

**須坂都市計画
(須坂市、小布施町)**

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

長 野 県

須坂都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように決定する。

1. 都市計画の目標

本計画は、須坂都市計画区域内の市町や住民の意向を踏まえ、須坂都市計画が目指す都市計画の目標とその実現に向けた基本的な方針を明確に示すことにより、都市づくりの合意形成を促そうとするものである。

(1) 都市計画区域の範囲と目標年次

① 都市計画区域の範囲

- ◆都市計画区域の名称：須坂都市計画区域
- ◆対象市町村：須坂市、小布施町
- ◆範囲：須坂市の一部、小布施町の一部

② 目標年次

- ・都市計画の基本的な方向 令和17年
- ・市街化区域の規模や都市施設、市街地開発事業の整備目標 令和7年

(2) 都市づくりの基本理念

① 都市づくりの基本理念

須坂都市計画区域は、須坂市、小布施町からなり、古くから街道が交差する地の利を活かした交通の要衝として、また物資流通の拠点として発展してきた。

本区域は、長野広域市町村圏の副都心的な役割を担い、工業、商業の集積が進む中で都市機能が高まり、また、一面では住宅地区としての役割を担い発展してきた。

一方で、本区域は稲作と共にりんご、ぶどう、栗などの果樹農園が発展し、美しい田園景観を有し、また、須坂市の蔵の町並みや小布施町の風土や歴史・文化が感じられる町並みなど自然や歴史文化資源も有している。

本区域の特徴として、上信越自動車道の須坂長野東インターチェンジが平成5年3月に供用開始されたことで、交通機能が拡充され、物流の中継地としての役割が担われている。

さらに、小布施スマートインターチェンジも平成18年10月に本格運用され、周辺都市との交流地としての機能が充実されると共に、住宅地としての役割の拡大が期待されている。

令和元年10月には、令和元年東日本台風により千曲川が氾濫し、大規模な浸水被害が発生し、大きな被害を受けている。

このような状況を踏まえ、本区域の優れた自然的、歴史的資源をまちづくりに活かすとともに、優良農地や豊富な自然を保全し、レクリエーション、防災、景観形成などのグリーンインフラとしての機能が効率的かつ有機的に発揮される魅力ある都市の形成や、活力ある地域産業が調和し様々なニーズ、リスク、変化に対応できる柔軟性を備え、災害に対して安全・安心な都市を形成するため、本区域の都市づくりの基本理念を以下のように設定する。

歴史と文化を活かした都市づくり
自然・産業が調和した安全・安心な都市づくり

② 都市づくりの目標

都市づくりの目標を次のとおり設定し、前記に示した基本理念の実現を目指す。

●豊かな自然と歴史的遺産を活かした交流・文化都市づくり

歴史と文化を活かしたまちづくりを今後も進めるとともに、優良農地や豊富な自然資源を保全及び活用するとともに、緑地の有する環境保全、レクリエーション、防災、景観形成などのグリーンインフラとしての機能が効率的かつ有機的に発揮され、多くの人々が訪れる、魅力ある交流・文化都市を目指す。

市街地の景観整備や公園等の都市基盤施設の整備を図り、住民や観光客がともに憩いとやすらぎを感じることのできる町並みづくりを行う。

豊かな自然を保全し、環境の恵みを享受しつつ、持続可能な循環型社会を実現するための取り組みと併せて、都市における社会経済活動に起因する環境への負荷を低減するため、都市機能の適切な配置や既存ストックの有効活用を促進することにより、集約型都市構造への転換を進め、多様な都市機能がコンパクトに集約し、環境への負荷の小さな低炭素都市づくり※を目指す。

●地域産業と連携した先端技術産業都市づくり

地域資源、産業と連携しながら、時代のニーズに対応する先端技術の発展、商業地域の活力再生を推進する都市を目指す。

衰退している中心市街地の再整備を行うとともに、農林業との健全な調和を図りながら、秩序ある市街地整備を効率的に実施する。

●人にやさしい、安全・安心な都市づくり

だれもが安全・安心して暮らせる地域社会、市街地空間を実現するため、ノーマライゼーション※の視点にたった都市づくりを目指す。

安全、快適に都市活動が出来るよう、自動車交通の円滑化やユニバーサルデザイン※の考えに基づいた歩道等の整備などを進め、人にやさしい都市基盤整備を実施する。

また、雨水の流出抑制機能を有する緑地の活用や近年の災害の経験を生かし、地震や風水害などの自然災害に対応できる、災害に強い都市の実現を目指す。

●公民協働による個性ある都市づくり

住民等が主体的に街づくりに参加できる仕組みを構築し、住民、NPO、事業者、行政の協働による都市づくりを実施する。

※ 低炭素都市づくり

地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出を削減する「低炭素社会」を実現させる都市のこと。低炭素都市の実現を目指し、省エネルギー対策や再生可能エネルギーの活用、さらに都市をコンパクト化するなど、CO2排出量などの環境負荷の小さな都市構造にしていくことなどをいう。

