



信州みちビジョン



しあわせ信州
長野県建設部

もくじ

1	はじめに	3
2	将来像	4
3	道路を取り巻く現状と課題	5
4	基本目標	10
5	基本方針	
	「つなぐ」県内外をスムーズかつ効果的につなぐ	11
	「まもる」災害や事故から県民等の命や暮らしをまもる	12
	「いかす」道路の多面的な機能等を地域づくりへいかす	13
6	重点分野	
	I 持続可能で快適な暮らしを支えるみちづくり	14
	II 県土の強靱化を担うみちづくり	18
	III 観光や産業の振興を進めるみちづくり	20
7	まとめ	24

【参考】

▶事業時の進め方について	25
▶アンケート 調査結果の概要	26
▶意見交換会 実施結果の概要	28
▶県民意見公募（パブリックコメント）実施結果の概要	29
▶これからの長野県（簡易年表）	30
▶長野県の交通ネットワーク図	31
▶道路関係の主な計画等	32
▶信州みちビジョン検討委員会 委員等	33

関連資料

【道路整備のストック効果】

▶概要・上信越自動車道	34
▶中部横断自動車道	35
▶中部縦貫自動車道	36
▶三遠南信自動車道	37
▶松本糸魚川連絡道路・木曾右岸道路	38
▶国道403号 中央橋架橋・県道渋ノ湯堀線 御射鹿池	39

[表紙写真(上から)]

飯山市 菜の花公園と大関橋（県道）
佐久市 浅間山と中部横断自動車道
生坂村 犀川と山清路橋（県道）
駒ヶ根市 中央アルプスと駒ヶ根橋（県道）

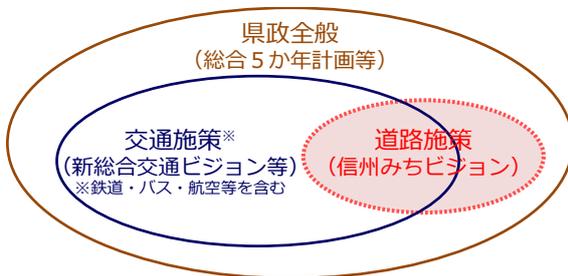
1 はじめに

策定の背景と目的

近年、道路に求められる役割は、従来からの交通の円滑性・安全性の向上に加え、維持管理・防災・景観等の質的向上のほか、観光振興・まちづくりへの寄与など、ニーズが多様化しています。他方、道路予算減少や橋梁の老朽化、人口減少等、道路をとりまく状況が変化してきています。

そのような背景の中、時代の要請に応じた道路の整備や活用など、今後10年間のみちづくりの方向性を示すものとして、「信州みちビジョン」を策定し、県民の皆さまにお示しするとともに、道路事業実施時の指針とすることを目指すものです。

● 本ビジョンの位置付け

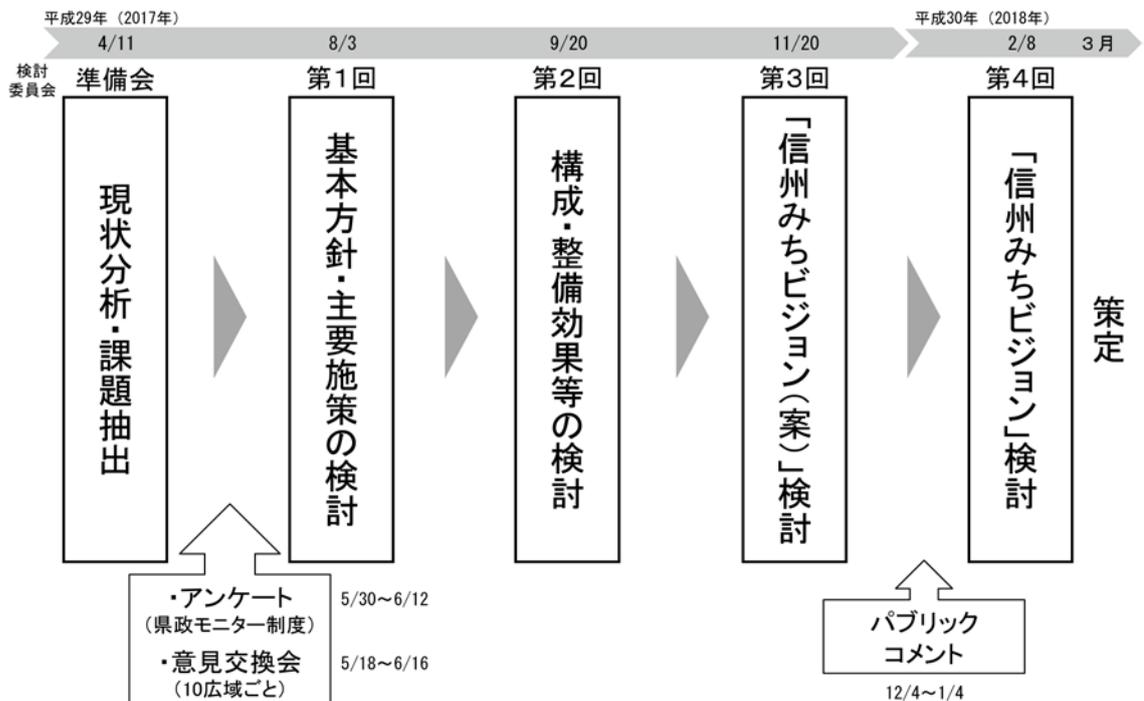


● 本ビジョンの期間

期間	2018年		2027年
	2013~2017年	2018~2022年	2023~2027年
総合5か年計画	▶	▶	(想定)▶
新総合交通ビジョン	▶	▶	▶
信州みちビジョン		▶	▶

策定経過

策定に際しては有識者等からなる「信州みちビジョン検討委員会」での議論を軸に、以下のとおり意見交換会等の県民意見も交えながら策定を行いました。



注)「準備会」「第1回」等は「信州みちビジョン検討委員会」の開催を示す

2 将来像

2030年頃の長野県の将来像

県では2018年度からの総合5か年計画を、概ね2030年の長野県の将来像を展望する長期ビジョンと位置付け、以下①～④の姿をめざしていることから、本ビジョンにおいては総合5か年計画のめざす姿を将来像として共有することとします。

長野県のめざす姿

①産業の生産性が高い県

- ・柔軟で足腰の強い産業が地域の活力を生み出し、県民の生活を支えている。

②人をひきつける快適な県

- ・豊かな自然や地域に根付いた文化、生活の利便性などが調和した質の高いライフスタイルのもとで、国内外と活発に交流している。

③いのちを守り育む県

- ・自らの健康と豊かな自然環境を守り、安心できる暮らしを次世代に継承している。

④誰にでも居場所と出番がある県

- ・誰もが等しく社会からその存在と役割を認められ、自らの可能性に挑戦し、自分らしく生きている。

なお、政策を展開する際は、「学びと自治の力」を推進エンジンとし、以下をめざす姿とします。

- ・子供から大人まで全ての県民が主体的に学び個々の持つ能力を社会の中で発揮している。
- ・多様な主体が協働しながら、地域の課題解決に取り組み、県全体の魅力を高めている。

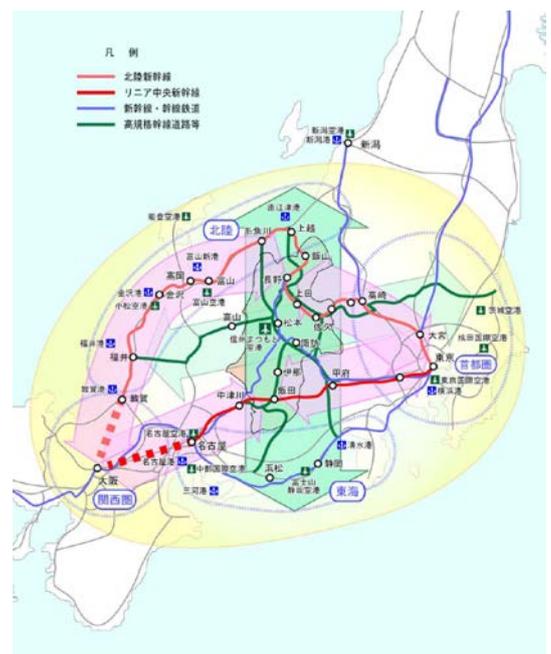
(参考)新総合交通ビジョンにおける将来像

新総合交通ビジョンは、長野県の交通（鉄道・航空等含む）の望ましい将来像を示すものとして2013年3月に策定したもので、目標年次は平成2027年。本ビジョンと期間や分野が重なる部分もあるため、調整を図りつつ、それぞれのビジョンの実現を目指します。

新総合交通ビジョンが目指す交通の将来像

- ▶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の構築
～高速交通網を最大限に活かした交流拡大の実現～
- ▶交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成
～県内を円滑に移動できるネットワークの実現～
- ▶長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保
～安全・安心で持続可能な交通サービスの実現～

●本州中央部広域交流圏の構築イメージ



出典:「長野県新総合交通ビジョン」(2013年3月)

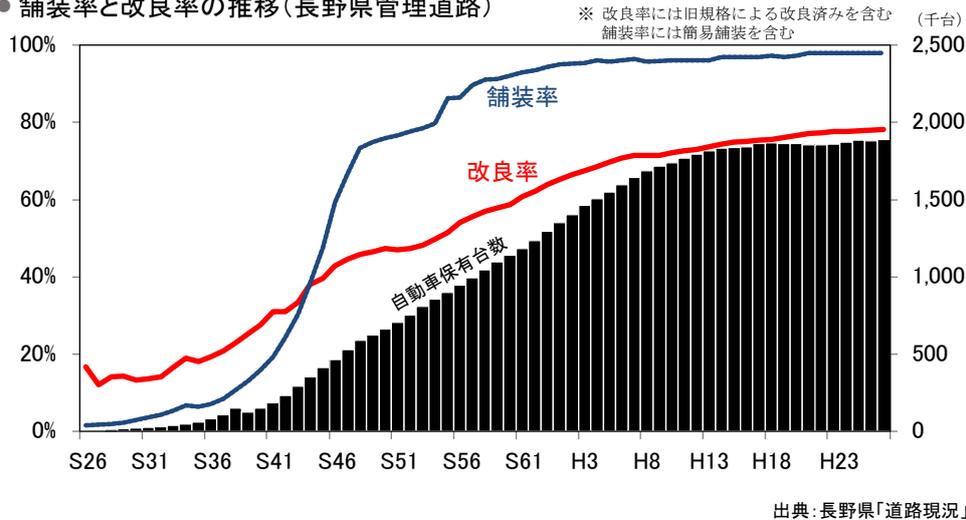
3 道路を取り巻く現状と課題

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。

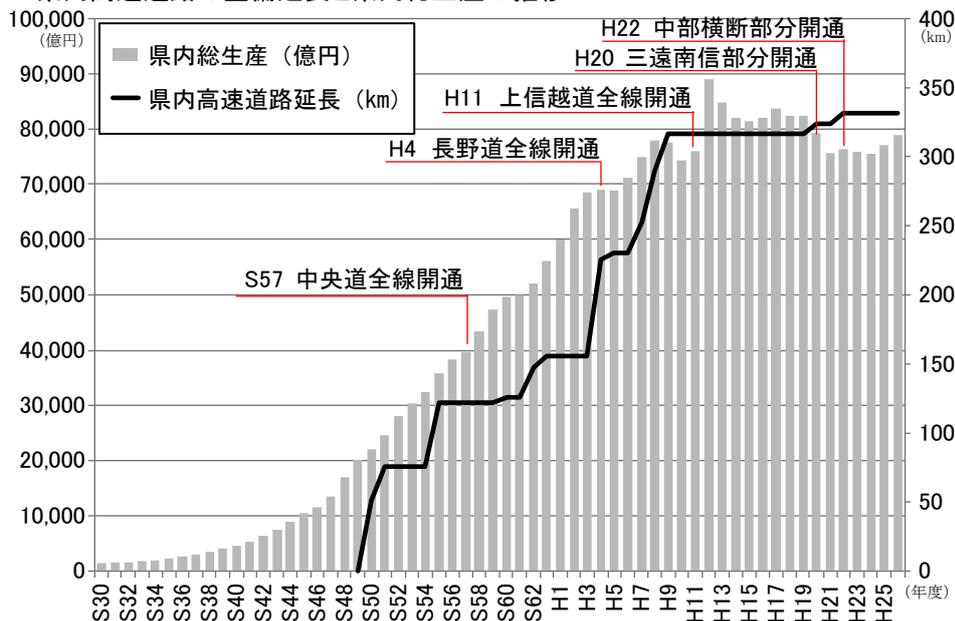
● 舗装率と改良率の推移(長野県管理道路)



