

令和3年8月18日
臨時部長会議資料

長野市 都市計画道路見直し方針（案） パブリックコメントの実施について

市民の皆さんからのご意見、ご提案を募集します。
別紙「長野市 都市計画道路見直し方針(案)に関する
意見書」に必要事項をご記入の上、ご提出ください。

令和3年8月

長野市 都市整備部 都市政策課

○ 都市計画道路とは

都市計画法に定められた都市施設で、将来のまちの形を見据えて計画された、都市の骨格を形成する道路です。

○ 都市計画道路見直しの 目的 と コンセプト

～ ちょうどいい大きさのまちを目指して ～

将来にわたって、選択と集中による効果的で効率的な整備を推進するため、適切な規模で、適正な配置となるように都市計画道路を見直します。

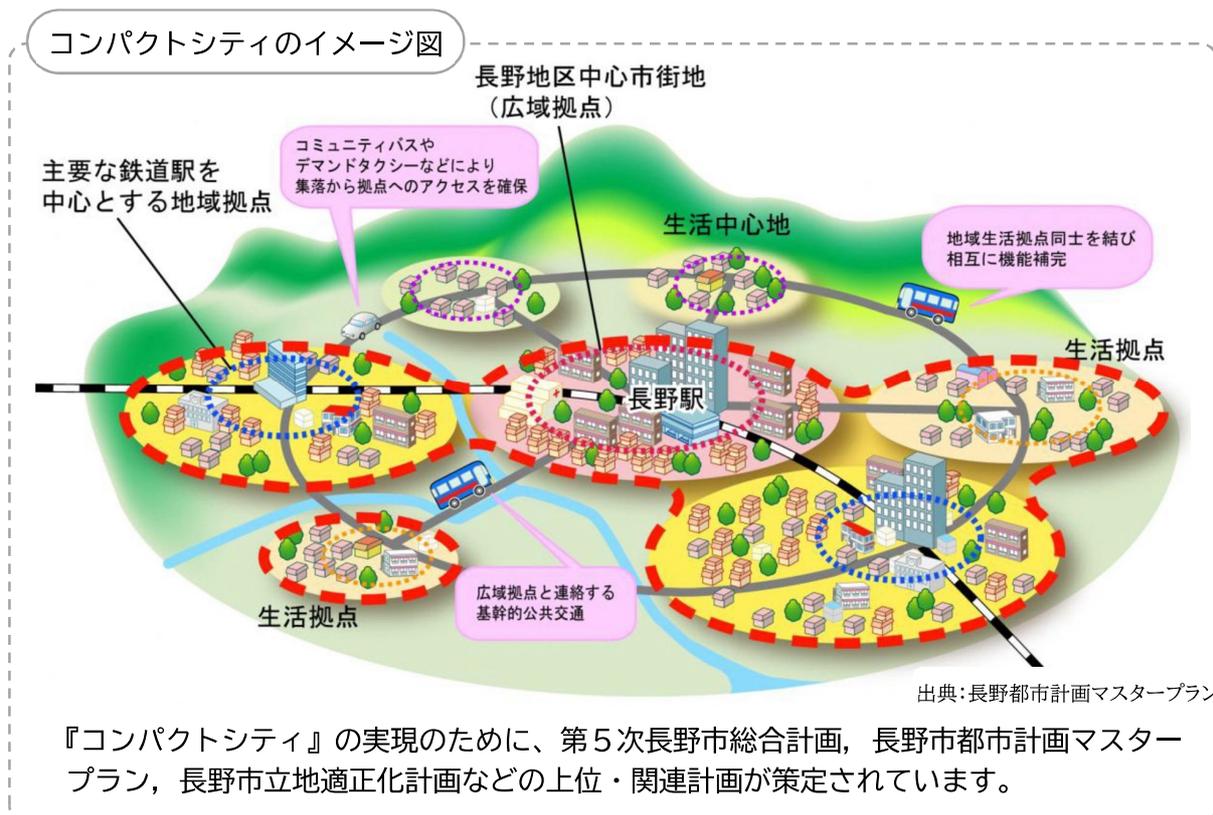
これまでは…

<ul style="list-style-type: none">・人口の増加・高度経済成長・急速な自動車の普及	} 都市の拡大
---	---------



これからは…

<ul style="list-style-type: none">・人口の減少・経済成長の鈍化・交通量の減少	} コンパクトシティへの転換
---	----------------