※ ノーマライゼーション

障がい者や高齢者など社会的に不利を受けやすい人々が、社会の中で他の人々と同じように生活し、活動することが社会の本来あるべき姿であるという考え方を指す。

※ ユニバーサルデザイン

「すべての人のためのデザイン（構想、計画、設計）」という意味。年齢、性別、身体、国籍など、ひとびとが持つ様々な特性や違いを超えて、はじめからできるだけすべての人が利用しやすい、すべての人に配慮した、環境、建物、施設、製品などのデザインをしていこうとする考え方。

(3) 地域ごとの市街地像

本区域は、次の4つの地域に分けた市街地像の形成に向けまちづくりを進める。

また、豊かな自然環境や美しい農地の保全に努めるとともに、歴史文化を活かした個性ある都市空間の実現を目指す。

① 都市拠点

a. 須坂駅周辺市街地

須坂駅周辺市街地は、東口駅前及び都市計画道路駅前線沿道等を中心として商業、業務機能等の都市的土地利用が進んでいる本区域の中心市街地である。

須坂駅周辺市街地は、今後とも区域の中心的な商業・業務機能を担う拠点として位置づけ、中心市街地活性化の施策や歴史的町並み整備による観光商業系土地利用の誘導とあわせ、都市機能の向上を図る。

b. 小布施駅周辺市街地

小布施駅から一般国道403号にかけての市街地は、地域の商業機能を担うとともに、広域から集客する観光地でもある。

小布施駅周辺市街地は、今後とも本区域の副次的な商業拠点及び主要な観光拠点として位置づけ、歴史的町並み景観整備などにより魅力ある市街地形成を図る。

② その他の市街地

その他用途地域内の市街地では、住居系市街地においては自然環境と調和した良好な住宅地の形成を、幹線道路沿道の商業系市街地においては、周辺の住宅地と共存した商業機能の維持改善を、工業系市街地においては周辺環境に配慮した生産環境の向上を、それぞれ図る。

また、須坂長野東インターチェンジ周辺においては、その立地を生かし必要に応じて、工業・物流拠点等の強化を図る。

③ 農業地域(ふるさとの農用地※)

市街地の周辺に展開する農用地及びその集落一帯については、本区域の農業生産を担う基盤として位置づけ、その保全に努めるとともに集落のコミュニティの維持・活性化を図る。

