路線番号・路線名	3.6.22　新町返目線	計画延長	1,760m	代表幅員	11.0m	改良済延長	1,350m	未整備延長	410m	改良率	76.7%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

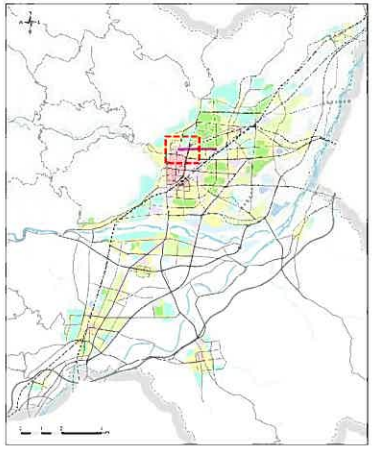
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=1,956m　W=11m
第1回	S44.5.22	L=1,760m　W=11m(番号,延長,終点変更)
第2回	S54.9.19	L=1,760m　W=11m(番号変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

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

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間22-1

©2021 Google

区間22-2

©2021 Google

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標：1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標：7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標：8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証：① 上位・関連計画との整合	② コンパクトネットワーク	③ 既存ストックの活用	④ 実現課題の検証	⑤ 事業の連続性・路線としての機能	⑤ 代替路なし・実現課題なし区間	⑥ 交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
22-1	240	商	9.0	未整備	13	18	0.26	11.0	12	0.17	－	○	－	－	－	○	－	－	－	○	－	－	－	－	－	3	○	－	1	－	△	△	－	－	2	課題あり（有効性低い）	変更	――	――	――	――	――	―>	変更候補	14	1.40
22-2	160	商	8.0	未整備	5	18	0.15	11.0	12	0.10	－	○	－	－	－	○	－	－	－	○	－	－	－	－	－	3	○	－	1	－	△	△	－	－	2	課題あり（有効性低い）	――>	変更	――	――	――	―>	変更候補	14	0.12

見直し案の考え方

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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間。「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.24　上松吉田線	計画延長	1,030m	代表幅員	12.0m	改良済延長	0m	未整備延長	1,030m	改良率	0.0%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

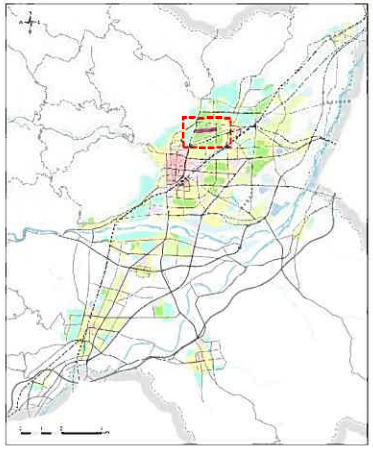
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=1,106m　W=12m
第1回	S44.5.22	L=1,030m　W=12m(番号,延長,起点,終点変更)
第2回	S47.10.16	L=1,030m　W=12m
第3回	S54.9.19	L=1,030m　W=12m(番号変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間24-1

区間24-3

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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			有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤		⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能		代替路の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大			上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし区間	交通需給バランス			交通量（百台／日）	（混雑度）
24-1	560	住	0.0	未整備	26	－	－	12.0	25	0.36	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	○	－	－	－	5	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	――	――>	廃止	――	――	――	――>	廃止候補	－	－
24-2	310	住	0.0	未整備	25	－	－	12.0	31	0.44	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	○	－	－	－	5	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	――	――>	廃止	――	――	――	――>	廃止候補	－	－
24-3	120	住	11.0	概成済	0	－	－	12.0	31	0.44	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	○	－	－	－	5	○	○	2	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	――	――>	廃止	――	――	――	――>	廃止候補	－	－
24-4	40	住	0.0	未整備	5	－	－	12.0	31	0.44	－	○	－	○	－	－	○	－	－	－	○	－	－	－	4	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	――	――>	廃止	――	――	――	――>	廃止候補	－	－

見直し案の考え方

有効性が低く、（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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.3.25 北部幹線	計画延長	6,130m	代表幅員	22.0m	改良済延長	4,190m	未整備延長	1,940m	改良率	68.4%	車線数	4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

当初	S44.5.22	L=6,130m W=22m
第1回	S54.9.10	L=6,130m W=22m(番号変更)
第2回	S62.2.25	L=6,130m W=22m(交差点部変更)
第3回	H19.11.22	L=6,130m W=22m(幅員,交差点部変更)
第4回	H23.12.8	L=6,130m W=22m(幅員,交差点部変更)

対象路線区間割り図

【位置図】

【詳細図】

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間25-1

区間25-2

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量 フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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			有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤	⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（面的整備支援機能）	幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能		代替路の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大			上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし区間	交通需給バランス			交通量（百台／日）	（混雑度）
25-1	1,090	白	0.0	未整備	38	－	－	22.0	125	0.60	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	○	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	121	0.57
25-2	850	白	0.0	未整備	1	－	－	22.0	172	0.82	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	○	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	168	0.80

見直し案の考え方

都市計画マスタープラン及び広域道路ネットワーク計画に位置づけられた区間であり、実現性に課題も無いため、存在候補とする。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.26　浅川若槻線	計画延長	1,770m	代表幅員	12.0m	改良済延長	1,160m	未整備延長	610m	改良率	65.5%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

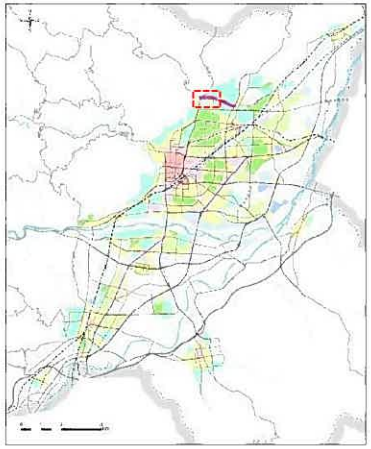
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

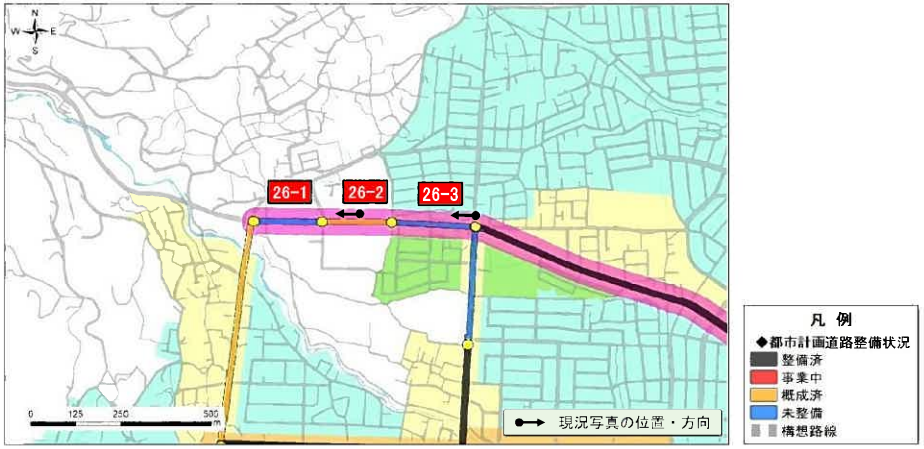
当初	S33.12.23	L=5,760m　W=9m
第1回	S38.3.30	L=5,760m　W=9m(終点、線形変更)
第2回	S44.5.22	L=1,770m　W=12m(番号、名称、幅員、延長、起点、終点、線形変更)
第3回	S54.9.10	L=1,770m　W=12m(番号、名称変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間26-2

区間26-3

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
26-1	190	白	0.0	未整備	3	－	－	12.0	40	0.33	－	○	－	－	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	4	○	－	1	－	－	－	－	△	1	課題あり（有効性低い）	――	―>	検討	――	――	――	―>	継続検討候補	40	0.34
26-2	190	白	7.0	概成済	0	－	－	12.0	40	0.33	－	○	－	－	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	4	－	○	1	－	－	－	－	△	1	課題あり（有効性低い）	――	―>	検討	――	――	――	―>	継続検討候補	40	0.34
26-3	230	住	0.0	未整備	7	－	－	12.0	40	0.33	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	○	－	－	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	――	――	――	―>	検討	――	―>	継続検討候補	40	0.34

見直し案の考え方

区間26-1,2は有効性が低い区間であり、区間26-1は（主）長野信濃線及び（市）浅川139号線が代替路となり、区間26-2は現道活用が可能であるが、区間26-3は有効性が高く課題も存在しない。
そのため、これら区間について継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.27 返目浅川線	計画延長	2,610m	代表幅員	12.0m	改良済延長	290m	未整備延長	2,320m	改良率	11.1%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

本市の街路は、昭和5年に決定されその後数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域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

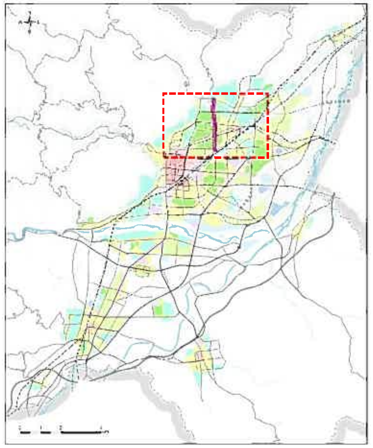
都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=2,440m W=12m
第1回	S44.5.22	L=2,610m W=12m（番号、名称、延長、起点、終点、線形変更）
第2回	S54.9.10	L=2,610m W=12m（番号、名称変更）

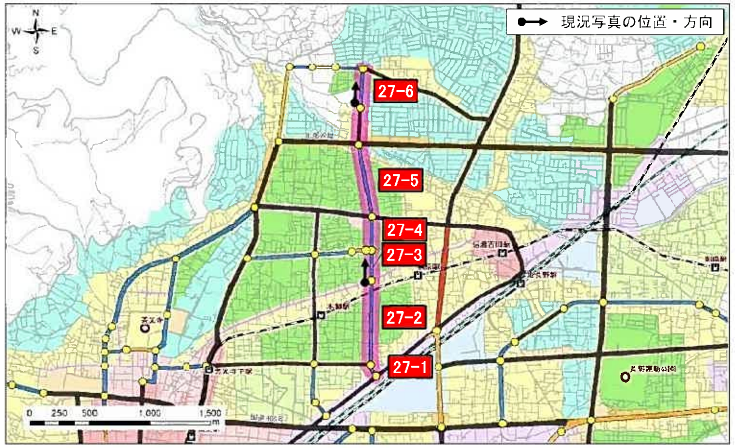
対象路線区間割り図

整備状況：令和3年4月1日現在

【位置図】



【詳細図】



凡 例
◆都市計画道路整備状況
整備済
事業中
概成済
未整備
構想路線

現況

区間27-3

区間27-6

区間の現況と計画

区間番号	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	現況交通量（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	将来交通量フルネット（混雑度）
27-1	110	住	0.0	未整備	3	36	0.30	12.0	49	0.41
27-2	720	住	0.0	未整備	48	－	－	12.0	42	0.60
27-3	260	住	0.0	未整備	22	－	－	12.0	34	0.49
27-4	280	住	0.0	未整備	20	－	－	12.0	66	0.94
27-5	620	住	0.0	未整備	39	－	－	12.0	64	0.91
27-6	330	住	5.0	未整備	11	6	0.60	12.0	21	0.18