○ 都市計画道路の見直し方法

① 見直し対象路線・区間の設定

整備済みと事業中を除く **未整備路線を見直し対象** としました。



② 見直し評価指標による道路機能の整理

有効性・代替性・実現性の観点から指標を設定し、道路機能を整理しました。

有効性	期待される効果・機能は何か。
代替性	現道を活用できるか。近隣の道路で代替できるか。
実現性	事業上の課題の有無。

※9ページに評価視点を掲載



③ 見直し評価指標による“区間別”評価

道路機能の整理結果をもとに、“区間別”に以下の3つに分類し、総合的な検証に向けた基礎的な評価としました。

課題なし	代替路などが存在せず、実現性に問題がない区間
課題あり (有効性高い)	代替路などが存在する、または実現性に問題がある区間 (有効性の該当数が全体の平均以上)
課題あり (有効性低い)	代替路などが存在する、または実現性に問題がある区間 (有効性の該当数が全体の平均未満)



④ “道路網”としての総合的な検証

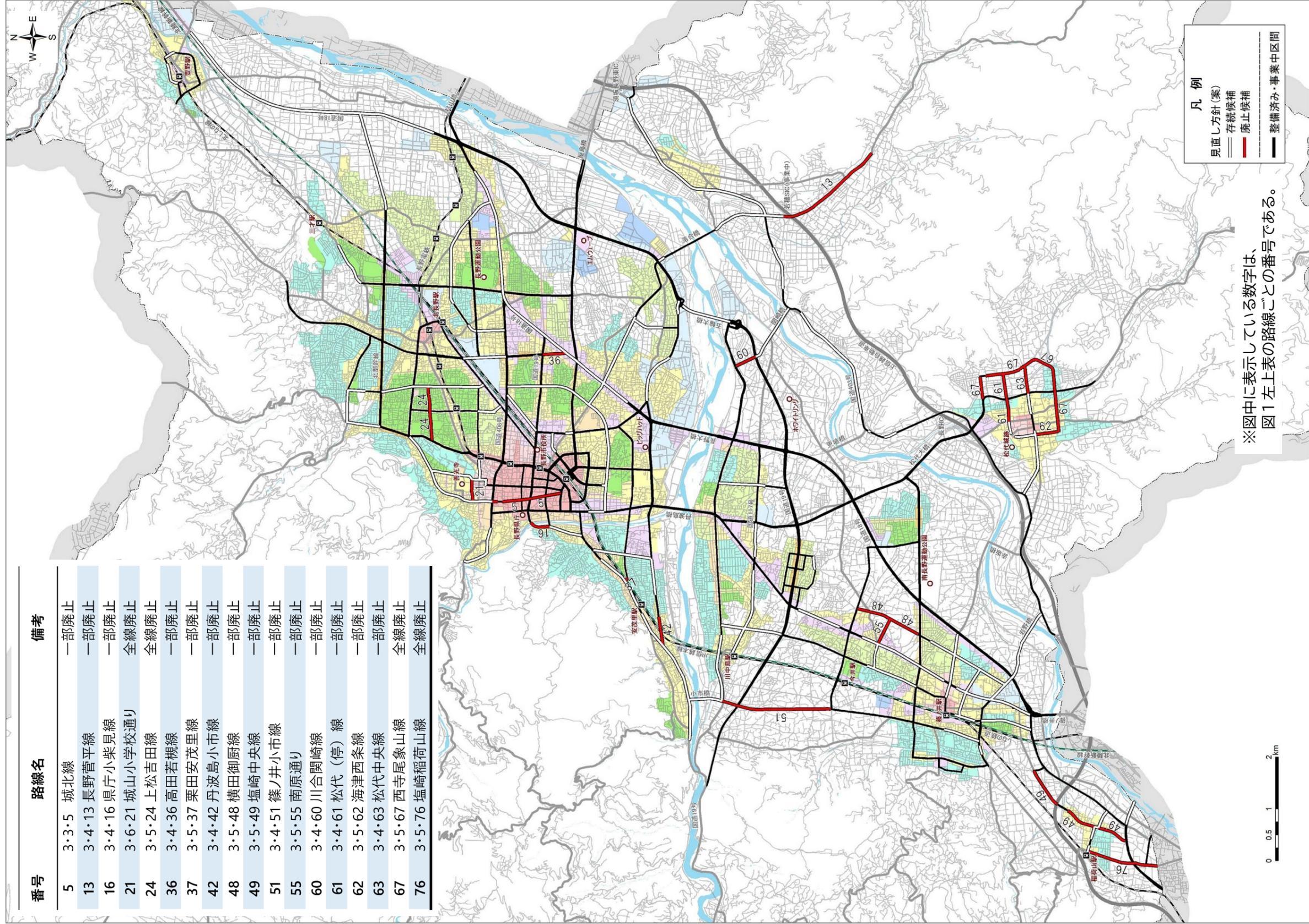
“区間別”評価結果を参照しつつ、“道路網”としての総合的な検証を行い、各区間を「存続候補」または「廃止候補」に分類し「都市計画道路見直し方針(案)」を作成しました。

