

第5回検討部会の 質問・意見等

【第5回検討部会】質問・意見等

分類	番号	質問・意見	回答	第6回部会までの対応	備考
指標・基準	1-1	資料1のP.15に幹線機能分類がありますが、この分類の基準と いうのはどこかに根拠があるのでしょうか。この分類方法に よっては、いかようにも解釈できそうで、今回、見直しをするにあ たって引いた線なのか、どこかの分類に従っているのかどちらで しょうか。今回の見直しにあたって引いた線であれば、いかよう にも解釈出来てしまうのではないかとというような指摘がでる可能 性もあると思い、確認させていただきたいと思います。	資料1のP.5で表2-1として道路機能分類の基準を、表2-2で考え方を 示しております。表2-1にあるように基本的には都市マスの都市軸とPT 調査の交通網で示された主要な道路から判断しています。ただ、明確に どの路線と示されてなく、仰る通り、路線の解釈、並行している道路に載 せ替えられるといったこともあろうかとは思いますが、道路としての機能 もありますので、ある程度の職員であったり、都市マスの中で定められ た地区をどう結んでいるかをみながらの判断になるかと思います。都市 マスの都市軸や交流軸といった道路の役割をこの部会の中で、この路 線だと解釈しているといった形になります。	・安茂里の国道のように現道と都市計画道路が並行する場合は、整備 後の優位性を考慮し、都市計画道路側に上位機能を優先的に振り分け るよう変更。現道側は補助幹線扱いとするよう変更。	最終的な評価結果 に変更なし
	1-2	安茂里の辺りで分岐している道路がありますが、2本とも幹線道 路扱いになっています。一方で並行していても片方は幹線でもう 片方は幹線になっていないものもあり、何か明確な基準があれ ばと思いました。	国道19号の旧道は都市計画道路ではないので、検証させてください。	・安茂里の国道のように現道と都市計画道路が並行する場合は、整備 後の優位性を考慮し、都市計画道路側に上位機能を優先的に振り分け るよう変更。現道側は補助幹線扱いとするよう変更。 ・検証する中で上田篠ノ井バイパスを主要幹線扱いで追加。	最終的な評価結果 に変更なし
	1-3	(事務局より) 廃止・変更候補の名称について、継続検討候補だとか、継続見 直し候補といった呼び方を事務局では検討しておりますが、これ についてもご意見をいただけますでしょうか。	いくつかご意見はいただいたものの、1つに決めることはできなかった ため、いただいた意見も踏まえて事務局で再検討する。	・これまでの廃止・変更候補を継続検討候補に変更	
手順・手法	2-1	資料8の赤い点線で囲っている部分の変更は、今日の資料で言 うとどこに対応した変更になるのでしょうか。素案の46ページの 図はビフォーですね。これだと緑や青くなっている区間が、最 最終的に廃止候補になっているから、対応するということですね。	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おりますので、今一度、評 価方法を見直しております。46ページでは存続する方向、青や緑になっ ていますが、最終的に総合的な検証の中で廃止候補に評価が動いてい る区間がいくつかありますので、対応を検討しております。	・総合的な検証において、一部振分け方法を変更。 【補足】区間別評価結果で課題あり(有効性高い)または幹線道路に分類 される場合は、当該区間や前後区間の状況に応じて、廃止候補以外に 振分けよう変更。(接続先が廃止候補だと、課題なしでも廃止候補に なっていたものを、課題なしの路線の接続先は存続する方向性(廃止候 補以外)で評価するように変更)	・素案のp.48にフ ロー図を追加 ・評価結果は第5 回部会の資料8、 9と変更なし(バブ コメ同じ)
	2-2	総合的な検証の根拠、中身については、資料8、9の分は本日 はお示しいただいてなくて、総合的な検証を一部見直して、こう したいと考えている段階ということではよろしいでしょうか。	その通りです。詳細な評価方法については整理しているところです。	・総合的な検証において、一部振分け方法を変更。 【補足】区間別評価結果で課題あり(有効性高い)または幹線道路に分類 される場合は、当該区間や前後区間の状況に応じて、廃止候補以外に 振分けよう変更。(接続先が廃止候補だと、課題なしでも廃止候補に なっていたものを、課題なしの路線の接続先は存続する方向性(廃止候 補以外)で評価するように変更)	同上
	2-3	区間別評価で廃止方向の評価だったものを総合的な検証で存 続候補に戻すというのは、市民の皆さんも納得できると思いた すが、逆に存在する方向の評価だったものを廃止候補にするもの 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。例えば 50-1、2の所で課題なしで廃止候補とか。資料5の段階ではこう いった路線が見られますが、最新の資料8の方で、そのような ところを救おうということで検討されているということでしょうか。	前回までは50-1、2はその先の49の系列や78-1が廃止候補になっ ており、存続候補としてもネットワークを構成できないということで、廃止候 補に分類しておりました。ただ、稲荷山駅周辺の都市計画道路がなく なってしまうことや、ご指摘いただいた通り課題がないのに廃止候補に なることについても疑義がありますので、資料8の対象路線としてあるよ うに、評価方法を見直したいと考えているところです。	・総合的な検証において、一部振分け方法を変更。 【補足】区間別評価結果で課題あり(有効性高い)または幹線道路に分類 される場合は、当該区間や前後区間の状況に応じて、廃止候補以外に 振分けよう変更。(接続先が廃止候補だと、課題なしでも廃止候補に なっていたものを、課題なしの路線の接続先は存続する方向性(廃止候 補以外)で評価するように変更)	同上
	2-4	3-1～3に関連して、そのような調整をするにあたって、低い基 準を上げるようになるかと思いますが、今回、資料8で赤く囲った 部分が全体的に底上げされるイメージなのか、ピンポイントでこ こは重要だということでは上げていくのか、どちらでしょうか。	全体的に底上げすると捉えていただいていいと思います。ピンポイントで 上げるとなると、それは何故かという話になりますので。	・総合的な検証において、一部振分け方法を変更。 【補足】区間別評価結果で課題あり(有効性高い)または幹線道路に分類 される場合は、当該区間や前後区間の状況に応じて、廃止候補以外に 振分けよう変更。(接続先が廃止候補だと、課題なしでも廃止候補に なっていたものを、課題なしの路線の接続先は存続する方向性(廃止候 補以外)で評価するように変更)	同上
	2-5	ある程度数値的な根拠や裏付けがあって、評価を上げて付いて くる結果ということで、よろしいですか。この変更をしたが故に本 来であれば廃止しても妥当ではないかというところが、結局はそ うならないこともあるかと思いますが、それは仕方ないという判断 でよろしいでしょうか。	今回はできるだけ客観的な評価をしたいということで、動いておりました ので、ある程度路線の評価を上げると、それに引きずられてほかの路線 の評価も上がるものが出てくると思います。元々持っている道路の機能 の一つとして、道路の評価を平準化したときに、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評価が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網として俯瞰してみていますので、少し 感惑と違う部分も出てくるのかなと思います。	・総合的な検証において、一部振分け方法を変更。 【補足】区間別評価結果で課題あり(有効性高い)または幹線道路に分類 される場合は、当該区間や前後区間の状況に応じて、廃止候補以外に 振分けよう変更。(接続先が廃止候補だと、課題なしでも廃止候補に なっていたものを、課題なしの路線の接続先は存続する方向性(廃止候 補以外)で評価するように変更)	同上

分類	番号	質問・意見	回答	第6回部会までの対応	備考
パブリックコメント関係	3-1	パブコメに関連して、我々が見ている素案についても、一般に公開されるようになるのでしょうか。パブコメの実施期間中はどうかののでしょうか。	今はまだ、ホームページ等にあげていないんですが、今後、載せていくようになります。パブコメの実施にあわせて公開できるよう、準備をしています。	・今回、変更箇所等はなし	
	3-2	資料6のパブコメ資料について、8ページから路線の説明が書いてありますが、我々は必要性、代替性、実現性についてイメージが付くようになっていますが、凡例みたいなものを付けることは可能でしょうか。必要性が低くて、代替性がある、実現性の課題があると廃止に向かっていくということが分かるような形にしてもらえると、もっとみやすくなるのではと思います。	ありがとうございます。検討させていただきます。	・パブコメ資料に凡例を追加	
	3-3	必要性という言葉が、非常に強い言葉であり、必要性が高いつて言っている方々については何故、廃止になってしまうのかと疑問を感じてしまうと思います。部会の中ではいいですが、市民の方から見たときに必要性という言葉が適切かどうか、例えば有効性みたいな言葉の方が馴染むのではないかと思います。(他にも有用性、有益性などのご意見もいただきました。)	仰る通り事務局でも作業をしながら、言葉のイメージ的に厳しいのかなと思っていた部分で、この必要性がそのまま結果に直結するのではないかと勘違いされやすく、注意すべき点だと感じておりました。いい言葉が他にないか、今までの作業との整合も図りながら、検討させていただければと思います。	・必要性を有効性に置き換えることで対応	
	3-4	今回、パブコメで1ヶ月くらい意見を求めるわけですが、市としてはどういった意見を求めたいのが本音なんですか。個別の路線の話もされても困ると思いますが、正直、個別の意見を求めるわけではなくていいですね。何を求めるのかによって資料の作り方が変わってくると思いますので、それによって一番最後の図は必要ないかもしれないですし、市が今後進むべき全体像に対してコメントが欲しいというのが第一ですね。そうした意見をいただけるような資料作りをしていただけたらと思います。	基本的には全体像について、仰っていただいたように求めたいところではありますが、市民の皆さんの興味でなかなかそうはいかなくて、前回の見直しでも全体についての意見もいただきましたが、やはり個別の路線の話が多かったと記憶しています。そういった中でも廃止候補の路線について、こういった有用性があると地元や個人では考えているとか、この地域ではこんな課題を抱えていてなくなると困るといった指摘もたまにありますので、個別の路線についても多少はご意見をいただいてもいいかなと思っています。最も意見をいただきたいのは全体についてですが、資料の作り方についてはもう少し検討したいと思います。	・パブコメ資料の構成、表現等を変更	
	3-5	資料7の意見書については、方針全体についての意見書と個別の路線に関する意見書を分けることも考えられます。意見書についてもパブコメ資料と併せて検討していただければと思います。	ご指摘の通り、個別の路線に関する意見が大部分を占めるようになるかと思っています。事務局としては個別の路線についての意見は、長野市の考え方などといった回答で一括してまとめるようになるかと思っています。見直し方針に関する意見については、作業内容に反映するよう検討したいと考えています。結果として廃止していくことが道路の整備には効率的になりますが、廃止することだけが目的ではなく、見直すこと自体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と思っています。	・意見書は1種類で統一 【補足】使い分ける場合は、意見を提出する側も事務局側も混乱を生じかねないため統一した書式とさせていただきます。	
	3-6	例えば都市計画道路の建築制限など、制限がかかっているものに対して緩和できないかと言ったような、都市計画法そのものに対して意見をいただいた場合、国に報告するなどと言った対応は考えられますか。	県を通して報告させていただければと、考えています。	・今回、変更箇所等はなし	
	3-7	今のパブコメ資料ではいまいち、弱いかなと思っていて、都市計画道路の存在意義とかかっていうのがどれだけ伝わるかが大事かなと思っていて、資料6の4ページに見直しの必要性和書かれてはいるんですけど、これをするによって描かれる長野市の明るい未来のようなものを提示してあげた方がいいのではと思います。この4ページの内容がどれだけ伝わるか、この事業がどれだけ大切かを1ページにもありますけど、分かりやすく、重点的に、魅力的に表現していただければと思います。	パブコメ資料は内容を分かりやすくということを考えていますが、一方であまりにも情報が多すぎると、なかなか本題にいけないという部分もあって、たくさん伝えたいことはあるんですが、それによっては見えてもらえなくなってしまうこともあるので、その辺のバランスが難しい。ただ、仰る通り重要な部分を絞り込んで強調していくというのは、何とか表現していきたい。1ページと4ページの間、2、3ページで内容がぼやけてしまう印象も受けますので、構成も含めて工夫したいと思います。	・パブコメ資料の構成、表現等を変更	

