

### ③ 既存ストックの活用

#### 【検証】

「代替性あり」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。

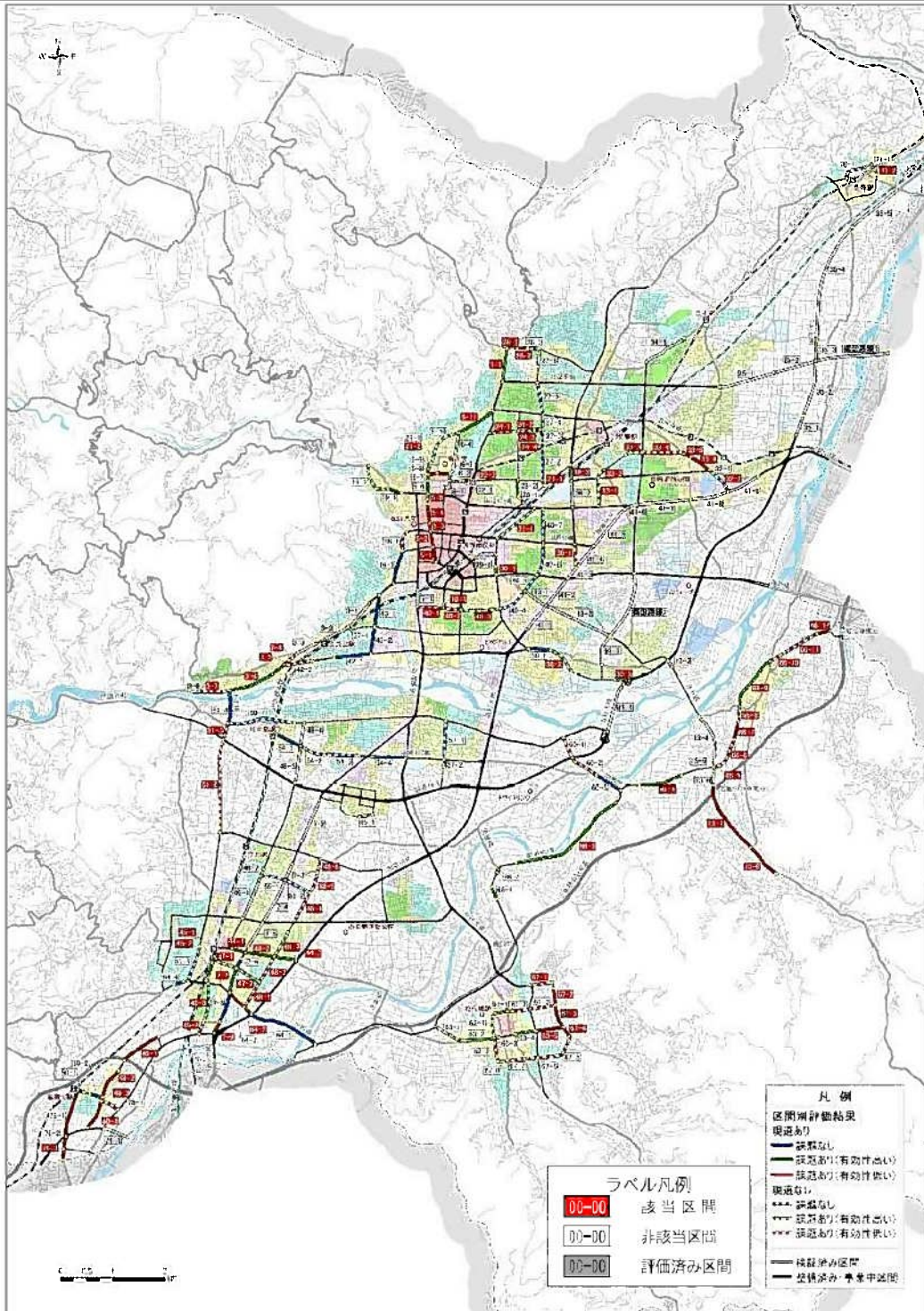


図 3-30 既存ストックの活用 検証図

【検証結果】

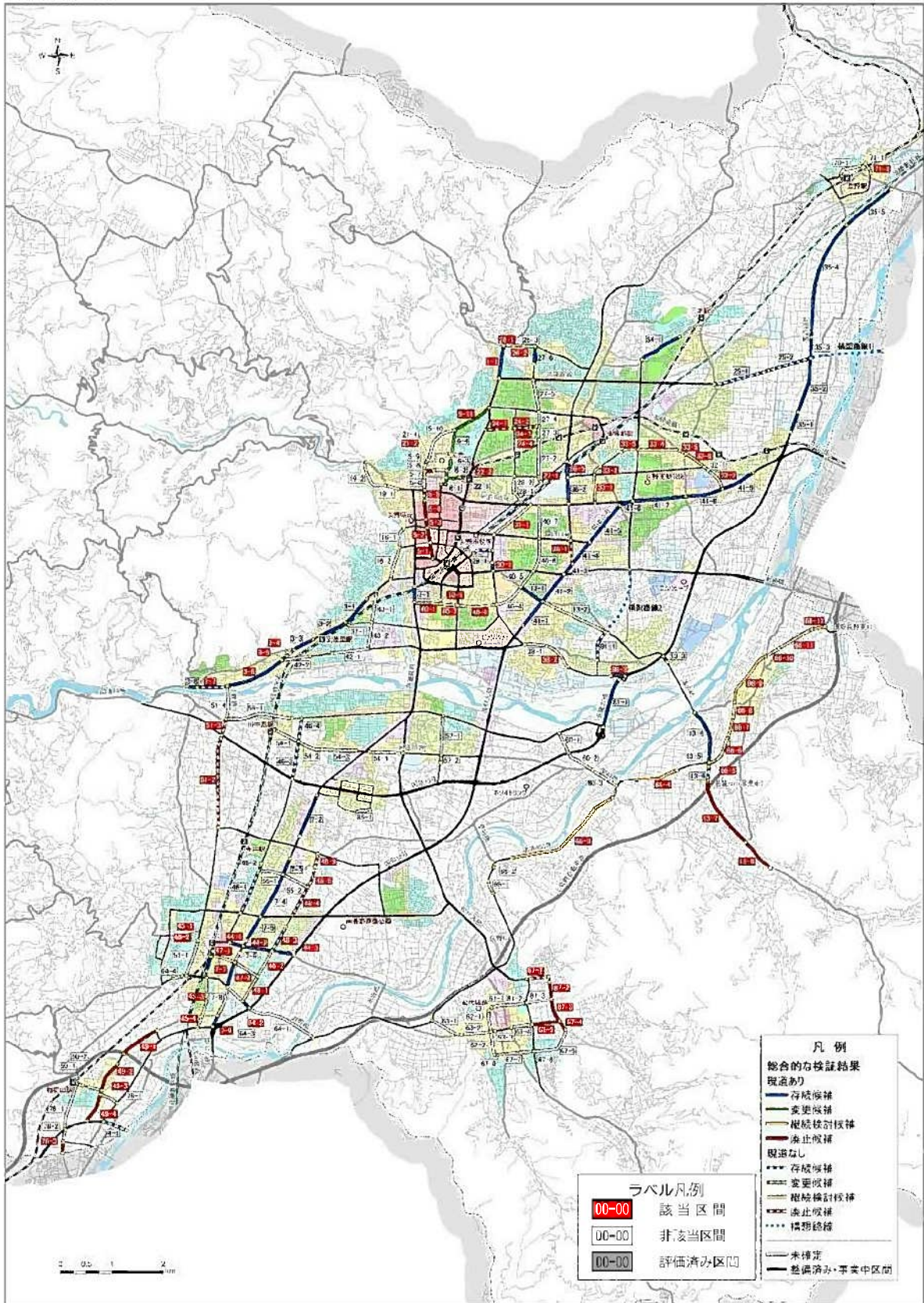


図 3-31 既存ストックの活用 検証結果

#### 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。

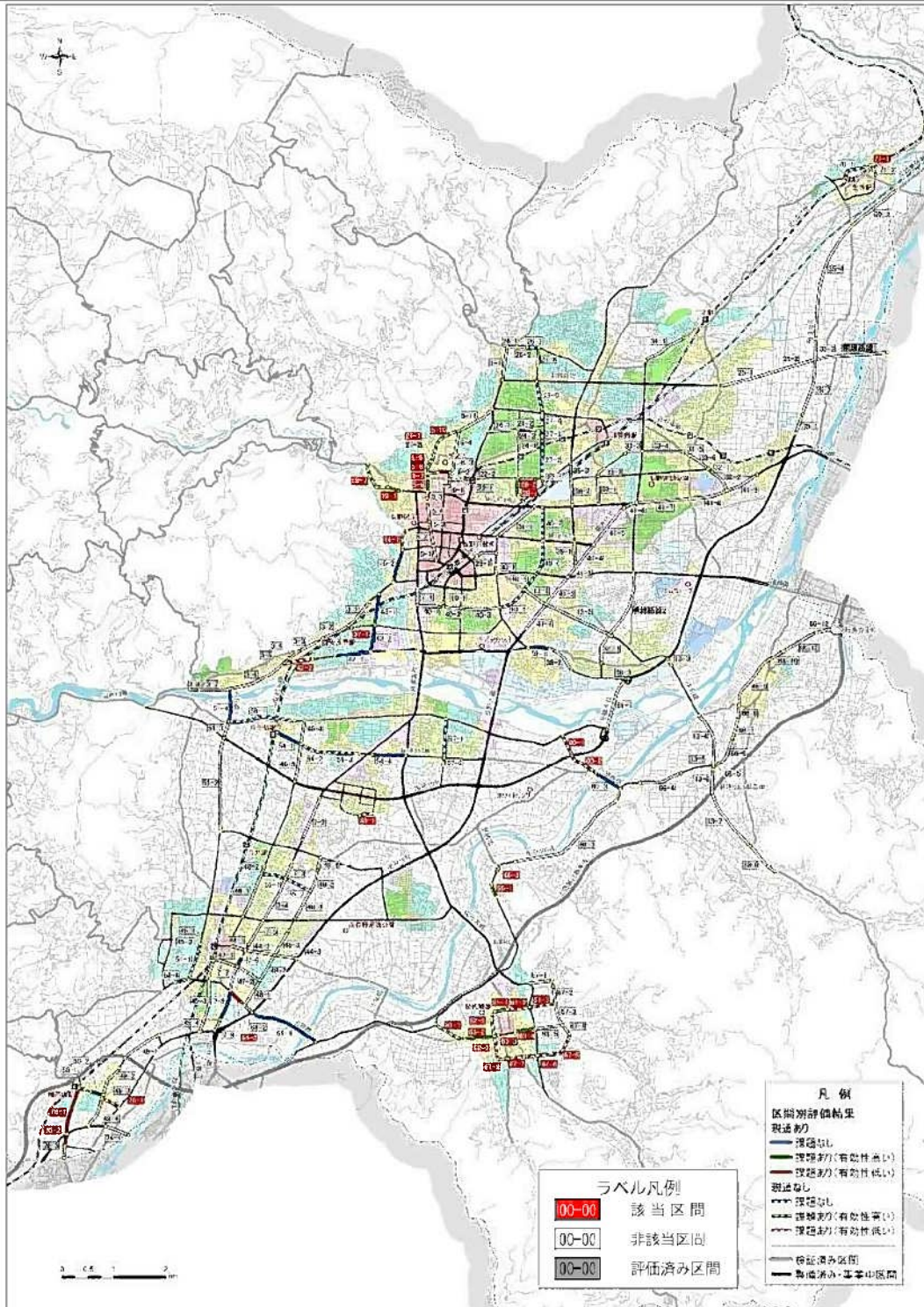


図 3-32 実現課題の検証 検証図

【検証結果】

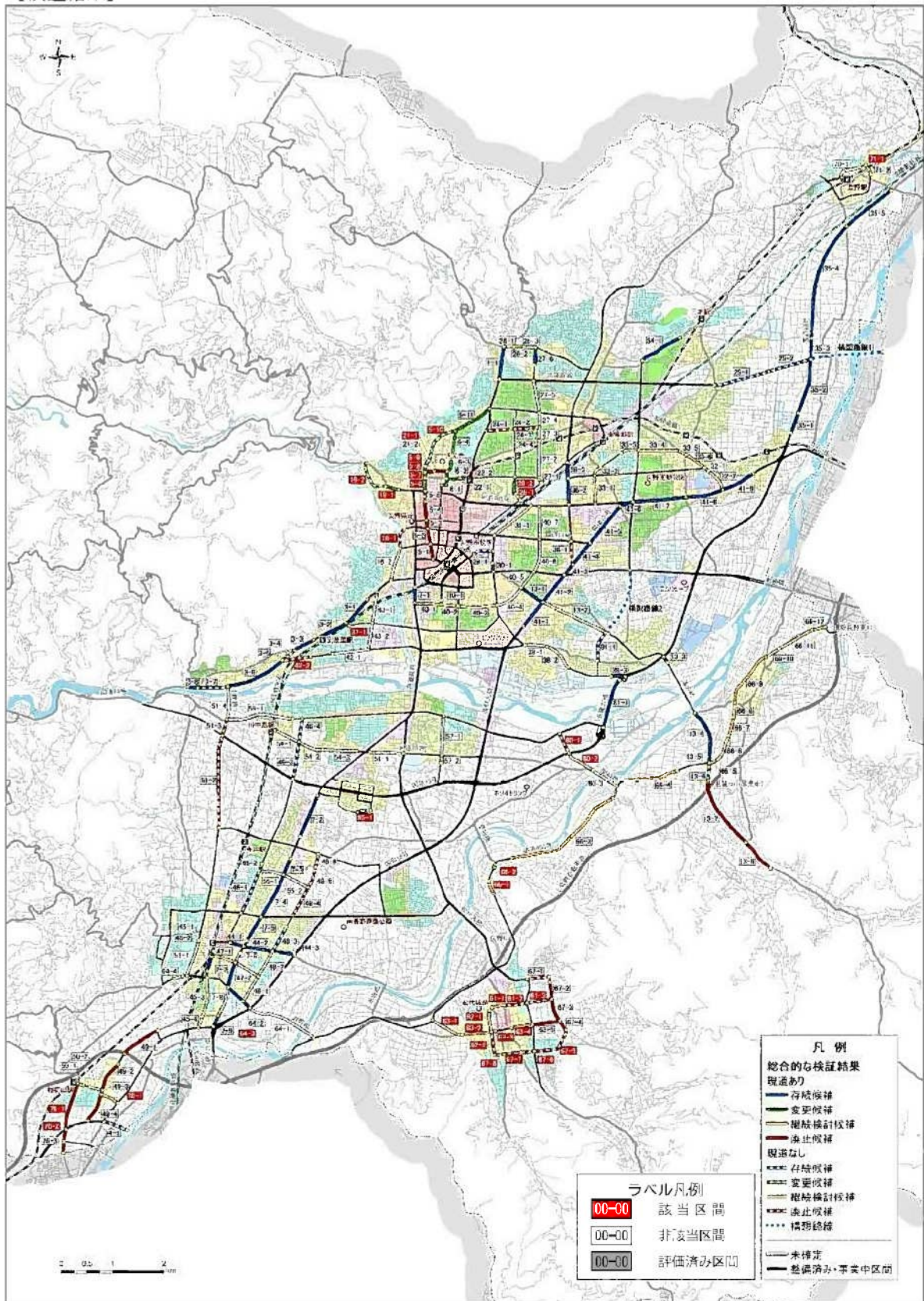


図 3-33 実現課題の検証 検証結果

⑤ 事業の連続性・路線としての機能

【検証】

前後区間の評価状況に応じて、事業の連続性や路線としての機能に問題が生じる場合に、前後区間の評価結果に応じて評価を決定する。

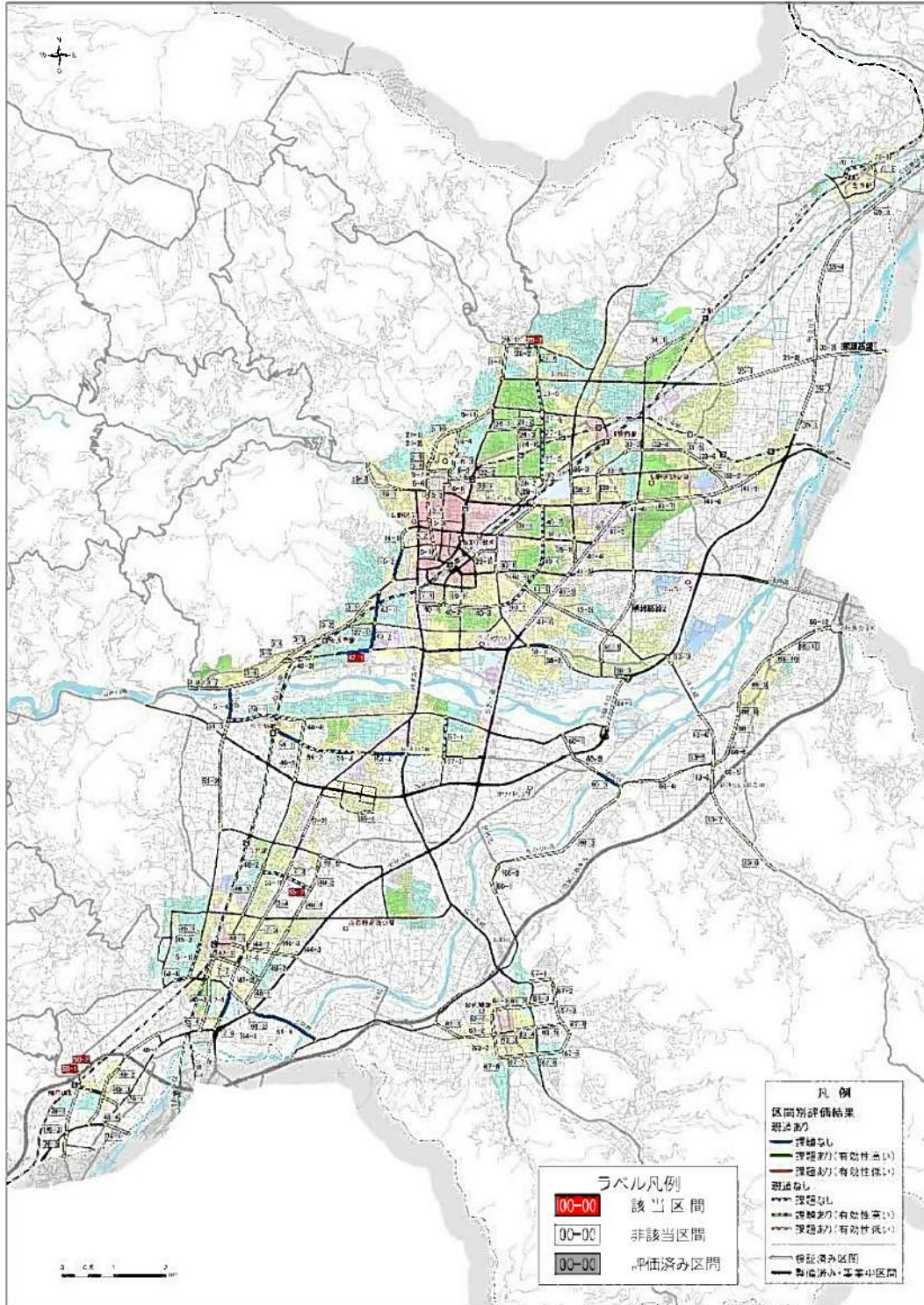


図 3-34 事業の連続性・路線としての機能 検証図

【検証結果】

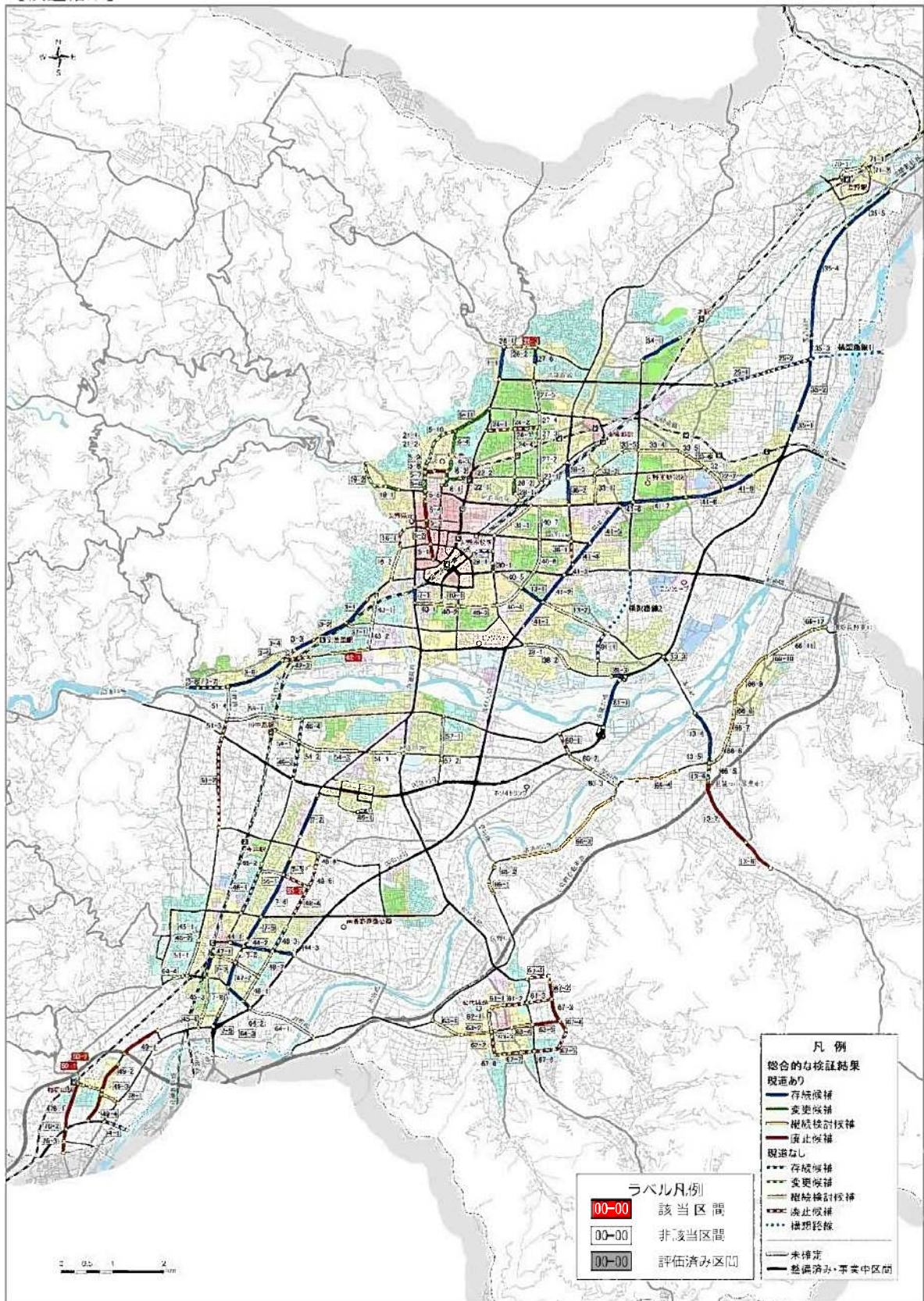


図 3-35 事業の連続性・路線としての機能 検証結果

【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

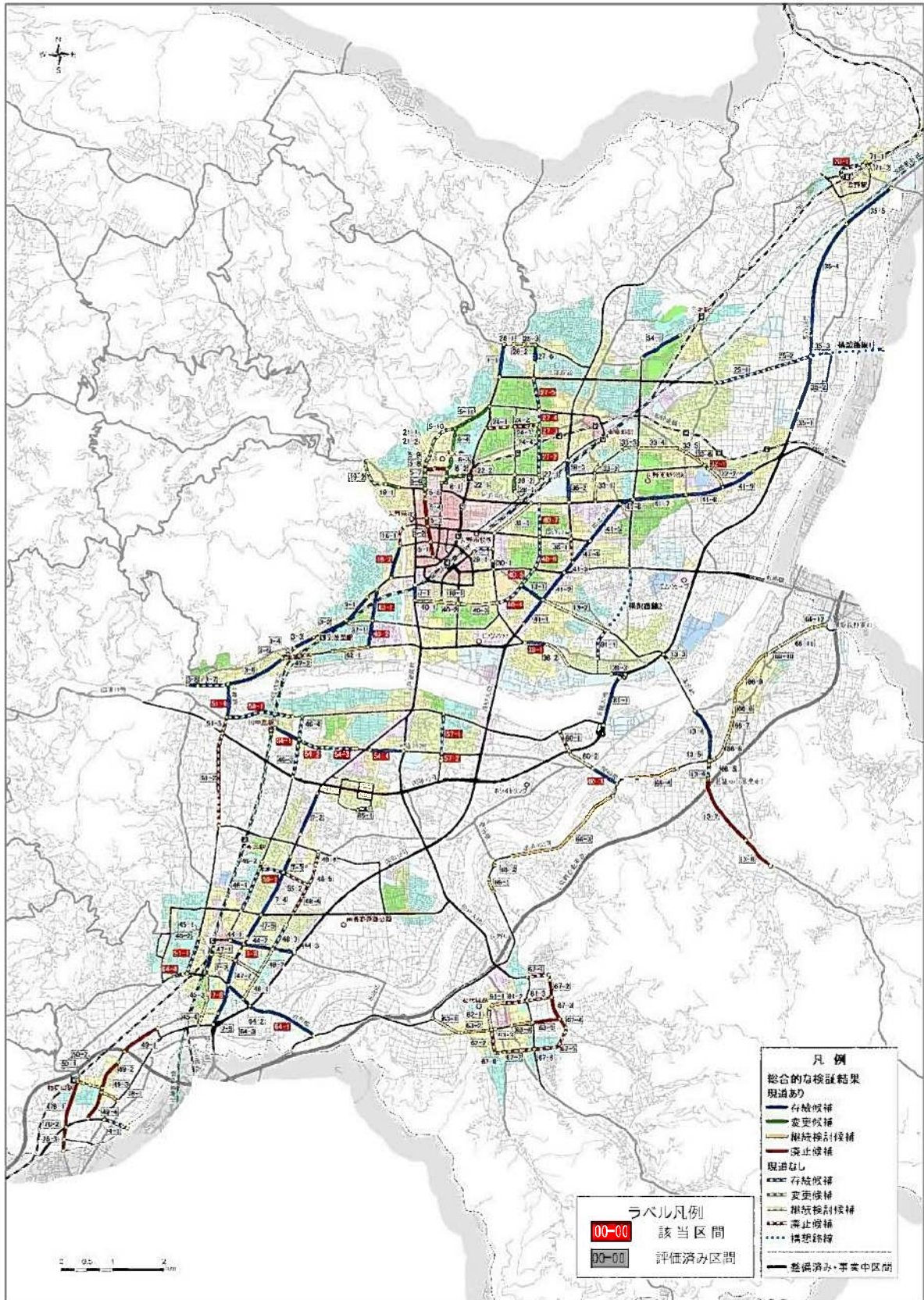


図 3-36 有効性があり、現道活用不能・代替路が無く、実現性・連続性に問題が無い区間

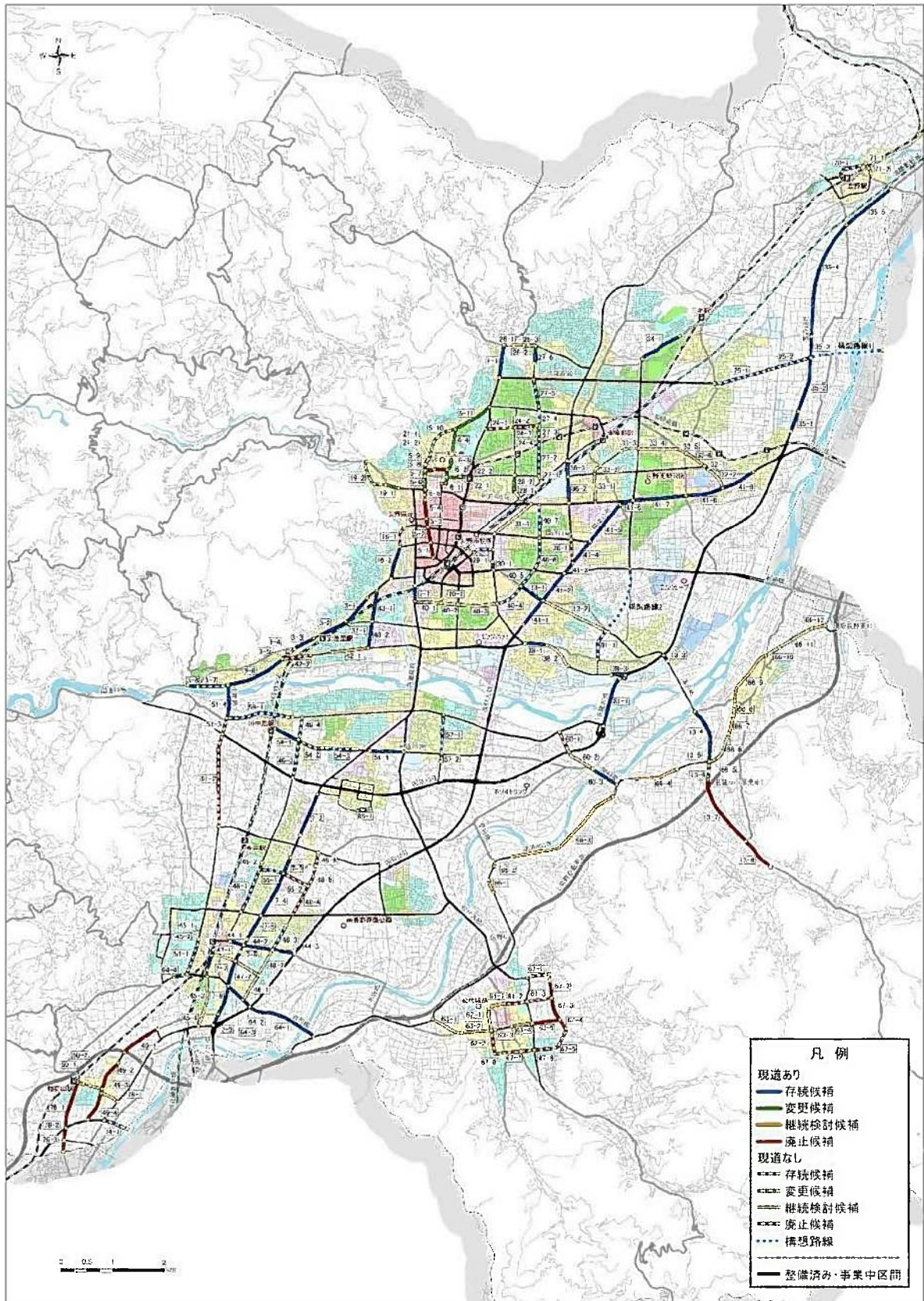


図 3-37 暫定見直し原案



## 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」と位置付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<sup>1)</sup>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。  $\sum (\text{区間距離} \times \text{混雑度}) \div \sum (\text{区間距離})$

表 3-11 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"> <li>■歩行者優先化など規格を下げる変更候補</li> <li>・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</li> <li>・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）</li> <li>■その他の変更候補</li> <li>・車線数が増えない場合にはQV変更なし</li> <li>・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</li> </ul>
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 3-12 混雑状況一覧

推計年次	道路網	市内混雑区間延長(km)					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	合計	
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。



