

第2回都市計画道路見直し検討部会

【本日の主な検討内容】

- 道路機能分類と評価指標・手順の設定と結果について
- 道路網としての総合的な検証項目（案）について

令和3年3月30日

都市整備部 都市政策課

議事次第

- ・資料1 第2回都市計画道路見直し検討部会 説明用資料
- ・資料2 都市計画審議会(第77回、78回)と第1回検討部会の意見等
- ・資料3-1 道路機能分類(案)
- ・資料3-2 見直し対象路線と評価区間及び評価指標設定(案)
- ・資料3-3 見直し評価手順の設定(案)
- ・資料3-4 総合的な検証の評価指標(案)
- ・資料4 客観的評価による区間別評価結果図表(暫定)

【本日配布資料:関連資料ファイル 追加・修正資料】

- ・資料5 路線別評価シート(案)
- ・第3回PT修正版 交通量配分図、混雑度(現況・10年後・フルネット)
- ・部会委員名簿
- ・長野市都市計画審議会条例、長野市都市計画審議会運営要綱
- ・第1回検討部会配布資料

○今回の見直しの背景

前回見直し時から社会情勢が変化

- 平成25年1月に「長野市都市計画道路の見直し方針」を公表（3・6・15号裾花堤防線、平成29年（2017年）廃止）
- 約8年経過し、道路を取り巻く環境が変化

都市圏の将来像と方向性

- 人口減少、少子高齢化がさらに進行する予測
- 上位計画「第5次長野市総合計画」「長野市都市計画マスタープラン」策定、関連計画「長野市立地適正化計画」策定
- 上位・関連計画で示された“目指すべき将来の都市像”に対応した都市計画道路であるか再検証が必要

○今回の見直しにより検討・実現したいこと

～コンパクト・プラス・ネットワーク 目指すべき都市構造と対応した都市計画道路の再構築～

- ①コンパクトな都市（集約型都市構造）とするための「都市拠点」と「都市軸」の形成
 - 拠点間の都市機能の連携を確保するとともに、市域外との連携を強化する「都市軸」の形成
- ②地域資源を活かし各地域が連携した一体的な都市の形成
 - 「自然観光拠点」や「地域拠点」などを結んだ「地域交流軸」の形成
 - 歴史、文化の交流や周遊性を高める「歴史交流軸」の形成

○見直し案の概要(イメージ)

本見直し案は、本市の**将来目指す都市像を実現**するための**都市計画道路網の再編(存続、変更、廃止)**を実施する際の**ガイドライン**とする。

見直し案では、将来都市像を見据えた評価指標による**「客観的な区間別評価」**及び関連計画、道路網との整合性確認による**「総合的検証」**を行うことで、都市計画道路網**再編の方向性を明確化**することを目的とする。

○見直し案の内容のイメージ

◇評価見直しの方法について

- ・道路機能分類により**道路**の持つ**機能を明確化**
- ・**評価指標・検証**項目における各**判断基準を設定**
- ・設定した**区間ごと**に、**評価指標**により**客観的評価**を実施
- ・**検証項目**により、**まちづくり・道路網などの総合的**な視点から**評価(検証)**を実施

◇見直し結果とその取扱いについて

- ・変更(廃止)路線が含まれる地域の**まちづくり**や**道路網**としての**課題**とその**解決策(代替案等)の整理**
- ・地域・利害・行政**関係者への**見直し案の**周知方法**と**合意形成**の方策
- ・都市計画**変更及び整備**時期の**スケジュール案の作成**と見直し案の**進捗管理体制**

＜都市計画道路見直し案の構成＞

【本編】

- 1 都市計画道路の役割
- 2 長野市都市計画道路の現状と課題
- 3 都市計画道路 見直しの考え方
 - 1) 見直しの背景と必要性
 - 2) 見直し対象路線
 - 4 **都市計画道路 見直しの方法**
 - 1) **道路機能分類**
 - 2) **評価区間の設定**
 - 3) **評価指標の設定**
 - 4) **総合的な検証の評価指標**
 - 5) **評価手順**
 - 5 都市計画道路 見直し結果
 - 1) 概要
 - 2) 評価結果
 - 6 見直し結果の取り扱い
 - 1) 課題と代替案の整理
 - 2) 関係者(地域、利害、行政)への説明と合意形成
 - 3) スケジュール(変更、整備時期の考え方)

←今回検討部分

【資料編】

- 各路線(区間)の分類
- 評価シート
- 評価根拠となる図表
- 交通量配分図・混雑度(現況・変更(廃止)反映)

1) 道路機能分類

⇒ 拠点と軸の都市構造を基に道路の機能や役割を明確化

2) 評価区間の設定

⇒ 交差点、整備状況、現道有無の変化点で評価区間を設定

3) 評価指標の設定

⇒ 区間ごとに「必要性」「代替性」「実現性」の視点で指標・基準を設定

4) 総合的な検証の評価指標

- ・上位・関連計画との整合 ⇒ 道路網として上位・関連計画と整合を確認
- ・コンパクト・プラス・ネットワーク ⇒ 拠点間を連絡する道路であるか確認
- ・既存ストックの活用 ⇒ 代替路となる並行路線又は現道の活用の確認
- ・実現課題の検証 ⇒ ルート、幅員構成、工法検討による阻害要因回避の確認
- ・連続性、路線機能 ⇒ 事業の連続性や路線として機能するか確認
- ・交通需給バランス ⇒ フルネットとの混雑度の比較による交通需給バランスの確認

5) 評価手順

⇒ 「必要性」「代替性」「実現性」の順に評価を行う

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

- ・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 **本日(3月30日)**

- ・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)
- ・見直し素々案検討

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

- ・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)

- ・見直し素々案作成状況報告
- ・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)

中間
報告

中間
報告

8~9月
パブリックコメント

意見

最終報告

○道路機能分類について

資料3-1

・前回からの変更点など確認

前回		今回	
都市軸を形成する道路	→	都市軸を形成する道路	都市の骨格を形成
都市構造を構成する道路	→		
都市外拠点と都市内拠点を結ぶ道路	→	都市内拠点間を連絡する道路	
都市内拠点間を連絡する道路	→		その他機能
バイパスを形成する道路	→	広域道路ネットワークを形成する道路	
商業・業務地区の活動の中心となる道路	→	商業・業務地区の活動の中心となる道路	
居住地区の活動の中心となる道路	→	居住地区の活動の中心となる道路	
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	
観光交流を支援する道路	→	観光交流を支援する道路	

主要幹線
・
幹線

・主要幹線・幹線・補助幹線の分類について、「拠点」と「軸」を鑑みて各路線を分類しているが、分類の考え方、分類された路線が妥当であるか

○評価指標・基準について 資料3-2

- ・前回からの変更点など確認
資料3-2→表7参照
- ・代替性がある道路の基準
補助幹線のみ対象→主要幹線、幹線は総合的な検証で代替路線を確認
現道の幅員、規格→標準断面構成が確保できる幅員を選択
- ・現道活用が可能な交通量の基準
混雑度1.25まで許容→幅員変更(交差点改良)、信号現示調整による対応
- ・都市計画道路の集約の可能性
代替性評価に、整備済み都市計画道路の位置づけ(現時点で評価指標未設定)
→総合的な検証で都市計画道路の“集約”の確認

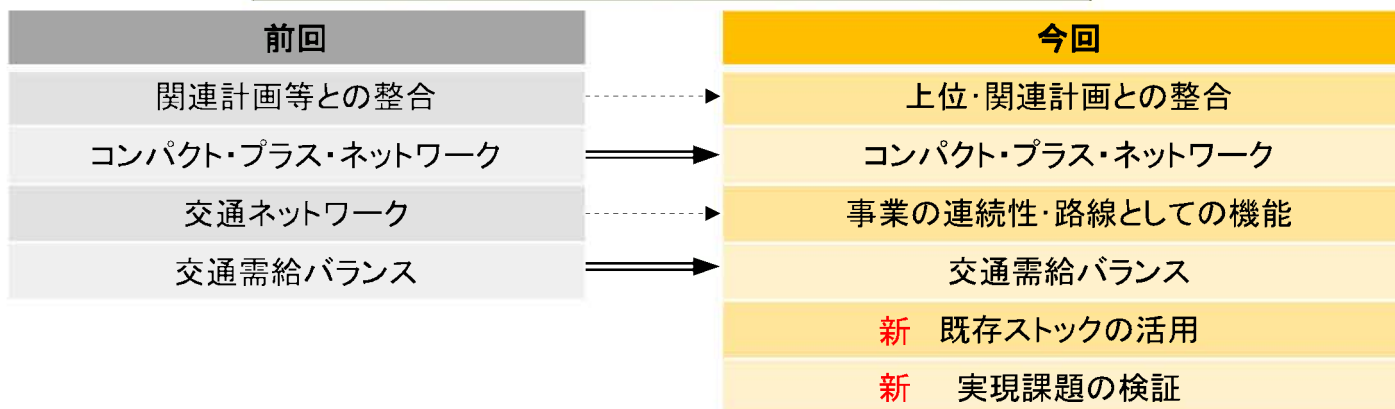
○評価手順について

資料3-3

- ・前回からの変更点など確認
→評価視点の見直し(下図参照)



道路網としての総合的な検証



○評価手順について

資料3-3

- ・必要性評価で廃止候補路線の該当がない
→ひとつでも○が付けば代替性評価へ進むが、この時点で必要性の“高い”“低い”の判定ライン(該当数)の設定をするべきか
- ・代替性・実現性の評価により変更、廃止候補に選択された区間の評価
→必要性の“高い”“低い”の判定ライン(該当数)の設定
現時点では平均値以上としている

○検証項目(案)について 資料3-4

- ・各項目の検証内容(着目点)及び検証手順
- ・対象となる上位・関連計画
関係資料集(物流、避難・輸送、公共交通形成、歴史・観光…)
- ・「既存ストックの活用」の考え方
代替路となりうる現道を含む並行路線や都市計画道路に重複している現道を選択
→既存ストックの有効活用の視点
道路機能、幅員構成、道路網としての位置づけを確認
代替路線については必要に応じて都市計画決定(変更)
- ・「実現課題の検証」の考え方
区間別評価における実現性で課題とされた指標について検証
→線形、工法、技術面等の視点から阻害要因回避方策の有無を検討

都市計画審議会(第77回、78回)と 第1回検討部会の意見等

【第77回長野市都市計画審議会】

	質問・意見	回答	備考
1	女性部会員がいない理由は如何に。 多角的な視点から意見を聞くことが必要。	専門的見地から意見をもらうために部会委員を選出。 都市計画審議会やパブコメでいただいた意見を反映させていきたい。	
2	地域における課題を見直しの過程に取り入れてほしい。 部会委員だけではなく住民からの意見聴取をしっかりと反映させてほしい。	パブリックコメントを実施し、いただいた意見を反映させていきたい。 見直し案の作成後には必要に応じ都市計画変更を行い、地元説明を実施する考え。	
3	第1回都計道見直し案作成後、裾花堤防線以外の廃止候補にあがった路線についての進展は如何に。	裾花堤防線以外の廃止候補路線についてはその後の検証で存続判定となったが、現在事業化には至っていない。	
4	前回と同じように存続、変更、廃止と形だけで分けるのではなくて、部会の中で都市計画道路見直しの取り扱い方を検討してほしい。	廃止、変更候補路線について、廃止や変更をしても問題ないと考えられる理由のとりまとめについて検討部会で検討していきたい。	
5	部会では、廃止候補についてそのまま廃止することが難しいとなった場合の折衷案、落としどころについても検討すべき。	検討部会で今後検討(質問4と関連)。	
6	第1回都市計画道路見直しが行われた際の事情と、今回見直しの中でどういった議論がされたのかが整理された、わかりやすい資料の提示をしてほしい。	検討部会で検討を進め、審議会に報告をする段階で提示。	

