

【検証結果】

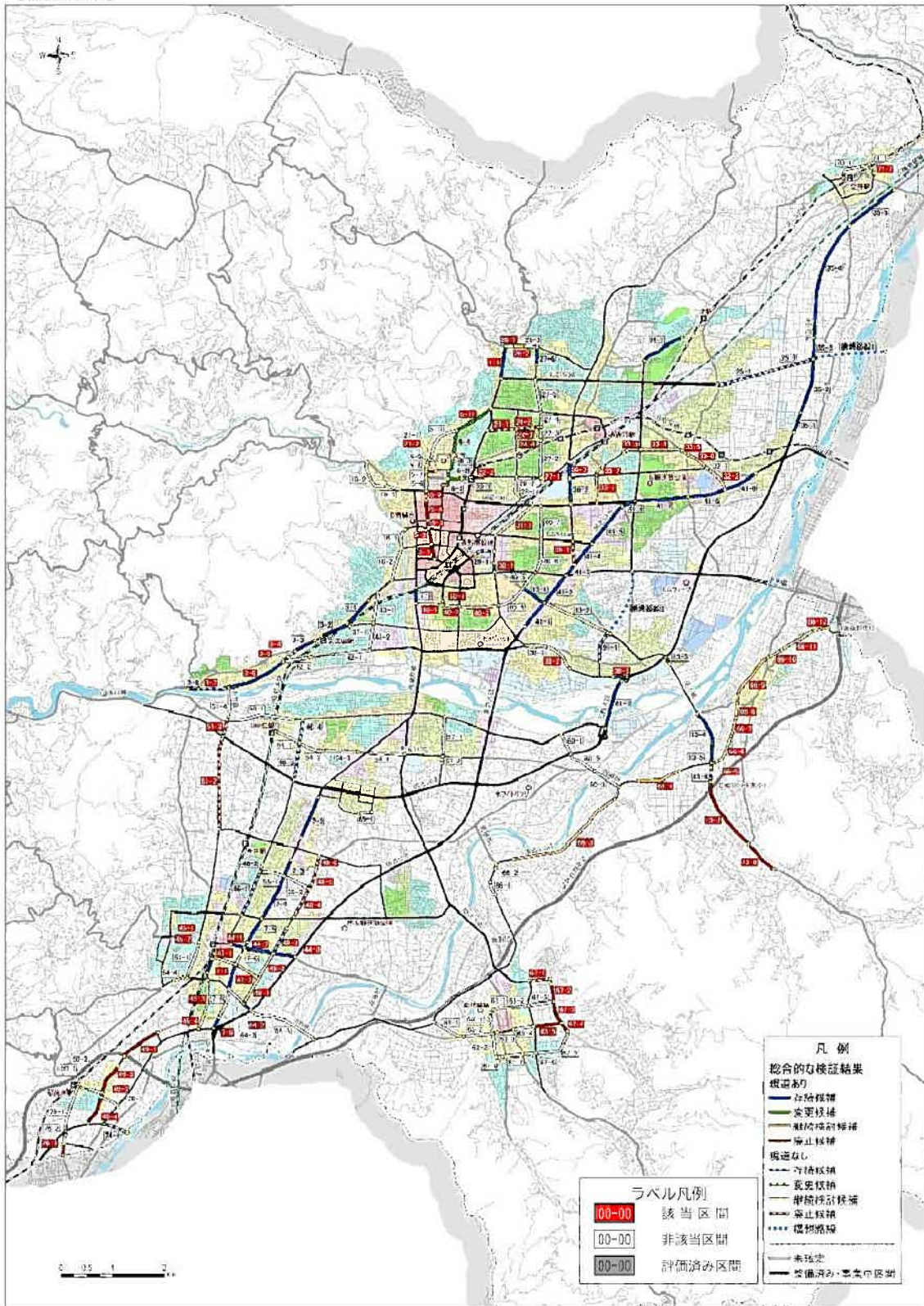


図 3-31 既存ストックの活用 検証結果

④ 実現課題の検証

【検証】

「実現性に課題あり」と評価された区間について、「有効性が低い」場合、基本的には「廃止候補」とする。ただし、廃止により連続性に支障が生じる場合等は、個別に判断を行う。