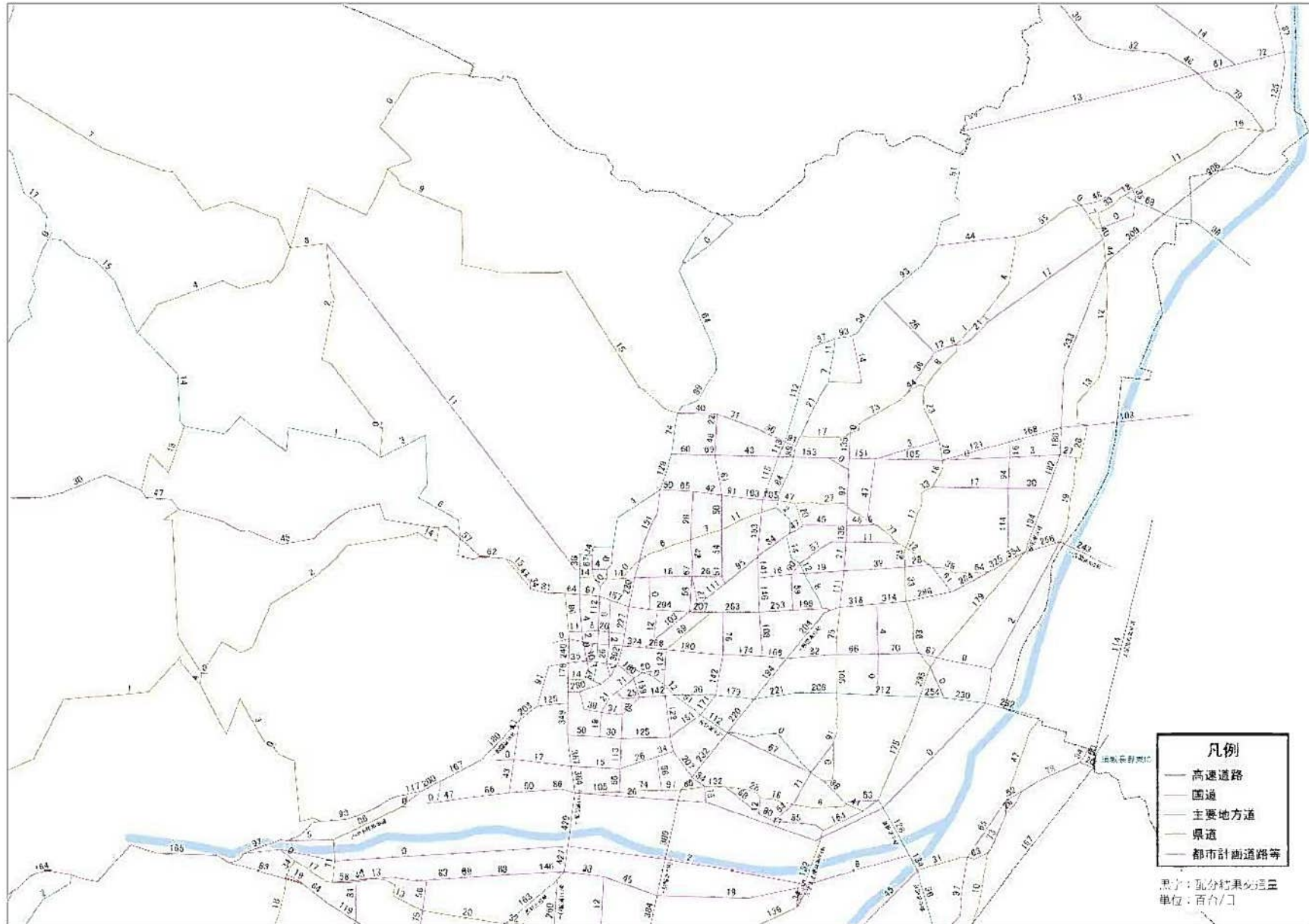


図 3-38 暫定見直し原案道路網 将来配分 交通量図 北部

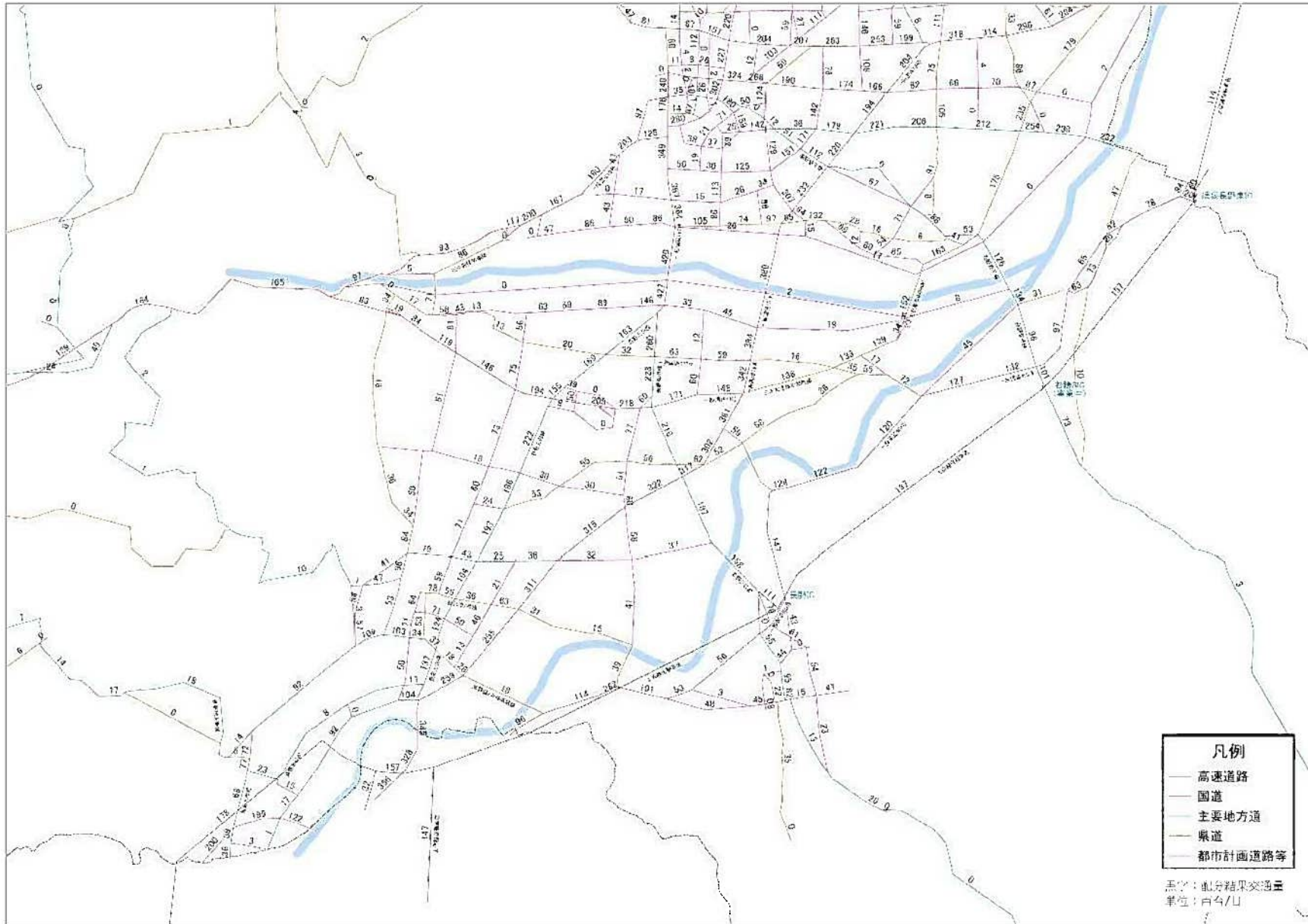


図 3-3-9 暫定見直し原案道路網 将来配分 交通量図 南部

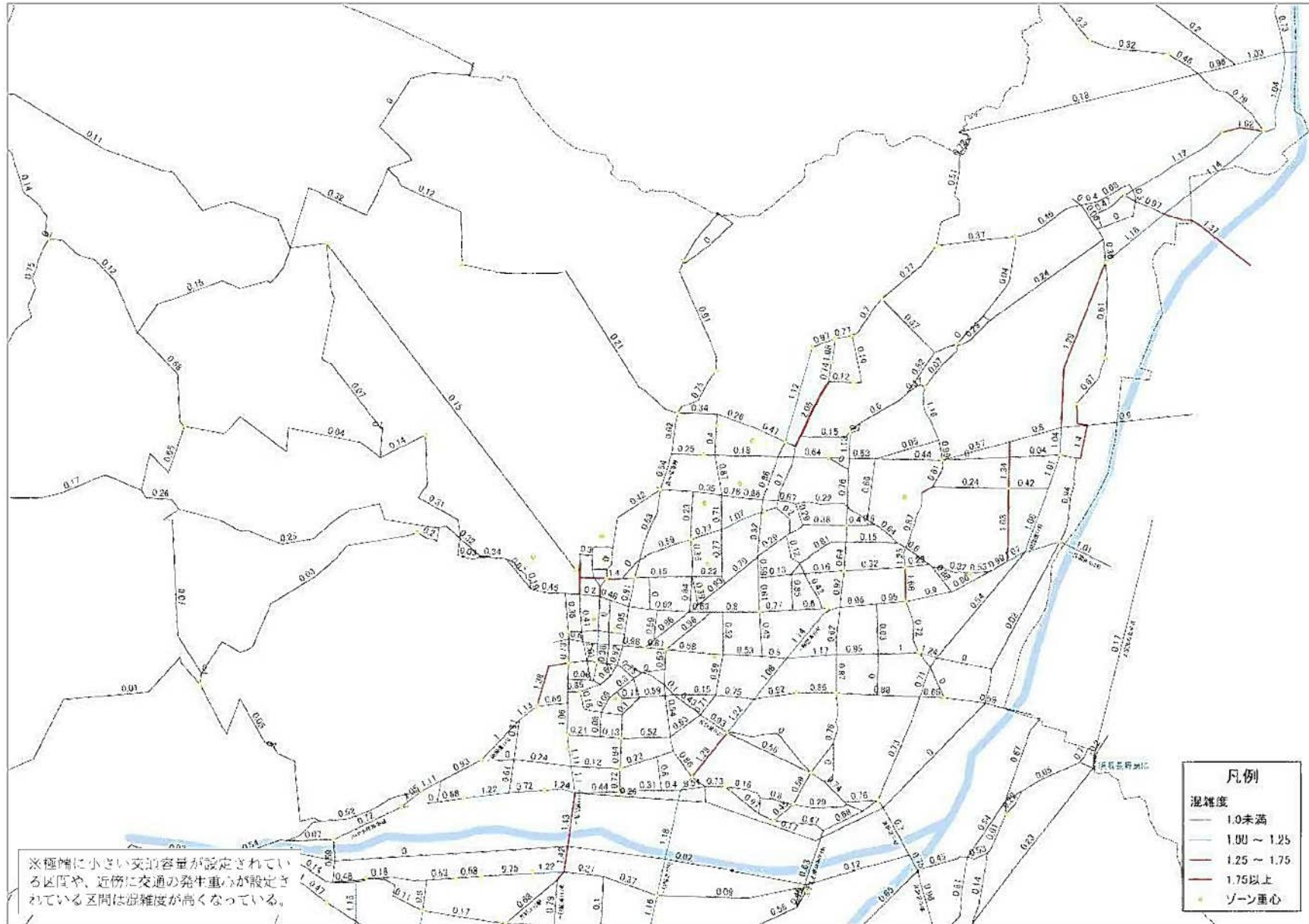


図 3-40 暫定見直し原案道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 北部

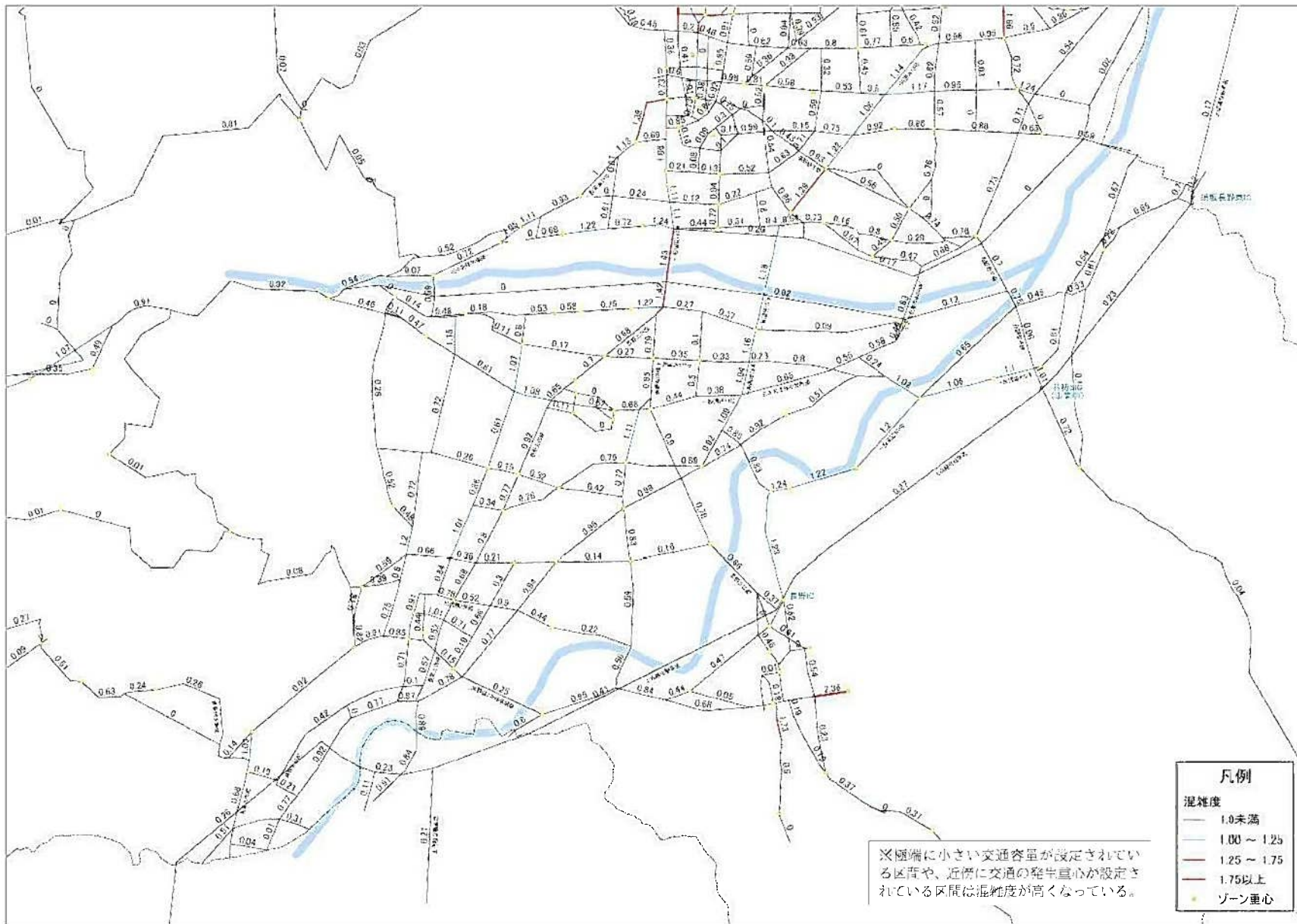


図 3-4-1 暫定見直し原案道路網 将来配分 混雑度図 (PT容量) 南部

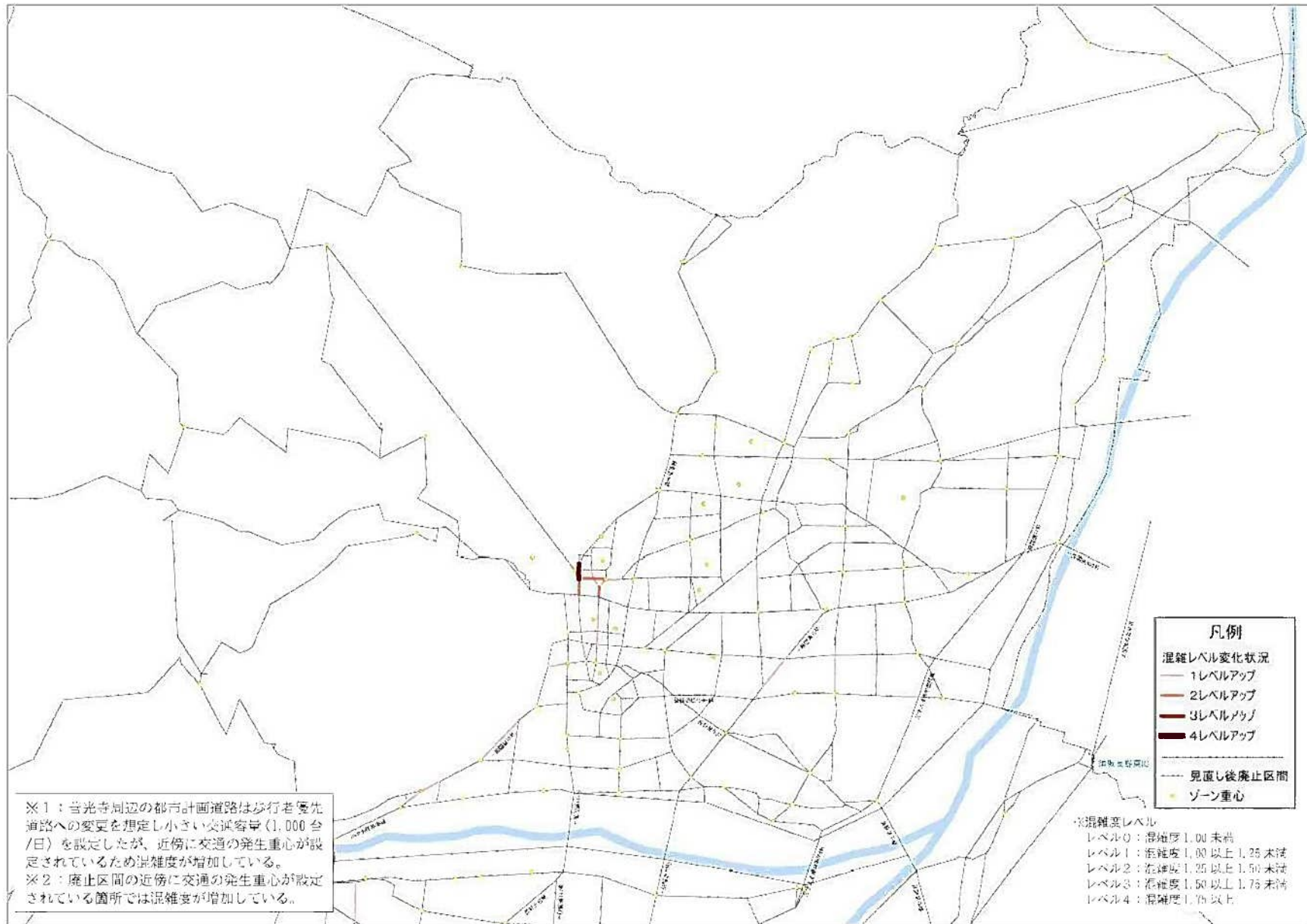


図 3-4 2 暫定見直し原案道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 北部

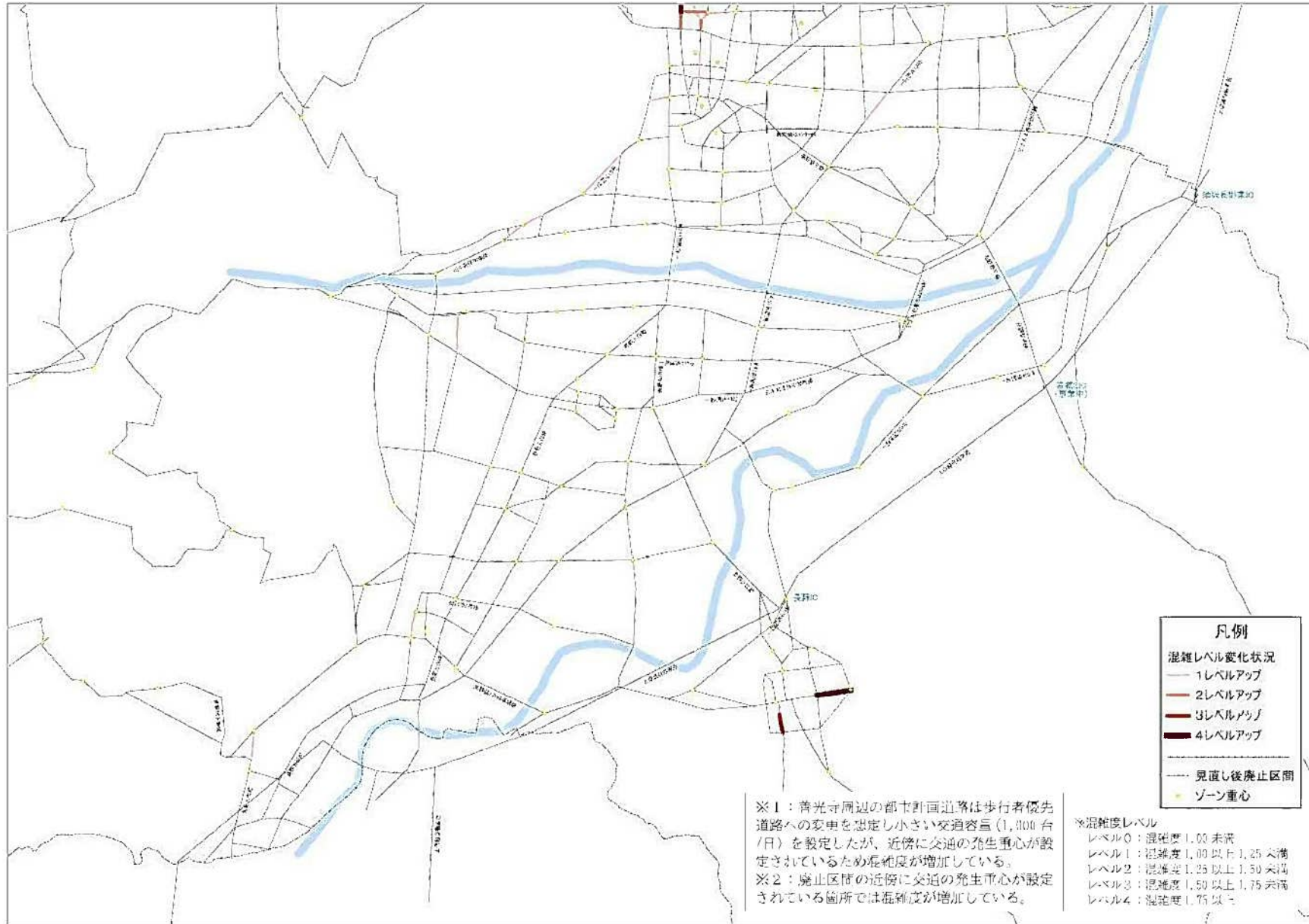


図 3-4-3 暫定見直し原案道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 南部



#### (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付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 5-1-4（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付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付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付けられることから、当該区間も継続検討候補に位置付け、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付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付け、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榎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付けがあるため、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、(郡) 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付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付け、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、(郡)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付け、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付けがあり、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付け、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付けがあり、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(郡)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付け、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・連続性に問題はないが、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付け、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、（郡）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付け、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付けがあり、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付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調査の位置付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、（郡）昭和通り及び（郡）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付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付け、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付け、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付けられた道路で、区 間 41-1~3 は都市計画マスタープランに位置付けられ 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付け、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 プランに位置付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付け、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 に位置付け、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付けられることから、当該区間も継続検討候補に位置付け区間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付け、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付け、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付け、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付け、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付け、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 岩野ニッ柳線	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付け、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付ける。
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付け、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付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付け、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付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。

