

議第1号

伊那都市計画道路の変更について

令和3年(2021年)11月12日提出
長野県都市計画審議会長

3都第274号
令和3年(2021年)10月29日

長野県都市計画審議会長 様

長 野 県 知 事

伊那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。

伊那都市計画道路の変更 (長野県決定)

新旧対照表

1. 都市計画道路中3・3・1号環状北線ほか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	車線数	
幹線 幹線 幹線 幹線 幹線 幹線	3・3・1	環状北線	南箕輪村 三本木	伊那市 上の原	伊那市 御園	約 5,690m		2車線	22m	
	車線数の内訳		2車線		約 3,330m					
	4車線		約 2,360m							
	構造形式の内訳		伊那市 中央	伊那市 上の原	伊那市 中央	約 420m	掘削式		16m	
	南箕輪村 三本木		伊那市 上の原	伊那市 御園	伊那市 園	約 5,270m	地表式		22m	自動車専用道路中央道西宮線 と立体交差1箇所 JR飯田線と立体交差1箇所 幹線街路と平面交差6箇所 幹線街路と立体交差1箇所
	3・4・6	竜東線	伊那市 上牧	伊那市 竜東橋	伊那市 中央区境	約 3,430m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差6箇所、 立体交差1箇所
幹線 幹線	3・4・35	中央北町線	伊那市 中央	伊那市 中央	伊那市 中央	約 210m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差2箇所

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

伊那インターチェンジへのアクセス交通を円滑化するとともに市街地の交通渋滞を緩和し、都市機能の充実を図るため、3路線の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、3・4・6号竜東線の車線数を決定するものである。

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	車線数	
幹線 幹線 幹線 幹線 幹線 幹線	3・3・1	環状北線	南箕輪村 三本木	伊那市 上の原	伊那市 御園	約 5,690m		2車線	22m	
	車線数の内訳		2車線		約 3,330m					
	4車線		約 2,360m							
	構造形式の内訳		伊那市 中央	伊那市 上の原	伊那市 中央	約 420m	掘削式		16m	
	南箕輪村 三本木		伊那市 上の原	伊那市 御園	伊那市 園	約 6,710m	地表式		22m	自動車専用道路中央道西宮線 と立体交差1箇所 JR飯田線と立体交差1箇所 幹線街路と平面交差6箇所、 立体交差1箇所
	3・4・6	竜東線	伊那市 上牧	伊那市 竜東橋	伊那市 中央区境	約 3,430m	地表式		16m	幹線街路と平面交差6箇所
幹線 幹線	3・4・35	中央北町線	伊那市 中央	伊那市 中央	伊那市 中央	約 210m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差2箇所

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	車線数	
幹線 幹線 幹線 幹線 幹線 幹線	3・3・1	環状北線	南箕輪村 三本木	伊那市 上の原	伊那市 御園	約 5,690m		2車線	22m	
	車線数の内訳		2車線		約 3,330m					
	4車線		約 2,360m							
	構造形式の内訳		伊那市 中央	伊那市 上の原	伊那市 中央	約 420m	掘削式		16m	
	南箕輪村 三本木		伊那市 上の原	伊那市 御園	伊那市 園	約 5,270m	地表式		22m	自動車専用道路中央道西宮線 と立体交差1箇所 JR飯田線と立体交差1箇所 幹線街路と平面交差6箇所、 立体交差1箇所
	3・4・6	竜東線	伊那市 上牧	伊那市 竜東橋	伊那市 中央区境	約 3,430m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差6箇所、 立体交差1箇所
幹線 幹線	3・4・35	中央北町線	伊那市 中央	伊那市 中央	伊那市 中央	約 210m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差2箇所

都市計画道路3・3・1号 環状北線

都市計画道路3・4・35号 中央北町線

変更理由書

伊那都市計画道路3・3・1号環状北線は、南箕輪村三本木を起点に、中央自動車道伊那インターチェンジや伊那市街地を経由し、3・3・32号伊那バイパス線に接続する道路であり、国道361号や3・3・2号環状南線（通称：ナイスロード）とともに格子型に伊那市の東西軸を担う主要幹線道路である。

昭和43年に都市計画決定された後、社会情勢の変化を踏まえて、「伊那市幹線道路網整備計画」において、ルートの見直しを行い、平成30年の都市計画変更により、3・3・32号伊那バイパス線と接続させた。病院への救急搬送時間短縮、インターチェンジから各工業団地へのアクセス性の確保、市街地渋滞の解消と交通安全の確保、交通の広域交流増進等、伊那市全体の都市機能の向上が期待されている。

また、3・3・1号環状北線と3・4・6号竜東線が立体交差する構造となったため、平成30年に新たに都市計画決定された3・4・35号中央北町線については、竜東線とのアクセス機能を確保し、伊那市内環状道路としての交通機能の円滑化が求められている。

今回、整備を進めるうえで、より道路利用者の利便性等を向上させるため、以下の3点について都市計画変更を行うものである。

1 横断地下歩道の構造変更

市道水神町1号線は伊那小学校と伊那中学校の通学路として利用されているが、3・3・1号環状北線の新設により通行できなくなってしまうため、歩行者の動線を確保することから横断地下歩道を計画した。前回変更時には構造を階段として計画していたが、自転車利用者も多いことから、利用者の安全性、利便性の向上のため、自転車も利用可能な斜路付き階段に構造を変更することとした。これにより、側道の線形が変更となることから、都市計画道路の区域を変更するものである。

