

第2回 都市計画道路見直し（素案）

現況分析編

2022年（令和4年）3月

長野市 都市計画道路見直し検討部会

目 次

| | |
|------------------------|----|
| 1. 道路を取り巻く諸環境の整理..... | 1 |
| 1-1. 位置・地勢..... | 2 |
| 1-2. 人口の状況..... | 4 |
| 1-3. 長野都市圏内の流動..... | 8 |
| 1-4. 土地利用状況..... | 9 |
| 1-5. 道路・交通の状況..... | 15 |
| 1-6. 上位・関連計画の概要..... | 39 |
| 2. 道路機能分類..... | 47 |
| 2-1. 都市の骨格を構成する道路..... | 50 |
| 2-2. その他の道路機能..... | 52 |
| 2-3. 幹線機能分類..... | 57 |
| 3. 将来交通量推計..... | 58 |
| 3-1. 前提条件の整理..... | 58 |
| 3-2. ケース設定..... | 72 |
| 3-1. 配分道路網の設定..... | 73 |
| 3-1. 現況交通量配分結果..... | 80 |
| 3-2. 将来交通量推計結果..... | 84 |

1. 道路を取り巻く諸環境の整理

人口の状況、土地利用の状況、道路・交通状況や上位計画及び、未整備都市計画道路の実態等について整理を行う。

特に、未整備都市計画道路の実態においては、都市計画道路の計画決定経緯、計画決定当時の目的、都市計画道路区域内の建築状況（都市計画法 53 条の申請状況）など、決定経緯から現状にかけての詳細な整理を行う。

本調査の整理項目を下表に示す。

表 1-1 道路を取り巻く諸環境の整理項目

| 項 目 | 整理内容 | 備 考 |
|------------|---|-----|
| 位置・地勢 | (1)位置・地勢 | |
| 人口の状況 | (1)人口・世帯数の推移及び将来見通し (2)メッシュ別人口分布 | |
| 長野都市圏内の流動 | (1)長野都市圏内の流動 | |
| 土地利用状況 | (1)土地利用の構成 (2)用途地域指定状況 (3)新築動向 | |
| 道路・交通の状況 | (1)都市計画道路の整備状況 (2)都市計画道路の変遷 (3)未整備都市計画道路の計画当初の目的 (4)都市計画法第 53 条の申請状況 (5)都市計画道路国道・県道・主要地方道との重複区間 (6)道路幅員状況 (7)歩道設置状況 (8)自転車走行空間の整備状況 (9)交通状況 | |
| 上位・関連計画の概要 | (1)長野県都市計画ビジョン (2)長野都市計画区域マスタープラン (3)長野都市圏総合都市交通計画 (4)第五次長野市総合計画 (5)長野市都市計画マスタープラン (6)長野市立地適正化計画 (7)都市計画道路の見直し方針 | |

1-1. 位置・地勢

(1) 位置・地勢

本市は、日本のほぼ中央にある長野県の北部に位置し、妙高戸隠連山国立公園をはじめとする美しい山並みに抱かれ、日本最長の千曲川（下流は信濃川）とその支川である犀川により形成された長野盆地（善光寺平）を中心に立地している。

市域面積は 834.81 km²を有しており、南北約 41.7 km、東西約 36.5 kmの大きさである。

本市は、東京圏、名古屋圏等の大都市と日本海沿岸地域を結ぶ拠点都市として、また、総合的機能を備えた地方中核都市として重要な位置にある。

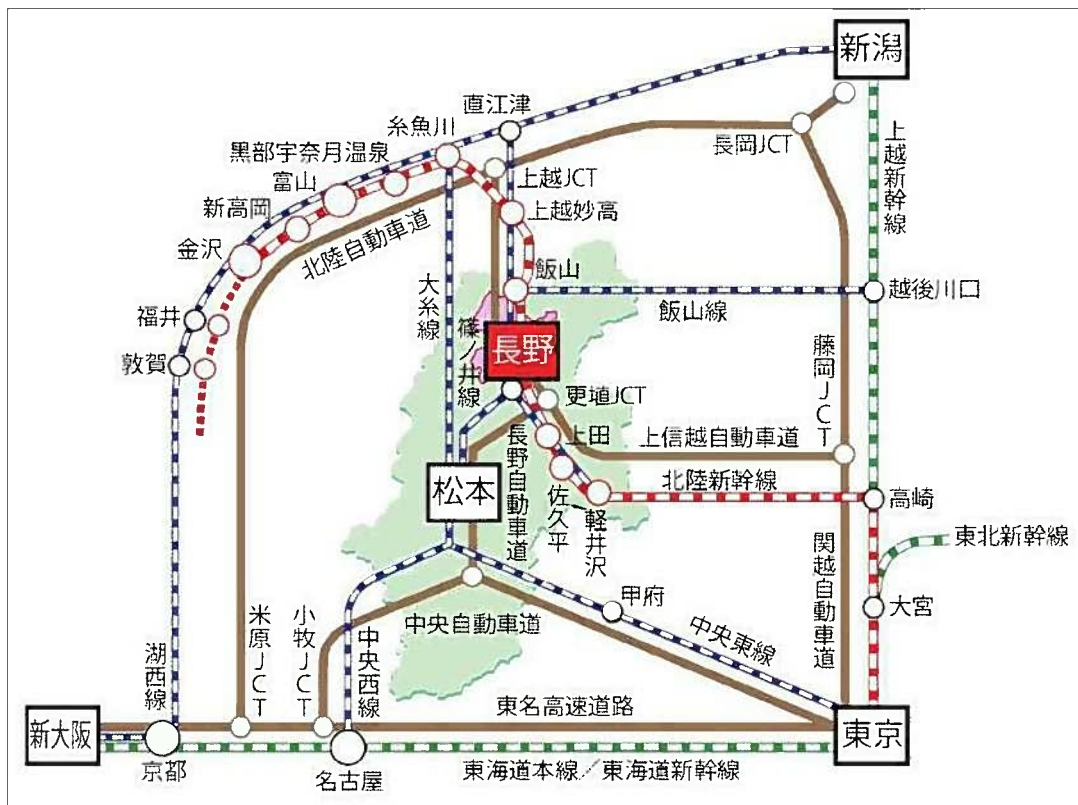


図 1-1 長野市の位置

資料：長野市「長野市都市計画マスタープラン」

(2) 標高

本市の標高の最高地は市の北西部にそびえる高妻山で2,353m、最低地は千曲川沿いの豊野町浅野地籍で327mである。

市街化区域内は概ね標高500m未満の平坦地となっている。

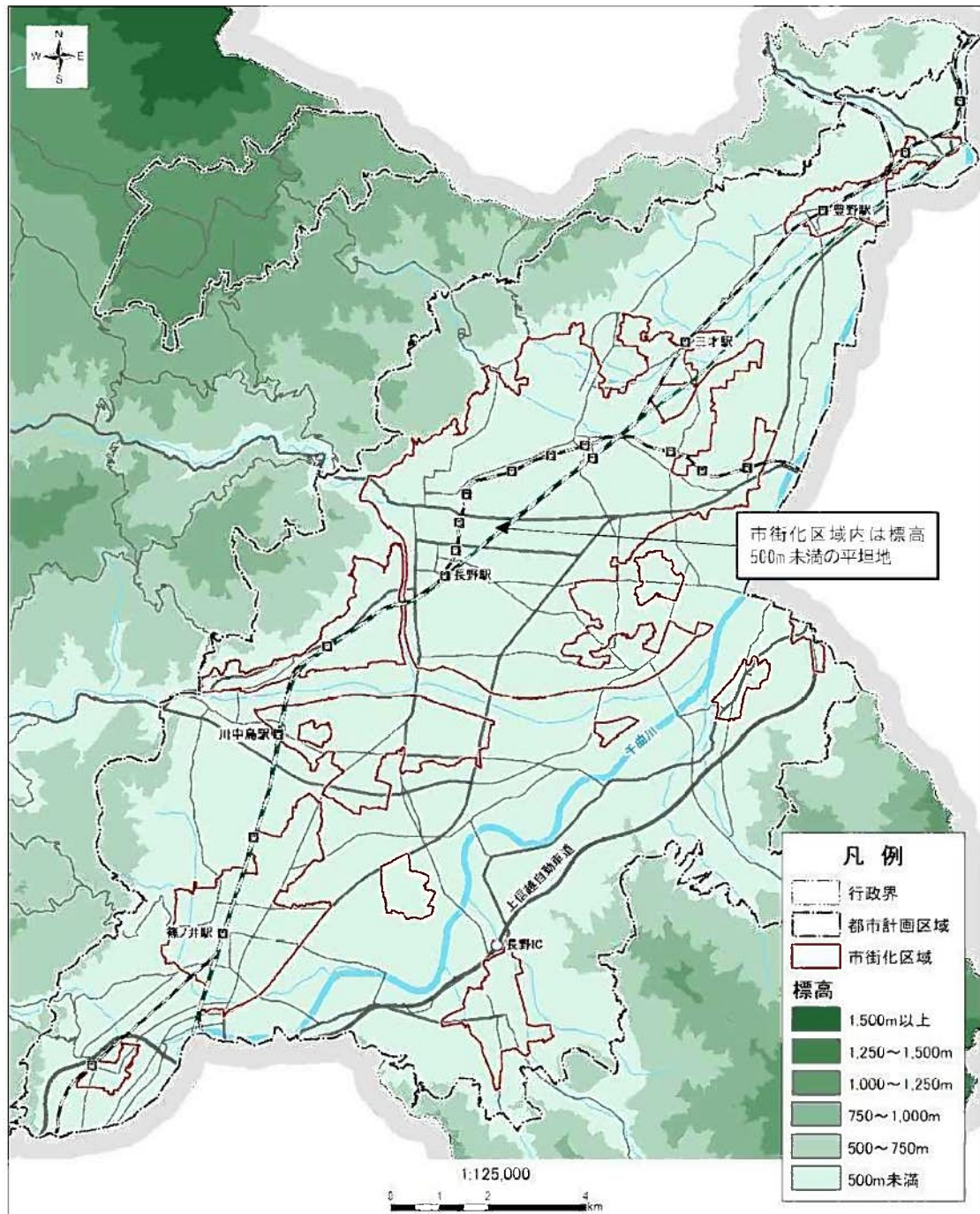


図 1-2 長野市の地形

資料：国土地理院「数値標高モデル（10mメッシュ、地形図の等高線）」をもとに作成

1-2. 人口の状況

(1) 人口・世帯数の推移及び将来見通し

本市の平成 27 年（2015 年）国勢調査による総人口は、377,598 人で、平成 12 年（2000 年）の 387,911 人をピークに減少傾向にある。また、高齢者は増加傾向にあり、平成 27 年（2015 年）の老年人口は 106,007 人、高齢化率は 28%となっている。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という。）による本市の将来推計人口をみると、概ね 20 年後の令和 17 年（2035 年）には総人口が 341,305 人となり、高齢化率は 37%まで上昇すると予測されている。

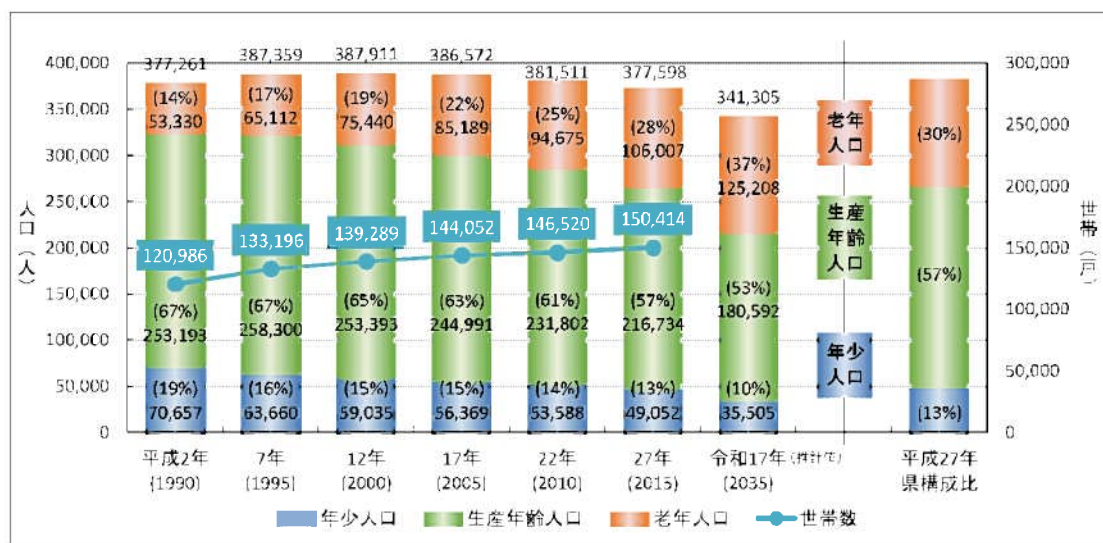


図 1-3 人口・世帯数の推移及び将来見通し

※総人口は年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合がある。

資料：【平成2年～平成27年】総務省統計局「国勢調査」

【令和17年】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

(2) メッシュ別人口分布

① 現況 (2015年国勢調査)

平成27年(2015年)国勢調査による500mメッシュ別人口分布を下図に示す。
市街化区域内では人口密度40人/ha以上^{※1}の市街地が形成されている。

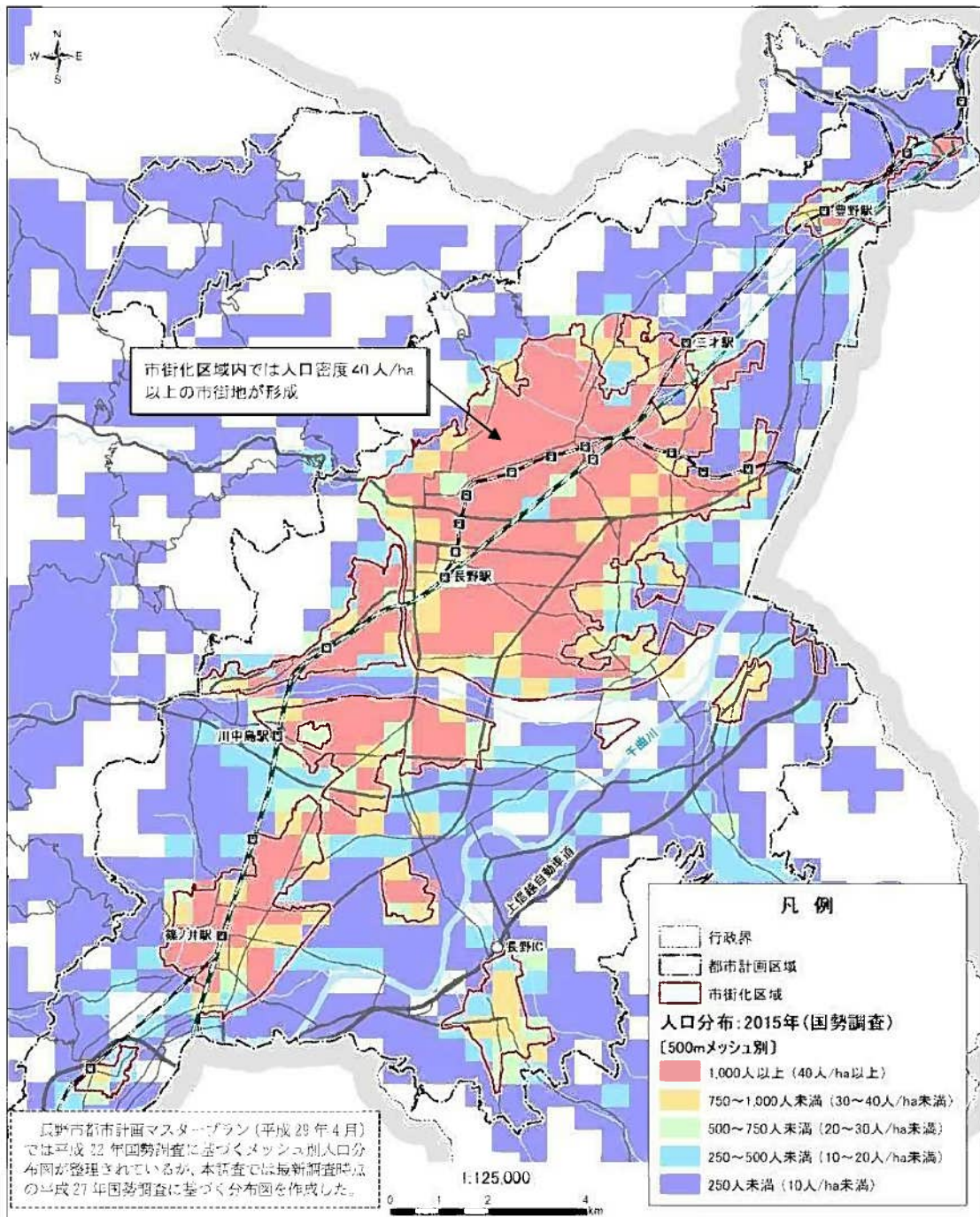


図 1-4 500mメッシュ別人口分布：2015年(国勢調査)

資料：国土交通省国土政策局「国土数値情報(500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計))」をもとに作成

※1 既成市街地の人口密度の日安として、都市計画法施行規則第8条第1号の規定により、人口密度40人/ha以上という基準が示されている。

② 将来（2035年社人研推計）

社人研推計による令和17年（2035年）の500mメッシュ別人口分布を下図に示す。
市街化区域内では人口密度40人/ha以上の人口集積を維持すると予測されている。

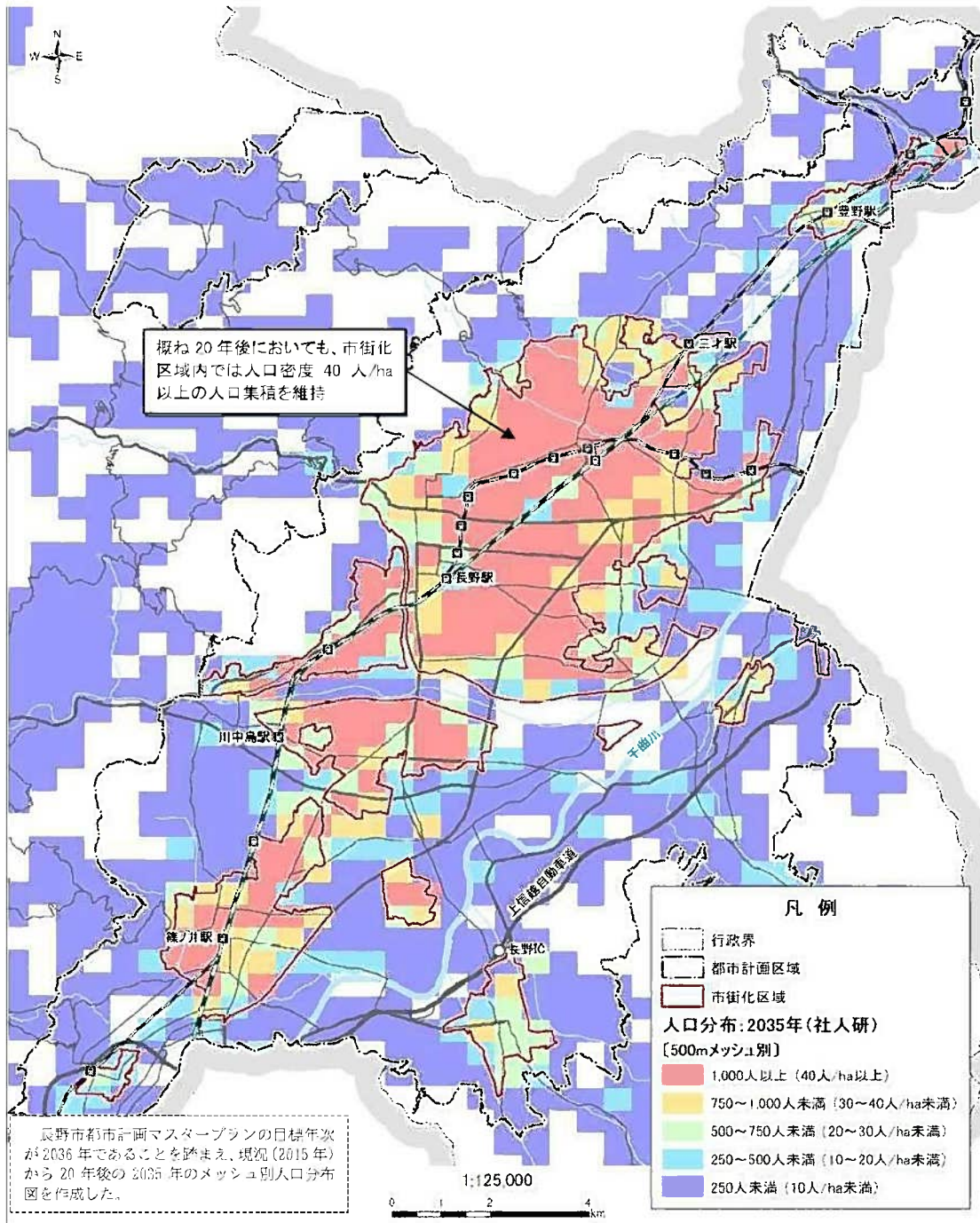


図 1-5 500mメッシュ別人口分布：2035年（社人研推計準拠^{※2}）

資料：国土交通省国土政策局「国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口(1030国政局推計)）」をもとに作成

