

図 3-40 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (P T容量) 北部

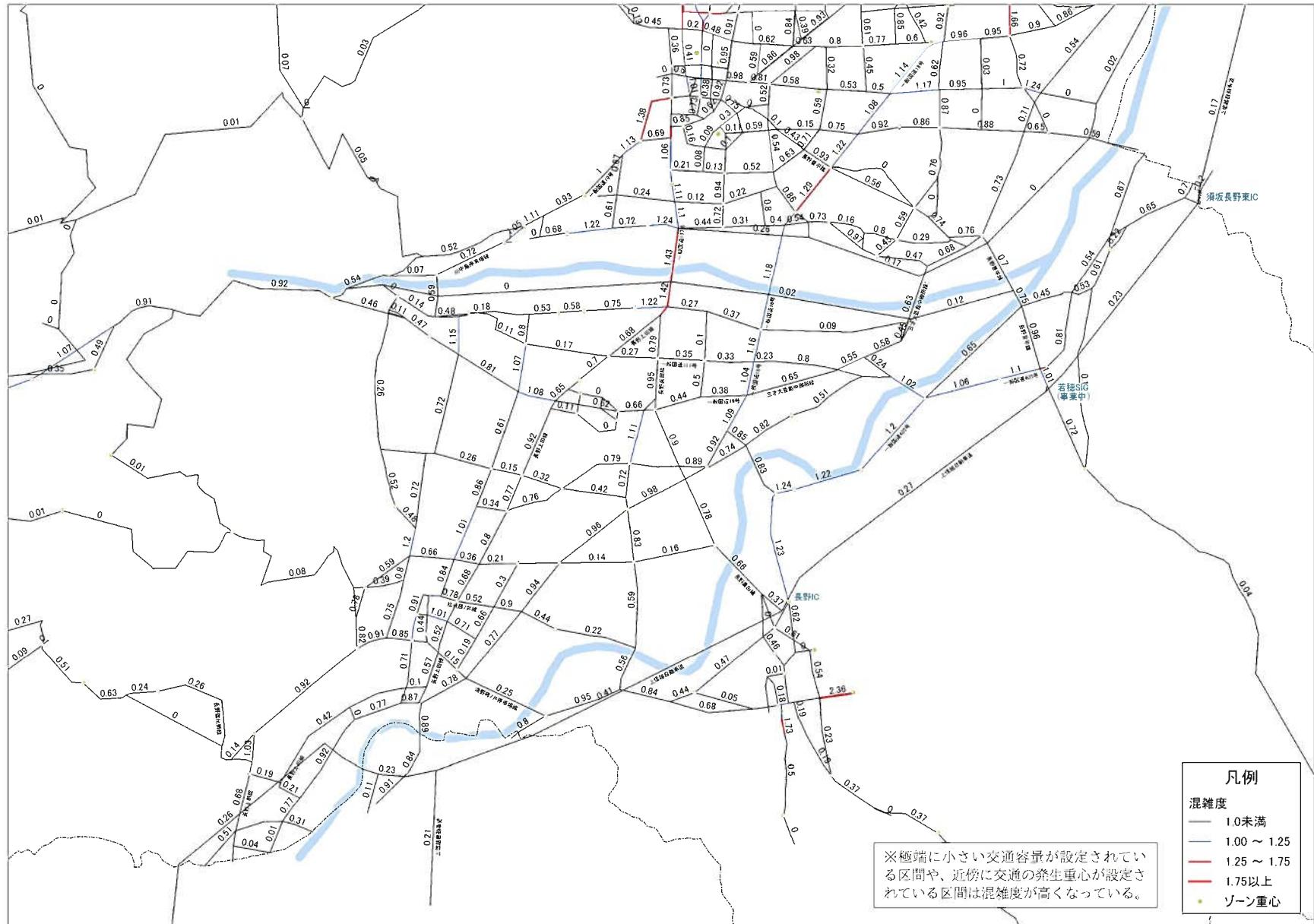


図 3-4-1 見直し道路網 将来配分 混雑度図 (P T容量) 南部



図 3-4-2 見直し道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 北部



図 3-4-3 見直し道路網 将来配分 混雜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の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、歴史環境保全の観点からも課題があるため廃止候補とする。なお、代替路が存在することに加え、一方通行規制で運用される現道が整備されている。
	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考える。

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 7-2 7-3 7-4 7-5 7-6 7-7 7-8 7-9	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。 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。 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。 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。 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。
3.3.10 七瀬中御所線	10-1	継続検討候補	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。
3.4.13 長野菅平線	13-1 13-3 13-4 13-5 13-6	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、存続候補とする。 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。
	13-7 13-8	廃止候補	現道活用が可能な区間であり、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。
	16-1	廃止候補	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。
3.4.16 県庁小柴見線	16-2	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。
	19-1 19-2	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。
3.4.19 西部線	21-1 21-2	廃止候補	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周辺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。
3.6.21 城山小学校通り			

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plan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plan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plan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・連続性に問題は無いが、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	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。
	33-2		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。
	33-3		
	33-4		
	33-5		
	33-6		
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	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。
	35-2		
	35-3		
	35-4		
	35-5		
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	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。
	36-3		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	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。
	38-3		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	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。
	40-2		
	40-3		
	40-4	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。
	40-5		
	40-6		
	40-7		
3.3.41 丹波島村山線	41-1	存続候補	広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路で、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		
	41-3		
	41-4		
	41-5		
	41-6		
	41-7		
	41-8		
	41-9		
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。
	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。
	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、実現性に課題もなく、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	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。
	48-2	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。
	48-3	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。
	48-4		
	48-5		
	48-6		
3.5.49 塩崎中央線	49-1	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。
	49-2		
	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号と稻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		
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号と稻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。

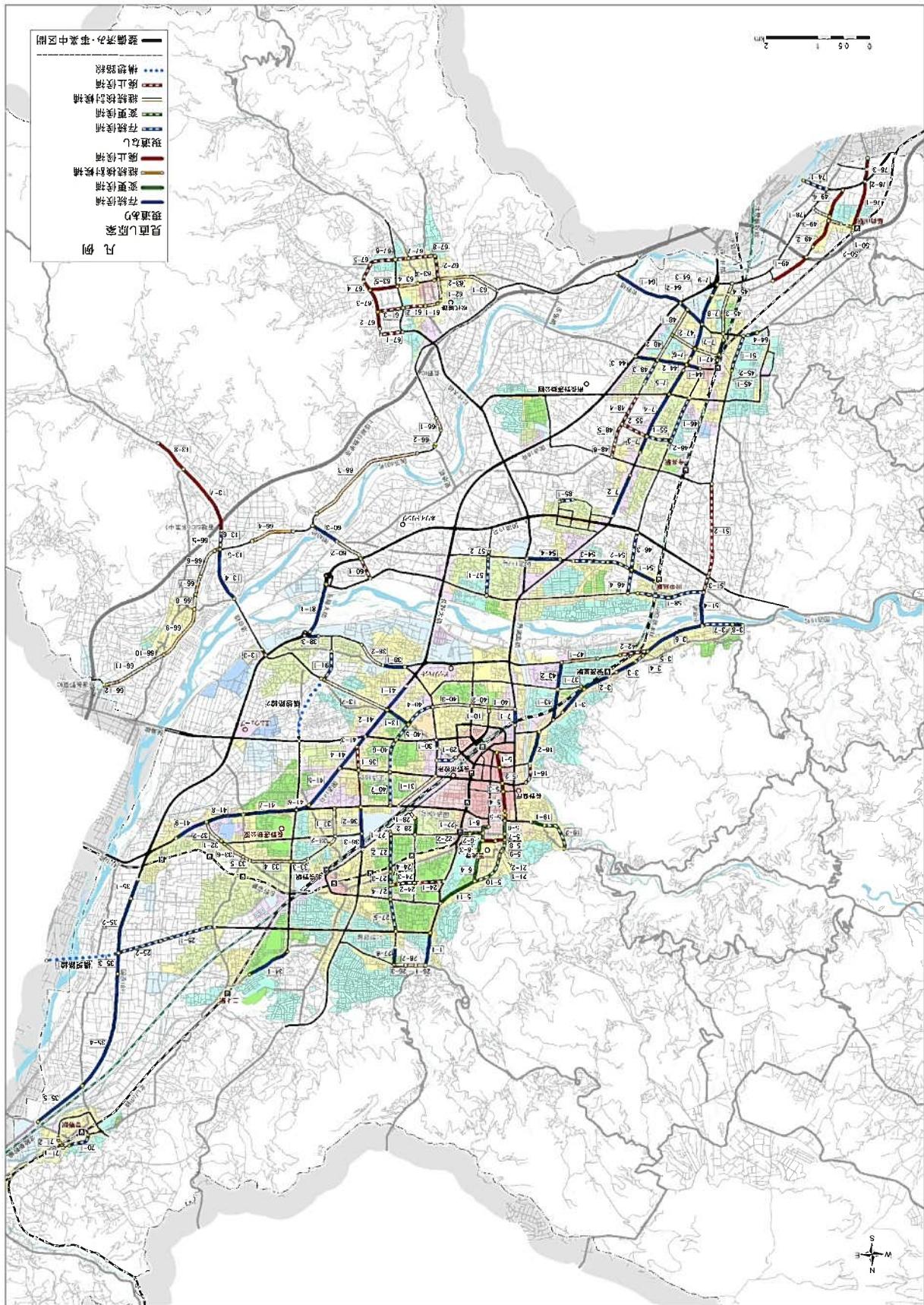
表 3-19 都市計画道路見直し原案 - 7

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 岩野二ツ柳線	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。

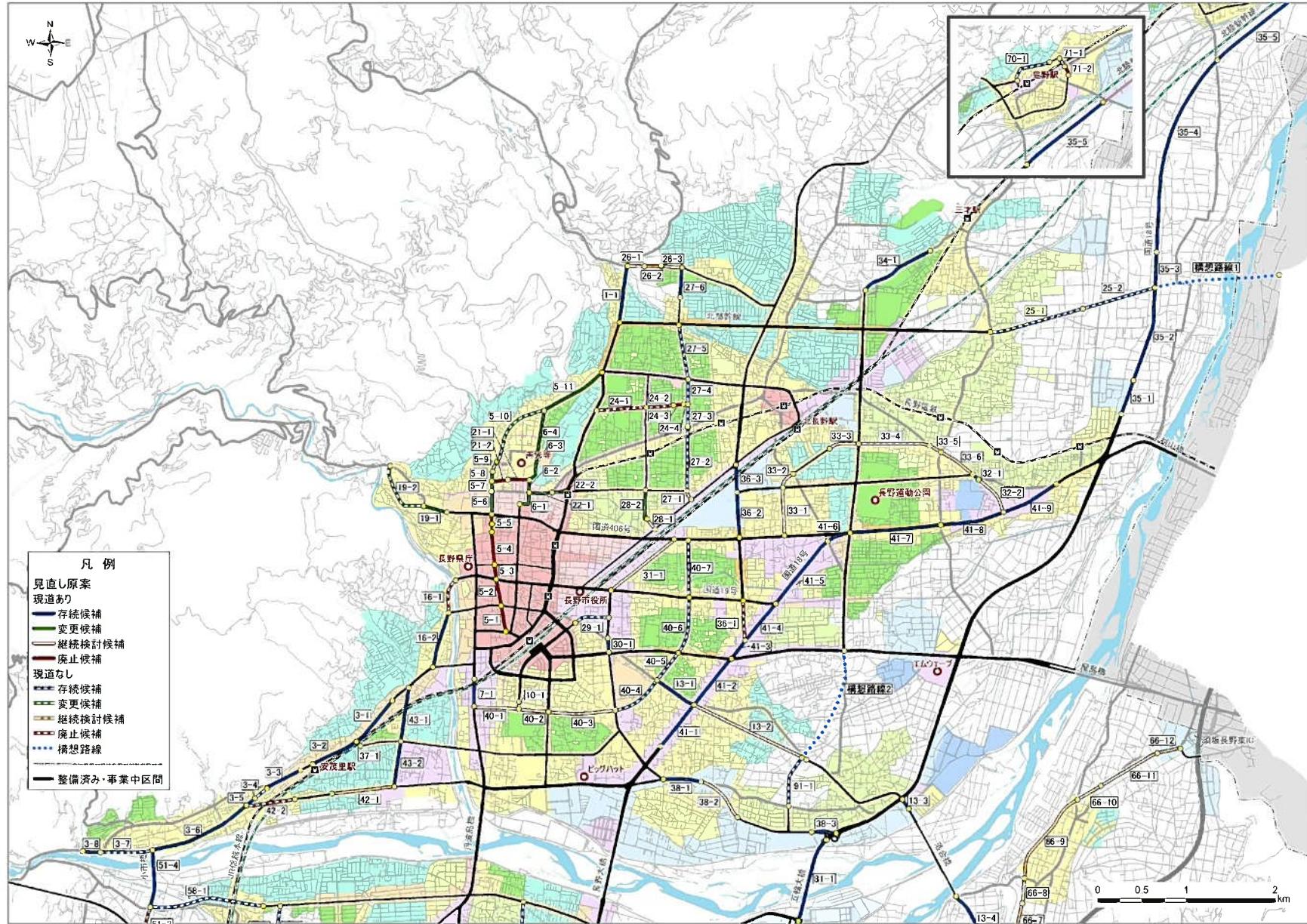
表 3-20 都市計画道路見直し原案 - 8

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 号と稻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。

