

【検証結果】

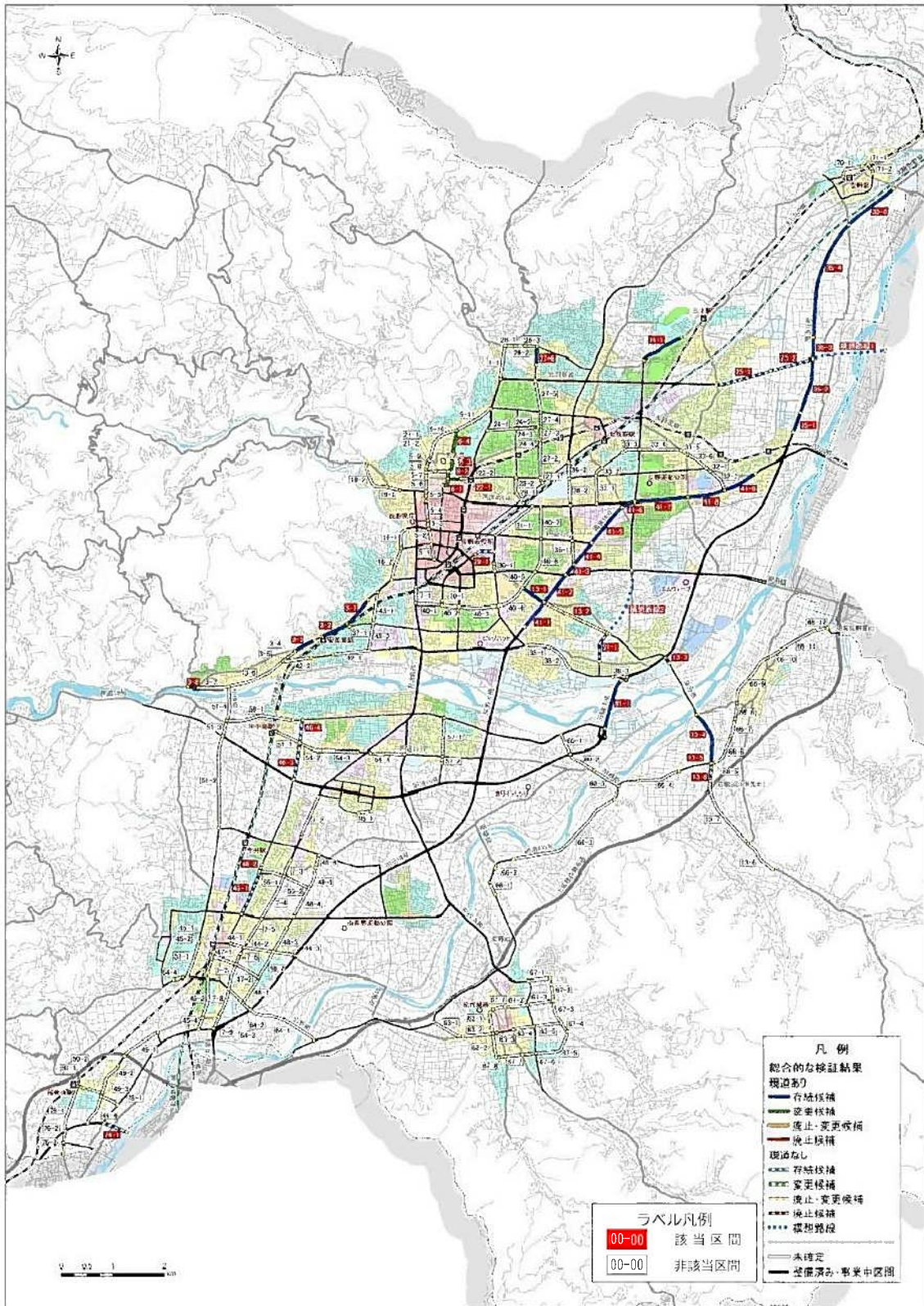


図 3-26 上位・関連計画との整合 検証結果



## 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」、「廃止・変更候補」のいずれかに評価する。

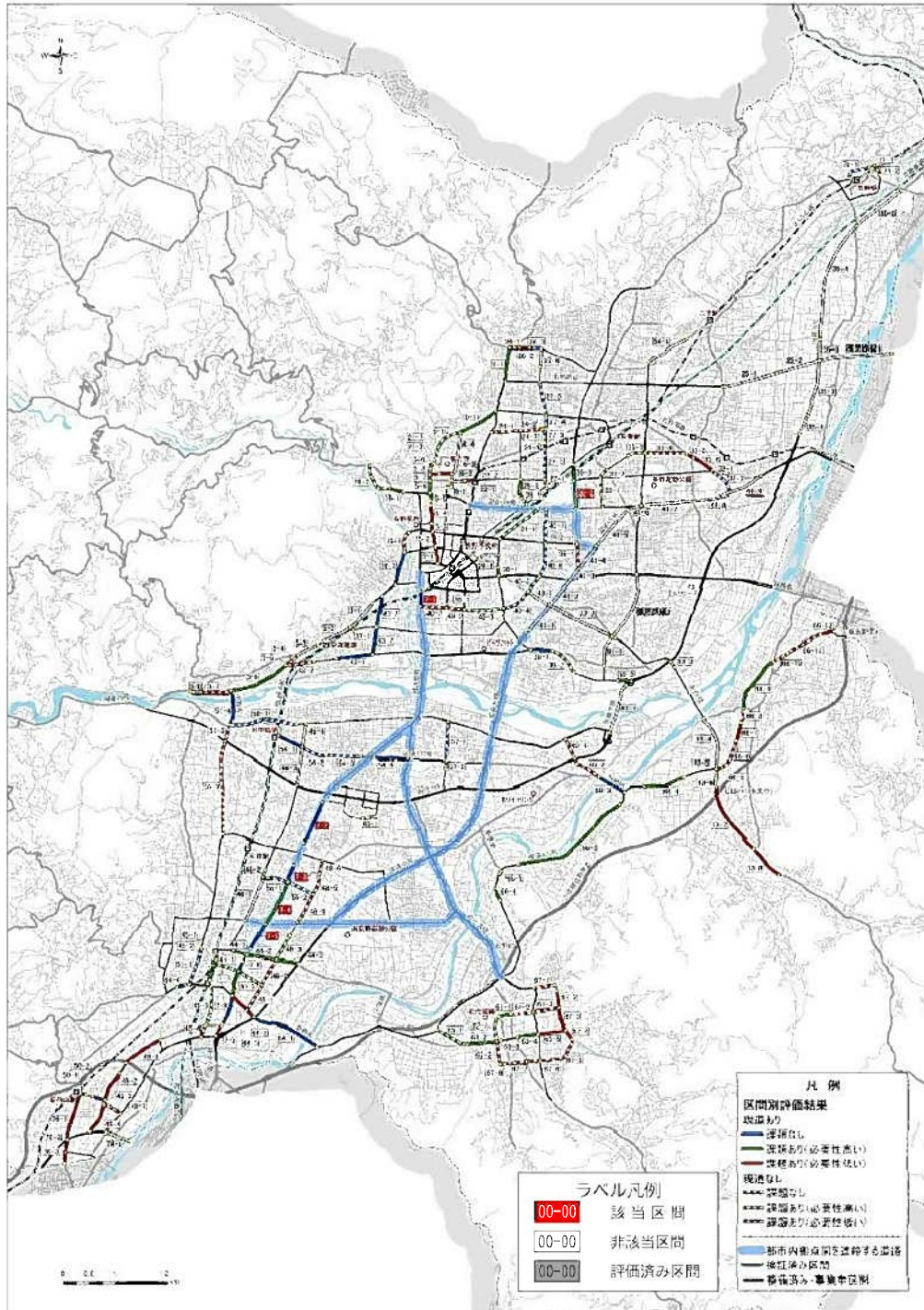


図 3-27 コンパクト・プラス・ネットワーク 検証図



【検証結果】

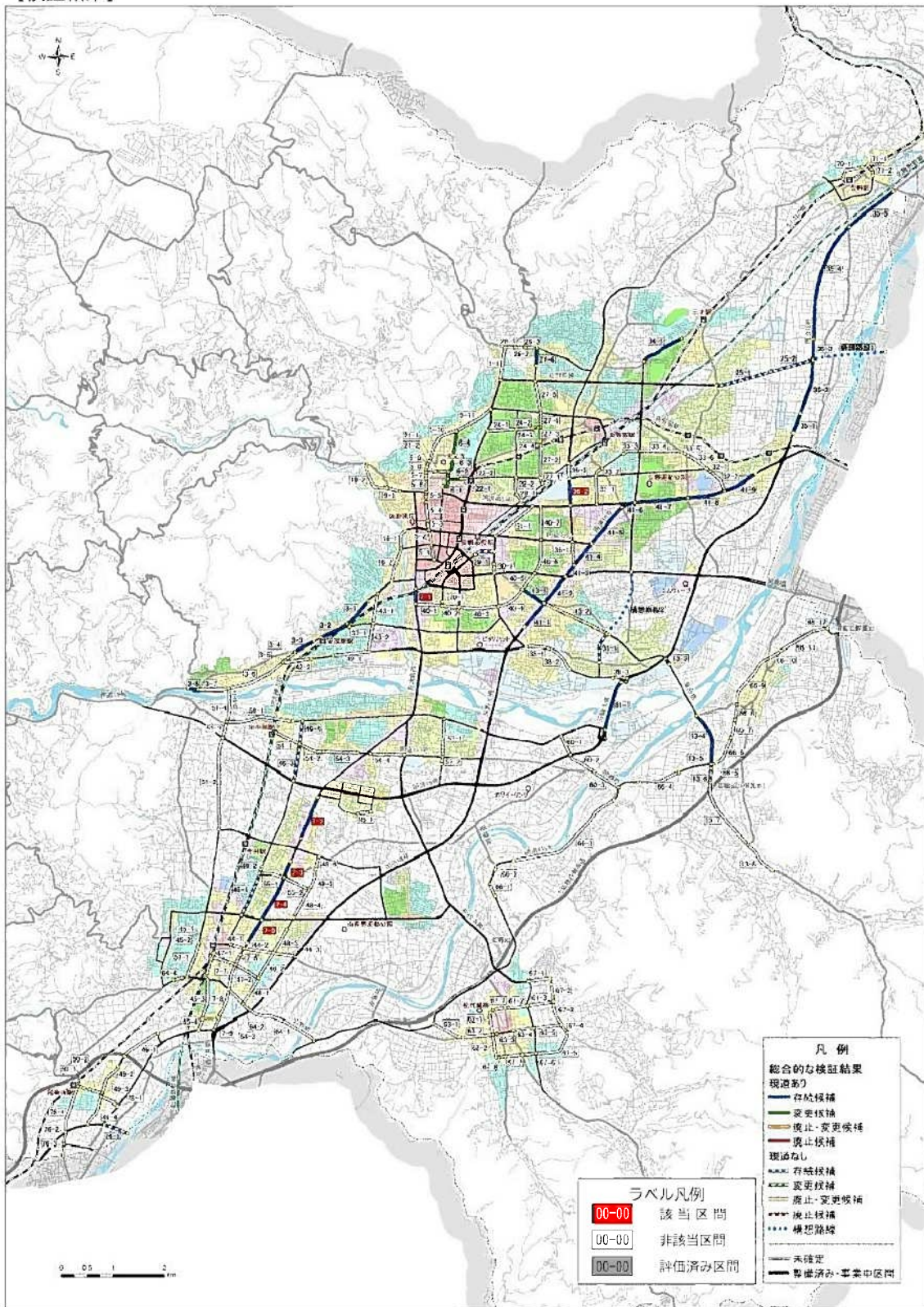


図 3-28 コンパクト・プラス・ネットワーク 検証結果



### 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「廃止候補」とする。ただし、その内、幹線道路に分類される道路については、基本的には「廃止・変更候補」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。

