

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

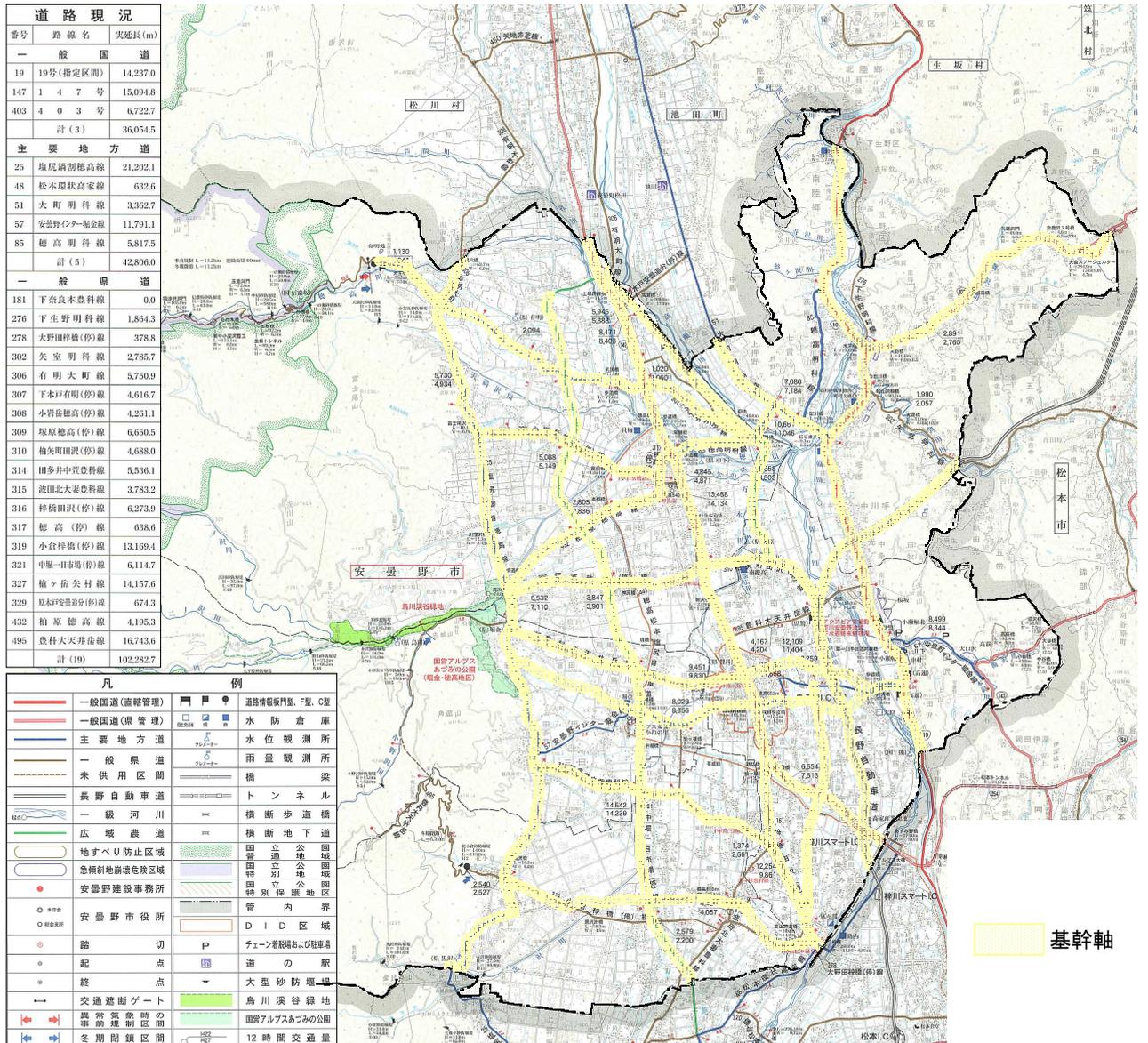
令和元（2019）年の長野県の『道路現況』に基づく本市の道路整備の状況を下表に示す。種別により改良済の比率は異なり、その比率は国道、県道、市道の順に低くなっている。とくに幅員 5.5m 以上の市道の改良済みの比率が 10%未満で極めて低い状況にある。

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)		
		延長 (m)	率 (%)	うち幅員5.5m以上の道路 延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)	
国道	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	23,148	93.9	24,644	100.0
県道	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	133,983	67.6	189,805	95.8
市道	市道	1,688,820	1,142,772	67.7	154,395	9.1	1,286,290	76.2
合計		1,886,905	1,313,480	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。