有効性検討指標

区間番号	1. 都市環境機能：土地利用緩衝機能	1. 歩行者の安全性確保機能	1. 自転車の安全性確保機能	2. 防災機能：消防活動困難区域の解消	2. 緊急輸送機能	2. 避難支援機能	2. 延焼遮断機能	3. 収容空間機能：電線共同溝の収容機能	3. 公共交通運行支援機能	4. 市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	4. 土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	4. 開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5. 交通機能：幹線道路機能	5. 将来交通需要（トラフィック機能）	5. 連続性確保機能	有効性該当数
27-1	－	○	－	－	－	－	○	－	－	－	○	－	－	○	○	5
27-2	－	○	－	○	－	－	○	－	－	－	○	－	－	○	－	5
27-3	－	○	－	○	－	－	○	－	－	－	○	－	－	－	－	4
27-4	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	○	－	－	○	－	6
27-5	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	○	－	－	○	－	6
27-6	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	○	○	－	－	○	7

代替性検討指標・実現性検討指標

区間番号	7. 代替性：代替路の有無	7. 現道活用	代替性該当数	8. 実現性：自然環境保全	8. 歴史環境保全	8. 既定計画幅員	8. 道路構造令適合性	8. 市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果
27-1	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）
27-2	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし
27-3	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし
27-4	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし
27-5	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし
27-6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし

総合的な検証

区間番号	①上位・関連計画との整合	②コンパクト＋ネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）交通量（百台／日）	（混雑度）
27-1	────	──>	検討	────	────	────	──>	継続検討候補	63	0.53
27-2	────	────	────	────	──>	存続	──>	存続候補	54	0.77
27-3	────	────	────	────	──>	存続	──>	存続候補	50	0.71
27-4	────	────	────	────	──>	存続	──>	存続候補	50	0.71
27-5	────	────	────	────	──>	存続	──>	存続候補	61	0.87
27-6	存続	────	────	────	────	────	──>	存続候補	22	0.18

見直し案の考え方

区間27-1は代替路が存在（（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。
区間27-2～5は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
区間27-6は、区域マスタープランに位置づけがあり、実現性に課題も無いため，存続候補とする。

注1）用途地域指定状況：住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり，代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり，有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり，有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.6.28 三輪幹線	計画延長	1,900m	代表幅員	11.0m	改良済延長	1,300m	未整備延長	600m	改良率	68.4%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

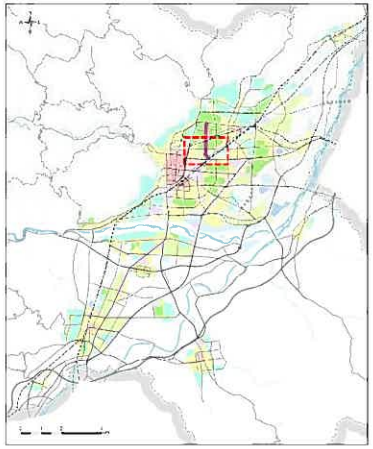
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=2,396m W=11m
第1回	S44.5.22	L=1,900m W=11m(番号,延長,起点,終点,線形変更)
第2回	S54.9.19	L=1,900m W=11m(番号変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間28-1

©2021 Google

区間28-2

©2021 Google

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし区間	⑥交通流総バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
28-1	150	住	0.0	未整備	8	－	－	11.0	29	0.41	－	○	－	－	－	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	2	－	－	0	－	－	△	－	－	1	課題あり（有効性低い）	――	――	―>	検討	――	――	―>	継続検討候補	27	0.39
28-2	450	住	7.5	未整備	7	74	1.06	11.0	84	0.60	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	○	－	－	○	－	6	－	－	0	－	－	△	－	－	1	課題あり（有効性高い）	――	――	―>	変更	――	――	―>	変更候補		0.62

見直し案の考え方

区間28-1は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。
区間28-2は有効性が高く、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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「継続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.29　七瀬居町線	計画延長	510m	代表幅員	16.0m	改良済延長	110m	未整備延長	400m	改良率	21.6%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

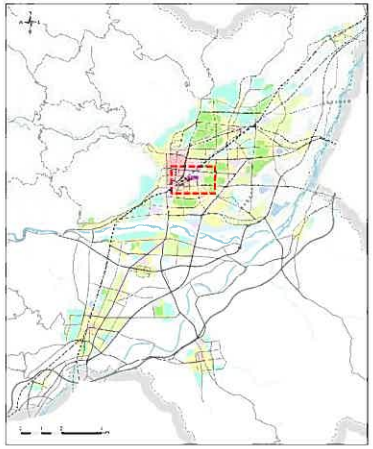
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

当初	S40.8.18	L=510m　W=16m
第1回	S54.9.10	L=510m　W=16m（番号変更）
第2回	H4.12.3	L=510m　W=16m（名称変更）
第3回	H6.12.8	L=510m　W=16m（幅員変更）

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間29-1 ①

区間29-1 ②

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通連行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし区間	⑥交通量配分バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
29-1	400	工	0.0	未整備	23	－	－	16.0	47	0.67	－	○	－	○	－	○	○	○	－	○	－	－	－	○	○	8	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	50	0.72

見直し案の考え方

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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.50　東通り	計画延長	2,330m	代表幅員	18.0m	改良済延長	2,180m	未整備延長	150m	改良率	93.6%	車線数	4(2)車線

計画決定当時の目的

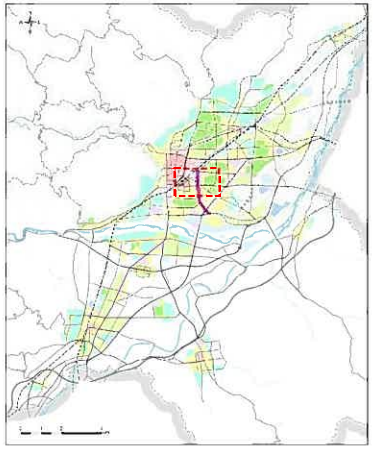
本市の街路は、昭和5年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=3,286m　W=18m
第1回	S43.3.30	L=3,270m　W=18m(延長変更)
第2回	S44.5.22	L=2,330m　W=18m(幅員、延長、終点変更)
第3回	S54.9.10	L=2,330m　W=18m(番号変更)
第4回	H6.11.11	L=2,330m　W=18m(交差点部変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間30-1 ①

区間30-1 ②

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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			有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤	⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能		代替路の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大		課題あり（有効性高い）	上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	交通需給バランス		交通量（百台／日）	（混雑度）
30-1	150	商	17.0	概成済	9	241	2.41	22.0	57	0.57	－	○	○	－	○	○	－	－	○	○	○	－	－	○	9	－	○	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	存続	——>	——>	——>	——>	存続候補	62	0.26

見直し案の考え方

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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.51　居町荒屋線	計画延長	890m	代表幅員	16.0m	改良済延長	0m	未整備延長	890m	改良率	0.0%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

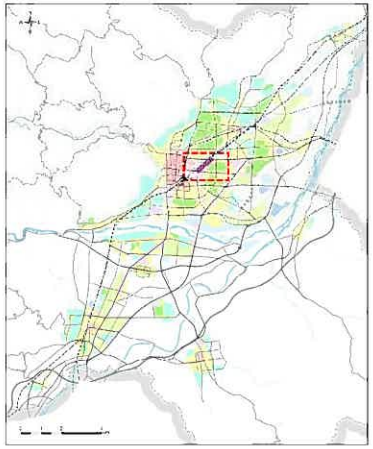
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=890m　W=9m
第1回	S44.5.22	L=890m　W=16m（番号、幅員変更）
第2回	S54.9.10	L=890m　W=16m（番号変更）

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間31-1 ①

区間31-1 ②

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量 フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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			有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤		⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	電線共同溝の収容機能	公共交通連行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能		代替路の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大		課題あり（有効性高い）	上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし区間	課題なし・連続性問題なし区間	交通需給バランス	継続検討候補	交通量（百台／日）	（混雑度）
31-1	890	工	0.0	未整備	33	－	－	16.0	66	0.94	○	○	－	○	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	－	7	○	－	1	－	－	－	△	－	1	課題あり（有効性高い）	――	―>	検討	――	――	――	―>	継続検討候補	69	0.98

見直し案の考え方

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、引き続き検討する継続検討候補に位置づける。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「継続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.32 東部幹線	計画延長	3,230m	代表幅員	16.0m	改良済延長	2,670m	未整備延長	560m	改良率	82.7%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

本市の街路は、昭和15年に決定されその後数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域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

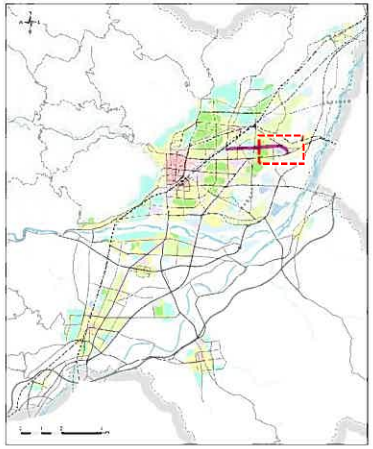
都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=5,456m W=12m
第1回	S41.8.6	L=5,450m W=12m
第2回	S44.5.22	L=3,230m W=16m(番号、名称、幅員、延長、終点、線形変更)
第3回	S54.9.10	L=3,230m W=16m(番号変更)
第4回	H12.7.6	L=3,230m W=16m(起点、区域変更)

対象路線区間割り図

整備状況：令和3年4月1日現在

【位置図】



【詳細図】

現況

区間32-1

区間32-2

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標：1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標：7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標：8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証：①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
32-1	90	住	9.0	未整備	4	107	1.78	16.0	99	1.65	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	5	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	――	――	――	――	―>	存続	―>	存続候補	100	0.83
32-2	470	工	0.0	未整備	44	－	－	16.0	60	0.86	○	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	――	―>	検討	――	――	――	―>	継続検討候補	61	0.88

見直し案の考え方

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、道路構造令を基に設定した基準においては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継続検討候補とする。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.33 和田石渡線	計画延長	2,860m	代表幅員	12.0m	改良済延長	500m	未整備延長	2,360m	改良率	17.5%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

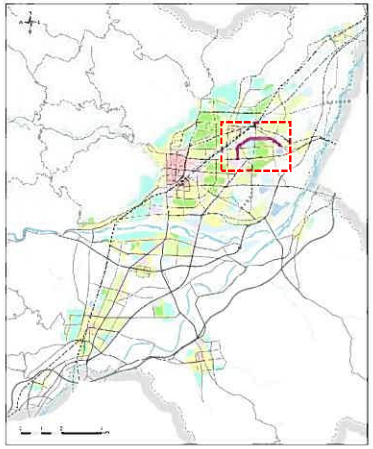
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