图 3-44 郑州市道路交通隐患分布示意图



都市計画道路見直し原案(参考)と区間別評議会にて図及び次回以降の手順について。



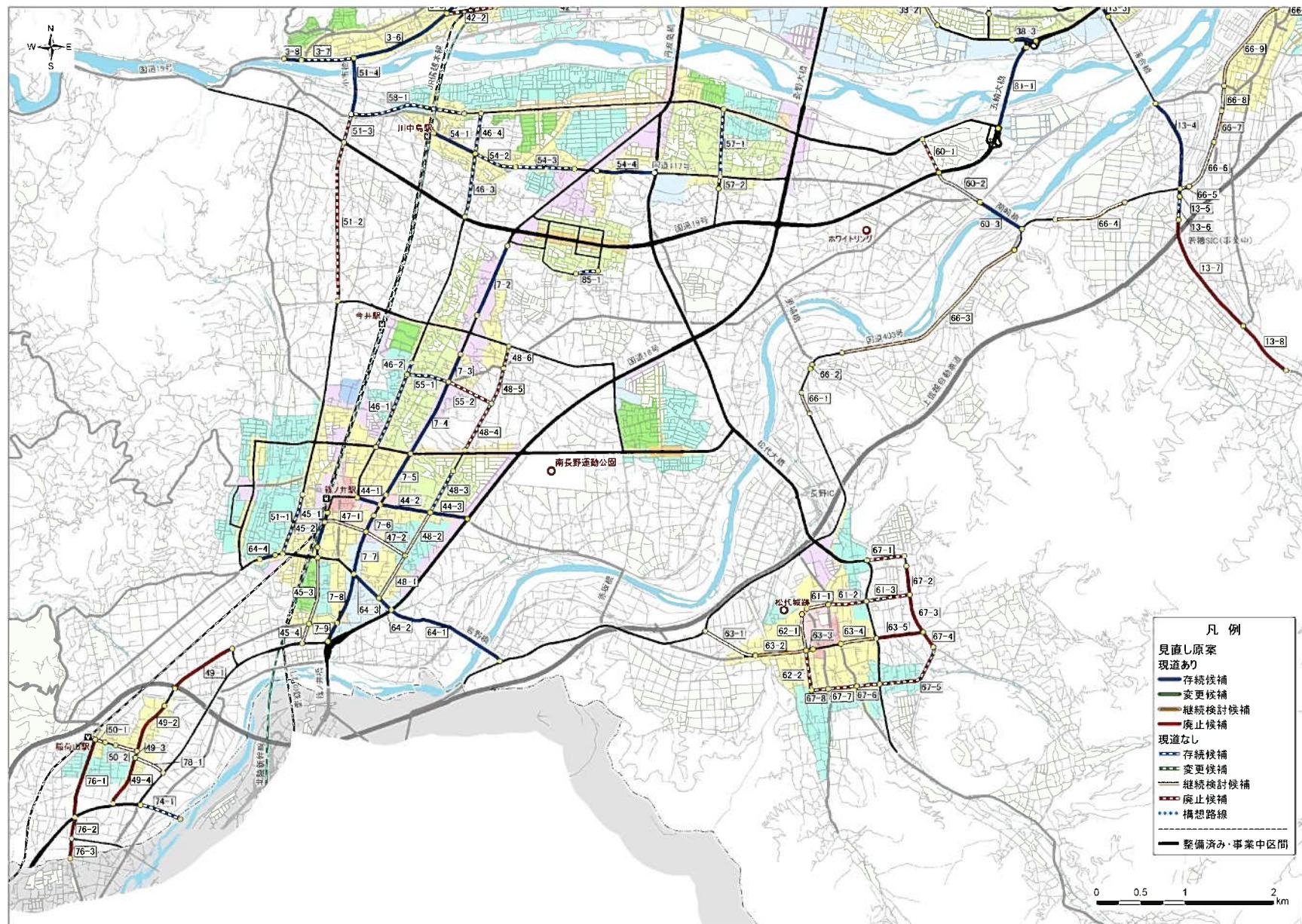


図 3-4-6 都市計画道路見直し原案 南部

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 3-21 “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	
変更候補	存続候補
継続検討候補	
廃止候補	廃止候補

表 3-22 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

図 3-4-7 パブリックコメント資料(1/11)

○ 都市計画道路とは

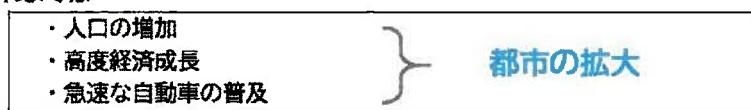
都市計画法に定められた都市施設で、将来のまちの形を見据えて計画された、都市の骨格を形成する道路です。

○ 都市計画道路見直しの 目的 と コンセプト

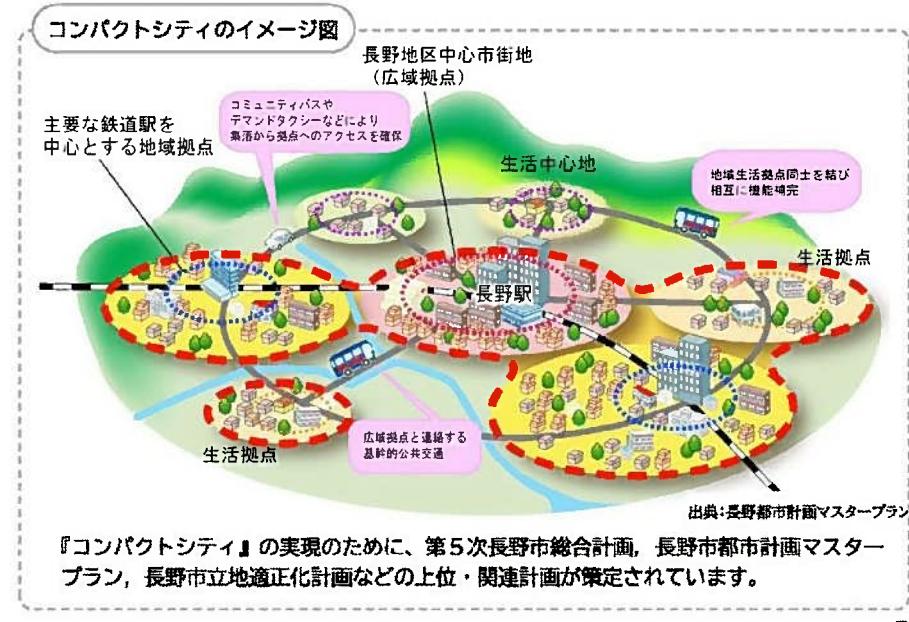
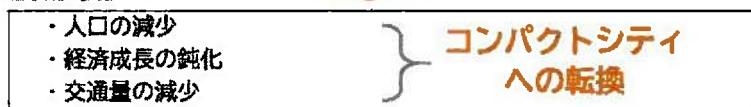
～ ちょうどいい大きさのまちを目指して～

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…



これからは…



p. 1

図 3-4 8 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

図 3-4 9 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)

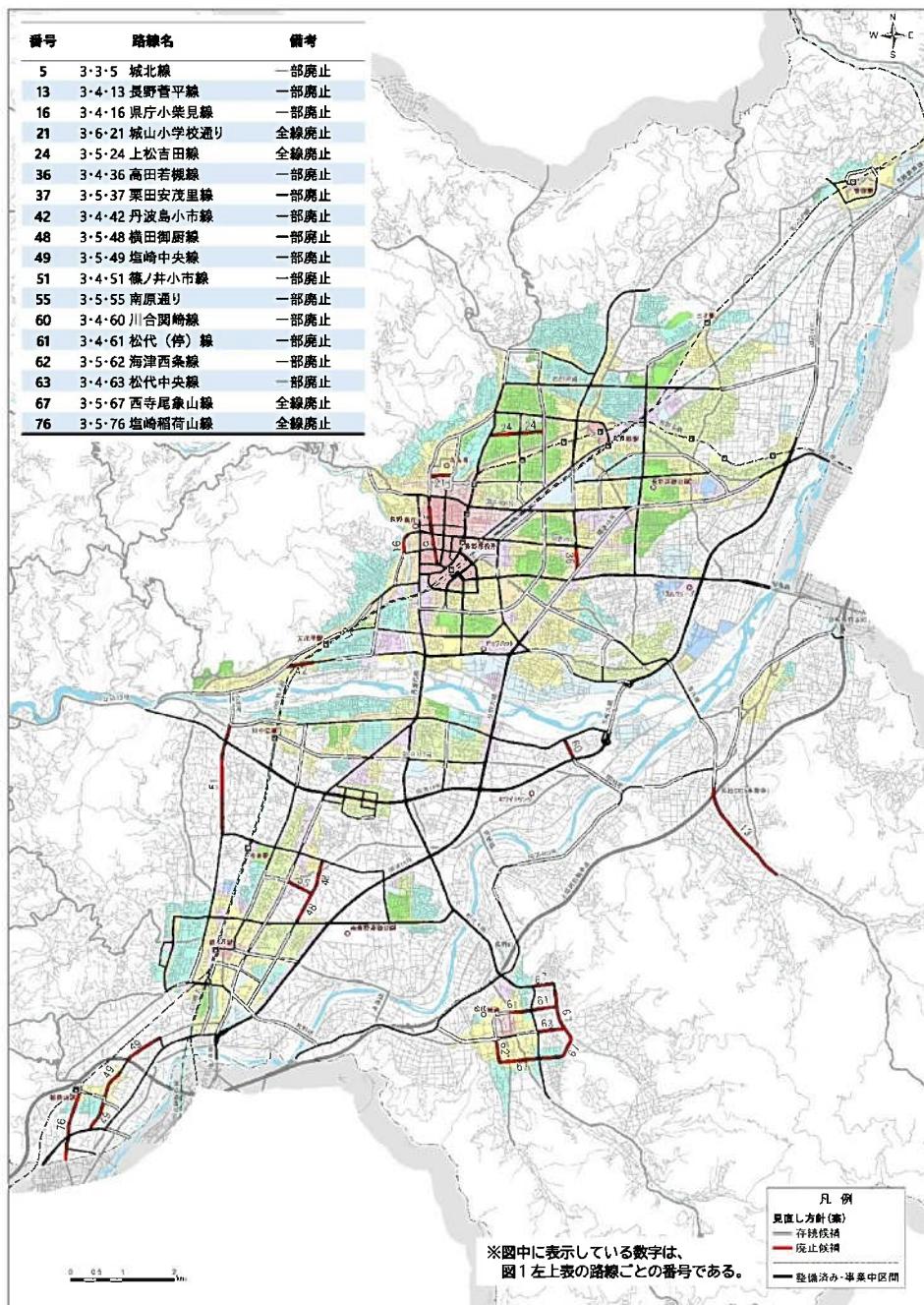


図 1 都市計画道路見直し方針(案)

p. 3

図 3-50 パブリックコメント資料(4/11)

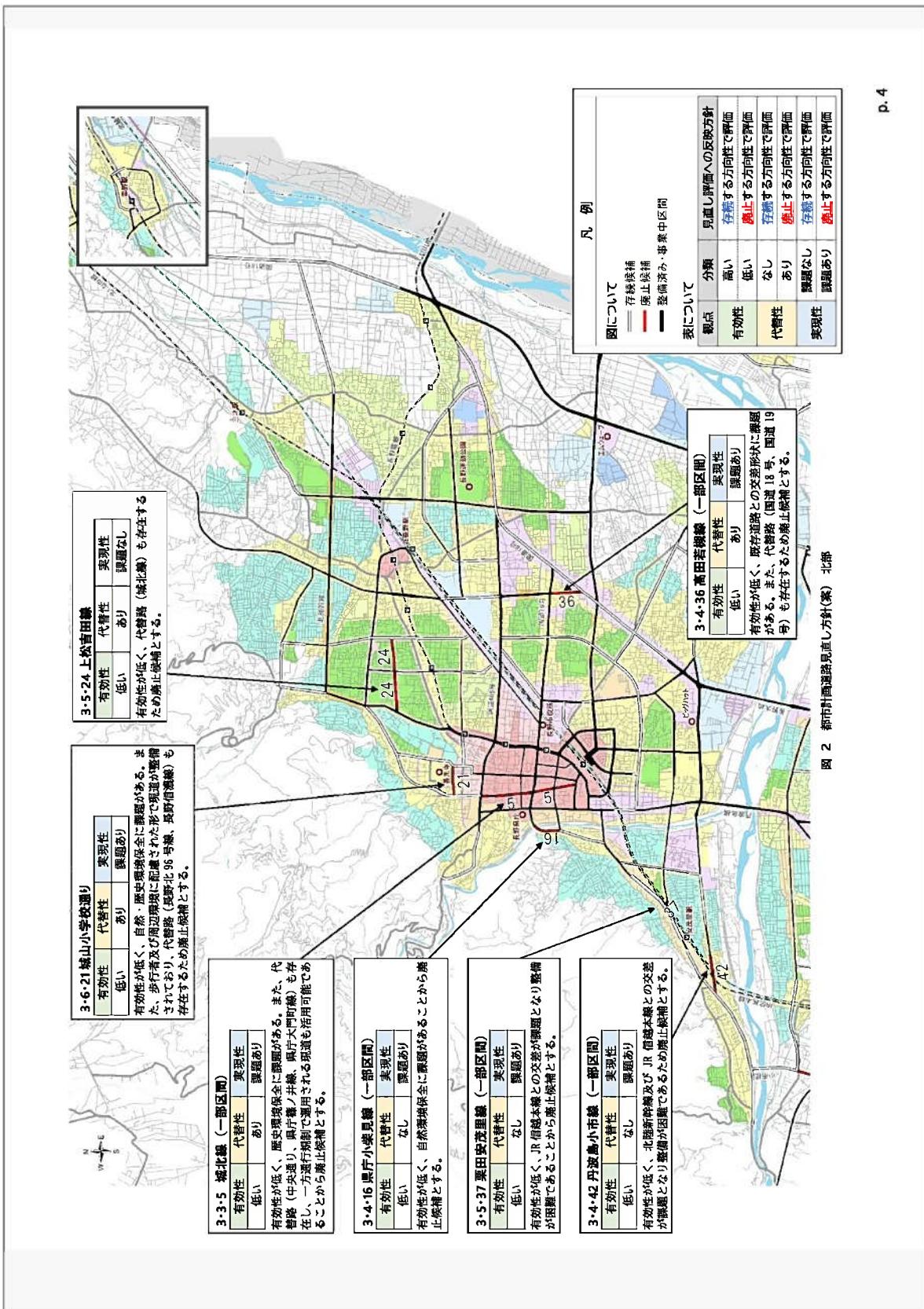


図 3-5-1 パブリックコメント資料(5/11)

