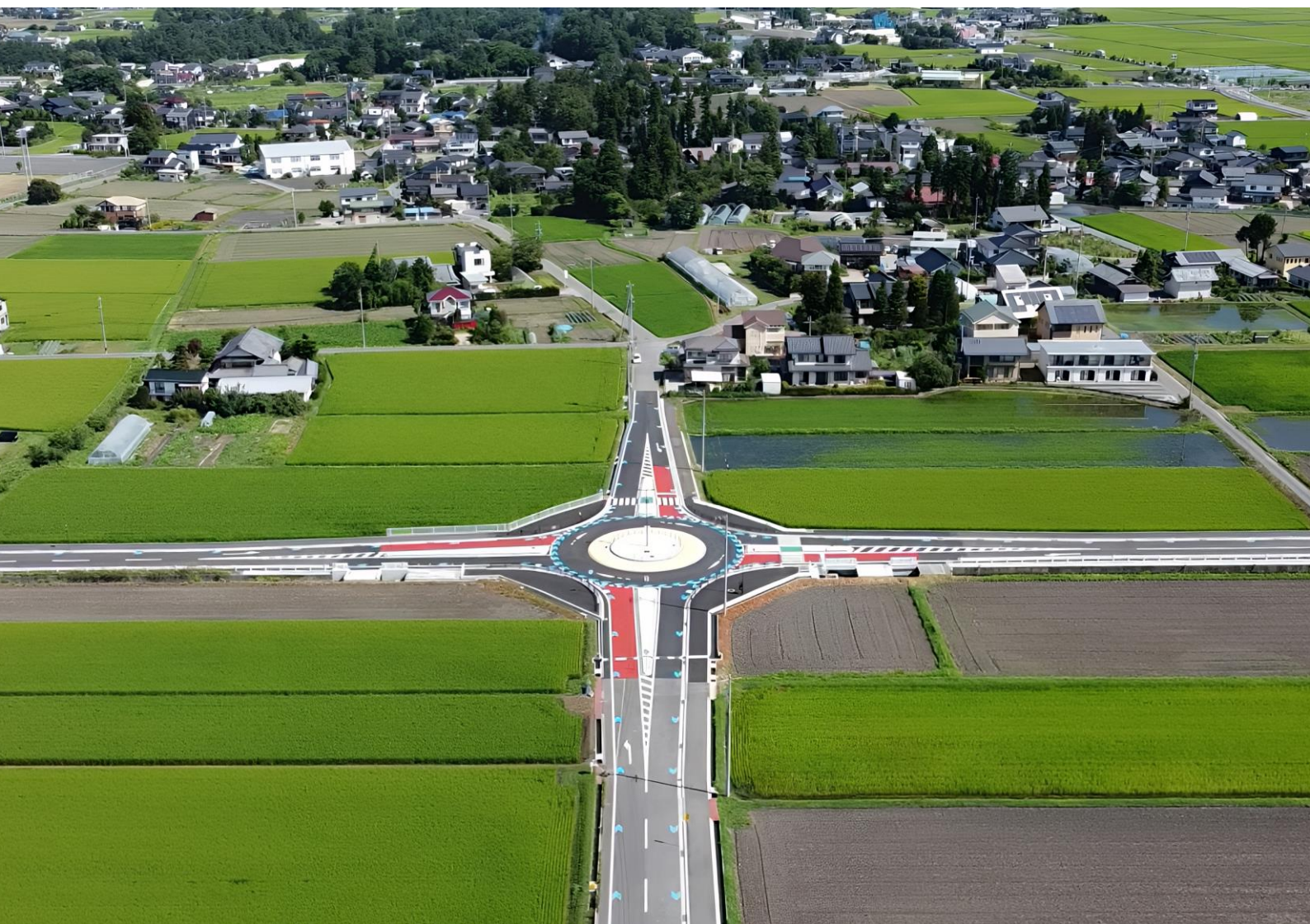


安曇野市道路整備推進計画

<第2回改定版>



令和8年4月

安曇野市

安曇野市道路整備推進計画

<第2回改定版>

令和8年4月

安曇野市

目次

第1章	計画の趣旨	
1.1	計画の目的	1-1
1.2	計画期間及び改定経過	1-1
1.3	計画対象範囲	1-1
1.4	計画の位置づけ	1-2
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	2-1
2.2	長野県の計画	2-2
2.3	安曇野市の計画	2-8
2.4	道路を取り巻く現状	2-16
第3章	市民の意向	3-1
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	4-1
4.2	道路の交通量	4-5
4.3	現行道路の機能評価	4-9
第5章	道路整備推進計画	
5.1	計画目標	5-1
5.2	道路整備方針	5-2
5.3	道路整備計画	5-4
第6章	計画の推進に向けて	
6.1	基本的な考え方	6-1
6.2	計画の運用方法	6-1
6.3	事業化とともに配慮・推進する取組	6-2

第1章 計画の趣旨

第1章 計画の趣旨

1.1 計画の目的

安曇野市道路整備推進計画（以下「本計画」という。）は、安曇野市都市計画マスタープランの都市施設整備の基本方針に基づく「質の高い道路網の構築」を図るため、全市のなまちづくりの観点から、20年程度先を見据え、本市の道路網のあるべき姿（将来像）を明らかにし、今後の道路整備の方針を定めて、現在の道路網をより有効に機能させるために必要な整備内容を示し、合理的かつ効果的な整備の推進に資することを目的としている。

1.2 計画期間及び改定経過

本計画は、平成 27（2015）年度から令和 13（2031）年度までを計画期間とする。平成 27 年 4 月に初めて策定し、令和 3 年に第 1 回改定、令和 8 年に第 2 回改定を行った。

1.3 計画対象範囲

本計画は、安曇野市全域を対象とし、現行道路は、道路管理者にとらわれず、下図に示す市内の幹線道路を対象とする。

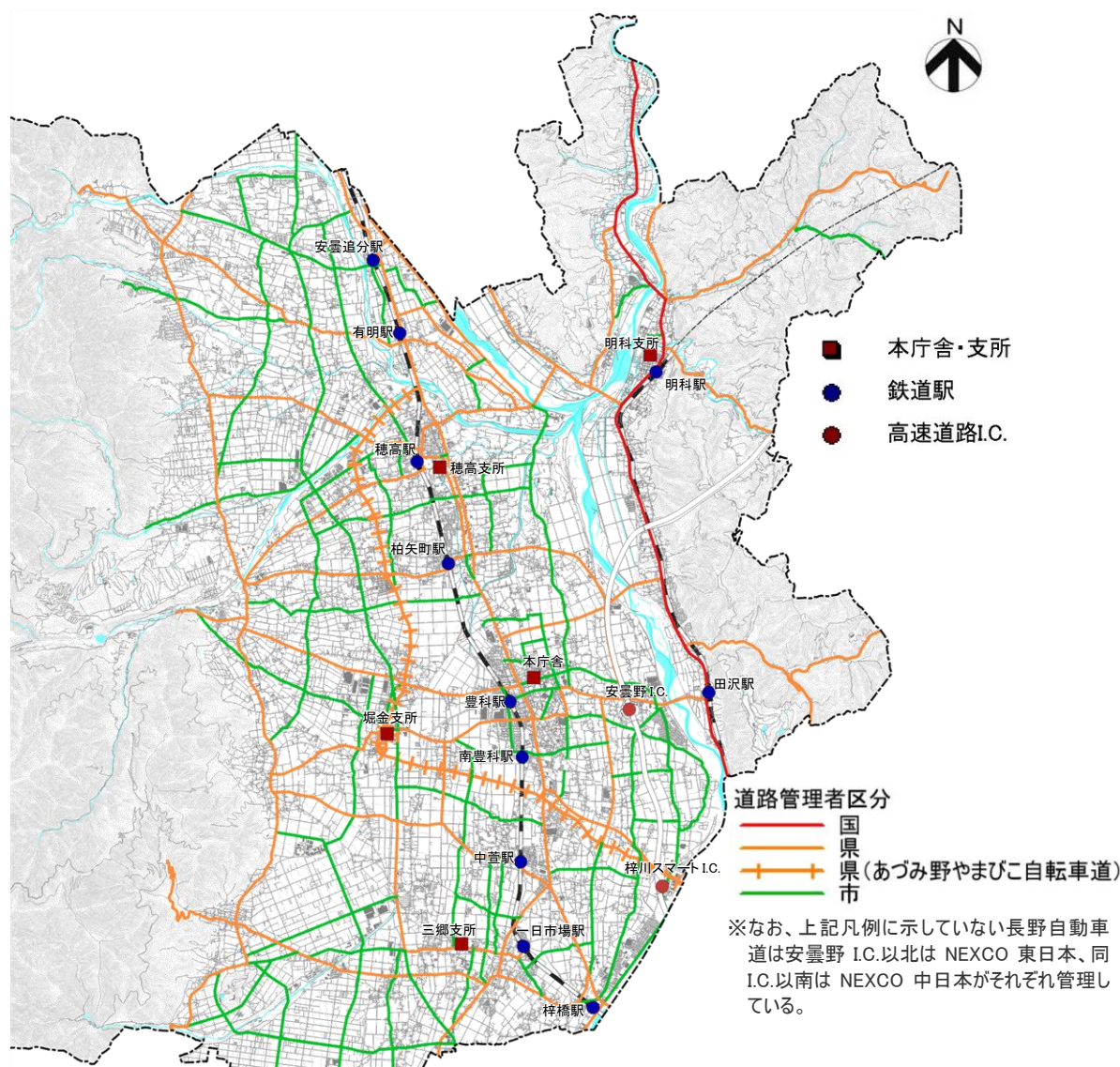


図 1-1 計画対象範囲
1-1

1.4 計画の位置づけ

本計画は、本市が任意に定める非法定計画である。計画の策定にあたっては、下図に示すとおり、国や県、市の上位・関連計画の道路整備に関する方針や事業計画等をふまえ、市民等の意向や要望等の精査・反映を図りながら、道路・交通の現状や実態を的確に捉えて適切にこれを評価することにより、今後の道路整備における課題や方向性を見出し、計画への反映を図るものとする。

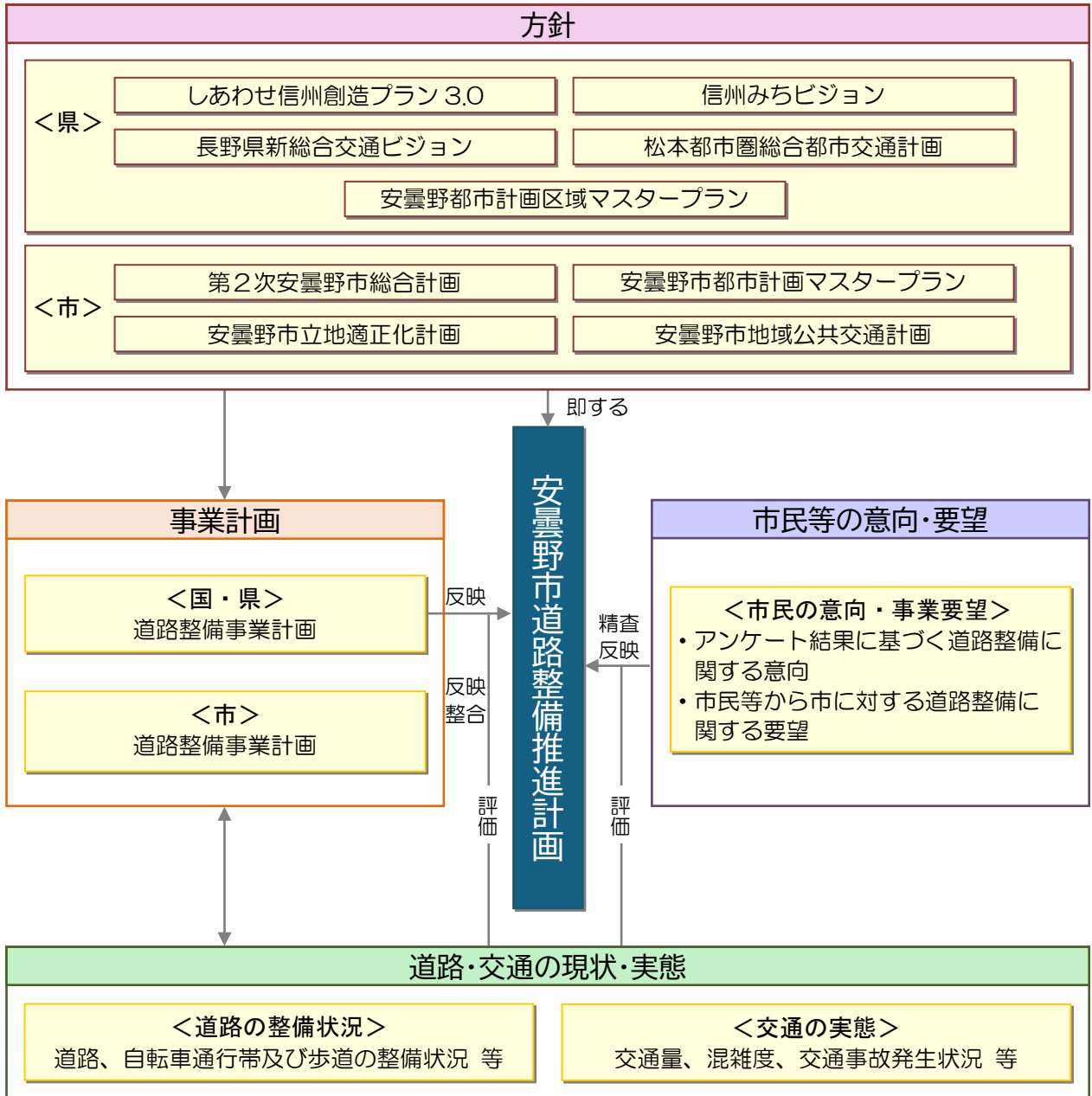


図 1-2 計画の位置づけと関係フロー

第2章 上位・関連計画の概要及び道路を取り巻く現状

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。

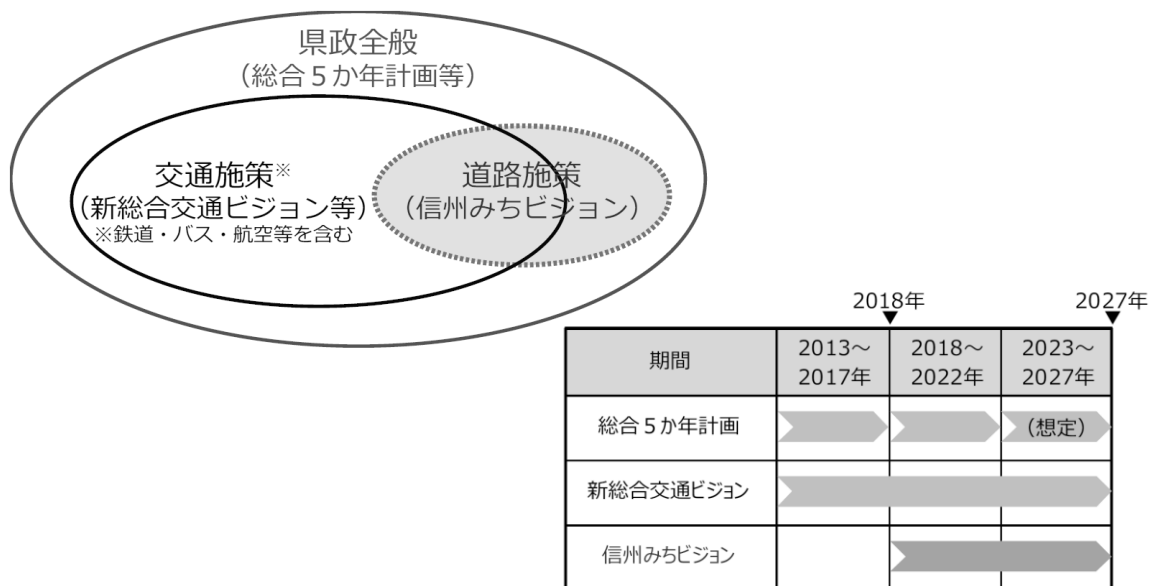
■現状と課題（道路整備に関連する部分のみ抜粋）

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

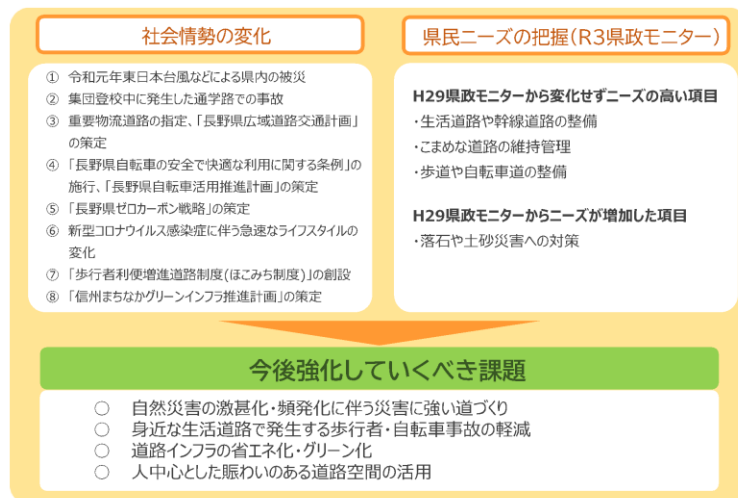
参考 長野県の道路整備関連計画の体系



資料：信州みちビジョン

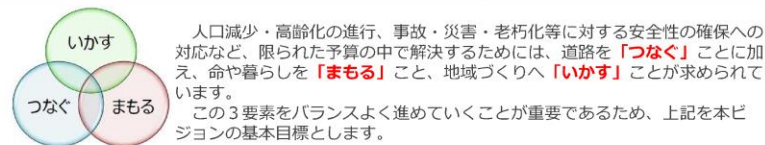
(3) 信州みちビジョン [令和5 (2023) 年 10 月改定]

