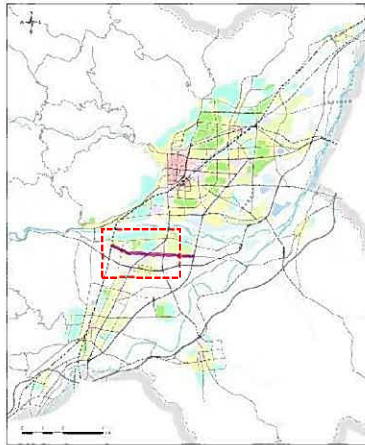
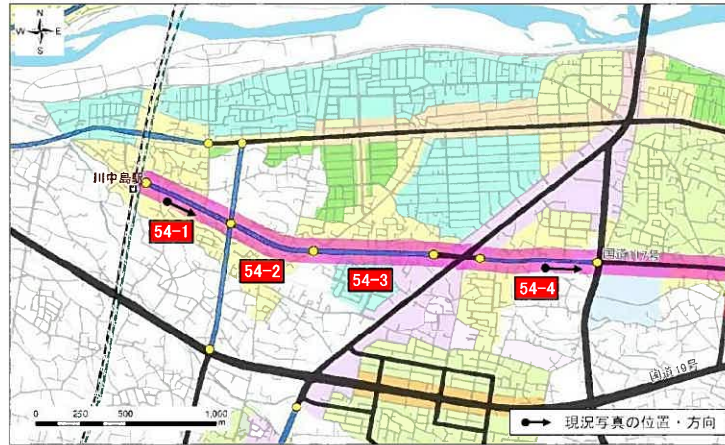


路線番号・路線名	5-5-54 更北中央線	計画延長	4,030m	代表幅員	12.0m	改良済延長	1,810m	未整備延長	2,220m	改良率	44.9%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。												
都市計画決定経緯	①-当初	S37.3.22	L=1,156m	W=16m		第3回	S4.10.18	L=4,030m	W=12m	(交差点部変更)			
	②-当初	S38.3.30	L=1,806m	W=12m		第4回	H7.10.5	L=4,030m	W=12m	(駅前交通広場変更)			
	①-第1回	S42.2.16	L=1,156m	W=16m	(番号変更)	第5回	H10.3.12	L=4,030m	W=12m	(交差点部変更)			
	②-第1回		L=2,206m	W=12m	(番号、延長変更)								
	第1回	S44.5.22	L=4,030m	W=12m	(帯分、名称、種別、延長、起点、終点、線形変更)								
第2回	S54.9.10	L=4,030m	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



凡例

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

区間番号	区間の現況と計画					有効性検討指標										代替性検討指標		実現性検討指標				客観的指標による区間別評価結果	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(③)	用途地域指定状況	想定幅員(④)	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 (2016年) (台/日)	計画幅員(⑤)	将来交通量 (2035年) (台/日)	1. 都市環境機能		2. 防災機能		3. 収容空間機能		4. 市街地形成機能		5. 交通機能		7. 代替性		8. 実現性				①	②	③			④	⑤	⑥	交通量(台/日)									
54-1	470	住	7.0	未整備	24	24	0.34	16.0	13	0.11	-	○	○	-	○	○	-	○	○	4	-	○	-	-	-	-	-	-	○	課題なし	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	13	0.11
54-2	440	住	0.0	未整備	47	24	0.34	16.0	18	0.15	-	-	○	-	○	○	-	-	-	4	-	○	-	-	-	-	-	-	○	課題なし	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	20	0.17
54-3	620	住	0.0	未整備	26	24	0.34	16.0	18	0.15	-	-	○	-	○	○	-	-	-	5	-	○	-	-	-	-	-	-	○	課題なし	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	20	0.17
54-4	510	住	8.0	未整備	4	46	0.77	12.0	32	0.53	-	-	○	-	○	○	-	-	-	4	-	○	-	-	-	-	-	-	○	課題なし	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	32	0.27

見直し案の考え方

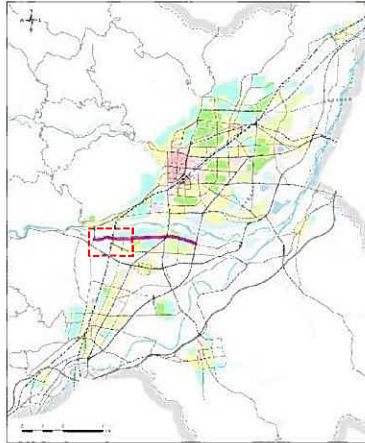
有効性があり、代替性・実現課題・継続性に問題がないため存続候補とする。

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」：計画変更や部分的なルート変更を行うことが望ましいと考えられる区間 「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間 「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間

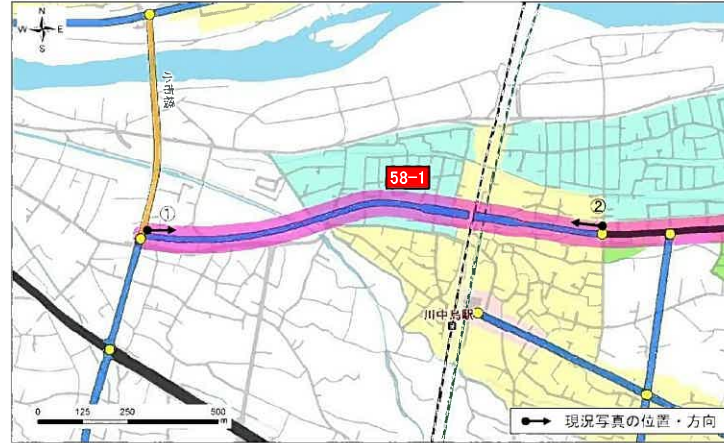
路線番号・路線名	5-5-58 更東北部線	計画延長	5,110m	代表幅員	12.0m	改良済延長	3,820m	未整備延長	1,290m	改良率	74.8%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。												
都市計画決定経緯	①-当初	S37.3.22	L=3,570m	W=12m									
	②-当初	S38.3.30	L=3,570m	W=12m									
	①-第1回	S42.2.16	L=3,570m	W=12m (番号変更)									
	②-第1回	S42.2.16	L=3,570m	W=12m									
	第1回	S44.5.22	L=5,110m	W=12m (帯状幅員、延長、起点、終点、線形変更)									
第2回	S49.7.13	L=5,110m	W=12m (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



凡例

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

区間番号	区間の現況と計画											有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証						将来推計 見直し道路網 (2035年)		
	区間延長 (C)	用途地域指定状況	近接幅員 (M)	整備状況	5/3案件許可件数	現況交通量 (2016年) (百台/日)	計画幅員 (M)	フルネット (2035年) (百台/日)	再乗交通量 (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	7. 代替性	8. 実現性	①	②	③	④	⑤		⑥	総合評価 (見直し原案)							
58-1	1,290	住	0.0	未整備	29	-	12.0	13	0.27	-	○	○	○	-	4	-	-	-	-	-	-	課題なし	-	-	-	-	-	→ 存続	→ 存続候補	13	0.18

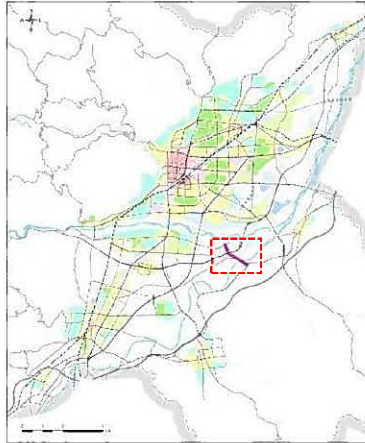
見直し案の考え方

有効性があり、代替性・実現性・継続性に問題がないため存続候補とする。

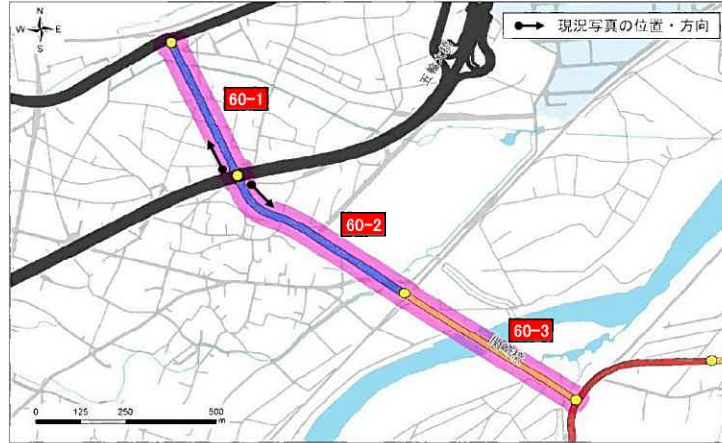
注1) 用途地域指定状況：住→低層住居専用地域、商→商業用途地域、工→工業用途地域、白→白地地域。注2) ○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり。注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間。課題あり(有効性高い)：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を上回っている区間。「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間。注4) 「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間。「変更候補」：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

路線番号・路線名 計画決定当時の目的	5, 4, 60 川合間崎線	計画延長	1, 540m	代表幅員	16. 0m	改良済延長	0m	未整備延長	1, 540m	改良率	0. 0%	車線数	2車線
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=3, 176m	W=16m								
		第1回	S46. 4. 5	L=3, 020m	W=16m(延長変更)								
		第2回	S54. 9. 13	L=3, 020m	W=16m(番号, 名称変更)								
		第3回	H3. 3. 22	L=1, 540m	W=16m(名称, 延長, 起点変更)								

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



凡例

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

区間番号	区間の現況と計画					有効性検討指標										代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証						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	近接幅員 (m)	整備状況	5. 3 案件許可件数	現況交通量 (混雑度) (2016年) (百台/日)	計画幅員 (m)	フルネット (混雑度) (2035年) (百台/日)	再発交通量	1. 都市環境機能	2. 防災機能	3. 収容空間機能	4. 市街地形成機能	5. 交通機能	7. 代替性	8. 実現性	①	②	③	④		⑤	⑥	総合評価 (見直し原案)	交通量 (百台/日)	(混雑度)									
60-1	410	白	0.0	未整備	0	-	16.0	14	0.20	-	-	-	○	-	-	○	3	-	0	-	-	-	△	1	課題あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	-	廃止候補	-	-
60-2	580	白	0.0	未整備	1	-	16.0	23	0.33	-	-	-	○	○	○	-	-	-	0	-	-	-	△	1	課題あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	-	継続検討候補	17	0.24
60-3	550	白	9.0	概成済	0	71	0.89	12	0.94	-	-	-	○	○	○	-	-	-	0	-	-	-	○	0	課題なし	-	-	-	-	-	-	-	存続候補	72	1.02

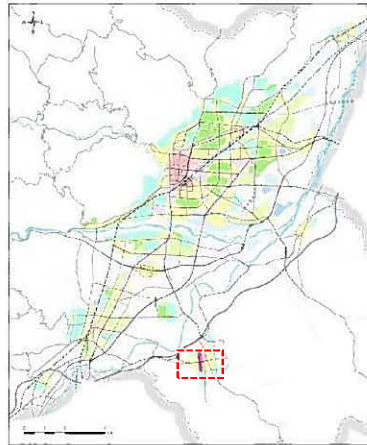
見直し案の考え方

区間60-1は、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。なお、区間60-2は、区間60-1と同様の状況であるが、対面通行可能な道路（（ ） 関川中島（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、現況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。