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

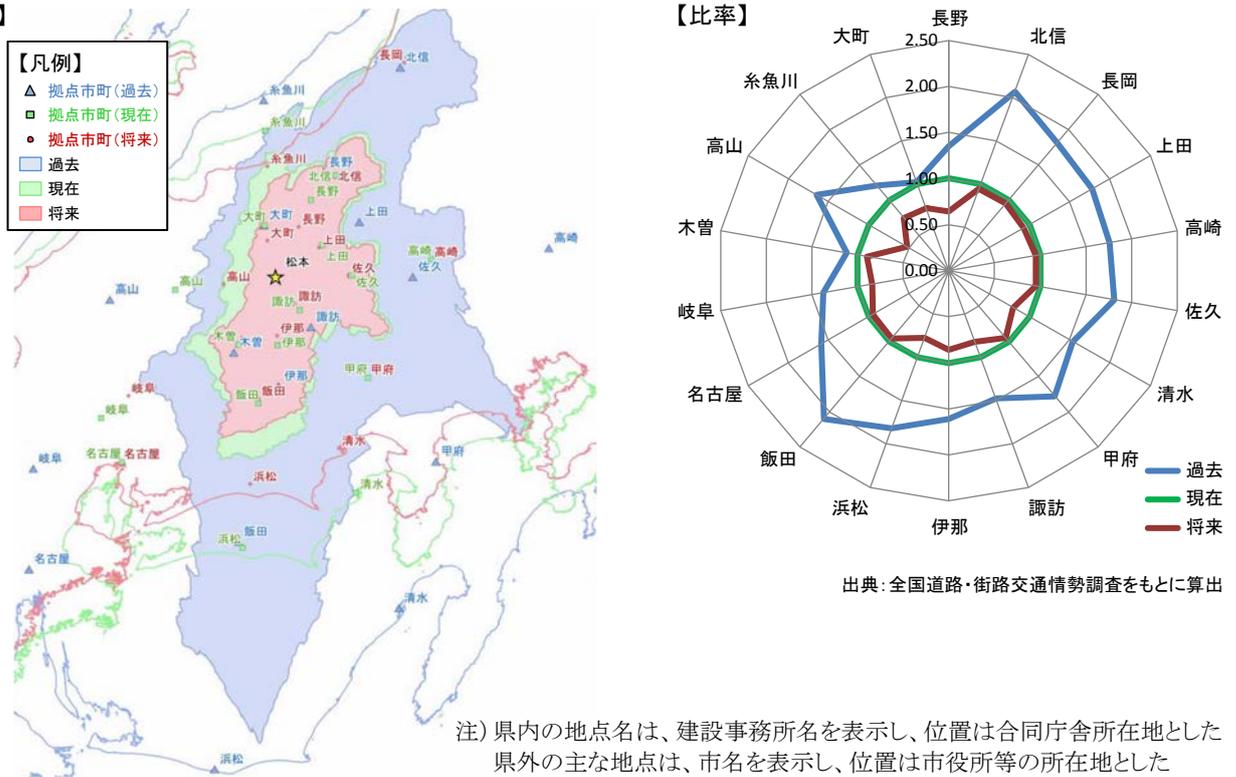


現状(3) 時間距離の変遷

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

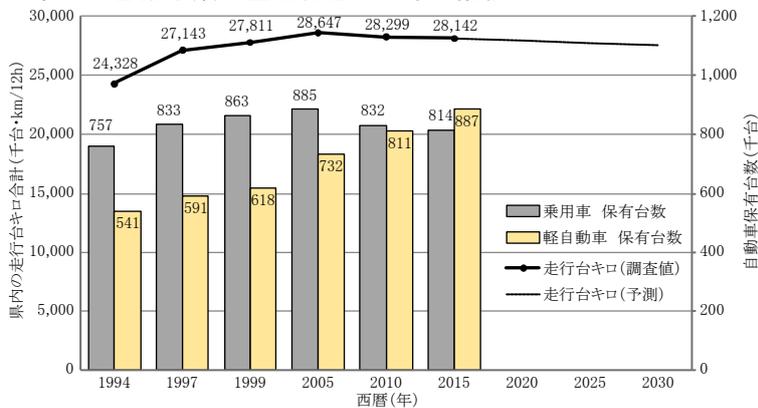
【図】



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

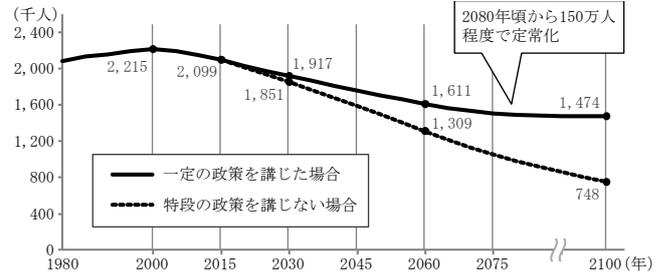
人口減少が全国に比べて早いペースで進行しており、2030年の県人口は185万～192万人程度と想定されます。

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。

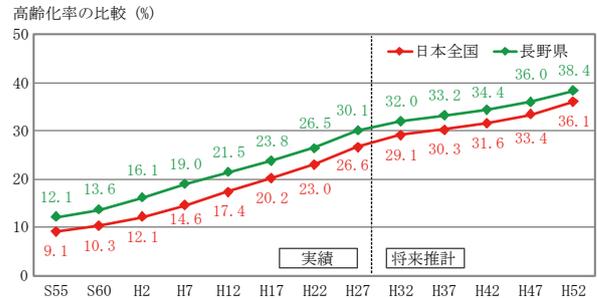
●長野県人口の将来展望



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)



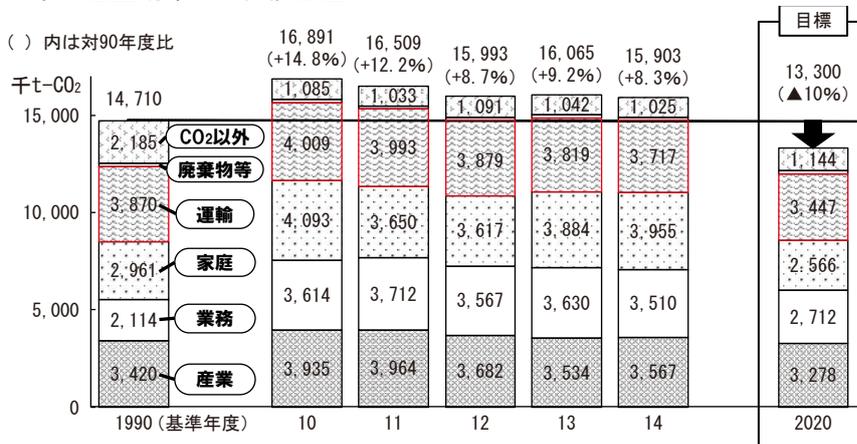
出典:国勢調査、日本の将来推計人口(H25.3)
(国立社会保障・人口問題研究所)

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。

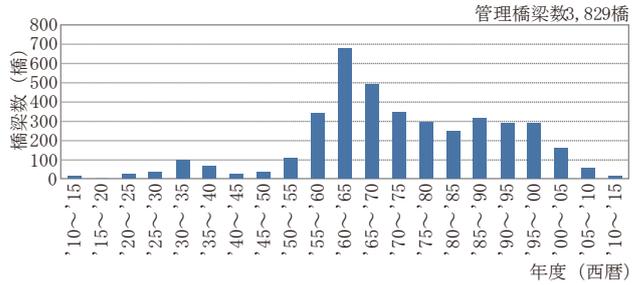
災害

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)

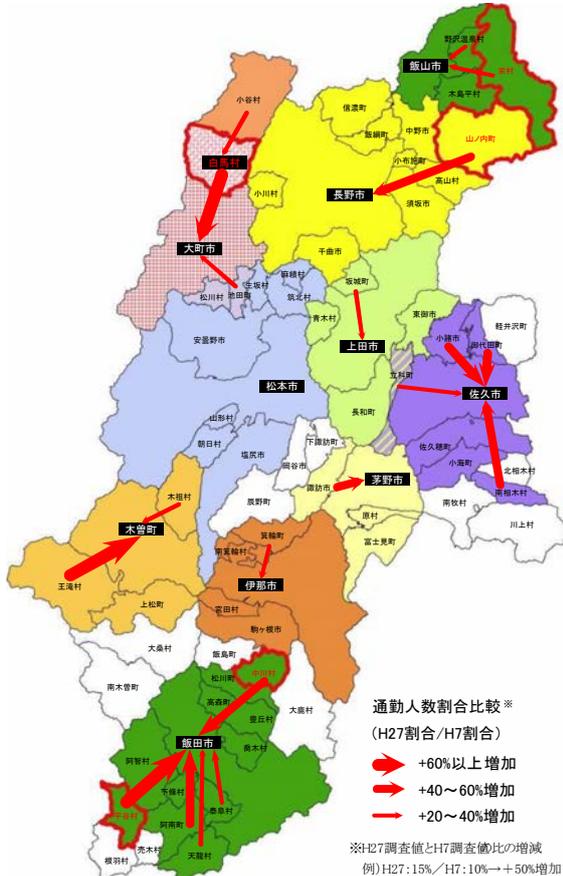


管理施設	管理数 H24.4.1現在	建設後50年経過した高齢化施設			
		H24.4.1現在		H34.4.1(見込)	
		数	率	数	率
橋梁	3,829橋	1,088橋	28%	2,069橋	54%
舗装	5,050km	—	—	—	—
トンネル	189本	25本	13%	67本	35%
ロックシェッド	51箇所	0箇所	0%	7箇所	14%
スノーシェッド	67箇所	2箇所	3%	4箇所	6%
緊急輸送路吹付法面	719箇所	19箇所	2%	209箇所	29%

出典:長野県「長野県道路の長寿命化修繕計画」

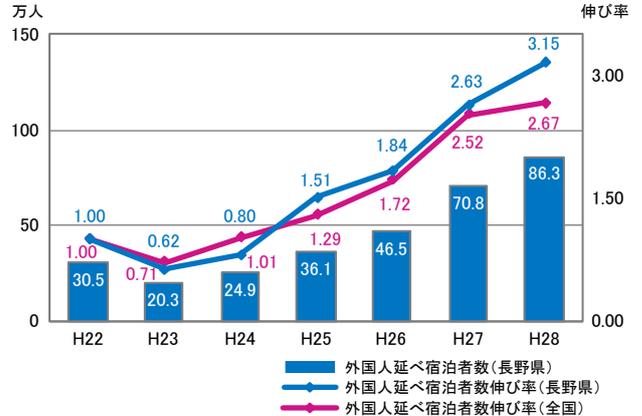
課題(4) 社会の広域化・国際化

● 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。

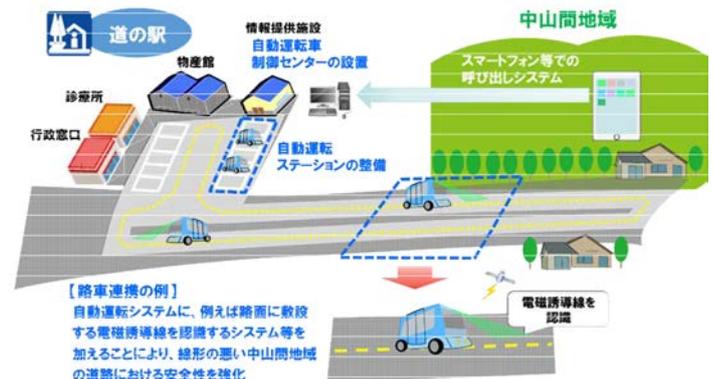
また、インターネットを利用した道路情報カメラやSNS等、県民への情報提供環境が発達してきているほか、自動運転やAI（人工知能）技術が急速に進展しており、今後、道路の諸課題解決に活用が見込まれます。

● 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



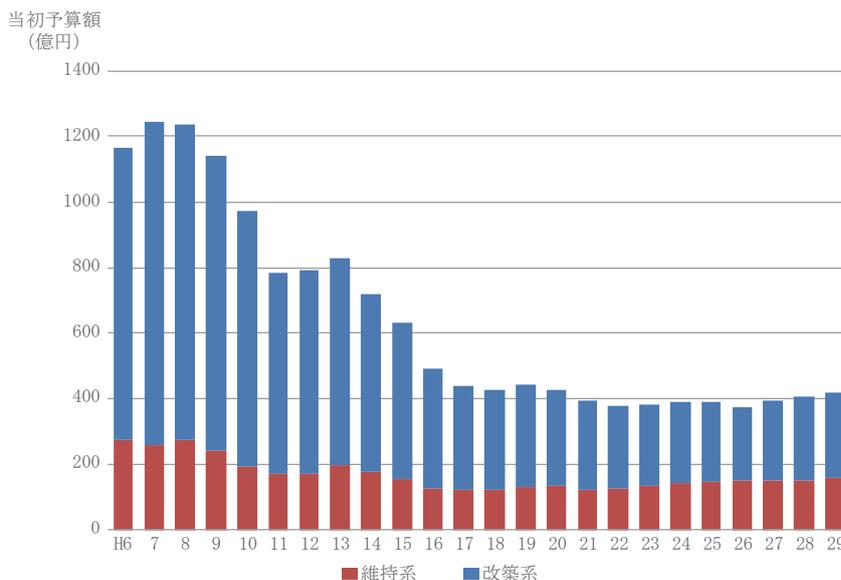
出典:国土交通省 HP

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

4 基本目標

将来像や道路関連の課題等をふまえた上で、以下を基本目標とします。

つなぐ・まもる・いかす 信州のみちづくり

考え方

人口減少・高齢化や社会の広域化・国際化等の課題を、限られた予算の中で解決するためには、道路を「つなぐ」だけではなく、命や暮らしを「まもる」こと、道路を地域づくりへ「いかす」ことが求められています。

