

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

目 次

はじめに	1
第1章 現況分析	2
第2章 交通特性	3
第3章 都市計画道路の整備課題	8
第4章 都市計画道路網の検討	11
第5章 道路交通施策の検討	26
第6章 道路整備プログラムの作成	28

はじめに

1. 計画の目的

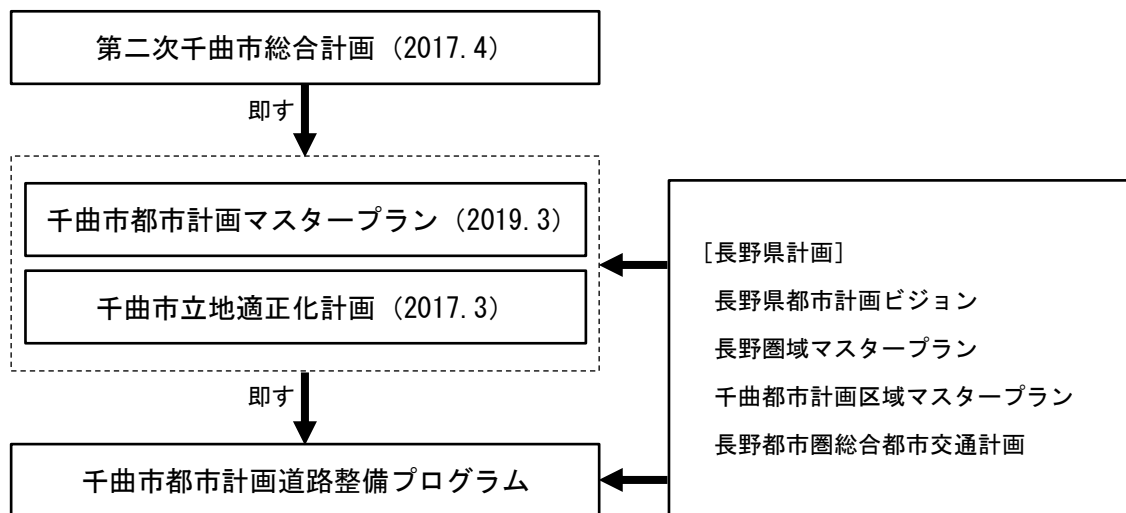
都市計画道路の整備は、市の骨格を形成しまちづくりの中心となる要素の一つであり、道路周辺地区のまちづくりにも影響を及ぼしている。道路整備は、周辺地区のまちづくりの進展や、道路と一体となった街並みの形成など、多くの効果が期待できる。一方で、限られた財政規模の中では、都市計画道路の整備は時間が必要であり、効果的・効率的に事業を進めるため経済的な合理性や総合的な視点に基づく整備のあり方を検討する必要がある。

以上のことを背景に、都市計画道路の必要性を明らかにし、計画的・効率的なまちづくりを推進するため、平成 23 年 3 月に都市計画道路の合理的な整備優先順位を定める「都市計画道路整備プログラム」を策定した。

その後、まちづくりの進展や社会情勢の変化に加え、第二次千曲市総合計画、千曲市都市計画マスタープラン、千曲市立地適正化計画等の上位関連計画が策定・改定されたことから、それらを踏まえ本プログラムの見直しを行うものである。

2. 計画対象範囲及び計画の位置づけ

本計画は、千曲市全域を見据え幹線道路である都市計画道路を対象とする。なお本計画は、上位計画等による将来像に即しつつ道路交通体系の検証を行い、必要に応じて見直しを行うものである。



第1章 現況分析

千曲市を取り巻く広域的な社会・経済状況や土地利用・産業政策・観光・基盤整備状況（農業基盤を含む）・他の地域計画との関係等を現状及び将来について整理した。整理結果の概要は次のように整理することができる。

分析項目	概要
人口	・本市の人口は、2000 年をピークに減少に転じ、2010 年時点では 62,068 人、将来推計（すう勢）に基づく、2040 年には 45,000 人を下回る予想となっている。
産業	・市の 15 歳以上就業者数は、平成 27 年現在 29,803 人であり、10 年前（平成 17 年）に比べて約 3 千人（約 1 割）減少している。 ・産業大分類別にみると、製造業（7,836 人）、卸売・小売業（4,382 人）、医療・福祉業（3,379 人）の順に就業者が多く、これら業種で過半数を占める。
商業	・本市では、商業（卸売・小売業）就業者も多く、全就業者の 15%を占める。本市の商店数および従業者数は、平成 24 年現在で 526 店、3,287 人を数える。直近 18 年間の推移をみると、商店数は平成 6 年（881 店）から約 4 割減少した。また、従業者数は平成 14 年（5,118 人）をピークに減少傾向にあり、現在に至る。
工業	・本市では、製造業就業者が最も多く、全就業者の 26%を占める。本市製造業の事業所数および従業者数は、平成 26 年現在で 205 事業所、6,884 人を数える。直近 10 年間の推移をみると、平成 16 年から同 20 年にかけて漸増傾向にあったが、同 21 年になって事業所数、従業者数とも大幅に減少した。それ以降は横ばいまたは漸増傾向にあり、現在に至る。
農業	・本市の農家数は、平成 27 年現在で 3,178 戸あり、20 年前（平成 7 年）と比べて 1,062 戸（25%）減少した。その内訳をみると、自給的農家が増加している反面、販売農家※の減少（H7：2,272 戸→H27：1,164 戸）が顕著である。
観光	・市内観光地（戸倉上山田温泉を除く）における年間延利用者数（平成 28 年）は、あんずの里（16.5 万人）、八幡武水別神社（15.5 万人）、科野の里歴史公園（7.1 万人）、姨捨棚田（4.3 万人）の順に多い。
土地利用	・本市を縦断する千曲川沿いを中心に、農業、商工業、公共施設整備、住宅開発などの土地利用が行われている。 ・商工業や住宅など都市的土地利用は、旧街道筋にあたる国道 18 号、（主）長野上田線沿いに多く集中し、農業など自然的土地利用は、それ以外の平地部および山麓部を中心に行われている。
用途地域	・都市計画法に基づき、本市域の約 49%（5,900ha）が千曲都市計画区域（非線引き）に指定されている。このうち 1,452ha においては建築物の用途制限等を行う「用途地域」に指定され、第一種低層住居専用地域など 11 の用途地域で構成される。

都市づくりの方向性として、長野県計画（都市計画ビジョン、圏域マスタープラン、区域マスタープラン、長野都市圏総合都市交通計画）、千曲市計画（都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画、景観計画）を整理した。

第2章 交通特性

1. 現況道路状況

現在、高速道路2路線が千曲市内を通過しており、更埴 IC を主要アクセスポイントとして、国道18号より千曲市周辺地域に接続している。

千曲市と周辺市町村とを連絡するとともに、本市市街地の骨格を形成する幹線道路として、国道18号、国道403号、(主)長野上田線などが走行している。また、国道18号バイパスが部分的に供用を開始している。

千曲川が本市を南北に縦断するため、渡河部としては国道18号(篠ノ井橋)、栗佐橋線(栗佐橋)、国道403号(千曲橋)、姨捨停車場線(平和橋)、内川姨捨停車場線(冠着橋)、大町麻績インター千曲線(大正橋)、聖高原千曲線(万葉橋)、新田坂城停車場線(筭橋)に限定される。

2. 都市計画道路状況

(1) 指定状況

本市の都市計画道路は、幹線街路として21路線(総延長59,000m)、特殊街路として15路線(2,530m)が都市計画決定している。

幹線街路のうち、市街地(用途地域14.52km²)内の延長は39,160mである。

表 都市計画道路一覧(幹線街路)

路線番号	路線名	延長 (m)		幅員 (m)	車線数	構造	当初決定		最終変更		備考
		全長	(用途内)				年月日	告示番号	年月日	告示番号	
3・4・1	駅前通り線	400	400	16	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H18.6.29	県352	駅前広場 3,200㎡
3・4・2	国道線	6,610	6,610	16	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H24.6.21	県463	
3・4・3	千曲線	9,070	9,070	16	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H18.6.29	県352	
3・4・4	万葉線	1,250	870	16	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H18.6.29	県352	
3・5・5	戸倉上山田線	3,510	3,510	12	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H24.6.21	県463	
3・5・6	住吉線	340	340	12	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H18.6.16	市54	
3・6・7	新世界通り線	250	250	11	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H24.6.21	市60	
3・5・8	中央通り線	1,560	1,560	12	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H18.6.16	市54	
3・6・9	東町観世通り線	270	270	8	2車線	地表式	S28.12.5	建設省1,474	H24.6.21	市60	
3・4・13	一重山線	6,340	3,350	20	2車線	地表式 嵩上式 地下式	S40.3.19	建設省603	H24.6.21	県463	
3・4・14	駅前線	2,660	2,090	18	2車線	地表式 嵩上式	S40.3.19	建設省603	H24.6.21	県463	駅前広場 3,300㎡
3・4・15	旧国道線	2,140	2,140	18	2車線	地表式	S40.3.19	建設省603	H18.6.29	県352	
3・4・16	屋代東線	1,010	820	16	2車線	地表式	S40.3.19	建設省603	H18.6.29	県352	
3・4・17	八幡宮線	3,000	2,120	16	2車線	地表式 嵩上式	S40.3.19	建設省603	H18.6.29	県352	
3・5・19	温泉前線	720	720	12	2車線	地表式	S60.12.23	県876	H18.6.29	県352	
3・5・20	栗佐橋線	1,390	710	12	2車線	地表式 嵩上式	S60.12.23	県876	H18.6.29	県352	
3・3・21	上田篠ノ井線	12,420	350	25	4車線	地表式 地下式	S60.12.23	県876	H18.6.29	県352	
3・3・22	上田篠ノ井線	2,620	2,190	25	4車線	地表式 嵩上式	S60.12.23	県876	H18.6.29	県352	
3・4・23	黒彦線	1,620	720	16	2車線	地表式 嵩上式	H3.3.22	県252	H18.6.29	県352	
3・4・24	若宮線	1,140	600	16	2車線	地表式	H3.3.22	県252	H18.6.29	県352	
3・5・28	歴史公園線	680	470	12.5	2車線	地表式 地下式	H4.10.15	市50	H18.6.16	市54	
合計		59,000	39,160								

(2) 整備状況

幹線街路は 21 路線で総延長 59,000m であるが、このうち整備済み延長は 23,216m であり整備率は 39.3% となっている。

特殊街路を含めた整備率では、近隣市と比較しても低い整備率となっている。

表 都市計画道路整備状況（幹線街路）

単位：m

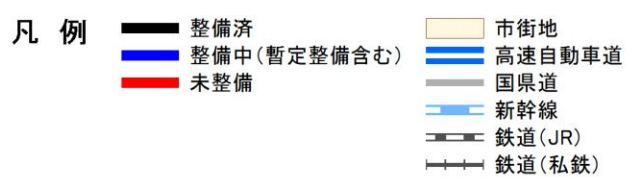
路線番号	路線名	延長	整備状況				
			整備済	既成	事業中	未整備	整備率
3・4・1	駅前通り線	400	140	120	－	260	35.0%
3・4・2	国道線	6,610	0	1,040	－	6,610	0.0%
3・4・3	千曲線	9,070	7,701	－	1,490	899	84.9%
3・4・4	万葉線	1,250	1,250	－	－	－	100.0%
3・5・5	戸倉上山田線	3,510	2,589	470	0	921	73.8%
3・5・6	住吉線	340	340	－	－	－	100.0%
3・6・7	新世界通り線	250	60	－	－	190	24.0%
3・5・8	中央通り線	1,560	1,393	－	－	167	89.3%
3・6・9	東町観世通り線	270	270	－	－	0	100.0%
3・4・13	一重山線	6,340	1,084	－	－	5,256	17.1%
3・4・14	駅前線	2,660	2,660	－	－	－	100.0%
3・4・15	旧国道線	2,140	1,310	－	0	830	61.2%
3・4・16	屋代東線	1,010	0	－	－	1,010	0.0%
3・4・17	八幡宮線	3,000	530	－	－	2,470	17.7%
3・5・19	温泉前線	720	160	－	500	220	22.2%
3・5・20	栗佐橋線	1,390	1,390	－	－	－	100.0%
3・3・21	上田篠ノ井線	12,420	0	3,800	－	12,420	0.0%
3・3・22	上田篠ノ井線	2,620	2,170	－	－	450	82.8%
3・4・23	黒彦線	1,620	0	－	－	1,620	0.0%
3・4・24	若宮線	1,140	169	－	－	971	14.8%
3・5・28	歴史公園線	680	0	－	－	680	0.0%
合計		59,000	23,216	5,430	1,990	34,974	39.3%