分類	番号	質問・意見	回答	第6回部会までの対応	備考
パブリックコメント関係	3-8	資料6について、見直し方針と言いながら、市の都市計画道路の現状だとか色々出てくるんですが、結局、市の方針って何なのが見えてこない。何かフレーズのようなものがあつたらいいと思います。例えばここまで書いていいのかわかりませんが、都市計画道路を何割廃止しますとか、大きくはそういった話なのかなと思います。	まさにそのフレーズや目的の主題となる部分が弱くて、何割削除などは考えていませんが、見直すにあたって都市の構造変化に合わせた見直し方針を、検討していますとか、そういったことを上手く表現できたらと思います。	・パブコメ資料の構成、表現等を変更 【補足】数値目標を定めると、それを達成するために廃止候補とすべき路線を存続してしまったり、存続すべきものを廃止候補としてしまうことも考えられます。何割を廃止など数値的目標については設定せず、あくまで都市の構造から、その都市計画道路を残すべきかどうかを検討し、結果として何割が廃止候補になったというように後から数字が付いてくるものと考えています。	
	3-9	同じようなことなんですけど、見直しのきっかけのようなものも何か1つあると入りやすいかなと思います。ちょっと最近すぎますけど、コロナの状況だとかもあって生活が変わっていくという中で、そうしたきっかけを全面にまず、出していくということをそこまで言わないにしても、新しい目指す市の姿を目指していくと分かりやすいかなと思います。パブコメまでに、パブコメ資料の改定版のようなものの確認を郵送やメールで、やっていただく機会はあるのでしょうか。	パブコメ資料については、様々なご意見をいただいたので、事務局で相談しながら進めさせていただいて、部会の皆さんにはその後、パブコメの実施前にメール等でご確認くださいければと思います。	・パブコメ資料の構成、表現等を変更	
	3-10	パブコメのスケジュールはどうなってますでしょうか。	8月の25日から9月の17日までの予定です。	・今回、変更箇所等はなし	
部会後の質問、意見等	(パブコメ資料の修正版について)	【両委員より】 以下の点について、どのような評価を行ったのか、ご説明をいただければと思います。 ・パブコメ資料図2 都市計画道路見直し案 北部 3・4・42 丹波島小市線(一部区間)の必要性(有効性)が高いから低いに変更。 ・図3 都市計画道路見直し案 南部 3・4・63 松代中央線の必要性(有効性)が高いから低いに変更。 ・前回の当日配布資料8について、どこをどのように評価の見直しをすれば資料8のような見直し案が導かれたのか、理解ができませんでした。当日、ご説明をいただいたのかと思いますが、聞き漏らしてしまっているのだと思います。最終的な見直し評価結果と各評価基準の最新のものをいただきたく存じます。	どのような評価の見直しを行ったかについては、説明する資料を準備しております。第5回の部会では、資料8について、細かな評価基準の変更については説明していません。概要のみをお伝えさせていただきました。以下、概要ですが、区間別の評価において、課題なしもしくは課題あり(必要性高い)と評価された区間の内、総合的な検証で廃止候補と評価されている区間を対象とし、総合的な検証の中で、一律で評価を(存続する方向へ)上げるよう評価方法を見直しております。詳細は整理中ですが、これまで総合的な検証の中で廃止候補以外に評価されていても、その先で接続する路線が廃止候補になるとネットワークが途切れてしまうため、接続先に合わせて廃止候補となるよう評価していました。この評価を改め、逆に廃止候補以外で存続する方向性に評価された路線の接続先が廃止候補の場合、接続先の評価をこれに合わせて廃止・変更候補以上の評価とし、ネットワークが保たれるようにする等です。	・総合的な検証において、一部振分け方法を変更。 【補足】区間別評価結果で課題あり(有効性高い)または幹線道路に分類される場合は、当該区間や前後区間の状況に応じて、廃止候補以外に振分けよう変更。(接続先が廃止候補だと、課題なしでも廃止候補になっていたものを、課題なしの路線の接続先は存続する方向性(廃止候補以外)で評価するように変更) 3・4・42 丹波島小市線(一部区間)、3・4・63 松代中央線の必要性(有効性)が「高い」から「低い」に変更したことについては、これまで、複数の区間に分割されている路線の必要性は、高い区間の延長と低い区間の延長を足し上げて比較し、延長が長い方の評価を採用していました。(例えば、高い区間の延長の合計が500m、低い区間が300mならば、高いと表示)これと有効性(必要性)が高い区間は今回から、単に廃止とはしないため、低い区間だけが残り、低いに表示が変っています。	・素案のp.48にフロー図を追加 ・評価結果は第5回部会の資料8、9と変更なし(パブコメも同じ)

第5回部会からの素案の変更について

【p. 8, 15, 34：都市軸を形成する道路, 幹線機能分類】

- 並行する区間については安茂里幹線を幹線、国道19号を補助幹線と改めた。(安茂里幹線が整備されることで将来的には、現国道が格下げされることを見据えたもの)
- 上田篠ノ井バイパスを広域連携軸・主要幹線として加える。その結果区間74-1が有効性：幹線機能を有する区間として該当することとなる。

*変更理由

第5回部会においてp.15の幹線機能分類について、国道19号と安茂里幹線が並行しており、いずれも幹線に位置付けられているご指摘をいただき、精査した結果、上記の対応をした。(最終的な評価結果は変更なし)

【p. 44 以降：見直し評価分類の呼称の変更】

- 「廃止・変更候補」を「継続検討候補」に変更

*変更理由

第5回部会においてご意見をいただき検討した結果、上記のとおり変更した。

【p. 47, 48：“道路網”としての総合的な検証】

- 評価方法についての説明を追記。p.48にフロー図を追加。(比較用に資料3旧フロー図を添付)
- 「必要性が高い」区間については、基本的に「廃止候補」と評価しないような内容に変更。(p.49以降の評価結果を第5回部会時にご確認いただいたものに変更)

*変更理由

- ・検証の内容(過程)が不透明であったため、p.47の説明を追記し、p.48にフロー図を追加した。
- ・第5回部会でご確認いただいたとおり、「必要性が高い」区間は基本的に「廃止候補」としないため。

【p. 61-67：交通需給バランスの検証】

- 修正後の暫定見直し案における交通需給バランスを検証

*変更理由

前述までの修正を反映した暫定見直し案における交通需給バランスを検証した。

【p. 68-75：都市計画道路見直し原案】

- 路線ごとの見直し結果を追加

*変更理由

パブコメ資料では見直し内容を図上に掲載していたが、素案にも同様の内容を追加した。

(裏面へ続く)

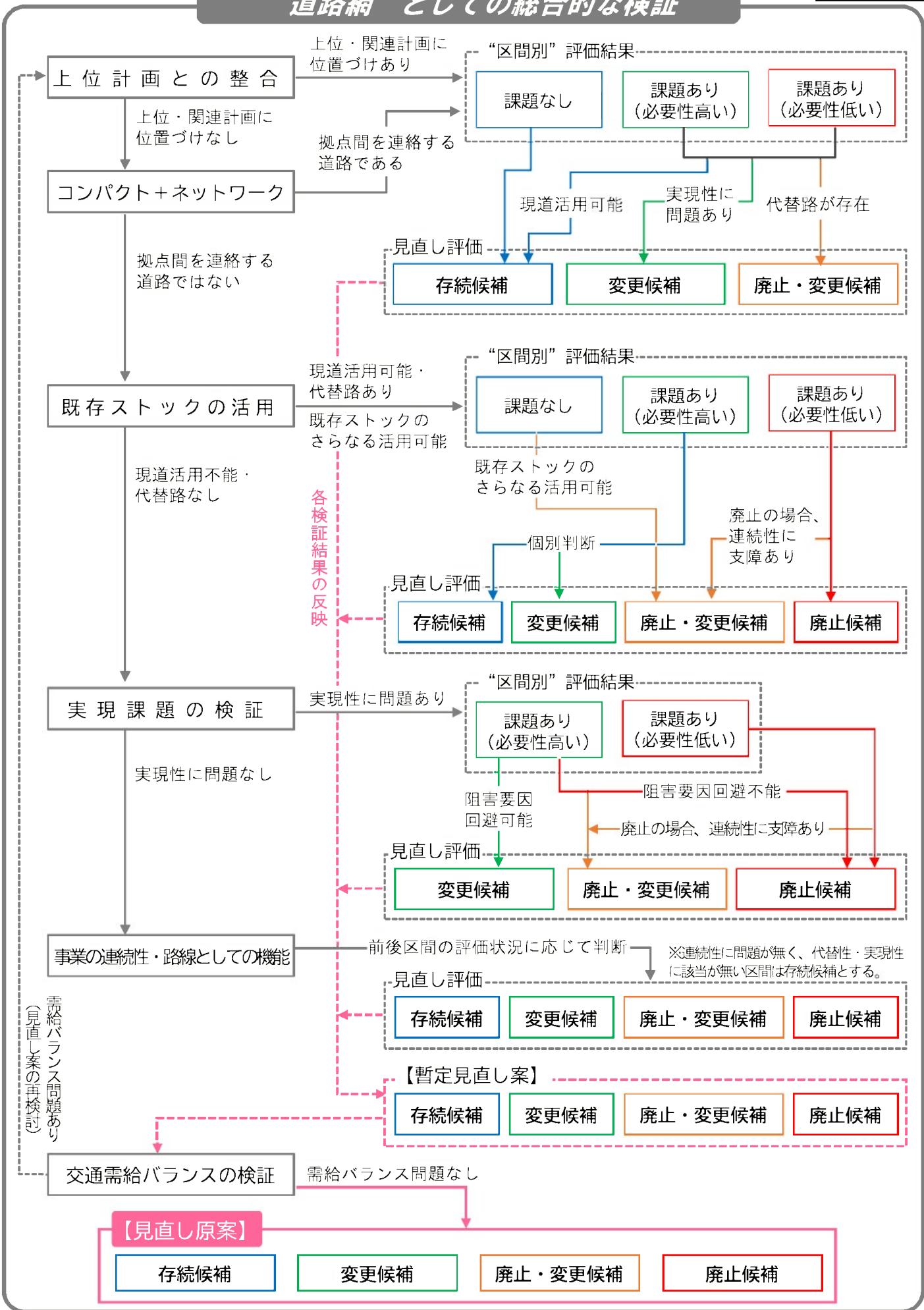
【p. 79：パブリックコメント】

■パブコメにおける評価結果の表現方法の変更等に関する内容を追加。

*変更理由

素案とパブコメ等の表現の違いについての説明を行うためのページを追加した。

“道路網”としての総合的な検証



都市計画道路見直し（素案）

2021年（令和3年）10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) 都市内拠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) 有効性の整理	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	68
3-4. パブリックコメント及び住民説明会	79
(1) パブリックコメント資料	80

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、変更する必要がある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。