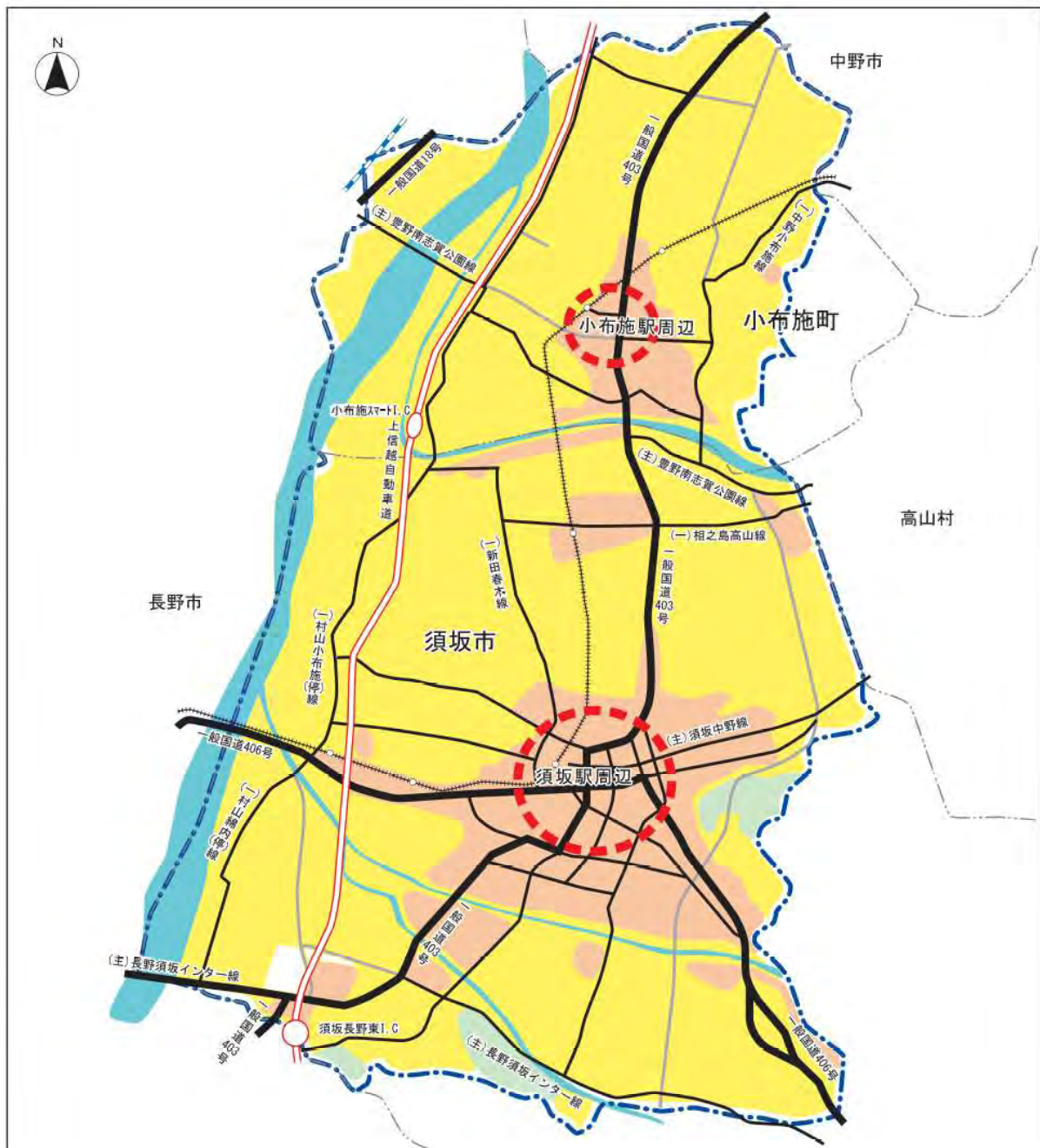
④ 森林地域

上記の①～③を取り巻く地域については、基本的に現在の良好な自然環境や農業環境などを維持・保全・活用する保全地域として位置づける。

※ ふるさとの農用地

農業の営みにより形成された美しい農村景観は、やすらぎや懐かしさを感じさせるものであり、このような状況を指す(造語)。

◆都市構造図（須坂都市計画区域）



3. 主要な都市計画の決定の方針

(1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

① 主要用途の配置の方針

a. 業務地(官公庁施設)

既存の官公庁施設等の集中している須坂市東横町及び小布施駅前地区を今後とも業務地として環境の整備に努める。

b. 商業地

須坂駅前から都市計画道路駅前線及び都市計画道路馬場線の沿線地区は、須坂市をはじめとする近隣市町村の商業の中心地として銀行、商業ビル、専門店等が集積している。

これらの地区については、中心商業地として位置づけ今後もさらに機能の充実と環境整備に努める。

また、須坂市市街地の主要地方道須坂中野線及び一般県道大前須坂線、市道銀座通り線、市道新町高橋線の旧街道沿いは蔵造りの家が並び、沿道景観を活かした商店街の活性化を図る。

また、小布施町市街地の一般国道403号沿いの既存商店街は、近隣住民の日常生活の購買需要を賄い、さらに「栗と北斎と花のまち」のイメージにあった商業施設の集積を図る。

c. 工業地

既存の工業地については、公害防止に配慮するなど環境の保全に努めながら、今後の工業生産規模に応じた基盤整備を図る。また、工業施設の転出や廃業による低・未利用地化を防ぐため、整備済みの工業団地への誘致を図り、整備済みの工業団地で不足する場合は、既存の工業用途周辺へ集積を図る。

d. 住宅地

既成市街地内の住宅地については、老朽化した木造建築物の密集地の解消などの居住環境整備を進めるとともに、これに隣接する新市街地及び低未利用地については良好な住宅地として整備を図る。

