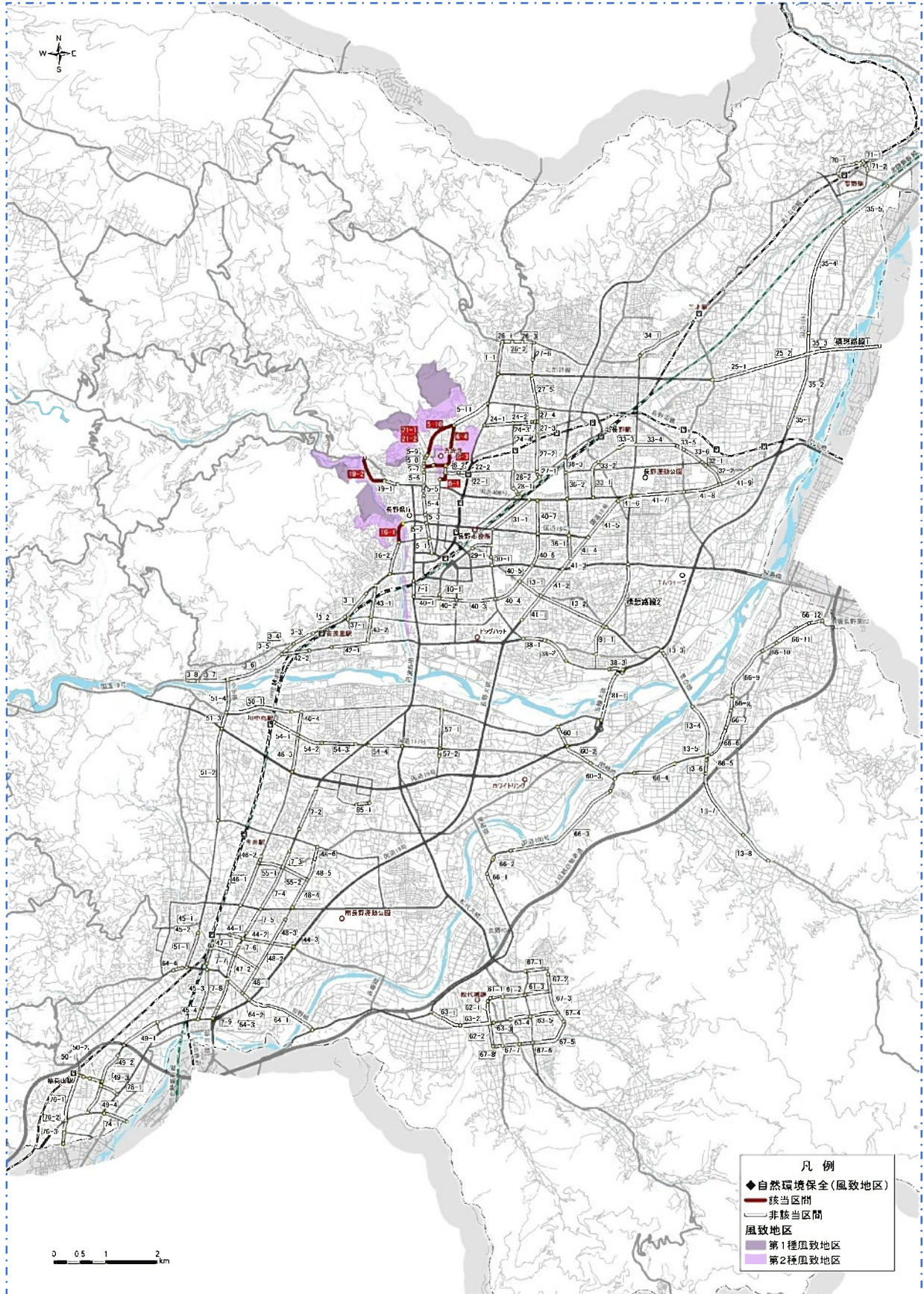


### 3. 実現性の評価指標

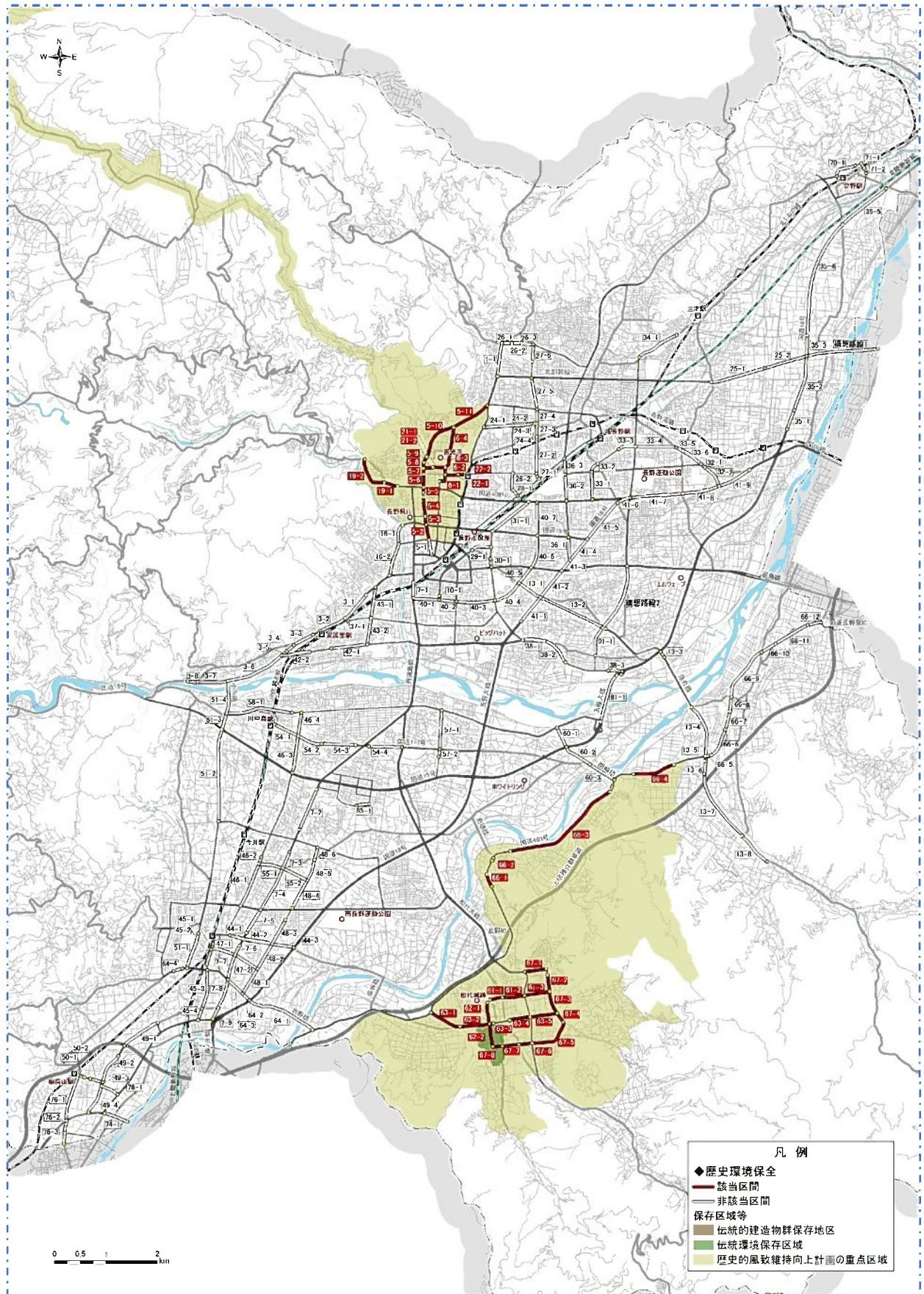
#### 3-1. 自然環境保全

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。



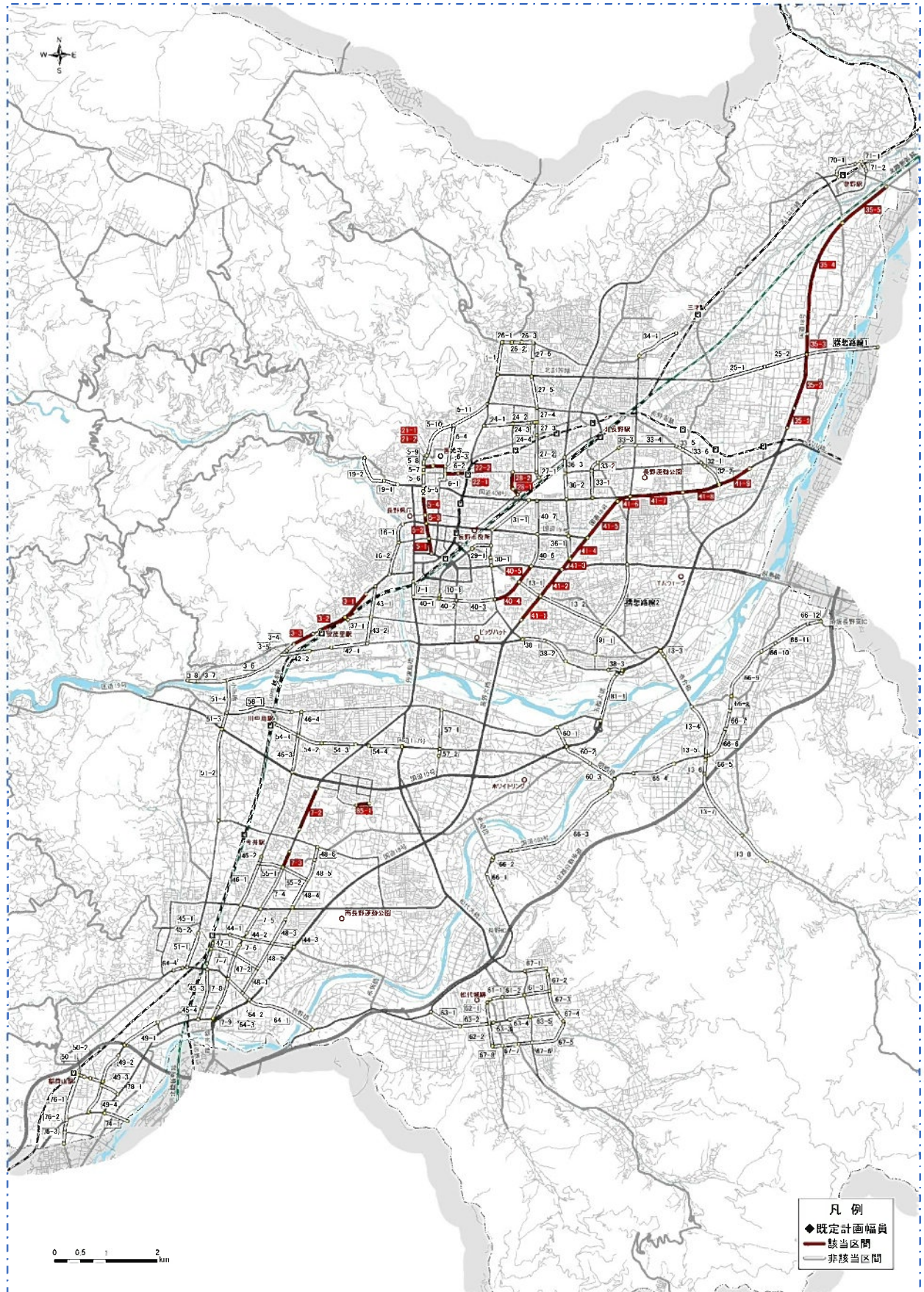
### 3-2. 歴史環境保全

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。



### 3-3. 既定計画幅員

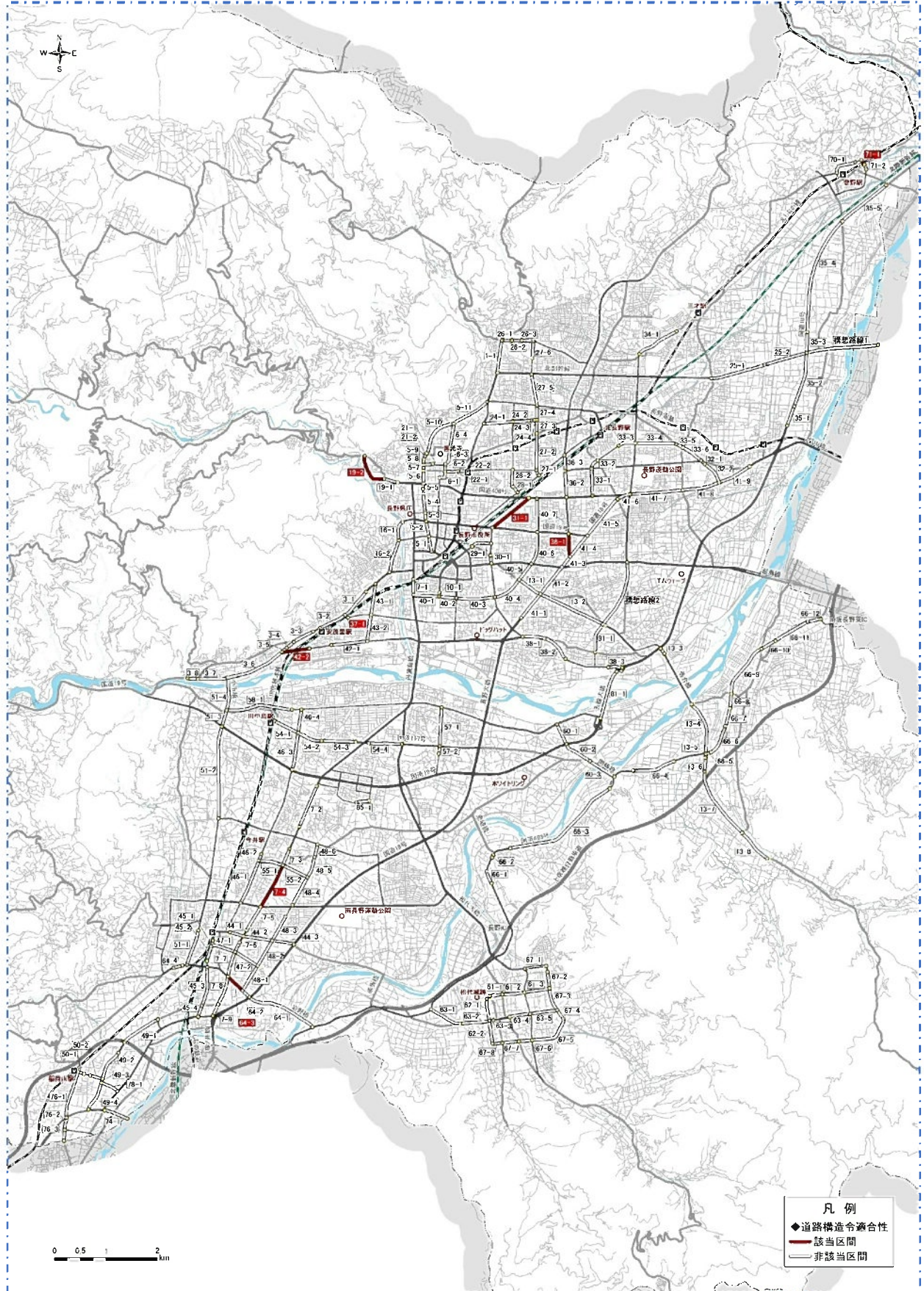
以下の基準のいずれかに該当する区間を、「計画幅員を変更する必要がある区間」として定義する。  
 ・将来交通量が15,000台以上で、計画幅員が24m未満のもの（4車線道路の幅員構成）  
