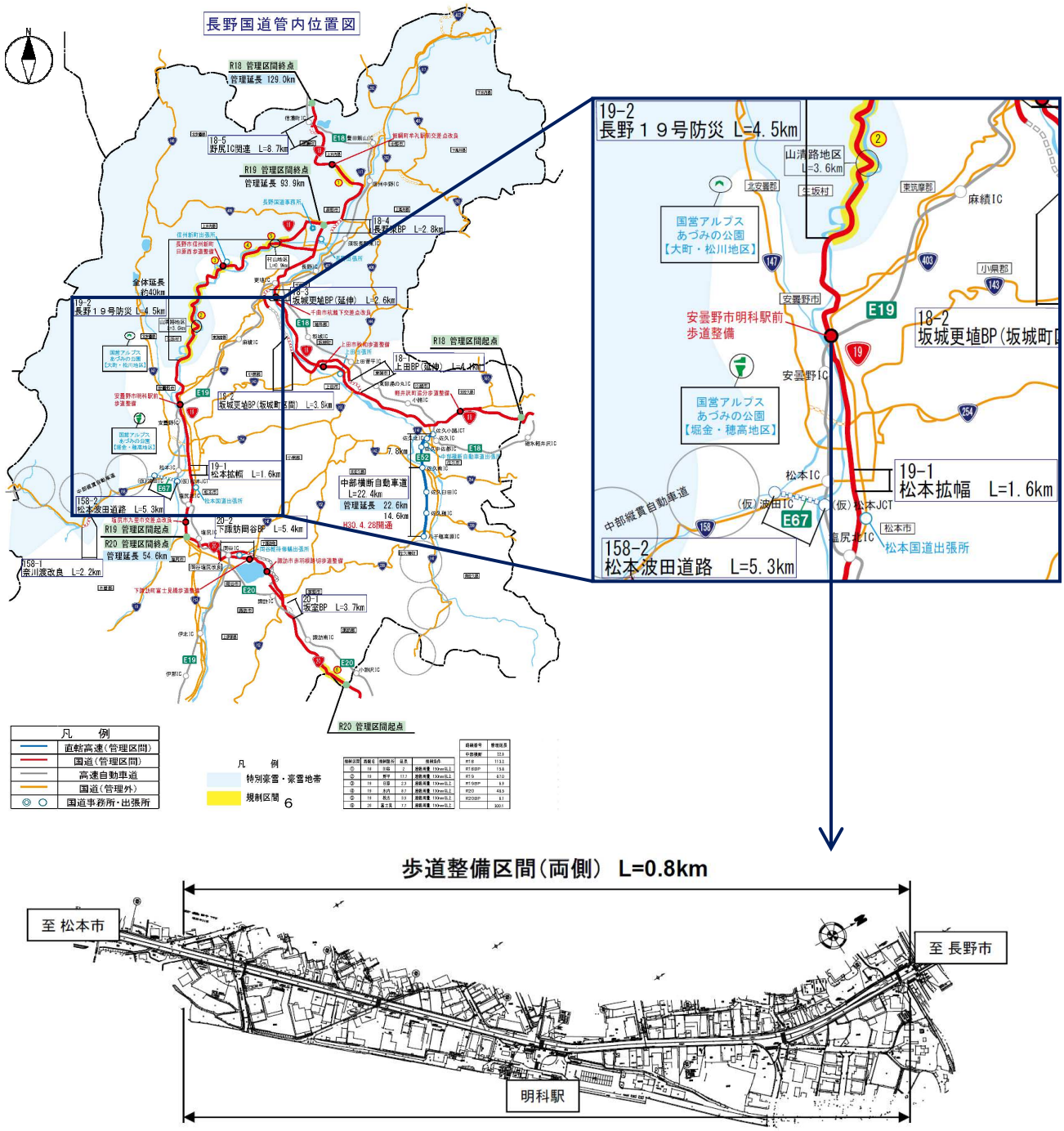
第２章　上位･関連計画の概要及び道路を取り巻く現状

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、ＪＲ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っ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。

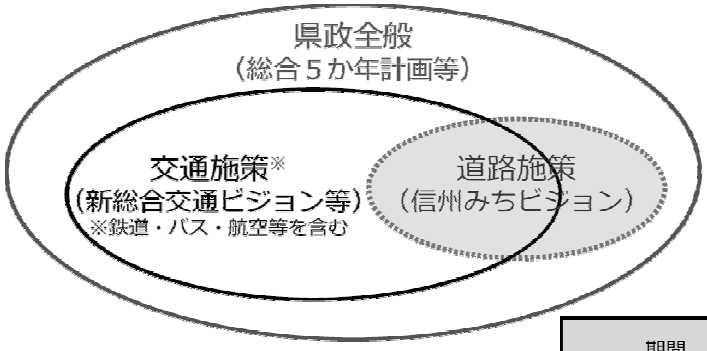
◆主な施策（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

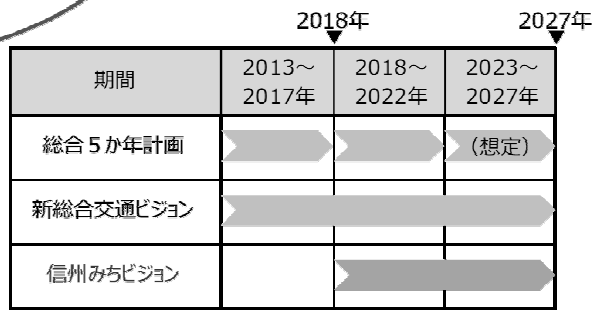
○中部横断自動車道や中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道の整備を促進するとともに、松本糸魚川連絡道路の整備を推進

○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





資料：信州みちビジョン

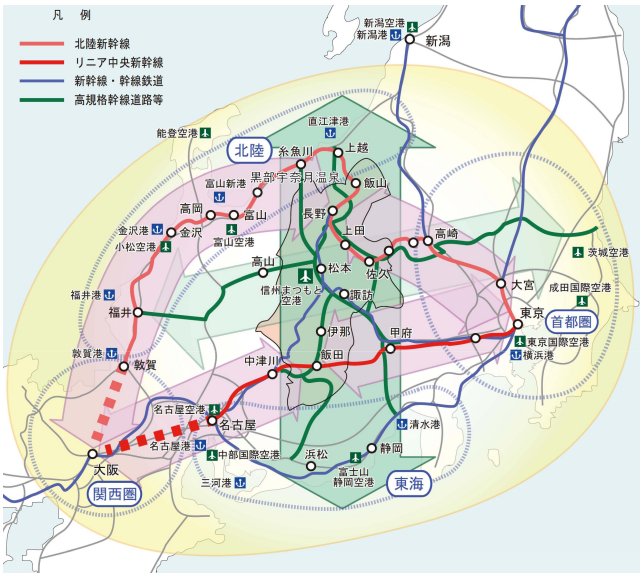
（２）長野県新総合交通ビジョン

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。

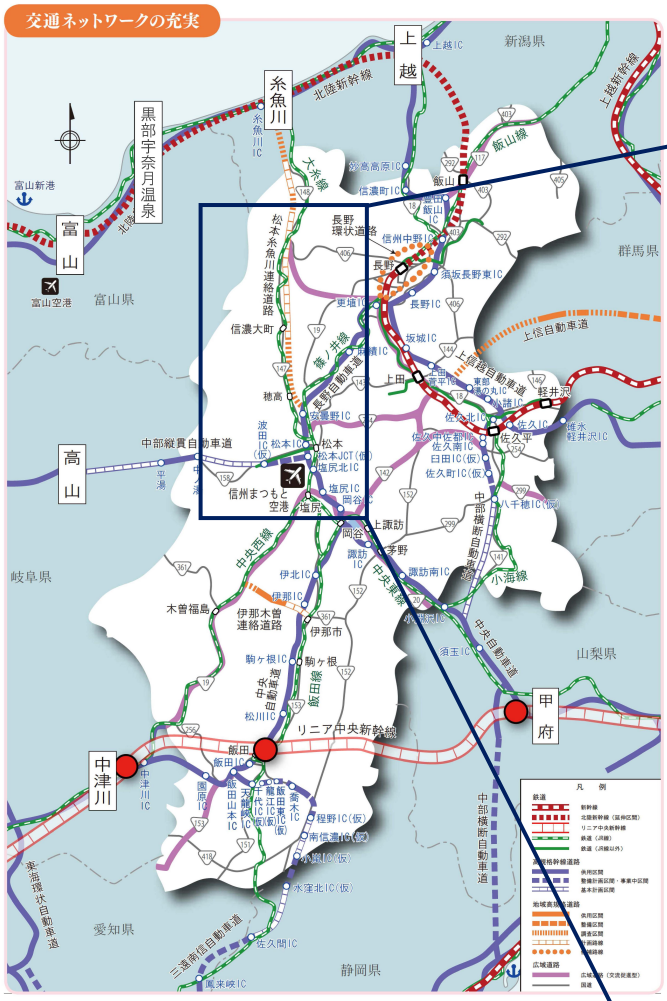
将来像１　長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保