【第77回長野市都市計画審議会】

	質問・意見	回答	備考
7	<p>前回の見直し方法をそのままではなく、大事なのは今の上位計画や関連計画である。今の社会情勢に合った見直しをしてほしい。</p>	<p>上位計画や関連計画を加味して、評価指標・基準や、道路網としての総合的な検証項目について社会情勢に合ったものにする。</p>	
8	<p>公共交通も含めて必要な道路網が見えてくる。</p>	<p>”交通網”として検討部会で今後検討。</p>	
9	<p>地域の人口動態、地域間の人の動きについても検証が必要。</p>	<p>上位計画や関連計画をも加味して今後の検討部会内で検討。</p>	
10	<p>”コンパクト・プラス・ネットワーク”の考え方も大事だが、ハブ(交通結節点)を起点とした郊外(広域)への連携も考慮すべき。</p>	<p>市域全体を見渡して、将来的な交通ネットワークを検証しながら考えていきたい。</p>	
11	<p>優先的に整備することが必要な路線についても検討すべき。</p>	<p>今回見直しでは将来目指す都市像に対応した都市計画道路網の検証が目的。 道路の評価をどの程度出せるかは今後検討。</p>	
12	<p>歴史的な視点で見て、都市計画道路を廃止したほうがその地域は歴史的風致として残っていくだろうとなるかもしれない。そういったことをしっかり検討してほしい。</p>	<p>検討部会で今後検討。</p>	
13	<p>案の作成後、できるだけ速やかに計画変更に移行すべき。</p>	<p>検討部会で今後検討。</p>	
14	<p>最終的な報告は部会長が行った方が、都市計画審議会での受け答えがし易い。</p>	<p>検討部会で今後検討。</p>	

【第78回長野市都市計画審議会】

	質問・意見	回答	備考
1	<p>評価の流れについて、まず客観的に定量的評価を行うということについてはわかりやすいが、ネットワークとしてはどのように評価するのか。</p>	<p>評価区間ごと、客観的に定量的評価を行った後、道路網として総合的に検証する。ネットワークとしては総合的な検証で評価を行う考えである。総合的な検証の内容は今後の検討部会で検討する。</p>	
2	<p>変更候補、廃止候補路線については案の作成後、個別路線ごとに検証とあり、関係者と調整と書かれているが、関係者として想定しているものは如何に。</p>	<p>住民や国、県等の事業者を想定している。</p>	
3	<p>都市計画道路があることでセットバックして建物を建てたことにより、空地となっている土地があると思う。そこが廃止候補路線となった際、空地により街並みがばらばらになってしまうようにする必要はある。</p>	<p>都市計画道路区域内でも建築ができないわけではないので、任意のセットバックに関しては把握していない。 行政が用地の一部を先買いしている場所については課題として検討する。</p>	
4	<p>長野市が思い描く集約型都市構造の絵(※)は何年も前から変わらず、この絵の実現に向かって様々な施策がされてきた。しかしまだ実現したとは言い難く、長野市の夢と言えるこの絵が実現するような都市計画道路の見直しをお願いしたい。</p>	<p>目指すべき将来の都市像に対応した都市計画道路の検証を行う。</p>	<p>※長野市都市計画マスタープランP39「拠点の形成による集約型都市構造のイメージ図」</p>

【第1回長野都市計画道路見直し検討部会】

分類	質問・意見	回答	備考
全体	1-1 資料1「検討部会の作業内容について」における「情報化・環境への対応」について、情報化とはどのようなことを考えているのか。 テレワーク推奨などによる人の動きの変化か、AIや自動運転の活用など市で考えていることが現時点であるのか。	市の構想として具体的なものはない。 今後の道路のあり方として記載したもの。 ⇒ “情報化”の視点からみた評価指標を今後検討	資料1 5頁 「検討部会の作業内容について」
	1-2 今年は顕著に交通量が変動した時期がある。交通量データの有無は如何に。	長野県警にトラカンデータの情報提供を交渉中。	
	1-3 住民、住自協に対してに何かしらの説明は行っているか。 市民目線で考えると、都市計画のような全体像は他人事のように見えてしまいがち。そうならないように、市民の意見を吸い上げるにあたっては方法を入念に考えるべき。	現時点で住民、住自協に対する説明は行っていない。 パブリックコメントの実施前には、必要に応じて住自協に説明をする考え。 都市計画道路は総論としての道路網であるため、住民に対して個別の説明ではなくパブリックコメントのみを実施予定。 ⇒ 市民にとって他人事とならないように周知方法や内容については今後検討(ただし各論とならないように)	
	1-4 今回の見直しは何年後を目指したものなのか。	上位計画である長野市都市計画マスタープランと合わせて考えていきたい。 ◎長野市都市計画MP 計画目標年次20年後(2036年) 中間目標年次10年後(2026年)	

【第1回長野都市計画道路見直し検討部会】

分類	質問・意見	回答	備考	
評価指標・基準	2-1	<p>「歴史環境保全」における論点で「現道活用の可能性？」とあるが、委員側で判断ができるような資料はあるか。 観光地として整備する上で、市としてどのようなイメージを持っているか。</p>	<p>現時点では「歴史的風致維持向上計画」に紐付けて評価する考え。</p> <p>実現性の評価では以下の基準(案) ”当該計画の重点区域を通過するか否か”</p> <p>⇒ ・実現性評価基準(案)は適正か、今後検討 ・”観光”の視点等から考えて総合的な検証(定性的評価)を行うべきか</p>	資料2-5 表3-4 追加資料 表3-4
	2-2	<p>混雑している道路、危険な道路などの現状を評価している指標や基準はあるか。</p>	<p>必要性評価のうち、「歩行者の安全性確保機能」「自転車の安全性確保機能」で学校や鉄道駅など、人が集中する道路＝危険性が高い道路として評価をする考え。 ”危険な道路”についてはデータが不足しておりどのような評価ができるのか見えていない部分があるため、現状把握、情報収集を行う。</p> <p>渋滞に関しては、道路網として総合的な検証をする考え。</p> <p>⇒ ・必要性の評価基準(案)は適正か ・学校や鉄道駅などの評価対象施設は適正か</p>	
	2-3	<p>表3-5「都市構造上の機能分類」で評価内容を整理して、白黒はっきりつけられないものや加えたほうが良い評価内容をそれぞれの評価指標・基準に反映させていくのか。</p>	<p>「都市構造上の機能分類」 ・・・現時点では、道路の持つ性格の分類が目的。 必要性の評価「幹線道路機能」における基準や、総合的な検証をする際の基準とする。</p> <p>⇒ 「都市構造上の機能分類」を評価指標、基準に取り入れるか</p>	資料2-5 表3-5 追加資料 表3-5

【第1回長野都市計画道路見直し検討部会】

分類	質問・意見	回答	備考
評価 手順	3-1 必要性、代替性、実現性の評価の中で、どれほど重要とされる道路であっても機械的に評価が行われるだけで、その程度は評価されないのか。	必要性、代替性、実現性の評価は定量的に行う。次に、道路網として上位・関連計画の示すこれからの長野市の都市像実現に最も適しているか、といった視点で総合的な検証を行う考え。 ⇒ 道路網としての総合的な検証の内容について検討	資料3-1 「見直しの判定の流れと評価イメージ」
	3-2 資料3-1「見直しの判定の流れと評価イメージ」における「道路の必要性の観点からみた評価」の「ネットワーク形成機能」について、表3-1、表3-2に連動する機能区分がない。	必要性の評価における機能区分「ネットワーク形成機能」について検討をする。	・資料2-5 表3-1、2 ・資料3-1 「見直しの判定の流れと評価イメージ」 ・追加資料 表3-1、2
	3-3 まず拠点と拠点を結ぶ路線の確認をしたほうが良いのでは。市が目指す都市像、“コンパクト・プラス・ネットワーク”を念頭に置いて検討することが大切。	まず必要性、代替性、実現性の評価を行うことによって、前回見直し結果との変化点を確認することも期待している。 必要性、代替性、実現性評価の後、「道路網としての総合的な検証」において、“コンパクト・プラス・ネットワーク”の視点で評価をしたい。 ⇒ 表3-5「都市構造上の機能分類」の評価への取り入れ方および道路網としての総合的な検証の内容について検討	資料3-1 「見直しの判定の流れと評価イメージ」
	3-4 今回見直しにおいて車線数や幅員、線形の変更についても考えるのか。	車線数や幅員、線形等の変更が必要な路線は、見直し素案における「変更候補」に該当。 ただし、具体的な都市計画変更の内容は見直し案作成後、必要に応じて検討したい。 ⇒ “変更”内容の整理の仕方について	”

【第1回長野都市計画道路見直し検討部会 開催後】

分類	質問・意見	回答	備考	
全体	1-1	<p>長野市都市計画マスタープランで示されている「都市軸」、「交流軸」の形成が重要と考える。一方で、人口減少や少子高齢化の進行等により財源に制約がある状況下で本当に必要となる路線の見極めが大切である。</p>	<p>「軸」を形成する路線について、 ⇒①道路機能分類「都市軸を形成する道路」として位置付ける ②同分類に位置付けた路線を必要性評価「幹線道路機能」として定量的評価 ③道路網としての総合的な検証を行う考え</p>	
	1-2	<p>見直し検討対象となった路線のフォローが重要。 交差点改良や無電柱化、右左折レーン整備等に対応が可能か検証が必要。</p>	<p>「変更」「廃止」の判定となった路線について、判定の理由と計画変更後の展望(都市計画道路の計画が変わっても問題がないと考えられる理由)について整理する考え。</p>	
	1-3	<p>住民との合意形成の方法について</p>	<p>1-2回答のとおり整理し、住民説明等で合意形成を図る考え。</p>	

【第1回長野都市計画道路見直し検討部会 開催後】

分類	質問・意見	回答	備考	
評価指標・基準	2-1	必要性の評価において、可能な範囲で点数化	点数の根拠を付けることが困難であるため、現段階では有無(○×)の判定を行う考え。	
	2-2	歩行者安全確保機能:バス停留所の追加を要検討	バス停留所を含めると広範囲がこの基準に該当することとなり、現段階では基準には含めていないが、今後検討する。	
	2-3	歩行者安全確保機能:通学路の追加を要検討	ある程度、人の集積するエリアとして基準を設定しており、現段階では通学路を基準には含めていないが、今後検討する。	
	2-4	歩行者安全確保機能:主要観光地へのアクセス道路の追加を要検討	観光資源を保全する視点(実現性評価「自然環境保全」「歴史環境保全」)から現時点では主要観光地へのアクセス道路を基準に含めていないが、今後検討する。 観光支援の視点から道路網の評価を行うことも今後検討。	
	2-5	避難支援機能:避難場所から500m圏内に加え、幅員の定義について定めることを要検討	避難支援機能として、沿道倒壊や災害対応スペースを考慮した幅員についても今後検討する。	
	2-6	公共交通運行支援機能:バス路線の中でも利用率が高い路線や代替性がない路線等の重みづけが必要では	重みづけのためには点数化が必要であり、今後検討する。	
	2-7	土地利用誘導機能:都市機能誘導区域と居住誘導区域をつなぐ機能も必要では	拠点をつなぐ道路について幹線道路機能として評価する。	
	2-8	代替性評価において、代替路となりうる現道の混雑度を確認できるとよい	混雑度が確認できる資料の作成を検討。	
	2-9	実現性評価において、費用対効果の検証はするか	目指すべき都市像に必要な道路か否かの判定をするため、現段階では費用対効果は行わない考え。	