※整備済延長には換算完成延長を含む

表 近隣市の都市計画道路整備状況（特殊街路等含む）

都市計画 区域名	都市名	路線数	計画延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率	既成済延長 (km)	既成済延長を 含む整備率
千曲	千曲市	36	61.53	24.96	40.57%	5.43	49.39%
須坂	須坂市・小布施町	22	51.26	23.91	46.64%	15.36	76.61%
中野	中野市	17	38.76	26.04	67.18%	3.22	75.49%
飯山	飯山市	15	14.63	10.87	74.30%	2.52	91.52%
長野	長野市	101	259.51	154.00	59.34%	27.62	69.99%
上田	上田市	34	110.51	40.15	36.33%	17.86	52.49%

資料：2019 年長野県の都市計画

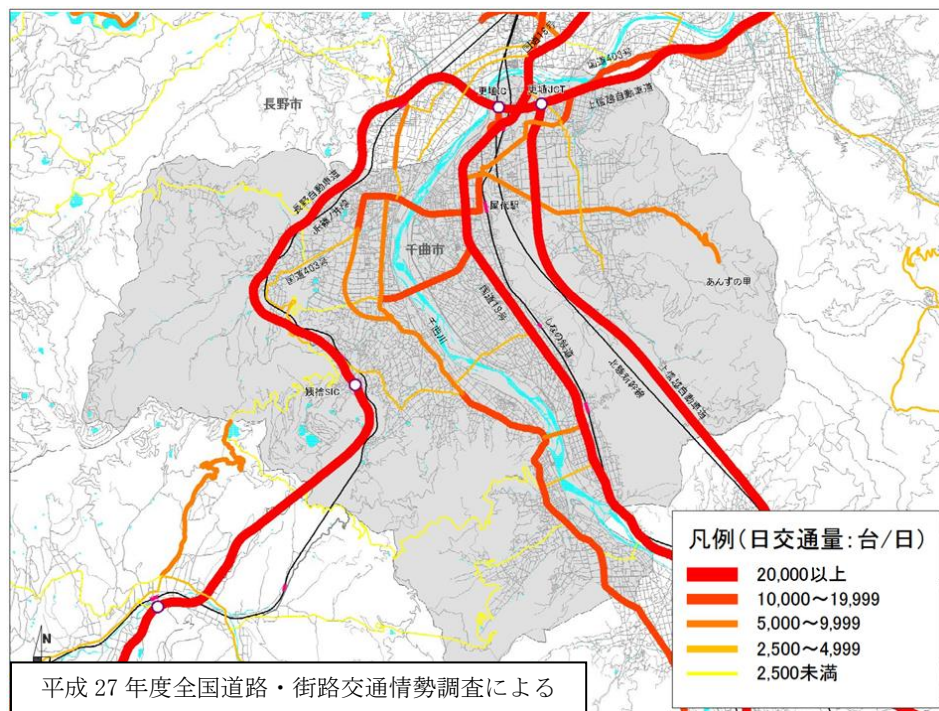


5

3. 交通流動状況

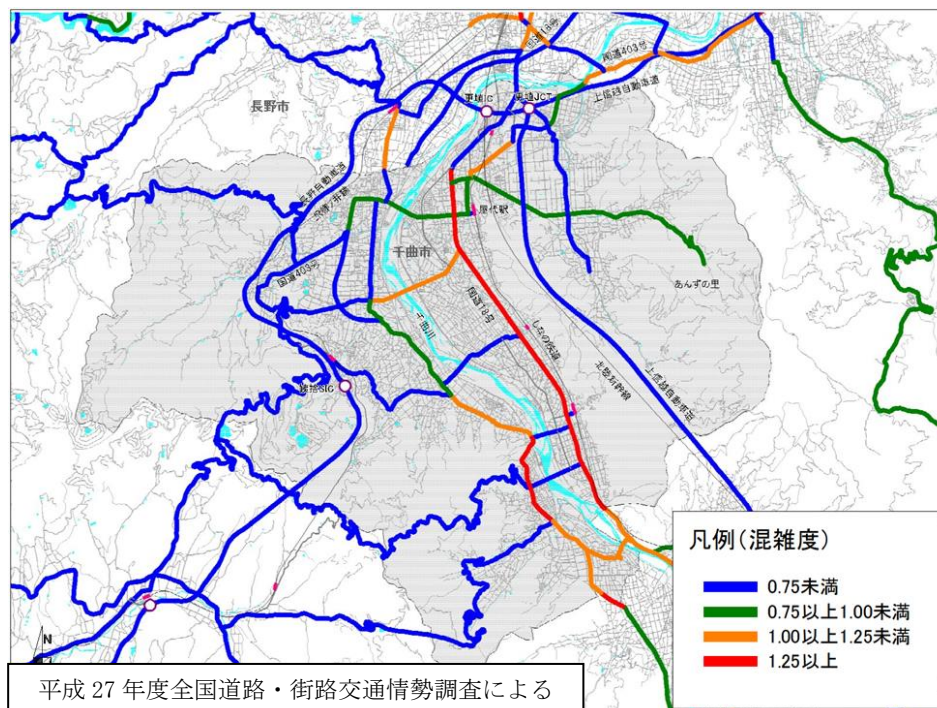
(1) 交通量状況

幹線道路の交通量状況をみると、高速道路 2 路線および国道 18 号が 2 万台/日以上であり、市北部の国道 403 号や県道白石千曲線などでも多くの交通量を有し、5,000～2 万台/日の車両が利用している。



(2) 混雑状況(混雑度)

幹線道路の混雑状況をみると、主に国道 18 号の混雑度が 1.25 を超えて高く、慢性的に混雑している。



(3) 流動状況

長野都市圏で平成 28 年に行われたパーソントリップ調査では、携帯電話位置情報を活用し、広域的な流動を把握する調査が実施されている。

同調査結果によると、本市は隣接する上田市との関係が強く、平日・休日ともに長野市方面以上の結びつきがみられる。

また、平日よりも休日において、関東からの来訪者の割合が増加している。これは、主として観光を中心とした行動であると考えられる。

表 平成28年10月の平日流動（単位：人）

平日	千曲市来訪者出発地	千曲市からの行き先
長野	572 (9.6%)	700 (11.7%)
上田	2,101 (35.2%)	1,953 (32.7%)
その他県内	2,305 (38.6%)	2,270 (38.0%)
関東	532 (8.9%)	634 (10.6%)
その他	458 (7.7%)	422 (7.1%)
計	5,968 (100.0%)	5,979 (100.0%)

資料：モバイル空間統計（都市圏内居住者含まず）

表 平成28年10月の休日流動（単位：人）

休日	千曲市来訪者出発地	千曲市からの行き先
長野	879 (15.2%)	886 (13.3%)
上田	1,933 (33.5%)	1,978 (29.6%)
その他県内	1,909 (33.1%)	2,480 (37.1%)
関東	684 (11.9%)	981 (14.7%)
その他	359 (6.2%)	352 (5.3%)
計	5,764 (100.0%)	6,677 (100.0%)

資料：モバイル空間統計（都市圏内居住者含まず）

第3章 都市計画道路の整備課題

1. 現況分析からみた課題

現況分析からみた課題は、次のように整理することができる。

項目	都市の状況	交通面での課題
位置	・山地に囲まれ、市中央部に千曲川が流れる。 ・上信越自動車道と中央自動車道、長野自動車道が連絡する高速交通網の要衝。	・広域ネットに対応した道路網も確立 ・I Cへのアクセス性の向上
人口	・平成12年まで増加していたが平成17年に減少に転じている。 ・老年（65歳以上）人口は、全体の約1/3。 ・戸倉・上山田温泉及び桑原地区で高齢化率が高い（30%）。	・高齢者等交通弱者への交通サービスの提供 ・歩行者の安全性の確保（高齢化率が高い地域にも配慮）
産業	・生産年齢人口の減少に比例し、就業人口も減少。 ・第三次産業の就業人口は全体構成比の55.3%にまで増加。 ・商業規模は、平成14年まで拡大したが、平成19年には減少。小諸市と同規模、上田市の1/4程度の規模。 ・工業では、事業所数及び従業者数は年々減少していたが、平成19年に若干増加。 ・農家数は、平成17年で平成2年の6割程度にまで減少。	・産業を支える道路網の確立（産業拠点から広域交通拠点への連絡） ・大型車交通等に対応した適正な道路空間の確保
観光	・観光スポットは、市街地の周辺に広く分布し主に千曲河畔を除き4箇所に分類。 あんず・科野の里（森・倉科地区）、旧街道蔵のまち（旧稲荷山宿界隈）、さらしな・姨捨名月の里（姨捨地区）、戸倉上山田温泉。 ・観光客数は、温泉客をあわせると年間100万人以上。一時期に比べると大幅に減少。	・観光拠点へのアクセス性の確保 ・観光拠点間の連絡性の向上 ・観光客への多様な移動交通手段の提供 ・快適な移動を支援する休憩空間の提供
土地利用	・千曲市の中央部を流れる千曲川の両岸に宅地（総面積の1割）。田畑は年々減少。 ・用途地域は、千曲川の東岸を南北に長く指定。西岸でも稲荷山・八幡地区、上山田温泉地区に指定。 ・商業地域は、屋代駅周辺、稲荷山地区、戸倉・上山田温泉地区に指定。 ・工業地域は、新田地区、鋳物師屋地区、更埴JCT周辺地区、三本木地区に指定。	・歩行者の安心かつ安全な道道路空間の確保（特に商業地域） ・安全な自転車空間の提供 ・工業系用途周辺における住宅地への通過交通の排除

2. 上位・関連計画からみた課題

上位・関連計画が示すまちづくりの基本理念や考え方は、次の通りである。

項目	計画における位置づけ	備考
長野県都市計画ビジョン	【基本理念】 自分の住む環境を慈しみ、誇りを持ち続けられる地域づくり ～ 縁が結（ゆ）う「まち」・「里」・「山」 ～	平成 31 年 3 月
長野圏域マスタープラン	【基本理念】 高度な都市機能とふるさとの自然が調和する文化交流都市圏の創造	
千曲都市計画区域マスタープラン	【基本理念】 千曲の魅力が交流と活力を育み、未来を拓く躍動都市の創造	平成 25 年 3 月
長野都市圏総合都市交通計画	【考え方】 「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	2019. 3
千曲市都市計画マスタープラン	【基本理念】 共生のまちづくり 交流のまちづくり 協働のまちづくり	平成 31 年 3 月
千曲市立地適正化計画	【まちづくり方針】 Ⅰコンパクトな市街地の形成 (人口減少社会に対応したまとまりのある市街地の形成) Ⅱまとまりのある都市機能・都市施設の形成(生活サービス施設の徒歩圏内への立地) Ⅲ公共交通ネットワークによる利便性の確保(鉄道、バスなど公共交通を用いた拠点間ネットワーク) Ⅳ千曲市の活力を高める新たな核づくり	平成 29 年 3 月
地域公共交通網形成計画	【基本方針】 まちづくりと連携したネットワーク化を図る ターゲットを絞ったサービスを提供する 公共交通の利便性を高めるために利用環境を改善する 持続可能な公共交通となるための利用促進策を実施する 住民参加を図る	平成 31 年 3 月
千曲市景観計画	【基本理念】 良好な景観は未来の千曲市をつくる社会資本 千曲市の風景は、市民・来訪者にとって“ふるさと” ふるさとの景観を多様な参画で、長期的につくりあげる	平成 31 年 3 月

上位・関連計画からみた、道路網整備に求められる課題は、次のように整理することができる。

- 交流や連携を支える、広域的なネットワーク
- 観光資源や景観資源の活用を支えるネットワーク
- 都市内の拠点間を結びつけ、まちづくりと連携したネットワークづくり
- 既存ストックの有効活用

