

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

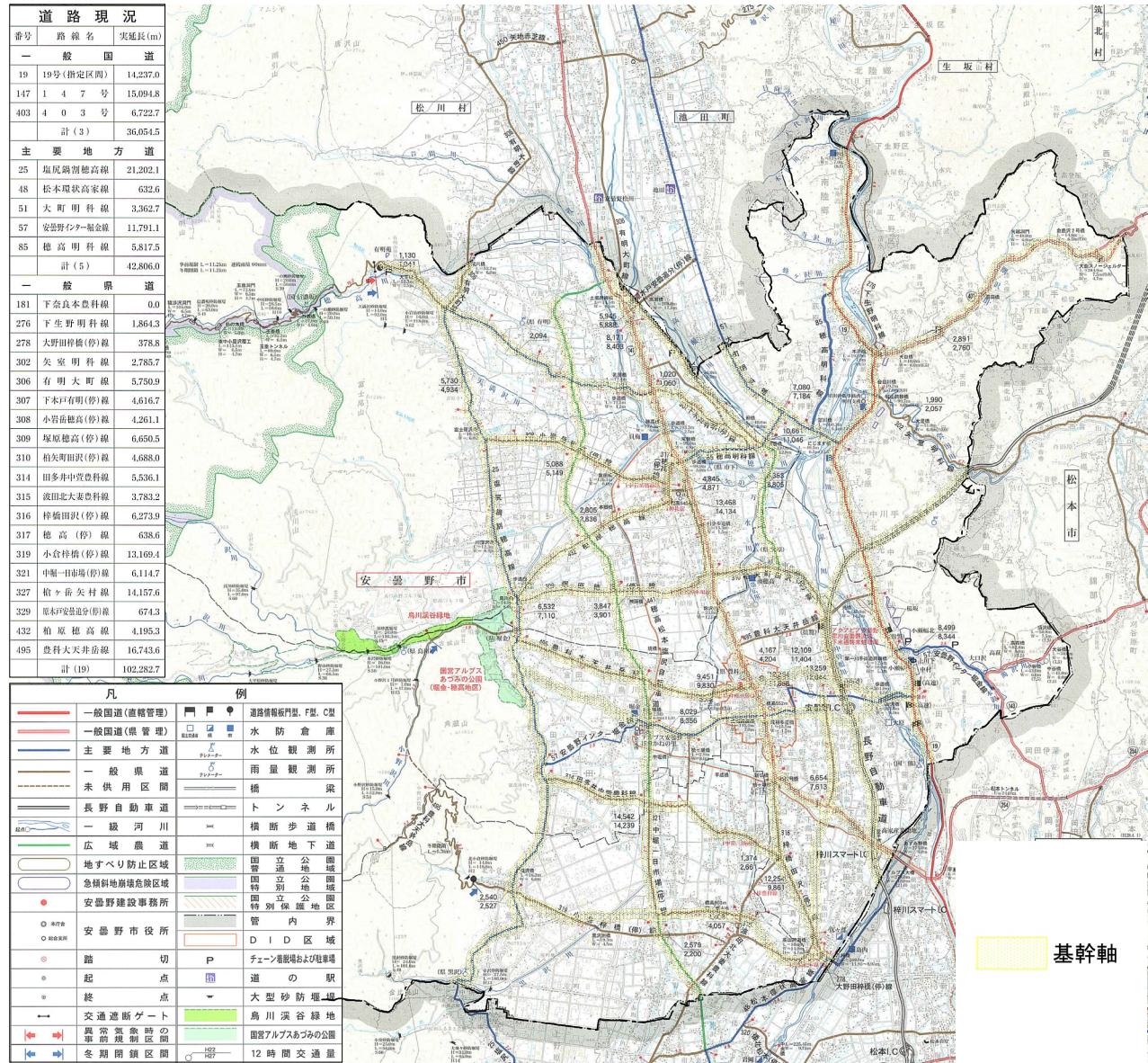
本市の道路の基幹軸を重ねて道路の整備状況を下図に、種別の道路整備状況を下表にそれぞれ示す。改良済の比率は種ごとに異なり、国道、県道、市道の順に低くなっている。特に幅員 5.5m 以上の市道の改良済みの比率は 10%未満と極めて低い状況にある。

表 4-1 種別の道路整備状況

令和 6 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	率 (%)	延長 (m)	率 (%)
国道	国土交通省管理国道	14,237	100.0	14,237	100.0
	県管理国道	23,725	100.0	22,652	93.9
県道	主要地方道	42,467	99.9	36,016	84.8
	一般県道	116,306	77.0	60,816	52.3
小計		196,735	86.4	133,721	68.0
市道	市道	1,688,609	68.1	158,059	9.4
	合計	1,885,344	70.0	291,780	15.5

資料：府内資料



資料：安曇野建設事務所

図 4-1 基幹軸と道路整備状況

(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）を令和5（2023）年の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。