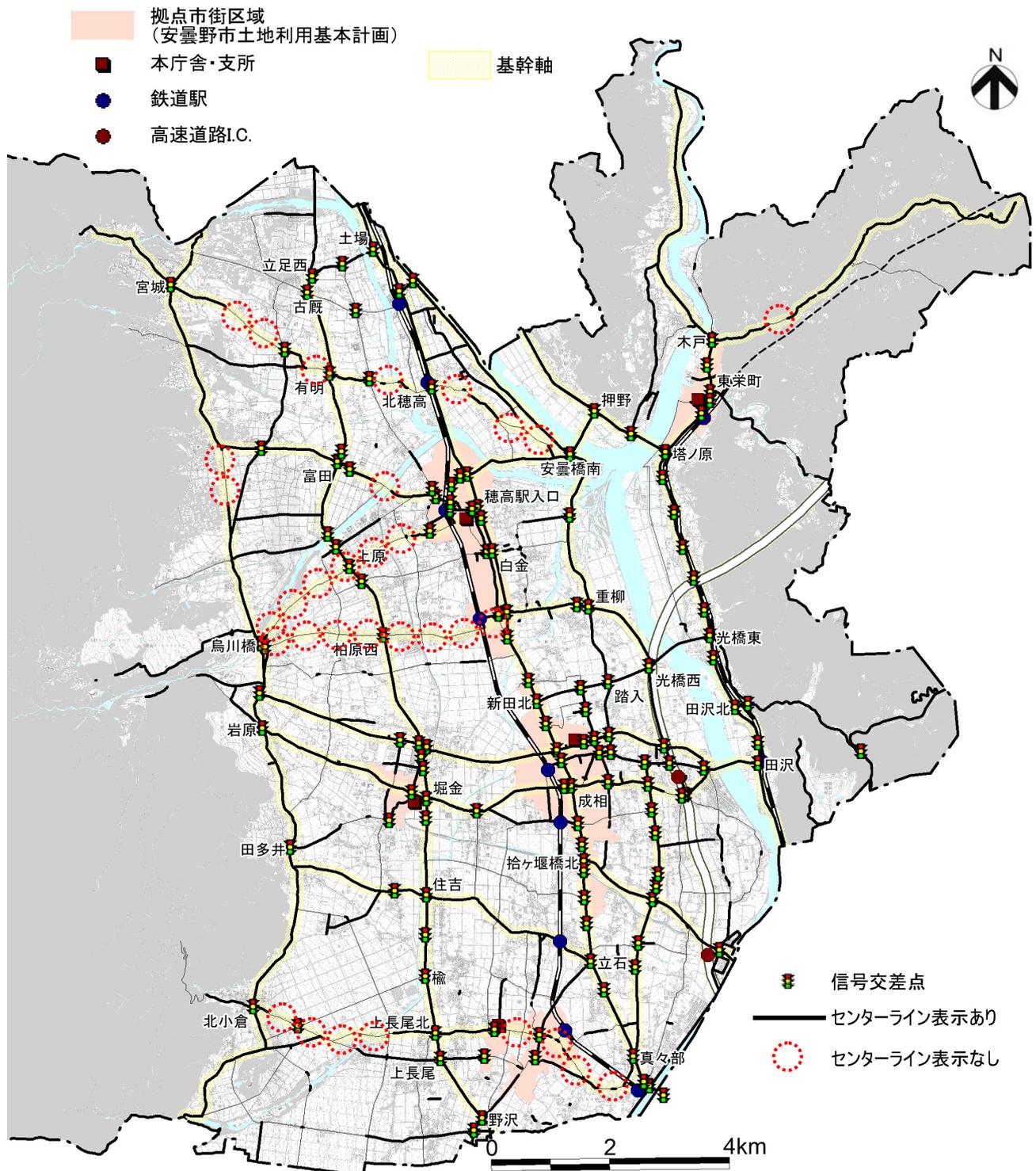


図 4-2 センターライン表示道路

(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。

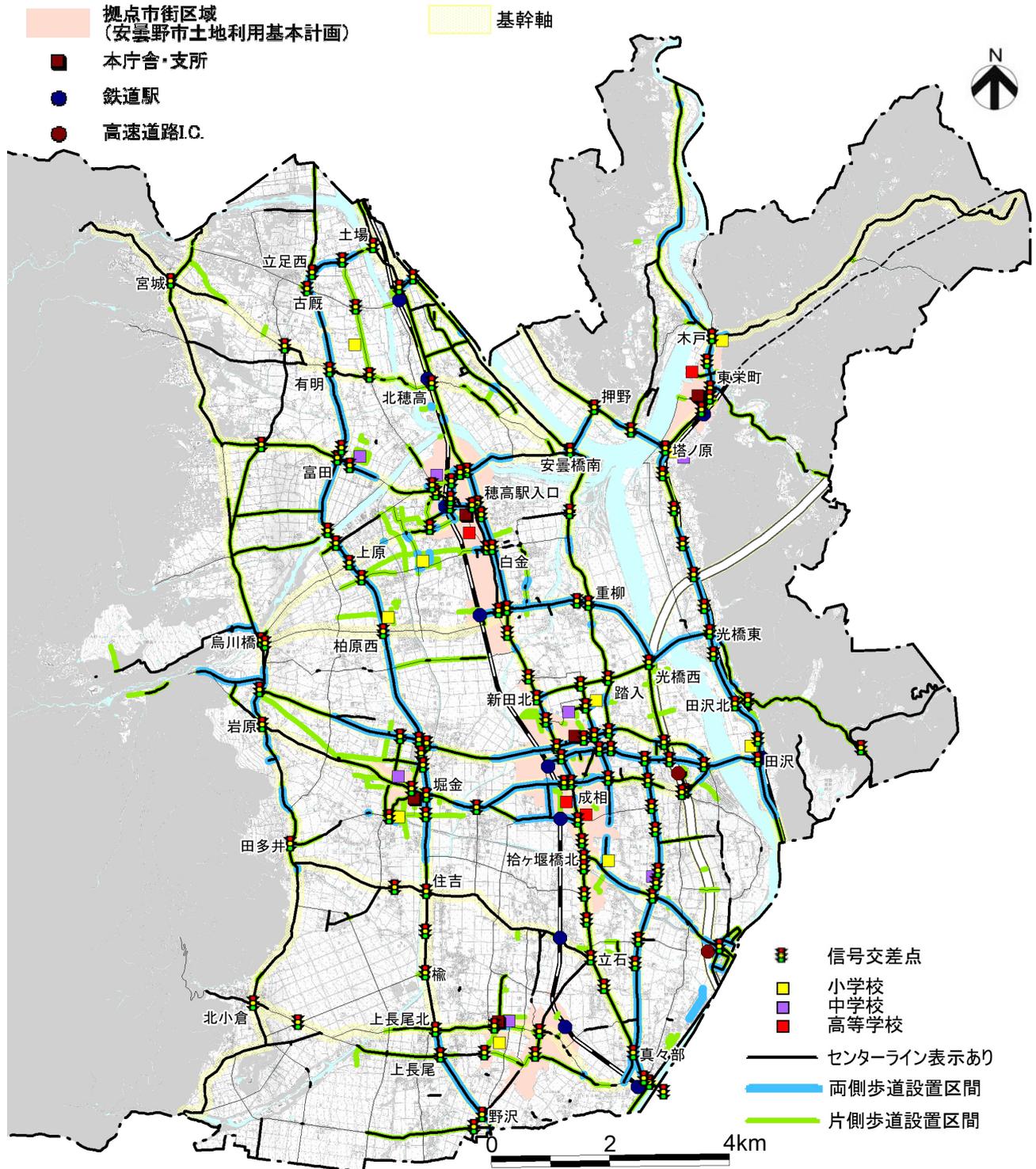


