

今回追加

⑥ 交通需給バランスの検証

ここまで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・変更候補」「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える影響を、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。
63p 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¹⁾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。

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。

$$\Sigma (\text{区間距離} \times \text{混雑度}) \div \Sigma (\text{区間距離})$$

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
	見直し道路網案	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。

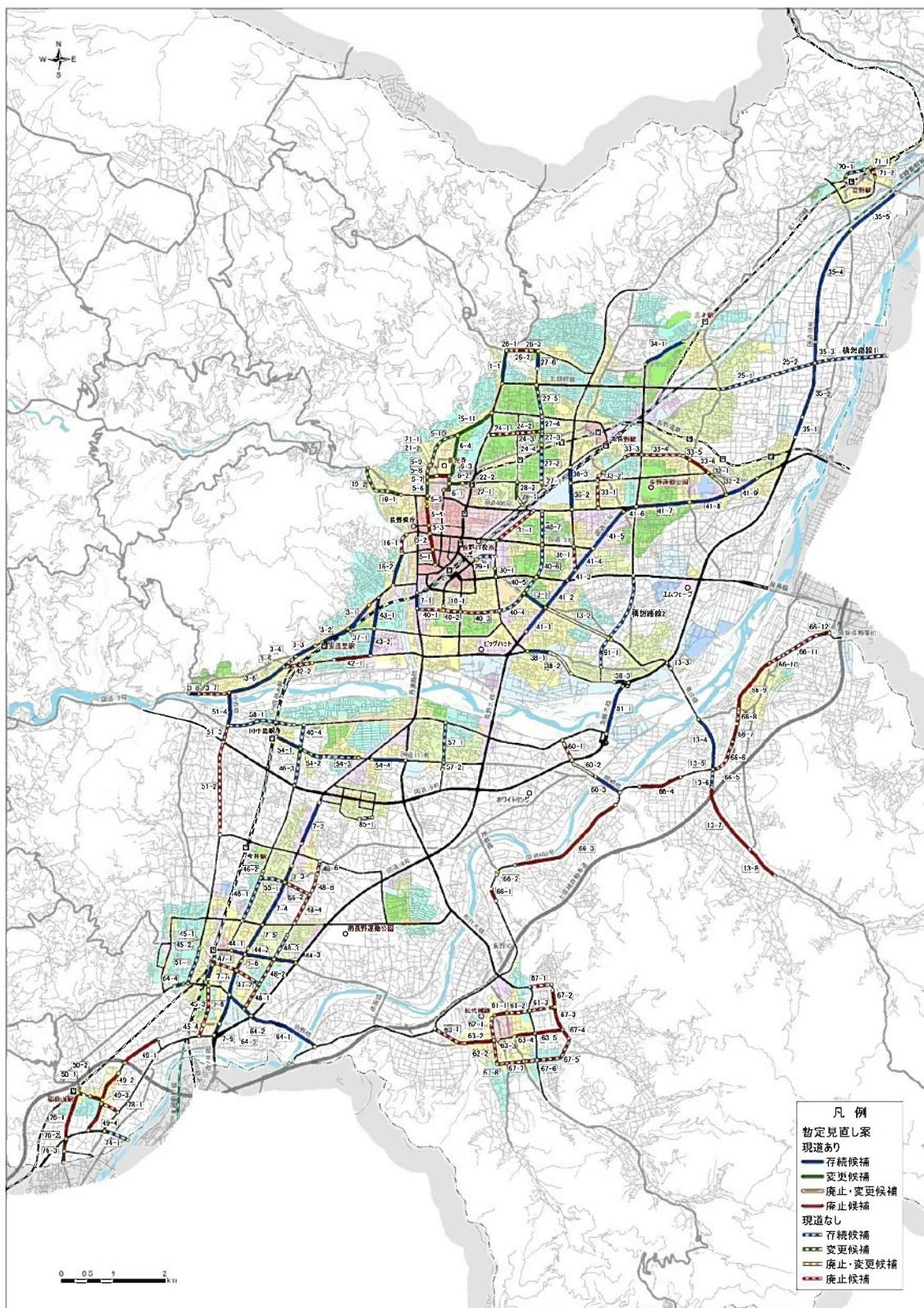


図 3-36 暫定見直し案

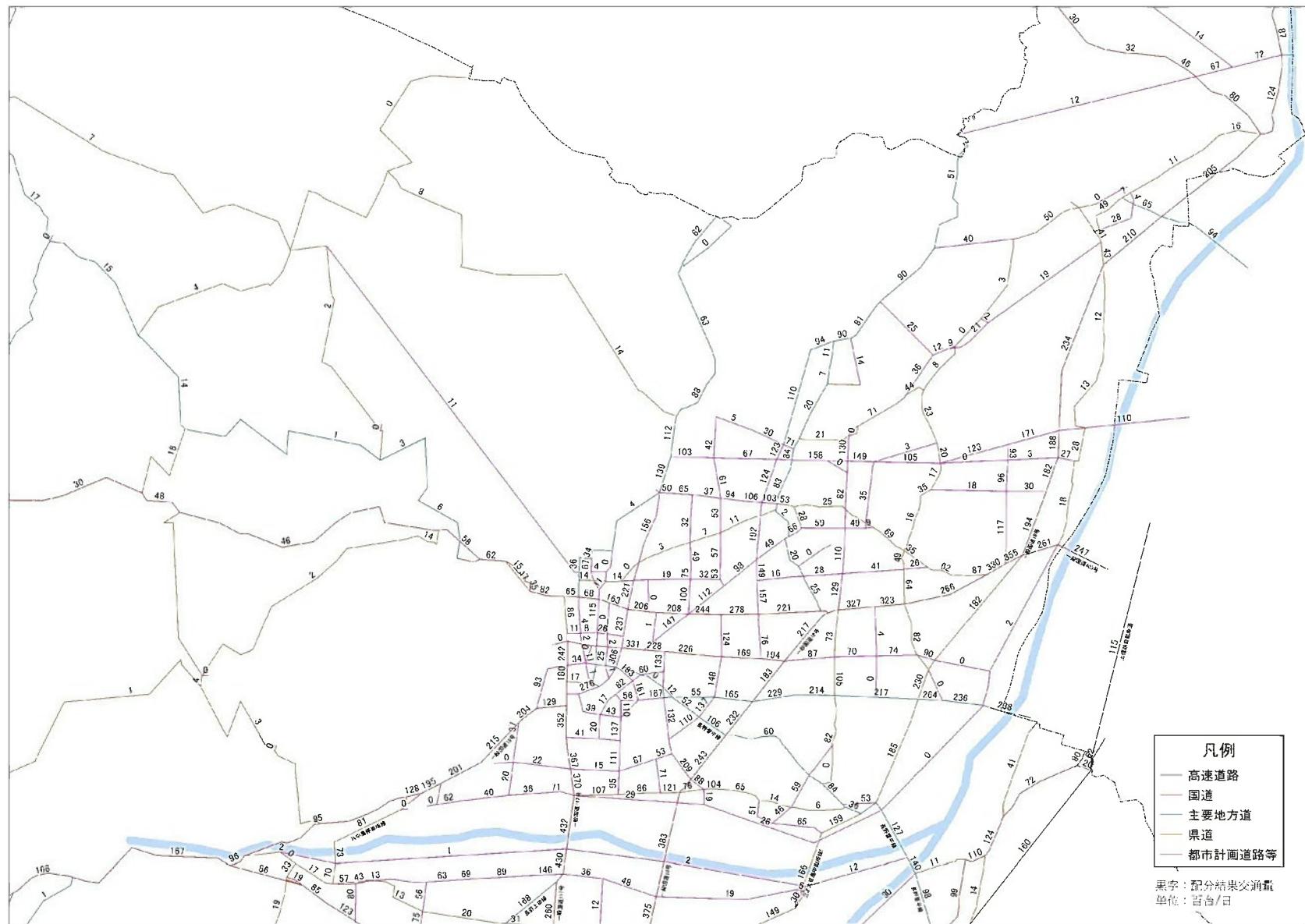


図 3-3-7 見直し道路網 将来配分 交通量図 北部

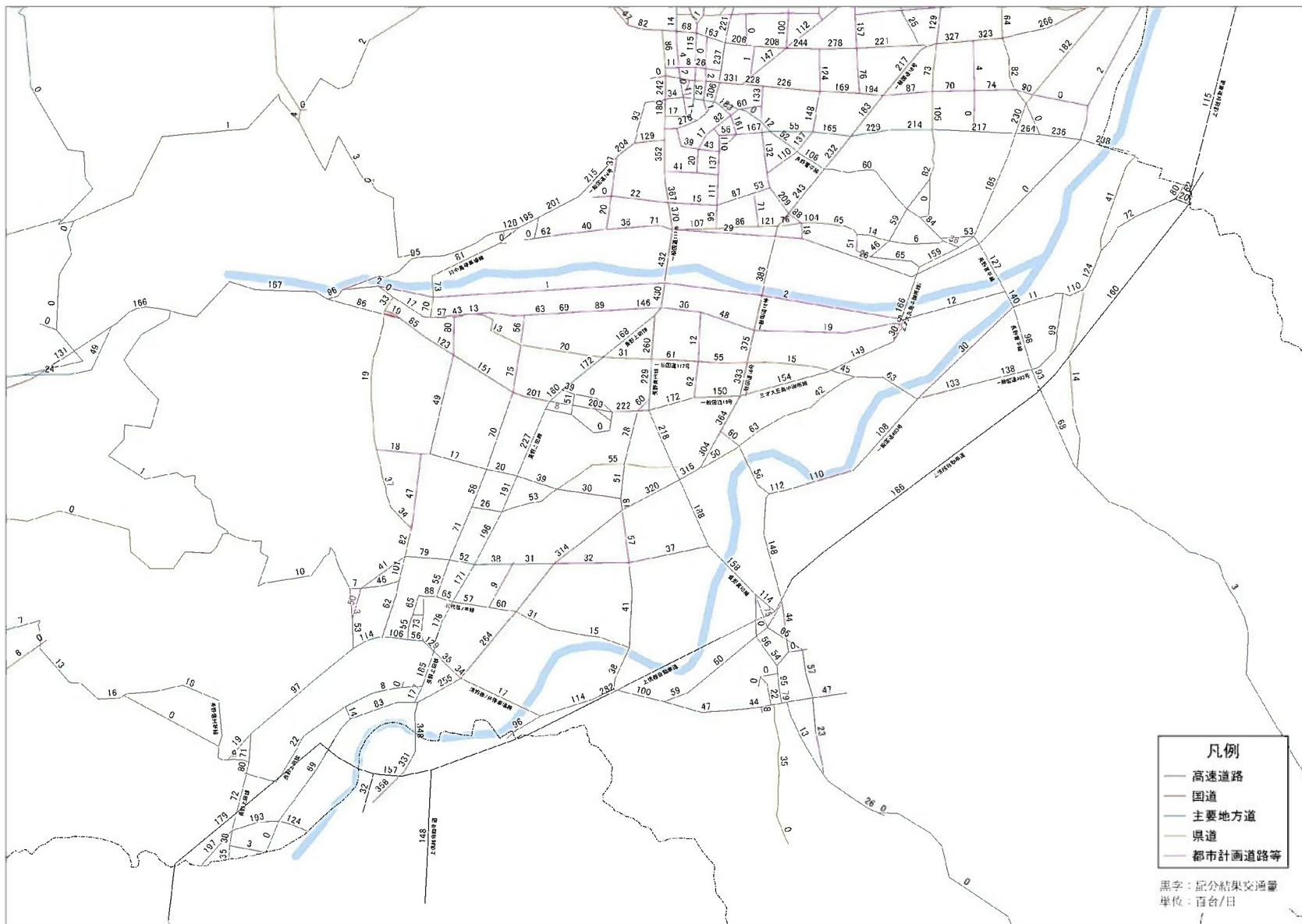


図 3-38 見直し道路網 将来配分 交通量図 南部

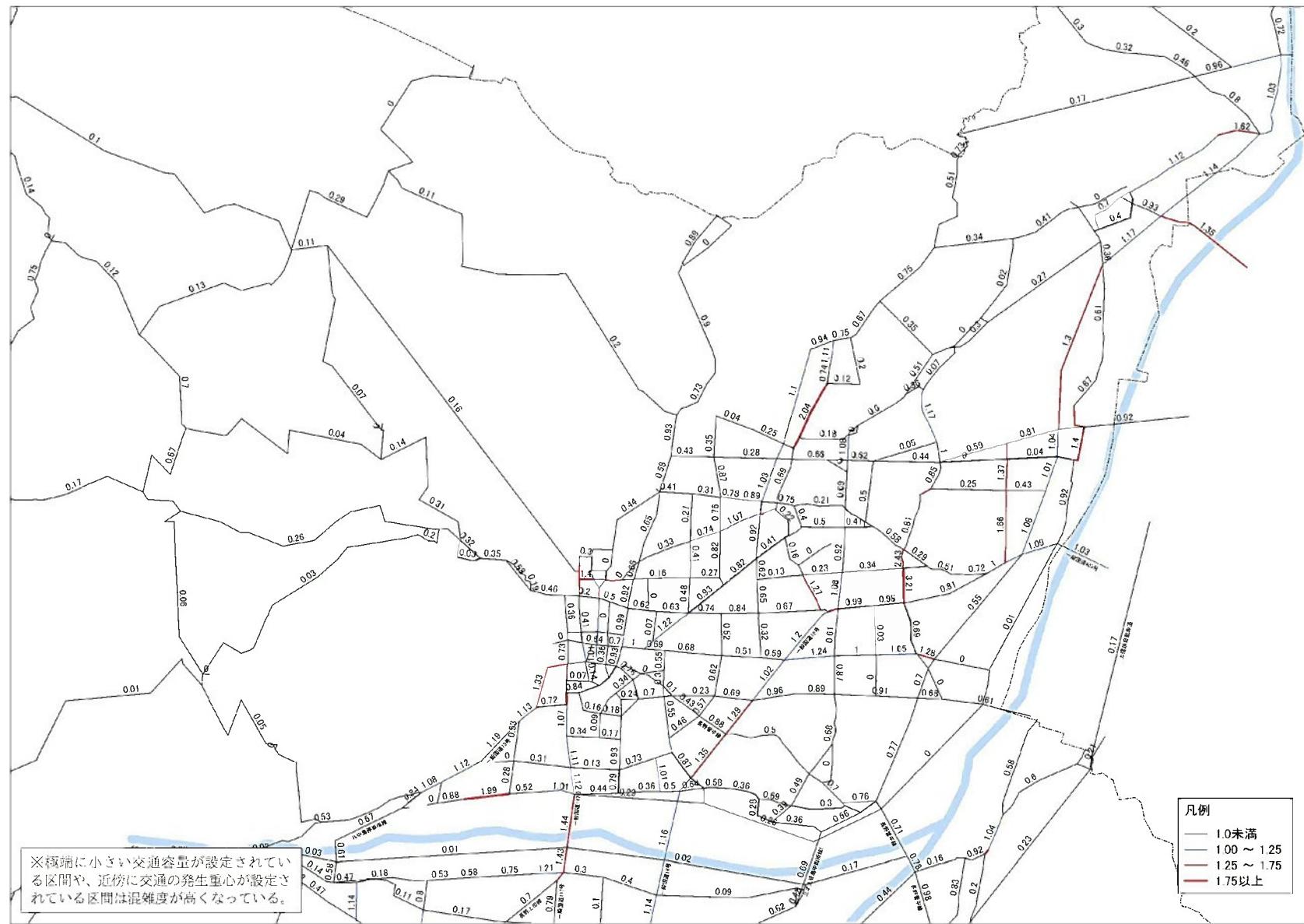


図 3-3-9 見直し道路網 将来配分 混雑度図（PT容量） 北部

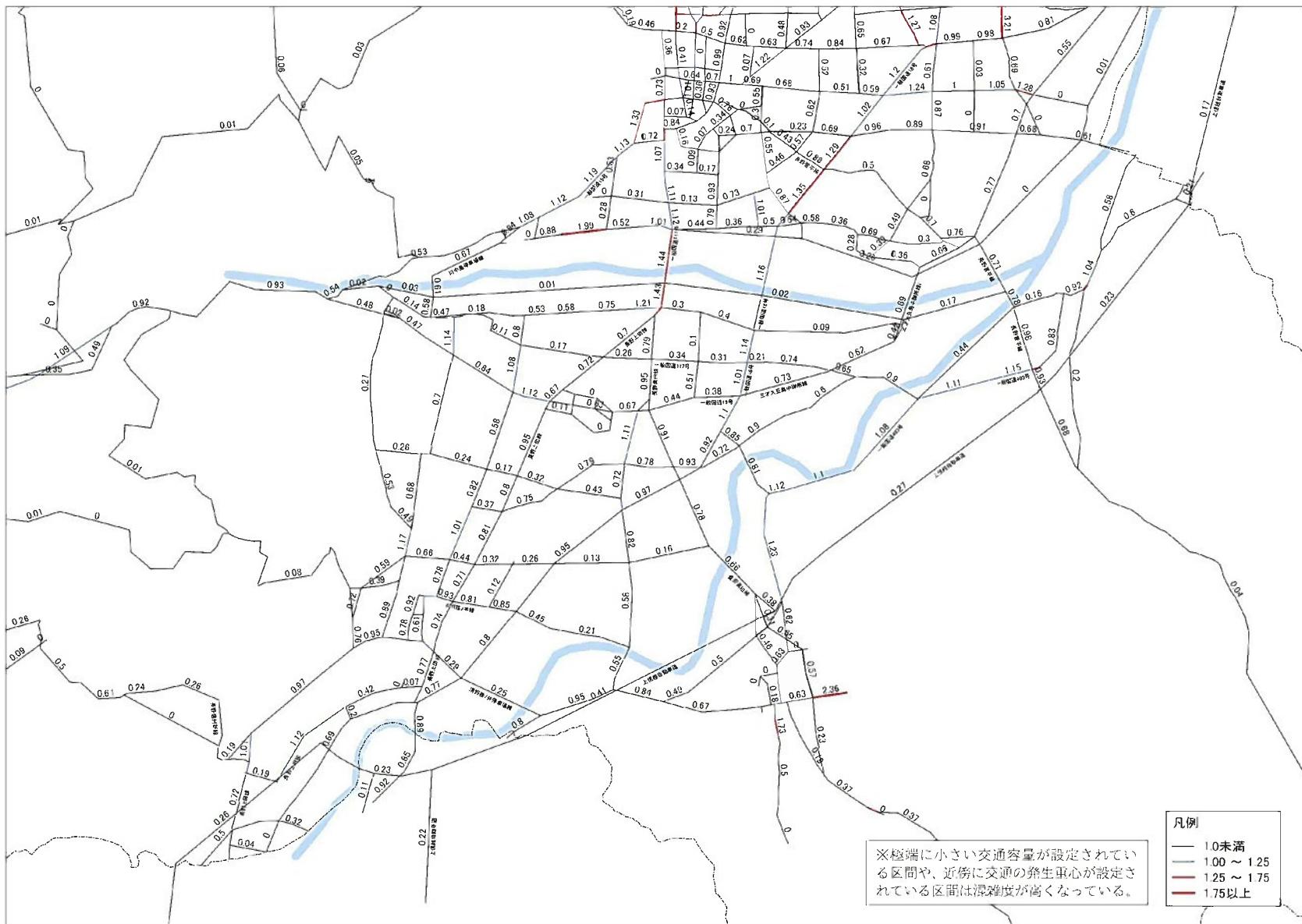


図 3-40 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 南部

