

第4回検討部会及び第79回審議会の 質問・意見等

【第4回検討部会】 質問・意見等

分類	番号	質問・意見	回答	第79回都計審までの対応	備考
指標・基準	1-1	実現性の評価指標の内、歴史環境保全について、今回、新たに文化財を指標として取り入れているが、ここでいう文化財は有形文化財であり、指定文化財と登録文化財の両方が含まれるのか。	そうである。現地調査もさせていただき、確認をしている。	・今回、変更箇所等は特になし	
評価結果	2-1	長野菅平線の落合橋周辺及び区間番号13-2の現道と計画が食い違っている箇所、国道403号線、国道406号線について、いずれも評価結果が存続候補となるよう調整をお願いしたい。	これまでの部会の中で既存ストックの活用という観点から、代替路がある場合は見直すという方向性で作業を進めてきている。今回の評価で廃止や変更といった結果の路線に対しては、方向性の異なる考え方で指標を加えることになるため、他の路線への影響も見ながら調整を検討する。	・実現性の評価指標の内、コンパクトシティの形成において、幹線道路機能を有する区間も評価の対象外とした。 【補足】この項目では、市街地の拡大を招き、コンパクトシティの形成を阻害する恐れのある道路を抽出することを目的としており、既に評価の対象外としている広域道路ネットワークと概ね同等の機能を幹線道路が有するため。	
	2-2	3-1で挙げた各路線を存続候補としたい理由として、いずれの区間も更なる検証や詳細なルート案の比較検討などが必要であり、現段階では変更や廃止などとする最終的な判断ができない状況である。また、検討中の計画もあり、このまま市民に公表することは混乱を生むのではないか。	評価結果の見直し作業については2-1のとおり、調整したい。市民への公表についてはご指摘いただいたとおり、混乱を生むことが懸念されるため、公表の仕方、説明方法などについて今後検討していく。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】公表するに向けては、見直し案についてより理解を得られるよう、簡略化することを検討している。現段階では廃止候補とそれ以外などと、2分類での公表を考えている。	
手順・手法	3-1	2-1、2-2について、フローのどこで対応するのか。	実際には評価結果を見て調整するようになると思うが、総合的な検証の部分での対応が現実的だと思われる。	・実現性の評価指標の内、コンパクトシティの形成において、幹線道路機能を有する区間も評価の対象外とした。 【補足】この項目では、市街地の拡大を招き、コンパクトシティの形成を阻害する恐れのある道路を抽出することを目的としており、既に評価の対象外としている広域道路ネットワークと概ね同等の機能を幹線道路が有するため。	
	3-2	これまでの部会の中で既存ストックの活用という観点から、代替路がある場合は見直すという方向性になって来たのではないか。そうした背景から今回、廃止や変更と評価した路線に対して、方向性の異なる考え方、指標を加えることになるため、上手く評価ができるのか心配される。	2-1同様、他の路線への影響を見ながら調整を検討する。	・実現性の評価指標の内、コンパクトシティの形成において、幹線道路機能を有する区間も評価の対象外とした。 【補足】この項目では、市街地の拡大を招き、コンパクトシティの形成を阻害する恐れのある道路を抽出することを目的としており、既に評価の対象外としている広域道路ネットワークと概ね同等の機能を幹線道路が有するため。	
その他	4-1	シミュレーションについて再度、説明をお願いしたい。 (再説明を受けて)混雑度について、個人的には将来、これだけ下がるのであれば、十分ではないかと思う。	資料のとおり、説明。	・今回、変更箇所等は特になし	
	4-2	シミュレーションに関連して、図3-39見直し道路線の混雑度図について、東和田の辺り(県道三才大豆島中御所線)で混雑度が3を超えているが、たまたまシミュレーションの結果がそうだったのか、交通の発生重心が近傍にあるからなのか、何か理由があるのか。	理由については次の2点が考えられる。当該の区間は両端に交通の発生重心があり、交通量が集中している。また、当該区間の交通容量は最大2000台で設定されているのに対して、6400台/日の交通量がある。	・今回、変更箇所等は特になし	
	4-3	交通量の推計の中で、若穂スマートインターチェンジの整備による影響について、考慮しているのか。	平成31年3月作成の長野都市圏の新たな総合都市交通計画の中において、すでに若穂SICの整備が考慮されており、これをもとに今回の交通量推計をしているため、考慮していることになる。	・今回、変更箇所等は特になし	

※部会後の質問・意見等はなし

【第79回長野市都市計画審議会】

分類	番号	質問・意見	回答	第5回までの対応	備考
手順・手法	1-1	例えば資料4-2の図では、区間番号40-1から3までは廃止候補になっていますが、40-4から7は存続候補になっています。仮に40-1から3を廃止した場合には、40-4を変更して、南側の整備済みである栗田安茂里線とつなぐことで、周遊道路として機能するのではないかと思います。また、関連する東通りは幅員が狭く、右折レーンの設置に苦慮していることから、これらの道路についても一緒に見直さなくては効果が出ないのではないのでしょうか。	都市計画道路の整備にあたっては、都市計画の変更をした場合に、それが事業化につながるような傾向になってきております。また、今回の見直しについては、人口増加を前提として計画されていた道路を、今の社会情勢に合った計画、道路とは何かという観点から見直す作業しております。今回の意見のような近傍の道路を含めた計画の変更となりますと、土地利用規制が関わってきたり、詳細な設計や案の比較検討が必要になってきます。個別の案件については、実際にその道路が整備できるような段階になってきたところで、具体的にどう変更するかをお示しし、審議いただくようになるかと思っております。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】回答のとおり、個別路線の具体的な廃止や変更の案については今後、詳細を詰めたうえで審議会議に諮っていくようになります。	1-2へ続く
	1-2	現段階では、規制だとか様々な課題が出てくるだろうから、この道路だけに限らず、今回の見直しの先で個別に考えていくんだという認識でよろしいのでしょうか。	仰るとおりです。今回は全体的な道路ネットワークとして、廃止候補を中心とした見直し作業を進めております。今後、パブリックコメントなどで地域の方々からも同じようなご意見をいただくかと思っております。実際に都市計画の変更となりますと、当然、新たな接続をどうするのかという議論になるかと思っております。今回は機械的に、指標をもとにした見直しをしていくということで、ご指摘いただいた路線については代替性の有無ですとか、課題があるかどうかなどもとに評価をさせていただきました。個別の道路の役割や機能、既存の道路ネットワークとの接続については、今後、地域の方々からご意見をいただく中で検討を重ね、実際の手続きの時には反映させていただきたいと考えております。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】回答のとおり、個別路線の具体的な廃止や変更の案については今後、詳細を詰めたうえで審議会議に諮っていくようになります。	
	1-3	見直し原案の「廃止・変更候補」のオレンジ色について、実際には廃止なのか変更なのかどちらとも言えなくて、その呼び方についても、分かりにくくなってしまっているので、再度、検討していただきたい。	我々としても悩みながら作業をしておりまして、逆に皆さんへ伝えにくくなってしまったり、分かりにくくなってしまっているところがありますので、そういったご意見をいただきながら修正をしていきたいと思います。	・継続検討候補、継続見直し候補などを検討中です。 【補足】第5回部会において、ご意見をいただきたいと思っております。	
指標・基準	2-1	資料4-2の23ページの歩行者の安全性確保機能について、該当しているのは、危険な箇所ということか。	都市計画道路は現地にはまだ、ありませんので、この指標に該当する都市計画道路が将来的にできることによって、歩行者や自転車の安全につながるということで、道路を評価しているものです。	・今回、変更箇所等は特になし	2-2へ続く
	2-2	先日、大きな事故があったが、そうしたことが起きてから対策しているのが、これまでの道路整備のやり方であり、そうしたことが絶えず議論されてきている。各地区から見ると、ここを直して欲しいとか要望があるかと思いますが、そうした意見は指標の中に含まれているのか。	今回の見直しは機械的に、客観的に評価をするということで、地元の要望のようなものは含まず、整備されることで安全性が向上するだろうという観点だけで、都市計画道路について評価しています。	・今回、変更箇所等は特になし	2-3へ続く

