

(2) 代替性の整理

① 代替路の有無

【評価の考え方】

以下の基準を全て満たす場合に代替路があると評価する。

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

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

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

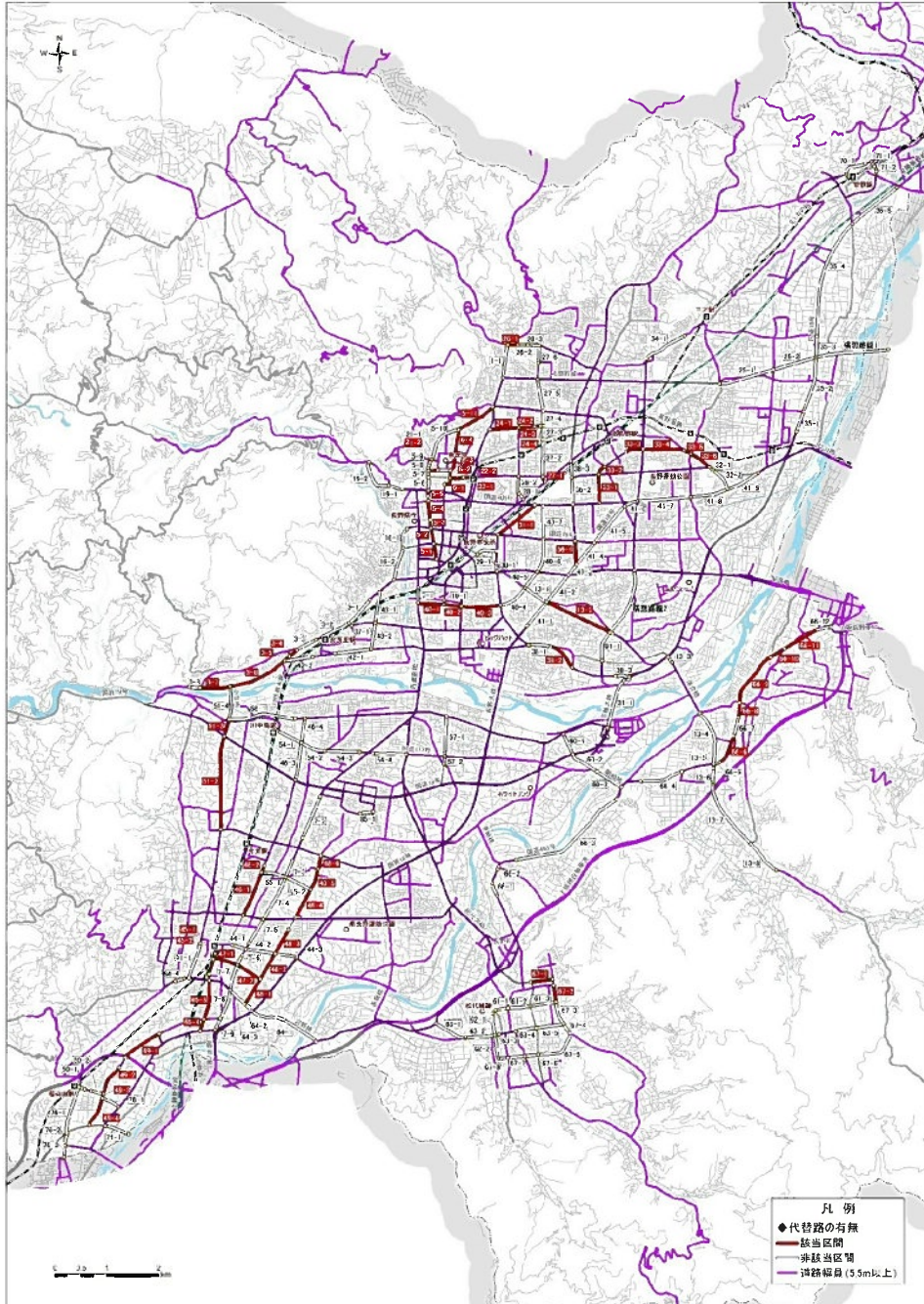


図 3-16 代替路の有無の評価結果

② 現道活用の可能性

【評価の考え方】

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

商業系：幅員12.0m、住居系：幅員9.5m、その他：幅員7.0m

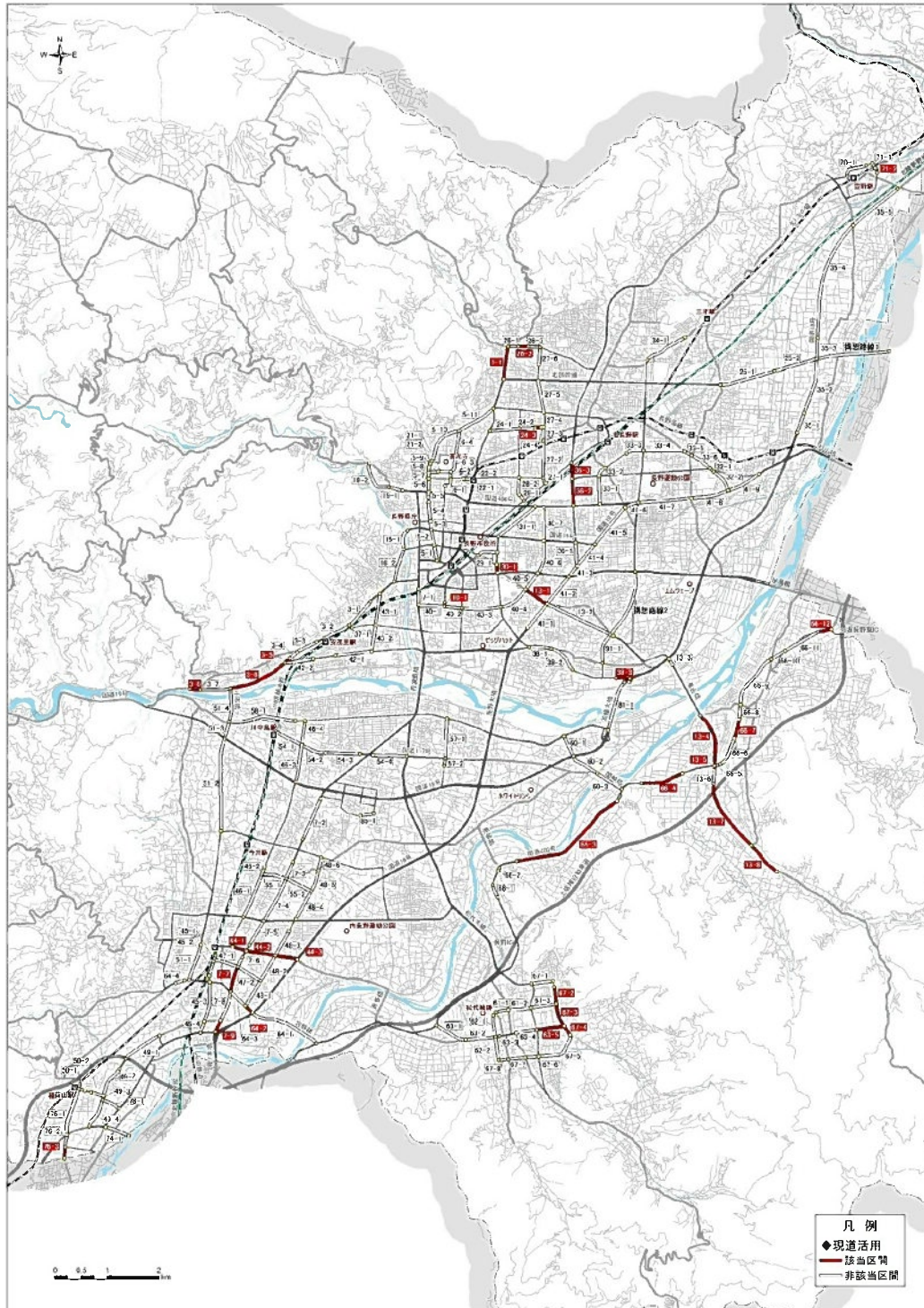


図 3-17 現道活用の可能性の評価結果

(3) 実現性の整理

① 自然環境保全

【評価の考え方】

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

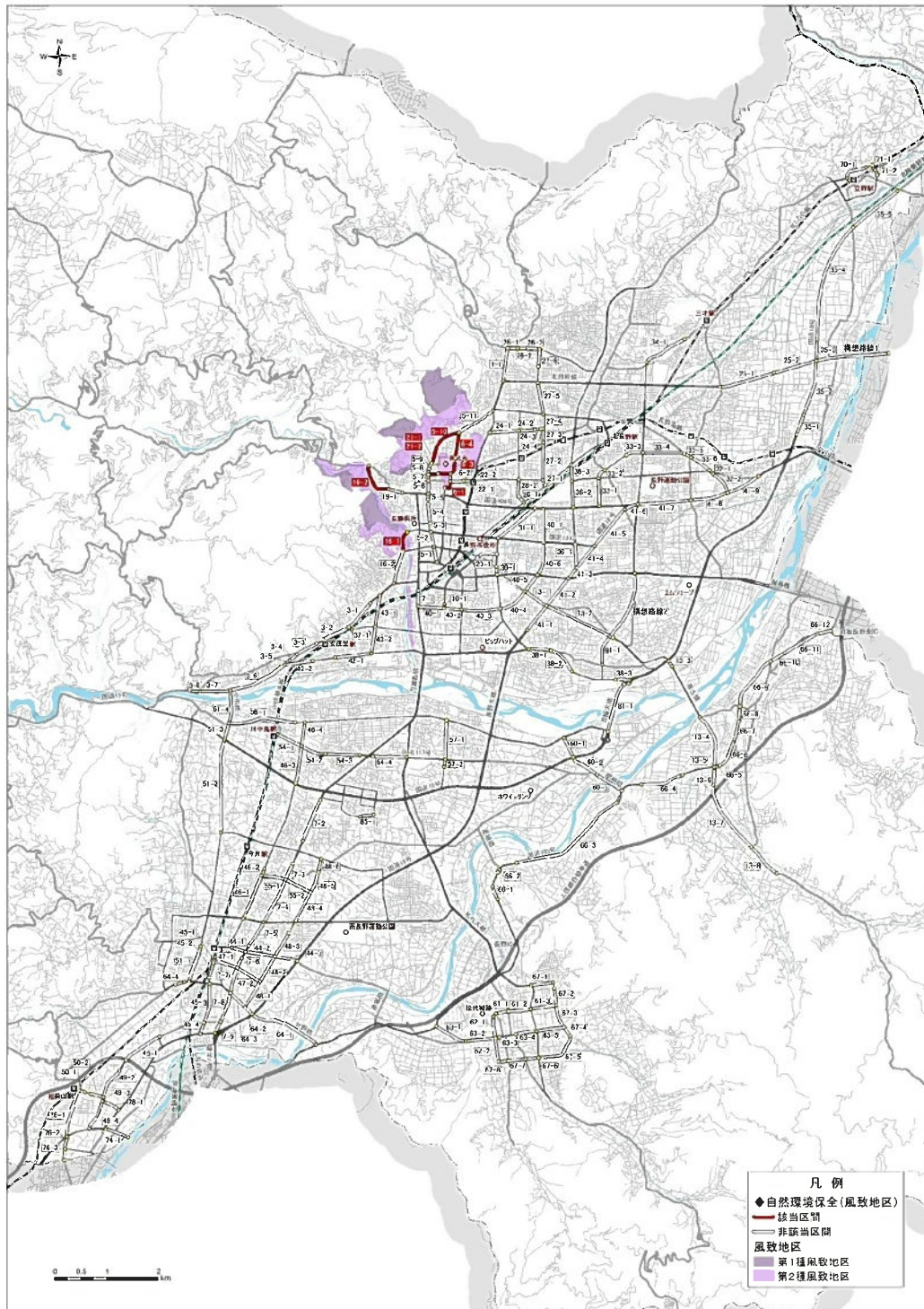


図 3-18 自然環境保全に関わる実現性の評価結果