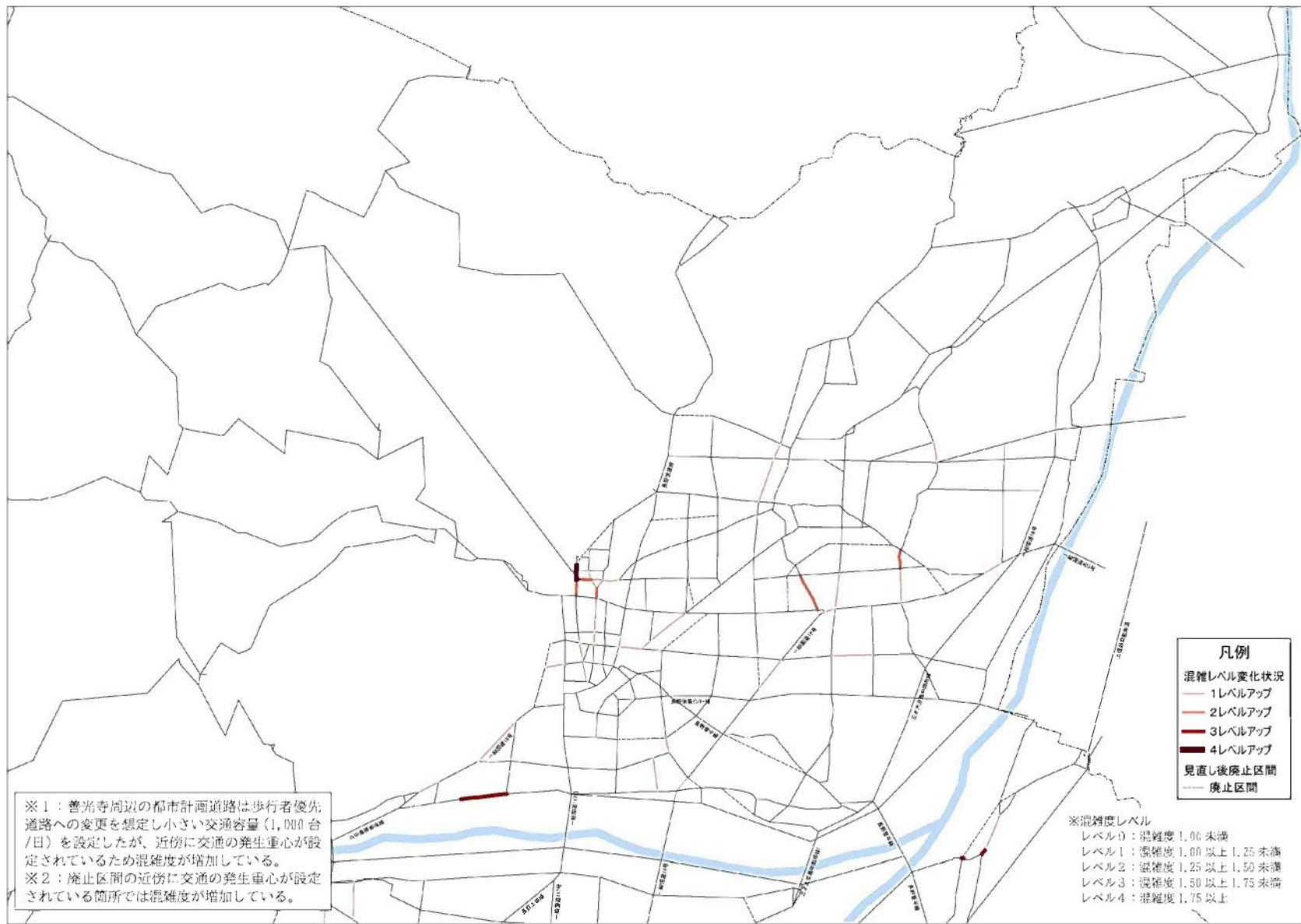


図 3-4-1 見直し道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 北部

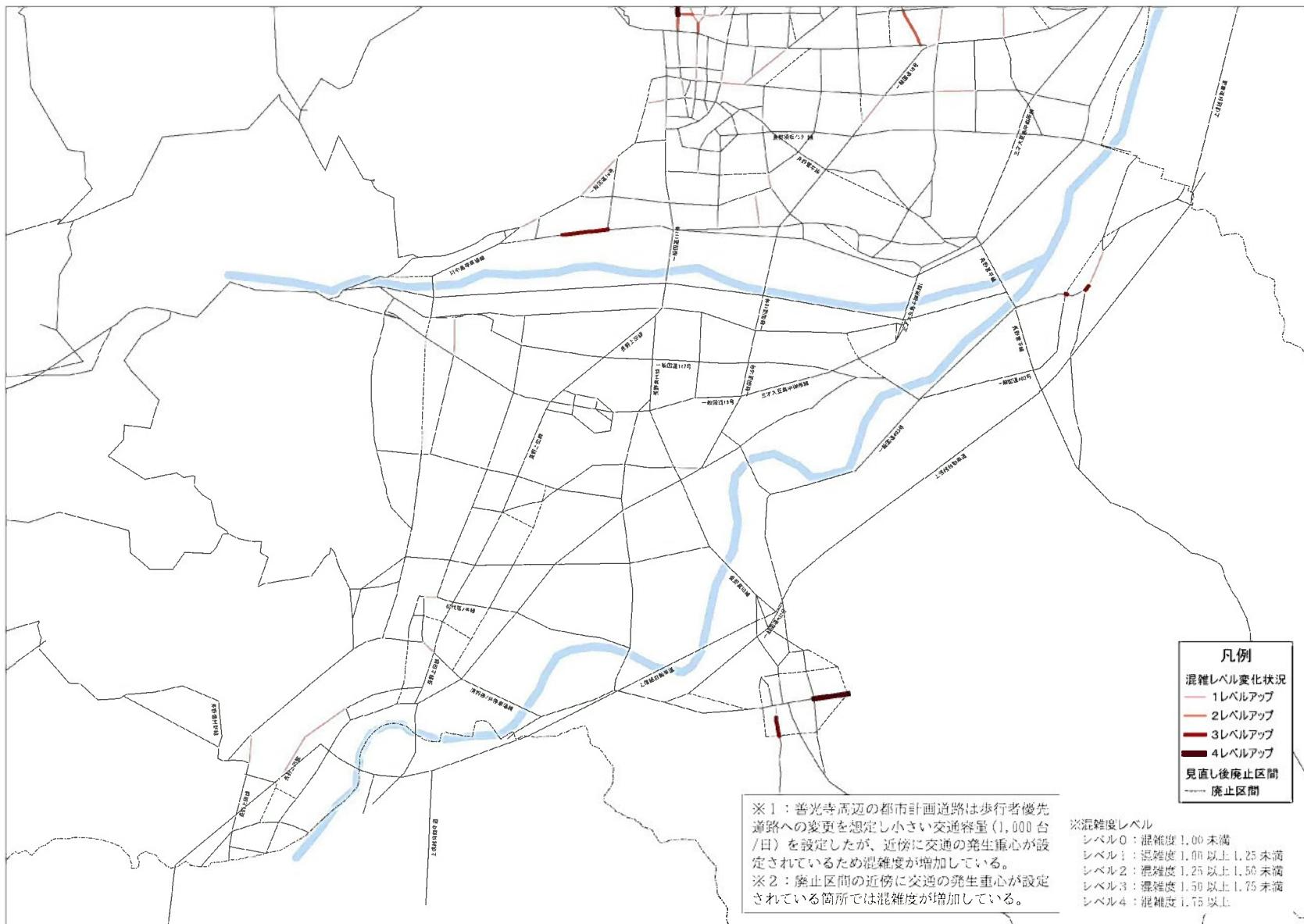
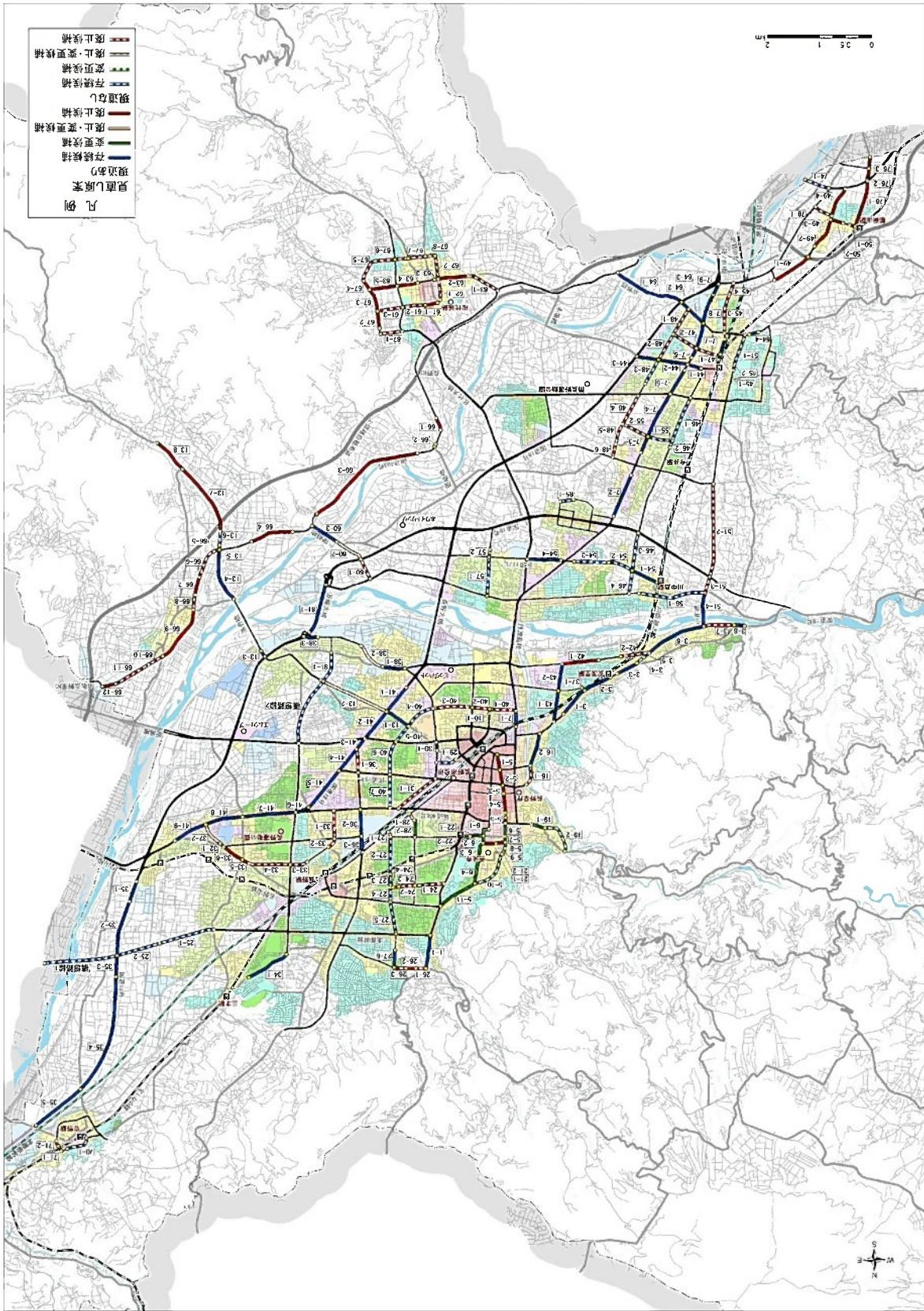


図 3-4-2 見直し道路網 将来配分 混雜度レベル上昇区間図 南部

图 3-4-3 郑州市画道路见直U型架



道略見直ノ原案ノ事。

首先，从宏观角度来看，大数据技术在金融领域的应用主要体现在以下几个方面：一是风险控制，通过分析大量的历史数据和实时数据，金融机构可以更准确地评估贷款申请人的信用风险；二是产品创新，通过对客户行为的数据挖掘，金融机构能够开发出更加个性化的产品和服务；三是运营效率提升，通过优化业务流程，降低运营成本，提高服务质量和客户满意度。