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

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❶～❹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。

長野県のめざす姿

❶産業の生産性が高い県
・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。

❷人をひきつける快適な県
・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。

❸いのちを守り育む県
・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。

❹誰にでも居場所と出番がある県
・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。

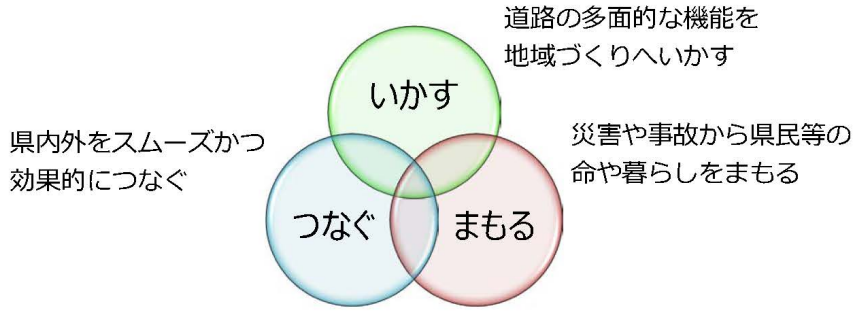
今後はこの３要素をバランスよく進めていくことが重要であるため、上記を本ビジョンの基本目標とします。

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



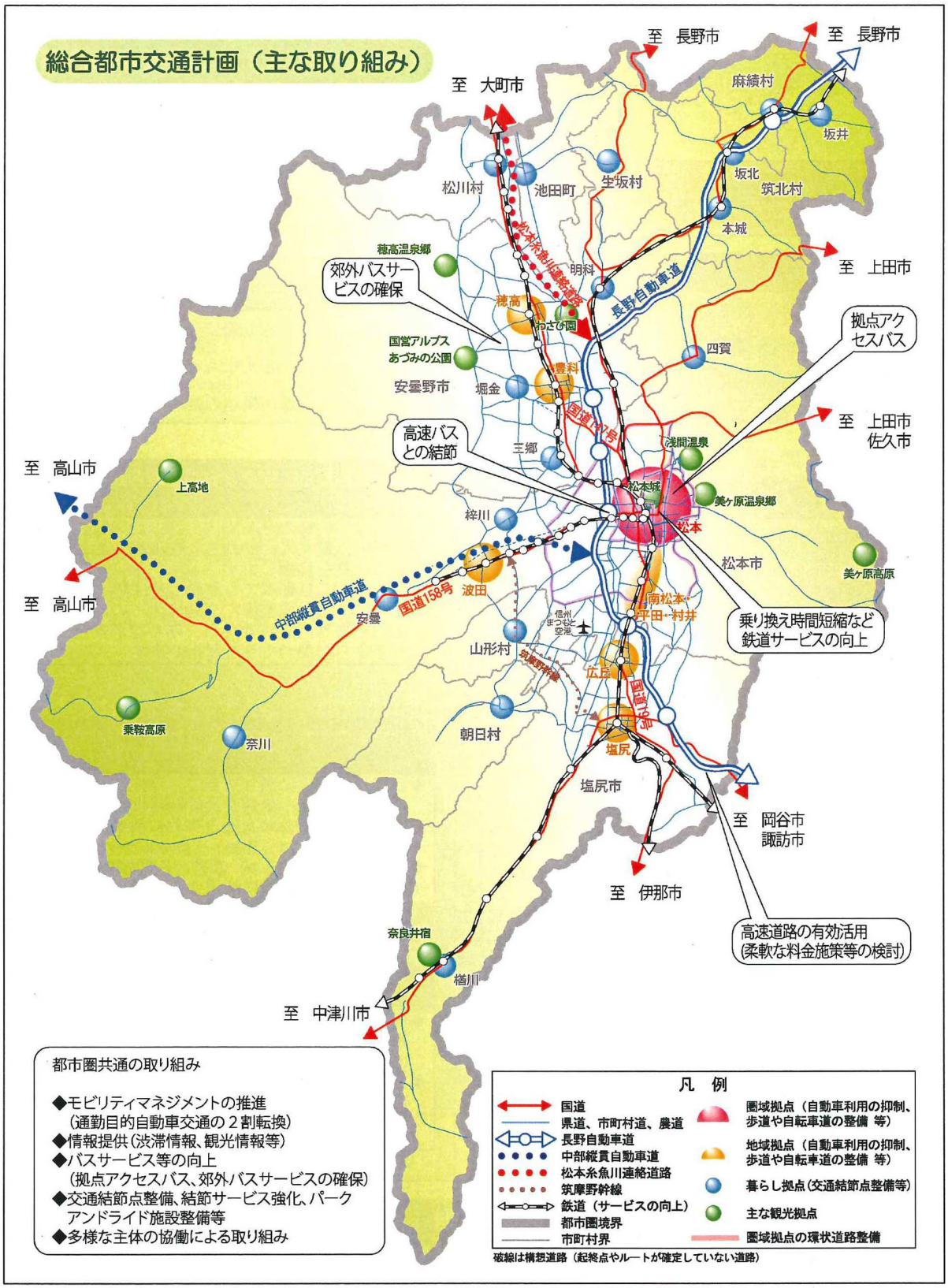
重点分野　持続可能で快適な暮らし　県土の強靭性　観光や産業の振興

資料：信州みちビジョン

図 2-3　基本目標と基本方針

（４）松本都市圏総合都市交通計画

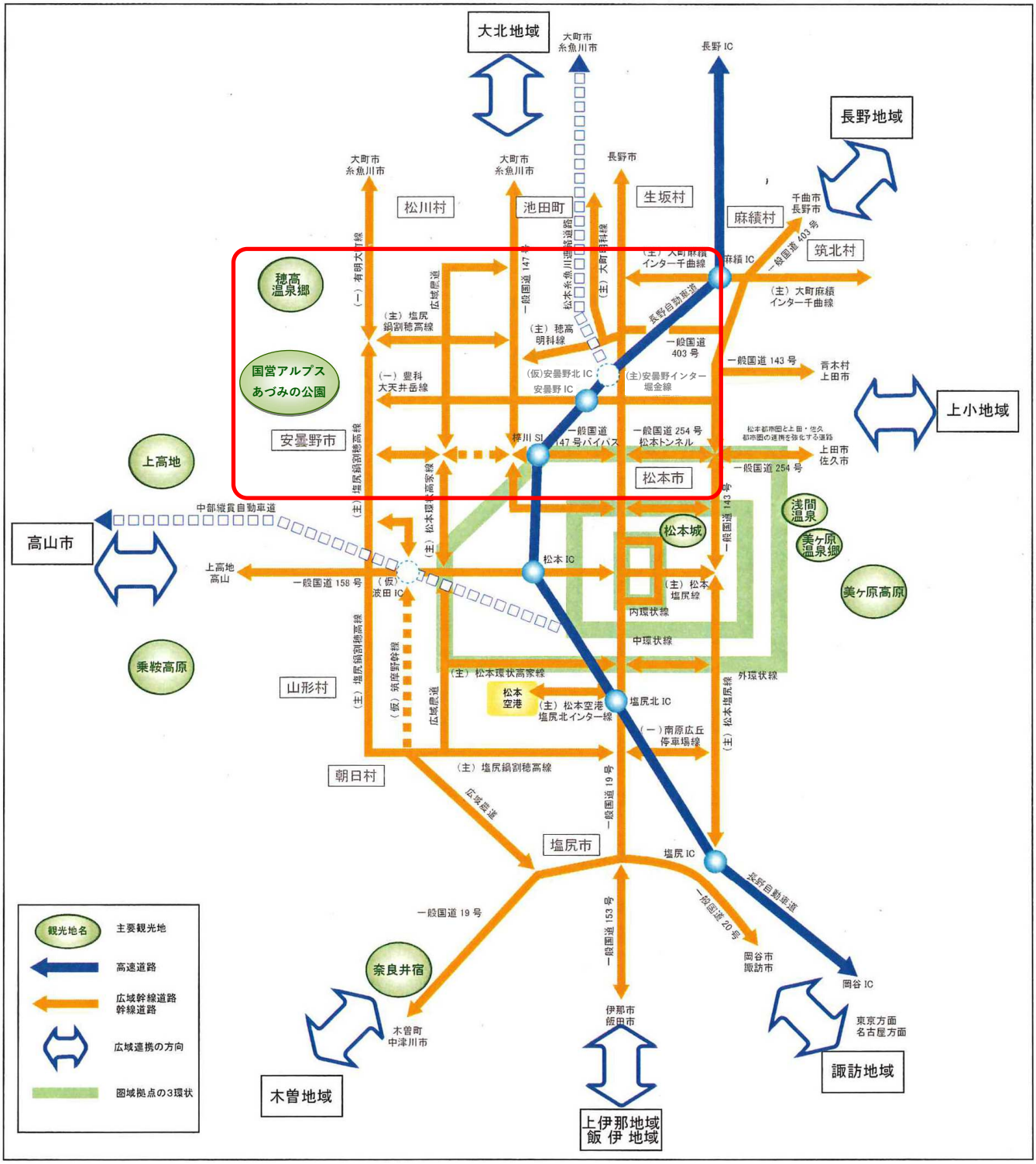
平成 23（2011）年３月に策定された『松本都市圏総合都市交通計画』では、「幹線道路の整備も行いながら、車から他の交通手段への転換促進を含め、望ましい交通体系を構築すること」を基本方針に掲げ、都市圏の将来像の実現に向けての主な取り組みを示した総合都市交通計画（下図）と将来道路網（次ページ図）を示している。