今後はこの3要素をバランスよく進めていくことが重要であるため、上記を本ビジョンの基本目標とします。

5 基本方針

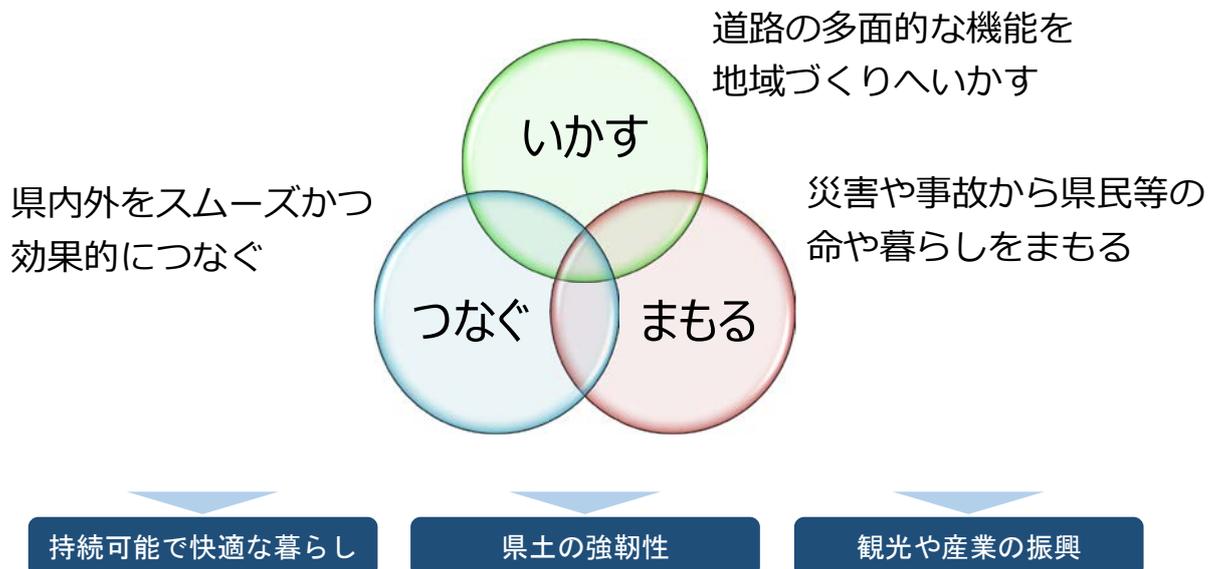
本ビジョンの基本方針は以下3つとし、重点分野等を進める際に、それぞれの方針を反映させるものとします。

3つの基本方針

「つなぐ」県内外をスムーズかつ効果的につなぐ

「まもる」災害や事故から県民等の命や暮らしをまもる

「いかす」道路の多面的な機能を地域づくりへいかす



重点分野の抽出

信州みちビジョン検討委員会における議論のほか、アンケートや意見交換会での県民意見及び長野県の特性等をふまえ、上記3点を重点分野として抽出しました。(内容の詳細は「6 重点分野」参照)

つなぐ

● 県内外をスムーズかつ効果的につなぐ

情報技術等を活用し、車種・季節別等の利用状況を把握した効果的な計画を立てるとともに、生産性の向上を図る ICT*1 施工などにより事業実施の効率化を進めます。

- ▷ 道路の役割に応じたネットワークの構築*2
- ▷ 自動車中心の道路網から多様な利用者重視の道路網へ
- ▷ 平常時の総交通量に加え観光時期や救急車両等の特定交通も重視へ
- ▷ 情報技術等を活用した効果的な事業の実施

● 県土の骨格となる高規格幹線道路の例



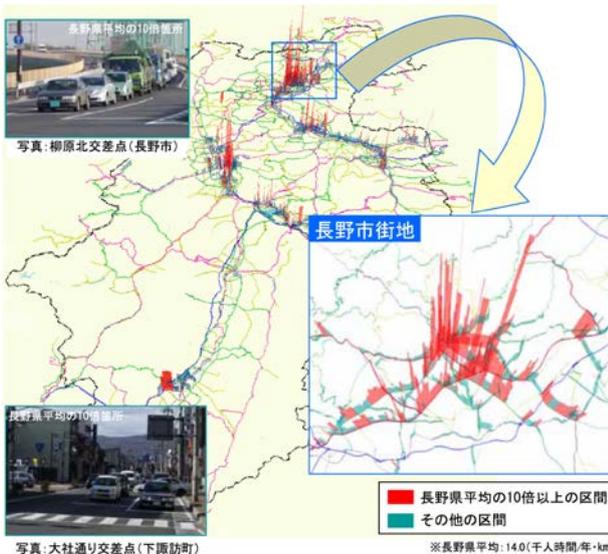
中部横断自動車道
出典：長野県「長野県新総合交通ビジョン」

● 多様な利用者が通る道路の例



出典：「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」

● 情報技術を活用した渋滞状況の把握例



出典：国土交通省 HP

● ICT 活用工事の例(マシンガイダンス掘削工事)



出典：長野県建設部

*1:「ICT」情報や通信に関する技術の総称

*2: 県土の骨格となる幹線道路や、地域内の移動利用が主体の生活道路など、各道路の役割を明確化した上で道路ネットワークの構築を推進

まもる

災害や事故から県民等の命や暮らしをまもる

災害に強いまちづくりを進めるほか、
対症療法型ではなく予防保全型の維持管理や事故対策に努めます。

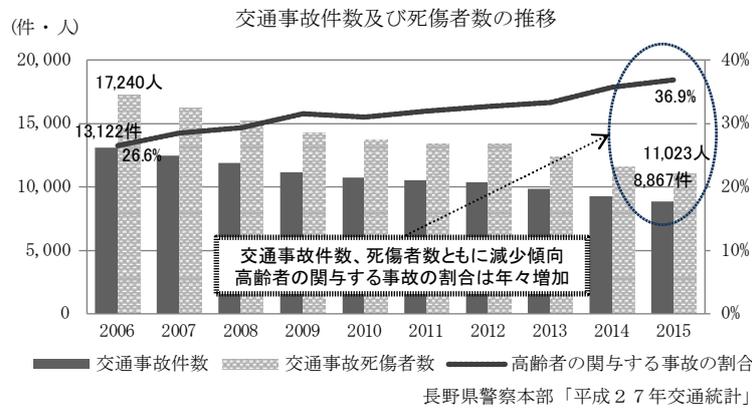
- ▷ 高度情報化に伴う安全レベルの向上
- ▷ 交通弱者や災害時要援護者（高齢者等）増加への配慮強化
- ▷ 想定以上の事象も考慮した被害を低減する方策の検討

● ビッグデータを活用した事故対策のイメージ



出典：国土交通省 HP

● 高齢者関与の事故割合の状況



出典：長野県総合計画審議会 資料

● 道路区域外から落石等危険の恐れがある道路法面の調査イメージ



(国道151号阿南町落合)

いかす

● 道路の多面的な機能等を地域づくりへいかす

道路の通行機能に加え、たまり機能*1や道路からの景観など、道路の持つ多面的な機能等を地域づくりへ活かしていきます。

- ▷ 通行機能重視から、たまり機能や景観形成のための環境空間機能、上下水道や通信機器等の収容空間機能などの多面的機能も重視
- ▷ 既存道路や情報技術(広報含む)の活用を推進
- ▷ 自然環境や地域資源などを損なわずに活用を推進
- ▷ 県民の声や県民の力の道路行政への反映を推進

● 道路でのイベント例

(県道 清野篠ノ井(停)線 長野市 篠ノ井駅前
歩行者天国による軽トラ市開催)



● 自然環境に配慮した事業例

(国道 292 号 山ノ内町オリンピック道路志賀ルート
植生回復への配慮等)



写真提供:大日本コンサルタント㈱

● アダプトシステム*2の例

(国道 403 号 須坂市 春木町)



*1:「たまり機能」市街地や観光地などで、歩行者等が滞留(集い・立ち止まること)するための機能

*2:「アダプトシステム」地域住民団体等が道路管理者と協定を取り交わし、ボランティアで歩道、植樹帯の美化活動等を行う制度

6 重点分野Ⅰ 『持続可能で快適な暮らしを支えるみちづくり』

子供からお年寄りまで、皆が快適に暮らせる、持続可能な地域を目指す

人口減少社会への対応として、集約・連携型の「コンパクト+ネットワーク*1」の道路網を構築するとともに、環境へ配慮した低炭素社会への移行や、高齢者等の交通弱者を含む誰もが安心して移動できる道路環境の形成を進めます。

施策
Ⅰ-(1)

コンパクト+ネットワーク*1に資する道路網の構築

①コンパクトな拠点*2形成を支援する道路整備

都市を形成する市街地道路整備や、まちなかの通過交通を排除する環状道路整備、市街地周辺との連携を強化する放射道路整備等を進めます。

また、道の駅を地域振興や交通・福祉等の拠点として活用するほか、集落生活圏維持のための「小さな拠点」形成の支援を進めます。

②拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備

拠点間の道路ネットワークを強化する中で、特に今後の需要が高まる医療施設へのアクセス性(救急搬送や通院等)を向上する道路整備について、医療施策との連携も含め推進します。

また、既存道路の有効活用や、交通量の少ない区間等では1.5車線の道路整備*3も検討するなど、効果的なネットワークを構築します。

③歩きたくなる まちなか道路環境整備*4

歩道のユニバーサルデザイン化や無電柱化等により、歩きやすいみちづくりを進めます。

沿道景観に配慮した道路整備やまちなか緑化推進、道路空間のオープン化(歩道たまり機能充実・沿道オープンスペース活用)等により、歩きたくなる道路環境を整備します。

①コンパクトな拠点*2形成を支援する道路整備

②拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備

●コンパクト+ネットワーク*1に資する道路整備のイメージ



*1:「コンパクト+ネットワーク」拠点機能のコンパクト化と交通ネットワーク等の構築により生活サービスの効率化等を目指す形態

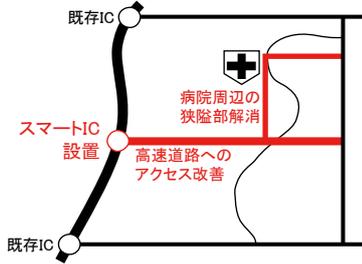
*2:「コンパクトな拠点」拠点とは、中心市街地等の都市機能の拠点や、国が進める小さな拠点(地域の生活サービス機能等の集約の場)、医療拠点や交通結節点等を幅広く指すものとする

*3:「1.5車線の道路整備」交通量など地域の実情に応じ、1車線改良・歩道整備・局部改良及び待避所設置を組み合わせる行う道路整備

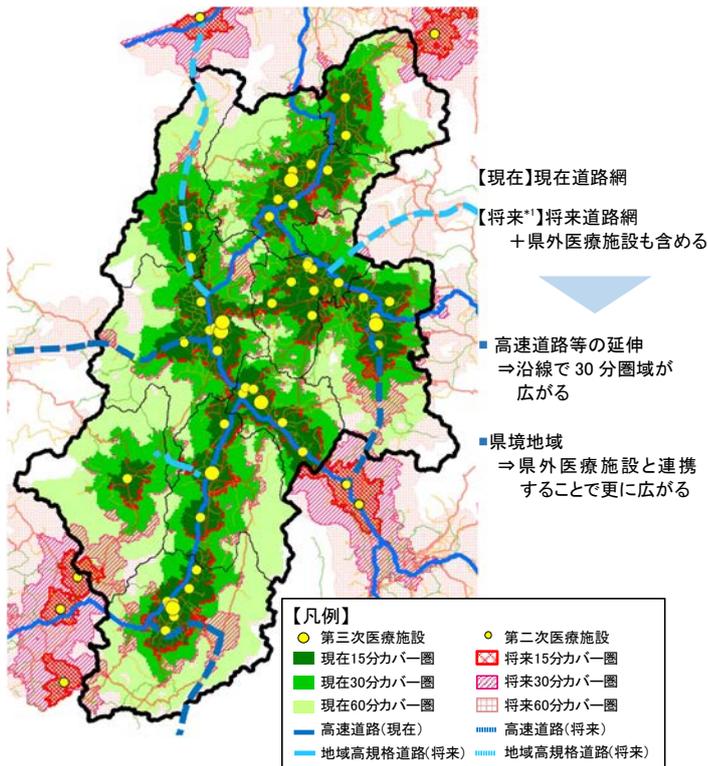
*4:「道路環境整備」道路整備(通常の改築事業)以外の、質的向上や他事業の連携等(以降も同様)

②拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備

● 医療施設へのアクセス向上のイメージ



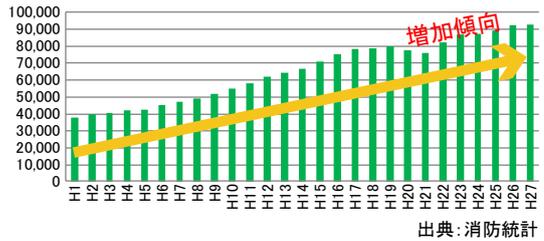
整備効果 医療施設からの到達時間カバー圏(自動車移動)



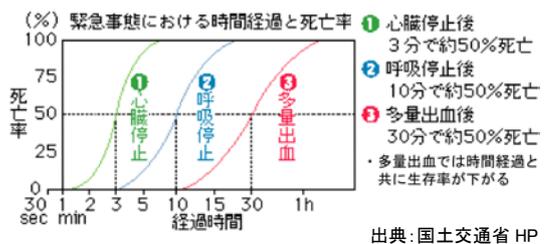
● 1.5車線の道路整備のイメージ



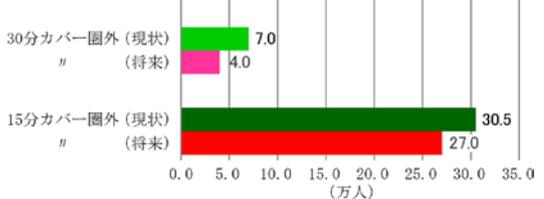
■ 長野県内の救急出動件数の推移



(参考)カーラーの救命曲線



主要医療施設 15分・30分カバー圏外の人口 (現状人口による試算値とする)



整備効果	現状	将来*1 (医療施策との連携も推進)
主要医療施設*2 15分人口カバー率	約85%	約87% (約3.5万人増)
30分人口カバー率	約97%	約98% (約3万人増)

③歩きたくなる まちなか道路環境整備

● 歩道のユニバーサルデザイン化例



(左上下)
波打ち歩道の改善例
(国道403号
須坂市幸高)

(右)
視覚障がい者誘導
ブロックの不適切例
出典: 国土交通省 HP



● 景観への配慮箇所(無電柱化等)例



*1: 「将来」事業中・調査中の路線や箇所等(スマートIC含む)が完成した時と仮定

*2: 「主要医療施設」第二次及び第三次医療施設とする(将来は県外医療施設も含み試算)

