

# 第1回都市計画道路見直し検討部会

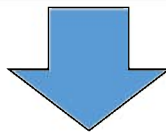
令和2年12月23日

都市整備部 都市政策課

## 長野市の都市計画道路

昭和41年 2市2町3村が合併  
昭和44年 それぞれの市町村で計画されていた  
都市計画道路を整理

現在の都市計画道路網の原型



約50年の歳月が経過

都市計画道路の整備状況

全102路線 260.41km

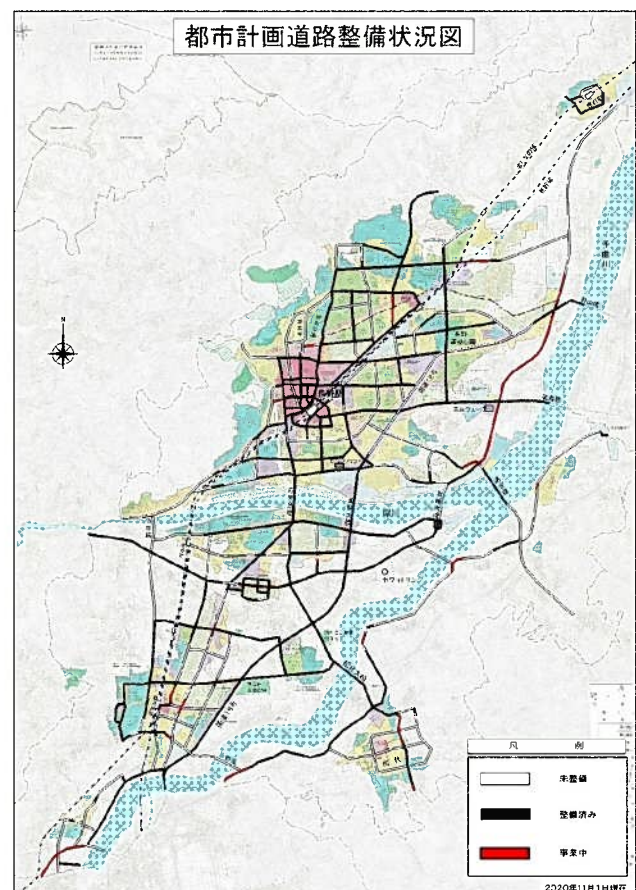
60.0%

40.0%

整備済み  
156.30km  
(換算延長含む)

未整備  
104.11km

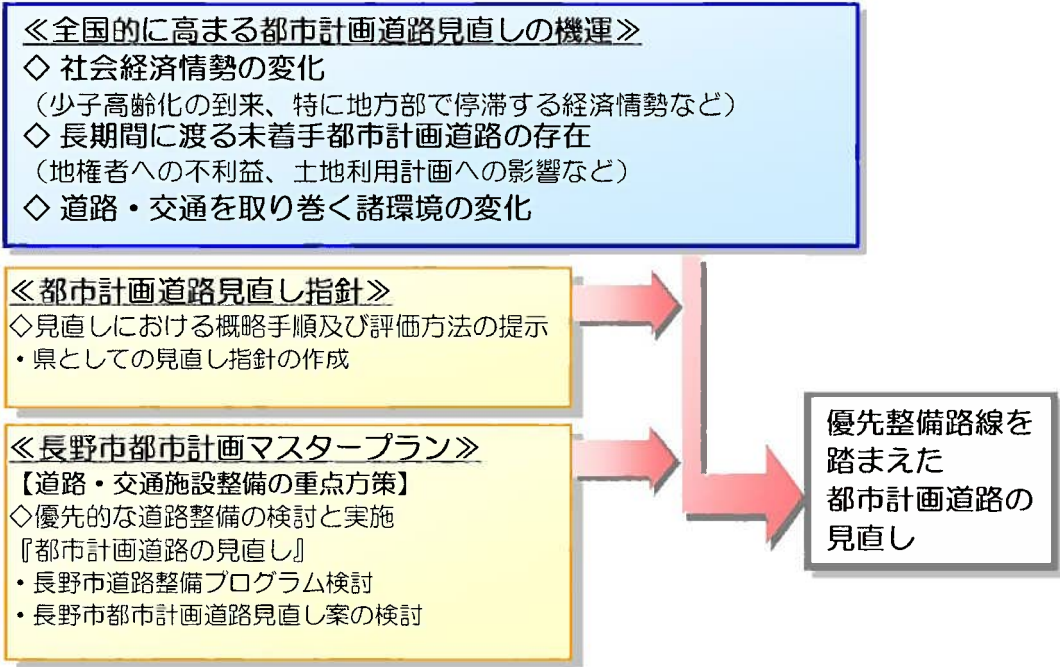
(R2.11. 1時点)