3. 既決定都市計画道路における課題

整備課題は、各項目に対し次のように整理することができる。

項目	現況特性および問題点	整備課題
道路ネットワーク	・ 県道森篠ノ井線がネットワーク化されていない。 ・ スマート I C へのアクセス路が十分でない。 ・ 都市計画道路の整備率が低く、十分な道路体系が確立されていない。 ・ 市域南北方向の交通混雑が著しい。	○ 広域ネットに対応した道路網の確立 ・ 国道 18 号バイパスの未整備区間の早期整備 ○ I C へのアクセス性の向上 ○ ネットワーク不備箇所の是正 ・ 県道森篠ノ井線のネットワーク化の推進 ○ 適正な道路体系の確立、都市計画道路の早期整備
道路空間	・ (主) 大町麻績インター千曲線及び(都) 中央通り線の歩行者の安全性に危惧がある。 ・ 都市計画道路で狭小幅員(12m 未満) 区間がある。 ・ 自転車通行不十分区間(歩道部 3.5 m 未満) がある。 ・ 歩行者通行不十分区間(歩道部 2.5 m 未満) がある。	○ 歩行者の安心かつ安全な道路空間の確保(特に商業地域、高齢化率が高い地域) ・ (主) 大町麻績インター千曲線及び(都) 中央通り線の歩行者の安全性の向上 ○ 安全な自転車空間の提供 ○ 適正な道路空間の確保 ○ 大型車交通等に対応した適正な道路空間の確保 ○ 快適な移動を支援する休憩空間の提供
交通流動	・ 交通流動の適正化(通過交通の排除) ・ 国道 18 号、国道 403 号、及び(主) 大町麻績インター千曲線、(主) 長野上田線で混雑箇所が発生 ・ 渡河部で混雑箇所が発生	○ 国道 18 号等の渋滞箇所の緩和 ・ 適正な交通容量の確保→バイパス整備促進 ○ 工業系用途周辺における住宅地への通過交通の排除 ○ 観光客への多様な移動交通手段の提供 ○ 高齢者等交通弱者への交通サービスの提供
都市構造	・ 拠点間連携に資するネットワーク強化 ・ あんず・科野の里地区と広域幹線との連絡強化 ・ さらしな・姨捨名月の里地区と広域幹線との連絡強化	○ 中心拠点と地域／生活拠点ならびに広域交流拠点間の連絡性の向上 ○ 産業を支える道路網の確立(産業拠点から広域交流拠点への連絡) ○ 観光拠点へのアクセス性の確保 ○ 観光拠点間の連絡性の向上

第4章 都市計画道路網の検討

1. 都市計画道路の変更方針

人口推移は減少に転じ、少子高齢化が急速に進行している中、安全・安心で豊かな社会を実現するため、将来像の目標や必要な都市機能に変化が生じてきている。

都市計画道路の見直しにあたっては、このような背景のもと以下の視点に基づき柔軟に対応していくものとする。

① 将来都市像の実現に資する道路交通体系の確立

- ・本市の目指すべき将来像に向け、個性的で魅力あるまちづくりを推進するため、将来都市構造と整合しまちづくりを先導する道路づくりを目指し、バランスのとれた交通体系を確立する。
- ・特に、中心拠点と地域/生活拠点ならびに広域交流拠点の連絡性の向上など、都市拠点間のアクセス性を強化することにより、都市活力の向上を図る。

② 既存ストック（現道）の積極的かつ最大限の活用

- ・昨今の道路施策では、効果的な道路整備を推進するため、事業の効率化が求められている。
- ・限られた財源の中で効率的かつ効果的な道路整備を行っていくためには、事業費の縮減は不可欠である。
- ・このため、可能な限り既存ストック（現道）を積極的かつ最大限に活用していくものとする。

③ 誰もが安全で安心して利用できる道路空間の創出

- ・これまでの道路整備は、自動車を主体とした考え方であったため、歩行者や自転車の通行空間は十分ではなく、常に危険にさらされた状態であった。
- ・今後は、歩行者や自転車、身障者等交通弱者の立場からも視線を置き、誰もが安全で安心して利用できる道路空間の創出に努めていく。

④ 将来交通流動に対応した適正な道路空間の提供

- ・将来交通流動を的確に把握し、真に必要な道路及びその整備量を見極めることにより、過不足の無い適正な公共投資が図られることが期待できる。
- ・安全で快適なまちづくりを目指し、将来交通需要に沿った適正な道路を提供することにより円滑な交通環境を創出していく。

2. 見直し対象路線

都市計画道路の見直し対象路線は以下の通りとした。

なお、同じ幹線道路であっても、道路機能や沿道土地利用等が異なる可能性もあるため、交差する幹線道路間を1区間とし、区間ごとに評価し、見直しを検討した。

■見直し対象路線の条件

- ・都市計画道路（幹線街路）
- ・未整備（未着手）路線

※本市の都市計画道路は、幹線街路と特殊街路が計画決定している。このうち、特殊街路は、「もっぱら歩行者、自転車または自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路」であり、幹線街路ではないため、見直し対象外とした。また、整備中路線についても、対象外とした。

表 見直し対象路線（区間）一覧

路線番号	路線名	幅員(m)	車線数	構造	区間番号
3・4・1	駅前通り線	16	2車線	地表式	1-1
3・4・2	国道線	16	2車線	地表式	2-2
					2-3
					2-4
					2-5
					2-6
					2-7
					2-8
					2-9
					2-10
3・4・3	千曲線	16	2車線	地表式	3-1
					3-3
3・5・5	戸倉上山田線	12	2車線	地表式	5-2
					5-3
					5-4
3・6・7	新世界通り線	11	2車線	地表式	7-1
3・5・8	中央通り線	12	2車線	地表式	8-1
3・4・13	一重山線	20	2車線	地表式	13-2
				嵩上式	13-3
				地下式	13-4
					13-5
					13-6
					13-7
					13-8
3・4・15	旧国道線	18	2車線	地表式	15-1
		17			15-2
		16			15-3
3・4・16	屋代東線	16	2車線	地表式	16-1
3・4・17	八幡宮線	16	2車線	地表式	17-1
				嵩上式	17-2
					17-3
3・5・19	温泉前線	12	2車線	地表式	19-1
3・3・21	上田篠ノ井線	25	4車線	地表式	21-1
				地下式	21-2
				地下式	21-3
					21-4
3・3・22	上田篠ノ井線	25	4車線	地表式 嵩上式	22-1
3・4・23	黒彦線	16	2車線	地表式	23-1
				嵩上式	23-2
3・4・24	若宮線	16	2車線	地表式	24-1
3・5・28	歴史公園線	13	2車線	地表式 地下式	28-1

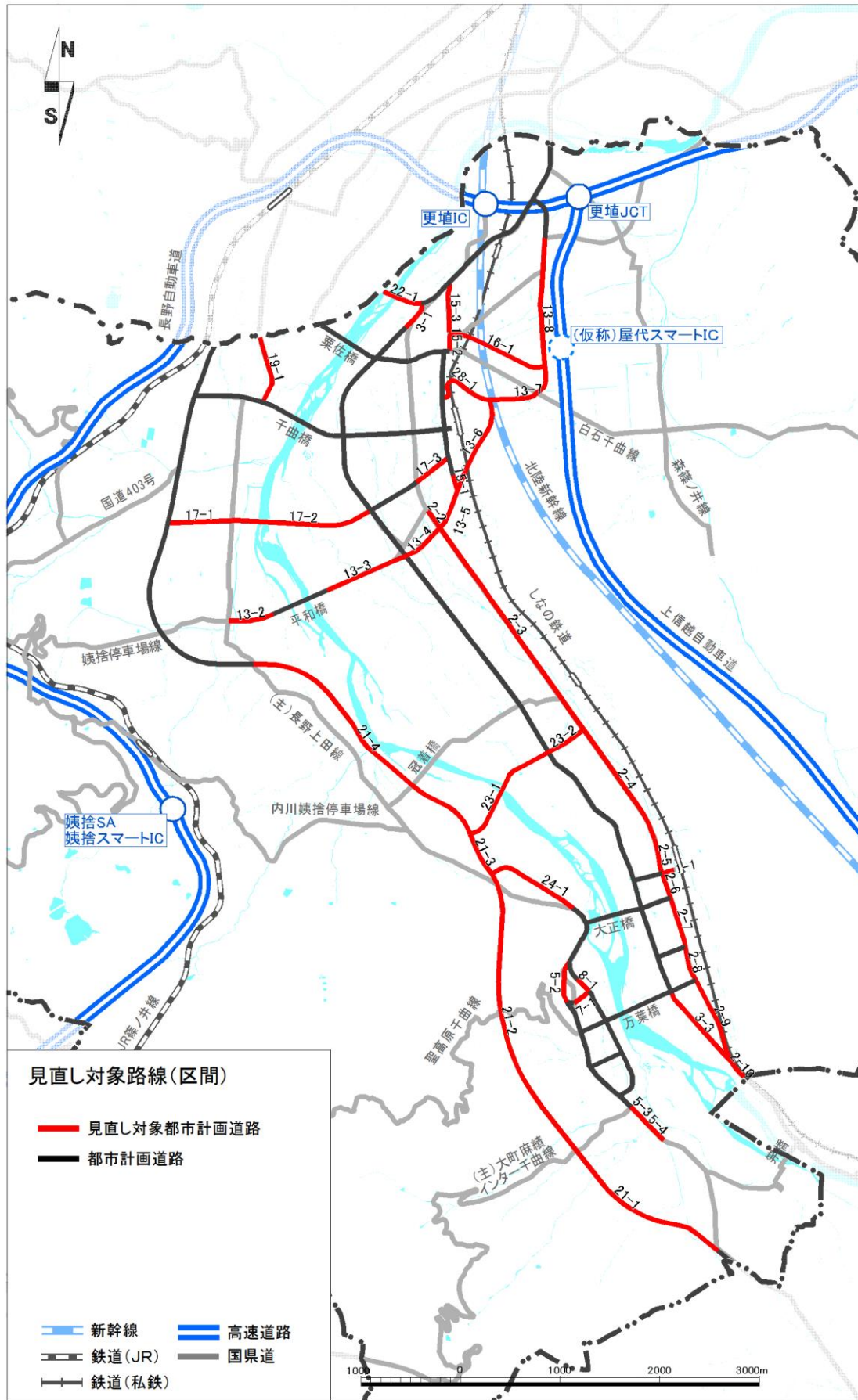
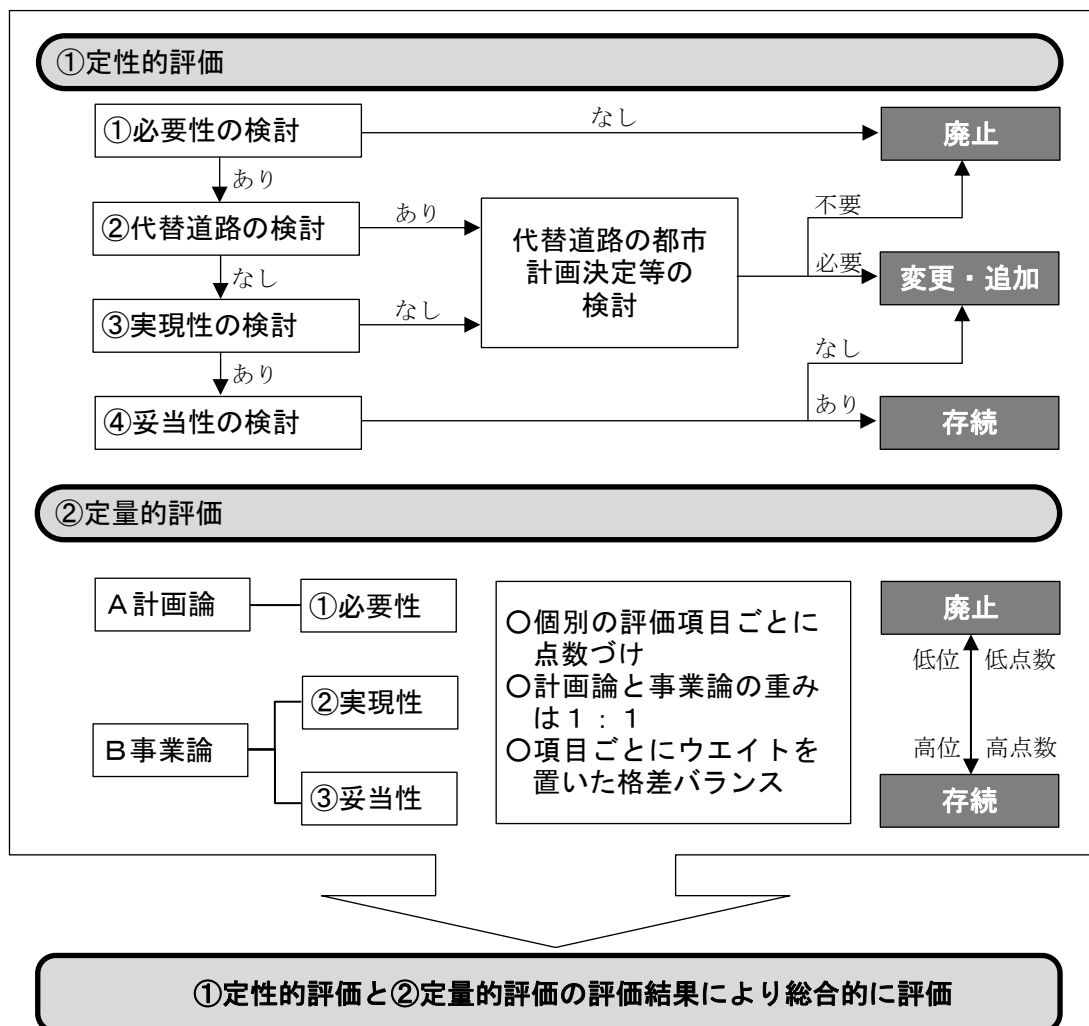