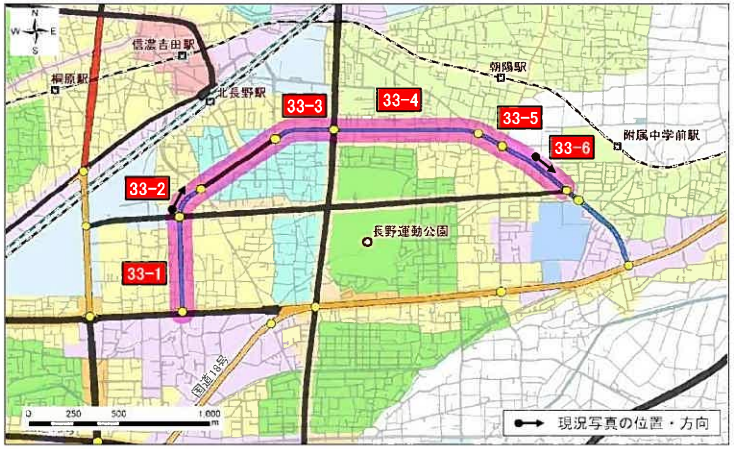
当初	S44.5.22 L=2,860m W=12m
第1回	S54.9.19 L=2,860m W=12m(番号変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間33-2

区間33-6

区間番号	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標 1.都市環境機能 土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能 消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能 電線共同溝の収容機能	公共交通連行支援機能	4.市街地形成機能 土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	5.交通機能 幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性 代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性 自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ① 上位・関連計画との整合	② コンパクトネットワーク	③ 既存ストックの活用	④ 実現課題の検証	⑤ 事業の連続性・路線としての機能	⑤ 代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	⑥ 交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年） 交通量（百台／日）	（混雑度）
33-1	530	住	0.0	未整備	18	－	－	12.0	59	0.84	－	○	－	○	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	－	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	59	0.85
33-2	200	住	0.0	未整備	22	－	－	12.0	58	0.83	－	○	－	－	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	◎	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	60	0.85
33-3	320	住	0.0	未整備	21	－	－	12.0	55	0.79	－	○	－	○	－	－	○	－	－	○	－	－	－	○	◎	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	57	0.81
33-4	760	住	0.0	未整備	31	－	－	12.0	11	0.16	－	○	－	○	－	－	○	－	－	○	－	－	－	－	－	4	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	11	0.15
33-5	140	住	7.0	未整備	6	115	1.28	12.0	84	0.93	－	○	－	－	－	○	○	－	○	－	－	－	－	○	－	5	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	85	0.71
33-6	410	住	8.0	未整備	11	43	0.82	12.0	71	1.18	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	5	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	72	0.60

見直し案の考え方

区間33-1～3は代替路（（都）東部幹線、（都）高田若槻線の現道）が存在するものの有効性が高い区間である。
また、区間33-4～6は代替路（（都）東部幹線）が存在し有効性は低い区間である。
路線としての機能の連続性を考慮し、区間33-1～6までを全線で継続検討候補と位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.34　東豊線	計画延長	4,890m	代表幅員	20.0m	改良済延長	4,020m	未整備延長	870m	改良率	82.2%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

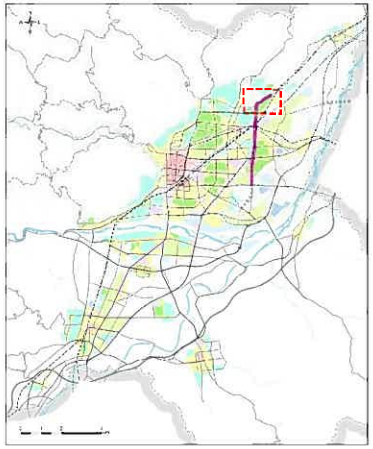
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

①-当初	S33.12.23	L=4,986m　W=12m	第5回	H7.8.7　L=4,890m　W=20m(交差点部変更)
②-当初	S33.12.23	L=4,260m　W=12m		
第1回	S44.5.22	L=3,560m　W=20m(番号、名称、幅員、延長、起点、終点変更)		
第2回	S54.9.10	L=3,560m　W=20m(番号変更)		
第3回	S62.2.26	L=3,560m　W=20m(交差点部変更)		
第4回	H3.3.22	L=4,890m　W=20m(起点変更)		

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

凡例
◆都市計画道路整備状況
整備済
事業中
概成済
未整備
構想路線

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間34-1 ①

区間34-1 ②

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量 フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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			有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤	⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	電線共同溝の収容機能	公共交通連行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能		代替性の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大		課題なし	上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし区間	交通需給バランス	存続候補	交通量（百台／日）	（混雑度）
34-1	800	住	9.0	概成済	13	125	2.50	12.0	72	1.44	－	○	－	－	○	○	○	－	○	－	－	－	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	73	0.60

見直し案の考え方

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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、×：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.35 長沼幹線	計画延長	5,630m	代表幅員	18.0m	改良済延長	520m	未整備延長	5,110m	改良率	9.2%	車線数	2(4)車線

計画決定当時の目的

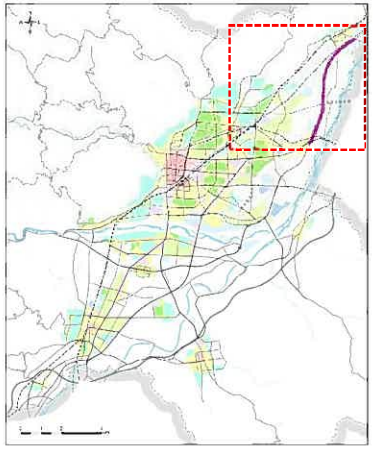
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

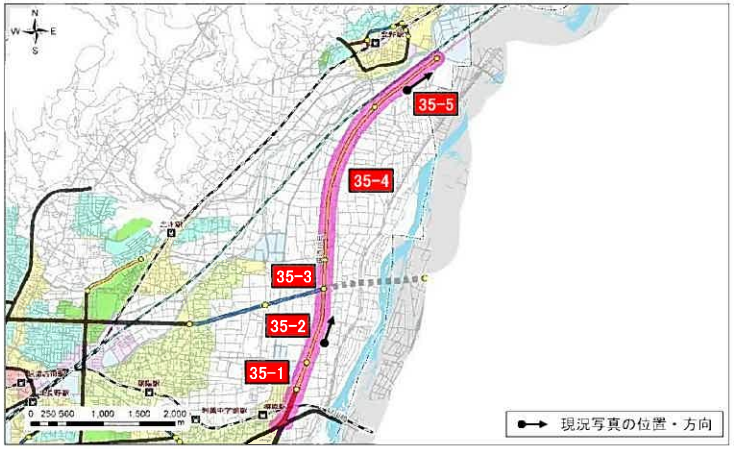
当初	S33.12.23	L=1,496m W=10m
第1回	S38.3.30	L=5,630m W=12m(番号、名称、幅員、延長変更)
第2回	S44.5.22	L=5,630m W=18m(番号、名称、幅員変更)
第3回	S54.9.10	L=5,630m W=18m(番号変更)
第4回	H3.3.22	L=5,630m W=18m

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間35-2

区間35-5

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
35-1	410	工	16.0	概成済	1	217	1.28	18.0	192	1.13	○	－	－	－	○	－	－	－	○	－	－	－	○	○	－	5	－	－	0	－	－	△	－	－	1	課題あり（有効性低い）	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	194	1.08
35-2	1,080	白	17.0	概成済	6	204	1.20	18.0	180	1.06	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	－	－	○	○	－	3	－	－	0	－	－	△	－	－	1	課題あり（有効性低い）	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	182	1.01
35-3	410	白	17.0	概成済	0	203	1.19	18.0	234	1.38	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	－	－	○	○	－	3	－	－	0	－	－	△	－	－	1	課題あり（有効性低い）	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	233	1.29
35-4	2,110	白	17.0	概成済	8	233	1.19	18.0	234	1.38	－	○	－	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	○	－	5	－	－	0	－	－	△	－	－	1	課題あり（有効性低い）	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	233	1.29
35-5	1,100	白	15.0	概成済	5	189	1.11	18.0	210	1.24	－	○	－	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	○	－	5	－	－	0	－	－	△	－	－	1	課題あり（有効性低い）	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	209	1.16

見直し案の考え方

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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.36　高田若槻線	計画延長	6,090m	代表幅員	16.0m	改良済延長	4,790m	未整備延長	1,300m	改良率	78.75	車線数	2(4)車線

計画決定当時の目的

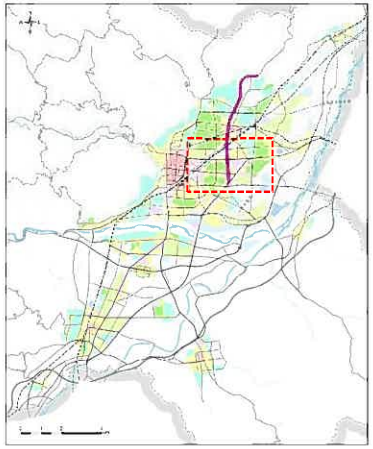
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

①-当初	S33.12.23	L=4,580m　W=16m	第4回		L=6,090m　W=16m(延長、終点、線形、区域変更)
②-当初	S41.8.6	L=2,180m　W=12m	第5回	H12.7.6	L=6,090m　W=16m(幅員変更)
①-第1回	S41.8.6	L=2,510m　W=20m(番号、名称、幅員、延長変更)	第6回	H19.11.22	L=6,090m　W=16m(交差点部変更)
第1回	S44.5.22	L=5,080m　W=16m(番号、名称、幅員、延長、起点、終点、線形変更)	第7回	H23.9.29	L=6,090m　W=16m(交差点部変更)
第2回		L=5,080m　W=16m(番号、交差点部変更)			
第3回		L=5,080m　W=16m(交差点部変更)			

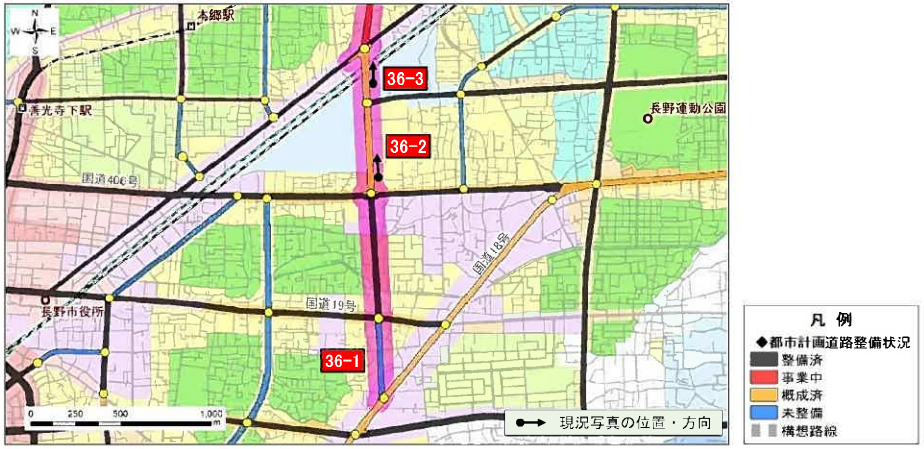
対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