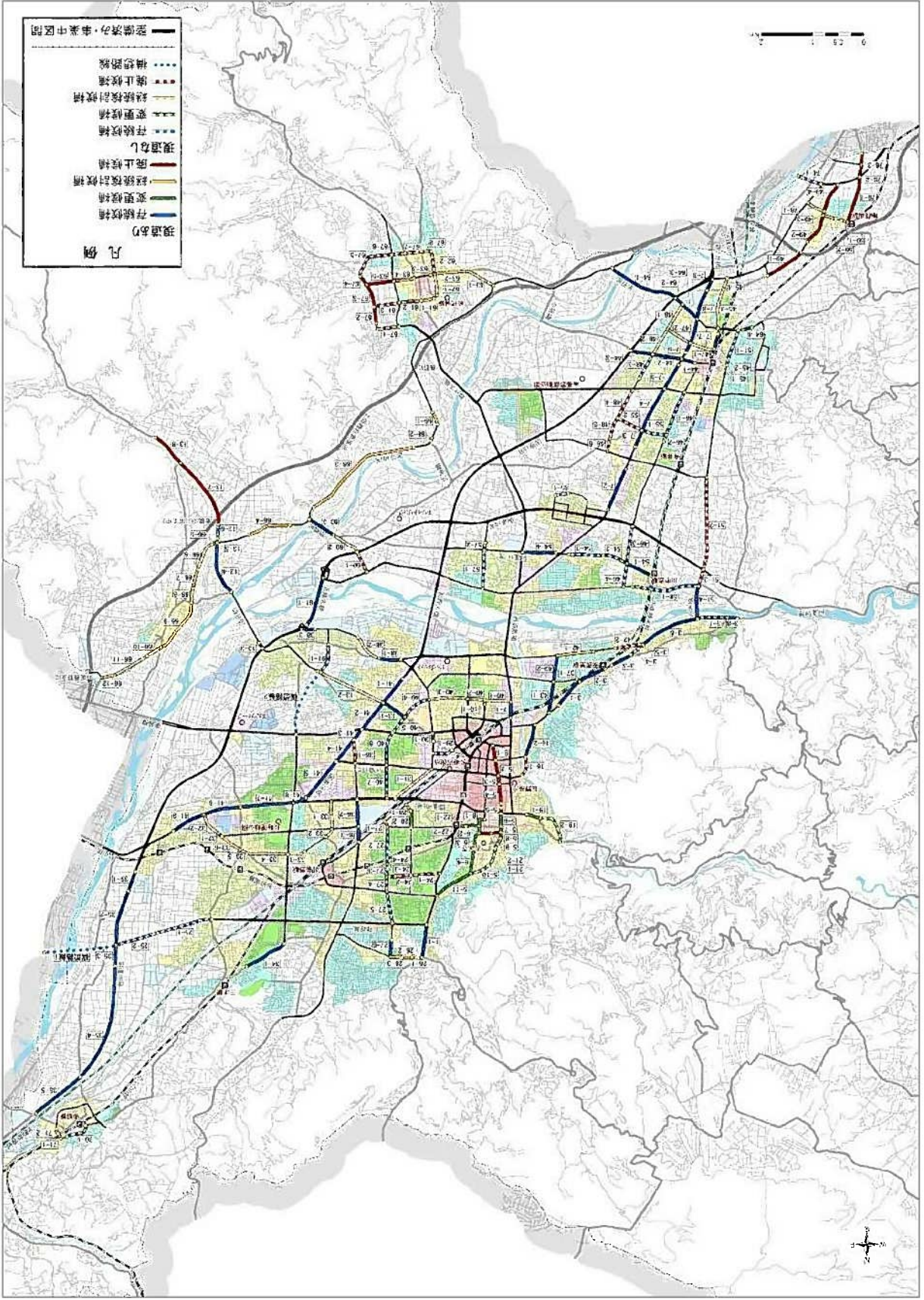


表 3-21 都市計画道路見直し原案 - 9

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付けがあり、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付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付けられた道路であり、実現性に課題は無い。



図 3-4 都市計画道路見直し原案



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記及び次頁以降に示した。

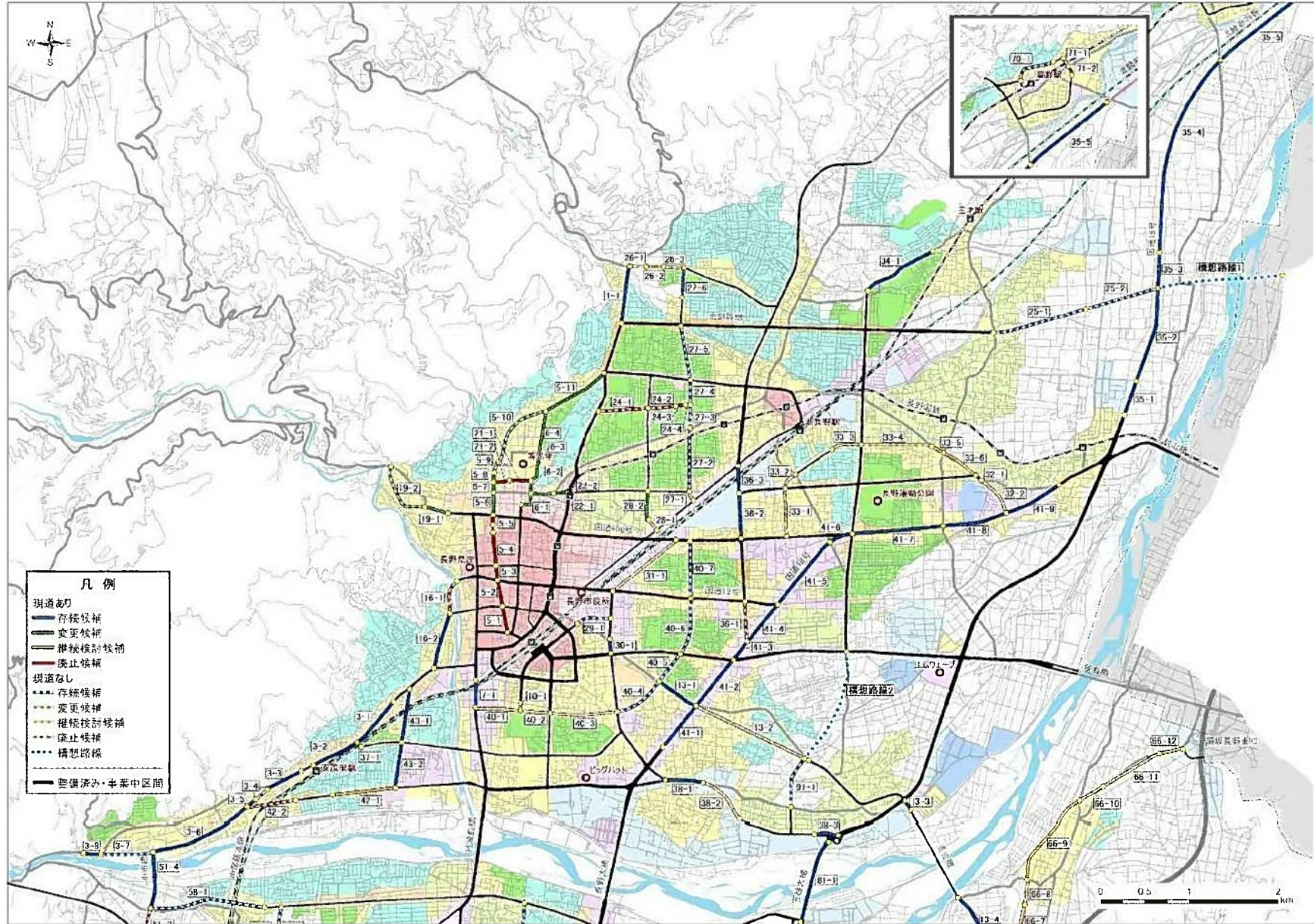


図 3-45 都市計画道路見直し原案 北部

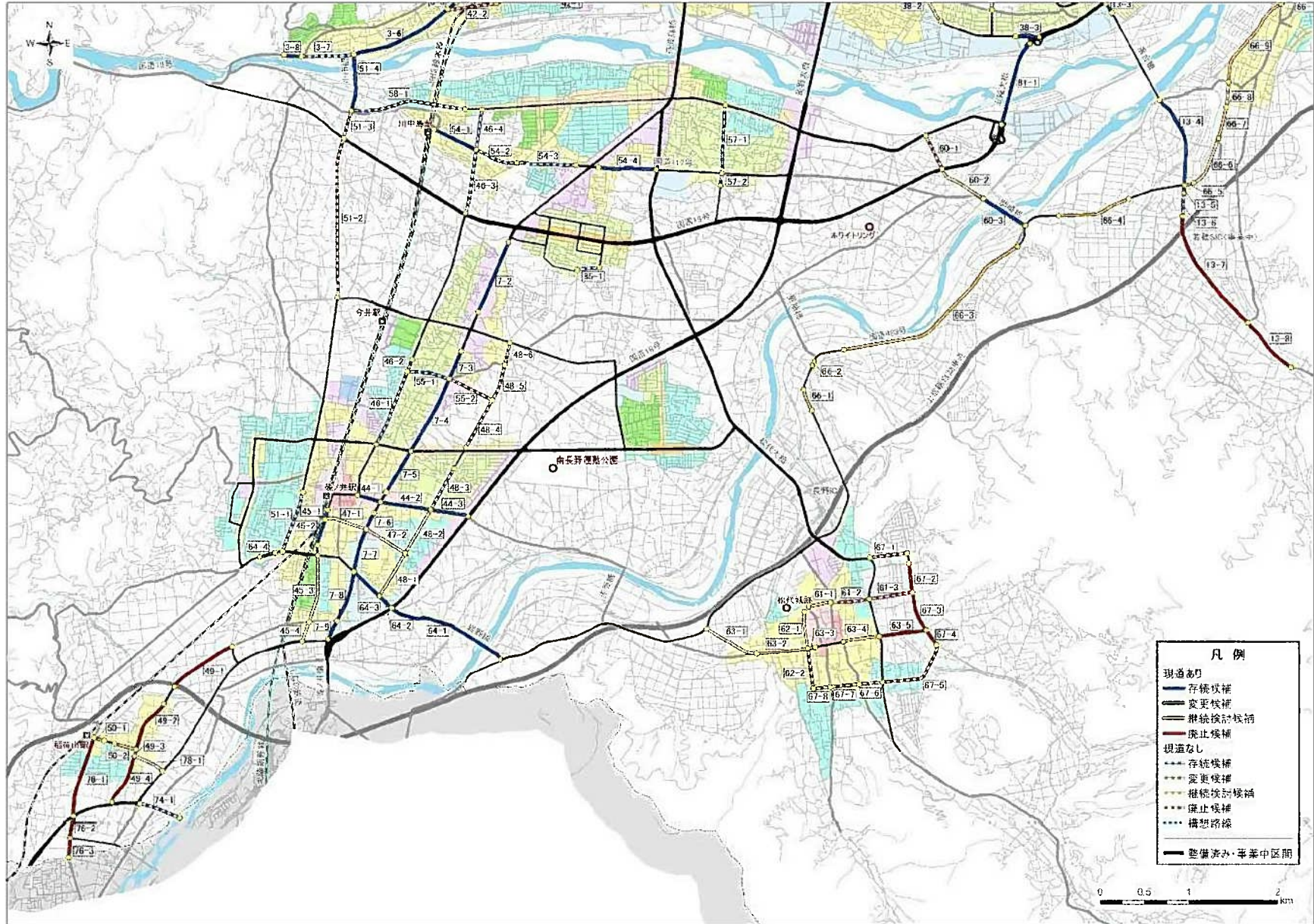


図 3-46 都市計画道路見直し原案 南部

### 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」の位置付け

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 3-4 7 パブリックコメント資料(1/11)

## ○ 都市計画道路とは

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

## ○ 都市計画道路見直しの 目的 と コンセプト

～ ちょうどいい大きさのまちを目指して ～

将来にわたって、選択と集中による効果的で効率的な整備を推進するため、適切な規模で、適正な配置となるように都市計画道路を見直します。

これまでは…

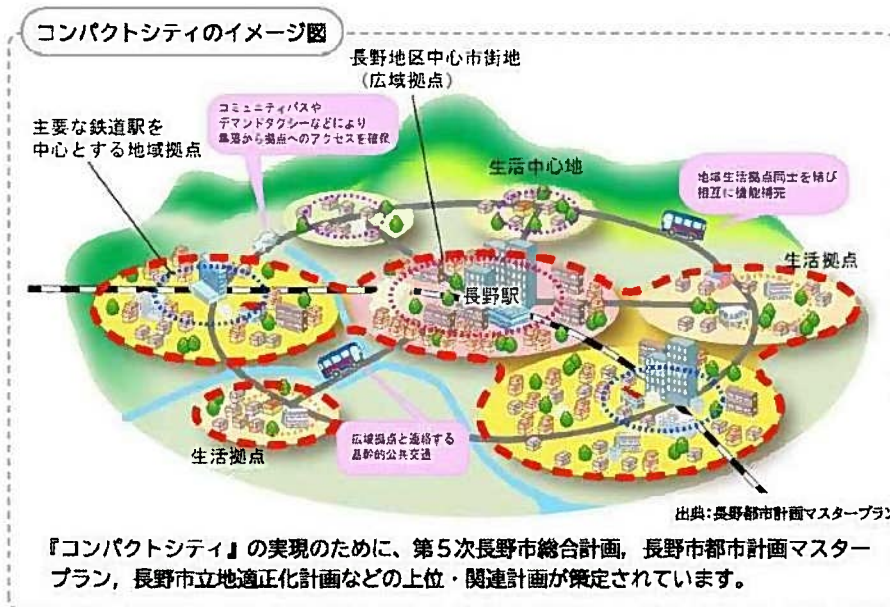
- ・人口の増加
- ・高度経済成長
- ・急速な自動車の普及

都市の拡大

これからは…

- ・人口の減少
- ・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



p. 1

図 3-48 パブリックコメント資料(2/11)



## ○ 都市計画道路の見直し方法

### ① 見直し対象路線・区間の設定

整備済みと事業中を除く 未整備路線を見直し対象 としました。

### ② 見直し評価指標による道路機能の整理

有効性・代替性・実現性の観点から指標を設定し、道路機能を整理しました。

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

※9ページに評価視点を掲載

### ③ 見直し評価指標による“区間別”評価

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

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

### ④ “道路網”としての総合的な検証

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

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

※9ページに検証項目を掲載

p. 2

図 3-49 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)