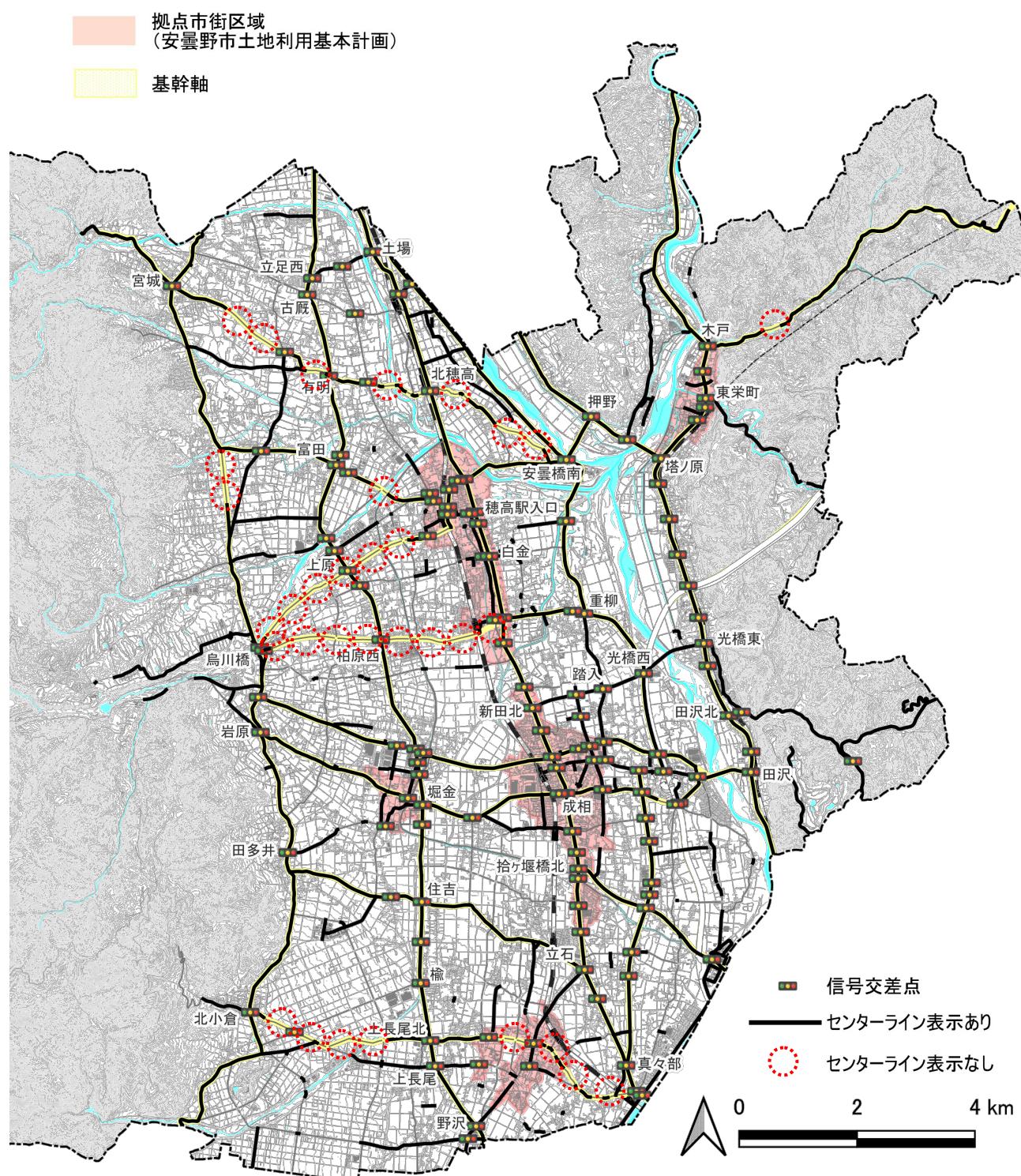


図 4-2 センターライン表示道路

(3) 自転車通行帯の整備状況

市内の道路のサイクリングコース及び自転車専用通行帯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。

サイクリングコースが犀川以西に環状的に整備されているが、サイクリングコース以外の自転車専用通行帯は、市内でも整備箇所が限定的であることがわかる。

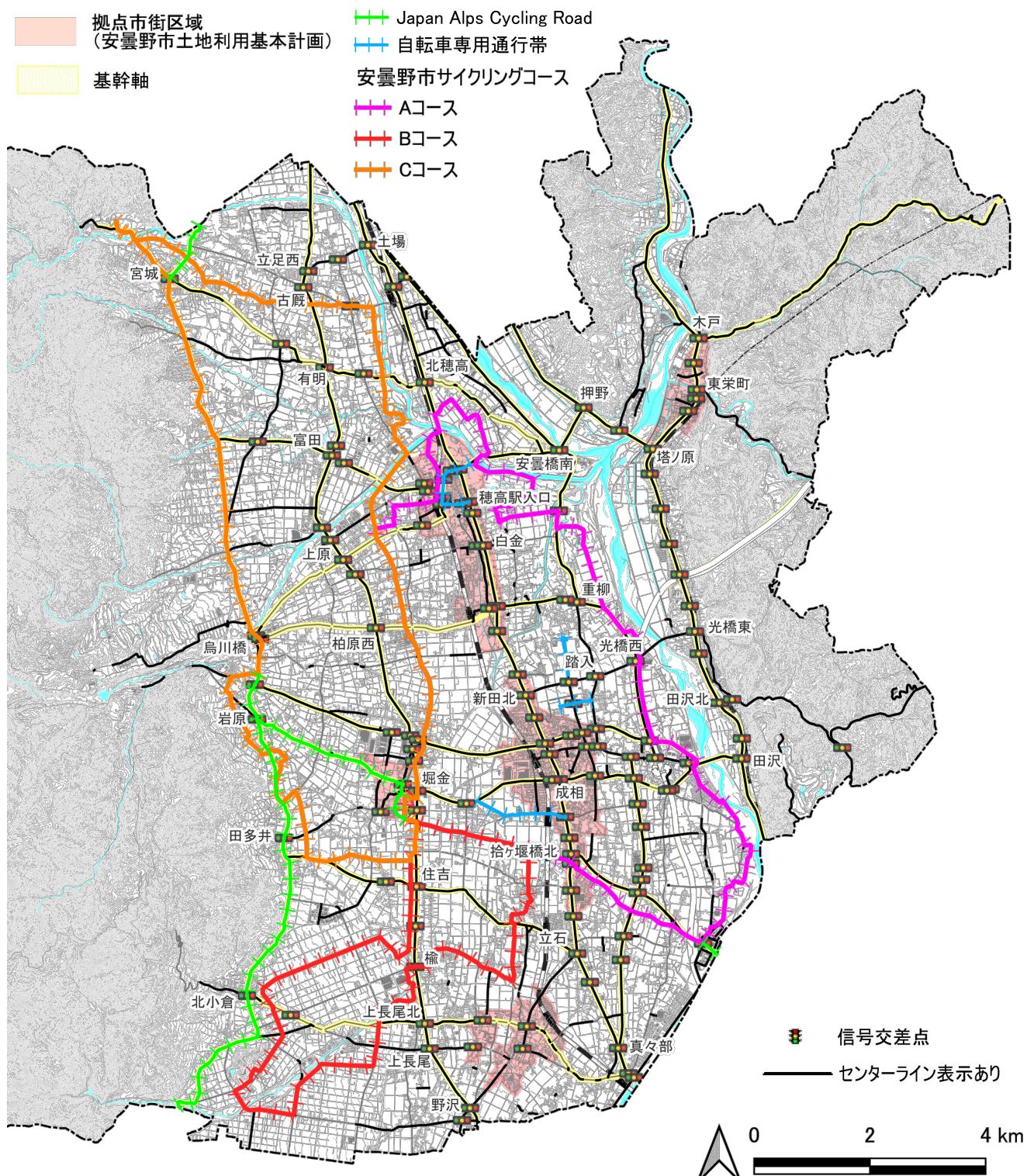
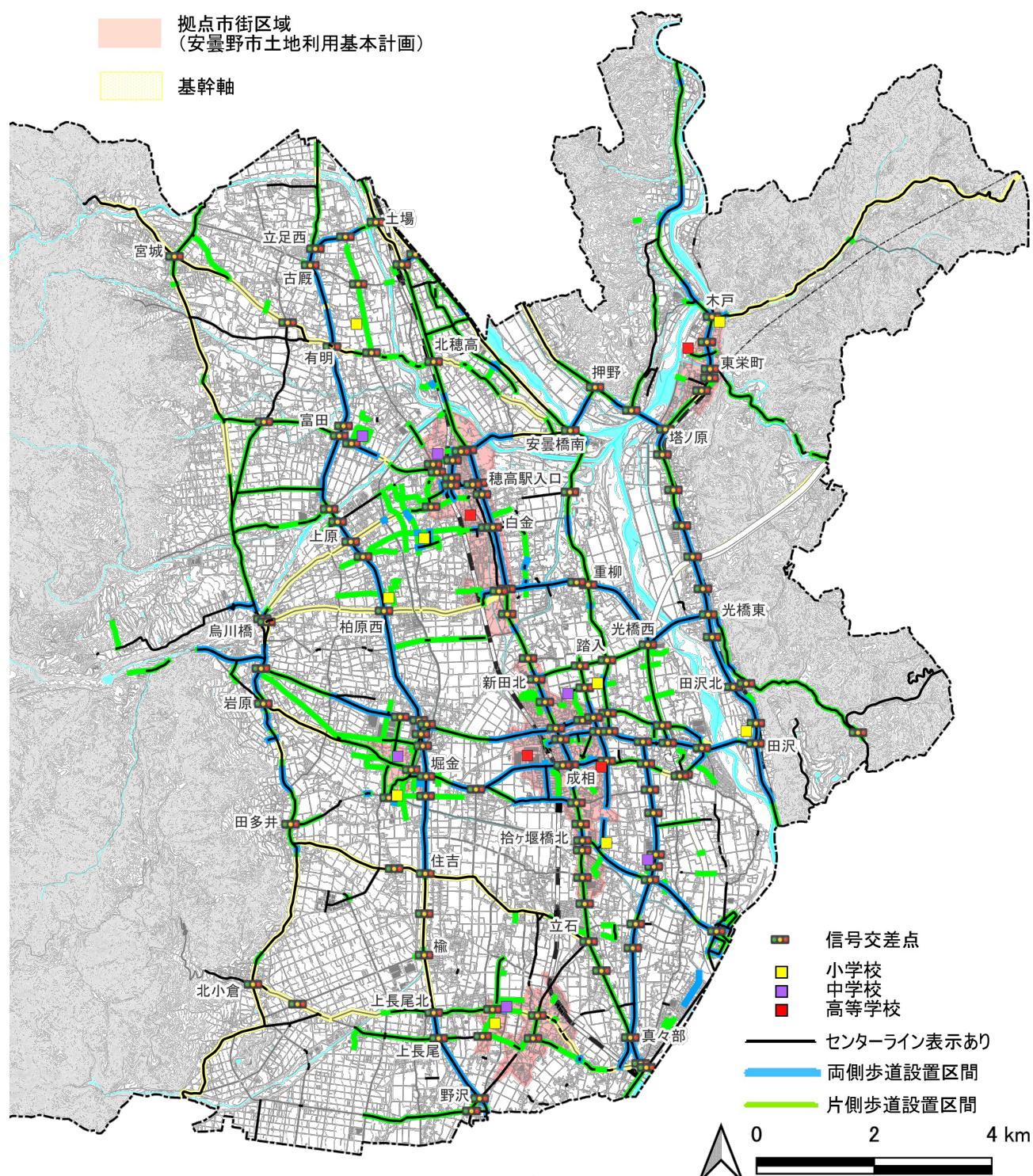