資料：松本都市圏総合都市交通計画

図 2-4　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。



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。

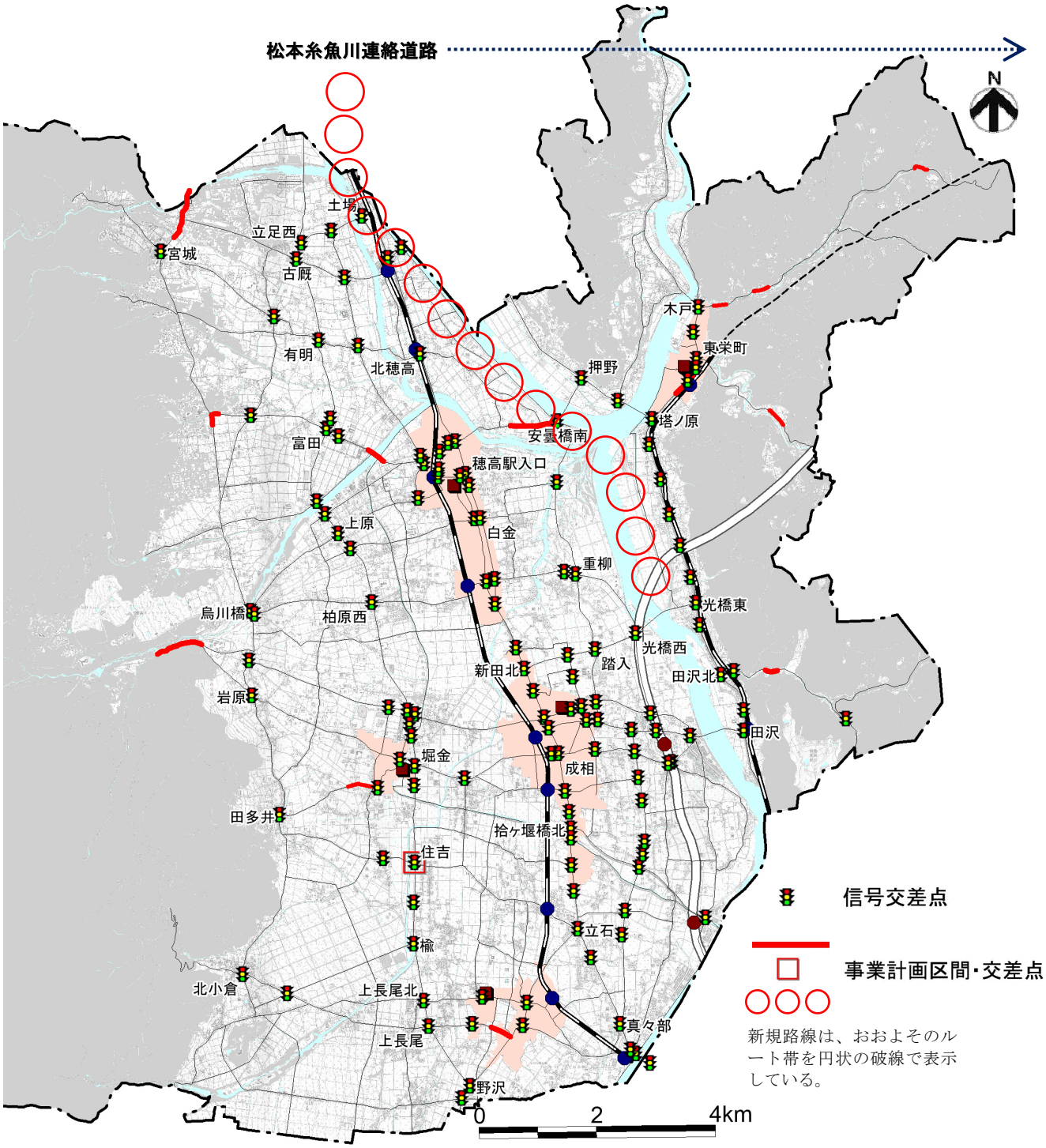
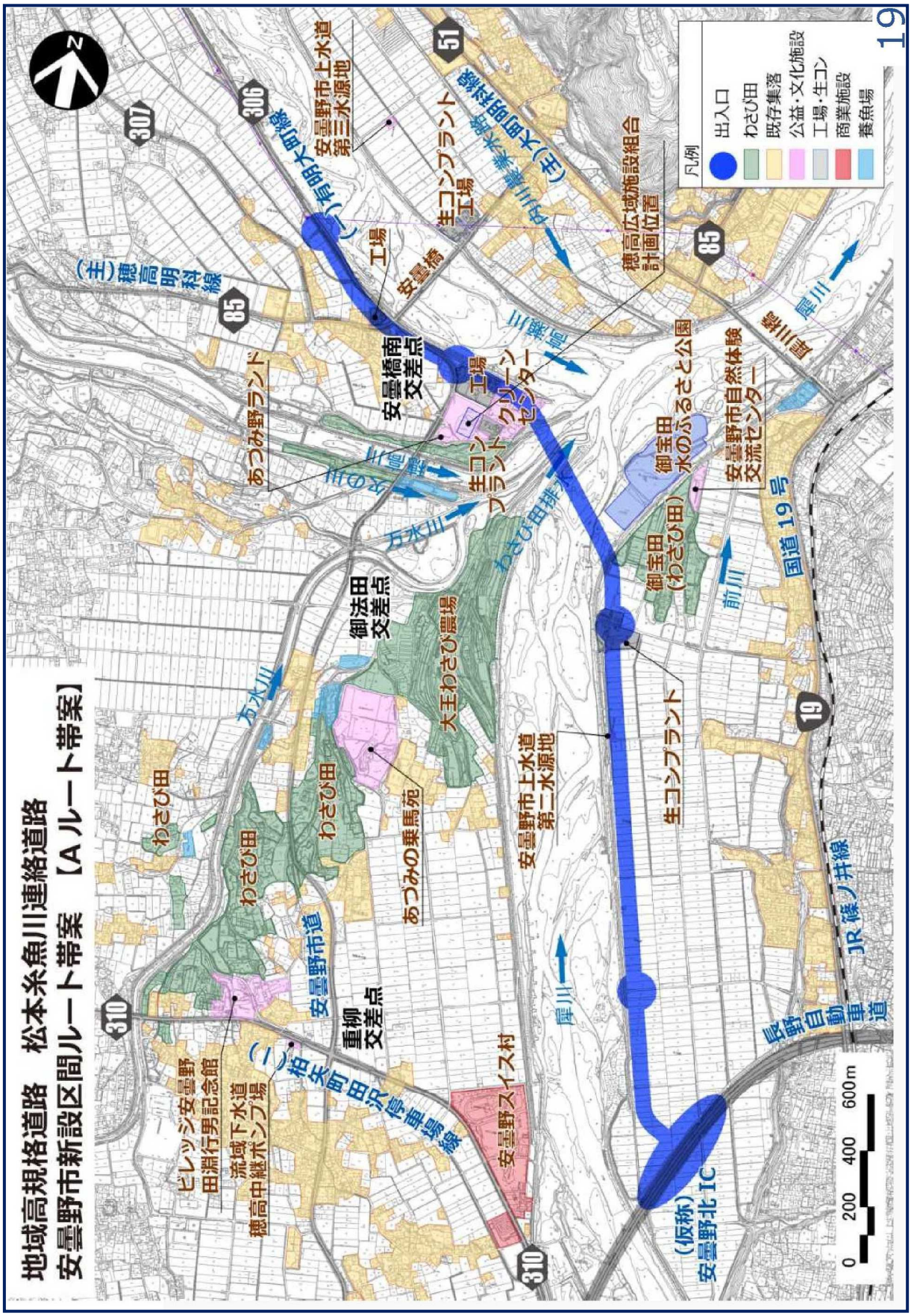


