

# 変更理由書

## 1 都市計画道路の必要性

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点とし、山梨県甲斐市を経由して長野県小諸市に至る延長 132 km の高速自動車国道であり、新東名高速道路、中央自動車道、上信越自動車道に接続し、日本海及び太平洋の臨海地域と長野県・山梨県との連携・交流を促進するとともに、災害時における避難路や物資輸送の確保、観光産業や高原野菜など高付加価値資源の流通を支え、安定的な道路ネットワークの拡充や沿線住民の安全・安心の向上が期待される重要な道路である。

本道路のうち、山梨県北杜市長坂町～長野県南佐久郡佐久穂町（（仮称）長坂 J C T～八千穂高原 I C）の間約 40 km が唯一の未整備区間となっており、広域交通を担うほか、並行する国道 141 号の災害時等における確実な代替路の確保、観光・産業等の発展や生活支援など、地域の将来を支える重要な路線として整備が求められていることから、平成 27 年 4 月に国土交通省関東地方整備局にて未整備区間の計画段階評価等における対応方針及びルート帯を決定し、令和 5 年 7 月にはルートが示された。

このため、長野県内の未整備区間について、平成 8 年に佐久都市計画道路（一部、小諸都市計画道路）として都市計画決定した 1・4・1 号八千穂佐久線（八千穂高原 I C～佐久小諸 J C T）を山梨県境まで延伸し、佐久都市計画道路 1・4・1 号南牧佐久線として位置付けるものである。

## 2 都市の将来像における位置付け

### （1）しあわせ信州創造プラン 3.0（長野県総合 5 か年計画）による位置付け

めざす姿 3 「快適でゆとりのある社会生活を創造する」には、本州中央部広域交流圏の形成として、中部横断自動車道・中部縦貫自動車道・三遠南信自動車道・松本糸魚川連絡道路等の高規格道路のミッシングリンク解消やスマート I C の整備により、観光振興、産業発展を促進することとしている。

また、公共事業の主な整備箇所として、中部横断自動車道の「整備促進」が位置付けられている。

### （2）長野県都市計画ビジョンによる位置付け（平成 31 年 3 月）

都市づくりの方針 C 「生活・産業・観光を支える交通体系の構築」に、幹線道路の構想路線は、国土軸の一部を担う圏域間の道路ネットワークを踏まえ、災害時に有効に機能する物資等輸送ルートの確保や観光周遊ルートの強化、交通結節点へのアクセス性の改善など、整備の効果や緊急性等を吟味し、必要な路線については県民の意見も取り入れながらルートを決定し、着実な整備に向けた取り組みを進めていくとしている。また、既存の幹線道路も含め、広域・根幹的な道路は、広域的なトラフィック機能やリダンダンシーの確保を重視し、沿道系施設の立地等でその機能が著しく阻害される可能性がある場合は、沿道の土地利用の適切な規制・誘導を行うとしている。

### (3) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針による位置づけ（令和5年5月）

佐久圏域（佐久、小諸、佐久穂、小海の4都市計画区域）における都市づくりの目標では、中部横断自動車道の延伸と生活・産業・観光を支える交通体系の強化を掲げ、全線開通に向けて山梨県等と連携を図るとともに、延伸効果を波及させるための周辺道路の整備を進めるとしており、中部横断自動車道を圏域外と圏域内を結ぶ広域の交通を担う広域交流軸として位置付けている。

### (4) 長野県強靭化計画（第3期）による位置づけ（令和5年3月）

地域交通ネットワークが分断される事態に対応するため、地域の暮らしを支えるための災害に強い道路網の整備を進めるとされている。また、高速道路、鉄道等の基幹的交通ネットワークの機能停止に対応するため、新幹線や高規格幹線道路の高速交通網や鉄道駅と生活圏を結ぶ幹線道路の整備を推進するとしている。

### (5) 長野県広域道路交通計画による位置付け（令和3年3月）

地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定めた「広域道路交通ビジョン」において、広域道路ネットワーク整備を掲げている。また、ビジョンに基づいて具体的な広域道路ネットワーク計画等を定めた「広域道路交通計画」に、高規格道路として中部横断自動車道の全区間を位置付けている。

