

## 第5章 道路整備推進計画

### 5.1 計画目標

前章までの内容を踏まえて、本計画では、「合理的かつ効果的な道路整備によるより有効に機能する道路網の構築」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】

### 合理的かつ効果的な道路整備によるより有効に機能する道路網の構築

#### 視点1 既存ストックの有効活用

**既存の道路を有効に活用したネットワークを構築する。**

今後、高齢化の進行や人口減少、自動車の非所有者の増加、公共交通へのシフト、財政的な制約等が見込まれる中で、新規路線は、その必要性や効果、まちづくりとの整合性を考慮した上で位置付け、既存の道路を有効に活用する。

<補足メモ>

市民アンケートでは、今後の道路行政における投資のあり方として、6割近くが「厳選した新規投資と既存の道路施設の有効活用」を望んでいる。

#### 視点2 連続性・完結性の確保

**路線の連続性や完結性を確保し、より円滑なネットワークを形成する。**

道路管理者の区分によらず、機能・役割を共有する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図ることにより、路線の連続性や完結性を確保する。

<補足メモ>

一部区間や交差点におけるボトルネックの解消を図ることで、同一路線上において一定水準以上にある道路のポテンシャルを最大限に引き出し、ネットワーク機能を高める。

#### 視点3 基幹軸の強化（代替性の確保）

**まちの基幹軸の代替性を確保し、ネットワークを強化する。**

既存道路の改善及び適切な維持管理を図るとともに、現在又は将来の交通量や沿道の状況、災害時における対応等を踏まえ、必要に応じて、まちの基幹軸となる路線の多重化により代替性を確保する。

<補足メモ>

ネットワークとして単につながっているだけでなく、区間によっては、交通量や機能・役割に応じて、路線の多重化による代替性（リダンダンシー）を確保し、ネットワークをより強固にする。

## 5.2 道路整備方針

道路整備計画の具体化に向けて、今後の道路整備の方針を定め、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、歩行者の動線を踏まえて、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踏まえて、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、拠点ヘリポート、緊急告知医療機関等）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又は未設置交差点など、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

本庁舎を中心にして、5つの市街地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、工場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の再整理し、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また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】

