

議第 5 号

須坂都市計画道路の変更について

平成27年 6 月 4 日提出
長野県都市計画審議会長

27都第90号
平成27年 5 月21日

長野県都市計画審議会長 様

長 野 県 知 事

須坂都市計画道路の変更について

このことについて、都市計画法第21条第 2 項の規定において準用する同法第18条第 1 項の規定により、次のように審議会に付議します。

須坂都市計画道路の変更（長野県決定）

須坂都市計画道路中 3・5・4 号山田線ほか 2 路線を次のように変更する。

種別	名 称		位 置			区 域	構 造				備考
	番 号	路線名	起 点	終 点	主 な 経過地	延 長	構造 形式	車線 の数	幅員	地表式の区間における 鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・4・4	山田線	須坂市 大字村山 字柳島	須坂市 大字日滝 字宮原	東横町	約6,810m	地表式	2車線	17m	上信越自動車道との 立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 6 箇所	
	車線数の内訳		2 車線			約5,480m					
			4 車線			約1,330m					
	3・5・5	菅平線	須坂市 大字須坂 字宗石	須坂市 大字八町 字鎧塚	南原町	約4,700m	地表式	2車線	12m	幹線街路と 平面交差 6 箇所	
	3・5・9	井上線	須坂市 大字須坂 字横町	須坂市 大字井上 字十九ヶ塙	米持町	約4,330m	地表式	2車線	12m	幹線街路と平面交差 5 箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理 由

本都市計画区域において社会情勢の変化等を勘案し街路網の見直しを行った結果、3 路線について、2 路線を幅員の変更、1 路線を終点位置と一部区域を変更するものである。

併せて都市計画法施行令の一部を改正する政令（平成 10 年政令第 331 号）及び都市計画法施行規則の一部を改正する省令（平成 10 年建設省第 37 号）に基づき、車線数を決定する。

新旧対照表

(旧)

種別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考
	番号	路線名	起点	終点	主な 経過地	延 長	構 造 形 式	車線 の数	幅員	地表式の区間に おける鉄道等との 交差の構造	
幹線街路	3・5・4	山田線	須坂市 大字村山 字柳島	須坂市 大字日滝 字宮原	横町	約6,810m	地表式		12m	上信越自動車道との 立体交差1箇所 長野電鉄屋代線と立 体交差1箇所 幹線街路と平面交差 7箇所	
	内訳		須坂市 大字塩川 字長者	須坂市 大字須坂 字八幡裏		約560m	堀割式		22.5m		
						約6,250m	地表式		8～16m		
	3・5・5	菅平線	須坂市 大字須坂 字宗石	須坂市 大字八町 字鰐塚	南原町	約4,430m	地表式		12m	幹線街路と平面交差 8箇所	
	3・5・9	井上線	須坂市 大字須坂 字横町	須坂市 大字井上 字十九ヶ 塙	米持町	約4,330m	地表式		12m	幹線街路と平面交差 6箇所	

(新)

種別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考
	番号	路線名	起点	終点	主な 経過地	延 長	構 造 形 式	車線 の数	幅員	地表式の区間に おける鉄道等との 交差の構造	
幹線街路	3・4・4	山田線	須坂市 大字村山 字柳島	須坂市 大字日滝 字宮原	東横町	約6,810m	地表式	2車線	17m	上信越自動車道との 立体交差1箇所 幹線街路と平面交差 6箇所	
	車線の数の内訳		2車線			約5,480m					
			4車線			約1,330m					
	3・5・5	菅平線	須坂市 大字須坂 字宗石	須坂市 大字八町 字鰐塚	南原町	約4,700m	地表式	2車線	12m	幹線街路と平面交差 6箇所	
	3・5・9	井上線	須坂市 大字須坂 字横町	須坂市 大字井上 字十九ヶ 塙	米持町	約4,330m	地表式	2車線	12m	幹線街路と平面交差 5箇所	

須坂都市計画道路変更理由書

須坂市の都市計画道路は、昭和 15 年に 19 路線が内閣認可され、その後、隣村との相次ぐ合併により行政区域が増大し、地域間を結ぶ交通網整備、人口増加による交通需要の増加に対応するために昭和 36 年に全面改正を行い、13 路線に変更された。以降、新たな都市計画道路の決定や変更が行われ、現在 19 路線が計画決定されている。