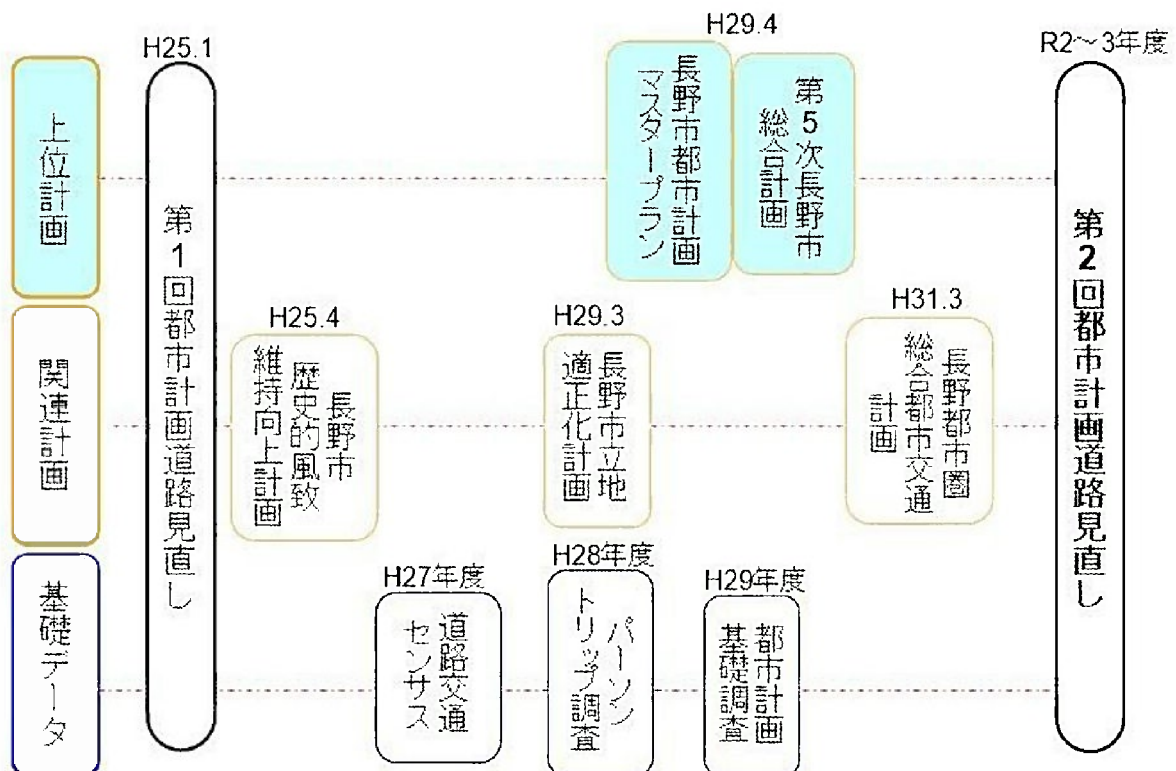
■第2回都市計画道路見直しの必要性

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。

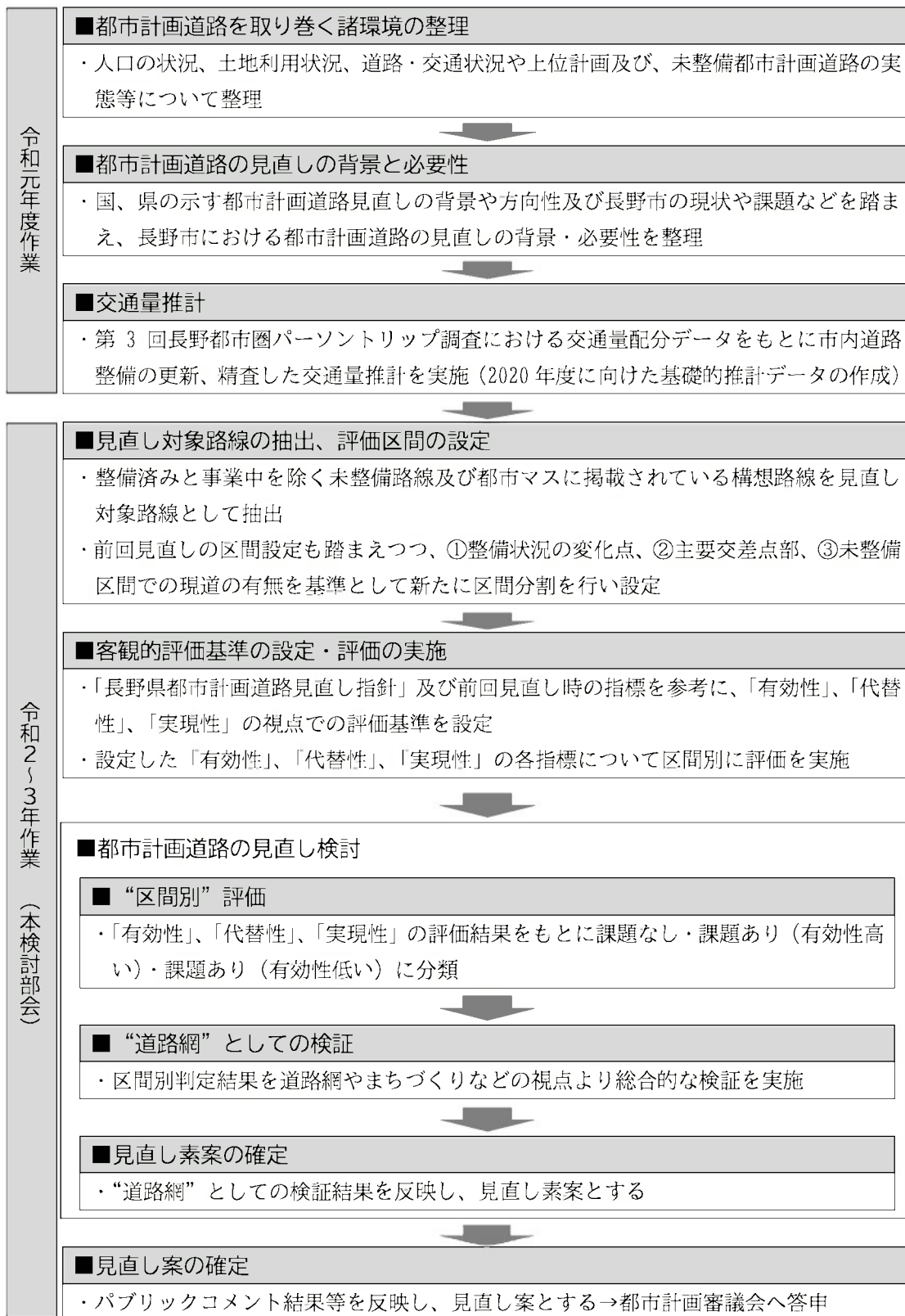
また、集約型都市構造への転換を目指す「長野市立地適正化計画」が平成29年3月に策定され、「第五次長野市総合計画」及び「長野市都市計画マスタープラン」が平成29年4月に改定、「長野都市圏総合都市交通計画」が平成31年3月に改定されるなど、上位・関連計画の将来像を実現するために、改めて都市計画道路網のあり方を検討する必要がある。

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。

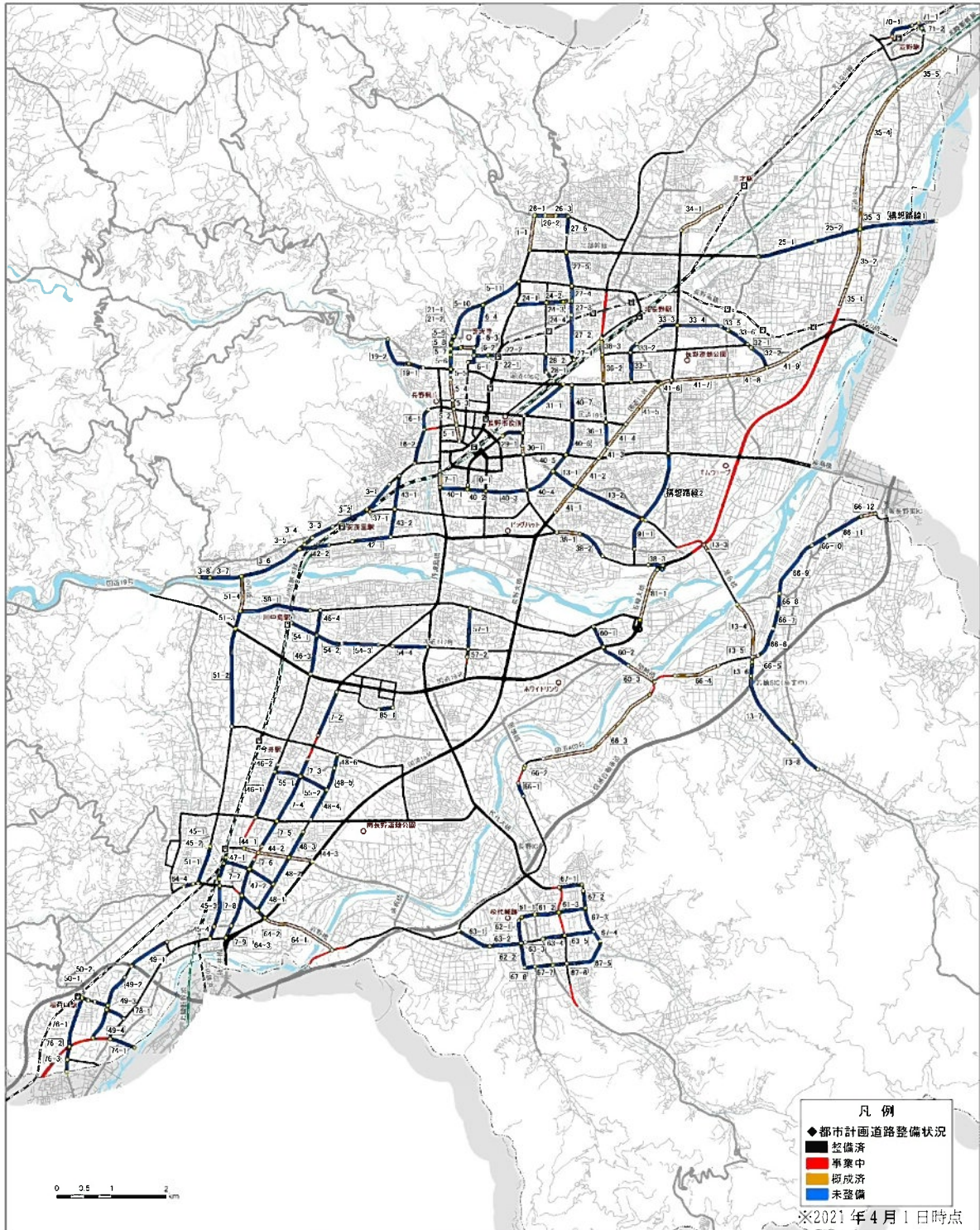


図 1-1 見直し対象路線と評価区間

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。

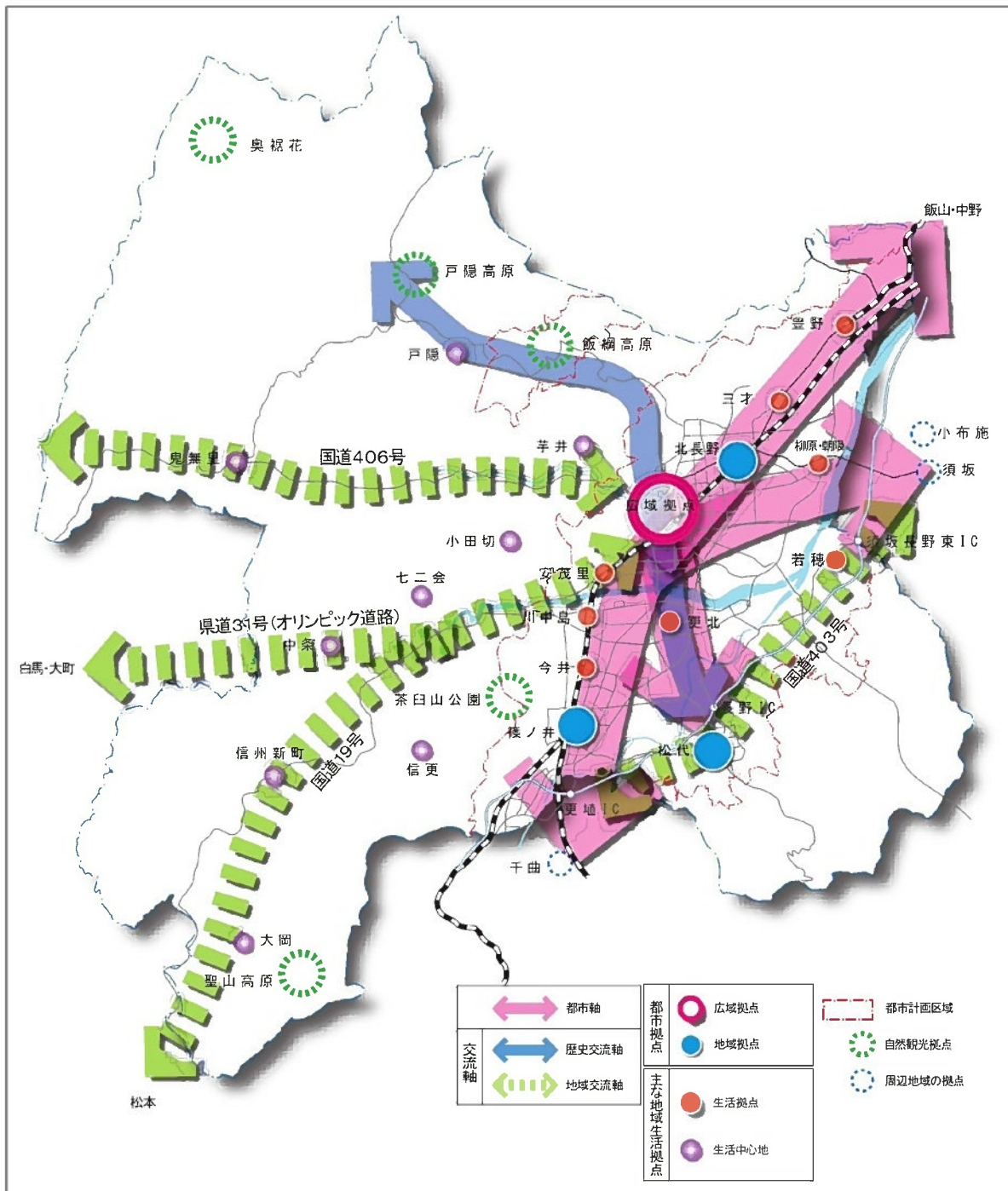
表 2-1 道路機能分類指標

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」、P T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	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）

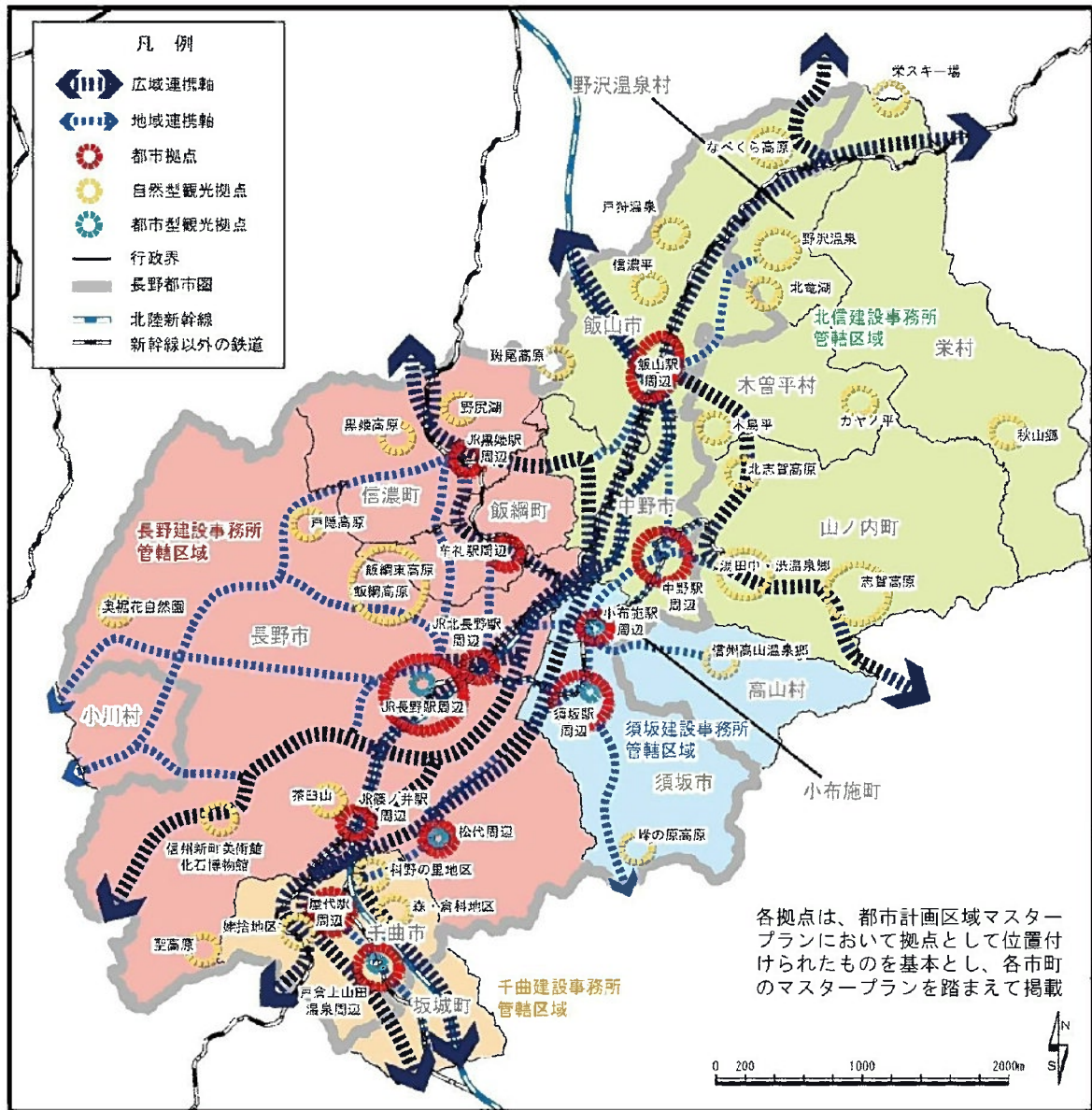
表 2-2 幹線機能分類の考え方

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の路線に対応させ、「都市軸を形成する道路」として位置づける。