低炭素社会を目指した道路整備

①バスや鉄道等の利用を促す道路環境整備

バス路線の道路環境整備（バス路線の改良、停車帯の整備等）や交通モード（手段）間の連携強化（主要駅のアクセス道路整備・結節機能強化等）に加え、他の交通施策の連携等により公共交通の利用を促進します。

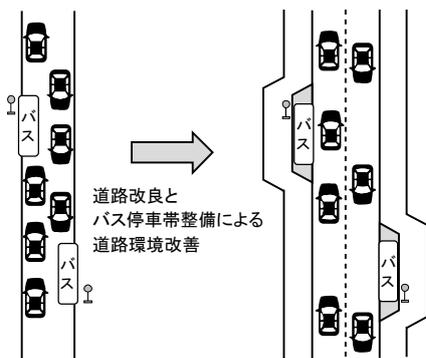
②渋滞解消や照明 LED 化等による道路環境整備

TDM(交通需要マネジメント)*1や MM(モビリティマネジメント)*2の充実や、ビッグデータや AI を用いた渋滞対策等により、渋滞時の二酸化炭素(CO₂)の発生量を削減します。

道路照明の LED 化やカーシェアや自動運転への対応、EV（電気自動車）充電設備の「道の駅」への設置支援等により、地域ニーズに応じた低炭素社会への推進を図ります。

①バスや鉄道等の利用を促す道路環境整備

● 道路改良とバス停車帯整備のイメージ

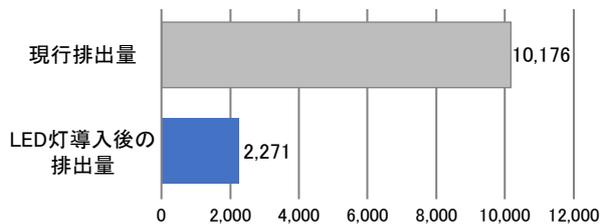


● 交通結節機能強化のイメージ図



②渋滞解消や照明 LED 化等による道路環境整備

● CO₂ 削減効果の試算 (t-CO₂/Kwh/年間)



【削減量】

県内家庭 1025 世帯の 1 年分に相当
→ 全県的な導入を目指す

● 「道の駅」に設置された EV 充電設備例



整備効果	現状	概ね 10 年後
照明 LED 化による CO ₂ 排出量削減	10,176t-CO ₂ /Kwh	2,271t-CO ₂ /Kwh (約 8 割削減)
道の駅への EV 充電設備 設置率	62%	100%を目指した 設置支援*3 実施

*1:「TDM(交通需要マネジメント)」自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動変更を促し、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整により、交通混雑を緩和する取組み

*2:「MM(モビリティマネジメント)」過度な自動車依存から多様な交通手段の賢い利用へと、自発的に変える取組み

*3:設置者が市町村や民間事業者が中心のため、設置支援とする

①歩行者や自転車等が安全に移動できる道路整備

事故・ブレーキ情報等のビッグデータを活用し、危険性の高い箇所の歩道や自転車道の整備、通学路対策、ゾーン30への整備協力、踏切道改良に加え、他の交通安全施策との連携等を進めます。

②インフラメンテナンスの強化（老朽化対策等）

長寿命化計画や定期点検の実施、ICT技術導入による道路管理の効率化、ライフサイクルコストを考慮した工法選定や施設更新等を進めます。

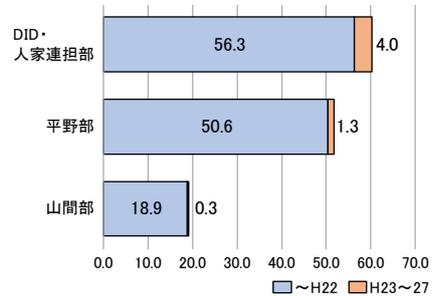
①歩行者や自転車等が安全に移動できる道路整備

●歩道や自転車道の要整備箇所例



出典：国土交通省 HP

●沿道状況別 歩道設置率



整備効果	現状	概ね10年後
H24点検 通学路安全対策箇所整備率*1	83%	100% +必要箇所への対策

②インフラメンテナンスの強化（老朽化対策等）

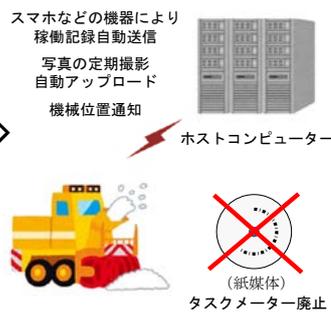
●GPS(全世界的衛星測位システム)機器を用いた除雪車両管理システム

(順次導入中)



除雪・散布作業

- ▶導入メリット
 - ・的確な運用による作業の効率化など



●ICTを活用した道路管理・道路情報提供例 (ライブカメラによる降雪状況の確認イメージ)

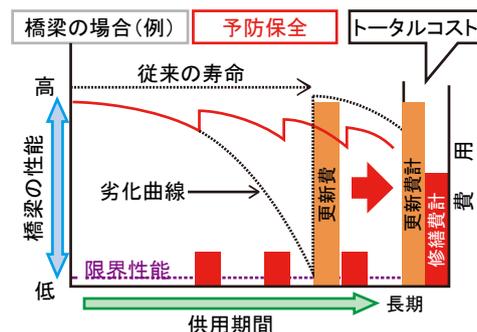


<http://www.pref.nagano.lg.jp/michikanri/infra/doro/joho/hiroba/index.html>

(下記QRコードから読込可)



●ライフサイクルコストの削減イメージ



従来の対症療法型から予防保全・予防管理への転換により維持管理コスト抑制効果等が見込まれる

*1:H24年度に実施した緊急合同点検で確認した要対策箇所のうち、安全対策が完了した割合

6 重点分野Ⅱ 『県土の強靭化を担うみちづくり』

多様な災害に備え、いつまでも安心して住み続けられる地域を目指す

地震、風水害、土砂災害など、多様な災害が想定される本県において、安心して暮らし・過ごすため、緊急輸送路の整備や早期復旧、災害対応の迅速化を目指した道路機能等の強化を進めます。

施策
Ⅱ- (1)

災害時の人や物資輸送の確保・早期復旧

①災害による影響を最小限に抑える道路整備・維持管理

緊急輸送路の改築・耐震化・法面对策のほか、代替路整備や無電柱化整備、豪雨対策・豪雪対策（除融雪）などを進めます。

また、代替路のない緊急輸送路の安全性強化を進めるほか、停電時も交通処理が円滑なラウンドアバウト（環状交差点）などについても検討します。

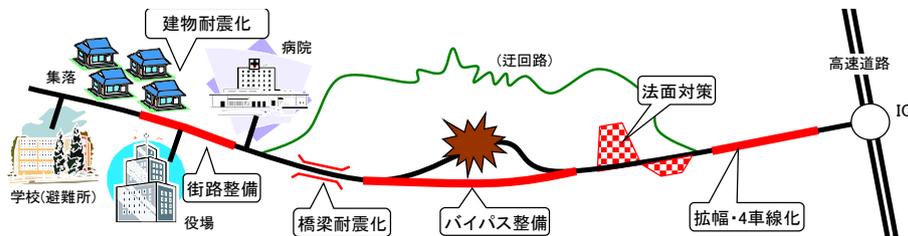
②関係機関（国・隣県・市町村等）との連携強化

県外へつながる緊急輸送路の整備や県危機管理部が策定を進める広域受援計画など、防災関係計画との連携等を進めます。

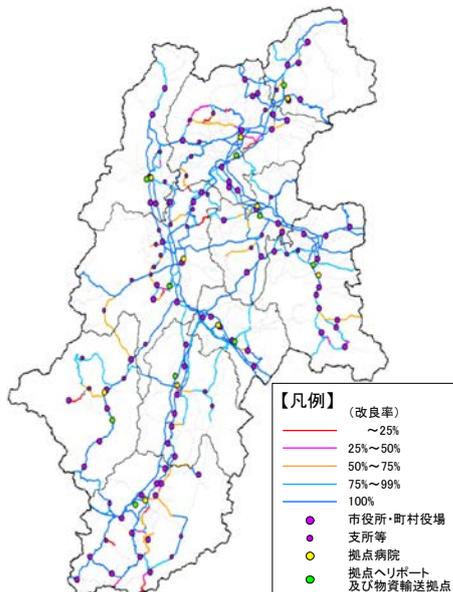
①災害による影響を最小限に抑える道路整備・維持管理

②関係機関（国・隣県・市町村等）との連携強化

● 緊急輸送路の整備イメージ



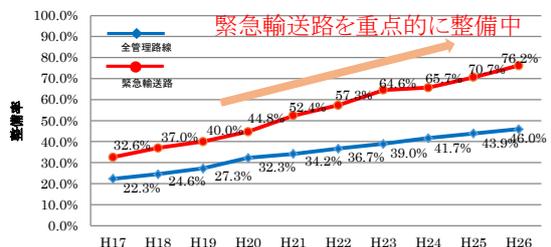
■ 緊急輸送路の改良率（H27年度現在）



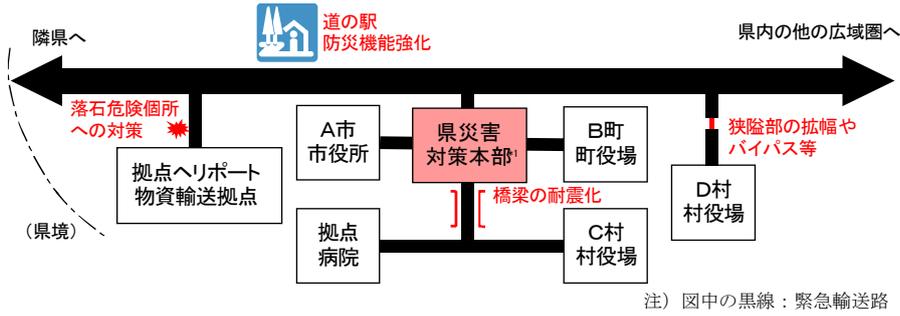
● 橋梁耐震補強や落橋防止装置設置の例



■ 落石危険箇所の整備率の推移



● 緊急輸送路の整備による県災害対策本部*1と防災拠点のつながりのイメージ



● 緊急輸送路の整備整備例



整備効果(緊急輸送路ネットワークについて)	現状	概ね 10 年後
緊急輸送路整備*2により県災害対策本部*1とつながる*3 防災拠点*4の割合	約 74%	約 83%
緊急輸送路整備*2により県災害対策本部*1とつながる*3 隣県*5(県境)	5 県 17 路線(85%)	5 県 19 路線(95%)
主要な道路施設点検実施率	H26 から 法定点検開始	5 年毎に 100%実施

施策
II-(2)

災害対応の迅速化を目指した道路機能等の強化

①災害拠点としての道の駅等の整備

道の駅へ防災倉庫、防災トイレ、防災井戸等を整備するとともに、冬期の被災を想定した雪対策も行うことで、防災機能強化を進めます。

②道路情報の提供充実(平常時・発災後)

緊急輸送路の整備状況の公表や、国等と連携した「通れるマップ(ビッグデータを利用した通行可能路線図)」の活用等を進めます。

また、UAV(無人航空機:ドローン等)を活用した災害情報の収集等を実施します。

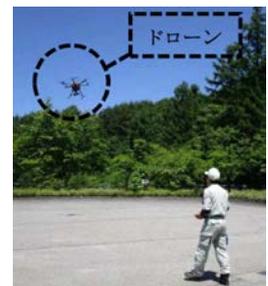
①災害拠点としての道の駅等の整備

● 道の駅の防災機能強化例



②道路情報の提供充実

● UAV 活用イメージ



*1:「県災害対策本部」 災害対策本部地方部(10の合同庁舎)含む
 *2:「整備」 幅員(5.5m以上)改良・橋梁耐震化・法面対策が完了した路線
 *3:「つながる」 緊急輸送路以外(整備済み)の部分的利用や近傍での迂回も含めるものとする
 *4:「防災拠点」 市町村役場(主な支所含む)、災害時拠点病院、拠点ヘリポート、物資輸送拠点
 *5:「隣県」 隣県県境までとする。隣接 8 県のうち直接つながる国県道がない 2 県(埼玉・富山)を除く

6 重点分野Ⅲ 『観光や産業の振興を進めるみちづくり』

観光や産業（物流含む）の振興を通して、成熟した豊かな地域を目指す

自然を活かした観光や各地域の強みである産業等の振興を更に進めるため、県内の地域間を結ぶ道路や、隣県や大都市圏へとつながる県境をまたぐ道路などの円滑性や安全性の向上、更には移動を楽しめるみちづくりを進めます。

施策Ⅲ-1)

産業の生産性や観光の周遊性を高める道路整備

①リニア中央新幹線や高速道路等を軸とした交通の円滑化

高速交通網の整備促進やIC等へのアクセス道路整備のほか、スマートIC設置や複数路線による連続性確保等を進め、産業・観光拠点への交通の円滑性を高めます。

②自動車以外の観光客移動の利便性向上

広域交通拠点（新幹線駅・空港・高速バス停等）における交通結節機能強化や、観光地へのバス路線の環境改善等を進めます。

③誰もが分かり易い道路案内表示の整備

標識への観光地名表示、多言語表示、公共サイン検討(広域的なデザイン調整含む)等を進めるほか、道の駅の観光拠点としての活用を拡大します。

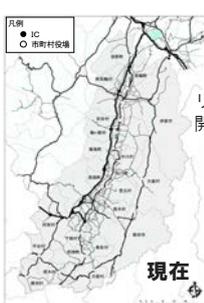
①リニア中央新幹線や高速道路等を軸とした交通の円滑化 ②自動車以外の観光客移動の利便性向上