図 見直し対象路線（区間）

3. 検討方法

検討方法は、以下に示す見直し方法と同様に行うものとする。

見直しの対象となる各区分について、都市計画道路として存続すべきか否かを評価し、都市計画道路全体のバランスを考慮しながら検討する。評価にあたっては、「見直し手順に基づく定性的評価」及び「点数化による定量的評価」の2つの視点から検討し、総合的に評価する。



4. 定性的評価

【必要性】

項目	評価指標	評価基準	該当路線
① 都市環境機能	a 都市景観の形成	a1：都市の顔としてシンボリックな空間を創出する必要がある	・本市の玄関口である屋代駅前道路 ・温泉観光（戸倉上山田温泉）の玄関口となる戸倉駅前道路
		a2：沿道の景観資源との連携により、都市景観の向上に寄与する	・景観資源（「景観形成重点地区及びその候補地」に位置づけられる箇所：千曲市景観計画）内の主たる道路及びアクセス道路（主要幹線道路と景観資源の中心地を直接結ぶ経路）
	b 道路緑化の推進	b1：駅付近や観光地内の道路で、歩行者が比較的多い	・交通拠点（屋代駅・戸倉駅）の周辺 1km 圏内の道路 ・戸倉上山田温泉地区の主たる道路
		b2：比較的大きな公園が沿道にあり一体的な整備により良好な緑空間の創出が可能である	・沿道に近隣公園以上の規模の都市公園が存在する道路
	c 沿道環境の保全	c1：十分な道路空間があり、騒音や大気汚染等の影響を抑制する効果がある	・交通量が多い主要幹線道路または幹線道路で、自転車歩行者道を有する道路 （4 種 2 級（4,000 台／日）以上を想定）
		c2：沿道系用途地域の指定により、沿道に近接する住宅地の住環境を保全する必要がある	・周辺が住宅系用途地域であり、沿道系用途地域が指定されている道路。または指定が予想される道路
② 都市防災機能	a 災害時の活動支援	a1：災害時の避難活動を支援する	・主な避難所に接する道路
		a2：消防活動困難地域の解消に寄与する	・8 m 以上（※1）の幅員を持つ道路から 100m（※2）を超える範囲
	b 延焼遮断機能の保持	b1：延焼の抑止効果がある	・市街地内に位置し幅員 16m 以上を有する道路
		b2：構造的に延焼の抑止効果がある	・高上式、掘割式等の構造により、沿道宅地と構造的に分離している道路 ・地表式構造の場合は、幅員 16m 以上の道路
	c 緊急輸送路の役割	c1：災害時の緊急輸送路となる	・都市間を連絡する幹線道路 ・主要幹線道路 ・インターチェンジに接続する道路
		c2：緊急輸送路を補完する	・緊急輸送路と緊急拠点（消防署、病院、警察署、市役所）を連絡する道路
③ 収容空間機能	a 公共交通の支援	a1：バスの運行サービスを提供する	・既存バスルート ・整備によりバスルートとなる可能性がある道路（未整備都市計画道路に平行した区間）
		a2：交通結節点（鉄道駅）へのアクセス路である	・駅前道路（屋代駅、戸倉駅、千曲駅、屋代高校前駅、姨捨駅）
	b ライフラインの収容	b1：都市の主軸である	・主要幹線道路
		b2：ライフラインの収容が十分可能である	・幅員 16m 以上の道路
④ 市街地形成機能	a 都市の骨格形成	a1：長野圏域の円滑な都市活動を支援する	・長野圏域マスタープランにおいて「都市軸（広域交流軸）」として位置づけられる道路
		a2：本市の骨格を形成する	・都市計画マスタープランにおいて「都市連絡軸」として位置づけられる道路
	b 都市拠点形成の支援	b1：都市拠点間を連絡し、都市拠点相互の発展に寄与する	・都市拠点（中心拠点、地域/生活拠点、広域交流拠点）間を連絡する道路
		b2：都市拠点内の主たる活動軸で、都市拠点の発展を支える	・都市拠点（中心拠点、地域/生活拠点、広域交流拠点）内の主要道路
⑤ 交通機能	a トラフィック機能	a1：通過率が高く通行機能が重視される	・通過率 40% 以上の道路
		a2：都市間を連絡し、広域交通を処理する役割がある	・主要幹線道路
	b アクセス機能	b1：交通結節点や主要施設への連絡路となる	・主要幹線道路と交通拠点（駅周辺、IC 周辺）及び公共施設を連絡する道路
		b2：河川に挟まれた東西の市街地間を連絡する	・渡河橋を有する東西方向の幹線道路
	c 歩行者通行支援	c1：通勤客や買物客などの人が集まる施設周辺	・駅周辺道路、大規模商業施設に接する道路
		c2：小中学生の通学の安全性の確保が必要となる	・学校付近の主たる通学路となる道路

【代替道路の有無】

路線番号	路線名	区間番号	代替道路	都市計画決定等の検討
3・4・13	一重山線	13-4	県道姨捨停車場線	
		13-5	市道 1050 号線	幅員不足のため、検討が必要
3・4・16	屋代東線	16-1	県道白石千曲線	
3・4・17	八幡宮線	17-2	県道姨捨停車場線	
3・4・23	黒彦線	23-1	県道内川姨捨停車場線	
		23-2	県道内川姨捨停車場線	幅員不足のため、検討が必要

幅員不足：幹線道路として必要最低限である幅員 12m を基準に判断した

【実現性・妥当性】

項目	評価指標	評価基準	該当路線
実現性	a 保全地域の阻害	a1：住宅が密集している地域を分断している	・住宅系用途地域内で、現道がなく支障建築物が多い地区を通過する道路
		a2：観光地内の環境を阻害する恐れがある	・観光地内で、支障建築物が比較的多い道路
	b 地形的制約の有無	b1：地形上、道路用地等の確保が困難である	・堤防の改良等が必要であり、相当の費用が発生すると考えられる路線 ・山地部の計画であり、土工費やトンネルに相当の費用を要する路線
		b2：縦断勾配の関係から取付けが困難である	・道路構造令に適合する縦断勾配が確保できない路線
妥当性	a 道路機能	a1：道路体系の変化により、幹線道路としての機能が消失	—
		a2：開発事業の廃止により幹線道路としての必要性が消失	—
	b 道路形状	b1：周辺道路との関係から道路形状の変更が必要である	—
		b2：適正な道路網間隔となっていない	—

【定性評価のまとめ】

「必要性の検討」「代替道路の検討」「実現性の検討」及び「妥当性の検討」の結果を踏まえ、各路線（区間）について手順に従い「存続」「変更」「廃止」の評価を行った。

路線番号	路線名	区間番号	必要性	代替道路の有無	実現性	妥当性	結果	備考
3・4・1	駅前通り線	1-1	○		○	○	存続	
3・4・2	国道線	2-2	○		○	○	存続	
		2-3	○		○	○	存続	
		2-4	○		○	○	存続	
		2-5	○		○	○	存続	
		2-6	○		○	○	存続	
		2-7	○		○	○	存続	
		2-8	○		○	○	存続	
		2-9	○		○	○	存続	
		2-10	○		○	○	存続	
3・4・3	千曲線	3-1	○		○	○	存続	
		3-3	○		○	▲	変更	線形等変更検討
3・5・5	戸倉上山田線	5-2	○		×	○	廃止	
		5-3	○		○	○	存続	
		5-4	○		○	○	存続	
3・6・7	新世界通り線	7-1	○		○	○	存続	
3・5・8	中央通り線	8-1	○		○	○	存続	
3・4・13	一重山線	13-2	○		○	○	存続	
		13-3	○		○	○	存続	
		13-4	○	○	—	—	廃止	
		13-5	○	○	—	—	廃止	
		13-6	○		△	▲	変更	線形等変更検討
		13-7	○		○	▲	変更	線形等変更検討
		13-8	○		○	▲	変更	線形等変更検討
3・4・15	旧国道線	15-1	○		○	▲	変更	線形等変更検討
		15-2	○		○	○	存続	
		15-3	○		○	○	存続	
3・4・16	屋代東線	16-1	○	○	—	—	廃止	
3・4・17	八幡宮線	17-1	○		○	○	存続	
		17-2	○	○	—	—	廃止	
		17-3	○		×	—	廃止	
3・5・19	温泉前線	19-1	○		○	○	存続	
3・3・21	上田篠ノ井線	21-1	○		△	▲	変更	線形等変更検討
		21-2	○		△	▲	変更	線形等変更検討
		21-3	○		○	○	存続	
		21-4	○		○	○	存続	
3・3・22	上田篠ノ井線	22-1	○		○	○	存続	
3・4・23	黒彦線	23-1	○	○	—	—	廃止	
		23-2	○	○	—	—	廃止	
3・4・24	若宮線	24-1	○		○	○	存続	
3・5・28	歴史公園線	28-1	○		△	▲	変更	線形等変更検討

