

第5章 道路整備推進計画

第5章 道路整備推進計画

5.1 計画目標

前章までの内容をふまえて、本計画では、「持続可能で円滑かつ機能的な道路網の構築」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】

持続可能で円滑かつ機能的な道路網の構築

視点1 既存ストックの有効活用

既存道路を有効に活用して持続可能な道路網の構築を図る

既存道路の維持管理費の負担増や、人口減少や高齢化の進行に伴う財政的な逼迫等をふまえ、新規路線の整備はまちづくりとの整合性を考慮して効果や必要性の明確なものに限定し、既存道路を有効に活用して、持続可能な道路網の構築を図る。

視点2 連続性・完結性の確保

路線の連続性や完結性を向上させ、より円滑な道路網の構築を図る

道路管理者の区分によらず、道路網のなかで機能・役割の大きな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重視し、路線の連続性や完結性を向上させ、より円滑に機能する道路網の構築を図る。

視点3 基幹軸の強化（代替性の確保）

基幹路線の多重性を確保し、道路網の骨格を強化する

拠点市街間や主要な交通結節点との間を結び、まちの基幹軸として位置づけられる路線については、交通量や沿道の状況、災害時の対応等をふまえて、多重性（リダンダンシー）を確保し、道路網の骨格強化を図る。

5.2 道路整備方針

道路整備計画の具体化に向けて3つの方針を定め、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・役割等を以下に整理する。

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、歩行者の動線をふまえて、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。また、歩道の整備・改良にあたっては、シニアカーや歩行補助車、ベビーカー等の多様な利用に配慮し、有効幅員の確保と段差解消に努める。

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ふまえて、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、ヘリポート、拠点医療機関等）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・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。整備にあたっては、将来の人口動態や交通需要の変化、維持管理コストを考慮し、道路拡張によらない手法も含めて検討する。

※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（循環軸の強化）

本庁舎を中心に、5つの拠点市街を結ぶ循環軸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

歩行者、自転車を含め、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 自転車通行環境の活用・機能強化

安曇野市サイクリングコース等の観光・レクリエーション利用の促進を図りながら、自転車で安全かつ快適に安曇野の魅力を満喫できる動線として、自転車通行環境の維持・強化を図る。

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、歩行者や多様なモビリティによる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。整備にあたっては、自動車交通から多様な交通手段への転換を含めた柔軟な対応を検討する。

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、工業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を再整理し、整備検討ポイントをまとめたうえで、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又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】