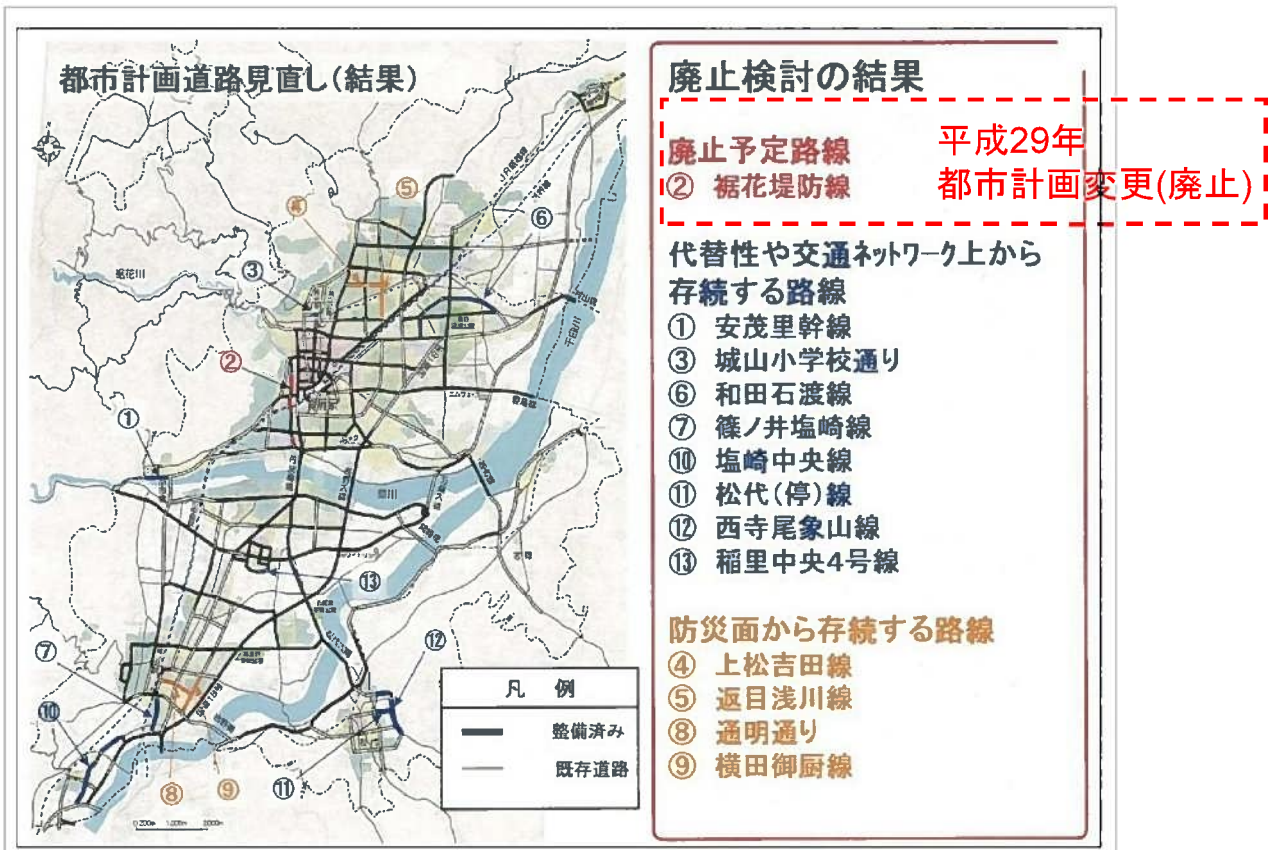
# これまでの長野都市計画道路の見直し

平成25年1月 第1回都市計画道路見直し案公表

## ➤ 第1回見直しの背景と必要性

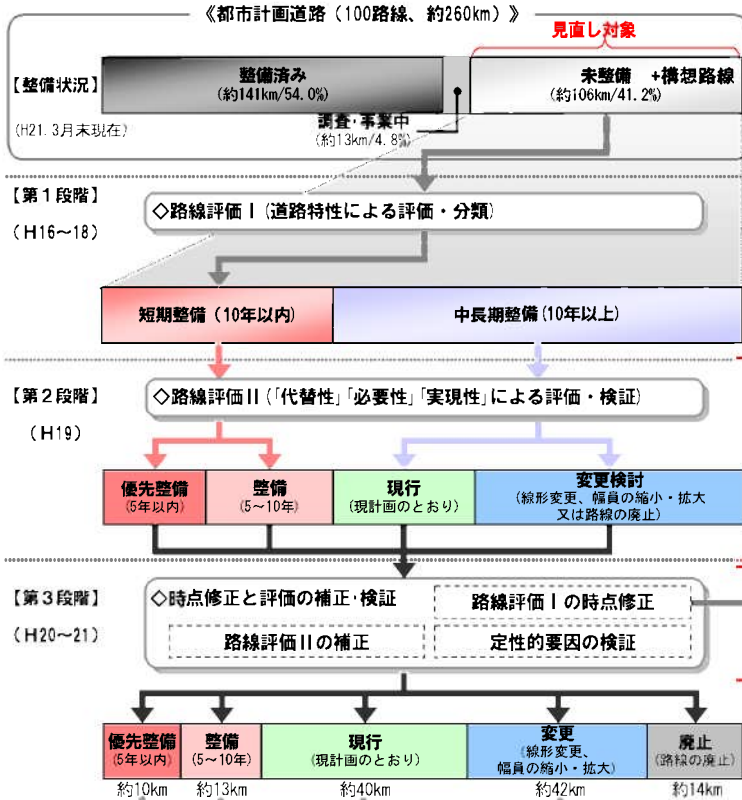


## ➤ 第1回見直し結果

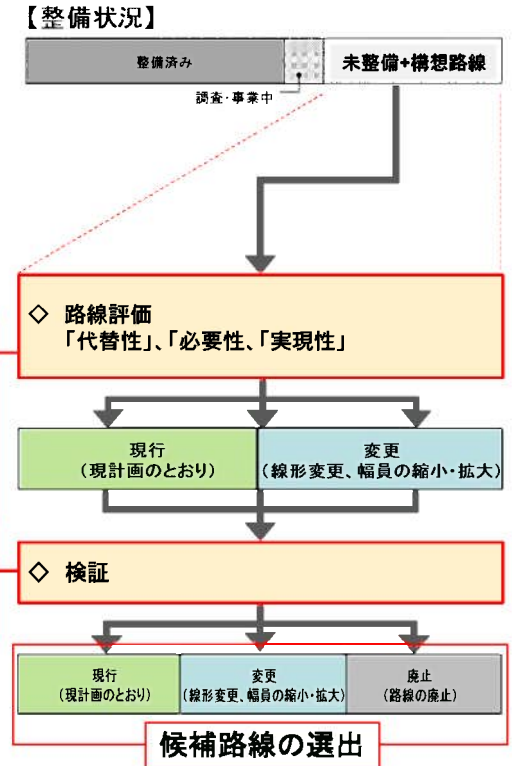


# 前回と今回の見直し作業の比較

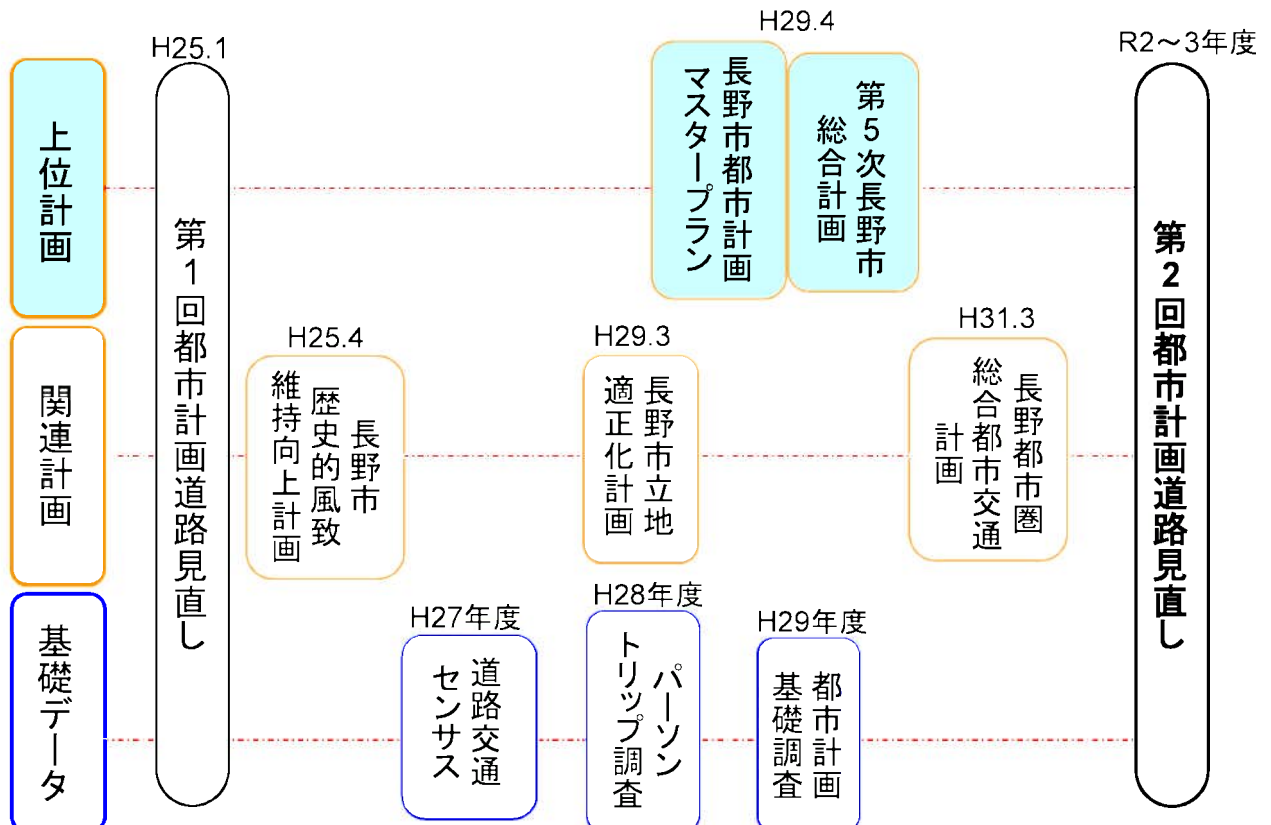
## 【 前回の見直し作業 】



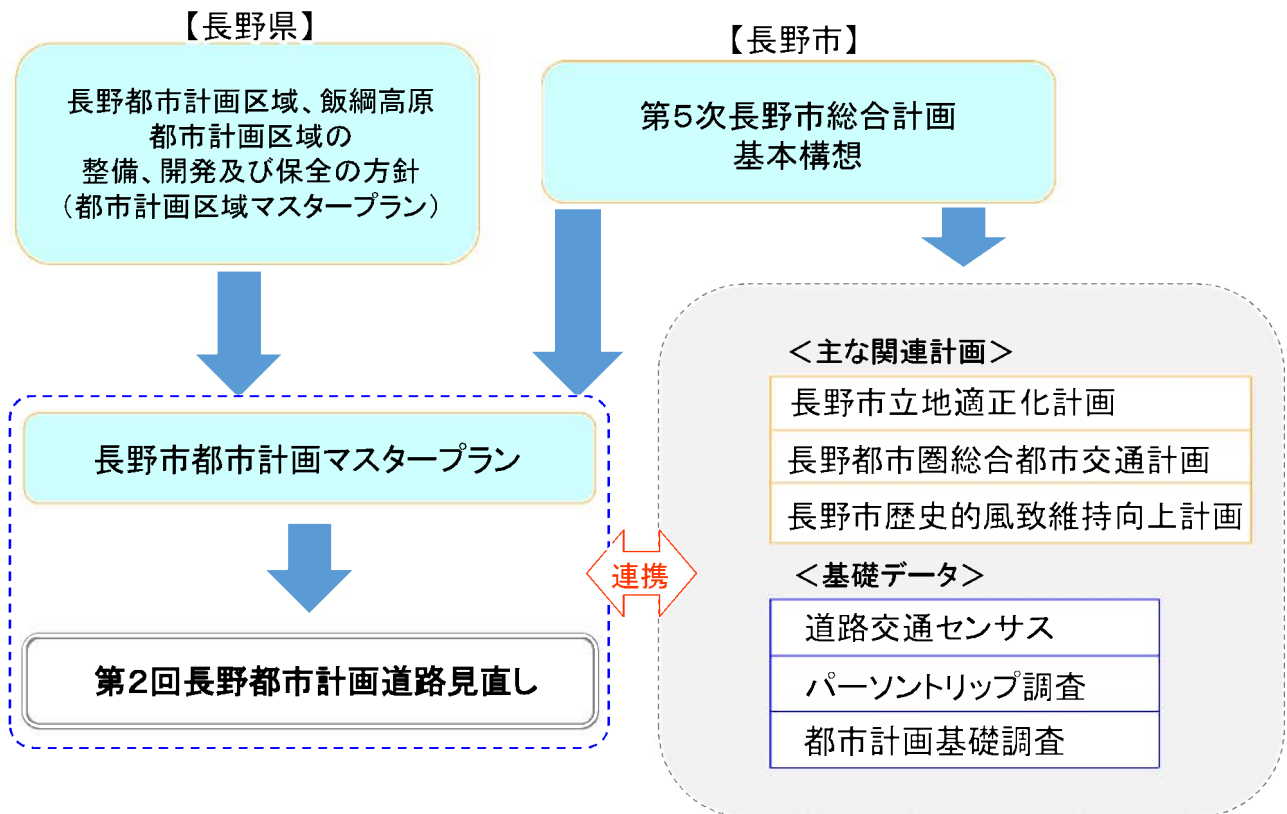
## 【 今回の見直し作業 】



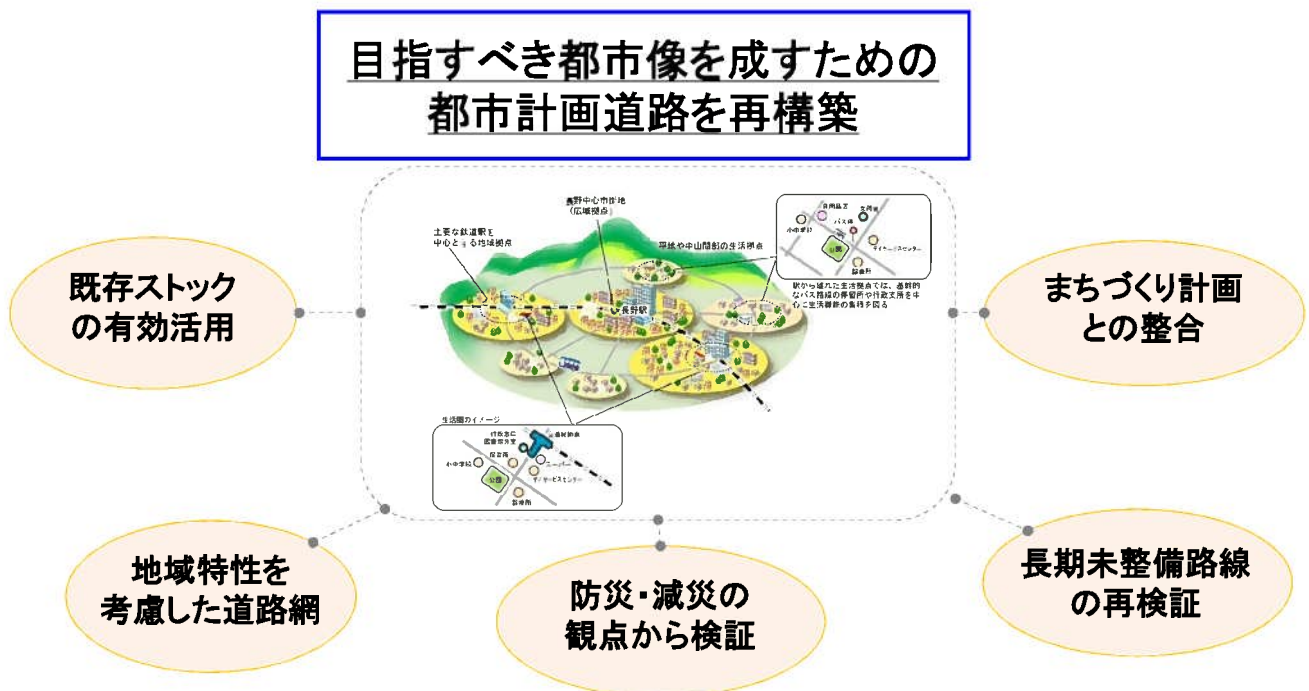
# 都市計画道路をとりまく状況の変化



# 上位計画との関係

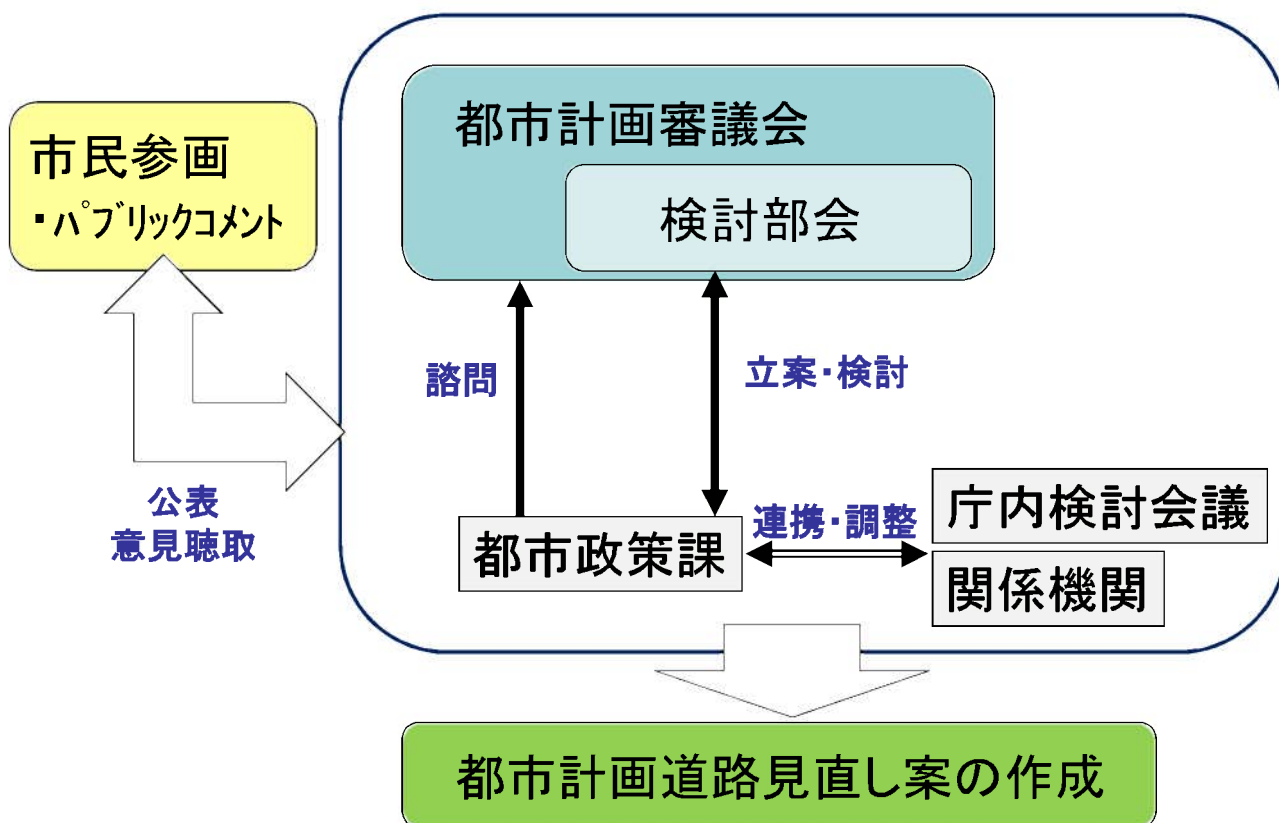


## 第2回長野都市計画道路見直しのねらい



今回の見直し作業にあたり、都市計画道路といった専門性の高い分野であることや道路政策、交通政策などを反映させる必要があることからそれぞれの有識者による検討部会を設置

# 見直し検討体制



## 検討部会の作業内容について

社会状況の大きな変化(急速な人口減少、投資的事業費減少、情報化・環境への対応)

都市計画道路(未整備路線)

検討部会の作業

第2回都市計画道路見直しの  
路線評価手順は？  
路線評価指標は？  
※第1回見直しを踏まえて検証

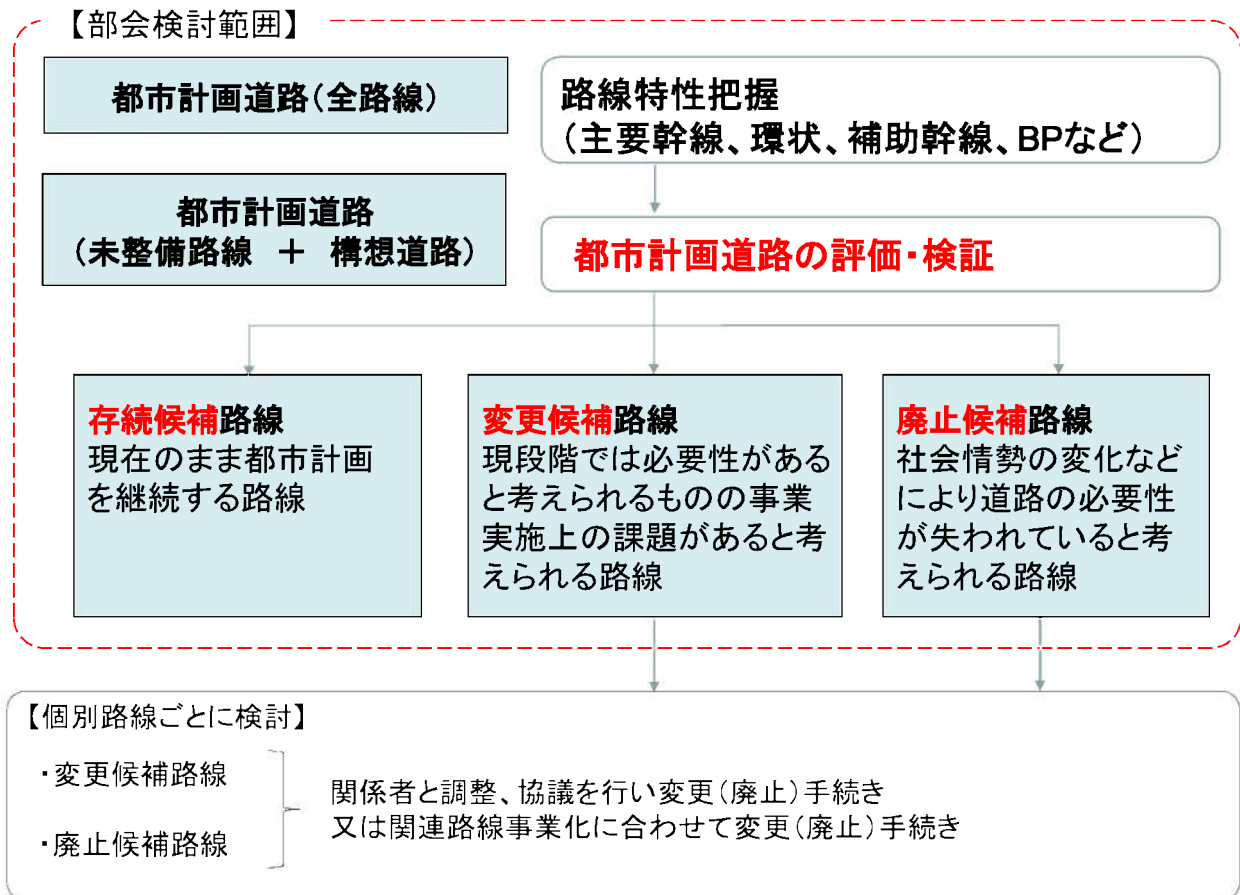
未整備路線の評価・検証内容  
必要性の評価  
実現性の評価  
