

20 道 建 第 84 号

平成20年(2008年)10月20日

国土交通省 道路局長 様

長野県知事



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありましたこのことについて、別添のとおり提出します。

長野県建設部道路建設課計画調整係

堀内 秀 (課長)	小林 康成 (企画幹)
石田 良成 (担当係長)	大田 幸太郎 (担当)
電 話 代表	026-232-0111
内線	3421
ファクシミリ	026-235-7391
防 災 電 話	8-231-3421
電 子 メール	michiken@pref.nagano.jp

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

◆地方道路整備の財源充実について

- 1) 長野県の道路整備等の財源内訳のなかで、「道路特定財源」は5割程度に止まっており、国のように「オーバーフロー」している状況にないのが現状である。道路財源の「一般財源化」に当たっては、極めて厳しい地方財政の状況を踏まえ、地方税分及び譲与税分はもちろん、「交付金」「補助金」として地方に配分されている財源についても、これまで以上の額を「地方枠」として確保されるとともに、道路整備が遅れている地域に対して、より重点的に配分するよう検討されたい。

◆直轄国道の権限移譲について

- 1) 国の骨格を構成する幹線道路網については、国が主体的に関わられたい。
- 2) 道路の権限移譲に伴い必要となる個別の道路の整備費・維持管理費に対して、将来とも確実に財源措置がなされるものとする。また移譲に係る権限・事業を執行する上で必要となる人員・資機材の確保に向け調整・協議をお願いしたい。
- 3) バイパスが未整備の道路等については、国において一定の整備を進めてから移譲することも含め、個別の道路の状況に応じた移譲時期を検討すること。

◆直轄事業の地方負担金について

- 1) 道路整備が遅れている地域にとっては引き続き事業実施の必要性が高いことにも配慮する必要があるが、直轄事業の地方負担金については原則として廃止を検討されたい。特に維持関連事業は本来道路管理者が負担すべきとの考えから、直ちの廃止を検討されたい。(長野県施行の維持関連事業についての市町村負担は基本的に求めている。)

◆地方の実状を踏まえた施策の重点化について

- 1) これまで蓄積されてきた社会資本ストックの老朽化が急速に進み、維持管理、更新需要の増大は必至の状況であり、維持修繕を対象とした補助事業の拡大を図られたい。
- 2) 大都市と地方では、それぞれ抱える課題が異なることから、国の重点施策の策定に当たっては、県内各地域を結ぶ連携軸の確立、災害発生時のリダンダンシー確保、救急医療施設への搬送時間の短縮など、交通量や費用対効果だけに依らない地方の実情や特性を踏まえた地方重視の施策を創設されたい。

◆交付金事業について

- 1) 地方道路整備臨時交付金は、H20から新たなパッケージ、アウトカム目標を設定し進めているところである。現在の制度からは一般国道事業についても要素事業として含めることが可能となり使いやすさはあるが、その財源枠は揮発油税収入額の1/4が充当されているままであり変わっていない。国道事業を要素事業に含めた分、実質的に地方道事業の予算枠が減ることになってしまう。地方道事業における通常事業の採択が非常に厳しい状況にある中、さらに地方道整備に必要な予算確保は厳しくなる一方である。ついては、交付金事業の財源枠を増やし、国道、地方道事業全てを地方の裁量により整備できるような権限委譲を検討されたい。
- 2) 交付金事業においても、工事が複数年にわたる大型工事の発注に伴う債務設定ができるよう制度改正をされたい。
- 3) 交付金事業には補正がないため、補正の対象とされたい。

◆地方有料道路について

- 1) ガソリン高騰による交通量の減少は地方有料道路でも顕著であり、高速道路と同様に、有料道路の利用拡大、利用者の負担軽減のための料金割引施策を地方有料道路へも適用されたい。
- 2) 地方有料道路の多くは赤字であり、地方道路公社は厳しい経営を余儀なくされているのが実状である。公社経営の健全化のための長期借入金利子補給など支援施策を検討されたい。

②-1 地域の現状と抱える課題

◆ 現状	◆ 課題	(関連する道路施策)
<ul style="list-style-type: none"> ● 少子高齢化・人口減少の加速 <ul style="list-style-type: none"> ・大都市圏と地方との地域間格差 ・経済成長力や地域活力の低下 ・全国より先行する人口の減少と高齢者の割合の増加 ・特に顕著な中山間地域や農山村での「限界集落」化の懸念 ● グローバル化の進展 ● 情報通信技術の発展 <ul style="list-style-type: none"> ・押し寄せるグローバル化の波 ・国際競争、産地間競争の激化 ・国内外の経済・社会情勢や市場変化 ・情報通信技術の飛躍的な発達による社会生活・経済生活の変化 ● 安全・安心や環境に対する意識の高まり <ul style="list-style-type: none"> ・自然災害の頻発 ・悪質な犯罪の多発 ・食品の安全問題 ・顕在化する地球温暖化 ● 価値観の多様化と子供を育む力の低下 <ul style="list-style-type: none"> ・個人の価値観やライフスタイルの多様化 ・生涯を通じた生活の充実を希求する県民意識の高まり ・人間関係の希薄化 ・地域社会における支え合い意識の低下 ・家庭や地域社会における子どもを育む力の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ・医療・福祉・教育などの分野の対応の遅れ ・産業離れによる地域活力の低下と地域格差 ・過疎地や中山間地域を支える交通基盤整備の遅れ ・企業活動における市場変化など迅速な対応 ・地域の個性を生かした誘客や広域観光の展開 ・競争力を高める情報インフラの遅れによる情報格差 ・深刻化する医師不足の解消など医療体制や福祉の充実 ・食の安全確保 ・治安の維持など安全で安心して暮らせる環境の創出 ・悪質・多様化する犯罪の防止 ・豪雨や豪雪による大きな災害に備えるための減災対策 ・豊かな森林や水環境の保全・再生 ・社会貢献・社会参加への環境づくり ・文化芸術活動、ボランティア、地域づくりの実践による文化の継承・保護 	<p>(関連する道路施策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 安全な生活環境の確保 ○ 産業支援 ○ 観光振興 ○ 交流・連携の強化 ○ 産業支援 ○ 観光振興 ○ 交流・連携の強化 ○ 安全な生活環境の確保 ○ 機能的でうるおいのある都市環境 ○ 信頼できる県土の確保 ○ 環境との共生 ○ 地域を支え守る人々の活躍 ○ 信州文化の醸成

②-1 地域の現状と抱える課題

◆ 現状	◆ 課題	(関連する道路施策)
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共の担い手の多様化と役割の増大 <ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な主体による公共の分野での活躍 ・ 地域住民自らが自主的・主体的に取り組む地域づくり活動の拡大 ● 地方分権の進展 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村合併 ・ 国と地方の役割分担、国の関係のあり方の見直し ・ 国から地方への権限や税財政の移譲 ・ 地方分権改革の議論が加速 ● 厳しい財政状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 長引く景気低迷による税収の落ち込み ・ 急速な高齢化の進行に伴う社会保障関係費の増加 ・ 地方交付税等、国から交付される財源に依存する地方財政の構造 ・ 義務費の割合が高い硬直的な財政構造の長期化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ NPO, 地域住民などとのパートナーシップの構築 ・ 合併に対応した生活圏内の一体化 ・ 行財政基盤の強化や自立した地域経営の確立 ・ 地域の活力を支える市街地交通 ・ 行財政改革の計画的かつ着実な推進 ・ 継続的な社会基盤の維持管理 	<p>(関連する道路施策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域を支え守る人々の活躍 ○ 交流・連携の強化 ○ 産業支援 ○ 観光振興 ○ 機能的でうるおいのある都市環境 ○ 未来を見据えた維持管理

■ 少子高齢化・人口減少の加速

長野県は全国に先行して人口が減少

全国的には平成17年度までは人口増であったが
長野県では**先行して人口の減少**がスタート

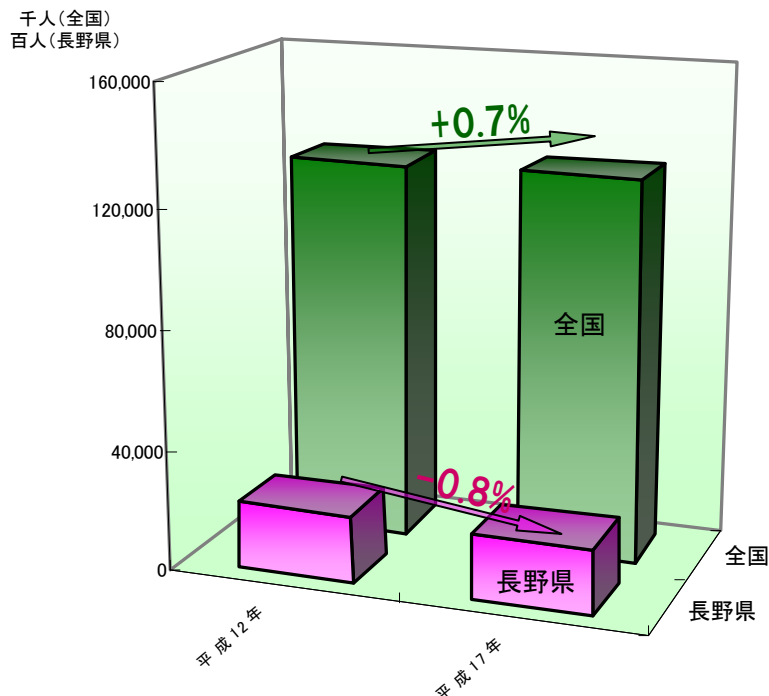


図:人口の推移 国勢調査(総務省統計局)

高齢者割合の増加

人口が減り続ける中で、平成37年には**3人にひとり**
(32.8%)が**高齢者**(65歳以上)になる見込み

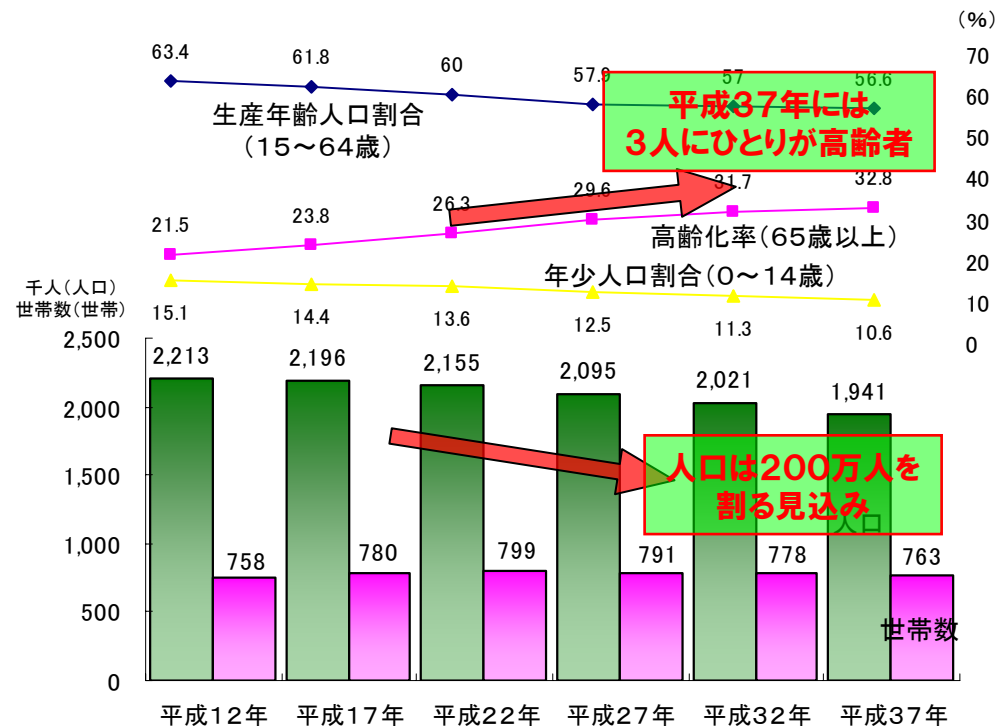


図:人口・世帯数の見通し 国勢調査(総務省統計局)、中期総合計画(長野県)

○ 全国より先行する人口の減少と高齢化割合の増加

○ 中山間地域や農山村での人口流出

中山間地や農村で人口流出

平成17年と平成12年での市町村別の人口増減状況と比較すると、**中山間地や農村のほとんどで人口が減少**。佐久地域、上伊那地域等で人口増は見られるものの、大幅な増は見られない。

図 市町村別の人口増減状況 (H12~H17、出典：国勢調査 (H17は速報値))

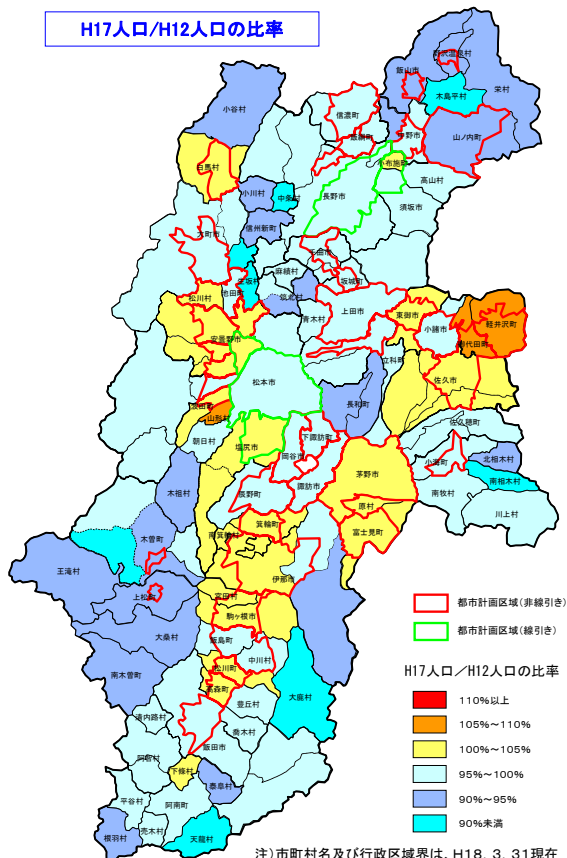
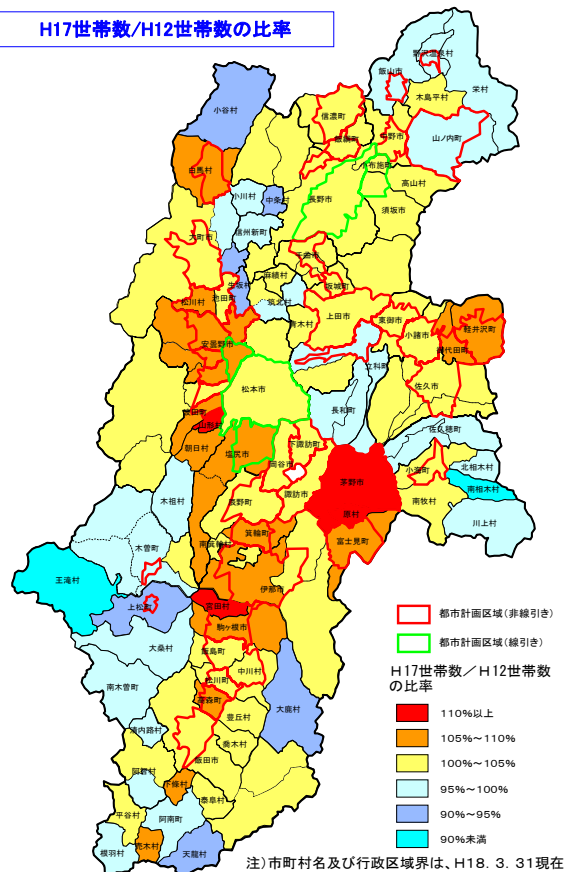


図 市町村別の世帯増減状況 (H12~H17、出典：国勢調査 (H17は速報値))



○ 中山間地域や農山村での人口流出

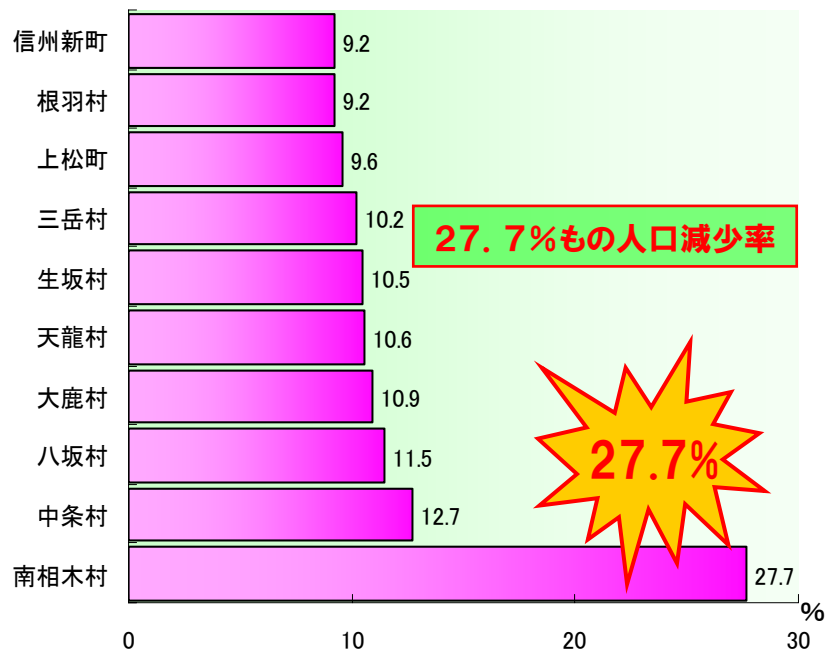
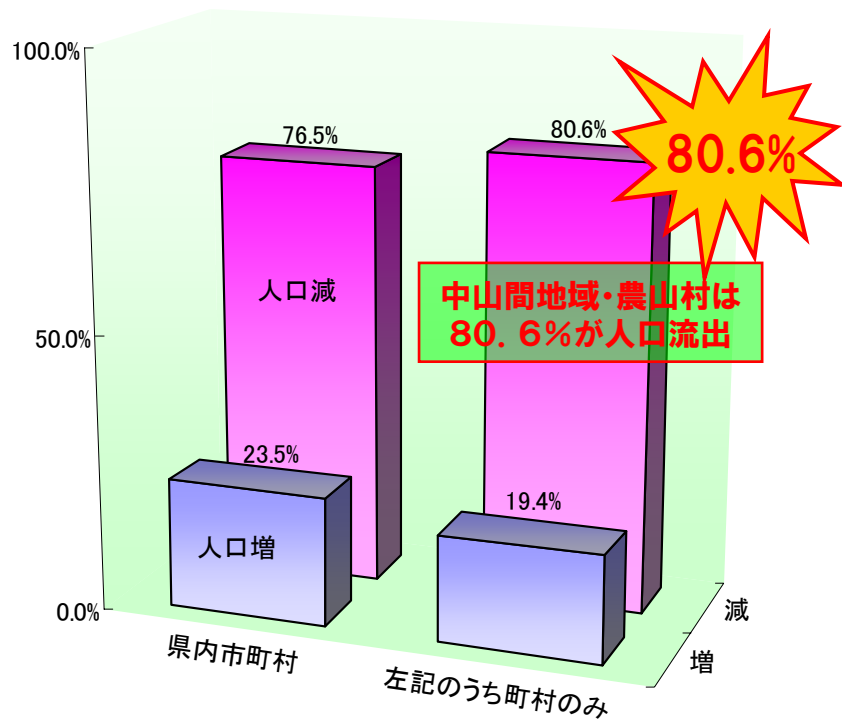
中山間地や農村で人口流出

県内81市町村のうち、76.5%が人口流出、人口減自治体となっている

うち町村のみでは**80.6%**が人口減であり、**中山間地域や農山村で人口流出が非常に進んでいる**

大きな人口減少率

人口の**減少率は南相木村で27.7%**と非常に大きく、人口流出の激しさが伺える



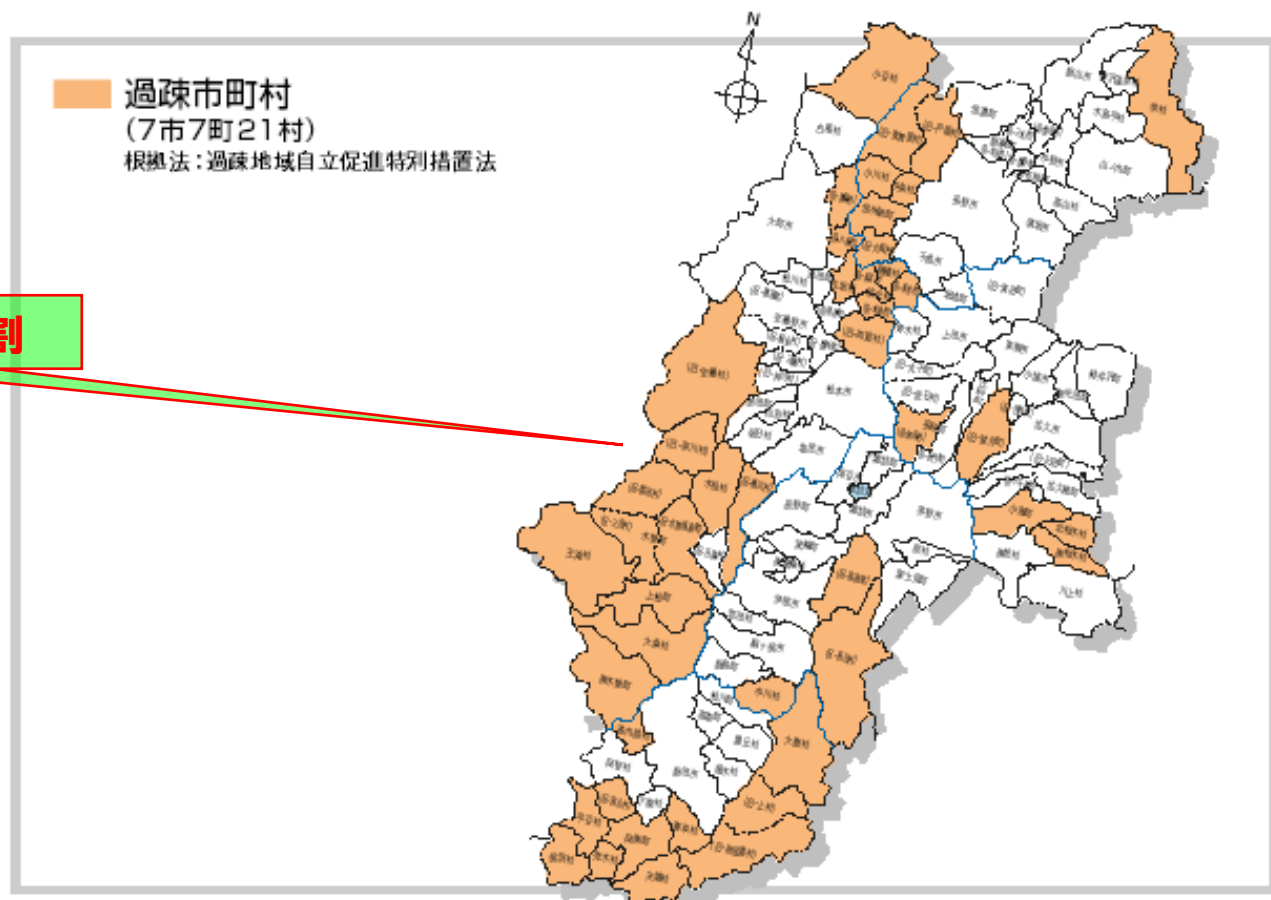
図：人口増減の市町村割合 平成19年版ながの県勢要覧(長野県)

図：市町村別の人口減少率 平成17年10月1日現在 国勢調査(総務省統計局)

中山間地域や農山村での『限界集落』化の懸念

○ 過疎地域の多い長野県

- ・県下81市町村の中で**過疎地域**を含むのは35市町村(43%)
- ・多くが都市から離れており、**経済的にも社会的にも基盤の弱い地域**で、人口流出、産業経済の停滞等厳しい状況が続いている