2 側道の廃止及び歩行者道の設置

3・3・1号環状北線と3・4・35号中央北町線交差点付近において、3・3・1号環状北線に沿って3・4・

6号竜東線へ向かう側道を南北に設置する計画としていた。しかしながら、この側道と3・4・6号竜東線との交差点付近に、3・3・1号環状北線と3・4・6号竜東線が立体交差するための橋梁の橋台があり、この橋台が視界を遮るため、位置をずらすようにと公安委員会からの意見があった。伊那市との協議の結果、近接して市道があり、機能が確保されることから、この側道を廃止することとした。なお、3・3・1号環状北線南側については、側道の廃止に伴い道路構造を再検討した結果、経済性を考慮し、補強土壁から盛土構造に変更した。また、3・3・1号環状北線北側については、歩行者及び自転車利用者の利便性向上のため、斜路付き階段及び歩道を設置することとした。

3・4・6号中央北町線の東側について、歩行者及び自転車利用者の利便性向上のため、歩道（スロープ）を設置することとした。

以上の変更により、都市計画道路の区域を変更するものである。

3 切土構造の変更

伊那市中央～上の原間の段丘登坂部について、前回変更時は切土勾配を1:0.8～1.2と計画していた。しかしながら、詳細な地質調査を実施したところ、安定勾配を緩くとるべき粘性土が当初の想定よりも厚く確認されたため、道路利用者の安全性を考慮し切土勾配を見直したことから、切土斜面を広くする必要が生じた。これにより、都市計画道路の区域を変更するものである。

都市計画道路3・4・6号竜東線は、伊那市上牧を起点に、一級河川三峰川の竜東橋を終点とする道路で、伊那市竜東地区の中心市街地を南北に結ぶ主要幹線道路である。

昭和43年に都市計画決定され、その後1回の都市計画変更を経て、現在、幅員16m、延長約3,430mの道路となっている。

本路線は、伊那市内を南北に流れる一級河川天竜川の東側を並行して通過しており、沿道には商業施設や事業所、住居が混在しており、準住居地域や近隣商業地域に指定されている。現在の道路は朝夕の通勤通学時間帯を中心には渋滞が発生し、地域の経済活動に支障をきたしている。また、近傍の小中学校で利用されている歩道は狭く、曲線半径の小さい区間では交通事故が発生しており、円滑な交通の確保並びに良好な都市環境の形成を図る必要がある。

今回、変更を行う延長約200m区間については、曲線部の前後に3・4・35号中央北町線の交差点と3・3・1号環状北線との立体交差があるため、視距を確保する必要があることから、曲線半径を見直し、線形を変更した。これにより、都市計画道路の区域を変更するものである。また、平成30年の3・3・1号環状北線の変更に伴い、3・4・6号竜東線と立体交差するため構造にこれを追加したい。

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、3・4・6号竜東線の車線数を決定する。

参考

□法改正前に決定された道路に係わる経過措置（国からの通知）

すでに都市計画決定された道路で、「車線の数」が定められていない場合の取り扱いは以下のとおり。

① 法改正後、初めての都市計画変更の際に、当該変更併せて、「車線の数」を都市計画に定める。

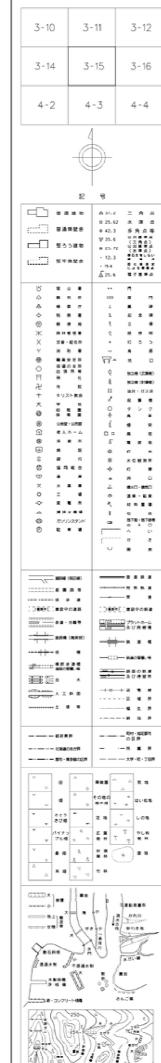
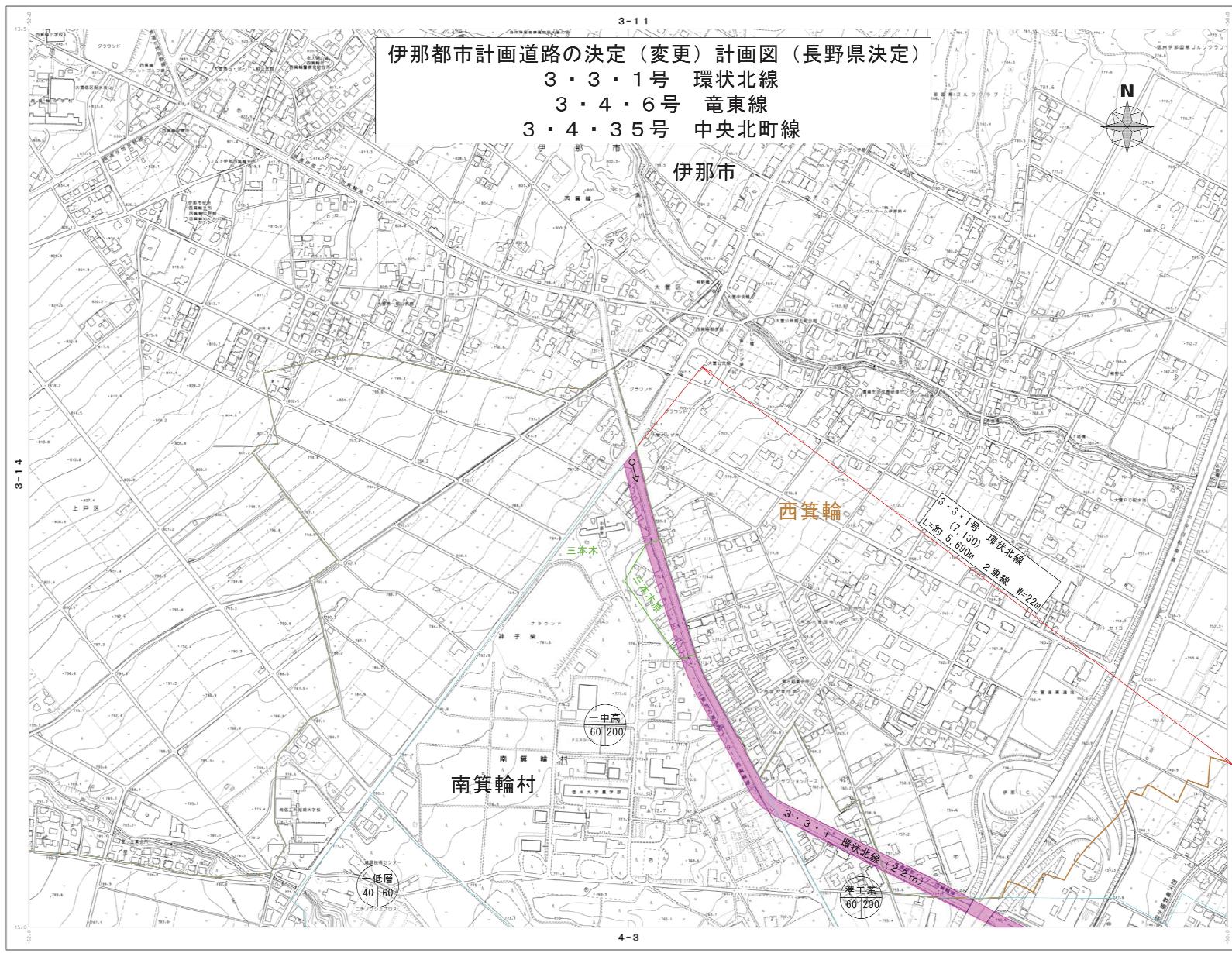
都市計画の策定の経緯の概要

