

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 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・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 | 掘割式 | | 16m | | |
| 南箕輪村 三本木 | | | 伊 那 市 上 の原 | 伊 那 市 御 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 | | |
| 幹線街路 | 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 | |
| 幹線街路 | 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。

（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・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 7,130m | | 2 車線 | 22m | | |
| | 車線数の内訳 | | 2 車線 | | | 約 4,770m | | | | | |
| | | | 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 | 掘割式 | | 16m | | |
| | | | 南箕輪村 三本木 | 伊 那 市 上 の原 | 伊 那 市 御 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 | |
| | 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 | |

（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・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 | 掘割式 | | 16m | | |
| | | | 南箕輪村 三本木 | 伊 那 市 上 の原 | 伊 那 市 御 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 | |
| | 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 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） | 中央区、上の原区 |
| 説明会（ルート原案） | 令和 3年 3月24日（水）、26日（金） | |
| 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） | 意見書提出なし |
| 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 | |
| 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 | |

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、当該変更と併せて、「車線の数」を都市計画に定める。

1: 2,500
VIII—KC 47-3 (3-15)

伊那市地形図



| | | |
|------|------|------|
| 3-10 | 3-11 | 3-12 |
| 3-14 | 3-15 | 3-16 |
| 4-2 | 4-3 | 4-4 |

[illegible][illegible]

座標系は平成14年国土交通省告示第9号
による第Ⅲ座標系。
投影は横メルカトル図法
図形に表示している座標値はキロメートル
単位であり、5キロメートル未満
角秒の単位は東京湾の平均海面
等高線の間隔はメートル
単位で表示されている。世界測法系2011

VIII—KC 47-3
(3-15)

長野県伊那市
国際経営株式会社

A3 1:5,500

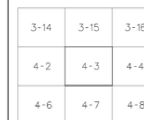
0 50 100 150 200 250 500m

長野県伊那市
国際村建設株式会社

平成26年度測量
平成27年度修正

(1) 平成24年10月調査
平成25年10月農地調査
平成27年4月調査
平成27年11月農地調査

(2) 平成18年3月作成農業農村部市町村別農業人口1:2,500等比例













| 記号 | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
|  | 賃貸用住宅 坪単価 25.0-32.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 37.0-45.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 50.0-55.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 55.0-65.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 65.0-75.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 75.0-85.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 85.0-95.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 95.0-105.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 105.0-115.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 115.0-125.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 125.0-135.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 135.0-145.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 145.0-155.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 155.0-165.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 165.0-175.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 175.0-185.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 185.0-195.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 195.0-205.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 205.0-215.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 215.0-225.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 225.0-235.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 235.0-245.0 円/㎡ |
|  | 賃貸用住宅 坪単価 245.0-255.0 円/㎡ |

[illegible]

| | | | | |
|---|---|-----|---|----|
| ハ | ハ | 保衛部 | ハ | 衛生 |
| ロ | ロ | その他 | ロ | はい |
| ヘ | ヘ | 支 | ヘ | しの |
| ニ | ニ | 正 | ニ | やい |
| ミ | ミ | 計 | ミ | 要 |
| メ | メ | 地 | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |
| ム | ム | | ム | |
| ヤ | ヤ | | ヤ | |
| リ | リ | | リ | |
| レ | レ | | レ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ハ | ハ | | ハ | |
| ロ | ロ | | ロ | |
| ヘ | ヘ | | ヘ | |
| ニ | ニ | | ニ | |
| ミ | ミ | | ミ | |
| メ | メ | | メ | |

A map of the study area in Tokyo, Japan. The map shows the city center (市街地) and surrounding areas. Key locations include the city center (市街地), the research site (研究地域), and various roads and landmarks. The map also indicates the location of the research site relative to the city center and surrounding roads.

座標系は平成14年国土交通省告示第9号の順による第Ⅱ座標系。
 投影は横メルカトル図法。
 図例に表示してある座標値はキロメートル単位
 法であり、5キロメートル間隔。
 海抜の基準は東京湾の平均海面。
 等高線の間隔は2メートル。
 平面直角座標値は、世界測地系で0.1による