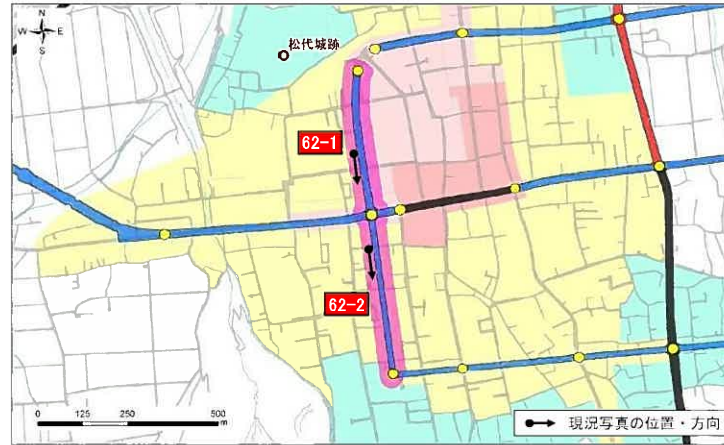
注1) 用途地域指定状況：住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域 (注2) ○：有効性、△：代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり (注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 「課題あり(有効性高い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を上回っている区間 「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を下回っている区間 (注4) 「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間 「変更候補」：計画変更や部分的なル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

路線番号・路線名 計画決定当時の目的	3-5-62 海津西条線	計画延長	860m	代表幅員	12.0m	改良済延長	0m	未整備延長	860m	改良率	0.0%	車線数	2車線
都市計画決定経緯		当初	S41.12.27	L=2,556m W=12m									
木町は、近時温泉開発及び宅地造成に伴い、市街地の発展は著しく、都市内交通量も増加し、都市機能を阻害している現状にあるので、今回本案のように街路網を決定しようとするものである。		第1回	S42.2.16	L=2,556m W=12m(番号,名称変更)									
		第2回	S44.5.22	L=860m W=12m(番号,名称,延長,起点,終点変更)									
		第3回	S54.9.13	L=860m W=12m(番号,名称変更)									
		第4回	H6.10.5	L=800m W=12m(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62-1



区間62-2



凡例

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

区間番号	区間の現況と計画					有効性検討指標										代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	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(区)	用途地域指定状況	用途幅員(区)	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 (2016年) (混合)	計画交通量 (2035年) (混合)	フルネット (2035年) (混合)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性	①	②	③	④	⑤		⑥	交通量(台/日)	(混合)								
62-1	410	商	0.0	未整備	14	-	16.0	1	0.00	○	○	-	○	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.00
62-2	450	住	0.0	未整備	14	-	12.0	12	0.17	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

見直し案の考え方

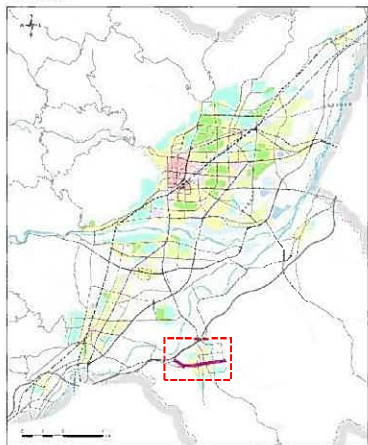
区間62-1は、国登録有形文化財の「森澤家住宅表門」「真澄屋土蔵」に計画線が重なっているなど歴史環境保全に課題があるが、有効性が高く、また旧松代駅の都市計画駅前広場へのアクセス路となることから、縮減検討候補に位置づけ、駅前広場の都市計画決定のあり方と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
区間62-2は、有効性が低く、重要文化財「旧横田家住宅主屋・表門・廻廊屋・土蔵と棟」に計画線が重なっているなど歴史環境保全に課題があるため廃止候補とする。

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)、自(自用地域) 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)」：有効性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を上回っている区間 「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」：計画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 「縮減検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間 「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間

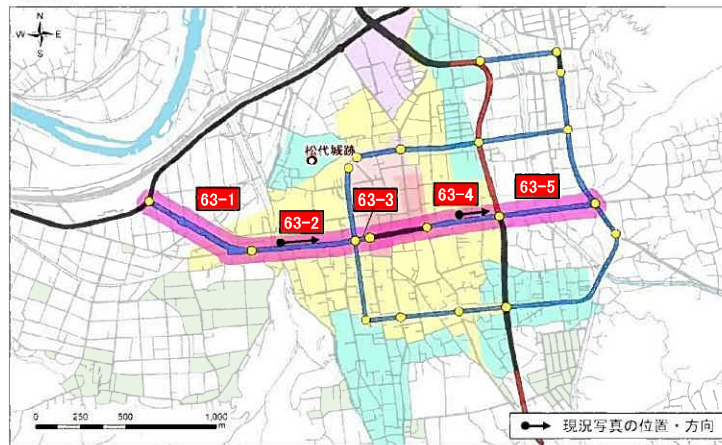
路線番号・路線名	5-4-63	松代中央線	計画延長	2,540m	代表幅員	16.0m	改良済延長	310m	未整備延長	2,230m	改良率	12.2%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	本町は、近時温泉開発及び空地造成に伴い、市街地の発展は著しく、都市内交通量も増加し、都市機能を阻害している現状にあるので、今回本案のように街路網を決定しようとするものである。													
都市計画決定経緯	当初 S41. 12. 27 L=2,866m W=16m 第1回 S42. 2. 16 L=2,866m W=16m(番号変更) 第2回 S44. 5. 22 L=2,226m W=16m(番号、名称、幅員、延長、起点、終点、線形変更) 第3回 S54. 9. 13 L=2,226m W=16m(番号、名称変更) 第4回 H6. 11. 17 L=2,546m W=16m(名称、延長、ルート変更)													

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63-2



区間63-4



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

区間番号	区間の現況と計画			有効性検討指標										代替性検討指標			実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	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(区)	用途地域指定状況	現況交通量(混合車)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性		①	②	③	④	⑤	⑥	交通量(混合車)																		
	計画延長(区)	用途地域指定状況	現況交通量(混合車)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性	①								②		③	④	⑤	⑥												
63-1	640	白	0.0	未整備	9	-	-	25.0	3	0.04	-	-	○	○	○	○	○	-	-	○	○	○	△	-	-	△	2	調査あり(有効性低い)	-	-	-	-	→	継続検討候補	3	0.05
63-2	580	住	7.0	未整備	14	51	0.73	16.0	43	0.70	-	-	○	○	○	○	○	-	-	○	○	○	△	-	-	-	1	調査あり(有効性高い)	→	→	→	→	→	継続検討候補	45	0.64
63-3	80	商	7.5	未整備	1	51	0.73	16.0	33	0.86	-	-	○	○	○	○	○	-	-	○	○	○	△	-	-	-	1	調査あり(有効性高い)	→	→	→	→	→	継続検討候補	38	0.54
63-4	400	住	5.0	未整備	17	56	2.80	16.0	14	0.20	-	-	○	○	○	○	○	-	-	○	○	○	△	-	-	-	1	調査あり(有効性高い)	→	→	→	→	→	継続検討候補	16	0.23
63-5	530	白	7.0	未整備	5	58	2.90	16.0	46	0.66	-	-	○	○	○	○	○	-	-	○	○	○	△	-	-	△	2	調査あり(有効性低い)	→	→	→	→	→	廃止候補	47	2.36

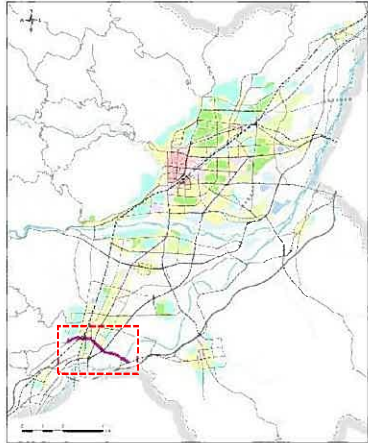
見直し案の考え方

区間63-1〜4は、有効性は高いものの、歴史環境保全（特に区間63-2は国登録有形文化財の「宮澤家住宅主屋」に計画線が重なっている）や市街地拡大の懸念があることから、引き続き検討する継続検討候補とする。区間63-5は、有効性が低く、現道活用が可能であるため廃止候補とする。

注1) 用途地域指定状況 住(一)低層住居専用地域、住(二)中高層住居専用地域、住(三)工業専用地域、住(四)準工業専用地域、住(五)第一種住居地域、住(六)第二種住居地域
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ない区間 「課題あり(有効性高い)」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が低い区間 「課題あり(有効性低い)」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が低い区間 「課題あり(実現性高い)」：代替性指標に該当があり、有効性指標に該当が低い区間 「課題あり(実現性低い)」：代替性指標に該当があり、有効性指標に該当が低い区間 「課題あり(実現性低い)」：代替性指標に該当があり、有効性指標に該当が低い区間
注4) 「継続候補」：現計画のまま実施することが望ましいと思われる区間 「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいと思われる区間

路線番号・路線名	3-5-64	岩野ニツ楯線	計画延長	3,480m	代表幅員	12.0m	改良済延長	1,210m	未整備延長	2,170m	改良率	37.6%	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	①-当初	S28.12.2	L=1,956m	W=11m										
	①-第1回	S37.3.22	L=2,336m	W=12m(番号,幅員,延長,終点変更)										
	①-第2回	S42.2.16	L=2,336m	W=12m(番号変更)										
	②-当初	S28.12.2	L=1,056m	W=11m										
	②-第1回	S37.3.22	L=9,336m	W=12m(番号,名称,幅員,延長,終点変更)										
	②-第2回	S42.2.16	L=9,336m	W=12m(番号変更)										
②-第3回					②-第3回		L=5,336m	W=12m(幅員,延長,線形変更)						
					第1回	S44.5.22	L=7,660m	W=12m(番号,名称,幅員,延長変更)						
					第2回	S46.3.29	L=3,860m	W=12m(幅員,延長変更)						
					第3回	S54.9.10	L=3,350m	W=12m(番号,名称,延長変更)						
					第4回	H5.6.24	L=3,480m	W=12m						

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



凡例

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

区間番号	区間の現況と計画										有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証						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	用途幅員 (m)	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 (混雑度) (2016年) (台/日)	計画幅員 (m)	フルネット (混雑度) (2035年) (台/日)	1.都市環境機能					7.代替性		8.実現性			①	②		③	④	⑤	⑥	総合評価 (見直し原案)											
									土地利用機能	歩行者の安全性確保機能	自転車等の安全性確保機能	消防活動困難区域の解消	緊急輸送機能	避難支援機能	促進避難機能	電線共同溝の収容機能	公共交通進行支援機能	公共空間機能									土地利用誘導機能		土地利用誘導機能 【沿道土地利用誘導】 【都市機能誘導への寄与】	代替性の有無	現道活用	自然環境保全	歴史環境保全	既定計画幅員	道路構造令適合性	市街地の拡大	
64-1	1,390	白	10.0	概成済	2	30	0.60	12.0	18	0.36	-	○	-	-	○	-	-	-	-	-	0	課題なし	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	18	0.25		
64-2	190	工	7.0	未整備	4	79	1.13	16.0	47	0.39	-	○	-	-	○	-	-	-	-	-	0	課題あり(有効性低い)	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	28	0.23	
64-3	410	工	6.0	未整備	12	74	1.06	16.0	21	0.18	-	○	-	-	○	-	-	-	-	-	0	課題あり(有効性低い)	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	18	0.15
64-4	180	住	7.0	未整備	5	119	0.99	12.0	109	0.91	-	○	-	-	○	-	-	-	-	-	0	課題なし	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	109	0.91

見直し案の考え方

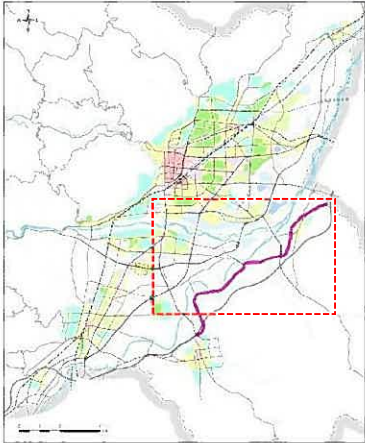
区間64-1は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
 区間64-2は、現道活用が可能であるものの、連結する区間の64-1は実現課題も無く存続候補となり、当該区間も実現課題は無いため、存続候補とする。
 区間64-3は、縦向き交差が課題と考えられるものの交差点部の軽微な変更で対応可能であり、連続する区間は整備済み、存続候補と分類されることから、存続候補とする。
 区間64-4は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。

