

**令和3年度
入善町幹線道路網計画**

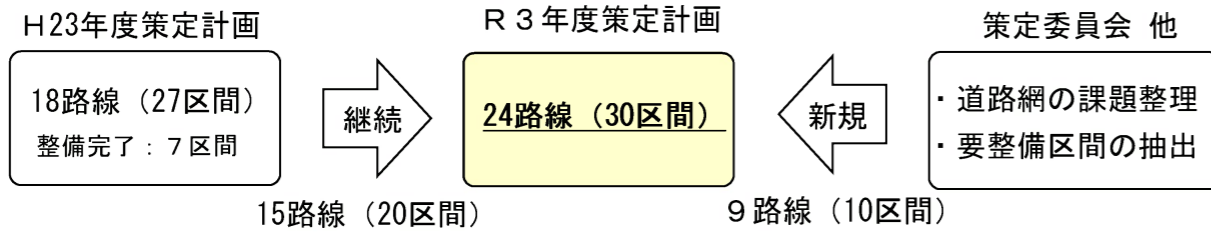
概 要 版

**令和 4年 3月
入 善 町**

1 令和3年度 入善町幹線道路網計画の概要

◇ 要旨

令和3年度 入善町幹線道路網計画においては、新規9路線（10区間）、継続15路線（20区間）、計24路線（30区間）の位置付けを行った。



◇ 継続路線 15路線（20区間）

前回計画で位置付けた路線の内、整備が未完了である15路線（20区間）について、今回計画への位置付けを継続する。（前回計画18路線（27区間）内、完了7区間）

H23年度策定計画の進捗状況一覧

完了区間

路線名	区間	今回計画	路線名	区間	今回計画
国道8号バイパス	板屋～上野	継続	(町)平曾川国道線	下飯野地内	継続
国道8号	上野～柵山	継続	(都)上野吉原線 (町)上野吉原線	上野地内	完了
国道8号 (歩道整備)	荒又～古黒部	完了	(都)上野吉原線 (町)上野吉原線	上野～吉原	継続
湾岸道路 (主)入善朝日線	古黒部～藤原	完了	(一)舟見入膳線	入膳～小杉	継続
湾岸道路	藤原～君島	継続	(一)青木吉原線	青木地内	完了
湾岸道路	君島～吉原	継続	(都)上町線 (一)上飯野入善停車場線	上野地内	継続
湾岸道路	道市～目川	継続	(都)東町線 (一)北羽入入善線	入膳地内	継続
湾岸道路 (主)魚津生地入善線	目川～高島	継続	(都)東町線 (町)東五十里線	入膳～東五十里	継続
(主)入善宇奈月線	入膳～神林	継続	(町)上田上飯野線	青木～上飯野	継続
(主)入善宇奈月線	新屋地内	継続	(町)青島運動公園線	入膳～小杉	継続
(主)入善宇奈月線	浦山新～舟見	継続	(町)上原上村国道線	上野地内	完了
(主)黒部朝日公園線	中沢～古林	継続	(町)日吉青島上田線	入膳～青島	完了
(一)小杉柵山新線	柵山地内	完了	シーサイドロード	下飯野～古黒部	継続
(町)横山柵山新線	柵山～横山	継続			

◇ 入善町幹線道路網計画策定委員会等での主な意見と計画への反映について

主な意見	計画への反映
・令和7年度に予定される、国道8号の現道4車線化について、供用後を見据えた計画を策定すべきではないか。	・広域連携軸の強化に向け、国道8号4車線化の朝日方面への延伸を、計画に位置付ける。 (新規1区間)
・新庁舎へのアクセス道路について、位置付けを行ってはどうか。	・全町的な新庁舎へのアクセス経路を整理し、庁舎アクセス道路を計画に位置付ける。 (新規1区間、継続3区間)
・通学路や歩行者の安全対策を、優先的に計画に位置付けて欲しい。	・通学路となる幹線道路の歩車道の整備を、新たに計画へ位置付ける。 (新規5区間)
・踏切や交差点など、道路網の弱点である区間の改良を、計画へ位置付けてはどうか。	・幹線道路における踏切改良事業を、新たに計画へ位置付ける。 (新規3区間)

反映

◇ 新規路線 9路線（10区間）

策定委員会等での検討結果を踏まえ、以下10区間を新たに計画に位置付けた。

新規追加区間一覧

事業中区間

主目的	区間番号	整備区分	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	計画幅員(m)
広域連携軸の強化	③	【拡幅】	国道8号	古黒部～柵山	2,700	14.0	28.0
新庁舎アクセス	②⑧	【新設】	(町)日吉青島上田線	上田地内	250	—	11.0
通学路安全対策	②③	【拡幅】	(一)小摺戸芦崎線	東狐～道古	1,800	5.1	10.0
	②④	【拡幅】	(町)東狐五郎八線	笹原～五郎八	810	6.0	10.0
	②⑤	【拡幅】	(町)黒東小学校線	小摺戸～新屋	500	7.2	9.5
	②⑥	【拡幅】	(町)吉原国道線	道市～上野	1,800	5.5	7.5～10.0
	②⑨	【拡幅】	(町)入善駅国道線 (都)入善駅国道線	入膳地内	230	8.0	10.0
踏切改良	②⑩	【拡幅】	(一)吉原入膳線	田中踏切	15	6.5	10.0
	②⑪	【拡幅】	(町)古黒部国道線	古黒部踏切	60	4.4	7.0
	②⑫	【拡幅】	(町)東狐五十里線	新村踏切	12	6.5	11.5

2 平成 23 年度計画策定以降の変化要因の整理

① 国道 8 号バイパスの全線開通と現道 4 車線化工事の進展

平成 27 年 3 月、国道 8 号バイパス黒部市古御堂～魚津市江口（約 7.3 km）の供用開始により、バイパス区間（約 14.0 km/暫定 2 車線）が全線開通した。他方、現道拡幅区間については、今後 5 カ年程度で開通の見通しとなっている。

② 湾岸道路（県東部）整備事業の進展

県東部を横断する魚津・朝日間湾岸道路について、一部区間（主要地方道入善朝日線（藤原～古黒部地内））が令和 2 年 5 月に開通するなど、バイパスの延伸整備が進展している。

③ シーサイドロード構想の一部計画区間の開通

町の海岸線を結ぶシーサイドロード構想（約 12km）について、一部区間（下飯野～園家）の整備が進められ、令和 3 年度中に開通予定となっている。

④ 富山湾岸サイクリングコースの整備の進展

令和 3 年 5 月に、富山湾の海岸線（氷見～朝日）を結ぶ富山湾岸サイクリングコースが、国のナショナルサイクルルートに指定され、海岸部では自転車専用道（園家～古黒部/約 10km）の整備が進められている。

⑤ 都市計画道路の再編

平成 28 年 2 月に、（都）吉原君島線外 4 路線が見直され、都市計画道路の再編が進められた。

⑥ 役場新庁舎等公共施設の整備

現庁舎の老朽化に伴い、令和 6 年度の完成を目途に、入善町上田地内にて役場新庁舎の整備が進められるほか、入善町中央公園改修事業により、屋内多目的施設やテニスコートなどの施設が整備されるなど、町の行政・防災拠点の移行が見込まれる。他方、下飯野地内では、新たな海洋深層水取水施設の新設工事が進められている。

