

⑦ 延焼遮断機能

【評価の考え方】

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。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。

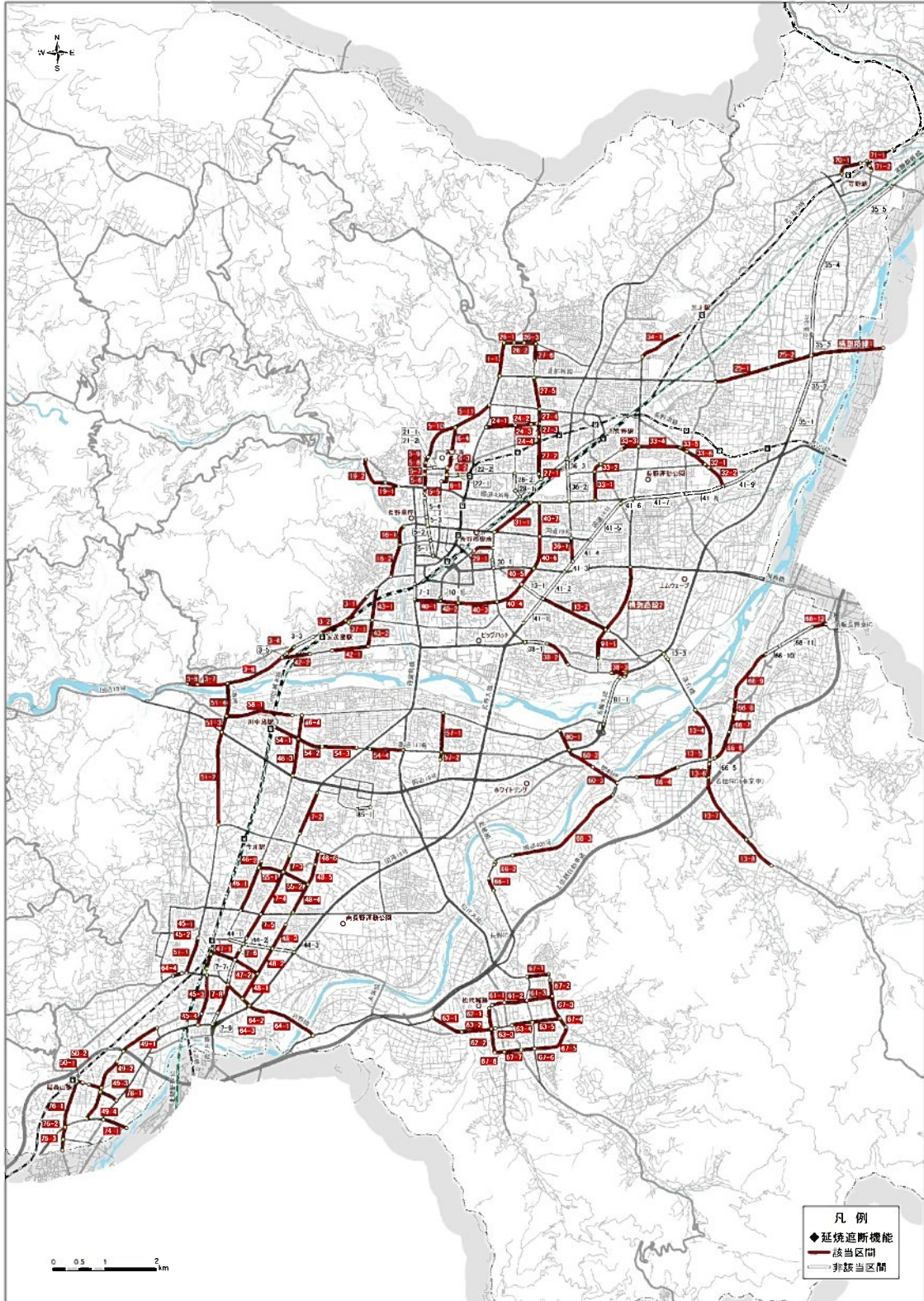


図 3-7 延焼遮断機能の評価結果



### ⑧ 電線共同溝の収容機能

#### 【評価の考え方】

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。

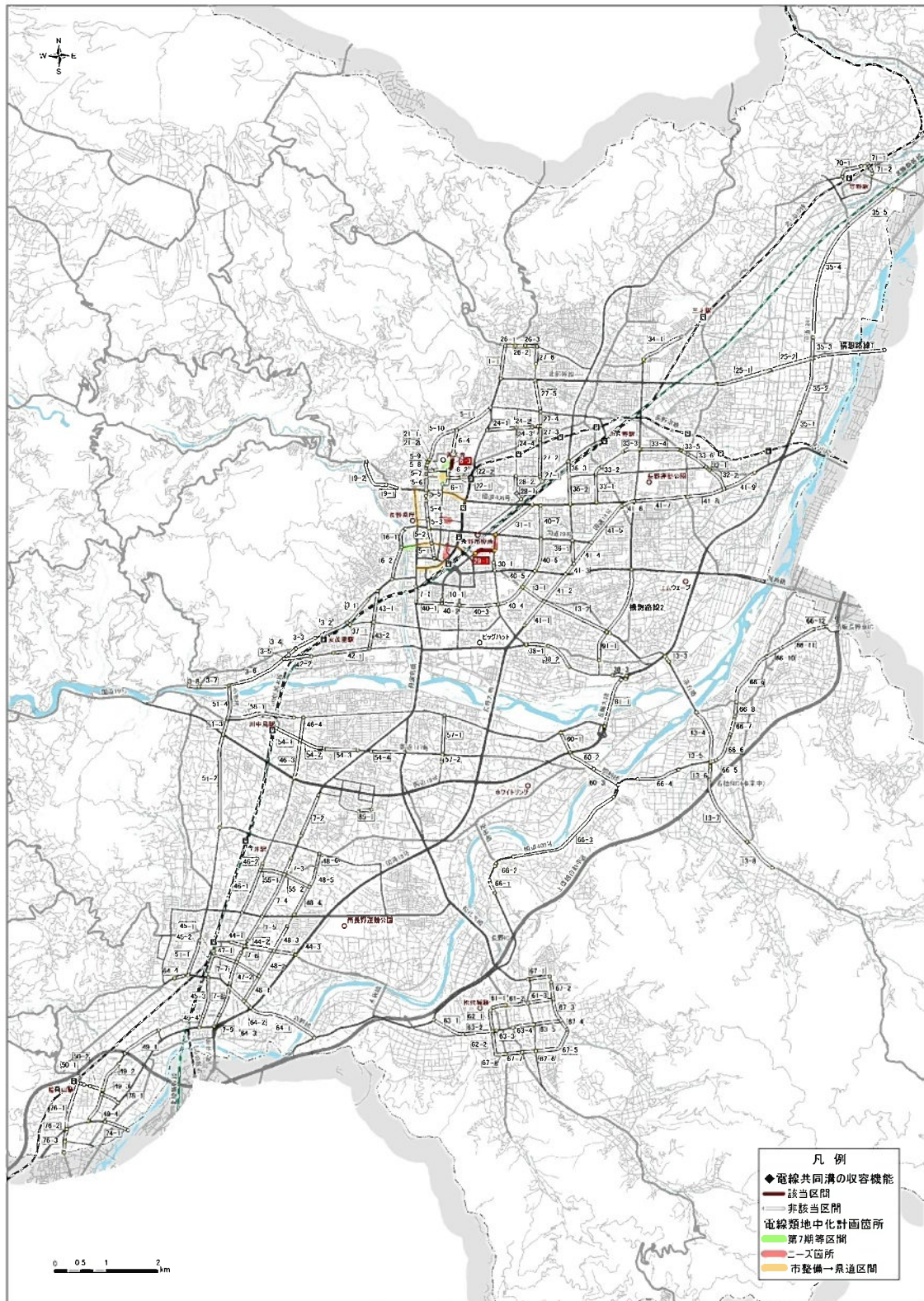


