

図 3-40 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 北部

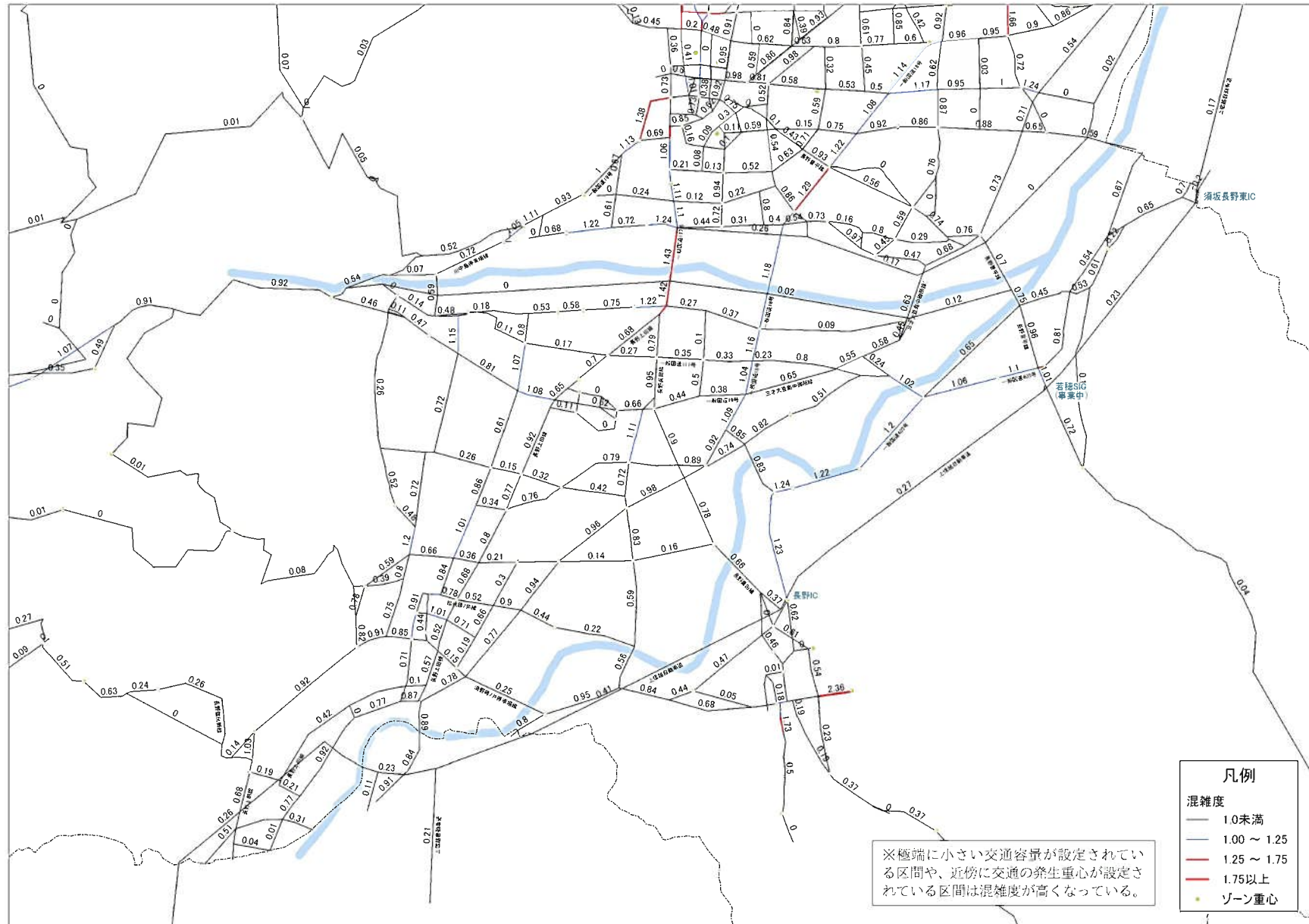


図 3-41 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 南部



図 3-42 見直し道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 北部



図 3-4-3 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。

表 3-13 都市計画道路見直し原案 - 1

路線名	区間番号	見直し結果	内容
3.3.1 長野大通り	1-1	存続候補	現況幅員から判断すると現道活用が可能であるが、幹線道路であり、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
3.4.3 安茂里幹線	3-1 3-2 3-3 3-4 3-5 3-6 3-7 3-8	存続候補	区間 3-1～3 は、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、標準幅員 (4 車線: 24m) への変更が考えられるが、整備済み区間との連続性や関係機関との調整の結果を考慮し、計画幅員のまま存続候補とする。 区間 3-4～7 は、代替性があるため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継続検討候補とすることも考えられるが、接続する前後区間 (区間 3-1～3, 3-8、区間 51-4 (小市橋)) が存続候補であり、実現性に課題も無いことから、都市計画道路ネットワークとしての連続性の観点も踏まえ存続候補とする。 区間 3-8 は、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。
3.3.5 城北線	5-1 5-2 5-3 5-4 5-5	廃止候補	(都) 中央通り、(都) 県庁篠ノ井線、(都) 県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の有効性も低く、歴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いる。
	5-6 5-7 5-8 5-9 5-10 5-11	変更候補	区間 5-6～10 は、歴史環境保全に課題はあるものの有効性が高い区間であるため、(都) 中央通り (区間 6-1～4) と同様に周辺環境への影響を低減させるとともに、(都) 中央通りとネットワークした歩行者優先道路化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けては、必要に応じて現道への都市計画決定の変更を含め検討を行う。 区間 5-11 は、代替路は存在するものの、有効性は高く、接続する区間 6-4 は変更候補となっており、連続性の観点からも必要である。ただし、歴史環境保全に課題があるため、(都) 中央通り (区間 6-1～4) と同様に歩行者優先道路化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。
3.4.6 中央通り	6-1 6-2 6-3 6-4	変更候補	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する。

表 3-14 都市計画道路見直し原案 - 2

路線名	区間番号	見直し結果	内容
3.3.7 県庁篠ノ井線	7-1	存続候補	<p>区間 7-1～5 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あるため、存続候補とする。なお、区間 7-4 は鋭角交差となる懸念があるものの、交差点部の軽微な変更で対応可能であるため存続候補とする。</p> <p>区間 7-6 は、有効性があり、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。</p> <p>区間 7-7 は、幹線道路であり、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。</p> <p>区間 7-8 は、有効性があり、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。</p> <p>区間 7-9 は、代替性があり有効性が低いため継続検討候補とすることも考えられるが、実現性に課題もなく、前後区間の整備状況・評価状況から判断し存続候補とする。</p>
	7-2		
	7-3		
	7-4		
	7-5		
	7-6		
	7-7		
	7-8		
	7-9		
3.3.10 七瀬中御所線	10-1	継続検討候補	<p>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が確保された現道が活用可能であるが、接続先の区間 40-1,2 が継続検討候補に位置づけられることから、当該区間も継続検討候補に位置づけ、区間 40-1,40-2 と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。</p>
3.4.13 長野菅平線	13-1	存続候補	<p>区間 13-1～6 は、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。</p> <p>ただし、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、継続検討候補に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。</p>
	13-3		
	13-4		
	13-5		
3.4.16 県庁小柴見線	13-6	継続検討候補	<p>有効性が低く、自然環境保全に課題もあるため廃止候補とする。なお、当該路線始点側の整備済み区間と接続する一方通行の現道が裾花川沿いに整備されている。</p> <p>有効性があり、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。</p>
	13-2	廃止候補	
	13-7	廃止候補	
3.4.19 西部線	13-8	廃止候補	<p>有効性が低く、自然環境保全に課題もあるため廃止候補とする。なお、当該路線始点側の整備済み区間と接続する一方通行の現道が裾花川沿いに整備されている。</p> <p>有効性があり、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。</p>
	16-1	廃止候補	
3.4.16 県庁小柴見線	16-2	存続候補	<p>有効性が低く、自然環境保全に課題もあるため廃止候補とする。なお、当該路線始点側の整備済み区間と接続する一方通行の現道が裾花川沿いに整備されている。</p> <p>有効性があり、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。</p>
	19-1	変更候補	
19-2	変更候補		<p>自然・歴史環境保全に課題があり、加えて区間 19-2 は縦断勾配の観点からも課題が存在するものの、両区間ともに幹線道路に分類され、有効性が高い区間であるため、幅員や構造の変更を検討する変更候補に位置付ける。</p>
3.6.21 城山小学校通り		21-1	
	21-2		

表 3-15 都市計画道路見直し原案 - 3

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3.6.22 新町返目線	22-1 22-2	変更候補	区間 22-1 は、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。 区間 22-2 は代替路が存在するものの、区間 22-1 との連続性を考慮し同様の変更候補とする。
3.5.24 上松吉田線	24-1 24-2 24-3 24-4	廃止候補	有効性が低く、(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。
3.3.25 北部幹線	25-1 25-2	存続候補	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、存在候補とする。
3.5.26 浅川若槻線	26-1 26-2 26-3	継続検討 候補	区間 26-1, 2 は有効性が低い区間であり、区間 26-1 は(主)長野信濃線及び(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が、区間 26-3 は有効性が高く課題も存在しない。 そのため、これら区間について継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。
3.5.27 返目浅川線	27-1	継続検討 候補	代替路が存在((市)淀ヶ橋返目線、(都)北長野通り整備済み区間)するが、都市計画道路としての連続性の観点から、継続検討候補に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
	27-2 27-3 27-4 27-5 27-6	存続候補	区間 27-2~5 は、有効性があり、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。 区間 27-6 は、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。
3.6.28 三輪幹線	28-1	継続検討 候補	有効性が低いものの、連続する区間 28-2 が標準幅員(2車線:12m)への変更候補となるため、都市計画道路としての連続性を考慮し継続検討候補に位置づけ、並行する現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
	28-2	変更候補	有効性が高く、代替路も存在しないため、標準幅員(2車線:12m)への変更候補とする。
3.4.29 七瀬居町線	29-1	存続候補	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。
3.4.30 東通り	30-1	存続候補	概成済み区間であるが、前後区間が整備済みであり、実現性に課題も無いため存続候補とする。
3.4.31 居町荒屋線	31-1	継続検討 候補	有効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、継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。

表 3-16 都市計画道路見直し原案 - 4

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3.4.32 東部幹線	32-1	存続候補	有効性があり、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。
	32-2	継続検討候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題はないが、対面通行可能な並行する道路が存在するため、継続検討候補に位置づけ、並行する現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
3.5.33 和田石渡線	33-1 33-2 33-3 33-4 33-5 33-6	継続検討候補	区間 33-1～3 は代替路（（都）東部幹線、（都）高田若槻線の現道）が存在するものの有効性が高い区間である。また、区間 33-4～6 は代替路（（都）東部幹線）が存在し有効性は低い区間である。路線としての機能の連続性を考慮し、区間 33-1～6 までを全線で継続検討候補と位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。
3.4.34 東豊線	34-1	存続候補	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。
3.4.35 長沼幹線	35-1 35-2 35-3 35-4 35-5	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、標準幅員（4 車線：24m）への変更が考えられるが、第 3 回 PT 調査の位置づけや関係機関との調整の結果を考慮し、計画幅員のまま存続候補とする。
3.4.36 高田若槻線	36-1	廃止候補	区間 36-1 は、有効性が低く、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。
	36-2 36-3	存続候補	区間 36-2 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あり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。 区間 36-3 は、現道活用が可能であるものの、幹線道路であり、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
3.5.37 栗田安茂里線	37-1	廃止候補	有効性が低い区間であり、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。
3.4.38 母袋大豆島線	38-1 38-3	存続候補	区間 38-1 は、有効性があり、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。 区間 38-3 は、現道活用可能と評価されるものの、五輪大橋（区間 81-1※存続候補）との接続部であるため、五輪大橋の整備に合わせて当該区間も整備を行う必要があるため存続候補とする。
	38-2	継続検討候補	有効性は高いものの、当該区間から分岐する形で代替路が存在しているため、都市計画道路としての連続性を考慮し継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。