※2 2015年人口を基準として、コホート要因法により500mメッシュ別将来人口を5年ごとに試算したデータ。500mメッシュ別人口の合計値が社人研「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」における市区町村別人口と合致するように、コントロール調整が行われている。

③ 人口増減数の見通し（2015年→2035年）

平成27年（2015年）から令和17年（2035年）の20年間における500mメッシュ別人口増減数の見通し（社人研推計）を下図に示す。

人口密度40人/ha以上の人口集積は維持されるものの、市街化区域内では人口減少及び人口密度の低下が予測されている。

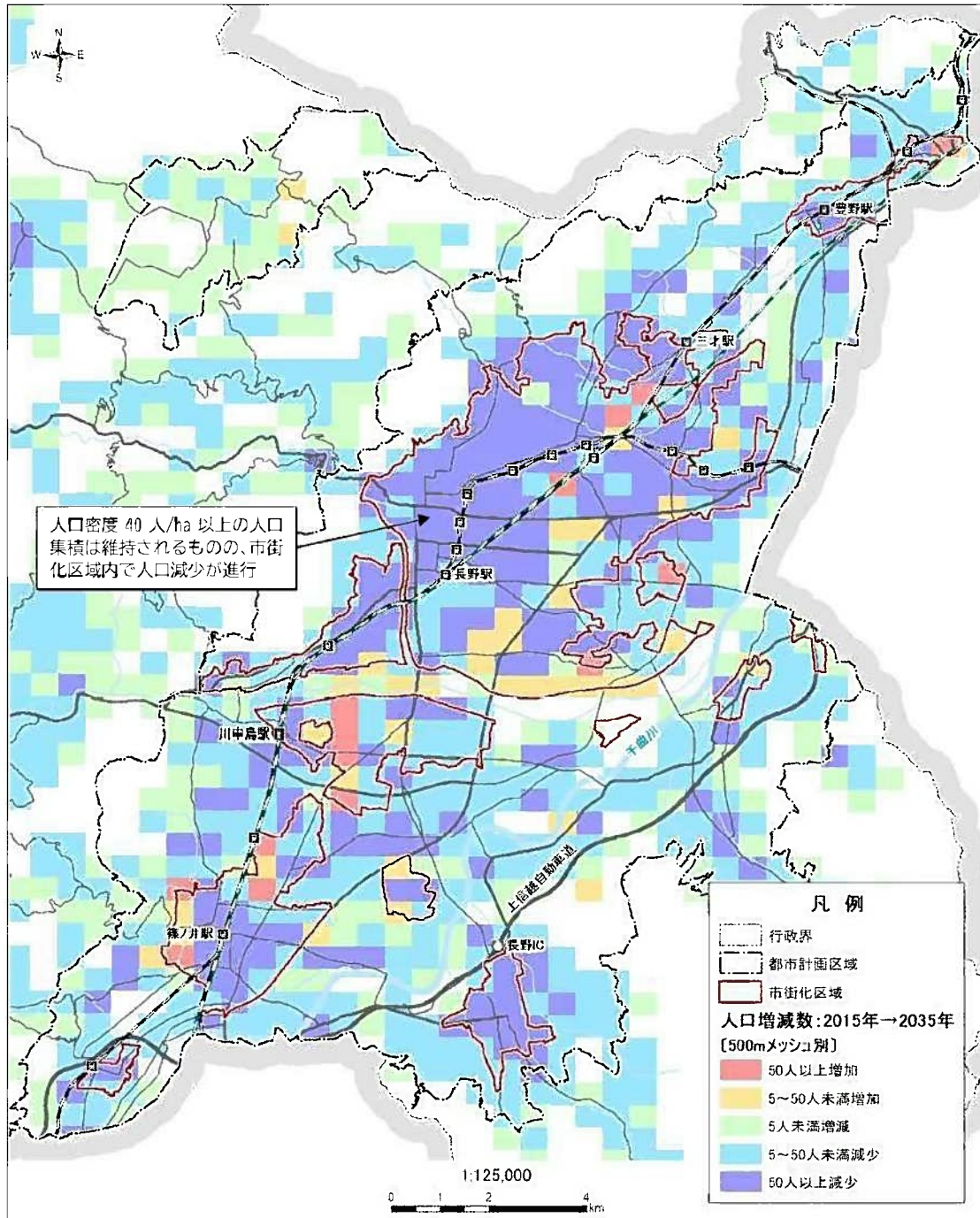


図 1-6 500mメッシュ別人口増減数：2015年→2035年

資料：国土交通省国土政策局「国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口（H30国政局推計）」をもとに作成

1-3. 長野都市圏内の流動

平成 28 年（2016 年）第 3 回長野都市圏パーソントリップ調査結果による市町間の人動き（全目的・全手段^{※3}）をみると、「長野市～千曲市間」の流動が最も大きく、次いで「長野市～須坂市間」、「長野市～中野市間」の流動が大きい傾向にある。

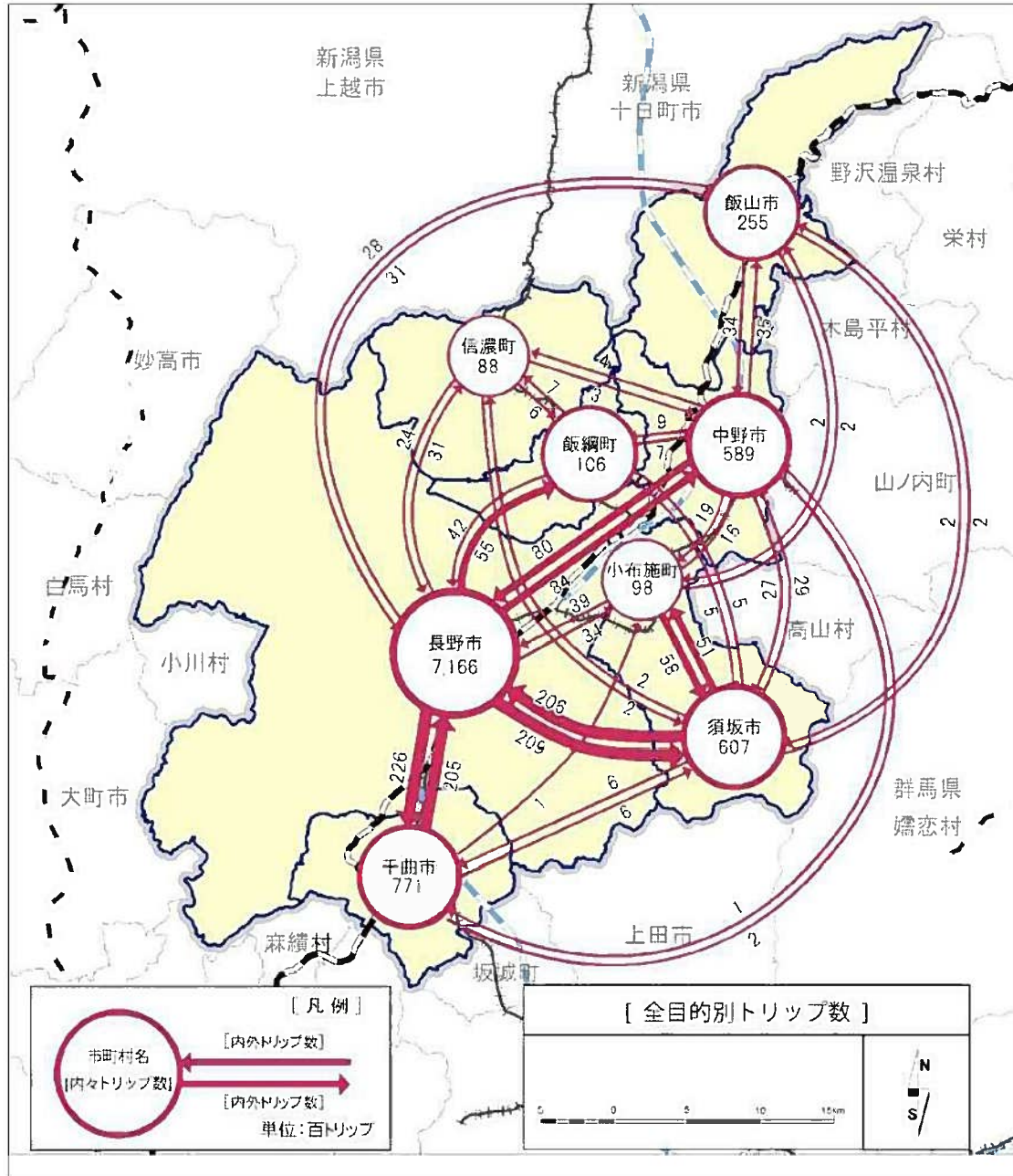


図 1-7 長野都市圏内の流動（全目的・全手段）

資料：長野都市圏総合都市交通計画協議会「長野都市圏の新たな総合都市交通計画 現況分析編（平成 31 年 3 月）」

※3 トリップの目的：通勤、通学、帰宅、業務、私事
トリップの代表交通手段：鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩

1-4. 土地利用状況

(1) 土地利用の構成

長野都市計画区域における土地利用現況の面積及び構成比をみると、農地や山林などの自然的土地利用は11,193.1ha(55.5%)、住宅や道路用地などの都市的土地利用は8,967.9ha(44.5%)となっている。

市街化区域では、自然的土地利用が546.7ha(9.2%)なのに対して、都市的土地利用が5,401.3ha(90.8%)と大部分を占めている。そのうちの約6割以上が住宅用地等の「宅地」であり、残りが「道路用地」「公共・公益用地」として利用されている。

市街化調整区域では、自然的土地利用が10,646.4ha(74.9%)であり、そのうちの約8割が「農地」と「山林」が占めており、都市的土地利用は、566.6ha(25.1%)である。

飯綱高原都市計画区域は、山間地域であり、「山林」を主とした自然的土地利用が区域全体の79.3%(1,094.1ha)を占めている。

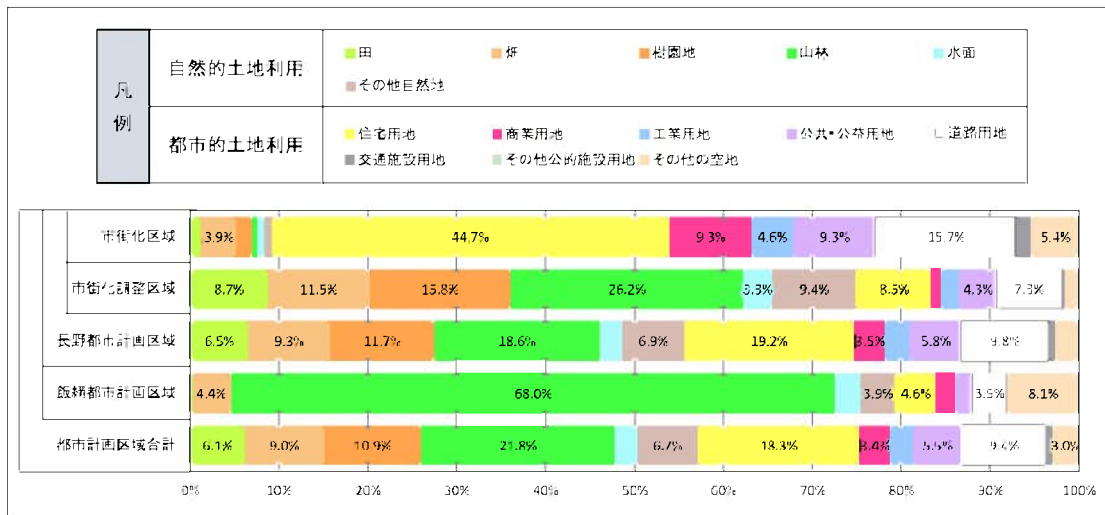


図 1-8 土地利用の構成

資料：長野市「平成29年度都市計画基礎調査（土地利用面積）」をもとに作成

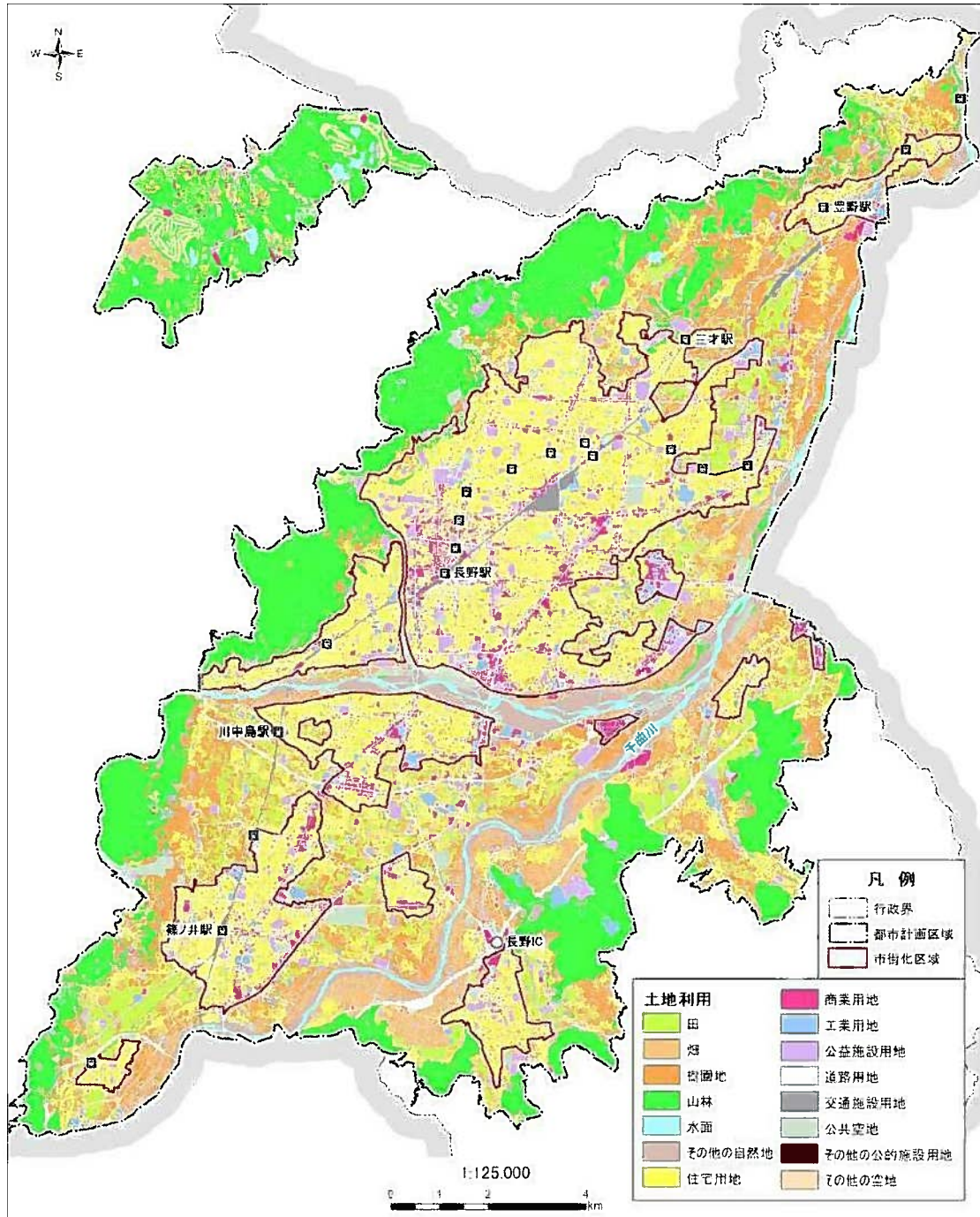


図 1-9 土地利用現況（都市計画区域内）

資料：長野市「平成 29 年度都市計画基礎調査（土地利用現況図）」をもとに作成

(2) 用途地域指定状況

線引き都市計画区域として、長野都市計画区域が[※]20,161ha（行政区域面積に占める割合 24.2%）指定されており、そのうち、市街化区域面積は5,948ha（長野都市計画区域面積に占める割合 29.5%）となっている。

また、非線引き都市計画区域として飯綱高原都市計画区域が[※]1,380ha（行政区域面積に占める割合 1.7%）指定されている。

市街化区域内における用途地域の構成は、住居系用途地域 4,388ha（73.8%）、商業系用途地域 414ha（7.0%）、工業系用途地域 1,146ha（19.3%）となっている。