図 3-8 電線共同溝の収容機能の評価結果



⑨ 公共交通運行支援機能

【評価の考え方】

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。

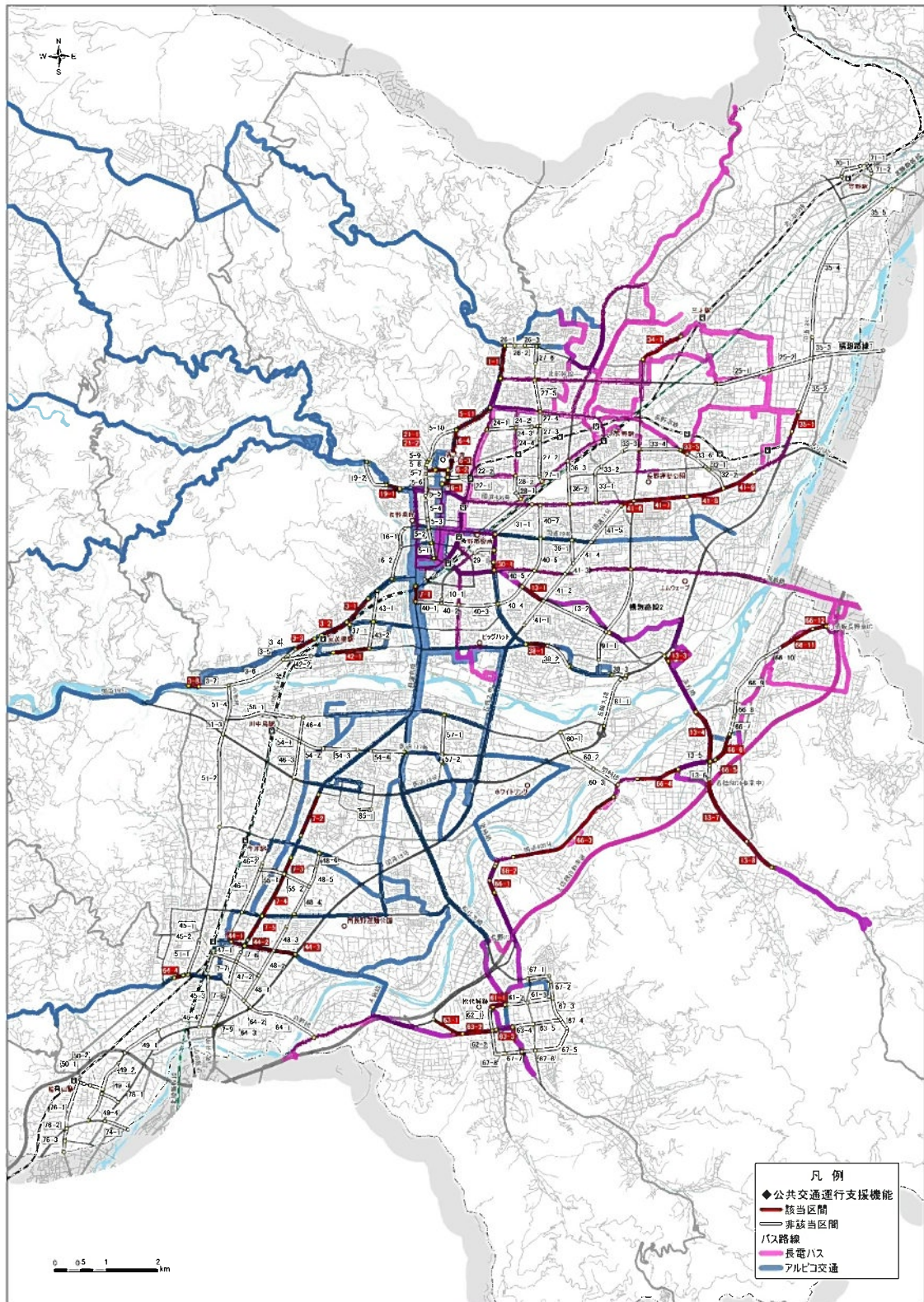


図 3-9 公共交通運行支援機能の評価結果



⑩ 土地利用誘導機能（都市機能誘導への寄与）

【評価の考え方】

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。

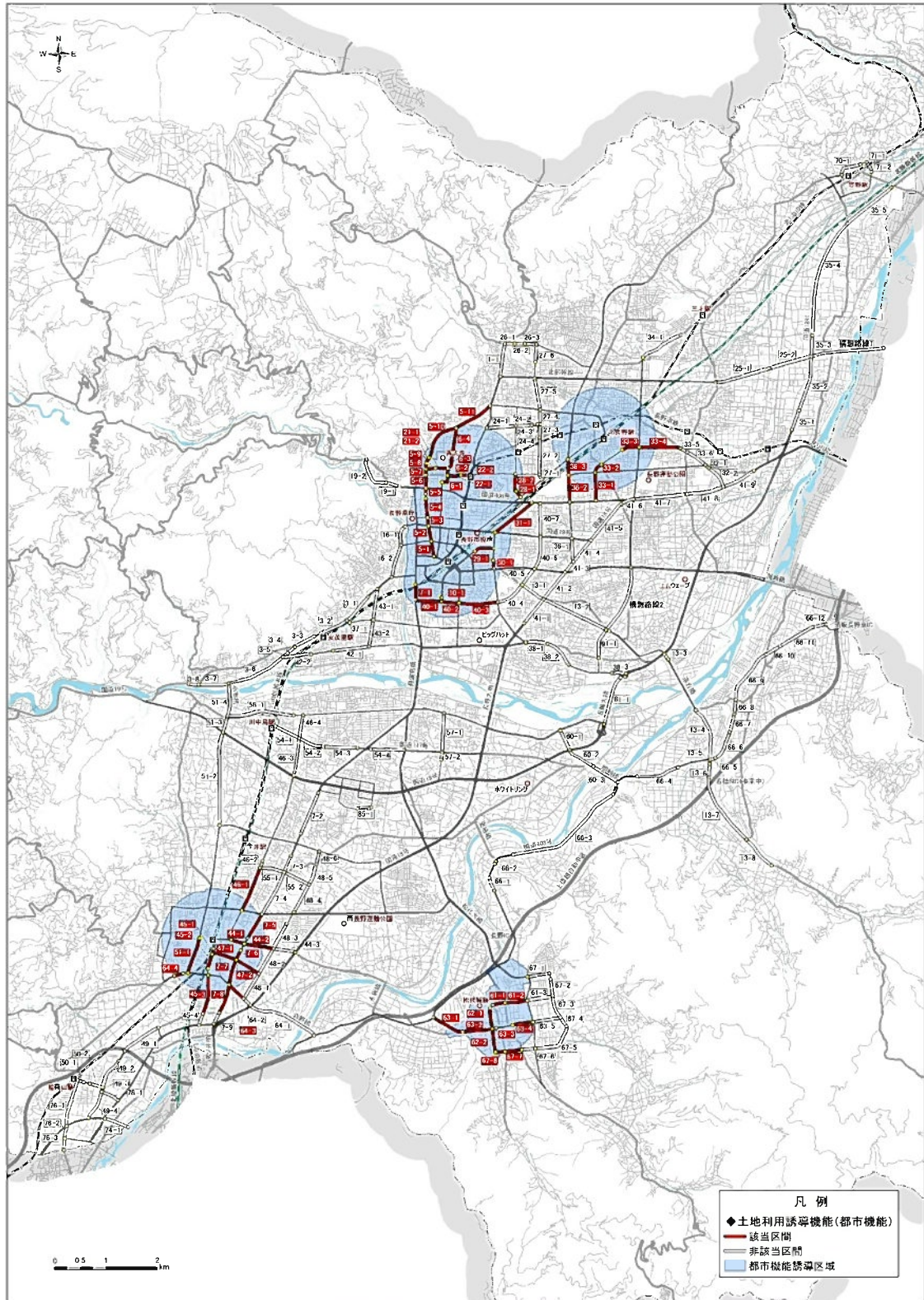


図 3-10 土地利用誘導機能（都市機能誘導への寄与）の評価結果



