

第2章 上位・関連計画

本市の合併後に策定された県及び市の道路・交通関連の計画を把握し、当該各計画に示されている方針、方向性、整備箇所や整備優先度等の計画内容、調査内容など、各計画の具体性のレベルに応じて、本計画の検討において踏まえるべきポイントを抽出し、有用な情報を整理する。

2.1 各計画の位置付け

県及び市においてこれまでに策定された上位・関連計画と各計画（一部関連する調査を含む）間の関係を下図に示す。

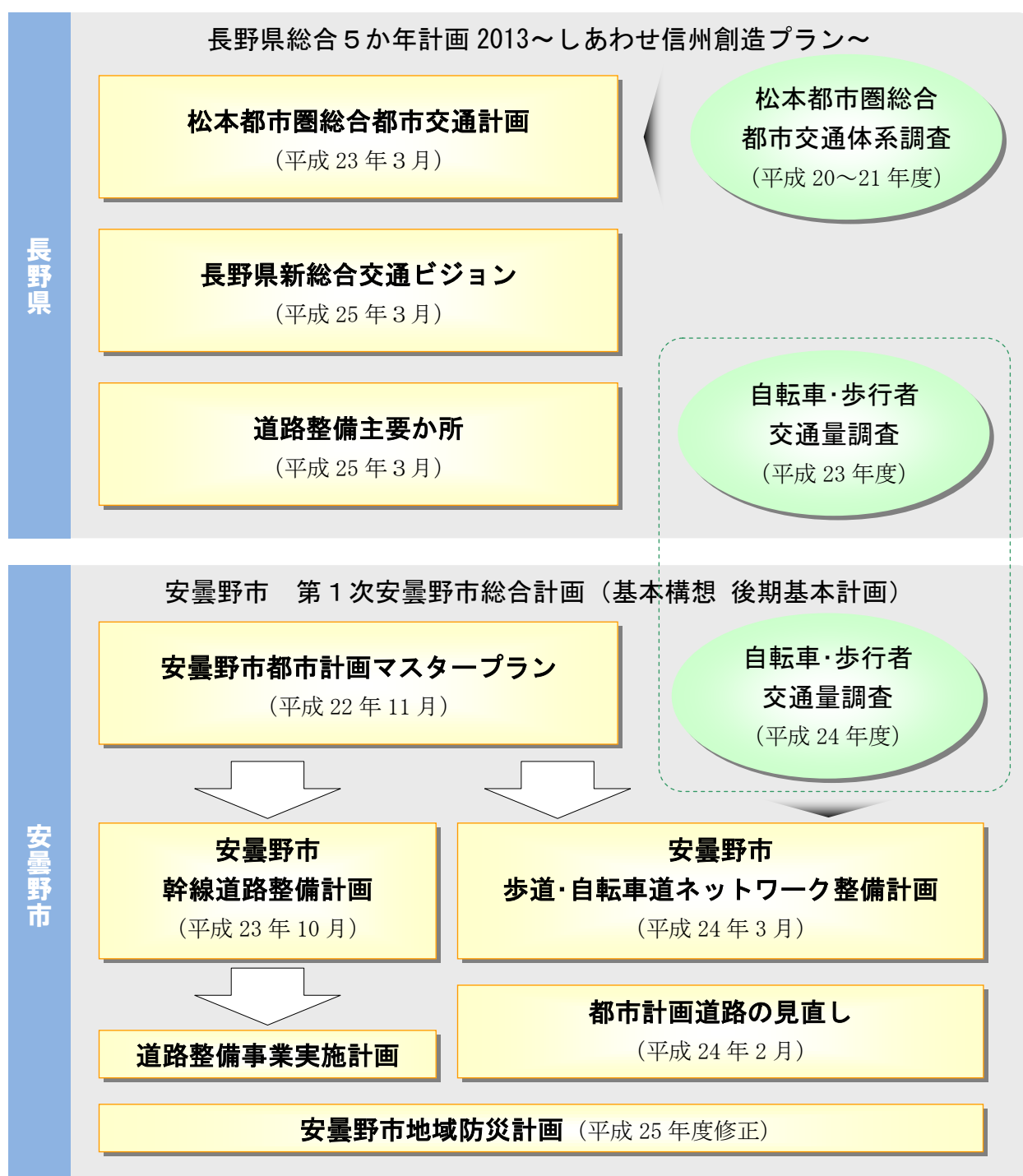


図2-1 上位・関係計画の策定フローと各計画間の関係

2.2 長野県の計画等

2.2.1 長野県総合5か年計画 2013～しあわせ信州創造プラン～

長野県総合5か年計画 2013 では、将来像を県民と共有し、共に創りあげるための方向性や方策を明らかにしている。特に道路関係については以下のような記述（ポイントを波線で明示）がある。

5 社会基盤

5-1

高速交通・情報通信ネットワークの充実

高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

施策の基本方向

◇北陸新幹線やリニア中央新幹線、高規格幹線道路等の整備を促進するとともに、これらの高速交通網を活かし、本県を中心とした本州中央部における大規模な交流圏域の形成を進めます。

施策の展開

◆高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

○上信越自動車道の4車線化とともに、中部横断自動車道や中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道の整備を促進します。

○地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の整備に向けた取組を進めます。

5-2

快適で暮らしやすいまちづくり

公共交通網の確保

暮らしを支える道路網の整備

施策の基本方向

◇県民の快適な暮らしと観光客等の円滑な移動を支えるため、鉄道・バスをはじめとした公共交通の確保に取り組みます。

◇地域の暮らしや産業を支える道路網の整備を進めます。

施策の展開

◆公共交通網の確保

○観光客が移動する際の利便性の向上のため、主要な鉄道駅と観光地を結ぶバス路線の確保や案内機能の強化、乗り継ぎの円滑化の促進などに取り組みます。

○公共交通機関の利用拡大のため、パークアンドライド、ノーマイカー通勤などを促進します。

◆暮らしを支える道路網の整備

○国道18号、19号、20号、148号、153号、158号など国が進める道路の整備を促進します。

○新幹線駅や高規格幹線道路等と県内の主要都市とのアクセス機能を向上させる道路の整備に向けて取り組みます。

○イライラ・ハラハラ箇所をはじめとする交通渋滞や危険箇所の解消等により、物流の円滑化・観光地へのアクセス・周遊機能の向上など長野県の経済を支える幹線道路網、快適な暮らしを支える生活道路の整備を推進します。

○道路施設を適切に維持・管理することにより、安全で快適な道路交通を確保します。

○歩道の整備や交差点の改良などにより、通学路等の安全対策を推進します。

2.2.2 長野県新総合交通ビジョン（平成 25 年 3 月策定）

長野県新総合交通ビジョンでは、県が目指す交通の将来像として以下の3つを掲げ、それらの実現に向けて、県が取り組むべき施策の方向を提示している。

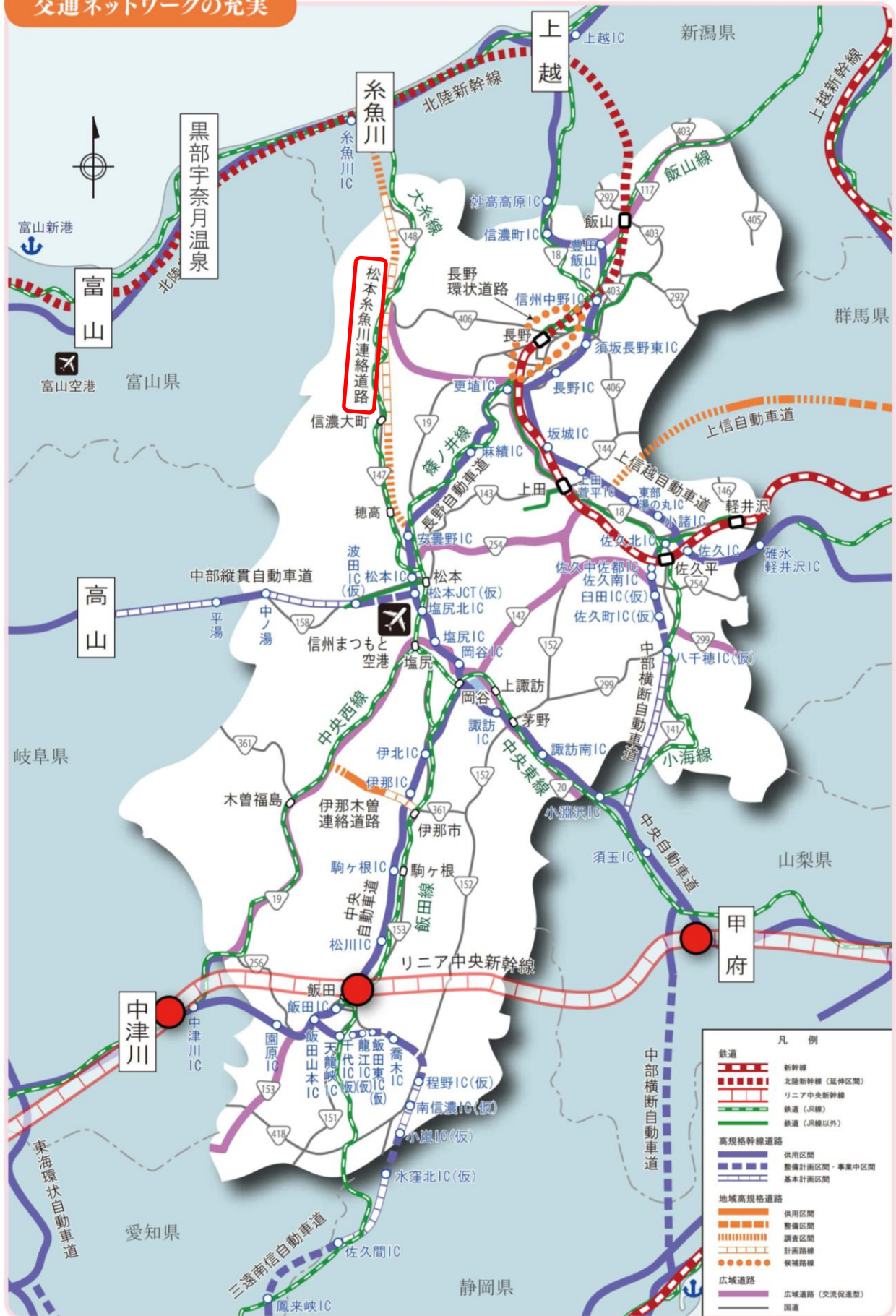
- ・将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保
- ・将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成
- ・将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築