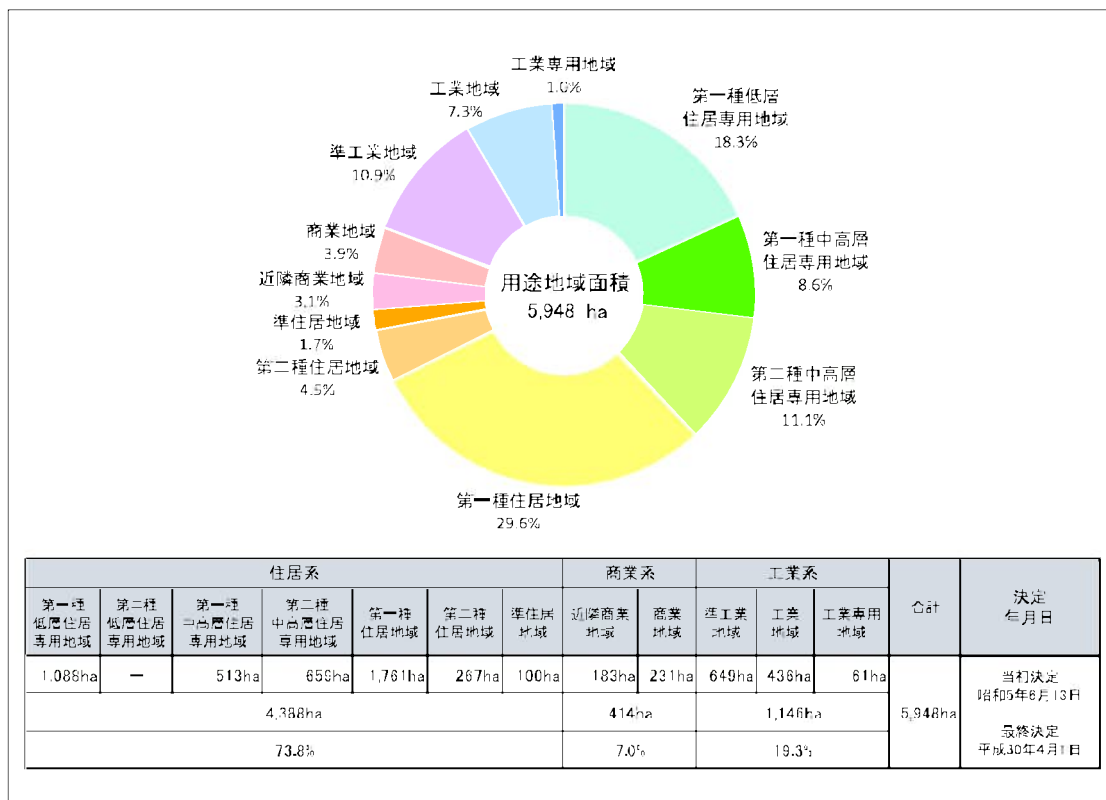


図 1-10 用途地域の構成比

資料：長野県「2019年長野県の都市計画（用途地域一覧、平成31年3月31日現在）」をもとに作成

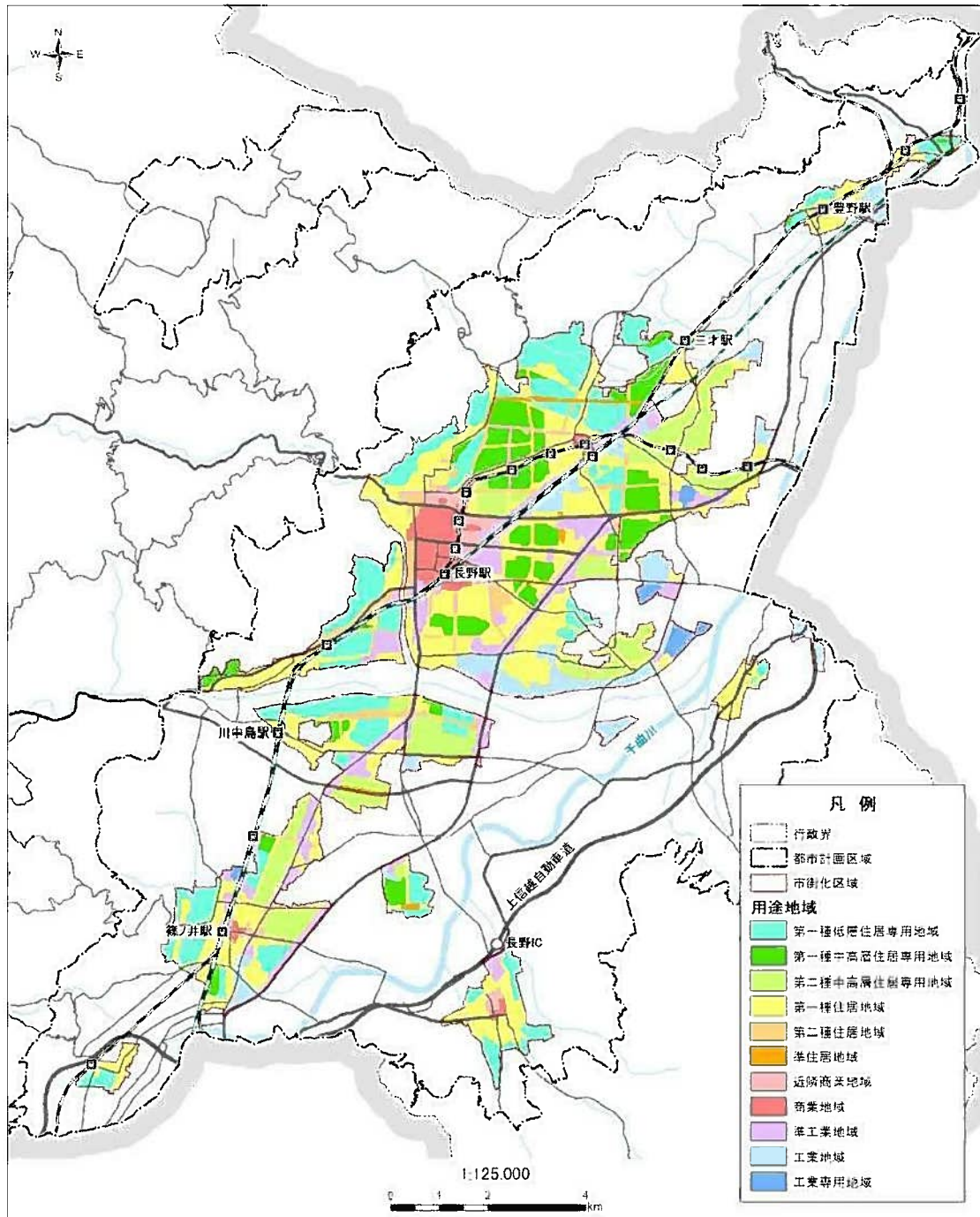


図 1-11 用途地域の指定状況

資料：長野市「長野都市計画図・飯綱高原都市計画図（平成30年4月1日現在）」をもとに作成
 ※長野都市計画用途地域（箱清水一丁目）の変更（平成30年4月1日告示）を反映

(3) 新築動向

平成 24 年度から平成 28 年度の過去 5 年間における建物の新築件数は市全体で 8,136 件となり、そのうち市街化区域内が 6,783 件で全体の 83.4%を占めている。

用途別に新築件数及び構成比をみると、「住宅」が 7,118 件で全体の 87.5%を占めており、次いで「その他（公共・公益施設等）」が 392 件（4.8%）、「商業施設」が 350 件（4.3%）、「工業」が 276 件（3.4%）の順となっている。

市街化区域の平均敷地面積は 639.2 m²で、市街化調整区域の 2,731.6 m²と比べると約 1/4 の面積となっている。

特に新築が集中している地区は、大字高田地区、大字稲葉地区、「水沢上庭土地区画整理事業」による篠ノ井杵淵及び篠ノ井布施高田周辺地区、「長野駅周辺第二土地区画整理事業」による大字鶴賀、大字栗田周辺地区などが挙げられる。

表 1-2 過去 5 年間における新築件数（2012 年度～2016 年度）

| | | 住宅 | | 商業 | | 工業 | | その他 | | 合計 | |
|--|------------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| | | 件数(件) | 構成比 | 件数(件) | 構成比 | 件数(件) | 構成比 | 件数(件) | 構成比 | 件数(件) | 構成比 |
| | 市街化区域 | 6,026 | 84.7% | 311 | 88.9% | 171 | 62.0% | 275 | 70.2% | 6,783 | 83.4% |
| | 市街化調整区域 | 1,054 | 14.8% | 37 | 10.6% | 99 | 35.9% | 102 | 26.0% | 1,292 | 15.9% |
| | 長野都市計画区域 | 7,080 | 99.5% | 348 | 99.4% | 270 | 97.8% | 377 | 96.2% | 8,075 | 99.3% |
| | 飯綱高原都市計画区域 | 30 | 0.4% | 0 | 0.0% | 1 | 0.4% | 3 | 0.8% | 34 | 0.4% |
| | 都市計画区域外 | 8 | 0.1% | 2 | 0.6% | 5 | 1.8% | 12 | 3.1% | 27 | 0.3% |
| | 合計 | 7,118 | 100.0% | 350 | 100.0% | 276 | 100.0% | 392 | 100.0% | 8,136 | 100.0% |

資料：長野市「平成 29 年度都市計画基礎調査（建築確認申請書：平成 24 年度～平成 28 年度）」をもとに作成

表 1-3 過去 5 年間における新築面積（2012 年度～2016 年度）

| | | 敷地面積 合計(m ²) | 平均敷地面積 (m ²) | 建築面積 合計(m ²) | 平均建ぺい率 | 延床面積 合計(m ²) | 平均容積率 |
|--|------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|
| | | [A] | | [B] | [B / A] | [C] | [C / A] |
| | 市街化区域 | 4,335,569 | 639.2 | 1,523,458 | 35.1% | 2,734,714 | 63.1% |
| | 市街化調整区域 | 3,529,283 | 2,731.6 | 839,498 | 23.8% | 1,178,530 | 33.4% |
| | 長野都市計画区域 | 7,864,852 | 974.0 | 2,362,956 | 30.0% | 3,913,244 | 49.8% |
| | 飯綱高原都市計画区域 | 54,625 | 1,606.5 | 4,900 | 9.0% | 6,049 | 11.1% |
| | 都市計画区域外 | 130,674 | 4,839.8 | 25,349 | 19.4% | 40,050 | 30.6% |
| | 合計 | 8,050,151 | 989.5 | 2,393,205 | 29.7% | 3,959,344 | 49.2% |

資料：長野市「平成 29 年度都市計画基礎調査（建築確認申請書：平成 24 年度～平成 28 年度）」をもとに作成

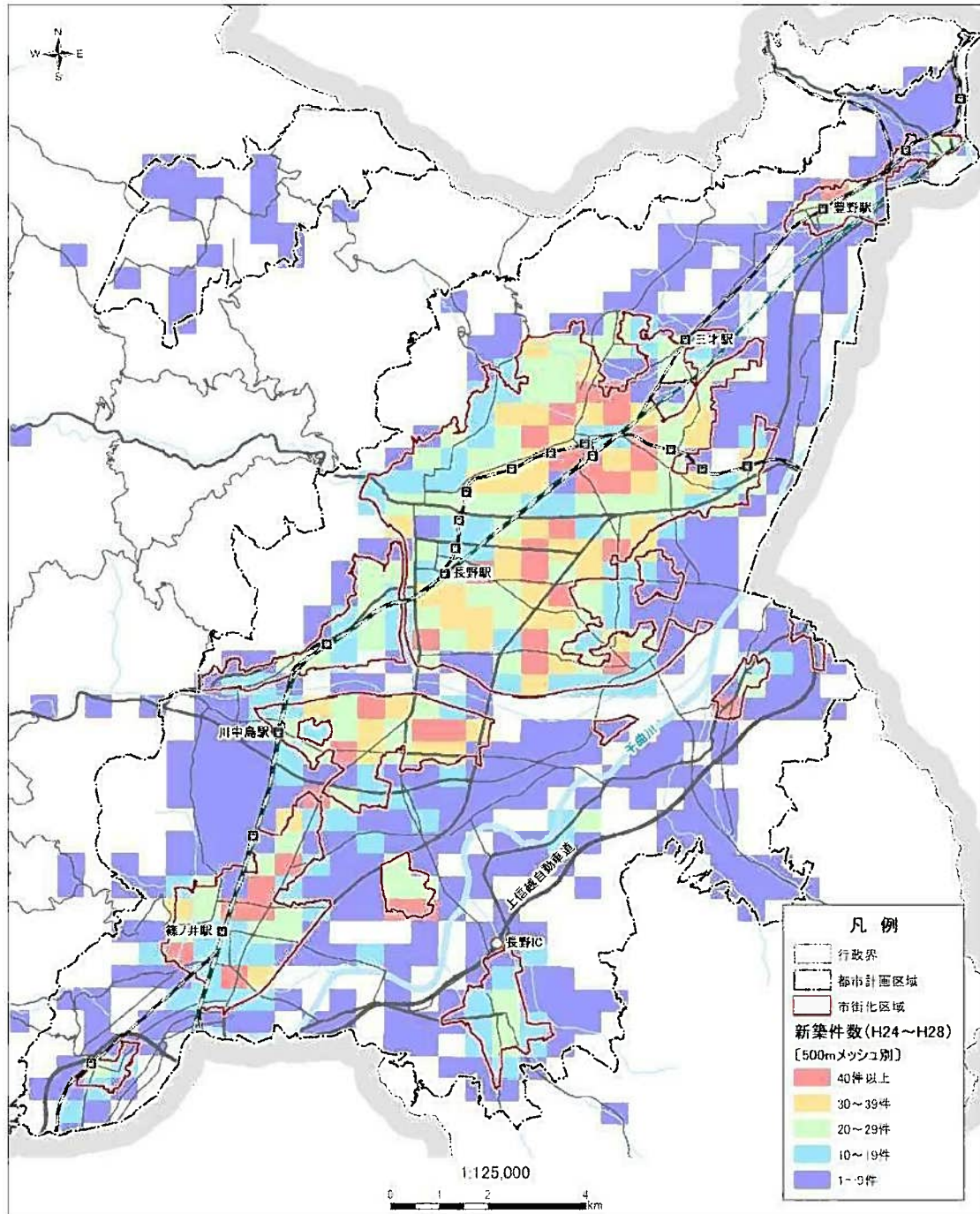


図 1-12 500mメッシュ別新築件数 (2012年度~2016年度)

資料：長野市「平成29年度都市計画基礎調査(新築状況位置図)」をもとに作成

1-5. 道路・交通の状況

(1) 都市計画道路の整備状況

本市では88路線の都市計画道路(幹線街路)が計画決定されており、計画延長は252.43 km、改良済延長が146.92 km(改良率58.2%)となっている。

都市計画道路の改良率について、県内他都市と比較すると、本市の改良率は長野県平均(47.3%)を上回っている。

また、計画延長が他都市と比べても長くなっている。

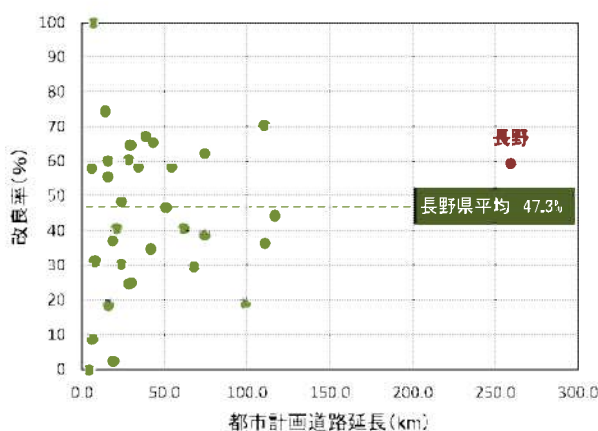


図 1-13 都市計画道路延長・改良率(県内都市計画区域別)

資料：長野県「2019年長野県の都市計画(平成31年3月31日現在)」

表 1-4 都市計画道路(幹線街路)の整備状況(1/2)

| 路線番号 | 路線名 | 計画延長(m) | 改良済延長(m) | 改良率 | 未整備延長(m) | 備考 |
|--------|----------|---------|----------|--------|----------|-------|
| 3・3・1 | 長野大通り | 4,480 | 3,820 | 85.3% | 660 | |
| 3・3・2 | ターミナル南通り | 510 | 510 | 100.0% | 0 | |
| 3・4・3 | 安茂里幹線 | 5,140 | 980 | 19.1% | 4,160 | |
| 3・3・4 | 長野駅前線 | 540 | 540 | 100.0% | 0 | |
| 3・3・5 | 城北線 | 5,180 | 1,580 | 30.5% | 3,600 | |
| 3・4・6 | 中央通り | 2,650 | 1,460 | 55.1% | 1,190 | |
| 3・3・7 | 県庁後ノ井線 | 11,010 | 6,010 | 54.6% | 5,000 | |
| 3・6・8 | 千才町通り | 500 | 500 | 100.0% | 0 | |
| 3・6・9 | 北長野通り | 3,870 | 3,870 | 100.0% | 0 | |
| 3・3・10 | 七瀬中御所線 | 1,110 | 990 | 89.2% | 120 | |
| 3・3・11 | 栗田屋島線 | 5,990 | 5,960 | 99.5% | 30 | |
| 3・4・12 | 長野駅東口線 | 1,570 | 1,520 | 96.8% | 50 | |
| 3・4・13 | 長野音平線 | 8,050 | 1,990 | 24.7% | 6,060 | |
| 3・5・14 | 山王栗田線 | 1,390 | 1,390 | 100.0% | 0 | |
| 3・4・16 | 県庁小柴見線 | 1,270 | 240 | 18.9% | 1,030 | |
| 3・3・17 | 県庁大門町線 | 1,680 | 1,680 | 100.0% | 0 | |
| 3・4・18 | 昭和通り | 3,400 | 3,400 | 100.0% | 0 | |
| 3・4・19 | 西部線 | 1,310 | 100 | 7.6% | 1,210 | |
| 3・6・20 | 県庁緑町線 | 840 | 760 | 90.5% | 80 | |
| 3・6・21 | 城山小学校通り | 420 | 0 | 0.0% | 420 | 全線未着手 |
| 3・6・22 | 新町返目線 | 1,760 | 1,350 | 76.7% | 410 | |
| 3・3・23 | 長野平林線 | 3,070 | 3,070 | 100.0% | 0 | |
| 3・5・24 | 上松吉田線 | 1,030 | 0 | 0.0% | 1,030 | 全線未着手 |
| 3・3・25 | 北部幹線 | 6,130 | 4,130 | 67.4% | 2,000 | |
| 3・5・26 | 浅川若槻線 | 1,770 | 1,160 | 65.5% | 610 | |
| 3・5・27 | 返目浅川線 | 2,610 | 290 | 11.1% | 2,320 | |
| 3・6・28 | 三輪幹線 | 1,900 | 1,300 | 68.4% | 600 | |
| 3・4・29 | 七瀬居町線 | 510 | 110 | 21.6% | 400 | |
| 3・4・30 | 東通り | 2,330 | 2,180 | 93.6% | 150 | |
| 3・4・31 | 居町荒屋線 | 890 | 0 | 0.0% | 890 | 全線未着手 |
| 3・4・32 | 東部幹線 | 3,230 | 2,670 | 82.7% | 560 | |
| 3・5・33 | 和田石渡線 | 2,860 | 500 | 17.5% | 2,360 | |

※幹線街路(3番決定)を対象に整備状況を整理した。灰色の縦掛けは、全線改良済路線。

資料：長野市都市整備部都市政策課「E30 都市計画道路整備状況」

表 1-5 都市計画道路（幹線街路）の整備状況（2/2）

| 路線番号 | 路線名 | 計画延長(m) | 改良済延長(m) | 改良率 | 未整備延長(m) | 備考 |
|--------|---------|---------|----------|--------|----------|-------|
| 3-4-34 | 東豊線 | 4,890 | 4,020 | 82.2% | 870 | |
| 3-4-35 | 長沼幹線 | 5,630 | 0 | 0.0% | 5,630 | 全線未着手 |
| 3-4-36 | 高田若槻線 | 6,090 | 4,690 | 77.0% | 1,400 | |
| 3-5-37 | 栗田安茂里線 | 3,130 | 3,050 | 97.4% | 80 | |
| 3-4-38 | 母袋大豆島線 | 2,550 | 1,260 | 49.4% | 1,290 | |
| 3-3-39 | 長野中央線 | 10,270 | 10,270 | 100.0% | 0 | |
| 3-3-40 | 中御所平林線 | 3,910 | 0 | 0.0% | 3,910 | 全線未着手 |
| 3-3-41 | 丹波島村山線 | 9,130 | 3,640 | 39.9% | 5,490 | |
| 3-4-42 | 丹波島小市線 | 2,720 | 1,440 | 52.9% | 1,280 | |
| 3-4-43 | 安茂里水源線 | 1,110 | 0 | 0.0% | 1,110 | 全線未着手 |
| 3-4-44 | 篠ノ井(停)線 | 1,590 | 330 | 20.8% | 1,260 | |
| 3-4-45 | 篠ノ井塩崎線 | 1,700 | 260 | 15.3% | 1,440 | |
| 3-4-46 | 川中島幹線 | 4,580 | 1,810 | 39.5% | 2,770 | |
| 3-5-47 | 通明通り | 970 | 0 | 0.0% | 970 | 全線未着手 |
| 3-5-48 | 横田御厨線 | 3,230 | 270 | 8.4% | 2,960 | |
| 3-5-49 | 塩崎中央線 | 2,490 | 420 | 16.9% | 2,070 | |
| 3-5-50 | 稲荷山(停)線 | 520 | 120 | 23.1% | 400 | |
| 3-4-51 | 篠ノ井小市線 | 5,720 | 2,220 | 38.8% | 3,500 | |
| 3-3-52 | 五明西寺尾線 | 4,790 | 4,790 | 100.0% | 0 | |
| 3-4-53 | 今井田牧線 | 3,200 | 3,200 | 100.0% | 0 | |
| 3-5-54 | 更北中央線 | 4,030 | 1,940 | 48.1% | 2,090 | |
| 3-5-55 | 南原通り | 990 | 0 | 0.0% | 990 | 全線未着手 |
| 3-3-56 | 真田線 | 8,270 | 7,610 | 92.0% | 660 | |
| 3-5-57 | 更北大塚線 | 1,330 | 350 | 26.3% | 980 | |
| 3-5-58 | 更北北部線 | 5,110 | 3,760 | 73.6% | 1,350 | |
| 3-2-59 | 更北新橋線 | 6,900 | 6,490 | 94.1% | 410 | |
| 3-4-60 | 川合岡崎線 | 1,540 | 0 | 0.0% | 1,540 | 全線未着手 |
| 3-4-61 | 松代(停)線 | 1,150 | 0 | 0.0% | 1,150 | 全線未着手 |
| 3-5-62 | 海津西条線 | 860 | 0 | 0.0% | 860 | 全線未着手 |
| 3-4-63 | 松代中央線 | 2,540 | 230 | 9.1% | 2,310 | |
| 3-5-64 | 岩野二ツ柳線 | 3,480 | 980 | 28.2% | 2,500 | |
| 3-5-65 | 西寺尾岩野線 | 4,580 | 3,850 | 84.1% | 730 | |
| 3-5-66 | 西寺尾線内線 | 10,290 | 3,340 | 32.5% | 6,950 | |
| 3-5-67 | 西寺尾象山線 | 3,180 | 120 | 3.8% | 3,060 | |
| 3-5-69 | 石豊野線 | 630 | 630 | 100.0% | 0 | |
| 3-5-70 | 豊野北線 | 860 | 280 | 32.6% | 580 | |
| 3-5-71 | 沖第2線 | 500 | 300 | 60.0% | 200 | |
| 3-5-72 | 沖第1線 | 620 | 620 | 100.0% | 0 | |
| 3-3-73 | 更北市場線 | 2,450 | 2,450 | 100.0% | 0 | |
| 3-3-74 | 上田篠ノ井線 | 1,980 | 950 | 48.0% | 1,030 | |
| 3-5-75 | 塩崎東部線 | 2,970 | 2,970 | 100.0% | 0 | |
| 3-5-76 | 塩崎稲荷山線 | 1,400 | 0 | 0.0% | 1,400 | 全線未着手 |
| 3-5-77 | 上町松節線 | 560 | 560 | 100.0% | 0 | |
| 3-5-78 | 上町中央線 | 350 | 0 | 0.0% | 350 | 全線未着手 |
| 3-5-79 | 牛池井上線 | 280 | 280 | 100.0% | 0 | |
| 3-4-80 | 田牧東禪寺線 | 950 | 950 | 100.0% | 0 | |
| 3-2-81 | 東外環状線 | 9,390 | 5,470 | 58.3% | 3,920 | |
| 3-5-82 | 稲里中央1号線 | 710 | 710 | 100.0% | 0 | |
| 3-5-83 | 稲里中央2号線 | 710 | 710 | 100.0% | 0 | |
| 3-5-84 | 稲里中央3号線 | 980 | 980 | 100.0% | 0 | |
| 3-6-85 | 稲里中央4号線 | 960 | 710 | 74.0% | 250 | |
| 3-3-86 | 駅南幹線 | 1,430 | 900 | 62.9% | 530 | |
| 3-4-87 | 五明方田線 | 2,140 | 2,140 | 100.0% | 0 | |
| 3-5-88 | 瀬原田1号線 | 740 | 740 | 100.0% | 0 | |
| 3-4-89 | 山王小柴見線 | 300 | 50 | 16.7% | 250 | |
| 3-5-90 | 豊野駅前線 | 50 | 0 | 0.0% | 50 | 全線未着手 |
| 合計 | | 252,430 | 146,920 | 58.2% | 105,510 | |