関連計画・道路網等の検証

存続候補路線  
変更候補路線  
廃止候補路線 } の提案

期間・回数 令和3年10月頃まで(6回予定)  
審議内容 事務局の資料を参考にして、各委員の皆様それぞれの立場でご意見、ご提案を頂きたいと考えています。

都市計画審議会へ  
答申

# 見直しの基本的な考え方



## 今後の見直し検討部会スケジュール案

### 長野都市計画道路見直し検討部会

#### 第1回検討部会 12月23日(本日)

- ・現状の整理(関連計画、基礎資料等)
- ・見直しの概要、対象路線の確認、評価指標の整理

#### 第2回検討部会(3月下旬)

- ・評価指標、手順見直し及び個別基準の考え方  
必要性、代替性、実現性、検証項目及び  
路線抽出のための手順の検討

#### 第3回検討部会(4月下旬)

- ・評価指標及び手順見直し(第2回の継続審議)
- ・候補路線の抽出

#### 第4回検討部会(5月下旬)

- ・候補路線の抽出(評価手順、指標の修正含む)
- ・見直し素案検討

#### 第5回検討部会(7月中旬)

- ・見直し素案(パブコメ案)の検討
- ・公表までのスケジュール確認

#### 第6回検討部会(10月上旬)

- ・パブコメ結果の整理と見直し案の検討
- ・都市計画審議会への答申について

### 長野市都市計画審議会

#### 第78回審議会(2月10日予定)

- ・第1回検討部会の報告
- ・検討事項について意見聴取

#### 第79回審議会(6月頃予定)

- ・見直し素案作成状況報告
- ・検討事項について意見聴取

#### 第80回審議会(9月頃予定)

- ・検討状況の報告
- ・見直し素案について意見聴取

#### 第81回審議会(11月頃予定)

- ・見直し案報告(答申)