図 4-3 サイクリングコース及び自転車専用通行帯の整備状況

(4) 歩道の整備状況

令和5（2023）年の航空写真及びGoogle Map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のみの区間が少なくない。特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わかる。



4.2 道路の交通量

(1) 自動車交通量

令和3（2021）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。

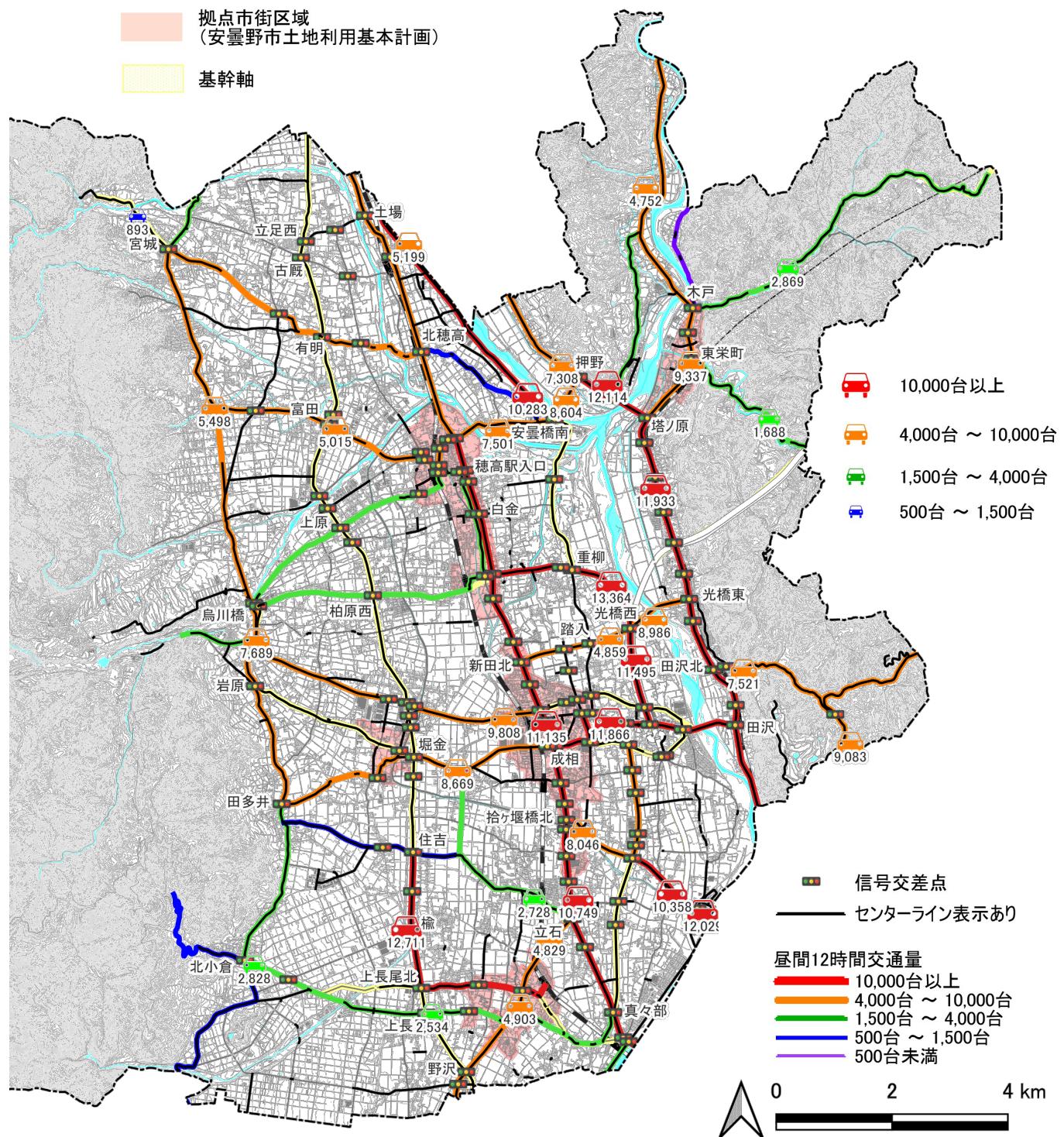


図4-5 平日昼間の12時間自動車交通量（国道及び県道）

資料：R03 道路交通センサス