図 2-6　国道及び県道の道路整備の事業計画区間



※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

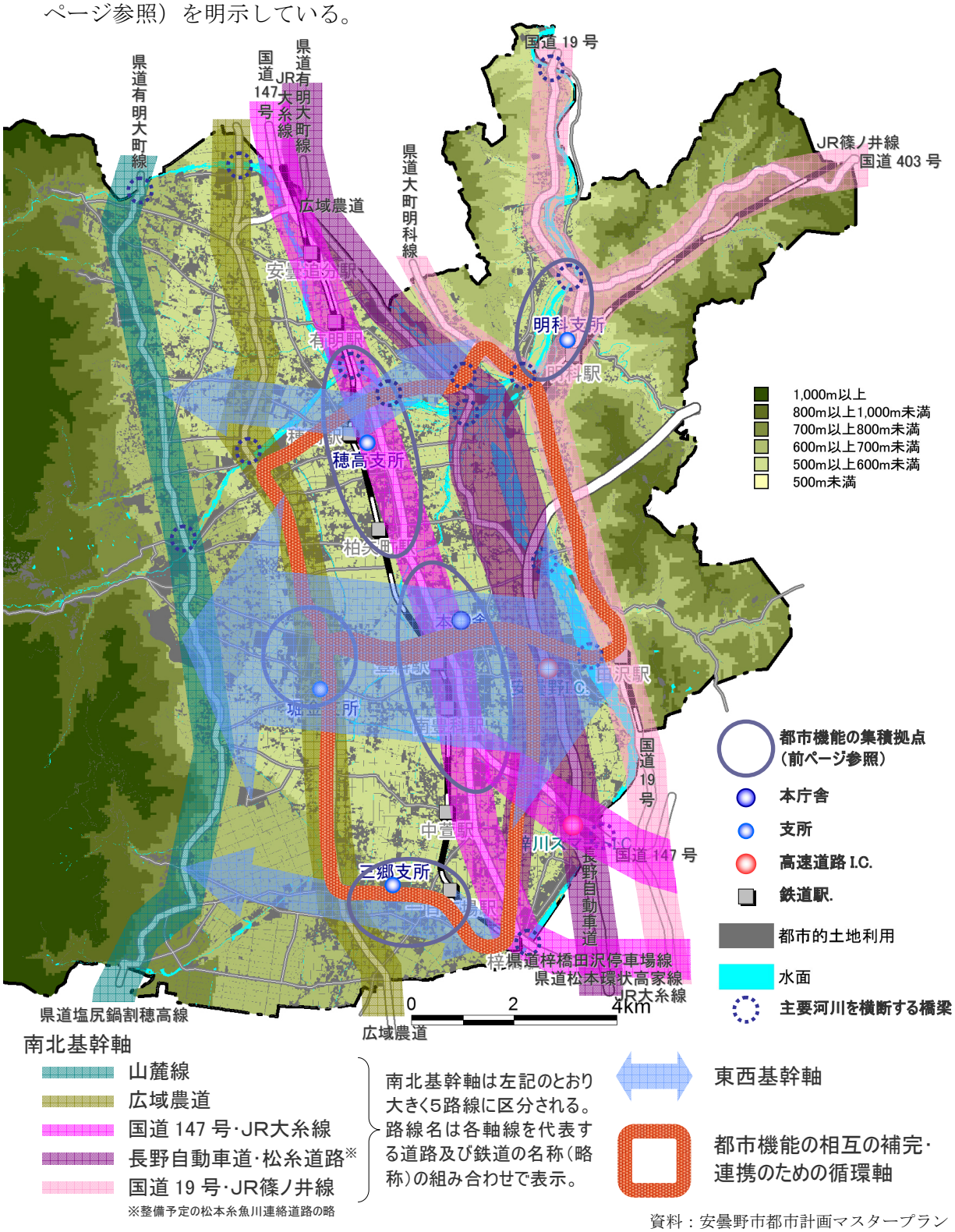
・道路や橋梁などの長寿命化と適正な維持管理に努め、安全で安心な道路環境の整備を進めます。

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にように整理し、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。