『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。

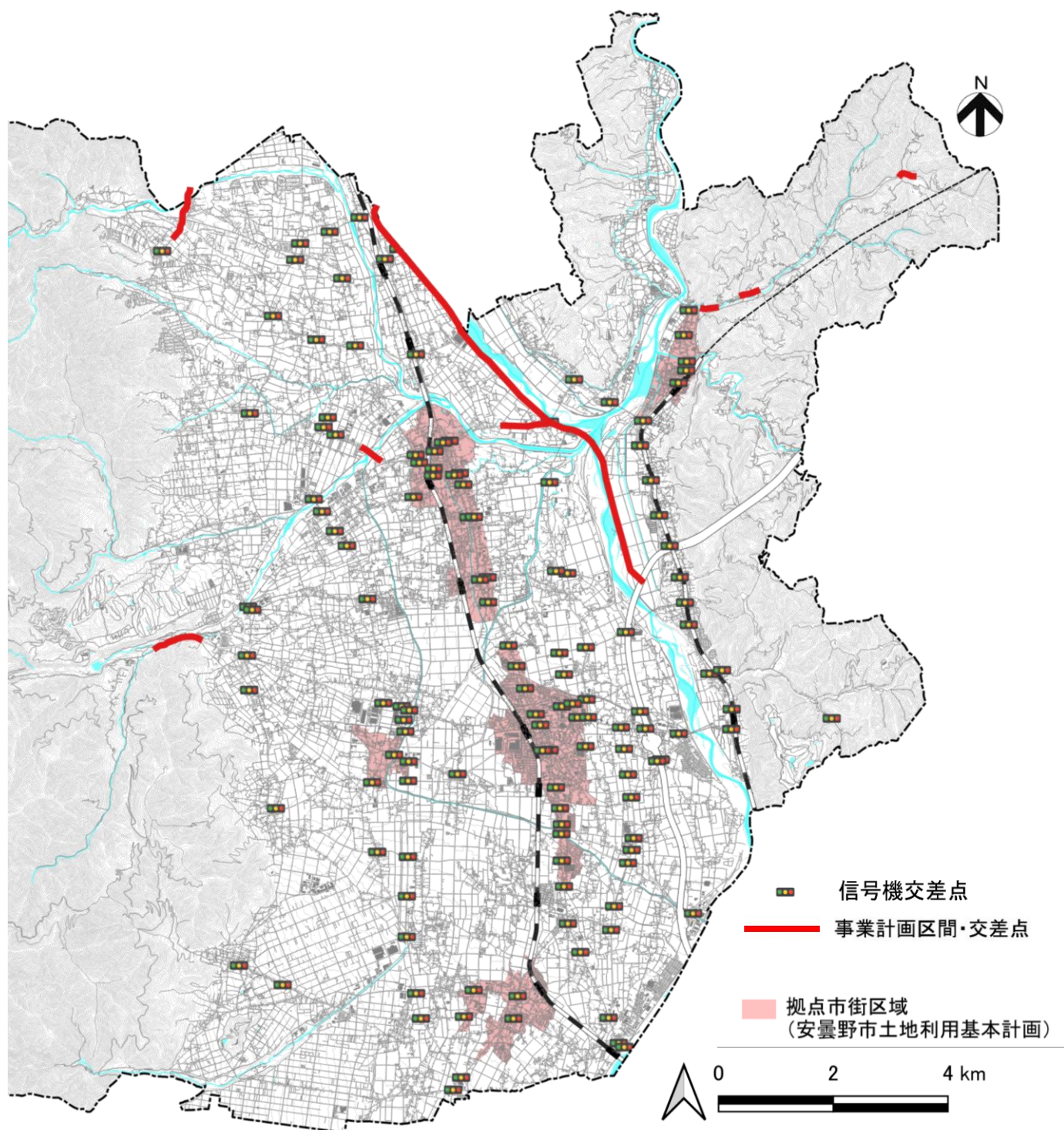


図 2-4 県が実施する国道及び県道の道路整備の事業計画区間

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)。

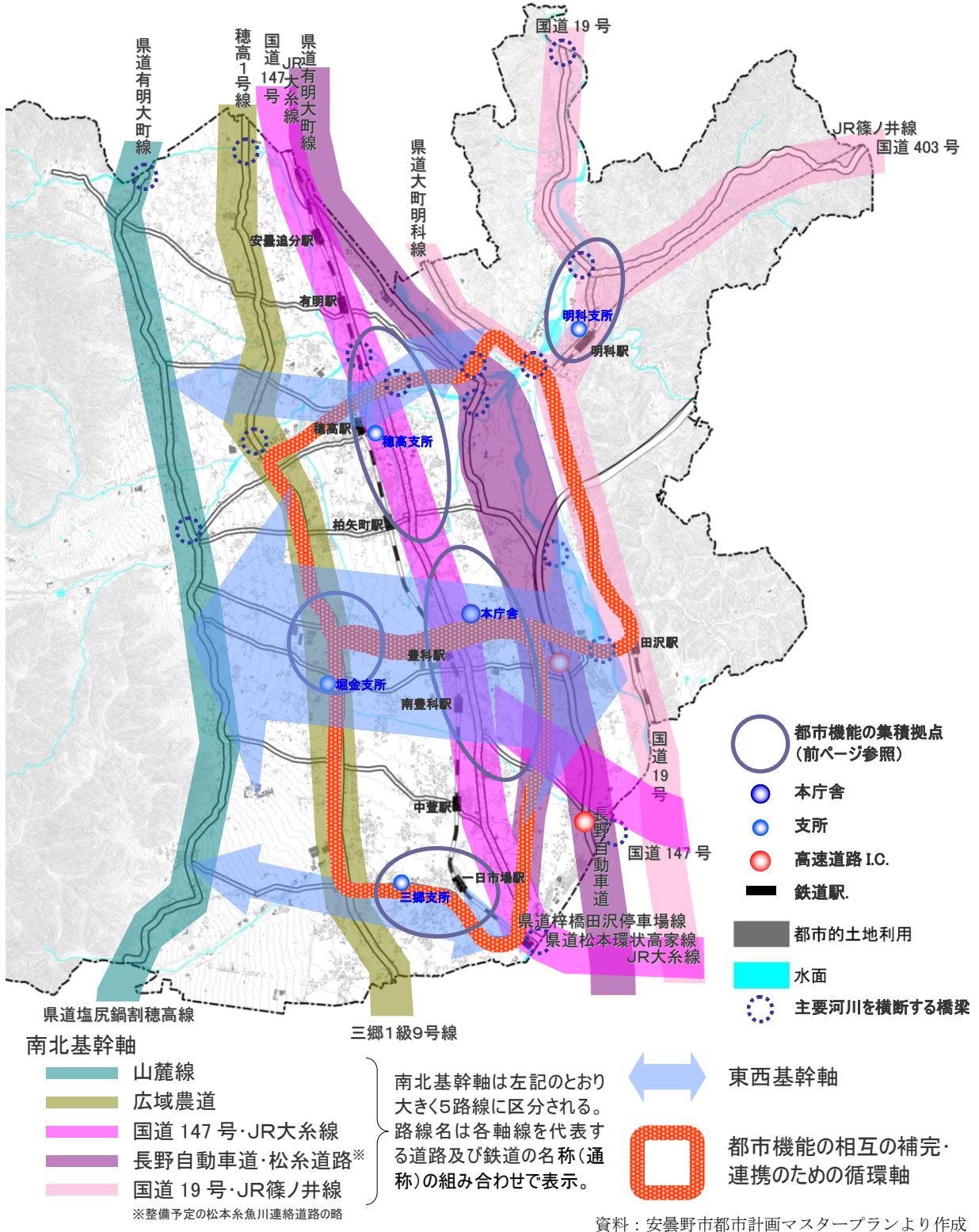


図 2-6 まちづくりの骨格を形成する交通基幹軸

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

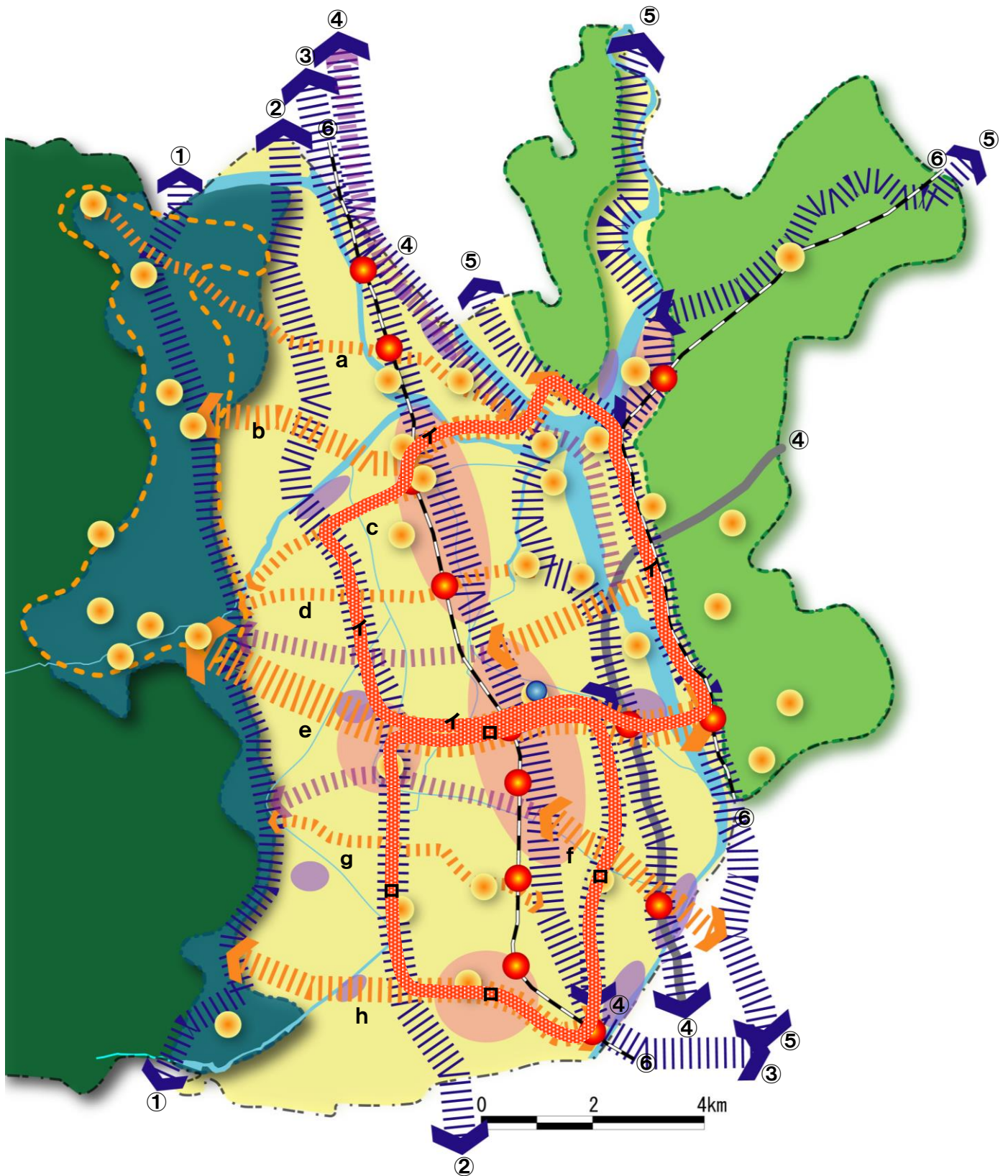






図 2-7 目指すまちの基本構造


■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。

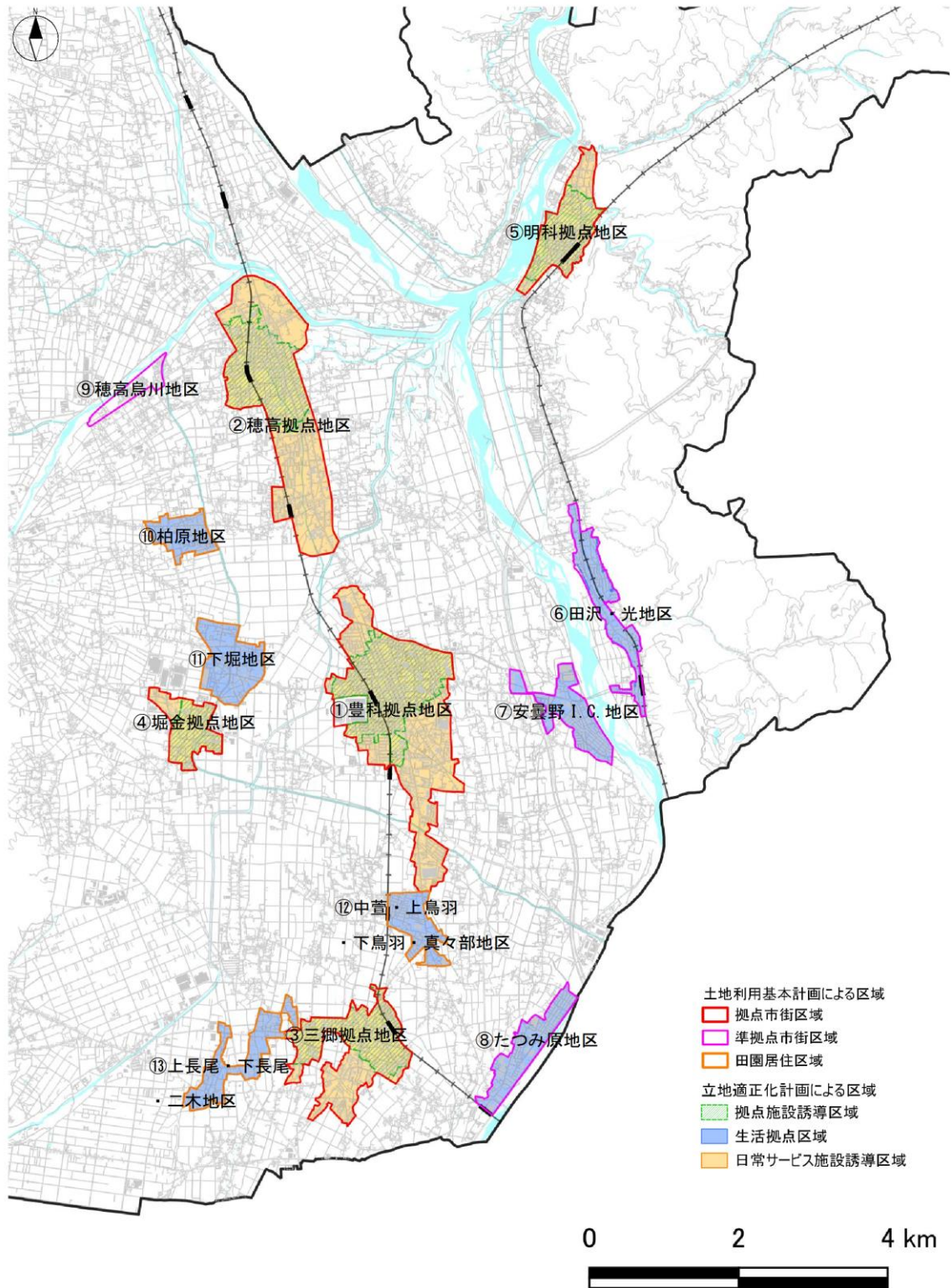
表 2-1 都市計画道路一覧

●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。



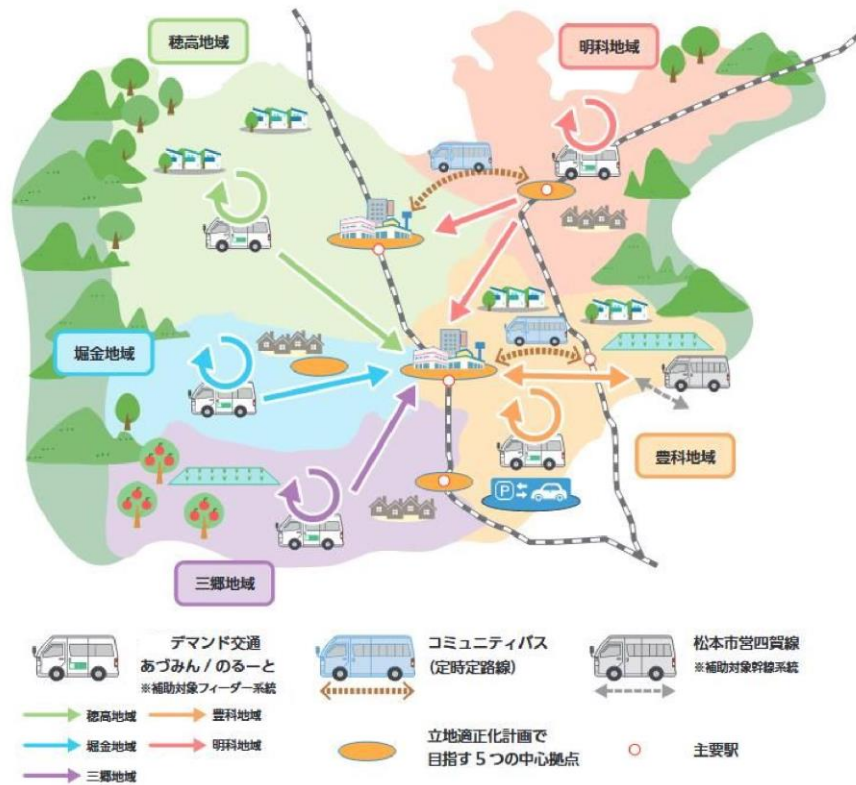
※資料：安曇野市立地適正化計画

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

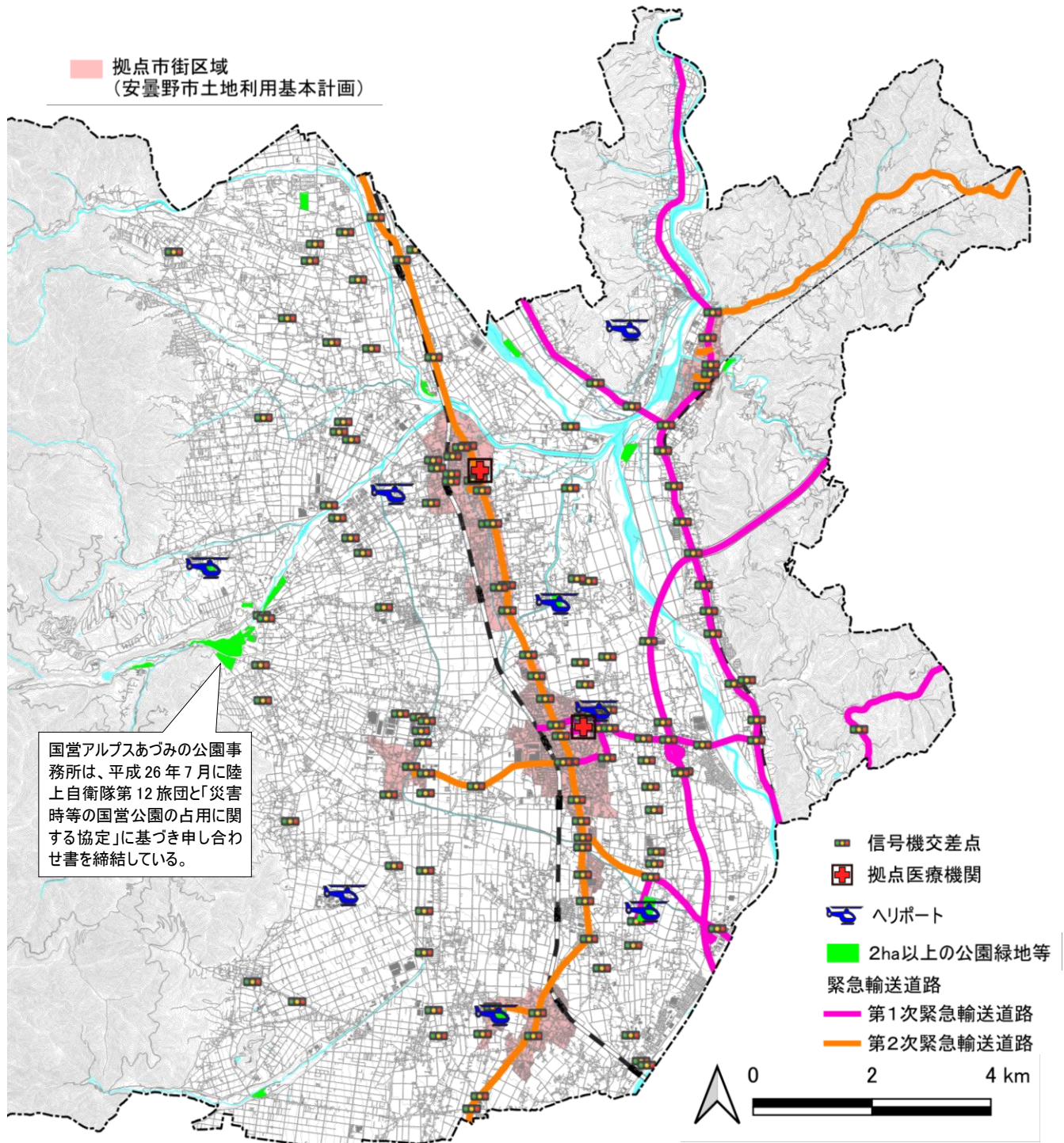


資料：安曇野市地域公共交通計画

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

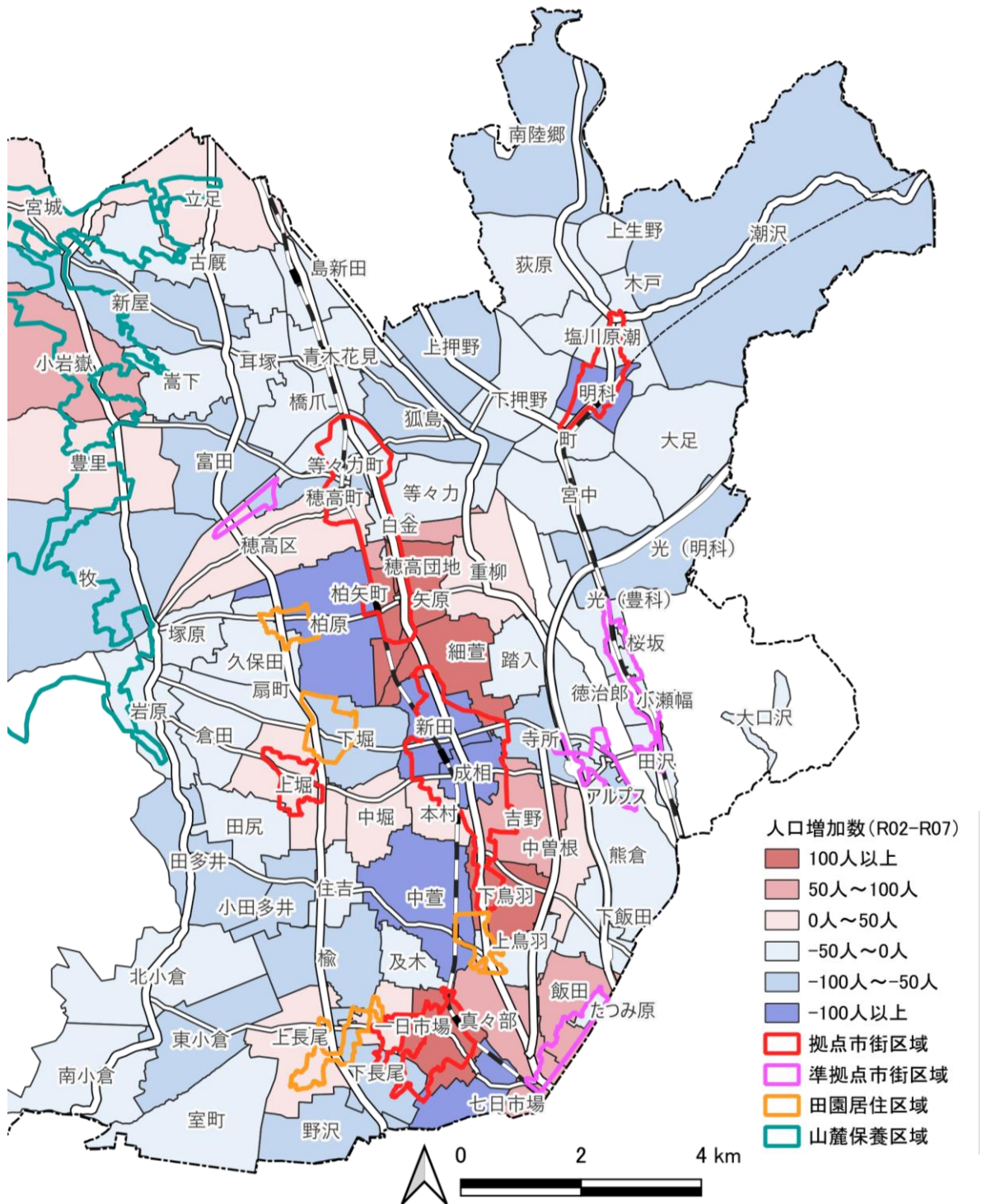
〈補足〉本市を含む松本圏域の災害拠点病院：信州大学医学部附属病院、相澤病院

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。

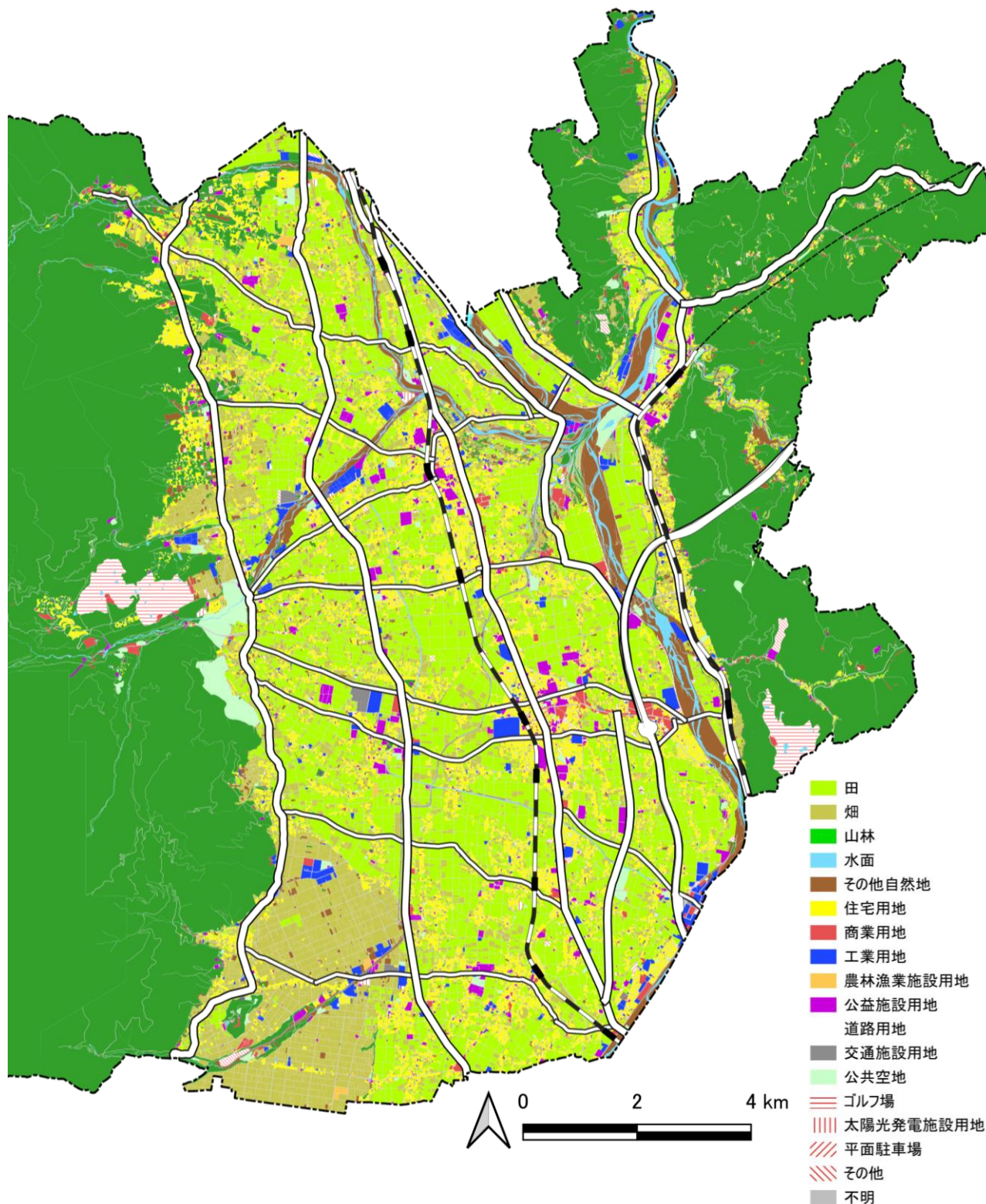


資料：住民基本台帳

