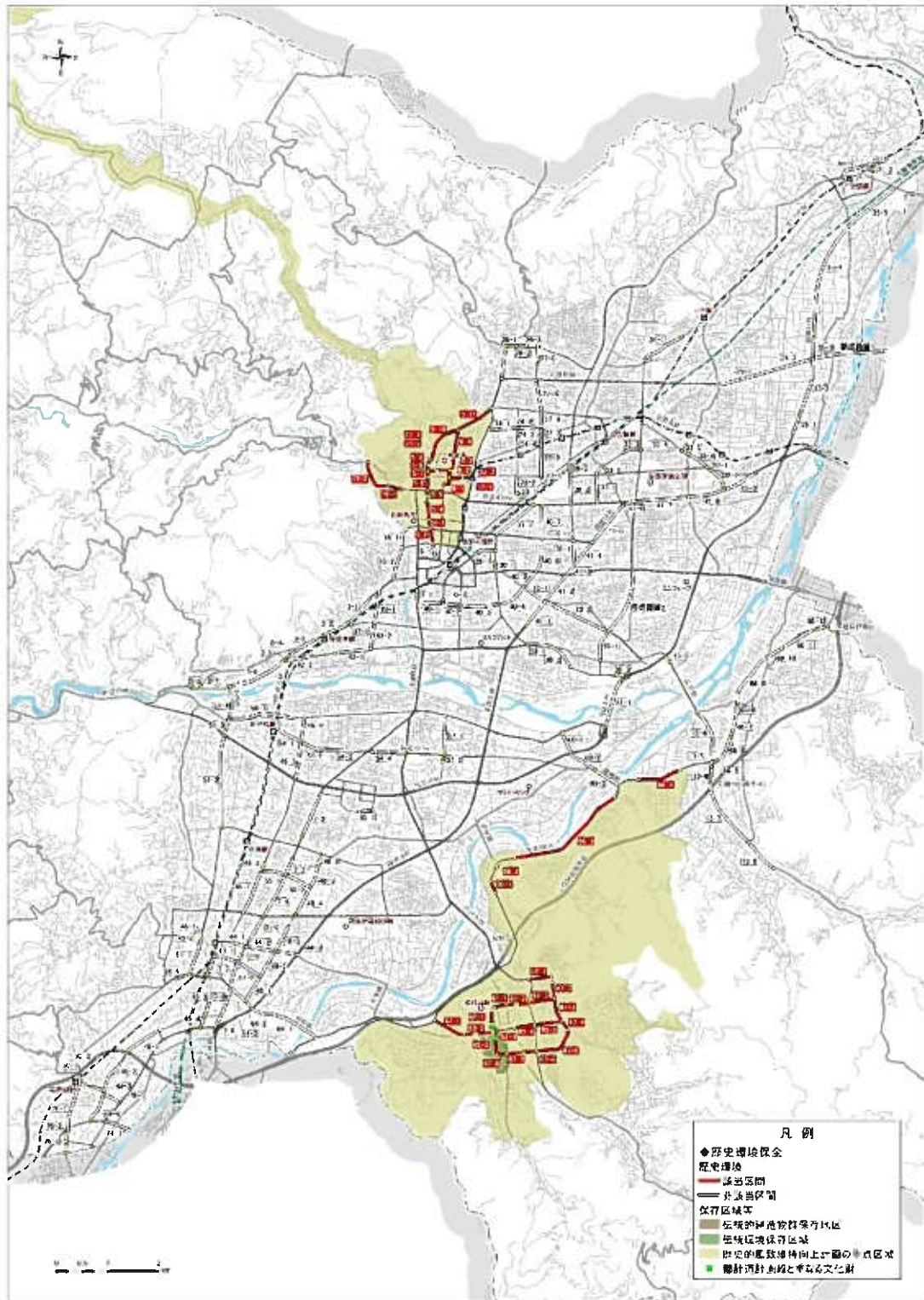


図 3-19 歴史環境保全に関わる実現性の評価結果

③ 既定計画幅員

【評価の考え方】

以下の基準のいずれかに該当する区間を、「計画幅員を変更する必要がある区間」として定義する。

- ・ 将来交通量が15,000台以上で、2車線計画となっている区間
- ・ 将来交通量が15,000台未満で、計画幅員が12m未満の区間

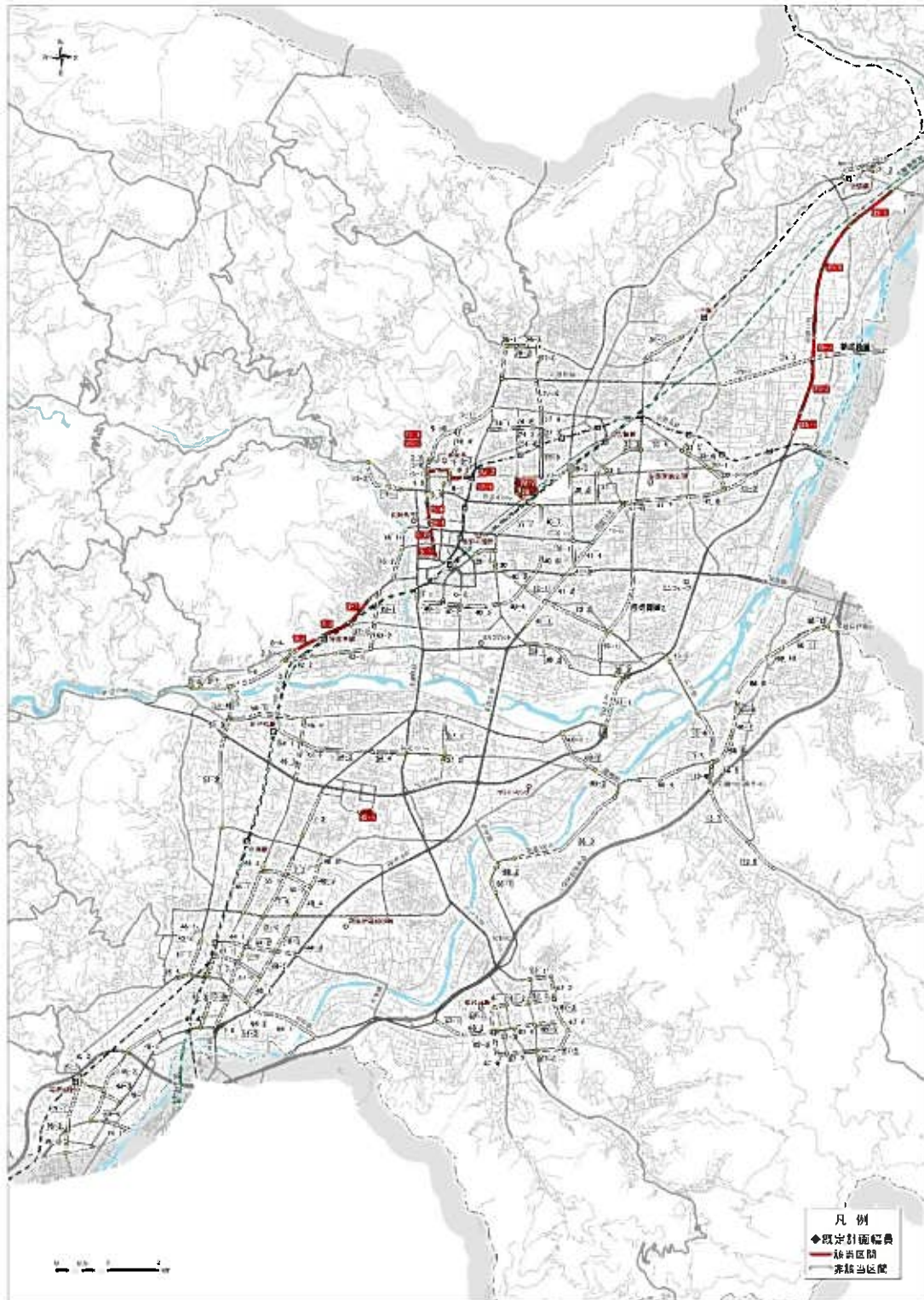


図 3-20 既定計画幅員に関する実現性の評価結果

④ 道路構造令適合性

【評価の考え方】

以下の基準のいずれかに該当する区間を、「道路構造令適合性の観点からの実現性に課題のある道路」として定義する。

- ・縦断勾配が9%を上回る区間
- ・鉄道と平面交差が計画されている区間または立体交差による整備が困難な区間
- ・他道路との交差角が60度未満となる区間

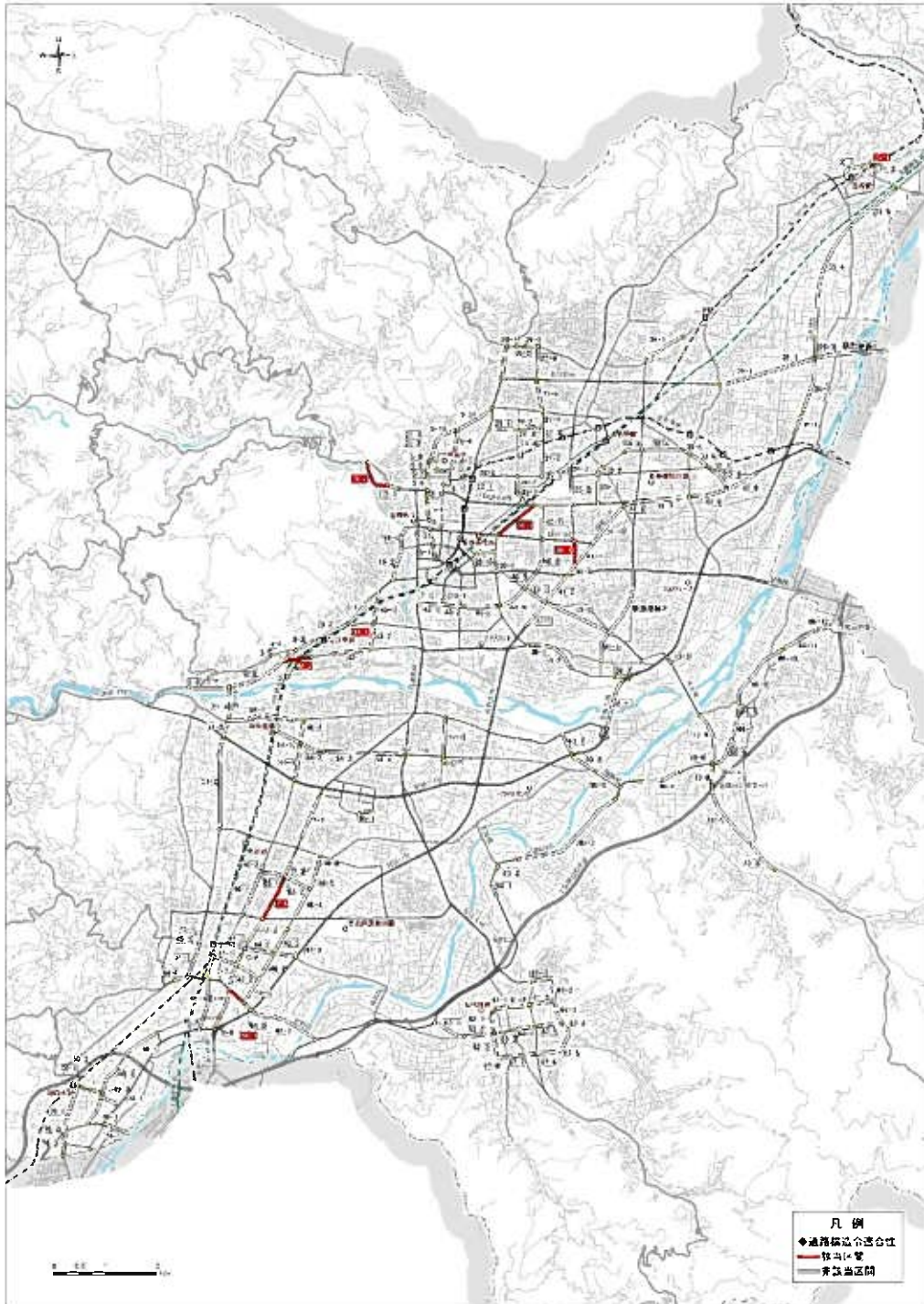


図 3-21 道路構造令適合性に関わる実現性の評価結果

⑤ コンパクトシティの形成

【評価の考え方】

対象区間が市街化調整区域を通過する区間である場合、「市街地拡大を招きコンパクトシティ形成を阻害する可能性のある道路」として定義する。

なお、構想区間、橋梁区間、幹線道路機能を有する区間（34p 参照）に該当する区間は対象外とする。

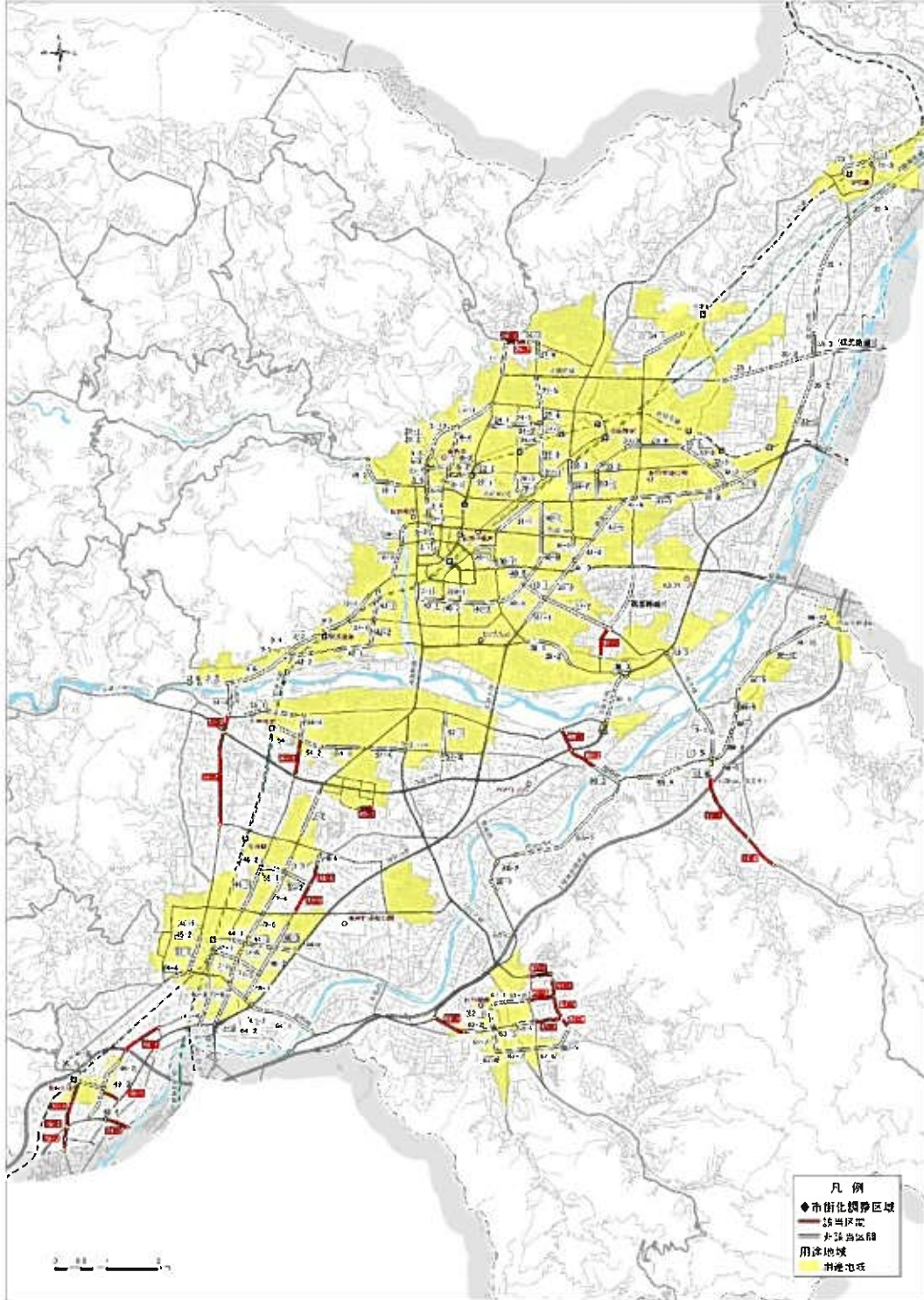


図 3-22 コンパクトシティの形成に関わる実現性の評価結果

3-3. 見直し原案の検討

(1) 見直し原案の検討手順

都市計画道路の見直し原案の検討手順は、大きく以下の2つの段階を経て検討行うものとし、その手順を45p 図 3-2.3に示した。

【見直し評価指標による“区間別”評価】

前節までに整理した、「長野県都市計画道路見直し指針」等を参考に設定した見直し評価指標による必要性・代替性・実現性の区間別評価結果をもとに、「見直し評価指標による“区間別”評価」を行う。

“区間別”評価では、各指標の該当状況により、下表に示す「課題なし」「課題あり（必要性高い）」「課題あり（必要性低い）」のいずれかに分類する。

表 3-7 “区間別”評価の評価分類

評価分類	分類基準
課題なし	必要性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間
