

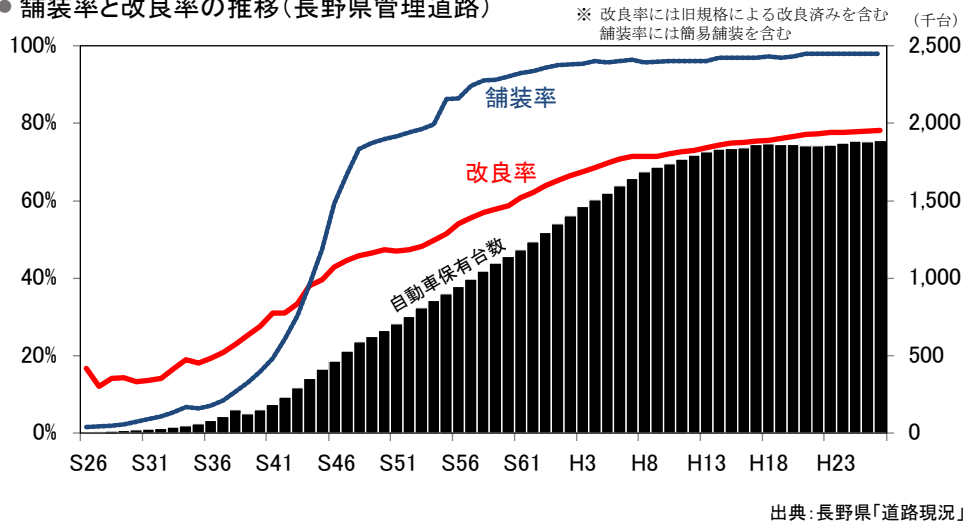
3 道路を取り巻く現状と課題

現状(1) 舗装率と改良率の推移(長野県管理道路)

自動車保有台数の増加とともに、改良率と舗装率を向上させてきましたが、全国平均と比べると低い整備状況（改良率全国 35 位）となっています。

一方、単位人口あたりの自動車保有台数は全国 3 位（885.6 台/千人）と非常に高く、本県での生活が自動車に依存していることが表れています。

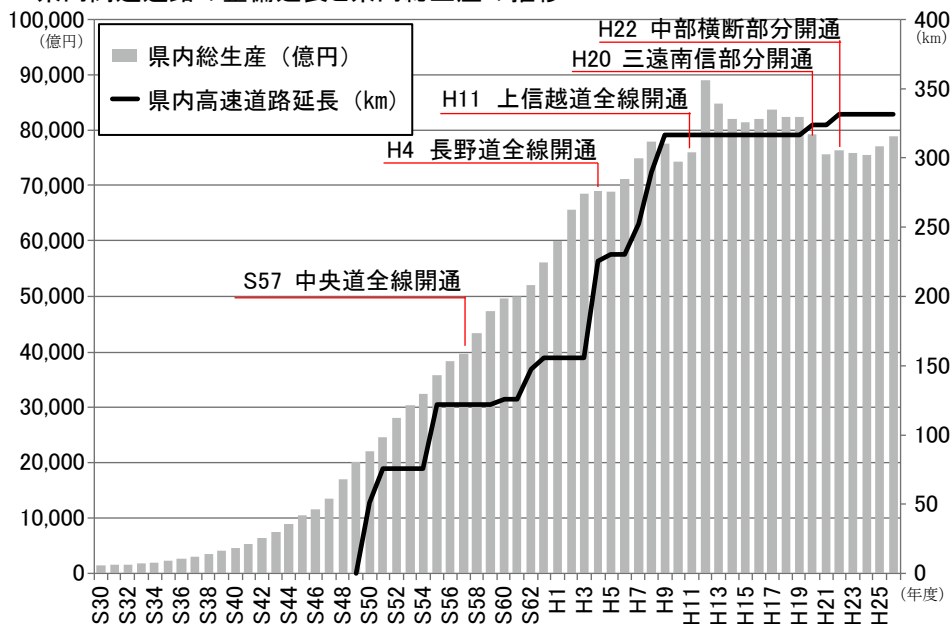
● 舗装率と改良率の推移(長野県管理道路)