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。

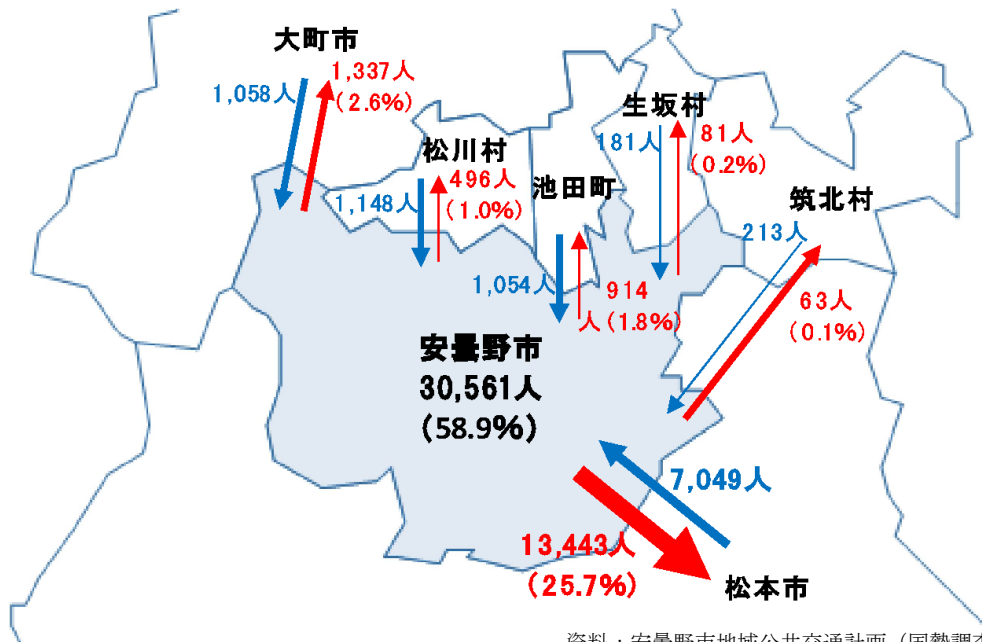


※資料：安曇野市都市計画基礎調査

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。

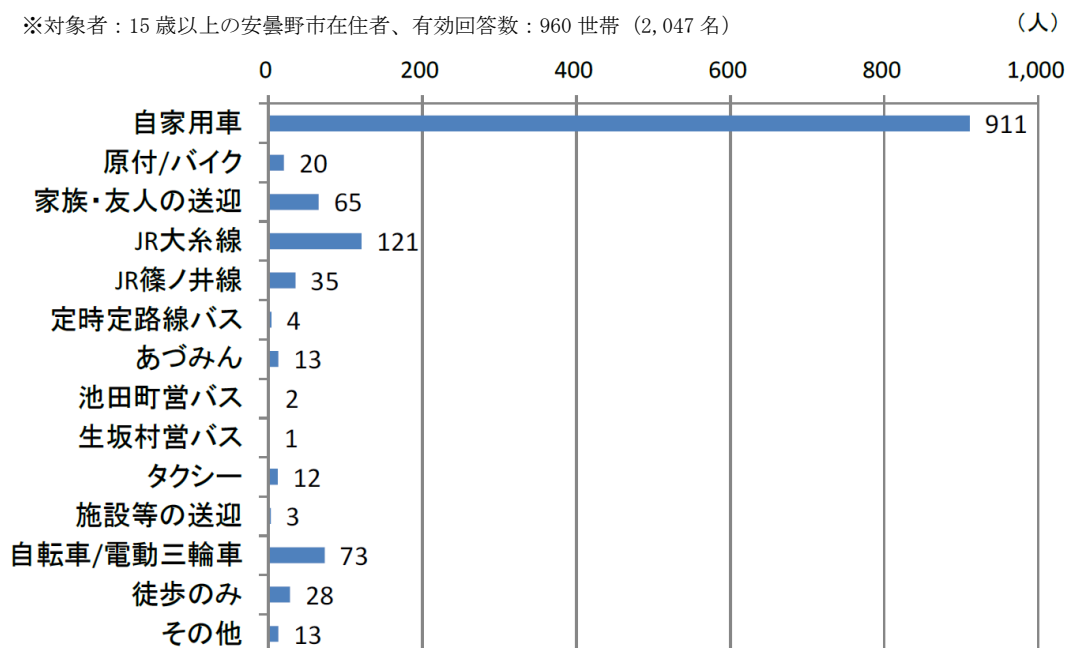


資料：安曇野市地域公共交通計画（国勢調査：R02）

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。

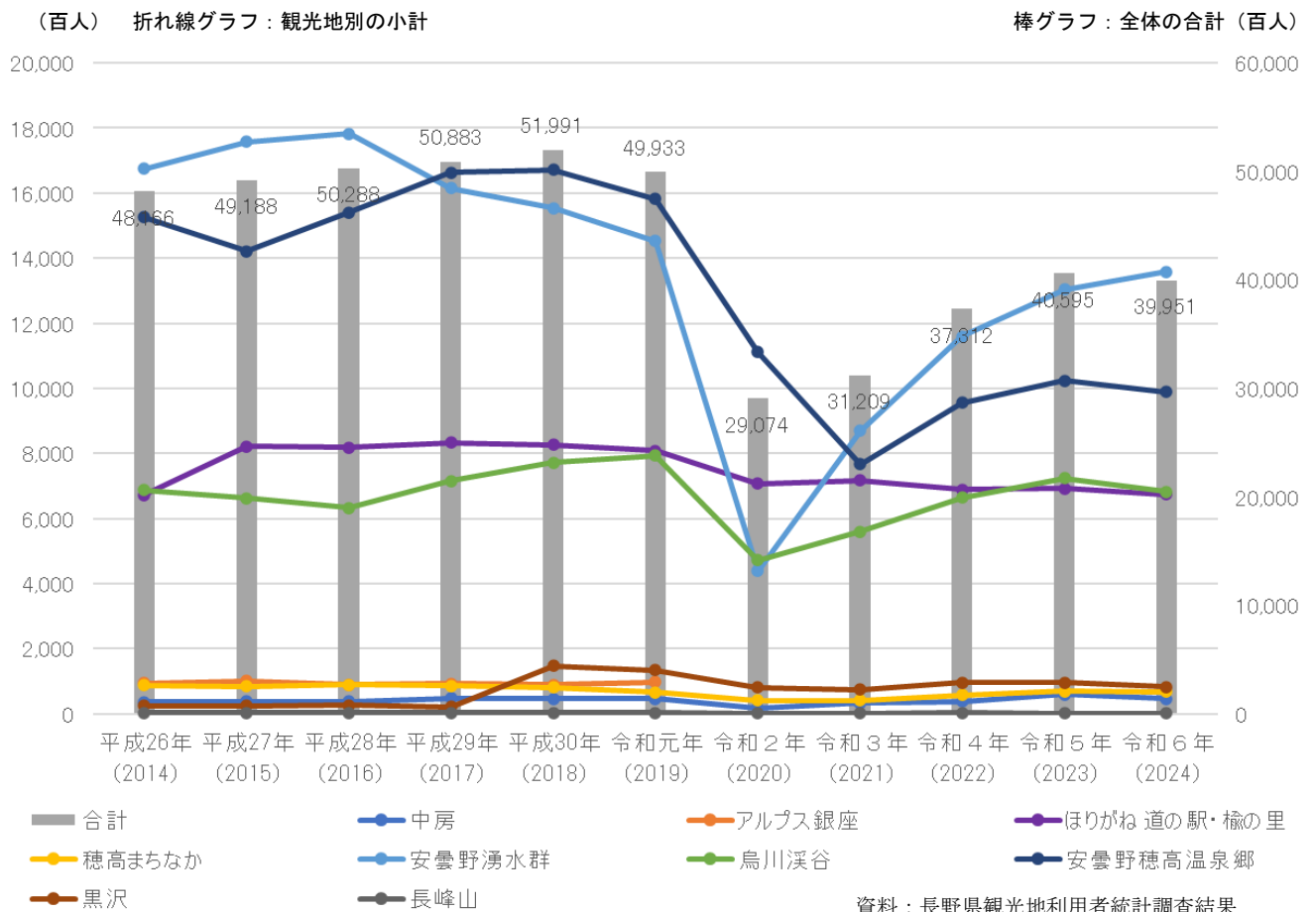


図 2-15 観光地利用者数の推移 (2014年-2024年)

(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。

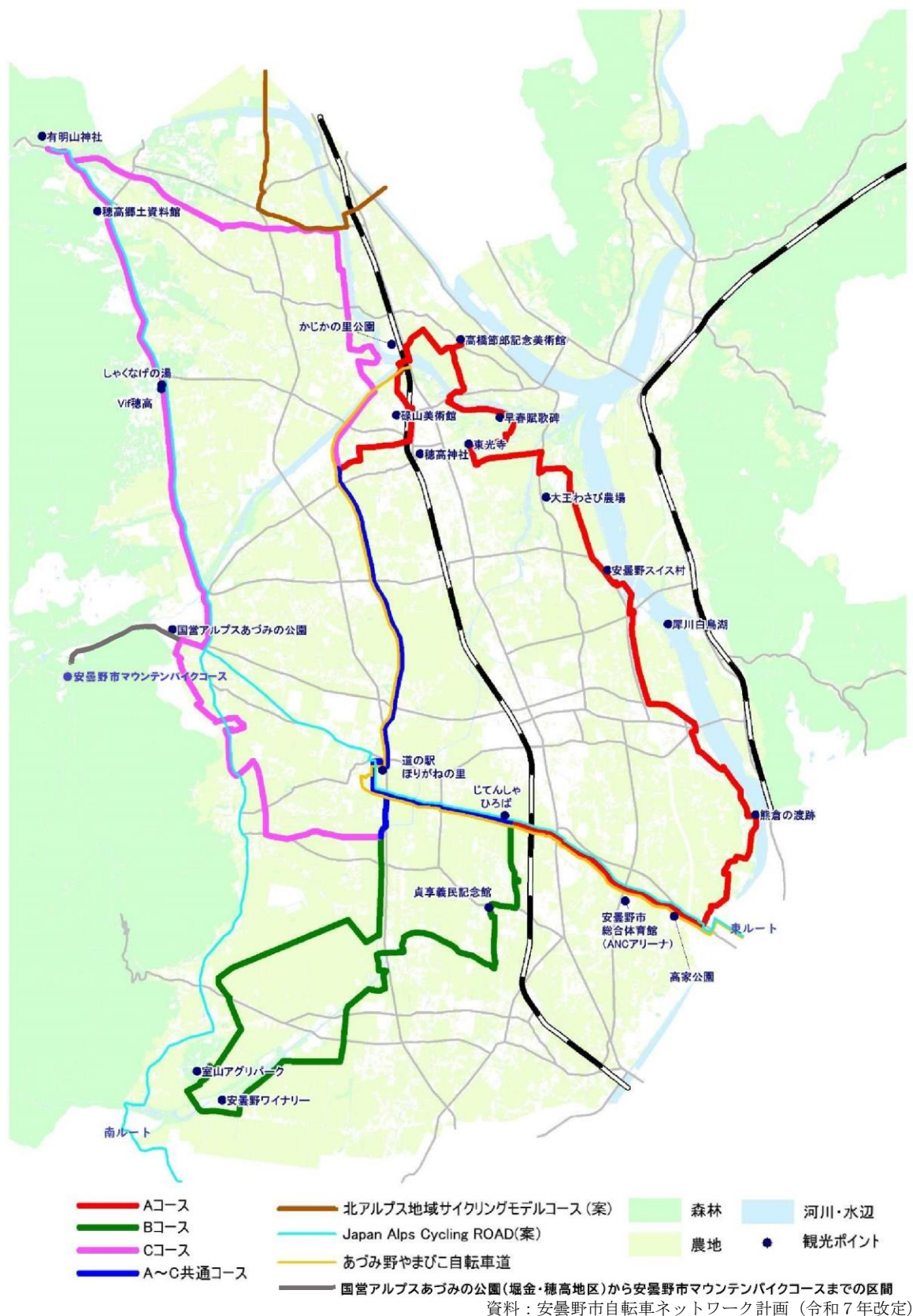


図 2-16 主なサイクリングコースの設定状況

第3章 市民の意向

第3章 市民の意向

(1) 安曇野市の土地利用に関するアンケートにみる市民意向

『安曇野市土地利用基本計画』の改定に際して令和5年度に実施したアンケート（安曇野市の土地利用に関するアンケート）*の結果から、道路整備に関する市民の意向を把握した。また、過去の調査で同様の質問をした項目について、経年変化を把握した。

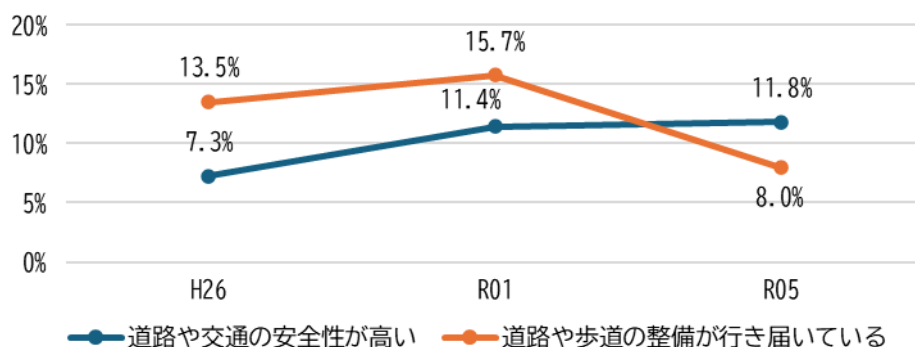
※調査概要

- ・実施期間：令和5（2023）年12月12日～令和6（2024）年1月19日
- ・調査方法：郵送、インターネット（送付状にURL、QRコードを掲載）
- ・調査対象：18歳以上の市民から地域や年代を考慮して無作為に抽出した2,500名
- ・回答数：1,054名
- ・回収率：42.2%

① 現在の居住環境で満足していること

日頃の暮らしで満足されていることでは、「道路や交通の安全性が高い」や「道路や歩道の整備が行き届いている」の回答率は比較的低い。過年度の調査と比較すると、「道路や歩道の整備が行き届いている」に関しては大きく回答率が低下している。