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、有効性指標に該当がある区間 (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」：計画変更や部分的なルート変更を行うことが望ましいと考えられる区間 「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間 「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間

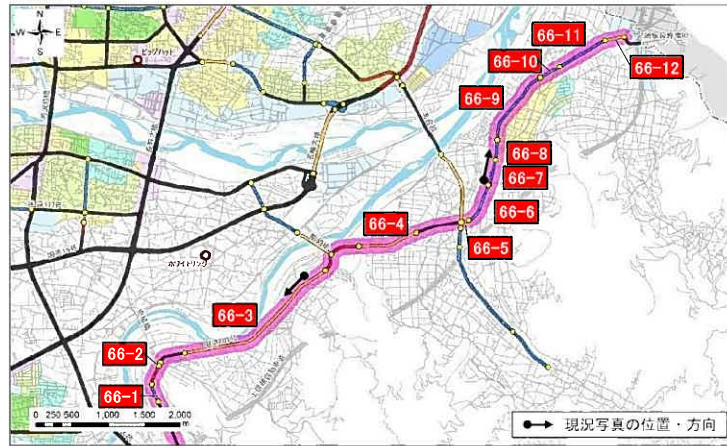
路線番号・路線名	5, 5, 60 西寺尾線内線	計画延長	10, 290m	代表幅員	12, 0m	改良済延長	3, 750m	未整備延長	6, 570m	改良率	36, 2%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	本市の市街化の動向及び土地利用等を勘案し検討した結果、本案のとおり変更するものである。												
都市計画決定経緯	当初	S44. 5. 22	L=10, 560m	W=12m									
	第1回	S46. 4. 5	L=10, 560m	W=12m									
	第2回	S48. 7. 5	L=9, 826m	W=12m(延長変更)									
	第3回	S54. 9. 13	L=9, 826m	W=12m(番号変更)									
	第4回	S69. 7. 25	L=10, 060m	W=12m(延長、高速道インター開通変更)									
第5回	S63. 7. 4	L=10, 290m	W=12m(延長変更)										

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66-3



区間66-7



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

区間番号	区間の現況と計画						有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標				客観的指標による区間別評価結果	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(区)	用途地域指定状況	用途幅員(区)	整備状況	5, 3案件許可件数	現況交通量(混雑度)(2016年)(台/日)	計画幅員(区)	再発交通量(混雑度)(2035年)(台/日)	1. 都市環境機能	2. 防災機能	3. 収容空間機能	4. 市街地形成機能	5. 交通機能	7. 代替性	8. 実現性	①	②		③	④	⑤										
66-1	230	白	6.0	未整備	5	171	1.71	12.0	147	1.47	-	-	-	-	6	-	-	-	△	-	-	-	1	→	検討	→	→	→	継続検討候補	147	1.23
66-2	40	白	7.0	未整備	4	171	1.71	12.0	147	1.47	-	○	-	-	8	-	-	-	△	-	-	-	1	→	検討	→	→	→	継続検討候補	147	1.23
66-3	2, 140	白	7.0	概成済	12	139	1.74	12.0	120	1.50	-	○	-	-	7	-	○	-	△	-	-	-	1	→	検討	→	→	→	継続検討候補	122	1.22
66-4	750	白	8.0	概成済	3	129	1.08	12.0	129	1.08	-	○	-	-	7	-	-	-	△	-	-	-	1	→	検討	→	→	→	継続検討候補	127	1.06
66-5	100	白	12.0	概成済	0	146	1.62	12.0	153	1.70	-	○	-	-	5	-	-	-	△	-	-	-	1	→	検討	→	→	→	継続検討候補	154	1.28
66-6	540	白	0.0	未整備	29	118	1.31	12.0	96	1.07	-	-	-	-	5	○	-	-	-	-	-	-	0	→	検討	→	→	→	継続検討候補	97	0.81
66-7	330	白	7.0	未整備	6	118	1.31	12.0	96	1.07	-	-	-	-	4	○	-	-	-	-	-	-	0	→	検討	→	→	→	継続検討候補	97	0.81
66-8	250	住	0.0	未整備	16	118	1.31	12.0	96	1.07	-	-	-	-	4	○	-	-	-	-	-	-	0	→	検討	→	→	→	継続検討候補	97	0.81
66-9	1, 009	住	6.0	未整備	12	-	-	12.0	64	0.53	-	○	-	-	6	○	-	-	-	-	-	-	0	→	検討	→	→	→	継続検討候補	65	0.54
66-10	280	住	0.0	未整備	8	-	-	12.0	52	0.43	-	-	-	-	4	○	-	-	-	-	-	-	0	→	検討	→	→	→	継続検討候補	52	0.43
66-11	660	白	0.0	未整備	8	131	1.46	12.0	78	0.87	-	-	-	-	4	○	-	-	-	-	-	-	0	→	検討	→	→	→	継続検討候補	78	0.65
66-12	250	工	10.0	概成済	2	131	1.46	12.0	78	0.87	-	-	-	-	5	-	○	-	-	-	-	-	0	→	検討	→	→	→	継続検討候補	78	0.65

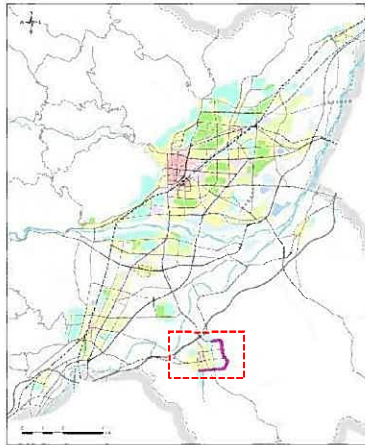
見直し案の考え方

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, 8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は歴史景観保全に課題がある。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判断し、前述のとおり、全線で見直し候補と位置づける。

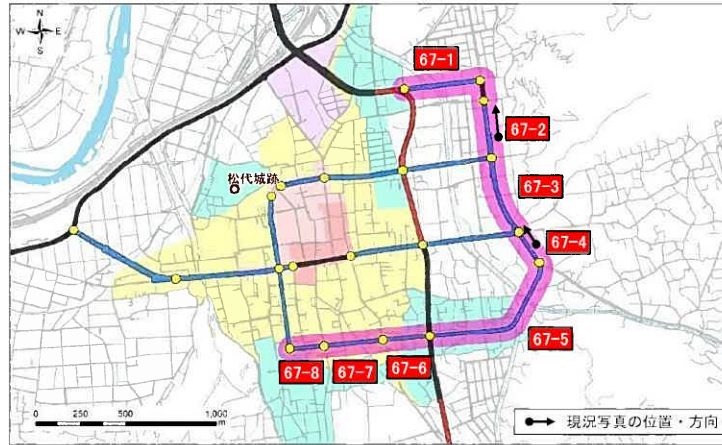
注1) 用途地域指定状況 住一(低密度用途地域) 住二(中密度用途地域) 住三(工業用途地域) 白一(白地地域) (注2) ○: 有効性、代替性の評価で該当あり、△: 実現性の評価で該当あり (注3) 「課題なし」: 有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 「課題あり(有効性高い)」: 代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当率が全体の平均を上回っている区間 「課題あり(有効性低い)」: 代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当率が全体の平均を下回っている区間 (注4) 「継続候補」: 現計画のまま存在することが望ましいと考えられる区間 「変更候補」: 計画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望ましいと考えられる区間

路線番号・路線名	3-5-67 西寺尾象山線	計画延長	3,180m	代表幅員	12.0m	改良済延長	120m	未整備延長	3,060m	改良率	3.8%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	①-当初 S41.12.27 L=2,726m W=16m ①-第1回 S42.2.16 L=2,720m W=16m(番号変更) ②-当初 S41.12.27 L=1,646m W=12m ②-第1回 S42.2.16 L=1,646m W=12m(番号変更) 第1回 S44.5.22 L=3,496m W=12m(番号,名称,幅員,延長,起点,終点,区域変更) 第2回 S44.9.19 L=3,496m W=12m(番号,名称,起点,区域変更)												
都市計画決定経緯	本町は、近時温泉開発及び空地造成に伴い、市街地の発展は著しく、都市内交通量も増加し、都市機能を阻害している現状にあるので、今回本案のように街路網を決定しようとするものである。												

対象路線区間割り図
【位置図】



【詳細図】



整備状況 令和3年4月1日現在

現況



区間番号	区間の現況と計画						有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証					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	近接幅員 (m)	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 (混雑度) (2016年) (台/日)	計画幅員 (m)	再ネット (混雑度) (2035年) (台/日)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性			①	②	③	④	⑤		⑥	総合評価 (見直し原案)										
67-1	420	白	0.0	未整備	0	16.0	23.16.0	12.0	0.17	-	-	-	○	-	-	○	3	○	-	1	-	△	-	△	2	評価あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	廃止候補	12	0.18
67-2	330	白	8.0	未整備	9	-	-	16.0	1.0.01	-	-	-	-	-	-	-	1	○	○	2	-	△	-	△	2	評価あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	廃止候補	-	-
67-3	460	白	8.0	未整備	9	-	-	16.0	1.0.01	-	-	-	-	-	-	-	3	-	○	1	-	△	-	△	2	評価あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	廃止候補	-	-
67-4	210	白	10.0	未整備	1	-	-	12.0	1.0.00	-	○	-	-	-	-	-	3	-	○	1	-	△	-	△	2	評価あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	廃止候補	-	-
67-5	860	住	0.0	未整備	22	-	-	12.0	1.0.00	-	○	-	-	-	-	-	4	-	○	0	-	△	-	-	1	評価あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	廃止候補	-	-
67-6	260	住	0.0	未整備	8	-	-	12.0	10.0.14	-	○	-	-	-	-	-	3	-	○	0	-	△	-	-	1	評価あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	廃止候補	-	-
67-7	330	住	0.0	未整備	5	-	-	12.0	16.0.26	-	○	-	-	-	-	-	4	-	○	0	-	△	-	-	1	評価あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	廃止候補	-	-
67-8	130	住	0.0	未整備	7	-	-	12.0	12.0.17	-	-	-	-	-	-	-	2	-	○	0	-	△	-	-	1	評価あり(有効性低い)	-	-	-	-	-	-	廃止候補	-	-

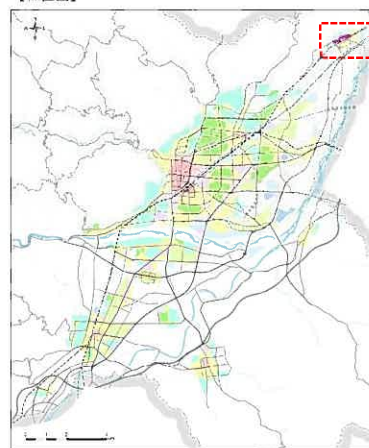
見直し案の考え方

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)公代東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。