 ・将来交通量が15,000台未満で、計画幅員が12m未満のもの（2車線両側歩道の幅員構成）



### 3-4. 道路構造令適合性

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。

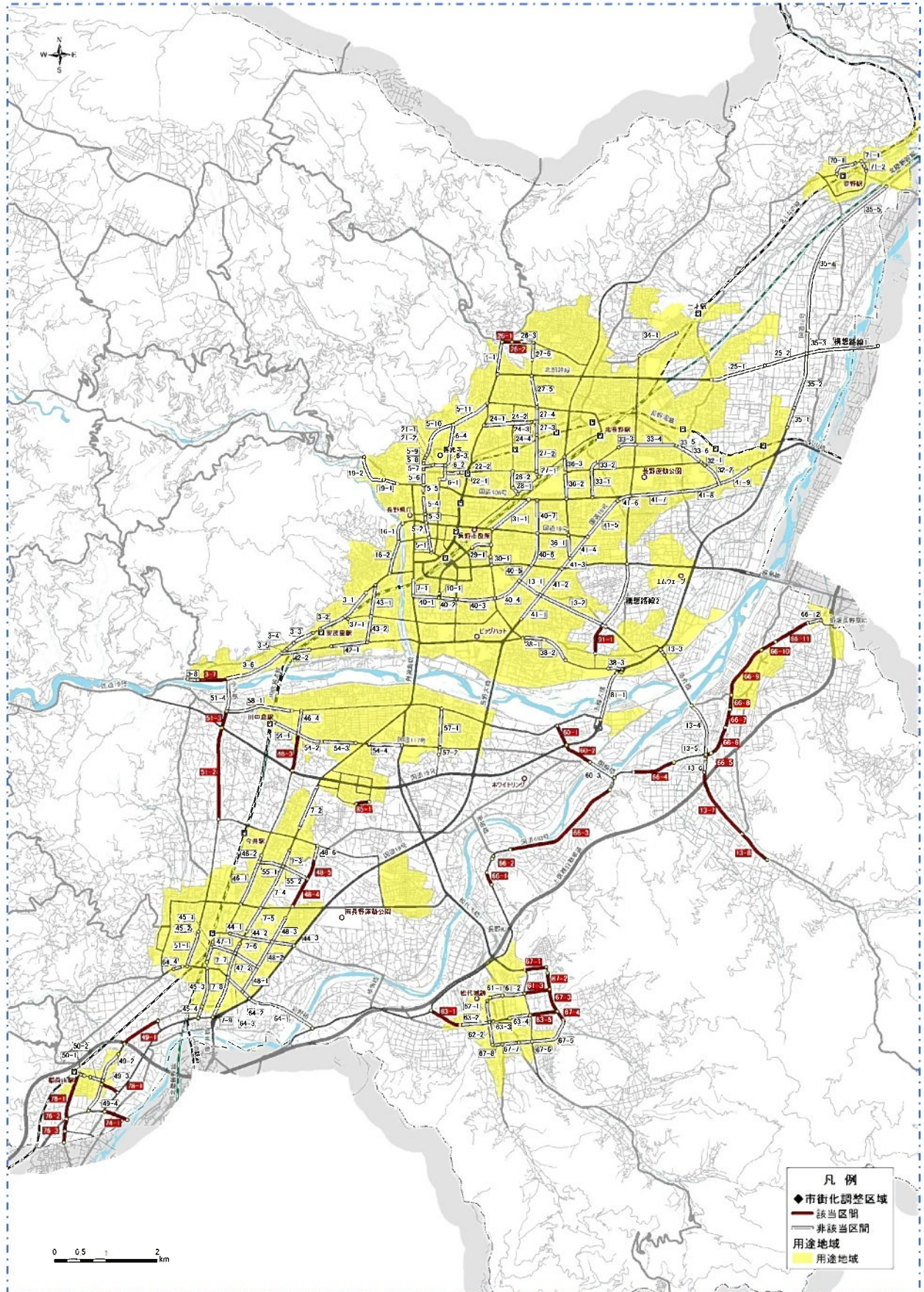
- ・縦断勾配が9%を上回る区間
- ・鉄道と平面交差が計画されている区間または立体交差による整備が困難な区間
- ・他道路との交差角が60°未満となる区間



### 3-5. 市街地拡大の可能性

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」<sup>1)</sup>に該当する区間は対象外とする。

1) 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られた道路であるが、道路機能の性質上、市街化調整区域を通過する区間が多くなることから本指標の検討対象外とする。