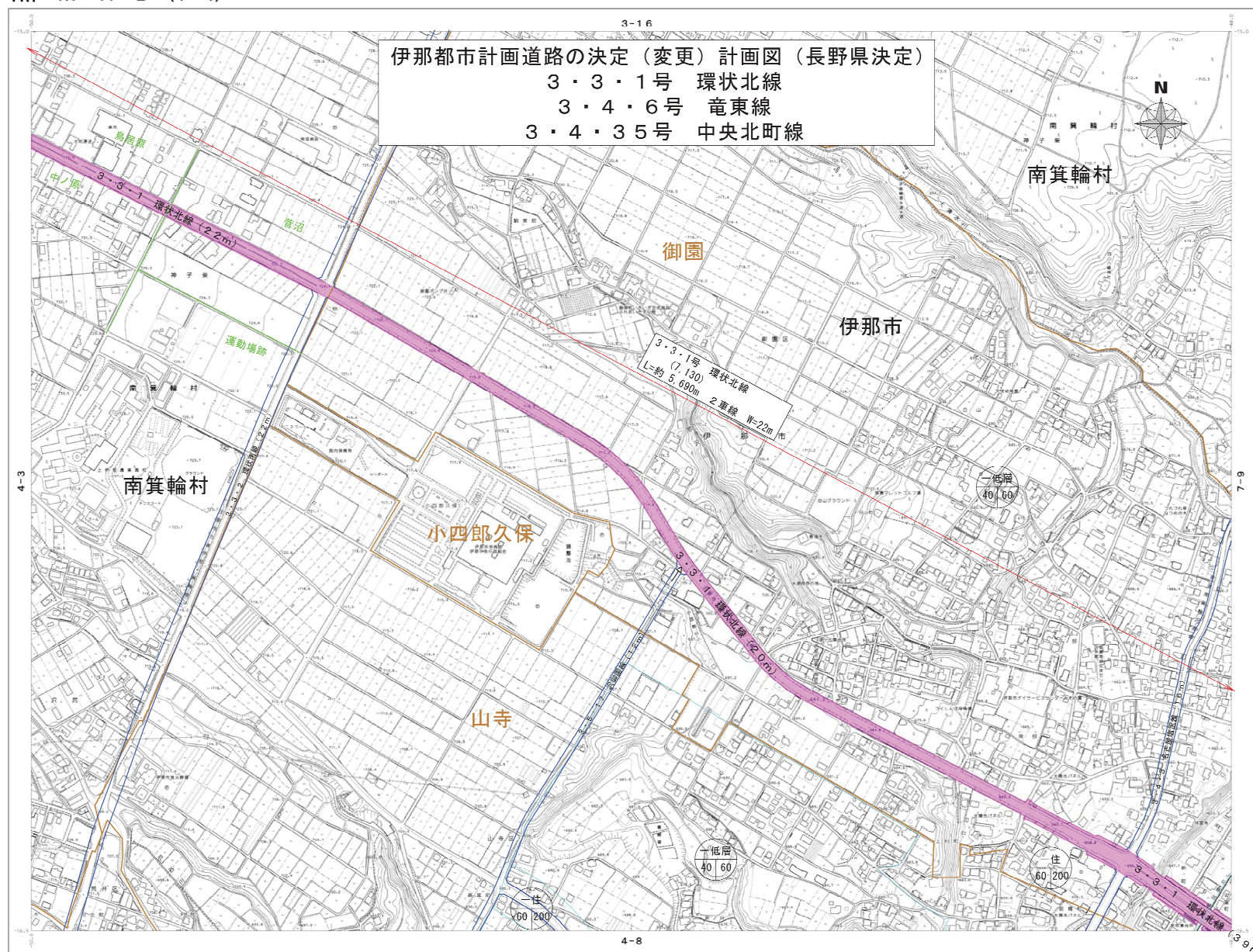
| 凡 | 例 |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------|
|  | 変更後区間 |
|  | 削除区間 |
|  | 既決定区間 |
|  | 起点・終点 |
|  | 大字界名 |
|  | 字界名 |
|  | 字名 |
|  | 都市計画道路 |
|  | 都市計画公園 |
|  | 用途地区 |

A3 1:5,500

0 50 100 150 200 250 500m

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 | 7-1 |
| 4-7 | 4-8 | 7-1 |

[illegible][illegible]

Figure 1 illustrates the relationship between the Japanese word 'パイナップル' (pineapple) and its English translation 'pineapple'. The diagram shows two columns of boxes. The left column contains the Japanese characters 'パイナップル' (Pai-nappuru) and the right column contains the English word 'pineapple'. Arrows indicate the flow of information from the Japanese word to the English word.

座標系は平成14年国土交通省告示第9号
 による第Ⅳ座標系。
 投影は横メルカトル圓錐
 投影に表示してある座標値はキロメートル
 方向は①、5キロメートル間隔
 角の基準は東京湾岸の平均海面
 等高線の交点は2メートル
 平面直交座標値は、世界測地系2-②113

座標系は平成14年度国土交通省告示第9号
 による第Ⅲ座標系。
 投影は横メルカトル圓錐
 投影に表示してある座標値はキヨメートル、
 方位は0。キヨメートル間隔
 角との基準は東京湾の平均海面
 高等線の間隔はメートル、
 平均基準座標値は、世界測地系2011