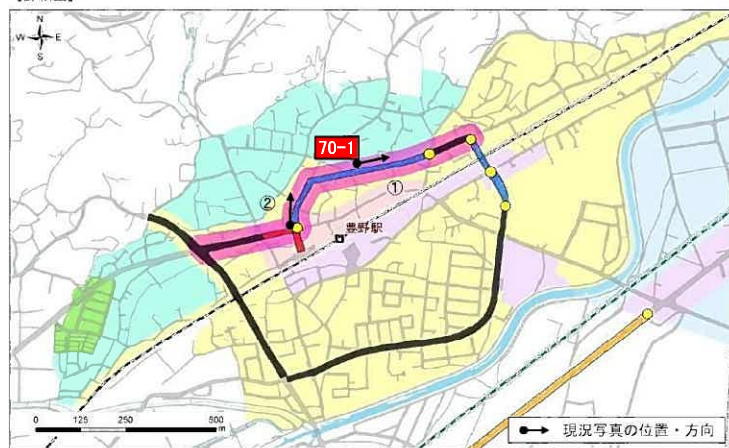
注1) 用途地域指定状況：住(住居系用途地域)、商(商業系用途地域)、工(工業系用途地域)、白(白地地域) 注2) ○：有効性、△：代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり 注3) 「評価なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 注4) 「評価あり」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 注5) 「評価なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 注6) 「評価あり」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 注7) 「評価なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 注8) 「評価あり」：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 注9) 「評価なし」：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 注10) 「評価あり」：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 注11) 「評価なし」：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 注12) 「評価あり」：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 注13) 「評価なし」：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 注14) 「評価あり」：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 注15) 「評価なし」：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 注16) 「評価あり」：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 注17) 「評価なし」：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 注18) 「評価あり」：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 注19) 「評価なし」：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 注20) 「評価あり」：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 注21) 「評価なし」：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 注22) 「評価あり」：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 注23) 「評価なし」：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 注24) 「評価あり」：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 注25) 「評価なし」：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 注26) 「評価あり」：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 注27) 「評価なし」：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 注28) 「評価あり」：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 注29) 「評価なし」：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 注30) 「評価あり」：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 注31) 「評価なし」：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 注32) 「評価あり」：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 注33) 「評価なし」：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 注34) 「評価あり」：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 注35) 「評価なし」：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 注36) 「評価あり」：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 注37) 「評価なし」：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 注38) 「評価あり」：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 注39) 「評価なし」：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 注40) 「評価あり」：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 注41) 「評価なし」：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 注42) 「評価あり」：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 注43) 「評価なし」：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 注44) 「評価あり」：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 注45) 「評価なし」：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 注46) 「評価あり」：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 注47) 「評価なし」：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 注48) 「評価あり」：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 注49) 「評価なし」：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 注50) 「評価あり」：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 注51) 「評価なし」：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 注52) 「評価あり」：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 注53) 「評価なし」：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 注54) 「評価あり」：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 注55) 「評価なし」：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 注56) 「評価あり」：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 注57) 「評価なし」：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 注58) 「評価あり」：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 注59) 「評価なし」：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 注60) 「評価あり」：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 注61) 「評価なし」：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 注62) 「評価あり」：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 注63) 「評価なし」：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 注64) 「評価あり」：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 注65) 「評価なし」：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 注66) 「評価あり」：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 注67) 「評価なし」：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 注68) 「評価あり」：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 注69) 「評価なし」：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 注70) 「評価あり」：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 注71) 「評価なし」：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 注72) 「評価あり」：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 注73) 「評価なし」：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 注74) 「評価あり」：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 注75) 「評価なし」：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 注76) 「評価あり」：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 注77) 「評価なし」：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 注78) 「評価あり」：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 注79) 「評価なし」：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 注80) 「評価あり」：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 注81) 「評価なし」：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 注82) 「評価あり」：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 注83) 「評価なし」：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 注84) 「評価あり」：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 注85) 「評価なし」：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 注86) 「評価あり」：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 注87) 「評価なし」：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 注88) 「評価あり」：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 注89) 「評価なし」：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 注90) 「評価あり」：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 注91) 「評価なし」：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 注92) 「評価あり」：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 注93) 「評価なし」：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 注94) 「評価あり」：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 注95) 「評価なし」：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 注96) 「評価あり」：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 注97) 「評価なし」：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 注98) 「評価あり」：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 注99) 「評価なし」：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 注100) 「評価あり」：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

路線番号・路線名	3-5-70 豊野北線	計画延長	860m	代表幅員	12.0m	改良済延長	370m	未整備延長	490m	改良率	43.0%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	近年の経済の発展に伴い、豊野町の将来の動向及び土地利用を検討の結果、健全な市街地にするため本案のように都市計画道路を変更追加し、本町の発展を図ろうとするものである												
	都市計画決定経緯												
	当初	S34. 11. 30	L=800m W=12m										
	第1回	1129. 6. 29	L=800m W=12m (線形変更)										

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



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

区間番号	区間の現況と計画								有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	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	周辺環境 (H)	整備状況	5. 3案件許可件数	現況交通量 (2016年) (万台/日)	計画幅員 (m)	再交通量 フルネット (2035年) (万台/日)	1. 都市環境機能	2. 防災機能	3. 収容空間 機能	4. 市街地形成機能	5. 交通機能	7. 代替性	8. 実現性			①		②	③	④	⑤	⑥			交通量 (万台/日)							
70-1	430	住	0.0	未整備	5	-	12.0	46	0.66	-	-	○	○	-	5	-	-	-	0	-	0	0	-	0	課題なし	-	-	-	-	-	→ 存続 →	→ 存続候補 →	48	0.68

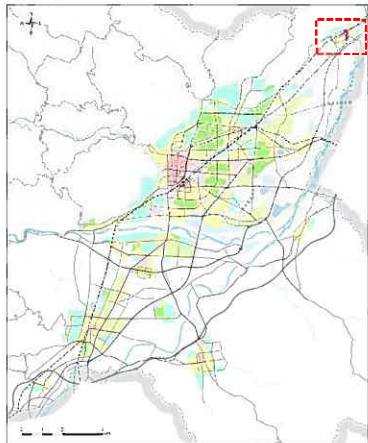
見直し案の考え方

有効性があり、代替性・実現性・継続性に問題がないため存続候補とする。

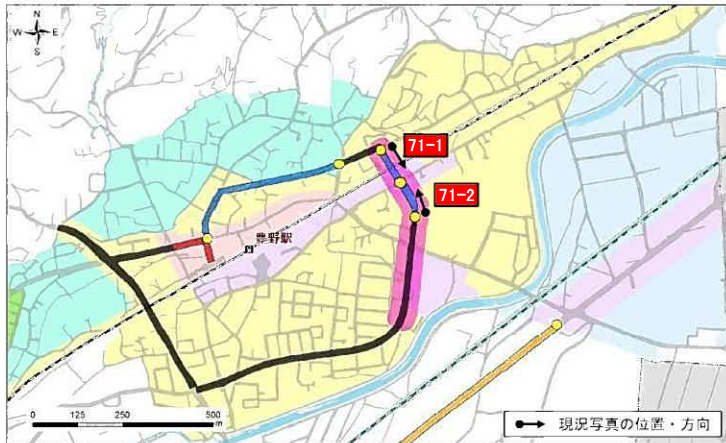
(注1) 用途地域指定状況 (注2) ○：有効性、代替性の評価に該当あり、△：実現性の評価に該当あり (注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が薄い区間 「課題あり (有効性高い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を上回っている区間 「課題あり (有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を下回っている区間 または、有効性指標に該当が薄い区間 (注4) 「存続候補」：現計画のまま存続することが考えられる区間 「変更候補」：計画変更や部分的なルート変更を伴うことが考えられる区間 「継続検討候補」：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考えられる区間

路線番号・路線名	3-5-71 沖第2線	計画延長	500m	代表幅員	12.0m	改良済延長	300m	未整備延長	200m	改良率	60.0%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	近年の経済の発展に伴い、豊野町の将来の動向及び土地利用を検討の結果、健全な市街地にするため本案のように都市計画道路を変更追加し、本町の発展を図ろうとするものである												
都市計画決定経緯	当初 S63.11.30 L=500m W=12m 第1回 S63.12.5 L=600m W=12m(終点変更)												

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



凡例

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

区間番号	区間の現況と計画				有効性検討指標										代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証					総合評価(見直し原案)	将来推計(2035年)									
	区間延長(区)	用途地域指定状況	現況幅員(区)	現況交通量(2016年)(百台/日)	計画幅員(区)	将来交通量(2035年)(百台/日)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性	①	②	③	④	⑤	⑥		交通量(百台/日)	(混雑度)														
71-1	100	住	0.0	未整備	1	-	-	12.0	46	0.66	-	○	-	-	-	-	-	○	○	6	-	-	0	-	-	-	△	-	1	課題あり(有効性低い)	→	検討	→	継続検討候補	48	0.66
71-2	100	工	8.0	未整備	0	2	0.10	12.0	34	0.49	-	○	-	-	-	-	-	-	-	5	-	○	1	-	-	-	-	-	0	課題あり(有効性低い)	→	検討	→	継続検討候補	35	0.50

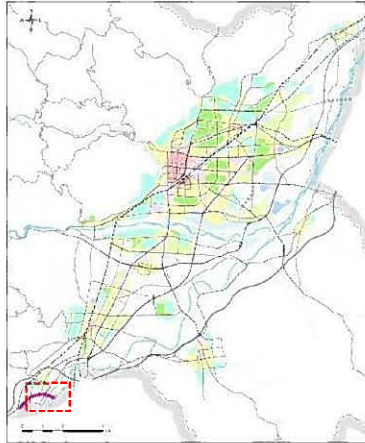
見直し案の考え方

区間71-1は、有効性の高い区間であるが、北しなの線との交差が課題となるため、継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。
 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。

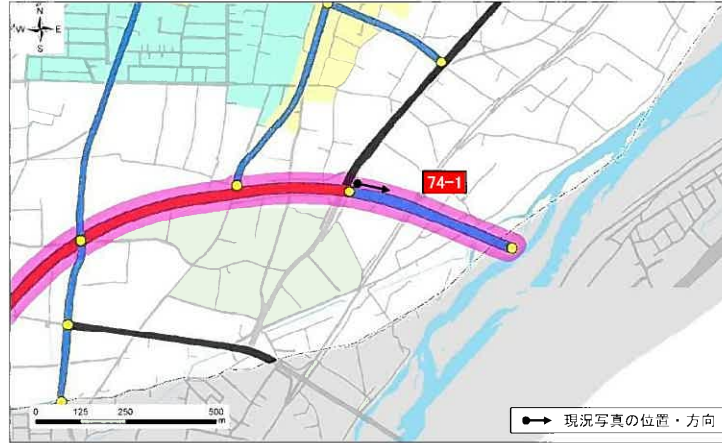
注1) 用途地域指定状況 (注2) ○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり (注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 「課題あり(有効性高い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当率が全体の平均を上回っている区間 「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当率が全体の平均を下回っている区間 (注4) 「継続候補」：現計画のまま存在することが望ましいと考えられる区間 「変更候補」：計画変更や部分的なルート変更を行うことが望ましいと考えられる区間 「継続検討候補」：引き続き見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

路線番号・路線名 計画決定当時の目的	5.3.74 上田彦ノ井線		都市計画決定経緯	計画延長	1,980m	代表幅員	35.0m	改良済延長	1,500m	未整備延長	480m	改良率	75.8%	車線数	4車線
	国道18号上田彦ノ井バイパス及び県道彦ノ井箱崎山線バイパスの計画に伴い、長野市の道路網構想を見直し、合わせて長野市都市計画区域に隣接する史跡都市計画との整合をはかり、広域的都市基盤の充実と長野市の発展に資するため			当初	1,810.12.22	L=1,980m W=25m									

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74-1



©2021 Google

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(%)	用途地域指定状況	退避幅員(%)	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 (混合車) (2016年) (百台/日)	計画幅員(%)	フルネット (混合車) (2035年) (百台/日)	1. 都市環境機能					2. 防災機能			3. 収容空間機能		4. 市街地形成機能			5. 交通機能		7. 代替性		8. 実現性			①			②	③	④	⑤	⑥						
									土地利用機能	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	避難避難機能	電線共同溝の収容機能	公共交通進行支援機能	土地利用誘導機能 【沿道土地利用誘導】 【都市機能誘導への寄与】	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 (トランジット機能)	連続性確保機能		代替性の有無	現道適用	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	①	②	③	④
74-1	480	白	0.0	未整備	0	-	23.0	121	0.31	-	-	-	○	-	-	○	-	-	○	○	-	4	-	-	0	-	-	-	-	△	1	不適あり(有効性低い)	存続	-	-	-	-	-	→	存続候補	122	0.31