伊那都市計画道路の変更（3・3・1号 環状北線ほか2路線）

事項	時期	備考
変更案の申出 (都市計画法第15条の2第1項)	令和3年7月1日(木)	
説明会(ルート原案)	令和3年3月24日(水)、26日(金)	中央区、上の原区
公聴会開催の公告	令和3年8月12日(木)	
原案の閲覧	令和3年8月13日(金)から 9月3日(金)まで	
公聴会 (都市計画法第16条第1項)	令和3年9月4日(土)	
市町村への意見聴取 (都市計画法第18条第1項)	令和3年9月14日(火)	
計画案の公告・縦覧 (都市計画法第17条第1項)	令和3年9月17日(金)から 10月1日(金)まで	意見書提出なし
市町村への意見聴取回答	令和3年10月15日(金)	異存なし
長野県都市計画審議会審議 (都市計画法第18条第1項)	令和3年11月12日(金)	(以下、予定)
決定告示 (都市計画法第20条第1項)	令和3年12月上旬	

1: 2,500
VIII-KC 47-3 (3-15)

伊那市地形図



VIII-KC 47-3
(3-15)

長野県伊那市
国際軽業株式会社

A3 1:5,500
0 50 100 150 200 250 500m

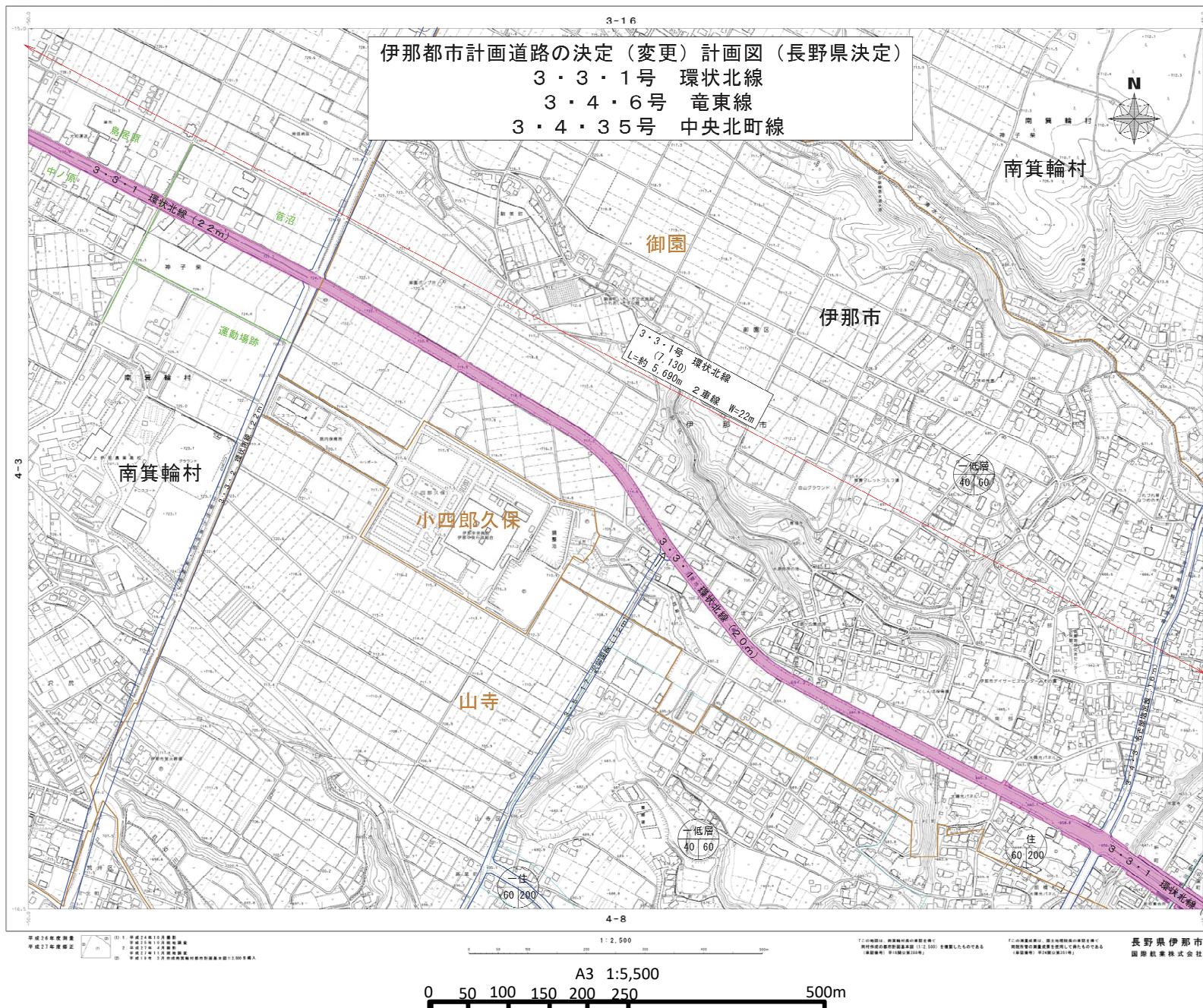
1: 2,500
VIII-KC 57-1 (4-3)