⑦ 企業・医療法人等の立地

下飯野の深層水企業団地にて、平成 26 年 7 月に牡蠣の卸売事業者が立地、平成 31 年 3 月に食品関連企業の第 3 期工場竣工したほか、令和 5 年春には、（一）魚津入善線沿線上飯野地内において、真空機器工場が竣工予定となっている。

また、横山沖に洋上風力発電施設の建設が計画されるなど、海岸部エリアへの企業進出が進展した。他方、青島地内及び中心市街地に医療法人が開院するなど、地域の医療提供体制の充実が図られた。

⑧ 国道 8 号沿線における商業・宅地開発の進展

平成 24 年 10 月に、国道 8 号沿線上野地内にて、食料品、家電製品、日用品を扱う 3 つの商業施設がオープンしたほか、翌年 5 月には、同入膳地内に、JA みな穂地場産品直売所が開業した。

また、国道 8 号近辺に、7 つの民間開発団地（約 130 区画）が造成されるなど、新たな生活圏が形成されつつある。

⑨ 公共交通・2 次交通の変容

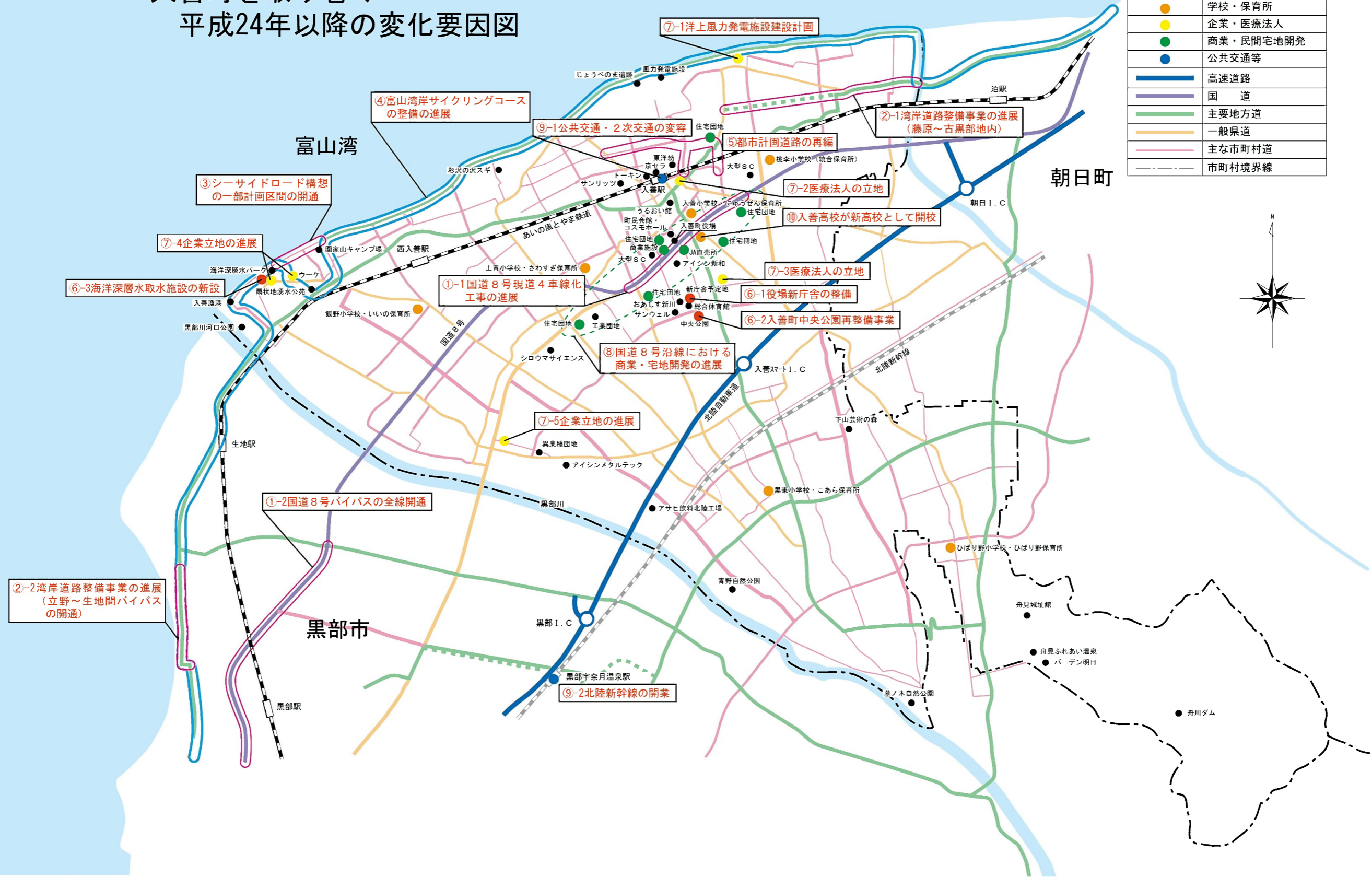
平成 27 年 3 月に北陸新幹線（長野・金沢間）が開業し、黒部宇奈月温泉駅を基点に、町内への誘客に向けた観光施策が展開されている。一方、入善駅を基点とした従来のバス路線の一部が見直され、タクシー車両を利用したデマンド交通の運行が開始されるとともに、入善駅前ロータリーの整備が進められている。

⑩ 県立高校・町立保育所の統廃合

県立泊高校と県立入善高校再編統合により、令和 2 年 4 月に県立入善高校が新高校として開校した。学生数の増加に伴い、入善駅からの歩行通学者をはじめ、町内への通学者が増加している。また、町立保育所について、1 小学校区 1 保育所への統合が進められ、従来 14 あった保育所が、令和 5 年度には 6 つの保育所へ集約される予定となっており、小学校付近への児童送迎車の増加が見込まれる。

入善町を取り巻く 平成24年以降の変化要因図

凡 例	
	道路事業
	富山湾岸サイクリングコース
	公共施設等
	学校・保育所
	企業・医療法人
	商業・民間宅地開発
	公共交通等
	高速道路
	国 道
	主要地方道
	一般県道
	主な市町村道
	市町村境界線



