

第3章 道路・交通に関する現況・課題

3.1 都市活動の現況

3.1.1 各地域の概況

本市は平成17年10月に旧豊科町、旧穂高町、旧三郷村、旧堀金村、旧明科町の5町村が合併して誕生した。この旧町村を単位とする地域ごとに、現況道路網の視点で、以下に概況をまとめる。

(1) 豊科地域

豊科駅を中心に市街地が形成され、市街地内は、南北の幹線道路である国道147号を軸に複数の都市計画道路が整備されている。市街地からやや東に外れた用途地域内にある安曇野インターチェンジは、安曇野をはじめ、白馬・大町方面に車で訪れる観光客の玄関口となっている。

(2) 穂高地域

多くの観光客が乗降する穂高駅を中心に市街地が形成されている。市街地内には、南北に国道147号とその旧道が並行して走っている。市街地から西側には山麓方面に通じる県道が複数あり、東側は明科、豊科方面に通じる県道が南北にそれぞれある。

(3) 三郷地域

隣接する松本市に通じる幹線道路として、主要地方道松本環状高家線、県道315号波田北大妻豊科線があり、市街地の西側を南北に安曇広域農道が貫き、東西には県道319号小倉梓橋(停)線や県道321号中堀一日市場(停)線が通っている。

(4) 堀金地域

市街地又は市街地付近を南北に安曇広域農道が貫き、東西には2つの幹線道路(県道495号豊科大天井岳線、県道57号安曇野インター堀金線)が通っている。広域農道沿いには、市街地に隣接して、道の駅「アルプス安曇野ほりがねの里」がある。

(5) 明科地域

犀川により形成された河岸段丘上を通る国道19号は、市を南北に貫く重要な幹線の一つとなっている。明科駅を中心に市街地が形成され、国道19号沿道に店舗等が連なっている。

3.1.2 人口動態

本市の人口は平成25年4月の時点で98,959人（住民基本台帳）となっている。国勢調査によれば、平成22年の人口は、平成17年と比較し、213人増加している。また年齢構成比率の推移をみると、老年人口の割合が増加する一方、生産年齢人口、年少人口の割合は減少傾向にあり、少子高齢化が進行している。

世帯数は、人口と同じく増加傾向にあるものの、世帯人員（1世帯当たりの人員数）は年々減少しており、核家族化や、高齢単身世帯の増加等の単身世帯化が進んでいる。

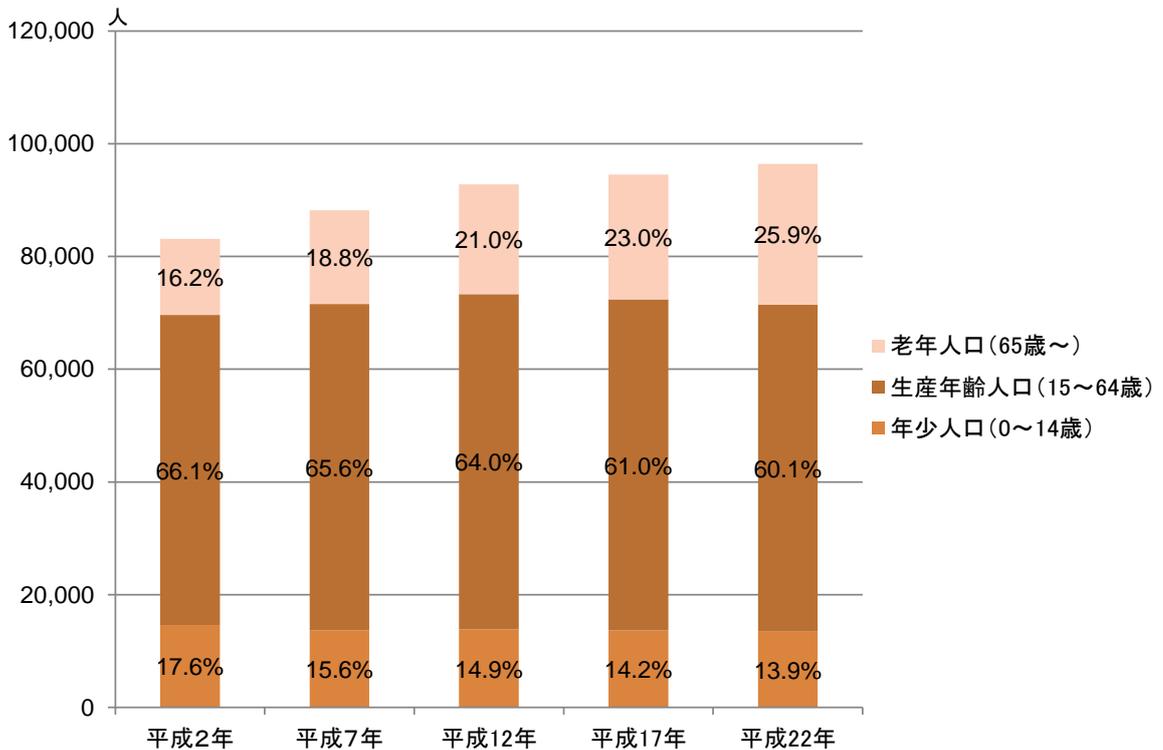


図 3-1-1 人口及び年齢構成の推移

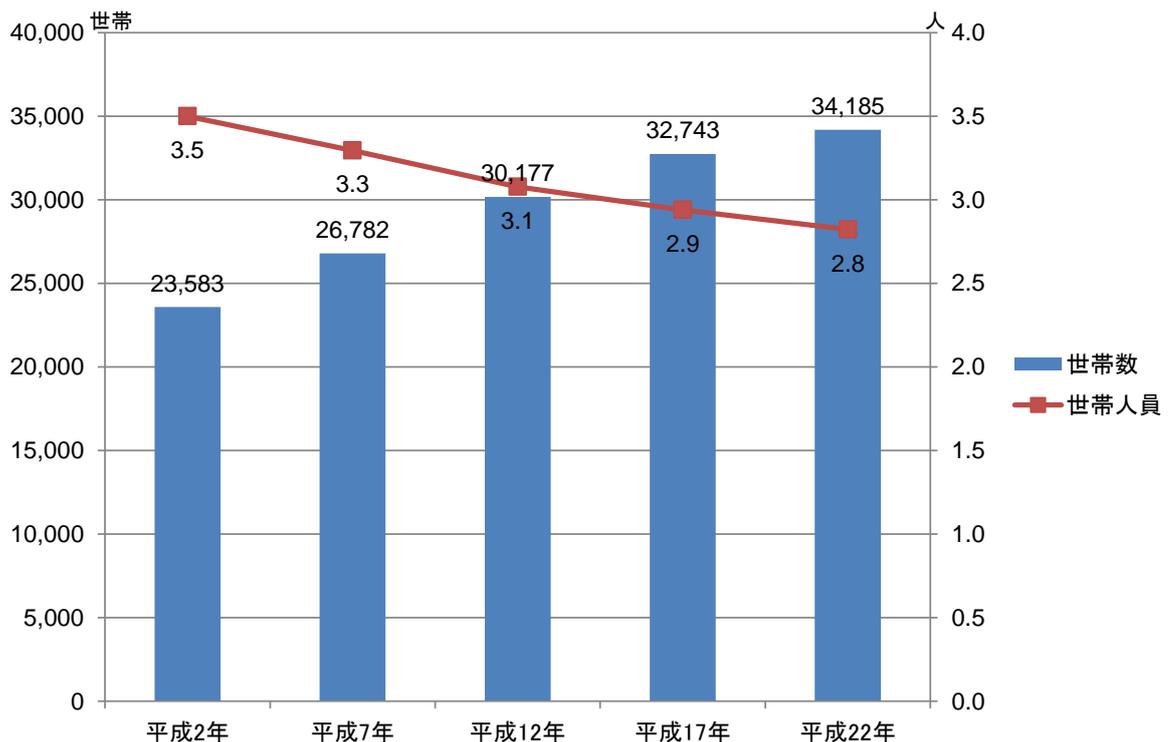


図 3-1-2 世帯数及び世帯人員の推移

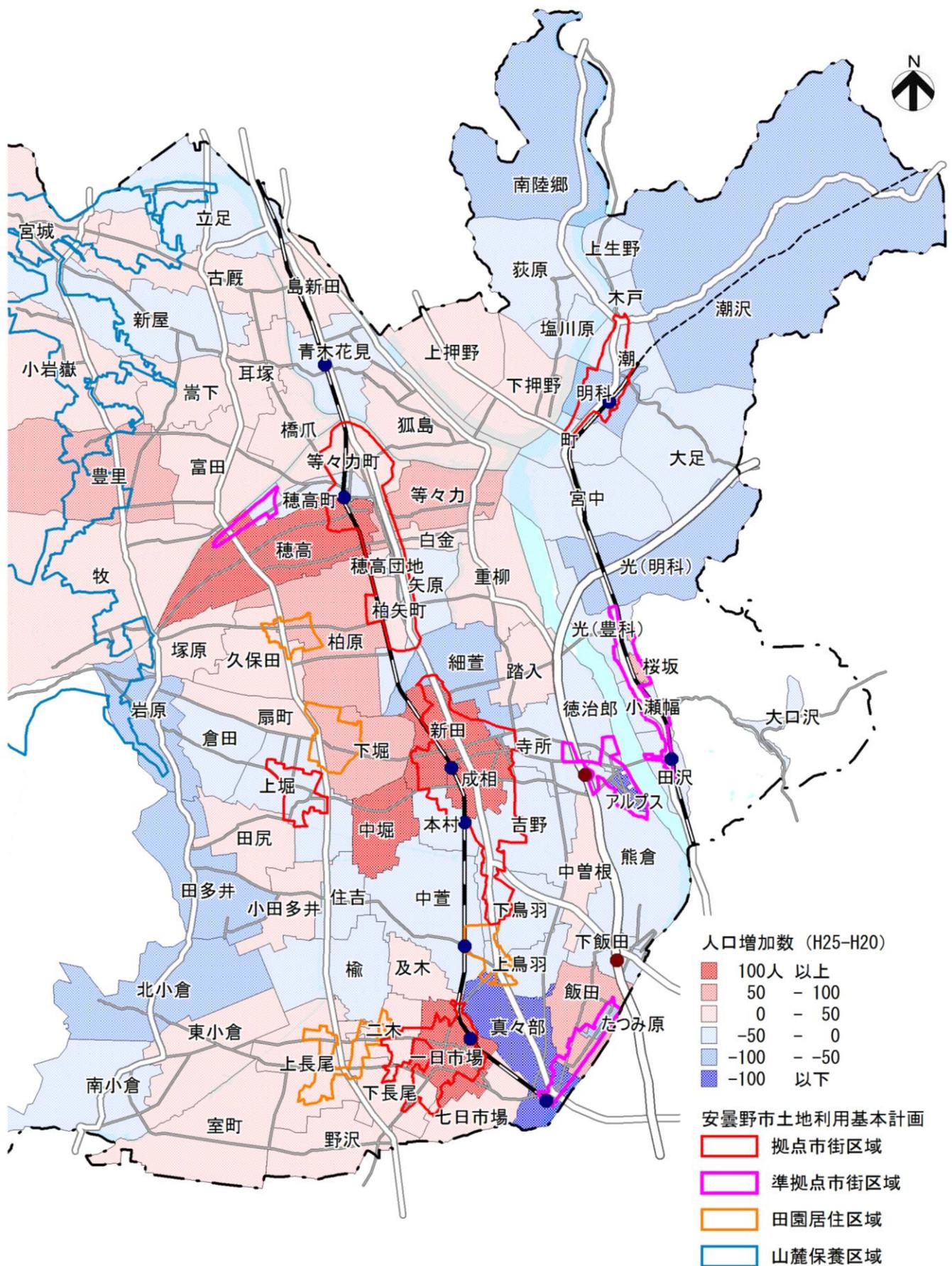


图 3-2 地区别人口増加数

3.1.3 土地利用現況

本市は東西を山林に囲まれ、人間活動は主に、南北に開けた盆地上で展開している。

農地は三郷地域のりんご畑地帯を除くと、田が占める割合が大きい。

都市的土地利用は、旧町村の市街地に一定の集積がみられるが、郊外にも大小の集落が形成され、幹線沿道には商業用地の分布がみられる。工業用地は、市内の数カ所に団地的まとまりが形成されている。

利用区分	行政区域	構成比
田	4,873.70	14.7
畑	2,391.50	7.2
山林	19,996.90	60.3
水面	354.70	1.1
その他自然地	918.10	2.8
住宅用地	2,016.80	6.1
商業用地	199.50	0.6
工業用地	371.00	1.1
公共・公益用地	484.20	1.5
道路用地	1,247.00	3.8
その他都市的土地利用	328.60	1.0
合計	33,182.00	100.0

(単位:ha、%)

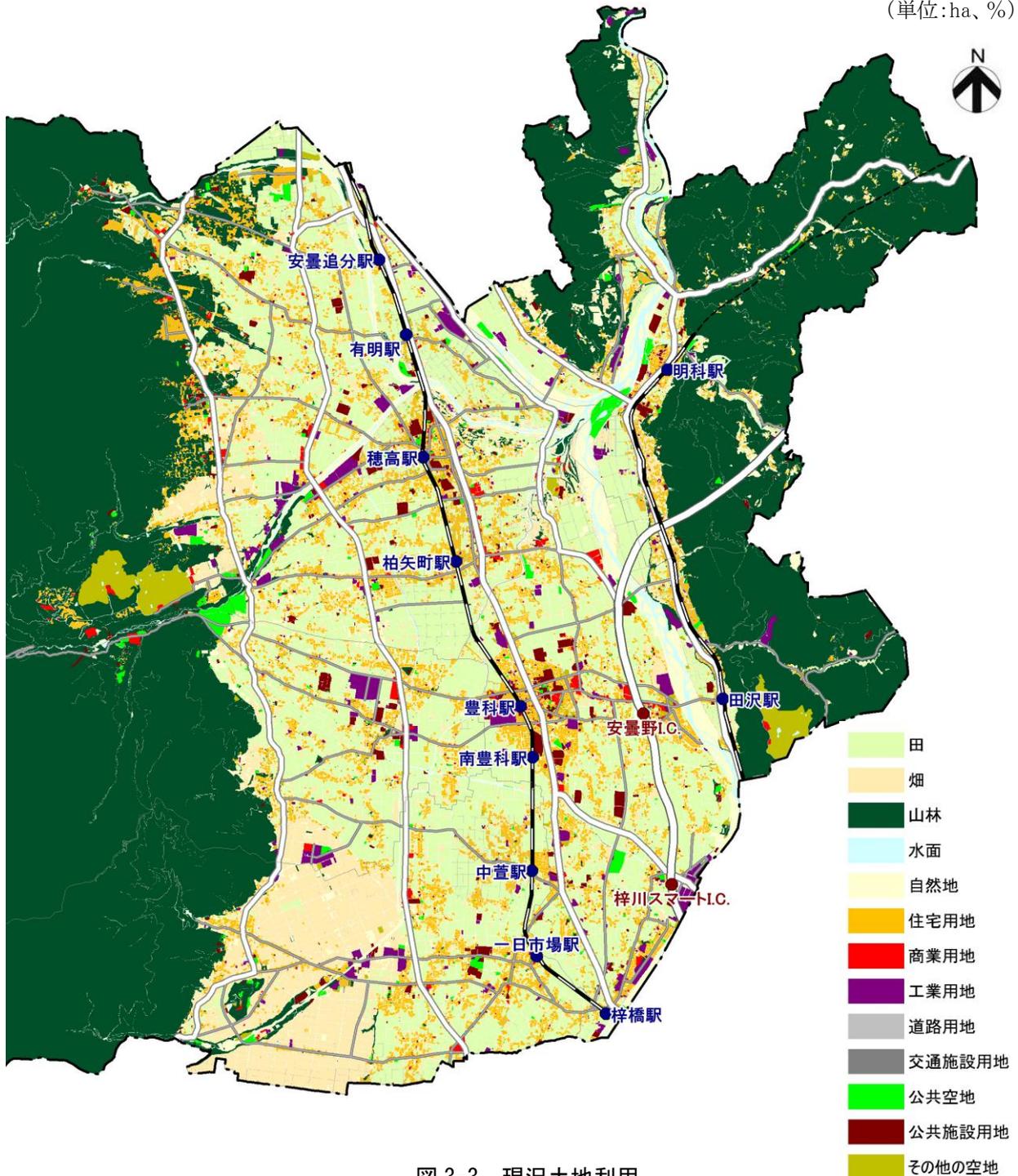
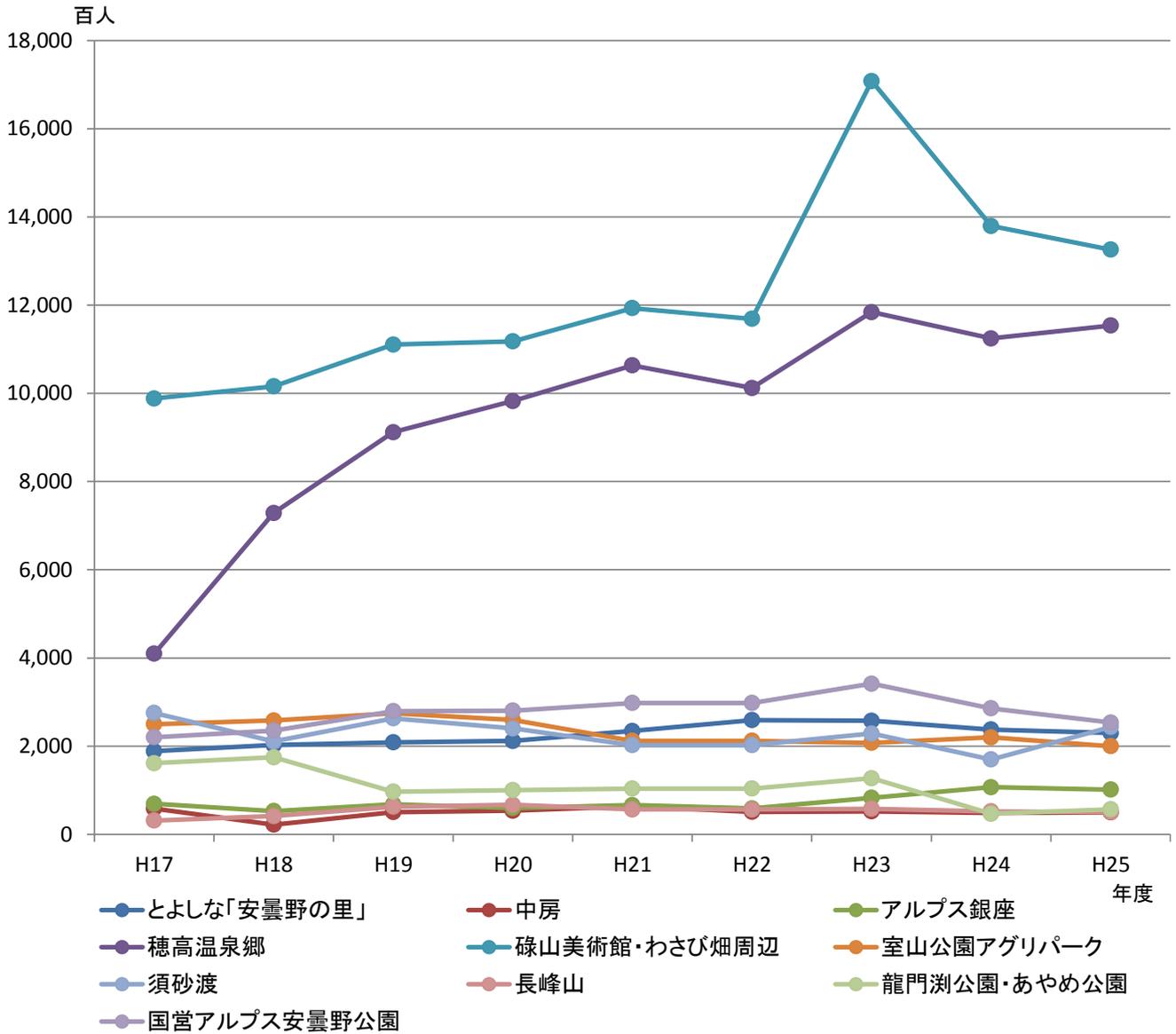


図 3-3 現況土地利用

3.1.4 観光動向

本市の観光地利用者数は、碓山美術館・わさび畑周辺が最も多く、平成 25 年度において 140 万人近くの観光客が訪れている。次いで多いのが穂高温泉郷で、ここ数年増加傾向にあり、平成 21 年度に 100 万人を超え、平成 25 年度において 120 万人近くに達している。

それ以外の観光地は平成 25 年度においては、いずれも 30 万人未満で、穂高地域を中心とした上記 2 つのエリアに観光客が集中していることが分かる。



※資料：平成 17 年から平成 25 年の観光地利用者統計調査結果（長野県）

図 3-4 観光地利用者数の推移

3.2 道路整備の現況

(1) 道路延長と改良状況

長野県の道路現況(平成25年4月1日現在)によると、本市における一般国道、主要地方道、一般県道、市道を合わせた道路延長は約1,886kmで、そのうち幅員5.5m以上の改良済延長は約280km(整備率14.8%)で、簡易舗装を含む舗装済延長は約1,436km(整備率76.1%)となっている。

幅員が5.5m以上の改良済み延長では、国土交通省管理国道が、約14.2km、県管理道路が約23.1km、主要地方道が約36.3km、一般県道が約60.3km、市道が約144.8kmとなっている。

表3-1 種別の道路延長と改良状況

平成25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(%)
国土交通省 管理国道	14,237	14,237	100.0	14,237	100.0	14,237	100.0
県管理国道	24,644	24,644	100.0	23,051	93.5	24,644	100.0
主要地方道	42,806	42,775	99.9	36,279	84.8	42,806	100.0
一般県道	116,398	89,052	76.5	60,320	51.8	108,118	92.9
小計	198,085	170,708	86.2	133,887	67.6	189,805	95.8
市道	1,688,279	1,134,048	67.2	144,808	8.6	1,246,271	73.8
合計	1,886,364	1,304,756	69.2	278,695	14.8	1,436,076	76.1

(2) 道路幅員

本市の国道、県道、1級又は2級の市道及び本計画において計画対象としている路線上の幅員について、各道路管理者の道路台帳から把握した点を地図上にプロットし、色分け区分した。

全体的に幅員 5.5m 未満の道路が多く、幅員 12m 以上の道路は一部区間に限られ、東西、南北を 12m 以上の幅員で市内を貫通する路線はない。幅員 8m 以上ではほぼ貫通している路線も国道 19 号や国道 147 号に限られる。