伊那市地形図



伊那市地形図

1: 2,500
VIII-KC 57-2 (4-4)



3-15	3-16	7-5
4-3	4-4	7-9
4-7	4-8	7-13

座標系は平成14年国土交通省告示第9号の規定による基準座標系。
距離はメートルカルトゾーン。
図面に表示してある距離はキロメートル単位。
方眼は0.5キロメートル開闊。
南北の単位は東京時間の時間差。
東西の単位は2度である。
距離の単位は2メートル。
平岡直角座標標高は、世界測地系2011による。

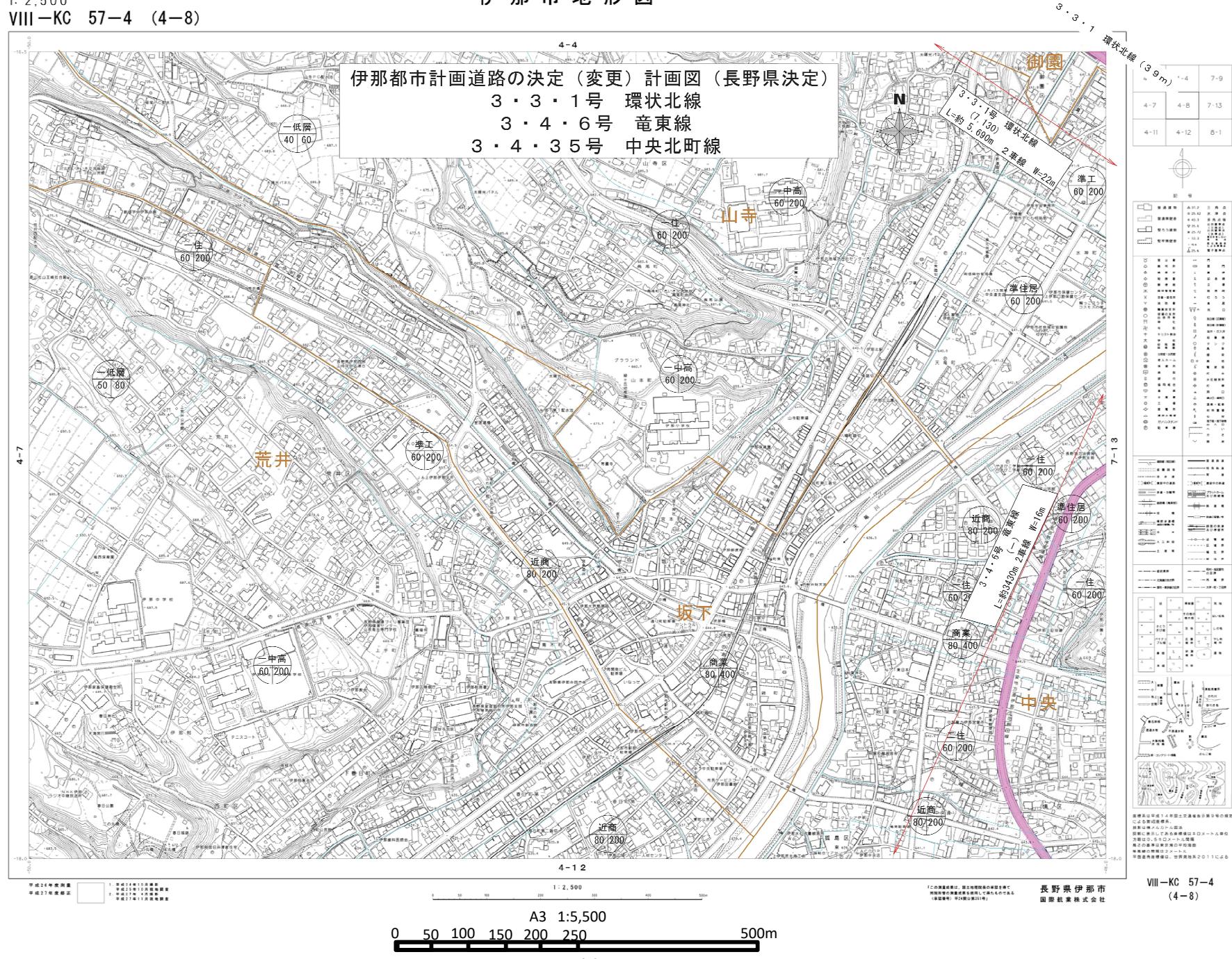
長野県伊那市
国際軒業株式会社

8) VIII-KC 57-2
(4-4)