現状(2) 県内高速道路の整備延長と県内総生産の推移

戦後、高速道路延長の延伸と比例するように県内総生産も増加してきましたが、近年は横ばい傾向にあり、今後総人口が減少し、労働人口も減少する中で、移動時間短縮や渋滞解消等による生産性の向上が求められています。

● 県内高速道路の整備延長と県内総生産の推移

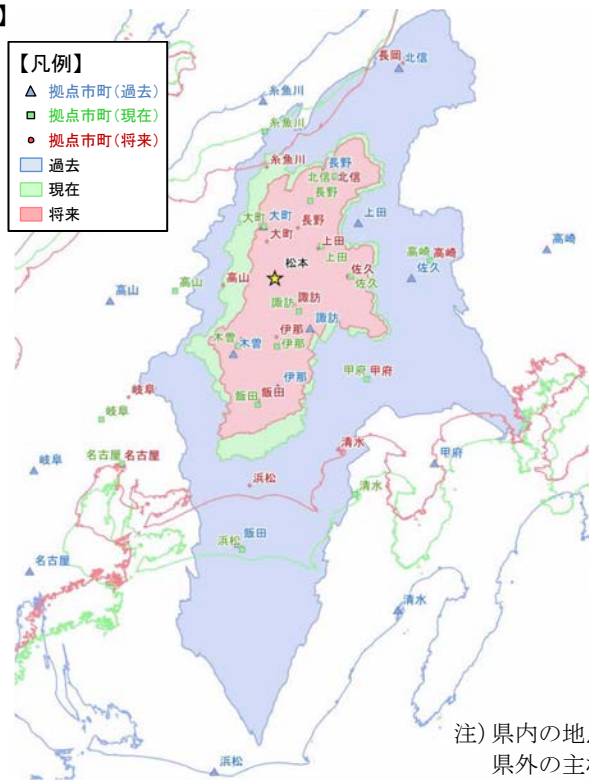


現状(3) 時間距離の変遷

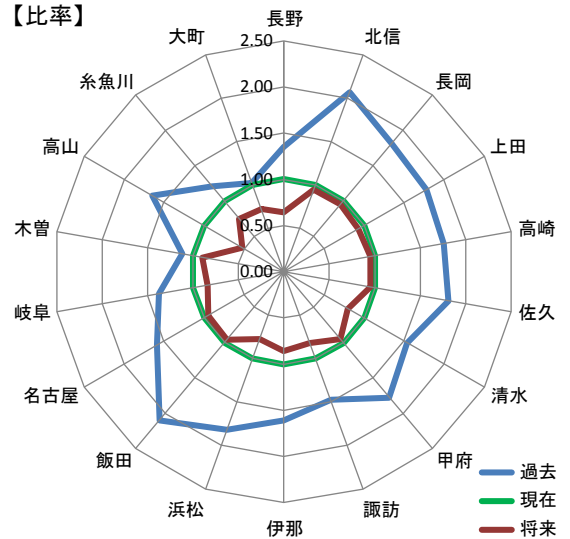
高速道路整備等の進展に伴い、自動車交通による時間距離は飛躍的に縮まってきました。将来、隣接県等の間では更なる短縮が見込まれる地域もあり、県境を跨いだ更なる広域的な交流拡大が期待されます。