整備状況：令和3年4月1日現在



現況

区間36-2

区間36-3

区間番号	区間の現況と計画：区間延長(m)	用途地域指定状況	現況幅員(m)	整備状況	53条許可件数	現況交通量(2016年)(百台/日)	(混雑度)	計画幅員(m)	将来交通量フルネット(2035年)(百台/日)	(混雑度)	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用緩衝機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能(面的整備支援機能)	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量(トラフィック機能)	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価(見直し原案)	将来推計 見直し道路網(2035年)：交通量(百台/日)	(混雑度)
36-1	480	住	0.0	未整備	19	-	-	22.0	74	0.31	-	○	-	○	-	○	○	-	-	-	-	-	-	○	-	5	○	-	1	-	-	-	△	-	1	課題あり（有効性低い）	→	→	廃止	→	→	→	→	廃止候補	-	-
36-2	510	工	20.0	概成済	7	216	0.90	25.0	126	0.53	-	-	○	-	○	○	-	-	-	○	-	-	○	○	-	6	-	-	0	-	-	-	-	-	0	課題なし	→	存続	→	→	→	→	→	存続候補	146	0.61
36-3	310	工	20.0	概成済	2	180	0.75	25.0	121	0.50	-	○	○	-	○	○	-	-	-	○	-	-	○	○	○	6	-	○	1	-	-	-	-	-	0	課題あり（有効性無い）	→	→	存続	→	→	→	→	存続候補	141	0.59

見直し案の考え方

区間36-1は、有効性が低く、交差点部が鋭角交差となる線源があり、（都）昭和通り及び（都）丹波島村山線の県道（国道18号）が代替路となるため、廃止候補とする。
区間36-2は、都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を結ぶ道路であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
区間36-3は、現道活用が可能であるものの、幹線道路であり、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.37 栗田安茂里線	計画延長	3,130m	代表幅員	12.0m	改良済延長	3,030m	未整備延長	100m	改良率	96.8%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

本市の街路は、昭和5年に決定されその後数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域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

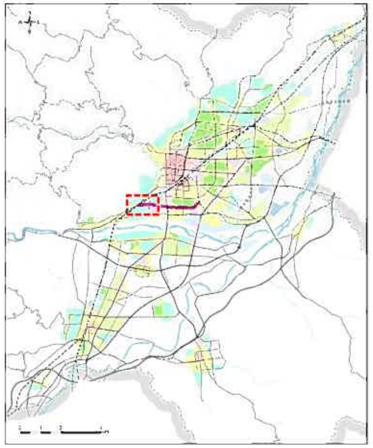
都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=4,880m W=16m
第1回	S43.9.16	L=3,130m W=12m(番号､名称､幅員､延長変更)
第2回	S44.5.22	L=3,130m W=12m(番号､幅員変更)
第3回	S54.9.10	L=3,130m W=12m(番号変更)

対象路線区間割り図

整備状況：令和3年4月1日現在

【位置図】



【詳細図】

凡 例
◆都市計画道路整備状況
整備済
事業中
概成済
未整備
構想路線

現況

区間37-1 ①

区間37-1 ②

区間の現況と計画

区間番号	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台/日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台/日）	（混雑度）
37-1	80	住	0.0	未整備	0	-	-	12.0	44	0.63

有効性検討指標

区間番号	1. 都市環境機能：土地利用緩衝機能	1. 歩行者の安全性確保機能	1. 自転車の安全性確保機能	2. 防災機能：消防活動困難区域の解消	2. 緊急輸送機能	2. 避難支援機能	2. 延焼遮断機能	3. 収容空間機能：幹線共同溝の収容機能	3. 公共交通運行支援機能	4. 市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	4. 土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	4. 開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5. 交通機能：幹線道路機能	5. 将来交通需要（トラフィック機能）	5. 連続性確保機能	有効性該当数
37-1	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-	-	○	-	2

代替性検討指標・実現性検討指標

区間番号	7. 代替性：代替路の有無	7. 現道活用	代替性該当数	8. 実現性：自然環境保全	8. 歴史環境保全	8. 既定計画幅員	8. 道路構造令適合性	8. 市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果
37-1	-	-	0	-	-	-	△	-	1	課題あり（有効性低い）

総合的な検証

区間番号	① 上位・関連計画との整合	② コンパクト＋ネットワーク	③ 既存ストックの活用	④ 実現課題の検証	⑤ 事業の連続性・路線としての機能	⑤ 代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	⑥ 交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）交通量（百台/日）	（混雑度）
37-1	——	——	——>	廃止	——	——	——>	廃止候補	-	-

見直し案の考え方

有効性が低い区間であり、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。

注1）用途地域指定状況：住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.38	母袋大豆島線	計画延長	2,550m	代表幅員	16.0m	改良済延長	1,260m	未整備延長	1,290m	改良率	49.4%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

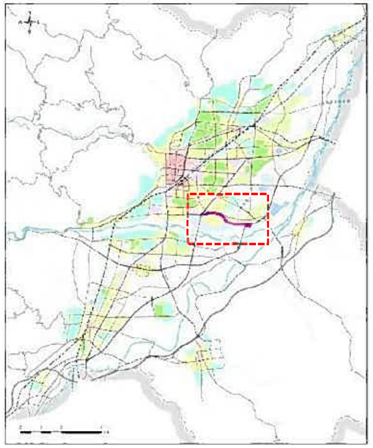
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

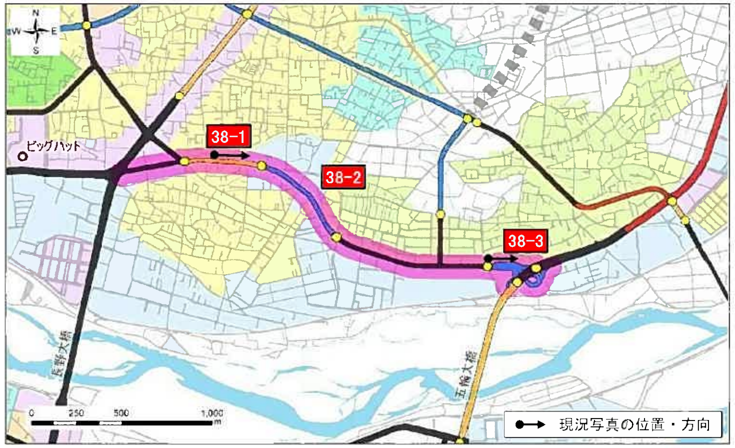
当初	S33.12.23	L=6,500m W=9m
第1回	S38.3.30	L=6,497m W=9m（延長変更）
第2回	S44.5.22	L=2,820m W=16m（番号、名称、幅員、延長、起点、終点、線形変更）
第3回	S54.9.10	L=2,910m W=16m（番号、延長、線形変更）
第4回	H3.3.22	L=2,540m W=16m（延長、終点、交差点部変更）
第5回	H8.5.16	L=2,550m W=16m（延長、大豆島ランプ部変更）

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



凡 例
◆都市計画道路整備状況
整備済
事業中
概成済
未整備
構想路線

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間38-1

©2021 Google

区間38-3

©2021 Google

区間番号	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台/日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台/日）	（混雑度）	1.都市環境機能：土地利用緩衝機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	①上位・関連計画との整合	②コンパクト+ネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）交通量（百台/日）	（混雑度）
38-1	430	工	12.0	概成済	12	111	0.46	16.0	130	0.72	－	○	－	－	○	○	－	－	○	－	－	－	－	○	－	5	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	——	——	——	——	——>	存続	——>	存続候補	132	0.73
38-2	600	工	0.0	未整備	22	－	－	16.0	69	0.99	－	○	－	○	○	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——	——>	検討	——	——	——	——>	継続検討候補	68	0.97
38-3	260	工	9.0	未整備	2	53	2.65	16.0	81	0.45	○	－	－	○	○	－	○	－	－	－	－	－	－	○	○	6	－	○	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——	——>	存続	——	——	——	——>	存続候補	85	0.47

見直し案の考え方

区間38-1は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
区間38-2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。
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。

注1）用途地域指定状況：住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.3.40 中御所平林線	計画延長	3,910m	代表幅員	22.0m	改良済延長	0m	未整備延長	3,910m	改良率	0.0%	車線数	4車線

計画決定当時の目的

本市の街路は、昭和5年に決定されその後数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域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

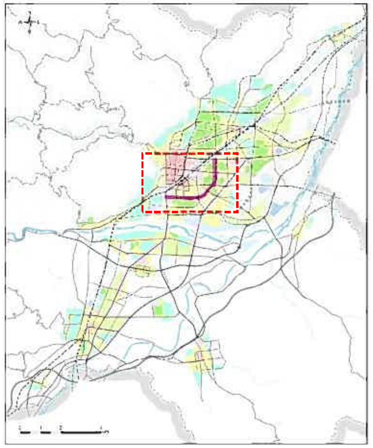
都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=1,730m W=11m
第1回	S40.8.16	L=1,580m W=22m（番号、幅員、延長変更）
第2回	S43.9.16	L=3,910m W=22m（名称、延長変更）
第3回	S54.9.10	L=3,910m W=22m（番号変更）

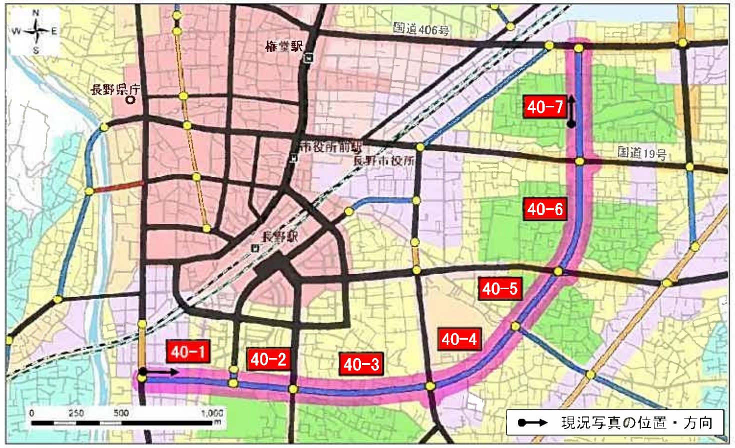
対象路線区間割り図

整備状況：令和3年4月1日現在

【位置図】



【詳細図】



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

現況

区間40-1

区間40-7

区間の現況と計画

区間番号	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）
40-1	500	工	0.0	未整備	23	54	0.45	22.0	45	0.19
40-2	350	住	0.0	未整備	21	30	0.25	22.0	28	0.12
40-3	760	住	0.0	未整備	54	-	-	22.0	130	0.54
40-4	600	住	0.0	未整備	57	-	-	22.0	159	0.66
40-5	390	住	0.0	未整備	31	-	-	22.0	180	0.75
40-6	660	住	0.0	未整備	72	-	-	22.0	124	0.52
40-7	650	住	0.0	未整備	68	-	-	22.0	91	0.38