【第79回長野市都市計画審議会】

分類	質問・意見	回答	第5回までの対応	備考
指標・基準	<p>2-3 例えば、毎年4月にやっているような通学路の安全点検のように、地域の方々や学校関係者を含めて、見直しをするというようなことは考えられるのか。</p>	<p>都市計画道路となりますと通学路だけでなく、もともと車のネットワークという意味合いが強いですけれども、自転車のネットワークであったりだとか、都市の防災機能の向上だとか様々な機能を持っていますので、そういったバランスを取りながら事業を進めております。個別の安全対策、交差点の危険箇所などは安全点検の中で検討していくべきものかと思っております。そういった要望が多く、都市計画道路を整備することでかなりの安全性が高まり、その他の機能も担保できるということであれば、事業化に向けて具体的に検討していくようなこともあるかと思っておりますが、現段階では指標や基準としては取り入れておりません。</p>	<p>・今回、変更箇所等は特になし</p>	
	<p>2-4 上記の質問に関連して、参考資料4-1の9ページで質問・意見の2-3の所で歩行者安全確保機能、通学路の追加を要検討ということで意見があり、今後検討すると回答しているが、この対応関係は。</p>	<p>回答欄にありますとおり、人の集積するエリアに基準を設定することで進めていたのですが、この当時は通学路を含めて、検討すると回答しております。その後、改めて学校から何メートルという形で指標を設定し直し、歩行者の安全性確保機能としています。</p>	<p>・今回、変更箇所等は特になし</p>	
	<p>2-5 区間番号13-2の長野管平線について、資料4-2の10ページでは広域道路ネットワークを形成する道路とされているが、15ページでは最終的に補助幹線道路と位置付けられている。3月末に長野県の広域道路交通計画が策定されており、これが10ページにあたると思われるが、ここで該当しているのにその中でも、何故、長野管平線だけが補助幹線道路になってしまっているのか。</p>	<p>現段階での幹線機能分類では、補助幹線道路という評価になってしまっているが、ご指摘とおり、広域道路ネットワークとして指定されていること、検討部会の中でも長野県より、重要な路線としてご意見をいただいております。幹線としての機能がより期待されるようになってきている路線であることから、その位置付けについて再度、確認し、調整をしたい。</p>	<p>・幹線機能分類の考え方を改め、幹線道路の分類方法に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を追加 【補足】ご指摘のとおり、県の広域道路にしていきたいことと、若穂スマートインターチェンジの整備も計画されており、これまでより幹線道路としての役割が期待される路線になってきており、修正をしました。また、これに伴う、他の路線の評価結果の変更等はありません。</p>	<p>3-1へ続く</p>
評価結果	<p>3-1 幹線機能分類の評価によって、評価が変わることもあると思えますし、交通量の推計をする際にも、流す交通量が少なくなっている可能性もあり、評価結果を見直す、精査する必要があるかと思えます。また、結果としては区間13-2は廃止・変更候補となっており、県で広域道路として指定を受けているにも関わらず、変更や廃止をしてしまうというのは気になっている部分で、県の関係者とお話をする機会がありましたので聞いたところ、県は市に問い合わせた上で、広域道路に指定したということでしたので、そのへん実際のところどうなのかということで、質問させていただきます。</p>	<p>この区間の広域道路への指定については、3月末に県から重要物流道路として指定されるお聞きしました。それまで作業を進めておりましたが、一度やり直して、改めて作業し直しております。この区間については、現道を拡幅するのか、新たに道路を整備していくのか更なる検証が必要で、現段階では廃止か変更かなど明確に回答できないということで、今後、検討をしていく区間ということで廃止・変更候補としております。この表現が逆に分かりにくくなっているので、今後の部会で検討していきたい。</p>	<p>・幹線機能分類の考え方を改め、幹線道路の分類方法に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を追加 【補足】ご指摘のとおり、県の広域道路にしていきたいことと、若穂スマートインターチェンジの整備も計画されており、これまでより幹線道路としての役割が期待される路線になってきており、修正をしました。また、これに伴う、他の路線の評価結果の変更等はありません。なお、交通量の推計についても、現道の幅員や車線数で交通容量を設定しており、幹線であるかどうかに関わらず、経路が選択されており、結果が変わることはありません。</p>	
	<p>3-2 先ほどの長野管平線の13-2については、現道を改良して使うのか、それと新たに整備する、この都市計画道路の線を残すかの検討があるというのとは分かりますが、例えば国道403号の66-3、4については代替となる路線がなく、この現道を広げるしかないと思えますが、この部分が廃止・変更候補というのはどのように理解すればよいのでしょうか。</p>	<p>403号線については、都市計画決定の線とずれて整備されている箇所がいくつかございまして、これが実際に事業化された際には、都市計画道路の線と合わせるような変更をしていかないと、線から道路がはみ出していたり、区域の中に住宅が残ってしまうなどしてしまいます。そういった意味で変更が考えられる区間ということになるかと思えます。また、幅員や歩道の設置だとか、他にも検討する余地がありますので、このような結果になっております。</p>	<p>・継続検討候補、継続見直し候補などを検討中です。 【補足】第5回部会において、ご意見をいただきたいと思えます。</p>	

【第79回長野市都市計画審議会】

分類	質問・意見	回答	第5回までの対応	備考
その他	4-1 パブリックコメントでは廃止とそれ以外に分けてということでしたが、廃止・変更候補のオレンジ色はどちらになるのか。	パブリックコメントでは、それ以外の方になる予定です。現段階では廃止候補だけを赤色で表示し、それ以外のものは白抜きで未整備の都市計画道路として表示するような形を考えています。		・継続検討候補、継続見直し候補などを検討中です。 【補足】第5回部会において、ご意見をいただきたいと思ひます。
	4-2 パブリックコメントの時点では、廃止・変更候補の中のいくつかはもしかしたら廃止もあり得るということで、でも、パブコメの時点では廃止候補とは言わないわけで、そうなるもまた、パブコメをやり直すのでしょうか。	それについては、今回の廃止候補の案には載せないということで、都市計画道路の見直し自体は概ね5年ごとに再度、作業をしていきますので、その時にその路線の評価がどうなるのかということになるかと思ひます。次の見直しまではこの廃止・変更候補という結果で進めていく、ということになります。		・今回、変更箇所等は特になし
	4-3 今後、廃止路線をどうするのかという議論になっていくのであれば、それに特化した資料をいただけないか。その他の路線についてはまた5年後に考え直すということであれば、今回の大きな問題としては廃止が妥当かどうかの判断なので、その方が分かりやすいです。	今回の見直しについては全体の道路ネットワークを見て評価をしており、全体を見る中でご覧いただいた方が良いかと思ひます。資料4-2の67ページだと少し見づらいかもかもしれませんが、68、69ページに拡大版を付けていますので、こちらもご覧いただけたらと思ひます。パブコメについては廃止候補を中心にご意見をいただければと考えていますので、質問4-1の回答のとおり、資料を作成しようと考えています。その後パブコメでいただいた意見をもとに、具体的な廃止路線ということで個別に見ていければと考えております。また、最終的には各路線ごとにカルテのようなものを作ろうと考えておりますので、今後、これを見ていただいでご意見をいただくようになるかと思ひます。実際、どのような形になるかはまだ、分かりませんが、いずれにせよ分かりやすいものをお示しする必要があると考えておりますので、検討したいと思ひます。		・今回、変更箇所等は特になし 【補足】パブリックコメント用の概要説明資料について、第5回部会において、ご意見をいただきたいと思ひます。

※審議会ごの質問・意見等はなし

第4回部会からの変更点について

※ページ番号について

第4回部会の素案では表紙を含めてページ番号を振っていたため、本文を書き始めるページから番号を振り直した。このため、第4回の素案より2少ないページ番号が対応している。

【20p, 43p (旧 22p, 45p) : 実現性の評価「コンパクトシティの形成」】

■「コンパクトシティの形成」について、幹線道路機能を有する区間も評価の対象外とする。

*変更理由

この項目では、市街地の拡大を招き、コンパクトシティの形成を阻害する恐れのある道路を抽出することを目的としており、既に評価の対象外としている広域道路ネットワークと概ね同等の機能を有す幹線道路も評価の対象外とした。

第4回部会において国道403号(区間66-1~12)を始め、いくつかの区間について、増澤委員より存続候補として欲しい旨のご意見をいただき、事務局から総合的な検証の中で長野県の防災計画を上位計画として位置付けることで対応できるのではないかと回答しましたが、轟委員よりこれまでの部会の中で既存ストックの活用という観点から代替路がある場合は見直すという方向性になってきたのではないかと。そうした背景から今回、廃止や変更とした路線に対して、方向性の異なる考え方、指標を加えることになり、上手く評価ができるのかというご指摘もいただいた。このため、他の路線への影響を考慮し、今回の修正を行った。

【47p, 52p (旧 49p, 54p) : 道路網としての総合的な検証「既存ストックの活用」】

■既存ストックの活用の検証内容を以下の通り変更した。(赤字部分を追加)

既存ストックの活用の検証内容
<p>「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。</p> <p>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。</p>

*変更理由

前述のご意見を受け、幹線道路に分類される区間に対する評価方法を再検討した結果、「代替性があり、必要性が低いまたは実現性に課題がある幹線道路」は「廃止・変更候補」¹⁾として分類することとした。

1) 「廃止・変更候補」の位置づけは以下の通り

・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

【60-69p (旧 62-71p) : 都市計画道路見直し原案】

■前頁2つの指標の変更を反映し再評価した結果、下記2箇所の結果に変更が生じた。

- ・ 区間 66-1~12 (国道 403 号) : 「廃止候補」から「廃止・変更候補」に変更
- ・ 区間 3-7 (小市橋北側接続部) : 「廃止候補」から「存続候補」に変更

*変更理由

両区間ともに、前頁2つの指標を変更したことにより、第4回部会時の評価で廃止理由の一つとしていた「実現性：コンパクトシティの形成」に該当しなくなった。また、総合的な検証「既存ストックの活用」の基準の変更により、幹線道路に分類される両区間は「廃止候補」ではなく「廃止・変更候補」と評価されることとなった。

なお、区間 3-7 は、前後区間がすでに存続候補と評価されていた(今回の変更に伴う評価結果の変更はない)ことから、路線の連続性を考慮し「存続候補」とした。

■構想路線の表示(凡例)について

*変更理由

都市計画道路ではないことから、「存続候補」と表現することに違和感があるため

【63p (旧 65p) : 見直し道路網 将来配分 混雑度図】

■図中にゾーン重心(セントロイド)を表示した。

*変更理由

轟委員より、東和田の辺りで混雑度が3を超えているが、何か理由があるのかのご質問をいただき、以下のとおり理由を整理した。

- ・ 当該区間は両端にゾーン重心があり、交通量が集中している
- ・ 交通容量が最大 2000 台で設定しているのに対して 6400 台/日の交通量がある

【補足1】

増澤委員より、交通量の推計の中で若穂 SIC の整備を考慮しているかのご質問をいただき、部会の中では事務局から考慮していないとの回答をしたところですが、平成 31 年 3 月作成の長野都市圏の新たな総合都市交通計画の中において、若穂 SIC の整備が考慮されており、これをもとに今回の交通量推計をしているため、申し訳ありませんが事務局からの回答は考慮していると訂正させていただきます。