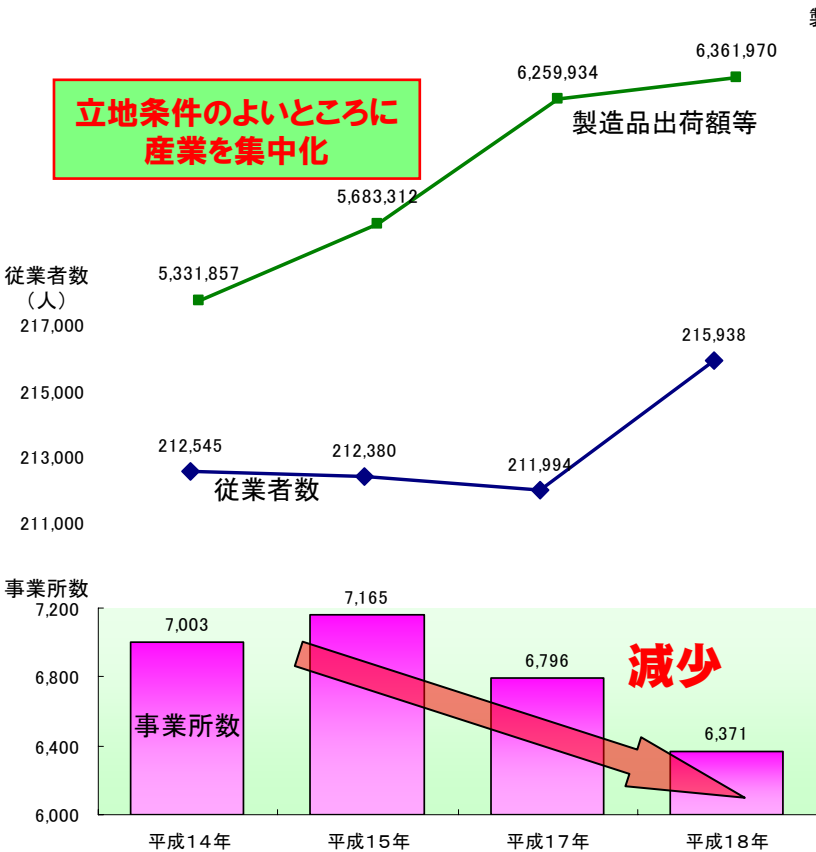


○ 産業離れが進む中山間地域

中山間地域から離れていく工業 減少する商業

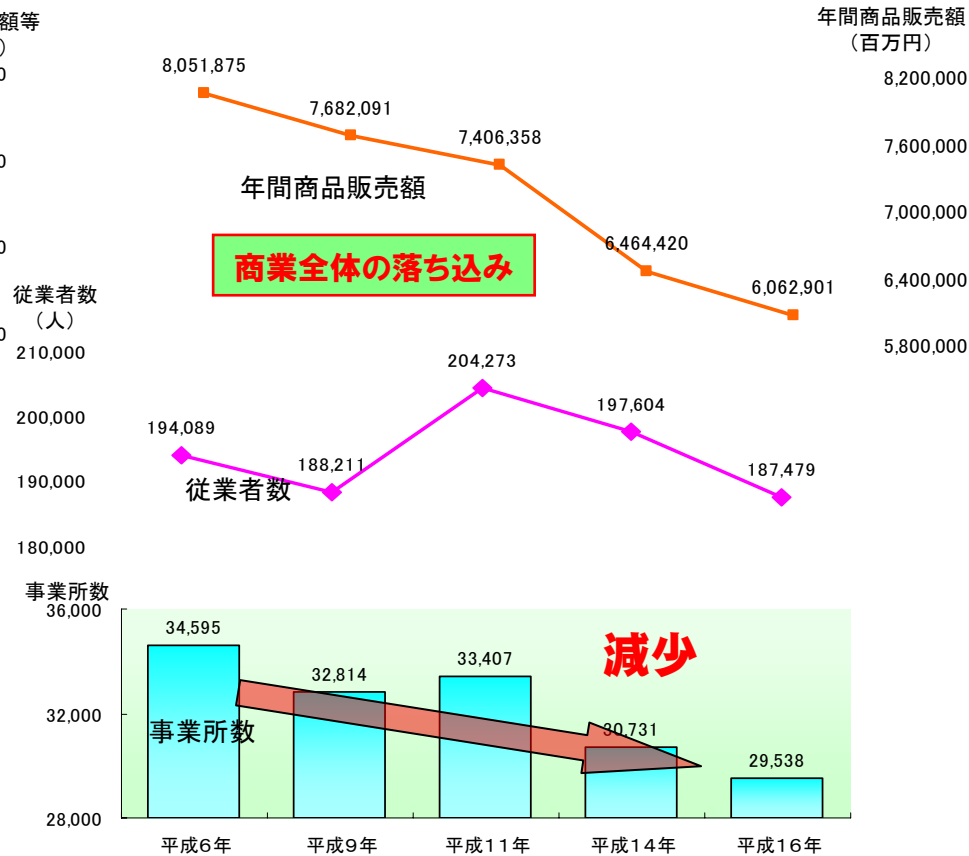
事業所数の減少と従業者数の増加の背景には、事業の集中化と立地条件の選択があり、**中山間地域等の産業離れが進んでいる**

立地条件のよいところに
産業を集中化



図：工業の推移 平成19年版ながの県勢要覧(長野県)

商業全体の落ち込み



図：商業の推移 平成19年版ながの県勢要覧(長野県)

中山間地域へ産業を呼び戻し地域活力の活性化を図ることが課題

○ 観光資源と地域活力

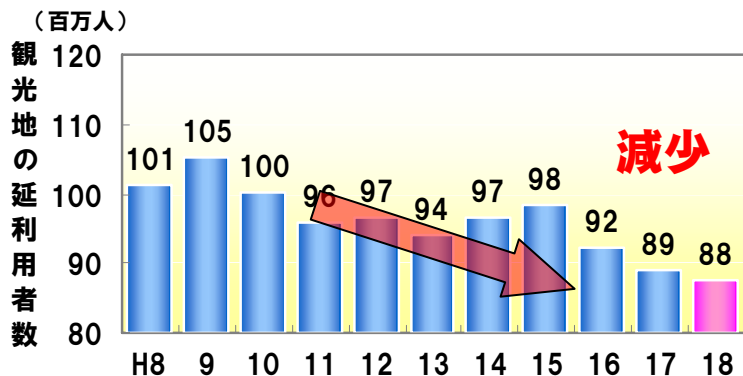
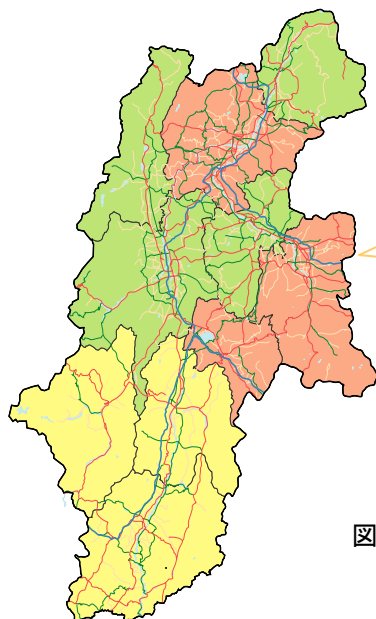


図: 長野県内の観光地利用者数の推移
観光地利用者統計調査結果(長野県)



広い県土に観光地が無数に存在。
観光客の減少が県土全体の活力の低下につながる。

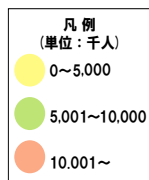


図: 地域別の観光地利用者数【長野県】
H19主要事業【国土交通省・長野県】

- 県内観光地の利用者数がこの10年で約18万人の減少
- 県内観光地の利用者数は平成15年度から大幅に減少

観光やレジャー面への貢献

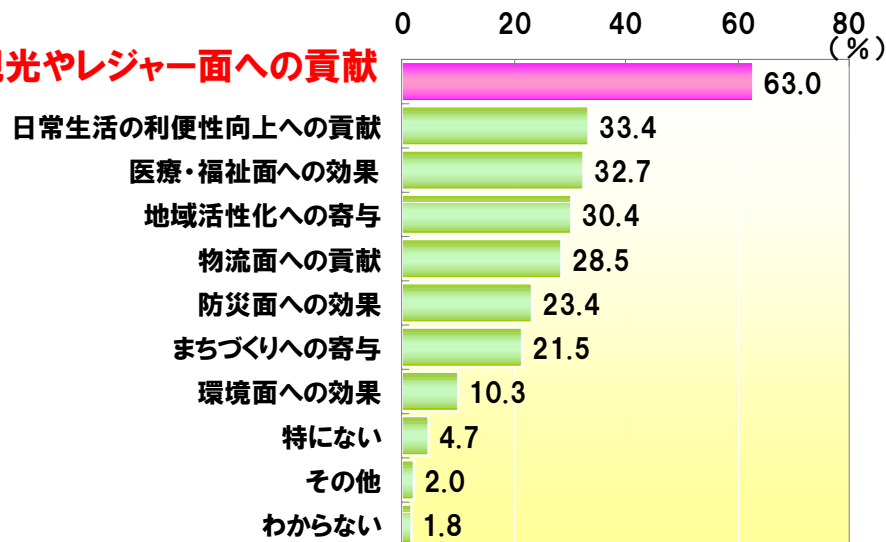


図: 高速道路の改良により期待する効果
(道路の満足度と今後のあり方に関するアンケート調査【JAF】)

「観光やレジャー面への貢献」として
道路整備が期待されている

観光資源を活用し地域活力の活性化を図ることが課題

○ 救急医療への搬送条件の不足

救命救急医療機関への搬送条件が不足

複数の救命救急センターを持つ地域がある一方最寄りの救命救急センターまで長時間の搬送を要する地域もある

収容所要時間を短縮し、高齢化が進む中、**高齢者の救急搬送条件を改善する必要性が高い**

救命救急センターまで
長時間の搬送を要する

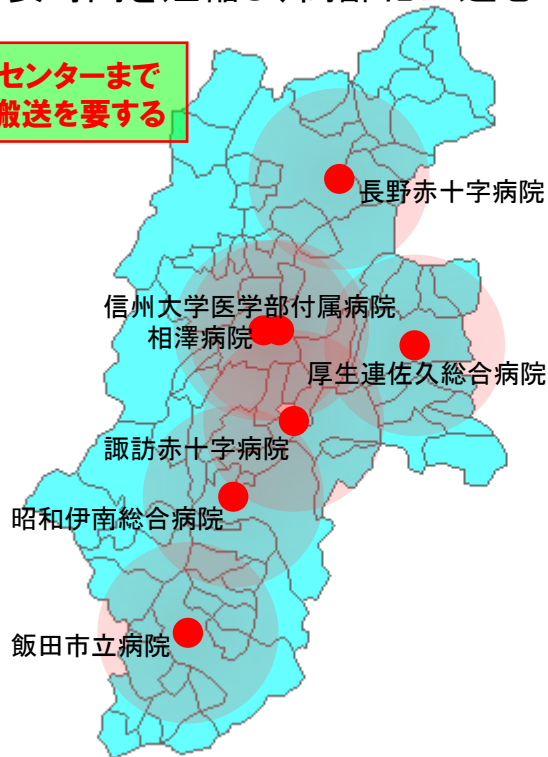


図:救命救急センター位置

収容所要時間30分以上が
全体の42.1%

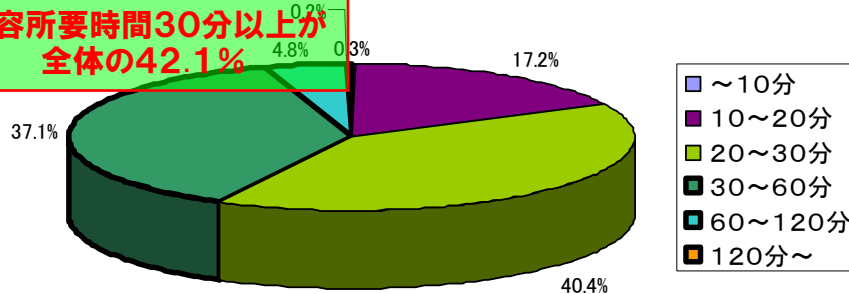


図:収容所要時間別搬送人員数(平成18年中) 第5次長野県保険医療計画(長野県)

救急搬送者の52.8%が
老人65歳以上

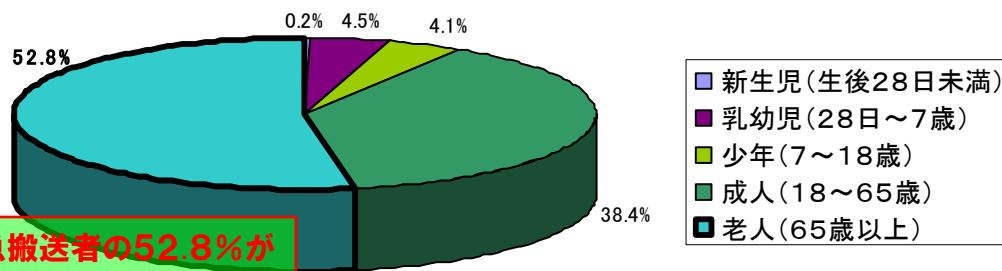


図:年齢区分別搬送人員数(平成18年中) 第5次長野県保険医療計画(長野県)

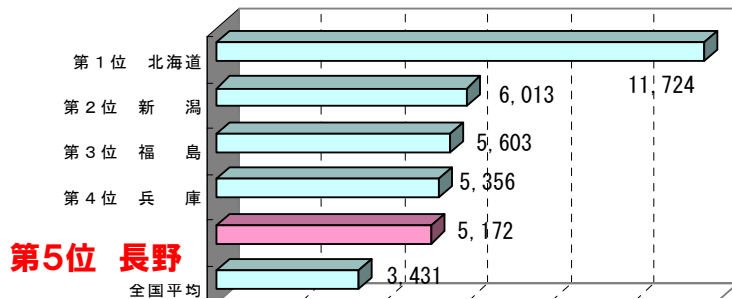
高齢化の進行で救急医療への搬送条件の改善が課題

○ 道路整備が遅れている長野県

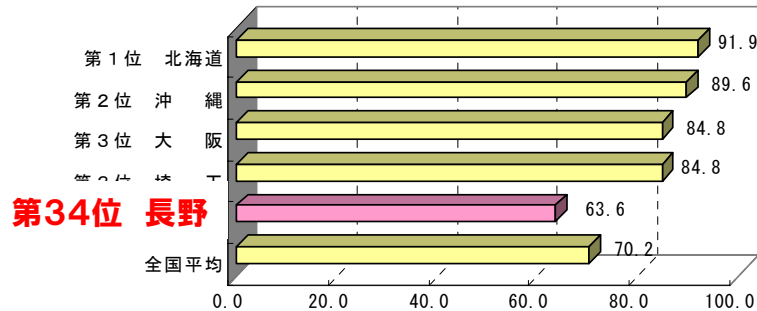
長野県の国・県道は5,172kmと、全国で5番目に長い道路延長

改良率は63.6%と、全国平均の70.2%を下回り、全国で34番目整備が不足している延長が非常に長い8県に隣接する中で、6県が長野県より整備水準を上回る

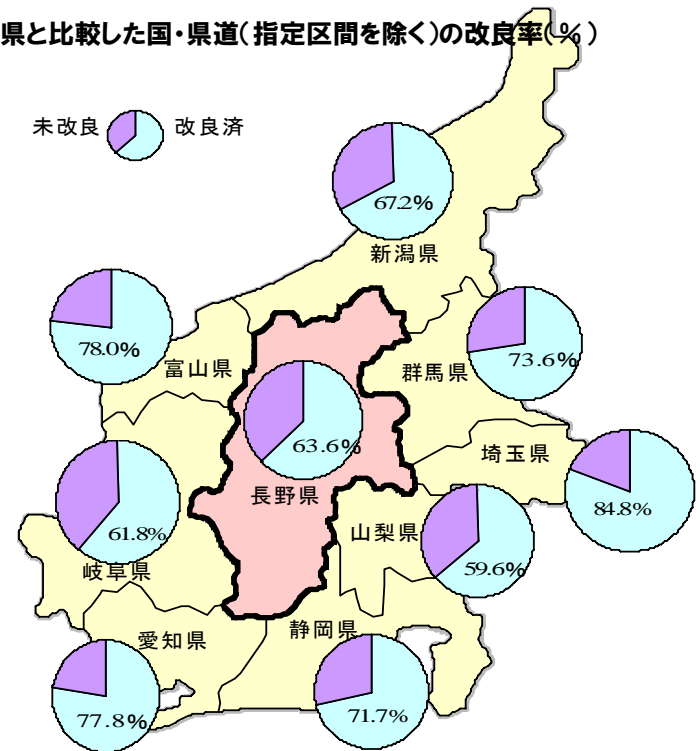
国・県道(指定区間を除く)の道路延長(km)



国・県道(指定区間を除く)の改良率(%)



近県と比較した国・県道(指定区間を除く)の改良率(%)



国・県道の長さは全国で5番目だが改良率が34番目と低い

資料:道路統計年報2007(平成18年4月1日現在)
注)改良率は2車線以上で有料道路を含んだ数値

○ 長野県内市街地での低い歩道整備率

- ・長野県内の都市部の平均歩道幅は全国的に見えても狭く、未整備区間や2.0m未満の整備水準の区間が多く存在
- ・市街地の歩道整備状況が悪く、魅力あるまちづくりを支える道路整備が遅れている

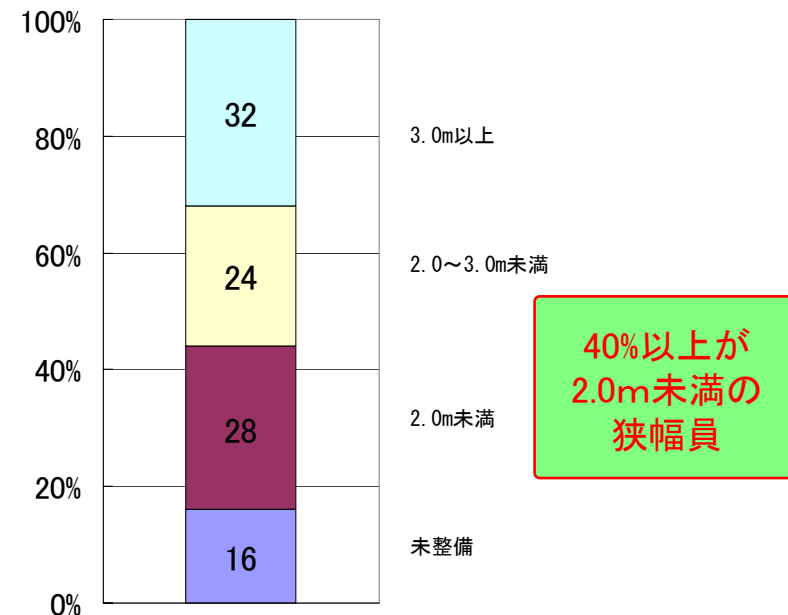
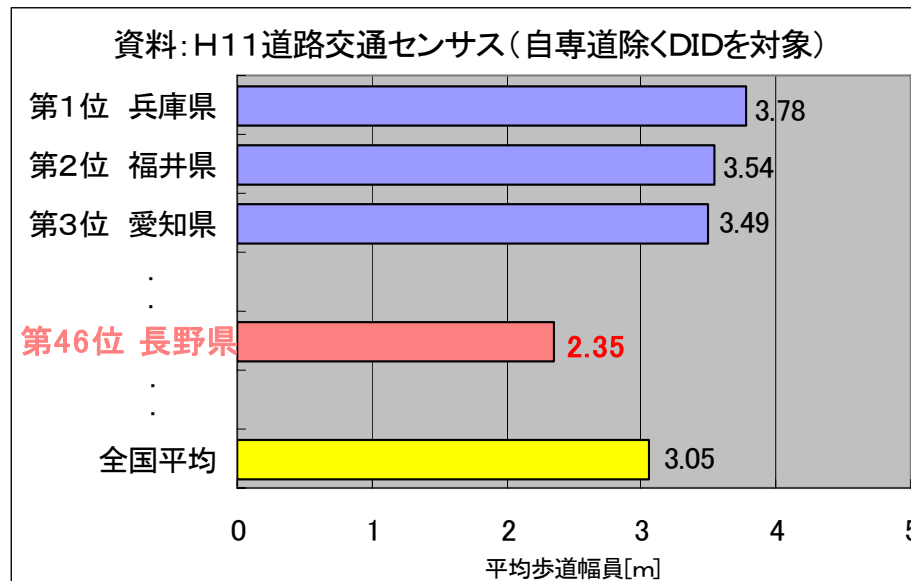


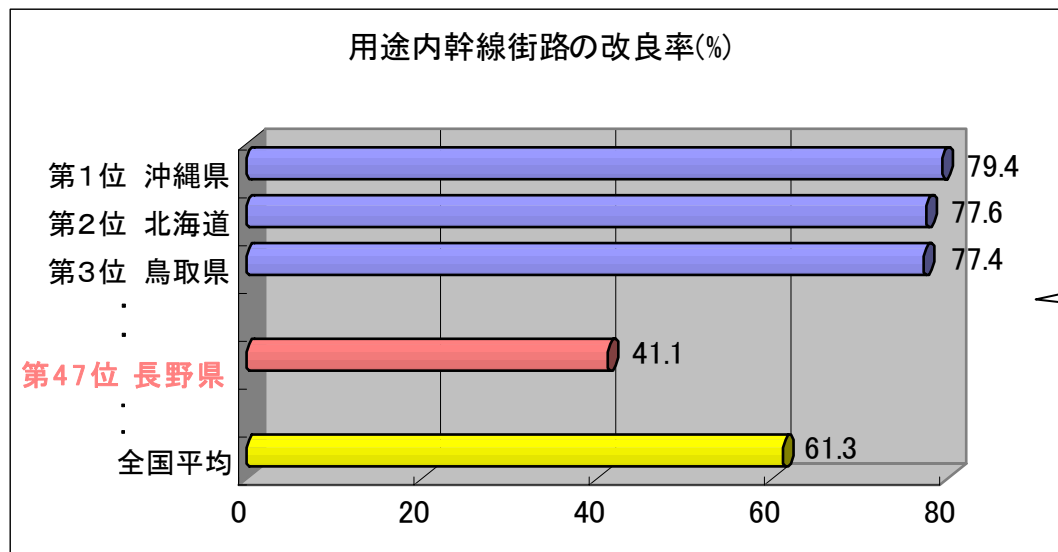
図: 長野県内歩道幅員別延長構成比
【資料: H17道路交通センサス(自専道除くDIDを対象)】

○ 県内の都市計画道路の整備水準は全国で最下位

■ 都市計画道路の改良率

○長野県は、都市計画道路の改良率が全国平均に比べ著しく低い状況にあります。特に用途内の幹線街路の改良率は全国最下位となっており、全国平均に対して20ポイントもの差があります。長野県の年間の改良率の上昇率が0.5%程度とすると、現在の全国水準に対して20年立ち遅れている状況といえます。

○これは、県土が広く、都市が点在しているため、計画延長が長く、地形が平坦でないなど改良コストがかかることも要因と考えられます。



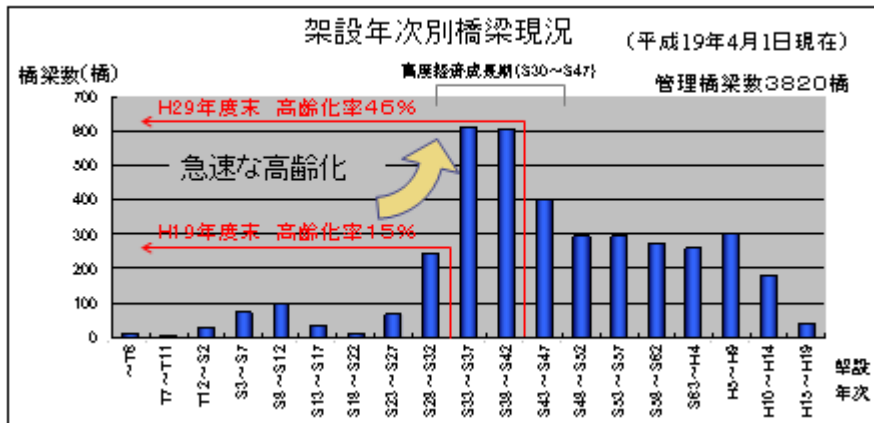
全国最下位!

【出典：平成19年(2007年)都市計画年報(国土交通省 都市・地域整備局)より算出】

- 長野県内で架橋後50年以上の橋梁は10年後には約半分に急増
- 損傷がある橋梁は1000以上

- ・ 長野県が管理する橋梁の高齢化と劣化が進んでいます。
- ・ 建設後50年を経過する**高齢化橋梁は現在15%を占め、10年後には46%に急増**します。
- ・ **損傷がある橋梁は1029橋あり、全体の27%を占めます。**
- ・ 計画的な維持管理が求められています。

- ・ 平成20年6月に「長野県橋梁長寿命化修繕計画」を策定
- ・ 損傷が確認された1029橋の修繕には318億円要する
- ・ 今後5箇年、10箇年、15箇年に修繕する橋梁に分類済
- ・ この計画に従い修繕を進める



桁の損傷



床版の損傷



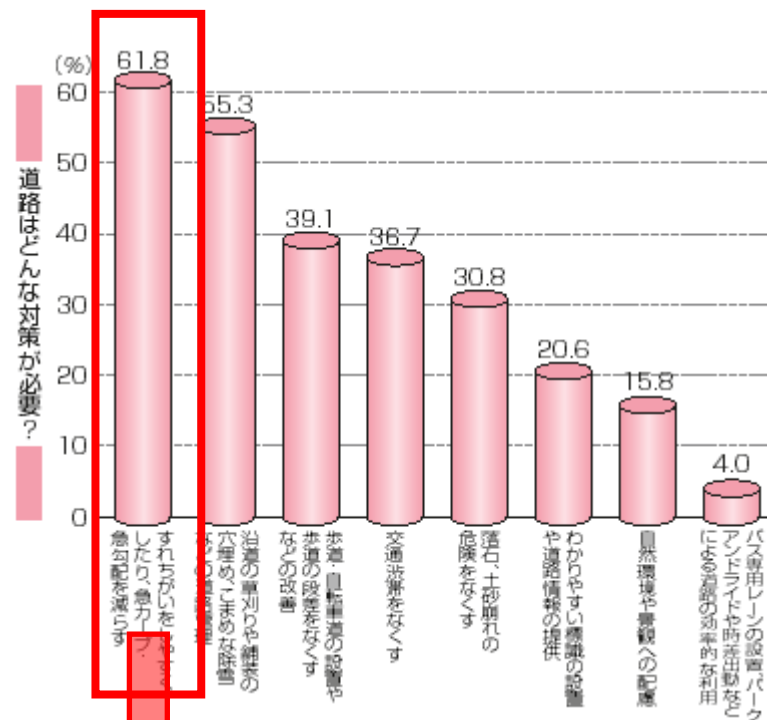
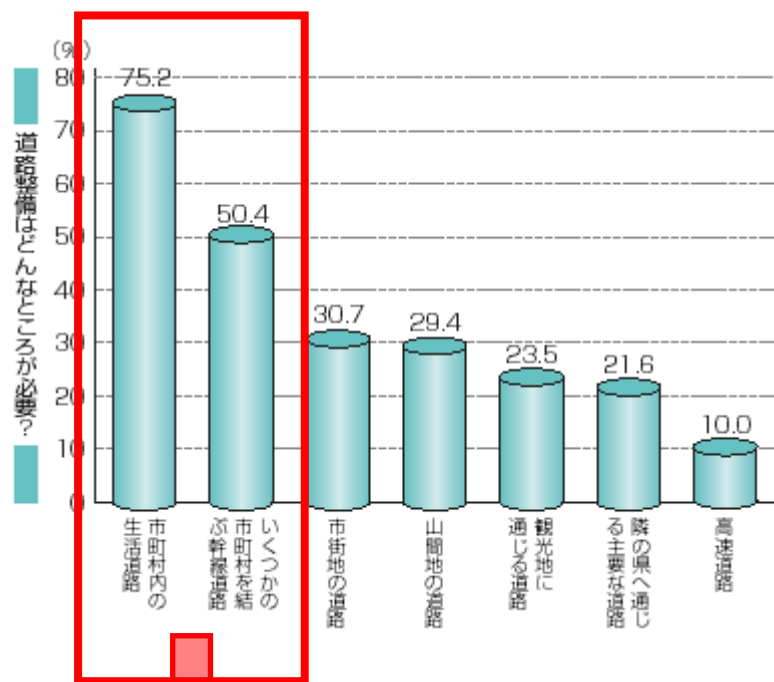
〔修繕例〕床版を補修し長寿命化を図ります