⑪ 土地利用誘導機能（沿道土地利用誘導）

【評価の考え方】

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。

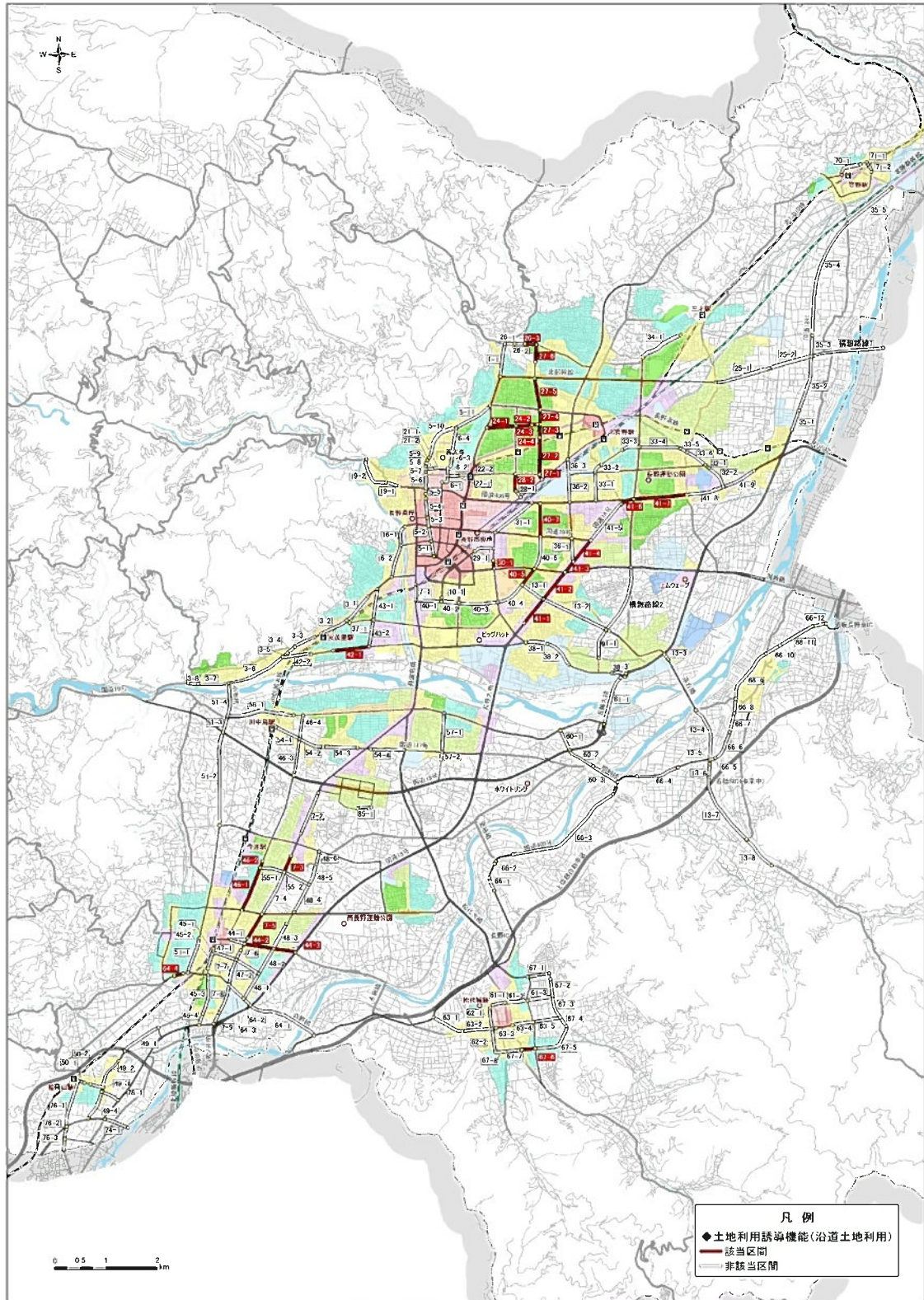


図 3-11 土地利用誘導機能（沿道土地利用誘導）の評価結果



⑫ 開発計画支援機能

【評価の考え方】

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。

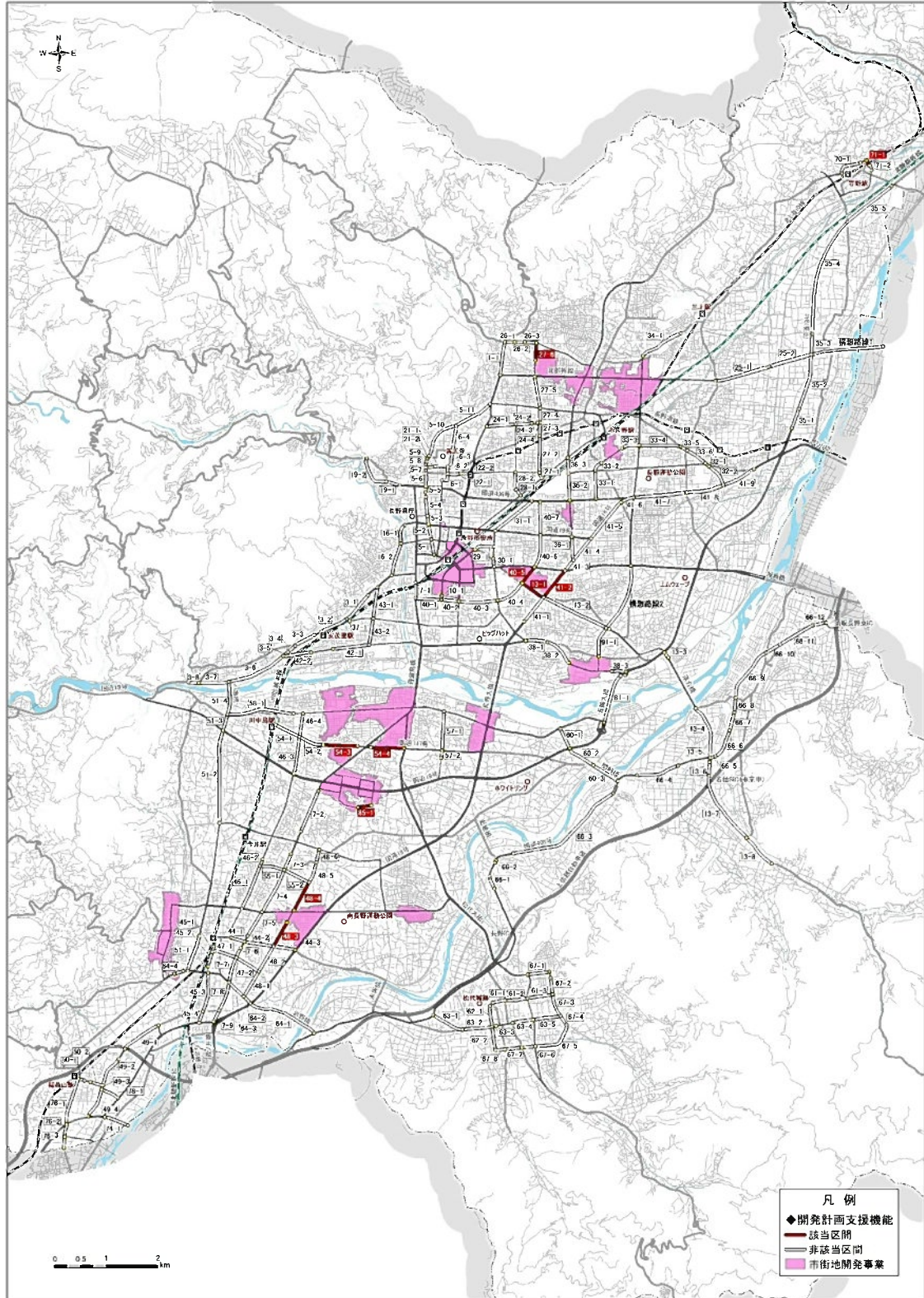


図 3-12 開発計画支援機能の評価結果