- **時間距離** 現在道路網による松本合同庁舎からの所要時間を基準とし、過去*1と将来*2の所要時間を比率で図示

【図】



【比率】



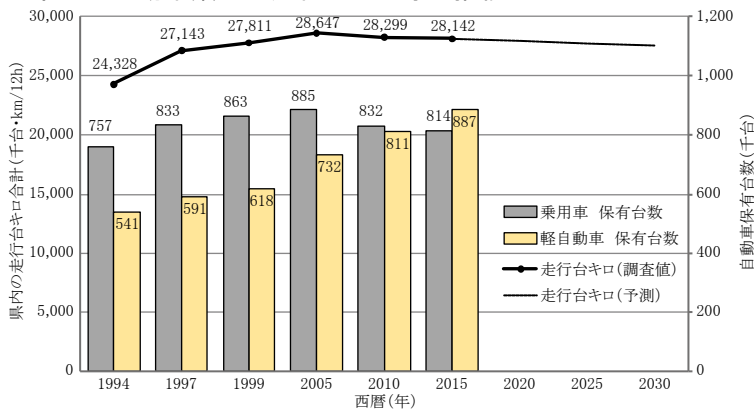
出典：全国道路・街路交通情勢調査をもとに算出

注) 県内の地点名は、建設事務所名を表示し、位置は合同庁舎所在地とした
 県外の主な地点は、市名を表示し、位置は市役所等の所在地とした

現状(4) 県内の自動車類の全走行台キロ等の推移

自動車類の全走行台キロは、2005年をピークに減少傾向となっており、今後も減少傾向が続くものと考えられます。なお、乗用車の保有台数も減少していくものと考えられる一方で、軽自動車の保有台数は近年増加傾向にあります。

- **県内の自動車類の全走行台キロ等の推移**



出典：「県内の自動車類の全走行台キロ等の推移」
 「長野県土木事業設計基準(長野県建設部)」および
 「保有自動車実勢表(長野県自動車標板協会)」により作成

*1:「過去」1968年(県内は高速道路なし)

*2:「将来」事業中・調査中の路線や箇所等が完成した時点

課題(1) 人口減少・高齢化の進行

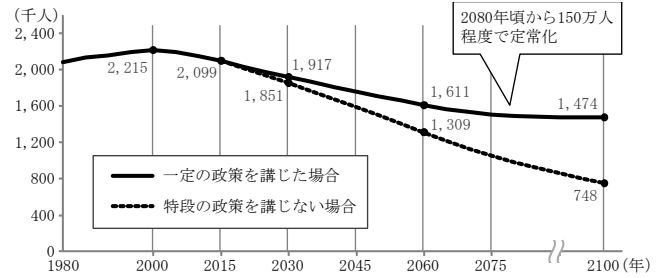
人口減少が全国に比べて早いペースで進行しており、2030年の県人口は185万～192万人程度と想定されます。

また高齢化の進行も、全国平均よりも早いペースで進んでおり、10年後には高齢化率が33%を超える見込みです。

今後、車を運転できない高齢者等の増加が見込まれ、歩道の整備や、公共交通機関関連の道路整備へのニーズが高まっていくと考えられます。

また、高齢者の救急出動件数が増加しているほか、日常における通院頻度も高まっていくものと考えられます。

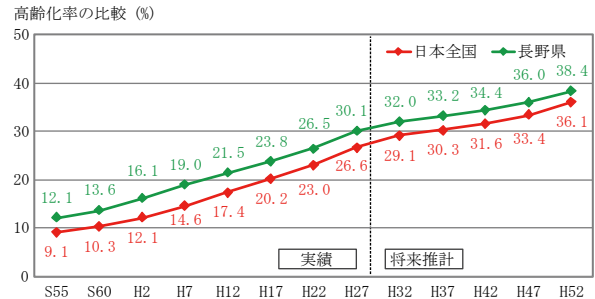
●長野県人口の将来展望



注) 2015年までは国勢調査、2020年以降は長野県企画振興部推計
「一定の政策を講じた場合」は、国、都道府県、市町村が人口減少に歯止めをかける政策を講じた場合の推計
「特段の政策を講じない場合」は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月)」を基に現状の継続を前提として推計

出典:長野県総合計画審議会資料

●長野県の高齢化率の推移(全国比較)