「有効性が高い」または幹線道路に分類される場合は、当該区間や前後区間の状況に応じて「存続候補」、「変更候補」、「継続検討候補」のいずれかに評価する。

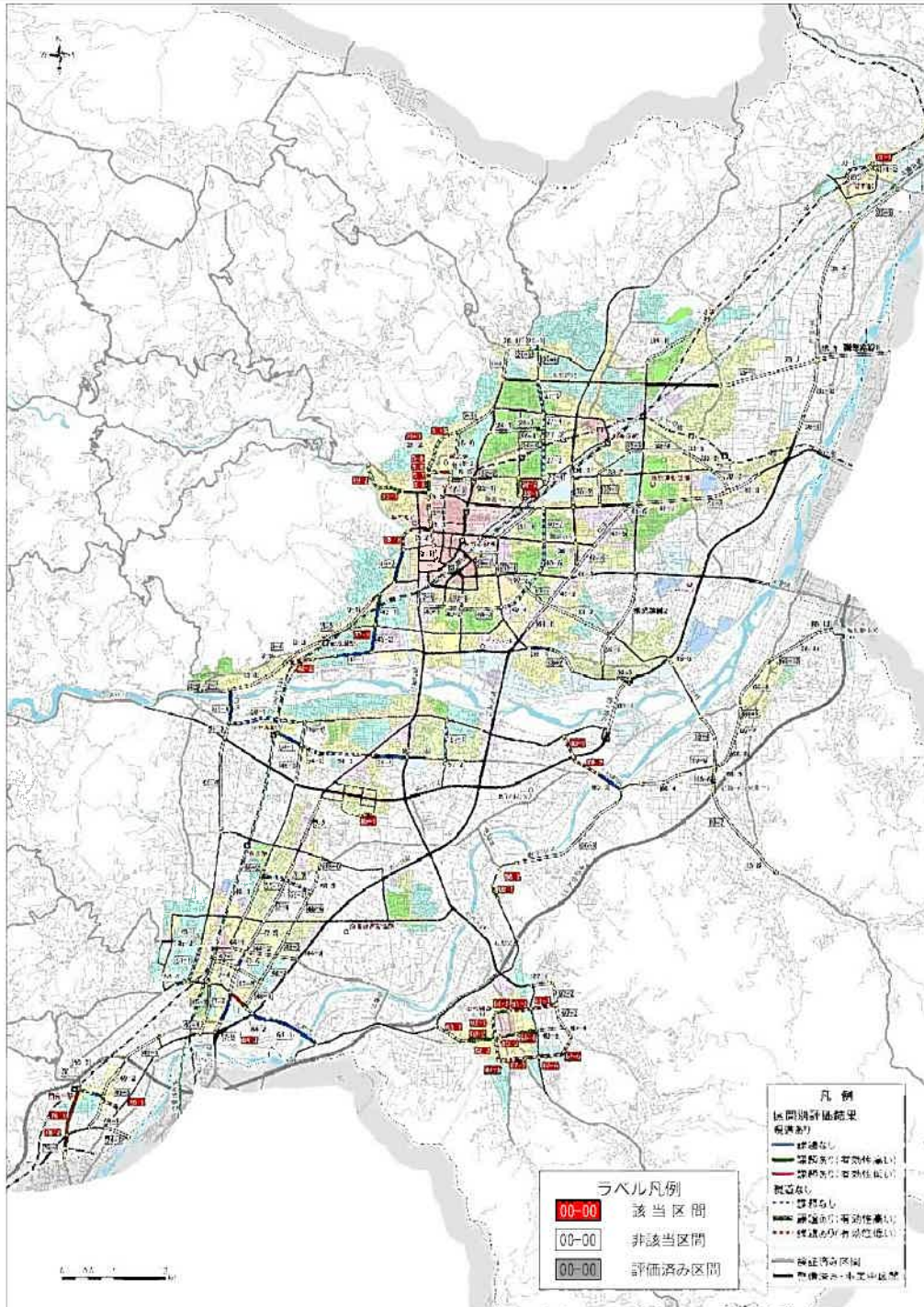


図 3-32 実現課題の検証 検証図

【検証結果】

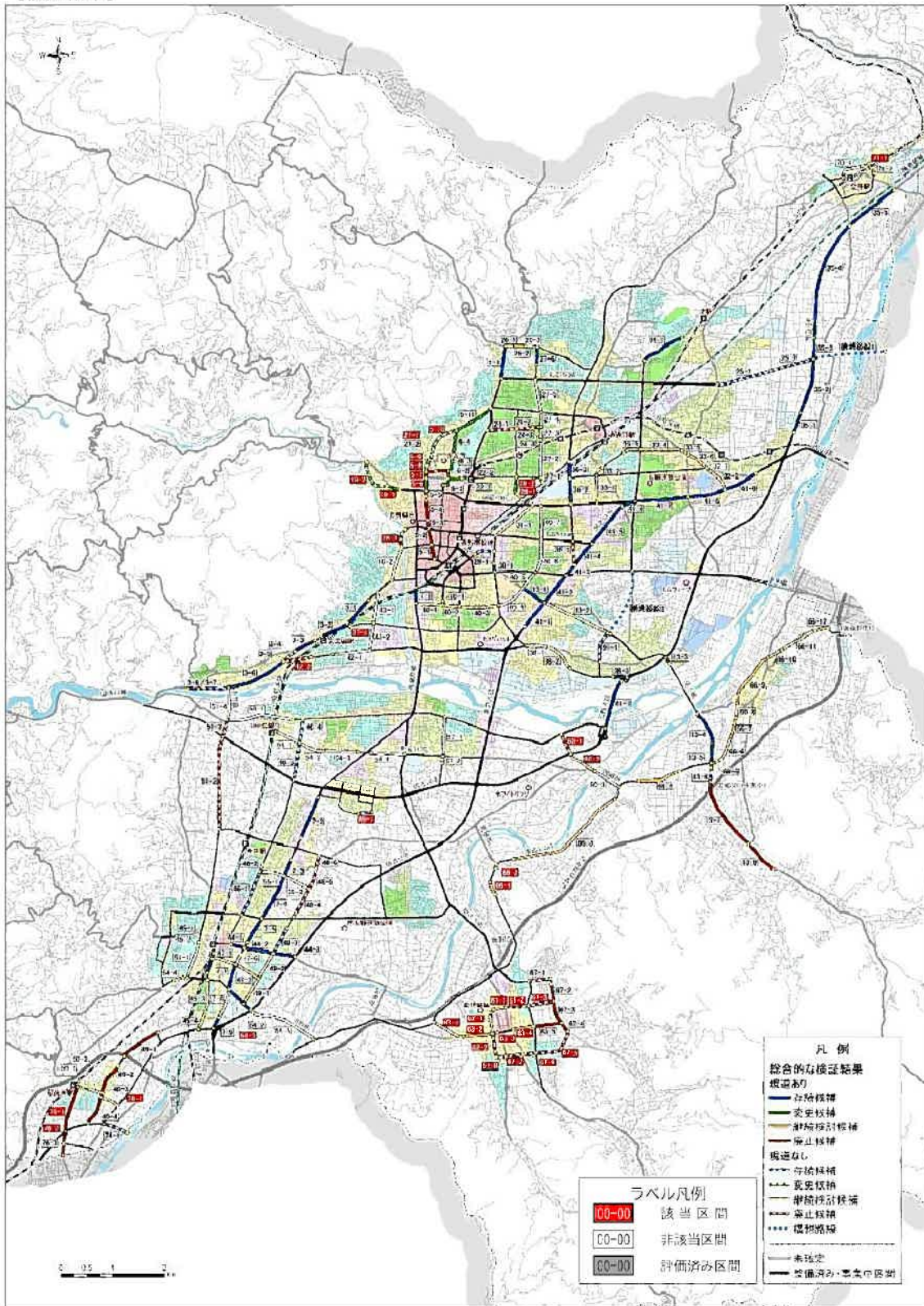


図 3-33 実現課題の検証 検証結果

【検証結果】

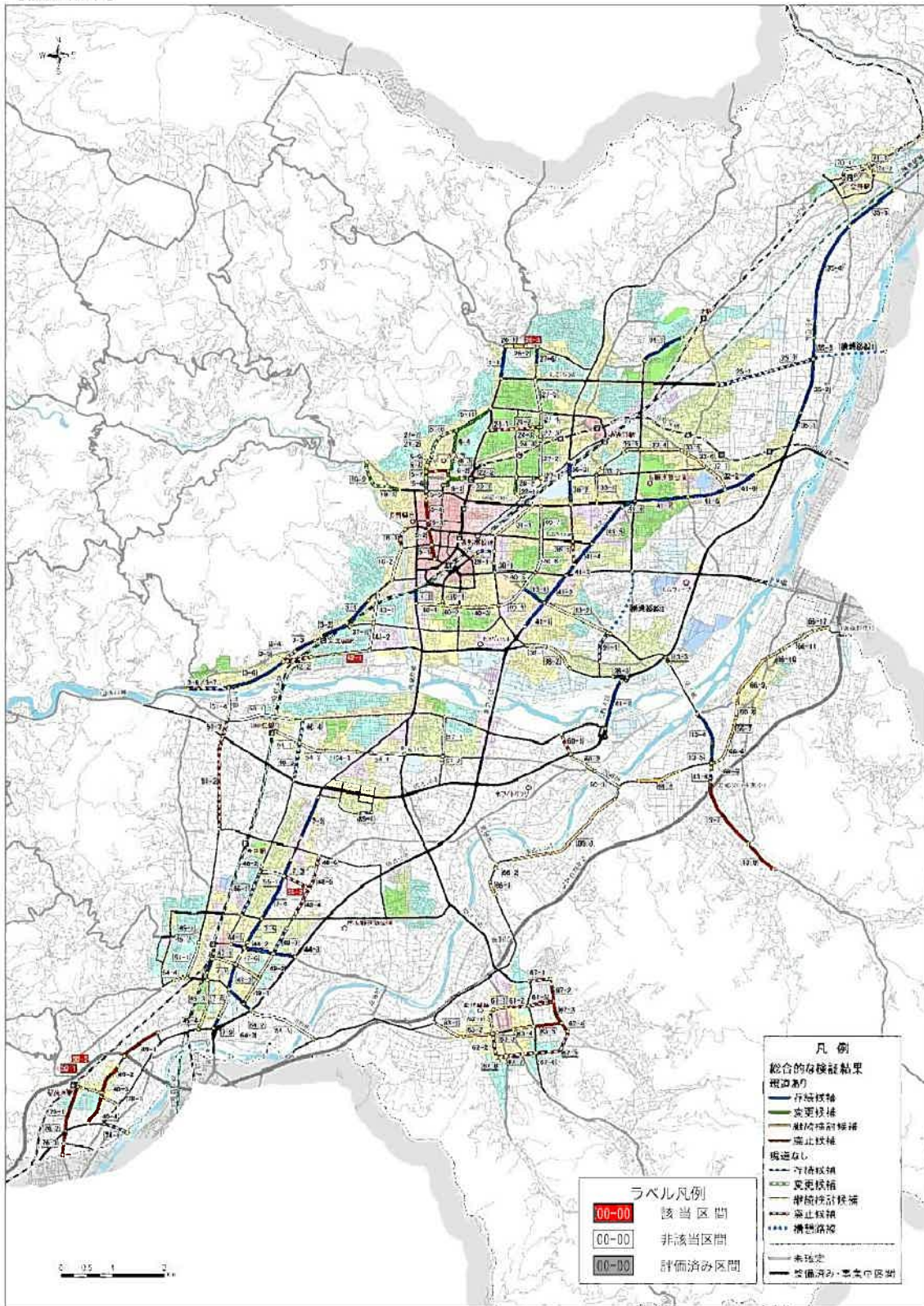


図 3-35 事業の連続性・路線としての機能 検証結果

【検証結果】※有効性があり、現道活用不能・代替路が無く、実現性・連続性に問題が無い区間

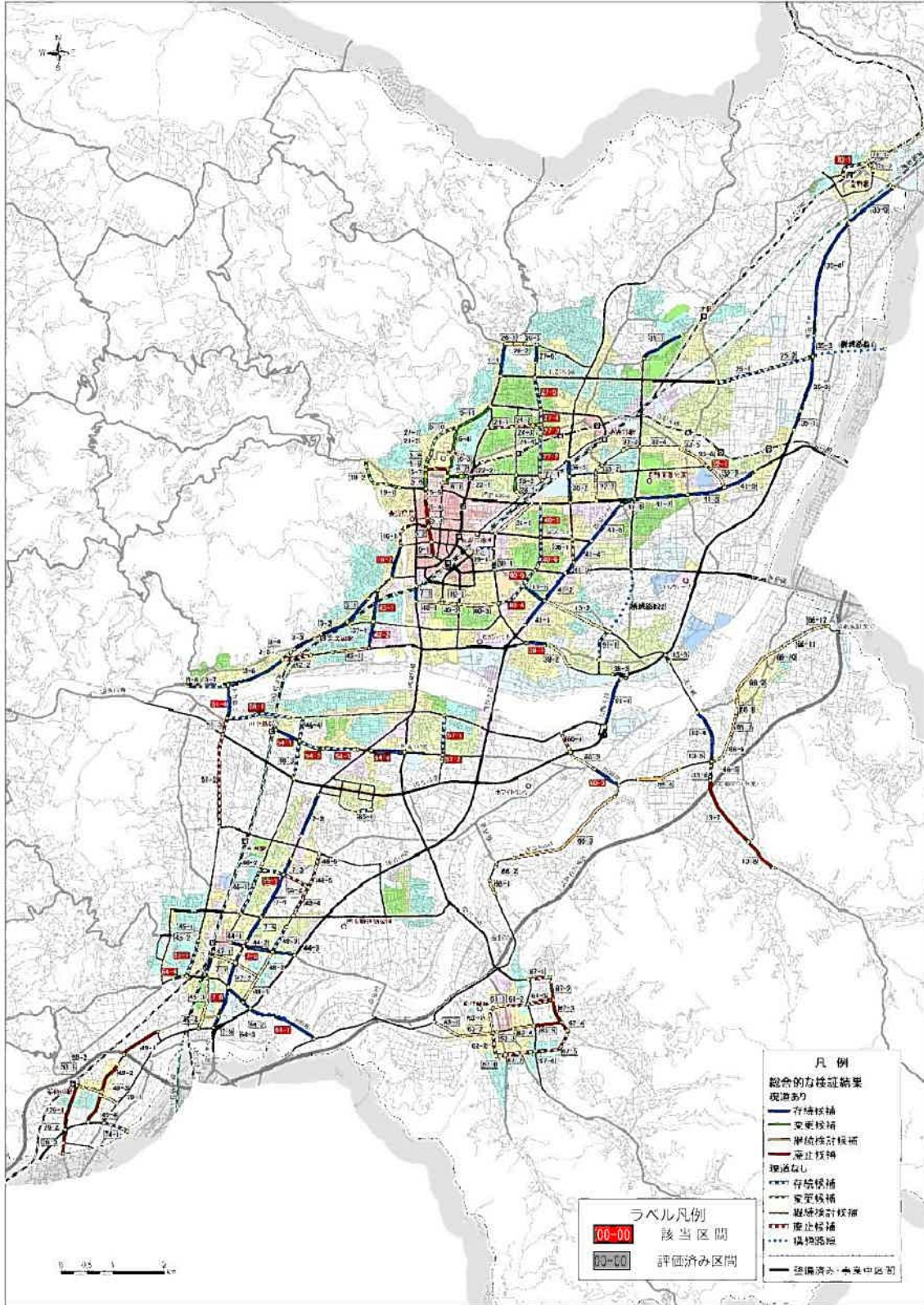


図 3-36 有効性があり、現道活用不能・代替路が無く、実現性・連続性に問題が無い区間

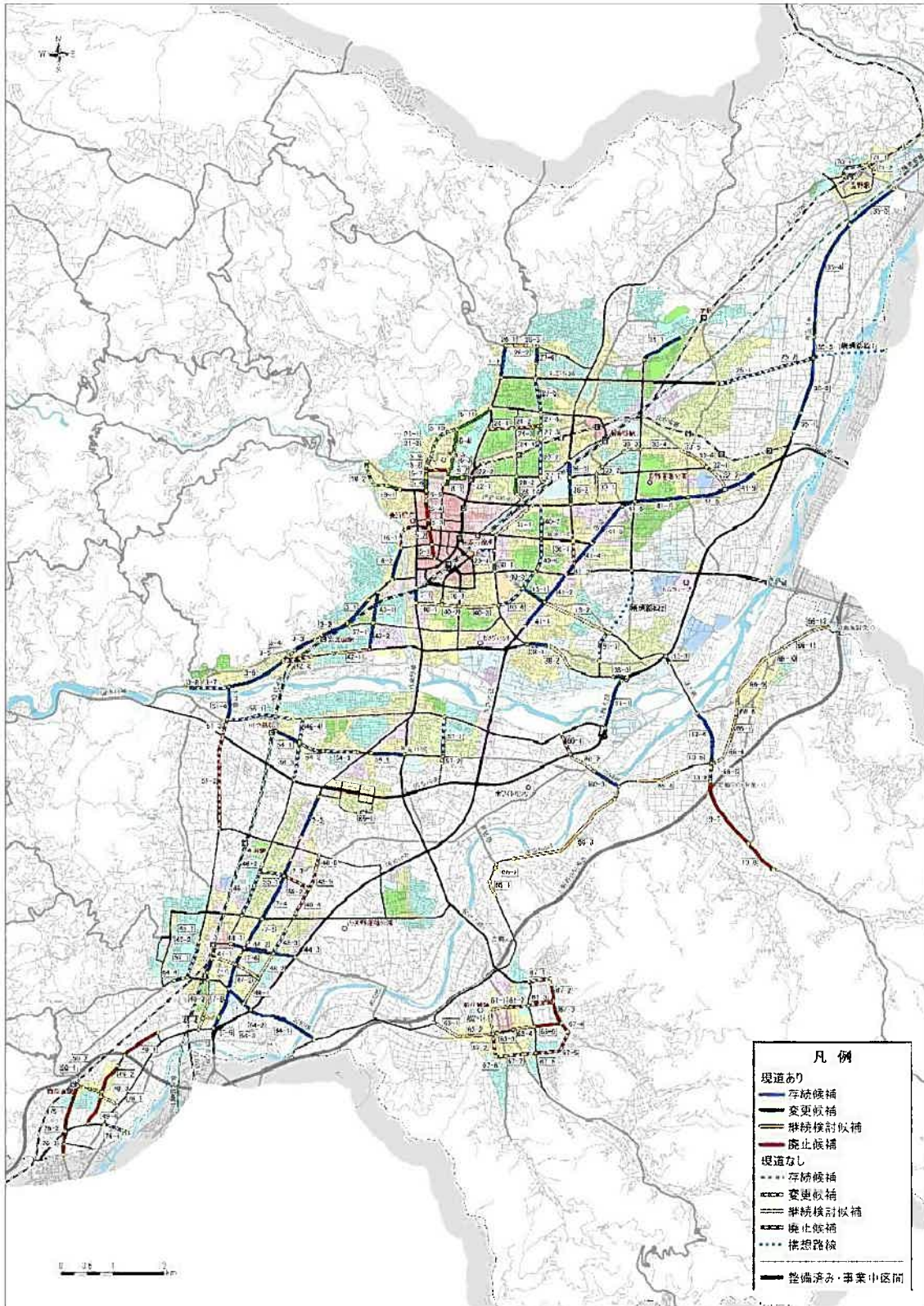


図 3-37 暫定見直し原案

⑥ 交通需給バランスの検証

ここまでの検証結果を反映した暫定見直し原案（前頁参照）において「廃止候補」と位置づけられた区間を廃止した場合の交通需給バランスにあたる影響を、暫定見直し原案道路網における将来交通量推計と現計画（以降、「フルネット」とする。）における状況との比較により検証した。

p.62 以降に暫定見直し原案道路網における将来交通量推計結果等を掲載した。

現況とフルネット及び暫定見直し原案道路網の混雑状況を比べ、市内の面的な混雑度合いや混雑区間延長などより、暫定見直し原案道路網においても混雑状況の改善効果が維持されるかなどを検証した結果、下表に示したとおり、現況の混雑状況に比べフルネットでは混雑区間が減少し、平均混雑度は現況の 0.53 から 0.34 となる。

この状況は暫定見直し原案道路網においても概ね維持され、混雑度区間延長は若干増加するものの、**混雑区間延長の合計及び平均混雑度はフルネットと比較しほぼ同等で、暫定見直し原案による交通需給バランスに与える変化・影響は極めて少ないと言える。**

1) 平均混雑度：市内全体の平均的な混雑度で次式により算出。 Σ （区間距離×混雑度）÷ Σ （区間距離）

表 3-1 1 評価結果の交通量推計ネットワークへの反映方法

評価結果	交通量推計ネットワークへの反映方法
存続候補	フルネットと同様の条件で組み込む
変更候補	<ul style="list-style-type: none"> ■歩行者優先化など規格を下げる変更候補 ・現道がある場合には1車線の交通容量が最も小さいQVを設定 ・現道がない場合には通行止め（歩行者専用道路として設定） ■その他の変更候補 ・車線数が増える場合にはQV変更なし ・車線数が増える場合には同一の道路種別（沿道状況）の4車線のQVを設定
継続検討候補	フルネットと同様の条件で組み込む
廃止候補	ネットワークから除外

表 3-1 2 混雑状況一覧

推計年次	道路網	市内混雑区間延長(km)					合計	平均混雑度
		混雑度 1.00～ 1.24	混雑度 1.25～ 1.49	混雑度 1.50～ 1.75	混雑度 1.75 以上			
現況 (2020年)	現況道路網	91.6	36.5	15.2	15.6	158.8	0.53	
将来 (2035年)	フルネット	43.8	12.0	2.7	1.2	59.7	0.34	
	暫定見直し原案 道路網	47.1	11.4	3.0	1.9	63.3	0.35	

参考：一般的な混雑度の解釈（「道路の交通容量」（社）日本道路協会より要約）

混雑度	一般的な解釈
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0～1.25	道路が混雑する可能性があるのは昼間 12 時間のうちピーク時の 1～2 時間程度、何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い。
1.75 以上	昼間 12 時間を通して、慢性的な混雑状態となっている。