<参考資料>

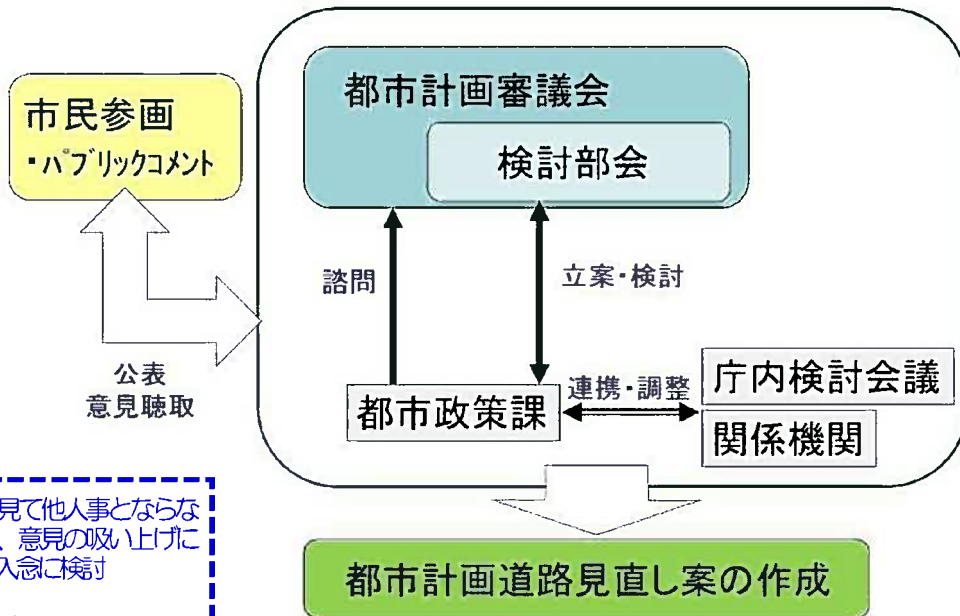
第1回長野都市計画道路見直し検討部会 意見まとめ

第1回長野都市計画道路見直し検討部会で挙げた
意見と該当する資料を整理したもの



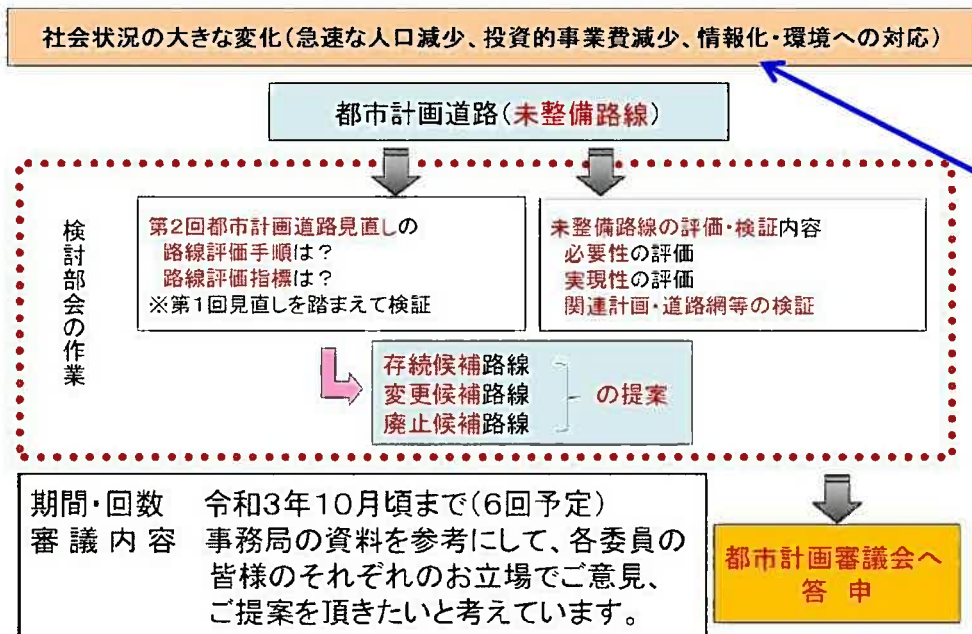
: 意見、 ⇒回答

見直し検討体制



1-3 市民から見て他人事とならないように、意見の吸い上げについては入念に検討
⇒内容等 今後検討

検討部会の作業内容について



5

1-1 情報化とは？
⇒ 市の構想として具体的なものはない
今後の道路のあり方として記載

1-4 何年後を目指した見直しか？

⇒長野市都市計画マスタープランと合わせて考えたい
 計画目標年次20年後(2036年)
 中間目標年次10年後(2026年)

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

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	<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	<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>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>	同一基準
交通	幹線道路機能	<p>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。</p> <p>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>	<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	<p>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。</p> <p>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。</p>	同一基準
	連続性確保機能	<p>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。</p> <p>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。</p>	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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
現道活用の可能性	<p>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。</p> <p>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</p>	<p>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</p>	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"> ・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 ・歴史的風致重点区域に含まれる区間 	<p>拡充</p> <p>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"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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

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

3-3 拠点を結ぶ道路についてまず評価すべきでは？
市が目指す都市像を念頭において検討することが大切

⇒評価手順は資料のとおり行いたい

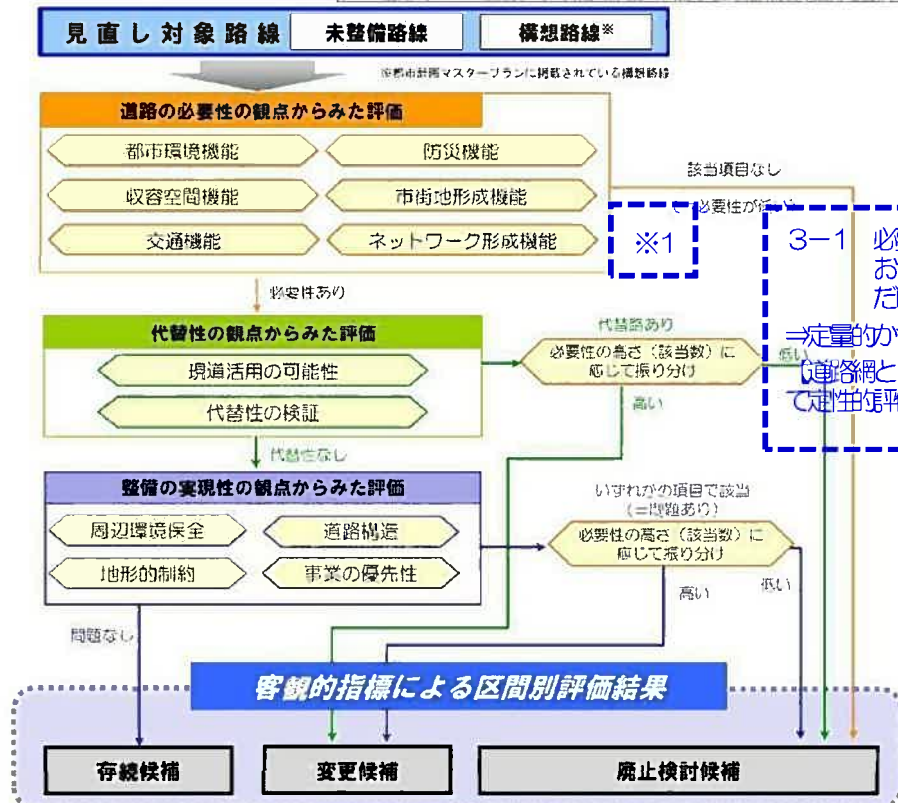
目指す都市像を念頭に置き、道路網の総合的な検証を行う

資料3-1

見直しの判定の流れと
評価イメージ

今回の検討手順(案)

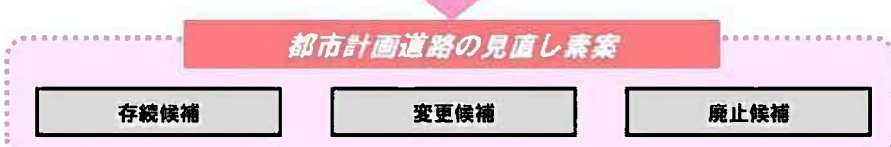
- ①評価は「必要性→代替性→実現性」の順番で行う。
- ②始めに、「区間別」に、必要性・代替性・実現性の評価結果をもとに存続候補・変更候補・廃止候補等に分類を行う。その際には、必要性の高さ(該当数)により評価を分岐させる。
- ③次に、「道路網」として、区間別判定結果を道路網やまちづくりなどの視点により総合的に定性的な検証を実施する。



3-1 必要性、代替性、実現性評価においては機械的に評価されるだけか
⇒定量的かつ機能的に評価する考え
(道路網としての総合的な検証)において定性的な評価を行う

【道路網としての総合的な検証】

- ・関連計画等との整合
- ・コンパクト・プラス・ネットワーク
- ・交通需給バランス
- ・交通ネットワーク



3-4 車線数、幅員等の変更も検討?
⇒車線数や幅員、線形、構造の変更が必要な路線は「変更候補路線」に分類
具体的な都市計画変更の内容は見直し案作成後検討

【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)

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な道路網を検証

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

1) 必要性…上位計画による位置づけの確認、道路の性格や性格を評価
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	論点	コメント欄	
都市環境	土地利用緩和機能	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 一 普光寺周辺、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	駅直下、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 一 通行者が、対象となる施設周辺に相当集まることを想定したものの対象施設 一 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	補充	長野県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 一 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 一 東神奈川大震災の事例 ※都市防災実務ハンドブック →4.5m 以上	

2-2 混雑や危険な道路を評価する指標・基準は？
 ⇒ 歩行者・自転車の観点で、人が集中する道路 = 危険性が高い道路として評価
 ・混雑区間は道路網として総合的に検証

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。	【論点】 【変更点】 【注】	景観、緊急輸送路等と整合	
	公共交通機関支援機能	現道でバス路線として機能している、または近郊バス路線の代替性を有する道路を「バス路線支援道路」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	近郊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関わらず、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「都市機能誘導への寄与する道路」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(土地利用計画)に基づく指標として設定 都市計画と土地利用は一体であるとの観点により指標を設定	拠点が目指す都市像と関連計画との整合 交通セルクハ 第2種住居地域以上を対象	
	開発計画支援機能	「地区再整理事業等、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。	「地区再整理事業等、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	道路の分岐する交通の量、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1,000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1,000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 一構造台4種第2種相当	
	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、「整備効果の高い区間」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、「整備効果の高い区間」として定義する。	同一基準		

3-2 ネットワーク形成機能(※1)に連動するものがない

⇒ 今後検討

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：1km/k m 商業系：5~7km/k m 工業系：1~2km/k m 調整区域：集落間を連絡 ※都市計画マニュアル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が2車線、(其)歩道あり	

3) 実現性・開通、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、風景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、風景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、伝統的建群保存地区や、歴史的町並み、歴史的遺構が分府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	補充 歴史的風致重点区域に含まれる区間を対象とする	高光寺周辺、近代地区 一まちなみ保存、景観配慮 ※現道(代替路線)活用の可能性 ※観光の視点	2-1 観光地として整備する上で、市としてどんなイメージを持っているか？ ⇒ 歴史的風致維持向上計画を想定
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12%) ・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12%) ・その他地形的制約より施工上問題がある箇所	同一基準		

2-3 表3-5で評価項目を整理？
 ⇒ 現時点では道路の持つ性格の分類目的
 道路機能を評価に取り入れるか今後検討

表3-5 都市構造上の機能分類 (案)

項 目	機 能	類 型	コネクタ種
都市構造を決定する道路	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、中心市街地と近隣各団体の連携強化する機能	孤立(中心市街地など)と 他団体を結ぶ道路	
都市内拠点間を連絡する道路	市内の主要拠点を連絡する機能	都市バス(立地)の拠点間 を連絡する道路	
都市核を形成する道路	近隣各団体の都市活動や交流を支える機能	都市核(都市バス)を形成 する道路 中央、R100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(BL点)の商業業務 用途域内の道路	
居住地区の活動の中心となる道路	生活圏域を維持し、交通処理を担う機能	住居集積地域内の道路 街路補助線担当	
バイパスを形成する道路	集中する交通を分散する機能	環状環状線、R19等環状	
歩行者・自転車等の安全性を確保する道路	公共施設周辺及び移動モードにおける安全を確保する機能	駅、学校、福祉施設周辺、 交通七小区域域内の道路	
観光交通を支援する道路	観光交通を支援する機能	観光寺廟、松代地区(歴 史的城郭跡)等観光上計画と整 合)及び観光交通種上安全 道路 景観への配慮が必要な道路	

1. 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、前回見直し時の指標を参考に、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 1-1 道路機能分類指標①

機能区分		前回分類基準	今回分類基準	変更点など
都市の骨格を構成する道路	都市軸を形成する道路	都市マスで位置づけられた「基幹都市軸」をもとに、具体の路線に対応させる。	都市マスにおける「都市軸」および「歴史交流軸」「地域交流軸」、P T調査における「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。	都市マスの「歴史交流軸」「地域交流軸」、P T調査の「広域連携軸」「地域連携軸」を対象として加える。
	都市内拠点間を連絡する道路	都市マスにおいて整理されている路線及び中心市街地から豊野駅への連絡道路を位置づける。	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。	現行都市マスでは拠点間ネットワークの位置づけが示されていないため、拠点間を連絡する道路を独自に位置づける。
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。	新設
	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。	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。	変更なし
	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（補助幹線道路）を、居住地区の活動の中心となる道路として位置付ける。	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。	幹線機能分類で位置づけられた全ての道路も対象とする。