3 幹線道路網に係る課題の整理

町の将来像や、基本目標の実現に向け、既存の幹線道路網における課題を以下に整理する。

項目	A. 交通・買い物の利便性向上
内容	人口の社会減が続く中、町が実施した住民意識調査では、入善町に住みたくない理由として、「交通・買い物が不便」が上位となっている。 よって、沿線に商業施設が集中し、主要な通勤路でもある国道8号へのアクセス性の向上や、国道8号の混雑緩和が課題となる。
具体的な課題	① 国道8号の混雑緩和 ② 南北連絡軸の強化による、国道8号へのアクセス向上
項目	B. 災害への備え
内容	全国的に災害が多発する中、国道や県道、高速道路等を含めた緊急輸送道路網の重要性が高まっており、鉄道横断の容易化を含めた対策が必要である。
具体的な課題	③ 立体横断を含めた鉄道横断の容易化 ④ 緊急輸送道路（避難路含む）の整備による、防災拠点へのアクセス向上
項目	C. 産業・観光基盤の確立
内容	鉄道以北の地域には、大規模工場が複数立地する一方、観光レクリエーション拠点が分布しているが、広域的にそれらを結ぶ道路がなく、地域の持つポテンシャルが十分に発揮されていない。また、町域には広く製造業の工場が集積しており、高速道路をはじめとした交通拠点へのアクセス向上が課題となる。
具体的な課題	⑤ 湾岸道路など、産業・観光拠点を有機的に結ぶ東西連絡軸の確立 ⑥ 新幹線駅や入善スマートIC等新たな交通体系へのアクセス向上
項目	D. 市街地の活力向上
内容	市街地の人口減少に加え、郊外型大型店舗との競合や、後継者不足などから、空き家や空き店舗が目立ち、賑わいの喪失、活力低下が懸念されている。 よって、新庁舎等公益施設の集積が進む市街地南部をはじめ、市街地周辺との連携を強化することで、一体的な都市機能の発揮を促すとともに、市街地へのアクセス向上や、市街地内部の道路交通環境を改善することが課題となる。
具体的な課題	⑦ 市街地周辺エリアとの一体化を促す環状道路の確立 ⑧ 狭隘道路など、市街地における道路交通環境の改善
項目	E. 少子・高齢化への対応
内容	人口の1/3以上が65歳以上となっており、高齢者の割合が増えている。 他方、近年は全国で登下校中の児童が死傷する事故が相次いでおり、移動手段に制限を受ける交通弱者に配慮した交通環境の創造が課題となる。
具体的な課題	⑨ 高齢者や子供が安心して暮らせる歩道空間の確保 ⑩ 公共交通等多様な移動手段の確保

幹線道路網に係る課題整理図



4 基本構想

◇ 道路整備の基本方針

まちの将来像や、基本目標の達成に向けた課題を踏まえ、道路整備の基本方針を以下に整理する。

目指すべき将来像

扇状地に夢と笑顔があふれるまち入善 ～子どもたちの未来のために～

道路整備の基本方針

1. 広域交通網の構築

町内の交通ネットワークを充実させるためのアクセス性の確保や、災害時における緊急輸送道路（避難路含む）の役割を担う幹線道路網の構築に向け、東西方向連絡軸の整備や、町域の一体化を担う南北方向連絡軸の整備を促進する。

① 広域幹線道路等の整備推進	
内 容	広域的な幹線道路としての役割を担う国道8号について、市街地における混雑緩和に向けた4車線化事業を促進する。また、鉄道以北の産業・観光拠点を結ぶ湾岸道路の整備を推進するとともに、広域的な移動の円滑化に向け、東西方向を連絡する幹線道路の整備を行う。
② 南北方向の基軸路線の整備推進	
内 容	将来的な町全体の均衡ある発展に向け、扇状地を縦断し、町内に点在する集落や、各拠点と広域幹線道路を結ぶ、南北方向の基軸路線の整備を図ることで、町域の一体化を推進する。
③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築	
内 容	平常時、災害時を問わない安全且つ円滑な物流を確保するため、高速道路や国道8号等重要物流道路と物流拠点等を結ぶ道路輸送網を整備し、物流生産性の向上を図るとともに、災害に強い道路の整備を行う。
④ 交通結節点とのアクセス強化	
内 容	県内外との広域的な交通の円滑化に向け、市街地や各拠点から北陸自動車道入善スマートICや北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅へのアクセスの向上に資する道路整備を行う。また、入善駅を中心とした公共交通網と連携し、移動手段の多様化や、市街地の賑わいの創出を推進する。

2. 市街地周辺の交通の円滑化

賑わいある市街地の再生に向け、商店街の活性化施策と合わせ、都市計画道路をはじめとする市街地周辺の幹線道路の整備を一体的に推進し、都市基盤の強化を図る。

⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等	
内 容	市街地外周道路の環状機能の確立により、新庁舎等公益施設の集積が進む市街地南部、鉄道で分断された北部及び大型商業施設が立地する市街地の東西部とのアクセス性を高めるとともに、市街地の交通環境の改善に向けた都市計画道路等の整備を推進することで、市街地周辺地域との交通の円滑化を図る。

3. 通学路等交通安全対策の推進

歩行者や交通弱者などに配慮した歩道空間や安全施設の整備を推進し、安心して暮らせる道路環境を創出する。

⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備	
内 容	通学路をはじめとする道路の危険箇所について、県や県警など関係機関と連携し、歩道の設置や道路幅員の見直しなど、必要な道路整備を行い、歩行者の安全性の確保を図る。

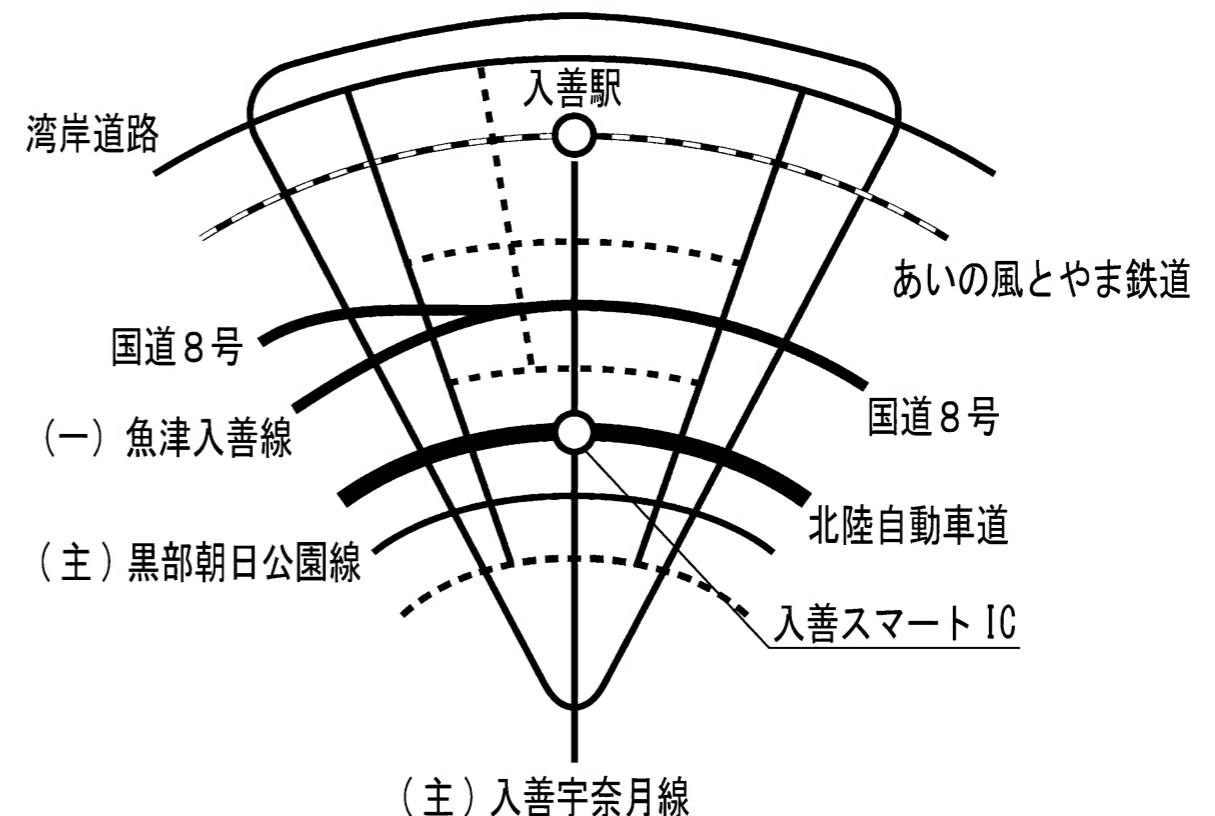
◇ 将来的な幹線道路網の配置パターン

本町では、黒部市、朝日町方面を結ぶ東西方向の交通の流れが圧倒的に多く、既存の道路網形態も国道8号を軸とした東西方向路線が主となっている。市街地付近を通過する東西方向軸として交通が集中する国道8号は、バイパスが全線開通し、現在は4車線化事業が着々と進められ、町域南部における東西方向軸である（主）黒部朝日公園線についても、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅へのアクセス向上に向けた整備が進んでいる。