市道については、令和7（2025）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。

特に交通量が多い地点は、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。

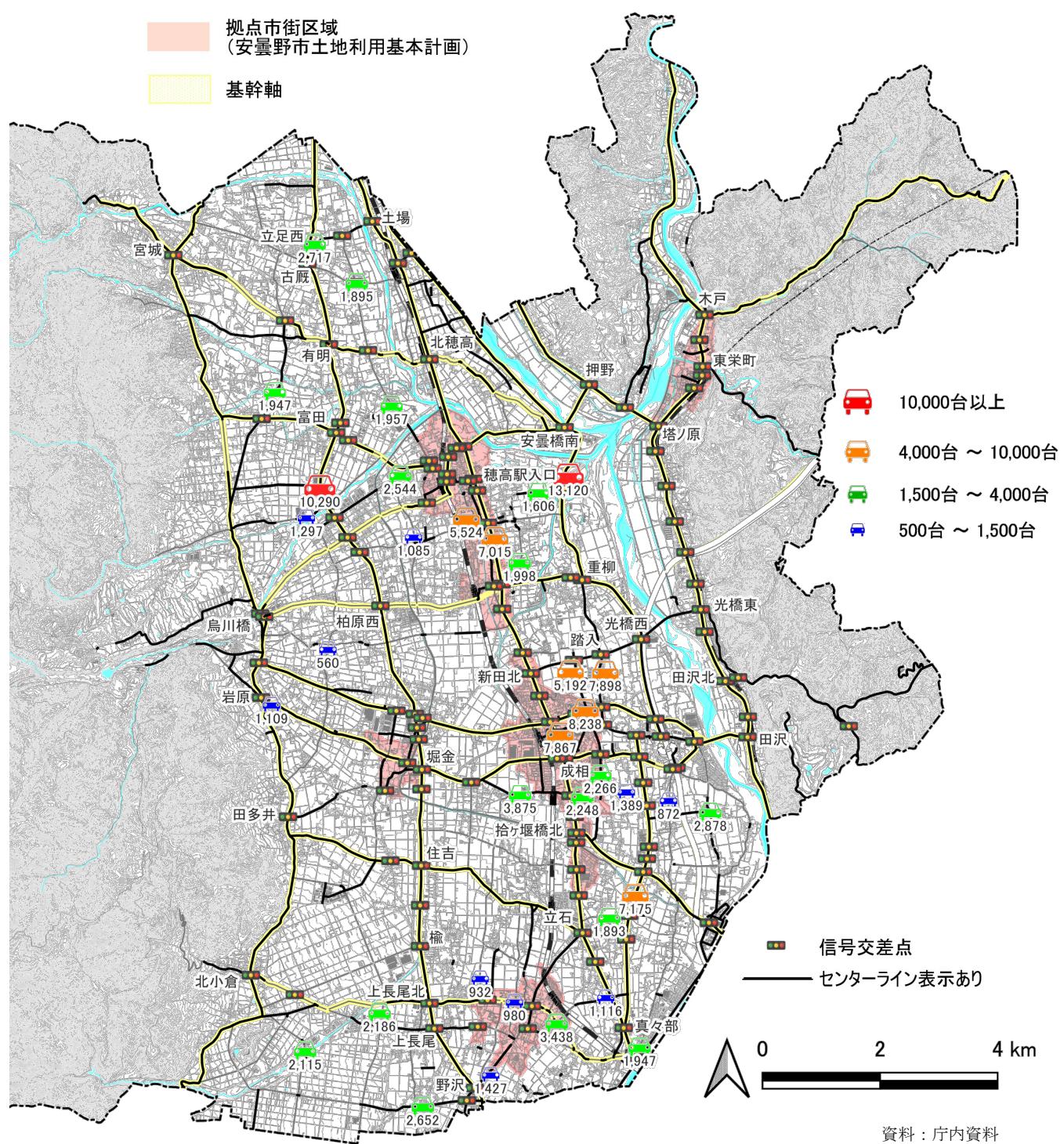


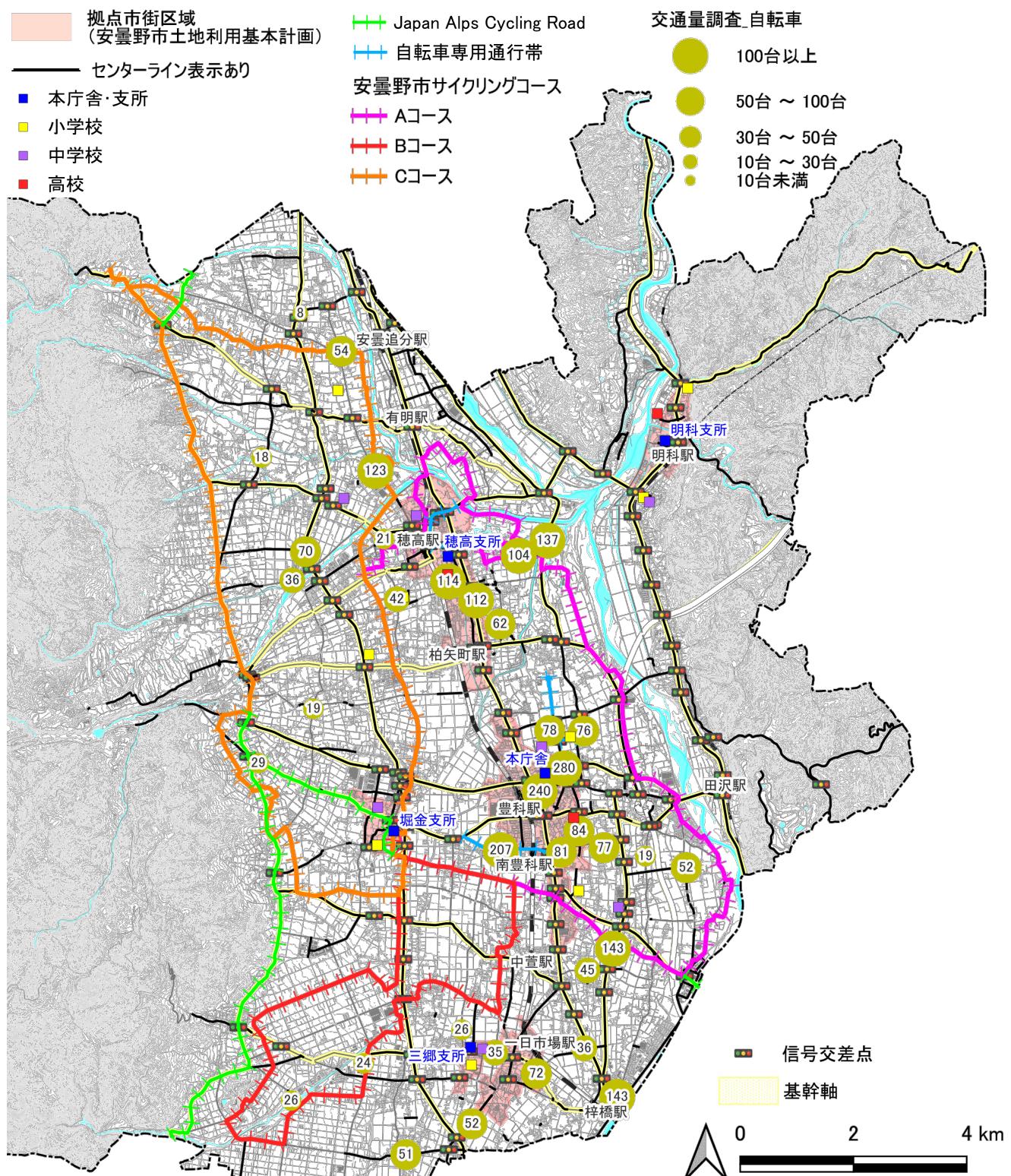
図 4-6 平日昼間の 12 時間自動車交通量（市道）

資料：府內資料

(2) 自転車交通量

令和7（2025）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、これに本庁舎・支所、小中学校、高校、自転車通行帯及びセンターイン表示道路と基幹軸を重ねて、以下に表示した。