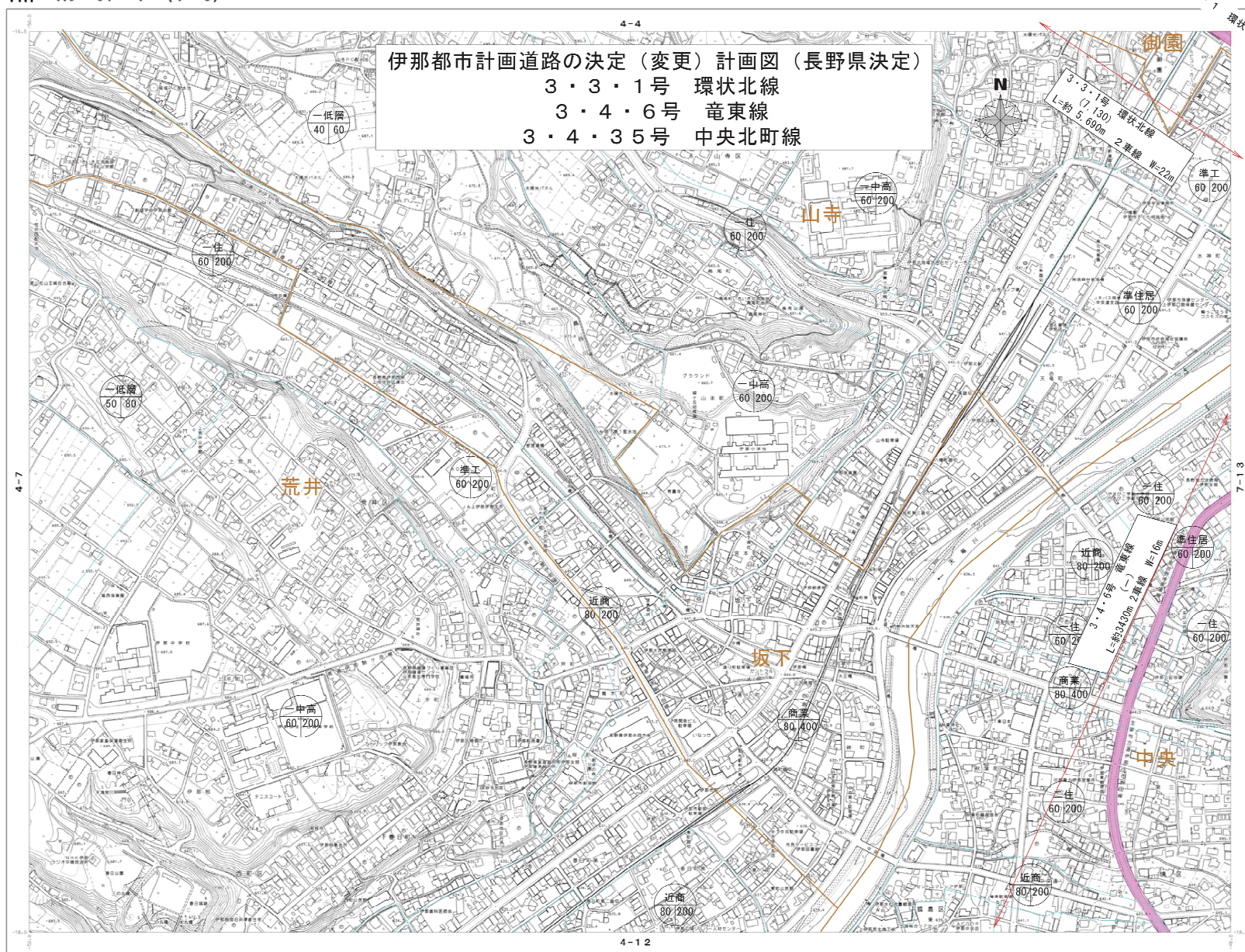
長野県伊那市
国産紙業株式会社

A3 1:5,500

0 50 100 150 200 250 500m

伊那市地形図

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



| | | |
|------|------|-----|
| | 4 | 7 |
| 4-7 | 4-8 | 7-1 |
| 4-11 | 4-12 | 8 |

| 記号 | | | |
|----|-----|---|---|
| | 山形県 | 2 | 2 |
| | 青森県 | 2 | 2 |
| | 岩手県 | 2 | 2 |
| | 宮城県 | 2 | 2 |
| | 秋田県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |
| | 山梨県 | 2 | 2 |
| | 長野県 | 2 | 2 |
| | 新潟県 | 2 | 2 |
| | 富山県 | 2 | 2 |
| | 石川県 | 2 | 2 |
| | 福井県 | 2 | 2 |

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

[illegible]

座標系は平成14年国土交通省告示第9号
による第Ⅴ座標系、
投影は横メルカトル図法
図面に示してある座標値は5キロメートル
方眼は0.5キロメートル間隔
高さの基準は東京湾の平均海面
等高線の数値はメートル
平面直角座標値は、世界測地系との0.1メートル

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Ⅴ座標系、
形状は複メルクトル図法
図面に表示してある座標値は日本メートル単位
の値は0.5センチメートル未満
の値の基準は東京湾の平均海面
等緯線の間隔はメートル
平均緯線の間隔は、世界測地系2011による