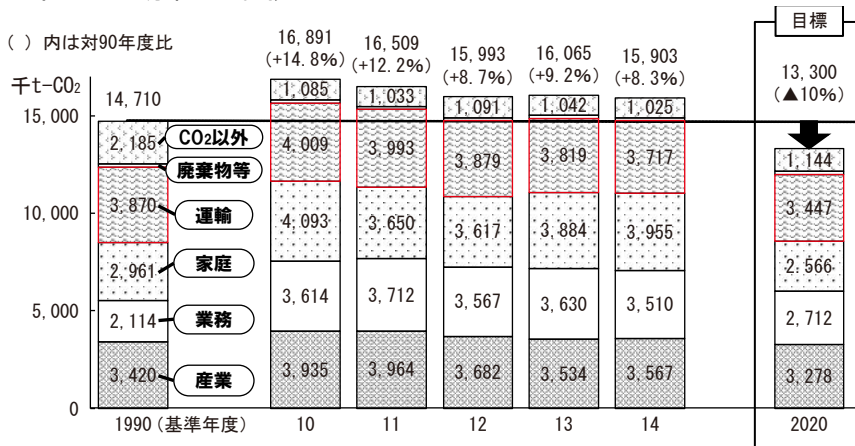
出典:国勢調査、日本の将来推計人口(H25.3)
(国立社会保障・人口問題研究所)

課題(2) 持続可能な社会への移行

温室効果ガスは減少傾向ですが、2020年(平成32年)に1990年(平成2年)比10%減を目指しており、全体の約1/4を占める運輸部門は、更なる削減が求められる中、過度な車依存や都市の郊外化は低炭素化のネックとなっており、公共交通関連の道路環境整備や、コンパクトシティ化等が望まれています。

また、自然環境や景観への配慮等を含め、持続可能な社会への移行が求められています。

●県内温室効果ガス総排出量



出典:長野県環境エネルギー戦略 2016(平成28)年度 進捗と成果報告書

課題(3) 事故・災害・老朽化等に対する安全性の確保

社会が成熟する中で、求められる安全レベルも高まっており、事故・災害・老朽化等に対する安全性確保が求められています。

事故

本県における事故件数は年々減少傾向にありますが、高齢者の事故割合が年々増加し、対策が求められています。

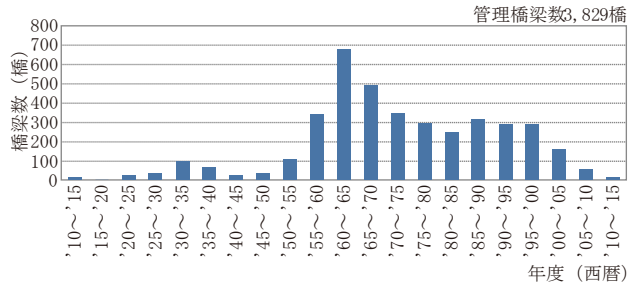
災害

本県でも近年の災害時に幹線道路の通行止めが発生しており、災害に強いみちづくりが求められています。

道路施設の老朽化

戦後に整備された橋梁等の道路施設の老朽化が進行しており、計画的な補修や更新による安全性確保が必要となっています。

● 長野県の架設年次別橋梁現況(平成 24 年 4 月 1 日現在)

