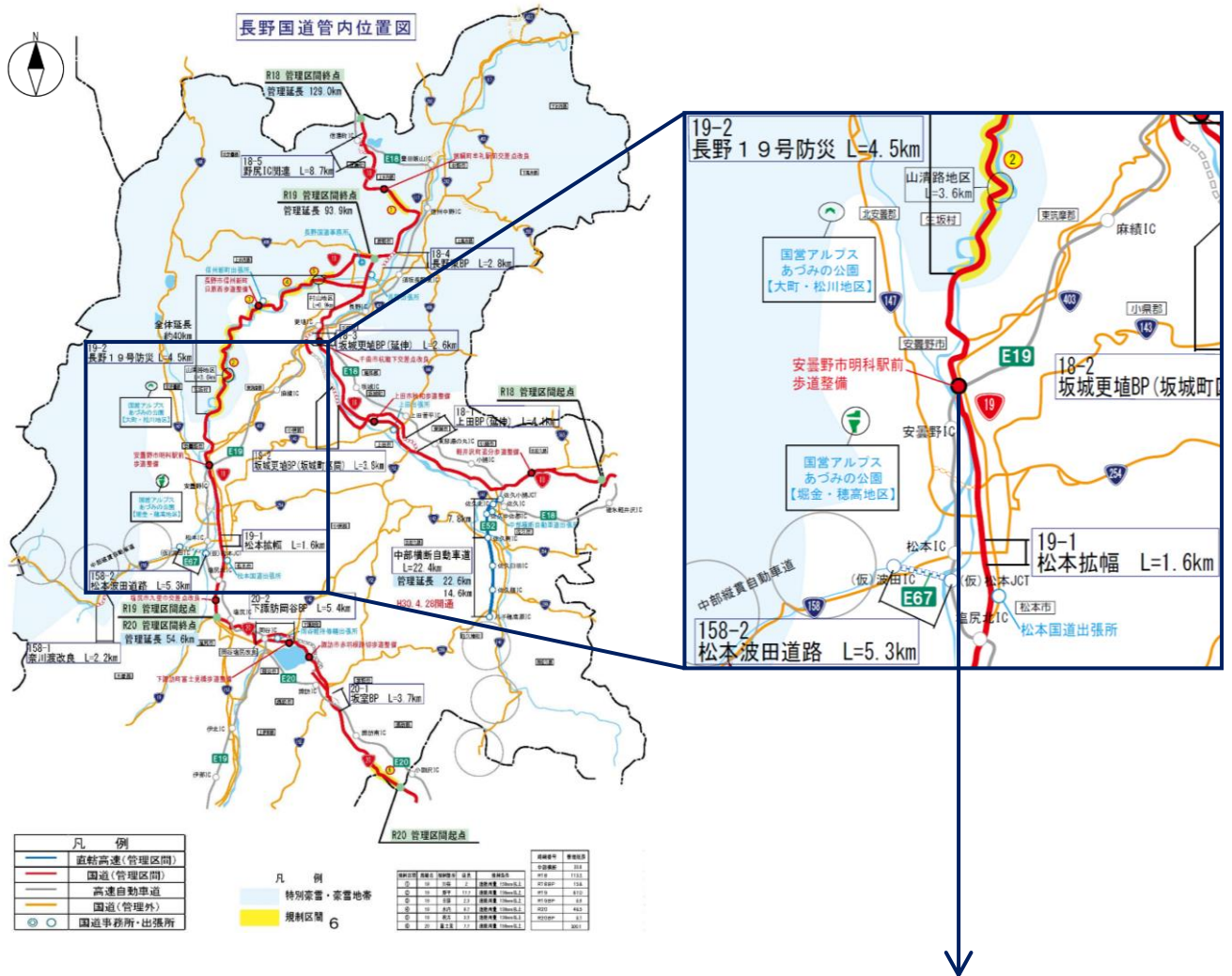


第2章 上位・関連計画の概要及び道路を取り巻く現状

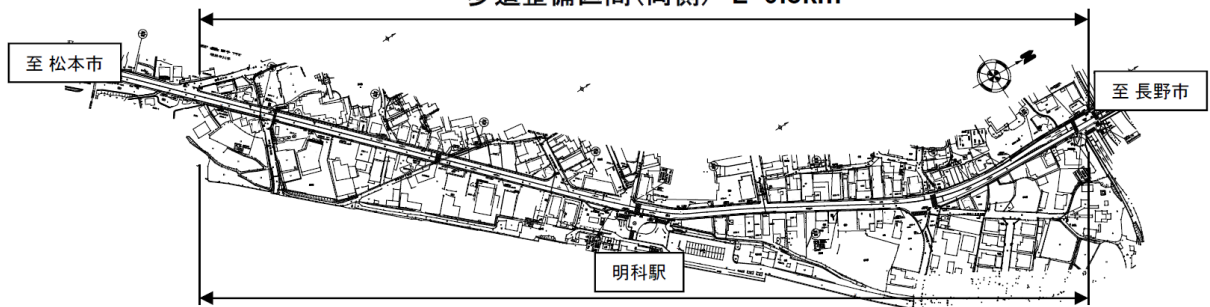
第2章 上位・関連計画の概要及び道路を取り巻く現状

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」を実施中である。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、J R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。



歩道整備区間(両側) L=0.8km



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 3.0（長野県総合5か年計画）〔令和5（2023）年3月策定〕

長野県の総合5か年計画『しあわせ信州創造プラン 3.0』の第4編 施策の総合的展開から、道路整備に関連する項目内容を抜粋して以下に示す。

1-3 社会的なインフラの維持・発展を図る

【めざす姿】社会的なインフラの維持・発展

施設の統廃合や共有、管理の共同化などにより、持続可能なインフラ管理体制が構築され、人口減少下においても県民の安全・安心な生活が維持されています。

■現状と課題

高度成長期以降に集中的に整備された道路施設や河川管理施設、上下水道施設などインフラが今後一斉に更新時期を迎えるとともに、人口減少の急速な進行などに伴い、上下水道事業の経営状況が悪化しているため、インフラの維持管理・更新や経営基盤の強化を着実に実施していく必要があります。

■施策の展開（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

- 中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減等に向け、早期に対策が必要な施設の修繕を集中的に実施し、予防保全型のインフラメンテナンスへの転換を推進
- 道路パトロールや道路情報モニターの設置等により、安全で快適な道路環境を維持
- 橋梁、トンネル、道路附属物等の更新、修繕、撤去等により、道路施設の長寿命化を促進
- 舗装や区画線の修繕、沿道美化を、観光地や市街地を中心に強化することにより、道路機能を適切に維持・管理
- 包括的民間委託の拡大等により、地域の建設産業が道路や河川、砂防関係施設などの維持管理を持続的に担うインフラの管理体制を構築

1-6 県民生活の安全を確保する

【めざす姿】県民生活の安全確保

社会情勢の変化に伴い複雑化・多様化する犯罪や、交通事故、食品・医薬品の安全など、日々の生活に影響を及ぼす様々なリスクが最小化され、県民の安全・安心な生活が維持されています。

■現状と課題（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

交通事故件数は減少しているものの、依然として交通死亡事故が発生しており、子どもから高齢者まで幅広い世代に対する交通安全対策を推進することが必要です。

■施策の展開（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

- 分析に基づく交通事故防止対策のほか、季別の交通安全運動や、参加・体験・実践型の交通安全教育・啓発の実施により、県民の交通安全意識を醸成し、交通事故のない安全・安心な社会を構築