※幹線街路（3 番決定）を対象に整備状況を整理した。灰色の縦掛けは、全線改良済路線。

資料：長野市都市整備部都市政策課「H30 都市計画道路整備状況」

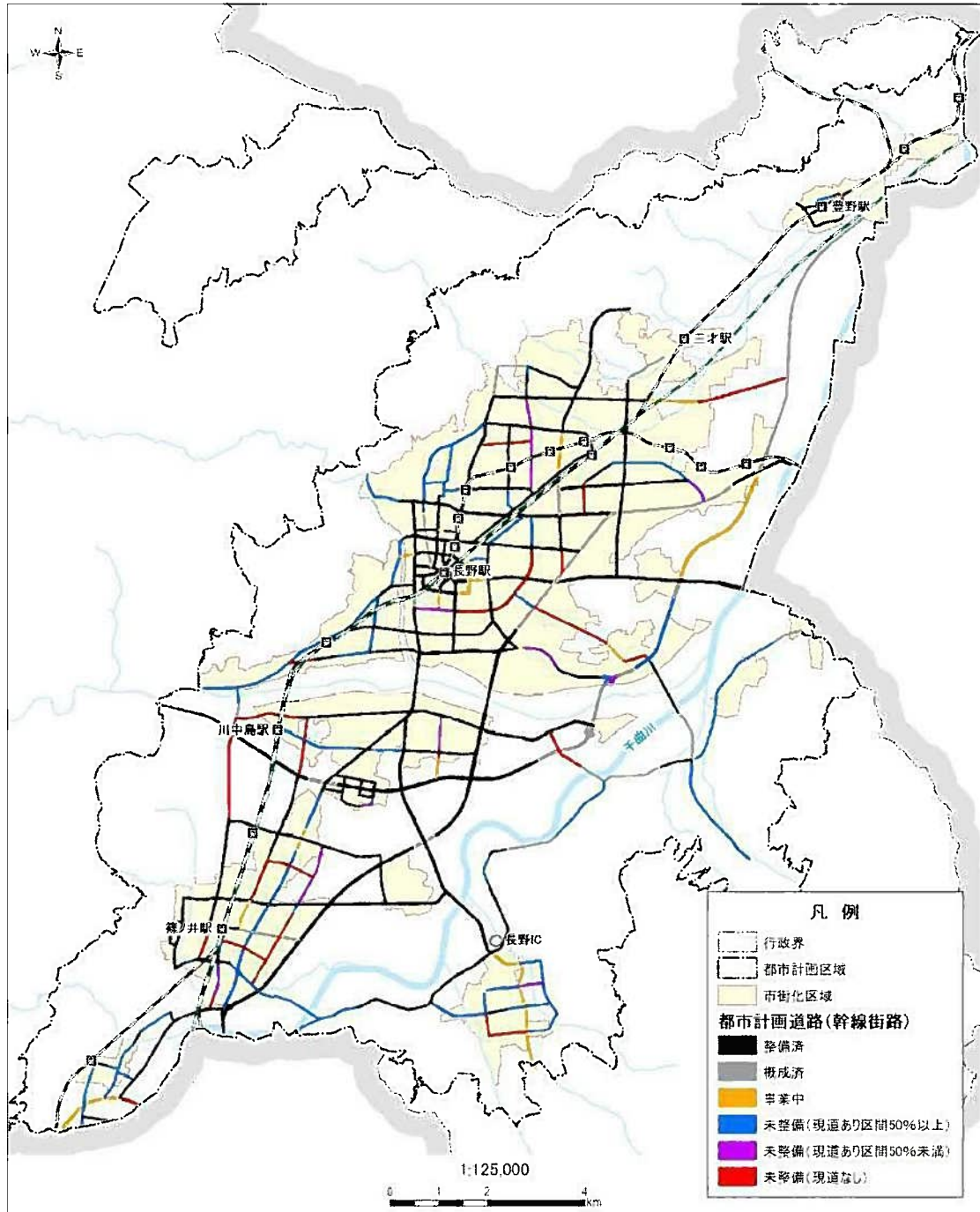


図 1-14 都市計画道路整備状況

資料：長野市「平成 29 年度都市計画基礎調査（長野都市計画区域・飯綱高原都市計画区域）」をもとに作成

(2) 都市計画道路の変遷

本市の都市計画道路（幹線街路）の変遷をみると、昭和30年代に多くの路線が計画決定されており、未整備となっている路線は計画決定から60年以上経過している状況である。

表 1-6 都市計画道路（幹線街路）の変遷（1/5）

| 都市計画道路 | 年次 | | | | | | | | | | | 改良率 |
|----------------|-------|-----------|-----------|-----|------|--------|-----|--------|-----|-----|-----|--------|
| | 昭和30年 | 40年 | 50年 | 60年 | 平成元年 | 10年 | 20年 | 30年 | 40年 | 50年 | 60年 | |
| 3-3-1 長野大通り | S33 | S40S42S44 | S47S48 | S51 | S54 | H4 | H6 | | | | | 85.3% |
| 3-3-2 ターミナル南通り | S33 | S44 | S54 | S58 | | H8 | | H15 | | | | 100.0% |
| 3-4-3 安茂里幹線 | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 19.1% |
| 3-3-4 長野駅前線 | S33 | S40S42 | S54 | | | H6 | | H15 | | | | 100.0% |
| 3-3-5 城北線 | S33 | S38 | S44 | S54 | | | | | | | | 30.5% |
| 3-4-6 中央通り | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 55.1% |
| 3-3-7 県庁前/井筒 | S28 | S37 | S42 | S44 | S54 | S57S58 | H2 | H4 | H7 | | | 54.6% |
| 3-6-8 千才町通り | S33 | S40S42 | S54 | | | | | | H19 | | | 100.0% |
| 3-6-9 北長野通り | S33 | S44 | S48 | S54 | | H6 | H12 | H18H19 | H23 | | | 100.0% |
| 3-3-10 七瀬中御所線 | S33 | S40 | S43 | S48 | S54 | H4 | H6 | H6 | | | | 69.2% |
| 3-3-11 栗田橋島線 | S33 | S40 | S44S46S48 | S54 | | H3 | H4 | | | | | 99.5% |
| 3-4-12 長野駅東口線 | S33 | S40 | S44 | S48 | S54 | H4 | H6 | | | | | 96.8% |
| 3-4-13 長野菅平線 | S33 | S40 | S44 | S54 | | H3 | | | H25 | | | 24.7% |
| 3-5-14 山王栗田線 | S33 | S40S42 | S54 | | | H4 | H6 | H9 | | | | 100.0% |
| 3-6-15 裾花堤防線 | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | H29 | - |
| 3-4-16 県庁小泉見線 | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 18.9% |
| 3-3-17 県庁大門町線 | S33 | S40S42 | S47 | S54 | S63 | | | H11 | | | | 100.0% |
| 3-4-18 昭和通り | S33 | S44 | S54 | | | | | H20 | | | | 100.0% |
| 3-4-19 西部線 | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 7.6% |

※改良率は、長野市都市政策課「H30 都市計画道路整備状況」より

※供用開始の年次は、長野市都市政策課「事業認可期間図 2020年5月（事業完了日）」より（改良率100%の路線を対象）

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画道路決定・変更告示」

表 1-7 都市計画道路（幹線街路）の変遷（2/5）

| 都市計画道路 | 年次 | 昭和 | | | | | | | | 平成 | | | 改良率 |
|----------------|----|-----|-------------|---------|--------|---------|-----|-------------|-----|----|--|--|--------|
| | | 30年 | 40年 | 50年 | 60年 | 元年 | 10年 | 20年 | 30年 | | | | |
| 3・6・20 県庁棟町線 | | S33 | S42 | S54 | | | | | | | | | 90.5% |
| 3・6・21 城山小学校通り | | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3・6・22 新町巡回線 | | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 76.7% |
| 3・3・23 長野平林線 | | S33 | S40S42 | S50 S54 | S62 | | | | | | | | 100.0% |
| 3・5・24 上松吉田線 | | S33 | S44 S47 | S54 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3・3・25 北部幹線 | | | S44 | S54 | S62 | | | H19 H23 | | | | | 67.4% |
| 3・5・26 浅川若槻線 | | S33 | S38 S44 | S54 | | | | | | | | | 65.5% |
| 3・5・27 沼目浅川線 | | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 11.1% |
| 3・6・28 三輪幹線 | | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 68.4% |
| 3・4・29 七瀬居町線 | | | S40 | S54 | | | | H4 H6 | | | | | 21.6% |
| 3・4・30 東通り | | S33 | S43S44 | S54 | | | | H5 | | | | | 93.6% |
| 3・4・31 居町荒屋線 | | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3・4・32 東館幹線 | | S33 | S41 S44 | S54 | | | | H12 | | | | | 82.7% |
| 3・5・33 和田石渡線 | | | S44 | S54 | | | | | | | | | 17.5% |
| 3・4・34 東豊線 | | S33 | S44 | S54 | S62 | H3 H7 | | | | | | | 82.2% |
| 3・4・35 長沼幹線 | | S33 | S38 S44 | S54 | | H3 | | | | | | | 0.0% |
| 3・4・36 高田若槻線 | | S33 | S41 S44 | | | | | H12 H19 H23 | | | | | 77.0% |
| 3・5・37 栗田安茂里線 | | S33 | S43S44 | S54 | | | | | | | | | 97.4% |
| 3・4・38 母袋大豆島線 | | S33 | S38 S44 | S54 | | H3 H8 | | | | | | | 49.4% |
| 3・3・39 長野中央線 | | S37 | S38 S42 S44 | S54 | S58S60 | H2H3 H5 | | H | | | | | 100.0% |

※改良率は、長野市都市政策課「H30 都市計画道路整備状況」より
 ※供用開始の年次は、長野市都市政策課「事業認可期間図 2020 年 5 月（事業完了日）」より（改良率 100%の路線を対象）
 ※供用年次が明確でない路線は、年次を空欄とした。

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画道路決定・変更告示」

表 1-8 都市計画道路（幹線街路）の変遷（3/5）

| 都市計画道路 | 年次 | 昭和 | | | | | | | | 平成 | | | 改良率 |
|----------------|----|-----|---------------------|------------|---------|----|------------|-----|-----|----|-----|--|--------|
| | | 30年 | 40年 | 50年 | 60年 | 元年 | 10年 | 20年 | 30年 | | | | |
| 3-3-40 中園所平林線 | | S33 | S40 S43 | S54 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3-3-41 丹波島村山線 | | S33 | S38 S43S44 | S54 S57 | | | H3 H5 H7 | | | | | | 39.9% |
| 3-4-42 丹波島小市線 | | S33 | S44 | S54 S57 | S63 | | | | | | | | 52.9% |
| 3-4-43 安茂里水源地線 | | S33 | S44 | S54 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3-4-44 篠ノ井（停）線 | | S28 | S35S36S37 S42S44 | S54 | | | H8 | | | | | | 20.8% |
| 3-4-45 篠ノ井塩崎線 | | S28 | S37 S42S44 | S54 | | | | | | | | | 15.3% |
| 3-4-46 川中島幹線 | | S28 | S37 S42S44 | S54 | | | H2 H4 | | | | H27 | | 39.5% |
| 3-5-47 透明通り | | S28 | S37 S42S44 | S54 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3-5-48 横田御厨線 | | | S37 S42S44 | S54 | | | | | | | | | 8.4% |
| 3-5-49 塩崎中央線 | | | S37 S42S44 | S54 | S60 S63 | | | | | | | | 16.9% |
| 3-5-50 稲荷山（停）線 | | | S37 S42S44 | S54 | S60 | | | | | | | | 23.1% |
| 3-4-51 篠ノ井小市線 | | S28 | S37 S42S44 | S54 | | | H2 | | | | | | 38.8% |
| 3-3-52 五明西寺尾線 | | S28 | S37 S42S44 | S54 | S59 | | H2 H4 | | | | | | 100.0% |
| 3-4-53 今井田牧線 | | | S37 S42S44 | S54 | | | H2 H5 | | | | H12 | | 100.0% |
| 3-5-54 更北中央線 | | | S37 S42 S38 S44 | S54 | | | H4 H7 H10 | | | | | | 48.1% |
| 3-5-55 南原通り | | | S37 S42S44 | S54 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3-3-56 真田線 | | | S4 S42 S38 S44 | S54 S57S59 | | | H2 H10 H13 | | | | H25 | | 92.0% |
| 3-5-57 更北大塚線 | | | S38 S44 | S54 | | | H2 | | | | | | 26.3% |
| 3-5-58 更北北部線 | | | S37 S42 S38 S44 S49 | S54 | | | | | | | | | 73.6% |
| 3-2-59 更北新橋線 | | | S44 | S54 | | | H2 H4 H10 | | | | | | 94.1% |

※改良率は、長野市都市政策課「H30 都市計画道路整備状況」より

※供用開始の年次は、長野市都市政策課「事業認可期間図 2020 年 5 月（事業完了日）」より（改良率 100%の路線を対象）

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画道路決定・変更告示」

表 1-9 都市計画道路（幹線街路）の変遷（4/5）

| 都市計画道路 | 年次 | 昭和 | | | | | | | | 平成 | | | | 改良率 |
|---------------|-----|-----------|-----------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|--------|
| | | 30年 | 40年 | 50年 | 60年 | 元年 | 10年 | 20年 | 30年 | 元年 | 10年 | 20年 | 30年 | |
| 3-4-60 川合間崎線 | | | S44S46 | S54 | | | H3 | | | | | | | 0.0% |
| 3-4-61 松代（俣）線 | | | S41S42S44 | S54 | | | | | | | | | | 0.0% |
| 3-5-62 海津西条線 | | | S41S42S44 | S54 | | | H8 | | | | | | | 0.0% |
| 3-4-63 松代中央線 | | | S41S42S44 | S54 | | | H6 | | | | | | | 9.1% |
| 3-5-64 岩野二ツ柳線 | S28 | S37 | S42 | S44S46 | S54 | | H5 | | | | | | | 20.2% |
| 3-5-65 西寺尾岩野線 | S28 | S37 | S42 | S44 | S54 | S59 | S62 | H6 | | | | | | 84.1% |
| 3-5-66 西寺尾線内線 | | | S44S46 | S54 | S59 | S63 | | | | | | | | 32.5% |
| 3-5-67 西寺尾象山線 | | S41S42 | S44 | S54 | | | H13 | | | | | | | 3.8% |
| 3-5-68 寺尾屋地線 | | S41S42S44 | S54 | | | | H13 | | | | | | | |
| 3-5-69 石豊野線 | | | | | S56 | | | | | | H | | | 100.0% |
| 3-5-70 豊野北線 | | | | | S56 | | | | | | | H29 | | 32.6% |
| 3-5-71 沖第2線 | | | | | S56 | S63 | | | | | | | | 60.0% |
| 3-5-72 沖第1線 | | | | | S56 | S63 | | | | | H | | | 100.0% |
| 3-3-73 更北市場線 | | | | | S59 | | | | | | H | | | 100.0% |
| 3-3-74 上田藩ノ井線 | | | | | S60 | | | | | | H | | | 48.0% |
| 3-5-75 塩崎東部線 | | | | | S60 | | | | | | H | | | 100.0% |
| 3-5-76 塩崎福両山線 | | | | | S60 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3-5-77 上町松筋線 | | | | | S60 | | | | | | H | | | 100.0% |
| 3-5-78 上町中央線 | | | | | S60 | | | | | | | | | 0.0% |
| 3-5-79 牛池井上線 | | | | | S62 | | | | | | H | | | 100.0% |

※改良率は、長野市都市政策課「H30 都市計画道路整備状況」より

※供用開始の年次は、長野市都市政策課「事業認可期間図 2020 年 5 月（事業完了日）」より（改良率 100%の路線を対象）

※供用年次が明確でない路線は、年次を空欄とした。

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画道路決定・変更告示」

表 1-10 都市計画道路（幹線街路）の変遷（5/5）

| 都市計画道路 | 年次 | 平成 | | | | | | | | | | 改良率 |
|----------------|----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| | | 30年 | 40年 | 50年 | 60年 | 元年 | 10年 | 20年 | 30年 | | | |
| 3-4-80 田牧東福寺線 | | | | | | H2 | | | | | H | 100.0% |
| 3-2-81 東外環状線 | | | | | | H3 | H8 | | | | | 58.3% |
| 3-5-82 稲里中央1号線 | | | | | | H3 | | | | | H | 100.0% |
| 3-5-83 稲里中央2号線 | | | | | | H3 | | | | | H | 100.0% |
| 3-5-84 稲里中央3号線 | | | | | | H3 | | | | | H | 100.0% |
| 3-6-85 稲里中央4号線 | | | | | | H3 | | | | | | 74.0% |
| 3-3-86 駅南幹線 | | | | | | H4 | H6 | H16 | | | | 62.9% |
| 3-4-87 五明方田線 | | | | | | H5 | | | | H20 | | 100.0% |
| 3-5-88 潮原田1号線 | | | | | | H5 | | | | | H | 100.0% |
| 3-4-89 山王小柴見線 | | | | | | | | | | | H27 | 16.7% |
| 3-5-90 豊野駅前線 | | | | | | | | | | | H29 | 0.0% |

※改良率は、長野市都市政策課「H30 都市計画道路整備状況」より

※供用開始の年次は、長野市都市政策課「事業認可期間(2020年5月(事業完了日))」より(改良率100%の路線を対象)