存続候補	今回の見直しでは廃止や変更等を行わない路線の候補
廃止候補	説明会の実施や関係機関と協議・調整を進めていく路線の候補

※9ページに検証項目を掲載

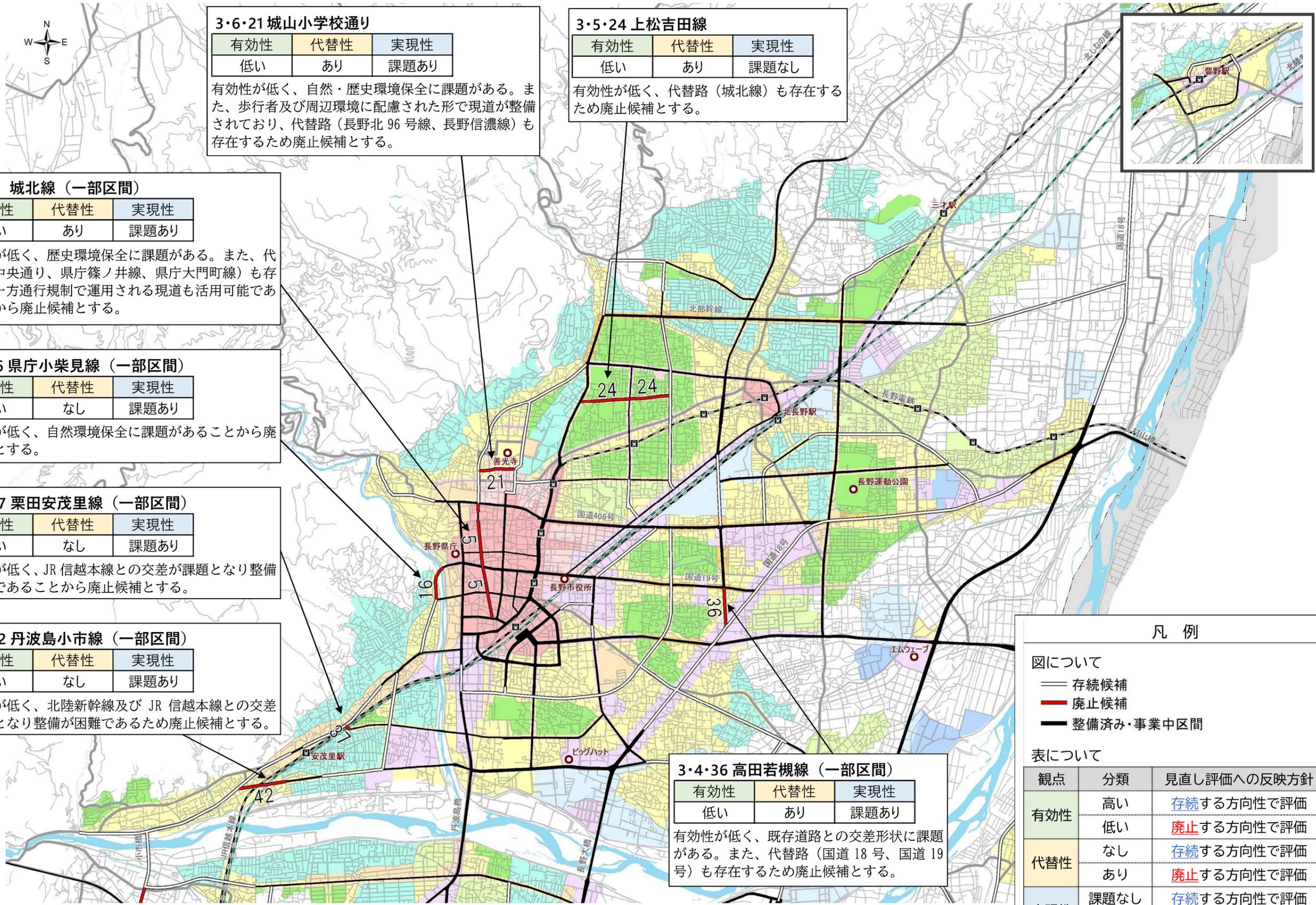
○ 都市計画道路見直し方針(案)