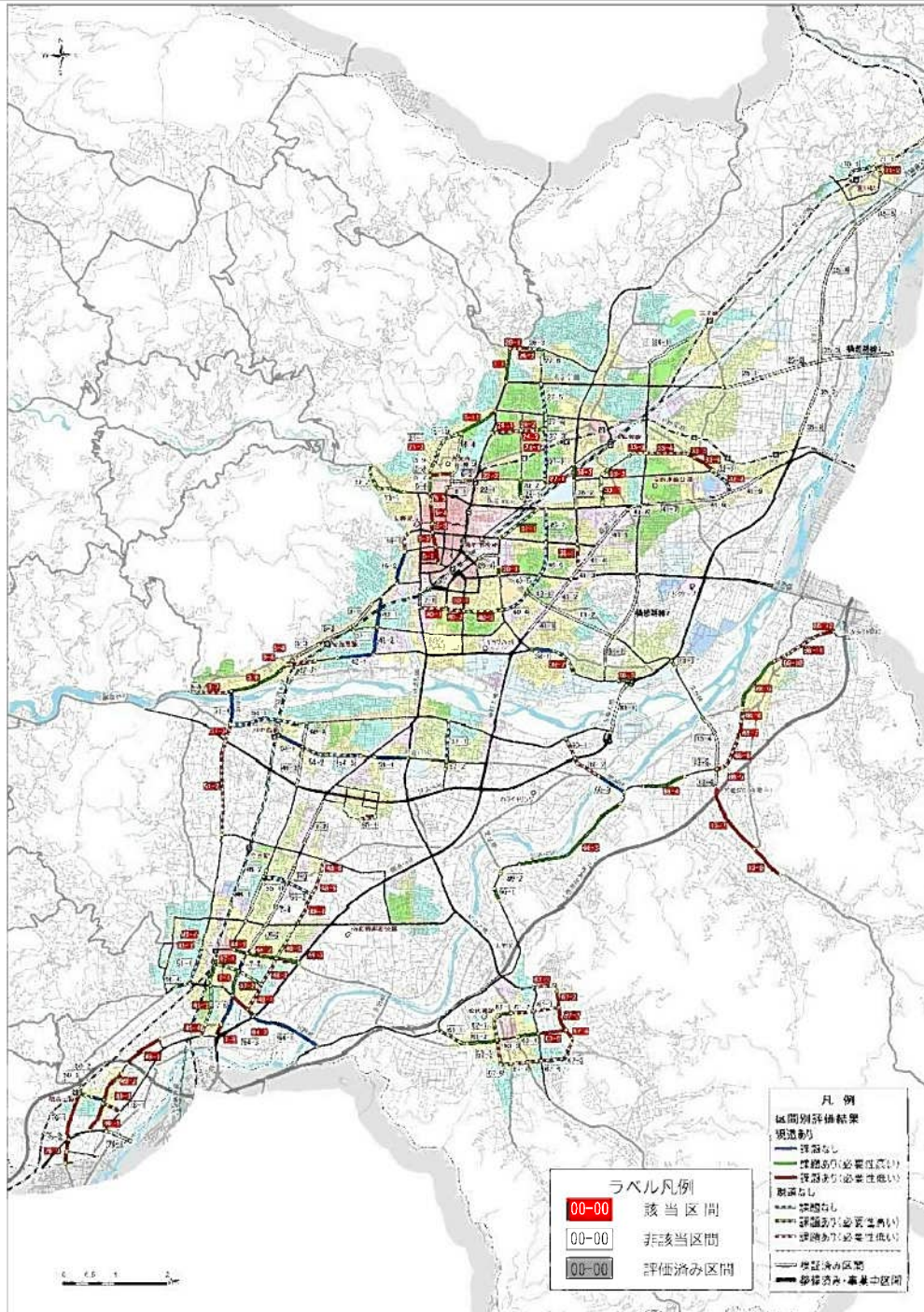


図 3-29 既存ストックの活用 検証図



【検証結果】

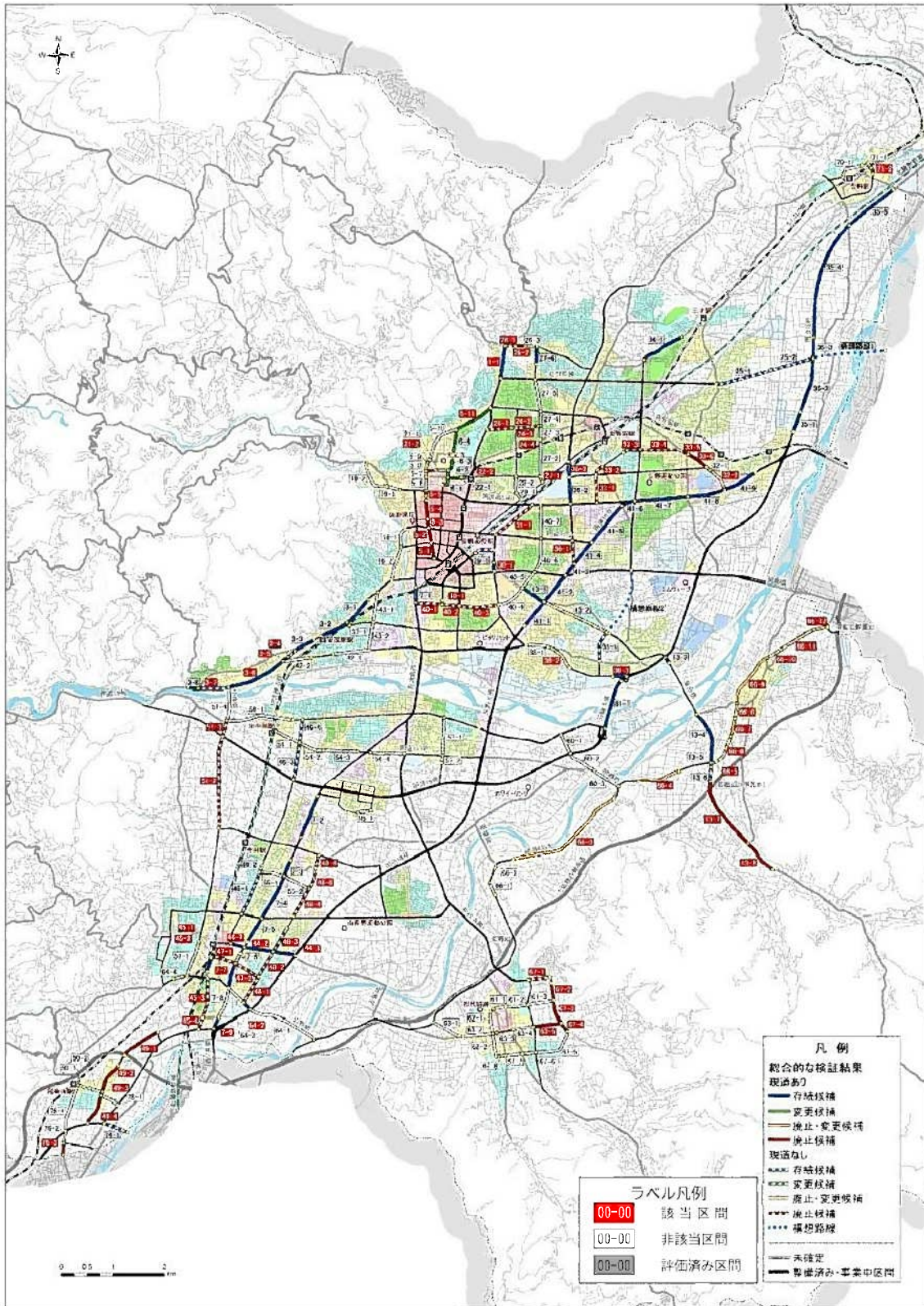


図 3-30 既存ストックの活用 検証結果



#### 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。

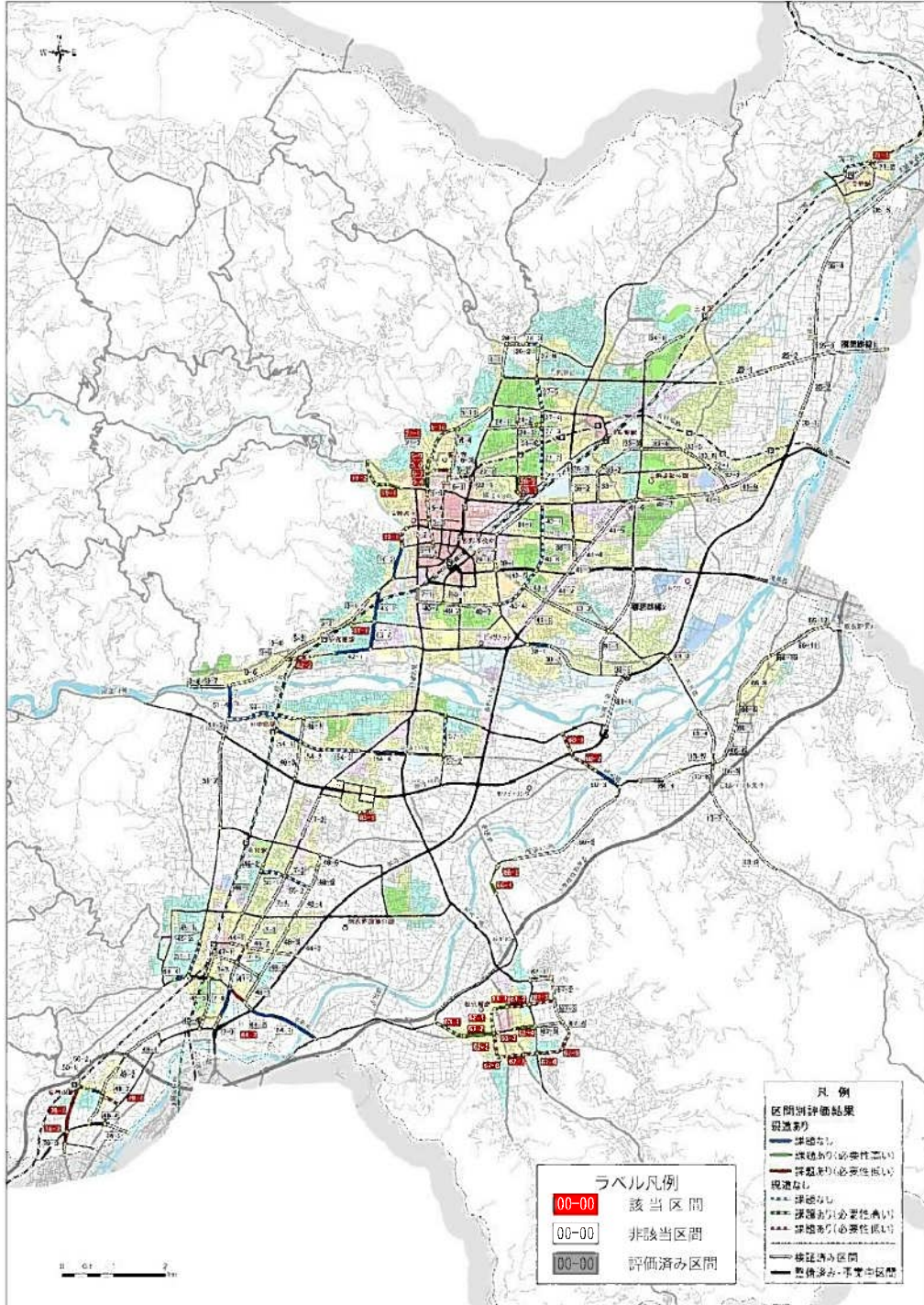


図 3-31 実現課題の検証 検証図



【検証結果】

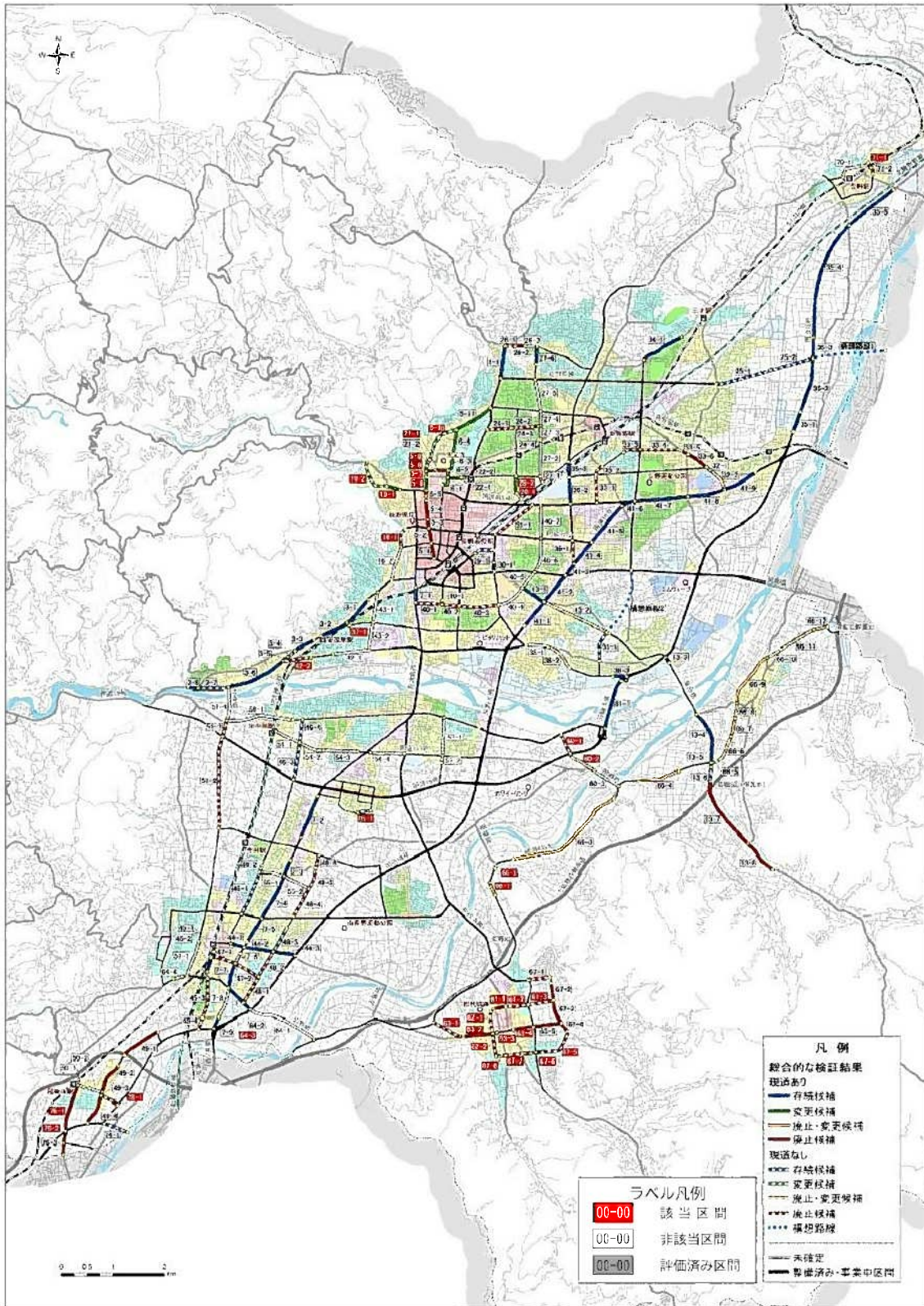


図 3-32 実現課題の検証 検証結果



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。

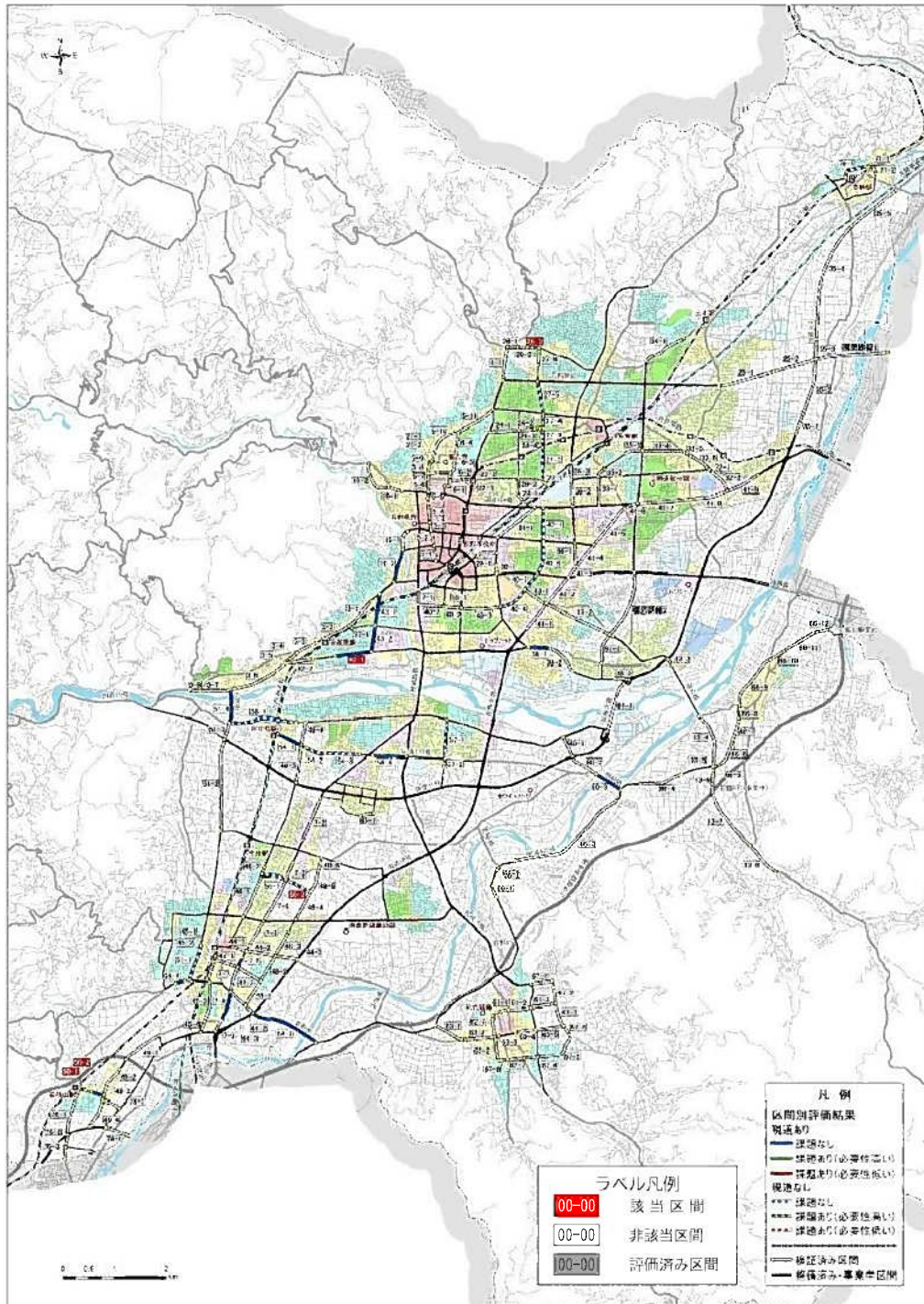


図 3-33 事業の連続性・路線としての機能 検証図



【検証結果】

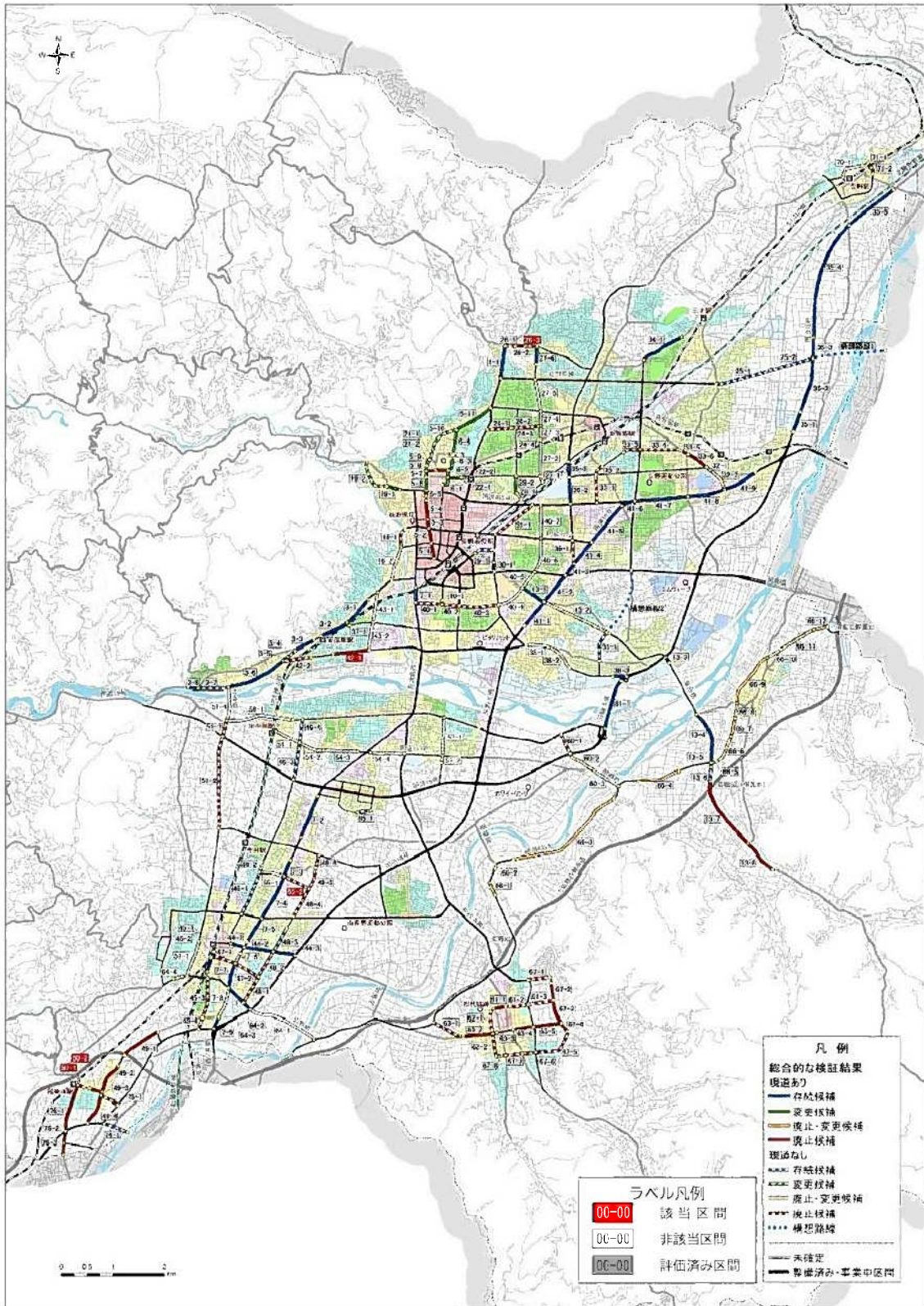


図 3-34 事業の連続性・路線としての機能 検証結果



【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

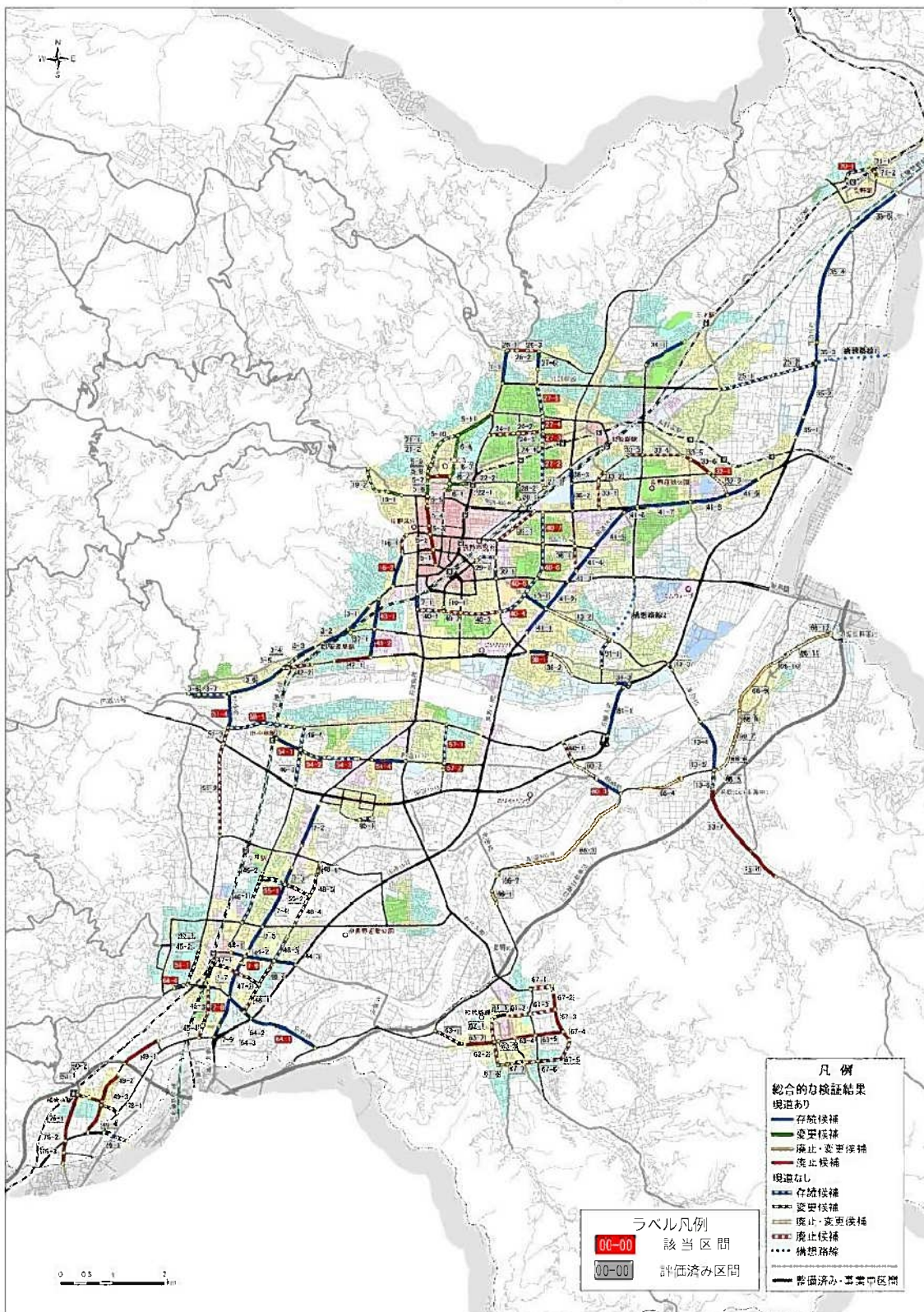


図 3-35 必要性があり、現道活用不能・代替路が無く、実現性・連続性に問題が無い区間



### ⑥ 交通需給バランスの検証

ここまでの検証結果を反映した暫定見直し案（次頁参照）において「廃止候補」「廃止・変更候補※」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（以降、「フルネット」とする。）における状況との比較により検証した。61p 以降に見直し道路網案における将来交通量推計結果等を掲載した。

現況とフルネット及び見直し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した。