有効性検討指標

区間番号	1. 都市環境機能：土地利用緩衝機能	1. 歩行者の安全性確保機能	1. 自転車の安全性確保機能	2. 防災機能：消防活動困難区域の解消	2. 緊急輸送機能	2. 避難支援機能	2. 延焼遮断機能	3. 収容空間機能：電線共同溝の収容機能	3. 公共交通運行支援機能	4. 市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	4. 土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	4. 開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5. 交通機能：幹線道路機能	5. 将来交通需要（トラフィック機能）	5. 連続性確保機能	有効性該当数
40-1	-	-	-	○	-	○	○	-	-	○	-	-	-	○	-	5
40-2	-	-	-	○	-	○	○	-	-	○	-	-	-	-	-	4
40-3	-	○	-	○	-	○	○	-	-	○	-	-	-	○	-	6
40-4	-	○	-	○	-	○	○	-	-	-	-	-	-	○	-	5
40-5	-	○	-	○	-	○	○	-	-	-	○	○	-	○	-	7
40-6	-	○	-	○	-	○	○	-	-	-	-	-	-	○	-	5
40-7	-	○	-	○	-	-	○	-	-	-	○	-	-	○	-	5

代替性検討指標・実現性検討指標・総合的な検証

区間番号	7. 代替性：代替路の有無	7. 現道活用	代替性該当数	8. 実現性：自然環境保全	8. 歴史環境保全	8. 既定計画幅員	8. 道路構造令適合性	8. 市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	① 上位・関連計画との整合	② コンパクト＋ネットワーク	③ 既存ストックの活用	④ 実現課題の検証	⑤ 事業の連続性・路線としての機能	⑤ 代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	⑥ 交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）交通量（百台／日）	（混雑度）
40-1	○	-	1	-	-	-	-	-	0	課題あり（有効性低い）	——	——>	検討	——	——	——	——>	継続検討候補	50	0.21
40-2	○	-	1	-	-	-	-	-	0	課題あり（有効性低い）	——	——>	検討	——	——	——	——>	継続検討候補	30	0.13
40-3	○	-	1	-	-	-	-	-	0	課題あり（有効性高い）	——	——>	検討	——	——	——	——>	継続検討候補	125	0.52
40-4	-	-	0	-	-	-	-	-	0	課題なし	——	——	——	——	——>	存続	——>	存続候補	151	0.63
40-5	-	-	0	-	-	-	-	-	0	課題なし	——	——	——	——	——>	存続	——>	存続候補	171	0.71
40-6	-	-	0	-	-	-	-	-	0	課題なし	——	——	——	——	——>	存続	——>	存続候補	142	0.59
40-7	-	-	0	-	-	-	-	-	0	課題なし	——	——	——	——	——>	存続	——>	存続候補	76	0.32

見直し案の考え方

区間40-1、40-2、40-3は（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、引き続き検討する継続検討候補に位置づける。
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。

注1）用途地域指定状況：住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.3.41　丹波島村山線	計画延長	9,130m	代表幅員	22.0m	改良済延長	3,640m	未整備延長	5,490m	改良率	39.9%	車線数	4車線

計画決定当時の目的

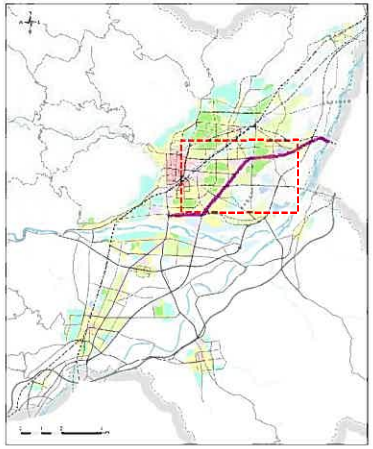
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

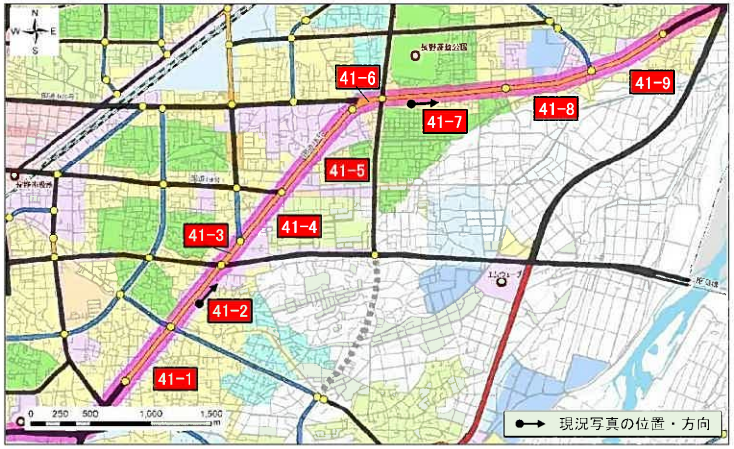
当初	S33.12.23	L=9,160m W=16m	第6回	H3.3.22	L=9,130m W=22m(延長,交差点部変更)
第1回	S38.3.30	L=9,160m W=16m	第7回	H5.11.11	L=9,130m W=22m(交差点部変更)
第2回	S43.3.30	L=9,160m W=16m	第8回	H7.8.7	L=9,130m W=22m(幅員変更)
第3回	S44.5.22	L=9,070m W=22m(番号,幅員,延長,起点変更)			
第4回	S54.9.10	L=9,070m W=22m(番号,名称変更)			
第5回	S57.4.5	L=9,070m W=22m(起点,交差点部変更)			

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



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

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間41-2

区間41-7

区間番号	区間延長(m)	用途地域指定状況	現況幅員(m)	整備状況	53条許可件数	現況交通量(2016年)(百台/日)	(混雑度)	計画幅員(m)	将来交通量フルネット(2035年)(百台/日)	(混雑度)	1.都市環境機能 土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能 消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能 電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能 土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能(面的整備支援機能)	5.交通機能 幹線道路機能	将来交通量(トラフィック機能)	連続性確保機能	有効性該当数	7.代替性 代替路の有無	現道活用	代替性該当数	8.実現性 自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ① 上位・関連計画との整合	② コンパクトネットワーク	③ 既存ストックの活用	④ 実現課題の検証	⑤ 事業の連続性・路線としての機能	⑤ 代替路なし・実現課題なし区間	⑥ 交通需給バランス	総合評価(見直し原案)	将来推計 見直し道路網(2035年) 交通量(百台/日)	(混雑度)
41-1	580	工	17.0	概成済	22	183	1.22	22.0	238	1.59	－	○	○	－	○	○	－	－	－	－	○	－	○	○	－	7	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	232	1.29
41-2	650	工	16.0	概成済	32	190	1.06	22.0	233	1.29	－	－	○	－	○	－	－	－	－	－	○	○	○	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	220	1.22
41-3	250	工	16.0	概成済	9	174	0.97	22.0	230	1.28	－	－	○	－	○	－	－	－	－	－	○	－	○	○	－	5	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	194	1.08
41-4	520	工	16.0	概成済	17	174	0.97	22.0	156	0.87	－	○	○	－	○	○	－	－	－	－	○	－	○	○	－	7	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	194	1.08
41-5	890	工	16.0	概成済	41	143	0.79	22.0	203	1.13	－	○	○	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	204	1.14
41-6	260	住	20.0	概成済	7	414	2.30	22.0	386	1.17	－	－	○	－	○	－	－	－	○	－	○	－	○	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	398	1.21
41-7	990	住	18.0	概成済	29	352	1.10	22.0	314	0.98	－	○	－	－	○	○	－	－	○	－	○	－	○	○	－	7	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	318	0.96
41-8	700	工	20.0	概成済	16	273	0.85	22.0	293	0.92	○	○	－	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	○	－	7	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	296	0.90
41-9	650	工	18.0	概成済	26	273	0.85	22.0	282	0.88	－	○	－	－	○	－	－	－	○	－	－	－	○	○	－	5	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	―	―	―	―	―	―>	存続候補	284	0.86

見直し案の考え方

広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路で、区間41-1～3は都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を結ぶ道路でもあり、実現性に課題も無いため存続候補とする。

注1) 用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2) ○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4) 「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.42	丹波島小市線	計画延長	2,720m	代表幅員	16.0m	改良済延長	1,440m	未整備延長	1,280m	改良率	52.9%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

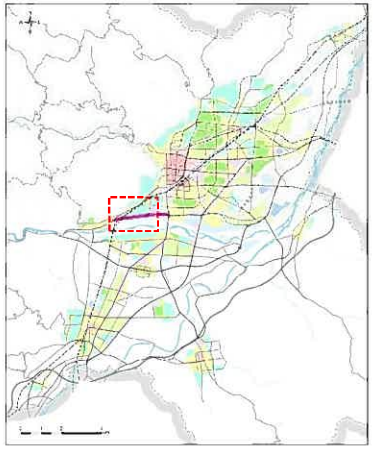
本市の街路は、昭和5年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=2,666m W=12m
第1回	S44.5.22	L=2,720m W=16m(番号,幅員,延長,終点,線形変更)
第2回	S54.9.10	L=2,720m W=16m(番号,交差点部変更)
第3回	S57.4.5	L=2,720m W=16m(起点変更)
第4回	S63.10.11	L=2,720m W=16m(幅員変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

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

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間42-1

区間42-2

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
42-1	750	住	8.0	未整備	16	83	4.15	16.0	76	1.09	−	○	−	−	○	○	○	−	○	−	○	−	−	○	−	7	−	−	0	−	−	−	−	−	6	課題なし	―	―	―	→	検討	―	→	継続検討候補	86	1.22
42-2	530	住	0.0	未整備	23	−	−	22.0	62	0.89	−	○	−	−	○	−	○	−	−	−	−	−	−	○	−	4	−	−	0	−	−	−	△	−	1	課題あり（有効性低い）	―	―	→	廃止	―	―	→	廃止候補	−	−

見直し案の考え方

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。
区間42-2は、北陸新幹線及び国道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、刻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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「検討」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.43 安茂里水源地線	計画延長	1,110m	代表幅員	16.0m	改良済延長	0m	未整備延長	1,110m	改良率	0.0%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

