

第206回

長野県都市計画審議会

調査審議 資料集

令和2年 12 月 23 日

# 諏訪都市計画道路および下諏訪都市計画道路(通称)諏訪バイパスの概要

資料1-1

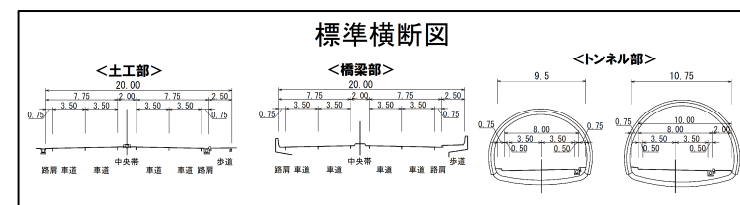
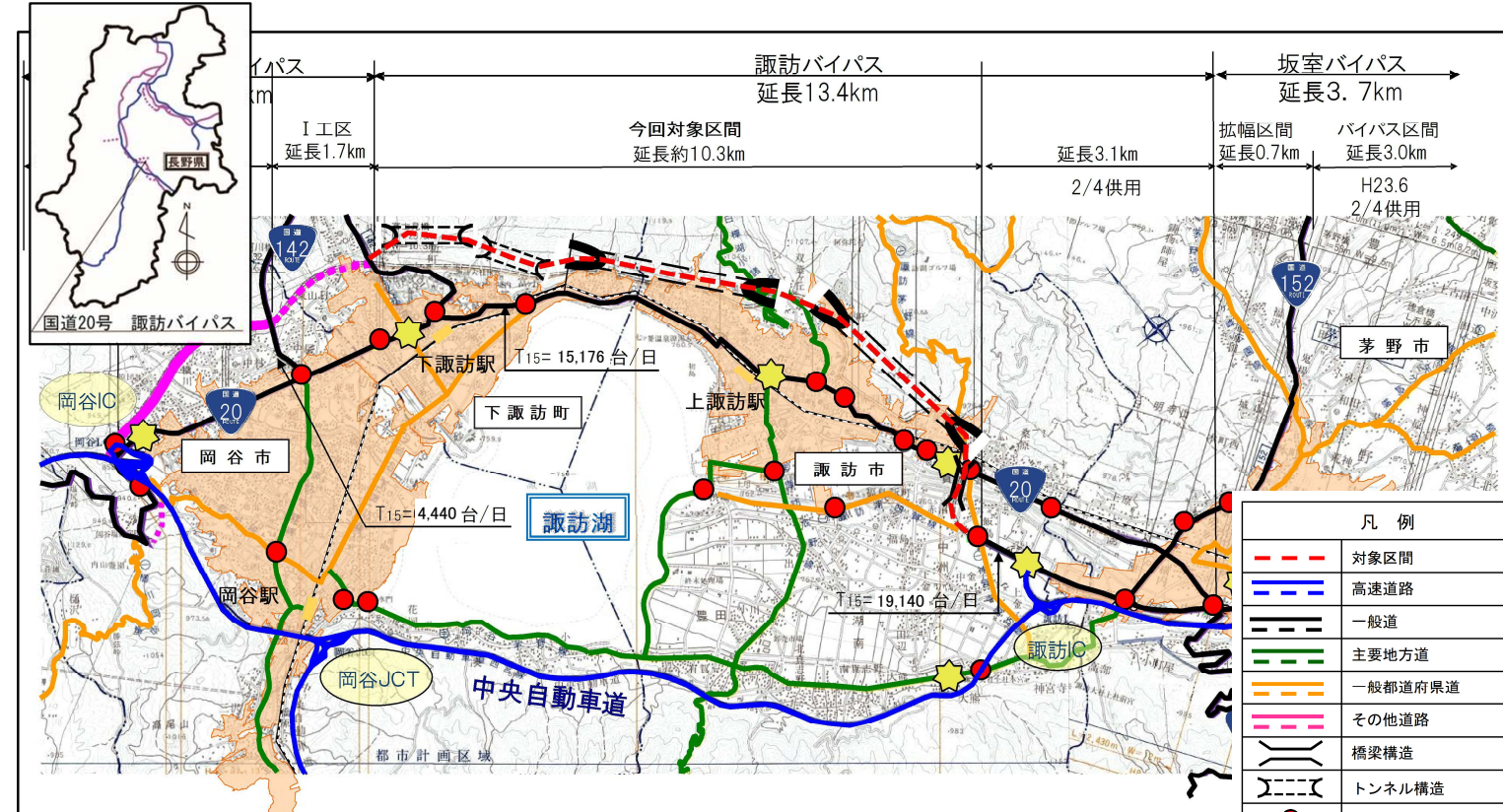
## ◆事業概要

道路名	都市計画決定権者	事業予定者	起終点	延長
諏訪都市計画道路 諏訪バイパス沖田大和線 下諏訪都市計画道路 高木東山田線	長野県	長野国道事務所	自:長野県諏訪市四賀 至:長野県下諏訪町東町	約10.3km

**道路概要**  
 諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行った。現在、下諏訪岡谷バイパス及び坂室バイパスの整備が進められており、これに接続する諏訪バイパスを整備することでネットワーク全体の機能の向上が図られるが、延長約10.3kmの当該区間は未整備となっている。  
 一般国道20号の対象区間(諏訪市～下諏訪町間)では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能が過去に数回発生しており、また、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞や沿道等からの交通流入による交通事故などの交通障害が継続しており、それらによる地域経済への影響が大きい。社会経済状況や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」「交通安全の確保」「地域産業の活性化」「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として道路の位置、構造等の検討を行い、今回、一般国道20号のバイパスとして都市計画変更するものである。