A3 1:5,500

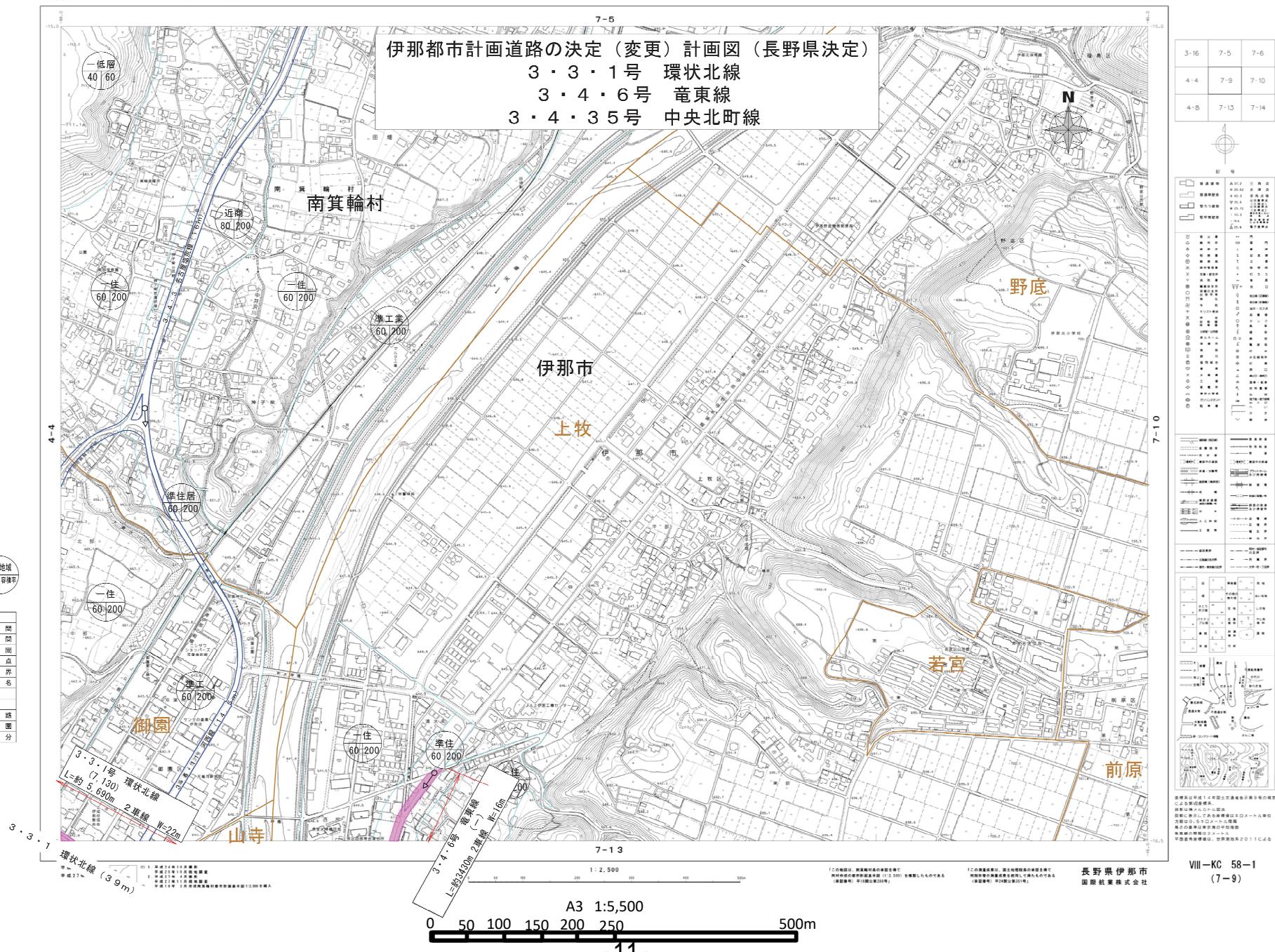
伊那市地形図

1: 2,500
VIII-KC 57-4 (4-8)



伊那市地形図

1: 2,500
VIII-KC 58-1 (7-9)



1: 2,500
VIII-KC 58-3 (7-13)