※供用年次が明確でない路線は、年次を空欄とした。

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画道路決定・変更告示」

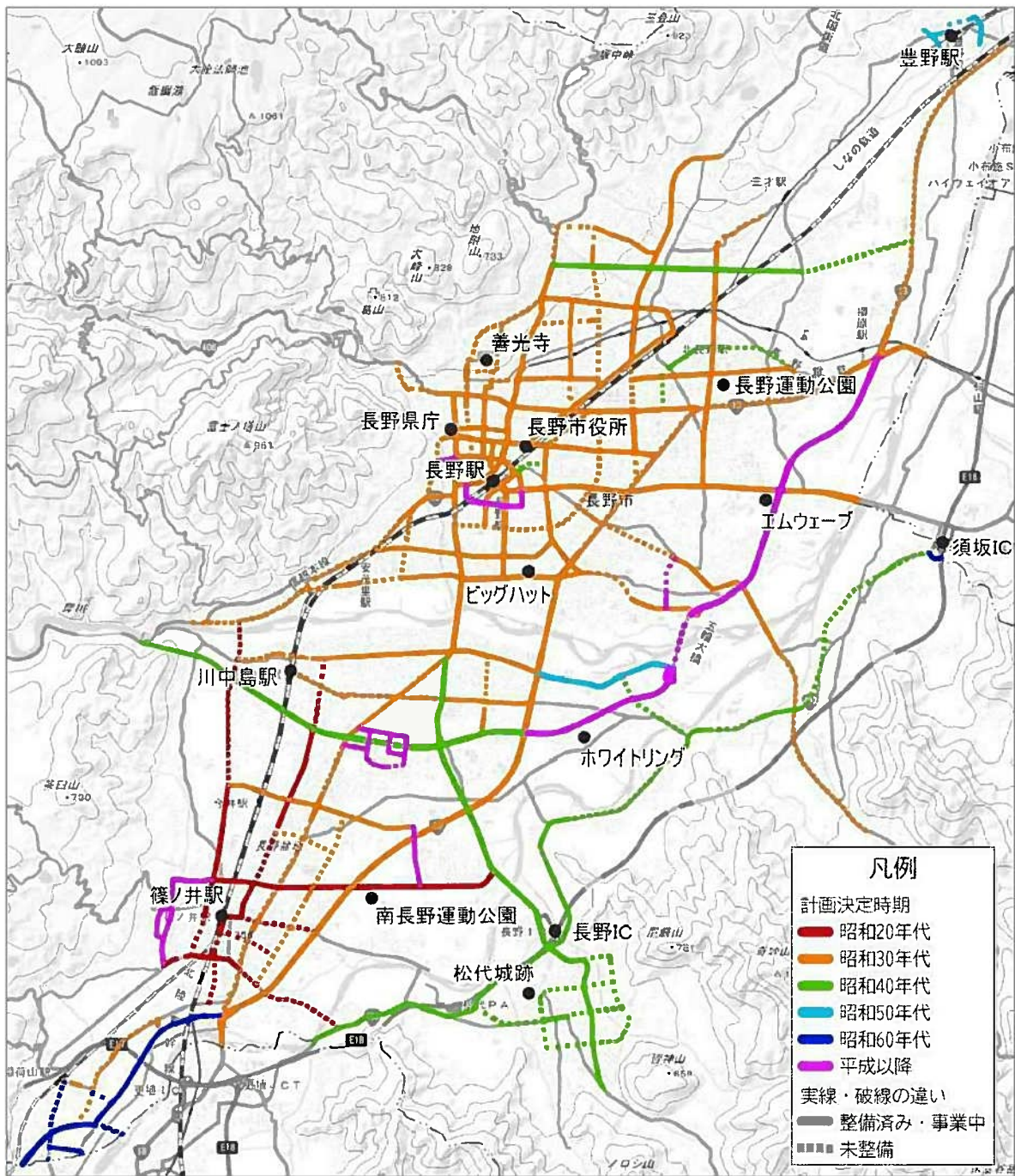


図 1-15 都市計画道路（幹線街路）の当初決定年代

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画道路決定・変更告示」

(3) 未整備都市計画道路の計画当初の目的

未整備区間が残る都市計画道路（幹線街路）を対象として、路線別に計画決定当初の目的を下表のとおり整理した。

表 1-1 1 未整備都市計画道路（幹線街路）の計画決定当初の目的（1/5）

| 路線名 | 当初決定 | 決定主体 | 当初決定路線名 [※] | 計画決定当初の目的 |
|------------------|-----------|------|----------------------|--|
| 3・3・1 長野大通り | S33.12.23 | 国 | 2・3・3 緑町・浅川線 | 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。 |
| 3・4・3 安茂里幹線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・7 安茂里幹線 | 同上 |
| 3・3・5 城北線 | S33.12.23 | 国 | 2・2・3 上松・柳原線 | 同上 |
| | S33.12.23 | 国 | 2・3・1 県町・上松線 | 同上 |
| 3・4・6 中央通り | S33.12.23 | 国 | 2・2・1 中央通り | 同上 |
| 3・3・7 県庁篠ノ井線 | S38.3.30 | 国 | 2・2・8 県庁・更北線 | 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。 |
| | S28.12.2 | 国 | 篠2・2・3 国道線 | 同上 |
| 3・3・10 七瀬中御所線 | S33.12.23 | 国 | 1・小・1 長野駅東口西線 | 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。 |
| 3・3・11 栗田屋島線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・6 長野駅東口通り | 同上 |
| 3・4・12 長野駅東口線 | S33.12.23 | 国 | 2・2・7 七瀬・市村線 | 同上 |
| 3・4・13 長野菅平線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・5 長野菅平線 | 同上 |
| 3・4・16 県庁小柴見線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・8 相生橋通り | 同上 |
| 3・4・19 西部線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・9 加茂線 | 同上 |
| | S33.12.23 | 国 | 1・小・11 妻科・往生寺線 | 同上 |
| 3・6・20 県庁緑町線 | S33.12.23 | 国 | 1・小・1 県庁・緑町線 | 同上 |
| 3・6・22 新町返目線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・11 新町・返目線 | 同上 |
| 3・5・24 上松吉田線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・14 上松・吉田線 | 同上 |
| 3・3・25 北部幹線 | S44.5.22 | 国 | 1・3・8 北部幹線 | 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。 |

※篠…旧篠ノ井市の決定路線

※斜字は、時代背景を踏まえた想定される当時の都市計画決定目的。

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画決定図書」

表 1-1 2 未整備都市計画道路（幹線街路）の計画決定当初の目的（2/5）

| 路線名 | 当初決定 | 決定主体 | 当初決定路線名 | 計画決定当初の目的 |
|------------------|-----------|------|-------------------|--|
| 3・5・26 浅川若槻線 | S33.12.23 | 国 | 1・小・16 浅川・村山線 | 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。 |
| 3・5・27 返目浅川線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・13 返目・浅川線 | 同上 |
| 3・6・28 三輪幹線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・12 三輪幹線 | 同上 |
| 3・4・29 七瀬居町線 | S40.8.6 | 国 | 2・2・11 七瀬・居町線 | 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。 |
| 3・4・30 東通り | S33.12.23 | 国 | 2・1・3 東通り | 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。 |
| 3・4・31 居町荒屋線 | S33.12.23 | 国 | 1・小・7 居町荒屋線 | 同上 |
| 3・4・32 東部幹線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・17 吉田・豊野線 | 同上 |
| 3・5・33 和田石渡線 | S44.5.22 | 国 | 2・3・9 和田・石渡線 | 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。 |
| 3・4・34 東豊線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・16 吉田・赤沼線 | 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。 |
| | S33.12.23 | 国 | 2・3・18 吉田・大豆島線 | 同上 |
| 3・4・35 長沼幹線 | S33.12.23 | 国 | 1・小・18 柳原・長沼線 | 同上 |
| 3・4・36 高田若槻線 | S41.8.6 | 国 | 2・3・19 吉田・若槻線 | 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。 |
| | S33.12.23 | 国 | 2・2・4 高田・若槻線 | 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。 |
| 3・5・37 栗田安茂里線 | S33.12.23 | 国 | 2・2・5 高田・安茂里線 | 同上 |
| 3・4・38 母袋大豆島線 | S33.12.23 | 国 | 1・小・19 稲葉・柳原線 | 同上 |

※斜字は、時代背景を踏まえた想定される当時の都市計画決定目的。

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画決定図書」

表 1-1-3 未整備都市計画道路（幹線街路）の計画決定当初の目的（3/5）

| 路線名 | 当初決定 | 決定主体 | 当初決定路線名* | 計画決定当初の目的 |
|-------------------|-----------|------|--------------------|--|
| 3・3・40 中御所平林線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・19 中御所・栗田線 | 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。 |
| 3・3・41 丹波島村山線 | S33.12.23 | 国 | 2・2・6 丹波島・村山線 | 同上 |
| 3・4・42 丹波島小市線 | S33.12.23 | 国 | 2・3・21 丹波島・小市線 | 同上 |
| 3・4・43 安茂里水源地線 | S33.12.23 | 国 | 1・小・20 安茂里・水源地線 | 同上 |
| 3・4・44 篠ノ井（停）線 | S28.3.30 | 国 | 篠2・2・1 篠ノ井・松代線 | 本市の市街化の動向及び土地利用等を勘察し検討した結果、本案のとおり変更するものである。 |
| 3・4・45 篠ノ井塩崎線 | S28.12.2 | 国 | 篠2・3・2 篠ノ井・塩崎線 | 同上 |
| 3・4・46 川中島幹線 | S28.12.2 | 国 | 篠2・2・2 高芝・大通線 | 同上 |
| 3・5・47 通明通り | S28.12.2 | 国 | 篠2・3・1 駅前・検定所線 | 同上 |
| 3・5・48 横田御厨線 | S37.3.22 | 国 | 篠2・3・18 横田・御厨線 | 同上 |
| 3・5・49 塩崎中央線 | S37.3.22 | 国 | 篠2・3・5 塩崎・横田線 | 同上 |
| 3・5・50 稻荷山（停）線 | S37.3.22 | 国 | 篠2・3・7 稻荷山駅前線 | 同上 |
| 3・4・51 篠ノ井小市線 | S28.12.2 | 国 | 篠2・3・4 駅裏線 | 同上 |
| 3・5・54 更北中央線 | S37.3.22 | 国 | 篠2・2・2 川中島・関崎線 | 同上 |
| | S38.3.30 | 国 | 2・3・52 更北・真島線 | 同上 |
| 3・5・55 南原通り | S37.3.22 | 国 | 篠2・3・13 岡田・御厨線 | 同上 |
| 3・3・56 真田線 | S41.12.27 | 国 | 2・2・2 長野・真田線 | 本町は、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。 |
| | S38.3.30 | 国 | 2・2・9 更北・田牧線 | 本市の市街化の動向及び土地利用等を勘察し検討した結果、本案のとおり変更するものである。 |

※篠…旧篠ノ井市の決定路線

※斜字は、時代背景を踏まえた想定される当時の都市計画決定目的。

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画決定図書」

表 1-1 4 未整備都市計画道路（幹線街路）の計画決定当初の目的（4/5）

| 路線名 | 当初決定 | 決定主体 | 当初決定路線名* | 計画決定当初の目的 |
|------------------|-----------|------|---------------------|---|
| 3・5-57 更北大塚線 | S38.3.30 | 国 | 2・3-23 更北・大塚線 | 本市の市街化の動向及び土地利用等を勘察し検討した結果、本案のとおり変更するものである。 |
| 3・5-58 更北北部線 | S37.3.22 | 国 | 篠 2・3-10 新橋・丹波島線 | 同上 |
| | S38.3.30 | 国 | 2・3-24 更北北部線 | 同上 |
| 3・2-59 更北新橋線 | S44.5.22 | 国 | 1・3-11 更北・新橋線 | 本市の市街化の動向及び土地利用等を勘察し検討した結果、本案のとおり変更するものである。 |
| 3・4-60 川合関崎線 | S44.5.22 | 国 | 2・2-15 更北・関崎線 | 同上 |
| 3・4-61 松代（停）線 | S41.12.27 | 国 | 1・3-1 田中・松代停車場線 | 本町は、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。 |
| 3・5-62 海津西条線 | S41.12.27 | 国 | 2・3-3 六鹿・松代停車場線 | 同上 |
| 3・4-63 松代中央線 | S41.12.27 | 国 | 2・2-1 須坂・更埴線 | 同上 |
| 3・5-64 岩野二ツ柳線 | S28.12.2 | 国 | 篠 2・3-7 篠ノ井・清野線 | 本市の市街化の動向及び土地利用等を勘察し検討した結果、本案のとおり変更するものである。 |
| | S28.12.2 | 国 | 篠 2・3-33 篠ノ井・水内線 | 同上 |
| 3・5-65 西寺尾岩野線 | S44.5.22 | 国 | 2・2-23 西寺尾・岩野線 | 本市の市街化の動向及び土地利用等を勘察し検討した結果、本案のとおり変更するものである。 |
| 3・5-66 西寺尾綿内線 | S44.5.22 | 国 | 2・3-21 西寺尾・綿内線 | 同上 |
| 3・5-67 西寺尾象山線 | S41.12.27 | 国 | 2・2-3 東寺尾・瀬関線 | 本町は、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。 |
| | S41.12.27 | 国 | 2・3-2 般若寺・代官町線 | 同上 |
| 3・5-70 豊野北線 | S56.11.30 | 県 | 3・5-70 豊野北線 | 最近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。 |
| 3・5-71 沖第 2 線 | S56.11.30 | 町 | 3・5-71 沖第 2 線 | 同上 |
| 3・3-74 上田篠ノ井線 | S60.12.23 | 県 | 3・3-74 上田篠ノ井線 | 国道 18 号上田篠ノ井バイパス及び県道篠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更埴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。 |
| 3・5-76 塩崎稲荷山線 | S60.12.23 | 県 | 3・5-76 塩崎稲荷山線 | 同上 |
| 3・5-78 上町中央線 | S60.12.17 | 市 | 3・5-78 上町中央線 | 同上 |

※篠・・・旧篠ノ井市の決定路線

※斜字は、時代背景を踏まえた想定される当時の都市計画決定目的。

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画決定図書」

表 1-15 未整備都市計画道路（幹線街路）の計画決定当初の目的（5/5）

| 路線名 | 当初決定 | 決定主体 | 当初決定路線名 | 計画決定当初の目的 |
|-------------------|------------|------|-------------------|--|
| 3・2・81 東外環状線 | H3. 3. 22 | 県 | 3・2・81 東外環状線 | 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。 |
| 3・6・85 稲里中央4号線 | H3. 12. 11 | 市 | 3・6・85 稲里中央4号線 | 更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。 |
| 3・3・86 駅南幹線 | H4. 12. 3 | 県 | 3・3・86 駅南幹線 | 北陸新幹線及び高速道路開通に伴い、新たな高速交通体系の整備による交通需要の増大に備え、広域的都市基盤整備の充実と長野市の発展に資するため。 |
| 3・4・89 山王小柴見線 | H27. 8. 10 | 市 | 3・4・89 山王小柴見線 | 本計画路線は、国道19号岡田町交差点から、一級河川裾花川に係る相生橋を経由し、平柴地区に至る路線である。周辺には、長野県庁、山王小学校および事務所があり、通勤、通学路として利用され、安茂里地区と市街地を結ぶ重要な路線である。計画区間において、現道の車道幅員は約7m、歩道幅員は約1.4mと狭いため、自動車の円滑な交通の確保および自転車、歩行者の安全確保が課題になっている。また、相生橋車道橋は供用開始から約80年が経過し、老朽化が進んでいることから、橋の架け替えが急務になっている。都市計画道路の見直し方針の中で廃止予定路線に位置付けられた長野都市計画道路3・6・15号裾花堤防線の交通機能を補完するとともに、中心市街地を結ぶ幹線街路として、延長約300m、幅員約16mの長野都市計画道路3・4・89号山王小柴見線を決定するものである。 |
| 3・5・90 豊野駅前線 | H29. 6. 29 | 県 | 3・5・90 豊野駅前線 | 豊野駅北口から環状道路へのアクセス道路として3・5・9号豊野駅前線を新たに決定し、利用者の安全・利便性を確保する。また、それに交差する3・5・70号豊野北線の一部道路区域を変更する。併せて、都市計画法施工令の一部を改正する政令（平成10年政令第331号）及び都市計画法施行規則の一部を改正する省令（平成10年建設省第37号）に基づき、車線数を決定する。 |

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画決定」図書

(4) 都市計画法第53条の申請状況

都市計画道路が計画されている区域には、将来、道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して一定の制限がかけられている。本市の都市計画道路（幹線街路）に関連し、このような53条申請が行われている件数は4,458件（令和2年1月末現在）となっている。

表 1-16 都市計画法第53条申請件数（1/2）

| 路線番号 | 路線名称 | 都市計画法第53条申請件数 | | | 合計 |
|--------|----------|---------------|-------------|-------------|-----|
| | | ～1980年 | 1981年～2000年 | 2001年～2020年 | |
| 3・3・1 | 長野大通り | 37 | 27 | 0 | 64 |
| 3・3・2 | ターミナル南通り | 2 | 2 | 0 | 4 |
| 3・4・3 | 安茂里幹線 | 46 | 63 | 19 | 128 |
| 3・3・4 | 長野駅前線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・3・5 | 城北線 | 86 | 91 | 41 | 218 |
| 3・4・6 | 中央通り | 30 | 21 | 11 | 62 |
| 3・3・7 | 県庁篠ノ井線 | 102 | 177 | 55 | 334 |
| 3・6・8 | 千才町通り | 3 | 3 | 0 | 6 |
| 3・6・9 | 北長野通り | 15 | 5 | 4 | 24 |
| 3・3・10 | 七瀬中御所線 | 10 | 5 | 0 | 15 |
| 3・3・11 | 栗田屋島線 | 21 | 11 | 0 | 32 |
| 3・4・12 | 長野駅東口線 | 23 | 13 | 0 | 36 |
| 3・4・13 | 長野菅平線 | 80 | 87 | 39 | 206 |
| 3・5・14 | 山王栗田線 | 24 | 13 | 0 | 37 |
| 3・4・16 | 県庁小柴見線 | 9 | 11 | 6 | 26 |
| 3・3・17 | 県庁大門町線 | 12 | 3 | 0 | 15 |
| 3・4・18 | 昭和通り | 2 | 1 | 0 | 3 |
| 3・4・19 | 西部線 | 17 | 19 | 14 | 50 |
| 3・6・20 | 県庁緑町線 | 1 | 4 | 0 | 5 |
| 3・6・21 | 城山小学校通り | 1 | 6 | 1 | 8 |
| 3・6・22 | 新町返目線 | 9 | 6 | 2 | 17 |
| 3・3・23 | 長野平林線 | 11 | 9 | 1 | 21 |
| 3・5・24 | 上松吉田線 | 20 | 28 | 9 | 57 |
| 3・3・25 | 北部幹線 | 72 | 35 | 4 | 111 |
| 3・5・26 | 浅川若槻線 | 6 | 4 | 2 | 12 |
| 3・5・27 | 返目浅川線 | 60 | 56 | 32 | 148 |
| 3・6・28 | 三輪幹線 | 6 | 6 | 5 | 17 |
| 3・4・29 | 七瀬居町線 | 15 | 8 | 5 | 28 |
| 3・4・30 | 東通り | 10 | 6 | 4 | 20 |
| 3・4・31 | 居町荒屋線 | 6 | 12 | 15 | 33 |
| 3・4・32 | 東部幹線 | 17 | 27 | 10 | 54 |
| 3・5・33 | 和田石渡線 | 35 | 53 | 32 | 120 |
| 3・4・34 | 東豊線 | 24 | 17 | 1 | 42 |
| 3・4・35 | 長沼幹線 | 4 | 17 | 2 | 23 |
| 3・4・36 | 高田若槻線 | 57 | 42 | 26 | 125 |
| 3・5・37 | 栗田安茂里線 | 18 | 12 | 0 | 30 |
| 3・4・38 | 母袋大豆島線 | 24 | 13 | 10 | 47 |
| 3・3・39 | 長野中央線 | 1 | 7 | 2 | 10 |
| 3・3・40 | 中御所平林線 | 120 | 126 | 83 | 329 |
| 3・3・41 | 丹波島村山線 | 51 | 108 | 58 | 217 |
| 3・4・42 | 丹波島小市線 | 23 | 15 | 10 | 48 |
| 3・4・43 | 安茂里水源地線 | 36 | 23 | 14 | 73 |
| 3・4・44 | 篠ノ井(停)線 | 12 | 14 | 8 | 34 |
| 3・4・45 | 篠ノ井塩崎線 | 24 | 24 | 27 | 75 |
| 3・4・46 | 川中島幹線 | 64 | 49 | 54 | 167 |
| 3・5・47 | 通明通り | 14 | 21 | 11 | 46 |
| 3・5・48 | 横田御厨線 | 29 | 73 | 15 | 117 |
| 3・5・49 | 塩崎中央線 | 27 | 43 | 14 | 84 |