資料：安曇野市都市計画マスタープラン

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

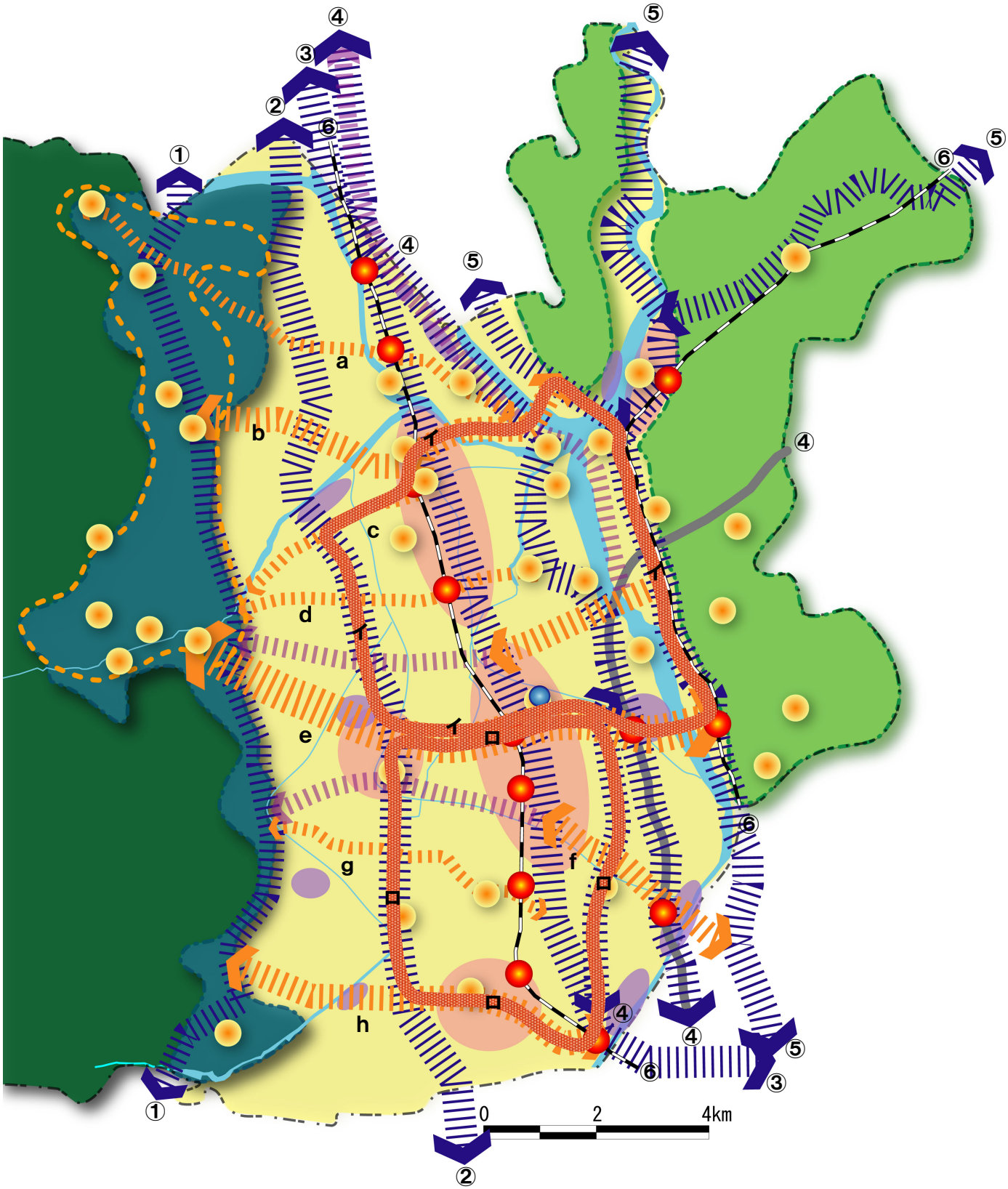


図 2-9　目指すまちの基本構造

■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

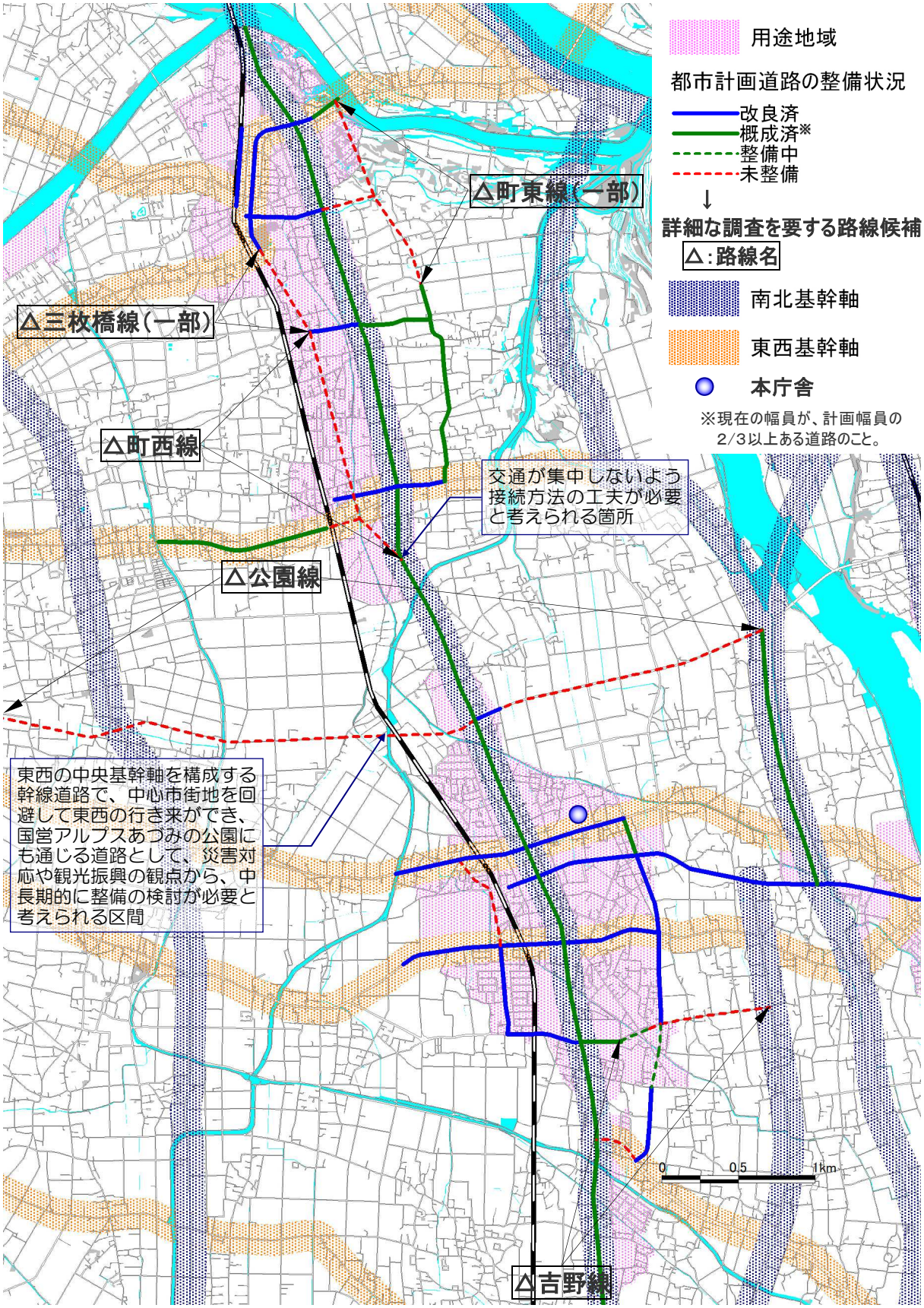
（３）安曇野都市計画道路

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	

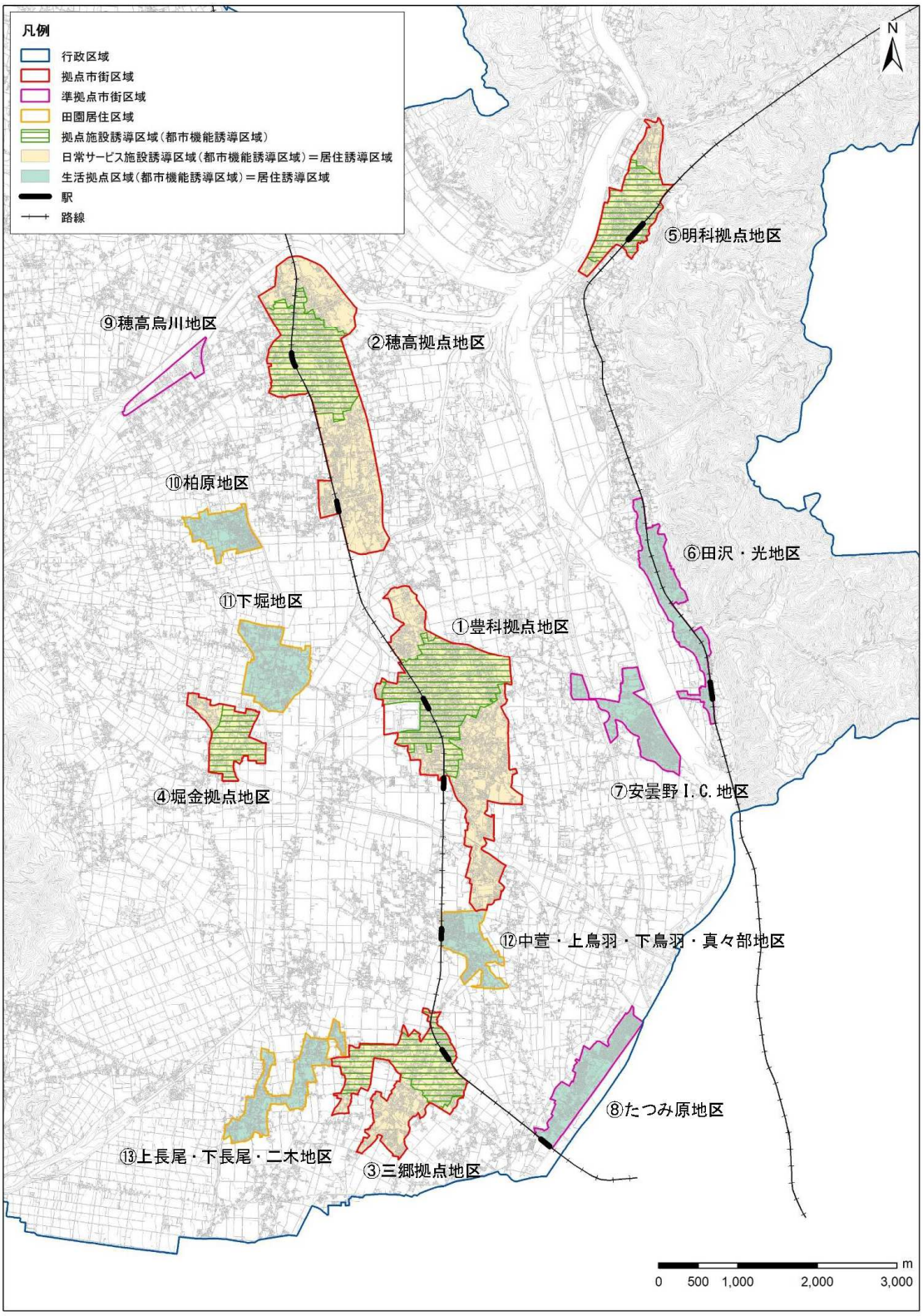


※資料：安曇野市都市計画マスタープラン

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にように定めている。

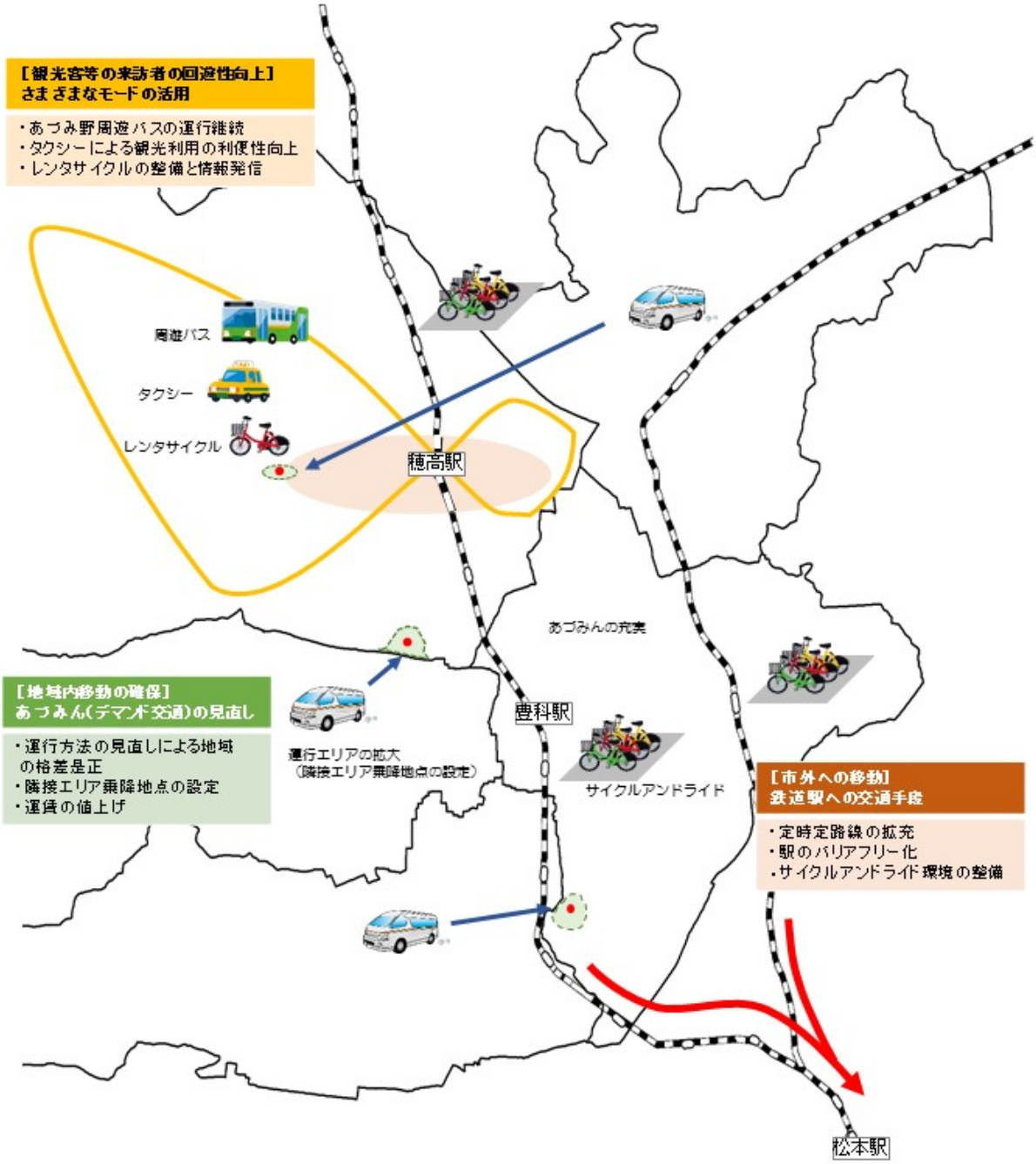