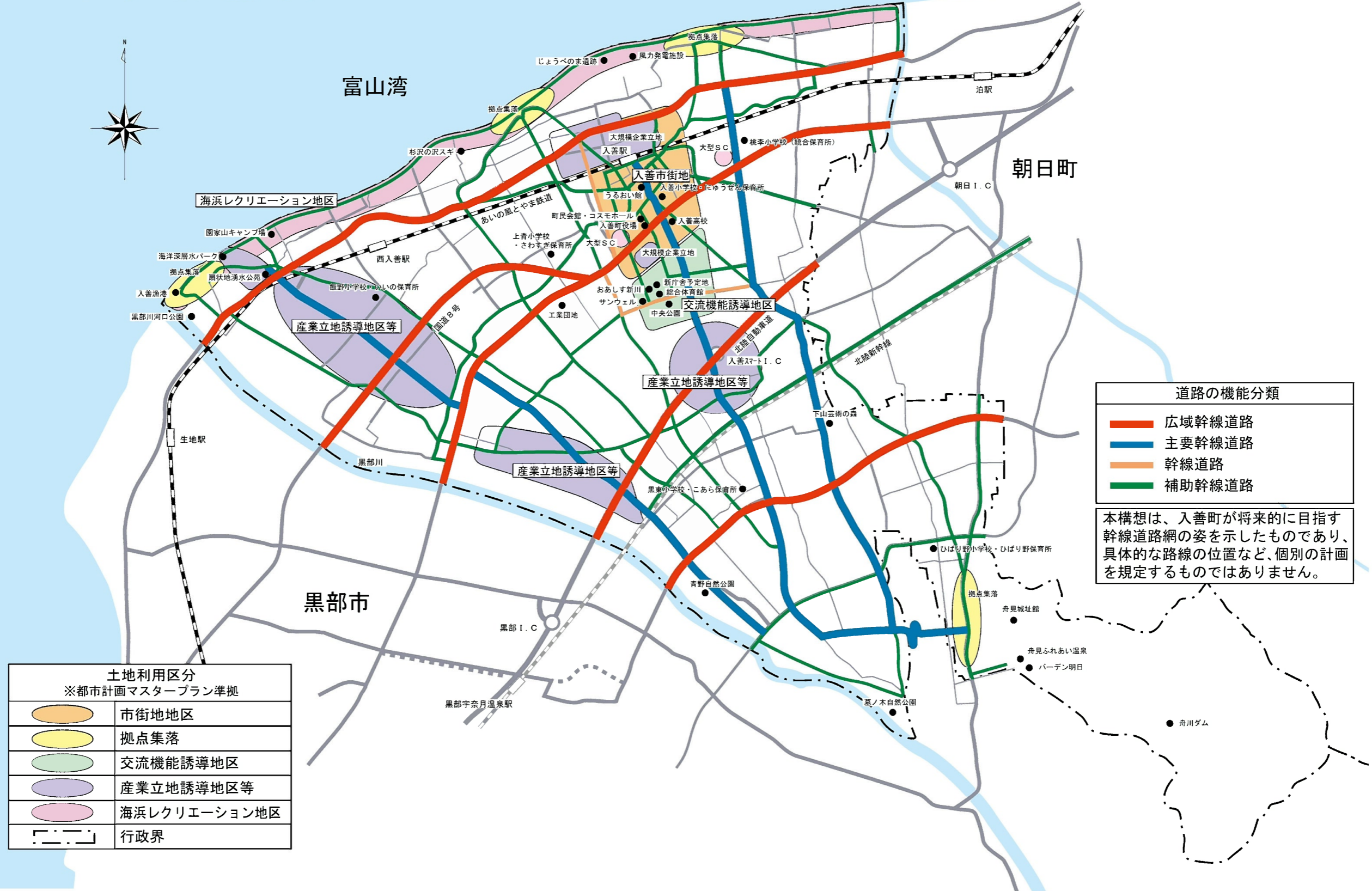
一方、あいの風とやま鉄道以北の海岸部地域においては、東西方向を連絡する明確な道路軸が形成されておらず、東西方向に湾岸道路を含めた5本の軸を確立することが交通の円滑化を図る上で重要である。これに対し、北陸自動車道との交差部において入善スマートICが設置された（主）入善宇奈月線を基軸として、扇状地状の地形に沿った形で両翼に1路線ずつの計3本の南北方向軸を確立することによって、町域の一体化を図る必要がある。

したがって、将来の本町の発展を考える上では、扇状地状の地形の下で、東西方向に5本、南北方向に3本の軸が交差する道路網配置パターンを目指すことが望ましいと考えられる。また、市街地部については、市街地を挟むように並行する2本の東西方向軸（国道8号、湾岸道路）間を連結し、市街地の一体化と鉄道横断の円滑化を図るとともに、環状機能を有する市街地外周道路を早期に確立することが望まれる。