- 登下校中の交通事故をなくすため、通学路交通安全プログラムに基づき、見守り活動や歩道整備など児童の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に実施
- 歩道の設置や交差点の改良、道路情報版や案内標識等の整備、高度化信号機等交通安全施設の整備、道路の拡幅や4車線化、バイパス化等により、安全で安心な生活環境を整備

3-1 住む人も訪れる人も快適な空間をつくる

【めざす姿】本州中央部広域交流圏の形成

高速交通網等が整備され、地域間交流や観光の促進、県内産業の更なる発展につながっています。

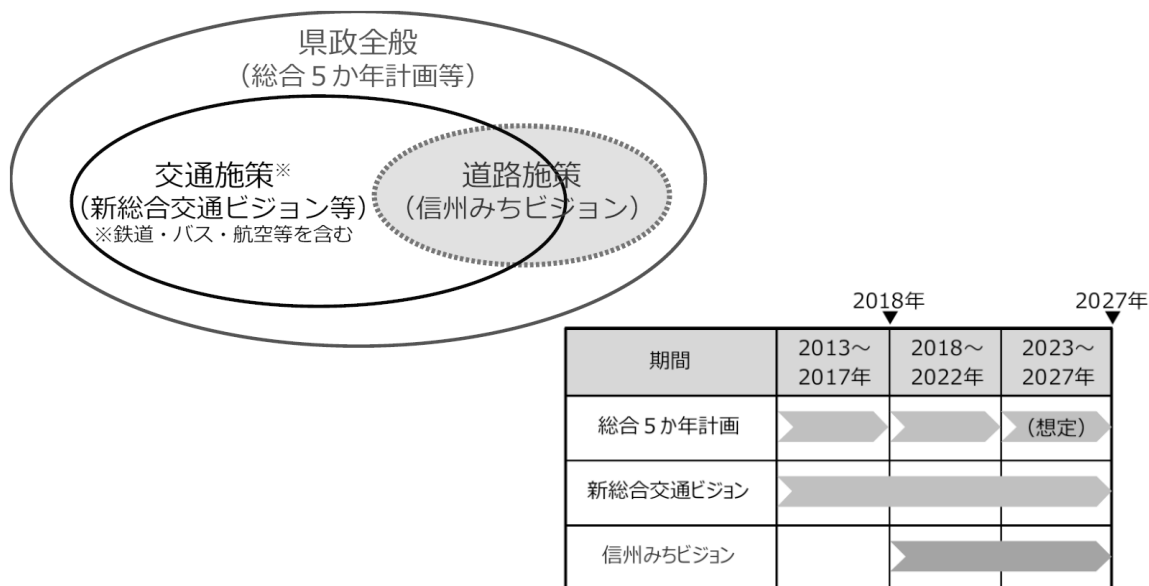
■現状と課題（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

山脈や高原等により居住する地域が隔てられているため、地域間の円滑な移動の確保と交流の拡大を目指し、県外・県内各地を結ぶ道路ネットワークの整備を進める必要があります。

■施策の展開（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

- 中部横断自動車道・中部縦貫自動車道・三遠南信自動車道・松本糸魚川連絡道路等の高規格道路のミッシングリンク解消やスマートICの整備により、観光振興、産業発展を促進
- 道路ネットワークの整備により、都市と地方の交流を促進するとともに、鉄道駅・空港・観光地・工業団地等へのアクセス性の向上、渋滞の解消や地域の生活を支える道路網を形成

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 月策定]

『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



交通ネットワークの充実

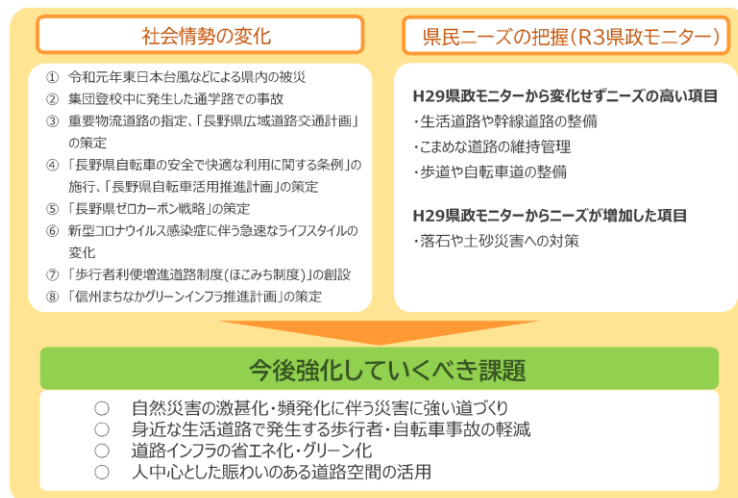


資料：長野県新総合交通ビジョン

図 2-2 長野県が目指す交通の将来像

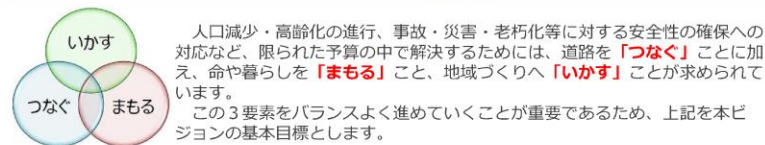
(3) 信州みちビジョン [令和5 (2023) 年10月改定]

『信州みちビジョン』では、当初計画策定後における長野県を取り巻く社会情勢の変化や最新の県民ニーズをふまえた上で、以下の基本目標と基本方針を定めている。



基本目標

つなぐ・まもる・いかす 信州のみちづくり



基本方針



資料：信州みちビジョン

図 2-3 基本目標と基本方針

(4) 安曇野建設事務所管内の道路整備事業計画

長野県総合5か年計画（令和5（2023）年3月策定）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、安曇野建設事務所管内（＝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内の計画概要図を示す。