広域交流幹線また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）

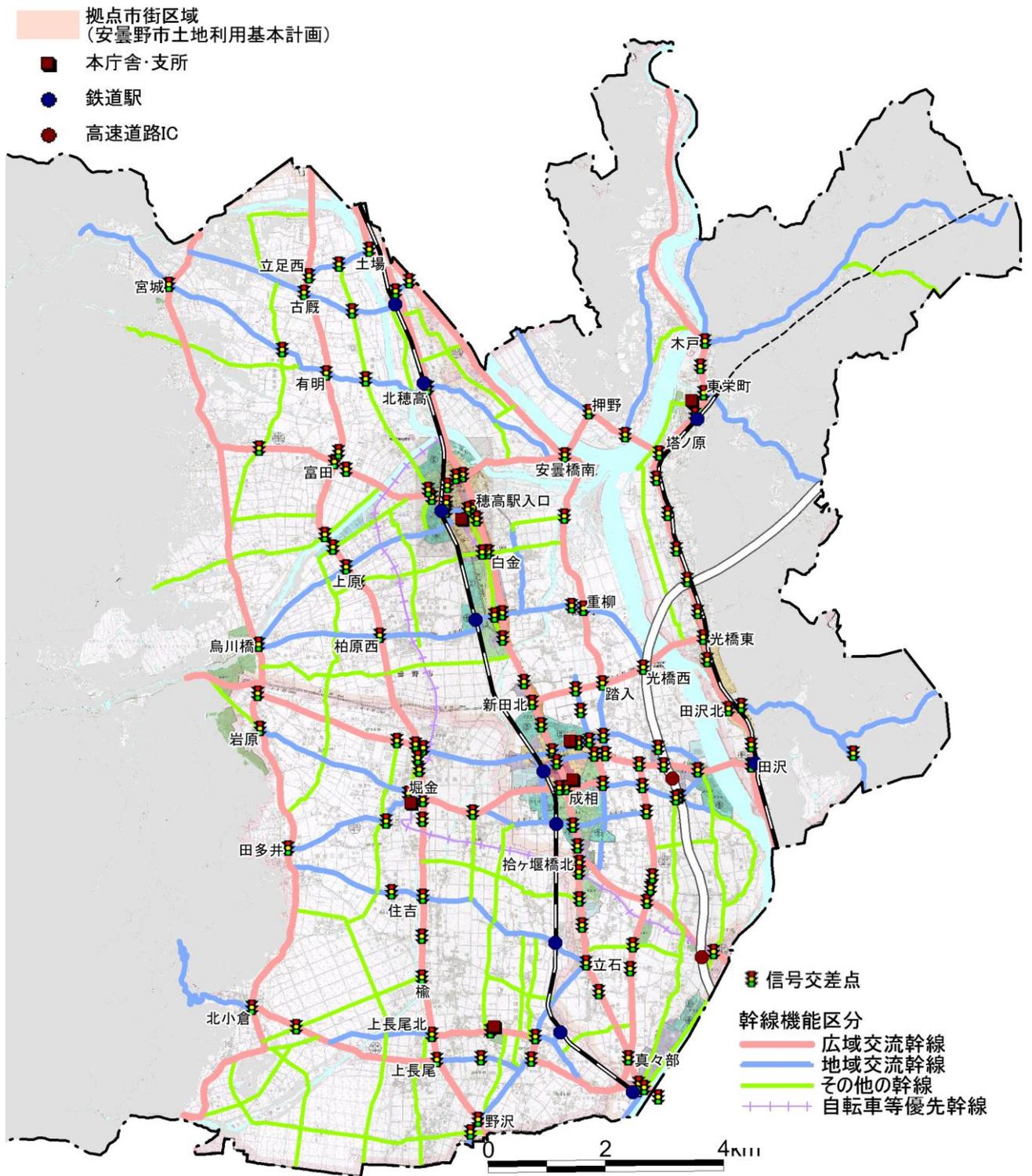


図 5-1 現況道路網の幹線機能区分

## (2) 整備検討ポイント

道路整備方針に基づいて、それぞれ関連情報を整理した図面と併せて、現況道路網における主な整備検討ポイントを以下にまとめる。

### ◆方針Ⅰ（安全・安心な道路整備）に基づく主な整備検討ポイント

#### 1) 「歩行者の安全な動線の確保」の視点

##### ○南北方向の路線

- ・歩道の連続性が途切れている安曇広域農道の歩道未整備区間（住吉ー上長尾間）
- ・観光・生活利用の比較的多い穂高地域の県道 25 号塩尻鍋割穂高線の歩道未整備区間

##### ○東西方向の路線

- ・各駅へのアクセス路となる動線上における歩道未整備区間

##### ○その他

- ・各地域の小中学校周辺の幹線道路上の歩道未整備区間
- ・歩道の連続性の途切れている主要路線の歩道未整備区間

#### 2) 「交通事故の防止」の視点

##### ○南北方向の路線

- ・国道 147 号（穂高市街、豊科市街）、国道 19 号（明科市街）の混雑区間での交通事故低減につながる整備

##### ○東西方向の路線

- ・穂高地域や三郷地域において比較的目立つ幅員の狭い区間での交通事故低減につながる整備

#### 3) 「災害時における対応力の強化」の視点

##### ○南北方向の路線

- ・本庁舎や緊急告示医療機関など災害時における拠点的な施設への主要なアクセス路となる国道 147 号の整備水準の低さ、代替路線の不足

##### ○東西方向の路線

- ・緊急輸送路として機能する東西の幹線軸の不足（県道安曇野インター堀金線 1 本のみで路線がクランクし狭隘区間もある現状）
- ・災害時において自衛隊などの支援活動の拠点となる国営アルプスあづみの公園に市内各地からのアクセス性を高める幹線軸（南北 5 本の幹線軸を相互に結び付ける道路）の整備