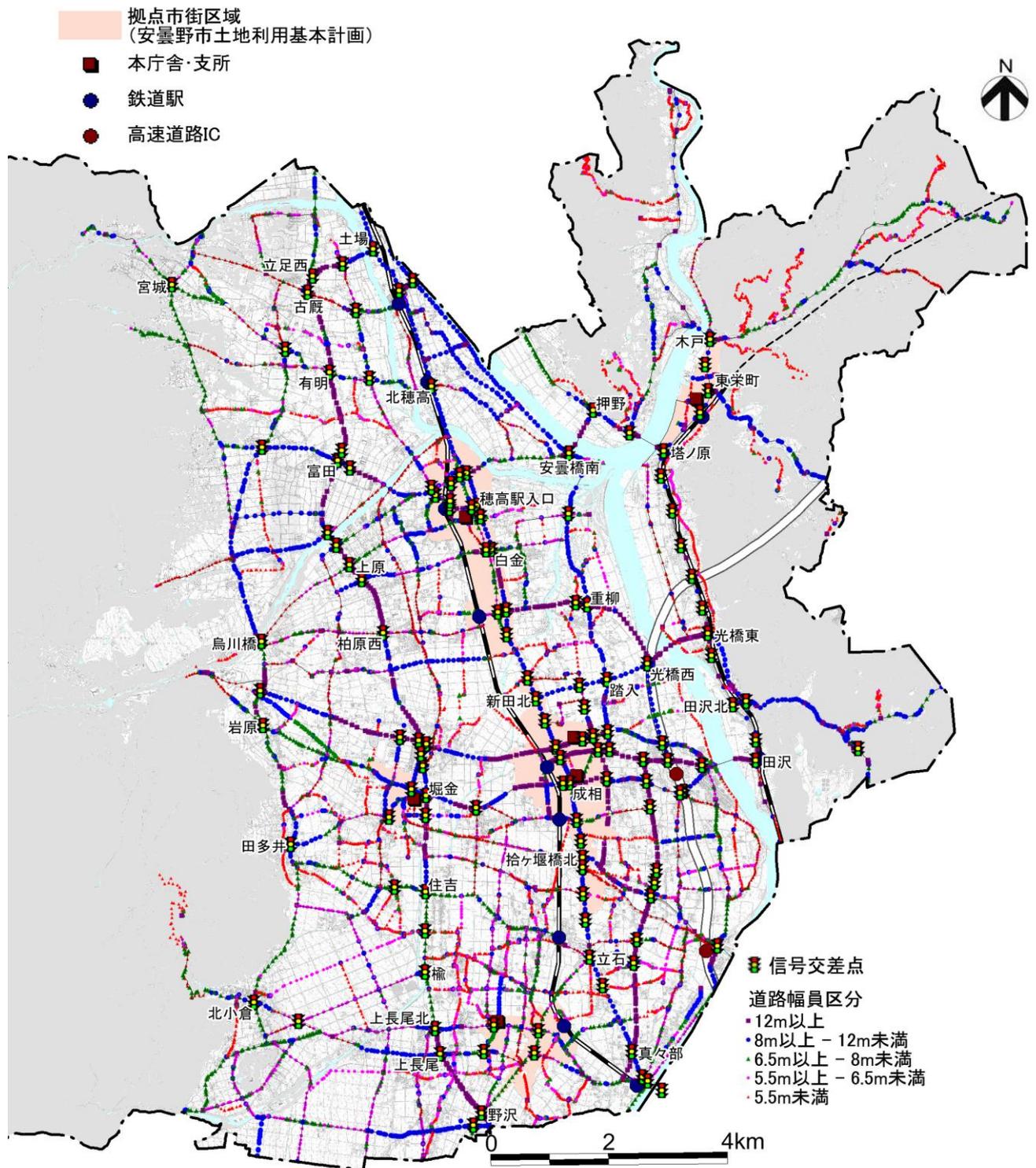


図 3-5 道路幅員区分

(3) 歩道等整備状況

計画対象の幹線道路について、主にゼンリン住宅地図（2013.12）から歩道の有無及び設置箇所（片側・両側）の区分をして歩道の整備状況を色分けで示すとともに、歩道、自転車関連の整備又は規制状況を把握した。

各地域の郊外よりも市街地の方が歩道整備は進んでいるが、全体的には、両側に歩道のある道路は一部区間に限られ、片側歩道や未整備の道路や歩道が途中で途切れ、連続性のない路線もみられる。

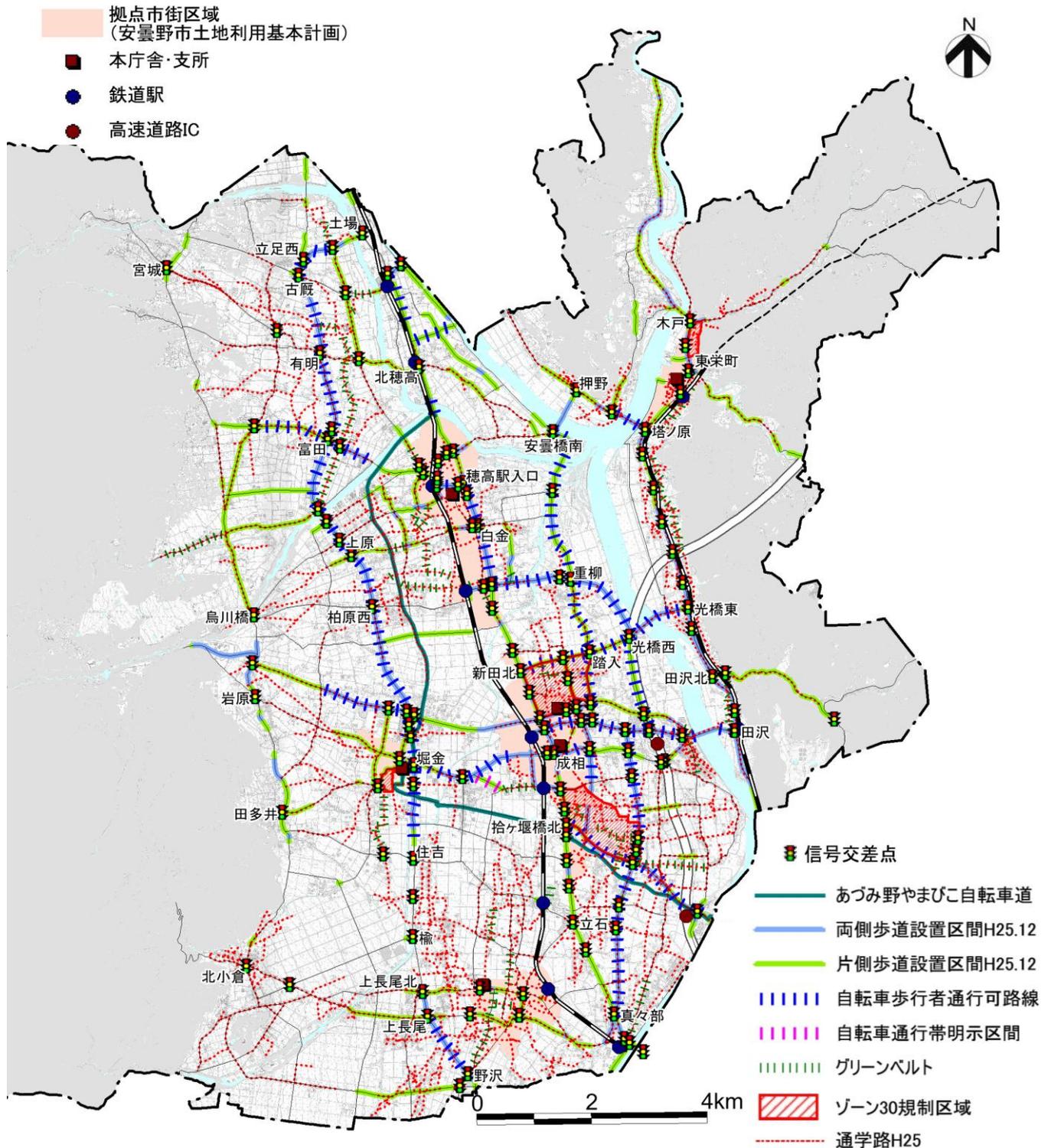


図 3-7 歩道等整備状況

3.3 市全体の視点からみる現況・課題

3.3.1 地域間・都市間交通量

(1) 地域間交通量

松本都市圏総合都市交通体系調査（平成 20～21 年度）の自動車ODデータによれば、市内の各地域間（拠点市街を含むエリア間）の交通量を比較してみると、現況において豊科―三郷の交通量が特に多いことが分かる。

表 3-2 安曇野市内の地域間（拠点市街を含むエリア間）の交通量

【現況】

(単位:台/日)

起終点	旧豊科町1	旧穂高町2	旧三郷村	旧堀金村	旧明科町
旧豊科町1	1,028	544	376	430	64
旧穂高町2	830	2,660	450	442	218
旧三郷村	1,006	560	2,640	212	50
旧堀金村	632	694	332	1,498	64
旧明科町	630	536	144	44	1,302

【将来 (H42)】

(単位:台/日)

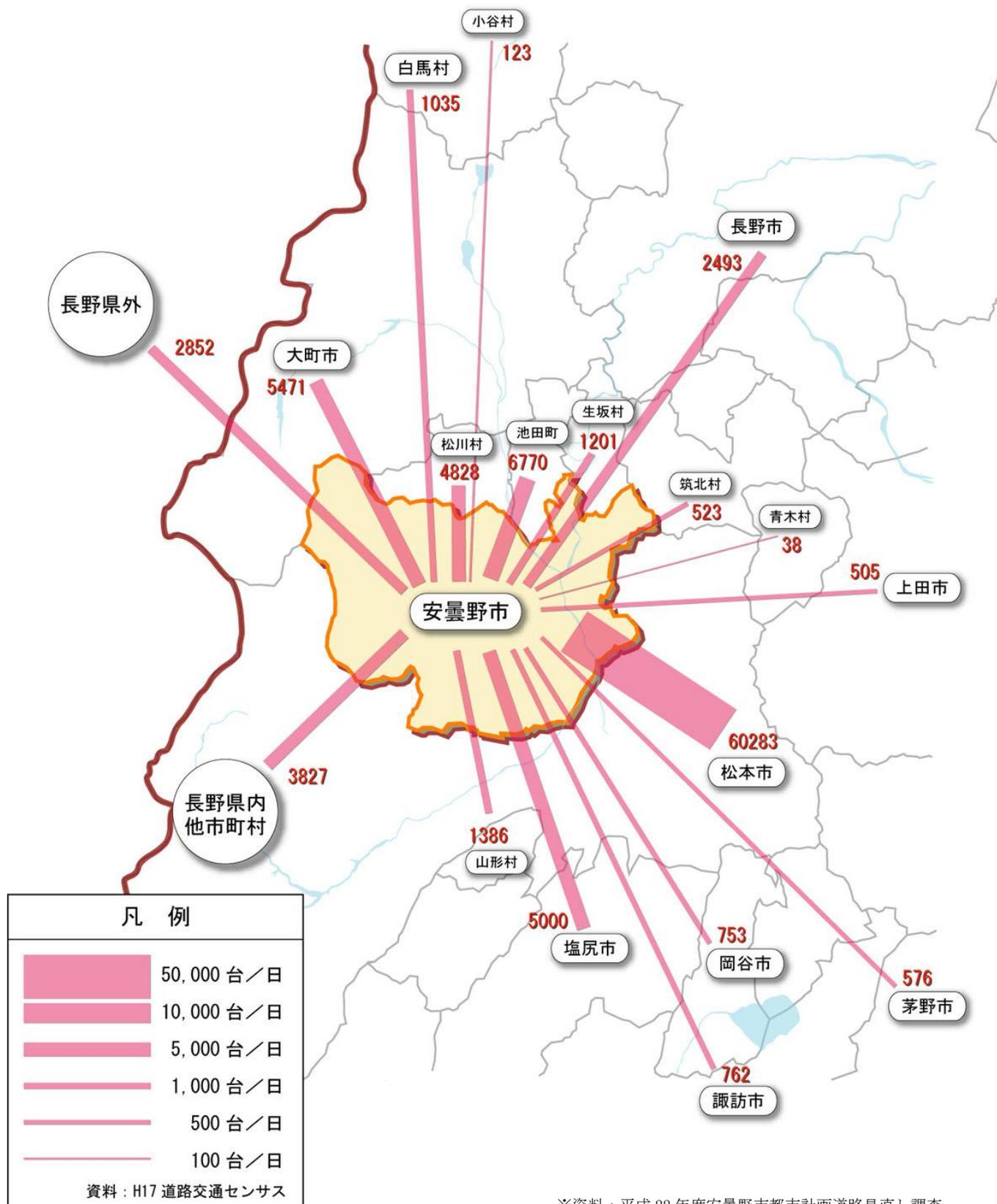
起終点	旧豊科町1	旧穂高町2	旧三郷村	旧堀金村	旧明科町
旧豊科町1	784	532	314	544	430
旧穂高町2	560	2,386	336	498	110
旧三郷村	678	488	2,068	242	28
旧堀金村	402	568	232	1,656	28
旧明科町	480	518	122	58	712

各地域の拠点市街を含むエリア（上表における起終点エリア）



(2) 都市間交通量

平成17年道路交通センサスの自動車起終点調査によれば、本市を発着する自動車約186,000台/日のうち、市内々の流動量はその約47%で88,000台/日である。市内外の流動では松本市が際立って多く、全体の約32%で60,000台/日となっている。次いで、池田町、大町市、塩尻市と続き、それらの都市との間ではいずれも約5,000台/日の流動量となっている。



※資料：平成22年度安曇野市都市計画道路見直し調査

図3-8 都市間交通量

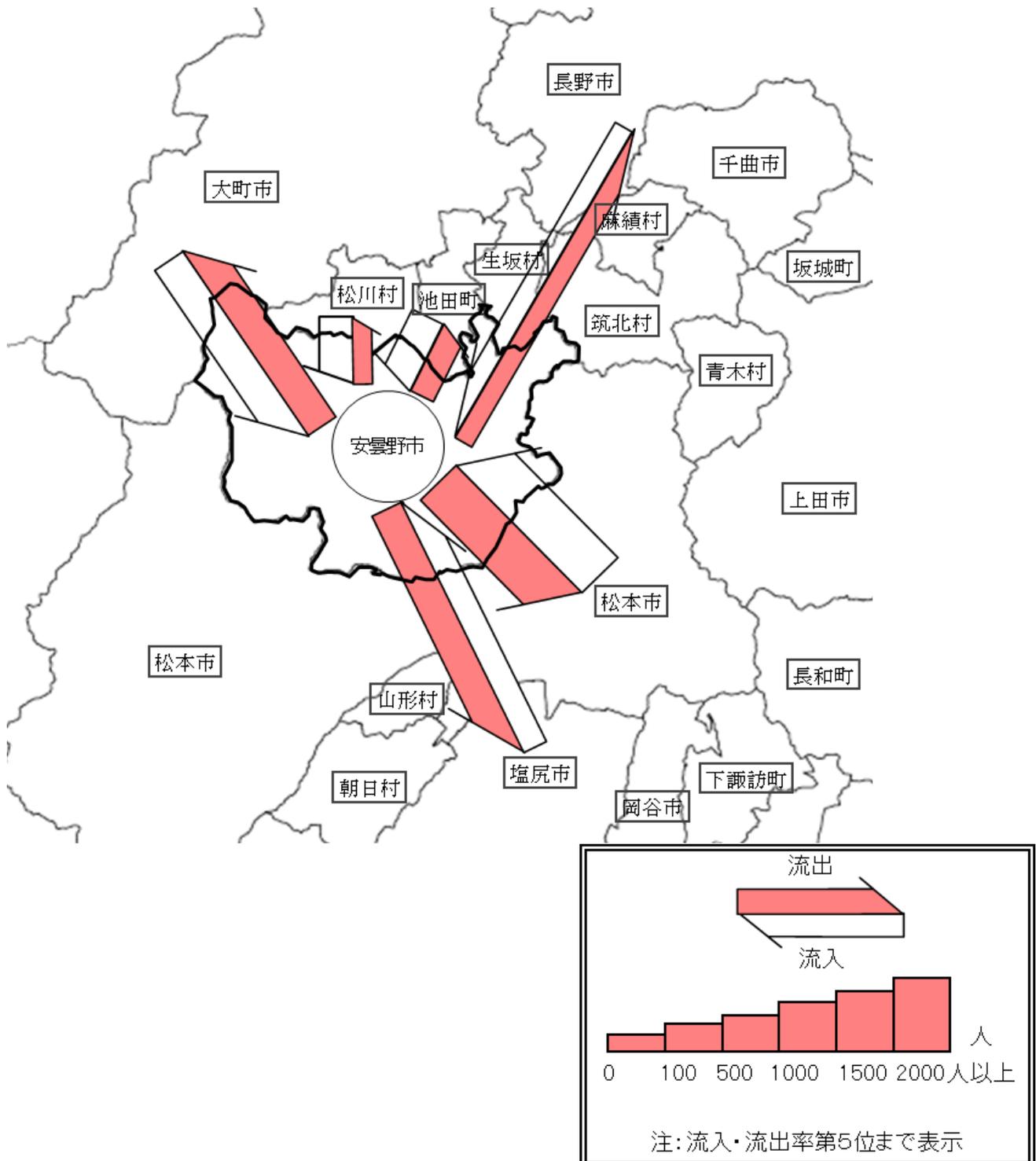
<補足> 現況における道路整備水準の目安

平成 22 年の国勢調査によれば、通勤・通学移動（流出・流入別人口）をみても、松本市との間の移動量が際立って多いことが分かる。

(単位:人、%)

	第 1 位			第 2 位			第 3 位			第 4 位			第 5 位		
	市町村名	流出者数	流出率	市町村名	流出者数	流出率	市町村名	流出者数	流出率	市町村名	流出者数	流出率	市町村名	流出者数	流出率
流出先	松本市	14,165	26.5	塩尻市	1,285	2.4	大町市	1,203	2.3	池田町	770	1.4	長野市	493	0.9
流入先	松本市	6,551	14.3	大町市	1,319	2.9	松川村	1,162	2.5	池田町	1,138	2.5	塩尻市	512	1.1

注) 流出率=流出就業者数/常住地による就業者数×100



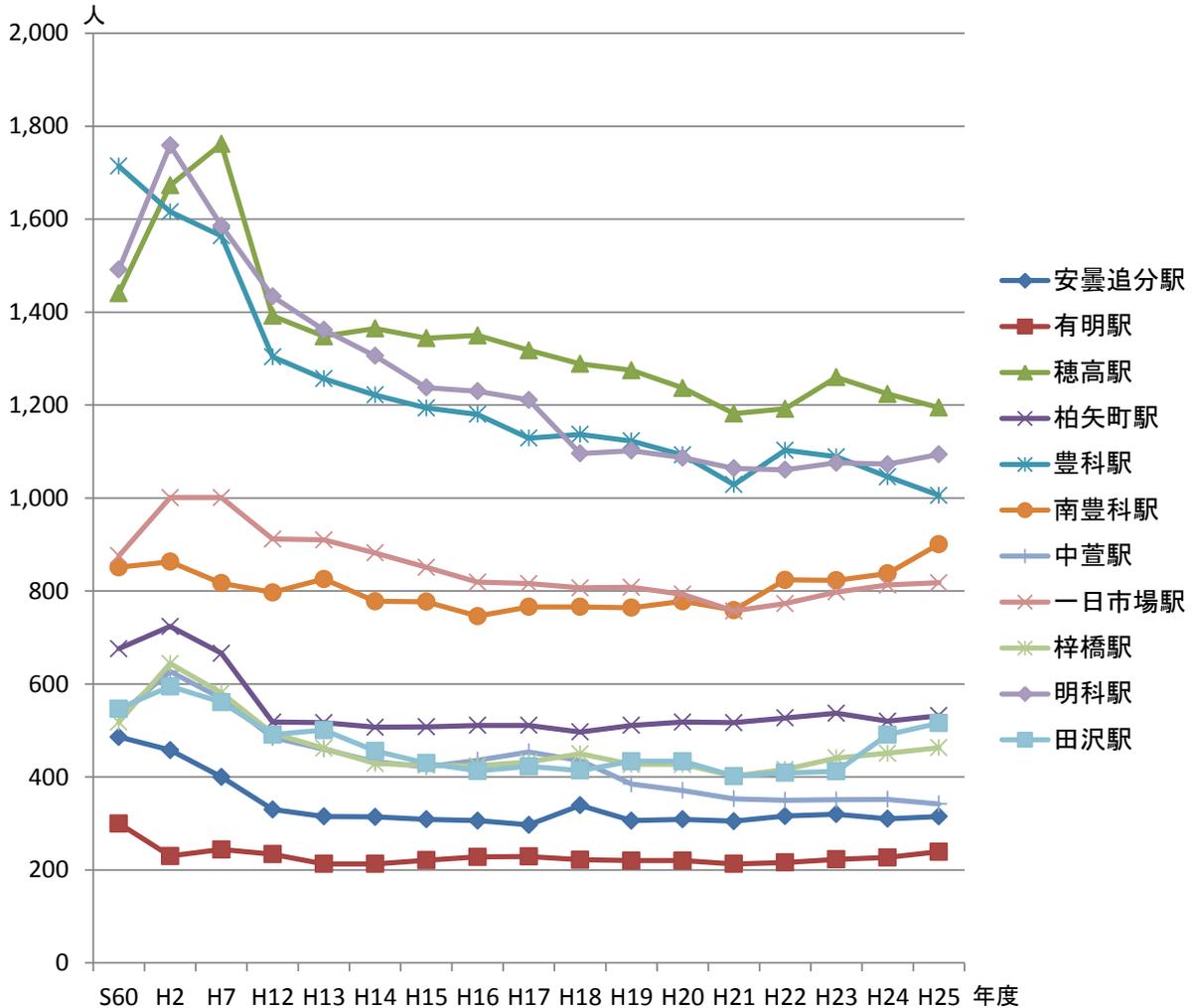
※資料: 安曇野市都市計画基礎調査 (平成 26 年 3 月策定)

図 3-9 通勤・通学者の流出・流入別人口

3.3.2 公共交通機関の利用状況

本市には、JR大糸線とJR篠ノ井線の2路線が南北に通り、11の駅（県内第2位、長野市と同数）がある。乗降客数は平成の初め頃から減少傾向にあったものの、ここ数年は横ばいとなっている。

またJR以外の公共交通としては、市の社会福祉協議会が運営管理するあづみん（新公共交通システム）があり、デマンド交通と定時定路線の運行を行っている（次ページ参照）。



(単位: 人/日)