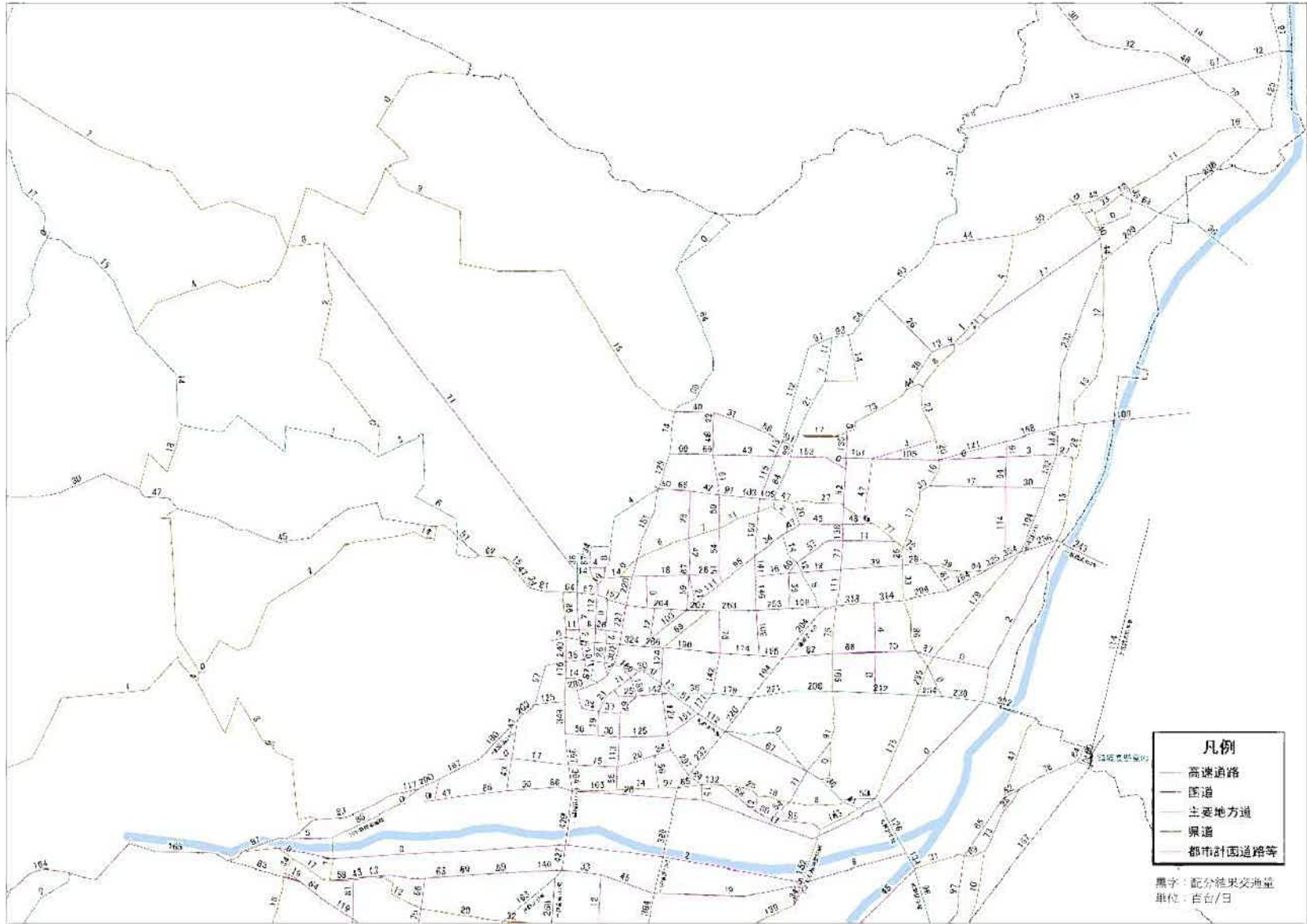


図 3-38 暫定見直し原案道路網 将来配分 交通量図 北部

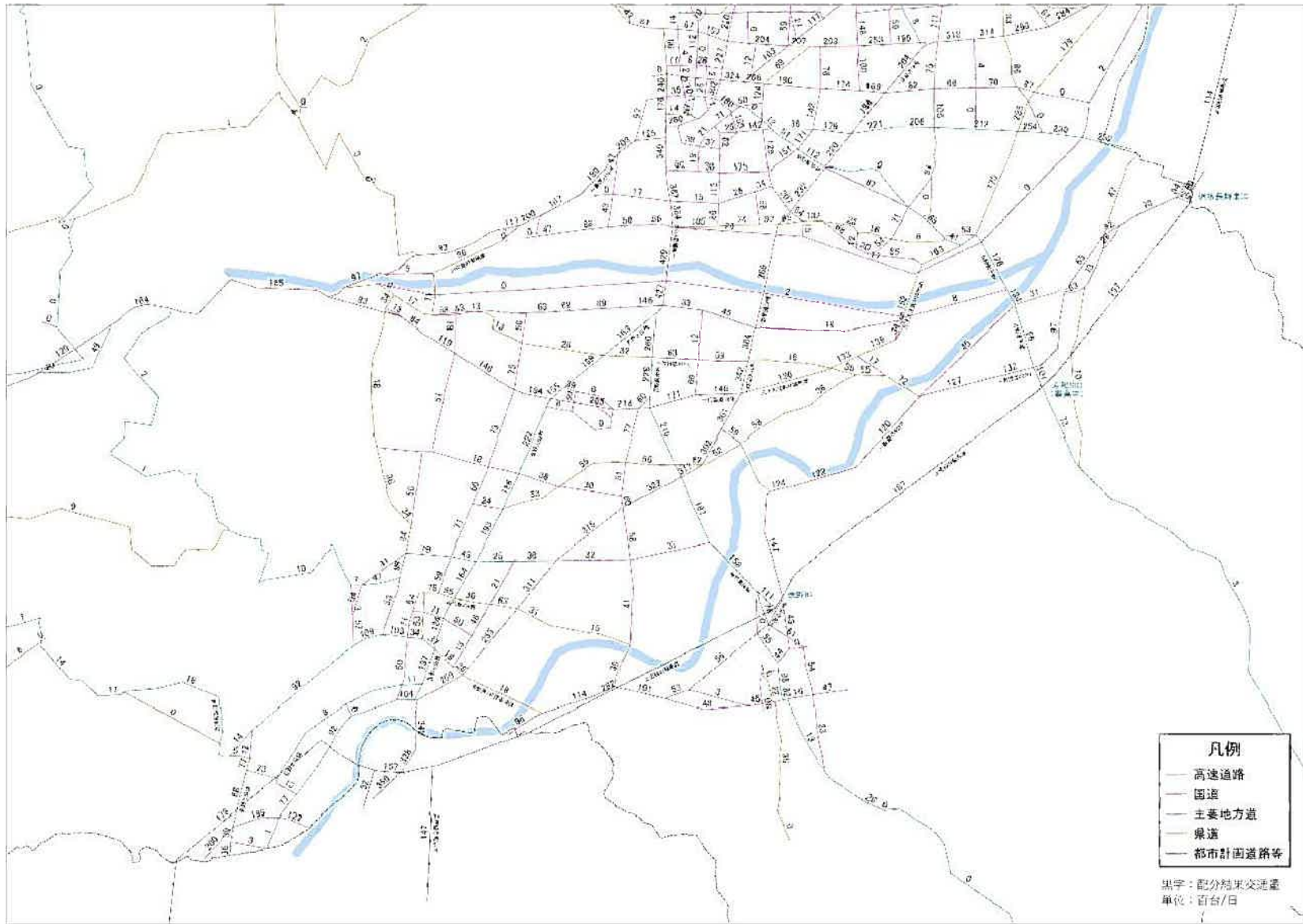


図 3-39 暫定見直し原案道路網 将来配分 交通量図 南部

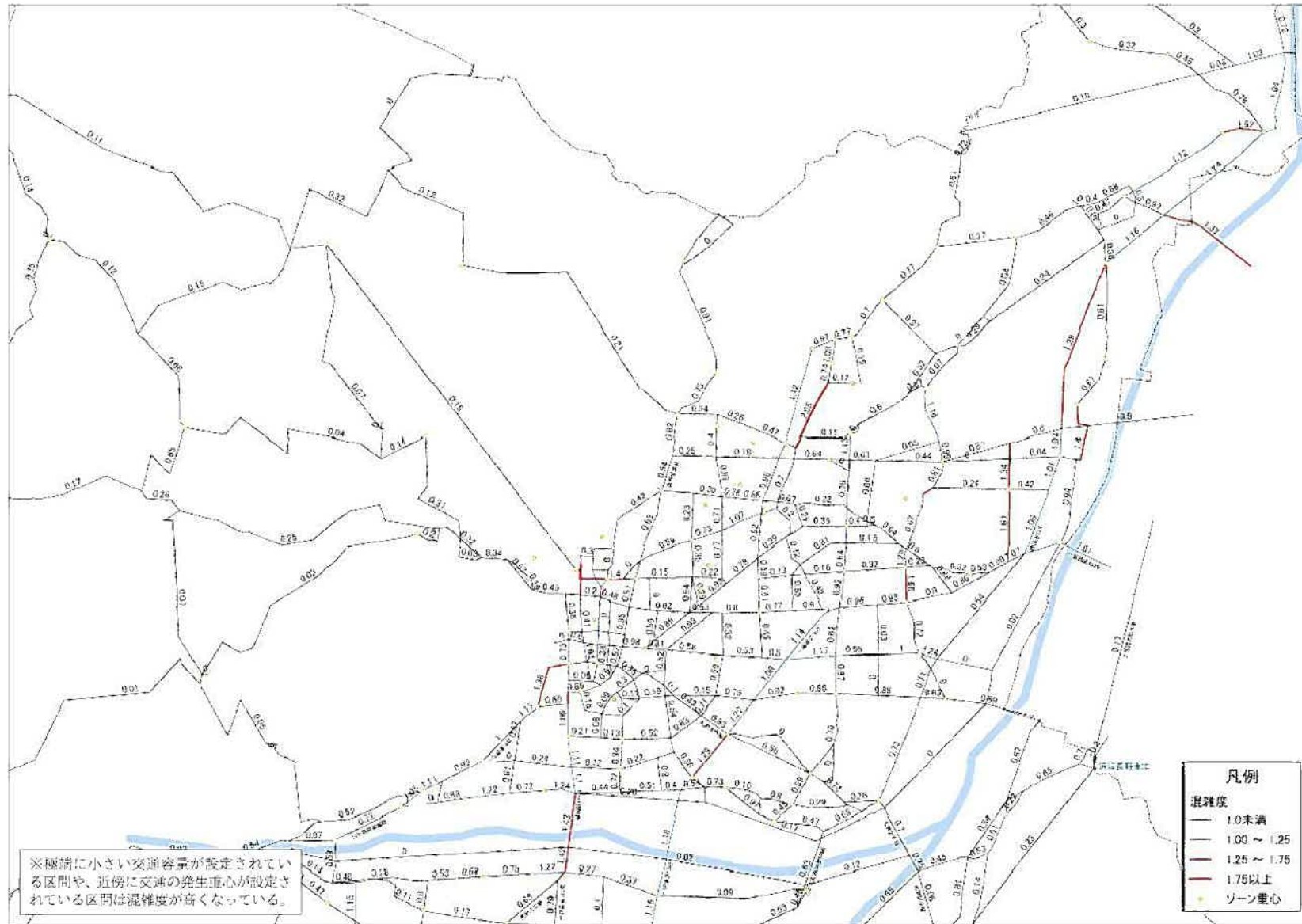


図 3-4-0 暫定見直し原案道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 北部

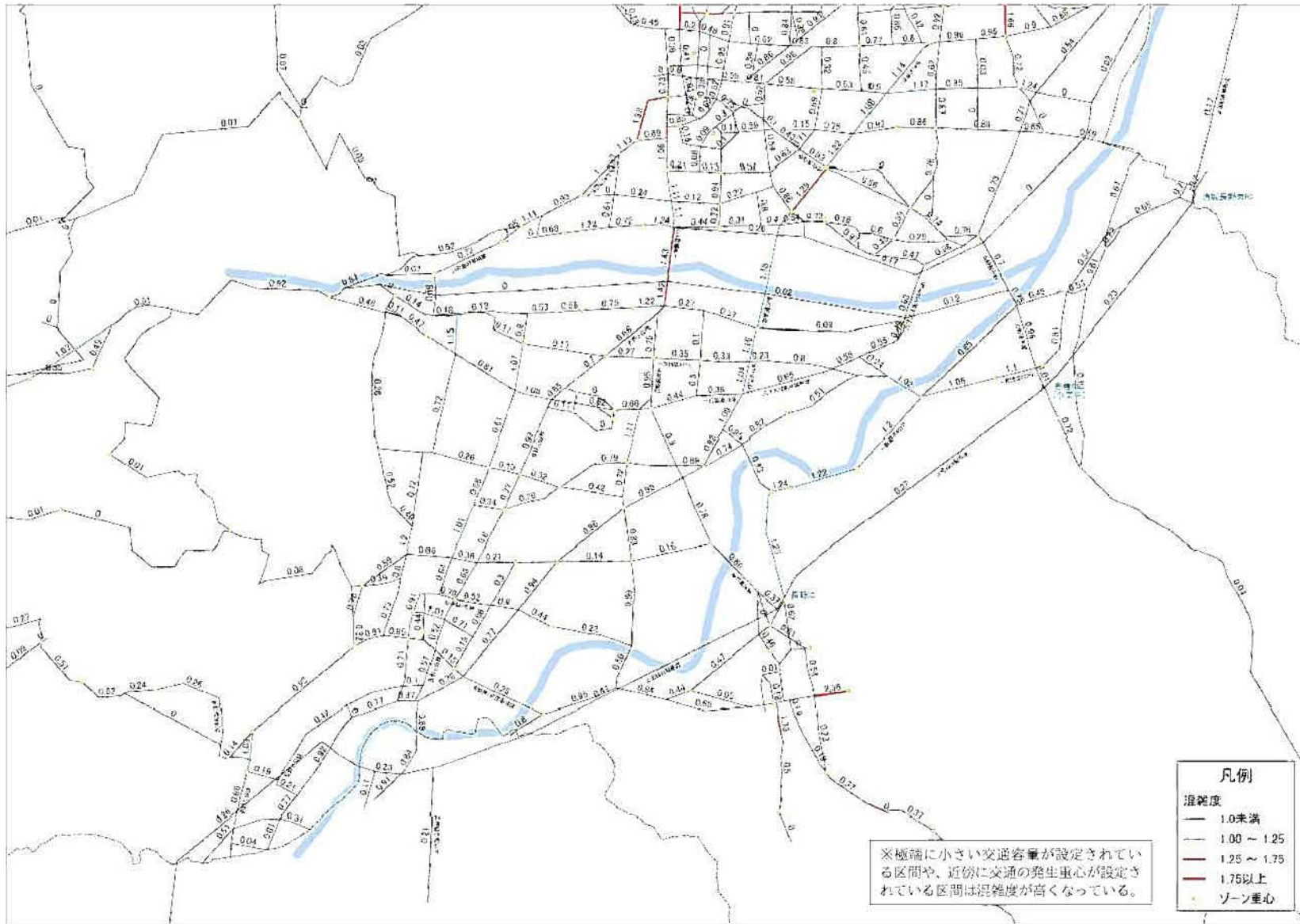


図 3-41 暫定見直し原案道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 南部



図 3-4-2 暫定見直し原案道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 北部

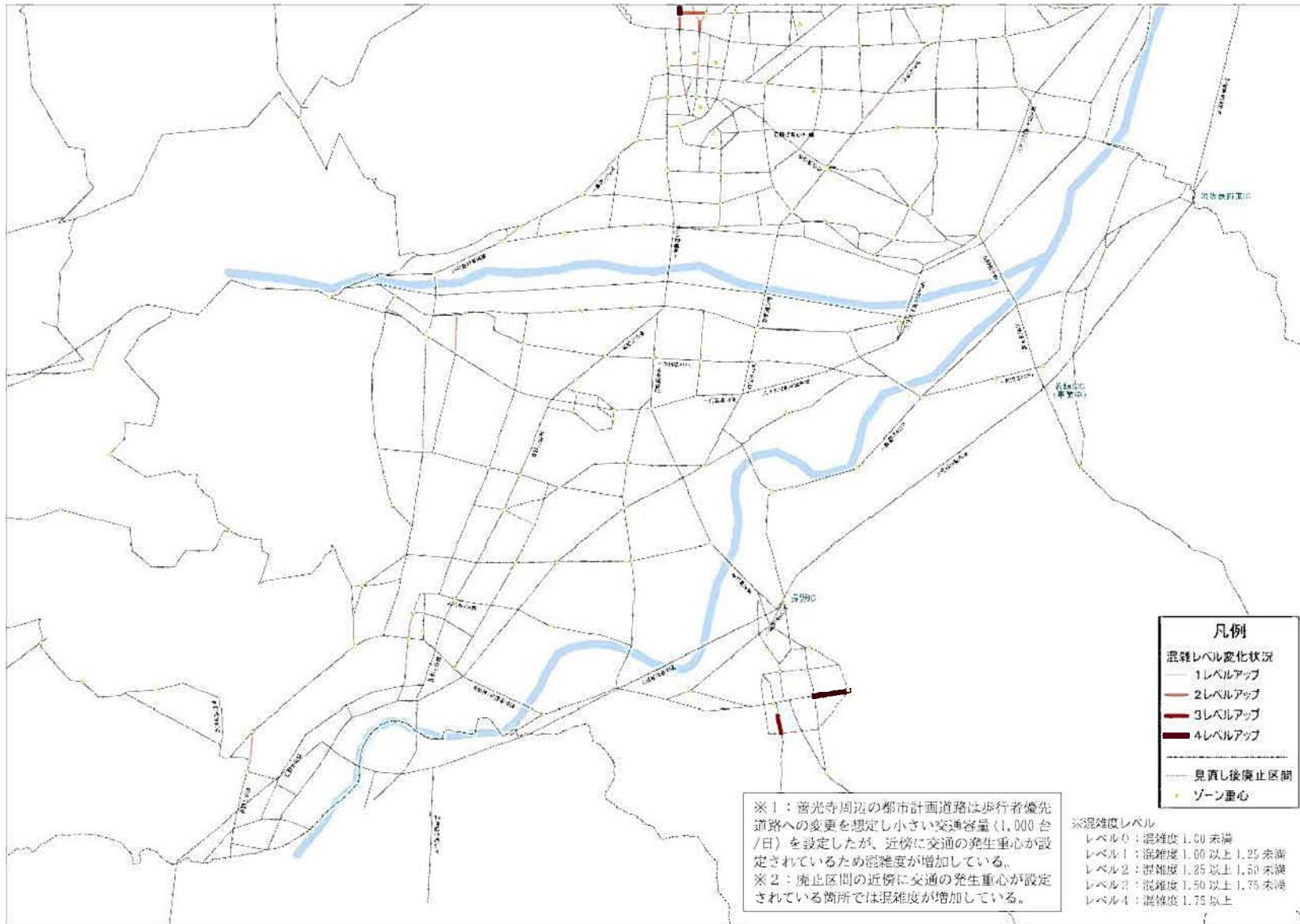


図 3-4-3 暫定見直し原案道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 南部

(4) 都市計画道路見直し原案

暫定見直し原案に対し交通需給バランスを検証した結果、大きな問題が発生することはないと判断されたことを受け、以下に示すとおり都市計画道路見直し原案とする。

表 3-13 都市計画道路見直し原案 - 1

路線名	区間番号	見直し結果	内容
3・3・1 長野大通り	1-1	存続候補	現況幅員から判断すると現道活用が可能であるが、幹線道路であり、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
3・4・3 安茂里幹線	3-1 3-2 3-3 3-4 3-5 3-6 3-7 3-8	存続候補	区間 3-1～3 は、広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路である。将来交通量推計では 4 車線相当の交通量が見込まれるため、標準幅員（4 車線：24m）への変更が考えられるが、整備済み区間との連続性や関係機関との調整の結果を考慮し、計画幅員のまま存続候補とする。 区間 3-4～7 は、代替性があるため代替路への都市計画決定の変更を含め検討する区間として継続検討候補とすることも考えられるが、接続する前後区間（区間 3-1～3, 3-8、区間 51-4（小市橋））が存続候補であり、実現性に課題も無いことから、都市計画道路ネットワークとしての連続性の観点も踏まえ存続候補とする。 区間 3-8 は、広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路であるため、存続候補とする。
3・3・5 城北線	5-1 5-2 5-3 5-4 5-5	廃止候補	（都）中央通り、（都）県庁篠ノ井線、（都）県庁大門町線の整備済み区間が代替路となり、当該区間の有効性も低く、歴史環境保全の観点からも課題があるため廃止候補とする。なお、代替路が存在することに加え、一方通行規制で運用される現道が整備されている。
	5-6 5-7 5-8 5-9 5-10 5-11	変更候補	区間 5-6～10 は、歴史環境保全に課題はあるものの有効性が高い区間であるため、（都）中央通り（区間 6-1～4）と同様に周辺環境への影響を低減させるとともに、（都）中央通りとネットワークした歩行者優先道路化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。なお、歩行者優先のネットワークの構築に向けては、必要に応じて現道への都市計画決定の変更を含め検討を行う。 区間 5-11 は、代替路は存在するものの、有効性は高く、接続する区間 6-4 は変更候補となっており、連続性の観点からも必要である。ただし、歴史環境保全に課題があるため、（都）中央通り（区間 6-1～4）と同様に歩行者優先道路化に向けて、幅員縮小の変更候補とする。
3・4・6 中央通り	6-1 6-2 6-3 6-4	変更候補	自然環境・歴史環境保全に課題があるものの、都市計画マスタープランでは歩行者優先道路化の方針が示されているため、周辺環境への道路整備による影響も考慮し、歩行者優先道路としての整備を想定した幅員の変更候補とする。なお、代替路が存在するため、幅員縮小による自動車交通への影響は小さいものとする。

表 3-14 都市計画道路見直し原案 - 2

路線名	区間番号	見直し結果	内容
3・3・7 県庁篠ノ井線	7-1 7-2 7-3 7-4 7-5 7-6 7-7 7-8 7-9	存続候補	区間 7-1～5 は、都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を結ぶ道路であるため、存続候補とする。なお、区間 7-4 は鋭角交差となる懸念があるものの、交差点部の軽微な変更で対応可能であるため存続候補とする。区間 7-6 は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。区間 7-7 は、幹線道路であり、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。区間 7-8 は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。区間 7-9 は、代替性があり有効性が低いため継続検討候補とすることも考えられるが、実現性に課題もなく、前後区間の整備状況・評価状況から判断し存続候補とする。
3・3・10 七瀬中御所線	10-1	継続検討候補	計画線と線形が若干異なるものの計画幅員と同様の幅員が確保された現道が活用可能であるが、接続先の区間 40-1, 2 が継続検討候補に位置づけられることから、当該区間も継続検討候補に位置づけ、区間 40-1, 40-2 と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
3・4・13 長野菅平線	13-1 13-3 13-4 13-5 13-6	存続候補	区間 13-1～6 は、広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路であるため、存続候補とする。ただし、区間 13-2 は起終点をほぼ同じくする代替路（(主)長野菅平線の現道区間）が存在していることから、継続検討候補に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
	13-2	継続検討候補	
	13-7 13-8	廃止候補	現道活用が可能な区間であり、有効性も低く、市街地の拡大を招く恐れのある区間であるため、廃止候補とする。
3・4・16 県庁小柴見線	16-1	廃止候補	有効性が低く、自然環境保全に課題もあるため廃止候補とする。なお、当該路線始点側の整備済み区間と接続する一方通行の現道が裾花川沿いに整備されている。
	16-2	存続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
3・4・19 西部線	19-1 19-2	変更候補	自然・歴史環境保全に課題があり、加えて区間 19-2 は縦断勾配の観点からも課題が存在するものの、両区間ともに幹線道路に分類され、有効性が高い区間であるため、幅員や構造の変更を検討する変更候補に位置付ける。
3・6・21 城山小学校通り	21-1 21-2	廃止候補	有効性が低い区間であり、自然・歴史環境保全の観点から課題も存在する。また、区間 21-1 は計画幅員と同様の幅員で歩行者及び周辺環境に配慮された形で現道が整備されており、区間 21-2 は代替路が存在しているため、廃止候補とする。