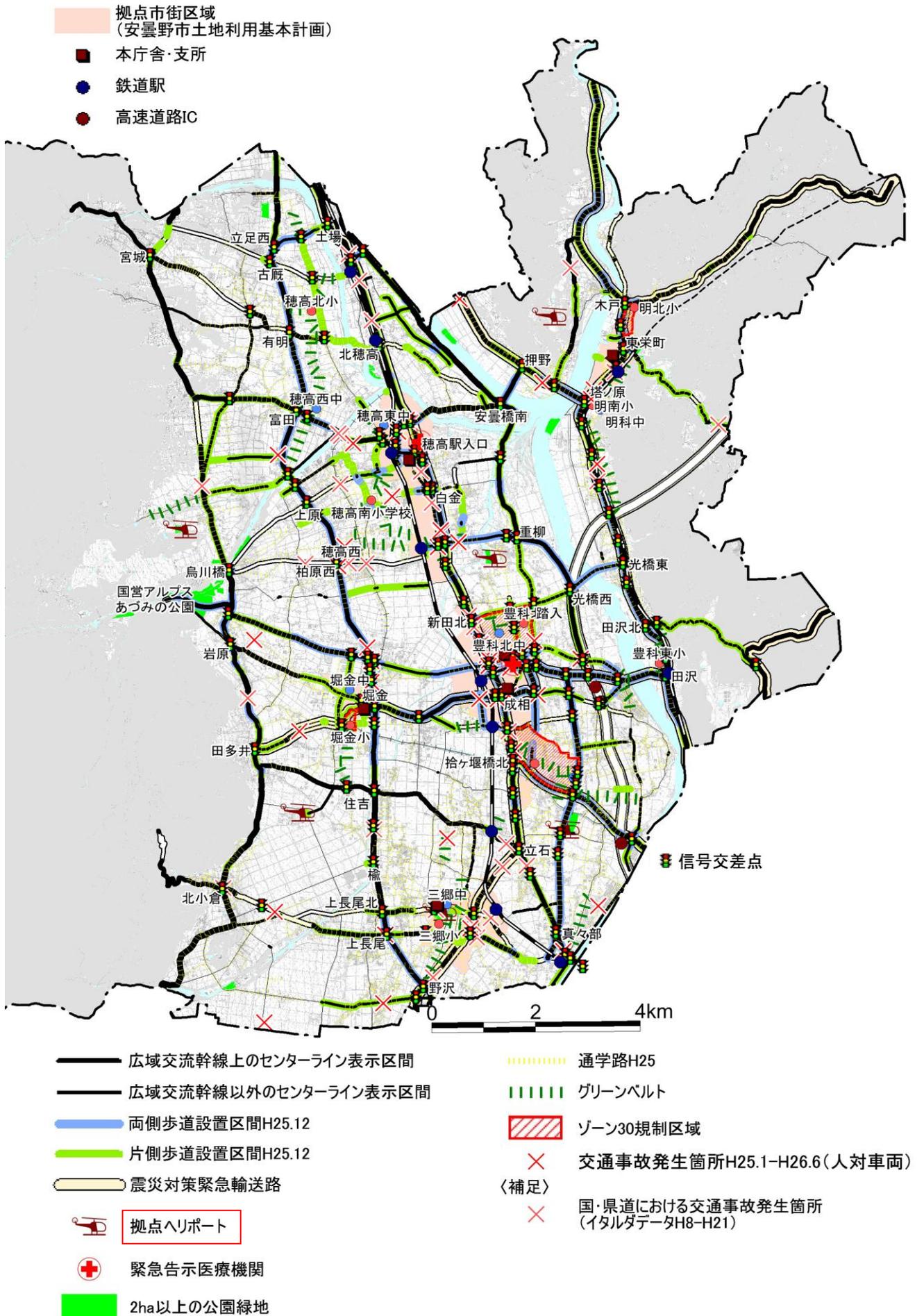


図 5-2-1 方針 I に関連する主な情報の整理

## ◆方針Ⅱ（円滑な交通・交流を促す道路整備）に基づく主な整備検討ポイント

### 1) ボトルネックの解消の視点

#### ○南北方向の路線

- ・安曇野 IC（高速道路⇔一般道の規格の異なる道路の切り替わり点）への交通の集中
- ・市南部から市中央部に至る路線（県立こども病院前の道路）の安曇野 IC 西での T 字止まり
- ・国道 147 号東側（豊科市街）の並行道路（都市計画道路）の未整備区間
- ・国道 19 号、国道 147 号、大町・白馬方面から安曇野 IC に通じる路線上の混雑度 1.0 以上の区間の主要交差点（塔ノ原、光橋西、豊科市街地内）の通行の円滑化

#### ○東西方向の路線

- ・国道 147 号（高家バイパス）の拾ヶ堰橋北での T 字止まり
- ・国道 19 号と国道 147 号を結ぶ路線の新田北における T 字止まり
- ・大糸線と東西方向の主要な基幹軸との平面交差

#### ○その他

- ・主要な路線上に断続的にある狭幅員区間

### 2) 「地域間の移動円滑化」の視点

#### ○南北方向の路線

- ・豊科市街と穂高市街を結ぶ国道 147 号の混雑解消（この路線上の交差点における事故多発の現状）

#### ○東西方向の路線

- ・安曇野市都市計画マスタープラン上の主要な基幹軸に位置付けられる路線（市北部、市中央部、市南部）のクランク形状の解消
- ・穂高市街と安曇広域農道を結ぶ路線の整備水準（穂高地域の西山山麓方面や、堀金・三郷地域へのアクセス性）の向上
- ・明科市街と穂高市街を結ぶ路線にある塔ノ原（国道 19 号）の混雑解消