駅名	1985年	1990年	1995年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
	S60	H2	H7	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
安曇追分駅	486	458	400	330	315	314	309	306	297	339	306	309	305	316	320	310	315
有明駅	300	230	244	234	213	213	221	228	229	222	220	220	213	216	223	227	239
穂高駅	1,441	1,673	1,762	1,392	1,348	1,365	1,344	1,350	1,318	1,289	1,275	1,237	1,182	1,192	1,260	1,224	1,195
柏矢町駅	676	724	666	518	517	507	508	511	511	497	511	518	517	527	537	520	532
豊科駅	1,714	1,616	1,564	1,304	1,257	1,222	1,194	1,180	1,129	1,137	1,123	1,093	1,029	1,103	1,089	1,046	1,006
南豊科駅	851	863	817	797	826	778	777	746	766	766	764	778	759	824	823	838	901
中萱駅	533	627	569	485	460	433	422	436	454	435	385	371	353	350	351	352	342
一日市場駅	876	1,001	1,001	912	910	882	851	819	816	807	808	793	757	773	798	813	818
梓橋駅	518	644	581	494	462	429	425	424	432	450	427	427	402	416	441	451	463
明科駅	1,492	1,759	1,586	1,434	1,362	1,306	1,238	1,230	1,211	1,096	1,102	1,087	1,064	1,061	1,076	1,073	1,094
田沢駅	547	595	561	491	501	456	430	413	423	414	434	434	402	409	412	491	516

図 3-10 安曇野市内の JR 各駅の乗車人員の推移

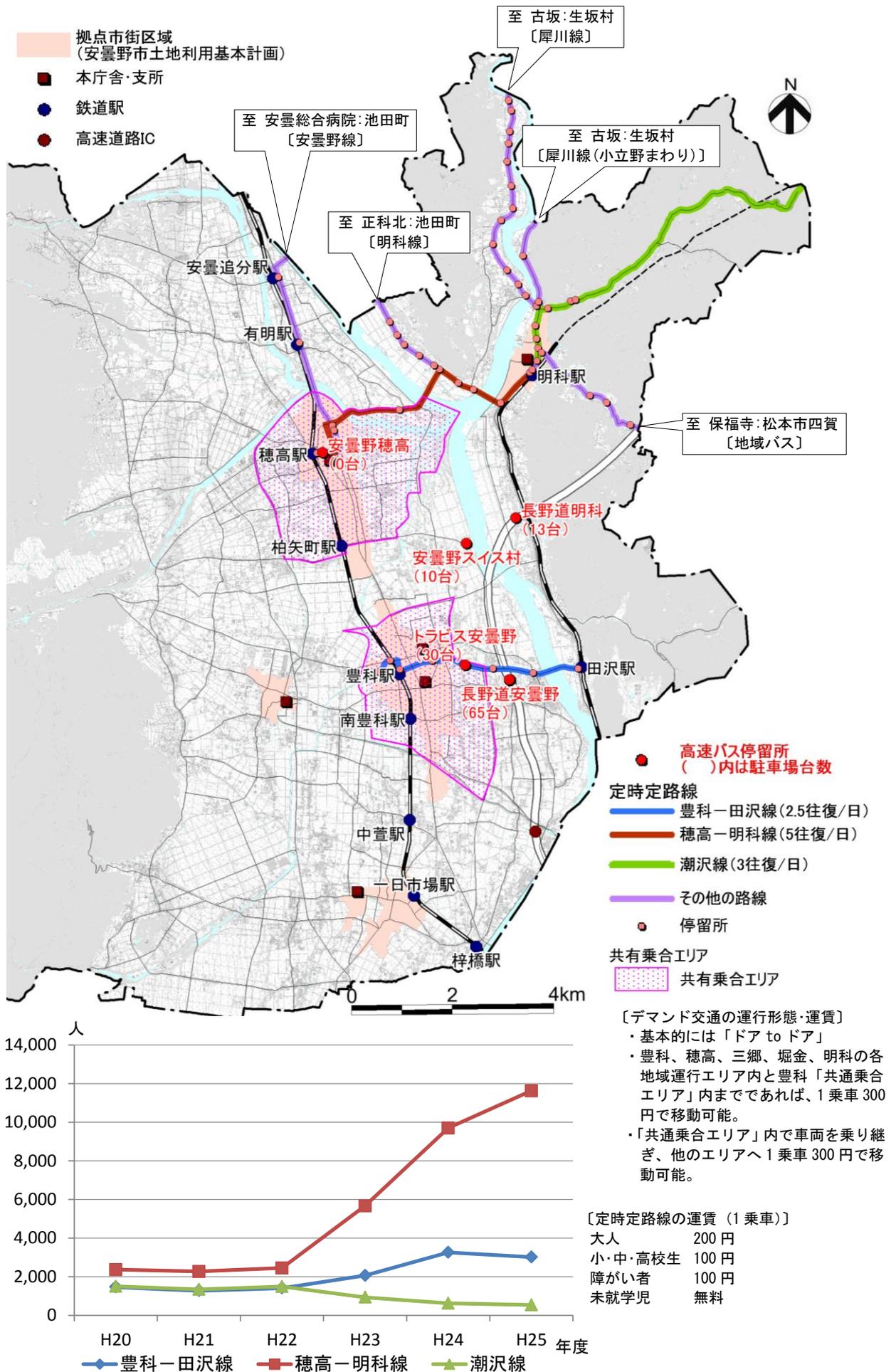


図 3-11 公共交通網 (上図) と定時定路線の利用者数の推移 (下図)

<補足>各駅の駐車場・駐輪場の整備状況

JR 各駅の半径約 300m 以内における駐車場・駐輪場の収容台数を駐車可能台数・駐輪可能台数として、平成 25 年度の乗車人員に対するそれぞれの整備状況を比較した。

各駅の駐車又は駐輪可能台数を乗車人員で除した駐車（駐輪）可能台数比（下表赤枠内）を比較すると、駐車場は豊科駅で最も高く、次いで明科駅、穂高駅となっている。他方、駐輪場は、中萱駅、有明駅など乗車人員の少ない駅で際立って高く、乗車人員の多い拠点市街の各駅では低い状況にある。

表 3-3 各駅における駐車場・駐輪場の整備状況 (単位:人/日、台、%)

駅名	設置年月	A乗車人員 (H25)	B駐車可能 台数	C駐輪可能 台数	駐車可能 台数比 (B/A)	駐輪可能 台数比 (C/A)
安曇追分駅	大正4年11月	315	36	60	11.4	19.0
有明駅	大正4年8月	239	46	150	19.2	62.8
穂高駅	大正4年7月	1,195	295	200	24.7	16.7
柏矢町駅	大正4年6月	532	23	180	4.3	33.8
豊科駅	大正4年1月	1,006	627	270	62.3	26.8
南豊科駅	大正15年4月	901	14	120	1.6	13.3
中萱駅	大正4年5月	342	18	240	5.3	70.2
一日市場駅	大正4年1月	818	50	290	6.1	35.5
梓橋駅	大正4年1月	463	66	60	14.3	13.0
明科駅	明治35年6月	1,094	373	150	34.1	13.7
田沢駅	明治35年6月	516	85	48	16.5	9.3
合計		7,421	1,633	1,768	18.2	28.6

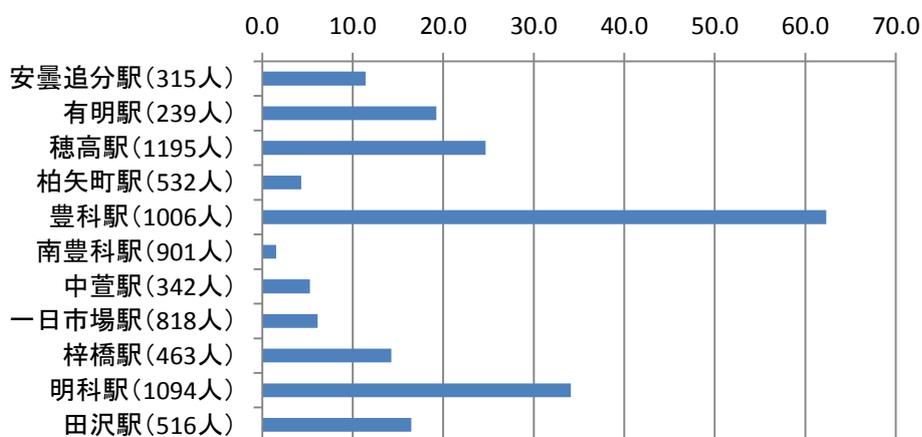


図 3-12-1 各駅の乗車人員に対する駐車可能台数比 (上表 B/A)

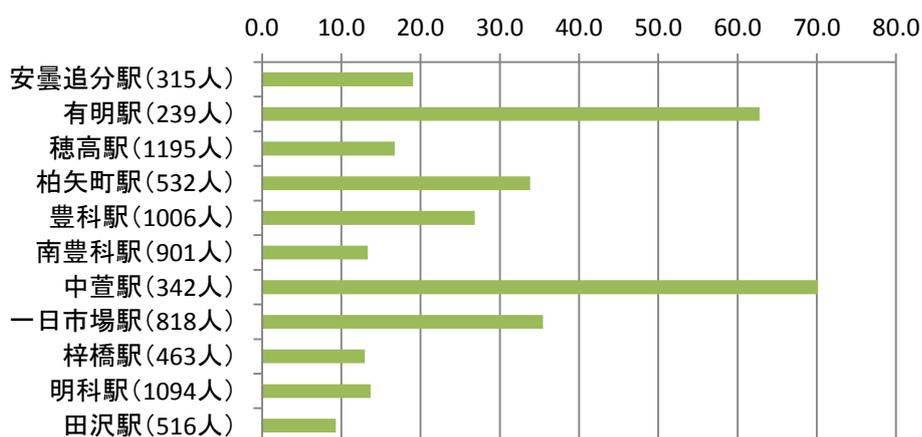


図 3-12-2 各駅の乗車人員に対する駐輪可能台数比 (上表 C/A)

3.3.3 道路の交通状況

(1) 自動車交通量

平成 22 年の道路交通センサスに基づく国県道の 12 時間交通量をみると、長野自動車道を除くと、国道 19 号、国道 147 号、主要地方道安曇野インター堀金線、一般県道有明大町線、同柏矢町田沢停車場線及び同中堀一日市場停車場線の下表赤枠で示す各調査地点において 10,000 台を超えており、中でも最も多い地点は、一般県道中堀一日市場停車場線の三郷温にある地点で 14,542 台となっている。

表 3-4 主な国県道の路線の自動車交通量・混雑度等

路 線 名	観 測 地 点 名	平日12時間	平日24時間	大型車 混入率	混 雑 度	混雑時 平均旅行速度	
		交通量	交通量			上り	下り
長野自動車道	松本 IC～豊科 IC間※1	台	台	%			
長野自動車道	豊科IC～麻績 IC間※1	25,188	35,085	20.7	0.51	72.7	78.1
長野自動車道	豊科IC～麻績 IC間※1	19,981	28,826	23.3	0.45	78.1	77.4
一般国道 19号	安曇野市豊科田沢	12,499	17,516	11.9	1.20	32.7	39.3
一般国道 19号	安曇野市明科南陸郷	4,222	5,708	18.7	0.67	54.4	56.4
一般国道 147号	安曇野市豊科成相4715	12,254	15,794	5.2	1.33	30.7	23.6
一般国道 147号	安曇野市豊科下鳥羽1635	6,654	8,567	6.7	0.93	35.8	32.6
一般国道 403号	安曇野市明科東川手12273	2,891	3,614	10.4	0.55	43.4	42.2
主要地方道 塩尻鍋割穂高線	安曇野市三郷小倉549	2,540	3,277	6.9	0.47	48.5	51.4
主要地方道 塩尻鍋割穂高線	安曇野市堀金烏川3602	6,532	7,642	6.8	0.82	39.8	33.6
主要地方道 塩尻鍋割穂高線	安曇野市穂高有明7682	5,730	6,475	7.4	0.69	47.6	48.3
主要地方道 大町明科線	安曇野市明科七貴4755	7,080	9,133	9.9	0.85	34.2	36.9
主要地方道 豊科インター堀金線※2	安曇野市豊科田沢4747	8,499	10,454	7.1	1.17	30.4	31.0
主要地方道 豊科インター堀金線※2	安曇野市豊科南穂高613	13,259	17,634	8.2	1.25	25.3	24.0
主要地方道 豊科インター堀金線※2	安曇野市堀金中堀3293	8,029	9,715	10.3	0.87	30.7	36.6
主要地方道 穂高明科線	安曇野市明科七貴5552	8,353	10,358	10.6	1.07	31.8	31.3
一般県道 矢室明科線	安曇野市明科4609-1	2,387	3,079	8.0	0.40	45.8	45.8
一般県道 有明大町線	安曇野市穂高北穂高2643	10,661	13,859	12.8	1.10	47.6	49.9
一般県道 小岩岳穂高停車場線	安曇野市穂高有明9801	5,088	6,106	3.7	0.46	35.6	35.6
一般県道 柏矢町・田沢停車場線	安曇野市豊科南穂高1310	12,109	15,462	9.8	1.54	35.3	31.7
一般県道 波田北大妻豊科線	安曇野市三郷明盛1678	4,408	5,686	3.9	0.70	26.8	24.0
一般県道 小倉梓橋停車場線	安曇野市三郷温2267	2,579	3,327	6.3	0.41	34.6	34.6
一般県道 中堀一日市場停車場線	安曇野市三郷温6548	14,542	18,283	11.9	1.35	36.4	31.4
一般県道 槍ヶ岳矢村線	安曇野市穂高宮城7299	1,130	1,413	5.8	0.78	25.7	27.1
一般県道 原木戸安曇追分停車場線	安曇野市穂高有明	5,945	7,491	7.2	0.97	29.6	25.0
一般県道 豊科大天井岳線	豊科町豊科	9,451	11,341	5.8	0.78	36.3	38.0

注) 観測地点区間のみ表示、非観測(推定値)区間は非表示

平成 24 年 10 月 7 日より: ※1 「豊科 IC」→「安曇野 IC」 ※2 「豊科インター堀金線」→「安曇野インター堀金線」

資料: 平成 22 年道路交通センサス

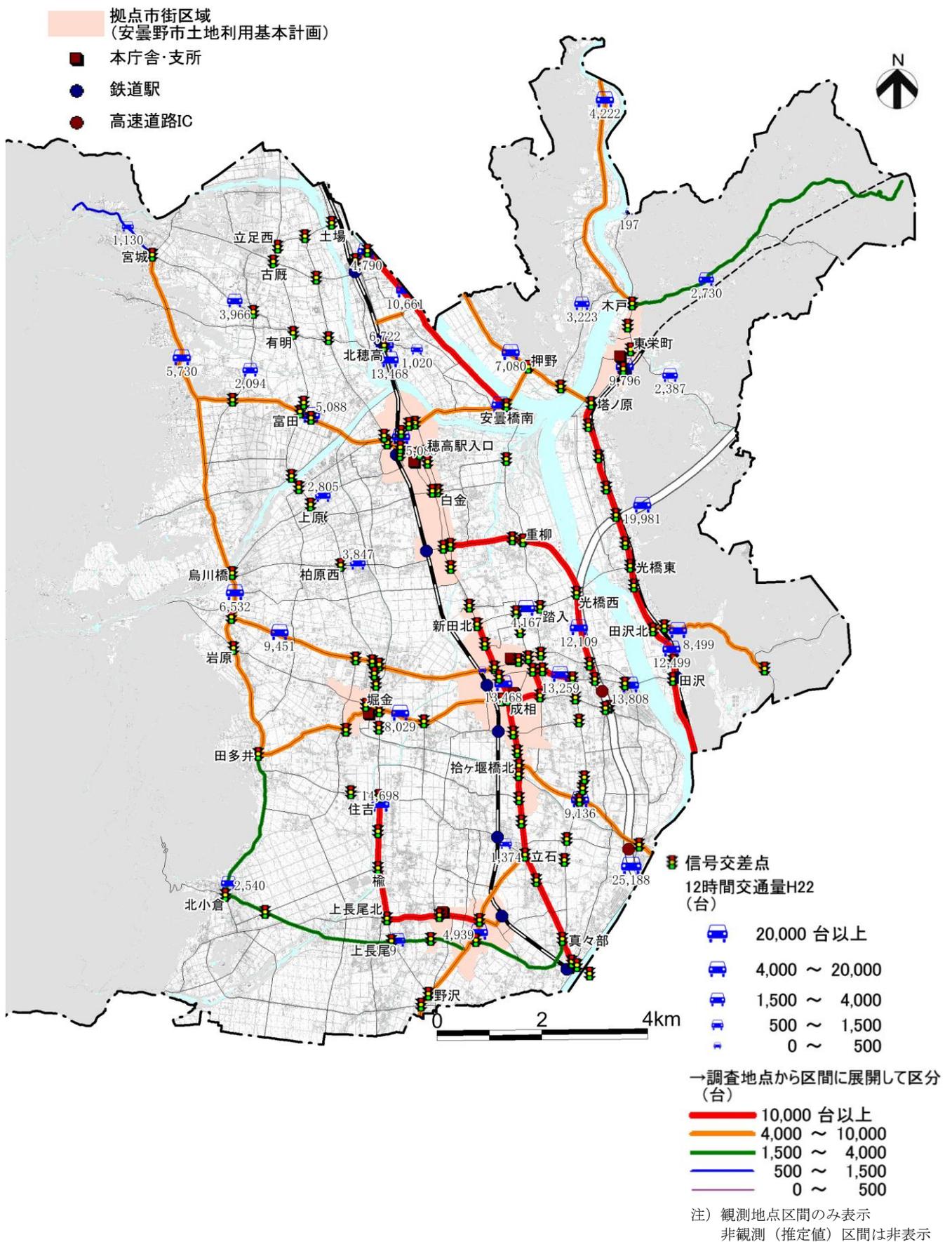
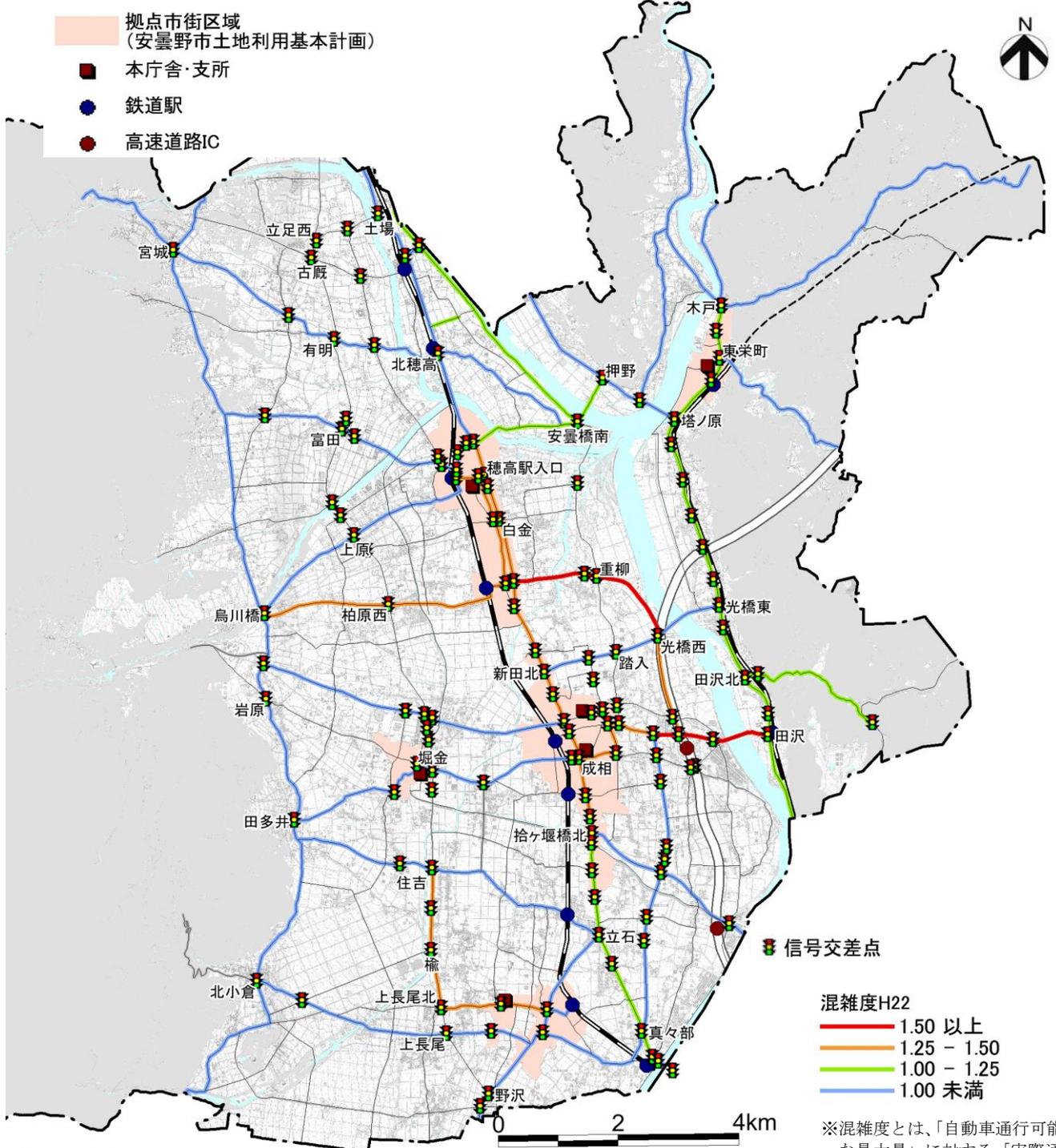


図 3-13 主な国県道における 12 時間自動車交通量

<補足> 混雑度

道路整備水準等の要素も考慮して相対的な交通量の比較ができる混雑度(平成 22 年の道路交通センサス) でみると、安曇野インターの先、光橋西から柏矢町までの間と国道 19 号の田沢から安曇野インター西までの間の混雑度がとくに高いことが分かる。