番号	路線名	備考
5	3・3・5 城北線	一部廃止
13	3・4・13 長野菅平線	一部廃止
16	3・4・16 県庁小柴見線	一部廃止
21	3・6・21 城山小学校通り	全線廃止
24	3・5・24 上松吉田線	全線廃止
36	3・4・36 高田若槻線	一部廃止
37	3・5・37 栗田安茂里線	一部廃止
42	3・4・42 丹波島小市線	一部廃止
48	3・5・48 横田御厨線	一部廃止
49	3・5・49 塩崎中央線	一部廃止
51	3・4・51 篠ノ井小市線	一部廃止
55	3・5・55 南原通り	一部廃止
60	3・4・60 川合関崎線	一部廃止
61	3・4・61 松代(停)線	一部廃止
62	3・5・62 海津西条線	一部廃止
63	3・4・63 松代中央線	一部廃止
67	3・5・67 西寺尾象山線	全線廃止
76	3・5・76 塩崎稻荷山線	全線廃止



※図中に表示している数字は、
図1左上表の路線ごとの番号である。

図1 都市計画道路見直し方針(案)



3・6・21 城山小学校通り

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、自然・歴史環境保全に課題がある。また、歩行者及び周辺環境に配慮された形で現道が整備されており、代替路（長野北96号線、長野信濃線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・24 上松吉田線

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題なし

有効性が低く、代替路（城北線）も存在するため廃止候補とする。

3・3・5 城北線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、歴史環境保全に課題がある。また、代替路（中央通り、県庁篠ノ井線、県庁大門町線）も存在し、一方通行規制で運用される現道も活用可能であることから廃止候補とする。

3・4・16 県庁小柴見線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

有効性が低く、自然環境保全に課題があることから廃止候補とする。

3・5・37 栗田安茂里線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

有効性が低く、JR 信越本線との交差が課題となり整備が困難であることから廃止候補とする。

3・4・42 丹波島小市線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

有効性が低く、北陸新幹線及び JR 信越本線との交差が課題となり整備が困難であるため廃止候補とする。

3・4・36 高田若槻線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、既存道路との交差形状に課題がある。また、代替路（国道18号、国道19号）も存在するため廃止候補とする。

凡 例

図について

- 存続候補
- 廃止候補
- 整備済み・事業中区間

表について

観点	分類	見直し評価への反映方針
有効性	高い	存続する方向性で評価
	低い	廃止する方向性で評価
代替性	なし	存続する方向性で評価
	あり	廃止する方向性で評価
実現性	課題なし	存続する方向性で評価
	課題あり	廃止する方向性で評価

図 2 都市計画道路見直し方針(案) 北部

3・4・51 篠ノ井小市線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念がある。また、代替路（四ツ屋今井線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・55 南原通り（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	なし	課題なし

有効性が低く、接続先の横田御厨線の一部区間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ことから廃止候補とする。

3・5・48 横田御厨線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、代替路（長野上田線）も存在するため廃止候補とする。

3・5・76 塩崎稻荷山線

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念がある。また、現道が活用可能であることから廃止候補とする。

3・5・49 塩崎中央線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、代替路（長野上田線）も存在するため廃止候補とする。

3・4・61 松代（停）線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

有効性が低く、歴史環境保全に課題があり、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念があることから廃止候補とする。