主に中学や高校付近、JR大糸線の駅周辺で自転車の交通量が多い様子がわかる。



(3) 歩行者交通量

歩行者については、令和7（2025）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/日を下回る地点は少なくない。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歩道が設置されているが、片側のみの箇所や歩道未整備の箇所も一部にみられる。

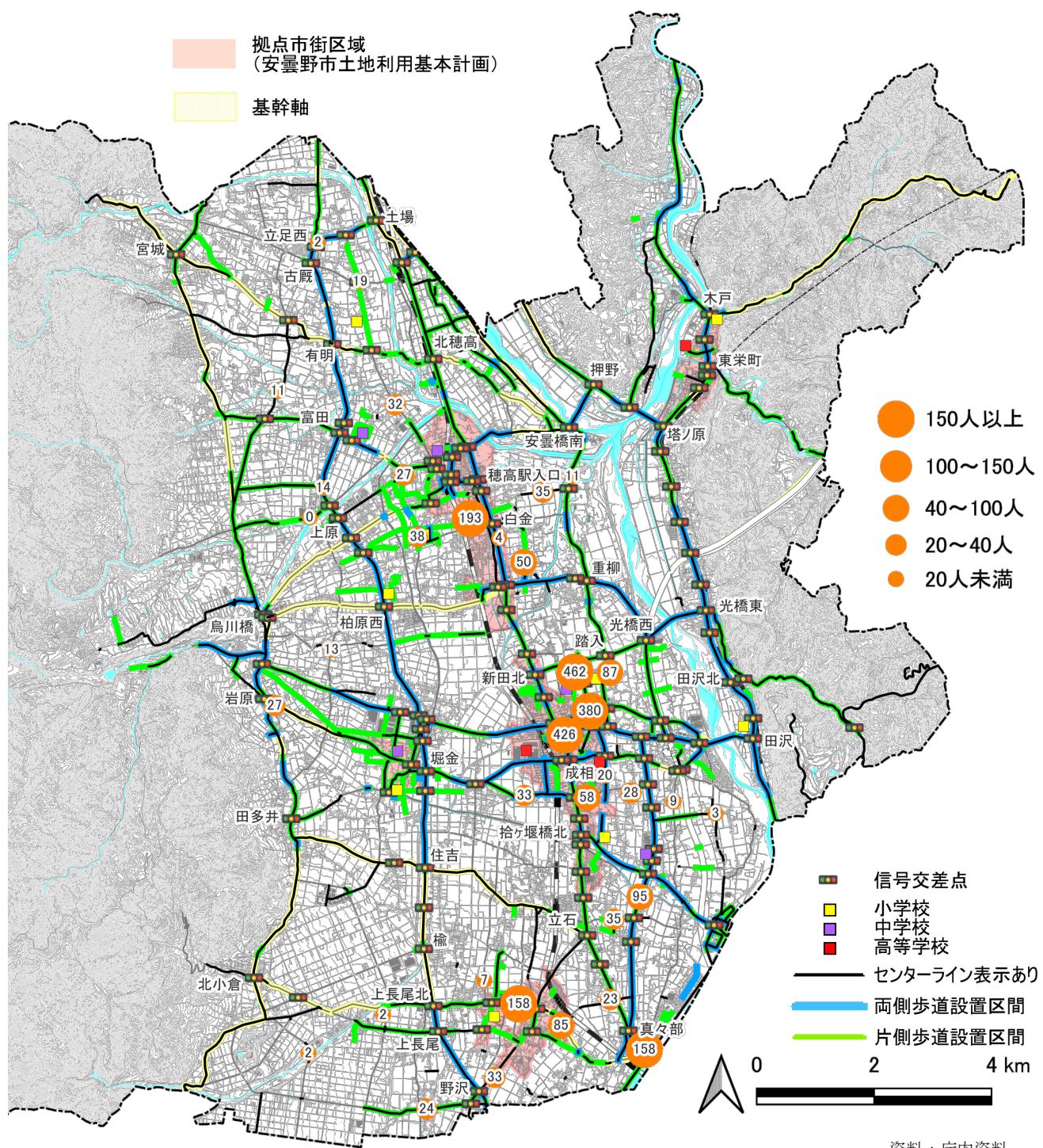


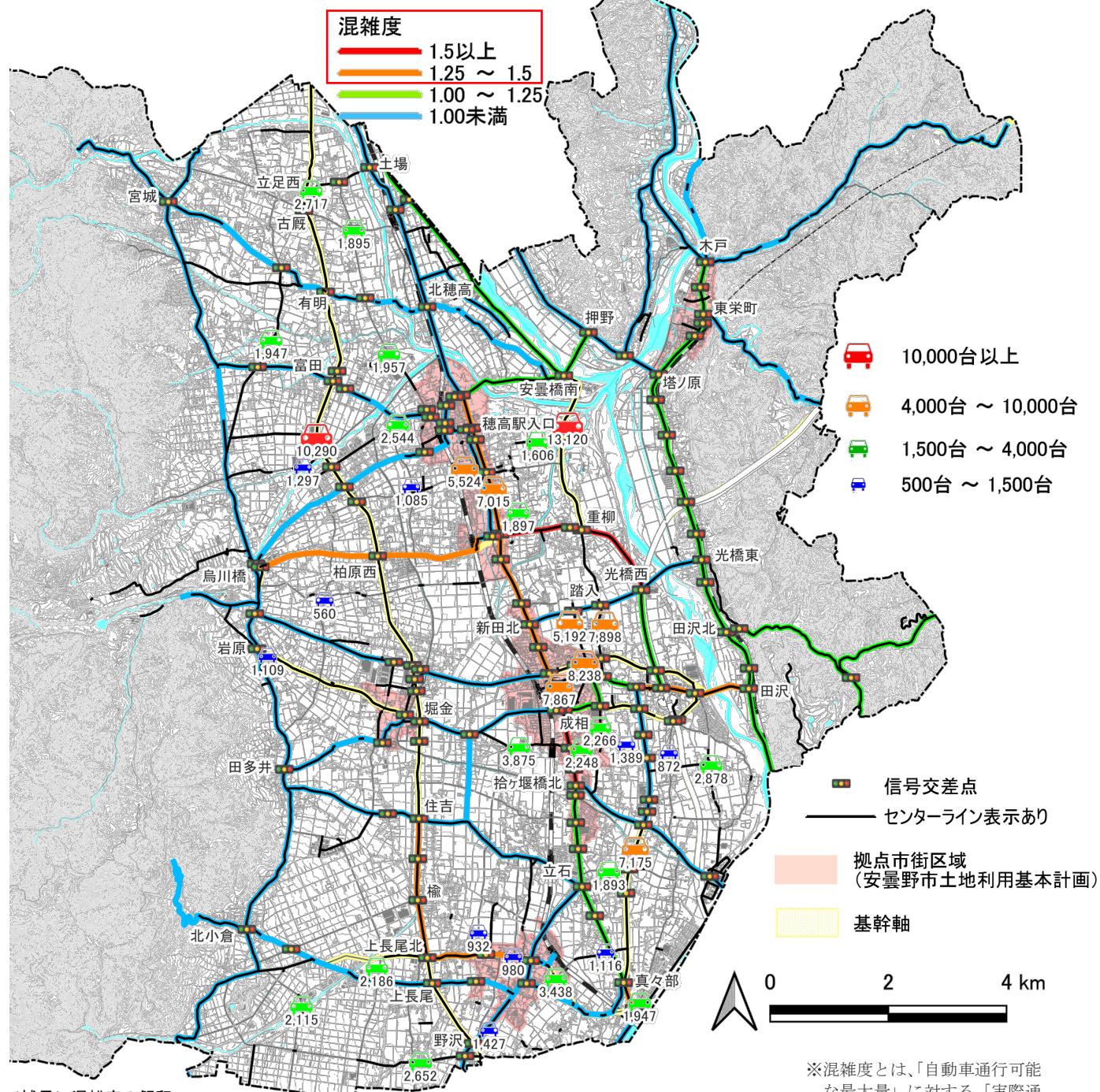
図4-8 平日昼間の12時間歩行者交通量（市道）

4.3 現行道路の機能評価

(1) 円滑性評価

市調査交通量に令和3（2021）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」のことである。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4-9 平日昼間の12時間自動車交通量と混雑度