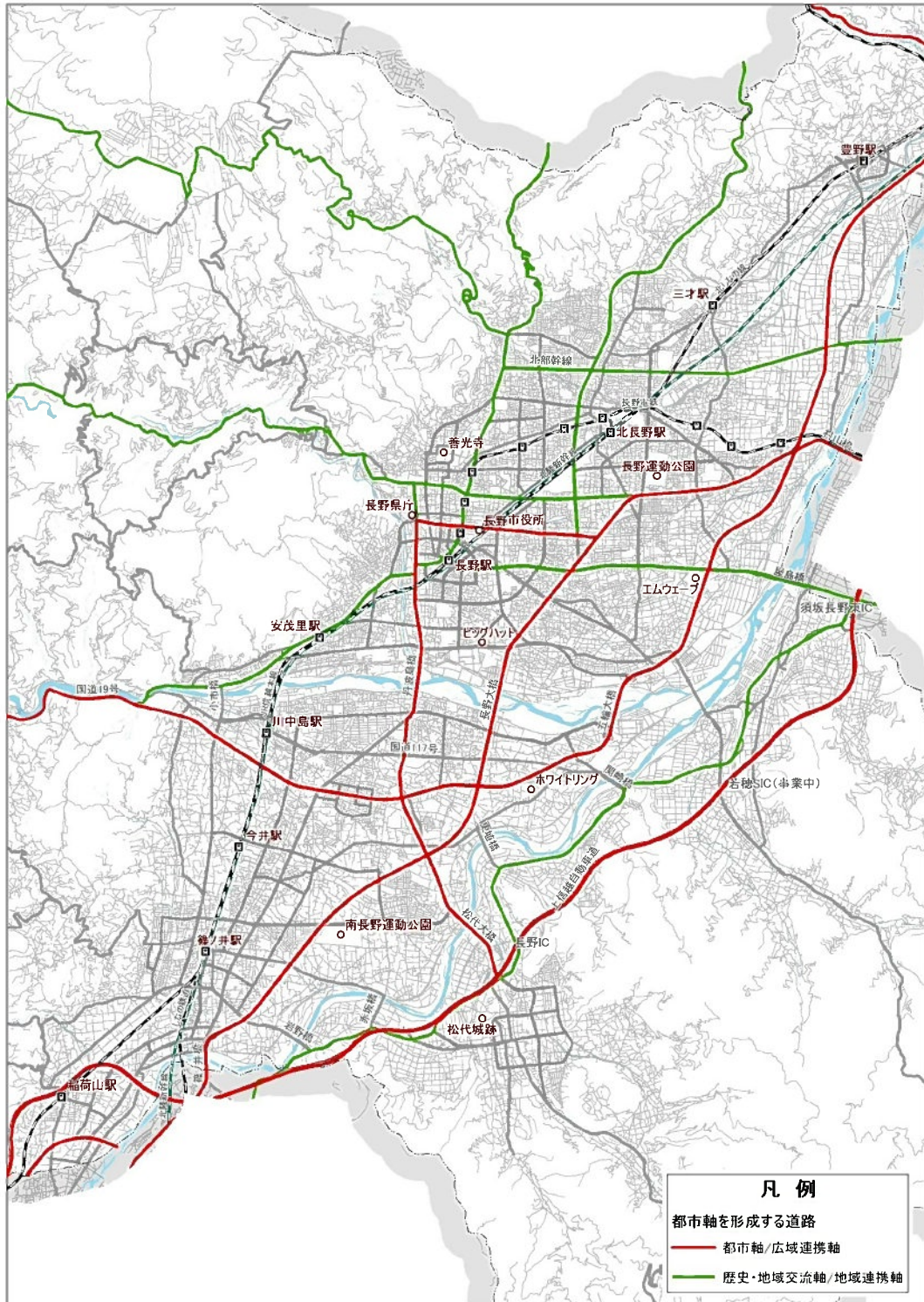


図 2-3 都市軸を形成する道路

(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。

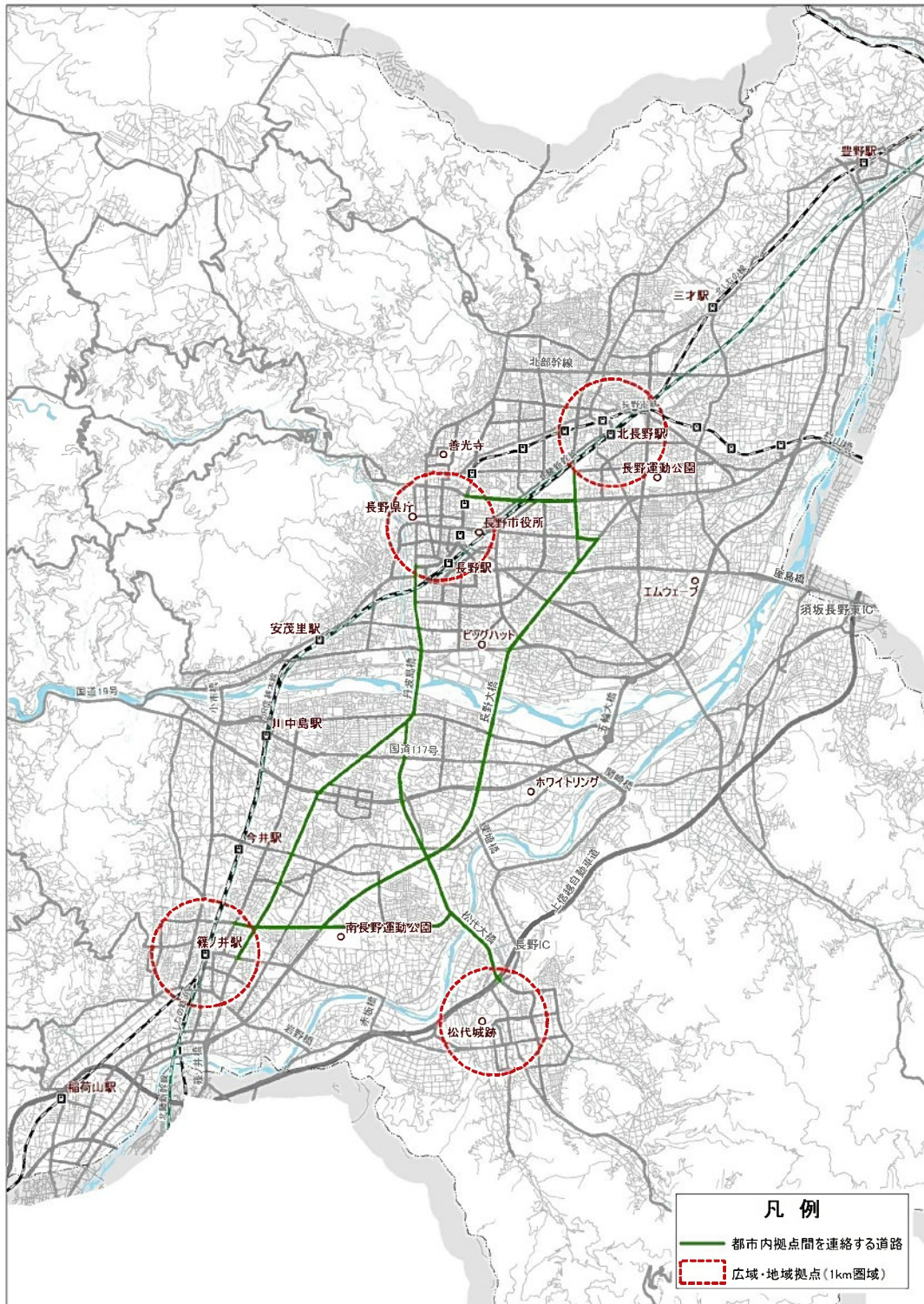


図 2-4 都市内拠点間を連絡する道路

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。

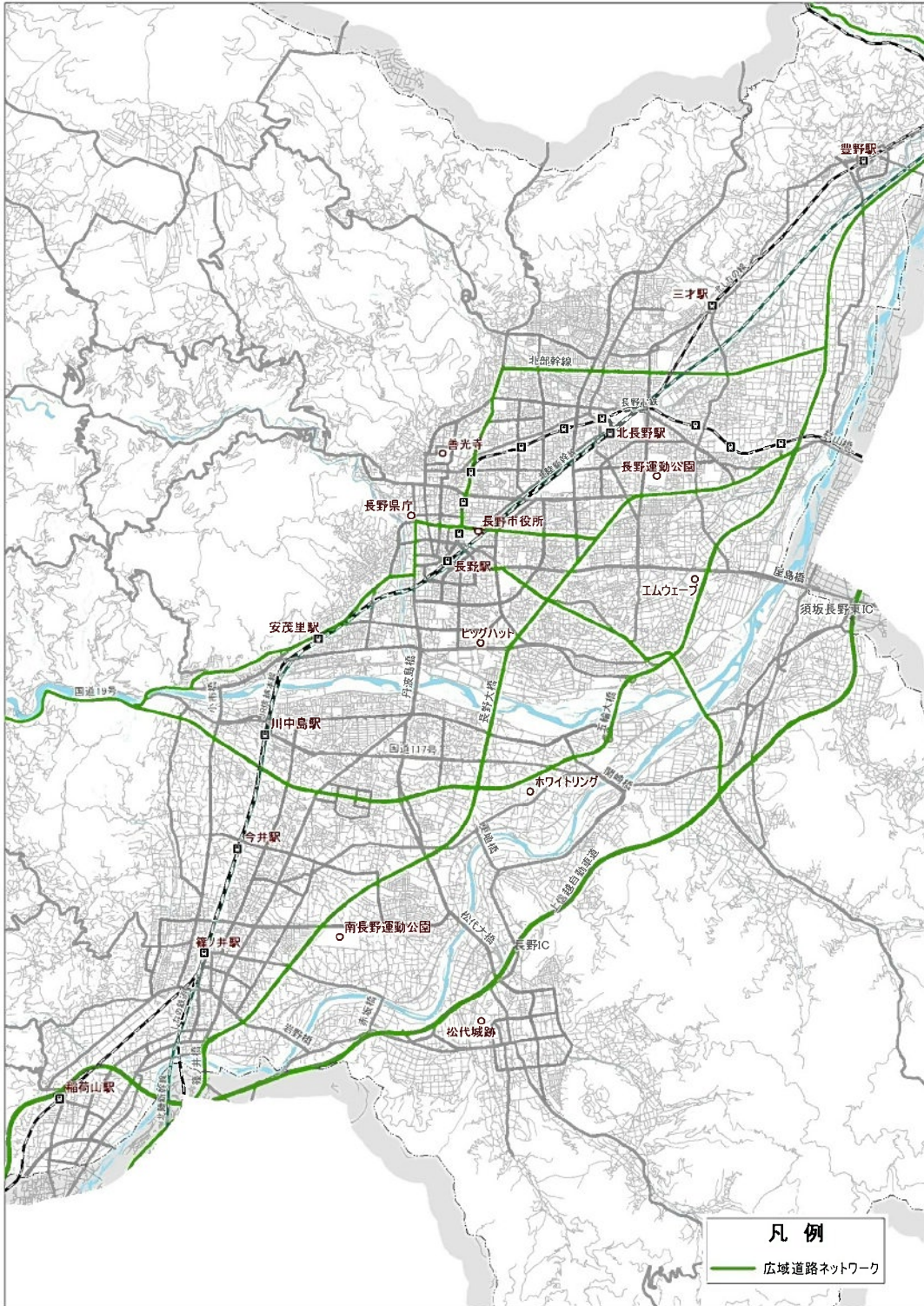


図 2-5 広域道路ネットワークを形成する道路

(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。

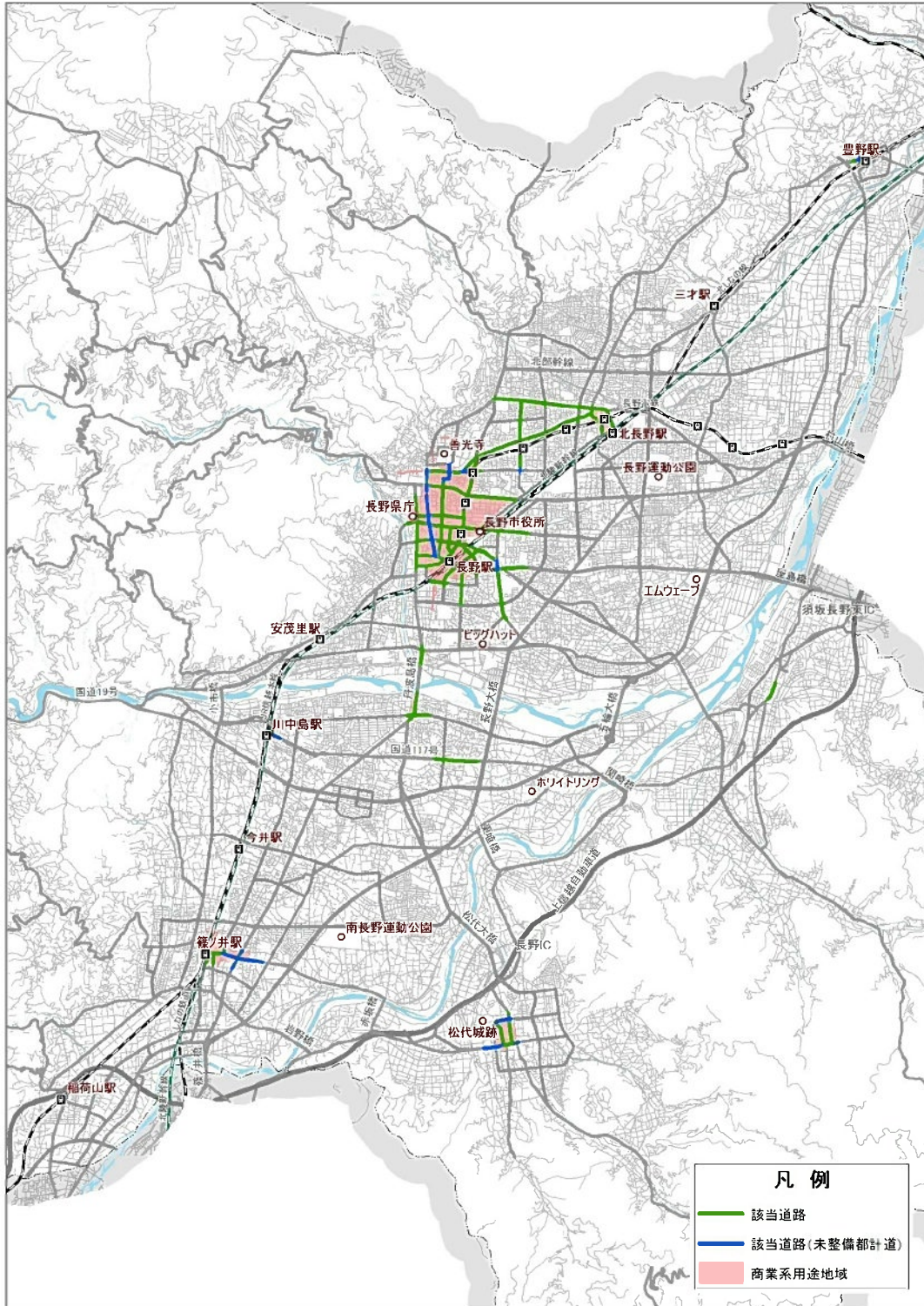


図 2-6 商業・業務地区の活動の中心となる道路

(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。

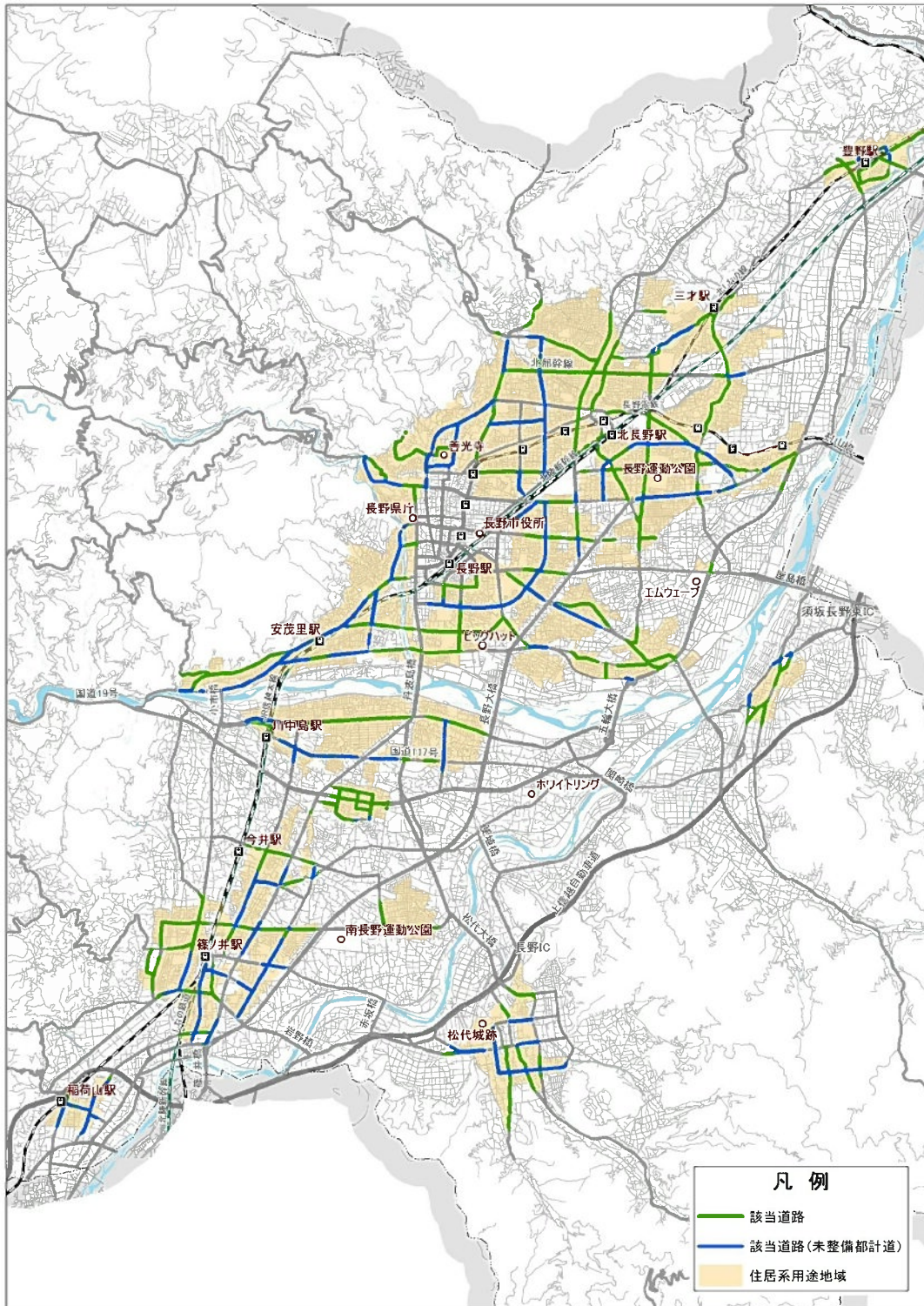
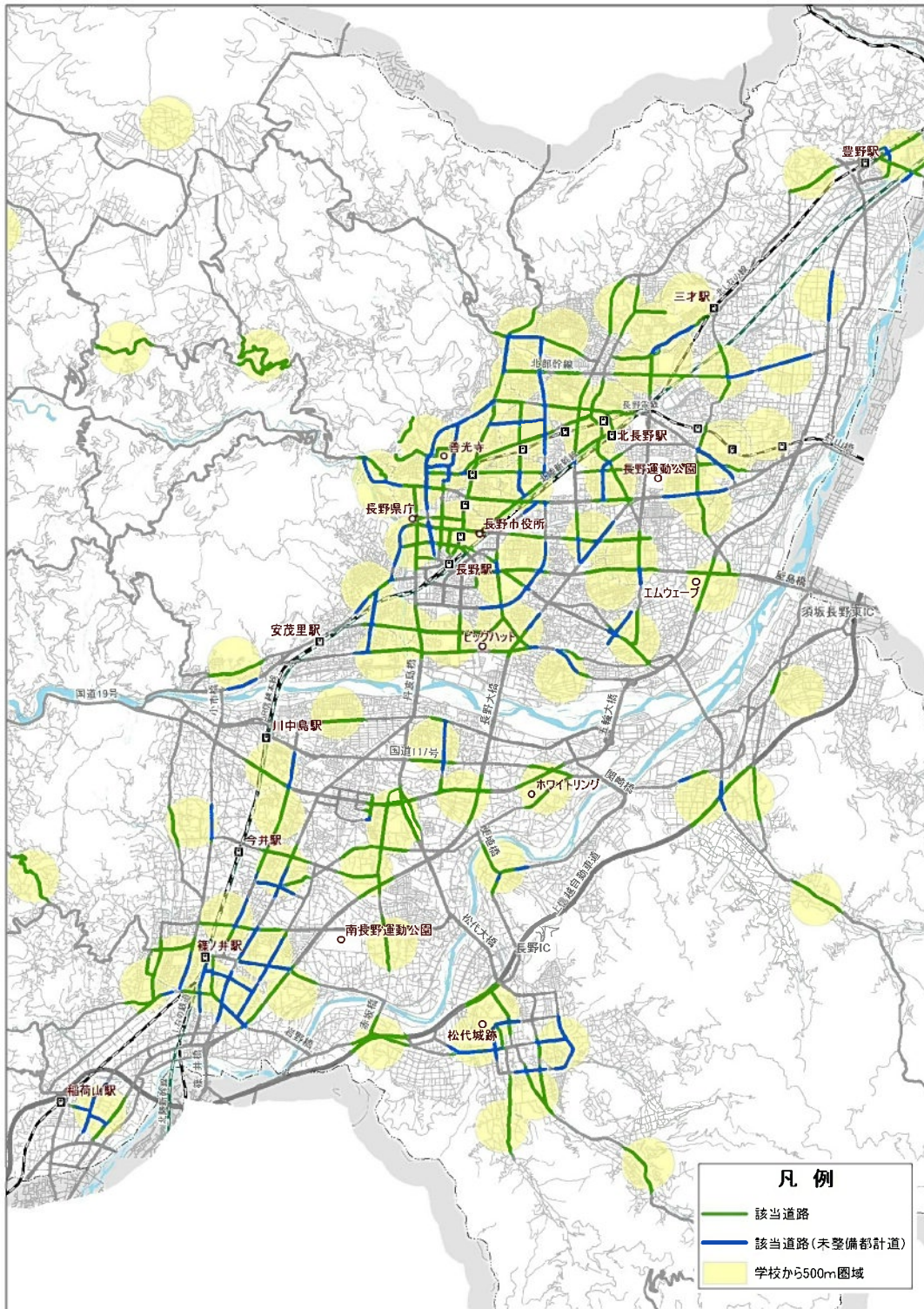