② 歴史環境保全

【評価の考え方】

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

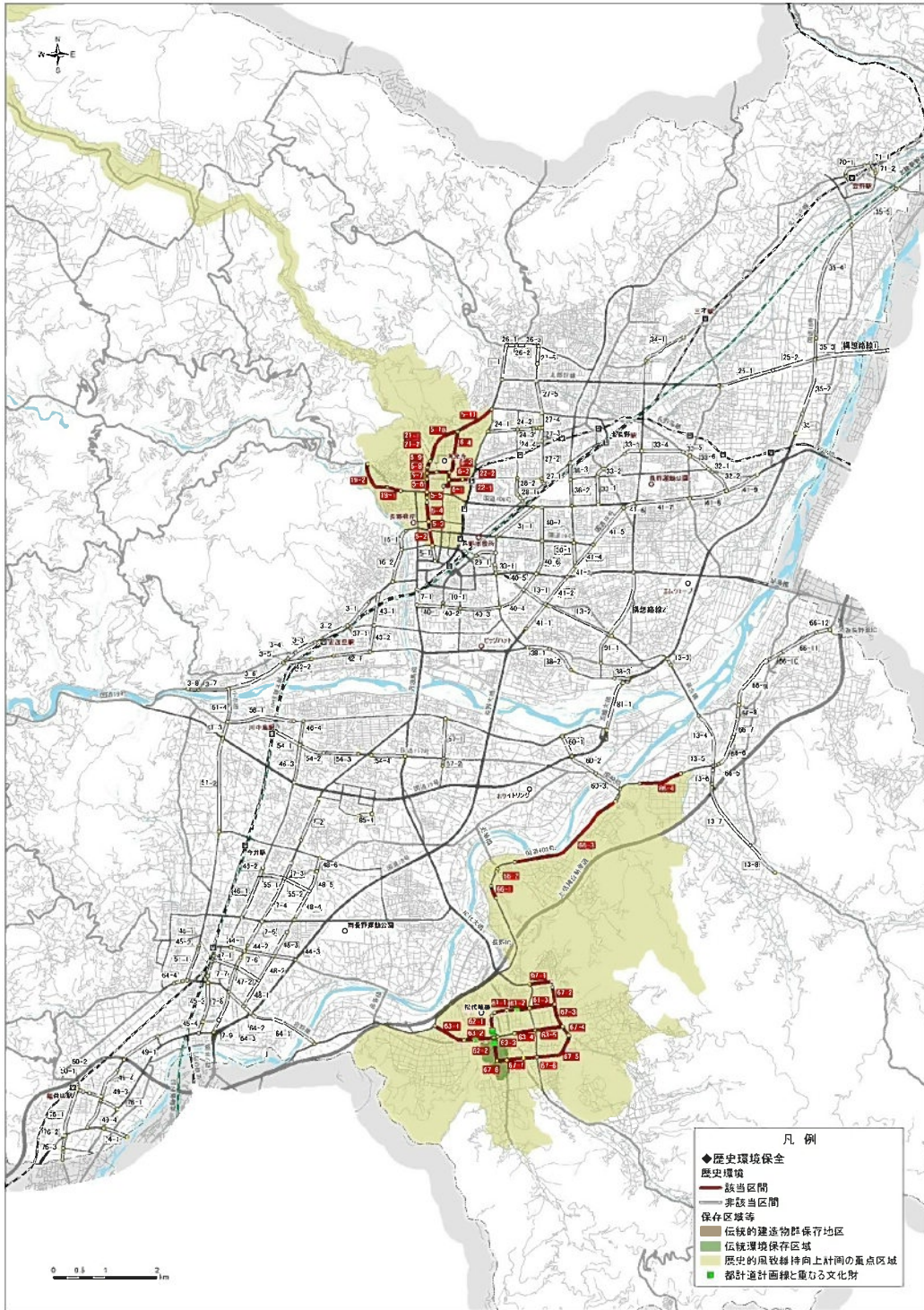


図 3-19 歴史環境保全に関わる実現性の評価結果

③ 既定計画幅員

【評価の考え方】

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

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

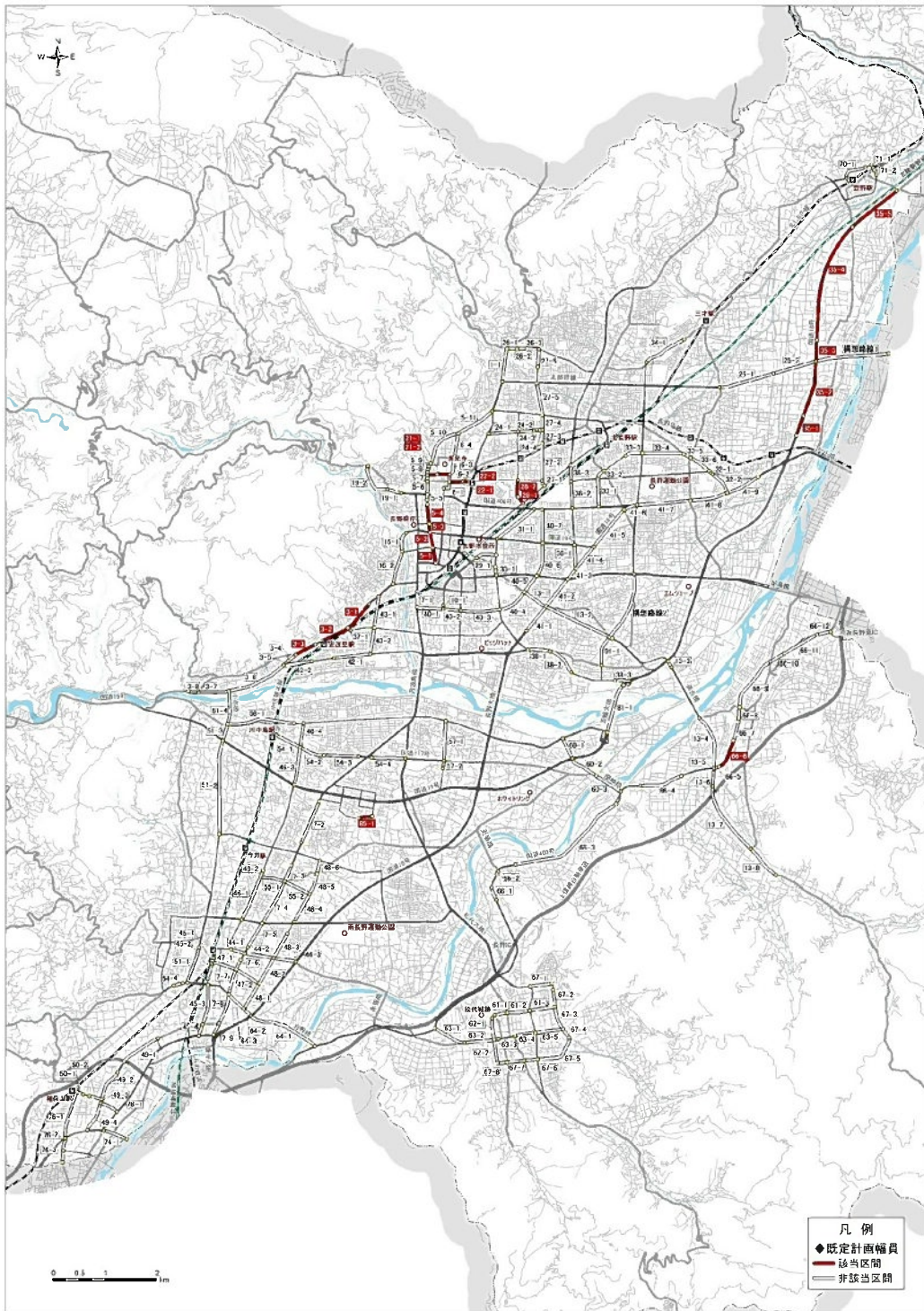


図 3-20 既定計画幅員に関わる実現性の評価結果

④ 道路構造令適合性

【評価の考え方】

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

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

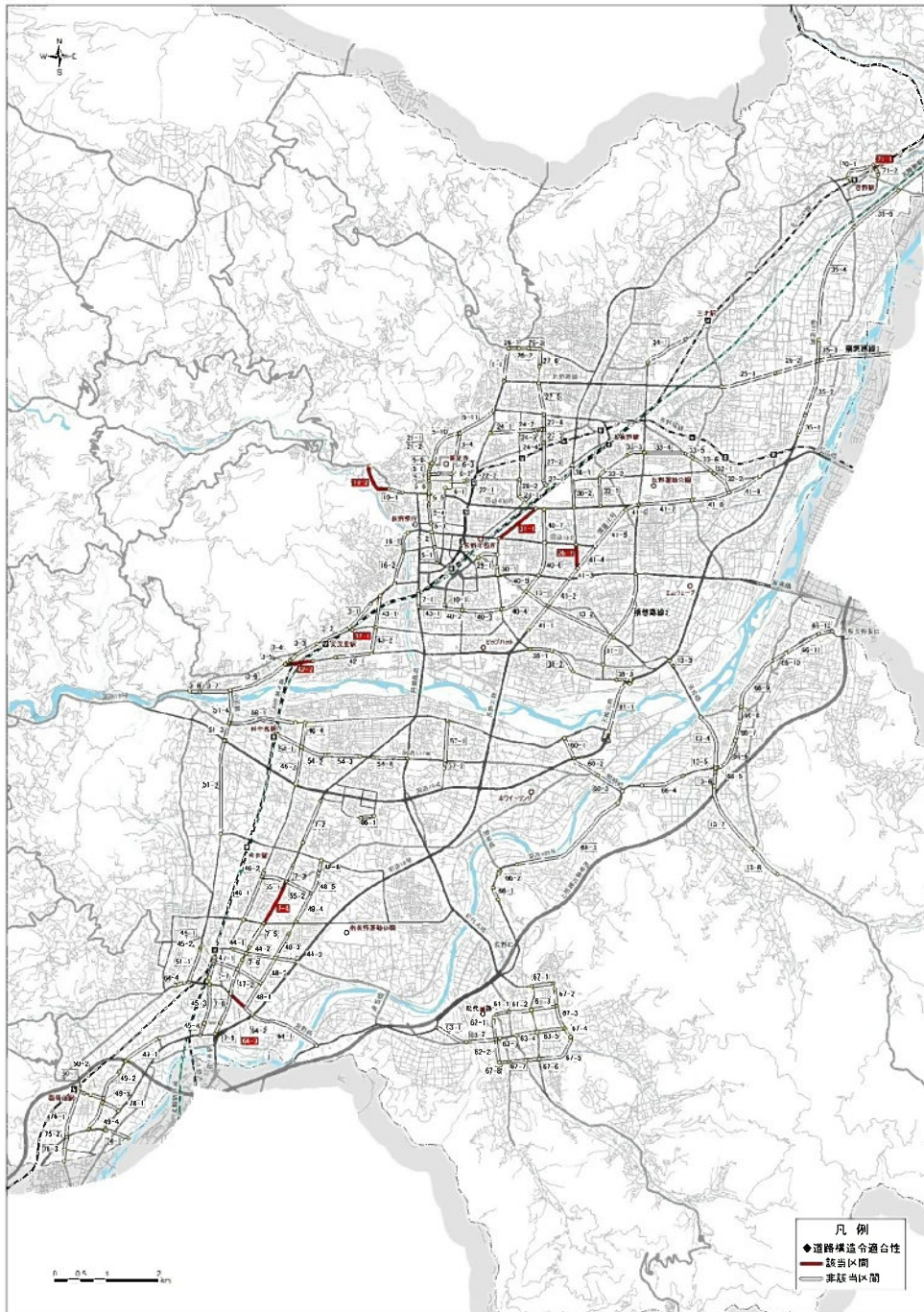


図 3-21 道路構造令適合性に関する実現性の評価結果

⑤ コンパクトシティの形成

【評価の考え方】

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