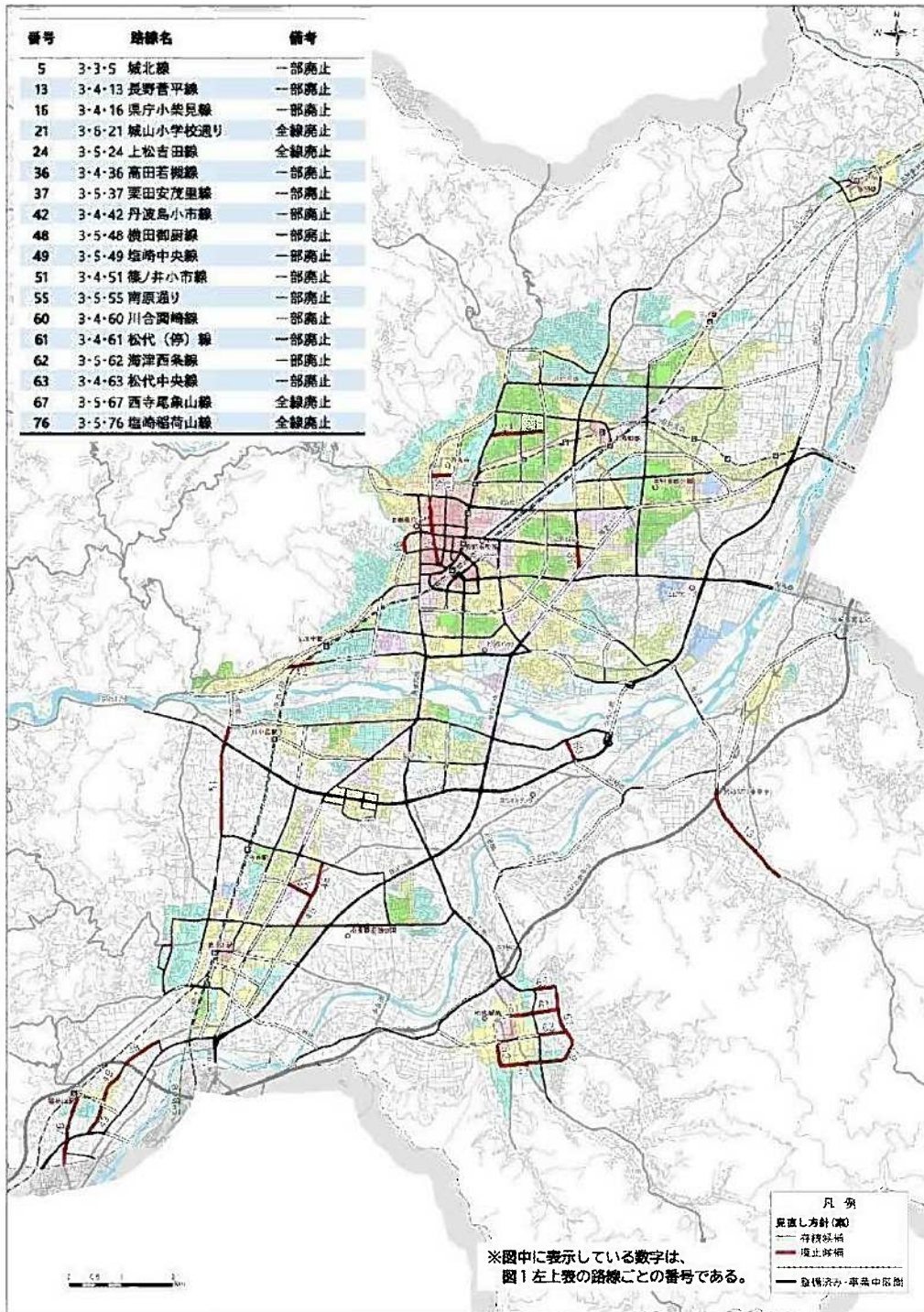


図1 都市計画道路見直し方針(案)

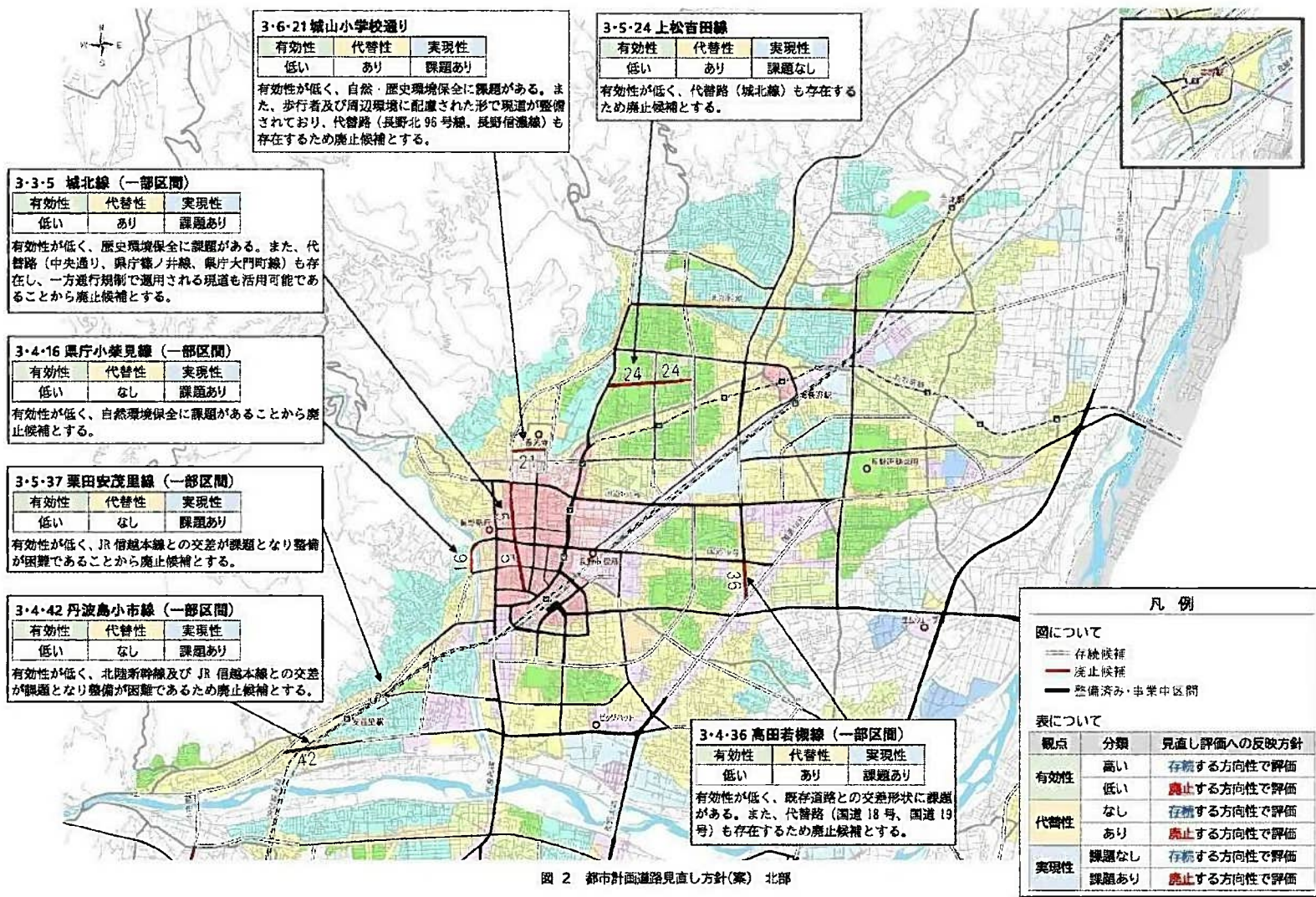


図 2 都市計画道路見直し方針(案) 北部

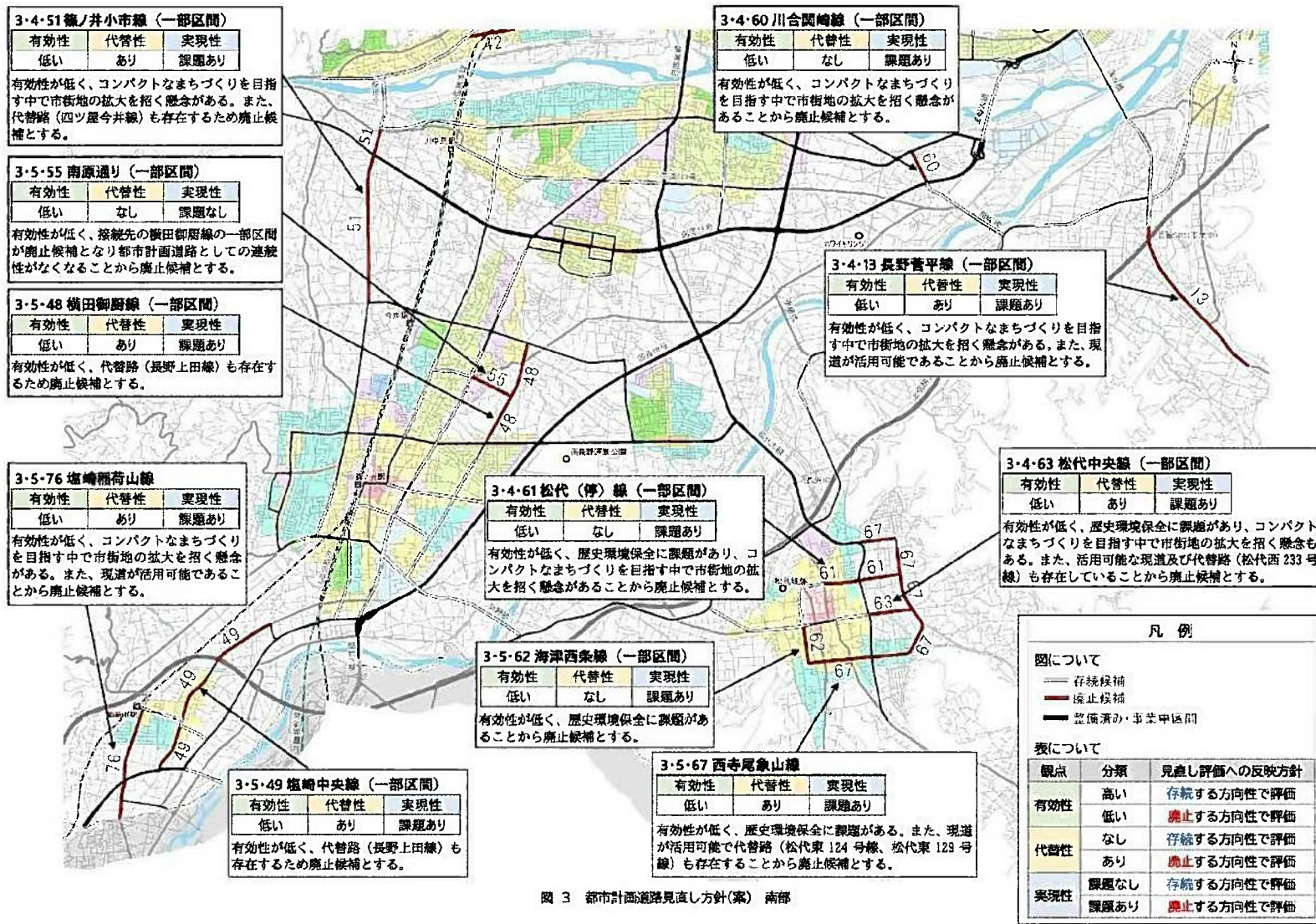


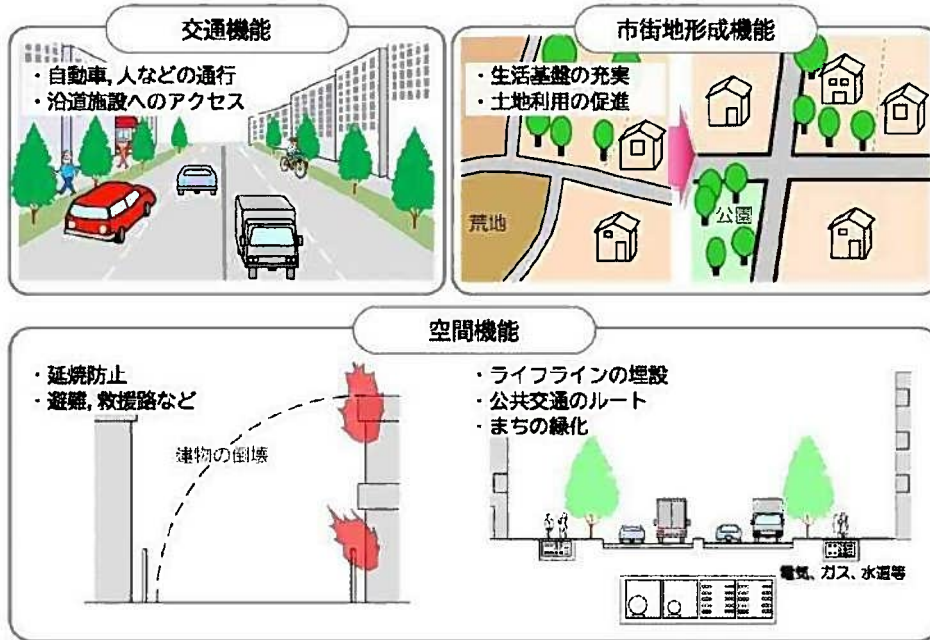
図 3 都市計画道路見直し方針(案) 南部

# 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。

### ○ 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、現道は今までもおり通行可能で、維持・管理も継続して行われます。

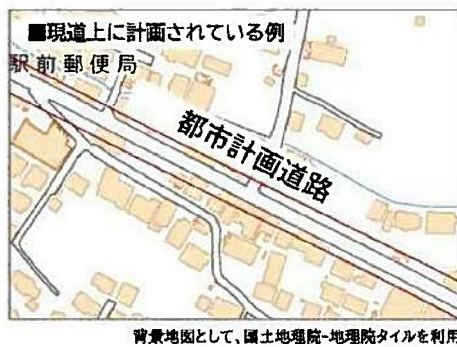


図 3-54 パブリックコメント資料 (8/11)

○ 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。

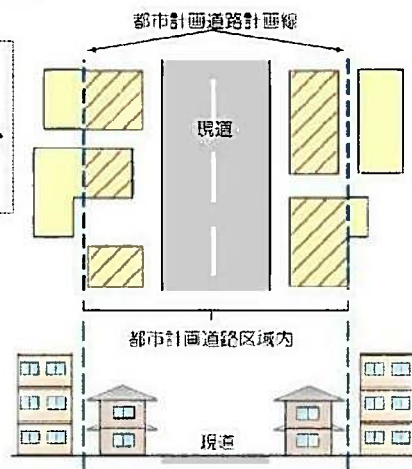
※ 建築制限（都市計画法第53条、第54条）について

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》

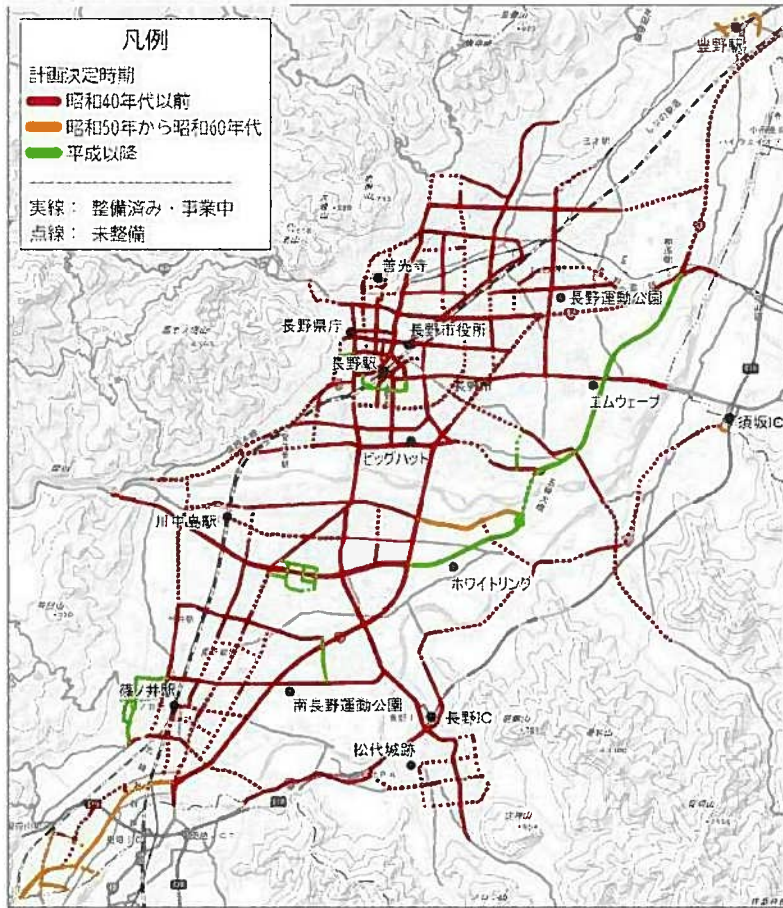
昭和41年 2市2町3村が合併  
 昭和44年 各市町村で計画されていた  
 都市計画道路を整理・統合

《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



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）

## 長野市 都市計画道路見直し方針(案)に関する意見書

※令和3年9月17日(金)まで(必着)に、ご意見をお寄せください。

氏名 (団体等の名称・代表者名)	(フリガナ)
住所 (団体等の所在地)	〒
連絡先 (電話番号・メールアドレス等)	

### ・ご意見とその理由等

記入例：〇ページの〇〇について、〇〇〇〇だと思います。

ご協力いただき、ありがとうございました。

長野市 都市整備部 都市政策課(計画担当)

1 / 2

図 3-58 パブリックコメント意見書様式(1/2)