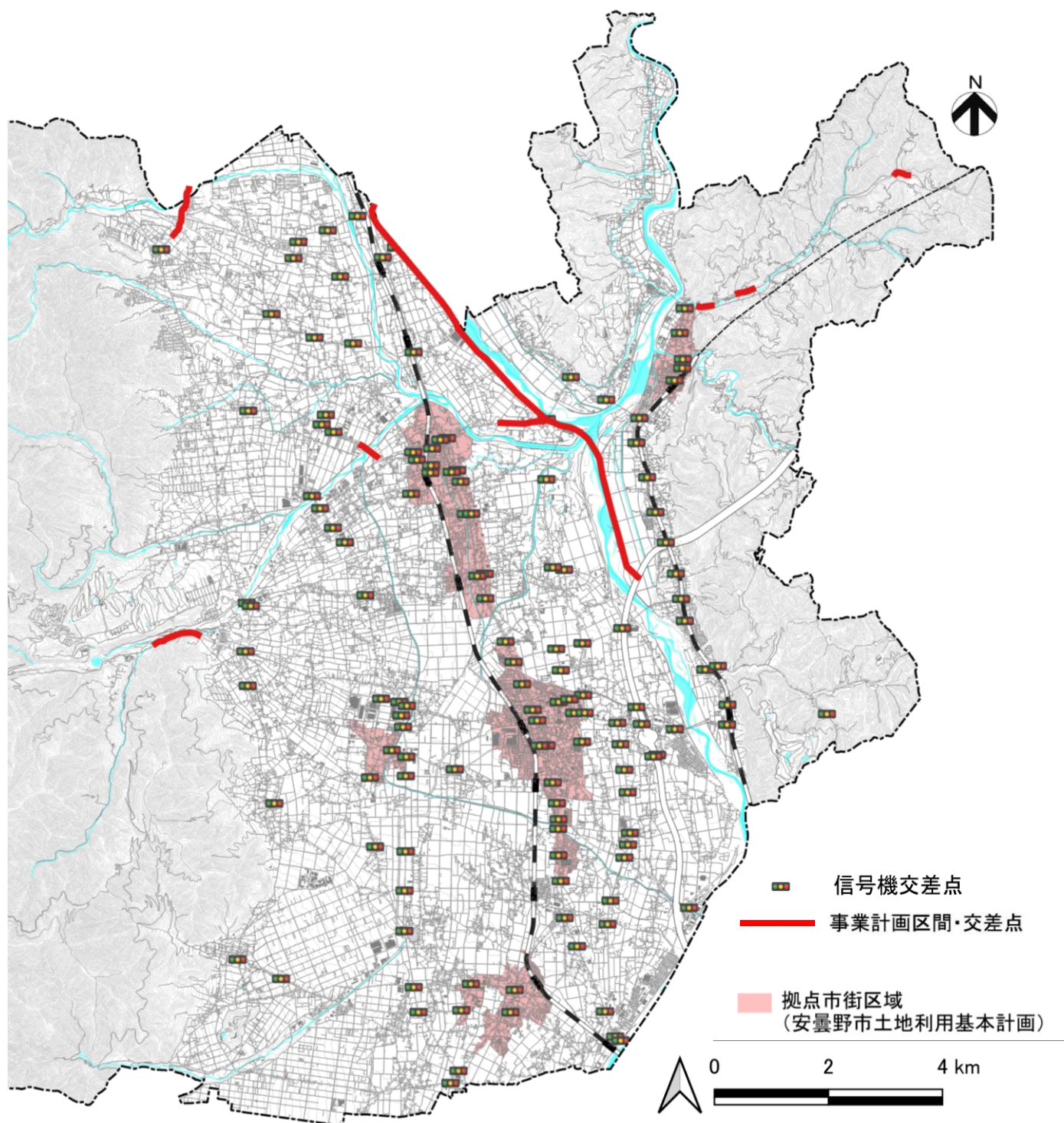


図 2-4 県が実施する国道及び県道の道路整備の事業計画区間

2.3 安曇野市の計画

(1) 第2次安曇野市総合計画〔令和5（2023）年4月策定〕

『第2次安曇野市総合計画 後期基本計画』に示されている、道路整備関連の項目内容を以下に抜粋して示す。

第3章 後期基本計画

第5節 施策

目標4 自然と暮らしやすさが調和するまち

4-4 自然と発展が織りなすまちづくり

安曇野の地域特性を生かし、暮らしやすさと産業発展が調和した持続可能なまちづくりを進めます。

◆取組の方向

○都市機能の秩序ある集約

- ・都市機能を担う主要な施設が集積する5つの拠点市街へ居住人口を集約していくための取組を進めます。
- ・各市街で不足する機能は、道路・交通網などを強化して、相互に補完し合える環境整備を進めます。
- ・空き家や既存の住宅地などを有効活用できるよう、土地利用制度の見直しに向けた検討を進めます。

4-6 道路整備の推進

利便性や安全性が確保された道路整備を推進し、暮らしやすいまちを目指します。

◆取組の方向

○事業実施路線の検討

- ・市外との交流を容易にし、産業、医療、防災面などに不可欠な幹線道路について、地域住民のニーズも踏まえた整備を推進します。
- ・生活道路は、地域からの要望を把握し、路線の重要度、緊急性などを踏まえた改良を実施します。
- ・国道19号や国道147号、松糸道路、東西幹線道路の整備をはじめ、未改良道路の整備などを国や県と連携し進めます。

○施設の長寿命化と適正な維持管理

- ・道路の破損個所を通報できるアプリの活用などにより、道路の情報を市民と共有し、迅速な改修につなげます。
- ・道路や橋梁などの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。
- ・計画的に傷んだ舗装や橋梁の修繕を行い、長寿命化を図ります。

○松糸道路の整備促進

- ・松糸道路の安曇野市新設区間である「安曇野道路」の早期建設及び現道活用区間の早期改良に向けて、県とともに取り組みます。
- ・松糸道路と現道とを結ぶアクセス道路の整備を行います。

(2) 安曇野市都市計画マスタープラン [令和3 (2021) 年7月改定]

『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のように整理し、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を図示するとともに、まちづくりの骨格として各基幹軸の役割を明示している (2-10, 11 ページ参照)。