課題あり (必要性高い)	代替性または実現性指標に該当があり、必要性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間
課題あり (必要性低い)	代替性または実現性指標に該当があり、必要性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、必要性指標に該当が無い区間

【“道路網”としての総合的な検証】

「見直し評価指標による“区間別”評価」の結果をベースに、長野市のまちづくりを見据えた視点を含めた以下に示す6つの評価指標による“道路網”としての総合的な検証を行い、各区間を「存続候補」「変更候補」「廃止・変更候補」「廃止候補」のいずれかに分類し、都市計画道路見直し原案を作成する。なお、評価指標の詳細は47p 表 3-1.0に掲載した。

表 3-8 “道路網”としての検証の評価指標

■上位・関連計画との整合	■コンパクト+ネットワーク	■既存ストックの活用
■実現課題の検証	■事業の連続性・路線としての機能	■交通需給バランス

※各指標の評価の考え方は47p 表 3-1.0を参照

表 3-9 見直し評価分類の考え方

見直し評価分類	考え方
存続候補	現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間
変更候補	幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間
廃止・変更候補	代替路への都市計画変更も含め検討することが望ましいと考えられる区間
廃止候補	現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間

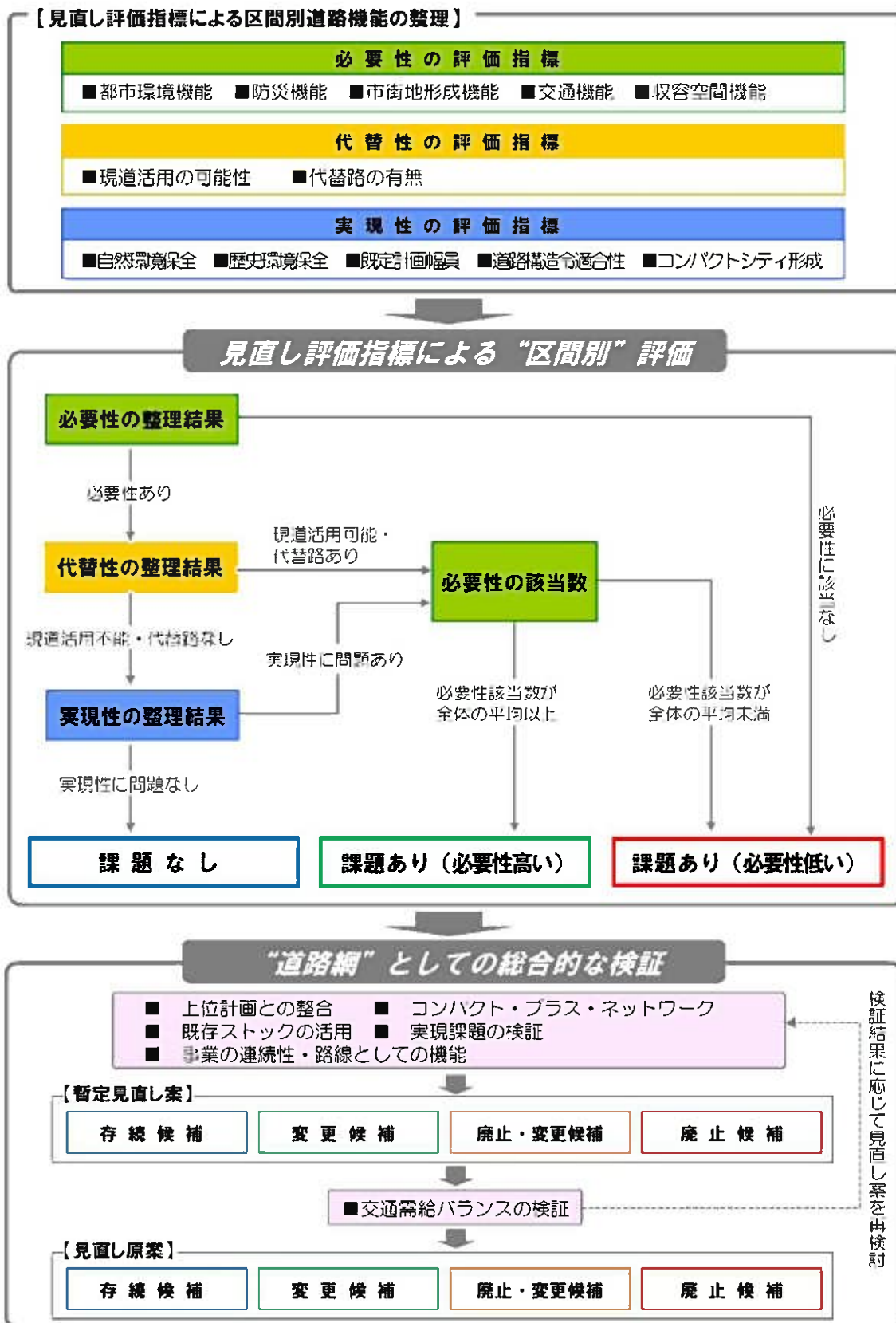
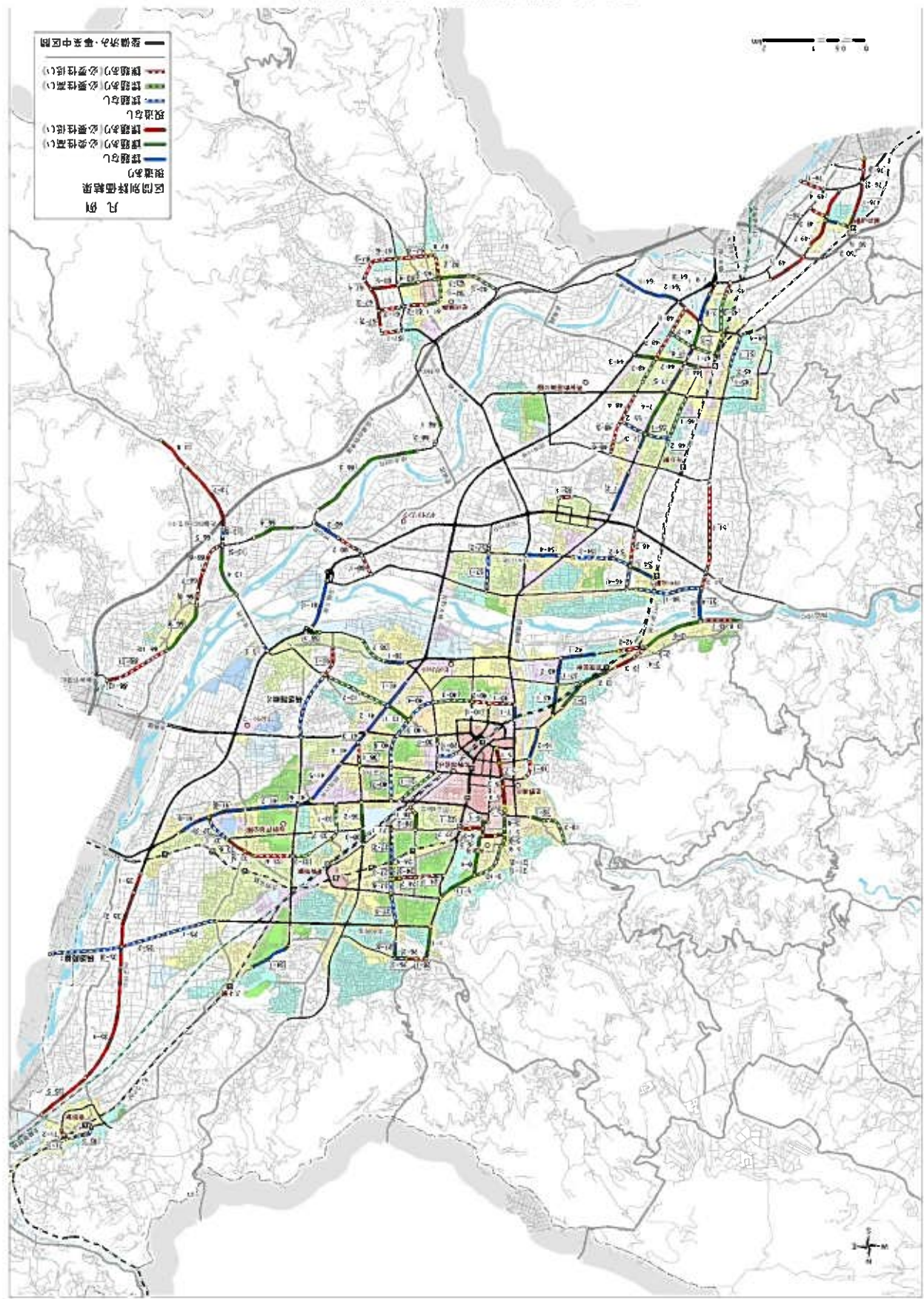


図 3-23 都市計画道路見直し評価フロー

図 3-24 見直し評価指標による「区別別」評価結果



(2) 見直し評価指標による「区別別」評価結果
 新案に示した事項により、見直し評価指標による「区別別」評価結果を行い、結果を下面に示した。

(3) “道路網”としての総合的な検証

「見直し評価指標による“区間別”評価結果」をベースに、以下に示す6つの評価指標による“道路網”としての総合的な検証を行い、各区間を「存続候補」「変更候補」「廃止・変更候補」「廃止候補」のいずれかに分類した。その結果を次頁以降に示した。