問14	現在の居住環境で満足していること。 ※複数回答	回答数	回答率(%) ※回答率順
2	きれいな景色が見られる	758	71.9
1	水がおいしい・空気がきれい	675	64.0
3	緑が多い	527	50.0
5	日用品の買い物が便利	465	44.1
6	閑静な住環境を維持できている	438	41.6
4	自宅や自宅近くで農作物をつくらることができる	418	39.7
10	公園など子どもの遊び場や憩い場が近くにある	178	16.9
11	防災対策が十分・災害リスクを感じない	126	12.0
7	道路や交通の安全性が高い	124	11.8
12	良好な地域コミュニティが形成されている	117	11.1
9	公共交通（鉄道やバスなど）の便がよい	109	10.3
8	道路や歩道の整備が行き届いている	84	8.0
14	飲食店が充実している	79	7.5
15	空き建物や低未利用地、耕作放棄地等が少ない	60	5.7
13	固定資産税や家賃が安い	43	4.1
17	特に満足していることはない	28	2.7
16	その他	10	0.9
	無回答	25	2.4
	合計	1,054	



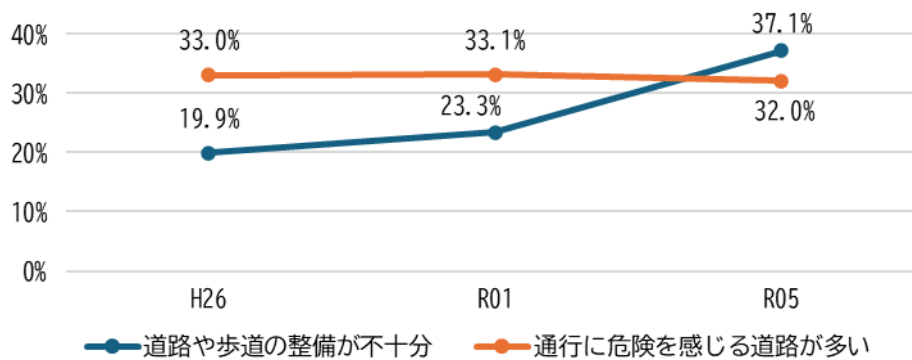
資料：庁内資料

図 3-1 現在の居住環境で満足していること

② 現在の居住環境で不満に感じていること

日頃の暮らしで不満に思うことでは、「道路や歩道の整備が不十分」と「通行に危険を感じる道路が多い」の回答率がそれぞれ2番目、3番目の高さで評価が低い。過年度のアンケートと比較すると、「道路や歩道の整備が不十分」が約14ポイント増加しており、道路整備に対する不満度は増加傾向にある。

問15	現在の居住環境で不満に感じていること。 ※複数回答	回答数	回答率(%) ※回答率順
9	公共交通(鉄道やバスなど)の便が悪い	511	48.5
8	道路や歩道の整備が不十分	391	37.1
7	通行に危険を感じる道路が多い	337	32.0
14	飲食店が少なすぎる	234	22.2
5	日用品の買い物が不便	216	20.5
10	公園など子どもの遊び場や憩える場が近くにない	175	16.6
13	固定資産税や家賃が高い	142	13.5
15	空き建物等が増加し、景観や防災面で不安	132	12.5
12	地域コミュニティが希薄に感じる	123	11.7
16	その他	116	11.0
4	農地や畜舎からの臭いや農薬などが気になる	114	10.8
11	防災対策が不十分・災害リスクを感じる	98	9.3
17	特に不満に感じていることはない	87	8.3
2	周囲の景観と調和しない建物等がある	55	5.2
6	住環境にはふさわしくない用途の建物等があつて不快	44	4.2
1	工場などからの騒音等が気になる	37	3.5
3	緑が少ない	20	1.9
	無回答・無効	48	4.6
	合計	1,054	



資料：庁内資料

図 3-2 現在の居住環境で不満に感じていること

③ 普通自動車の運転免許の保有状況及び運転頻度

9割近くが、「運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している」と回答しており、日常の移動手段として、自家用車への依存度が高いことがわかる。

令和元年度と比較し、今回の調査では免許返納率は上昇していないが、今後の高齢化の進行とともに運転免許返納者の比率が高まり、移動手段が公共交通機関やシニアカーや歩行補助車、車いす等の利用にシフトする可能性がある。生産年齢人口を含む人口そのものが減少していくことによって、自家用車による移動（交通量）が中長期的に減少していくことが考えられる。

問19	自動車免許の保有状況と運転頻度 ※複数回答	2019(令和元)年度 (4年前)		R01→R05 (%)	2023(令和5)年度 (今回)	
		回答数	回答率(%) ※R05同順		回答数	回答率(%) ※回答率順
1	運転免許を保有しており、日常的に運転している	1,091	88.4	0.2 ↓	934	88.6
2	運転免許を保有しているが、ほとんど運転しない又は全く運転していない	37	3.0	1.4 ↑	46	4.4
3	運転免許を保有していたが、既に返納した	44	3.6	▲ 0.5 ↓	32	3.0
4	運転免許を保有していない	56	4.5	▲ 0.9 ↓	38	3.6
合計		1,234			1,054	

資料：庁内資料

図 3-3 普通自動車の運転免許の保有状況及び運転頻度

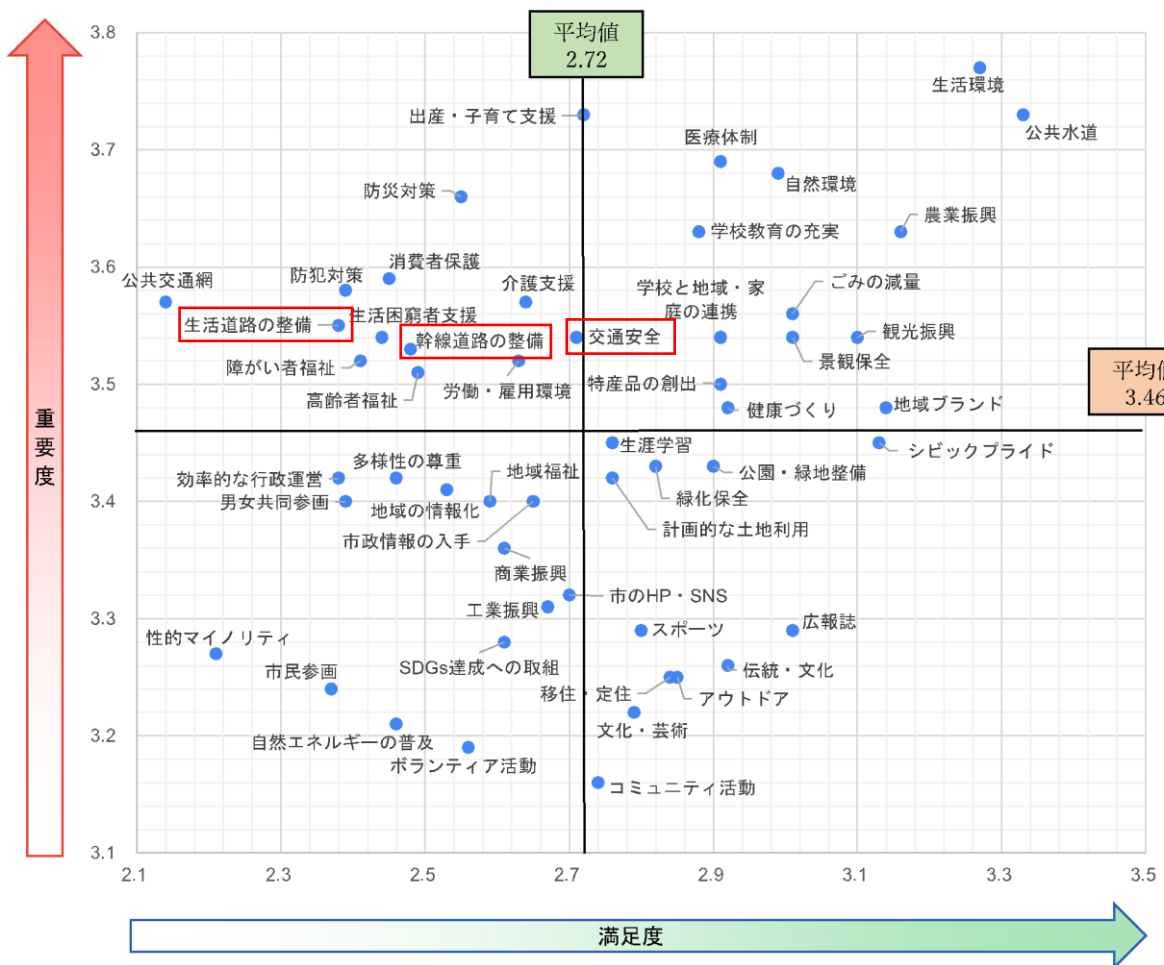
(2) 安曇野市市民意識調査にみる道路整備に対する満足度と重要度

令和6年度に実施した『安曇野市市民意識調査』の結果から、道路整備に関する市民の満足度及び重要度を把握するとともに、過去の調査結果から、当該満足度及び重要度の推移を分析した。

① 満足度及び重要度

安曇野市のさまざまな施策における、それぞれ満足度及び重要度について、得られた回答を得点化し、下図のようなマトリクスに整理した。

道路整備に関する項目である「交通安全」、「幹線道路の整備」及び「生活道路の整備」は、いずれも項目間の平均より重要度は高いが満足度が低い。



資料：令和6年度安曇野市市民意識調査報告書

図 3-4 満足度×重要度マトリクス分析

② 満足度及び重要度の推移

「交通安全」、「幹線道路の整備」及び「生活道路の整備」の満足度及び重要度の令和3～6年度の推移を下表のとおり把握した。

「交通安全」の満足度はおおむね横ばいだが、重要度は低下傾向にある。「幹線道路の整備」、「生活道路の整備」はどちらも同様の傾向であり、満足度は低下傾向にあるが、重要度は上昇傾向にある。

施策	分野	設問内容	満足度の推移	重要度の推移
3-4	交通安全	交通安全の取り組みが行われている	<p>2.80 2.60</p> <p>R3 R4 R5 R6</p>	<p>3.80 3.60 3.40</p> <p>R3 R4 R5 R6</p>
4-6	幹線道路の整備	国道、県道などの幹線道路が整備されている	<p>2.60 2.40</p> <p>R3 R4 R5 R6</p>	<p>3.60 3.40</p> <p>R3 R4 R5 R6</p>
4-6	生活道路の整備	生活道路である市道が整備されている	<p>2.50 2.30</p> <p>R3 R4 R5 R6</p>	<p>3.60 3.40</p> <p>R3 R4 R5 R6</p>

資料：安曇野市総合計画審議会令和7年度第1回【資料3】を加工

図 3-5 満足度及び重要度の推移

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

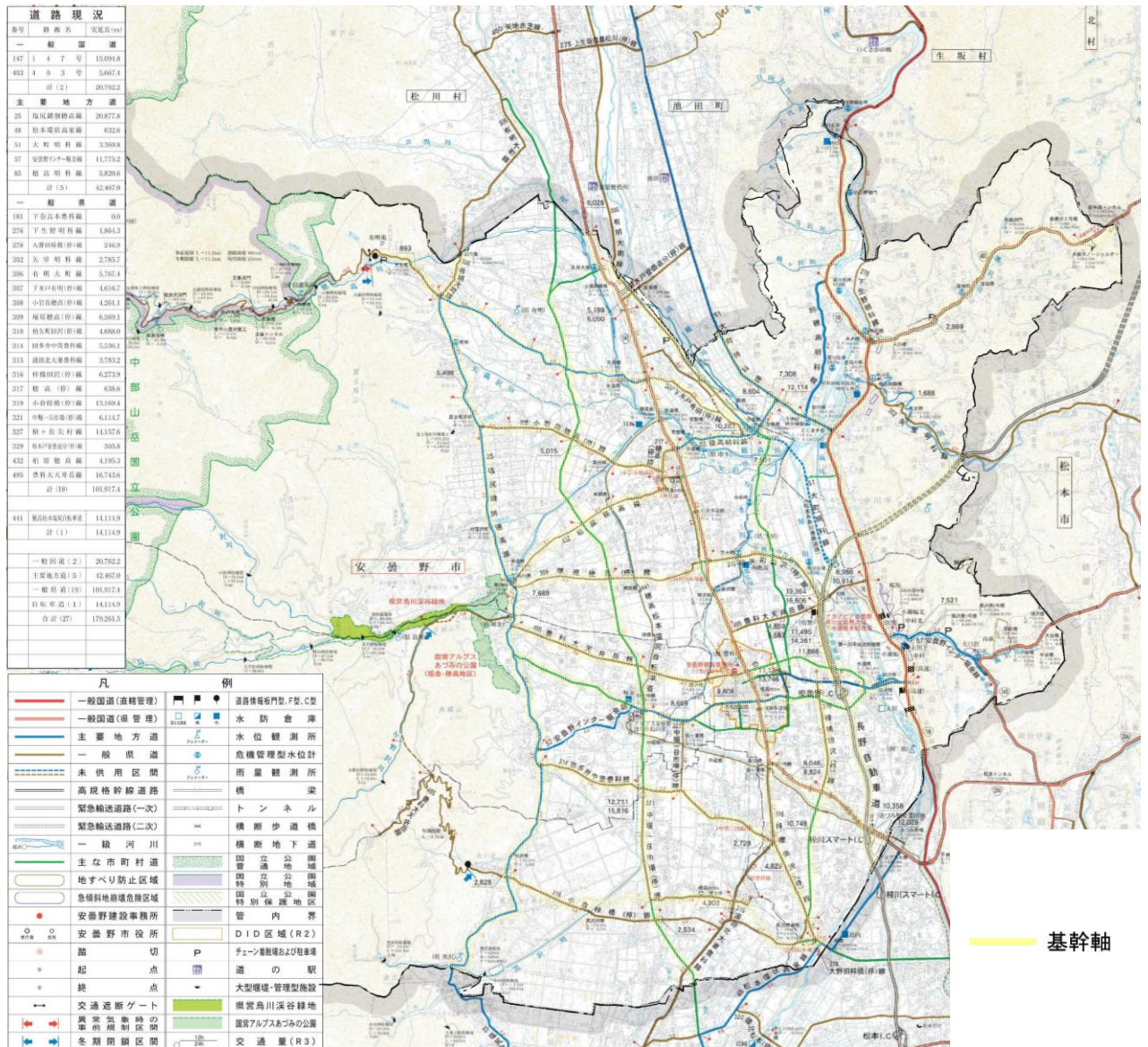
本市の道路の基幹軸を重ねて道路の整備状況を下図に、種別の道路整備状況を下表にそれぞれ示す。改良済の比率は種ごとに異なり、国道、県道、市道の順に低くなっている。特に幅員 5.5m 以上の市道の改良済みの比率は 10%未済と極めて低い状況にある。

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		延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)
		延長 (m)	率 (%)				
国道	14,237	14,237	100.0	14,237	100.0	14,237	100.0
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	23,725	23,725	100.0	22,652	93.9	23,725	100.0
県道	116,306	42,436	99.9	36,016	84.8	42,467	100.0
主要地方道	42,467	42,436	99.9	36,016	84.8	42,467	100.0
一般県道	116,306	89,533	77.0	60,816	52.3	108,026	92.9
小計	196,735	169,931	86.4	133,721	68.0	188,455	95.8
市道	1,688,609	1,150,516	68.1	158,059	9.4	1,299,484	77.0
合計	1,885,344	1,320,447	70.0	291,780	15.5	1,487,939	78.9

資料：庁内資料



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、センターライン表示のある幅員5.5m以上の道路区間を令和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下図に示す。

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。

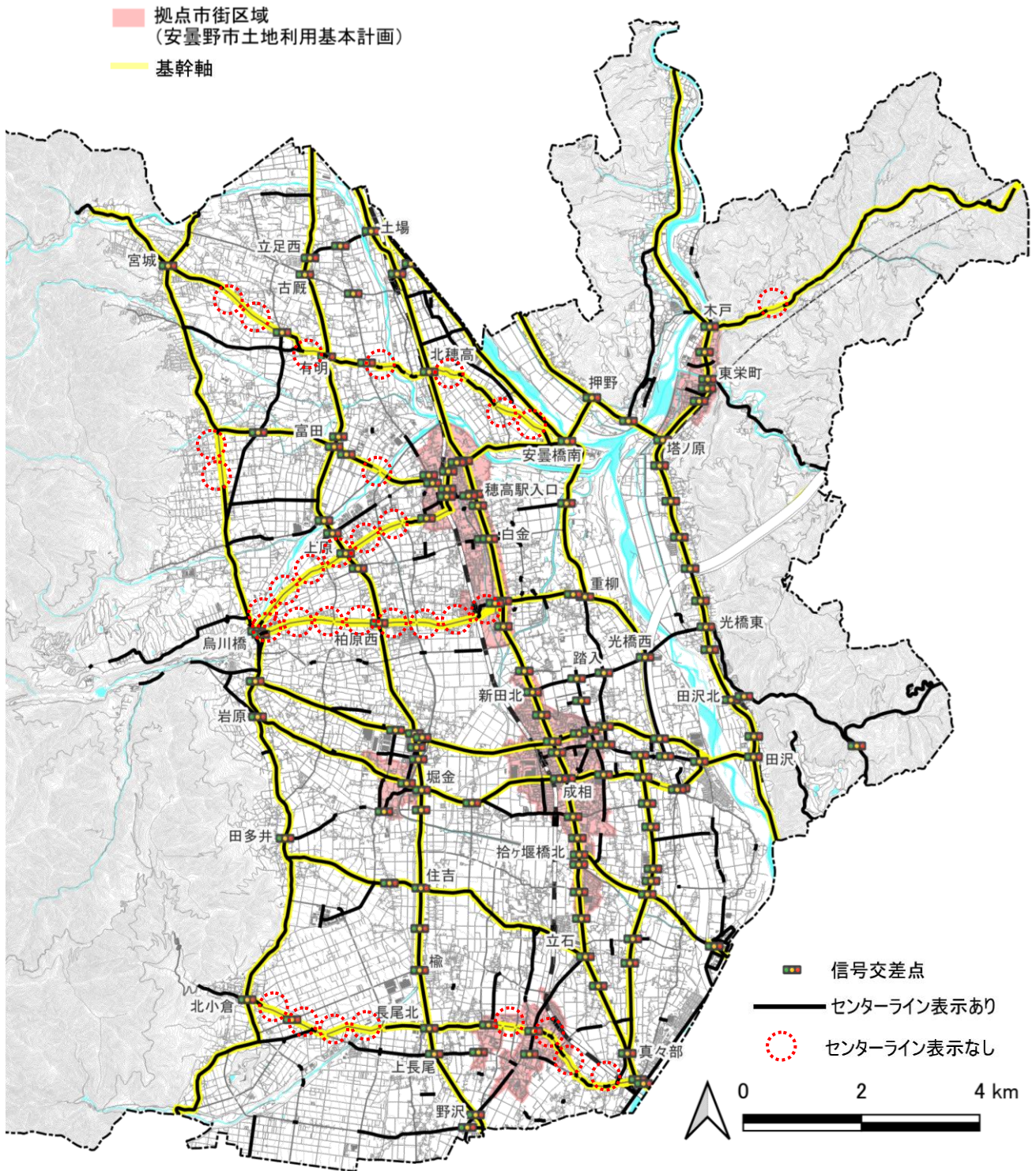


図 4-2 センターライン表示道路

(3) 自転車通行環境の整備状況

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等にセンターライン表示道路と基幹軸を重ねて下図に示す。

サイクリングコースは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。

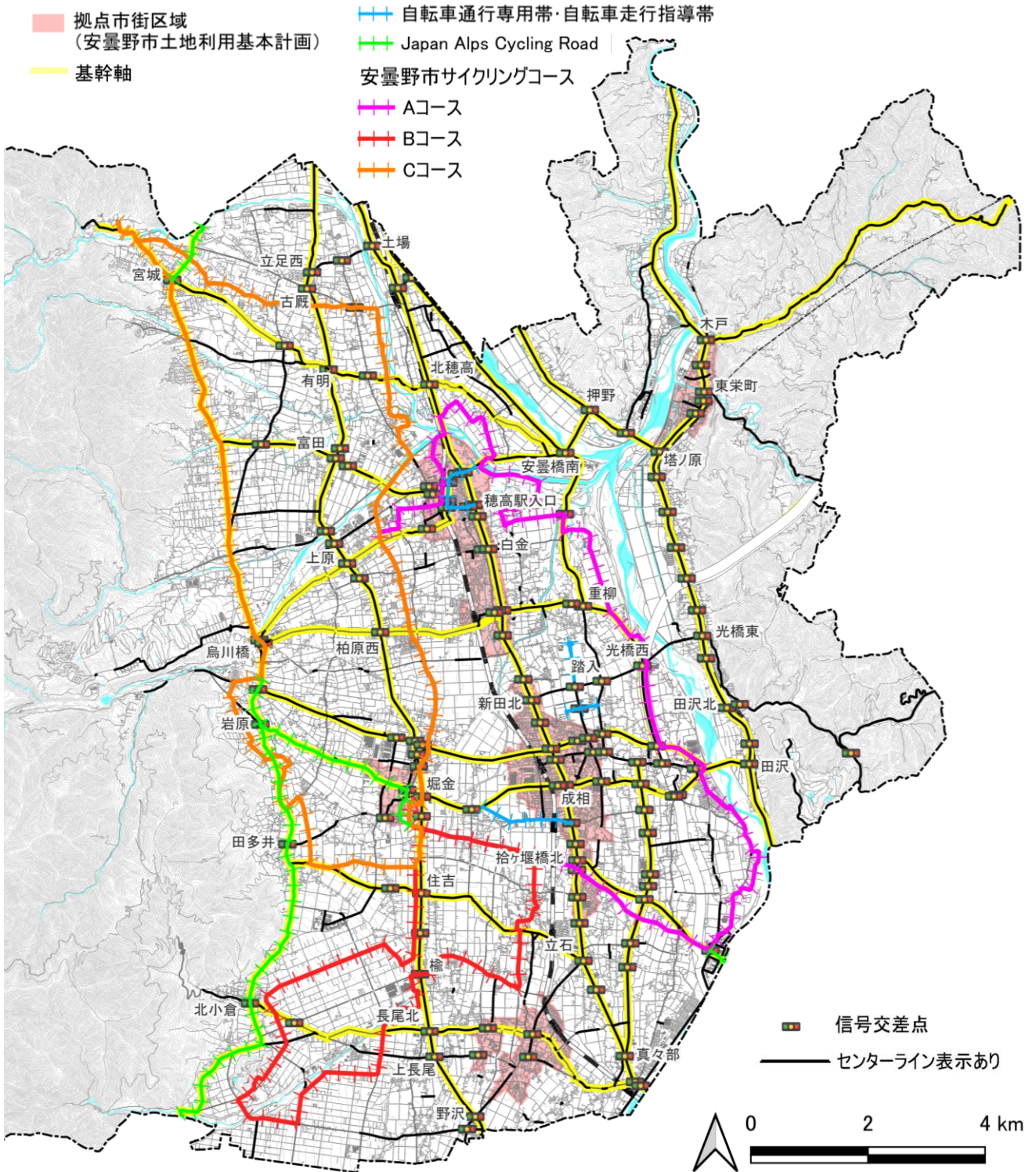


図 4-3 サイクリングコース及び自転車専用通行帯等の整備状況

(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下図に示す。

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。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ことがわかる。