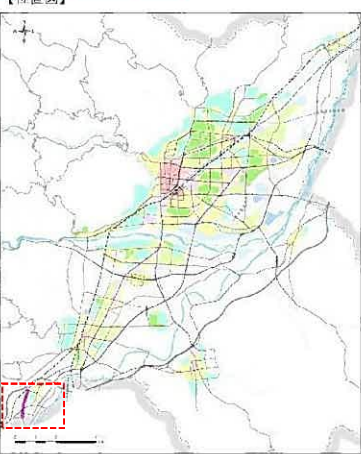
見直し案の考え方

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。

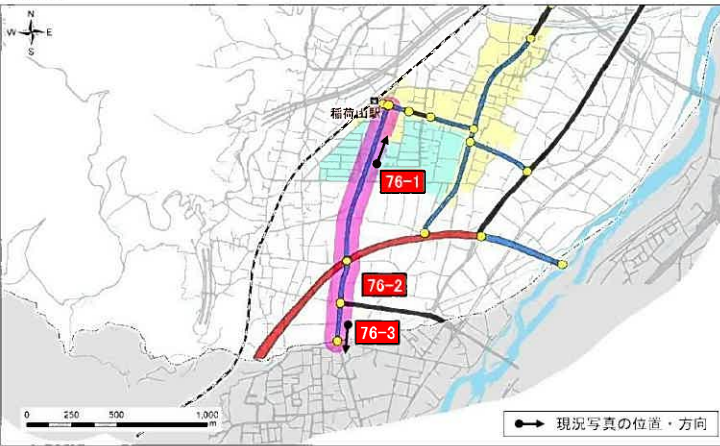
注1) 用途地域指定状況：(一)一般商業用途地域、(二)高度商業用途地域、(三)工業商業用途地域、(四)準工業地域、(五)第一種住居地域、(六)第二種住居地域、(七)第三種住居地域、(八)用途地域未指定
注2) ○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり、注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間、課題あり(有効性高い)：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を上回っている区間、「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当数が全体の平均を下回っている区間、また注、有効性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」：計画変更や部分的なルート変更を行うことが望ましいと考えられる区間、「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間、「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間

路線番号・路線名	5-5-70 塩崎稲荷山線	計画延長	1,400m	代表幅員	12.0m	改良済延長	0m	未整備延長	1,400m	改良率	0.0%	車線数	2車線
計画決定当時の目的	国道18号上田線ノ井バイパス及び県道様ノ井稲荷山線バイパスの計画に伴い、長野市の道路網構想を見直し、合わせて長野市都市計画区域に隣接する史跡都市計画との調和をはかり、広域的都市基盤の充実と長野市の発展に資するため												
都市計画決定経緯													

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



凡例

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

区間番号	区間の現況と計画										有効性検討指標										代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証						総合評価(見直し原案)		将来推計(2035年)		
	区間延長(区)	用途地域指定状況	近接幅員(区)	整備状況	5/3案件可件数	現況交通量(混雑度)	計画交通量(混雑度)	再交交通量(混雑度)	フルネット(2035年)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性	①	②	③	④	⑤	⑥	交通量(百台/日)	(混雑度)													
76-1	930	住	8.0	未整備	12	87	0.87	12.0	62	0.62	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	68	0.68
76-2	250	白	6.5	未整備	0	87	0.87	15.0	39	0.39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39	0.39	
76-3	220	白	7.0	未整備	2	103	1.03	15.0	36	0.36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	0.36		

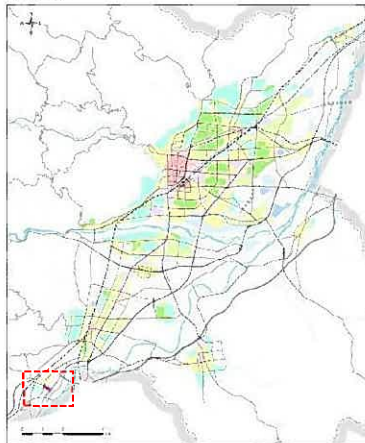
見直し案の考え方

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。

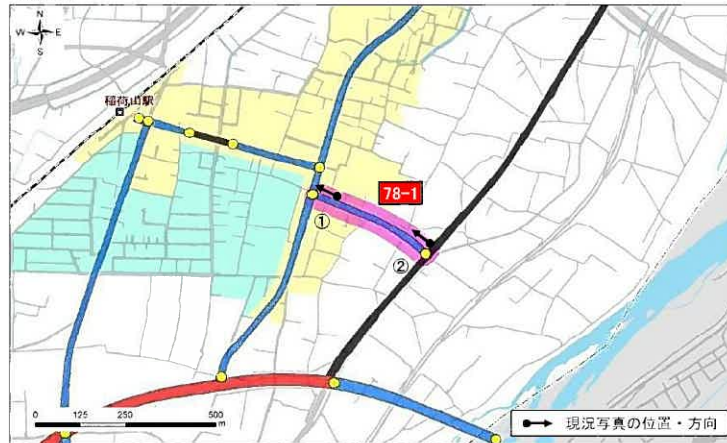
注1) 用途地域指定状況：住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域 (注2) ○：有効性、代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり (注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 「課題あり(有効性高い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を上回っている区間 「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を下回っている区間 または、有効性指標に該当が無い区間 (注4) 「廃止候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間 「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

路線番号・路線名 計画決定当時の目的	5-5-78 上町中央線 国道18号上田線ノ并バイパス及び県道様ノ并箱山駅バイパスの計画に伴い、長野市の道路網構想を見直し、合わせて長野市都市計画区域に隣接する史跡都市計画との調和をはかり、広域的都市基盤の充実と長野市の発展に資するため	計画延長 350m 当初 189.12.17 L=350m W=12m	代表幅員 12.0m	改良済延長 0m	未整備延長 350m	改良率 0.0%	車線数 2車線
都市計画決定経緯							

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



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

区間番号	区間の現況と計画							有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	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	想定幅員（m）	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 （2016年） （百台/日）	計画幅員（m）	将来交通量 （2035年） （百台/日）	1.都市環境機能		2.防災機能		3.収容空間機能		4.市街地形成機能		5.交通機能		7.代替性		8.実現性					①	②	③	④	⑤	⑥	交通量（百台/日）				
78-1	350	住	0.0	未整備	3	-	12.0	14	0.20	-	○	-	○	-	-	-	-	4	-	-	0	-	-	-	△	1	課題あり（有効性低い）	-	-	-	-	検討	課題あり	継続検討候補	15	0.21

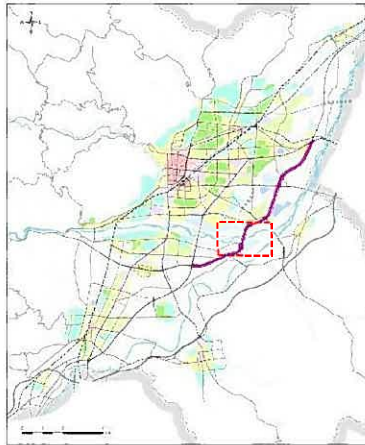
見直し案の考え方

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号と箱山駅を結ぶアクセス道路となることから、総合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→商業系用途地域、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が全体の平均を下回っている区間
「課題あり（有効性低い）」：有効性指標への該当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が全体の平均を下回っている区間
また、有効性指標に該当が全体の平均を上回っている区間
注4) 「継続候補」：現計画のまま変更することが望ましいとされる区間
「変更候補」：計画の変更や部分的なルート変更を行うことが望ましいとされる区間
「継続候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいとされる区間
「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいとされる区間

路線番号・路線名	3.2.81 東外環状線	計画延長	9,390m	代表幅員	30.0m	改良済延長	8,580m	未整備延長	810m	改良率	91.4%	車線数	4車線
計画決定当時の目的	近年の交通量の増加と、高速道路開通後の交通量の増加を見越し、広域的都市基盤の充実と長野市の発展に資するため												
都市計画決定経緯													

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81-1



©2021 Google

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

区間番号	区間の現況と計画				有効性検討指標										代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	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（区） （E）	用途地域指定状況	周辺幅員（M）	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 （2016年） （混合車） （台/日）	計画幅員（E）	将来交通量 フルネット （2035年） （混合車） （台/日）	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性	①	②	③	④		⑤	⑥														
81-1	810	白	13.0	概成済	0	42	0.35	28.3	146	0.61	-	-	-	-	○	○	-	3	-	-	0	-	-	-	-	0	課題なし	存続	-	-	-	-	→	存続候補	152	0.63

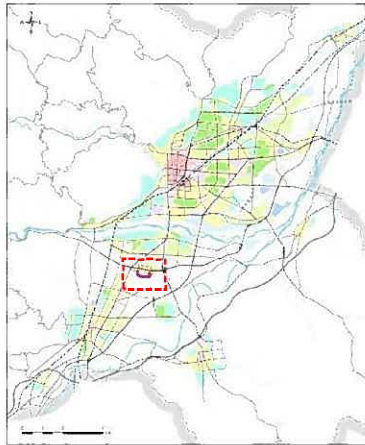
見直し案の考え方

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。

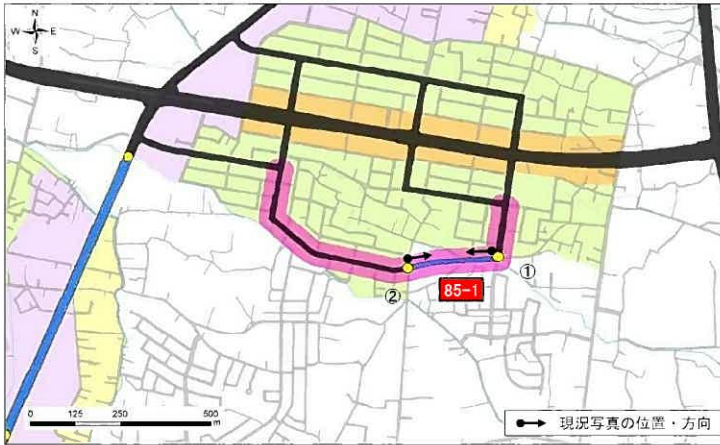
注1) 用途地域指定状況：(E)→広域系用途地域、(R)→商業系用途地域、(I)→工業系用途地域、(D)→住居系用途地域 (注2) ○：有効性、△：代替性の評価に該当あり、△：実現性の評価に該当あり (注3) 「課題なし」：有効性指標に該当あり、代替性・実現性指標に該当ない区間 「課題あり（有効性高い）」：代替性または実現性指標に該当あり、有効性指標への該当率が全体の平均を上回っている区間 「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当あり、有効性指標への該当率が全体の平均を下回っている区間 (注4) 「存続候補」：現計画のまま存在することが望ましいと考えられる区間 「変更候補」：計画の変更や部分的なルート変更を行うことが望ましいと考えられる区間 「継続検討候補」：引き続き見直し方針を検討することが望ましいと考えられる区間 「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間

路線番号・路線名 計画決定当時の目的	5.6.85 稲里中央4号線 東北地区の利便性を向上させ、良好な市街地を形成し、長野市の発展に資するため	計画延長 960m 当初 H3.12.11 L=960m W=9m	代表幅員 9.0m	改良済延長 710m	未整備延長 250m	改良率 74.0%	車線数 2車線
都市計画決定経緯							