### 3) 「広域交通へのアクセス性の向上」の視点

#### ○南北方向の路線

- ・長野自動車道から白馬・大町方面により円滑にアクセスできる高規格道路の整備

#### ○東西方向の路線

- ・市西部から広域交通の軸線となる長野自動車道や国道 19 号へのアクセス性の向上

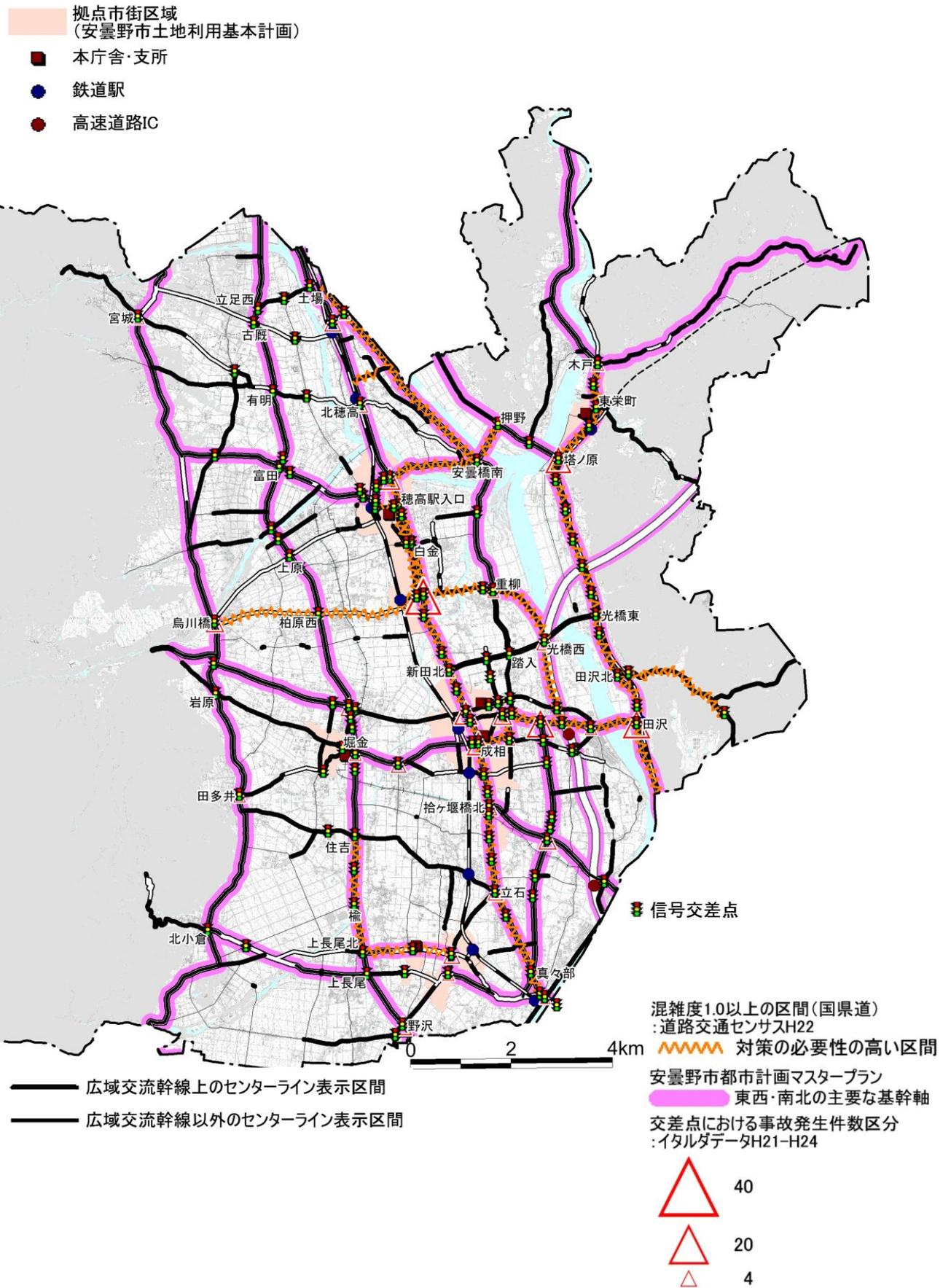


図 5-2-2 方針 II に関連する主な情報の整理

## ◆方針Ⅲ（まちの魅力を高める道路整備）に基づく主な整備検討ポイント

### 1) 「公共交通機関の利用促進」の視点

#### ○南北方向の路線

- ・明科駅への主要なアクセス路となる国道 19 号（明科市街地内）の整備水準の向上

#### ○東西方向の路線

- ・大糸線の各駅へのアクセス路となる道路の整備水準の向上
- ・各地域から高速バス停（安曇野 IC 等）へのアクセス性の向上

### 2) 「自転車による回遊性の向上」の視点

#### ○南北方向の路線

- ・観光・レクリエーション的な自転車利用も多い穂高地域の西山山麓（山麓保養区域）における安全かつ快適な自転車道の整備
- ・市内の自転車道の骨格として、既存のあづみ野やまびこ自転車道と接続して環状化を図る国道 147 号東側の自転車道の整備

#### ○東西方向の路線

- ・市内でも特に観光客の多い大王わさび農場と穂高地域の西山山麓を結ぶ路線上の自転車道の整備（穂高駅へのアクセス性の向上）

### 3) 「歩いて楽しいまちづくりの促進」の視点

#### ○南北方向の路線

- ・千国街道の保高宿を中心にした歩いて楽しいまちづくり（穂高市街）や、かつて「豊科銀座」として栄えた国道 147 号沿いの商店街におけるまちづくり（豊科市街）の基幹となる道路の代替路整備（通過交通が多く、歩行者を優先にした道路整備が困難な状況）
- ・明科市街のメインスリートである国道 19 号における歩道整備

#### ○東西方向の路線

- ・三郷市街や堀金市街を貫く路線上の歩道整備

### 4) 「観光交流・物流機能の強化」の視点

#### ○南北方向及び東西方向の路線

- ・安曇野 IC や梓川スマート IC から市内各地に分布する工場団地や、北アルプスの登山口や観光施設等が多数ある西側の山麓方面に円滑にアクセスできる道路整備（豊科や穂高の混雑する市街地を回避できるルートの必要性、目的地までの右左折の低減）



図 5-2-3 方針Ⅲに関連する主な情報の整理

### (3) 計画道路ネットワーク（目標とする道路網）

整備内容をまとめるにあたり、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道路軸を基本に、未整備の都市計画道路のほか新たに必要路線を見だし、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。一部都市計画道路を含め、主な新規路線の設定理由については以下のとおりである。

#### ■ 路線A（松本糸魚川連絡道路）

- 長野自動車道等の高規格幹線道路と一体となった広域的な高速交通ネットワークの構築
  - 大北地域への基軸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 IC－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号高家バイパス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IC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IC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