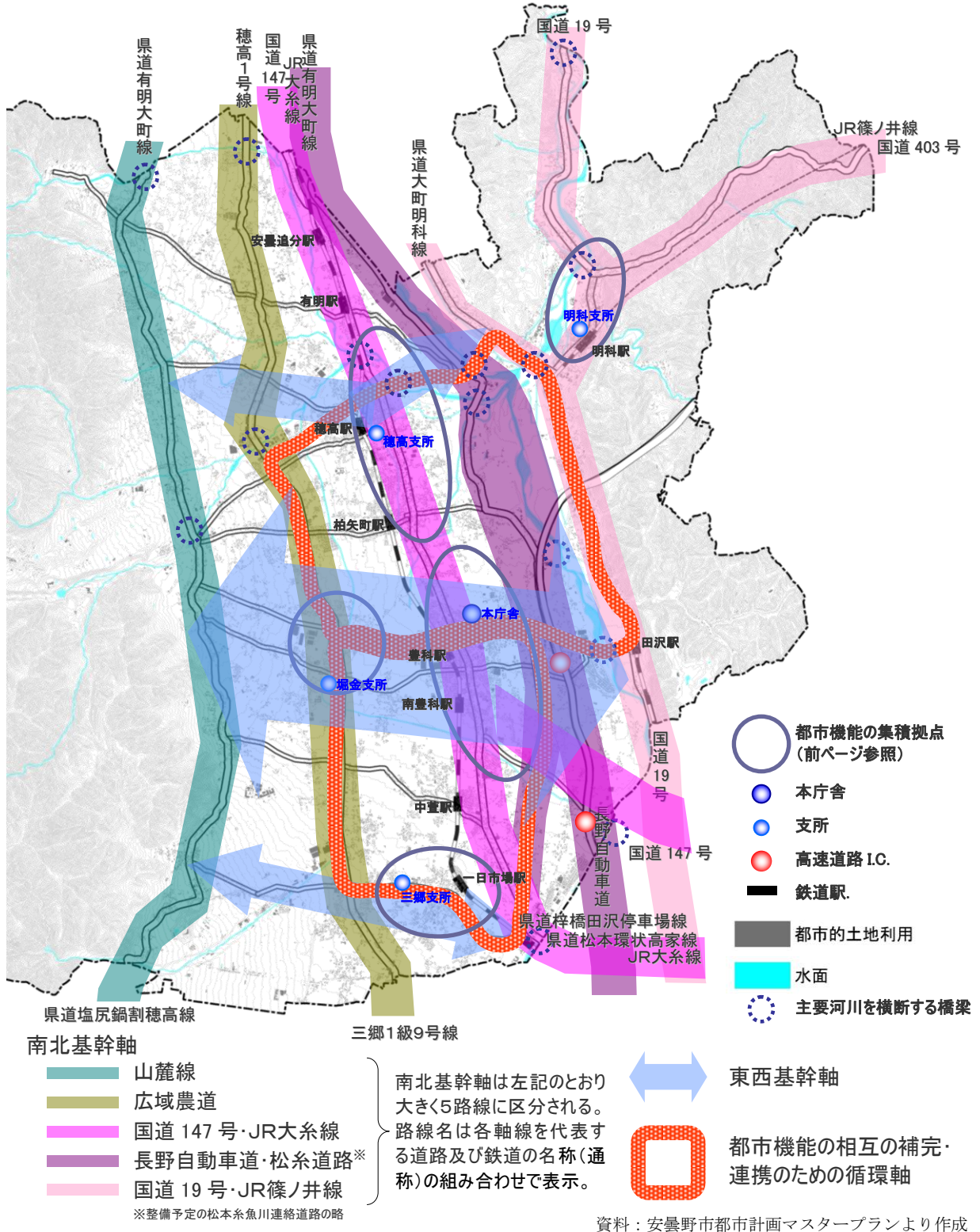


図 2-6 まちづくりの骨格を形成する交通基幹軸

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

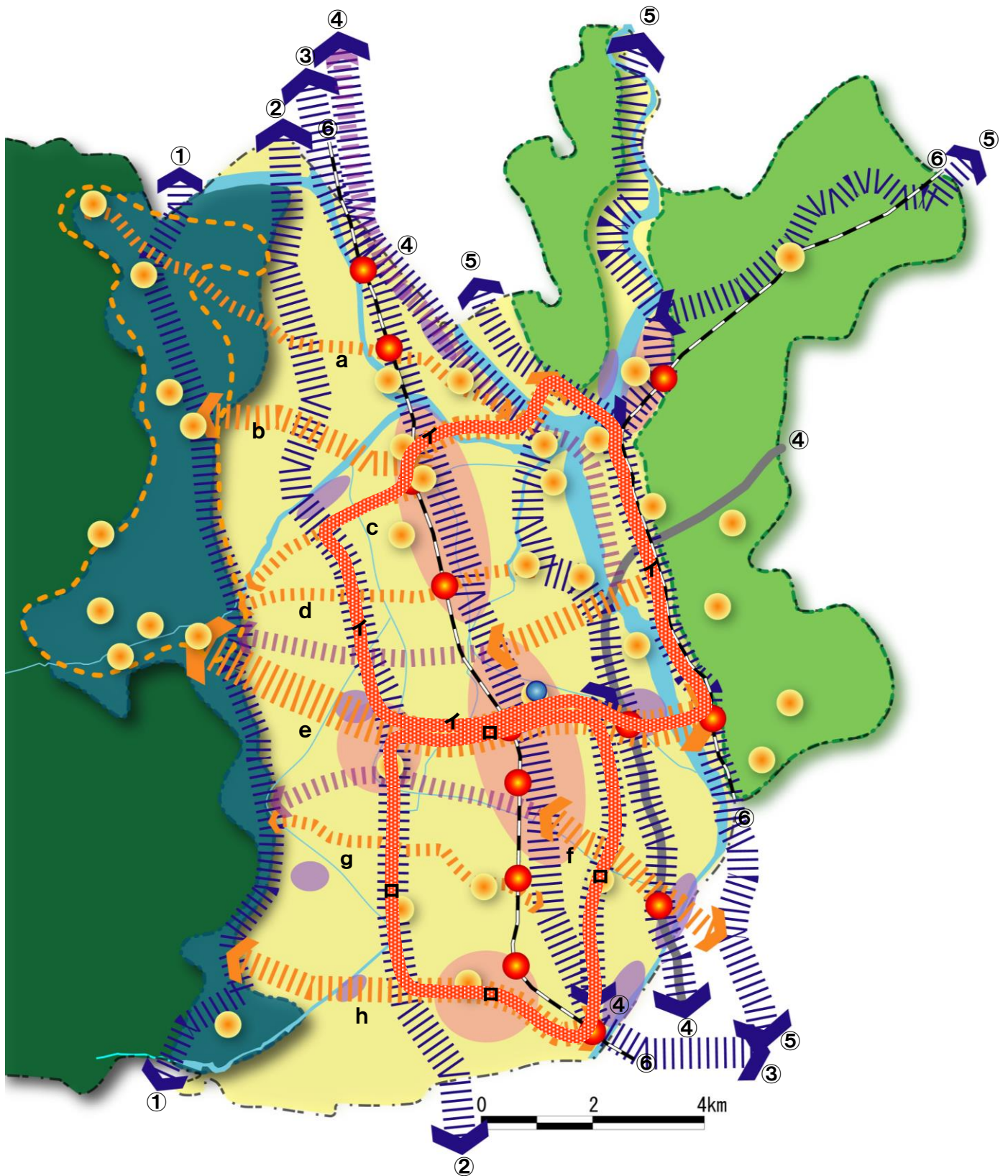








図 2-7 目指すまちの基本構造







■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〔令和7(2025)年4月現在〕

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7(2025)年2月に見直しが行われ、下表のように設定されている。