### ⑬ 幹線道路機能

#### 【評価の考え方】

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。

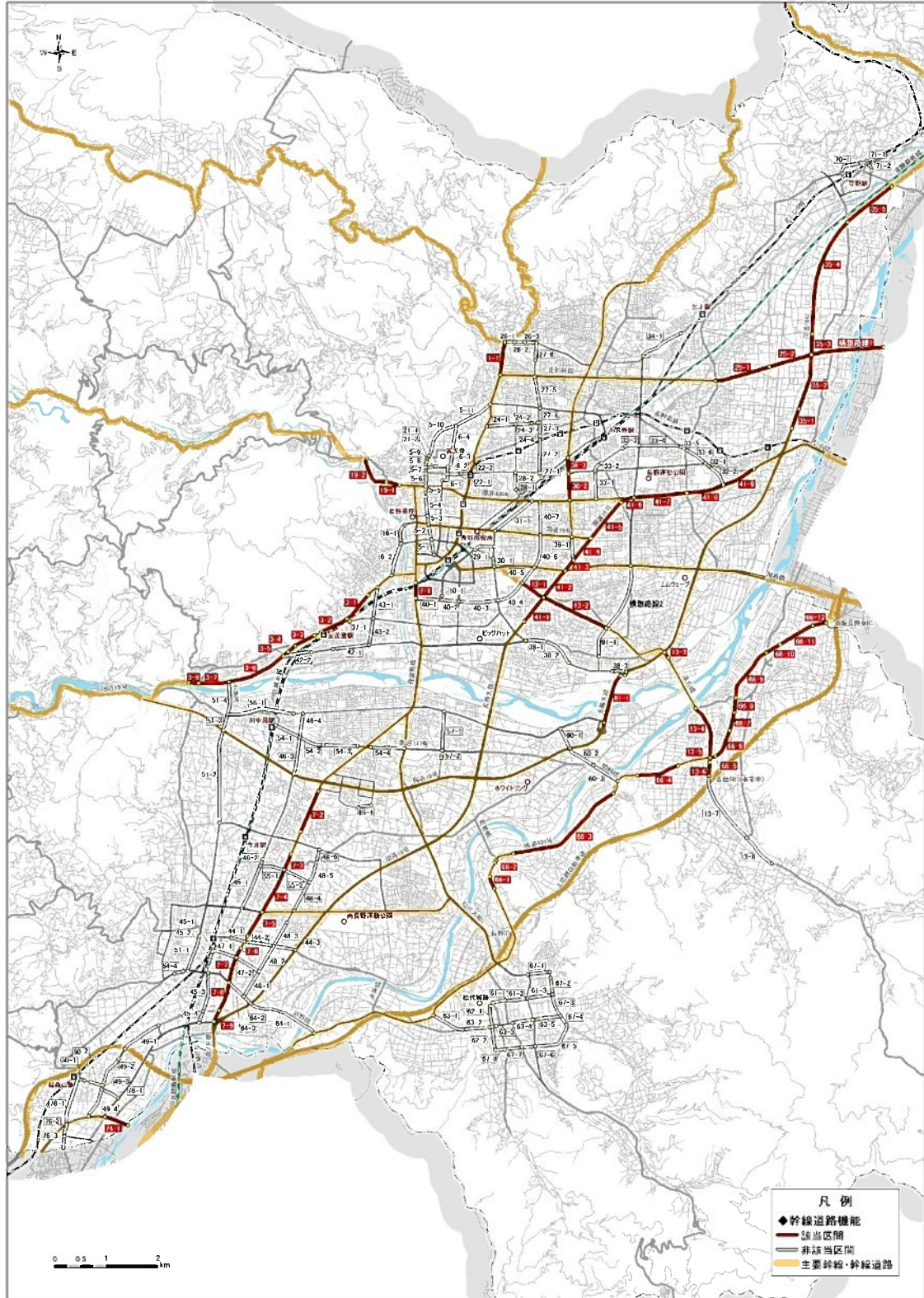


図 3-13 幹線道路機能の評価結果



#### ⑭ トラフィック機能

##### 【評価の考え方】

将来交通需要が4,000台/日以上を「将来交通需要から有効性の高い道路」と定義する。

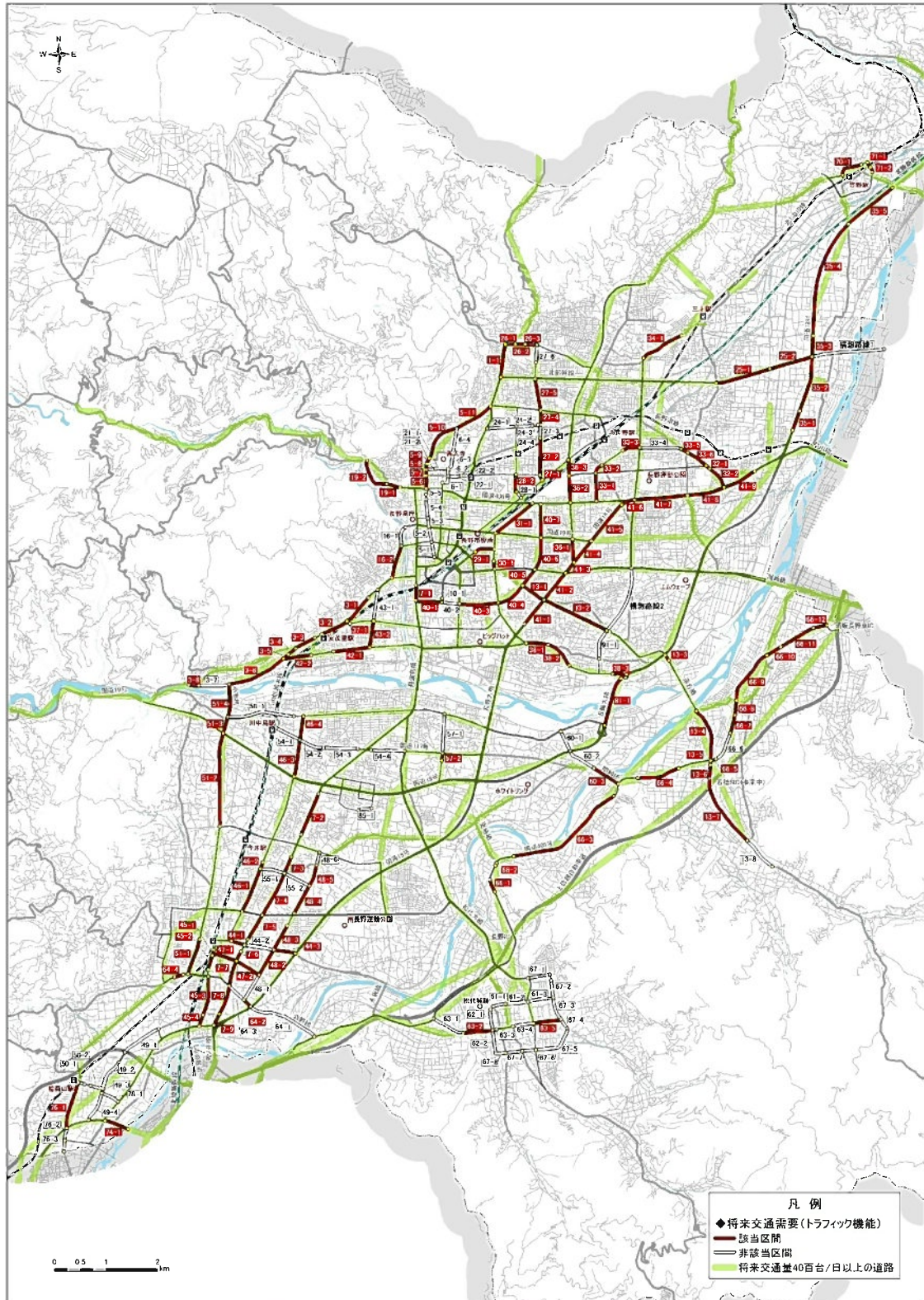


図 3-14 トラフィック機能の評価結果



⑮ 連続性確保機能

【評価の考え方】

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。