## ◆上位・関連計画との関係

上位・関連計画	主要施策(抜粋)
長野県総合5か年計画(H30.3)	・国道20号バイパス建設に合わせたアクセス道路を含む道路網の構築と地域公共交通の確保に向けた取組を推進する。
諏訪都市計画マスタープラン(H25.12)	・周辺市町を含む、広域的な連携を支援する道路を「広域連携軸」として設定する。
下諏訪都市計画マスタープラン(H25.12)	・国道20号バイパス全線開通での骨格道路網の形成を目標とする。
第5次諏訪市総合計画後期基本計画(H29.2)	・市民の日常生活や地域の経済活動を支えるとともに、防災上の役割を果たすため、利便性の高い道路網を整備する。 ・まちづくりの方向性や将来の交通需要などを考慮した都市計画の見直しを図る。
第7次改定下諏訪町総合計画(H28.4)	・安全で快適な生活を支え、活力を維持するための円滑な交通システム整備を図るため、交通体系の根幹となる国道20号バイパスの建設促進や南北幹線としての都市計画道路の整備を進めるとともに、都市計画道路を見直し、国道20号バイパスへの新たなアクセス道路の検討を進め、計画的、段階的に幹線道路網の整備を図る。 ・国道20号バイパスは交通緩和のほか、諏訪圏の産業・経済や観光面、近年では防災面からも重要幹線として早期の開通が望まれている。



全体延長 : 約10.3km  
 土工延長 : 約1.8km (約17%)  
 橋梁延長 : 約0.9km (約9%)  
 トンネル延長 : 約7.6km (約74%)

## ◆都市計画道路の必要性

評価項目	評価	根拠
交通面の効果	渋滞対策	◎ <b>■渋滞の解消</b> (課題) 国道20号現道は交通集中による慢性的な速度低下や踏切遮断による交通渋滞の解消が必要である。 (効果) 諏訪バイパス整備により交通が転換し、国道20号現道の交通混雑が解消される。 →国道20号現道の所要時間の短縮により、混雑度の大幅な改善が期待される。
	事故対策	○ <b>■安全性の向上(事故の減少)</b> (課題) 国道20号現道の死傷事故率は全国平均を上回る箇所が多く存在しており、安全性の向上が必要である。 (効果) 諏訪バイパス整備により交通が転換し、国道20号現道の速度低下・交通事故が改善・減少する。 →速度低下・交通混雑の解消により、事故率が低減し、安全性の向上が期待される。
社会経済への影響	道路ネットワーク	○ <b>■高速道路ICまでのアクセス性向上</b> (課題) 当該地域では、混雑時には平常時と比べ各拠点間の所要時間が増加しており、高速道路ICまでのアクセス性向上が必要である。 【所要時間】 観光:諏訪IC⇄諏訪大社下社秋宮 平常時19分→混雑時38分 製造:諏訪市・下諏訪町⇄岡谷IC 平常時15分→混雑時23分 諏訪市・下諏訪町⇄諏訪IC 平常時12分→混雑時18分 (効果) 諏訪バイパス整備により、国道20号の連続する信号交差点や踏切を回避し、高速道路ICまでのアクセス性が向上する。 →各拠点間の所要時間の短縮により、アクセス性が向上し、円滑な都市活動を支える道路網が構築される。
	地域社会	○ <b>■高次救急医療機関へのアクセス性向上</b> (課題) 国道20号は、時間帯によって所要時間のバラツキが大きく、交通混雑により救急搬送時間が増加しており、安定した救急搬送時間(現場～病院収容)の確保が必要である。 (効果) 諏訪バイパス整備により、高次救急医療機関への到達性が向上する。 →高次救急医療機関(諏訪赤十字病院)への所要時間が短縮され、カバー圏人口の増加が期待される。
市民のくらしに与える影響	災害対策	◎ <b>■災害に強い道路網の構築(リダンダンシーの確保)</b> (課題) 諏訪湖周辺では、南北に移動する道路に限られており、国道20号現道は、度々自然災害による被害(路面の冠水等)を受けており、災害に強い道路網の構築が必要である。 (効果) 諏訪バイパス整備により南北方向の交通軸が強化され、災害時の代替路として機能する。 →災害に強い道路網が構築されることで、災害による被害の影響が大幅に軽減される。
	住民生活	○ <b>■騒音の低減</b> (課題) 国道20号現道の騒音レベルは現在、昼夜間ともに環境基準値(昼間:70dB、夜間:65dB)にひび迫っており、沿道住民の生活環境を改善するため、騒音の低減が必要である。 【騒音値】 昼間:68dB(環境基準値:70dB)、夜間:63dB(環境基準値:65dB) (効果) 諏訪バイパス整備により、夜間の大型車交通量が減少し、騒音レベル等が改善する。 →騒音レベル等の改善により、沿道住民の生活環境への影響の軽減が期待される。

## ◆道路の位置の妥当性

評価項目	評価	根拠
位置の決定根拠	土地利用	○ <b>■道路の位置、既存施設への配慮</b> ・地すべり危険箇所や公共施設、鉄塔、神社・仏閣、家屋等を極力回避した計画としている。 ・現道活用区間については、現都市計画幅を考慮し、支障物件となる家屋が極力変更とならないよう配慮している。 ・現都市計画に基づいて土地区画整理事業を実施している箇所については、当初計画と同様のルートとなるよう配慮している。 ・終点部は、事業実施中である下諏訪岡谷バイパスとの接続も考慮した計画としている。 ・終点部付近において、地形的条件、環境や既存施設への影響、あるいは既存道路との接続などを総合的に判断し、やむを得ず基地に影響するルートとしている。
	環境(自然・歴史・景観)	○ <b>■自然な・歴史的な環境等及び景観の保全</b> ・集落や市街地を極力回避した山間部を通過するルートとしており、生活エリアにおける大気環境への影響に配慮している。 ・源泉施設を極力回避したルートとしており、水環境への影響に配慮している。 ・重要な種、群落の生息地、生育地等を極力回避し、動物・植物・生態系への影響に配慮している。

## ◆道路の規模の妥当性

評価項目	評価	根拠
道路の規模の決定根拠	○	<b>■交通量による車線数、既存バイパスとの連続性</b> ・計画交通量を基に、道路構造令から種別区分を定め、車線数・設計速度・幅員構成を決定している。隣接工区である「坂室バイパス」や「下諏訪岡谷バイパス」とも整合を図っている。 【車線数】計画交通量(台/日)÷1車線あたりの設計基準交通量(台/日) 《起点～(都)中央幹線区間》(32,100～35,800)÷12,000=(2.68～2.98)＞2車線 ⇒必要車線数4車線 《(都)中央幹線～終点区間》(18,300～25,100)÷7,000=(2.61～3.59)＞2車線 ⇒必要車線数4車線

## ◆整備実施環境

評価項目	評価	根拠
整備実施環境	○	<b>■沿線市町の連携による整備促進</b> ・国道20号諏訪バイパス建設促進期成同盟会より、積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。