△課題有 ▲課題有

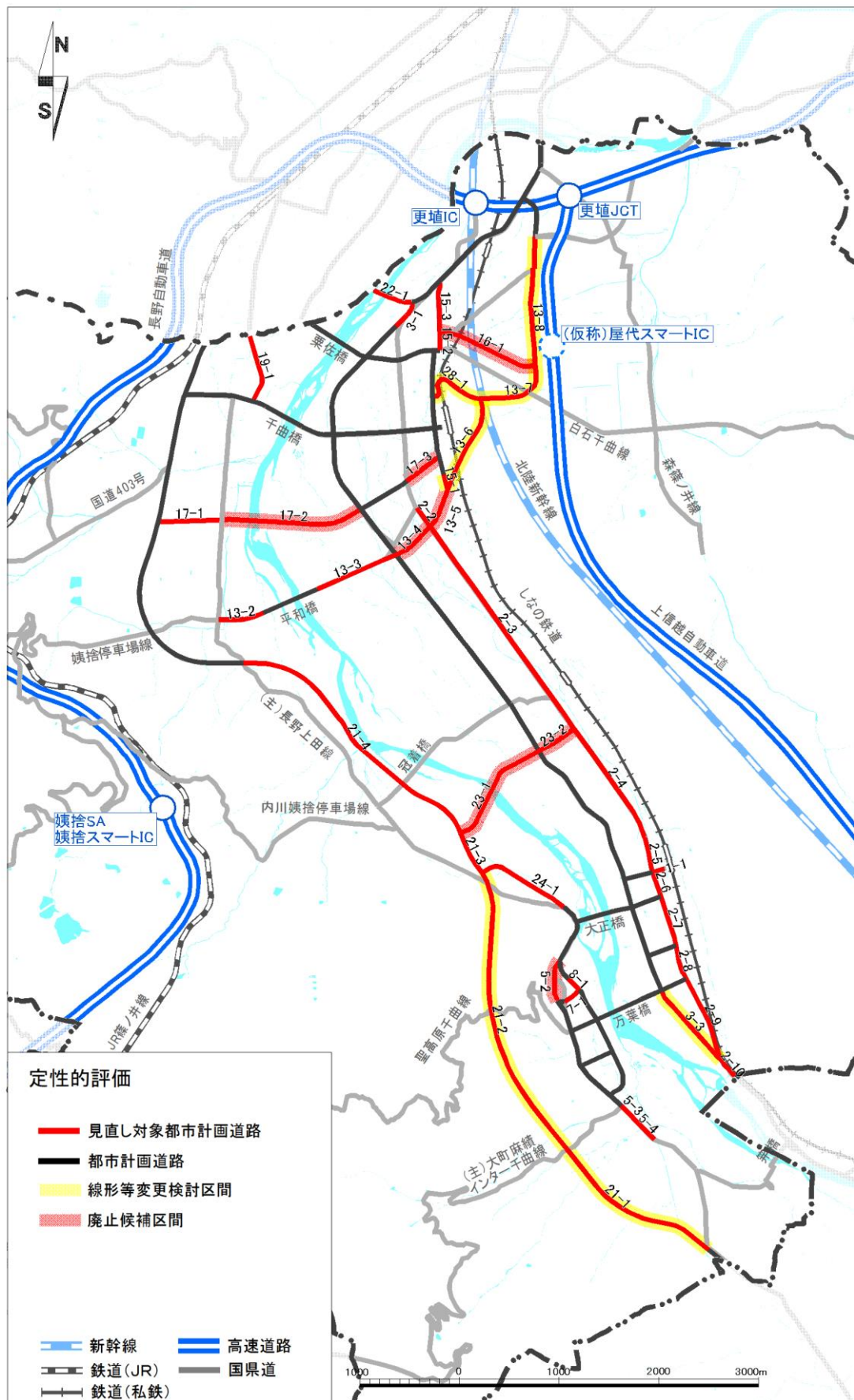
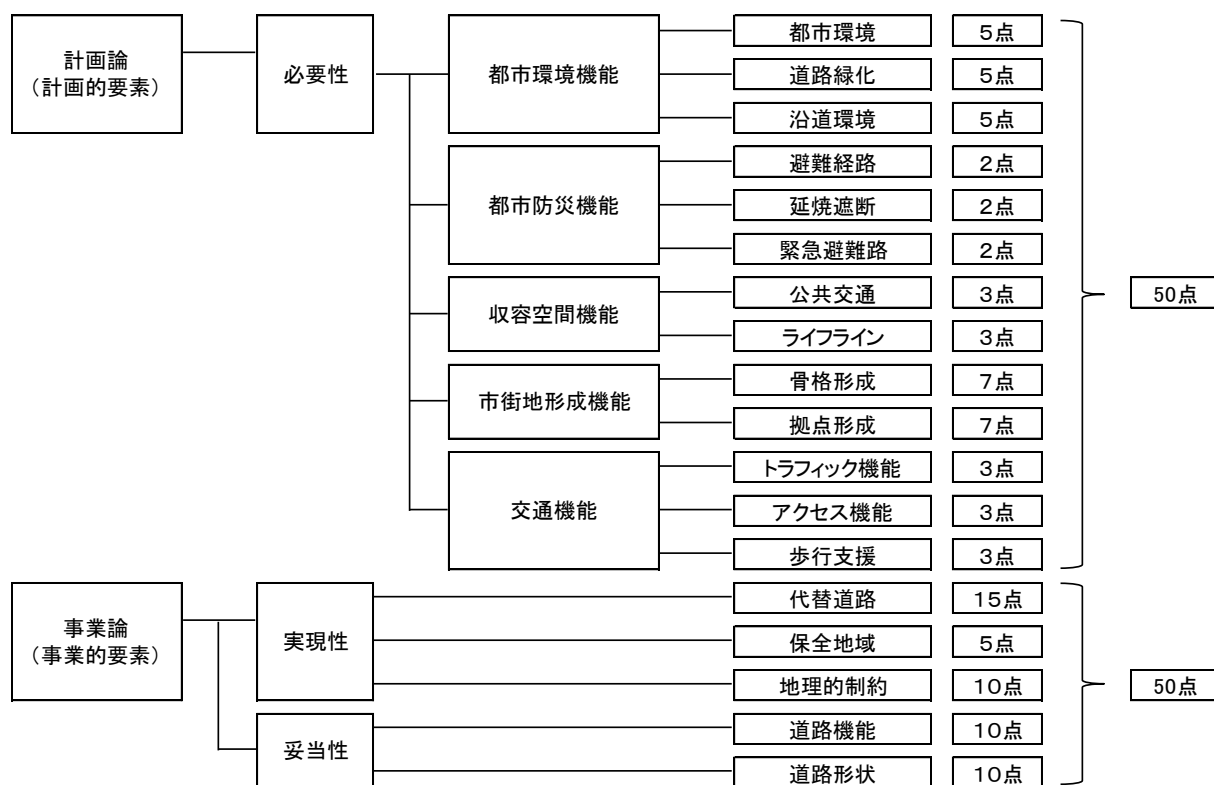


図 定性的評価

5. 定量的評価

定性的評価で検討した評価項目を基に、項目ごとに点数づけを行い総合点数により判断する。また、項目により判断の重要性が異なるものと考えられることから、各項目の点数は一律ではなく、強弱（ウエイト）をつけることとした。なお、各項目のウエイトは以下の考え方により設定した。

- これまでの計画的な考え方だけの判断ではなく、事業的な考え方を十分に考慮し、計画的要素（必要性）と事業的要素（実現性+妥当性）の比を1：1とする。
- 計画的要素では道路整備をまちづくりの一環として捉えていくことから、都市環境機能と市街地形成機能を特に重視する。
- 事業的要素では、事業性等に大きく関わる代替道路の有無、道路形状を特に重視する。



【定量的評価のまとめ】

路線（区間）ごとに点数づけにより評価を行った。

合計点を100点とし、51点以上を高位、50点以下を低位と評価する。

評価の結果、低位の路線（区間）は都市計画道路としての必要性が低いものと判断し廃止候補路線として捉えることとした。

表 点数化による評価点

路線 番号	路線名	区間 番号	必要性											実現性			妥当性		総合評価		
			都市環境機能			都市防災			収容空間		市街地形成		交通機能			代替道路 の有無	保全地域 の阻害	地形的制 約の有無		道路 機能	道路 形状
			都市 景観	道路 緑化	沿道 環境	避難 活動	延焼 遮断	緊急 輸送路	公共 交通	ライフ ライン	骨格 形成	拠点 形成	トフィック 機能	アクセス 機能	歩行 支援						
3・4・1	駅前通り線 国道線	1-1	5	5	5		2		3	3		7		3	3	15	5	10	10	10	86
3・4・2		2-2	5	5	5		2	2		3	7	7	3	3	3	15	5	10	10	10	95
		2-3	5		5		2	2		3	7	7	3	3	3	15	5	10	10	10	90
		2-4	5	5	5		2	2	3	3	7	7	3	3	3	15	5	10	10	10	98
		2-5	5	5	5		2	2	3	3	7	7	3	3	3	15	5	10	10	10	98
		2-6	5	5	5		2	2	3	3	7	7	3	3	3	15	5	10	10	10	98
		2-7	5	5	5		2	2	3	3	7	7	3	3		15	5	10	10	10	95
		2-8	5	5	5		2	2	3	3	7	7	3	3		15	5	10	10	10	95
		2-9	5		5	2		2	3	3	7	7	3	3		15	5	10	10	10	90
		2-10	5		5			2	3	3	7		3			15	5	10	10	10	78
3・4・3	千曲線	3-1					2	2	3	3					3	15	5	10	10	—	53
		3-3	5		5	2	2	2	3	3		7		3		15	5	10	10	—	72
3・5・5	戸倉上山田線	5-2	5	5		2		2		3		7	3		3	15		10	—	—	55
		5-3	5		5			2	3	3			3		3	15	5	10	10	10	74
		5-4	5		5			2	3	3			3		3	15	5	10	10	10	74
		5-4	5		5			2	3	3			3		3	15	5	10	10	10	74
3・6・7	新世界通り線	7-1	5	5		2						7				15	5	10	10	10	69
3・5・8	中央通り線	8-1	5	5		2		2	3			7			3	15	5	10	10	10	77
3・4・13	一重山線	13-2			5		2	2	3	3				3		15	5	10	10	10	68
		13-3			5			2	3	3				3		15	5	10	10	10	66
		13-4					2	2		3						—	—	—	—	—	7
		13-5	5	5			2	2		3				3		—	—	—	—	—	20
		13-6	5	5			2	2		3		7		3		15	5	10	10		67
		13-7	5	5	5		2	2	3	3		7		3	3	15	5	10	10		78
		13-8	5		5		2	2	3	3		7	3	3	3	15	5	10	10		76
		13-8	5		5		2	2	3	3		7	3	3	3	15	5	10	10		76
3・4・15	旧国道線	15-1		5			2		3	3		7				15	5	10		10	60
		15-2	5	5	5		2	2	3	3				3	3	15	5	10	10	10	81
		15-3	5	5			2		3	3					3	15	5	10	10	10	71
3・4・16	屋代東線	16-1		5			2			3		7				—	—	—	—	—	17
3・4・17	八幡宮線	17-1	5		5		2			3				3		15	5	10	10	10	68
		17-2	5				2			3				3		—	—	—	—	—	13
		17-3		5			2	2			3		7			15		10	—	—	44
		17-3		5			2	2			3		7			15		10	—	—	44
3・5・19	温泉前線	19-1	5					2	3	3		7	3	3	3	15	5	10	10	10	79
3・3・21	上田篠ノ井線	21-1	5		5			2		3	7		3			15	5	10	10		65
		21-2	5		5			2		3	7		3			15	5	10	10		65
		21-3	5		5			2		3	7	7	3			15	5	10	10	10	82
		21-4	5		5			2		3	7	7	3			15	5	10	10	10	82
		22-1			5		2	2			3	7		3		15	5	10	10	10	72
3・3・22	上田篠ノ井線	22-1			5		2	2			3	7		3		15	5	10	10	10	72
3・4・23	黒彦線	23-1					2			3				3		—	—	—	—	—	8
		23-2					2			3				3		—	—	—	—	—	8
3・4・24	若宮線	24-1	5	5	5		2	2	3	3		7	3			15	5	10	10	10	85
3・5・28	歴史公園線	28-1		5	5				3			7			3	15	5	10	10		63