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



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

区間番号	区間の現況と計画					有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証					将来推計 見直し道路網 (2035年)												
	区間延長 (E)	用途地域指定状況	周辺環境 (M)	整備状況	5.3 案件許可件数	現況交通量 (2016年) (百台/日)	計画幅員 (M)	フルネット (2035年) (百台/日)	再交通量 (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	7. 代替性		8. 実現性			①	②		③	④	⑤	⑥	総合評価 (見直し原案)							
85-1	250	住	0.0	未整備	0	-	9.0	1	0.00	-	○	-	-	-	○	4	-	-	0	-	△	-	△	2	課題あり (有効性低い)	-	-	→	存続	-	→	存続候補	1	0.00

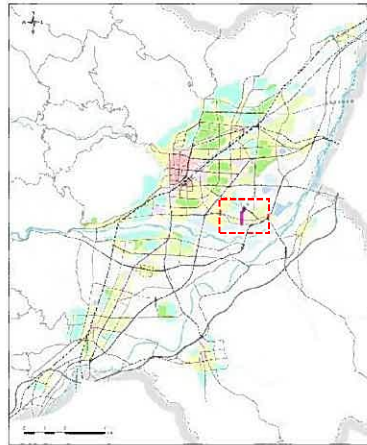
見直し案の考え方

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。

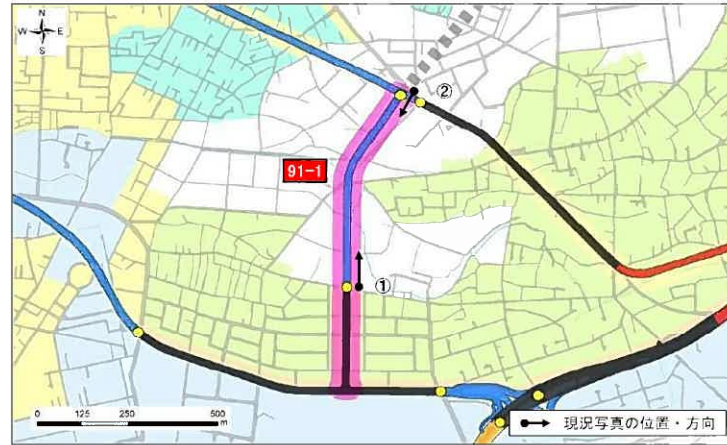
注1) 用途地域指定状況 (住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域) 注2) ○：有効性、△：代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり 注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当がない区間 課題あり (有効性高い) : 代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を上回っている区間 「課題あり (有効性低い)」 : 代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当が全体の平均を下回っている区間 または、有効性指標に該当が無い区間 注4) 「存続候補」 : 現計画のまま存在することが望ましいと考えられる区間 「変更候補」 : 区間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望ましいと考えられる区間

路線番号・路線名 計画決定当時の目的	5.4.91 松岡大豆島線	計画延長	900m	代表幅員	16.0m	改良済延長	300m	未整備延長	600m	改良率	33.3%	車線数	2車線
			当初		L=900m W=16m								
		都市計画 決定経緯											

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



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

区間番号	区間の現況と計画						有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	総合的な検証					将来推計 見直し道路網 (2035年)						
	区間延長 (C)	用途地域指定状況	周辺環境 (M)	整備状況	5.3条許可件数	現況交通量 (2016年) (百台/日)	計画幅員 (E)	再交交通量 フルネット (2035年) (百台/日)	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間 機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性			①	②	③	④	⑤		⑥	総合評価 (見直し原案)	交通量 (百台/日)	(混雑度)		
91-1	600	白	0.0	未整備	0	-	18.0	68	0.57	-	○	○	○	○	○	○	△	1	不適あり(有効性低い)	存続	-	-	-	-	-	→	存続候補	71	0.59

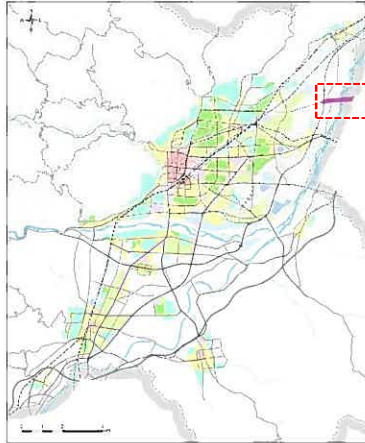
見直し案の考え方

区域マスタープランに位置づけがある道路である。市街地拡大を招く恐れのある区間であるものの、施工上の課題は存在しないため、存続候補とする。

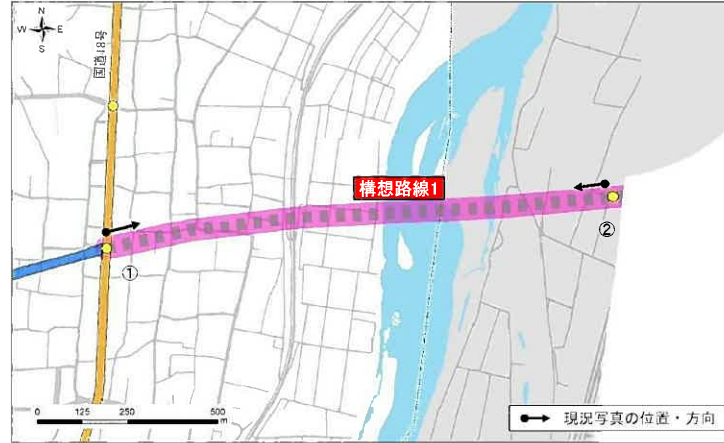
注1) 用途地域指定状況：住→住居系用途地域、商→商業系用途地域、工→工業系用途地域、白→白地地域 注2) ○：有効性、△：代替性の評価で該当あり、△：実現性の評価で該当あり 注3) 「課題なし」：有効性指標に該当があり、代替性・実現性指標に該当が無い区間 「課題あり(有効性高い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当率が全体の平均を上回っている区間 「課題あり(有効性低い)」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当率が全体の平均を下回っている区間。または、有効性指標に該当が無い区間 注4) 「存続候補」：現計画のまま存続することが望ましいと考えられる区間 「変更候補」：計画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望ましいと考えられる区間

路線番号・路線名 計画決定当時の目的	構想路線 千曲大橋	計画延長	-	代表幅員	-	改良済延長	-	未整備延長	-	改良率	-	車線数	-
		都市計画 決定経緯											

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



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

区間番号	区間の現況と計画				有効性検討指標					代替性検討指標		実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	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（E）	用途地域指定状況	近接幅員（M）	整備状況 5.3条許可件数	現況交通量 （2016年） （百台/日）	計画幅員（E）	再交交通量 フルネット （2035年） （百台/日）	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性			①	②	③	④			⑤	⑥	交通量（百台/日）	（混雑度）						
構想路線1	-	-	計画幅員	0	-	-	108	0.91	-	○	-	○	-	-	4	-	-	0	-	-	-	6	課題なし	存続						-	108	0.90

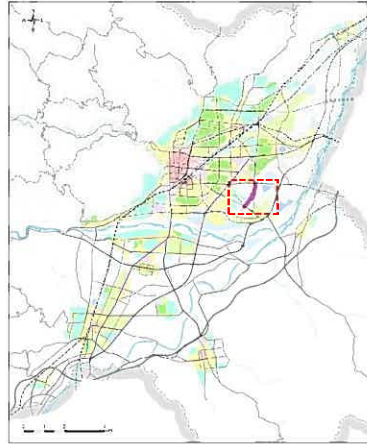
見直し案の考え方

都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題は無い。

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が全体の平均を下回っている区間 (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」：計画変更や部分的なルート変更を行うことが望ましいと考えられる区間 「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間

路線番号・路線名 計画決定当時の目的	構想路線2 松岡大豆島線先線	計画延長	-	代表幅員	-	改良済延長	-	未整備延長	-	改良率	-	車線数	-
		都市計画 決定経緯											

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



凡例

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

区間番号	区間の現況と計画				有効性検討指標										代替性検討指標			実現性検討指標			客観的指標による区間別評価結果	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（E）	用途地域指定状況	近況幅員（M）	整備状況 5.3条許可件数	現況交通量 （2016年） （百台/日）	計画幅員（E）	再交交通量 フルネット （2035年） （百台/日）	1.都市環境機能	2.防災機能	3.収容空間 機能	4.市街地形成機能	5.交通機能	7.代替性	8.実現性			①	②	③	④		⑤	⑥	（混雑度） 交通量（百台/日）								
構想路線2	-	-	構想幅員	0	-	-	82	0.68	-	○	○	○	○	○	○	○	5	-	0	-	-	-	6	課題なし	存続					-	91	0.76

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道路であり、実現性に課題はない。

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率が全体の平均を上回っている区間 「課題あり（有効性低い）」：代替性または実現性指標に該当があり、有効性指標への該当率が全体の平均を下回っている区間 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」：計画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 「廃止候補」：現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間

パブリックコメントの実施結果

14名の方から、16件のご意見をいただきました。

番号	日付	回答方法	賛否	路線番号	路線名	意見(原文まま)	意見の補足・解説	意見の要旨
1-1	8/28	電子申請	賛成	3・4・32	東部幹線	都市計画東部幹線道路は 2013 年の見直しから約 5 年から 10 年を目安に実施の方向と認識して来ましたが、今回の見直しでは廃止変更検討に変更されて居ます。運動公園から国道 18 にアクセスは他の道路を対象にしていますが、対象道路は狭く、カーブや段差もあり歩道も無く人が歩ける状況に有りません。信号機も無い。近くにはパチンコ屋もあり交通も激しく緊急時にも適さないと考えます。競技開催と避難場所でもある運動公園と国道へは須坂中野叉、北部幹線道路へのアクセスアゼールとでも必要と思います。郵便局西側の渋滞緩和、今後の運動公園の活用活性化にも東部幹線道路の実現は必要と考えます。又、在住者は建設時都市計画道路との認識があり署名をしています。前回の見直しでも実施の認識を持っています。立ち退きの際は長野市の活性化の為にとの理解が容易と思われる。東部幹線幹線道路の存続を希望します。	<ul style="list-style-type: none"> 部会の資料をご覧になっていると思われる。 整備に関する意見、要望である。 	継続検討(廃止・検討)候補との評価について、県道三才大豆島中御所線を代替路として評価しているが、現状は歩道が無く、交通量も多いため、整備するべきではないか。
1-2	8/29	電子申請	賛成	3・4・32	東部幹線	意見-2 都市計画見直し 32-2 東部幹線に付いて、存続を希望します。廃止変更で並行する道路案となった場合、将来交通量も増える範囲と成っており、16m 確保として農地水路の蓋、セッパックの理解を得られるか? 存続希望の 32-2 地権者は住宅建築時、都市計画道路の認識署名があります。32-1 に続けて 32-2 を存続とした場合、国道 18 から運動公園への安全確保や商業都市開発活性化に繋がると考えます。又、地権者には地域の街作りや活性化を長野市のマスタープランに沿って各種モニター協力を促し、長野市の為とした意識改革へ繋げる。とした事も視野に入れ 32-2 の都市計画道路存続を強く希望します。	同上	廃止する場合の了解を地域住民から貰っているのか。
2	9/1	電子申請	反対	3・5・48 3・5・55	横田御厨線 南原通り	5 ページの 3・5・48 横田御厨線については、有効性が低く、代替路(長野上田線)も存在するため廃止候補とするとありますが、代替路(長野上田線)は片側一車線で、慢性的な交通渋滞が発生し、特に恐竜公園入り口交差点は東西・南北の交通渋滞がひどく、無理して通過する車両が多く危険で、19 号南バイパスからの県外トラックの通過も多く、代替・生活道路として機能しておらず、コンパクトシティを目指す長野市としても、横田御厨線は都市計画道路として整備整備すべき、また 3・5・55 南原線の整備も、長野上田線の代替路として同時に必要だと思います。	<ul style="list-style-type: none"> 代替路が未整備である。 	代替路である主要地方道長野上田線について、現道では代替路とするには十分な機能が無いのではないかと。
3	9/1	郵送	賛成	3・5・70 3・5・71	豊野北線 沖第 2 線	今回の都市計画道路の見直し方針(案)では、豊野地区の都市計画道路について「存続候補」とされたことは、東日本台風で被災した豊野地区の復興及び活性化のために都市計画道路の整備が必要不可欠であることを鑑みると、その判断は妥当だと考えられる。また、豊野北線の県道拡幅部分については、県の用地買収に向け、今年度、市において地籍調査を進めていただき感謝申し上げます。なお、豊野駅周辺の都市計画道路は、駅利用者の利便性の向上や通学路としての安全性の観点から欠かすことのできないものであり、県の拡幅区間に連続する市の区間について、県の施工に合わせ着工できるように早期の事業化を要望する。	—	令和元年度東日本台風災害での被災状況から、存続候補との評価は妥当ではないか。また、今後の事業の早期着工を要望する。