資料：長野県新総合交通ビジョン（ポイントを赤枠で明示）

図 2-2-1 「将来の暮らしを支える地域交通」のイメージ

交通ネットワークの充実



資料：長野県新総合交通ビジョン（ポイントを赤枠で明示）

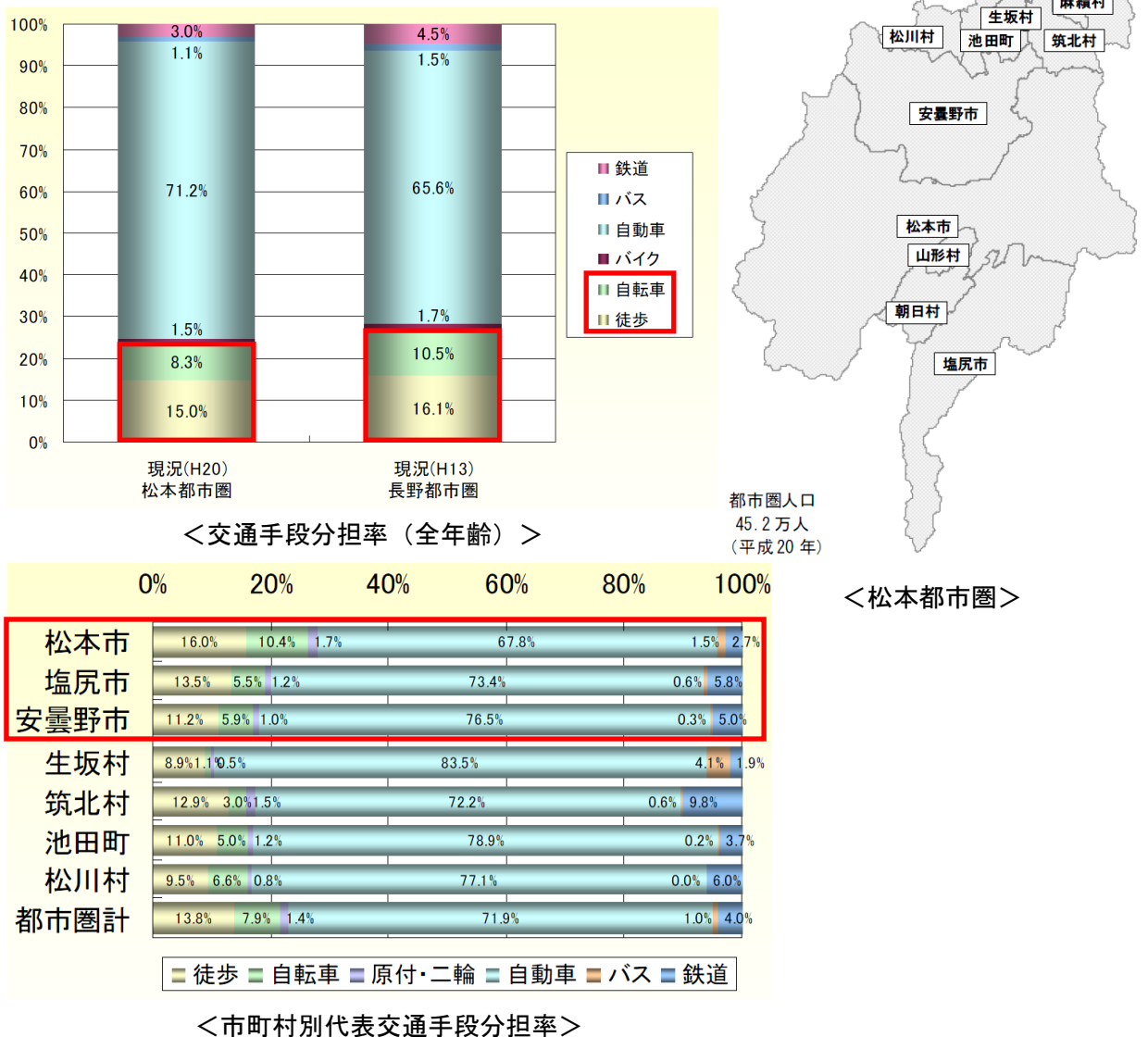
図 2-2-2 「交通ネットワークの充実」を示す図

2.2.3 松本都市圏総合都市交通計画（平成23年3月策定）

松本都市圏総合都市交通計画では、平成20年度に実施した交通実態調査（パーソントリップ調査）の結果等を踏まえて、現況の都市圏交通実態を分析し、将来交通体系や将来道路網など、都市圏の将来像をまとめている。

（1）現況の都市圏交通実態

交通手段分担率をみると、松本都市圏は長野都市圏に比べ、徒歩や自転車利用の割合が少ないことが分かる。中でも本市は同都市圏内の市（松本市・塩尻市）の中で、最もその割合が少なく約17%となっている。



