

安曇野市道路整備推進計画
[改定版]

令和3年3月

安曇野市

目 次

第1章 計画の趣旨	
1.1 計画の目的	1-1
1.2 計画期間及び改定経過	1-1
1.3 計画対象範囲	1-1
1.4 計画の位置づけ	1-2
第2章 上位・関連計画の概要及び道路を取り巻く現状	
2.1 国の計画	2-1
2.2 長野県の計画	2-2
2.3 安曇野市の計画	2-10
2.4 道路を取り巻く現状	2-19
第3章 市民の意向	3-1
第4章 道路・交通に関する現状と評価	
4.1 道路整備の現況	4-1
4.2 道路の交通量	4-4
4.3 現行道路の機能評価	4-7
第5章 道路整備推進計画	
5.1 計画目標	5-1
5.2 道路整備方針	5-2
5.3 道路整備計画	5-4
第6章 計画の推進に向けて	
6.1 基本的な考え方	6-1
6.2 計画の運用方法	6-1
6.3 事業化に際しての配慮事項	6-2

第1章 計画の趣旨

第1章 計画の趣旨

1.1 計画の目的

安曇野市道路整備推進計画（以下「本計画」という。）は、安曇野市都市計画マスタープランの都市施設整備の基本方針に基づく「質の高い道路網の構築」を図るため、全市的なまちづくりの観点から、20年程度先を見据え、本市の道路網のあるべき姿（将来像）を明らかにし、今後の道路整備の方針を定めて、現在の道路網をより有効に機能させるために必要な整備内容を示し、合理的で効果的な整備の推進に資することを目的としている。

1.2 計画期間及び改定経過

本計画は、平成 27（2015）年度から令和 13（2031）年度までを計画期間とする。平成 27 年 4 月に初めて策定し、策定後 5 年を経過した令和 2（2021）年度に第 1 回の改定を行った。

1.3 計画対象範囲

本計画は、安曇野市全域を対象とし、現行道路は、道路管理者にとらわれず、下図に示す市内の幹線道路を対象とする。



図 1-1 計画対象範囲

1.4 計画の位置づけ

本計画は、本市が任意に定める非法定計画である。計画の策定にあたっては、下図に示すとおり、国や県、市の上位・関連計画の道路整備に関する方針や事業計画等をふまえ、市民等の意向や要望等の精査・反映を図りながら、道路・交通の現状や実態を的確に捉えて適切にこれを評価することにより、今後の道路整備における課題や方向性を見出し、計画への反映を図るものとする。

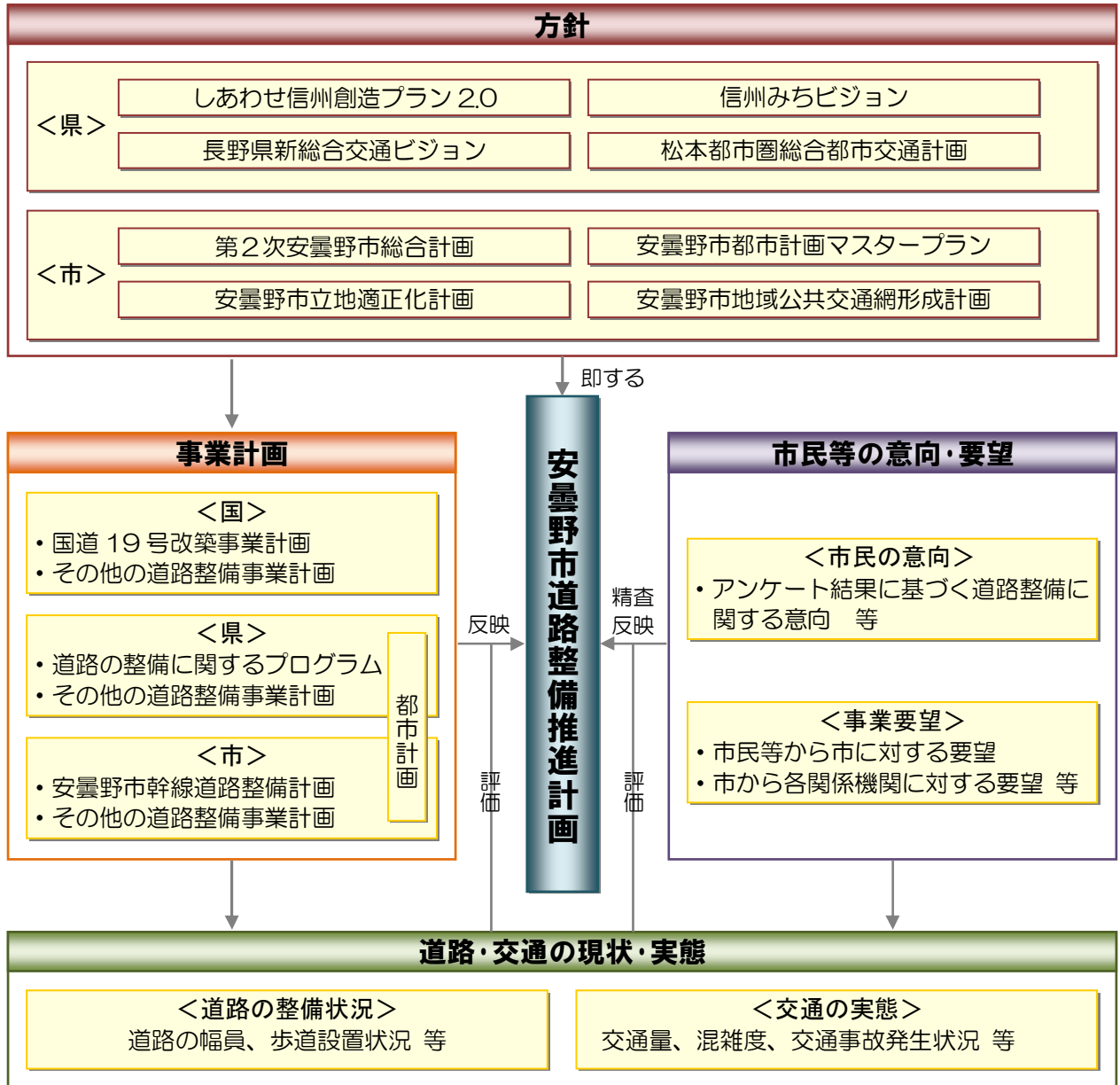


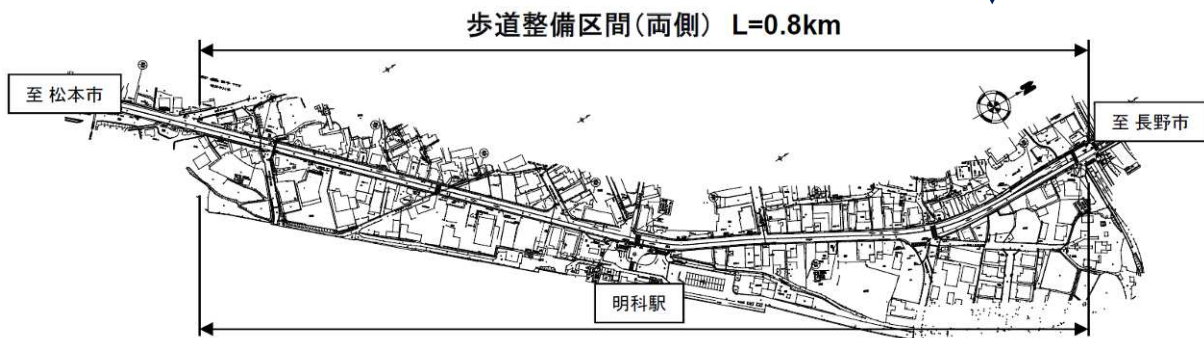
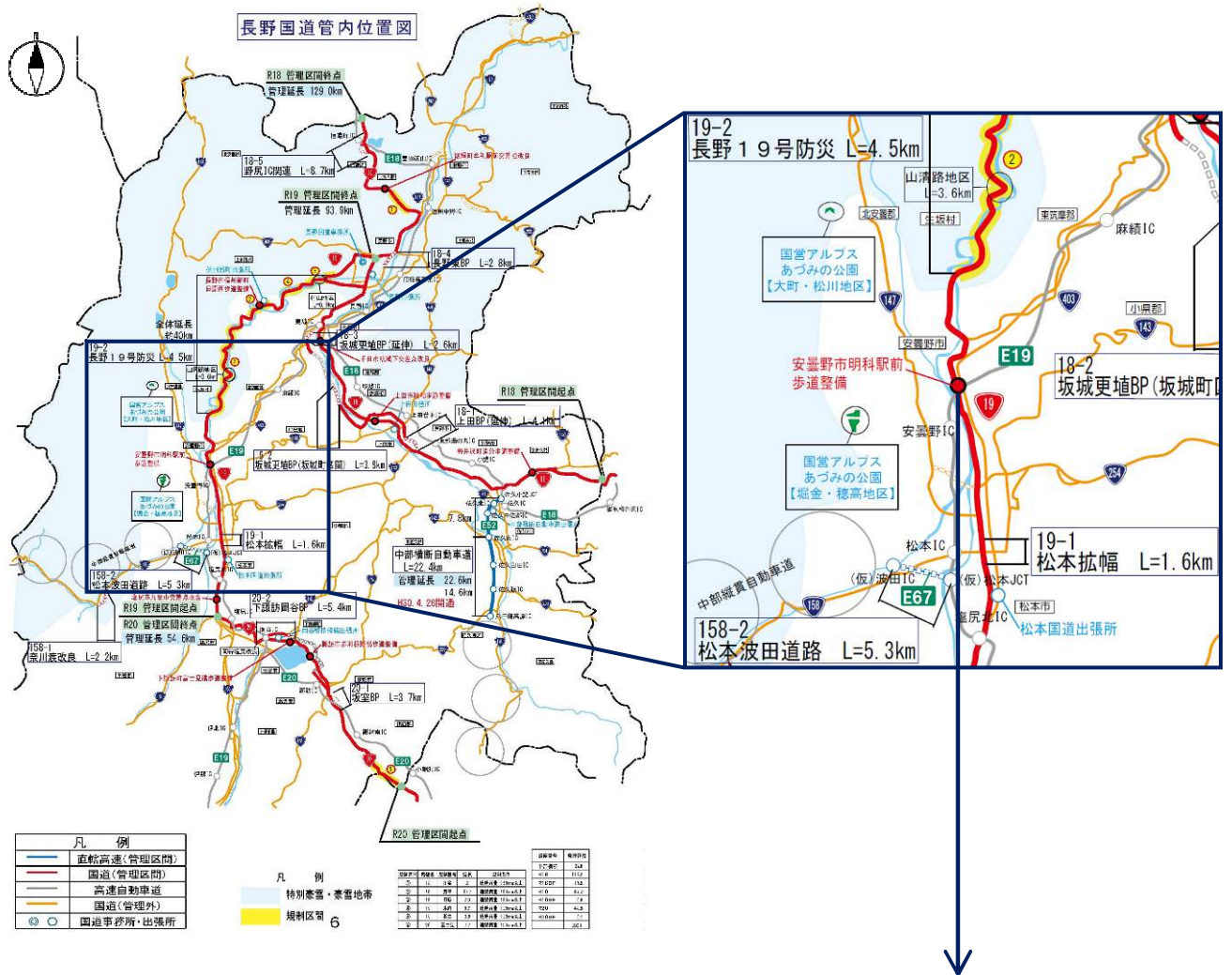
図 1-2 計画の位置づけと関係フロー

第2章 上位・関連計画の概要及び道路を取り巻く現状

第2章 上位・関連計画の概要及び道路を取り巻く現状

2.1 国の計画

国関係では、市内を南北に通る国道 19 号の改築事業として、「明科駅前歩道整備事業」が進行中である。この事業は、下図に示す延長約 0.8km の区間で、既存道路の拡幅を行い、上下線に歩道と自転車通行空間を整備するとともに、無電柱化を行うものである。この歩道整備により、J R 明科駅が立地する同区間内の沿道商店の利用者や通勤通学の歩行者・自転車等の安全性の向上が見込まれている。



資料：平成 30 年度 長野国道事業所の事業概要（国土交通省）

図 2-1 国道 19 号の明科駅前歩道整備事業の概要

2.2 長野県の計画

(1) しあわせ信州創造プラン 2.0 (長野県総合5か年計画)

平成30(2018)年3月に策定された長野県の総合5か年計画『しあわせ信州創造プラン2.0』のなかから、道路整備に関連する項目内容を抜粋し、該当箇所を強調(下線・網掛け)して以下に示す。

第4編 総合的に展開する重点施策

3 人をひきつける快適な県づくり

3-2 世界を魅了するしあわせ観光地域づくり

豊かな自然環境や個性ある歴史・伝統文化などの地域資源を活かし、暮らす人も訪れる人も皆が「しあわせ」を感じる観光地域づくりにより、交流人口を拡大します。

■観光地域としての基盤づくり

選ばれ続ける観光地であるためには、ハード・ソフト両面から観光客のニーズに対応し、官民一体となった観光インフラの整備や魅力ある観光ブランドの発信が必要です。

このため、世界に誇れる自然環境や歴史・伝統文化など、地域にある豊かな資源を十分に活かし、世界級リゾートとしての本県独自の観光ブランドを創造し、そこに暮らす人も訪れる人も「しあわせ」を感じられる観光地域の基盤づくりを進めます。

◆主な施策(道路整備に関連する部分のみ抜粋)

- 広域観光ルートの形成やサイクルツーリズムの環境整備、観光地間を結ぶ道路整備、観光資源の付加価値向上など、広域的な地域のコンセプト(ストーリー)に沿った観光地の魅力を高める戦略的な事業を実施

第4編 総合的に展開する重点施策

3 人をひきつける快適な県づくり

3-8 生活を支える地域交通の確保

公共交通網の確保や安全で円滑な移動の基盤となる道路網の整備により、持続可能で快適な交通環境を確保します。

■生活の基盤となる道路網の整備

本県の道路管理延長は全国5位と上位ですが、改良率は全国35位で全国平均を下回っています。また、道路構造物の老朽化も進行しており、効率的・効果的な道路網の整備が求められています。

このため、近年発達するICT技術等を活用しつつ、多様なニーズを踏まえ、誰もが快適に暮らせる持続可能な地域の基盤となる道路網整備に取り組みます。

◆主な施策(道路整備に関連する部分のみ抜粋)

- 道路の拡幅や4車線化、バイパス化により渋滞解消や安全性の向上を図るなど、地域間の交流や連携を深め、地域の生活を支える道路整備を推進
- 歩行者や自転車利用者が安全に安心して通行できる空間の確保や踏切道の改良を推進
- 農山村地域の生活や農林業生産を支える農道・林道の整備を推進
- 過疎地域・特別豪雪地帯における基幹的な市町村道の整備を推進

3-9 本州中央部広域交流圏の形成

高速交通網の充実を最大限に活かして国内外との交流の拡大を実現し、快適な暮らしと県内経済の発展を支えます。

■鉄道の整備促進・利便性向上

2023年の北陸新幹線（金沢～敦賀）開業や2027年のリニア中央新幹線（東京～名古屋）開業に伴い、東日本と西日本を結ぶ周回型ネットワークが形成され、県外との交流が拡大します。

新幹線の整備効果を広く県内に波及させるため、新幹線駅へのアクセス道路の整備や在来線の利便性向上に取り組みます。

◆主な施策（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

○リニア中央新幹線や北陸新幹線全線開通の整備効果を県内に波及させるため、道路整備を推進するとともに、地域公共交通の整備を促進

■高規格幹線道路・地域高規格道路の整備

国内4位の広さを有し、内陸に位置する長野県にあつて高規格幹線道路などの整備は県内をはじめ県外との交流を容易にし、産業、観光、医療、防災面などに不可欠な社会基盤です。

ミッシングリンクを解消するため、高規格幹線道路、地域高規格道路の整備を一層進めます。

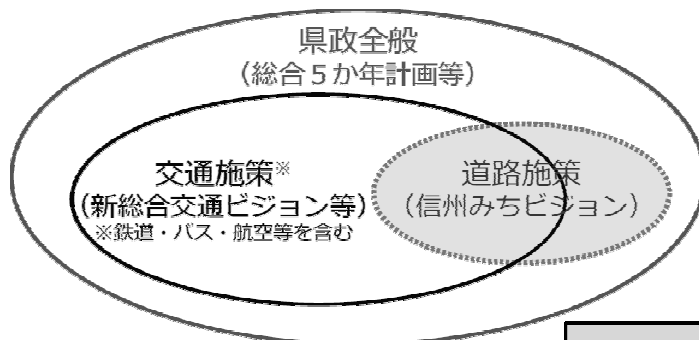
◆主な施策（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

○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するとともに、松本糸魚川連絡道路の整備を推進

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

○高規格幹線道路や地域高規格道路の整備効果を広く県内に波及させる道路の整備

参考 長野県の道路整備関連計画の体系



期間	2018年	2027年
	2013～2017年	2018～2022年
総合5か年計画	→	→ (想定)
新総合交通ビジョン	→	→
信州みちビジョン		→

資料：信州みちビジョン

(2) 長野県新総合交通ビジョン

平成 25 (2013) 年 3 月に策定された『長野県新総合交通ビジョン』のなかで掲げられている県が目指す交通の将来像と、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。

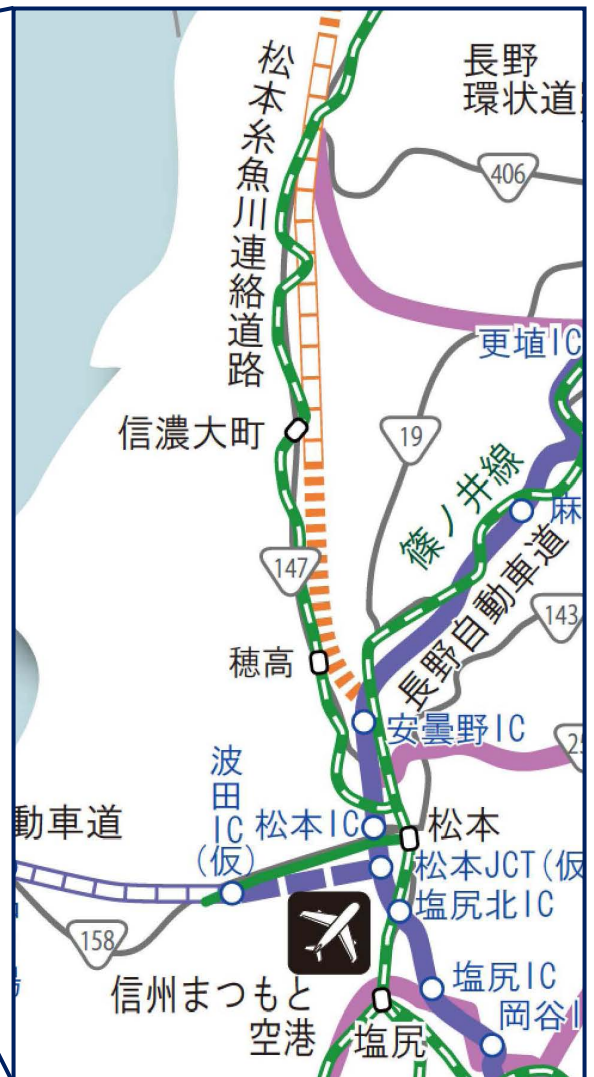
- 将来像 1** 長寿社会の確かな暮らしを支える
地域交通の確保
- 将来像 2** 交流の結節点“信州”を快適につ
なぐ移動環境の形成
- 将来像 3** 東日本と西日本、太平洋と日本海
を結び海外へと広がる「本州中央部
広域交流圏（仮称）」の構築



本州中央部広域交流圏（仮称）



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

図 2-2 長野県が目指す交通の将来像

(3) 信州みちビジョン

平成30(2018)年3月に策定された『信州みちビジョン』では、長野県の総合5か年計画に示された2030年頃の長野県の将来像や道路関連の課題等をふまえた上で、以下の基本目標と基本方針を定めている。

2030年頃の長野県の将来像
<p>県では2018年度からの総合5か年計画を、概ね2030年の長野県の将来像を展望する長期ビジョンと位置付け、以下①～④の姿をめざしていることから、本ビジョンにおいては総合5か年計画のめざす姿を将来像として共有することとします。</p> <p>長野県のめざす姿</p> <p>①産業の生産性が高い県</p> <ul style="list-style-type: none"> 柔軟で足腰の強い産業が地域の活力を生み出し、県民の生活を支えている。 <p>②人をひきつける快適な県</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊かな自然や地域に根付いた文化、生活の利便性などが調和した質の高いライフスタイルのもとで、国内外と活発に交流している。 <p>③いのちを守り育む県</p> <ul style="list-style-type: none"> 自らの健康と豊かな自然環境を守り、安心できる暮らしを次世代に継承している。 <p>④誰にでも居場所と出番がある県</p> <ul style="list-style-type: none"> 誰もが等しく社会からその存在と役割を認められ、自らの可能性に挑戦し、自分らしく生きている。

資料：長野県総合5か年計画

4 基本目標

将来像や道路関連の課題等をふまえた上で、以下を基本目標とします。

つなぐ・まもる・いかす 信州のみちづくり

考え方

人口減少・高齢化や社会の広域化・国際化等の課題を、限られた予算の中で解決するためには、道路を「つなぐ」だけではなく、命や暮らしを「まもる」こと、道路を地域づくりへ「いかす」ことが求められています。

今後はこの3要素をバランスよく進めていくことが重要であるため、上記を本ビジョンの基本目標とします。

5 基本方針

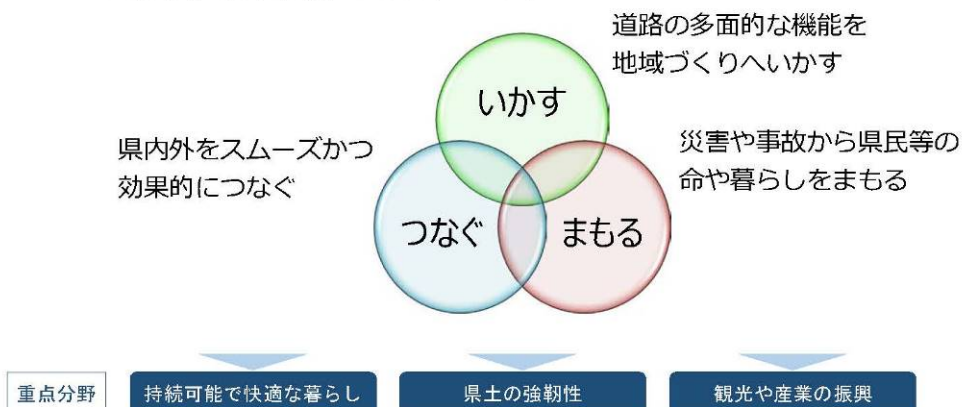
本ビジョンの基本方針は以下3つとし、重点分野等を進める際に、それぞれの方針を反映させるものとします。