また、土砂災害特別警戒区域等の大規模で人命に危害を及ぼすような災害の発生の恐れのある区域は住宅地としての整備を避けるものとし、浸水想定区域等の災害の発生の恐れのある区域については、適切な防災・減災対策がなされない限り住宅地としての整備を避けるものとする。

② 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

a. 商業地・業務地における建物の密度の構成に関する基本方針

須坂駅周辺地区の商業・業務地は、本区域の中心的な商業業務拠点として、高密度な土地利用を図る。

村山地区、小布施駅周辺地区の商業地は、既存の生活利便施設を中心に、周囲の環境に合わせた中密度の土地利用を図る。

b. 工業地における建物の密度の構成に関する基本方針

工業地においては、周辺の環境や公害防止などに配慮しながら効率的な土地利用を図る。

c. 住宅地における建物の密度の構成に関する基本方針

須坂市の坂田地区、小山地区、臥竜地区、墨坂地区、墨坂南地区、高梨地区、塩川地区、田の神地区、八木沢地区、日滝高橋町地区、日滝大谷町地区、旭ヶ丘地区、光ヶ丘ニュータウン地区、豊島地区など、また小布施町におけるおおむね東町、上町、中町、中央、横町、福原、栗ガ丘、松村、松の実、水上、松川、クリトピアの戸建て住宅地については低密度な土地利用を図る。

その他の住宅地については、中密度な土地利用を図る。

③ 市街地における住宅建設の方針

市街地に残る農地や低未利用地のうち、住宅地として適した地区については、地区計画や土地区画整理事業を活用し、道路や公園などの都市基盤施設の整備に併せて良好な住宅地の供給に努める。

また、既に土地区画整理事業が完了した地区においては、必要に応じ地区計画や建築協定等の規制・誘導策を導入するなど、地域特性を活かした良好な居住環境の維持・保全を図るとともに、住宅建設の推進、分譲の推進を図る。

須坂駅周辺の中心市街地においては、中心市街地活性化の諸施策を展開するとともに、商業・業務などの都市機能が集積した利便性を活かし、中層程度のゆとりのある良好な都市型住宅の供給を推進する。

一般住宅市街地においては、居住環境の向上を目的とした区画道路、住区基幹公園の整備や地区計画等により、安全性・快適性・環境に配慮した良好な住環境の形成を図るとともに、老朽化した公営住宅のリフォームや統廃合等を図る。

④ 市街地において特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針

a. 土地の高度利用に関する方針

須坂駅前地区から一般県道須坂停車場線（3・5・3 駅前線）沿線地区、一般国道 406 号沿線の中町地区を結ぶ軸を本区域の中心市街地として位置づけ、中心市街地として複合的な都市機能の集積を図るための総合的な整備を進める。特に市街地再開発事業が行われた須坂駅前の高度利用地区を中心に商業の活性化を図る。

b. 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

工業施設と住宅等が混在する地区、工業系用途に住宅等が立地する地区においては、適切な用途地域の見直しを図る。また、工業団地などにおいては、産業構造の変化に対応した土地利用を図る。商業と住居の複合がまちの賑わい創出につながる地区については複合した用途による合理的土地利用を図る。

c. 居住環境の改善又は維持に関する方針

建物の老朽化や区画街路の未整備など居住環境の改善を図るべき地区については住宅市街地総合整備事業、土地区画整理事業等の事業手法や、地区計画等の適切な土地利用規制を取り入れるなどにより居住環境の改善を図る。

d. 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地内に点在する寺社樹林地などについては、良好な環境を形成する要素として積極的に保全を図る。また、歴史や文化を残す景観の維持・保全に努める。

特に、須坂市の旧街道沿い地区については蔵の町並みを整備し、併せて道路、公園等公共施設の一体的整備により、市街地の活性化と伝統的な建造物群の保存を図る。

⑤ 市街化調整区域の土地利用の方針

a. 優良な農地との健全な調和に関する方針

本区域の市街化調整区域の大部分は農業振興地域である。

これら区域のうち、土地基盤整備の完了地区及び実施中の区域内は良好な農地として耕作されており、今後も優良農地として適切に保全する。

b. 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

保安林、砂防指定地、治山・治水対策を講ずべき区域は、保全すべき区域とする。

急傾斜地の崩壊、土石流、地滑りの土砂災害の恐れのある区域は、住民の生命及び身体を保護するため、建築物の立地抑制等を図る区域を「土砂災害警戒計画区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づく土砂災害特別警戒区域等として指定し、警戒避難体制の整備、ハザードマップ等を利用し市民への情報提供を推進する。