資料：松本都市圏総合都市交通計画（一部加工してポイントを赤枠で明示）

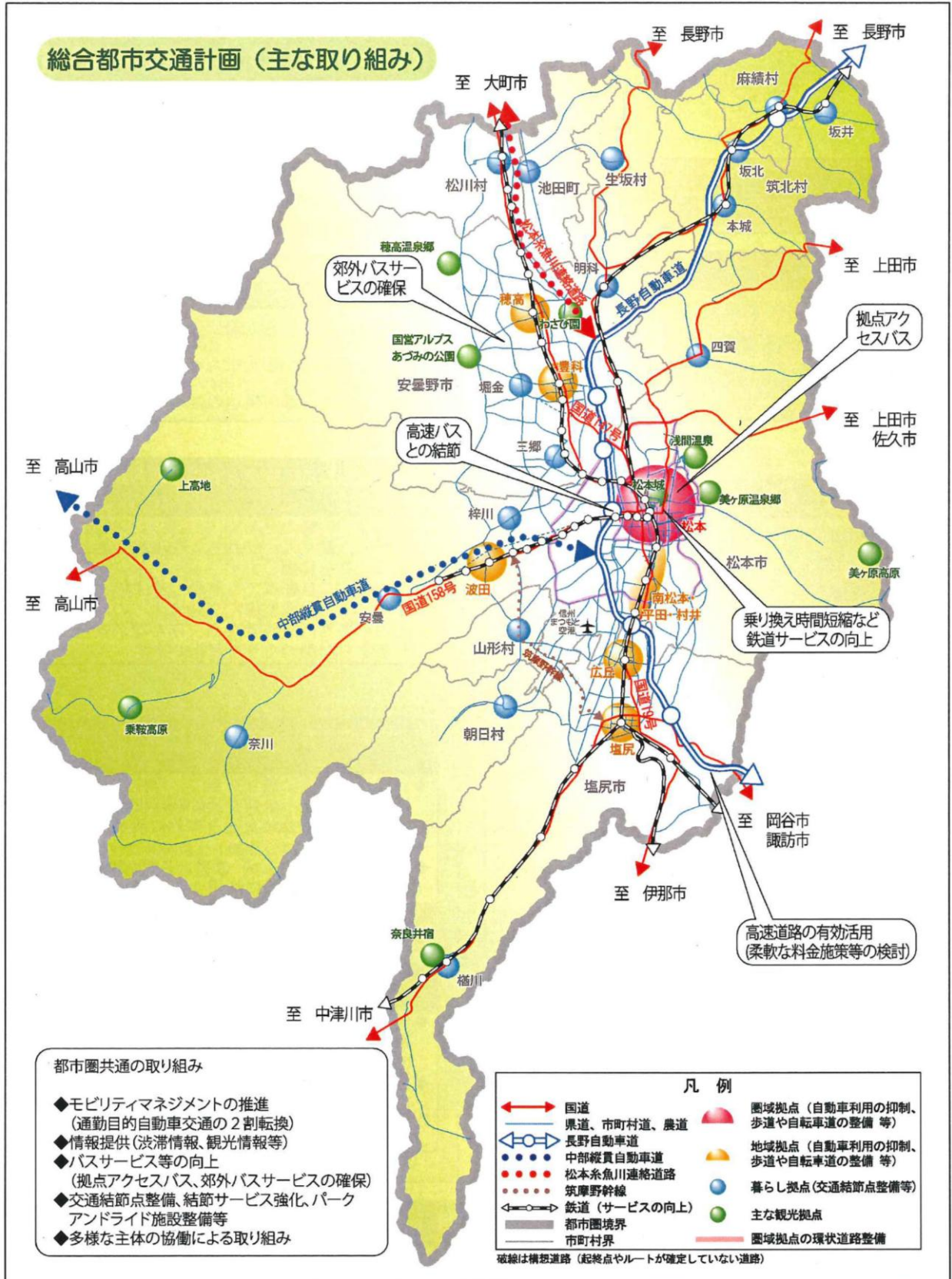
図2-3-1 交通手段に関する現状の指標

自動車通勤者を対象にした意識調査では、回答者の8割近くが今後自動車以外の手段による通勤に関心を示す中、公共交通利用の課題として、特に鉄道の場合、「歩きやすいみち」や「自転車ですりやすいみち」への改善を求める人の割合が比較的大きくなっている。

また観光面では、複数の観光地を巡る回遊型行動が多く、自動車が主な移動手段となっている一方、観光地の公共交通の利便性の向上や観光レンタサイクルなどの要望も挙げられている。

(2) 都市圏の将来像

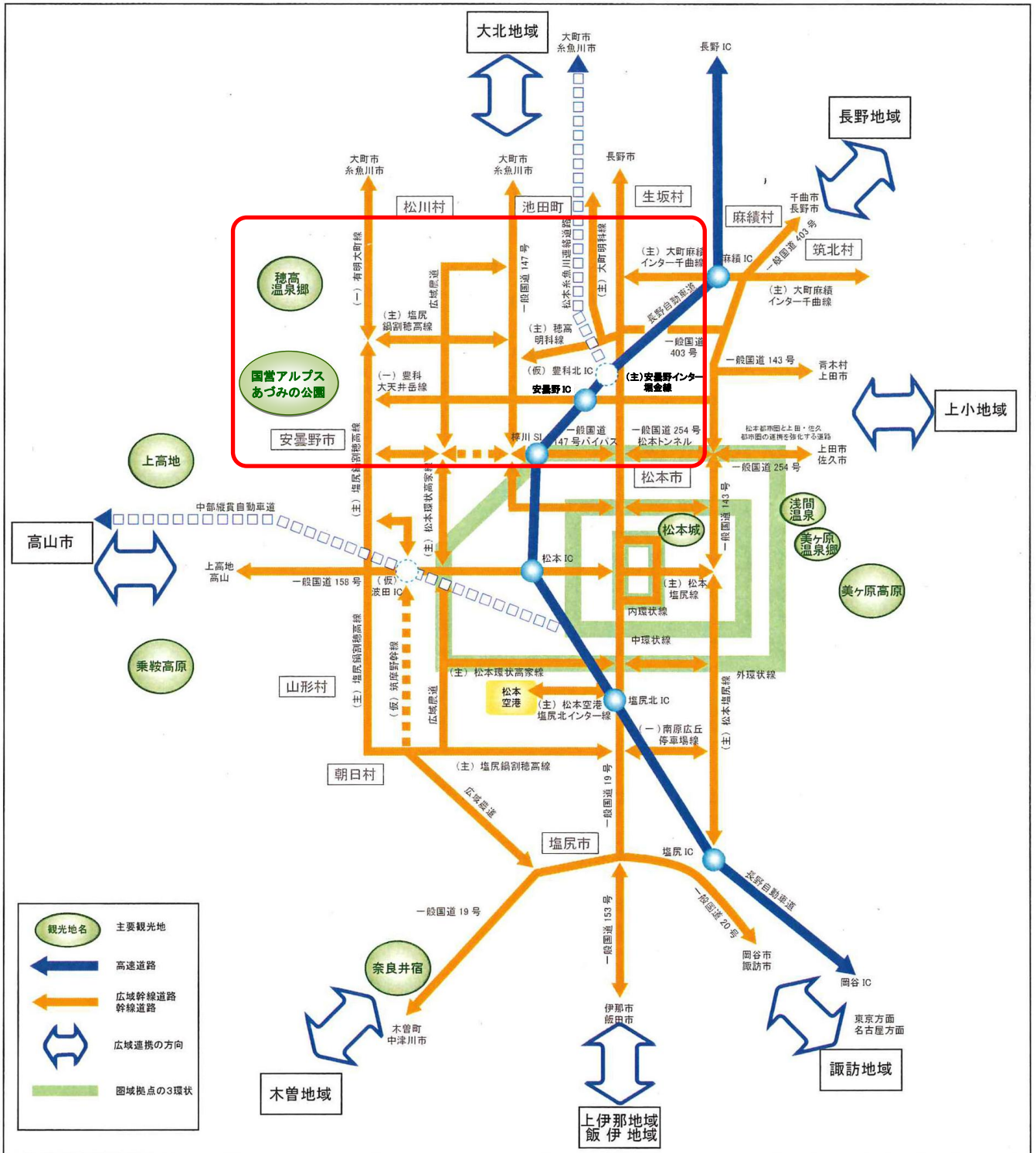
(1) に示す実態も踏まえ、基本方針では、幹線道路の整備も行いながら、車から他の交通手段への転換促進を含め、望ましい交通体系を構築することとしている。以下に都市圏の将来像として、その実現に向けての主な取り組みと次ページに将来道路網を示す。



資料：松本都市圏総合都市交通計画

図 2-3-2 総合都市交通計画（主な取り組み）

- ・ 交通体系の考え方を踏まえ、道路網体系の配置は、既存道路を有効活用しながら、ラダー型交通網の形成と、圏域拠点である松本市街地における3環状道路網を形成する。
- ・ 圏域拠点である松本市街地における3環状道路網とは、内環状線、中環状線、外環状線から構成される。



※資料：松本都市圏総合都市交通計画（安曇野市の範囲を赤枠で示す）

図 2-3-3 将来道路網（広域幹線道路・幹線道路ネットワーク）

注）上段枠内の「ラダー型交通網」とは、梯子状の道路網を意味する。

2.2.4 長野県の道路整備計画箇所等

道路整備に関して、平成 25 年 3 月に策定された長野県総合 5 か年計画の「道路整備主要か所一覧表（全体事業費が 5 億円以上と見込まれるもの）」に記載の事業及び「平成 26 年度 主要な事業箇所」（安曇野建設事務所資料）に示された事業の整備計画区間又は交差点を図化し、国道 19 号の事業箇所（明科駅前歩道整備）を加えて下図に示す。