須坂市の都市計画道路の総延長は合計 54,370 m、その内、整備済延長が 19,456 m であり、整備済延長率は約 36%にとどまっている。(平成 25 年度末時点)

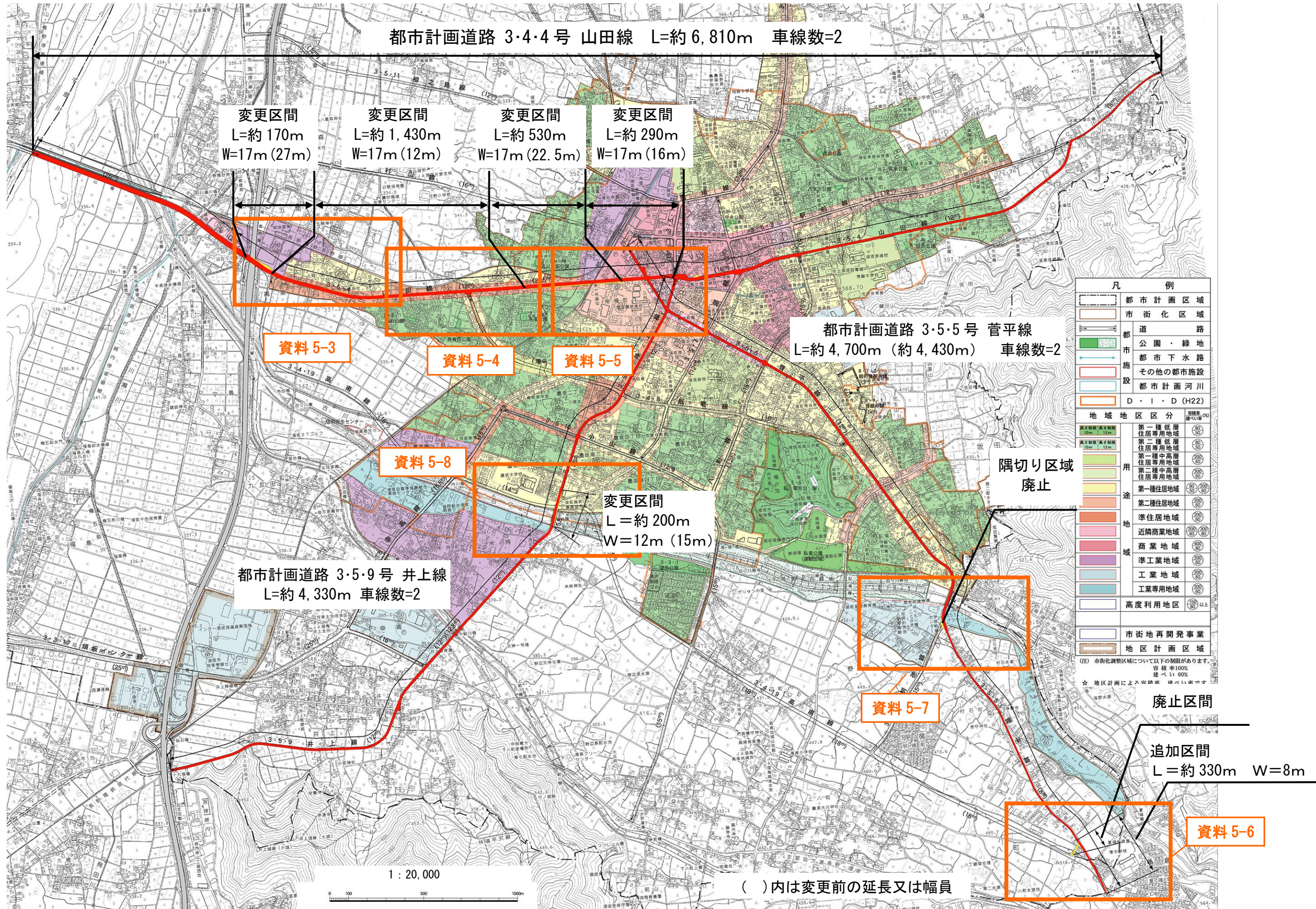
都市計画道路は都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活の確保や産業の発展、また、機能的で質の高い生活空間の充実を図る上で、最も基幹的な役割を果たす都市施設として、都市計画法に基づき決定された道路である。