## 市民意見(パブリックコメント)の募集について

### 提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](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。

※1 関係機関や関係部局からの指摘事項は斜体で示した

※2 パブコメの実施結果については資料編の p.11～17 を参照のこと

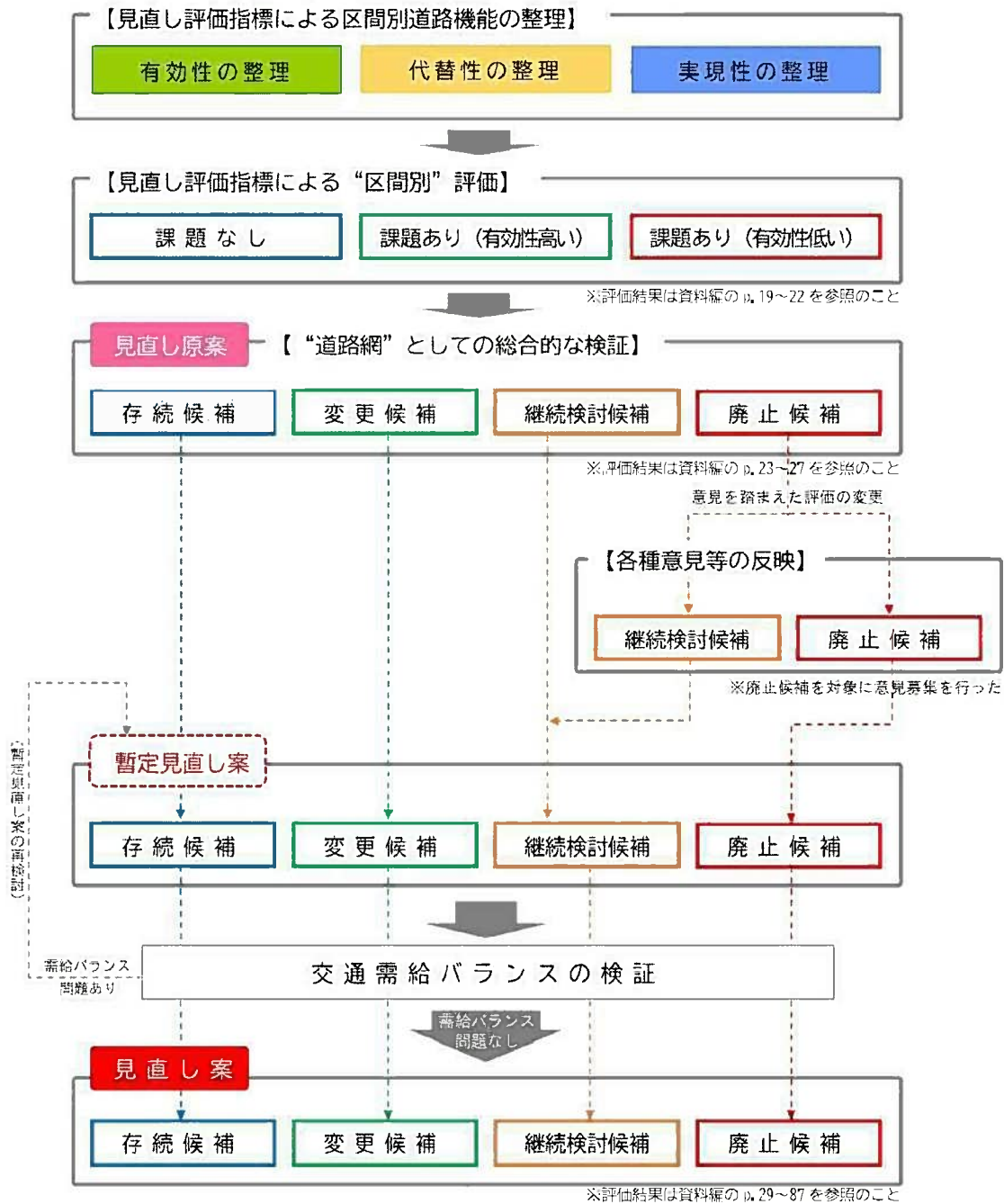


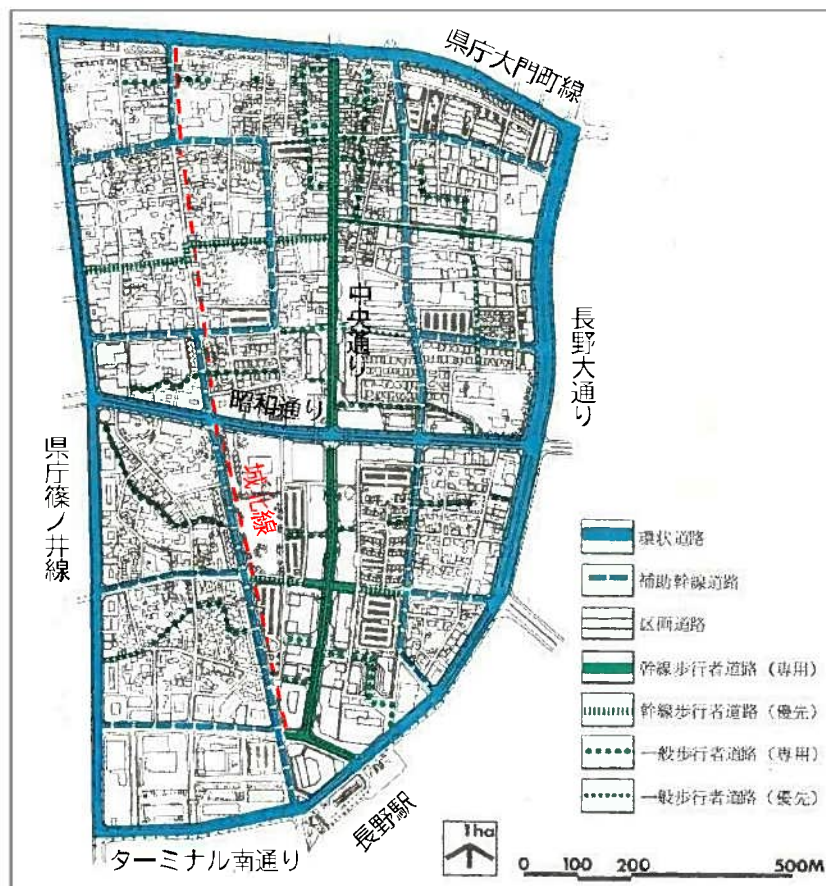
図 3-60 パブリックコメントの反映フロー

■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) <sup>※</sup> の中で補助幹線道路として位置付けられている。セル方式の一端を担う道路として今後、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	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、廃止候補とした。ただし、長野県との協議結果を受け、城北線の当該区間は継続検討候補に評価を改める。

※総合都市交通施設整備事業基本計画（交通セル方式）

中心市街地の骨格となる環状道路（幹線道路）の整備と、その内側の補助幹線道路の整備に関する道路網計画を定めている。中心市街地を歩行者中心の空間とするため、幹線道路に囲まれた区域内において自動車交通の流入をできるだけ排除するシステム



出典：長野市 総合都市交通施設整備事業基本計画

図 3-61 道路網計画図

■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	今回の評価では有効性が低く、市街地の拡大を招く恐れのある区間に該当している。また、現道が約8m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ため、廃止候補とした。また、将来交通量推計においては、若穂SIC等の整備が行われた場合においても、当該区間の交通量は現況と比較して大きな変化はなく、当該区間を廃止した場合においても大きな混雑は発生しないものと推計された。地域の活性化については、都市計画道路としての整備ではなく、より柔軟な対応ができるような方法で、地区としての方向性も確認させていただきながらご相談させていただきたい。以上のことから、長野菅平線の当該区間は評価を改めないものとする。

■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	【廃止候補に反対3件(3名)】 ・ 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	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、廃止候補とした。また、将来交通量推計においては、(都)安茂里幹線の整備により、当該区間が廃止となった場合においても、国道19号((都)安茂里幹線)の大きな混雑は発生しないと推計された。加えて、現在、山王小柴見線(相生橋の架替え)が事業中であり、相生橋の老朽化に伴う代替橋として整備する必要性は低い状況である。ただし、現況においてはピーク時に国道19号((都)安茂里幹線)の混雑が発生していることから、国道19号((都)安茂里幹線)の整備及び山王小柴見線の整備(相生橋の架替え)による今後の交通の変化及び事業効果を検証した後に判断する必要があるため、県庁小柴見線の当該区間は継続検討候補に評価を改める。

■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	【存続候補に反対2件(1名)】 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を検討して欲しい。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	今回の評価では有効性が高く、代替路がないと評価された。ただし、縦断勾配が現行の道路構造令に適合していないことや、風致地区及び歴史的風致維持向上計画重点区域に指定されていることから自然・歴史環境保全に課題もある。幅員や構造の変更を検討する必要があるため、変更候補とした。以上のことから、西部線は評価を改めないものとするが、いただいたご意見については今後、事業を進めていく上で関係機関と共有させていただく。

■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	【廃止候補に反対1件(1名)】 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。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
継続検討候補	今回の評価では有効性が低く、(都)城北線の整備済み区間(通称 SBC 通り)が代替路となるため、廃止候補とした。将来交通量推計においては、上松吉田線が廃止候補となった場合においても、周辺道路において大きな混雑は発生しないものと推計された。ただし、今回ご意見をいただき、上松吉田線の評価を再検討したところ、都市計画公園(美和公園)へのアクセス道路になっており、公園が有する多様な機能をさらに発揮できるよう、一体的な計画として連携を図る必要があるため、上松吉田線は継続検討候補に評価を改める。

■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	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く。

■対象路線：3・4・32 東部幹線（区間 32-1～32-2）

原案での評価	意見要旨
継続検討候補	【存続候補に賛成2件(1名)】 現状は運動公園から東へ向かって国道18号に出るには、県道北長野停車場中俣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。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	今回の評価ではご指摘いただいたような周辺環境の現状も踏まえ、継続的な検討が必要であるため、継続検討候補(パブコメでは存続候補)とした。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。

■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	【廃止候補に反対6件(6名)】 ・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るべきではないか。 ・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	今回の評価では区間は有効性が低く、既存道路との交差形状に課題があり(現在の道路構造令の基準に不適合)、国道18号と国道19号が代替路となるため、廃止候補とした。また、将来交通量推計においては、当該区間が廃止となった場合においても、国道18号((都)丹波島村山線)の4車線化や長野東バイパスの全線開通、五輪大橋の無料化などの実現により、周辺道路の大きな混雑は発生しないものと推計された。ただし、現況においては国道19号((都)昭和通り)、国道18号((都)丹波島村山線)で混雑が発生していることから、国道18号((都)丹波島村山線)の整備や周辺道路の整備による今後の交通の変化及び事業効果を検証した後に判断する必要があるため、高田若槻線の当該区間は継続検討候補に評価を改める。



■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"> <li>・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。</li> <li>・安茂里地区のJRとの交差部分の廃止は理解できる。</li> </ul>
↓	↓
対応後	素案への反映方法
継続検討候補	<p>両路線の当該区間は今回の評価では有効性が低く、北陸新幹線及びJR信越本線との交差に技術的な課題があるため、廃止候補とした。また、将来交通量推計においては、（都）安茂里幹線の整備により、両路線の当該区間が廃止となった場合においても、国道19号（（都）安茂里幹線）の大きな混雑は発生しないと推計された。ただし、現況においてはピーク時に国道19号の混雑が発生していることから、国道19号（（都）安茂里幹線）の整備による今後の交通の変化及び事業効果を検証した後に判断する必要があるため、両路線の当該区間は継続検討候補に評価を改める。</p>

■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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
↓	↓
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、廃止候補とした。代替路とした長野上田線（（都）県庁篠ノ井線）は現状2車線で整備されており、横田御厨線の当該区間を廃止とした場合の将来交通量推計においては、長野上田線（（都）県庁篠ノ井線）が4車線化されることにより大きな混雑は発生しないものと推計された。ただし、現況では長野上田線（（都）県庁篠ノ井線）において混雑が発生していることから、長野上田線（（都）県庁篠ノ井線）の更なる整備による今後の交通量の変化を見ながら、事業効果を検証した後に判断する必要があるため、横田御厨線の当該区間は継続検討候補に評価を改める。</p> <p>南原通りについては、横田御厨線が廃止となった場合にネットワークの連続性が確保されないため、廃止候補とした。ただし、横田御厨線の評価を継続検討候補に改めるため、南原通りの当該区間も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"> <li>・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、都市計画道路とは必ずしも一致しないのではないか。</li> <li>・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。</li> </ul>
↓	↓
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低く、市街地の拡大を招く恐れがあり、(市)四ツ屋今井線が代替路となるため、廃止候補とした。移転家屋は少ないが、新たに道路を築造する必要がある区間で、現道の(市)四ツ屋今井線が代替路となり得ることから、都市計画道路(川中島地区の西環状道路)としての機能を将来的に振替えることも視野に評価している。また、廃止候補という評価は今回の見直し後、直ちに計画が廃止されるわけではなく、廃止する区間が有している都市計画道路としての機能を担える現道の選定やそれに対する改良など、更なる検討の上、地元との協議や法的な手続きを経て決定されるものである。なお、コンパクトシティ形成への影響については、市街化調整区域として開発行為の制限があるものの、道路整備により開発圧力が高まる懸念があるため、市街地の拡大を招く恐れのある区間として評価している。以上のことから、篠ノ井小市線の当該区間は評価を改めないものとする。</p>

■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>今回の評価では有効性が低く、市街地の拡大を招く恐れがあるため、廃止候補とした。ただし、長野市道路課との協議結果を受け、川合関崎線の当該区間は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	【廃止候補に賛成1件(1名)】 ・(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。 ※対象路線に関連した他の道路に関する整備の要望 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。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	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く。

■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	【廃止候補でないことに賛成1件(1名)】 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。
↓	↓
対応後	素案への反映方法
変更なし	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。

■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	素案への反映方法
継続検討候補	今回の評価では有効性が低く、市街地の拡大を招く恐れのある区間に該当しているため、廃止候補とした。ただし、長野市外とのネットワークの連続性も考慮し、千曲市の方針と整合を図るため、塩崎稲荷山線は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"><li>・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。</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>

素案への反映方法
<ul style="list-style-type: none"><li>・今回のパブリックコメントでは、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、手順を見直している。また、廃止候補という評価については、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いる。検討部会では、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付けているが、今回の見直し後、直ちに計画が廃止されるわけではなく、廃止する区間が有している都市計画道路としての機能を担える現道の選定やそれに対する改良の必要性など、更なる検討をした上で、地元との協議や法的な手続きを経て、計画の廃止が決定されるものである。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した。</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>・ご指摘の通り、存続候補の路線についても検討をした上で、存続候補として評価したことが分かるような説明が不足していたため、今後の資料作成や説明において表現を工夫する。</li></ul>

### (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。

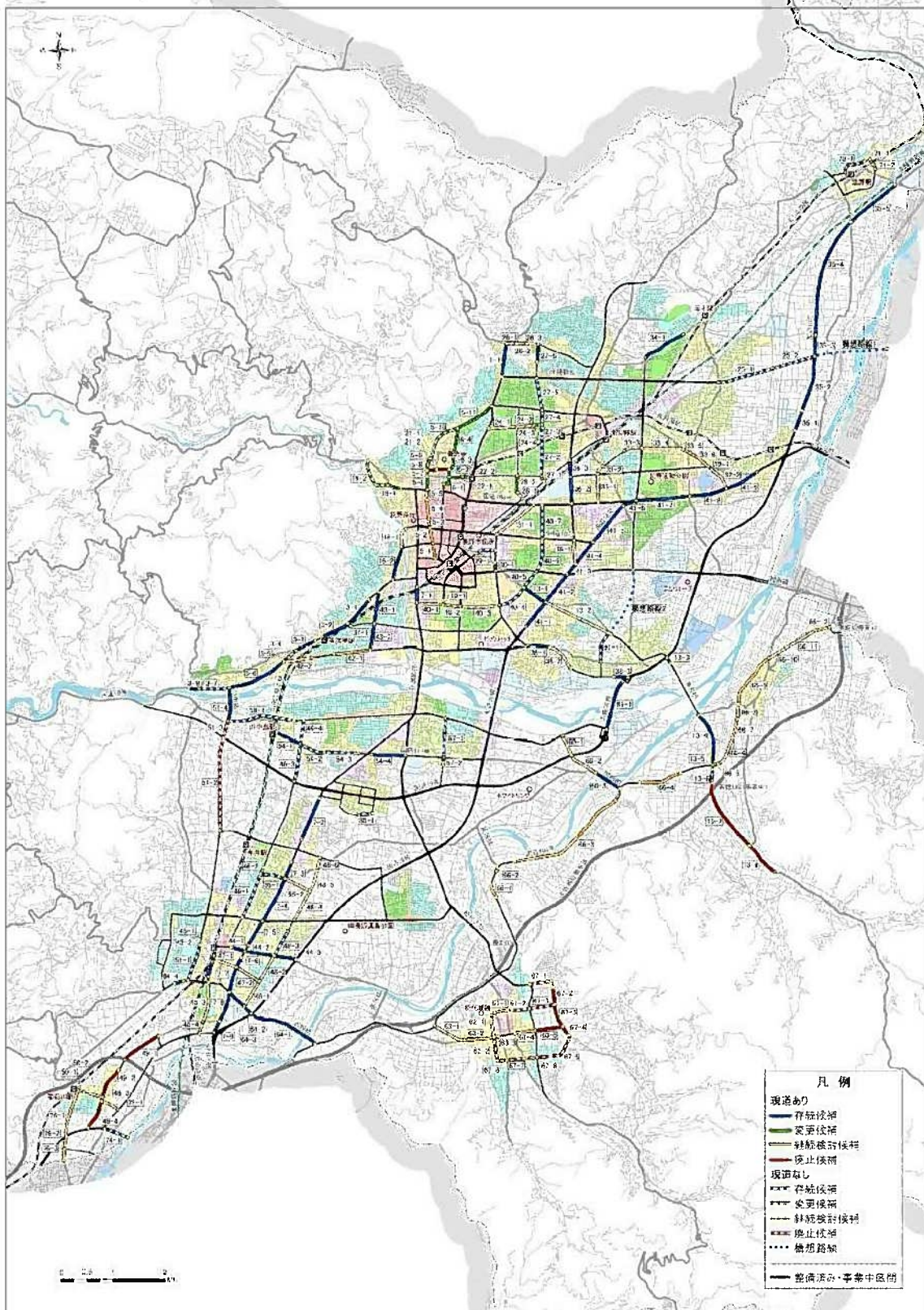


図 3-62 暫定見直し案

### 3-5. 見直し案の検討

#### (1) 暫定見直し案における交通需給バランスの検証

前頁に示した暫定見直し案において「廃止候補」と位置付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。  $\Sigma$ （区間距離×混雑度）÷ $\Sigma$ （区間距離）