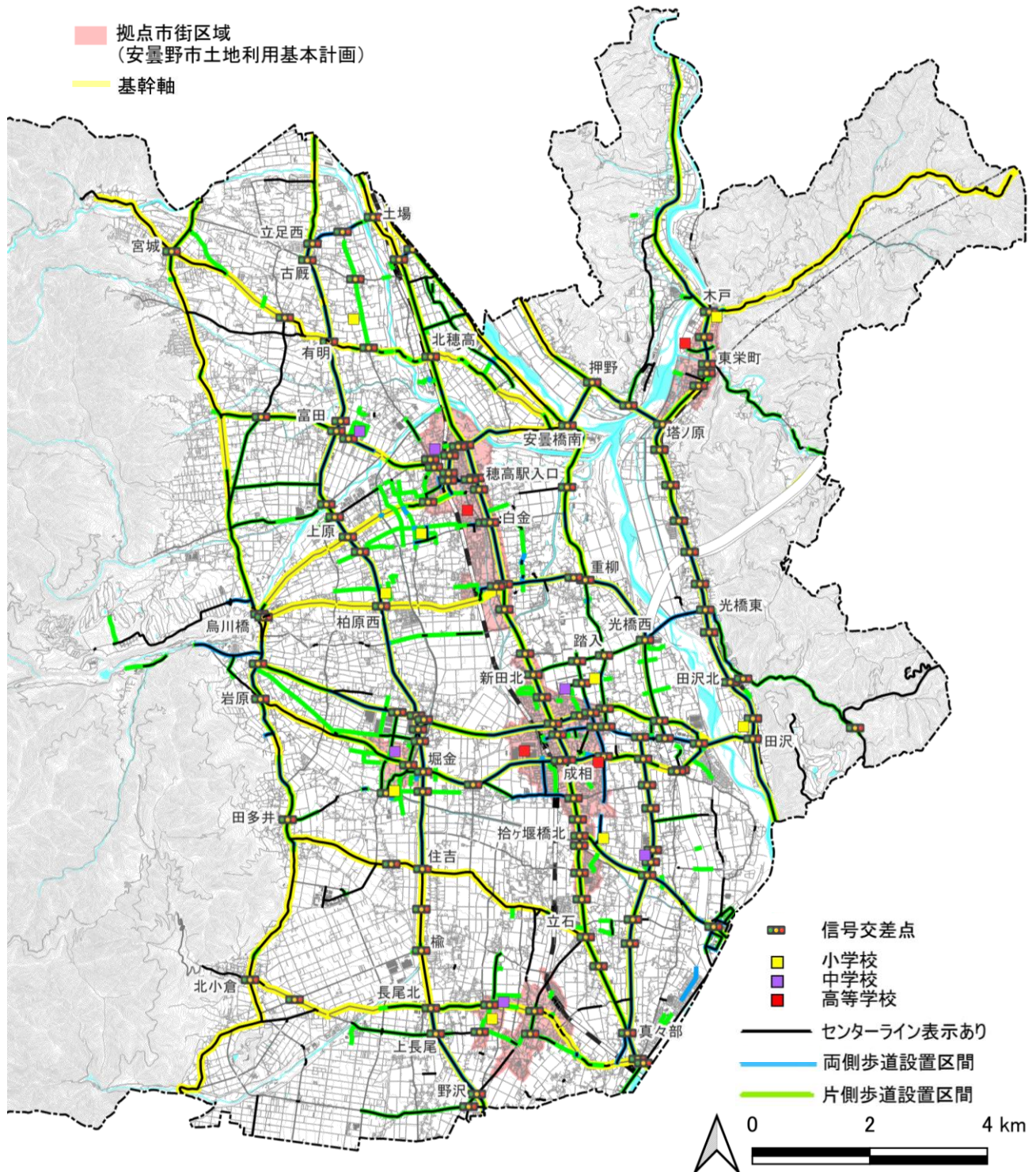


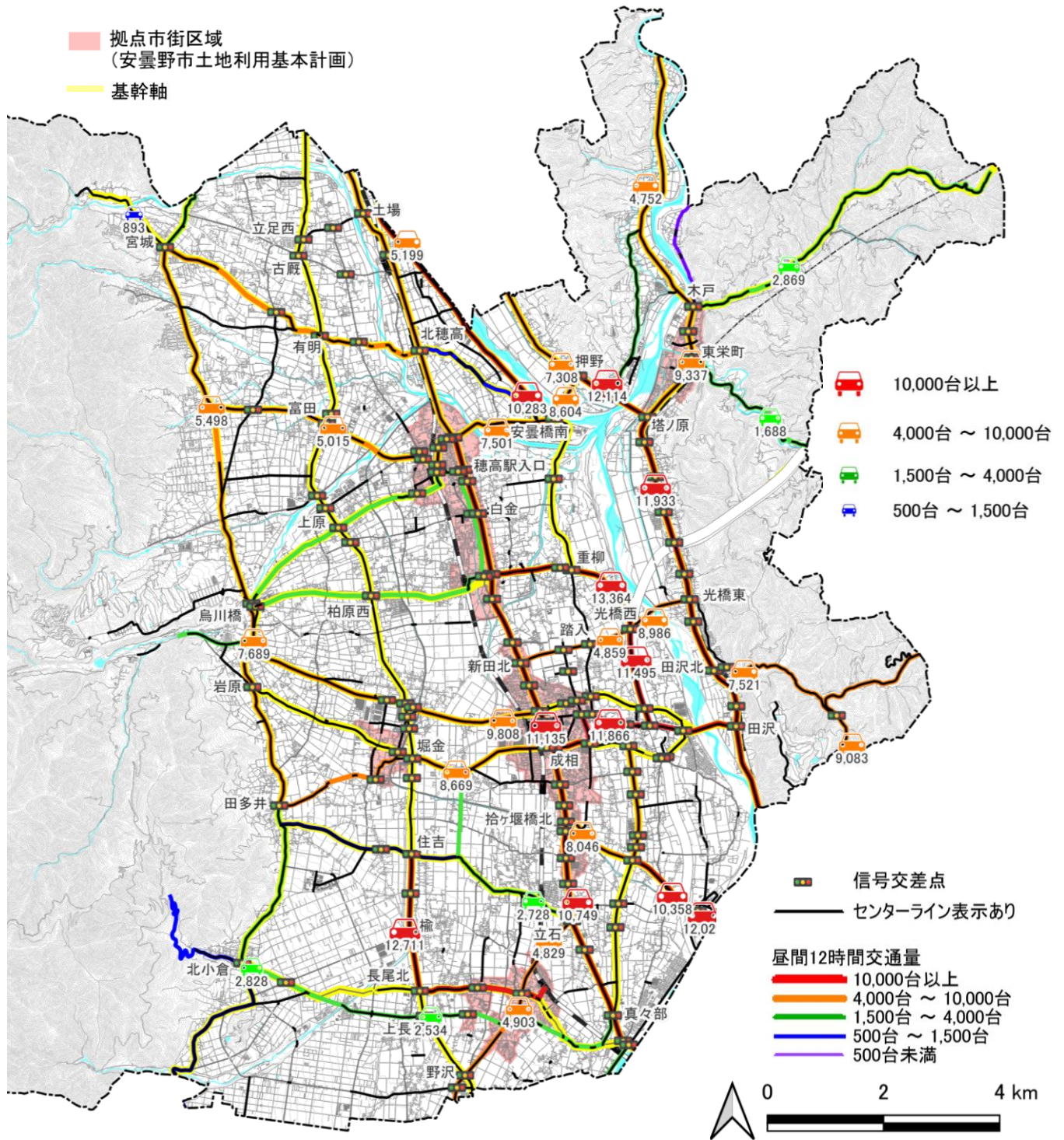
図 4-4 歩道の整備状況

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下図に示す。

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。



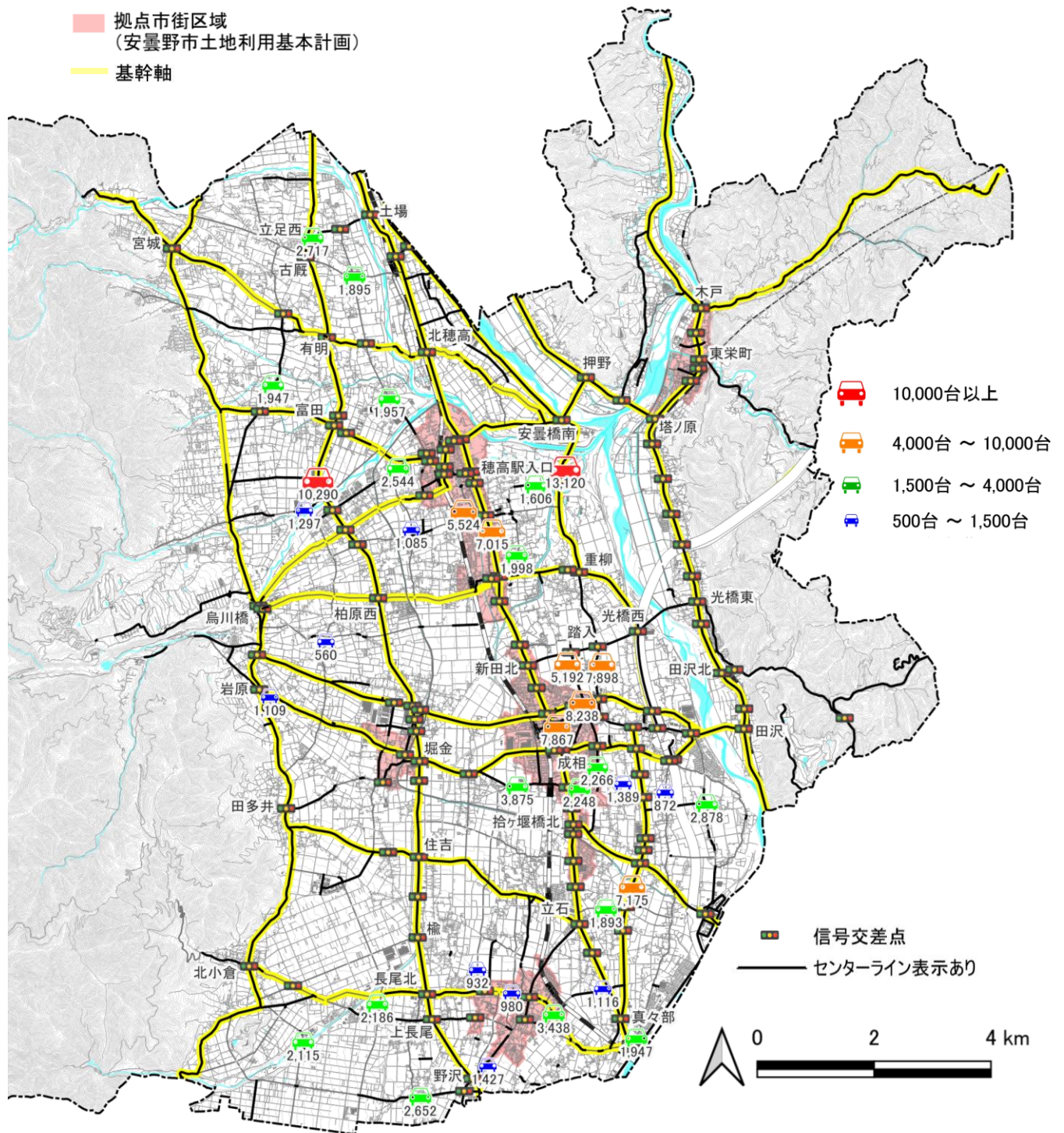
注) 非観測（推定値）区間は推計値で表示

資料：R03 道路交通センサス

図 4-5 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下図に示す。

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。



資料：庁内資料

図 4-6 平日昼間の12時間自動車交通量（市道）

(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、自転車通行環境及びセンターライン表示道路と基幹軸を重ねて下図に示す。

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傾向がみられる。

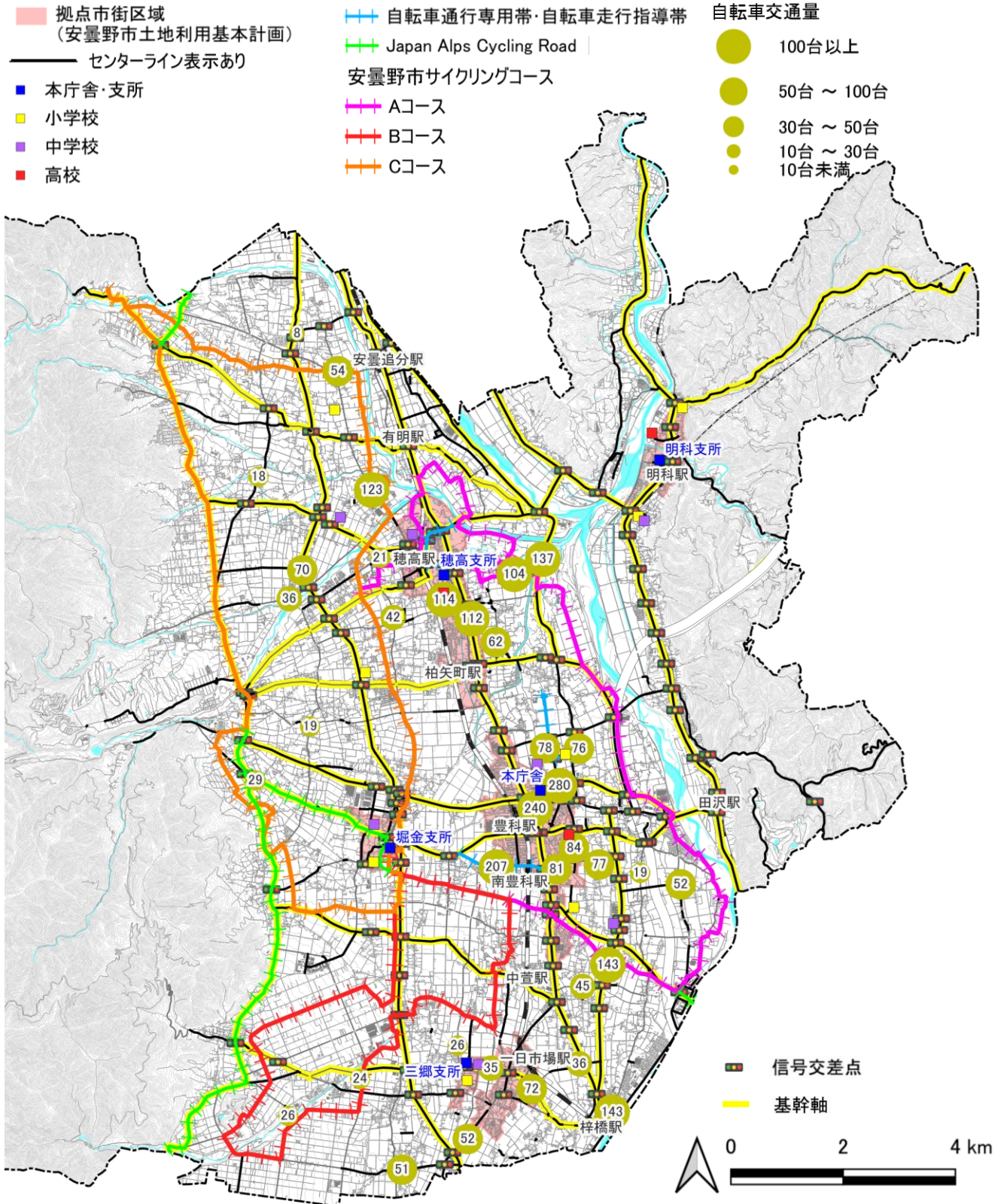
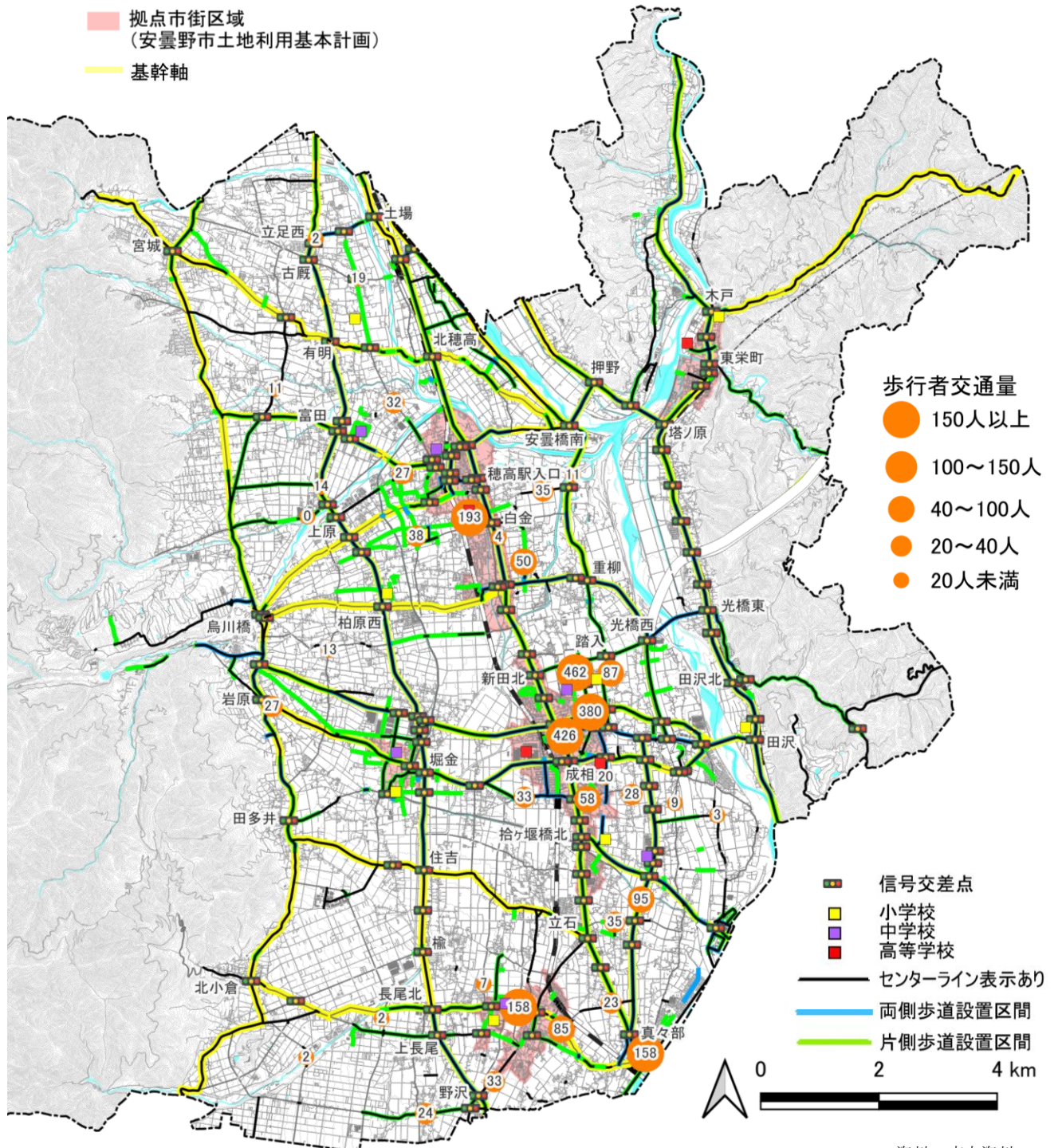