表 3-10 “道路網”としての総合的な検証項目

評価指標	内容
上位・関連計画との整合	下記の計画に位置づけられた路線については、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」、「変更候補」、「廃止・変更候補」のいずれかに評価する。 ・長野都市計画区域マスタープラン（令和3年改定予定） ・長野市都市計画マスタープラン（平成29年4月） ・広域道路ネットワーク計画
コンパクト+ネットワーク	道路機能分類において「都市内拠点間を連絡する道路」に分類された道路は、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」、「変更候補」、「廃止・変更候補」のいずれかに評価する。
既存ストックの活用	「代替性あり」と評価された区間について、「必要性が低い」または「実現性に課題がある」場合には「廃止候補」とする。ただし、その内、幹線道路に分類される道路については、基本的には「廃止・変更候補」とする。その他の区間については、当該区間の必要性及び実現性の該当状況、並行路線及び現道の状況を総合的に勘案し判断する。 ※並行路線…対面通行(幅員6m以上)可能な国道、主要地方道、一般市道等で起終点がほぼ同じ路線を想定
実現課題の検証	「実現性に課題あり」と評価された区間について、「必要性が低い」場合には、軽微な変更（幅員や交差点部の変更など）で実現性の阻害要因を回避できる場合を除き「廃止候補」とする。「必要性が高い」場合には、当該区間の変更により実現性の阻害要因を回避できる場合には「変更候補」とし、回避できない場合には「廃止候補」とする。
事業の連続性・路線としての機能	前後区間の評価状況に応じて、事業の連続性や路線としての機能に問題が生じる場合に、前後区間の評価結果に応じて評価を決定する。 ※連続性に問題がなく、代替性・実現性に該当が無い区間は存続候補とする。
交通需給バランス	ここまでの検証結果を反映した暫定見直し案において「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における状況との比較により検証する。 現況と現計画及び見直し後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する。 検証結果に応じて、見直し評価指標による“区間別”評価において「廃止・変更候補」「廃止候補」と分類された区間を、分類された理由に応じて、「存続候補」または「変更候補」に変更する。

① 上位計画との整合

【検証】

下記の計画に位置づけられた路線については、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」、「変更候補」、「廃止・変更候補」のいずれかに評価する。

・長野都市計画区域マスタープラン（令和3年改定予定） ・長野市都市計画マスタープラン（平成29年4月）
 ・広域道路ネットワーク計画

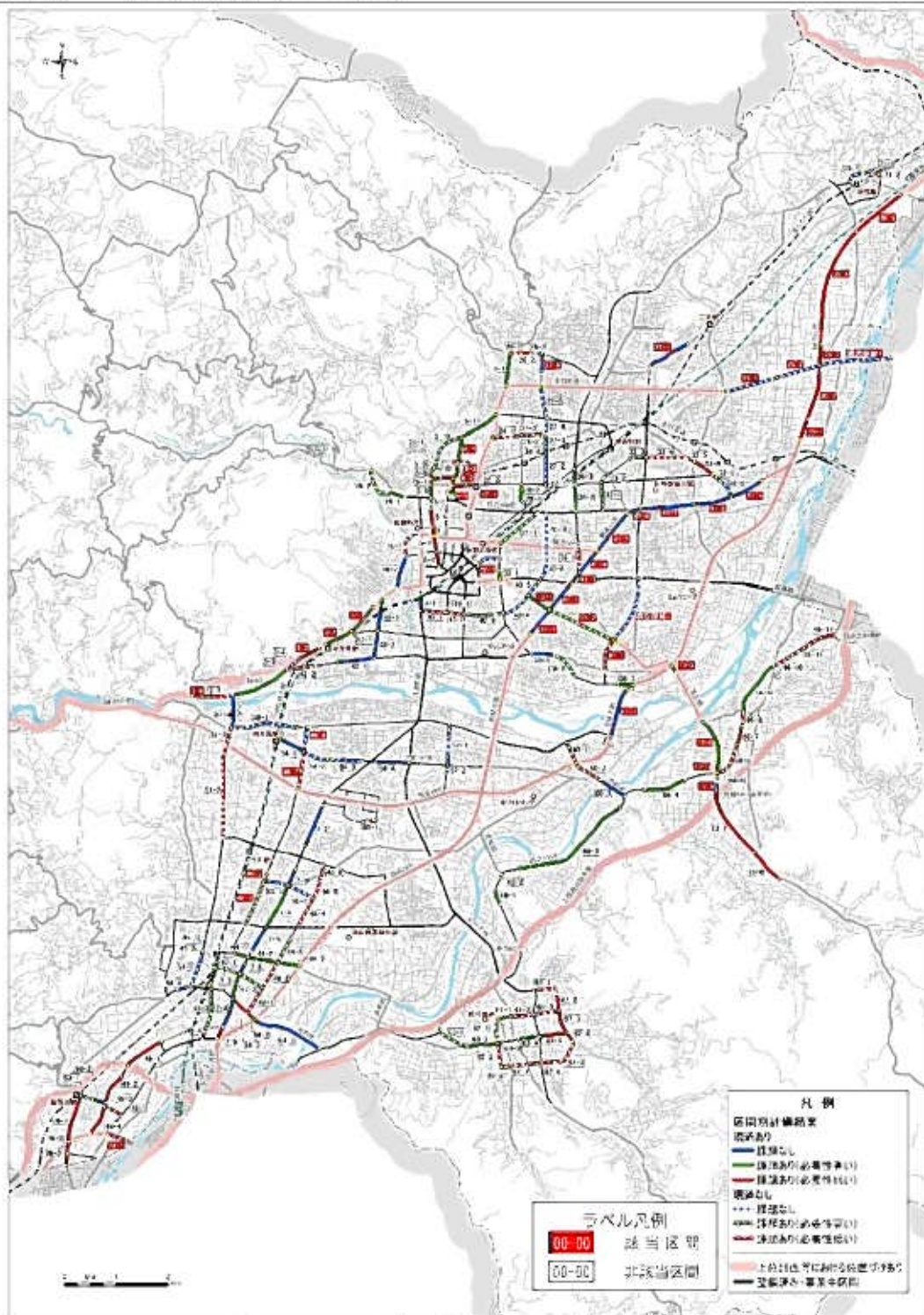


図 3-25 上位・関連計画との整合 検証図

【検証結果】

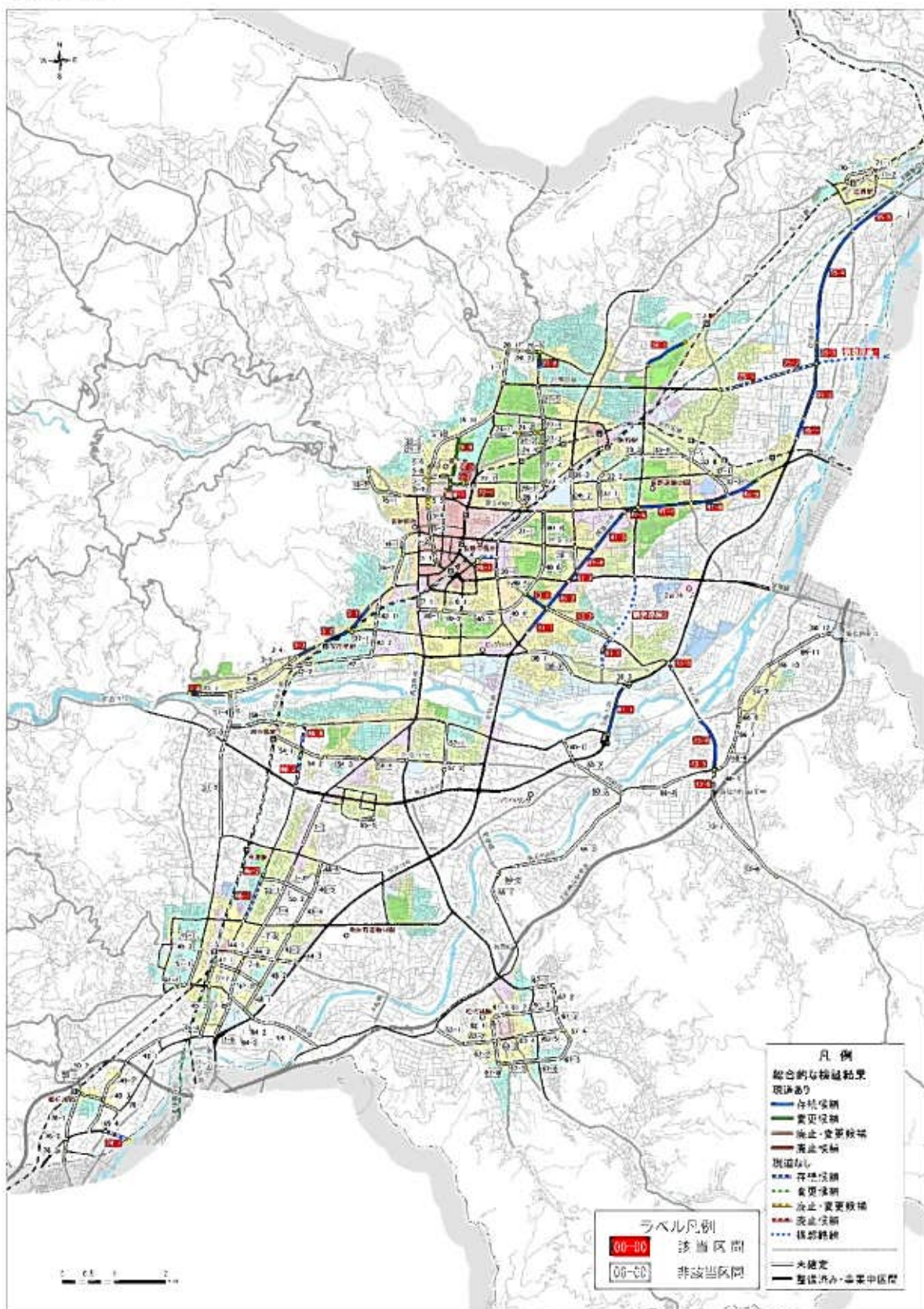


図 3-26 上位・関連計画との整合 検証結果

② コンパクト・プラス・ネットワーク

【検証】

道路機能分類において「都市内拠点間を連絡する道路」に分類された道路は、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」、「変更候補」、「廃止・変更候補」のいずれかに評価する。