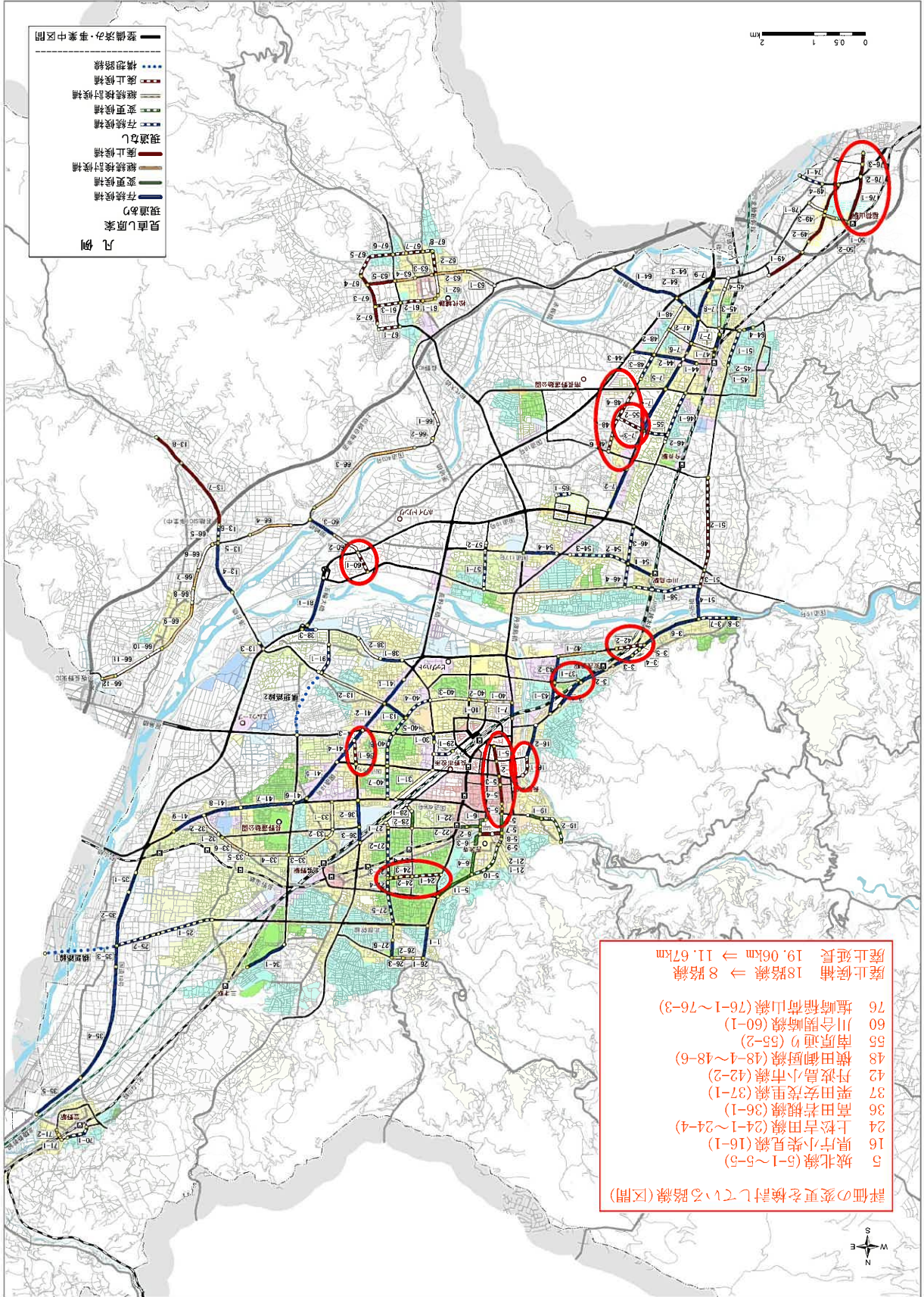
番号	日付	回答方法	賛否	路線番号	路線名	意見(原文まま)	意見の 補足・解説	意見の要旨
4	9/1	メール	反対	3・4・16	県庁小柴見線	3-4-16 県庁小柴見線(相生橋上部)の廃止には反対です。この路線は以前も廃止候補とされたものの、R19 渋滞緩和のために必要であるという意見が採用され継続された路線があります。R19 の苛烈な渋滞は今も続いており、状況変化がない中、有効性が低いと判断が覆った根拠が不明確です。自然環境保全に課題があるとされていますが、風致地区であるからでしょうか？予定路線の実態は、県庁職員の皆さんの月極駐車場として利用されており自然環境を保全しなければならない理由が分かりません。県庁職員の皆さんの駐車場を確保しなければならないなら、そう理由づけすべきです。加えて、老朽化著しい相生橋がいつまで耐えるの分かりません。代替橋は架けておくべきではないでしょうか？この路線は残し実現することで、安茂里地区在住市民の渋滞によるイライラが解消されることを願ってやみません。再検討を宜しくお願い致します。	—	前回の見直しで、国道 19 号の渋滞緩和のため、存続候補と見直されている路線であり、今回の評価について疑問がある。また、相生橋(山王小柴見線)の代替橋として存続するべきではないか。
5	9/4	FAX	反対	3・4・36	高田若槻線	4ページの高田若槻線について、現行計画通りの実施が妥当だと思います。小牧地区の整備に何かとご配慮を賜り厚く感謝申し上げます。さて、古牧地区は多くの幹線道路が整備され交通の要所となっておりますが、国道 18 号線は東環状線の開通にもかかわらず相変わらず交通渋滞が続き、幹線道路は通過車両が多く、さらに、インター線と国道 19 号線を南北に結ぶ幹線道路がないため、狭い生活道路にも車が入り込み、子供の通学や地域住民の生活にも交通事故の不安と不便が増しております。高田若槻線と国道 18 号線への主な合流は西尾張部交差点ですが、10 年ほど前の一部開通のころから時間帯によって交通量が増え始めて渋滞が進み、この度の全線開通に伴い、国道 19 号線を西側から南側へ右折し国道 18 号線に合流する車の渋滞がひどくなり、東側への直進車の進路を妨害することもしばしば見受けられますし、これに伴い、高田若槻線から国道 19 号線を左折する車の渋滞も増加してきました。地区内から国道 18 号線に合流する箇所分散し、西尾張部交差点・古牧小学校西交差点の混雑を解消するためにも、困難な事情があることは思われますが、現計画の実現について再考をお願いいたします。10 年ほど前、高田若槻線の一部開通後、古牧地区では交通死亡事故が多発し、西尾張部交差点でも中学生の死亡事故が発生しましたが、その当時、自治会の役員として、高田若槻線の国道 18 号線への早期開通をお願いした立場としても、現計画での早期実現をお願いいたします。縮足ですが、最近計画線上に建物が建ちました。制度上は可能と思われますが、地域に十分な説明がないこともあり、既に延長計画路線は廃止になったのではないかとの声があがっています。	—	東外環状線の開通後も渋滞が続いており、インター線と国道 19 号を結ぶ道路が無く、高田若槻線の桐原区間の開通後は交通量も増え、渋滞が深刻化している。国道 18 号への接続箇所を増やし、交通量の分散を図るためにも再考をお願いしたい。
6	9/4	電子申請	反対	3・4・16 3・5・24 3・4・36 3・5・37 3・4・42 3・5・48	県庁小柴見線 上松吉田線 高田若槻線 栗田安茂里線 丹波島小市線 横田御厨線	【上松吉田線】この地域の道路網が非常に貧弱なこと、長野大通り上松交差点および通称 SBC 通りの混雑緩和、交通量分散のため必要な道路。ただ、計画では東側が返日浅川線で止まっており、上松吉田線が全通したとしても有効性は低い。高田若槻線まで延長したうえで計画存続が望ましい。上松吉田線が廃止できれば、返日浅川線の計画中止も逃れない。 【高田若槻線】国道 19 号線(古牧小学校西～西尾張部)及び国道 18 号線の混雑緩和、交通分散のために必要な道路。廃止理由に交差点形状が課題に挙がっていたが上高田北交差点や西尾張部交差点などを見れば、交差点形状は問題にならない。いかにも問題があるような言い方・理由付けは卑怯。 【県庁小柴見線】国道 19 号線(笠川～中御所、中御所～県庁前)の混雑緩和、交通量分散のために必要な道路。国道 19 号線が貧弱すぎる。 【栗田安茂里線および丹波島小市線】国道 19 号線が貧弱すぎる。国道 19 号線(特に西河原交差点付近)の混雑緩和、交通量分散のため必要な道路。信越本線との交差は平面でもよいのでは。横田御厨線代替路の長野上田線が貧弱。長野上田線の混雑緩和、交通量分散のため必要な道路。もし廃止するなら長野上田線を全線 4 車線に整備すべき。 【篠ノ井小市線】四ツ屋今井線があるため廃止もやむを得ない。ただ、四ツ屋今井線も篠ノ井小市線と同等の改良、今井新引交差点～具佐交差点の形状改良は必要。	—	上松吉田線、高田若槻線、県庁小柴見線、栗田安茂里線、丹波島小市線、横田御厨線は周辺道路の混雑緩和、交通量の分散のために必要な道路である。