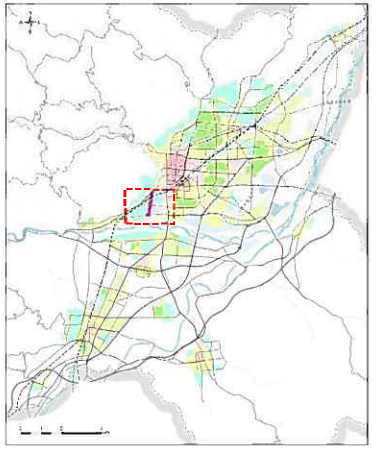
本市の街路は、昭和15年に決定されその後数次にわたる一部変更を行ってきたが、昭和29年に隣接する10村を合併し市の行政区域は、3.3倍強に拡大され更に戦後自動車交通量等の激増等諸情勢が大きく変動し、既決定の街路計画の各所に修正を要する箇所が生じたので、本案のように既決定の都市計画街路を廃止し、同時に新たに決定しようとするものである。

都市計画決定経緯

当初	S33.12.23	L=1,110m W=9m
第1回	S44.5.22	L=1,110m W=10m(番号,幅員変更)
第2回	S54.9.19	L=1,110m W=16m(番号,名称,交差点部変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間43-1

区間43-2

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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				有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤		⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能			代替路の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大		上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし区間	交通需給バランス			交通量（百台／日）	（混雑度）
43-1	610	住	8.0	未整備	46	32	0.46	22.0	37	0.53	－	○	－	－	－	○	○	－	－	－	－	－	－	－	－	3	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	——	——	——	——	—>	存続	—>	存続候補	47	0.67
43-2	500	住	8.0	未整備	26	53	0.84	16.0	45	0.64	○	○	－	－	－	○	○	－	－	－	－	－	○	－	－	5	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	——	——	——	——	—>	存続	—>	存続候補	43	0.61

見直し案の考え方

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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.44　篠ノ井（停）線	計画延長	1,590m	代表幅員	18.0m	改良済延長	330m	未整備延長	1,260m	改良率	20.8%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

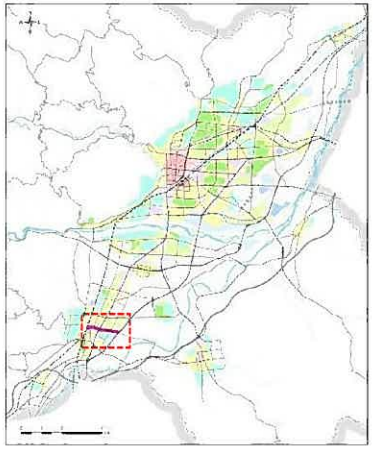
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

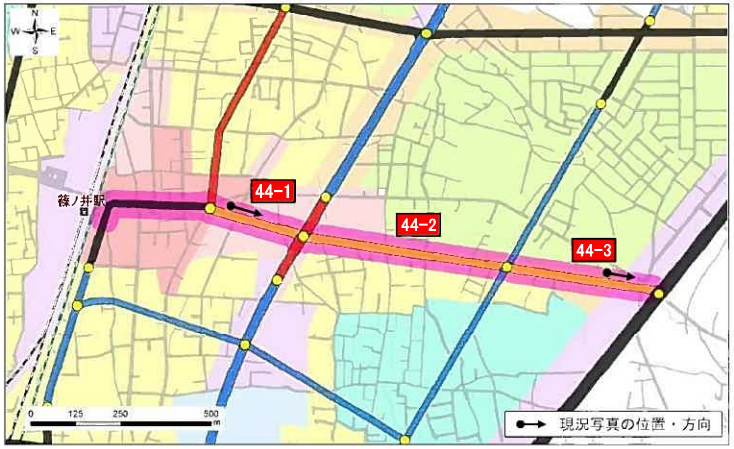
当初	S28.3.30	L=m　W=15m	第6回	S44.5.22	L=1,540m　W=18m(番号、名称、幅員、延長、終点変更)
第1回	S28.12.2	L=1,490m　W=15m	第7回	S54.9.10	L=1,530m　W=18m(番号変更)
第2回	S35.3.17	L=1,490m　W=15m(幅員変更)	第8回	H8.1.29	L=1,590m　W=18m(起点、駅前交通広場変更)
第3回	S36.10.27	L=1,490m　W=15m(幅員変更)			
第4回	S37.3.22	L=3,400m　W=15m(番号、延長、終点変更)			
第5回	S42.2.15	L=3,400m　W=15m(番号変更)			

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



凡　例
◆都市計画道路整備状況
整備済
事業中
概成済
未整備
構想路線

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間44-1

区間44-3

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標：1. 都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2. 防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3. 収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通連行支援機能	4. 市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5. 交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標：7. 代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標：8. 実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証：① 上位・関連計画との整合	② コンパクトネットワーク	③ 既存ストックの活用	④ 実現課題の検証	⑤ 事業の連続性・路線としての機能	⑤ 代替路なし・実現課題なし区間	⑥ 交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
44-1	270	商	14.0	概成済	12	95	0.95	18.0	52	0.52	－	○	○	－	○	－	－	－	○	○	－	－	－	○	○	7	－	○	1	－	－	－	－	－	6	課題あり（有効性高い）	——>	——>	存続	——>	——>	——>	——>	存続候補	55	0.78
44-2	570	住	15.0	概成済	12	83	0.83	18.0	32	0.32	－	○	○	－	○	○	－	－	○	○	○	－	－	－	－	7	－	○	1	－	－	－	－	－	6	課題あり（有効性高い）	——>	——>	存続	——>	——>	——>	——>	存続候補	36	0.52
44-3	420	住	16.0	概成済	6	83	0.83	18.0	65	0.65	－	○	○	－	○	○	－	－	○	－	○	－	－	○	－	7	－	○	1	－	－	－	－	－	6	課題あり（有効性高い）	——>	——>	存続	——>	——>	——>	——>	存続候補	63	0.90

見直し案の考え方

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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.45　篠ノ井塩崎線	計画延長	1,700m	代表幅員	16.0m	改良済延長	260m	未整備延長	1,440m	改良率	15.3%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

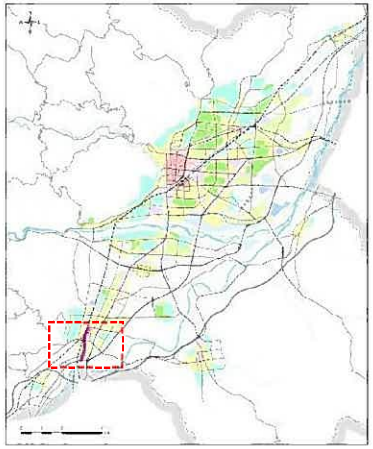
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

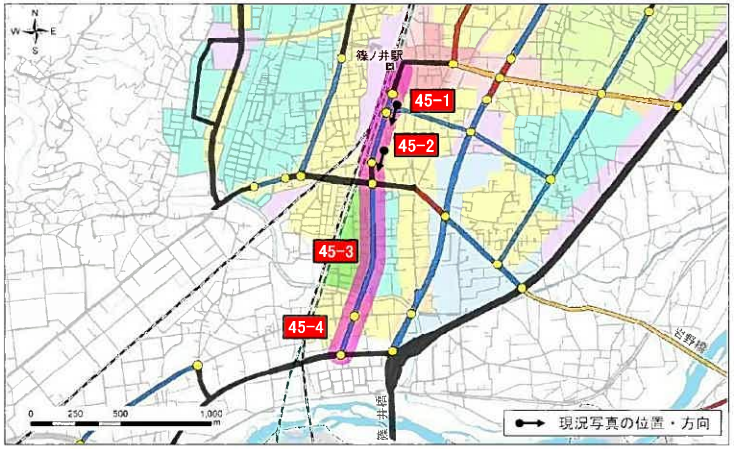
当初	S28.12.2	L=1,306m　W=11m
第1回	S37.3.22	L=1,490m　W=12m(番号,幅員,延長,終点変更)
第2回	S42.2.15	L=1,490m　W=12m(番号変更)
第3回	S44.5.22	L=1,700m　W=16m(番号,幅員,延長,終点変更)
第4回	S54.9.10	L=1,700m　W=16m(番号変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



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

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間45-1

区間45-2

区間番号	区間の現況と計画：区間延長(m)	用途地域指定状況	現況幅員(m)	整備状況	53条許可件数	現況交通量(2016年)(百台/日)	(混雑度)	計画幅員(m)	将来交通量フルネット(2035年)(百台/日)	(混雑度)	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能(宅地整備支援機能)	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量(トラフィック機能)	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価(見直し原案)	将来推計 見直し道路網(2035年)：交通量(百台/日)	(混雑度)
45-1	120	住	6.0	未整備	11	89	1.27	16.0	61	0.87	－	○	○	－	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	○	7	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	存続	——>	——>	——>	——>	存続候補	64	0.91
45-2	320	住	6.0	未整備	13	101	1.44	16.0	68	0.97	－	○	○	－	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	○	7	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	存続	——>	——>	——>	——>	存続候補	71	1.01
45-3	770	住	0.0	未整備	46	－	－	16.0	50	0.71	－	○	－	○	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	－	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	50	0.71
45-4	230	住	0.0	未整備	0	－	－	16.0	60	0.86	－	－	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	－	○	－	2	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	53	0.76

見直し案の考え方

区間45-1～4は、（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。
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。
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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間。「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.46　川中島幹線	計画延長	4,580m	代表幅員	16.0m	改良済延長	2,350m	未整備延長	2,230m	改良率	51.3%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

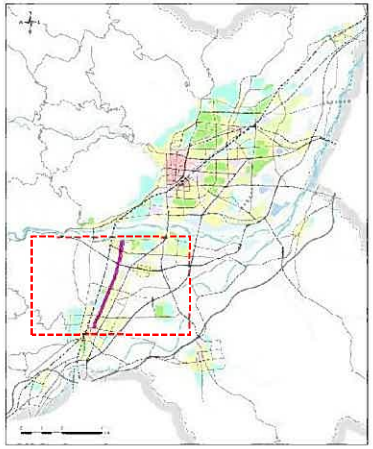
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

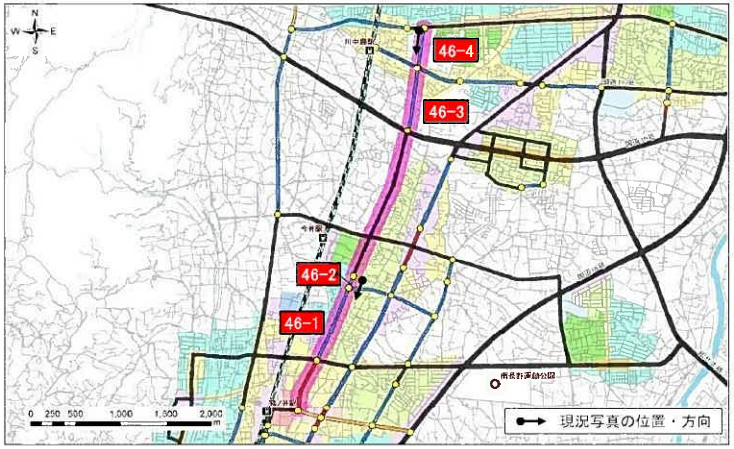
当初	S28.12.2	L=1,096m　W=15m	第6回	H4.12.3	L=4,580m　W=16m(交差点部変更)
第1回	S37.3.22	L=4,560m　W=12m(番号,名称,幅員,延長,起点,終点変更)	第7回	H27.6.15	L=4,580m　W=16m(線形,交差点部変更)
第2回	S42.2.15	L=4,560m　W=12m(番号変更)			
第3回	S44.5.22	L=4,580m　W=16m(番号,名称,幅員,延長,終点変更)			
第4回	S54.9.10	L=4,580m　W=16m(番号変更)			
第5回	H2.3.8	L=4,580m　W=16m(交差点部変更)			