3・5・62 海津西条線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

有効性が低く、歴史環境保全に課題があることから廃止候補とする。

3・5・67 西寺尾象山線

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、歴史環境保全に課題がある。また、現道が活用可能で代替路（松代東 124 号線、松代東 129 号線）も存在することから廃止候補とする。

3・4・60 川合関崎線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	なし	課題あり

有効性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念があることから廃止候補とする。

3・4・13 長野菅平線（一部区間）

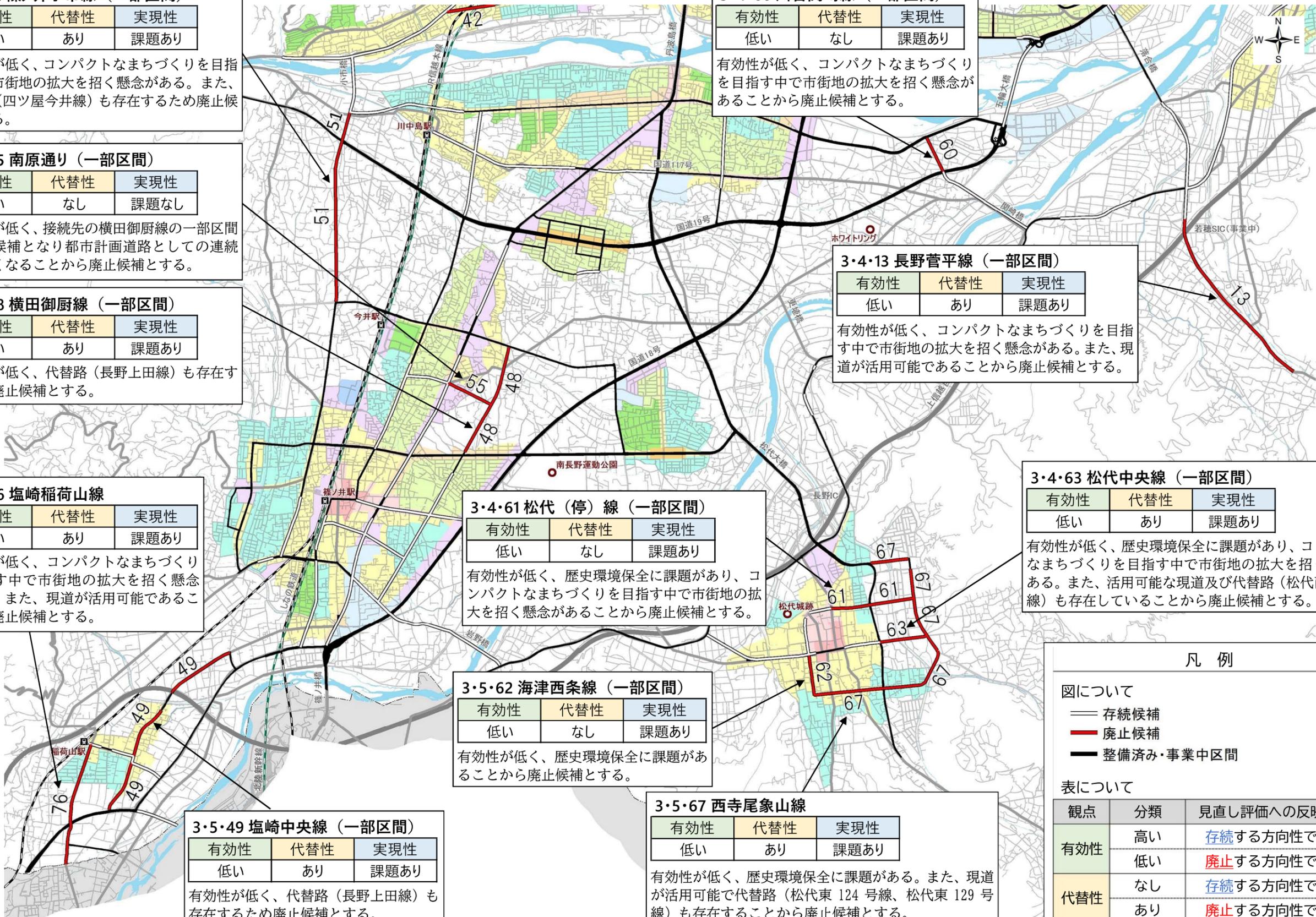
有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念がある。また、現道が活用可能であることから廃止候補とする。