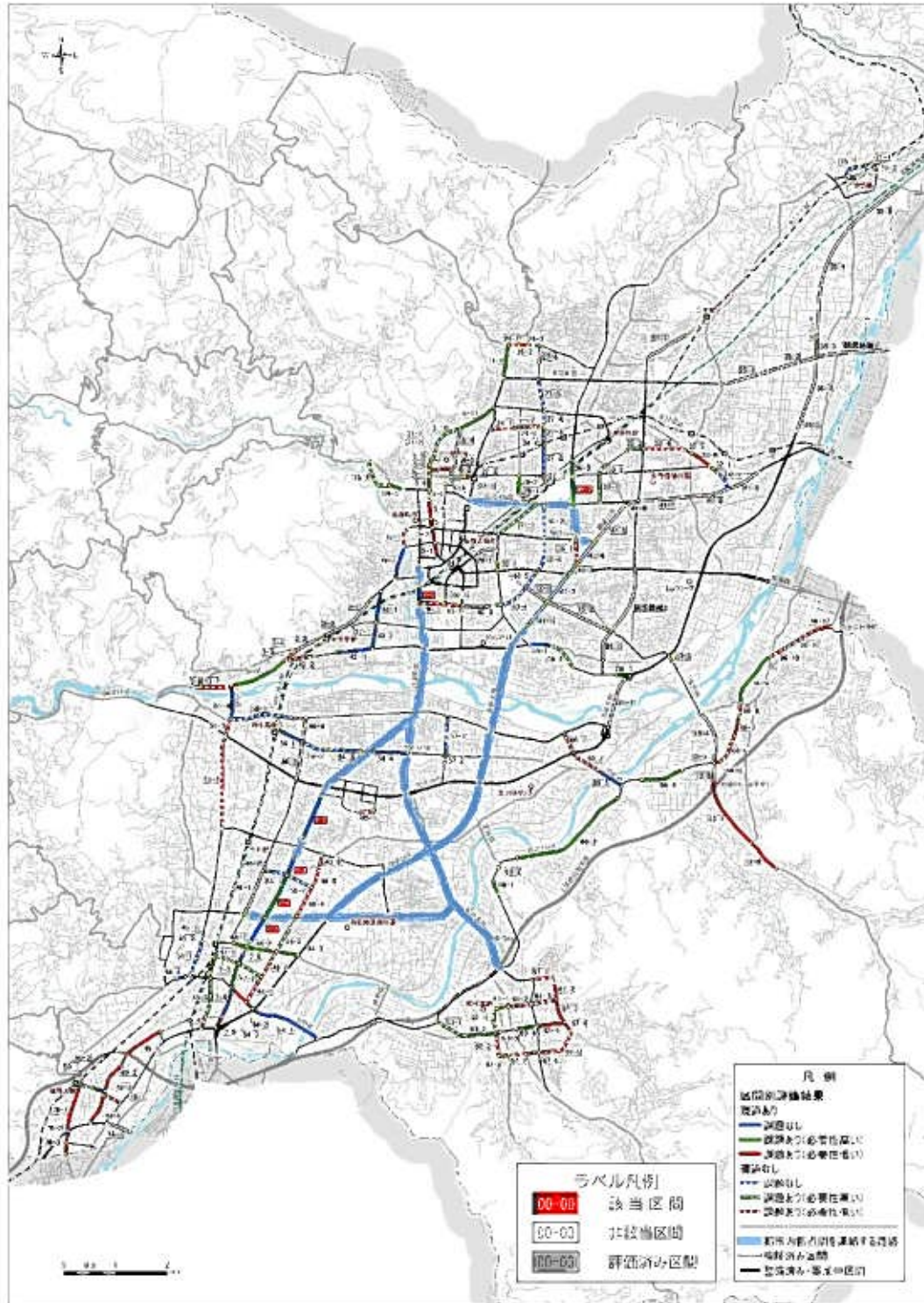


図 3-27 コンパクト・プラス・ネットワーク 検証図

【検証結果】

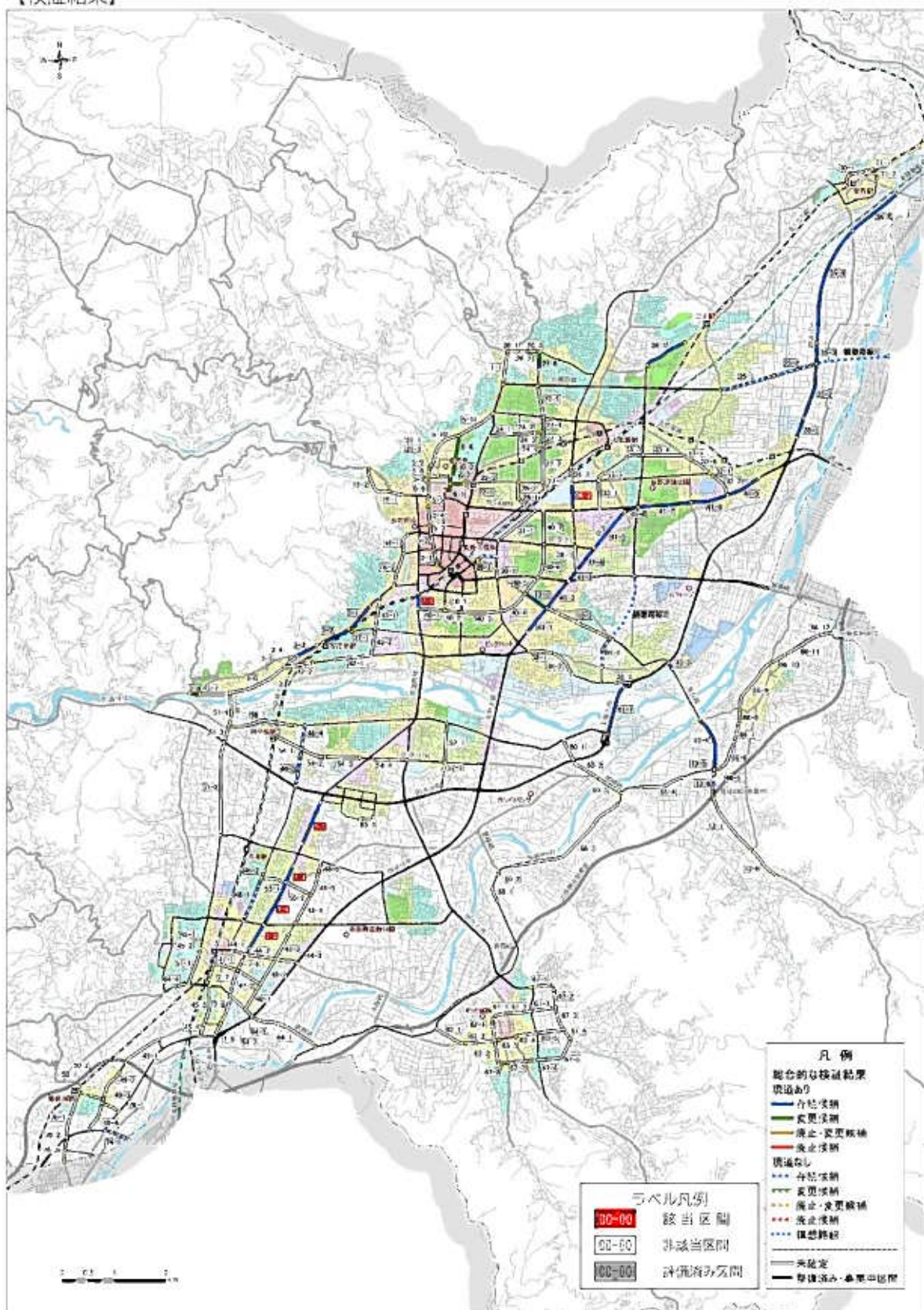


図 3-28 コンパクト・プラス・ネットワーク 検証結果

③ 既存ストックの活用

【検証】

「代替性あり」と評価された区間について、「必要性が低い」または「実現性に課題がある」場合には「廃止候補」とする。ただし、その内、幹線道路に分類される道路については、基本的には「廃止・変更候補」とする。

その他の区間については、当該区間の必要性及び実現性の該当状況、並行路線及び現道の状況を総合的に勘案し判断する。

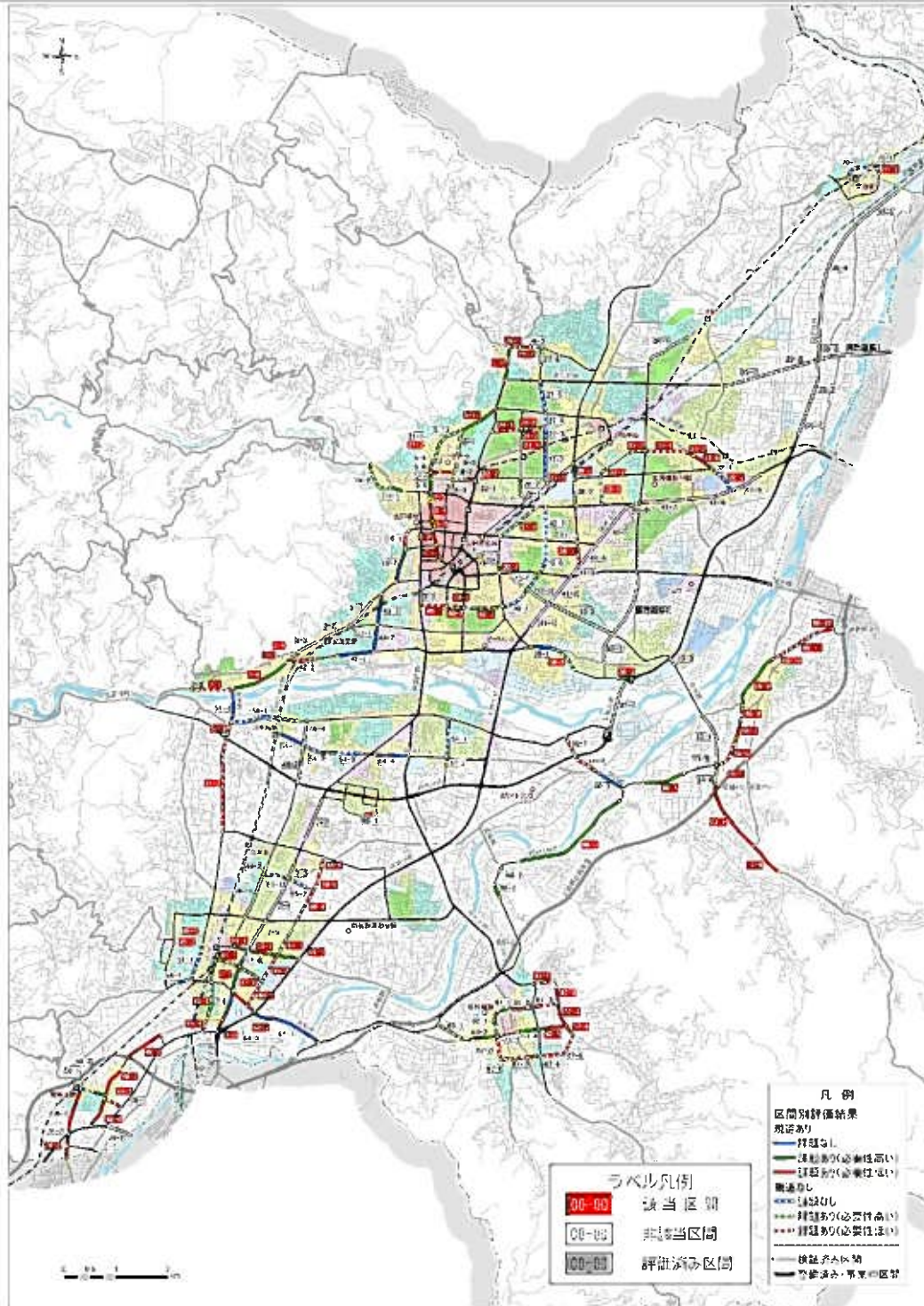


図 3-29 既存ストックの活用 検証図

【検証結果】

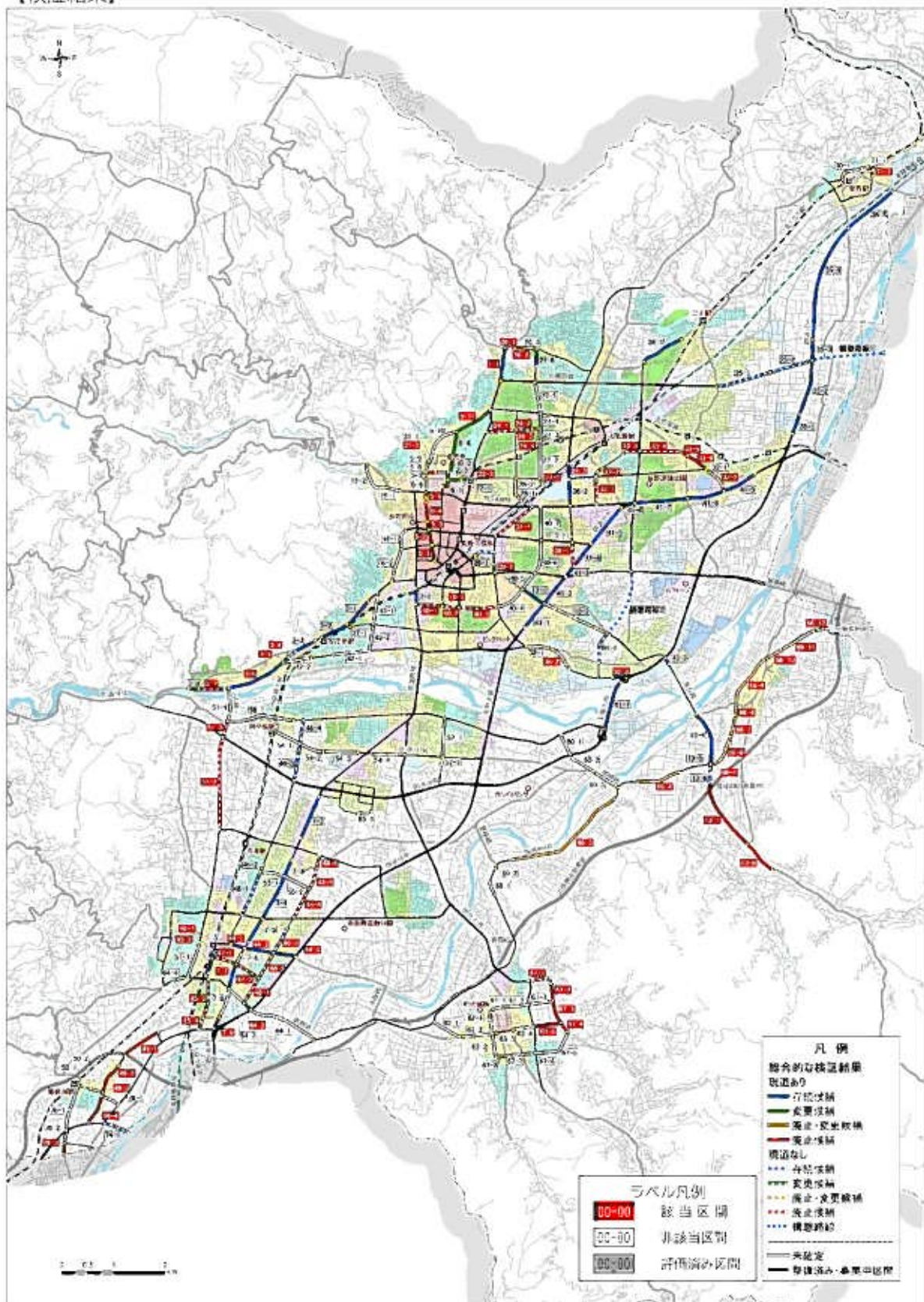


図 3-30 既存ストックの活用 検証結果

④ 実現課題の検証

【検証】

「実現性に課題あり」と評価された区間について、「必要性が低い」場合には、軽微な変更（幅員や交差点部の変更など）で実現性の阻害要因を回避できる場合を除き「廃止候補」とする。「必要性が高い」場合には、当該区間の変更により実現性の阻害要因を回避できる場合には「変更候補」とし、回避できない場合には「廃止候補」とする。