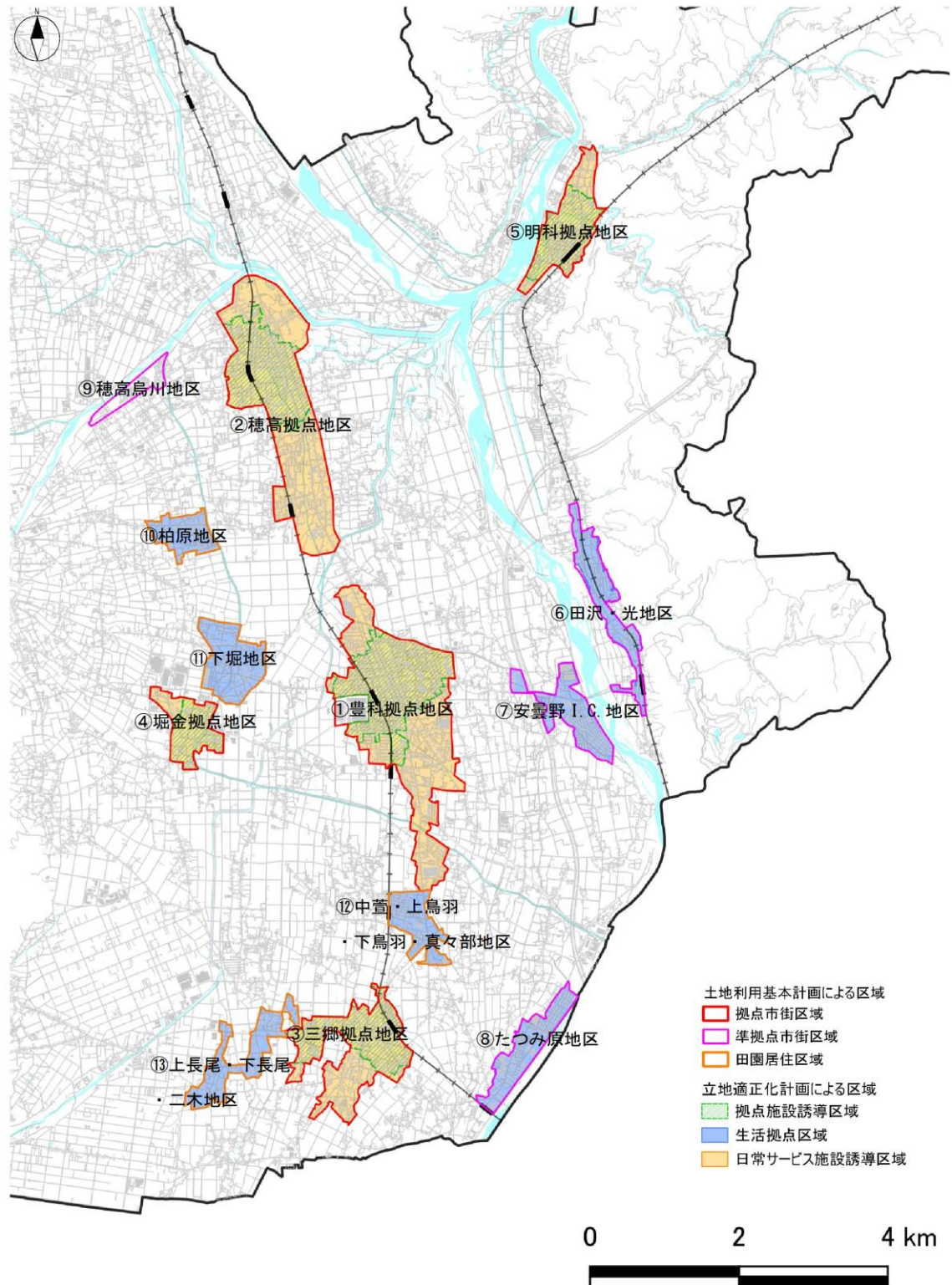
表 2-1 都市計画道路一覧

●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	455m	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	
3・6・23	松本系魚川連絡道路 穂高明科線	9.5m	4,030m		令3.9.16	県告第496号	1	
8・7・1	礪山通線	4m	550m	550m	平2.11.2	町告第39号	1	

(4) 安曇野市立地適正化計画〔令和5（2023）年3月改定〕

『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のように定めている。



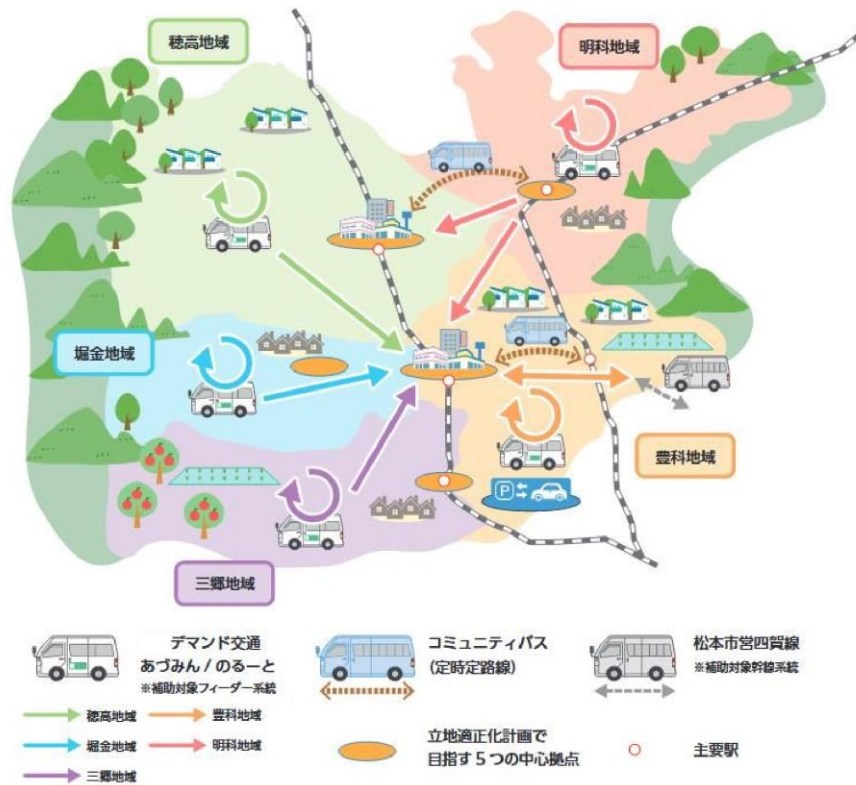
※資料：安曇野市立地適正化計画

図 2-8 都市機能誘導区域

(5) 安曇野市地域公共交通計画 [令和6年(2024)年5月改定]

『安曇野市地域公共交通計画』は、本市の公共交通の充実を図るため、公共交通網の整備・見直しの概要を下図のとおり示している。

市民等を対象とする地域公共交通体系のイメージ



観光客の移動を対象とする地域公共交通体系のイメージ

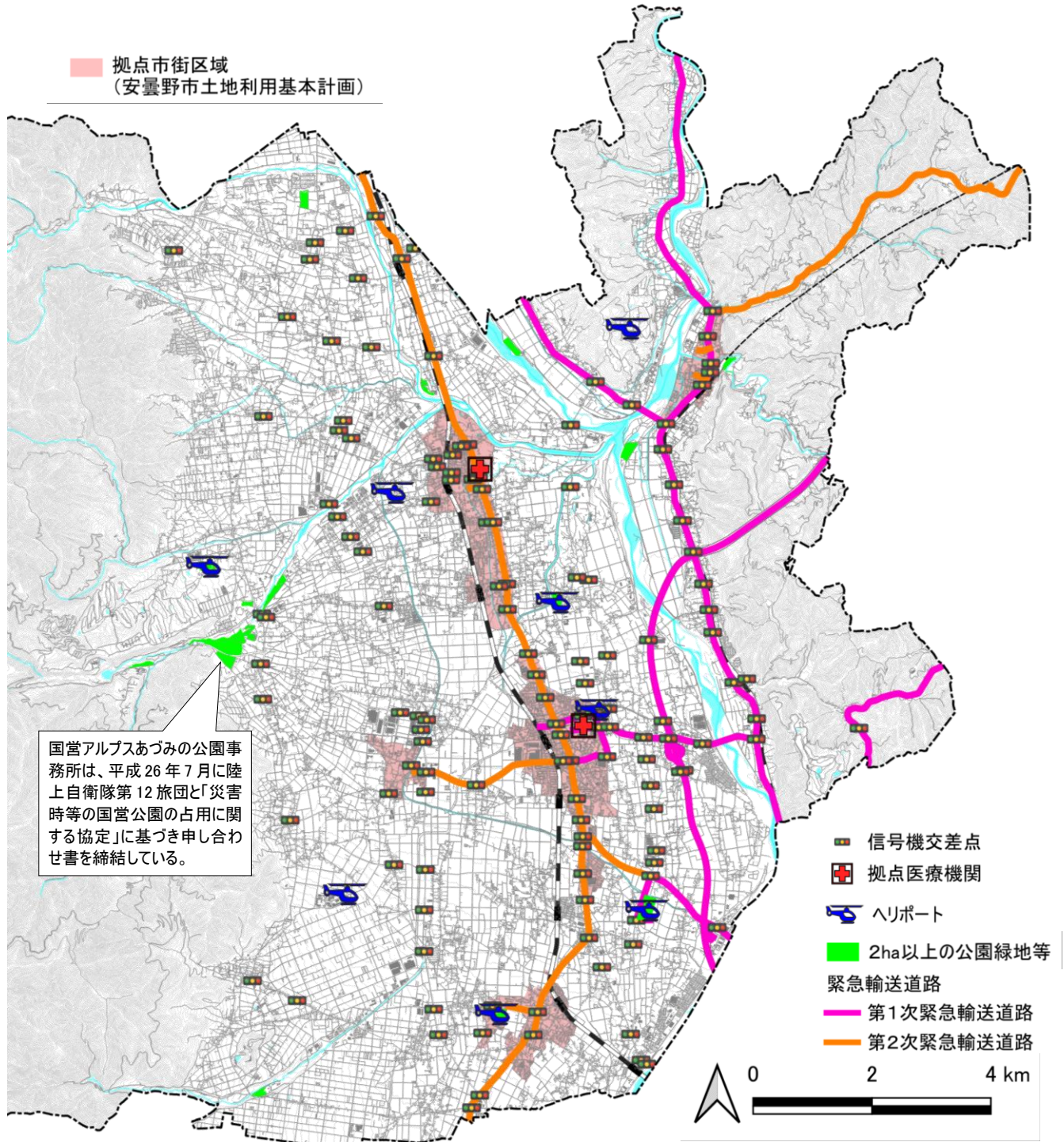


資料：安曇野市地域公共交通計画

図 2-9 地域公共交通体系のイメージ

(6) 安曇野市地域防災計画 [令和7(2025)年1月改定]