併せて、水防法による浸水想定区域等の内、災害時に人命に危険を及ぼす可能性の高い区域についても、洪水ハザードマップ等を利用し、市民への情報提供を行うとともに必要に応じて建築物の立地抑制を図る。

特に、災害発生の恐れが高い区域において、土地利用方策と連動した防災、減災対策が検討又は実施されていない区域は保全すべき区域とする。

c. 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

東部、南部の山地、丘陵部は、生物多様性にも配慮しながら自然環境及び自然景観の保全に努める。

d. 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

都市整備、自然環境保全に関する各種法令の適正な運用を図ることにより、秩序ある土地利用を図る。

なお、建築物の形態制限については、周囲の景観や環境に配慮した適切な規制値とする。

集落のコミュニティの維持・活性化を図るため、地域の実状に応じて、災害発生の高い区域を除き、地区計画の適用や、「都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例（県条例）」による区域の指定を検討する。

幹線道路沿線等の今後開発圧力が高まることが予想される区域については、計画的な土地利用を検討する。

既存市街地に隣接する地区のうち、土地区画整理事業や開発許可等による計画的な市街地整備の見通しがある場合においては、整備が確実にになった段階で、関係機関と調整の上、計画的な整備を図る。

(2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

① 交通施設の都市計画の決定の方針

a. 基本方針

ア. 交通体系の整備の方針

本区域は、県都長野市と千曲川を隔てて接する千曲川河東地域における交通の要衝の地である。

主要幹線道路は中野市から小布施町、須坂市を通過し、長野市、そして松本市方面に通ずる一般国道403号と、長野市から須坂市を通過し、上田市、そして高崎市方面に通ずる一般国道406号がある。

他に長野市と結ぶ主要地方道長野須坂インター線、主要地方道豊野南志賀公園線がある。

一般国道403号及び一般国道406号は、須坂市、小布施町の中心市街地を通過するため交通混雑が発生している。河東地域の中心都市として役割を十分に発揮するため、以下の方針を基に計画的かつ効果的に交通体系の整備を推進する。

- i 既存の道路ネットワークを活かしつつ、ネック箇所を中心に必要な整備を行うことにより、交通渋滞の解消と地域間の連携強化に努める。
- ii 市街地内への通過交通を排除する道路ネットワークの構築を図る。
- iii 鉄道、バスなど公共輸送機関への転換を図り、道路交通混雑の緩和を図る。
- iv 都市内骨格道路の整備と併せ、旧街道を中心に歴史的道すじ等の整備を図る。
- v 街なかや観光地などで、駐車場及び歩行者空間を整備し交通の円滑化と利用者の視点に立った道路づくりを目指す。
- vi ユニバーサルデザインの考え方に基づく人にやさしい道路づくり、環境にやさしい道路づくりを目指す。

なお、総合的な交通体系の構築を図るため、長野都市圏パーソントリップ調査結果、都市計画道路の見直し指針を踏まえ、都市計画道路の見直しを行う。

イ. 整備水準の目標

都市計画道路として、都市計画決定済み延長約51.26kmのうち、現在、市街地内（用途地域内）で約13.96km（1.28km/km²）が整備されている。基本方針に基づき、今後とも計画的に道路整備の推進を図るものとし、令和7年には概ね1.36km/km²になることを目標として整備を進める。

