変更理由書

1　都市計画道路の概要

坂城都市計画道路３・４・５号坂都５号線は、長野地域と上田地域を結ぶ主要幹線道路である３・３・13 号上田篠ノ井線（国道１８号上田篠ノ井バイパス）と広域連絡軸である関越自動車道上越線（坂城インターチェンジ）を最短で連絡し、千曲川左岸地域と右岸地域をつなぐ、延長約 2,760ｍ、幅員 18ｍの幹線道路である。本路線は昭和 52 年に３・５・７号坂都７号線から坂城インターチェンジまで当初決定され、平成３年に３・３・13 号上田篠ノ井線の都市計画決定と併せて当該路線から一級河川千曲川を渡り３・5・7 号坂都７号線までの区間が追加決定されている。

３・5・7 号坂都７号線から坂城インターチェンジまでの区間は平成８年までに整備済であり、３・５・７号坂都７号線から西側約 400m の区間は令和６年までに道路築造が行われ同年３月に供用されている。現在の整備済延長は約 1,880ｍであり、全体の約 68.1％が整備済の状況である。

2　都市の将来像における位置付け

（１）坂城都市計画（坂城町）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

都市拠点及び地域拠点を連絡し、関越自動車道上越線及び南北方向の主軸道路とともに本区域内の広域交通の優れた走行性を確保するための道路として位置付けられている。

（２）坂城町都市計画マスタープラン

近隣の都市を結ぶ道路として、連携機能の強化を図る都市間連携軸に位置付けられている。

（３）坂城都市計画道路の見直し方針

幹線道路を中心とした都市計画道路網の構築を図る対象路線として区間別に評価されており、起点から３・５・７号坂都７号線までは変更区間、坂城インターチェンジ接続位置から終点までは廃止候補区間に位置付けられている。

3　都市計画変更の必要性

本路線は昭和 52 年の当初決定時から相当の年数を経ていることから、決定当時と比べて、周辺の土地利用状況や都市の構造に大きな変化が見られる。加えて、平成８年の関越自動車道上越線小諸～更埴間の開通及び平成 23 年の３・３・13 号上田篠ノ井線の坂城町区間の事業化等により、本路線は地域内の移動及び広域的な連携を支える幹線道路として、その重要性が増している。

以上を踏まえ、３・５・７号坂都７号線以西の整備にあたり、現行の設計基準への適合や、地元住民及び関係機関との調整を図りながら道路計画の再検討を行った結果、次項に示すとおり道路幅員及び平面線形を変更するものである。

さらに、坂城町では令和６年から未着手路線（区間）を中心として都市計画道路の見直しに取り組み、上位計画との整合を図った上で、必要性や実現性による区間別評価等を整理して令和８年に見直し方針を策定している。本方針では、終点側約 70m区間を削除する方針となっており、この方針について、地元住民及び関係機関との調整が整ったため、先述の変更に加え、当該区間を削除するものである。

4　道路の位置、規模等

（１） 位置

起点：坂城町大字網掛字村東

終点：坂城町大字中之条字山崎

（２） 規模

道路規格

・延長　　：約 2,690ｍ（変更後）

・計画交通量　：5,300 台/日（2040 年）

・設計速度　　：60ｋｍ/ｈ

・道路種級区分：第４種第２級

・道路の種別　：幹線街路

・車線数　　：２車線

・幅員　　：18ｍ（変更後）

（３） 変更内容

① 幅員の変更（嵩上式：12.8ｍ、地表式：16.0ｍ → 14.0ｍ）

今回変更する橋梁区間については、自転車歩行者道 2.0ｍ、路上施設帯 0.5ｍ、路肩 0.5ｍ、車道 3.0ｍに地覆 0.4ｍを加えた全幅員 12.8ｍとして都市計画決定されていた。当該区間が計画決定された平成３年当時の道路構造令では、延長 50ｍ以上の橋梁等において自転車歩行者道の幅員を縮小できる規定が設けられており、この規定に基づき自転車歩行者道の幅員は 2.0ｍとしていた。しかし、平成５年の道路構造令改正により、自転車歩行者道の最小幅員は 3.0ｍに見直された。

今回、当該区間の整備にあたり、現行基準に適合する構造へ変更するとともに、関係機関との協議が整ったことから、橋梁区間の幅員を 14.0ｍに変更するものである。

また、今回変更区間の約 1,280ｍについては、橋梁が主な走行区間となることから、道路線形及び横断構成の連続性を確保するため、橋梁前後の区間についても既決定幅員 16.0ｍを橋梁区間と同じ 14.0ｍに変更するものである。

② 線形の変更

今回線形を変更する区間は事業実施にあたり、詳細な測量調査及び盛土法面形状等を検討し、地元住民や接続道路の管理者及び河川管理者との協議を踏まえ、道路計画の再検討を行った。その結果、沿道の土地利用との調和を図りつつ、既存の道路ストックを有効活用することで、沿道環境への影響を可能な限り低減する線形へ変更するものである。

③ 一部区間の削除

本路線は、坂城インターチェンジへのアクセス機能を担う路線として昭和 52 年に都市計画決定された。当時は坂城インターチェンジと本路線との接続位置が未確定であったことから、将来計画を見据えた区域を決定していた。その後、平成８年までに関越自動車道上越線の整備が進められた結果、本路線は終点手前約 70ｍの位置で坂城インターチェンジに接続する構造となり、そのアクセス機能は確保されている。

このため、坂城都市計画道路見直し方針に基づき、坂城インターチェンジとの接続位置から終点までの約 70ｍ区間を削除するものである。