【補足2】

増澤委員から廃止や変更の判断に関して、更なる検証や詳細なルート案の比較検討などが必要であり、現段階では検討中の計画もあり、このまま市民に公開することは混乱を生むとのこと指摘もいただいた。このため、パブコメ等で見直し案を公表する際には、「廃止候補」と「それ以外の区間(名称検討中)」の2分類とすることを検討しており、前述の「廃止・変更候補」や「変更候補」(国道 406 号(区間 19-1,2)等)は「それ以外の区間」に分類される。別途、参考資料として公表イメージを作成しましたのでご確認ください。

第 79 回長野市都市計画審議会からの変更点と検討箇所について

【5p, 15p, 34p, 46p, 48p, : 幹線機能分類「幹線道路」の分類方法】

- 主要幹線道路に分類されなかった道路のうち、「広域道路ネットワークを形成する道路」に分類された道路も、幹線道路に分類されるように追加。

*変更理由

第 79 回審議会において長野菅平線(区間 13-2)が、補助幹線道路に分類されることに対して、疑問があるとのこと指摘をいただいた。これを受けて、長野県の広域道路交通計画の中で広域道路ネットワークを形成する道路として位置付けられていることに加え、若穂スマートインターチェンジの整備も計画されており、幹線道路としての機能、役割が高まって来ている路線であると認識を改め、分類方法を修正した。これは長野菅平線の幹線機能分類だけが補助幹線道路から幹線道路に変わるもので、他の路線への影響はありません。また、この修正に合わせて各図も修正し、長野菅平線の”区間別”評価結果に一部変更(課題あり(必要性低い)→課題あり(必要性高い))が生じたものの、最終的な”道路網”としての総合的な検証の結果には変更はありませんでした。

【44p：見直し評価分類の考え方「廃止・変更候補」】

- 事務局では「継続検討候補」、「継続見直し候補」などを変更案として検討しているが、部会においてご意見を伺いたい。

資料 1 44p 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

*変更理由

「廃止・変更候補」という呼び方について、これまでの部会でも議論になってはいたが、改めて審議会でも分かりにくいというご指摘があり、分かりやすい名称に改めるもの。事務局側でいくつか変更案はあるが、第 5 回検討部会においてご意見を伺いたい。

見直し評価指標による区間別道路機能の整理結果 (4/4)

区間番号	路線名	整備状況	延長 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	沿道用途地域	将来交通量 (百台/日)	必要性検討指標															代替性検討指標		実現性検討指標					
								1 土地利用機能	2 歩行者の安全性確保機能	3 自転車の安全性確保機能	4 消防活動区画区域の解消	5 緊急輸送機能	6 避難支援機能	7 延滞速断機能	8 電線共同溝の収容機能	9 公共交通運行支援機能	10 土地利誘導機能 【都市機能誘導への寄与】	11 土地利誘導機能 【沿道土地利用誘導】	12 開発計画支援機能 (面的整備支援機能)	13 幹線道路機能	14 環状交通需要 (トラフィック機能)	15 連続性確保機能	1 代替性の有無	2 現道活用	1 自然環境保全	2 歴史環境保全	3 既定計画幅員	4 道路構造令適合性	5 コンパクトシティ形成	実現性課題数
63-1	3.4.63	松代中央線	未整備	640	25.0	6.0	白	3		○		○		○								7		0		△			△	2
63-2	3.4.63	松代中央線	未整備	580	16.0	7.0	白	49		○		○		○								7		0		△			△	1
63-3	3.4.63	松代中央線	未整備	80	16.0	7.5	白	39		○		○		○								6		0		△			△	1
63-4	3.4.63	松代中央線	未整備	400	16.0	5.0	白	14		○		○		○								6		0		△			△	1
63-5	3.4.63	松代中央線	未整備	530	16.0	7.0	白	46		○		○		○								5		1		△			△	2
64-1	3.5.64	若野ニツ柳線	概成済	1,390	12.0	10.0	白	18		○		○		○								3		0						0
64-2	3.5.64	若野ニツ柳線	未整備	190	16.0	7.0	工	47		○		○		○								5		1						0
64-3	3.5.64	若野ニツ柳線	未整備	410	16.0	6.0	工	21		○		○		○								5		0			△			1
64-4	3.5.64	若野ニツ柳線	未整備	180	12.0	7.0	工	109		○		○		○								9		0						0
66-1	3.5.66	西寺尾筋内線	未整備	230	12.0	6.0	白	147		○		○		○								6		0		△				1
66-2	3.5.66	西寺尾筋内線	未整備	40	12.0	7.0	白	147		○		○		○								8		0		△				1
66-3	3.5.66	西寺尾筋内線	概成済	2,140	12.0	7.0	白	123		○		○		○								7		1		△				1
66-4	3.5.66	西寺尾筋内線	概成済	750	12.0	8.0	白	122		○		○		○								7		1		△				1
66-5	3.5.66	西寺尾筋内線	概成済	100	12.0	12.0	白	146		○		○		○								5		0		△				0
66-6	3.5.66	西寺尾筋内線	未整備	540	12.0	0.0	白	88		○		○		○								5		1		△				0
66-7	3.5.66	西寺尾筋内線	未整備	330	12.0	7.0	白	88		○		○		○								4		1		△				0
66-8	3.5.66	西寺尾筋内線	未整備	250	12.0	0.0	住	68		○		○		○								4		1		△				0
66-9	3.5.66	西寺尾筋内線	整備	1,600	12.0	8.0	住	67	○			○		○								6		1		△				0
66-10	3.5.66	西寺尾筋内線	未整備	280	12.0	0.0	住	54		○		○		○								4		1		△				0
66-11	3.5.66	西寺尾筋内線	未整備	660	12.0	0.0	工	81		○		○		○								4		1		△				0
66-12	3.5.66	西寺尾筋内線	概成済	250	12.0	10.0	工	81		○		○		○								5		1		△				0
67-1	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	420	16.0	0.0	白	12		○		○		○								3		1		△			△	2
67-2	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	330	16.0	8.0	白	1		○		○		○								1	○	2		△			△	2
67-3	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	460	16.0	8.0	白	1		○		○		○								3		1		△			△	2
67-4	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	210	12.0	10.0	白	1		○		○		○								3		1		△			△	2
67-5	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	860	12.0	0.0	住	1		○		○		○								4		0		△				1
67-6	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	260	12.0	0.0	住	10		○		○		○								3		0		△				1
67-7	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	330	12.0	0.0	住	18		○		○		○								4		0		△				1
67-8	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	190	12.0	0.0	住	12		○		○		○								2		0		△				1
70-1	3.5.70	豊野北線	未整備	490	12.0	0.0	住	53		○		○		○								5		0		△				0
71-1	3.5.71	沖第2線	未整備	190	12.0	0.0	住	53		○		○		○								6		0				△		1
71-2	3.5.71	沖第2線	未整備	130	12.0	8.0	工	42		○		○		○								5		1						0
74-1	3.3.74	上田後ノ井線	未整備	480	23.0	0.0	白	122		○		○		○								3		0				△		1
76-1	3.5.76	安原相河山線	未整備	930	12.0	8.0	住	62		○		○		○								3		0		△				1
76-2	3.5.76	塩崎廻河山線	未整備	250	15.0	6.5	住	39		○		○		○								2		0		△				1
76-3	3.5.76	塩崎廻河山線	未整備	220	15.0	7.0	白	36		○		○		○								2		1		△				1
78-1	3.5.78	上町中央線	未整備	350	12.0	0.0	住	14		○		○		○								4		0		△				1
81-1	3.2.81	東外環状線	概成済	810	26.3	13.0	白	139		○		○		○								3		0						0
85-1	3.6.85	稲里中央4号線	未整備	260	9.0	0.0	住	1		○		○		○								4		0				△		2
91-1	3.4.91	松岡大豆島線	未整備	600	16.0	0.0	住	14		○		○		○								5		0				△		1
構想路線1	-	千田大橋	構想路線	-	-	-	-	-		○		○		○								4		0						0
構想路線2	-	松岡大豆島線先線	構想路線	-	-	-	-	-		○		○		○								5		0						0

長野市 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

市民の皆さんからのご意見、ご提案を募集します。
別紙「長野市 都市計画道路見直し方針(案)に関する
意見書」に必要事項をご記入の上、ご提出ください。

令和3年8月

長野市 都市整備部 都市政策課

— 長野市 都市計画道路見直し方針（案）について —

○ 都市計画道路見直しの目的とコンセプト～ちょうどいい大きさのまちを目指して～
将来にわたって、選択と集中による効果的で効率的な整備を推進するため、適切な規模で、適正な配置となるように都市計画道路を見直します。

