

# 長野県高規格幹線道路等について

## 道路の現状と課題

### 現 状

#### 【全 般】

- 人口1人あたりの自動車保有台数が全国1位と自動車交通への依存度が高い本県において、道路は地域の安心・安全な暮らしと社会経済活動を支え、県や市町村の多くの施策を実現するための重要な社会基盤である。

(別添「長野県の道路」6 P参照)

- 平成21年4月1日現在の県が管理する国県道の延長は5,145kmで全国第5位と上位に位置する一方、2車線以上の改良率は65.0%で全国第35位の水準である。

(別添「長野県の道路」4 P参照)

- 平成22年度の全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)の結果、県内の12時間平均交通量は4,812台(全国平均7,829台)であり、前回の平成17年に比べて1.3%の減となっている。

#### 【高規格幹線道路】

- 県内の高規格幹線道路は計画中のものを含めて6路線あり、総延長は439kmとなっている。うち、国土開発幹線自動車道の平成21年4月1日現在の供用延長は311kmで全国第4位の水準である。

(別添「長野県の道路」4 P参照)

- 国土開発幹線自動車道としては中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道が全線供用されており、中部横断自動車道が新直轄方式により佐久小諸 JCT～佐久南 IC が供用されている。また、一般国道の自動車専用道路としては中部縦貫自動車道の安房峠道路区間、三遠南信自動車道の矢筈トンネル区間、飯田山本 IC～天龍峡 IC 間がそれぞれ供用されている。(別添「長野県の道路」15 P参照)

#### 【地域高規格道路】

- 本県では伊那木曾連絡道路の一部が整備区間に、上信自動車道及び松本糸魚川連絡道路の一部が調査区間に、長野環状道路が候補路線にそれぞれ位置付けられており、このうち伊那木曾連絡道路の一部区間が供用されている。

(別添「長野県の道路」17 P参照)

#### 【一般道路】

- 地域間交流に資する幹線道路や通院通学等に利用される生活道路に関しては、依然として整備に対する県民ニーズが非常に高い状況にある。

## 課 題

- 本県の道路改良率は依然として低い水準にあり、集落が分散し、急峻な地形を多く抱えていることから十分な改良が進んでいない状況である。
- 本県の道路事業費は平成7年度をピークに減少傾向にあり、少子高齢化の進行や人口減少時代の到来、価値観の多様化など社会情勢の大きな変化のなかで、量的な拡大から真に必要な性の高いものに集中投資し、利用者の満足度を高める整備を進める必要がある。
- 高規格幹線道路では上信越自動車道の信濃町 IC 以北に暫定2車線区間が存在しており、中部横断自動車道は仮称八千穂 IC から県境の間が基本計画区間のままである。また、中部縦貫自動車道は険しい地形の影響で今後の整備が大きな課題となっており、三遠南信自動車道については供用済み区間が繋がっていないため、今後の整備が急がれる。
- 高速交通機関を30分以内に利用できる交通ネットワークの拡充を図るため、松本系魚川連絡道路をはじめとする地域高規格道路の整備を進める必要がある。
- 一般道路の整備は未だ不十分な状況であり、災害発生時の緊急輸送路となる道路の改築・防災、橋梁耐震補強事業を引き続き進めるとともに、産業経済を支える骨格幹線道路、暮らしを支える生活道路の整備や、高齢化や自転車交通の増加に対応した交通安全、戦後半世紀以上にわたり整備が進められてきた道路ストックの長寿命化対策もあわせて実施していく必要がある。