伊那市地形図

伊那都市計画道路の決定（変更）計画図（長野県決定）

3 · 3 · 1号 環狀北線

3・4・6号 竜東線

3 · 4 · 35号 中央北町線

前原

伊那都市計画道路の決定(変更)計画図(長野県決定)
 3・3・1号 環状北線
 3・4・6号 竜東線
 3・4・35号 中央北町線

7-9

4-8

8-1

4-4	7-9	7-10
4-8	7-13	7-14
4-12	8-1	8-2

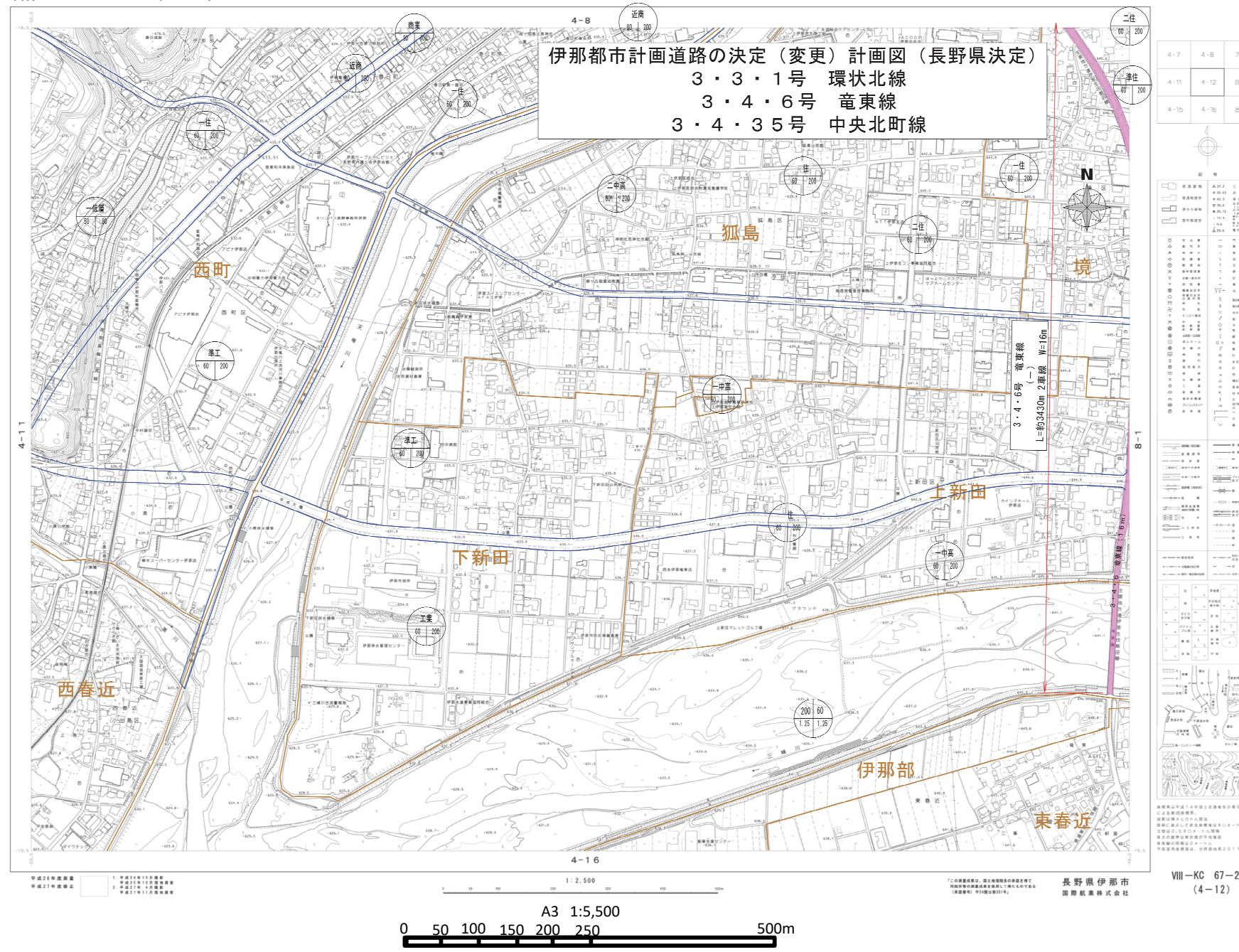
座標系は平成14年国土交通省告示第9号の規定による第3度座標系。
投影は高メルカトル図法
図例に表示してある座標値はキロメートル単位
方眼は、もじもへーメートル整数
算定の基準は東京湾の平均海面
等高線の間隔は2メートル
平均海面は潮汐海面、地盤沈降度は0.1にによる

長野県伊那市
国際航業株式会社

A3 1:5,500

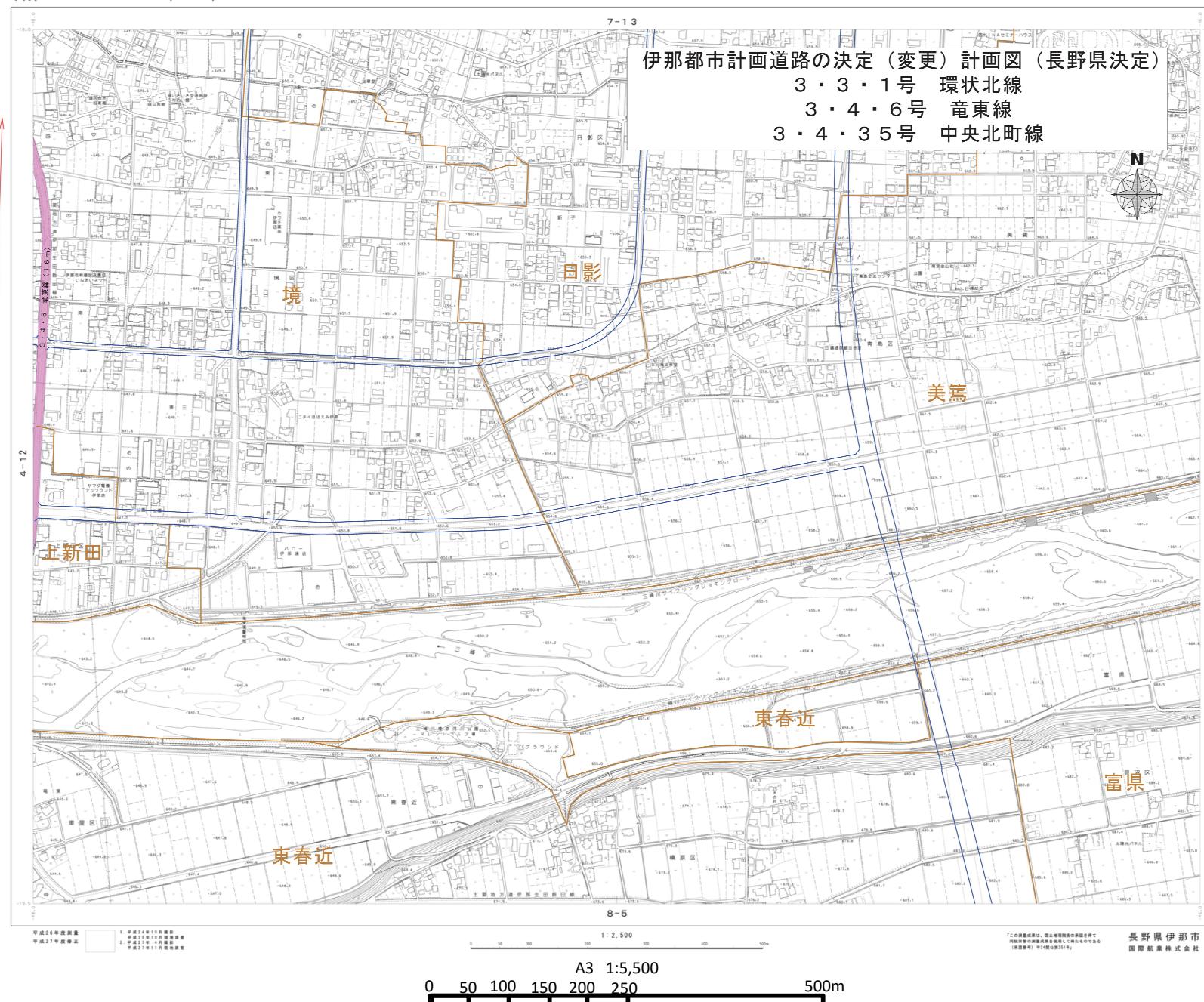
1: 2,500
VIII-KC 67-2 (4-12)