(4) 郑州市画道路见直L原案

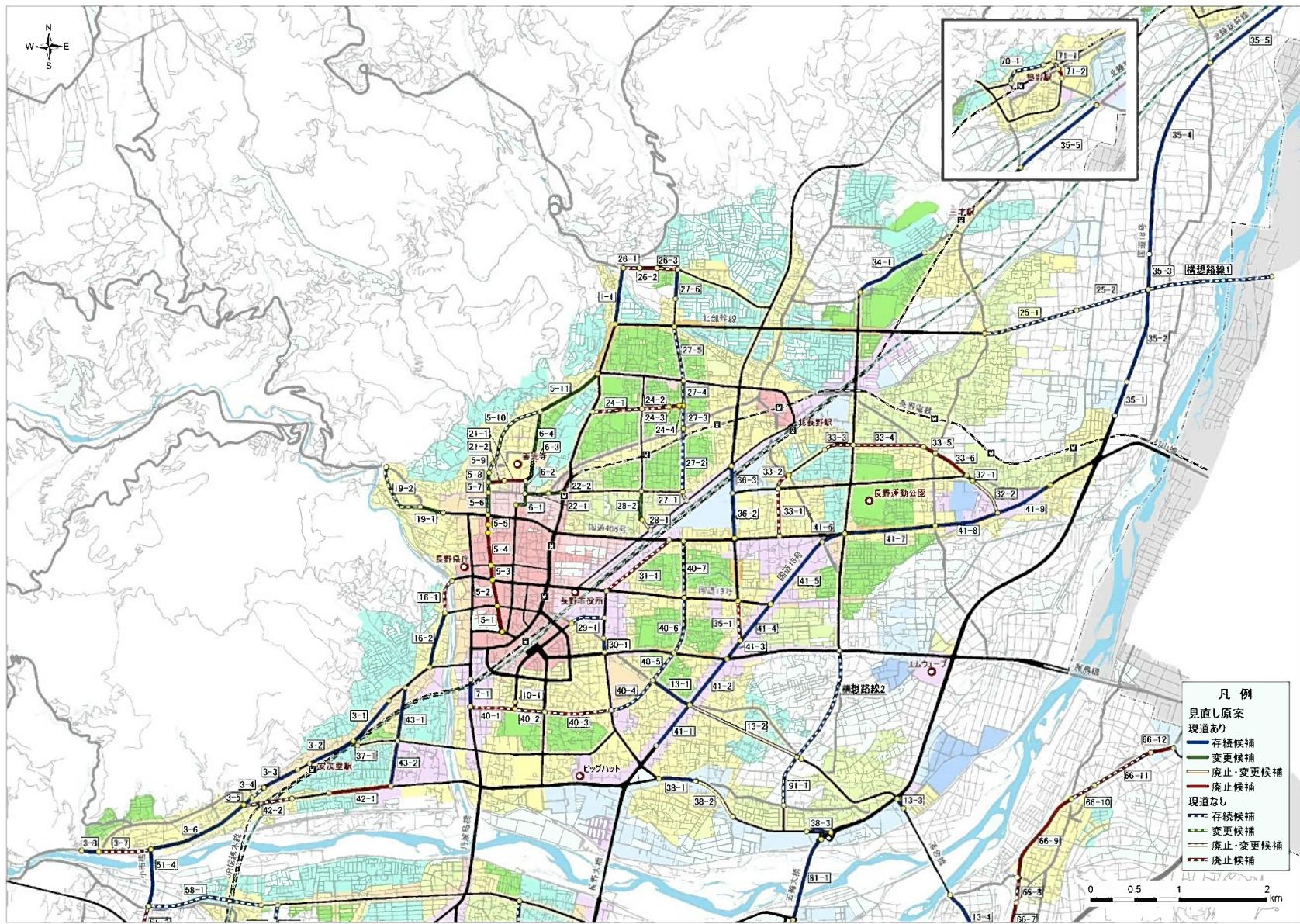


図 3-4-4 都市計画道路見直し原案 北部

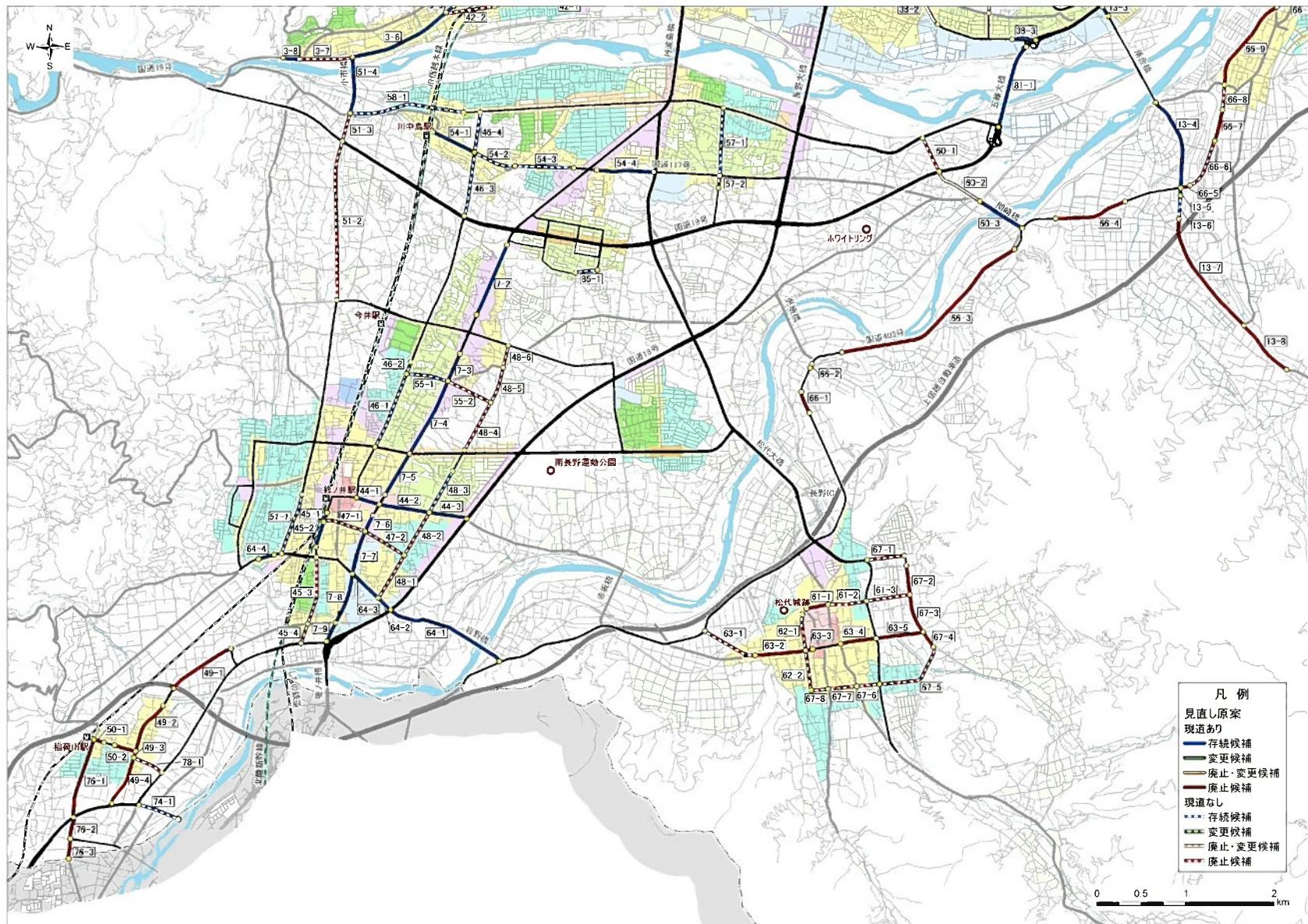


図 3-4-5 都市計画道路見直し原案 南部

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つか。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であつたため、○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52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、それそ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がそのまま存続候補の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の88はそのまま廃止候補にいっているのか。	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る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する必要があるのではないか。	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。その区間だけで見たときは評価が高いが路線としての繋がりや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づかれていく部分でもあるため、指標を調整するか、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、分かりやすくなつたと思う一方で、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ないか。について、変更候補、廃止候補になってしまふものは、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、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が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ていますが、そこに住む住民からすると、道路を作つて欲しい人も、そうでないひとも自分の家の前の道路だけを見るので、課題なしで來つたのに廃止になつてしまふのかと思つてしまつうということで、丁寧に説明をするか、客観的指標の中で、振り分けができるようにしておくかのいずれかだといふことです。(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ものなので、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。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変わ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、そうなってしまったのか。	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で良いか。	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。	・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ので、どうしてこうなったのかが、分からぬ。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。	・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、目標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から、始まっているのではまず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くとしているもので、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。	・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から入っていて、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で良いか。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①～⑤としているのを①～③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すると○つかのか。	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。 【補足】資料1の49ページ 2-10へ続く
	2-10 今回、統合した①～③について新しく名称を付けるとするとどうなるのか。新しく名称を付けられないのであれば、統合する理由はないのではないか。	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けるため、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。 【補足】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。 【補足】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。 【補足】資料1の49ページ
評価結果	3-1 幅員拡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、拡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か。	減幅については現計画線の中で納まる変更であり、拡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よう今回は、意図的に個別に出来させていただいた。	・幅員拡幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 【補足】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 幅員拡幅に専念して、例えば8mの現道があつて、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、現道に対しては拡幅だが、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拡幅としている。	・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、幅員拡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、拡幅が必要という評価にさせていただいている。	・幅員拡幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 【補足】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 県庁篠ノ井線、区間番号7-1～9について、7-2、7-3が幅員拡幅となっているが、前後区間との整合を図る必要があるのではないか	今回は道路管理者の皆さんにご確認いただいて、ご意見いただければというところで、意図的に幅員拡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。	・幅員拡幅の区分をやめ、フロー図に従って再度振り分けた。 【補足】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号の拡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か。それでも18号の拡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、東バイパスができるも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ません。	・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く点。次回の部会では、その結果をお見せできると思う。東バイパスがあつても、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っており路線の重要性が高まる可能性がある。その場合は、幅員構成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って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3回部会からの変更点について

【22p：実現性の評価指標】

- 「歴史環境保全」について、伝建地区等を通過する都計道を実現性に課題があるとして評価していたものに加えて、文化財自体への影響の有無も検証することとした。
※変更理由：評価対象としていた伝建地区等から外れる区間においても、歴史環境（文化財）への影響有無を検証するために上記の通り指標を変更した。
- 「既定計画幅員」について、将来交通量が15,000台以上の区間については24m幅員を基準に評価していたが、4車線幅員となっているかどうか（2車線計画の場合には計画幅員を変更する必要がある）を検証することとした。
※変更理由：『計画幅員22m（4車線計画）の区間を24m幅員へ変更する必要があるのか』との前回部会でのご意見を踏まえ、上記のとおり指標を変更した。
- 実現性の評価における「コンパクト+ネットワーク」の指標に関する名称を「コンパクトシティの形成」に変更した。
※変更理由：『総合的な検証においても同様の名称が登場しており分かりづらい』との前回部会でのご指摘を踏まえ修正した。

【46-47p：見直し原案の検討手順】

- 以下のとおり評価の名称を変更した。
 - 「客観的指標による区間別評価」→「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な検証」→「“道路網”としての総合的な検証」
 ※変更理由：「区間別」と「道路網」としての評価を行っていることをより明確化するための変更。
 報告書形式で整理を行ったため、前節までの名称（「見直し評価指標による区間別道路機能の整理（必要性・代替性・実現性の整理）」）と統一するため変更。
- 区間別及び道路網としての評価において「幅員拡幅」との評価分類を廃止し、他の分類へ統合した。
※変更理由：『評価分類として分かりにくい』との前回部会でのご指摘を踏まえ変更した。
- 見直し評価フロー図を変更
※変更理由：『代替性があり必要性を検証した区間は実現性を検証していない印象を受ける』との前回部会でのご意見を踏まえ、「始めに全区間にて見直し評価指標による区間別道路機能の整理を行い、その結果を用いて区間別評価を実施し、その結果を踏まえ道路網評価を行う」という流れを明確化するため変更した。

【49p：“道路網”としての総合的な検証項目】

- 総合的な評価をグルーピングしていたものを、それぞれ単独の項目へ変更した。

※変更理由：「グルーピングした目的が分からない」との前回部会でのご指摘を踏まえ、評価方法を精査し、それぞれ単独の項目として評価することとした。

ただし、単独の項目とはしているが、「見直し評価指標による区間別道路機能の整理（必要性・代替性・実現性の整理）」の状況も考慮しつつ評価を行っている。例えば「上位・関連計画との整合」では、上位計画への位置づけを確認し、位置づけがあるものの実現性に課題がある区間については「変更候補」とするなどの評価を実施している。

【61-68p：交通需給バランスの検証】

- 交通需給バランスの検証を実施した。

【69-71p：都市計画道路見直し原案】

- 交通需給バランスの検証により大きな問題は生じないと判断し、暫定見直し案を見直し原案とした。
- 前回部会時は、区間3-1～3-3は交通量から判断し4車線相当の幅員への変更候補としていたが、前後の整備済み区間との連続性を踏まえ、現行計画（2車線）のままの存続候補とした。
- 前回部会時は、区間35-1～35-5は交通量から判断し4車線相当の幅員への変更候補としていたが、第3回PT調査における位置づけ（2車線）を踏まえ、現行計画（2車線）のままの存続候補とした。

見直し評価指標による区間別道路機能の整理結果 (1/4)