番号	日付	回答方法	賛否	路線番号	路線名	意見(原文まま)	意見の 補足・解説	意見の要旨
7	9/5	電子申請	反対	3・4・36	高田若槻線	高田若槻線が暫定的に開通したことにより、若槻方面からの車が予想外の多さで流入し、桐原から古牧小学校西交差点の渋滞が慢性化。殊に、3車線となるヴィラデマリアーヴェ前から古牧小学校西交差点の左折路線で全く動かない時間帯が発生しています。これは、古牧小学校前の19号左折路線の信号待ちが渋滞していることと連動して、手がつけれない状況です。信号調整が可能なら早急をお願いしたい事案です。不可能なら、当初計画通り高田若槻線の18号まで延伸を切に望みます。地域住民のみならず、通勤者にとっても切実な問題です。ご検討願います。	—	高田若槻線の桐原区間の開通により、渋滞が深刻化している。信号調整も含め、18号までの延伸を再検討いただきたい。
8	9/10	郵送	賛成	3・5・26 3・5・27	浅川若槻線 返目浅川線	1 長野都市計画道路見直しということですが、まず3・5・27 浅川返目線がなぜ今回の8月見直し案に入っていないのか。 2 平成24年8月24日「浅川地区元気なまちづくり市民会議」でも議題に掲げて意見交換をしている。地区内の合意形成が整った段階との説明があったが、立ちぬきの条件等を地元への負担は大変と思う。常に市と地元・地主等との意見交換をして進めてほしい。特に、この路線は30数年の都市計画だと思います。・平成26年1月・27年7月・28年4月には測量成果の報告もありました。・平成29年6月21日付で加藤市長宛に3・5・27 浅川返目線の進捗状況及び今後の計画について質問状を出しました。翌日市から説明に来て、「市では今年3月に長年の長野県バイパス・高田若槻線が開通しました。」この2線が完成したら浅川返目線も視野に入れていく説明でしたか今回の都市計画案にも入っていないのはなぜか。 3 長野オリンピック以前から浅川テクノ倉庫ループ橋～浅川若槻線にしてもいまだに手づかず、話にも出ない、案にも上がらない、話が出さないと口になってしまうのでしょうか。	廃止候補として赤く示した区間についての理解が異なると思われる。赤い部分を優先的に整備する区間と思われるのでは。	両路線の整備に関するご意見
9	9/14	郵送	賛成	3・4・60	川合関崎線	3・4・60 川合関崎線の一部廃止はしかたがないが、関崎橋西からオリンピック道路(南バイパス)の区間は早急に計画を進めて下さい。四ツ橋交差点から関崎橋間は道巾が狭く、大型車は広い所で待っており容易にすれちがいができません。また、地域住民は交通量が多く、狭くスペースはほとんどありません。事故が心配です。若穂に新光電気や物流の拠点があり、朝・夕は渋滞がおり、関崎橋東側から前割交差点までつながることがあります。	—	当該路線の整備に関するご意見
10	9/14	電子申請	反対	3・4・36	高田若槻線	・3・4・36 高田若槻線(一部区間) 代替性ありと評価されているが、現状の交差点(古牧小学校西)が時間帯により大変混雑し、国道18号西尾張部交差点を右折(南方向)したい車であふれ、古牧小学校西交差点まで渋滞していることが多い廃止が妥当という判断には至らないのではないか。代替性ありと評価する際は、代替道路の混雑状況を考慮すべき ・地域高規格道路候補路線の長野環状道路、西環状線が都市計画化されていないのはなぜか	—	代替路としている国道18号について現道では代替路とするには十分な機能が無いのではないか。代替路の混雑状況を加味するべきではないか。
11	9/16	電子申請	その他	—	—	客観的指標による区間別評価結果では、存続候補となっているにもかかわらず、廃止候補となっている区間があります。この区間は、「廃止候補」でなく、「見直し候補」という新たな分類を設けて議論していくべきではないでしょうか。「廃止候補」という分類では、都市計画道路の見直し方法の最後に記載の廃止候補の説明書き「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」とは、読み取れません。廃止ありきで議論していくと、捉えられたいわれられてしまいます。ご検討をお願いします。	部会の議事録を読まれていると思われる。対応については第5回の部会で修正済み	廃止候補について、区間別評価では存続候補となっているが、最終的には廃止候補となっている区間がある。また、廃止ありきで作業を進めているのではないかと捉えられかねないため、再検討をお願いしたい。

番号	日付	回答方法	賛否	路線番号	路線名	意見(原文ママ)	意見の 補足・解説	意見の要旨
12	9/16	窓口持参	賛成	3・4・63	松代中央線	<p>P.5の63 有効性、代替性 現道で舗装をしっかり直していただければ。</p> <p>P.2③ 課題なし、P.2④ 存続候補 見直しでは廃止や変更等を行わない鉄道の候補 お願いがあります。松代荘の裏の道路で舗装がいたみ、直したけれど、段差がありスピード を出してる大型車が通る度に家に振動が有り古い家なので倒れないか心配しています。何ん どかお願いします。それから下から登って来る車がカーブで見ずらく、お隣り様の植木が有 ってよけい見えずお隣さんとは仲良くしているので言えず車庫から車を出す時何回も冷やり しています松代荘の裏のガードパイプの所にカーブミラーを付けてもらいたいです関係ない 事をお願いして申し訳御座いませんでした。</p>	道路の整備、維持管理に 関するご意見	現道の維持管理に関するご意見
13-1	9/16	電子申請	賛成	3・4・19	西部線	<p>計画道路見直しの「目的」と「コンセプト」は一般市民として同感、評価できます。半世紀 以上も前の状況・思想に従って計画され、現在の実情に全く合わなくなっている計画道路の見 直しを行い廃止等の結論を出された事は、大変有意義と思います。ただし今回の資料内で 「存続候補」とされている計画道路について、検討があったか否かが解りません。良心的に 解釈して未だと思いますが、これらについても引き続き見直しを進めて頂きたいと思いま す。新諏訪地区の406計画道路を取り巻く状況は山間部の人口減少、それに伴う交通量の減 少、地域の作環境の変化、に伴い半世紀前とは大きく変わりその有効性、実現性は著しく低 下しています。地域ではごく一部の者が大昔の計画道路案を盾に実情を無視した新道開発を ゴリ押ししようとしています。しかし多くの住民はこれに反対し地域コミュニティを守るため に、不要な開発計画の廃止、見直しを望んでいます。まさしく「人口減少」「経済成長の鈍 化」「交通量の減少」＝コンパクトシティへの転換が求められています。公共の財政も厳 しい中ぜひ廃止検討頂きたいと思います。行政は市民の生活を守ることを優先に考えて頂き たいと思います。</p>	—	<ul style="list-style-type: none"> ・存続候補について、パブコメの資料だ けでは検討されたのかどうか分かり ません。 ・整備に関するご意見
13-2	9/16	電子申請	賛成	3・4・19	西部線	<p>計画道路見直しの「目的」と「コンセプト」は一般市民として同感、評価できます。半世紀 以上も前の状況・思想に従って計画され、現在の実情に全く合わなくなっている計画道路の見 直しを行い廃止等の結論を出された事は、大変有意義と思います。ただし今回の資料内で 「存続候補」とされている計画道路について、検討があったか否かが解りません。良心的に 解釈して未だと思いますが、これらについても引き続き見直しを進めて頂きたいと思いま す。新諏訪地区の406計画道路を取り巻く状況は山間部の人口減少、それに伴う交通量の減 少、地域の作環境の変化、に伴い半世紀前とは大きく変わりその有効性、実現性は著しく低 下しています。地域ではごく一部の者が大昔の計画道路案を盾に実情を無視した新道開発を ゴリ押ししようとしています。しかし多くの住民はこれに反対し地域コミュニティを守るため に、不要な開発計画の廃止、見直しを望んでいます。まさしく「人口減少」「経済成長の鈍 化」「交通量の減少」＝コンパクトシティへの転換が求められています。公共の財政も厳 しい中ぜひ廃止検討頂きたいと思います。行政は市民の生活を守ることを優先に考えて頂き たいと思います。</p>	上記意見と内容が全く同 じため、申請ができたか どうか、確認の意味で再 申請されたものと思われ る。	同上

番号	日付	回答方法	賛否	路線番号	路線名	意見(原文まま)	意見の補足・解説	意見の要旨
14	9/17	窓口持参	反対	3・4・36	高田若槻線	高田若槻線の一部廃止に異議 中心市街地の裏側に位置する古牧地区は、東西の道路はインター線、19号、406号と整備されましたが、18号と東通り(及び東々通り)までの約1.6kmにはまともな南北の通りがなく、4m幅の狭い生活道路に通過車両が頻りに進入し、地域住民は苦慮しています。そうした中で、高田若槻線が19号まで開通したことは、大きな成果でした。今後、早期に18号まで延伸することを期待していましたが、今回廃止候補にあがっていることは大変ショックでした。ドンキー近くで18号に合流する交差点の設置が困難とのことですが、18号線の母袋～東和田間の4車線化にあわせ、対応すれば、十分可能なことです。現在、五分一との19号線丁字路手前から18号線交差点までは、渋滞が頻発しています。また19号線が狭く、北に向かう右折車線がとれないことも混雑に拍車をかけています。大正時代に計画された県庁～緑町線が最近やっと開通したことからも、都市計画道路の実現に時間がかかることは事実で、やむをえないことです。長野市の将来を見据え南北の交通の円滑化のため、時間がかかっても、実現することが必要と考えます。従って、一部廃止は是非ともやめていただくようお願いいたします。	—	古牧地区は国道18号から東通りまでの間に南北方向の道路が無く、課題として いる国道18号との交差部は丹波島村山線と併せて検討の余地があるのではないか。
15	9/17	電子申請	反対	3・4・16 3・4・36 3・5・48 3・4・51	県庁小柴見線 高田若槻線 横田御厨線 篠ノ井小市線	都市計画道路高田若槻線について、国道18号まで建設すべきと思います。アンダーパスの開通で古牧小学校西側付近の交通量が大幅に増えました。高田若槻線は国道18号(単礼方面)の補完道路としての必要性が高いと思います。高田若槻線は18号まで建設してこそ利便性が増します。 都市計画道路県庁小柴見線について、安茂里地区と西山地区や川中島平西部(小市橋経山)から中心市街地(昭和通り)に行く場合など交通量が多い県庁通りを経ずに行かれ(相生橋が新しくなっても)利便性が高いと思います。 都市計画道路篠ノ井小市線について、川中島平のJR西側の幹線道路(西外環状線)として、篠ノ井駅西部地区と(小市橋経て)中心市街地を結ぶに(四ツ屋今井線があっても)必要性が高いと思います。、住宅の開発が進んでいない(移転量が少ない)ので建設すべきと思います。(コンパクトな都市づくりは市街地区域等の変更であって、都市計画道路の建設と必ずしも一致しないと思います)。 新道(塩崎東部線)が整備された塩崎地区の旧道(塩崎中央線)や松代地区の環状道路(西寺尾象山線)等、また安茂里地区のJRとの交差部分は廃止には理解できますが、横田御厨線は県庁篠ノ井線を補充となる南北の新道(国道18号と県道77号の間の道路)は、長い期間で一部を区画整理事業等で整備すべきであって見直しには疑問に思います。また東西道路の南原通りは住宅の開発が進みおりが廃止に理解できますが、東西道路は川中島187号線を代替道路にして東方面に延長など未開発地区(コヤマの北側)に区画整理事業等で建設すべきだと思います。	—	高田若槻線は桐原区間の開通による交通量の増加、国道18号の補完道路としての役割があり、県庁小柴見線は県庁通りの交通量を分散する役割があり、篠ノ井小市線は川中島地区の西環状道路として、横田御厨線は県庁篠ノ井線を補充するため、廃止には疑問を感じる。
16	9/17	窓口持参	反対	3・4・13	長野菅平線	今回の廃止路線案の候補となったことに地元地域に於いては、非常に大きな驚きと不安を感じています。特に川田及び保科地区の市民にとっては、全く受け入れることができない計画と思われるので、以下にその理由を列挙させていただきます。(1)長野菅平線(今回廃止対象となっている部分も含め)は、地域住民の通勤・生活・経済活動は勿論ですが、長野市と菅平高原を結んでいる唯一で最短の道であり幹線道路として重要な役割をもっていることをご理解いただきたいこと。(2)バイパス(新道)等の建設が計画されているならば理解できますが、まったくそのようなこともなく、廃止路線扱いとされることに大きな疑問を感じます。(3)スマートインターの建設決定と落合橋の架け替えが具体的にとなり、将来的に交通量の増加が確実に予想されるなかでの今回の案はそうしたことをまったく考慮していないと思われます。(4)少子高齢化の現実のなかで、若徳地区は少しでも住環境を整えて地域を活性化し、移住者を呼び込もうと努力していますが、廃止路線扱いとなることによっでの地域住民の喪失感は大いなものと考えます。以上、議々記述させていただきましたが、是非ともご賢察のうえ、地元地域の要望にご配慮をいただければ幸いです。	—	長野市と菅平高原を結ぶ唯一の道路であり、代替路が計画されておらず、将来的な交通量の増加も見込まれ、地域の活性化のためにも重要な路線であり、廃止候補であることについては疑問を感じる。

図 3-44 都市計画道路見直し原案



・総合的な検証の後に、パブリックの意見をを受けて、いくつかの廃止候補を継続検討候補へ変更することを手順として追加する予定です。
 ・図では、対象としている路線を赤枠で表示しています。
 ・各路線の変更理由については、部会の中で個別に説明を予定しています。