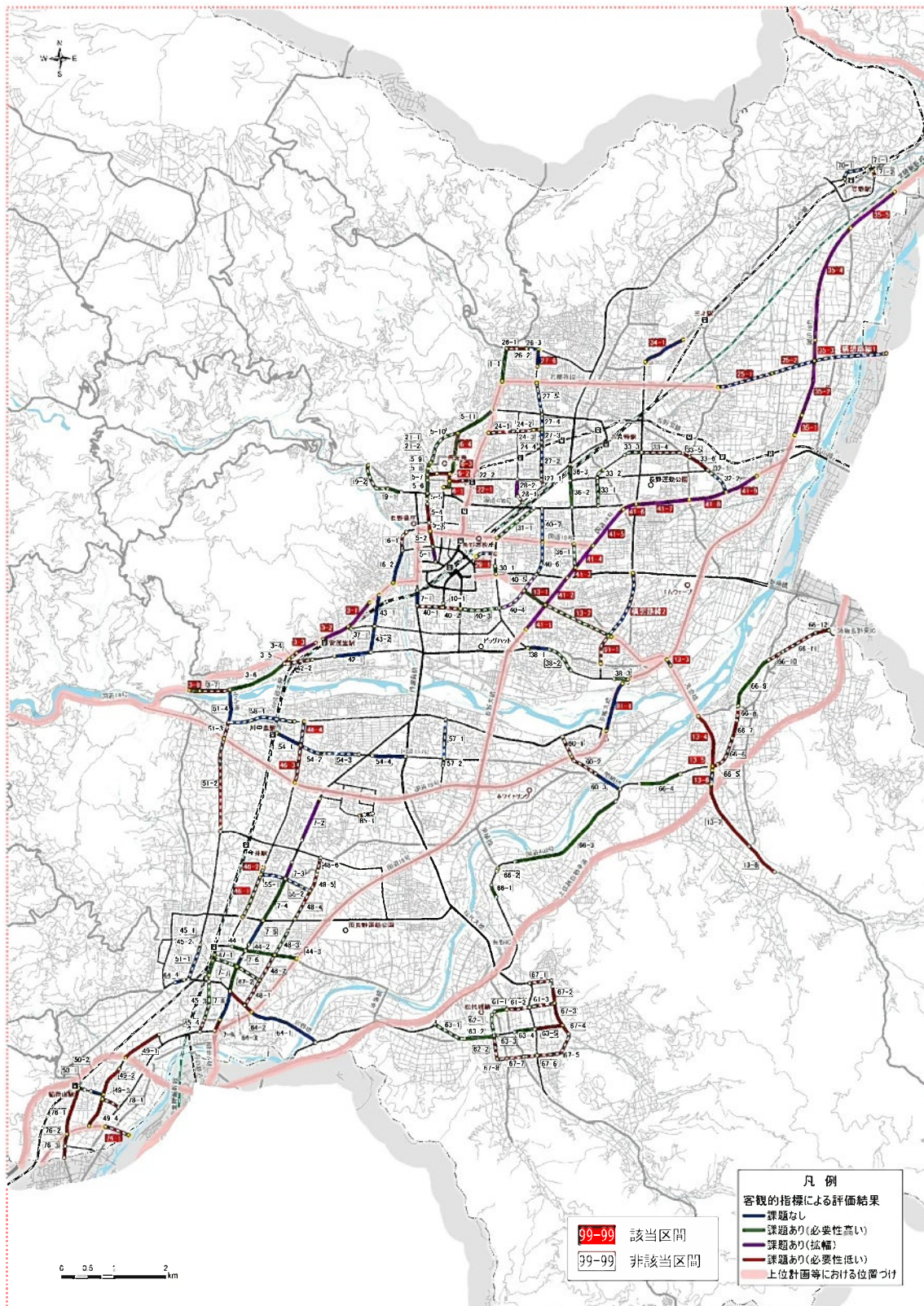


## 4. 総合的な検証

### 4-1. 上位・関連計画との整合

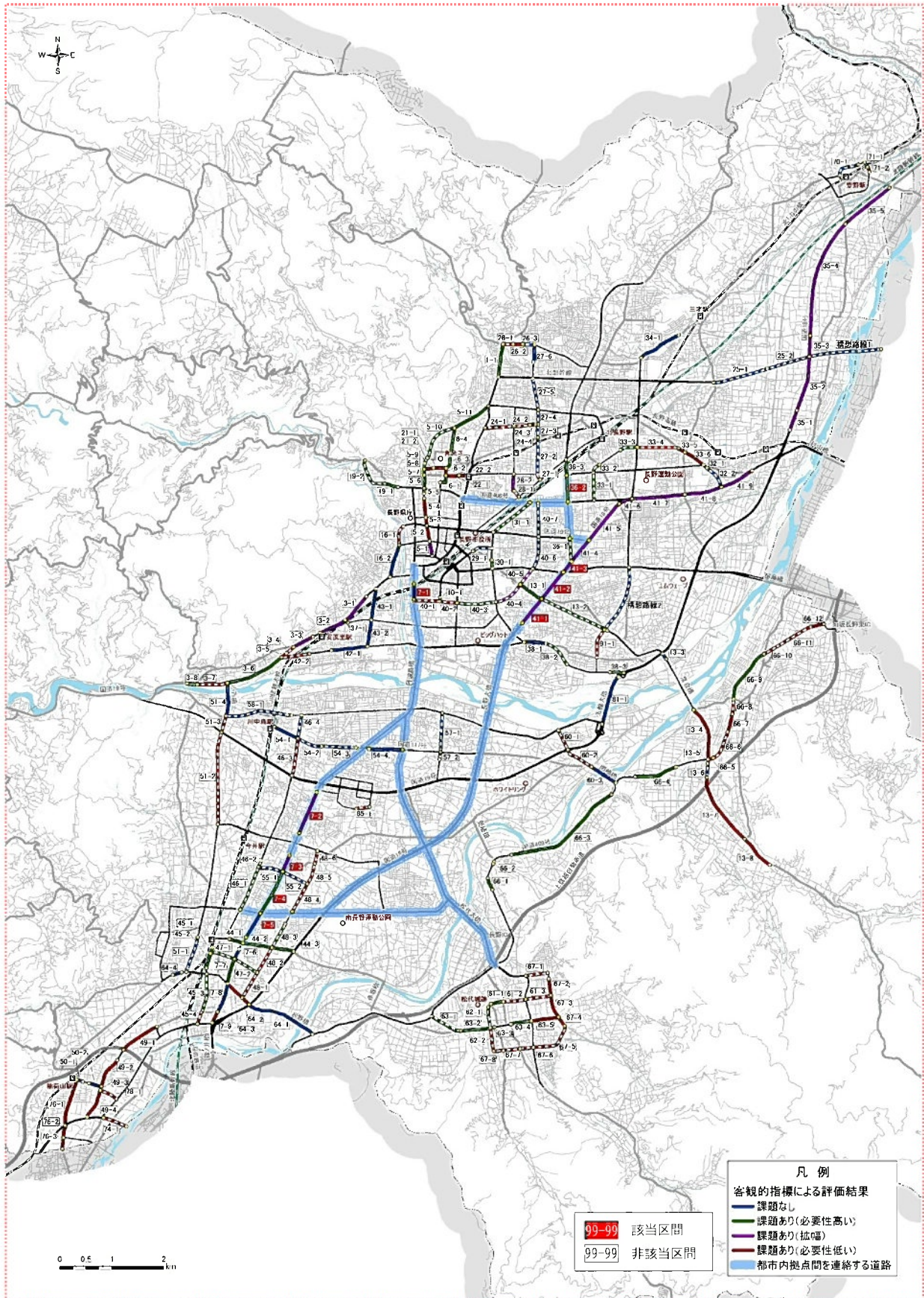
下記の計画に位置づけられた路線については、区間別評価の状況に応じて、「存続候補」、「変更候補」、「変更・廃止候補」のいずれかに評価する。

- ・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



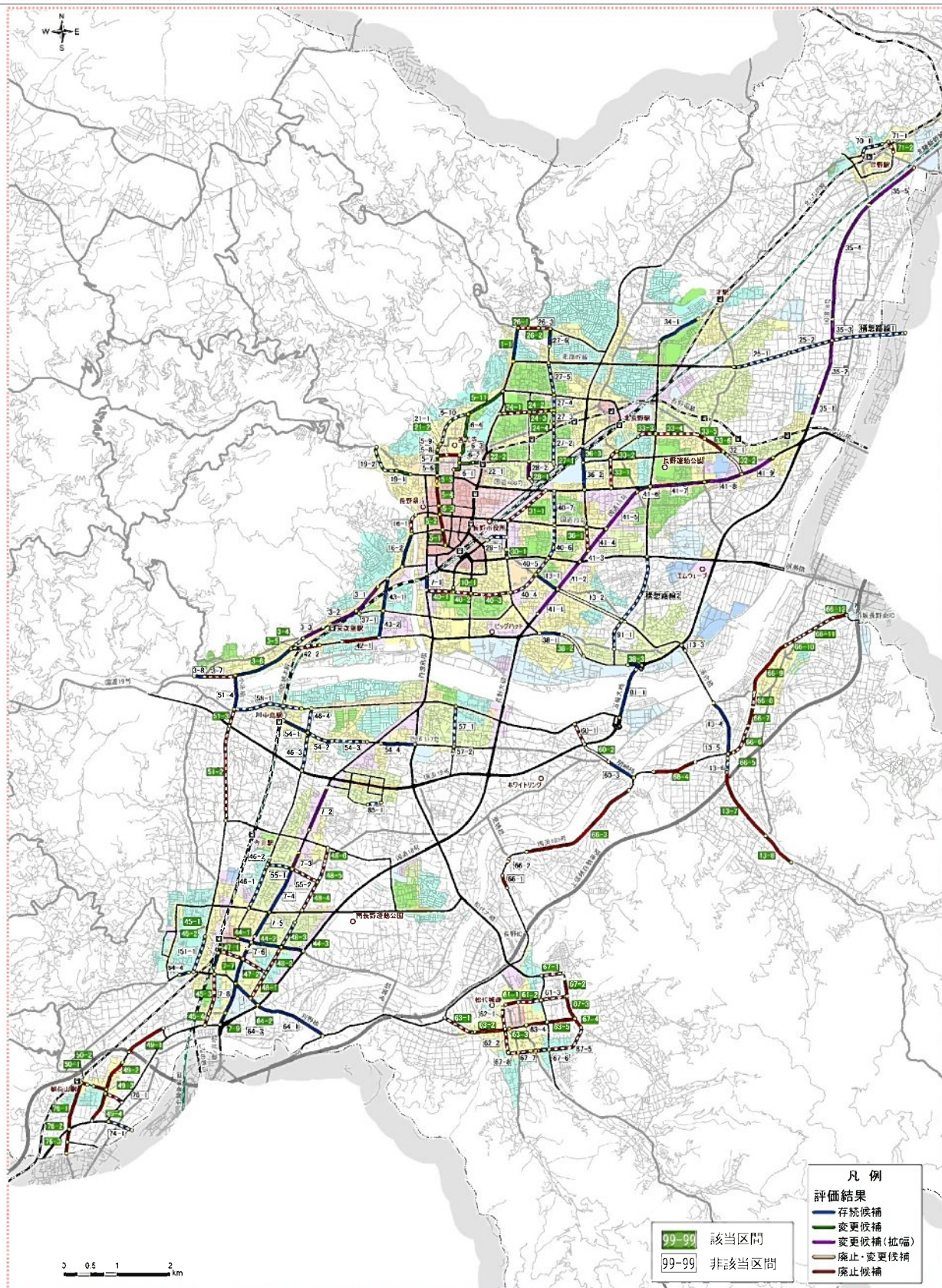
## 4-2. コンパクト+ネットワーク

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。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。