図 2-7 居住地区の活動の中心となる道路

(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。

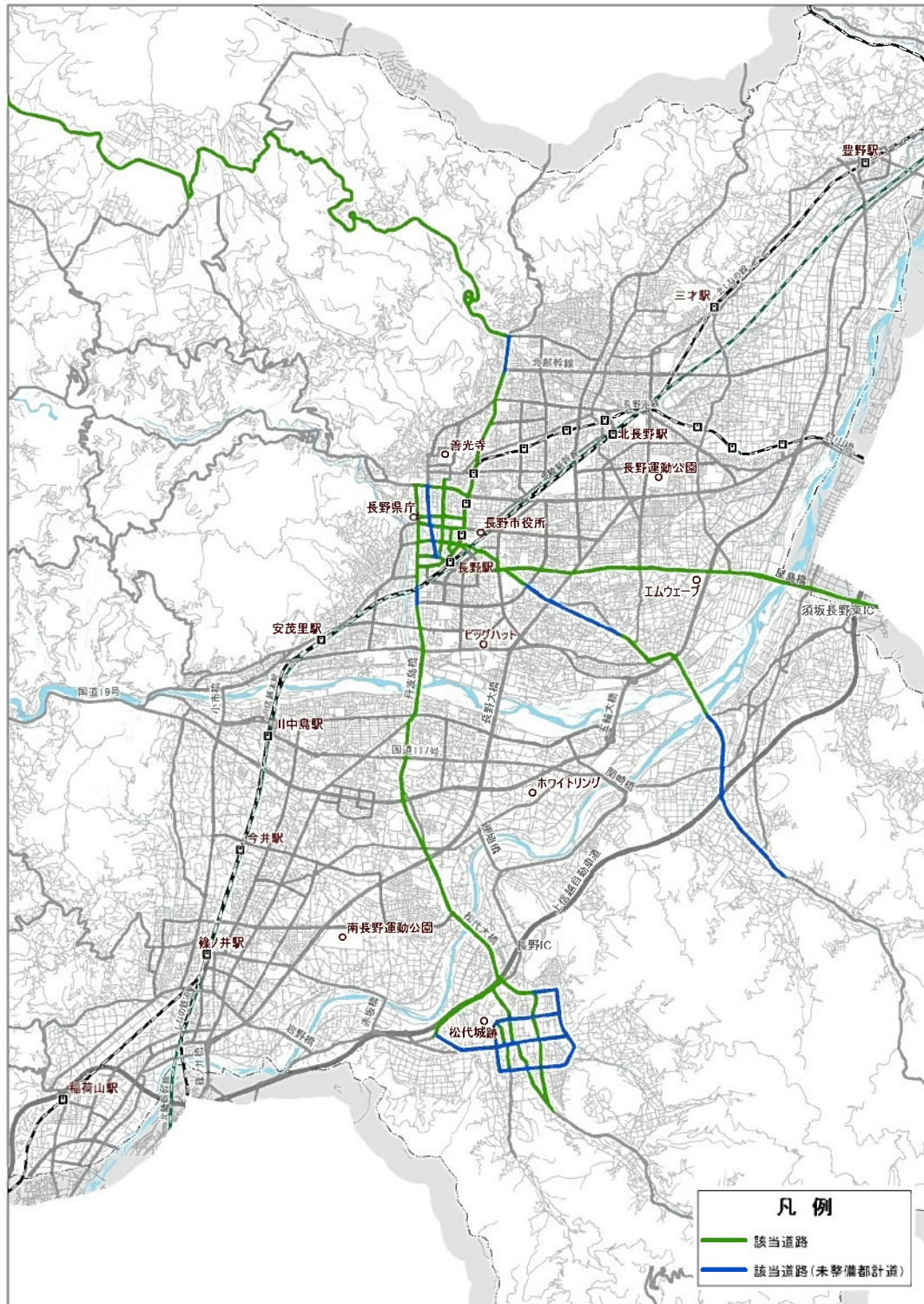


図 2-9 観光交流を支援する道路

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。

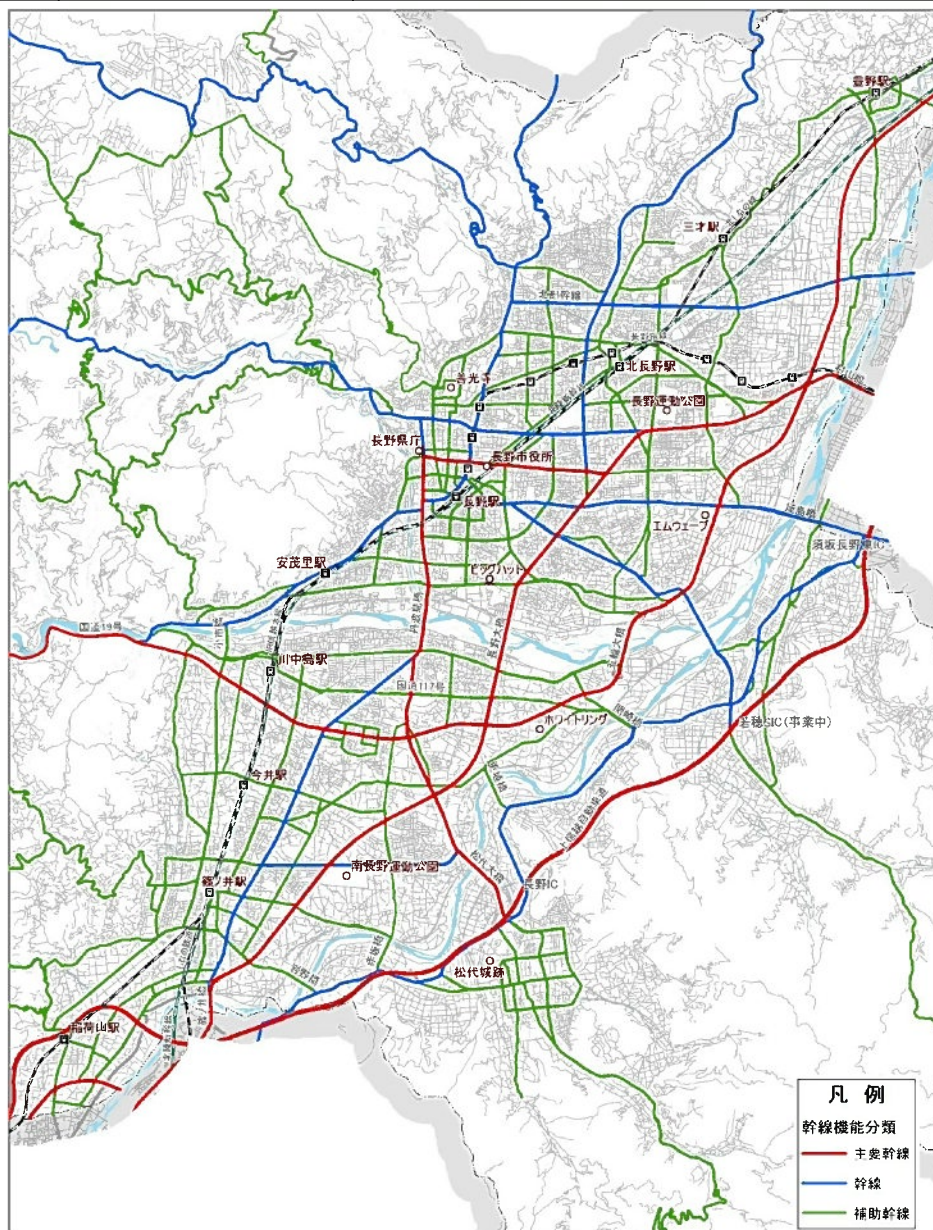


図 2-10 幹線機能分類

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、「有効性」、「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 有効性の評価指標①

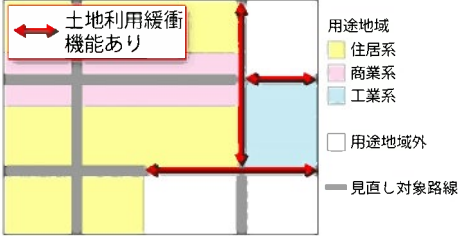
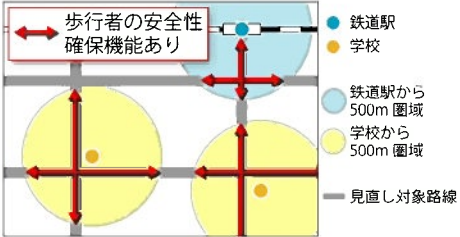
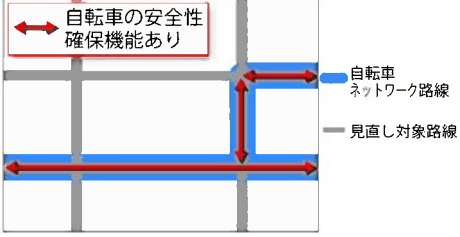
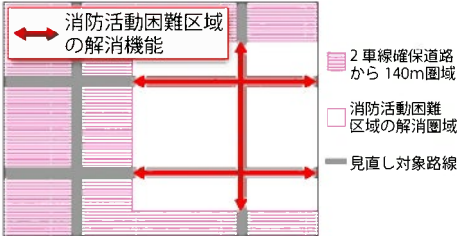
評価視点	評価指標と考え方
都市環境機能	<p>◇土地利用緩衝機能 沿道に異なる用途を持つ道路を「土地利用緩衝機能あり」と定義する。</p>  <p>用途地域 住居系 商業系 工業系 用途地域外 見直し対象路線</p>
	<p>◇歩行者の安全性確保機能 鉄道駅、小中学校、高校から 500m 以内¹⁾に存在する道路を「歩行者の安全性確保機能あり」と定義する。</p> <p>1) 高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500m²⁾を参考に、多くの歩行者が集まる範囲と想定し設定。 ※1) 出典：「都市構造の評価に関するハンドブック」(国土交通省都市局都市計画課 (2018))</p>  <p>● 鉄道駅 ● 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 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 消防活動困難区域¹⁾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²⁾からも、140m³⁾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、道路の屈曲を考慮した延長。 (出典：「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引」(都市防災実務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 □ 消防活動困難区域の解消圏域 — 見直し対象路線</p>

表 3-2 有効性の評価指標②

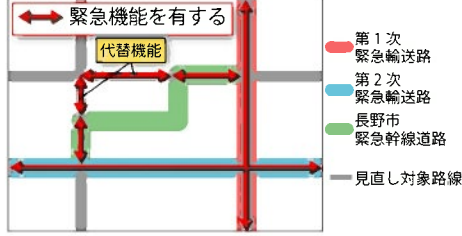
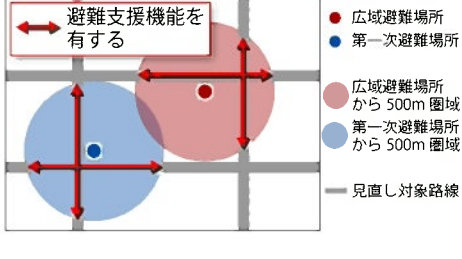
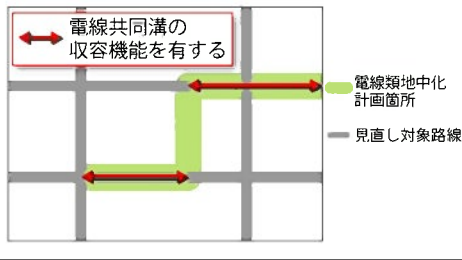
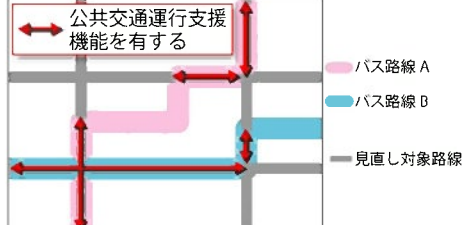
評価視点	評価指標と考え方
防災機能	<p>◇緊急輸送路機能</p> <p>緊急輸送路¹⁾である、または緊急輸送路としての代替機能を有する道路を「緊急輸送機能を有する」として定義する。</p> <p>1) 長野県の防災計画における緊急輸送路（第1次、2次）、長野市の防災計画における緊急幹線道路。</p> 
	<p>◇避難支援機能</p> <p>広域避難場所、第一次避難場所から500m以内¹⁾の都計道を「避難支援機能を有する」と定義する。</p> <p>1) 避難路及び一次避難地の配置・誘致距離 (出典：「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引」(都市防災実務ハンドブック編集委員会(2005))</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 有効性の評価指標③

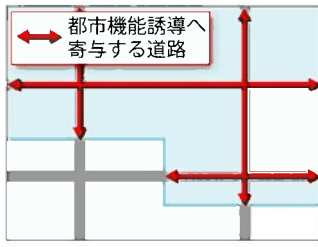
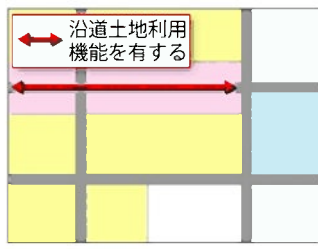
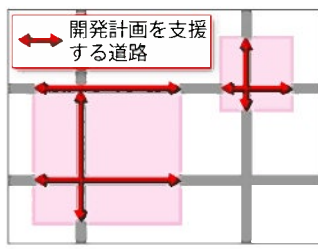
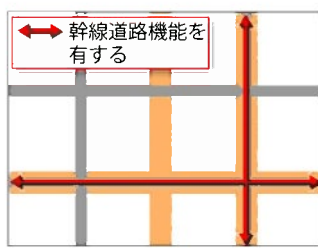
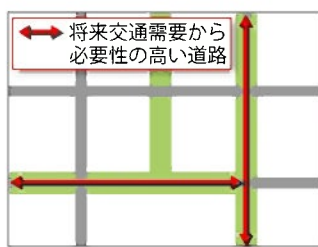

評価視点	評価指標と考え方	
市街地 形成機能	<p>◇土地利用誘導機能</p> <p>【都市機能誘導への寄与】</p> <p>都市機能誘導区域に含まれる区間を「都市機能誘導へ寄与する道路」として定義する。</p>	 <p>都市機能誘導区域 見直し対象路線</p>
	<p>【沿道土地利用誘導】</p> <p>沿道に線的な用途地域が設定されている区間を「沿道土地利用誘導機能を有する」と定義する。</p> <p>※全ての用途地域を対象に評価。</p>	 <p>用途地域 住居系 商業系 工業系 用途地域外 見直し対象路線</p>
	<p>◇開発計画支援機能</p> <p>土地区画整理事業等、面整備計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>	 <p>開発計画を支援する道路 市街地開発事業 見直し対象路線</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 (p.15 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>幹線道路機能を有する 主要幹線・幹線 見直し対象路線</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「将来交通需要から有効性の高い道路」と定義する。</p> <p>1) 道路構造令における4種2級の計画交通量</p>	 <p>将来交通需要から必要性の高い道路 将来交通需要が4,000台/日以上 見直し対象路線</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493m未満の区間を「わずかな未整備区間」とする。</p>	 <p>整備効率の高い区間 整備済区間 見直し対象路線</p>