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画法第53条申請台帳（令和2年1月末現在）」

表 1-1 7 都市計画法第 53 条申請件数 (2/2)

| 路線番号 | 路線名称 | 都市計画法第53条申請件数 | | | 合計 |
|--------|---------|---------------|-------------|-------------|------|
| | | ～1980年 | 1981年～2000年 | 2001年～2020年 | |
| 3・5・50 | 稲荷山(停)線 | 7 | 7 | 5 | 19 |
| 3・4・51 | 篠ノ井小市線 | 24 | 32 | 21 | 77 |
| 3・3・52 | 五明西寺尾線 | 9 | 4 | 0 | 13 |
| 3・4・53 | 今井田牧線 | 30 | 19 | 0 | 49 |
| 3・5・54 | 更北中央線 | 37 | 39 | 29 | 105 |
| 3・5・55 | 南原通り | 17 | 25 | 19 | 61 |
| 3・3・56 | 真田線 | 61 | 65 | 6 | 132 |
| 3・5・57 | 更北大塚線 | 3 | 30 | 5 | 38 |
| 3・5・58 | 更北北部線 | 10 | 20 | 7 | 37 |
| 3・2・59 | 更北新橋線 | 45 | 36 | 0 | 81 |
| 3・4・60 | 川合関崎線 | 9 | 5 | 0 | 14 |
| 3・4・61 | 松代(停)線 | 9 | 22 | 8 | 39 |
| 3・5・62 | 海津西条線 | 9 | 12 | 7 | 28 |
| 3・4・63 | 松代中央線 | 22 | 32 | 12 | 66 |
| 3・5・64 | 岩野二ツ柳線 | 13 | 14 | 8 | 35 |
| 3・5・65 | 西寺尾岩野線 | 26 | 15 | 0 | 41 |
| 3・5・66 | 西寺尾綿内線 | 42 | 49 | 22 | 113 |
| 3・5・67 | 西寺尾象山線 | 22 | 27 | 16 | 65 |
| 3・5・69 | 石豊野線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・5・70 | 豊野北線 | 0 | 2 | 5 | 7 |
| 3・5・71 | 沖第2線 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 3・5・72 | 沖第1線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・3・73 | 更北市場線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・3・74 | 上田篠ノ井線 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| 3・5・75 | 塩崎東部線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・5・76 | 塩崎稲荷山線 | 0 | 11 | 3 | 14 |
| 3・5・77 | 上町松筋線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・5・78 | 上町中央線 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| 3・5・79 | 牛池井上線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・4・80 | 田牧東福寺線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・2・81 | 東外環状線 | 0 | 26 | 12 | 38 |
| 3・5・82 | 稲里中央1号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・5・83 | 稲里中央2号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・5・84 | 稲里中央3号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・6・85 | 稲里中央4号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・3・86 | 駅南幹線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・4・87 | 五明方田線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・5・88 | 瀬原田1号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・4・89 | 山王小柴見線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3・5・90 | 豊野駅前線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7・6・1 | 稲田徳間1号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7・6・2 | 松岡1号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7・5・3 | 二本柳1号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7・5・4 | 稲田南1号線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・7・1 | 鶴賀栗田線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・7・2 | 真田公園線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・7・3 | 竹山町通り | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・6・4 | 象山神社通り | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・7・5 | 代官町寺町線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・7・6 | 寺町表柴町線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・7・7 | 代官町西条線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・7・8 | 伊勢町鍛冶町線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8・7・9 | 中町田町線 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 1711 | 1915 | 832 | 4458 |

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画法第53条申請台帳（令和2年1月末現在）」

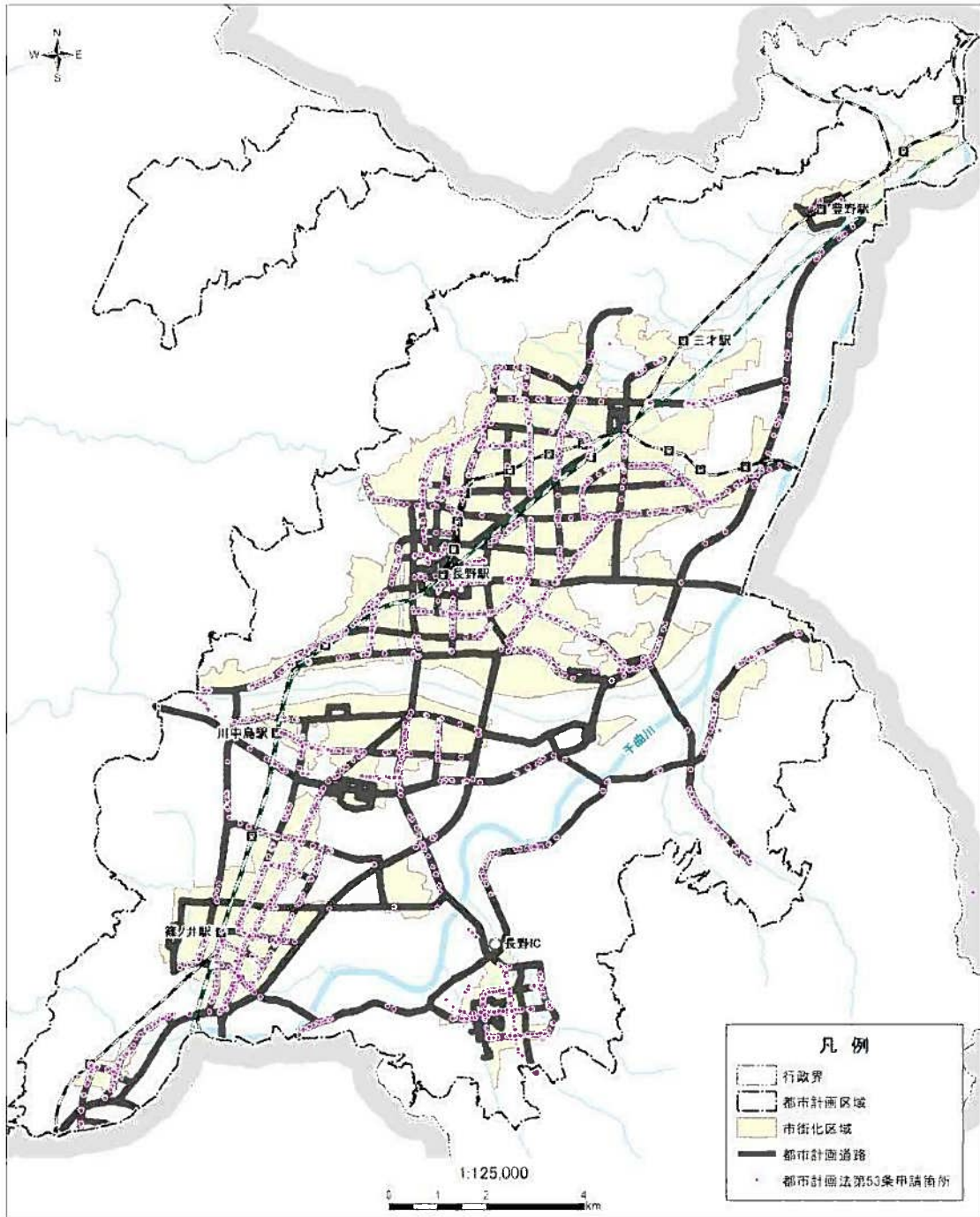


図 1-16 都市計画法 53 条申請箇所の分布

資料：長野市都市整備部都市政策課「都市計画法第 53 条申請台帳（令和 2 年 1 月末現在）」

(5) 都市計画道路と国道・県道・主要地方道との重複区間

概成済・事業中・未整備区間について、国道・県道・主要地方道との重複区間を整理した。

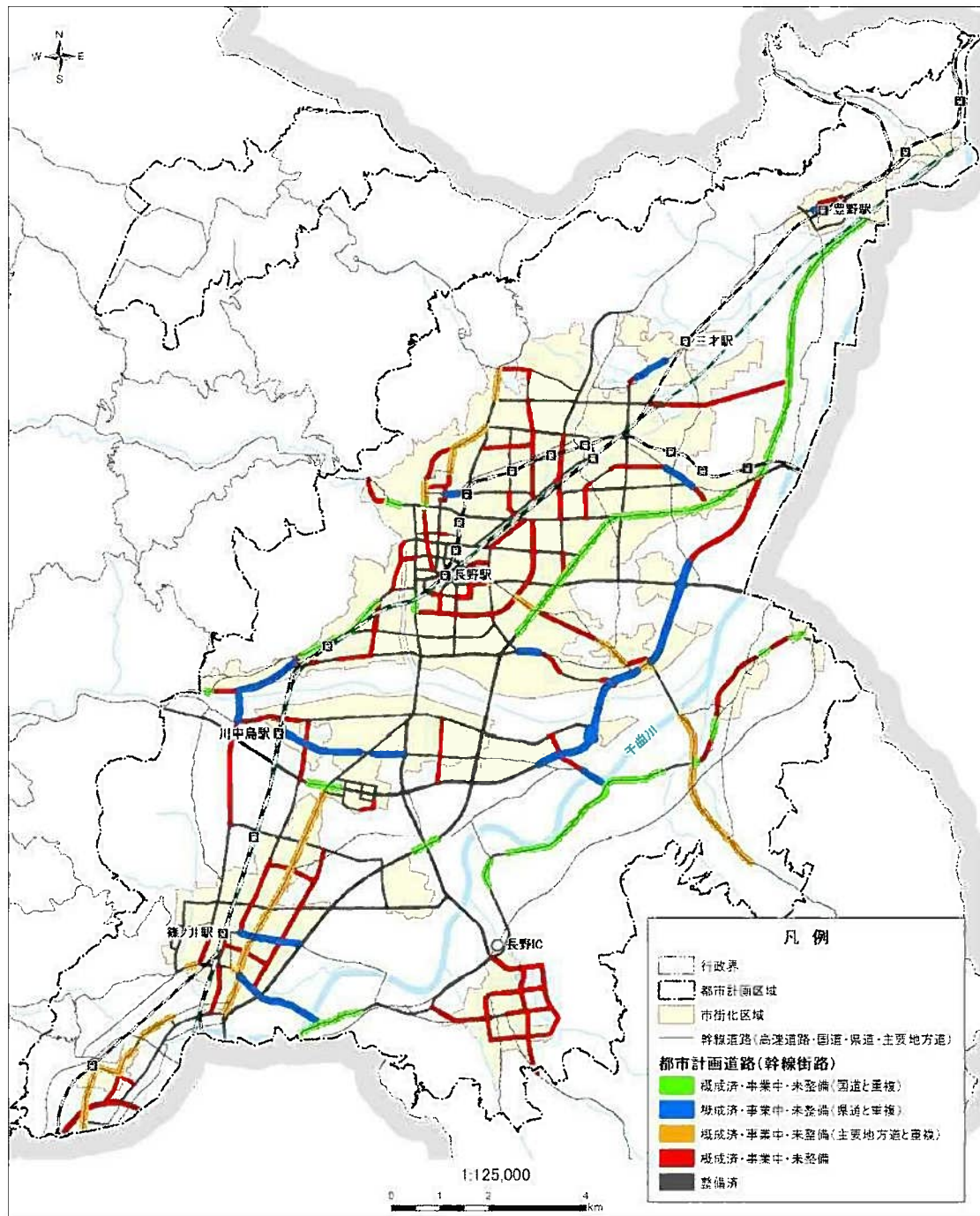


図 1-17 国道・県道・主要地方道との重複区間

(6) 道路幅員状況

2車線確保道路を道路幅員 5.5m以上と設定して整理すると、主要な国県道及び市道のほとんどは 5.5m以上の幅員が確保されている。

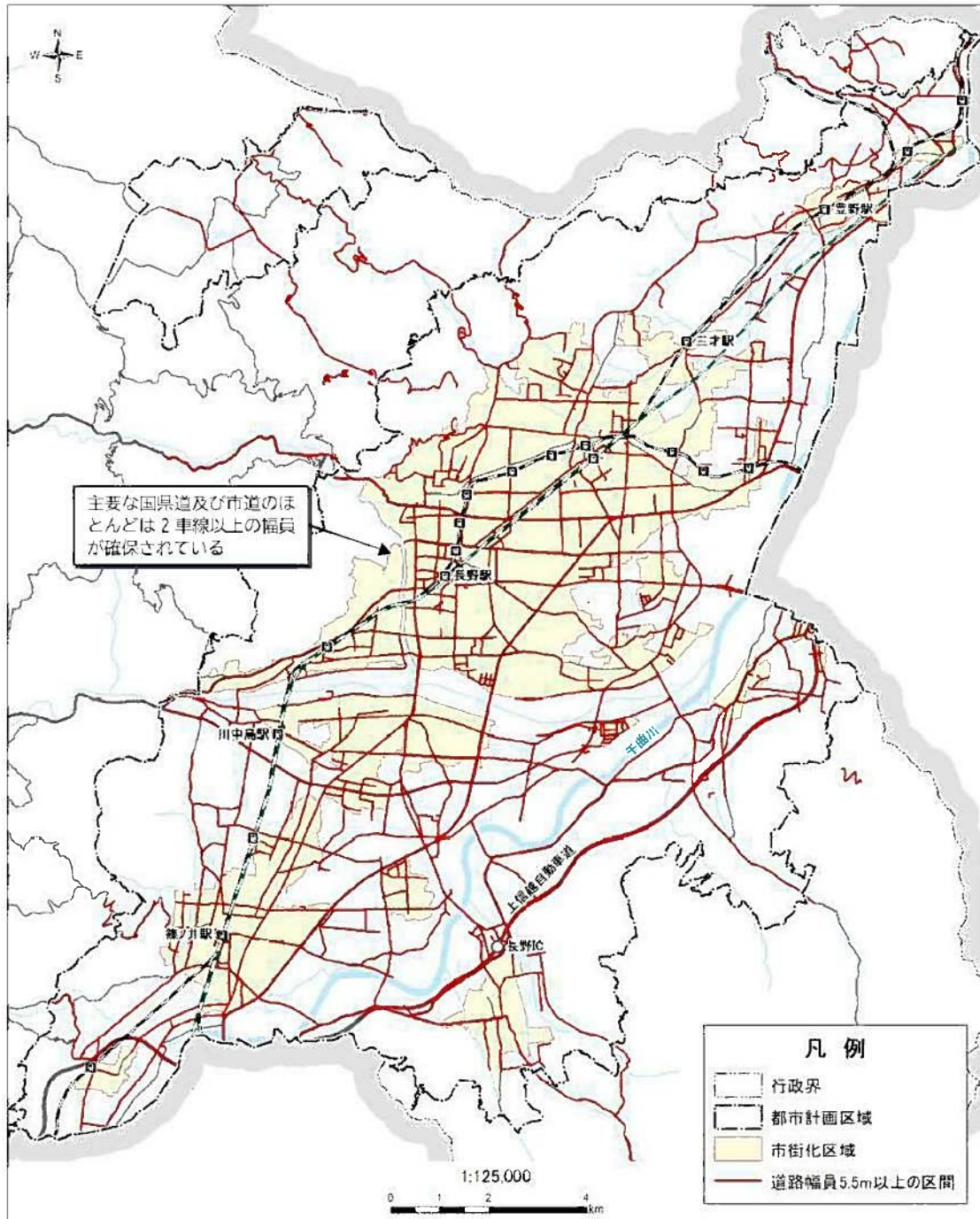


図 1-18 道路幅員状況

資料：国土地理院「数値地図（国土基本情報）（道路中心線データ）」をもとに作成

(7) 歩道設置状況

市街化区域内における幹線道路（国道、県道、主要地方道）においては、比較的両側歩道が確保されているが、主要地方道長野上田線や県道三才大豆島中御所線の一部において歩道が確保されていない区間が存在している。