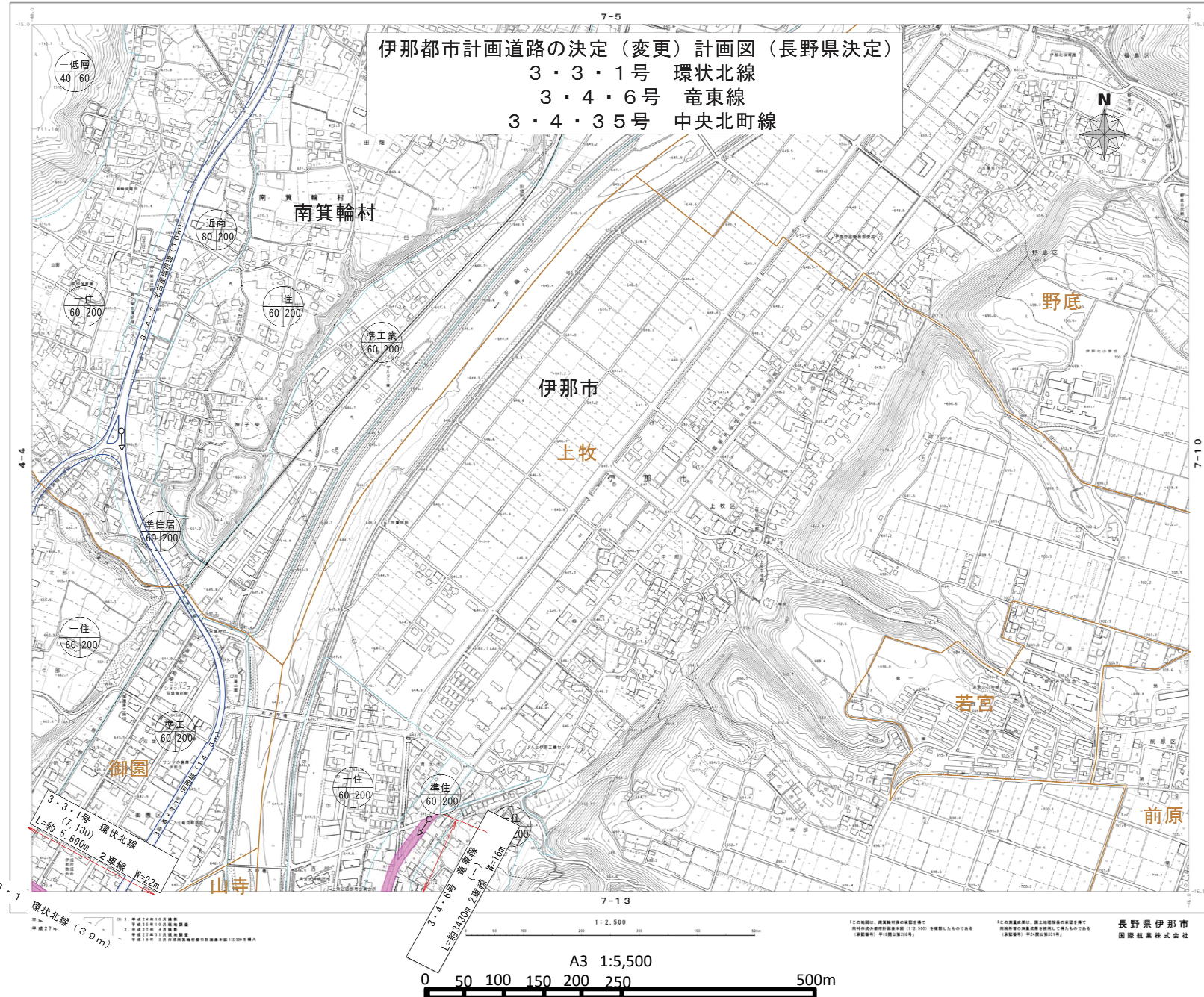
VIII—KC 57-4
(4-8)

長野県伊那市

A horizontal scale bar with tick marks at 0, 50, 100, 150, 200, 250, and 500m. The text 'A3 1:5,500' is centered above the bar.

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

伊那市地形図



| | | |
|------|------|------|
| 3-16 | 7-5 | 7-6 |
| 4-4 | 7-9 | 7-10 |
| 4-8 | 7-13 | 7-14 |

北
南
東
西

北
南
東
西

北
南
東
西

北
南
東
西

北
南
東
西

北
南
東
西

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

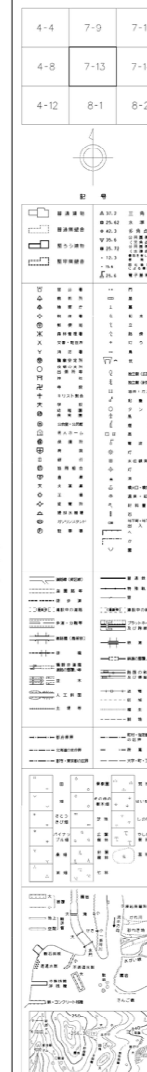
普通道路
主要道路
支路

普通道路
主要道路
支路

長野県伊那市
国際航業株式会社

平成26年度測量
平成27年度修正

1. 平成24年10月撮影
平成25年10月現地測量
2. 平成27年4月撮影
平成27年11月現地測量



| 凡 | 例 |
|---|--------------|
| | 變更區間 |
| | 刪除區間 |
| | 既定區間 |
| | 起點、終點 |
| | 大字界名 |
| | 大字 |
| | 字界名 |
| | 字名 |
| | 都市計畫道路 |
| | 都市計畫區分用途地城區分 |