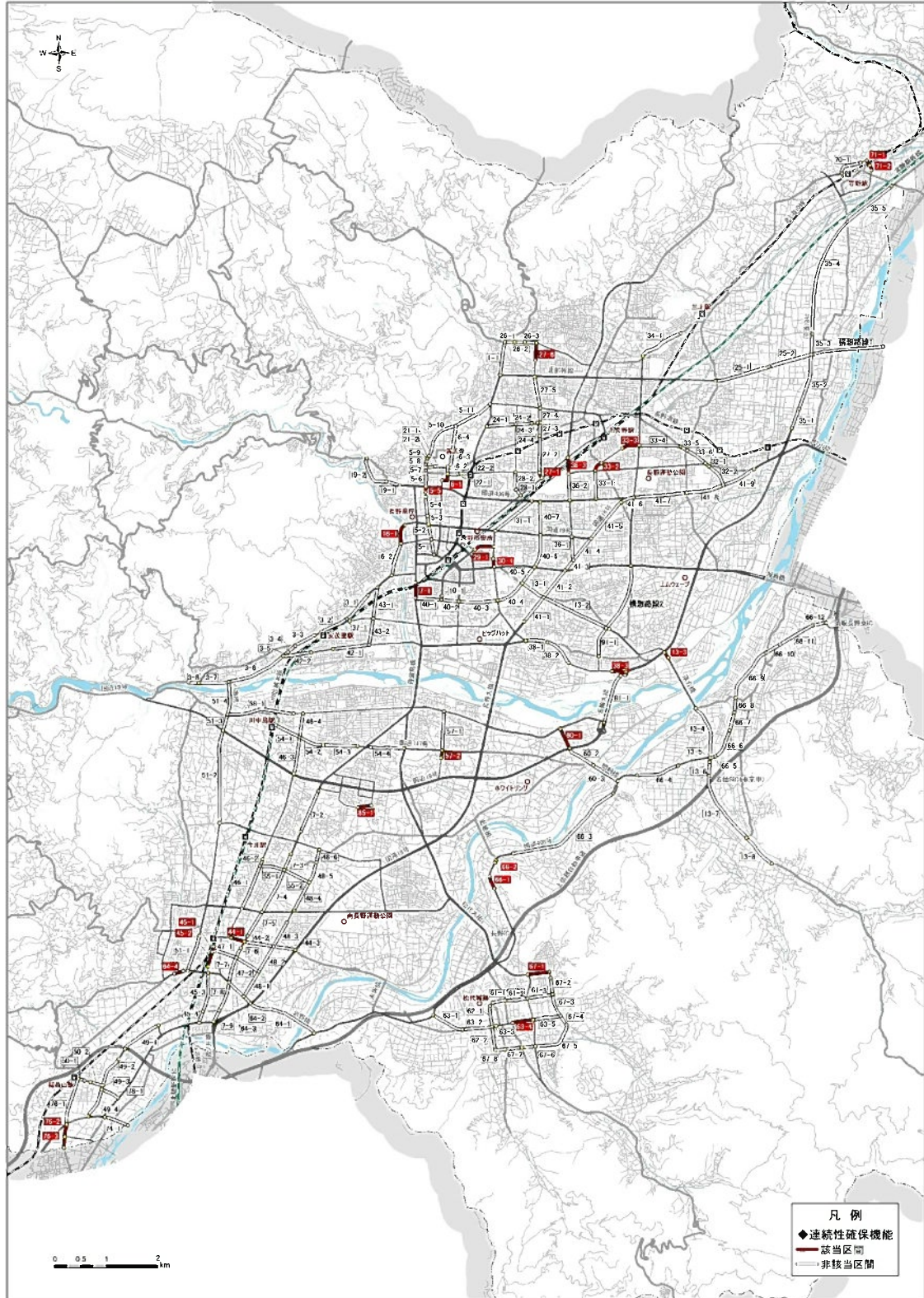


図 3-15 連続性確保機能の評価結果



## (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。

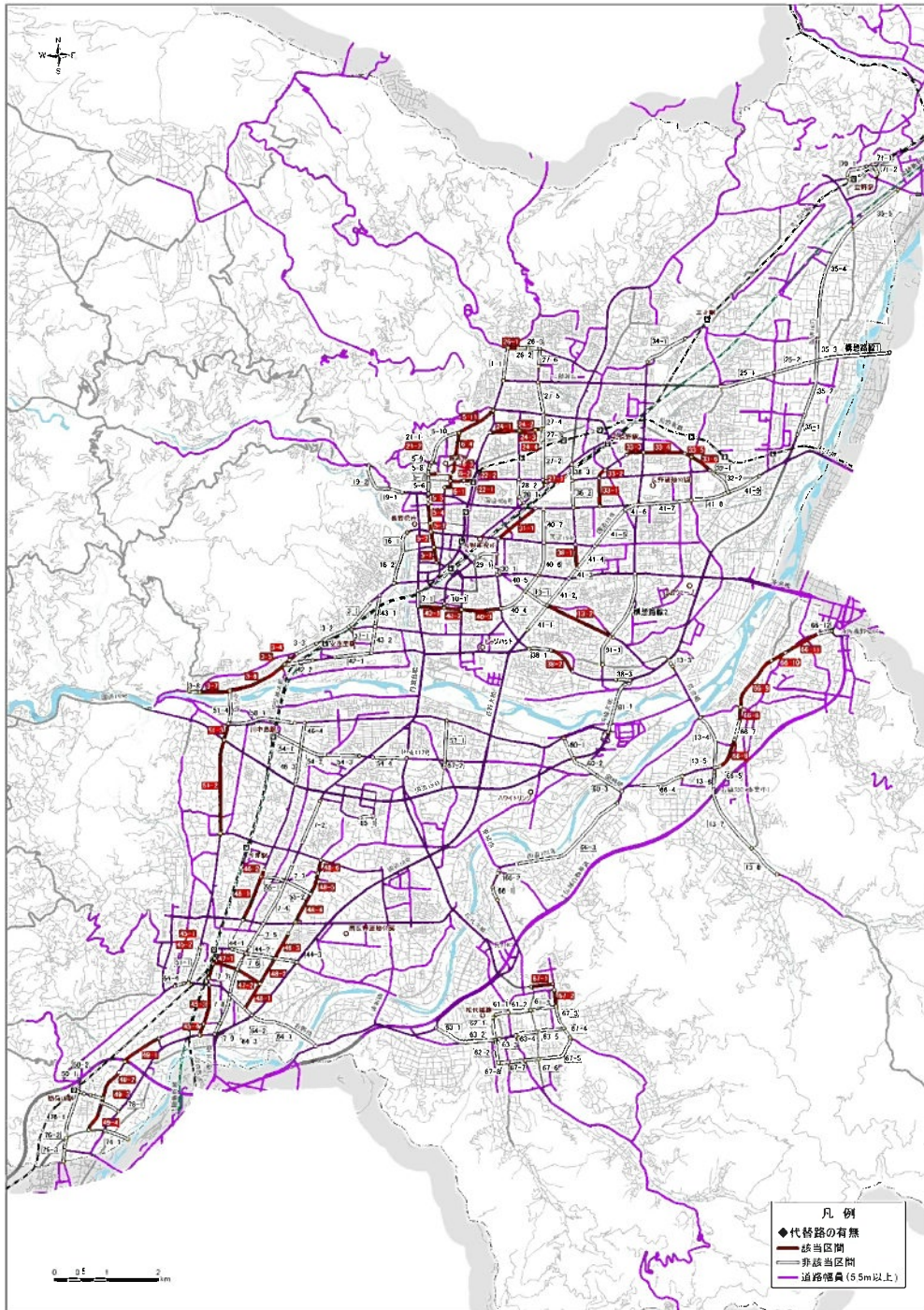


図 3-16 代替路の有無の評価結果



## 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

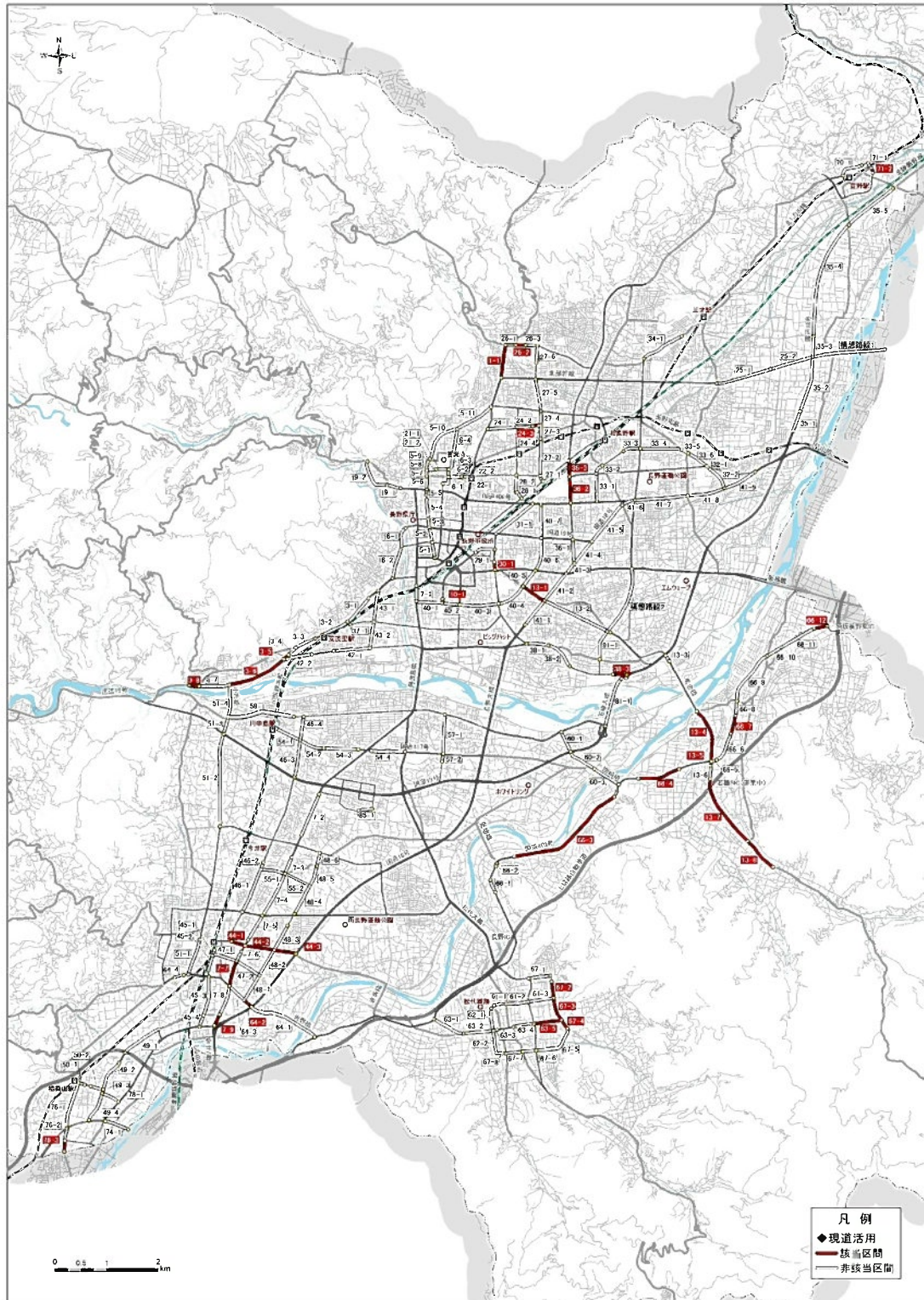


図 3-17 現道活用の可能性の評価結果