※資料：安曇野市立地適正化計画

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。

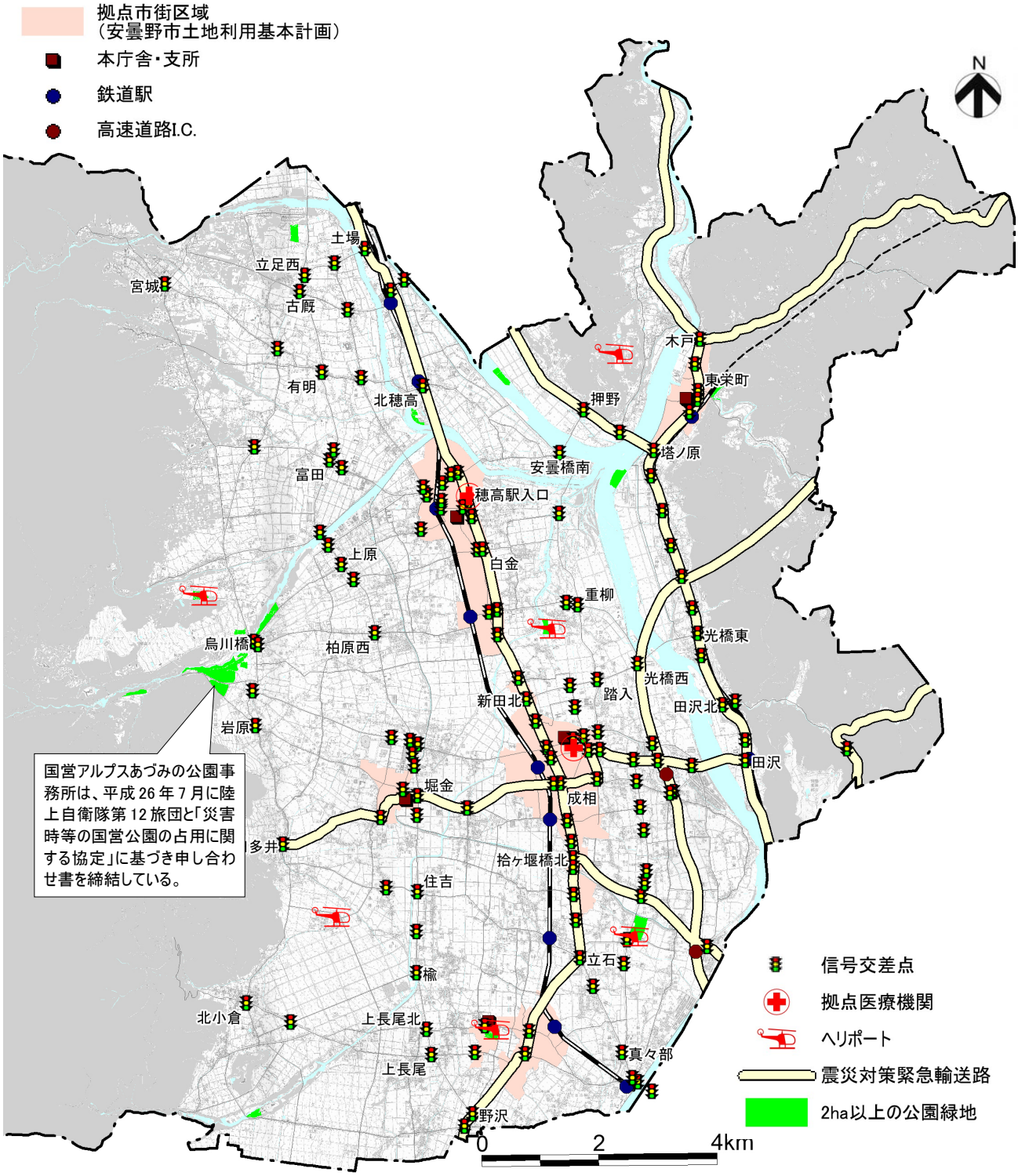


資料：安曇野市政策経営課

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。



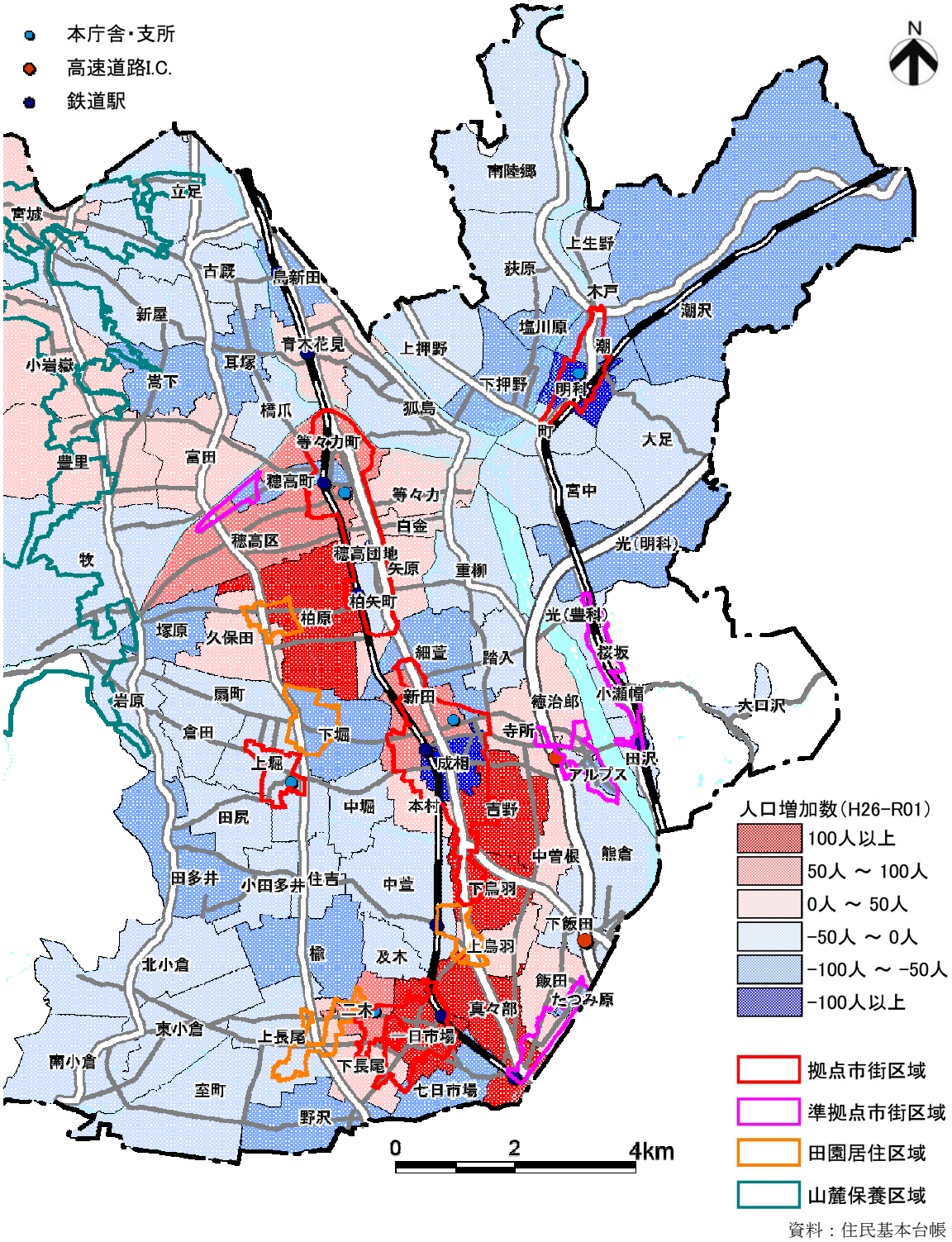
※「震災対策緊急輸送路」として位置付けられている路線（長野県地域防災計画　令和元年度修正）
：長野自動車道、国道 19 号、国道 143 号、国道 147 号、国道 403 号、県道 51 号(主要地方道大町明科線)、県道 57 号(主要地方道安曇野インター堀金線)、県道 315 号(一般県道波田北大妻豊科線)、広域農道（一部市道を含む）
〈補足〉本市を含む松本圏域の災害拠点病院は信州大学医学部附属病院（松本市旭 3-1-1）