床版のひび割れが拡大しないように炭素繊維シートを張ります

○ 生活に密着した道路が不足する長野県

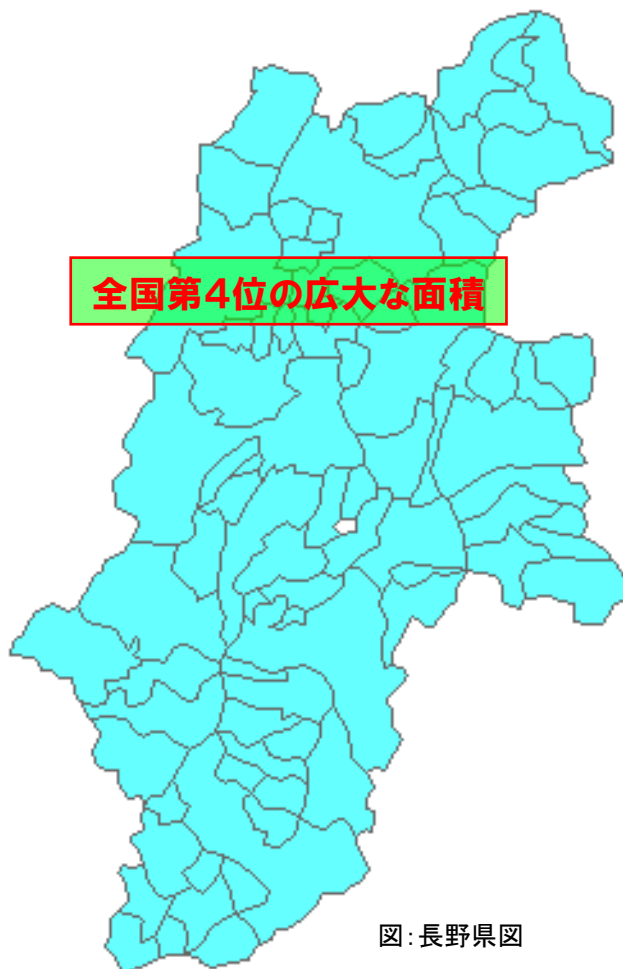
- ・県民の4人のうち3人は「市町村内の生活道路」の整備を強く望んでいる
- ・また2人に1人が「いくつかの市町村を結ぶ幹線道路」の整備を望んでいる
- ・普段の生活で感じるすれちがいや急カーブ・急勾配に対する対策が望まれている



生活に密着した道路が長野県には不足

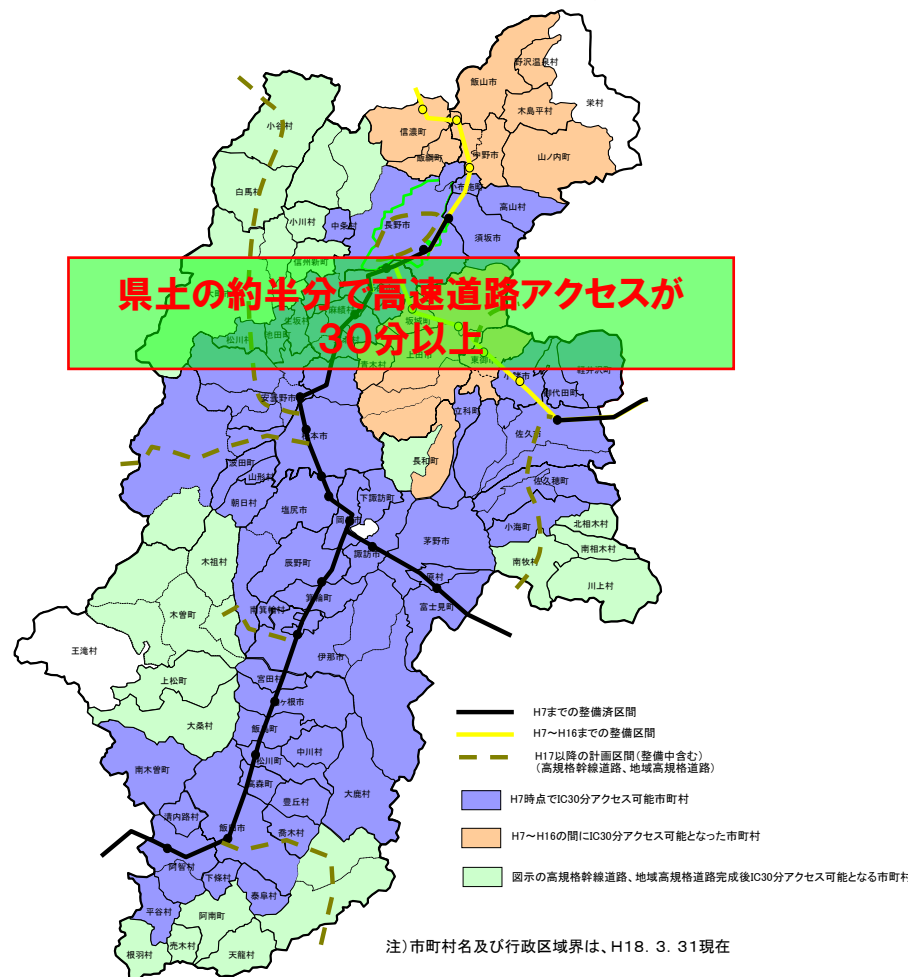
○ 広大な県土と急峻な地形

長野県は**全国第4位の広大な面積**を有し、日本の屋根と呼ばれる標高3000m前後の高山が四方を囲む他、**数々の山地で県土を分断しているため、高速道路アクセスなど移動性が悪い**



図：長野県図

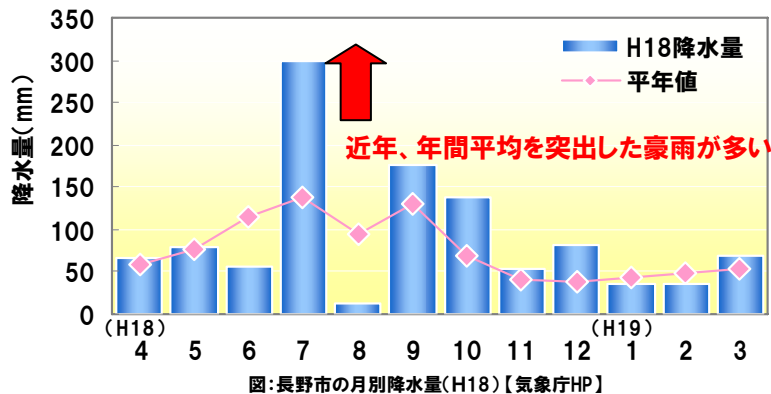
図 高速道路インターへの30分アクセス可能圏域の変化



注) 市町村名及び行政区区域界は、H18. 3. 31現在

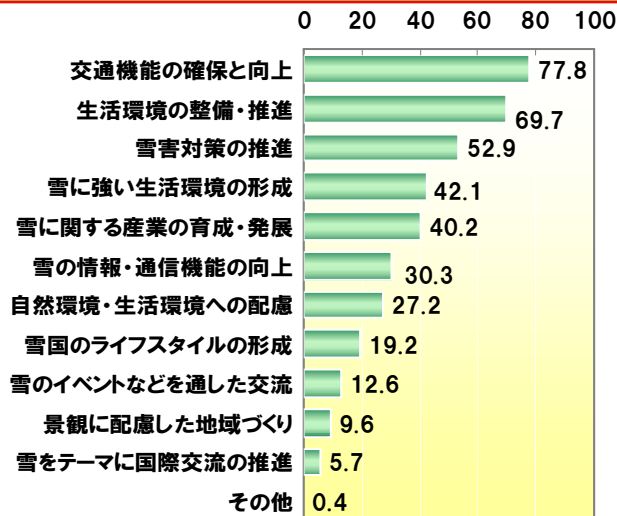
○ 豪雨・豪雪の多い長野県

雪の多い地域に住んでいるため、**交通機能の確保と向上などの克雪に関する要望が強い**
 1年間の道路の通行止が半年以上の地域も広く、交通機能の確保と向上が求められている

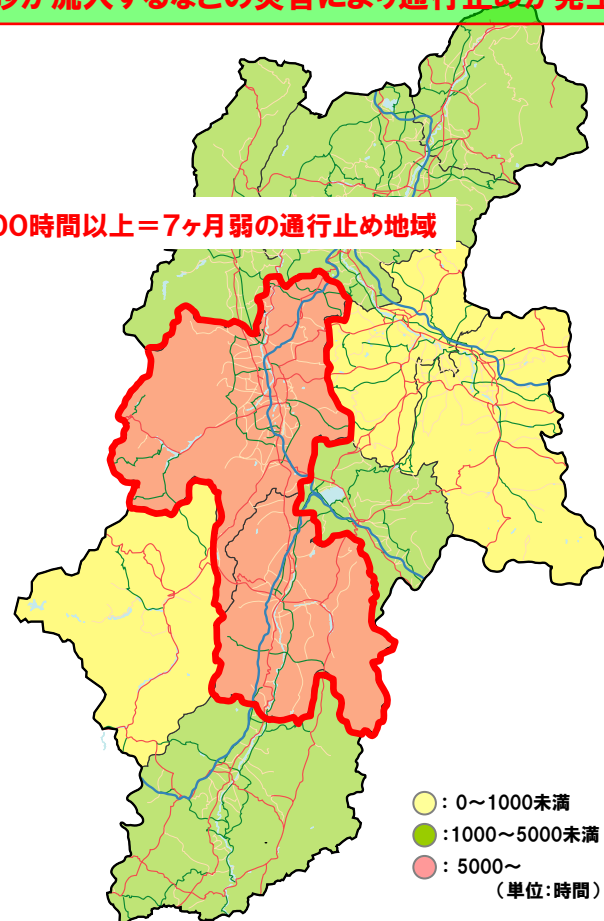


平成18年7月に、長野県の広範囲で豪雨が発生し、道路に土砂が流入するなどの災害により通行止めが発生。

県民は、「交通機能の確保と向上」、「生活環境の整備・推進」、「雪害対策の推進」など克雪に関する要望が強い。



5000時間以上=7ヶ月弱の通行止め地域



○ : 0~1000未満
 ● : 1000~5000未満
 ● : 5000~
 (単位:時間)

図:H18通行止め時間【国土交通省・長野県】

※4つまで回答
 回答者数261人
 図:雪対策に関するアンケート【長野県HP】

○ 豪雨・豪雪の多い長野県

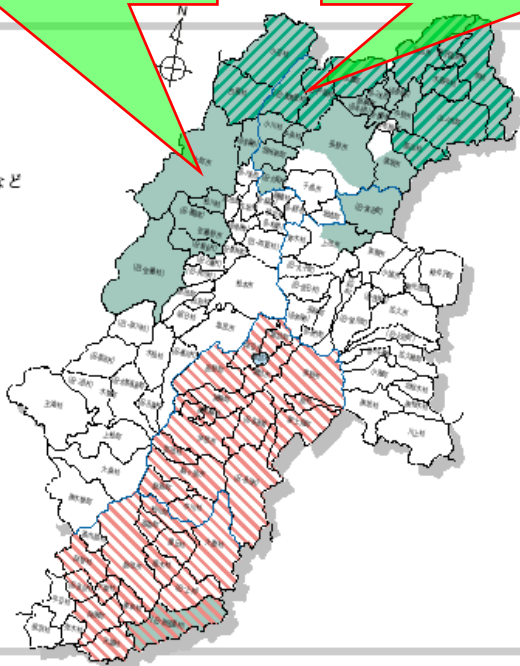
- ・ 県の全域が雪寒地域の指定を受けている
- ・ 県の約3分の1の人口、**県土の約半分を積雪地域**が占める
- ・ **県土の約3分の1が豪雪地域と、雪が非常に多い**

豪雪地域は県土の約1/3
(4,588km² 34%)

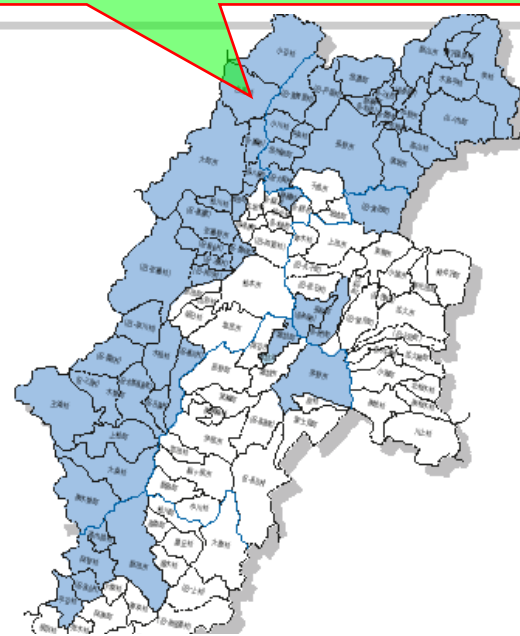
特別豪雪地域も14%
(1,863km² 14%)

積雪地域は県土の約半分
(7,370km² 54%)

- 豪雪地帯
(9市4町9村)
根拠法：豪雪地帯対策特別措置法
- (特別豪雪地帯)
飯山市、山ノ内町、木島平村、白馬村など
2市2町6村
根拠法：豪雪地帯対策特別措置法
- 地震防災対策強化地域
(6市8町11村)
根拠法：大規模地震対策特別措置法



- 積雪地域
(11市11町16村)
根拠法：積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法
(寒冷地域は県内全域)



参考)

- 積雪地域 2月の積雪の最大値の累年平均が50センチ以上
- 寒冷地域 1月の平均気温の累年平均が0℃以下

区分	市町村数				面積	
	市	町	村	計	km ²	%
寒冷地域	19	25	37	81	13,562	100
積雪地域	11	11	16	38	7,370	54
豪雪地域	9	4	9	22	4,588	34
特別豪雪地域	2	2	6	10	1,863	14

面積は平成16年10月1日現在

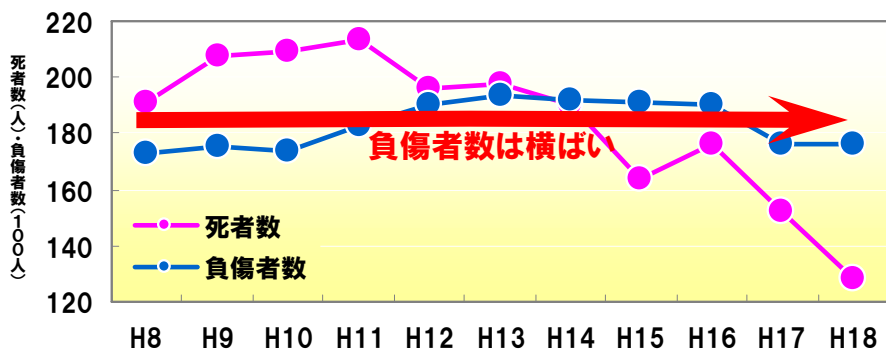
■ 安全・安心や環境に対する意識の高まり

○ 事故の約6割は国県道で発生している

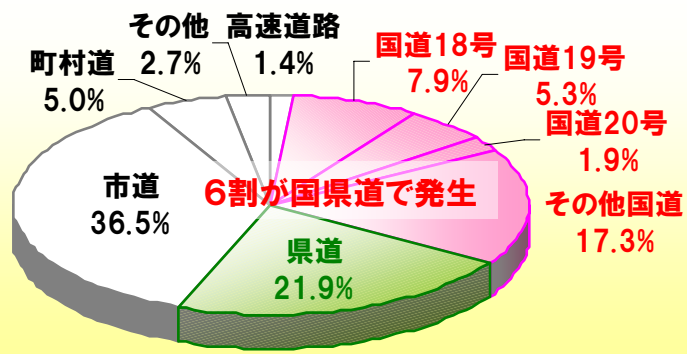
近年、交通事故による死者数は減少傾向にあるものの、負傷者数は横ばいの傾向。

全事故の約6割が国県道で発生しており、国県道の安全対策が急務である。

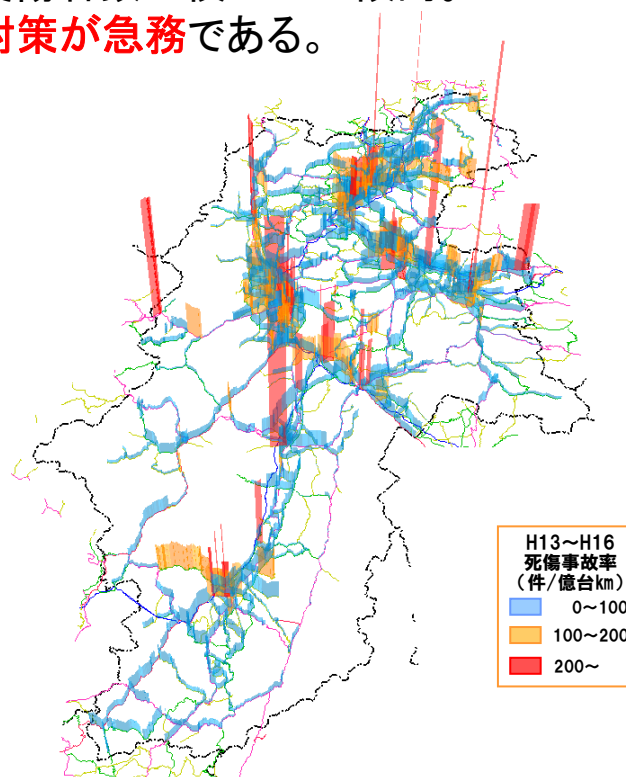
県内の交通事故死者数は減少傾向にあるものの負傷者数は横ばい



図：事故発生状況の推移【長野県警察HP】



図：道路別の事故発生状況(H18)【長野県警察HP】



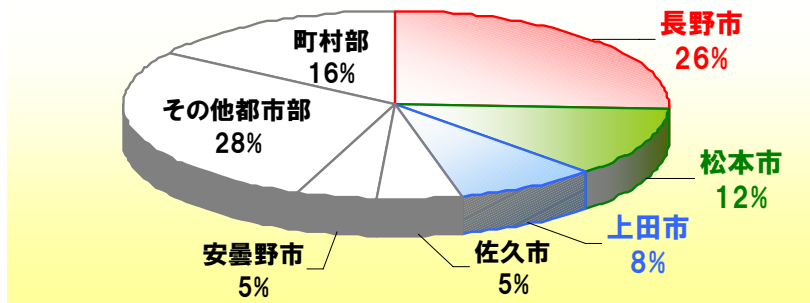
図：死傷事故率【H13~H16交通事故統合データ】

**事故の約6割は国県道で発生
県内幹線道路沿いに事故率が高い**

○ 県内の交通渋滞は都市部で多く発生している

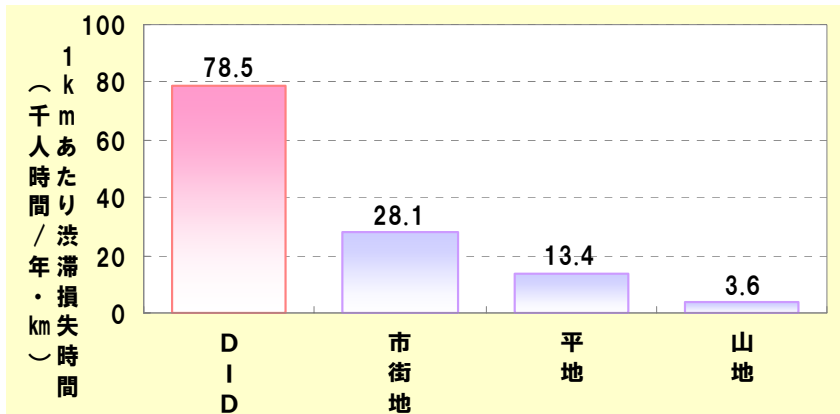
交通渋滞は都市部で多く発生しており、交通渋滞により経済損失が発生している

◇ 渋滞の約4割は、長野・松本・上田の各都市に集中 ◇

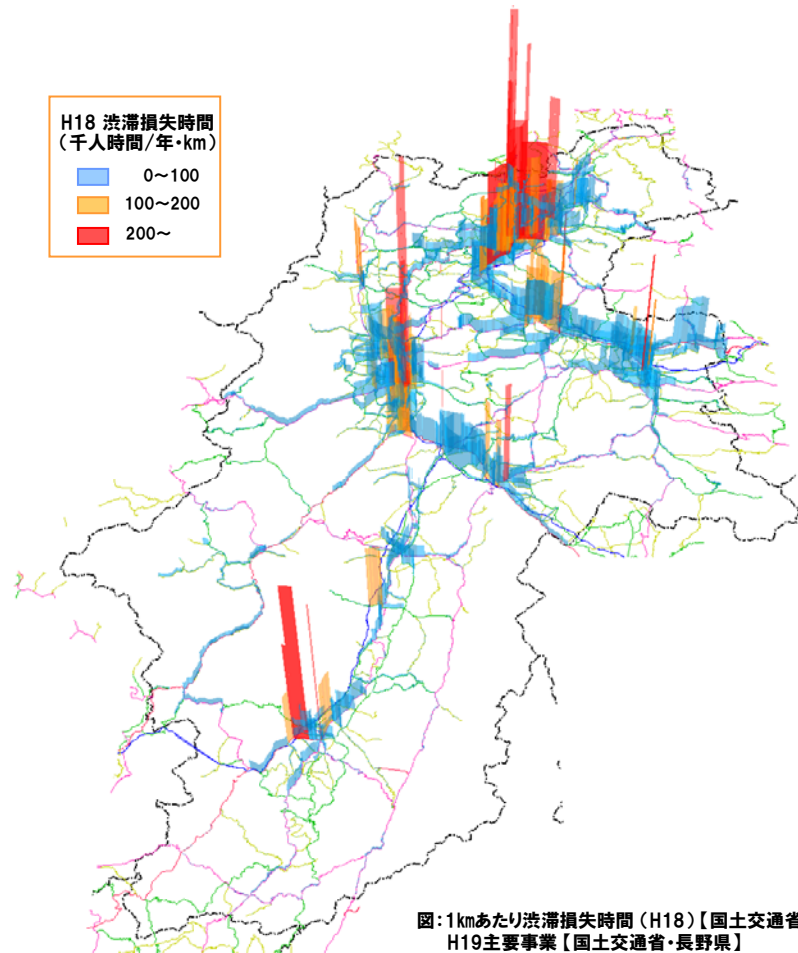


図：都市別の渋滞損失時間 (H18) 【国土交通省・長野県】

◇ 渋滞損失時間は、DID区間において最も高い ◇



図：沿道状況別の渋滞損失時間 (H17) 【国土交通省】



図：1kmあたり渋滞損失時間 (H18) 【国土交通省】
H19主要事業 【国土交通省・長野県】

◆豊かな自然と共に生きる長野県

長野県は豊かな森林や清らかな水、四季の変化に富んだ美しく豊かな自然環境に恵まれています。これらは暮らしやすさや観光などの長野県の魅力に深く関わる資源の一つであり、今に生きる人々が守り、更正に引き継いでいかなければならない大切な財産です。

このため、あらゆる面で常に自然と人との共生や調和に配慮した先進的な県を目指すとともに、健全で豊かな自然の恵みを次代にも継承することのできる持続可能な社会を構築し、本県の魅力を県内外はもとより、世界に向けて発信し続けることが必要です。

また、少子高齢化や人口流出により中山間地域や農山村の衰退が懸念される中で、地域が持つ多面的機能を、未来に向けて維持し、継承していくことが重要です。

(対応する道路施策 ～誰もが快適で暮らしやすいまちづくりの推進～

○ 環境との共生 ○ 機能的でうるおいのある都市環境)

◆力強い産業が支える活力あふれる長野県

経済が低迷する長野県では、県民の暮らしや生活の糧として産業を活性化させ、経済の再生と持続的な発展を図ることに早期に取り組む必要があります。そのため、これからの産業を担う意欲ある人材の育成、創業や就業の支援を増進するとともに、グローバル化の進展を本県産業の飛躍のチャンスと捉え、高付加価値化、新分野開拓、販路拡大をさらに推し進め、特に本県経済の牽引役となっている製造業の重点的な活性化、すそ野の広い観光産業の活性化を図る必要があります。

さらに、活力ある産業社会を支える人材を育てるため、雇用の確保を図り、ワークバランスを保ちながら能力を発揮できる、働きやすい労働環境をつくることが重要です。

(対応する道路施策 ～地域の活力を高める信州の交通基盤の整備～

○ 産業支援 ○ 観光振興 ○ 信州文化の醸成 ○ 交流・連携の強化)

◆安全・安心な暮らしをつくる長野県

本格的な少子高齢、人口減少の次代を迎え、将来への不透明感が広がる中で、安全で安心な暮らしを求める意識、人と人との支え合いや地域コミュニティの重要性に対する意識が一層高まる中、誰もが健やかに安心して暮らせる社会を築いていくことが重要です。

このため、保険・医療・福祉が連携して、誰もが健康長寿を享受し、共に安心して心豊かに暮らすことができる社会を造る必要があります。

また、県民の生命と財産を守り、安全な生活を確保するため、ハード・ソフト両面からの積極的な減災対策や、平穏な暮らしを脅かす犯罪のない社会づくりの推進が欠かせません。

(対応する道路施策 ～安全で安心して暮らせる県土づくりの推進～

～未来を見据えた維持管理と社会資本ストックの有効活用～

○ 安全な生活環境の創造 ○ 信頼できる県土づくり ○ 未来を見据えた維持管理 ○ 地域を支え守る人々の活躍)

◆未来を切り拓く人を育む長野県

将来にわたって豊かで活力有る地域をつくっていくための基本は「人づくり」にあります。次代を担い、地域を担う子どもたちを育てていくためには、その持てる個性や能力を伸ばし、確かな学力とともに、新しい時代を切り拓いていく知恵を身につけること、豊かな人間性・社会性や生きる力を育むこと、心身の健康を推進することが重要です。