表 3-15 都市計画道路見直し原案 - 3

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3・6・22 新町返目線	22-1 22-2	変更候補	区間 22-1 は、歴史環境保全に課題はあるが、上位計画では整備の位置づけがあるため、幅員の変更候補とし周辺環境への影響低減を図るものとする。 区間 22-2 は代替路が存在するものの、区間 22-1 との連続性を考慮し同様の変更候補とする。
3・5・24 上松吉田線	24-1 24-2 24-3 24-4	廃止候補	有効性が低く、(都) 城北線の整備済み区間が代替路となるため廃止候補とする。
3・3・25 北部幹線	25-1 25-2	存続候補	都市計画マスタープラン及び広域道路ネットワーク計画に位置づけられた区間であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
3・5・26 浅川若槻線	26-1 26-2 26-3	継続検討 候補	区間 26-1, 2 は有効性が低い区間であり、区間 26-1 は(主)長野信濃線及び(市)浅川 139 号線が代替路となり、区間 26-2 は現道活用が可能であるが、区間 26-3 は有効性が高く課題も存在しない。 そのため、これら区間について継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。
3・5・27 返目浅川線	27-1	継続検討 候補	代替路が存在((市)淀ヶ橋返目線、(都)北長野通り整備済み区間)するが、都市計画道路としての連続性の観点から、継続検討候補に位置づけ、代替路への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
	27-2 27-3 27-4 27-5 27-6	存続候補	区間 27-2～5 は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。 区間 27-6 は、区域マスタープランに位置づけがあり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
3・6・28 三輪幹線	28-1	継続検討 候補	有効性が低いものの、連続する区間 28-2 が標準幅員(2車線：12m)への変更候補となるため、都市計画道路としての連続性を考慮し継続検討候補に位置づけ、並行する現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
	28-2	変更候補	有効性が高く、代替路も存在しないため、標準幅員(2車線：12m)への変更候補とする。
3・4・29 七瀬居町線	29-1	存続候補	区域マスタープランに位置づけがあり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
3・4・30 東通り	30-1	存続候補	概成済み区間であるが、前後区間が整備済みであり、実現性に課題も無いため存続候補とする。
3・4・31 居町荒屋線	31-1	継続検討 候補	有効性が高い区間であるものの、交差点部が鋭角交差となる課題があり、並行する(都)北長野通りの整備済み区間が代替路となるため、継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。

表 3-16 都市計画道路見直し原案 - 4

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3・4・32 東部幹線	32-1	存続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
	32-2	継続検討候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題は無いが、対面通行可能な並行する道路が存在するため、継続検討候補に位置づけ、並行する現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
3・5・33 和田石渡線	33-1 33-2 33-3 33-4 33-5 33-6	継続検討候補	区間 33-1～3 は代替路（（都）東部幹線、（都）高田若槻線の現道）が存在するものの有効性が高い区間である。また、区間 33-4～6 は代替路（（都）東部幹線）が存在し有効性は低い区間である。路線としての機能の連続性を考慮し、区間 33-1～6 までを全線で継続検討候補と位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。
3・4・34 東豊線	34-1	存続候補	区域マスタープラン及び都市計画マスタープランに位置づけがあり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
3・4・35 長沼幹線	35-1 35-2 35-3 35-4 35-5	存続候補	広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路である。将来交通量推計では 4 車線相当の交通量が見込まれるため、標準幅員（4 車線：24m）への変更が考えられるが、第 3 回 PT 調査の位置づけや関係機関との調整の結果を考慮し、計画幅員のまま存続候補とする。
3・4・36 高田若槻線	36-1	廃止候補	区間 36-1 は、有効性が低く、交差点部が鋭角交差となる課題があり、（都）昭和通り及び（都）丹波島村山線の現道（国道 18 号）が代替路となるため、廃止候補とする。
	36-2 36-3	存続候補	区間 36-2 は、都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を結ぶ道路であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。 区間 36-3 は、現道活用が可能であるものの、幹線道路であり、有効性も高く、実現性に課題もないため存続候補とする。
3・5・37 栗田安茂里線	37-1	廃止候補	有効性が低い区間であり、JR 篠ノ井線との交差に課題があり、計画変更を行っても施工が困難であるため、廃止候補とする。
3・4・38 母袋大豆島線	38-1 38-3	存続候補	区間 38-1 は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。 区間 38-3 は、現道活用可能と評価されるものの、五輪大橋（区間 81-1※存続候補）との接続部であるため、五輪大橋の整備に合わせて当該区間も整備を行う必要があるため存続候補とする。
	38-2	継続検討候補	有効性は高いものの、当該区間から分岐する形で代替路が存在しているため、都市計画道路としての連続性を考慮し継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。

表 3-17 都市計画道路見直し原案 - 5

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3・3・40 中御所平林線	40-1 40-2 40-3	継続検討 候補	(都) 栗田安茂里線が代替路となるものの、このうち区 間 40-3 は有効性が高く、連続する区間 40-4~7 が存続 候補となることから、継続検討候補に位置づけ、引き続 き見直し方針を検討するものとする。
	40-4 40-5 40-6 40-7	存続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がない ため存続候補とする。
3・3・41 丹波島村山線	41-1 41-2 41-3 41-4 41-5 41-6 41-7 41-8 41-9	存続候補	広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路で、区 間 41-1~3 は都市計画マスタープランに位置づけられ る拠点を結ぶ道路でもあり、実現性に課題も無いため存 続候補とする。
3・4・42 丹波島小市線	42-1	継続検討 候補	接続先の区間 42-2 が鉄道との交差が困難であるため廃 止候補となり、都市計画道路としての連続性が確保され ないが、当該区間は有効性が高く課題も存在しないこと から、継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を 検討するものとする。
	42-2	廃止候補	北陸新幹線及び JR 篠ノ井線との交差に課題があり、計 画変更を行っても施工が困難であるため、廃止候補とす る。なお、対面通行可能な幅員の道路が並行して存在し ており、線路西側との経路は確保されている。
3・4・43 安茂里水源地線	43-1 43-2	存続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がない ため存続候補とする。
3・4・44 篠ノ井(停)線	44-1 44-2 44-3	存続候補	現道活用が可能と評価されたものの、都市計画マスター プランに位置づけられた地域拠点である篠ノ井駅に直 結するアクセス道路であり、有効性も高く、実現性に課 題もないため存続候補とする。
3・4・45 篠ノ井塩崎線	45-1 45-2	存続候補	(都) 県庁篠ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替 路となるものの、有効性が高く、地域拠点である篠ノ井 駅に直結するアクセス道路であり、実現性に課題も無 く、なおかつ前後区間が整備済みであるため、存続候補 とする。
	45-3 45-4	継続検討 候補	(都) 県庁篠ノ井線の現道((主)長野上田線)が代替 路と評価される。 区間 45-3 は有効性が高いものの、連続する区間 45-4 は 有効性が低いことから、都市計画道路としての連続性を 考慮し継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を 検討するものとする。
3・5・47 通明通り	47-1 47-2	継続検討 候補	有効性は高いものの、(都) 篠ノ井(停)線の現道((一) 篠ノ井松代線)が代替路となることから、継続検討候補 に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。

表 3-18 都市計画道路見直し原案 - 6

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

表 3-19 都市計画道路見直し原案 - 7

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3・4・60 川合関崎線	60-1	廃止候補	有効性が低く、市街地拡大の懸念がある区間のため、廃止候補とする。
	60-2	継続検討候補	対面通行可能な道路（(一) 関崎川中島（停）線）が並行して存在するため、都市計画道路としての連続性を考慮し継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。
	60-3	存続候補	区間 60-3 は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
3・4・61 松代（停）線	61-1	継続検討候補	歴史環境保全に課題があるものの、有効性が高く、また旧松代駅の都市計画駅前広場へのアクセス路となることから、継続検討候補に位置づけ、駅前広場の都市計画決定のあり方と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
	61-2 61-3	廃止候補	有効性が低く、歴史環境保全に課題があり（特に区間 61-2 は国登録有形文化財の「梅翁院山門」に計画線が重なっている）、加えて区間 61-3 は市街地拡大を招く恐れもあるため、廃止候補とする。
3・5・62 海津西条線	62-1	継続検討候補	国登録有形文化財の「赤澤家住宅表門」「美濃屋土蔵」に計画線が重なっているなど歴史環境保全に課題があるが、有効性が高く、また旧松代駅の都市計画駅前広場へのアクセス路となることから、継続検討候補に位置づけ、駅前広場の都市計画決定のあり方と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
	62-2	廃止候補	有効性が低く、重要文化財「旧横田家住宅主屋・表門・隠居屋・土蔵 2 棟」に計画線が重なっているなど歴史環境保全に課題があるため廃止候補とする。
3・4・63 松代中央線	63-1 63-2 63-3 63-4	継続検討候補	区間 63-1～4 は、有効性は高いものの、歴史環境保全（特に区間 63-2 は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。
	63-5	廃止候補	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。
3・5・64 岩野二ツ柳線	64-1 64-2 64-3 64-4	存続候補	区間 64-1, 64-4 は、有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。 区間 64-2 は、現道活用が可能であるものの、連続する区間の 64-1 は実現課題も無く存続候補となり、当該区間も実現課題は無いため、存続候補とする。 区間 64-3 は、鋭角交差が課題と考えられるものの交差点部の軽微な変更で対応可能であり、連続する区間は整備済み、存続候補と分類されることから、存続候補とする。

表 3-20 都市計画道路見直し原案 - 8

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3・5・66 西寺尾綿内線	66-1 66-2 66-3 66-4 66-5 66-6 66-7 66-8 66-9 66-10 66-11 66-12	継続検討 候補	代替路が存在するまたは現道活用が可能であるものの、幹線道路に分類される路線であるため、継続検討候補に位置づけ、現道への都市計画決定の変更を含め引き続き見直し方針を検討するものとする。 なお、区間 66-1, 2, 5 は、代替性の評価基準では現道活用可能との評価はされないものの、現道幅員は対面通行可能な幅員が確保されており、特に区間 66-5 は既に計画幅員と同様の幅員が確保されている。また、区間 66-1, 2 は歴史環境保全に課題がある。そのため、全線で代替路が存在するまたは現道活用が可能であると考え、前述のとおり、全線で継続検討候補と位置づける。
3・5・67 西寺尾象山線	67-1 67-2 67-3 67-4 67-5 67-6 67-7 67-8	廃止候補	区間 67-1～4 は、有効性が低く、現道活用が可能または代替路（(市) 松代東 124 号線、(市) 松代東 129 号線）が存在するため、廃止候補とする。 区間 67-5～8 は、有効性が低く、歴史環境保全に課題があるため、廃止候補とする。
3・5・70 豊野北線	70-1	存続候補	有効性があり、代替路・実現課題・連続性に問題がないため存続候補とする。
3・5・71 沖第 2 線	71-1 71-2	継続検討 候補	区間 71-1 は、有効性の高い区間であるが、北しなの線との交差が課題なるため、継続検討候補に位置づけ、引き続き見直し方針を検討するものとする。 区間 71-2 は、有効性が低く、現道活用が可能であるが、接続する区間 71-1 が継続検討候補となるため、合わせて継続検討候補とする。
3・3・74 上田篠ノ井線	74-1	存続候補	広域道路ネットワーク計画に位置づけられた道路であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
3・5・76 塩崎稲荷山線	76-1 76-2 76-3	廃止候補	有効性が低く、市街地拡大を招く恐れのある区間であることから、廃止候補とする。なお、現道は対面通行可能な幅員が確保されている。
3・5・78 上町中央線	78-1	継続検討 候補	当該区間単独では有効性が低く、市街地拡大を招く恐れのある区間であるものの、区間 50-1, 50-2, 49-3 と一体となり国道 18 号と稲荷山駅を結ぶアクセス道路となることから、継続検討候補に位置づけ、前述の区間と合わせて引き続き見直し方針を検討するものとする。
3・2・81 東外環状線	81-1	存続候補	広域道路ネットワーク計画に位置づけられた区間であり、実現性に課題も無いため、存続候補とする。
3・6・85 稲里中央 4 号線	85-1	存続候補	市街地拡大の懸念のある区間であるが、前後区間が整備済みであり、ネットワークの連続性を確保するために必要な区間であるため、存続候補とする。

表 3-21 都市計画道路見直し原案 - 9

路線名	区間 番号	見直し 結果	内容
3・4・91 松岡大豆島線	91-1	存続候補	市街地拡大を招く恐れのある区間と評価されるものの、区域マスタープランに位置づけがあり、施工上の課題も存在しないため、存続候補とする。
千曲大橋 (構想路線)	構想 路線 1	—	都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題は無い。
松岡大豆島線先線 (構想路線)	構想 路線 2	—	都市計画マスタープランに位置づけられた道路であり、実現性に課題は無い。