表 3-24 評価結果の交通量推計ネットワークへの反映方法（再掲）

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"> <li>■歩行者優先化など規格を下げる変更候補           <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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）</li> </ul> </li> <li>■その他の変更候補           <ul style="list-style-type: none"> <li>・車線数が増えない場合にはQV変更なし</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
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 3-25 混雑状況一覧

推計年次	道路網	市内混雑区間延長(km)					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	合計	
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
	暫定見直し案 道路網	43.7	13.1	3.0	1.9	61.7	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）（再掲）

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。

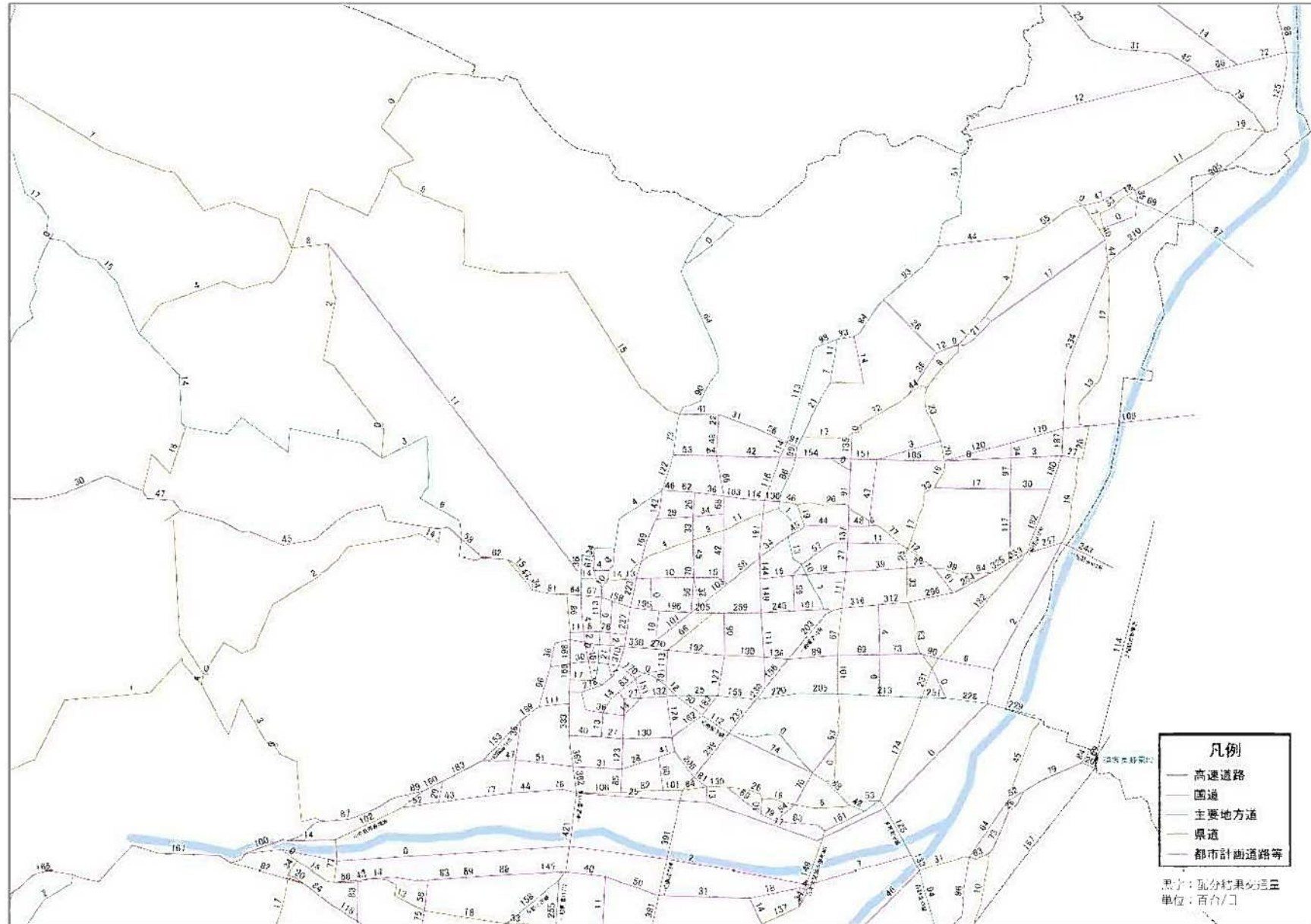


图 3-63 暫定見直し案道路網 将来配分 交通量図 北部

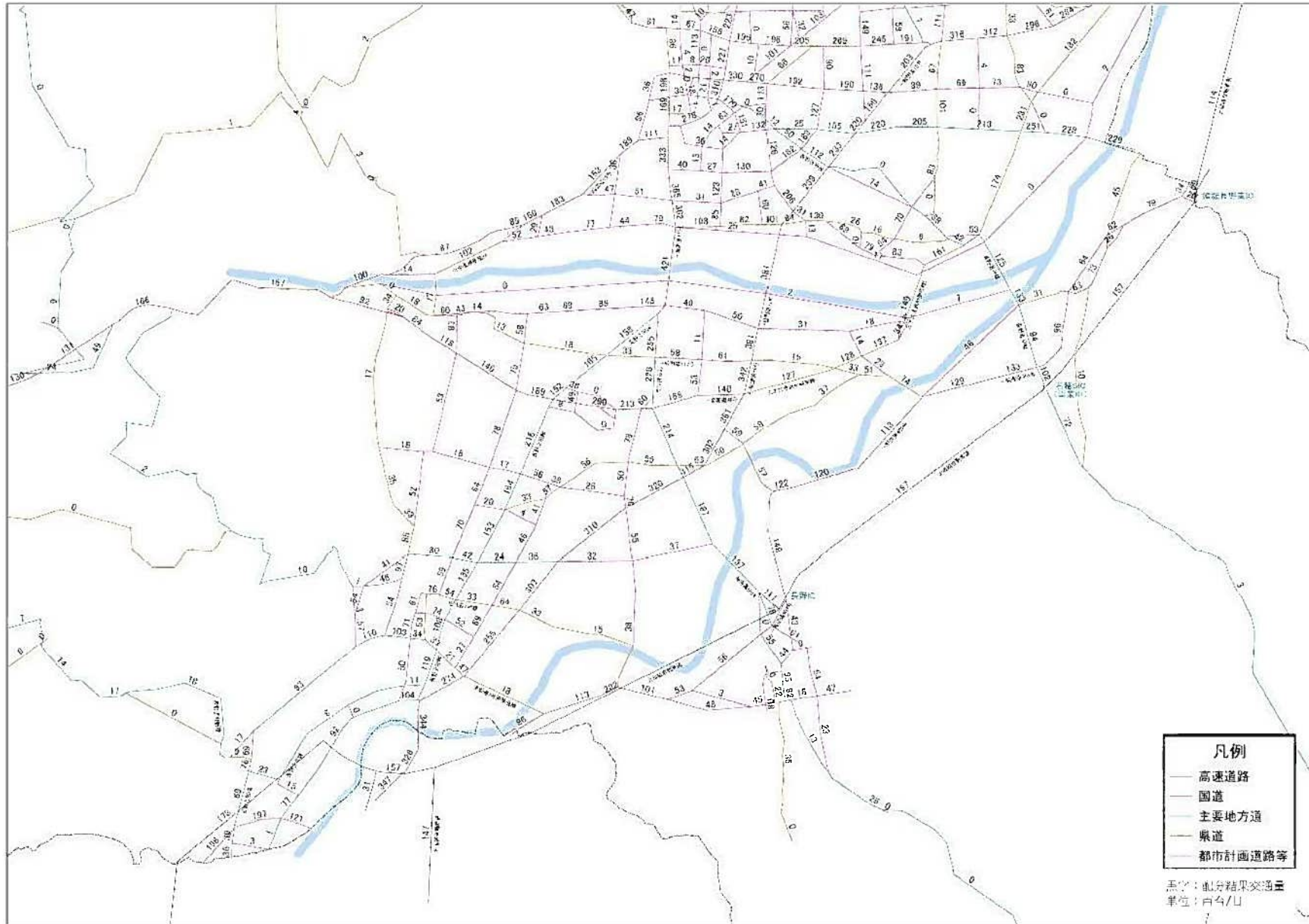


図 3-6-4 暫定見直し案道路網 将来配分 交通量図 南部