8~9月  
パブリックコメント

中間  
報告

中間  
報告

意見

最終  
報告

## 1：見直しの背景・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。

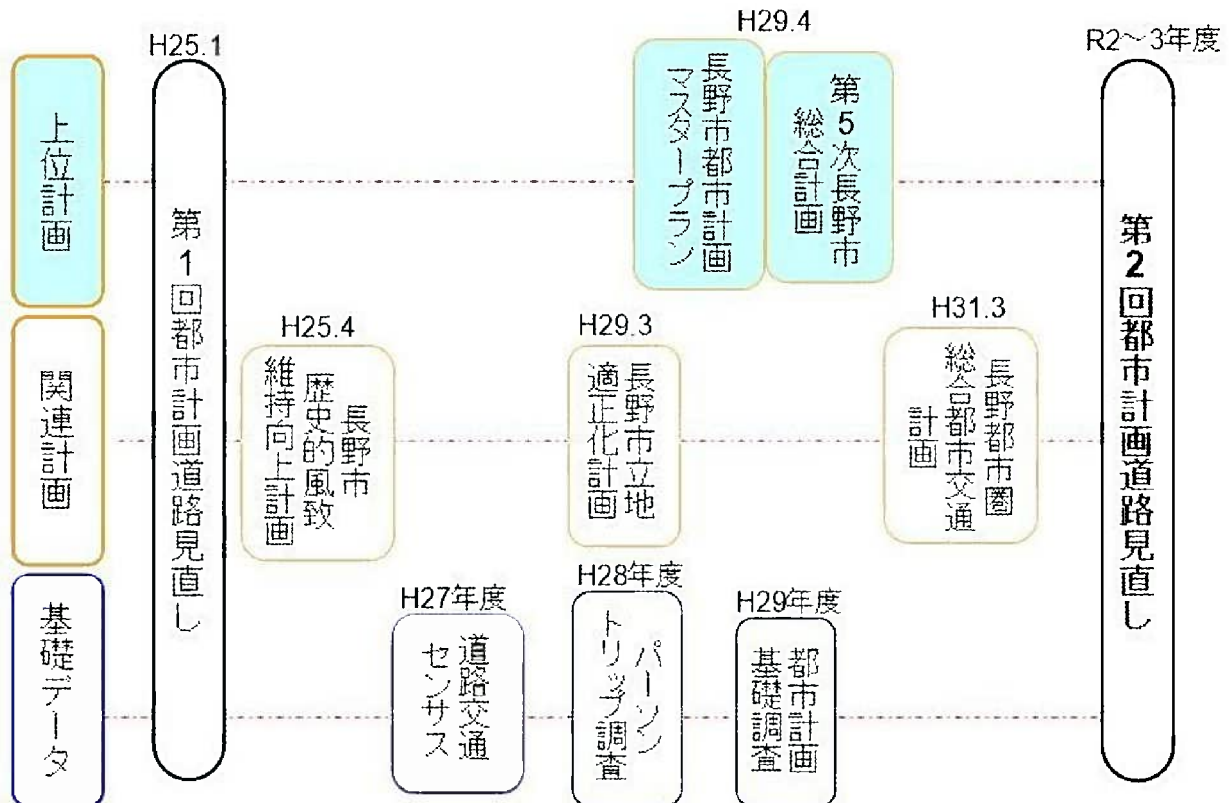
■第2回都市計画道路見直しの必要性

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】





## 2：都市計画道路を取り巻く状況

人口の状況、土地利用の状況、道路・交通状況や上位計画及び、未整備都市計画道路の実態等について整理を行う。

特に、未整備都市計画道路の実態においては、都市計画道路の計画決定経緯、計画決定当時の目的、都市計画道路区域内の建築状況（都市計画法 53 条の申請状況）など、決定経緯から現状にかけての詳細な整理を行う。

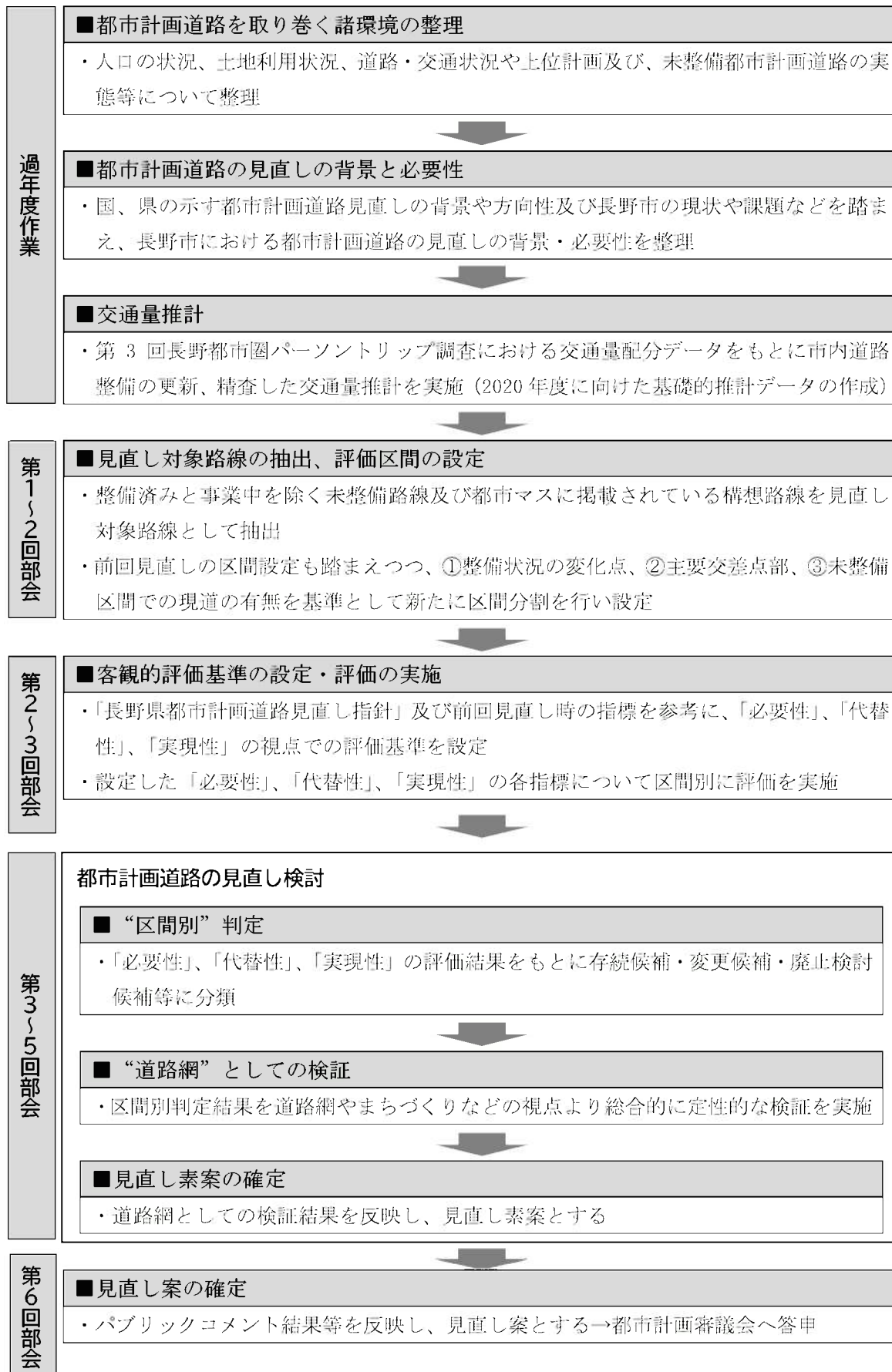
本調査の整理項目を下表に示す。

表 2 - 1 整理項目

項 目	整理内容	備 考
1. 位置・地勢	(1)位置・地勢	
2. 人口の状況	(1)人口・世帯数の推移及び将来見通し (2)メッシュ別人口分布	
3. 長野都市圏内の流動	(1)長野都市圏内の流動	
4. 土地利用状況	(1)土地利用の構成 (2)用途地域指定状況 (3)新築動向	
5. 道路・交通の状況	(1)都市計画道路の整備状況 (2)都市計画道路の変遷 (3)未整備都市計画道路の計画当初の目的 (4)都市計画道路国道・県道・主要地方道との重複区間 (5)道路幅員状況 (6)歩道設置状況 (7)自転車走行空間の整備状況 (8)歴史環境保全エリアの状況 (9)緊急輸送路の状況 (10)バス路線の状況 (11)交通状況	
6. 上位・関連計画の概要	(1)長野県都市計画ビジョン (2)長野都市計画区域マスタープラン (3)長野都市圏総合都市交通計画 (4)第五次長野市総合計画 (5)長野市都市計画マスタープラン (6)長野市立地適正化計画 (7)都市計画道路の見直し方針（H25 年）	

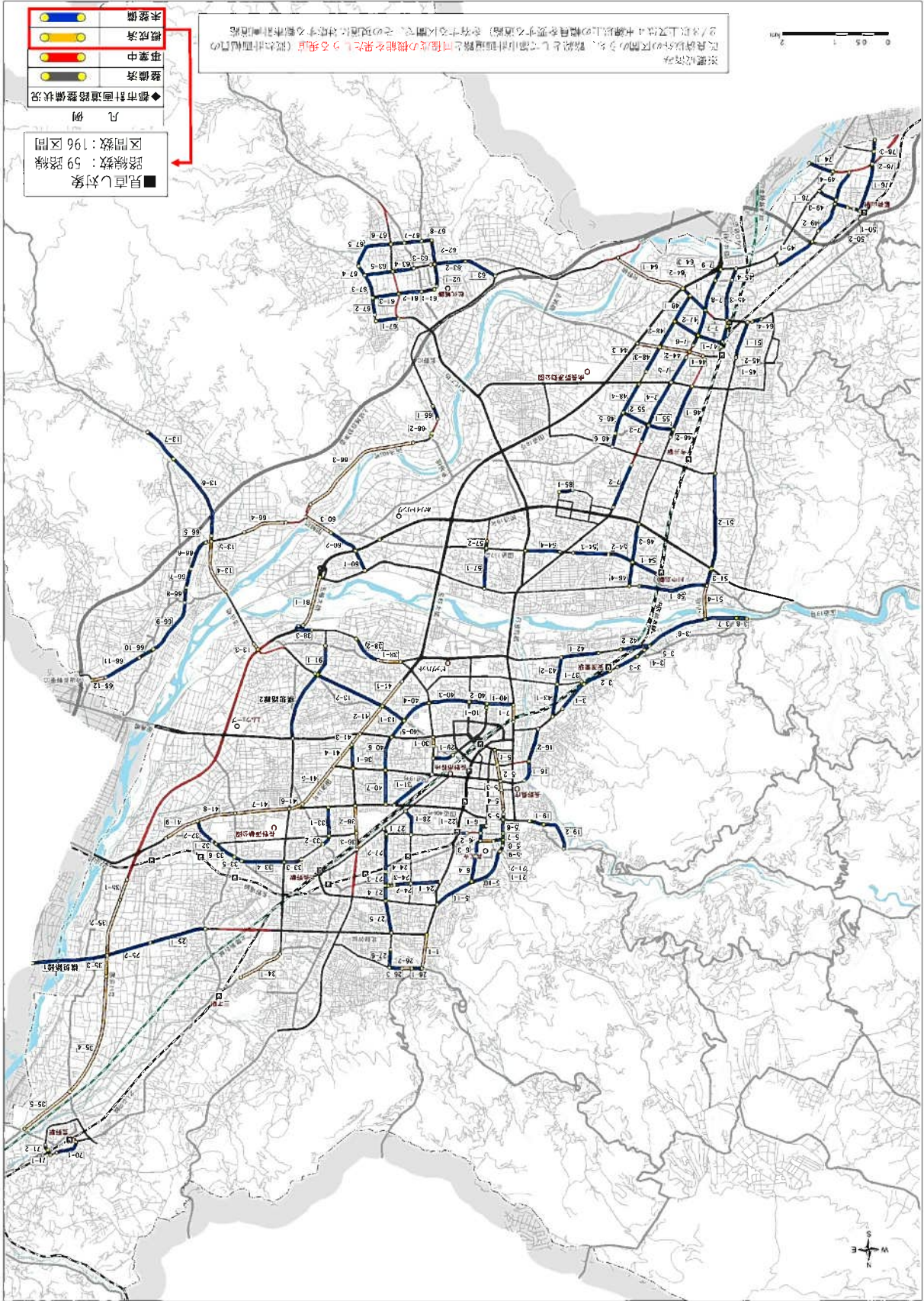
※各整理項目は関係資料集参照

## 3 : 調査の全体概要、流れ



4：見直し対象路線の特定

見直し対象路線は、整備済みと事業中を除く未整備路線（概成済を含む）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。詳細区間の設定では、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主要交差点点線、③未整備区間での埋地の有無を基準として新たに区間分割を行った。