都市計画道路の多くが戦後から高度成長期の人口増加や市街地の拡大が続くことを想定し計画決定がされてきたが、少子・高齢化に伴う人口減少や景気低迷、財政状況の悪化等、かつて経験したことのない社会経済情勢に直面しており、多くの未整備の都市計画道路が存在する。

また、都市計画道路の区域内は、将来における事業の円滑な施行を確保するために都市計画法第 53 条により建築制限されており、未整備の都市計画道路を存置させることは住民の権利を過大に制限することとなる。

この様な状況において将来にわたり良好な都市環境を形成し、持続的に発展できるよう都市計画道路全体について必要性を再検証し、時代に即した計画的・効率的な整備を進めていくために、須坂市では平成 17 年度から須坂都市計画道路の見直しを検討しており、その結果を受け今回の都市計画道路の変更を行うものである。

須坂都市計画道路の変更総括図（長野県決定）



須坂都市計画道路の変更(概要)

変更及び廃止路線

(長野県決定)

● 3・5・4号山田線 ● 3・5・5号菅平線 ● 3・5・9号井上線

● 3・6・12号新田線 (今後変更予定)

(須坂市決定)

● 3・5・6号八町線 ● 3・4・19号高甫線 ● 3・5・20号明德線

須坂都市計画道路変更理由

須坂市の都市計画道路は、昭和15年に19路線が内閣認可され、その後、隣村との相次ぐ合併により行政区域が増大し、地域間を結ぶ交通網整備、人口増加による交通需要の増加に対応するために昭和36年に全面改正を行い、13路線に変更された。以降、新たな都市計画道路の決定や変更が行われ、現在19路線が計画決定されている。

須坂市の都市計画道路の総延長は合計54,370m、その内、整備済延長が19,456mであり、整備済延長率は約36%にとどまっている。(平成25年度末時点)

都市計画道路は都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活の確保や産業の発展、また、機能的で質の高い生活空間の充実を図る上で、最も基幹的な役割を果たす都市施設として、都市計画法に基づき決定された道路である。

都市計画道路の多くが戦後から高度成長期の人口増加や市街地の拡大が続くことを想定し計画決定がされてきたが、少子・高齢化に伴う人口減少や景気低迷、財政状況の悪化等、かつて経験したことのない社会経済情勢に直面しており、多くの未整備の都市計画道路が存在する。

また、都市計画道路の区域内は、将来における事業の円滑な施行を確保するために都市計画法第53条により建築制限されており、未整備の都市計画道路を存置させることは住民の権利を過大に制限することとなる。

このような状況において将来にわたり良好な都市環境を形成し、持続的に発展できるよう都市計画道路全体について必要性を再検証し、時代に即した計画的・効率的な整備を進めていくために、須坂市では平成17年度から須坂都市計画道路の見直しを検討しており、その結果を受け今回の都市計画道路の変更を行うものである。