都市計画道路見直し原案における区間別の位置づけを下図及び次頁以降に示した。

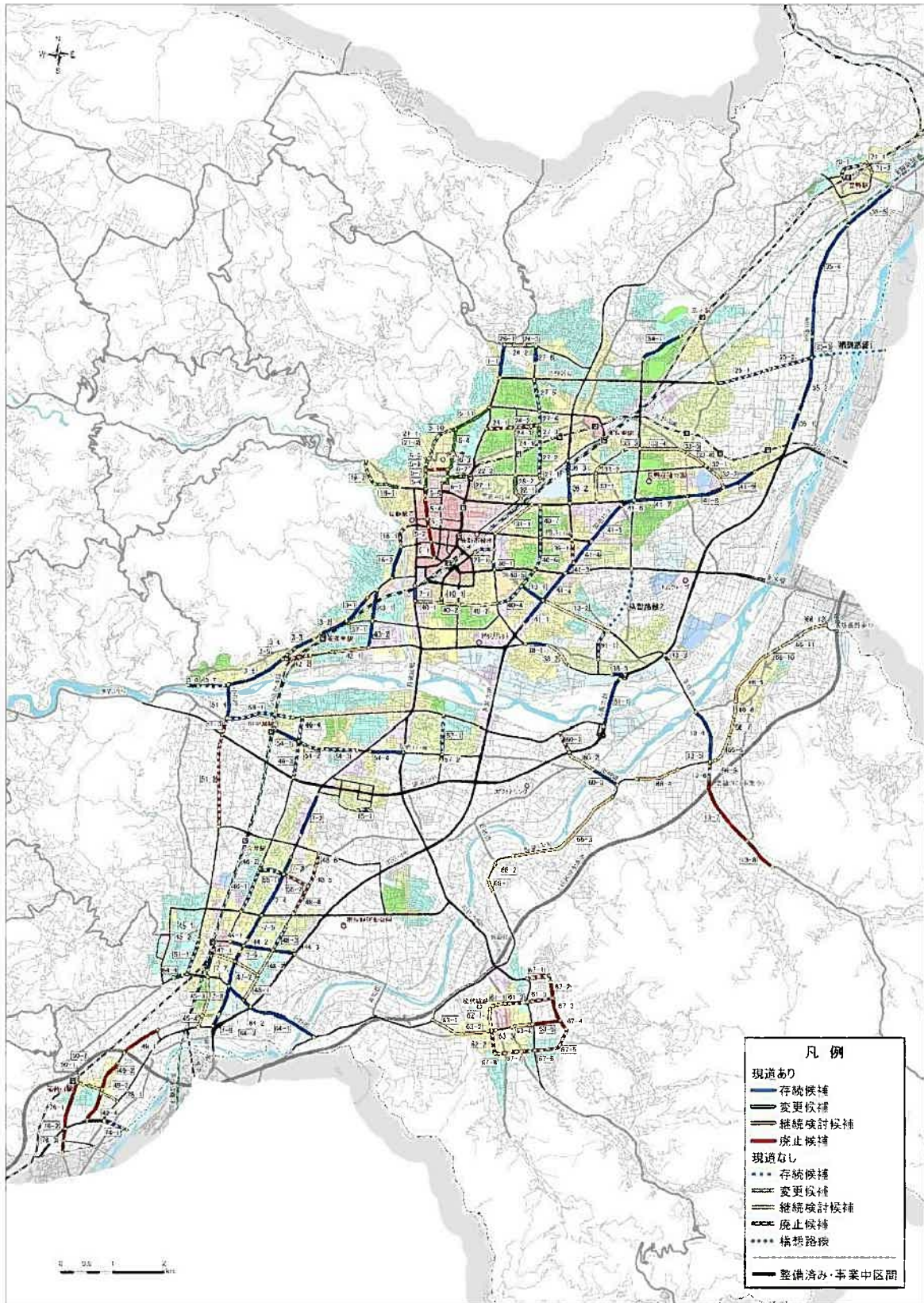


図 3-4-4 都市計画道路見直し原案

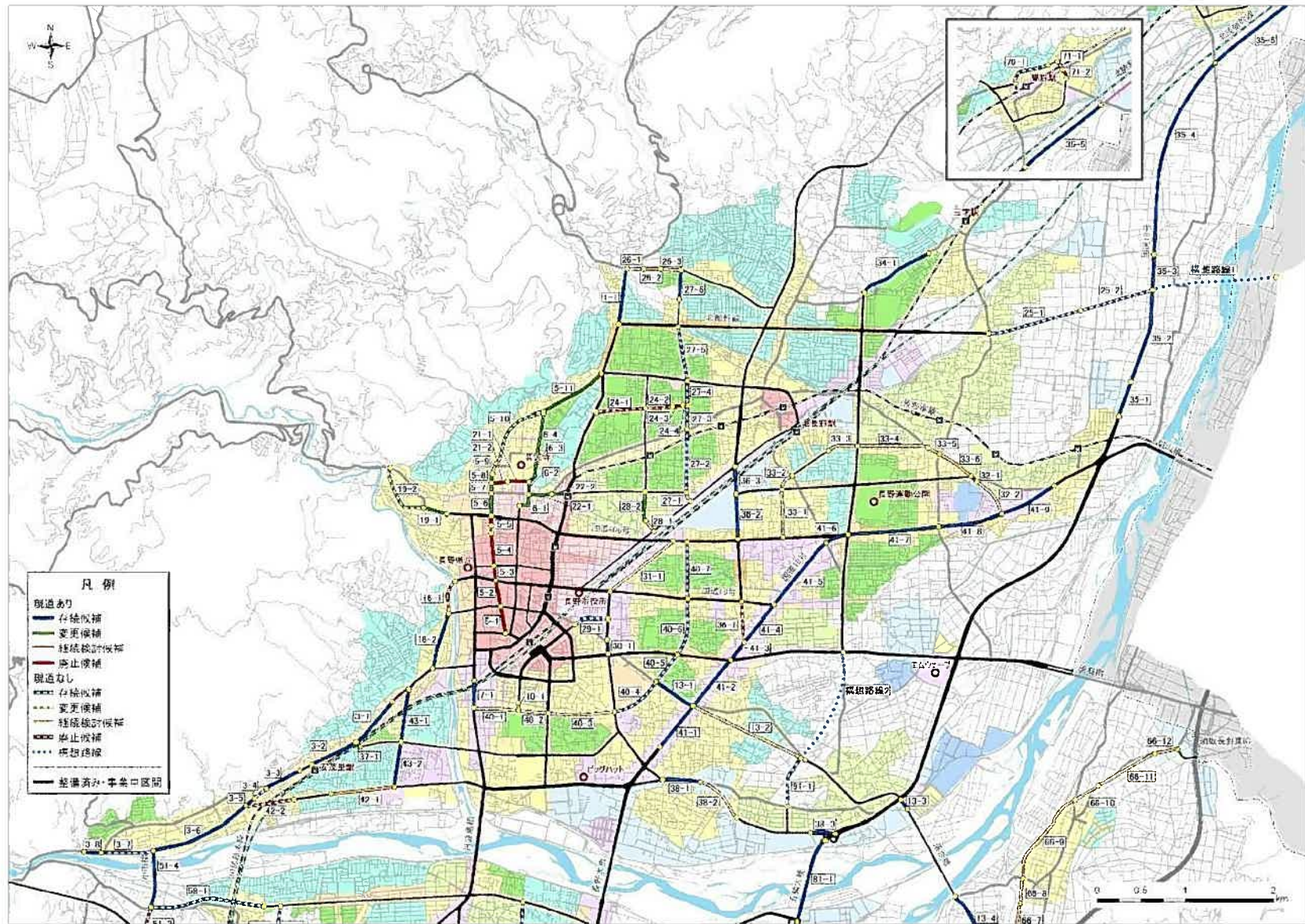


図 3-4-5 都市計画道路見直し原案 北部

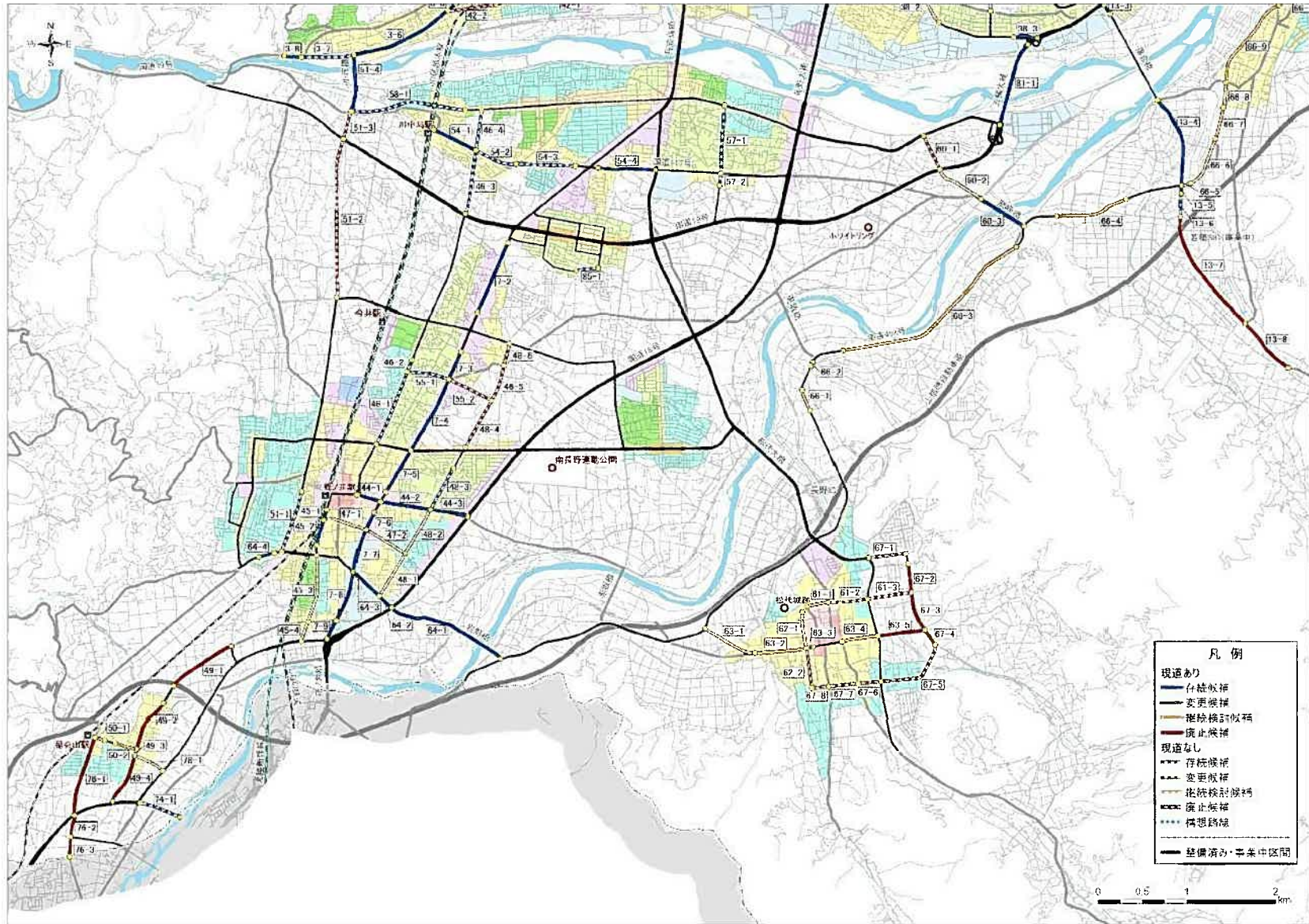


図 3-46 都市計画道路見直し原案 南部

3-4. 各種意見等の反映

前項で作成した見直し原案をもとにパブリックコメント及び関係機関等との協議を実施した。

(1) パブリックコメントの概要

① 実施日程等

【募集期間】2021年8月25日から2021年9月17日

【閲覧場所等】長野市役所(都市政策課、行政資料コーナー、各支所窓口)、長野市ホームページ、
ながの電子申請サービス

【提出方法】書面(持参、郵送、FAX)、電子申請及び電子メール

② 評価結果の表現について

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

表 3-22 “道路網”としての総合的な検証(暫定見直し案、見直し原案)

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

表 3-23 パブリックコメントにおける「存続候補」及び「廃止候補」の位置づけ

見直し評価分類	考え方
存続候補	今回の見直しでは廃止や変更等を行わない路線の候補
廃止候補	説明会の実施や関係機関と協議・調整を進めていく路線の候補

③ パブリックコメント資料

以下にパブリックコメントで使用した資料ならびに意見書様式を掲載した。

**長野市 都市計画道路見直し方針（案）
パブリックコメントの実施について**

市民の皆さんからのご意見、ご提案を募集します。
別紙「長野市 都市計画道路見直し方針(案)に関する
意見書」に必要事項をご記入の上、ご提出ください。

令和3年8月
長野市 都市整備部 都市政策課

図 3-47 パブリックコメント資料(1/11)

○ 都市計画道路の見直し方法

① 見直し対象路線・区間の設定

整備済みと事業中を除く 未整備路線を見直し対象 としました。

② 見直し評価指標による道路機能の整理

有効性・代替性・実現性の観点から指標を設定し、道路機能を整理しました。

有効性	期待される効果・機能は何か。
代替性	現道を活用できるか。近隣の道路で代替できるか。
実現性	事業上の課題の有無。

※9ページに評価視点を掲載

③ 見直し評価指標による“区間別”評価

道路機能の整理結果をもとに、“区間別”に以下の3つに分類し、総合的な検証に向けた基礎的な評価としました。

課題なし	代替路などが存在せず、実現性に問題がない区間
課題あり (有効性高い)	代替路などが存在する、または実現性に問題がある区間 (有効性の該当数が全体の平均以上)
課題あり (有効性低い)	代替路などが存在する、または実現性に問題がある区間 (有効性の該当数が全体の平均未満)

④ “道路網”としての総合的な検証

“区間別”評価結果を参照しつつ、“道路網”としての総合的な検証を行い、各区間を「存続候補」または「廃止候補」に分類し「都市計画道路見直し方針(案)」を作成しました。

存続候補	今回の見直しでは廃止や変更等を行わない路線の候補
廃止候補	説明会の実施や関係機関と協議・調整を進めていく路線の候補

※9ページに検証項目を掲載

p. 2

図 3-4 9 パブリックコメント資料(3/11)

○ 都市計画道路見直し方針(案)

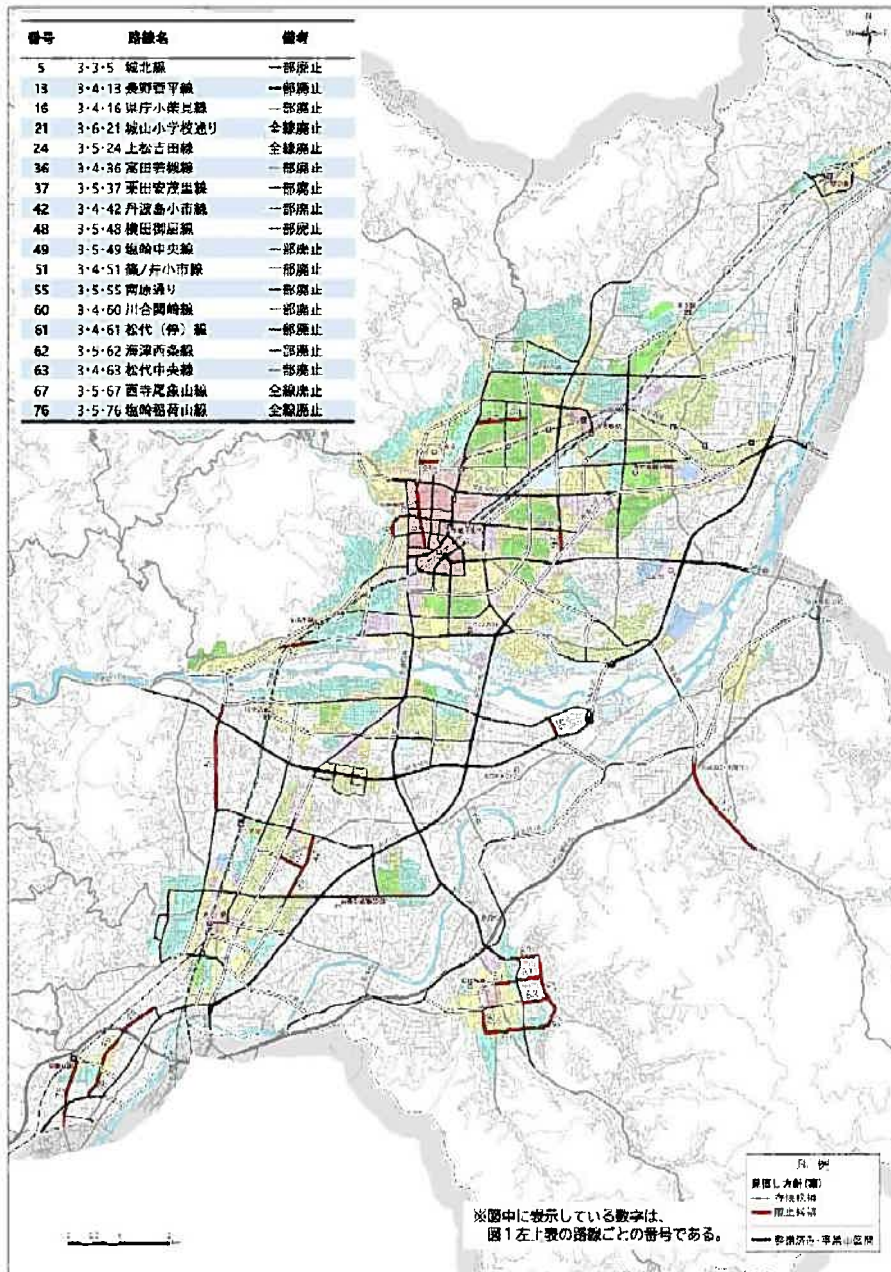


図 1 都市計画道路見直し方針(案)

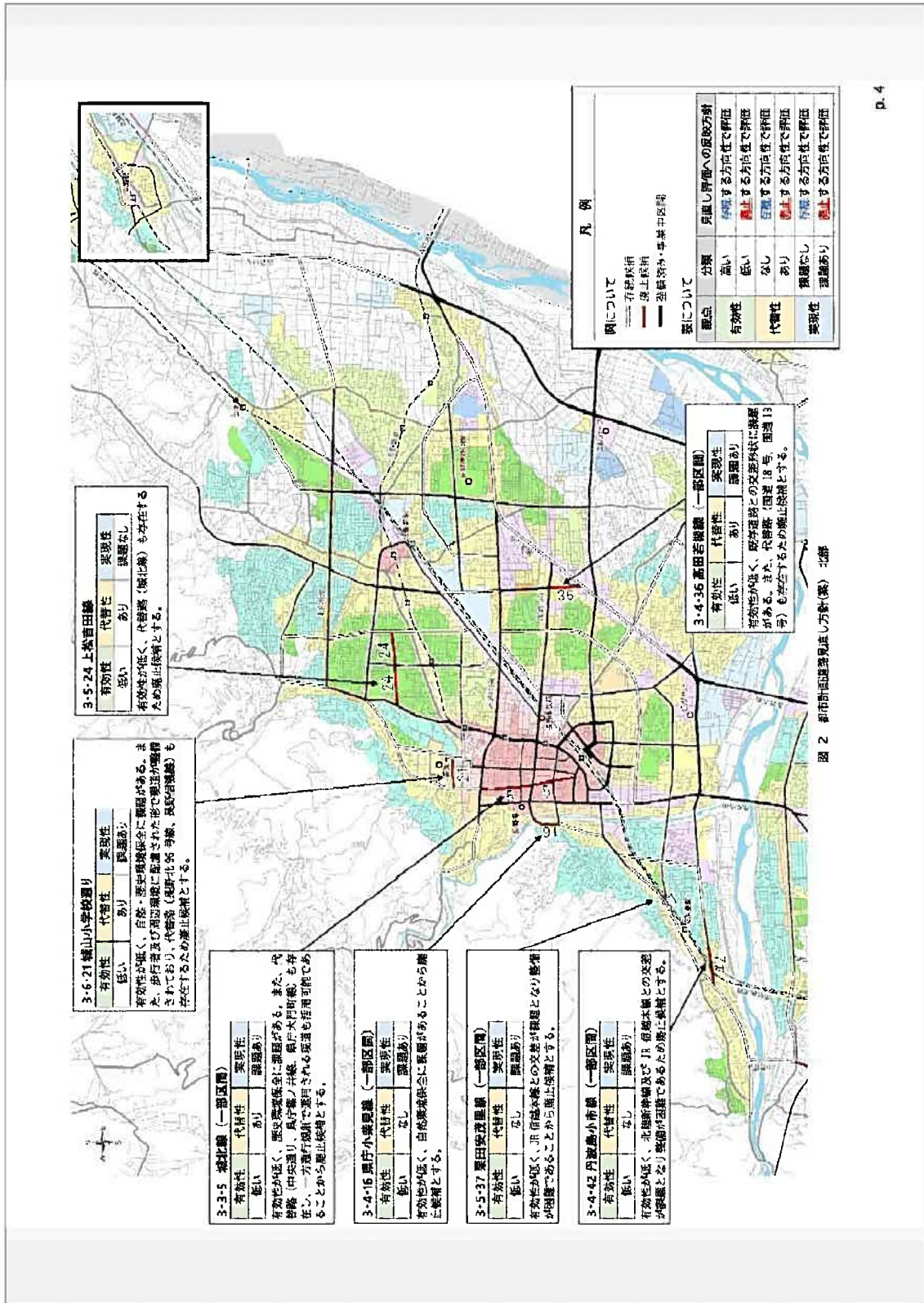


図2 都市計画調整意見出し方針(案) 北極

図 3-51 パブリックコメント資料(5/11)