○ 都市計画道路見直しの背景 ～『都市の拡大』から『コンパクトシティ』へ～

これまでは…



これからは…



『コンパクトシティ』の実現のために

- ・第5次長野市総合計画
- ・長野市都市計画マスタープラン
- ・長野市立地適正化計画

などの上位・関連計画が策定されています。

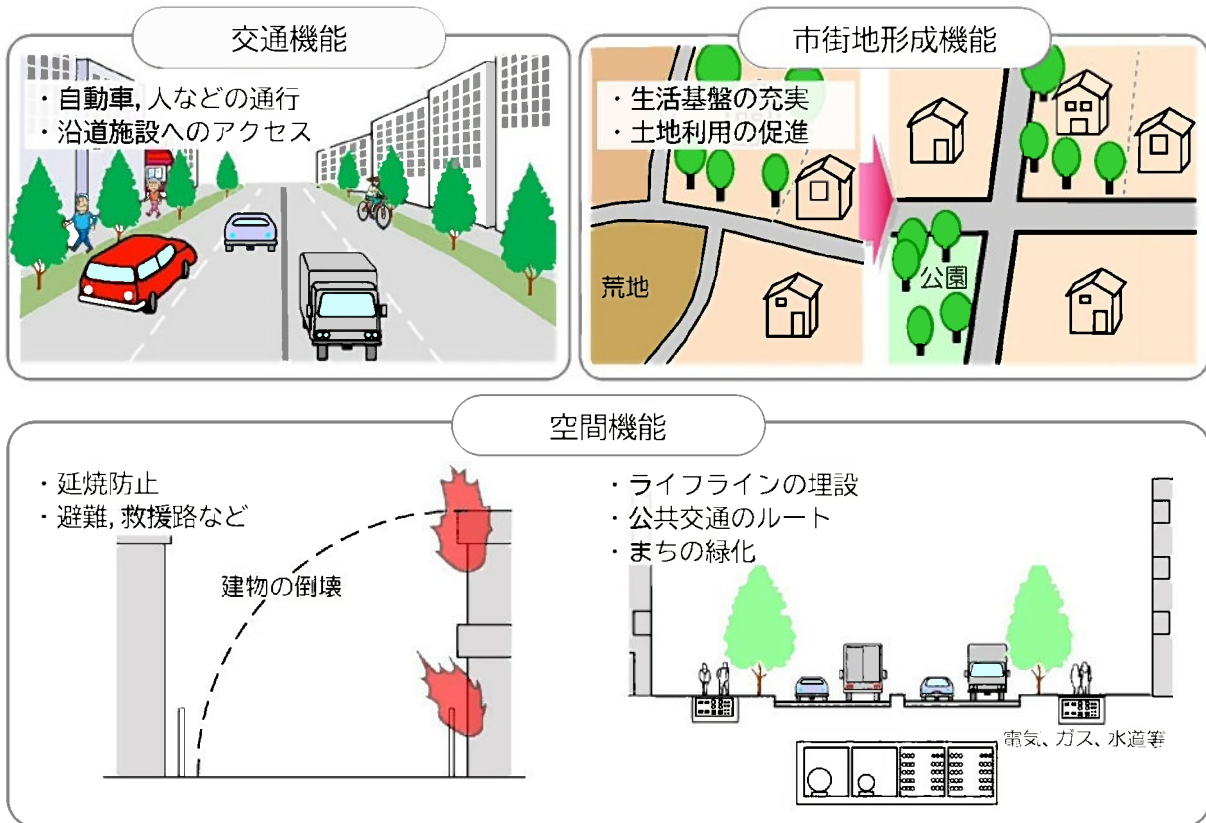


出典：長野都市計画マスタープラン

— 長野市 都市計画道路見直し方針（案）について —

○ 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法に基づき都市計画決定を経て整備を行う道路です。自動車や歩行者の交通機能だけでなく、防災機能の強化、道路空間を利用するライフラインの確保などの役割も期待されています。



都市計画道路は、今ある道路（※現道と呼びます）の上に計画されているものと、道路が存在しないところに計画されているものがあります。

なお、現道上に計画されている都市計画道路が廃止となった場合でも、現道は今までどおり通行可能で、維持・管理も継続して行われます。



背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用



背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用

— 長野市 都市計画道路見直し方針（案）について —

○ 長野市の都市計画道路の状況

現在、長野市の都市計画道路整備率は約60%です。

計画決定から60年以上経過してもなお、未整備区間が多く残っています。

《現在の都市計画道路網の原型》

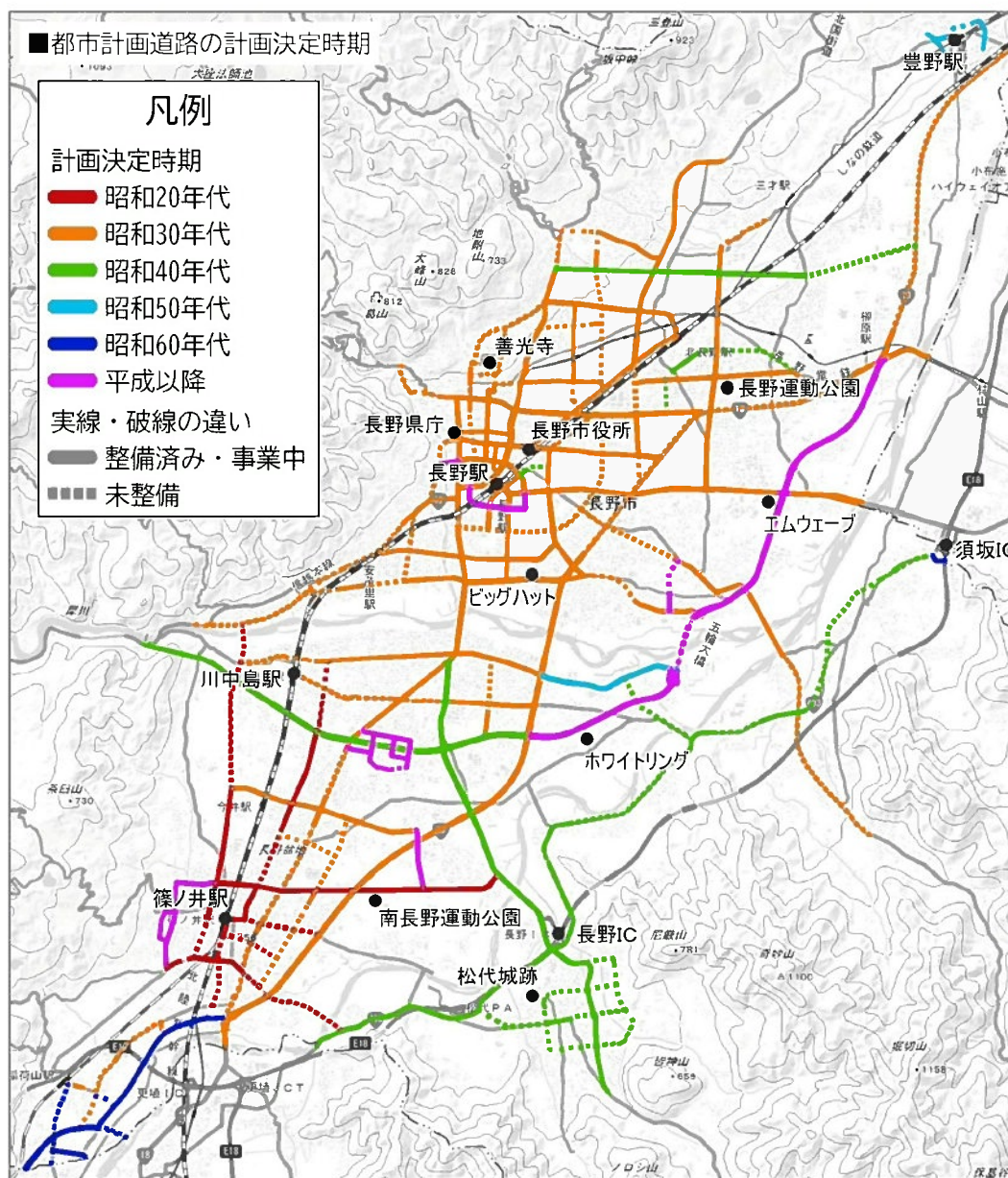
昭和41年 2市2町3村が合併
昭和44年 各市町村で計画されていた
都市計画道路を整理・統合



《都市計画道路の整備状況》

全102路線 計画延長260.4km	
整備済み 157.25km 60%	未整備 103.16km 40%

令和3年4月1日現在

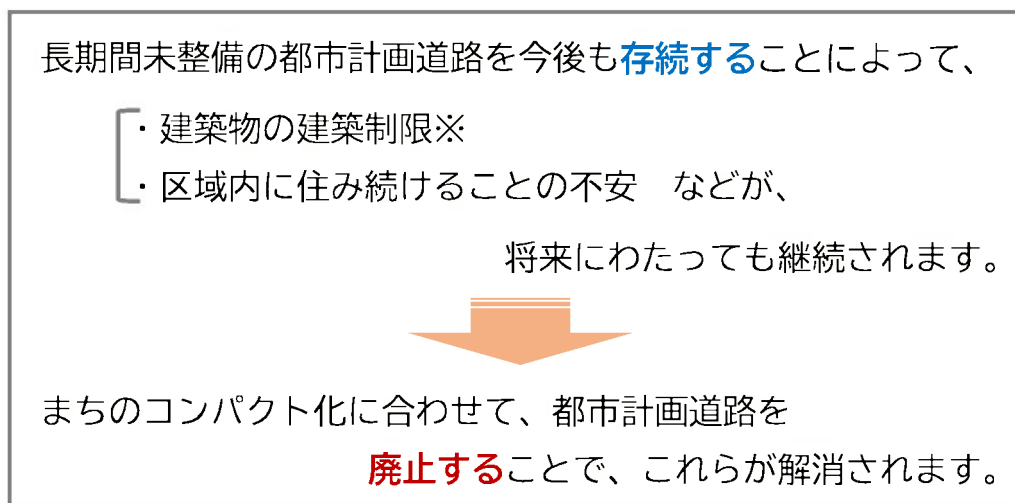


背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用

— 長野市 都市計画道路見直し方針（案）について —

○ 都市計画道路見直しの必要性

都市計画道路には整備によるメリットがある一方、将来の円滑な施行のために区域内に住む方々や地権者には建築制限が掛かります。また、都市計画道路の整備を終えるまでには、非常に長い年月を要するなど課題もあります。