(事業の影響の評価基準) 注目すべき影響がある場合は、各評価項目の現状と事業実施による影響度を踏まえ、事業実施者が○(改善)、△(変化なし)、×(悪化)を判断する(なお、大幅な改善が見られる場合は◎とする。また、×(悪化)に対し、十分な対策により悪化が大きく軽減される場合は○とする)

# 第206回長野県都市計画審議会資料

## 【調査審議第1号】

### 諏訪都市計画道路の変更および 下諏訪都市計画道路の変更について

令和2年12月23日（水）

建設部 都市・まちづくり課

## 【本日の説明内容】

- 都市計画に定める意義・考え方
- 諏訪バイパスの経緯と計画概要
- 都市計画道路の専門性・妥当性について
- 諏訪都市計画道路の変更（案）の概要
- 下諏訪都市計画道路の変更（案）の概要
- 今後の手続の流れ
- 公聴会について

# 都市計画に定める意義・考え方

## 【都市施設を都市計画に定める意義】

- 整備に必要な区域の明確化により、円滑かつ着実な都市施設の整備を図る
- 土地利用や他の都市施設相互の計画の調整により、総合的・一体的に都市の整備・開発を進める
- 必要な施設の規模、配置を広く住民に明示し、開かれた手続において地域社会の合意形成を促進

～都市計画運用指針より～

## 【交通施設に関する都市計画の基本的な考え方】

- 整備に多大な費用と長い時間を要する道路等の交通施設は、長期的な視点から都市計画に定め、計画的な整備を行う
- 関係者との計画調整や地域社会の合意形成を図るためにも、積極的に都市計画に位置付ける