## 5 : 見直しの評価指標、評価基準と道路機能分類(案)

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基準(案)を設定した。

## 1) 必要性…上位及び関連計画による位置づけの確認、道路の種別や性格を評価

表 3 - 1 必要性の評価指標と評価基準(案)①

機能区分		前回評価基準	今回評価基準(案)	変更点など
都市環境	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。	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。	同一基準
	歩行者の安全性確保機能	項目なし	鉄道駅、小中学校、高校から 500m 以内に存在する道路を「歩行者の安全性確保機能あり」と定義する。	新設
	自転車の安全性確保機能	項目なし	自転車ネットワーク計画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。	新設
防災	消防活動困難区域の解消機能	いずれの 2 車線確保道路からも、140m を超える区域に存在する都計道を「消防活動困難区域の解消に寄与する道路」として定義する。	いずれの 2 車線確保道路※からも、140m を超える区域に存在する都計道。 ※幅員 5.5m 以上の道路と想定し評価	同一基準
	緊急輸送機能	指定緊急輸送路である、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。	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。 ※県の防災計画における緊急輸送路(第 1 次、2 次)、市の防災計画における緊急幹線道路	拡充 長野市防災計画における緊急幹線道路を対象として加える
	避難支援機能	項目なし	広域避難場所、1 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。	新設
	延焼遮断機能	項目なし	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。	新設
収容空間	電線共同溝の収容機能	①一体的整備を必要とする中心市街地内の商業系用途地域 ②既存の電線地中化検討地域	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。	過年度における②の基準のみを採用 (土地利用誘導機能と重複する基準であるため、①は不採用とした)
	公共交通運行支援機能	現道でバス路線として機能している、または近隣バス路線の代替性を有する道路を「バス路線運行支援道路」として定義する。	現道でバス路線として機能している区間を抽出	近隣バス路線の代替性を判断することが困難であるため、現道でバス路線として機能している路線のみを抽出とした

表 3-2 必要性の評価指標と評価基準(案)②

機能区分		前回評価基準	今回評価基準 (案)	変更点など
市街地形成	土地利用誘導機能	地域拠点としての位置付であるにも係わらず、道路整備の遅れ等による理由で市街化の遅れが目立つ、当該拠点へのアクセス路及び拠点内の道路を「土地利用の誘導からの必要性のある道路」と定義する。	<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。 ※全ての用途地域を対象に評価</p>	<p>新たな計画(立地適正化計画)に基づく指標として設定</p> <p>都計道と土地利用は一体であるとの観点により指標を設定</p>
	開発計画支援機能	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。	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。	同一基準
交通	幹線道路機能	道路の分担する交通の量、質、及び形態から判断される道路機能分類より「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。	都市構造上の機能分類において「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>同一基準</p> <p>※現時点では区域マスの分類を参照。今後、必要に応じて都市構造上の機能分類を検討し、その結果を活用する予定</p>
	将来交通需要(トラフィック機能)	将来交通需要が4,000台/日以上以上の道路を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。	将来交通需要が4,000台/日以上以上の道路を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。	同一基準
	連続性確保機能	対象路線の整備により、連続した幹線道路としての一体性が保たれる区間を、「整備効率の高い区間」として定義する。	対象路線の整備により、連続した幹線道路としての一体性が保たれる区間を、「整備効率の高い区間」として定義する。	同一基準

2) 代替性…並行路線・既存路線の有効活用の可能性(同等の機能の有無)を評価

表 3-3 代替性の評価指標と評価基準(案)

機能区分	前回評価基準	今回評価基準 (案)	変更点など
代替路の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>用途内は500m、用途外は1km以内に代替路が存在するか</li> <li>用途地域に応じて歩道の有無も考慮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>用途内は500m、用途外は1km以内に代替路が存在するか</li> <li>用途地域に応じて歩道の有無も考慮</li> </ul>	同一基準
現道活用の可能性	商業系：幅員10.5m、住居系：幅員8.5m、その他：幅員6.5mを上回っており、将来交通量が少ないもの。	商業系：幅員10.5m、住居系：幅員8.5m、その他：幅員6.5mを上回っており、将来交通量が少ない※もの。 ※将来交通量が4,000台未満の道路	同一基準

3) 実現性…環境、まちづくりへの影響、施工性（地形的制約、道路構造令との整合当等）を評価

表3-4 実現性の評価指標と評価基準（案）

機能区分	前回評価基準	今回評価基準（案）	変更点など
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残る道路」として定義する。	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残る道路」として定義する。	同一基準
歴史環境保全	対象路線が、伝統的建築群保存地区や、歴史的町並み、歴史的遺構が分布する地区等を通過し、歴史的資源を喪失する恐れがある場合、「歴史的環境保全の観点から実現性に課題の残る道路」として定義する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伝統的建造物群保存地区または伝統環境保存区域に含まれる区間</li> <li>・歴史的風致重点区域に含まれる区間</li> </ul>	<p style="color: red;">拡充</p> <p style="color: red;">歴史的風致重点区域に含まれる区間を対象とする</p>
地域コミュニティ保全	整備により既存の地域コミュニティを分断する恐れのある道路	整備により既存の地域コミュニティを分断する恐れのある道路	同一基準
既定計画幅員	整備水準の妥当性に問題のある道路	整備水準の妥当性に問題のある道路	同一基準
道路構造令適合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最大値9%（特例値として+2%）</li> <li>・その他地形的制約より施工上問題がある箇所</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最大値9%（特例値として+2%）</li> <li>・その他地形的制約より施工上問題がある箇所</li> </ul>	同一基準

都市構造上の機能分類（案）を下表に示す。

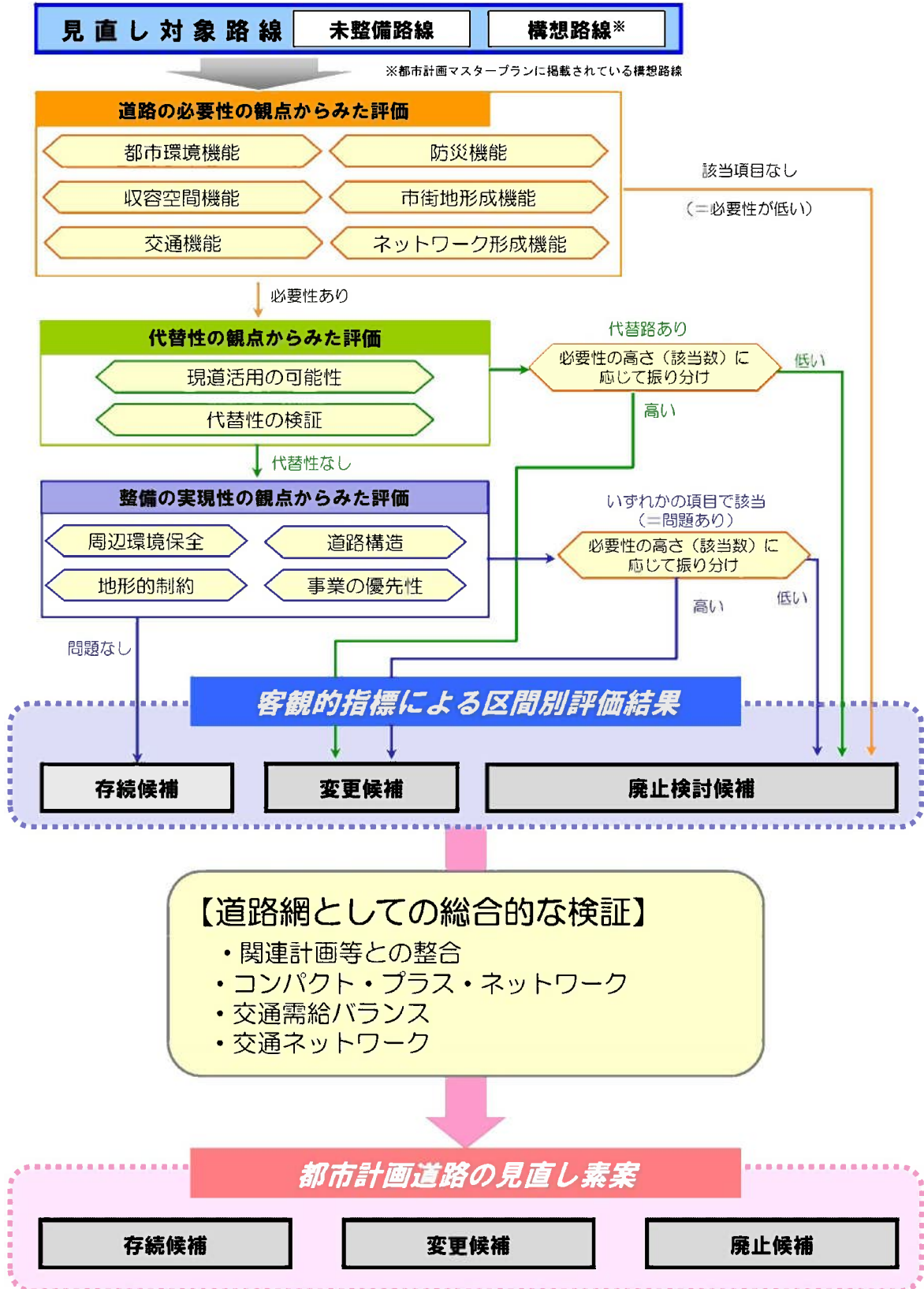
表3-5 都市構造上の機能分類（案）

項 目	視 点
都市構造を構成する道路	都市構造を形成する環状道路、放射状道路としての機能
都市外拠点と都市内拠点を結ぶ道路	放射状道路の中で、中心市街地と近隣自治体の連携強化する機能
都市内拠点間を連絡する道路	市内の主要拠点間を連絡する機能
都市軸を形成する道路	近隣自治体の都市活動や交流を支える機能
商業・業務地区の活動の中心となる道路	商業、業務活動を支援する機能
居住地区の活動の中心となる道路	生活環境を維持し、交通処理を担う機能
バイパスを形成する道路	集中する交通を分散する機能
歩行者・自転車の安全性を強化する道路	公共施設周辺及び移動ルートにおける安全を確保する機能
観光交流を支援する道路	観光交流を支援する機能