3つの基本方針

「つなぐ」県内外をスムーズかつ効果的につなぐ

「まもる」災害や事故から県民等の命や暮らしをまもる

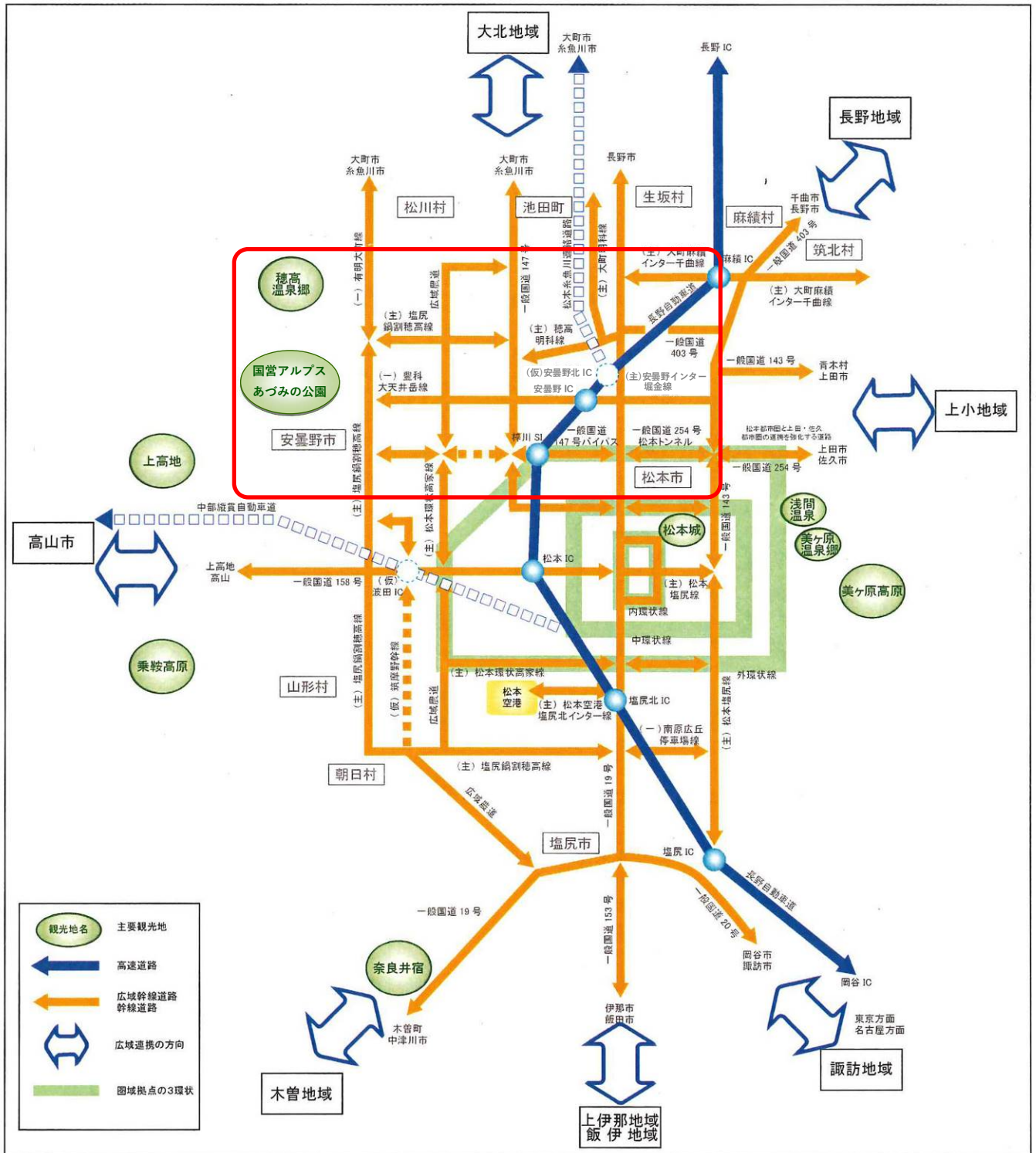
「いかす」道路の多面的な機能を地域づくりへいかす



資料：信州みちビジョン

図 2-3 基本目標と基本方針

- ・ 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。



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。

※資料：松本都市圏総合都市交通計画

図 2-5 将来道路網（広域幹線道路・幹線道路ネットワーク）

(5) 安曇野建設事務所管内の道路整備事業計画

長野県の総合5か年計画に示されている「公共事業の主な整備箇所一覧（全体事業費が5億円以上と見込まれるもの）」に掲載されている事業計画のほか、国道を含めて、安曇野建設事務所管内（＝安曇野市内）で予定されている事業計画区間を下図に示す。このうち、松本糸魚川連絡道路については、次ページに安曇野市新設区間ルート帯案の詳細図を示す。

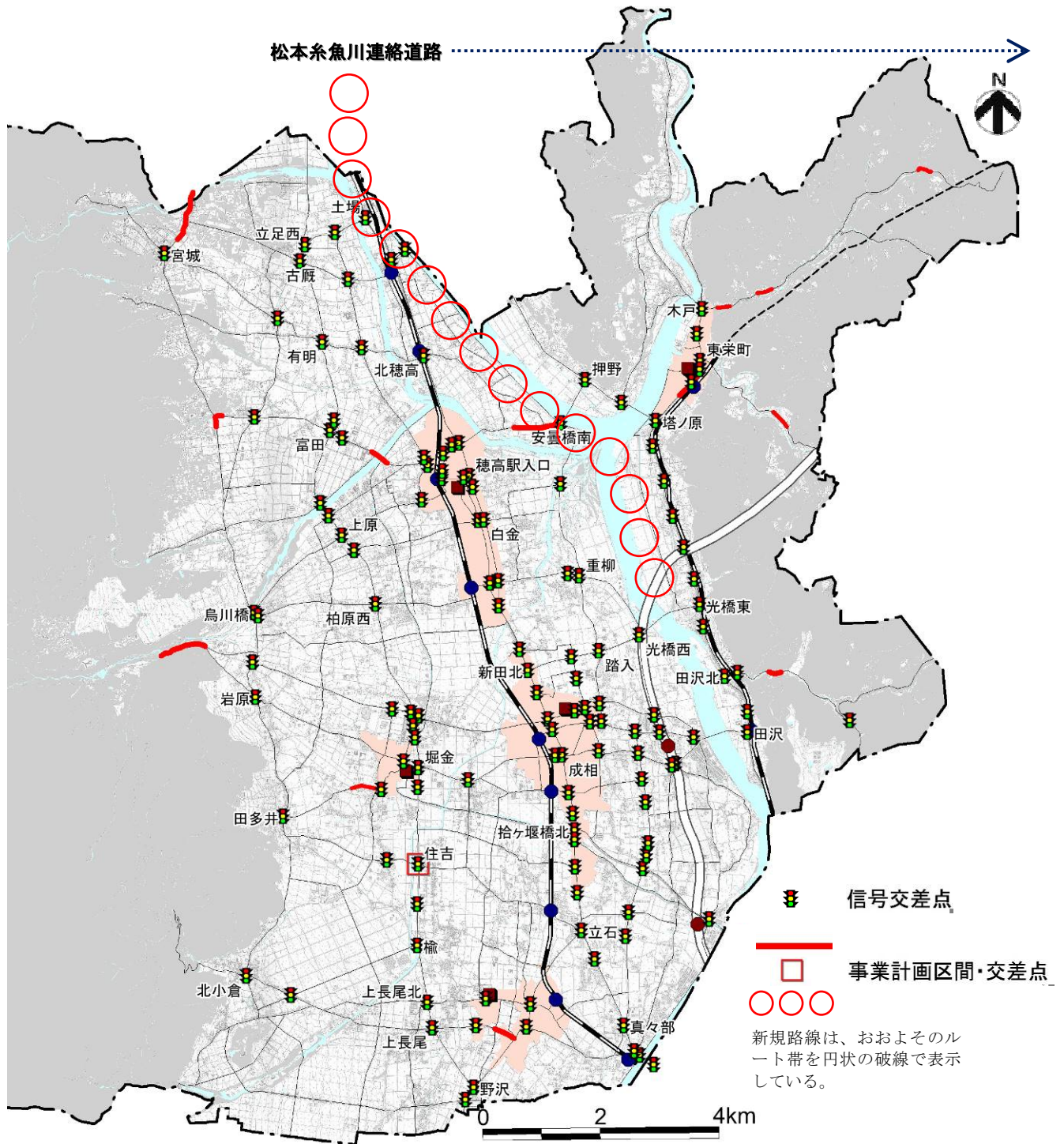
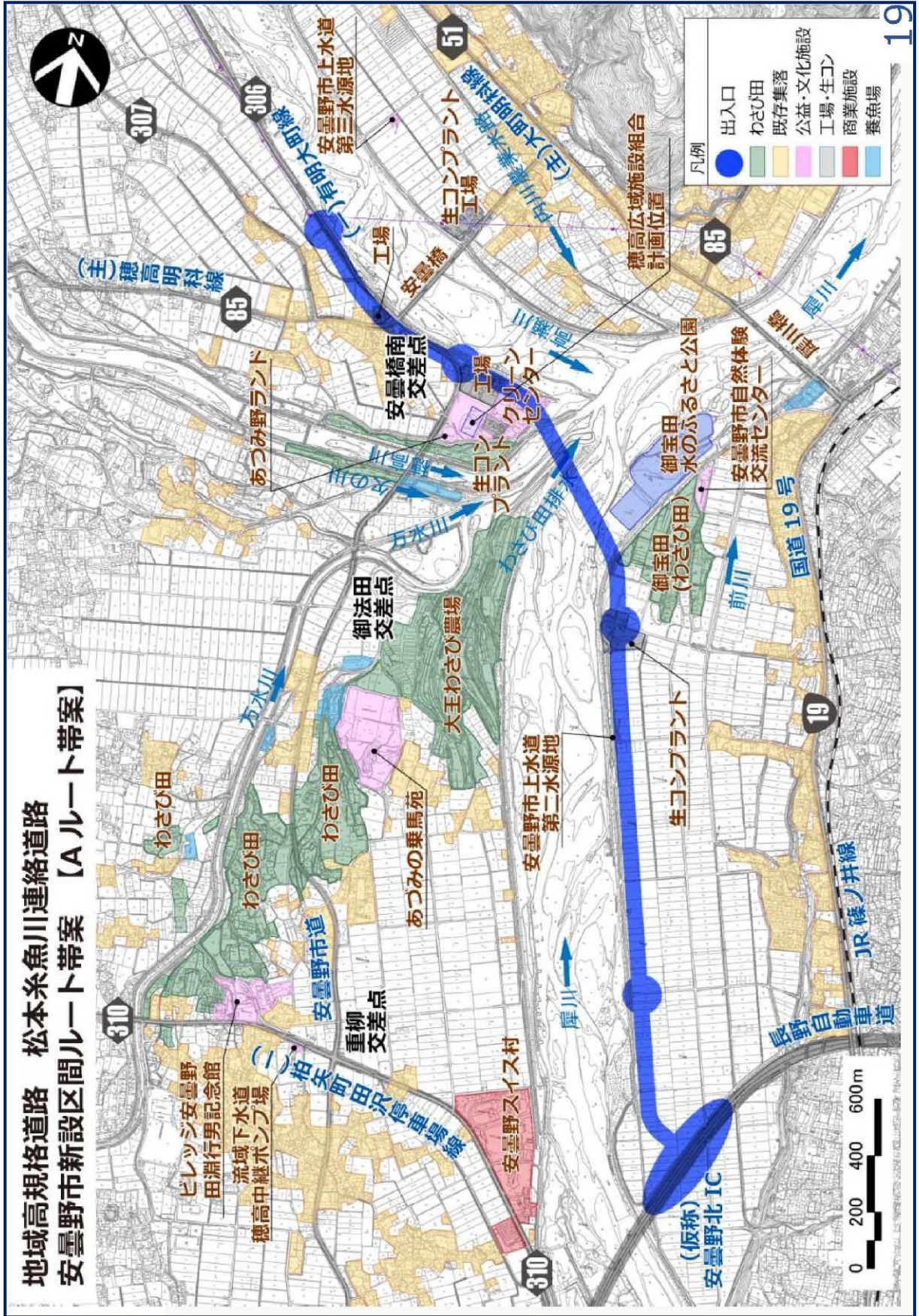


図 2-6 国道及び県道の道路整備の事業計画区間



※資料：地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 安曇野市新設区間 第7回説明会資料

図2-7 松本糸魚川連絡道路（安曇野市新設区間ルート帯案）

2.3 安曇野市の計画

(1) 第2次安曇野市総合計画

令和2（2020）年3月に策定された『第2次安曇野市総合計画』のなかから、道路整備に関連する項目内容を抜粋し、該当箇所を強調（下線・網掛け）して以下に示す。

第3章 前期基本計画

第5節 基本施策

基本目標4 安全・安心で快適なまち

基本施策4-3-1 秩序あるまちづくりの推進

計画的な土地利用を促し、暮らしやすさと産業発展のバランスが取れた持続可能なまちづくりを進めます。

◆前期基本計画における主な取組

1 コンパクトなまちづくりの推進

- ・商業・医療・福祉施設や住居などがまとまって立地した、コンパクトで利便性の高いまちづくりを推進します。

2 安曇野インター周辺の開発

- ・安曇野インター周辺の土地利用の検討と、開発調整に取り組みます。

3 都市計画道路の整備

- ・生活の利便性向上と安全・安心なまちづくりのために、都市計画道路の整備を進めます。

第3章 前期基本計画

第5節 基本施策

基本目標4 安全・安心で快適なまち

基本施策4-4-1 道路整備の推進

長期的視点から、道路や橋の整備と老朽化地策を行い、利便性や安全性が確保された道路環境を目指します。

◆前期基本計画における主な取組

1 幹線・生活道路の整備

- ・国や県などの関係機関と連携し、幹線道路の整備に取り組みます。
- ・緊急性や必要性などを勘案し、生活道路の整備を進めます。

2 施設の長寿命化と適正な維持管理

- ・道路や橋梁などの長寿命化と適正な維持管理に努め、安全で安心な道路環境の整備を進めます。

3 効率的な除雪対策

- ・積雪時の交通や歩行者の安全を確保するために、区やPTAなどと協力しながら、効率的な除雪対策に取り組みます。

(2) 安曇野市都市計画マスタープラン

令和3年(2021)年7月に改定予定の『安曇野市都市計画マスタープラン』では、まちづくりの基本方針に掲げた「都市機能の秩序ある集約と有機的な連携による持続可能なまちづくり」を図るため、まちづくりの骨格を形成する交通基幹軸を下図のように整理し、南北東西の基幹軸と都市機能の相互の補完・連携のための循環軸を位置づけて、目指すまちの基本構造の図(2-12ページ参照)まちづくりの骨格として示し、各基幹軸の役割(2-13ページ参照)を明示している。

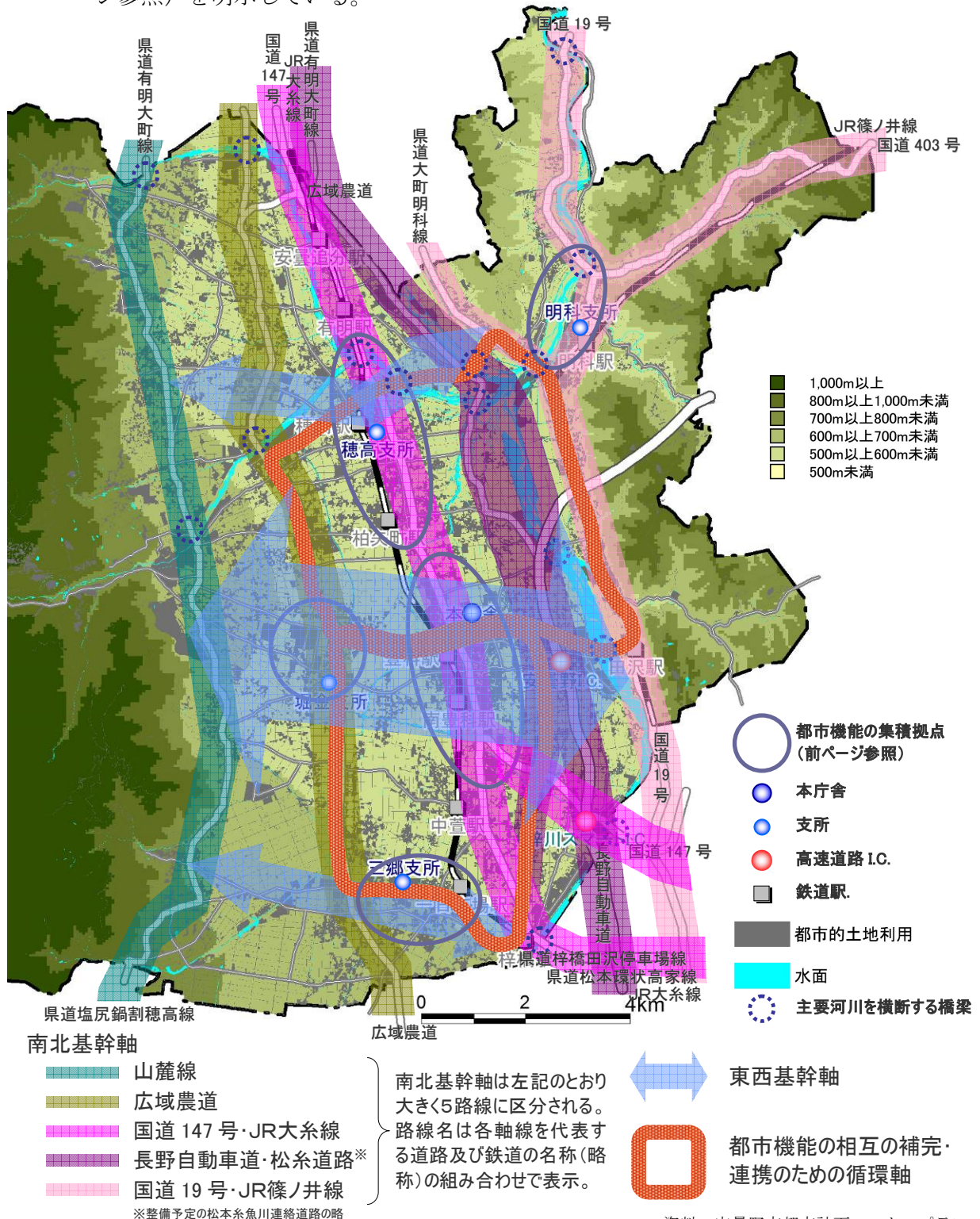


図2-8 まちづくりの骨格を形成する交通基幹軸

5つの拠点と新たな雇用の場を効果的につなげながら進める
 既存市街・集落周辺への集約重視のまちづくり

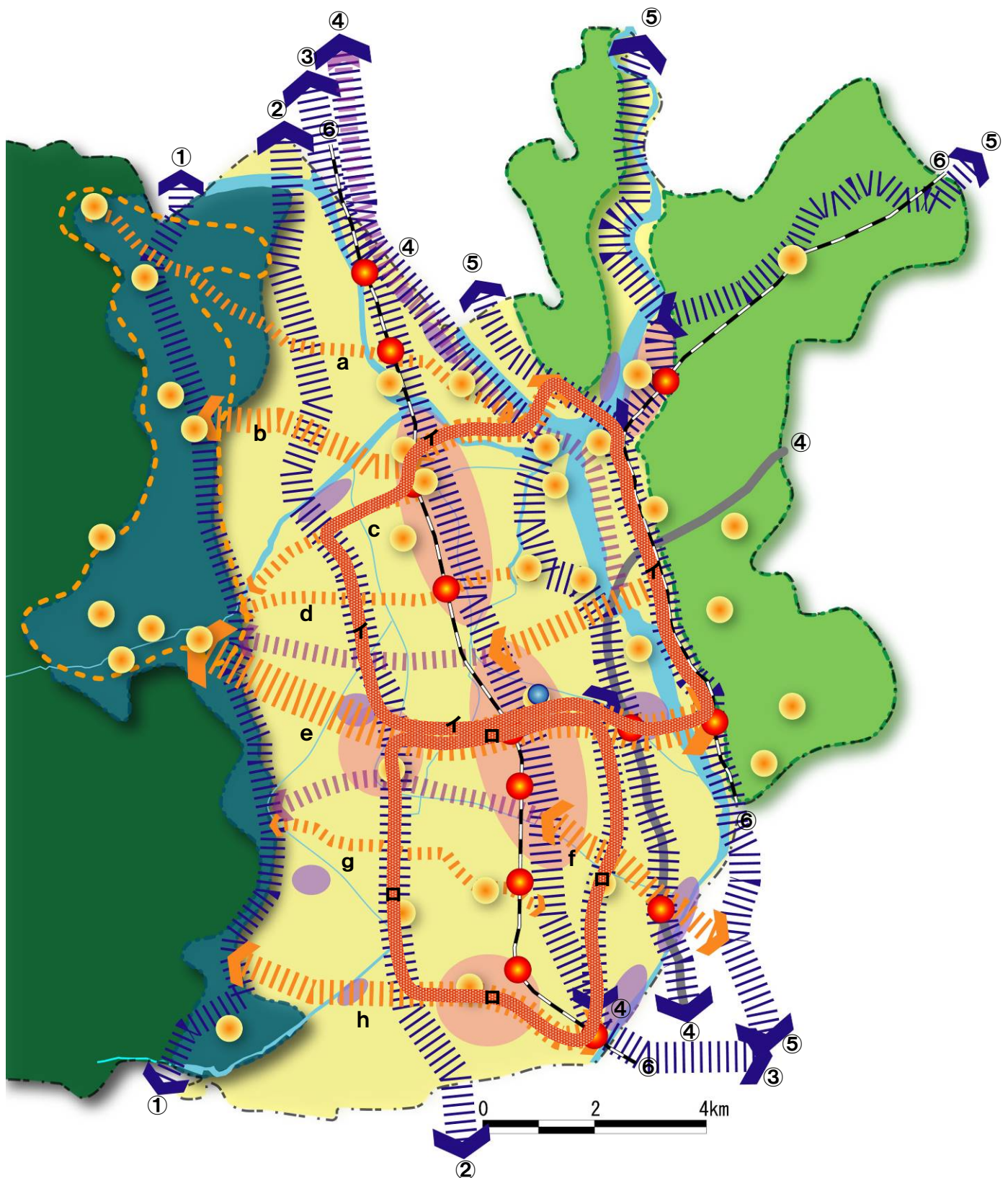


図 2-9 目指すまちの基本構造

■まちづくりの基盤となる環境（土地利用）

○拠点市街地

都市機能の集約の拠点となる旧町村の中心市街

○産業集積地

産業集約の核となる一定の都市基盤の整った工場、事業所の集積地

○田園環境

広がりのある農地を保全していくことを基本として、その環境を著しく乱さない範囲で、新たな居住を受け入れ、集落の維持・継承を図る田園環境

○西山山麓の森林環境

観光・保養地として、良好な森林空間の保全を図る西山山麓

○東山山麓・山間部の森林環境

既存の居住とその周辺一帯の森林環境を保全する東山の山麓・山間部

○山岳地帯の森林環境

北アルプスの峰々につながる森林環境を保全する山岳地帯

● 本庁舎 ● 観光拠点 □ 観光資源の集積エリア ■ 連続する水辺空間

■まちづくりの骨格（都市施設）

〔南北軸〕

①西山山麓基幹軸



北アルプスの山麓に連続する観光拠点や保養の拠点を結び、広域的な活性化につなげる幹線道路

②田園集落基幹軸



市内の西側一帯に広がる田園集落における暮らしの環境を結ぶ幹線道路

③市街地基幹軸



都市機能の集積する2つの拠点市街（豊科・穂高）を結ぶ幹線道路

④広域交通基幹軸



大都市圏への広域的なつながりをもつ安曇野I.C.から南北方向に展開する幹線道路

⑤東山山麓・山間基幹軸



県内の拠点都市（北は長野市、南は松本市）へ接続する幹線道路

⑥鉄道軸



南北を結ぶ公共交通の基幹軸となるJR大糸線・JR篠ノ井線

〔東西軸〕

a, c, d 穂高地域補完軸



西山山麓を中心に各所に散在する観光資源を相互に結ぶ幹線道路

b 北部基幹軸



穂高の拠点市街と明科の拠点市街を相互に結ぶ市内北側の幹線道路

e, f 中央基幹軸



豊科の拠点市街、堀金の拠点市街を介して、南北5軸を相互に結ぶ複数の幹線道路

g 堀金・豊科地域補完軸



堀金地域と豊科地域を結び、南北軸を経て松本市方面に通じる幹線道路

h 南部基幹軸



三郷の拠点市街を介して、西山山麓と松本市街を相互に結ぶ市内南側の幹線道路

〔循環軸〕

イ 北部循環軸

豊科、明科、穂高、堀金の各拠点市街を相互に結ぶ幹線道路

ロ 南部循環軸

豊科、三郷、堀金の各拠点市街を相互に結ぶ幹線道路



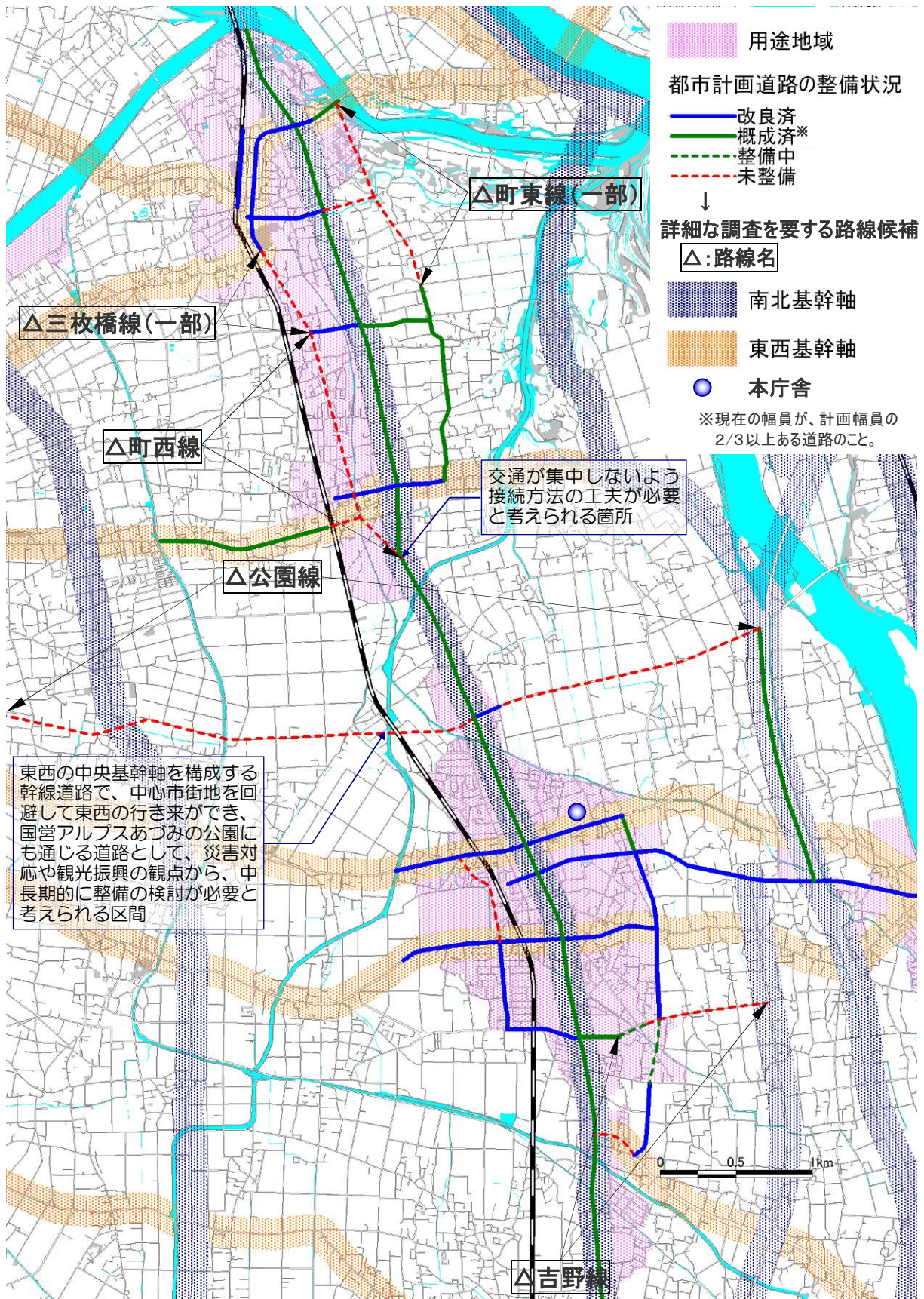
(3) 安曇野都市計画道路

安曇野都市計画道路（国道及び県道の決定権者は県）は、直近では令和2（2020）年12月に見直しが行われ、下表のように設定されている。次ページに、令和3（2021）年3月現在の整備状況と安曇野市都市計画マスタープランに示された見直し検討図を示す。