～都市計画運用指針より～

# 諏訪バイパスの経緯と計画概要

## 【都市計画道路の決定とこれまでの経緯】

- 都市・主要施設を連絡
- 中央自動車道を補完
- （国）20号・市街地の交通混雑の緩和

昭和47年 都市計画決定

事業化・一部供用済み

諏訪市四賀～下諏訪町東町区間は未整備

社会経済状況・交通状況等の変化

現在

# 諏訪バイパスの経緯と計画概要

## 【現状の課題】

- 豪雨による道路冠水
- 踏切遮断等による慢性的な交通混雑
- 交差点・沿道店舗からの流入による交通事故の発生

都市計画道路は必要

社会経済状況・交通状況等の変化

自然環境等の変化

位置・規模・構造を見直し

都市計画道路の変更



# 諏訪バイパスの経緯と計画概要

## 【位置図】



## 【計画平面図】



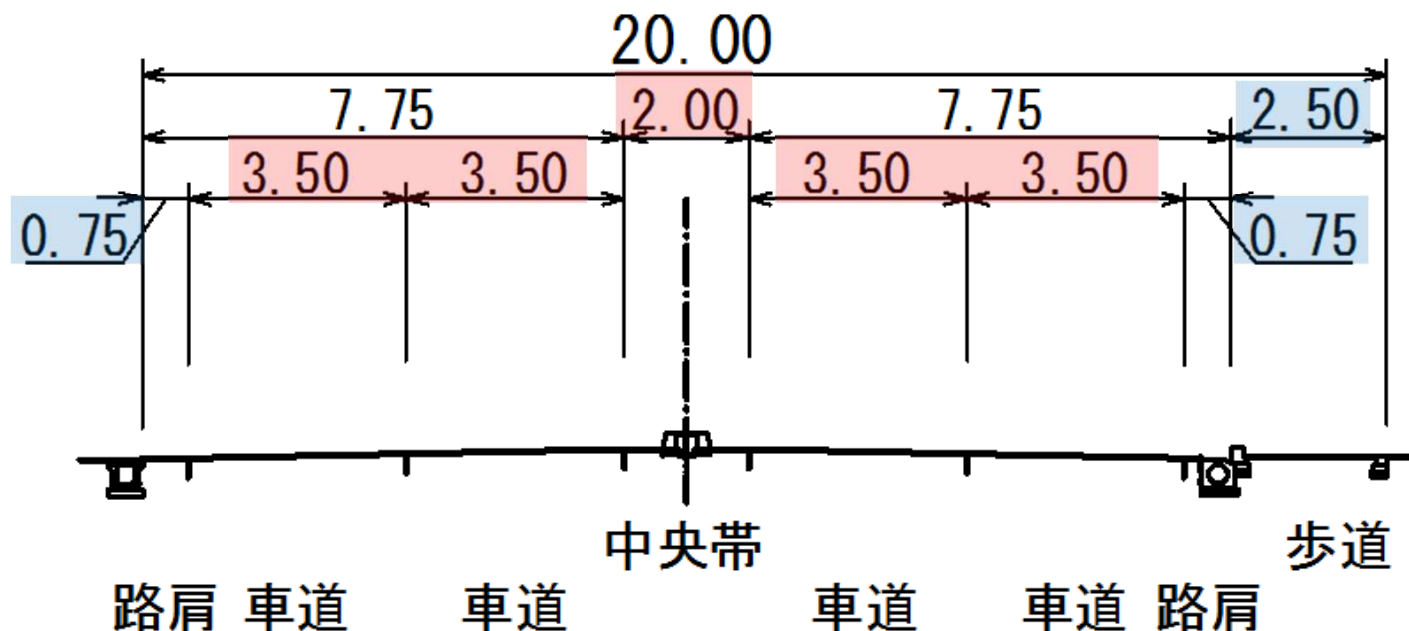
起点：諏訪市四賀

終点：諏訪郡下諏訪町東町

# 諏訪バイパスの経緯と計画概要

## 【都市計画道路 計画諸元】

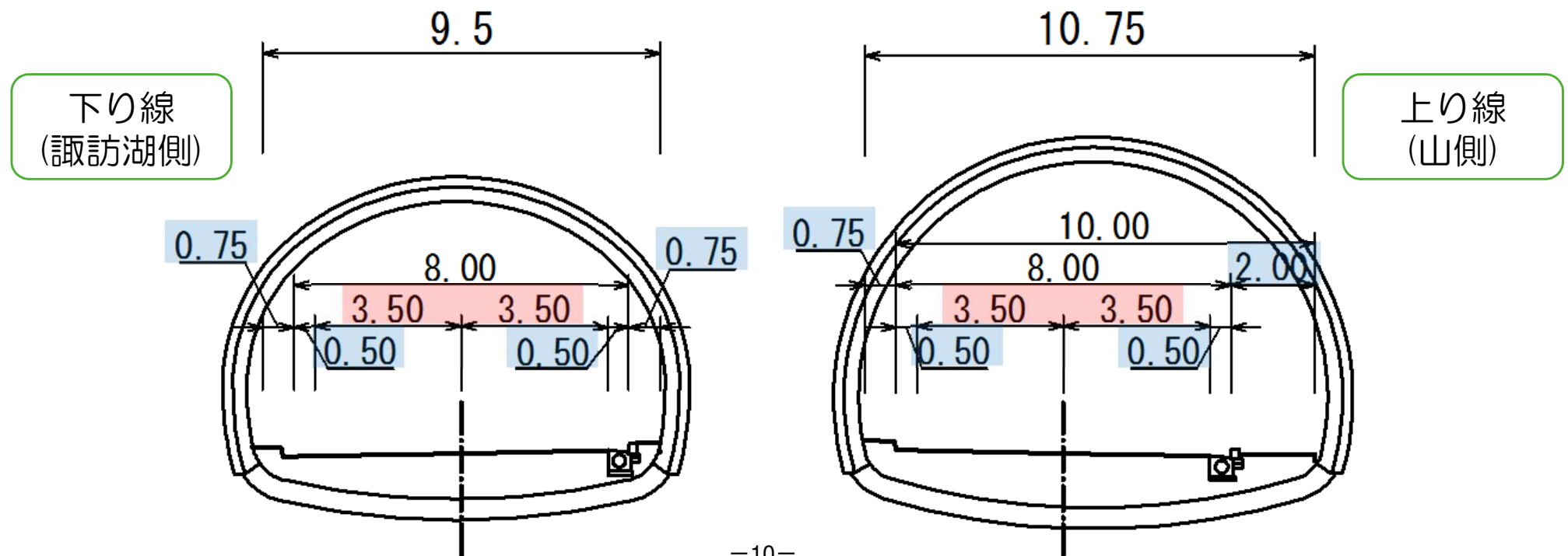
- 起終点：諏訪市四賀～諏訪郡下諏訪町東町
- 延長：10.3km
- 道路区分：主要幹線街路
- 設計速度：60km/h
- 車線数・道路幅員：4車線 20m



# 諏訪バイパスの経緯と計画概要

## 【都市計画道路 計画諸元】

- 起終点：諏訪市四賀～諏訪郡下諏訪町東町
- 延長：10.3km
- 道路区分：主要幹線街路
- 設計速度：60km/h
- 車線数・道路幅員：4車線 20.25m（地下式区間）

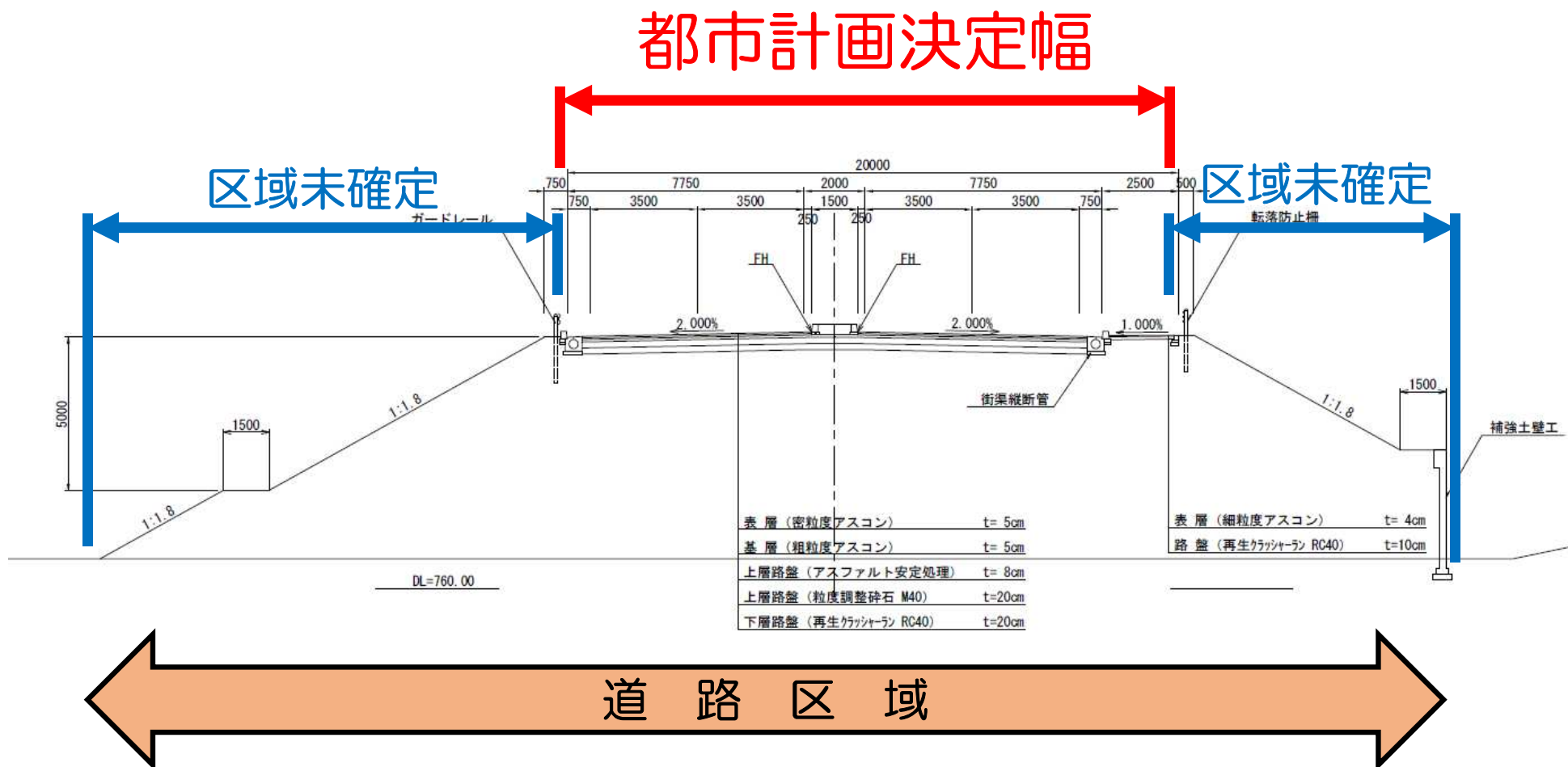


# 諏訪バイパスの経緯と計画概要

都市計画道路の区域

=

道路の幅員



【横断図 (例)】

※道路の詳細構造は事業着手後に設計します

# 諏訪バイパスの経緯と計画概要

## 【都市計画道路の概要】

- 諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するため、広域的な地域間の交通を処理する交通機能を備えた道路
- 坂室バイパスや下諏訪岡谷バイパスの整備が進められており、これに接続する本区間を都市計画に位置付け整備することでネットワーク全体の交通機能の向上が図られる