また、道路環境の向上、公共交通の利用の推進を図る。

b. 主要な施設の配置の方針

ア. 道路

一般国道403号、一般国道406号を、本区域と周辺都市及び区域内の拠点間を結ぶ主要幹線道路と位置づけ、国道・主要地方道等を配置し、整備を進める。

主要幹線道路を補完し、区域内の各地域及び隣接市町村間を結ぶ道路を幹線道路と位置づけ、都市計画道路を主体に骨格的な道路体系の構築を図り、効率的な整備を進める。

その他、上記を補完する道路として補助幹線道路を位置づけ、街区形成機能を担う道路として必要な整備を進める。

また、都市内の環状ネットワークや隣接市との連携を強化する道路の検討を進める。

イ. 鉄道

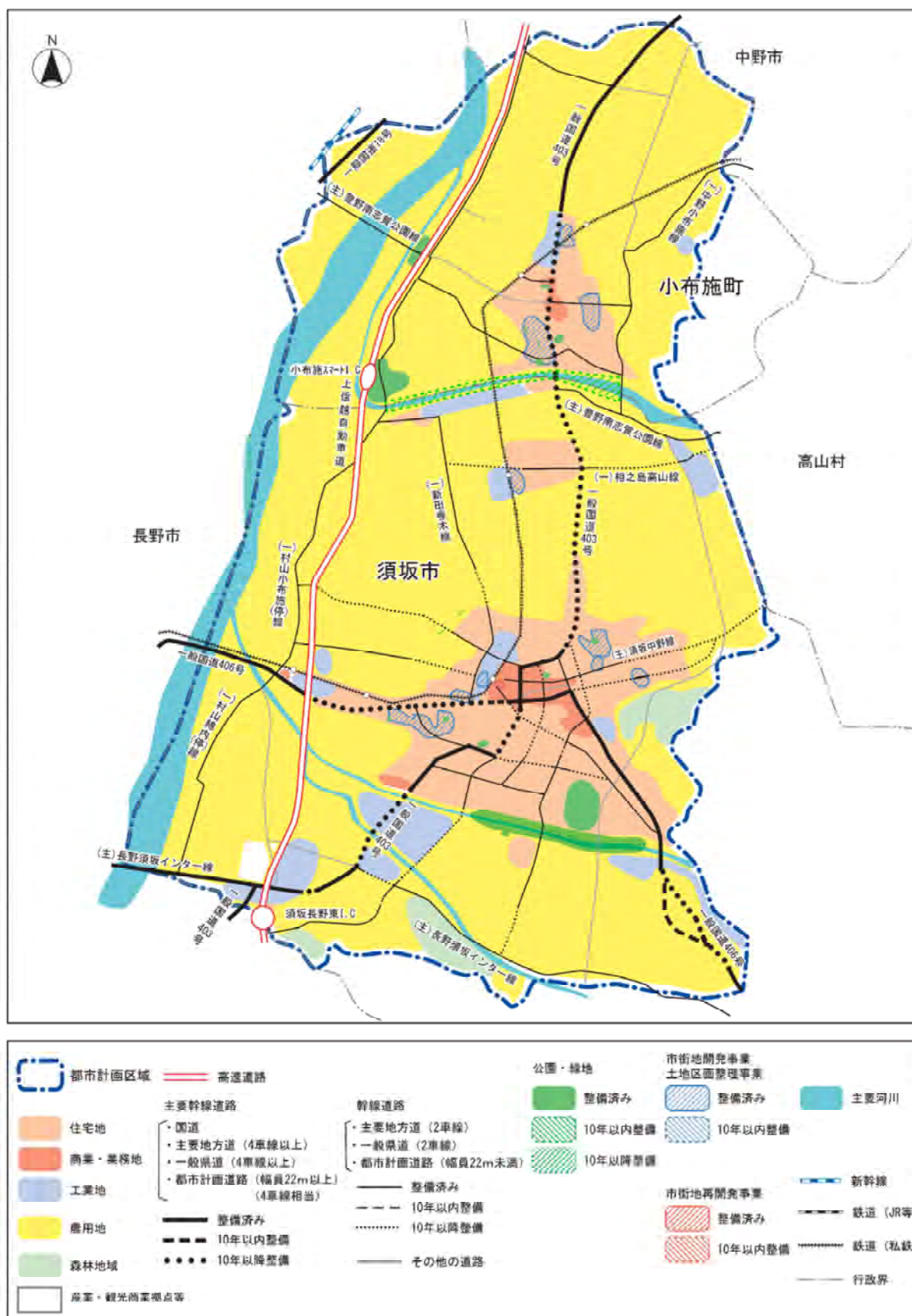
長野電鉄須坂駅や小布施駅を本区域の玄関口、交通結節点としてより利便性の向上を図る。

c. 主要な施設の整備目標

おおむね10年以内に整備することを予定する施設は、次のとおりとする。

種 別	路線名称
道 路	3・5・2 飯山線 3・4・4 山田線 3・5・6 八町線 3・4・8 臥竜線

◆都市施設等配置図（須坂都市計画区域）



須坂市 Suzaka City Urban Design Master Plan 2019

都市計画マスタープラン

2019 令和元年(2019年)8月



須坂市
SUZAKA CITY

(2) 道路・交通の基本方針

「道路交通体系」、「公共交通体系」、「交通安全」、「歩きたくなるまち」について基本方針を定めます。

1) 道路交通体系

○道路は、広域の都市間を結ぶものから身近な徒歩圏内の道路まで、圏域に対応した役割を担っており、その段階構成に応じて、市内の道路を「主要幹線道路」、「幹線道路」、「補助幹線道路」、「生活道路」の4つに区分し、階層型ネットワークの形成を推進