### (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。

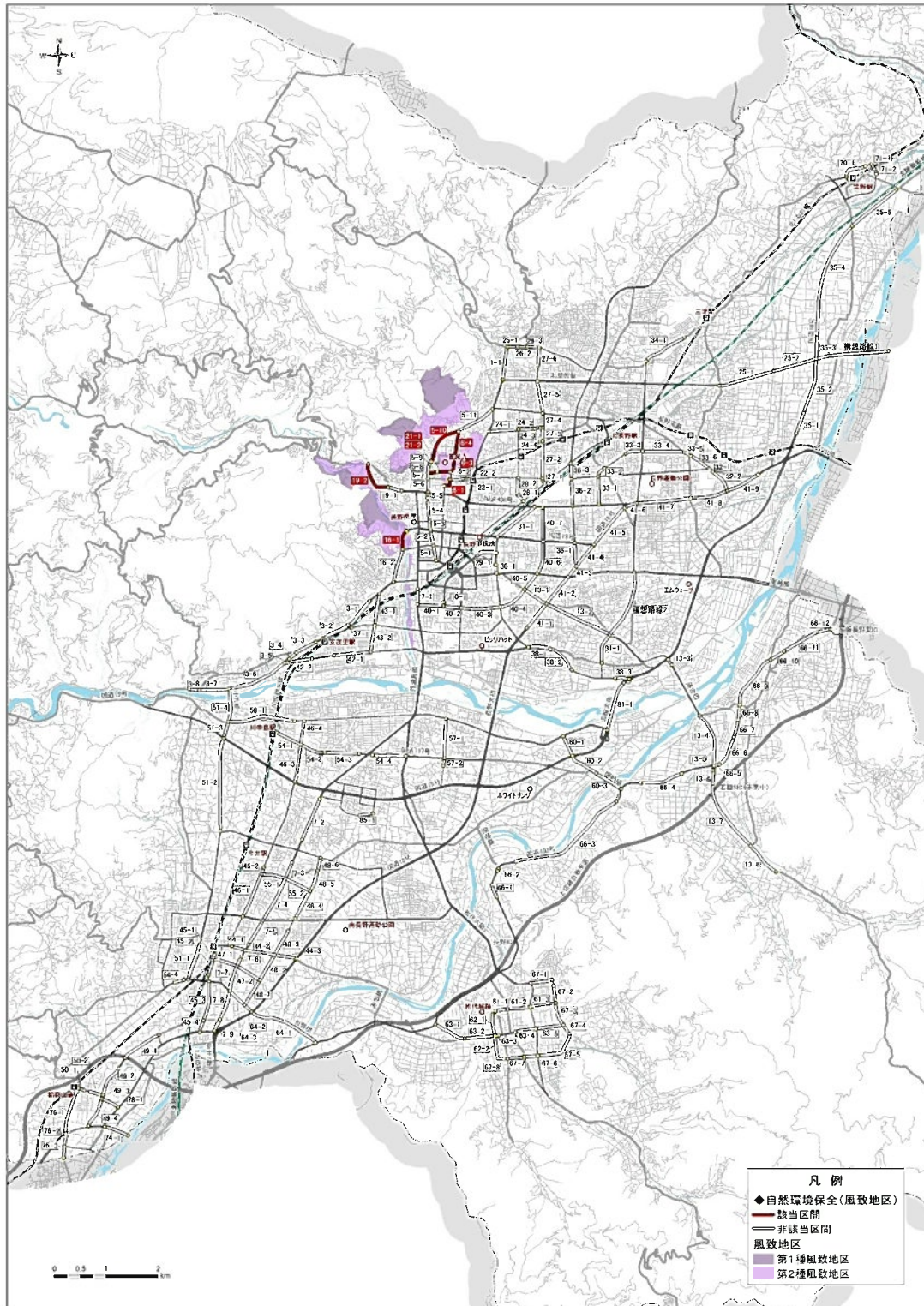


図 3-18 自然環境保全に関わる実現性の評価結果



## 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。

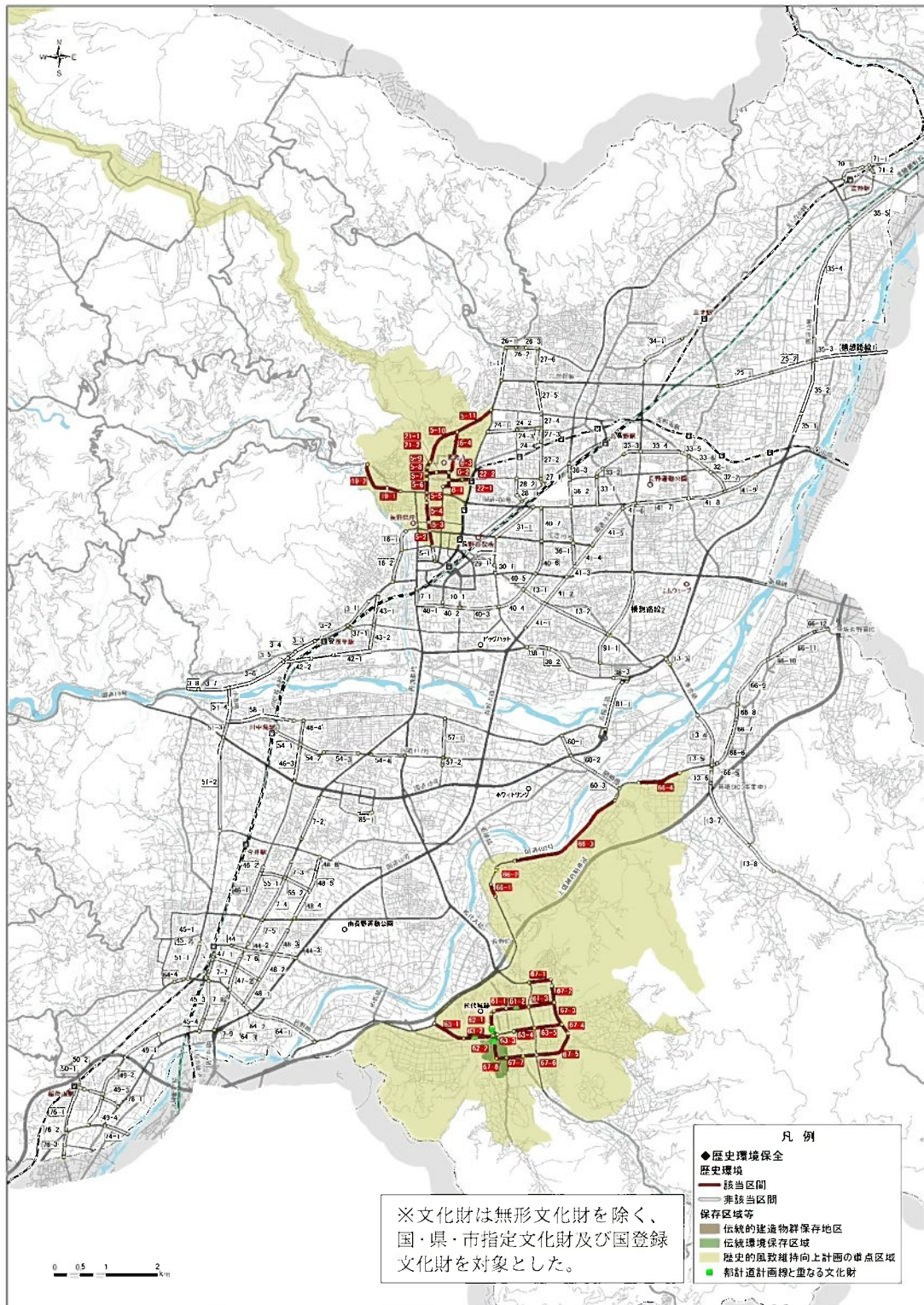


図 3-19 歴史環境保全に関わる実現性の評価結果



### 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

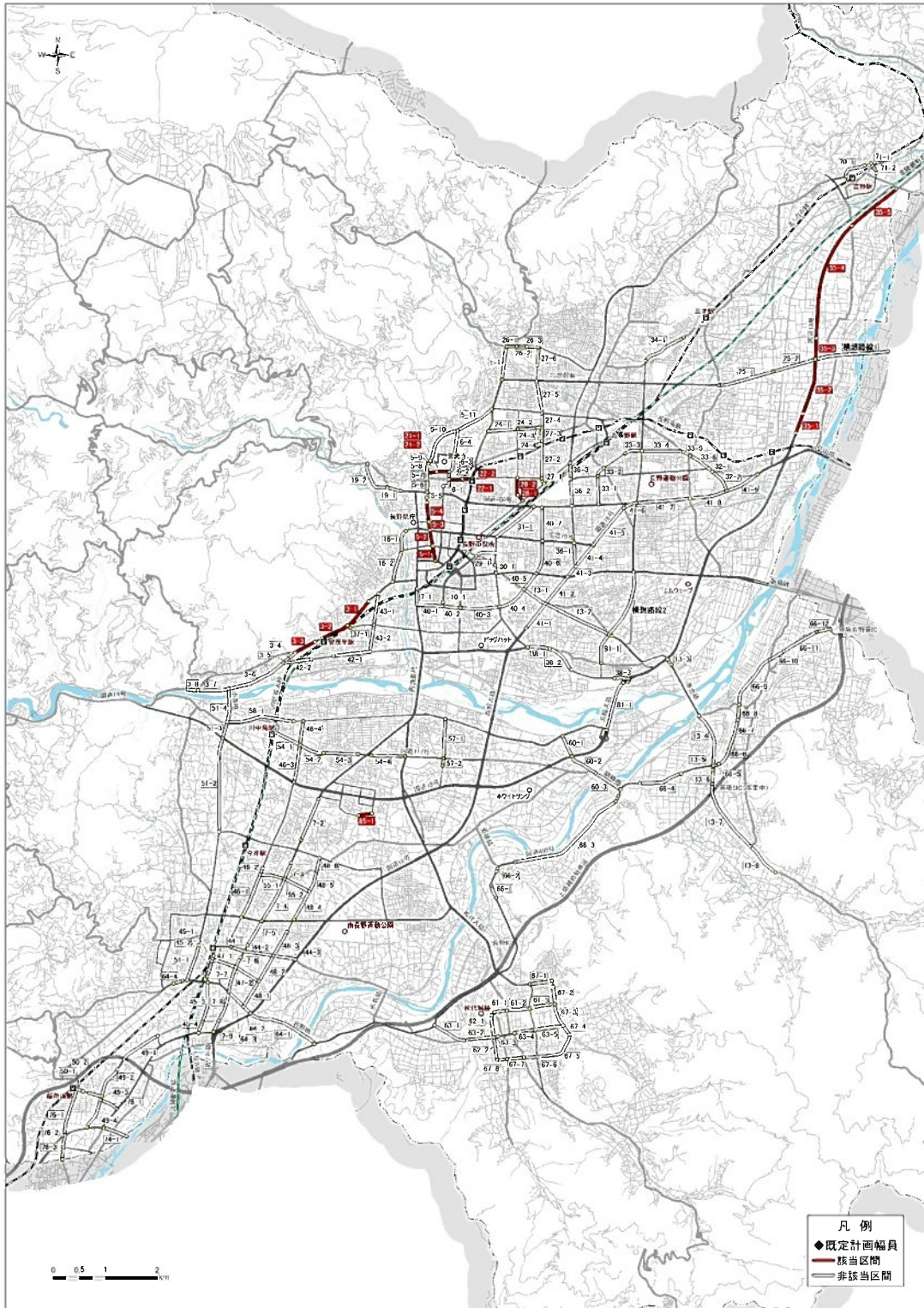