そのためには、学校と家庭や地域が一体となって、社会全体で心豊かでたくましい子どもたちの育成に取り組んでいく必要があります。

また、自らの個性や能力を伸ばし、その成果を社会の中で生かして自己実現を図ることができるよう、生涯を通じて学べる環境づくりを進める必要があります。

◆市町村が主役の人が輝き地域が輝く長野県

地方分権次代において、県民の暮らしに最も身近な市町村が地域経営の主導的役割を担い、主体的に自らの責任のもとで活力ある地域を創造していくことが求められます。

また、多くの中山間地域や農山村を含めた、地理的・自然的・社会的条件が異なる多様な地域から構成される広大な県土を有する長野県が、各地域の実情に応じた均衡ある発展を続けるためには、県と市町村との信頼と納得のパートナーシップのもとに、市町村が地域経営の主役を担うのにふさわしい行財政基盤の強化や、市町村や住民が自主的・主体的に行う活力ある地域づくりのための活動を積極的に支援していくことが重要です。

一方、今後は一人ひとりが地域社会の一員として地域との関わりを深め、地域に誇りを持って、自分の個性や能力を発揮しながら、社会参加や社会貢献を図ることができる環境をつくることにより、地域社会全体の活力を生みだしていくため、生涯を通じて能力や価値観を活かすことができる社会づくり、ボランティア・NPOなどの多様な主体の活動や協働の促進が重要です。

さらに、県民の暮らしや産業などを支え、交流・連携により可能性を広げる交通基盤の充実が必要です。なお、中山間地域や農産層においては、生活・生産基盤、伝統文化など、総合的な地域作りの支援も重要です。

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や指標等)

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や指標	○ その他(該当する事業等)
◆安全で安心して暮らせる県土づくりの推進			
<p>急峻な県土と広く分布する脆弱な地質、近年頻発する自然災害等の現状を踏まえ、住民が安全で安心して暮らせるため、ハードとソフトが一体となった総合的な減災対策を着実に進めます。</p>			
○安全な生活環境の創造			
・交通事故削減のための環境を整備し、生活の安全性を向上する			
4-1	木曾川右岸道路	事故による通行止めが頻発する国道の代替路を整備 危険な通学路に歩道を整備 ボトルネック橋梁の解消 イライラ・ハラハラ箇所を策定して情報提供	・バイパス整備による交通流の分散 ・歩道と自転車道の分離 ・交差点改良、線形改良 ・危険箇所等の情報提供 (その他の事業) ・交通安全施設の整備 ・交差点改良、線形改良
4-2	(国)141号 南牧村 海尻		
4-3	(一)内川姨捨(停)線 千曲市 冠着橋		
4-4	イライラハラハラ箇所		
・渋滞を緩和し、円滑な交通を実現する			
4-5	(国)117号 長野市 青木島拡幅	長野市街地周辺の渋滞を解消 松本都市圏の渋滞を解消 社会実験で住宅地を連なって走る大型車を減らす	・道路の拡幅、右折レーンなどの設置 ・バイパス整備による交通流の分散 ・社会実験 (その他の事業) ・道路情報の提供
4-6	(国)147号 安曇野市～松本市 高家バイパス		
4-7	白馬長野有料道路		
・中山間地域が多い県内の救急医療搬送条件を改善する			
4-8	中部横断自動車道	高規格道路整備で救急医療搬送時間を短縮 高速道路のない地域の救急医療搬送時間を改善 落石で通行止めが頻発する道路を改善し救急医療を支援 急峻な山間地の道路を整備し救急車がすれ違える道路へ	・高規格道路の整備 ・高規格道路との連携 ・道路改築 ・道路拡幅 (その他の事業) ・高次医療施設と連結する道路整備 ・冬期道路管理の充実(除融雪)
4-9	松本系魚川連絡道路		
4-10	(主)松川IC大鹿線 中川村～大鹿村 滝沢		
4-11	(主)飯田富山佐久間線 飯田市 米峰		

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や指標等)

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や指標	○ その他(該当する事業等)
○信頼できる県土づくり			
・厳しい地形や気象条件を克服し、災害に強いネットワークを形成する			
4-12	中部縦貫自動車道	狭隘な交通支障区間を現道活用しながら早期に改善	・代替道路の確保整備
4-13	(国)158号 松本市 うすゆき橋バイパス	斜面崩落によるリダンダンシーの確保	・防災施設の整備、防災機能の強化
4-14	(主)豊野南志賀公園線 高山村 山田入	急峻な地形による落石から人と車を守る	・防災施設の整備、防災機能の強化
4-15	(主)松川IC大鹿線 中川村～大鹿村 滝沢	斜面からの落石から命を守る	・計画的な補修
4-16	(国)153号 高森町 下平跨線橋	損傷した橋梁を補修し災害に強い道路へ	・防雪対策
4-17	(主)飯山斑尾新井線 飯山市 上倉	堆雪帯をつくり豪雪地帯の冬期交通を確保	・バイパス整備による交通流の分散
4-18	(主)飯島飯田線 飯田市 切石～北方	飯田市街地の渋滞を解消	(その他の事業)
・ICTの活用で利便性を向上する			・防災情報システムの整備(道路情報の提供)
・緊急輸送路の信頼性を向上する			・凍雪害対策
4-19	(国)153号 辰野町 徳本水	河川の出水によるリダンダンシーの確保	・代替道路の確保整備
4-20	(国)148号 小谷村 柳瀬橋他	断層の多い県内の緊急輸送路に耐震の橋梁を	・震災対策

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や指標等)

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や指標	○ その他(該当する事業等)	
◆地域の活力を高める交通基盤の整備				
<p>県内外の交流と連携を促進し、県民の暮らしや産業を支え、県や市町村が行う様々な施策を実現するため、真に必要な交通基盤や道路環境の整備を進めます。</p>				
○産業支援	○観光支援			
・産業立地条件を向上させ、物流を効率化する				
4-21	中部横断自動車道	新鮮なレタスを届けるトラック輸送の支援 東部湯の丸ICから工業団地をつなぎ物流を効率化 高速道路へのアクセス時間の改善による地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路の整備 ・高規格道路との連携(アクセス道路、スマートIC) ・ICと産業拠点を結ぶ幹線道路整備(30分構想) (その他の事業) ・空港連絡道路の整備 	
4-22	(一)東部望月線 東御市 常田			
4-23	松本系魚川連絡道路			
・優れた観光資源の有効活用を支援する				
4-24	中部横断自動車道	首都圏から日帰りで信州の自然を満喫 観光道路の改善による観光支援 アクセス性向上による観光支援 中央道から上高地への近道 空港アクセス道路の整備により国内外からの観光を支援 軽井沢の渋滞を解消	<ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路の整備 ・代替道路の確保整備 ・ICと観光拠点を結ぶ幹線道路整備(30分構想) ・ICと観光拠点を結ぶ幹線道路整備(30分構想) ・空港連絡道路の整備 ・訪れやすい観光地への支援 (その他の事業) ・適切な案内標識や木製ガードレール 	
4-25	(国)158号 松本市 うすゆき橋バイパス			
4-26	(国)256号 清内路村 上清～黒川橋			
4-27	(主)奈川木祖線 木祖村 境峠			
4-28	(一)土合松本線 松本市 空港西			
4-29	(主)下仁田軽井沢線 軽井沢町 南軽井沢			
○信州文化の醸成				
・信州の文化を醸成する個性				
4-30	(主)飯島飯田線 飯田市 桜町～東和町	南アルプスの景観性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・道路景観への配慮(構造物、ガードレール、標識) ・電線地中化、情報BOXの整備 (その他の事業) ・風景街道 ・みちのえき ・街路事業 ・文化、歴史施設へのアクセス道路 	

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や指標等)

長野県

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や指標	○ その他(該当する事業等)
○交流・連携の強化			
・県外とのネットワークを強化する			
4-31	(国)152号 飯田市 和田バイパス	三遠南信自動車道と連携して中京地域と連携強化 県境付近の道路を快適にし愛知県との交流強化	・高規格道路との連携(アクセス道路、スマートIC) ・県境部交通支障箇所の対策 (その他の事業) ・空港、新幹線との連結道路 ・みちのえきやSAを利用した県のPR ・高規格道路の整備
4-32	(国)151号 阿南町 新野峠バイパス		
・生活圏間の交流条件を改善し、県内の連携を強化する			
4-33	(国)152号 飯田市 小嵐バイパス	交通不能区間を解消し静岡県との交流を 洪水時の水没による通行止めを解消 洪水時の水没による通行止めを解消	・交通不能区間の整備 ・異常気象時や冬期通行規制区間の解消 ・地域間連絡道路の整備 (その他の事業) ・高規格道路の整備 ・冬期道路管理の充実(除融雪)
4-34	(一)松代篠ノ井線 長野市 赤坂橋		
4-35	(国)406号 長野市～須坂市 村山橋		
・生活圏内の一体化を支援する道づくり			
4-36	(国)152号 飯田市 小道木バイパス	合併した市町村間の連携を強化 合併した市町村間の生活圏を構築	・地域間連絡道路の整備 ・地域間連絡道路の整備
4-37	(一)豊田中野線 中野市 笠倉～壁田		

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や指標等)

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や指標	○ その他(該当する事業等)
◆ 誰もが快適で暮らしやすいまちづくりの推進			
人口減少や少子高齢化を迎え、誰もが快適で暮らしやすいまちづくりの実現に向け、拡散型から集約型の都市構造への転換を進め、機能的でうるおいある都市環境の創出のための基盤整備を進めま			
○ 環境との共生			
・沿道環境や居住環境を改善する			
4-38	(国)254号 佐久市 中込～野沢	車による騒音を低減し住宅地の環境を改善 大型車が多い凸凹の路面を直し生活環境を改善 社会実験で交通騒音から沿道住民の眠りを確保	・排水性舗装(低騒音舗装) ・舗装補修 ・社会実験 (その他の事業) ・マイカー規制 ・過疎地域の支援 ・沿道の草刈りや穴埋めなどのこまめな維持管理
4-39	(主) 東御市 加沢		
4-40	白馬長野有料道路		
・信州の豊かな自然を保有し、自然と共生する			
4-41	(主)下仁田軽井沢線 軽井沢町 南軽井沢	パーク&ライド、CO2削減に寄与 CO2削減に寄与	・道路整備などによる地球温暖化への配慮 ・道路整備などによる地球温暖化への配慮 (その他の事業) ・志賀ルートなどの動植物への配慮 ・自然に配慮した施工 ・透水性舗装 ・バリアフリー
4-42	(主)長野真田線 長野市 小島田		
・人にやさしい、安らげる生活環境を実現する			
4-43	(主)長野上田線 長野市 塩崎	バイパス整備で住民の安全を確保 バイパス整備で住民の安全を確保 豪雪地帯の雪を溶かして円滑な交通を確保 廃線となった電鉄の代替えとなるバス路線を整備 信州の自然を楽しむドライブ みちのえき	・安全な道路の整備 ・バイパス整備による生活環境の確保 ・堆雪帯、融雪施設の整備 ・みちのえき(休憩施設) (その他の事業) ・自歩道、歩道の整備 ・植樹帯、公園(ポケットパーク)の整備(都市) ・コミュニティ道路の整備(都市)
4-44	(主)川上佐久線 佐久市 入沢～三分		
4-45	(国)148号 白馬村		
4-46	(一)中野飯山線 中野市 東笠原～越		
4-47	雷電くるみの里 みちのえき		

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や指標等)

長野県

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や指標	○ その他(該当する事業等)
<p>○機能的でうまいのある都市環境の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市の活力を支える都市内交通の円滑化 	<p>4-48 松本市 内環状道路 4-49 長野市 丹波島村山線・高田若槻線</p>	<p>放射・環状道路の整備 放射・環状道路の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バイパスや都市計画道路の整備 ・バイパスや都市計画道路の整備
<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の再生と都市機能の充実 	<p>4-50 仲町通線 茅野市 永明</p>	<p>中心市街地の再生と都市機能の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地
<ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心で快適なまちなか空間の創出 	<p>4-51 北長野通り 長野市 吉田</p>	<p>危険な踏切の解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切解消、歩道
<ul style="list-style-type: none"> ・都市内交通ネットワークの再構築 	<p>4-52 松本都市圏総合都市交通体系調査</p>	<p>都市内交通ネットワークの再構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・総合都市交通体系調査

今後の道路行政についての意見・提案

様式④
長野県

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や指標等)

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や指標	○ その他(該当する事業等)
◆未来を見据えた維持管理と社会資本ストックの有効活用			
<p>厳しい財政状況の下、長期的視点と明確な目標を持った維持管理により、一定のサービス水準を維持するとともに、既存の社会資本の有効活用を図ります。 また、住民と行政との協働や民間活力の導入による維持管理を進めます。</p>			
○未来を見据えた維持管理	<p>4-53 (一)塩田仁古田線 上田市 五加 4-54 (主)穂高明科線 安曇野市 常盤橋</p>	<p>昭和2年に架けた橋を計画的に架替 損傷した老朽橋の架け替え</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画的な橋梁の架替 ・損傷した老朽橋の架け替え (その他の事業) ・計画的な維持管理
○橋梁長寿命化修繕計画に基づく橋梁補修	<p>4-55 (国)153号 高森町 下平跨線橋 4-56 長寿命化対策</p>	<p>老朽化する橋梁の計画的な補修 急峻な地形にたくさん架かる橋の寿命を延ばす</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画的な補修 ・長寿命化対策
○地域を支え守る人々の活躍			<p>(その他の事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の協定 ・契約制度による迅速な対応 ・住民参加による道路計画 ・アダプトシステムによる維持管理 ・風景街道 ・信州ロード観察隊
◆地域を支え、地域を守る人々が活躍できる環境整備			
<p>地域づくりを担い、地域を支える建設産業の意欲と熱意ある取組を支援するとともに、健全な建設産業が活躍できる環境整備を進めます。</p>			

安全な生活環境の創造 ～事故による通行止めが頻発する国道の代替路を整備～

木曽川右岸道路

- ・ 代替路線のない国道19号は年平均24回と交通事故による通行止めが頻発している。
- ・ うち2時間以上の通行止めが16回あり、地域交通に大きな影響がある。

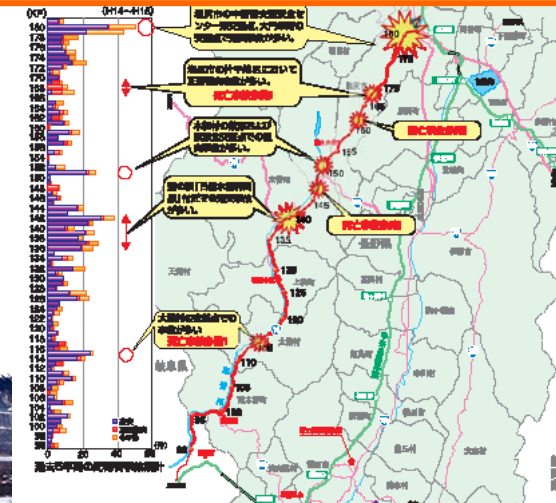
●国道19号にかかわる交通事故による通行止回数/時間

年度	回数	延べ時間	2時間以上通行止回数	2時間以上通行止総時間	最長時間(時、分)	備考
9	28	63	14	48	5:20	セミトレーラ/横転・横滑り
10	19	51	10	46	14:50	セミトレーラ/路外逸脱
11	14	38	9	34	5:35	大型貨物・観光バス/正面衝突/正面/死亡
12	35	101	26	96	6:00	大型貨物・大型貨物/追突/オイル漏れ
13	23	75	20	70	6:50	セミトレーラ/横転・横滑り
年平均	24	66	16	59	7:43	

資料：飯田国道事務所資料

交通事故による通行止めは年24回
うち2時間以上は16回

例えば...
平成20年9月15日
木曽町で乗用車と大型車の衝突事故
国道19号は5時間近く通行止め



至る所で交通事故が多発、迂回路線なし



国道19号と並走する木曽川右岸道路を整備することで、代替路を確保し安定した地域交通を確保

(国)141号 南牧村 海尻

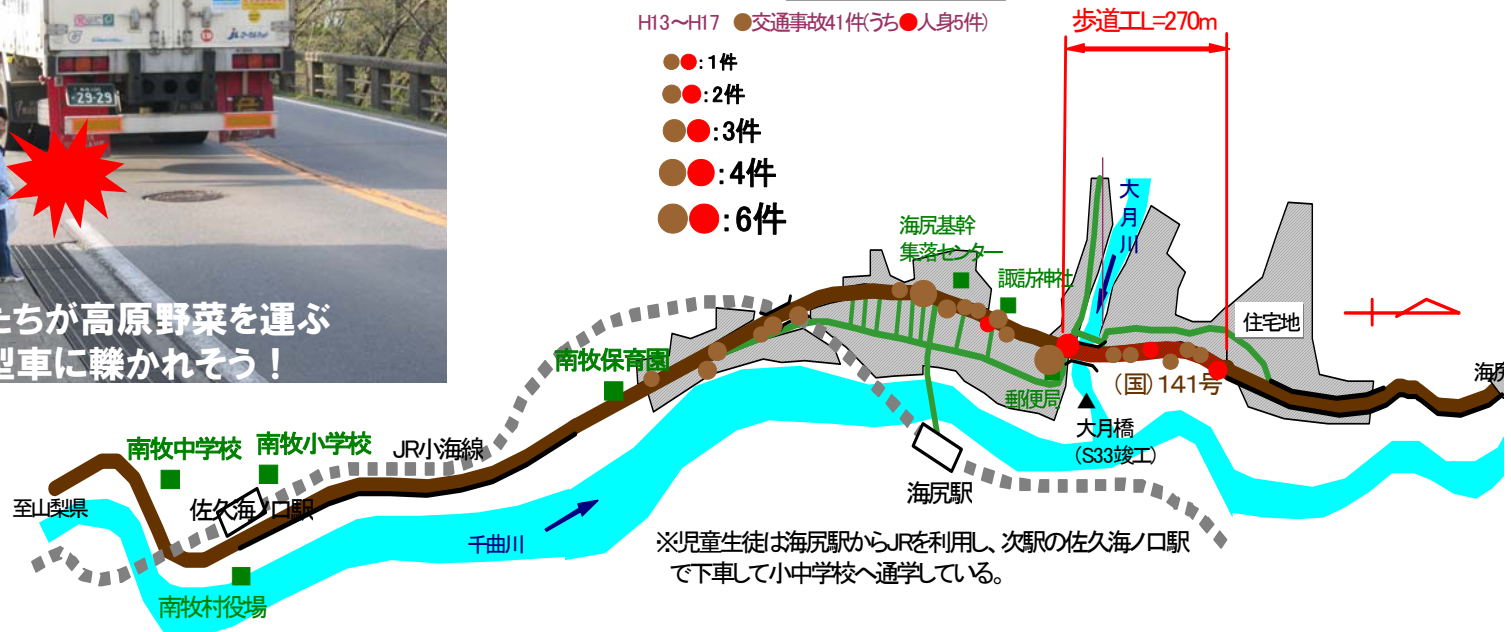
- ・(国)141号は、佐久地域と山梨県を結ぶ唯一の幹線道路であり、**周辺に国内有数の高原野菜の産地があるため、それを輸送する大型車の通行が多い。**
- ・南牧村海尻地区は**歩道がなく、道路幅員が狭いため、通学児童等歩行者が毎日危険にさらされている。**
- ・地域では5年間で41件もの交通事故が発生しており、うち**人身事故が5件と、子供たちが危険な状況。**



子供たちが高原野菜を運ぶ大型車に轢かれそう！

5年間で交通事故41件(人身事故5件)も発生する通学路

概要図



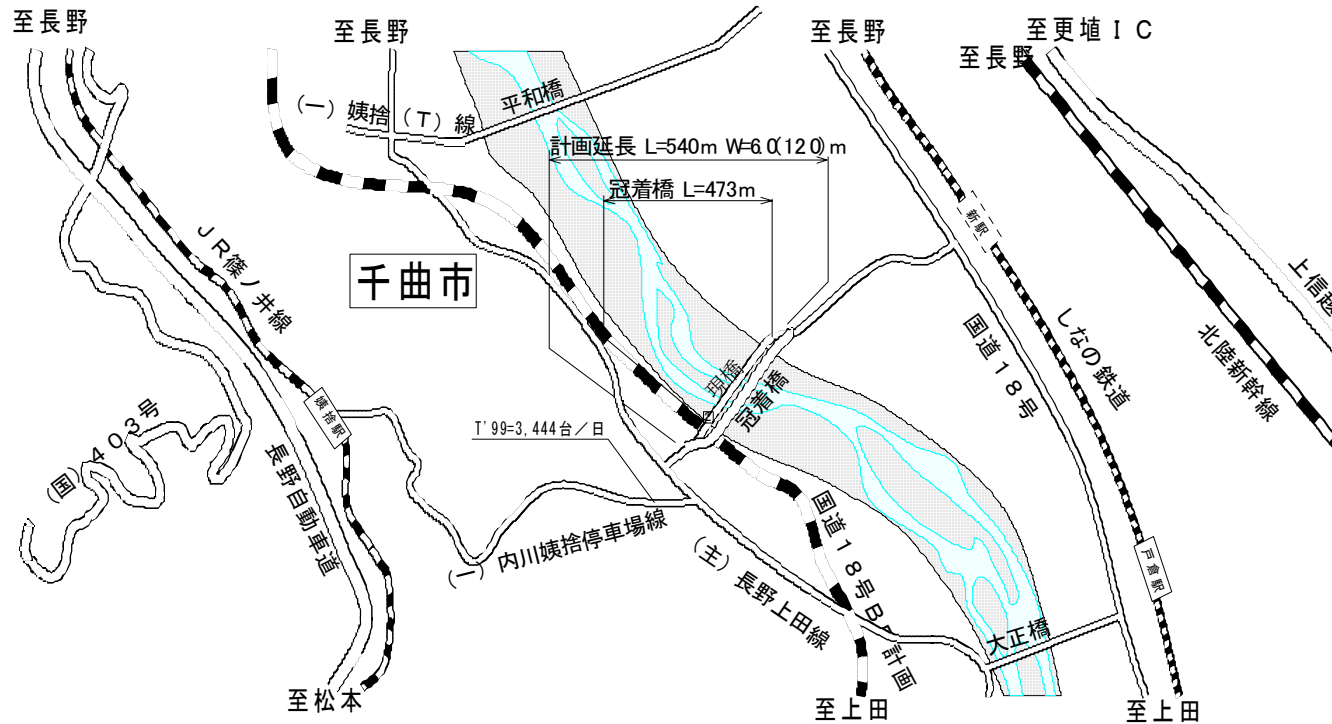
歩道整備で高原野菜を運ぶ大型車から子供たちが守られ、安全に通学することができる。

安全な生活環境の創造 ～ボトルネック橋梁の解消～

長野県

(一)内川姨捨(停)線 千曲市 冠着橋

- ・ (一)内川姨捨停車場線の冠着橋は、千曲市の千曲川左右岸を結ぶ橋梁であるが、過去の災害で部分的な架け替えを繰り返したため、幅員が3mから9.75mへ4段階に変化する特殊な橋梁となっている。
- ・ 特に左岸側の幅員3mの部分は普通車のすれ違いも困難なため、信号処理による片側交互通行となっており、通行のネックとなっている。
- ・ 千曲川右岸側の内川地区には、しなの鉄道の新駅の計画があり、交通量及び歩行者の増加が予想される。



信号処理による片側交互通行になっている橋



幅が狭く、片側交互通行になっています

橋梁整備により、信号処理による片側交互通行が解消され、交通が円滑になるとともに、自転車・歩行者が安全に通行することができる。

- 一定の指標や県民からの意見から、**イライラ・ハラハラする箇所が102箇所**も挙げられている

<長野県移動性・安全性向上検討委員会>

長野県内の道路を対象に、“イライラ”(移動性阻害)・“ハラハラ”(安全性要対策)箇所を抽出し、必要な対策を検討し実施することで、移動性・安全性の向上を目指しています。



<委員会の開催>

移動性・安全性に関する『評価指標』を設定し、パブリックコメントの結果を踏まえて、『“イライラ”・“ハラハラ”箇所』を選定しました。

第1回委員会 (H17.12.27開催)

> 箇所の選定の考え方について

第2回委員会 (H18.9.20開催)

> “イライラ”・“ハラハラ”候補箇所の抽出

第3回委員会 (H19.3.14開催)

> パブリックコメントの結果について
> “イライラ”・“ハラハラ”箇所の選定

パブリックコメントの実施

- 実施期間: 18.12.22～H19.1.31
- 実施媒体: パンフレット・インターネット (新聞・テレビによる広報も実施)
- パンフレット配布数: 10,000部
- 回収数: 1,030件 (パンフレット 912件) (インターネット 118件)

<“イライラ”・“ハラハラ”箇所の選定>

パブリックコメントの結果を踏まえて、“イライラ”箇所…52箇所 “ハラハラ”箇所…50箇所を選定しました。

“イライラ”・“ハラハラ”箇所が102箇所も選定された

<パンフレット・インターネットによる公表>

『“イライラ”(移動性阻害)箇所見える化プラン』

『“ハラハラ”(安全性要対策)箇所見える化プラン』を策定し公表しました。

“イライラ”箇所見える化プラン

“ハラハラ”箇所見える化プラン

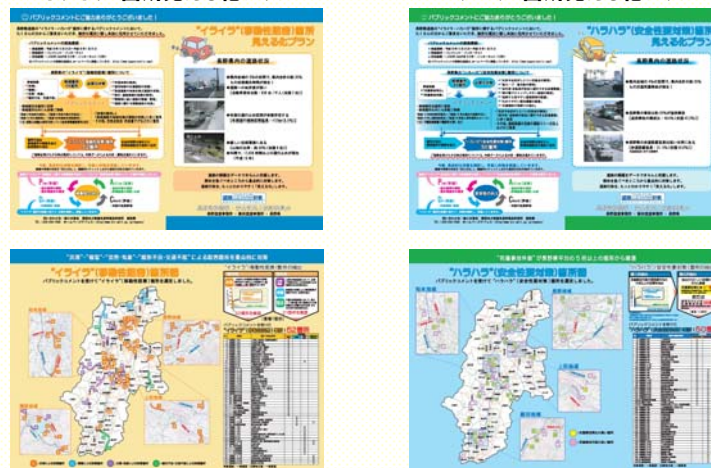


図: 見える化プラン公表資料 [長野国道事務所HP]