図 4-7 自転車通行環境と自転車交通量

(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下図に示す。

全体的には、一般的な歩道設置の目安とされる40人/日を上回る地点は多くない。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、片側のみの箇所や歩道未整備の箇所も一部にみられる。



資料：庁内資料

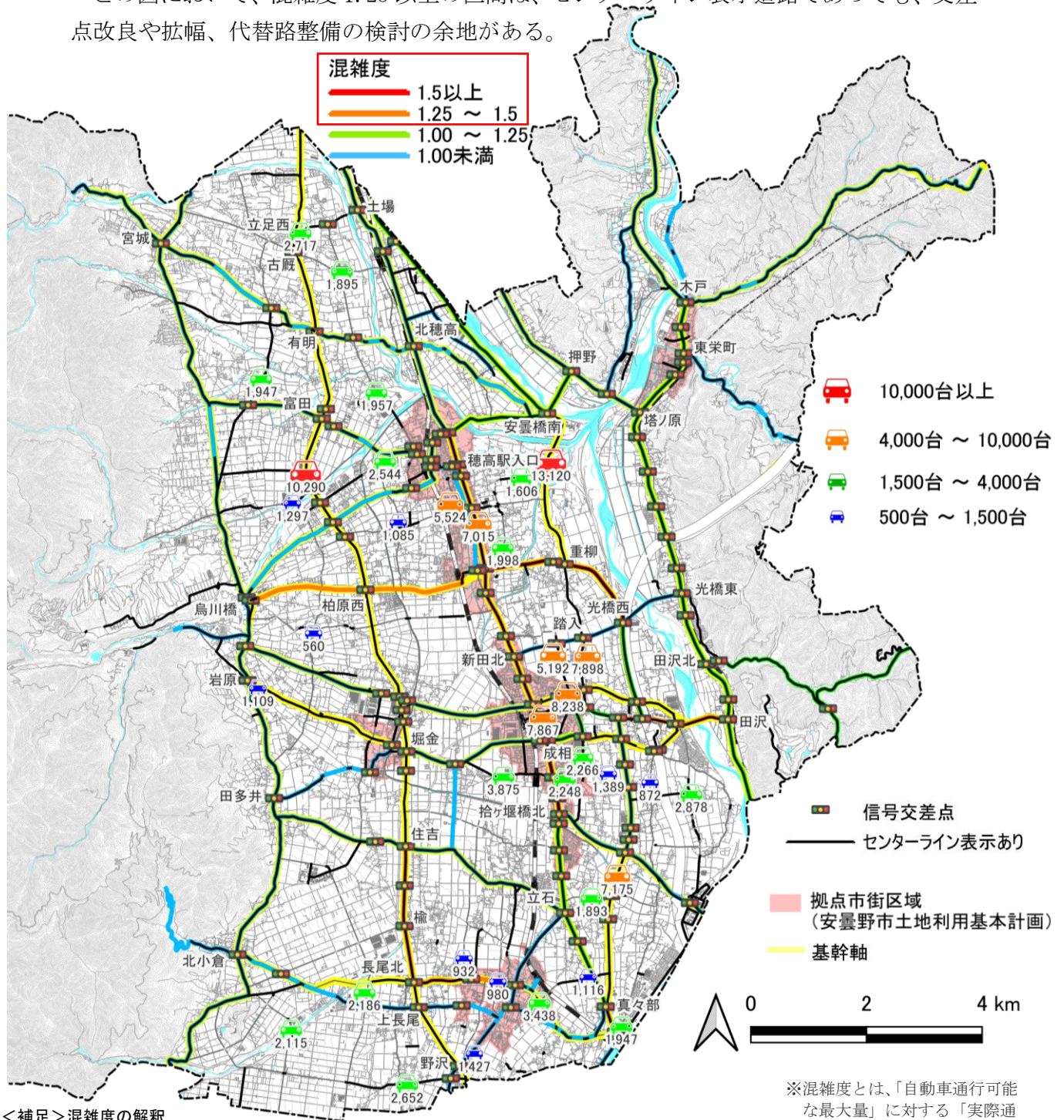
図 4-8 平日昼間の12時間歩行者交通量（市道）

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下図に示す。

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 4-9 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下図に示す。

全体的に、市街地や幹線道路上での交通事故が多い傾向がみられる。

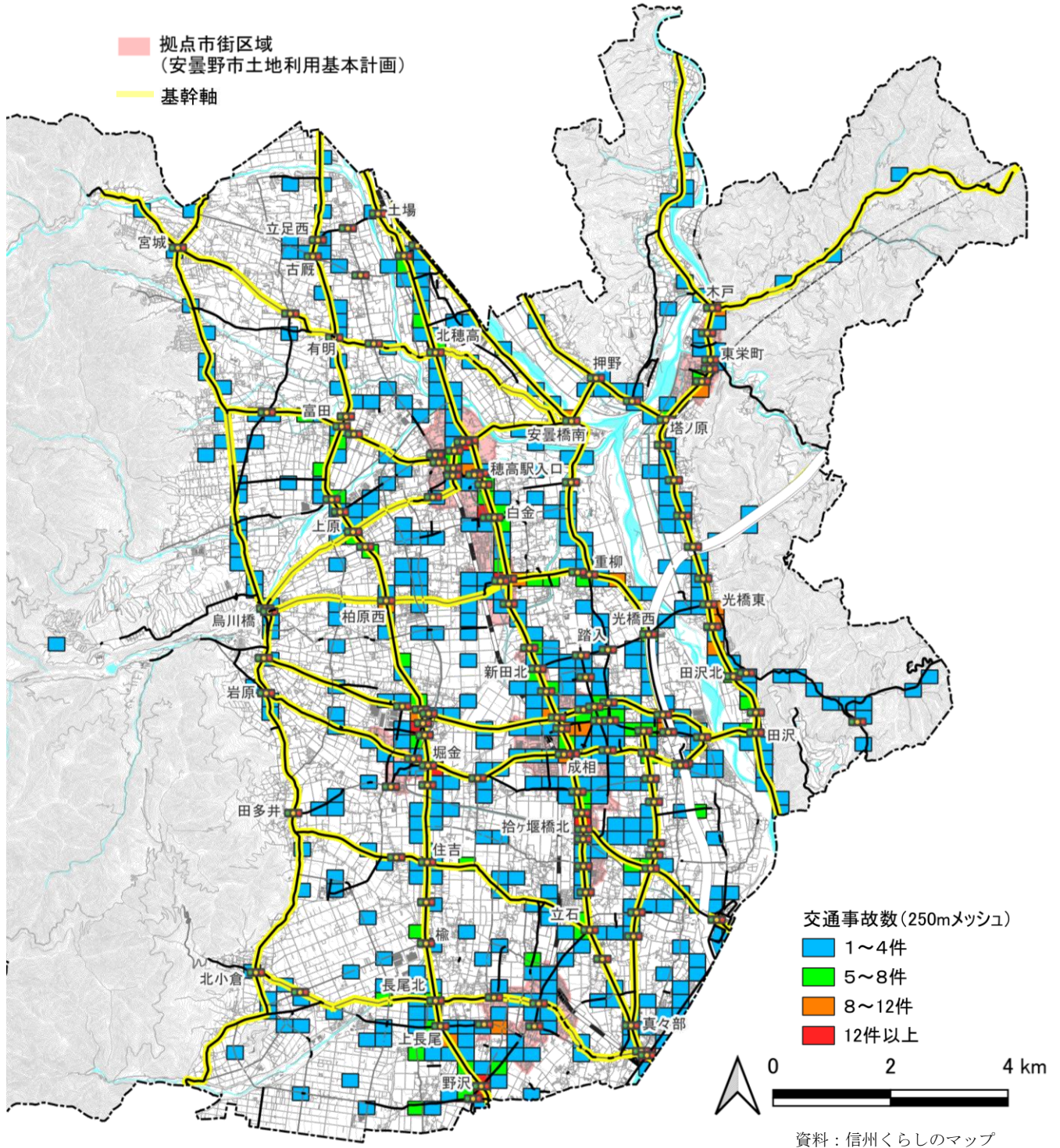


図 4-10 交通事故発生状況(2019～2023 年)

<補足> 3D都市モデルによる安全性評価の検証

令和6～7（2024～2025）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す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すると、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）。

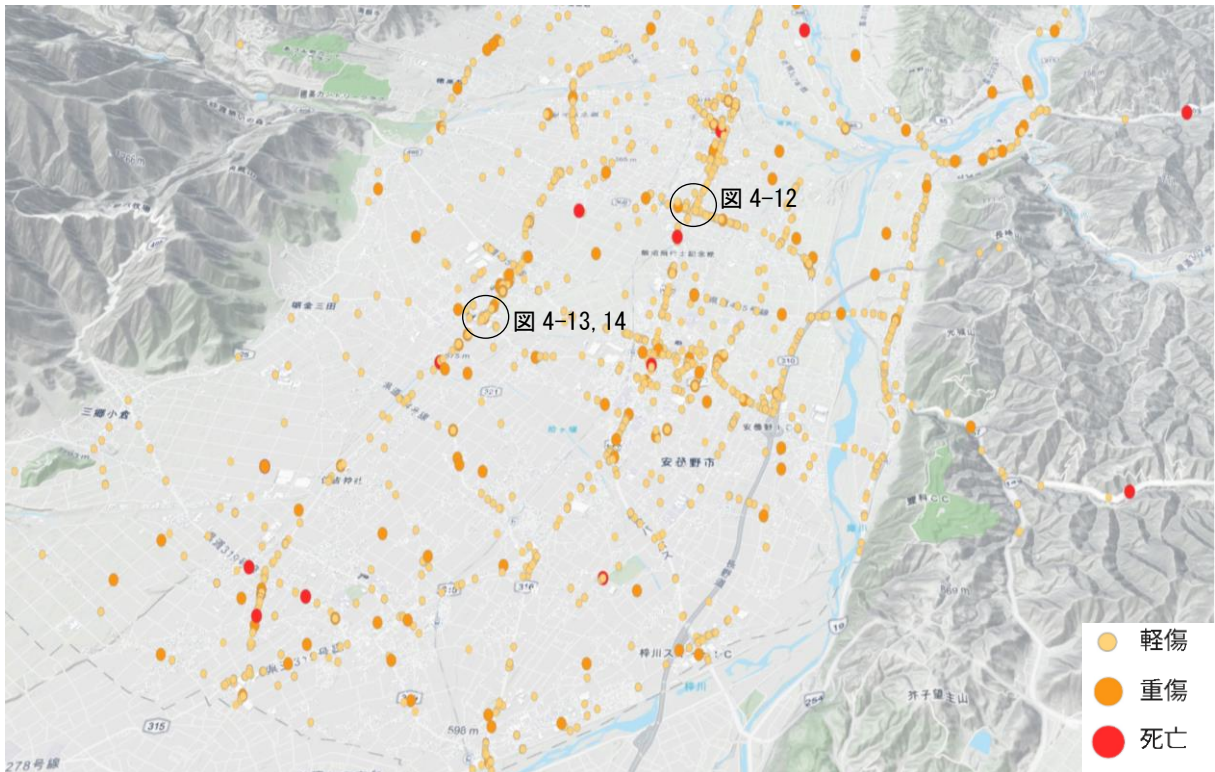


図4-11 3D都市モデルによる交通事故発生箇所（危険箇所）の可視化



図4-12 柏矢町交差点付近

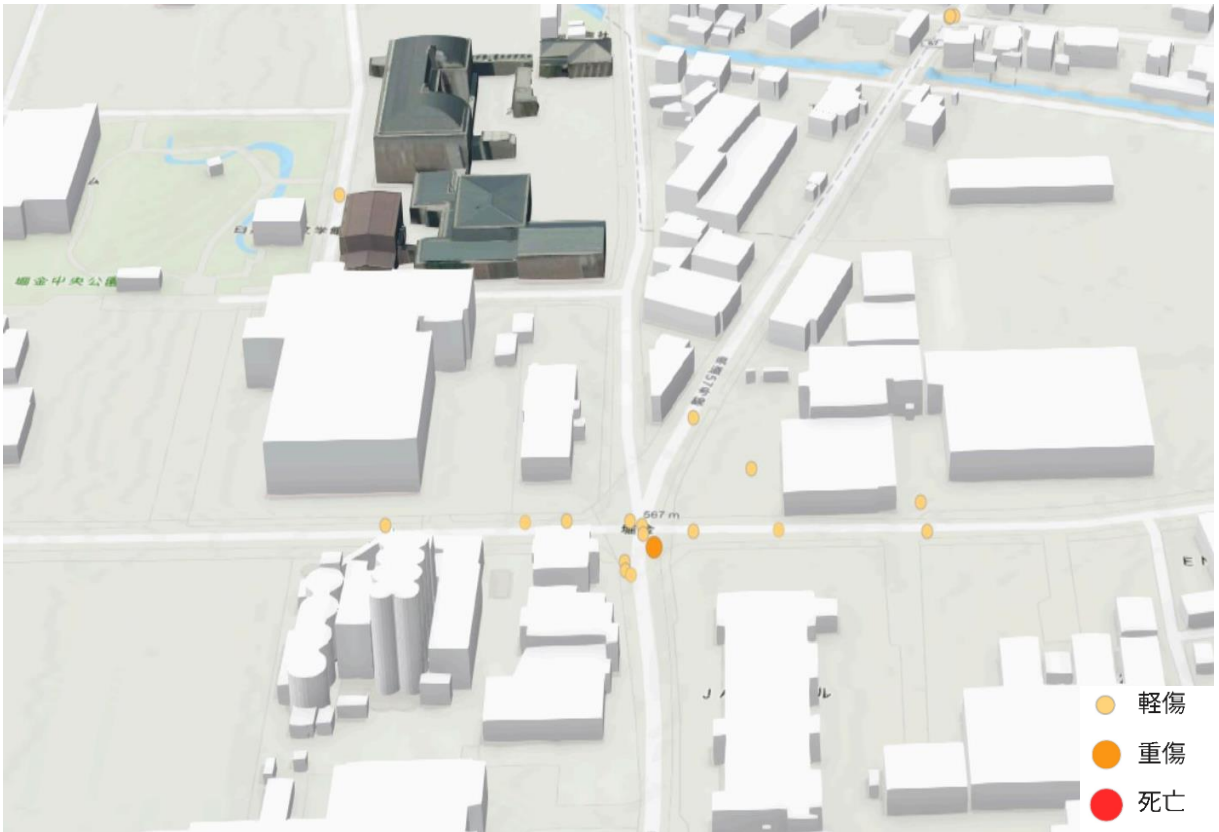


図 4-13 堀金交差点付近



図 4-14 通行者からの視点（堀金交差点付近）

(3) 緊急輸送道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緊急輸送道路及び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下図に示す。

緊急輸送道路はおおむね幅員が確保されているものの、国道 403 号や波田北大妻豊科線の一部ではセンターラ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。