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 将来交通量 将来交通量 (百台/日)	必要性検討指標															代替性検討指標		実現性検討指標					
							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 ヘトライソック機能	15 連続性確保機能	1 代替路の有無	2 現道活用	3 代替個数	4 施設計画協調	5 コンバクト・シティ形成			
							必要性個数															必要性個数							
1-1	3.3.1	長野大通り	既成済	660	12.0	10.0	住	75	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	1				0	
3-1	3.3.4	安茂里幹線	未整備	620	16.0	10.0	住	170	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1
3-2	3.3.4	安茂里幹線	未整備	560	16.0	9.0	住	199	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1
3-3	3.3.4	安茂里幹線	未整備	430	16.0	12.0	住	154	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1
3-4	3.3.4	安茂里幹線	未整備	180	16.0	6.0	住	57	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0
3-5	3.3.4	安茂里幹線	未整備	130	16.0	12.0	住	59	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	2		0
3-6	3.3.4	安茂里幹線	未整備	1,200	16.0	11.0	住	118	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		0
3-7	3.3.4	安茂里幹線	未整備	600	16.0	6.0	住	14	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		0
3-8	3.3.4	安茂里幹線	未整備	200	16.0	11.0	住	98	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		0
5-1	3.3.5	城北線	既成済	300	8.0	6.5	商	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1
5-2	3.3.5	城北線	既成済	300	8.0	7.0	商	19	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	2		2
5-3	3.3.5	城北線	既成済	170	8.0	7.0	商	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	2		2	
5-4	3.3.5	城北線	既成済	370	8.0	7.0	商	3	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	2		2	
5-5	3.3.5	城北線	未整備	110	15.0	6.0	商	7	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
5-6	3.3.5	城北線	未整備	260	22.0	9.0	商	99	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
5-7	3.3.5	城北線	未整備	120	22.0	9.0	住	99	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
5-8	3.3.5	城北線	未整備	110	22.0	9.0	住	55	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
5-9	3.3.5	城北線	未整備	120	22.0	6.0	住	55	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
5-10	3.3.5	城北線	未整備	850	22.0	6.0	住	55	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	2		2	
5-11	3.3.5	城北線	未整備	800	22.0	8.0	住	63	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
6-1	3.4.6	中央通り	未整備	230	16.0	6.0	商	17	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	2		2	
6-2	3.4.6	中央通り	未整備	140	16.0	5.5	商	10	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
6-3	3.4.6	中央通り	未整備	330	16.0	8.0	住	2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	2		2	
6-4	3.4.6	中央通り	未整備	490	16.0	7.0	住	8	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	2		2	
7-1	3.3.7	県庁棟ノ井線	既成済	320	27.0	20.0	工	320	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
7-2	3.3.7	県庁棟ノ井線	未整備	850	22.0	10.0	工	212	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
7-3	3.3.7	県庁棟ノ井線	未整備	340	22.0	10.0	住	162	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
7-4	3.3.7	県庁棟ノ井線	未整備	910	22.0	11.0	住	149	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
7-5	3.3.7	県庁棟ノ井線	未整備	530	22.0	9.0	住	135	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
7-6	3.3.7	県庁棟ノ井線	未整備	200	22.0	8.5	工	137	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
7-7	3.3.7	県庁棟ノ井線	未整備	500	22.0	12.0	工	114	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
7-8	3.3.7	県庁棟ノ井線	未整備	580	22.0	8.5	工	125	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
7-9	3.3.7	県庁棟ノ井線	未整備	230	22.0	13.0	工	105	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
10-1	3.3.10	七戸中御所線	未整備	90	23.0	23.0	住	17	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
13-1	3.4.13	長野吉平線	未整備	500	16.0	13.0	住	115	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
13-2	3.4.13	長野吉平線	未整備	1,420	16.0	6.0	住	76	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0	
13-3	3.4.13	長野吉平線	既成済	130	16.0	16.0	工	129	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0	
13-4	3.4.13	長野吉平線	既成済	1,070	16.0	11.0	白	96	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0	
13-5	3.4.13	長野吉平線	既成済	80	16.0	8.5	白	103	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
13-6	3.4.13	長野吉平線	未整備	260	16.0	6.0	白	103	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0	
13-7	3.4.13	長野吉平線	未整備	1,460	16.0	8.5	白	73	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
13-8	3.4.13	長野吉平線	未整備	700	16.0	8.0	白	3	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0	
16-1	3.4.16	県庁小笠原見駒線	未整備	390	18.0	6.0	住	36	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
16-2	3.4.16	県庁小笠原見駒線	未整備	640	18.0	7.0	住	108	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0	
19-1	3.4.19	西前線	未整備	280	16.0	8.0	住	76	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
19-2	3.4.19	西前線	未整備	750	16.0	6.0	住	56	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
21-1	3.6.21	坂山小学校通り	既成済	240	11.0	11.0	商	5	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
21-2	3.6.21	坂山小学校通り	未整備	180	11.0	8.0	住	39	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
22-1	3.6.22	新町返り線	未整備	250	11.0	9.0	商	12	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
22-2	3.6.22	新町返り線	未整備	160	11.0	8.5	商	12	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
24-1	3.5.24	上松吉田線	未整備	560	12.0	6.0	住	26	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0	
24-2	3.5.24	上松吉田線	未整備	310	12.0	6.0	住	32	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	1		1	
24-3	3.5.24	上松吉田線	既成済	120	12.0	11.0	住	32	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	0	△	0		0	
24-4	3.5.24	上松吉田線	既成済	40	12.0	6.0	住</																						

見直し評価指標による区間別道路機能の整理結果（2/4）

見直し評価指標による区間別道路機能の整理結果（3/4）

見直し評価指標による区間別道路機能の整理結果（4/4）

見直し評価結果 (1/5)

区間番号	路線名	整備状況	延長(日)	計画幅員(日)	現況幅員(日)	沿道用途地域	幹線道路機能	(全体平均も1個)	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								評価概要		
												と上位台整備計画	ネットワークトータル	既存ストック	実現課題の枚数	路事業との連絡性・機能	実現度満足度なしの区間	暫定見直し案	交通需給バランス	見直し原案		
i-1	3.3.1 長野大通り	概成済	660	12.0	10.0	住	75	○	7	1	0	課題あり(必要性高い)	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	既況幅員から判断すると坦道活用が可能であるが、幅幹線道路であり、必要性も高く、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	170	○	8	0	1	課題あり(必要性高い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	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本線・24m)への変更が考えられるが、整備済み区間との連絡性や関係機関との調整の結果を考慮し、計画段階のまま存続候補とする。
3-2	3.4.3 安茂里幹線	未整備	560	16.0	9.0	住	199	○	7	0	1	課題あり(必要性高い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-4～6は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
3-3	3.4.3 安茂里幹線	未整備	490	16.0	12.0	住	154	○	5	0	1	課題あり(必要性低い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-4～6は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
3-4	3.4.3 安茂里幹線	未整備	180	16.0	0.0	住	57	○	4	1	0	課題あり(必要性低い)	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-4～6は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。	
3-5	3.4.3 安茂里幹線	未整備	130	16.0	12.0	住	98	○	3	2	0	課題あり(必要性低い)	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-4～6は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。	
3-6	3.4.3 安茂里幹線	未整備	1,200	16.0	11.0	住	118	○	6	2	0	課題あり(必要性高い)	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-4～6は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。	
3-7	3.4.3 安茂里幹線	未整備	600	16.0	0.0	住	14	○	5	1	1	課題あり(必要性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間3-4～6は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。	
3-8	3.4.3 安茂里幹線	未整備	200	16.0	11.0	住	95	○	6	1	0	課題あり(必要性高い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-4～6は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
5-1	3.3.5 坡北線	概成済	300	8.0	6.5	商	1	4	1	1	1	課題あり(必要性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全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、一方通行規則で選用される現状が整備されており、交差点ネットワーク上の問題は発生しないものと考える。	
5-2	3.3.5 坡北線	概成済	500	8.0	7.0	商	19	○	4	1	2	課題あり(必要性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全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、一方通行規則で選用される現状が整備されており、交差点ネットワーク上の問題は発生しないものと考える。	
5-3	3.3.5 坡北線	概成済	170	8.0	7.0	商	1	4	1	2	1	課題あり(必要性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全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、一方通行規則で選用される現状が整備されており、交差点ネットワーク上の問題は発生しないものと考える。	
5-4	3.3.5 坡北線	概成済	370	8.0	7.0	商	3	5	1	2	2	課題あり(必要性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全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、一方通行規則で選用される現状が整備されており、交差点ネットワーク上の問題は発生しないものと考える。	
5-5	3.3.5 坡北線	未整備	110	15.0	6.0	商	7	6	1	1	1	課題あり(必要性高い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全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、一方通行規則で選用される現状が整備されており、交差点ネットワーク上の問題は発生しないものと考える。	
5-6	3.3.5 坡北線	未整備	260	22.0	9.0	商	99	○	6	0	1	課題あり(必要性高い)	→	変更	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全課題があるため廃止候補とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けた変更を行なう。	
5-7	3.3.5 坡北線	未整備	120	22.0	9.0	住	99	○	6	0	1	課題あり(必要性高い)	→	変更	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全課題があるため廃止候補とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けた変更を行なう。	
5-8	3.3.5 坡北線	未整備	110	22.0	9.0	住	55	○	6	0	1	課題あり(必要性高い)	→	変更	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全課題があるため廃止候補とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けた変更を行なう。	
5-9	3.3.5 坡北線	未整備	120	22.0	0.0	住	55	○	6	0	1	課題あり(必要性高い)	→	変更	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全課題があるため廃止候補とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けた変更を行なう。	
5-10	3.3.5 坡北線	未整備	250	22.0	0.0	住	55	○	6	0	2	課題あり(必要性高い)	→	変更	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全課題があるため廃止候補とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けた変更を行なう。	
5-11	3.3.5 坡北線	未整備	800	22.0	8.0	住	63	○	7	1	1	課題あり(必要性高い)	→	変更	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県庁後ノ井線、(都)県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の必要性も低く、既設保全全課題があるため廃止候補とする。ただし、既設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整備に向けて、幅員縮小の変更候補とする。	
6-1	3.4.6 中央通り	未整備	230	18.0	6.0	商	17	6	1	2	1	課題あり(必要性高い)	変更	→	変更	→	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向が示されているため、尉羽環状への影響を考慮し、歩行者優先道路としての整備を想定した幅員が変更候補である。ただし、既設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整備に向けて、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る。
6-2	3.4.6 中央通り	未整備	140	18.0	5.5	商	18	○	5	1	1	課題あり(必要性低い)	変更	→	変更	→	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向が示されているため、尉羽環状への影響を考慮し、歩行者優先道路としての整備を想定した幅員が変更候補である。ただし、既設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整備に向けて、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る。
6-3	3.4.6 中央通り	未整備	330	18.0	9.0	住	2	6	1	2	1	課題あり(必要性高い)	変更	→	変更	→	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向が示されているため、尉羽環状への影響を考慮し、歩行者優先道路としての整備を想定した幅員が変更候補である。ただし、既設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整備に向けて、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る。
6-4	3.4.6 中央通り	未整備	490	18.0	7.0	住	8	6	1	2	2	課題あり(必要性高い)	変更	→	変更	→	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向が示されているため、尉羽環状への影響を考慮し、歩行者優先道路としての整備を想定した幅員が変更候補である。ただし、既設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整備に向けて、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る。
7-1	3.3.7 県庁後ノ井線	概成済	320	27.0	20.0	工	320	○	6	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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桟東を結ぶ道路であるため、既設候補とする。また、区間7-4は死角交差点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。	
7-2	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	250	22.0	10.0	工	212	○	7	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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桟東を結ぶ道路であるため、既設候補とする。また、区間7-4は死角交差点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。	
7-3	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	340	22.0	10.0	住	162	○	9	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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桟東を結ぶ道路であるため、既設候補とする。また、区間7-4は死角交差点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。	
7-4	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	910	22.0	11.0	工	149	○	8	0	1	課題あり(必要性高い)	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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桟東を結ぶ道路であるため、既設候補とする。また、区間7-4は死角交差点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。	
7-5	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	550	22.0	9.0	住	135	○	10	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-1～5は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。なお、代替路としての整備を想定した幅員が変更候補とする。	
7-6	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	200	22.0	2.5	工	177	○	8	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-1～5は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。なお、代替路としての整備を想定した幅員が変更候補とする。	
7-7	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	500	22.0	12.0	工	114	○	7	1	0	課題あり(必要性高い)	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-1～5は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。なお、代替路としての整備を想定した幅員が変更候補とする。	
7-8	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	580	22.0	8.5	工	125	○	8	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-1～5は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。なお、代替路としての整備を想定した幅員が変更候補とする。	
7-9	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	230	22.0	13.0	工	165	○	5	1	0	課題あり(必要性低い)	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-1～5は、幹線道路であり必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。なお、代替路としての整備を想定した幅員が変更候補とする。	
10-1	3.3.10 七瀬中御所線	未整備	90	23.0	23.0	住	17	2	1	0	0	課題あり(必要性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	計画路と地形が若干異なるものの、計画路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。	
13-1	3.4.13 長野菅平線	未整備	500	16.0	13.0	住	115	6	1	0	0	課題あり(必要性高い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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、左旋候補とする。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
13-2	3.4.13 長野菅平線	未整備	1,450	16.0	0.0	住	75	6	1	0	0	課題あり(必要性高い)	存続	→	廻・変	→	廻・変	→	廻・変	→	存続候補	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、左旋候補とする。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
13-3	3.4.13 長野菅平線	未整備	1,450	16.0	16.0	工	126	6	0	0	0	課題なし	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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、左旋候補とする。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
13-4	3.4.13 長野菅平線	既成済	1,070	16.0	11.0	自	26	5	1	0	0	課題あり(必要性低い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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、左旋候補とする。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
13-5	3.4.13 長野菅平線	既成済	80	16.0	8.5	自	103	4	1	0	0	課題あり(必要性低い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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、左旋候補とする。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
13-6	3.4.13 長野菅平線	未整備	260	16.0	0.0	自	103	5	0	0	0	課題なし	存続	→	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	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、左旋候補とする。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
13-7	3.4																					