なお、構想区間、橋梁区間及び道路機能分類における「広域道路ネットワークを形成する道路」に該当する区間は対象外とする。

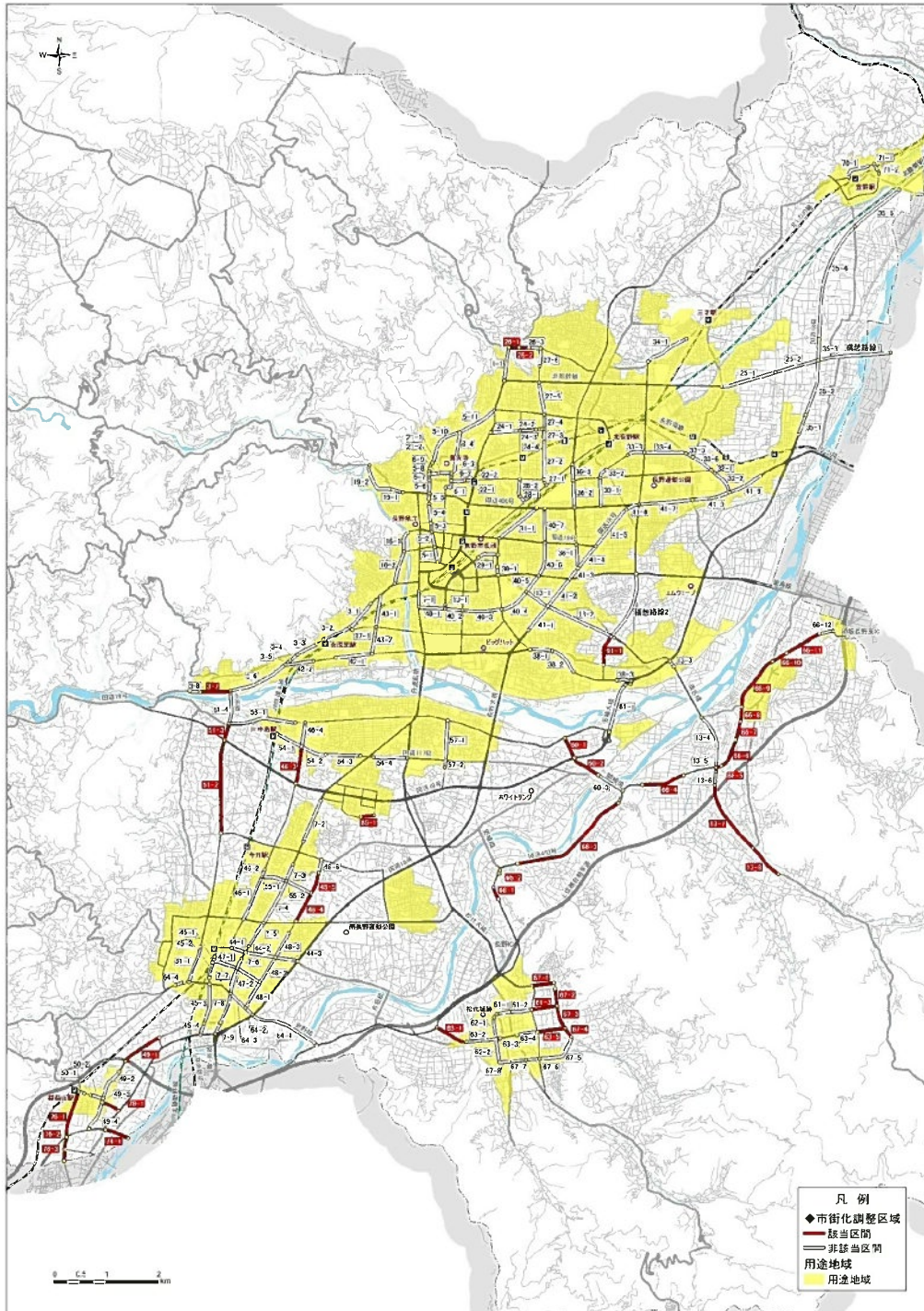


図 3-22 コンパクトシティの形成に関わる実現性の評価結果

3-3. 見直し原案の検討

(1) 見直し原案の検討手順

都市計画道路の見直し原案の検討手順は、大きく以下の2つの段階を経て検討行うものとし、その手順を47p 図 3-23に示した。

【見直し評価指標による“区間別”評価】

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

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

表 3-7 “区間別”評価の評価分類

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

【“道路網”としての総合的な検証】

「見直し評価指標による“区間別”評価」の結果をベースに、長野市のまちづくりを見据えた視点を含めた以下に示す6つの評価指標による“道路網”としての総合的な検証を行い、各区間を「存続候補」「変更候補」「廃止・変更候補」「廃止候補」のいずれかに分類し、都市計画道路見直し原案を作成する。なお、評価指標の詳細は49p 表 3-10に掲載した。