その結果、表 3-1 1 に示したとおり、現況の混雑状況に比べフルネットでは混雑区間が減少し、平均混雑度<sup>1)</sup>は現況の 0.53 から 0.34 となる。

この状況は見直し道路網案においても概ね維持され、混雑度区間延長は若干増加するものの、混雑区間延長の合計及び平均混雑度はフルネットと比較しほぼ同等で、暫定見直し案による交通需給バランスに与える変化・影響は極めて少ないと言える。

※「廃止・変更候補」は、「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」であるため、交通需給バランスの検証においては安全側を取り代替路へ都市計画変更がなされたものと仮定し将来交通量推計を実施した。なお、代替路の道路条件設定はフルネットの条件と同様とした。

1) 平均混雑度：市内全体の平均的な混雑度で次式により算出。  $\Sigma$ （区間距離×混雑度）÷ $\Sigma$ （区間距離）

表 3-1 1 混雑状況一覧

推計年次	道路網	市内混雑区間延長(km)					平均混雑度
		混雑度 1.00~1.24	混雑度 1.25~1.49	混雑度 1.50~1.75	混雑度 1.75以上	合計	
現況（2020年）	現況道路網	91.6	36.5	15.2	15.6	158.8	0.53
将来（2035年）	フルネット	43.8	12.0	2.7	1.2	59.7	0.34
	見直し道路網	49.9	12.8	2.4	3.5	68.7	0.35

参考：一般的な混雑度の解釈（「道路の交通容量」（社）日本道路協会より要約）

混雑度	一般的な解釈
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0~1.25	道路が混雑する可能性があるのは昼間 12 時間のうちピーク時の 1~2 時間程度、何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、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。
1.75 以上	昼間 12 時間を通して、慢性的な混雑状態となっている。