○見直し手法

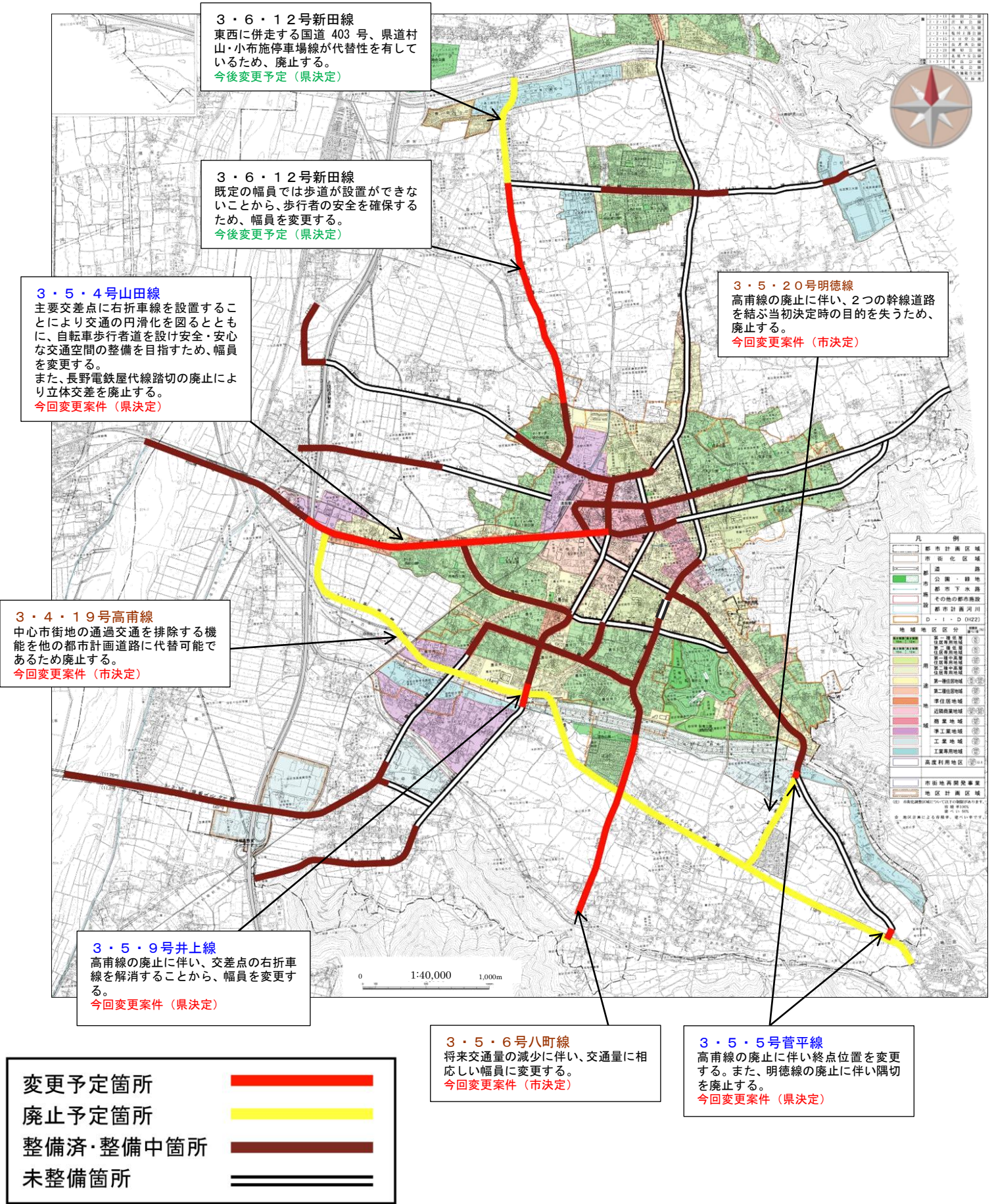
見直し評価手順

1. 道路の必要性の観点からみた評価
交通機能、防災機能、インフラ収容機能、市街地形成機能、都市環境機能
2. 既存ストック活用の観点からみた評価
現道活用の可能性、代替性の検証
3. 整備の実現性の観点からみた評価
周辺環境保全、道路構造の妥当性、事業実施の容易性