<補足> 混雑度の解釈

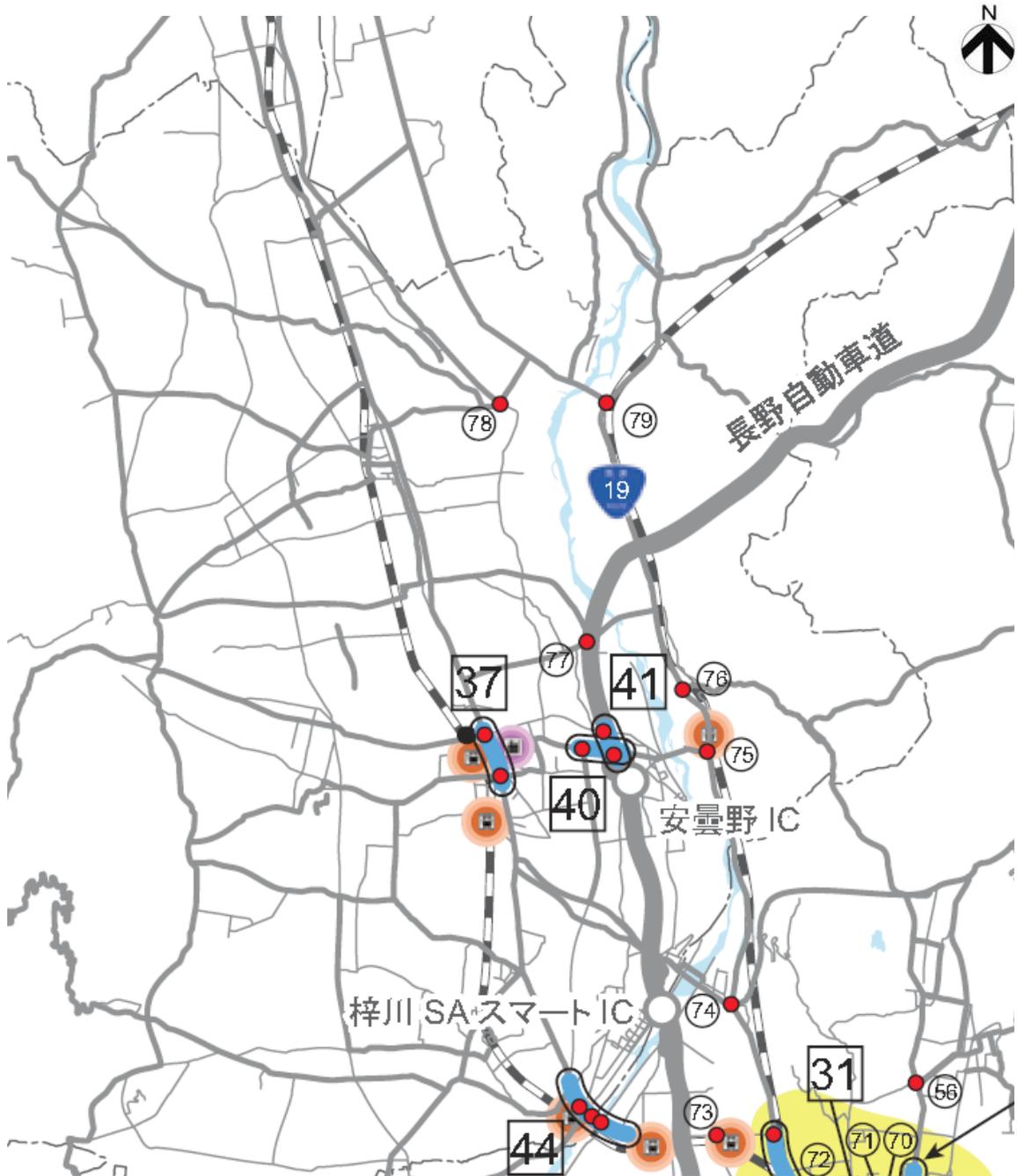
混雑度	解釈
1.0 未満	昼間 12 時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間(ピーク時間)が 1~2 時間ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に低い。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間が加速的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	道路が飽和していない時間がほとんどなくなる。慢性的混雑状態を呈する。

※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 3-14 国県道における混雑度

＜補足＞市内の主要渋滞箇所

国土交通省が平成 24 年度に特定した主要渋滞箇所をみると、本市では、安曇野インター付近、豊科市街、梓橋付近及び田沢交差点付近の各交差点で渋滞が生じていることが分かる。



※資料：国土交通省関東地方整備局長野国道事務所ホームページ

- 凡例**
- ＜主要渋滞箇所＞
 - 箇所
 - ◀▶ 箇所(踏切)
 - 区間
 - エリア
 - ＜主要渋滞箇所に隣接する主な施設＞
 - 駅
 - 大型店舗
 - ＜主要施設＞
 - ◎ 県庁
 - 市役所・町
 - ✈ 空港
 - JR
 - 私鉄
 - ＜道路種別＞
 - 高速道路
 - 一般県道以上
 - 市町村道

単独箇所		区 間	
箇所番号	箇所名	区間名	箇所名
75	田沢		
76	田沢北	37 国道 147 号 (新田～成相)	新田、成相
77	安曇橋南	40 豊科インター堀金線 (安曇野 IC 付近)	安曇野 IC、安曇野 IC 西
79	塔ノ原	41 柏矢町田沢停車場線 (安曇野 IC 付近)	安曇野 IC、安曇野 IC 北

図 3-15 安曇野市内の主要渋滞箇所

<補足>自動車速度

プローブカーデータ※に基づく時間帯・区間別の自動車平均速度から主な路線の混雑度を捉えると、12時間交通量や混雑度で高い数値を示す路線（区間）以外では、穂高地域の西山山麓で沿道に観光系施設の連続する県道塩尻鍋割穂高線の一部区間が平日、休日ともに低速度となっている。また交通量が比較的少なく、混雑度も低い東西の路線で、低速度を示している区間がいくつかあることが分かる。

※実際に走行している自動車をセンサーとして得られたデータ

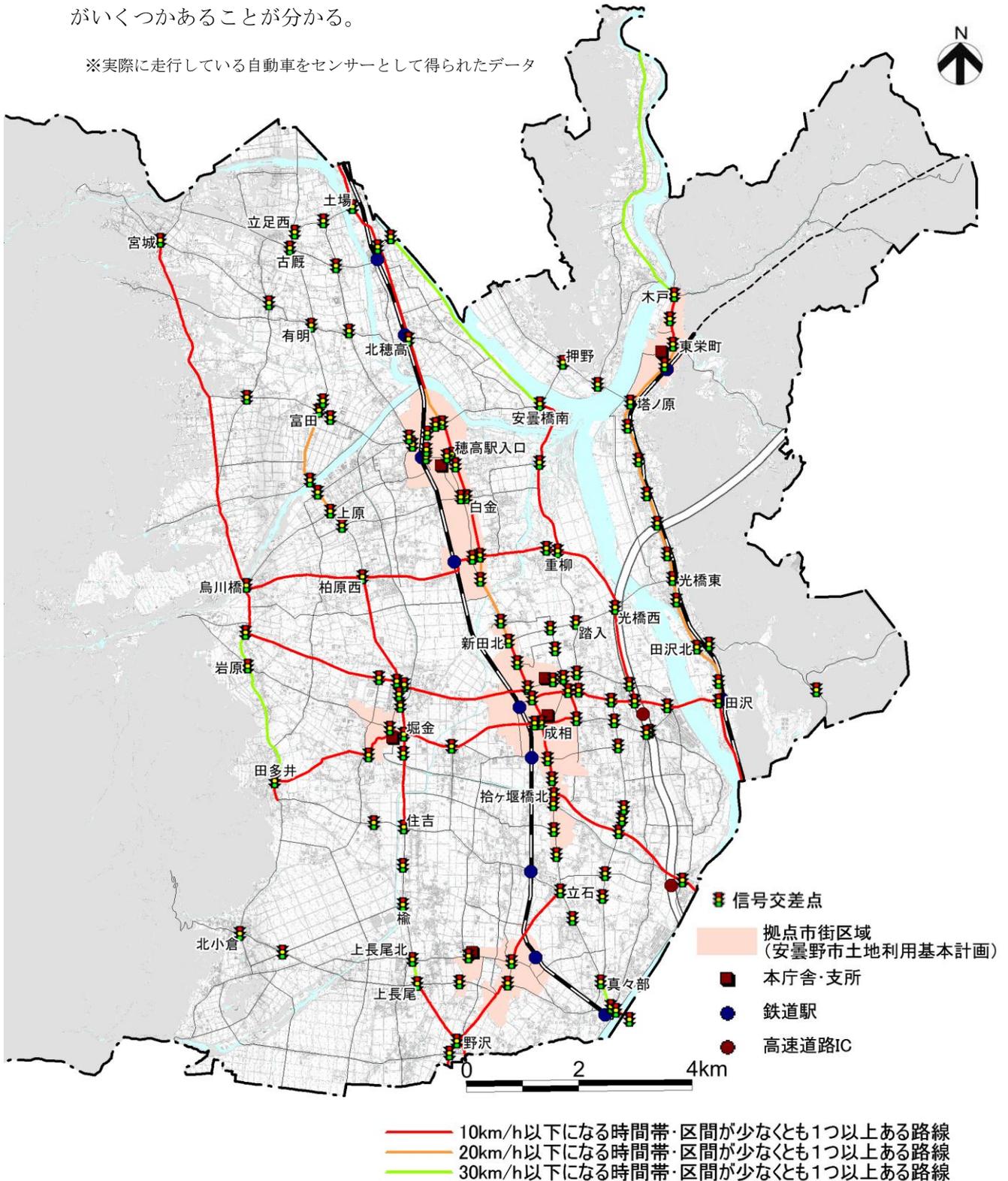


図 3-16-1 主な道路における自動車平均速度（平日）

平日と比較してみると、休日は、国道 147 号、国道 19 号及び安曇広域農道で、平日よりも低速度化している傾向がみてとれる。

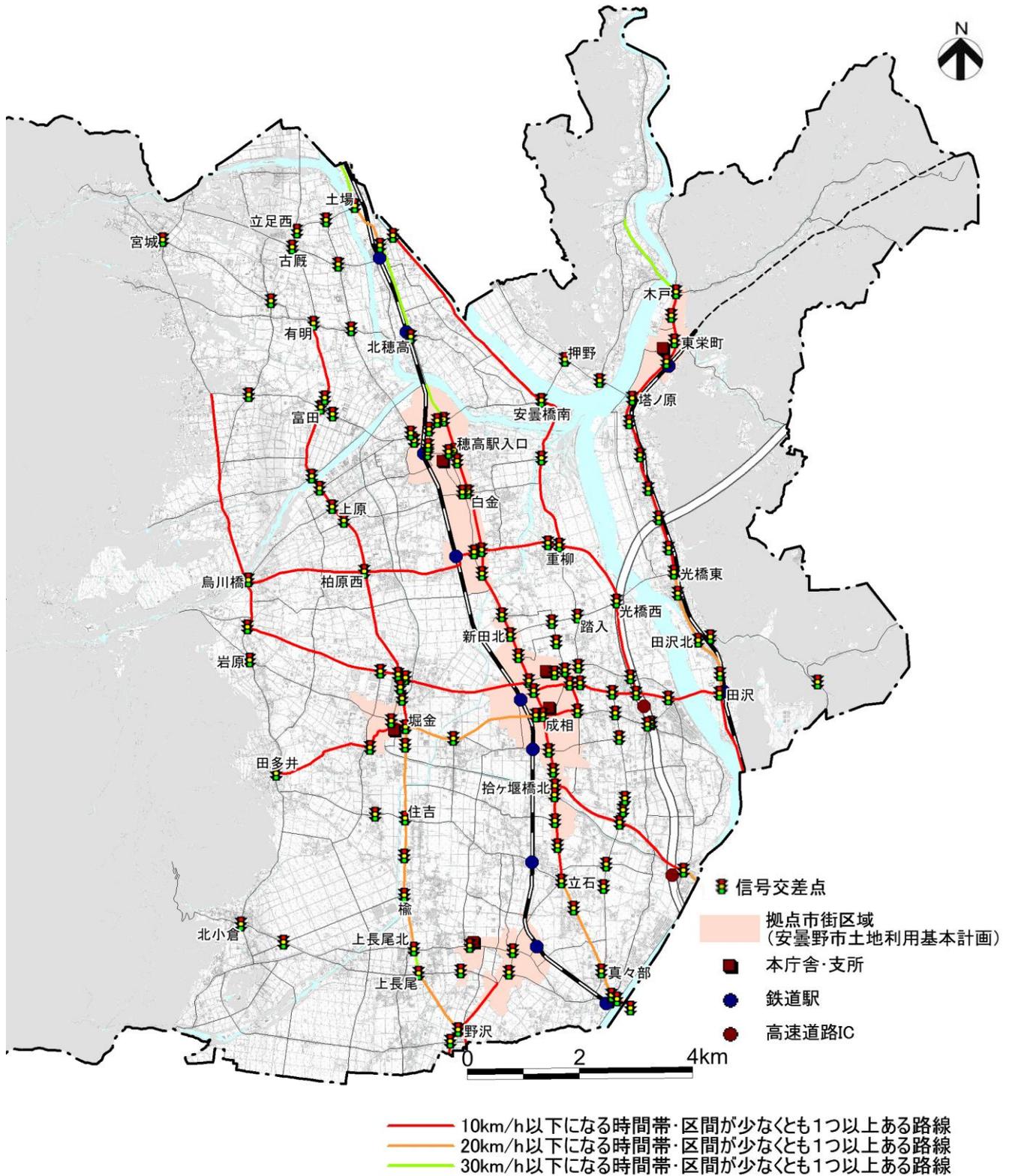
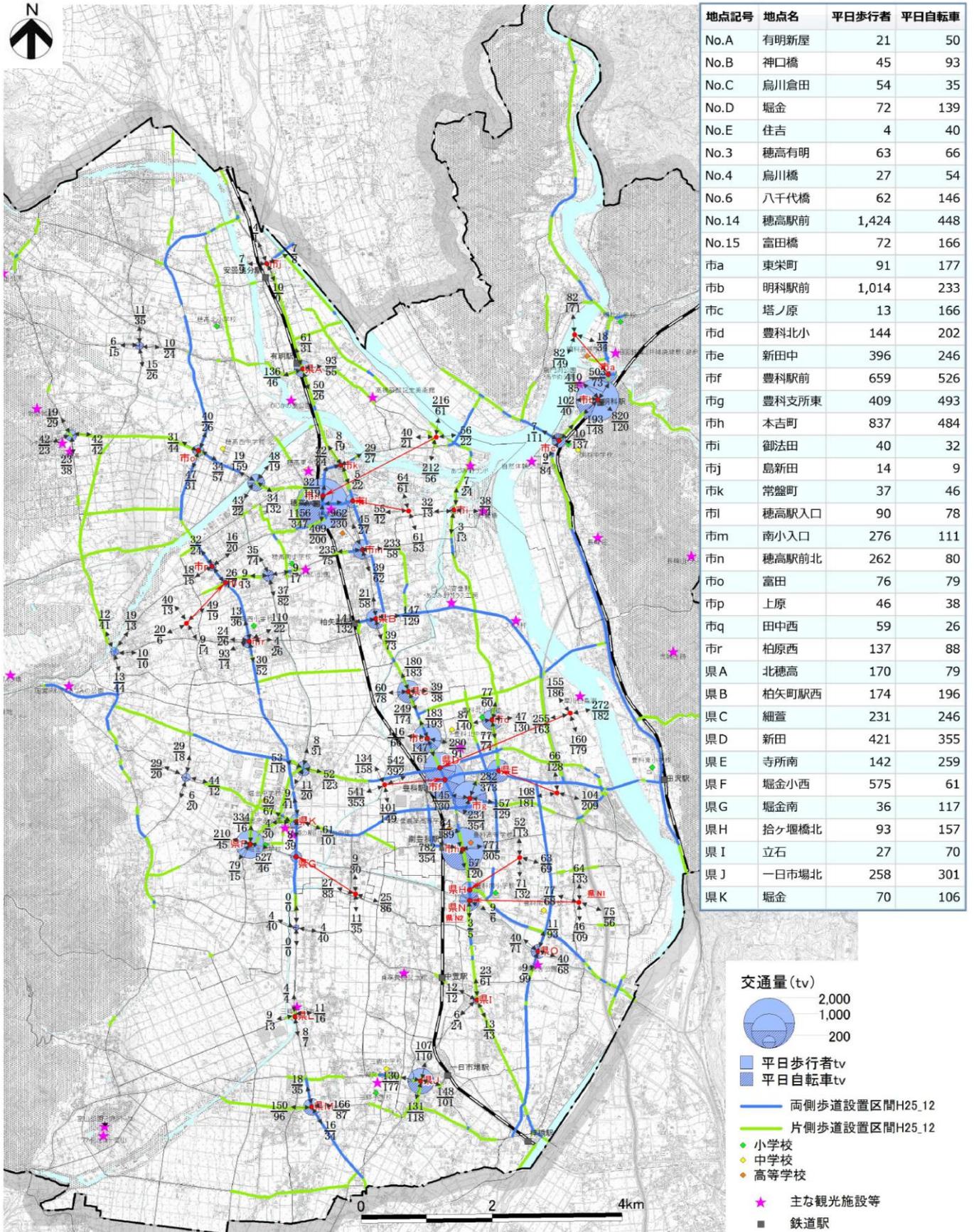


図 3-16-2 主な道路における自動車平均速度 (休日)

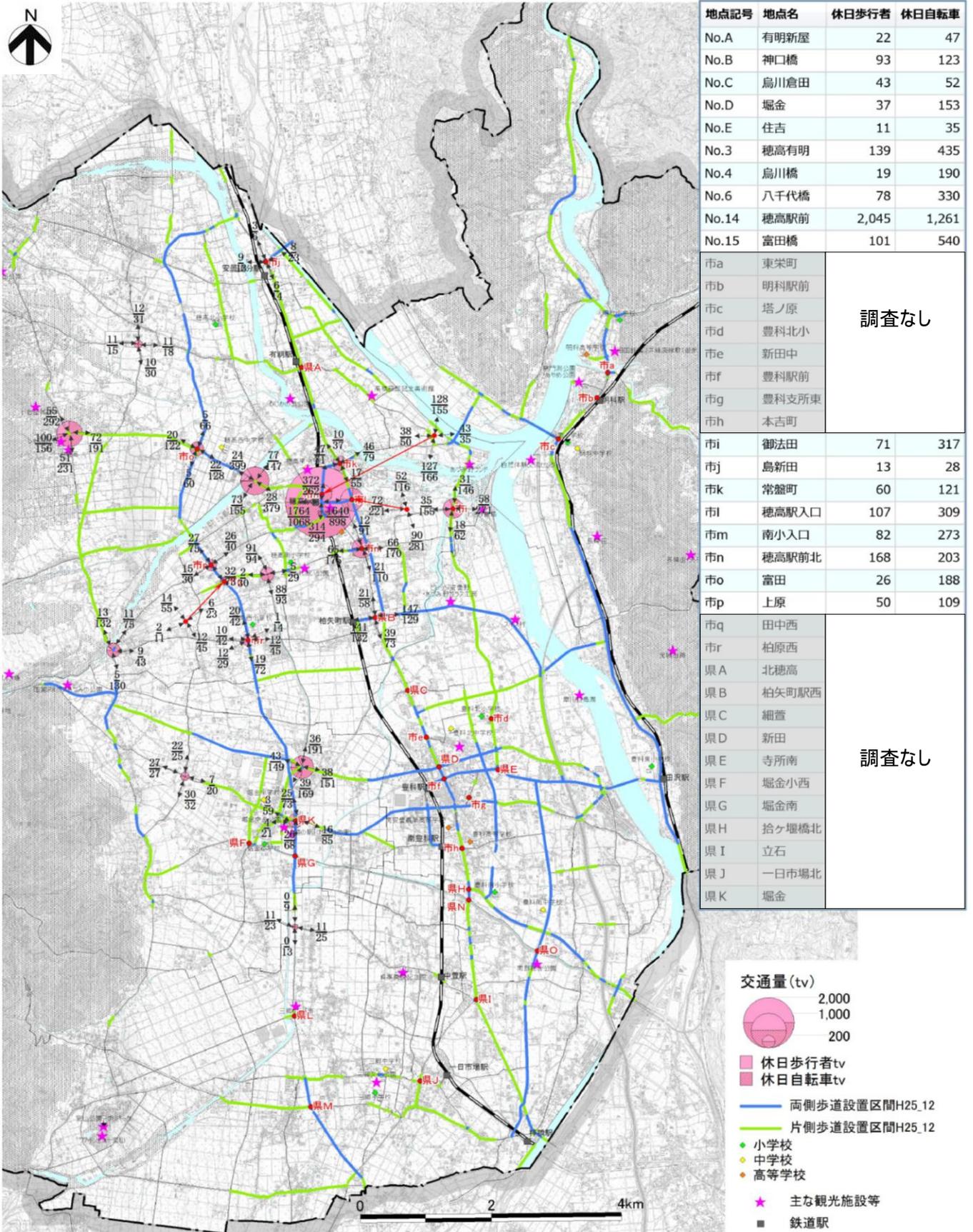
(2) 歩行者・自転車の交通量

平成23年度及び平成24年度に県及び市が調査した歩行者・自転車の12時間交通量の分析結果を下図及びび次ページに示す。



※安曇野市歩道・自転車道ネットワーク整備計画策定業務委託報告書（平成24年度）を一部改訂（平成25年12月時点の歩道整備状況を追加）

図3-17-1 歩行者と自転車の12時間交通量(平日)



※安曇野市歩道・自転車道ネットワーク整備計画策定業務委託報告書（平成24年度）を一部改訂（平成25年12月時点の歩道整備状況を追加）

図 3-17-2 歩行者と自転車の12時間交通量(休日)

3.3.4 交通事故発生状況

本市では年間 500 件以上の人身事故が発生している。その件数の地域別の推移を次ページに示す。また、交通事故総合分析センター（イタルダ）のデータに基づく過去 4 年分の主要道路上における交通事故発生件数の一定区間又は交差点ごとの区分と、安曇野警察署の調べ直近 1 年半の交通事故発生箇所を下図に示す。