図 将来的な幹線道路網配置パターン図

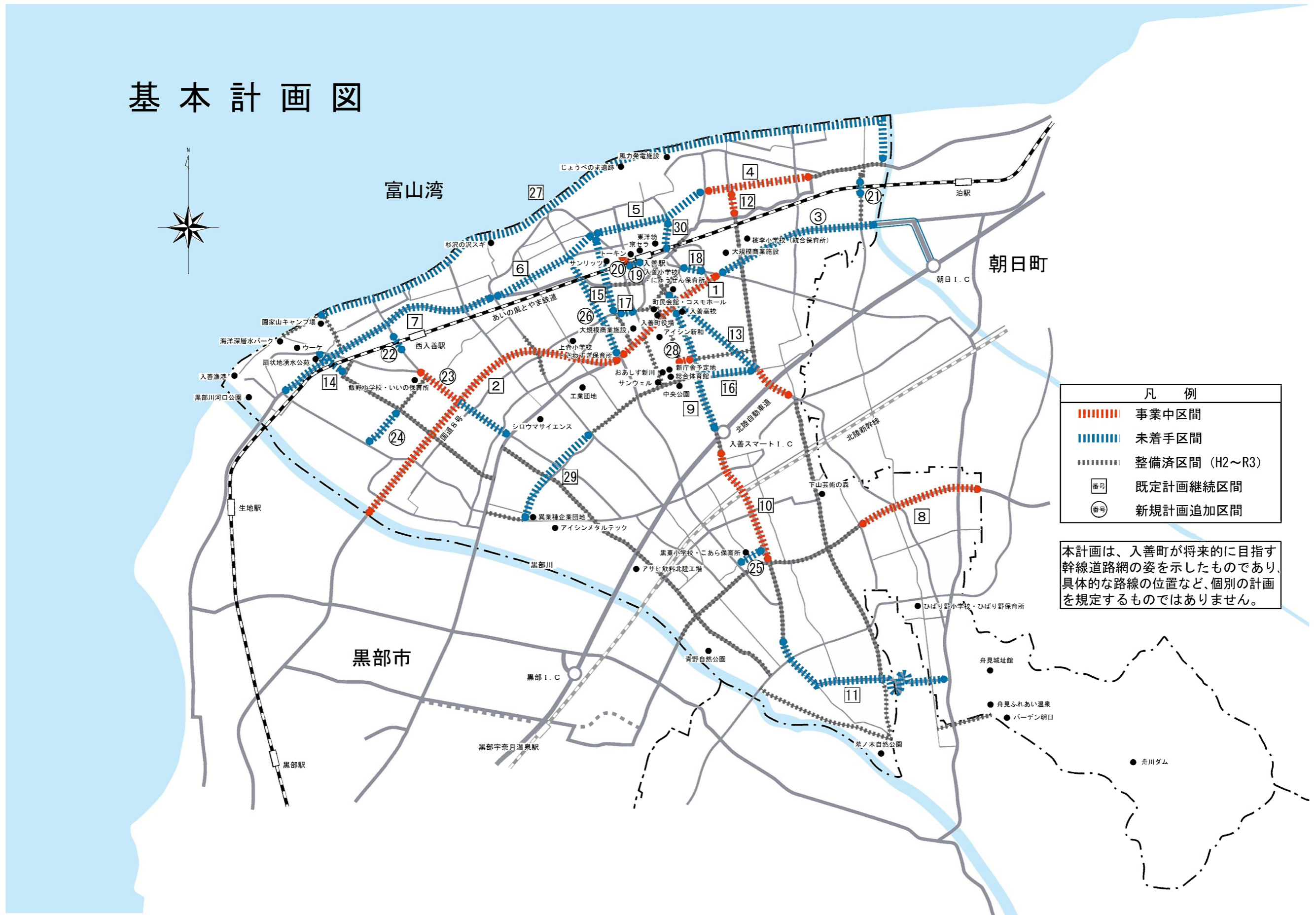


基本構想図



5 基本計画

基本計画図



凡 例	
	事業中区間
	未着手区間
	整備済区間 (H2~R3)
	既定計画継続区間
	新規計画追加区間

本計画は、入善町が将来的に目指す幹線道路網の姿を示したものであり、具体的な路線の位置など、個別の計画を規定するものではありません。

広域幹線道路 新規区間 1箇所 継続区間 7箇所

既定計画 (□) 新規追加 (○) 事業中区間 (■)

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	*1交通量(台/日)	計画幅員構成(案)(m)	*2 道路整備の課題及び基本方針との対応 (—: 関連性の高い課題・方針)	整備の必要性及び方向性 (○: 必要性、●: 方向性)	*3 関連計画
1	国道8号 (都) 国道8号線 (柵山～上野) 【拡幅】	2,000	14.0	17,334	W=28.0 車道 3.5m×4 (4車線) 歩道 3.5m×2 (両側) 路肩 2.0m×2 中央分離帯 3.0m (第3種第1級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (①) B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑤・⑥) D. 市街地の活力向上 (⑧) E. 少子・高齢化への対応 (⑨)	○現道に約17,000台/日の交通が集中し、朝夕を中心に渋滞が発生していることから、災害等緊急時も視野に、混雑の緩和を図る必要がある。 主要渋滞箇所(交差点): 入善高校西、上野東	B, C, D, F, G
2	国道8号 (都) 入善黒部魚津 8号バイパス線 (上野～板屋) 【拡幅】	5,000	14.0	10,146	W=28.0 車道 3.5m×4 (4車線) 歩道 3.5m×2 (両側) 路肩 2.0m×2 中央分離帯 3.0m (第3種第1級)	方針 ① 広域幹線道路等の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (C, D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	●広域幹線道路の確立及び重要物流道路網の構築に向け、国道8号の4車線化整備を推進する。	
3	国道8号 (古黒部～柵山) 【拡幅】	2,700	14.0	14,406	W=28.0 車道 3.5m×4 (4車線) 歩道 3.5m×2 (両側) 路肩 2.0m×2 中央分離帯 3.0m (第3種第1級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (①) B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑤) D. 市街地の活力向上 (⑦) E. 少子・高齢化への対応 (⑨)	○町東部と工場が集積する市街地北部を連絡する東西連絡基軸であるが、現道は幅員が狭小であり、市街地以北には幹線道路が未整備であることから、緊急時も視野に、広域幹線道路の整備を推進する必要がある。	B, D, E, G
4	湾岸道路 環状道路 (主)入善朝日線 (藤原～君島) 【拡幅】	1,700	7.4	2,261	W=12.0 車道 3.25m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.5m×2 (第3種第2級)	方針 ① 広域幹線道路等の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C, D) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (C, D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	●鉄道以北における広域幹線道路の確立及び重要物流道路網の構築に向け、バイパスの整備を推進する。	
5	湾岸道路 環状道路 (君島～吉原) 【新設】	1,900	—	2,261	W=12.0 車道 3.25m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.5m×2 (第3種第2級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (①) B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑤)	○町西部と工場が集積する黒部市北部を結ぶ東西連絡基軸であるが、現道は幅員が狭小であり、市街地以北には幹線道路が未整備であることから、広域幹線道路の整備を推進する必要がある。	B, D, G
6	湾岸道路 (吉原～目川) 【新設】	1,900	—	3,821	W=12.0 車道 3.25m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.5m×2 (第3種第2級)	方針 ① 広域幹線道路等の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C)	●鉄道以北における広域幹線道路の確立及び重要物流道路網の構築に向け、バイパスの整備並びに現道の拡幅を推進する。	
7	湾岸道路 (主)魚津生地入善線 (目川～高島) 【拡幅】	3,800	7.0	3,821 ～ 5,307	W=12.0 車道 3.25m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.5m×2 (第3種第2級)	課題 B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑤・⑥) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩)	○町南部の東西連絡基軸であり、黒部宇奈月温泉駅から舟見方面への観光ルート、町営バス路線や、通学路としての役割を担うが、幅員が狭小であり、交通の円滑化に向けた整備が必要である。	B, D, E, G
8	(主)黒部朝日公園線 (中沢～古林) 【拡幅】	2,000	7.0	767 ～ 4,361	W=11.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.25m×2 (第3種第3級)	方針 ① 広域幹線道路等の整備推進 (B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C, E) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	●黒部宇奈月温泉駅からのアクセス強化、ひばり野小学校への通学や沿線バス停までの歩行空間の安全性確保に向け、歩道の設置等道路改良を推進する。	