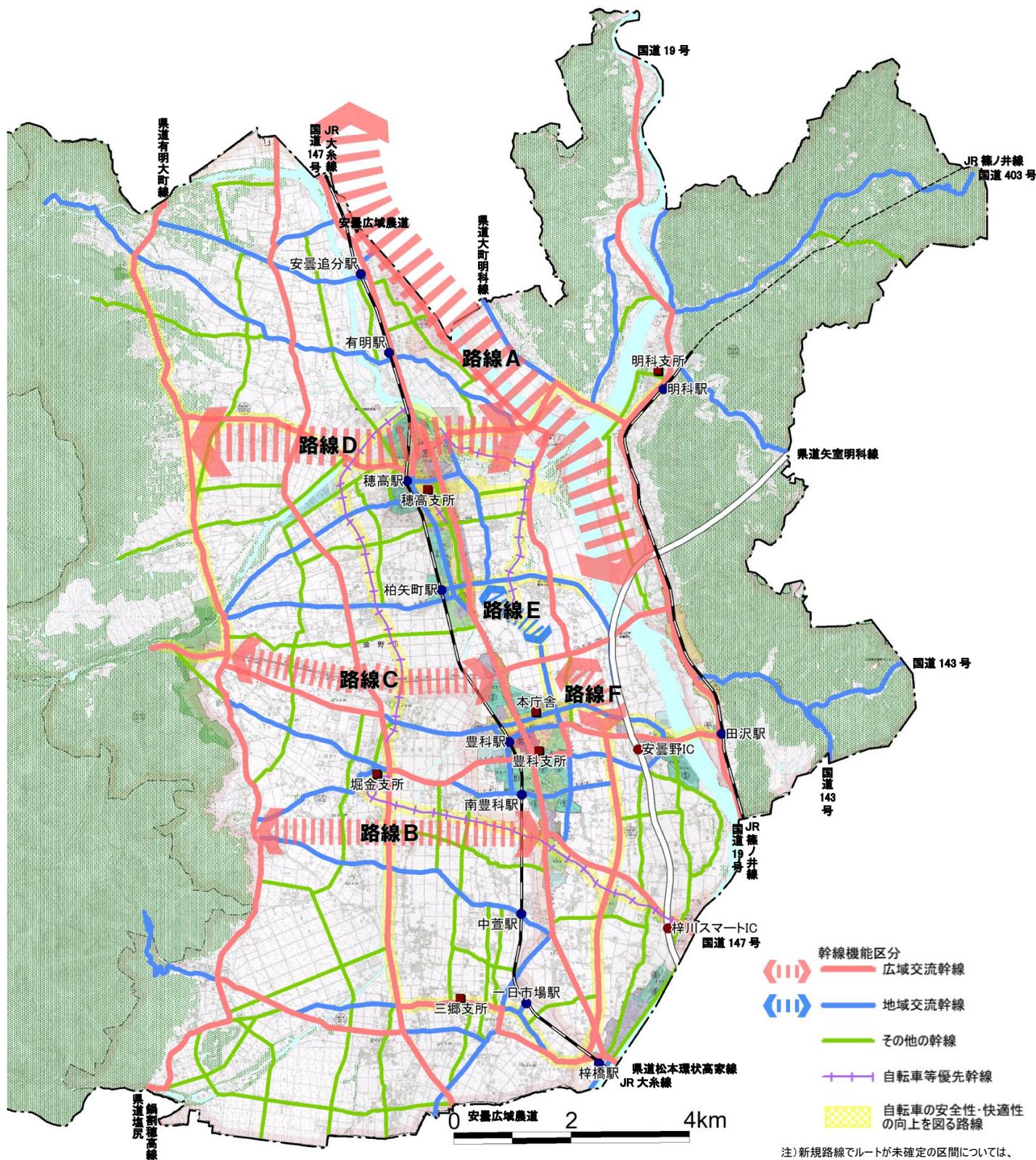


図 5-3 計画道路ネットワーク（目標とする道路網）

## (4) 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（平成46年度まで）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・自転車の安全な同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げられている。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付ける。