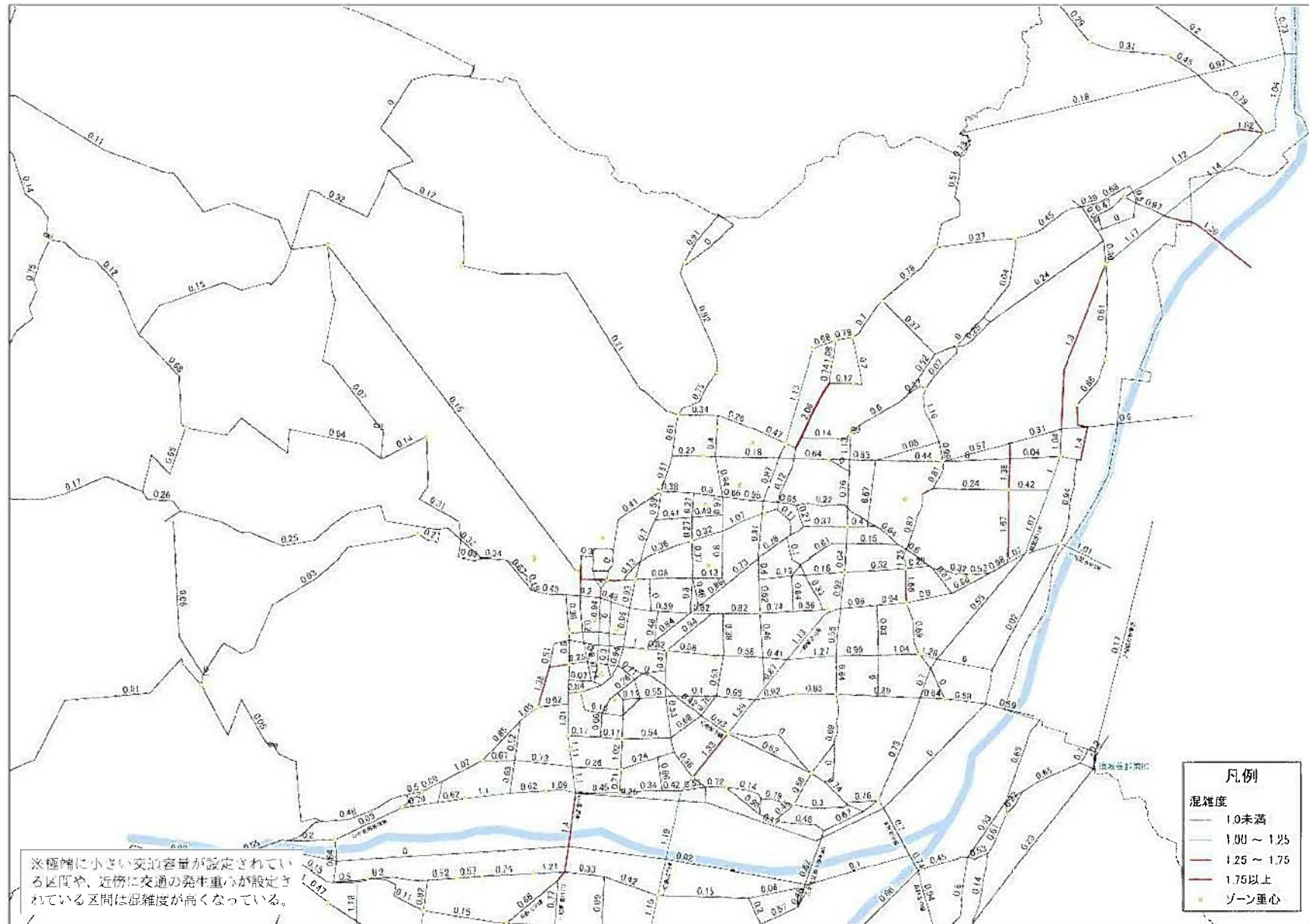


図 3-65 暫定見直し案道路網 将来配分 混雑度区 (PT容量) 北部

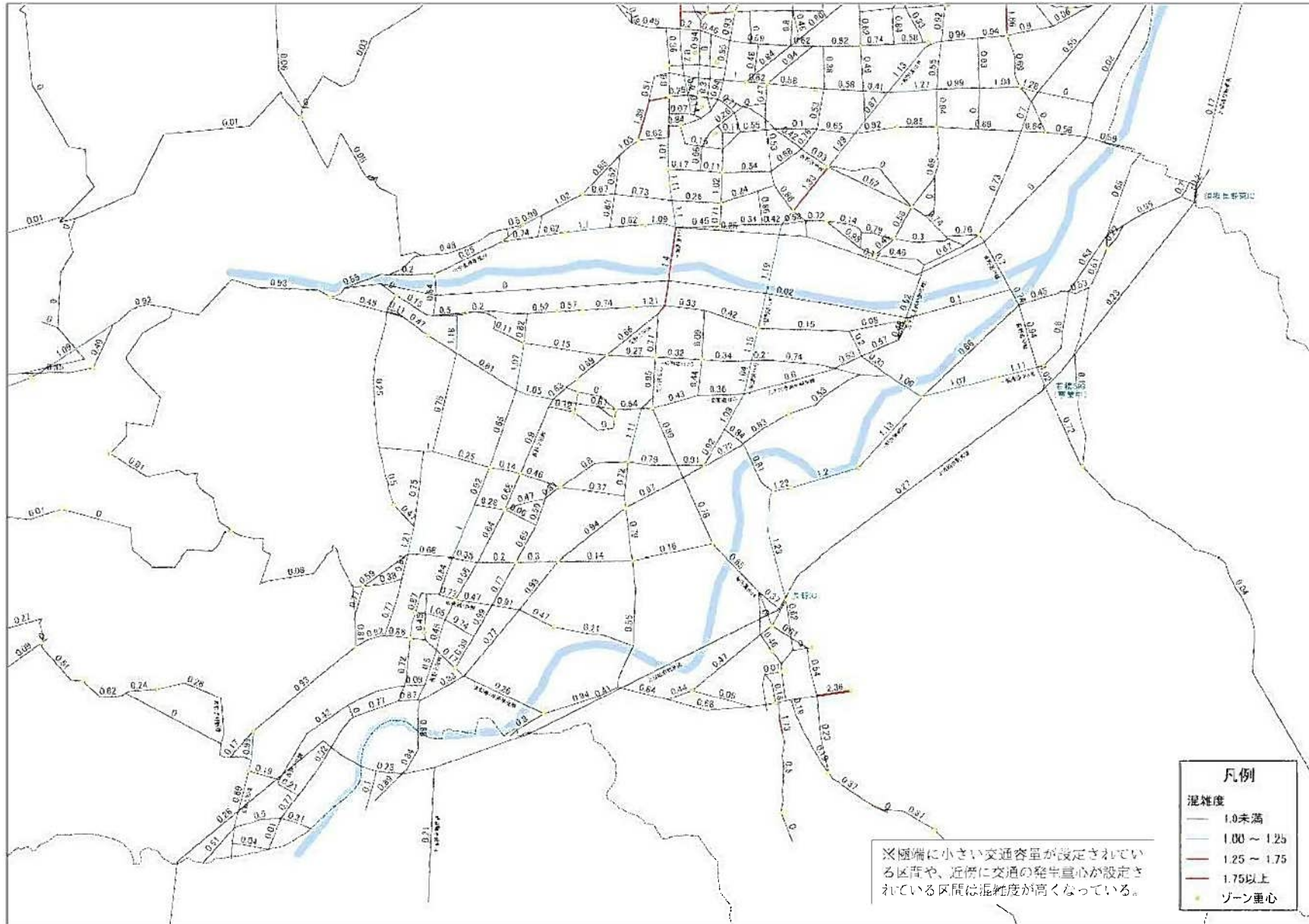


図 3-66 暫定見直し案道路網 将来配分 混雑度図(P T容量) 南部

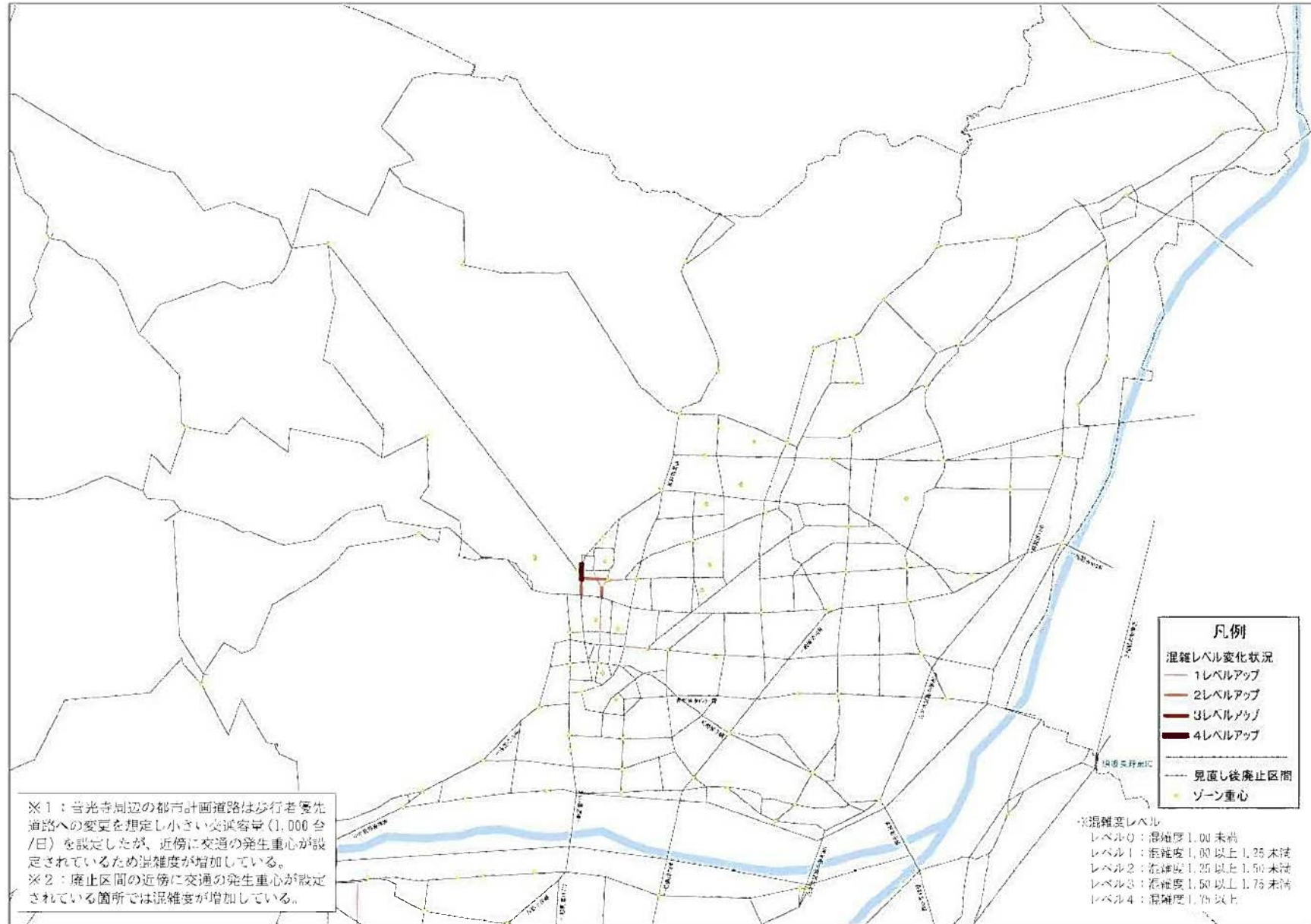


図 3-6 7 暫定見直し案道路網 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 北部

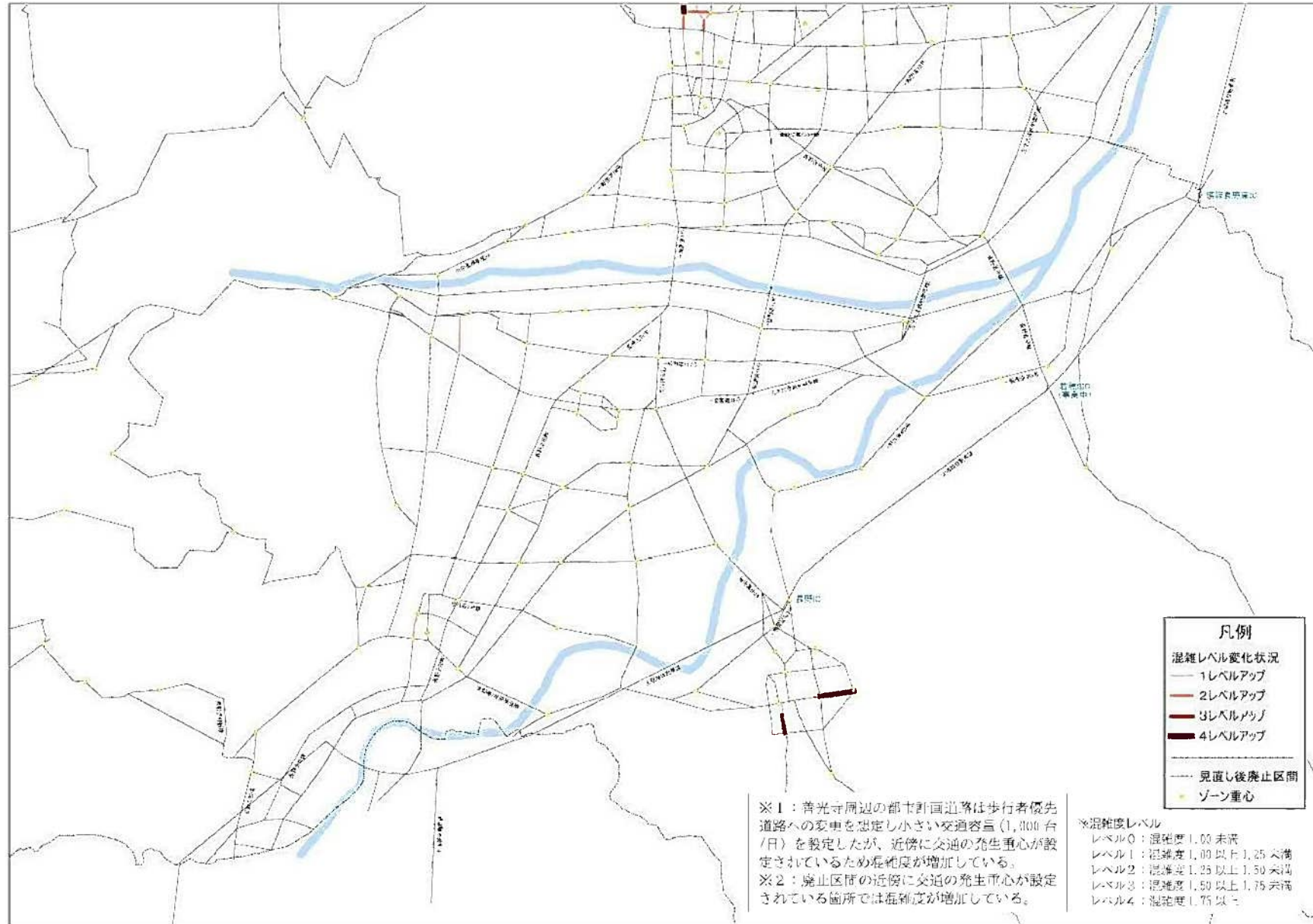
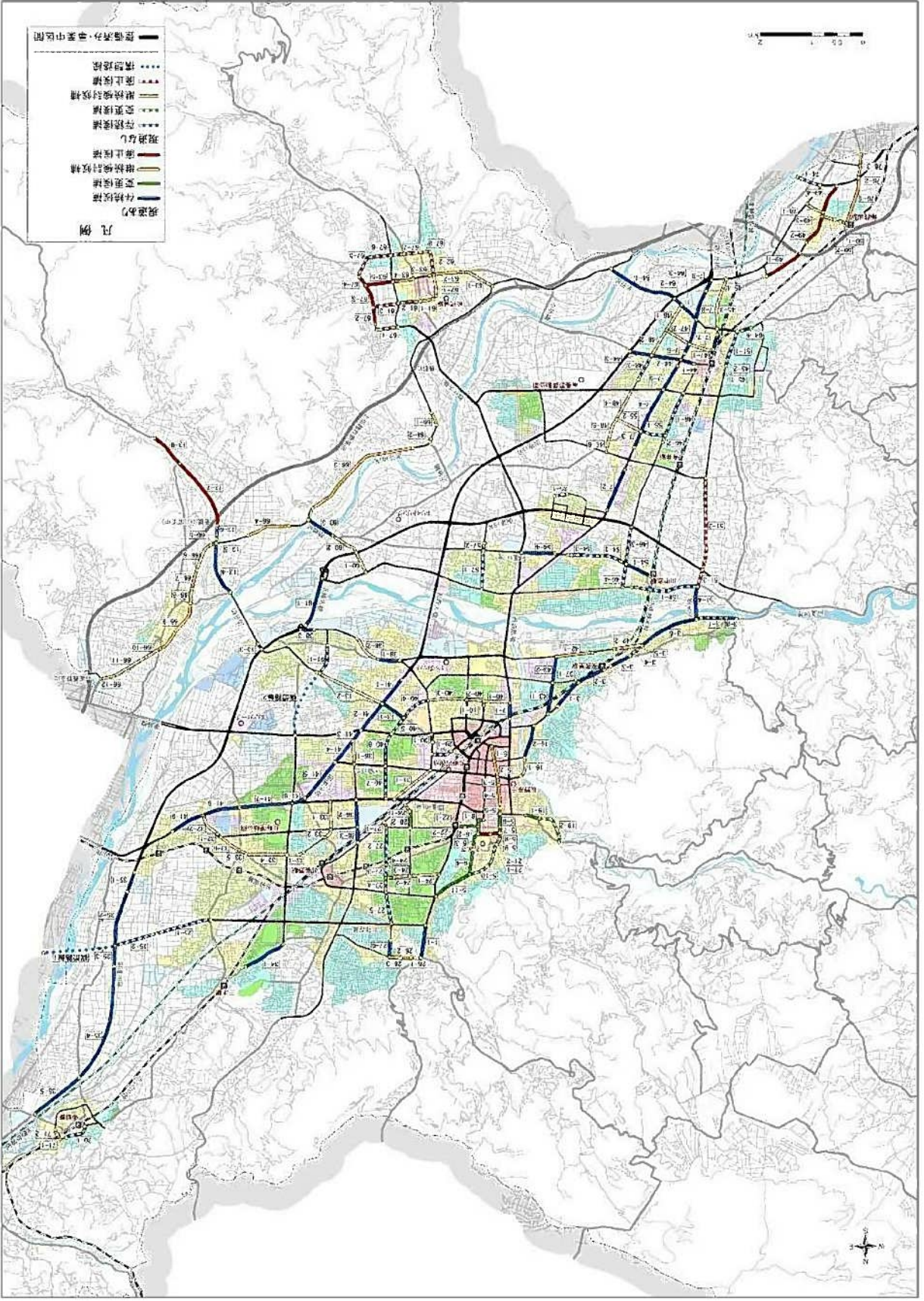


図 3-68 暫定見直し案道路経 将来配分 混雑度レベル上昇区間図 南部

図 3-69 都市計画道路見直し案



(2) 都市計画道路見直し案  
 指定見直し案に対し交通局がパラスを検証した結果、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案とする。

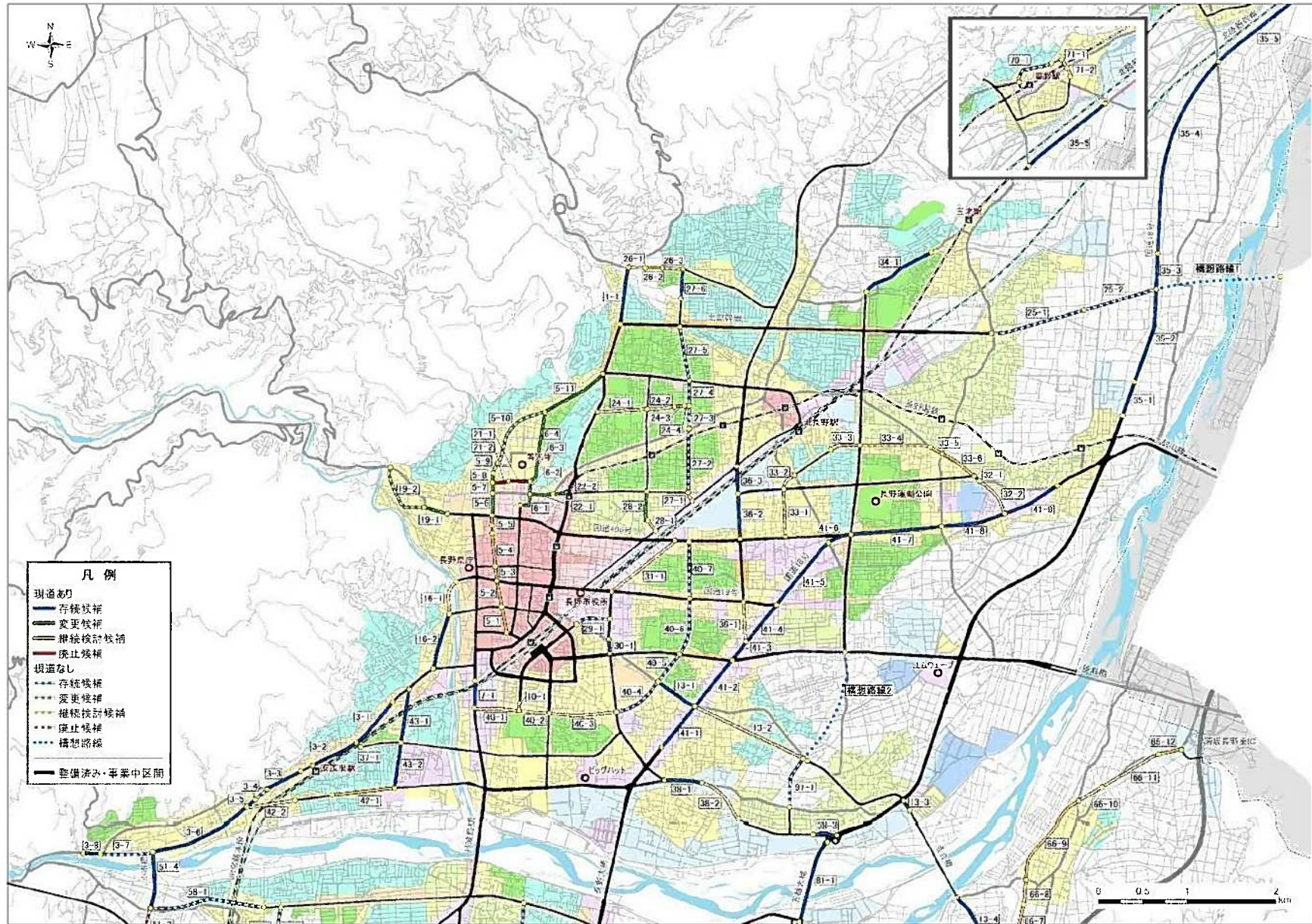


図 3-7C 都市計画道路見直し案 北部

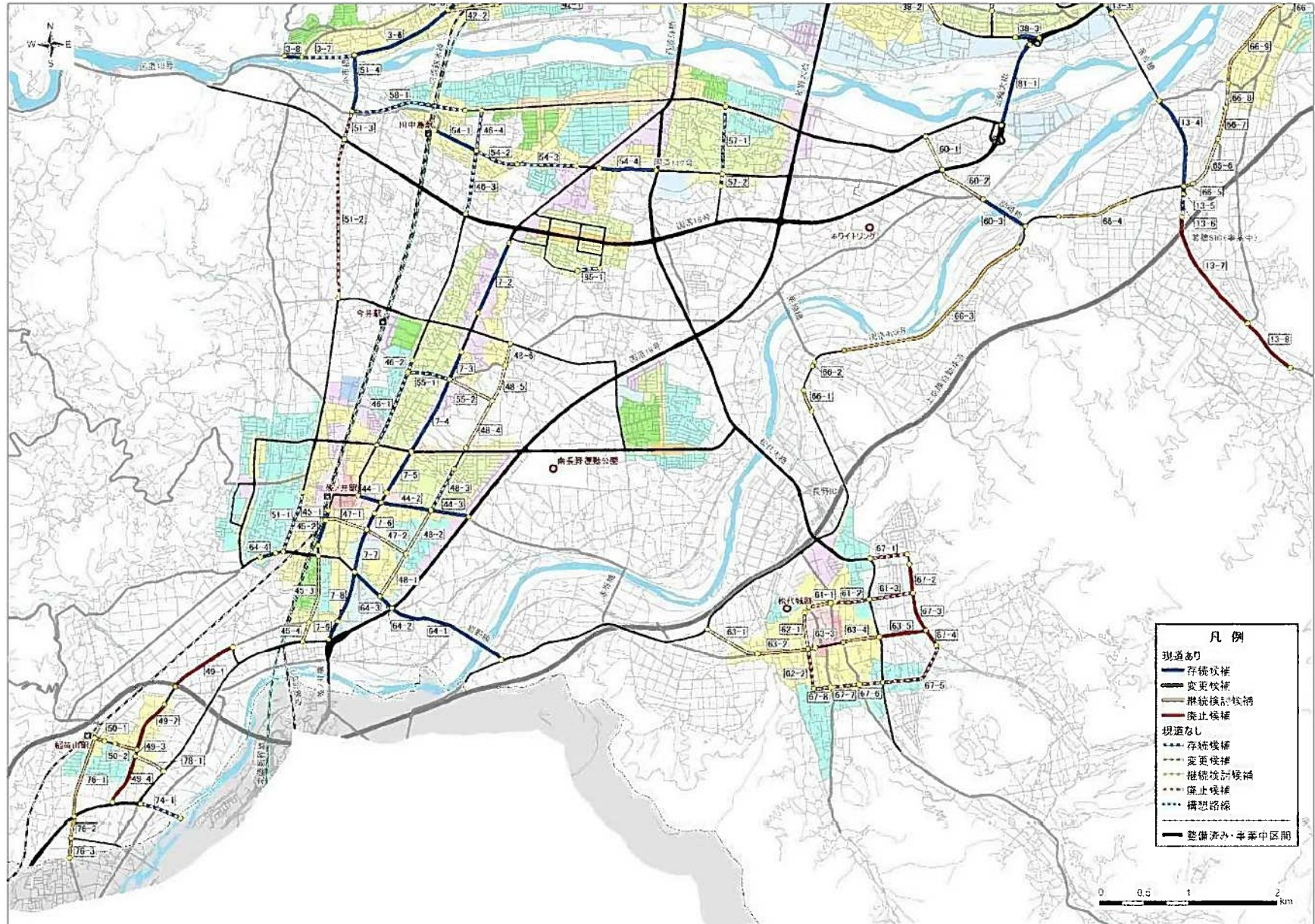


図 3-71 都市計画道路見直し案 南

## 第2回 都市計画道路見直し(素案) 将来予測編

令和4年3月発行

編集発行 都市計画道路見直し検討部会  
事務局 長野市都市整備部都市政策課

〒380-8512 長野市大字鶴賀緑町 1613 番地

T E L (026) 224-5050

F A X (026) 224-5111

E-mail [toshisei@city.nagano.lg.jp](mailto:toshisei@city.nagano.lg.jp)