3・4・63 松代中央線（一部区間）

有効性	代替性	実現性
低い	あり	課題あり

有効性が低く、歴史環境保全に課題があり、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念もある。また、活用可能な現道及び代替路（松代西 233 号線）も存在していることから廃止候補とする。



凡 例

図について

- 存続候補
- 廃止候補
- 整備済み・事業中区間

表について

観点	分類	見直し評価への反映方針
有効性	高い	存続する方向性で評価
	低い	廃止する方向性で評価
代替性	なし	存続する方向性で評価
	あり	廃止する方向性で評価
実現性	課題なし	存続する方向性で評価
	課題あり	廃止する方向性で評価

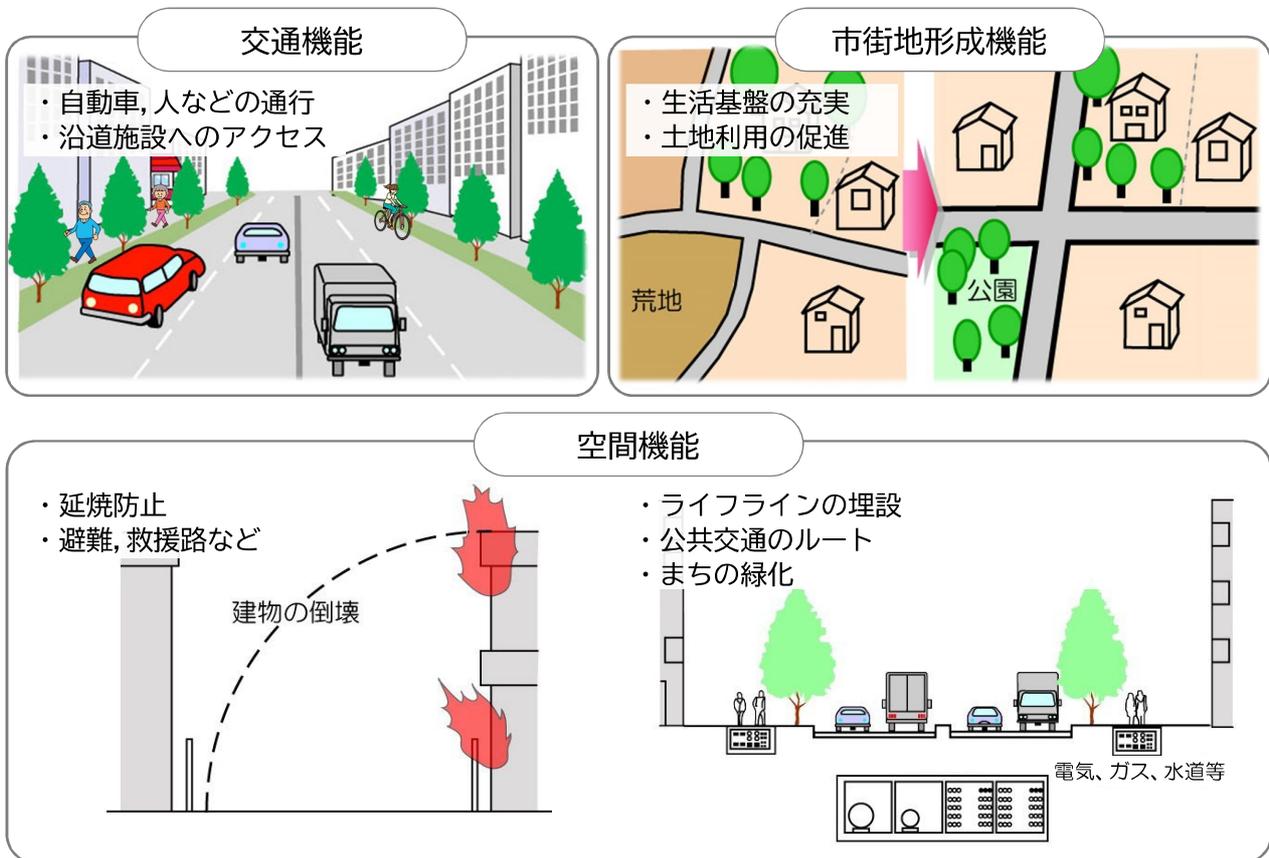
図 3 都市計画道路見直し方針(案) 南部

参 考 資 料

ここからは、長野市都市計画道路見直し方針（案）に関する参考資料です。

○ 都市計画道路の機能

都市計画道路は、都市計画法に基づき都市計画決定を経て整備を行う道路です。自動車や歩行者の交通機能だけでなく、防災機能の強化、道路空間を利用するライフラインの確保などの役割も期待されています。