表 3-4 代替性の評価指標

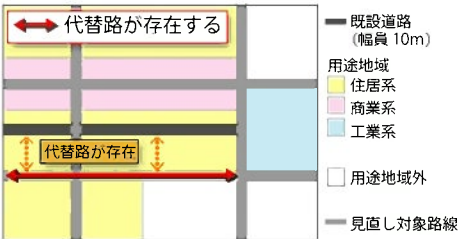
評価視点	評価指標と考え方				
代替路の有無	<p>◆代替路の有無</p> <p>以下の基準を全て満たす場合に代替路があると評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用途内は 500m、用途外は 1km 以内¹⁾に起終点がほぼ同一の現道が存在する。 ・代替路となりうる現道の幅員が以下の基準²⁾を上回る。 <table border="1" data-bbox="432 674 699 801"> <tr> <th>基準とする幅員</th> </tr> <tr> <td>商業系：幅員 12.0m</td> </tr> <tr> <td>住居系：幅員 9.5m</td> </tr> <tr> <td>その他：幅員 7.0m</td> </tr> </table>  <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) 市街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¹⁰⁾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 p. 21 に掲載。</p>	基準とする幅員	商業系：幅員 12.0m	住居系：幅員 9.5m	その他：幅員 7.0m
基準とする幅員					
商業系：幅員 12.0m					
住居系：幅員 9.5m					
その他：幅員 7.0m					
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> <table border="1" data-bbox="432 1406 699 1534"> <tr> <th>基準とする幅員</th> </tr> <tr> <td>商業系：幅員 12.0m</td> </tr> <tr> <td>住居系：幅員 9.5m</td> </tr> <tr> <td>その他：幅員 7.0m</td> </tr> </table> <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 p. 21 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。交差点改良や信号現示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 × 1.25^{※1)} = 12,500 台</p> <p>※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)</p> <p>※混雑度の計算式：交通量 ÷ 交通容量</p>	基準とする幅員	商業系：幅員 12.0m	住居系：幅員 9.5m	その他：幅員 7.0m
基準とする幅員					
商業系：幅員 12.0m					
住居系：幅員 9.5m					
その他：幅員 7.0m					

表 3-5 実現性の評価指標

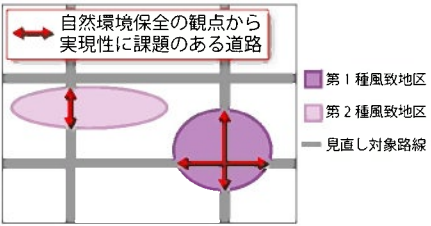
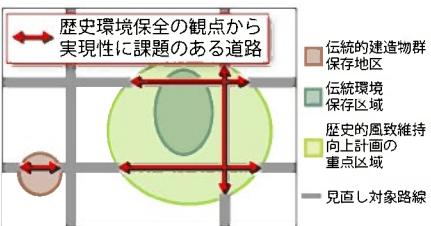

評価視点	評価指標と考え方	
<p>周辺環境保全</p>	<p>◇自然環境保全</p> <p>対象路線が風致地区や自然公園地区、景観保全上重要な位置付けにある河川等を通過する場合、「自然環境保全の観点から実現性に課題のある道路」として定義する。</p>	
	<p>◇歴史環境保全</p> <p>対象路線が、伝統的建造物群保存地区、伝統環境保存区域、歴史的風致重点区域の何れかの区間を通過する又は文化財を通過する場合、「歴史環境保全の観点から実現性に課題のある道路」として定義する。</p> <p>※文化財は無形文化財を除く、国・県・市指定文化財及び国登録文化財を対象とした。</p>	
<p>道路構造</p>	<p>◆既定計画幅員</p> <p>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道路)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p.21に掲載。</p>	
	<p>◆道路構造令適合性</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>なお、構想区間、橋梁区間、幹線道路機能を有する区間(p.34参照)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の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) 有効性の整理