表 2-1 都市計画道路一覧

●安曇野都市計画区域の都市計画道路

道路番号	名 称	幅 員	計 画 延 長 (約)	改 良 済 み 延 長 (約)	決 定 年 月 日	告 示 番 号	変 更 回 数	備 考
3・5・1	駅 通 り 線	12m	3,620m	3,620m	昭30. 5.16	建告第699号	5	
3・6・2	本 町 通 線	11m	5,660m	1,010m	昭30. 5.16	建告第699号	5	
3・5・3	東 町 通 線	12m	2,280m	1,730m	昭30. 5.16	建告第699号	5	
3・6・4	呉 羽 通 線	11m	1,690m	1,690m	昭30. 5.16	建告第699号	5	
3・4・5	神 明 通 線	16m	1,490m	1,490m	昭30. 5.16	建告第699号	5	
3・5・6	吉 野 線	12m	1,250m	360m	昭30. 5.16	建告第699号	3	
3・6・7	本 村 線	11m	490m	490m	昭30. 5.16	建告第699号	6	
3・6・8	西 町 線	12m	1,210m	560m	昭30. 5.16	建告第699号	4	
3・3・9	高 家 線	25m	330m		平 4. 6.25	県告第466号	1	
3・4・10	公 園 線	19m	4,570m	180m	平 7. 3.16	県告第238号	2	
3・4・11	駅 前 線	16m	830m	490m	昭33.12.23	建告第2194号	2	
3・4・12	柏矢町駅前線	17m	760m	760m	昭33.12.23	建告第2194号	3	
3・5・13	常 盤 町 線	12m	1,160m	1,050m	昭33.12.23	建告第2194号	2	
3・5・14	三 枚 橋 線	12m	1,600m	520m	昭33.12.23	建告第2194号	2	
3・5・15	国 道 線	12m	3,810m		昭33.12.23	建告第2194号	2	
3・5・16	町 西 線	12m	1,860m		昭33.12.23	建告第2194号	2	
3・6・17	常 念 線	9m	1,350m		昭33.12.23	建告第2194号	2	
3・6・18	町 東 線	9m	2,670m		昭33.12.23	建告第2194号	2	
3・4・19	公 園 線	19m	1,480m		平 7. 2.27	県告第161号	1	
3・4・20	公 園 線	19m	560m		平 7. 2.27	県告第161号	1	
3・4・21	公 園 線	19m	880m		平 7. 2.27	県告第161号	1	
3・4・22	公 園 線	19m	1,320m	440m	平 7. 2.27	県告第161号	1	
8・7・1	碌 山 通 線	4m	550m	550m	平 2.11. 2	町告第39号	1	

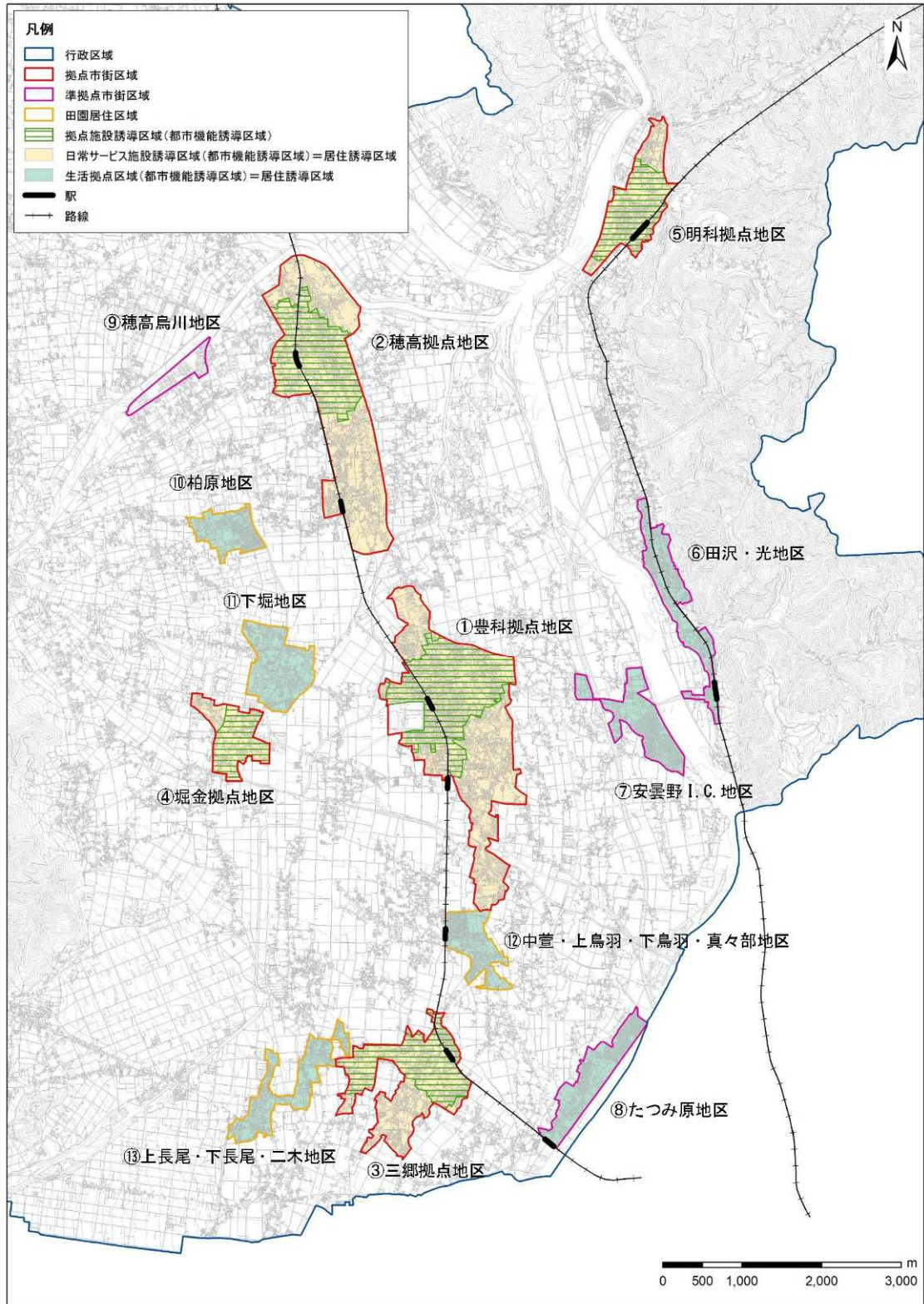


※資料：安曇野市都市計画マスタープラン

図 2-10 都市計画道路の見直し検討図

(4) 安曇野市立地適正化計画

平成30(2018)年4月に策定された『安曇野市立地適正化計画』は、都市計画マスタープランの高度化版で、都市計画と公共交通が一体化した「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの促進を目的とし、安曇野市の適正な土地利用に関する条例に基づく『安曇野市土地利用基本計画』の区域設定をふまえて、市内で都市機能を誘導する区域を下図のように定めている。

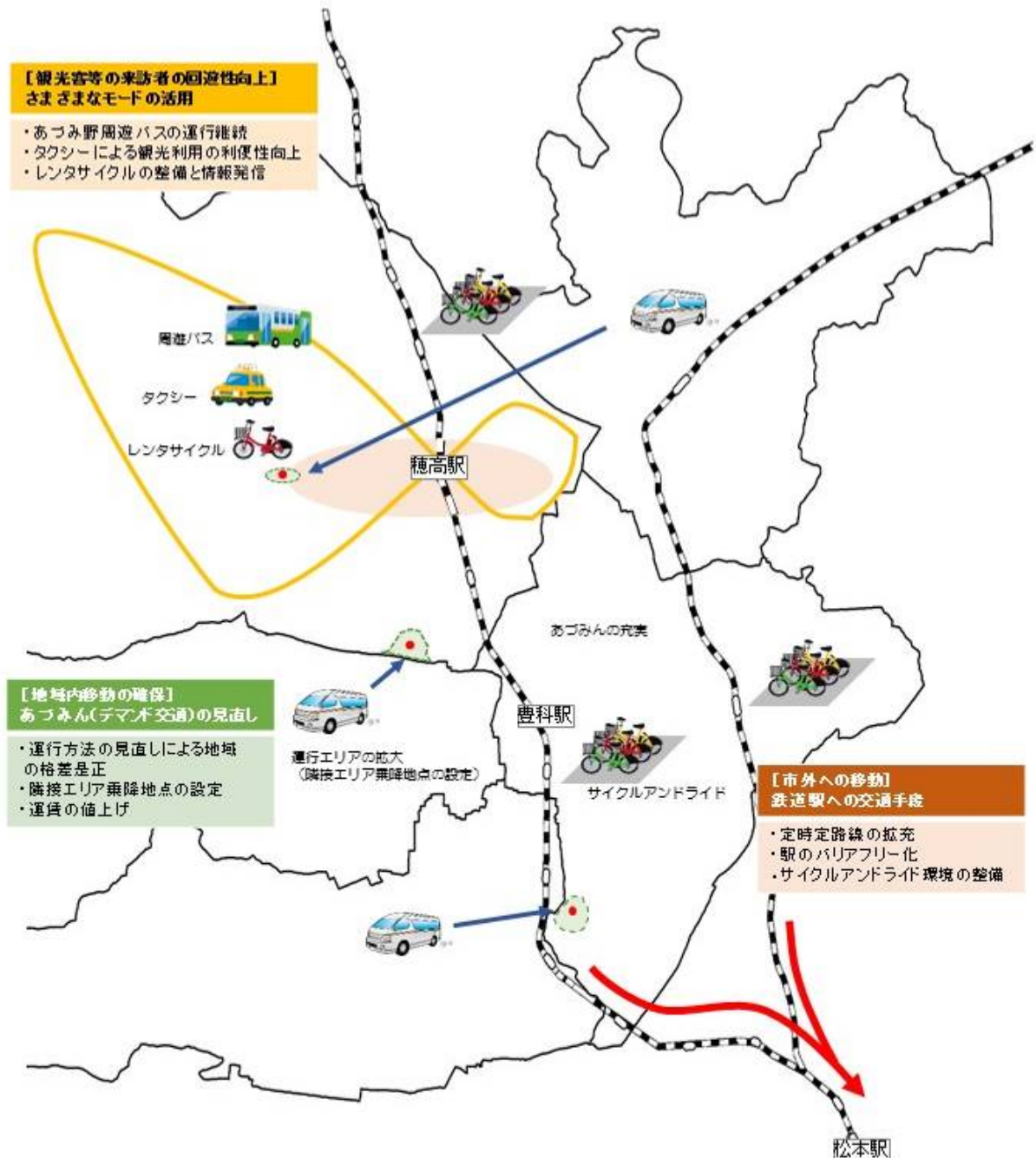


※資料：安曇野市立地適正化計画

図 2-11 都市機能誘導区域

(5) 安曇野市地域公共交通網計画

平成 30 (2018) 年 6 月に策定された『安曇野市地域公共交通網計画』は、まちづくりと一体となった交通体系の構築が求められるなかで、安曇野市立地適正化計画に位置づけられた都市機能誘導区域をふまえて、公共交通網の整備・見直しの概要を下図に示している。

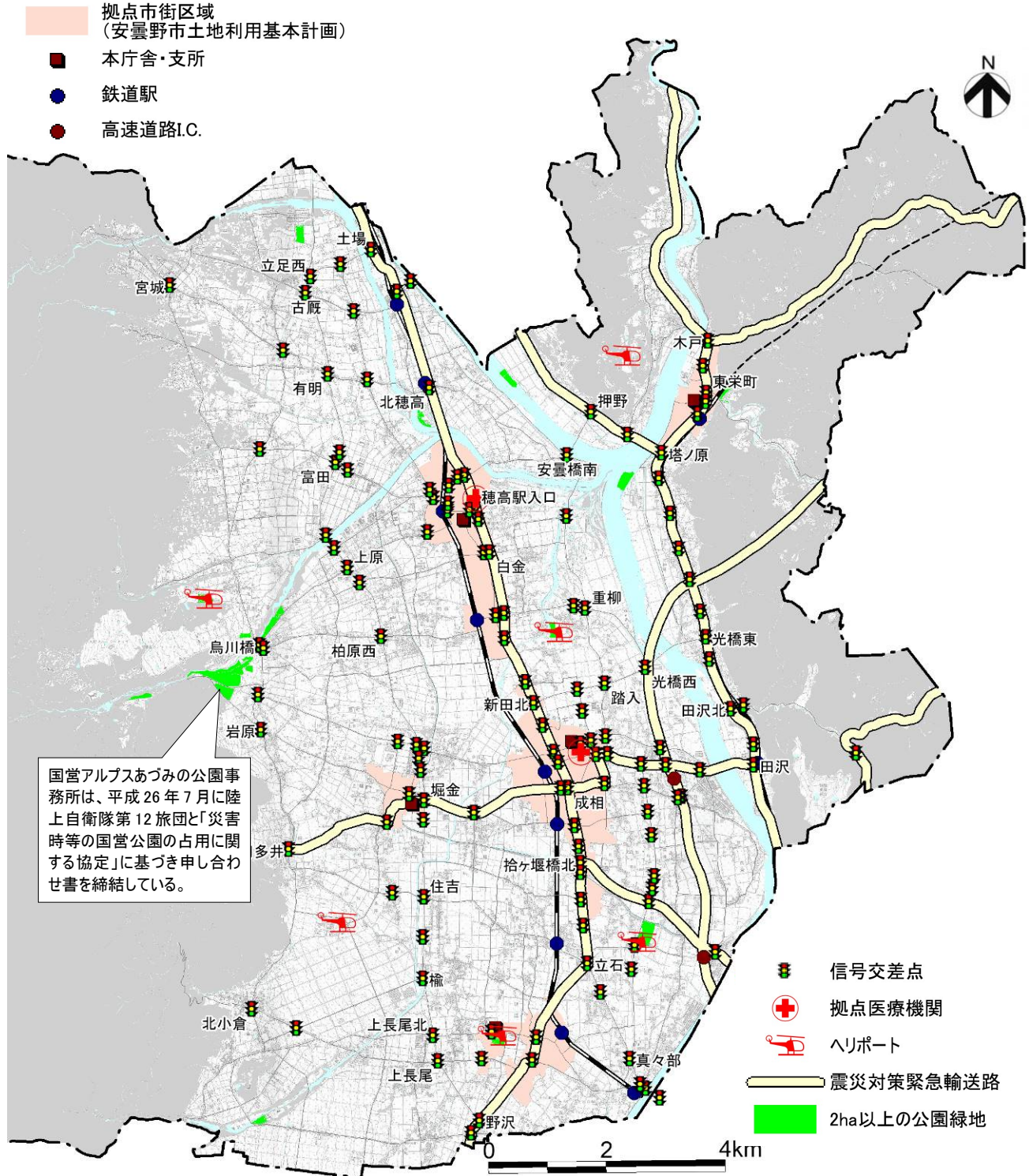


資料：安曇野市政策経営課

図 2-12 公共交通網の見直しの概要

(6) 安曇野市地域防災計画

令和2（2020）年6月に修正された『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（緊急輸送路）のほか、拠点医療機関、ヘリポートその他比較的規模の大きな公園緑地などの災害対応上の主要施設を以下の図に示す。



※「震災対策緊急輸送路」として位置付けられている路線（長野県地域防災計画 令和元年度修正）
 : 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）、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2-13 緊急輸送路ほか災害対応上の主要施設

2.4 道路を取り巻く現状

(1) 人口動態

全市的には本市の人口は減少傾向にあり、今後もその傾向が続く一方で、全体に占める老年人口の比率（高齢化率）が高まっていくことが予測されている。そうしたなかで、本計画の策定に着手した平成26（2014）年から令和元（2019）年までの6年間の人口増減を地区別にみると、土地利用制度による立地コントロールの効果も反映して、下図のとおり地区ごとに違いがみられる。

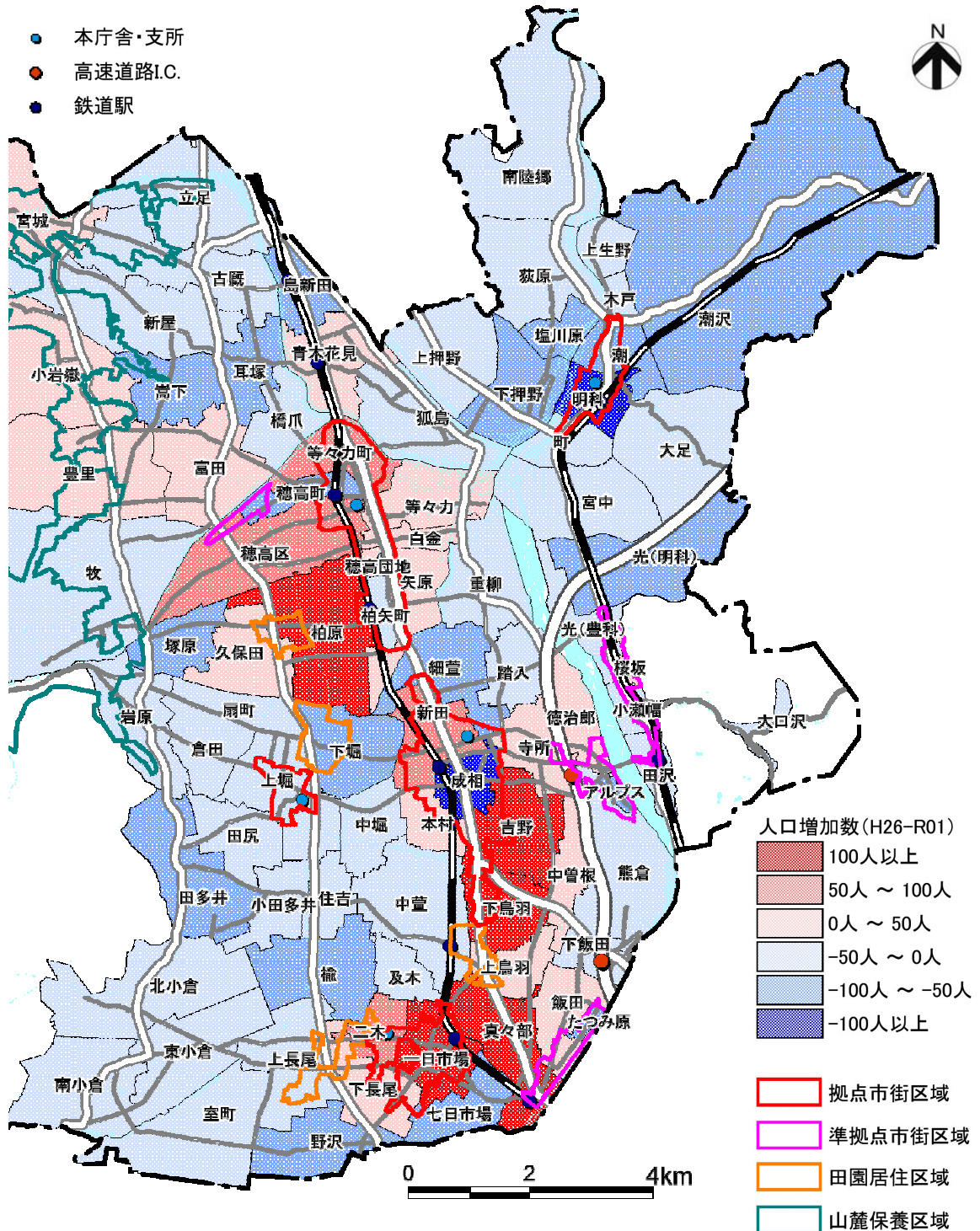
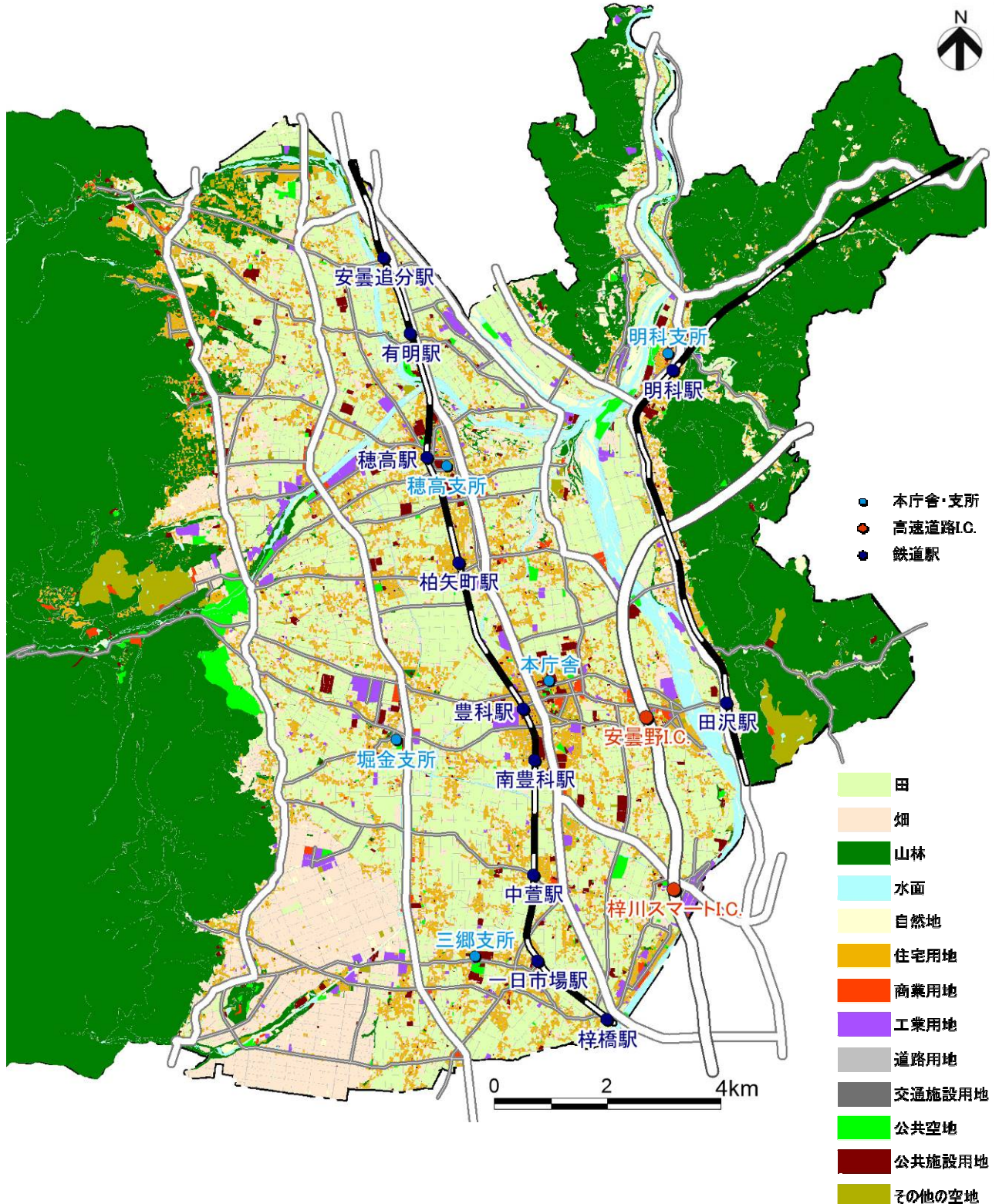