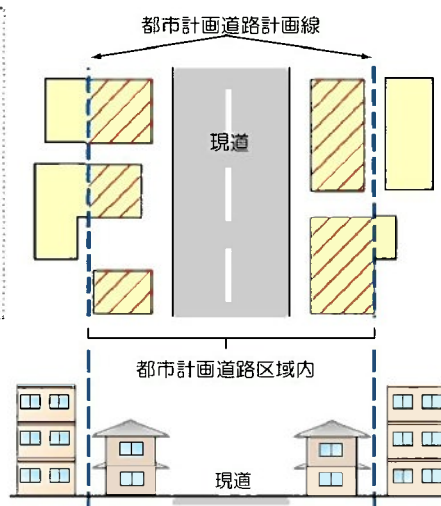
※建築物の建築制限

《建築できる条件》

・ 下記3つの条件を全て満たした場合に、建築が許可されます。

- ① 2階以下で、地下は不可。
- ② 木造、鉄骨造、コンクリートブロック造など
- ③ 容易に移転し、又は除去できるもの

実際に事業が開始された際に敷地の状況によっては、道路予定地から立ち退くことを求められる場合がありますが、金銭的な補償がされます。



— 長野市 都市計画道路見直し方針（案）について —

○ 見直し評価の内容

① 見直し対象路線・区間の設定

整備済みと事業中を除く **未整備路線を見直し対象** としました。



② 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・実現性の観点から指標を設定し区間別に道路機能を整理しました。

必要性	期待される効果・機能は何か。
代替性	現道を活用できるか。近隣の道路で代替できるか。
実現性	事業上の課題の有無。

※6 ページに評価項目を掲載



③ 見直し評価指標による“区間別”評価

「区間別道路機能の整理」の結果をもとに、“区間別”に以下の3つのいずれかに分類し、次の総合的な検証に向けた基礎的な評価としました。

課題なし	代替路などが存在せず、実現性に問題がない区間
課題あり (必要性高い)	代替路などが存在する、または実現性に問題がある区間 (必要性の該当数が全体の平均以上)
課題あり (必要性低い)	代替路などが存在する、または実現性に問題がある区間 (必要性の該当数が全体の平均未満)



④ “道路網”としての総合的な検証

“区間別”評価結果を参照しつつ、“道路網”としての総合的な検証を行い、各区間を「存続候補」または「廃止候補」のいずれかに評価し「都市計画道路見直し方針（案）」を作成しました。

存続候補	今回の見直しでは廃止や変更等を行わない路線の候補
廃止候補	説明会の実施や関係機関と協議・調整を進めていく路線の候補

※6 ページに評価項目を掲載

— 長野市 都市計画道路見直し方針（案）について —

○ 今後のスケジュール（これまでの経緯）

平成25年 1月	第1回長野市都市計画道路見直し方針の策定
令和2年12月～	都市計画道路見直しに向けた検討部会
令和3年8～9月	都市計画道路見直し方針（案）に対するパブリックコメント募集
令和3年11月	パブリックコメント取りまとめ 結果公表
令和4年 1月	都市計画道路見直し方針最終とりまとめ 結果公表
令和4年 2月～	地元説明会の実施や関係機関との協議・調整
令和4年度以降	都市計画法に基づく手続き

〈 参 考 〉

○ 区間別道路機能の整理の評価項目

必要性	■都市環境機能	■防災機能	■市街地形成機能
	■交通機能	■収容空間機能	
代替性	■現道活用の可能性	■代替路の有無	
実現性	■自然環境保全	■歴史環境保全	■既定計画幅員
	■道路構造令適合性	■コンパクトシティ形成	

○ “道路網”としての総合的な検証項目

■上位計画との整合	■コンパクト・プラス・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	■交通需給バランスの検証

都市計画道路見直し案

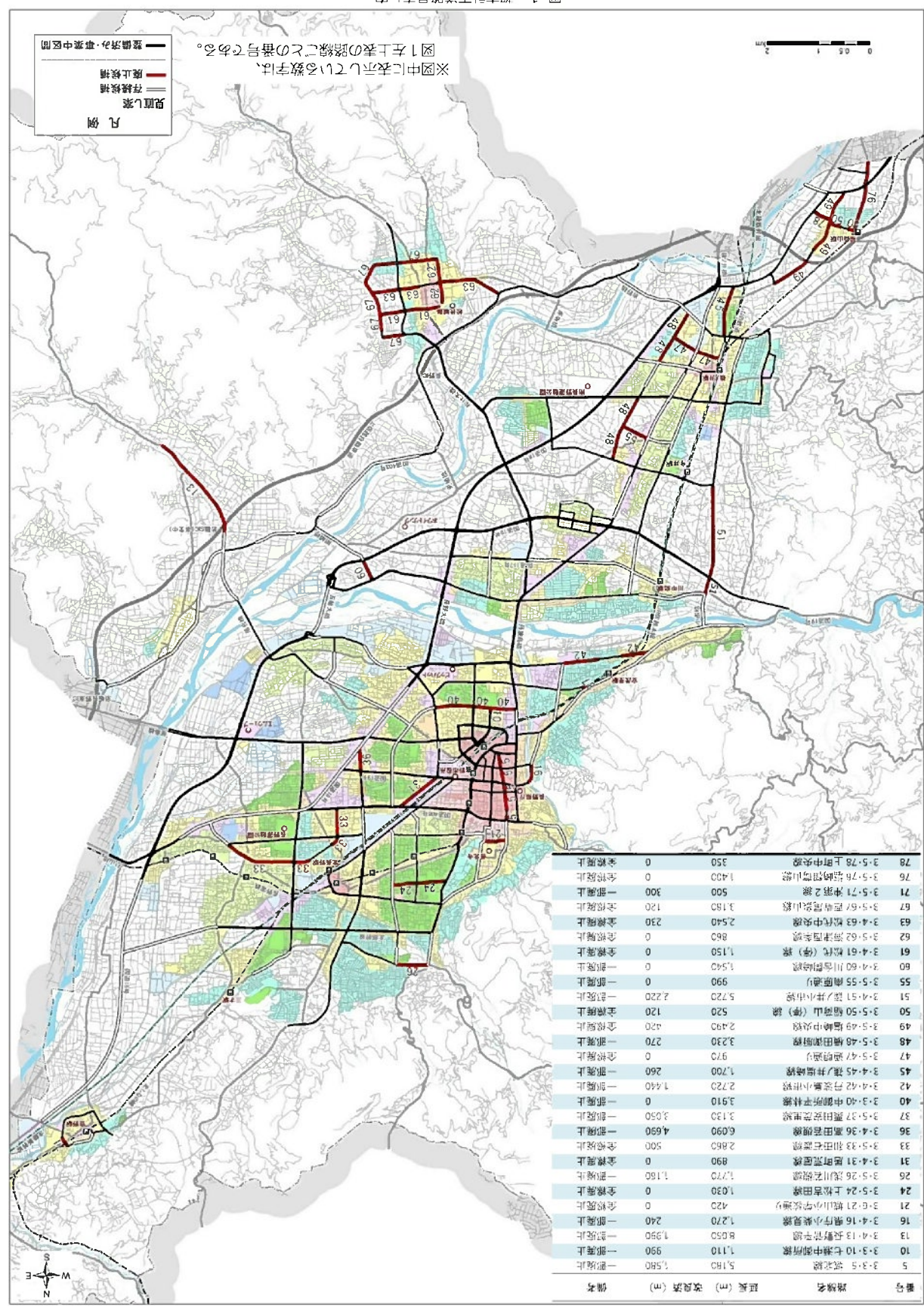


図1 都市計画道路見直し案

3・6・21 城山小学校通り

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、自然・歴史環境保全に課題がある。また、歩行者及び周辺環境に配慮された形で整備された現道が活用可能であり、代替路（長野北96号線、(主)長野信濃線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・24 上松吉田線

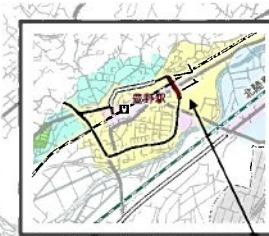
必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

必要性が低く、代替路（(都)城北線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・26 浅川若槻線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、活用可能な現道及び代替路（(主)長野信濃線及び(市)浅川139号線）も存在するため廃止候補とする。



凡例

見直し案

- 存続候補
- 廃止候補
- 整備済み・事業中区間

3・3・5 城北線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、歴史環境保全に課題がある。また、代替路（(都)中央通り、(都)県庁篠ノ井線、(都)県庁大門町線）も存在し、一方通行規制で運用される現道も活用可能であることから廃止候補とする。

3・4・16 県庁小柴見線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

必要性が低く、自然環境保全に課題があることから廃止候補とする。

3・3・10 七瀬中御所線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

必要性が低く、現道が活用可能であることから廃止候補とする。

3・5・37 栗田安茂里線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

必要性が低く、JR篠ノ井線との交差が課題となり整備が困難であることから廃止候補とする。

3・4・42 丹波島小市線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
高い	なし	課題あり

必要性は高いが、北陸新幹線及びJR篠ノ井線との交差が課題となり整備が困難であるため廃止候補とする。

3・5・71 沖第2線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、北しなの線との交差が課題となり整備が困難である。また、現道が活用可能であることから廃止候補とする。

3・5・33 和田石渡線

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

必要性が低く、代替路（(都)東部幹線、(一)北長野野線、(市)吉田朝陽線）も存在するため廃止候補とする。

3・4・31 居町荒屋線

必要性	代替性	実現性
高い	あり	課題あり

必要性は高いが、既存道路との交差形状に課題があり、代替路（(都)北長野通り）も存在するため廃止候補とする。

3・4・36 高田若槻線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、既存道路との交差形状に課題がある。また、代替路（国道18号、国道19号）も存在するため廃止候補とする。