パンフレット・インターネットで箇所を公表し、知ってもらう

<対策の検討・実施>

選定した“イライラ”・“ハラハラ”箇所に対して、効果的な対策を検討し、解決を急ぐべき箇所から重点的に対策を実施していきます。



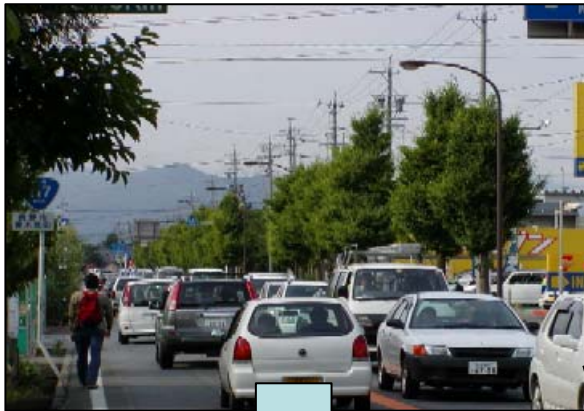
- “イライラ”・“ハラハラ”箇所を**事前に知ってもらう**ことで、ドライバーにゆとりができ**安全性が向上**
- “イライラ”・“ハラハラ”箇所を策定することで、効果的な整備ができる

安全な生活環境の創造 ～長野市街地の渋滞を解消～

長野県

(国)117号 長野市 青木島拡幅

- ・ (国)117号は長野市中心市街地を通過する重要な幹線道路であり、交通量が非常に多い。
- ・ 長野市青木島地区は**交通渋滞が頻発**しており、長野県内での**主要渋滞ポイント**になっている。
- ・ H17年度km当たり**渋滞損失時間**が576,269(人時間/年・km)となっており、**県内919区間中第3位**である。



概要図

平成17年度km当たり渋滞損失時間が576,269(人時間/年・km)で、県内919区間中第3位



道路整備により3車線が4車線に拡幅され、**交通渋滞が解消**

安全な生活環境の創造 ～松本都市圏の渋滞を解消～

長野県

(国)147号 安曇野市～松本市 高家バイパス

- ・ (国)147号は安曇野市～松本市街地を結ぶ重要な幹線道路であり、交通量が多い。
- ・ 安曇野市～松本市では**交通渋滞が頻繁**しており、長野県県内での**主要渋滞ポイント**になってしている。
- ・ H17年度km当たり渋滞損失時間が93,961(人時間/年・km)で、県内919区間中上位2割に位置している。



図4 梓橋24時間交通量の比較
国道147号現道

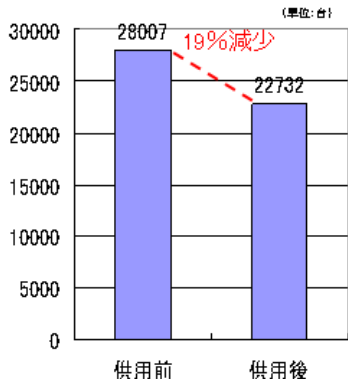
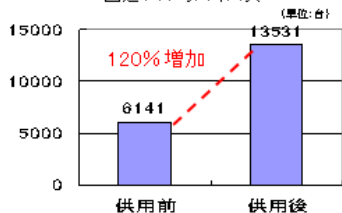
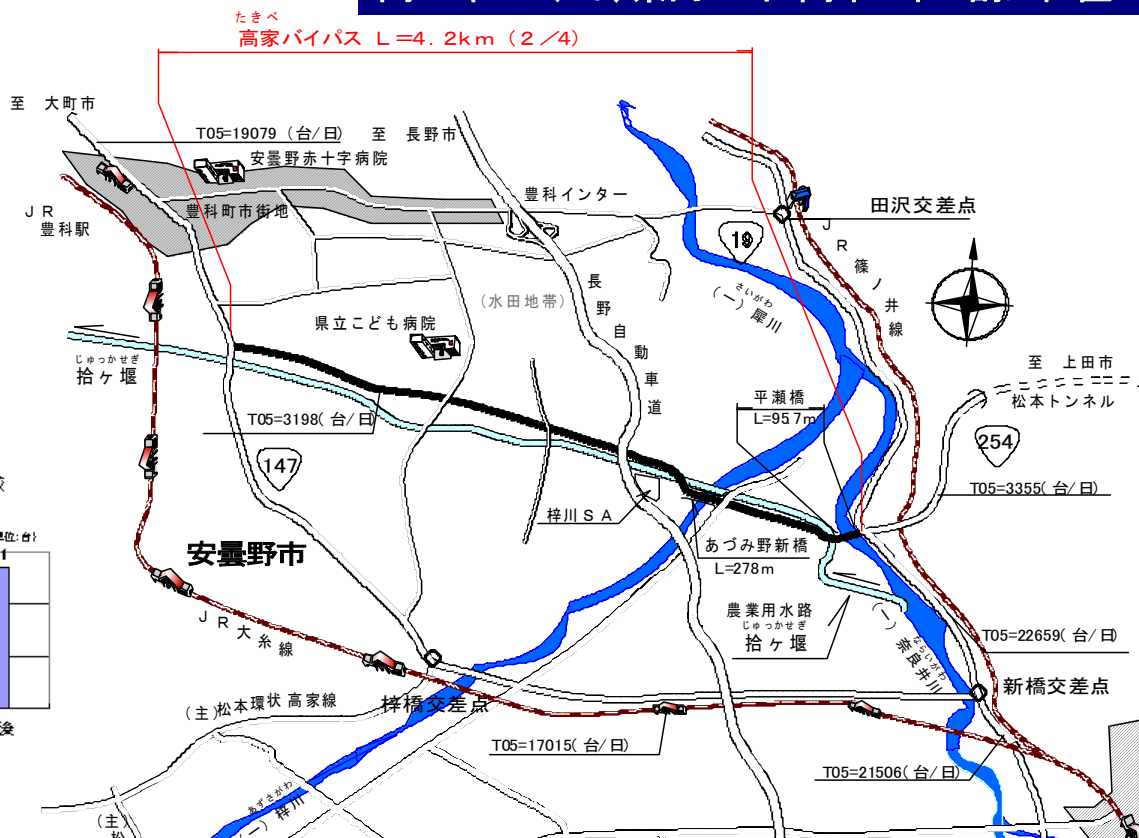


図3 平瀬橋24時間交通量の比較
国道147号バイパス



概要図

平成17年度km当たり渋滞損失時間が93,961(人時間/年・km)で、県内919区間中上位2割に位置



道路整備によりバイパスが整備され、交通渋滞が解消

安全な生活環境の創造 ～社会実験で住宅地を連なって走る大型車を減らす～

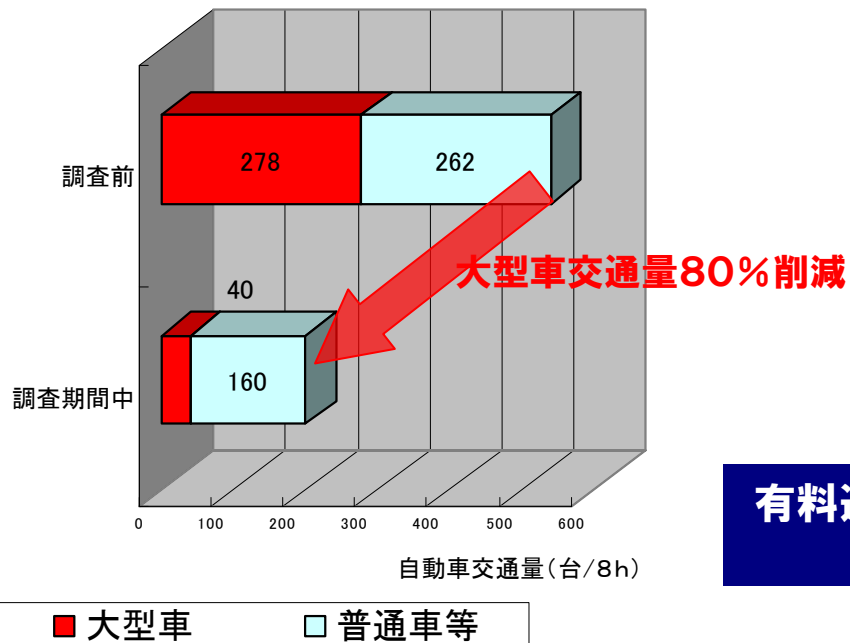
長野県

白馬長野有料道路

- ・白馬長野有料道路では並走する無料道路を走行する**大型車交通が沿道環境を悪化させている**
- ・**有料道路を迂回する車両が原因**の一つとして考えられる

平成14年度より有料道路の料金値下げを実施
沿道環境の改善をおこなっている

現道(長野大町線)における交通量の変化(平成14年度)



現道(長野大町線)における交通状況

有料道路の料金値下げにより住宅地を連なって走る
大型車交通量を80%削減した

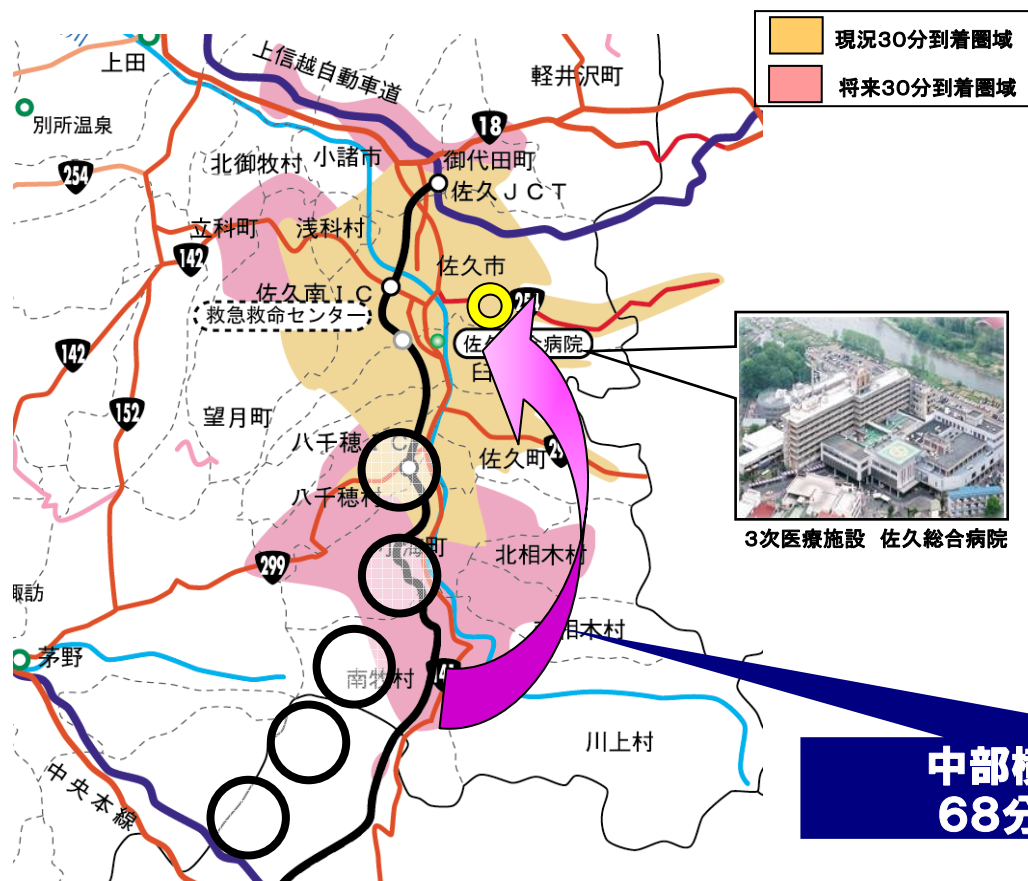
社会実験を行うことで、沿道環境を悪化させる大型車交通量の8割の削減を実現

安全な生活環境の創造 ～高規格道路整備で救急医療搬送時間を短縮～

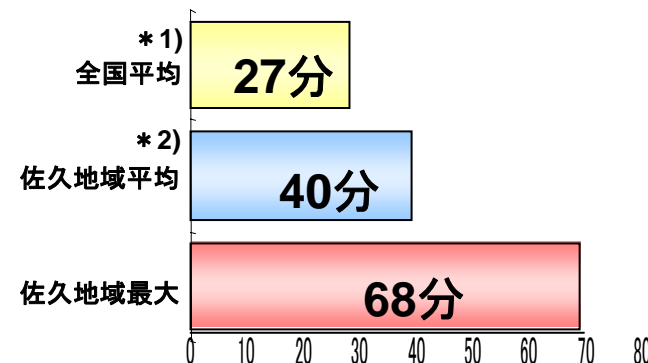
長野県

中部横断自動車道

- ・ 高速道路のない南佐久地域においては、救急時に佐久地域内から第3次医療施設の佐久総合病院までの搬送時間が平均40分(最大68分)かかる。【全国平均27分(全国平均の最大2.4倍)】



救急時の搬送時間は
全国平均の最大2.4倍



【救急車の搬送所要時間】

- * 1) H13救急業務実施状況
- * 2) 佐久市、佐久穂町を除く9市町村

中部横断自動車道が整備されると
68分→41分 **27分短縮**

- ・ 中部横断自動車道の整備により、救急医療搬送時間が最大27分間短縮され、救急医療体制が大きく改善

安全な生活環境の創造

～高速道路のない地域の救急医療搬送時間を改善～

長野県

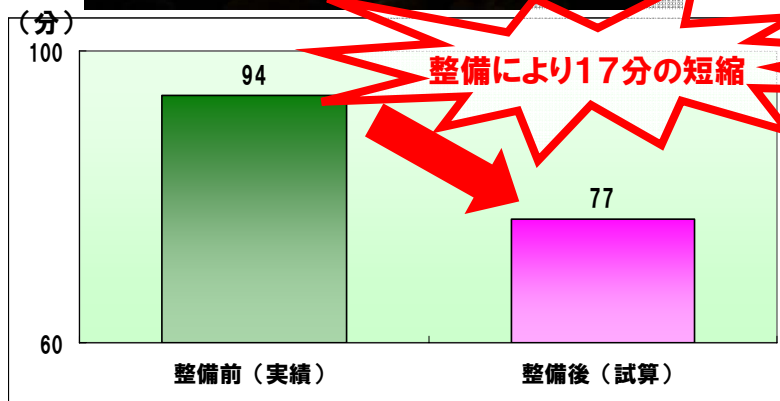
松本系魚川連絡道路

- ・ 高速道路のない大北地域の小谷村から、第三次救急医療機関である相澤病院(松本市)まで、搬送時間が94分もかかる
- ・ 地域から、「道路は病院の廊下である」との要望が強く寄せられている

フォーラムの開催等の際、道路に対し「病院の廊下」との要望がある



平成20年6月 フォーラム状況(大町市)



小谷村千国乙から松本市相澤病院までの所要時間(試算)



小谷村



相澤病院(松本市)



- ・ 松本系魚川連絡道路の整備により、第三次緊急医療機関までの搬送時間が17分の短縮
- ・ 高速道路のない中山間地の医療支援につながる

安全な生活環境の創造

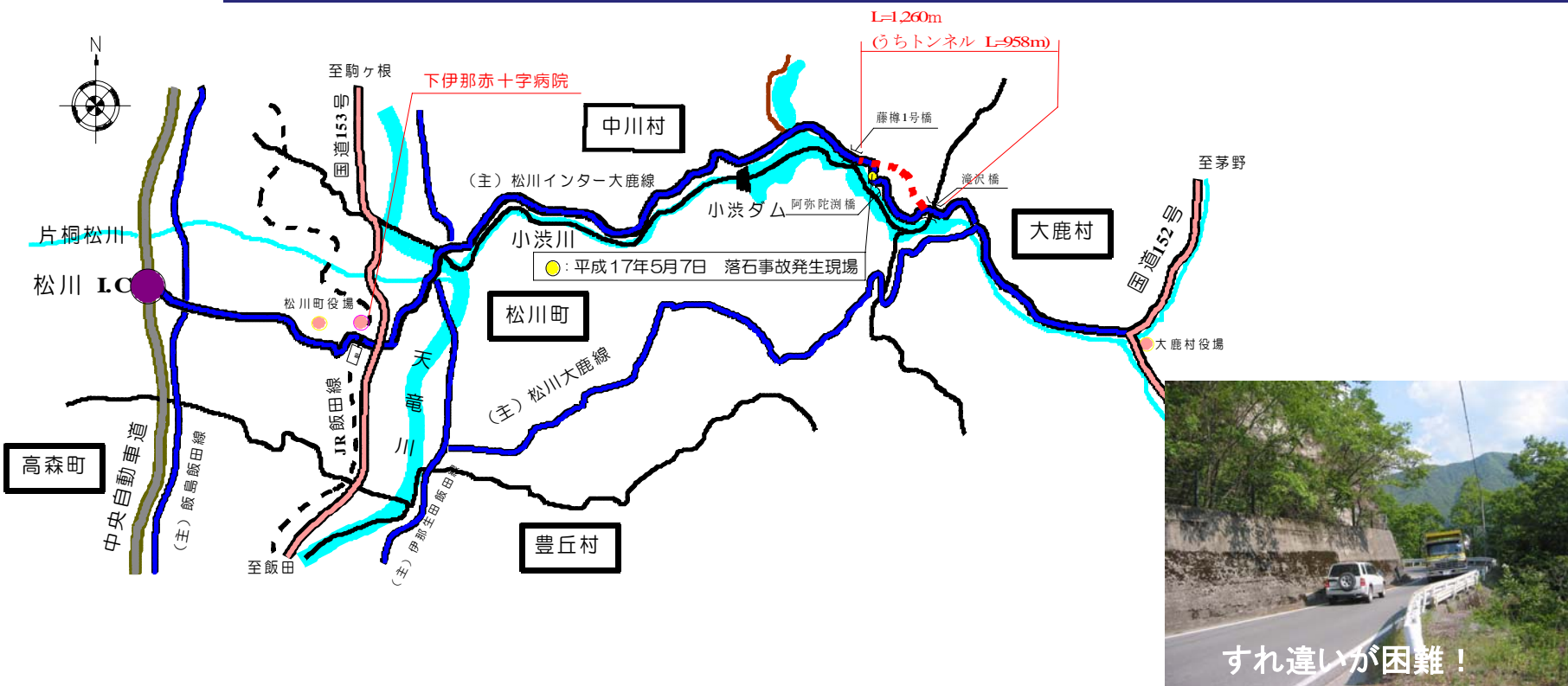
～落石で通行止めが頻発する道路を改善し救急医療を支援～

長野県

(主)松川インター大鹿線 中川村～大鹿村 滝沢

- ・ (主)松川インター大鹿線は、第二次緊急輸送路であり、**大鹿村と高次医療施設である下伊那赤十字病院を結ぶ唯一の搬送路**である。
- ・ 村民にとっては生命路線であるが、地形が急峻で線形が悪いうえ、落石が多く、不安な生活を強いられている。

幅員が狭く、線形も悪いうえ、落石が多い。落石による死亡事故も発生している道路



道路整備によって落石危険箇所を回避し、交通が円滑になることにより、搬送時間が短縮し、大鹿村民の生命・財産が守られます。

(主)飯田富山佐久間線 飯田市 米峰

- ・ (主)飯田富山佐久間線は、下伊那地域南部の天竜川に沿って、山間地域の村落を結ぶ道路で、**第二次緊急輸送路に指定**されている。
- ・ しかし**地形が急峻で線形が悪い**うえ、幅員が非常に狭く、中山間地域の救命救急・物資輸送に支障をきたしている。

幅員が狭く、線形も悪いうえ、すれ違いが困難な道路



道路整備によって中山間地域から飯田市内や県立阿南病院への救急搬送路が確保され、救命率の向上が期待されている。

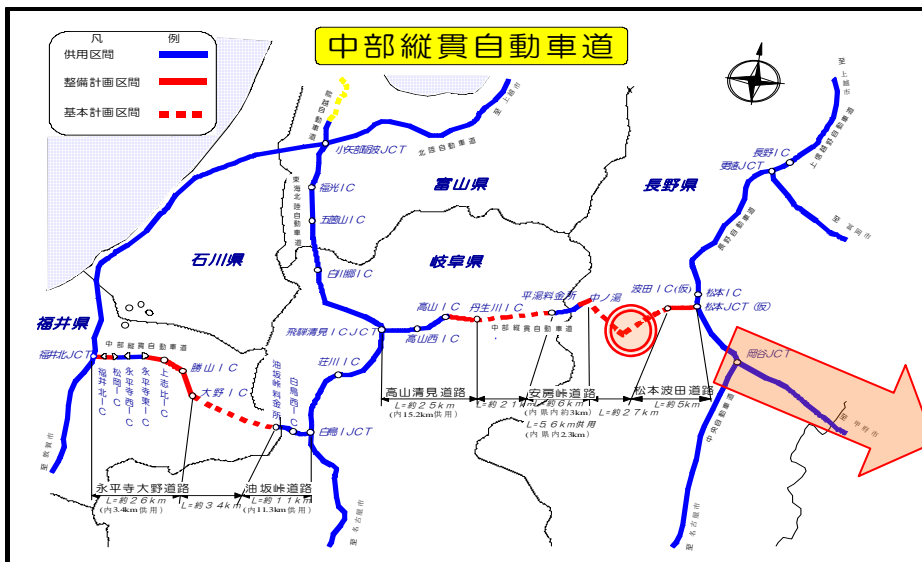
信頼できる県土づくり

長野県

～狭隘な交通支障区間を現道活用しながら早期に改善～

中部縦貫自動車道

- ・奈川渡ダム周辺では、**狭隘(せまい)トンネルが連続**しているため、大型バスのすれ違いが難しい。
- ・観光シーズンを中心に**激しい渋滞が発生**。
- ・落石、雪崩など災害の発生により交通に支障をきたしている。



ギリギリですれ違う大型バス



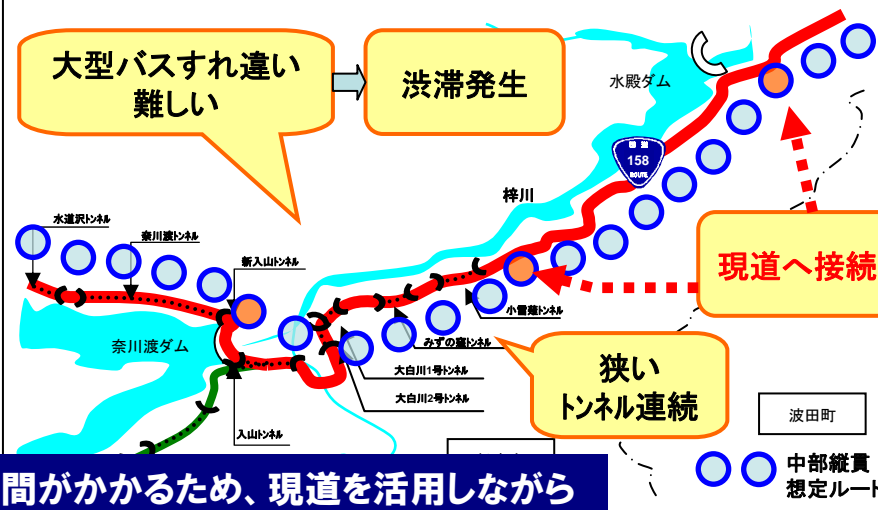
国道158号
(奈川渡ダム周辺)

大型バスすれ違い
難しい

渋滞発生

現道へ接続

狭い
トンネル連続



長野県内の整備が遅れている

- ・長野県: 延長約35km 整備計画区間 8.3km (24%)
- ・岐阜県: 延長約59km 整備計画区間 38.4km (65%)
- ・福井県: 延長約61km 整備計画区間 27.3km (45%)

中部縦貫自動車道の整備による改善には多額の費用と時間がかかるため、現道を活用しながら狭隘な山間地の交通支障区間を早期に改善

狭隘な山間地の交通支障区間を、早期に改善

産業・観光支援 ～観光道路の改善による観光支援～

長野県

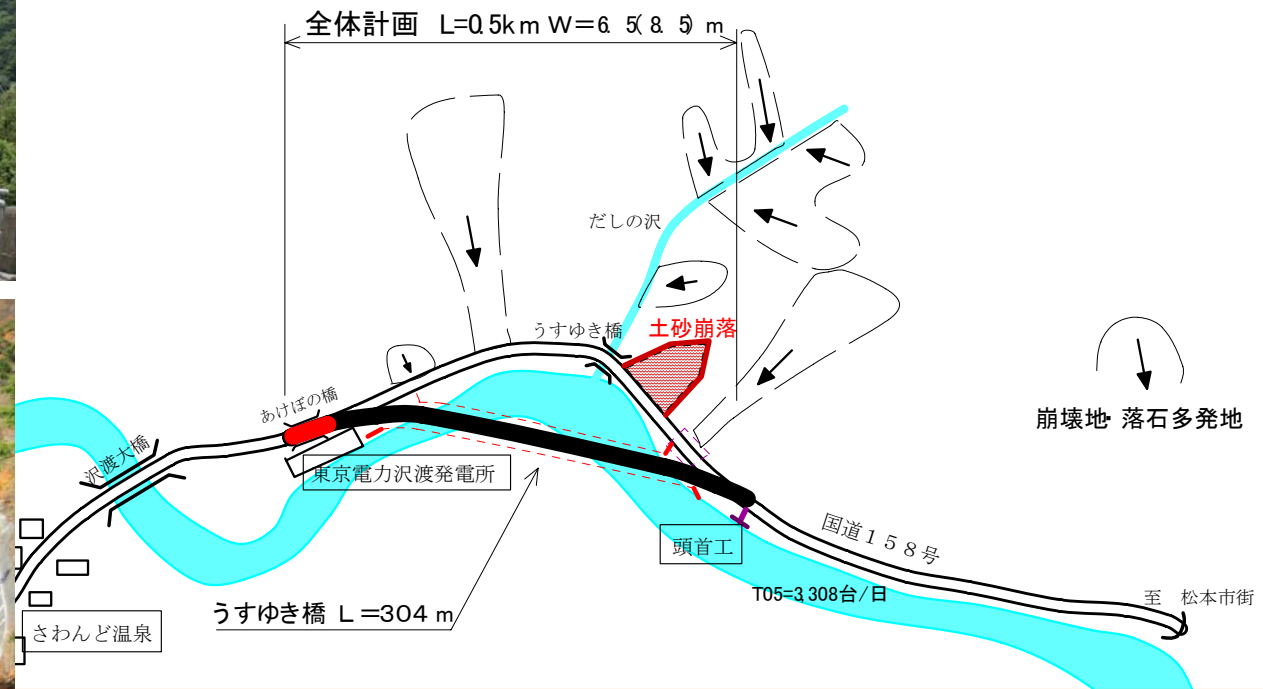
(国)158号 松本市 うすゆき橋バイパス

- ・ (国)152号は、松本地域と岐阜県とを結ぶ唯一の幹線道路であり、周辺に国内有数の観光地(上高地等)があるため、それに向かう観光客を乗せた大型バスの通行が多い
- ・ しかし、平成17年7月梅雨前線豪雨災害により全面通行止が約1ヶ月発生した状況。
- ・ 特に大型車の迂回路がないため、長期間の通行止めにより、観光業界が大打撃を受けた。