路線では、国道 19 号や国道 147 号での交通事故が目立つほか、本計画の検討対象路線上で交通事故発生頻度の高い箇所をある程度特定することができる。

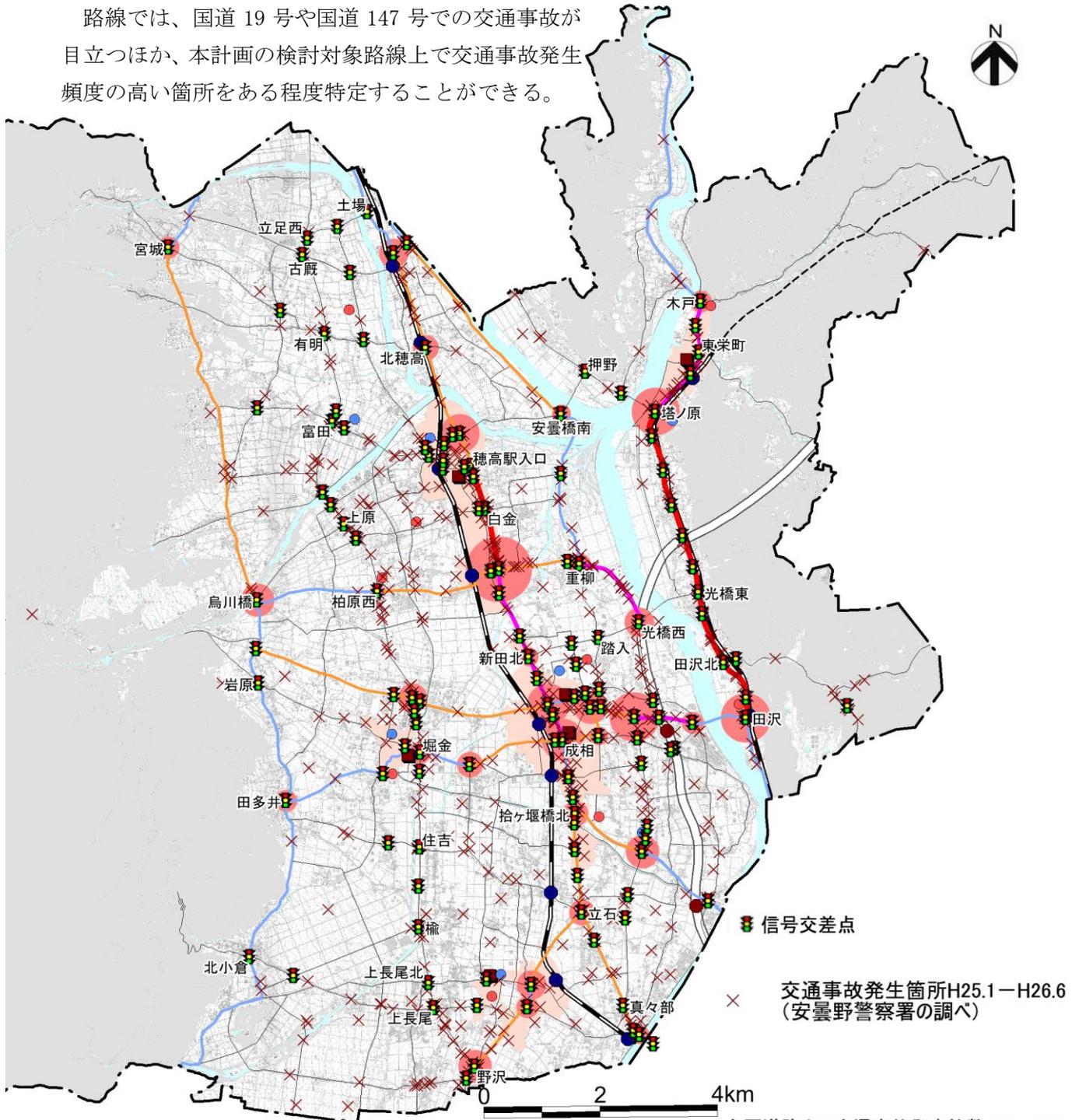


図 3-18 交通事故発生状況

交差点では、柏矢町を筆頭に、田沢、塔ノ原、安曇野インター西など、交通量が多く混雑度の高い路線の交点で事故発生が多い。

＜補足＞通学路上の危険箇所

平成 25 年度の通学路マップから通学路上に交通面の危険箇所(防犯面の危険箇所は除く)に位置付けられている地点及び区間を下图に示す。

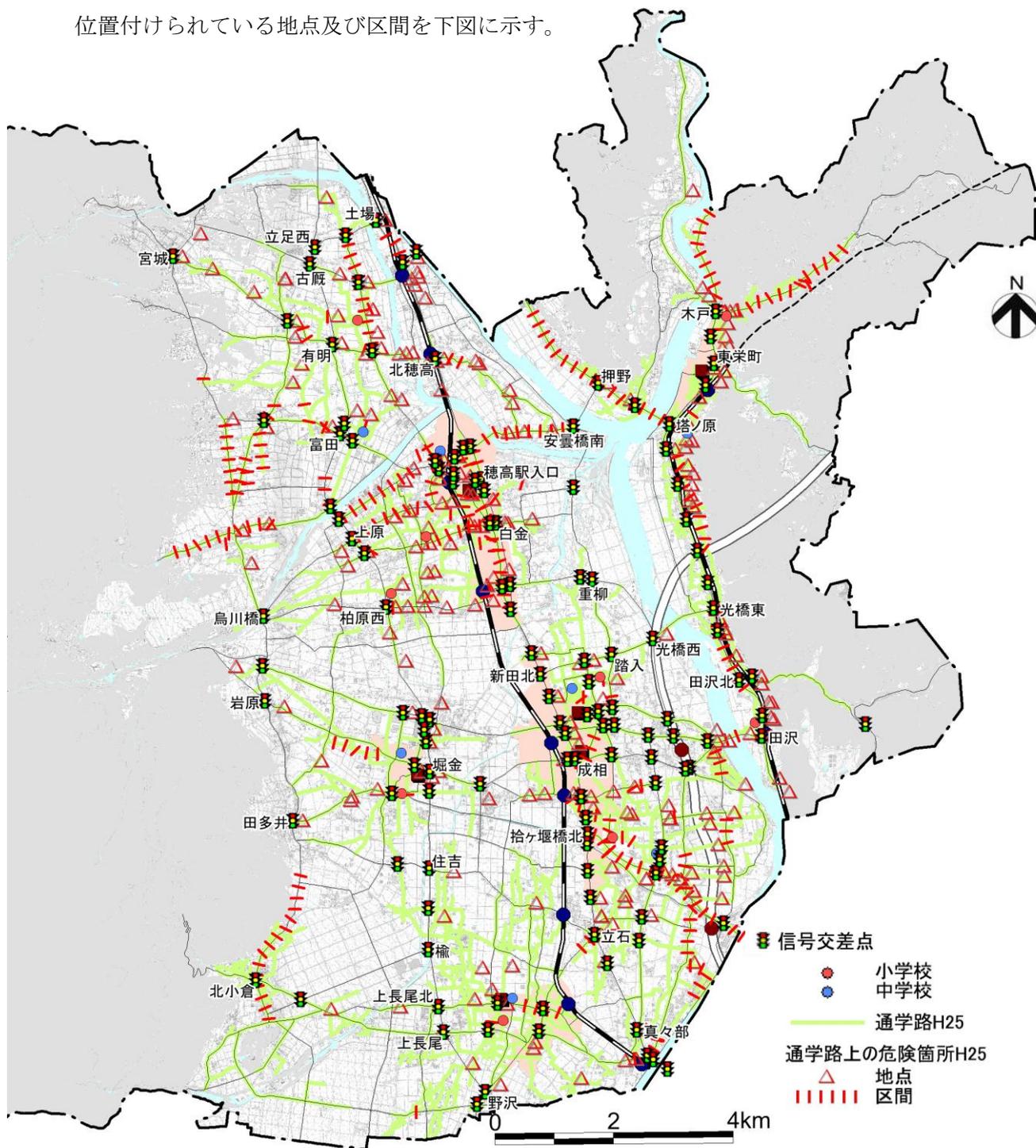


図 3-19 通学路上の交通面の危険箇所

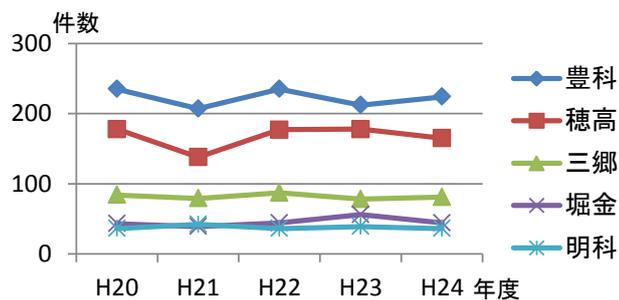


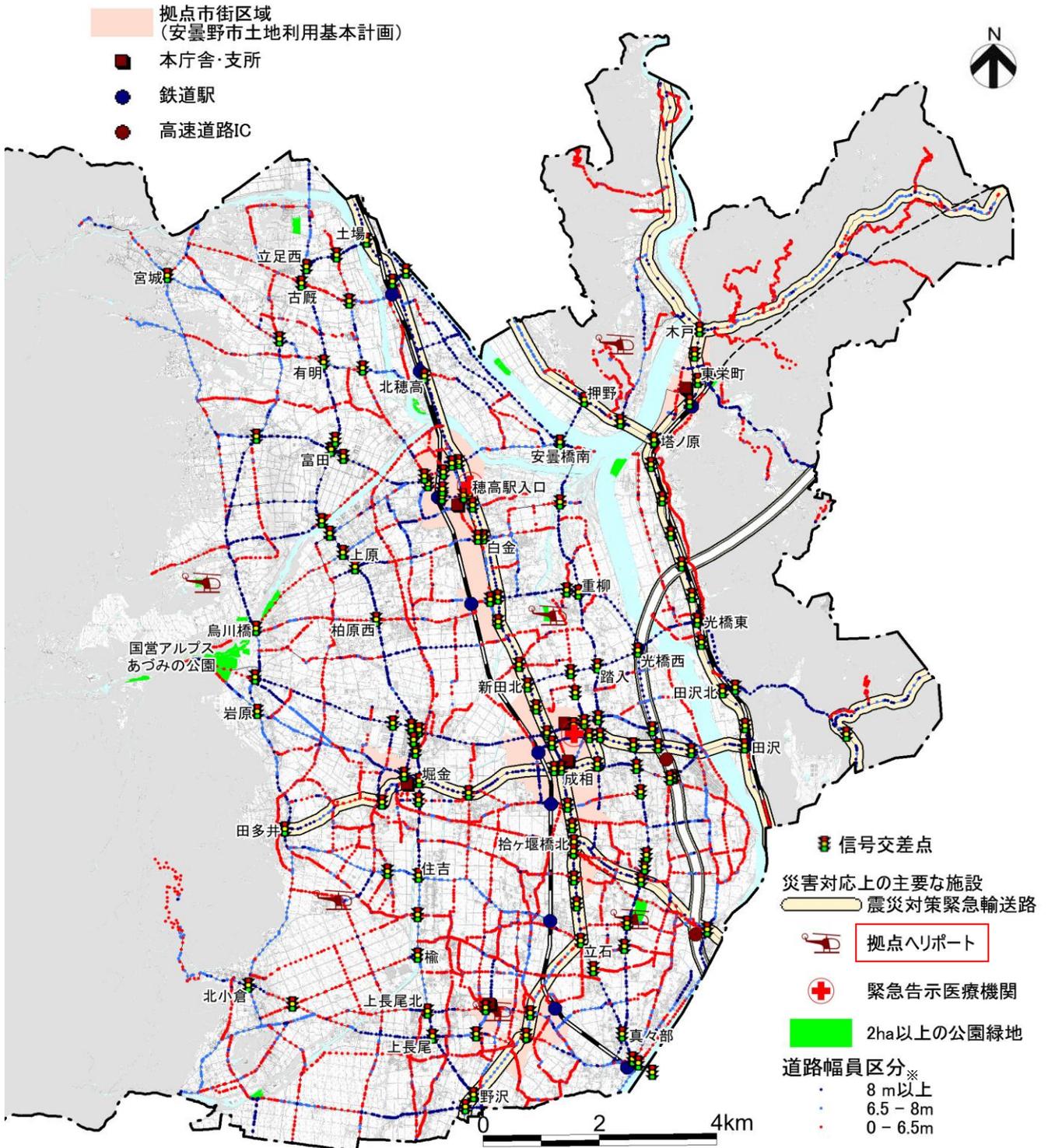
図 3-20 地域別の人身事故発生件数の推移

3.3.5 その他の機能面からみる道路の実態

(1) 緊急輸送路としての機能

緊急時における道路の機能性を評価する目安となる幅員で現況道路を区分し、緊急輸送路等、災害対応上の主要な施設を重ねて図示した。

緊急輸送路が震災時に避難路として機能する幅員 8.0m を満たさない区間が各所にある。また堀金地域や三郷地域を通る緊急輸送路の一部には、消防活動に必要な幅員 6.5m を満たさない区間もある。



※緊急時における道路の機能性評価を意図した道路幅員区分

6.5m以上: 消防活動に必要な幅員 8.0m以上: 震災時に避難路として機能する幅員

図 3-21 災害対応上の主要な施設と道路幅員区分

(2) 観光・レクリエーション機能

本市の主なサイクリングコースに観光利用に関する各種情報を重ねて図示した。

サイクリングコースは観光施設の集まる穂高地域を中心に展開しており、観光地利用者数や休日の自転車交通量をみると、穂高温泉郷から穂高市街を介して大王わさび農場を結ぶ区間が、本市の主要な観光動線としてみえてくる。

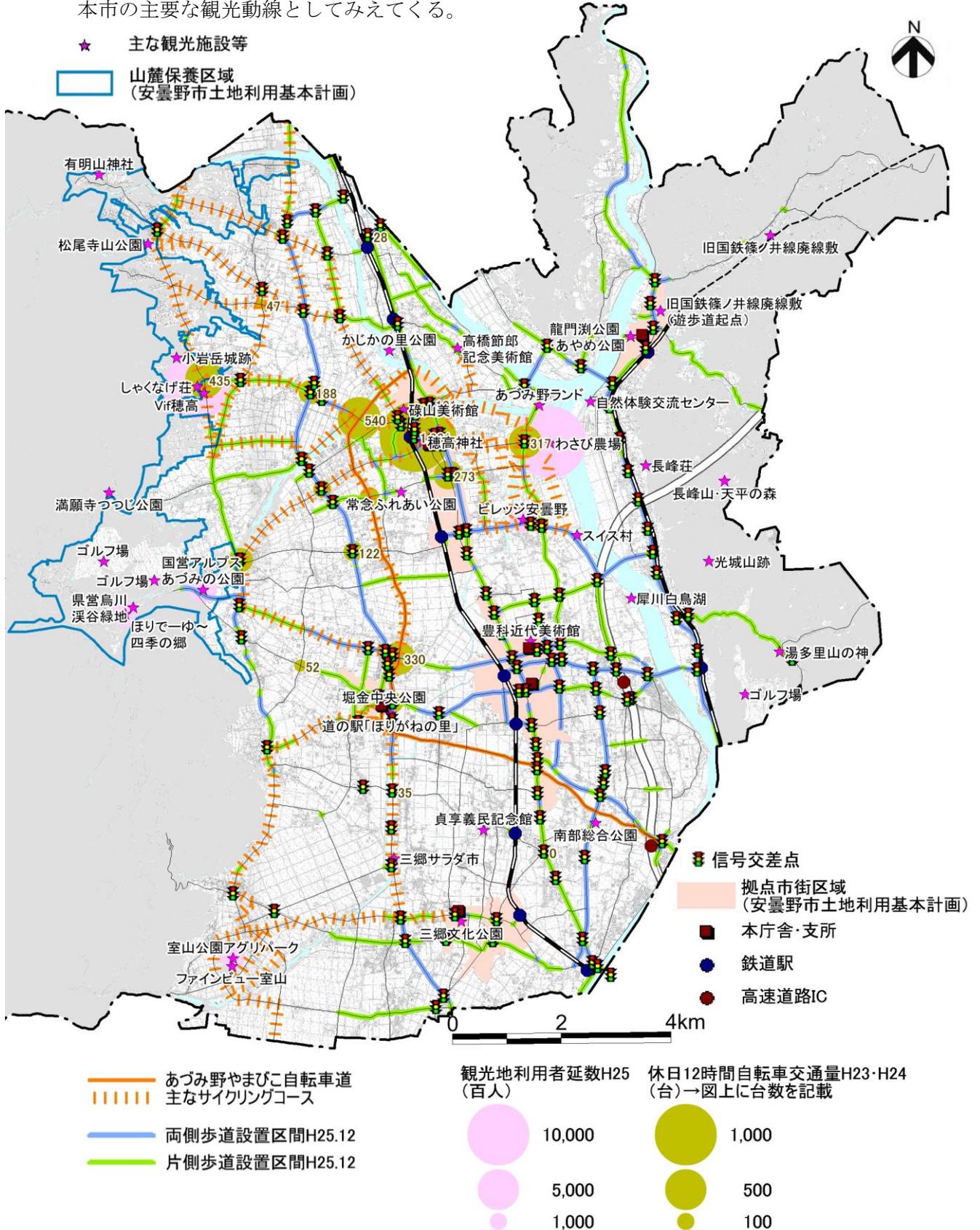


図 3-22 市内の主なサイクリングコースと観光利用に関する各種情報

(3) 物流機能

本市の工業用地の分布と都市計画法に基づく工業系の用途地域（工業地域・準工業地域）の指定範囲に、本計画の検討対象路線においてセンターライン表示のある区間及び国道・県道及び1級、2級市道上の幅員12m以上の地点を重ねて図示した。また物流に関連する参考情報として、大型商業店舗の位置も併せて示した。

工業用地や工業系の用途地域が市内各地に分散してある中で、高速道路のインターなどからそこへのアクセス路となる動線を見ると、概ねセンターライン表示のある道路で結ばれているものの、幅員12m以上の地点の分布からみると、大型車の動線として必ずしも十分な幅員を有するとは言いえない区間も多い。

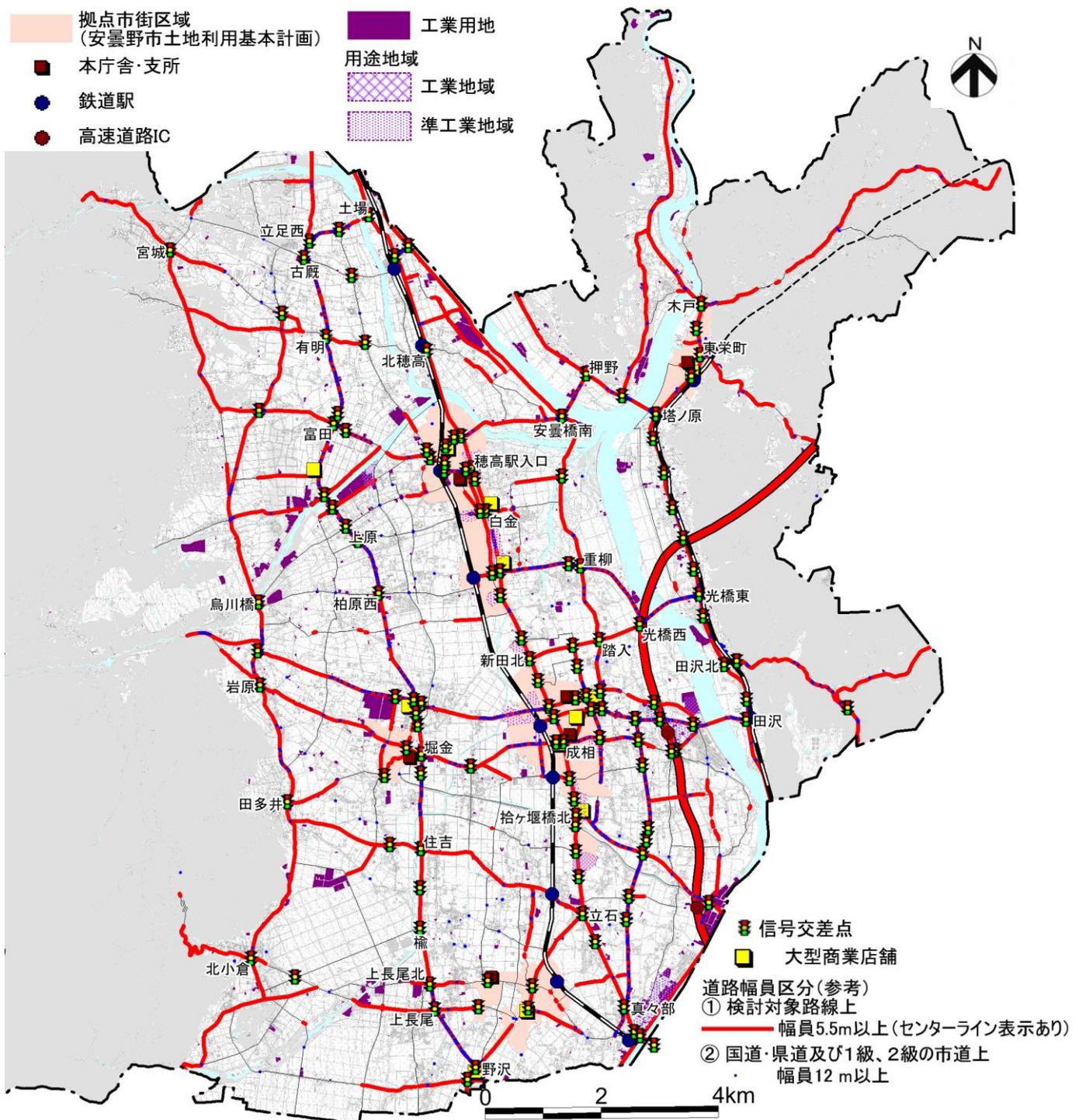


図 3-23 工場用地及び工業系用途の分布と道路幅員区分

3.4 市街地における現況・課題

3.4.1 豊科市街

(1) 近年の動向等

豊科市街における近年の主な動向やトピックスを以下に示す。

- ・人 口：市街地の中心地区である成相、新田両地区の人口は増加傾向
- ・産 業：市街地内にある大規模な工場の一部が新会社に移行、立地は継続
- ・まちづくり：平成 25 年から豊科の将来のまちづくりを考えるワークショップを計 4 回開催
- ・その他：平成 27 年 5 月に新本庁舎が市街地内に完成予定（豊科支所は取り壊し・駐車場化）