3・3・40 中御所平林線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

必要性が低く、代替路（(都)栗田安茂里線、(市)長野西300号線、(市)長野西637号線）も存在するため廃止候補とする。



図2 都市計画道路見直し案 北部

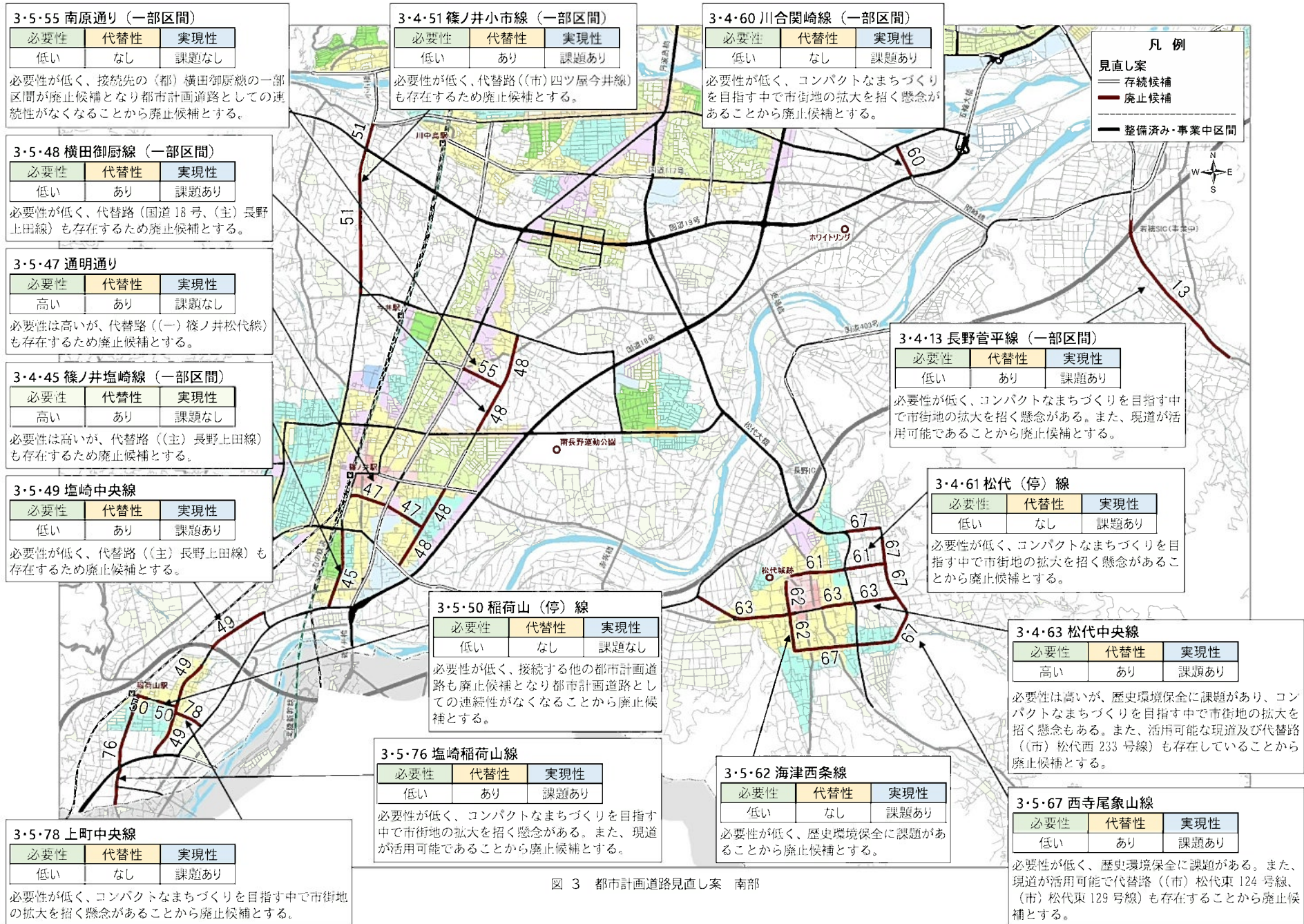


図3 都市計画道路見直し案 南部

長野市 都市計画道路見直し方針(案)に関する意見書

※令和3年9月17日(金)まで(必着)に、ご意見をお寄せください。

氏名 (団体等の名称・代表者名)	(フリガナ)
住所 (団体等の所在地)	〒
連絡先 (電話番号・メールアドレス等)	

・ご意見とその理由等

記入例：〇ページの〇〇について、〇〇〇〇だと思います。

ご協力いただき、ありがとうございました。

長野市 都市整備部 都市政策課(計画担当)

市民意見(パブリックコメント)の募集について

素案に関するご意見を募集します

「長野市まちづくり意見等公募制度実施要綱」に基づき、長野市 都市計画道路見直し方針(案)について、市民の皆さんからのご意見、ご提案を募集します。

ご意見の提出方法等

1 意見募集の対象

「長野市 都市計画道路見直し方針(案)」

2 募集期間

令和3年8月25日(水曜日)から9月17日(金曜日)まで(必着)

3 閲覧場所等

(1) 長野市役所

- 都市政策課(第二庁舎5階)
- 行政資料コーナー(第一庁舎3階)
- 各支所窓口

(2) 長野市ホームページ

4 意見書の提出方法

所定の意見書に必要事項をご記入の上、直接、閲覧場所にお持ちいただくか、郵送またはFAX、Eメールにて長野市都市整備部都市政策課(計画担当)あてにお送りください。なお、電話や口頭によるご意見は、お受けできませんのでご了承ください。

郵 送：〒380-8512 長野市大字鶴賀緑町1613番地

FAX：026-224-5111

Eメール：toshisei@city.nagano.lg.jp

5 意見の公表について

後日、特定の場所や個別の名称等は伏せた上で、長野市のホームページでお知らせいたします。なお、住所や氏名等の個人に関する情報は公表しません。また、ご提出いただいた、ご意見への個別の回答はいたしません。

6 問い合わせ先

長野市都市整備部都市政策課(計画担当)