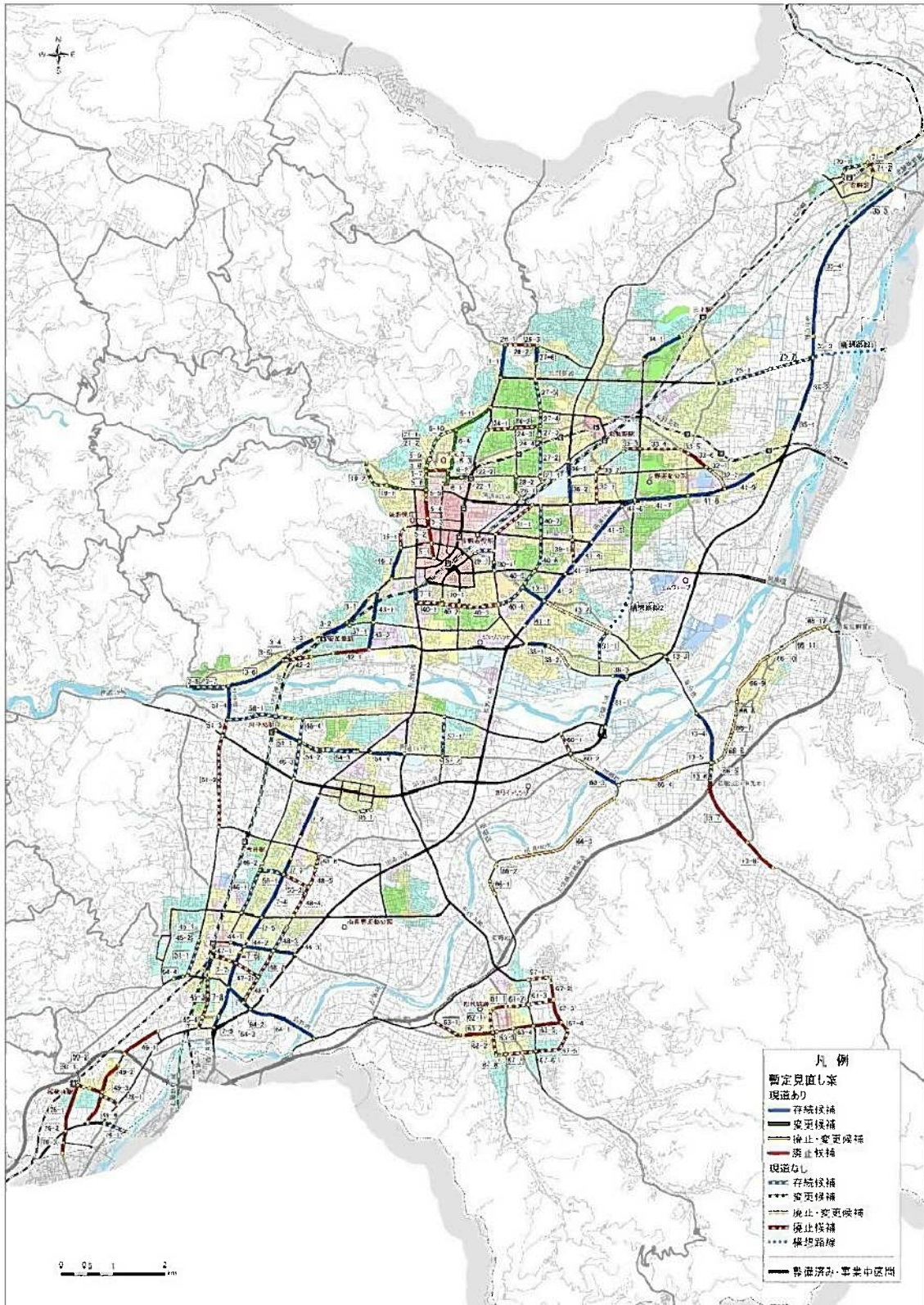


图 3-36 暫定見直し案



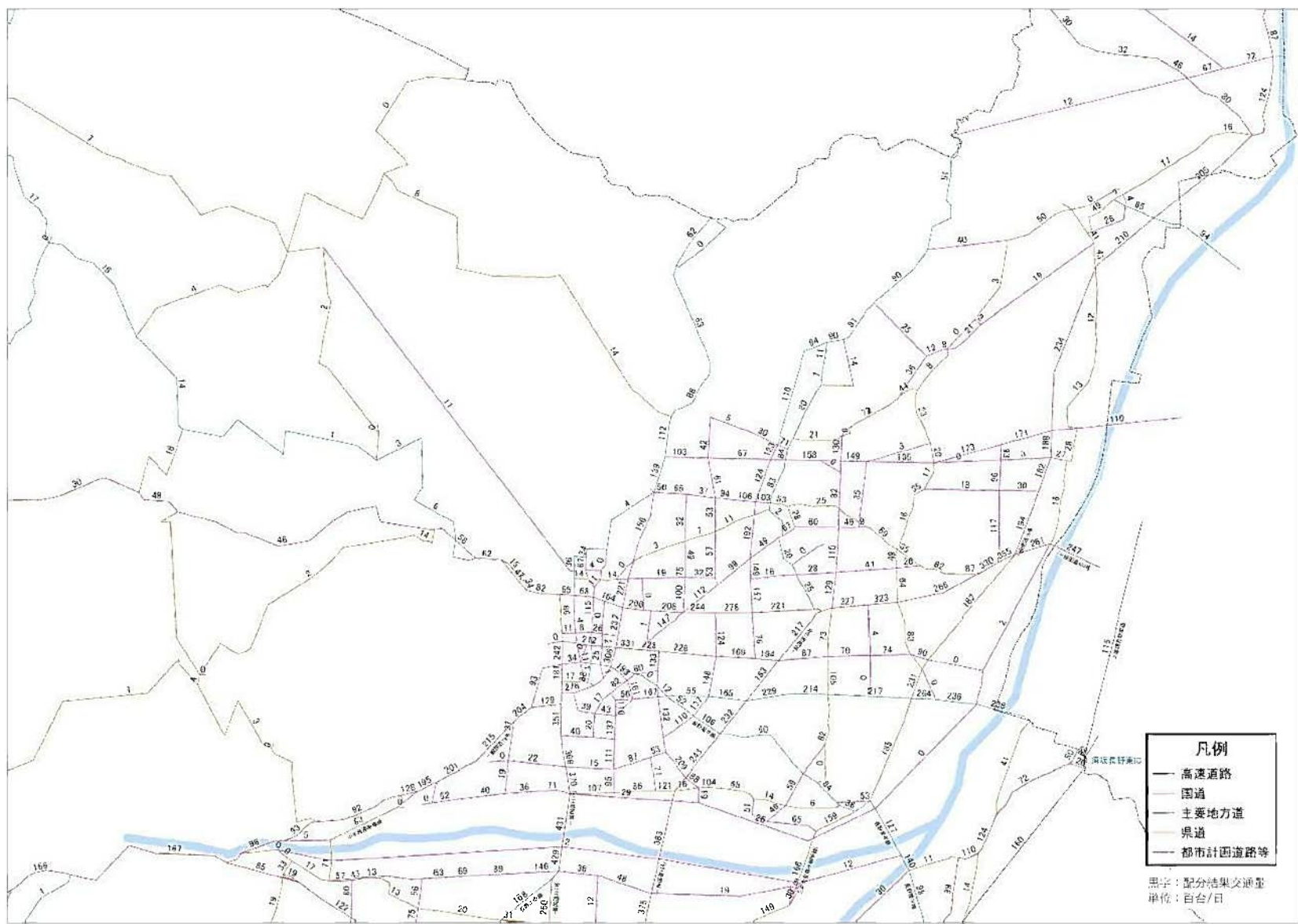


图 3-37 見直し道路網 将来配分 交通量図 北部



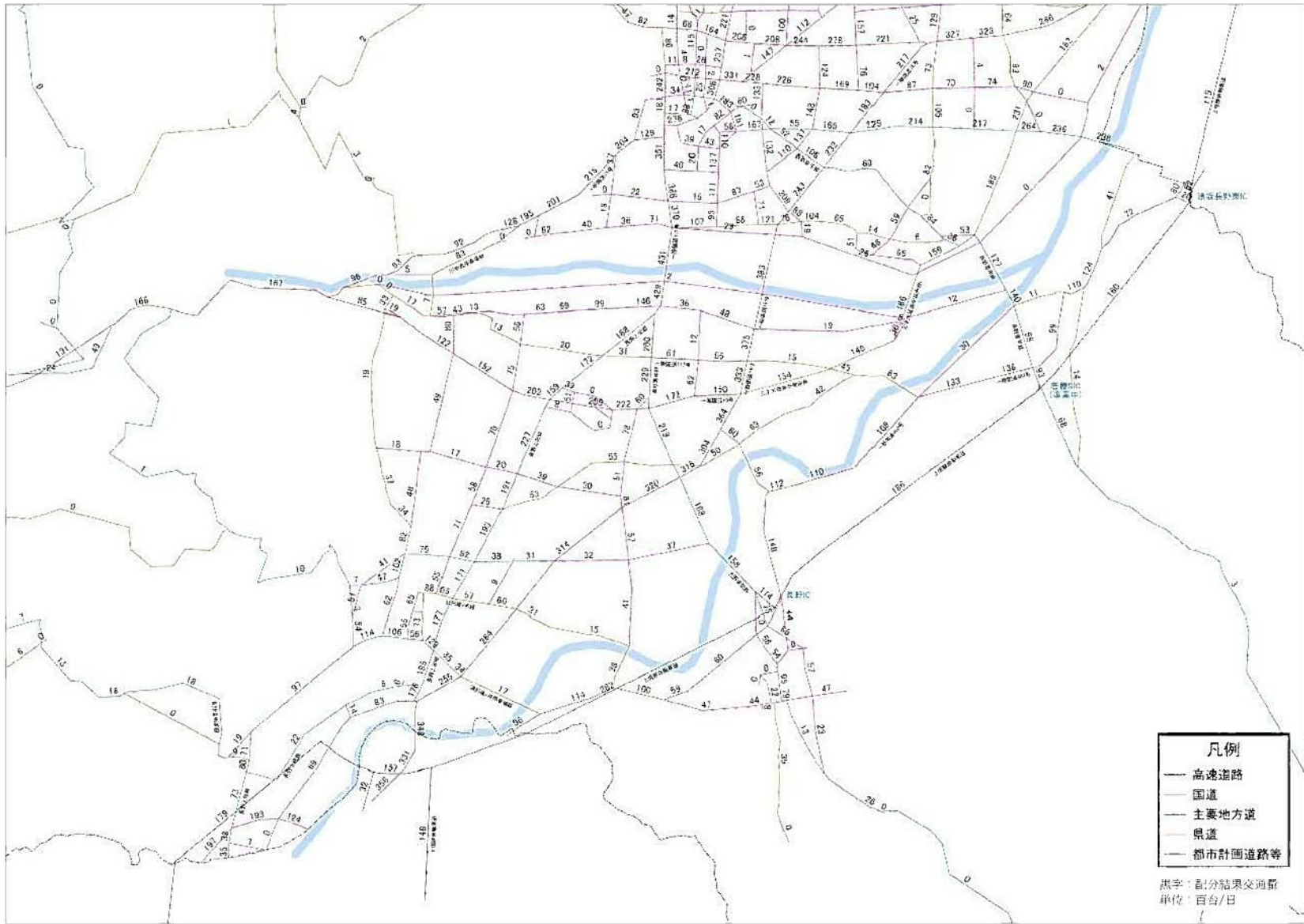


図 3-38 見直し道路網 将来配分 交通量図 南部



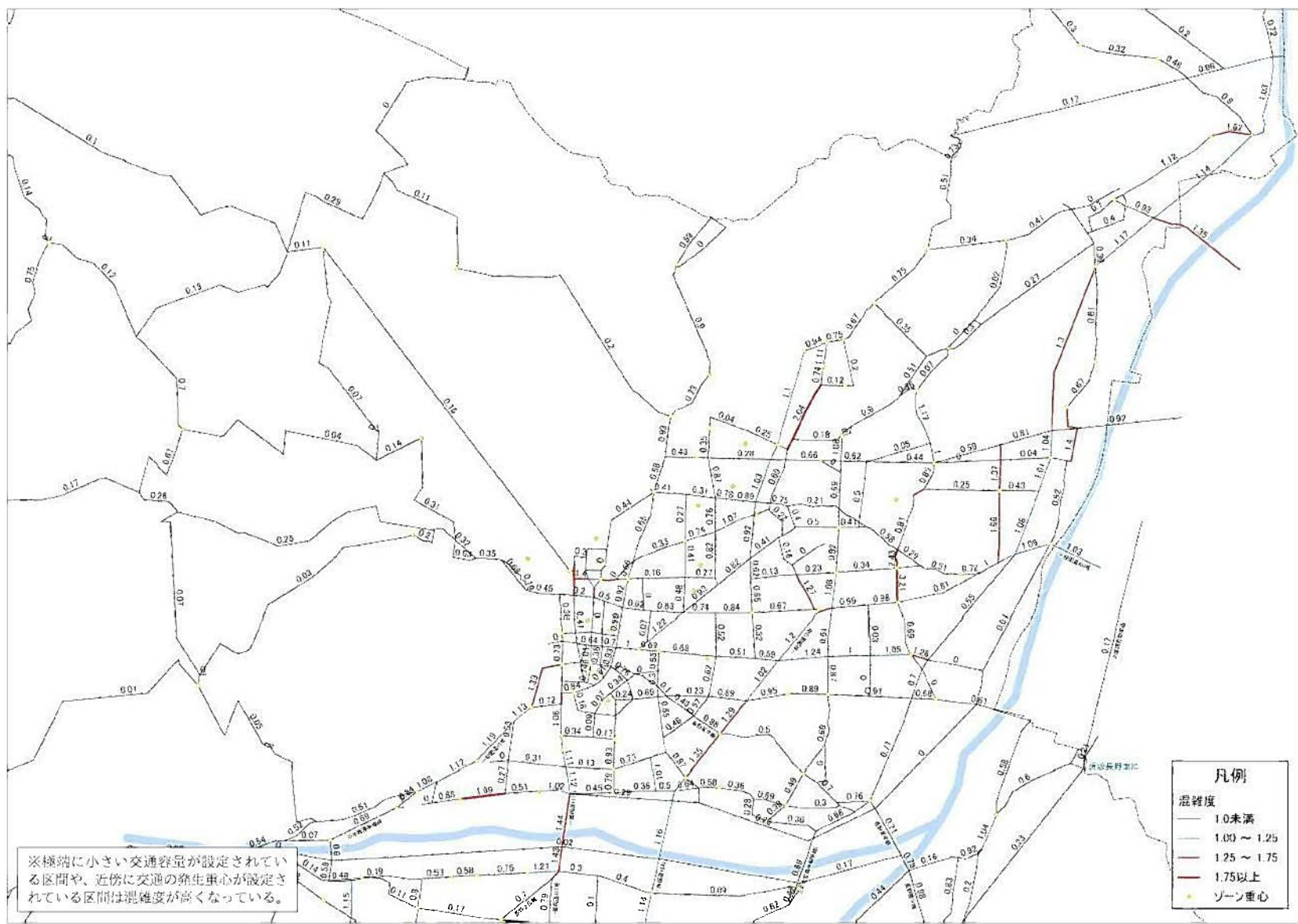


図 3-39 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 北部



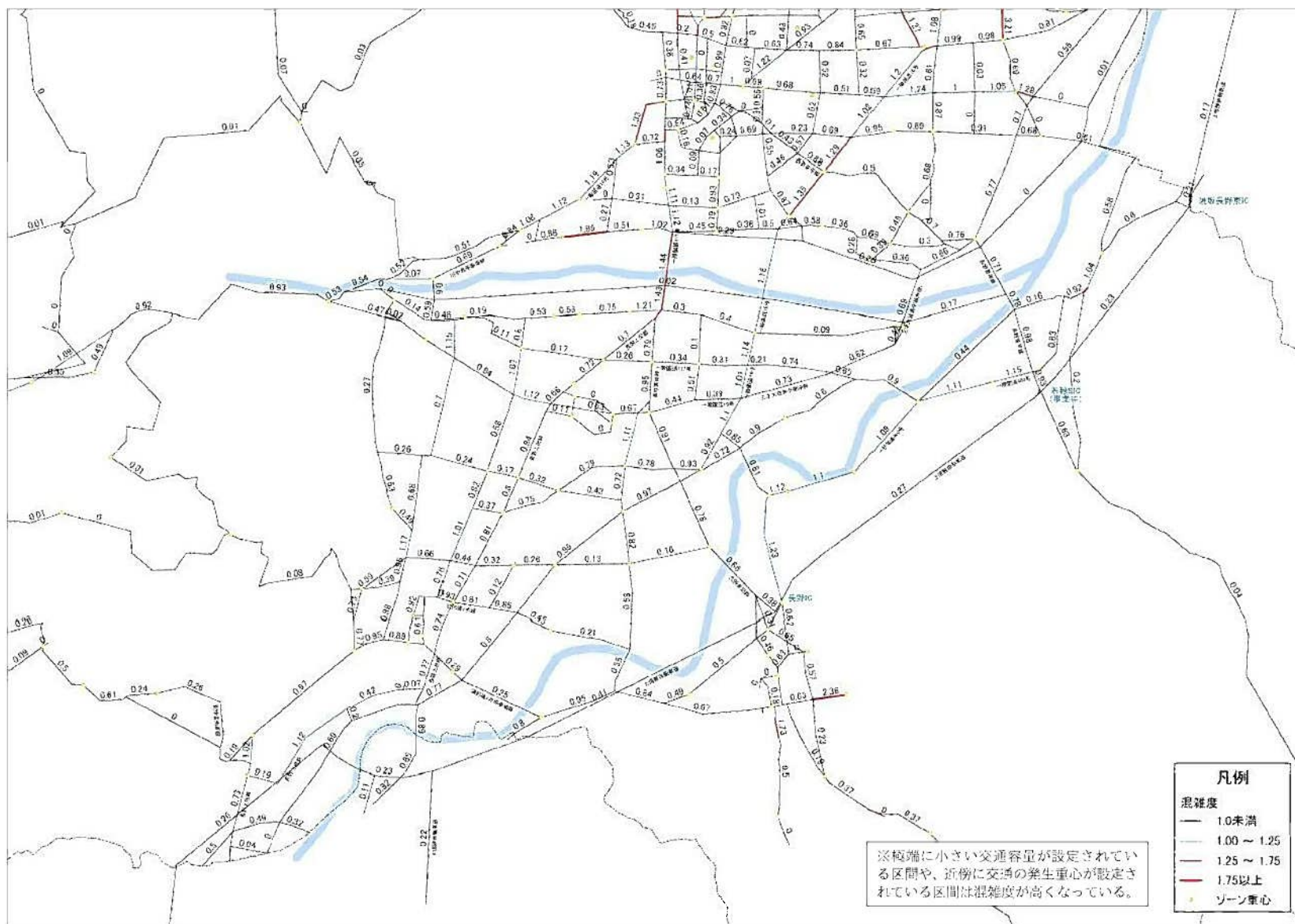


図 3-40 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (PT 容量) 南部



図 3-41 見直し道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 北部



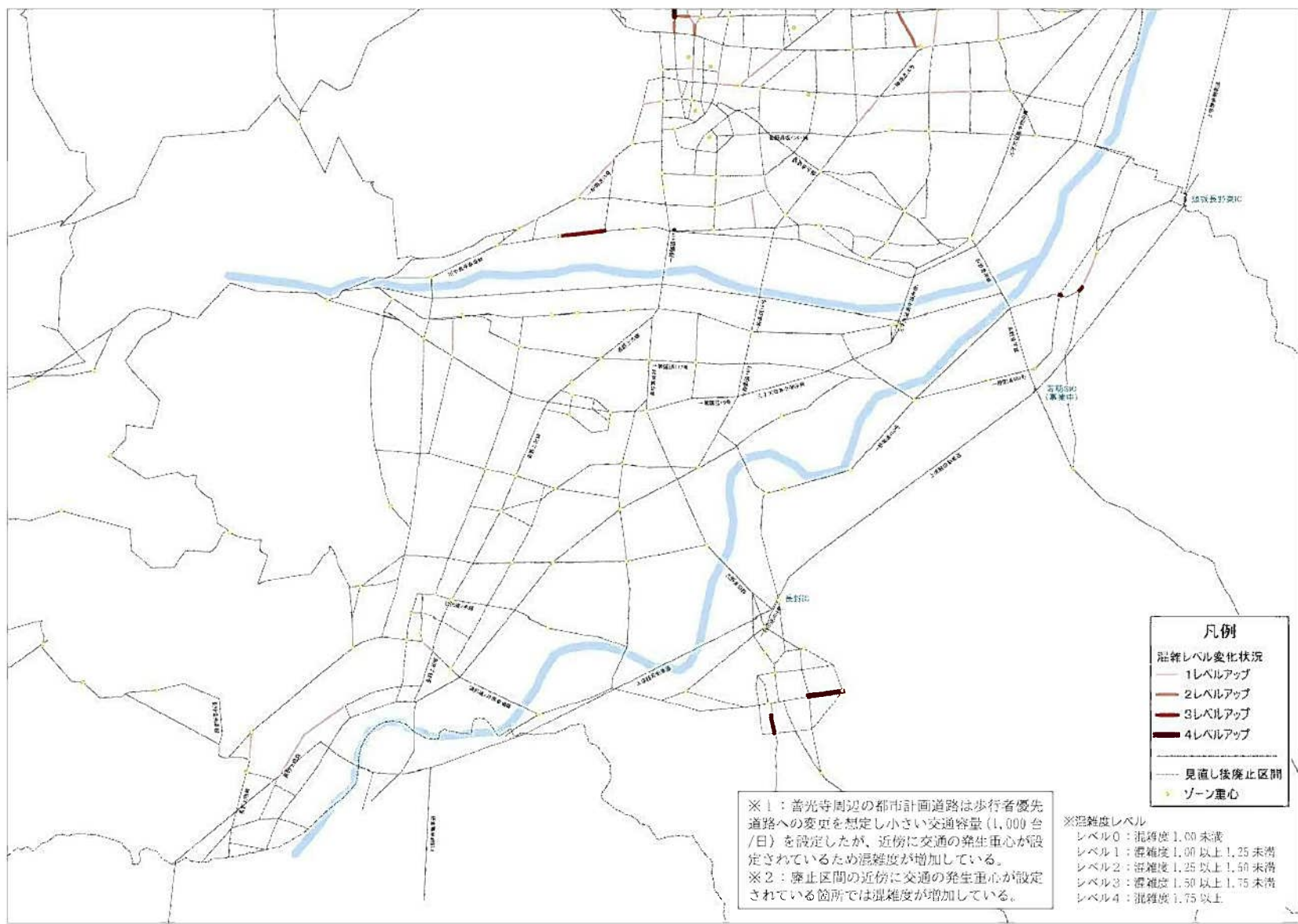


図 3-4-2 見直し道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 南部

(4) 都市計画道路見直し原案  
 暫定見直し案に対し交通需給バランスを検証した結果、大きな問題が発生することはないと判断されたことを受け、下図に示す見直し案を都市計画道路見直し原案とする。