■リニア中央新幹線想定所要時間

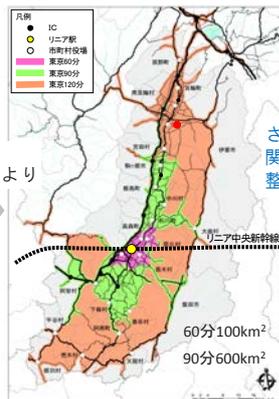


整備効果 東京からの伊那谷人口カバー圏

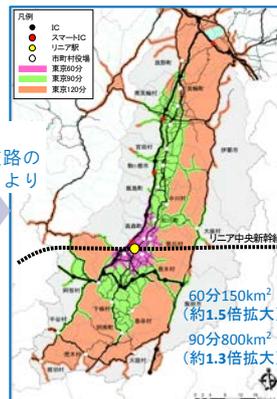
■東京(品川駅・高井戸IC)からの60分・90分到達エリア



リニア開業により



さらに関連道路の整備により



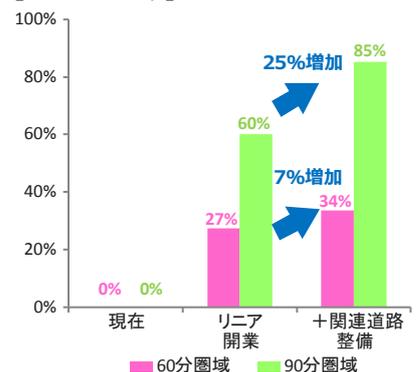
③誰もが分かり易い道路案内表示の整備

●標識の多言語表示例

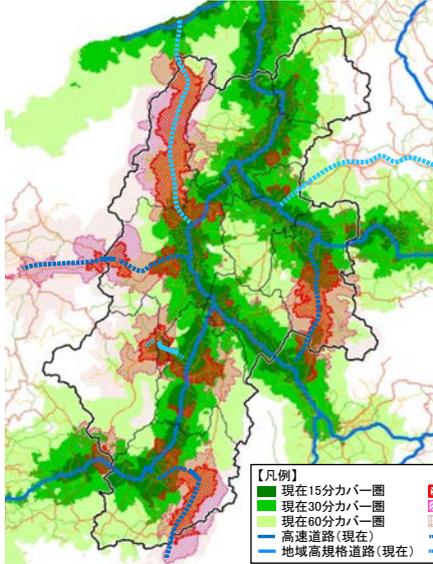


整備効果	現状	概ね10年後	
		リニア開業	+関連道路整備
東京90分圏域 伊那谷人口カバー率(下図)	0%	約60%	約85%
名古屋60分圏域 伊那谷人口カバー率	0%	約46%	約59%

【人口カバー率】



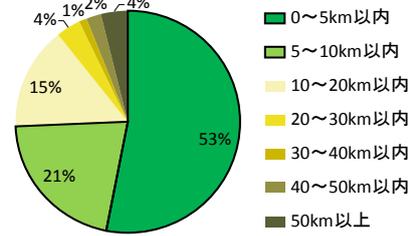
整備効果 高速道路・地域高規格道路 15分アクセス圏(人口カバー率)



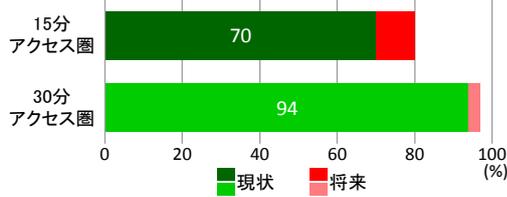
- 高速道路等の延伸
→沿線で15分圏域や30分圏域が大きく広がる
- スマートICの設置
→15分圏域の隙間を埋める
- 隣県のIC
→県境地域で、15分圏域や30分圏域が広がっており有効活用が期待される

(参考) 県内工場とIC距離

ICから10km以内が74%と高い割合
▶利便性が高いエリアと考えられる



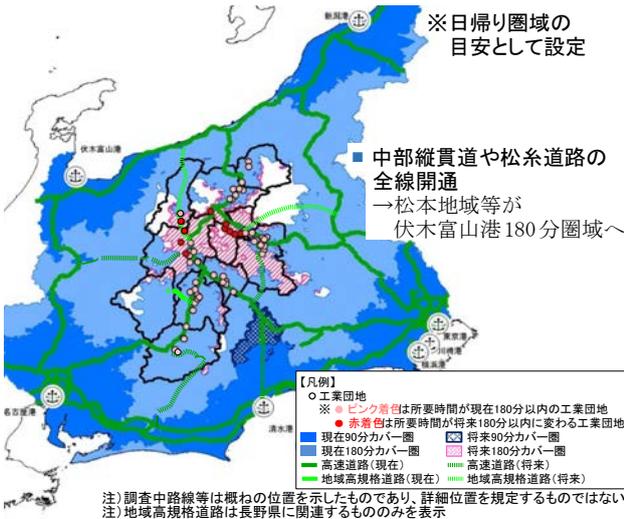
高速道路・地域高規格道路人口カバー率



注)調査中路線等は概ねの位置を示したものであり、詳細位置を規定するものではない
注)地域高規格道路は長野県に関連するもののみを表示

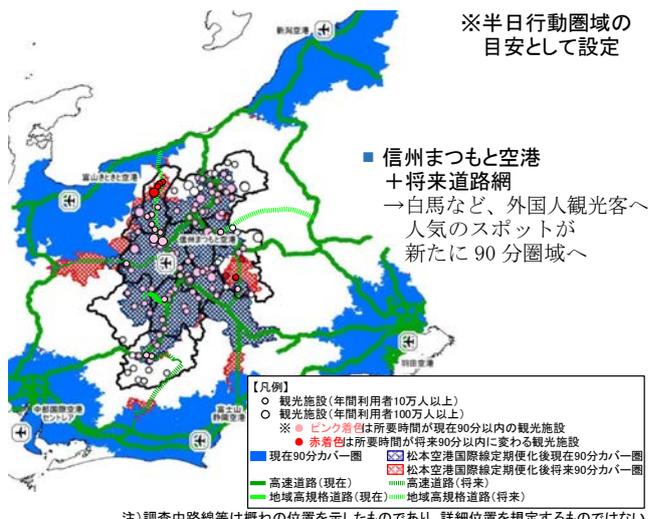
整備効果	現状	将来*1
高速道路・地域高規格道路 15分アクセス圏人口カバー率	約70%	約80%

整備効果 国際港湾 180分カバー圏※の主な工業団地数



- 中部縦貫道や松系道路の全線開通
→松本地域等が伏木富山港180分圏域へ
 - 中部横断道の全線開通
→上小地域等が清水港180分圏域へ
- 注)国際港湾:国際戦略港湾と国際拠点港湾とする

整備効果 国際線定期便空港 90分カバー圏※の主要観光地数



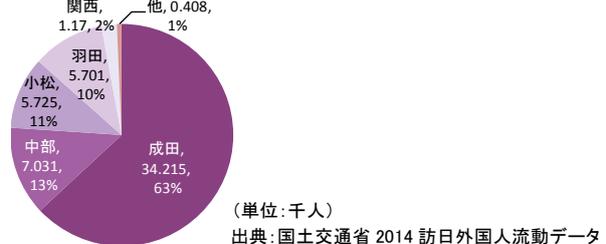
注)信州まつもと空港:現状、国際線定期便はないが、今後定期便化を目指している

● 長野県の製造品出荷額の推移



▶全国平均に比べ出荷額が伸び悩んでいる

● 長野県への外国人観光客(自動車系利用)の使用空港



(単位:千人)
出典:国土交通省 2014 訪日外国人流動データ

整備効果	現状	将来*1
国際港湾 180分カバー圏の主な工業団地数	53 か所	63 か所
国際線定期便空港 90分カバー圏の主要観光地数	0 か所	108 か所

*1:「将来」事業中・調査中の路線や箇所等(スマートIC含む)が完成した時と仮定

①観光・産業道路の安全性や快適性の向上

観光や物流車両のニーズや渋滞・周遊データ等をふまえた対策や、移動中の休憩地点となる「道の駅」への公衆無線 LAN 設置支援やトイレの快適化等、更なる快適性向上を目指します。

②観光地を安心して歩ける道路環境整備

観光地の散策路整備や、駐車場間の歩道をグレードアップすることで、観光客の安全性を向上させます。

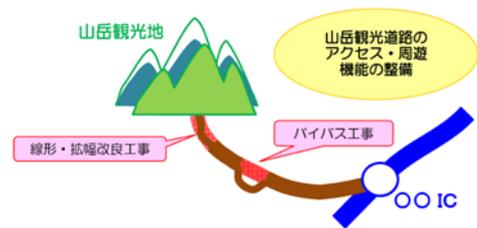
①観光・産業道路の安全性や快適性の向上

● 工業団地アクセス道路のイメージ



出典:国土交通省 HP

● 観光地アクセス道路のイメージ



● 快適なトイレの例



● 公衆無線 LAN の設置表示例



「道の駅 SPOT (スポット)」
道の駅 SPOT では、「道の駅」周辺の交通情報や気象・災害情報など、様々な情報にアクセス可能です

整備効果	現状	概ね 10 年後
公衆無線 LAN の道の駅への設置率	55%	100%を目指した設置支援*1 実施
道の駅(県管理)のトイレ洋式化率	60%	概ね 100% + 快適性向上

②観光地を安心して歩ける道路環境整備

● 観光地歩道のグレードアップ例

((一)御馬越塩尻(停)線 塩尻市 ワインロード)



周辺部は、ぶどう園が広がり、ぶどう狩りやワインナー巡りをする観光客が多いため、歩道を新設

((主)信濃信州新線 長野市 戸隠神社)



信州のパワースポットとしても紹介されている長野市戸隠神社において、神社と駐車場間に歩道を新設

*1:設置者が市町村や民間事業者が中心のため、設置支援とする

移動を楽しめるみちづくり

①移動中の景観を楽しむための道路環境の整備

日本風景街道や路線愛称等の活用、眺望スポット整備や情報発信、アダプト団体や道路愛護会の活動を支援することにより沿道美化等を進めます。

②自転車需要の増加に応じた道路環境の整備

自転車道整備や道の駅へのサイクルステーション整備、路面表示や側溝グレーチングの細目化等を進めます。

③インフラツーリズム需要増加を活かした取組

「橋カード」や長野県観光・交通案内アプリ「信州ナビ」等を利用したインフラの観光資源としての活用、見学会の充実（工事中や完成後）を進めます。

①移動中の景観を楽しむための道路環境の整備

● 路線愛称の活用例



● 雑木伐採による眺望景観整備 CG シミュレーション例

【現況写真】
県道奈川木祖線白樺平別荘地から木曽川下流方向の眺望。樹木の繁茂により眺望が開けない。



【CG (コンピュータグラフィクス) によるシミュレーション画像】
道路沿いの樹木を伐採すれば遼流の里木祖村と木曽路の山並みのパノラマが眺望できる。



出典：木曾地域振興局

②自転車需要の増加に応じた道路環境の整備

● 自転車道の整備例

((主)岡谷茅野線他 諏訪湖)



サイクリングロードの整備

● サイクルステーションの整備例

現状の課題



自転車スタンドがなく、
運物やベンチに立て
かけている利用者。

サイクルステーション



スポーツ自転車に
対応した「自転車
スタンド」の設置
「空気入れ」
「工具」の貸し出し

出典：北陸「道の駅」連絡会

③インフラツーリズム需要増加を活かした取組

● インフラツーリズムの情報発信例



(橋カードの例)



(信州ナビの画面例)