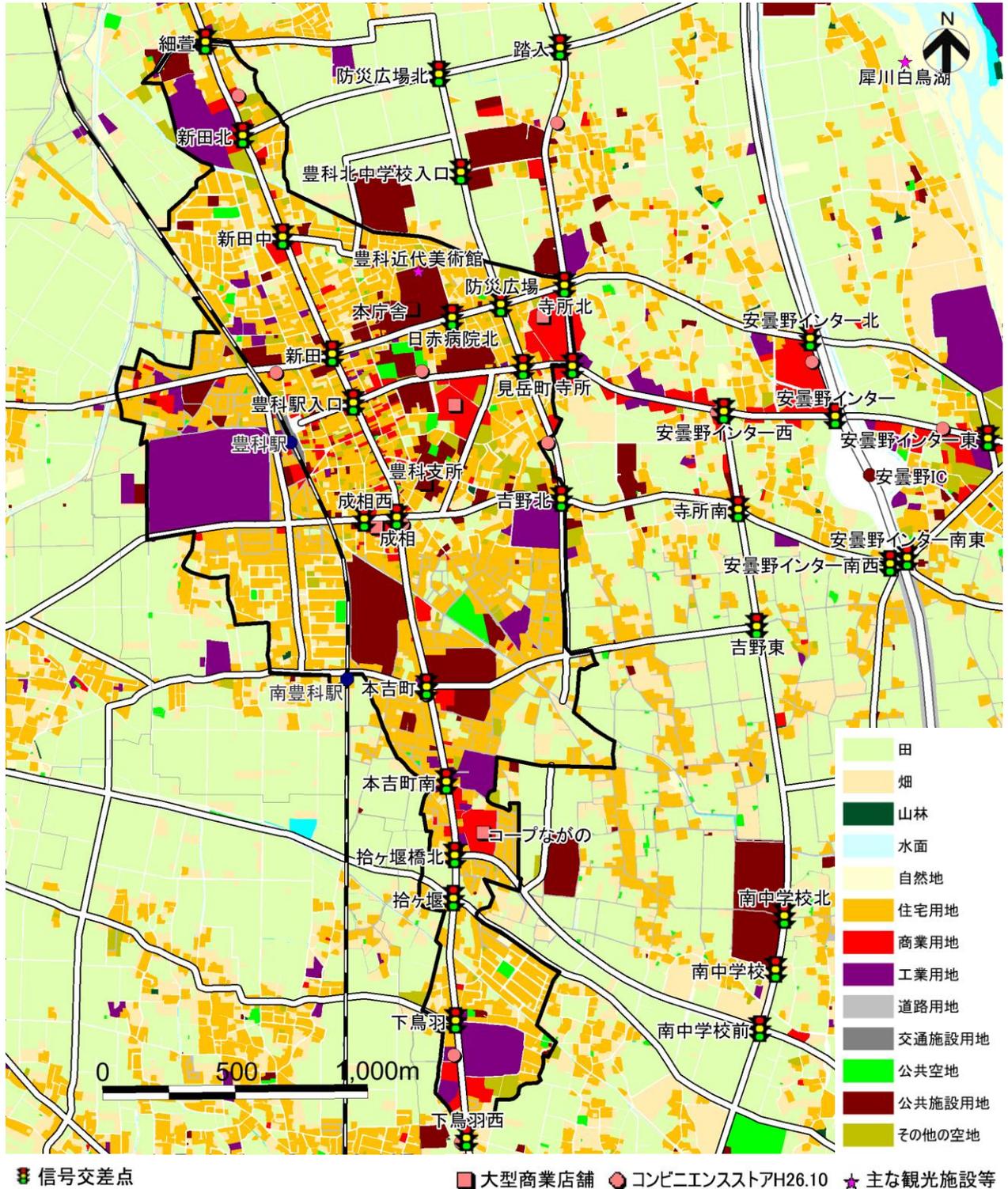


図 3-24-1 土地利用現況（豊科市街）

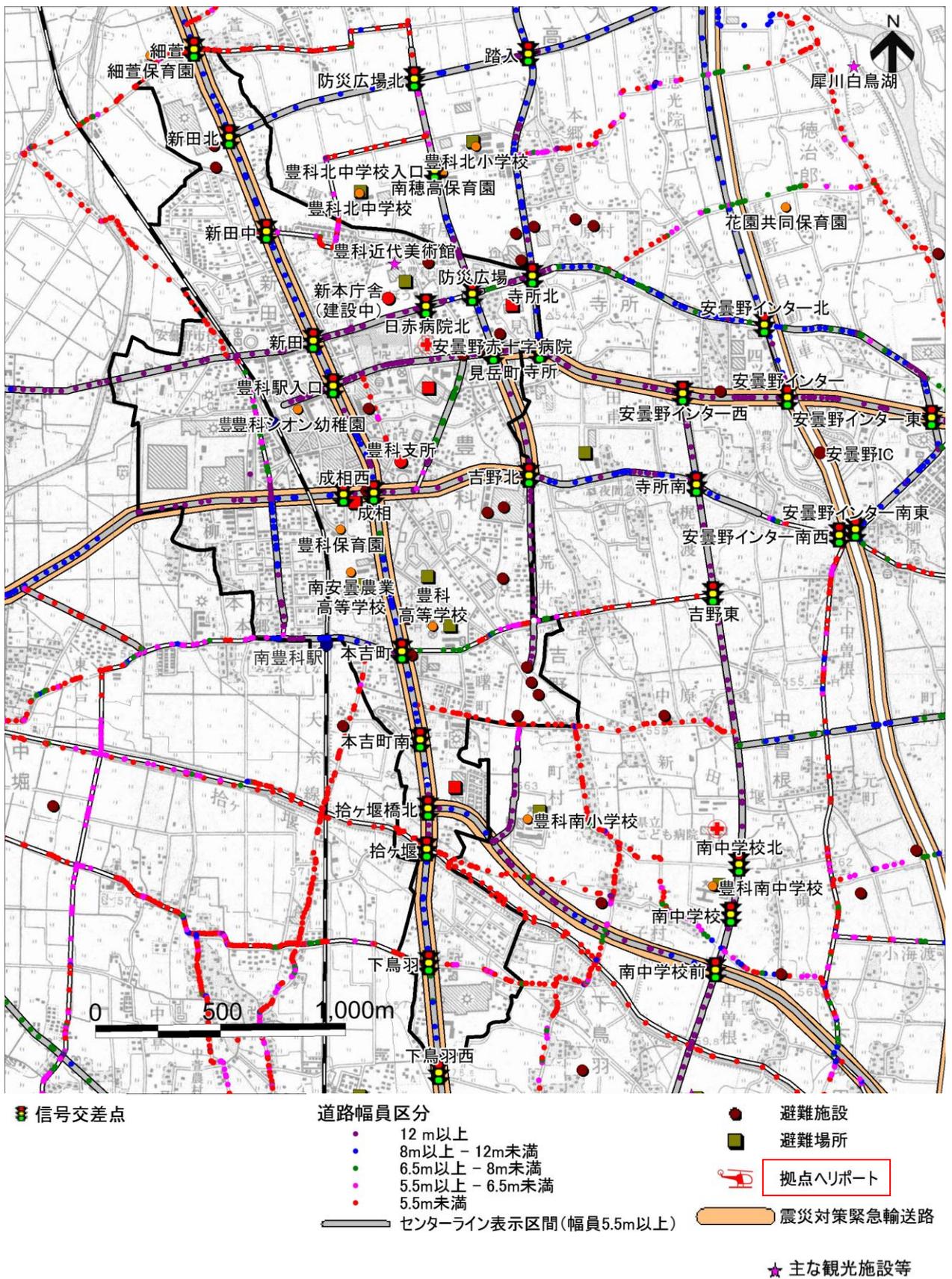


図 3-24-2 道路幅員区分と災害対応関連施設及び主な観光施設等（豊科市街）

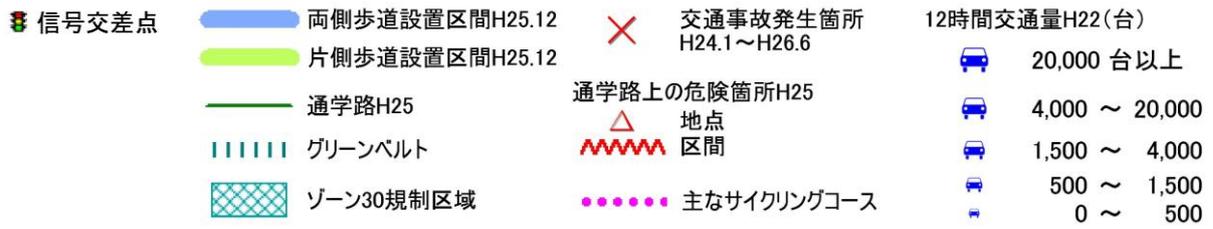
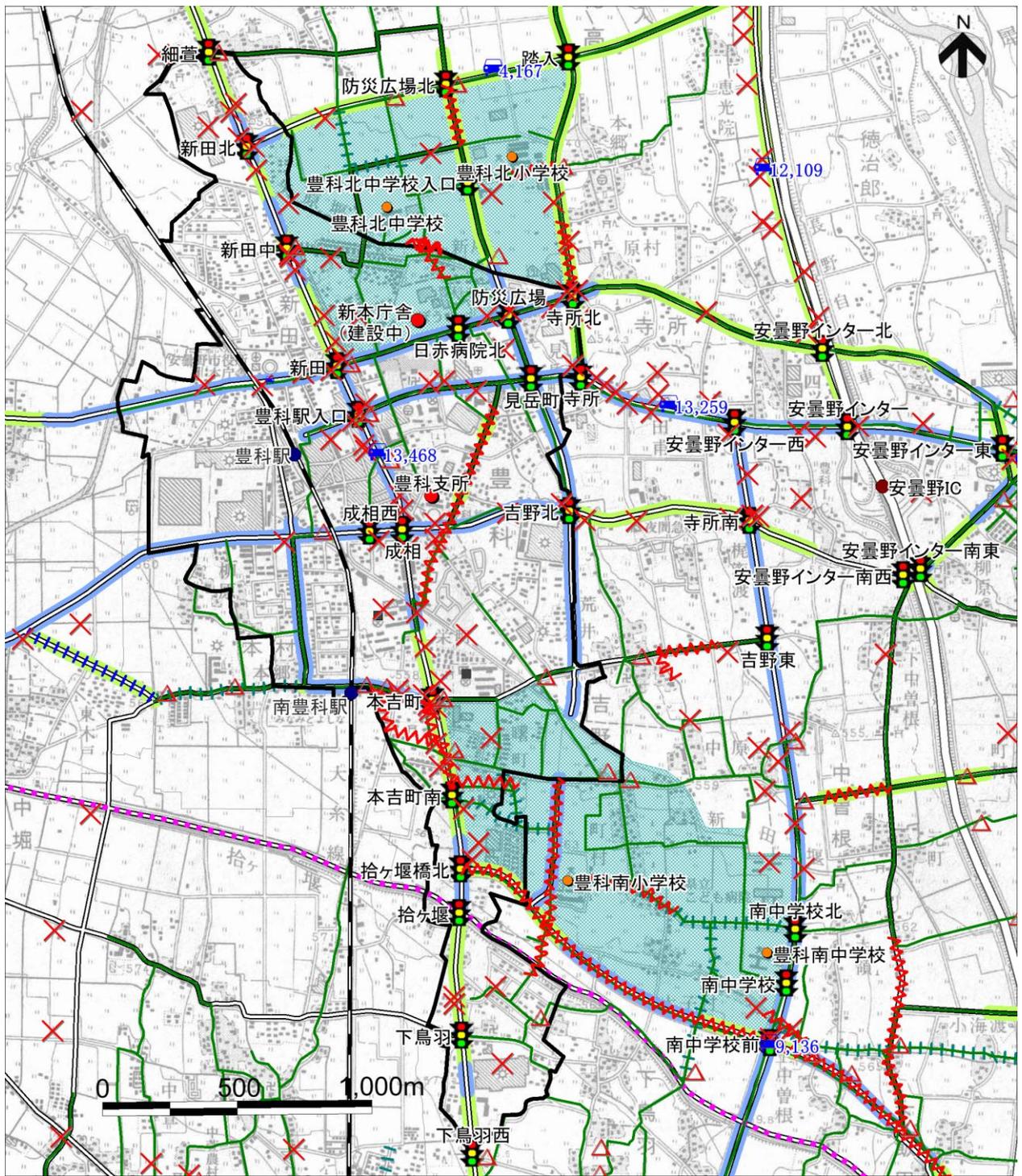


図 3-24-3 歩道整備状況と交通事故発生状況等（豊科市街）

(2) 豊科市街の道路・交通に関する課題整理

豊科市街における道路・交通に関する課題を整理して以下にまとめる。

1) 安全面や災害対応における課題

①安全性の確保

- ・寺所や見岳町などの交差点付近で多発する人身事故の防止
- ・東西の主要な幹線軸となる新本庁舎前の市道における歩行者・自転車の安全性の確保（とくに寺所北－安曇野インター北間）
- ・豊科駅や南豊科駅、豊科高校、南安曇農業高校などに向かう通勤通学路における安全な動線の確保（とくに東西方向の動線）

②災害時に対応力の強化

- ・新本庁舎、防災広場、安曇野赤十字病院（緊急告示医療機関）など、災害時における主要な各種機能拠点に面する市道の緊急輸送路機能の向上（広幅員化、県道 495 号豊科大天井岳線への接続性の改善 等）

2) トラフィックやアクセス面での課題

①交通流の円滑化

- ・国道 147 号への南北交通の集中回避（未開通区間の解消による並行代替路の整備 等）
- ・新田、豊科駅入口、本吉町の各交差点付近における渋滞解消（右折レーンの設置 等）

②主要施設等へのアクセス性

- ・豊科駅へのアクセス性の向上（アクセス道路の多重化、駅西側からのアクセス性の向上、西口改札の設置 等）
- ・新本庁舎への各地域からのアクセス性の確保（新田交差点からの右左折による侵入の抑制に資する動線の整備 等）

3) その他まちづくり全般からみる課題

①市街地の賑わい向上

- ・本市の中心的な市街地としてその顔になる国道 147 号沿道の魅力向上（商店街の賑わい不足、歩行者・自転車の通行の少なさ）

②観光レクリエーションの利便性・快適性

- ・あづみ野やまびこ自転車道との接続性の向上（南豊科駅や豊科駅など交通結節点までのアクセス性）

3.4.2 穂高市街

(1) 近年の動向等

穂高市街における近年の主な動向やトピックスを以下に示す。

- ・人口：市街地にかかる地区の人口は、穂高町区及び矢原区以外は微増傾向
- ・まちづくり：NPO 法人が主体となり、旧保高宿等を核に歩いて楽しいまちづくりを推進中
- ・その他：新本庁舎建設に伴い穂高支所は規模縮小予定

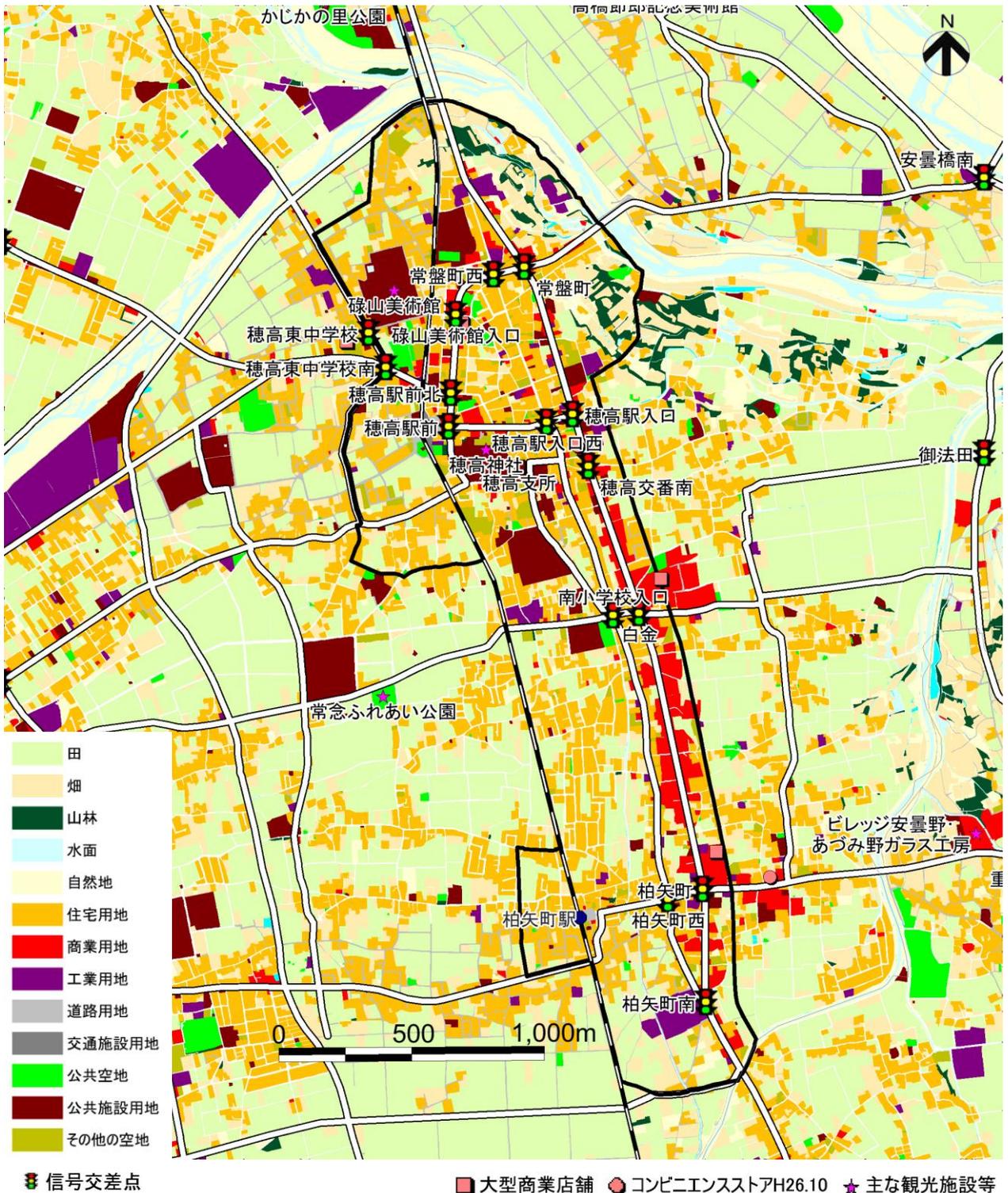


図 3-25-1 土地利用現況（穂高市街）

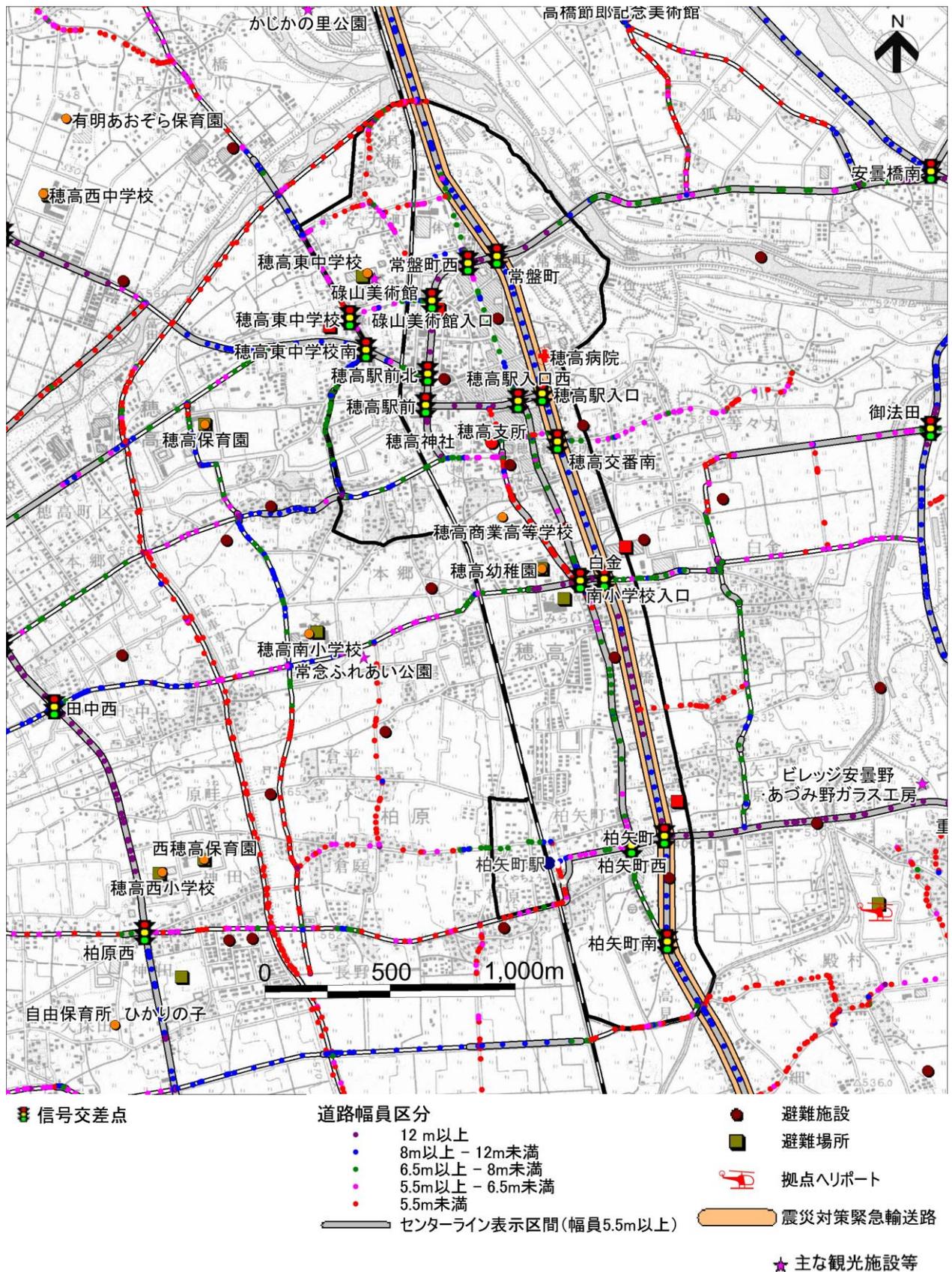


図 3-25-2 道路幅員区分と災害対応関連施設及び主な観光施設等（穂高市街）

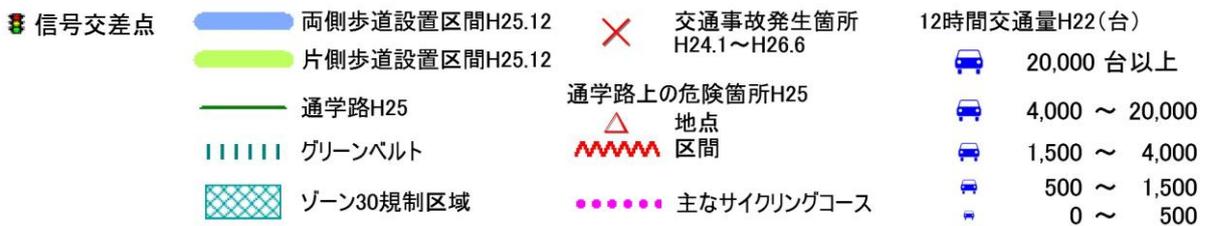
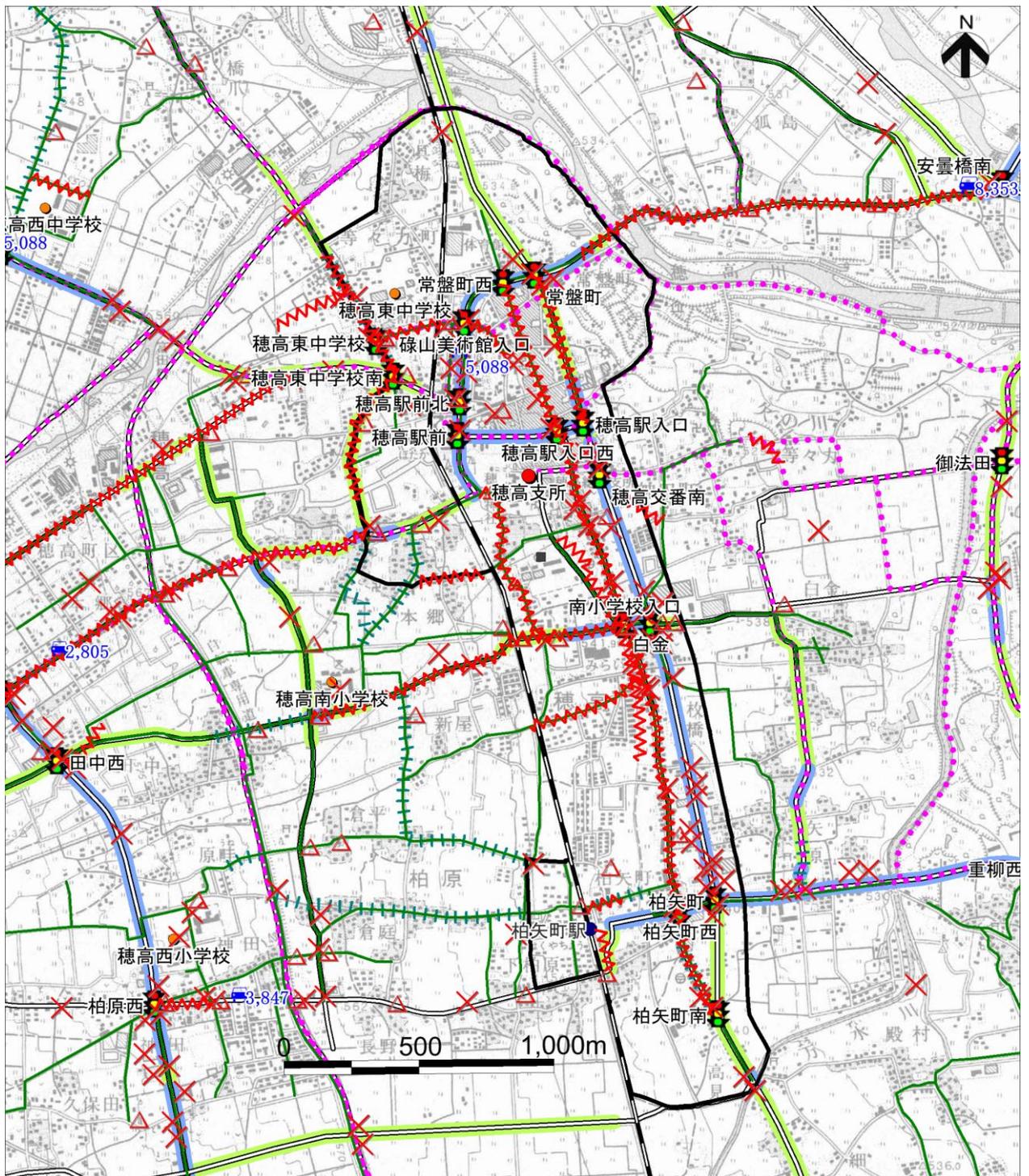