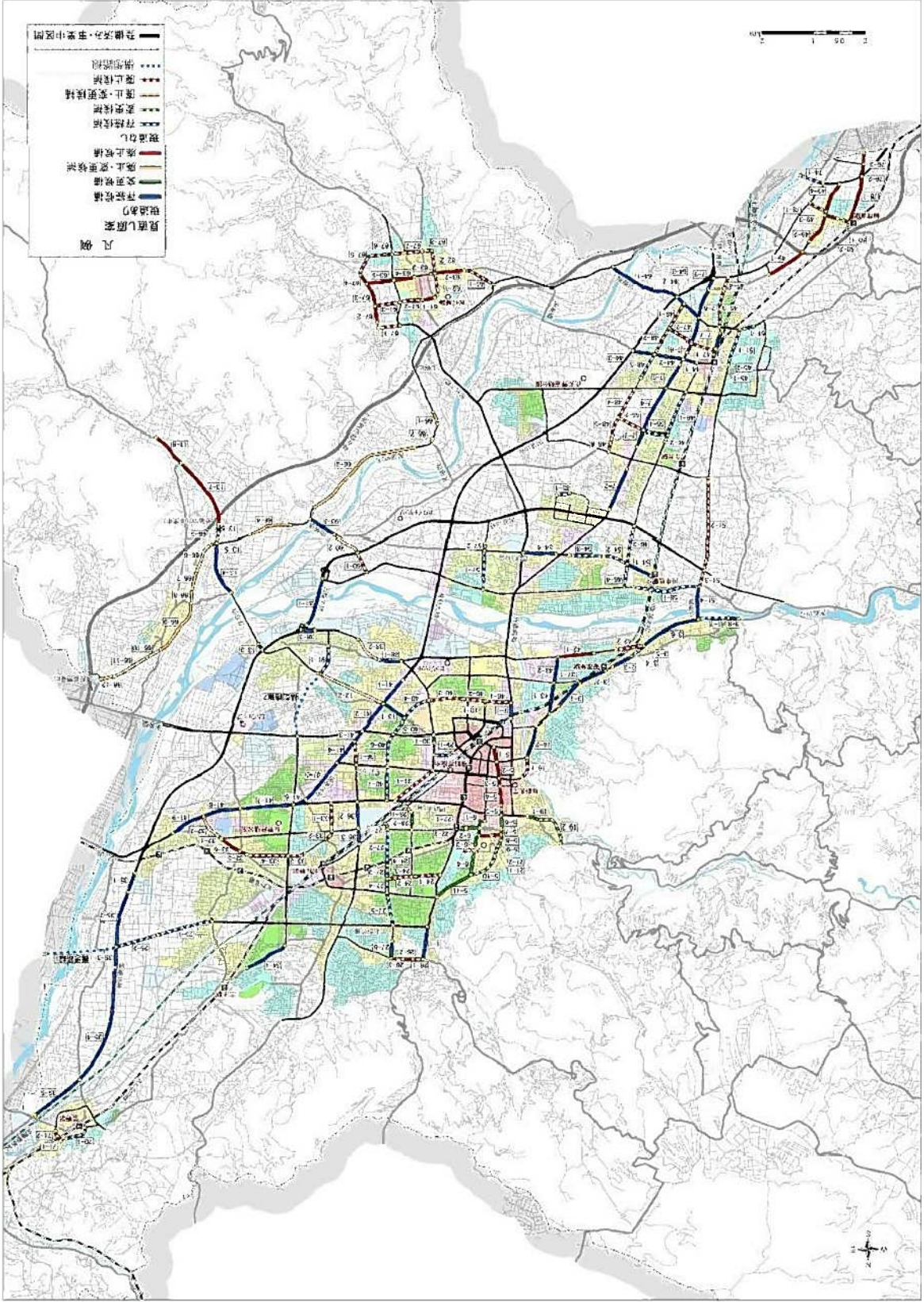


図 3-4-3 都市計画道路見直し原案



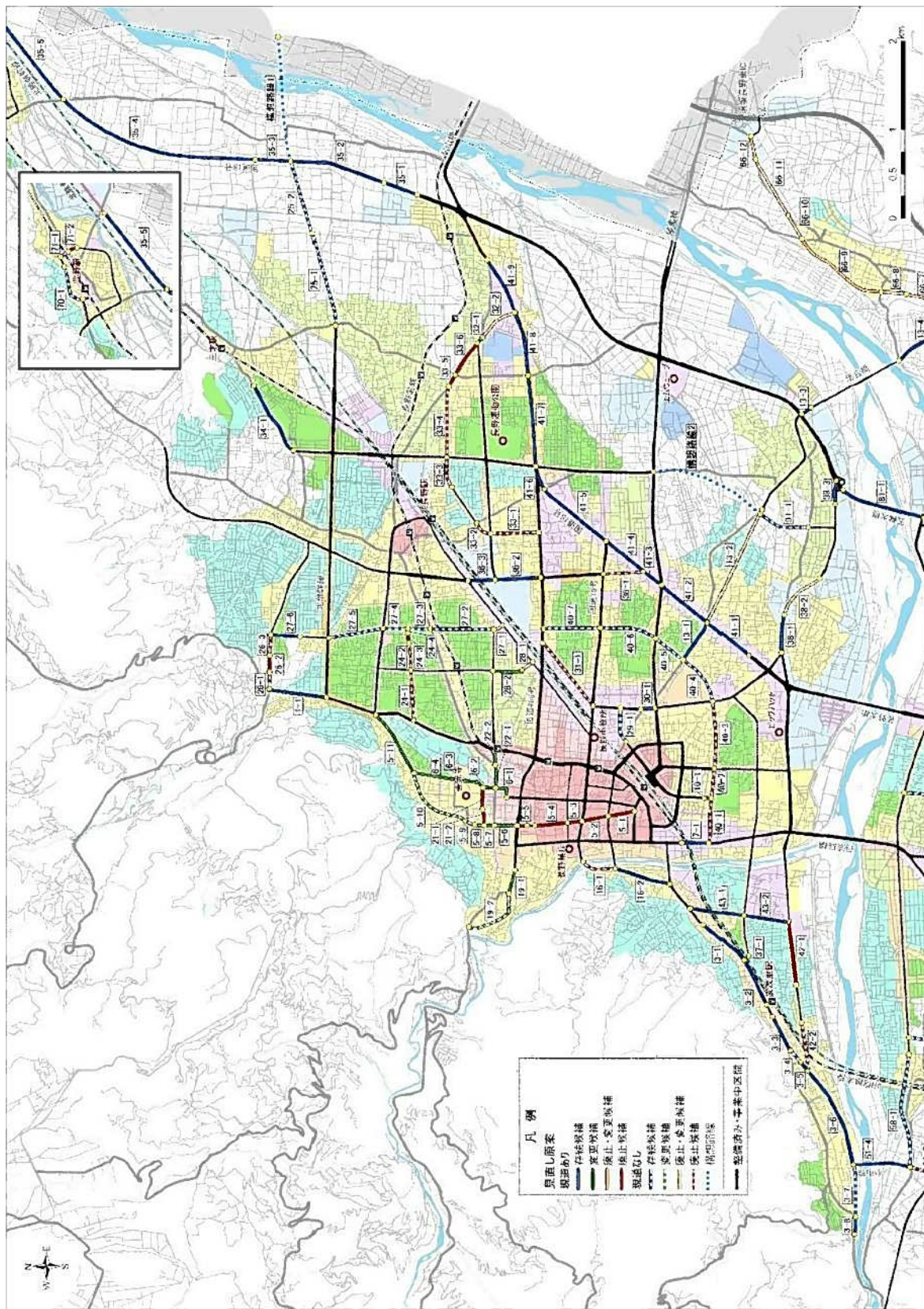


図 3-4-4 都市計画道路見直し原案 北部



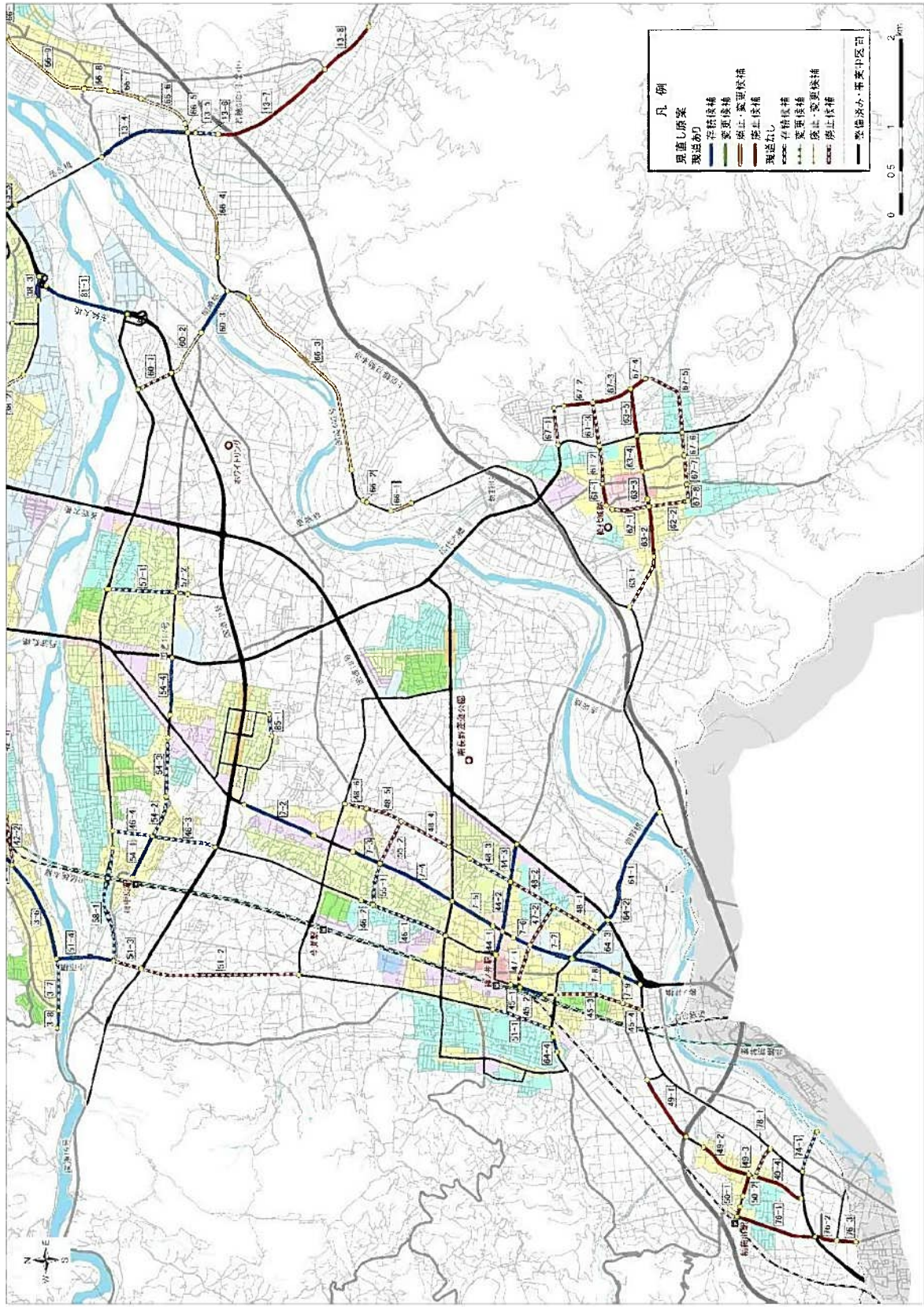


図 3-4-5 都市計画道路見直し原案 南部





























見直し評価結果 (4/5)