平成26年度測量
平成27年度修正

1. 平成24年10月撮影
平成25年10月現地測量
2. 平成27年4月撮影
平成27年11月現地測量

8-1

1 : 2,500

1:5,500

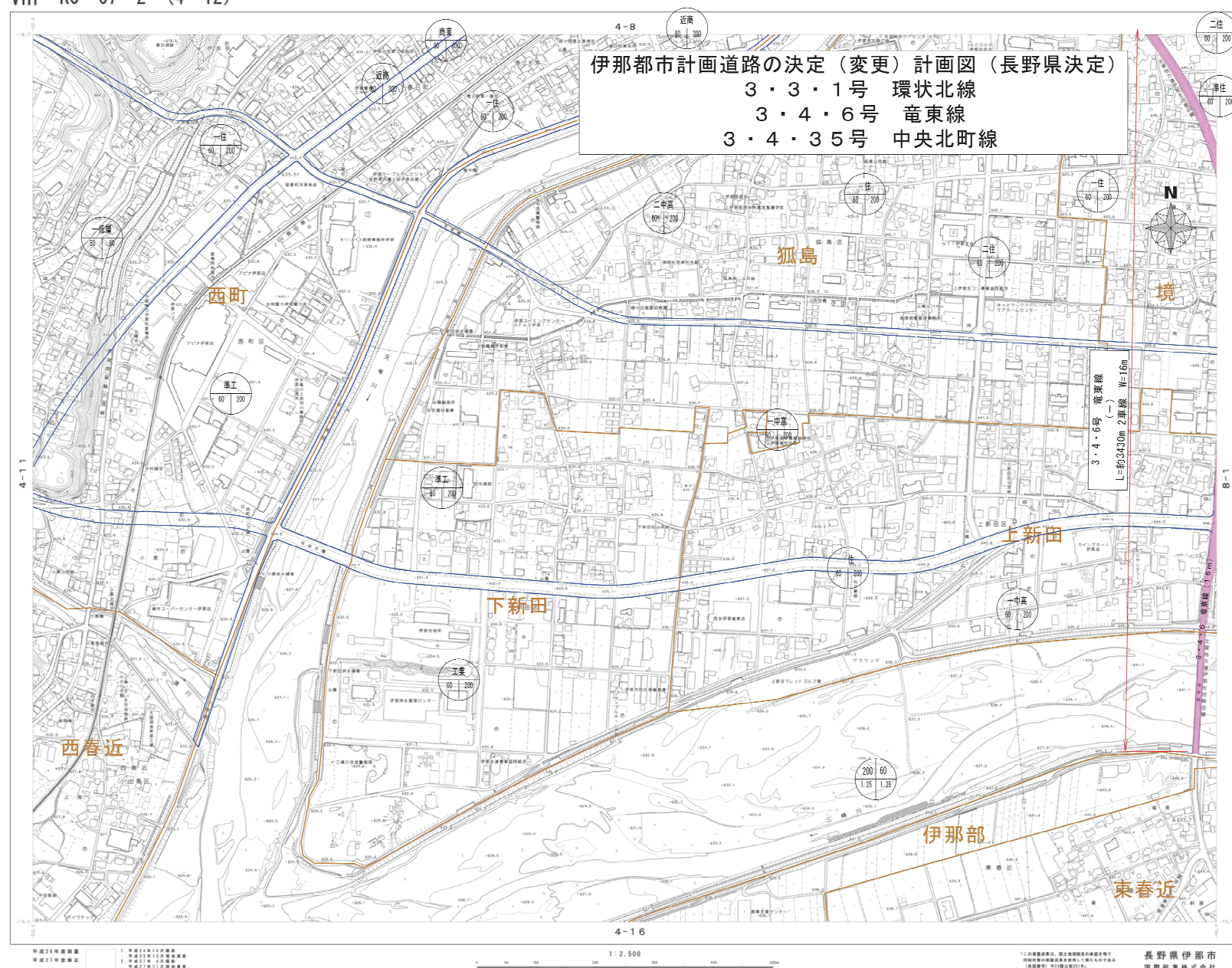
-12-

『この測量成果は、国土地理院長の承認を得
同政府官の測量成果を使用して得たもので、