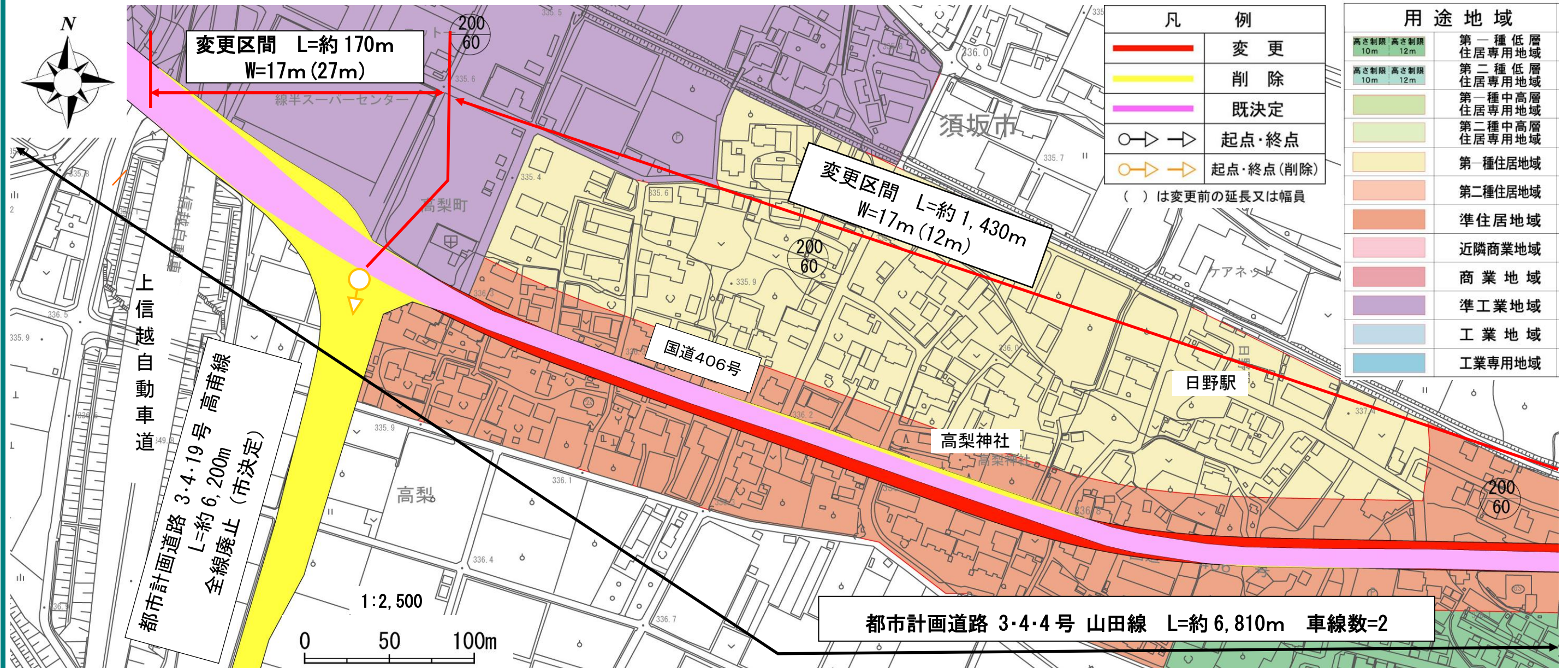
○見直しの経緯

- 平成17年度 須坂市幹線道路整備プログラム策定
平成19年度 須坂市都市計画道路網検討委員会による検討(委員会計5回、部会計4回開催)
平成22年度 広報誌による見直し方針案公表
地域別説明会(計5回開催)
平成23年度 須坂市都市計画審議会(経過説明)
パブリックコメント実施
平成24年度 地元説明会(山田線 計3回開催)
平成26年度 地元説明会(山田線・菅平線・井上線・八町線・高甫線・明德線 計3回開催)

都市計画道路見直し方針 参考図書



須坂都市計画道路の変更 計画図（長野県決定） 3・5・4号 山田線（その1）



凡 例	
—	変 更
—	削 除
—	既決定
○→→	起点・終点
○→→	起点・終点（削除）
（ ）は変更前の延長又は幅員	

用 途 地 域	
高さ制限 10m 高さ制限 12m	第一種低層住居専用地域
高さ制限 10m 高さ制限 12m	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域

須坂都市計画道路 3・5・4号山田線の変更について

変 更 理 由

今回変更する3・5・4号山田線の高梨町西交差点から横町中央交差点までの延長約2,420mの未整備区間において、都市計画決定されている代表幅員は12mであり、昭和36年の当初の計画決定以来、変更されていない。