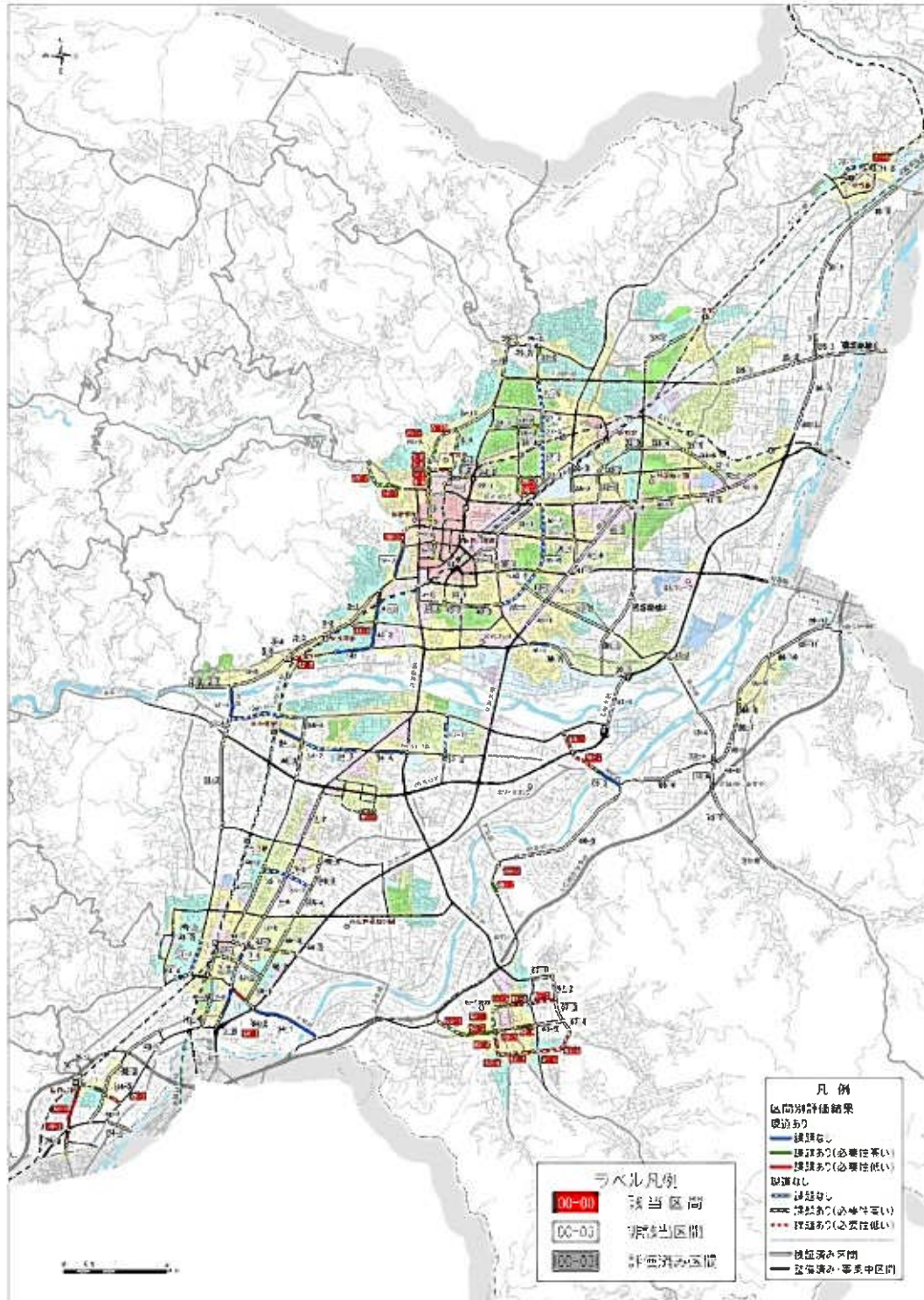


図 3-31 実現課題の検証 検証図

【検証結果】

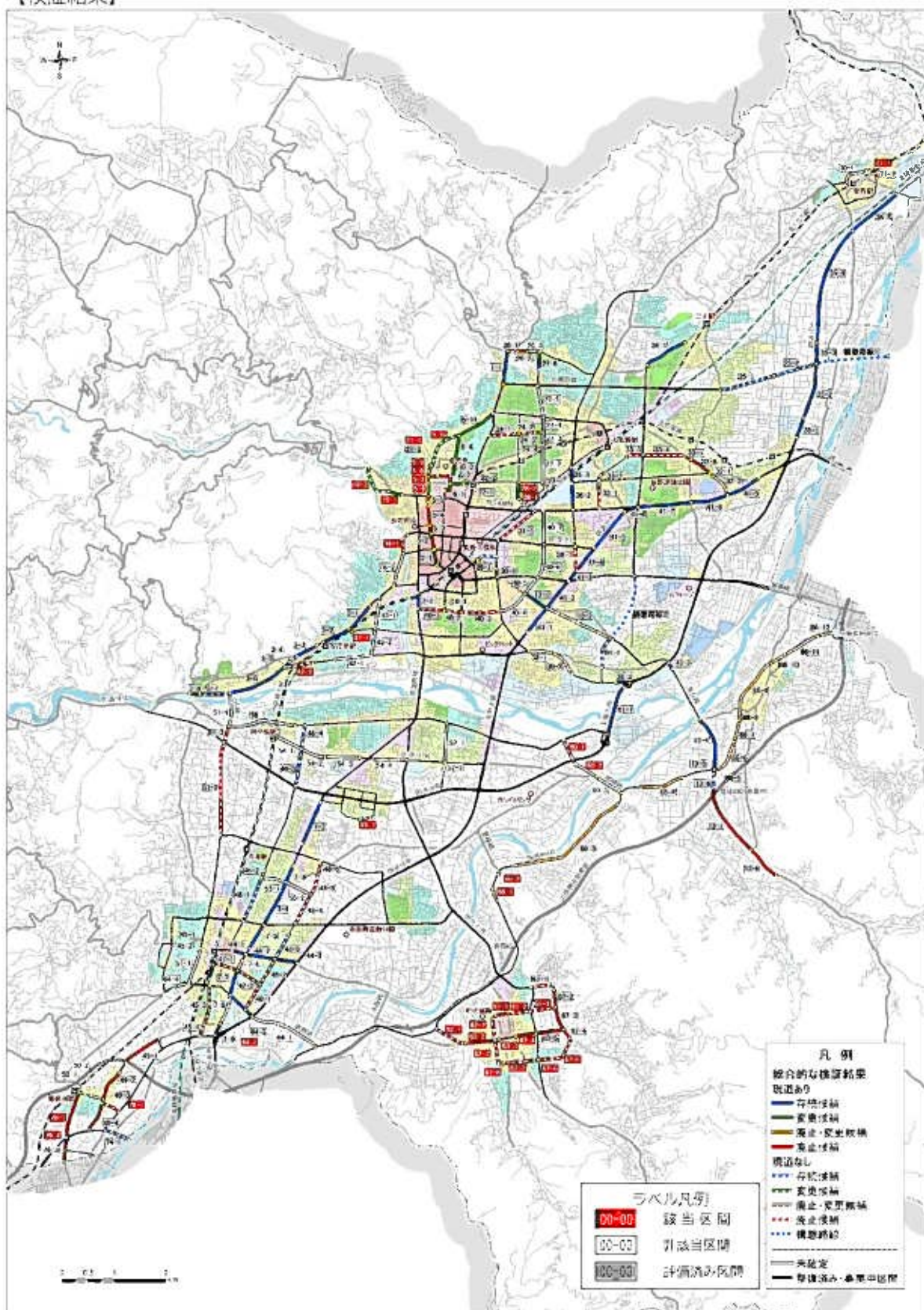


図 3-32 実現課題の検証 検証結果

⑤ 事業の連続性・路線としての機能

【検証】

前後区間の評価状況に応じて、事業の連続性や路線としての機能に問題が生じる場合に、前後区間の評価結果に応じて評価を決定する。

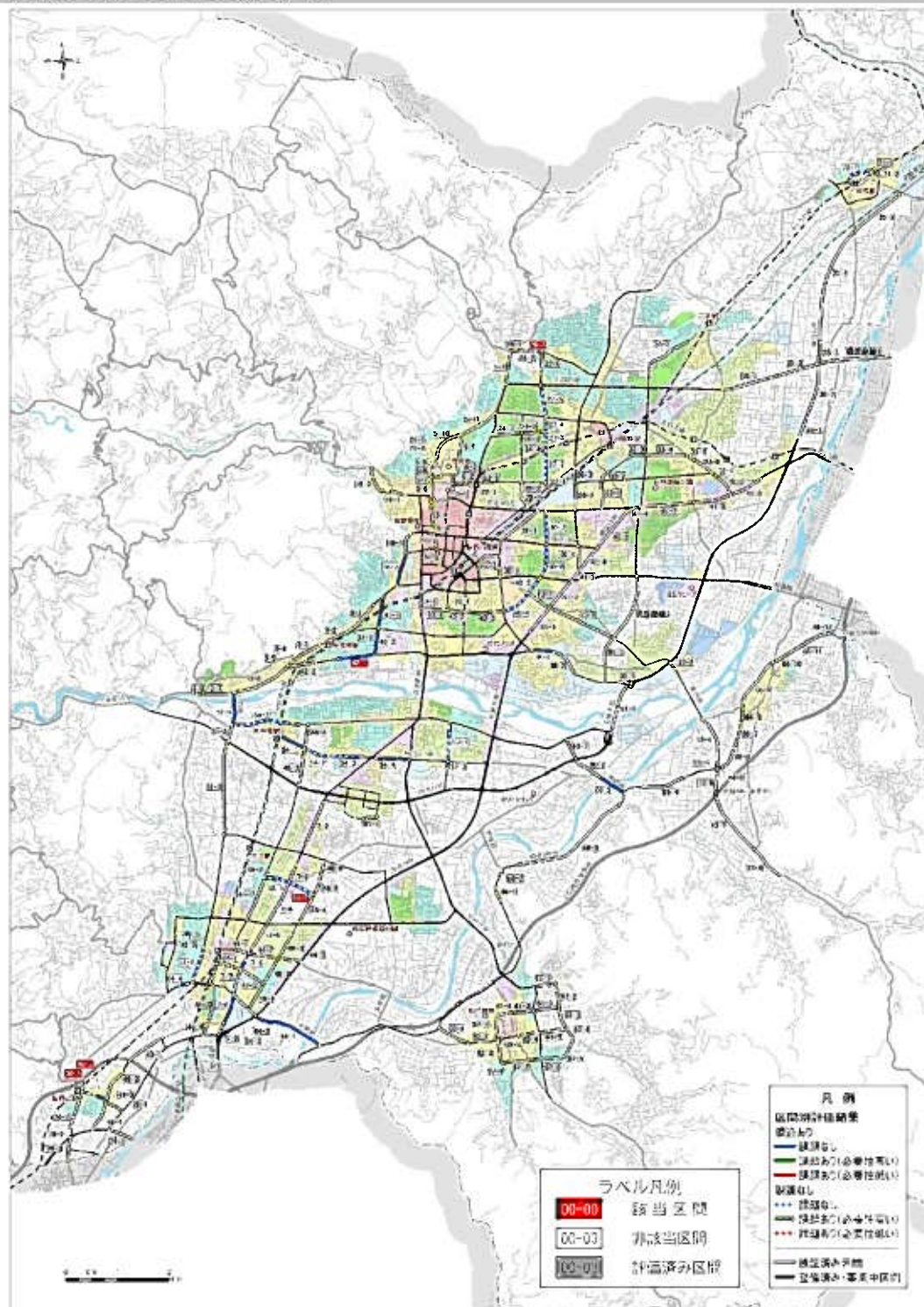


図 3-33 事業の連続性・路線としての機能 検証図

【検証結果】

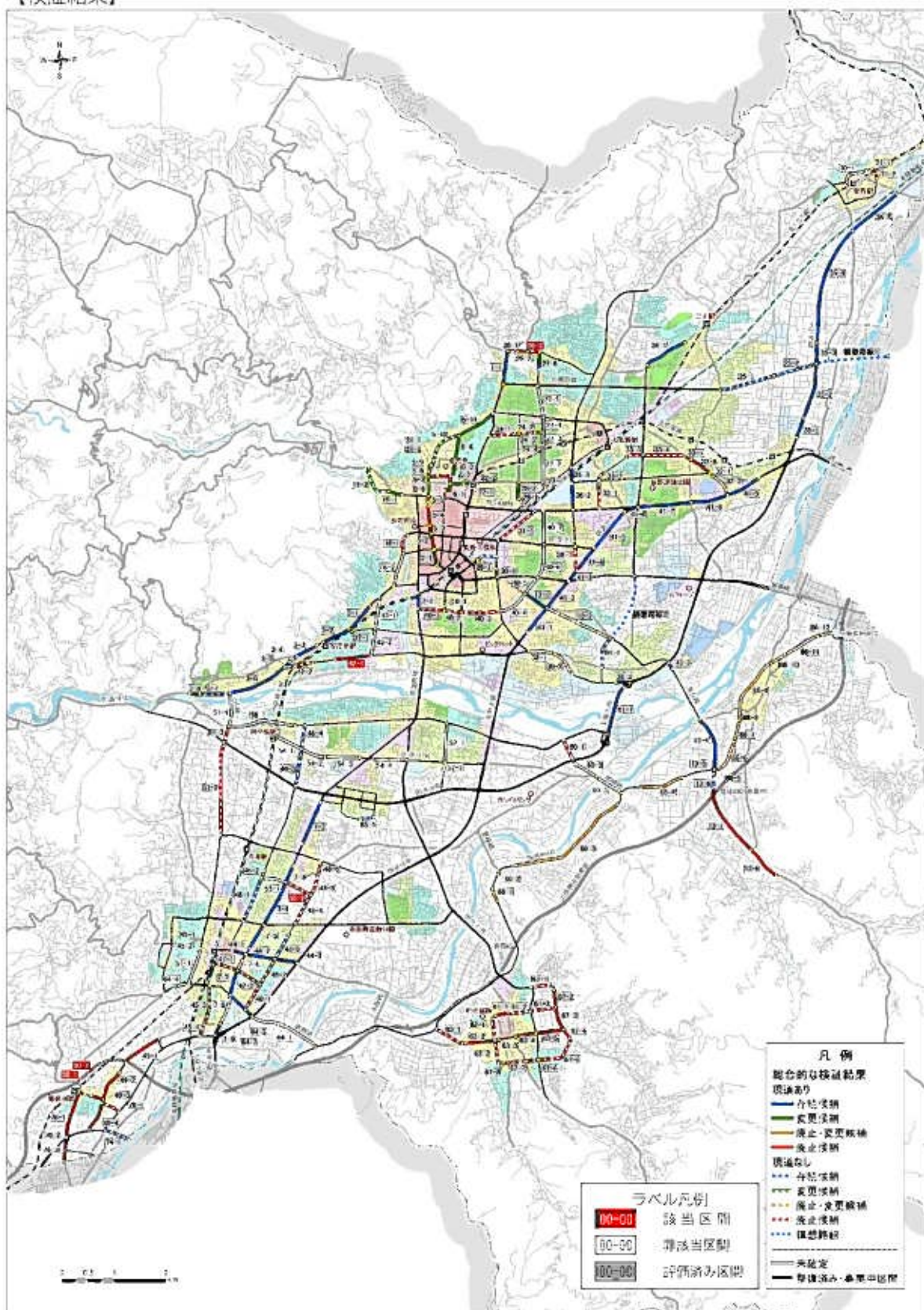


図 3-34 事業の連続性・路線としての機能 検証結果

【検証結果】※必要性があり、現道活用不能・代替路が無く、実現性・連続性に問題が無い区間

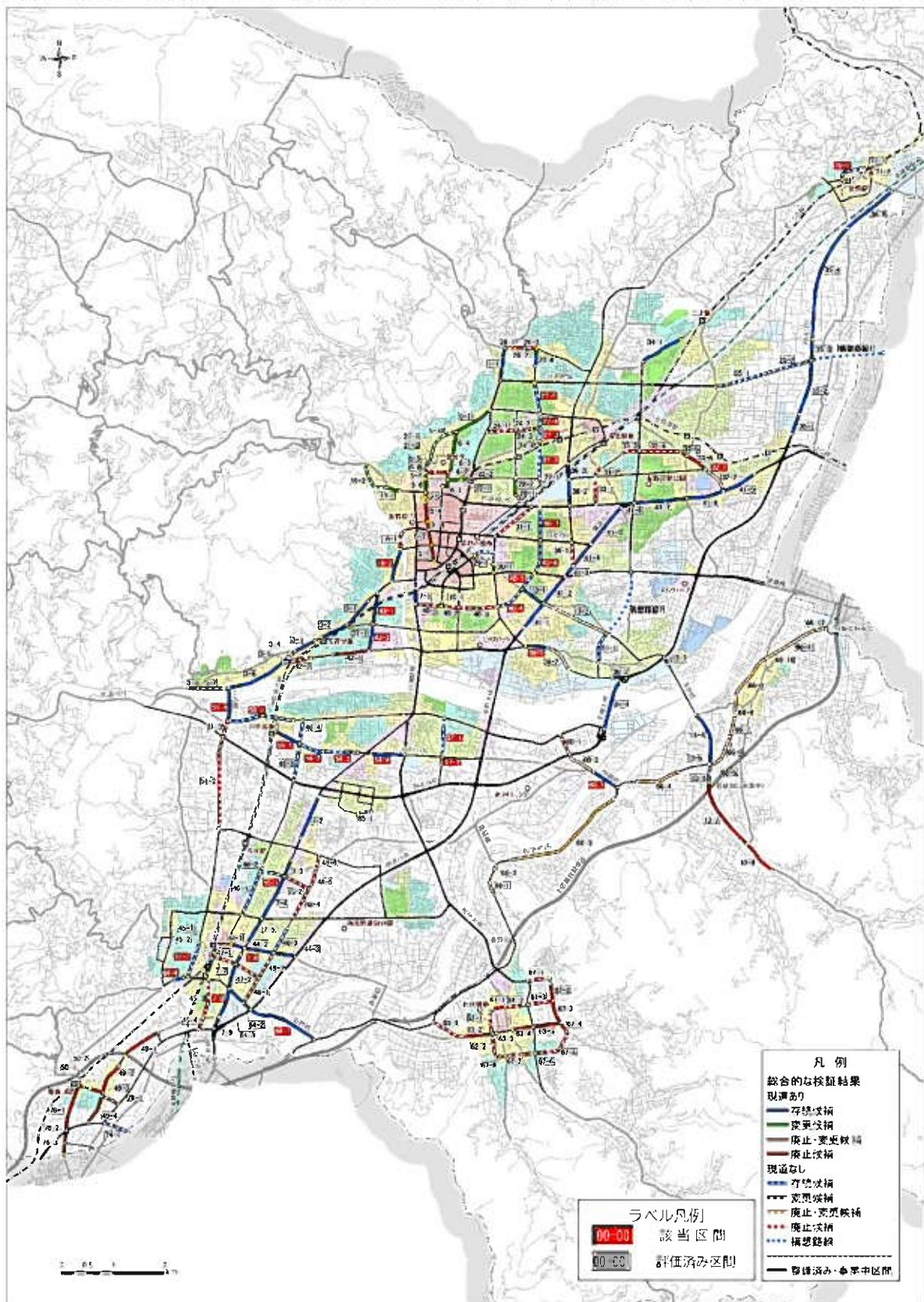


図 3-35 必要性があり、現道活用不能・代替路が無く、実現性・連続性に問題が無い区間

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「廃止候補」「廃止・変更候補」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。

61p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概ね維持され、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。

※「廃止・変更候補」は、「代替路への都市計画変更も含め検討することが望ましいと考えられる区間」であるため、交通需給バランスの検証においては安全側を取り代替路へ都市計画変更がなされたものと仮定し将来交通量推計を実施した。なお、代替路の道路条件設定はフルネットの条件と同様とした。

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	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。