(2) 安全性評価

令和元（2019）年から令和5（2023）年までの交通事故件数について、250mメッシュの図を作成し、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。

全体的に、市街地や幹線道路上での交通事故が多い様子がわかる。

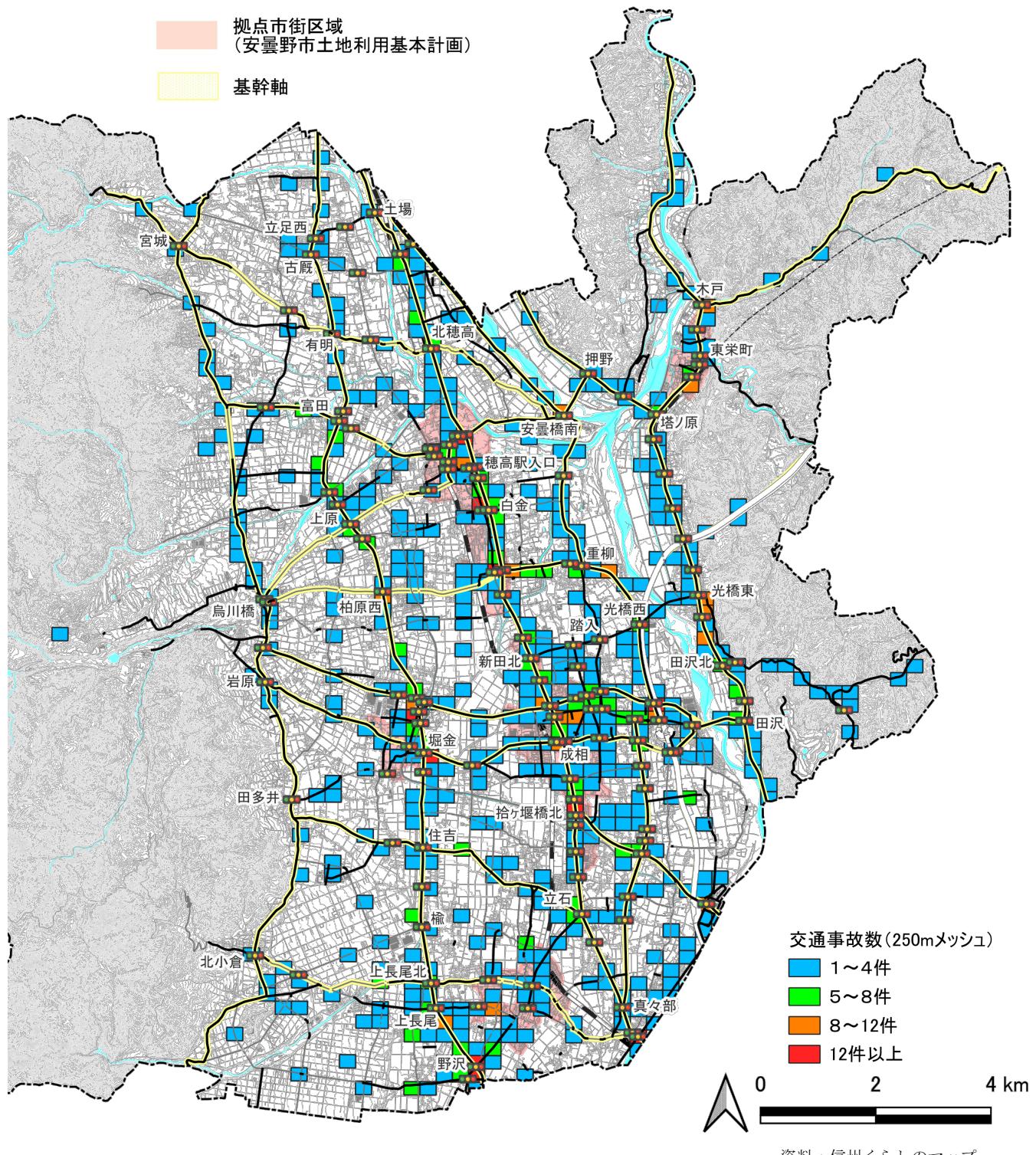


図 4-10 交通事故発生状況(2019～2023 年)

<補足> 3D都市モデルによる安全性評価の検証

令和6～7年度にかけて市内全域に整備した3D都市モデルにより、交通事故の多い箇所等をより詳細に可視化してみることのできるシステムを構築した（図4-11）。

前ページの安全性評価で把握した交通事故の多い交差点付近を拡大してみると、特定の箇所に集中してではなく、沿道に商業施設の多い交差点の前後で断続的に事故が発生しており、沿道の商業施設の駐車場の出入りや変則的な交差点に課題があることが確認できる（図4-12～14）。