都市計画道路は、今ある道路（※現道と呼びます）の上に計画されているものと、道路が存在しないところに計画されているものがあります。

なお、現道上に計画されている都市計画道路が廃止となった場合でも、現道は今までどおり通行可能で、維持・管理も継続して行われます。



背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用



背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用

○ 都市計画道路による建築制限

都市計画道路には整備によるメリットがある一方、将来の円滑な施行のために区域内に住む方々や地権者には建築制限※が掛かります。

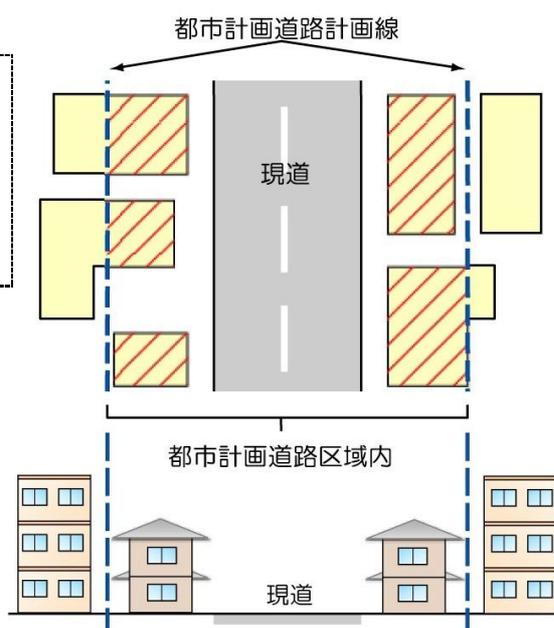
※ 建築制限（都市計画法第53条、第54条）について

都市計画道路を含む都市計画施設の区域内において、建築行為をする際、下記3つの条件を全て満たした場合に、建築が許可されます。

《建築できる条件》

- ① 2階以下で、地下は不可。
- ② 木造、鉄骨造、コンクリートブロック造など
- ③ 容易に移転し、又は除去できるもの

実際に事業が開始された際に敷地の状況によっては、道路予定地から立ち退くことを求められる場合がありますが、金銭的な補償がされます。



○ 長野市の都市計画道路の状況

現在、長野市の都市計画道路整備率は約60%です。

計画決定から50年以上経過してもなお、未整備区間が多く残っています。

《現在の都市計画道路網の原型》

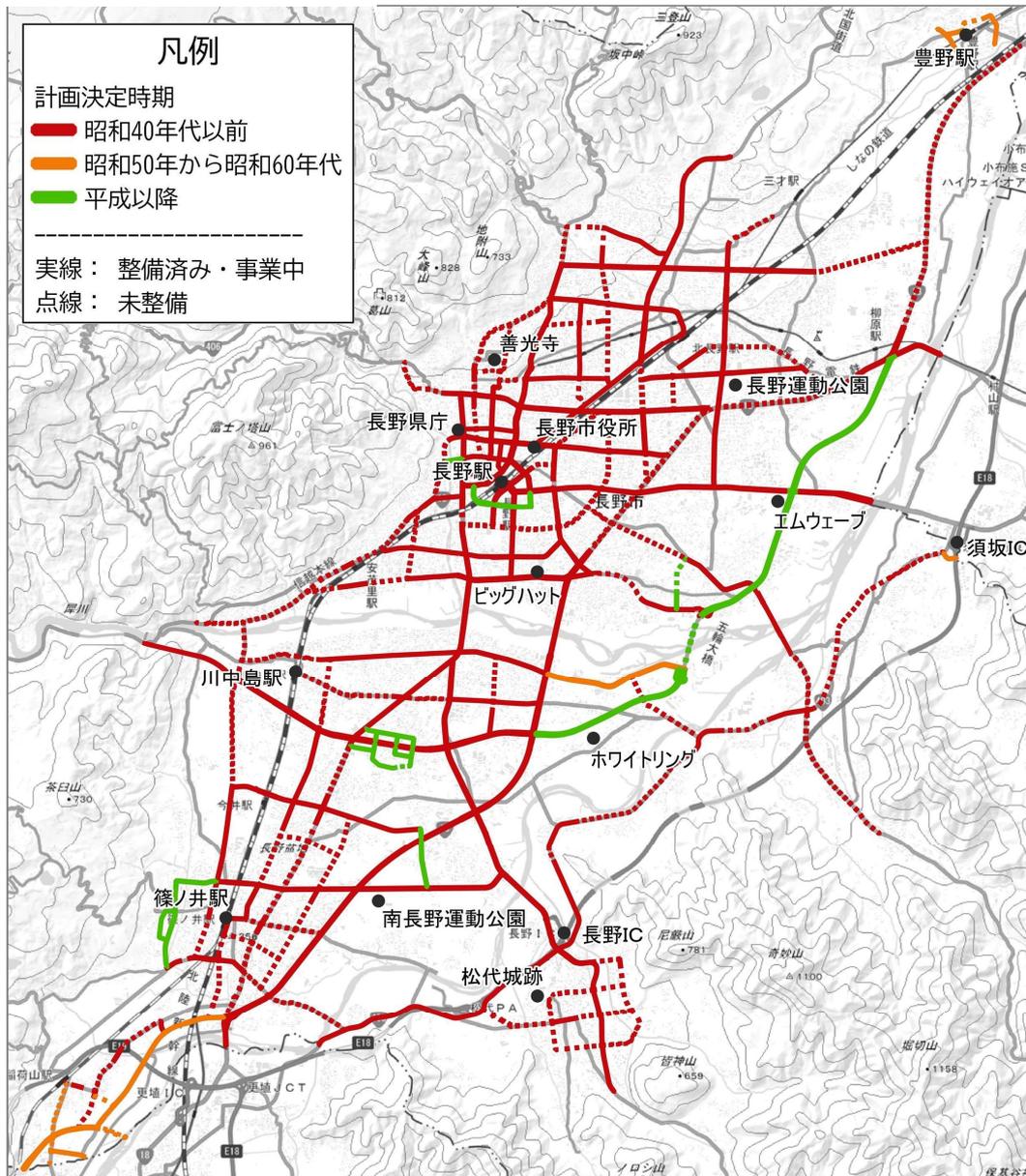
昭和41年 2市2町3村が合併
 昭和44年 各市町村で計画されていた
 都市計画道路を整理・統合

《都市計画道路の整備状況》

全102路線 計画延長 約260km	
整備済み 約157km 60%	未整備 約103km 40%

令和3年4月1日現在

■ 都市計画道路の計画決定時期