### 4-3. 既存ストックの活用

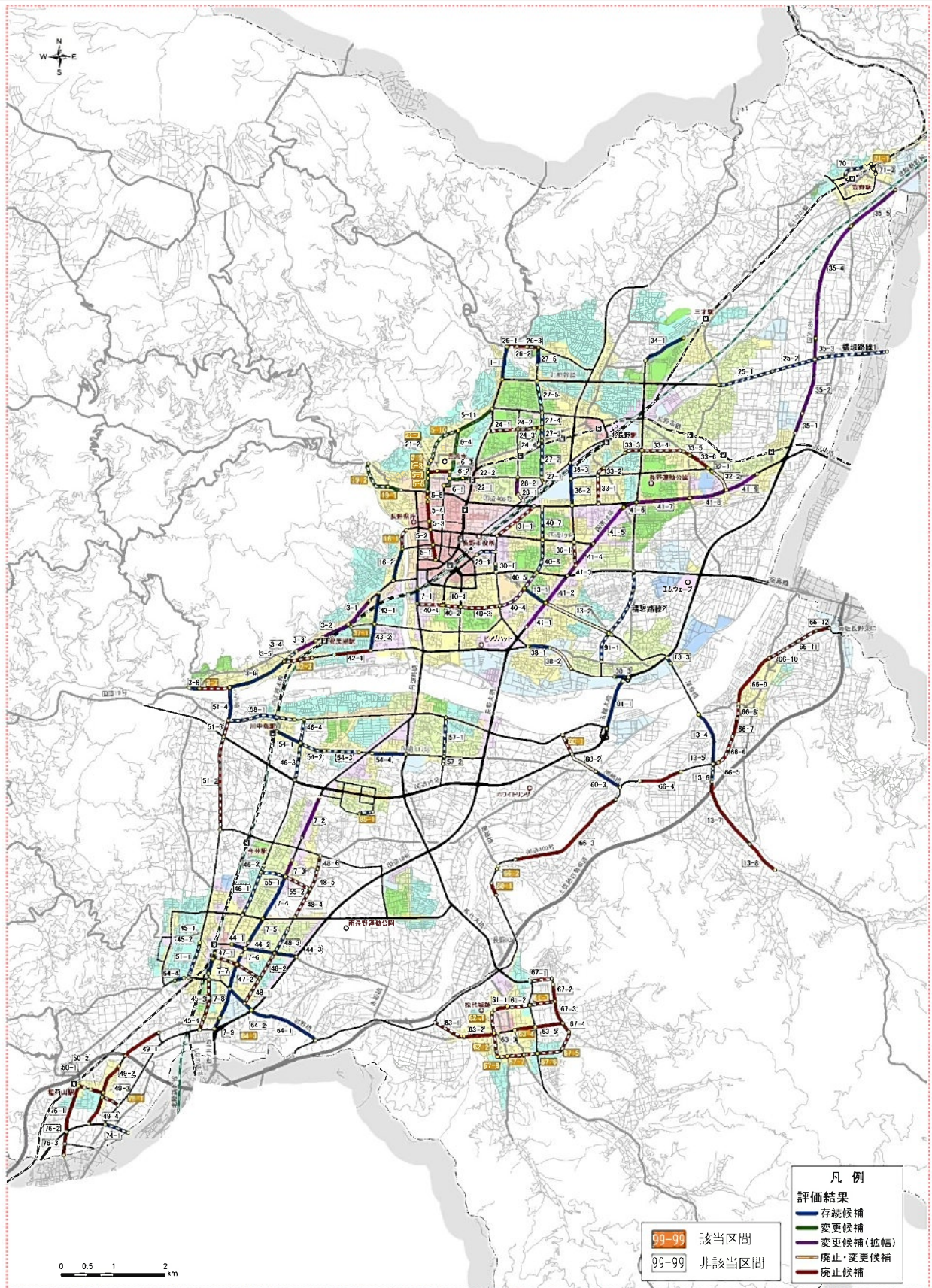
前項までの、上位・関連計画との整合及びコンパクト+ネットワークの検証により評価された路線以外を対象に以降の検証を行う。  
 「代替性あり」と評価された区間について、「必要性が低い」または「実現性に課題がある」場合には、基本的には「廃止候補」とする。その他の区間については、当該区間の必要性及び実現性の該当状況、並行路線及び現道の状況を総合的に勘案し判断する。※並行路線…対面通行(幅員6m以上)可能な国道、主要地方道、一級市道等で起終点がほぼ同じ路線を想定