## 3 佐久都市計画に定める必要性

本道路は、国土の骨格を形成し広域的な自動車交通を処理する高速自動車国道として広域交通体系の一端を担うとともに、北陸新幹線やリニア中央新幹線などと結節することで、県境を越えた大きな流動を創出する「本州中央部広域交流圏」の構築に大きく寄与する道路である。

新東名高速や清水港等が高速交通網で直接結ばれることによる新たな物流ネットワークの構築や、リニア中央新幹線の山梨県駅と北陸新幹線の佐久平駅とが繋がることによる長野県・山梨県にまたがる広域観光圏の開発など、沿線地域の産業経済の振興に大きく寄与することが期待されることから、隣接する山梨県と一緒に長期的視点から計画的な整備を行う必要があるため、山梨県境までの都市計画区域外も含めた一体の都市施設として定めていくことが必要と考える。

佐久都市計画区域は、北陸新幹線や上信越自動車道、中部横断自動車道が接続する高速交通網の結節都市として都市機能が集積しているため、本道路沿線を含む南佐久地域においても、本道路を軸として一体の生活圏を形成しており、本区域が南佐久地域における都市活動の中心的機能も担っている。

また、本区域内の供用済インターチェンジ周辺では、新たな企業進出・雇用創出も生まれていることから、本道路が延伸されることによる本区域の更なる産業振興が期待されるとともに、南佐久地域の特産である優良なカラマツ木材などの物流の効率化が図られるなど南佐久地域の活性化にも大きく寄与していくものと考える。

以上を踏まえ、佐久都市計画区域及び佐久圏域全体の円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な道路として、佐久都市計画道路に定める（平成8年に決定している道路を延伸する）ことが必要と考える。

## 4 都市計画道路の位置及び区域

今回延伸する区間は、国道141号と並走しながら主に千曲川左岸の急峻な山間部を通過する計画としているが、高い走行性と安全性を確保する観点から、千曲川やJR小海線との交差を極力回避した直線的な道路線形を基本とし、寒冷地であることを踏まえ、冬季の路面凍結に配慮した縦断計画としている。また周辺環境への配慮として、既存集落、教育施設、優良農地、別荘地、松原湖等の自然環境、埋蔵文化財等への影響を小さくするよう位置・構造を決定している。

なお、インターチェンジは、国道141号や地域の拠点等へのアクセス性を考慮し、野辺山地区、海ノ口地区、小海地区の3箇所に設置する計画としている。

## 5 都市計画道路の構造

### (1) 位置

起点：長野県南佐久郡南牧村（山梨県境）  
終点：長野県佐久市（佐久小諸JCT付近）

### (2) 規模

#### <道路規格>

- ・延長 : 約4.8km
- ・道路種級区分 : 第1種第3級
- ・道路の種別 : 自動車専用道路
- ・設計速度 : 80km/h
- ・車線数 : 4車線
- ・幅員 :  $W = 1.75 + 7.00 + 3.00 + 7.00 + 1.75 = 20.50\text{m}$

#### <道路構造の基本的な考え方>

- ・交差点 : インターチェンジ構造とし、主要幹線道路の結節点、拠点的な市町村役場や集落とのアクセス性、農業林業との土地利用に配慮して設置
- ・道路構造 : 完全出入り制限（アクセスコントロール）構造

## 6 都市計画の妥当性

以上を踏まえ、ルートを社会的に明確にすることにより地域全体の土地利用との調整を図り、基幹的な農業・産業等の活性化やまちづくりへ寄与するため、平成8年に佐久都市計画区域（一部、小諸都市計画区域）の道路として都市計画決定した1・4・1号八千穂佐久線（八千穂高原IC～佐久小諸JCTの区間）を山梨県境まで延伸し、名称、位置、区域及び構造を変更することは妥当と考える。

また、道路ネットワークとして広域的な交通を適切に処理するため、各インターチェンジのアクセス道路についても、あわせて都市計画決定するものである。

なお、中部横断自動車道の（仮称）長坂JCT～長野県境区間についても、山梨県において同時に都市計画決定手続きに着手している。