区画番号	路線名	整備状況	延長 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	沿道用地地域	将来交通量 (百台/日)	幹線道路機能	(全体平均値5.1個)	代替性個数	実現性課題数	見直し評価指標による 区別評価	道路網としての総合的検証									
													上位・関連計画との整合	既存ストックネットワーク	実現課題の検証	事業の連続性・臨接との機能	実現課題なし区間	代替区間なし区間	暫定見直し案	交通供給バランス	見直し原案	評価概要
40-1	3.5.48 横住御厨線	未整備	530	12.0	0.0	住	27	4	1	0	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画48-1・48-2は、必要性が低い区間で、(都)長野中央線(国道18号)及び(都)東戸塚ノ子線の現道(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
40-2	3.5.48 横住御厨線	未整備	590	12.0	0.0	住	69	5	1	0	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画48-3は、代替路が存在するものの、必要性が高い区間であり、なおかつ接続する一部区間は整備済みとなっているため、連続性も考慮し存続候補とする。		
48-3	3.5.48 横住御厨線	未整備	530	12.0	0.0	住	55	6	1	0	課題あり (必要性高い)	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	区画48-4～6は、必要性が高く、(都)黒川線と併設の現道(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
48-4	3.5.48 横住御厨線	未整備	610	12.0	0.0	白	47	5	1	1	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画48-4～6は、必要性が高く、(都)黒川線と併設の現道(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
48-5	3.5.48 横住御厨線	未整備	420	12.0	0.0	白	43	4	1	1	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画48-4～6は、必要性が高く、(都)黒川線と併設の現道(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
48-6	3.5.48 横住御厨線	未整備	260	12.0	0.0	住	18	2	1	0	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画48-4～6は、必要性が高く、(都)黒川線と併設の現道(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
49-1	3.5.49 塩崎中央線	未整備	780	12.0	6.0	白	9	2	1	1	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	必要性が低く、(都)塩崎東部線(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
49-2	3.5.49 塩崎中央線	未整備	630	12.0	6.0	住	9	4	1	0	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	必要性が低く、(都)塩崎東部線(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
49-3	3.5.49 塩崎中央線	未整備	70	12.0	4.5	住	14	4	1	0	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	必要性が低く、(都)塩崎東部線(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
49-4	3.5.49 塩崎中央線	未整備	580	12.0	4.5	住	1	4	1	0	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	必要性が低く、(都)塩崎東部線(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
50-1	3.3.80 稲荷山(淨)線	未整備	150	12.0	7.0	住	24	2	0	0	課題なし	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	必要性が低い区間であり、接続する他の都市計画道路においても廃止候補と評価され、当該区間のみを整備したとしても都市計画道路としての連続性が確保される。また、対面通行可能な幅員で現道が確保されているため、交通ネットワーク上の問題は無いと判断し、廃止候補とする。		
50-2	3.3.80 稲荷山(淨)線	未整備	250	12.0	7.0	住	24	3	0	0	課題なし	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	必要性が低い区間であり、接続する他の都市計画道路においても廃止候補と評価され、当該区間のみを整備したとしても都市計画道路としての連続性が確保される。また、対面通行可能な幅員で現道が確保されているため、交通ネットワーク上の問題は無いと判断し、廃止候補とする。		
51-1	3.4.51 篠ノ井小市線	未整備	710	16.0	0.0	住	59	6	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	区画51-1は、必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
51-2	3.4.51 篠ノ井小市線	未整備	1,810	16.0	0.0	白	55	5	1	1	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画51-2・51-3は、必要性が低く、(市)西ヶ丘全線が代替路となるため、廃止候補とする。		
51-3	3.4.51 篠ノ井小市線	未整備	330	12.0	0.0	白	93	4	1	1	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画51-4は、必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
51-4	3.4.51 篠ノ井小市線	概成済	650	12.0	10.0	白	95	3	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	区画51-4は、必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
54-1	3.3.54 東北中央線	未整備	510	16.0	7.0	住	13	4	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
54-2	3.3.54 東北中央線	未整備	480	16.0	0.0	住	19	4	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
54-3	3.3.54 東北中央線	未整備	670	16.0	0.0	住	13	5	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
54-4	3.3.54 東北中央線	未整備	560	12.0	8.0	住	27	4	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
55-1	3.3.55 南原通り	未整備	480	12.0	0.0	住	32	4	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	区画55-1は、必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
55-2	3.3.55 南原通り	未整備	530	12.0	0.0	工	5	4	0	0	課題なし	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画55-2は、概成済の区画46-4,5が廃止候補となり、都市計画道路としての連続性がなくなるため、廃止候補とする。		
57-1	3.3.57 東北中央線	未整備	770	12.0	0.0	住	9	4	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
57-2	3.3.57 東北中央線	未整備	140	12.0	0.0	住	52	6	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
58-1	3.3.58 東北中央線	未整備	1,280	12.0	0.0	住	19	4	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
60-1	3.4.80 川合間峠線	未整備	410	16.0	0.0	白	14	3	0	1	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画60-1は、必要性が低く、市街地拡大の懸念がある区間のため、廃止候補とする。なお、区画60-2は、区画60-1と同様の状況であるが、対面通行可能な道路(一)阿崎川中流(淨)線が並行して存在するため、都市計画道路としての連続性も考慮し、その道路への都市計画決定の変更を促す区間として、廃止・変更候補とする。		
60-2	3.4.80 川合間峠線	未整備	580	16.0	0.0	白	23	3	0	1	課題あり (必要性低い)	>	変更	>	変更	>	変更	>	変更	区画60-3は、必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
60-3	3.4.80 川合間峠線	概成済	550	12.0	0.0	白	75	4	0	0	課題なし	>	存続	>	存続	>	存続	>	存続	区画60-3は、必要性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。		
61-1	3.4.81 松代(淨)線	未整備	240	16.0	7.0	商	1	6	0	1	課題あり (必要性高い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	歴史環境保全に課題があり(特に区画61-1は国登録有形文化財の「梅崎山門」に計画線が重なっている)、区画61-1,2は対面通行可能な現道または並行する道路(市)中田松代線(淨)線が並行して存在するため、都市計画道路としての連続性も考慮し、その道路への都市計画決定の変更を促す区間として、廃止・変更候補とする。		
61-2	3.4.81 松代(淨)線	未整備	430	16.0	0.0	住	1	5	0	1	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画61-1は、必要性が高いものの、歴史環境保全(特に区画61-1は国登録有形文化財の「松代家住宅主屋」に計画線が重なっている)や市街地拡大の懸念がある区間であり、対面通行可能な現道・並行する道路(市)松代西233号線が並行していることから、廃止候補とする。		
61-3	3.4.81 松代(淨)線	未整備	480	16.0	0.0	住	1	2	0	2	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画61-2は、必要性が高いものの、歴史環境保全(特に区画61-2は国登録有形文化財の「松代家住宅主屋」に計画線が重なっている)や市街地拡大の懸念がある区間であり、対面通行可能な現道・並行する道路(市)松代西233号線が並行していることから、廃止候補とする。		
62-1	3.3.62 瀬津西条線	未整備	410	16.0	0.0	商	1	6	0	1	課題あり (必要性高い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	国登録有形文化財の「赤澤家住宅主屋」「渡瀬土蔵」、重要文化財「旧藤田家住宅主屋・去門・阿原屋・土蔵2棟」に計画線が重なっているなど歴史環境保全に課題があり、区画62-1は必要性が高いものの、対面通行可能な道路(市)松代西233号線が並行して存在しており、区画62-2は必要性が低いため、廃止候補とする。		
62-2	3.3.62 瀬津西条線	未整備	450	12.0	0.0	住	12	4	0	1	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画62-1は、必要性が高いものの、歴史環境保全(特に区画62-1は国登録有形文化財の「赤澤家住宅主屋」に計画線が重なっている)や市街地拡大の懸念がある区間であり、対面通行可能な道路(市)松代西233号線が並行していることから、廃止候補とする。		
63-1	3.4.63 松代中央線	未整備	640	25.0	0.0	白	3	7	0	2	課題あり (必要性高い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画63-1～3は、必要性は高いものの、歴史環境保全(特に区画63-2は国登録有形文化財の「松代家住宅主屋」に計画線が重なっている)や市街地拡大の懸念がある区間であり、対面通行可能な現道・並行する道路(市)松代西233号線が並行していることから、廃止候補とする。		
63-2	3.4.63 松代中央線	未整備	580	16.0	7.0	住	49	7	0	1	課題あり (必要性高い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画63-1～3は、必要性は高いものの、歴史環境保全(特に区画63-2は国登録有形文化財の「松代家住宅主屋」に計画線が重なっている)や市街地拡大の懸念がある区間であり、対面通行可能な現道・並行する道路(市)松代西233号線が並行していることから、廃止候補とする。		
63-3	3.4.63 松代中央線	未整備	80	16.0	7.5	商	39	6	0	1	課題あり (必要性高い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画63-4と接続する区画(区画63-5)は、歴史環境保全、市街地拡大の懸念、及び既存ストックの活用観点から廃止候補となっており、当該区画も歴史環境保全において課題が存在し、なおかつ存続した場合においても都市計画道路として連続しないことから廃止候補とする。		
63-4	3.4.63 松代中央線	未整備	400	16.0	5.0	住	14	6	0	1	課題あり (必要性高い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画63-4と接続する区画(区画63-5)は、歴史環境保全、市街地拡大の懸念、及び既存ストックの活用観点から廃止候補となっており、当該区画も歴史環境保全において課題が存在し、なおかつ存続した場合においても都市計画道路として連続しないことから廃止候補とする。		
63-5	3.4.63 松代中央線	未整備	530	16.0	7.0	白	40	5	1	2	課題あり (必要性低い)	>	廃止	>	廃止	>	廃止	>	廃止	区画63-5は、必要性が低く、現道活用が可能であるため廃止候補とする。		

見直し評価結果 (5/5)

区間番号	路線名	整備状況	延長 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	沿道用地地味	将来交通量 (台/日)	幹線道路機能	(全体平均) 5 : 1 (値)	代償性個数	実現性課題数	見直し評価指標による区別評価	道路網としての総合的検証											
													上位・県道計画との整合	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・事故との連携	代償路なし・実現課題なし・区間	暫定見直し案	交通供給バランス	見直し原案	評価概要		
04-1	3.5.04 岩野ニッ桐線	板敷路	1,380	12.0	10.0	田	18		3	0	0	課題なし						→	存続	→	存続	→	存続候補	区間04-1は、必要性があり、代償路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
04-2	3.5.04 岩野ニッ桐線	未整備	190	16.0	7.0	工	47		5	1	0	課題あり (必要性低い)				→	存続		→	存続	→	存続候補	区間04-2は、現道活用が可能であるものの、連続する区間の04-1は実現課題も無く存続候補となり、当該区間も実現課題は無いため、存続候補とする。	
04-3	3.5.04 岩野ニッ桐線	未整備	410	16.0	6.0	工	21		5	0	1	課題あり (必要性低い)				→	存続		→	存続	→	存続候補	区間04-3は、独自交差が課題と考えられるものの交差点部の軽微な変更で対応可能であり、連続する区間は整備済み、存続候補と分類されることから、存続候補とする。	
04-4	3.5.04 岩野ニッ桐線	未整備	190	12.0	7.0	住	109		9	0	0	課題なし						→	存続	→	存続	→	存続候補	区間04-4は、必要性があり、代償路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
06-1	3.5.06 西寺尾路内線	未整備	230	12.0	6.0	田	147	○	6	0	1	課題あり (必要性高い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	代償路が存在するまたは現道活用が可能であるもの、幹線道路に分類される道路であるため、代償路への都市計画決定の變更も查の検討することが望ましい区間として、なお、区間06-1, 2, 5は、代償性の評価基準では現道活用可能との評価はされないものの、現道幅員は対面通行可能な幅員が確保されており、特に区間06-8は既に計画幅員と同様の幅員が確保されている。また、区間06-1, 2は歴史環境保全に課題がある。そのため、全線代償路が存在するまたは現道活用が可能であると考え、前述の通り、全線廃止・変更候補と位置づけられる。
06-2	3.5.06 西寺尾路内線	未整備	40	12.0	7.0	田	147	○	8	0	1	課題あり (必要性高い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-3	3.5.06 西寺尾路内線	板敷路	2,140	12.0	7.0	田	123	○	7	1	1	課題あり (必要性高い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-4	3.5.06 西寺尾路内線	板敷路	750	12.0	8.0	田	122	○	7	1	1	課題あり (必要性高い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-5	3.5.06 西寺尾路内線	板敷路	100	12.0	12.0	田	148	○	5	0	0	課題なし						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-6	3.5.06 西寺尾路内線	未整備	540	12.0	9.0	田	88	○	5	1	0	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-7	3.5.06 西寺尾路内線	未整備	830	12.0	7.0	田	88	○	4	1	0	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-8	3.5.06 西寺尾路内線	未整備	250	12.0	6.0	住	88	○	4	1	0	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-9	3.5.06 西寺尾路内線	未整備	1,000	12.0	6.0	住	67	○	6	1	0	課題あり (必要性高い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-10	3.5.06 西寺尾路内線	未整備	280	12.0	6.0	住	54	○	4	1	0	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-11	3.5.06 西寺尾路内線	未整備	660	12.0	6.0	田	81	○	4	1	0	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
06-12	3.5.06 西寺尾路内線	板敷路	280	12.0	10.0	工	81	○	5	1	0	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止	
07-1	3.5.07 西寺尾登山線	未整備	420	16.0	6.0	田	12		3	1	2	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間07-1~4は、必要性が低く、現道活用が可能または代償路(市)板東124号線、(市)板東129号線)が存在するため、廃止候補とする。
07-2	3.5.07 西寺尾登山線	未整備	330	16.0	6.0	田	1		1	2	2	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-3	3.5.07 西寺尾登山線	未整備	400	16.0	6.0	田	1		3	1	2	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-4	3.5.07 西寺尾登山線	未整備	210	12.0	10.0	住	1		3	1	2	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-5	3.5.07 西寺尾登山線	未整備	660	12.0	6.0	住	1		4	0	1	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-6	3.5.07 西寺尾登山線	未整備	260	12.0	6.0	住	13		3	0	1	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-7	3.5.07 西寺尾登山線	未整備	330	12.0	6.0	住	19		4	0	1	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-8	3.5.07 西寺尾登山線	未整備	190	12.0	6.0	住	12		2	0	1	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
70-1	3.5.70 豊野北線	未整備	490	12.0	6.0	住	53		5	0	0	課題なし						→	存続	→	存続	→	存続候補	必要性があり、代償路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
71-1	3.5.71 沖路2線	未整備	160	12.0	6.0	住	53		6	0	1	課題あり (必要性高い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間71-1は、必要性の高い区間であるが、北側の橋との交差が課題となり、計画変更を行っても整備が困難である。ただし、暫くの間は橋の詰まりが若干狭小ではあるものの、(一) 刈山麓野(寺) 線以南の交通ネットワークは形成されていることから、廃止候補とする。
71-2	3.5.71 沖路2線	未整備	100	12.0	8.0	工	42		5	1	0	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間71-2は、必要性が低く、現道活用が可能であり、後続する区間71-1が廃止候補となるため、廃止候補とする。
74-1	3.5.74 上庄篠ノ井線	未整備	480	23.0	6.0	田	62		3	0	1	課題あり (必要性低い)	→	存続					→	存続	→	存続候補	広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。	
76-1	3.5.76 鹿嶋稲荷山線	未整備	930	12.0	6.0	住	32		3	0	1	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	必要性が低く、市街地拡大を招く恐れのある区間であり、現道は対面通行可能な幅員が確保されていることから、廃止候補とする。
76-2	3.5.76 鹿嶋稲荷山線	未整備	250	15.0	6.5	田	39		2	0	1	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
76-3	3.5.76 鹿嶋稲荷山線	未整備	220	15.0	7.0	田	38		2	1	1	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
76-4	3.5.76 上町中央線	未整備	350	12.0	6.0	住	14		4	0	1	課題あり (必要性低い)						→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
81-1	3.2.81 奥平橋線	板敷路	810	26.3	13.0	田	138	○	3	0	0	課題なし	→	存続						→	存続	→	存続候補	広域道路ネットワーク計画に位置づけられた区間であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
85-1	3.6.85 稲里中央4号線	未整備	250	9.0	6.0	住	1		4	0	2	課題あり (必要性低い)						→	存続	→	存続	→	存続候補	市街地拡大の懸念のある区間であるが、前後区間が整備済みであり、ネットワークの連続性を確保するために必要な区間であるため、存続候補とする。
91-1	3.4.91 松岡大豆線	未整備	600	16.0	6.0	田	14		5	0	1	課題あり (必要性低い)	→	存続						→	存続	→	存続候補	区域マスタープランに位置づけがある道路である。市街地拡大を招く恐れのある区間であるものの、高工上の課題は存在しないため、存続候補とする。
構想路線1	- 千曲大橋	構想路線	-	-	-	-	-	○	4	0	0	課題なし	→	存続						→	存続	→	存続候補	都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
構想路線2	- 松岡大豆線	構想路線	-	-	-	-	-	-	5	0	0	課題なし	→	存続						→	存続	→	存続候補	都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。