伊那市地形図



伊那市地形図

1: 2,500
VIII-KC 68-1 (8-1)



VIII-KC 68-1
(8-1)

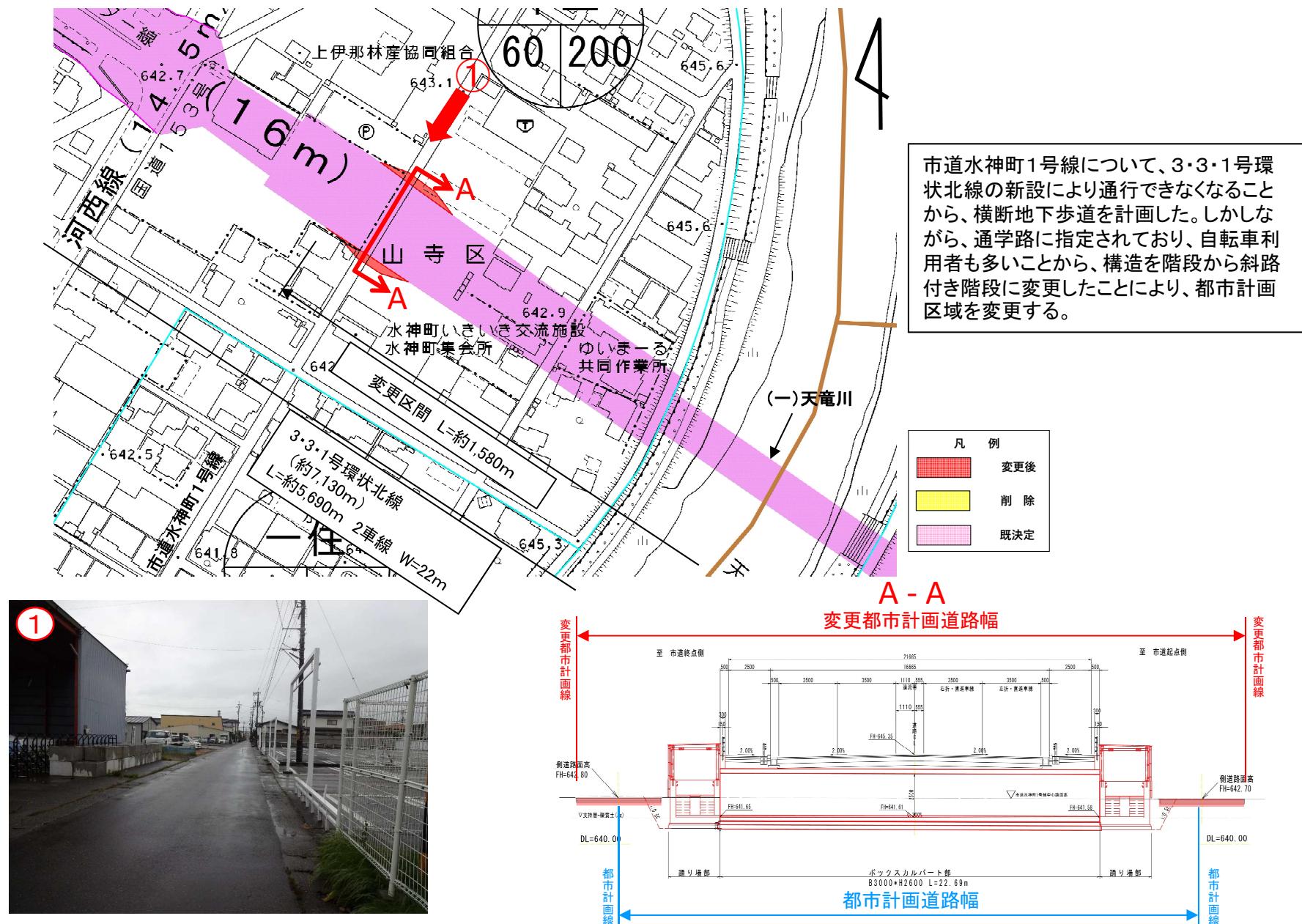
長野県伊那市
国際精工株式会社

- 14 -

横断地下歩道の構造変更

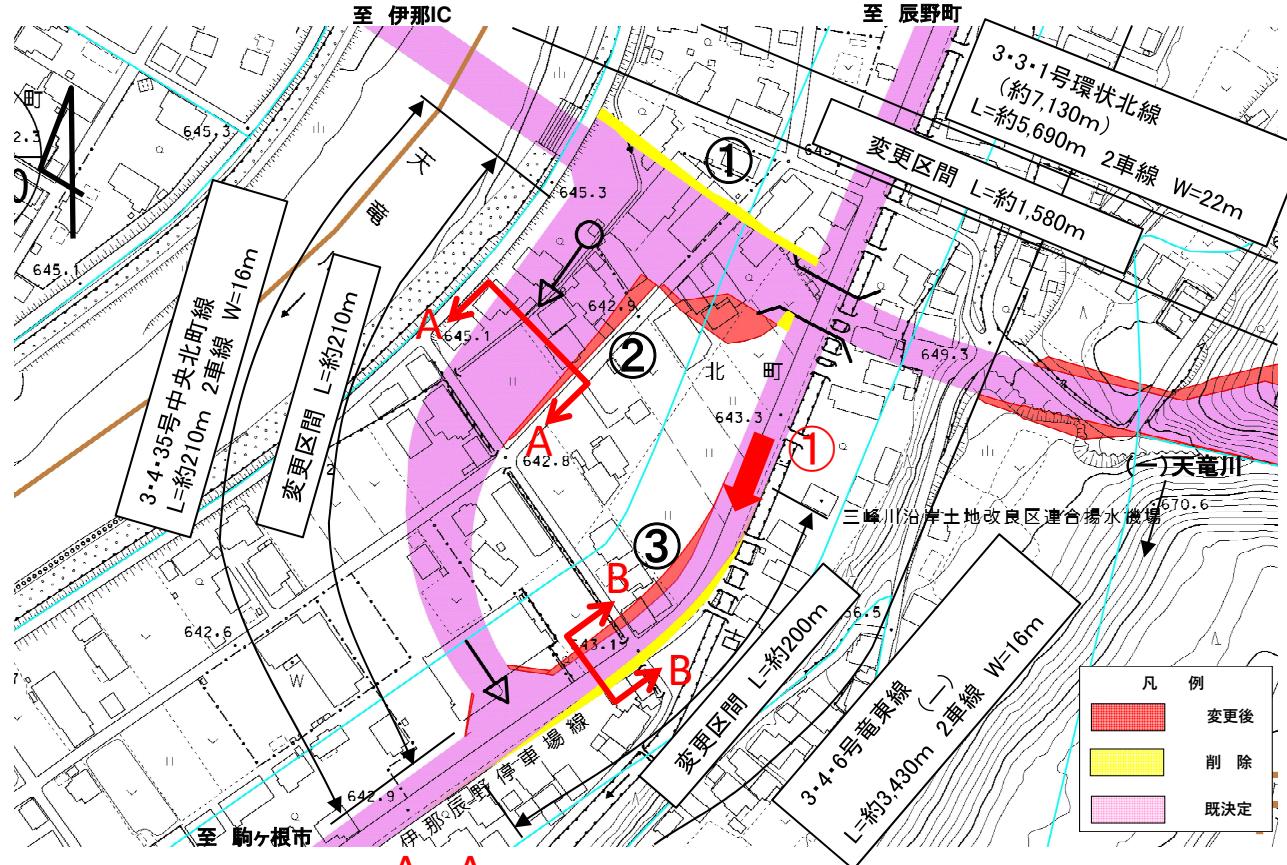
資料1-3

至 伊那IC



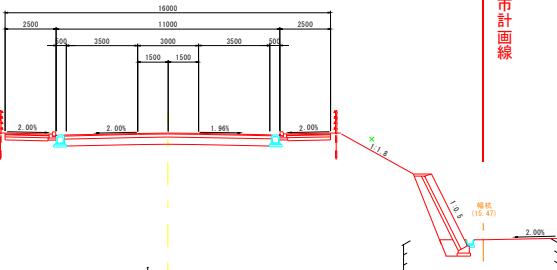
側道の廃止及び歩行者道の設置、竜東線の線形変更

資料1-4