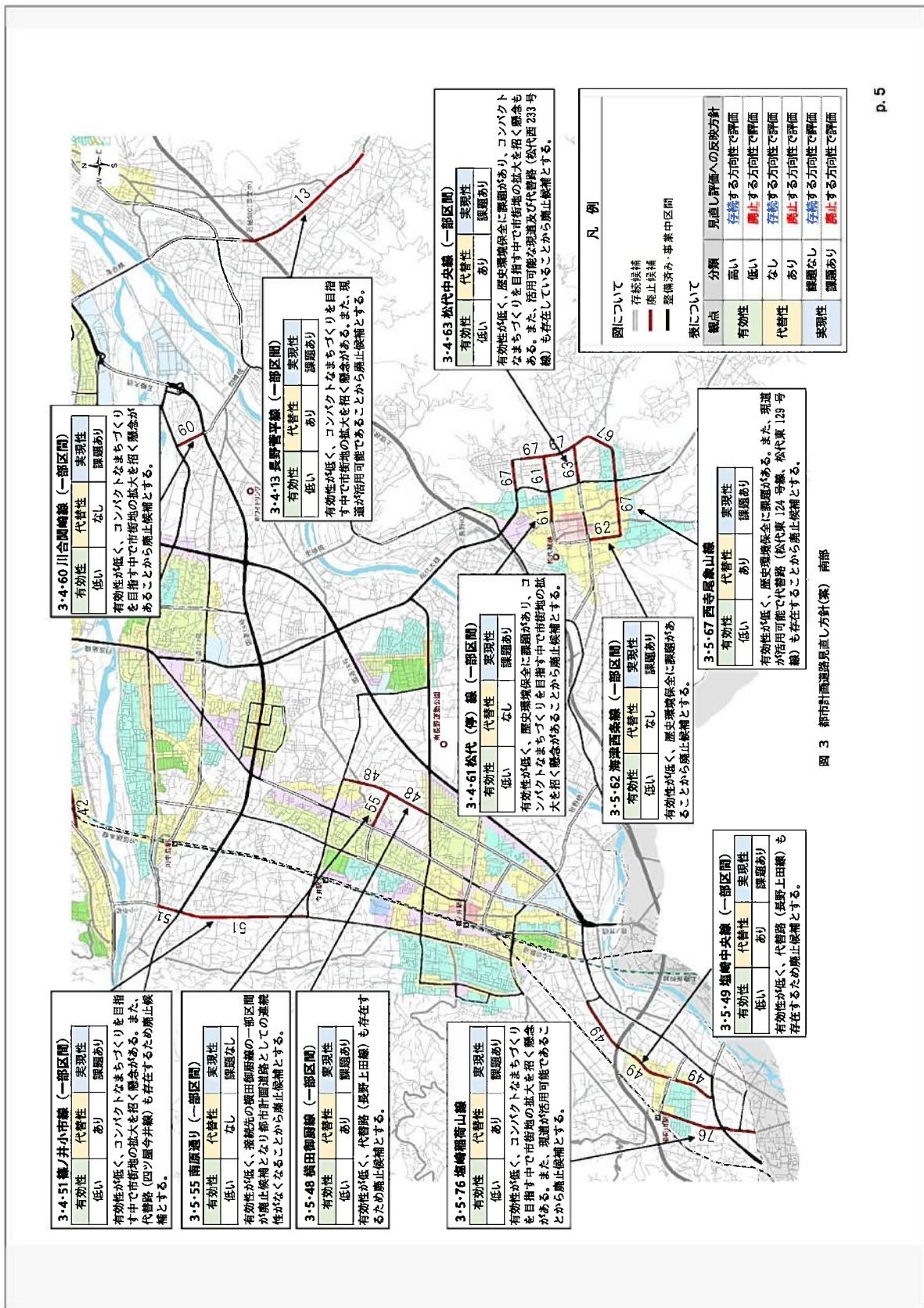


図 3-52 パブリックコメント資料 (6/11)

参 考 資 料

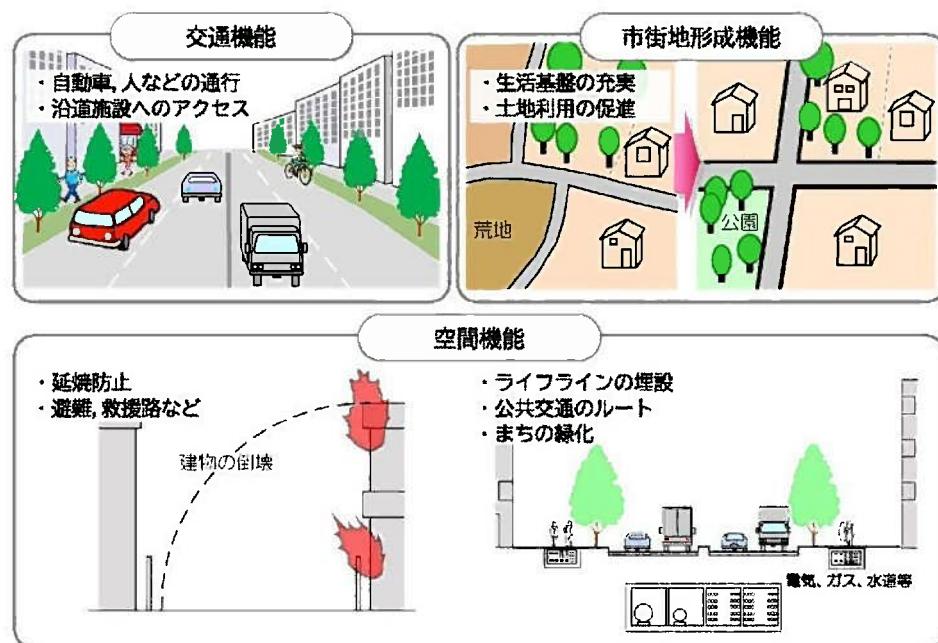
ここからは、長野市都市計画道路見直し方針（案）に関する参考資料です。

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つた場合でも、現道
は今までどおり通行可能で、維持・管理も継続して行われます。

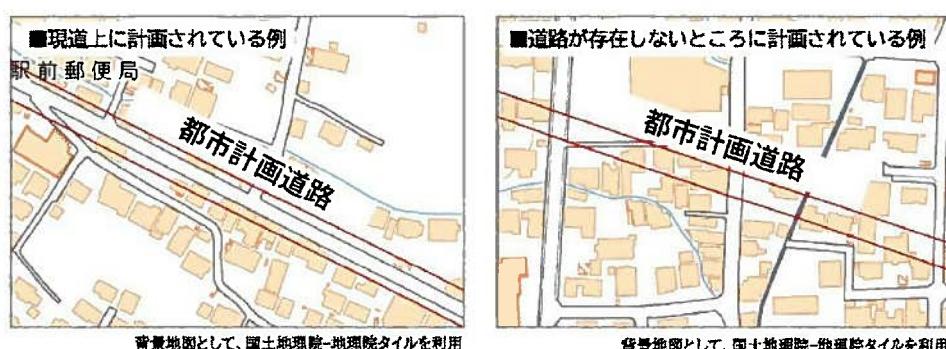


図 3-5 4 パブリックコメント資料 (8/11)

○ 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。

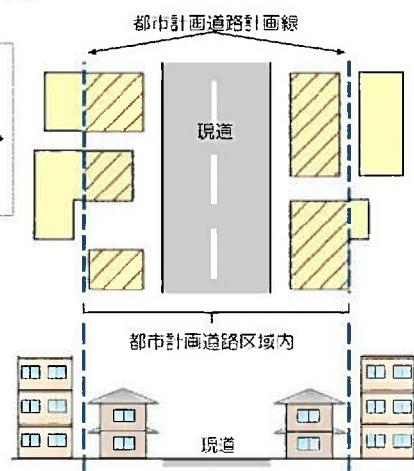
※ 建築制限（都市計画法第53条、第54条）について

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。



p. 7

図 3-5 5 パブリックコメント資料(9/11)

○ 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



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 ■交通機能	■防災機能 ■収容空間機能	■市街地形成機能
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 ■道路構造令適合性	■歴史環境保全 ■コンパクトシティ形成	■既定計画幅員

“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 |

p. 9

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。

（複数行用）

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

素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きか、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