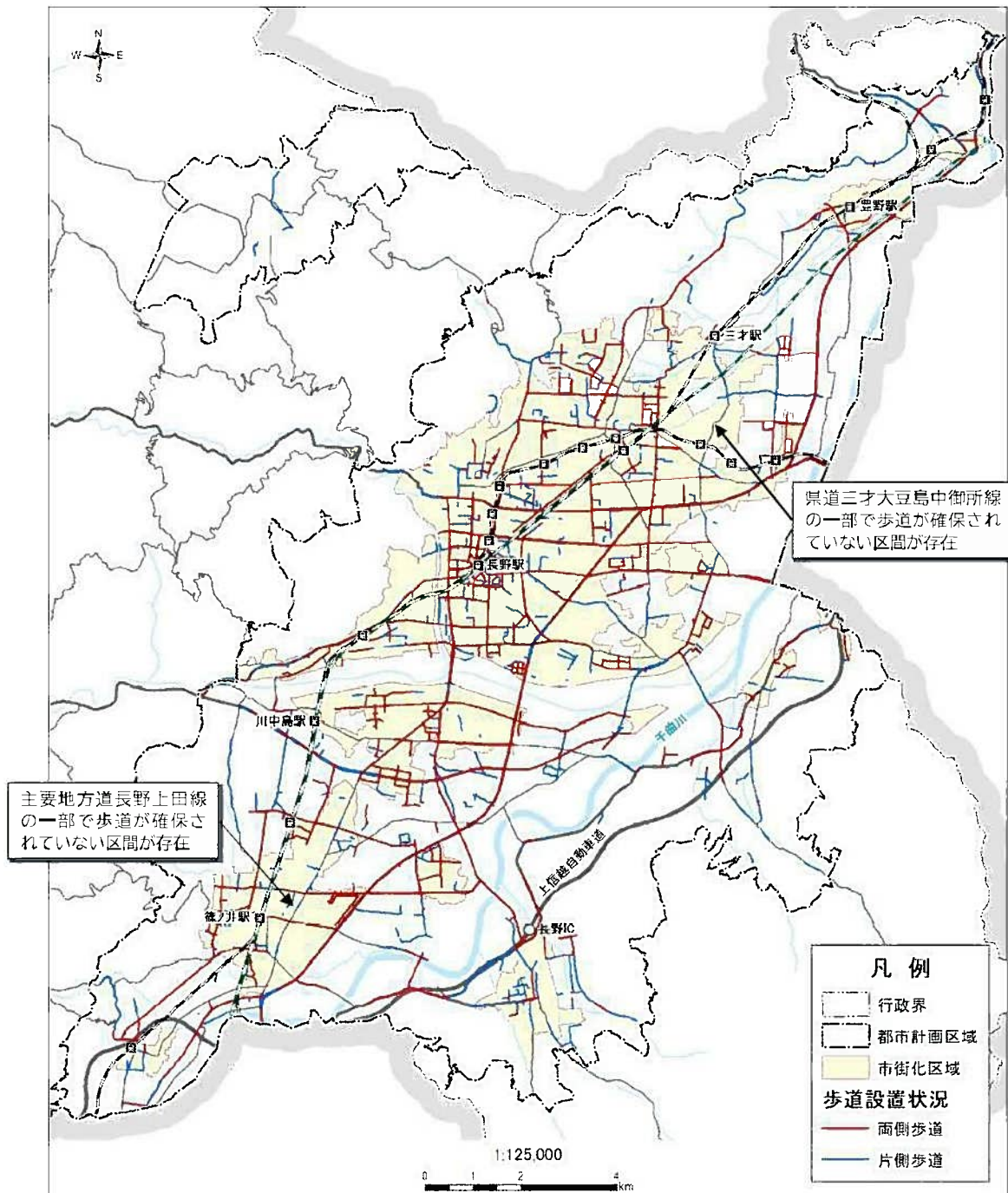


図 1-19 歩道設置状況

資料：長野市「道路台帳データ（平成30年度補正更新）」をもとに作成

(8) 自転車走行空間の整備状況

自転車走行空間（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路）の整備状況を整理した。

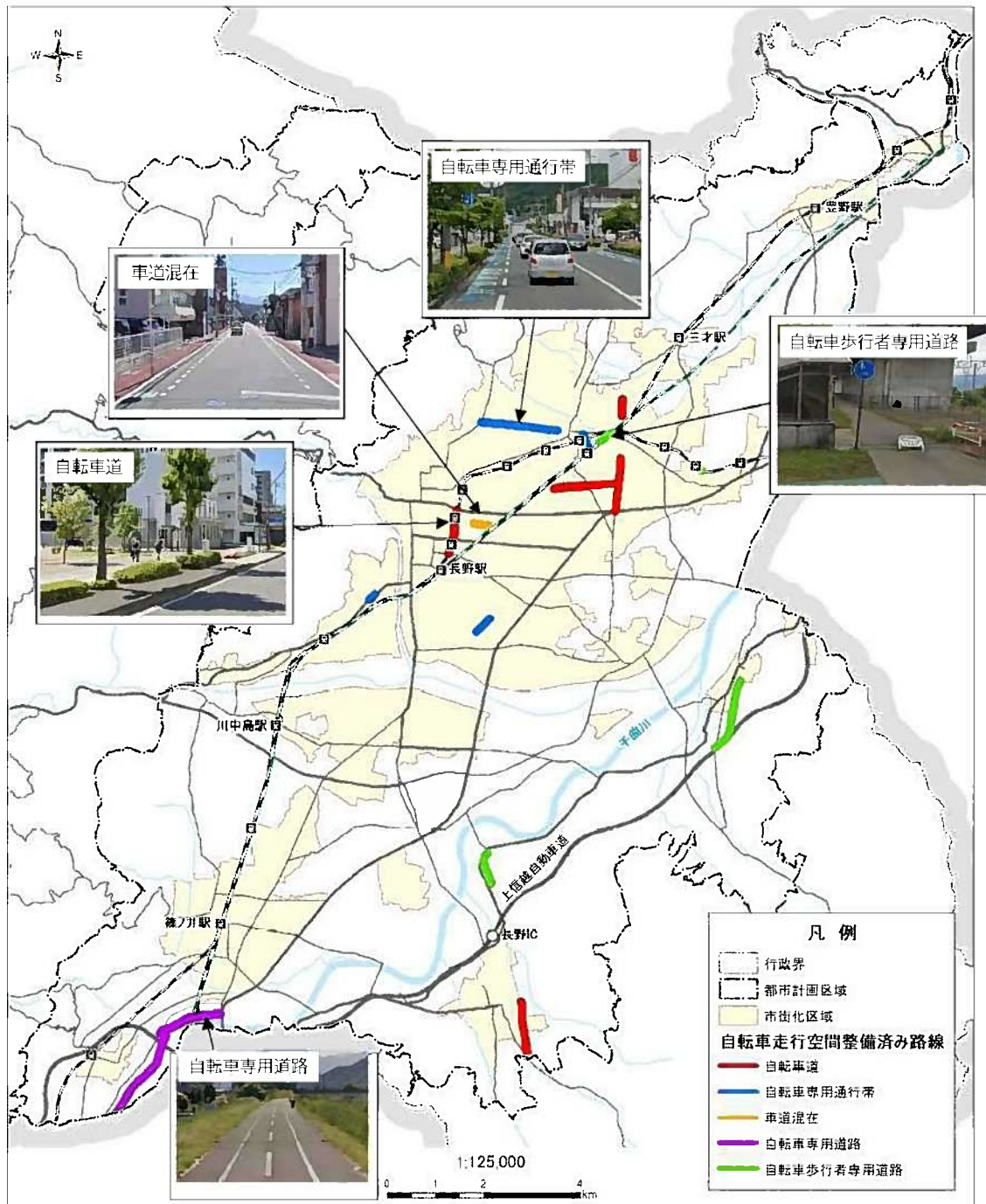


図 1-20 自転車走行空間の整備状況

資料：長野市「自転車走行空間整備済み路線（平成31年4月現在）」

(9) 交通状況

① 長野都市圏のトリップ数の推移

長野都市圏パーソントリップ調査結果による都市圏全体の総トリップ数の推移をみると、平成12年(2001年)第2回PT調査結果では約136万トリップであったが、平成28年(2016年)第3回PT調査結果では約128万トリップとなっており、約1割減少している。また、今後の人口減少傾向を受けて、およそ20年後の2035年(令和17年)には総トリップ数が約2割減少すると予測されている。

自動車利用トリップ数の推移をみると、平成12年(2001年)から平成28年(2016年)では微減(1割未満)となっているが、2035年(令和17年)には約2割減少すると予測されている。

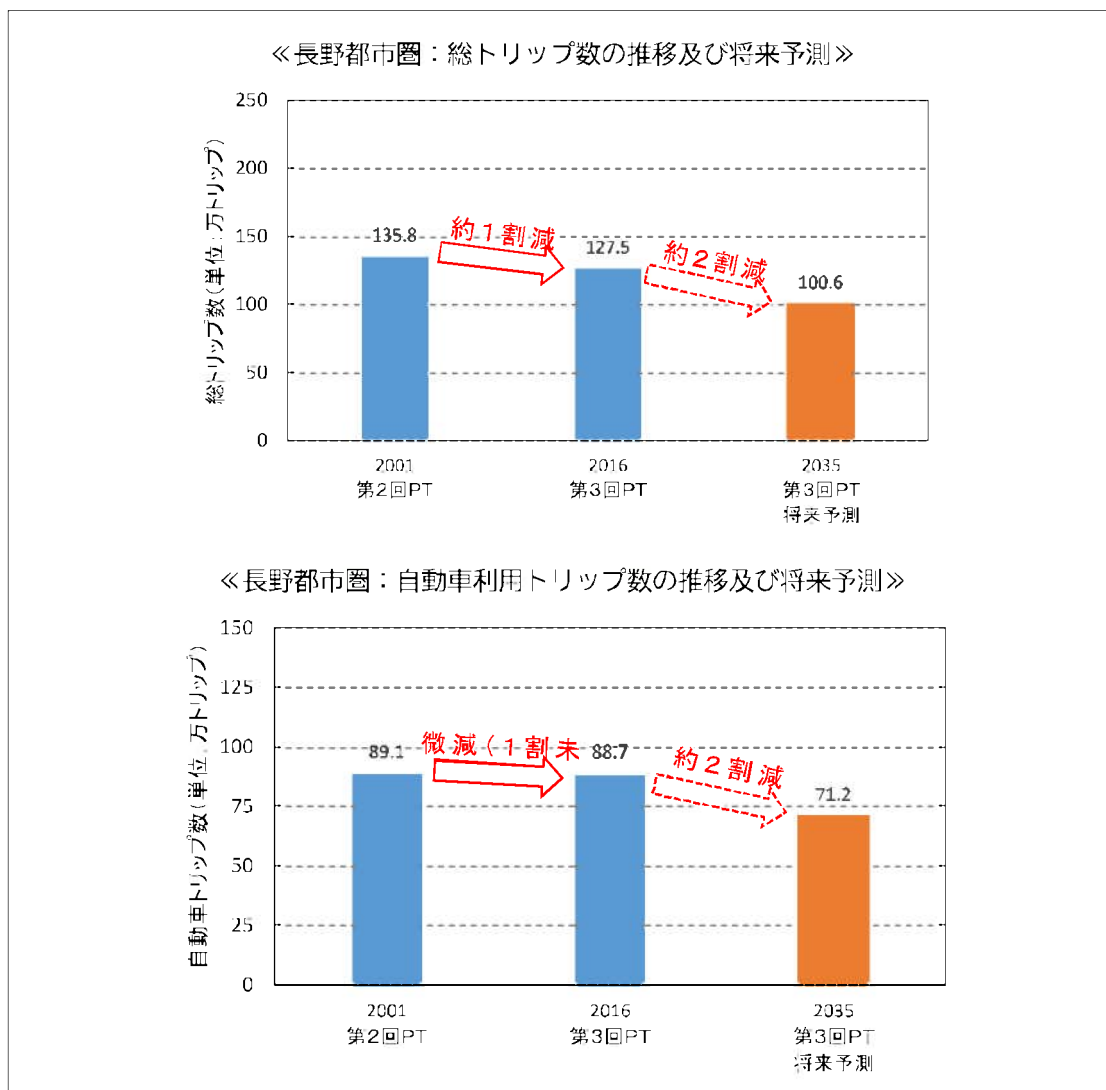


図 1-21 トリップ数の推移及び将来予測

資料：長野都市圏総合都市交通計画協議会「長野都市圏パーソントリップ調査結果」をもとに作成

※第2回PT調査：平成13年(2001年)、第3回PT調査：平成28年(2016年)

② 24 時間交通量（平成 27 年度道路交通センサス）

平成 27 年度道路交通センサスによる 24 時間交通量をみると、上信越自動車道、丹波島橋、長野大橋、長野バイパス、県道長野須坂インター線（エムウェーブ大通り）で 30,000 台/日以上交通量が観測されている。

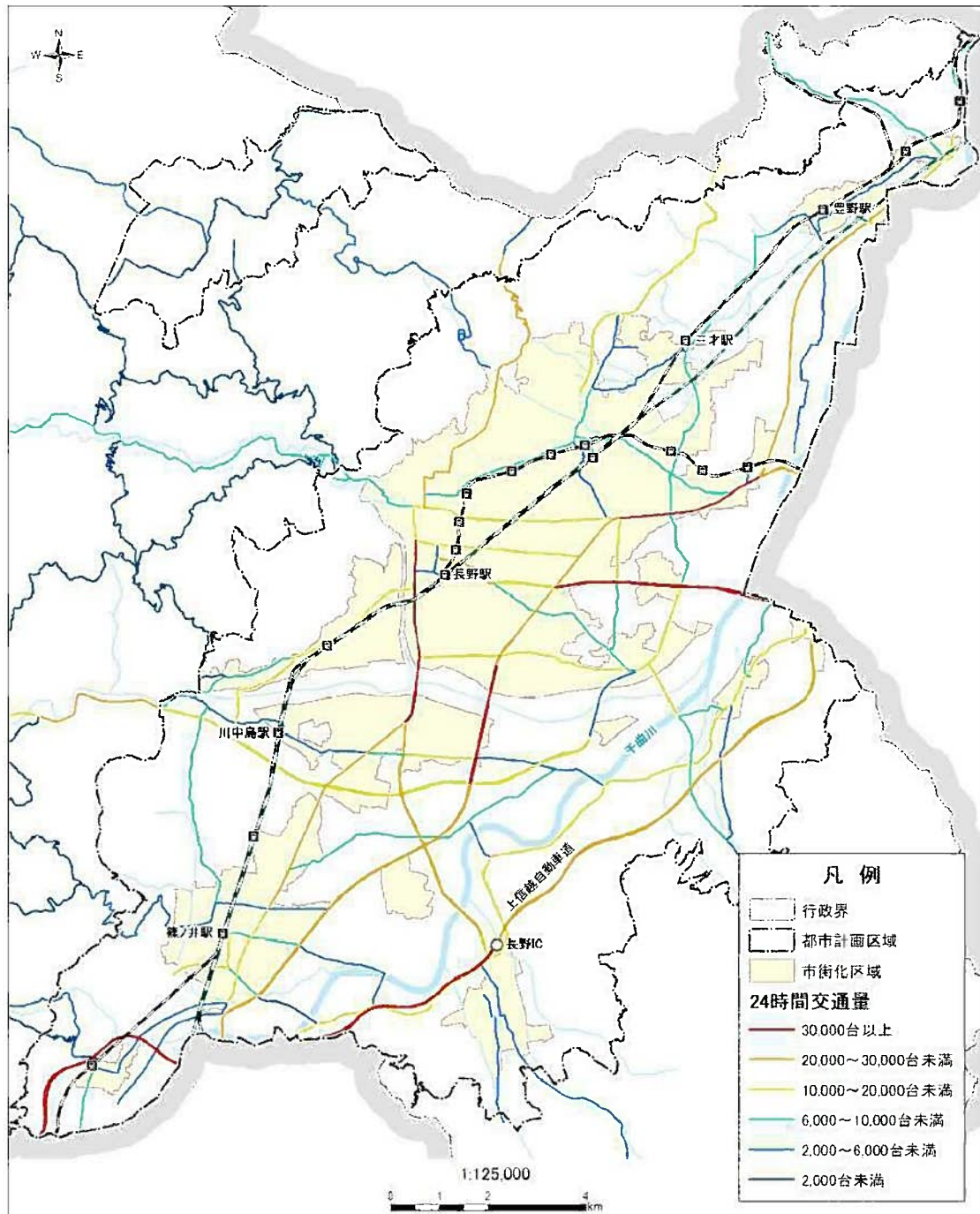


図 1-2 2 24 時間交通量

資料：国土交通省「平成 27 年度道路交通センサス 一般交通量調査集計表」をもとに作成

③ 混雑度（平成 27 年度道路交通センサス）

平成 27 年度道路交通センサスによる混雑度をみると、丹波島橋、落合橋、長野バイパス（南俣～上千田交差点間）、長野南バイパス（稲里西～小松原トンネル東交差点間）、県道長野須坂インター線（上高田北～南長池交差点間）、では混雑度が 1.75 を上回っている状況である。

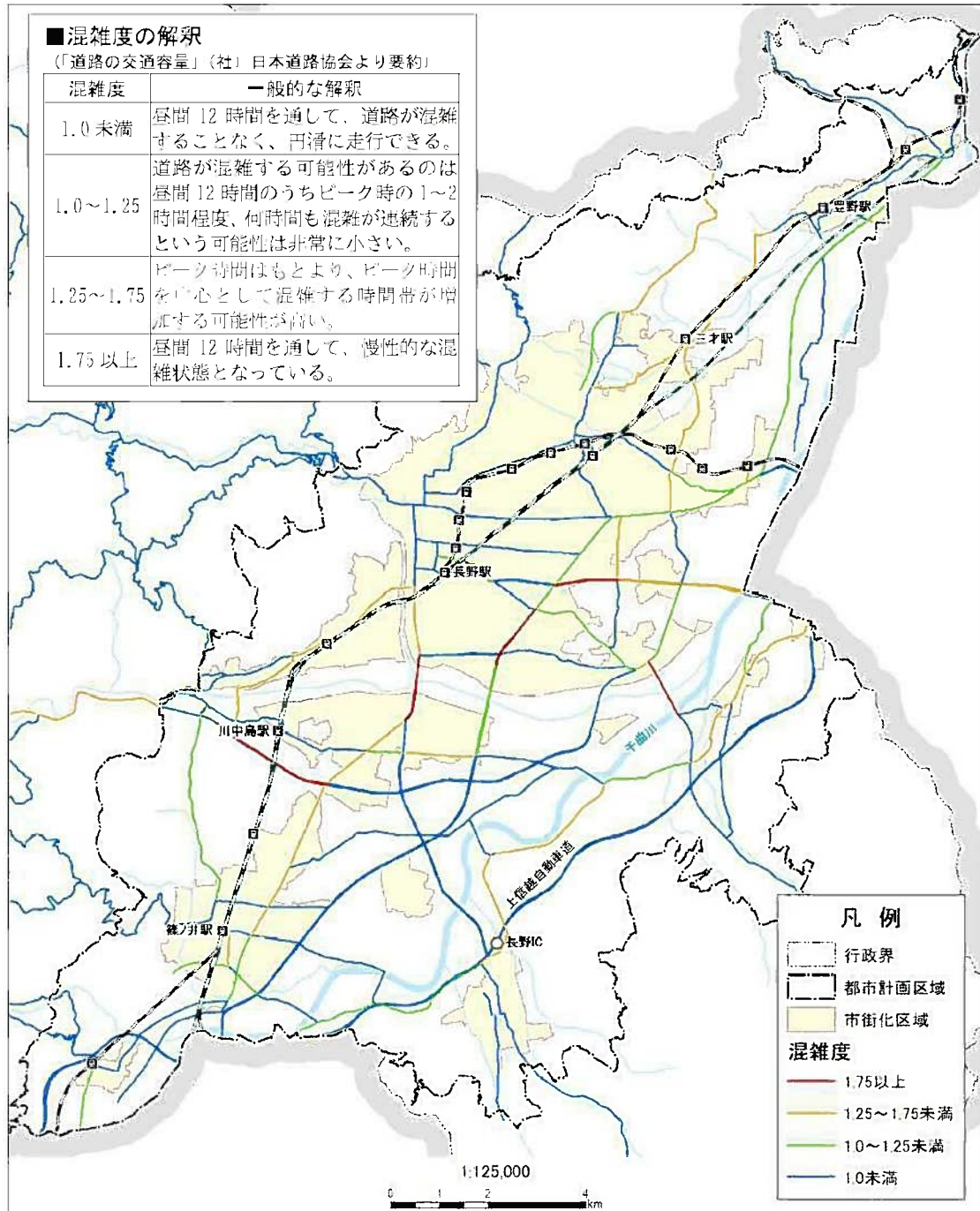


図 1-23 混雑度

資料：国土交通省「平成 27 年度道路交通センサス 一般交通量調査集計表」をもとに作成

1-6. 上位・関連計画の概要

第五次長野市総合計画、長野市都市計画マスタープラン、長野市立地適正化計画などの上位・関連計画から、都市計画道路の整備に関連する方針を整理する。

上位・関連計画の整理項目を下表に示す。

【都市計画道路に関連する上位・関連計画一覧】

| 策定主体 | 計画名称 | 策定・改訂年次 |
|----------------------|--|------------------|
| 長野県 | 長野県都市計画ビジョン | 平成 31(2019)年 3 月 |
| | 長野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (長野都市計画区域マスタープラン) | 平成 24(2012)年 1 月 |
| 長野都市圏総合都市 交通計画協議会 | 長野都市圏総合都市交通計画 | 平成 31(2019)年 3 月 |
| 長野市 | 第五次長野市総合計画 | 平成 29(2017)年 4 月 |
| | 長野市都市計画マスタープラン | 平成 29(2017)年 4 月 |
| | 長野市立地適正化計画 | 平成 29(2017)年 3 月 |
| | 都市計画道路の見直し方針 (都市計画道路整備計画：平成 25 年度～平成 29 年度) | 平成 25(2013)年 1 月 |

(1) 長野県都市計画ビジョン

長野県都市計画ビジョンでは、既存道路の有効活用と長寿命化を図りながら、広域・根幹的な交通基盤や圏域内道路ネットワークの形成のため必要な道路整備を進める方針を示している。

都市計画道路については、長期間未整備の都市計画道路は見直しを図り、改めてその必要性やルートの見直しを行って優先順位を明確にしたうえで整備していくとしている。

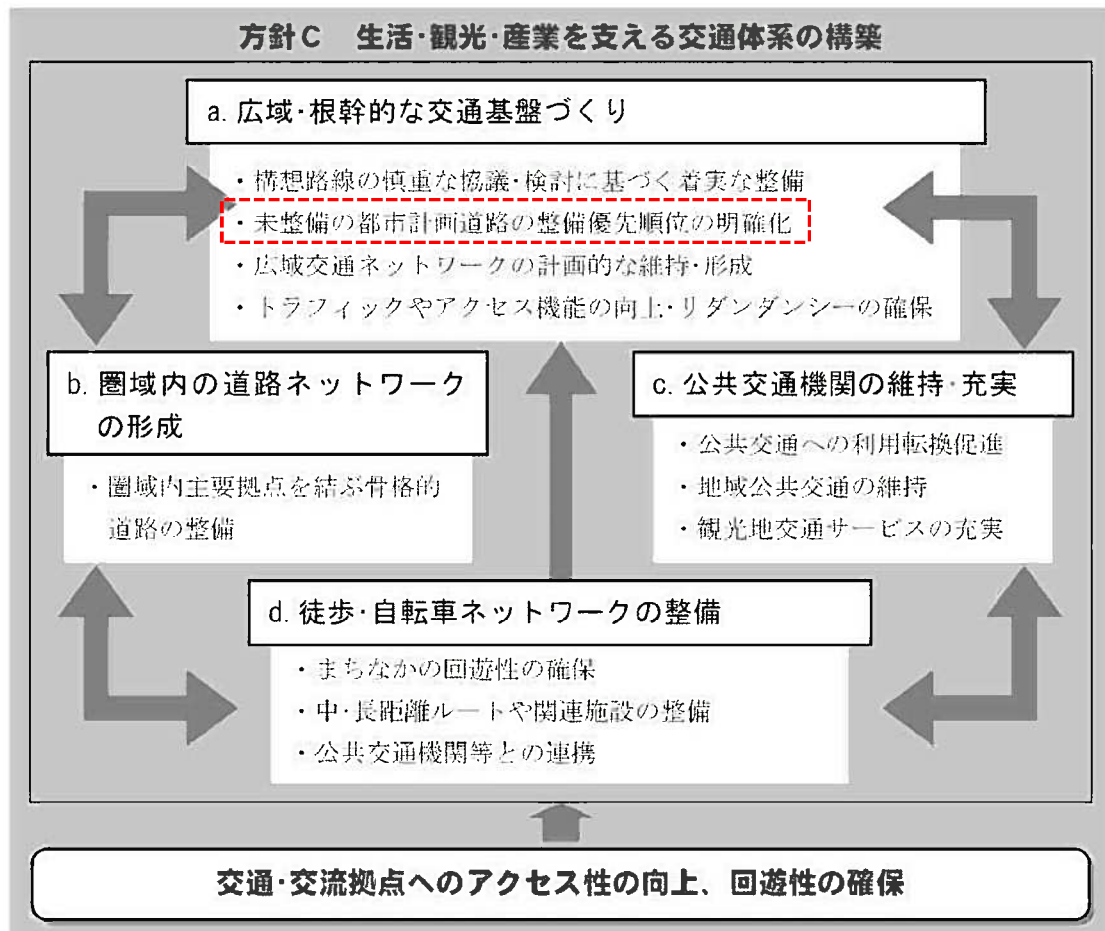


図 1-24 【都市づくりの方針】生活・観光・産業を支える交通体系の構築（方針C）

資料：長野県「長野県都市計画ビジョン（平成31年3月）」

(2) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

長野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（長野都市計画区域マスタープラン）では、交通体系の整備の方針として、高速道路、新幹線等の高速交通網を活かし、中核市としてのその役割を十分に発揮するため、計画的に交通体系の整備を推進するものとしている。