見直しの判定の流れと  
評価イメージ

今回の検討手順 (案)

- ①評価は「必要性→代替性→実現性」の順番で行う。
- ②始めに、“区間別”に、必要性・代替性・実現性の評価結果をもとに存続候補・変更候補・廃止候補等に分類を行う。その際には、必要性の高さ(該当数)により評価を分岐させる。
- ③次に、“道路網”として、区間別判定結果を道路網やまちづくりなどの視点により総合的に定性的な検証を実施する。



【歩行者の安全性確保機能】

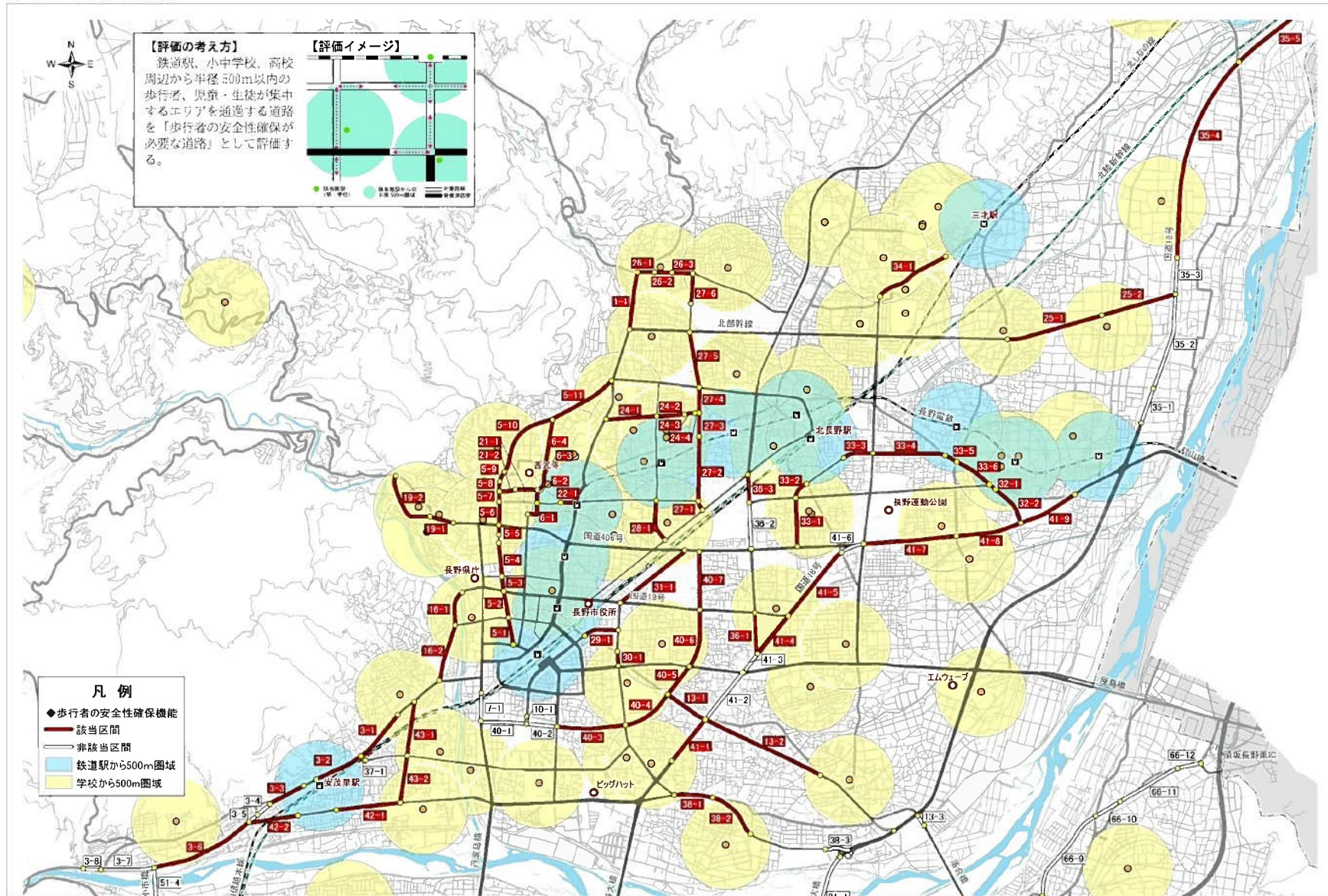
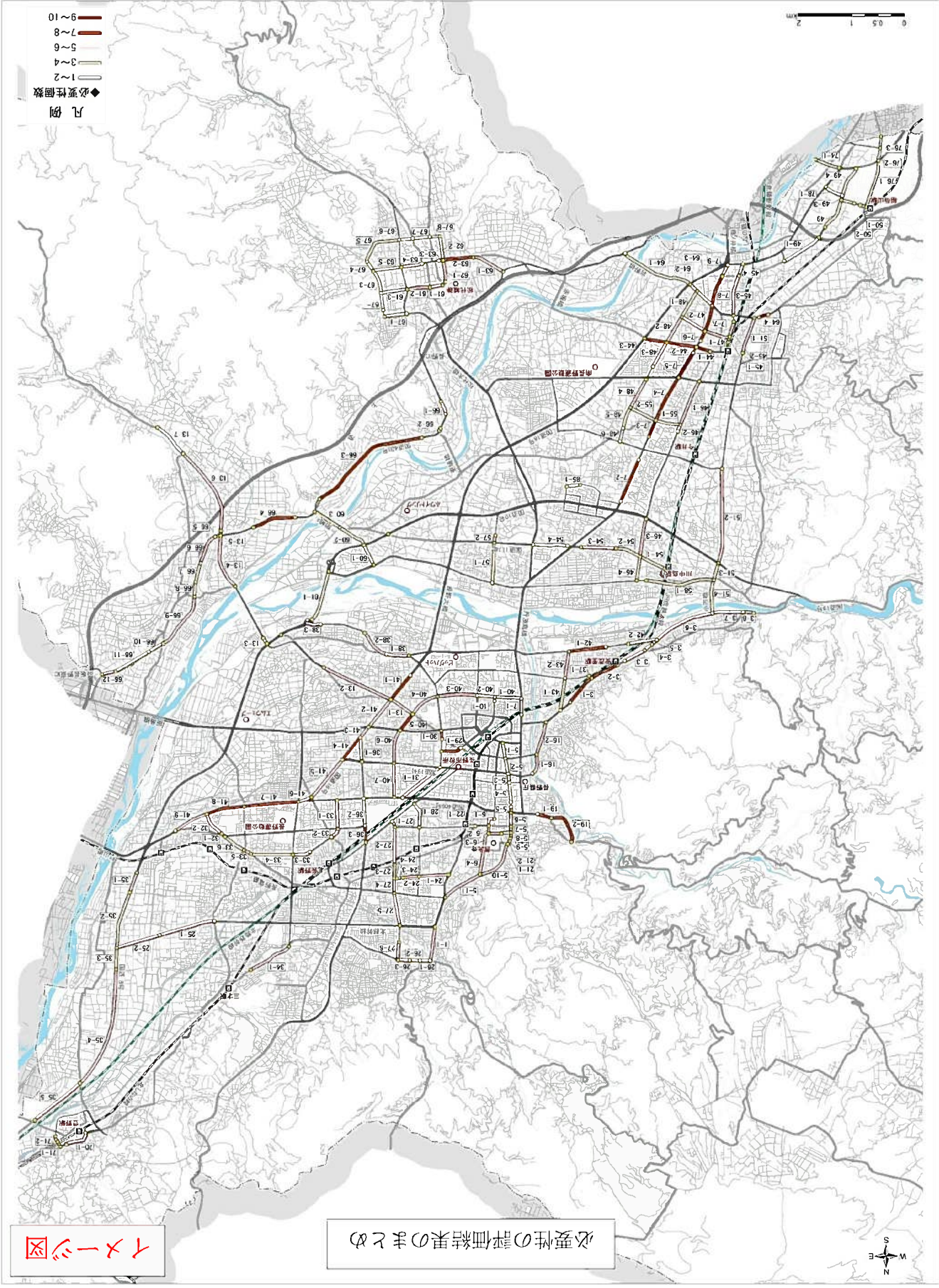