表 3-17 都市計画道路見直し原案 - 5

路線名	区 間 番 号	見 直 し 結 果	内 容
3.3.40 中御所平林線	40-1 40-2 40-3	継続検討 候補	(都) 栗田安茂里線が代替路となるものの、このうち区 間 40-3 は有効性が高く、連続する区間 40-4~7 が存続 候補となることから、継続検討候補に位置づけ、引き続 き見直し方針を検討するものとする。
	40-4 40-5 40-6 40-7	存続候補	有効性があり、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。
3.3.41 丹波島村山線	41-1 41-2 41-3 41-4 41-5 41-6 41-7 41-8 41-9	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、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り、実現性に課題も無いため存 続候補とする。
3.4.42 丹波島小市線	42-1	継続検討 候補	接続先の区間 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 ないが、当該区間は有効性が高く課題も存在しないこと から、継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を 検討するものとする。
	42-2	廃止候補	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存在し ており、線路西側との経路は確保されている。
3.4.43 安茂里水源地線	43-1 43-2	存続候補	有効性があり、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。
3.4.44 篠ノ井(停)線	44-1 44-2 44-3	存続候補	現道活用が可能と評価されたものの、都市計画マスター プランに位置づけられた地域拠点である篠ノ井駅に直結 するアクセス道路であり、有効性も高く、実現性に課 題もないため存続候補とする。
3.4.45 篠ノ井塩崎線	45-1 45-2	存続候補	(都) 県庁篠ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替 路となるものの、有効性が高く、地域拠点である篠ノ井 駅に直結するアクセス道路であり、実現性に課題も無 く、なおかつ前後区間が整備済みであるため、存続候補 とする。
	45-3 45-4	継続検討 候補	(都) 県庁篠ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替 路と評価される。 区間 45-3 は有効性が高いものの、連続する区間 45-4 は 有効性が低いことから、都市計画道路としての連続性を 考慮し継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を 検討するものとする。
3.5.47 通明通り	47-1 47-2	継続検討 候補	有効性は高いものの、(都) 篠ノ井(停)線の現道((一) 篠ノ井松代線)が代替路となることから、継続検討候補 に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。

表 3-18 都市計画道路見直し原案 - 6

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3.5.48 横田御厨線	48-1 48-2	継続検討 候補	有効性が低い区間で、(都)長野中央線(国道18号)及び(都)県庁篠ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となるものの、区間47-2が継続検討候補に位置づけられることから、当該区間も継続検討候補に位置づけ区間47-2と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
	48-3	存続候補	代替路が存在するものの、有効性が高い区間であり、なおかつ接続する一部区間が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。
	48-4 48-5 48-6	廃止候補	有効性が低く、(都)県庁篠ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となるため、廃止候補とする。
3.5.49 塩崎中央線	49-1 49-2 49-4	廃止候補	有効性が低く、(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	継続検討 候補	有効性が低く、(都)塩崎東部線((主)長野上田線)が代替路となるが、区間50-1,50-2,78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
3.5.50 稲荷山(停)線	50-1 50-2	継続検討 候補	当該区間単独での有効性は低いものの、区間49-3,78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
3.4.51 篠ノ井小市線	51-1 51-4	存在候補	有効性があり、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 51-3	廃止候補	有効性が低く、市街地の拡大を招く恐れのある区間である。また、(市)四ツ屋今井線が代替路となるため、廃止候補とする。
3.5.54 更北中央線	54-1 54-2 54-3 54-4	存在候補	有効性があり、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。
3.5.55 南原通り	55-1	存在候補	有効性があり、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	廃止候補	接続先の区間48-4,5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。
3.5.57 更北大塚線	57-1 57-2	存在候補	有効性があり、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。
3.5.58 更北北部線	58-1	存在候補	有効性があり、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。

表 3-19 都市計画道路見直し原案 - 7

路線名	区間番号	見直し結果	内容
3.4.60 川合関崎線	60-1	廃止候補	有効性が低く、市街地拡大の懸念がある区間のため、廃止候補とする。
	60-2	継続検討候補	対面通行可能な道路（(一) 関崎川中島（停）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を考慮し継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
	60-3	存続候補	区間 60-3 は、有効性があり、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。
3.4.61 松代（停）線	61-1	継続検討候補	歴史環境保全に課題があるものの、有効性が高く、また旧松代駅の都市計画駅前広場へのアクセス路となることから、継続検討候補に位置づけ、駅前広場の都市計画決定のあり方と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
	61-2 61-3	廃止候補	有効性が低く、歴史環境保全に課題があり（特に区間 61-2 は国登録有形文化財の「梅翁院山門」に計画線が重なっている）、加えて区間 61-3 は市街地拡大を招く恐れもあるため、廃止候補とする。
3.5.62 海津西条線	62-1	継続検討候補	国登録有形文化財の「赤澤家住宅表門」「美濃屋土蔵」に計画線が重なっているなど歴史環境保全に課題があるが、有効性が高く、また旧松代駅の都市計画駅前広場へのアクセス路となることから、継続検討候補に位置づけ、駅前広場の都市計画決定のあり方と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
	62-2	廃止候補	有効性が低く、重要文化財「旧横田家住宅主屋・表門・隠居屋・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るため廃止候補とする。
3.5.64 岩野ニッ柳線	64-1 64-2 64-3 64-4	存在候補	区間 64-1, 64-4 は、有効性があり、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。 区間 64-2 は、現道活用が可能であるものの、連続する区間の 64-1 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。 区間 64-3 は、鋭角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。
3.5.66 西寺尾綿内線	66-1 66-2 66-3 66-4 66-5 66-6 66-7 66-8 66-9 66-10 66-11 66-12	継続検討候補	代替路が存在するまたは現道活用が可能であるものの、幹線道路に分類される路線であるため、継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。 なお、区間 66-1, 2, 5 は、代替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 66-5 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 66-1, 2 は歴史環境保全に課題がある。そのため、全線で代替路が存在するまたは現道活用が可能であると考え、前述のとおり、全線で継続検討候補と位置づける。

表 3-20 都市計画道路見直し原案 - 8

路線名	区間番号	見直し結果	内容
3.5.67 西寺尾象山線	67-1 67-2 67-3 67-4 67-5 67-6 67-7 67-8	廃止候補	区間 67-1~4 は、有効性が低く、現道活用が可能または代替路（(市) 松代東 124 号線、(市) 松代東 129 号線）が存在するため、廃止候補とする。 区間 67-5~8 は、有効性が低く、歴史環境保全に課題があるため、廃止候補とする。
3.5.70 豊野北線	70-1	存在候補	有効性があり、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。
3.5.71 沖第 2 線	71-1 71-2	継続検討候補	区間 71-1 は、有効性の高い区間であるが、北しなの線との交差が課題なるため、継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。 区間 71-2 は、有効性が低く、現道活用が可能であるが、接続する区間 71-1 が継続検討候補となるため、合わせて継続検討候補とする。
3.3.74 上田篠ノ井線	74-1	存在候補	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。
3.5.76 塩崎稻荷山線	76-1 76-2 76-3	廃止候補	有効性が低く、市街地拡大を招く恐れのある区間であることから、廃止候補とする。なお、現道は対面通行可能な幅員が確保されている。
3.5.78 上町中央線	78-1	継続検討候補	当該区間単独では有効性が低く、市街地拡大を招く恐れのある区間であるものの、区間 50-1, 50-2, 49-3 と一体となり国道 18 号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
3.2.81 東外環状線	81-1	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。
3.6.85 稲里中央 4 号線	85-1	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。
3.4.91 松岡大豆島線	91-1	存続候補	市街地拡大を招く恐れのある区間と評価されるものの、区域マスタープランに位置づけがあり、施工上の課題も存在しないため、存続候補とする。
千曲大橋 (構想路線)	構想 路線 1	—	都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題は無い。
松岡大豆島線先線 (構想路線)	構想 路線 2	—	都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題は無い。