また災害時対応では、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。

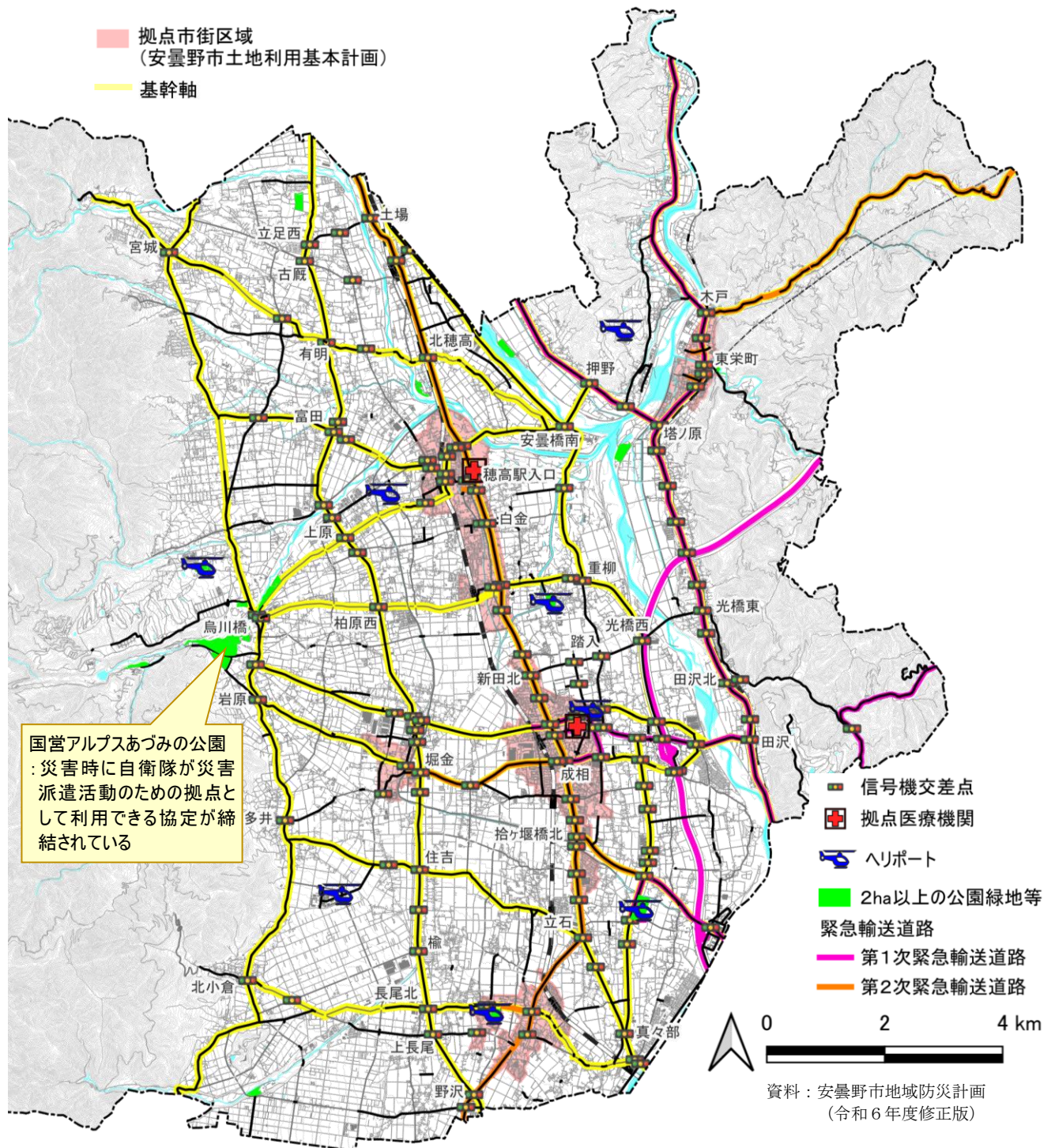


図 4-15 災害対応上の主要な施設

(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下図に示す。

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。

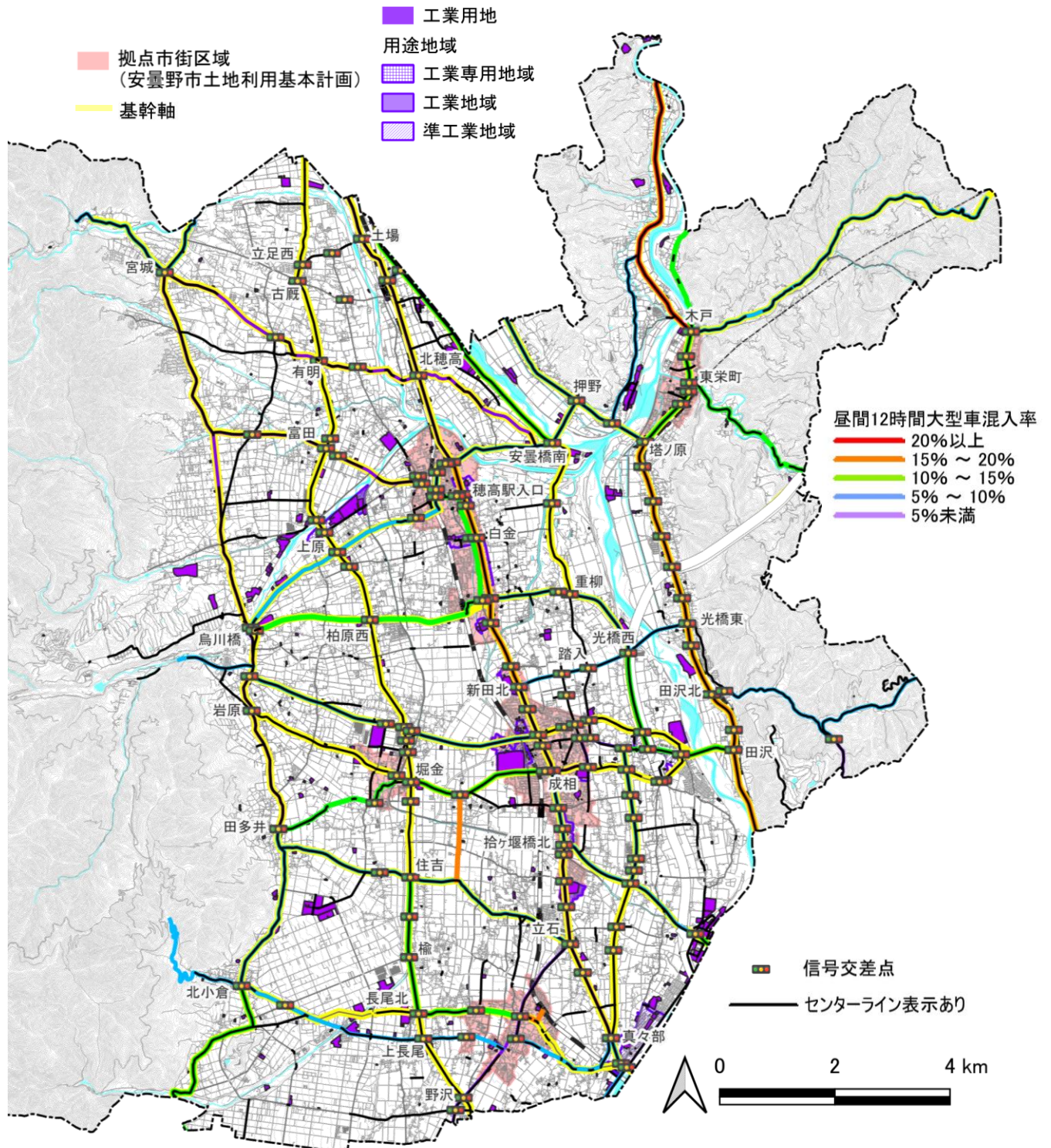


図 4-16 工場用地及び工業系用途の分布

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

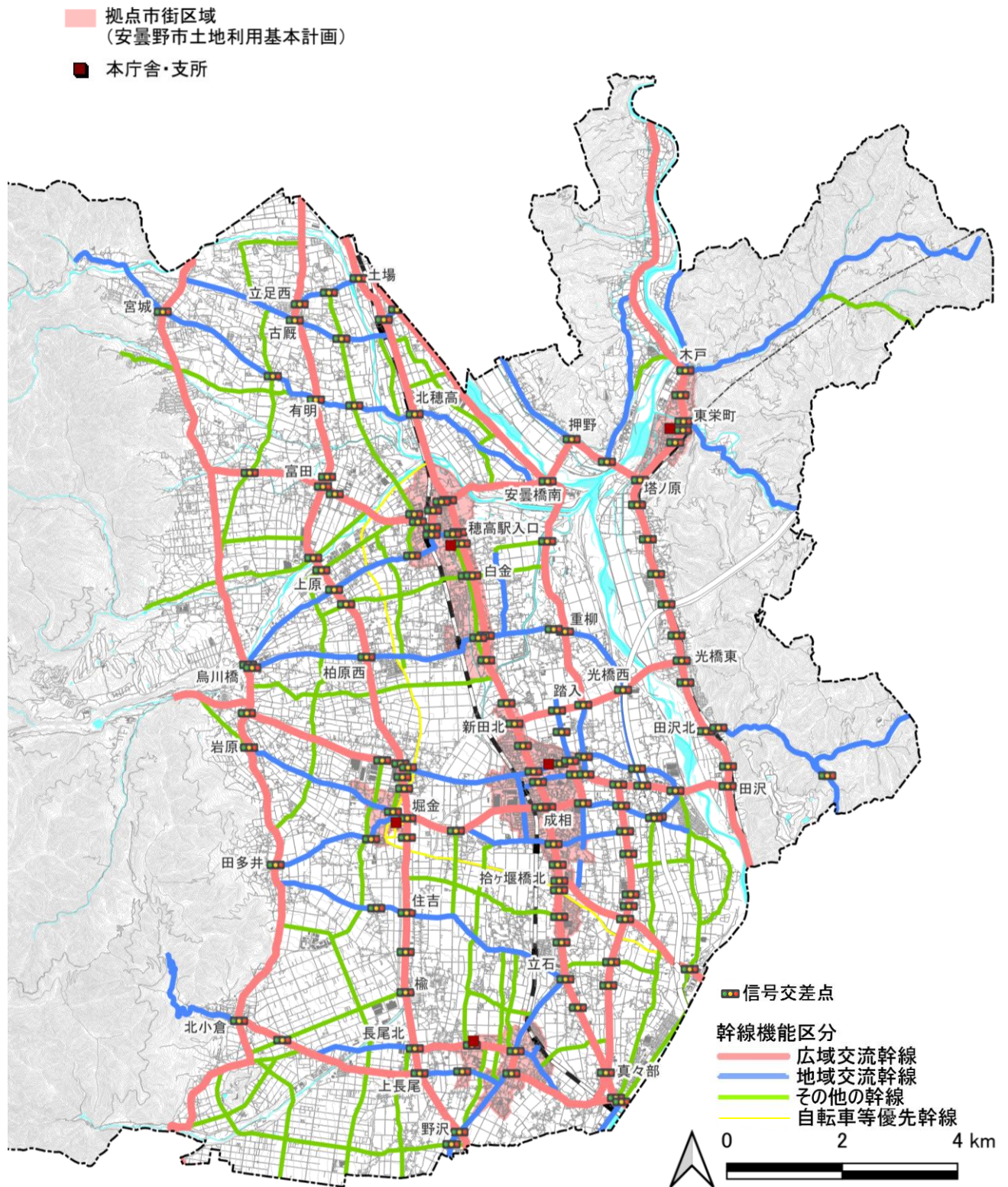


図 5-1 現況道路網の幹線機能区分

(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

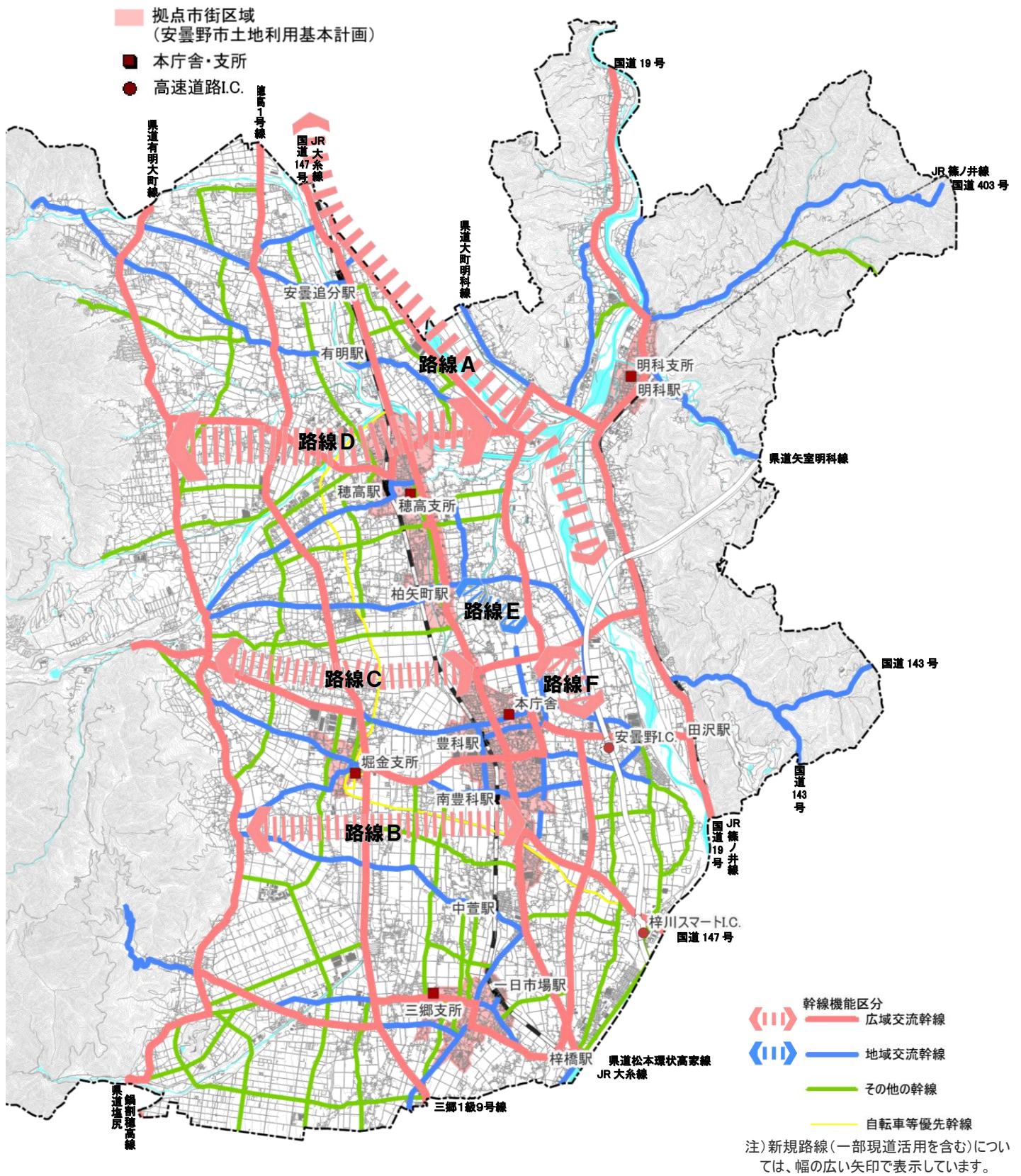


図 5-2 目標とする道路網 (計画道路ネットワーク)

(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。

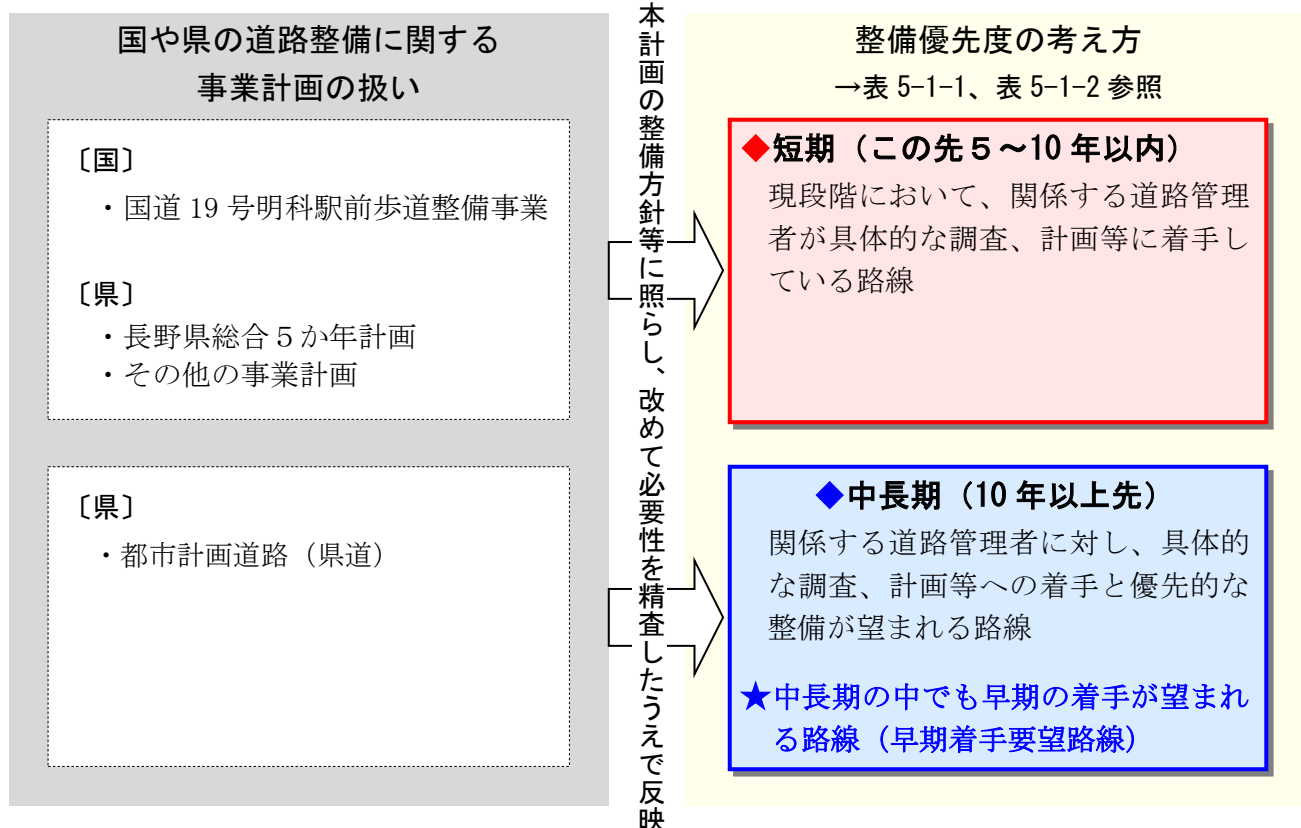


図5-3 整備優先度及び整備内容の設定方針のフロー

② 整備箇所別の整備内容

現在の道路の整備状況をふまえ、計画道路ネットワークを有効に機能させる上で必要な整備内容を表 5-1-1 及び表 5-1-2 にまとめ、整備箇所を 5-11 ページに図示する。

表 5-1-1 国道・県道における整備内容一覧

番号	現況管理区分	整備箇所	区間延長(km)	整備手法	整備によって特に期待される効果(道路整備方針との対応関係)										想定事業主体	整備優先度	
					方針Ⅰ 安全・安心な道路整備			方針Ⅱ 円滑な交通・交流を促す道路整備			方針Ⅲ まちの魅力を高める道路整備					短期	中長期
					I-① 歩行者の確保	I-② 交通事故の防止	I-③ 災害時における対応力の強化	II-① ボトルネックの解消	II-② 移動円滑の化	II-③ 広域交通への向上	III-① 公共交通機関の活用	III-② 自転車・歩行者環境の強化	III-③ まちづくりの促進	III-④ 観光機能の強化			
国道																	
1	国	国道19号(東栄町～ニジマスモニュメント)	0.8	歩道整備(自転車通行帯設置)	○	○					○	○	○		国	◆	
2	国	国道19号(塔ノ原)	—	交差点改良		○		○	○						国		★
3	国	国道19号(ニジマスモニュメント～塔ノ原)	0.6	歩道整備(自転車通行帯設置)	○	○					○	○	○		国		★
4	国	国道19号(木戸～東栄町)	0.9	歩道整備	○	○				○	○				国		◆
国道(県管理)・県道																	
5	県	松本系魚川連絡道路	8.8	道路新設			○		○	○				○	県	◆	
6	県	国道403号(木戸)	0.2	歩道整備	○					○					県	◆	
7	県	小岩岳穂高(停)線(富田橋)	0.5	橋梁架替	○	○						○		○	県	◆	
8	県	国道403号(名九鬼)	0.5	道路改築	○				○					○	県	◆	
9	県	国道403号(山中)	0.3	道路改築	○				○					○	県	◆	
10	県	豊科大天井岳線(須砂渡)	0.8	道路改築(一部トンネル化)	○		○	○						○	県	◆	
11	県	穂高明科線(狐島)	1.0	歩道整備	○	○			○						県	◆	
12	県	矢室明科線(大足)	0.6	歩道整備	○	○									県	◆	
13	県	小岩岳穂高(停)線(豊里～穂高駅前北)	3.5	道路改築	○	○						○		○	県	◆	
14	県	梓橋田沢(停)線(立石)	—	交差点改良	○	○	○	○	○						県	◆	
15	県	安曇野インター堀金線(田尻～田多井)	0.8	歩道整備	○	○	○								県	◆	
16	県	柏矢町田沢(停)線(光橋西)	—	交差点改良	○	○		○	○						県	◆	
17	新規	国道147号先線	4.9	道路新設			○			○				○	(県)		◆
18	県	小倉梓橋(停)線(下長尾①)	0.4	道路改築	○	○			○	○		○			県		◆
19	県	国道147号(新田)	—	交差点改良	○	○	○	○	○				○		県		◆
20	県	塩尻鍋割穂高線(乳房橋・耳塚～北穂高)	1.9	橋梁架替・歩道整備	○	○					○			○	県		★
21	県	中堀一日市場(停)線(楡)	—	交差点改良	○	○		○	○			○		○	県		★
22	県	中堀一日市場(停)線(住吉～長尾北)	2.4	歩道整備	○	○		○	○			○		○	県		★
23	県	国道147号(穂高橋～神田町北)	0.7	歩道整備	○	○	○								県		★
24	県	中堀一日市場(停)線(明盛)	0.8	歩道整備	○	○	○		○		○		○	○	県		★
25	県	穂高市街北側の東西動線	6.6	道路新設(自転車通行帯設置)	○		○	○	○	○		○	○	○	(県)		◆
26	県	公園線(都市計画道路)	4.7	道路新設				○	○	○				○	(県)		◆
27	県	国道147号(新田～成相)	0.7	道路改築	○	○	○	○	○		○	○	○		県		◆
28	県	波田北大妻豊科線(野沢～一日市場)	2.7	道路改築	○	○	○	○	○	○		○		○	県		◆
29	県	柏原穂高線(鳥川橋～穂高)	3.2	道路改築	○	○			○					○	県		◆
30	県	塚原穂高(停)線(鳥川橋～柏矢町)	3.9	道路改築	○	○			○					○	県		◆
31	県	大町明科線(上押野)	0.9	道路改築	○	○			○						県		◆
32	県	安曇野インター堀金線(上堀)	1.5	交差点改良・歩道整備	○	○		○	○				○		県		◆
33	県	塩尻鍋割穂高線(鳥川橋～豊里)	2.5	歩道整備(自転車通行帯設置)	○	○						○		○	県		◆
34	県	塩尻鍋割穂高線(豊里～宮城)	2.6	歩道整備	○	○						○		○	県		◆
35	県	塩尻鍋割穂高線・槍ヶ岳矢村線(古厩)	2.4	歩道整備	○	○								○	県		◆
36	県	国道147号(柏矢町南～新田北)	1.0	歩道整備	○	○	○	○	○					○	県		◆
37	県	国道147号(新田北～新田)	0.3	歩道整備	○	○	○	○	○					○	県		◆
38	県	波田北大妻豊科線・田多井中萱豊科線(立石)	0.5	歩道整備	○	○	○								県		◆
39	県	国道147号(松川村境～島新田)	1.7	歩道整備	○	○	○								県		◆
40	県	国道147号(島新田～穂高橋)	2.4	歩道整備	○	○	○								県		◆
41	県	下木戸有明(停)線(青木花見・狐島)	1.7	歩道整備	○	○									県		◆
42	県	小倉梓橋(停)線(七日市場)	1.1	歩道整備	○	○					○		○		県		◆
43	県	田多井中萱豊科線(田多井)	0.2	歩道整備	○	○									県		◆
44	県	穂高明科線(萩原)	1.1	歩道整備	○	○									県		◆