現在、主要交差点において右折レーンが無いため慢性的な交通渋滞が発生しており、狭隘な歩道により歩行者の擦れ違いも困難な状況にある。

そのため須坂市の主要幹線道路に位置付けられた3・5・4号山田線の交通の円滑化及び安全性の向上等の機能増強を図るとともに、道路構造令に整合した道路整備を図るために変更するものである。

主要交差点に右折レーンを設置して円滑な交通を確保することにより走行性、安全性の向上を図るとともに、自転車歩行者道を整備することにより、安全で快適な通行空間の確保及び過度に自動車に依存しない交通体系の構築を図るために幅員12mを17mに変更する。

同時に長野電鉄屋代線の廃止による大字須坂八幡裏の踏切の立体交差の解消により、延長約530mの区間を幅員22.5mから17mに変更するとともに、3・4・19号高甫線の廃止により交差点が解消となることから、高梨町西交差点から3・4・19号高甫線との交差点までの延長約170mの区間の幅員を27mから17mに変更する。

なお、路線番号について、代表幅員が12mから17mに変更となるため、3・5・4号から3・4・4号に変更する。

また、併せて都市計画法施行令の一部を改正する政令（平成10年政令第331号）及び都市計画法施行規則の一部を改正する省令（平成10年建設省第37号）に基づき、車線数を決定する。