都市計画道路見直し原案における区間別の位置づけを下图及び次頁以降に示した。

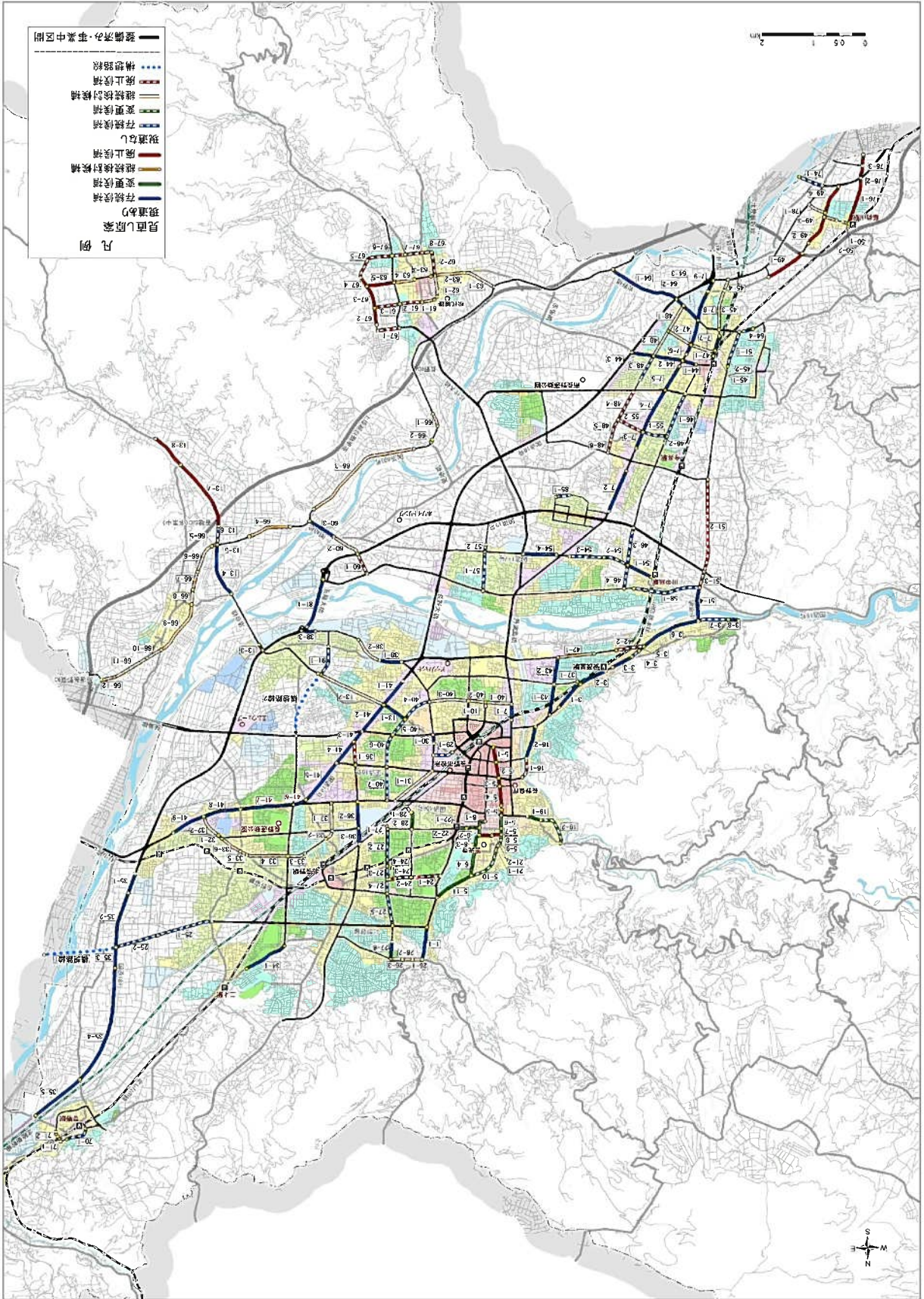


図 3-4 都市計画道路見直し原案

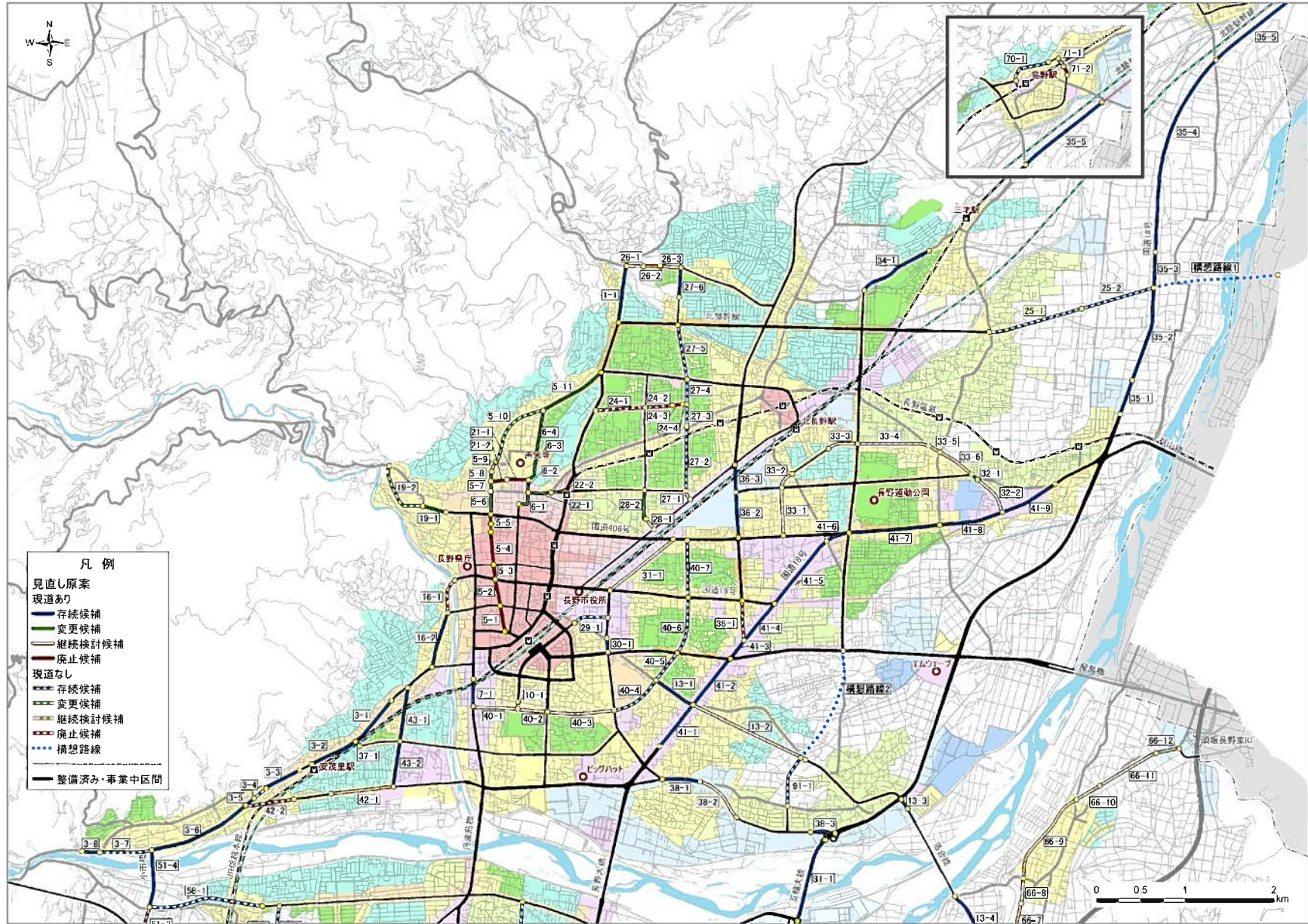


図 3-45 都市計画道路見直し原案 北部

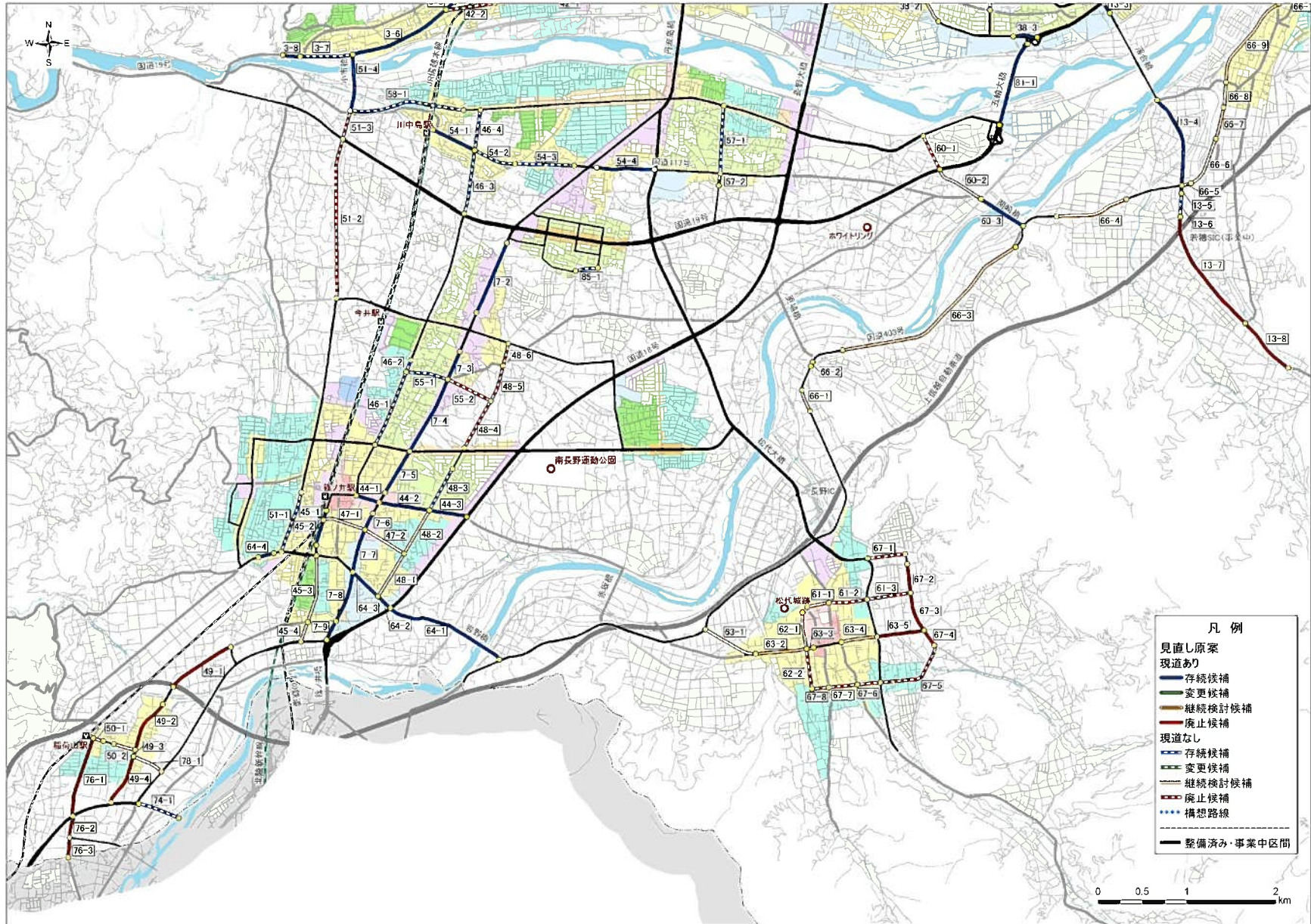


図 3-46 都市計画道路見直し原案 南部

3-4. パブリックコメント

パブリックコメントにおいては分かりやすさを重視し、評価結果等の表現を以下のとおり簡略化する。

表 3-2 1 “道路網”としての総合的な検証（暫定見直し案、見直し原案）

本報告書	パブリックコメント
存続候補	存続候補
変更候補	
継続検討候補	
廃止候補	廃止候補

表 3-2 2 パブリックコメントにおける「存続候補」及び「廃止候補」の位置づけ

見直し評価分類	考え方
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

(1) パブリックコメント資料

以下にパブリックコメントで使用した資料ならびに意見書様式を掲載した。

**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…

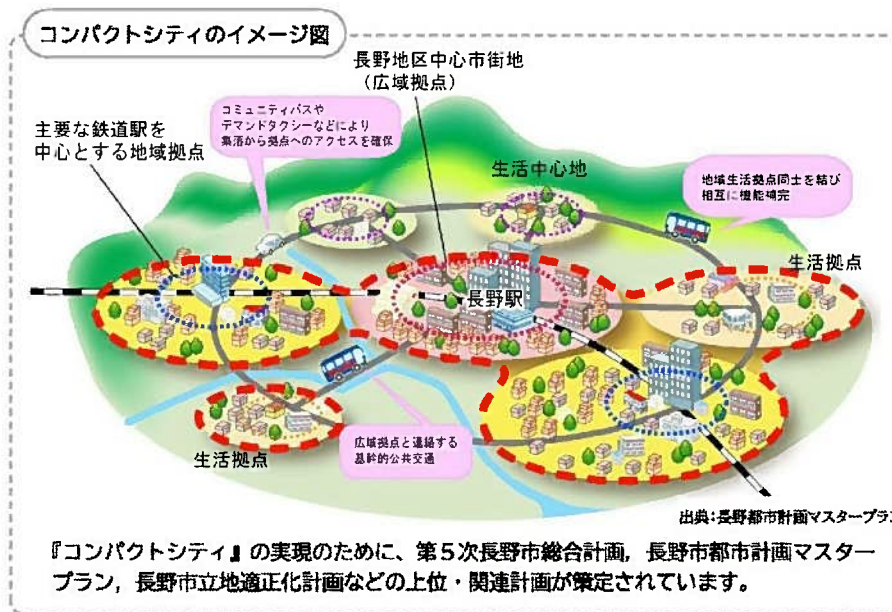
- ・人口の増加
- ・高度経済成長
- ・急速な自動車の普及

都市の拡大

これからは…

- ・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



p. 1

図 3-48 パブリックコメント資料(2/11)

○ 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

p. 2

図 3-49 パブリックコメント資料(3/11)

○ 都市計画道路見直し方針(案)

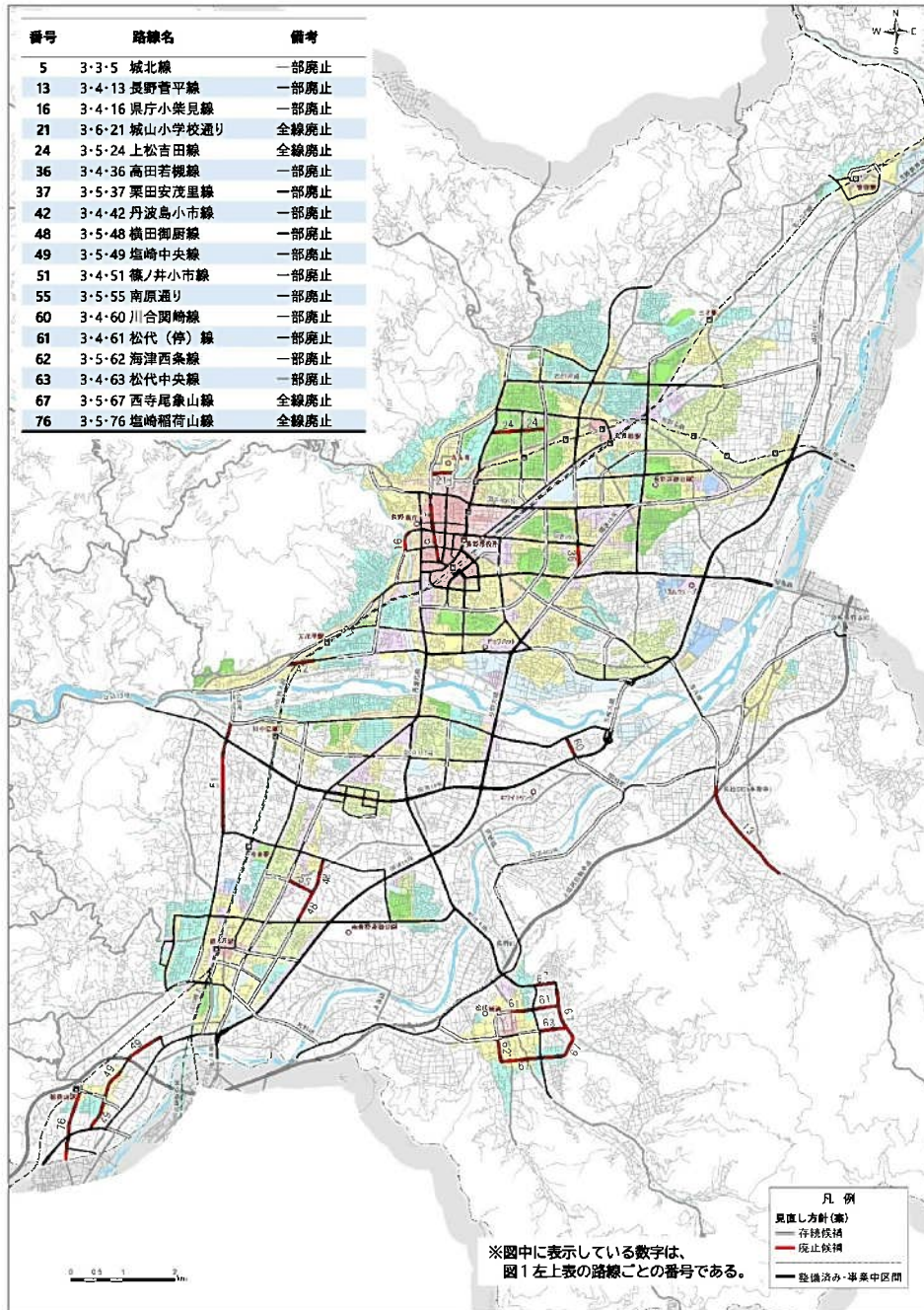


図1 都市計画道路見直し方針(案)