#### 〔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付ける。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。

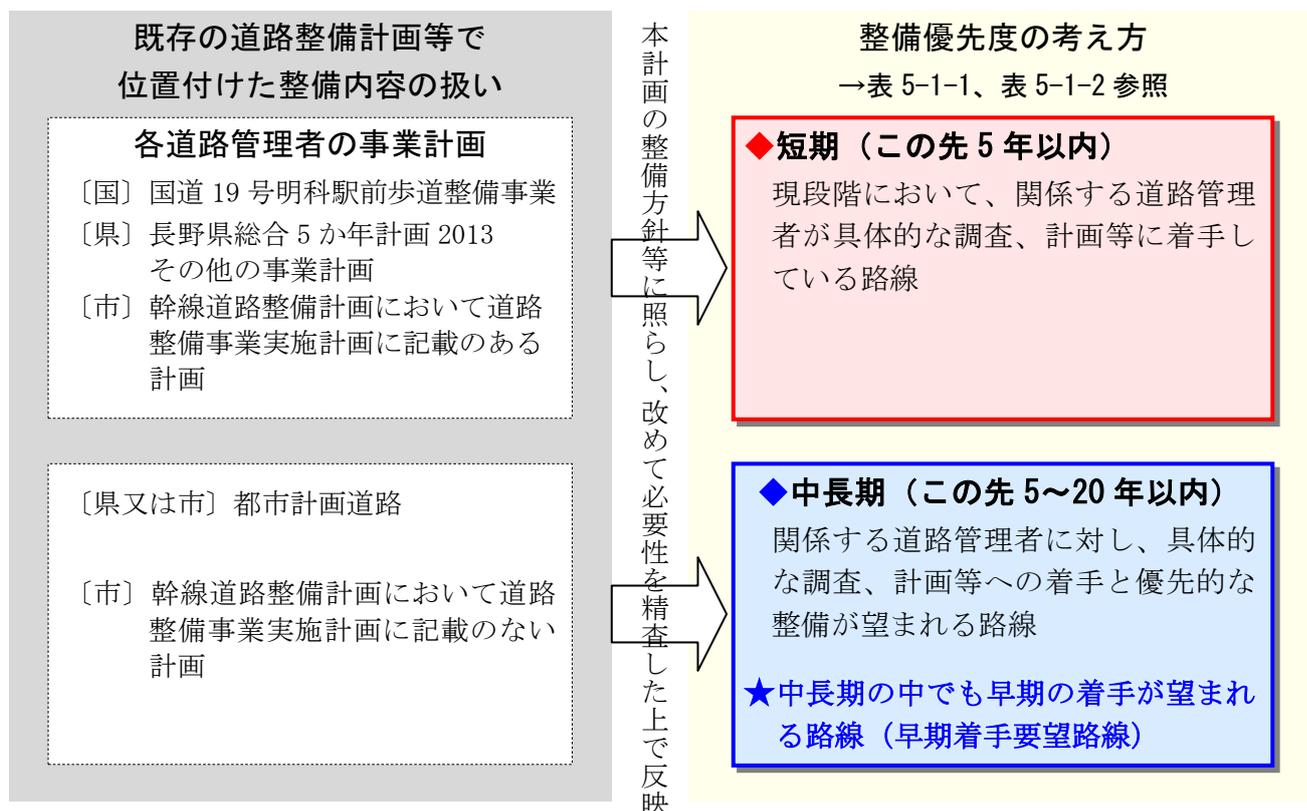


図5-4 整備優先度及び整備内容の設定方針のフロー

② 整備箇所別の整備内容

現在の道路の整備状況を踏まえ、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5-19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	国道403号(新矢越トンネル)	1.1	道路新設・改築										県	◆		
8	県	穂高明科線(常盤橋付近)	0.7	道路改築・橋梁架替	○	○			○					県	◆		
9	県	有明大町線(鼠穴橋付近)	0.9	道路改築・橋梁架替	○	○			○				○	県	◆		
10	県	塩尻鍋割穂高線・小岩岳穂高(停)線(小岩岳)	1.1	道路改築(自転車通行帯設置)	○	○		○					○	県	◆		
11	県	塩尻鍋割穂高線(塚原)	0.5	道路改築(自転車通行帯設置)	○	○							○	県	◆		
12	県	安曇野IC堀金線(大口沢)	0.2	道路改築	○	○			○					県	◆		
13	県	田多井中菅豊科線(中菅)	0.2	道路改築	○	○					○			県	◆		
14	県	小倉梓橋(停)線(下長尾①)	0.4	道路改築	○	○			○					県	◆		
15	県	大町明科線(堂木戸)	0.3	道路改築	○	○			○					県	◆		
16	県	国道147号(新田)	—	交差点改良	○	○		○	○					県	◆		
17	県	梓橋田沢(停)線(真々部)	0.3	歩道整備	○	○			○				○	県	◆		
18	県	国道147号(神田町北)	0.5	歩道整備	○	○							○	県	◆		
19	県	中堀一日市場(停)線(二木)	0.4	歩道整備	○	○			○				○	県	◆		
20	県	安曇野IC堀金線(田尻)	0.4	歩道整備	○	○	○							県	◆		
21	県	国道403号(潮～山中)	0.9	歩道整備	○	○			○					県	◆		
22	県	塚原穂高(停)線(穂高駅前通り)	0.5	自転車通行帯設置	○	○					○	○	○	県	◆		
23	県	小岩岳穂高(停)線(穂高駅前北～小岩岳、富田橋)	4.0	道路改築・橋梁架替(自転車通行帯設置)	○	○							○	県		★	
24	県	国道403号(名九鬼)	0.8	道路改築	○	○							○	県		★	
25	県	梓橋田沢(停)線(梓橋)	0.2	橋梁架替・交差点改良	○	○	○	○		○				県		★	
26	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		★	
27	県	中堀一日市場(停)線(住吉、上長尾北～住吉)	3.0	交差点改良・歩道整備	○	○		○	○				○	県		★	
28	県	国道147号(本吉町)	—	交差点改良	○	○	○	○			○			県		★	
29	県	梓橋田沢(停)線(立石)	—	交差点改良	○	○	○	○						県		★	
30	県	国道147号(穂高橋～神田町北)	0.7	歩道整備	○	○	○							県		★	
31	県	中堀一日市場(停)線(明盛)	1.3	歩道整備	○	○			○				○	県		★	