図 3-25-3 歩道整備状況と交通事故発生状況等（穂高市街）

(2) 道路・交通に関する課題整理

穂高市街における道路・交通に関する課題を整理して以下にまとめる。

1) 安全面や災害対応における課題

①安全性の確保

- ・混雑する国道 147 号のバイパス的な道路として利用される路線（柏矢町南交差点から 2 級市道、県道 309 塚原号穂高(停)線及び 2 級市道を介して国道 147 号に至る区間、以下この項において「旧道」という。）の歩行者・自転車の安全性の確保
- ・礫山美術館入口交差点から穂高東中学校に至る市道の歩行者・自転車の安全性の確保
- ・大王わさび農場から国道 147 号穂高交番南、穂高駅入口、穂高駅前、穂高駅前北の各交差点を介してしゃくなげ荘などのある西山山麓方面に至る安全な自転車動線の確保

②災害時に対応力の強化

- ・緊急輸送路である国道 147 号に通じる東西方向からの円滑な接続動線の確保
- ・市街地からヘリポート（県民広場）に通じるアクセス路の代替性の確保

2) トラフィックやアクセス面での課題

①交通流の円滑化

- ・沿道に大小の商業施設が立ち並び、当該各施設への出入等で混雑する国道 147 号の渋滞解消（通過交通の混入回避、白金など主要交差点における右折レーンの設置 等）
- ・穂高市街を横断して東西を円滑に移動できる動線の確保（東西移動をする際に南北動線である国道 147 号や旧道を一定区間経由せざるを得ない状況、東西軸となる路線の途中区間におけるクランクや狭隘な幅員による使いにくさ）

②主要施設等へのアクセス性

- ・穂高駅への駅西側からのアクセス性の向上
- ・安曇野インターに通じる県道 306 号有明大町線（高瀬川右岸道路）から烏川沿いの工業系用途の集積するエリアへのアクセス性の向上

3) その他まちづくり全般からみる課題

①市街地の賑わい向上

- ・かつての千国街道の名残を残し、町屋など歴史性のある建物が立ち並ぶ旧道の歩いて楽しめる道づくり

②観光レクリエーションの利便性・快適性

- ・大王わさび農場と西山山麓方面を結ぶ自転車動線を軸に、穂高神社など魅力ある観光資源を自転車で快適に回れる回遊性の確保

3.4.3 三郷市街

(1) 近年の動向等

三郷市街における近年の主な動向やトピックスを以下に示す。

- ・人口：市街地の中心地区である一日市場地区の人口は増加傾向
- ・産業：市街地内を通る幹線道路沿いに目立った商業集積はない
- ・まちづくり：松本市に近接するベッドタウンとして住宅地を主とした市街地

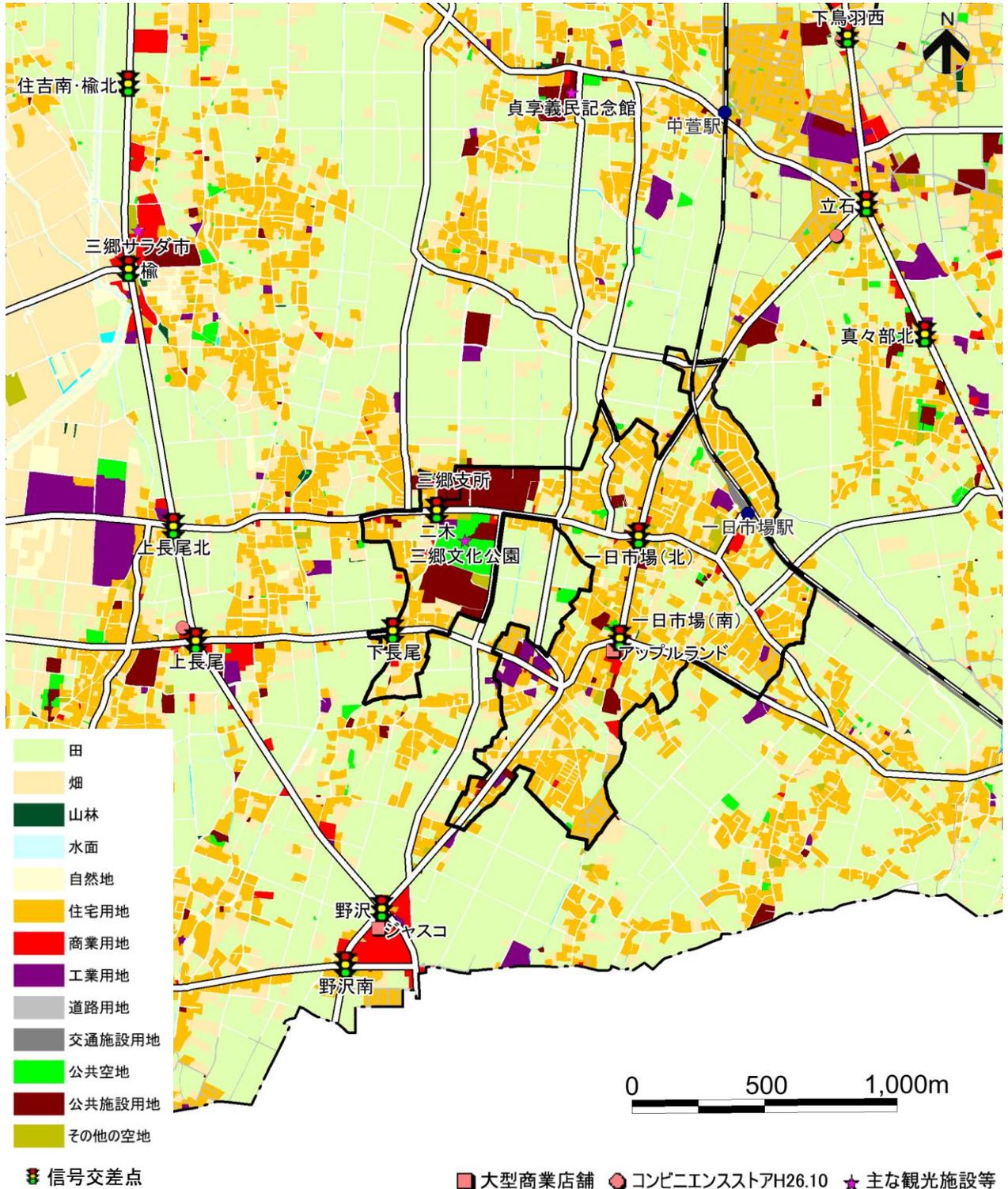


図 3-26-1 土地利用現況（三郷市街）

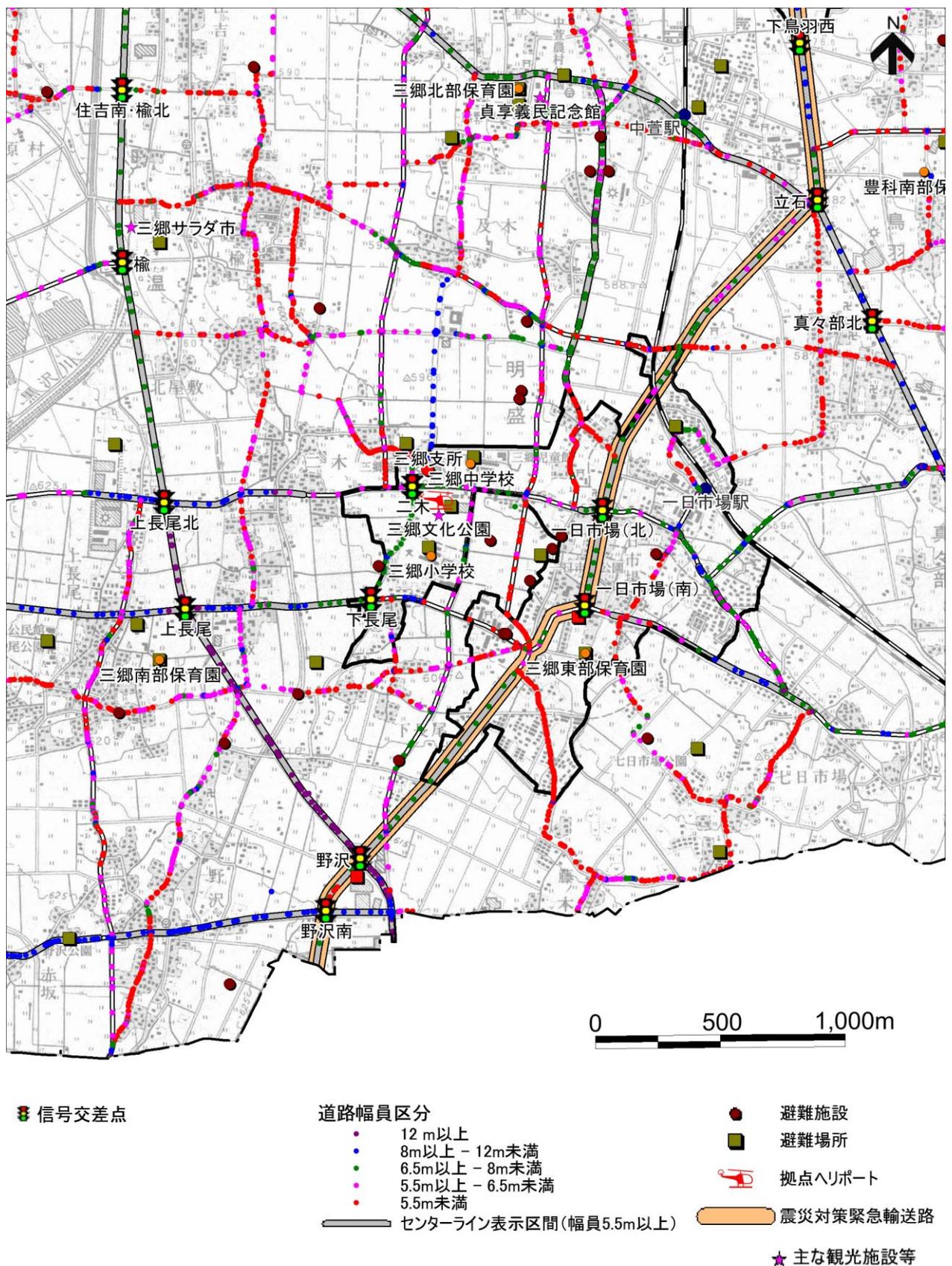
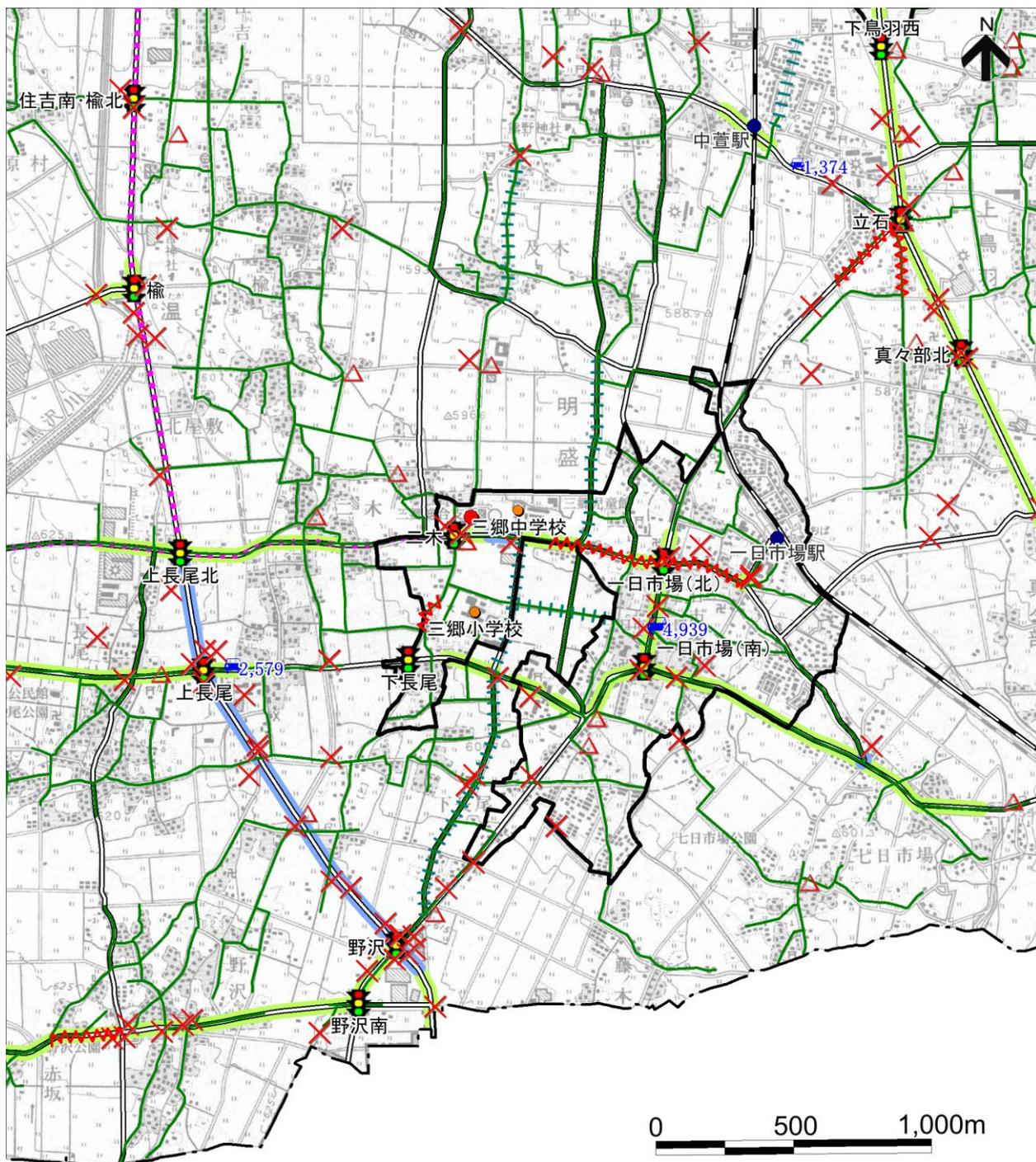


図 3-26-2 道路幅員区分と災害対応関連施設及び主な観光施設等（三郷市街）



- | | | | | | | | |
|--|----------------|--|----------------|--|-------------------------|--|----------------|
| | 信号交差点 | | 両側歩道設置区間H25.12 | | 交通事故発生箇所
H24.1～H26.6 | | 12時間交通量H22(台) |
| | 片側歩道設置区間H25.12 | | 通学路H25 | | 通学路上の危険箇所H25 | | 20,000 台以上 |
| | グリーンベルト | | ゾーン30規制区域 | | 地点
区間 | | 4,000 ～ 20,000 |
| | ゾーン30規制区域 | | | | 主なサイクリングコース | | 1,500 ～ 4,000 |
| | | | | | | | 500 ～ 1,500 |
| | | | | | | | 0 ～ 500 |

図 3-26-3 歩道整備状況と交通事故発生状況等（三郷市街）

(2) 三郷市街の道路・交通に関する課題整理

三郷市街における道路・交通に関する課題を整理して以下にまとめる。

1) 安全面や災害対応における課題

①安全性の確保

- ・市街地内の幹線道路における歩行者・自転車の安全性の確保
- ・三郷支所から一日市場駅に通じる東西の主要な幹線軸、県道 321 号中堀一日市場(停)線における歩行者・自転車の安全性の確保
- ・市街地を南北に通る県道 316 号波田北大妻豊科線における歩行者・自転車の安全性の確保
(道路が狭隘で見通しの悪い区間の改善)

②災害時に対応力の強化

- ・緊急輸送路である県道 315 号の機能強化(幅員が 8m 未満で密集市街地を曲がりくねって走る現状において、緊急輸送、避難、延焼防止等の災害対応力に対する懸念)
- ・市街地内にあるヘリポート(三郷文化公園)へのアクセス路となる県道 321 号を緊急輸送路として機能強化

2) トラフィックやアクセス面での課題

①交通流の円滑化

南北方向には県道 315 号、東西方向には市南部の東西を結ぶ幹線軸である県道 321 号が通っているが、市街地内において目立った渋滞箇所はない。

②主要施設等へのアクセス性

- ・安曇広域農道と松本方面を結び、一日市場駅、三郷総合支所、三郷文化公園など市街地内の主要施設へのアクセス路となる県道 321 号、県道 321 号から分岐して県道 319 号小倉梓橋(停)線に通じる市道の整備水準の向上

3) その他まちづくり全般からみる課題

①市街地の賑わい向上

住宅地を主とする市街地で、一日市場駅前の通りや一日市場(南)交差点付近にわずかに店舗の集積がみられるものの、賑わいを創出するような商店街の形成がない。

②観光レクリエーションの利便性・快適性

- ・一日市場駅、三郷支所、三郷文化公園、中規模のスーパーマーケットなど幹線道路沿道に立地する集客施設を回遊できる自転車動線の確保(市街地内の道路幅員が狭く自転車はもとより歩行者も歩き回りにくい現状)

3.4.4 堀金市街

(1) 近年の動向等

堀金市街における近年の主な動向やトピックスを以下に示す。

- ・人口：市街地にかかる地区の人口は減少傾向
- ・産業：市街地北側に近接して産業団地や大規模な商業施設が立地
- ・まちづくり：市街地東側の道の駅などの店舗の集積はあるが住宅地を主とした市街地