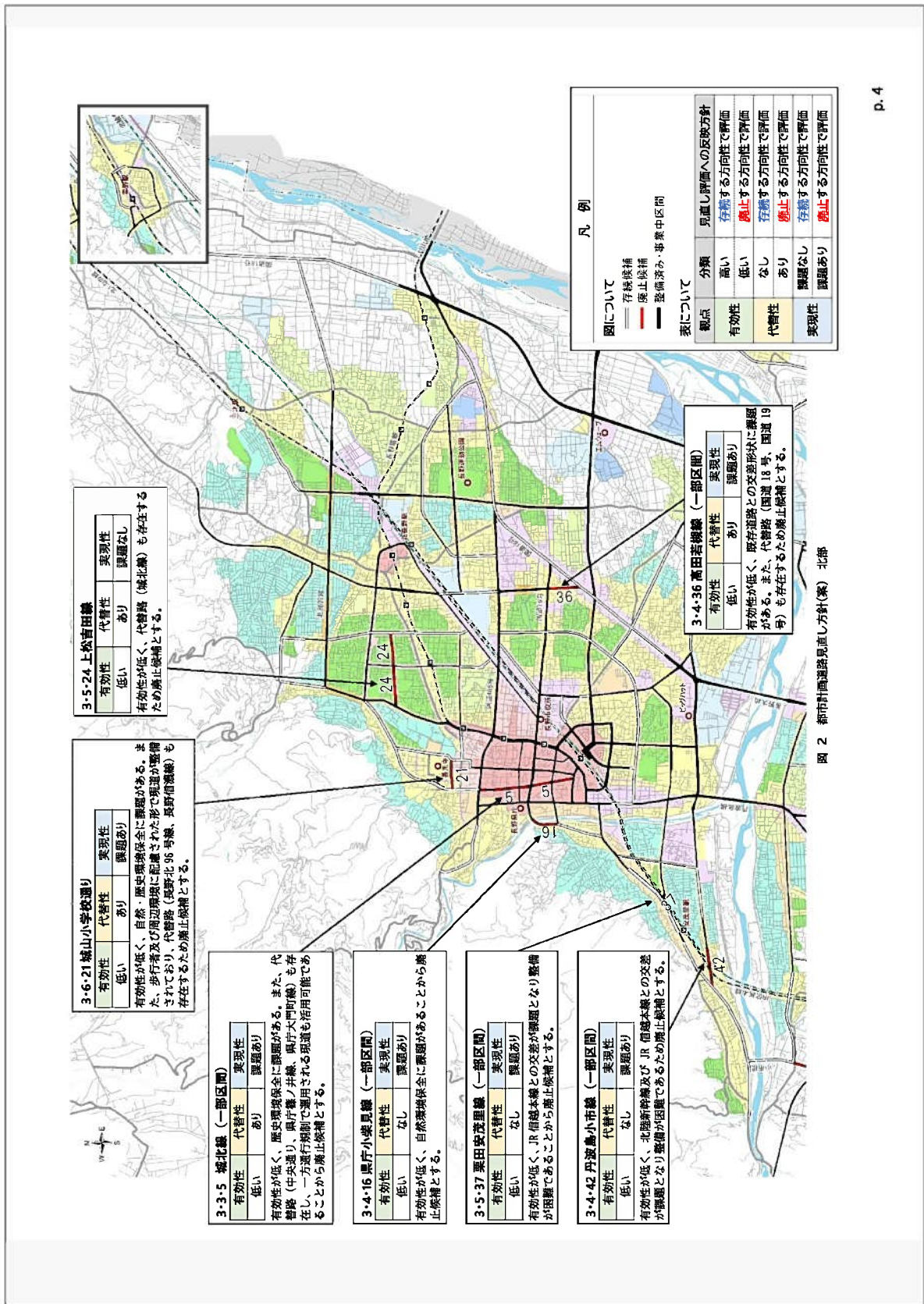


図2 都市計画道路見直し方針(案) 北部

図 3-51 パブリックコメント資料(5/11)

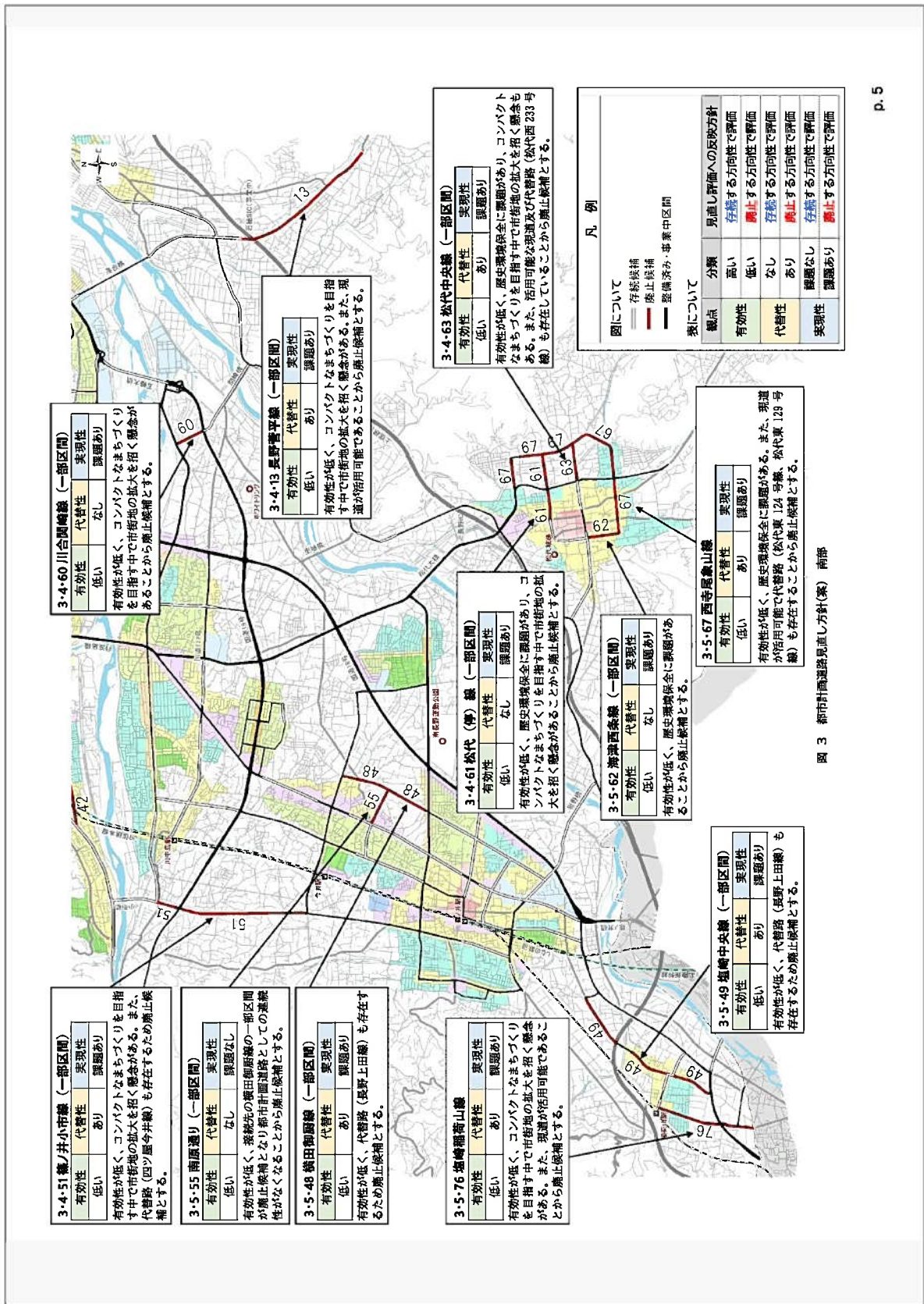


図 3 都市計画道路見直し方針(案) 南部

図 3-52 パブリックコメント資料 (6/11)

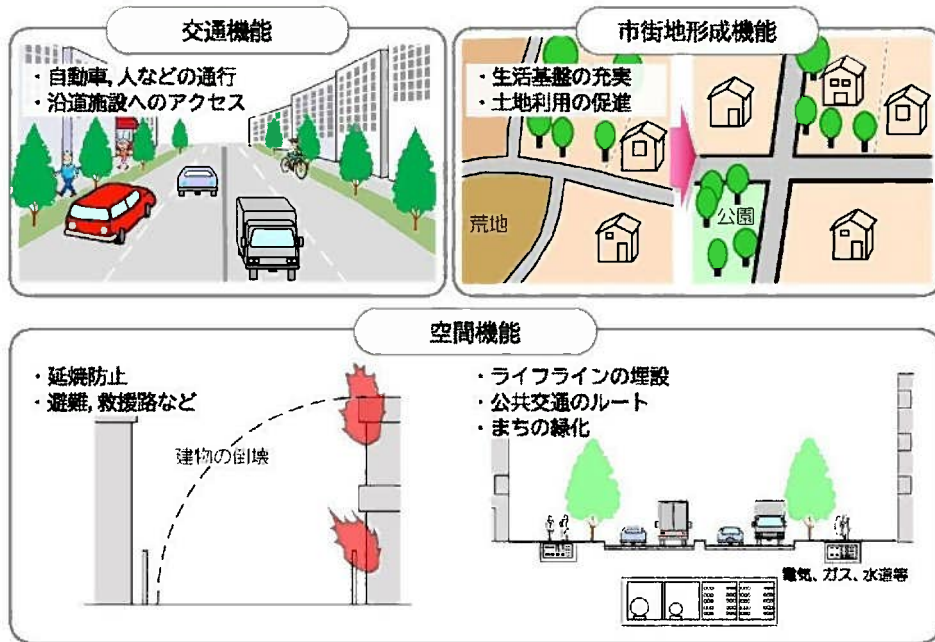
参 考 資 料

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。

図 3-53 パブリックコメント資料(7/11)

○ 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、現道は今までもおり通行可能で、維持・管理も継続して行われます。



○ 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

p. 8

図 3-56 パブリックコメント資料 (10/11)

○ 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	■都市環境機能	■防災機能	■市街地形成機能
	■交通機能	■収容空間機能	
代替性	■現道活用の可能性	■代替路の有無	
実現性	■自然環境保全	■歴史環境保全	■既定計画幅員
	■道路構造令適合性	■コンパクトシティ形成	

“道路網”としての総合的な検証項目

■上位計画との整合	■コンパクト・プラス・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	■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

図 3-57 パブリックコメント資料（11/11）

長野市 都市計画道路見直し方針(案)に関する意見書

※令和3年9月17日(金)まで(必着)に、ご意見をお寄せください。

氏名 (団体等の名称・代表者名)	(フリガナ)
住所 (団体等の所在地)	〒
連絡先 (電話番号・メールアドレス等)	

・ご意見とその理由等

記入例：〇ページの〇〇について、〇〇〇〇だと思います。

ご協力いただき、ありがとうございました。

長野市 都市整備部 都市政策課(計画担当)

1 / 2

図 3-58 パブリックコメント意見書様式(1/2)

市民意見(パブリックコメント)の募集について

提案に関するご意見を募集します

「長野市まちづくり意見等公募制度実施要綱」に基づき、長野市 都市計画道路見直し方針(案)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。

ご意見の提出方法等

1 意見募集の対象

「長野市 都市計画道路見直し方針(案)」

2 募集期間

令和3年8月25日(水曜日)から9月17日(金曜日)まで(必着)

3 閲覧場所等

(1) 長野市役所

- 都市政策課(第二庁舎5階)
- 行政資料コーナー(第一庁舎3階)
- 各支所窓口

(2) 長野市ホームページ

(3) ながの電子申請サービス

4 意見書の提出方法

所定の意見書に必要事項をご記入の上、直接、閲覧場所にお持ちいただくか、郵送またはFAX、Eメールにて長野市都市整備部都市政策課(計画担当)あてにお送りください。なお、電話や口頭によるご意見は、お受けできませんのでご了承ください。