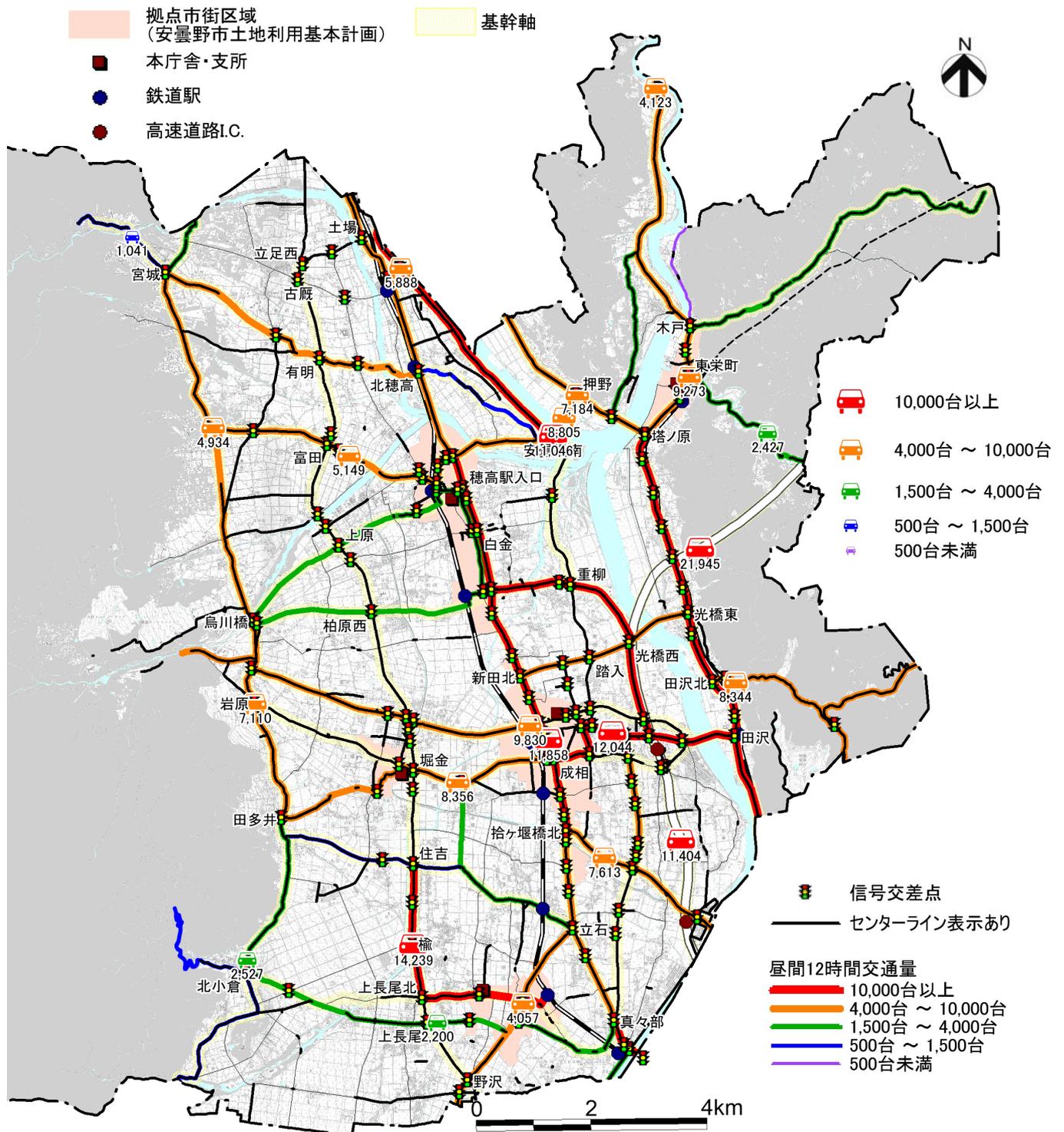
図 4-3 歩道の整備状況

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。

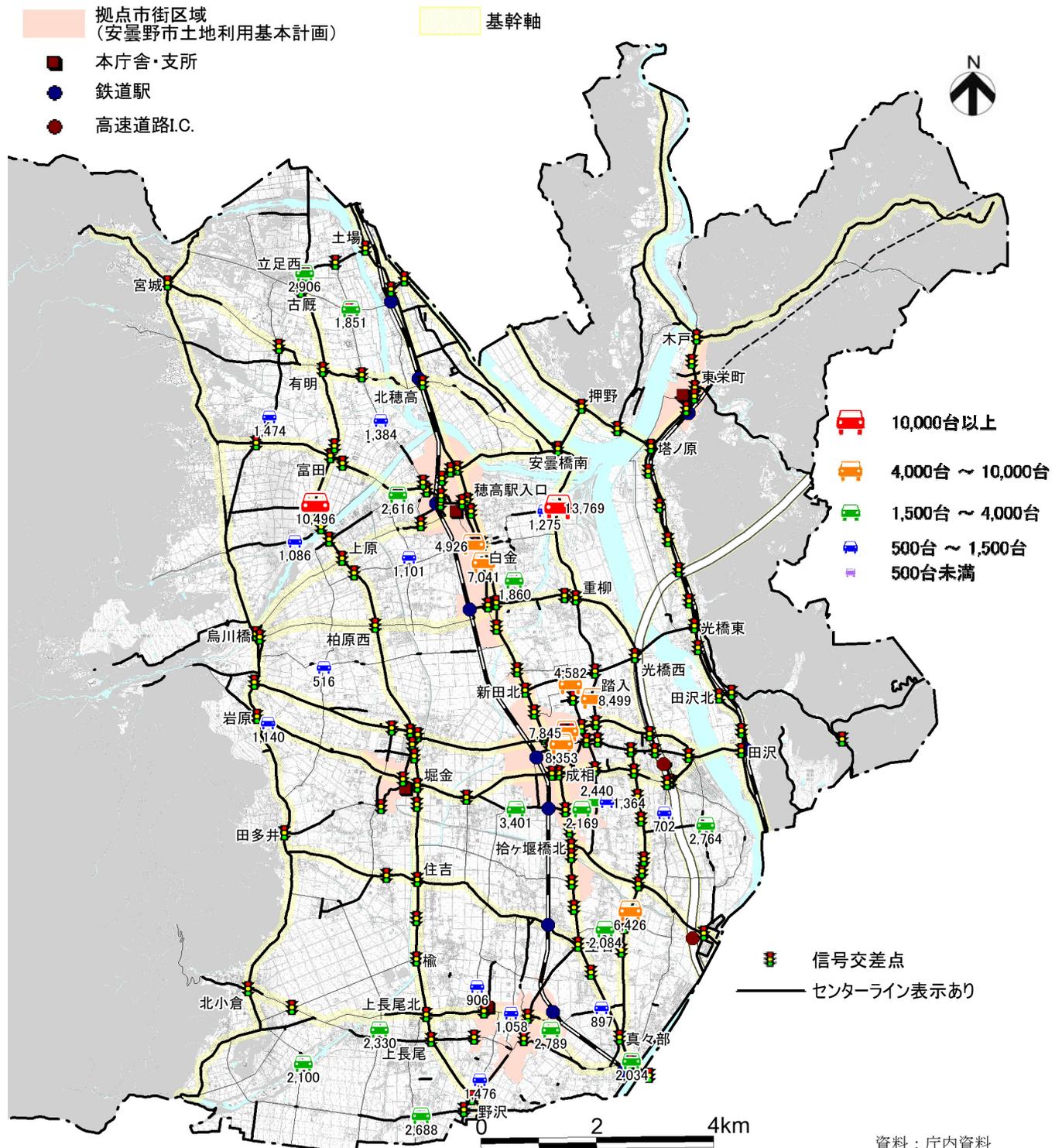