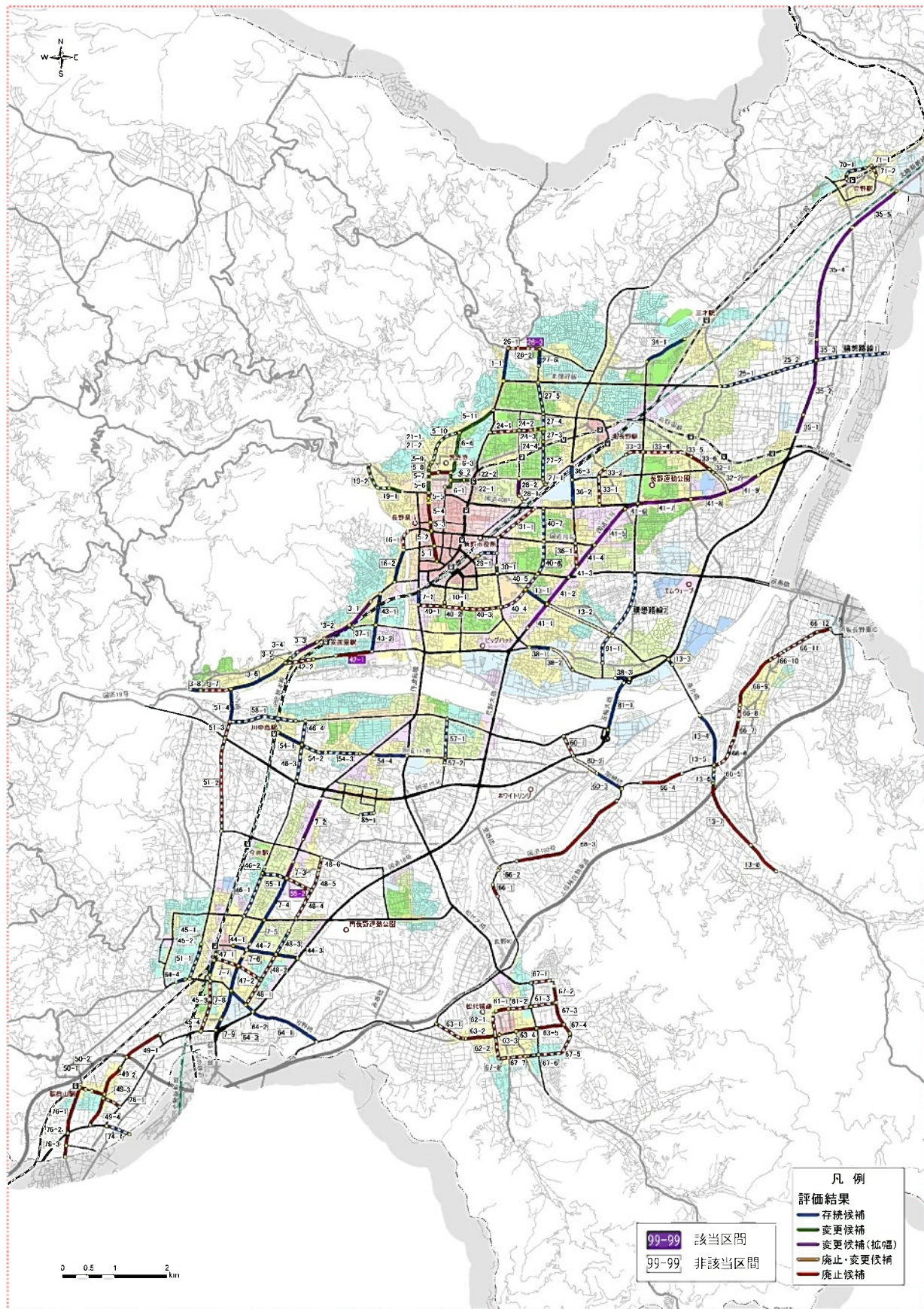
#### 4-4. 実現課題の検証

「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。



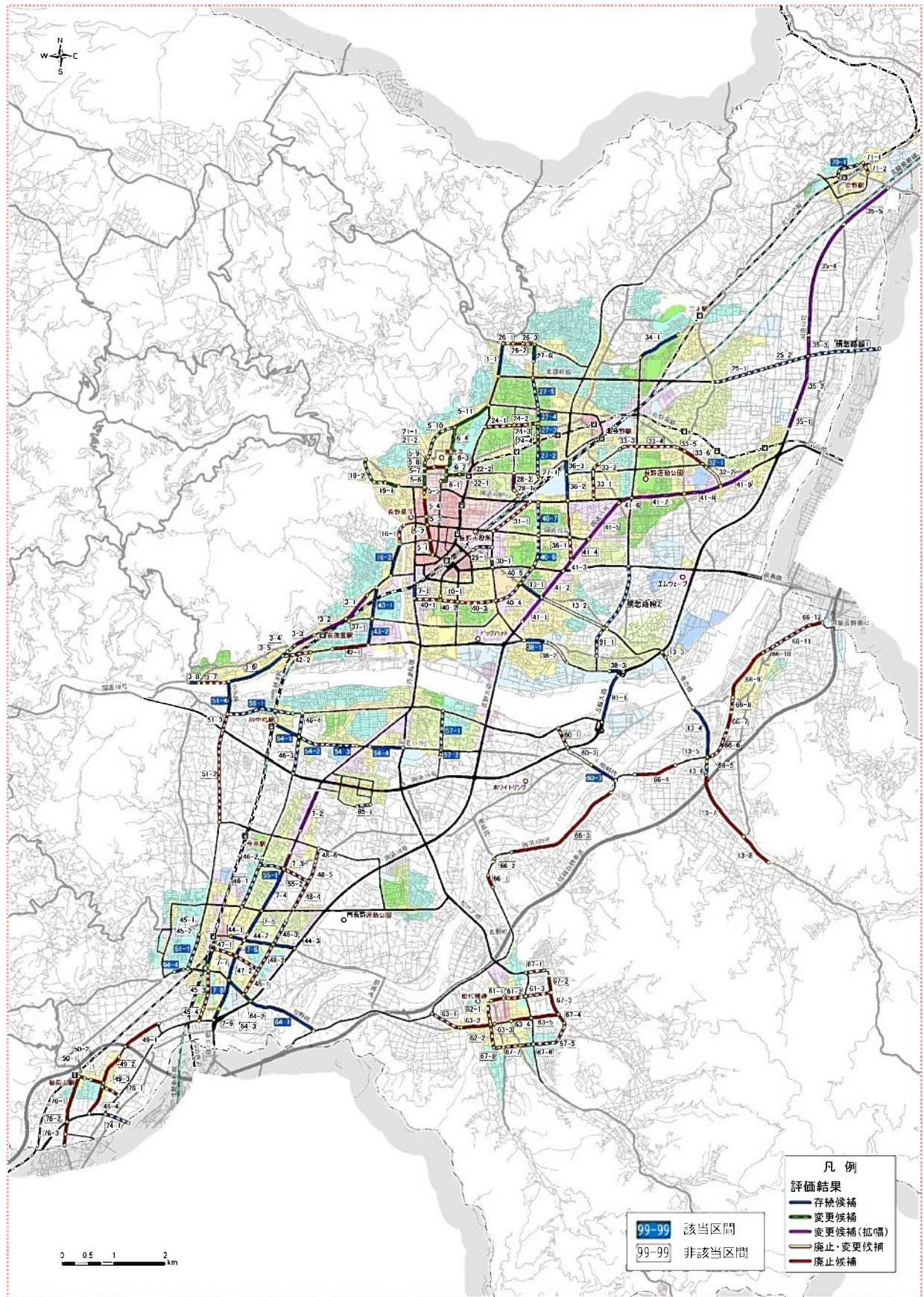
#### 4-5. 事業の連続性・路線としての機能

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。



#### 4-6. その他（代替路なし、実現課題なし、連続性問題なし）

必要性があり、代替性がなく、実現性に課題がない区間は、存続候補とする。

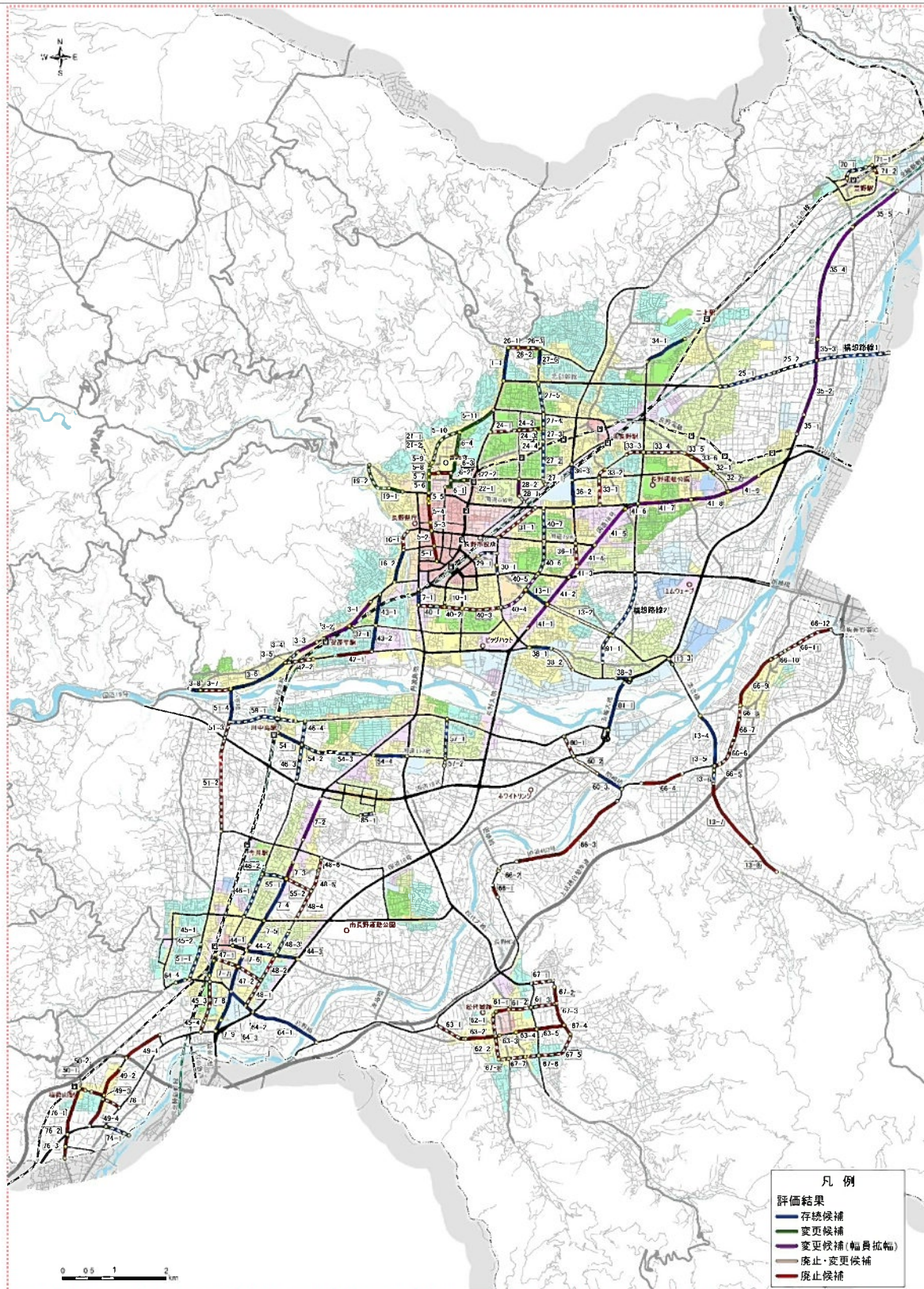


#### 4-7. 交通需要バランス

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。

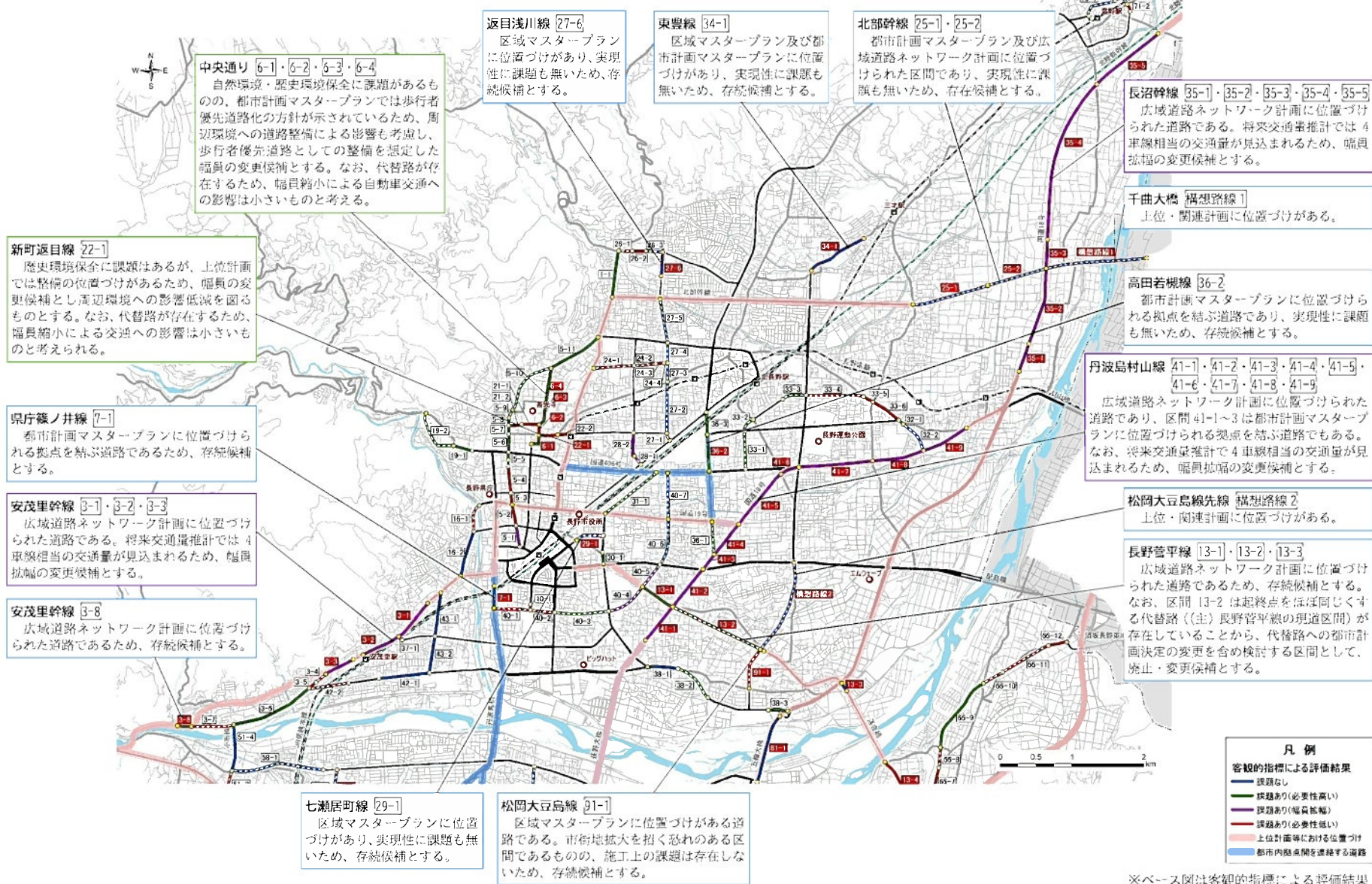
現況と現計画及び見直し後道路網の混雑状況や混雑区間延長などより、見直し道路網案においても混雑状況の改善効果維持されるかなどを検証する。