また、ながの電子申請サービスを利用する場合、パソコンは以下のURLから、スマートフォンはQRコードからアクセスしてください。

郵 送：〒380-8512 長野市大字鶴賀緑町1613番地
FAX：026-224-5111
Eメール：toshisei@city.nagano.lg.jp



URL：https://s-kantan.jp/city-nagano-nagano-u/offer/offerList_detail.action?tempSeq=14499

5 意見の公表について

後日、特定の場所や個別の名称等は伏せた上で、長野市のホームページでお知らせいたします。なお、住所や氏名等の個人に関する情報は公表しません。また、ご提出いただいた、ご意見への個別の回答はいたしません。

6 問い合わせ先

長野市都市整備部都市政策課(計画担当)
電 話：026-224-5050
Eメール：toshisei@city.nagano.lg.jp

図 3-59 パブリックコメント意見書様式 (2/2)

見直し評価指標による区間別道路機能の整理結果 (4/4)

区間番号	路線名	整備状況	延長 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	沿道用途地域	有効性検討指標															代替性検討指標		実現性検討指標					実現性課題数	
							将来交通量 (百台/日)	1 土地利用緩衝機能	2 歩行者の安全性確保機能	3 自転車の安全性確保機能	4 消防活動困難区域の解消	5 緊急輸送機能	6 避難支援機能	7 延焼遮断機能	8 電線共同溝の収容機能	9 公共交通運行支援機能	10 土地利用誘導機能 【都市機能誘導への寄与】	11 土地利用誘導機能 【沿道土地利用誘導】	12 開発計画支援機能 【面的整備支援機能】	13 幹線道路機能	14 将来交通需要 (トラフィック機能)	15 連続性確保機能	1 代替路の有無	2 現道活用	1 自然環境保全	2 歴史環境保全	3 既設計画幅員	4 道路構造令適合性		5 コンパクトシティ形成
63-1	3.4.63	松代中央線	未整備	640	25.0	0.0	白	3		○										7			0		△			△	2	
63-2	3.4.63	松代中央線	未整備	580	16.0	7.0	白	48		○										7			0		△				1	
63-3	3.4.63	松代中央線	未整備	80	16.0	7.5	白	38		○										6			0		△				1	
63-4	3.4.63	松代中央線	未整備	400	16.0	5.0	白	14		○										6			0		△				1	
63-5	3.4.63	松代中央線	未整備	530	16.0	7.0	白	46		○										5			1		△				2	
64-1	3.5.64	岩野ニツ柳線	概成済	1,390	12.0	10.0	白	18												3			0						0	
64-2	3.5.64	岩野ニツ柳線	未整備	190	16.0	7.0	工	47		○										5			1						0	
64-3	3.5.64	岩野ニツ柳線	未整備	410	16.0	6.0	工	21		○										5			0						1	
64-4	3.5.64	岩野ニツ柳線	未整備	180	12.0	7.0	工	109		○										9			0			△			0	
66-1	3.5.66	西寺尾綿内線	未整備	230	12.0	6.0	白	147												6			0		△				1	
66-2	3.5.66	西寺尾綿内線	未整備	40	12.0	7.0	白	147		○										8			0		△				1	
66-3	3.5.66	西寺尾綿内線	概成済	2,140	12.0	7.0	白	129		○										7			1		△				1	
66-4	3.5.66	西寺尾綿内線	概成済	750	12.0	8.0	白	129		○										7			0		△				1	
66-5	3.5.66	西寺尾綿内線	概成済	100	12.0	12.0	白	153		○										5			0		△				1	
66-6	3.5.66	西寺尾綿内線	未整備	540	12.0	0.0	白	96												5	○		1			△			0	
66-7	3.5.66	西寺尾綿内線	未整備	330	12.0	7.0	白	96												4			1						0	
66-8	3.5.66	西寺尾綿内線	未整備	250	12.0	0.0	白	96												4			1						0	
66-9	3.5.66	西寺尾綿内線	未整備	1,090	12.0	6.0	住	64	○											6			1						0	
66-10	3.5.66	西寺尾綿内線	未整備	280	12.0	0.0	住	52												4			1						0	
66-11	3.5.66	西寺尾綿内線	未整備	660	12.0	0.0	工	78												4	○		1						0	
66-12	3.5.66	西寺尾綿内線	概成済	250	12.0	10.0	工	78												5			1						0	
67-1	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	420	16.0	0.0	白	12												3	○		1		△			△	2	
67-2	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	330	16.0	8.0	白	1												1	○		2		△			△	2	
67-3	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	460	16.0	8.0	白	1		○										3			1		△			△	2	
67-4	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	210	12.0	10.0	白	1												3			1		△			△	2	
67-5	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	860	12.0	0.0	住	1		○										4			0		△				1	
67-6	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	260	12.0	0.0	住	19		○										3			0		△				1	
67-7	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	330	12.0	0.0	住	18		○										4			0		△				1	
67-8	3.5.67	西寺尾象山線	未整備	190	12.0	0.0	住	12												2			0		△				1	
70-1	3.5.70	樺野北線	未整備	490	12.0	0.0	住	46		○										5			0						0	
71-1	3.5.71	沖筑2線	未整備	100	12.0	0.0	住	46		○										6			0						1	
71-2	3.5.71	沖筑2線	未整備	100	12.0	8.0	工	34		○										5			1			△			0	
74-1	3.3.74	上田笹ノ井線	未整備	480	23.0	0.0	白	121												4			0				△		1	
76-1	3.5.76	塩崎稲荷山線	未整備	930	12.0	8.0	住	62		○										3			0				△		1	
76-2	3.5.76	塩崎稲荷山線	未整備	250	15.0	6.5	白	38												2			0						1	
76-3	3.5.76	塩崎稲荷山線	未整備	220	15.0	7.0	白	36												2			1						1	
78-1	3.5.78	上町中央線	未整備	350	12.0	0.0	住	14		○										4			0					△	1	
81-1	3.2.81	東外環状線	概成済	810	26.3	13.0	白	146												3			0						0	
85-1	3.6.85	稲屋中央4号線	未整備	250	9.0	0.0	住	1		○										4			0		△			△	2	
91-1	3.4.91	松岡大豆島線	未整備	690	16.0	0.0	白	68												5			0				△		1	
構想路線1	-	千曲大橋	構想路線	-	-	-	-	-		○										4			0						0	
構想路線2	-	松岡大豆島線先線	構想路線	-	-	-	-	-		○										5			0							0

見直し評価結果 (1/5)

区間番号	路線名	整備状況	延長 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	沿道用途地域	将来交通量 (万台/日)	幹線道路機能 (全体平均5.11値)	有効性個数	代替性個数	実現性課題数	見直し評価指標による区間別評価	道路網としての総合的検証																		
													と上位・関連計画	活用ストックの活用	実現課題の検証	市営の連続性・踏襲としての機能	代替路をなし・実現課題なし区間	暫定見直し案	交通高給バランス	見直し原案	評価概要										
1-1	3.3.1	長野大通り	概成済	660	12.0	10.0	住	74	○	7	1	○	課題あり (有効性高い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	現況幅員から判断すると現道活用が可能であるが、幹線道路であり、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。		
3-1	3.4.3	安茂里幹線	未整備	620	16.0	10.0	住	160	○	8	0	○	課題あり (有効性高い)	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補			
3-2	3.4.3	安茂里幹線	未整備	560	16.0	0.0	住	188	○	7	0	○	課題あり (有効性高い)	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補			
3-3	3.4.3	安茂里幹線	未整備	450	16.0	12.0	住	155	○	5	0	○	課題あり (有効性高い)	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補			
3-4	3.4.3	安茂里幹線	未整備	160	16.0	0.0	住	57	○	4	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	区間3-4~7は、代替性があるため代替路への都市計画決定の要を含め検討する区間として最終検討候補とすることも考えられるが、接続する前後区間(区間3-1~3-3、区間3-1~4(小市線))が存続候補であり、実現性に課題も無いことから、都市計画道路ネットワークとしての連続性の観点も踏まえ存続候補とする。		
3-5	3.4.3	安茂里幹線	未整備	130	16.0	12.0	住	59	○	3	2	○	課題あり (有効性低い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補			
3-6	3.4.3	安茂里幹線	未整備	1,200	16.0	11.0	住	107	○	6	2	○	課題あり (有効性高い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補			
3-7	3.4.3	安茂里幹線	未整備	600	16.0	0.0	住	14	○	5	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補			
3-8	3.4.3	安茂里幹線	未整備	200	16.0	11.0	住	99	○	6	1	○	課題あり (有効性高い)	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補			
5-1	3.3.5	城北線	概成済	300	8.0	6.5	商	1	○	4	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	廃止	---	---	---	---	---	---	---	---	---	廃止	---	廃止候補			
5-2	3.3.5	城北線	概成済	300	8.0	7.0	商	19	○	4	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	廃止	---	---	---	---	---	---	---	---	---	廃止	---	廃止候補	区間5-1~5は、(都)中央通り、(都)栗原森ノ井線、(都)栗原大門幹線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の有効性も低く、懸塚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、一方通行規制で運転される現道が整備されている。		
5-3	3.3.5	城北線	概成済	170	8.0	7.0	商	1	○	4	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	廃止	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	廃止	---	廃止候補		
5-4	3.3.5	城北線	概成済	370	8.0	7.0	商	1	○	5	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	廃止	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	廃止	---	廃止候補		
5-5	3.3.5	城北線	未整備	110	15.0	6.0	商	8	○	6	1	○	課題あり (有効性高い)	---	>	廃止	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	廃止	---	廃止候補	区間5-9~10は、歴史環境保全に課題はあるものの有効性が高い区間であるため、(都)中央通り(区間5-1~4)と同様に周辺環境への影響を低減させるとともに、(都)中央通りとネットワークした歩行者優先道路化に向けて、幅員縮小の必要を検討する。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けては、必要に応じて現道への都市計画決定の変更を含め検討を行う。	
5-6	3.3.5	城北線	未整備	260	22.0	9.0	商	103	○	6	0	○	課題あり (有効性高い)	---	>	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補		
5-7	3.3.5	城北線	未整備	120	22.0	9.0	住	103	○	6	0	○	課題あり (有効性高い)	---	>	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補		
5-8	3.3.5	城北線	未整備	110	22.0	9.0	住	56	○	6	0	○	課題あり (有効性高い)	---	>	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補		
5-9	3.3.5	城北線	未整備	120	22.0	9.0	住	58	○	6	0	○	課題あり (有効性高い)	---	>	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補		
5-10	3.3.5	城北線	未整備	850	22.0	0.0	住	58	○	6	0	○	課題あり (有効性高い)	---	>	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補		
5-11	3.3.5	城北線	未整備	800	22.0	8.0	住	67	○	7	1	○	課題あり (有効性高い)	---	>	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補	区間5-11は、代替路は存在するものの、有効性は高く、接続する区間5-4は歩行者優先となり、連続性の観点からも必要である。ただし、歴史環境保全に課題があるため、(都)中央通り(区間5-1~4)と同様に歩行者優先道路化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。	
6-1	3.4.6	中央通り	未整備	250	16.0	6.0	商	17	○	6	1	○	課題あり (有効性高い)	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補		
6-2	3.4.6	中央通り	未整備	140	16.0	5.5	商	8	○	5	1	○	課題あり (有効性低い)	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補		
6-3	3.4.6	中央通り	未整備	230	16.0	9.0	住	2	○	6	1	○	課題あり (有効性高い)	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補		
6-4	3.4.6	中央通り	未整備	490	16.0	7.0	住	8	○	6	1	○	課題あり (有効性高い)	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補	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、周辺環境への影響を低減させるため、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。	
7-1	3.3.7	栗原森ノ井線	概成済	320	22.0	20.0	工	331	○	6	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	区間7-1~9は、都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を補完する道路であるため、存続候補とする。なお、区間7-4は道路交差点となる懸念があるものの、交差点部の柱状な変更対応可能であるため、存続候補とする。	
7-2	3.3.7	栗原森ノ井線	未整備	850	22.0	10.0	工	213	○	7	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	区間7-6は、有効性があり、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。	
7-3	3.3.7	栗原森ノ井線	未整備	340	22.0	10.0	住	163	○	9	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補		
7-4	3.3.7	栗原森ノ井線	未整備	910	22.0	11.0	工	150	○	8	0	○	課題あり (有効性高い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	区間7-8は、有効性があり、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。	
7-5	3.3.7	栗原森ノ井線	未整備	630	22.0	9.0	住	137	○	10	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補		
7-6	3.3.7	栗原森ノ井線	未整備	200	22.0	8.5	工	138	○	8	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補		
7-7	3.3.7	栗原森ノ井線	未整備	500	22.0	12.0	工	114	○	7	1	○	課題あり (有効性高い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	区間7-6は、有効性があり、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。	
7-8	3.3.7	栗原森ノ井線	未整備	580	22.0	8.5	工	125	○	8	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	区間7-8は、代替路があり有効性が低いため最終検討候補とすることも考えられるが、実現性に課題もなく、前後区間の整備状況・評価状況から判断し存続候補とする。	
7-9	3.3.7	栗原森ノ井線	未整備	230	22.0	13.0	工	105	○	5	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補		
10-1	3.3.10	七通中御新線	未整備	80	23.0	23.0	住	17	○	2	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	検討	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	検討	---	最終検討候補	計画幅と現況が異なるものの計画幅員と同様の幅員が確保された現道が活用可能であるが、接続先の区間40-1、40-2が最終検討候補に位置づけられることから、当該区間も最終検討候補に位置づけ、区間40-1、40-2と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
12-1	3.4.12	長野菅平線	未整備	500	16.0	13.0	住	112	○	7	1	○	課題あり (有効性高い)	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補		
12-2	3.4.13	長野菅平線	未整備	1,420	16.0	0.0	住	73	○	7	1	○	課題あり (有効性高い)	検討	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	検討	---	最終検討候補		
12-3	3.4.13	長野菅平線	概成済	130	16.0	16.0	工	127	○	7	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	区間12-1~8は、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。	
13-4	3.4.13	長野菅平線	概成済	1,170	16.0	11.0	白	95	○	6	1	○	課題あり (有効性高い)	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	ただし、区間12-2は起終点をほぼ同じとする代替路(主)長野菅平線の現道区間)が存在していることから、最終検討候補に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。	
13-5	3.4.13	長野菅平線	概成済	80	16.0	8.5	白	103	○	5	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補		
13-6	3.4.13	長野菅平線	未整備	260	16.0	9.0	白	103	○	6	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補		
13-7	3.4.13	長野菅平線	未整備	1,460	16.0	8.5	白	72	○	5	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	廃止	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	廃止	---	廃止候補	区間13-7~9は、現道活用可能な区間であり、有効性も低く、市街地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。
13-8	3.4.13	長野菅平線	未整備	700	16.0	8.0	白	3	○	2	1	○	課題あり (有効性低い)	---	>	廃止	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	廃止	---	廃止候補	
16-1	3.4.16	栗原小栗見線	未整備	360	16.0	0.0	住	26	○	5	0	○	課題あり (有効性低い)	---	>	廃止	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	廃止	---	廃止候補	区間16-1は、有効性が低く、自然環境保全に課題もあるため最終候補とする。なお、当該路線が沿道側の整備済み区間と接続する一方通行の現道が塩花川沿いに整備されている。
16-2	3.4.16	栗原小栗見線	未整備	640	18.0	7.0	住	98	○	5	0	○	課題なし	---	>	存続	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	存続	---	存続候補	区間16-2は、有効性が低く、代替路・実現課題・連続性に課題がないため最終候補とする。	
19-1	3.4.19	西部線	未整備	280	16.0	8.0	住	76	○	7	0	○	課題あり (有効性高い)	---	>	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補	自然・歴史環境保全に課題があり、加えて区間19-2は視界割割の観点からも課題が存在するものの、高区間ともに幹線道路に分類され、有効性が高い区間であるため、幅員や構造の変更を検討する変更候補に位置付ける。
19-2	3.4.19	西部線	未整備	750	16.0	0.0	住	58	○	7	0	○	課題あり (有効性高い)	---	>	変更	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	変更	---	変更候補	