『安曇野市地域防災計画』に示されている県指定の緊急輸送道路のほか、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。



※「緊急輸送道路」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6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、大町明科線、安曇野インター堀金線、波田北大妻豊科線、梓橋田沢停車場線、中堀一日市場停車場線、安曇野市道豊科1118号線、安曇野市道豊科1級1号線、安曇野市道豊科2級3号線、安曇野市道豊科1376号線、安曇野市道豊科1級26号線、安曇野市道徳高1級2号線、安曇野市道堀金1195号線、安曇野市道明科1級3号線、安曇野市道明科4145線

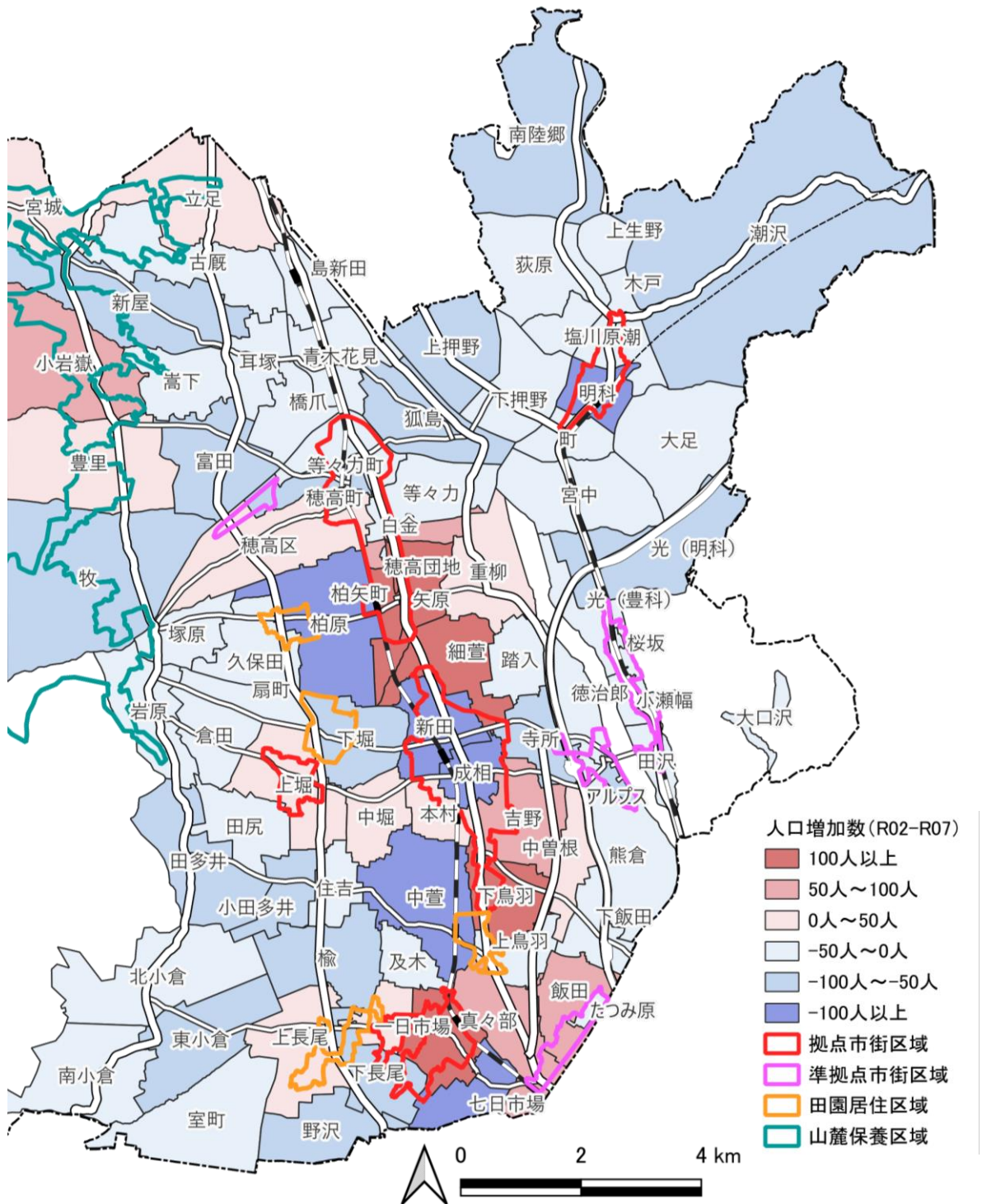
(補足) 本市を含む松本圏域の災害拠点病院: 信州大学医学部附属病院、相澤病院

図2-10 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、本計画を改定した令和2（2020）年から令和7（2025）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。