道路の配置方針については、市道から高規格幹線道路まで体系的な整備を図るなかで、市街地の幹線道路を対象に、既存のストックを有効活用する道路網の整備を目指し、都市計画道路を主体に効率的な整備を図るとしている。

また、道路の整備目標として、概ね10年以内（目標年次：令和7年）に整備することを予定する施設が下表のとおり示されている。

表 1-18 主要な施設の整備目標（目標年次：令和7年）

| 種 別 | 路線名称 |
|--------------|---------------|
| 道 路 | 3.3.1 長野大通り |
| | 3.3.5 城北線 |
| | 3.6.9 北長野通り |
| | 3.3.10 七瀬中御所線 |
| | 3.3.11 栗田屋島線 |
| | 3.4.12 長野駅東口線 |
| | 3.4.13 長野菅平線 |
| | 3.5.14 山王栗田線 |
| | 3.4.16 県庁小柴見線 |
| | 3.4.19 西部線 |
| | 3.6.20 県庁緑町線 |
| | 3.6.22 新町返目線 |
| | 3.3.25 北部幹線 |
| | 3.5.26 浅川若槻線 |
| | 3.5.27 返目浅川線 |
| | 3.6.28 三輪幹線 |
| | 3.4.29 七瀬居町 |
| | 3.4.32 東部幹線 |
| | 3.4.34 東豊線 |
| | 3.4.36 高田若槻線 |
| | 3.5.37 栗田安茂里線 |
| | 3.3.41 丹波島村山線 |
| | 3.4.42 丹波島小市線 |
| | 3.4.45 篠ノ井塩崎線 |
| | 3.4.46 川中島幹線 |
| | 3.3.56 真田線 |
| | 3.4.63 松代中央線 |
| | 3.5.67 西尾寺象山線 |
| | 3.5.70 豊野北線 |
| | 3.3.74 上田篠ノ井線 |
| | 3.5.75 塩崎東部線 |
| | 3.5.78 上町中央線 |
| | 3.2.81 東外環状線 |
| | 3.3.86 駅南幹線 |
| 8.7.7 代官町西条線 | |
| 3.5.71 沖第2線 | |
| 豊野駅前広場 | |

資料：長野県「長野都市計画区域マスタープラン（平成24年1月）」

(3) 長野都市圏総合都市交通計画

長野都市圏総合都市交通計画では、「交通ネットワークの充実と公共交通の利用や手段転換を促す」ことで、人々が安心して暮らし、移動でき、観光客も楽しみやすい都市圏をつくることが方向性として示されている。

総合都市交通計画の3つの柱の一つである「資産(ストック)を活用し、拠点とネットワークからなるまちへ変える」に対する施策として、都市計画道路の見直しが位置づけられており、今後の人口減少を見据え、将来交通需要の見通しを踏まえたうえで、必要に応じて都市計画道路の機能や役割の見直しを行うとしている。

表 1-19 「資産(ストック)を活用し、拠点とネットワークからなるまちへ変える」に対する施策

| ■その他の個別交通施策 | | |
|--------------------------------|------------|-------|
| 施策 | 実施主体 | 実施時期 |
| 相乗り促進 | | |
| 相乗り促進(相乗り補助、ポイント制度、相乗りシステム)の検討 | 市町 | 短期 |
| 幹線道路の整備 | | |
| 幹線道路の整備、事業推進 | 国、県、市町 | (継続) |
| 都市計画道路の見直し | 市町 | 短期 |
| 幹線バスルートの検討(市町を横断するもの) | 県、市町、交通事業者 | 短期 |
| リダンダンシー*の確保 | | |
| 幹線道路網の整備(国道18号バイパスなど) | 国、県、市町 | 短期～長期 |
| スマートインターチェンジ*の整備、検討 | 市町 | (継続) |
| 幹線公共交通の機能強化 | | |
| 鉄道、バスのダイヤ整合 | 県、市町、交通事業者 | (継続) |
| 公共交通の料金施策の検討 | 県、市町、交通事業者 | (継続) |
| 始終発バスの延長、利用促進 | 県、市町、交通事業者 | (継続) |
| その他 | | |
| 立地適正化計画の検討、推進 | 市町 | (継続) |
| 中心市街地活性化 | 市町 | (継続) |

短期:概ね5年以内に着手 中期:概ね10年以内に着手 長期:中期以降に着手

資料：長野都市圏総合都市交通計画協議会「長野都市圏の新たな総合都市交通計画 計画編(平成31年3月)」

(4) 第五次長野市総合計画

第五次長野市総合計画では、都市整備分野の目指す方向を「地域の特性に応じた都市機能の集約、中山間地域での生活機能の維持、またそれらを拠点とし、互いの機能を補うネットワークを形成するとともに、豊かな自然、歴史・文化を活かした交流とにぎわいのある、快適に暮らし活動できるコンパクトなまち「ながの」を目指す」としている。また、進めるべき政策として、「1. いきいきと暮らせる魅力あるまちづくりの推進」「2. 拠点をつなぐネットワークの充実」を掲げている。

その中で都市計画道路に関する直接的な取り組みは示されていないものの、「都市拠点としての機能を高め、集約型のまちづくりを進める」「交通ネットワークの構築に必要な幹線道路整備を進める」という取り組みが示されている。

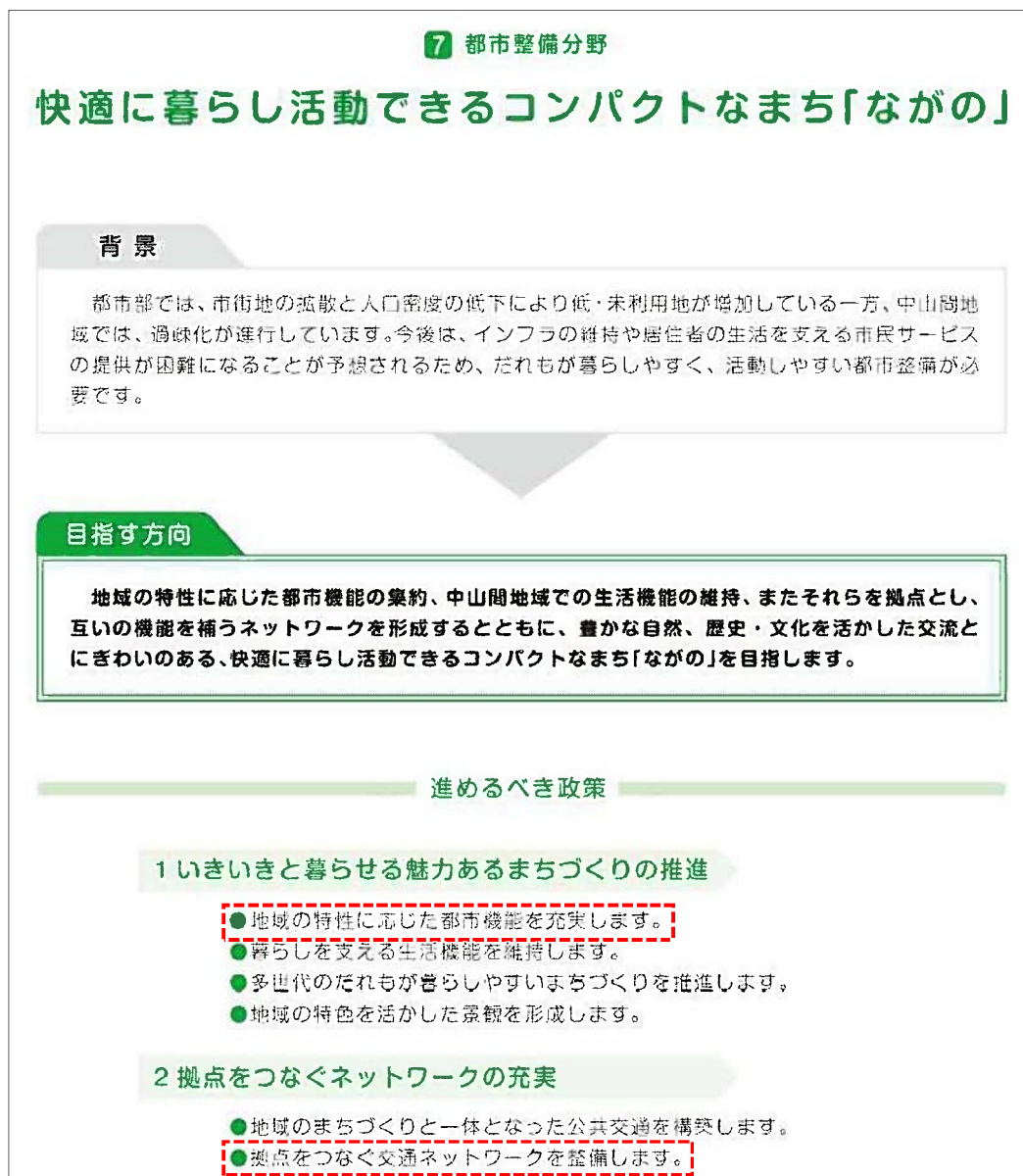


図 1-25 【施策の大綱】都市整備分野の目指す方向と進めるべき政策

資料：長野市「第五次長野市総合計画（平成29年4月）」

(5) 長野市都市計画マスタープラン

長野市都市計画マスタープランでは、道路・交通施設整備の基本方針として、「コンパクトな都市（集約型都市構造）を支える交通整備」「交通需要の平準化・効率化を図るための交通需要管理や効率的な道路整備」「安全・安心で環境にやさしい交通施設整備」の3つを掲げている。また、道路整備の方針として、「コンパクトな都市（集約型都市構造）を支える道路の整備」「安心・安全な道路の整備」を掲げている。

道路・交通施設整備の実現化方策のうち、都市計画道路に関する施策として優先的に整備を図る路線や見直しの必要性について下表のとおり示されている。

表 1-20 道路・交通施設整備の実現化方針

| 項 目 | 内 容 | 主な施策 |
|---------------|--|--|
| ①広域幹線道路の整備 | 環状道路をはじめ、市内外を円滑に結ぶ広域幹線道路の整備を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ■都市計画道路の整備 ・ 北部幹線 ・ 東外環状線 ・ 高田若槻線 ・ 真田線 ・ 上田篠ノ井線 |
| ②市街地の幹線道路等の整備 | 市街地内の幹線道路及び拠点間を結ぶ幹線道路の整備を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ■都市計画道路の整備 ・ 県庁緑町線 ・ 中央通り ・ 山王小柴見線 ・ 東豊線 ・ 川中島幹線 ・ 豊野北線 ・ 長野菅平線 |
| ③都市計画道路の見直し | 人口減少下における社会情勢や土地利用の変化により、道路整備に係る投資をこれまで以上に重点化・効率化する必要があるため、既存のストックを有効活用する道路網を検討するとともに、住民意見を反映し、都市計画道路の見直しを進める。 | <ul style="list-style-type: none"> ■長野市都市計画道路の見直し案の検討 ■都市計画道路の路線の変更 |

※都市計画道路に関連する施策のみを抽出した。

資料：長野市「長野市都市計画マスタープラン（平成29年4月）」をもとに作成

(6) 長野市立地適正化計画

長野市立地適正化計画では、居住誘導区域と都市機能誘導区域を設定し、都市機能及び人口を集積させることを目指している。

都市計画道路に関わる事項としては、都市機能を誘導する施策として拠点性を高め都市機能を誘導するための道路基盤整備や、居住を誘導する施策として居住誘導区域内の道路や歩道等の整備が掲げられている。

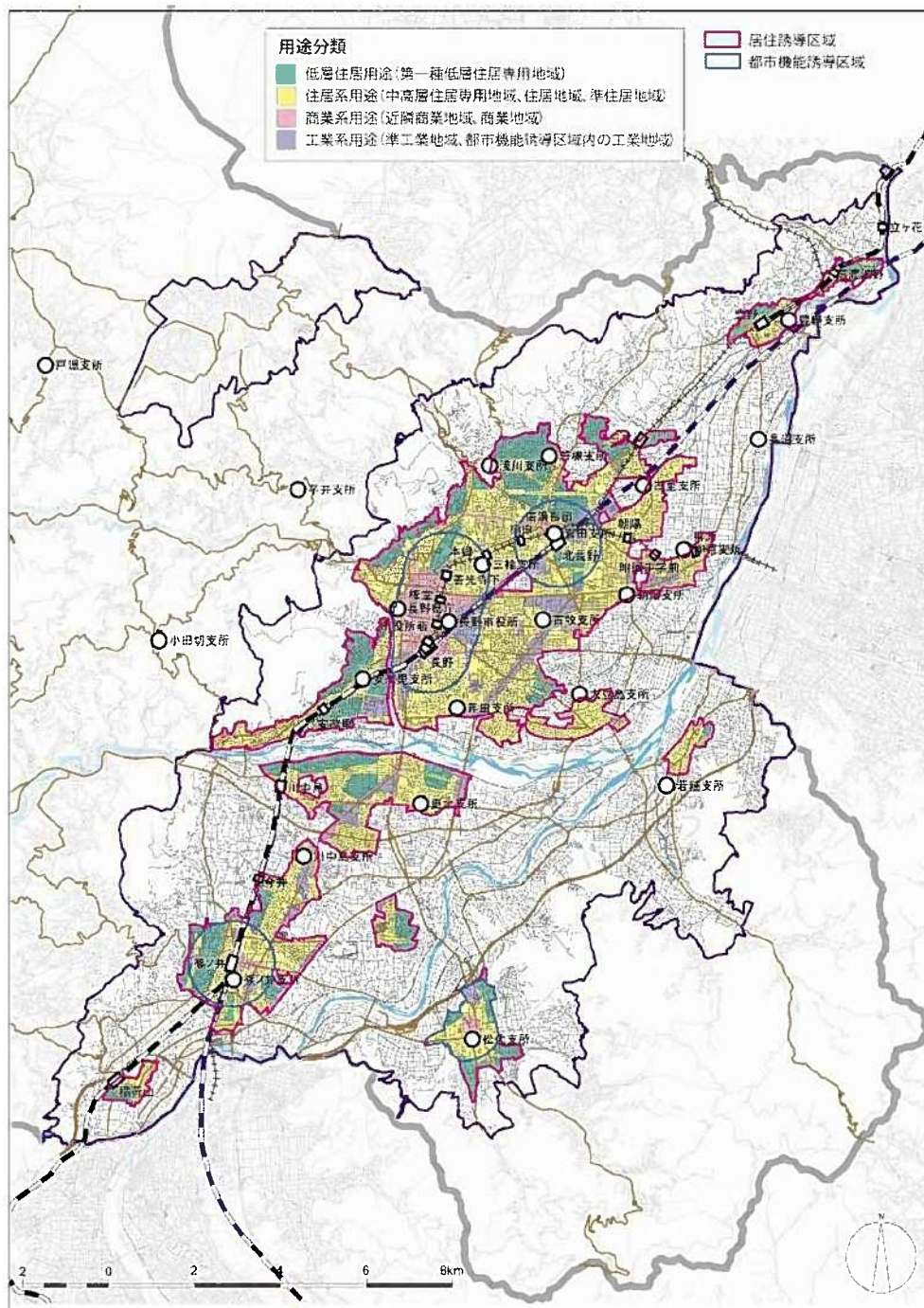


図 1-2 6 都市機能誘導区域及び居住誘導区域

資料：長野市「長野市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）」

(7) 都市計画道路の見直し方針（平成 25 年 1 月）

長野市では、平成 25 年 1 月に「長野市都市計画道路の見直し方針」を策定し、この方針に従って 1 路線を廃止している。（3・6・15 号裾花堤防線、H29 廃止）

長野市都市計画道路の見直し方針では、「第 1 段階：道路特性による評価・分類（平成 16 年度～平成 18 年度）」、「第 2 段階：代替性・必要性・実現性による評価・検証（平成 19 年度）」、「第 3 段階：時点修正と評価の補正・検証（平成 20 年度～平成 23 年度）」の結果を踏まえ、都市計画道路見直し案を作成している。

また、今後の方針として、未整備路線について概ね 5 年毎に都市計画道路見直しを行うものとしている。



図 1-27 都市計画道路見直し：廃止検討の結果

資料：長野市「長野都市計画道路の見直し（まとめ）（平成 25 年 1 月 29 日）」

2. 道路機能分類

道路機能分類は道路の持つ性格や機能、役割等を明確化することを目的とし、以下の7つの機能を設定し分類を行った。また、道路機能分類をもとに、幹線機能分類を行った。

表 2-1 道路機能分類指標

| 機能区分 | | 分類基準 |
|----------|--------------------|--|
| 構成する道路 | 都市軸を形成する道路 | 都市マス※1における「都市軸」および「歴史交流軸」「地域交流軸」、P T調査※2における「広域連携軸」「地域連携軸」を形成する道路を具体の路線に対応させる。 |
| | 都市内拠点間を連絡する道路 | 都市マスに位置づけられる「広域拠点」及び「地域拠点」に対して、それらを相互に連絡する道路を位置づける。 |
| その他の道路機能 | 広域道路ネットワークを形成する道路 | 地域全体としての人流、物流の円滑化や防災・減災に寄与する道路として位置づけ。 |
| | 商業・業務地区の活動の中心となる道路 | 商業系用途地域内にある道路を、商業・業務活動を支援し、商業・業務地区の活動の中心となる道路として位置付ける。 |
| | 居住地区の活動の中心となる道路 | 住居系用途地域内にある道路を、居住地区の活動の中心となる道路として位置付ける。 |
| | 歩行者・自転車の安全性を強化する道路 | 歩行者・自転車の安全性を強化する道路として小・中学校、高校周辺（半径500m）に存する都市計画道路を位置づける。 |
| | 観光交流を支援する道路 | P T調査の「都市型観光拠点」として位置づけられるセル環状道路内地区と松代地区内に存在する道路及び観光拠点を連絡する道路を位置付ける。 |

※1：長野市都市計画マスタープラン（平成29年3月） ※2：長野都市圏総合都市交通計画（平成31年3月）

表 2-2 幹線機能分類の考え方

| 機能分類 | 考え方 | 分類方法 |
|--------|--|--|
| 主要幹線道路 | 都市と都市を結び、都市圏域の骨格を形成する道路。 | 道路機能分類の「都市軸を形成する道路」において、「都市軸」または「広域連携軸」を形成する道路として分類された道路。 |
| 幹線道路 | 都市内及び都市間を結び、都市内（生活圏）の骨格を形成し、主要幹線道路を補完する道路。 | 主要幹線道路に分類されなかった道路のうち下記のいずれかに該当する道路。 ・道路機能分類の「都市軸を形成する道路」において、「歴史交流軸」「地域交流軸」「地域連携軸」のいずれかに分類された道路。 ・道路機能分類の「都市内拠点間を連絡する道路」に分類された道路。 ・「広域道路ネットワークを形成する道路」に分類された道路。 |
| 補助幹線道路 | 幹線道路を補完する主要な道路。 | 主要幹線道路または幹線道路に分類されなかった都道府県道及び都市計画道路、長野市の緊急活動用道路として指定される道路。 |