図 3-20 既定計画幅員に関する実現性の評価結果



#### 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

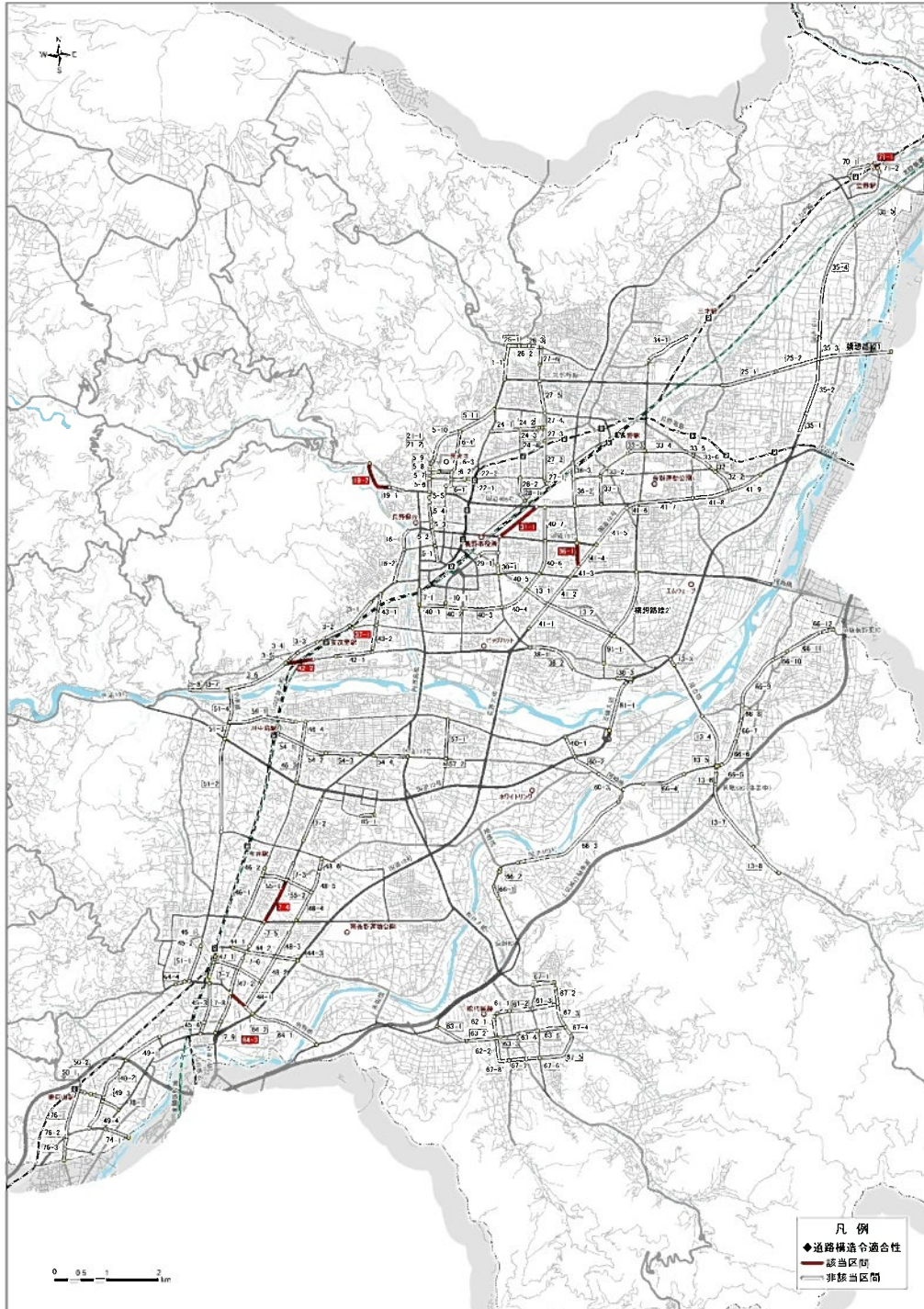


図 3-21 道路構造令適合性に関わる実現性の評価結果



### ⑤ コンパクトシティの形成

#### 【評価の考え方】

対象区間が市街化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、幹線道路機能を有する区間（p.34 参照）に該当する区間は対象外とする。