QRコードを読み取って
ダウンロードページへ

iPhone 用
QRコード



Android 用
QRコード



● 小学生を対象とした現場見学会



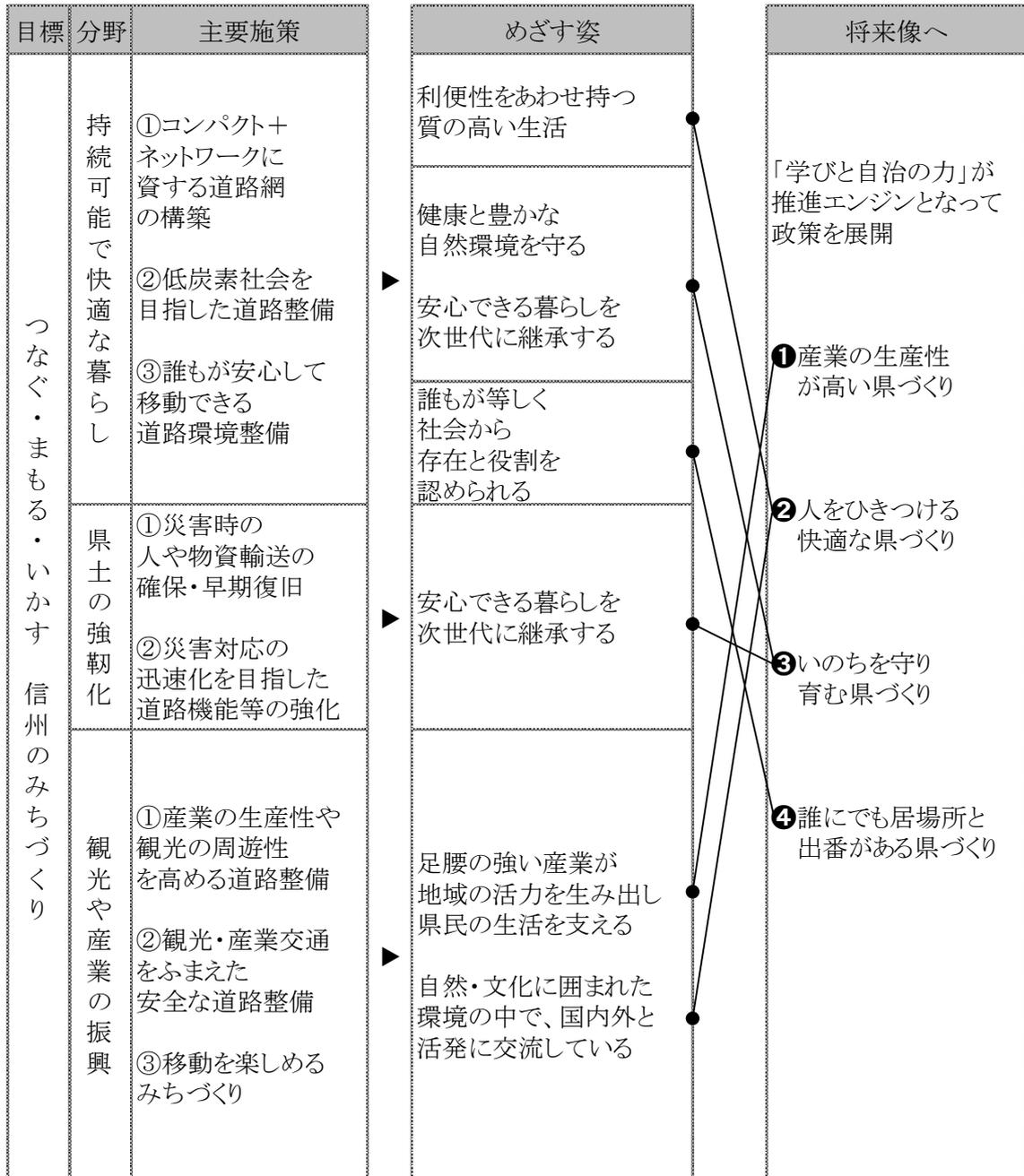
出典：長野県

7 まとめ

基本目標から将来像へのイメージ

本ビジョンで掲げた基本目標に基づき、重点分野の主要施策等を実施することで、長野県のめざす姿につながり、将来像の実現に資するものと考えます。

今後は本ビジョンで定めた方向性をふまえた上で、具体的な取り組みを実施していくものとします。



【備考】

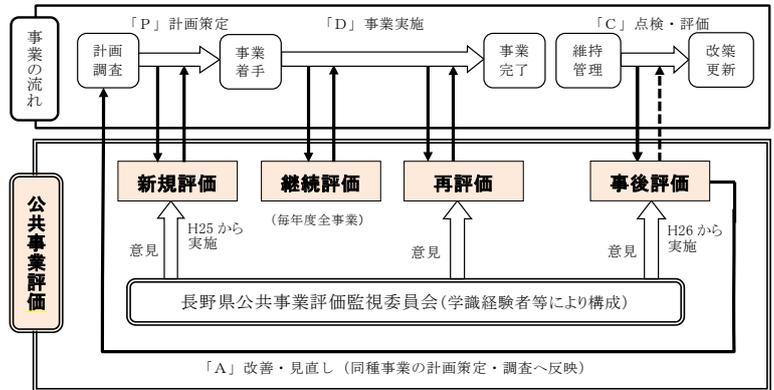
県では2018年度からの総合5か年計画を、概ね2030年の長野県の将来像を展望する長期ビジョンと位置付けています。上記の「めざす姿」と「将来像」は総合5か年計画においてまとめられた内容であり、本ビジョンにおいても共有しています。

参考 事業の進め方について

事業を進める際は、以下の制度等により透明性確保や環境配慮等に努めます。

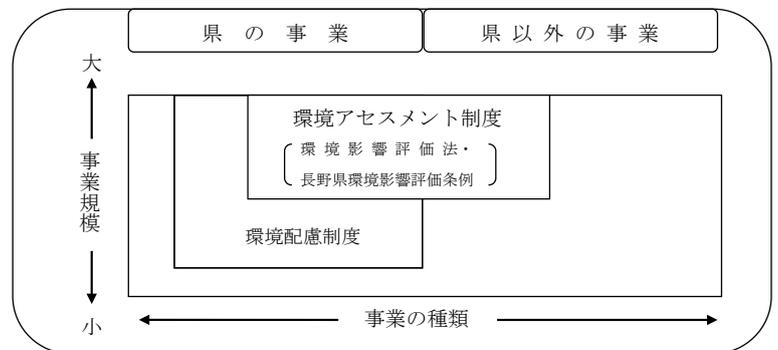
(1) 公共事業評価制度

事業の各段階において、公共事業評価制度に則り事業を進め、一層の効率化、重点化、及び透明性向上を目指します。



(2) 環境配慮制度等

事業の実施にあたっては、環境アセスメント制度及び公共事業等環境配慮制度等をふまえ、環境や景観に配慮した事業を推進します。



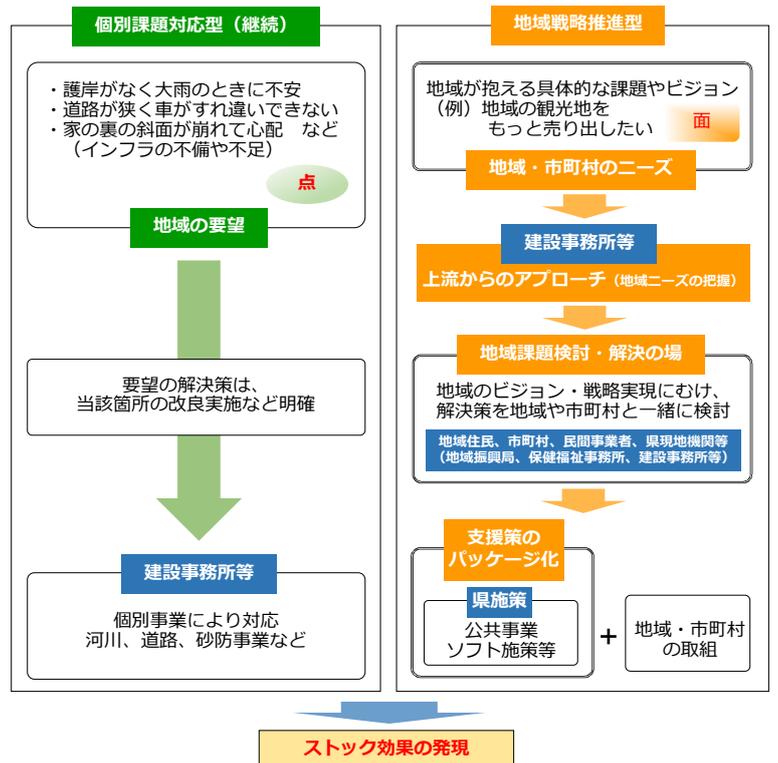
(3) 地域戦略推進型公共事業（地域の課題を「連携と協働」で解決する「新たな公共事業の展開」）

地域のビジョンの実現、課題の解決に向けて、地域と連携・協働しながら、戦略的に社会資本整備を進める「地域戦略推進型公共事業」の取組を、平成 28 年度から本格的に実施しています。

この取組では、建設部所管の公共事業のみでなく、部局横断的に各部局の支援策も併せてパッケージ化し、重点的かつ効果的に実施します。

【事業例】

- ・観光地の歩道グレードアッププラン
- ・諏訪湖を活かしたまちづくり など



参考 アンケート 調査結果の概要

- (1) 調査地域：長野県全域
- (2) 調査対象者：県政モニター（県内在住の18歳以上の男女）1,230人
- (3) 調査方法：郵送又はインターネット
- (4) 調査期間：平成29年5月30日（火）～平成29年6月12日（月）
- (5) 回収数：992人（回収率80.7%）

【男女別・年代別】

（上段 回答者数：下段 割合）

	総数	18～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上	不明
総数	992	8	48	97	153	208	301	170	7
	100.0%	0.8%	4.8%	9.8%	15.4%	21.0%	30.3%	17.1%	0.7%
男性	501	4	20	34	70	104	169	100	0
	50.5%	0.4%	2.0%	3.4%	7.1%	10.5%	17.0%	10.1%	-
女性	484	4	28	63	83	104	132	70	0
	48.8%	0.4%	2.8%	6.4%	8.4%	10.5%	13.3%	7.1%	-
不明	7	-	-	-	-	-	-	-	7
	0.7%	-	-	-	-	-	-	-	0.7%

※ 割合(%)はすべて、回答総数(n=992)に対する割合

【地域別】

	合計	佐久	上小	諏訪	上伊那	飯伊	木曾	松本	大北	長野	北信	不明	
回答者数	人数(名)	992	94	109	103	64	53	6	200	26	288	42	7
	(割合)	100.0%	9.5%	11.0%	10.4%	6.5%	5.3%	0.6%	20.2%	2.6%	29.0%	4.2%	0.7%

現在の道路整備状況について満足していますか。(○はそれぞれ1つ)

	居住市町村周辺 n=992		長野県全体 n=992	
	回答数(人)	割合	回答数(人)	割合
満足している	46	4.6%	26	2.6%
ある程度満足している	388	39.1%	330	33.3%
どちらともいえない	164	16.5%	311	31.4%
あまり満足していない	266	26.8%	228	23.0%
満足していない	121	12.2%	77	7.8%
無回答	7	0.7%	20	2.0%

今後どのような道路を優先して整備すべきだと思いますか。(○は3つまで)

	H29調査 n=992		【参考】 H25調査 割合	増減 H29-H25
	回答数(人)	割合		
通勤や買い物などの生活道路	667	67.2%	(63.4%)	3.8pt
いくつかの市町村を結ぶ幹線道路	466	47.0%	(54.6%)	-7.6pt
市街地の道路	339	34.2%	(31.0%)	3.2pt
山間地の道路	298	30.0%	(29.0%)	1.0pt
観光地に通じる道路	202	20.4%	(27.9%)	-7.5pt
隣の県へ通じる主要な道路(高速道路は除く)	164	16.5%	(20.7%)	-4.2pt
高速道路	115	11.6%	(6.6%)	5.0pt
整備の必要はない	13	1.3%	(1.2%)	0.1pt
わからない	17	1.7%	(8.2%)	-6.5pt
その他	80	8.1%	(3.2%)	4.9pt
無回答	5	0.5%	(0.7%)	-0.2pt

高齢歩行者などに対する配慮として、歩行者の立場からどのような道路整備が必要だと思いますか。(〇はいくつでも)

n= 992	H29調査(長野県)		【参考*】 H28全国 調査割合	差異 長野県-全国
	回答数(人)	割合		
	863	87.0%	(63.0%)	24.0pt
	618	62.3%	(54.8%)	7.5pt
	446	45.0%	(38.5%)	6.5pt
	330	33.3%	(20.6%)	12.7pt
	262	26.4%	(25.0%)	1.4pt
	247	24.9%	(25.9%)	-1.0pt
	14	1.4%	(4.5%)	-3.1pt
	7	0.7%	(0.8%)	-0.1pt
	32	3.2%	(1.8%)	1.4pt
	6	0.6%		

お住まいの地域が活性化するために、道路整備の面からどのような対策が必要だと思いますか。(〇はいくつでも)

n= 992	H29調査(長野県)		【参考*】 H28全国 調査割合	差異 長野県-全国
	回答数(人)	割合		
	507	51.1%	(38.9%)	12.2pt
	470	47.4%	(29.8%)	17.6pt
	393	39.6%	(39.2%)	0.4pt
	303	30.5%	(19.0%)	11.5pt
	257	25.9%	(26.0%)	-0.1pt
	226	22.8%	(18.2%)	4.6pt
	204	20.6%	(12.6%)	8.0pt
	188	19.0%	(17.2%)	1.8pt
	178	17.9%	(17.9%)	0.0pt
	31	3.1%	(10.0%)	-6.9pt
	10	1.0%	(3.3%)	-2.3pt
	58	5.8%	(0.6%)	5.2pt
	7	0.7%		

大地震や大雨などによる災害が発生した場合、お住まいの近くにある道路について崩落や浸水による道路網分断等の不安を感じますか。(〇は1つ)

n= 992	H29調査(長野県)		【参考*】 H28全国 調査割合	差異 長野県-全国
	回答数(人)	割合		
	294	29.6%	(26.1%)	3.5pt
	353	35.6%	(27.7%)	7.9pt
	265	26.7%	(24.7%)	2.0pt
	59	5.9%	(20.8%)	-14.9pt
	15	1.5%	(0.7%)	0.8pt
	6	0.6%		0.0pt

* : 「道路に関する世論調査:H28.7調査」(内閣府<http://survey.gov-online.go.jp/index.html>)を加工して作成

参考 意見交換会 実施結果の概要

策定にあたり、県民の幅広い意見を取り入れることを目的に、県内10広域毎に意見交換会や意見募集を実施しました。（下表参照：実施期日は全て平成29年）

▶ テーマ：地域の現状・課題や将来像、道路行政に望むことなど

地域	建設事務所	一般* (自由参加)	参加人数	行政	参加人数	意見募集	計
佐久	佐久	6月13日(火)	15名	6月9日(金)	17名	15名	47名
上小	上田	6月1日(木)	6名	5月30日(火)	8名	1名	15名
諏訪	諏訪	6月14日(水)	8名	6月14日(水)	19名	2名	29名
上伊那	伊那	6月12日(月)	25名	5月24日(水)	3名	14名	42名
飯伊	飯田	6月9日(金)	11名	6月1日(木)	19名	1名	31名
木曾	木曾	6月5日(月)	6名	5月18日(木)	16名	6名	28名
松本	松本	6月12日(月)	2名	6月6日(火)	13名	7名	27名
	安曇野					5名	
大北	大町	6月9日(金)	10名	6月8日(木)	11名	5名	26名
長野	千曲	6月12日(月)	6名	6月12日(月)	1名	16名	23名
	須坂 長野						
北信	北信	6月16日(金)	16名	6月16日(金)	16名	3名	35名
計10地域		計105名		計123名		計75名	
				計303名			