見直し評価結果 (2/5)

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	導入交通量 (百台/日)	(全体平均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間別評価	道路網としての総合的検証							評価概要			
												と上位整・開発計画	ネットワークトータル	既存ストック	実現課題の枚数	事業者との連絡の性機能	実現課題なしの区間	暫定見直し案	交通需給バランス	見直し原案		
21-1	3.6.21 城山小学校通り	既成済	240	11.0	11.0	商	5	5	0	3	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	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周辺環境に配慮された形で現状が整備されており、区間21-2は代替路が存在しているため、廃止候補とする。		
21-2	3.6.21 城山小学校通り	未整備	180	11.0	2.0	住	39	4	1	3	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間21-2との連続性を考慮し、変更候補とする。		
22-1	3.6.22 新町返谷線	未整備	250	11.0	9.0	商	12	3	1	2	課題あり (必要性低い)	変更	→	→	→	→	→	→	→	変更候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間22-1との連続性を考慮し、変更候補とする。	
22-2	3.6.22 新町返谷線	未整備	160	11.0	8.0	商	12	3	1	2	課題あり (必要性低い)	→	→	→	変更	→	→	→	変更候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間22-2との連続性を考慮し、変更候補とする。		
24-1	3.5.24 上松吉田線	未整備	580	12.0	0.0	住	26	5	1	0	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間24-1との連続性を考慮し、変更候補とする。		
24-2	3.5.24 上松吉田線	未整備	310	12.0	0.0	住	32	5	1	0	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間24-2との連続性を考慮し、変更候補とする。		
24-3	3.5.24 上松吉田線	既成済	120	12.0	11.0	住	32	5	2	0	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間24-3との連続性を考慮し、変更候補とする。		
24-4	3.5.24 上松吉田線	未整備	40	12.0	0.0	住	32	4	1	0	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間24-4との連続性を考慮し、変更候補とする。		
25-1	3.3.25 北部幹線	未整備	1,040	22.0	0.0	白	59	○	6	0	0	課題なし	存続	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間25-1との連続性を考慮し、変更候補とする。
25-2	3.3.25 北部幹線	未整備	850	22.0	0.0	白	63	○	6	0	0	課題なし	存続	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間25-2との連続性を考慮し、変更候補とする。
26-1	3.5.26 浅川若槻線	未整備	190	12.0	0.0	白	41	4	1	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間26-1との連続性を考慮し、変更候補とする。		
26-2	3.5.26 浅川若槻線	既成済	190	12.0	7.0	白	41	4	1	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間26-2との連続性を考慮し、変更候補とする。		
26-3	3.5.26 浅川若槻線	未整備	230	12.0	0.0	住	41	6	0	0	課題なし	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となり周辺環境への影響を考慮するものとする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による交渉への影響は小さいものと考えられる。代替路は存在するものの、区間26-3との連続性を考慮し、変更候補とする。		
27-1	3.5.27 返谷波川線	未整備	110	12.0	0.0	住	49	5	1	0	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃・変	→	→	→	廃止・変更候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となる。ただし、区間27-1は代替路が存在するため、廃止候補とする。		
27-2	3.5.27 返谷波川線	未整備	720	12.0	0.0	住	43	5	0	0	課題なし	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となる。ただし、区間27-2は代替路が存在するため、廃止候補とする。		
27-3	3.5.27 返谷波川線	未整備	269	12.0	0.0	住	35	4	0	0	課題なし	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となる。ただし、区間27-3は代替路が存在するため、廃止候補とする。		
27-4	3.5.27 返谷波川線	未整備	260	12.0	0.0	住	67	6	0	0	課題なし	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となる。ただし、区間27-4は代替路が存在するため、廃止候補とする。		
27-5	3.5.27 返谷波川線	未整備	620	12.0	0.0	住	65	6	0	0	課題なし	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となる。ただし、区間27-5は代替路が存在するため、廃止候補とする。		
27-6	3.5.27 返谷波川線	未整備	330	12.0	5.0	住	22	7	0	0	課題なし	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となる。ただし、区間27-6は代替路が存在するため、廃止候補とする。		
28-1	3.6.28 三輪幹線	未整備	150	11.0	0.0	住	28	2	0	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃・変	→	→	→	廃止・変更候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となる。ただし、区間28-1は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、廃止候補とする。		
28-2	3.6.28 三輪幹線	未整備	450	11.0	7.5	住	66	6	0	1	課題あり (必要性高い)	→	→	→	変更	→	→	→	変更候補	既成済区間に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補となる。ただし、区間28-2は代替路が存在するため、廃止候補とする。		
29-1	3.4.29 七瀬居町線	未整備	400	16.0	0.0	工	47	8	0	0	課題なし	→	→	→	存続	→	→	→	存續候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、存続候補とする。		
30-1	3.4.30 東通り	既成済	150	22.0	17.0	商	57	9	1	0	課題あり (必要性高い)	→	→	→	存続	→	→	→	存續候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
31-1	3.4.31 居町荒屋線	未整備	890	16.0	0.0	工	66	7	1	1	課題あり (必要性高い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
32-1	3.4.32 東部幹線	未整備	90	16.0	9.0	住	105	5	0	0	課題なし	→	→	→	存続	→	→	→	存續候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
32-2	3.4.32 東部幹線	未整備	470	16.0	0.0	工	70	6	0	0	課題なし	→	→	→	廃・変	→	→	→	廃止・変更候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
33-1	3.5.33 和田石渡線	未整備	550	12.0	0.0	住	56	6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
33-2	3.5.33 和田石渡線	未整備	399	12.0	0.0	住	55	6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
33-3	3.5.33 和田石渡線	未整備	320	12.0	0.0	住	55	6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
33-4	3.5.33 和田石渡線	未整備	760	12.0	0.0	住	9	4	1	0	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
33-5	3.5.33 和田石渡線	未整備	140	12.0	7.0	住	85	5	1	0	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
33-6	3.5.33 和田石渡線	未整備	410	12.0	8.0	住	76	5	1	0	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	→	廃止候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
34-1	3.4.34 東豊線	既成済	870	12.0	9.0	住	123	6	0	0	課題なし	→	→	→	存続	→	→	→	存續候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。		
35-1	3.4.35 長沼幹線	既成済	410	16.0	16.0	工	202	○	5	0	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。	
35-2	3.4.35 長沼幹線	既成済	1,080	12.0	17.0	白	192	○	3	0	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。	
35-3	3.4.35 長沼幹線	既成済	419	12.0	17.0	白	216	○	3	0	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。	
35-4	3.4.35 長沼幹線	既成済	2,110	16.0	17.0	白	216	○	5	0	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。	
35-5	3.4.35 長沼幹線	既成済	1,100	18.0	15.0	白	200	○	5	0	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	存続	→	→	→	存続候補	既成済区間に課題はあるが、前後区間が整備済みであるため、実現性に課題も無いため存続候補とする。	

見直し評価結果 (3/5)