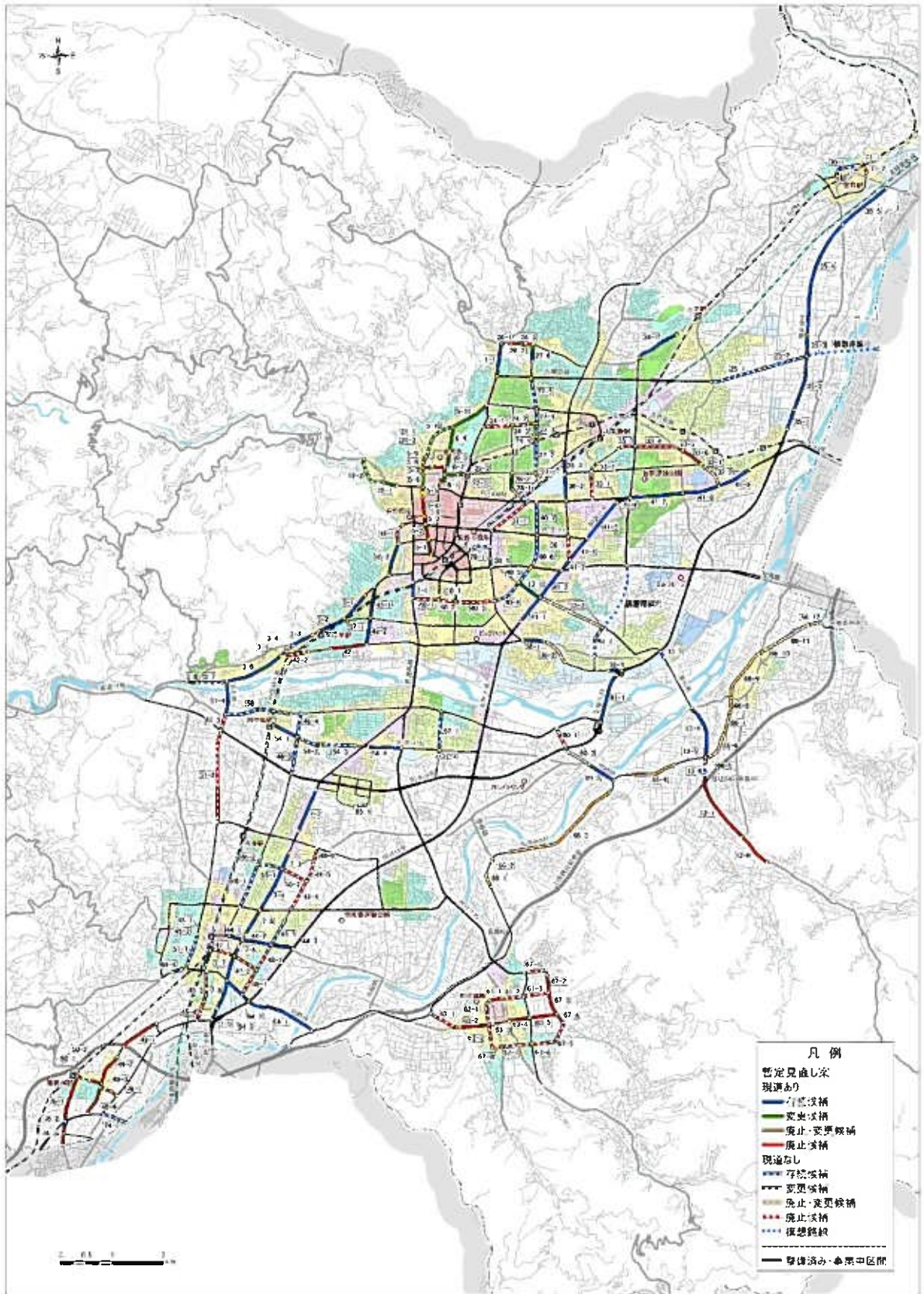


図 3-36 暫定見直し案

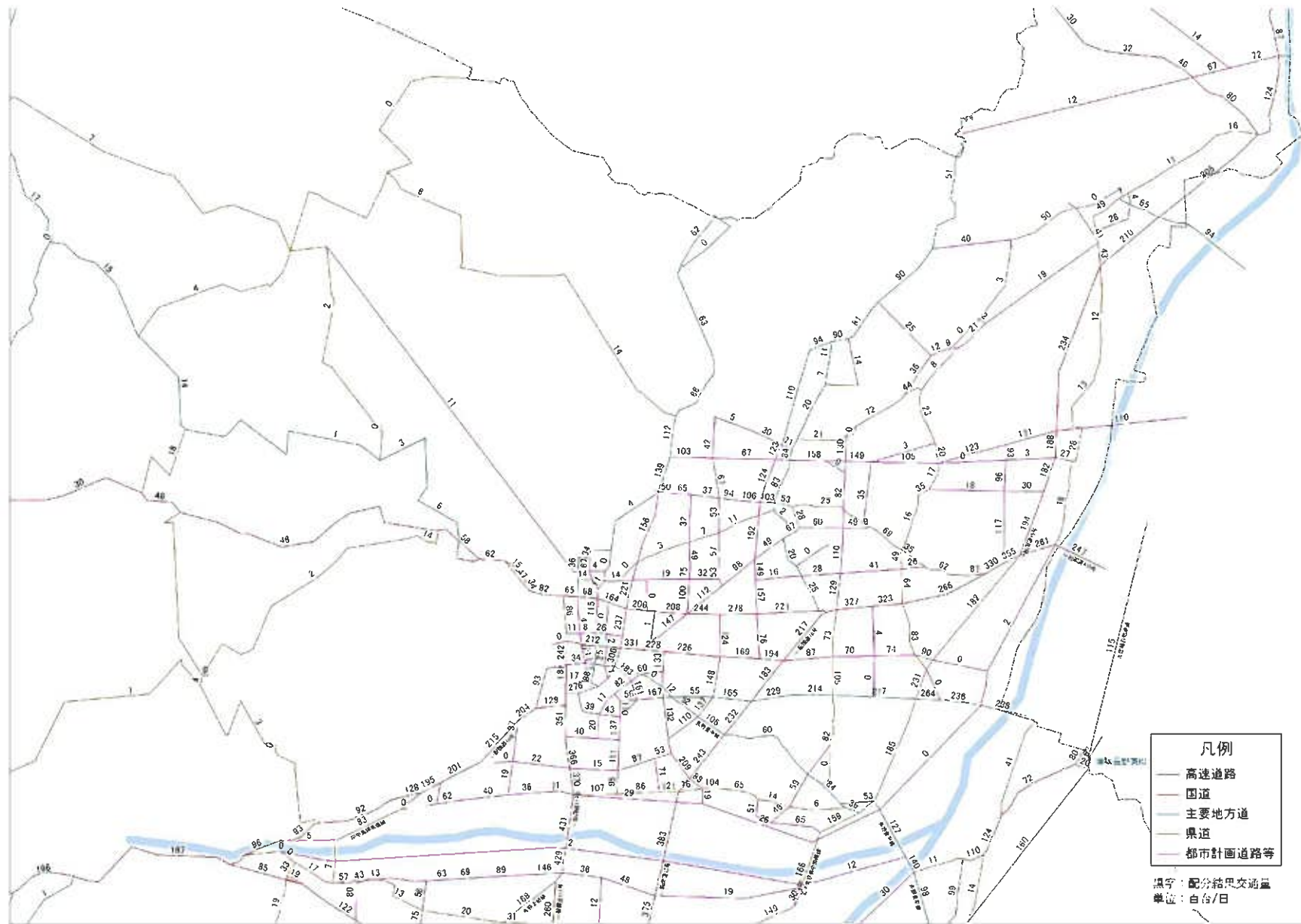


图 3-37 見直し道路網 将来配分 交通量圖 北部

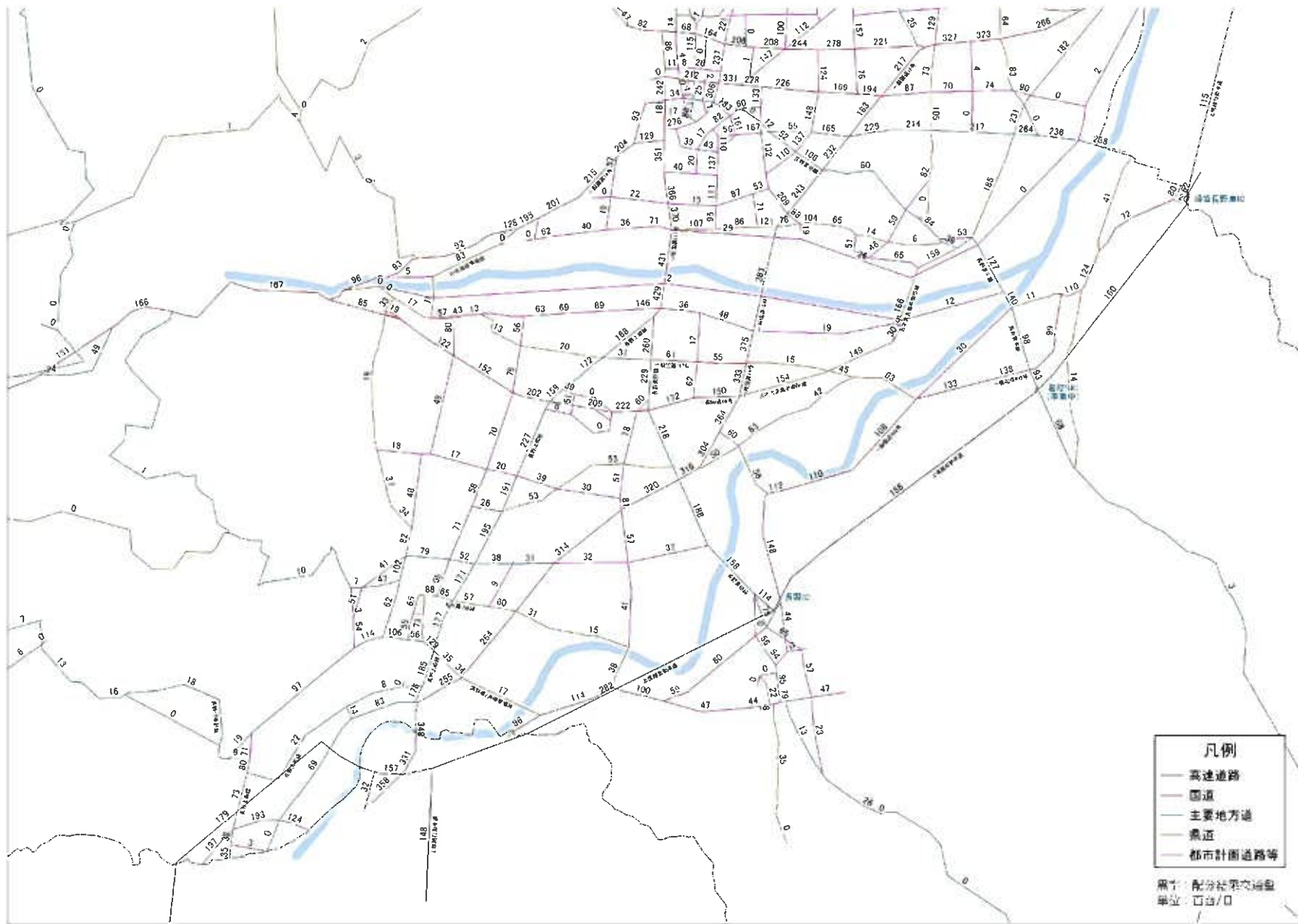


図 3-38 見直し道路網 将来配分 交通量図 南部

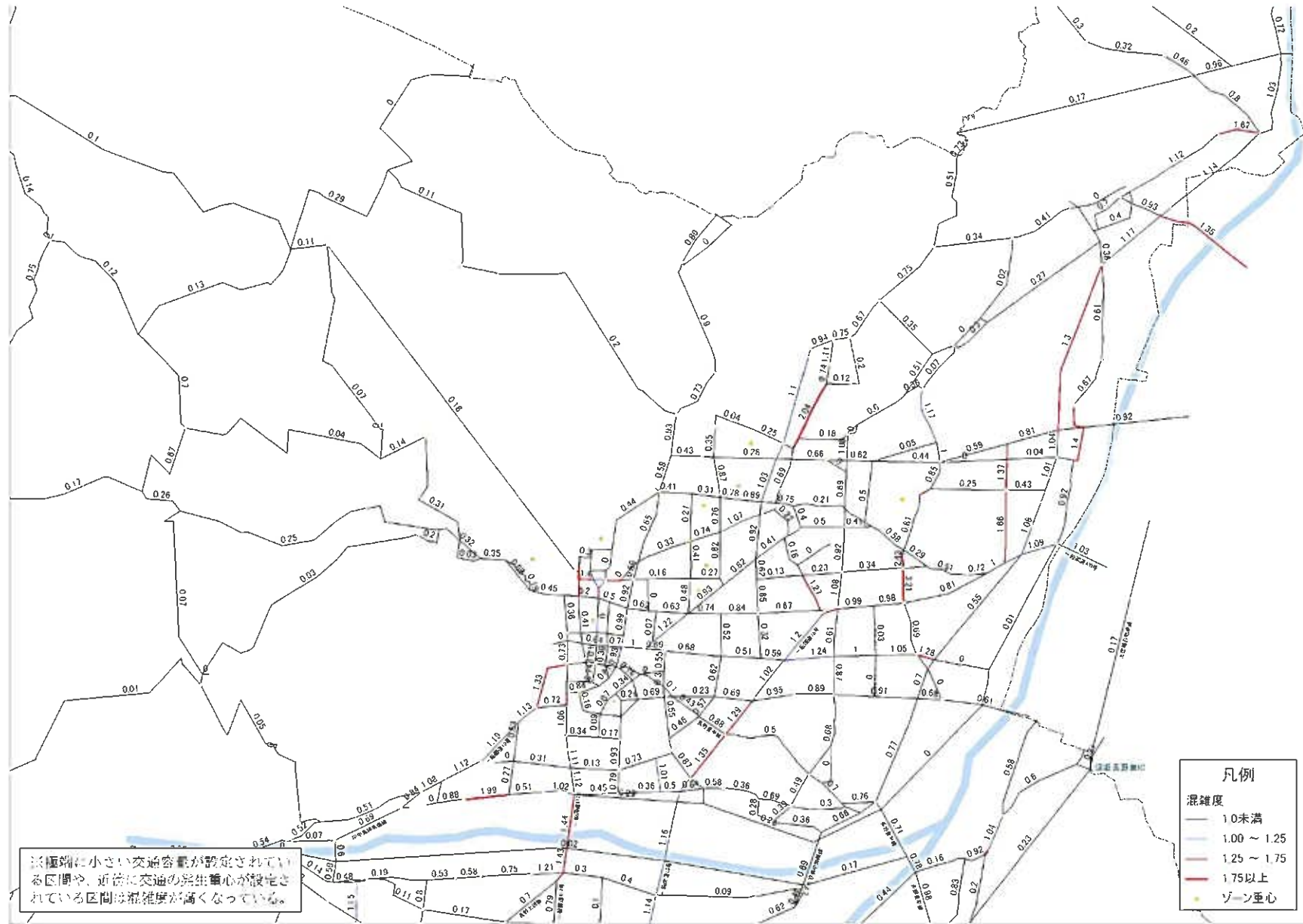