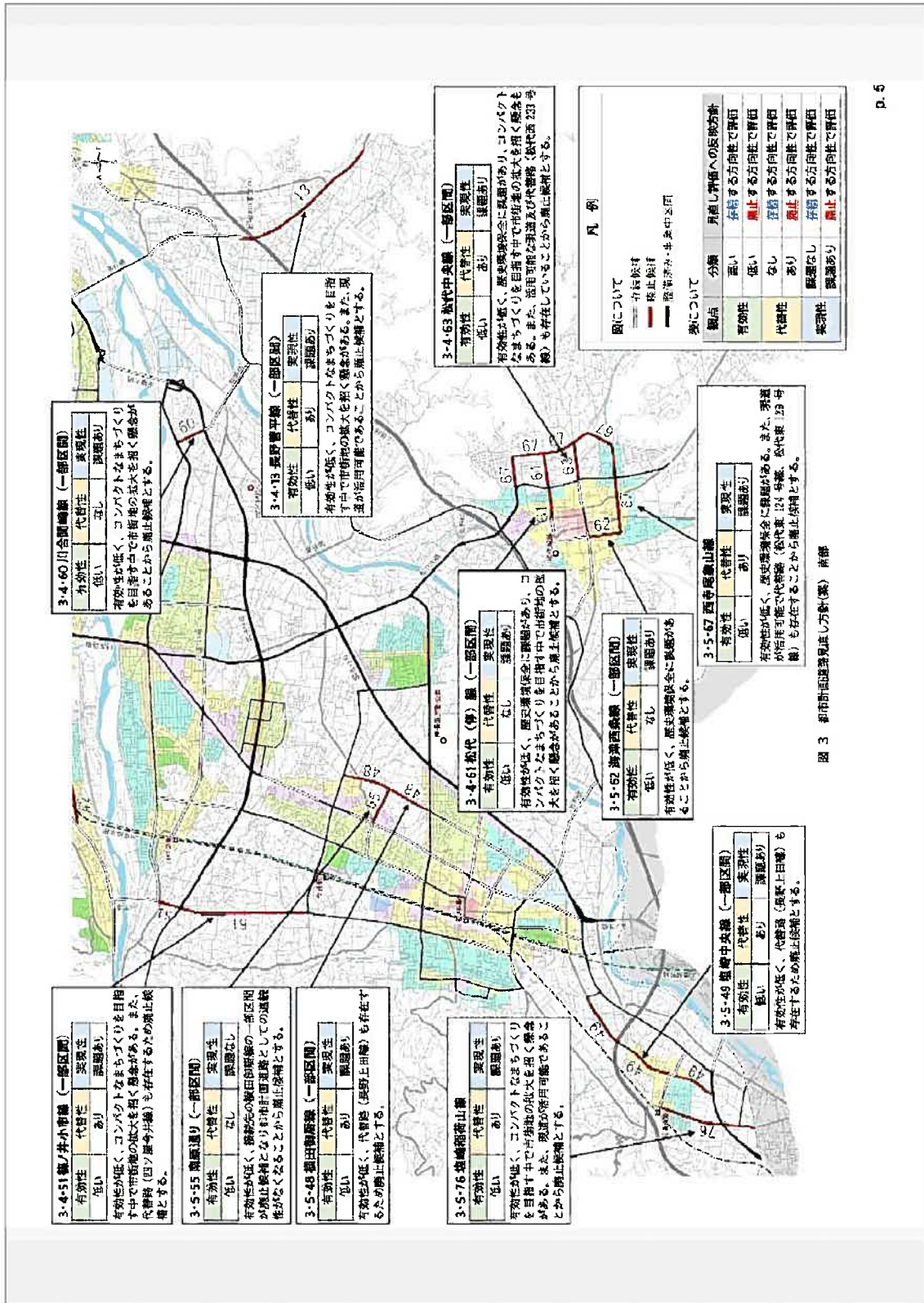


図 3 新市街地開発計画(案) 詳細

図 3-52 パブリックコメント資料 (6/11)

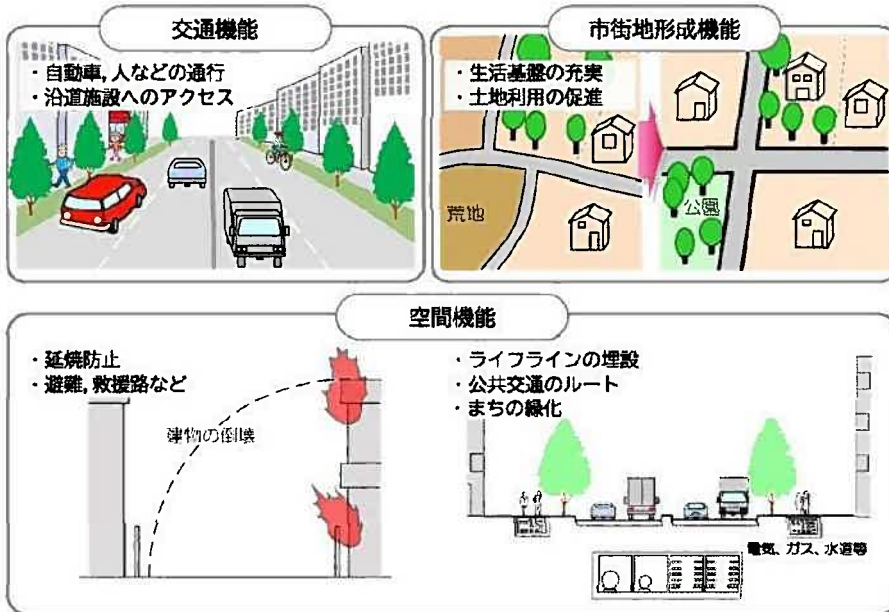
参考資料

ここからは、長野市都市計画道路見直し方針（案）に関する参考資料です。

図 3-53 パブリックコメント資料(7/11)

○ 都市計画道路の機能

都市計画道路は、都市計画法に基づき都市計画決定を経て整備を行う道路です。
 自動車や歩行者の交通機能だけでなく、防災機能の強化、道路空間を利用するライフラインの確保などの役割も期待されています。



都市計画道路は、今ある道路（※現道と呼びます）の上に計画されているものと、道路が存在しないところに計画されているものがあります。

なお、現道上に計画されている都市計画道路が廃止となった場合でも、現道は今までどおり通行可能で、維持・管理も継続して行われます。



図 3-54 パブリックコメント資料 (8/11)

○ 都市計画道路による建築制限

都市計画道路には整備によるメリットがある一方、将来の円滑な施行のために区域内に住む方々や地権者には建築制限*が掛かります。

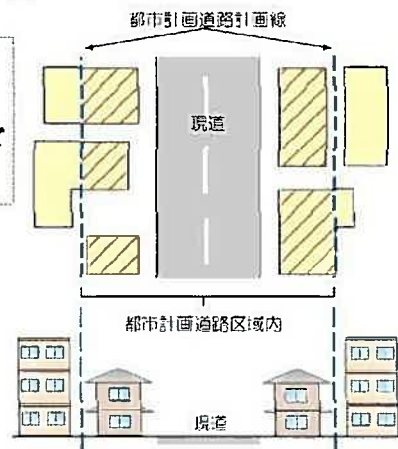
※ 建築制限（都市計画法第53条、第54条）について

都市計画道路を含む都市計画施設の区域内において、建築行為をする際、下記3つの条件を全て満たした場合に、建築が許可されます。

《建築できる条件》

- ① 2階以下で、地下は不可。
- ② 木造、鉄骨造、コンクリートブロック造など
- ③ 容易に移転し、又は除去できるもの

実際に事業が開始された際に敷地の状況によっては、道路予定地から立ち退くことを求められる場合がありますが、金銭的な補償がされます。



○ 長野市の都市計画道路の状況

現在、長野市の都市計画道路整備率は約60%です。

計画決定から50年以上経過してもなお、未整備区間が多く残っています。

《現在の都市計画道路網の原型》

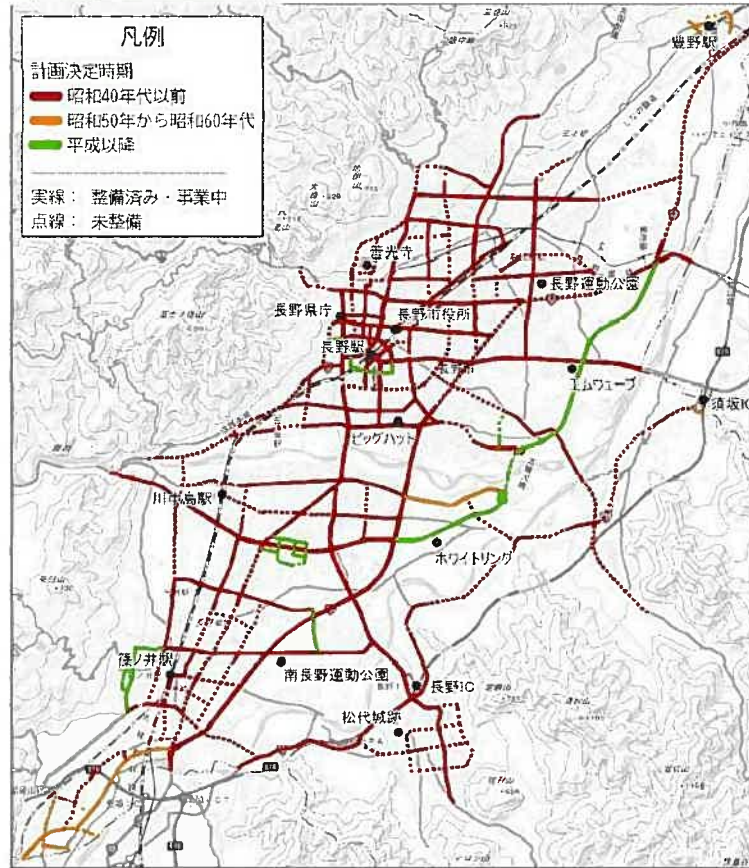
昭和41年 2市2町3村が合併
昭和44年 各市町村で計画されていた
都市計画道路を整理・統合

《都市計画道路の整備状況》

全102路線 計画延長 約260km	
整備済み 約157km 60%	未整備 約103km 40%

令和3年4月1日現在

■ 都市計画道路の計画決定時期



背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用

p. 8

図 3-56 パブリックコメント資料 (10/11)

○ 都市計画道路見直し評価項目

道路機能を整理する観点と評価視点

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

“道路網”としての総合的な検証項目

- 上位計画との整合
- コンパクト・プラス・ネットワーク
- 既存ストックの活用
- 実現課題の検証
- 事業の連続性
- 交通需給バランスの検証

○ 今後のスケジュール（これまでの経緯）

- 平成25年 1月 第1回長野市都市計画道路見直し方針の策定
- 令和2年12月～ 都市計画道路見直しに向けた検討部会
- 令和3年8～9月 都市計画道路見直し方針（案）に対するパブリックコメント募集
- 令和3年11月 パブリックコメント取りまとめ 結果公表
- 令和4年 1月 都市計画道路見直し方針最終とりまとめ 結果公表
- 令和4年 2月～ 地元説明会の実施や関係機関との協議・調整
- 令和4年度以降 都市計画法に基づく手続き

図 3-57 パブリックコメント資料（11/11）

市民意見(パブリックコメント)の募集について

案案に関するご意見を募集します

「長野市まちづくり意見等公募制度実施要綱」に基づき、長野市 都市計画道路見直し方針(案)について、市民の皆さんからのご意見、ご提案を募集します。

ご意見の提出方法等

1 意見募集の対象

「長野市 都市計画道路見直し方針(案)」

2 募集期間

令和3年8月25日(水曜日)から9月17日(金曜日)まで(必着)

3 閲覧場所等

(1) 長野市役所

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

(2) 長野市ホームページ

(3) ながの電子申請サービス

4 意見書の提出方法

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

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

郵 送：〒380-8512 長野市大字鶴賀緑町1613番地

FAX：026-224-5111

Eメール：toshisei@city.nagano.lg.jp

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



5 意見の公表について

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

6 問い合わせ先

長野市都市整備部都市政策課(計画担当)

電 話：026-224-5050

Eメール：toshisei@city.nagano.lg.jp

図 3-59 パブリックコメント意見書様式 (2/2)

(2) パブリックコメント及び関係機関等との協議結果

① パブリックコメントの結果概要

○意見提出者 14名 ○意見等件数 16件

② 意見の要旨と対応方針

実施期間中にいただいたご意見と、それに対する素案への反映方法を次頁以降のとおり整理した。また、関係機関や関係部局からの指摘事項^{*}についても合わせて整理した。

なお、いただいたご意見は、取りまとめの便宜上、趣旨を損なわない程度に要約している。

※関係機関や関係部局からの指摘事項は斜体で示した。

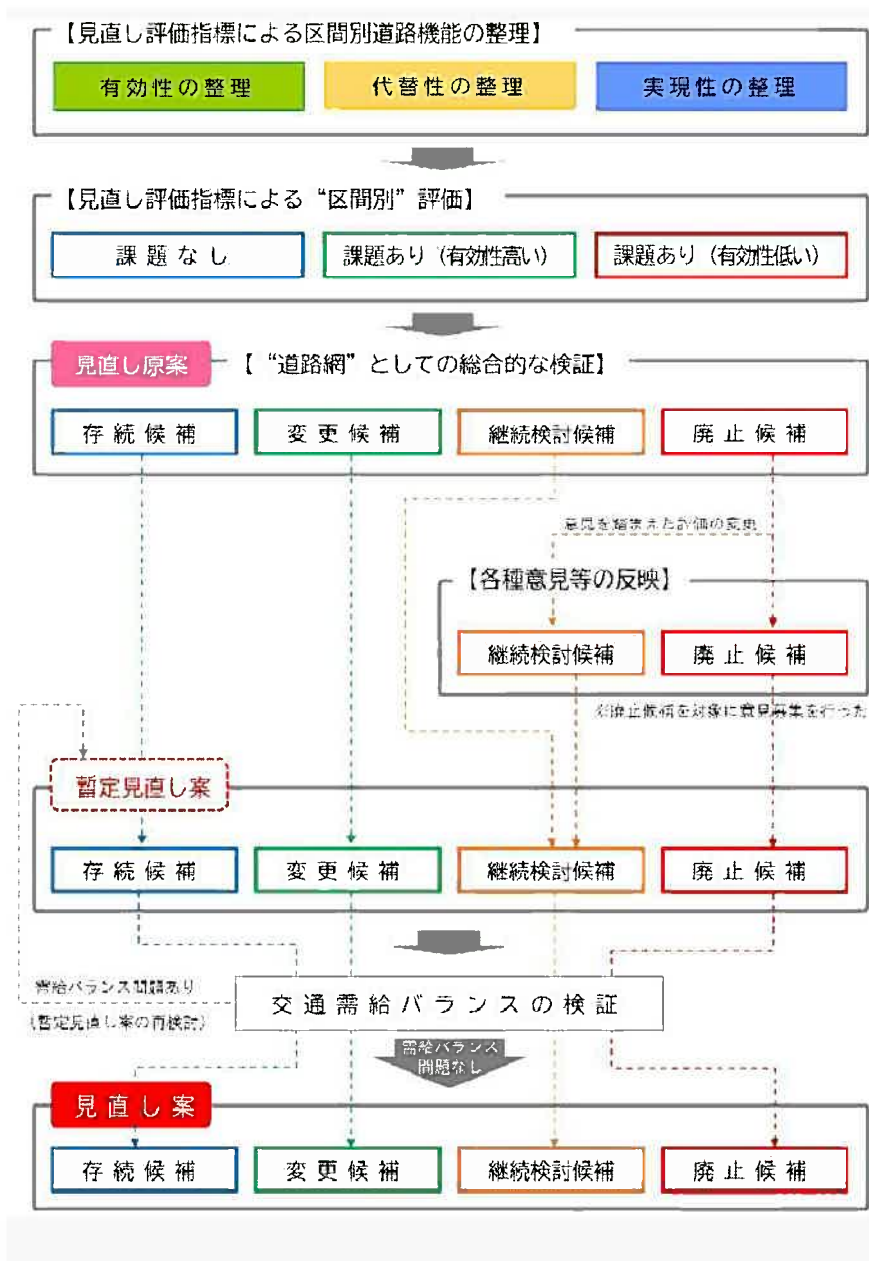


図 3-60 パブリックコメントの反映フロー

※素案への反映方法については、
最終調整中(第6回部会時点)

■対象路線：3・3・5 城北線（区間 5-1～5-5）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	【長野県との協議より】 長野市で昭和 55 年に策定した総合都市交通施設整備事業基本計画(交通セル方式)の中で補助幹線道路に位置付けられており、今後、市街地開発事業などと併せて継続的に検討していく路線としたい。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
継続検討候補	長野県との協議結果を受け、廃止候補から継続検討候補に評価を改める。

■対象路線：3・4・13 長野菅平線（区間 13-7～13-8）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	【廃止候補に反対 1 件(1名)】 長野市と菅平高原を結ぶ唯一の道路であり、代替路の計画もなく、将来的な交通量の増加も見込まれ、地域活性化のためにも重要な路線であり、地域住民の喪失感は大きいと考えられる。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	今回、廃止候補となった区間は区間別評価において有効性が低く、現道が約 8 m で片側 1 車線の道路として整備されており、現道活用が可能である。また、コンパクトシティの観点から市街地の拡大を招く恐れのある区間であり、実現性に課題がある。将来交通量推計において、当該区間の交通量は現況と比較して大きく増加しないと予測されている。今回、評価を改めることはしないが、事業の進め方については検討したい。

※素案への反映方法については、
最終調整中(第6回部会時点)

■対象路線：3・4・16 県庁小柴見線（区間 16-1）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	<p>【廃止候補に反対3件(3名)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回の見直しで国道19号の渋滞を理由に存続候補とされている路線であり、老朽化している相生橋の代替橋としても必要ではないか。 ・国道19号の混雑緩和、交通の分散のためにも必要ではないか。 ・安茂里地区や西山地区、川中島地区などを中心市街地と結ぶ、利便性が高い道路ではないか。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
継続検討候補	<p>今回の評価では有効性が低く、風致地区に該当することから自然環境保全に課題があるため、廃止候補としていた。現在、山王小柴見線(相生橋の架替え)が事業中であり、今後の交通量と車の流れの変化を見ながら、整備による事業効果を検証し、継続的に判断すべきであり、継続検討候補に評価を改める。</p>