図1 歩行者の安全性確保機能の評価（北部）

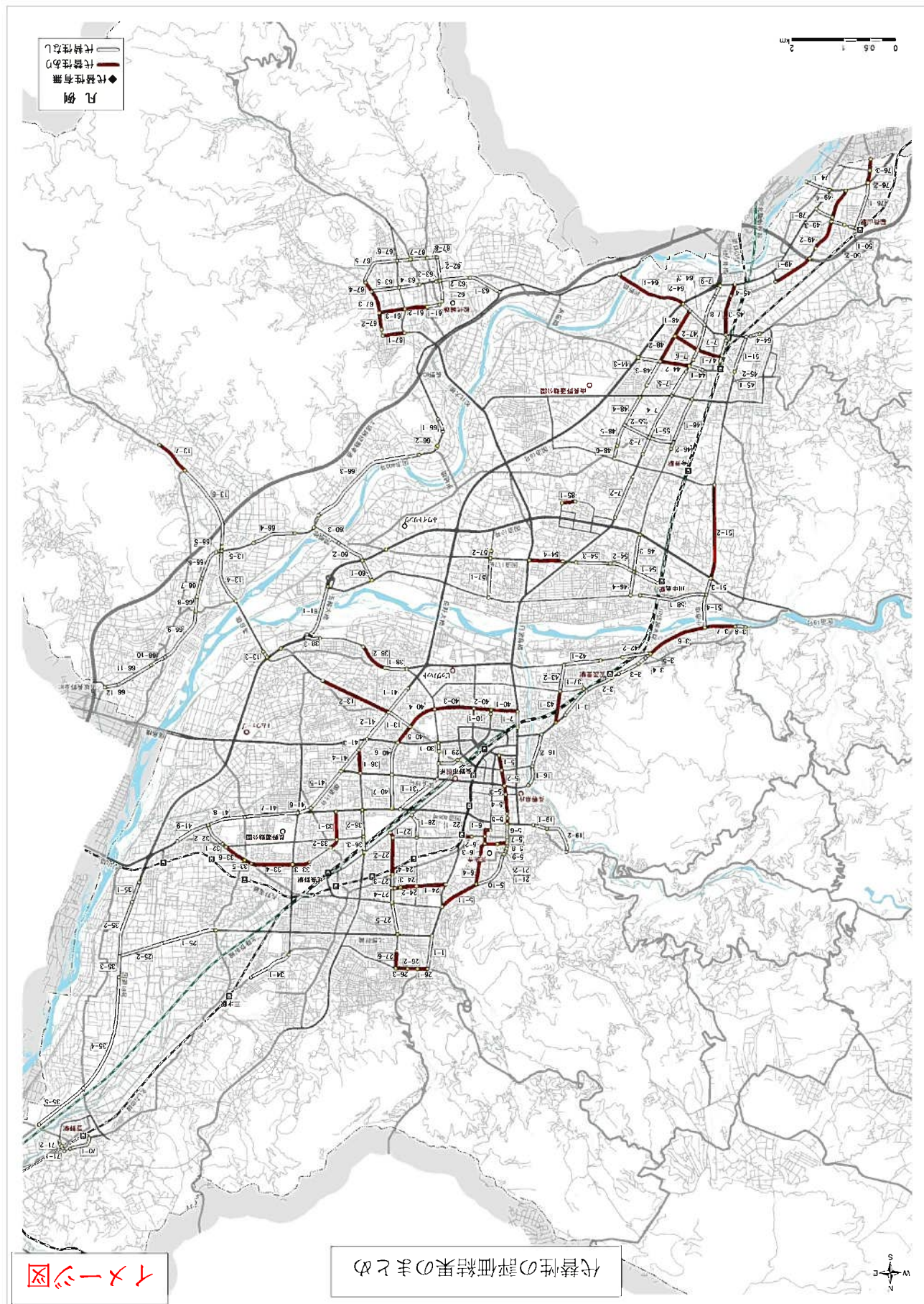


図2 必要性の評価結果(該当数)



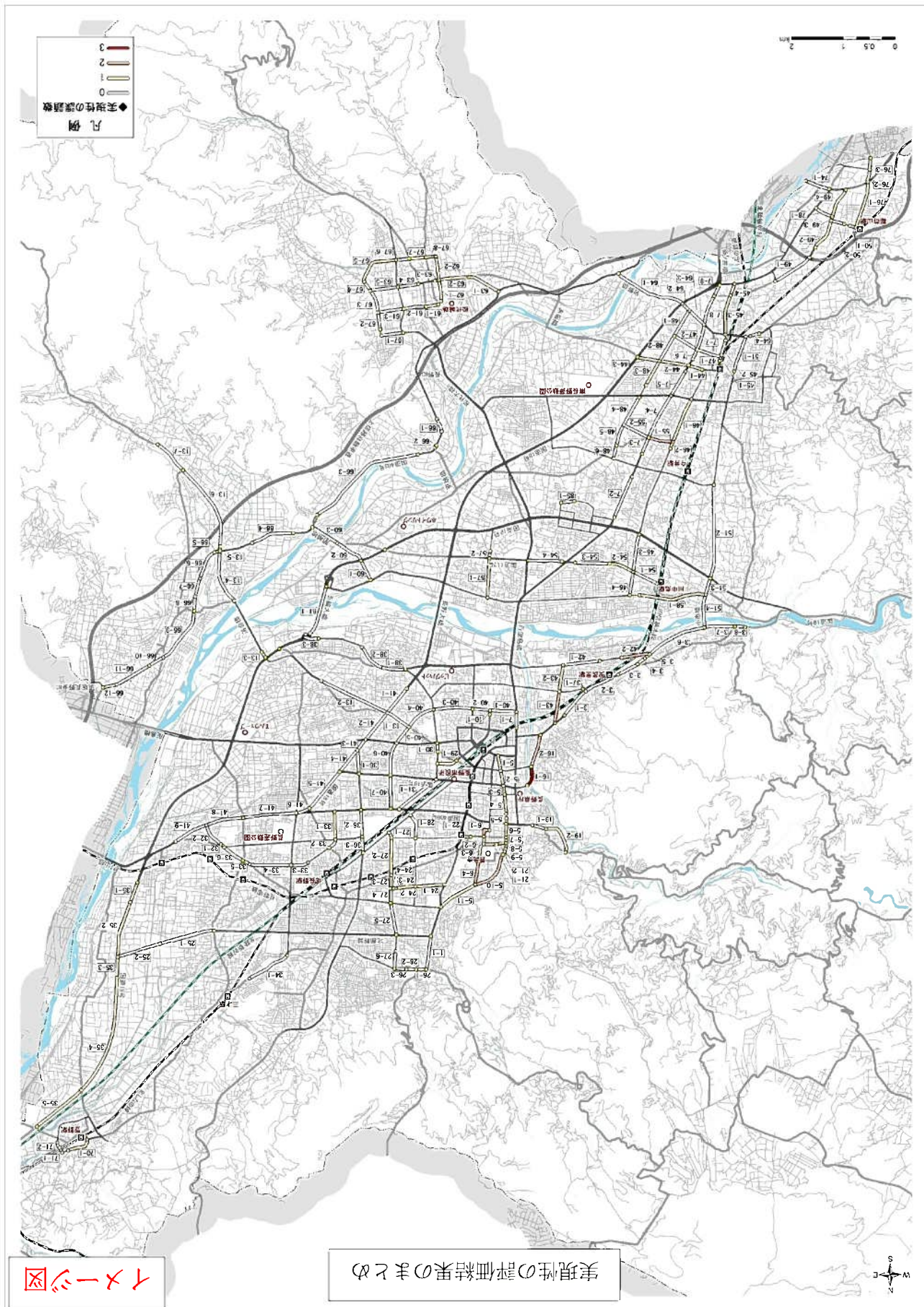
※必要性の各指標について「必要性の評価イメージ」で示したように個別評価を行い、下図のように「結果のまとめ」として図化

図3 代替性の評価結果（該当状況）



※代替性の各指標についても、必要性の評価イメージで示したように個別に評価を行い「結果のまとめ」として図化

図4 実現性の評価結果(該当数)



※実現性の各指標についても、必要性の評価イメージで示したように個別に評価を行い「結果のまとめ」として図化する。





## 長野都市計画道路見直し検討部会委員名簿

【敬称略】

区分	氏名	職名	分野
学識経験者	タナギ ナオキ 高木 直樹	信州大学 名誉教授	都市環境
	ホヤノ シゲオ 梅干野 成央	信州大学工学部 建築学科 准教授	建築史
	トドロキ ナオキ 轟 直希	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	交通計画
行政	ミヅウ ジュン 三浦 淳	長野国道事務所 計画課長	道路管理者
	マメザワ クニヒコ 増澤 邦彦	長野建設事務所 計画調査課長	道路管理者
	エドモト ミキヤス 江本 幹保	長野中央警察署 交通第二課長	交通管理者
	カザイ ナオキ 笠井 直樹	長野南警察署 交通課長	交通管理者

## ○長野市都市計画審議会条例

平成12年3月30日長野市条例第5号

## 改正

平成13年6月29日条例第20号

## 長野市都市計画審議会条例

## (設置)

**第1条** 都市計画法（昭和43年法律第100号）第77条の2第1項の規定に基づき、長野市都市計画審議会（以下「審議会」という。）を設置する。

## (組織)

**第2条** 審議会は、委員30人以内で組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 市議会議員
- (2) 学識経験者
- (3) 民間諸団体の代表者
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 市長が必要と認める者

## (任期)

**第3条** 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

## (臨時委員及び専門委員)

**第4条** 審議会に、特別な事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員若干人を置くことができる。

2 審議会に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員若干人を置くことができる。

3 臨時委員及び専門委員は、市長が委嘱する。

4 臨時委員は当該特別な事項に関する調査審議が、専門委員は当該専門の事項に関する調査が終了したときは、解任されるものとする。

## (会長)

**第5条** 審議会に会長を置き、学識経験者として委嘱された委員のうちから委員の選挙によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、審議会を代表する。

3 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

(会議)

**第6条** 審議会は、会長が招集し、会長が会議の議長となる。

2 審議会は、委員及び議事に関係のある臨時委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席した委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(書記)

**第7条** 審議会に書記若干人を置き、市職員のうちから市長が任命する。

2 書記は、会長の命を受け、審議会の所掌事務に従事する。

(委任)

**第8条** この条例に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成12年4月1日から施行する。

(長野市都市計画調査審議会条例の廃止)

2 長野市都市計画調査審議会条例(昭和44年長野市条例第50号)は、廃止する。

(長野市特別職の職員等の給与に関する条例の一部改正)

3 長野市特別職の職員等の給与に関する条例(昭和41年長野市条例第24号)の一部を次のように改正する。

(次のよう略)

附 則(平成13年6月29日条例第20号抄)

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。



## 長野市都市計画審議会運営要綱

### (趣旨)

第1 この要綱は、長野市都市計画審議会（以下「審議会」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

### (招集の通知)

第2 会議の招集は、会議を招集する日の3日前までに、会議の日時、場所及び会議の目的を委員並びに当該議事に関係のある臨時委員及び専門委員に通知しなければならない。ただし、緊急の必要がある場合は、この限りでない。

### (欠席の申出)

第3 第2の規定により招集の通知を受けた委員、臨時委員及び専門委員は、やむを得ない理由のため会議に出席できないときは、あらかじめその旨を会長に申し出なければならない。

### (専門委員の会議への出席等)

第4 専門委員は、会議に出席し、会長の許可を得て、又は会長の求めに応じて意見を述べ、又は説明することができる。

### (関係人の会議への出席等)

第5 会長は、必要があると認めるときは、関係人の出席及び発言を求めることができる。

### (議事録)

第6 審議会の議事は、議事録として記録しておかなければならない。

2 議事録には、議長及び議長が指名した2人の委員が署名しなければならない。

### (部会)

第7 審議会は、その定めるところにより、部会を置くことができる。

2 部会に属すべき委員、臨時委員及び専門委員は、会長が指名する。

3 部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によりこれを定める。

4 部会長は、部会の事務を掌理する。

5 部会長に事故があるときは、部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。

6 部会は、部会長が招集し、部会長が会議の議長となる。

7 会長は、審議会において調査審議する事項を部会に付託することができる。

8 部会長は、部会の調査審議が終了したときは、調査審議の経過及び結果を審議会に報告しなければならない。

9 第2から第6までの規定は、部会について準用する。この場合において「会長」とあるのは「部会長」と、「審議会」とあるのは「部会」と読み替えるものとする。

(庶務)