2 / 2

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 (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)	将来交通量(百台/日)	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					
								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 与【都】市機能誘導への寄与	11 土地利用誘導機能	12 開発計画整備支援機能(面的整備機能)	13 幹線道路機能	14 将來交通(トライアングル機能)	15 連続性確保機能	1 代替路の有無	2 現道活用	3 代替環境保全	4 道路構造令適合性	5 コンパクトシティ形成			
1-1	3.3.1 長野大通り	概成済	660	12.0	10.0	往	74	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
3-1	3.4.3 安茂里幹線	未整備	620	16.0	10.0	住	180	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
3-2	3.4.3 安茂里幹線	未整備	560	16.0	9.0	住	188	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
3-3	3.4.3 安茂里幹線	未整備	430	16.0	12.0	住	155	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
3-4	3.4.3 安茂里幹線	未整備	180	16.0	9.0	住	57	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
3-5	3.4.3 安茂里幹線	未整備	130	16.0	12.0	住	59	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
3-6	3.4.3 安茂里幹線	未整備	1,200	16.0	11.0	住	137	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
3-7	3.4.3 安茂里幹線	未整備	600	16.0	9.0	住	14	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
3-8	3.4.3 安茂里幹線	未整備	230	16.0	11.0	住	99	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5-1	3.3.5 城北線	概成済	390	8.0	6.5	商	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5-2	3.3.5 城北線	概成済	300	8.0	7.0	商	19	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5-3	3.3.5 城北線	概成済	170	8.0	7.0	商	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5-4	3.3.5 城北線	概成済	370	8.0	7.0	商	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5-5	3.3.5 城北線	未整備	110	15.0	6.0	商	8	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5-6	3.3.5 城北線	未整備	260	22.0	9.0	商	193	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5-7	3.3.5 城北線	未整備	120	22.0	9.0	住	103	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5-8	3.3.5 城北線	未整備	110	22.0	9.0	住	56	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
5-9	3.3.5 城北線	未整備	120	22.0	9.0	住	58	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
5-10	3.3.5 城北線	未整備	850	22.0	9.0	住	58	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
5-11	3.3.5 城北線	未整備	800	22.0	8.0	住	67	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
6-1	3.4.6 中央通り	未整備	230	16.0	6.0	商	17	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
6-2	3.4.6 中央通り	未整備	140	16.0	5.5	商	9	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
6-3	3.4.6 中央通り	未整備	330	16.0	9.0	住	2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
6-4	3.4.6 中央通り	未整備	490	16.0	7.0	住	8	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
7-1	3.3.7 県庁後ノ井線	概成済	320	27.0	20.0	工	331	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
7-2	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	850	22.0	10.0	工	213	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
7-3	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	340	22.0	10.0	住	163	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
7-4	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	910	22.0	11.0	工	150	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	
7-5	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	530	22.0	9.0	住	137	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
7-6	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	200	22.0	8.5	工	138	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
7-7	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	500	22.0	12.0	工	114	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
7-8	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	580	22.0	8.5	工	125	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
7-9	3.3.7 県庁後ノ井線	未整備	230	22.0	13.0	工	105	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
10-1	3.3.10 七瀬中御所線	未整備	90	23.0	23.0	住	17	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
13-1	3.4.13 長野音平線	未整備	560	16.0	13.0	住	112	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
13-2	3.4.13 長野音平線	未整備	1,420	16.0	9.0	住	73	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
13-3	3.4.13 長野音平線	概成済	130	16.0	16.0	工	127	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
13-4	3.4.13 長野音平線	概成済	1,070	16.0	11.0	白	95	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
13-5	3.4.13 長野音平線	概成済	80	16.0	8.5	白	103	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
13-6	3.4.13 長野音平線	未整備	260	16.0	9.0	白	103	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
13-7	3.4.13 長野音平線	未整備	1,460	16.0	8.5	白	72	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
13-8	3.4.13 長野音平線	未整備	700	16.0	8.0	白	3	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
16-1	3.4.16 岡山小柴見線	未整備	390	18.0	9.0	住	26	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
16-2	3.4.16 岡山小柴見線	未整備	640	18.0	7.0	住	98	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
18-1	3.4.19 西部線	未整備	280	16.0	8.0	住	76	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
18-2	3.4.19 西部線	未整備	750	16.0	9.0	住	56	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
21-1	3.6.21 城山小学校通り	概成済	240	11.0	11.0	商	6	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
21-2	3.6.21 城山小学校通り	未整備	180	11.0	8.0	住	39	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
22-1	3.6.22 新町返戻線	未整備	240	11.0	9.0	商	12	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
22-2	3.6.22 新町返戻線	未整備	160	11.0	8.0	商	12	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
24-1	3.5.24 上松吉田線	未整備	560	12.0	9.0	住	25	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
24-2	3.5.24 上松吉田線	未整備	310	12.0	9.0	住	31	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
24-3	3.5.24 上松吉田線	未整備	120	12.0	11.0	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 (m)	計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	沿道用途地域	将来交通量 (百合/日)	幹線道路機能	(全体平均5個数/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
													ととの位置 整合・開闢計画	ネットワーク	の現存ストック	表現課題の検証	路事象のとして終点の機能	変代替路なし・区间	暫定見直し來	交通高絡バランス	見直し原案
1-1	3.3.1 長野大通り	未整備	660	12.0	10.0	住	74	○	7	1	0	課題あり (有効性高い)	→	存続	→	存続	→	存続候補	現況候補から判断すると現道沿用が可能であるが、幹線道路であり、有効性も高く、実現性は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	1	課題あり (有効性高い)	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車線相当の交渉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隣接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。			
3-2	3.4.3 安茂里幹線	未整備	560	16.0	9.0	住	188	○	7	0	1	課題あり (有効性高い)	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-1～3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整備候補とすることが考えられるが、接続する前後区間(区間3-1～3, 3-5, 区間3-4～7)が存続候補であり、実現性は課題も無いことから、都市計画治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。			
3-3	3.4.3 安茂里幹線	未整備	430	16.0	12.0	住	155	○	5	0	1	課題あり (有効性低い)	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-3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ため、存続候補とする。			
3-4	3.4.3 安茂里幹線	未整備	160	16.0	9.0	住	57	○	4	1	0	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変更を含め検討する区間として整備候補とする前後区間(区間3-1～3, 3-5, 区間3-4～7)が存続候補であり、実現性は課題も無いことから、都市計画治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	0	課題あり (有効性低い)	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-5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整備候補とする前後区間(区間3-1～3, 3-5, 区間3-4～7)が存続候補であり、実現性は課題も無いことから、都市計画治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。		
3-6	3.4.3 安茂里幹線	未整備	1,200	16.0	11.0	住	157	○	6	2	0	課題あり (有効性高い)	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-6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。		
3-7	3.4.3 安茂里幹線	未整備	600	16.0	9.0	住	14	○	5	1	0	課題あり (有効性低い)	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-7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。		
3-8	3.4.3 安茂里幹線	未整備	200	16.0	11.0	住	29	○	6	1	0	課題あり (有効性高い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間3-8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整備候補とする前後区間(区間3-1～3, 3-5, 区間3-4～7)が存続候補であり、実現性は課題も無いことから、都市計画治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。	
5-1	3.3.5 城北線	梗概済	300	8.0	6.5	商	1	4	1	1	1	課題あり (有効性低い)	→	廢止	→	廢止	→	廢止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県道篠ノ井線、(都)東京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、整備環境全くの觀点からも課題があるため存続候補とする。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状が整備されている。		
5-2	3.3.5 城北線	梗概済	300	6.0	7.0	商	19	4	1	2	1	課題あり (有効性低い)	→	廢止	→	廢止	→	廢止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県道篠ノ井線、(都)東京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、整備環境全くの觀点からも課題があるため存続候補とする。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状が整備されている。		
5-3	3.3.5 城北線	梗概済	170	8.0	7.0	商	1	4	1	2	1	課題あり (有効性低い)	→	廢止	→	廢止	→	廢止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県道篠ノ井線、(都)東京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、整備環境全くの觀点からも課題があるため存続候補とする。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状が整備されている。		
5-4	3.3.5 城北線	梗概済	370	8.0	7.0	商	1	5	1	2	1	課題あり (有効性低い)	→	廢止	→	廢止	→	廢止候補	区間5-1～5は、(都)中央通り、(都)県道篠ノ井線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検討を行う。		
5-5	3.3.5 城北線	未整備	110	15.0	6.0	商	8	6	1	1	1	課題あり (有効性高い)	→	廢止	→	廢止	→	廢止候補	区間5-1～5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)と同様に高辻環線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	1	1	課題あり (有効性高い)	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-6～11は、代替路は存続するものの、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、連続性的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化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。		
5-7	3.3.5 城北線	未整備	120	22.0	9.0	住	153	6	0	1	1	課題あり (有効性高い)	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-6～11は、代替路は存続するものの、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、連続性的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化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。		
5-8	3.3.5 城北線	未整備	110	22.0	9.0	住	56	6	0	1	1	課題あり (有効性高い)	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-6～11は、代替路は存続するものの、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、連続性的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化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。		
5-9	3.3.5 城北線	未整備	120	22.0	9.0	住	58	6	0	1	1	課題あり (有効性高い)	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-6～11は、代替路は存続するものの、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、連続性的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化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。		
5-10	3.3.5 城北線	未整備	850	22.0	9.0	住	58	6	0	2	1	課題あり (有効性高い)	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-6～11は、代替路は存続するものの、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、連続性的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化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。		
5-11	3.3.5 城北線	未整備	800	22.0	9.0	住	67	7	1	1	1	課題あり (有効性高い)	→	変更	→	変更	→	変更候補	区間5-6～11は、代替路は存続するものの、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、連続性的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	230	16.0	6.0	商	17	6	1	2	1	課題あり (有効性高い)	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化の方針が示されているため、沿道環境による影響も考慮し、歩行者優先道化としての整備を奨励した點負の変更候補とする。なお、代替路が存続するため、幅員縮小による自動車交通への影響は小さいものとを考える。	
6-2	3.4.6 中央通り	未整備	140	16.0	5.5	商	8	5	1	1	1	課題あり (有効性低い)	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化の方針が示されているため、沿道環境による影響も考慮し、歩行者優先道化としての整備を奨励した點負の変更候補とする。なお、代替路が存続するため、幅員縮小による自動車交通への影響は小さいものとを考える。	
6-3	3.4.6 中央通り	未整備	230	16.0	9.0	住	2	6	1	2	1	課題あり (有効性高い)	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化の方針が示されているため、沿道環境による影響も考慮し、歩行者優先道化としての整備を奨励した點負の変更候補とする。なお、代替路が存続するため、幅員縮小による自動車交通への影響は小さいものとを考える。	
6-4	3.4.6 中央通り	未整備	490	16.0	7.0	住	8	6	1	2	1	課題あり (有効性高い)	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化の方針が示されているため、沿道環境による影響も考慮し、歩行者優先道化としての整備を奨励した點負の変更候補とする。なお、代替路が存続するため、幅員縮小による自動車交通への影響は小さいものとを考える。	
7-1	3.3.7 岐府後ノ井線	梗概済	320	27.0	20.0	工	331	○	6	0	0	課題なし	→	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は鶴舞交差点となる熱帶があるので、交叉部点の桙倉が整備候補とする。		
7-2	3.3.7 岐府後ノ井線	未整備	850	22.0	18.0	工	213	○	7	0	0	課題なし	→	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は鶴舞交差点となる熱帶があるので、交叉部点の桙倉が整備候補とする。		
7-3	3.3.7 岐府後ノ井線	未整備	340	22.0	10.0	住	163	○	9	0	0	課題なし	→	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は鶴舞交差点となる熱帶があるので、交叉部点の桙倉が整備候補とする。		
7-4	3.3.7 岐府後ノ井線	未整備	910	22.0	11.0	工	150	○	8	0	1	課題あり (有効性高い)	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-1～5は、代替路は存続するものの、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。		
7-5	3.3.7 岐府後ノ井線	未整備	530	22.0	9.0	住	137	○	10	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-4～7は、代替路は存続するものの、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。		
7-6	3.3.7 岐府後ノ井線	未整備	200	22.0	8.5	工	138	○	8	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-4～7は、代替路は存続するものの、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。		
7-7	3.3.7 岐府後ノ井線	未整備	500	22.0	12.0	工	114	○	7	1	0	課題あり (有効性高い)	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-4～7は、代替路は存続するものの、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。		
7-8	3.3.7 岐府後ノ井線	未整備	560	22.0	8.5	工	125	○	8	0	0	課題なし	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-4～7は、代替路は存続するものの、有効性も低いため整備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 岐府後ノ井線	未整備	230	22.0	13.0	工	195	○	5	1	0	課題あり (有効性低い)	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間7-4～7は、代替路は存続するものの、有効性も低いため整備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。		
10-1	3.3.10 七瀬中御所線	未整備	90	23.0	23.0	住	17	2	1	0	1	課題あり (有効性低い)	→	検討	→	検討	→	検討	→	整備検討候補	計画段階と現状が若干異なるものの計画段階と同様の補員が確保された規範が活用可能であるが、接続先の区間40-1～40-2が総統候補機構に位置づけられることから、当該区間も総統候補機構に位置づけられ、区間40-1～40-2と合わせて引き続き見直し万針を検討するものとする。
12-1	3.4.13 長野若平線	未整備	500	16.0	13.0	住	112	○	7	1	0	課題あり (有効性高い)	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、存続候補とする。	
12-2	3.4.13 長野若平線	未整備	1,420	16.0	9.0	住	73	○	7	1	0	課題あり (有効性高い)	残討	→	残討	→	残討	→	残討候補	ただし、区間13-2は起終点をほぼ同じくする代替路(「主」長野若平線の現道区間)が併行していることから、接続候補機構に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き方針を検討するものとする。	
12-3	3.4.13 長野若平線	梗概済	130	16.0	10.0	工	127	○	7	0	0	課題なし	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間13-2は、接続点をほぼ同じくする代替路(「主」長野若平線の現道区間)が併行していることから、接続候補機構に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き方針を検討するものとする。	
13-4	3.4.13 長野若平線	梗概済	1,070	16.0	11.0	吉	55	○	6	1	0	課題あり (有効性高い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間13-2は、接続点をほぼ同じくする代替路(「主」長野若平線の現道区間)が併行していることから、接続候補機構に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き方針を検討するものとする。	
13-5	3.4.13 長野若平線	梗概済	80	16.0	8.5	白	103	○	5	1	0	課題あり (有効性低い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間13-2は、接続点をほぼ同じくする代替路(「主」長野若平線の現道区間)が併行していることから、接続候補機構に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き方針を検討するものとする。	
13-6	3.4.13 長野若平線	梗概済	260	16.0	9.0	白	103	○	6	0	0	課題なし	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間13-2は、接続点をほぼ同じくする代替路(「主」長野若平線の現道区間)が併行していることから、接続候補機構に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き方針を検討するものとする。	
13-7	3.4.13 長野若平線	梗概済	1,460	16.0	8.5	白	72	5	1	1	1	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	区間13-2は、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段落に位置づけ、方針を検討するものとする。		
13-8	3.4.13 長野若平線	梗概済	700	16.0	8.0	吉	3	2	1												