図 2-14 地区別の人口増減（2014年～2019年）

(2) 土地利用現況

本市は東西を山林に囲まれ、人々の活動は主に、南北に開けた盆地上に展開している。都市的土地利用は、各地域の拠点市街への集約が進みつつあるものの、もともとのまちの成り立ちから、郊外にも大小の集落が形成されており、幹線沿道には比較的規模の大きな商業用地も分布している。工業用地は、市街地内のほか、産業団地や工業団地等の計画的に整備されたものを含め、各地域の郊外各所に大規模な工場や複数の工場の団地的な形成がみられる。

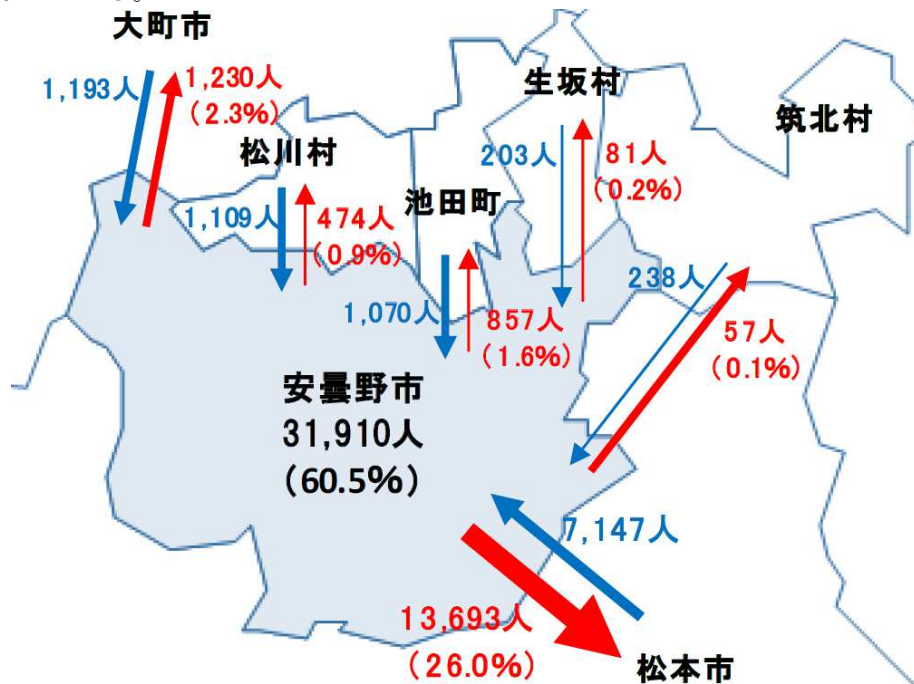


※資料：安曇野市都市計画基礎調査

図 2-15 現況土地利用 (2018 年)

(3) 通勤・通学の動向

市民の主な移動目的の一つである通勤・通学の目的地（市内及び他自治体）をみると、下図に示すとおり、市内へ通う方が約60%で、残りの約40%の方が他の自治体に通っている。他自治体のなかでは、松本市が突出して多く、約66%（全体では約26%）を占めている。次いで、大町市、池田町、松川村の順に多い。他自治体からの本市へ通っている方は、松本市から通ってくる方の数が最も多く、次いで大町市で、3位、4位は順位が入れ替わり、松川村、池田町の順となっている。

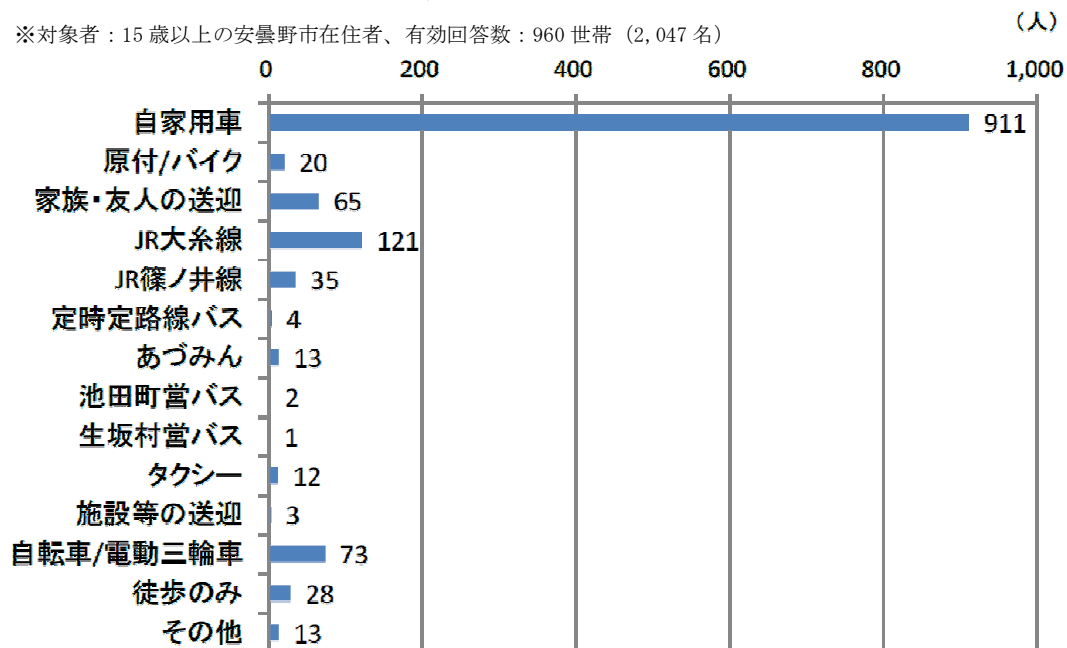


資料：安曇野市地域公共交通網計画（国勢調査：H27）

図 2-16 通勤・通学先の動向（2015年）

なお、通勤・通学の移動手段について、平成 29（2017）年に市が実施したアンケート結果※によると、下図に示すとおり、自家用車が突出して多い。

※対象者：15歳以上の安曇野市在住者、有効回答数：960世帯（2,047名）



資料：安曇野市地域公共交通網計画

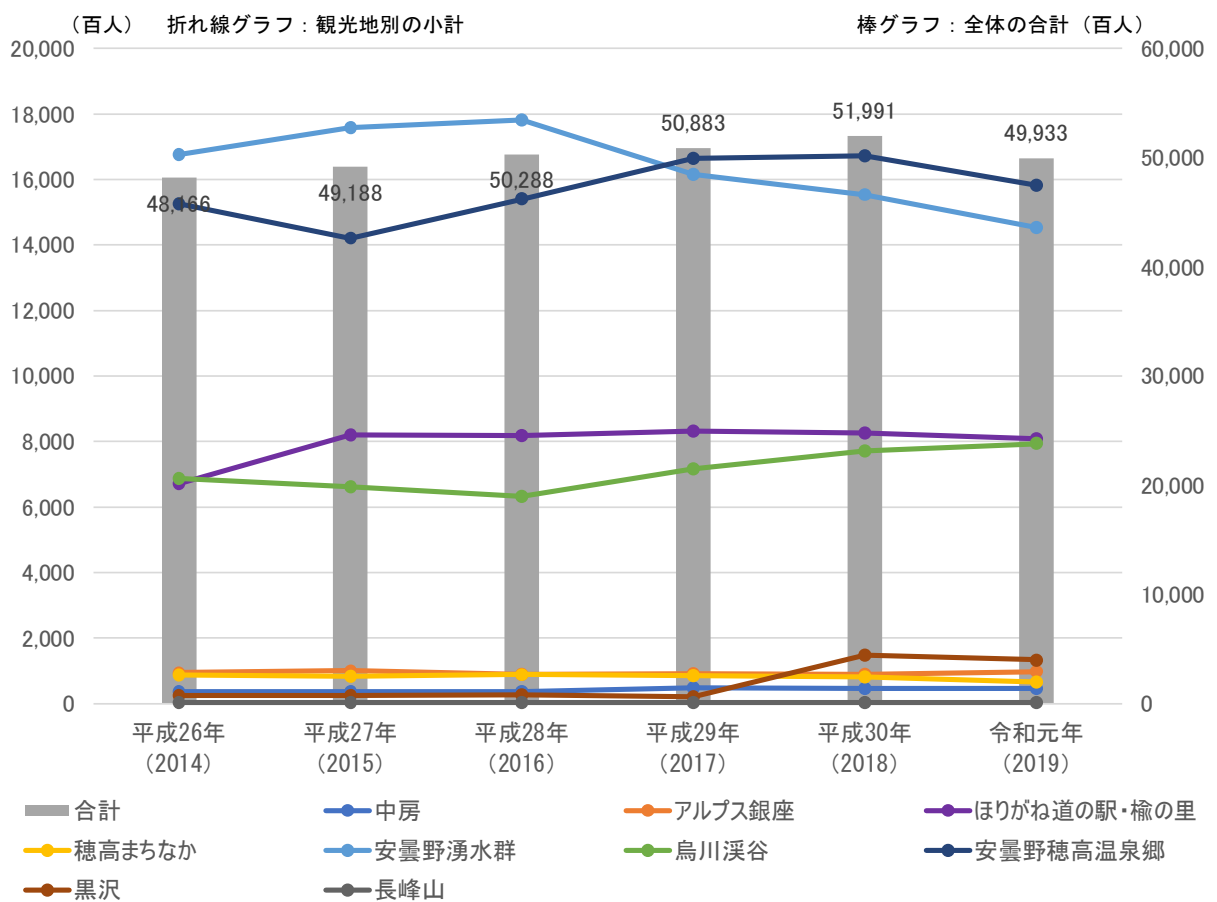
図 2-17 通勤・通学の移動手段（2017年）

(4) 観光利用動向

長野県観光地利用者統計調査結果から本市の観光利用者数の推移(2014年～2019年)をみると、全体としては年間500万人規模の観光客が訪れ、その数はやや増加傾向にある。

観光地別にみると、安曇野湧水群(わさび農場)と安曇野穂高温泉郷の利用が常に多く、年間160万人前後で推移している。次いで、ほりがね道の駅・楡の里と烏川溪谷が80万人前後と比較的来訪者が多い。それ以外の観光地はいずれも2万人未満での推移している。

次ページの図にも示すとおり、全体的に本市の観光資源は田園や山麓、山地・山岳に数多く分布しており、とくに利用者数の多い安曇野穂高温泉郷や烏川溪谷などを含む西山山麓は、観光に伴う移動(交通)の多いエリアとして捉えることができる。



資料：長野県観光地利用者統計調査結果

図 2-18 観光地利用者数の推移 (2014年～2019年)



- | | | |
|----------------|-------------------|------------|
| 都市公園 | — 両側歩道 | ★ 主な観光資源 |
| ■ 街区公園 | — 片側歩道 | ● 駅 |
| ■ 近隣公園 | ●●●● あづみ野やまびこ自転車道 | — バスの定時定路線 |
| ■ 地区公園 | ●●●● 中部北陸自然歩道 | 水辺空間 |
| ■ 総合公園・広域公園・緑地 | ●●●● 遊歩道・サイクリング道路 | |
- 観光利用の面から歩道や自転車道の重点的な整備が検討される路線候補

資料：安曇野市都市計画マスタープラン

図 2-19 主な観光資源の分布と遊歩道・サイクリング道路のネットワーク

第3章 市民の意向

第3章 市民の意向

本計画の改定に際し、同時期に見直しに着手した『安曇野市都市計画マスタープラン』と『安曇野市土地利用基本計画』に関する内容も含めて実施したアンケート（安曇野市の将来のまちづくりに関するアンケート）※の結果から、道路整備に関する市民の意向を把握した。

※調査概要

- ・実施期間：令和2（2020）年1月16日（木）～令和2（2020）年2月2日（日）
- ・調査方法：郵送、インターネット（送付状にURL、QRコードを掲載）
- ・調査対象：18歳以上の市民から地域や年代を考慮して無作為に抽出した2,500名
- ・回答数：1,234名（郵送：1,144名、インターネット：90名）
- ・回収率：49.4%

（1）日頃の暮らしで満足されていること

日頃の暮らしで満足されていることでは、「道路網が整備されている」や「道路交通の安全性が高い」の回答率は比較的低く、平成26（2014）年に実施した前回アンケートからも有意な比率上昇がみられない。

問13	日頃の暮らしで満足されていることは何ですか。 ※複数回答	2014(平成26)年度(5年前)		H26→R01 (%)	2019(令和元)年度(今回)	
		回答数	回答率(%) ※R01同順		回答数	回答率(%) ※回答率順
2	きれいな景色が見られる	854	76.0	▲0.8 ↓	921	75.2
1	水がおいしい・空気がきれい	815	72.5	▲1.4 ↓	871	71.1
3	身近な生活環境に緑が多い	—	—	—	673	54.9
10	下水道整備が行き届いている	398	35.4	8.1 ↑	533	43.5
5	日用品の買い物が便利	410	36.5	5.6 ↑	516	42.1
6	閑静な住宅地として維持できている	360	32.0	5.9 ↑	465	38.0
4	自宅近くで農作物がとれる	459	40.8	▲3.7 ↓	455	37.1
13	防犯面で危険を感じる場所が少ない	166	14.8	11.0 ↑	316	25.8
11	公園などの憩いの場が近くにある	188	16.7	5.2 ↑	268	21.9
8	道路網が整備されている	154	13.7	2.1 ↑	194	15.8
12	身近にスポーツやレクリエーションを楽しめる場がある	—	—	—	170	13.9
7	道路交通の安全性が高い	83	7.4	4.1 ↑	141	11.5
9	公共交通(鉄道やバスなど)の便がよい	133	11.8	▲2.9 ↓	109	8.9
15	地価や家賃、固定資産税が安い ※H26では地価の記載なし	36	3.2	2.8 ↑	74	6.0
14	防災対策が十分	44	3.9	1.3 ↑	64	5.2
18	特に満足できることはない	31	2.8	2.0 ↑	58	4.7
16	公共施設のバリアフリー化が進んでいる	—	—	—	54	4.4
17	その他	28	2.5	▲0.9 ↓	20	1.6
	合計	1,124	(無回答19件を除く)		1,225	(無効・無回答9件を除く)

—：平成26年度アンケートでは調査していなかった項目

（2）日頃の暮らしで不満に思うこと

日頃の暮らしで不満に思うことでは、「通行に危険を感じる道路」や「道路網の整備が不十分」の回答率がそれぞれ2番目、3番目の高さで、前回アンケートからの有意な比率上昇はみられないものの、相対的には道路整備に対する充足感が依然として低い。また、4番目に比率の高い「日用品の買い物が不便」も、前回アンケートよりはやや有意な比率低下がみられるものの、道路を含む交通に起因する不満と捉えることができる。

問14	日頃の暮らしで不満に思うことは何ですか。 ※複数回答	2014(平成26)年度(5年前)		H26→R01 (%)	2019(令和元)年度(今回)	
		回答数	回答率(%) ※R01同順		回答数	回答率(%) ※回答率順
9	公共交通(鉄道やバスなど)の便が悪い	506	45.0	5.5 ↑	618	50.5
7	通行に危険を感じる道路が多い	377	33.5	▲0.1 ↓	409	33.4
8	道路網の整備が不十分	228	20.3	3.3 ↑	288	23.5
5	日用品の買い物が不便	267	23.8	▲5.6 ↓	222	18.2
18	特に不満に思うことはない	127	11.3	6.4 ↑	216	17.7
12	身近にスポーツやレクリエーションを楽しめる場がない	—	—	—	208	17.0
15	地価や家賃、固定資産税が高い ※H26では地価の記載なし	201	17.9	▲3.2 ↓	179	14.6
14	防災対策が不十分	106	9.4	3.1 ↑	153	12.5
11	公園などの憩いの場が近くにない	189	16.8	▲5.0 ↓	144	11.8
13	防犯面で危険を感じる場所が多い	157	14.0	▲4.3 ↓	118	9.6
4	農地からの臭気が気になる	157	14.0	▲5.3 ↓	106	8.7
16	公共施設のバリアフリー化が不十分	—	—	—	93	7.6
2	地域の景観と調和しない建物等がある	68	6.0	0.8 ↑	84	6.9
17	その他	158	14.1	▲8.8 ↓	64	5.2
6	住宅地にふさわしくない建物等がある	58	5.2	▲0.9 ↓	52	4.3
10	下水道整備が行き届いていない	41	3.6	▲1.4 ↓	28	2.3
1	工場などの騒音等が気になる	24	2.1	▲0.2 ↓	24	2.0
3	身近な生活環境に緑が少ない	—	—	—	20	1.6
	合計	1,105	(無回答38件を除く)		1,223	(無効・無回答11件を除く)

—：平成26年度アンケートでは調査していなかった項目

(3) 道路整備に対する満足度と重要度

① 満足度

道路整備について、種類別に現在の整備状況に対する満足度をうかがうと、A、Bの幹線道路は比較的満足度が高く、いずれも6割以上の方が「満足」又は「まあ満足」と回答している。他方、自転車道や歩道については、「満足」、「まあ満足」の合計比率がいずれも3割台と、幹線道路や生活道路に比べて満足度が低くなっている。

問17 満足	安曇野市内の道路整備について、現状の満足度を伺います。 ※択一回答	A 安曇野市外に通じる主要な幹線道路		B 市内を行き来する主要な幹線道路		C 主要な幹線道路にアクセスする生活道路	
		件数	割合	件数	割合	件数	割合
4	満足	137	11.9	125	11.0	92	8.2
3	まあ満足	634	55.2	623	54.8	606	53.9
2	やや不満	278	24.2	294	25.9	320	28.5
1	不満	99	8.6	94	8.3	106	9.4
	合計	1,148	(無効・無回答86件を除く)	1,136	(無効・無回答98件を除く)	1,124	(無効・無回答110件を除く)

問17 満足	安曇野市内の道路整備について、現状の満足度を伺います。 ※択一回答	D 自転車の専用レーン又は専用道路		E 歩道	
		件数	割合	件数	割合
4	満足	65	5.9	76	6.7
3	まあ満足	313	28.6	338	30.0
2	やや不満	407	37.2	395	35.1
1	不満	309	28.2	317	28.2
	合計	1,094	(無効・無回答140件を除く)	1,126	(無効・無回答108件を除く)

② 重要度

同じく重要度については、A、Bの幹線道路はいずれも8割以上となっており、上記のとおり一定の満足度は得られてはいるものの、依然として整備の重要性は高い。重要度は幹線道路以外も同様に高く、とくに歩道は最も比率が高く、かつ、満足度も低いいため、整備の重要性がとくに高いものとして認識されている。

問17 重要	安曇野市内の道路整備について、今後の重要度を伺います。 ※択一回答	A 安曇野市外に通じる主要な幹線道路		B 市内を行き来する主要な幹線道路		C 主要な幹線道路にアクセスする生活道路	
		件数	割合	件数	割合	件数	割合
4	重要	483	46.1	443	42.8	396	38.3
3	やや重要	369	35.2	403	38.9	452	43.7
2	あまり重要ではない	123	11.7	134	12.9	126	12.2
1	重要でない	72	6.9	55	5.3	60	5.8
	合計	1,047	(無効・無回答187件を除く)	1,035	(無効・無回答199件を除く)	1,034	(無効・無回答200件を除く)

問17 重要	安曇野市内の道路整備について、今後の重要度を伺います。 ※択一回答	D 自転車の専用レーン又は専用道路		E 歩道	
		件数	割合	件数	割合
4	重要	360	34.1	554	52.1
3	やや重要	404	38.3	327	30.8
2	あまり重要ではない	203	19.2	100	9.4
1	重要でない	88	8.3	82	7.7
	合計	1,055	(無回答179件を除く)	1,063	(無効・無回答171件を除く)

(4) 普通自動車の運転免許の保有状況と運転頻度

9割近くが、「運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している」と回答しており、日常の移動手段として、自家用車への依存度が高いことがわかる。

ただ、現状ではわずかな回答率となっているが、今後の高齢化の進行とともに「運転免許を保有していたが、既に返納した」という方の比率が高まってその方々の移動手段が公共交通機関にシフトしたり、生産年齢人口を含む人口そのものが減少していくことによって、自家用車による移動（交通量）が多少でも減少していくことは考えられる。

問12	普通自動車の運転免許の保有状況と運転頻度 ※択一回答	回答数	回答率(%) ※回答率順
		1	運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している
4	運転免許を保有していない	56	4.6
3	運転免許を保有していたが、既に返納した	44	3.6
2	運転免許を保有しているが、ほとんど運転しない又は全く運転していない	37	3.0
合計		1,228	(無回答6件を除く)

(5) 通勤・通学における交通手段のあり方

現在、通勤・通学されている方のうち、約1割が徒歩又は自転車で、公共交通の利用は1割未満となっているが、現在、車通勤であっても、安全に通行できる自転車道等の整備や、最寄駅に無料の駐車場が整備されれば、自転車や電車利用へのシフトもあり得るという方は6割程度おり、こうした整備が進むと、自動車交通量の減少につながる可能性がある。

問31	通勤・通学における交通手段のあり方について伺います。該当される方のみお答えください。 ※択一回答	回答数	回答率(%) ※回答率順
		4	いまは車通勤だが、安全に通行できる自転車道やレーンが整備されれば、自転車利用もあり得る
3	いまは車通勤だが、最寄りの駅等に無料の駐車場があれば、電車利用もあり得る	175	29.1
5	その他	126	21.0
1	既に徒歩または自転車で通勤・通学している	71	11.8
2	既に公共交通を利用して(一部又は全区間)通勤・通学している	41	6.8
合計		601	(無回答633件を除く)

(6) 観光に必要な基盤整備として重要な項目

「散策路やサイクリングロードの整備やネットワーク機能の充実を図る」が3割強で最も比率が高いが、「主要な観光施設にアクセスする道路の整備・充実を図る」も3割弱と同程度で比率が高く、観光の観点からの道路整備の検討も重要といえる。

問30	安曇野市の観光に必要な基盤整備として、何がより重要になるとお考えですか。 ※択一回答	回答数	回答率(%) ※回答率順
		4	散策路やサイクリングロードの整備やネットワーク機能の充実を図る
3	主要な観光施設にアクセスする道路の整備・充実を図る	326	29.3
1	訪日外国人旅行者(インバウンド)にも対応した標識や案内板の整備・充実を図る	214	19.2
2	民泊施設なども含め宿泊機能の充実を図る	150	13.5
5	その他	70	6.3
合計		1,113	(無回答121件を除く)