■対象路線：3・4・19 西部線（区間 19-1～19-2）

原案での評価	意見要旨
変更候補	<p>【廃止候補に反対2件(1名)】</p> <p>山間部の人口減少、それに伴う交通量の減少、生活環境の変化など計画当時とは社会情勢が変わり、有効性、実現性が低下していると思います。コンパクトシティの観点から廃止も検討して欲しい。</p>
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	<p>今回の評価では有効性が高く、代替路がない状況である。また、急勾配であるなど技術的課題があるため、幅員や構造の変更を検討する必要があるため、変更候補としている。今回、評価を改めることはしないが、いただいたご意見については関係機関と共有させていただく。</p>

■対象路線：3・5・24 上松吉田線（区間 24-1～24-3）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	<p>【廃止候補に反対1件(1名)】</p> <p>周辺地域の道路網が貧弱であり、周辺道路の混雑緩和、交通量分散のためにも必要な道路である。高田若槻線まで延長してはどうか。</p>
↓	↓
対応後	素案への反映方法
継続検討候補	<p>今回の評価では有効性が低く、代替路があるため廃止候補としていたが、周辺道路の混雑緩和と周辺地域に学校等の教育機関が点在し、都市公園(美和公園)へのアクセス道路としての機能も期待されるため、地域の実情を踏まえて継続検討候補に評価を改める。</p>

※素案への反映方法については、
最終調整中(第6回部会時点)

- 対象路線：3・5・26 浅川若槻線（区間 26-1～26-3）
3・5・27 返目浅川線（区間 27-1～区間 27-6）

原案での評価	意見要旨
継続検討候補	【廃止候補でないことに賛成1件(1名)】 両路線に関して、整備を要望するご意見
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	今回、評価を改めることはしないが、いただいたご意見については、関係部局と共有させていただきます。

- 対象路線：3・4・32 東部幹線（区間 31-1～32-2）

原案での評価	意見要旨
継続検討候補	【廃止候補でないことに賛成2件(1名)】 ・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、現状は歩道がなく交通量も多いため、代替路として適さないのではないか。 ・国道18号から長野運動公園へのアクセスや安全確保に必要ではないか。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	区間 32-2 の代替路の有無については、対面通行が可能であることから判断しているが、代替路へ都市計画道路としての機能を移すことも含めて継続的に検討していく必要があることから、継続検討候補としている。今回、評価を改めることはしないが、いただいたご意見については関係機関と共有させていただきます。

※素案への反映方法については、
最終調整中(第6回部会時点)

■対象路線：3・4・36 高田若槻線（区間 36-1）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	<p>【廃止候補に反対6件(6名)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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号を結ぶ道路がなく、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必要があるのではないか。 ・国道18号と19号の混雑緩和、交通の分散のために必要ではないか。交差点形状の課題は十分に対応可能ではないか。 ・桐原区間の開通により渋滞が深刻化しており、信号機の調整も含めて国道18号までの延伸を検討できないか。 ・代替路は混雑状況を考慮した上で設定すべきであり、現道の国道18号では代替路として十分に機能しないのではないか。 ・古牧地区は国道18号から東通りまでの間に南北方向の大きな道路がないことと、課題としている国道18号との交差点については、国道の拡幅と併せて検討すべきではないか。 ・桐原区間の開通により交通量が増加しており、国道18号の補完道路としての役割もあり、必要な路線ではないか。

対応後	素案への反映方法
継続検討候補	<p>丹波島村山線(国道18号)は幅員22mの4車線の道路として都市計画決定されており、丹波島村山線と栗田屋島線(長野須坂インター線)の交差点は立体交差で計画されています。これらの整備が行われないまま、高田若槻線を国道18号と接続しても、逆に国道側へ流入する車両が増えることが予想され、整備による周辺の渋滞解消効果は薄いと考えられます。こうした理由から、今回の見直しでは、有効性が低い区間として評価されていましたが、代替路である丹波島村山線に現状では十分な代替路としての機能がなく、国道18号との交差角を改善する検討も必要であることから、継続検討候補に評価を改める。</p>

■対象路線：3・5・37 栗田安茂里線（区間 37-1） 3・4・42 丹波島小市線（区間 42-2）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	<p>【廃止候補に反対1件(1名)、廃止候補に賛成1件(1名)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道19号線の混雑緩和、交通量分散のために必要ではないか。 ・安茂里地区のJRとの交差部分の廃止は理解できる。

対応後	素案への反映方法
継続検討候補	<p>今回の評価では有効性が低く、北陸新幹線及びJR信越本線との交差が課題となり整備が困難であることから、廃止候補としていた。国道19号の混雑緩和が期待され、ネットワークとして接続する必要があることと、平面交差による踏切の新設は基本的には認められず、現計画での整備は困難であるため、交差の方法や線形等も含め継続的に検討する必要があるため、継続検討候補に評価を改める。</p>

※素案への反映方法については、
最終調整中(第6回部会時点)

■対象路線：3・5・48 横田御厨線（区間 48-4～48-6） 3・5・55 南原通り（区間 55-2）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	<p>【横田御厨線の廃止候補に反対3件(3名)】</p> <p>【南原通りの廃止候補に反対1件(1名)、廃止候補に賛成1件(1名)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替路としている主要地方道長野上田線が、現道では十分な機能がないのではないか。また、同時に補完する道路として南原通りも必要ではないか。 ・長野上田線の混雑緩和、交通量分散のため必要ではないか。 ・県庁篠ノ井線を補完する南北方向の道路として、必要ではないか。また、南原通りは周辺住宅の開発が進んでおり、理解もできる。

対応後	素案への反映方法
継続検討候補	<p>今回の評価では有効性が低く代替路も存在するため、廃止候補としていたが、代替路とした県庁篠ノ井線は現状2車線であり、計画幅員22mで4車線の整備による今後の交通量と車の流れの変化を見ながら、事業効果を検証し、継続的に判断すべきであり、継続検討候補に評価を改める。また、南原通りについてもネットワークとして接続する必要があることから併わせて、継続検討候補に評価を改める。</p>

■対象路線：3・4・51 篠ノ井小市線（区間 51-2～51-3）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	<p>【篠ノ井小市線の廃止候補に反対1件(1名)、廃止候補に賛成1件(1名)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川中島地区の西環状道路として必要ではないか。移転家屋も少なく、整備すべきではないか。コンパクトな都市づくりは市街化区域等の変更であり、都市計画道路のとは必ずしも一致しないのではないか。 ・四ツ屋今井線があり、廃止もやむを得ないが、交差点改良など現道の改良は検討すべきではないか。

対応後	素案への反映方法
変更なし	<p>実際に廃止をする場合も単純に廃止をするわけではなく、代替路にその機能を振り替えるなど、何らかの策を講じた上での廃止が前提になると考えております。また、コンパクトシティの考え方についてはご意見をいただいた通り、必ずしも都市計画道路網の形状と一致してきて必要はありませんが、既存ストックの活用という観点からも評価を行っており、移転家屋が少ない地域ではありますが、全く新しく道路を造るようになるため、現道の拡幅や改良に比べるとどうしても評価が低くなります。今回、評価を改めることはしないが、今後の進め方については検討したい。</p>

※素案への反映方法については、
最終調整中(第6回部会時点)

■対象路線：3・4・60 川合関崎線（区間 60-1）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	<p>【廃止候補に賛成1件(1名)】</p> <p>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までの区間は早急に計画を進めて欲しい。道巾が狭く大型車は容易にすれ違いができず、歩道も狭いため事故が心配される。</p> <p>【長野市道路課との協議より】</p> <p>若穂 SIC の整備や五輪大橋の無料化などの関連で、市場団地へ向かう南からのアクセスルートとして整備に向けて地元と合意形成を図っていく予定であり、継続的な検討が必要な区間である。</p>
↓	↓
対応後	素案への反映方法
継続検討候補	<p>今回、廃止候補となった一部区間は有効性が低く、コンパクトなまちづくりを目指す中で市街地の拡大を招く懸念があることから廃止候補としていたが、継続検討候補に評価を改める。なお、いただいたご意見については関係機関及び関係部局と共有させていただく。</p>

■対象路線：3・4・63 松代中央線（区間 63-5）

原案での評価	意見要旨
廃止候補	<p>【廃止候補に賛成1件(1名)】</p> <p>・(見直し案には賛成ですが、) 現道の舗装をしっかりと直していただきたい。</p> <p>※対象路線に関連した他の道路に関する整備の要望</p> <p>段差があり直していただきたい箇所がある。家に振動が有り心配している。また、カーブで見えづらくカーブミラーの設置を要望する。</p>
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	<p>今回、評価を改めることはしないが、いただいたご要望については関係部局と共有させていただく。</p>

■対象路線：3・5・70 豊野北線（区間 70-1） 3・5・71 沖第2線（区間 71-1～71-2）

原案での評価	意見要旨
存続候補 及び 継続検討候補	<p>【廃止候補でないことに賛成1件(1名)】</p> <p>豊野地区の都市計画道路について、令和元年度東日本台風災害での被災状況から、廃止候補としなかったことは妥当ではないか。また、今後の事業の早期着工を要望する。</p>
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	<p>今回、評価を改めることはしないが、いただいたご意見については関係機関及び関係部局と共有させていただく。</p>

※素案への反映方法については、
最終調整中(第6回部会時点)

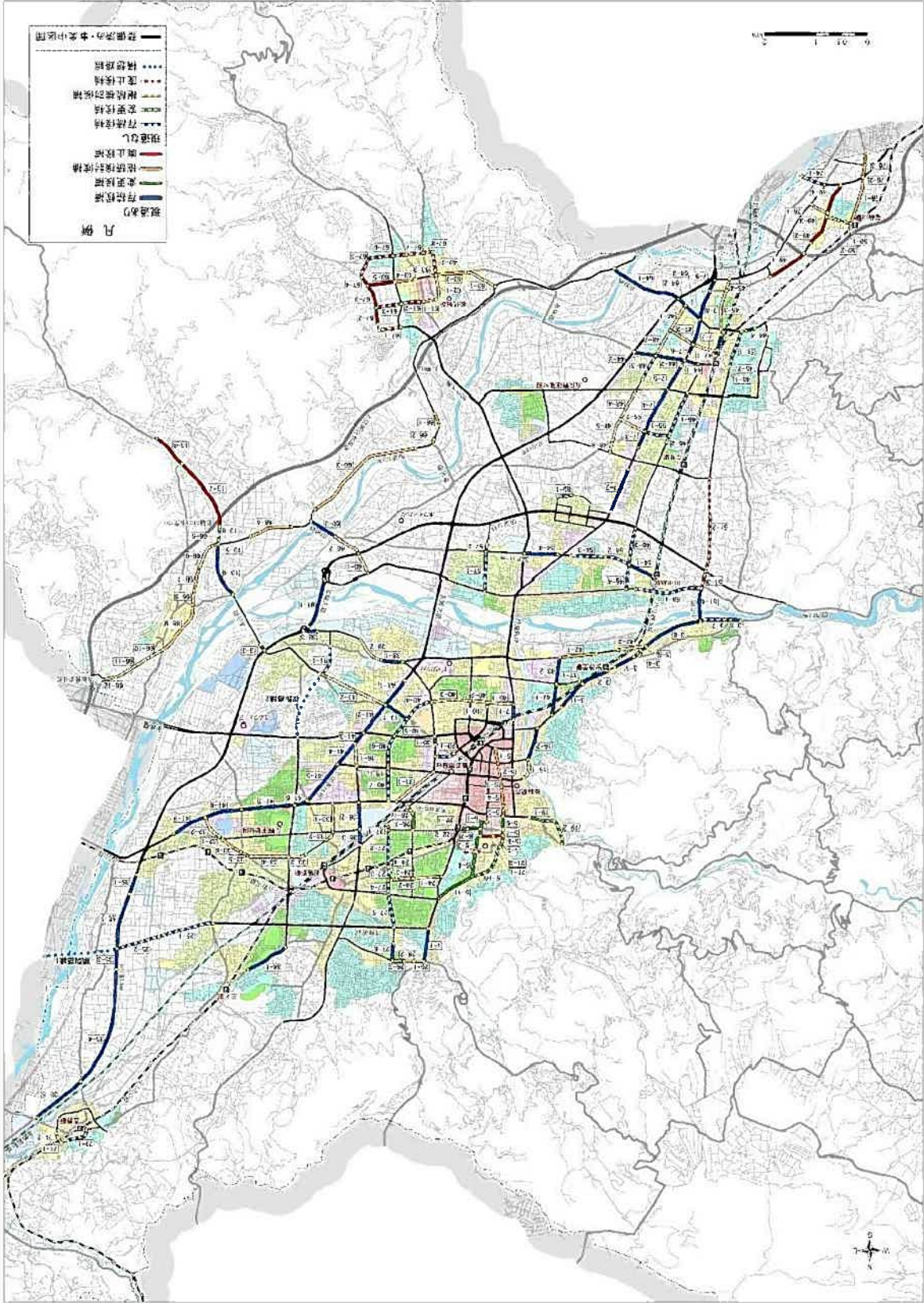
■対象路線：3・5・76 塩崎稲荷山線（区間 76-1～76-3）

原案の評価	意見要旨
廃止候補	【千曲市都市計画道路整備プログラム（改訂版）令和3年3月千曲市より】 千曲市都市計画道路整備プログラムにおいて千曲市都市計画道路3・5・19 温泉前線が存続する方針になっており、この路線は長野市内に入って3・5・76 塩崎稲荷山線となっている。
↓	↓
結果の反映	素案への反映方内容
継続検討候補	長野市外との接続も考慮して、千曲市の方針と整合を図り、継続検討候補に評価を改める。

■対象路線：全体に対するご意見

意見要旨
<ul style="list-style-type: none"> ・廃止候補について、区間別評価結果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、「廃止候補」という分類では、「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」とは読み取れず、廃止ありきと捉えられるのではないかと。 ・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。現在の実情に全く合わなくなっている都市計画道路の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」とされている道路について検討があったか否かが解りません。「存続候補」とされた道路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。
素案への反映方内容
<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメント募集時には、区間別評価結果で有効性が高い区間については、単純に廃止候補に振り分けることはしないよう、手順を見直しております。また、廃止候補という分類については、市内の都市計画道路の中で相対的に、機械的な評価を行った結果、他の路線と比べて有効性が低いなど、評価が低かった区間を指しております。事務局では、現計画を廃止することが望ましいと考えられる区間として位置づけておりますが、今回の見直し後、ただちに計画が廃止されるわけではなく、対象となる地区への説明や、協議の上、法的な手続きを経て、計画の廃止が決定されるものです。なお、廃止する場合についても単純に廃止するのではなく、代替路にその機能を振り替えるなど、何らかの策を講じた上での廃止を前提としております。こうした背景もあり、パブリックコメントでは今回のような表現とさせていただきます。 ・ご指摘の通り、存続候補の路線についても評価(検討)をしたうえで、存続候補としたことが分かるような説明が不足していました。今後の資料作成や説明において工夫させていただきます。