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	将来交通量 (百合/日)	幹線道路機能	全体平均有効性個数 (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		
													と上の整合・開発計画	ナンバーフォートラック	の既存ストップ	表現課題の検証	路事業としての連続性・機能	災代用課題なし・区间	暫定見直し案	交通渋滞バランス	見直し原案				
21-1	3.6.21 城山小学校通り	概成済	240	11.0	11.0	商	6	5	0	3	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	有効性が低い区間であり、自然・歴史環境全般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規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。							
21-2	3.6.21 城山小学校通り	未整備	180	11.0	8.0	住	39	4	1	3	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	廃止	→	廃止候補	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。							
22-1	3.6.22 新吉田自線	未整備	240	11.0	9.0	商	12	3	1	2	課題あり (有効性低い)	変更	→	→	→	→	変更候補	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。							
22-2	3.6.22 新吉田自線	未整備	160	11.0	8.0	商	12	3	1	2	課題あり (有効性低い)	→	変更	→	→	→	変更候補								
24-1	3.5.24 上松吉田線	未整備	560	12.0	9.0	住	25	5	1	3	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	→	→	廃止	→	廃止候補						
24-2	3.5.24 上松吉田線	未整備	310	12.0	9.0	住	31	5	1	3	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	→	→	廃止	→	廃止候補	有効性が低く、(都) 地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。					
24-3	3.5.24 上松吉田線	概成済	120	12.0	11.0	住	31	5	2	3	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	→	→	廃止	→	廃止候補						
24-4	3.5.24 上松吉田線	未整備	40	12.0	9.0	住	31	4	1	3	課題あり (有効性低い)	→	廃止	→	→	→	廃止	→	廃止候補						
25-1	3.3.25 北部幹線	未整備	1,090	22.0	9.5	古	125	○	6	0	3	課題なし	存続	→	→	→	存続	→	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、存続候補とする。					
25-2	3.3.25 北部幹線	未整備	850	22.0	9.0	古	172	○	6	0	3	課題なし	存続	→	→	→	存続	→	存続候補						
26-1	3.5.26 渋川若槻線	未整備	190	12.0	9.0	古	49	4	1	1	課題あり (有効性低い)	→	検討	→	→	→	検討	→	経路検討候補	区間26-1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) 渋川130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には有効性があく頭もむいてしない。					
26-2	3.5.26 渋川若槻線	概成済	190	12.0	7.0	古	49	4	1	1	課題あり (有効性低い)	→	検討	→	→	→	検討	→	経路検討候補	そのため、これら区間にについて経路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。					
26-3	3.5.26 渋川若槻線	未整備	230	12.0	9.0	住	40	6	0	0	課題なし	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補						
27-1	3.5.27 駿河浅川線	未整備	110	12.0	9.0	住	49	5	1	3	課題あり (有効性低い)	→	検討	→	→	→	検討	→	経路検討候補	区間27-1は代替路が存在((市) 駿ケ岳送水路)、(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、経路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	3.5.27 駿河浅川線	未整備	720	12.0	9.0	住	42	5	0	3	課題なし	→	→	→	→	存続	→	→	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。					
27-3	3.5.27 駿河浅川線	未整備	260	12.0	9.0	住	34	4	0	0	課題なし	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補						
27-4	3.5.27 駿河浅川線	未整備	260	12.0	9.0	住	66	6	0	3	課題なし	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補						
27-5	3.5.27 駿河浅川線	未整備	620	12.0	9.0	住	64	6	0	0	課題なし	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補	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。					
27-6	3.5.27 駿河浅川線	未整備	330	12.0	9.0	住	21	7	0	0	課題なし	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補						
28-1	3.6.28 三輪幹線	未整備	150	11.0	9.0	住	29	2	0	1	課題あり (有効性低い)	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補	区間28-1は有効性が低いものの、連続する区間28-2が準準候補(2車線・12m)への変更候補となるため、市都計画道路としての連続性を考慮し経路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	3.6.28 三輪幹線	未整備	450	11.0	7.5	住	84	6	0	1	課題あり (有効性高い)	→	→	→	→	変更	→	→	→	変更候補	区間28-2は有効性がないため、存続候補とする。				
29-1	3.4.29 七瀬唐町線	未整備	400	16.0	9.0	工	47	8	0	0	課題なし	存続	→	→	→	→	存続	→	→	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。				
30-1	3.4.30 東通り	概成済	150	22.0	17.0	商	57	9	1	0	課題あり (有効性高い)	→	→	→	→	存続	→	→	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。					
31-1	3.4.31 恵那荒壁線	未整備	890	16.0	9.0	工	66	7	1	1	課題あり (有効性高い)	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補	有効性が高い区間であるものの、交差点部が鉛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、引き続き検討する経路検討候補に位置づける。				
32-1	3.4.32 東部幹線	未整備	90	16.0	9.0	住	99	5	0	0	課題なし	→	→	→	→	→	→	→	→	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。ただし、区間32-2は、道筋説明令に基づき設定した基準において代替性は認められないものの、対面通行可能な並行する道路が存在するため、並行する道路への都市計画変更も含めて検討を行う経路検討候補とする。				
32-2	3.4.32 東部幹線	未整備	470	16.0	9.0	工	69	6	0	0	課題なし	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補					
33-1	3.5.33 和田石渡線	未整備	530	12.0	9.0	住	59	6	1	0	課題あり (有効性高い)	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補	区間33-1~3は代替路((都) 東部幹線、(都) 高田若槻線の複数)が存在するものの有効性が高い区間である。				
33-2	3.5.33 和田石渡線	未整備	200	12.0	9.0	住	58	6	1	0	課題あり (有効性高い)	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補	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。				
33-3	3.5.33 和田石渡線	未整備	320	12.0	9.0	住	55	6	1	0	課題あり (有効性高い)	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補	路線としての機能の連続性を考慮し、区間33-1~6までを全線で経路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。				
33-4	3.5.33 和田石渡線	未整備	760	12.0	9.0	住	11	4	1	0	課題あり (有効性低い)	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補					
33-5	3.5.33 和田石渡線	未整備	140	12.0	7.0	住	84	5	1	0	課題あり (有効性低い)	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補					
33-6	3.5.33 和田石渡線	未整備	410	12.0	8.0	住	71	5	1	0	課題あり (有効性低い)	→	→	→	→	→	→	→	→	経路検討候補					
34-1	3.4.34 東斐森	概成済	800	12.0	9.0	住	72	6	0	0	課題なし	→	→	→	→	→	→	→	→	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。				
35-1	3.4.35 長沼幹線	概成済	410	18.0	16.0	工	102	5	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る。将来交通量推計では4車線幅員の交通量が見込まれるため、標準幅員(4車線・24m)への変更を考えられるが、第3回T調査の位置づけや開設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。				
35-2	3.4.35 長沼幹線	概成済	1,080	18.0	17.0	白	160	3	0	1	課題あり (有効性低い)	存続	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補					
35-3	3.4.35 長沼幹線	概成済	410	18.0	17.0	白	234	3	0	1	課題あり (有効性低い)	存続	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補					
35-4	3.4.35 長沼幹線	概成済	2,110	18.0	17.0	白	254	5	0	1	課題あり (有効性低い)	存続	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補					
35-5	3.4.35 長沼幹線	概成済	1,100	18.0	15.0	白	210	5	0	1	課題あり (有効性低い)	存続	→	→	→	→	存続	→	→	存続候補					

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	将来交通量 (百合/日)	幹線道路機能	(全) 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								評価概要
													と上の 接合・開 連計画	ネットワー クト+	の既存ス トック	表現課題 の検討	路事務 として連続 性の機能	実代 替路 課題なし し・区間	暫定見直し 案	交通 高活 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 (有効性低い)		→ 廃止		→	→ 廃止	→	→ 廃止候補	区間36-1は、有効性が低く、交差点部が鏡角交差となる課題があり、(都)昭和通り及び(都)丹波尼村山線の現道(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	概成済	510	25.0	20.0	工	126	○	6	0	0	課題なし		存続		→	存続	→	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接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	概成済	310	25.0	20.0	工	121	○	8	1	0	課題あり (有効性高い)		→ 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、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。	
37-1	3.5.37 落田安茂里線	未整備	80	12.0	0.0	住	44	2	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 廃止		→	→ 廃止	→	→ 廃止候補	有効性が低い区間であり、JR後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。		
38-1	3.4.38 母袋大豆島線	概成済	430	16.0	12.0	工	130	5	0	0	課題なし				→ 存続	存続	→	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。		
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 (有効性高い)		→ 検討		→	検討	→	断続検討候補	区間38-2は、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断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。		
38-3	3.4.38 母袋大豆島線	未整備	260	16.0	9.0	工	81	6	1	0	課題あり (有効性高い)		→ 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38-1 ³ 存続候補)との接続駅であるため、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 (有効性低い)		→ 検討		→	検討	→	断続検討候補	区間40-1~40-3は、(都)英田安茂里線が代替路となるものの、こいつも区間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、引き続き検討する断続検討候補に位置づける。		
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 (有効性低い)		→ 検討		→	検討	→	断続検討候補	区間40-2は、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断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。		
40-3	3.3.40 中御所平林線	未整備	700	22.0	0.0	住	130	6	1	0	課題あり (有効性高い)		→ 検討		→	検討	→	断続検討候補	区間40-3は、現道活用可能と評価されるものの、五輪大橋(区間38-1 ³ 存続候補)との接続駅であるため、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。		
40-4	3.3.40 中御所平林線	未整備	600	22.0	0.0	住	159	5	0	0	課題なし				→ 存続	存続	→	存続候補	区間40-4~7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。		
40-5	3.3.40 中御所平林線	未整備	390	22.0	0.0	住	100	7	0	0	課題なし				→ 存続	存続	→	存続候補	区間40-5は、現道活用可能と評価されるものの、五輪大橋(区間38-1 ³ 存続候補)との接続駅であるため、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。		
40-6	3.3.40 中御所平林線	未整備	600	22.0	0.0	住	124	5	0	0	課題なし				→ 存続	存続	→	存続候補	区間40-6は、現道活用可能と評価されるものの、五輪大橋(区間38-1 ³ 存続候補)との接続駅であるため、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。		
40-7	3.3.40 中御所平林線	未整備	650	22.0	0.0	住	91	5	0	0	課題なし				→ 存続	存続	→	存続候補	区間40-7は、現道活用可能と評価されるものの、五輪大橋(区間38-1 ³ 存続候補)との接続駅であるため、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。		
41-1	3.3.41 丹波島村山線	概成済	560	22.0	17.0	工	238	○	7	0	0	課題なし		存続		→	存続	→	断続検討候補	区間41-1~41-3は、(都)英田安茂里線が代替路となるものの、こいつも区間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、引き続き検討する断続検討候補に位置づける。	
41-2	3.3.41 丹波島村山線	概成済	650	22.0	16.0	工	233	○	6	0	0	課題なし		存続		→	存続	→	断続候補	区間41-2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。	
41-3	3.3.41 丹波島村山線	概成済	230	22.0	16.0	工	230	○	5	0	0	課題なし		存続		→	存續	→	断続候補	区間41-3は、現道活用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駅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。	
41-4	3.3.41 丹波島村山線	概成済	520	22.0	16.0	工	158	○	7	0	0	課題なし		存続		→	存續	→	断続候補	区間41-4は、現道活用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駅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。	
41-5	3.3.41 丹波島村山線	概成済	890	22.0	16.0	工	203	○	6	0	0	課題なし		存続		→	存續	→	断続候補	区間41-5は、現道活用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駅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。	
41-6	3.3.41 丹波島村山線	概成済	260	22.0	20.0	住	386	○	6	0	0	課題なし		存続		→	存續	→	断続候補	区間41-6は、現道活用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駅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。	
41-7	3.3.41 丹波島村山線	概成済	990	22.0	18.0	住	314	○	7	0	0	課題なし		存続		→	存續	→	断続候補	区間41-7は、現道活用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駅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。	
41-8	3.3.41 丹波島村山線	概成済	706	22.0	20.0	工	293	○	7	0	0	課題なし		存続		→	存續	→	断続候補	区間41-8は、現道活用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駅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。	
41-9	3.3.41 丹波島村山線	概成済	650	22.0	18.0	工	252	○	5	0	0	課題なし		存続		→	存續	→	断続候補	区間41-9は、現道活用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駅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。	
42-1	3.4.42 丹波島小市線	未整備	750	16.0	8.0	住	70	7	0	0	課題なし				→	検討	→	検討	→	断続検討候補	区間42-1は、接続先の区間42-2が駅並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続しないことから、断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	3.4.42 丹波島小市線	未整備	530	22.0	0.0	住	62	4	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 廃止		→	廃止	→	廃止候補	区間42-2は、北陸新幹線及びJR後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、計画変更可能な駅員の道路が並行して存在しており、駅路西側との容路は確保されている。		
43-1	3.4.43 安茂里水原地線	未整備	610	22.0	8.0	住	37	3	0	0	課題なし				→ 存続	存續	→	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。		
43-2	3.4.43 安茂里水原地線	未整備	500	16.0	8.0	住	45	5	0	0	課題なし				→ 存続	存續	→	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。		
44-1	3.4.44 篠ノ井(停)線	概成済	270	16.0	14.0	商	52	7	1	0	課題あり (有効性高い)		→ 存続		→	存續	→	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。		
44-2	3.4.44 篠ノ井(停)線	概成済	570	18.0	15.0	住	52	7	1	0	課題あり (有効性高い)		→ 存続		→	存續	→	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。		
44-3	3.4.44 篠ノ井(停)線	概成済	420	16.0	16.0	住	58	7	1	0	課題あり (有効性高い)		→ 存続		→	存續	→	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。		
45-1	3.4.45 篠ノ井塩崎線	未整備	120	16.0	6.0	住	61	7	1	0	課題あり (有効性高い)		→ 存続		→	存續	→	存続候補	代替路が存在するものの、区間45-1~45-2は有効性が高く、地域拠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。		
45-2	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 (有効性高い)		→ 存續		→	存續	→	存続候補	代替路が存在するものの、区間45-1~45-2は有効性が高く、地域拠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	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 (有効性高い)		→ 検討		→	検討	→	断続検討候補	代替路が存在するものの、区間45-1~45-2は有効性が高く、地域拠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。		
45-4	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 (有効性低い)		→ 検討		→	検討	→	断続検討候補	代替路が存在するものの、区間45-1~45-2は有効性が高く、地域拠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、なおかつ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 川中筋幹線	未整備	900	16.0	0.0	住	73	7	1	0	課題あり (有効性高い)		存續		→	存續	→	存続候補	都市計画マスター プラン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 川中筋幹線	未整備	140	16.0	0.0	住	68	6	1	0	課題あり (有効性高い)		存續		→	存續	→	存続候補	都市計画マスター プラン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。		
46-3	3.4.46 川中筋幹線	未整備	730	16.0	0.0	白	70	5	0	1	課題あり (有効性低い)		存續		→	存續	→	存続候補	都市計画マスター プラン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。		
46-4	3.4.46 川中筋幹線	未整備	460	16.0	0.0	白	52	3	0	0	課題なし		存續		→	存續	→	存続候補	都市計画マスター プラン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。		
47-1	3.5.47 通明通り	未整備	470	12.0	0.0	住	71	6	1	0	課題あり (有効性高い)		→ 検討		→	検討	→	断続検討候補	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、引き続き検討する断続検討候補とする。		
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 (有効性高い)		→ 検討		→	検討	→	断続検討候補	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、引き続き検討する断続検討候補とする。		

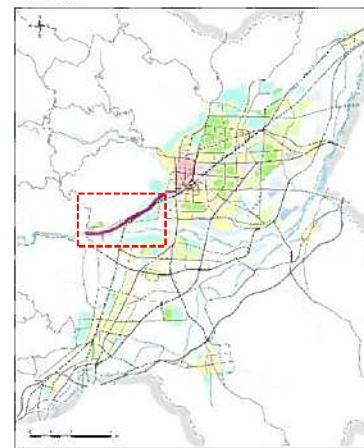
見直し評価結果 (4/5)