第4章 道路・交通に関する現状と評価

第4章 道路・交通に関する現状と評価

4.1 道路整備の現況

(1) 道路の整備状況

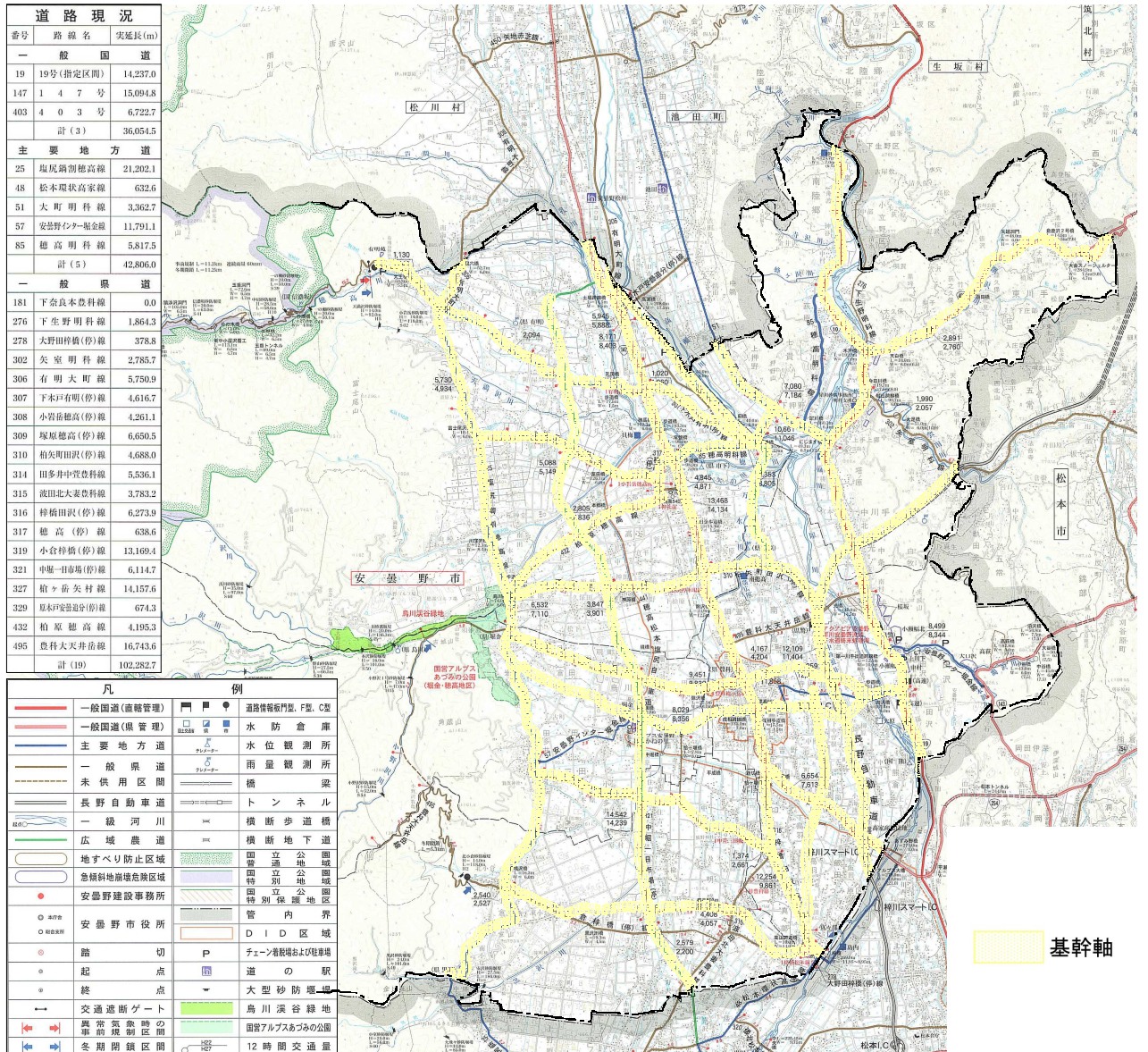
令和元（2019）年の長野県の『道路現況』に基づく本市の道路整備の状況を下表に示す。種別により改良済の比率は異なり、その比率は国道、県道、市道の順に低くなっている。とくに幅員 5.5m 以上の市道の改良済みの比率が 10%未満で極めて低い状況にある。

表 4-1 種別の道路延長と改良状況

平成 31 年 4 月 1 日現在

種別	実延長 (m)	改良済				舗装済 (簡易含む)	
		うち幅員5.5m以上の道路					
		延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)
国道	国土交通省管理国道	14,237	100.0	14,237	100.0	14,237	100.0
	県管理国道	24,644	100.0	24,644	93.9	24,644	100.0
県道	主要地方道	42,806	99.9	36,279	84.8	42,806	100.0
	一般県道	116,398	76.5	60,320	51.8	108,118	92.9
小計		198,085	86.2	133,983	67.6	189,805	95.8
市道	市道	1,688,820	67.7	154,395	9.1	1,286,290	76.2
合計		1,886,905	69.6	288,378	15.3	1,476,095	78.2

資料：道路現況



資料：安曇野建設事務所

図 4-1 対象路線の道路管理者区分

(2) 幹線道路としての整備状況

幹線道路としての最低限必要な整備水準の目安として、センターラインが引かれる幅員5.5m以上の道路区間（センターライン表示道路）を平成29（2017）年航空写真から判読して図化し、安曇野市都市計画マスタープランに位置付けられた基幹軸上に重ねて、以下に表示した。

基幹軸上では、全体的に南北軸に比べて、東西軸の道路でセンターライン表示のない（≒幅員の十分でない）区間が目立つ。

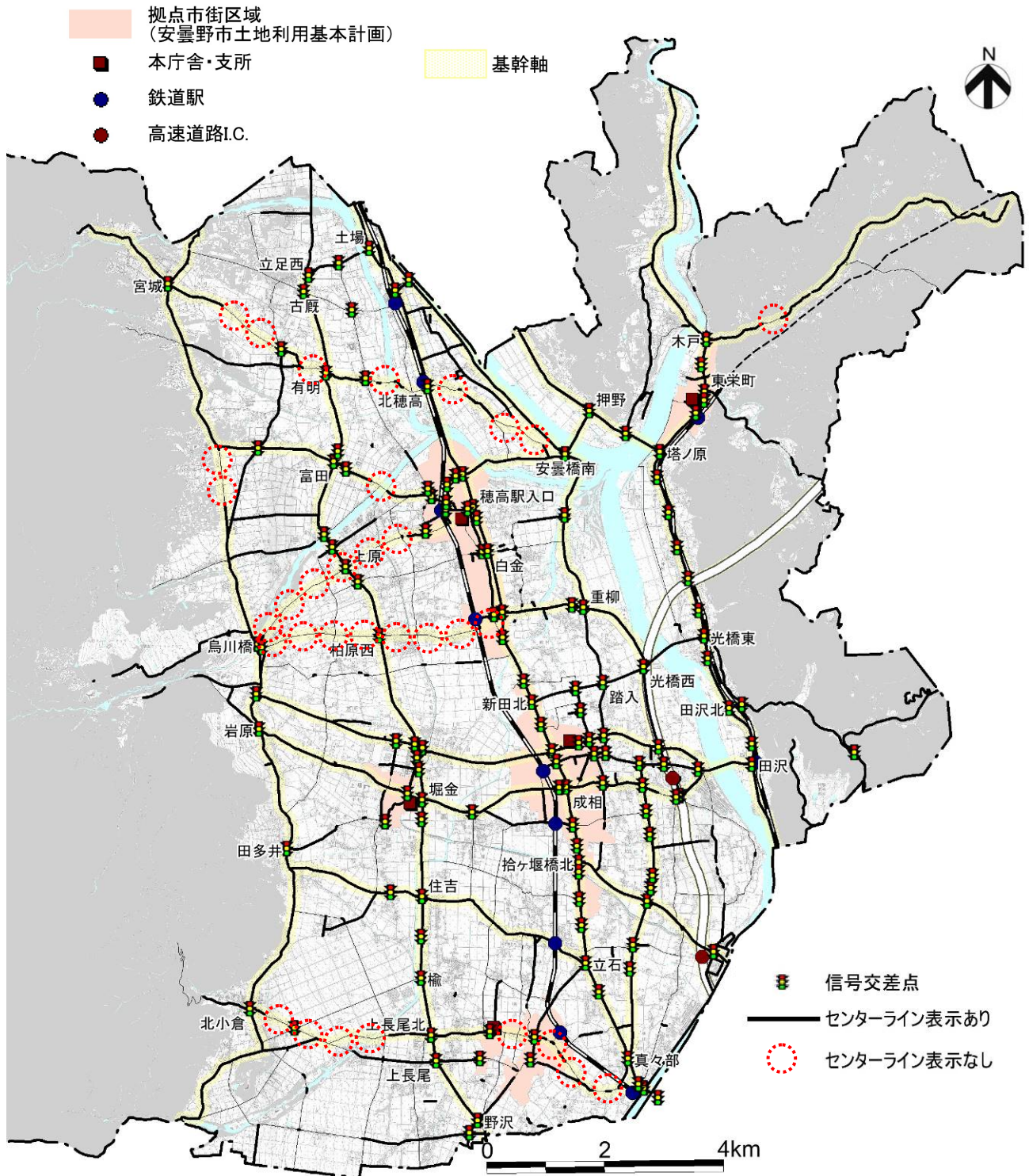


図 4-2 センターライン表示道路

(3) 歩道の整備状況

平成 29 (2017) 年航空写真及び GoogleMap のストリートビュー機能を用いて、市内の道路の歩道の有無と設置箇所（道路の両側又は片側のみ）を判読して図化し、これにセンターライン表示道路と基幹軸を重ねて、以下に表示した。

全体的には、基幹軸上でも歩道未整備の区間や片側みの区間が少なくない。とくに三郷地域では市街地内も含め、歩道の整備率や整備水準が比較的低い様子がうかがえる。

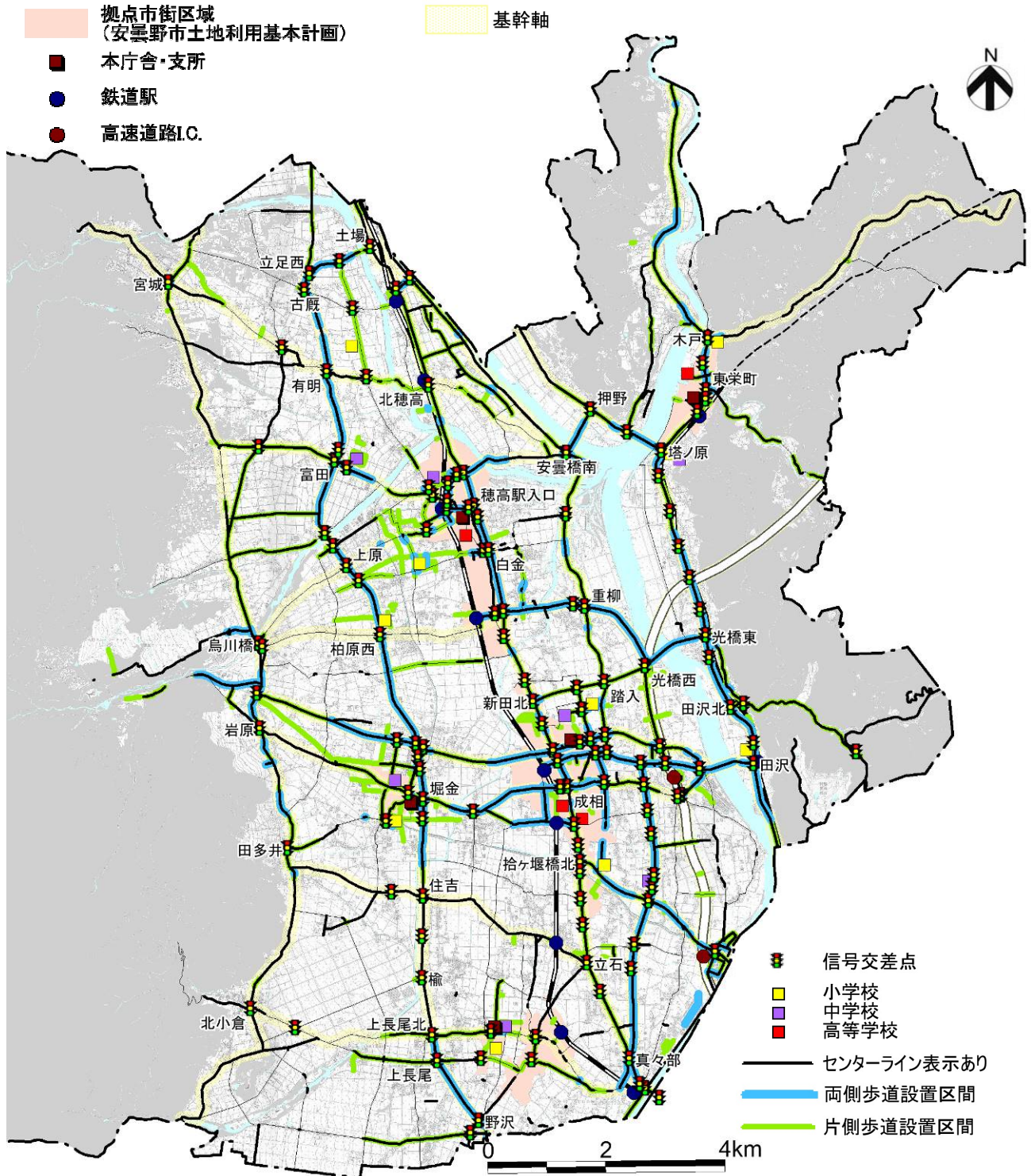


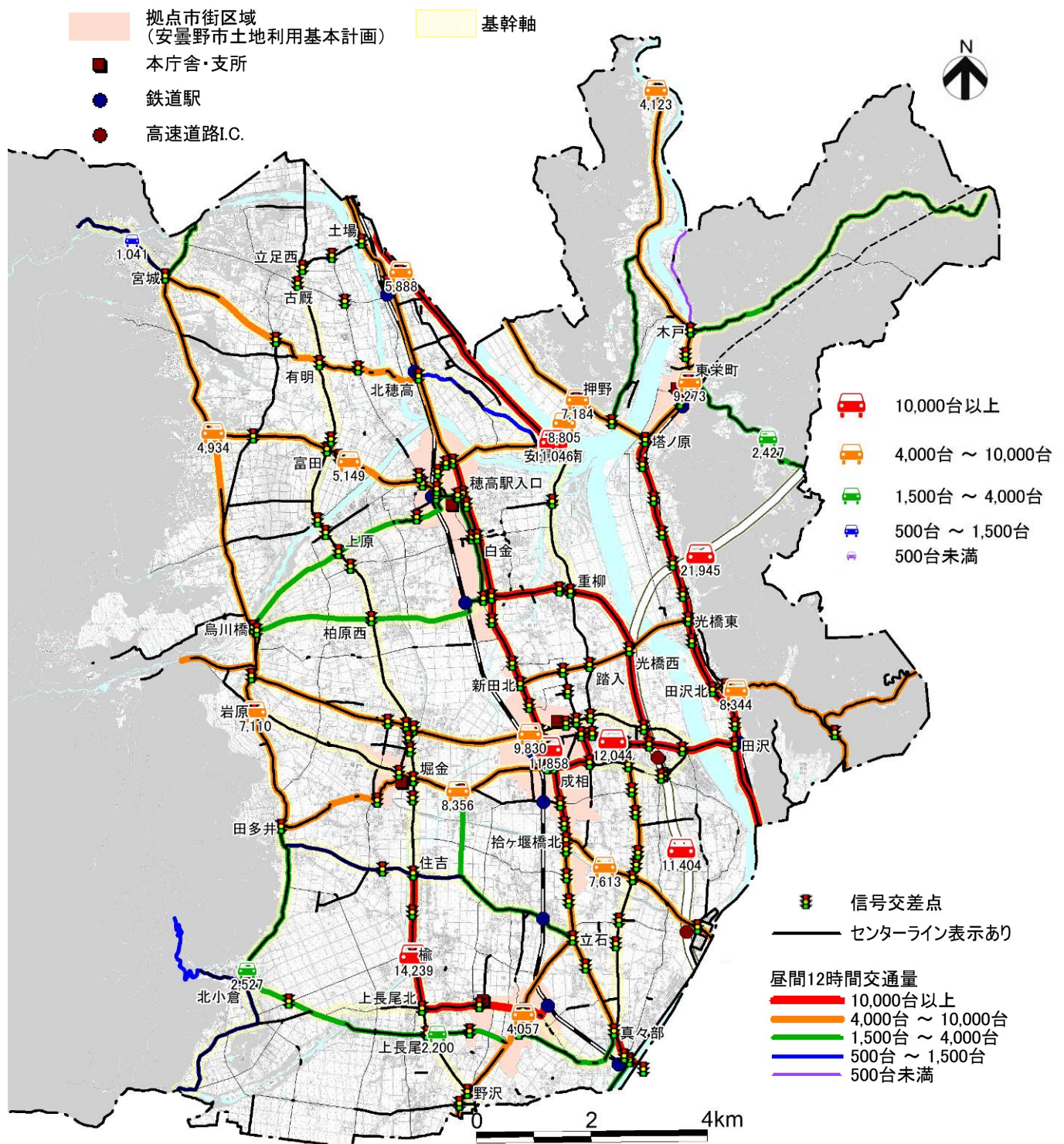
図 4-3 歩道の整備状況

4.2 道路の交通量

(1) 自動車交通量

平成 27 (2015) 年の道路交通センサスに基づく国道及び県道の平日昼間の 12 時間交通量 (センサス交通量) を図化し、これにセンターライン表示道路と基幹軸を重ねて、以下に表示した。

比較的交通量が多いとされる 4,000 台/日以上と推定される路線であっても、幅員が十分でない区間が散見される。



注) 非観測 (推定値) 区間は推計値で表示

資料: H27 道路交通センサス

図 4-4 平日昼間の 12 時間自動車交通量 (国道及び県道)

市道については、令和2（2020）年10月に実施した交通量調査*に基づく平日昼間の12時間交通量（市調査交通量）を図化し、これにセンターライン表示道路と基幹軸を重ねて、以下に表示した。

とくに交通量が多いのは、県道と一体となって南北基幹軸を構成している安曇野 I.C. と大町方面を結ぶ道路（通称：オリンピック道路）及び広域農道の各地点で、いずれも10,000台を上回っている。次いで多い4,000台以上10,000台未満の地点は、豊科や穂高の市街地内又はその付近に分布している。その他の地点は4,000台未満となっている。

*コロナ禍のなかで実施した調査のため、平常時の交通量より少なくなっている可能性はある。

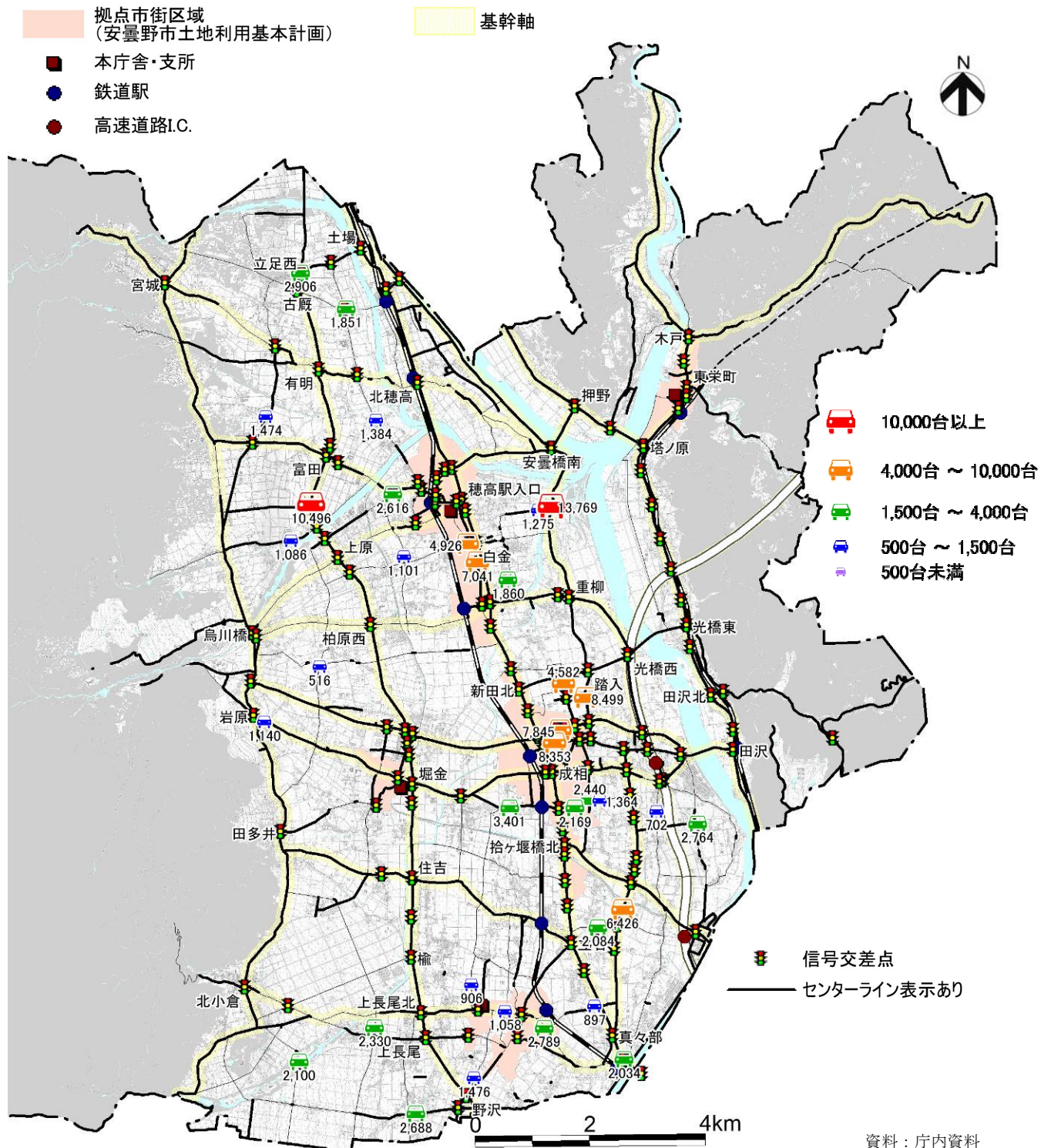


図 4-5 平日昼間の12時間自動車交通量（市道）

(2) 歩行者交通量

歩行者については、令和2（2020）年10月に実施した交通量調査※に基づく平日昼間の12時間交通量（歩行者交通量）を図化し、これにセンターライン表示道路、歩道の設定状況及び基幹軸を重ねて、以下に表示した。

全体的には、一般的な歩道設置の目安とされる40人/日を下回る地点も少なくない。40人以上の地点は市街地内や小学校の付近などで、そのほとんどの箇所には歩道が設置されているが、片側のみ歩道や歩道未整備の箇所も一部にみられる。