区間番号	路線名	整備状況	延長 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	沿通用途地域	導入交通量 (百台/日)	幹線道路機能	(全体平均5.1個)	代替性個数	実現性課題数	見直し評価指標による 区間別評価	道路網としての総合的検証								評価概要
													と上位整台・間隔計画	ネットワーク+	の既存ストック	実現課題の枚数	路線との連続性の機能	実現課題なしの区間	暫定見直し案	交通帯給バランス	見直し原案
36-1	3.4.36 高田若槻線	未整備	480	22.0	0.0	住	74		5	1	1	課題あり (必要性低い)	→	廃止	→	→	廃止	→	→	廃止候補	区間36-1は、必要性が低く、交差点部が锐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	3.4.36 高田若槻線	既成済	510	25.0	20.0	工	123	○	6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間36-2は、都市計画マスターplan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。
36-3	3.4.36 高田若槻線	既成済	310	25.0	20.0	工	116	○	8	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	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、必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
37-1	3.5.37 栗田安茂里線	未整備	80	12.0	0.0	住	45		2	0	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	廃止	必変性が低い区間であり、既往ノ非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。	
38-1	3.4.38 母袋大豆島線	既成済	400	16.0	12.0	工	125		5	0	0	課題なし	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補	区間38-1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。
38-2	3.4.38 母袋大豆島線	未整備	600	16.0	0.0	工	69		6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	廢・業	→	→	廢・業	→	→	废止候補	区間38-2は、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を含めて検討する候補として、废止・変更候補とする。
38-3	3.4.38 母袋大豆島線	未整備	260	16.0	9.0	工	90		6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	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31-1⇒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。
40-1	3.3.40 中御所平林線	未整備	500	22.0	0.0	工	45		5	1	0	課題あり (必要性低い)	→	廃止	→	→	廃止	→	→	廃止候補	区間40-1・40-2は、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、北側に両側歩道が設置された(市)長野西300号線及び(市)長野西637号線が並行して存続しており、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。
40-2	3.3.40 中御所平林線	未整備	350	22.0	0.0	住	28		4	1	0	課題あり (必要性低い)	→	廃止	→	→	廃止	→	→	廃止候補	区間40-3は、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あり、(都)栗田安茂里線が代替路となるため、廃止候補とする。
40-3	3.3.40 中御所平林線	未整備	760	22.0	0.0	住	191		6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	廃止	→	→	廃止	→	→	廃止候補	区間40-4は、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あり、(都)栗田安茂里線が代替路となるため、廃止候補とする。
40-4	3.3.40 中御所平林線	未整備	600	22.0	0.0	住	171		5	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間40-5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。
40-5	3.3.40 中御所平林線	未整備	390	22.0	0.0	住	104		7	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間40-6は、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、北側に両側歩道が設置された(市)長野西300号線及び(市)長野西637号線が並行して存続しており、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。
40-6	3.3.40 中御所平林線	未整備	660	22.0	0.0	住	129		5	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間40-7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。
40-7	3.3.40 中御所平林線	未整備	650	22.0	0.0	住	97		5	0	0	課題なし	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補	区間40-8は、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、北側に両側歩道が設置された(市)長野西300号線及び(市)長野西637号線が並行して存続しており、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。
41-1	3.3.41 丹波島村山線	既成済	580	22.0	17.0	工	239	○	7	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間41-1～3は、都市計画マスターplan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。
41-2	3.3.41 丹波島村山線	既成済	650	22.0	16.0	工	234	○	6	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間41-4は、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あり、(都)栗田安茂里線が代替路となるため、廃止候補とする。
41-3	3.3.41 丹波島村山線	既成済	250	22.0	16.0	工	230	○	5	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間41-5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。
41-4	3.3.41 丹波島村山線	既成済	520	22.0	16.0	工	196	○	7	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間41-6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。
41-5	3.3.41 丹波島村山線	既成済	850	22.0	16.0	工	263	○	6	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間41-7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。
41-6	3.3.41 丹波島村山線	既成済	260	22.0	20.0	住	279	○	6	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間41-8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。
41-7	3.3.41 丹波島村山線	既成済	990	22.0	12.0	住	310	○	7	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間41-9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。
41-8	3.3.41 丹波島村山線	既成済	700	22.0	20.0	工	289	○	7	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間42-1は、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てないため廃止候補とする。
41-9	3.3.41 丹波島村山線	既成済	650	22.0	18.0	工	274	○	5	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	なお、対面通行可能な現道が並行してあり、一部歩道+設置されているため交通整理上の問題は生じないと判断した。
42-1	3.4.42 丹波島小市線	未整備	750	16.0	8.0	住	75		7	0	0	課題なし	→	→	→	→	廃止	→	→	廃止候補	区間42-2は、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てないため廃止候補とする。
42-2	3.4.42 丹波島小市線	未整備	530	22.0	0.0	住	73		4	0	1	課題あり (必要性低い)	→	→	→	廃止	→	→	廃止	区間42-2は、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る。	
43-1	3.4.43 安茂里水源線	未整備	610	22.0	8.0	住	36		3	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	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。
43-2	3.4.43 安茂里水源線	未整備	500	16.0	8.0	住	45		5	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間44-1は、現道活用が可能と評価されたものの、都市計画マスターplanに位置づけられた地域拠点である篠ノ井駅に直結する路線であり、必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
44-1	3.4.44 篠ノ井(停)線	既成済	270	16.0	14.0	商	52		7	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間44-2は、現道活用が可能と評価されたものの、都市計画マスターplanに位置づけられた地域拠点である篠ノ井駅に直結する路線であり、必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
44-2	3.4.44 篠ノ井(停)線	既成済	570	16.0	15.0	住	34		7	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間44-3は、現道活用が可能と評価されたものの、都市計画マスターplanに位置づけられた地域拠点である篠ノ井駅に直結する路線であり、必要性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
44-3	3.4.44 篠ノ井(停)線	既成済	420	16.0	16.0	住	65		7	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間45-1～2は、(都)虎ノ井ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路と評価されるものの、地盤乱点である篠ノ井駅に直結する区間であり、実現性に課題も無く、なるかに前後区間が整備済みであるため、存続候補とする。
45-1	3.4.45 篠ノ井塩崎線	未整備	120	16.0	0.0	住	61		7	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間45-3～4は、(都)虎ノ井ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となり、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。
45-2	3.4.45 篠ノ井塩崎線	未整備	320	16.0	6.0	住	68		7	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	都市計画マスターplan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。
45-3	3.4.45 篠ノ井塩崎線	未整備	770	16.0	0.0	住	50		6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	廃止	→	→	廃止	→	→	廃止候補	区間45-4は、(都)虎ノ井ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となり、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。
45-4	3.4.45 篠ノ井塩崎線	未整備	230	16.0	0.0	住	60		2	1	0	課題あり (必要性低い)	→	廃止	→	→	廃止	→	→	廃止候補	区間46-1～4は、(都)川中島幹線の現道((主)長野上田線)が代替路と評価されるものの、地盤乱点である川中島駅に直結する区間であり、実現性に課題も無く、なるかに前後区間が整備済みであるため、存続候補とする。
46-1	3.4.46 川中島幹線	未整備	900	16.0	0.0	住	73		7	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	都市計画マスターplan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。
46-2	3.4.46 川中島幹線	未整備	140	16.0	0.0	住	69		6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間46-3～4は、(都)川中島幹線の現道((主)長野上田線)が代替路となり、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。
46-3	3.4.46 川中島幹線	未整備	750	16.0	0.0	住	70		5	0	1	課題あり (必要性低い)	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間46-4は、(都)川中島幹線の現道((主)長野上田線)が代替路となり、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。
46-4	3.4.46 川中島幹線	未整備	460	16.0	0.0	住	52		3	0	0	課題なし	→	存続	→	→	存続	→	→	存続候補	区間47-1は、通明通り未整備
47-1	3.5.47 通明通り	未整備	470	13.0	0.0	住	71		6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	廃止	→	→	廃止	→	→	廃止候補	必要性は高いものの、(都)篠ノ井(停)線の現道((一)篠ノ井松代線)が代替路となり、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。
47-2	3.5.47 通明通り	未整備	500	12.0	0.0	住	52		6	1	0	課題あり (必要性高い)	→	廃止	→	→	廃止	→	→	廃止候補	都市計画マスターplan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。