見直し評価結果(4/5)

区間番号	路線名	整備状況	延長(m)	計画幅員(m)	現況幅員(m)	沿道用地地帯	将来交通量(万台/日)	幹線道路機能 (全体平均5.1個)	有効性個数	代替性個数	実現性課題数	見直し評価指標による 区間別評価	道路網としての総合的検証									
													との整合	上位・関連計画	ネットワーク+コンパクト+	の活用	町存ストック	実現課題の検証	再発の連続性・誘致としての役割	代替路なし・実現課題なし・区間	暫定見直し案	交通需給バランス
42-1	横田御前線	未整備	560	12.0	0.0	住	27	4	1	0	課題あり(有効性低い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間42-1-42-2は、有効性が低い区間で、(都)長野中央線(国道18号)及び(都)県が篠ノ井線の現道(主)長野上田線が代替路となるもの、区間42-2が継続検討候補に位置づけられることから、当該区間も継続検討候補に位置づけ区間42-2と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
42-2	横田御前線	未整備	560	12.0	0.0	住	69	5	1	0	課題あり(有効性低い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間42-1-42-2は、有効性が低い区間で、(都)長野中央線(国道18号)及び(都)県が篠ノ井線の現道(主)長野上田線が代替路となるもの、区間42-2が継続検討候補に位置づけられることから、当該区間も継続検討候補に位置づけ区間42-1と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
42-3	横田御前線	未整備	590	12.0	0.0	住	54	6	1	0	課題あり(有効性高い)		→	継続		→	継続	→	継続候補	区間42-3は、代替路が存在するもの、有効性が高い区間であり、なおかつ接続する一部の区間が整備済みとなっているため、連続性も考慮し継続候補とする。		
42-4	横田御前線	未整備	610	12.0	0.0	白	47	5	1	i	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間42-4は、有効性が低く、(都)県が篠ノ井線の現道(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
42-5	横田御前線	未整備	420	12.0	0.0	白	42	4	1	i	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間42-5は、有効性が低く、(都)県が篠ノ井線の現道(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
42-6	横田御前線	未整備	260	12.0	0.0	住	18	2	1	0	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	有効性が低く、(都)臨時東部線(主)長野上田線が代替路となるため、廃止候補とする。		
49-1	塩崎中央線	未整備	780	12.0	6.0	白	9	2	1	0	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間49-1については、区間50-1, 50-2, 78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
49-2	塩崎中央線	未整備	830	12.0	6.0	住	9	4	1	0	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間49-2については、区間50-1, 50-2, 78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
49-3	塩崎中央線	未整備	70	12.0	4.5	住	14	4	1	0	課題あり(有効性低い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間49-3については、区間50-1, 50-2, 78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
49-4	塩崎中央線	未整備	590	12.0	4.5	住	1	4	1	0	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間49-4については、区間50-1, 50-2, 78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
50-1	稲荷山(停)線	未整備	150	12.0	7.0	住	24	2	0	0	課題なし		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	当該区間単独での有効性は低いものの、区間40-3, 78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
50-2	稲荷山(停)線	未整備	250	12.0	7.0	住	24	3	0	0	課題なし		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	当該区間単独での有効性は低いものの、区間40-3, 78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
51-1	篠ノ井小市線	未整備	710	16.0	0.0	住	59	8	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	区間51-1, 区間51-4は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
51-2	篠ノ井小市線	未整備	1,810	16.0	0.0	白	58	5	1	i	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間51-2, 51-3は、有効性が低く、市街地の拡大を招く恐れのある区間である。また、(市)四ツ屋今井線が代替路となるため、廃止候補とする。		
51-3	篠ノ井小市線	未整備	330	12.0	0.0	白	79	4	1	i	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間51-2, 51-3は、有効性が低く、市街地の拡大を招く恐れのある区間である。また、(市)四ツ屋今井線が代替路となるため、廃止候補とする。		
51-4	篠ノ井小市線	概成済	650	12.0	10.0	白	84	3	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	区間51-4は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
54-1	更北中央線	未整備	470	16.0	7.0	住	13	4	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
54-2	更北中央線	未整備	440	16.0	0.0	住	15	4	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
54-3	更北中央線	未整備	620	16.0	0.0	住	15	5	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
54-4	更北中央線	未整備	510	12.0	8.0	住	32	4	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
55-1	南原通り	未整備	460	12.0	0.0	住	27	4	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	区間55-1は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
55-2	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	→	廃止候補	区間55-2は、接続先の区間49-4, 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	更北大塚線	未整備	770	12.0	0.0	住	9	4	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
57-2	更北大塚線	未整備	140	12.0	0.0	住	53	5	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
58-1	更北北郷線	未整備	1,290	12.0	0.0	住	19	4	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
60-1	川合間崎線	未整備	410	16.0	0.0	白	14	3	0	i	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間60-1は、有効性が低く、市街地の拡大の懸念がある区間のため、廃止候補とする。なお、区間60-2は、区間60-1と同様の状況であるが、前面通行可能な道路(一)間崎川中島(橋)が並行して存在するため、都市計画道路としての連続性を考慮し継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。		
60-2	川合間崎線	未整備	560	16.0	0.0	白	23	3	0	i	課題あり(有効性低い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間60-2は、有効性が低く、市街地の拡大の懸念がある区間のため、廃止候補とする。なお、区間60-1は、前面通行可能な道路(一)間崎川中島(橋)が並行して存在するため、都市計画道路としての連続性を考慮し継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。		
60-3	川合間崎線	概成済	550	12.0	9.0	白	75	4	0	0	課題なし		→	継続		→	継続	→	継続候補	区間60-3は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため継続候補とする。		
61-1	松代(停)線	未整備	240	16.0	7.0	高	1	6	0	i	課題あり(有効性高い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間61-1は、歴史環境保全に課題があるものの、有効性が高く、また旧松代駅の都市計画駅前広場へのアクセス路となることから、継続検討候補に位置づけ、駅前広場の都市計画決定のあり方と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
61-2	松代(停)線	未整備	430	16.0	0.0	住	1	5	0	i	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間61-2, 61-3は、有効性が低く、歴史環境保全に課題があり(特に区間61-2は両側線有形文化財の「鶴岡院山門」に計画線が重なっている)、加えて区間61-3は市街地拡大を招く恐れもあるため、廃止候補とする。		
61-3	松代(停)線	未整備	480	16.0	0.0	白	1	2	0	2	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間61-2, 61-3は、有効性が低く、歴史環境保全に課題があり(特に区間61-2は両側線有形文化財の「鶴岡院山門」に計画線が重なっている)、加えて区間61-3は市街地拡大を招く恐れもあるため、廃止候補とする。		
62-1	海津西条線	未整備	410	16.0	0.0	高	1	6	0	i	課題あり(有効性高い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間62-1は、調査線有形文化財の「赤澤家住宅本門」「美濃屋土蔵」に計画線が重なっているなど歴史環境保全に課題があるが、有効性が高く、また旧松代駅の都市計画駅前広場へのアクセス路となることから、継続検討候補に位置づけ、駅前広場の都市計画決定のあり方と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。		
62-2	海津西条線	未整備	450	12.0	0.0	住	12	4	0	i	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間62-2は、有効性が低く、重要文化財「旧塚田家住宅主屋・表門・廻廊屋・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るため廃止候補とする。		
63-1	松代中央線	未整備	640	25.0	0.0	白	3	7	0	2	課題あり(有効性高い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間63-1~4は、有効性は高いものの、歴史環境保全(特に区間63-2は調査線有形文化財の「宮澤家住宅主屋」に計画線が重なっている)や市街地拡大の懸念があることから、引き続き検討する継続検討候補とする。		
63-2	松代中央線	未整備	580	16.0	7.0	住	49	7	0	i	課題あり(有効性高い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間63-1~4は、有効性は高いものの、歴史環境保全(特に区間63-2は調査線有形文化財の「宮澤家住宅主屋」に計画線が重なっている)や市街地拡大の懸念があることから、引き続き検討する継続検討候補とする。		
63-3	松代中央線	未整備	80	16.0	7.0	高	39	6	0	i	課題あり(有効性高い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間63-1~4は、有効性は高いものの、歴史環境保全(特に区間63-2は調査線有形文化財の「宮澤家住宅主屋」に計画線が重なっている)や市街地拡大の懸念があることから、引き続き検討する継続検討候補とする。		
63-4	松代中央線	未整備	400	16.0	5.0	住	14	6	0	i	課題あり(有効性低い)		→	検討		→	検討	→	継続検討候補	区間63-5は、有効性が低く、現状活用が可能であるため廃止候補とする。		
63-5	松代中央線	未整備	530	16.0	7.0	白	46	5	1	2	課題あり(有効性低い)		→	廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間63-5は、有効性が低く、現状活用が可能であるため廃止候補とする。		