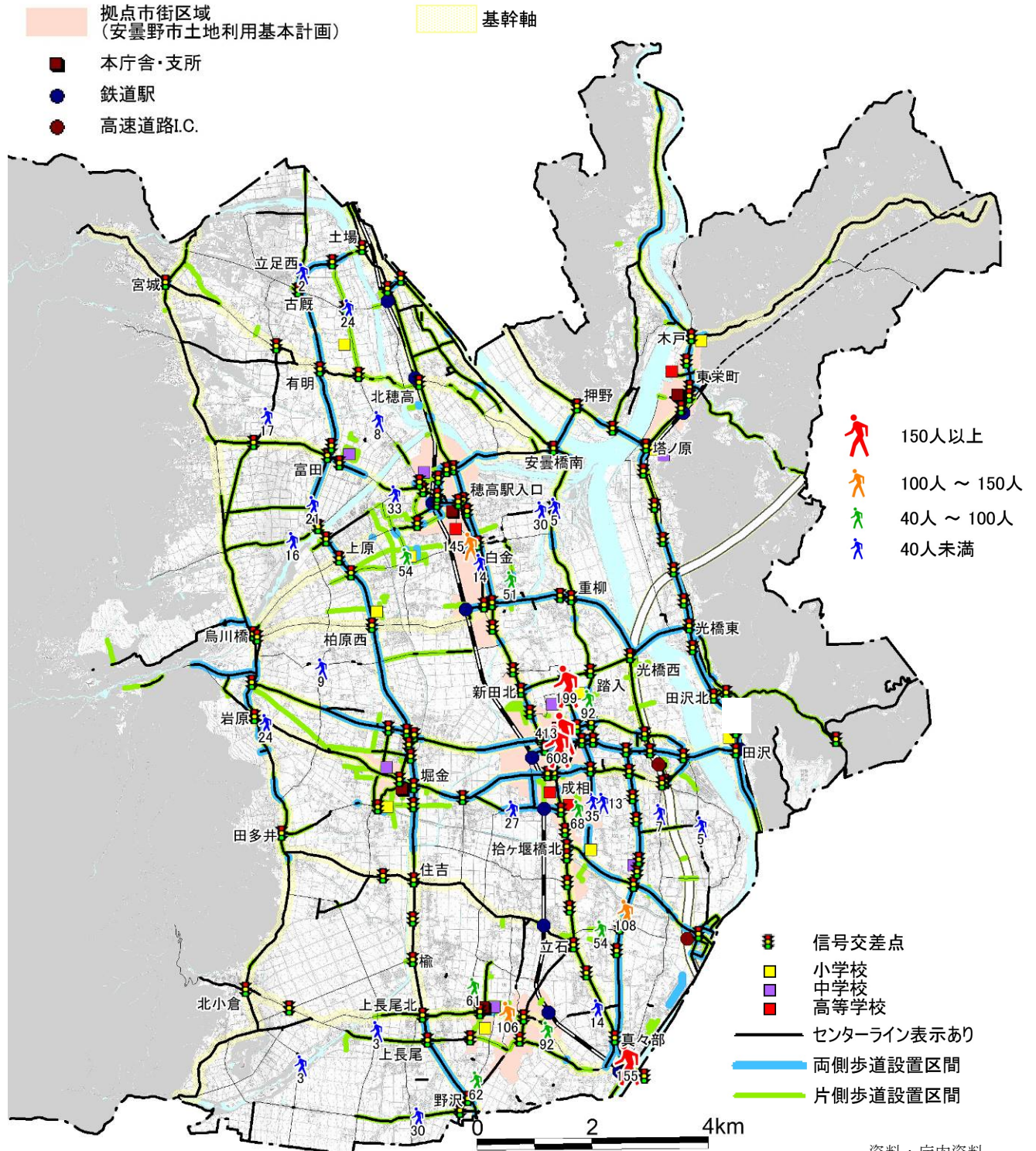


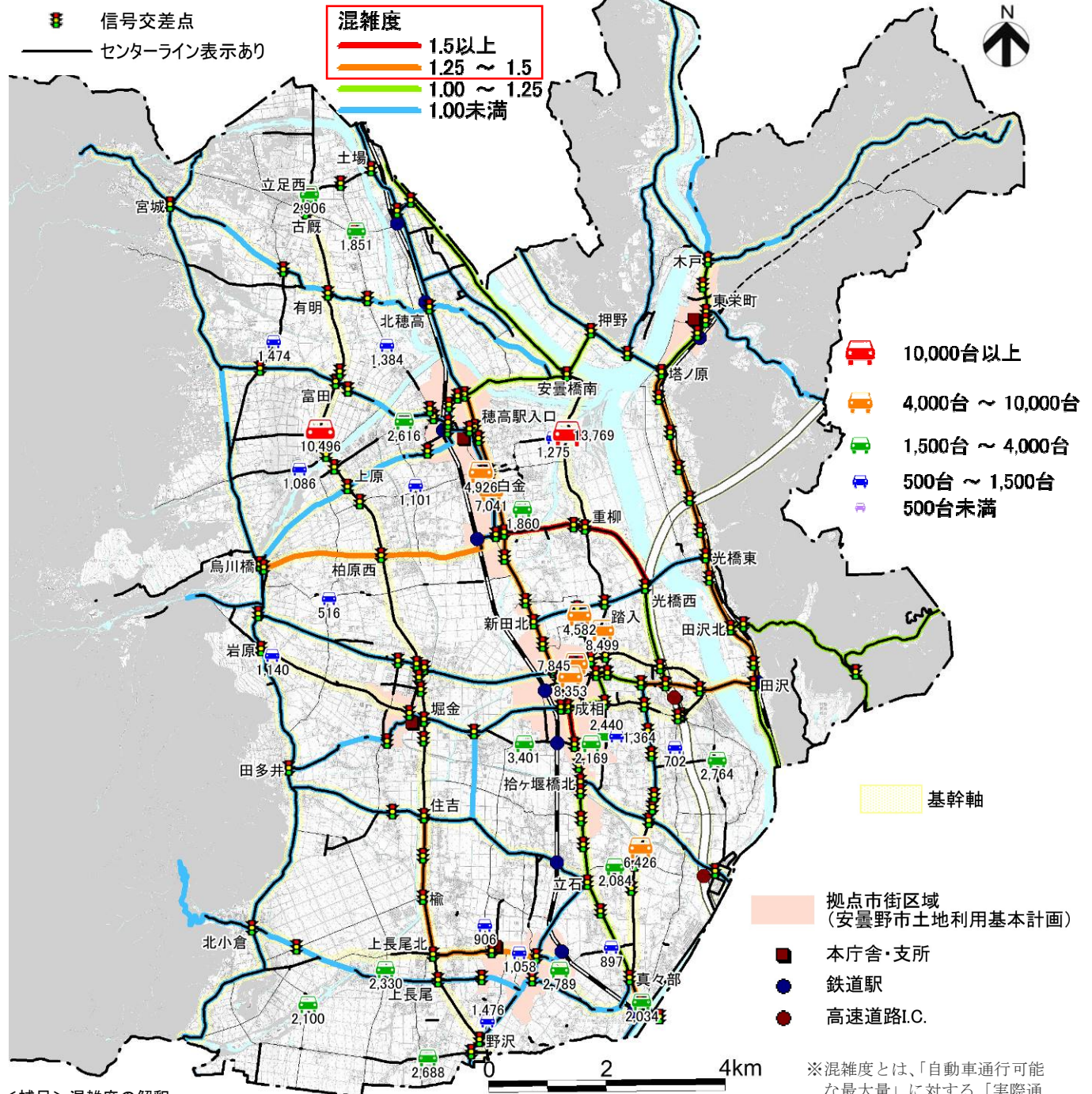
図 4-6 平日昼間の12時間歩行者交通量（市道）

4.3 現行道路の機能評価

(1) 円滑性評価

センサス交通量と市調査交通量に平成 27 (2015) 年の道路交通センサスに基づく混雑度を図化して加え、センターライン表示道路と基幹軸上に重ねて以下に表示した。

この図において、混雑度 1.25 以上の区間は、センターライン表示道路であっても、交差点改良や拡幅、代替路整備の検討の余地がある。



<補足> 混雑度の解釈

混雑度	解釈
1.0 未満	昼間 12 時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間 (ピーク時間) が 1~2 時間ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に低い。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間が加速的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	道路が飽和していない時間がほとんどなくなる。慢性的混雑状態を呈する。

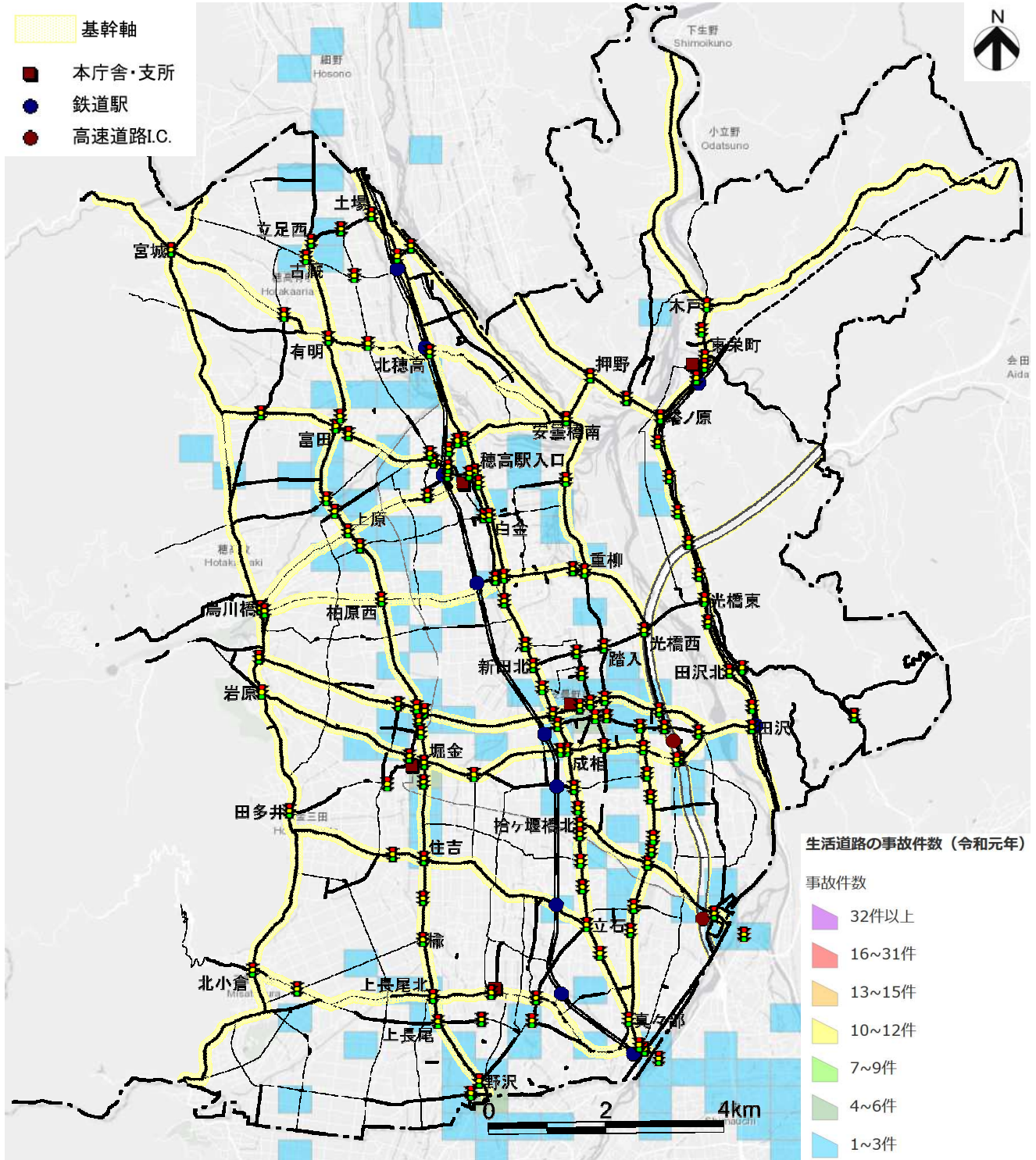
※混雑度とは、「自動車通行可能な最大量」に対する「実際通行量の比」のことで、この数値が 1.0 よりも大きい場合、設計時の想定交通量の水準を実際の交通量が越えたことを意味し、設計時に想定したサービス水準を保つためには、新たに何らかの道路整備が必要であるという判断を下す際の材料となる。

図 4-7 平日昼間の 12 時間自動車交通量と混雑度

(2) 安全性評価

交通事故総合分析センターが公開している令和元（2019）年の生活道路の事故件数のメッシュ別のGISデータに、センターライン表示道路と基幹軸を重ねて、以下に表示した。

全体的には、豊科の市街地内や商業施設の立地する広域農道の沿道や交差点付近で比較的事故が多い様子がうかがえる。



資料：メッシュ別生活道路事故件数（ITARDA Web Map：交通事故総合分析センター）

図 4-8 市道上での交通事故発生状況(2019 年)

(3) 緊急輸送路としての機能評価

安曇野市地域防災計画等から把握した震災対策緊急輸送路と災害対応上の主要な施設を示した図に、センターライン表示道路と基幹軸を重ねて、以下に表示した。

安曇野インター堀金線の堀金・田多井間は、緊急輸送路でありながら幅員の十分ではない区間があり、拡幅や代替路整備の検討の余地がある。ヘリポートへのアクセス性では、三郷市街地内にあるヘリポートに東側からアクセスする道路の幅員が狭い状況にある。

また災害時対応で、国営アルプスあづみの公園が自衛隊の活動拠点となることを考慮すると、市内の各拠点市街から同公園に円滑にアクセスできる新規路線も検討の余地がある。

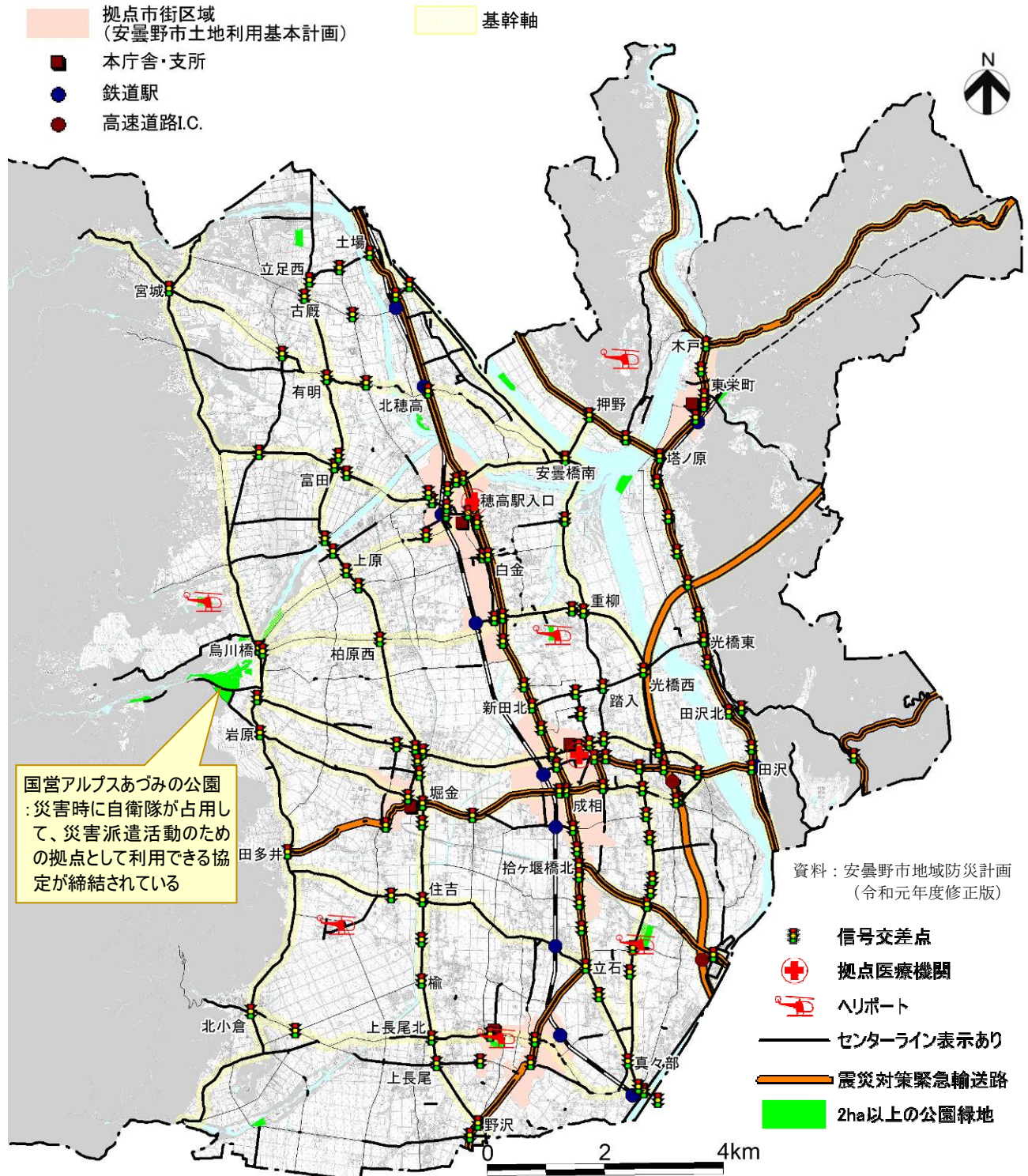


図 4-9 災害対応上の主要な施設

(4) 物流機能評価

都市計画基礎調査に基づく工業用地と都市計画法に基づく工業系の用途地域を図化し、これに平成27(2015)年の道路交通センサスに基づく大型車混入率の路線区分を加え、センターライン表示道路と基幹軸上に重ねて、以下に表示した。

工業用地や工業系の用途地域が市内各地に分散して立地する傾向がみられるなかで、高速道路(安曇野I.C.、梓川スマートI.C.)へアクセスする道路は、大型車の動線として必ずしも十分な幅員を有するとはいえない区間もあり、機能強化の必要性がある。

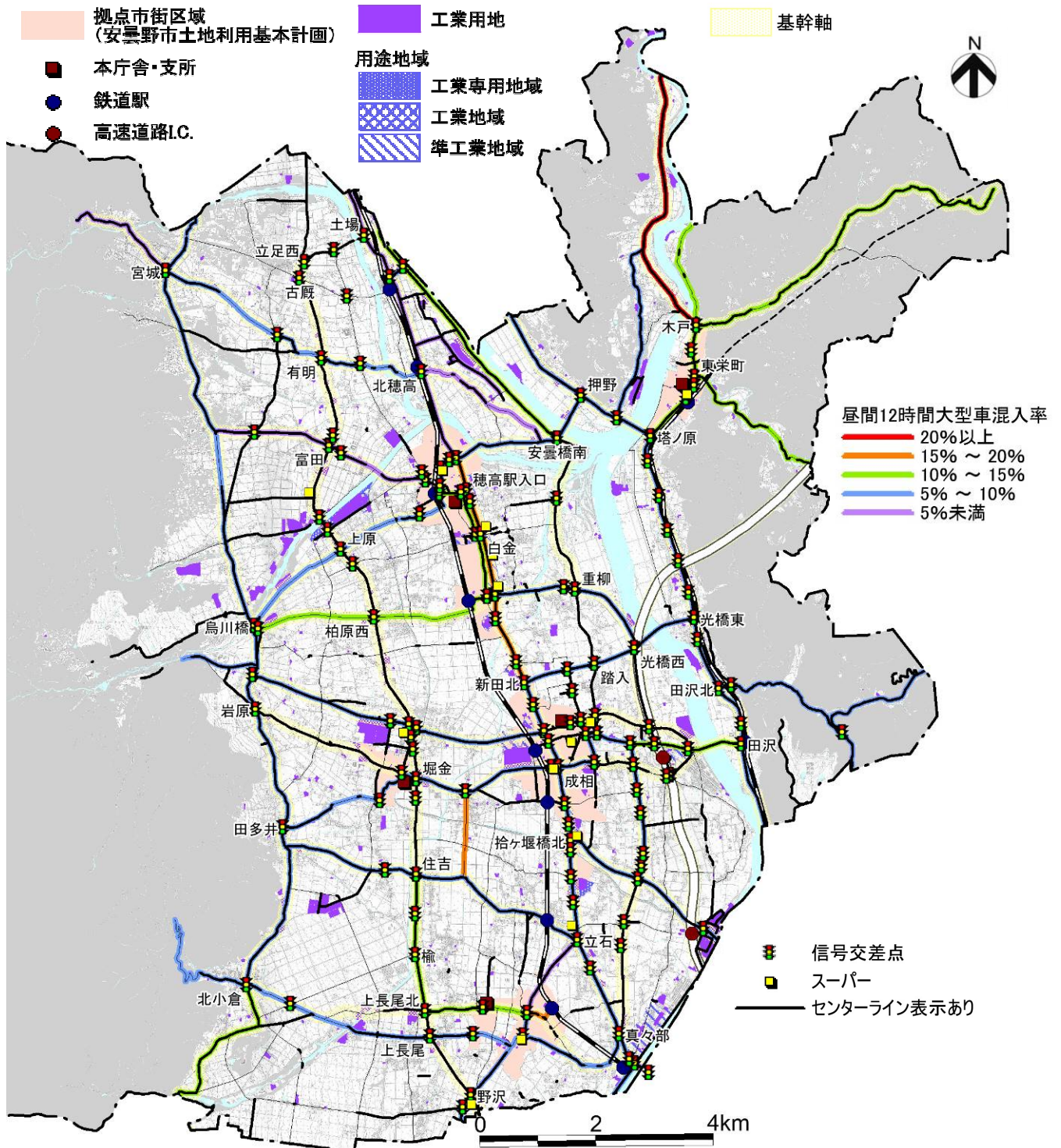


図 4-10 工場用地及び工業系用途の分布

(5) 観光・レクリエーション機能評価

令和2（2020）年10月に実施した交通量調査に基づく平日昼間の12時間の自転車交通量を図化し、これにあづみ野やまびこ自転車道のほか主な観光施設やサイクリングロード、歩道の整備状況、センターライン表示道路を加え、基幹軸上を重ねて、以下に表示した。

観光施設の集積する西山山麓の南北基幹軸上や、観光客のとくに多いわさび農場へのアクセス道路には、歩道が未整備の区間や片側のみ区間、さらには幅員の不十分な区間も散見され、歩道や自転車通行を考慮した観光動線としての機能強化の必要性がある。

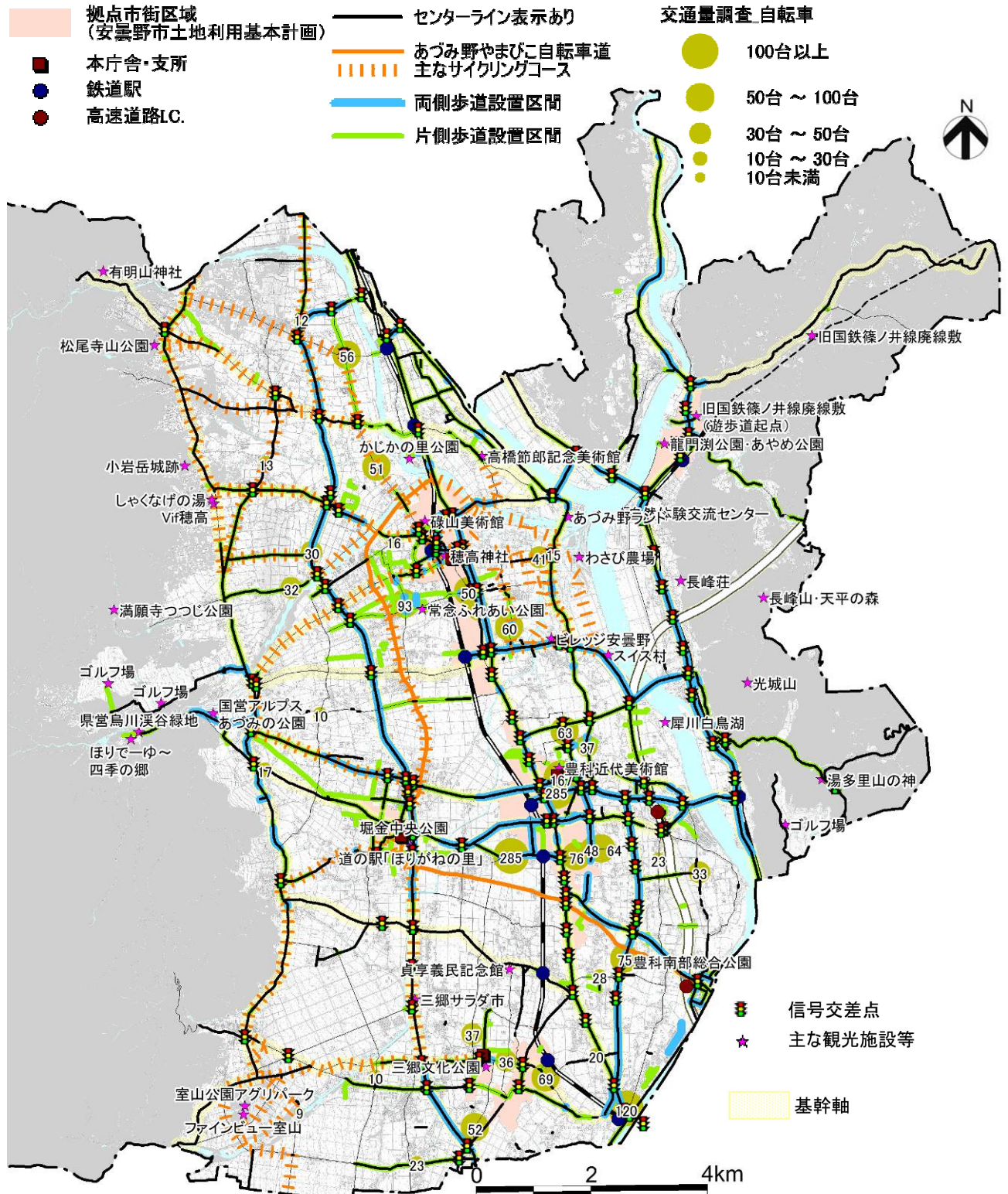


図 4-11 市内の主なサイクリングコースと自転車交通量

第5章 道路整備推進計画

第5章 道路整備推進計画

5.1 計画目標

前章までの内容をふまえて、本計画では、「持続可能で円滑かつ機能的な道路網の構築」を目標とし、この目標を達成するために必要な道路網（ネットワーク）形成上の視点を以下に示す。