(通関書第) 第24回第221号』

長野県伊那市
国際航業株式会社

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

伊那市地形図



長野県伊那市

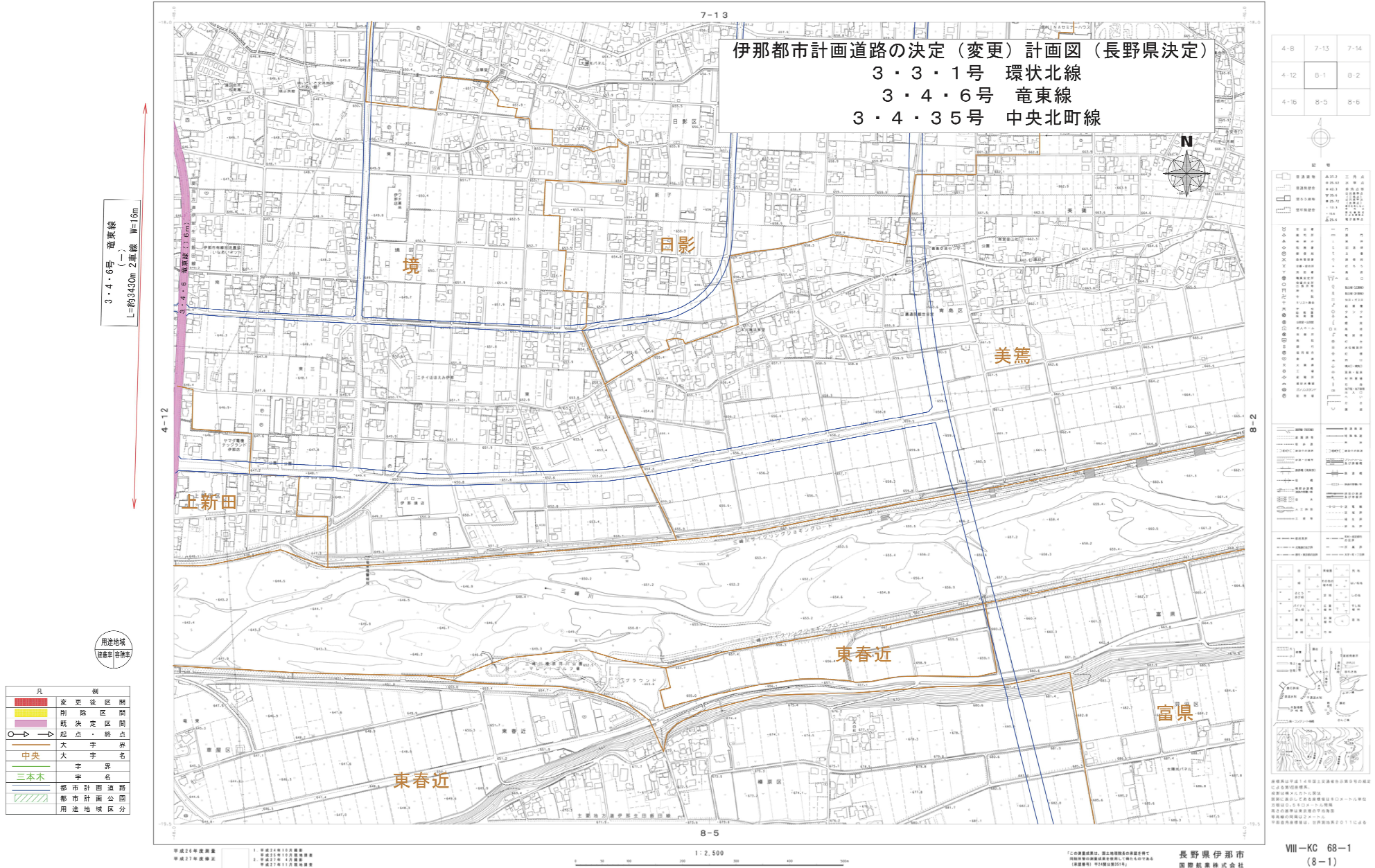
VIII—KC 67-2
(4-12)