電 話：026-224-5050

Eメール：toshisei@city.nagano.lg.jp

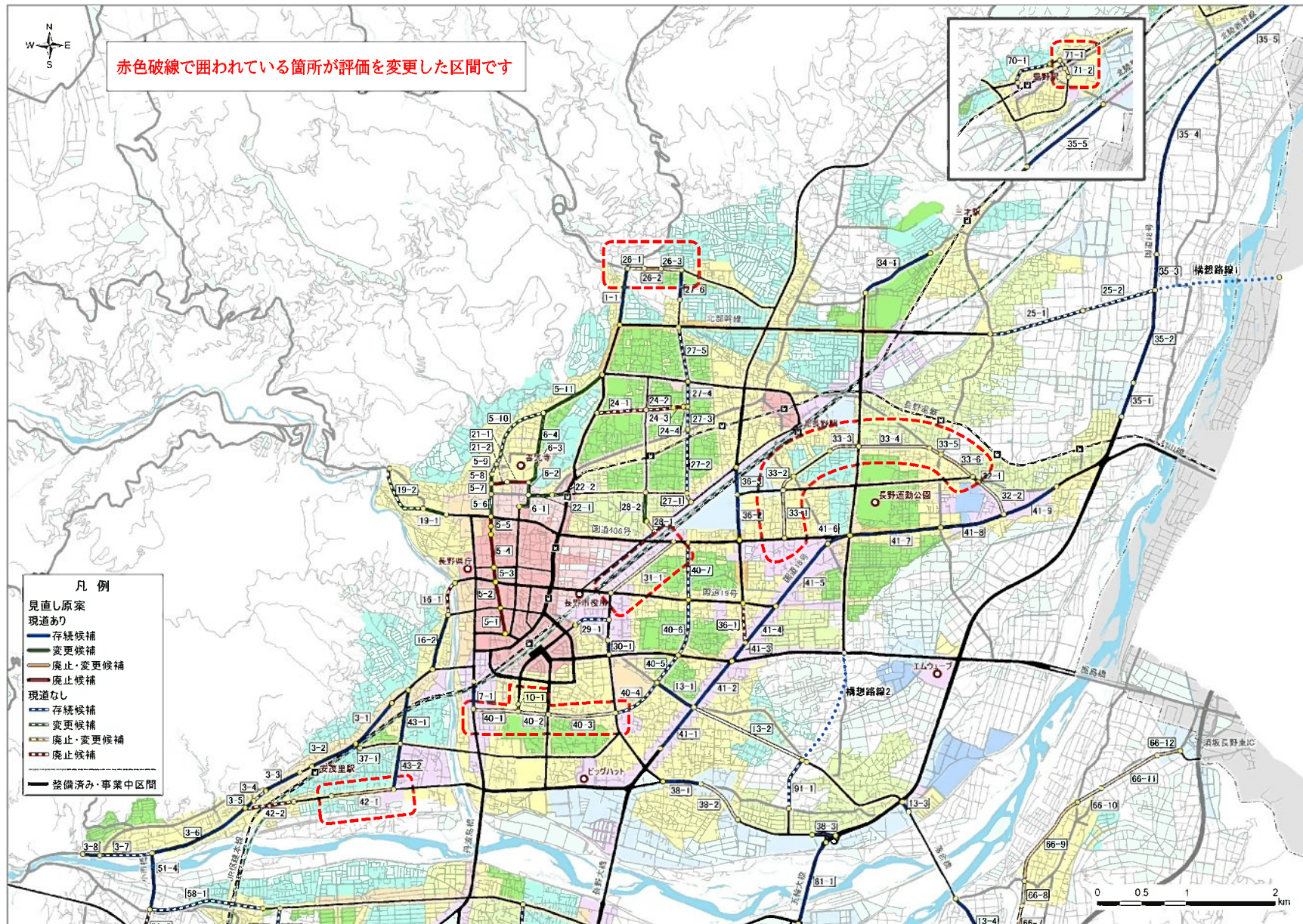


図 2 都市計画道路見直し原案 比較検討案 北部

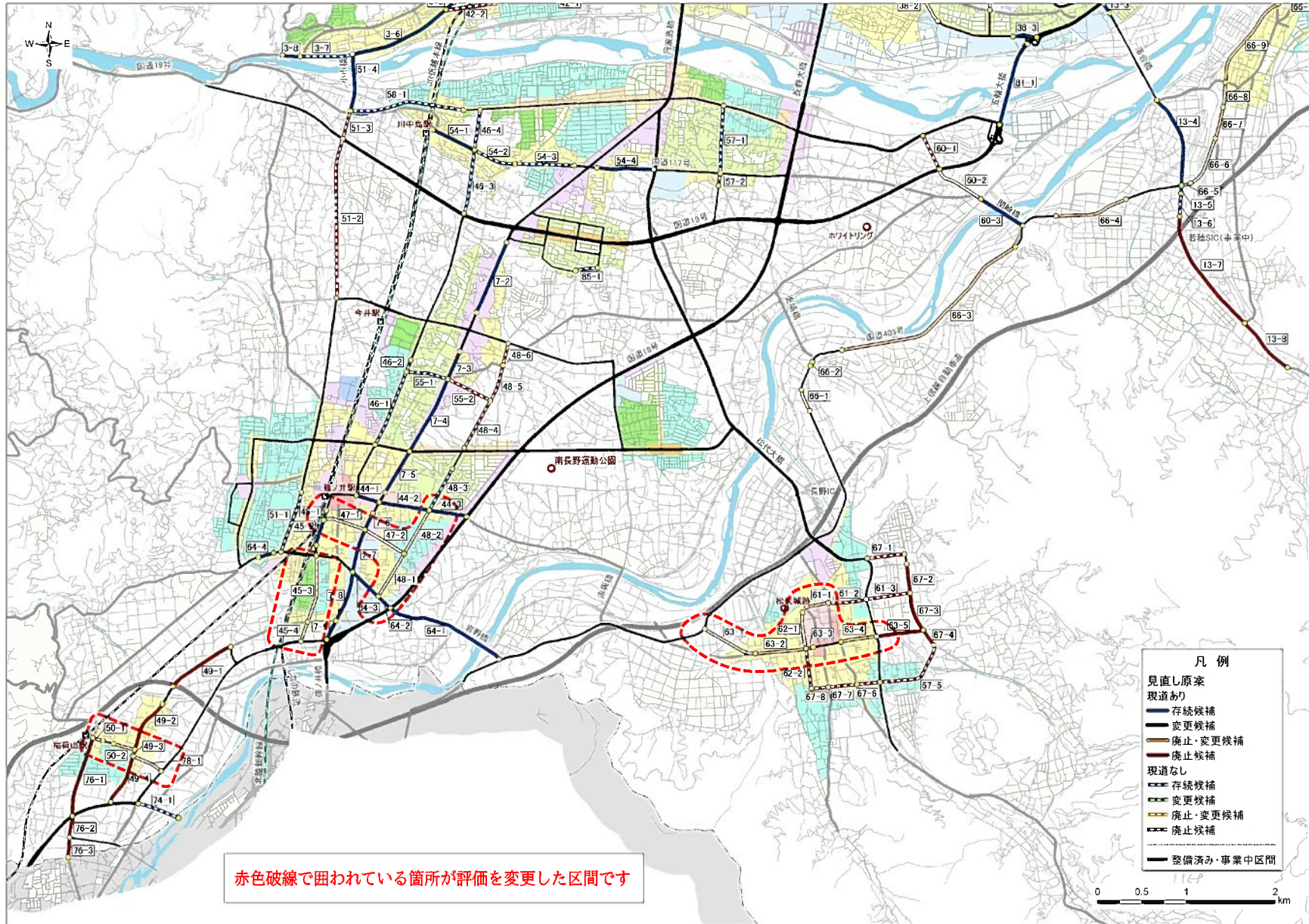


図 3 都市計画道路見直し原案 比較検討案 南部

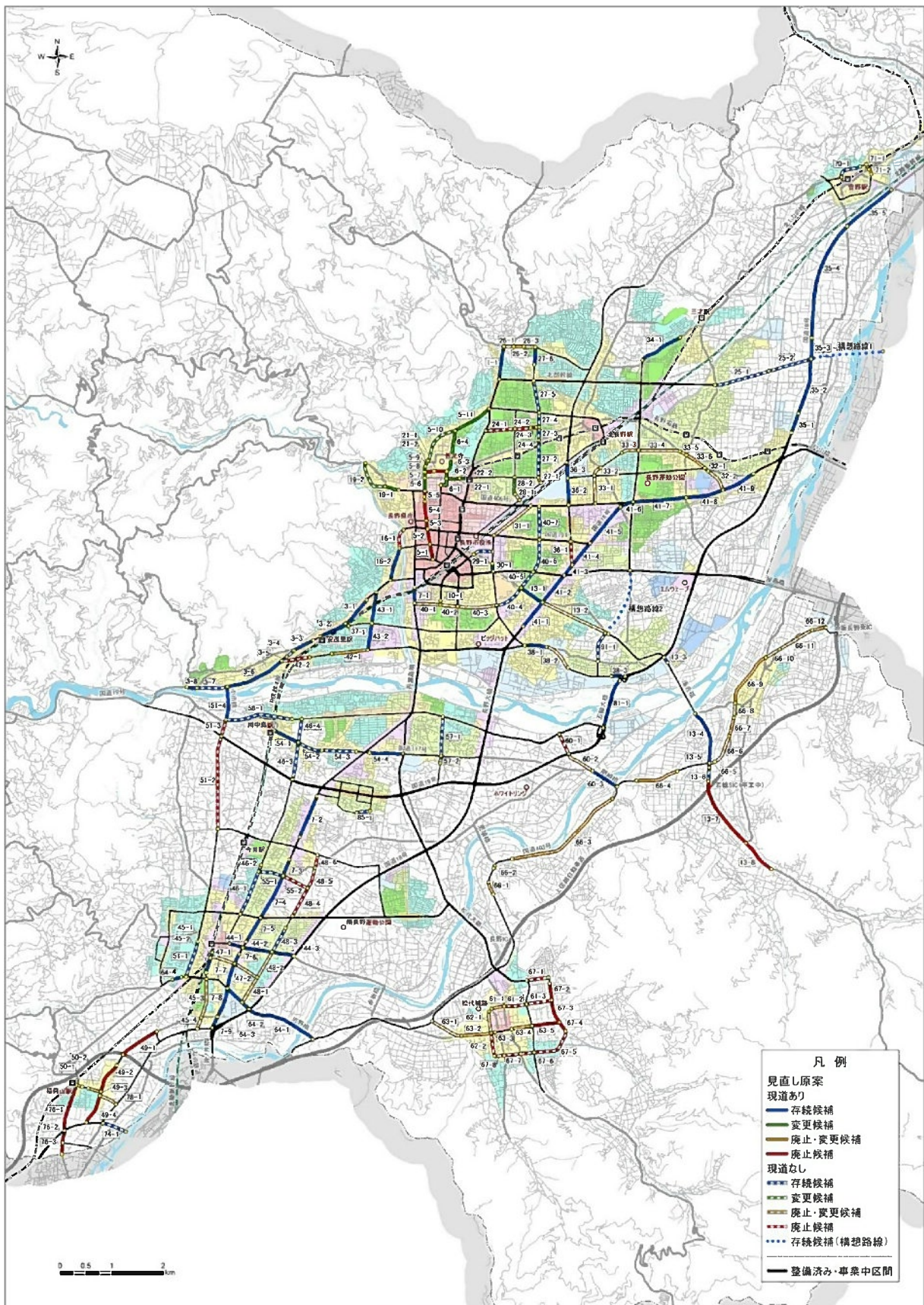


図 1 都市計画道路見直し原案 比較検討案

■ 都市計画道路見直し案 比較検討案

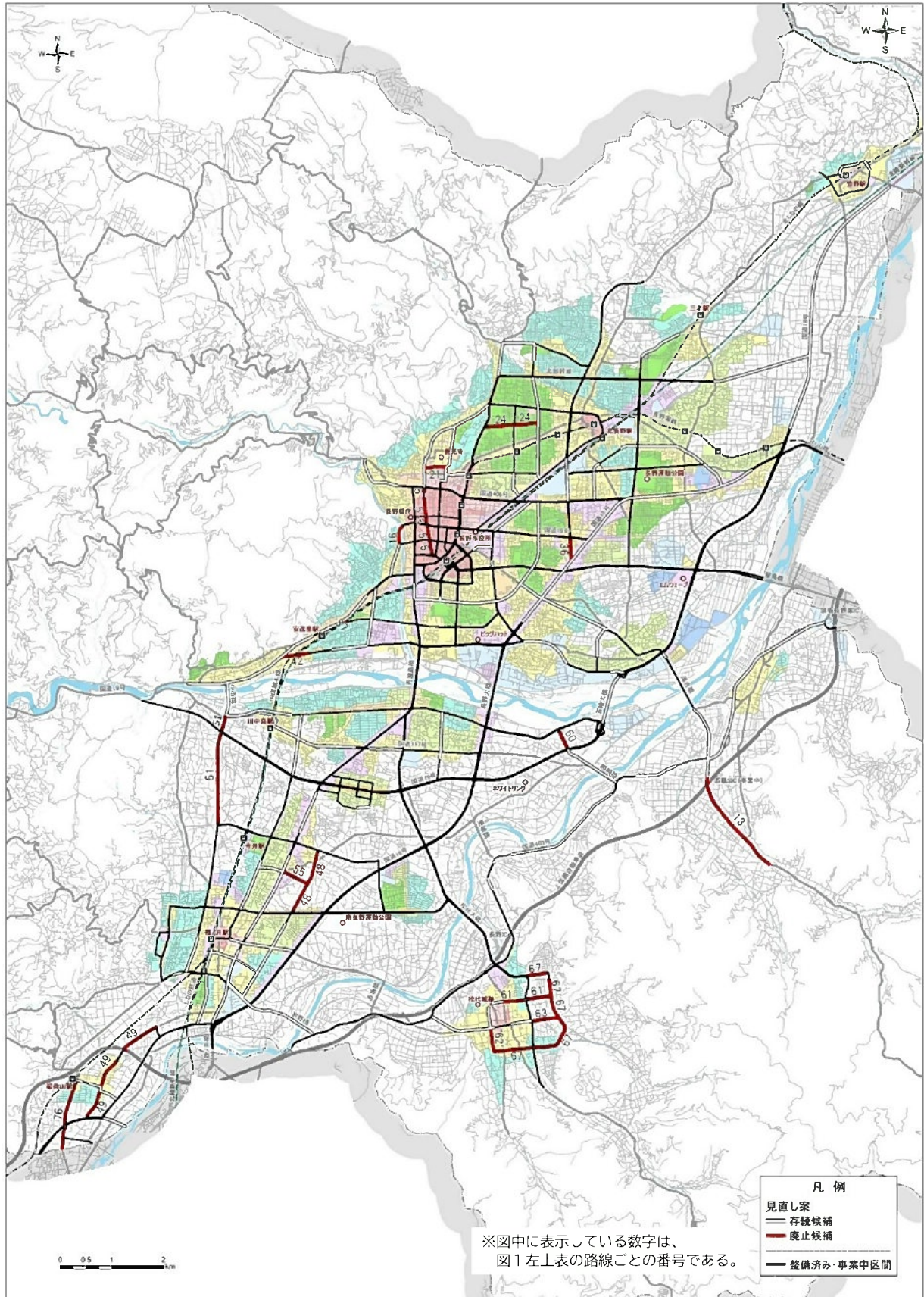


図 1 都市計画道路見直し案 比較検討案

評価を変更した路線の吹き出しをグレーにしています。また、一部区間のみを変更した場合には、グレーの破線矢印で変更箇所を示しています。

3・6・21 城山小学校通り

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、自然・歴史環境保全に課題がある。また、歩行者及び周辺環境に配慮された形で整備された現道が活用可能であり、代替路（長野北96号線、(主)長野信濃線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・24 上松吉田線

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

必要性が低く、代替路（(都)城北線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・26 浅川若槻線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、活用可能な現道及び代替路（(主)長野信濃線及び(市)浅川139号線）も存在するため廃止候補とする。

凡例

見直し案

- 存続候補
- 廃止候補
- 整備済み・事業中区間

3・3・5 城北線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、歴史環境保全に課題がある。また、代替路（(都)中央通り、(都)県庁篠ノ井線、(都)県庁大門町線）も存在し、一方通行規制で運用される現道も活用可能であることから廃止候補とする。

3・4・16 県庁小柴見線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

必要性が低く、自然環境保全に課題があることから廃止候補とする。

3・3・10 七瀬中御所線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

必要性が低く、現道が活用可能であることから廃止候補とする。

3・5・37 栗田安茂里線（一部区間）

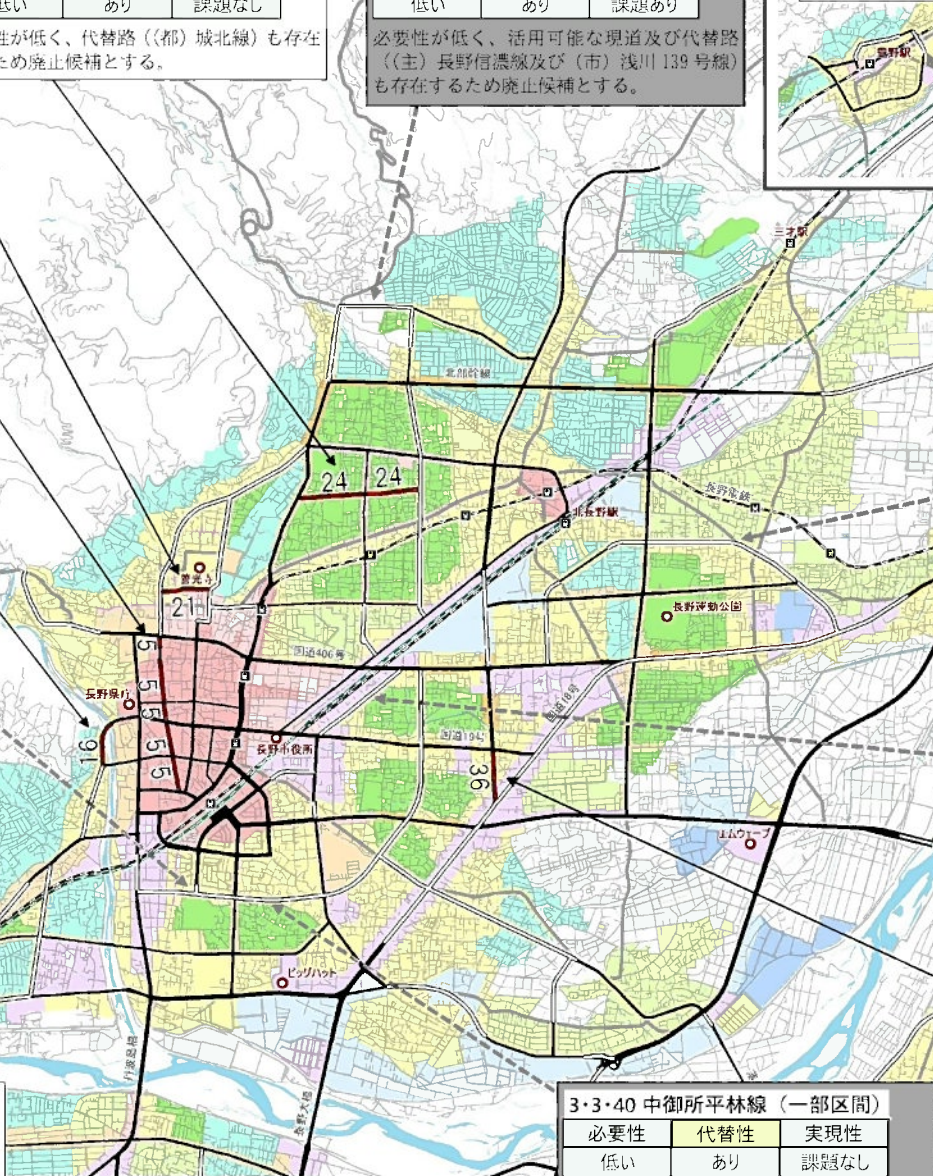
必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

必要性が低く、JR篠ノ井線との交差が課題となり整備が困難であることから廃止候補とする。

3・4・42 丹波島小市線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
高い	なし	課題あり

必要性は高いが、北陸新幹線及びJR篠ノ井線との交差が課題となり整備が困難であるため廃止候補とする。



3・5・71 沖第2線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、北しなの線との交差が課題となり整備が困難である。また、現道が活用可能であることから廃止候補とする。

3・5・33 和田石渡線

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

必要性が低く、代替路（(都)東部幹線、(一)北長野停線、(市)吉田朝陽線）も存在するため廃止候補とする。

3・4・31 居町荒屋線

必要性	代替性	実現性
高い	あり	課題あり

必要性は高いが、既存道路との交差形状に課題があり、代替路（(都)北長野通り）も存在するため廃止候補とする。

3・4・36 高田若槻線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、既存道路との交差形状に課題がある。また、代替路（国道18号、国道19号）も存在するため廃止候補とする。

3・3・40 中御所平林線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

必要性が低く、代替路（(都)栗田安茂里線、(市)長野西300号線、(市)長野西637号線）も存在するため廃止候補とする。

