

都市計画道路凡例	
	都市計画道路 整備済
	概成済
	未整備

(資料：小諸市資料)

図 2-14 都市計画道路整備状況

2-5-2.都市計画道路の変遷

■ 都市計画道路は約 50 年以上前に計画された路線が全体の 8 割を占める

都市計画道路の都市計画決定時から現在までの変遷、計画決定年代別整備状況を以下に整理した。

これによると、昭和 44 年以前に都市計画決定された都市計画道路が多く、計画延長全体の約 8 割を占め、古くは六供御幸町線など昭和 15 年に決定された路線も存在する。

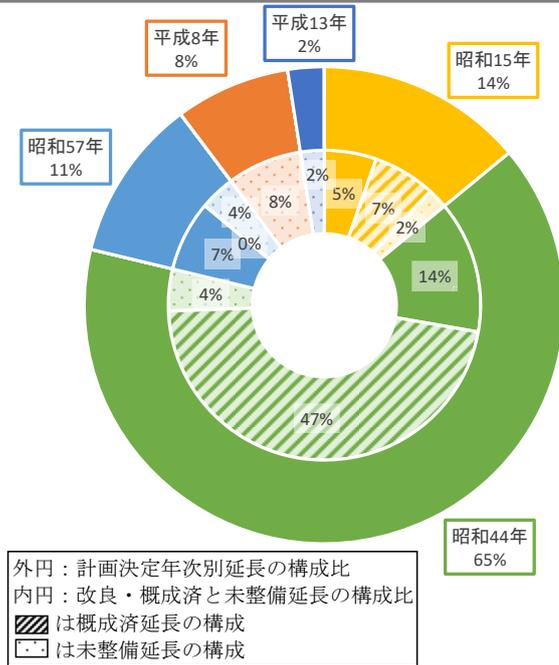


図 2-15 都市計画決定年代別整備状況

表 2-8 都市計画道路の変遷

都市計画道路	昭和					平成			改良率
	10年	20年	30年	40年	50年	元年	10年	20年	
1・4・1 八千穂佐久線								H8	0.0%
3・3・1 小諸佐久日田線						S57	H3	H5 暫定2車線 供用	66.7%
3・4・1 国道18号線				S44		S57			5.7%
3・4・2 相生町線	S15			S40 S44	S52				100.0%
3・4・3 蛇堀線								H13	0.0%
3・5・1 国道141号線				S44	S51				3.9%
3・5・2 六供御幸町線 (旧荒町御幸町線)	S15			S40 S44					0.0%
3・5・3 東郷土西原線 (旧東郷土新町線)				S44 S47			H4 H6	H13	54.6%
3・5・4 四ツ谷国道18号線				S44	S52	S58			100.0%
3・5・5 栃木新町線				S44			H4		0.0%
3・5・6 市町線				S44			H4	H12	0.0%
8・7・1 本町線	S15			S40 S44			H4	H12	100.0%

● 計画決定  
 ▲ 変更  
 ■ 供用開始  
 ※他路線関係…他の路線の計画決定、変更に伴う変更

## 2-5-3.都市計画法 53 条の申請状況

都市計画道路が計画されている区域には、将来、道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して一定の制限がかけられている。小諸市の都市計画道路に関連し、このような 53 条申請が行われている件数は 94 件で、路線別には 3・5・3 東郷土西原線が 30 件と最も多く、次いで 3・5・1 国道 141 号線が 18 件、3・5・2 六供御幸町線が 17 件となっている。

表 2-9 都市計画法 53 条申請状況

都市計画道路名称	申請件数
3・4・1 国道18号線	13件
3・4・2 相生町線	2件
3・4・3 本町線	6件
3・5・1 国道141号線	18件
3・5・2 六供御幸町線	17件
3・5・3 東郷土西原線	30件
3・5・5 栃木新町線	7件
3・5・6 市町線	1件
合計	94件

## 2-5-1.既定計画道路の網密度

- 用途地域内の道路網密度は、標準値を上回る
- 用途地域別では、住居用途において標準値を下回る状況

図面計測により、既存の幹線道路及び既定の幹線道路（未整備都市計画道路を含む）の延長を調べ、用途地域内における網密度を算定した。また、用途地域別、道路機能別※に網密度を整理し、併せて下に示した。

小諸市の用途地域内では、既存幹線道路の網密度  $3.79 \text{ km/km}^2$ 、既定幹線道路の網密度  $3.87 \text{ km/km}^2$  という結果であり、「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル（案）」等による一般的な幹線道路の網密度標準の  $3.5 \text{ km/km}^2$  をいずれも上回っている。