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

都市計画案の専門性・妥当性の評価

長野県環境影響評価技術委員会の審議  
(環境の各分野の専門家により、科学的・専門的に審議)

手続中

評価書

尊重

長野県都市計画審議会へ付議  
(環境を含めた多様な公益を総合的に判断)

都市計画道路の専門性・妥当性が確保される

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【現時点】都市交通施設案の総合的な評価

- 関連する上位計画等との適合
- 都市計画道路を決定する必要性
- 都市計画道路の位置の妥当性
- 都市計画道路の規模の妥当性

意見

環境影響への事項を除いて

長野県都市計画審議会

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【関連する上位計画との整合】

計画名	策定年次	主要施策
長野県総合 5か年計画	H30.3	本道路を含めた道路網の構築と地域公共交通の確保に向けた取組を推進
諏訪都市計画 マスタープラン	H25.12	本道路を広域的な連携を支援する「広域連携軸」として設定
下諏訪都市計画 マスタープラン	H25.12	本道路開通での骨格道路網の形成を目標
諏訪市総合計画	H29.2	本道路を含めた利便性の高い道路網を整備
下諏訪町総合計画	H28.4	交通体系の根幹となる本道路の建設促進、幹線道路網の整備



# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【都市計画道路の必要性】

一般国道20号の現状

- 豪雨による道路冠水
- 慢性的な交通混雑
- 交通事故の発生

懸念



- 観光業・製造業
- 緊急輸送活動 等  
への影響



国道20号等が様々な交通を処理している状況

様々な交通を適切に分担・分散させる道路網の形成

諏訪バイパスの担うべき役割

→ 広域的な地域間の交通の処理



「交通の円滑化」「災害に強い代替路の確保」「地域産業の活性化」  
「交通安全の確保」「安心・快適な暮らしづくり」

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【都市計画道路を決定する必要性】

→ 都市計画決定の効果・影響を6項目で評価

評価項目	
交通面の効果	渋滞対策
	事故対策
社会経済への影響	道路ネットワーク
	地域社会
市民のくらしに与える影響	災害
	住民生活

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【交通面の効果：渋滞対策】

### 《現状の課題》

- 交通集中・踏切遮断

↓  
慢性的な速度低下  
・ 交通渋滞



現道の混雑状況

踏切の混雑状況

### 《整備後》

- 通過交通等の転換

↓  
交通の適切な  
分担・分散

↓  
国道20号の  
交通混雑解消

↓  
混雑度の大幅な改善

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【交通面の効果：事故対策】

### 《現状の課題》

- 死傷事故率が全国平均以上の箇所が多い
- 追突事故が約6割

↓  
慢性的な速度低下や交通渋滞が原因



現道の混雑状況



沿道等からの流入状況

### 《整備後》

- 通過交通等の転換

↓  
国道20号の速度低下・交通混雑の改善

↓  
追突事故等の減少

↓  
事故率の低減  
安全性の向上

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【社会経済への影響：道路ネットワーク】

### 《現状の課題》

- 混雑時、所要時間増加

↓  
I Cアクセス性が悪い

諏訪IC ⇕ 諏訪大社下社秋宮	平常時19分 ↓ 混雑時38分
諏訪市・下諏訪町境 ⇕ 岡谷IC	平常時15分 ↓ 混雑時23分
諏訪市・下諏訪町境 ⇕ 諏訪IC	平常時12分 ↓ 混雑時18分

### 《整備後》

- 連続する信号交差や踏切等の回避が可能

↓  
拠点間の所要時間短縮

↓  
I Cアクセス性の向上

↓  
円滑な都市活動を支える  
道路網の構築

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【社会経済への影響：地域社会】

### 《現状の課題》

- 時間帯により所要時間のバラツキが大きい



混雑時、救急搬送時間の30分カバー圏人口約3割減少



諏訪赤十字病院



救急搬送のイメージ

### 《整備後》

- 渋滞の解消・連続する信号交差や踏切の回避



高次救急医療機関への速達性の向上



救急搬送時間の短縮  
救急搬送カバー圏人口増加

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【市民のくらしに与える影響：災害対策】

《現状の課題》

- 南北の移動経路が限定

↓  
自然災害による被害

↓  
地区が孤立する可能性



H18.7月豪雨による被災状況

《整備後》

- 南北方向の交通軸強化

↓  
災害時の代替路として  
機能

↓  
災害に強い道路網の構築  
(リダンダンシーの確保)

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【市民のくらしに与える影響：住民生活】

### 《現状の課題》

- 騒音について  
昼夜ともに環境基準に  
ひっ迫

昼間	夜間
68dB	63dB
環境基準値 (70dB)	環境基準値 (65dB)

### 《整備後》

- 大型車交通量の減少

騒音レベルの改善

住民生活への悪影響を低減



# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【大幅な改善が見られる項目】

- 交通混雑の解消・緩和
- 災害に強い道路網の構築（リダンダンシーの確保）

## 【改善が見られる項目】

- 安全性の向上（事故の減少）
- 道路ネットワーク強化（ICまでのアクセス性向上）
- 高次救急医療機関へのアクセス性向上
- 騒音等の軽減による生活環境の改善



都市計画に位置付け、計画的な  
整備を図る必要性は高い

## 【都市計画道路の位置の妥当性】

### 【土地利用への配慮】



### 《道路の位置、既存施設への配慮》

- 地すべり危険箇所や公共施設、鉄塔、神社・仏閣、家屋等を極力回避
- 現道活用区間では現都市計画幅を考慮し、支障物件が変更とならないよう配慮
- 区画整理実施箇所については、当初計画と同様の位置となるよう配慮
- 広域的な交通を処理する主要幹線街路のため、起終点は整備中の都市計画道路へ接続