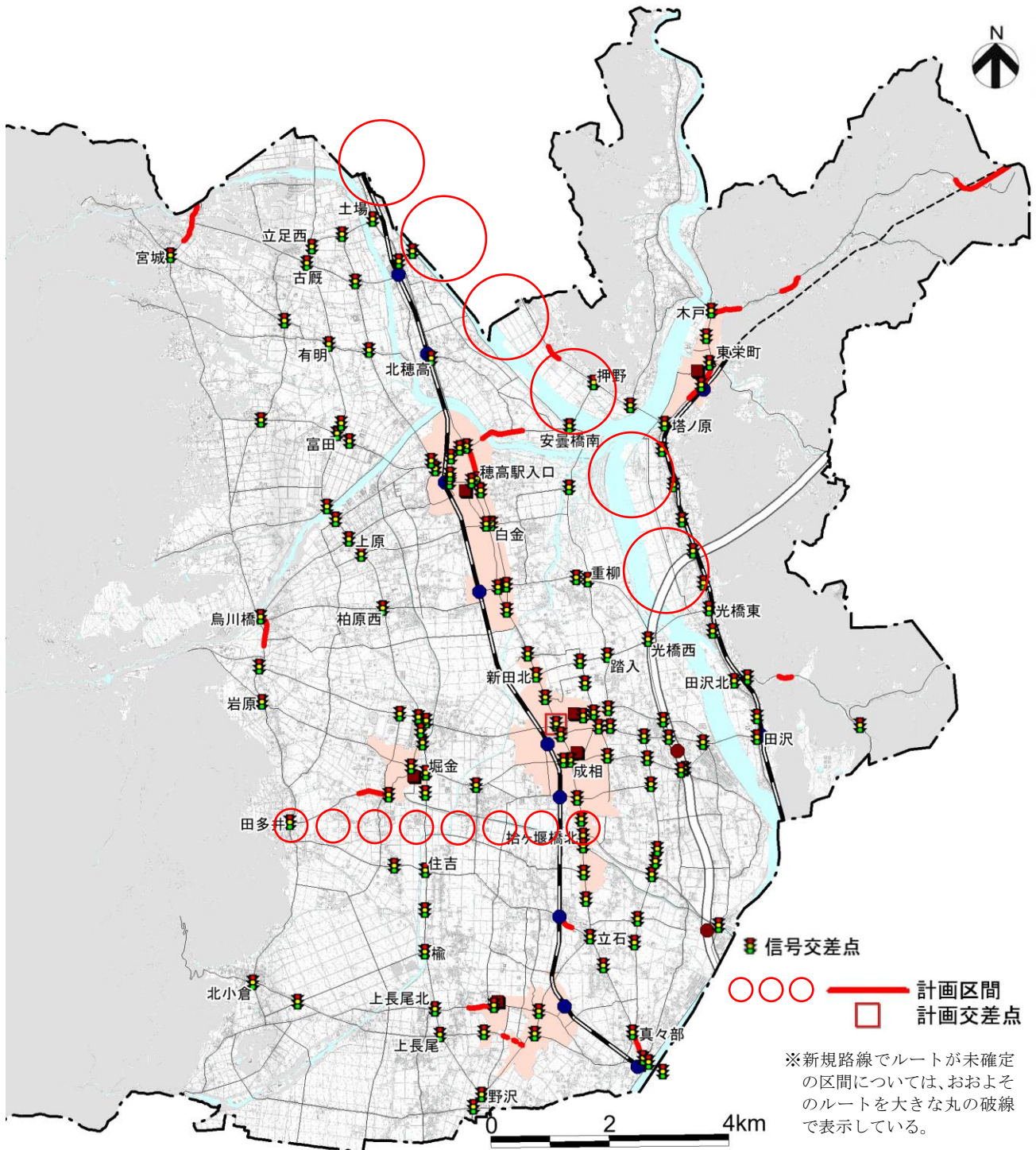


図 2-4 県道等※における既存の道路整備計画箇所等

※国道及び県管理の国道を含む

2.3 安曇野市の計画

2.3.1 第1次安曇野市総合計画 基本構想 後期基本計画（平成25年3月策定）

第1次安曇野市総合計画では、将来の都市像として、「北アルプスに生まれ 共に響き合う田園産業都市 安曇野」を掲げており、その目標を達成するために安心・安全快適なまちの形成が必要とし、特に道路については以下のような記述（ポイントを波線で明示）がある。

第4章 安全・安心・快適なまちの形成

秩序あるまちづくりの推進

具体的な施策

① 計画的なまちづくりの推進

安曇野の豊かな自然環境や景観、歴史・文化を守りつつ、暮らしやすさと産業発展のバランスが取れた田園産業都市づくりを進めるため、土地利用制度を構成する国土利用計画をはじめ、都市計画マスタープラン、土地利用基本計画、景観計画を基本として、秩序ある土地利用を市民との協働により推進し、生活基盤や経済基盤などの整備を図りつつ、均衡ある発展と適正かつ合理的な土地利用に努めます。

また、本市の「適正な土地利用に関する条例」及び「安曇野市土地利用基本計画」に基づく秩序ある土地利用を推進し、既存市街・集落周辺への集約重視のまちづくりを進めます。

② 市街地の整備

都市計画道路の整備、土地区画整理事業の実施、市街地排水路の改修などを進めます。

利便性の高いまち

具体的な施策

① 幹線道路の整備

国道や県道をはじめ幹線道路の機能的な道路整備を進め、効果的・効率的な整備を進めます。
また、市内外や交通拠点を結ぶ国道、主要地方道、県道の改良・整備を要望します。

② 生活道路の整備

路線毎の実情に合った整備手法の検討により、効率的な道路整備を実施して、道路改良及び舗装率の向上を目指します。

また、整備路線の選定については、公共性の高い路線を優先的に選定して整備を進めます。

③ 除雪対策

積雪時の交通や歩行者の安全を確保するために、除雪活動を地域住民と協力して行うとともに、効率的な除雪作業を進めます。

2.3.2 安曇野市都市計画マスタープラン（平成 22 年 11 月策定）

（1）まちづくり構想

安曇野市都市計画マスタープランのまちづくり構想では、下図のとおり「市内交通の東西又は南北の骨格として機能強化を図る路線」や「観光・レクリエーション拠点をつなぎ、歩行者や自転車が安全・便利で、美しい景観を満喫できる路線」等を示すとともに、今後の都市施設整備において、「快適な遊歩道・サイクリング道路ネットワークの構築」を重点的な取り組みの一つに掲げている。

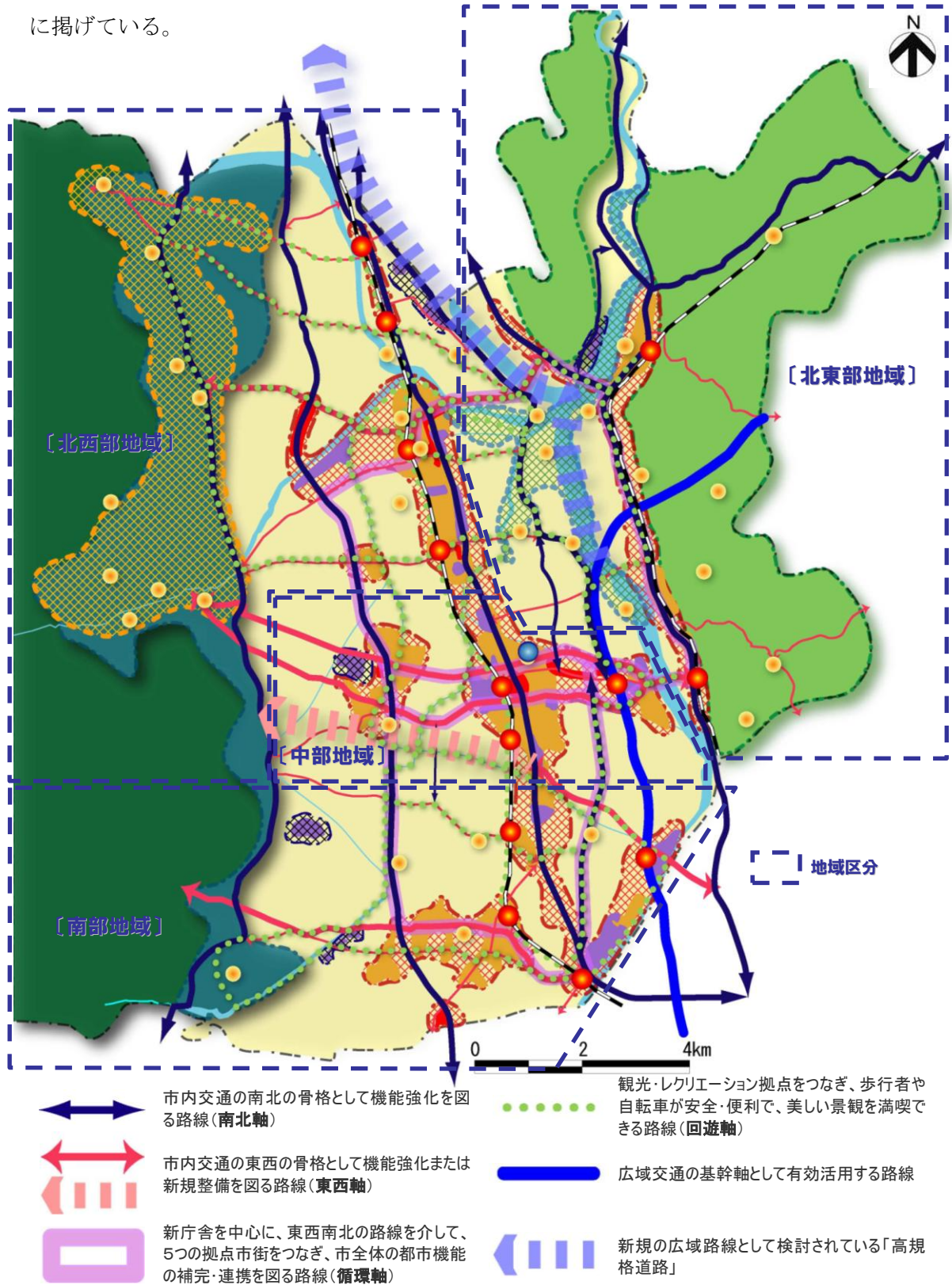


図 2-5-1 20 年後を見据えたまちづくり構想図

(2) 地域別構想


全体構想を踏まえてより詳細に示された地域別構想の概要は以下のとおりである。道路整備に関する記述部分は赤字で示す。

【北西部地域】

安らぎのある森林空間、歴史・文化の香り漂う雰囲気を活かし、観光・交流の魅力にあふれる地域づくり

①土地利用の方針

- 西山山麓の森林保全と観光・保養のための有効活用
- 散在する白地農地における無秩序な宅地開発の抑制
- 幹線道路沿いなど郊外への開発の拡散防止
- 市街地内の空地や農地への計画的な開発誘導による土地利用の促進
- 良好な環境を求める業種業態（企業の研究・開発部門など）のニーズにも対応できる産業用地の確保