# 審議会及び検討部会の 質問・意見等





## 目次

第77回長野市都市計画審議会の質問・意見等 .....	P. 1
第1回検討部会の質問・意見等 .....	P. 4
第78回長野市都市計画審議会の質問・意見等 .....	P.10
第2回検討部会の質問・意見等 .....	P.12
第3回検討部会の質問・意見等 .....	P.16
第4回検討部会の質問・意見等 .....	P.20





第77回長野市都市計画審議会の  
質問・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	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。	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。	
8	公共交通も含めて必要な道路網が見えてくる。	”交通網”として検討部会で今後検討。	
9	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。	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。	
10	”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。	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。	
11	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。	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。	
12	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。	検討部会で今後検討。	
13	案の作成後、できるだけ速やかに計画変更に移行すべき。	検討部会で今後検討。	
14	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。	検討部会で今後検討。	

# 第1回検討部会の 質問・意見等



## 【第1回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 今年には顕著に交通量に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回都市計画道路見直し検討部会】

分類	質問・意見	回答	備考
指標・基準	2-1 「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。	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。  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"  ⇒ ・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	資料2-5 表3-4 追加資料 表3-4
	2-2 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。	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わからない部分があるため、現状把握、情報収集を行う。  渋滞に関しては、道路網として総合的な検証をする考え。  ⇒ ・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	
	2-3 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。	「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。  ⇒ 「都市構造上の機能分類」を評価指標、基準に取り入れるか	資料2-5 表3-5 追加資料 表3-5



## 【第1回都市計画道路見直し検討部会】

分類	質問・意見	回答	備考
手 順 ・ 手 法	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	”

## 【部会後の質問・意見等】

分類	質問・意見	回答	備考
全体	<p>1-1 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>	
	<p>1-2 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で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>	
	<p>1-3 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>	



## 【部会後の質問・意見等】

分類	質問・意見	回答	備考
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。	

第78回長野市都市計画審議会の  
質問・意見等



## 【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2回検討部会の 質問・意見等

## 【第2回検討部会】 質問・意見等

分類	番号	質問・意見	回答	第3回までの対応	備考
手順・手法	1-1	現状、必要性の観点からみた評価で全ての区間が、必要性ありとして拾われてしまっているため、点数化しないと指標にならない(比較できない)のではないかと。都市計画道路としての機能を確保しているだけになっているので、これを指標として使っていくには、重み付けや点数化が必要ではないか。	ほとんどすべての区間で○が付いている評価項目や、ほとんどすべての区間で○が付かない評価項目があり、差がつかない項目になってしまっているため、課題であると考えている。重み付けや点数化をするかどうか、やり方については検討したい。	・変更箇所等は特になし 【補足】道路の必要性評価の段階ではいずれの区間も必要性ありと評価されており、この段階では差がつかず、指標として機能していないが、代替性の評価と実現性の評価の後に必要性の○の数による振り分けを行っており、これ以降の段階で機能するような構成になっている。重み付けについては、恣意的な評価になり、客観的評価の趣旨から外れてしまう。点数化についても、点数を付けるための基準が必要になるが、基準の設定には恣意的な評価が入り込む余地があり、これも客観的評価の趣旨から外れてしまう。	
	1-2	客観的指標による区間別評価結果をみると橋梁部が廃止候補になっており、これらの橋をやめてしまうような印象を受ける。(客観的指標による評価結果の存続候補、変更候補、廃止候補という表現が分かりにくい。)	橋を取りやめるわけではなく、現在の橋を都市計画道路として広げるような、更なる整備は必要ないという意味である。また、客観的指標による評価結果については呼び方を検討する。	・橋梁区間については現道活用の対象外とした。 ・客観的評価結果の段階では「課題なし」、「課題あり(必要性高い)」、「課題あり(幅員拡幅)」、「課題あり(必要性低い)」と改めた。	
	1-3	客観的指標とするか、総合的な検証で定性的な指標とするか、判断が難しい場合もあるが、客観的指標による結果が総合的な検証で大きく変わってしまうことはなるべく避けるよう、客観的指標を検討されたい。	できる限りそのような区間が出ないように、客観的指標を検討していく。	・資料3-3 総合的な検証の評価指標 ・資料4 客観的指標の評価結果 ・資料5 総合的な検証の評価結果 それぞれ、ご確認いただきたい。	
	1-4	シミュレーションや評価を事務局側で何回か試してみても、現状とかけ離れた評価をしてないかなど、考察をしてみたいか。	まずは客観的指標による評価までを一通りやってみただ中で、今回の部会で評価手法や指標についてご意見をいただき、ある程度の進め方が固まって来た段階で、そうしたやり方をしたいと考えている。	・変更箇所等は特になし 【補足】今回、ある程度評価指標が固まって来たため、第4回、5回の部会までの期間で実施したい。	
	1-5	必要性の中でも防災機能について、特に延焼遮断機能に○がついている区間が多い気がするが、計画されている地区の実情によって評価が難しいと思われる。例えば住宅街でも、空き家が多ければそれを間引くなどで延焼遮断機能を確保できるかもしれないなど。廃止候補に挙がった区間についても、評価を細かく見て、そういった機能のあるなしと地域の実情にも配慮した上で最終的な評価をする必要があると思われる。	総合的な検証などの中で、評価できるよう検討していく。	・変更箇所等は特になし 【補足】今回、総合的な検証を試験的に実施。結果をご覧いただき、更なるご意見をいただきたい。	
	1-6	先日、長野市でもスマートシティ宣言を出しているが、ストロングで言えば災害に強い、シームレスで言えば歩いて暮らせる、コンパクトシティなどが関係してくると思われるが、長野市の目指す姿に合わせた指標となるよう進めていただきたい。	各種の上位計画等、整合を取りながら進める。	・変更箇所等は特になし 【補足】・資料3-3 総合的な検証の評価指標 ・資料5 総合的な検証の評価結果 それぞれ、ご確認いただきたい。	



分類	質問・意見	回答	第3回までの対応	備考	
指標・基準	2-1	必要性の高さに応じた振り分けについて、平均値を用いることの妥当性はどうか。また、欠かせない項目などについては、重み付けをしてはいいかがか。	今回、平均値を用いたことについて、明確な意図をもって採用しているわけではない。ただ、何かしらの基準が必要であり、一般的と思われる平均値を採用している。他により良い基準となるようなものがあれば、ご教授いただきたい。	・変更箇所等は特になし 【補足】重み付けについては1-1を参照のこと	
	2-2	シミュレーションの条件を確認したい。概要でいいので整理して次回、示すこと。	次回までに整理して提示できるか分からないが、この場で示せるものとしては、既におくばりしている【関係資料集】の19 交通量配分をご確認いただきたい。第3回PT調査の結果をもとに現況、10年後、フルネット(20年後)の交通量と混雑度をそれぞれ示している。	・変更箇所等は特になし 【補足】今回は総合的な検証のうち、交通需要バランスの検証の前までをおこなった。総合的な検証の指標がある程度固まる前の段階では、シミュレーションの条件が変わってしまうため、次回以降の部会でシミュレーションの結果と併せて提示したい。	
	2-3	市街化調整区域内の道路や、地区内の交通のための道路などが廃止や変更の候補に挙がるよう、コンパクトプラスネットワークの観点から評価できるよう、指標を設定すること。総合的な検証の部分で見ても良いが、客観的指標として入れられるとなお良い。	市街化調整区域に該当するか否か、人口密度による評価など、コンパクト+ネットワークに寄与するような指標を今後、検討していきたい。	・市街化調整区域に該当するか否かについては、実現性の評価指標3-5市街地拡大の可能性として追加した。 ・コンパクト+ネットワークに寄与する指標については総合的な検証の評価項目とした。	
	2-4	必要性の検討指標の中でも防災機能に関わるものについては、他の項目と比べても別格(重要視するべき)ではないか。防災機能の項目で○が付けば、存続していかねければ路線としなければならないのではないか。(防災機能に重み付けをするべきではないか。)	防災機能に関する指標は特に○が付くものが多いと感じている。ただ、防災機能について、特別、重要視するかどうかは結果をみて検討したい。	・変更箇所等は特になし 【補足】防災機能に重み付けをすることについては、1-1を参照。指標の調整については、今回の結果をみて改めて判断されたい。	
	2-5	災害時における、代替路の有無なども評価指標としてはいかがか。	災害時の重要度などと言った観点からも、評価できるよう検討したい。	・変更箇所等は特になし 【補足】今回の結果をみて、改めてご意見をいただきたい。	
	2-6	今後の交通の中心は公共交通と歩行者が主になっていく中で、特に自転車の活用がこれから様々な場で検討されていくと思われる。具体的な活用方法等が示されるのはこれからであり、自転車の位置付け等が課題となるかもしれないが、自転車に関する評価指標もいくつかあっていいのではないか。	自転車ネットワーク計画なども見ながら、検討したい。	・変更箇所等は特になし 【補足】必要性の指標として自転車の安全確保について評価をしている。これとは別に指標として取り入れるかは、今回の結果をみて判断したい。	

分類	質問・意見	回答	第3回までの対応	備考
評価結果	3-1 必要性の高さに応じて振り分けをしており、現在は平均値の5.1を基準としているが、これを変えると結果はどう変わるのか。また、必要性の○の数が最も少ない区間はいくつか。	基準としている平均値の5.1で、まずは評価してみたものであり、これを変えることで結果がどうなるかまでは分析できていない。必要性の○の数が最も少ない区間では2個で、10区間程度あることまでは把握しているが、詳細な集計等まではできていない。	・変更箇所は特になし 【補足】今回の結果をみて、調整するかどうか判断したい。	
	3-2 客観的指標による区間別評価結果の図について、橋梁部が赤く廃止候補になっているが、疑問を感じる。交通網を検討する際に、橋梁部はボトルネックとなるため、最も優先して存続していかなければならない部分ではないのか。	現在の橋を都市計画道路として広げるような、更なる整備は必要ないという意味である。橋については変更(幅員)候補として挙がってくるよう、調整したい。	・橋梁区間については現道活用の対象外とした。 ・客観的評価結果の段階では「課題なし」、「課題あり(必要性高い)」、「課題あり(幅員拡幅)」、「課題あり(必要性低い)」と改めた。	
	3-3 客観的指標による区間別評価結果の図について、落合橋から南の長野菅平線については、若穂スマートインターチェンジや落合橋の架け替えの話があるので、廃止候補にならないよう評価指標を見直すこと。	承知した。計画があることを反映した結果となるよう、指標を検討する。	・若穂スマートインターチェンジを想定して評価区間を分割した。 ・総合的な検証において、上位、関連計画との整合を図った。改めて、今回の結果をご確認いただきたい。	
	3-4 客観的指標による区間別評価結果の図について、長野菅平線の13-1から13-5までは評価を見直すこと。長野県版の「広域道路の交通ビジョン」が3月末に出る予定で、6月ごろには中部地方版も出る予定である。これと、重要物流道路についても上位計画として加えていただきたい。	計画等が出るタイミングにもよるが、なるべく関連計画については取り込みたい。引き続き、情報提供等お願いしたい。	・「長野県広域道路交通計画」が公表されたため、上位、関連計画として評価指標に取り込みたい。 ・【関係資料集】へ8-1、8-2として追加。	
活用方法	4-1 最終的に存続候補となった区間、路線の中から、今後の道路整備の優先順位などが決まっていくのか。また、どのように優先順位を決めていくのか。	見直し後に廃止候補や変更候補については、そこに向けて住民説明等に入っていくようになるかと思うが、優先的に整備を進める路線については、マスタープラン等の上位計画に基づいて事業を進めていくようになる。今後、そうした上位計画に盛り込む際の目安にはなるかと思う。	・今回、変更箇所等はなし 【補足】今回の結果を参考に、今後の都市計画道路の方向性をまとめていく。	

※ 部会後の質問、意見等はなし

## 第3回検討部会の 質問・意見等



### 【第3回検討部会】 質問・意見等

分類	番号	質問・意見	回答	第4回までの対応	備考
手 順 ・ 手 法	1-1	必要性の振り分けについて、○の数が6個以上かどうかの根拠はなんだったか。仮にこれを7個以上としたらどうなるか。	必要性の評価で、○の数の平均が5.1であったため、○の数が6個以上を必要性が高い、5個以下を低いとして振り分けている。 課題ありの必要性低い区間が多くなる。ただし、都市計画道路はその必要性から、都市計画決定されていることや、総合的な検証の中であまり評価が変わってしまうことがないように、調整はしたいと思っている。ただ、現段階で変えたらどうなるかまでは、分析できていない。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】7個以上とした場合、課題あり(必要性高い)が29区間、課題あり(必要性低い)が124区間となる。5個以上とした場合、課題あり(必要性高い)が101区間、課題あり(必要性低い)が92区間となる。	
	1-2	資料3-2について実現性の観点からみた評価の46/199について、上から順を追って見ていくと、だんだんと数が絞られてくるように見える。代替性の評価による108/199について実現性を評価しているように見え、分母が変わって46/108になるような見方ができるが、実際の作業は199の全ての区間について、それぞれの項目を評価しているということよろしいか。分母の数と矢印の動きがリンクしていない。	実際の作業とフロー図でリンクしていない印象を受けるため、検討する。	・資料1の47ページのフロー図を修正。	
	1-3	文字の色が同じなので、課題なしの46がそのまま候補の69にすっぽり含まれてしまっているような印象を受けるが、実際はそうではないと思われる。また、課題あり必要性低い88はそのまま廃止候補にしているのか。	実際は評価が変わっているものもある。廃止候補の88についても課題ありの必要性低いがそのままいっているわけではない。たまたま数が同じになってしまっている。	・資料1の47ページのフロー図を修正。	
	1-4	課題なしになっていて、変更候補や廃止候補になってしまうことに違和感がある。こうした動きがないよう、客観的指標を再調整する必要があるのではないかな。	短い区間での評価を全体的な路線やネットワークとして再び評価した際に、評価結果がどうしても変わってしまう。その区間だけ見たときは評価が高いが路線としての繋がりがネットワークとしての観点からみると評価が低いというのが少し分かりにくい部分でもあるため、指標で調整するか、説明や資料を工夫することで対応を検討する。	・資料1の47ページのフロー図を修正。 ・「客観的指標による区間別評価」を「見直し評価指標による“区間別”評価」と改め、「道路網としての総合的な検証」を「“道路網”としての総合的な検証」と改め、それぞれが区間と道路網としての評価であることを強調する表現に変更した。 【補足】説明の仕方、資料の作り方については引き続き検討していく。	
	1-5	客観的評価の結果を課題のあるなしで、表現を改めたことについては、分かりやすくなったと思う一方で、市民からすると、課題がないのになぜ廃止してしまうのかなど意見が出るのでは。課題のないものについて、変更候補、廃止候補になってしまうものは、客観的指標の所で振り分けられるようにしておいた方がいいのではないかな。	なぜ、課題なしの区間が変更候補や廃止候補になってしまうのかについては、十分な説明ができるように説明の仕方、資料の作り方を検討したい。	・資料1の47ページのフロー図を修正。 ・「客観的指標による区間別評価」を「見直し評価指標による“区間別”評価」と改め、「道路網としての総合的な検証」を「“道路網”としての総合的な検証」と改め、それぞれが区間と道路網としての評価であることを強調する表現に変更した。 【補足】説明の仕方、資料の作り方については引き続き検討していく。	
	1-6	7個以上とすると、課題ありの必要性高いが65→20くらい、課題ありの必要性低い120を超えてしまう。梅干野部会員の意見について、我々はネットワークとして見っていますが、そこに住む住民からすると、道路を作って欲しい人も、そうでないひと自分家の前の道路だけを見るので、課題なしで来たのに廃止になってしまうのかと思うということ、丁寧に説明をするか、客観的指標の中で、振り分けをできるようにしておくかのいずれかだということですね。(コメント)		・資料1の47ページのフロー図を修正。 ・「客観的指標による区間別評価」を「見直し評価指標による“区間別”評価」と改め、「道路網としての総合的な検証」を「“道路網”としての総合的な検証」と改め、それぞれが区間と道路網としての評価であることを強調する表現に変更した。 【補足】説明の仕方、資料の作り方については引き続き検討していく。	
	1-7	客観的評価で課題なしとなっていて、最終的にはそれが変わってしまうのは、路線としてネットワークとして見たときに評価が変わるとのことなので、その辺りをもう少し客観的指標として取り入れられないか。もしくは事業の連続性を理由に説明することで、住民の納得も得やすいのではないかな。既存ストックの部分で切られてしまうのは疑問を感じる市民が多いのではないかなと思う。指標としてフィルターをかけるか説明の仕方、見せ方になるかはわからないが、検討が必要だと思う。	今後の課題として、検証の仕方、説明の仕方を検討したい。	・資料1の47ページのフロー図を修正。 ・「客観的指標による区間別評価」を「見直し評価指標による“区間別”評価」と改め、「道路網としての総合的な検証」を「“道路網”としての総合的な検証」と改め、それぞれが区間と道路網としての評価であることを強調する表現に変更した。 【補足】説明の仕方、資料の作り方については引き続き検討していく。	