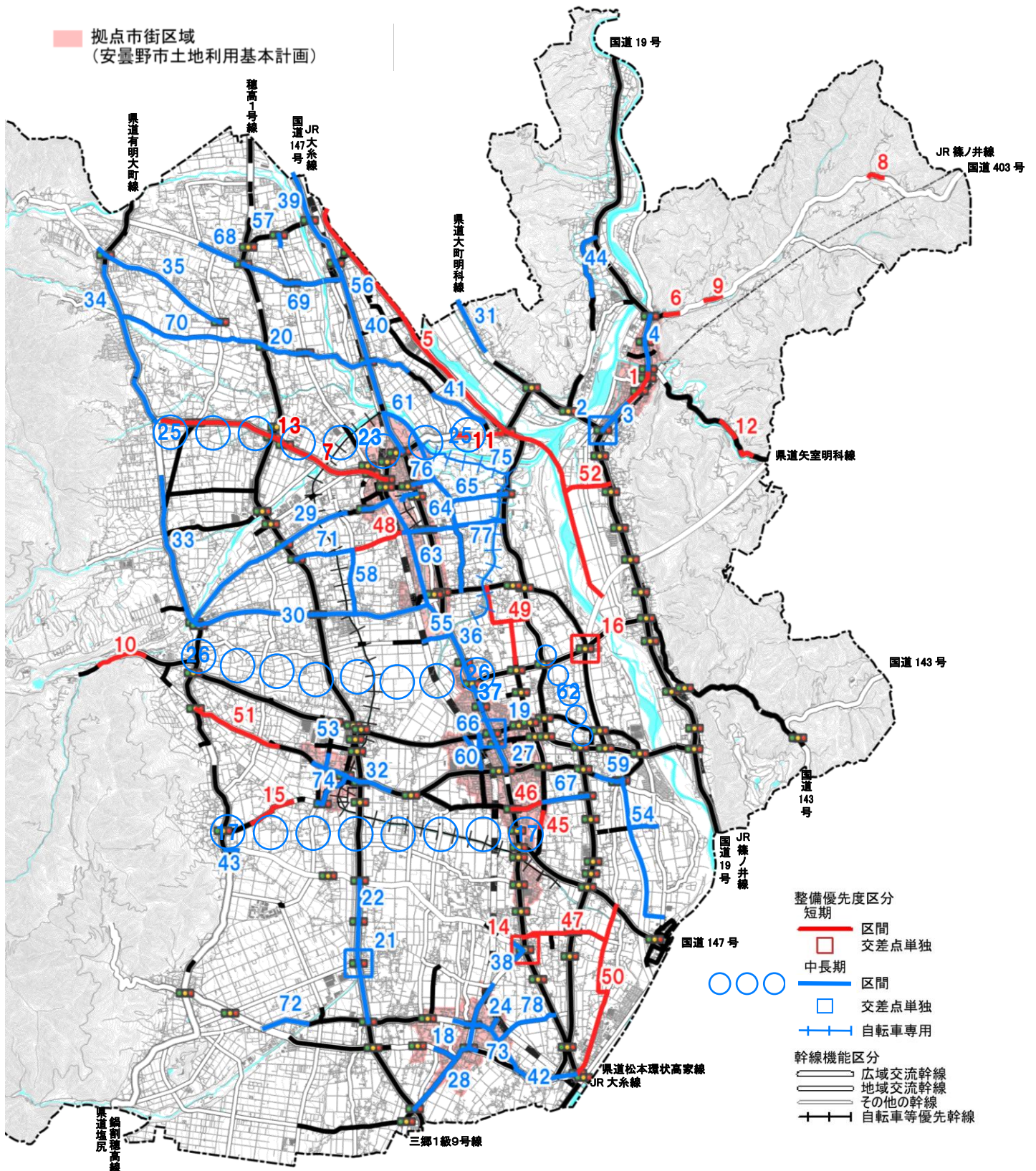
注1) 番号の若い方が整備の優先順位が高いということではない。「想定事業主体」で()を付している箇所については県または市との協議を要する。区間延長はGIS(地理情報システム)による図上での計測に基づく参考値である。

注2) 番号は5-11ページの図上の番号と対応している。中長期の「整備優先度」で★になっている箇所は「早期着手要望路線」を意味する。

表 5-1-2 市道における整備内容一覧

番号	現況管理区分	整備箇所	区間延長(km)	整備手法	整備によって特に期待される効果(道路整備方針との対応関係)										想定事業主体	整備優先度	
					方針Ⅰ 安全・安心な道路整備			方針Ⅱ 円滑な交通・交流を促す道路整備			方針Ⅲ まちの魅力を高める道路整備					短期	中長期
					Ⅰ-① 歩行者の安全な確保	Ⅰ-② 交通事故の防止	Ⅰ-③ 災害時における対応力の強化	Ⅱ-① ポータルネットワークの解消	Ⅱ-② 地域間移動の円滑化	Ⅱ-③ 広域交通へのアクセシビリティの向上	Ⅲ-① 公共交通機関の促進	Ⅲ-② 自転車・歩行者環境の強化	Ⅲ-③ まちづくりの促進	Ⅲ-④ 観光機能の強化			
市道																	
45	市	東町通線(都市計画道路)	0.3	道路新設	○			○							(市)	◆	
46	市	吉野線(都市計画道路)	0.5	道路改築	○	○		○			○				市	◆	
47	市	下鳥羽・上鳥羽	1.4	道路改築	○				○						市	◆	
48	市	交流学習センターみらい～穂高南小南	1.0	道路改築	○	○									市	◆	
49	市	矢原～細萱	2.0	道路新設・改築	○			○	○			○	○		(市)	◆	
50	市	高家	3.0	道路改築	○	○					○				市	◆	
51	市	岩原～倉田	1.5	道路改築	○	○	○							○	市	◆	
52	市	松本糸魚川連絡道路アクセス線	0.8	道路改築	○	○	○		○	○				○	市	◆	
53	市	堀金市街の南北動線	0.2	道路改築	○	○		○							市		◆
54	市	熊倉	3.2	道路改築	○	○									市		◆
55	新規	柏矢町南・矢原	0.5	道路新設	○			○							市		◆
56	市	島新田	0.3	道路改築	○	○					○				市		◆
57	市	立足	0.2	道路改築	○										市		◆
58	市	穂高南小南側の南北動線	1.1	道路改築	○	○									市		◆
59	市	寺所南～安曇野インター南	0.5	歩道整備	○										市		◆
60	新規	西町線(都市計画道路)	0.6	道路新設	○			○			○			○	(市)		◆
61	新規	町東線(都市計画道路)	3.5	道路新設・改築	○			○	○			○	○		(市)		◆
62	新規	安曇野インター西北側の南北動線	1.2	道路新設(自転車通行帯設置)	○			○	○			○	○		(市)		◆
63	新規	三枚橋線・町西線(都市計画道路)	2.0	道路新設	○			○	○		○		○		(市)		◆
64	新規	穂高駅前通り先線	2.4	道路新設	○			○			○		○		(市)		◆
65	市	等々力	0.9	道路改築(自転車通行帯設置)	○	○						○	○		市		◆
66	市	豊科駅北側	0.2	道路改築	○						○		○		市		◆
67	市	吉野簡易郵便局～吉野東	0.7	道路改築	○	○					○				市		◆
68	市	新屋	0.6	道路改築	○							○			市		◆
69	市	古厩	1.3	道路改築	○	○								○	市		◆
70	市	小岩岳	2.5	道路改築	○							○		○	市		◆
71	市	穂高南小南～穂高1級9号線(大規模農道)	0.4	道路改築	○	○			○						市		◆
72	市	東小倉～上長尾	0.7	道路改築	○	○								○	市		◆
73	市	一日市場～七日市場	0.8	道路改築	○						○		○		市		◆
74	市	堀金市街の東西動線	0.8	道路改築	○	○	○							○	市		◆
75	市	あづみ野やまびこ自転車道先線	4.6	自転車専用道新設								○		○	市		◆
76	市	穂高神社～国道147号	0.3	道路改築	○	○	○						○	○	市		◆
77	市	交流学習センターみらい～穂高1級20号線	1.5	道路改築	○	○			○						市		◆
78	市	一日市場～真々部	1.4	道路改築	○	○			○						市		◆

注1) 番号の若い方が整備の優先順位が高いということではない。「想定事業主体」で()を付している箇所については県または市との協議を要する。区間延長はGIS(地理情報システム)による図上での計測に基づく参考値である。
 注2) 番号は5-11ページの図上の番号と対応している。



- 注 1) この図の赤字または青字の番号は 5-9、5-10 ページの整備箇所一覧表の番号と対応している。
- 注 2) 新規路線(一部現道活用を含む)については、おおよそのルートや範囲を大きめの円で表示している。
- 注 3) 既存道路でセンターラインの表示があり(幅員 5.5m 以上)、かつ片側または両側に歩道の設置されている区間を黒く塗りつぶして表示している。

図 5-4 整備優先度で区分した計画道路ネットワーク上の整備箇所

第6章 計画の推進に向けて

第6章 計画の推進に向けて

6.1 基本的な考え方

今後の道路整備は本計画に基づき、国、県、市が互いに連携して、一体となって推進するものとし、国道及び県道については、関係各機関に対し、本計画に沿った整備の事業化を積極的に働きかけ、市道については、厳しい財政状況もふまえつつ、本計画に沿って事業化を進める。

なお、様々な理由で事業化が困難な事態が生じた場合は、順次優先度を繰り上げて、全体としての計画推進を図る。

6.2 計画の運用方法

本計画は、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）のPDCAサイクルで、策定又は改定（Plan）後、計画に沿って毎年度事業計画を立案し、事業を実施（Do）し、5年程度に1回又は適期に、道路交通センサスや市独自の調査に基づく交通量の実態の把握やその他統計的な資料等による現況・課題の分析、市民の意向、社会経済情勢の変化、上位・関連計画の内容等をふまえて整備の成果や効果の評価（Check）を行い、計画内容の見直し（Act）を図りながら推進する。

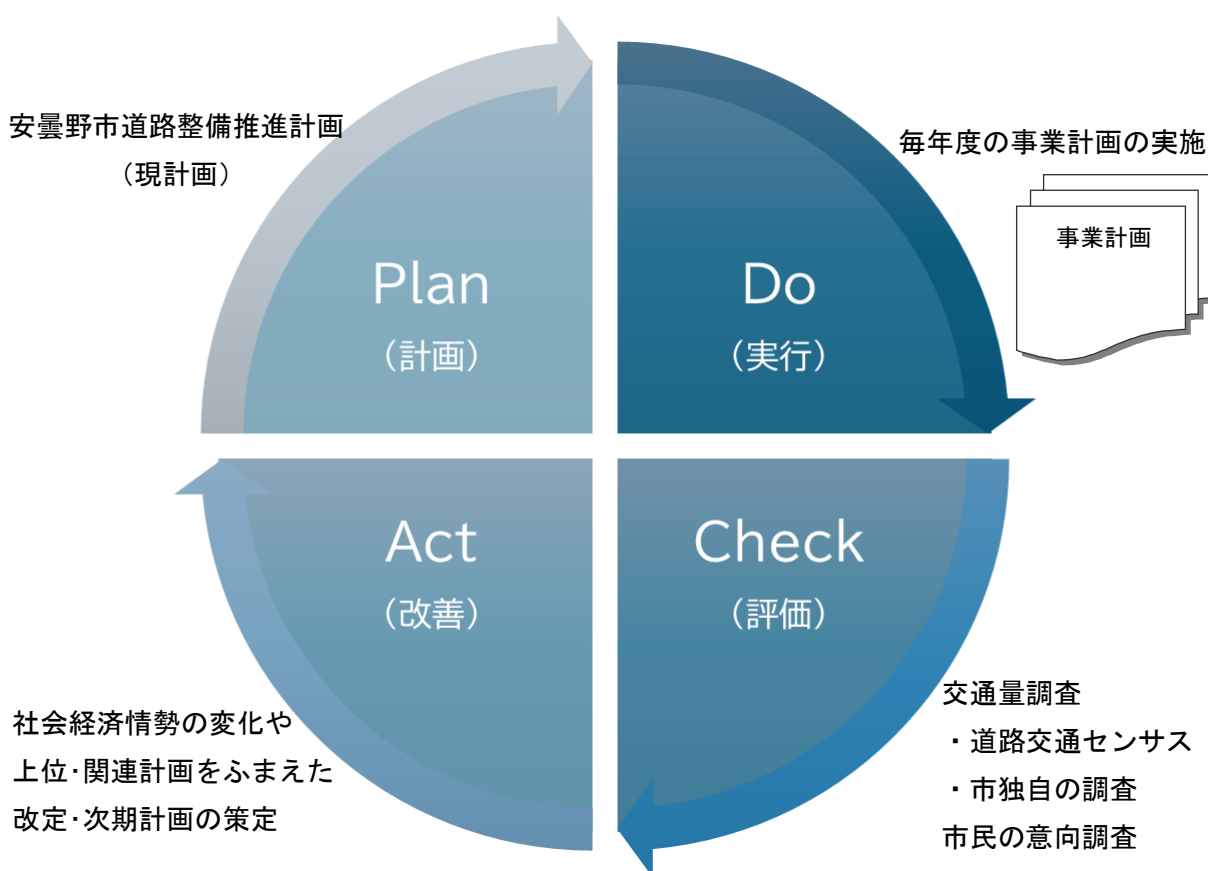


図 6-1 本計画の運用イメージ

6.3 事業化とともに配慮・推進する取組

道路整備の事業化に際して、社会のニーズや周辺環境に応じて、配慮又は推進する取組を以下に示す。

(1) 多様な整備手法の導入

自転車通行帯の表示やラウンドアバウト交差点（環状交差点）の整備など、各箇所の道路形態や交通実態に応じた多様な手法の導入を図り、より費用対効果の高い整備により、計画道路ネットワークの機能向上を図る。



写真 6-1 本村円ラウンドアバウト



写真 6-2 市道 1 級 24 号線ラウンドアバウト

(2) 地域固有の沿道景観への配慮や主体的なまちづくりとの連携

北アルプスの眺望や田園風景など沿道景観に配慮するとともに、駅前通りや歴史ある街道などにおける地域のまちづくりと連携してまちづくりの発展に資する道路整備を進める。



写真 6-3 穂高駅前通りの沿道植栽



写真 6-4 景観づくり住民協定締結団体による沿道緑化の様子

(3) 公共交通機関の利用促進

鉄道駅へのアクセス路となる道路の整備と併せて、各駅周辺におけるパーク＆ライド用の駐輪場や駐車場の確保とその利用を促し、公共交通機関の利用促進を図る。

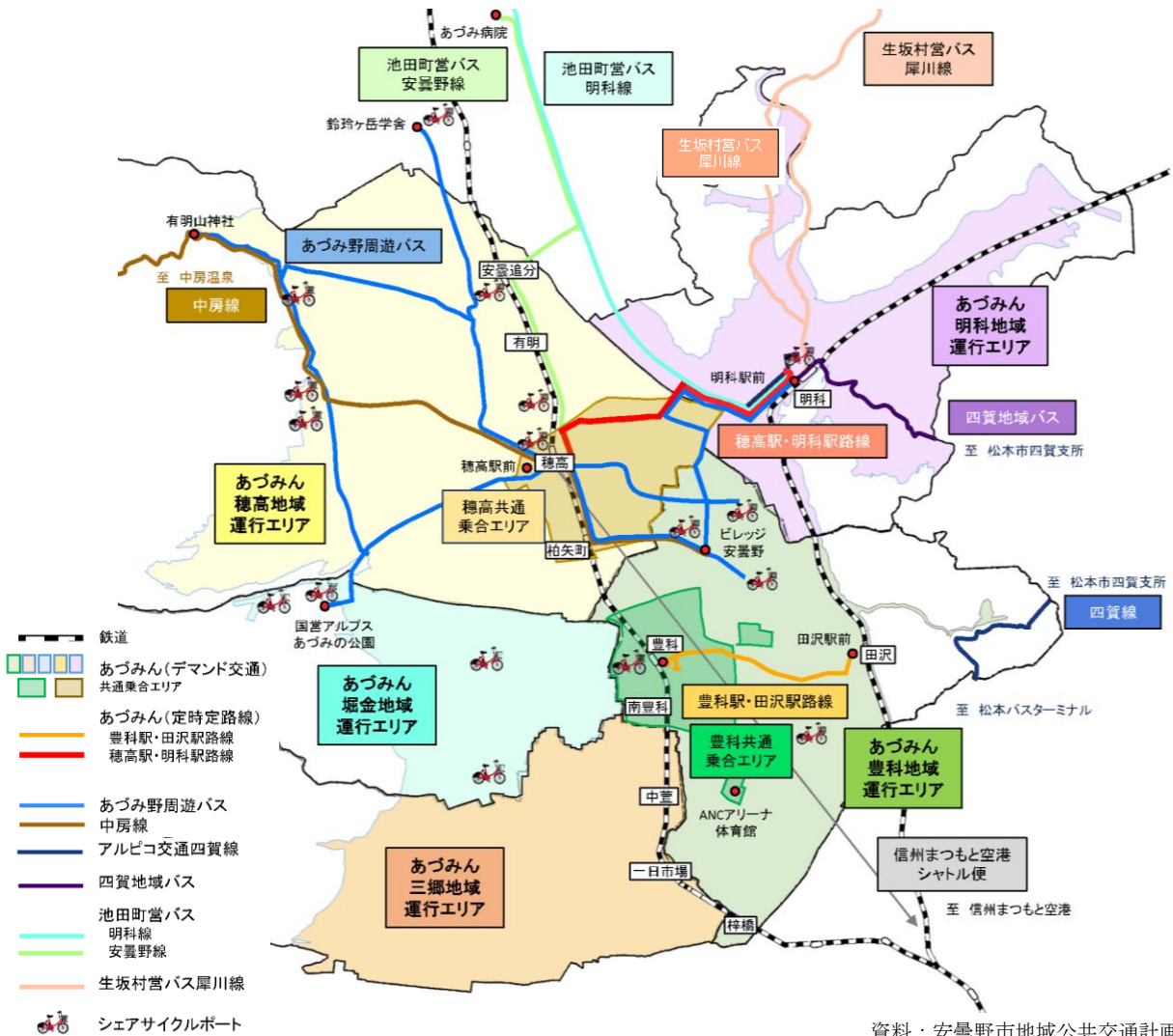


図 6-2 安曇野市内の公共交通路線図（参考）

(4) 自転車道ネットワークの活用と自転車利用の促進

幹線道路網の整備とも連携して、安曇野市サイクリングコースを骨格にした自転車道ネットワークの活用を図るとともに、自動車や歩行者などと共存して、安全・安心かつ快適に通行できる自転車利用環境の整備を進めていくことにより、観光のみならず日常生活における自転車の利用促進も促し、環境負荷の低減や健康志向ニーズへの対応を図る。

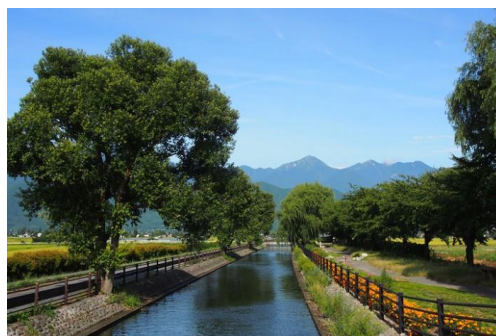


写真 6-5 じてんしゃひろば

安曇野市道路整備推進計画
<第2回改定版>

策定年月 平成27年4月
改定年月 令和3年3月（第1回改定）
令和8年4月（第2回改定）
編 集 安曇野市 都市建設部 都市計画課
〒399-8281
長野県安曇野市豊科 6000 番地
電 話 : 0263-71-2246 FAX : 0263-72-3569
メー ル : toshikeikaku@city.azumino.nagano.jp



安曇野