図 3-39 男鹿市道路網 交通配分 混雑度図 (PT 流量) 一部

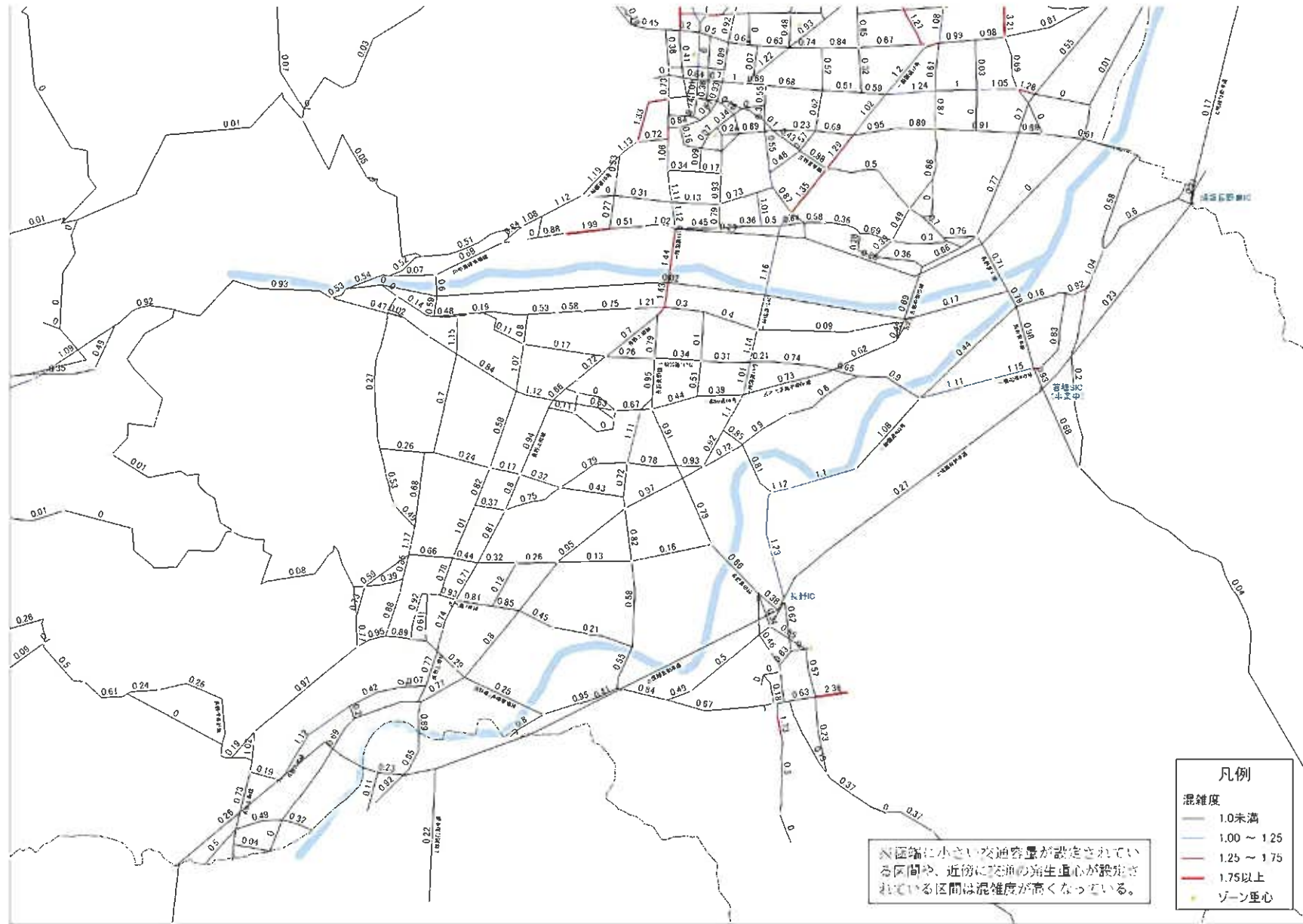


図 3-40 見直し道路網 彩色配分 混雑度図 (PT容量) 南部

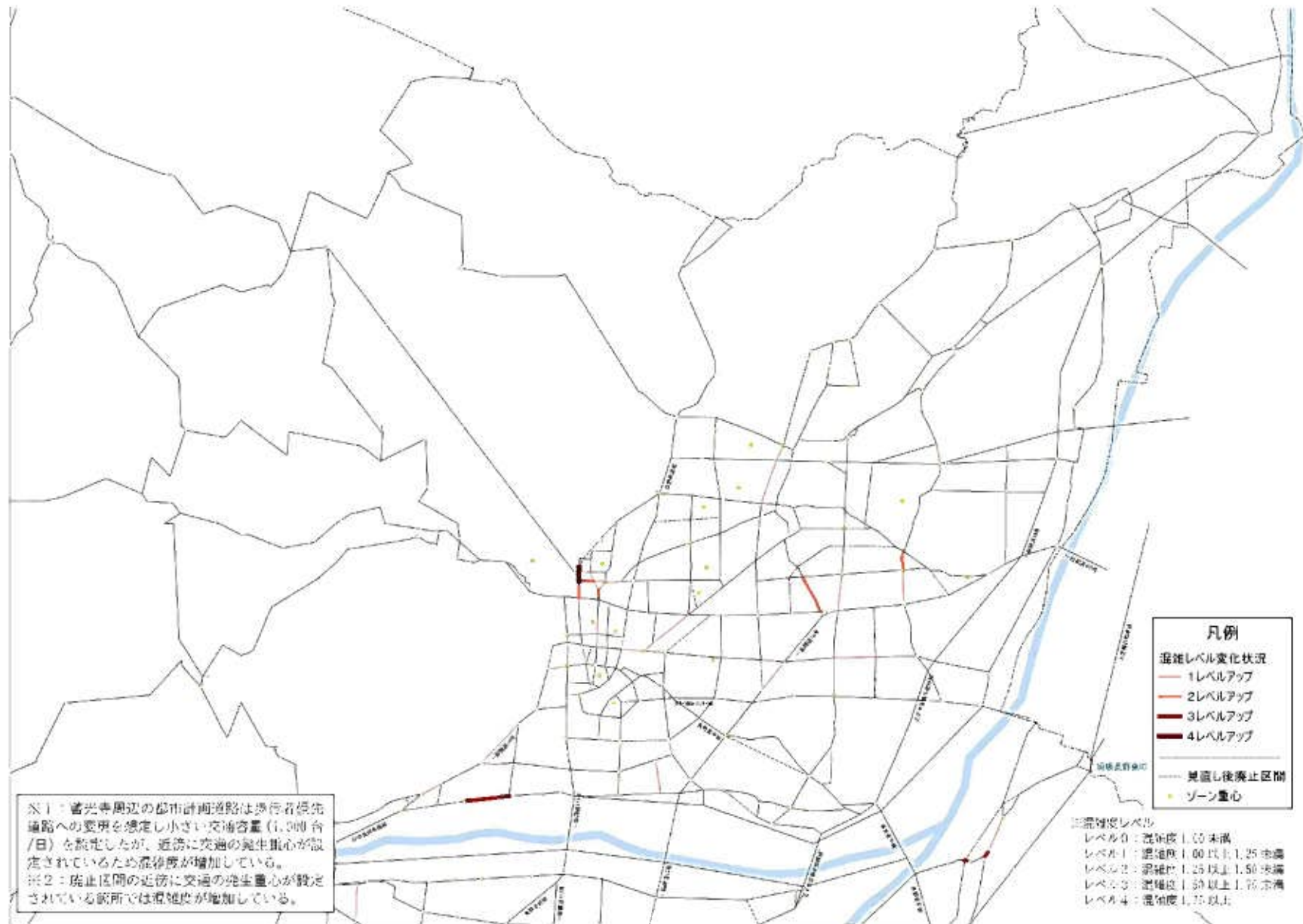


図 3-4-1 見直し道路網（将来配分）混雑度レベル上昇区間図（北部）