表 3-8 “道路網”としての検証の評価指標

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

※各指標の評価の考え方は49p 表 3-10を参照

表 3-9 見直し評価分類の考え方

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

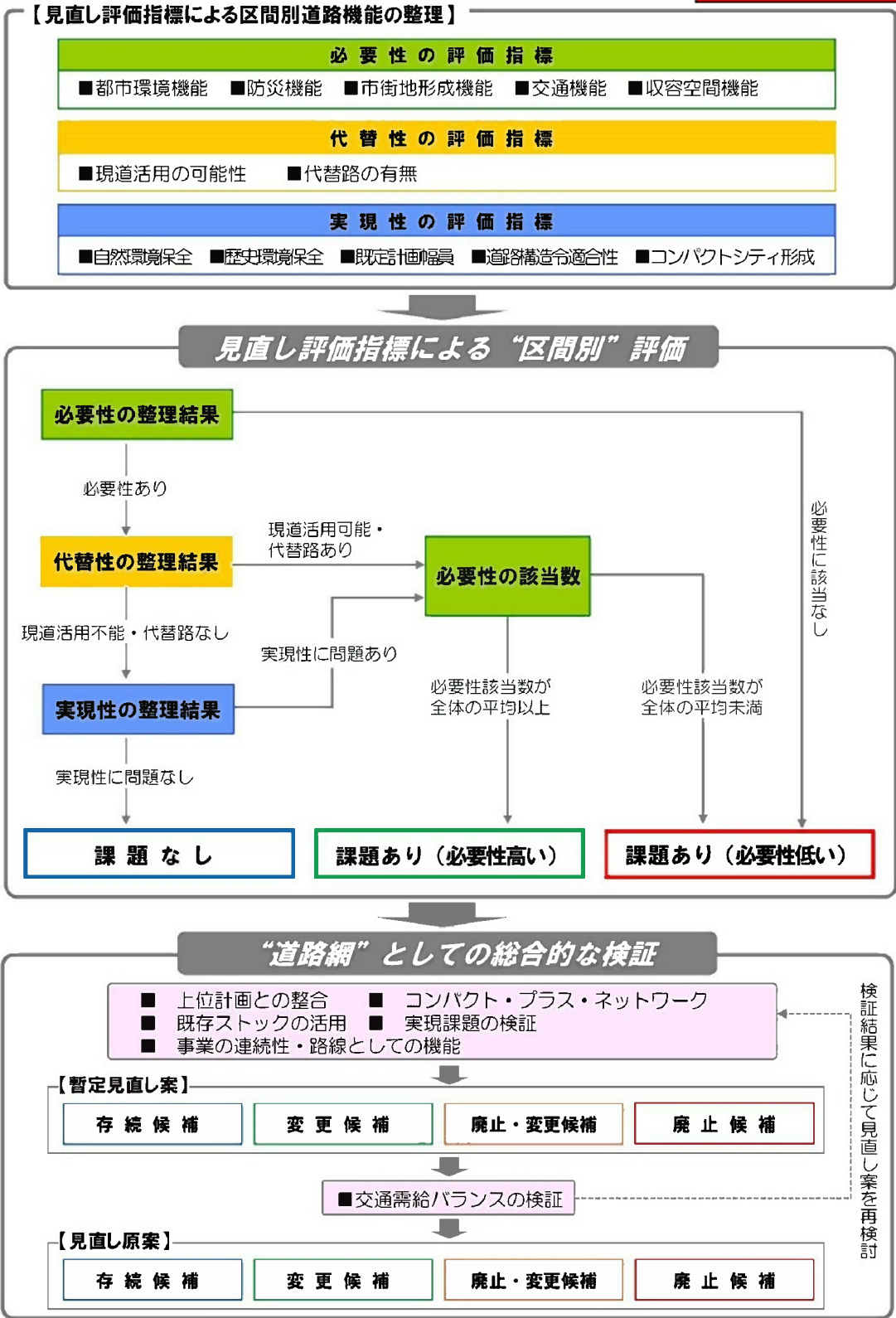
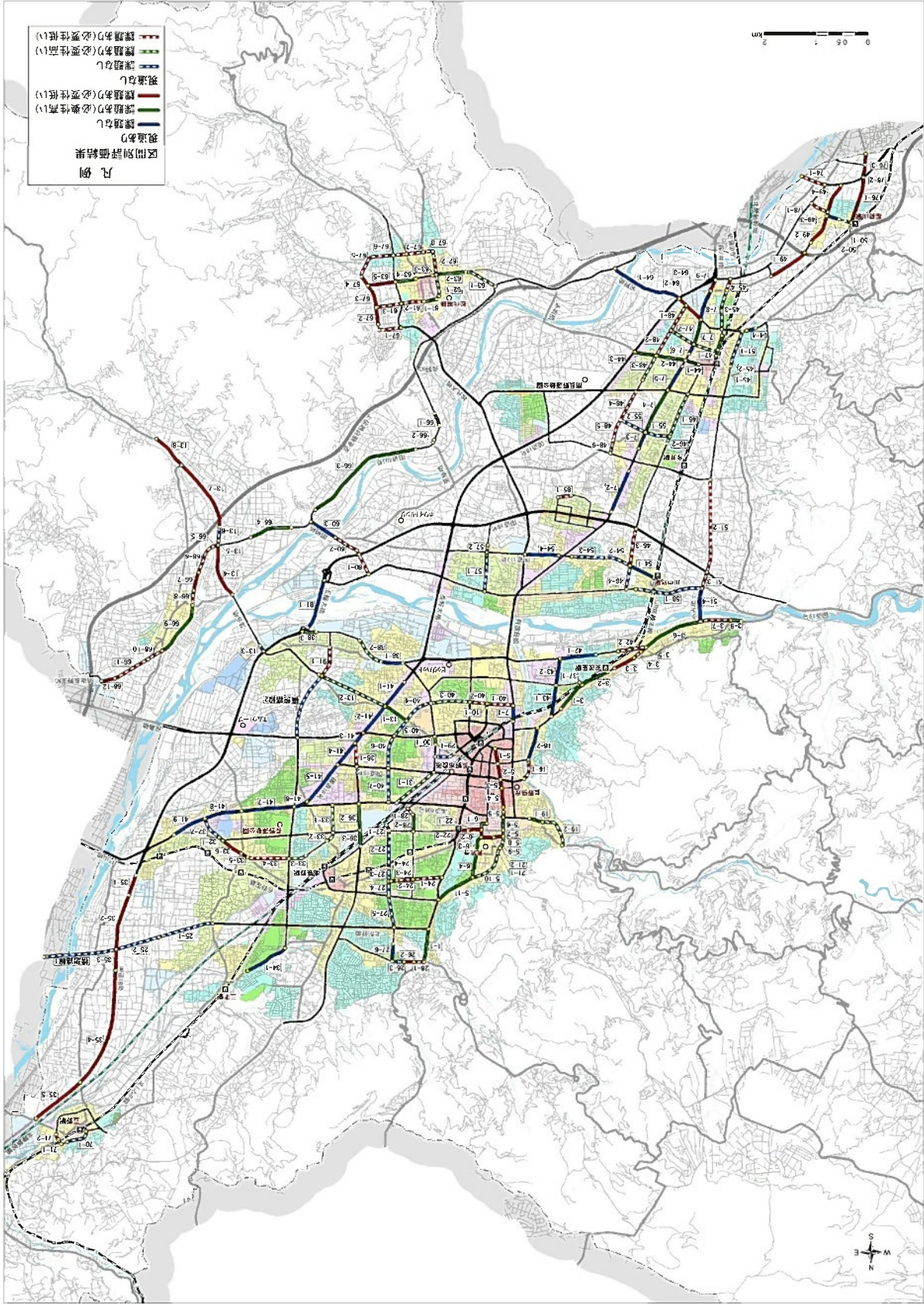


図 3-2 3 都市計画道路見直し評価フロー

図 3-24 見直し評価指標による“区間別”評価結果



(2) 見直し評価指標による“区間別”評価結果を示した手順により、見直し評価指標による“区間別”評価結果を行い、結果を下面図に示した。

(3) “道路網”としての総合的な検証

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

表 3-10 “道路網”としての総合的な検証項目

評価指標	内容
上位・関連計画との整合	下記の計画に位置づけられた路線については、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」、「変更候補」、「変更・廃止候補」のいずれかに評価する。 ・長野都市計画区域マスタープラン（令和3年改定予定） ・長野市都市計画マスタープラン（平成29年4月） ・広域道路ネットワーク計画
コンパクト＋ネットワーク	道路機能分類において「都市内拠点間を連絡する道路」に分類された道路は、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」、「変更候補」、「変更・廃止候補」のいずれかに評価する。
既存ストックの活用	「代替性あり」と評価された区間について、「必要性が低い」または「実現性に課題がある」場合には、基本的には「廃止候補」とする。 その他の区間については、当該区間の必要性及び実現性の該当状況、並行路線及び現道の状況を総合的に勘案し判断する。 ※並行路線…対面通行(幅員6m以上)可能な国道、主要地方道、一級市道等で起終点がほぼ同じ路線を想定
実現課題の検証	「実現性に課題あり」と評価された区間について、「必要性が低い」場合には、軽微な変更（幅員や交差点部の変更など）で実現性の阻害要因を回避できる場合を除き「廃止候補」とする。「必要性が高い」場合には、当該区間の変更により実現性の阻害要因を回避できる場合には「変更候補」とし、回避できない場合には「廃止候補」とする。
事業の連続性・路線としての機能	前後区間の評価状況に応じて、事業の連続性や路線としての機能に問題が生じる場合に、前後区間の評価結果に応じて評価を決定する。 ※連続性に問題がなく、代替性・実現性に該当が無い区間は存続候補とする。
交通需給バランス	ここまでの検証結果を反映した暫定見直し案において「廃止・変更候補」「廃止候補」と位置づけられた区間を廃止した場合の交通需給バランスにあたる影響を、見直し道路網案における将来交通量推計と現計画における状況との比較により検証する。 現況と現計画及び見直し後道路網の混雑状況を比べ、市内の面的な混雑度合いや混雑区間延長などより、見直し道路網案においても混雑状況の改善効果が維持されるかなどを検証する。 検証結果に応じて、見直し評価指標による“区間別”評価において「廃止・変更候補」「廃止候補」と分類された区間を、分類された理由に応じて、「存続候補」または「変更候補」に変更する。