32	県	安曇野IC堀金線(田多井～田尻)	0.8	歩道整備	○	○	○							県		★	
33	県	国道403号(山中)	0.8	歩道整備	○	○							○	県		★	
34	新規	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)		◆	
35	新規	公園線(都市計画道路)	4.7	道路新設				○	○	○			○	(県)		◆	
36	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		◆	
37	県	国道147号(新田～成相)	0.7	道路改築	○	○	○	○	○				○	県		◆	
38	県	波田北大妻豊科線(一日市場～野沢)	2.7	道路改築	○	○	○	○	○				○	県		◆	
39	県	柏原穂高線(鳥川橋～穂高)	3.2	道路改築	○	○			○				○	県		◆	
40	県	塚原穂高(停)線(鳥川橋～柏矢町)	3.9	道路改築	○	○			○					県		◆	
41	県	小倉梓橋(停)線(北小倉)	3.0	道路改築	○	○			○				○	県		◆	
42	県	小倉梓橋(停)線(下長尾②)	0.8	道路改築	○	○			○					県		◆	
43	県	塩尻鍋割穂高線(岩原)	0.5	道路改築	○	○			○					県		◆	
44	県	大町明科線(上押野)	0.9	道路改築	○	○								県		◆	
45	県	安曇野IC堀金線(上堀)	1.5	交差点改良・歩道整備	○	○		○	○				○	県		◆	
46	県	柏矢町田沢(停)線(光橋西)	—	交差点改良	○	○		○	○					県		◆	
47	県	塩尻鍋割穂高線(小岩岳～鳥川橋)	2.5	歩道整備(自転車通行帯設置)	○	○							○	県		◆	
48	県	塩尻鍋割穂高線・有明大町線(宮城～小岩岳)	2.6	歩道整備	○	○							○	県		◆	
49	県	槍ヶ岳矢村線・塩尻鍋割穂高線(古厩)	2.4	歩道整備	○	○							○	県		◆	
50	県	国道147号(柏矢町南～新田北)	1.0	歩道整備	○	○	○	○					○	県		◆	
51	県	国道147号(新田北～新田)	0.3	歩道整備	○	○	○	○					○	県		◆	
52	県	松本環状高家線(上真々部)	0.8	歩道整備	○	○								県		◆	
53	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		◆	
54	県	国道147号(松川村境～島新田)	1.7	歩道整備	○	○	○	○						県		◆	
55	県	国道147号(島新田～穂高橋)	2.4	歩道整備	○	○	○	○						県		◆	
56	県	下木戸有明(停)線(青木花見・狐島)	1.7	歩道整備	○	○								県		◆	
57	県	穂高明科線(狐島)	0.7	歩道整備	○	○			○					県		◆	
58	県	穂高(停)線(礫山美術館入口～穂高駅前)	0.4	歩道改築	○	○							○	県		◆	
59	県	小倉梓橋(停)線(小倉)	2.0	歩道整備	○	○							○	県		◆	
60	県	小倉梓橋(停)線(七日市場)	1.1	歩道整備	○	○							○	県		◆	
61	県	塩尻鍋割穂高線(田多井)	0.1	歩道整備	○	○								県		◆	
62	県	田多井中菅豊科線(田多井)	0.2	歩道整備	○	○								県		◆	
63	県	矢室明科線(大足)	0.6	歩道整備	○	○								県		◆	
64	県	穂高明科線(萩原)	1.1	歩道整備	○	○								県		◆	