概要図

平成17年7月梅雨前線豪雨災害により全面通行止が約1ヶ月発生する危険な国道



被災箇所を回避する道路の整備による誘客機能の確保

信頼できる県土づくり ～急峻な地形による落石から人と車を守る～

長野県

(主)豊野南志賀公園線 高山村 山田入

- ・(主)豊野南志賀公園線は、紅葉で有名な溪谷や複数の温泉地を経て志賀高原に至る**観光道路**で、年間を通じて約50万人の観光客が訪れている。
- ・しかしながら、当路線は急峻な地形を通過しており、**落石崩壊が頻発**しているため、しばしば**通行止め**となっている。

概要図



13-14号カーブ H18.9月 落石崩壊



道路整備により、落石等の危険箇所が解消され、村を支える観光振興に寄与することができる。

信頼できる県土づくり ～斜面からの落石から命を守る～

長野県

(主)松川インター大鹿線 中川村～大鹿村 滝沢

- ・(主)松川インター大鹿線は、大鹿村と生活圏中心都市である飯田市を結ぶ**唯一の道路**である。
- ・しかし、地形が急峻で線形が悪いうえ、落石が多く、**平成17年5月には落石による死亡事故も発生**している。
- ・通勤通学を始め生活道路として利用している村民は、落石事故に対する不安を抱えながら毎日通行している状況。

幅員が狭く、線形も悪いうえ、落石が多い。落石による死亡事故も発生している道路



道路整備によって落石による死亡事故箇所を回避でき、大鹿村民が安心して通行することができる。

信頼できる県土づくり

長野県

～損傷した橋梁を補修し災害に強い道路へ～

(国)153号 高森町 下平跨線橋

- ・ 下平跨線橋の橋台は、**ひび割れ**が進んでいます。
- ・ **放置すると損傷が拡大**し大規模な補修が必要になるとともに、落橋するおそれもあります。
- ・ 第一次緊急輸送道路にも位置付けされている主要幹線道路であり、落橋に至った場合物流に与える影響は甚大なものであります。
- ・ JR飯田線を跨ぐ橋梁であり、落橋した場合は**二次的被害**や**電車利用者への影響**も発生します。
- ・ **早急な修繕と劣化原因の除去**が求められています。

- ・ 下平跨線橋の橋台はひび割れが進行しています。伸縮装置から路面排水が侵水し、凍結融解を繰り返すことでひび割れは拡大していきます。
- ・ 伸縮装置を非排水化して水の侵水を防ぐとともに、橋台表面の断面修復を行いもとの状態に復元させます。



橋台のひびわれ状況



- ・ 補修することで劣化を食い止め、落橋に至らずに済み、**交通への影響**、**電車利用者への影響**を防ぎます。

信頼できる県土づくり

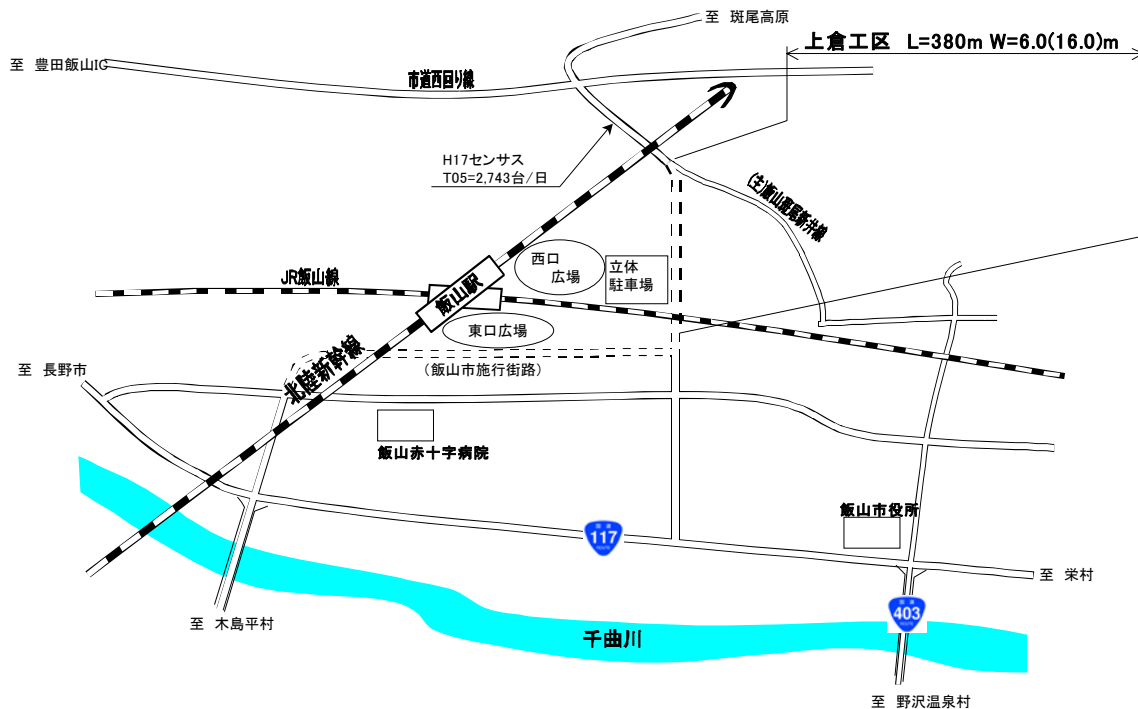
～堆雪帯をつくり豪雪地帯の冬期交通を確保～

長野県

(主)飯山斑尾新井線 飯山市 上倉

- ・(主)飯山斑尾新井線は、飯山駅から豊田飯山IC、更に、観光地である斑尾高原、戸狩温泉、野尻湖、黒姫高原を結ぶ幹線道路である。
- ・現道は家屋が一部連担しているため見通しが悪いうえ、豪雪地帯であるが堆雪帯がないため、特に降雪時は幅員がより狭くなり歩行者等が危険な状況となっている。
- ・北陸新幹線飯山駅開業を控え、駅周辺整備に併せた道路網整備の一環としても期待されている。

降雪時には歩行スペースがなく、危険な状況となっている



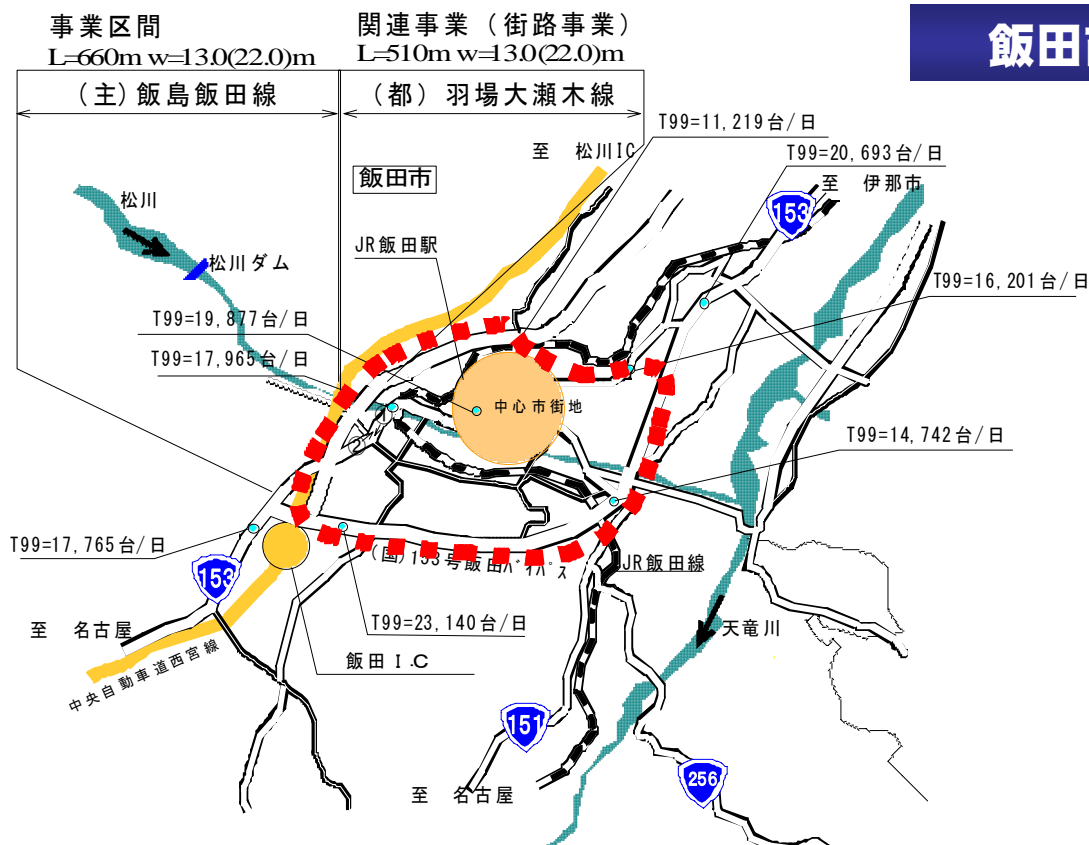
道路整備によって冬期の交通が円滑となり、歩行者の安全も確保されるとともに、飯山駅へのアクセス性が向上し、観光資源の有効活用を支援することができる。

信頼できる県土づくり ～飯田市街地の渋滞を解消～

長野県

(主)飯島飯田線 飯田市 切石～北方

- ・飯伊地区は高齢化・過疎化の進行が著しく、医療・福祉・産業等を飯田市中心部へ依存している状況であり中心部の交通量が多くなっており、**中心市街地の渋滞が慢性化している**。
- ・中心市街地の渋滞解消として、**飯田都市環状道路**として新たな道路ネットワークを形成することが求められている。



飯田市の都市環状道路の一部を形成



道路整備によって(国)153号飯田バイパス等と連結し、飯田都市環状道路の一部を形成することにより、飯田市中心部の通過交通を排除し、都市内の環境改善及び円滑な交通の確保が図られる。

信頼できる県土づくり ～災害による通行止めを解消～

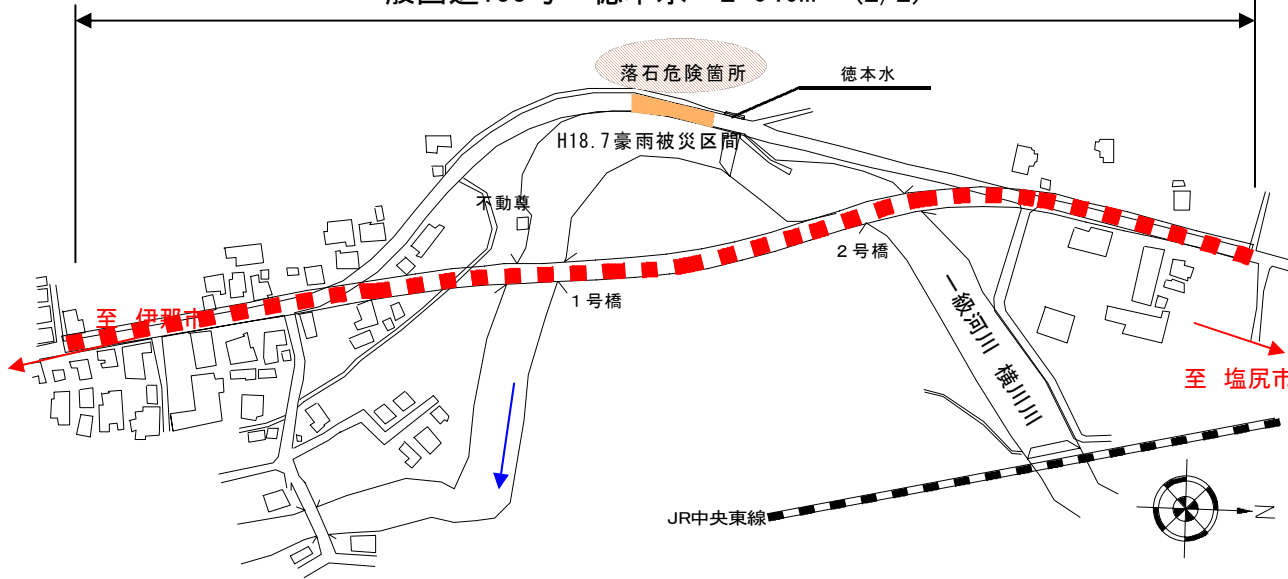
長野県

とくほんすい
(国)153号 辰野町 徳本水

- ・ 国道153号は上伊那郡辰野町を縦貫する塩尻市から愛知県名古屋市へ通じる幹線道路であると共に、地域にとって**重要な生活道路**として利用されています。
- ・ しかし、平成18年7月の豪雨により国道が被災し、復旧するまでの**7日間全面通行止め**となり約10,000台/日の地域の生活者や**利用者に多大な影響**を与えました。
- ・ バイパス整備により災害に対して安全性を高め、いつも利用している道路を**安心して使える道路**にして欲しい。

概要図

一般国道153号 徳本水 L=640m (2/2)



被災時の状況



完成予想図



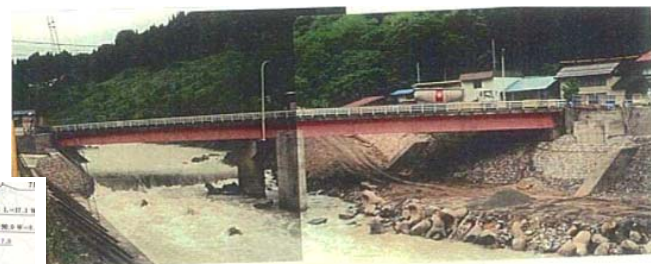
道路整備によって横川川の水衝部を避けて、冬季にも凍結しやすい日影の道路ではない**代替道路が確保**できる。

- ・当路線は、糸魚川－静岡構造線断層に沿って形成された姫川沿いを走る路線である。
- ・急峻な地形の間を走る主要幹線道路であり、迂回路がない区間が多い。
- ・柳瀬橋が落橋すると、小谷村役場に長野県から大型車輛が到達できなくなる。

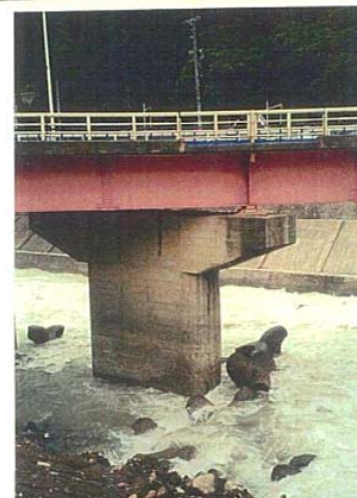
大規模地震が発生し、柳瀬橋が落橋すると、小谷村役場に長野県側から大型自動車が行き通れる道路がなくなり、救援活動に大きな支障を来すことが予想されます。

県内の主な活断層（略図）

- ①信濃川断層帯
- ②糸魚川-静岡構造線断層帯（北部）
- ③糸魚川-静岡構造線断層帯（中部）
- ④伊那谷断層帯
- ⑤阿寺断層帯



柳瀬橋



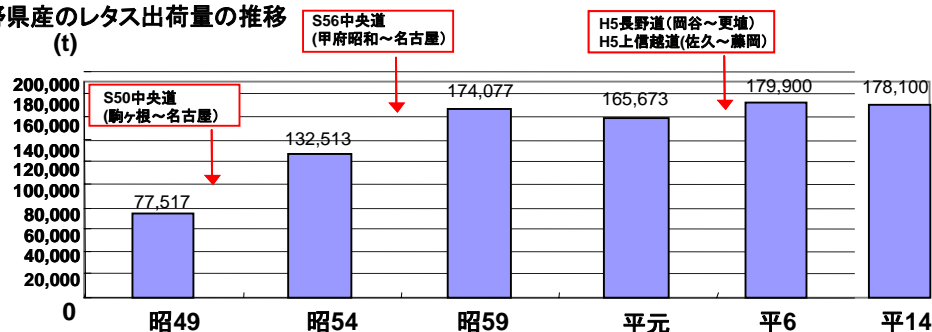
柳瀬橋の耐震補強によって災害時に緊急輸送ルートが確保され、迅速な災害対応が図られる。

～新鮮なレタスを届けるトラック輸送の支援～

中部横断自動車道

- ・長野県のレタス出荷量は国内最大級の 約18万トン
- ・過去にも高速道路の開通により出荷量が大幅に増加し、地域経済が活性化
- ・野菜や果物の国内輸送はトラック輸送が大半を占めている
- ・レタスは傷みやすく保冷車にて輸送

■長野県産のレタス出荷量の推移



資料：農林水産省「野菜生産出荷統計」

長野県内レタス出荷量
高速道路開通で増加

付加価値化を支援！

中部横断自動車道の整備による輸送時間の短縮で
荷痛みを軽減し新鮮なまま食卓へ



- ・中部横断自動車道により、新鮮なレタスを届けるトラック輸送を実現
- ・高原野菜の高付加価値化を支援

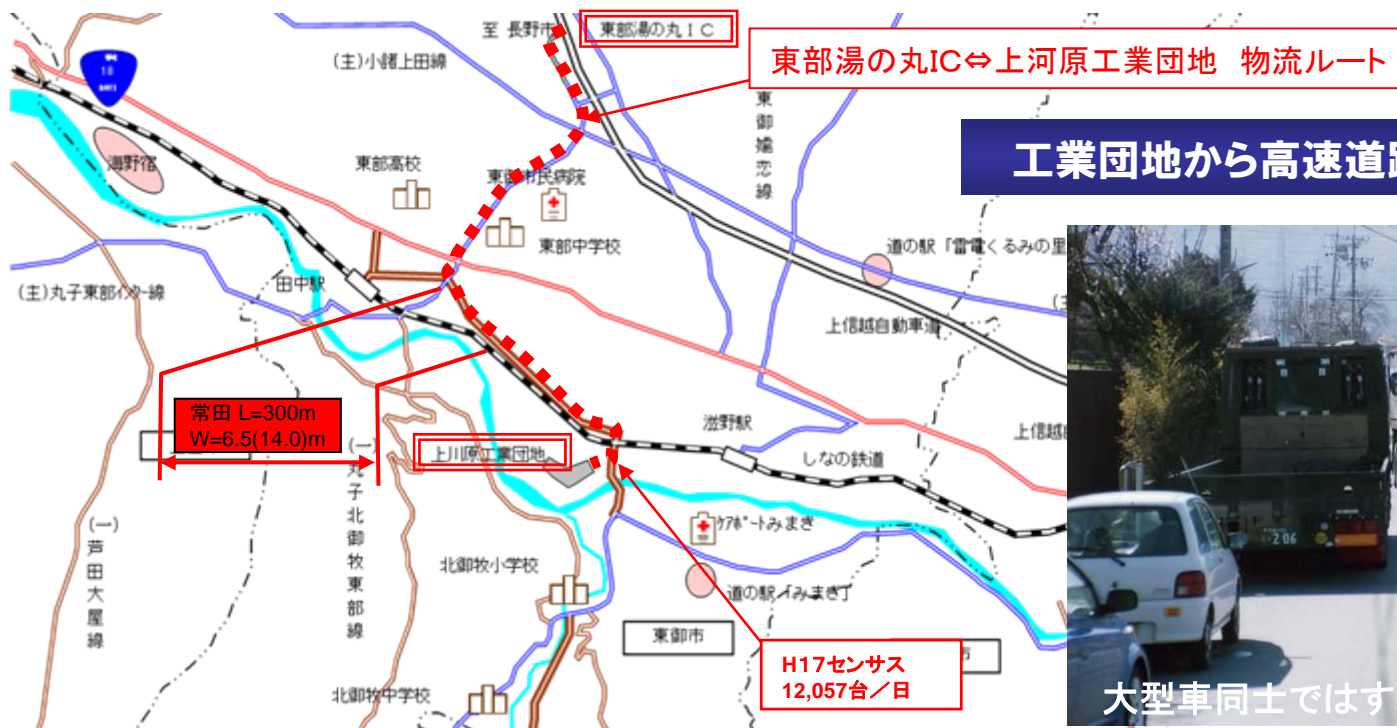
産業・観光支援

～東部湯の丸ICから工業団地をつなぎ物流を効率化～

長野県

(一)東部望月線 東御市 常田

- 平成8年に東部湯の丸ICが開通し、同じく平成8年に上河原工業団地が整備されたことにより、工業団地から高速道路へのアクセス道路として、物流が活発化している。
- 交通量が多く、増加している傾向にある中、幅員が狭いため、大型車のすれ違いに支障をきたしている状況である。



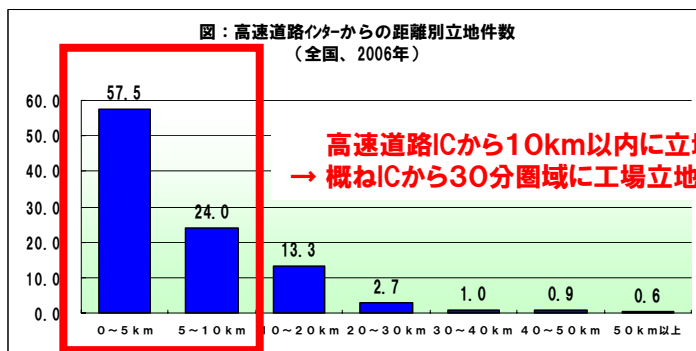
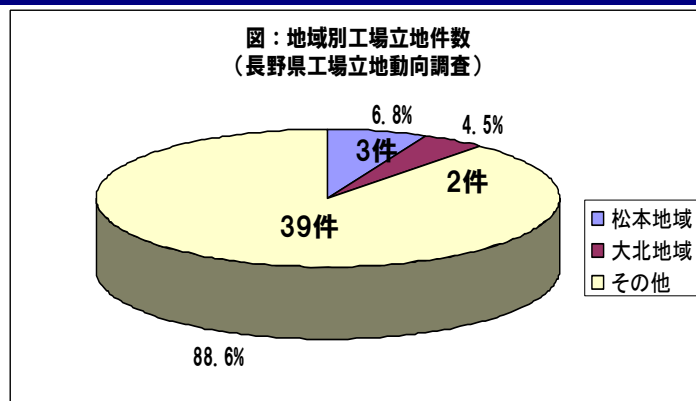
工業団地から高速道路へのアクセス道路



道路整備によって、物流交通の円滑化・効率化が図られ、上河原工業団地の産業立地条件が向上する。

- ・ 2002年以降全国的に工場立地件数は増加傾向にある
- ・ 長野県は近年減少、なかでも大北・松本地域は全体の1割程度しか立地がない
- ・ 大北・松本地域では工場誘致が地域経済にとって鍵となる

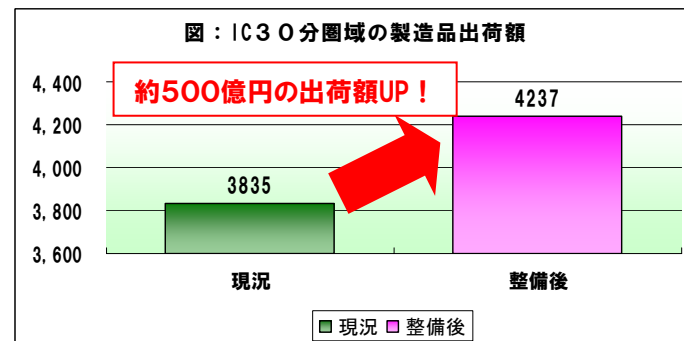
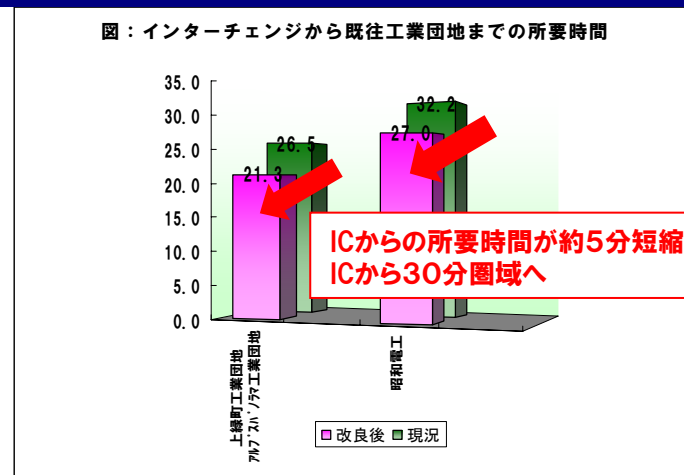
県内工業立地は減少しているなか、大北・松本地域は立地件数が1割程度



整備



整備後は既存工業団地までICから30分以内となり
製造品出荷額も約500億円の増が見込める



- ・ 松本系魚川連絡道路の整備により、ICから工場までの所要時間が30分以内
- ・ ICから30分圏域であれば工場誘致が有利であり、地域経済が活性化する

産業・観光支援

～首都圏から日帰りで信州の自然を満喫～

長野県

中部横断自動車道

- ・ 南佐久地域には八ヶ岳、蓼科、軽井沢といった避暑や自然を楽しむ主要観光地が多い
- ・ 高速道路のない南佐久地域では、日帰りで主要観光地を楽しむのは困難
- ・ 首都圏からの観光客は週末などに、多くの主要観光地を満喫するには移動時間がネック
- ・ そのため主要観光地はお互いが競合している