②都市施設整備の方針

- 交通が集中する市街地内の幹線道路の移動円滑化・安全性向上のための整備・改良
- 良好な景観や各所に点在する観光資源を安全・快適に回遊して楽しめる動線の整備
- 観光拠点となる駅などにおける情報提供機能の強化
- 市街地居住の魅力の向上や防災に資する機能の充実した公園・緑地の整備




【北東部地域】

きれいな水や変化に富んだ地形を活かし、水辺や森林の魅力と親しめる地域づくり


①土地利用の方針

- 森林・河川の自然環境や平坦地に広がる優良な農地の保全
- 土砂災害や水害の災害危険性など立地条件を踏まえた計画的な宅地誘導
- 駅を中心とした市街地への商業店舗の集約、田園地帯の良好な景観と調和しない沿道店舗の立地抑制
- 既存の工業団地における工場集積の維持、地域資源を活用した新たな産業用地の確保



②都市施設整備の方針

- 東の玄関口となる明科駅周辺の整備による交通拠点機能の強化
- 地域の基幹軸となる国道19号の歩道整備、交通が集中する交差点の改良
- 各所に点在する観光施設やレクリエーション施設などへの分かりやすい案内・誘導



【中部地域】

都市機能の集積を活かし、住む人、働く人、訪れる人の多様なニーズに応えられる地域づくり

①土地利用の方針

- 良好な田園風景（大規模な優良農地や屋敷林のある集落）の保全
- 市の中心的な業務地区として、新庁舎（建設予定）、県安曇野庁舎、警察署、消防署、総合病院、近代美術館などの公共施設が集中している地区への都市機能の集積
- 防災機能の強化や賑わい創出を図るための密集市街地における土地区画整理や街路整備などの事業の促進
- 既存の工場拡張や新たな事業用地の確保に際しての迅速な対応と環境への配慮の両立



②都市施設整備の方針

- 新庁舎を核に、業務地区としての機能や利便の向上に資する道路の整備・改良
- 通勤・通学の主な動線となる道路の安全性向上のための整備・改良
- 高速道路I.C.、駅など、来訪者の玄関口となる空間の魅力を高めるための整備
- 災害時における主要な緊急輸送路の機能強化
- 市街地内の生活に身近な公園・緑地の整備




【南部地域】

松本市への近接性や市街地内の都市施設を活かし、居住性に優れた地域づくり


①土地利用の方針

- 平坦地で比較的大規模なまとまりのある田畑、南西の傾斜地に展開している果樹園など優良な農地の保全
- 農地への無秩序な宅地開発の拡散抑制
- 居住需要に応えるための新たな住宅団地の計画的な整備、適正な場所への開発誘導
- 市街地内における用途の混在回避
- 市街地の居住機能の向上に資する駅周辺への商業店舗の誘導・集約
- 都市基盤の整った既存の工業団地・産業団地の拡張



②都市施設整備の方針

- 市街地内の複雑な道路形状の改良
- 松本方面に通じる交通量の多い主要幹線道路（旧国道147号・広域農道など）の歩道・自転車道の整備・改良
- 鉄道利用の促進を図るための駅（中宣駅・一日市場駅・梓橋駅）周辺の整備、乗換機能の強化（駐車場や駐輪場の整備など）
- それぞれに特色を有する3つの大規模公園の機能強化

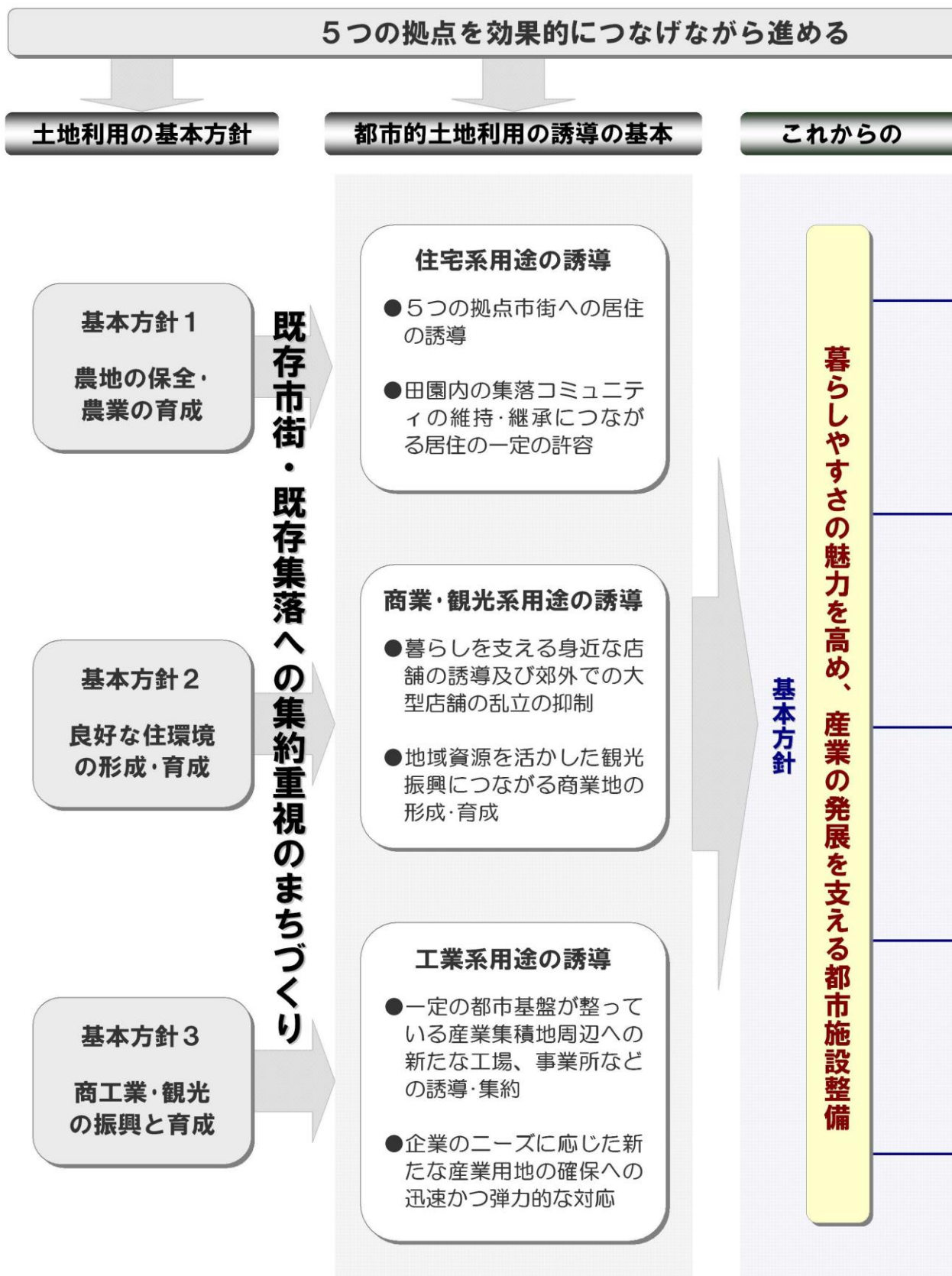


※資料：安曇野市都市計画マスタープラン（ポイントを赤字で明示）

図 2-5-2 地域別のまちづくり構想

(3) 都市施設整備の基本方針

都市施設整備に方針では、主な分野の重点的な取り組みの一つに「道路網・交通体系の構築」が位置付けられている。



※ユニバーサルデザインとは、年齢、性別、身体的状況、国籍、言語、文化、知識、経験などの違いに関係なく、誰もが使いやすく、わかりやすく、使い方の間違いが少ないデザインのことをいいます。

既存市街・集落周辺への集約重視のまちづくり

都市施設整備の考え方

主な分野の重点的な取り組み

ポイント① 安全性の確保

市内全域に被害を及ぼす巨大地震、山麓山間部での土砂災害、河川氾濫域での水害など突発的に生じる自然災害の危険性、交通事故や犯罪など日常生活のなかで起こりうる危険性などから市民生活を守るために必要な都市施設整備を図ります。

ポイント② 誰もが安心して使えるかたち

庁舎や学校などの建物、駅や公園の施設など多様な人々が利用する都市施設の整備においては、ユニバーサルデザイン※の考え方を取り入れ、誰もが安心して使えるよう工夫を施すとともに、既存の施設のバリアフリー化も促進していきます。