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。



総合的な検証：①-1 上位関連計画との整合、①-2 コンパクト+ネットワーク（北部）

存続候補・変更候補・変更候補(幅員拡幅)



**中央通り** 6-1・6-2・6-3・6-4  
 自然環境・歴史環境保全に課題があるものの、都市計画マスタープランでは歩行者優先道路化の方針が示されているため、周辺環境への道路整備による影響も考慮し、歩行者優先道路としての整備を想定した幅員の変更候補とする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による自動車交通への影響は小さいものと考えられる。

**返目浅川線** 27-6  
 区域マスタープランに位置づけがあり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。

**東豊線** 34-1  
 区域マスタープラン及び都市計画マスタープランに位置づけがあり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。

**北部幹線** 25-1・25-2  
 都市計画マスタープラン及び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。

**長沼幹線** 35-1・35-2・35-3・35-4・35-5  
 広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路である。将来交通量推計では4車線相当の交通量が見込まれるため、幅員拡幅の変更候補とする。

**千曲大橋 構想路線** 1  
 上位・関連計画に位置づけがある。

**高田若槻線** 36-2  
 都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を結ぶ道路であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。

**丹波島村山線** 41-1・41-2・41-3・41-4・41-5・41-6・41-7・41-8・41-9  
 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、区間41-1～3は都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を結ぶ道路でもある。なお、将来交通量推計で4車線相当の交通量が見込まれるため、幅員拡幅の変更候補とする。

**松岡大豆島線 構想路線** 2  
 上位・関連計画に位置づけがある。

**長野菅平線** 13-1・13-2・13-3  
 広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路であるため、存続候補とする。なお、区間13-2は起終点をほぼ同じくする代替路（主）長野菅平線の現道区間が存在していることから、代替路への都市計画決定の変更を含め検討する区間として、廃止・変更候補とする。

**新町返目線** 22-1  
 歴史環境保全に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補とし周辺環境への影響低減を図るものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交通への影響は小さいものと考えられる。

**県庁篠ノ井線** 7-1  
 都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を結ぶ道路であるため、存続候補とする。

**安茂里幹線** 3-1・3-2・3-3  
 広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路である。将来交通量推計では4車線相当の交通量が見込まれるため、幅員拡幅の変更候補とする。

**安茂里幹線** 3-8  
 広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路であるため、存続候補とする。

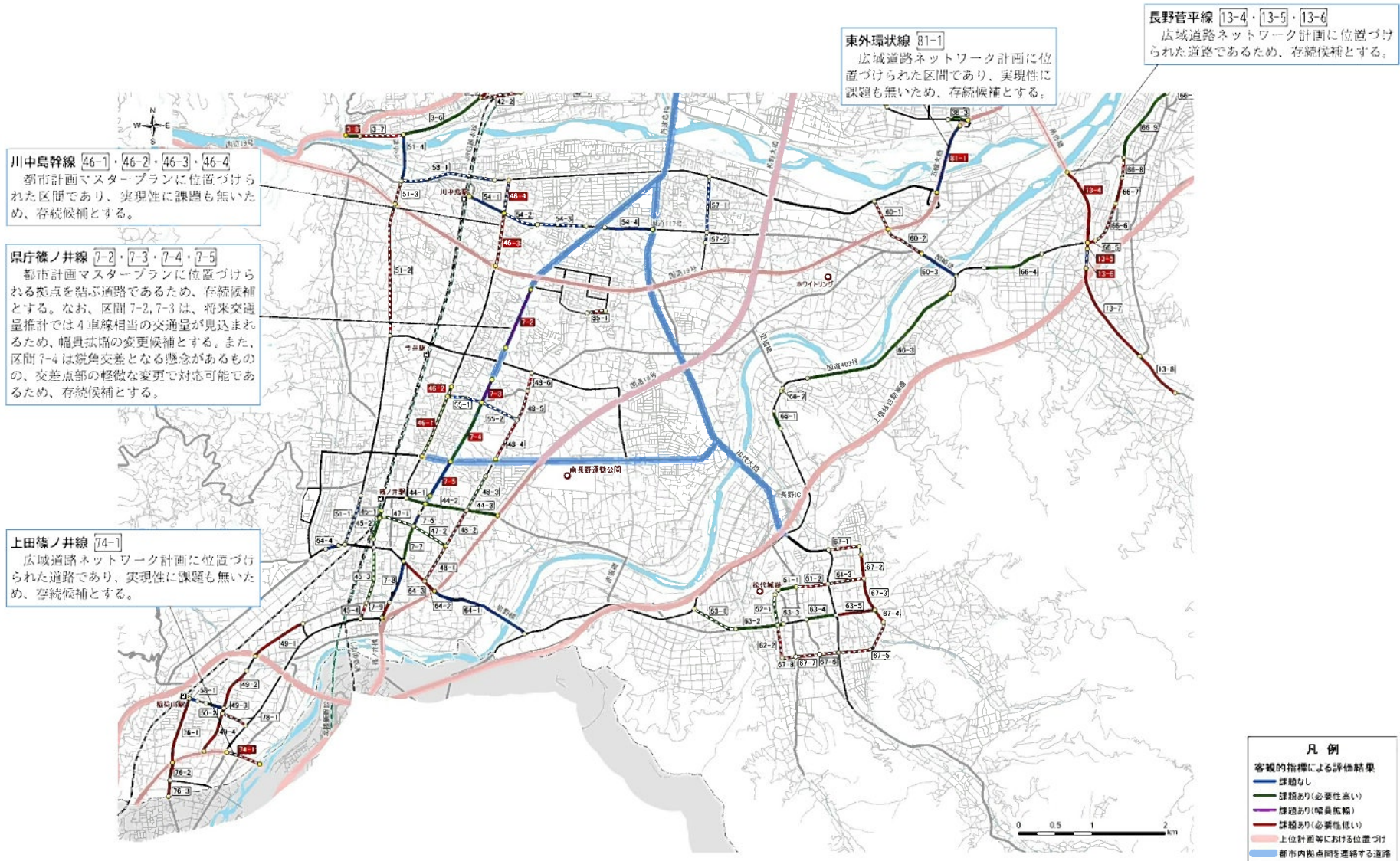
**七瀬居町線** 29-1  
 区域マスタープランに位置づけがあり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。

**松岡大豆島線** 91-1  
 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、施工上の課題は存在しないため、存続候補とする。

- 凡例**
- 客観的指標による評価結果
  - 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)
  - 上位計画等における位置づけ
  - 都市内拠点間を連絡する道路

※ベース図は客観的指標による評価結果  
 実線：既存の道路がある区間  
 破線：道路を新設する区間

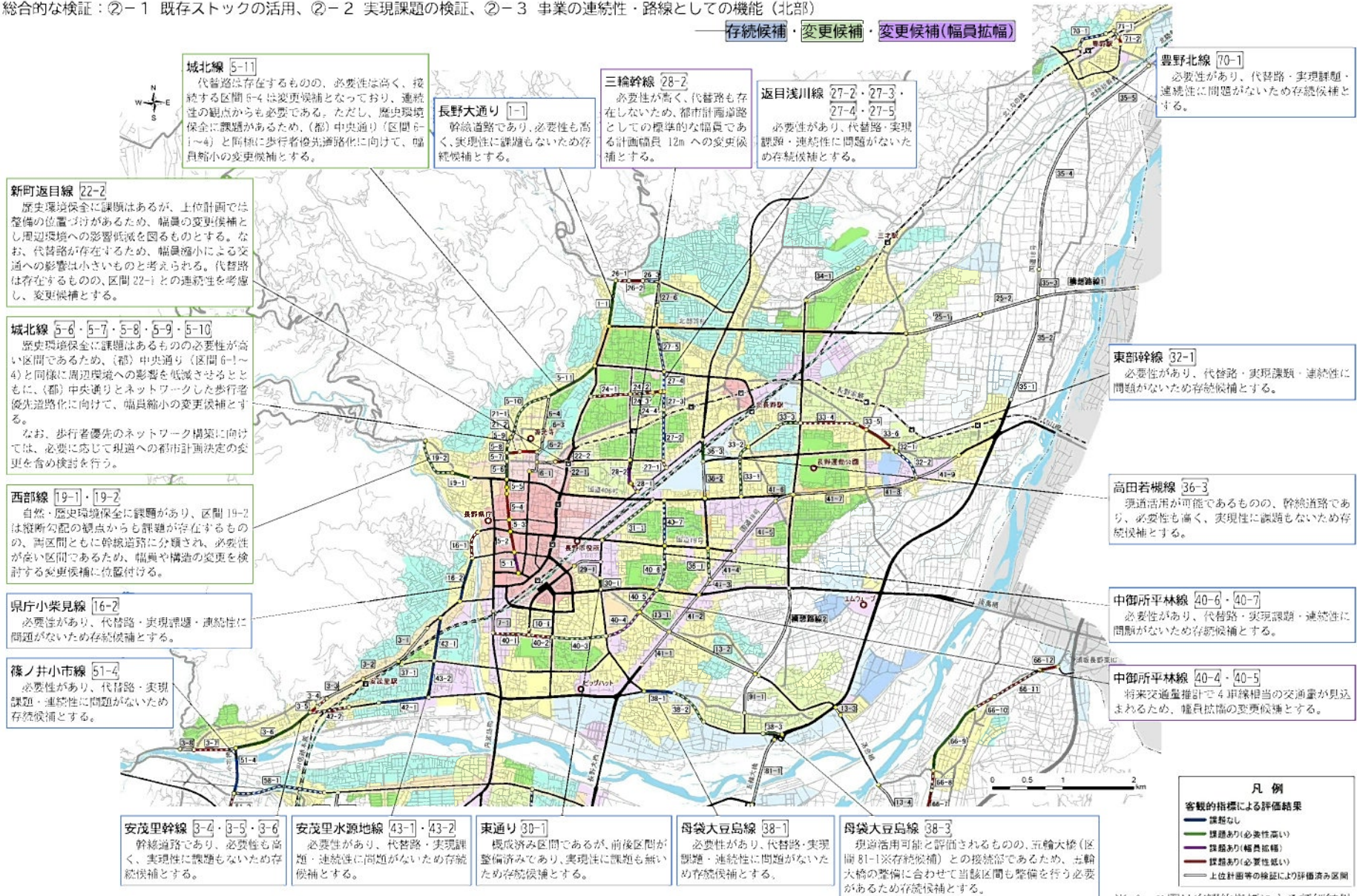
総合的な検証：①-1 上位関連計画との整合、①-2 コンパクト+ネットワーク（南部）—— 存続候補・変更候補・変更候補(幅員拡幅)



