

1. 長野県の現状と課題

【現状】

長野県は自動車交通への依存度が高いが、道路改良率は全国に比べて低く、渋滞が発生する幹線道路や、幅員狭小ですれ違いが困難な道路により、物流や地域間の交流において支障をきたしている。

【課題】

物流の効率化、地域活性化、利便性の向上等を促進するためには、交通・物流拠点から高速道路等のネットワークへのアクセス道路の改良を行い、アクセス性の向上を図る必要がある。



渋滞が発生する幹線道路



幅員狭小で車両のすれ違いが困難

2. 計画の目標

高速交通網へのアクセス時間を短縮し、産業振興や地域連携の強化を図り、産業の競争力や成長力を高める。

3. 事業の内容

【計画の期間】 平成24年度～平成28年度（5年間）

【事業実施主体】 長野県 他2市町

【計画の成果目標】 整備路線を含む幹線道路の、IC及び新幹線新駅等への総アクセス時間を2,045h・台/日短縮する。

計画の成果目標	H24（現況値）	H28（目標値）
三遠南信自動車道等のICへのアクセス時間短縮効果	0h・台/日	1,398h・台/日
新幹線駅へのアクセス時間短縮効果	0h・台/日	198h・台/日
工業団地へのアクセス時間短縮効果	0h・台/日	449h・台/日

※Σ（整備前の通過時間 - 整備後の通過時間 h） x（交通量 台/日）

【事業の主な内容】

基幹事業	：	道路改築事業	34箇所
関連社会資本整備事業	：	信号機設置事業	1箇所
効果促進事業	：	-	

【箇所数と事業費】

	県		市町村		計	
基幹事業	30箇所	168.8億円	4箇所	4.7億円	34箇所	173.5億円
関連社会資本整備事業	1箇所	0.2億円	-	-	1箇所	0.2億円
効果促進事業	-	-	-	-	-	-
計	31箇所	169.0億円	4箇所	4.7億円	35箇所	173.7億円

※事業費は精算額としているため、整備計画の事業費とは合わない場合があります。

4. 事後評価の結果

【目標値の達成状況】

計画の成果目標	H28（目標値）	H28（実績値）
三遠南信自動車道等のICへのアクセス時間短縮効果	1,398h・台/日	1,495h・台/日
新幹線駅へのアクセス時間短縮効果	198h・台/日	163h・台/日
工業団地へのアクセス時間短縮効果	449h・台/日	1,364h・台/日
計	2,045h・台/日	3,022h・台/日

※Σ（整備前の通過時間 - 整備後の通過時間 h） x（交通量 台/日）

・ICや新幹線駅、工業団地等へのアクセス道路については、県の事業の中で選択と集中を図りながら、優先順位を決めて事業を推進してきた結果、道路整備延長が目標を大きく上回ったことから、アクセス道路事業全体で2045h・台/日の時間短縮目標に対し、3022h・台/日の時間短縮がなされた。

■事業効果の発現状況

・アクセス道路の整備により、交通・物流拠点から高速道路等のネットワークへの時間短縮がされ、利便性の向上等の効果が得られた。

・特に、工業団地へのアクセス道路整備については、経済及び産業の活性化を目的として5年間集中的に投資し整備してきた結果、目標を大きく上回る時間短縮がなされ、物流の効率化が図られた。

5. 評価と今後の方針

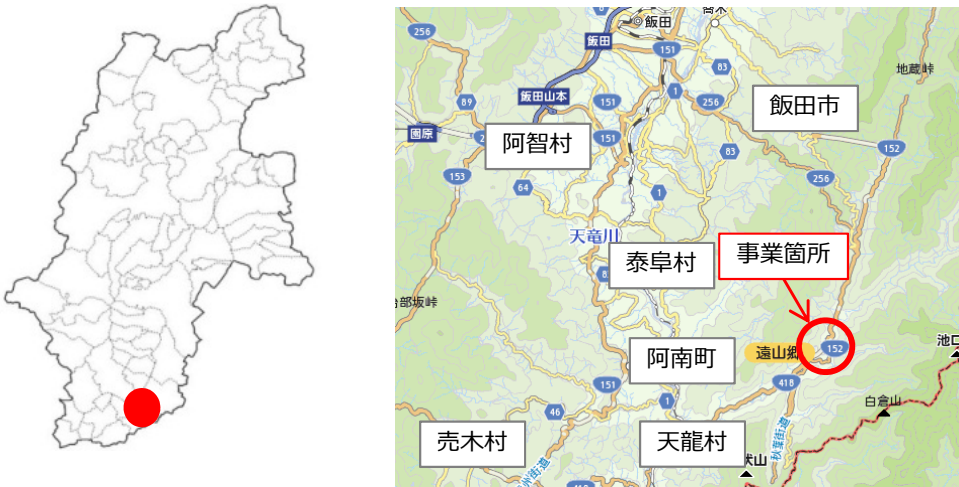
・駅や工業団地、IC等へのアクセス道路の整備により、交通・物流拠点から高速道路等のネットワークへの時間短縮がされ、物流の効率化、地域活性化、利便性の向上等が図られ、産業振興や地域連携の強化に寄与したものと評価できる。

・今後、さらなる物流の効率化・地域の活性化等のため、次年度以降も継続計画を策定し、予算配分の重点化、効率的な事業執行を行い、整備効果の早期発現に努めていく。

整備効果事例

事例① (国) 152号 飯田市 小道木バイパス

■ 位置図



● 高規格IC (小嵐IC) へのアクセス道路

■ 整備効果

整備前



道幅が狭く、車両のすれ違いが困難なことから、交通のネック箇所になっていました

整備後



バイパス整備により、幅員狭小部を回避し、安全で快適な道路になりました

事例② (主)飯山斑尾新井線 飯山市 飯山駅西

■ 位置図



● 新幹線駅 (飯山駅) へのアクセス道路

■ 整備効果

整備前



路地などの抜け道はすれ違いができず児童も歩いており危険

整備後



車が安全にすれ違い、歩行者も安全に通行できるようになりました