*一般:県民、観光協会、JA、学校関係、アダプト・商工・バス・タクシー・医療・福祉関係者など

▶ 特に多かったご意見

- 主要道路
 - ・広域内外を結ぶ幹線道路（国県道）の整備が必要
 - ・渋滞の解消が必要
- 防災
 - ・災害時も通行できる道路整備が必要
 - ・災害時の避難・医療や災害対応のための道路整備が必要
- 安全安心
 - ・歩道整備やゾーン30など安心して歩ける対策が必要
 - ・誰もが（車や人等）安全で快適な道路整備が必要
- 維持管理
 - ・維持管理を充実させるべき
 - ・安全・安心に生活できる除雪体制の確立が必要
 - ・除草や樹木等の管理充実
- 観光
 - ・観光地アクセス道路や周遊道路網整備が必要

<佐久地域での開催状況>



参考 県民意見公募（パブリックコメント）実施結果の概要

- (1) 募集期間：平成 29 年 12 月 4 日(月) から 平成 30 年 1 月 4 日(木)まで
- (2) 募集方法：自由記述形式により、郵送・ファクシミリ・電子メールにて募集
- (3) 意見数：42 件（12 名）
- (4) 分野別の意見数と主なご意見（要旨）

□策定目的：1 件

- ▶ 本ビジョンで方向性を定めたのちの活用方法を示すべき

□道路を取り巻く現状と課題：1 件

□基本方針：6 件

- ▶ 産業・観光・生活の各道路は性格が違い、位置づけも変えてはどうか
- ▶ 災害時に、道は人助けの道となる
- ▶ 自然環境などの強みを観光にいかしていくべき など

□重点分野Ⅰ「持続可能で快適な暮らしを支えるみちづくり」：12 件

- ▶ 「小さな拠点」に関する観点が不足している
- ▶ 医療施設へのアクセスには通院と救急搬送を分けて考えるべきである
- ▶ 交通弱者に対する支援の観点が弱いのではないか
- ▶ 危険箇所への対策やユニバーサルデザイン化は重要である
- ▶ 車以外の利用も重視すべきである など

□重点分野Ⅱ「県土の強靱化を担うみちづくり」：0 件

□重点分野Ⅲ「観光や産業を進めるみちづくり」：10 件

- ▶ 県内の地域間を結ぶネットワークの観点が不足している
- ▶ 県外からのアクセス向上も図るべき
- ▶ 自動車以外の観光客移動の利便性向上を明確にすべき
- ▶ 道の駅のトイレはなるべくキレイにしていきたい
- ▶ 眺望の良い箇所において、駐車スペース等があるとよい など

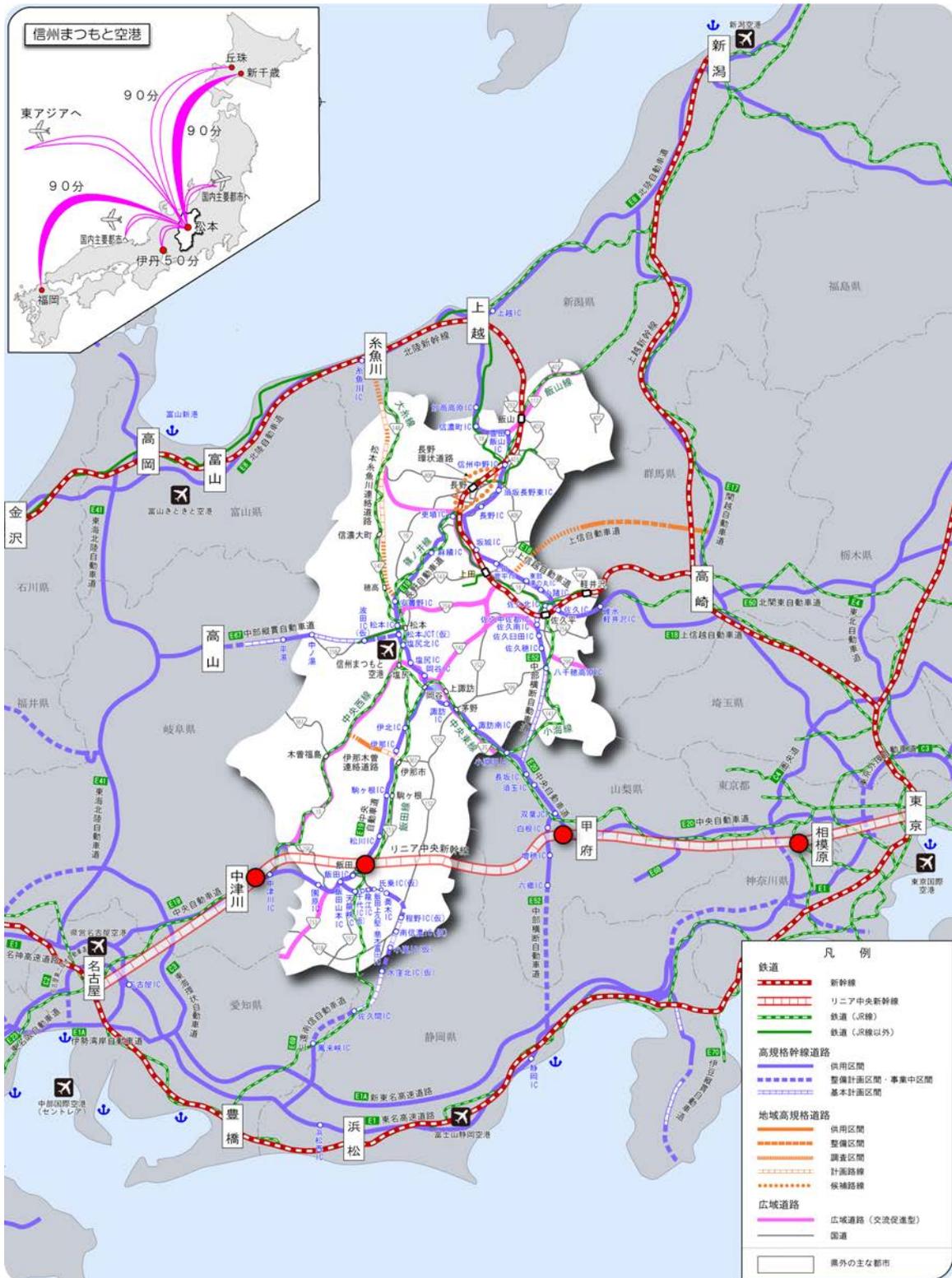
□アンケート調査結果へのご意見：1 件

□全般的なご意見：6 件

- ▶ 高速道路等を活かす観点が不足している
- ▶ 道路を整備することによる、地域商圈等への影響も考慮すべき など

□個別事業に関するご意見：5 件

参考 長野県の交通ネットワーク図



出典:「長野県新総合交通ビジョン」(2013年3月)をもとに2018年4月時点に更新
 ※路線のルートや具体的な位置などを規定するものではありません
 ※地域高規格道路は長野県に関するもののみを表示しています

参考 道路関連の主な計画等

(2018年3月現在)

No.	計画等の名称	策定年度* (西暦)	主な担当部局
① 長野県が策定した計画等			
1	長野県総合5か年計画(しあわせ信州創造プラン2.0)	2017	企画振興部 総合政策課
2	長野県新総合交通ビジョン	2012	企画振興部 交通政策課
3	長野県緊急輸送道路ネットワーク計画	1996	建設部 道路管理課
4	緊急合同点検を踏まえた通学路安全対策	2012	建設部 道路管理課
5	長野県道路の長寿命化修繕計画 (橋梁、舗装、トンネル、ロックシェッド・スノーシェッド、吹付法面、横断歩道橋、大型道路標識、大規模道路施設が対象)	2013	建設部 道路管理課
6	無電柱化推進計画	2014	建設部 道路管理課
7	歩こう！走ろう！観光地の歩道グレードアッププラン	2015	建設部 道路管理課
8	諏訪湖周サイクリングロード基本計画	2016	建設部 道路管理課
9	長野県広域道路整備基本計画	1993	建設部 道路建設課
10	道路(イライラ箇所・ハラハラ箇所)見える化計画	2006	建設部 道路建設課
11	リニアを活かした交流圏拡大道路整備 (リニア関連道路整備)	2014	建設部 道路建設課
12	南信地域広域道路ネットワーク計画	2014	建設部 道路建設課
13	公共事業景観育成指針	1992	建設部 都市・まちづくり課
14	公共案内標識整備指針	2014	建設部 都市・まちづくり課
15	長野県都市計画ビジョン	2018 (予定)	建設部 都市・まちづくり課
16	長野県リニア活用基本構想	2014	建設部 リニア整備推進局
② 国が策定した主な計画等			
1	インフラ長寿命化基本計画	2014	国土交通省 総合政策局
2	社会資本整備重点計画	2015	国土交通省 総合政策局
3	国土のグランドデザイン2050	2014	国土交通省 国土政策局
4	国土形成計画(「広域地方計画」含む)	2015	国土交通省 国土政策局

*: 改定があった際は、最新版の策定年度とする

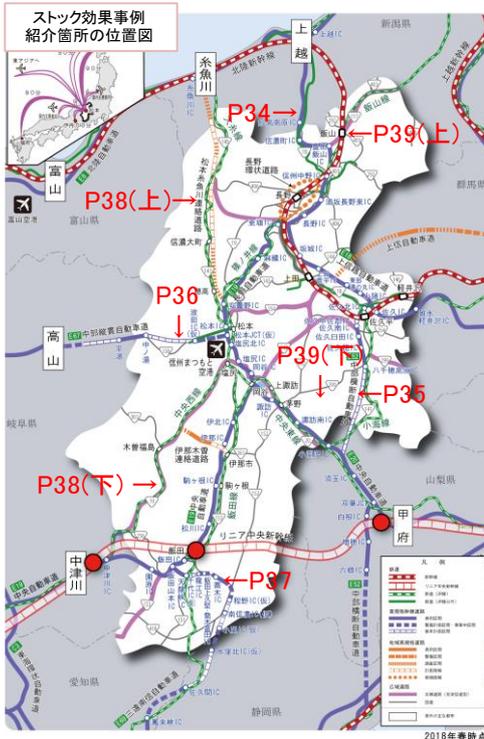
信州みちビジョン検討委員会 委員等

(敬称略、委員名は五十音順)

所属・役職		氏名	備考
委員 (9名)	長野県市長会 危機管理建設部会長(飯山市長)	足立 正則	
	一般社団法人 長野県商工会議所連合会 事務局長	柄澤 洋子	
	公益社団法人 長野県バス協会 専務理事	倉島 義和	
	株式会社 JTB 総合研究所 主任研究員	河野 まゆ子	
	信州大学 工学部 水環境・土木工学科 准教授	高瀬 達夫	委員長
	佐久女性みちの会 会長	中村 美登里	
	長野県町村会 建設部会長(生坂村長)	藤澤 泰彦	
	一般財団法人 長野経済研究所 常務理事 事務局長	三井 哲	
	信州大学 経法学部 応用経済学科 准教授	武者 忠彦	委員長職務 代理者
オブザーバー (7名)	国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所長	吉見 精太郎	
	国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所長	中平 浩文	
	東日本高速道路 株式会社 関東支社 長野管理事務所長	志農 和啓	
	中日本高速道路 株式会社 八王子支社 松本保全・サービスセンター所長	築山 有二	
	長野県道路公社 理事長	新家 智裕	
	長野県警察本部交通部 交通規制課長	辰野 学	
	長野県企画振興部 交通政策課長	玉井 直	
事務局	長野県建設部	道路管理課長	下里 巖
		道路建設課長	臼田 敦
		都市・まちづくり課長	藤池 弘



「道路整備のストック効果」とは



道路、河川、公園などのインフラ整備

フロー効果
(需要創出効果)

短期的に効果を発揮
景気の下支え

ストック効果
(整備効果)

中長期的に効果を発揮
国民生活を豊かにする



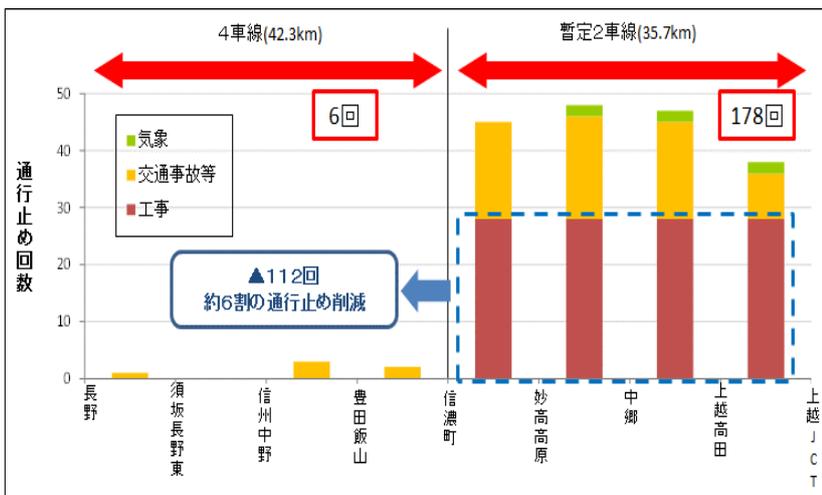
- 生産性向上効果
- 安全・安心効果
- 生活の質の向上効果

▶近年は、ストック効果を積極的にPRしています。

上信越自動車道4車線化（通行止め回数の減少等）

上信越道の暫定2車線区間(長野県信濃町～新潟県上越市)を4車線化整備中

上信越道の通行止め回数（実績）



暫定2車線区間の渋滞発生状況
(実績:最大渋滞長 13.8km)

H27～H28 合計 通行止め回数:IC 間別、上下線別にカウント

暫定2車線区間の通行止め回数は、隣接4車線区間の約30倍

▶4車線化整備により通行止め回数の減少や渋滞の解消等が期待される

中部横断自動車道の整備により 朝採りレタスを多くの食卓に届けたい

○レタスづくりには、冷涼な気候が必要。長野県のレタス出荷量は、**全国1位!**
特に8月と9月は、南佐久地域と上田地域で全国の**約9割**のシェア!