① 上位計画との整合

【検証】

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

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

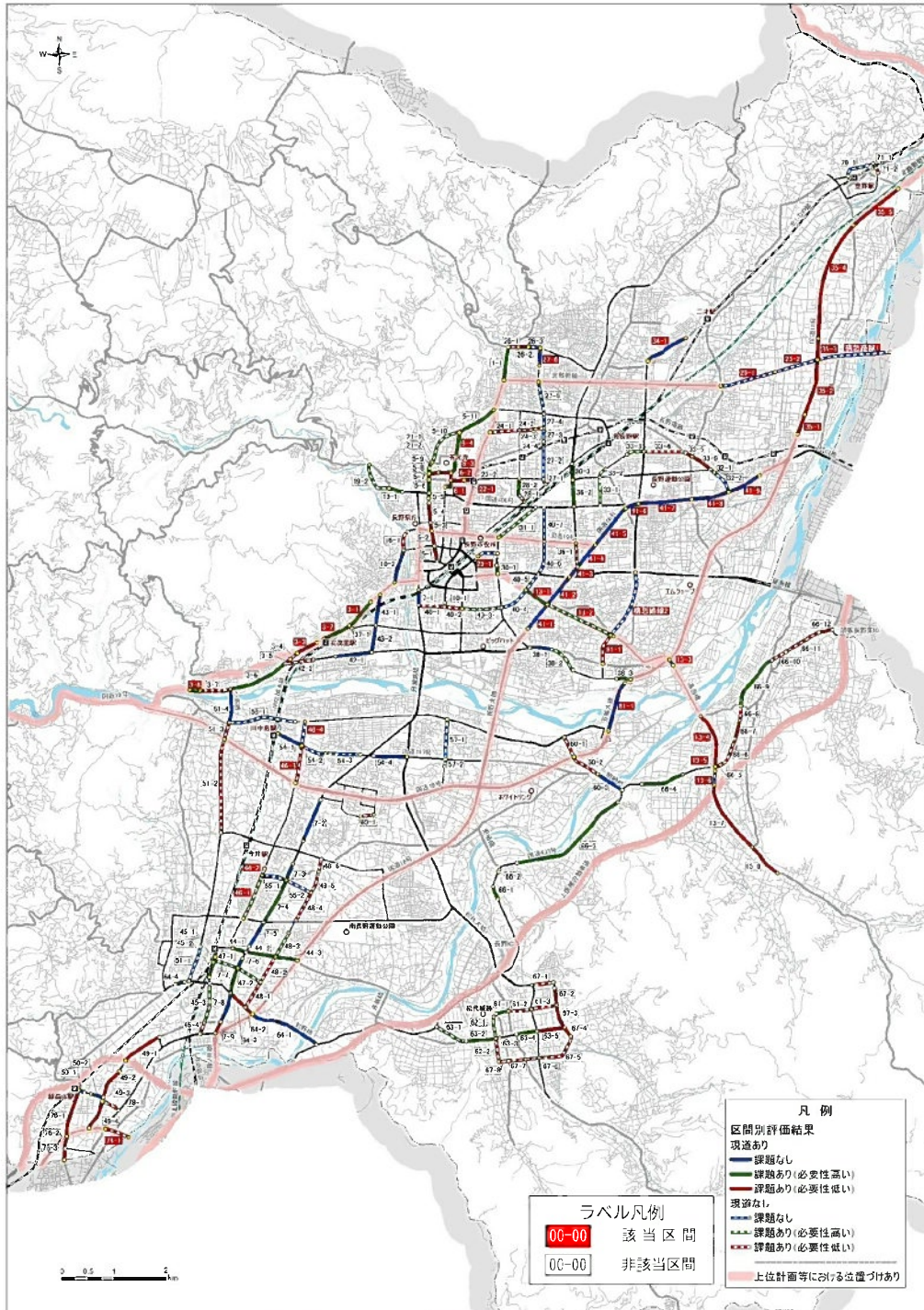


図 3-25 上位計画との整合 検証図

【検証結果】

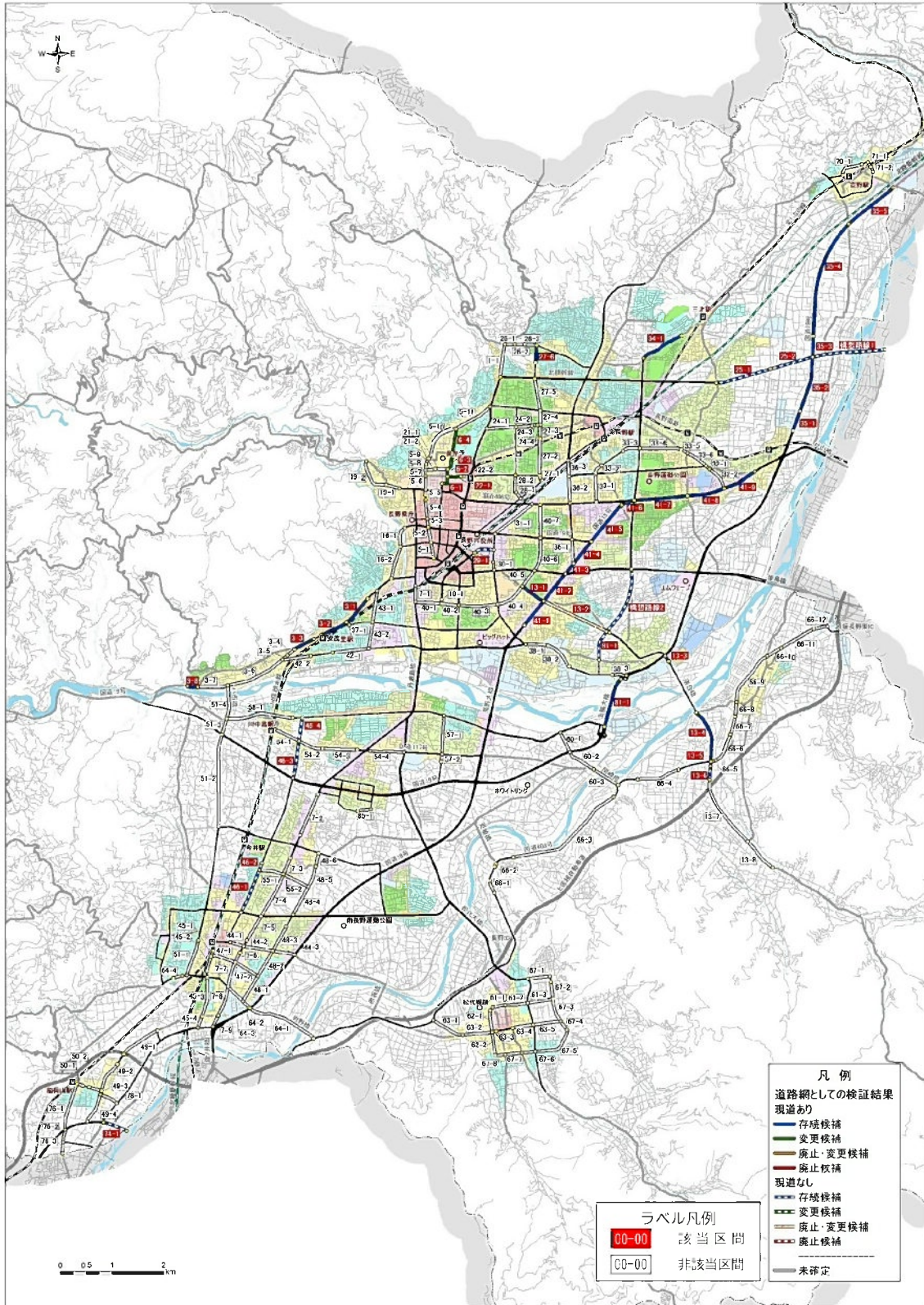


図 3-26 上位計画との整合 検証結果

② コンパクト・プラス・ネットワーク

【検証】

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