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 (百合/日)	幹線道路機能	(全) 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										評価概要
													と上位 格・同 種計 画	ネットワ ーク	の既存 活用	表現 課題 の検 証	路事 業の連 続性 の機 能	実代 現替 換課 題なし し・区 間	暫定 見直 し案	交 通 高 低 バ ラン ス	見 直 し 原 案		
64-1	3.5.64 岩野二ツ柳線	概成済	1,390	12.0	10.0	白	18		3	0	0	課題なし							→ 存続	存続	→ 存続候補	区間64-1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。	
64-2	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、当該区間も裏印課題は無いため、存続候補とする。		
64-3	3.5.64 荒野二ツ柳線	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64-3は、現道活用が可能であるものの、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。			
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	→ 存続候補	区間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。			
66-1	3.5.66 西寺尾錦内線	未整備	230	12.0	6.0	白	147	○	6	0	1	課題あり (有効性高い)		→ 検討				→ 検討	→ 検討候補	区間66-1は、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、整備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。			
66-2	3.5.66 西寺尾錦内線	未整備	40	12.0	7.0	白	147	○	8	0	1	課題あり (有効性高い)		→ 検討				→ 検討	→ 検討候補	区間66-2は、現道活用が可能であるものの、連続する区間の66-1は実現課題も無く存続候補となり、当該区間も裏印課題は無いため、存続候補とする。			
66-3	3.5.66 西寺尾錦内線	概成済	2,140	12.0	7.0	白	120	○	7	1	1	課題あり (有効性高い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間66-3は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-4	3.5.66 西寺尾錦内線	概成済	750	12.0	8.0	白	128	○	7	0	1	課題あり (有効性高い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間66-4は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-5	3.5.66 西寺尾錦内線	概成済	100	12.0	12.0	白	153	○	5	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間66-5は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-6	3.5.66 西寺尾錦内線	未整備	549	12.0	6.0	白	96	○	5	1	0	課題あり (有効性低い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間66-6は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-7	3.5.66 西寺尾錦内線	未整備	336	12.0	7.0	白	98	○	4	1	0	課題あり (有効性低い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間66-7は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-8	3.5.66 西寺尾錦内線	未整備	250	12.0	9.0	住	96	○	4	1	0	課題あり (有効性低い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間66-8は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-9	3.5.66 西寺尾錦内線	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	→ 整備検討候補	区間66-9は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-10	3.5.66 西寺尾錦内線	未整備	280	12.0	9.0	住	52	○	4	1	0	課題あり (有効性低い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間66-10は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-11	3.5.66 西寺尾錦内線	未整備	660	12.0	9.0	白	78	○	4	1	0	課題あり (有効性低い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間66-11は、現道活用が可能であるものの、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。			
66-12	3.5.66 西寺尾錦内線	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	→ 整備検討候補	区間66-12は、現道活用が可能であるものの、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。			
67-1	3.5.67 西寺尾足山線	未整備	420	16.0	6.0	白	12		3	1	2	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間67-1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。			
67-2	3.5.67 西寺尾足山線	未整備	330	16.0	8.0	白	1		1	2	2	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間67-2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。			
67-3	3.5.67 西寺尾足山線	未整備	460	16.0	8.0	白	1		3	1	2	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間67-3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。			
67-4	3.5.67 西寺尾足山線	未整備	210	12.0	10.0	白	1		3	1	2	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間67-4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。			
67-5	3.5.67 西寺尾足山線	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	区間67-5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。			
67-6	3.5.67 西寺尾足山線	未整備	260	12.0	9.0	住	10		3	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間67-6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。			
67-7	3.5.67 西寺尾足山線	未整備	330	12.0	9.0	住	18		4	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間67-7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。			
67-8	3.5.67 西寺尾足山線	未整備	196	12.0	9.0	住	12		2	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間67-8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。			
70-1	3.5.70 豊豊北線	未整備	490	12.0	5.0	住	48		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	9.0	住	46		6	0	1	課題あり (有効性高い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	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、般社候補に位置づけ、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	8.0	工	34		5	1	0	課題あり (有効性低い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	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が般社候補となるため、合併させて般社候補とする。			
74-1	3.2.74 上田後ノ井線	未整備	460	23.0	9.0	白	121	○	4	0	1	課題あり (有効性低い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間74-1は、般社地図上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 塩崎稻荷山線	未整備	630	12.0	8.0	住	62		3	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間76-1は、有効性が低く、現道活用が可能である区間であることから、廃止候補とする。また、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 塩崎稻荷山線	未整備	250	15.0	6.5	白	39		2	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間76-2は、有効性が低く、現道活用が可能である区間であることから、廃止候補とする。また、現道は対面通行可能な幅員が確保されている。			
76-3	3.5.76 塩崎稻荷山線	未整備	220	15.0	7.0	白	36		2	1	1	課題あり (有効性低い)		→ 廃止				→ 廃止	→ 廃止候補	区間76-3は、有効性が低く、現道活用が可能である区間であることから、廃止候補とする。また、現道は対面通行可能な幅員が確保されている。			
78-1	3.5.78 上町中央線	未整備	350	12.0	9.0	住	14		4	0	1	課題あり (有効性低い)		→ 検討				→ 検討	→ 整備検討候補	区間78-1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り、実現性に課題も無いため、存続候補とする。			
81-1	3.2.81 東外環状線	概成済	810	20.3	13.0	白	146	○	3	0	0	課題なし	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間81-1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り、実現性に課題も無いため、存続候補とする。			
85-1	3.6.85 柿里中央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	区間85-1は、柿里中央4号線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。			
91-1	3.4.91 松岡大豆島線	未整備	600	16.0	9.0	白	68		5	0	1	課題あり (有効性低い)	存続	→	存続	→	存続	→	存続候補	区間91-1は、松岡大豆島線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1	- 千曲大橋	構想路線	-	-	-	-	-	○	4	0	0	課題なし	存続	→	存續	→	-	→	-	-	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	→	存續	→	-	→	-	-	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。		

対象路線区分割り図

(位置図)



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間別評価結果			総合的な検証			総合評価(見直し原案) (基準度)						
	現況交通量 (百台/日)		計画交通量 (百台/日)		将来交通量 (百台/日)		用途別許可件数 (回)		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		9. 客観的指標による区間別評価結果		10. 総合的な検証							
	現況交通量 (百台/日)		計画交通量 (百台/日)		将来交通量 (百台/日)		用途別許可件数 (回)		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		9. 客観的指標による区間別評価結果		10. 総合的な検証							
	現況交通量 (百台/日)		計画交通量 (百台/日)		将来交通量 (百台/日)		用途別許可件数 (回)		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		9. 客観的指標による区間別評価結果		10. 総合的な検証							
	現況交通量 (百台/日)		計画交通量 (百台/日)		将来交通量 (百台/日)		用途別許可件数 (回)		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		9. 客観的指標による区間別評価結果		10. 総合的な検証							
	現況交通量 (百台/日)		計画交通量 (百台/日)		将来交通量 (百台/日)		用途別許可件数 (回)		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		9. 客観的指標による区間別評価結果		10. 総合的な検証							
	現況交通量 (百台/日)		計画交通量 (百台/日)		将来交通量 (百台/日)		用途別許可件数 (回)		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		9. 客観的指標による区間別評価結果		10. 総合的な検証							
3-1	829	住	16.0	未整備	14	195	1.77	16.0	160	1.43	-	○	○	-	○	○	○	-	○	○	-	3	-	-	△	-	-	1 調査あり(未実施)	存続	存続快捕	180 1.0	
3-2	563	住	9.3	未整備	17	189	1.71	16.0	188	1.71	-	○	○	-	○	-	○	-	○	○	-	7	-	-	△	-	-	1 調査あり(未実施)	存続	存続快捕	167 0.9	
3-3	420	住	12.0	未整備	14	203	1.85	16.0	155	1.41	-	○	-	-	○	-	○	-	○	○	-	5	-	-	△	-	-	1 調査あり(未実施)	存続	存続候補	200 1.1	
3-4	189	住	0.8	未整備	20	-	-	16.0	67	0.81	-	-	-	-	○	-	○	-	○	○	-	4	○	-	△	-	-	0 調査あり(未実施)	存続	存続候補	73 1.0	
3-5	130	住	12.0	未整備	5	35	0.94	16.0	59	0.06	-	-	-	-	○	-	-	-	○	○	-	3	○	○	△	-	-	0 調査あり(未実施)	存続	存続候補	98 0.9	
3-6	1.209	住	11.2	未整備	40	67	0.74	16.0	107	1.19	-	○	-	-	○	○	○	-	-	○	○	-	2	○	○	△	-	-	0 調査あり(未実施)	存続	存続候補	86 0.7
3-7	609	住	0.0	未整備	4	-	-	16.0	14	0.20	-	-	-	-	○	○	○	-	-	○	-	-	5	○	-	△	-	-	0 調査あり(未実施)	存続	存続候補	50 0.0
3-8	203	住	11.0	未整備	5	117	1.46	16.0	98	1.24	○	-	-	-	○	-	○	-	○	○	-	5	-	○	△	-	-	0 調査あり(未実施)	存続	存続候補	97 0.5	

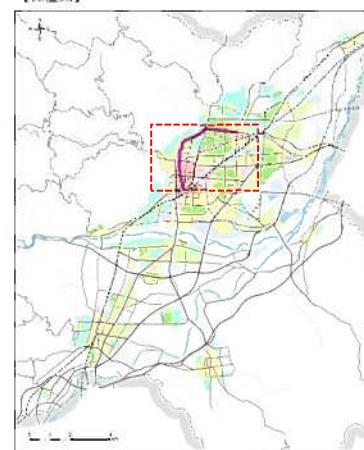
見直し案の考え方

区域計画によっては、広域路網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)への変更が検討されるが、整備済み区間との連続性や開発実態との調整の結果を考慮し、計画幅員のまま作成被認する。

区間3-4-7では、伏竹橋があるため路端への都心計画決定の変更を含め検討する区間として総統検討会議とともに考えられるが、接続する前後区間（区間3-1～3-3-8、区間5-1（小山橋））が今後延伸であり、実現性に課題も無いことから、都心計画道路ネットワークとしての連続性を考慮して踏まえ存続候補とする。

区間によっては、仮想道路をタップする前画面に接続されている道路であるため、右矢印を押すとします。

対象路線区間割り図



整備状況：令和3年4月1日現在



見直し案の考え方

区域に付いては、(都)中央通り、(都)県道及び井草、(橘)県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、悪環境確保の観点からも難航があるため施工を抑制する。なお、代替路が存在することに加え、一向に通行規制で適用される現状が弊害とされています。

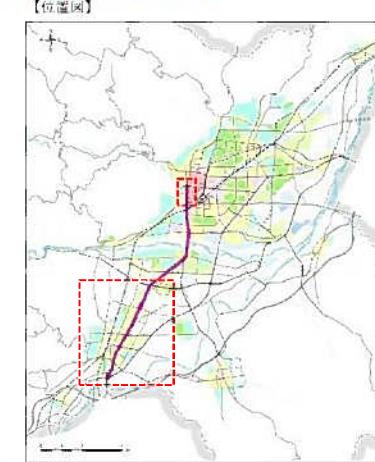
14問5~6~10は、延辺環境係による課題はあるものの有効性が高い問題であるため、(都)中央通り(14問5~6~4)と同様に周辺環境への影響を低減させるとともに、(都)中央通りとネットワークした歩行者優先化強化に向けて、幅員縮小の要更陳請とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けては、必要に応じて駅道への都心計画決定の変更を含め検討を行う。

区間5-1は、代替點は存在するものの、合意性は高く、接続する区間5-2は変更価値となってしまっており、連続性的観点からも必要である。ただし、歴史感覚保全に課題があるため、(都)中央通り(区間5-1~4)と向こうに歩行者優先道路に向けて、幅員縮小の変更価値とする。

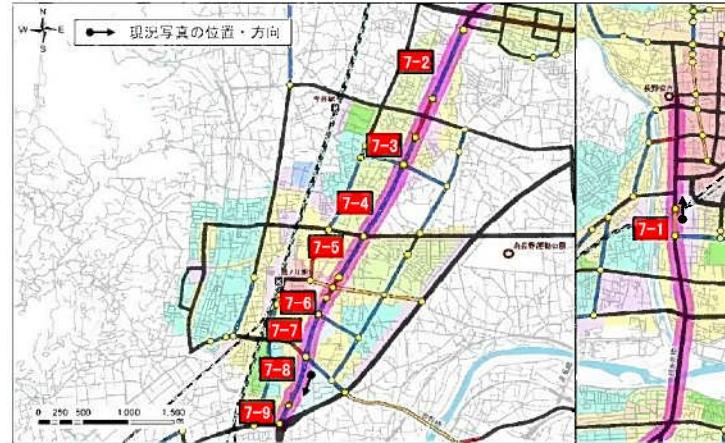
注1) 用途地別取扱状況：住・工居系用途地、商・商業系用途地、土・工業系用途地、口・口池地庫等。
注2) C：有効性、代償性の評価で該当あり、△：実現性の下限で該当あり、○：実現性の上限で該当あり。
注3) 「希望なし」：有効性無しに該当があり、△：代償性、実現性既存に該当かない・困難
たる実現性無しに該当があり、○：有効性（「有効性なし」）
注4) 住・工居系または実現性既存に該当なし、△：有効性指標に該当が無い・困難
たる実現性無しに該当あり、○：有効性（「有効性なし」）
注5) 「実現性無し」：有効性無しに該当があり、△：代償性、実現性既存に該当かない・困難
たる実現性無しに該当あり、○：有効性（「有効性なし」）
注6) 「不採用」：現状面の改善を実現することが望ましいとされずある区間
注7) 「禁止範囲」：現状面を変えることがのぞましいとされる区間