図2 都市計画道路見直し案 北部



3・5・55 南原通り（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題なし

必要性が低く、接続先の（都）横田御厨線の一部区間が廃止候補となり都市計画道路としての連続性がなくなることから廃止候補とする。

3・5・48 横田御厨線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、代替路（国道18号、（主）長野上田線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・47 通明通り

必要性	代替性	実現性
高い	あり	課題なし

必要性は高いが、代替路（一）篠ノ井松代線）も存在するため廃止候補とする。

3・4・45 篠ノ井塩崎線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
高い	あり	課題なし

必要性は高いが、代替路（主）長野上田線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・49 塩崎中央線

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、代替路（主）長野上田線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・78 上町中央線

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

必要性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念があることから廃止候補とする。

3・4・51 篠ノ井小市線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、代替路（市）四ツ屋今井線）も存在するため廃止候補とする。

3・4・60 川合関崎線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

必要性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念があることから廃止候補とする。

評価を変更した路線の吹き出しをグレーにしています。また、一部区間のみを変更した場合には、グレーの破線矢印で変更箇所を示しています。

凡例

見直し案

- 存続候補
- 廃止候補
- 整備済み・事業中区間

3・4・13 長野菅平線（一部区間）

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念がある。また、現道が活用可能であることから廃止候補とする。

3・4・61 松代（停）線

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

必要性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念があることから廃止候補とする。

3・4・63 松代中央線

必要性	代替性	実現性
高い	あり	課題あり

必要性は高いが、歴史環境保全に課題があり、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念もある。また、活用可能な現道及び代替路（市）松代西233号線）も存在していることから廃止候補とする。

3・5・62 海津西条線

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

必要性が低く、歴史環境保全に課題があることから廃止候補とする。

3・5・67 西寺尾象山線

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、歴史環境保全に課題がある。また、現道が活用可能で代替路（市）松代東124号線、（市）松代東129号線）も存在していることから廃止候補とする。

3・5・50 稲荷山（停）線

必要性	代替性	実現性
低い	なし	課題なし

必要性が低く、接続する他の都市計画道路も廃止候補となり都市計画道路としての連続性がなくなることから廃止候補とする。

3・5・76 塩崎稲荷山線

必要性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

必要性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念がある。また、現道が活用可能であることから廃止候補とする。

図3 都市計画道路見直し案 南部