A - A

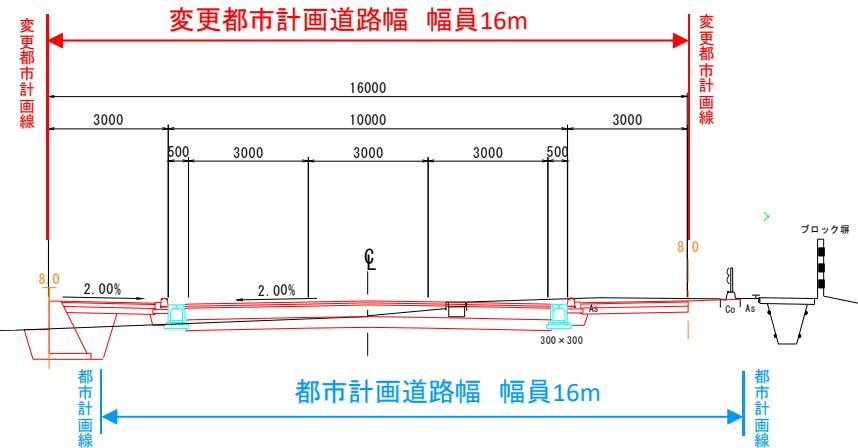
変更都市計画道路幅



都市計画道路幅

B - B

変更都市計画道路幅 幅員16m



① 3・3・1号環状北線の北側に沿って計画されていた側道について、立体交差するための橋梁の橋台との兼ね合いにより廃止する。

② 3・4・35号中央北町線について、歩行者及び自転車利用者の利便性向上のため、歩道(スロープ)を設置する。

③ 3・4・6号竜東線について、視距を確保する必要があることから、曲線半径を見直し、線形を変更した。



切土構造の変更

資料1-5