A3 1:5,500

0 50 100 150 200 250 500m

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

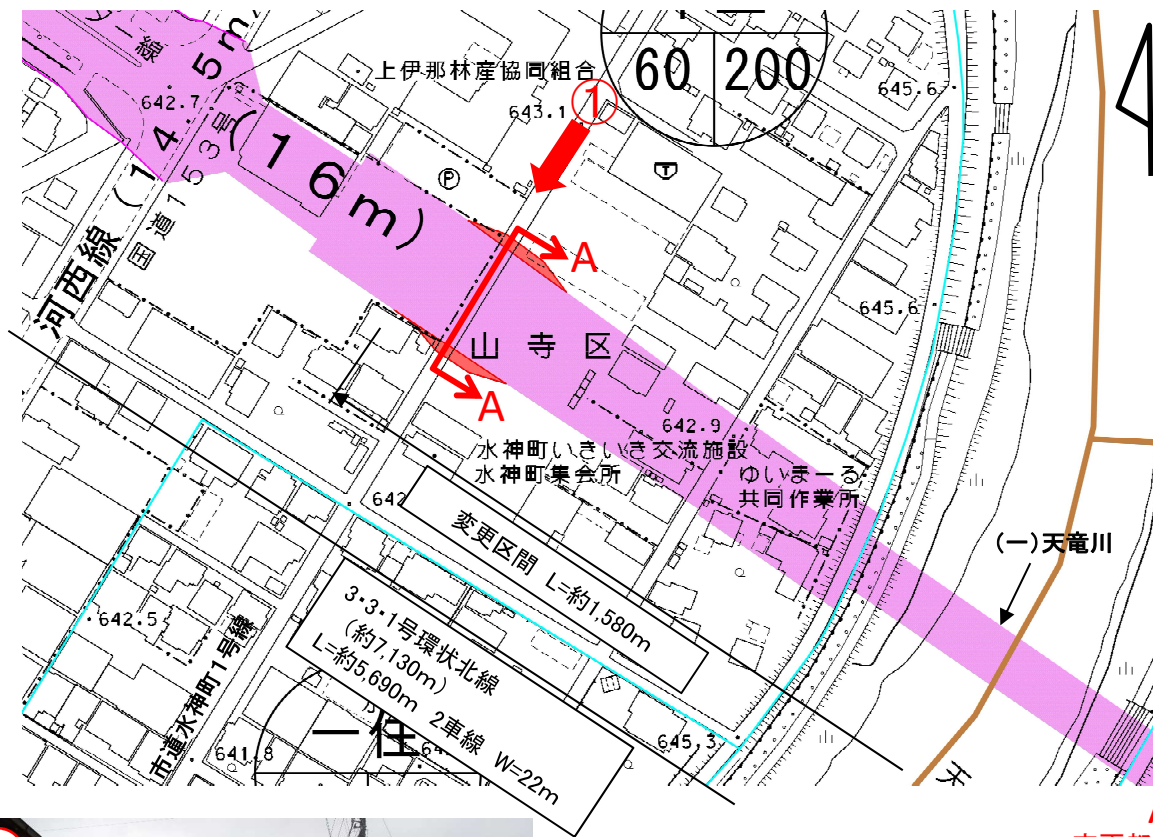
伊那市地形図



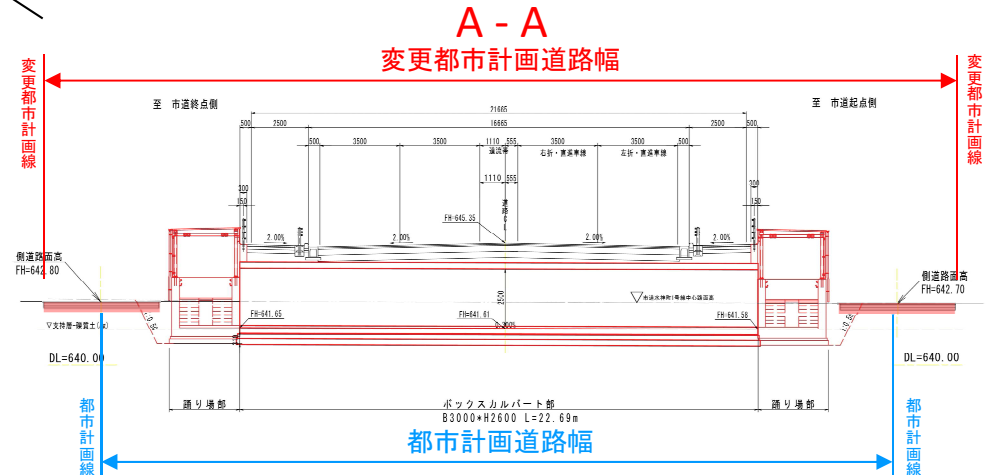
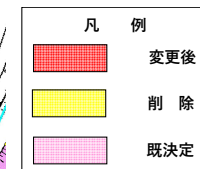
横断地下歩道の構造変更