また、用途地域別の既定幹線道路の網密度は、商業系  $9.25 \text{ km/km}^2$ 、住居系  $2.70 \text{ km/km}^2$ 、工業系  $5.10 \text{ km/km}^2$  となっており、住居系用途のみ標準値を下回る状況となっている。

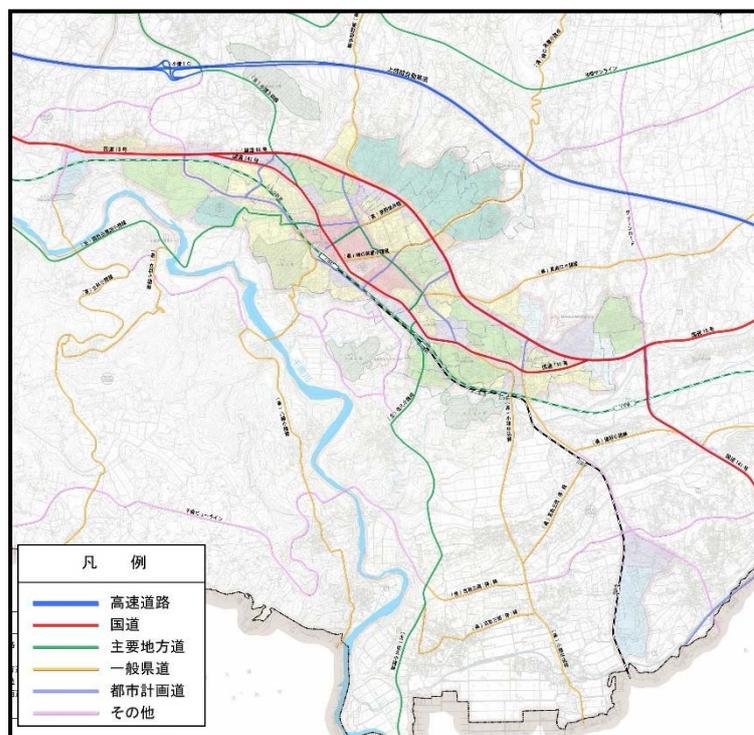


図 2-16 小諸市の主要道路網

## 《幹線道路の網密度(用途地域内)》

道路種別	道路延長 (km)	面積 ( $\text{km}^2$ )	網密度 ( $\text{km/km}^2$ )
①既定都市計画道路(現道あり区間)	18.34		
②既定都市計画道路(現道なし区間)	0.54		
③既存の国県道(都市計画道路以外)	6.36		
④主要市道	1.16		
合計(既存の幹線道路網/①+③+④)	25.86		
合計(既定の幹線道路網/①~④)	26.40	6.82	3.87
基準(標準的な幹線道路の網密度の基準)			3.50