図 4-5 平日昼間の12時間自動車交通量（市道）

(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。

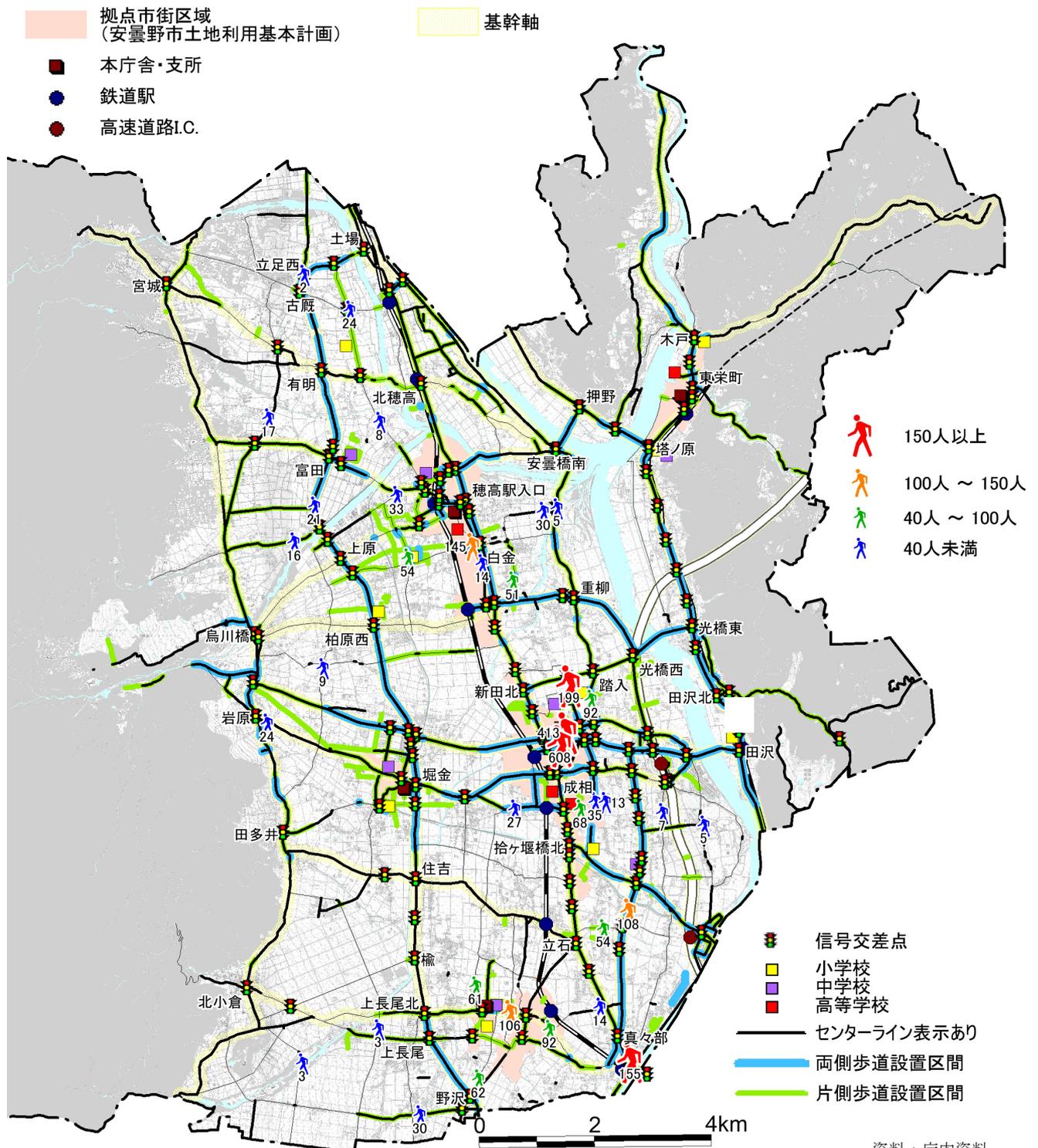