表 1-2 道路機能分類指標②

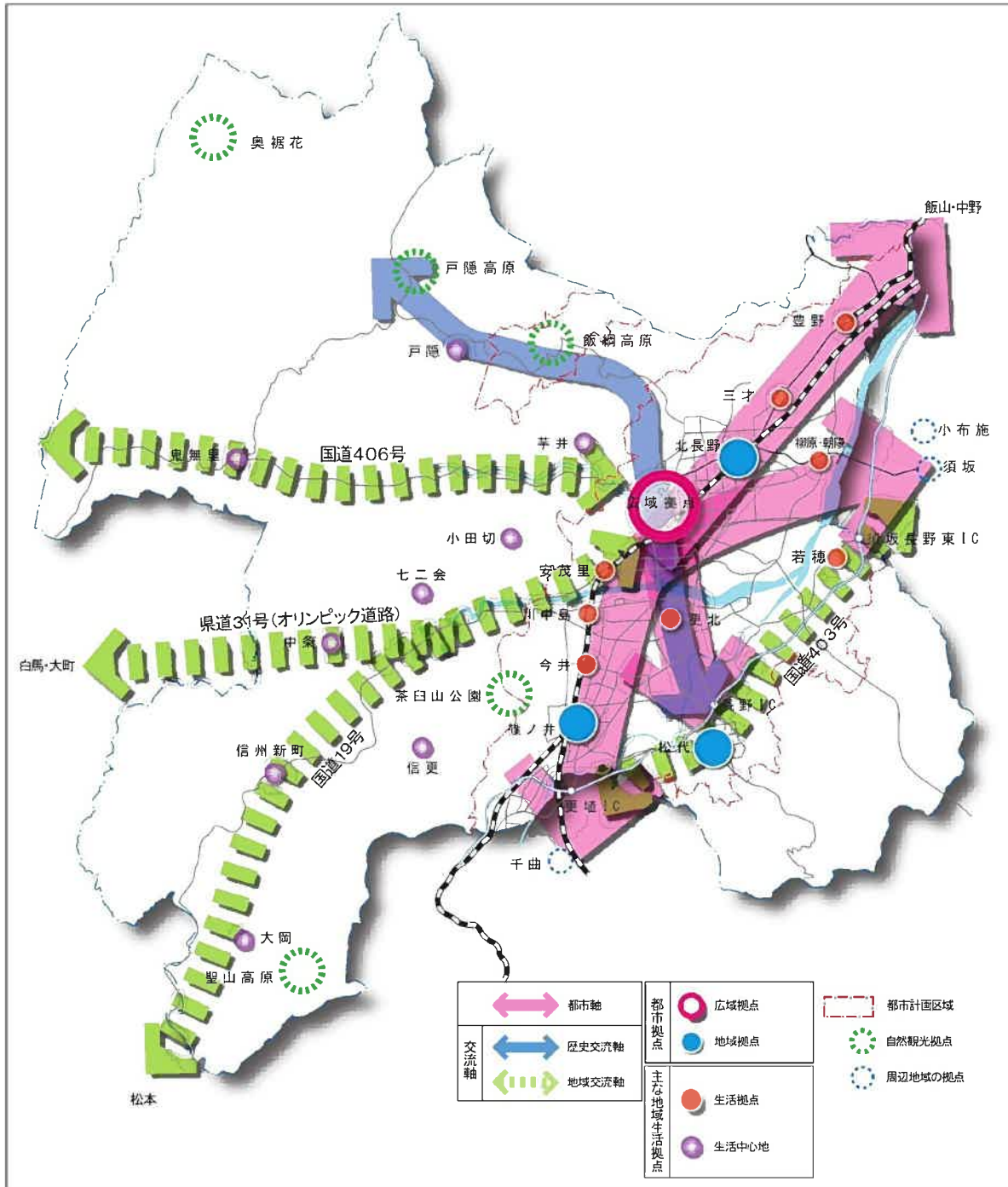
機能区分		前回分類基準	今回分類基準	変更点など
その他の機能	歩行者・自転車の安全性を強化する道路	歩行者・自転車の安全性を強化する道路として以下の2点より整理する。 ●小・中学校、高校周辺(半径500m)に存する都市計画道路 ●セル内道路(セル環状道路内の都市計画道路)	歩行者・自転車の安全性を強化する道路として小・中学校、高校周辺(半径500m)に存する都市計画道路を位置づける。	必要性の検証指標と同様の指標とするため、セル内道路(セル環状道路内の都市計画道路)は基準から除いた。
	観光交流を支援する道路	P T調査に「歴史的街並みや地域固有の文化・風土に根ざした都市型の環境拠点」として位置付けられる、セル環状道路内地区と松代地区内の道路を位置づける。	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づける。	拠点名称等は異なるが、概ね同様の視点で分類。

※都市構造を構成する道路：環状道路及び放射道路を分類していたが、放射道路の抽出については、都市軸を形成する道路・都市内拠点間を連絡する道路と重複している項目であるため削除した。

※都市外拠点と都市内拠点を結ぶ道路：都市軸を形成する道路において、同様の道路を分類することとしたため削除した。(都市マスにおける「歴史交流軸」「地域交流軸」、P T調査における「地域連携軸」がこれに当たる。

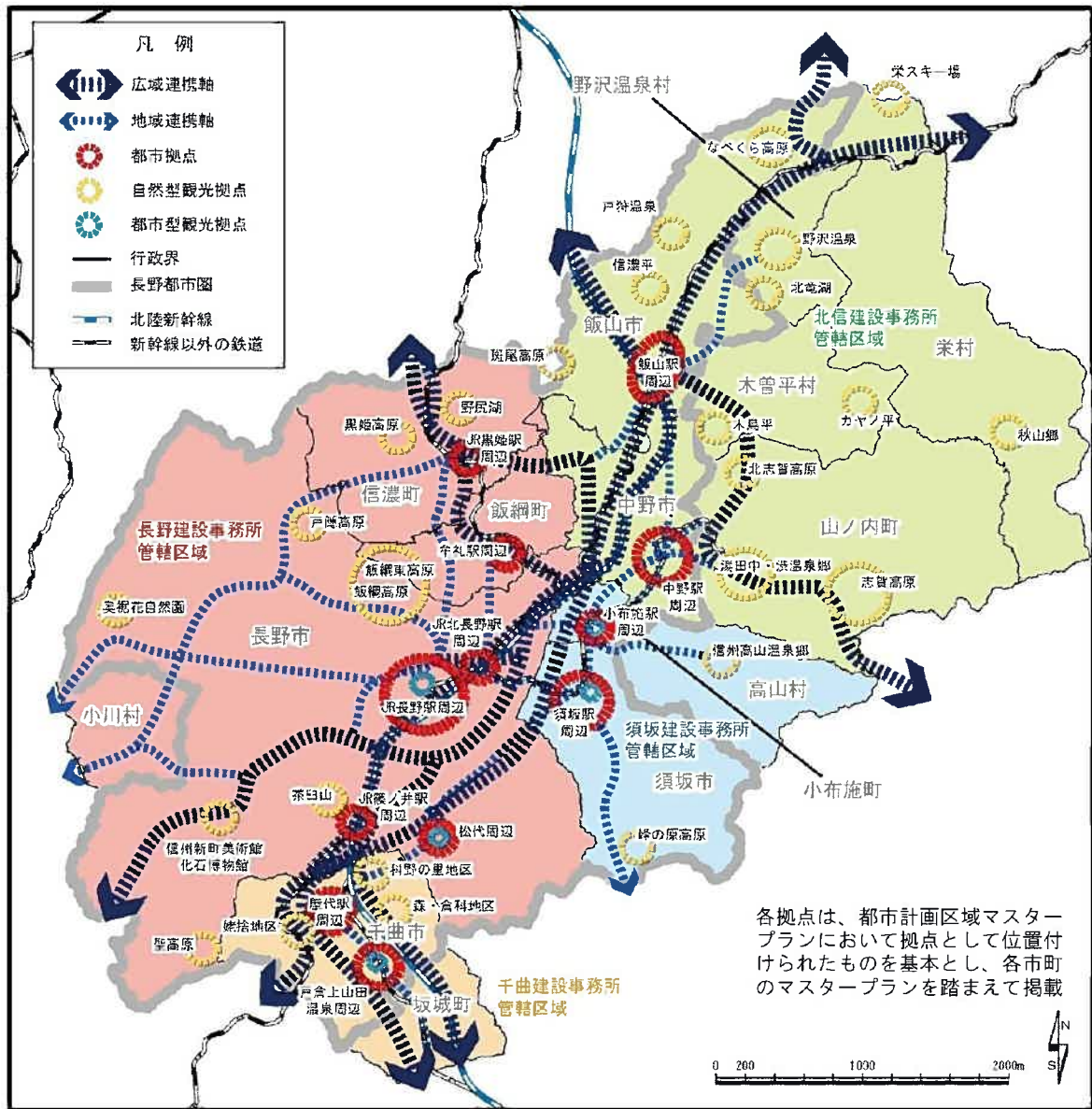
表 1-3 幹線機能分類の考え方

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「歴史交流軸」「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。	前述の「都市軸」または「歴史交流軸」「広域連携軸」を形成する道路として分類された道路を除き、道路機能分類の「都市の骨格を構成する道路」のいずれかに分類された道路。
補助幹線道路	幹線道路を補完する主要な道路。	上記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 1-1 都市計画マスタープラン 都市構造図



各拠点は、都市計画区域マスタープランにおいて拠点として位置付けられたものを基本とし、各市町のマスタープランを踏まえて掲載

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 1-2 PT調査 都市構造図

1-1. 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」、PT調査における「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。