分類	質問・意見	回答	第4回までの対応	備考	
指標・基準	2-1	前回、廃止候補であった区間が存続や変更になるのは理解できるが、存続や変更であった区間が廃止になってしまった区間もあるかと思うが、何故、そうってしまったのか。	既存ストックをより活用するため、代替路と現道活用の対象として幹線道路と整備済みの都市計画道路も今回、新たに加えたため。また、これに加えて橋梁区間の重要性、市街化調整区域内の道路について、指標を見直したため。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】長野市の考え方として、既存ストックの活用、防災機能の重要性、市街地拡大の可能性についてより適切な評価ができるよう、対応したもの。	
	2-2	既存ストックの対象路線について、考え方の基準を広くしたとか、甘くしたということが良いか。	既存ストックの活用という観点から、より柔軟な対応ができるよう見直したものの。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】現時点で、既存ストックの活用の指標に該当している区間の結果を見ながら、基準の調整を検討したい。	
	2-3	前回からの変更箇所について、あまり説明がなかったもので、どうしてこうなったのか、分からない。例えば資料1の8ページ目、事務的に変更した程度のものなのか、長野市として道路をこう評価したいという考えが伴うものなのか。そうであれば、どのような意図があるのか。	第2回検討部会において、いただいた意見を踏まえて、長野市の方針や考え方に対応するよう変更したもので、例えば先ほどの質問にもあったように、既存ストックの活用をより図るべきという認識、考え方でいることを反映したものの。	・今回、変更箇所等は特になし	
	2-4	7ページの内容について、実現性の観点にコンパクト＋ネットワークが新しく追加されているが、これを加えたことで、見直し案に大きく変更が生じているのか。変更が生じているとすると、そこには市の考えがあるはずなので、それを知りたい。	市街化区域内、地区内交通のための道路がコンパクト＋ネットワークの観点から、評価できるように指標を見直したもので、総合的な検証の部分よりも客観的指標として入れられたらという意見を踏まえたもの。結果としては調整区域内の区間やネットワークとして挙がっていない区間の評価が下がっている。全体の作業を通して、なるべく客観的評価の中で、目指している評価結果になるよう考えている。見直しの背景ということで、人口減少や社会情勢の変化だとかから、始まっているのでまずは客観的指標だけでそこを目指し、総合的な検証の部分で、区間ごとに評価していたものを路線ごとの評価、ネットワークとしての評価をしていこうとしているもので、意図的に数を減らそうとしているわけではなく、前回の意見をもとに長野市の考え方を反映したものの。	・今回、変更箇所は特になし 【補足】資料1の3、4ページに記載の見直しの背景と必要性をご確認いただきたい。	
	2-5	コンパクト＋ネットワークについては前回の部会時には必要性の所だけに入っていて、全体(ネットワーク)に関わる話だからここから外した方がいいのではないかという議論があったような気がするが。		・実現性の評価指標では「コンパクトシティの形成」に改めた。	2-6へ続く
	2-6	実現性の観点においてコンパクト＋ネットワークという書き方が良くないのではないか。区間ごとに評価しているものでネットワークとしては評価できない。また、総合的な検証の部分でも、コンパクト＋ネットワークとしているため、混乱が生じるのではないか。客観的指標の部分では市域の拡大を防ぐ様なニュアンスの文言になれば、イメージが付くのではないか。	コンパクト＋ネットワークについては客観的評価と総合的な評価で2回、同じ文言が出てくるため、重複して評価しているような印象を受ける。表現の仕方を検討したい。	・実現性の評価指標では「コンパクトシティの形成」に改めた。	2-7へ続く
	2-7	やり方としては、調整区域内の計画を外すということが良いか。そうであればネットワークを見ているのではなくて、コンパクトの部分を見ているのでは。ネットワークの部分については総合的な検証でみているのではないか。資料3-2ではコンパクトシティと表現されているようだが。	そうである。資料の表記を統一し、表記を改める。	・実現性の評価指標では「コンパクトシティの形成」に改めた。	

分類	質問・意見	回答	備考	
指標・基準	2-8 資料3-3の①②⑤としているのを①②③に統合したのは、評価の仕方としては、統合した項目の中でどれか一つに該当していれば、○が付くのか、二つ以上該当するなどと○つづのか。	どれか一つでも該当していれば、○が付く。	・今回、変更箇所等は特になし	
	2-9 今回、上位関連計画とコンパクト+ネットワークを統合してしまうことについては、どんな意図があったのか		・作業の都合上、グループ分けさせていただいたもの ・グループ分けしていたものを、それぞれ単独の項目とした。 ・資料1の49ページ	2-10へ続く
	2-10 今回、統合した①②③について新しく名称を付けるとするかどうか、新しく名称を付けられないのであれば、統合する理由は無いのではないのか。	そのまま、一つの評価項目として統合すると、表のような作業をしているため、作業の都合上、そういったグループ分けの表現をさせていただいた。作業の見せ方をわかりやすくするためのもの。	・グループ分けしていたものを、それぞれ単独の項目とした。 ・資料1の49ページ	2-11へ続く
	2-11 例えば統合したものの4つの内の2つ以上で○が付けば評価するといったことをやるのであれば統合する意味もあると思うが。	表現を改めたい。	・グループ分けしていたものを、それぞれ単独の項目とした。 ・資料1の49ページ	2-12へ続く
	2-12 表でいくと②-4まで、フロー図でいくと②-3までであるが、何が違うのか。	②-4についてはそれまでの評価でいずれにも該当しなかった区間で、何かを評価したものではありません。ただ、作業の都合上、出てきてしまう項目のため、表示している。	・グループ分けしていたものを、それぞれ単独の項目とした。 ・資料1の49ページ	
	評価結果	3-1 幅員幅幅という区分について、減幅という方向性もあるかと思いますが、幅幅だけを別個にしたのは何故か、分かりにくいため、幅員の変更という区分、切り出し方もあるのではないのか。	減幅については現計画線の中で納まる変更であり、幅幅については現計画よりも影響範囲、関係者が多くなるため、特に道路管理者の皆さんに意識してもらう今回は、意図的に別別に出去させていた。	・幅員幅幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 ・資料1の46ページ(表3-7、3-9) ・規定計画幅員について24mの幅員を基準としていたが、今回、4車線で計画されているかどうかを基準とした。
3-2 幅員幅幅に関して、例えば8mの現道があって、計画上は20mで計画されているが、12mで十分ではないかといった場合、現道に対しては幅幅だが、計画としては減幅になるが、こう言った評価をされているものはあるのか。		あるが、いずれの分類になっているかまでは確認できていない。課題ありの必要性高いか、課題ありの必要性低いのいずれかには分類されており、課題ありの中の一部をピックアップして幅員幅幅としている。	・今回、変更箇所等は特になし	
3-3 資料4で国道18号が紫色、幅員幅幅と評価されているが、どこを見ればそう評価されたのかがわかるか。		区間番号は41-1~9、表の11/13の実現性の課題があるが、幹線道路機能に○が付き、評価されている。参考資料2、資料5の表の中で、コメントを書かせていただいている。既に22mで計画決定されており、4車線で計画されているが、今の道路構造令など、歩道や自転車の通行帯を考えると幅が足りないため、幅幅が必要という評価にさせていただいている。	・幅員幅幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 ・資料1の46ページ(表3-7、3-9) ・規定計画幅員について24mの幅員を基準としていたが、今回、4車線で計画されているかどうかを基準とした。 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。	
3-4 県庁後ノ井線、区間番号7-1~9について、7-2、7-3が幅員幅幅となっているが、前後区間との整合を図る必要があるのではないのか		今回は道路管理者の皆さんにご確認いただいで、ご意見いただければというところで、意図的に幅員幅幅と表示させていただいた。前後区間との整合性は総合的な評価の部分で対応を検討したい。	・幅員幅幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 ・資料1の46ページ(表3-7、3-9) ・規定計画幅員について24mの幅員を基準としていたが、今回、4車線で計画されているかどうかを基準とした。 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。	
3-5 東バイパスについて、国道18号の幅幅は現実的には難しく、Mウェーブの東側に18号のバイパスという位置づけで、整備したのではないのか。それでも18号の幅幅は必要という結果なのか。		将来交通量の推計からみると、東バイパスができてまだ足りないという結果が出ている。今回のご意見を踏まえて、もう一度シミュレーションしてみますが、場合によっては評価結果が変わるところも出てくるかもしれない。	・資料1の63ページから66ページをご確認いただきたい。 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。	
3-6 上記の質問について、都市計画道路の東外環状線の整備、4車線化がなされた後のシミュレーション結果ということで、いいか。		その認識で良い。PT調査のフルネットと違うのは見直しの変更案の結果によって、対象の計画を落とした上で、シミュレーションし判断している点。次回以降では、その結果をお見せできると思う。東バイパスがあっても、それだけではなかなか対応できないという結果が出ている。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。	
部会後の質問・意見等		長野建設事務所 1 (主)長野菅平線(落合橋)については現在架替検討中であることを承知願います。 2 13-2(主)長野菅平線 5月17日現地確認。 下記について今後予想されるため、現時点では現状のままとしてもらいたい。 ・重要物流道路の候補となり路線の重要性が高まる可能性がある。その場合は、幅員幅幅の検討が必要となる。 ・都計道の実現に向けては、代替路整備も含めた比較検討を行い判断する必要がある。 3 19-2(国)406号 将来の変更候補であることを承知願います。 4 66-1~10(国)403号 ネットワークとして存続すべきでは。		・今回、変更箇所等は特になし 【補足】今回の結果を見て、改めてご意見をいただきたい。



## 第4回検討部会の 質問・意見等

### 【第4回検討部会】質問・意見等

分類	番号	質問・意見	回答	第79回都計審までの対応	備考
指標・基準	1-1	実現性の評価指標の内、歴史環境保全について、今回、新たに文化財を指標として取り入れているが、ここでいう文化財は有形文化財であり、指定文化財と登録文化財の両方が含まれるのか。	そうである。現地調査もさせていただき、確認をしている。	・今回、変更箇所等は特になし	
評価結果	2-1	長野野平線の落合橋周辺及び区間番号13-2の現道と計画が食い違っている箇所、国道403号線、国道406号線について、いづれも評価結果が存続候補となるよう調整をお願いしたい。	これまでの部会の中で既存ストックの活用という観点から、代替路がある場合は見直すという方向性で作業を進めてきている。今回の評価で廃止や変更といった結果の路線に対しては、方向性の異なる考え方で指標を加えることとなるため、他の路線への影響も見ながら調整を検討する。	・実現性の評価指標の内、コンパクトシティの形成において、幹線道路機能を有する区間も評価の対象外とした。 【補足】この項目では、市街地の拡大を招き、コンパクトシティの形成を阻害する恐れのある道路を抽出することを目的としており、既に評価の対象外としている広域道路ネットワークと概ね同等の機能を幹線道路が有するため。	
	2-2	3-1で挙げた各路線を存続候補としたい理由として、いずれの区間も更なる検証や詳細なルート案の比較検討などが必要であり、現段階では変更や廃止などとする最終的な判断ができない状況である。また、検討中の計画もあり、このまま市民に公表することは混乱を生むのではないか。	評価結果の見直し作業については2-1のとおり、確認したい。市民への公表についてはご指摘いただいたとおり、混乱を生むことが懸念されるため、公表の仕方、説明方法などについて今後検討していく。	・今回、変更箇所等は特になし 【補足】公表するに向けては、見直し案についてより理解を得られるよう、簡略化することを検討している。現段階では廃止候補とそれ以外などと、2分類での公表を考えている。	
手順・手法	3-1	2-1、2-2について、フローのどこで対応するのか。	実際には評価結果を見て調整するようになると思うが、総合的な検証の部分での対応が現実的だと思われる。	・実現性の評価指標の内、コンパクトシティの形成において、幹線道路機能を有する区間も評価の対象外とした。 【補足】この項目では、市街地の拡大を招き、コンパクトシティの形成を阻害する恐れのある道路を抽出することを目的としており、既に評価の対象外としている広域道路ネットワークと概ね同等の機能を幹線道路が有するため。	
	3-2	これまでの部会の中で既存ストックの活用という観点から、代替路がある場合は見直すという方向性になって来たのではないか。そうした背景から今回、廃止や変更と評価した路線に対して、方向性の異なる考え方、指標を加えることとなるため、上手く評価ができるのか心配される。	2-1同様、他の路線への影響を見ながら調整を検討する。	・実現性の評価指標の内、コンパクトシティの形成において、幹線道路機能を有する区間も評価の対象外とした。 【補足】この項目では、市街地の拡大を招き、コンパクトシティの形成を阻害する恐れのある道路を抽出することを目的としており、既に評価の対象外としている広域道路ネットワークと概ね同等の機能を幹線道路が有するため。	
その他	4-1	シミュレーションについて再度、説明をお願いしたい。 (再説明を受けて)混雑度について、個人的には将来、これだけ下がるのであれば、十分ではないかと思う。	資料のとおり、説明。	・今回、変更箇所等は特になし	
	4-2	シミュレーションに関連して、図3-39見直し道路網の混雑度について、東和田の辺り(県道三才大豆島中御所線)で混雑度が3を超えているが、たまたまシミュレーションの結果がそうだったのか、交通の発生重心が近傍にあるからなのか、何か理由があるのか。	理由については次の2点が考えられる。当該区間は両端に交通の発生重心があり、交通量が集中している。また、当該区間の交通容量は最大2000台で設定されているのに対して、6400台/日の交通量がある。	・今回、変更箇所等は特になし	
	4-3	交通量の推計の中で、若穂スマートインターチェンジの整備による影響について、考慮しているのか。	平成31年3月作成の長野都市圏の新たな総合都市交通計画の中において、すでに若穂SICの整備が考慮されており、これをもとに今回の交通量推計をしているため、考慮していることになる。	・今回、変更箇所等は特になし	

※部会後の質問・意見等はなし