資料1-3

至 伊那IC

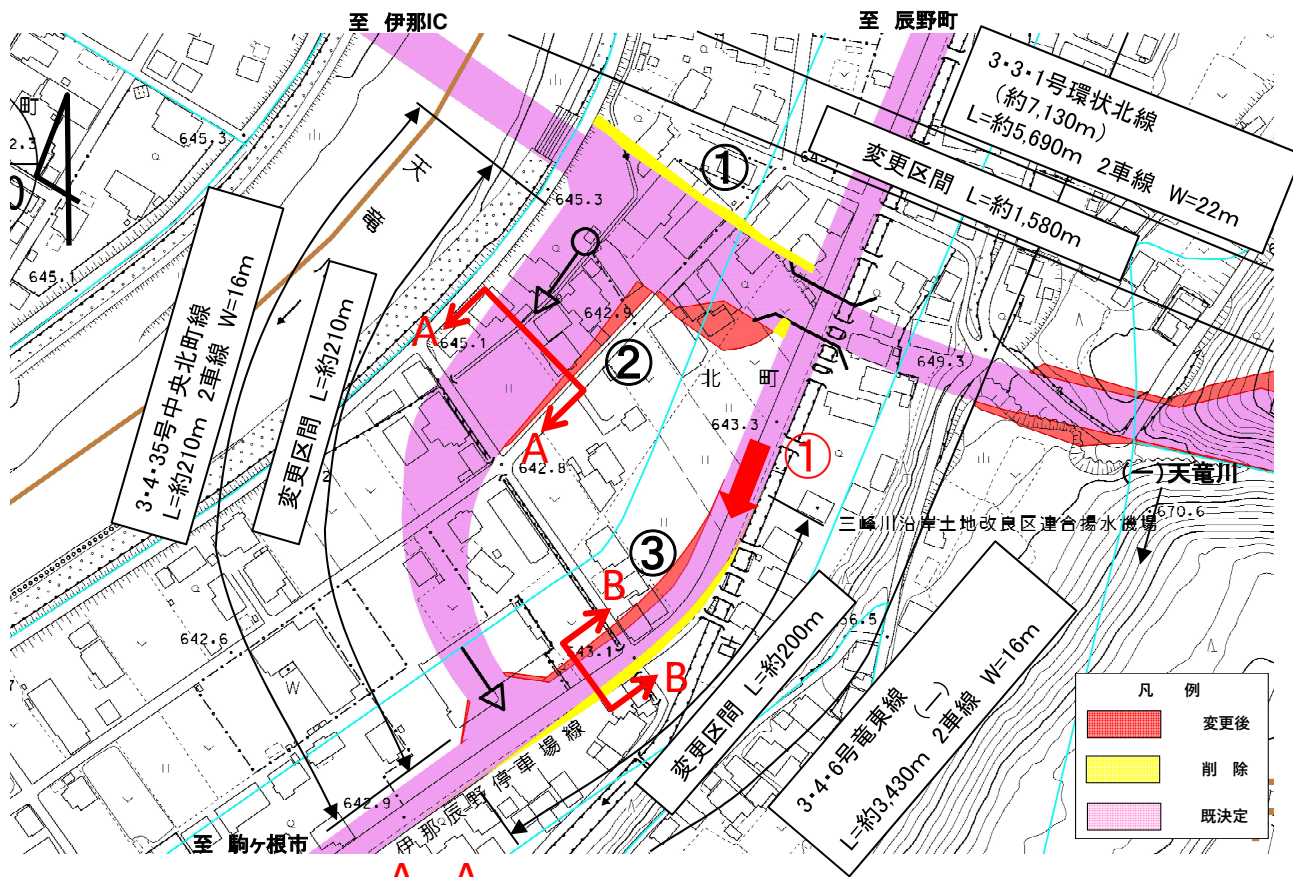


市道水神町1号線について、3・3・1号環状北線の新設により通行できなくなることから、横断地下歩道を計画した。しかしながら、通学路に指定されており、自転車利用者も多いことから、構造を階段から斜路付き階段に変更したことにより、都市計画区域を変更する。



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



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。

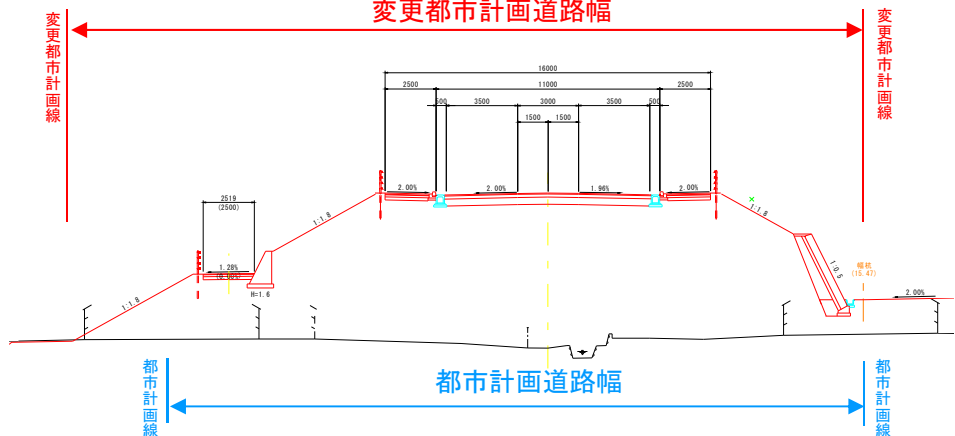
② 3・4・35号中央北町線について、歩行者及び自転車利用者の利便性向上のため、歩道(スロープ)を設置する。

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。



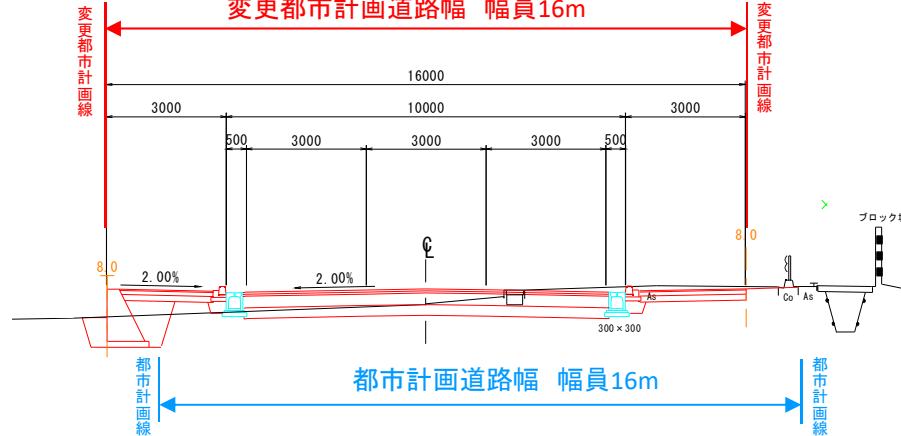
A - A

変更都市計画道路幅



B - B

変更都市計画道路幅 幅員16m



切土構造の変更

資料1-5