※ベース図は客観的指標による評価結果  
 実線：既存の道路がある区間  
 破線：道路を新設する区間

総合的な検証：②-1 既存ストックの活用、②-2 実現課題の検証、②-3 事業の連続性・路線としての機能（北部）

— 存続候補・変更候補・変更候補(幅員拡幅) —



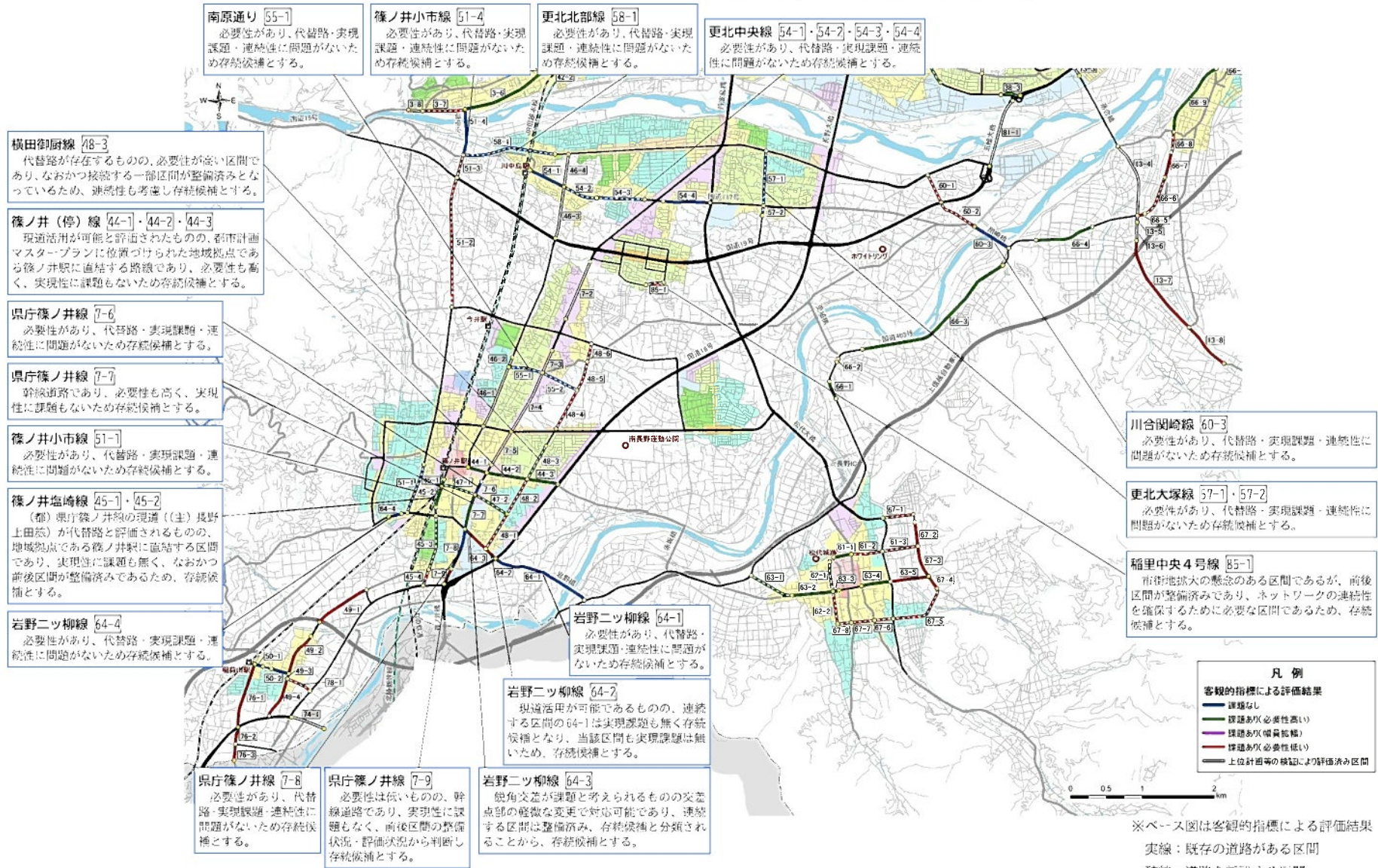
※ベース図は客観的指標による評価結果

実線：既存の道路がある区間

破線：道路を新設する区間

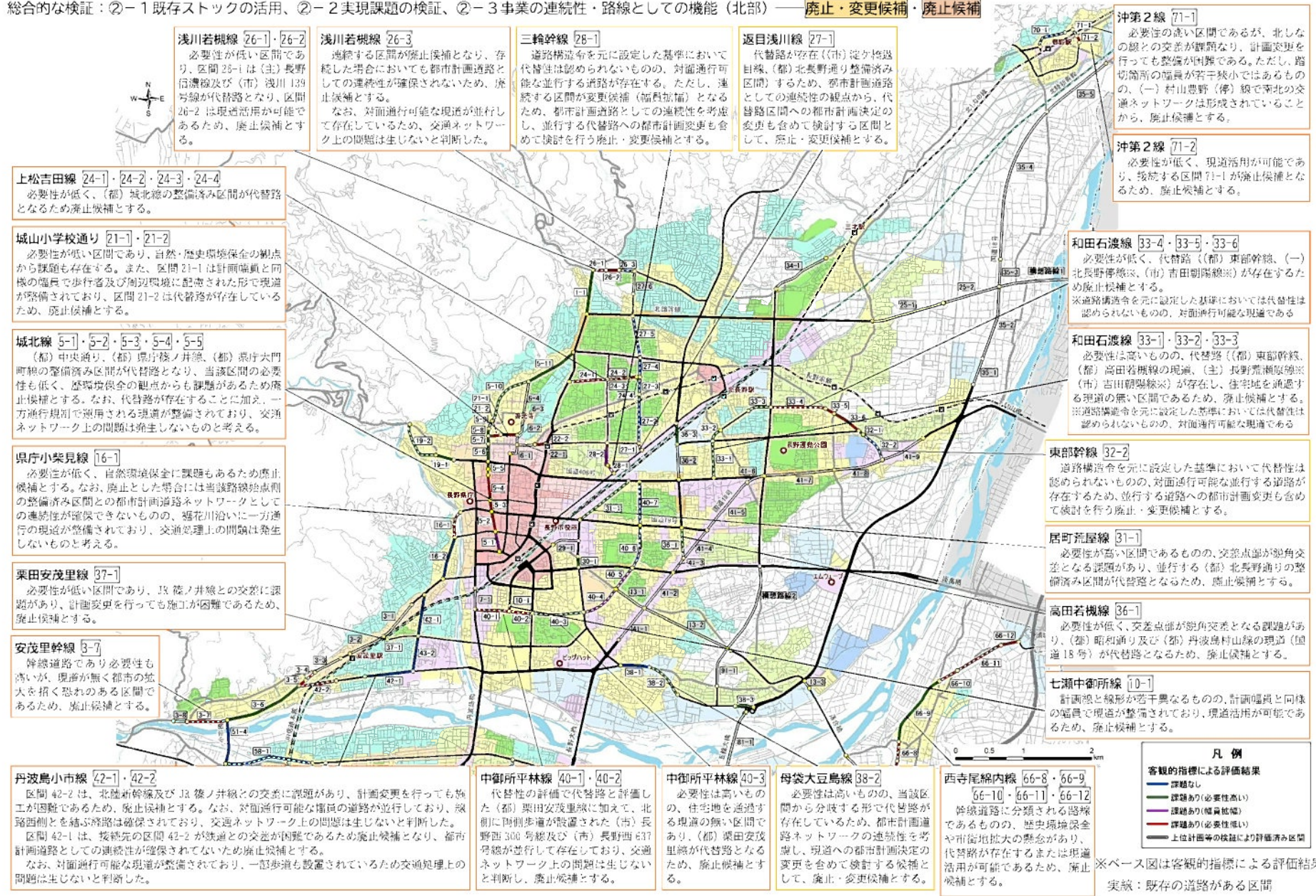
総合的な検証：②-1 既存ストックの活用、②-2 実現課題の検証、②-3 事業の連続性・路線としての機能（南部）

— 存続候補・変更候補・変更候補(幅員拡幅) —





総合的な検証：②-1 既存ストックの活用、②-2 実現課題の検証、②-3 事業の連続性・路線としての機能（北部）—— 廃止・変更候補・廃止候補



**浅川若槻線 26-1・26-2**  
 必要性が低い区間であり、区間 26-1 は(主)長野循環線及び(市)浅川139号線が代替路となり、区間 26-2 は現道活用が可能であるため、廃止候補とする。

**浅川若槻線 26-3**  
 連続する区間が廃止候補となり、連続した場合においても都市計画道路としての連続性が確保されないため、廃止候補とする。  
 なお、対面通行可能な現道が並行して存在しているため、交通ネットワーク上の問題は生じないと判断した。