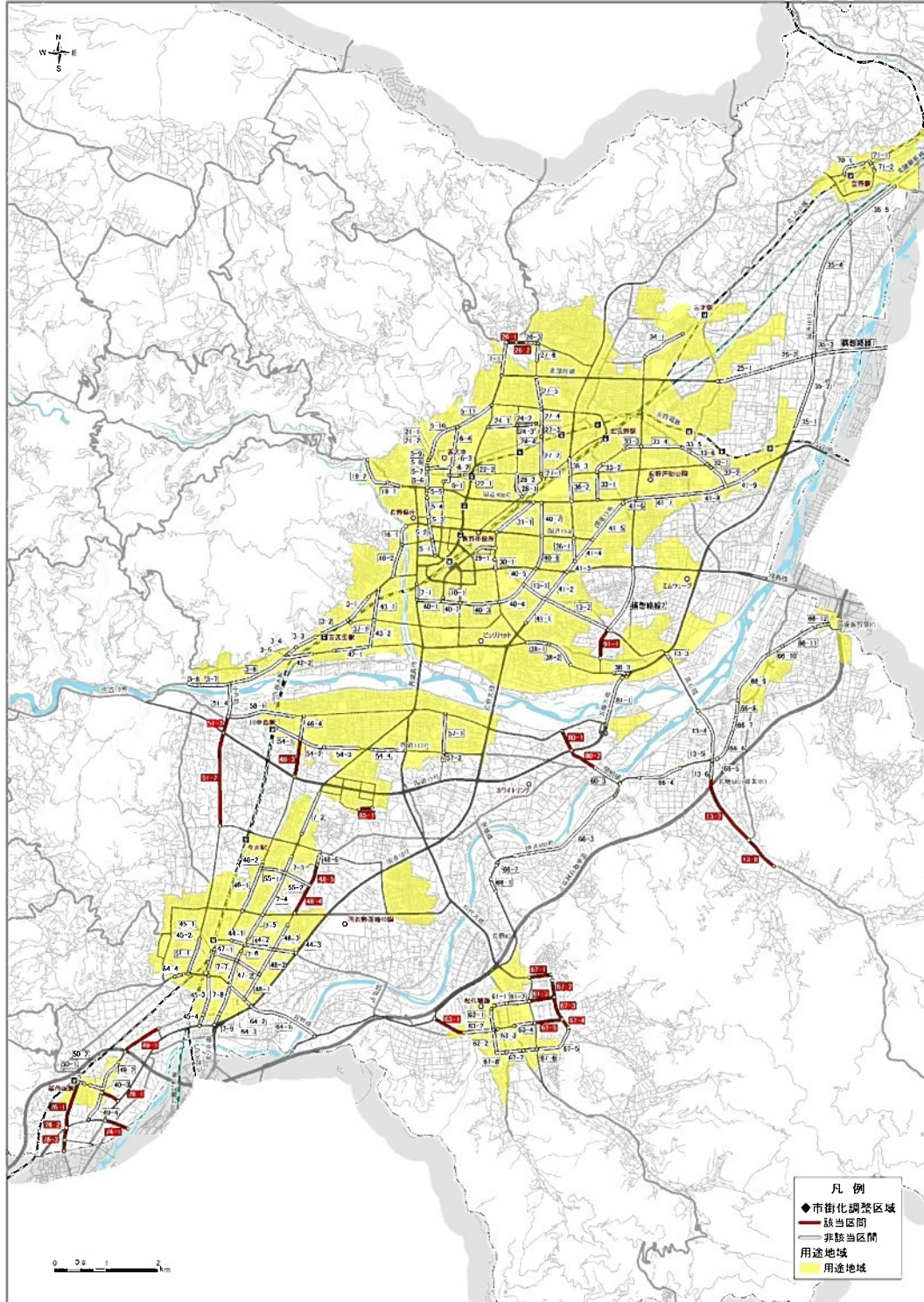


図 3-2-2 コンパクトシティの形成に関わる実現性の評価結果



### 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 p.45 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有効性・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（有効性）高い」「課題あり（有効性低い）」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	有効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 (有効性高い)	代替性または実現性指標に該当があり、有効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 (有効性低い)	代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効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」「継続検討候補」「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、評価指標の詳細及び評価手順は p.47-48 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 p.47 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
継続検討候補	引き続き見直し方針を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



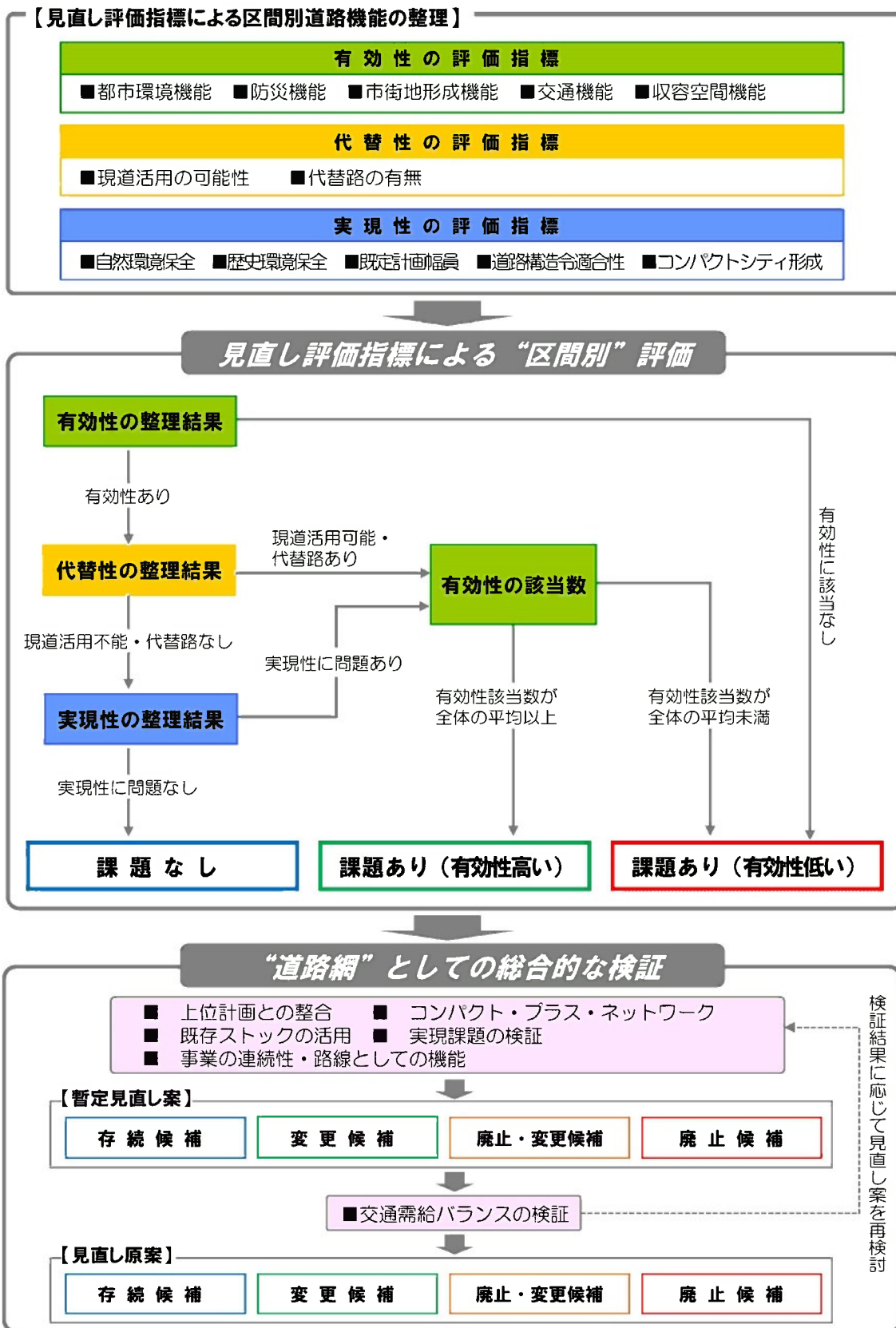


図 3-23 都市計画道路見直し評価フロー