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間46-2

区間46-4

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量 フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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			有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤	⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	電線共同溝の収容機能	公共交通連行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（面的整備支援機能）	幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能		代替性の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画福員	道路構造令適合性	市街地の拡大			上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし区間	交通需給バランス		交通量（百台／日）	（混雑度）
46-1	900	住	0.0	未整備	67	－	－	16.0	73	1.04	－	○	－	○	－	○	○	－	－	○	○	－	－	○	7	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	71	1.01
46-2	140	住	0.0	未整備	0	－	－	16.0	66	0.94	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	○	－	○	－	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	60	0.86
46-3	730	白	0.0	未整備	23	58	2.90	16.0	70	1.00	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	○	－	5	－	－	0	－	－	－	－	△	1	課題あり（有効性低い）	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	75	1.07
46-4	460	白	0.0	未整備	7	55	2.75	16.0	52	0.74	－	－	－	○	－	－	○	－	－	－	－	－	○	－	3	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	存続	——	——	——	——	——	—>	存続候補	56	0.80

見直し案の考え方

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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.47　通明通り	計画延長	970m	代表幅員	12.0m	改良済延長	0m	未整備延長	970m	改良率	0.0%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

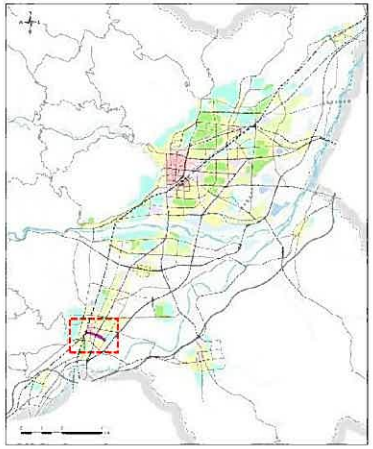
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

当初	S28.12.2	L=600m　W=11m
第1回	S37.3.22	L=1,450m　W=12m（番号,名称,幅員,延長,終点変更）
第2回	S42.2.15	L=1,450m　W=12m（番号変更）
第3回	S44.5.22	L=970m　W=12m（番号,名称,延長,起点,終点,線形変更）
第4回	S54.9.10	L=970m　W=12m（番号変更）

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】

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

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間47-1

区間47-2

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし区間	⑥交通流総バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
47-1	470	住	0.0	未整備	34	－	－	12.0	71	1.01	－	○	－	○	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	－	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	71	1.01
47-2	500	住	0.0	未整備	12	－	－	12.0	52	0.74	－	○	－	○	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	－	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性高い）	——>	——>	検討	——>	——>	——>	——>	継続検討候補	50	0.71

見直し案の考え方

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、引き続き検討する継続検討候補とする。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「継続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.48　横田御厨線	計画延長	3,230m	代表幅員	12.0m	改良済延長	270m	未整備延長	2,960m	改良率	8.4%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

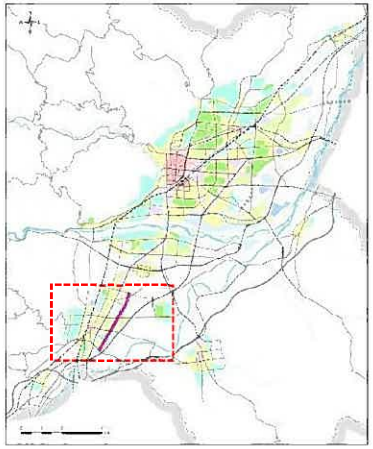
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

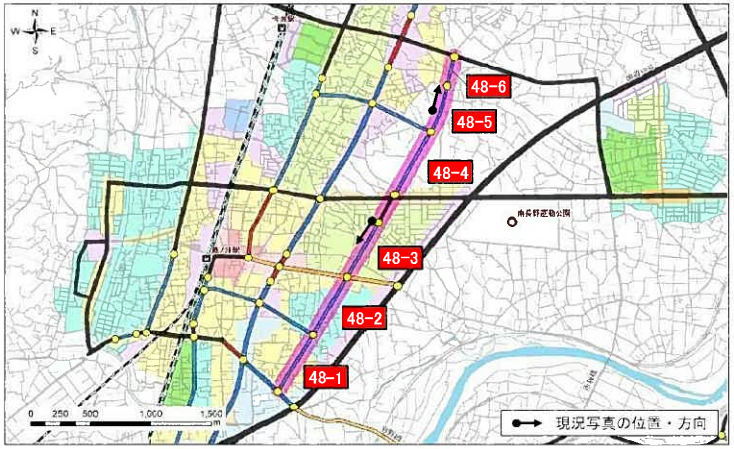
当初	S37.3.22	L=4,710m　W=12m
第1回	S42.2.16	L=4,710m　W=12m(番号変更)
第2回	S44.5.22	L=3,230m　W=12m(番号、延長、起点、終点変更)
第3回	S54.9.10	L=3,230m　W=12m(番号変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間48-3

区間48-5

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量 フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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			有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤	⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	幹線道路機能	渋滞交通緩和（トラフィック機能）	連続性確保機能		代替路の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大		上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし区間	交通需給バランス		交通量（百台／日）	（混雑度）
48-1	580	住	0.0	未整備	23	－	－	12.0	27	0.39	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	－	－	4	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	→	→	検討	→	→	→	→	継続検討候補	13	0.19
48-2	560	住	0.0	未整備	19	－	－	12.0	63	0.99	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	○	－	5	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	→	→	検討	→	→	→	→	継続検討候補	46	0.66
48-3	530	住	0.0	未整備	40	－	－	12.0	54	0.77	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	○	－	○	6	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題なし（有効性高い）	→	→	存続	→	→	→	→	存続候補	21	0.30
48-4	610	白	0.0	未整備	9	－	－	12.0	47	0.67	－	－	－	○	－	○	○	－	－	－	－	○	－	○	5	○	－	1	－	－	－	－	△	1	課題あり（有効性低い）	→	→	廃止	→	→	→	→	廃止候補	－	－
48-5	420	白	0.0	未整備	13	－	－	12.0	42	0.60	－	－	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	4	○	－	1	－	－	－	－	△	1	課題あり（有効性低い）	→	→	廃止	→	→	→	→	廃止候補	－	－
48-6	260	住	0.0	未整備	11	－	－	12.0	18	0.26	－	－	－	－	－	○	○	－	－	－	－	－	－	－	2	○	－	1	－	－	－	－	－	0	課題あり（有効性低い）	→	→	廃止	→	→	→	→	廃止候補	－	－

見直し案の考え方

区間48-1・48-2は、有効性が低い区間で、（都）長野中央線（国道18号）及び（都）県庁篠ノ井線の現道（（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。
区間48-3は、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。
区間48-4～6は、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。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間。「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.49 塩崎中央線	計画延長	2,490m	代表幅員	12.0m	改良済延長	420m	未整備延長	2,070m	改良率	16.9%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

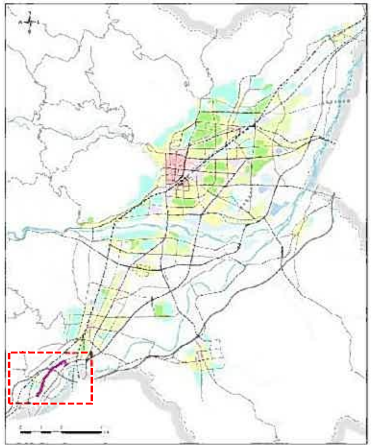
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯			
当初	S37.3.22	L=5,490m W=12m	
第1回	S42.2.16	L=5,490m W=12m（番号変更）	
第2回	S44.5.22	L=4,050m W=12m（番号、延長、起点、終点変更）	
第3回	S54.9.10	L=4,050m W=12m（番号変更）	
第4回	S60.12.23	L=2,480m W=12m（名称、延長、起点、終点変更）	
第5回	S63.3.3	L=2,490m W=12m（延長変更）	

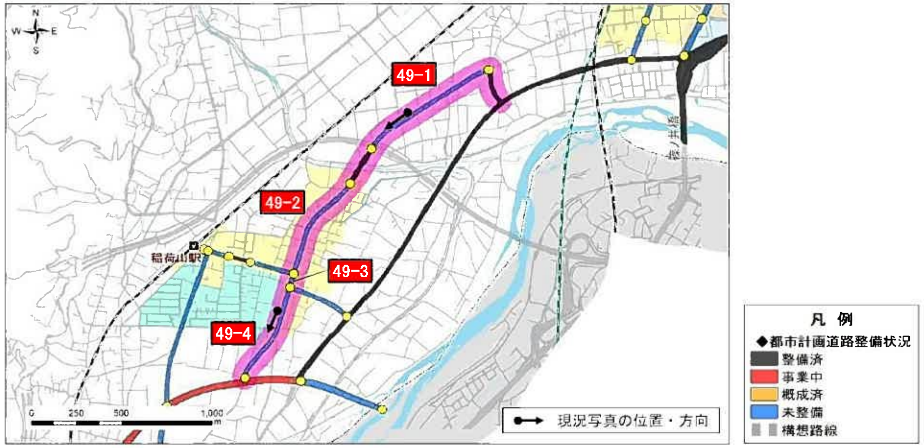
対象路線区間割り図

整備状況：令和3年4月1日現在

【位置図】



【詳細図】



現況

区間49-1

©2021 Google

区間49-4

©2021 Google

区間の現況と計画

区間番号	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	現況交通量（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	将来交通量フルネット（混雑度）
49-1	780	白	6.0	未整備	29	30	0.43	12.0	9	0.13
49-2	630	住	6.0	未整備	22	30	0.43	12.0	9	0.13
49-3	70	住	4.5	未整備	4	–	–	12.0	14	0.20
49-4	590	住	4.5	未整備	20	–	–	12.0	1	0.00

有効性検討指標

区間番号	1. 都市環境機能：土地利用緩衝機能	1. 歩行者の安全性確保機能	1. 自転車の安全性確保機能	2. 防災機能：消防活動困難区域の解消	2. 緊急輸送機能	2. 避難支援機能	2. 延焼遮断機能	3. 収容空間機能：電線共同溝の収容機能	3. 公共交通運行支援機能	4. 市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	4. 土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	4. 開発計画支援機能（面的整備支援機能）	5. 交通機能：幹線道路機能	5. 将来交通需要（トラフィック機能）	5. 連続性確保機能	有効性該当数
49-1	–	–	–	–	–	○	○	–	–	–	–	–	–	–	–	2
49-2	–	○	–	○	–	○	○	–	–	–	–	–	–	–	–	4
49-3	–	○	–	○	–	○	○	–	–	–	–	–	–	–	–	4
49-4	–	○	–	○	–	○	○	–	–	–	–	–	–	–	–	4