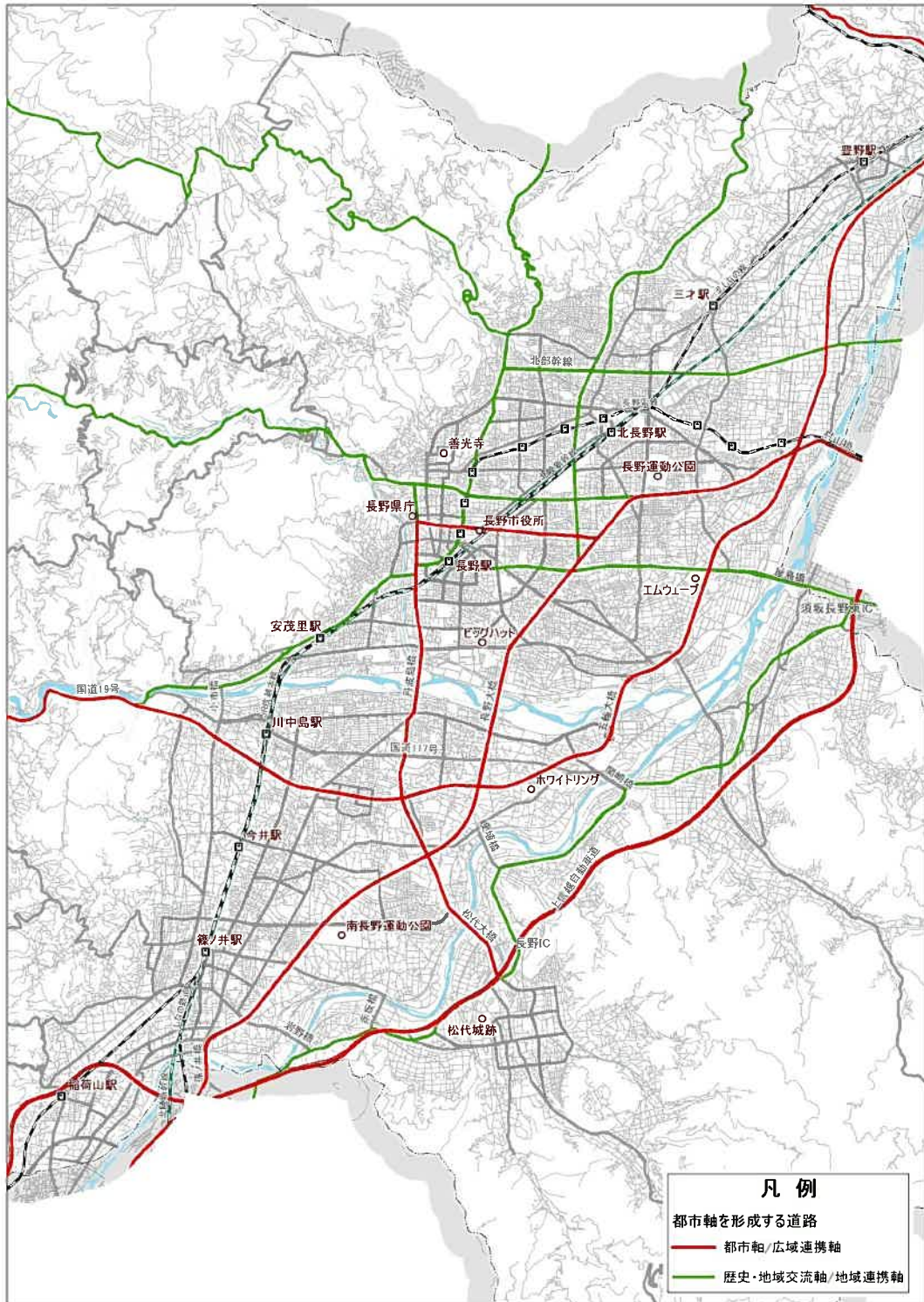


図 1-3 都市軸を形成する道路

(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。

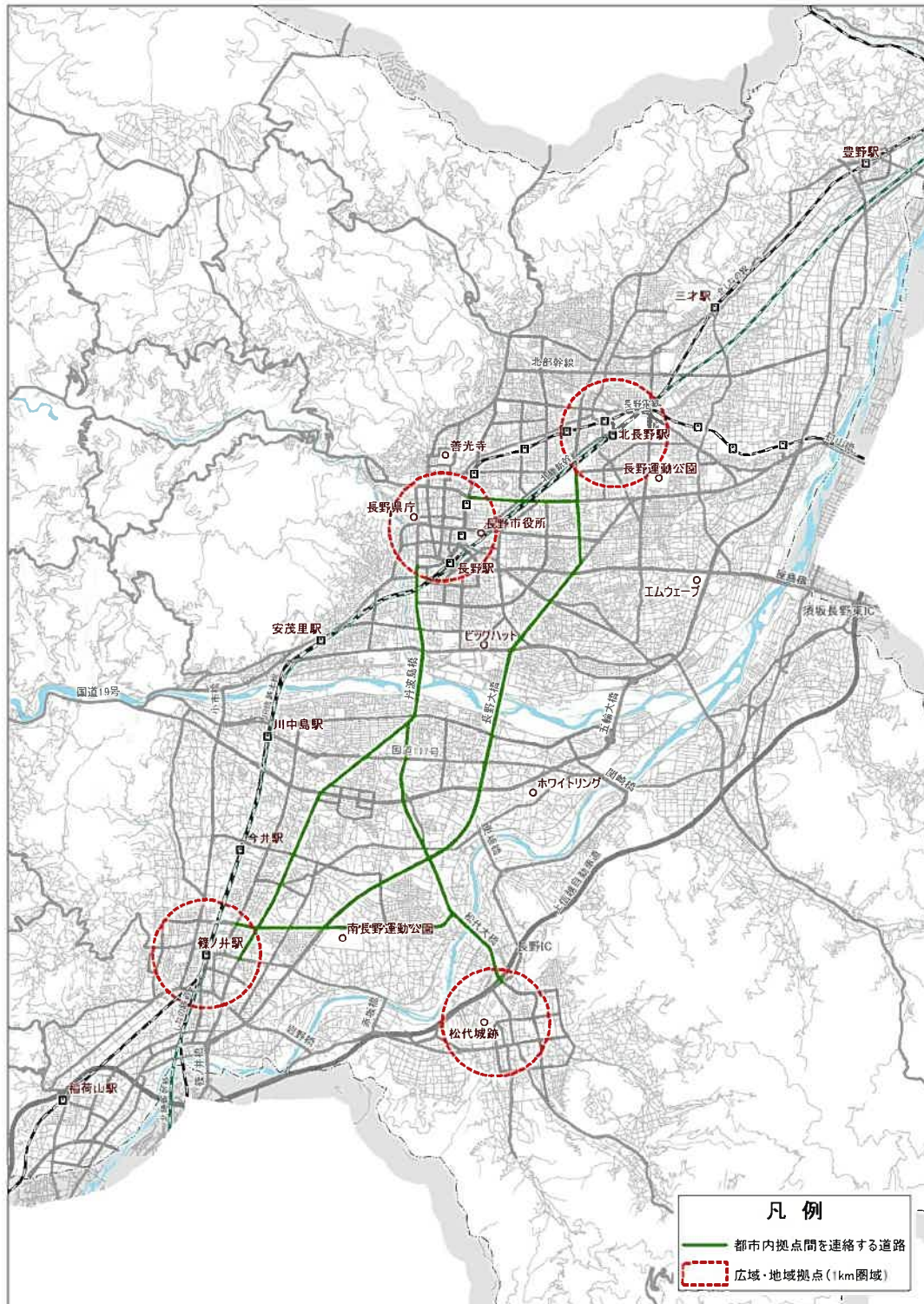


図 1-4 都市内拠点間を連絡する道路

1-2. 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。

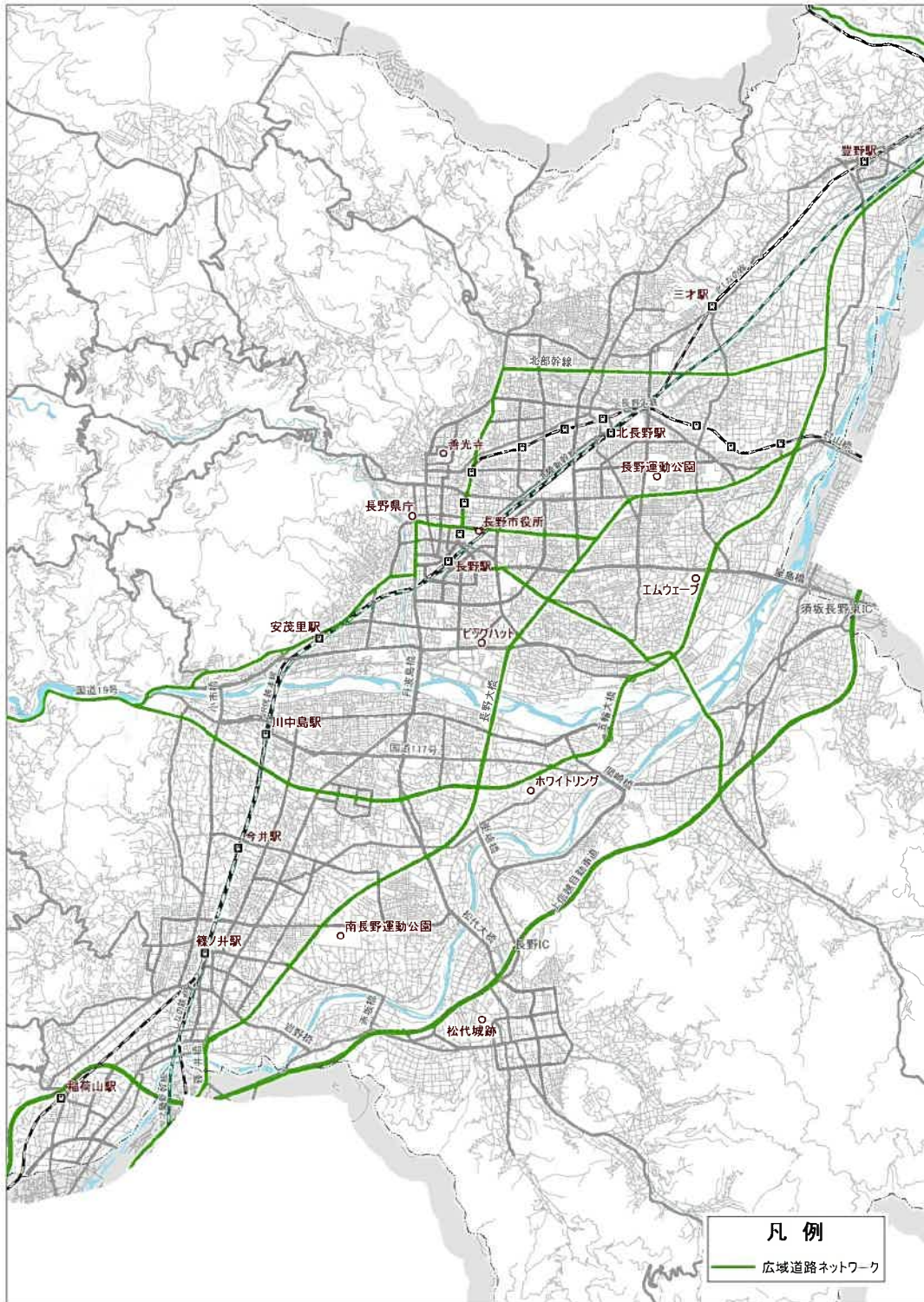


図 1-5 広域道路ネットワークを形成する道路

(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。

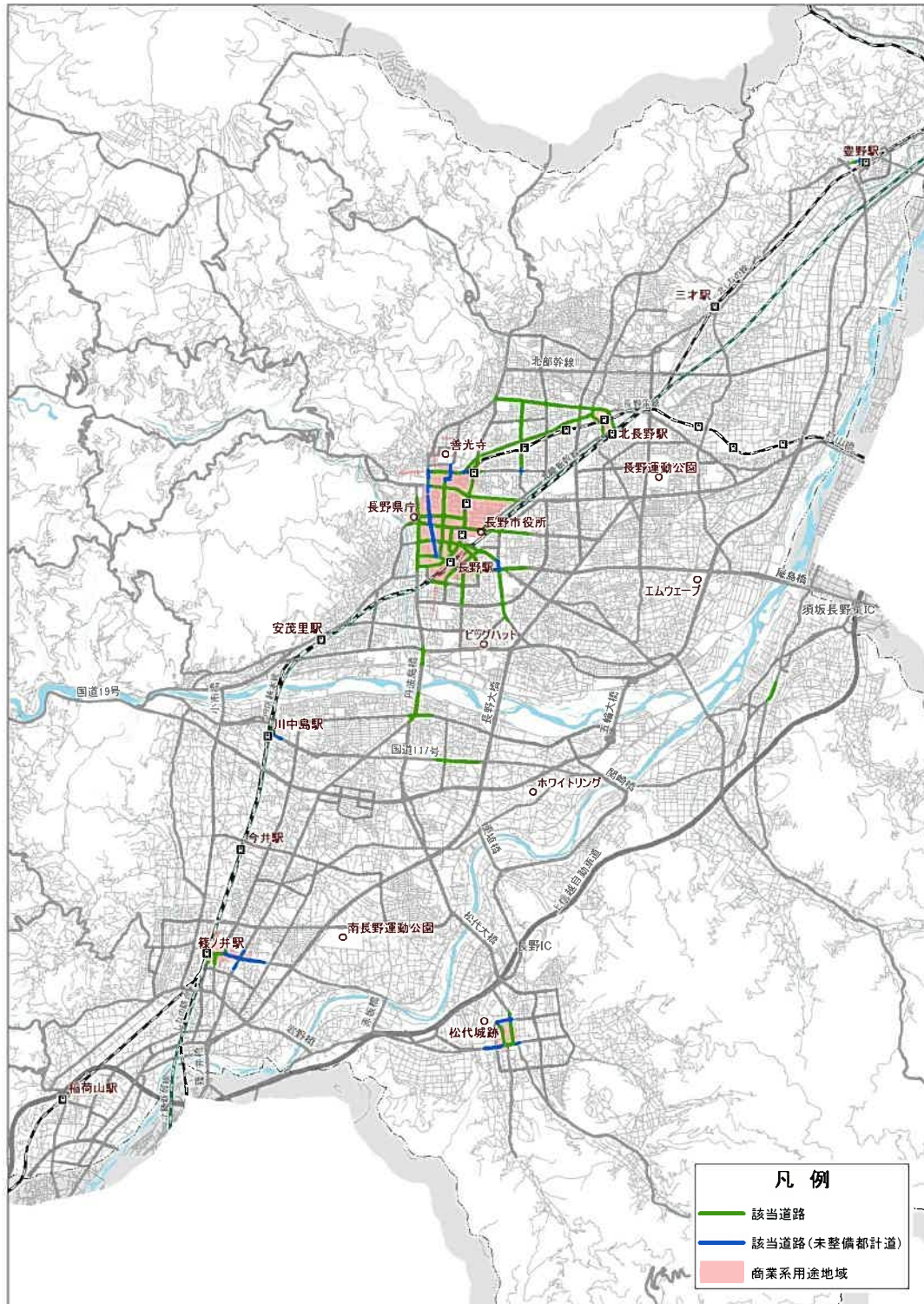


図 1-6 商業・業務地区の活動の中心となる道路

(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。

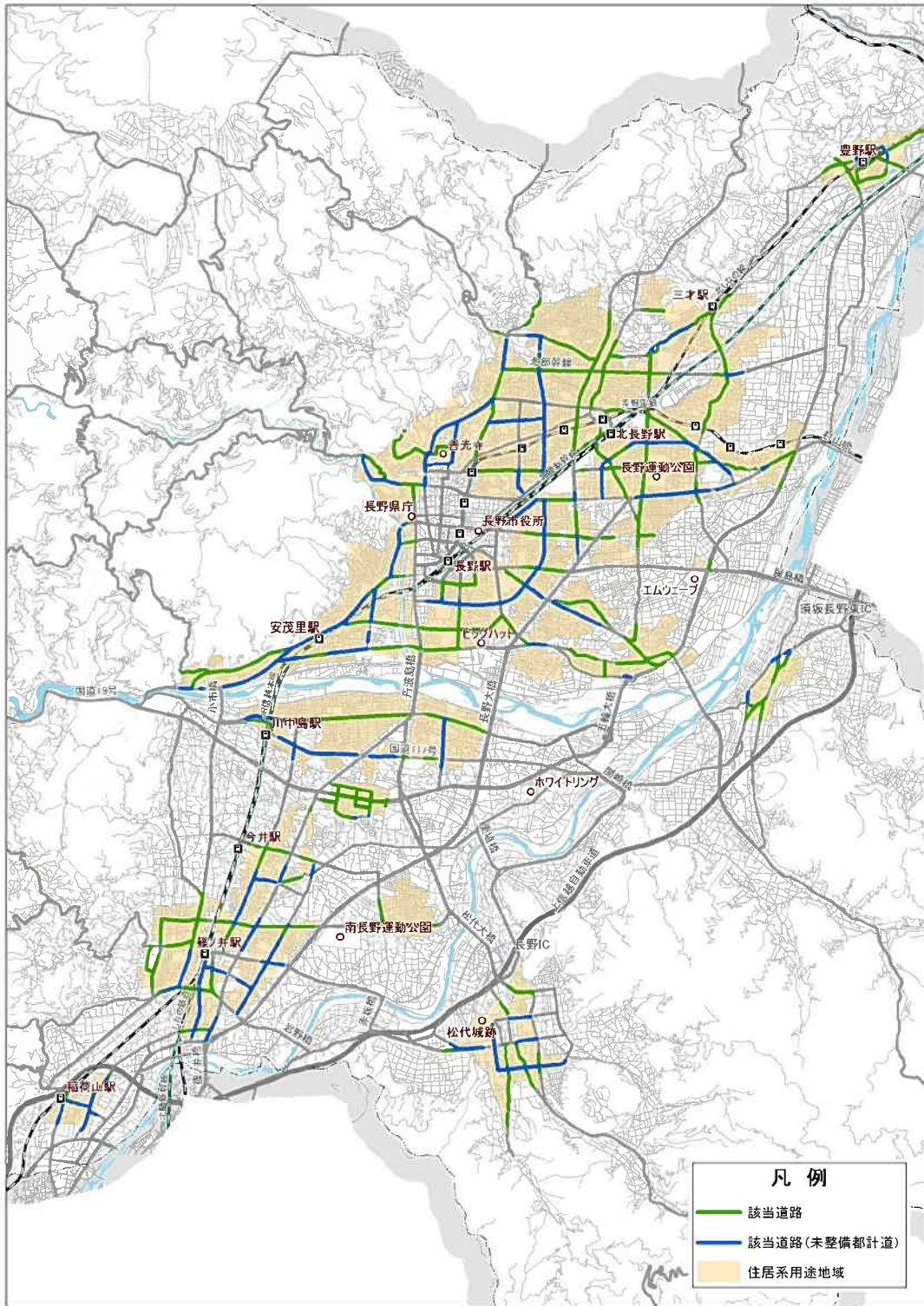