路線番号・路線名	3.3.7 岐府後ノ井線	計画延長	11.0km	代表幅員	22.0m	改良済延長	6.55km	未整備延長	4.45km	改良率	50.5%	車線数	4(2)車線
計画決定当時の目的	本市の市街化の動向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 S28.3.30 L=5.85km W=16m ②当初 S28.12.2 L=2.50km W=15m ③第1回 S29.3.22 L=5.09km W=16m(部分、橋梁、点差、起点、終点変更) ④第2回 S29.2.16 L=5.05km W=16m(事業変更) 第3回 S29.5.22 L=11.01km W=22m(番号、名称、段長、点差、終点変更) 第4回 S29.6.19 L=11.01km W=22m(番号、名前変更)	①当初 S28.3.30 L=5.85km W=16m ②当初 S28.12.2 L=2.50km W=15m ③第1回 S29.3.22 L=5.09km W=16m(部分、橋梁、点差、起点、終点変更) ④第2回 S29.2.16 L=5.05km W=16m(事業変更) 第3回 S29.5.22 L=11.01km W=22m(番号、名称、段長、点差、終点変更) 第4回 S29.6.19 L=11.01km W=22m(番号、名前変更)	第3回 S28.4.5 L=11.01km W=22m(橋員変更) 第4回 S28.12.22 L=11.01km W=22m(区域変更) 第5回 H2.3.3 L=11.01km W=22m(交差点部変更) 第6回 H2.10.15 L=11.01km W=22m(交差点部変更) 第7回 H2.8.7 L=11.01km W=22m(交差点部変更)	50.5%	車線数	4(2)車線					

対象路線区間割り図



【詳細図】



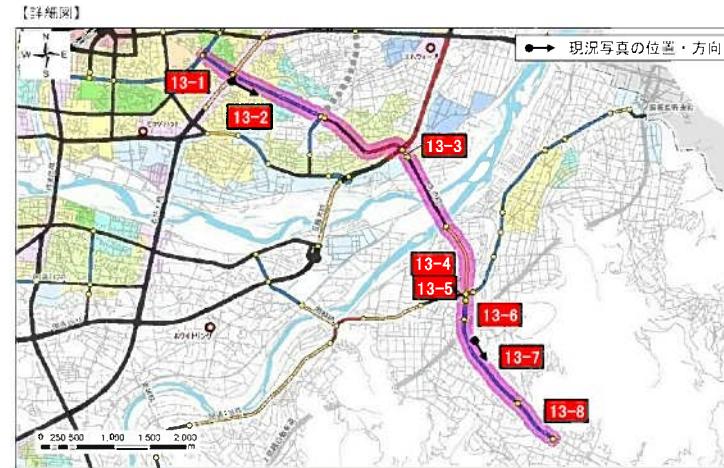
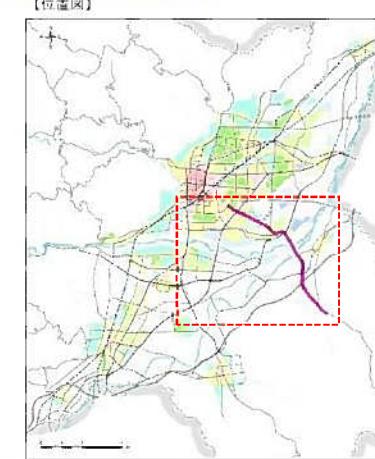
整備状況 令和3年4月1日現在

現況

計画線と採用が看守異なるものの計画協員と同様の権限が確保された場所が活用可能であるが、接続先の民間40-1、40-2が総統候補に位置づけられることから、当該区间も総統候補に位置づけ、民間40-1、40-2と一緒に引き続き見直し方針を検討するものとする。

路線番号・路線名	3.4.13 長野市平線	計画延長	S.050m	代表幅員	16.0m	改良済延長	2.456m	未整備延長	5.520m	改良率	30.2%	車線数	2車線
計画決定当時の目的		都市計画決定経緯	S.050m	代表幅員	16.0m	改良済延長	2.456m	未整備延長	5.520m	改良率	30.2%	車線数	2車線
小市の街路は、昭和50年に決定されたその後段次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划は、3.3倍強に拡大され更に既往自動車交通量等の沿線等諸事情が大きく変動し、既決定の街路計画の各項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。		当初 S33.12.23 L=5,430m W=11m 第1回 S40.8.16 L=3,670m W=11m(延長変更) 第2回 S44.5.22 L=7,350m W=11m(部分、橋梁、交点、起点、終点、地形変更) 第3回 S51.9.18 L=8,170m W=11m(新規、延長、地形変更) 第4回 H3.3.22 L=8,040m W=11m(延長、構造形式変更) 第5回 H25.11.21 L=8,050m W=16m(全段、地形変更)											

対象路線区間割り図



整備状況 令和3年4月1日現在

現況



52621 Google

区間番号	区間の現況と計画										客観的指標による区間別評価結果										総合評価（見直し原案）										
	区間延長（m）	現況幅員（m）	現況交通量	計画幅員（m）	現況交通量	計画幅員（m）	有効性検討指標	代替性検討指標	実現性検討指標	総合的な検証	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩											
用途地図指定状況	現況幅員（m）	現況交通量	計画幅員（m）	現況交通量	計画幅員（m）	1. 都市環境機能	2. 防災機能	3. 収容空間機能	4. 市街地形形成機能	5. 交通機能	7. 代替性	8. 実現性	自然環境保全	社会環境保全	市街地の活性化	①	②	③	④	⑤	⑥	将来推計見直し（2054年）									
（2021年）	（2025年）	（百台/日）	（2021年）	（2025年）	（百台/日）	土地区画整理事業	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	駐車場機能	公共交通機関の接続機能	代替路の有無	現況活用	自然環境保全	社会環境保全	市街地の活性化	①	②	③	④	⑤	⑥	交通需要バランス									
（2021年）	（2025年）	（百台/日）	（2021年）	（2025年）	（百台/日）	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	駐車場機能	公共交通機関の接続機能	代替路の有無	現況活用	自然環境保全	社会環境保全	市街地の活性化	①	②	③	④	⑤	⑥	代替路なし・実現困難なし・建設困難										
13-1	500	住	13.0	未整備	16	26	0.96	16.0	112	24	-	○	-	-	○	○	○	○	-	7	○	i	-	-	-	-	0	課題なし（実現性高い）	有続候補	112	0.93
13-2	1,420	住	13.0	未整備	100	-	-	16.0	73	61	-	○	-	○	○	○	○	-	7	○	-	i	-	-	-	-	0	課題あり（実現性低い）	種別	67	0.56
13-3	18.0	工	18.0	既設筋	2	183	1.66	16.0	127	71	-	-	○	-	○	○	○	-	7	○	-	i	-	-	-	-	0	課題なし	有続候補	128	0.71
13-4	1,670	白	11.0	既設筋	1	70	1.40	16.0	95	95	-	-	○	-	○	○	○	-	7	○	-	i	-	-	-	-	0	課題あり（実現性高い）	存続	93	0.96
13-5	80	白	8.5	既設筋	0	72	0.72	16.0	103	1.03	-	-	○	-	-	-	-	-	7	○	○	i	-	-	-	-	0	課題あり（実現性低い）	存続候補	101	1.01
13-6	265	白	8.5	未整備	1	72	0.72	16.0	103	1.03	-	○	○	-	-	○	○	-	7	○	○	i	-	-	-	-	0	課題なし	有続候補	101	1.01
13-7	1,460	白	8.5	未整備	45	72	0.72	16.0	72	72	-	○	-	-	○	○	-	-	7	○	○	i	-	-	-	-	0	課題あり（実現性高い）	廃止候補	73	0.72
13-8	700	白	8.0	未整備	11	31	0.44	16.0	3	0.04	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	○	i	-	-	-	-	1	課題あり（実現性低い）	廃止候補	3	0.04

見直しの考え方

区間13-1～6は、地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。

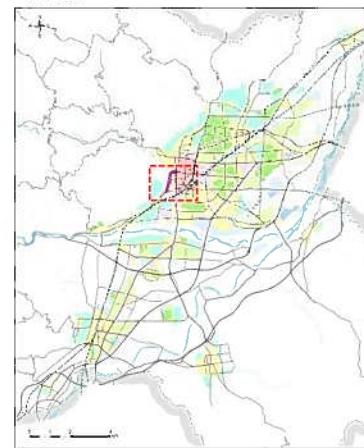
ただし、区間13-2は起終点をほぼ同じくする代替路（主）長野市平線の現況区間）が存在していることから、既続候補候補に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。