【計画目標】

持続可能で円滑かつ機能的な道路網の構築

視点1 既存ストックの有効活用

既存道路を有効に活用して持続可能な道路網の構築を図る

人口減少や高齢化の進行に伴う、既存道路の維持管理費の負担増や、運転免許非保有者の増加、財政的な逼迫等をふまえ、新規路線の整備はまちづくりとの整合性を考慮して効果や必要性の明確なものに限定し、既存道路を有効に活用して、持続可能な道路網の構築を図る。

視点2 連続性・完結性の確保

路線の連続性や完結性を向上させ、より円滑な道路網の構築を図る

道路管理者の区分によらず、道路網のなかで機能・役割の大きな路線上の未整備区間の解消や、整備の不十分な区間又は交差点の改善を重視し、路線の連続性や完結性を向上させ、より円滑に機能する道路網の構築を図る。

視点3 基幹軸の強化（代替性の確保）

基幹路線の多重性を確保し、道路網の骨格を強化する

拠点市街間や主要な交通結節点との間を結び、まちの基幹軸として位置づけられる路線については、現在又は将来の交通量や沿道の状況、災害時の対応等をふまえて、多重性（リダンダンシー）を確保し、道路網の骨格強化を図る。

5.2 道路整備方針

道路整備計画の具体化に向けて3つの方針を定め、各方針に基づいて解決すべき道路・交通の課題や強化を図るべき道路の機能・役割等を以下に整理する。

方針Ⅰ 安全・安心な道路整備

Ⅰ-① 歩行者の安全な動線の確保

通学路や駅と主要な集客施設とを結ぶ道路など、歩行者等の動線をふまえて、歩道未設置区間の解消を図り、連続性のある歩道整備を進める。

Ⅰ-② 交通事故の防止

交通事故の多発する区間や重大事故の発生状況等をふまえて、事故防止につながる道路整備を進める。

Ⅰ-③ 災害時における対応力の強化

災害対応上の主要な施設（本庁舎、各地域支所、ヘリポート、拠点医療機関等）を連絡し、災害時に有効に機能する道路整備を進める。

方針Ⅱ 円滑な交通・交流を促す道路整備

Ⅱ-① ボトルネック※の解消

T字止まりや右折レーンの不足・未設置交差点など、交通のボトルネックの解消につながる道路整備を進める。

※交通の流れの妨げになっている箇所

Ⅱ-② 地域間の移動円滑化（循環軸の強化）

本庁舎を中心に、5つの拠点市街を結ぶ循環軸をはじめとする各地域間を円滑に移動できる動線を確保し、地域交流の促進につながる道路整備を進める。

Ⅱ-③ 広域交通へのアクセス性の向上

広域交通の玄関口となる高規格道路等への接続や、松本市をはじめとする隣接自治体へのアクセス性を高め、広域的な交流促進につながる道路整備を進める。

方針Ⅲ まちの魅力を高める道路整備

Ⅲ-① 公共交通機関の利用促進

市内の各駅に安全かつ円滑にアクセスできる道路の整備を進め、最寄りの公共交通機関の利用を促し、市全体の自動車交通量の低減を図る。

Ⅲ-② 自転車による回遊性の向上

観光・レクリエーション利用や、主に市街地内における生活利用など、自転車で安全かつ快適に回遊できる道路整備を進める。

Ⅲ-③ 歩いて楽しいまちづくりの促進

市街地内の通過交通を抑制し、歴史的な街並み形成や賑わいの創出など各地域の特色を活かしたまちづくりを促す道路整備を進める。

Ⅲ-④ 観光交流・物流機能の強化

主要な観光・レクリエーション施設、工業団地等へのアクセス性を高め、観光交流や物流機能の向上につながる道路整備を進める。

5.3 道路整備計画

現況道路網における幹線機能を再整理し、整備検討ポイントをまとめた上で、計画道路ネットワークを示して必要な整備内容をまとめる。

(1) 現況道路網の幹線機能の再整理

現況道路網における幹線道路の機能を以下のように定義し、これに沿って、検討対象路線の道路を区分した図を次ページに示す。

【広域交流幹線】

市内を東西又は南北に連絡し、市外に展開する主要な幹線

【地域交流幹線】

広域交流幹線間を接続し、広域交流幹線の代替路としての役割を果たす幹線又は広域交流幹線から派生して、市内外に展開する幹線

【その他の幹線】

広域交流幹線又は地域交流幹線間を接続し、地域交流や広域交流を補完する補助的幹線

【自転車等優先幹線】

主として自転車や歩行者の通行優先となる道路で、地域間を連絡し、広域にも展開する幹線（既存のあづみ野やまびこ自転車道を骨格にして形成）

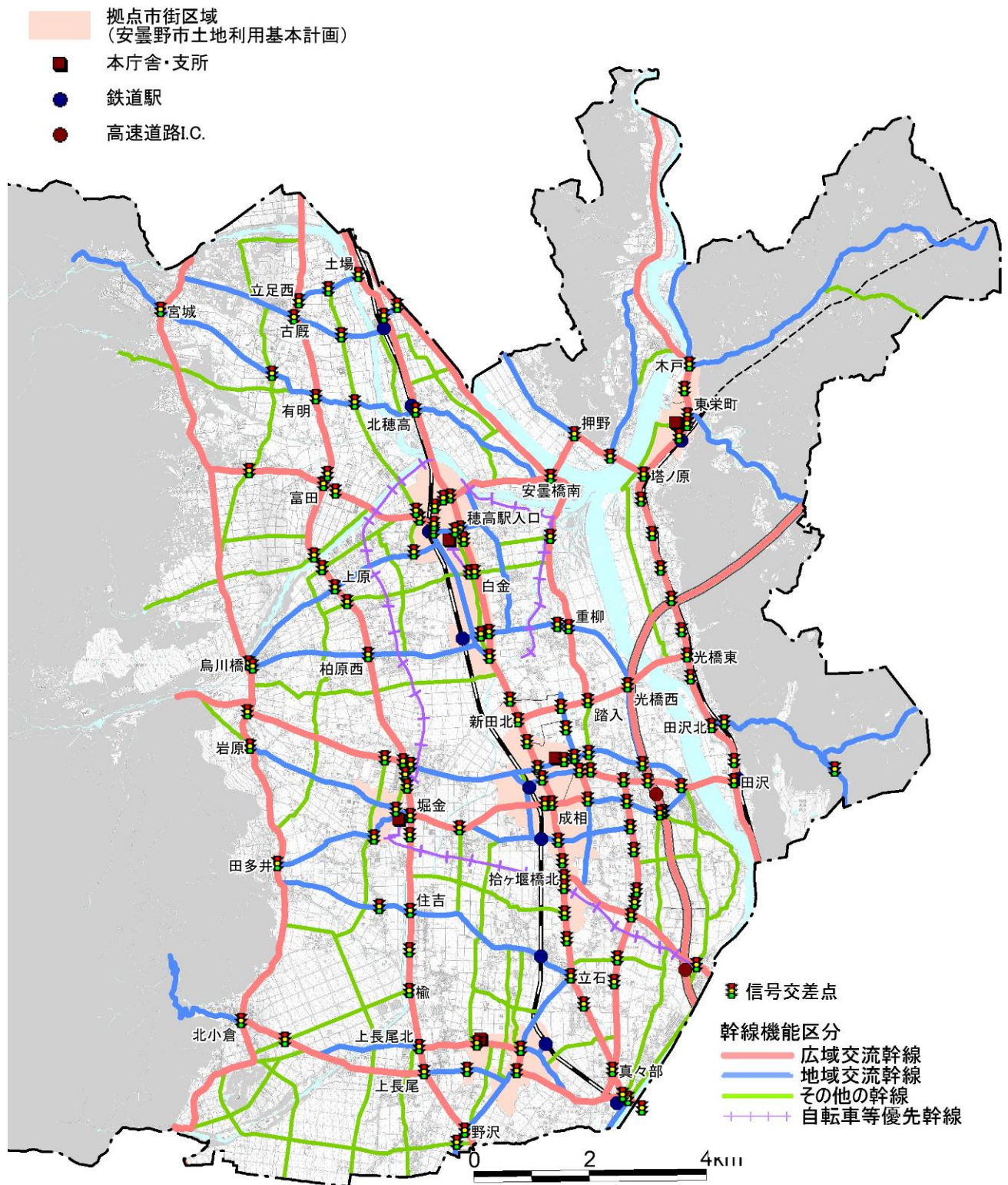


図 5-1 現況道路網の幹線機能区分

(2) 目標とする道路網（計画道路ネットワーク）

現況道路網の幹線機能を再整理した上で、安曇野市都市計画マスタープランに示されたまちづくりの骨格となる基幹軸を基本に、未整備の都市計画道路のほか新たに必要な路線を見出し、市として目標とする道路網を詳細化して、これを計画道路ネットワークとして次ページの図に示す。なお、主な新規路線の設定理由は以下のとおりである。

■ 路線A（松本糸魚川連絡道路）

- 長野自動車道と一体となった広域的な高速交通ネットワークの構築
- 大北地域への基幹となる市北部における南北幹線軸の機能強化
- 高速交通ネットワーク空白地帯の解消
- 災害時のリダンダンシーの確保

〔期待される効果〕

- ・ 中信と北陸地方との交流・連携の強化促進
- ・ 地域産業の発展、広域観光の振興
- ・ 大北地域、北陸地方への移動時間短縮、生活利便性の向上
- ・ 安曇野 I. C. - 安曇橋南間等の周辺道路の渋滞緩和

■ 路線B（国道147号先線）

- 国道147号を有効活用した市南部における新たな東西幹線軸の構築
- 市南部地区と梓川スマート I. C. へのアクセス機能強化
- 山麓線周辺観光地へのアクセス機能強化

〔期待される効果〕

- ・ 国道147号の市街地への通過交通分散による渋滞緩和

■ 路線C（公園線：都市計画道路）

- 市中央部における東西幹線軸の機能強化
- 安曇野 I. C. 及び国道19号から国営アルプスあづみの公園、県営烏川溪谷緑地等の山麓・山岳観光地へのアクセス機能強化

〔期待される効果〕

- ・ 山麓・山岳観光地利用者の利便性・快適性の向上

■ 路線D（穂高市街北側の東西路線）

- 市北部における東西幹線軸の機能強化
- 穂高市街地内のクランクの解消
- 松本糸魚川連絡道路との連携による広域的な道路網の構築

〔期待される効果〕

- ・ 穂高市街地への通過交通の分散
- ・ 山麓線沿線観光地へのアクセス機能や周遊機能の向上

■ 路線E（穂高-豊科の南北路線：一部都市計画道路、既存道路）

- 市南部と市北部を円滑につなぐ新たな南北幹線軸の構築
- 穂高市街地西側の都市計画道路と一体で穂高市街の外郭環状道路の形成

〔期待される効果〕

- ・ 国道147号の市街地への通過交通分散による渋滞緩和
- ・ 市北部と市中央部の東西幹線軸の接続による地域間の移動の円滑化

■ 路線F（安曇野インター西交差点北側先線）

- 市中央部における南北幹線軸の機能強化、市北部における東西幹線軸の機能強化
- 豊科市街地西側の都市計画道路と一体で豊科市街の外郭環状道路の形成

〔期待される効果〕

- ・ 国道147号の市街地への通過交通分散による渋滞緩和
- ・ 市北部と市南部の東西幹線軸の接続による地域間の移動の円滑化

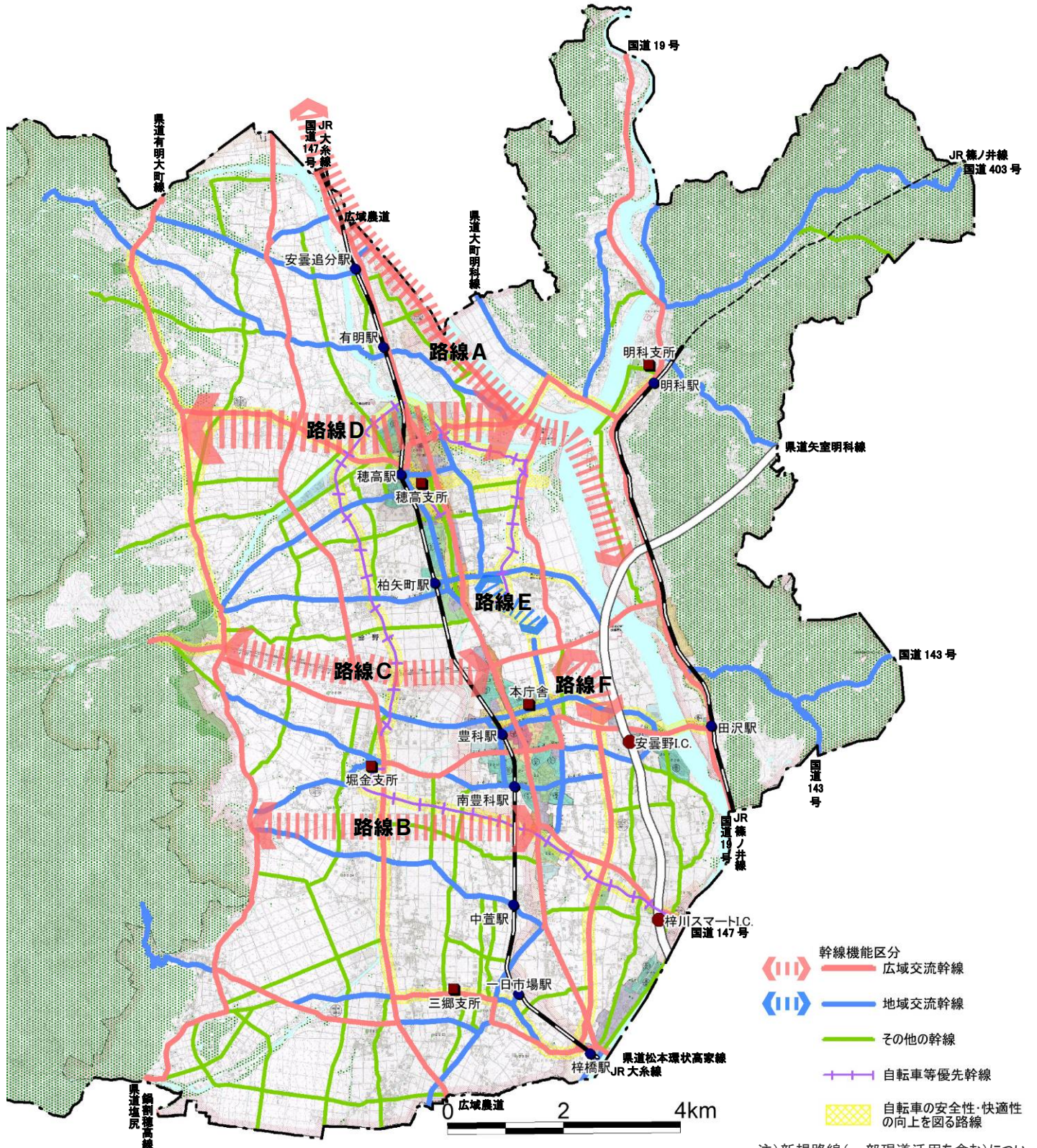


図 5-2 目標とする道路網 (計画道路ネットワーク)

(3) 整備内容

各道路管理者における既存の計画等の扱いと整備優先度の考え方をまとめた上で、本計画で定める計画期間内に必要と考えられる計画道路ネットワークにおける整備内容をまとめる。

① 各道路管理者における既存の計画等の扱いと整備優先度の考え方

本計画は、幹線道路網を主体に市内の拠点市街間の円滑な移動、歩行者・自転車の安全な動線確保等について検討したため、国道、県道関係の整備箇所が多く挙がっている。これらの道路の整備は、各道路管理者において実施されることになるが、本計画期間内に整備を求めるものではなく、各道路管理者に対して、本計画における道路整備方針等に照らし、改めて必要性を精査した上で、市から整備についての要望を行うものとする。

また、整備内容に併せて、各整備箇所における整備優先度は以下のように区分し、事業の立ち上げ時期の目安を示すものとする。

〔短期〕

短期はこの先5年以内とし、現段階において、関係する道路管理者が具体的な調査、計画等に着手している路線を位置づける。

〔中長期〕

中長期はこの先5～20年以内とし、関係する道路管理者に対し、具体的な調査、計画等への着手と優先的な整備が望まれる路線を位置づける。これらの路線の中でも特に早期の整備が望まれる路線については「早期着手要望路線」とする。

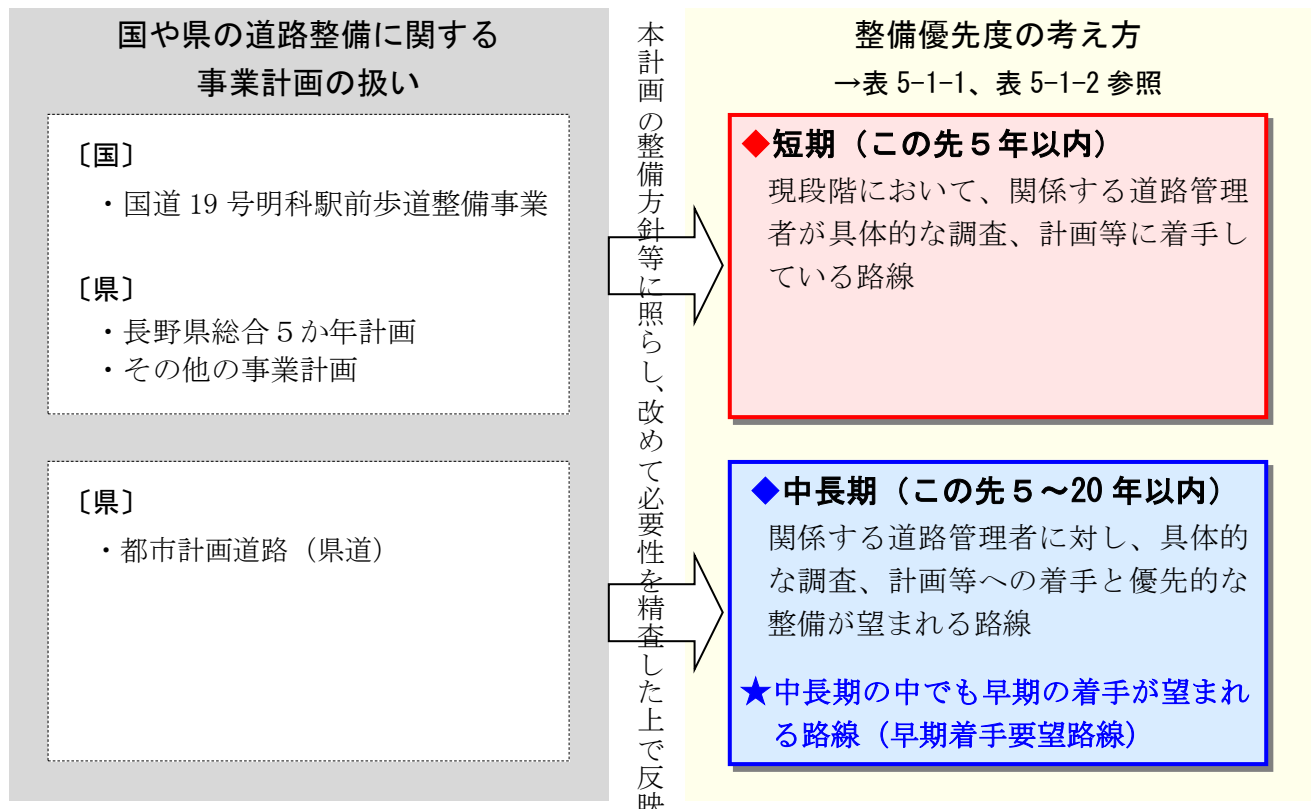


図5-3 整備優先度及び整備内容の設定方針のフロー

② 整備箇所別の整備内容

現在の道路の整備状況をふまえ、計画道路ネットワークを有効に機能させる上で必要な整備内容を表 5-1-1 及び表 5-1-2 にまとめ、整備箇所を 5-11 ページに図示する。

表 5-1-1 国道・県道における整備内容一覧

番号	現況管理区分	整備箇所	区間延長(km)	整備手法	整備によって特に期待される効果(道路整備方針との対応関係)												想定事業主体	整備優先度	
					方針Ⅰ			方針Ⅱ			方針Ⅲ				短期	中長期			
					①	②	③	①	②	③	①	②	③	④					
国道																			
1	国	国道19号(東栄町～歩道橋)	0.7	歩道整備(自転車通行帯設置)	○	○					○	○	○		国	◆			
2	国	国道19号(塔ノ原)	—	交差点改良		○		○	○					国		★			
3	国	国道19号(歩道橋～塔ノ原)	0.6	歩道整備(自転車通行帯設置)	○	○					○	○	○	国		★			
4	国	国道19号(木戸～東栄町)	0.9	歩道整備	○	○					○	○		国		◆			
国道(県管理)・県道																			
5	新規	松本糸魚川連絡道路	8.8	道路新設			○			○			○	県	◆				
6	新規	国道147号先線	4.9	道路新設			○			○			○	(県)	◆				
7	県	有明大町線(宮城・宮城北)	0.9	道路改築・橋梁架替	○	○				○			○	県	◆				
8	県	塩尻鍋割穂高線・小岩岳穂高(停)線(豊里)	1.1	交差点改良・道路改築	○	○		○				○	○	県	◆				
9	県	安曇野インター堀金線(小瀬幅)	0.2	道路改築	○	○				○				県	◆				
10	県	小倉梓橋(停)線(下長尾①)	0.4	道路改築	○	○			○					県	◆				
11	県	国道147号(新田)	—	交差点改良	○	○	○	○	○				○	県	◆				
12	県	安曇野インター堀金線(田尻)	0.4	歩道整備	○	○	○							県	◆				
13	県	国道403号(木戸)	0.2	歩道整備	○	○				○				県	◆				
14	県	小岩岳穂高(停)線(富田橋)	0.5	橋梁架替	○	○					○		○	県	◆				
15	県	国道403号(名九鬼)	0.5	道路改築	○	○				○			○	県	◆				
16	県	中堀一日市場(停)線(住吉)	—	交差点改良	○	○		○	○			○	○	県	◆				
17	県	国道403号(山中)	0.3	道路改築	○	○				○			○	県	◆				
18	県	豊科大天井岳線(須砂渡)	0.8	道路改築(一部トンネル化)	○	○		○					○	県	◆				
19	県	穂高明科線(狐島)	1.0	歩道整備	○	○			○					県	◆				
20	県	矢室明科線(大足)	0.6	歩道整備	○	○								県	◆				
21	県	田多井中菅豊科線(中菅)	0.2	道路改築	○	○					○			県		★			
22	県	小岩岳穂高(停)線(豊里～穂高駅前北)	3.5	道路改築	○	○					○		○	県		★			
23	県	梓橋田沢(停)線(梓橋)	0.2	橋梁架替・交差点改良	○	○	○	○			○			県		★			
24	県	塩尻鍋割穂高線(乳房橋・耳塚～北穂高)	1.9	橋梁架替・歩道整備	○	○					○		○	県		★			
25	県	中堀一日市場(停)線(楡)	—	交差点改良	○	○					○		○	県		★			
26	県	中堀一日市場(停)線(住吉～上長尾北)	3.0	歩道整備	○	○		○	○			○	○	県		★			
27	県	梓橋田沢(停)線(立石)	—	交差点改良	○	○	○	○	○					県		★			
28	県	国道147号(穂高橋～神田町北)	0.7	歩道整備	○	○	○							県		★			
29	県	中堀一日市場(停)線(明盛)	0.8	歩道整備	○	○			○			○	○	県		★			
30	県	安曇野インター堀金線(田尻～田多井)	0.8	歩道整備	○	○	○							県		★			
31	県	穂高市街北側の東西動線	6.6	道路新設(自転車通行帯設置)	○	○	○	○	○			○	○	(県)	◆				
32	県	公園線(都市計画道路)	4.7	道路新設				○	○	○			○	(県)	◆				
33	県	国道147号(新田～成相)	0.7	道路改築	○	○	○	○	○		○	○		県		◆			
34	県	波田北大妻豊科線(野沢～一日市場)	2.7	道路改築	○	○	○	○	○			○		県		◆			
35	県	柏原穂高線(烏川橋～穂高)	3.2	道路改築	○	○				○			○	県		◆			
36	県	塚原穂高(停)線(烏川橋～柏矢町)	3.9	道路改築	○	○			○					県		◆			
37	県	小倉梓橋(停)線(北小倉)	3.0	道路改築	○	○				○				県		◆			
38	県	小倉梓橋(停)線(下長尾②)	0.6	道路改築	○	○				○				県		◆			
39	県	塩尻鍋割穂高線(岩原)	0.5	道路改築	○	○			○					県		◆			
40	県	大町明科線(上押野)	0.9	道路改築	○	○				○				県		◆			
41	県	安曇野インター堀金線(上堀)	1.5	交差点改良・歩道整備	○	○		○	○			○		県		◆			
42	県	柏矢町田沢(停)線(光橋西)	—	交差点改良	○	○		○	○					県		◆			
43	県	塩尻鍋割穂高線(烏川橋～豊里)	2.5	歩道整備(自転車通行帯設置)	○	○					○		○	県		◆			
44	県	塩尻鍋割穂高線(豊里～宮城)	2.6	歩道整備	○	○					○		○	県		◆			
45	県	塩尻鍋割穂高線・槍ヶ岳矢村線(古厩)	2.4	歩道整備	○	○							○	県		◆			
46	県	国道147号(柏矢町南～新田北)	1.0	歩道整備	○	○	○	○	○			○		県		◆			
47	県	国道147号(新田北～新田)	0.3	歩道整備	○	○	○	○	○			○		県		◆			
48	県	松本環状高家線(上真々部)	0.8	歩道整備	○	○								県		◆			
49	県	波田北大妻豊科線・田多井中菅豊科線(立石)	0.5	歩道整備	○	○	○							県		◆			
50	県	国道147号(松川村境～島新田)	1.7	歩道整備	○	○	○							県		◆			
51	県	国道147号(島新田～穂高橋)	2.4	歩道整備	○	○	○							県		◆			
52	県	下木戸有明(停)線(青木花見・狐島)	1.7	歩道整備	○	○								県		◆			
53	県	小倉梓橋(停)線(小倉)	2.0	歩道整備	○	○					○		○	県		◆			
54	県	小倉梓橋(停)線(七日市場)	1.1	歩道整備	○	○					○		○	県		◆			
55	県	塩尻鍋割穂高線(田多井)	0.1	歩道整備	○	○								県		◆			
56	県	田多井中菅豊科線(田多井)	0.2	歩道整備	○	○								県		◆			
57	県	穂高明科線(萩原)	1.1	歩道整備	○	○								県		◆			