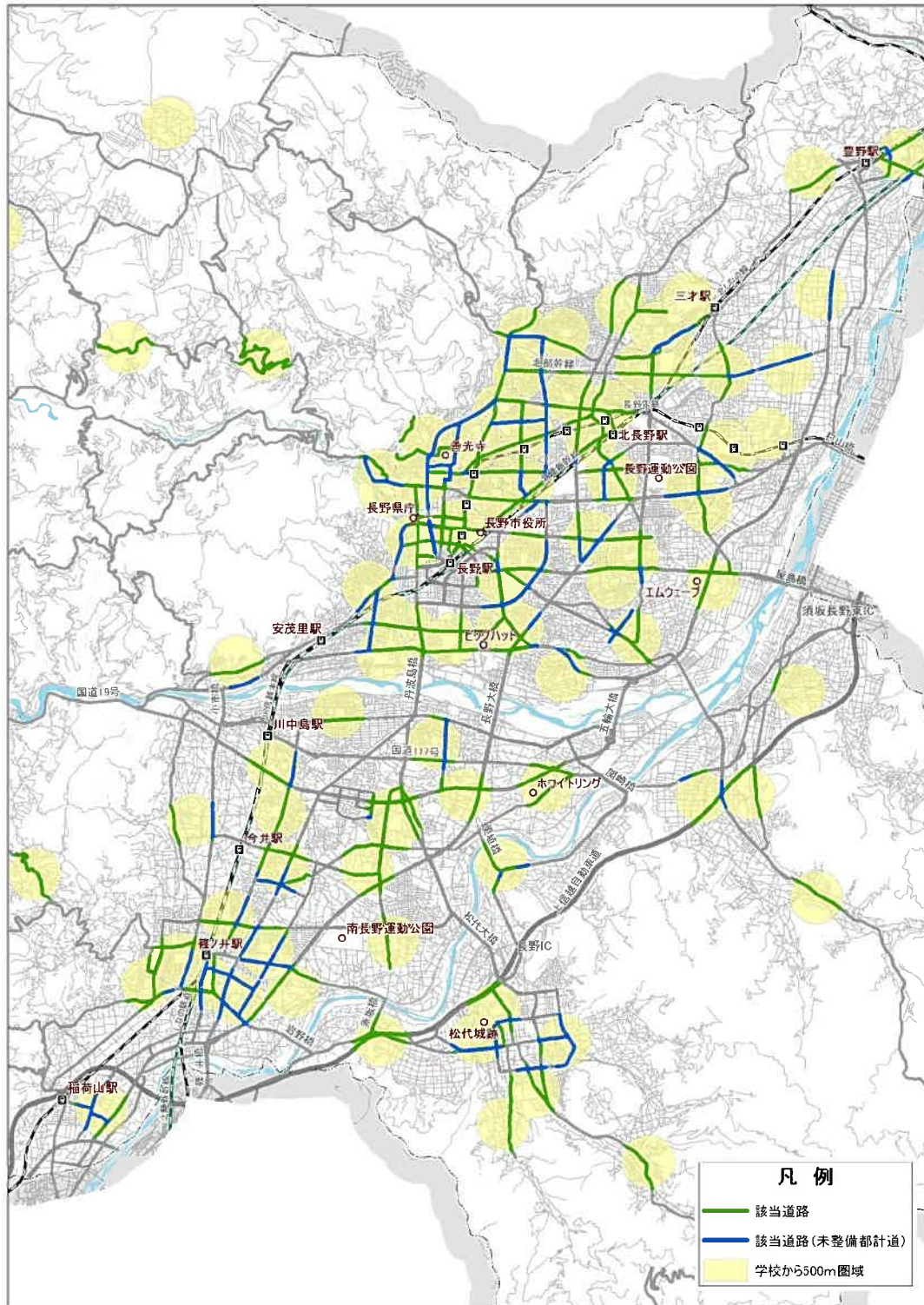


図 1-7 居住地区の活動の中心となる道路

(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 1-8 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。

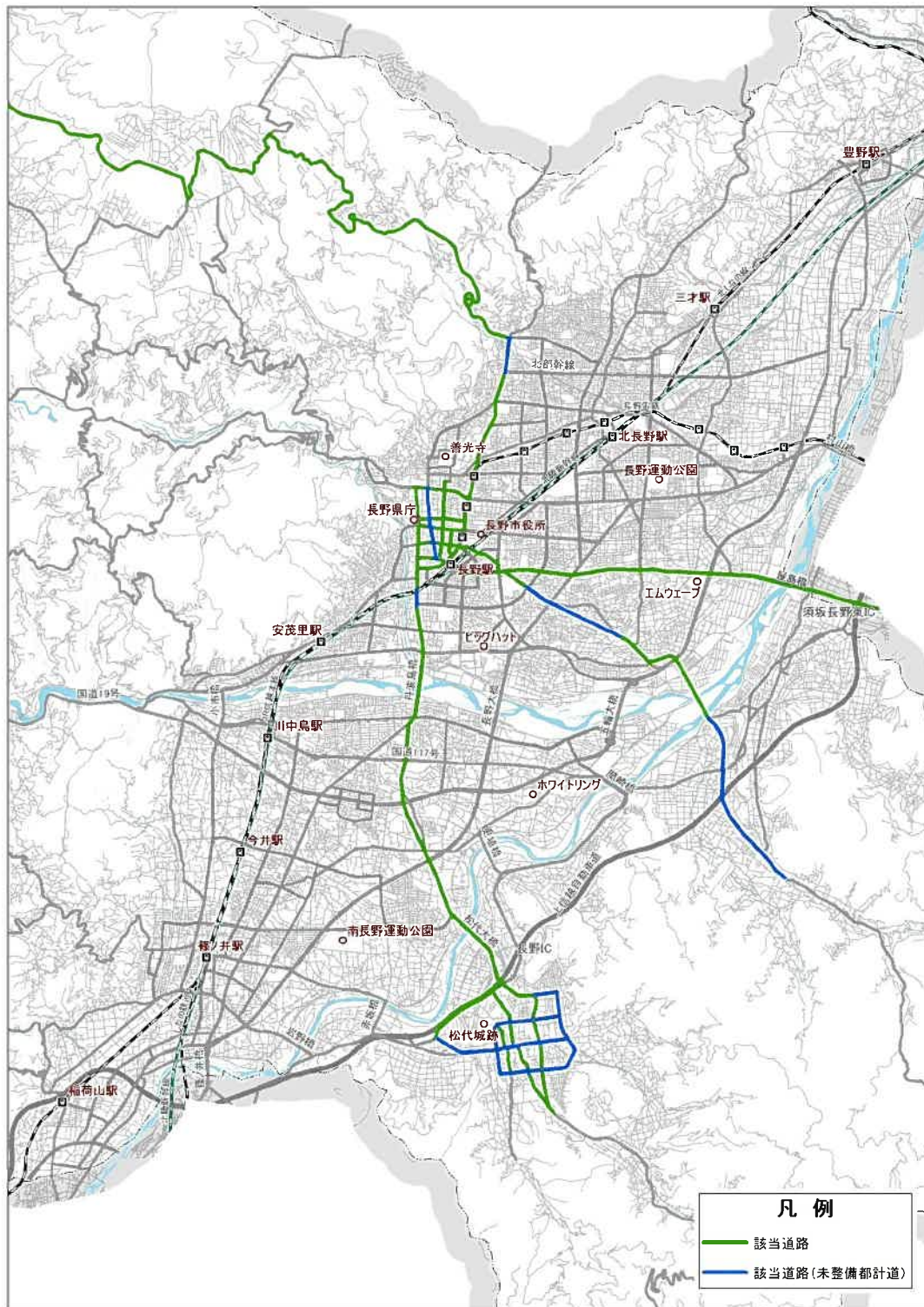


図 1-9 観光交流を支援する道路

1-3. 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 1-4 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。	前述の「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を除き、道路機能分類の「都市の骨格を構成する道路」のいずれかに分類された道路。
補助幹線道路	幹線道路を補完する主要な道路。	上記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。