区間13-7～8は、既道筋利用可能な区間であり、有効性もしくは市街地の拡大を抱き懸念のある区間であるため、廃止候補とする。

注1) 用途地図指定状況：(1)「岩手県用地地図」、(2)「山梨県用地地図」、(3)「宮城県用地地図」、(4)「愛知県用地地図」、(5)「岐阜県用地地図」、(6)「三重県用地地図」、(7)「奈良県用地地図」、(8)「和歌山县用地地図」、(9)「大阪府用地地図」、(10)「兵庫県用地地図」、(11)「神奈川県用地地図」、(12)「東京都用地地図」、(13)「有効性、代替性の評価で該当あり」、(14)「実現性評価で該当あり」、(15)「有効性評価で該当なし」、(16)「代替性評価で該当なし」、(17)「実現性評価で該当なし」、(18)「代替性評価で該当なし」、(19)「実現性評価で該当なし」、(20)「代替性評価で該当なし」、(21)「実現性評価で該当なし」、(22)「代替性評価で該当なし」、(23)「実現性評価で該当なし」、(24)「代替性評価で該当なし」、(25)「実現性評価で該当なし」、(26)「代替性評価で該当なし」、(27)「実現性評価で該当なし」、(28)「代替性評価で該当なし」、(29)「実現性評価で該当なし」、(30)「代替性評価で該当なし」、(31)「実現性評価で該当なし」、(32)「代替性評価で該当なし」、(33)「実現性評価で該当なし」、(34)「代替性評価で該当なし」、(35)「実現性評価で該当なし」、(36)「代替性評価で該当なし」、(37)「実現性評価で該当なし」、(38)「代替性評価で該当なし」、(39)「実現性評価で該当なし」、(40)「代替性評価で該当なし」、(41)「実現性評価で該当なし」、(42)「代替性評価で該当なし」、(43)「実現性評価で該当なし」、(44)「代替性評価で該当なし」、(45)「実現性評価で該当なし」、(46)「代替性評価で該当なし」、(47)「実現性評価で該当なし」、(48)「代替性評価で該当なし」、(49)「実現性評価で該当なし」、(50)「代替性評価で該当なし」、(51)「実現性評価で該当なし」、(52)「代替性評価で該当なし」、(53)「実現性評価で該当なし」、(54)「代替性評価で該当なし」、(55)「実現性評価で該当なし」、(56)「代替性評価で該当なし」、(57)「実現性評価で該当なし」、(58)「代替性評価で該当なし」、(59)「実現性評価で該当なし」、(60)「代替性評価で該当なし」、(61)「実現性評価で該当なし」、(62)「代替性評価で該当なし」、(63)「実現性評価で該当なし」、(64)「代替性評価で該当なし」、(65)「実現性評価で該当なし」、(66)「代替性評価で該当なし」、(67)「実現性評価で該当なし」、(68)「代替性評価で該当なし」、(69)「実現性評価で該当なし」、(70)「代替性評価で該当なし」、(71)「実現性評価で該当なし」、(72)「代替性評価で該当なし」、(73)「実現性評価で該当なし」、(74)「代替性評価で該当なし」、(75)「実現性評価で該当なし」、(76)「代替性評価で該当なし」、(77)「実現性評価で該当なし」、(78)「代替性評価で該当なし」、(79)「実現性評価で該当なし」、(80)「代替性評価で該当なし」、(81)「実現性評価で該当なし」、(82)「代替性評価で該当なし」、(83)「実現性評価で該当なし」、(84)「代替性評価で該当なし」、(85)「実現性評価で該当なし」、(86)「代替性評価で該当なし」、(87)「実現性評価で該当なし」、(88)「代替性評価で該当なし」、(89)「実現性評価で該当なし」、(90)「代替性評価で該当なし」、(91)「実現性評価で該当なし」、(92)「代替性評価で該当なし」、(93)「実現性評価で該当なし」、(94)「代替性評価で該当なし」、(95)「実現性評価で該当なし」、(96)「代替性評価で該当なし」、(97)「実現性評価で該当なし」、(98)「代替性評価で該当なし」、(99)「実現性評価で該当なし」、(100)「代替性評価で該当なし」、(101)「実現性評価で該当なし」、(102)「代替性評価で該当なし」、(103)「実現性評価で該当なし」、(104)「代替性評価で該当なし」、(105)「実現性評価で該当なし」、(106)「代替性評価で該当なし」、(107)「実現性評価で該当なし」、(108)「代替性評価で該当なし」、(109)「実現性評価で該当なし」、(110)「代替性評価で該当なし」、(111)「実現性評価で該当なし」、(112)「代替性評価で該当なし」、(113)「実現性評価で該当なし」、(114)「代替性評価で該当なし」、(115)「実現性評価で該当なし」、(116)「代替性評価で該当なし」、(117)「実現性評価で該当なし」、(118)「代替性評価で該当なし」、(119)「実現性評価で該当なし」、(120)「代替性評価で該当なし」、(121)「実現性評価で該当なし」、(122)「代替性評価で該当なし」、(123)「実現性評価で該当なし」、(124)「代替性評価で該当なし」、(125)「実現性評価で該当なし」、(126)「代替性評価で該当なし」、(127)「実現性評価で該当なし」、(128)「代替性評価で該当なし」、(129)「実現性評価で該当なし」、(130)「代替性評価で該当なし」、(131)「実現性評価で該当なし」、(132)「代替性評価で該当なし」、(133)「実現性評価で該当なし」、(134)「代替性評価で該当なし」、(135)「実現性評価で該当なし」、(136)「代替性評価で該当なし」、(137)「実現性評価で該当なし」、(138)「代替性評価で該当なし」、(139)「実現性評価で該当なし」、(140)「代替性評価で該当なし」、(141)「実現性評価で該当なし」、(142)「代替性評価で該当なし」、(143)「実現性評価で該当なし」、(144)「代替性評価で該当なし」、(145)「実現性評価で該当なし」、(146)「代替性評価で該当なし」、(147)「実現性評価で該当なし」、(148)「代替性評価で該当なし」、(149)「実現性評価で該当なし」、(150)「代替性評価で該当なし」、(151)「実現性評価で該当なし」、(152)「代替性評価で該当なし」、(153)「実現性評価で該当なし」、(154)「代替性評価で該当なし」、(155)「実現性評価で該当なし」、(156)「代替性評価で該当なし」、(157)「実現性評価で該当なし」、(158)「代替性評価で該当なし」、(159)「実現性評価で該当なし」、(160)「代替性評価で該当なし」、(161)「実現性評価で該当なし」、(162)「代替性評価で該当なし」、(163)「実現性評価で該当なし」、(164)「代替性評価で該当なし」、(165)「実現性評価で該当なし」、(166)「代替性評価で該当なし」、(167)「実現性評価で該当なし」、(168)「代替性評価で該当なし」、(169)「実現性評価で該当なし」、(170)「代替性評価で該当なし」、(171)「実現性評価で該当なし」、(172)「代替性評価で該当なし」、(173)「実現性評価で該当なし」、(174)「代替性評価で該当なし」、(175)「実現性評価で該当なし」、(176)「代替性評価で該当なし」、(177)「実現性評価で該当なし」、(178)「代替性評価で該当なし」、(179)「実現性評価で該当なし」、(180)「代替性評価で該当なし」、(181)「実現性評価で該当なし」、(182)「代替性評価で該当なし」、(183)「実現性評価で該当なし」、(184)「代替性評価で該当なし」、(185)「実現性評価で該当なし」、(186)「代替性評価で該当なし」、(187)「実現性評価で該当なし」、(188)「代替性評価で該当なし」、(189)「実現性評価で該当なし」、(190)「代替性評価で該当なし」、(191)「実現性評価で該当なし」、(192)「代替性評価で該当なし」、(193)「実現性評価で該当なし」、(194)「代替性評価で該当なし」、(195)「実現性評価で該当なし」、(196)「代替性評価で該当なし」、(197)「実現性評価で該当なし」、(198)「代替性評価で該当なし」、(199)「実現性評価で該当なし」、(200)「代替性評価で該当なし」、(201)「実現性評価で該当なし」、(202)「代替性評価で該当なし」、(203)「実現性評価で該当なし」、(204)「代替性評価で該当なし」、(205)「実現性評価で該当なし」、(206)「代替性評価で該当なし」、(207)「実現性評価で該当なし」、(208)「代替性評価で該当なし」、(209)「実現性評価で該当なし」、(210)「代替性評価で該当なし」、(211)「実現性評価で該当なし」、(212)「代替性評価で該当なし」、(213)「実現性評価で該当なし」、(214)「代替性評価で該当なし」、(215)「実現性評価で該当なし」、(216)「代替性評価で該当なし」、(217)「実現性評価で該当なし」、(218)「代替性評価で該当なし」、(219)「実現性評価で該当なし」、(220)「代替性評価で該当なし」、(221)「実現性評価で該当なし」、(222)「代替性評価で該当なし」、(223)「実現性評価で該当なし」、(224)「代替性評価で該当なし」、(225)「実現性評価で該当なし」、(226)「代替性評価で該当なし」、(227)「実現性評価で該当なし」、(228)「代替性評価で該当なし」、(229)「実現性評価で該当なし」、(230)「代替性評価で該当なし」、(231)「実現性評価で該当なし」、(232)「代替性評価で該当なし」、(233)「実現性評価で該当なし」、(234)「代替性評価で該当なし」、(235)「実現性評価で該当なし」、(236)「代替性評価で該当なし」、(237)「実現性評価で該当なし」、(238)「代替性評価で該当なし」、(239)「実現性評価で該当なし」、(240)「代替性評価で該当なし」、(241)「実現性評価で該当なし」、(242)「代替性評価で該当なし」、(243)「実現性評価で該当なし」、(244)「代替性評価で該当なし」、(245)「実現性評価で該当なし」、(246)「代替性評価で該当なし」、(247)「実現性評価で該当なし」、(248)「代替性評価で該当なし」、(249)「実現性評価で該当なし」、(250)「代替性評価で該当なし」、(251)「実現性評価で該当なし」、(252)「代替性評価で該当なし」、(253)「実現性評価で該当なし」、(254)「代替性評価で該当なし」、(255)「実現性評価で該当なし」、(256)「代替性評価で該当なし」、(257)「実現性評価で該当なし」、(258)「代替性評価で該当なし」、(259)「実現性評価で該当なし」、(260)「代替性評価で該当なし」、(261)「実現性評価で該当なし」、(262)「代替性評価で該当なし」、(263)「実現性評価で該当なし」、(264)「代替性評価で該当なし」、(265)「実現性評価で該当なし」、(266)「代替性評価で該当なし」、(267)「実現性評価で該当なし」、(268)「代替性評価で該当なし」、(269)「実現性評価で該当なし」、(270)「代替性評価で該当なし」、(271)「実現性評価で該当なし」、(272)「代替性評価で該当なし」、(273)「実現性評価で該当なし」、(274)「代替性評価で該当なし」、(275)「実現性評価で該当なし」、(276)「代替性評価で該当なし」、(277)「実現性評価で該当なし」、(278)「代替性評価で該当なし」、(279)「実現性評価で該当なし」、(280)「代替性評価で該当なし」、(281)「実現性評価で該当なし」、(282)「代替性評価で該当なし」、(283)「実現性評価で該当なし」、(284)「代替性評価で該当なし」、(285)「実現性評価で該当なし」、(286)「代替性評価で該当なし」、(287)「実現性評価で該当なし」、(288)「代替性評価で該当なし」、(289)「実現性評価で該当なし」、(290)「代替性評価で該当なし」、(291)「実現性評価で該当なし」、(292)「代替性評価で該当なし」、(293)「実現性評価で該当なし」、(294)「代替性評価で該当なし」、(295)「実現性評価で該当なし」、(296)「代替性評価で該当なし」、(297)「実現性評価で該当なし」、(298)「代替性評価で該当なし」、(299)「実現性評価で該当なし」、(300)「代替性評価で該当なし」、(301)「実現性評価で該当なし」、(302)「代替性評価で該当なし」、(303)「実現性評価で該当なし」、(304)「代替性評価で該当なし」、(305)「実現性評価で該当なし」、(306)「代替性評価で該当なし」、(307)「実現性評価で該当なし」、(308)「代替性評価で該当なし」、(309)「実現性評価で該当なし」、(310)「代替性評価で該当なし」、(311)「実現性評価で該当なし」、(312)「代替性評価で該当なし」、(313)「実現性評価で該当なし」、(314)「代替性評価で該当なし」、(315)「実現性評価で該当なし」、(316)「代替性評価で該当なし」、(317)「実現性評価で該当なし」、(318)「代替性評価で該当なし」、(319)「実現性評価で該当なし」、(320)「代替性評価で該当なし」、(321)「実現性評価で該当なし」、(322)「代替性評価で該当なし」、(323)「実現性評価で該当なし」、(324)「代替性評価で該当なし」、(325)「実現性評価で該当なし」、(326)「代替性評価で該当なし」、(327)「実現性評価で該当なし」、(328)「代替性評価で該当なし」、(329)「実現性評価で該当なし」、(330)「代替性評価で該当なし」、(331)「実現性評価で該当なし」、(332)「代替性評価で該当なし」、(333)「実現性評価で該当なし」、(334)「代替性評価で該当なし」、(335)「実現性評価で該当なし」、(336)「代替性評価で該当なし」、(337)「実現性評価で該当なし」、(338)「代替性評価で該当なし」、(339)「実現性評価で該当なし」、(340)「代替性評価で該当なし」、(341)「実現性評価で該当なし」、(342)「代替性評価で該当なし」、(343)「実現性評価で該当なし」、(344)「代替性評価で該当なし」、(345)「実現性評価で該当なし」、(346)「代替性評価で該当なし」、(347)「実現性評価で該当なし」、(348)「代替性評価で該当なし」、(349)「実現性評価で該当なし」、(350)「代替性評価で該当なし」、(351)「実現性評価で該当なし」、(352)「代替性評価で該当なし」、(353)「実現性評価で該当

対象路線区間割り

对称双极性图
(图 1)



【詳細圖】



整備状況：令和3年4月1日現在

現況



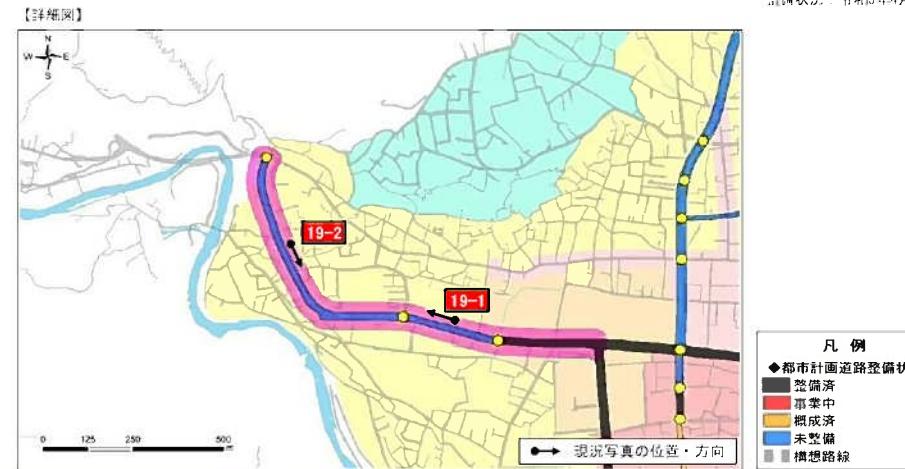
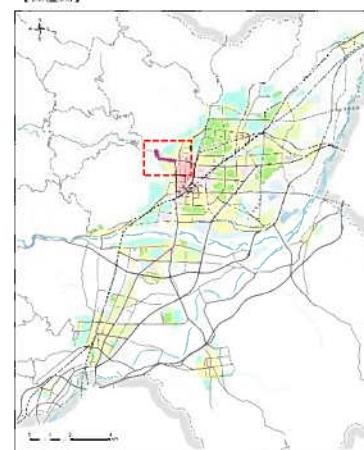
E2021 Gao



47021 Gond

区間18-2は、有効性があり、代替道・実現課題・審議性に問題がないため存続候補とする。

対象路線区間割り図



整備状況：令和3年4月1日現在

現況



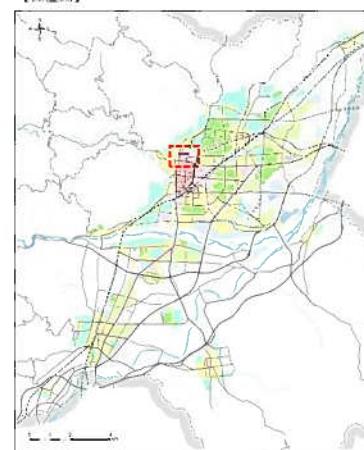
見直し案の考え方

自然、歴史環境保全に課題があり、加えて区間19-2は継続割配の観点からも課題が存在するものの、両区間とともに幹線運賃に分類され、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られる。

注1) 用達地権拘束状況：住（在宅系用達地）・商（商業系用達地）・工（工業系用達地）・口（口地施業）・住（住）C：有効性・代合性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり、注2) 「希望なし」：有効性指標に該当があり、代合性・実現性指標に該当かない・困難な場合は実現性指標に該当があり、有効性指標へへの該当が全件の均等に該当している区间・注3) 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件の平均を下回っている区间・注4) または、有効性指標に該当が無い・区間・注5) または、「有効性指標に該当が無い・区間」、「不採用」

対象路線区間割り図

小市の街路は、昭和5年に決定されたその後改訂がなされた一帯の計画案をもつてできたが、既に昭和29年に隣接する10町を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の拡張等諸事情が大きく変動し、既に決定した街路計画の各所に修正を要する所が生じたので、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。



整備状況：令和3年4月1日現在

現況



15/2021-Conn



47071 GENE

見直し案の考え方

有効性が低い区间であり、自然・歴史資源富の観点から課題も存在する。また、区间M-214は計画通りと同様の舗装で歩行者及び駐車空間が確保された形で現道が整備されており、区间M-214代替路が存在しているため、施工便換とする。

注1) 用達地権拘束状況：住「在宅系用達地」、商「商業系用達地」、工「工業系用達地」、口「口頭地権」、(注2) C「有効性・代合性の評価で該当り」、A「実現性の評価で該当り」、注3) 「希望なし」、有効性指標に該当があり、代合性・実現性指標に該当かない、B「無効」、有効性指標に該当がない、代合性・実現性指標に該当がない。有効性指標へは該当が全件の $\frac{1}{n}$ 件を上回っている区間、「詮説あり」(有効性C)、代合性または実現性指標に該当が少く、有効性指標へは該当が全件の平均を下回っている区間、「詮説なし」(有効性A)、有効性指標に該当が無いが、代合性または実現性指標に該当がある。有効性指標へは該当が全件の平均を上回っている区間、「詮説あり」(有効性B)、有効性指標に該当がないが、代合性または実現性指標に該当がある。有効性指標へは該当が全件の平均を下回っている区間、「詮説なし」(有効性C)、代合性または実現性指標に該当がない。有効性指標へは該当が全件の平均を上回っている区間、「詮説あり」(有効性B)、有効性指標に該当がないが、代合性または実現性指標に該当がある。有効性指標へは該当が全件の平均を下回っている区間、「詮説なし」(有効性C)、代合性または実現性指標に該当がない。