## 【都市計画道路の位置の妥当性】

### 【環境（自然・歴史・景観）への配慮】



### 《自然な・歴史的な環境等及び景観の保全》

- 集落や市街地を極力回避した山間部を通過する位置とし、生活エリアの大気環境への影響に配慮
- 源泉施設を極力回避し、水環境への影響に配慮
- 重要な種、群落の生息地、生育地等を極力回避し、動物・植物・生態系への影響に配慮

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【諏訪バイパスコントロールポイント平面図】



# 都市計画道路の専門性・妥当性について

現国道20号に係る交通課題等への対応

「土地利用」「環境の保全」「自然地形等」との整合

主要幹線街路の機能が確保できる位置

《環境に対する影響について・・・》

- 環境影響評価法に基づき、事業が環境に与える影響を予測・評価



- 長野県環境影響評価技術委員会の審議
- 地域住民、市町村長、知事、環境大臣の意見

- 環境影響評価書を都市計画案とともに付議



都市計画道路の位置は妥当

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【都市計画道路の規模の妥当性】

- 計画交通量を基に、道路構造令から種級区分を定め、車線数・設計速度・幅員構成を決定
- 接続する「坂室バイパス」「下諏訪岡谷バイパス」との整合

《車線数》 計画交通量(台/日) / 1車線あたりの設計基準交通量(台/日)

- 起点～（都）中央幹線 区間

$(32,100 \sim 35,800) \div 12,000 = (2.68 \sim 2.98) > 2$ 車線

- （都）中央幹線～終点 区間

$(18,300 \sim 25,100) \div 7,000 = (2.61 \sim 3.59) > 2$ 車線

➡ 4車線：接続するバイパスと同幅員（車道部）

※諏訪バイパスの大部分はトンネル構造となるため、片側歩道（山側）とするため、全幅は接続道路とは幅員構成が異なる

# 都市計画道路の専門性・妥当性について

## 【道路構造令との適合】

項目		採用値(沿道利用無い場合)	適用
道路区分		第3種第2級(一部第4種第1級)	構造令P.121,122
設計速度		60km/h	構造令P.149
計画交通量		18,300～35,800台/日	-
車線数		4車線	構造令P.182
幅員構成	車線	3.5m	交通状況を考慮 構造令P.192
	中央帯	2.0m	坂室・下諏訪岡谷BPと整合 構造令P.152,196
	停車帯・路肩	1.5m (0.75m)	構造令P.221(209)
	歩道等	3.0m (2.5m)	構造令P.232,233

## 都市計画道路変更案の総合的な評価

### ●関連する上位計画等との適合

→長野県総合5か年計画・諏訪都市計画MP・下諏訪都市計画MP・諏訪市総合計画・下諏訪町総合計画と整合

### ●都市計画道路を決定する必要性

→交通面の効果・社会経済への影響・市民のくらしに与える影響から必要と判断

### ●都市計画道路の位置の妥当性

→道路の位置・既存施設への配慮、自然環境・歴史的環境・景観の保全に配慮しており妥当と判断

### ●道路の規模の妥当性

→道路構造令に適合し、接続する坂室バイパス・下諏訪岡谷バイパスとの連続性を確保しており規模は妥当と判断



# 諏訪都市計画道路の変更（案）の概要

## 計画書

### 諏訪都市計画道路の変更（長野県決定）

都市計画道路中3・4・20号環状山の手線を3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線に名称を改め、3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線ほか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との交差の構造					
幹線街路	3・4・20	諏訪バイパス沖田大和線	諏訪市沖田町三丁目	諏訪市大字上諏訪字城山	諏訪市大字四賀字寺通、大字上諏訪字山神道下	約 8,320m	地下式	4車線	20m	J R中央本線と立体交差 中央自動車道取付道路と平面交差 幹線街路と立体交差2箇所 平面交差4箇所						
										諏訪市大字四賀赤沼	諏訪市大字四賀字寺家	諏訪市大字四賀字山の免	約 1,040m	嵩上式	20m	J R中央本線と立体交差 幹線街路と立体交差1箇所
										諏訪市大字四賀字寺池	諏訪市大字上諏訪字唐沢口	諏訪市大字上諏訪字二ノ久保	約 2,990m	地下式	9.5～10.75m	
										諏訪市大字上諏訪字川越石	諏訪市大字上諏訪字城山	諏訪市大字上諏訪字鍛冶足	約 1,930m	地下式	9.5～10.75m	
													約 2,360m	地表式	20m	中央自動車道取付道路と平面交差 幹線街路と立体交差1箇所 平面交差4箇所
路	3・6・11	立石線	諏訪市元町	諏訪市湯の脇二丁目	諏訪市大字上諏訪字山神道下	約 3,930m	地表式	2車線	8m	幹線街路と立体交差1箇所 平面交差2箇所						
	3・4・21	中央幹線	諏訪市大字四賀字赤沼	諏訪市大字豊田字清雲開	諏訪市大字豊田字構	約 3,960m	地表式	2車線	18m	幹線街路と平面交差6箇所						