主要幹線道路 継続区間 6箇所

区間 番号	路線名	延長 (m)	現道幅員 (m)	*1交通量 (台/日)	計画幅員構成(案) (m)	*2 道路整備の課題及び基本方針との対応 (—: 関連性の高い課題・方針)	整備の必要性及び方向性 (○: 必要性、●: 方向性)	*3 関連計画
9	(主)入善宇奈月線 (入膳～神林) 【拡幅】	2,200	7.0	4,276	新庁舎前道路以北 W=14.5 車道 3.25m×2 (2車線) 歩道 2.5m×2 (両側) 路肩 1.5m×2 (第3種第2級) 新庁舎前道路以南 W=12.0 車道 3.25m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.5m×2 (第3種第2級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (②) B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑥) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C, E) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○町中央部の南北連絡基軸であり、入善駅、国道8号、高速道路等を連絡するとともに、新庁舎予定地周辺へのアクセス道路となるが、幅員が狭小であり、交通の円滑化に向けた整備が必要である。 ●主要な交通結節点や新庁舎周辺へのアクセス強化、南北連絡基軸の確立による町域の一体化に向け、歩道の設置等道路改良を推進する。	B, D, E, F, G
10	(主)入善宇奈月線 (新屋地内) 【拡幅】	2,000	7.0	4,124 ～ 4,276	W=12.0 車道 3.25m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.5m×2 (第3種第2級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (②) B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑥) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩)	○町中央部の南北連絡基軸であり、高速道路と町域南部を連絡し、(主)黒部朝日公園線を介し新幹線駅へのアクセス道路となるが、幅員が狭小であり、交通の円滑化に向けた整備が必要である。	B, D, E, G
11	(主)入善宇奈月線 (浦山新～舟見) 【拡幅】	3,500	6.5	4,124	W=11.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.25m×2 (第3種第3級)	方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C, E) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	●主要な交通結節点へのアクセス強化や、南北連絡基軸の確立による町域の一体化に向け、歩道の設置等道路改良を推進する。	B, D, E, G
12	環状道路 (町)横山栲山新線 (栲山～横山) 【拡幅】	470	6.0	1,700	W=11.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.25m×2 (第3種第3級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (②) B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑥) D. 市街地の活力向上 (⑦) E. 少子・高齢化への対応 (⑨) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (C, D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○町東部の南北連絡基軸であり、環状道路の一翼を担うが、幅員が狭小であり、南北及び市街地周辺の交通の円滑化に向けた整備が必要である。 ●町東部における南北連絡基軸及び環状機能の確立に向け、歩道の設置等道路改良を推進する。	B, E, G
13	(一)舟見入膳線 (入膳～小杉) 【拡幅】	2,200	6.5	4,047	W=11.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.25m×2 (第3種第3級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (②) B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑥) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○市街地と舟見・野中地区を連絡する町東部の南北連絡基軸であり、通学路に指定されているが、幅員が狭小であり、交通の円滑化に向けた整備が必要である。 ●市街地と町南部を連絡する南北連絡基軸の強化による町域の一体化、入善高校や入善小学校への通学環境の改善に向け、歩道の設置等道路改良を推進する。	B, E, G
14	(町)平曾川国道線 (下飯野地内) 【新設】	500	—	3,000	W=11.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.25m×2 (第3種第3級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (②) B. 災害への備え (③・④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑥) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C)	○町西部の南北連絡基軸であるが、鉄道横断区間が未整備であることから、鉄道以北の地域から国道8号へのアクセス向上に向けた整備が必要である。 ●南北連絡基軸の確立による町域の一体化、鉄道以北の地域への重要物流道路網の構築に向け、鉄道横断区間の道路整備を推進する。	B, G

幹線道路 継続区間 2箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	※1交通量(台/日)	計画幅員構成(案)(m)	※2 道路整備の課題及び基本方針との対応 (—:関連性の高い課題・方針)	整備の必要性及び方向性 (○:必要性、●:方向性)	※3 関連計画
15	環状道路 (都)上野吉原線 (上野～吉原) 【新設】	1,354	—	4,000	W=16.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 3.5m×2 (両側) 路肩 1.5m×2 (第4種第2級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (②) B. 災害への備え (③・④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑥) D. 市街地の活力向上 (⑦・⑧) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (C, D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○町中央部の南北連絡基軸であり、環状道路の一翼を担うが、計画区間が未整備であり、南北及び市街地周辺の交通の円滑化に向けた整備が必要である。 ●環状機能の確立及び鉄道以北への重要物流道路網の構築に向け、鉄道横断区間を含む都市計画道路の整備を推進する。	A, B, G
16	環状道路 (町)青島運動公園線 (入膳～小杉) 【新設】	940	4.0	2,800	W=11.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.25m×2 (第3種第3級)	課題 B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑥) D. 市街地の活力向上 (⑦) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩) 方針 ① 広域幹線道路等の整備推進 (B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (C, D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○町東部と新庁舎予定地周辺を連絡する東西連絡基軸であり、環状道路の一翼を担うが、計画区間が未着手であり、市街地周辺の交通の円滑化及び新庁舎へのアクセス強化に向けた整備が必要である。 ●緊急時にも備えた、新庁舎周辺へのアクセス強化及び環状機能の確立に向け、道路整備を推進する。	B, F, G

補助幹線道路(内、都市計画道路) 新規区間 1箇所 継続区間 2箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	※1交通量(台/日)	計画幅員構成(案)(m)	※2 道路整備の課題及び基本方針との対応 (—:関連性の高い課題・方針)	整備の必要性及び方向性 (○:必要性、●:方向性)	※3 関連計画
17	(一)上飯野入善 停車場線 (都)上町線 (上野地内) 【拡幅】	270	5.0	2,200	W=12.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m×2 (両側) 路肩 0.5m×2 (第4種第3級)	課題 B. 災害への備え (④) D. 市街地の活力向上 (⑧) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩) 方針 ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○都市計画決定された区間であり、市街地及び入善駅へのアクセス道路であるが、幅員が狭小であり、市街地の交通円滑化に向けた整備が必要である。	B, G
18	(一)北羽入入善線 (都)東町線 (入膳地内) 【拡幅】	360	5.5	2,000	W=12.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m×2 (両側) 路肩 0.5m×2 (第4種第3級)	課題 B. 災害への備え (④) D. 市街地の活力向上 (⑧) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩) 方針 ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	●市街地の交通円滑化に向け、歩行者、鉄道・バス利用者などにも配慮しながら、車道の拡幅等都市計画道路の整備を推進する。	B
19	(町)入善駅国道線 (都)入善駅国道線 (入膳地内) 【拡幅】	230	8.0	2,200	W=10.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 3.0m (片側) 路肩 0.5m×2 (第4種第3級)	課題 B. 災害への備え (④) D. 市街地の活力向上 (⑧) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩) 方針 ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○入善駅の前面道路であるが、歩道がないことから、市街地の交通円滑化及び多様な移動手段の確保に向けた整備が必要である。 ●市街地の交通環境の改善及び入善駅へのアクセス向上に向け、入善駅前ロータリー整備とも連携し、歩道の設置等道路改良を推進する。	B