代替性検討指標・実現性検討指標

区間番号	7. 代替性：代替路の有無	7. 現道活用	代替性該当数	8. 実現性：自然環境保全	8. 歴史環境保全	8. 既定計画幅員	8. 道路構造令適合性	8. 市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果
49-1	○	–	1	–	–	–	–	△	1	課題あり（有効性低い）
49-2	○	–	1	–	–	–	–	–	0	課題あり（有効性低い）
49-3	○	–	1	–	–	–	–	–	0	課題あり（有効性低い）
49-4	○	–	1	–	–	–	–	–	0	課題あり（有効性低い）

総合的な検証

区間番号	① 上位・関連計画との整合	② コンパクト＋ネットワーク	③ 既存ストックの活用	④ 実現課題の検証	⑤ 事業の連続性・路線としての機能	⑤ 代替路なし・実現課題なし・連続性問題なし区間	⑥ 交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）交通量（百台／日）	将来推計（混雑度）
49-1	——	——>	廃止	——	——	——	——>	廃止候補	8	0.42
49-2	——	——>	廃止	——	——	——	——>	廃止候補	8	0.42
49-3	——	——>	検討	——	——	——	——>	継続検討候補	15	0.21
49-4	——	——>	廃止	——	——	——	——>	廃止候補	–	–

見直し案の考え方

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。
ただし、区間49-3については、区間50-1,50-2,78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。

注1）用途地域指定状況：住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.5.50　稲荷山（停）線	計画延長	520m	代表幅員	12.0m	改良済延長	120m	未整備延長	400m	改良率	23.1%	車線数	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。

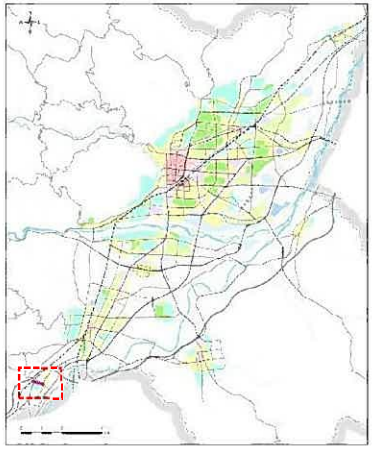
都市計画決定経緯

当初	S37.3.22	L=520m　W=12m
第1回	S42.2.16	L=520m　W=12m（番号変更）
第2回	S44.5.22	L=520m　W=12m（番号、名称変更）
第3回	S54.9.10	L=520m　W=12m（番号、名称変更）
第4回	S60.12.23	L=520m　W=12m（終点変更）

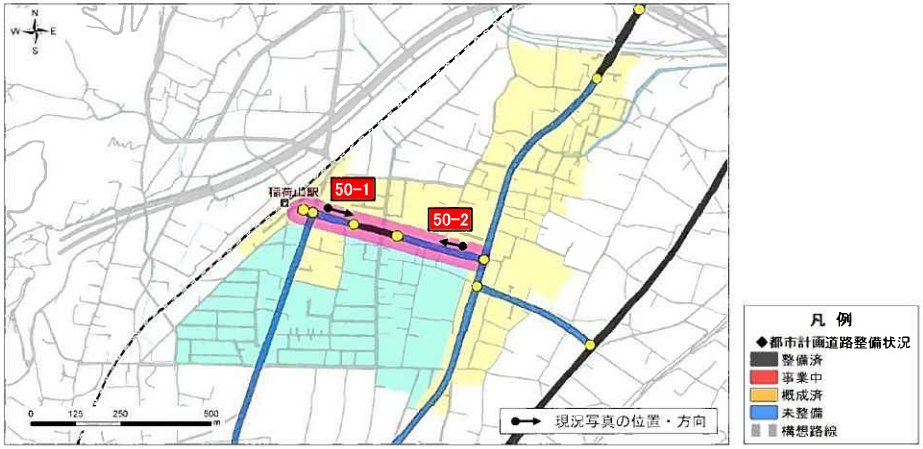
対象路線区間割り図

整備状況：令和3年4月1日現在

【位置図】



【詳細図】



現況

区間50-1

区間50-2

区間番号	区間の現況と計画：区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	有効性検討指標 1.都市環境機能：土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	2.防災機能：消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	3.収容空間機能：電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	4.市街地形成機能：土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（宅地整備支援機能）	5.交通機能：幹線道路機能	将来交通量（トラフィック機能）	連続性確保機能	有効性該当数	代替性検討指標 7.代替性：代替路の有無	現道活用	代替性該当数	実現性検討指標 8.実現性：自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大	実現性該当数	客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証 ①上位・関連計画との整合	②コンパクトネットワーク	③既存ストックの活用	④実現課題の検証	⑤事業の連続性・路線としての機能	⑤代替路なし・実現課題なし区間	⑥交通需給バランス	総合評価（見直し原案）	将来推計 見直し道路網（2035年）：交通量（百台／日）	（混雑度）
50-1	150	住	7.0	未整備	13	30	0.43	12.0	24	0.34	－	○	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	－	－	－	2	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	――	――	――	―>	検討	――	―>	継続検討候補	23	0.19
50-2	250	住	7.0	未整備	7	30	0.43	12.0	24	0.34	－	○	－	－	－	○	○	－	－	－	－	－	－	－	－	3	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	――	――	――	―>	検討	――	―>	継続検討候補	23	0.19

見直し案の考え方

当該区間単独での有効性は低いものの、区間49-3.78-1と一体となり国道18号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　　「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「継続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3.4.51	篠ノ井小市線	計画延長	5,720m	代表幅員	16.0m	改良済延長	2,220m	未整備延長	3,500m	改良率	38.8%	車線数	2車線

計画決定当時の目的

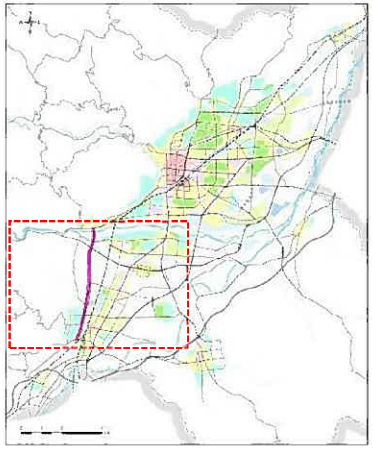
本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。

都市計画決定経緯

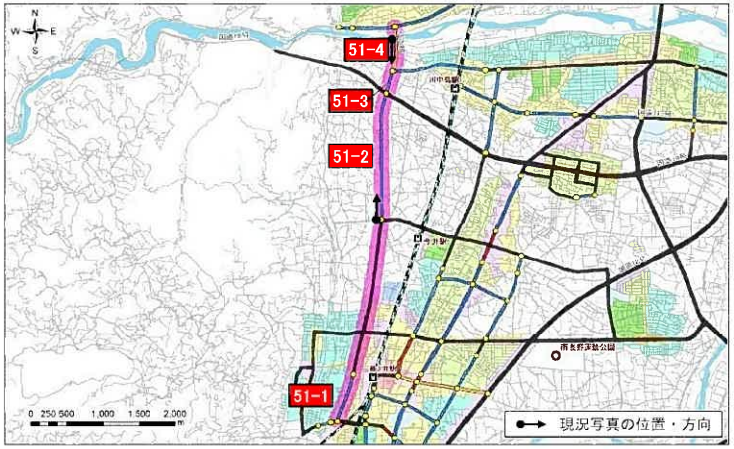
当初	S28.12.2	L=1,736m W=11m
第1回	S37.3.22	L=5,110m W=12m(番号,名称,幅員,起点,終点変更)
第2回	S42.2.16	L=5,110m W=16m(番号,幅員変更)
第3回	S44.5.22	L=5,720m W=16m(番号,名称,幅員変更)
第4回	S54.9.10	L=5,720m W=16m(番号変更)
第5回	H2.3.8	L=5,720m W=16m(交差点部変更)

対象路線区間割り図

【位置図】



【詳細図】



凡 例
◆都市計画道路整備状況
整備済
事業中
概成済
未整備
構想路線

整備状況：令和3年4月1日現在

現況

区間51-2

区間51-4

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）	将来推計 見直し道路網（2035年）	
	区間延長（m）	用途地域指定状況	現況幅員（m）	整備状況	53条許可件数	現況交通量（2016年）（百台／日）	（混雑度）	計画幅員（m）	将来交通量 フルネット（2035年）（百台／日）	（混雑度）	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			有効性該当数	7. 代替性		代替性該当数	8. 実現性					実現性該当数		①	②	③	④	⑤		⑥			
											土地利用誘導機能	歩行者の安全性確保機能	自転車の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	延焼遮断機能	竜巻共同溝の収容機能	公共交通連行支援機能	土地利用誘導機能【都市機能誘導への寄与】	土地利用誘導機能【沿道土地利用誘導】	開発計画支援機能（面的整備支援機能）	幹線道路機能	将来交通需要（トラフィック機能）	連続性確保機能		代替路の有無	現道活用		自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大			上位・関連計画との整合	コンパクトネットワーク	既存ストックの活用	実現課題の検証	事業の連続性・路線としての機能	代替路なし・実現課題なし区間	連続性問題なし	交通需給バランス		交通量（百台／日）	（混雑度）
51-1	710	住	0.0	未整備	55	－	－	16.0	59	0.84	－	○	－	○	－	○	○	－	－	○	－	－	－	○	－	6	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	――	――	――	――	―>	存続	―>	存続候補	53	0.75
51-2	1,810	白	0.0	未整備	12	－	－	16.0	55	0.79	－	○	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	5	○	－	1	－	－	－	－	△	1	課題あり（有効性低い）	――	―>	廃止	――	――	――	―>	廃止候補	－	－
51-3	330	白	0.0	未整備	4	－	－	12.0	73	1.13	－	－	－	○	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	4	○	－	1	－	－	－	－	△	1	課題あり（有効性低い）	――	―>	廃止	――	――	――	―>	廃止候補	－	－
51-4	650	白	10.0	概成済	0	62	0.69	12.0	84	0.93	－	－	－	－	－	○	○	－	－	－	－	－	－	○	－	3	－	－	0	－	－	－	－	－	0	課題なし	――	――	――	――	―>	存続	―>	存続候補	71	0.59

見直し案の考え方

区間51-1,区間51-4は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
区間51-2,51-3は、有効性が低く、市街地の拡大を招く恐れのある区間である。また、（市）四ツ屋今井線が代替路となるため、廃止候補とする。

注1）用途地域指定状況　住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域　　注2）○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり　　注3）「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間　「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間。「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間　　注4）「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間　「変更候補」：幅員変更や部分的なルート変更等を行うことが望ましいと考えられる区間　「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間　「廃止候補」：現計画を廃止することがのぞましいと考えられる区間