**三輪幹線 28-1**  
 道路構造令を元に設定した基準において代替性は認められないものの、対面通行可能な並行する道路が存在する。ただし、連続する区間が変更候補(幅員拡幅)となるため、都市計画道路としての連続性を考慮し、並行する代替路への都市計画変更も含めて検討を行う廃止・変更候補とする。

**返目浅川線 27-1**  
 代替路が存在する(市)従々橋通目線、(都)北長野通り整備済み区間)するため、都市計画道路としての連続性の観点から、代替路区間への都市計画決定の変更も含めて検討する区間として、廃止・変更候補とする。

**沖第2線 71-1**  
 必要性の高い区間であるが、北しなの線との交差が複雑なり、計画変更を行っても整備が困難である。ただし、踏切箇所の幅員が若干狭小ではあるものの、(一)村山豊野(停)線と南北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。

**沖第2線 71-2**  
 必要性が低く、現道活用が可能であり、接続する区間 71-1 が廃止候補となるため、廃止候補とする。

**上松吉田線 24-1・24-2・24-3・24-4**  
 必要性が低く、(都)城北線の整備済み区間が代替路となるため廃止候補とする。

**城山小学校通り 21-1・21-2**  
 必要性が低い区間であり、自然・歴史環境保全の観点から課題も存在する。また、区間 21-1 は計画幅員と同様の幅員で歩行者及び自転車環境に配慮された形で現道が整備されており、区間 21-2 は代替路が存在しているため、廃止候補とする。

**城北線 5-1・5-2・5-3・5-4・5-5**  
 (都)中央通り、(都)県庁前線、(都)県庁六門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、歴史環境保全の観点からも課題があるため廃止候補とする。なお、代替路が存在することに加え、一方通行規制で運用される現道が整備されており、交通ネットワーク上の問題は発生しないものと考えられる。

**県庁小柴見線 16-1**  
 必要性が低く、自然環境保全に課題もあるため廃止候補とする。なお、廃止とした場合には当該路線始点側の整備済み区間との都市計画道路ネットワークとしての連続性が確保できないものの、穂花川沿いに一方通行の現道が整備されており、交通処理上の問題は発生しないものと考えられる。

**栗田安茂里線 37-1**  
 必要性が低い区間であり、13 歳ノ井線との交差に課題があり、計画変更を行っても施工が困難であるため、廃止候補とする。

**安茂里幹線 3-7**  
 幹線道路であり必要性も高いが、現道が無く都市の拡大を招く恐れのある区間であるため、廃止候補とする。

**和田石渡線 33-4・33-5・33-6**  
 必要性が低く、代替路(都)東部幹線、(一)北長野停線、(市)吉田朝陽線)が存在するため廃止候補とする。  
 ※道路構造令を元に設定した基準において代替性は認められないものの、対面通行可能な現道である

**和田石渡線 33-1・33-2・33-3**  
 必要性は高いものの、代替路(都)東部幹線、(都)高田若槻線の現道、(主)長野循環線、(市)吉田朝陽線)が存在し、住宅地を通過する現道の無い区間であるため、廃止候補とする。  
 ※道路構造令を元に設定した基準において代替性は認められないものの、対面通行可能な現道である

**東部幹線 32-2**  
 道路構造令を元に設定した基準において代替性は認められないものの、対面通行可能な並行する道路が存在するため、並行する道路への都市計画変更も含めて検討を行う廃止・変更候補とする。

**居町荒屋線 31-1**  
 必要性が高い区間であるものの、交差点部が鋭角交差となる課題があり、並行する(都)北長野通りの整備済み区間が代替路となるため、廃止候補とする。

**高田若槻線 36-1**  
 必要性が低く、交差点部が鋭角交差となる課題があり、(都)昭和通り及び(都)丹波島村山線の現道(国道18号)が代替路となるため、廃止候補とする。

**七瀬中御所線 10-1**  
 計画線と線形が若干異なるものの、計画幅員と同様の幅員で現道が整備されており、現道活用が可能であるため、廃止候補とする。

**丹波島小市線 42-1・42-2**  
 区間 42-2 は、北陸新幹線及び JR 篠ノ井線との交差に課題があり、計画変更を行っても施工が困難であるため、廃止候補とする。なお、対面通行可能な幅員の道路が並行しており、線路西側とを結ぶ道路は確保されており、交通ネットワーク上の問題は生じないと判断した。  
 区間 42-1 は、接続元の区間 42-2 が鉄道との交差が困難であるため廃止候補となり、都市計画道路としての連続性が確保されていないため廃止候補とする。  
 なお、対面通行可能な現道が整備されており、一部歩道も設置されているため交通処理上の問題は生じないと判断した。

**中御所平林線 40-1・40-2**  
 代替性の評価で代替路と評価した(都)栗田安茂里線に加えて、北側に側道歩道が設置された(市)長野西 300 号線及び(市)長野西 E37 号線が並行して存在しており、交通ネットワーク上の問題は生じないと判断し、廃止候補とする。

**中御所平林線 40-3**  
 必要性は高いものの、住宅地を通過する現道の無い区間で幅員が代替路となるため、廃止候補とする。

**母袋大豆島線 38-2**  
 必要性は高いものの、当該区間から分岐する形で代替路が存在しているため、都市計画道路ネットワークの連続性を考慮し、現道への都市計画決定の変更も含めて検討する候補として、廃止・変更候補とする。

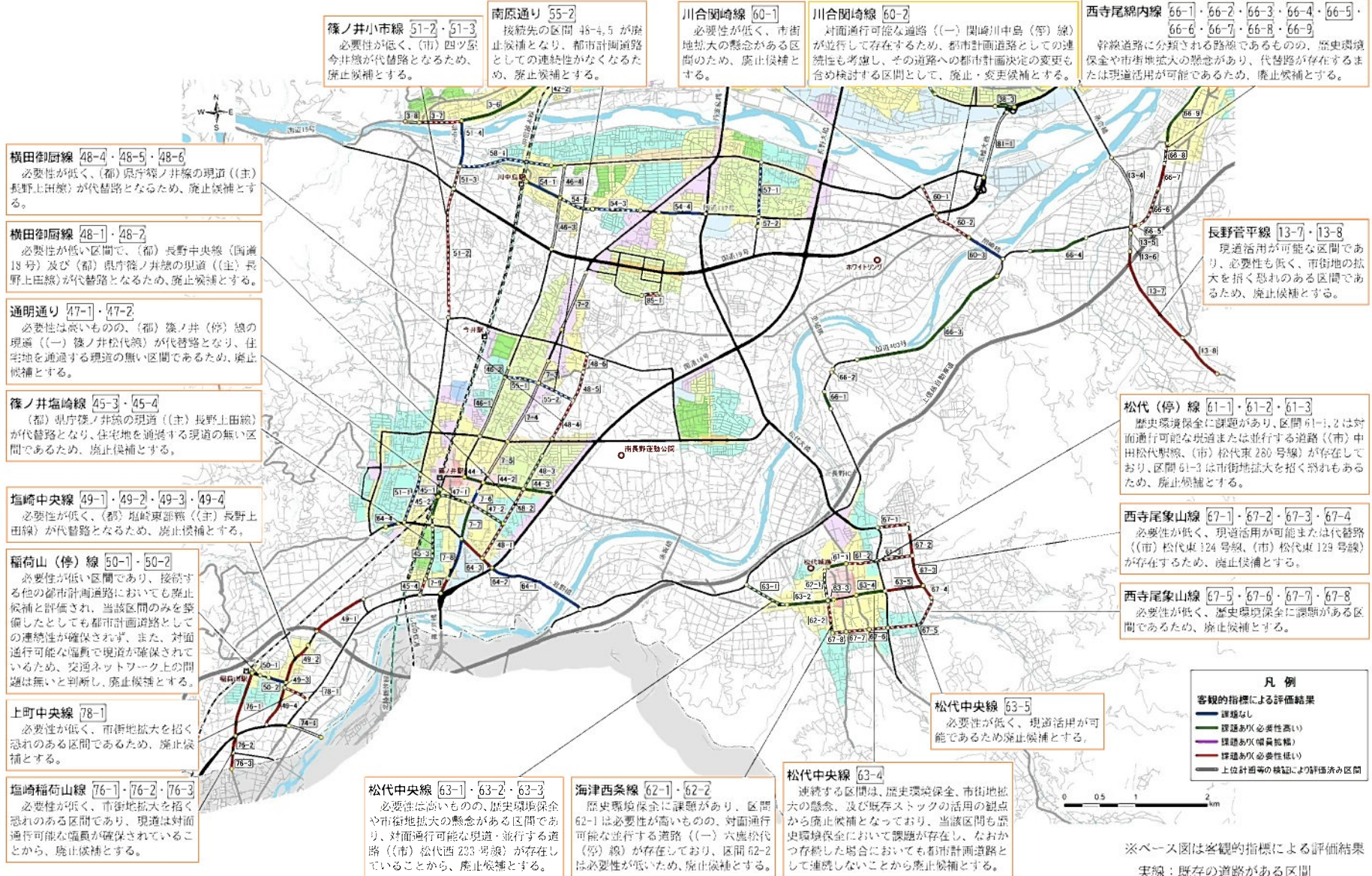
**西寺尾綿内線 66-8・66-9  
66-10・66-11・66-12**  
 幹線道路に分類される路線であるものの、歴史環境保全や市街地拡大の懸念があり、代替路が存在するまたは現道活用が可能であるため、廃止候補とする。

**凡例**

客観的指標による評価結果	
— (黒線)	課題なし
— (青線)	課題あり(必要性高い)
— (赤線)	課題あり(幅員拡幅)
— (紫線)	課題あり(必要性低い)
— (黒線)	上位計画等の検証により評価済み区間

※ベース図は客観的指標による評価結果  
 実線：既存の道路がある区間  
 破線：道路を新設する区間

総合的な検証：②-1 既存ストックの活用、②-2 実現課題の検証、②-3 事業の連続性・路線としての機能（南部）—— 廃止・変更候補・廃止候補



※ベース図は客観的指標による評価結果  
 実線：既存の道路がある区間  
 破線：道路を新設する区間