## 《用途地域別の既定幹線道路の網密度》

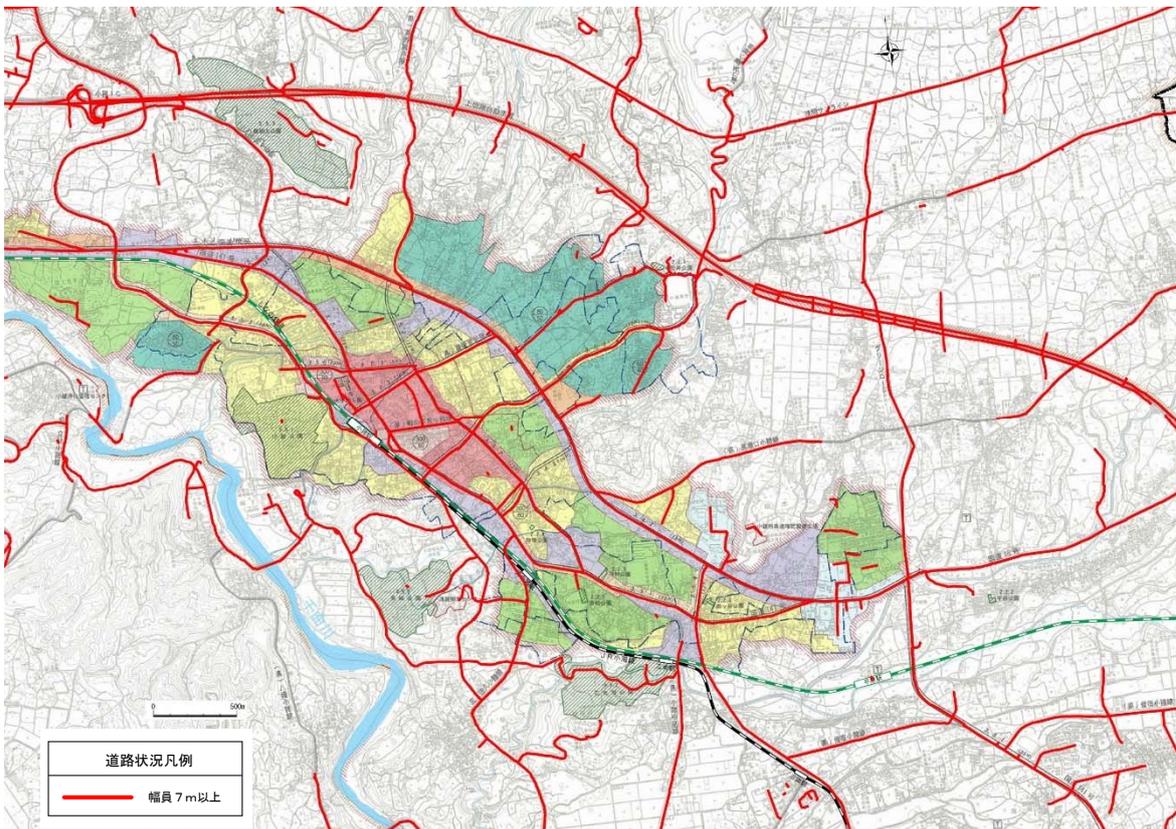
	道路延長 (km)	用途面積 ( $\text{km}^2$ )	網密度 ( $\text{km/km}^2$ )	網密度の標準 ( $\text{km/km}^2$ )
商業系用途地域	4.91	0.53	9.25	5~7
住居系用途地域	11.97	4.43	2.70	4
工業系用途地域	9.53	1.86	5.12	1~2
合計	26.40	6.82	3.87	—

2-5-2.道路幅員の状況

■ 市街地内の主な幹線道路は 7m以上の道路幅員が確保されている

交通機能、防災上の観点から、道路幅員 7m<sup>\*</sup>以上の道路を下図に整理した。

これによると、国道 18 号、141 号をはじめとする主な幹線的な道路では 7m以上の幅員が確保されていることがわかる。

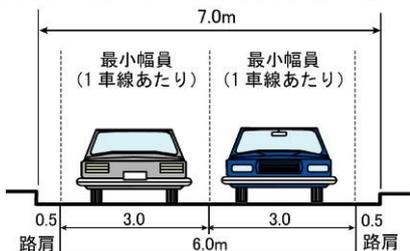


(資料：デジタル道路地図データより測定)

図 2-17 道路幅員状況

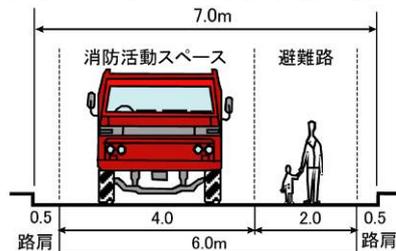
※道路幅員 7m以上の道路について

①交通機能の観点から必要な道路幅員



道路構造令によると、1 車線あたりの車道幅員は 3.0mとされており、ここに路肩（最低幅員 0.5m）を考慮した道路幅員 7.0m以上の 2 車線道路を交通機能の観点における最低幅員と想定した。

②防災上の観点から必要な道路幅員



(資料：「道路構造令」)