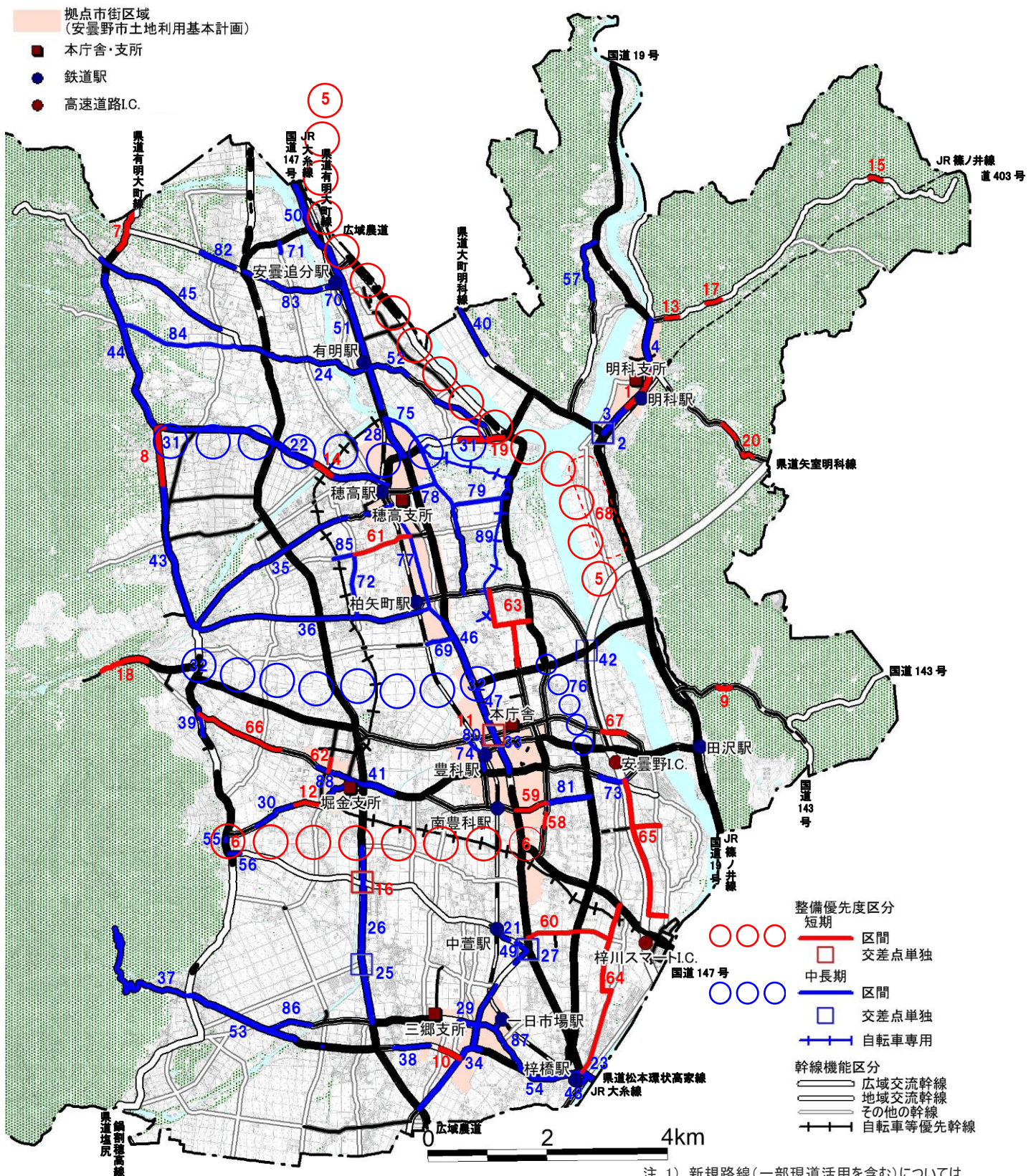
※番号は5-11ページの図上の番号と対応している。中長期の「整備優先度」で★になっている箇所は「早期着手要望路線」を意味する。注) 番号の若い方が整備の優先順位が高いということではない。「想定事業主体」で()を付している箇所については県または市との協議を要する。区間延長はGIS(地理情報システム)による図上での計測に基づく参考値である。

表 5-1-2 市道における整備内容一覧

番号	現況 管理 区分	整備箇所	区間 延長 (km)	整備手法	整備によって特に期待される効果(道路整備方針との対応関係)								想定 事業 主体	整備優先度			
					方針Ⅰ			方針Ⅱ			方針Ⅲ				短期	中長期	
					①	②	③	①	②	③	①	②		③			④
市道																	
58	新規	東町通線(都市計画道路)	0.3	道路新設	○			○						(市)	◆		
59	市	吉野線(都市計画道路)	0.5	道路改築	○	○		○			○			市	◆		
60	市	下鳥羽・上鳥羽	1.4	道路改築	○				○					市	◆		
61	市	穂高南小南側の東西動線	1.0	道路改築	○	○								市	◆		
62	市	堀金市街の南北動線	0.2	道路改築	○	○		○						市	◆		
63	新規	矢原～細萱	2.0	道路新設・改築	○			○	○			○		(市)	◆		
64	市	高家	3.0	道路改築	○	○					○			市	◆		
65	市	熊倉	3.2	道路改築	○	○								市	◆		
66	市	岩原～倉田	1.5	道路改築	○	○	○						○	市	◆		
67	新規	安曇野インター北～徳治郎	0.3	道路改築	○	○	○	○					○	市	◆		
68	新規	松本糸魚川連絡道路アクセス線	未定	道路新設			○			○			○	市	◆		
69	新規	柏矢町南・矢原	0.5	道路新設	○			○						市	◆		
70	市	島新田	0.3	道路改築	○	○					○			市	◆		
71	市	立足	0.2	道路改築	○									市	◆		
72	市	穂高南小南側の南北動線	1.1	道路改築	○	○								市	◆		
73	市	寺所南～安曇野インター南	0.5	歩道整備	○									市	◆		
74	新規	西町線(都市計画道路)	0.6	道路新設	○			○					○	(市)	◆		
75	新規	町東線(都市計画道路)	3.5	道路新設・改築	○			○	○			○		(市)	◆		
76	新規	安曇野インター西北側の南北動線	1.2	道路新設(自転車通行帯設置)	○			○	○			○		(市)	◆		
77	新規	三枚橋線・町西線(都市計画道路)	2.0	道路新設	○			○	○			○		(市)	◆		
78	新規	穂高駅前通り先線	2.4	道路新設	○			○				○		(市)	◆		
79	市	等々力	0.9	道路改築(自転車通行帯設置)	○	○					○		○	市	◆		
80	市	豊科駅北側	0.2	道路改築	○						○		○	市	◆		
81	市	吉野簡易郵便局～吉野東	0.7	道路改築	○	○					○			市	◆		
82	市	新屋	0.6	道路改築	○									市	◆		
83	市	古厩	1.3	道路改築	○	○							○	市	◆		
84	市	小岩岳	2.5	道路改築	○						○		○	市	◆		
85	市	神田橋東側	0.4	道路改築	○	○		○						市	◆		
86	市	東小倉～上長尾	0.7	道路改築	○	○							○	市	◆		
87	市	一日市場～七日市場	0.8	道路改築	○						○			市	◆		
88	市	堀金市街の東西動線	0.8	道路改築	○	○	○					○		市	◆		
89	市	あづみ野やまびこ自転車道先線	4.6	自転車専用道新設								○	○	市	◆		

※番号は5-11ページの図上の番号と対応している。

注) 番号の若い方が整備の優先順位が高いということではない。「想定事業主体」で()を付している箇所については県または市との協議を要する。
区間延長はGIS(地理情報システム)による図上での計測に基づく参考値である。



注 1) 新規路線(一部現道活用を含む)については、おおよそのルートや範囲を大きめの円や破線で表示しています。

注 2) 既存道路でセンターラインの表示があり(幅員5.5m以上)、かつ片側または両側に歩道の設置されている区間を黒く塗りつぶして表示しています。

※この図の赤字または青字の番号は5-9、5-10の整備箇所一覧表の番号と対応している。

図 5-4 整備優先度で区分した計画道路ネットワーク上の整備箇所

第6章 計画の推進に向けて

第6章 計画の推進に向けて

6.1 基本的な考え方

今後の道路整備は本計画に基づき、国、県、市が互いに連携して、一体となって推進していくものとし、国道及び県道については、関係各機関に対し、本計画に沿った整備の事業化を積極的に働きかけていく。市道については、厳しい財政状況もふまえつつ、本計画に沿って事業化を進めていく。

なお、様々な理由で事業化が困難な事態が生じた場合は、順次優先度を繰り上げて、全体としての計画推進を図るものとする。

6.2 計画の運用方法

本計画は、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）のPDCAサイクルで、策定又は改定（Plan）後、計画に沿って毎年度事業計画を立案し、事業を実施（Do）し、5年程度に1回又は適期に、道路交通センサスや市独自の調査に基づく交通量の実態の把握やその他統計的な資料等による現況・課題の分析、市民の意向、社会経済情勢の変化、上位・関連計画の内容等をふまえて整備の成果や効果の評価（Check）を行い、計画内容の見直し（Act）を図りながら推進していく。

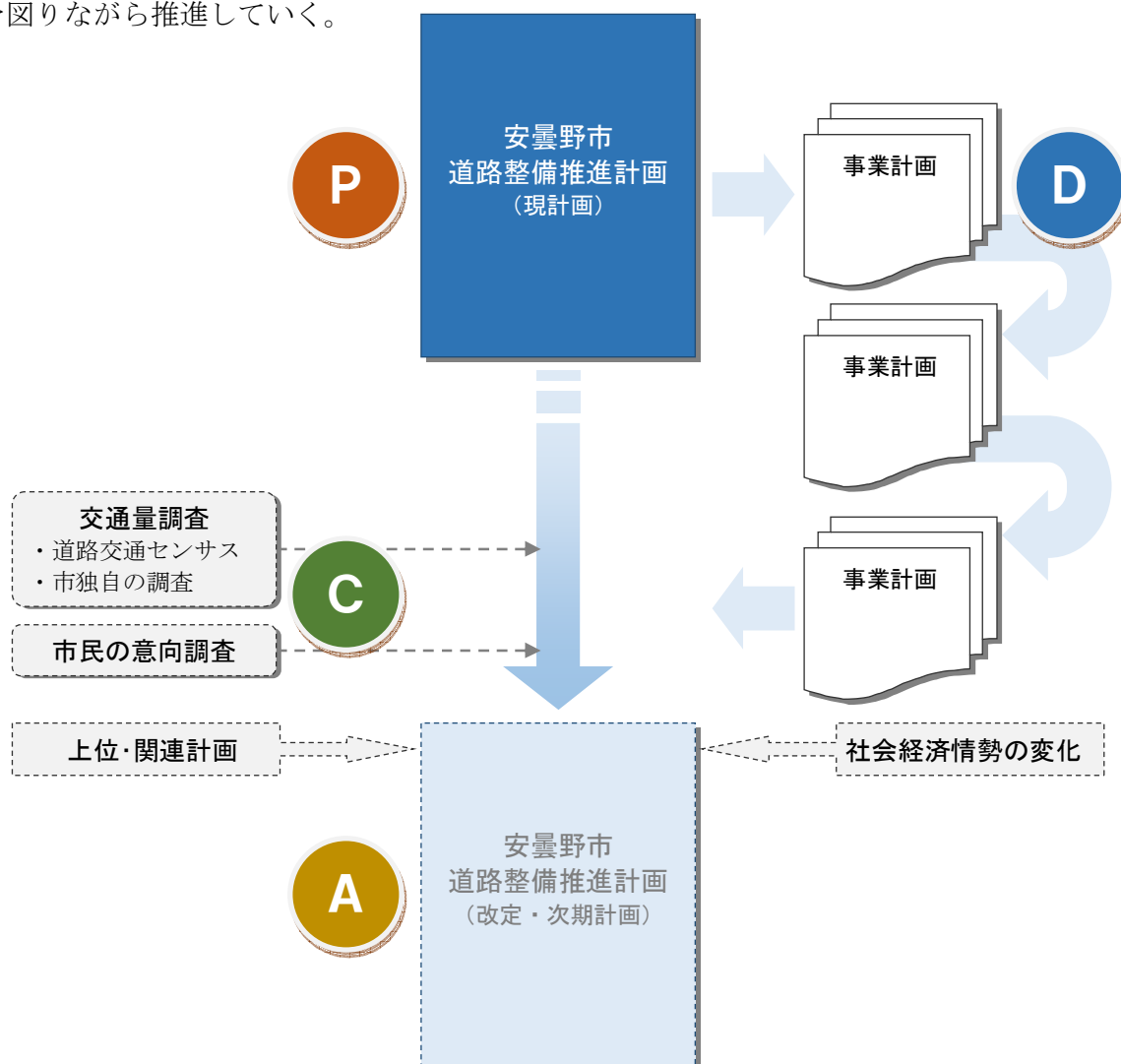


図 6-1 本計画の運用イメージ

6.3 事業化に際しての配慮事項

道路整備の事業化に際して、社会のニーズや周辺環境に応じて、配慮すべき事項を以下に示す。

(1) 多様な整備手法の導入

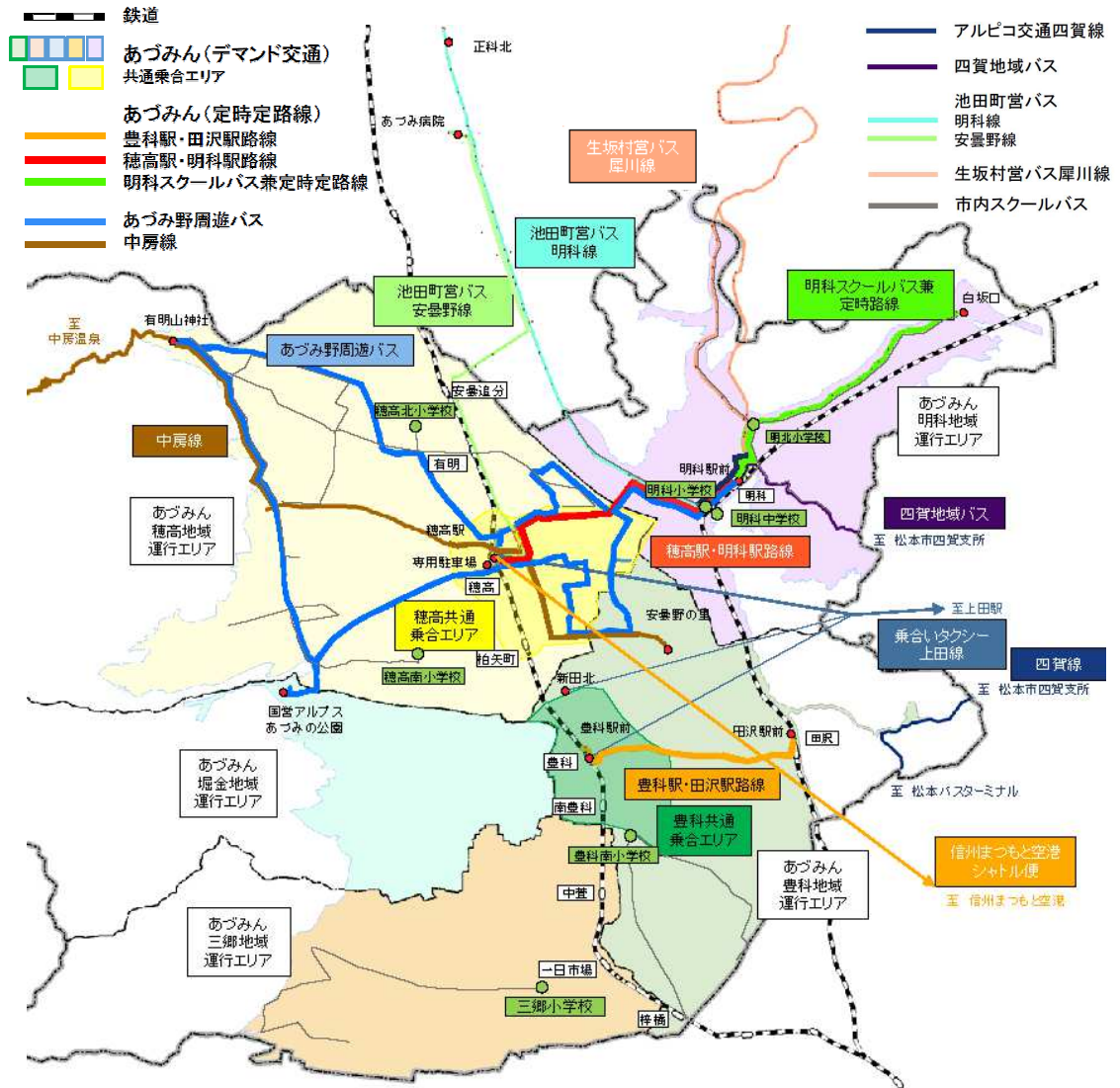
自転車通行帯の表示やラウンドアバウト交差点（環状交差点）の整備など、各箇所の道路形態や交通実態に応じた多様な手法の導入を図り、より費用対効果の高い整備により、計画道路ネットワークの機能向上を図る。

(2) 地域の主体的なまちづくりとの連携

沿道景観に配慮するとともに、駅前通りや歴史ある街道などにおける地域のまちづくりと連携してまちづくりの発展に資する道路整備を進める。

(3) 公共交通機関の利用促進

鉄道駅へのアクセス路となる道路の整備と併せて、各駅周辺におけるパーク＆ライド用の駐輪場や駐車場の確保とその利用を促し、公共交通機関の利用促進を図る。



資料：安曇野市地域公共交通網計画

図 6-2 安曇野市内の公共交通路線図（参考）

(4) 自転車利用の促進

幹線道路網の整備とも連携して、あづみ野やまびこ自転車道を骨格にした自転車道ネットワークの構築を図るとともに、自動車や歩行者と共存して、安全・安心かつ快適に通行できる自転車利用環境の整備を進めていくことにより、観光のみならず日常生活における自転車の利用促進も促し、環境負荷の低減や健康志向ニーズへの対応を図る。

<安全かつ快適な自転車道ネットワーク構築のための手法>

- ・ 道路新設や道路改築に合わせた自転車通行帯の設置
- ・ 犀川や烏川、穂高川、万水川、黒沢川など河川の堤防道路の活用
- ・ 既存の自転車歩行者通行可能路線の活用 等

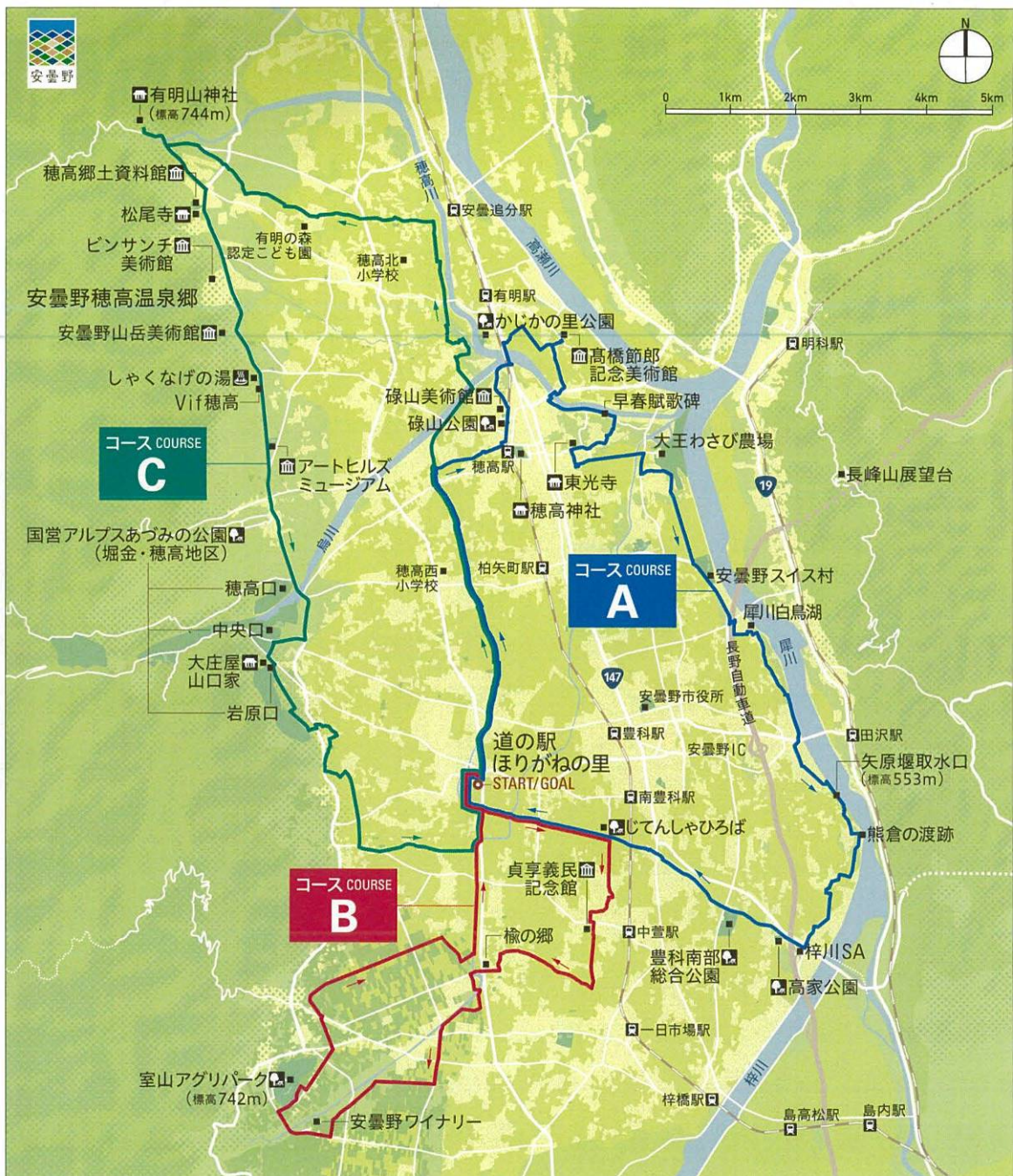


図 6-3 安曇野市のサイクリングコース (参考)

安曇野市道路整備推進計画

策定年月 平成 27 年 3 月

改定年月 令和 3 年 3 月

編 集 安曇野市 都市建設部 都市計画課

〒399-8281

長野県安曇野市豊科 6000 番地

電 話 : 0263-71-2246 FAX : 0263-72-3569

メー ル : toshikeikaku@city.azumino.nagano.jp