○道路は、人やものが通る交通機能の他、まちの骨格をつくる市街地形成機能、災害時の緊急輸送道路や延焼遮断帯としての防災機能、また、街路樹や歩道デザインによる景観機能など多様な機能を有している。広域計画である「長野都市圏総合都市交通計画」との整合を図りつつ、それぞれの道路の担うべき機能や役割を総合的に勘案し、体系的な整備を推進

○財源の長期的な見通しから、限られた予算の中で必要な道路をすべて整備していくことは困難であることから、主要な幹線道路の整備を優先し、生活道路については安全対策を重視し、既存の道路を長期的に活用していくための維持管理を推進

○都市計画決定されている事業未着手道路については、事業化の再検討や計画そのものの見直しを推進

道路区分に基づき、以下の整備を図ります。

<主要幹線道路>

○国道 403 号、国道 406 号、主要地方道豊野南志賀公園線、主要地方道長野須坂インター線、主要地方道須坂中野線、千曲大橋（構想）を本市と周辺都市を結ぶ主要幹線道路と位置づけ、整備を推進

<幹線道路>

○主要幹線道路を補完し、市内の各地域及び隣接市町村間を結ぶ道路を幹線道路と位置づけ、都市計画道路を主体に効率的な整備を推進

<補助幹線道路>

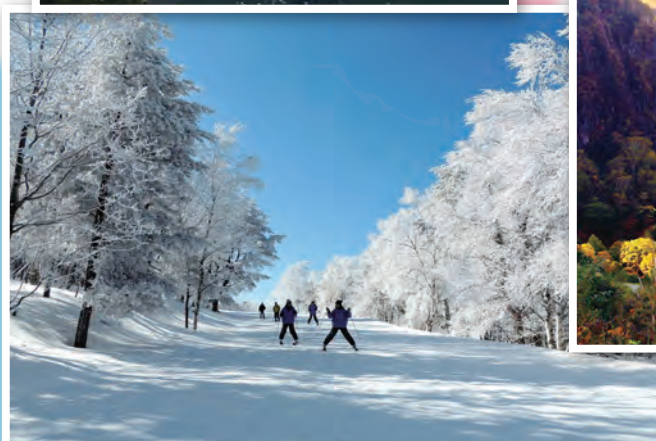
○その他、上記を補完する道路に補助幹線道路を位置づけ、街区形成機能を担う道路として必要な整備を推進

<生活道路>

○交通事故の防止等、安全面への配慮、緊急車両の進入が困難な狭あい道路の解消や、日照・通風の確保等、防災面、生活環境の向上を図るため、歩道整備や幅員確保等の生活道路の整備を推進

第六次須坂市総合計画 2021 ▶ 2030

須坂みらいチャレンジ2030



長野県須坂市

基本
施策

7

文化・芸術・スポーツ活動に熱心な
まちづくり

施策 13 文化・芸術・交流活動の推進と継承



施策の目指す姿

- 地域の歴史・文化や芸術を市民が学び、親しみ、活躍するまちを目指します。

【成果指標】

指標の種類	指標名	現状値（年度）	目標値 (2025 年)
市民意識指標	「生涯学習・文化芸術・歴史を大切にしたいまちづくりの推進」の満足度（%）	33.9（2019）	50.0
市民取組指標	「生涯学習・文化芸術に親しみ、地域のみなさんと一緒に活動に取り組んでいる」人の割合（%）	18.4（2019）	30.0
市民取組指標	「地域の伝統行事に参加するなど、文化の継承に取り組んでいる」人の割合（%）	20.6（2019）	30.0

◆現状と課題

- ☞ 市域のあらゆるところで文化財に触れ、それらを通じて地域の文化を学ぶことのできる仕組み（＝ まるごと博物館）の実現に向け、その核となる機能分散型総合博物館を他施設と連携させ構築していく必要があります。