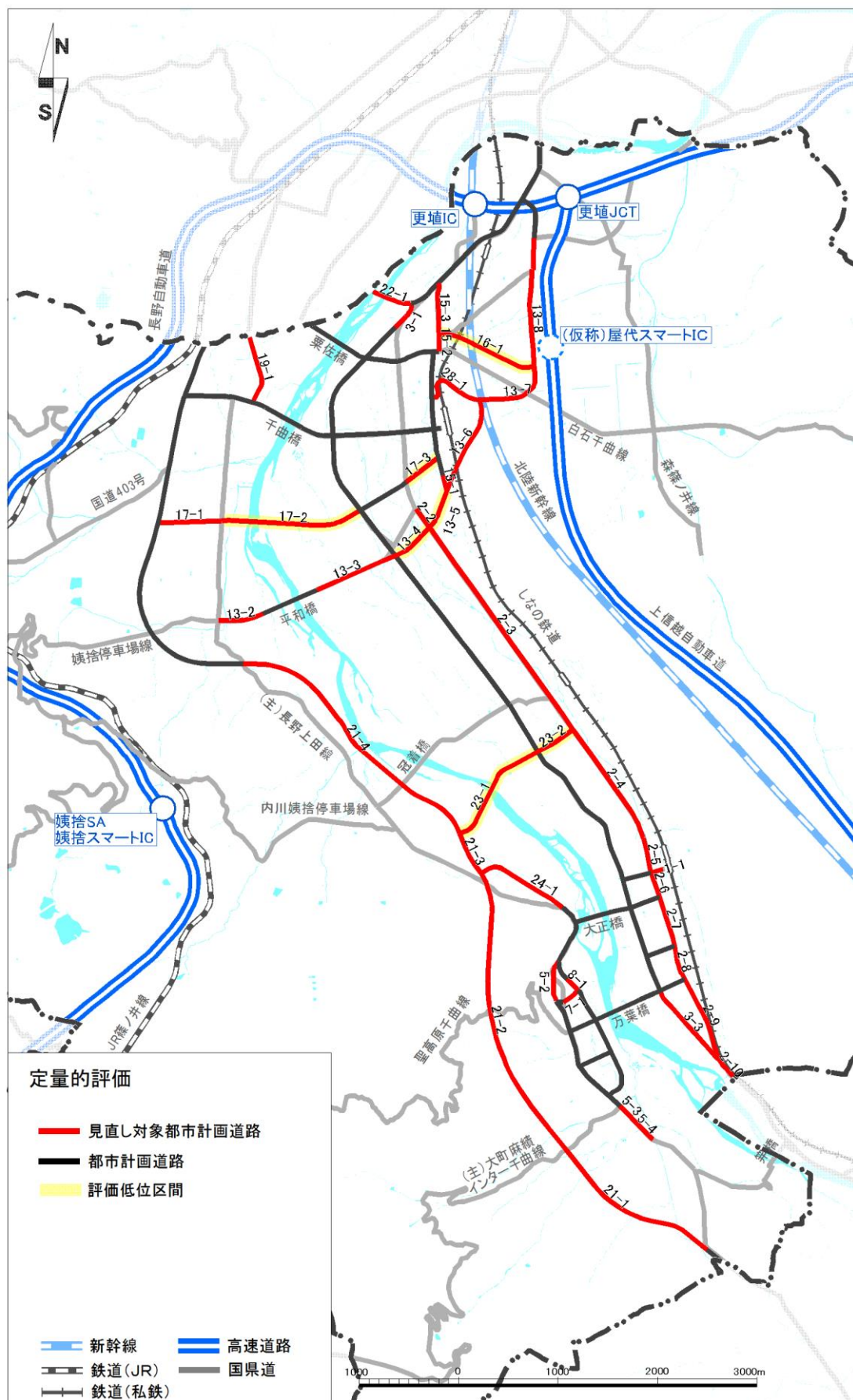


図 定量的評価

6. 総合評価

定性的評価及び定量的評価の双方の結果を比較し、総合的に評価を行った。

双方の結果が同じ評価となっている路線（区間）については問題ないが、相違がある路線（区間）や廃止候補となった路線（区間）に直接接続する路線（区間）については、代替道路への接続なども含め検討が必要なため、改めて以下のように判断するものとした。

【千曲線 3-3区間】

終点部は3・4・2国道線に接続しているが、形状が鋭角であるため3・4・2国道線への接続箇所の変更が望ましい。また、都市拠点間を結ぶ重要な路線であり緊急輸送路としての役割もあることから、現道を活かしながら千曲坂城消防本部と3・4・2国道線を結ぶルートへの線形変更が望ましいと考えられる。

【戸倉上山田線 5-2区間】

定性的評価では、建築物が密集しており実現化が困難との判断により、「廃止」となっているが、定量的評価では高位であり「存続」となっている。

現道である主要地方道大町麻績インター千曲線は狭隘であり、代替道路として必要な機能を満たしていないことから、現道拡幅又は都市計画道路を整備するかの対応をしていく必要がある。

しかし、現道拡幅は、沿道に住宅が隙間なく貼りついているため非常に困難であり、本路線（5-2区間）についても支障となる建築物が多数存在しており、既決定での整備には課題が多いものと考えられる。

以上のことから、主要地方道大町麻績インター千曲線の道路機能を確保していくために、5-2区間は「廃止」ではなく、線形変更が望ましいと考えられる。

【一重山線 13-6区間、13-7区間】【旧国道線 15-1区間】【歴史公園線 28-1区間】

13-6、15-1区間については、13-4、13-5区間の廃止に併せ市道1050号線への線形の変更が望ましい。線形変更により15-1区間については廃止の方向となるが、市道1050号線の道路幅員が不足していることから当該道路の都市計画決定も必要となる。

また、13-6区間は、鉄道を横断し山地部を通るため土工費用がかかり、実現性の面で課題があるが、広域交流拠点と中心拠点を直接結ぶ重要な路線であり屋代駅周辺市街地の南側の環状道路としての機能を受け持つとともに、屋代駅付近に集中する交通を緩和する役割を果たす道路として期待されている。13-7、28-1区間との接続箇所が垂直で鋭角であることから線形変更の検討が望ましいと考えられる。

【一重山線 13-8区間】

（仮称）屋代スマートICの整備にあわせた線形変更の検討が必要だと考えられる。上信越自動車道から13-8区間までの距離は約130mであり、直結する場合においてはスマートICとの接続距離が取れないことから線形変更の検討が必要である。

【上田篠ノ井線 21-1、21-2区間】

長大トンネル区間であり地形的制約も考えられることから、線形変更の検討も必要な路線として整理した。上田篠ノ井線（国道18号バイパス）は広域交流軸を形成するなど道路機能として必要な路線であることから、国と協議しながら進めていく必要がある。

表 総合評価

路線 番号	路線名	区間 番号	定性的 評価	定量的 評価	総合評価
3・4・1	駅前通り線	1-1	○	○	存続
3・4・2	国道線	2-2	○	○	存続
		2-3	○	○	存続
		2-4	○	○	存続
		2-5	○	○	存続
		2-6	○	○	存続
		2-7	○	○	存続
		2-8	○	○	存続
		2-9	○	○	存続
		2-10	○	○	存続
3・4・3	千曲線	3-1	○	○	存続
		3-3	▲	○	変更候補
3・5・5	戸倉上山田線	5-2	●	○	変更候補
		5-3	○	○	存続
		5-4	○	○	存続
3・6・7	新世界通り線	7-1	○	○	存続
3・5・8	中央通り線	8-1	○	○	存続
3・4・13	一重山線	13-2	○	○	存続
		13-3	○	○	存続
		13-4	●	●	廃止候補
		13-5	●	●	廃止候補
		13-6	▲	○	変更候補
		13-7	▲	○	変更候補
		13-8	▲	○	変更候補
3・4・15	旧国道線	15-1	▲	○	変更候補
		15-2	○	○	存続
		15-3	○	○	存続
3・4・16	屋代東線	16-1	●	●	廃止候補
3・4・17	八幡宮線	17-1	○	○	存続
		17-2	●	●	廃止候補
		17-3	●	●	廃止候補
3・5・19	温泉前線	19-1	○	○	存続
3・3・21	上田篠ノ井線	21-1	▲	○	変更候補
		21-2	▲	○	変更候補
		21-3	○	○	存続
		21-4	○	○	存続
3・3・22	上田篠ノ井線	22-1	○	○	存続
3・4・23	黒彦線	23-1	●	●	廃止候補
		23-2	●	●	廃止候補
3・4・24	若宮線	24-1	○	○	存続
3・5・28	歴史公園線	28-1	▲	○	変更候補

○存続
●廃止
▲変更

○高位
●低位

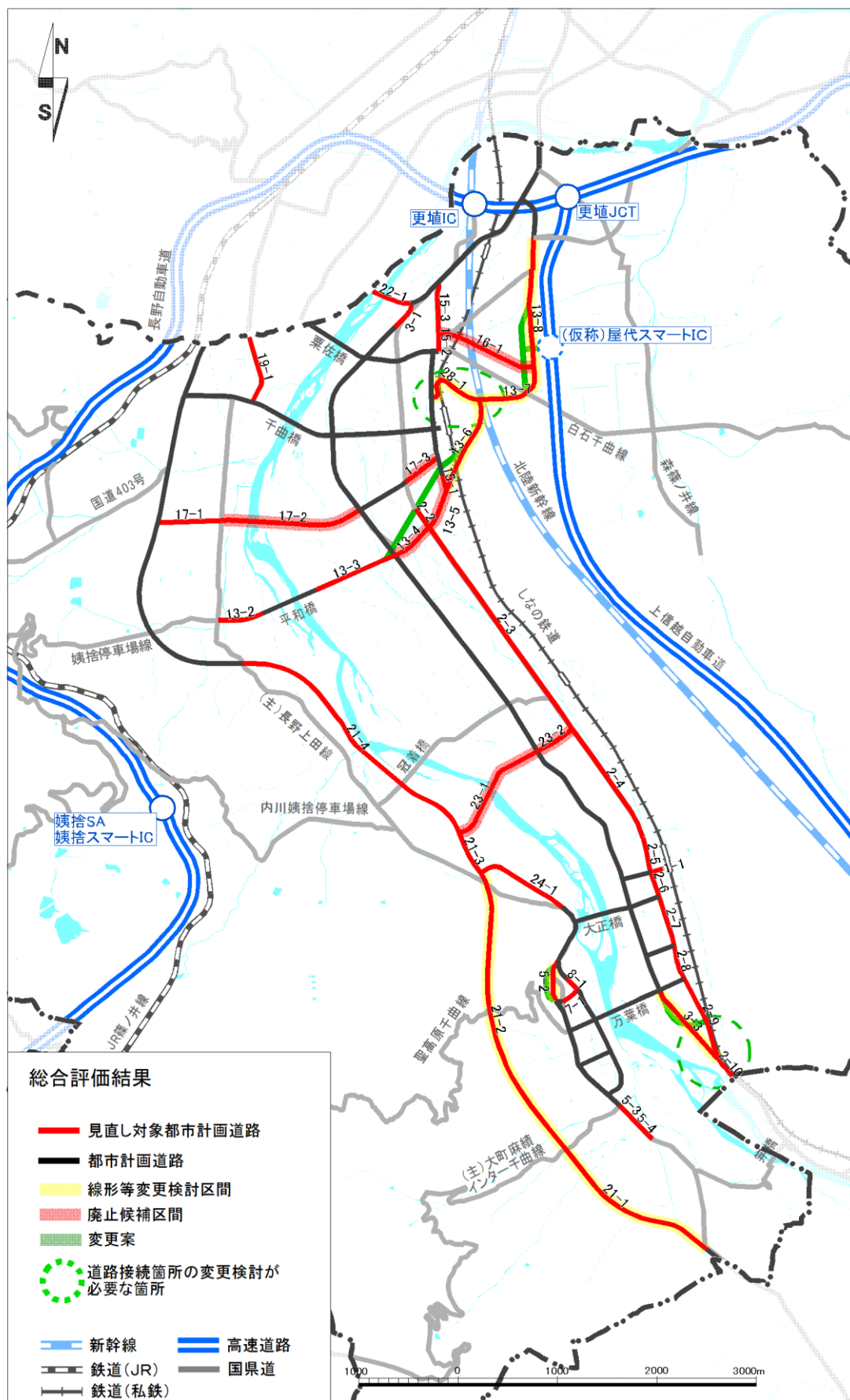


図 総合評価

7. 都市計画道路網見直し案

前段の総合評価に基づき、都市計画道路網見直し案を作成した。

なお、これにより廃止対象となる路線（区間）は5路線8区間5,682m、線形変更を検討する路線（区間）は5路線9区間10,970mとなった。

これは、現在の都市計画道路決定延長59,000mに対し、廃止延長は9.6%、変更延長は18.6%を占めることになる。

表 廃止対象区間一覧

路線 番号	路線名	区間 番号	幅員 (m)	車線数	延長 (m)	廃止理由
3・4・13	一重山線	13-4	20	2車線	441	代替道路があるため
		13-5			420	代替道路があるため
3・4・15	旧国道線	15-1	18	2車線	194	道路機能の喪失
3・4・16	屋代東線	16-1	16	2車線	1010	代替道路があるため
3・4・17	八幡宮線	17-2	16	2車線	1614	代替道路があるため
		17-3			413	代替道路があるため
3・4・23	黒彦線	23-1	16	2車線	1178	代替道路があるため
		23-2			412	代替道路があるため
計					5,682	