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。

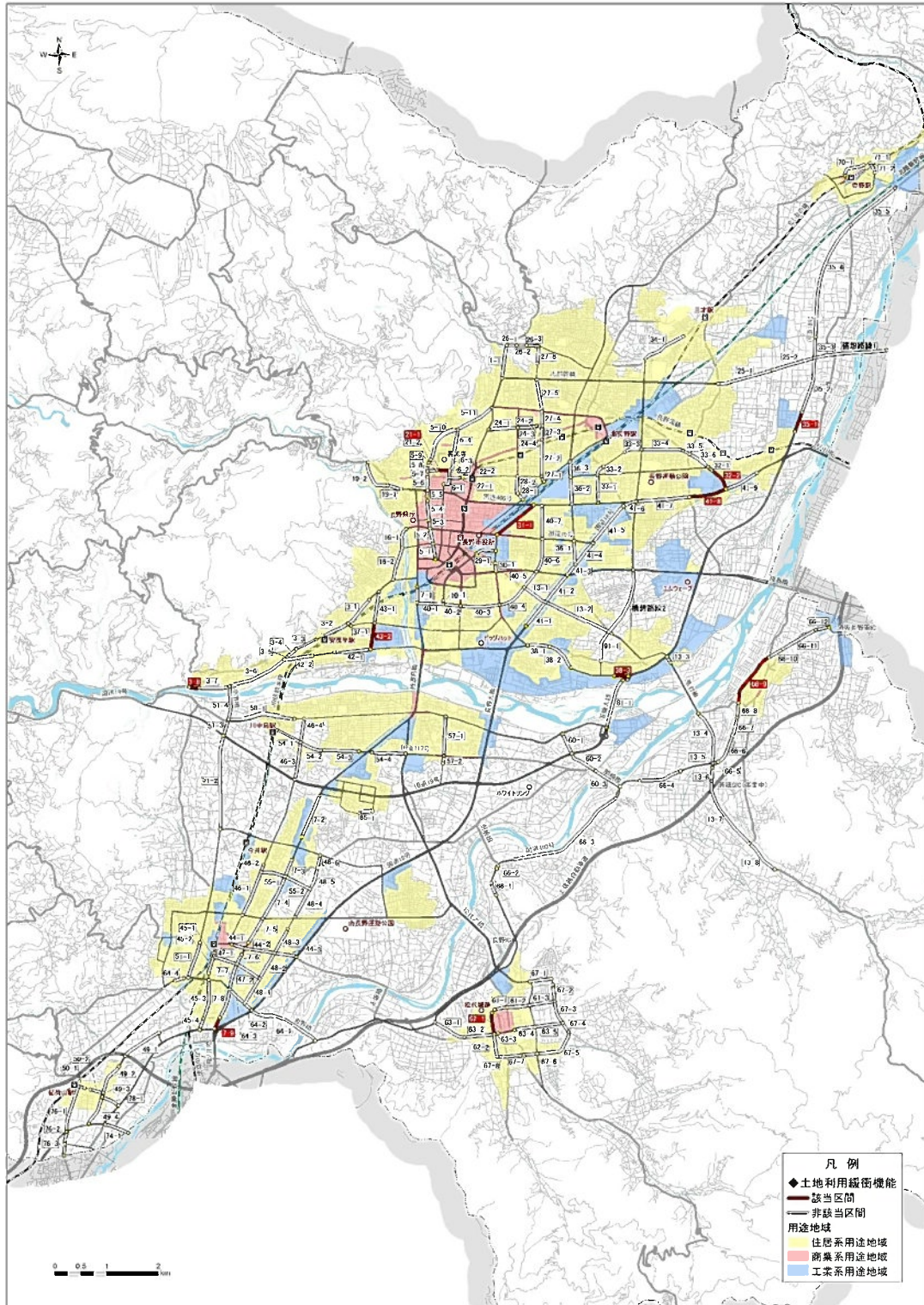


図 3-1 土地利用緩衝機能の評価結果

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。

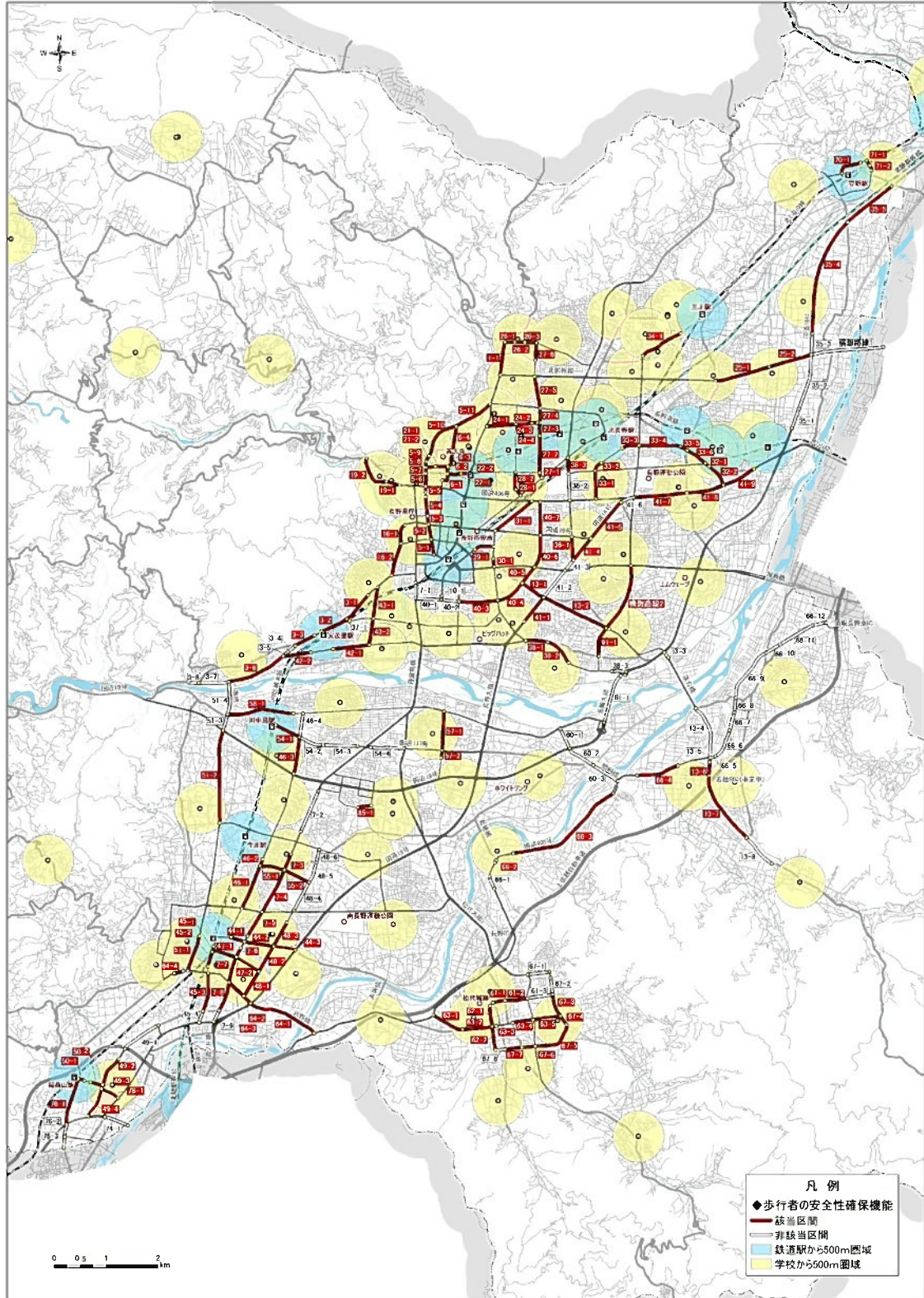


図 3-2 歩行者の安全性確保機能の評価結果

③ 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。

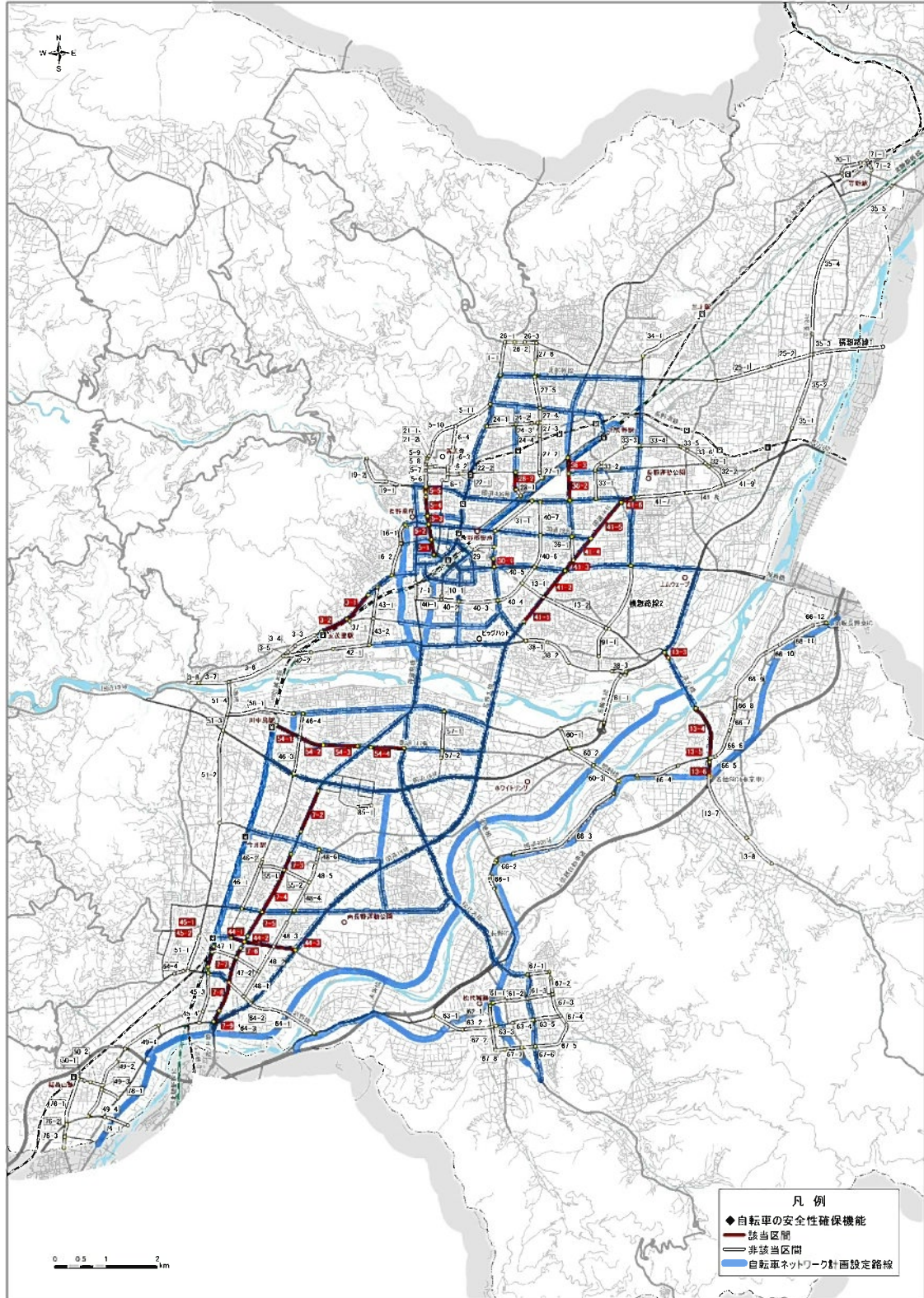


図 3-3 自転車の安全性確保機能の評価結果