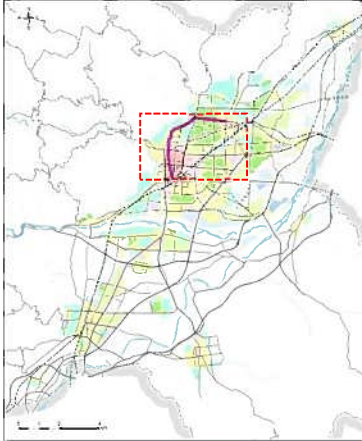
見直し評価結果 (5/5)

区間番号	路線名	整備状況	延長 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	沿道用途地域	将来交通量 (万台/日)	幹線道路機能 (全体平均5.1個)	代償性個数	実現性課題数	見直し評価指標による 区間別評価	道路網としての総合的検証										
												との整合 上位・関連計画	ネットワーク コンパクト化	既存ストック の活用	実現課題の検証	市街地の連続性・ 誘導としての機能	代替路なし・ 実現課題なし・区間	暫定見直し案	交通高規格 バランス	見直し 原案	評価概要	
04-1	3.5.64 岩野二ツ柳線	概成済	1,390	12.0	10.0	住	18	3	0	0	課題なし					→	存続	存続	→	存続候補	区間04-1は、有効性があり、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。	
04-2	3.5.64 岩野二ツ柳線	未整備	180	16.0	7.0	工	47	5	1	0	課題あり (有効性低い)					→	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	3.5.64 岩野二ツ柳線	未整備	410	16.0	6.0	工	21	5	0	1	課題あり (有効性低い)					→	存続	→	存続	→	存続候補	区間04-3は、視覚交通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	3.5.64 岩野二ツ柳線	未整備	180	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、有効性があり、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。	
06-1	3.5.66 西寺尾線内線	未整備	230	12.0	6.0	住	147	6	0	1	課題あり (有効性高い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	代替路が存在するまたは現道活用が可能であるものの、幹線道路に分類される路線であるため、継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の要を認め引き続き見直し方針を検討するものとする。 なお、区間06-1,2,5は、代替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06-5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、全線で代替路が存在するまたは現道活用が可能であると考え、前述のとおり、全線で継続検討候補と位置づける。
06-2	3.5.66 西寺尾線内線	未整備	40	12.0	7.0	住	147	8	0	1	課題あり (有効性高い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-3	3.5.66 西寺尾線内線	概成済	2,140	12.0	7.0	住	120	7	1	1	課題あり (有効性高い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-4	3.5.66 西寺尾線内線	概成済	750	12.0	8.0	住	129	7	0	1	課題あり (有効性高い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-5	3.5.66 西寺尾線内線	概成済	100	12.0	12.0	住	153	5	0	1	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-6	3.5.66 西寺尾線内線	未整備	940	12.0	6.0	住	96	5	1	0	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-7	3.5.66 西寺尾線内線	未整備	330	12.0	7.0	住	99	4	1	0	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-8	3.5.66 西寺尾線内線	未整備	250	12.0	6.0	住	96	4	1	0	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-9	3.5.66 西寺尾線内線	未整備	1,000	12.0	6.0	住	64	6	1	0	課題あり (有効性高い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-10	3.5.66 西寺尾線内線	未整備	280	12.0	6.0	住	52	4	1	0	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-11	3.5.66 西寺尾線内線	未整備	660	12.0	6.0	住	78	4	1	0	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
06-12	3.5.66 西寺尾線内線	概成済	250	12.0	10.0	工	78	5	1	0	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	
07-1	3.5.67 西寺尾象山線	未整備	420	16.0	6.0	住	12	3	1	2	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間07-1～4は、有効性が低く、現道活用が可能または代替路(市)松代東124号線、(市)松代東129号線)が存在するため、廃止候補とする。 区間07-5～8は、有効性が低く、歴史環境保全に課題があるため、廃止候補とする。
07-2	3.5.67 西寺尾象山線	未整備	350	16.0	6.0	住	1	1	2	2	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-3	3.5.67 西寺尾象山線	未整備	460	16.0	6.0	住	1	3	1	2	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-4	3.5.67 西寺尾象山線	未整備	210	12.0	10.0	住	1	3	1	2	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-5	3.5.67 西寺尾象山線	未整備	860	12.0	6.0	住	1	4	0	1	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-6	3.5.67 西寺尾象山線	未整備	260	12.0	6.0	住	10	3	0	1	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-7	3.5.67 西寺尾象山線	未整備	350	12.0	6.0	住	18	4	0	1	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
07-8	3.5.67 西寺尾象山線	未整備	190	12.0	6.0	住	12	2	0	1	課題あり (有効性低い)					→	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	46	5	0	0	課題なし					→	存続	存続	→	存続候補	有効性があり、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。	
71-1	3.5.71 沖第2線	未整備	100	12.0	6.0	住	46	6	0	1	課題あり (有効性高い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	区間71-1は、有効性の高い区間であるが、北しなの線との交差が課題となるため、継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。
71-2	3.5.71 沖第2線	未整備	100	12.0	6.0	工	34	5	1	0	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	区間71-2は、有効性が低く、現道活用が可能であるが、接続する区間71-1が継続検討候補となるため、合わせて継続検討候補とする。
74-1	3.2.74 上田環ノ井線	未整備	460	23.0	6.0	住	121	4	0	1	課題あり (有効性低い)	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 堀崎福荷山線	未整備	630	12.0	6.0	住	52	3	0	1	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	有効性が低く、市街地拡大を招く恐れのある区間であることから、廃止候補とする。なお、現道は対面通行可能な幅員が確保されている。
76-2	3.5.76 堀崎福荷山線	未整備	250	15.0	6.5	住	39	2	0	1	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
76-3	3.5.76 堀崎福荷山線	未整備	220	15.0	7.0	住	36	2	1	1	課題あり (有効性低い)					→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	
78-1	3.5.78 上町中央線	未整備	350	12.0	6.0	住	14	4	0	1	課題あり (有効性低い)					→	検討	→	検討	→	継続検討候補	当該区間単独では有効性が低く、市街地拡大を招く恐れのある区間であるものの、区間50-1,50-2,40-3と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
81-1	3.2.81 東外環状線	概成済	810	26.3	13.0	住	146	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 福里中央4号線	未整備	250	9.0	6.0	住	1	4	0	2	課題あり (有効性低い)					→	存続	→	存続	→	存続候補	市街地拡大を招く恐れのある区間と評価されるものの、区域マスタープランに位置づけがあり、施工上の課題は存在しないため、存続候補とする。
91-1	3.4.91 松岡大豆島線	未整備	600	16.0	6.0	住	68	5	0	1	課題あり (有効性低い)	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、施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					→	-	→	-	都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題は無い。	
構想路線2	- 松岡大豆島線	構想路線	-	-	-	-	-	5	0	0	課題なし	存続					→	-	→	-	都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題は無い。	

路線番号・路線名	3.3.5 城北線	計画延長	5.130m	代表幅員	22.0m	改良済延長	1.670m	未整備延長	3.510m	改良率	32.2%	車線数	2(4)車線
計画決定当時の目的	本市の街路は、昭和6年に決定された後状況にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大された。その後自動車交通量等の増大等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。												

対象路線区間割り図

(位置図)



(詳細図)



整備状況 令和3年4月1日現在

現況

区間5-4



区間5-10



区間番号	区間の現況と計画					有効性検討指標														代替性検討指標				実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証					将来推計 見直し後の値 (2035年)
	区間延長 (m)	用途地域指定状況	埋設状況 (埋設人員/区)	整備状況 (5.3条許可件数)	現況交通量 (2016年) (百台/日)	計画幅員 (m)	将来交通量 (2035年) (百台/日)	1.都市環境機能		2.防災機能			3.収容空間機能		4.市街地形成機能		5.交通機能		7.代替性		8.実現性			①	②	③		④	⑤	⑥	総合評価 (見直し前)	見直し後	
5-1	300	商	8.5	概成済	7	50	50	8.0	1	0.10	-	○	○	○	-	○	○	-	4	○	-	i	-	-	-	-	-	-	1	2			1
5-2	300	商	7.0	概成済	1	10	1.00	8.0	18	0.95	-	○	○	-	-	○	-	-	4	○	-	i	-	△	△	-	-	2	1	1	1	1.01	
5-3	170	商	7.0	概成済	1	25	0.90	8.0	1	0.05	-	○	○	-	-	○	-	-	4	○	-	i	-	△	△	-	-	2	1	1	2	0.17	
5-4	320	商	7.0	概成済	6	49	4.90	8.0	1	0.05	-	○	○	-	-	○	-	-	5	○	-	i	-	△	△	-	-	2	1	1	2	0.41	
5-5	110	商	8.0	未整備	5	50	5.00	13.0	8	0.67	-	-	-	-	-	○	○	-	5	○	-	1	-	△	△	-	-	1	1	1	1	0.41	
5-6	280	商	9.0	未整備	9	120	0.43	22.0	103	0.46	-	-	-	-	-	○	○	-	6	-	-	0	-	△	△	-	-	1	1	1	1	1.35	
5-7	120	住	8.0	未整備	8	133	0.44	22.0	103	0.49	-	-	-	-	-	○	○	-	6	-	-	0	-	△	△	-	-	1	1	1	1	2.75	
5-8	110	住	8.0	未整備	9	63	0.21	22.0	58	0.28	-	-	-	-	-	○	○	-	6	-	-	0	-	△	△	-	-	1	1	1	1	3.55	
5-9	120	住	8.0	未整備	9	-	-	22.0	58	0.28	-	-	-	-	-	○	○	-	6	-	-	0	-	△	△	-	-	1	1	1	1	-	
5-10	850	住	8.0	未整備	99	-	-	22.0	58	0.29	-	-	-	-	-	○	○	-	6	-	-	0	△	△	△	-	-	2	1	1	1	-	
5-11	800	住	8.0	未整備	66	65	0.22	22.0	67	0.32	-	-	-	-	-	○	○	-	7	○	-	i	-	△	△	-	-	1	1	1	1	0.42	

見直し案の考え方

区間5-1~5-11は、(都)中央通り、(都)県庁前ノ井原、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の有効性が低く、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、一方通行規制で活用される現道が整備されている。

区間5-6~5-10は、歴史環境保全に課題はあるものの有効性が低い区間であるため、(都)中央通り(区間4~4)と同様に歴史環境への影響を低減させるとともに、(都)中央通りとネットワークした歩行者優先道路化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けては、必死に現況への都市計画決定の要を求め検討を行う。

区間5-11は、代替路が存在するものの、有効性が高く、接続する区間5-1は変更候補となっている。連続性の観点からも必要である。ただし、歴史環境保全に課題があるため、(都)中央通り(区間4~4)と同様に歩行者優先道路化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。

(注)用途地域指定状況(注1)居住系用途地域、(注2)商業系用途地域、(注3)工業系用途地域、(注4)市街地、(注5)○ 有効性、△ 代替性の評価で該当あり、△ 実現性の評価で該当あり、(注6)「問題なし」の有効性評価に該当あり、代替性・実現性評価に該当が低い区間「問題あり」の有効性低い」「代替性または実現性に該当あり、有効性評価への該当率が全体の平均を下回っている区間」「問題あり」の有効性低い」「代替性・実現性評価に該当が低い区間」(注7)「整備済」「事業中」「概成済」「未整備」「構想路線」：現況の整備状況を示す区間別評価結果を示す区間「変更候補」：幅員変更や部分的なネットワーク変更を行うことが望ましいと考えられる区間「撤退候補」：現況を廃止することが望ましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3, 4, 6 中央通り	計画延長	2, 650m	代表幅員	18.0m	改良済延長	1, 490m	未整備延長	1, 190m	改良率	65.1%	車線数	2車線
計画決定当時の目的		小市の街路は、昭和6年に決定された後の状況にわたる一部変更を行って来たが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大された。その後自動車交通量の増加等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。											

対象路線区間割り図 (位置図)



(詳細図)