豊かな観光資源相互の連携により、
地域全体の魅力をアピール！



観光客増加で地域の活化！

中部横断道の整備で、清里～八ヶ岳～蓼科高原～浅間山～軽井沢などの主要観光地が連結



周遊観光が可能に！

- ・ 首都圏からの日帰り行動圏が拡大し、周遊観光が可能になる
- ・ 観光地の形態が競合から相互連携へ変化し、新たな魅力が創出される

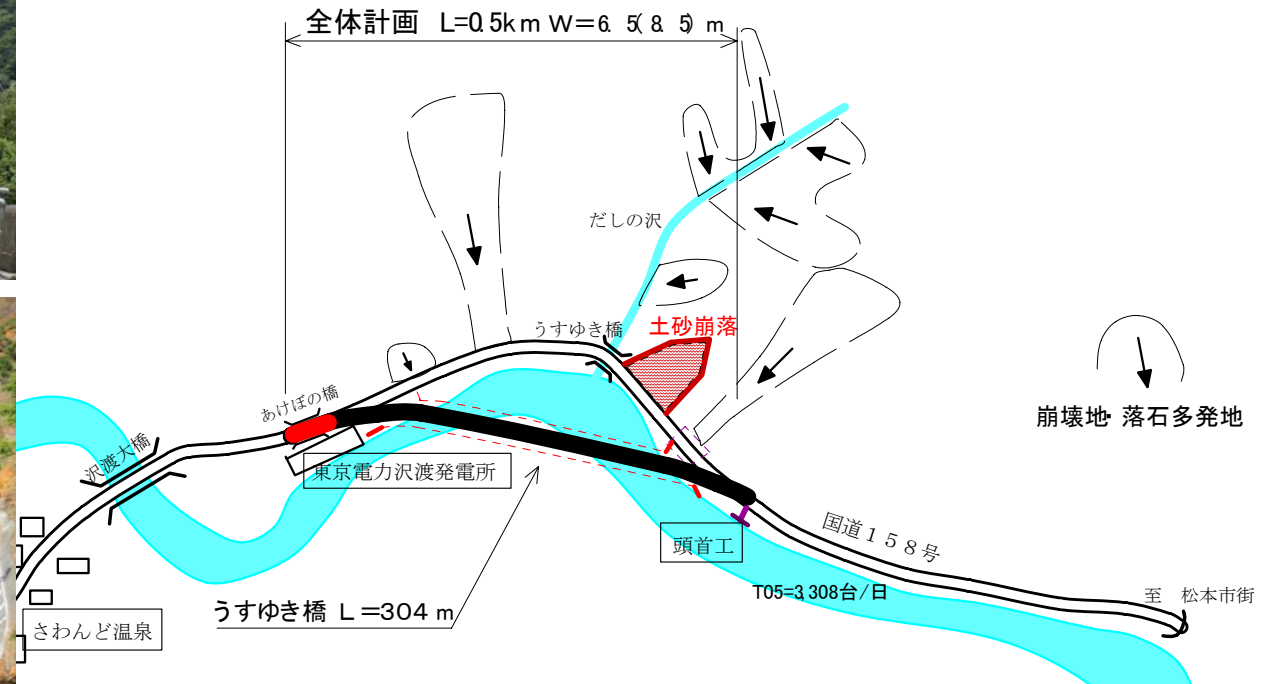
(国)158号 松本市 うすゆき橋バイパス

- ・ (国)152号は、松本地域と岐阜県とを結ぶ唯一の幹線道路であり、周辺に国内有数の観光地(上高地等)があるため、それに向かう観光客を乗せた大型バスの通行が多い
- ・ しかし、平成17年7月梅雨前線豪雨災害により全面通行止が約1ヶ月発生した状況。
- ・ 特に大型車の迂回路がないため、長期間の通行止めにより、観光業界が大打撃を受けた。



概要図

平成17年7月梅雨前線豪雨災害により全面通行止が約1ヶ月発生する危険な国道



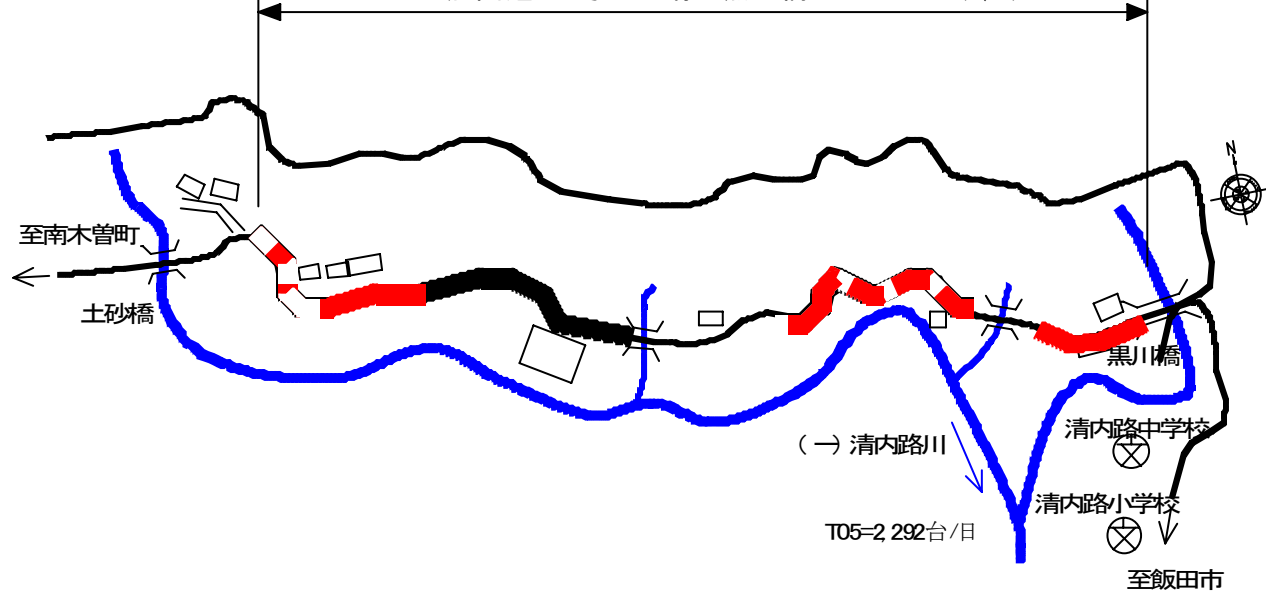
道路整備によって被災箇所を回避する道路が建設され、災害時の代替道路が整備された。

(国)256号 清内路村 上清～黒川橋

- ・国道256号は、岐阜県岐阜市と飯田市とを結ぶ幹線道路です。沿線には、昼神温泉や中山道六十九次のうち四十二番目となる南木曾町妻籠宿があり、馬籠宿と併せて**主要な観光地**へアクセスする**重要な道路**です。
- ・また、中央自動車道恵那山トンネルが万一通行止めとなった時の飯田ICと中津川間の代替道路としての役割もあり、さらに三遠南信自動車道**飯田山本IC**が平成20年4月13日に**開通**したことにより、中央自動車道からの**アクセス性が向上**しました。
- ・しかし、現況の国道は幅員が狭く、カーブも連続している箇所もあり**大型車の通行が特に困難**です。

概要図

一般国道256号 上清～黒川橋 L=1.8km (2/2)



現道の状況



整備後の状況



道路整備によってインターからの利便性が良くなり、**観光客の増加が期待**できます。

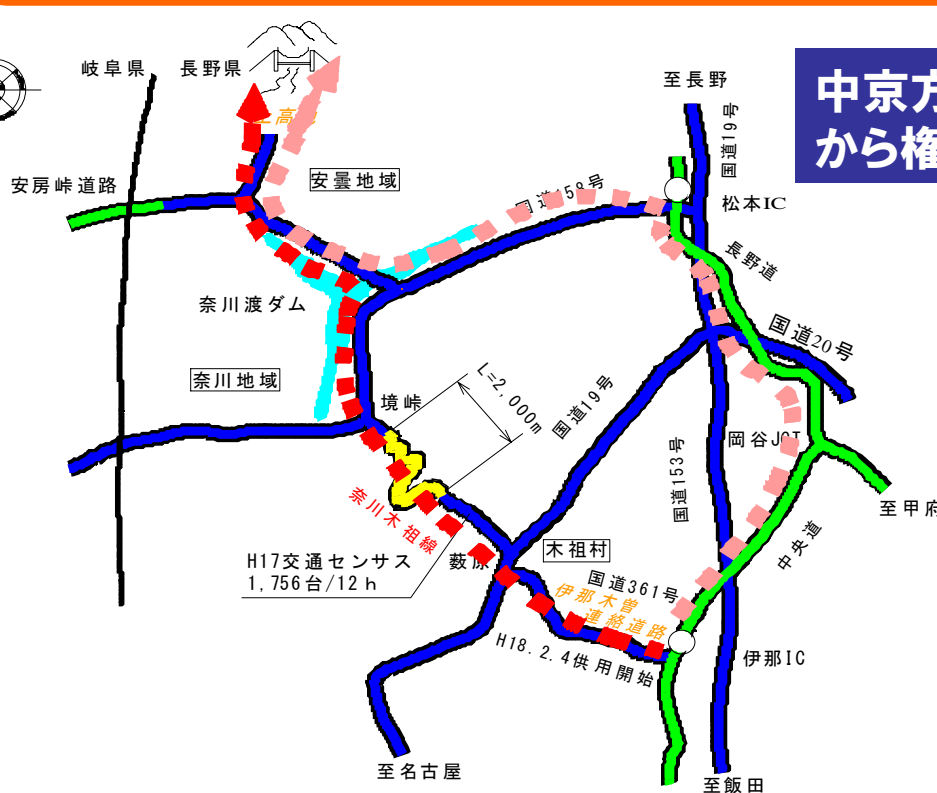
産業・観光支援 ～中央道から上高地への近道～

長野県

(主) 奈川木祖線 木祖村 境峠

- ・ (主) 奈川木祖線は、松本市奈川地区と木祖村とを結ぶ路線で、沿線には別荘地が開発され、国道19号から野麦峠や上高地へ連絡する道路として利用されている。
- ・ 平成18年2月には伊那木曾連絡道路の権兵衛トンネルが開通したことにより、中央自動車道伊那ICから上高地方方面への近道としてその重要性が増している。
- ・ 境峠付近は急カーブが連続するうえ幅員が狭小であるため、大型バスの円滑な交通に支障をきたしている。

中京方面から上高地方方面へは、中央道伊那ICから権兵衛トンネル、境峠を通るルートが近道



道路整備によって大型バスの通行の円滑化が図られ、観光客の移動性向上に寄与し、観光資源の有効活用を支援することができる。

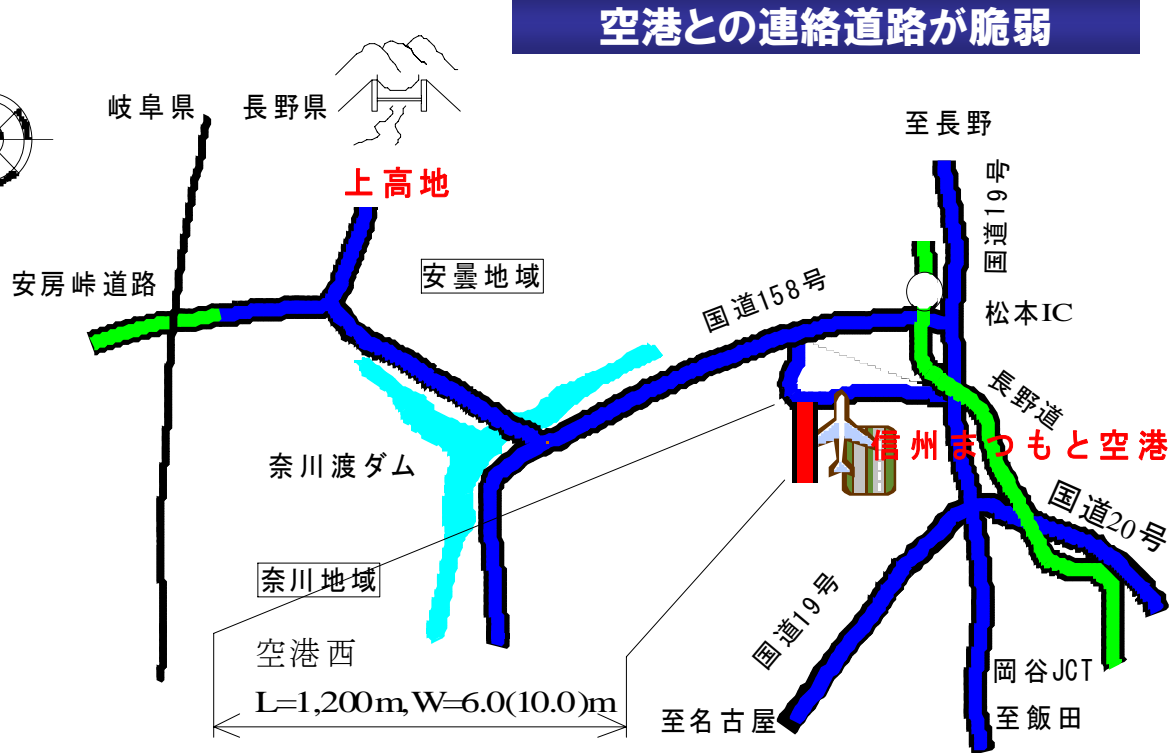
産業・観光支援

～空港アクセス道路の整備により国内外からの観光を支援～

(一)土合松本線 松本市 空港西

- ・当路線は、**長野県の空の玄関口信州まつもと空港**と、**年間150万人が訪れる上高地**への**アクセス道路**として利用されている。
- ・しかし、幅員が狭く**自動車のすれ違いに支障**をきたしており、また交差点の形状が悪いため、**たいへん危険**な状態となっている。

空港との連絡道路が脆弱



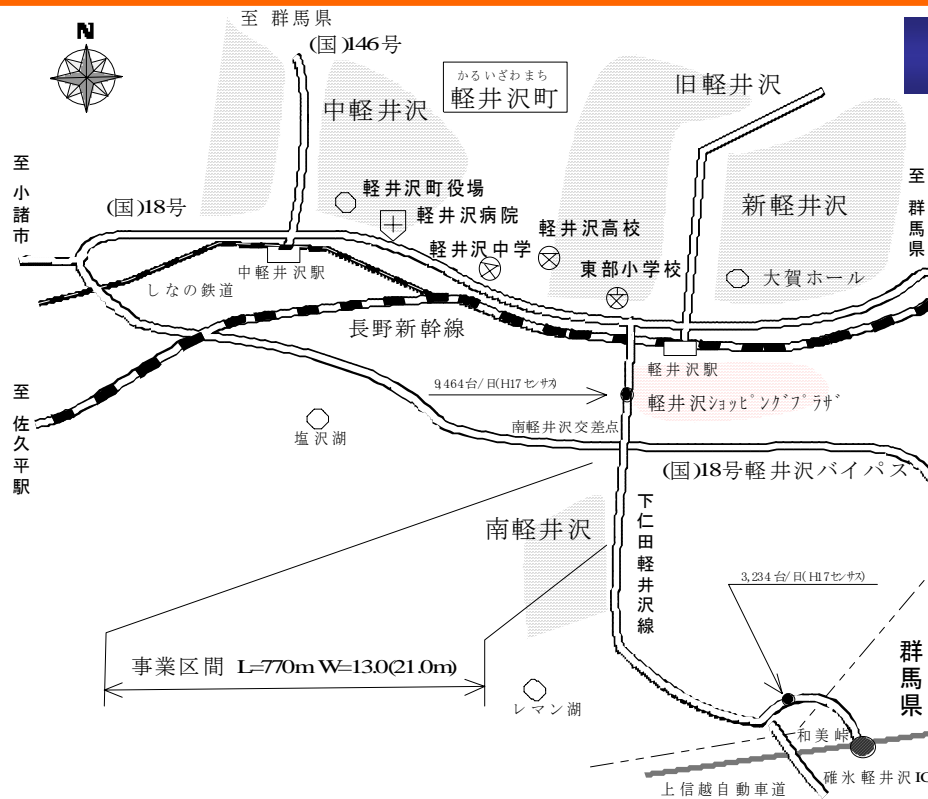
道路整備によって信州まつもと空港と国際的観光地である上高地の連携が強化され、観光資源の有効活用を支援することができる。

産業・観光支援 ～軽井沢の渋滞を解消～

長野県

(主)下仁田軽井沢線 軽井沢町 南軽井沢

- ・ (主)下仁田軽井沢線は、**上信越自動車道碓氷軽井沢ICと年間800万人の観光客が訪れる軽井沢を結ぶ重要な観光路線である。**
- ・ 観光シーズンにはマイカーによる乗り入れにより**慢性的な渋滞に悩まされており、近年大型ショッピングモールが開業したことにより渋滞に拍車がかかり、最大約9kmの渋滞が発生している中、軽井沢のイメージアップのためにも渋滞の緩和が課題となっている。**



最大約9kmの渋滞が発生する



道路整備によって交通容量が拡大し、パーク&ライドと連携することにより軽井沢の渋滞が緩和され、観光客の移動性向上に寄与し、観光資源の有効活用を支援することができる。

信州文化の醸成 ～南アルプスの景観性の向上～

長野県

(主)飯島飯田線 飯田市 桜町～東和町

- ・ 当箇所は、駅、中央公園、桜・リンゴ並木を結ぶ利用者の多い路線であるが、電線が錯綜し景観が悪いうえ、歩道内に電柱が立っているため、通行空間が阻害され、有効幅が狭くなっている。
- ・ 防災面においても、地震時の電柱倒壊の危険性に加え、緊急車両の通行の妨げになる恐れがある。

平成18年7月に行われた『道路に関する世論調査』で、「道路空間の快適な利用において重要なこと」として「電柱を地中化して景観をよくする」が48.9%で第1位に挙げられている。



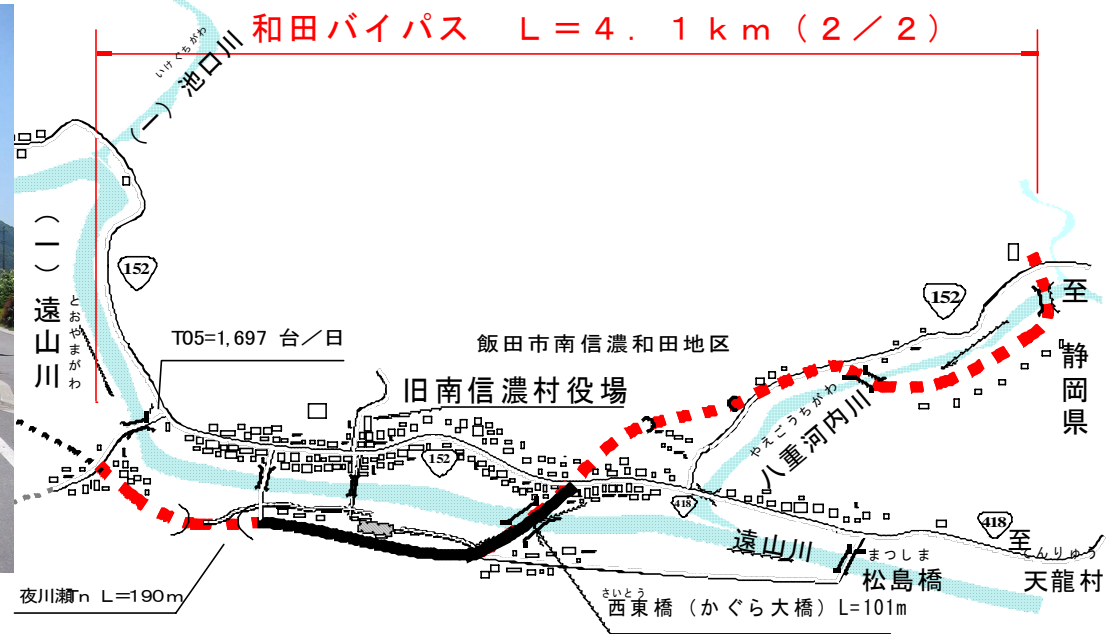
安全で快適な通行空間の確保、都市部の防災性の向上とあわせ
長野県特有の南アルプスの景観が向上する

(国)152号 飯田市 和田バイパス

- ・(国)152号は、飯田下伊那地域と静岡県を結ぶ唯一の幹線道路であるが、通行不能区間があり、飯田市道及び浜松市道を経由して迂回しなければ静岡県側に移動できない。
- ・飯田市和田地区は高齢化の解消と観光客の増加による税収の拡充、及び若者人口流出抑止が緊急の課題となっており、三遠南信自動車道の現道利用区間として、連携して道路整備を実施する事により、上記課題の解消を目指したい。

概要図

三遠南信自動車道の現道利用区間として、連携し、中京地域との連携強化を図る



道路整備によって三遠南信自動車道と直結され、中京地域と連携強化される予定。

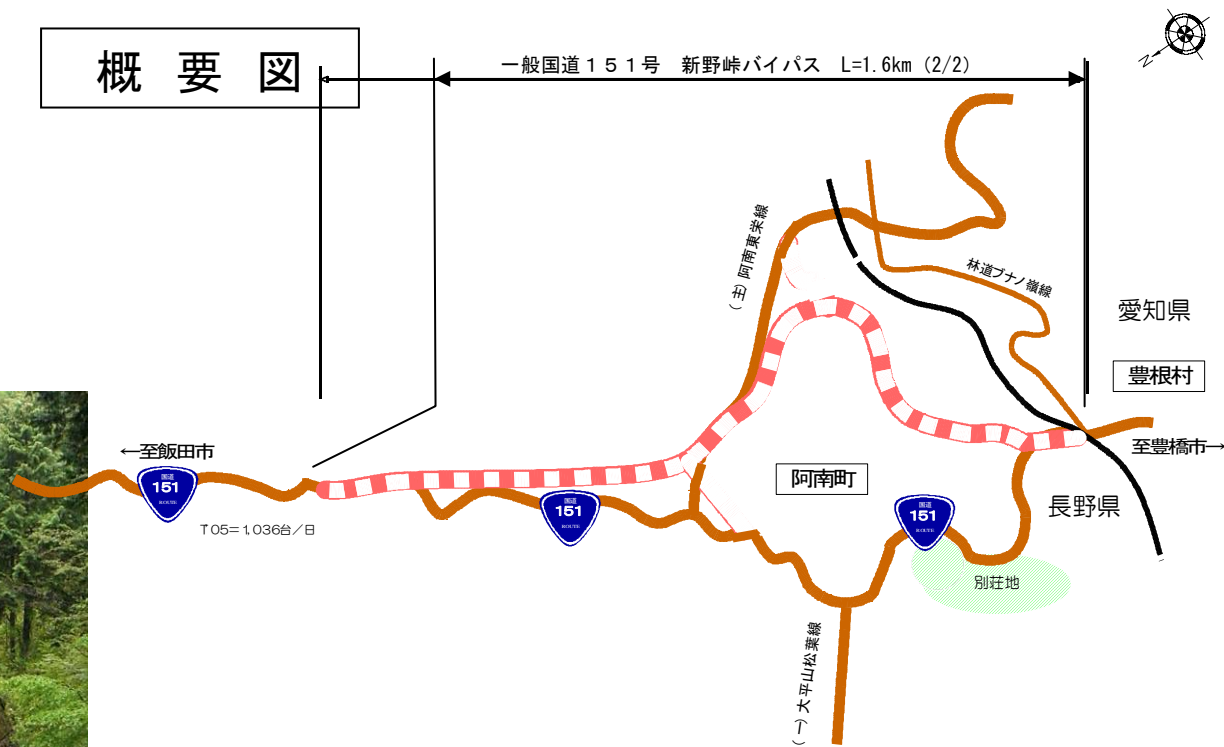
交流・連携の強化

～県境道路を快適にし愛知県との交流強化～

長野県

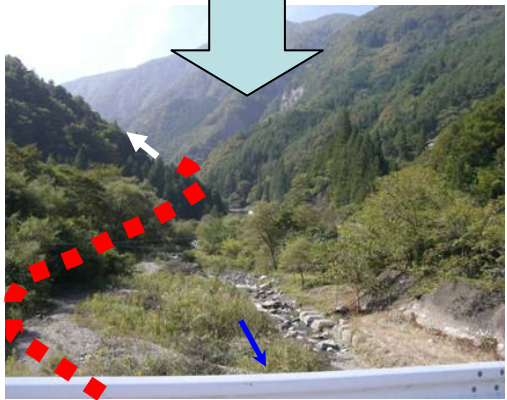
(国)151号 阿南町 新野峠バイパス

- ・ 国道151号は飯田市から愛知県豊橋市へ続く主要幹線道路であり、新野峠は、古くから交通の要衝として上方の文化、物資が信州に運び込まれた峠です。
- ・ 現在は周辺の道路整備が進みましたが、県境付近の現道は、道幅が狭く、見通しも悪いため、すれ違いも困難です。
- ・ 長野県側と愛知県との交流促進を図るためにも道路整備を進めております。