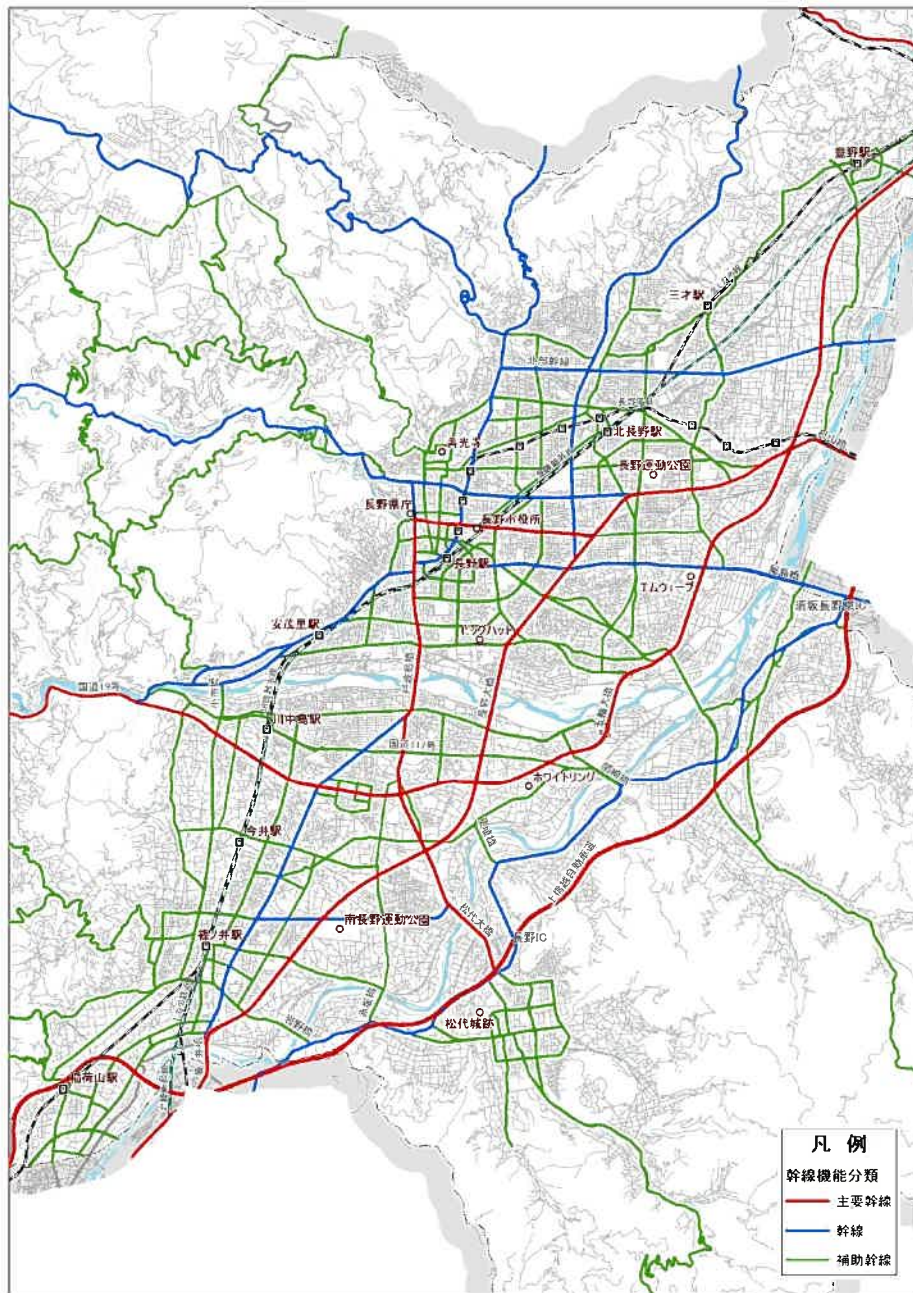


図 1-10 幹線機能分類

1. 見直し対象路線と評価区間の設定

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。

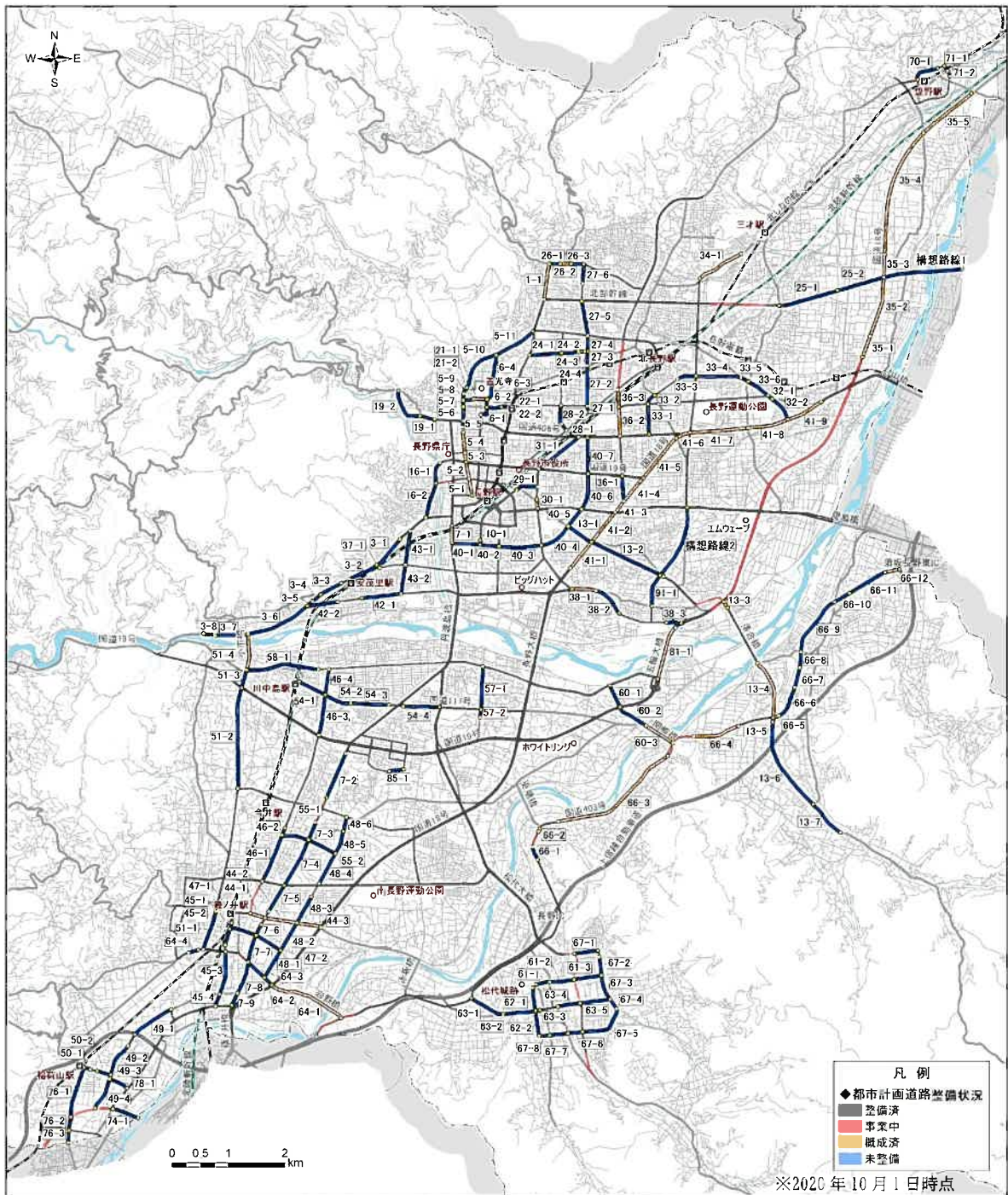


図 1-1 見直し対象路線と評価区間

※タイトル部分が「◆」マークの指標は、前回部会から考え方等を変更した指標。最終ページに変更内容を別途記載。
 「◇」マークの指標は前回部会から変更なし。

2. 見直し評価指標設定（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。

表 1 必要性の評価指標

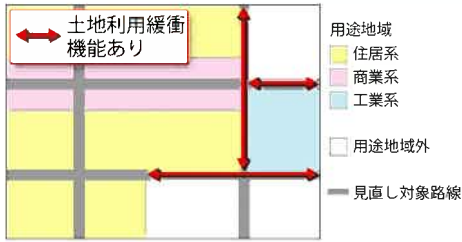
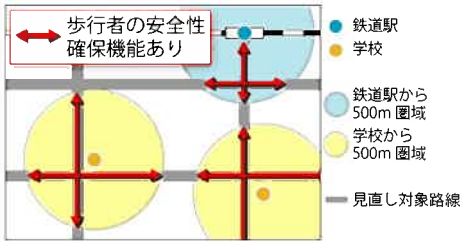
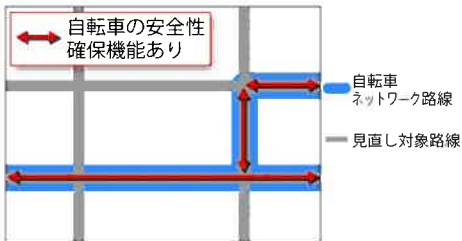
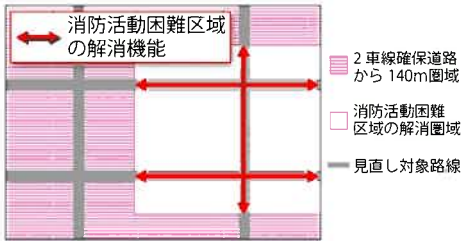
評価視点	評価指標と考え方
都市環境機能	<p>◇土地利用緩衝機能</p> <p>沿道に異なる用途を持つ道路を「土地利用緩衝機能あり」と定義する。</p> 
	<p>◇歩行者の安全性確保機能</p> <p>鉄道駅、小中学校、高校から 500m 以内¹⁾に存在する道路を「歩行者の安全性確保機能あり」と定義する。</p> <p>1) 高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500m^{※1)}を参考に、多くの歩行者が集まる範囲と想定し設定。 ※1) 出典：「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課（2018））</p> 
	<p>◇自転車の安全性確保機能</p> <p>長野市自転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> 
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> 

表 2 必要性の評価指標

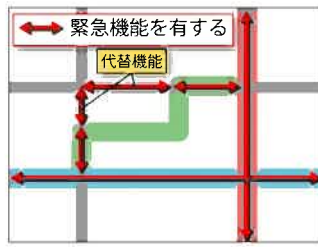
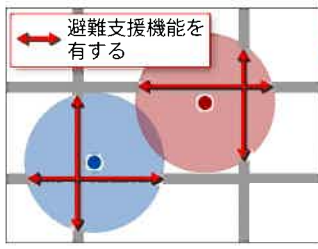

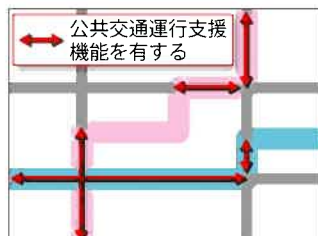
評価視点	評価指標と考え方	
防災機能	<p>◇緊急輸送路機能</p> <p>緊急輸送路¹⁾である、または緊急輸送路としての代替機能を有する道路を「緊急輸送機能を有する」として定義する。</p> <p>1) 長野県の防災計画における緊急輸送路（第1次、2次）、長野市の防災計画における緊急幹線道路。</p>	 <ul style="list-style-type: none"> ● 第1次緊急輸送路 ● 第2次緊急輸送路 ● 長野市緊急幹線道路 — 見直し対象路線
	<p>◇避難支援機能</p> <p>広域避難場所、第一次避難場所から500m以内¹⁾の都計道を「避難支援機能を有する」と定義する。</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>	 <ul style="list-style-type: none"> ● 広域避難場所 ● 第一次避難場所 ● 広域避難場所から500m圏域 ● 第一次避難場所から500m圏域 — 見直し対象路線
	<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>	 <ul style="list-style-type: none"> ● 電線類地中化計画箇所 — 見直し対象路線
	<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>	 <ul style="list-style-type: none"> ● バス路線A ● バス路線B — 見直し対象路線