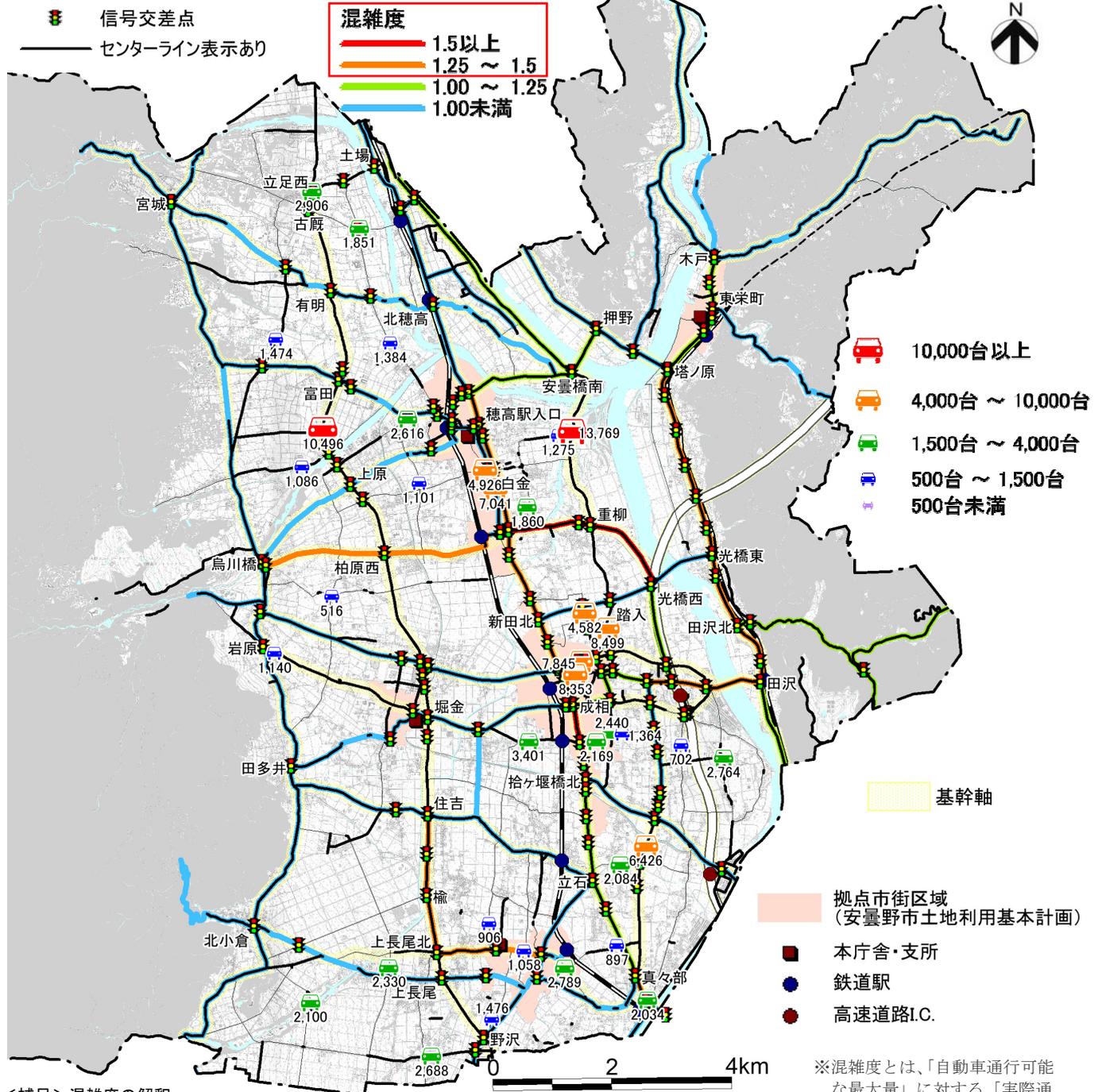
図 4-6 平日昼間の12時間歩行者交通量（市道）

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。

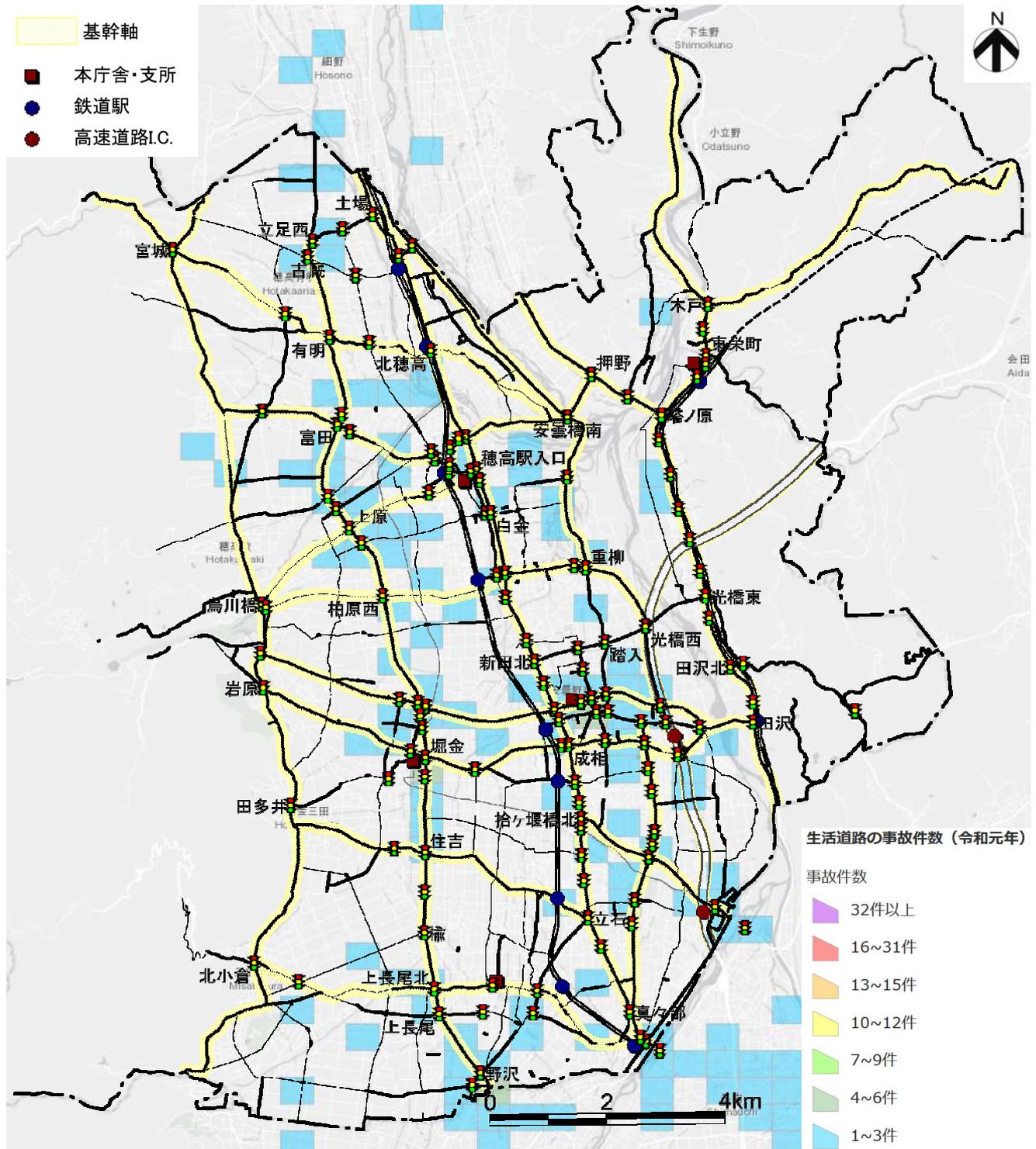
※混雑度とは、「自動車通行可能な最大量」に対する「実際通行量の比」のことで、この数値が 1.0 よりも大きい場合、設計時の想定交通量の水準を実際の交通量が越えたことを意味し、設計時に想定したサービス水準を保つためには、新たに何らかの道路整備が必要であるという判断を下す際の材料となる。