図 3-6 1 暫定都市計画道路見直し案



(3) 暫定都市計画道路見直し案
 パブリックコメントなどの意見を反映した暫定見直し案は以下のとおりである。

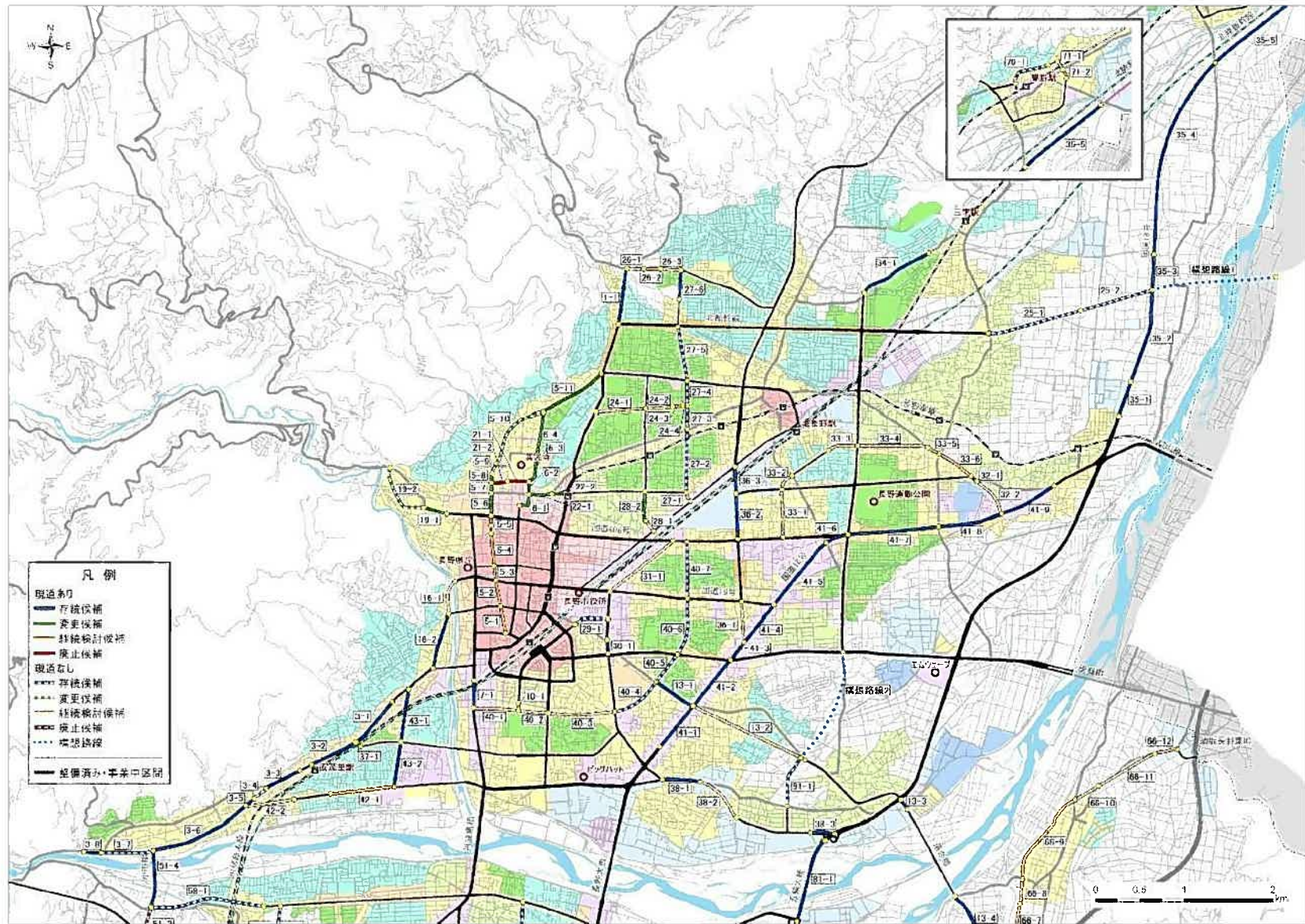


図 3-6-2 暫定都市計画道路見直し案 北部

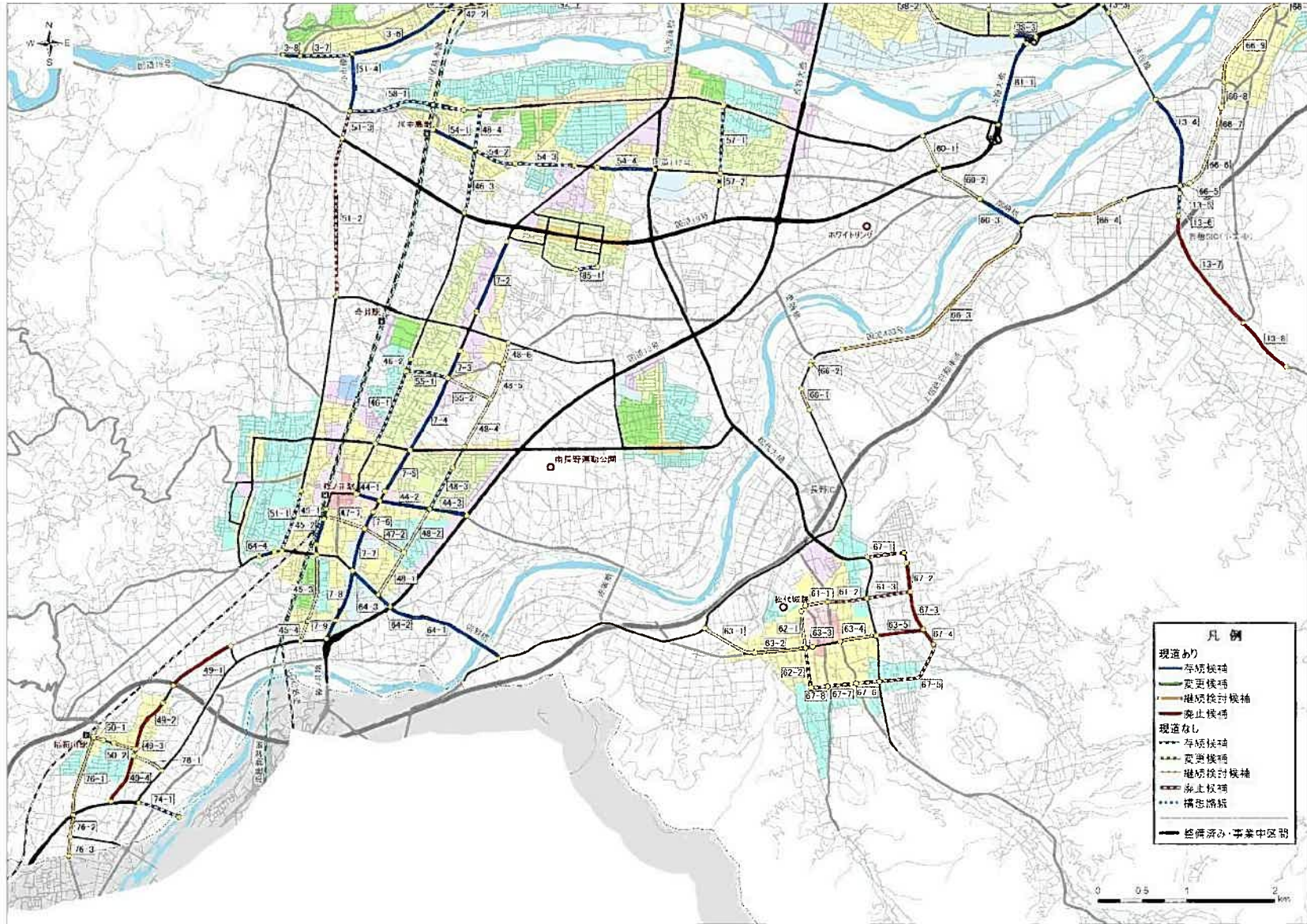


図 3-63 暫定都市計画道路見直し案 南

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	路線番号	路線名	賛否	意見(原文のまま)	意見の要旨
1-1	8/28	電子申請	3・4・32	東部幹線	存続候補に 賛成	都市計画部幹線道路は2010年の見直しから約5年から10年を目処に決意の方向と認識して来ました。今回の見直しは廃止変更検討に際まされて居ます。運動公園から国道18にアクセスは他の道路を介発にしていますが、対象道路は狭く、カーブや段差もあり歩道も狭く人が歩ける状況に有りません。信号機も無い。近くにはパデック屋もあり交差点も狭く緊急時にも動きにくいと考えます。競抜開闢と既設橋所でもある運動公園と国道へは第2中野交、北部幹線道路へのアクセスアップルとしても必要と思います。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、在任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。	継続検討(廃止・検討)候補との評価について、現状は運動公園から東方向へ向かって国道18号に出るには、県道北長野停車場中伏線が利用されているが、現道は歩道が無く、交通量も多いため、整備するべきではないか。 ・部会の資料を見ていると思われる ・整備に関する意見、要望
1-2	8/29	電子申請	3・4・32	東部幹線	存続候補に 賛成	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。廃止変更で代行する道路案となった場合、幹線交通量も増える範囲と成っており、10m幅程として農地水路の蓋、セッパックの取替も得られるか?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に代わって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業モニター協力を促し、長野市の公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。	廃止や変更をする了解を地域住民から得ているか。
2	9/1	電子申請	3・5・48 3・5・55	横田御新線 南原通り	廃止候補に 反対	5ページの3・5・48横田御新線については、有効性が低く、代替路(長野上田線)も存続するため廃止候補とするものではありませんが、代替路(長野上田線)は片側一車線で、恒久的な交通渋滞が発生し、特に憩園公園入り口交差点は東西・南北の交通渋滞がひどく、無理して通行する車両が多く危険で、30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、横田御新線は都市計画道路として整備整備すべき、また3・5・55原案線の整備も、長野上田線の代替路として同時に必要だと思います。	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。
3	9/1	郵送	3・5・70 3・5・71	豊野北線 神第2線	存続候補に 賛成	今回の都市計画道路の見直し方針(案)では、長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、東日本古風で被災した長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、豊野北線の県道候補部分については、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、既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、県の運輸区間に連続する市の区間について、県の施工に合わせることで早期の完成化を要望する。	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。
4	9/1	メール	3・4・16	県庁小柴見線	廃止候補に 反対	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道路建設のために必要であるという意見が採用され存続された経緯があります。R19の暫定的な計画は今も続いているため、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。自然環境保全が課題があるとされていますが、温泉地区であるからでしょうか?予定路線の実地は、県庁職員の皆さんの利用車庫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、その理由づけすべきです。加えて、老朽化等しい旧車庫がいつまで耐えるか分かりません。代替橋は架けておくべきではないでしょうか?この路線は既に実現することで、安曇野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号の渋滞を理由に存続候補と見直されている路線であり、老朽化している相生橋の代替橋としても必要ではないか。

番号	日付	回答方法	路線番号	路線名	符号	意見(原文まま)	意見の要旨
5	9/4	FAX	3・4・36	高田若槻線	廃止候補に 反対	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えます。古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号線は東横状線の開通にもかかわらず相変わらず交通渋滞が続き、幹線道路は通車車両が多く、さらに、インター線と国道10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、下巻の通車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年ほど前の一都開通のころから時折前によって交通量が増え始めて渋滞が進み、この夏の全線開通に伴い、国道19号線を西側から南側へ右折し国道15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渋滞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。蛇足ですが、最近計画図上に建物が増えました。制度上は可能と思われませんが、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もがっています。	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10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	3・4・16 3・5・24 3・4・36 3・5・37 3・4・42 3・5・48	県庁小葉見線 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	廃止候補に 反対	【上松吉田線】この地域の道路網が非常に貧弱なこと、長野方面より渋滞発点および通称SBC通りの渋滞緩和、交通量分散のため必要な道路。ただ、計画では東側が飯沼川線まで止まっており、上松吉田線が全通したとしても有効性が低い、高田若槻線まで延長したうえで計画内容が望ましい。上松吉田線が廃止されれば、近日浅川線の計画中止も迷わない。 【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複雑に繋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、理由付けは単性。 【県庁小葉見線】国道18号線（釜出～中御所、中御所～朝市前）の渋滞緩和、交通量分散のために必要な道路。国道19号線が貨物すぎる。 【栗田安茂里線および丹波島小市線】国道10号線が貨物すぎる。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。併走本線との交差点平面でもよいのでは。横田御厨線代替道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。もし廃止するならば上田線を全線4車線に整備すべき。 【飯ノ井小市線】四ツ原今井線があるため廃止もやりを得ない。ただ、四ツ原今井線も飯ノ井小市線と同等の改良、今井新引交差点～員生交差点の形状改良は必要。	周辺道路の混雑緩和、交通量の分散のためにも必要ではないか。
7	9/5	電子申請	3・4・36	高田若槻線	廃止候補に 反対	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3車線の多さで進入し、桐原から古牧小学校西交差点の渋滞が慢性化。特に、3車線となるライラデマリアージュ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、手をつけられない状況です。信号調整が可能なら早急にお願したい事案です。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。	桐原区間の開通により、渋滞が深刻化しており、信号調整も含め国道までの延伸を再検討いただきたい。

番号	日付	回答方法	路線番号	路線名	賛否	意見(原文まま)	意見の要旨
8	9/10	郵送	3・5・26 3・5・27	浅川若槻線 返目浅川線	存続候補に 賛成	<p>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。</p> <p>2 平成24年8月29日「浅川地区元気なまちづくり市民会議」でも議題に挙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、立ちあめ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えます。平成26年1月・27年7月・28年4月には調査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。翌日から説明に来まして、「市では今年3月に長年の長野東バイパス・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計画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。</p> <p>3 長野オリンピック以前から浅川ニフ合線ループ橋～浅川若槻線にしてもいまだに手づかず、道にも出ない。案にも上がらない。案が出さないともなってしまうのでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 両路線の整備に関するご意見 ・ 廃止候補として示した区間についての理解が異なると思われる。優先的に整備する区間とされているのではないか。
9	9/14	郵送	3・4・60	川合関崎線	廃止候補に 賛成	<p>3・4・60 川合関崎線の一部廃止はしかたがないが、関崎橋南からオリンピック道路(南バイパス)の区間はと急に計画を進めて下さい。西夕橋交差点から関崎橋間は道車が狭く、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、地味住居は交通量が多く、狭くスペースはほとんどありません。事故が心配です。若槻に新光電気や物流の拠点が、朝・夕は渋滞がおこり、関崎橋東側から前田交差点までつながることがあります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 整備に関するご意見
10	9/14	電子申請	3・4・36	高田若槻線	廃止候補に 反対	<p>・ 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(吉沢小学校西)が陣岡帯により大変混雑し、国道18号西環状部交差点を右折(南方向)したい車であふれ、吉沢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 ・ 地味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</p>	<p>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。</p>
11	9/16	電子申請	—	—	その他	<p>客観的指標による区別評価結果では、存続候補となっているものもかわらず、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。廃止ありまで議論していくと、捉えられると思われてしまいます。ご検討をお願いします。</p>	<p>廃止候補について、区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、廃止ありま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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 部会の議事録等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
12	9/16	窓口持参	3・4・63	松代中央線	廃止候補に 賛成	<p>P.5のP5 資利性、代替性 現道で舗装をしっかりと置いただければ、 P.6② 舗装なし、P.2④ 存続候補 見直しでは廃止や変更等を行わない路線の候補 お願いがあります。松代市の奥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大型車が通る度に急に振動が有り古い家なので倒れないから心配しています。何とかお願いします。それから下から登って来る車がカーブで見えなくて、お隣り家の前も有ってよけい見えずお隣さんとは仲良くしているのに言葉ず車庫から車を出す時向も冷やりしています松代市の奥のガム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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道の維持管理に関するご意見

番号	日付	回答方法	路線番号	路線名	種別	意見(原文まま)	意見の要旨
13-1	8/16	電子申請	3・4・19	西部線	存続候補に 反対	計画道路見直し「目的」と「コンセプト」は一般市民として同意、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。良心的に判断して来だと思いますが、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。新築地地区の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、地域の住環境の悪化、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沿を盾に実情を無視した新道開拓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	・存続候補について、パブリック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 ・廃止を検討して欲しい
13-2	8/16	電子申請	3・4・19	西部線	存続候補に 反対	計画道路見直し「目的」と「コンセプト」は一般市民として同意、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。良心的に判断して来だと思いますが、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。新築地地区の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、地域の住環境の悪化、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沿を盾に実情を無視した新道開拓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	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。
14	9/17	窓口持参	3・4・35	高山岩穂線	廃止候補に 反対	高山岩穂線の一部廃止に異議 中心市街地の東側に並行する古戦地区は、東西の連絡はインター線、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1.0km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、地域住民は苦悶しています。そうした中で、高山岩穂線が19号までの間通したことは、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、今回廃止候補にあげられていることは大変ショックでした。トンネル近くで18号に合流する交差点の設置が困難とのことですが、18号線の身袋と東和田間の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、北に向かう新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〜常明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。後で、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。	古戦地区は国道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号との交差点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と

番号	日付	回答方法	路線番号	路線名	賛否	意見(原文まま)	意見の要旨
15	9/17	電子申請	3・4・16 3・4・30 3・5・48 3・4・51	県庁小柴見線 高田若槻線 横山御厨線 篠ノ井小市線	廃止候補に 反対	<p>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賀小学校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（南北方面）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。</p> <p>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を川中島平原部（小市橋経由）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必ず行かれ（相生橋が狭しくなっても）利便性が高いと思います。</p> <p>都市計画道路篠ノ井小市線について、川中島平原の JR 西側の幹線道路（西沢橋状線）として、篠ノ井駅西部地区と（小市橋を経て）中心市街地を結ぶに（四叉型合井線があっても）必要性が高いと思います。一住居の割合が低い（稼働人口が少ない）ので集積すべきだと思います。（コンパクトな都市づくりは市街北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）。</p> <p>新道（北野東部線）が整備された岩崎地区の旧道（塩解中央線）や谷代地区の環状道路（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、横山御厨線は県庁篠ノ井線を補完となる南北の新道（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は疑問に思います。また東西道路の南原通りは従来の開地が過剰であ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（ニヤマの北側）に区画整理事業等で建設すべきだと思います。</p>	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、県庁小柴見線は安茂里地区や西山地区、川中島地区などを中心市街地と結ぶ、利便性が高い道路ではないか。篠ノ井小市線は川中島地区の西環状道路として、横山御厨線は県庁篠ノ井線を補完するため、廃止には疑問を感じる。
16	9/17	窓口持参	3・4・13	長野菅平線	廃止候補に 反対	<p>今回の改正路線案の抜廃となったことに地元地域に対しては、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れますので、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・経済活動は必須ですが、長野市と菅平高原を隔んでいる唯一で最長の道であり、幹線道路として重要な役割を持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象的となり、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変更をうしたことをまったく考慮していただきたいと思います。(4)少子高齢化の現実のなかで、若徳地区は少しでも居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る地域住民の喪失感は大きいものと考えます。以上、様々な記述させていただきましたが、是非ともご賛同のうえ、地元地域の要望にご配慮をいただければ幸いです。</p>	長野市と菅平高原を結ぶ唯一の道路であり、代替路の計画もなく、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、地域住民の喪失感は大きいと考えられる。