表 3 必要性の評価指標

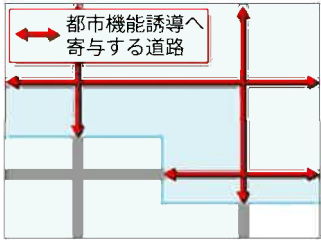
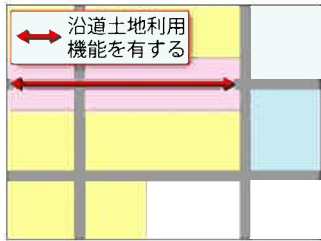
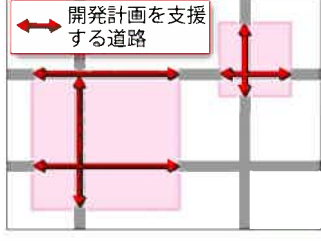
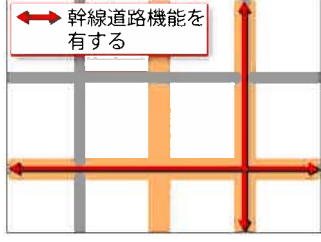
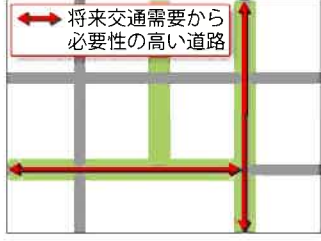
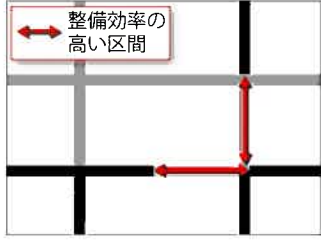
評価視点	評価指標と考え方	
市街地形成機能	<p>◇土地利用誘導機能</p> <p>【都市機能誘導への寄与】</p> <p>都市機能誘導区域に含まれる区間を「都市機能誘導へ寄与する道路」として定義する。</p> <p>【沿道土地利用誘導】</p> <p>沿道に線的な用途地域が設定されている区間を「沿道土地利用誘導機能を有する」と定義する。</p> <p>※全ての用途地域を対象に評価。</p>	 
市街地形成機能	<p>◇開発計画支援機能</p> <p>土地区画整理事業等、面整備計画内の道路あるいは、そこへのアクセス路を「開発計画を支援する道路」と定義する。</p>	
交通・ネットワーク機能	<p>◇幹線道路機能</p> <p>道路機能分類において「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>	
交通・ネットワーク機能	<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。</p> <p>1) 道路構造令における4種2級の計画交通量</p>	
交通・ネットワーク機能	<p>◆連続性確保機能</p> <p>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。</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>	

表 4 代替性の評価指標

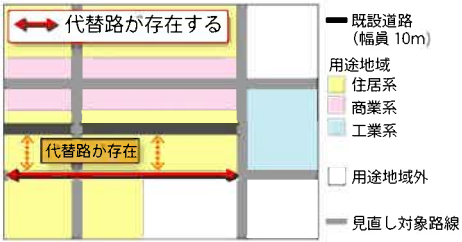
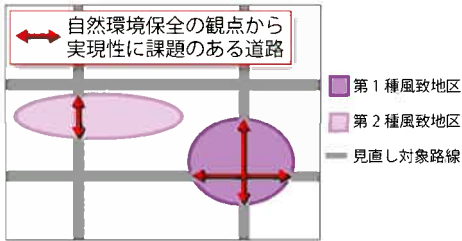
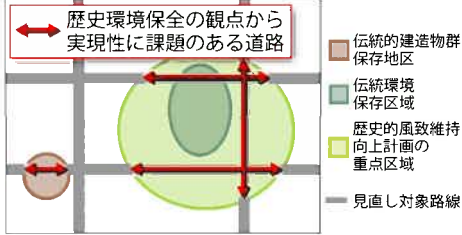

評価視点	評価指標と考え方				
代替路の有無	<p>◆代替路の有無</p> <p>補助幹線道路を対象に、以下の基準を全て満たす場合に代替路があると評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用途内は 500m、用途外は 1km 以内¹⁾に起終点がほぼ同一の現道が存在する。 ・代替路となりうる現道の幅員が以下の基準²⁾を上回る。 <table border="1" data-bbox="432 629 700 763"> <tr> <th>基準とする幅員</th> </tr> <tr> <td>商業系：幅員 12.0m</td> </tr> <tr> <td>住居系：幅員 9.5m</td> </tr> <tr> <td>その他：幅員 7.0m</td> </tr> </table> <p>・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)</p> <p>・整備済みの都市計画道路は他の都市計画道路の代替路として評価しない。</p>  <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²⁾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) 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。幅員構成の詳細は次頁に掲載。</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>補助幹線道路のうち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 1361 700 1496"> <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。幅員構成の詳細は次頁に掲載。 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 ※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>	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 5 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。

表 6 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</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、計画幅員が 24m 未満²⁾の区間 ・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。幅員構成の詳細は前頁に掲載。</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の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> 

※各評価結果の一覧表及び図は別紙をご参照ください。

表 7 前回部会（前回見直し）からの変更内容

評価指標	変更内容	
連続性確保機能	抽出される区間に変更は無いが、指標のタイトルに合わせて以下のとおり文章を変更。	
	<p>【前回部会時】</p> <p>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。</p>	<p>【今回部会】</p> <p>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。</p>
代替路の有無	<p>・基準とする幅員を道路構造令に合わせて変更。</p> <p>【基準とする幅員】</p> <p>前回部会 今回</p> <p>商業系：幅員 10.5m → 幅員 12.0m</p> <p>住居系：幅員 8.5m → 幅員 9.5m</p> <p>その他：幅員 6.5m → 幅員 7.0m</p>	
現道活用の可能性	<p>・基準とする幅員を道路構造令に合わせて変更。（※代替路の有無の基準と同様）</p> <p>・道路構造令を基本に混雑度を考慮し、現道活用が可能な交通量の基準を変更。</p> <p>（前回）1車線 4,000 台/日未満 → （今回）2車線 12,500 台/日未満</p>	
地域コミュニティの保全	<p>※この評価基準は削除したため、前頁までの表に登場しない。</p> <p>・前回見直し時には『専用住居系用途内を通過し、既存の地域コミュニティを分断する恐れのある道路を「地域コミュニティ保全の観点からの実現性に課題のある道路」として定義する。』として抽出を行っていたが、用途地域と都市計画道路は都市計画として一体で計画されているものであり、「専用住居系用途内を通過→地域コミュニティを分断」と評価するのは難しいと考え、この評価基準を削除した。</p>	
既定計画幅員	<p>・具体的な基準を設定していなかったため基準を設定。</p>	
道路構造令適合性	<p>・『その他地形的制約より施工上問題がある箇所』としていた基準について、前回見直しで抽出されていた区間の状況を参考に具体的な基準を以下のとおり設定。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	

○見直し評価手順の設定

必要性・代替性・実現性の評価をもとに以下のフローに従って、「客観的指標による区間別評価」を行う。

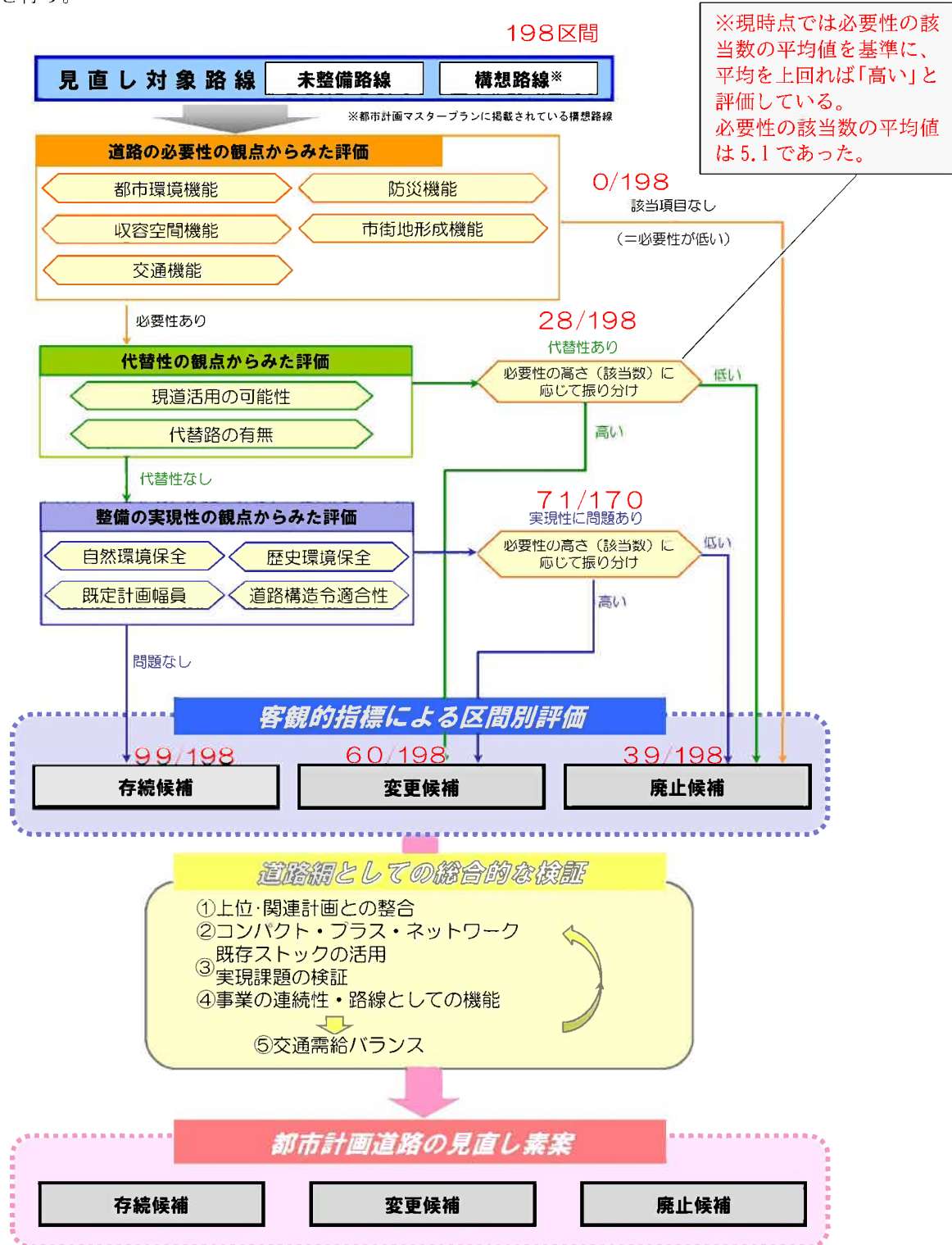


図 1-1 都市計画道路見直し評価フロー

総合的な検証の評価指標（案）

表 1 総合的な検証の評価指標（案）

評価 順序	評価指標	内容	着目点
①	上位・関連 計画との整合	長野都市計画区域マスタープラン（令和3年改定予定）や長野市都市計画マスタープラン（平成29年4月）等に位置づけがある都市計画道路で、客観的指標による区間別評価において「変更区間」または「廃止候補」として分類されている場合には、上位・関連計画との整合を図るため、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」または「変更候補」に変更する。	<input type="checkbox"/> 上位・関連計画における位置づけ
②	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」に分類された道路で、客観的指標による区間別評価において「変更区間」または「廃止候補」として分類されている場合には、都市拠点間のネットワークを形成するための重要な道路として、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」または「変更候補」に変更する。	<input type="checkbox"/> 都市MPに示される「拠点」を結ぶ道路であるか
③	既存ストック の活用	【「存続候補」に分類された区間】 並行路線及び現道の状況を総合的に勘案し判断する。 【「変更候補」に分類された区間】 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。 【代替性の評価により「廃止候補」に分類された区間】 「廃止候補」に分類された区間（代替性あり、必要性低い）では、基本的には「廃止候補」とするが、代替路及び現道の状況を総合的に勘案し判断する。	<input type="checkbox"/> 並行路線の有無 並行路線の活用 幅員構成 ※並行路線…対面通行（幅員6m以上）可能な国道、主要地方道、一級市道等で起終点がほぼ同じ路線を想定 <input type="checkbox"/> 現道の整備状況 幅員構成
	実現課題の 検証	【実現性の検証により「変更候補」に分類された区間】 ・「変更候補」に分類された区間（実現性課題あり、必要性高い）では、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。 【実現性の検証により「廃止候補」に分類された区間】 ・「廃止候補」に分類された区間（実現性課題あり、必要性低い）では、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。	<input type="checkbox"/> 線形、工法、技術 面等の検証 <input type="checkbox"/> 幅員、交差点改良 等の検証
④	事業の連続 性・路線とし ての機能	「廃止候補」と分類されている区間について、前後区間が「存続候補」となっているなど、当該区間の廃止により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は、当該区間が「廃止候補」と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。 また、客観的指標による区間別評価において「存続候補」と分類された区間についても、前後区間や連続する区間の評価結果に応じて「変更候補」または「廃止候補」への変更を検討する。	<input type="checkbox"/> 道路網としての連続性
⑤	交通需給 バランス	ここまでの検証結果を反映した見直し道路網案において「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	<input type="checkbox"/> 現況と見直し道路網案の混雑状況 <input type="checkbox"/> フルネットと見直

	<p>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。</p> <p>検証結果に応じて、客観的指標による区間別評価において「廃止候補」と分類された区間を、「廃止候補」と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。</p>	<p>し道路網案の混雑状況</p>
--	---	-------------------

※評価順序に示す番号順に評価を実施する。②番目以降の評価では、それまでの評価結果を反映した区間別評価結果に対して評価を行う。