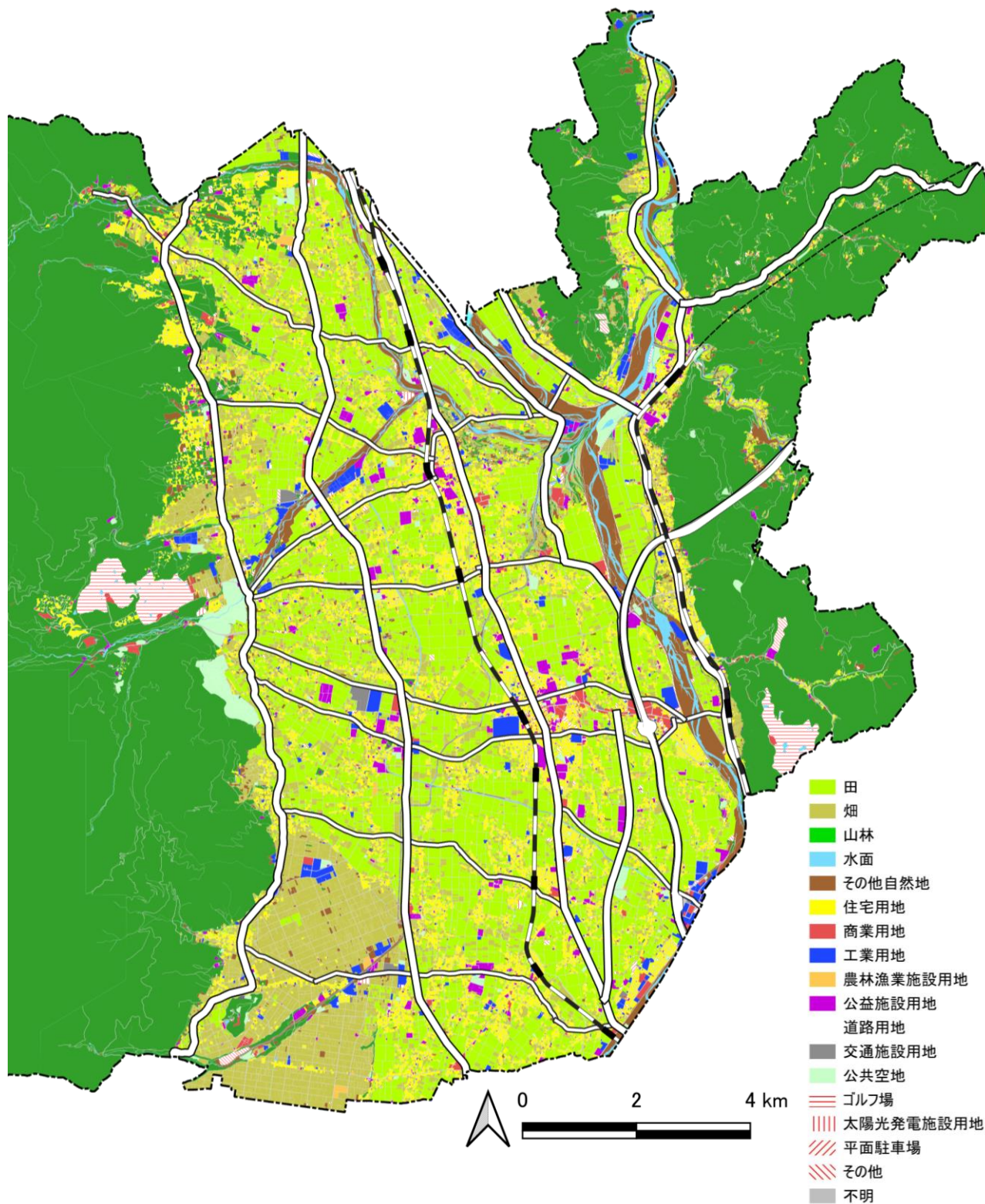


資料：住民基本台帳

図 2-11 地区別の人口増減（2020年～2025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。

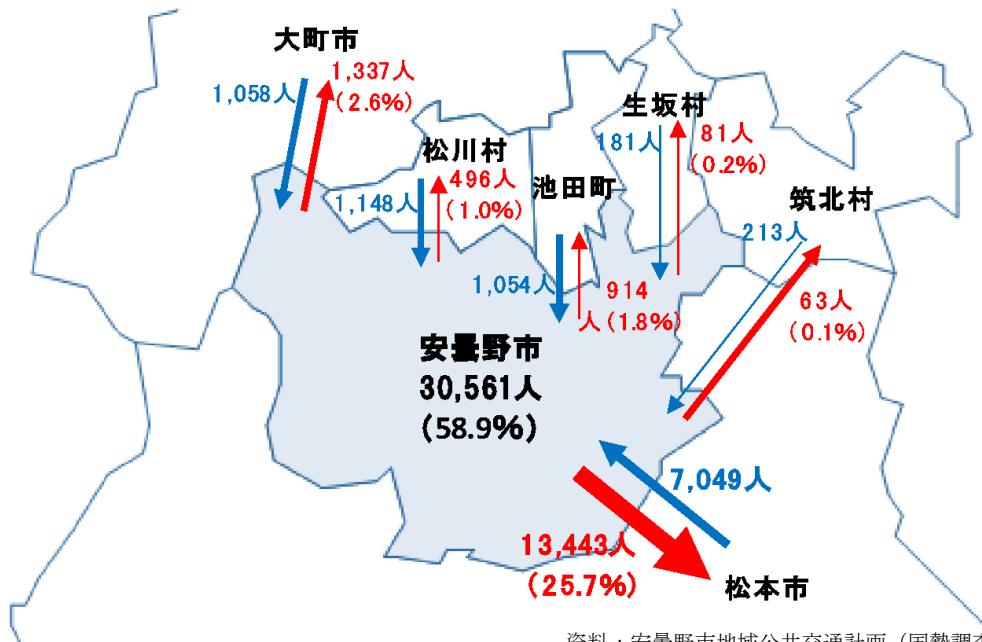


※資料：安曇野市都市計画基礎調査

図 2-12 現況土地利用 (2023 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 59%で、残りの約 41%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 62%（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。他自治体から本市へ通う方は、松本市から通う方の数が最も多く、2位、3位は順位が入れ替わり、松川村、大町市、池田町の順となっている。

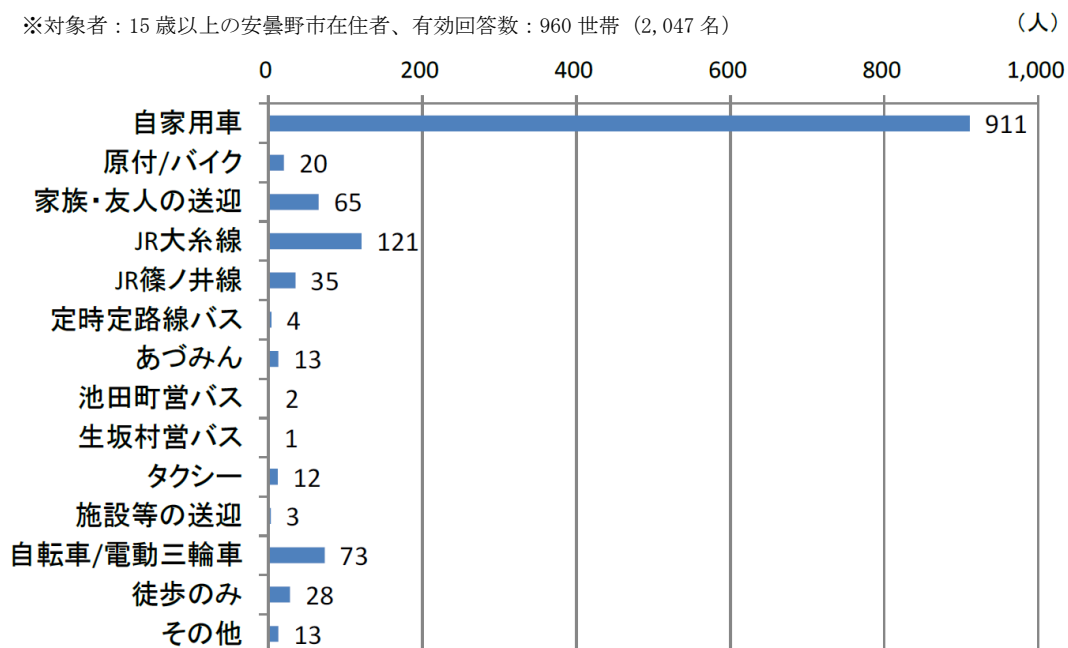


資料：安曇野市地域公共交通計画（国勢調査：R02）

図 2-13 通勤・通学先の動向（2020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 2-14 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（平成26（2014）年～令和6（2024）年）をみると、令和元（2019）年までは年間500万人規模の観光客が訪れていたが、令和2（2020）年から令和3（2021）年までのコロナ禍の影響で大きく利用者数は減少した。近年は回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準には達していない。

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多く、近年でも年間100万人以上が訪れている。次いで、ほりがね道の駅・楡の里と烏川溪谷が70万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2万人未満で推移している。

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、特に利用者数の多い安曇野穂高温泉郷や烏川溪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。