延長は図上計測

表 線形変更検討区間一覧

路線番号	路線名	区間番号	幅員(m)	車線数	延長(m)	変更理由
3・4・3	千曲線	3-3	16	2車線	920	交差角見直しに伴う線形変更
3・5・5	戸倉上山田線	5-2	12	2車線	437	支障物件に伴う線形変更
3・4・13	一重山線	13-3	20	2車線	858	13-4区間廃止に伴う線形変更
		13-6			974	地形、交差角の見直しに伴う線形変更
		13-7			792	交差角見直しに伴う線形変更
		13-8			1,301	スマートIC整備に伴う線形変更
3・3・21	上田篠ノ井線	21-1	25	4車線	1,991	地形に伴う線形変更
		21-2			3,036	地形に伴う線形変更
3・5・28	歴史公園線	28-1	12.5	2車線	661	地形、交差角の見直しに伴う線形変更
計					10,970	

延長は図上計測

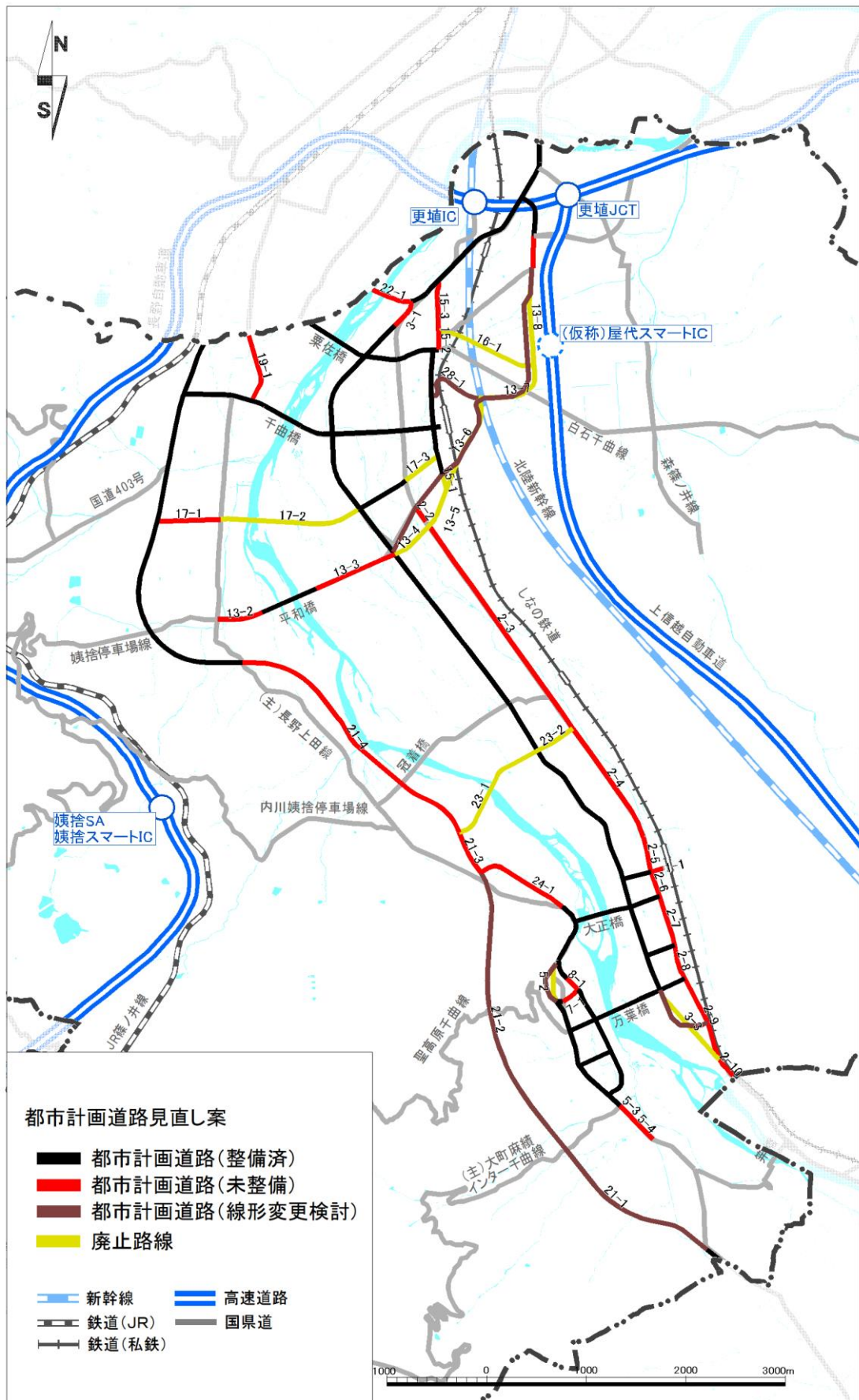


図 都市計画道路見直し案

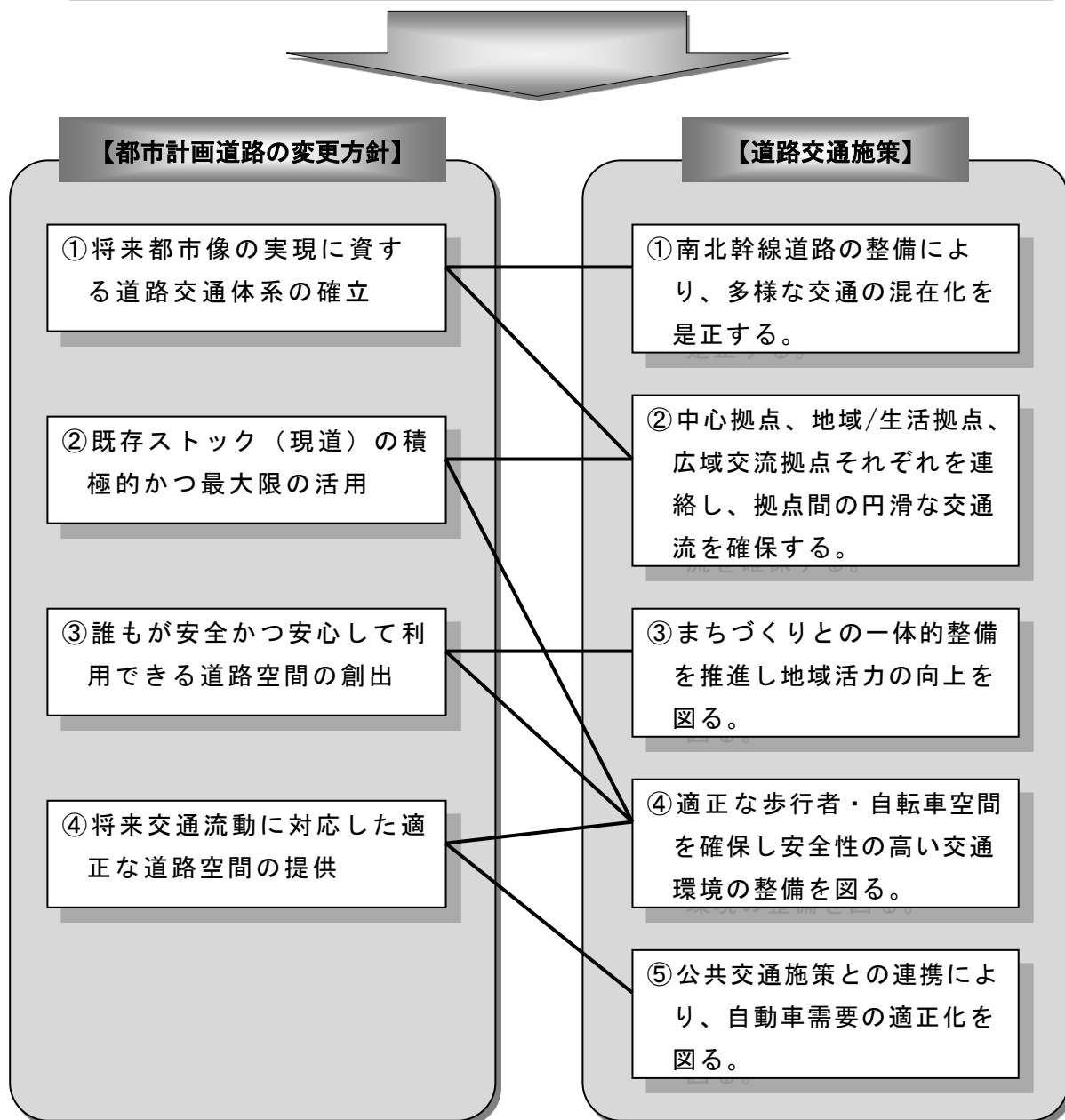
第5章 道路交通施策の検討

1. 道路交通施策

都市計画道路の変更方針を受け、千曲市の将来像実現に向けた道路交通分野としての施策を以下のように整理した。

【将来都市像】

科野の国 さらしな はにしな 史都がにぎわう 信州の交流拠点 千曲



5つの道路交通施策に対して、今後行うべき整備メニューは、次のように整理することができる。

■ 道路交通施策と整備メニュー

NO.	施 策	整備メニュー
①	南北幹線道路の整備により、多様な交通の混在化を是正する。	3・3・21、3・3・22上田篠ノ井線（国道18号バイパス）の整備推進 地区内への通過交通の流入を抑制し広域交通を処理する道路として、早期整備に向け隣接都市と協調を図りながら整備推進に努める。 3・4・3千曲線の整備推進 地区間移動においても国道18号を利用しているため、国道18号には過度の交通負荷がかかっている。このため、地区間交通を処理する道路となる当路線を整備し、地区交通の円滑化を図る。
②	中心拠点、地域/生活拠点、広域交流拠点それぞれを連絡し、拠点間の円滑な交通流を確保する。	3・4・13 一重山線（国道18号（打沢交差点）～国道403号（市道4241号線交差点））の整備推進 屋代駅周辺地区（中心拠点）と上信越自動車道西側地区（広域交流拠点・産業拠点）を結ぶとともに、東西の産業拠点を連絡する重要な路線である。また、観光文化交流拠点である「あんず・科野の里地区」と「さらしな・姨捨名月の里地区」を結ぶ観光道路として地域の発展に寄与する。 3・4・24 若宮線の整備推進 都市連絡軸である国道18号バイパスと地域/生活拠点である戸倉・上山田温泉地区を結ぶ重要な路線である。 3・5・28 歴史公園線の整備推進 屋代駅周辺地区（中心拠点）と上信越自動車道西側地区（広域交流拠点・産業拠点）、観光文化交流拠点である「あんず・科野の里地区」を結ぶ重要な路線である。 上記路線の整備により、拠点間の円滑な交通流の確保と都市機能の向上を図る。
③	まちづくりとの一体的整備を推進し地域活力の向上を図る。	3・5・5戸倉上山田線（上山田温泉地区）の整備推進 現道である（主）大町麻績インター千曲線は狭隘で沿道は住宅等が密集していることから、幹線道路の機能が確保されていない。当路線についても支障建築物が多いことから、線形変更と幅員変更について調査検討しながら整備を行う。 当路線の整備により、上山田温泉中央通りへの通過交通を排除するとともに、温泉地の回遊性を確保し以前の活気を呼び戻すようなまちづくりの対策を検討する。
④	適正な歩行者・自転車空間を確保し安全性の高い交通環境の整備を図る。	歩行者及び自転車ネットワークの形成 歩行者及び自転車の主たる動線を結びネットワーク化を図ることにより、歩行者及び自転車による移動の安全性を向上し安心できる生活環境を創出する。 歩行者・自転車空間の明確化 観光地や商業施設周辺など、歩行者や自転車が多く交錯しやすい箇所は歩道の拡幅、段差の解消などを適宜実施し、安全かつ快適な空間を創出する。
⑤	公共交通施策との連携により、自動車需要の適正化を図る。	公共交通の利便性向上に資する道路空間の整備推進 公共交通施策との連携により必要な道路空間の整備を図り、鉄道やバスの利便性を向上する。これにより、必要以上の自動車利用を抑制し適正な交通バランスを確保し、環境負荷の軽減を図る。 待合い環境の改善 既存のバス停について、待合い環境の改善ならびにバス停までのアクセス環境の改善などを図り、安全かつ快適な待合い環境づくりを進める。