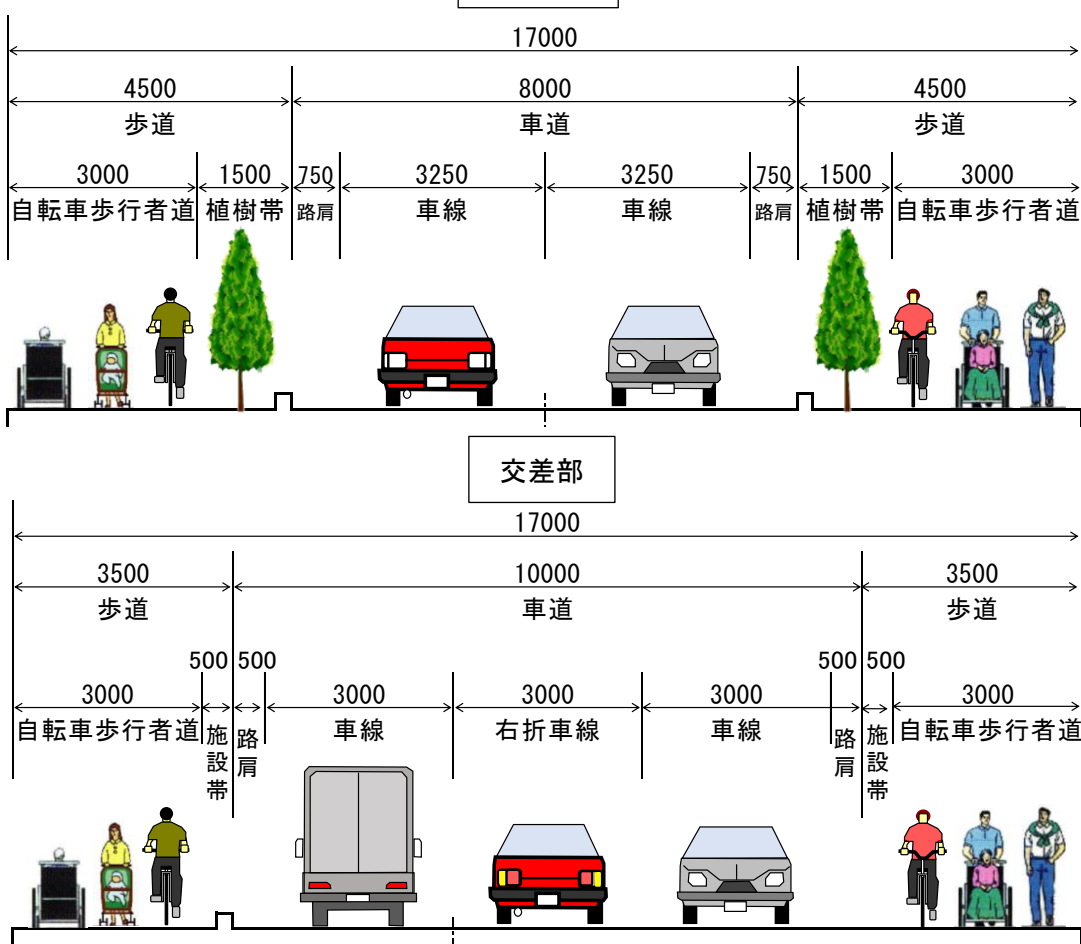
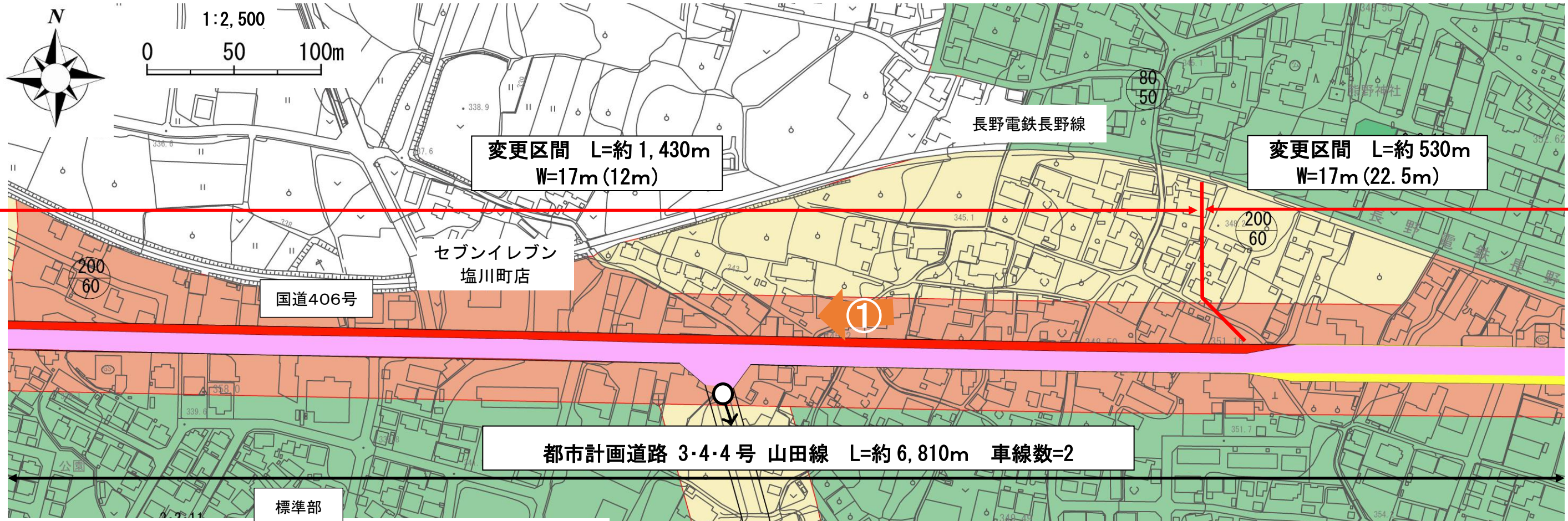
3・5・4号山田線

主要交差点に右折車線を設置することにより交通の円滑化を図るとともに、自転車歩行者道を設け安全・安心な交通空間の整備を目指すため、幅員を変更する。

また、長野電鉄屋代線踏切の廃止により立体交差を廃止する。

今回変更案件（県決定）

須坂都市計画道路の変更 計画図（長野県決定） 3・5・4号 山田線（その2）



凡 例	
	変 更
	削 除
	既決定
	起点・終点
	起点・終点(削除)
() は変更前の延長又は幅員	

用 途 地 域	
	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商 業 地 域
	準工業地域
	工 業 地 域
	工業専用地域



3・5・4号山田線
主要交差点に右折車線を設置することにより交通の円滑化を図るとともに、自転車歩行者道を設け安全・安心な交通空間の整備を目指すため、幅員を変更する。
また、長野電鉄屋代線踏切の廃止により立体交差を廃止する。
今回変更案件（県決定）