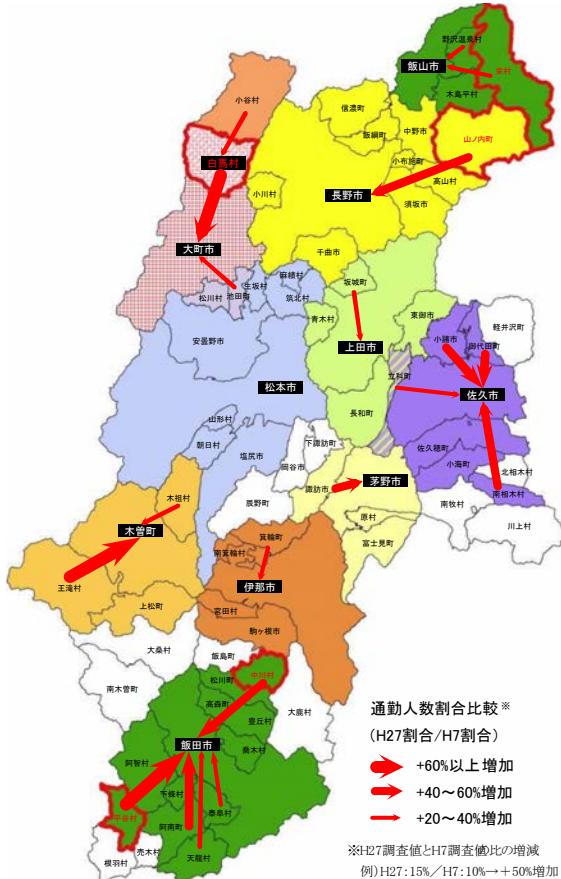


管理施設	管理数 H24.4.1現在	建設後50年経過した高齢化施設			
		H24.4.1現在		H34.4.1(見込)	
		数	率	数	率
橋梁	3,829橋	1,088橋	28%	2,069橋	54%
舗装	5,050km	—	—	—	—
トンネル	189本	25本	13%	67本	35%
ロックシェッド	51箇所	0箇所	0%	7箇所	14%
スノーシェッド	67箇所	2箇所	3%	4箇所	6%
緊急輸送路吹付法面	719箇所	19箇所	2%	209箇所	29%

出典:長野県「長野県道路の長寿命化修繕計画」

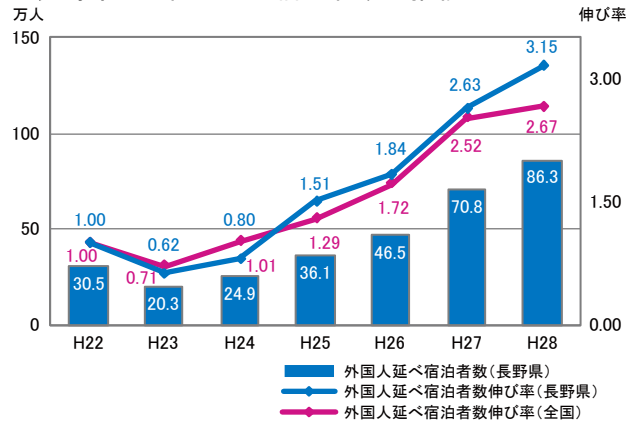
課題(4) 社会の広域化・国際化

● 10%通勤圏*1 の変化



通勤圏などの生活圏域の拡大(下図)や、大都市圏へのアクセス性の地域間格差解消、更には 2027 年に開業を予定しているリニア中央新幹線の整備効果を広く県内に波及させることなど、社会の広域化に対応した道路整備等が求められています。また、インバウンド(訪日外国人旅行)が増加する中で、標識案内の改善なども求められています。

● 長野県の外国人延べ宿泊者数の推移(全国比較)



出典:折れ線グラフ_観光庁宿泊旅行統計調査
棒グラフ_長野県観光地利用者統計調査

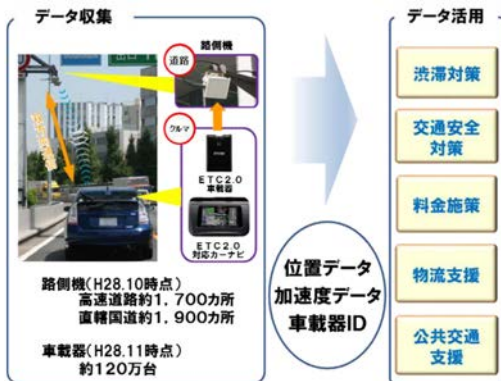
*1: (市町村名) で表示する市町村へ、住民の 10%以上が通勤している市町村を同色で着色
(市町村名) は、H7 調査と H27 調査を比較した結果、新たに 10%通勤圏に含まれた市町村