補助幹線道路（内、踏切道） 新規区間 3箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	※1交通量(台/日)	計画幅員構成(案)(m)	※2 道路整備の課題及び基本方針との対応(―:関連性の高い課題・方針)	整備の必要性及び方向性(○:必要性、●:方向性)	※3 関連計画
20	(一) 吉原入膳線 (田中踏切) 【拡幅】	15	6.5	755	W=10.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 0.75m×2 (第3種第3級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (2) B. 災害への備え (3・4) D. 市街地の活力向上 (8) E. 少子・高齢化への対応 (9・10) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (D) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○市街地の南北を連絡し、通学路にも指定されているが、踏切部の幅員が狭小であり、踏切道改良促進法の法指定を受けていることから、交通環境の改善に向けた整備が必要である。 ●入善小学校への通学環境の改善及び重要物流道路網の構築に向け、歩道の設置等踏切改良を推進する。	E
21	(町) 古黒部国道線 (古黒部踏切) 【拡幅】	60	4.4	400	W=7.0 車道 2.75m×2 (2車線) 路肩 0.75m×2 (第3種第4級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (2) B. 災害への備え (3・4) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B)	○町東部の南北連絡軸であるが、踏切部の幅員が狭小であり、交通環境の改善に向けた整備が必要である。 ●南北連絡軸の強化や災害時の避難の円滑化に向け、車道の拡幅等踏切改良を推進する。	B
22	(町) 東狐五十里線 (新村踏切) 【拡幅】	12	6.5	1,300	W=11.5 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 3.5m (片側) 路肩 1.25m、0.75m (第3種第3級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (2) B. 災害への備え (3・4) E. 少子・高齢化への対応 (9・10) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, E) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○西入善駅へのアクセス道路であり、通学路にも指定されているが、踏切部の幅員が狭小であり、踏切道改良促進法の法指定を受けていることから、交通環境の改善に向けた整備が必要である。 ●飯野小学校への通学環境の改善や、災害時の避難の円滑化に向け、歩道の設置等踏切改良を推進する。	A, B, E

補助幹線道路（内、通学路） 新規区間 4箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	※1交通量(台/日)	計画幅員構成(案)(m)	※2 道路整備の課題及び基本方針との対応(―:関連性の高い課題・方針)	整備の必要性及び方向性(○:必要性、●:方向性)	※3 関連計画
23	(一) 小摺戸芦崎線 (東狐～道古) 【拡幅】	1,800	5.1	1,353	W=10.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 0.75m×2 (第3種第3級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (2) B. 災害への備え (4) E. 少子・高齢化への対応 (9) 方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○町西部の南北連絡軸であり、通学路に指定されているが、歩道がなく幅員が狭小であり、交通環境の改善に向けた整備が必要である。 ●飯野小学校への通学環境の改善と南北連絡軸の強化に向け、車道の拡幅等道路整備を推進する。	B, E
24	(町) 東狐五郎八線 (笹原～五郎八) 【拡幅】	810	6.0	1,350	W=10.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 0.75m×2 (第3種第3級)	課題 B. 災害への備え (4) E. 少子・高齢化への対応 (9) 方針 ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○通学路に指定され、沿線には災害時の避難所があるが、歩道がなく幅員が狭小なため、交通環境の改善に向けた整備が必要である。 ●飯野小学校への通学環境の改善や災害時の避難の円滑化に向け、歩道の設置等道路改良を推進する。	E
25	(町) 黒東小学校線 (小摺戸～新屋) 【拡幅】	500	7.2	1,280	W=9.5 車道 2.75m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 0.75m×2 (第3種第4級)	課題 B. 災害への備え (4) E. 少子・高齢化への対応 (9) 方針 ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	○通学路に指定され、沿線には災害時の避難所があるが、歩道がなく幅員が狭小なため、交通環境の改善に向けた整備が必要である。 ●黒東小学校への通学環境の改善や災害時の避難の円滑化に向け、歩道の設置等道路改良を推進する。	A, E

補助幹線道路（内、通学路） 新規区間 4箇所（続き）

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	※1交通量(台/日)	計画幅員構成(案)(m)	※2 道路整備の課題及び基本方針との対応 (—:関連性の高い課題・方針)	整備の必要性及び方向性 (○:必要性、●:方向性)	※3 関連計画
26	(町)吉原国道線 (道市～上野) 【拡幅】	1,800	5.5	2,100	(町)板屋下上野線以南 W=10.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 0.75m×2 (第3種第3級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (②) B. 災害への備え (③・④) E. 少子・高齢化への対応 (⑨)	○通学路に指定され、沿線には災害時の避難所があるが、歩道がなく幅員が狭小なため、交通環境の改善に向けた整備が必要である。	B, E
					(町)板屋下上野線以北 W=7.5 車道 3.0m×2 (2車線) 路肩 0.75m×2 (第3種第3級)	方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	●上青小学校への通学環境の改善や災害時の避難の円滑化に向け、車道の拡幅等道路整備を推進する。	

補助幹線道路（上記以外の道路） 新規区間 1箇所 継続区間 3箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	※1交通量(台/日)	計画幅員構成(案)(m)	※2 道路整備の課題及び基本方針との対応 (—:関連性の高い課題・方針)	整備の必要性及び方向性 (○:必要性、●:方向性)	※3 関連計画
27	シーサイドロード (園家山～古黒部) 【新設】	10,500	—	1,300	W=7.0 車道 2.75m×2 (2車線) 路肩 0.75m×2 (第3種第4級)	課題 B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑤)	○町の海岸部を連絡する東西連絡軸であるが、未整備であり、水産業の活性化、観光拠点の連携、防災力の向上に向け、整備が必要である。	G
						方針 ① 広域幹線道路等の整備推進 (B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C)	●海岸部の各拠点間のアクセス向上及び洪水等災害時の避難の円滑化に向け、道路整備を推進する。	
28	(町)日吉青島上田線 (上田地内) 【新設】	250	—	1,200	W=11.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.25m×2 (第3種第3級)	課題 B. 災害への備え (④) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩)	○町東部と新庁舎予定地周辺を結ぶ東西連絡軸として、アクセスの確保が必要である。	A, F
						方針 ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	●緊急時にも備えた、新庁舎周辺へのアクセス強化に向け、道路整備を推進する。	
29	(町)上田上飯野線 (青木～上飯野) 【新設】	1,800	5.0	2,800	W=11.0 車道 3.0m×2 (2車線) 歩道 2.5m (片側) 路肩 1.25m×2 (第3種第3級)	課題 B. 災害への備え (④) C. 産業・観光基盤の確立 (⑥) E. 少子・高齢化への対応 (⑨)	○町西部と新庁舎予定地周辺を連絡する東西連絡軸として、アクセス強化が必要である。	B, G
						方針 ① 広域幹線道路等の整備推進 (B, C) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, C) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, C, E) ⑥ 交通弱者に配慮した道路空間の整備 (E)	●緊急時にも備えた、新庁舎予定地周辺へのアクセス強化に向け、道路整備を推進する。	
30	(町)東五十里線 (入膳～東五十里) 【拡幅】	600	5.0	2,000	W=8.0 車道 3.0m×2 (2車線) 路肩 1.0m×2 (第4種第3級)	課題 A. 交通・買い物の利便性向上 (②) B. 災害への備え (③・④) D. 市街地の活力向上 (⑧) E. 少子・高齢化への対応 (⑨・⑩)	○市街地の南北を連絡し、市街地及び入善駅へのアクセス道路であるが、幅員が狭小であり、市街地の交通円滑化に向けた整備が必要である。	G
						方針 ② 南北方向の基軸路線の整備推進 (A, B) ③ 重要物流・緊急輸送ネットワークの構築 (B, D) ④ 交通結節点とのアクセス強化 (B, D, E) ⑤ 市街地外周道路の環状機能の確立等 (D)	●市街地の交通環境の改善及び入善駅へのアクセス向上に向け、道路整備を推進する。	