「区域及び構造は計画図表示の通り」

理由

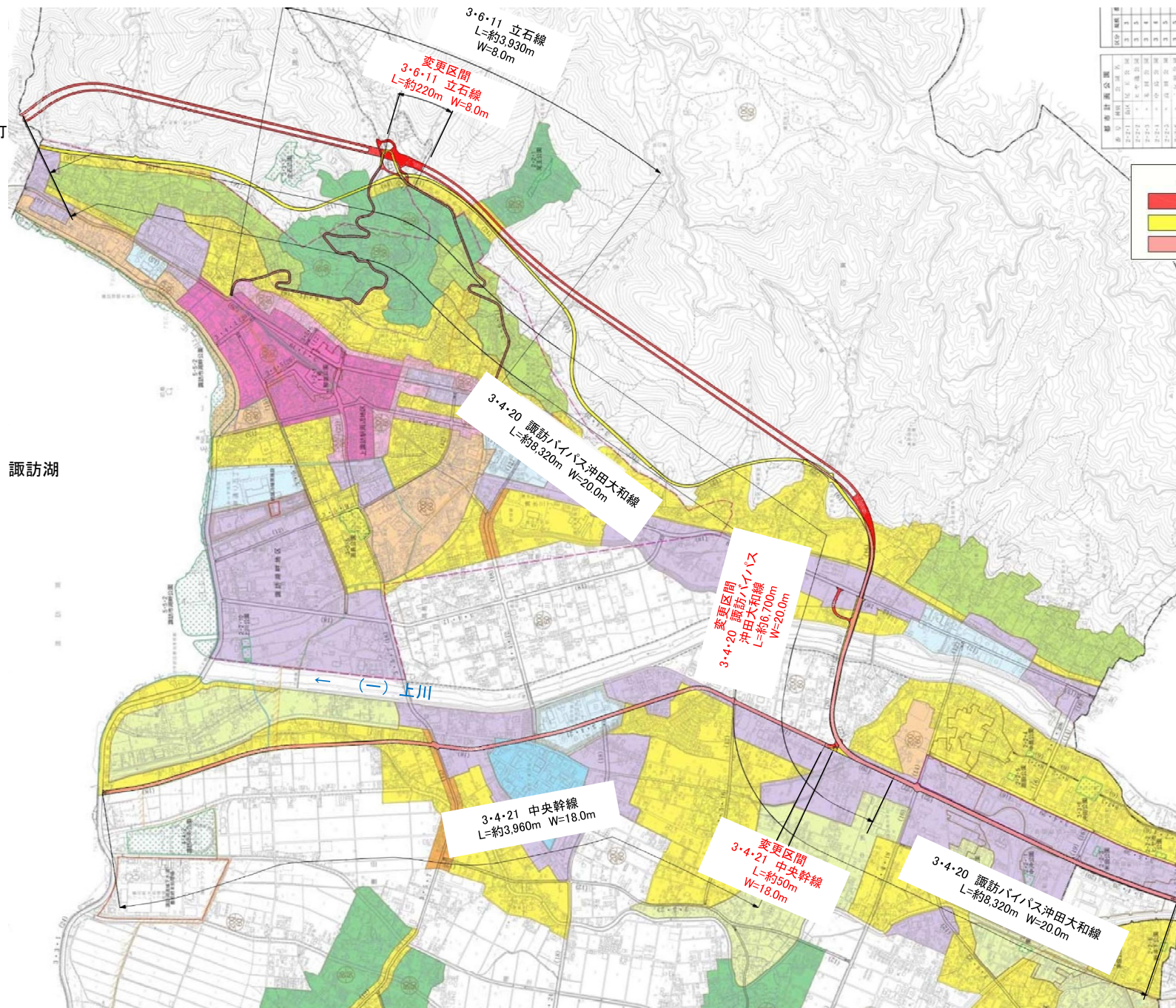
3・4・20号環状山の手線は、本都市計画区域の活性化及び広域交通網の整備に大きく資するものであることから、本案のとおり位置、区域、構造及び名称を変更し、これに伴う既決定の関連する都市計画道路を変更するものである。

# 諏訪都市計画道路の変更（案）の概要

## 総括図



至 下諏訪町



諏訪湖

至 茅野市

# 下諏訪都市計画道路の変更（案）の概要

## 計画書

### 下諏訪都市計画道路の変更（長野県決定）

都市計画道路中 3・5・6号高木東山田線を 3・4・6号高木東山田線に名称を改め、3・4・6号高木東山田線ほか 1 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	
幹線街路	3・4・6	高木東山田線	下諏訪町字南城山	下諏訪町社字千松坊	下諏訪町字檜林	約 4,810m	地下式	4 車線	20m	幹線街路と立体交差 1 箇所 平面交差 2 箇所	
			下諏訪町字竹原	下諏訪町字山之神脇	下諏訪町字相沢	約 1,210m	地下式		9.5～ 10.75m		
			下諏訪町字内久根	下諏訪町字檜林	下諏訪町字御田林	約 1,340m	地下式		9.5～ 10.75m		
						約 2,260m	地表式		20m	幹線街路と立体交差 1 箇所 平面交差 2 箇所	地下構造形式 区間 120m、 300m を含む
3・6・15	中央通和田峠線	下諏訪町字矢木東	下諏訪町字檜林	下諏訪町字御田	約 1,740m	地表式	2 車線	8m	幹線街路と平面交差 4 箇所		