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。

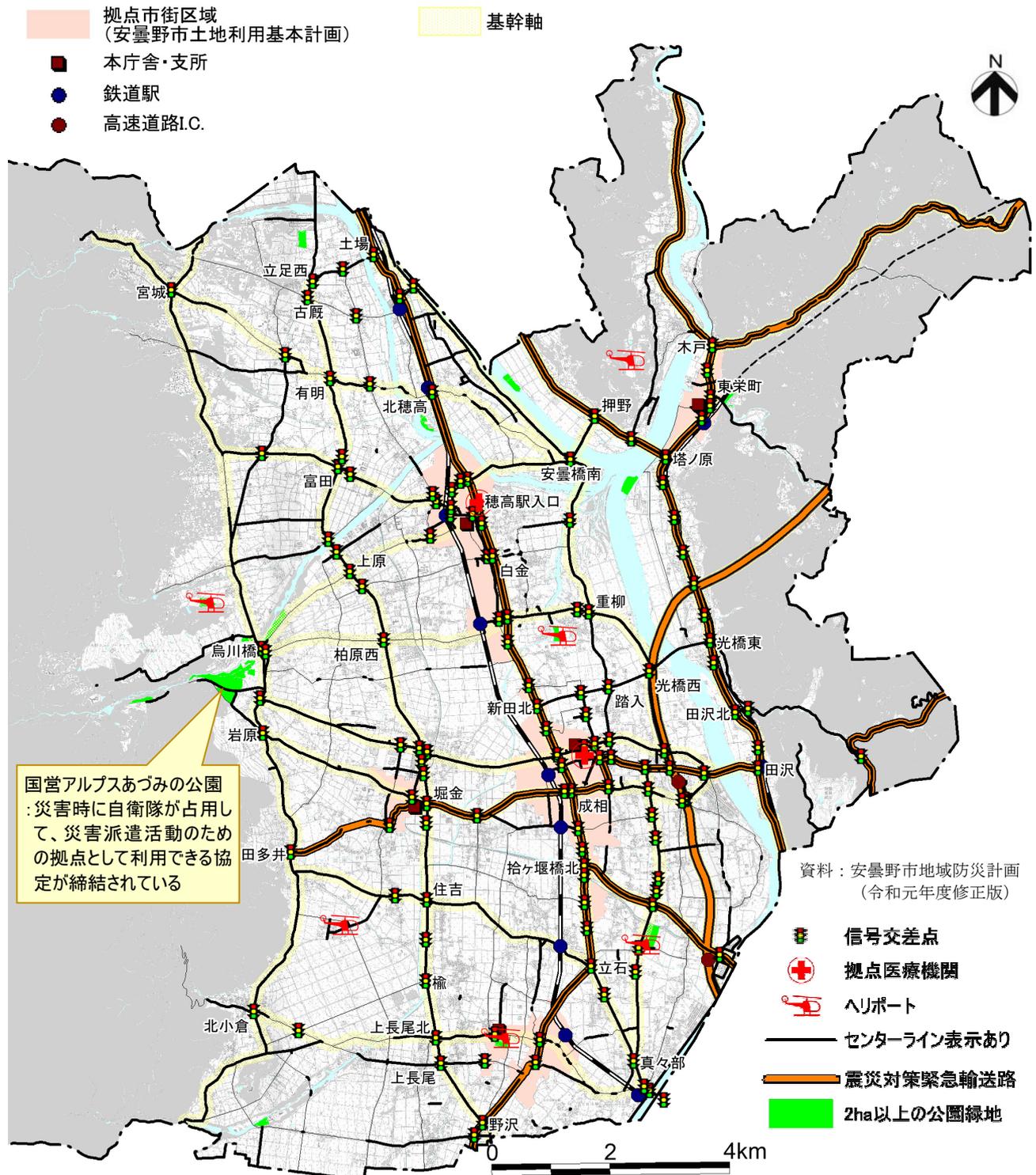


図 4-9 災害対応上の主要な施設

(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。