ポイント③ 良好な環境・景観への配慮・活用

都市施設を整備する際は、営農環境や生態系、良好な眺望など、周囲の環境や景観に常に気を配り、調和を保つ工夫を図ります。
また、森林や河川など良好な自然環境や美しい景観を享受できる都市施設整備を図ります。

ポイント④ 適正な維持管理・長持ちさせる工夫

橋梁や公園施設、各種供給処理施設など既存の都市施設の老朽化が想定されるなかで、限られた財源のもとに必要な機能を安定的に保持していくために、定期点検や早期補修など計画的かつ適切な維持管理による施設の長寿命化を図ります。

ポイント⑤ 市民などの参加と連携

これからの都市施設の整備や維持管理においては、自発的かつ実践的な取り組みを行う市民や専門的な技術や知識を有する民間企業の積極的な参加を促し、行政と連携した取り組みを推進していきます。

道路網・交通体系の構築

- 質の高い道路網の構築
- 広域交通のネットワーク機能の強化
- 公共交通の利便性の向上

レクリエーション空間・景観の整備・保全

- 多面的機能を有する身近な公園・緑地の確保
- いまある良好な自然環境の有効活用
- 快適な遊歩道・サイクリング道路ネットワークの構築

防災機能・災害対応力の強化

- 効果的・重点的な防災・減災対策
- 災害に関する情報基盤の整備・情報提供
- 災害後の対応力の強化

※資料：安曇野市都市計画マスタープラン（ポイントを赤枠で明示）

図 2-5-3 都市施設整備の基本方針：安曇野市都市計画マスタープラン

2.3.3 安曇野市幹線道路整備計画（平成 23 年 10 月策定）

安曇野市幹線道路整備計画では、幹線市道網の各路線及び区間の評価を行うとともに、基本方針を定めて、定量的かつ客観的に整備の優先順位を示している。その図を下図に示す。

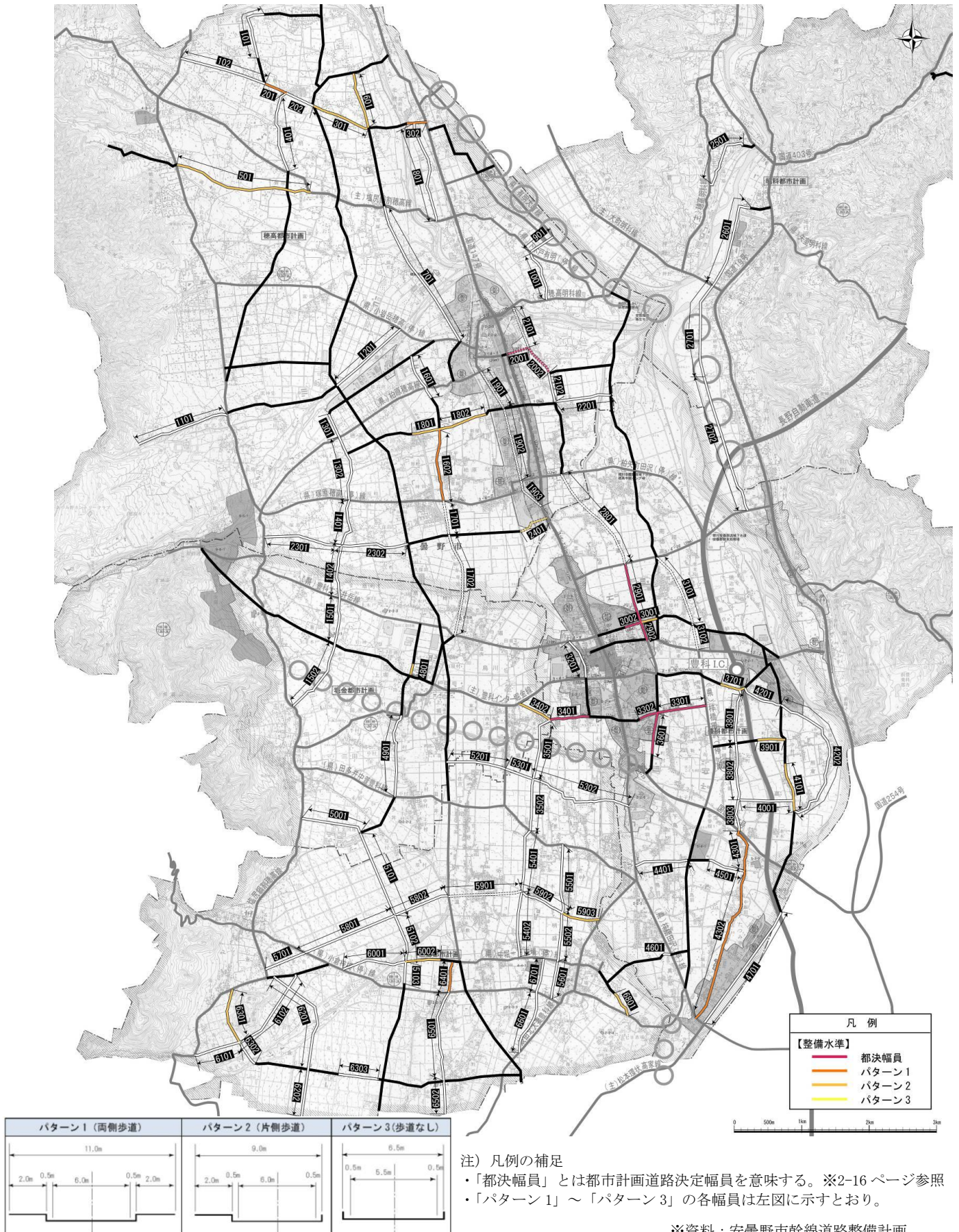
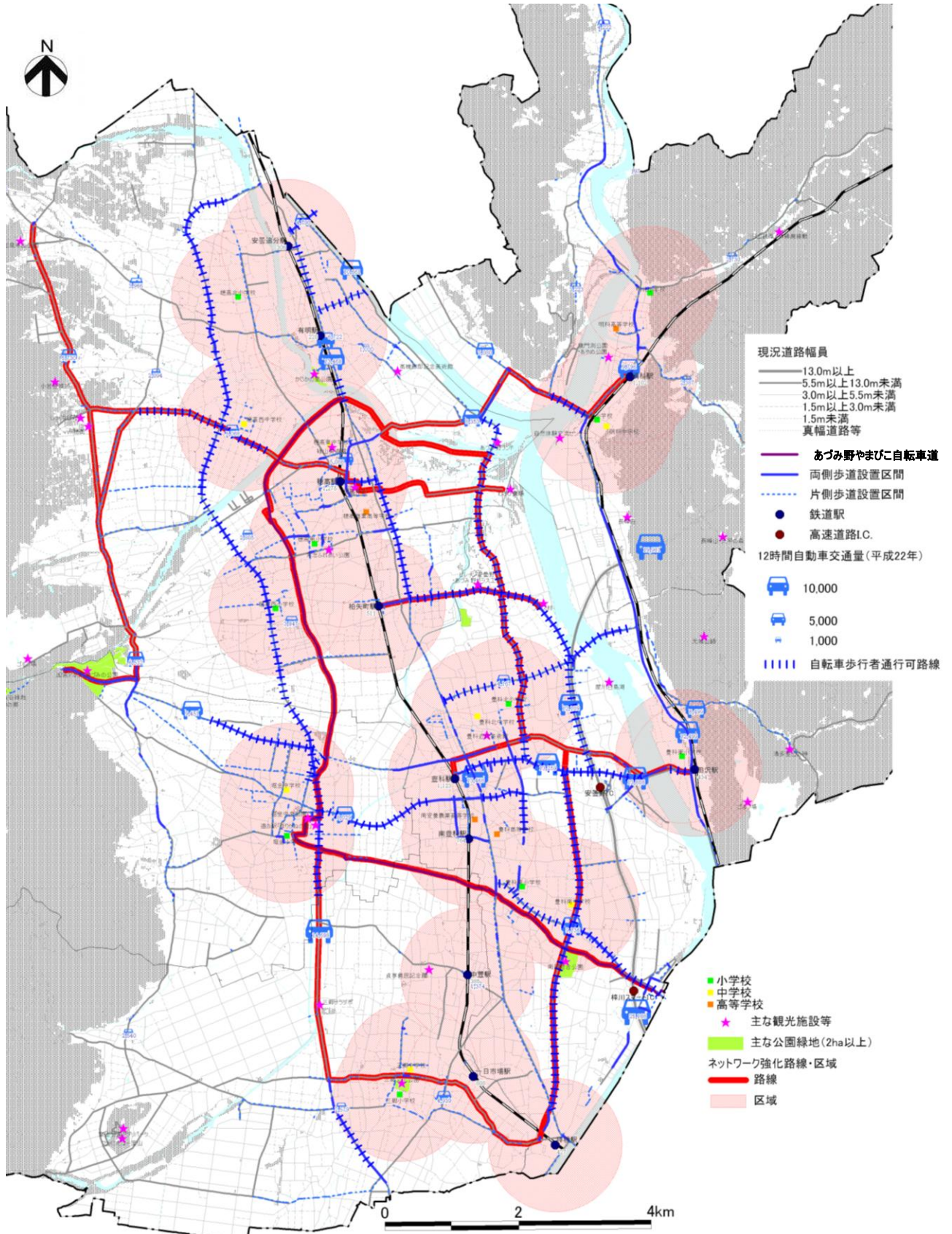