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。

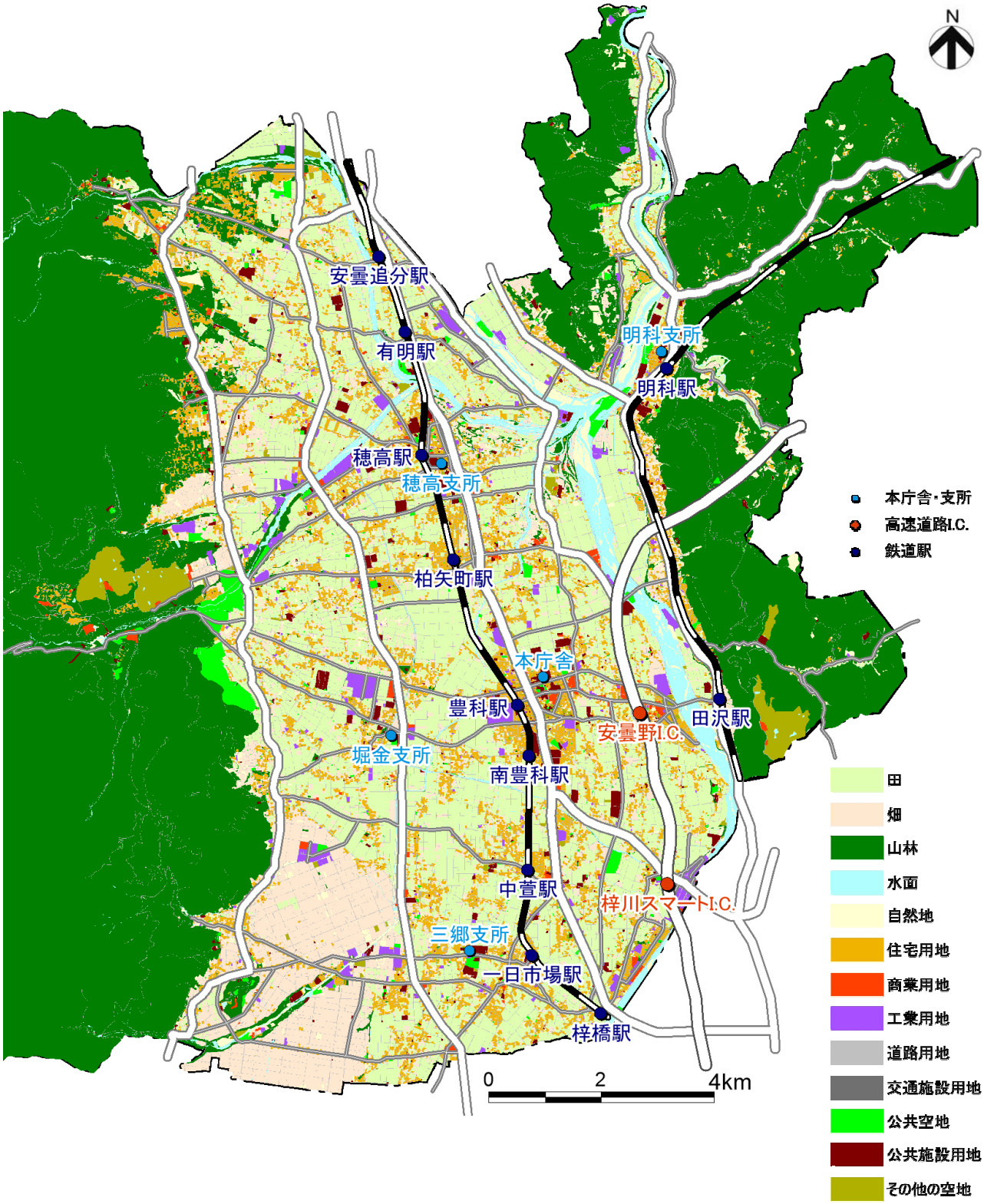


資料：住民基本台帳

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。

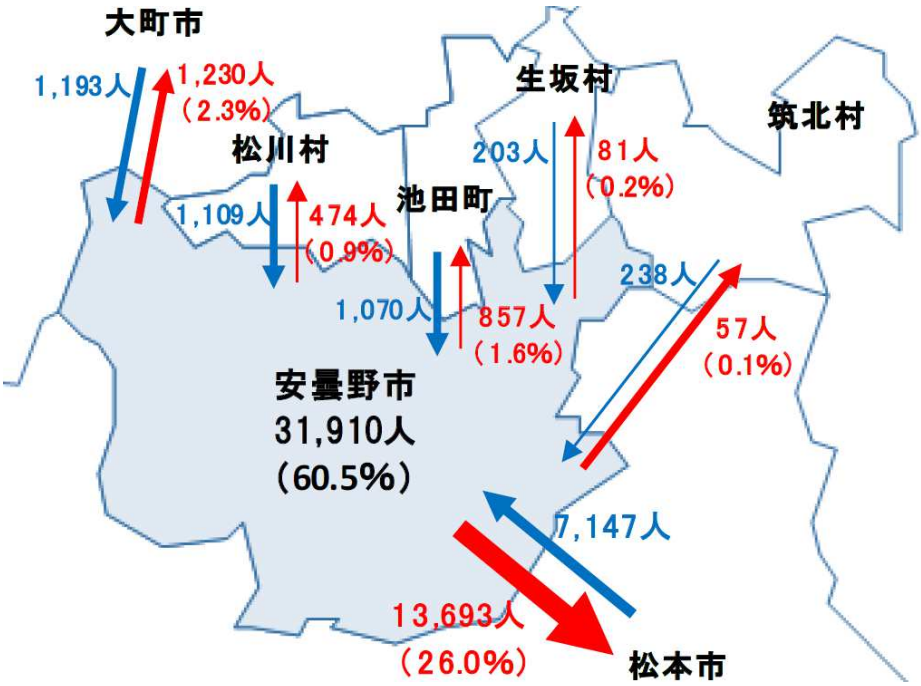


※資料：安曇野市都市計画基礎調査

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。

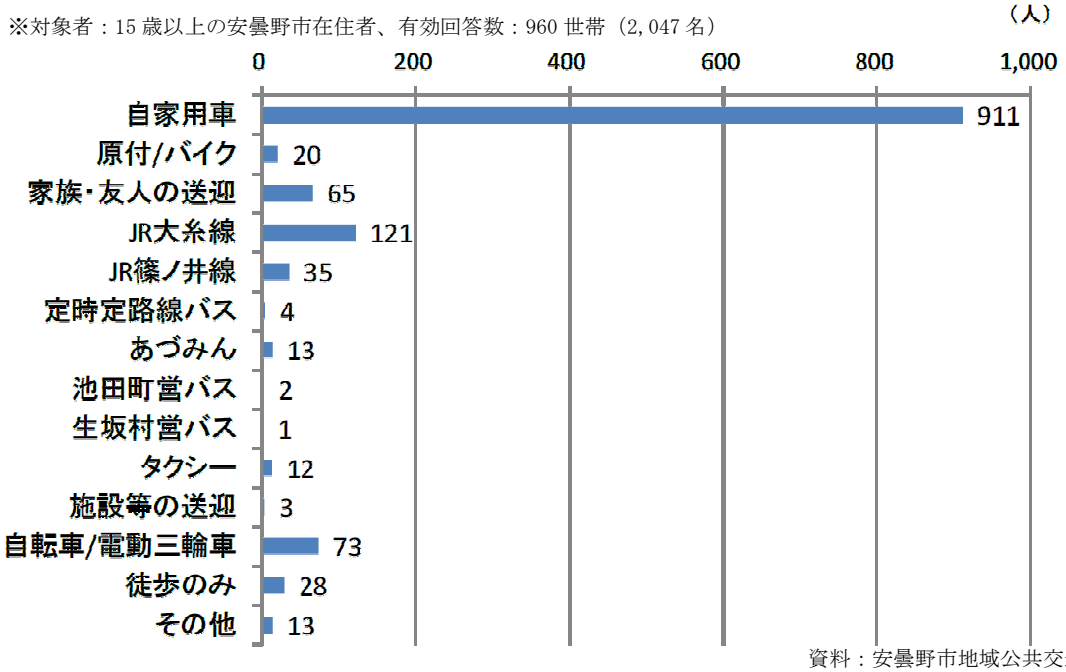


資料：安曇野市地域公共交通網計画（国勢調査：H27）

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

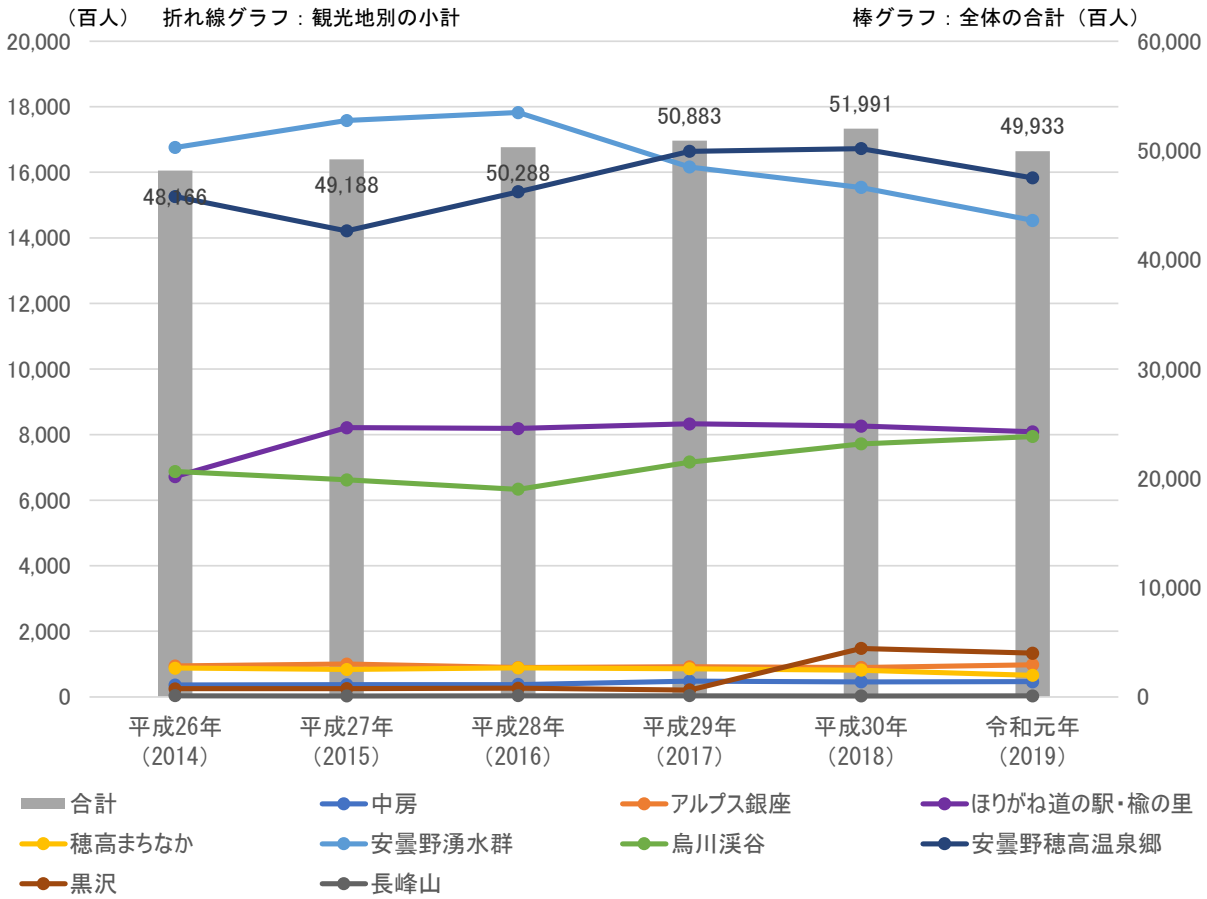