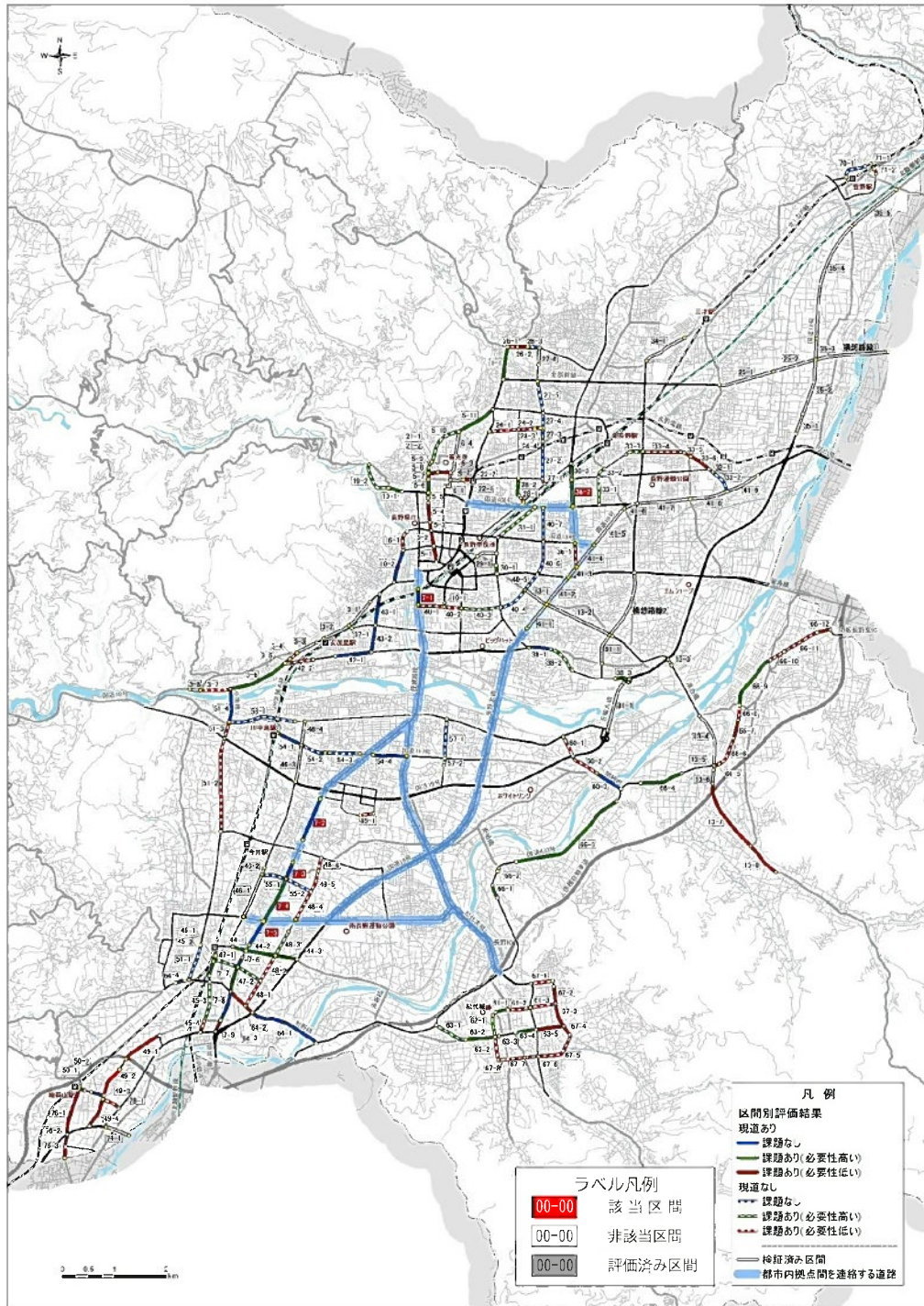


図 3-27 コンパクト・プラス・ネットワーク 検証図

【検証結果】

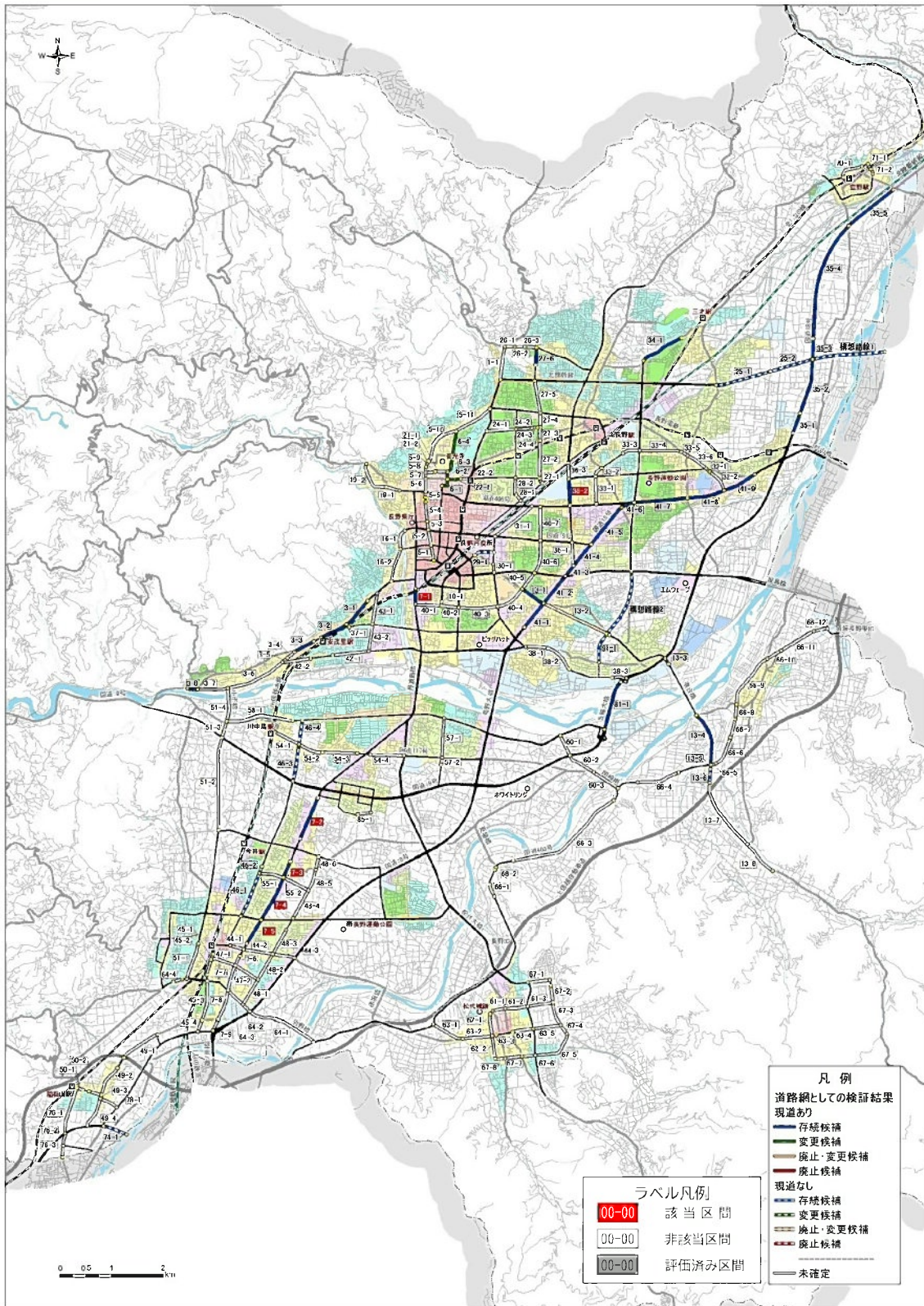


図 3-28 コンパクト・プラス・ネットワーク 検証結果

③ 既存ストックの活用

【検証】

「代替性あり」と評価された区間について、「必要性が低い」または「実現性に課題がある」場合には、基本的には「廃止候補」とする。

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

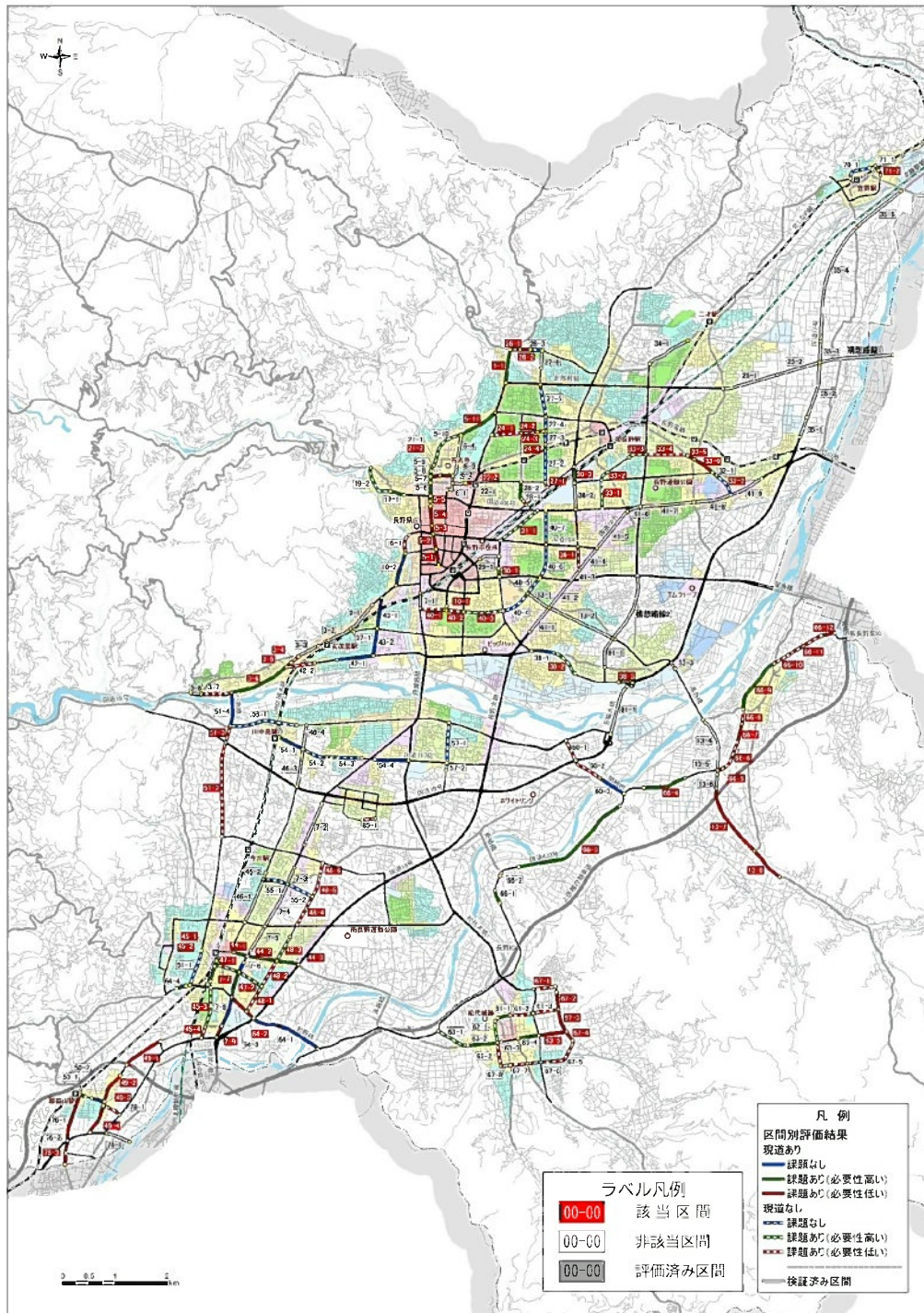