広域交流幹線又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

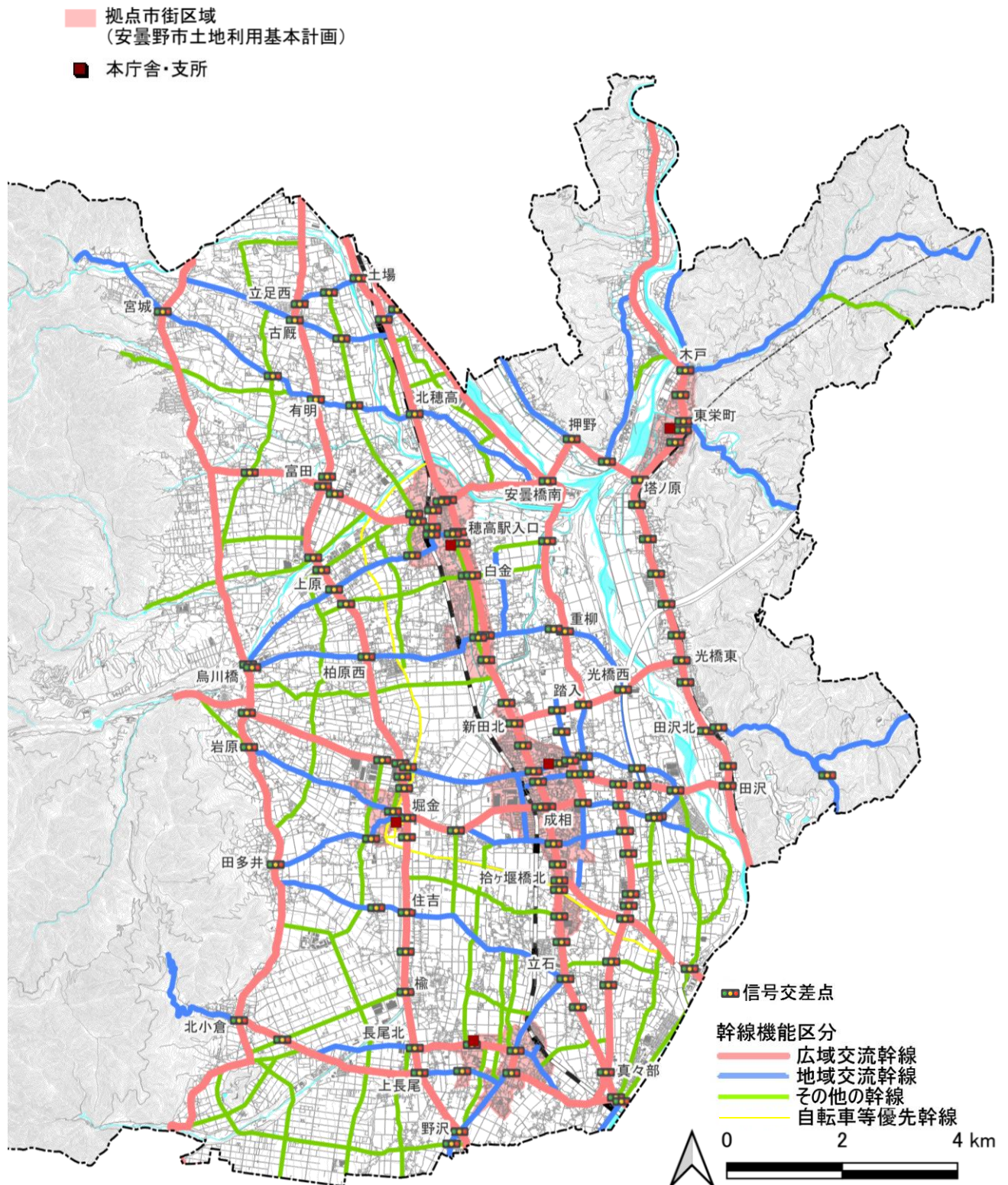


図 5-1 現況道路網の幹線機能区分

(2) 目標とする道路網（計画道路ネットワーク）

現況道路網の幹線機能を再整理したうえで、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基幹軸を基本に、未整備の都市計画道路のほか新たに必要な路線を見出し、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。なお、主な新規路線の設定理由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
- 大北地域への基幹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 I. C. - 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 I. C. 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 I. C. 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）

- 市中央部の南北幹線軸の機能強化

[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
- ・ 交通量の多い穂高市街と豊科市街のバイパス機能の確保

■ 路線F（安曇野インター西交差点北側先線）

- 市東部における南北幹線軸の確立
- 市中央部に東西幹線軸の連携強化

[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
- ・ 穂高市街と豊科市街の地域間の移動の円滑化

(3) 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うえで、本計画で定める計画期間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・自転車の安全な動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がっている。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うえで、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5～10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づける。

〔中長期〕

中長期は10年以上先とし、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づける。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。

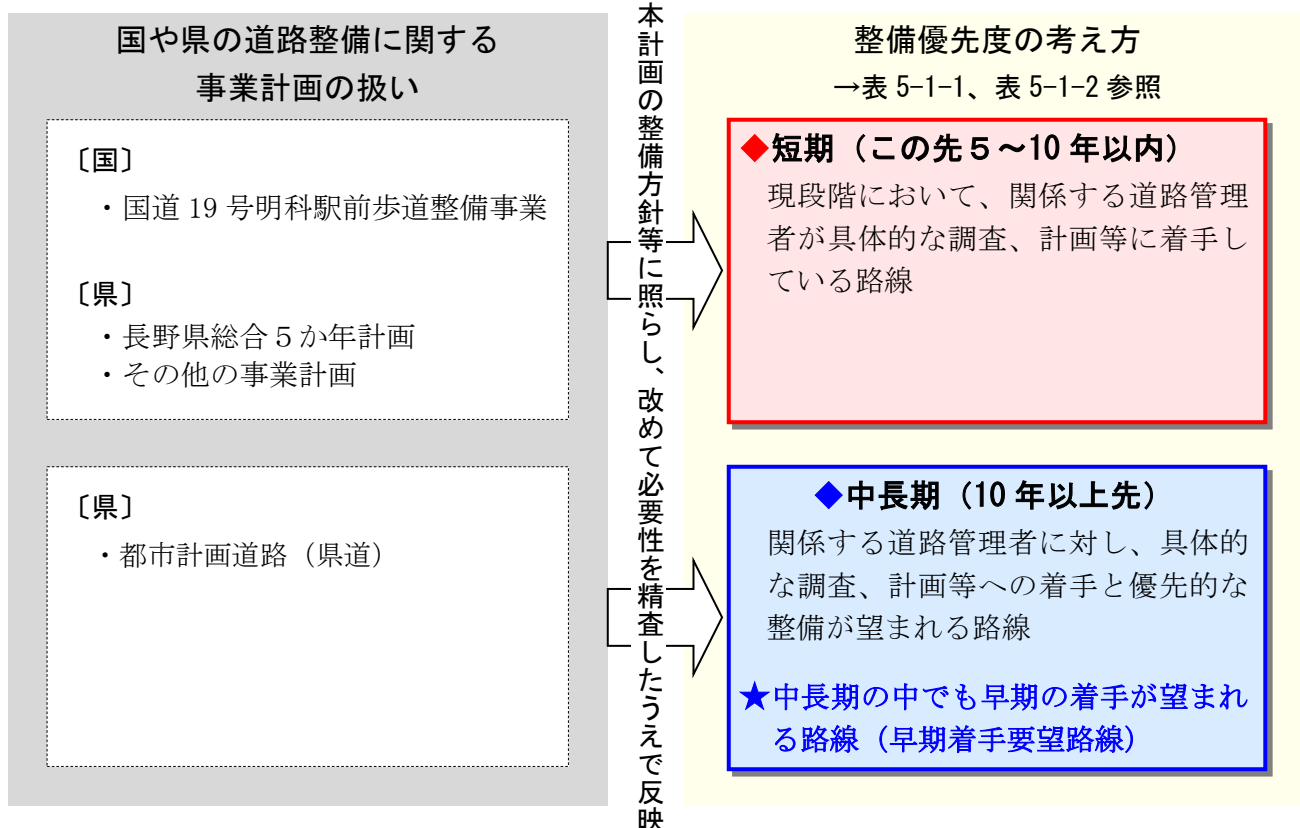


図5-3 整備優先度及び整備内容の設定方針のフロー