約30分の時間短縮

静岡エリアにも出荷可能に

○中部横断自動車道の整備による時間短縮とミッシングリンク解消で、
みずみずしい朝採りレタスを、より多くの食卓に届けられるようになります!

供給可能エリアの人口は、現在の1700万人が、3500万人に!

○供給可能エリアの拡大

時間短縮とミッシングリンク解消で、最遠供給地が拡大

- ・大都市圏の供給可能エリアが、現在の東京、埼玉に加えて、**神奈川、千葉、愛知、静岡に拡大**
- ・供給可能エリアの人口は、現在の1700万人が、**3500万人に拡大**



【農家の声】

中部横断自動車道ができれば、みずみずしく新鮮な朝採りレタスを、多くの食卓に届けることができます。皆さんに「おいしい」と食べていただけることが、農家の喜びです。

現在の供給エリアへは

○供給量も拡大



【未明から収穫し、集荷場に集められ、出荷されます】



時間短縮

朝採りレタスの最終出荷時刻が、現在の6時30分を7時まで伸ばせる。浮いた時間を、収穫・出荷に回して、供給量を拡大。



10時間店に前を含む

※朝採りレタスの店頭販売は、青果市場を通さず、産地と小売スーパーの直接契約することで実現したものです。

○『新鮮』という付加価値が高い朝採りレタスの出荷が拡大することで、経営基盤が安定し、**より多くの雇用**が創出できます!

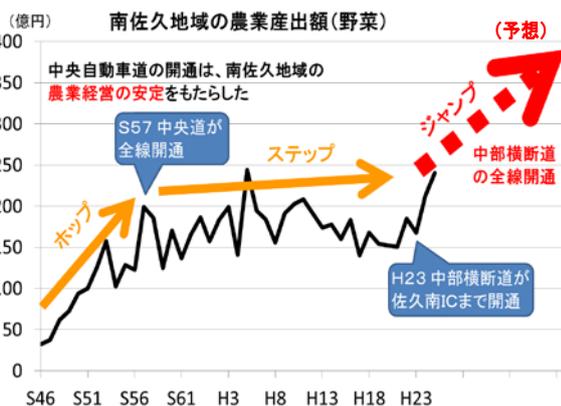
○地域の雇用創出

主な農業従事者の年齢構成



全国に比べ南佐久地域では、多くの農業後継者が育成されつつある

○中部横断自動車道の全線開通による大きな飛躍を期待



中部縦貫自動車道の整備により
世界遺産・国宝などの文化遺産や
卓越した自然景観を巡る**広域観光ルート**が誕生します

- 中部縦貫自動車道 松本～福井の約160kmの沿線には、**日本を代表する観光資源**が目白押し

H27来訪:161万人 **世界遺産**
世界文化遺産
【白川郷合掌造り集落】

H27来訪:346万人
【飛騨高山】の町並み

H27来訪:50万人
標高1500m～3000mに広がる
山岳リゾート【乗鞍高原】

H27来訪:105万人
日本ジオパーク
【恐竜渓谷ふくい勝山
(恐竜博物館)】

H27来訪:124万人 **国立公園**
国立公園【上高地】

H27来訪:148万人 **国天然記念物**
国天然記念物【東尋坊】

H27来訪:93万人 **国宝**
国宝【松本城】

**主要観光地利用者
計約1,030万人**
(観光地延べ利用者)
広域観光ルート形成

- 周遊観光には、訪問地間の移動は**90分以内**が鉄則
※ 大手旅行代理店が企画するパッケージツアーの80%以上が、移動時間90分以内

- 高山～松本間の所要時間
現況:120分 ➡ **整備後:70分(50分短縮)**
(出典:高山国道事務所)

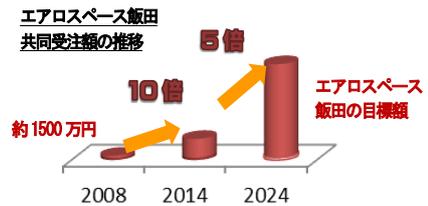


将来の日本経済のけん引役

「航空宇宙産業」の一翼を担う

— 人口 14 万人の飯田下伊那が世界に向けて飛躍するため —

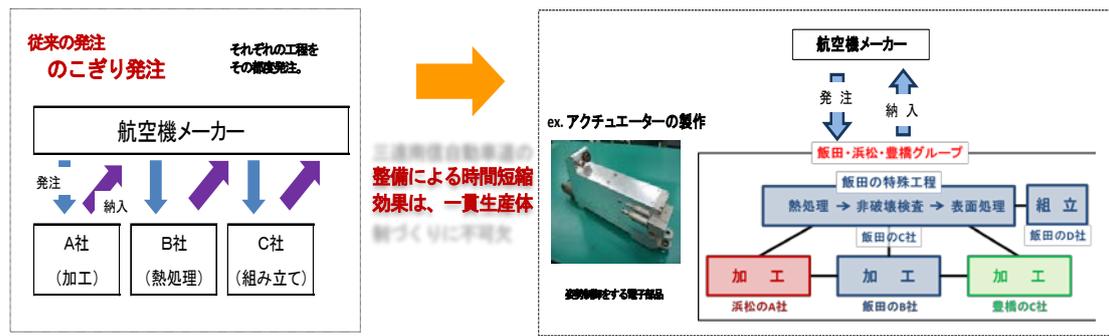
- 三遠南信自動車道の事業中区間の整備により、飯田市～浜松市間の所要時間が、一般道(国道 151 号)に比べ、**約 30 分短縮**されます。
- アジア No 1 航空宇宙産業クラスター形成特区の指定を受けた飯田・浜松・豊橋の結びつきが一層強まり、その技術を集結することにより、航空機生産の拠点「中京圏」からの大きな**受注拡大**が期待できます。



- ・拠点工場（事業費 5 億 5 千万円）整備
- 受注で航空機部品受注額の大幅増。
- 非破壊検査

飯田・浜松・豊橋グループによる一貫生産体制

- ・航空機メーカーは『のこぎり発注』に代え、一貫生産できる企業グループへの発注を求めている
- ・それぞれの技術を生かした、飯田、浜松、豊橋グループでの『一貫生産体制』をつくり受注をめざす

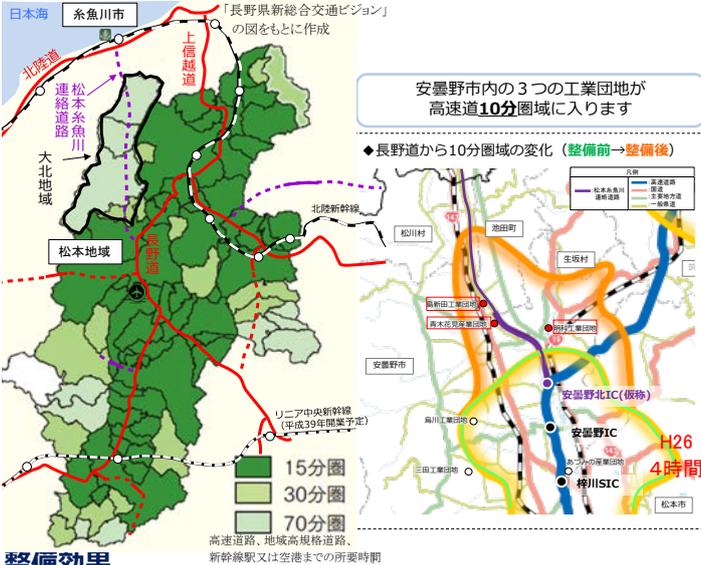


快適で安全して暮らせる地域へ！～高速道路網を補完～ (地域高規格道路) 松本糸魚川連絡道路 (国)148号 小谷村 小谷道路 [権限代行事業]

安曇野北IC(仮称)～大町市街地南等

課題

- 沿線地域は、高速交通網の空白地域となっており、産業・観光面において、他県・他地域とのつながりが弱い



整備効果

- 道路整備等により、快適で安全な道路軸が構築され、交流人口増加や産業振興などが期待される

小谷道路

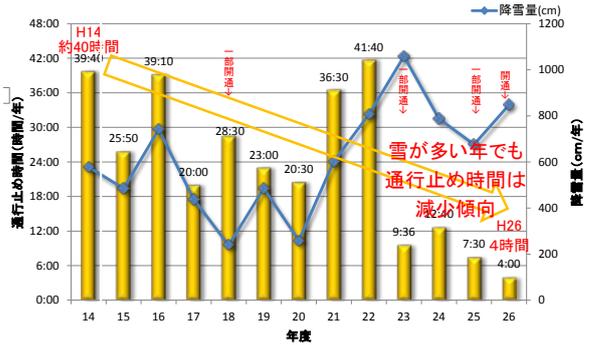
課題

- 県境付近は豪雪地帯であり、冬の通行止めが頻繁に発生している

大型車の登坂車線不能による渋滞の状況



「小谷道路」整備区間の冬期通行止め規制時間



整備効果

- 冬の通行止め規制時間が減少するなど、道路の信頼性向上にも寄与する

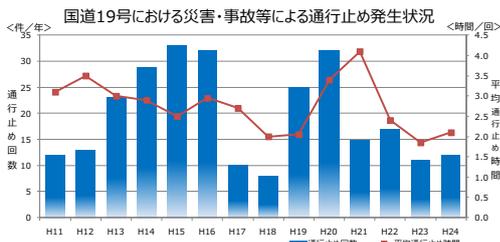
災害・事故時等の代替ルートを確認～骨格道路のダブルネットワーク化～

木曽川右岸道路(南部) 上松町～南木曽町

- 国道19号は、木曽谷の底に一本しかない幹線道路、かつ生活道路でもあるが、たびたび全面通行止め!!
- 木曽川右岸道路の整備により、国道19号全面通行止め時の迂回路を確保

- 国道19号(長野県南部区間)は、災害・事故による通行止めが多い
- 木曽川右岸道路の効果

通行止め年平均約20回!! 1回平均約3時間も止まる!!



- 国道19号(長野県南部区間) 全面通行止めの影響 (平成18年7月17日～20日 全面通行止: 約54時間)



せっかくつくった生そばが出荷できず、すべて廃棄処分・・・
木曽町開田高原のそば製造会社社長

宿泊で140～150人、ゴルフで400～500人がキャンセルとなってしまい・・・
木曽町のホテル支配人



その他、こんな影響も

- ・松本市の病院から木曽の病院に **医師が来られず、休診に!!**
- ・松本市に **ガソリン・軽油が届けられない...**
- ・コンビニに **食品が届かない!!**
- ・地域バスが運休し、**町内の往来も困難に!!**



雪国の安全な交通を実現!! ~落雪防止や通行幅の確保~

(国) 403号 飯山市 中央橋架替

- 落雪事故が解消し、安全で快適な道路環境が確保されました
- 除去作業に伴う長時間の交通規制も無くなり、規制に伴う周辺道路の渋滞も解消



- ・ 上弦材に積もった雪による落雪が、通行車を損傷させる事故が度々発生
- ・ 降雪期は、毎年除去作業を2回程度実施（作業日は全面通行止め）
(H24：3回、H25：2回)

中央橋架替 L=0.8km
平成26年12月開通



旧橋は通行車が落雪による被害も発生



除去作業は「全面通行止」が必要でした

整備前の落雪事故が5年間で4件発生

整備後は0件!

- ・ 新橋の整備により落雪被害は解消し、安全で快適な道路空間を確保



落雪の心配は無くなりました



大型車もスムーズに通行できます



歩道も広がり、雪が積もっても快適!

古い橋は傘を差して歩いているとすれ違うことが出来ませんでした。歩道が広がり、冬でも安心して歩くことができて最高です。

木島平村 Tさん（女性）



安全で快適に歩けます

安全に立ち寄れる観光地へ!

~眺望スポット周辺の道路と駐車場を整備~

(一) 渋ノ湯堀線 茅野市 御射鹿池



出典 茅野市観光協会HP

ブルーグリーンの湖面に木々の緑が映り込む幻想的な様子から「日本一美しい池」とも呼ばれている（東山魁夷の代表作「緑響く」のモデルとなった池）

課題

- 池の美しさがTVのCMやSNSで話題となり、観光客が増えたが、駐車場不足や、歩道がないなど、観光客の受入体制が不十分



整備前



整備後



大型車の駐車状況

整備内容

■ 道路整備（長野県）

- ・ 道路の拡幅 幅員 6.5m ⇒ 10.5m
- ・ カーブの改良 半径 15m ⇒ 30m
- ・ 歩道の新設 歩道 なし ⇒ 幅員3.5m
- ・ 景観に配慮した歩道舗装(褐色のアスファルト舗装)

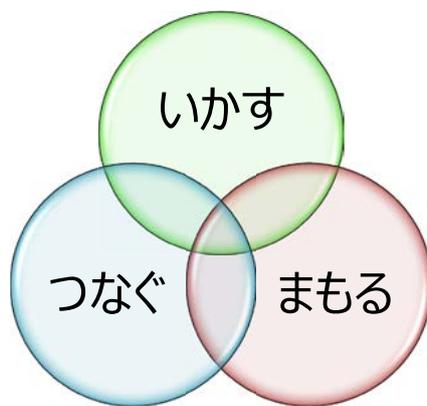
■ 駐車場整備（茅野市）

- ・ 道路改良に合わせて一体的に駐車場を整備（大型車と普通車）

整備効果 安心・安全な道路環境の向上
観光地の魅力アップ



つなぐ・まもる・いかす
信州のみちづくり



信州みちビジョン

平成30年(2018年)3月

長野県 建設部

〒380-8570 長野市大字南長野字幅下 692-2

☎ 026-235-7304 (道路建設課)

✉ michiken@pref.nagano.lg.jp

🌐 <http://www.pref.nagano.lg.jp/>

信州みちビジョン

検索