図 2-17　通勤･通学の移動手段（2017 年）

（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。

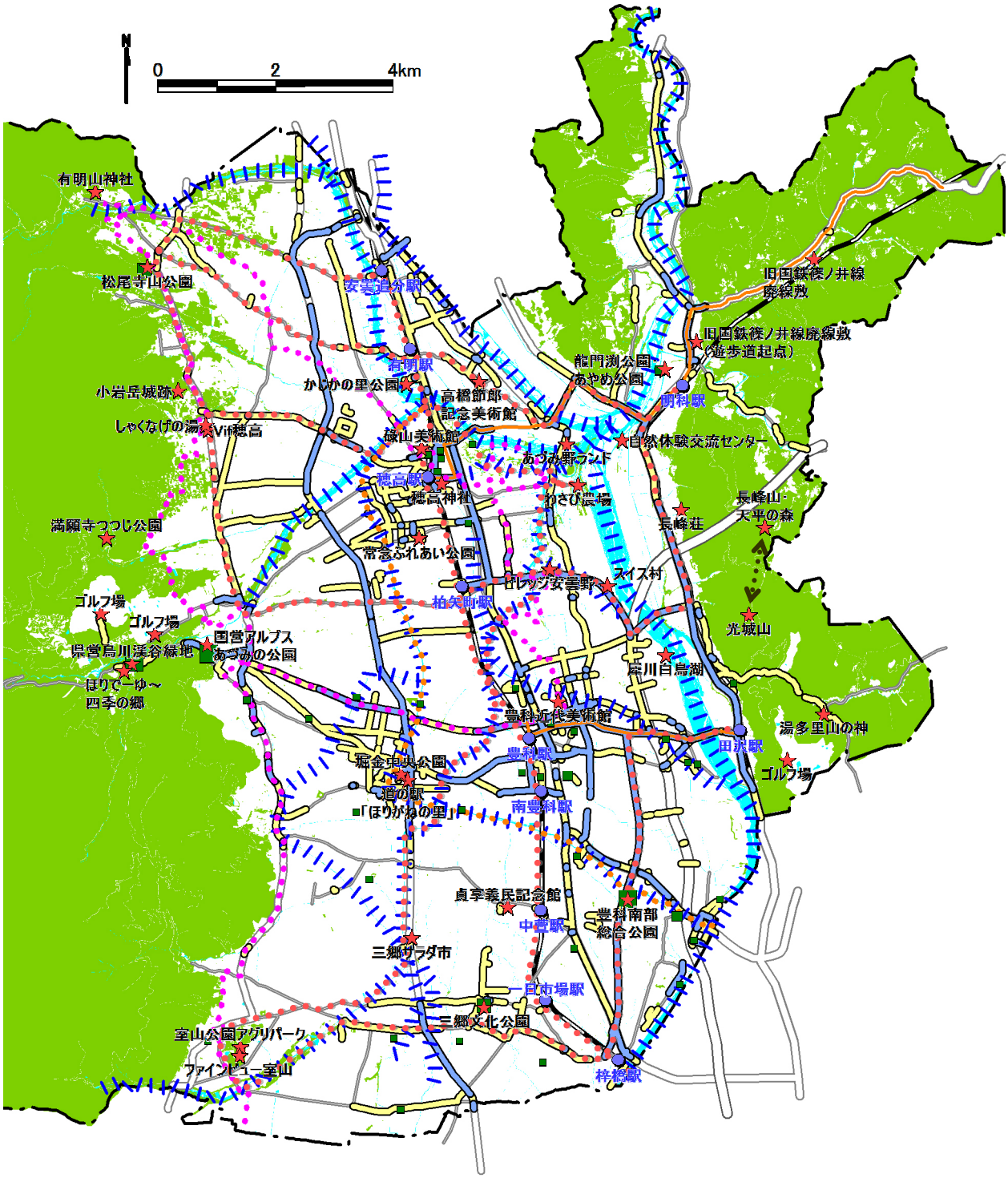
観光地別にみると、安曇野湧水群（わさび農場）と安曇野穂高温泉郷の利用が常に多く、年間 160 万人前後で推移している。次いで、ほりがね道の駅･楡の里と烏川渓谷が 80 万人前後と比較的来訪者が多い。それ以外の観光地はいずれも２万人未満での推移している。

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渓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）



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