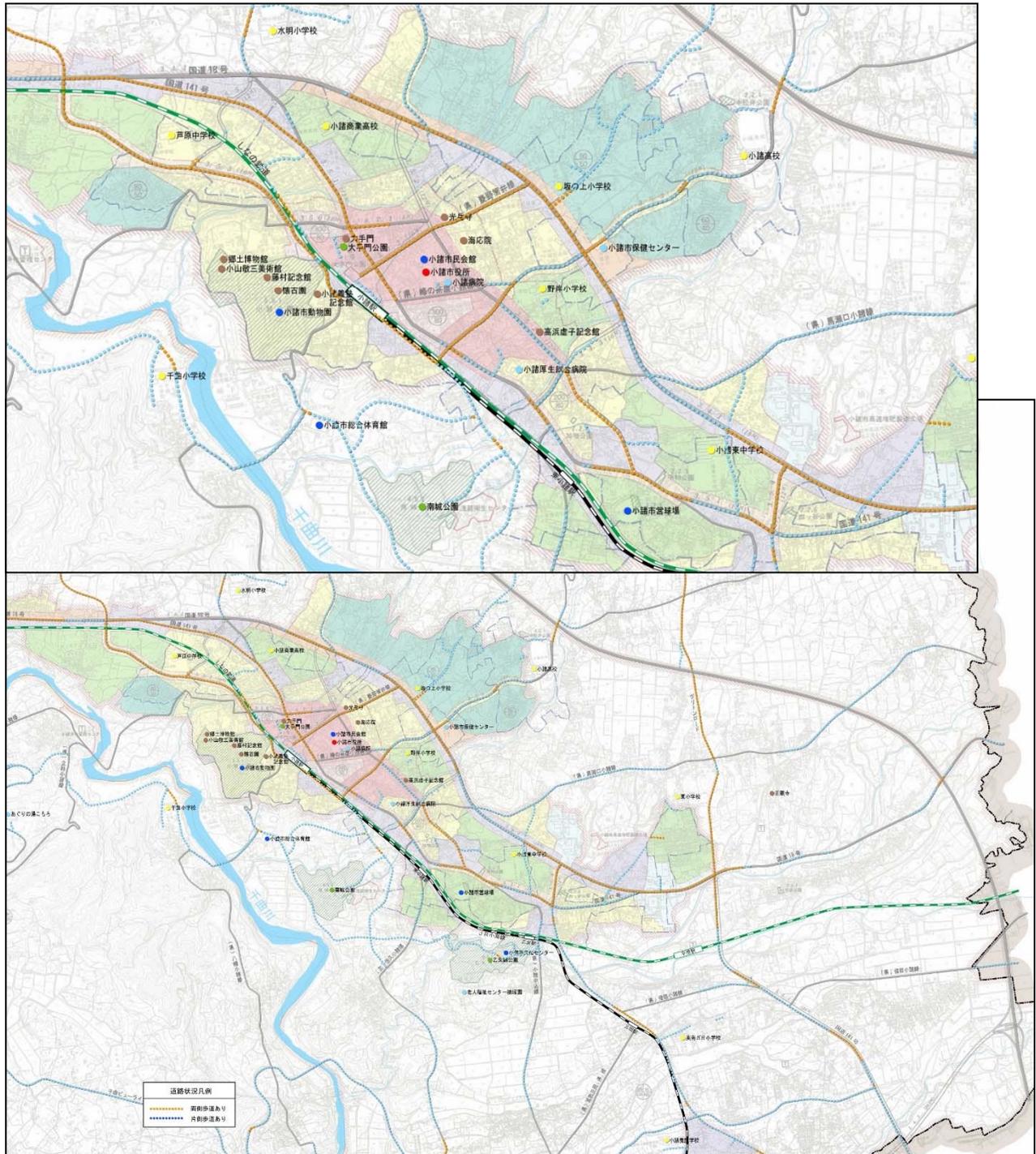
阪神・淡路大震災の経験を含め、幅員 6.0m以上だと緊急車両の通行と避難路の確保が概ね可能となるといわれ、これより、幅員 6.0mに路肩（最低幅員 0.5m）を考慮した道路幅員 7.0m以上の道路を、防災上の観点からの最低幅員と想定した。

## 2-5-3.歩道の整備状況

■ 国道及び一部の市街地内道路で歩道未設置区間が存在

安全性の観点から、国道道及び広幅員道路について、歩道の設置状況を整理した。

これによると、一部の国道道及び市街地の中でも歩道未設置区間が存在しており、年少者・高齢者の歩行機会の多い施設周辺道路においても、一部に歩道の連続性に欠ける区間が存在している状況が伺える。



(資料：「市販道路地図より」)

図 2-18 歩道の設置状況

2-5-4.交通量の状況

- 上信越自動車道（小諸 IC～東部湯の丸 IC 間）、国道 141 号などで 2 万台/日を超える
- 東西方向路線、佐久市方面への南北路線の利用交通量が多い
- 国道 141 号（北大井付近）、小諸軽井沢線では混雑度 1.0 を超える混雑が発生している

平成 22 年道路交通センサスにおける小諸市内観測地点の交通量、混雑度を整理した。

これより、小諸市内の交通状況を見ると、上信越自動車道（小諸 IC～東部湯の丸 IC 間）、国道 141 号（南大井付近）などで 2 万台/日の交通量を超える利用があり、国道 18 号、小諸上田線、借宿小諸線などでも 1 万台/日を超え、東西方向路線、佐久市方面への南北路線の利用交通量が多い状況となっている。

また、混雑度が 1.0 を超える区間も国道 141 号（四ツ谷付近）、小諸軽井沢線にみられ、朝夕のピーク時を中心とした混雑が発生しているものと考えられる。



図 2-19 市内の交通状況