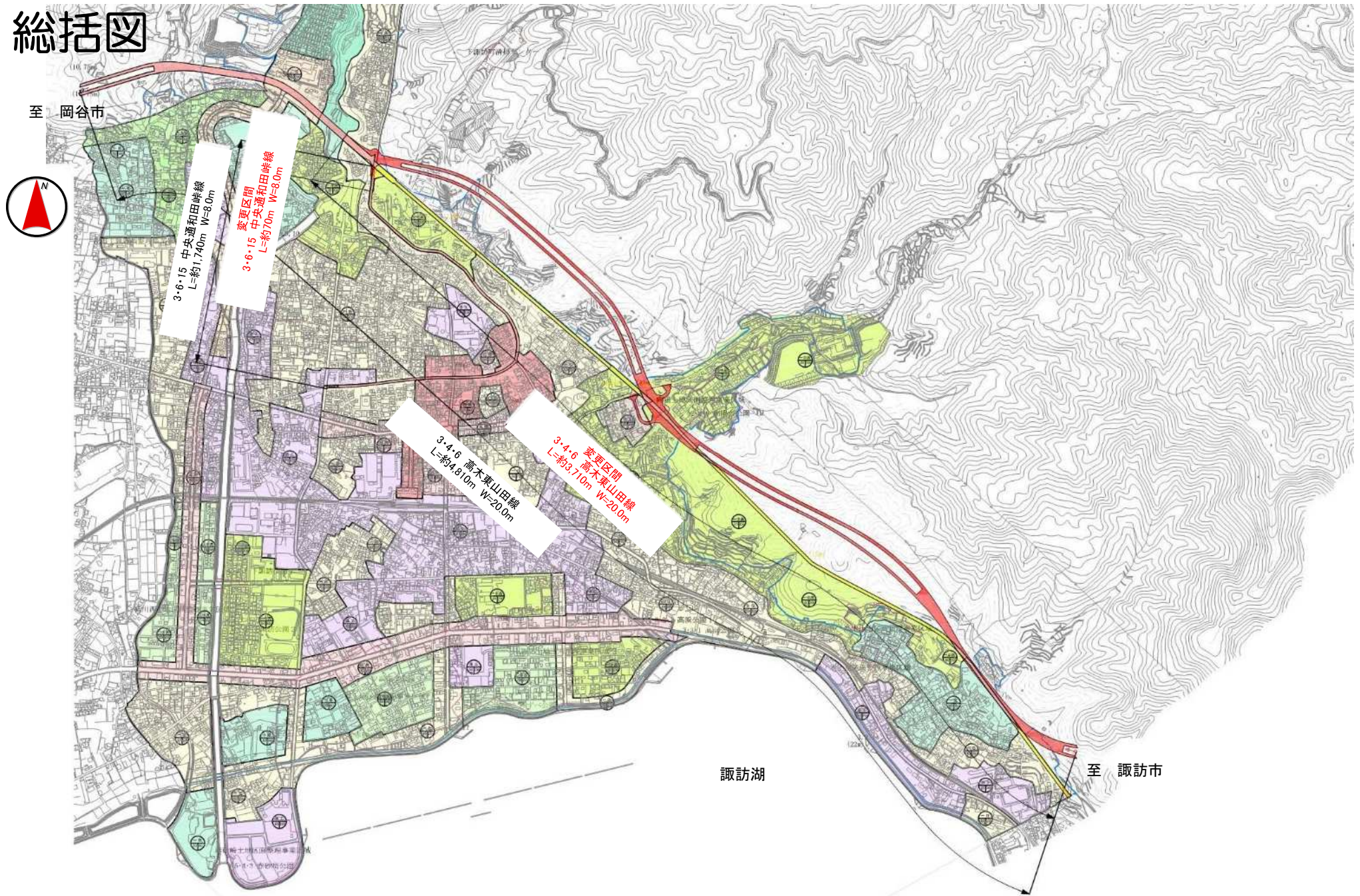
「区域及び構造は計画図表示の通り」

#### 理 由

3・5・6号高木東山田線は、本都市計画区域の活性化及び広域交通網の整備に大きく資するものであることから、本案のとおり位置、区域、構造及び名称を変更し、これに伴う既決定の関連する都市計画道路を変更するものである。

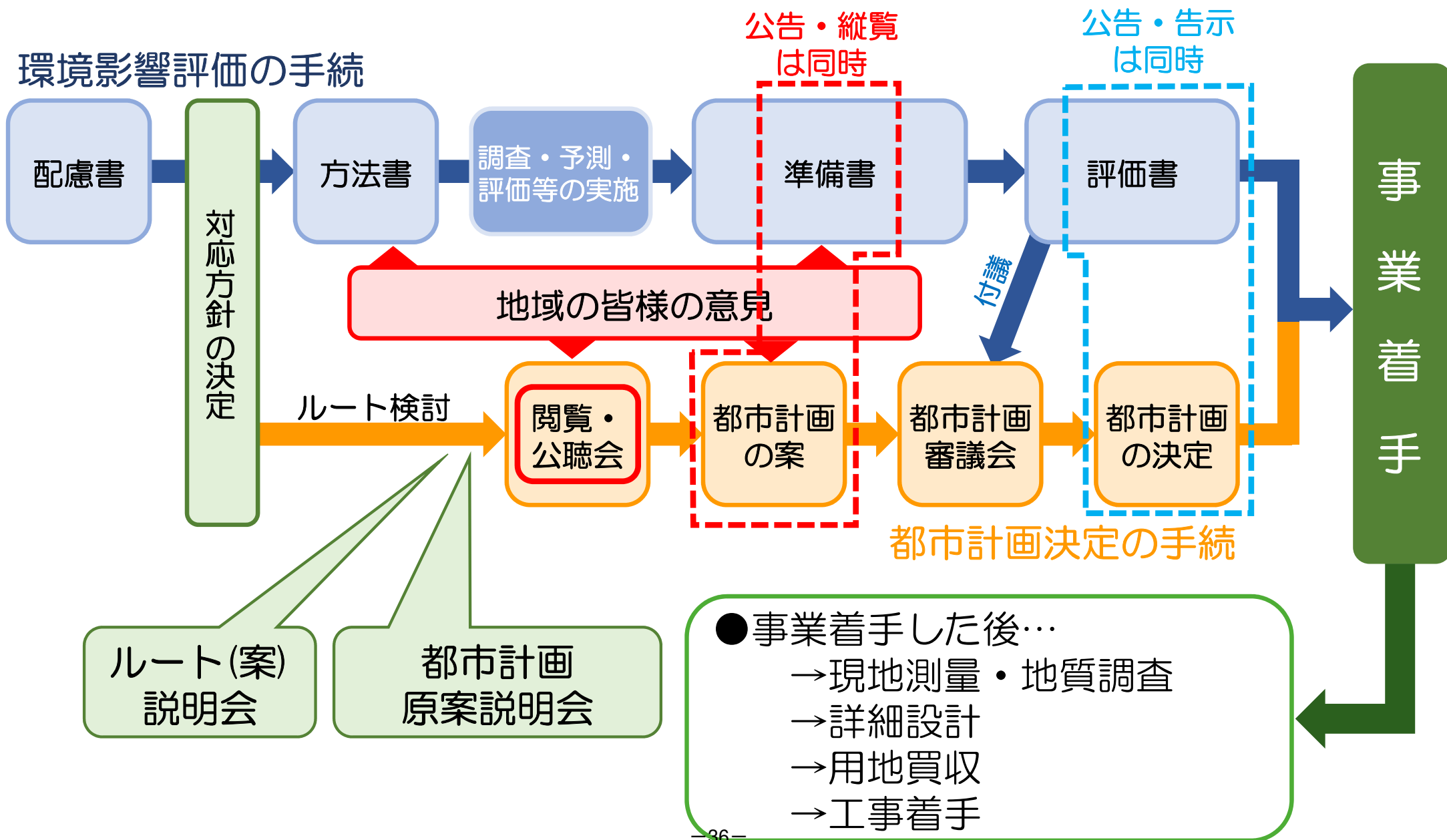
# 下諏訪都市計画道路の変更（案）の概要

## 総括図



# 今後の手続の流れ

## 【今後の手続の流れ】



# 公聴会について

- 都市計画変更案の閲覧

令和2年11月26日～12月18日

- 公述申出期間

令和2年11月26日～12月11日



公述意見等については当日配布資料参照