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。

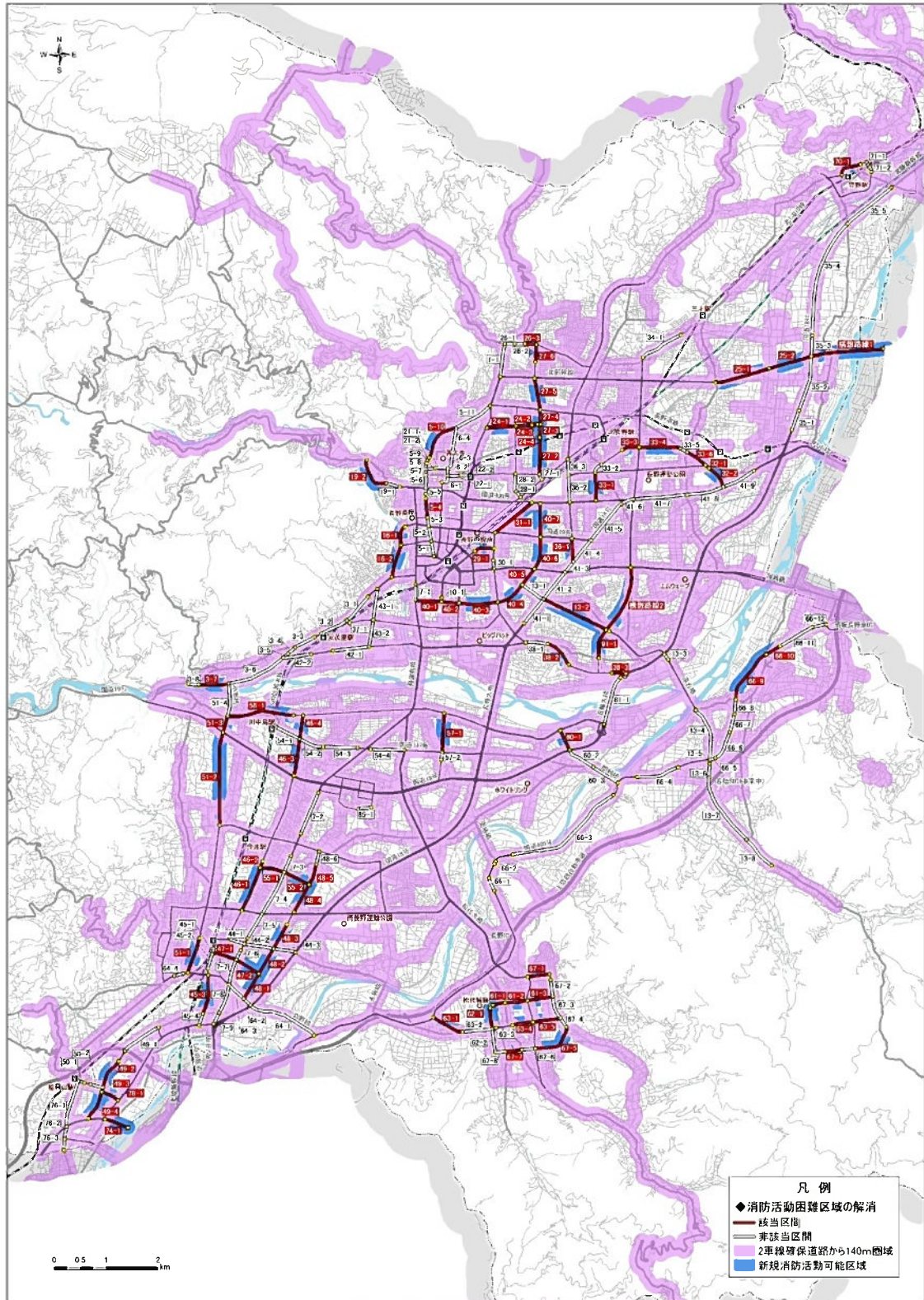


図 3-4 消防活動困難区域の解消の評価結果

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。

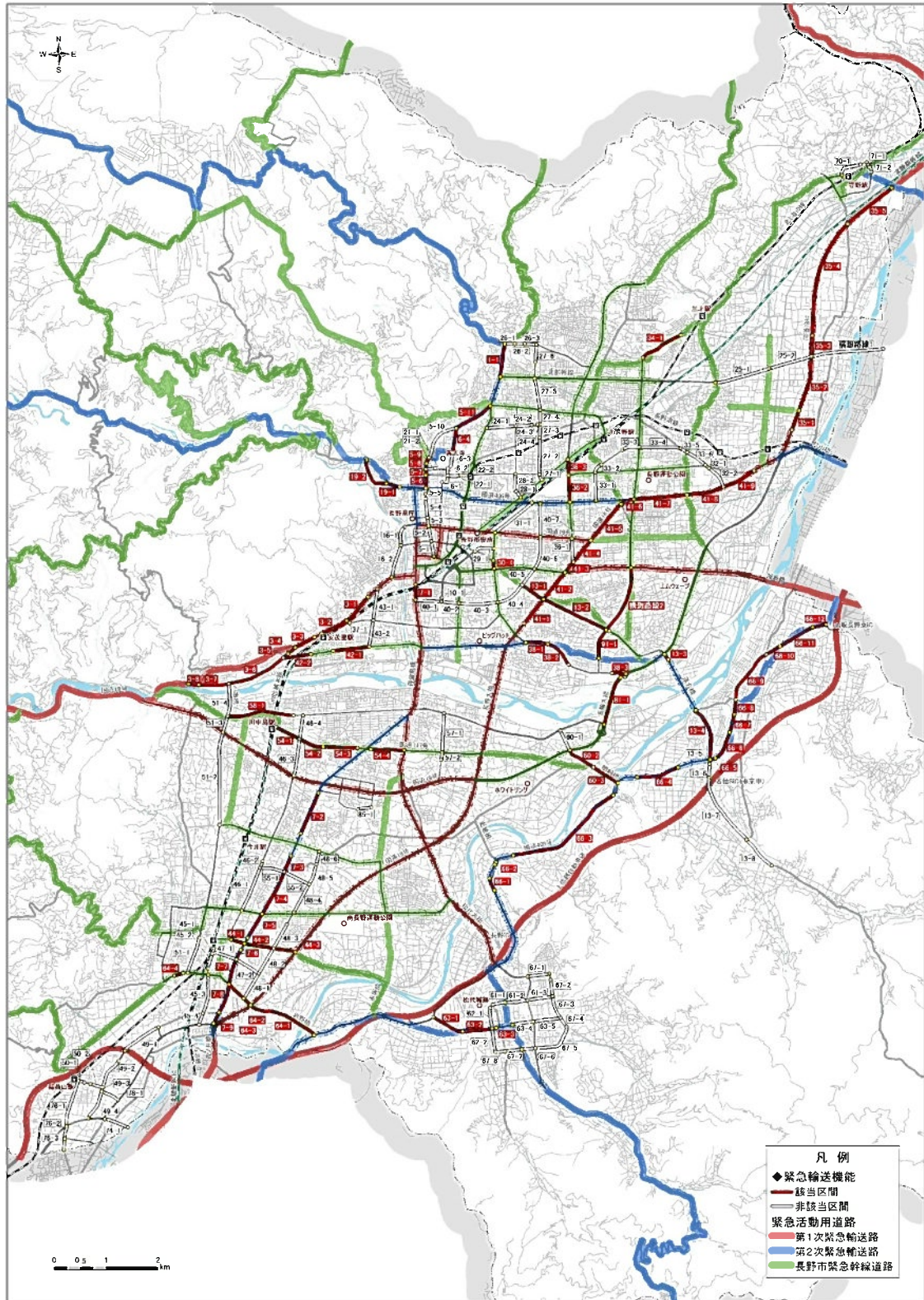


図 3-5 緊急輸送機能の評価結果

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。

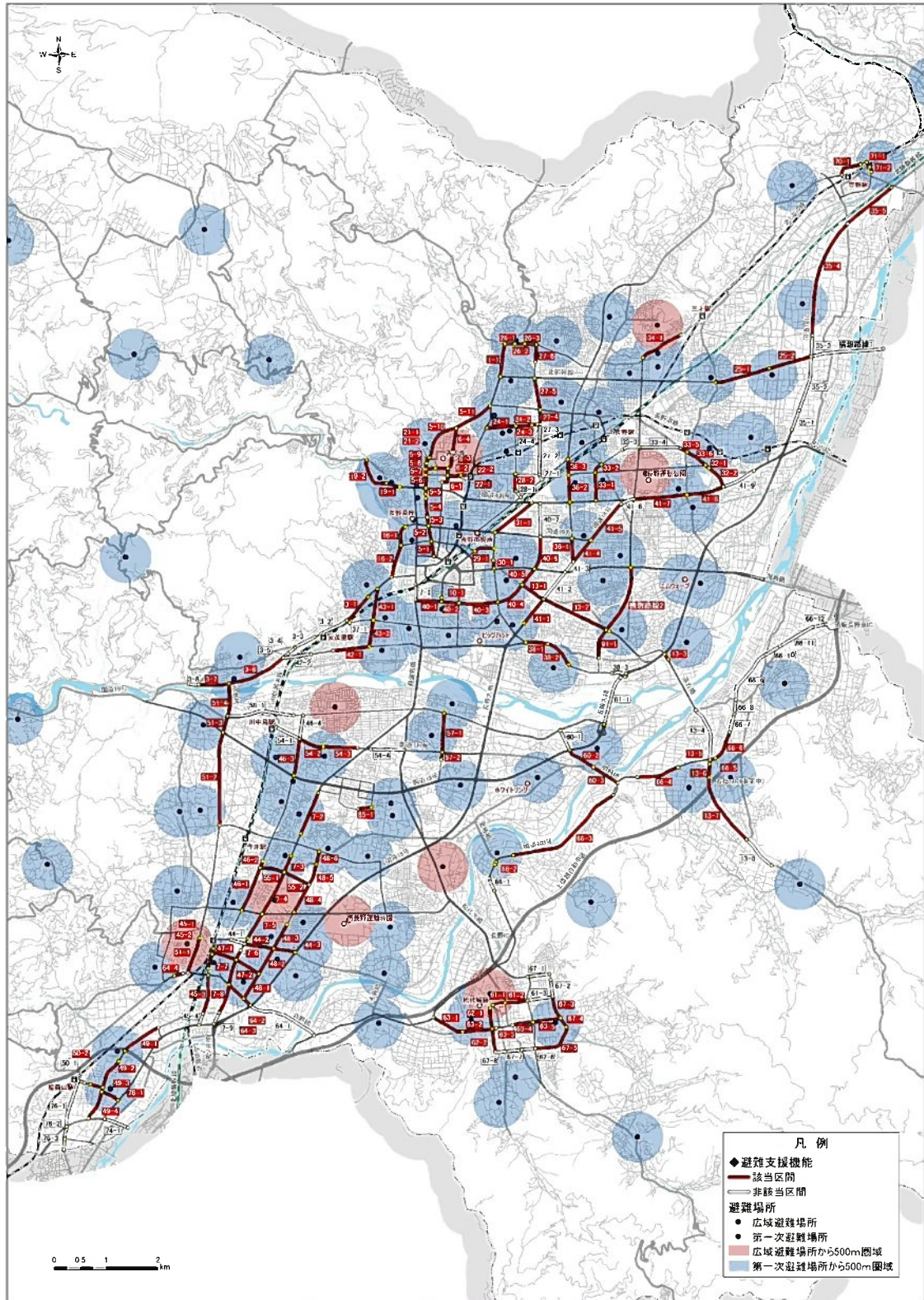


図 3-6 避難支援機能の評価結果