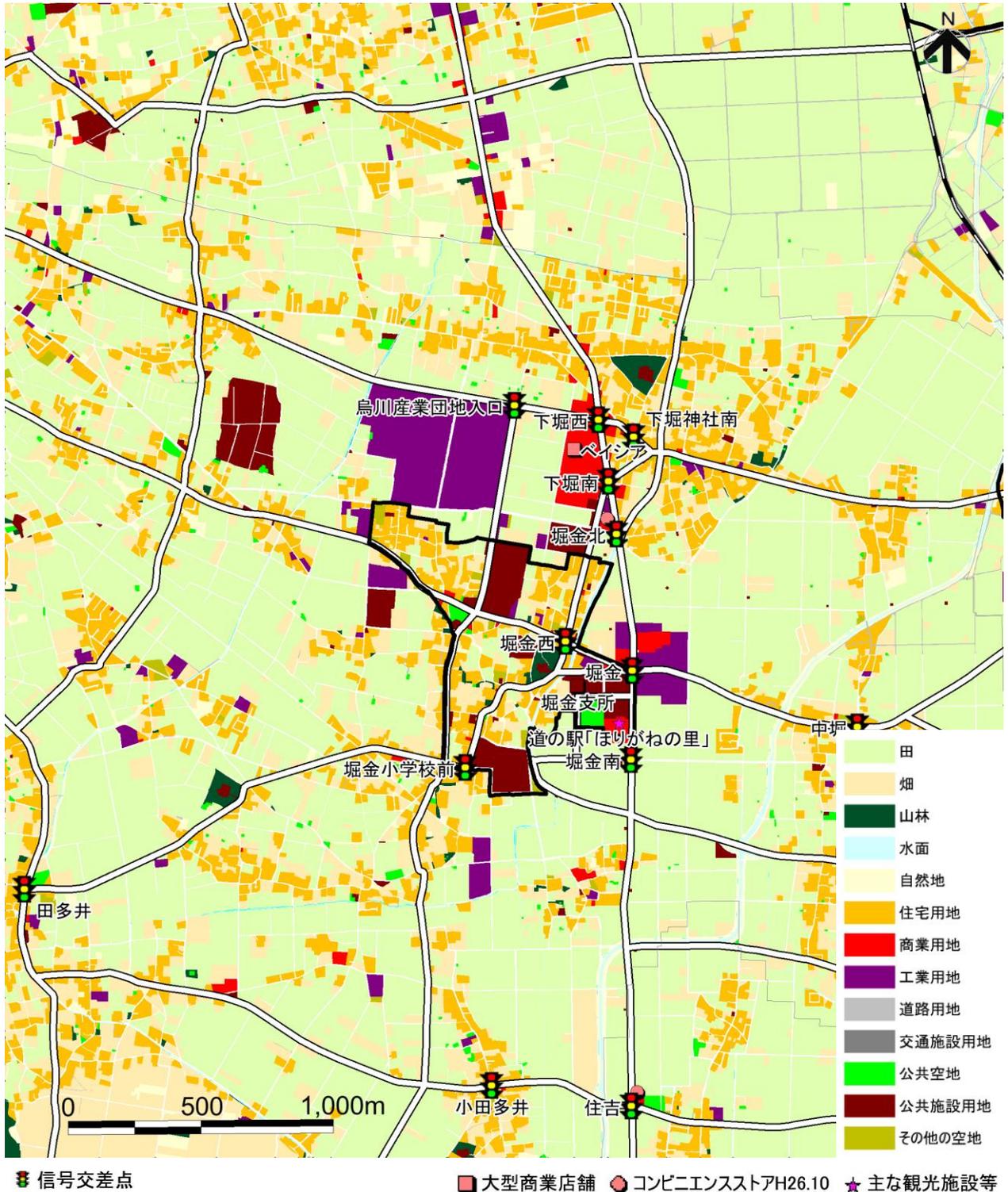


図 3-27-1 土地利用現況（堀金市街）

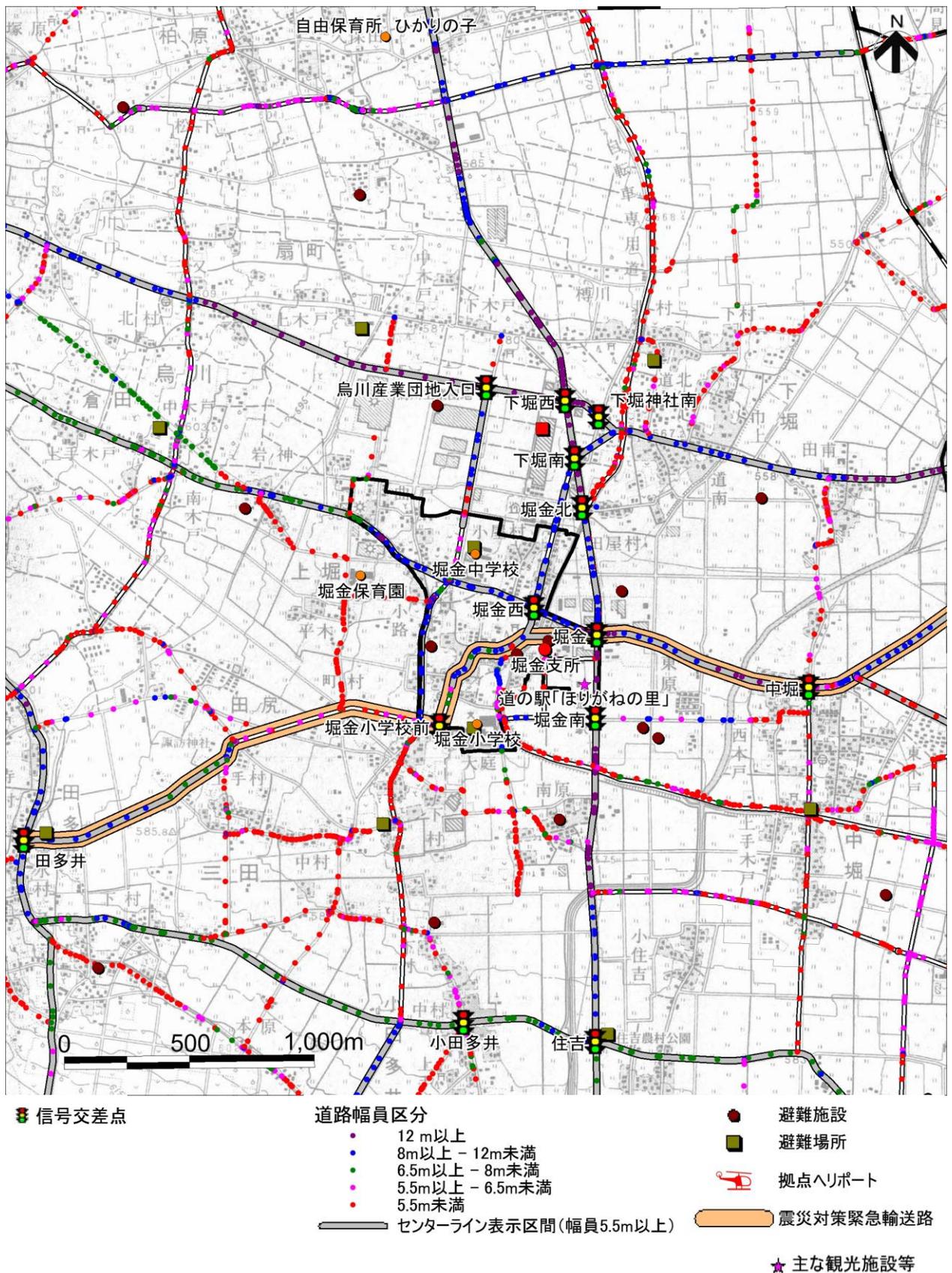


図 3-27-2 道路幅員区分と災害対応関連施設及び主な観光施設等（堀金市街）

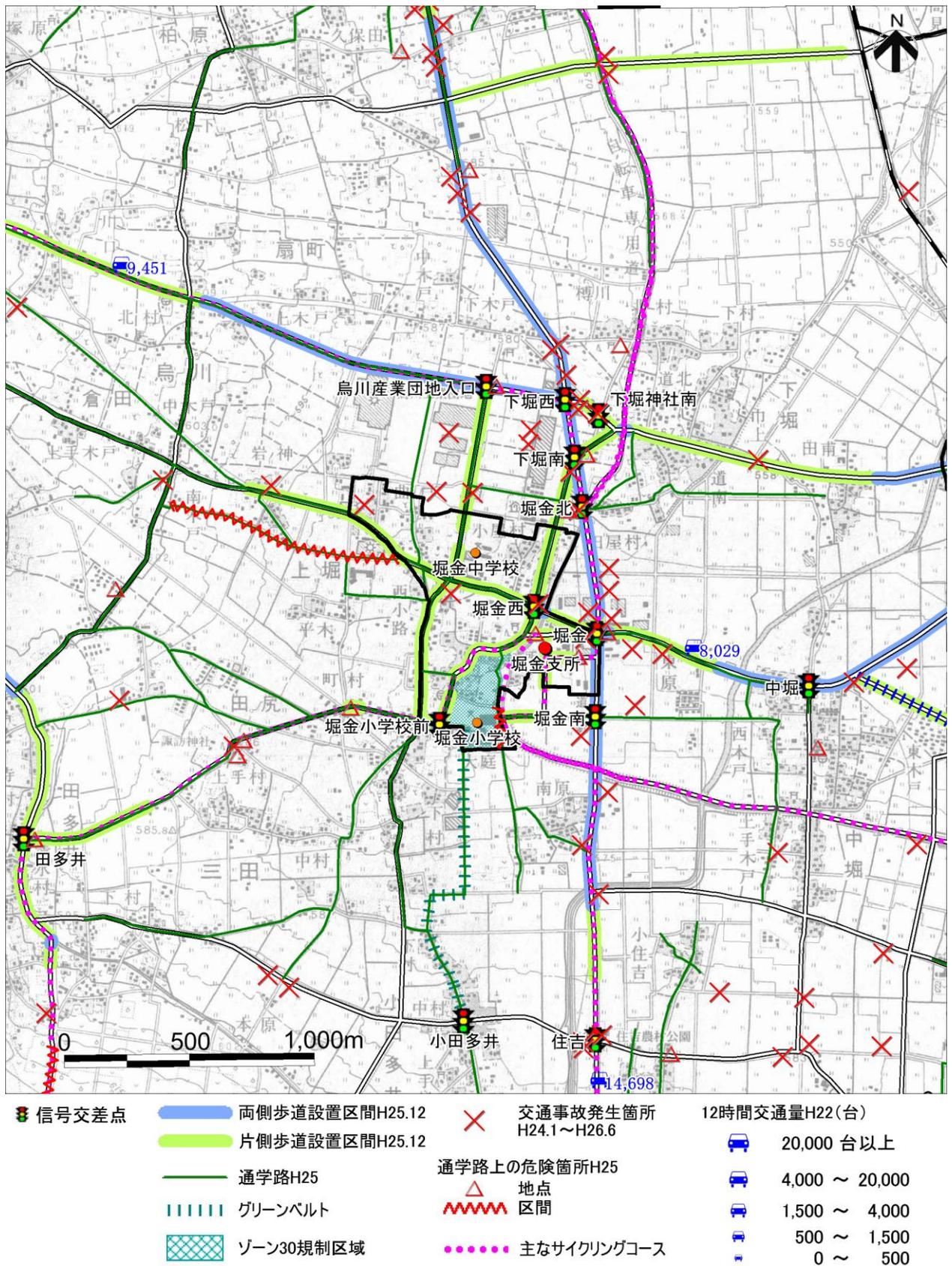


図 3-27-3 歩道整備状況と交通事故発生状況等（堀金市街）

(2) 堀金市街の道路・交通に関する課題整理

堀金市街における道路・交通に関する課題を整理して以下にまとめる。

1) 安全面や災害対応における課題

①安全性の確保

- ・市街地西側から市街地内を抜けて安曇広域農道（堀金交差点）に至る2つの幹線道路^{※1, 2}の歩行者・自転車の安全性の確保

※1 県道57号安曇野インター堀金線（西は田多井方面、東は豊科市街に通じる幹線）
：市街地内を曲がりくねって走り見通しが悪い（市街地内は一部が通学路）

※2 西は岩原を経由して国営アルプスあづみの公園（以下「国営公園」）方面に通じ、東は豊科市街に通じる1級市道（以下「東西幹線市道」）
：西から東に向かつての下り傾斜で、見通しもよいため、同方向に向かう車や自転車は速度が出やすい（市街地内は全線通学路）

②災害時に対応力の強化

- ・緊急輸送路である県道57号の機能強化（幅員が8m未満で密集市街地を曲がりくねって走る現状において、緊急輸送、避難、延焼防止等の災害対応力に対する懸念）
- ・県道57号から、堀金西交差点で分岐して国営アルプスあづみの公園[※]に至る市道の緊急輸送路としての機能強化

※国営アルプスあづみの公園事務所は、平成26年7月に陸上自衛隊第12旅団と「災害時等の国営公園の占有に関する協定」に基づき申し合わせ書を締結している。

2) トラフィックやアクセス面での課題

①交通流の円滑化

南北の主要な幹線軸である安曇広域農道は市内でも自動車交通量が多いが、市街地を外れて通っており、市街地内における目立った渋滞箇所はない。

②主要施設等へのアクセス性

- ・産業団地や大規模な商業施設、道の駅など、物流や集客の核となる施設へのアクセス性の強化（東西に走る2つの幹線道路を接続する動線の整備 等）

3) その他まちづくり全般からみる課題

①市街地の賑わい向上

住宅地を主とする市街地で、県道57号沿いの堀金小学校西側の一部区間にわずかに店舗の集積がみられるものの、賑わいを創出するような商店街の形成がない。

②観光レクリエーションの利便性・快適性

- ・市街地内を通るあづみ野やまびこ自転車道の有効活用（道の駅の交通結節点としての機能強化、国営アルプスあづみの公園や西山山麓の観光エリアに通じる回遊性の確保）

3.4.5 明科市街

(1) 近年の動向等

明科市街における近年の主な動向やトピックスを以下に示す。

- ・人口：人口は一貫して減少傾向
- ・産業：国道19号沿道に飲食店など各種商業店舗が連続して立地
- ・まちづくり：国道19号の歩道整備に併せたまちづくりの取り組みが進行中

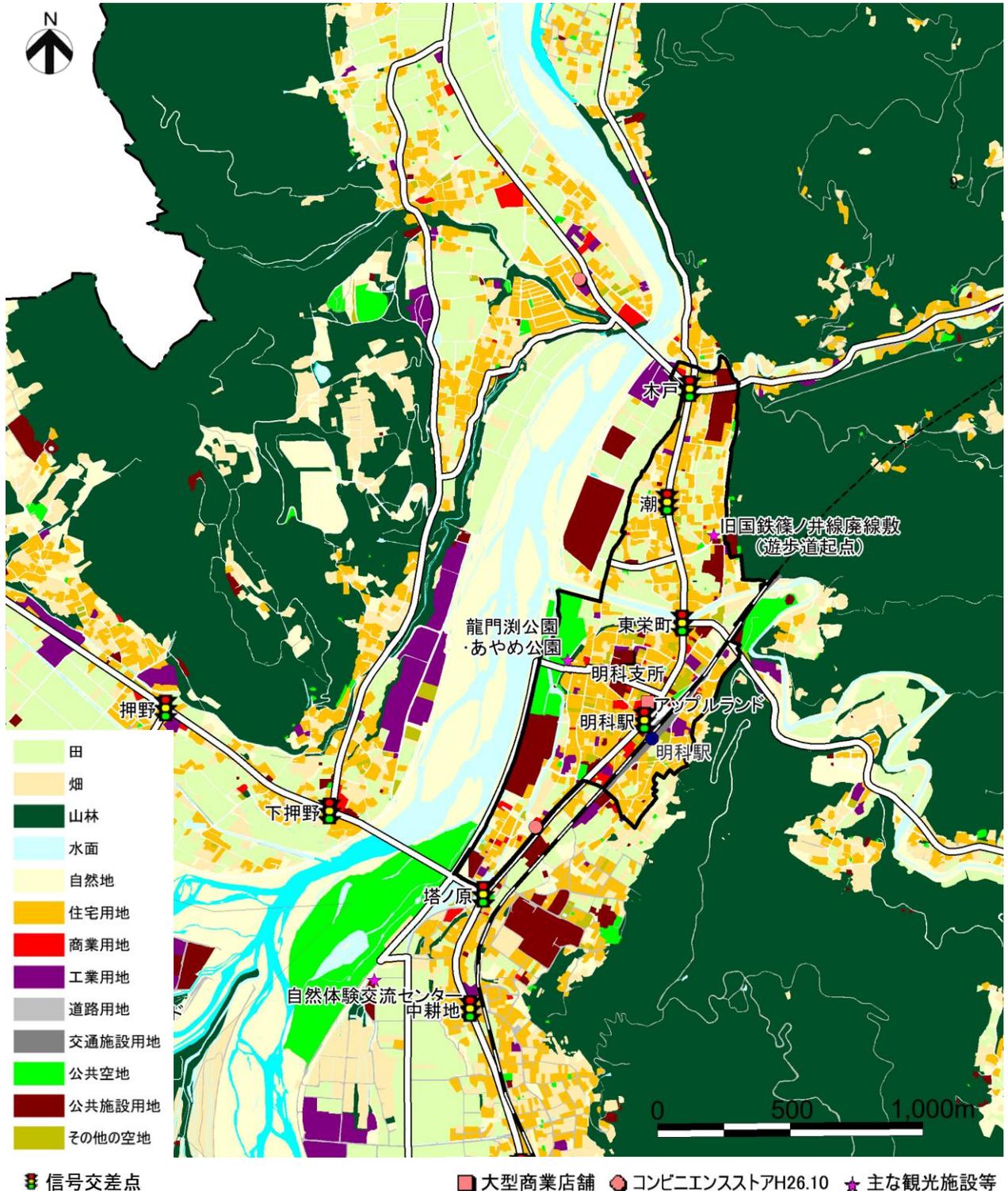


図 3-28-1 土地利用現況（明科市街）

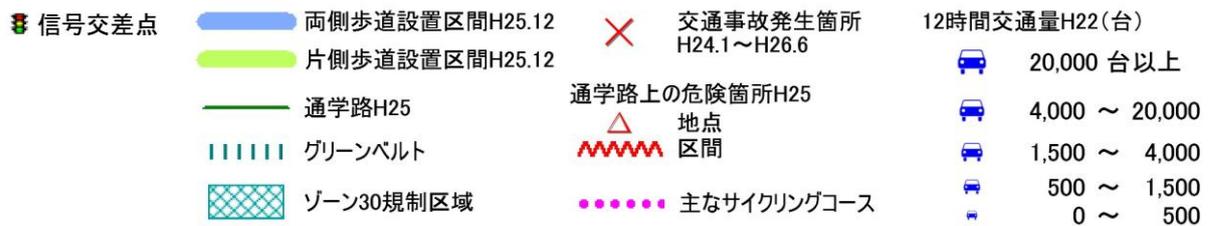
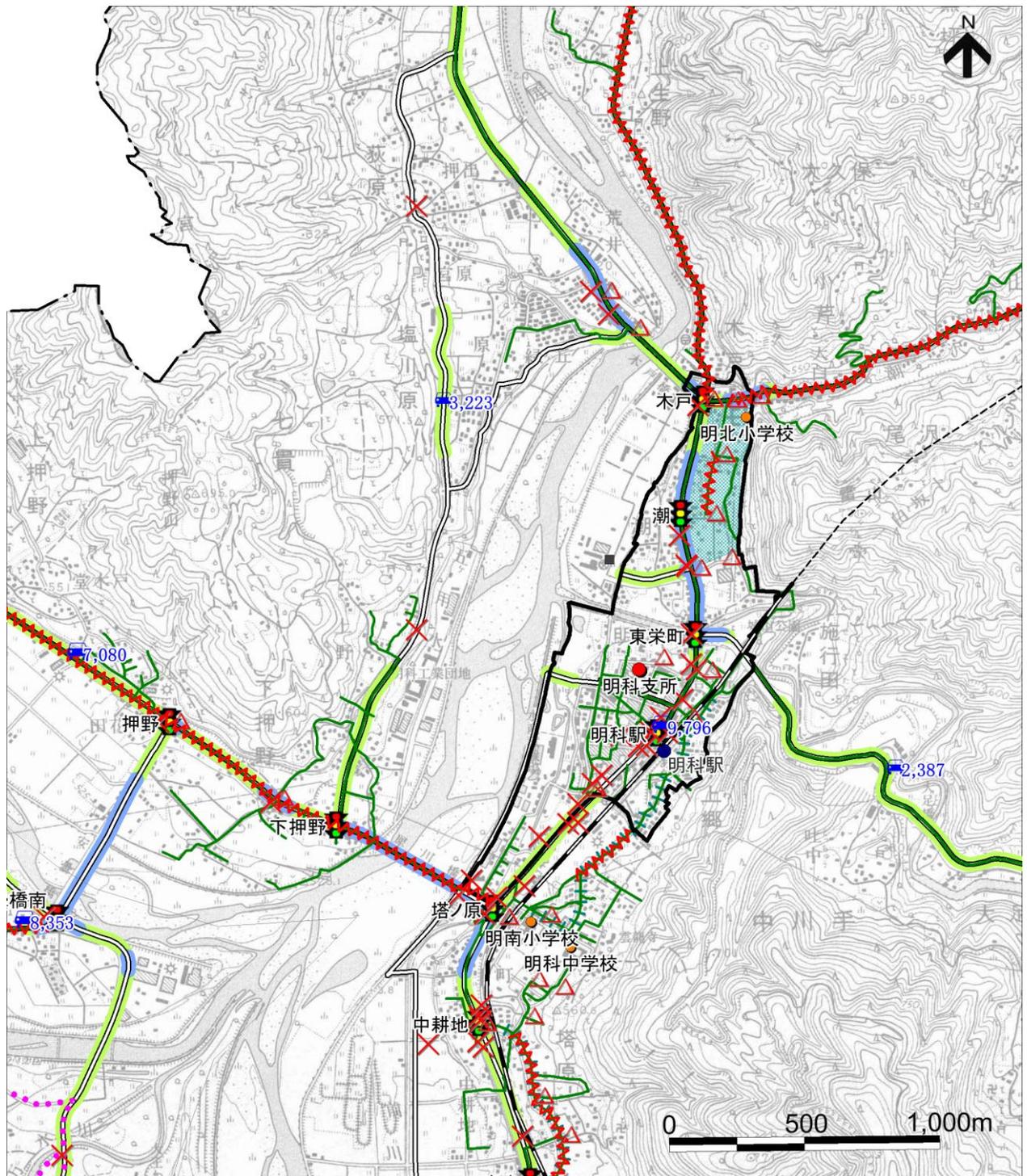


図 3-28-3 歩道整備状況と交通事故発生状況等（明科市街）

(2) 明科市街の道路・交通に関する課題整理

明科市街における道路・交通に関する課題を整理して以下にまとめる。

1) 安全面や災害対応における課題

①安全性の確保

- ・国道 19 号において、明科駅や駅周辺の店舗等の主な利用動線となっている東栄町－明科歩道橋間や、明科高校への自転車通学者の主な利用動線となっている明科歩道橋－塔ノ原間における歩行者・自転車の安全性の確保
- ・明北小学校の通学路で国道 19 号の東側に並行する道路（木戸交差点を回避して国道 403 号から国道 19 号に抜けるう回路としての利用あり）の歩行者の安全性の確保
- ・明南小学校や明科中学校の通学動線で、篠ノ井線東側の山手を走る道路（国道 19 号に通じる生活動線で他に代替する路線がなく一定の車の通行量があり）の歩行者の安全性の確保

②災害時に対応力の強化

- ・緊急輸送路で、市街地から最寄りの緊急告示医療機関（穂高病院、安曇野赤十字病院）や災害拠点病院（信大付属病院）、ヘリポート（押野山）※にアクセスする唯一の幹線道路である国道 19 号（とくに木戸－塔ノ原間）の機能強化（災害時に避難路としても十分に機能する幅員の確保）

※災害時における押野山のヘリポートの位置付けや役割については再確認が必要

2) トラフィックやアクセス面での課題

①交通流の円滑化

- ・国道 19 号の塔ノ原交差点付近（とくに松本方面に向かう車）の渋滞解消（穂高・池田方面への右折レーンの設置 等）

②主要施設等へのアクセス性

- ・観光の玄関口※となる明科駅（特急停車駅）と穂高・池田方面の相互の多様な手段によるアクセス性

※東京方面には北陸新幹線経由で市内から最短の所要時間で到達する。また、同新幹線の金沢延伸により北陸方面へのアクセス性も向上する。

- ・県が計画する松本糸魚川連絡道路から市街地や明科工業団地へのアクセス性の確保

3) その他まちづくり全般からみる課題

①市街地の賑わい向上

- ・各種商業店舗が連続して立地する国道 19 号（とくに東栄町－明科歩道橋間）における魅力ある沿道景観の形成

②観光レクリエーションの利便性・快適性

- ・明科駅から旧国鉄篠ノ井線廃線敷遊歩道の起点に通じる快適な歩行者・自転車動線の確保