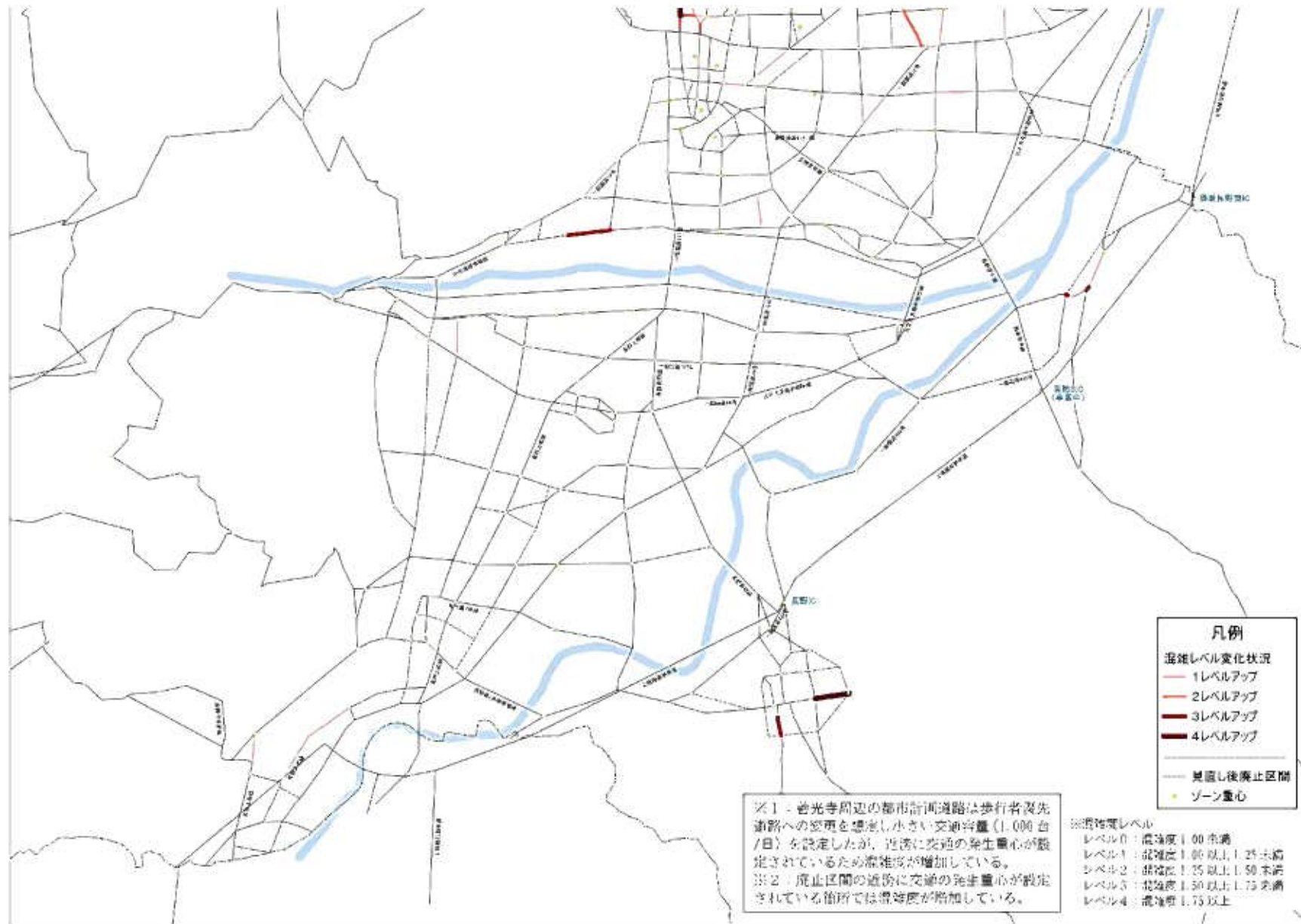


図 3-4-2 見直し道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 南部

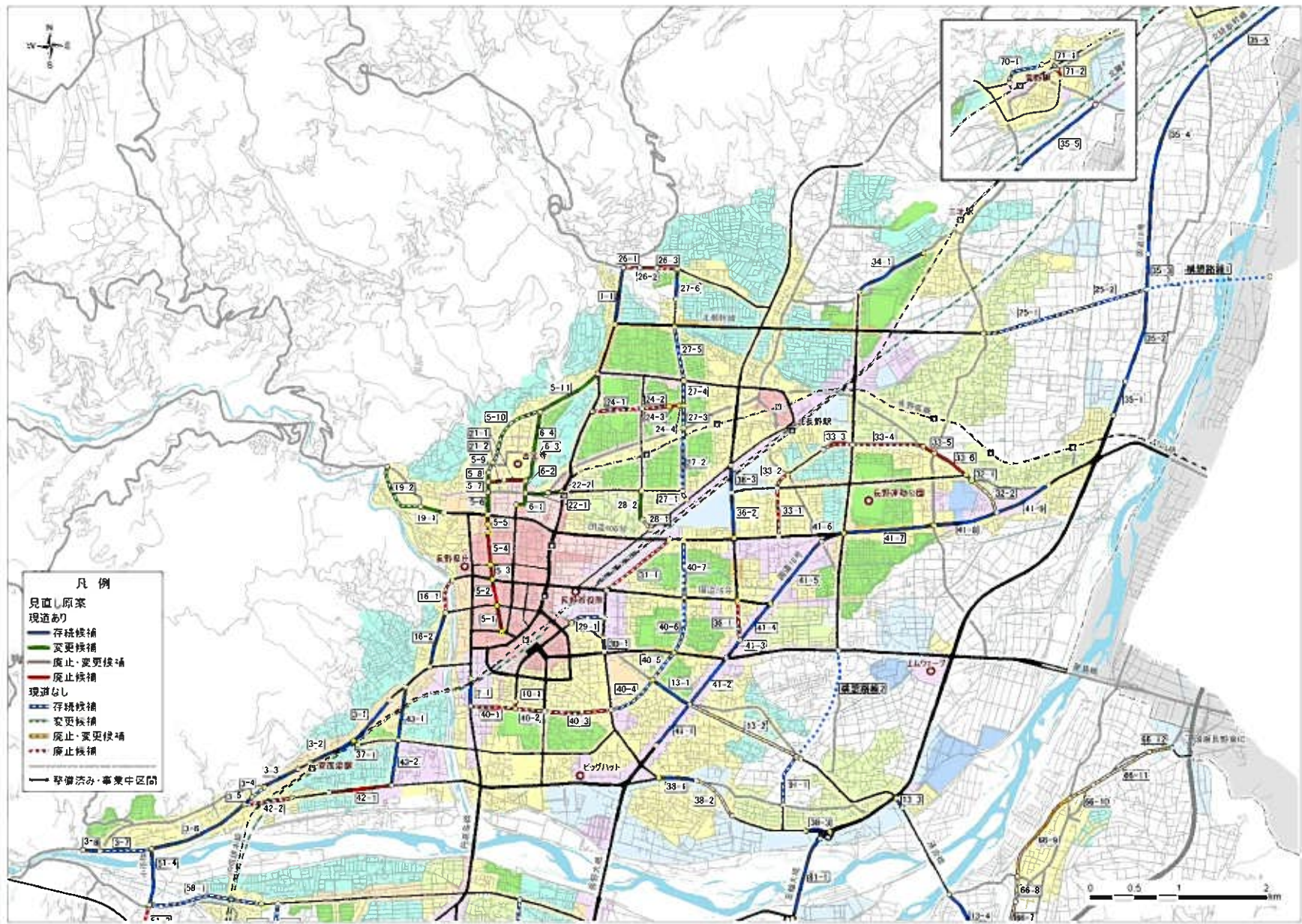


図 3-4-4 都市計画道路見直し原案 北部

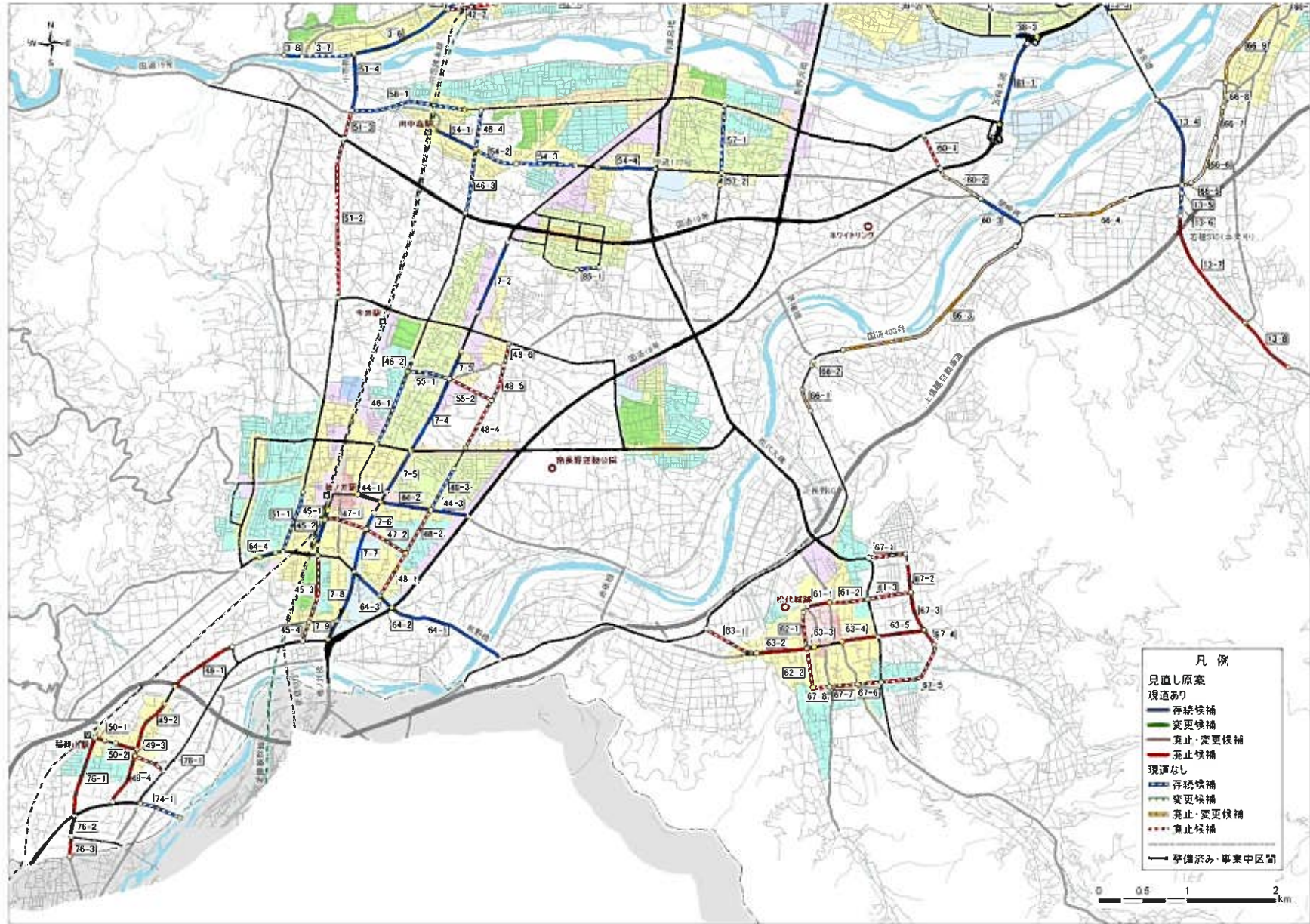


図 3-45 都市計画道路見直し原案 南部