図 3-29 既存ストックの活用 検証図

【検証結果】

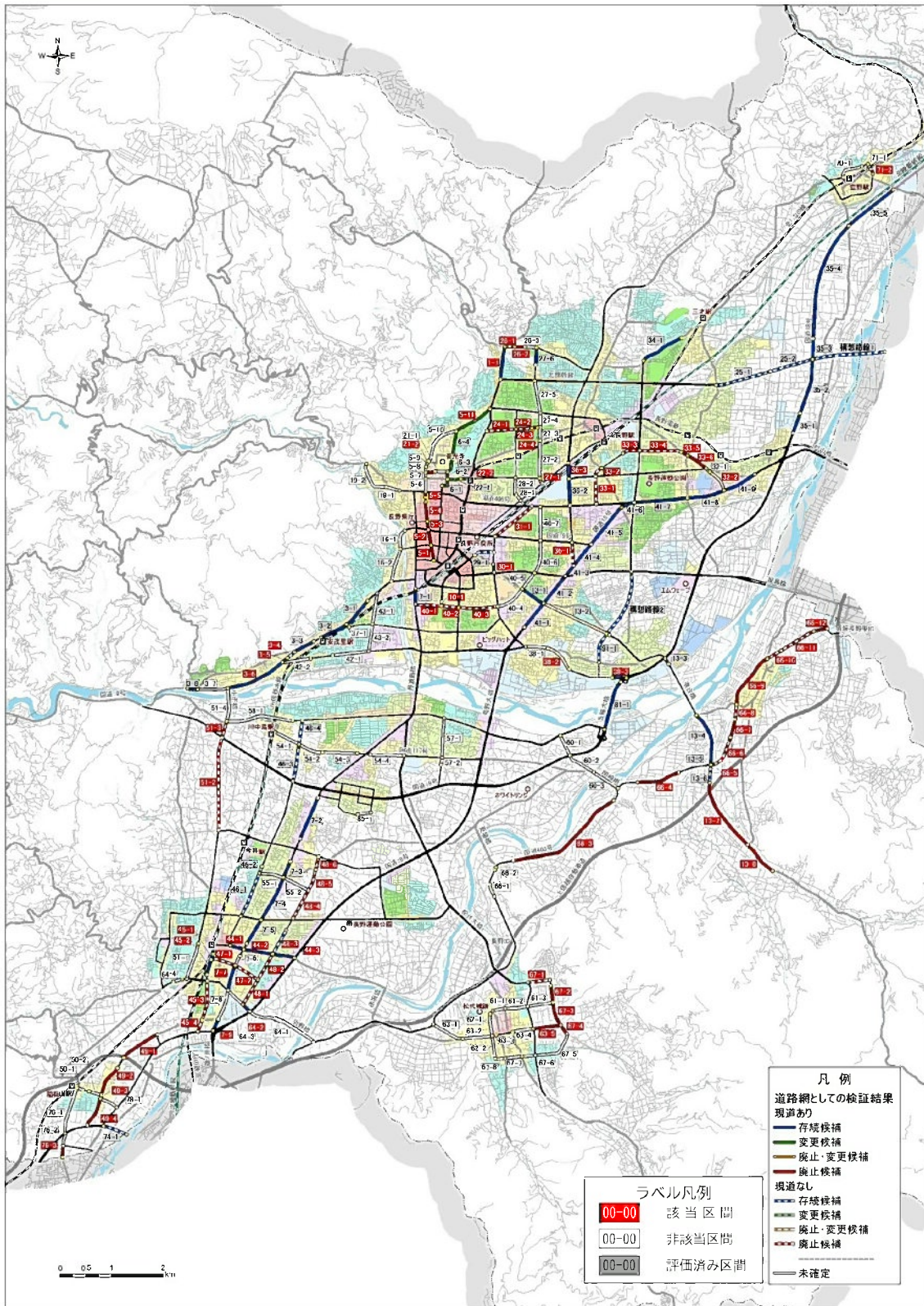


図 3-30 既存ストックの活用 検証結果

④ 実現課題の検証

【検証】

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

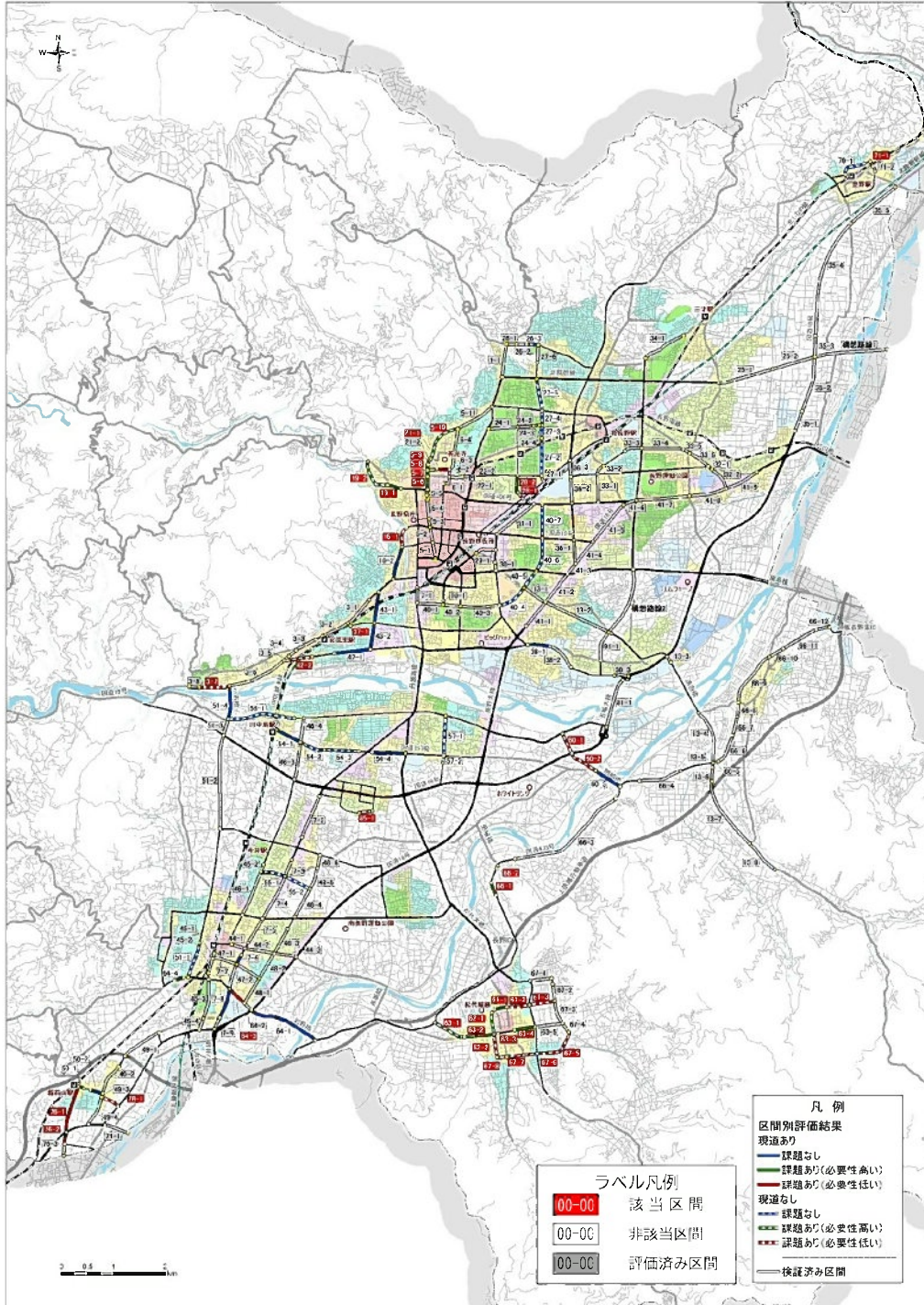


図 3-31 実現課題の検証 検証図

【検証結果】

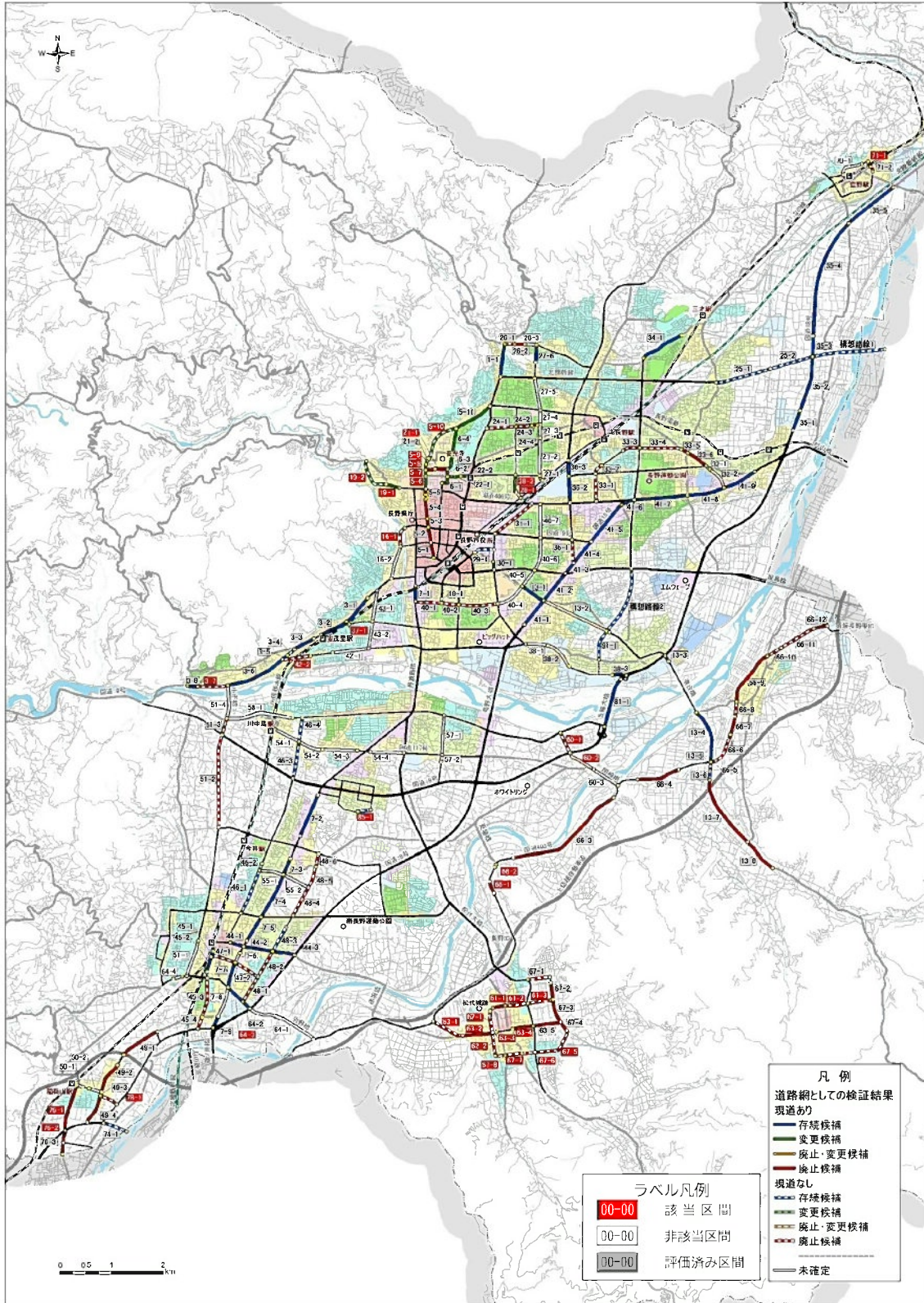


図 3-32 実現課題の検証 検証結果

⑤ 事業の連続性・路線としての機能

【検証】