- ☞ 歴史的建造物の減少が進んでいるため、都市計画と連携しながら保存・活用を進め、重要伝統的建造物群保存地区の選定に向けた取組みを市民とともに進める必要があります。

◆施策の取組方針

- ☞ 文化芸術振興ビジョンを融合させながら、機能分散型総合博物館、他の文化施設、観光施設などとの機能連携を図り、まるごと博物館構想を推進します。

◆主な取組内容

文化スポーツ課

取組項目	具体的な内容
全市をフィールドとした取組みの展開	<p>◇歴史的、文化的資源を学ぶことにより更なる文化を育て、文化が人を育てるという循環により、まちとしての価値を高める「まるごと博物館構想」を推進</p> <p>◇文化芸術振興を「ひとづくり」「まちづくり」の核としてとらえ、「市民力・産業力の創造」をめざす「文化芸術振興ビジョン」の推進</p>

施策 22 道路整備や治水対策の推進



施策の目指す姿

- 長期的視点に立った橋や道路、治水施設などの整備や老朽化対策を行い、生活インフラの安全性が確保されたまちを目指します。

【成果指標】

指標の種類	指標名	現状値（年度）	目標値（2025年）
市民意識指標	「橋や道路整備の推進」の満足度（％）	26.6（2019）	30.0

◆現状と課題

- ☞ 人口が減少し、交通量も減っていく傾向にあるが、移動時間の短縮による経済波及効果や交通安全対策のため必要な道路整備を行う必要があります。
- ☞ 橋梁及び舗装はライフサイクルコストを考慮し、長寿命化を推進していく必要があります。
- ☞ 近年の異常気象により令和元年東日本台風のような豪雨が今後も発生する恐れがあることから、河川をはじめ排水路や側溝の整備を推進するとともに、老朽化した排水機場の更新と能力向上を図る必要があります。

◆施策の取組方針

- ☞ 須坂長野東インターチェンジ周辺開発に必要な道路の整備を確実に遂行するとともに、都市計画道路をはじめ生活道路や、交差点改良、歩道整備、橋梁及び舗装長寿命化について、優先順位をつけて計画的に事業を推進します。
- ☞ 治水対策では、緊急性の高い排水路や側溝の改良、河川の浚渫等を進め、老朽化している排水機場の更新を実施します。

◆主な取組内容

道路河川課 / まちづくり課

取組項目	具体的な内容
橋梁長寿命化修繕計画に沿った整備	<ul style="list-style-type: none"> ◇橋梁長寿命化修繕計画に基づく定期点検の実施 ◇ライフサイクルコストを考慮した計画的かつ適切な修繕による橋梁長寿命化の推進
幹線・生活道路網の整備及び修繕	<ul style="list-style-type: none"> ◇須坂長野東インターチェンジ周辺開発に必要な道路の整備促進 ◇都市計画道路八町線の道路整備 ◇狭あい生活道路の整備

取組項目	具体的な内容
幹線・生活道路網の整備及び修繕	◇舗装長寿命化修繕計画に基づく幹線道路の舗装修繕の推進 ◇事業未着手の都市計画道路の廃止を含めた再検討及び計画の見直し
快適な歩道空間の整備	◇道路改良に併せた歩道整備の推進
交差点改良の推進	◇交通渋滞の解消や交通安全の向上のため右折車線設置等の改良
治水対策事業の推進	◇河川、排水路や側溝などの整備 ◇河川の浚渫の推進 ◇令和元年東日本台風のような豪雨に備え、老朽化した相之島排水機場及び福島北排水機場の能力増強を含めた更新と適切な維持管理
旧屋代線跡地の整備	◇長野電鉄屋代線跡地活用基本構想に沿った具体的な活用案の検討 ◇社会情勢、財政状況及び地元住民のニーズ等の変化に合わせた縮小・廃止の検討

【プロセス指標】

指標名	現状値（年度）	目標値（2025年）
道路改良率（％）	52.3（2019）	53.0
修繕橋梁累計数	10（2019）	20
道路施設における歩行空間の整備（工事実施済の合計距離）（m）	85,060（2019）	95,000

◆共創のまちづくりに向けた各主体の役割

主 体	期待される役割
市 民	道路・河川等に関する整備や修繕について提案します
企 業	インフラ整備・維持管理に協力します
活動団体	活動を通して、道路・河川等の維持管理に協力します