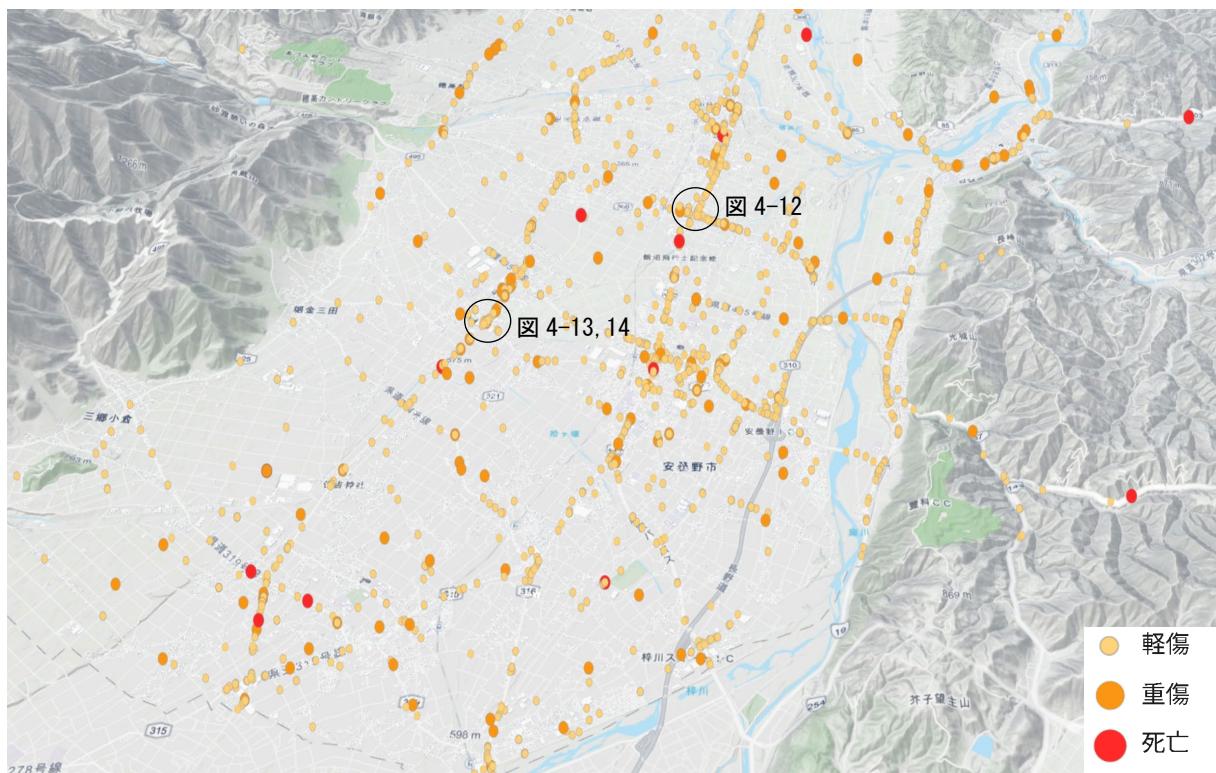


図4-11 3D都市モデルによる交通事故発生箇所（危険箇所）の可視化



図4-12 柏矢町交差点付近

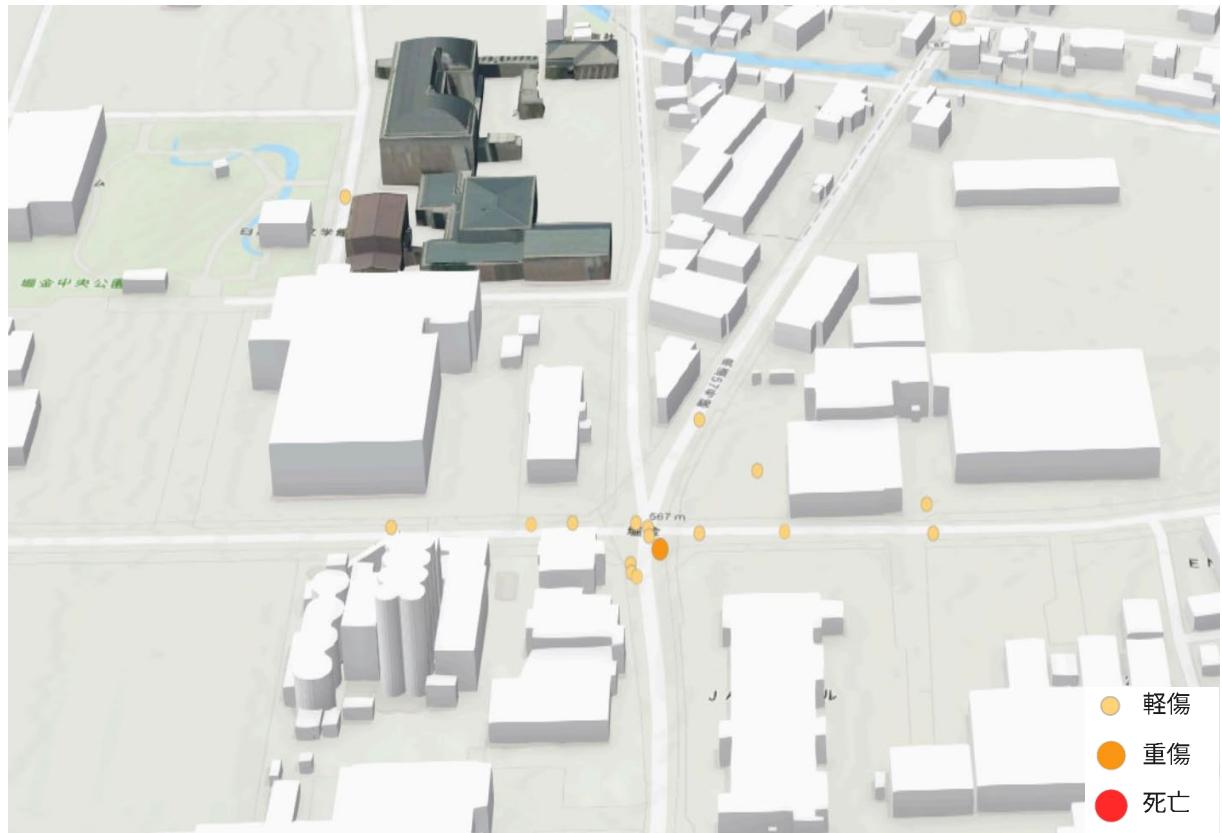


図 4-13 堀金交差点付近



図 4-14 通行者からの視点（堀金交差点付近）

(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及び災害対応上の主要な施設を示した図に、センターイン表示道路と基幹軸を重ねて、以下に表示した。

緊急輸送路はおおむね幅員が確保されているものの、国道403号や小倉梓橋停車場線の一部ではセンターイン表示がない箇所がある。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。