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)	沿道用途地域	渋滞交通量 (百台/日)	(全体平均も1個)	必要性個数	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								評価概要
													と上位台整・間隔計画	ネットワークトータル	既存ストック	実現課題の枚数	路線との連続性の機能	実現課題なしの区間	暫定見直し案	交通帯給バランス	見直し原案
48-1	3.5.48 横田街対線	未整備	500	12.0	0.0	住	27	4	1	0	課題あり (必要性低い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間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)東片尾ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となるため、廃止候補とする。					
48-2	3.5.48 横田街対線	未整備	500	12.0	0.0	住	50	5	1	0	課題あり (必要性低い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間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が整備済みとなっているため、運営性も考慮して存続候補とする。					
48-3	3.5.48 横田街対線	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	→ 有続候補	→ 有続候補	区間48-4～6は、必要性が高く、(都)片尾ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となるため、廃止候補とする。					
48-4	3.5.48 横田街対線	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間48-4～6は、必要性が高く、(都)片尾ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となるため、廃止候補とする。					
48-5	3.5.48 横田街対線	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間48-4～6は、必要性が高く、(都)片尾ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となるため、廃止候補とする。					
48-6	3.5.48 横田街対線	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間48-4～6は、必要性が高く、(都)片尾ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替路となるため、廃止候補とする。					
49-1	3.5.49 塩崎中央線	未整備	760	12.0	6.0	白	9	2	1	1	課題あり (必要性低い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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	590	12.0	4.5	住	1	4	1	0	課題あり (必要性低い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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	3.5.50 稲荷山(停)線	未整備	150	12.0	7.0	住	24	2	0	0	課題なし	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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ず、また、対面通行可能な程度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	3.5.50 稲荷山(停)線	未整備	250	12.0	7.0	住	24	3	0	0	課題なし	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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ず、また、対面通行可能な程度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 條ノ井小市線	未整備	710	16.0	0.0	住	59	6	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	区間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 條ノ井小市線	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間51-2・51-3は、必要性が低く、(市)西ツ星今井線が代替路となるため、廃止候補とする。					
51-3	3.4.51 條ノ井小市線	未整備	350	12.0	0.0	白	80	4	1	1	課題あり (必要性低い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間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 條ノ井小市線	既成路	650	12.0	10.0	白	95	3	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	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ず、また、対面通行可能な程度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。					
54-1	3.5.54 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	→ 有続候補	→ 有続候補	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	3.5.54 東北中央線	未整備	480	16.0	0.0	住	18	4	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	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	3.5.54 東北中央線	未整備	670	16.0	0.0	住	18	5	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	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	3.5.54 東北中央線	未整備	560	12.0	8.0	住	32	4	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	区間54-1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。					
55-1	3.5.55 南原通り	未整備	460	12.0	0.0	住	27	4	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	区間55-2は、接続先の区間48-4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。					
55-2	3.5.55 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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間55-2は、接続先の区間48-4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	3.5.57 更北大深線	未整備	770	12.0	0.0	住	9	4	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	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	3.5.57 更北大深線	未整備	140	12.0	0.0	住	52	5	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	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	3.5.58 更北北部線	未整備	1,290	12.0	0.0	住	19	4	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	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	3.4.60 川合閑崎線	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間60-1・60-2は、必賀性が低く、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、区間60-2は、対面通行可能な道路((一)閑崎川中島(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も考慮し、その道筋への都市計画決定の変更も含め検討する区間として廃止・要更候補とする。					
60-2	3.4.60 川合閑崎線	未整備	560	16.0	0.0	白	23	3	0	1	課題あり (必要性低い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間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	3.4.60 川合閑崎線	既成路	550	12.0	9.0	白	75	4	0	0	課題なし	→ 存続	→ 存続	→ 有続候補	→ 有続候補	歴史環境保全に課題があり、特に区間60-2は国登録有形文化財の「梅嶺隠山門」に計画が重なっている。区間60-1・2は対面通行可能な現道または並行する道路((市)中田松代駅線、(市)松代東280号線)が存在しており、区間60-1は市街地拡大を招く恐れもあるため、廃止候補とする。					
61-1	3.4.61 松代(停)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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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「梅嶺隠山門」に計画が重なっている。区間61-1・2は対面通行可能な現道または並行する道路((市)中田松代駅線、(市)松代東280号線)が存在しており、区間61-1は市街地拡大を招く恐れもあるため、廃止候補とする。					
61-2	3.4.61 松代(停)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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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「梅嶺隠山門」に計画が重なっている。区間61-1・2は対面通行可能な現道または並行する道路((市)中田松代駅線、(市)松代東280号線)が存在しており、区間61-2は必要性が低いものの、対面通行可能な並行する道路((一)六虎松代(停)線)が存在しており、区間61-2は必要性が低いため、廃止候補とする。					
61-3	3.4.61 松代(停)線	未整備	450	16.0	0.0	白	1	2	0	2	課題あり (必要性低い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	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「梅嶺隠山門」に計画が重なっている。区間61-1・2は対面通行可能な現道または並行する道路((市)中田松代駅線、(市)松代東280号線)が存在しており、区間61-3は必要性が低いものの、対面通行可能な並行する道路((一)六虎松代(停)線)が存在しており、区間61-3は必要性が低いため、廃止候補とする。					
62-1	3.5.62 海津西条線	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	歴史環境保全に課題があり、特に区間62-1は国登録有形文化財の「赤澤家住宅門」「赤澤屋土蔵」、重要文化財「旧赤澤家住宅主屋・古門・絶層石・土蔵2棟」に計画が重なっているなど歴史環境保全に課題があり、区間62-1は必要性が低いものの、対面通行可能な並行する道路((一)六虎松代(停)線)が存在しており、区間62-1は必要性が低いため、廃止候補とする。					
62-2	3.5.62 海津西条線	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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	歴史環境保全に課題があり、特に区間62-1は国登録有形文化財の「赤澤家住宅門」「赤澤屋土蔵」、重要文化財「旧赤澤家住宅主屋・古門・絶層石・土蔵2棟」に計画が重なっているなど歴史環境保全に課題があり、区間62-2は必要性が低いものの、対面通行可能な並行する道路((一)六虎松代(停)線)が存在しており、区間62-2は必要性が低いため、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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間63-1～3は、必要性は高いものの、歴史環境保全(特に区間63-2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)、区間63-1・2は対面通行可能な現道または並行する道路((市)中田松代駅線、(市)松代東280号線)が存在しており、区間63-1は必要性が低いものの、対面通行可能な並行する道路((一)六虎松代(停)線)が存在しており、区間63-1は必要性が低いため、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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間63-1～3は、必要性は高いものの、歴史環境保全(特に区間63-2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)、区間63-1・2は対面通行可能な現道または並行する道路((市)中田松代駅線、(市)松代東280号線)が存在しており、区間63-2は必要性が低いものの、対面通行可能な並行する道路((一)六虎松代(停)線)が存在しており、区間63-2は必要性が低いため、廃止候補とする。					
63-3	3.4.63 松代中央線	未整備	60	16.0	7.5	商	39	6	0	1	課題あり (必要性高い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間63-1～3は、必要性は高いものの、歴史環境保全(特に区間63-2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)、区間63-1・2は対面通行可能な現道または並行する道路((市)中田松代駅線、(市)松代東280号線)が存在しており、区間63-3は必要性が低いものの、対面通行可能な並行する道路((一)六虎松代(停)線)が存在しており、区間63-3は必要性が低いため、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	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間63-1～3は、必要性は高いものの、歴史環境保全(特に区間63-2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)、区間63-1・2は対面通行可能な現道または並行する道路((市)中田松代駅線、(市)松代東280号線)が存在しており、区間63-4は必要性が低いものの、対面通行可能な並行する道路((一)六虎松代(停)線)が存在しており、区間63-4は必要性が低いため、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	46	5	1	2	課題あり (必要性低い)	→ 廃止	→ 廃止	→ 廃止候補	→ 廃止候補	区間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)	沿道用途地域	幹線道路機能	(全体平均5.1個)必要性個数	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								評価概要			
												と上の位台間速度計画	ネットワークトータル	既存ストック	実現課題の枚数	事業者との連絡性・機能	実現課題なしの区間	暫定見直し案	交通帯給バランス	見直し原案			
64-1	3.5.64 岩野二ツ柳線	既成済	1,300	12.0	10.0	白	16	3	0	0	課題なし	—	—	—	—	—	存続	—	存続	有続候補	区間64-1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。		
64-2	3.5.64 岩野二ツ柳線	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	有続候補	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は実現課題もしく存続候補となり、当該区間も実現課題は無いため、存続候補とする。	
64-3	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(必要性低い)	—	—	存続	—	—	存続	—	—	存続	有続候補	区間64-3は、锐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、連結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。	
64-4	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	有続候補	区間64-4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。	
66-1	3.5.66 西寺尾輪内線	未整備	230	12.0	6.0	白	147	6	0	2	課題あり(必要性高い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	幹線道路に分断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。	
66-2	3.5.66 西寺尾輪内線	未整備	40	12.0	7.0	白	147	3	0	2	課題あり(必要性高い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間64-3は、锐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、連結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。	
66-3	3.5.66 西寺尾輪内線	既成済	2,140	12.0	7.0	白	123	0	7	1	2	課題あり(必要性高い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間64-4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。
66-4	3.5.66 西寺尾輪内線	既成済	750	12.0	2.0	白	122	0	7	1	2	課題あり(必要性高い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	幹線道路に分断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。
66-5	3.5.66 西寺尾輪内線	既成済	109	12.0	12.0	白	146	0	1	0	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	幹線道路に分断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。	
66-6	3.5.66 西寺尾輪内線	未整備	540	12.0	0.0	白	—	0	5	1	2	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	なお、66-5は、代替性の評価では交通量の基準を上回っているため現道活用ができないとの評価であるが、基準は基準を満たしており、前後区間は代替路または現道活用となるため問題は生じないと判断した。
66-7	3.5.66 西寺尾輪内線	未整備	330	12.0	7.0	白	88	0	4	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	なお、66-5は、代替性の評価では交通量の基準を上回っているため現道活用ができないとの評価であるが、基準は基準を満たしており、前後区間は代替路または現道活用となるため問題は生じないと判断した。
66-8	3.5.66 西寺尾輪内線	未整備	250	12.0	0.0	住	85	0	4	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	幹線道路に分断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。
66-9	3.5.66 西寺尾輪内線	未整備	1,000	12.0	6.0	住	87	0	6	1	1	課題あり(必要性高い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	幹線道路に分断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。
66-10	3.5.66 西寺尾輪内線	未整備	280	12.0	0.0	住	54	0	4	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	幹線道路に分断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。
66-11	3.5.66 西寺尾輪内線	未整備	680	12.0	0.0	白	81	0	4	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	幹線道路に分断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。
66-12	3.5.66 西寺尾輪内線	既成済	250	12.0	10.0	工	81	0	5	1	0	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	幹線道路に分断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。
67-1	3.5.67 西寺尾輪山線	未整備	420	16.0	0.0	白	12	3	1	2	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間67-1~4は、必要性が低く、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。	
67-2	3.5.67 西寺尾輪山線	未整備	330	16.0	2.0	白	1	1	2	2	2	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間67-1~4は、必要性が低く、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。
67-3	3.5.67 西寺尾輪山線	未整備	460	16.0	2.0	白	1	3	1	2	2	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間67-1~4は、必要性が低く、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。
67-4	3.5.67 西寺尾輪山線	未整備	210	12.0	10.0	白	1	3	1	2	2	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間67-1~4は、必要性が低く、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。
67-5	3.5.67 西寺尾輪山線	未整備	860	12.0	0.0	住	1	4	0	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間67-5~6は、必要性が低く、歴史環境保全に課題がある区間であるため、廃止候補とする。
67-6	3.5.67 西寺尾輪山線	未整備	280	12.0	0.0	住	18	3	0	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間67-5~6は、必要性が低く、歴史環境保全に課題がある区間であるため、廃止候補とする。
67-7	3.5.67 西寺尾輪山線	未整備	320	12.0	0.0	住	18	4	0	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間67-5~6は、必要性が低く、歴史環境保全に課題がある区間であるため、廃止候補とする。
67-8	3.5.67 西寺尾輪山線	未整備	190	12.0	0.0	住	12	2	0	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	廃止	—	—	廃止	廃止候補	区間67-5~6は、必要性が低く、歴史環境保全に課題がある区間であるため、廃止候補とする。
70-i	3.5.70 豊野北線	未整備	490	12.0	0.0	住	52	5	0	0	0	課題なし	—	—	—	—	存続	存続	—	存続	有続候補	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。	
71-1	3.5.71 沖第2線	未整備	100	12.0	0.0	住	53	6	0	1	1	課題あり(必要性高い)	—	—	廃止	—	—	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、北しなみの畠との交差が課題なり、計画変更を行っても整備が困難である。ただし、路切箇所の範囲が若干狭小ではあるものの、（一）村山豊野（住）側で南北の交差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 沖第2線	未整備	100	12.0	2.0	工	42	5	1	0	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	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、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。
74-1	3.3.74 上田篠ノ井線	未整備	480	23.0	0.0	白	122	3	0	1	1	課題あり(必要性低い)	存続	—	—	—	—	存続	—	存続	有続候補	広域路ネットワーク計画に併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 塙塙桜荷山線	未整備	930	12.0	6.0	住	62	3	0	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	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渋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 塙塙桜荷山線	未整備	250	15.0	6.5	白	39	2	0	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	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渋員が確保されていることから、廃止候補とする。
76-3	3.5.76 塙塙桜荷山線	未整備	220	15.0	7.0	白	36	2	1	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	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渋員が確保されていることから、廃止候補とする。
78-1	3.5.78 上町中央線	未整備	350	12.0	0.0	住	14	4	0	1	1	課題あり(必要性低い)	—	—	廃止	—	—	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渋員が確保されていることから、廃止候補とする。
81-i	3.2.81 東郊環状線	既成済	810	26.3	13.0	白	130	0	3	0	0	課題なし	存続	—	—	—	—	存続	—	存続	有続候補	広域路ネットワーク計画に併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-i	3.6.95 楠里中央4号線	未整備	250	9.0	0.0	住	1	4	0	2	2	課題あり(必要性低い)	—	—	存続	—	—	存続	—	—	存続	有続候補	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-i	3.4.91 松岡大豆巣線	未整備	600	16.0	0.0	白	14	5	0	1	1	課題あり(必要性低い)	存続	—	—	—	—	存続	—	存続	存続候補	区域マスターplanに位置づけある区間である。市街地拡大を招く恐れのある区間であるものの、地主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	有続候補	都市計画マスターplan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	- 松岡大豆巣線先端	構想路線	-	-	-	-	-	5	0	0	0	課題なし	存続	—	—	—	—	存続	—	存続	有続候補	都市計画マスターplan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。	

【見直し検討部会スケジュール】

長野都市計画道路見直し検討部会

第1回検討部会 12月23日

- ・現状の整理(関連計画、基礎資料等)
- ・見直しの概要、対象路線の確認、評価指標の整理

第2回検討部会 3月30日

- ・評価指標、手順見直し及び個別基準の考え方
- 必要性、代替性、実現性、検証項目及び
- 路線抽出のための手順の検討

第3回検討部会 4月27日

- ・評価指標及び手順見直し(第2回の継続審議)
- ・候補路線の抽出

第4回検討部会(6月1日)

- ・候補路線の抽出(評価手順、指標の修正含む)
- ・見直し素々案検討

第5回検討部会(7月下旬)

- ・見直し素案(パブコメ案)の検討
- ・公表までのスケジュール確認

第6回検討部会(10月中旬)

- ・パブコメ結果の整理と見直し案の検討
- ・都市計画審議会への答申について

長野市都市計画審議会

第78回審議会 2月10日

- ・第1回検討部会の報告
- ・検討事項について意見聴取

第79回審議会(6月29日予定)

- ・見直し素々案作成状況報告
- ・検討事項について意見聴取

8~9月
パブリックコメント

第80回審議会(9月頃予定)

- ・検討状況の報告
- ・見直し素案について意見聴取

第81回審議会(11月頃予定)

- ・見直し案報告(答申)

年度	令和2年度						令和3年度											
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
都計審		第77回都市計画審議会 部会設置決定			第78回都市計画審議会 第1回部会報告				第79回都市計画審議会 部会要報告				第80回都市計画審議会 パブコメ結果報告		第81回都市計画審議会 見直し委答申			
部会			第1回見直し検討部会 ・現状計画の整理 ・見直し概要確認		第2回見直し検討部会 ・評価指標・手順の検討 ・見直し路線の抽出		第3回見直し検討部会 ・評価結果確認 ・素案検討・作成	第4回見直し検討部会 ・記載結果確認 ・素案検討・作成	第5回見直し検討部会 ・パブコメ結果整理 ・見直し案作成		第6回見直し検討部会 ・見直し案公表							
市民												見直し案 パブリックコメント 見直し案						