図 2-6 優先整備順位設定の結果

2.3.4 安曇野市歩道・自転車道ネットワーク整備計画（平成 24 年 3 月策定）

安曇野市歩道・自転車道ネットワーク整備計画では、生活、観光、まちづくりの3つの視点から歩道・自転車道の機能を強化すべき路線及び区域を見だし、既存の各種道路計画等を勘案して、整備優先度を示している。その図を下図に示す。

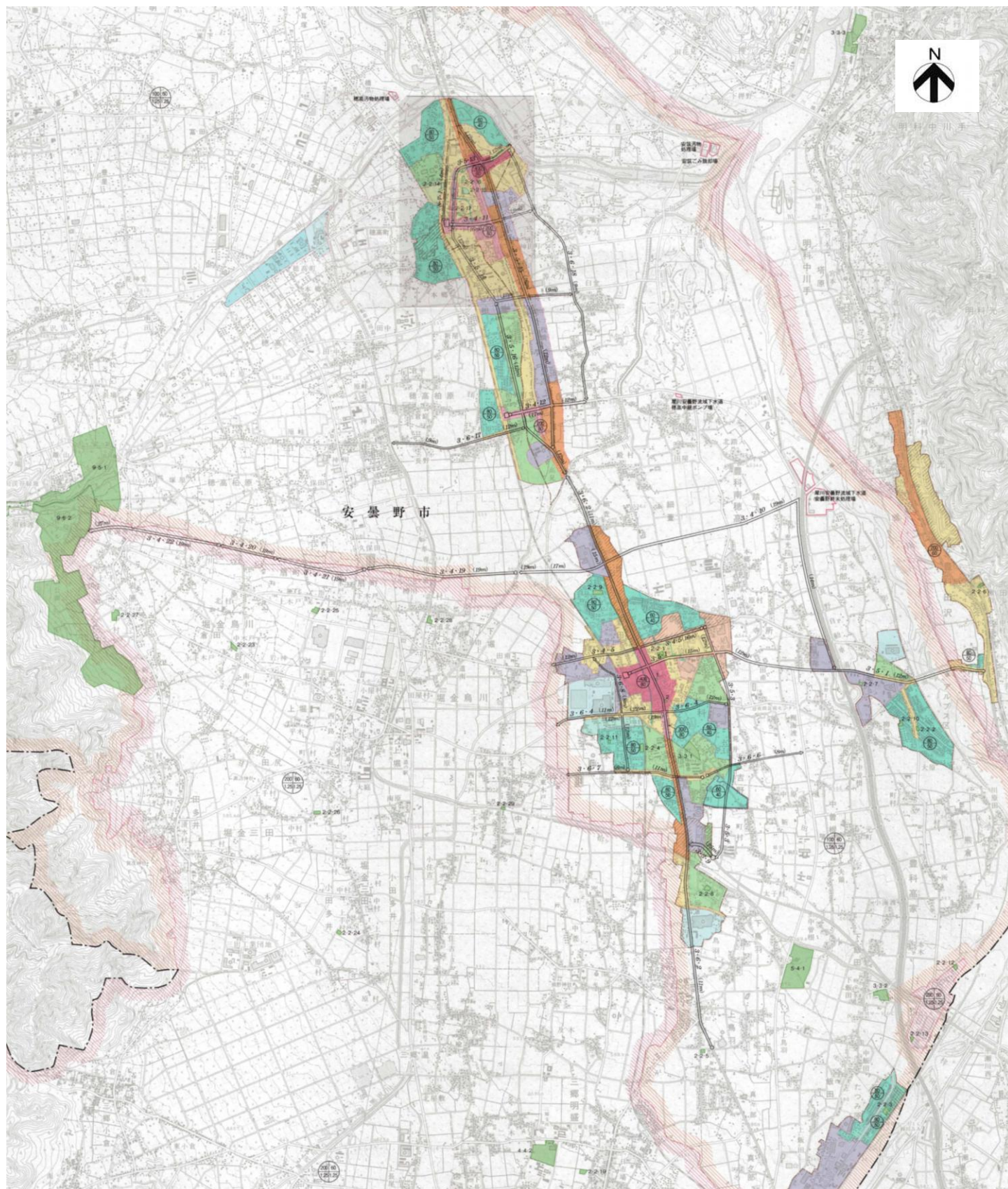


※資料：安曇野市歩道・自転車道ネットワーク整備計画

図 2-7 歩道・自転車道の重要度の高い路線又は区域

2.3.5 都市計画道路（平成 24 年 2 月変更）

平成 24 年 2 月の豊科都市計画道路の見直し後の本市の都市計画道路を下図に示す。



※資料：安曇野都市計画図

図 2-8 現在の都市計画道路

2.3.6 安曇野市の道路整備計画箇所

本計画の検討対象路線の市道において、平成27年度から平成29年度までの3カ年の道路整備実施計画に位置付けられている事業を下図に示す。

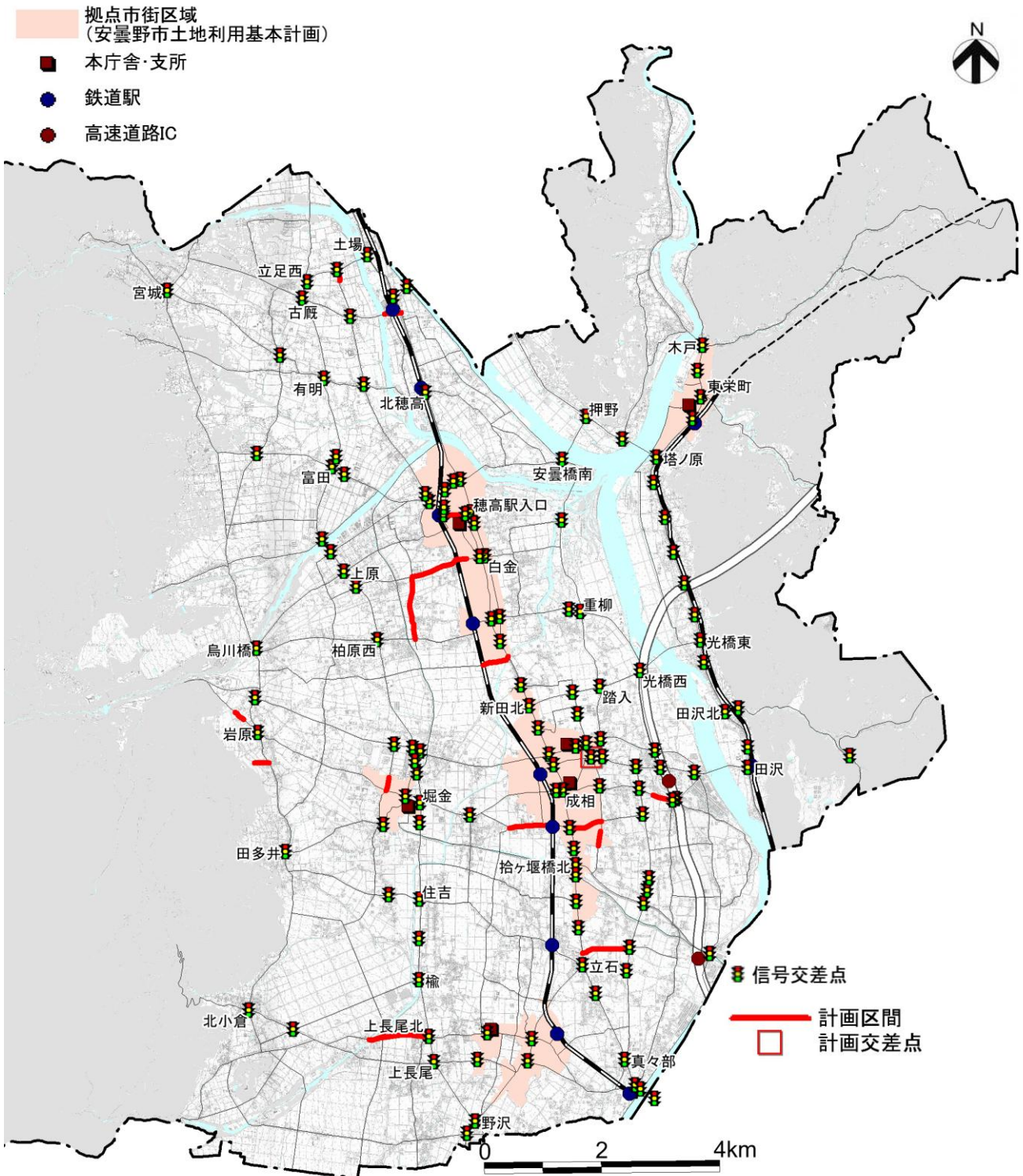


図 2-9 市道における既存の整備計画箇所

<参考> 特定交通安全施設等整備事業の実施計画指定道路

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第5条第1項に基づいて、県及び市が策定した特定交通安全施設等整備事業の実施計画の指定道路（平成24年度改訂版）を下図に示す。