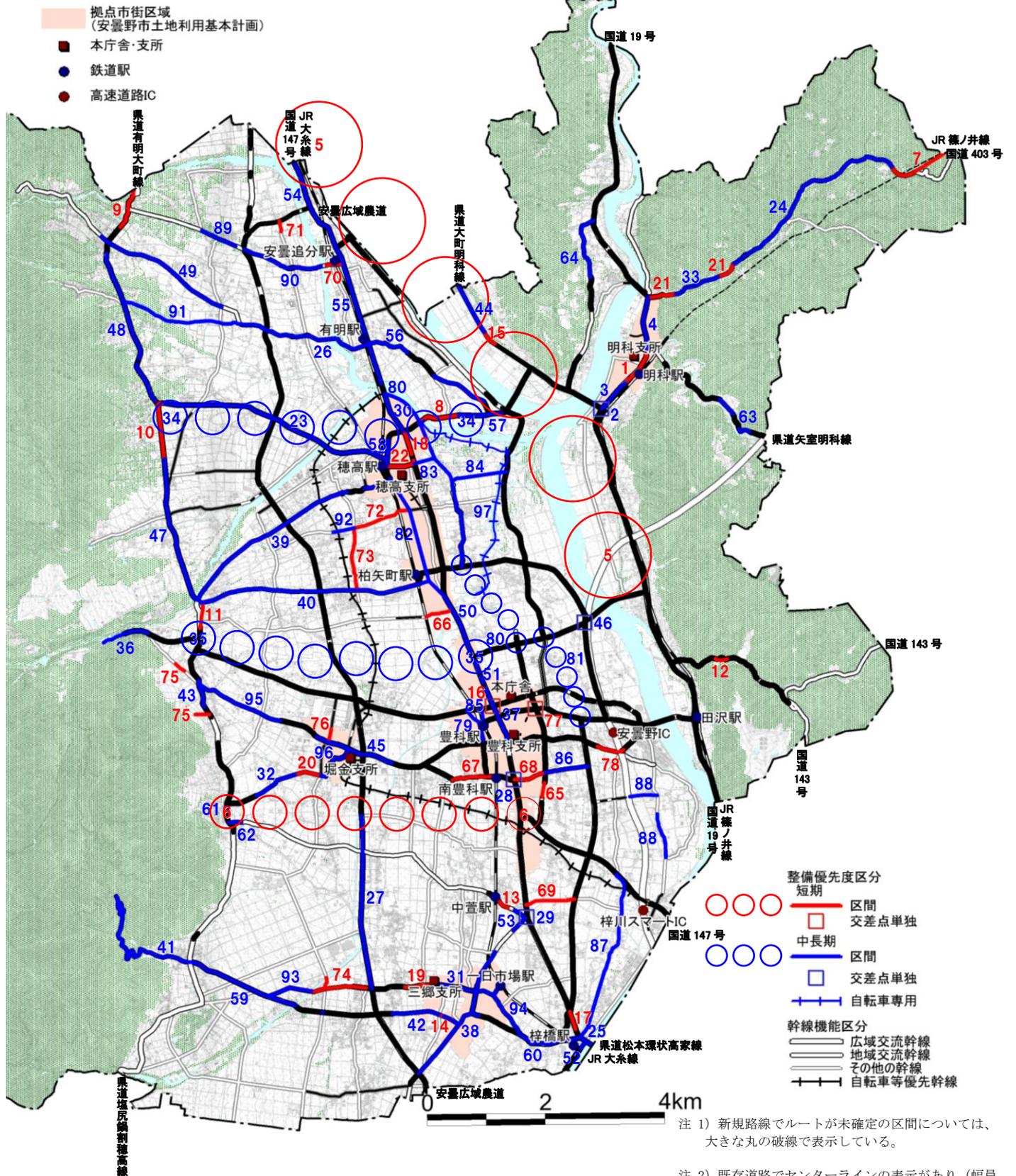
※番号は5-19ページの図上の番号と対応している。中長期の「整備優先度」で★になっている箇所は「早期着手要望路線」を意味する。注) 番号の若い方が整備の優先順位が高いということではない。「想定事業主体」で( )を付している箇所については県または市との協議を要する。区間延長はGIS(地理情報システム)による図上での計測に基づく参考値である。

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																	
65	新規	東町通線(都市計画道路)	0.3	道路新設	○			○							(市)	◆	
66	新規	柏矢町南・矢原	0.5	道路新設	○			○							市	◆	
67	市	本村	0.7	道路改築・交差点改良	○	○			○						市	◆	
68	市	吉野線(都市計画道路)	0.5	道路改築	○	○		○							市	◆	
69	市	下鳥羽・上鳥羽	0.8	道路改築	○				○						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	穂高南小南側の東西動線	1.0	道路改築	○	○									市	◆	
73	市	穂高南小南側の南北動線	1.1	道路改築	○	○									市	◆	
74	市	上長尾	1.1	道路改築	○	○									市	◆	
75	市	国営公園周辺	0.4	道路改築	○									○	市	◆	
76	市	堀金市街の南北動線	0.2	道路改築	○	○		○							市	◆	
77	市	見岳町	-	交差点改良	○	○	○	○							市	◆	
78	市	寺所南～安曇野IC南	0.5	歩道整備	○										市	◆	
79	新規	西町線(都市計画道路)	0.6	道路新設	○			○						○	(市)		◆
80	新規	穂高橋～細萱(都市計画道路の町東線を含む)	3.0	道路新設・改築	○			○	○					○	(市)		◆
81	新規	安曇野IC西北側の南北動線	1.2	道路新設(自転車通行帯設置)	○			○	○					○	(市)		◆
82	新規	三枚橋線・町西線(都市計画道路)	2.0	道路新設	○			○	○					○	(市)		◆
83	新規	穂高駅前通り先線	2.4	道路新設	○			○						○	(市)		◆
84	市	等々力	0.9	道路改築(自転車通行帯設置)	○	○								○	市		◆
85	市	豊科駅北側	0.2	道路改築	○									○	市		◆
86	市	吉野簡易郵便局～吉野東	0.7	道路改築	○	○								○	市		◆
87	市	高家	3.0	道路改築	○	○								○	市		◆
88	市	熊倉	1.2	道路改築	○	○									市		◆
89	市	新屋	0.6	道路改築	○									○	市		◆
90	市	古厩	1.3	道路改築	○	○									市		◆
91	市	小岩岳	2.5	道路改築	○									○	市		◆
92	市	神田橋東側	0.4	道路改築	○	○			○						市		◆
93	市	東小倉～上長尾	0.7	道路改築	○	○									市		◆
94	市	一日市場～七日市場	0.8	道路改築	○									○	市		◆
95	市	岩原～倉田	1.5	道路改築	○	○	○								市		◆
96	市	堀金市街の東西動線	0.8	道路改築	○	○	○								市		◆
97	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5-19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。



※この図の赤字または青字の番号は 5-15、5-17 の整備箇所一覧表の番号と対応している。

図 5-5 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