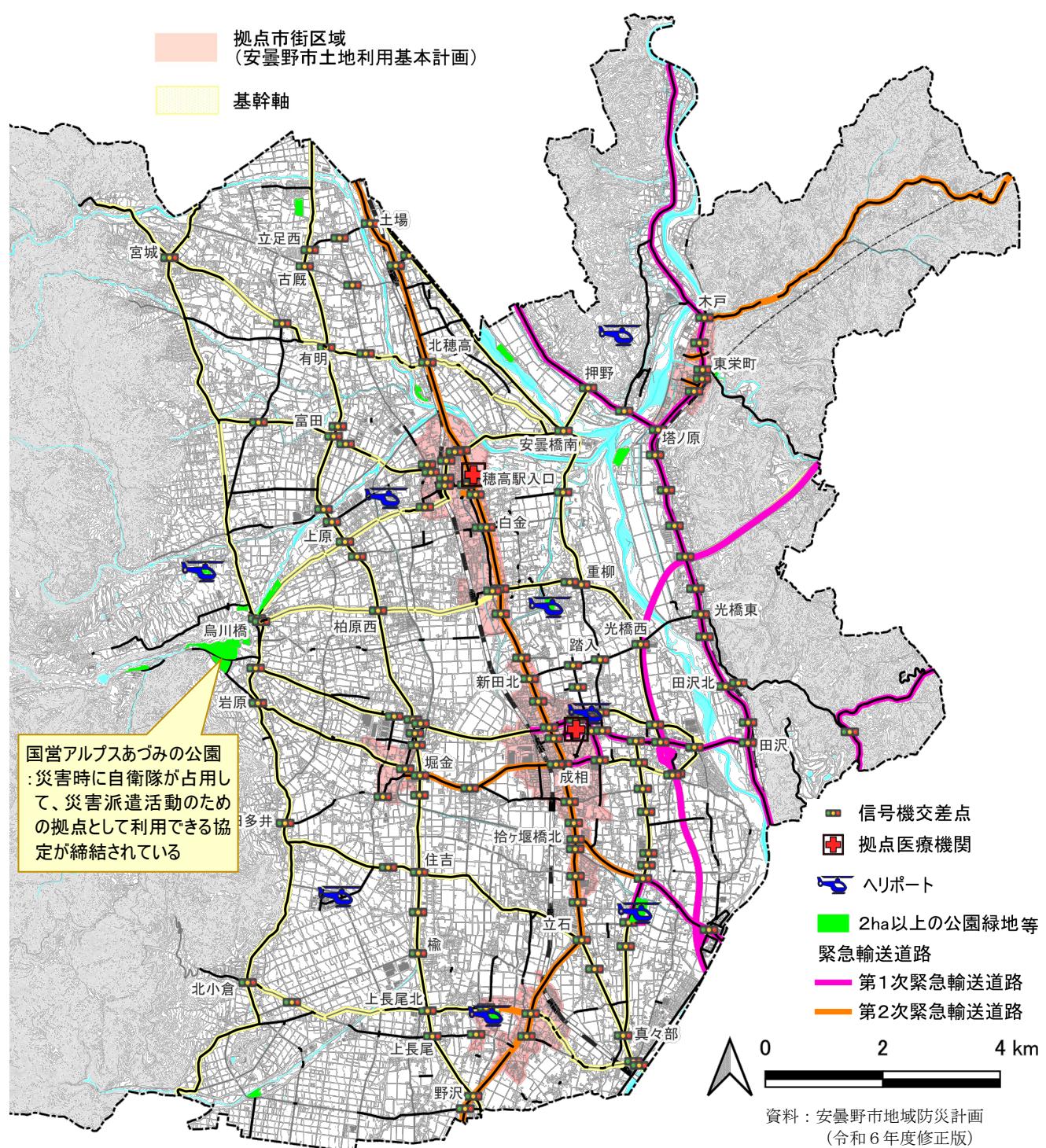


図4-15 災害対応上の主要な施設

(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、これに令和3（2021）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していない区間もあり、機能強化の必要性がある。

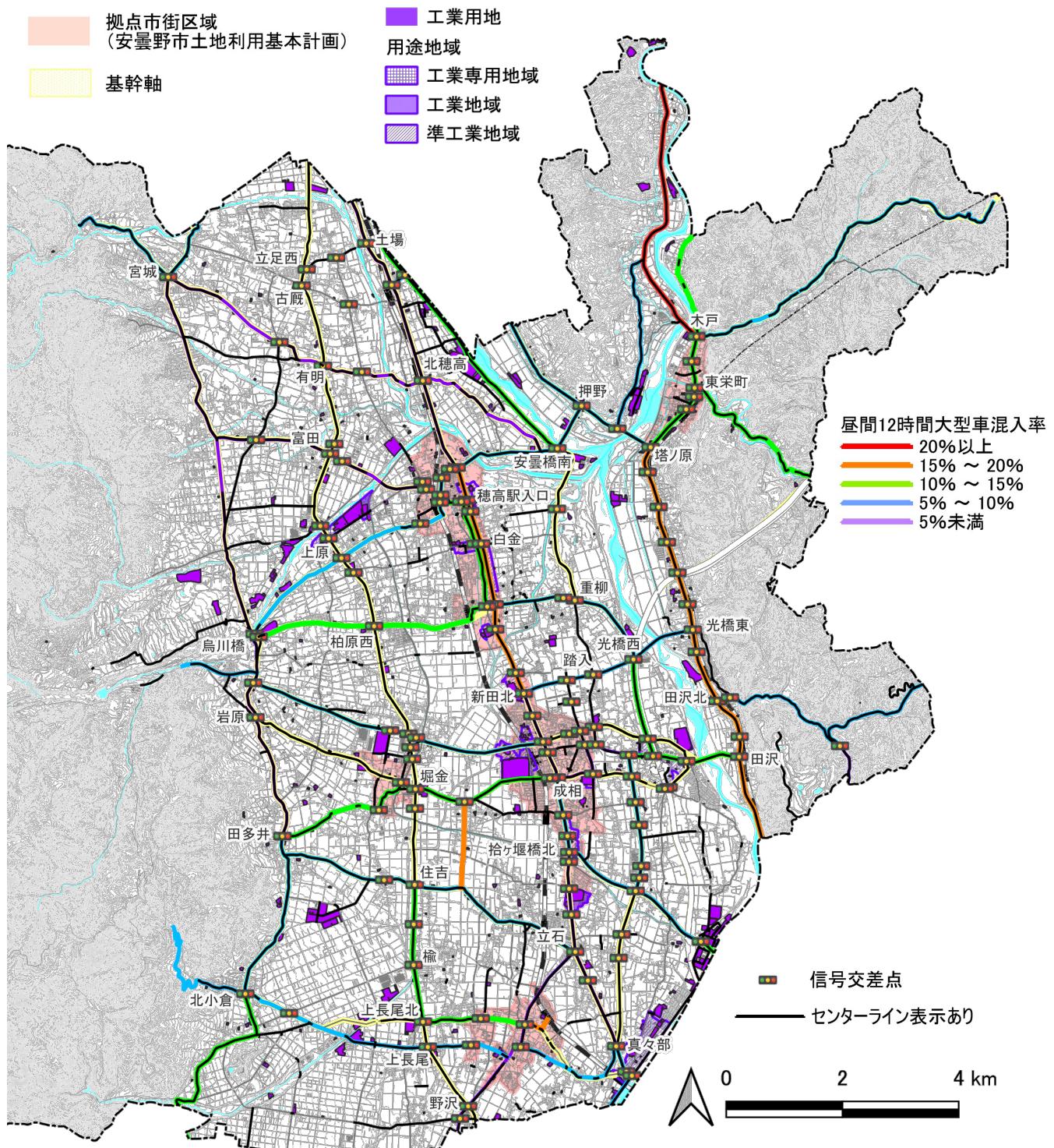


図 4-16 工場用地及び工業系用途の分布