整備状況 令和3年4月1日現在

現況



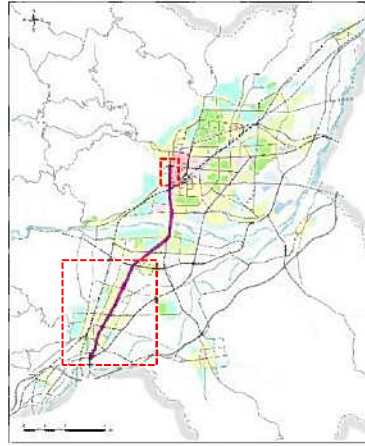
区間番号	区間の現況と計画							有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標		客観的指標による区別評価結果	総合的な検証					将来推計 (2035年)												
	区間延長 (m)	用途地味指定状況	現況幅員 (m)	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 (2016年) (万台/日)	計画幅員 (m)	将来交通量 (2035年) (万台/日)										①	②	③	④	⑤	⑥	交通量 (万台/日)	乗員数 (乗員)										
	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	3.実現性	①	②	③	④	⑤	⑥																						
6-1	235	雑	8.0	未整備	17	31.0	44.0	18.0	17.0	6.24	-	○	-	-	-	○	○	○	-	○	△	△	-	-	2	課題あり(有効性低い)	変更	-	-	-	-	→	変更候補	10	1.01
6-2	140	雑	5.5	未整備	10	15.0	23.0	18.0	9.0	1.13	-	○	-	-	-	○	○	○	-	○	△	△	-	-	1	課題あり(有効性低い)	変更	-	-	-	-	→	変更候補	1	0.11
6-3	320	住	9.0	未整備	2	2.0	19.0	18.0	2.0	0.03	-	○	-	-	-	○	○	○	-	○	△	△	-	-	2	課題あり(有効性低い)	変更	-	-	-	-	→	変更候補	1	0.00
6-4	490	住	7.0	未整備	20	86.0	92.0	18.0	8.0	0.07	-	○	-	-	-	○	○	○	-	○	△	△	-	-	2	課題あり(有効性低い)	変更	-	-	-	-	→	変更候補	4	0.42

見直し案の考え方
 自然環境・歴史遺産保全に課題があるもの、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。

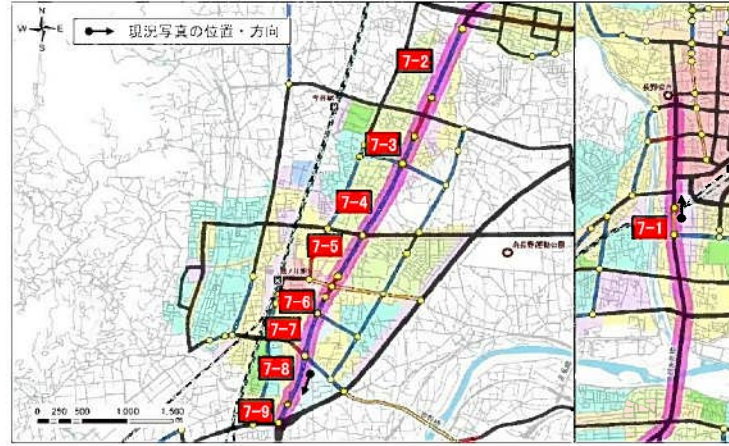
注1) 用途地味指定状況は、住(居住系用途地味)、雑(商業系用途地味)、土(工業系用途地味)、ロ(用地地味) 注2) ①(有効性)：代替性の評価で該当あり、②(実現性)：評価で該当あり 注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当がない区間 「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を下回っている区間 「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を下回っている区間 注4) 「完成済」：現計画の提案を存続させることが望ましいと思われる区間 「変更候補」：幅員変更や部分的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 「追加検討候補」：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

路線番号・路線名	3.3.7 泉字線ノ井線	計画延長	11.070m	代表幅員	22.0m	改良済延長	6.550m	未整備延長	4.490m	改良率	59.5%	車線数	4(2)車線
計画決定当時の目的	本市の市街化の範囲及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。												
都市計画決定経緯	①-当初	S38.3.30	L=5,580m	W=16m		第3回	S37.4.6	L=11,010m	W=22m(幅員変更)				
	②-当別	S28.12.2	L=5,590m	W=16m		第4回	S53.12.22	L=11,010m	W=22m(区画変更)				
	③-第1回	S27.3.22	L=5,090m	W=16m(部分幅員延長、起点、終点変更)		第5回	H2.3.3	L=11,010m	W=22m(交差点部変更)				
	④-第2回	S42.2.16	L=5,090m	W=16m(番号変更)		第6回	H4.10.15	L=11,010m	W=22m(交差点部変更)				
	第1回	S44.5.22	L=11,010m	W=22m(番号、名称、幅員、延長、起点、終点変更)		第7回	H7.5.7	L=11,010m	W=22m(交差点部変更)				
	第2回	S54.9.19	L=11,010m	W=22m(番号、名称変更)									
	整備状況 令和3年4月1日現在												
	現況												

対象路線区間割り図
[位置図]



[詳細図]



準備状況 令和3年4月1日現在

現況

凡例

- ◆都市計画道路整備状況
- 黒 整備済
- 赤 施工中
- 黄 概成済
- 青 未整備
- 白 構想路線

区間番号	区間の現況と計画	有効性検討指標														代替性検討指標		実現性検討指標		客観的指標による区別評価結果	総合的な検証					総合評価(見直し原案)	将来推計(2035年)										
		1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性	①	②	③	④	⑤	⑥	総合評価	交通量(百台/日)																					
7-1	区間延長(m) 用途地味指定状況 埋没幅員(m) 整備状況 5.3条許可件数 現況交通量 (2016年)百台/日 計画幅員(m) 将来交通量 (2035年)百台/日	320	工	20.0	概成済	2	335	1.25	27.0	331	0.67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7-2		350	工	13.0	未整備	49	183	1.22	22.0	213	0.89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7-3		340	住	10.0	未整備	26	187	1.25	22.0	163	0.68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7-4		910	住	11.0	未整備	57	195	1.23	22.0	150	0.63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7-5		530	住	9.0	未整備	41	155	1.19	22.0	157	0.57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7-6		200	工	8.5	未整備	9	128	0.91	22.0	138	0.59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7-7		500	工	12.0	未整備	24	128	0.91	22.0	114	0.48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7-8		580	工	8.5	未整備	25	153	1.09	22.0	125	0.52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7-9		230	工	13.0	未整備	13	136	1.51	22.0	105	0.44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

見直し案の考え方

区間7-1～6は、都市計画マスタープランに位置づけられる拠点集積道路であるため、存続候補とする。なお、区間7-4は純角交差となる懸念があるものの、交差点部の整備変更で対応可能であるため、存続候補とする。
 区間7-7は、有効性があり、代替性・実現性・継続性に問題がないため存続候補とする。
 区間7-8は、幹線道路であり、有効性が高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
 区間7-9は、有効性があり、代替性・実現性に課題がないため存続候補とする。
 区間7-2は、代替性があり有効性が低い。現状区間の整備状況・評価結果から判断し存続候補とする。

注1) 用途地味指定状況 住：住居系用途地帯、商：商業系用途地帯、工：工業系用途地帯、ロ：ロ地帯
 注2) ○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり、注3) 「課題なし」：有効性・実現性に該当あり、代替性・実現性に該当が低い区間、「課題あり」：有効性・実現性に該当あり、代替性・実現性に該当が低い区間
 注4) 「課題あり」：有効性・実現性に該当あり、代替性・実現性に該当が低い区間、「課題なし」：有効性・実現性に該当あり、代替性・実現性に該当が低い区間
 注5) 「課題あり」：有効性・実現性に該当あり、代替性・実現性に該当が低い区間、「課題なし」：有効性・実現性に該当あり、代替性・実現性に該当が低い区間

路線番号・路線名	3-2-10 七瀬中環所線	計画延長	1,110m	代表幅員	23.0m	改良済延長	1,020m	未整備延長	90m	改良率	91.9%	車線数	4車線	
計画決定当時の目的				当初	S33.12.23 L=740m W=9m			第1回	Hs.12.8	L=1,110m W=23m(幅員変更)				
本市の街路は、昭和5年に決定された後数度にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大された。その後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。		都市計画決定経緯	第1回	S49.8.18	L=1,080m W=22m(番号・名称・幅員・延長変更)			第2回	Hs.1.29	L=1,110m W=23m(駅前交通広場変更)				
		第2回	S45.9.16	L=1,110m W=22m(延長変更)										
		第3回	S45.10.15	L=1,110m W=22m(交差点調整)										
		第4回	S54.9.10	L=1,110m W=22m(番号変更)										
		第5回	H1.12.3	L=1,110m W=22m(交差点部変更)										

対等路線区間割り図



【詳細図】



整備状況 令和3年4月1日現在

現況

区間10-1 ①



区間10-1 ②



凡例

- ◆都市計画道路整備状況
- 整備済
- 事業中
- 概成済
- 未整備
- 構想路線

区間番号	区間の現況と計画										有効性検討指標					代替性検討指標			実現性検討指標				客観的指標による区別評価結果	総合的な検証						将来推計 見直し時期 (2035年)
	区間延長 (m)	用途地味指定状況	現況幅員 (m)	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 (2016年) (台/日)	計画幅員 (m)	将来交通量 (2035年) (台/日)	将来交通量 (2035年) (台/日)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間 機能	4.市街地形成 機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性	客観的指標による区別評価結果	総合的な検証												
																		①	②	③	④	⑤		⑥	総合評価 (見直し原案)	将来推計 見直し時期 (2035年)				
10-1	80	住	23.0	未整備	0	1,25	23.0	17	6,07	-	-	-	-	-	2	-	0	課題あり(有効性低い)	→	総計	→	継続検討候補	19	3,08						

見直し案の考え方

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が確保された現況が活用可能であるが、横断線の区間10-1,10-2が連続計画線に位置づけられることから、当該区間も連続計画線に位置づけ、区間10-1,10-2と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。

注1)用途地味指定状況：住(住居系用途地味)、商(商業系用途地味)、土(工業系用途地味)、ロ(ロ地地味) 注2)①「有効性」：代替性の評価に該当あり、②「実現性」：実現性の評価に該当あり 注3)「課題なし」：有効性指標に該当あり、代替性・実現性指標に該当ない区間 「課題あり(有効性高い)」：代替性または実現性指標に該当あり、有効性指標への該当率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あり、有効性指標への該当率が全体の平均を下回っている区間 「変更候補」：幅員変更や部分的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

路線番号・路線名	3-5-21	城山小学校通り	計画延長	420m	代表幅員	11.0m	改良済延長	0m	未整備延長	420m	改良率	0.0%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	本市の道路は、昭和5年に決定された後数回にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大された。その後自動車交通量の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の道路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画道路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。													
対家路線区間割り図	都市計画決定経緯 当初 S33.12.23 1.5=20m W=11m 第1回 S44.5.22 1.5=23m W=11m (番号変更) 第2回 S54.9.10 1.5=23m W=11m (番号変更)													



整備状況 令和3年4月1日現在



区間番号	区間の現況と計画					有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標				客観的指標による区別評価結果	総合的な検証						将来推計 見直し時期 (2035年)							
	区間延長 (m)	用途地味指定状況	埋設状況 埋設幅員 (m)	整備状況 5.3条許可件数	現況交通量 (2016年) (万台/日)	計画幅員 (m)	将来交通量 (2035年) (万台/日)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間 機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性				①	②	③	④	⑤	⑥		総合評価 (見直し原案)						
	(m)		(m)		(万台/日)	(m)	(万台/日)	土地利用促進機能 歩行者の安全性確保機能 土地利用促進機能	防災避難誘導機能 避難支援機能 消防活動区域の確保 自転車の安全性確保機能	公共空間確保機能 公共交通運行支援機能 電線共同溝の収容機能	市街地形成機能 土地利用誘導機能 (沿道土地利用誘導) 土地利用誘導機能 (都市環境整備への寄与)	歩行者の安全性確保機能 自転車利用促進機能 (トランペット機能)	代替性 代替路の有無 近道活用	自然環境保全 社会環境保全 既定計画偏倚 道路構造適合性 市街地の拡大	1	2		3	4	5	6	総合評価 (見直し原案)									
21-1	240	雑居	11.0	概成済	0	3.0	6.04	11.0	6	6.08	○	○	-	-	-	-	-	○	△	△	△	-	-	3	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	廃止候補	4	3.06
21-2	180	住居	8.0	未整備	9	-	-	11.0	38	0.39	-	○	-	-	-	-	-	○	△	△	△	-	-	3	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	廃止候補	-	-

見直し案の考え方

有効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。

注1) 用途地味指定状況は、(住)居住用途地味、(商)商業用途地味、(工)工業用途地味、(ロ)ロ地帯地味。注2) ①～⑥ 有効性、代替性の評価に該当あり、A 実現性の評価に該当あり。注3) 「課題なし」：有効性評価に該当あり、代替性・実現性評価に該当しない区間。「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性評価に該当あり、有効性評価に該当しない区間。「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性評価に該当あり、有効性評価に該当する区間。また、有効性評価に該当する区間。注4) 「空路誘導」：現計画のまま存続することが望ましいと判断される区間。「変更候補」：幅員変更や部分的ルート変更を行うことが望ましいと考えられる区間。「総合評価候補」：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。