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

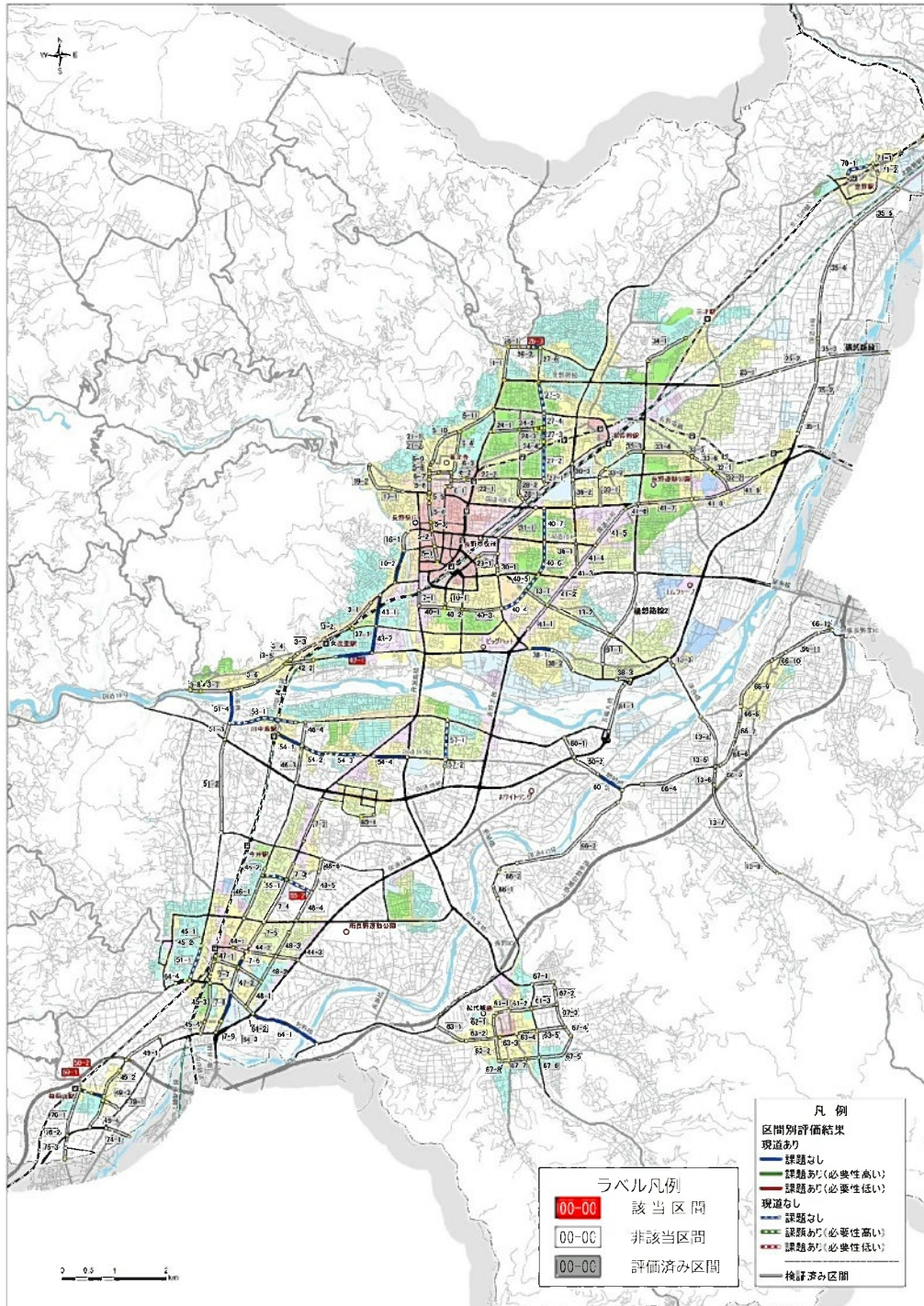


図 3-33 事業の連続性・路線としての機能 検証図

【検証結果】

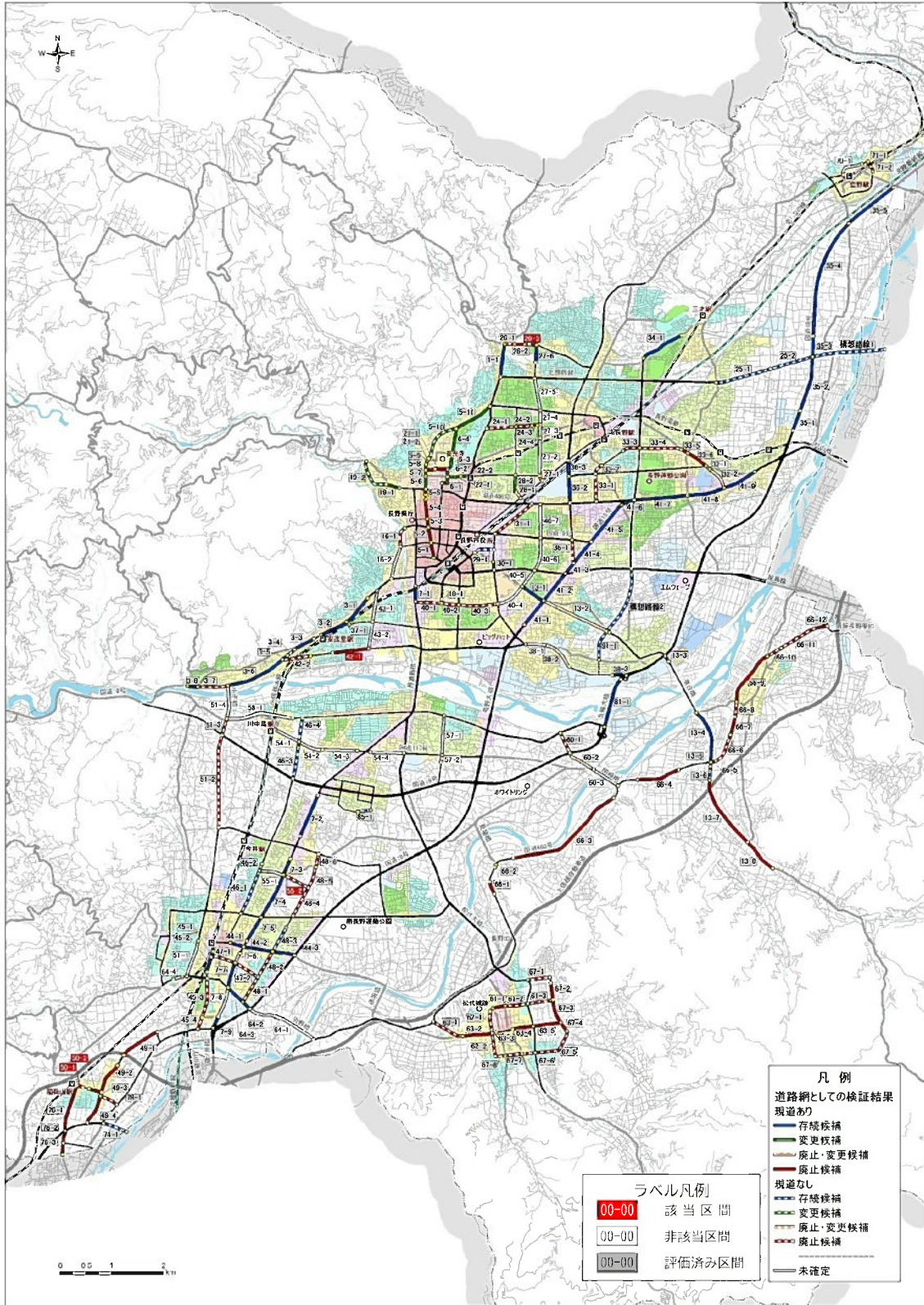


図 3-34 事業の連続性・路線としての機能 検証結果

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

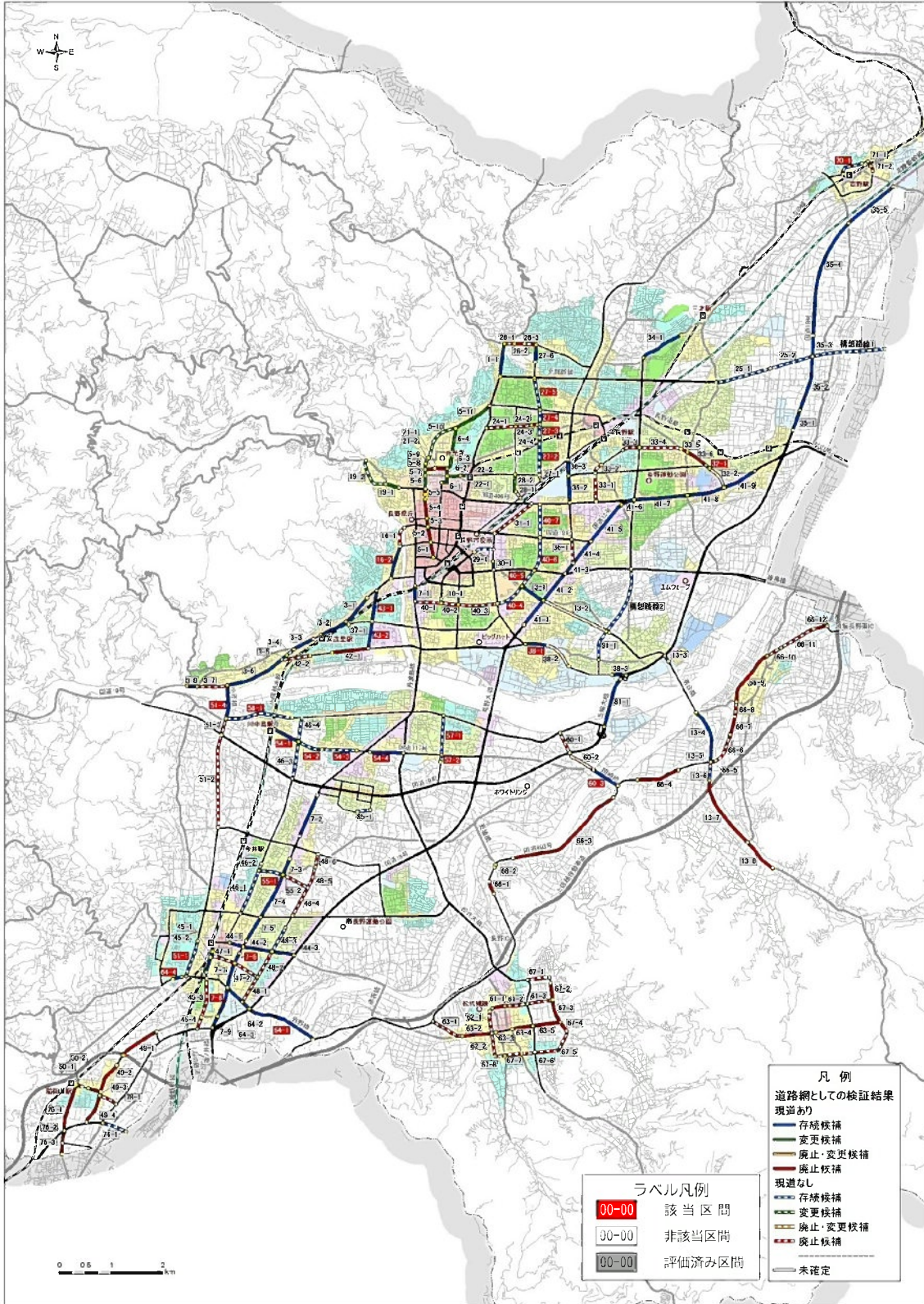


図 3-35 必要性があり、現道活用不能・代替路が無く、実現性・連続性に問題が無い区間