課題(5) 高度情報化社会の進展

高度情報化社会が進展する中で、交通量等のビッグデータ（ETC2.0等のプローブデータ*1など）の収集技術が発達し、道路計画の更なる効率化において活用していく必要が生じています。

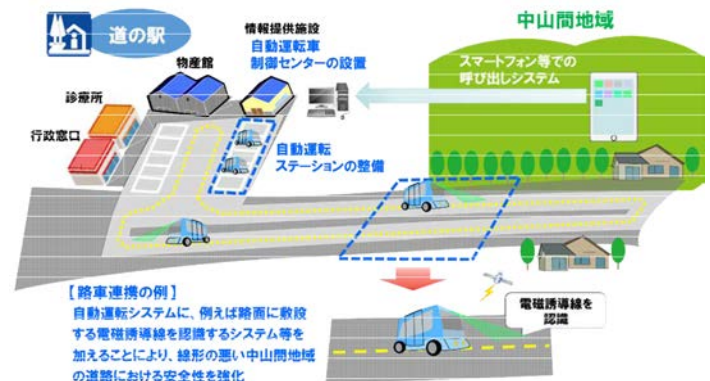
また、インターネットを利用した道路情報カメラやSNS等、県民への情報提供環境が発達してきているほか、自動運転やAI（人工知能）技術が急速に進展しており、今後、道路の諸課題解決に活用が見込まれます。

● ETC2.0の概要



出典:国土交通省 HP

● 中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス



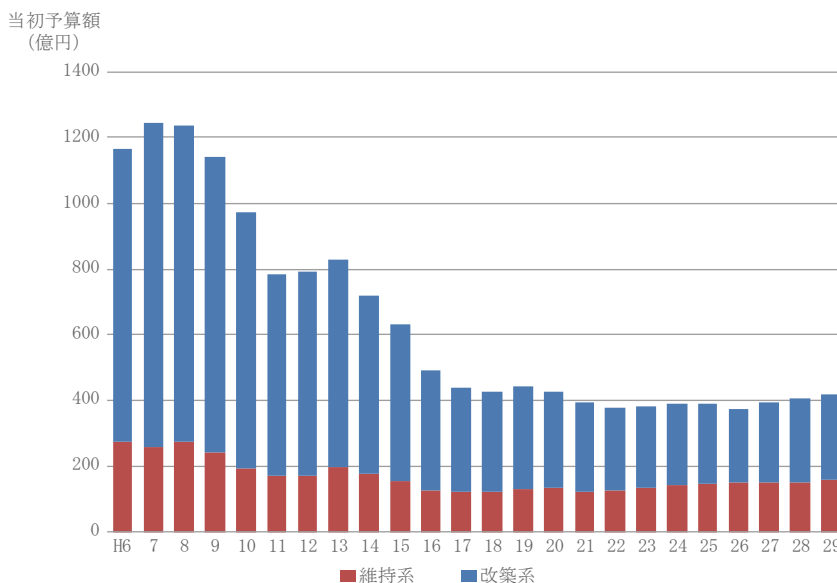
出典:国土交通省 HP

課題(6) 限られた予算

道路関係の予算は近年横ばい傾向であり、大幅増加は難しい中で、選択と集中による効果的な事業進捗に努めていますが、ソフト事業や情報技術等を活用した更なる効率化が求められています。

加えて、予算の制約下において、道路だけで課題を解決するのではなく、関係機関との連携による効果の最大化が必要となっています。

● 道路系当初予算の推移



出典:長野県建設部調べ

*1:「プローブデータ」GPS等を搭載した自動車から得られる移動情報(速度・経路・急ブレーキ情報等)のこと