※1 平成27年度 道路交通量センサス、平成24年町調査より。町道等交通量調査の実施がない区間は、近傍県道の交通量を記載。

※2 道路整備の課題は、第2章 幹線道路網に係る課題の整理 2-3「幹線道路網に係る課題の整理」を参照(P9)。A.交通・買い物の利便性向上 (①国道8号の混雑緩和、②南北連絡軸の強化による、国道8号へのアクセス向上)、B.災害への備え (③立体横断を含めた鉄道横断の容易化、④緊急輸送道路(避難路含む)の整備による、防災拠点へのアクセス向上)、C.産業・観光基盤の確立 (⑤湾岸道路など、産業・観光拠点を有機的に結ぶ東西連絡軸の確立、⑥新幹線駅や入善スマートIC等新たな交通体系へのアクセス向上)、D.市街地の活力向上 (⑦市街地周辺エリアとの一体化を促す環状道路の確立、⑧狭隘道路など、市街地における道路交通環境の改善)、E.少子・高齢化への対応 (⑨高齢者や子供が安心して暮らせる歩道空間の確保、⑩公共交通等多様な移動手段の確保)。なお、道路整備の基本方針は、第3章 基本構想 3-2「道路整備の基本方針に係る施策の横断的視点」を参照(P12)。道路整備の基本方針①～⑥の()内には、対応する課題A～Eを記載。

※3 A.入善町総合計画(直近の実施計画に位置付けのある区間) B.入善町都市計画マスタープラン・入善都市計画マスタープラン C.防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5カ年対策プログラム D.富山県新広域道路交通ビジョン・富山県新広域道路交通計画 E.通学路交通安全プログラム F.庁舎整備基本構想 G.入善町幹線道路網計画(既定計画)

6 整備計画

整備計画図



整備計画図（市街地部）



□ 既存計画 ○ 新規追加

広域幹線道路 事業中区分 4箇所 未着手区分 4箇所

区 間 番 号	路 線 名	延 長 (m)	現道 幅員 (m)	計画 幅員 (m)	事業 主体	事業着 手時期 (概ね)
1	国道8号 (都)国道8号線 (柵山～上野) 【拡幅】	2,000	14.0	28.0	国	短期
2	国道8号 (都)入善黒部魚津 8号バイパス線 (上野～板屋) 【拡幅】	5,000	14.0	28.0	国	短期
3	国道8号 (古黒部～柵山) 【拡幅】	2,700	14.0	28.0	国	長期 R14～
4	湾岸道路・環状道路 (主)入善朝日線 (藤原～君島) 【拡幅】	1,700	7.4	12.0	県	短期
5	湾岸道路・環状道路 (君島～吉原) 【新設】	1,900	—	12.0	※1 県・町	中期 ～R13
6	湾岸道路 (吉原～目川) 【新設】	1,900	—	12.0	※1 県・町	長期 R14～
7	湾岸道路 (主)魚津生地入善線 (目川～高畠) 【拡幅】	3,800	7.0	12.0	県	長期 R14～
8	(主)黒部朝日公園線 (中沢～古林) 【拡幅】	2,000	7.0	11.0	県	短期

※1 事業主体については、実際の事業実施にあたり、協議により決定するものとする。

主要幹線道路 事業中区分 3箇所 未着手区分 4箇所

区 間 番 号	路 線 名	延 長 (m)	現道 幅員 (m)	計画 幅員 (m)	事業 主体	事業着 手時期 (概ね)
9	(主)入善宇奈月線 (入膳～神林) 【拡幅】	2,200	7.0	新庁舎前道 路以北 14.5 新庁舎前道 路以南 12.0	県	短期 ～R8
10	(主)入善宇奈月線 (新屋地内) 【拡幅】	2,000	7.0	12.0	県	短期
11	(主)入善宇奈月線 (浦山新～舟見) 【拡幅】	3,500	6.5	11.0	県	長期 R14～
12	環状道路 (町)横山柵山新線 (柵山～横山) 【拡幅】	470	6.0	11.0	町	短期
※1 13	(一)舟見入膳線 (小杉地内) 【拡幅】	500	6.5	11.0	県	短期
※1 13	(一)舟見入膳線 (入膳～小杉) 【拡幅】	1,700	6.5	11.0	県	長期 R14～
14	(町)平曾川国道線 (下飯野地内) 【新設】	500	—	11.0	町	長期 R14～

※1 同一の計画区分内の、事業着手時期が異なる区分について、分けて記載。

幹線道路 未着手区間 2箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	計画幅員(m)	事業主体	事業着手時期(概ね)
15	環状道路 (都)上野吉原線 (上野～吉原) 【新設】	1,354	—	16.0	^{※1} 県・町	中期 ～R13
16	環状道路 (町)青島運動公園線 (入膳～小杉) 【新設】	940	4.0	11.0	町	長期 R14～

補助幹線道路(内、都市計画道路) 未着手区間 3箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	計画幅員(m)	事業主体	事業着手時期(概ね)
17	(一)上飯野入善 停車場線 (都)上町線 (上野地内) 【拡幅】	270	5.0	12.0	県	長期 R14～
18	(一)北羽入入善線 (都)東町線 (入膳地内) 【拡幅】	360	5.5	12.0	県	長期 R14～
19	(町)入善駅国道線 (都)入善駅国道線 (入膳地内) 【拡幅】	230	8.0	10.0	町	中期 ～R13

補助幹線道路(内、踏切道) 事業中区間 1箇所 未着手区間 2箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	計画幅員(m)	事業主体	事業着手時期(概ね)
20	(一)吉原入膳線 (田中踏切) 【拡幅】	15	6.5	10.0	県	短期
21	(町)古黒部国道線 (古黒部踏切) 【拡幅】	60	4.4	7.0	町	長期 R14～
22	(町)東狐五十里線 (新村踏切) 【拡幅】	12	6.5	11.5	町	短期 ～R8

※1 事業主体については、実際の事業実施にあたり、協議により決定するものとする。

補助幹線道路(内、通学路) 事業中区間 1箇所 未着手区間 4箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	計画幅員(m)	事業主体	事業着手時期(概ね)
^{※1} 23	(一)小摺戸芦崎線 (東狐地内) 【拡幅】	800	5.1	10.0	県	短期
^{※1} 23	(一)小摺戸芦崎線 (東狐～道古) 【拡幅】	1,000	5.1	10.0	県	中期 ～R13
24	(町)東狐五郎八線 (笹原～五郎八) 【拡幅】	810	6.0	10.0	町	長期 R14～
25	(町)黒東小学校線 (小摺戸～新屋) 【拡幅】	500	7.2	9.5	町	短期 ～R8
26	(町)吉原国道線 (道市～上野) 【拡幅】	1,800	5.5	(町)板屋下 上野線以南 10.0	町	中期 ～R13

補助幹線道路(上記以外の道路) 事業中区間 1箇所 未着手区間 3箇所

区間番号	路線名	延長(m)	現道幅員(m)	計画幅員(m)	事業主体	事業着手時期(概ね)
27	シーサイドロード (園家山～古黒部) 【新設】	10,500	—	7.0	町	長期 R14～
28	(町)日吉青島上田線 (上田地内) 【新設】	250	—	11.0	町	短期
29	(町)上田上飯野線 (青木～上飯野) 【新設】	1,800	5.0	11.0	町	長期 R14～
30	(町)東五十里線 (入膳～東五十里) 【拡幅】	600	5.0	8.0	町	長期 R14～

※1 同一の計画区間内の、事業着手時期が異なる区間について、分けて記載。