背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用

○ 都市計画道路見直し評価項目

道路機能を整理する観点と評価視点

観点	評価視点		
有効性	<ul style="list-style-type: none"> ■都市環境機能 ■交通機能 	<ul style="list-style-type: none"> ■防災機能 ■収容空間機能 	<ul style="list-style-type: none"> ■市街地形成機能
代替性	<ul style="list-style-type: none"> ■現道活用の可能性 ■代替路の有無 		
実現性	<ul style="list-style-type: none"> ■自然環境保全 ■道路構造令適合性 	<ul style="list-style-type: none"> ■歴史環境保全 ■コンパクトシティ形成 	<ul style="list-style-type: none"> ■既定計画幅員

“道路網”としての総合的な検証項目

<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との整合 ■既存ストックの活用 ■事業の連続性 	<ul style="list-style-type: none"> ■コンパクト・プラス・ネットワーク ■実現課題の検証 ■交通需給バランスの検証
--	---

○ 今後のスケジュール（これまでの経緯）

平成25年 1月	第1回長野市都市計画道路見直し方針の策定
令和2年12月～	都市計画道路見直しに向けた検討部会
令和3年8～9月	都市計画道路見直し方針（案）に対するパブリックコメント募集
令和3年11月	パブリックコメント取りまとめ 結果公表
令和4年 1月	都市計画道路見直し方針最終とりまとめ 結果公表
令和4年 2月～	地元説明会の実施や関係機関との協議・調整
令和4年度以降	都市計画法に基づく手続き