第8 審議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(補足)

第9 この要綱に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この運営要綱は、平成12年4月1日から適用する。

## 長野市都市計画審議会運営細則

### (趣旨)

第1 この運営細則は、長野市都市計画審議会運営要綱第9条の規定に基づき、長野市都市計画審議会（以下「審議会」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

### (審議及び議事録の公開)

第2 審議会の会議は、審議会の透明性の確保を図るため、原則として公開とする。ただし、公正な議事運営を確保する上で審議会が必要と認める場合は公開しない。

2 審議会の議事録は、原則として公開とする。ただし、審議会が必要と認める場合は、公開しない。

### (審議会の傍聴)

第3 会議の傍聴を希望する者は、事前（議案の縦覧期間中）に縦覧場所の傍聴希望者名簿に必要事項を記載し申し込むものとする。ただし、住所・氏名・電話番号を記載したハガキ等によっても申し込みすることができるものとする。

2 審議会は、傍聴希望者名簿及びハガキ等の申し込みにより、抽選のうえ、傍聴を希望する者へ傍聴の可否を事前に通知するものとする。ただし、傍聴者の人数は15名以内とし、事前に議案に対する意見書を提出した者が優先されるものとする。

3 議長は、審議会の秩序を維持するため、その秩序を乱し、若しくは不穏当な言動をした傍聴人を退場させることができる。

### (議決の方法)

第4 議案の採決は、委員の挙手により行うものとする。ただし、反対意見書が提出された案件及び意見書の提出がない案件でも委員から異議があった場合は、無記名投票により採決を行うものとする。

### (委員の代理出席)

第5 委員以外の者の代理出席は認めない。ただし、第4号委員で、委員が属する機関の意思を表明し得るものにより代理出席を認めるものとする。

## 附 則

この運営細則は、平成12年8月30日から適用する。

### 附 則（第4の改正）

この運営細則は、平成24年8月31日から適用する。

【作業シート】

見直しの評価指標、評価基準と道路機能分類(案)

1) 必要性…上位計画による位置づけの確認、道路の種類や性格を評価表3-1 必要性の評価指標と評価基準(案)①

目的：目指すべき都市像(集約型都市構造)を成すための都市計画道路を再構築

- ・社会情勢の変化を考慮した必要性の検証
- ・財政負担の軽減、既存ストックの有効活用を考慮した代替性の検証
- ・環境、構造に過度な負担を強いることなく、目指す都市像を実現できる道路網の検証

⇒客観的な評価により、将来の都市構造に必要となる道路網を検証

追加資料

令和2年12月23日

第1回長野都市計画道路見直し検討部会

機能区分	前回評価基準	今回評価基準(案)	変更点など	論点	コメント欄	
都市環境	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。	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。	同一基準	沿道環境を保全する道路(緑化や景観形成)の追加 →香光寺周辺、松代地区、交通セル区域内	
	歩行者の安全性確保機能	項目なし	鉄道駅、小中学校、高校から500m以内に存在する道路を「歩行者の安全性確保機能あり」と定義する。	新設	対象距離500m以内 →通行者が、対象となる施設周辺に相当数集まることを想定したものの対象施設 →その他の公共施設の追加(交通セル区域内)	
	自転車の安全性確保機能	項目なし	自転車ネットワーク計画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。	新設	対象施設の追加	
防災	消防活動困難区域の解消機能	いずれの2車線確保道路からも、140mを超える区域に存在する都計道を「消防活動困難区域の解消に寄与する道路」として定義する。	いずれの2車線確保道路からも、140mを超える区域に存在する都計道。 ※幅員5.5m以上の道路と想定し評価	同一基準		
	緊急輸送機能	指定緊急輸送路である、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。	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。 ※県の防災計画における緊急輸送路(第1次、2次)、市の防災計画における緊急幹線道路	拡充	長野市防災計画における緊急幹線道路を対象として加える	
	避難支援機能	項目なし	広域避難場所、1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。	新設	対象距離500m以内 →都市防災実務ハンドブック 幅員の定義の必要性 →2車線相当確保など	
	延焼遮断機能	項目なし	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。	新設	幅員12m以上 →阪神淡路大震災の事例 ※都市防災実務ハンドブック →15m以上	

表3-2 必要性の評価指標と評価基準(案)②

機能区分		前回評価基準	今回評価基準(案)	変更点など	論 点	コメント欄
収 容 空 間	電線共同溝の収容機能	①一体的整備を必要とする中心市街地内の商業系用途地域 ②既存の電線地中化検討地域	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。	過年度における②の基準のみを採用(土地利川誘導機能と重複する基準であるため、①は不採用とした)	景観、緊急輸送路等と整合	
	公共交通運行支援機能	現道でバス路線として機能している、または近隣バス路線の代替性を有する道路を「バス路線運行支援道路」として定義する。	現道でバス路線として機能している区間を抽出	近隣バス路線の代替性を判断することが困難であるため、現道でバス路線として機能している路線のみを抽出とした	定期運行路線を対象	
市 街 地 形 成	土地利用誘導機能	地域拠点としての位置付であるにも係わらず、道路整備の遅れ等による理由で市街化の遅れが目立つ、当該拠点へのアクセス路及び拠点内の道路を「土地利用の誘導からの必要性のある道路」と定義する。	【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。  【沿道土地利用誘導】 沿道に線的な用途地域 <sup>①</sup> 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。 ※全ての用途地域を対象に評価	新たな計画(立地適正化計画)に基づく指標として設定	拠点が目指す都市後と関連計画との整合 交通セル区域	
		土地に線的な用途地域 <sup>①</sup> 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。 ※全ての用途地域を対象に評価	都計道と土地利用は一体であるとの観点により指標を設定	第2種住居地域以上を対象		
	開発計画支援機能	土地地区画整理事業等、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。	土地地区画整理事業等、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。	同一基準		
交 通	幹線道路機能	道路の分担する交通の量、質、及び形態から判断される道路機能分類より「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。	都市構造上の機能分類において「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。	同一基準 ※現時点では区域マスの分類を参照。今後、必要に応じて都市構造上の機能分類を検討し、その結果を活用する予定	都市構造上の機能分類項目の確認	
	将来交通需要(トラフィック機能)	将来交通需要が4,000台/日以上以上の道路を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。	将来交通需要が4,000台/日以上以上の道路を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。	同一基準	4000台/日 一構造令4種第2級相当	
	連続性確保機能	対象路線の整備により、連続した幹線道路としての一体性が保たれる区間を、「整備効率の高い区間」として定義する。	対象路線の整備により、連続した幹線道路としての一体性が保たれる区間を、「整備効率の高い区間」として定義する。	同一基準		

2) 代替性…並行路線・既存路線の有効活用の可能性(同等の機能の有無)を評価

表3-3 代替性の評価指標と評価基準(案)

機能区分	前回評価基準	今回評価基準(案)	変更点など	論点	コメント欄
代替路の有無	・用途内は500m、用途外は1km以内に代替路が存在するか ・用途地域に応じて歩道の有無も考慮	・用途内は500m、用途外は1km以内に代替路が存在するか ・用途地域に応じて歩道の有無も考慮	同一基準	・道路配置(密度)の視点 住居系:4km/k㎡ 商業系:5~7km/k㎡ 工業系:1~2km/k㎡ 調整区域:歩道間を連絡 ※都市計画マニファストII	
現道活用の可能性	商業系:幅員10.5m、住居系:幅員8.5m、その他:幅員6.5mを上回っており、将来交通量が少ないもの。	商業系:幅員10.5m、住居系:幅員8.5m、その他:幅員6.5mを上回っており、将来交通量が少ないもの。 ※将来交通量が4,000台未満の道路	同一基準	・同等機能を持つ路線や2車線、(片)歩道あり	

3) 実現性…環境、まちづくりへの影響、施工性(地形的制約、道路構造令との整合性等)を評価

表3-4 実現性の評価指標と評価基準(案)

機能区分	前回評価基準	今回評価基準(案)	変更点など	論点	コメント欄
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残る道路」として定義する。	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残る道路」として定義する。	同一基準		
歴史環境保全	対象路線が、伝統的建造物群保存地区や、歴史的町並み、歴史的遺構が分布する地区等を通過し、歴史的資源を喪失する恐れがある場合、「歴史的環境保全の観点から実現性に課題の残る道路」として定義する。	・伝統的建造物群保存地区または伝統的環境保存区域に含まれる区間 ・歴史的風致重点区域に含まれる区間	拡大 歴史的風致重点区域に含まれる区間を対象とする	善光寺周辺、松代地区 一まちなみ保存、景観記憶 ※現道(代替路線)活用の可能性 ※観光の視点	
地域コミュニティ保全	整備により既存の地域コミュニティを分断する恐れのある道路	整備により既存の地域コミュニティを分断する恐れのある道路	同一基準	既存商店街や集落の分断によるコミュニティの消滅	
既定計画幅員	整備水準の妥当性に問題のある道路	整備水準の妥当性に問題のある道路	同一基準		
道路構造令適合性	・最大値9%(特例値として+2%) ・その他地形的制約より施工上問題がある箇所	・最大値9%(特例値として+2%) ・その他地形的制約より施工上問題がある箇所	同一基準		

表3-5 都市構造上の機能分類（案）

項 目	視 点	論 点	コメント欄
都市構造を構成する道路	都市構造を形成する環状道路、放射状道路としての機能	環状道路 放射状道路	
都市外拠点と都市内拠点を結ぶ道路	放射状道路の中で、中心市街地と近隣自治体の連携強化する機能	拠点（中心市街地など）と 他都市を結ぶ道路	
都市内拠点間を連絡する道路	市内の主要拠点間を連絡する機能	都市マス（立地）の拠点間 を連絡する道路	
都市軸を形成する道路	近隣自治体の都市活動や交流を支える機能	都市軸（都市マス）を形成 する道路 ※R18、R406 など	
商業・業務地区の活動の中心となる道路	商業、業務活動を支援する機能	駅周辺（拠点）の商業系用 途地域内の道路	
居住地区の活動の中心となる道路	生活環境を維持し、交通処理を担う機能	住居系用途地域内道路 ※補助幹線相当	
バイパスを形成する道路	集中する交通を分散する機能	東外環状線、R19号BP など	
歩行者・自転車の安全性を強化する道路	公共施設周辺及び移動ルートにおける安全を確保する機能	駅、学校、福祉施設周辺、 交通セル区域内の道路	
観光交流を支援する道路	観光交流を支援する機能	善光寺周辺、松代地区（歴 史的風致維持向上計画と整 合）及び観光交流軸となる 道路 景観への配慮が必要な道路	