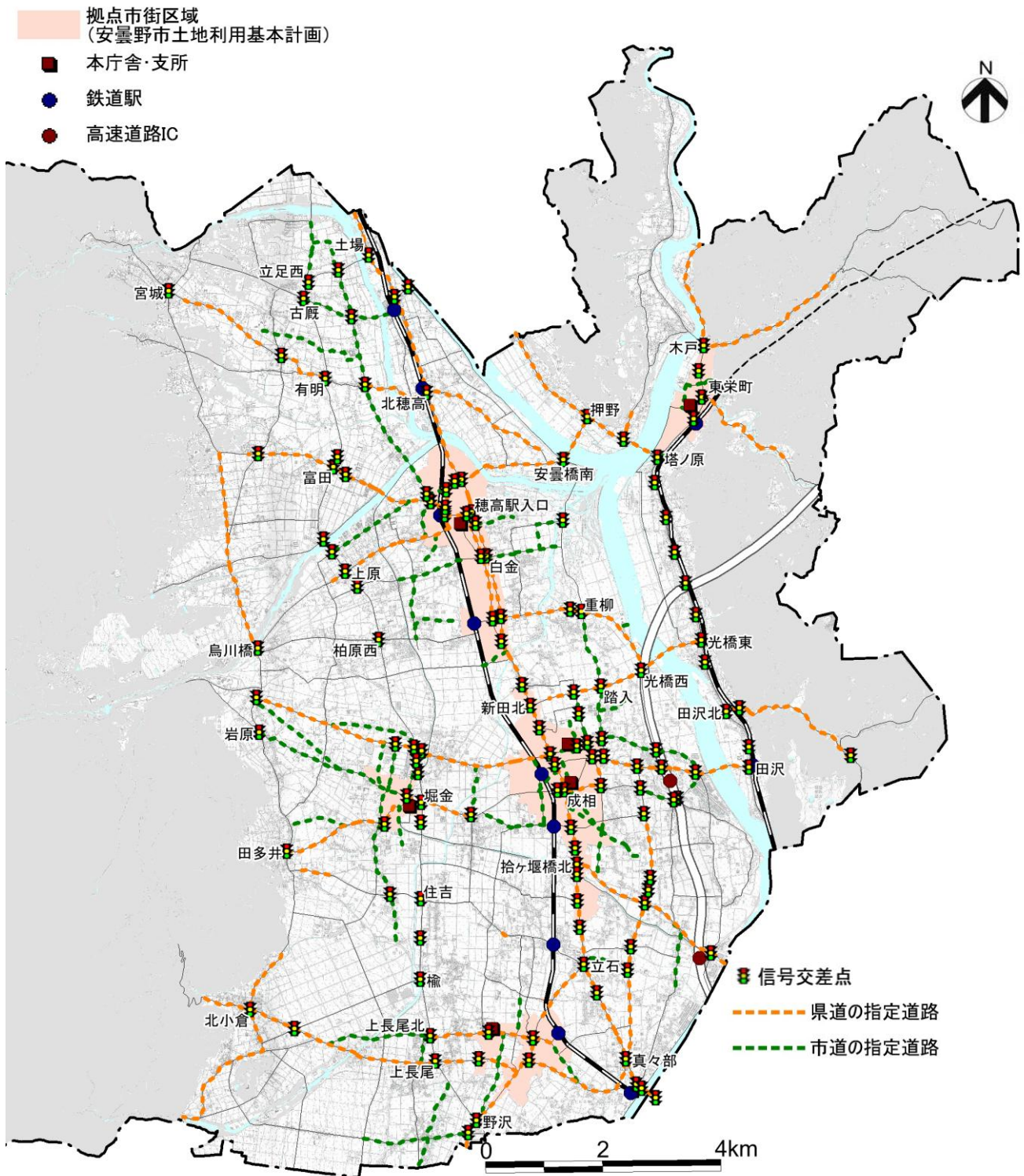
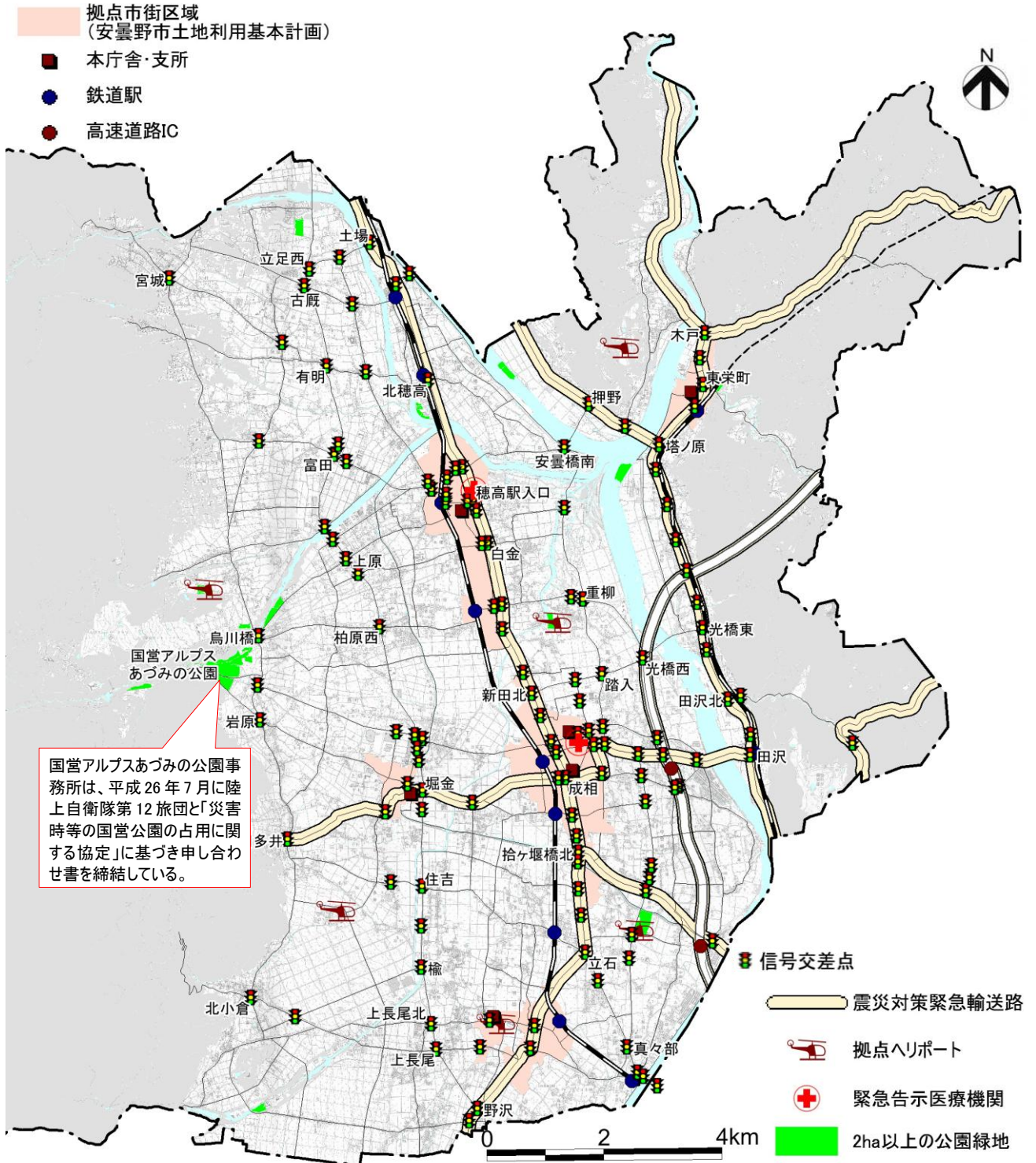


図 2-10 特定交通安全施設等整備事業による歩道整備計画箇所

2.3.7 安曇野市地域防災計画

安曇野市地域防災計画に示されている県指定の震災対策緊急輸送路*（以下単に「緊急輸送路」という。）、拠点ヘリポート、緊急告示医療機関等、本計画に関連する災害対応上の主要な施設を下図に示す。



※「震災対策緊急輸送路」として位置付けられている路線
 : 長野自動車道、国道19号、国道143号、国道147号、国道403号、県道51号(主要地方道大町明科線)、県道57号(主要地方道安曇野インター堀金線)、県道315号(一般県道波田北大妻豊科線)、安曇広域農道(一部市道を含む)
 〈補足〉本市を含む松本圏域の災害拠点病院は信州大学医学部附属病院(松本市旭3-1-1)

図2-11 災害対応上の主要な施設