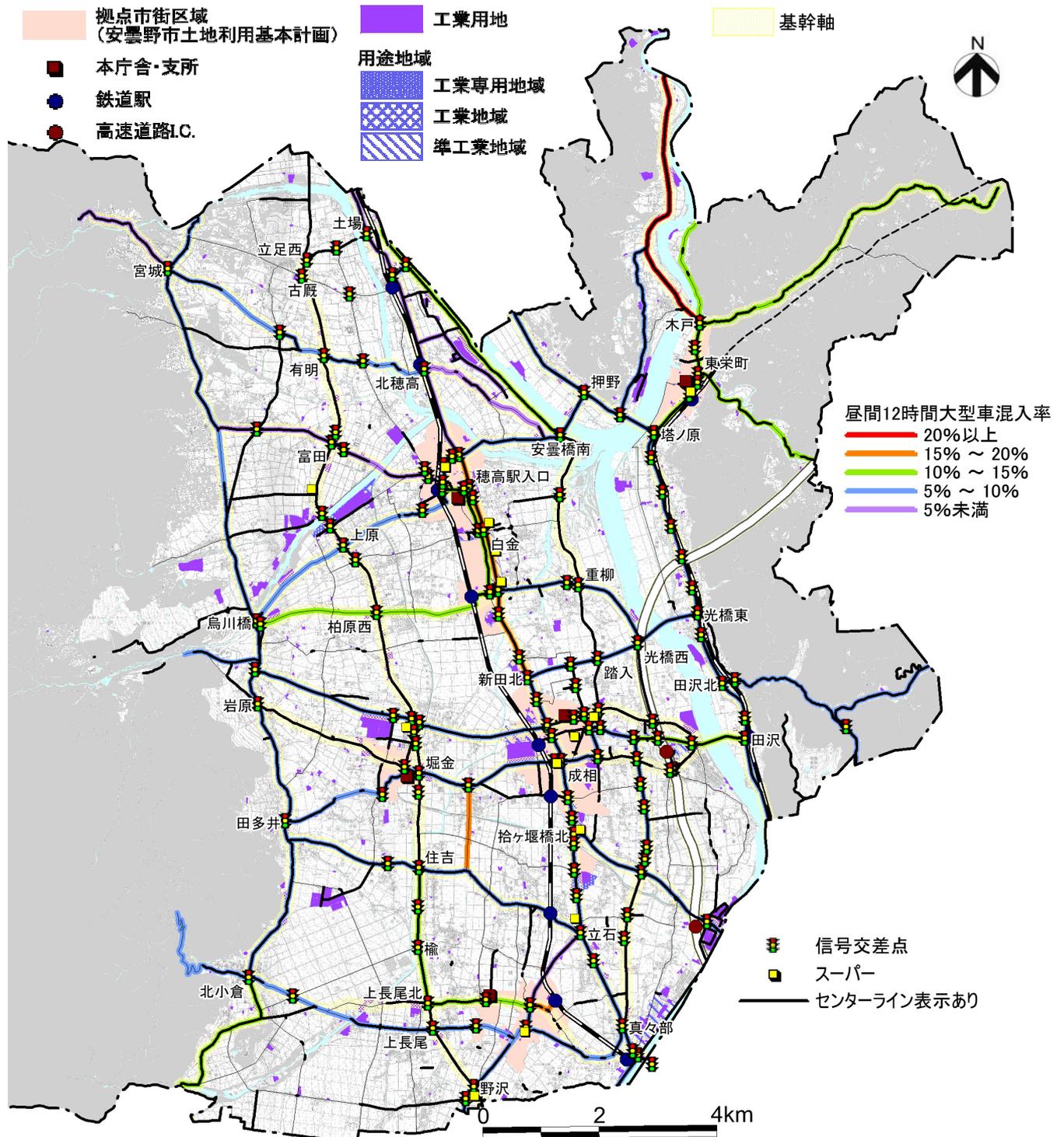


図 4-10 工場用地及び工業系用途の分布

(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。

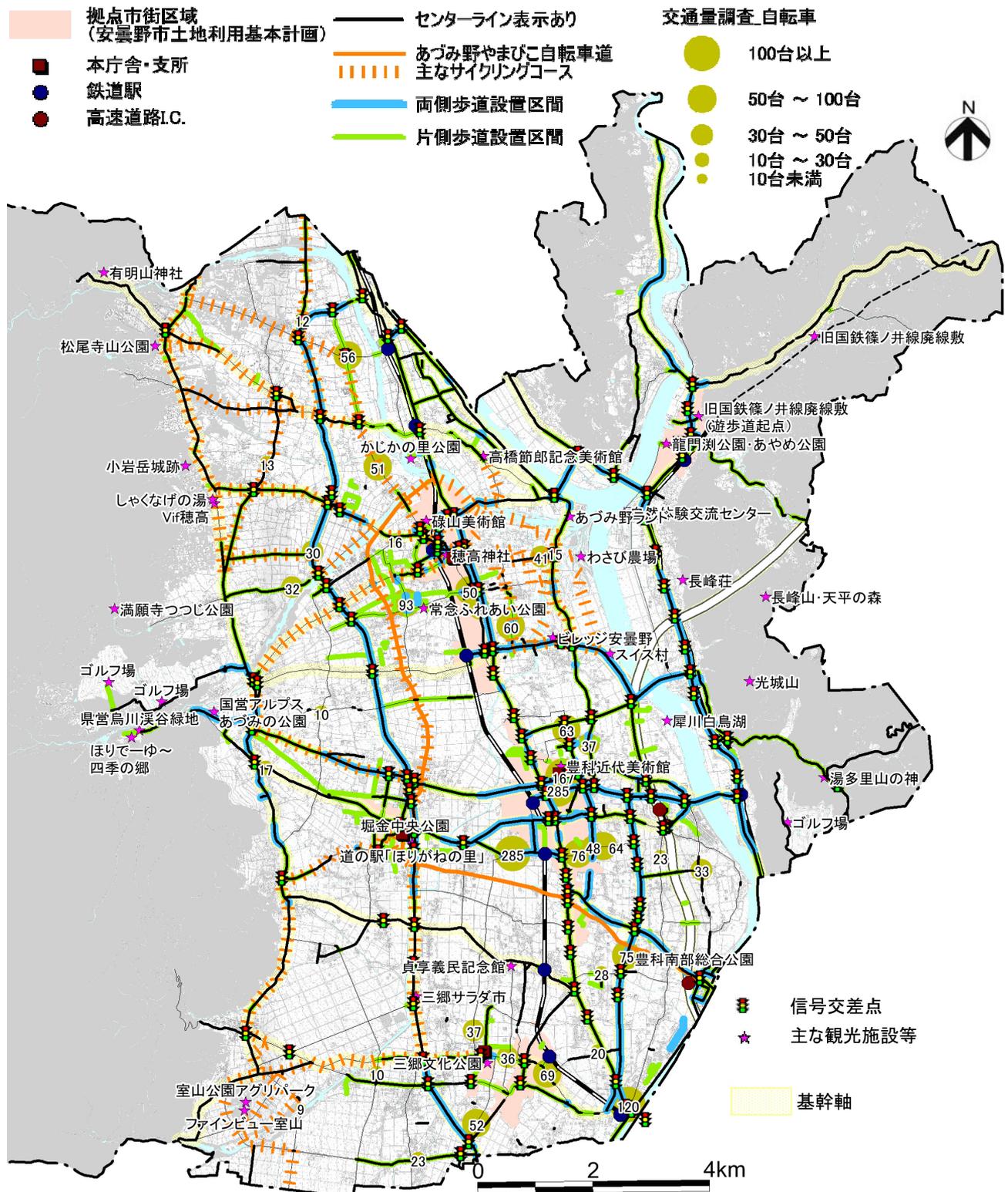


図 4-11 市内の主なサイクリングコースと自転車交通量