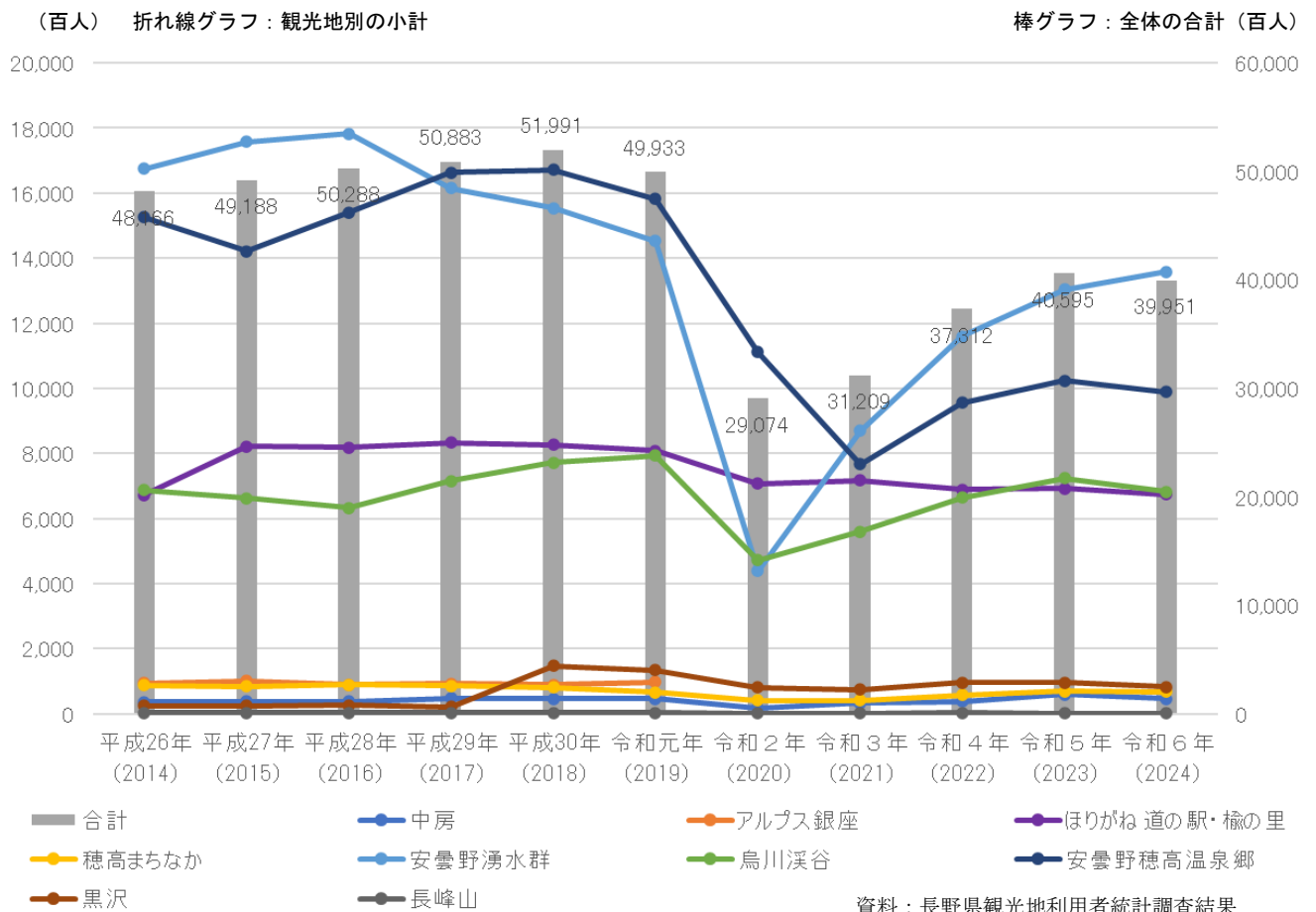


図 2-15 観光地利用者数の推移 (2014年-2024年)

(5) 自転車利用促進の取組状況

本市では、市の特徴を活かした自転車の活用を通じて、市民の健康づくり、青少年の健全育成、観光による地域の活性化及び環境負荷の低減を図ることを目的に、自転車走行指導帯の整備のほか、「安曇野市サイクリングコース」や長野県のモデルコースの設定、シェアサイクル・レンタサイクルを活用したポタリングの推進等の取組を進めている。

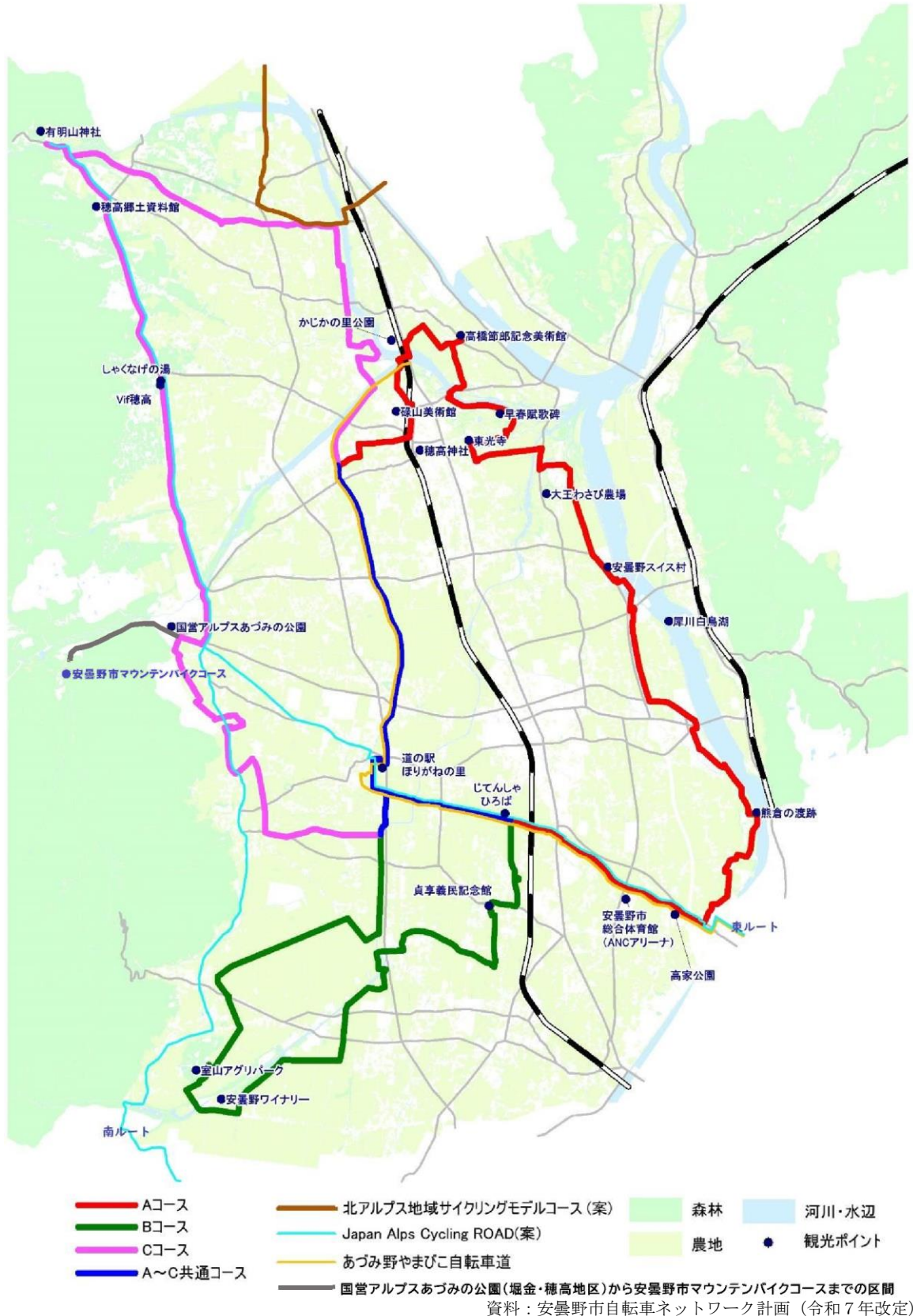


図 2-16 主なサイクリングコースの設定状況