第6章 道路整備プログラムの作成

1. 優先度検討の考え方

本市の現状や将来的なまちづくりの方向性を踏まえ、今後の道路整備のあり方を鑑み、各路線（区間）の整備優先度を検討する。

優先度の検討は、都市計画道路網の検討における各路線（区間）の状況を踏まえ、計画的視点、政策的視点、事業的視点それぞれによって点数化し評価を行うこととし、廃止対象路線については対象外とする。

また、道路交通施策の検討において優先的に道路網の段階的整備が必要な路線（区間）や整備効果が高い路線（区間）並びに、事業計画がある又は整備に向けた測量・設計・調査等を実施している路線（区間）についても点数化し評価を行う。

2. 優先度の評価基準と評価点

優先度の評価においては、以下の基準により 100 点満点の点数付けを行い、その点数により優先度の「高位」「中位」「低位」を判断する。

（1）計画的視点（路線の必要性）・・・【評価点 11 点（各項目 1 点）】

第4章 都市計画道路網の検討において、必要性の評価を行った「都市環境機能」「都市防災機能」「収容空間機能」「交通機能」の各項目について、評価指標に基づき該当するものを点数化し評価を行う。

（2）政策的視点（都市づくりの重要性）・・・【評価点 10 点（各項目 5 点）】

第4章 都市計画道路網の検討において、必要性の評価を行った「市街地形成機能」の各項目について、評価指標に基づき該当するものを点数化し評価を行う。

（3）事業的視点（事業の緊急性）・・・【評価点 19 点】

第4章 都市計画道路網の検討において、実現性の検討を行った路線（区間）について、事業の緊急性を鑑み現道の有無を考慮し、点数化による評価を行う。

（4）優先的に道路網の段階的整備が必要な路線（区間）・・・【評価点 20 点】

第5章 道路交通施策の検討において、優先的に道路網の段階的整備が必要とした路線（区間）について、点数化による評価を行う。

（5）事業計画等の有無・・・【評価点 20 点】

事業計画があり、すでに道路整備の時期や見通しが立っている路線（区間）や、事業化に向けて測量・設計など各種調査等を実施している路線（区間）について、点数化による評価を行う。

（6）整備効果が高い路線（区間）・・・【評価点 20 点】

費用便益分析マニュアル(平成 30 年 2 月:国土交通省道路局都市局)に基づき費用便益比(B/C)の算出を行い、整備効果が高い路線（区間）について、点数化による評価を行う。

なお、費用便益分析については、将来交通量推計結果を用いて、道路整備に伴う便益額を算出し、道路整備費用との比によって、費用便益比を算出し B/C 値 1.0 以上のものについて整備効果が高い路線（区間）として判断するものとする。

3. 優先度評価結果

優先度の評価基準と評価点に基づき評価を行った結果、下表の通り、高位（50 点以上）が 11 区間、中位（30 点以上～50 点未満）が 11 区間、低位（30 点未満）が 11 区間という結果になった。

区 分	点 数	区間数
高 位	50 点以上	11
中 位	30 点以上～50 点未満	11
低 位	30 点未満	11
合 計		33

表 整備優先度評価結果

路線 番号	路線名	幅員 (m)	車線数	区間 番号	計画的視点													政策的視点			事業的視点				段階的 整備	事業 計画 有無	事業 効果 B/C	総合評価	
					都市環境機能			都市防災			収容空間		交通機能				市街地形成		小計	小計	小計	地域 阻害	地形的 制約	現道 有無				小計	
					都市 景観	道路 緑化	沿道 環境	避難 活動	延焼 遮断	緊急 輸送	公共 交通	利用 効率	利用 効率	利用 効率	利用 効率	骨格 形成	拠点 形成												
3-4-1	駅前通り線	16	2車線	1-1	○	○	○		○		○	○		○	○	○	8	○	○	5		○				20	33	中	
3-4-2	国道線	16	2車線	2-2	○	○	○		○	○		○	○	○	○	9	○	○	10		○					20	39	中	
				2-3	○		○		○	○		○	○	○	○	8	○	○	10		○					20	38	中	
				2-4	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	10	○	○	10		○					20	40	中	
				2-5	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	10	○	○	10		○					20	40	中	
				2-6	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	10	○	○	10		○					20	40	中	
				2-7	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	9	○	○	10		○					20	39	中	
				2-8	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	9	○	○	10		○					20	39	中	
				2-9	○		○	○		○	○	○	○	○	○	8	○	○	10		○					20	38	中	
				2-10	○		○			○	○	○	○	○		6	○		5		○					20	31	中	
3-4-3	千曲線	16	2車線	3-1					○	○	○			○	5		0		○					20	25	低			
				3-3			○	○	○	○	○			○	8		○	5				19	20		20	72	高		
3-5-5	戸倉上山田線	12	2車線	5-2	○	○		○		○		○	○	○	7		○	5	○				20	20	20	72	高		
				5-3	○		○			○	○	○	○	○	7			0		○		20			27	低			
				5-4	○		○			○	○	○	○	○	7			0		○		20			27	低			
3-6-7	新世界通り線	11	2車線	7-1	○	○		○							3		○	5		○					8	低			
3-5-8	中央通り線	12	2車線	8-1	○	○		○		○	○			○	6		○	5		○					11	低			
3-4-13	一重山線	20	2車線	13-2			○		○	○	○	○		○	6			0		○		20			26	低			
				13-3			○			○	○	○		○	5			0		○		20			25	低			
				13-6	○	○			○	○	○	○		○	6		○	5			19	20		20	70	高			
				13-7	○	○	○		○	○	○	○	○	○	9		○	5		○		20	20	20	74	高			
				13-8	○		○		○	○	○	○	○	○	○	9		○	5			19	20	20	20	93	高		
3-4-15	旧国道線	17	2車線	15-2	○	○	○			○	○	○	○	○	9			0		○				20	29	低			
		16		15-3	○	○			○		○	○	○	6			0		○				20	26	低				
3-4-17	八幡宮線	16	2車線	17-1	○		○		○			○	○	○	5			0			19				24	低			
3-5-19	温泉前線	12	2車線	19-1	○					○	○	○	○	○	7		○	5		○					12	低			
3-3-21	上田篠ノ井線	25	4車線	21-1	○		○			○			○	○	5	○		5			19	20		20	69	高			
				21-2	○		○			○			○	○	5	○		5			19	20		20	69	高			
				21-3	○		○			○			○	○	5	○	○	10			19	20		20	74	高			
				21-4	○		○			○			○	○	5	○	○	10			19	20		20	74	高			
3-3-22	上田篠ノ井線	25	4車線	22-1			○		○	○			○	○	5	○		5			19	20		20	69	高			
3-4-24	若宮線	16	2車線	24-1	○	○	○		○	○	○	○	○	8		○	5			19	20	20	20	92	高				
3-5-28	歴史公園線	13	2車線	28-1		○	○				○				○	4		○	5			19	20			48	中		

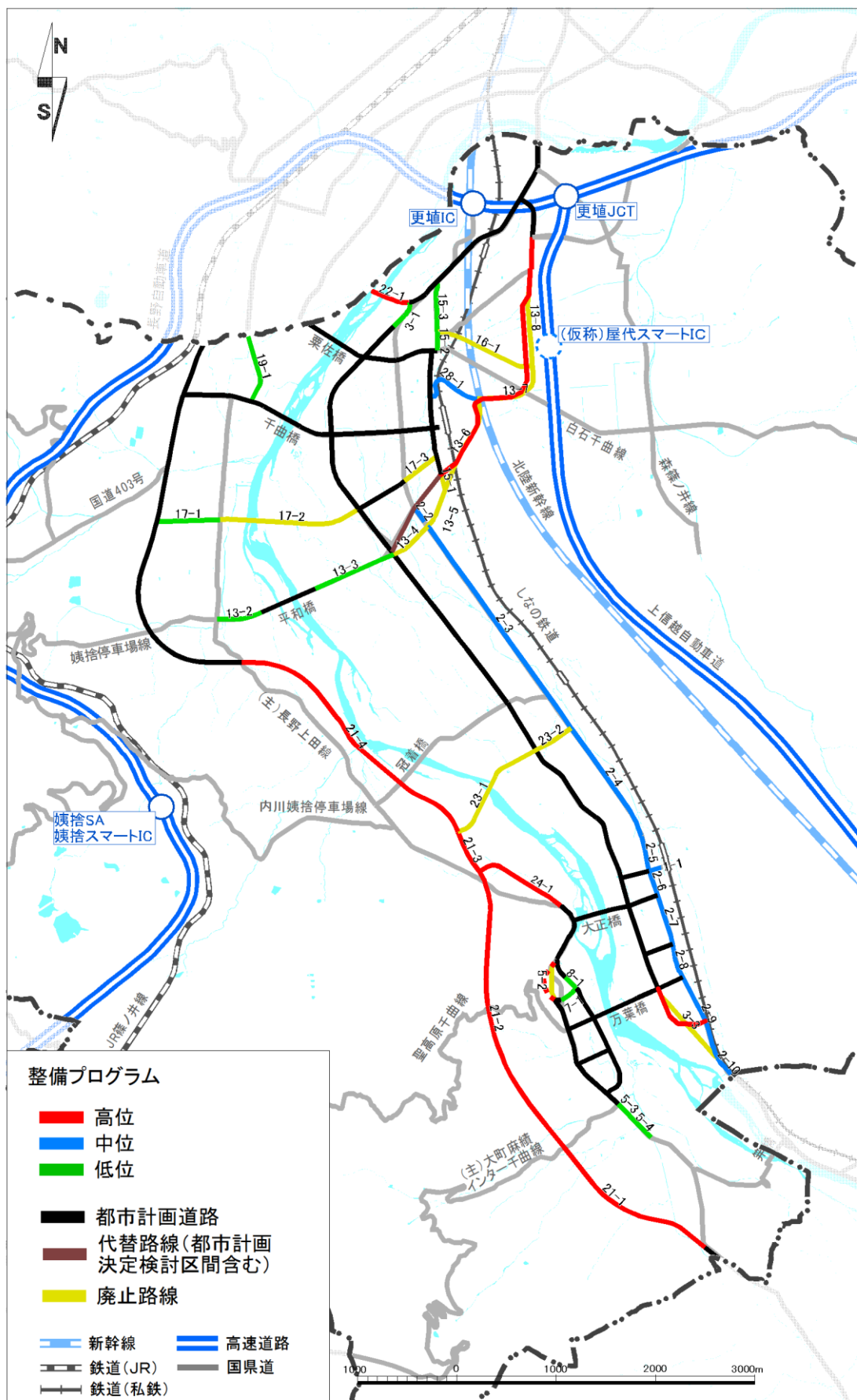


図 整備優先度評価結果

4. 整備時期の検討

優先度評価結果から、高位 11 区間のうち、事業計画等によりすでに道路整備の時期や見通しが立っているものについては、5 年以内の事業化を目指すこととし、それ以外の高位区間は、段階的に順次事業化を目指すこととする。

ただし、国又は県に事業要望していく路線（区間）もあることから、事業化にあたっては関係機関と歩調を合わせ、高位区間の中から適宜事業化を推進していくこととする。

なお、中位、低位区間についても、優先的に道路網の段階的整備が必要とした路線（区間）については、事業化に合わせ計画的に整備を進めていくものとし、それ以外の中位、低位区間は長期的な視点で事業化に取り組むこととする。

表 優先整備路線

時 期	路線番号	路線名	区間番号	備考
【短期】 5 年以内の事業化	3・4・13	一重山線	13-7 の一部 13-8 の一部	国道 403 号から県道 白石千曲線交差区間
	3・4・24	若宮線	24-1	
【中期】 段階的に順次事業化 (概ね 5 ～15 年)	3・4・3	千曲線	3-3	
	3・5・5	戸倉上山田線	5-2	
			13-6	
	3・4・13	一重山線	13-7 の一部	県道白石千曲線から 歴史公園線交差区間
			13-8 の一部	国道 403 号区間
	3・3・21	上田篠ノ井線	21-1	
			21-2	
			21-3	
			21-4	
	3・3・22	上田篠ノ井線	22-1	