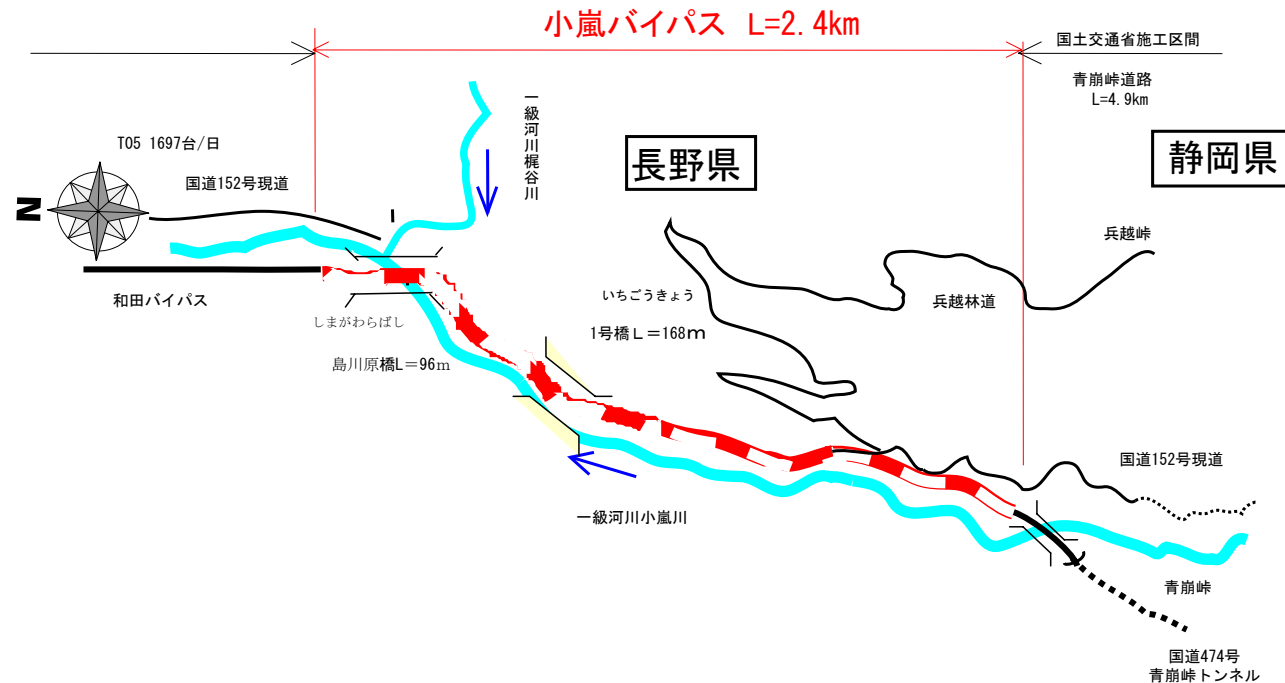
道路整備によって快適性、利便性が向上し、また、地域間の連携が強まることで**地域の活性化**に繋がります。

- ・(国)152号は、飯田下伊那地域と静岡県を結ぶ唯一の幹線道路であるが、通行不能区間があり、飯田市道を経由して迂回しなければ静岡県側に移動できない。
- ・飯田市小嵐地区は高齢化の解消と観光客の増加による税収の拡充、及び若者人口流出抑止が緊急の課題となっており、三遠南信自動車道の現道利用区間として、連携して道路整備を実施する事により、上記課題の解消を目指したい。



概要図

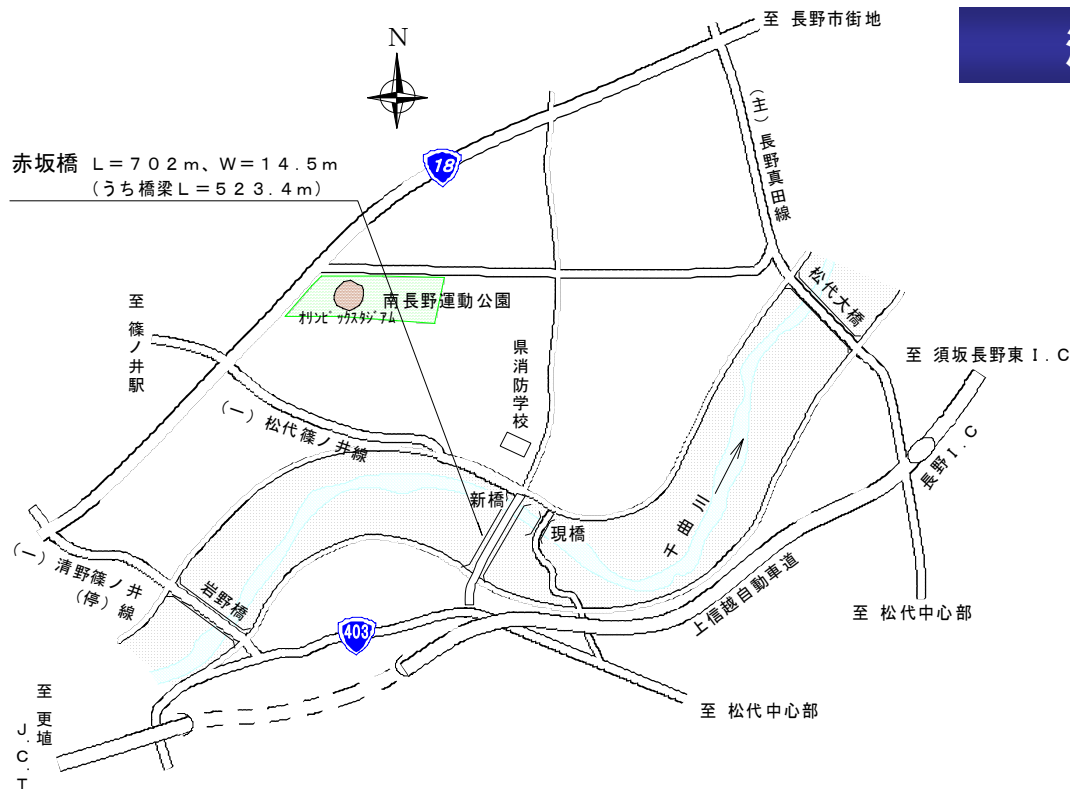
三遠南信自動車道の青崩峠トンネルと直結し、通行不能区間の解消を図る



道路整備によって三遠南信自動車道と直結され、通行不能区間が解消される。

(一)松代篠ノ井線 長野市 赤坂橋

- ・ (一)松代篠ノ井線の赤坂橋は、千曲川に架かる**昭和31年に架橋**された橋梁であり、篠ノ井地区と松代地区を繋ぐ重要な橋であり、通勤通学に利用される生活道路である。
- ・ 赤坂橋は幅員狭小で自動車のすれ違いや歩行者の通行に支障があるうえ、**一部木橋があり9tの重量規制**がかけられ、円滑な交通のネックとなっている。
- ・ **右岸側は堤外地を通過するため、洪水時には通行止めを余儀なくされ**、両岸の往来に大きな支障となっている。



洪水時には通行止めとなる道路



水没した道路

橋梁整備によって洪水時にも安心して通行することができ、両岸の地域との交流・連携が促進される。

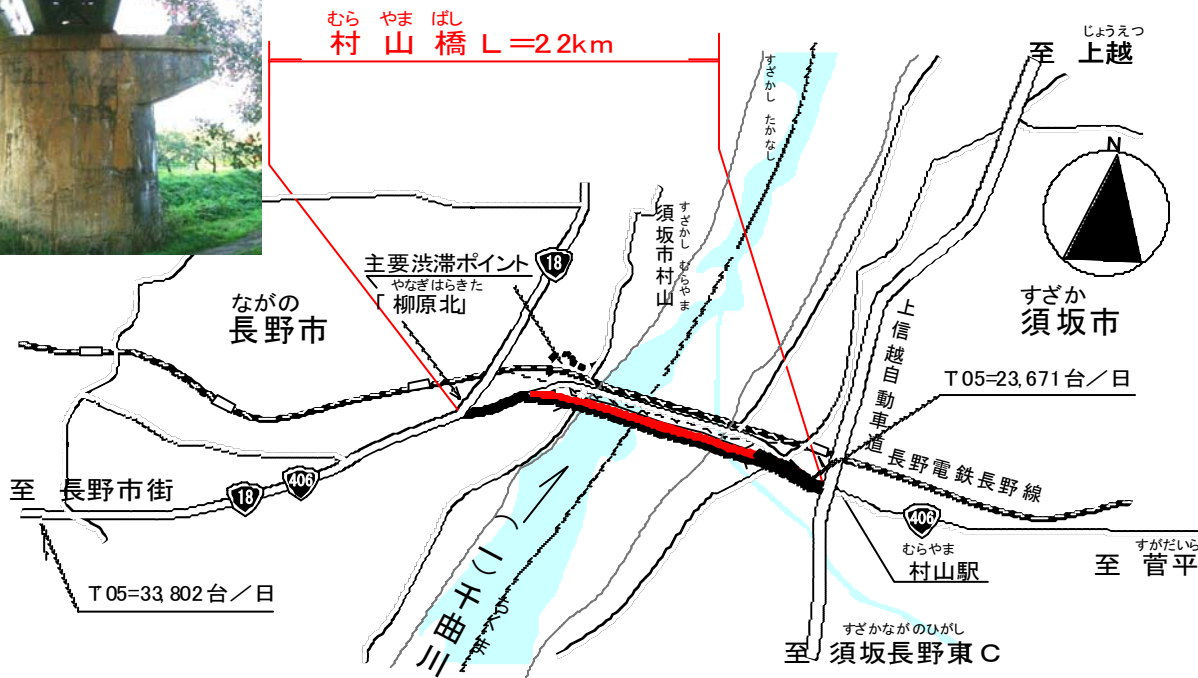
(国)406号 長野市～須坂市 村山橋

- ・(国)406号は、長野市と須坂市を結ぶ幹線道路であるが、現橋梁は橋梁の高さが不足しており、**出水時には鉄道併用橋であるため、長野電鉄長野線が不通となり、国道本線も全面通行止め**になる。最近では2004年10月21日に通行止めが生じている。(写真参照)
- ・長野市～須坂市の村山橋は、地域間連絡道路の整備により、治水安全度向上及び橋梁長寿命化を図るため、架替事業を実施している。



概要図

旧橋は出水時に長野電鉄長野線が不通となり、国道部も全面通行止めとなる



橋梁架替によって橋梁の高さが上がるため、橋梁の水没が解消され、**確実な地域間交流が可能**

交流・連携の強化 ～合併した市町村間の連携を強化～

長野県

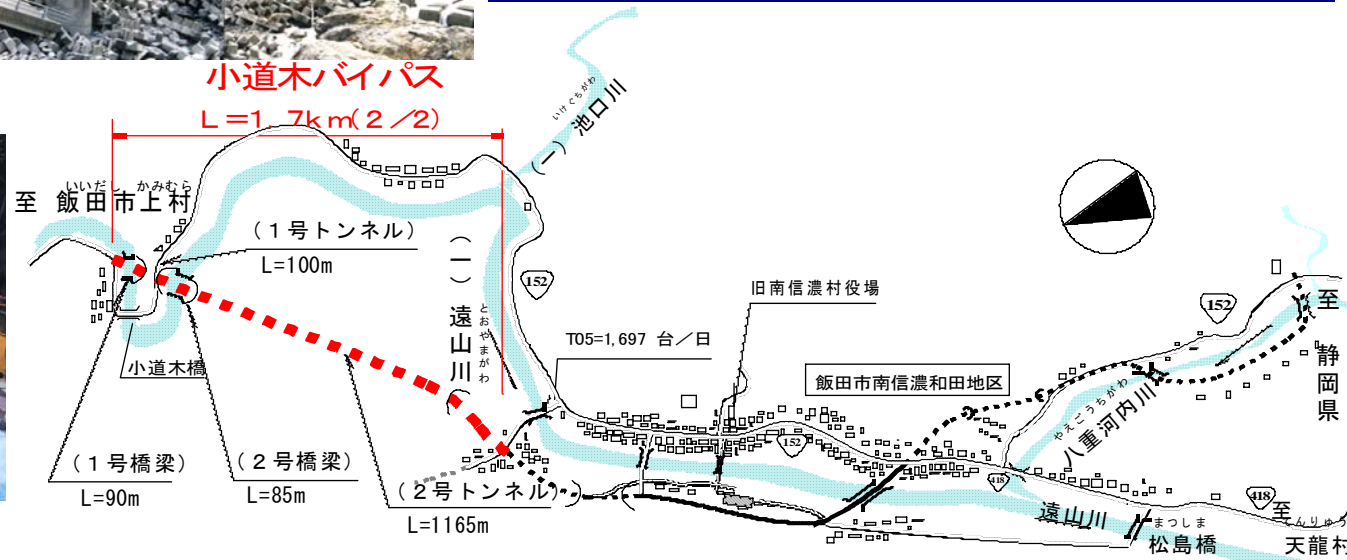
(国)152号 飯田市 小道木バイパス

- ・(国)152号は、飯田下伊那地域と静岡県を結ぶ唯一の幹線道路であるが、通行不能区間があり、飯田市道を経由して迂回しなければ静岡県側に移動できない。
- ・飯田市小道木地区は高齢化の解消と観光客の増加による税収の拡充、及び若者人口流出抑止が緊急の課題となっており、三遠南信自動車道の現道利用区間として、連携して道路整備を実施する事により、上記課題の解消を目指したい。



概要図

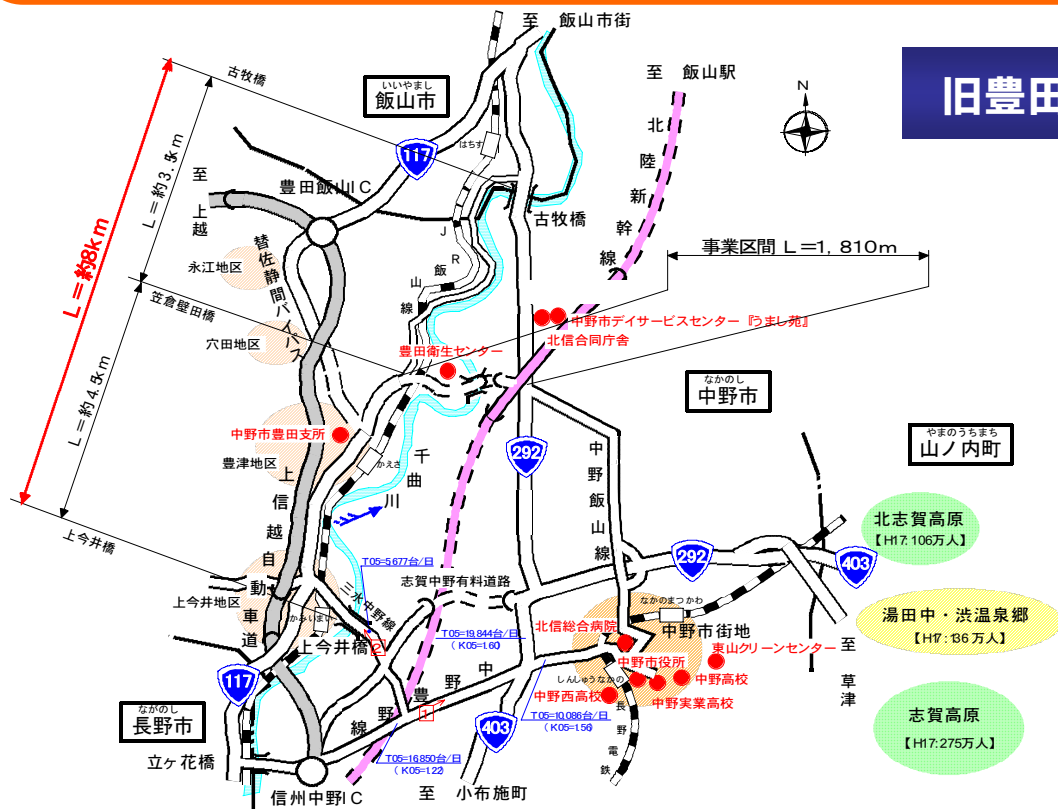
三遠南信自動車道の現道利用区間として、連携して合併した飯市内の連携を強化できる



バイパス道路整備によって被災箇所を回避でき、路線の安全度が向上し、合併した飯市内の連携が強化される。

(一)豊田中野線 中野市 笠倉～壁田

- 一級河川千曲川で分断された旧豊田村と中野市を結ぶ橋は千曲川下流側の飯山市境に古牧橋、上流側の長野市境に上今井橋があるが、約8km離れており、中央部で結ばれ合併後の連携強化を図るための地域間連絡道路が求められている。千曲川を渡河する橋の中で最も設置間隔が離れている。
- 上今井橋は洪水時に通行止めとなることが多く、代替路となる災害に強い道路ネットワークを形成する必要がある。



旧豊田村と中野市を中央で結ぶ道路がない



道路整備によって中野市と旧豊田村との交流・連携が強化されるとともに、災害に強いネットワークが形成される。

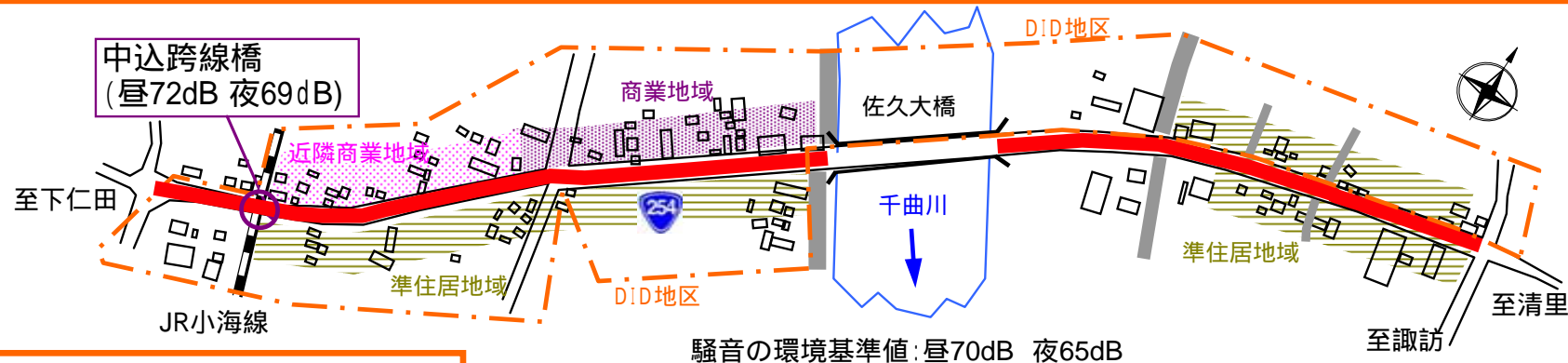
環境との共生

長野県

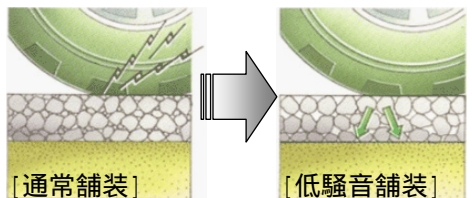
～車による騒音を解消し住宅地の環境を改善～

(国)254号 佐久市 中込～野沢

- ・当箇所は沿道の騒音が環境基準を上回っており、沿道住民の生活環境が悪化している。
- ・交通量の増加とともに、舗装の損傷による凸凹等で騒音がさらにひどくなっている箇所がある。
- ・低騒音舗装を敷設し、特に夜間の騒音低減により、沿道環境を改善することが望まれている。



【騒音低減のしくみ】



タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮騒音、膨張音が発生する。

空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。また、雨水も路面下へ排水する機能も有する。



- ・**低騒音舗装により一般的に騒音を約3dB程度低減できる。**
この3dB程度の騒音低減効果は、**交通量が半減したことに相当する**といわれている。
- ・**住宅地の環境が改善される**

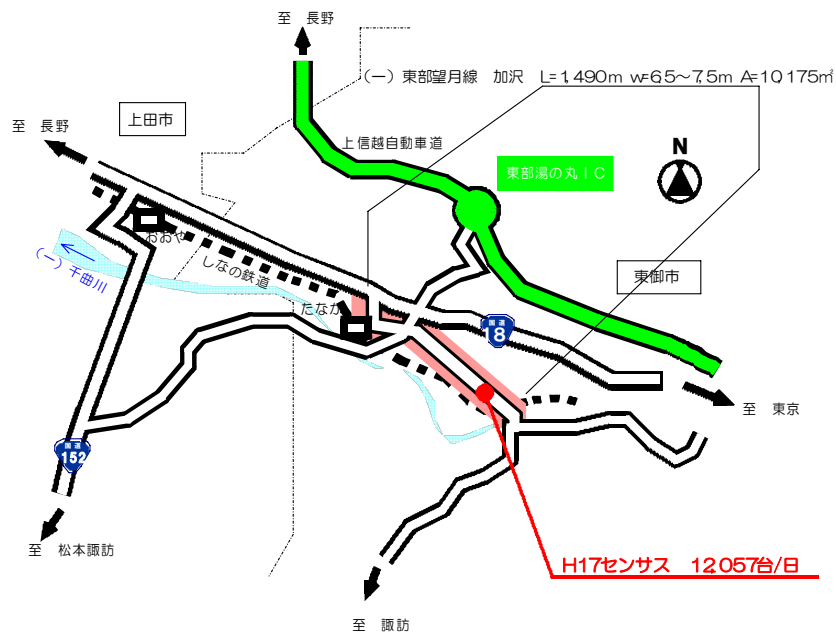
環境との共生 ～大型車が多い凸凹の路面を直し生活環境を改善～

長野県

(主) 東部望月線 加沢

- ・工業団地・高速道路へのアクセスの節点となる本路線は交通量が1日に約12,000台
- ・大型車の混入率が約1割であり、非常に路面が劣化し、沿道住民からの苦情も多い

交通量約12,000台/日 うち大型車約1割



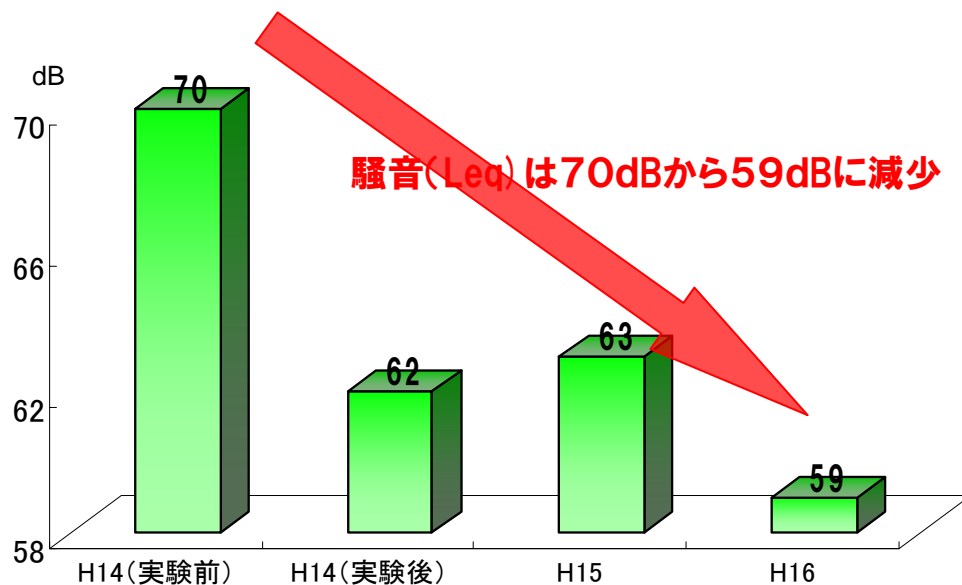
最大わだち掘れ13.9mm ひび割れ率25.4~50.8%



舗装補修により沿道住民の生活環境を改善する

- ・白馬長野有料道路では並走する無料道路を走行する大型車交通が沿道環境を悪化させている
- ・有料道路を迂回する車両が原因の一つとして考えられる

現道(長野大町線)における騒音値(夜間 22:00~6:00)の変化



平成14年度より有料道路の料金値下げを実施
沿道環境の改善をおこなっている



現道(長野大町線)における交通状況

有料道路の料金値下げにより騒音(Leq) は70dBから59dBに減少

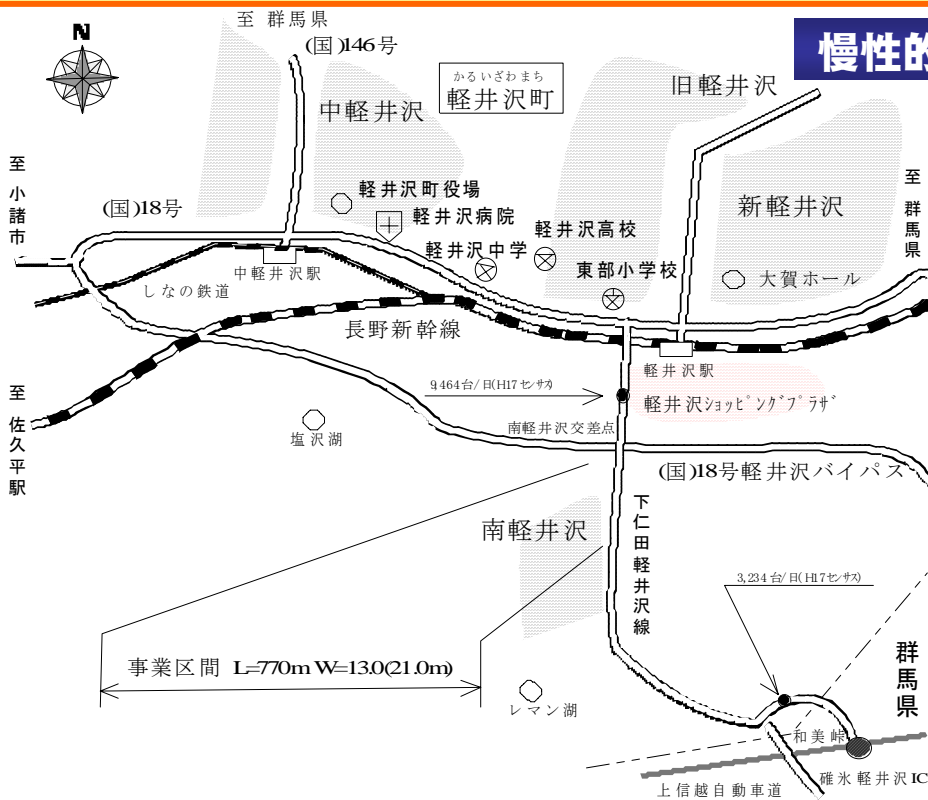
社会実験を行うことで、夜間騒音を約10dBも減少させ沿道住民の睡眠環境を改善

環境との共生 ～パーク＆ライド、CO2削減に寄与～

長野県

(主)下仁田軽井沢線 軽井沢町 南軽井沢

- ・(主)下仁田軽井沢線は、**上信越自動車道碓氷軽井沢ICと年間800万人の観光客が訪れる軽井沢を結ぶ重要な観光路線である。**
- ・観光シーズンにはマイカーによる乗り入れにより**慢性的な渋滞に悩まされており、近年大型ショッピングモールが開業したことにより渋滞に拍車がかかり、最大約9kmの渋滞が発生している中、軽井沢のイメージアップのためにもハードとソフト両面からの対策による渋滞の緩和が求められている。**



慢性的な渋滞により軽井沢の魅力が低下している



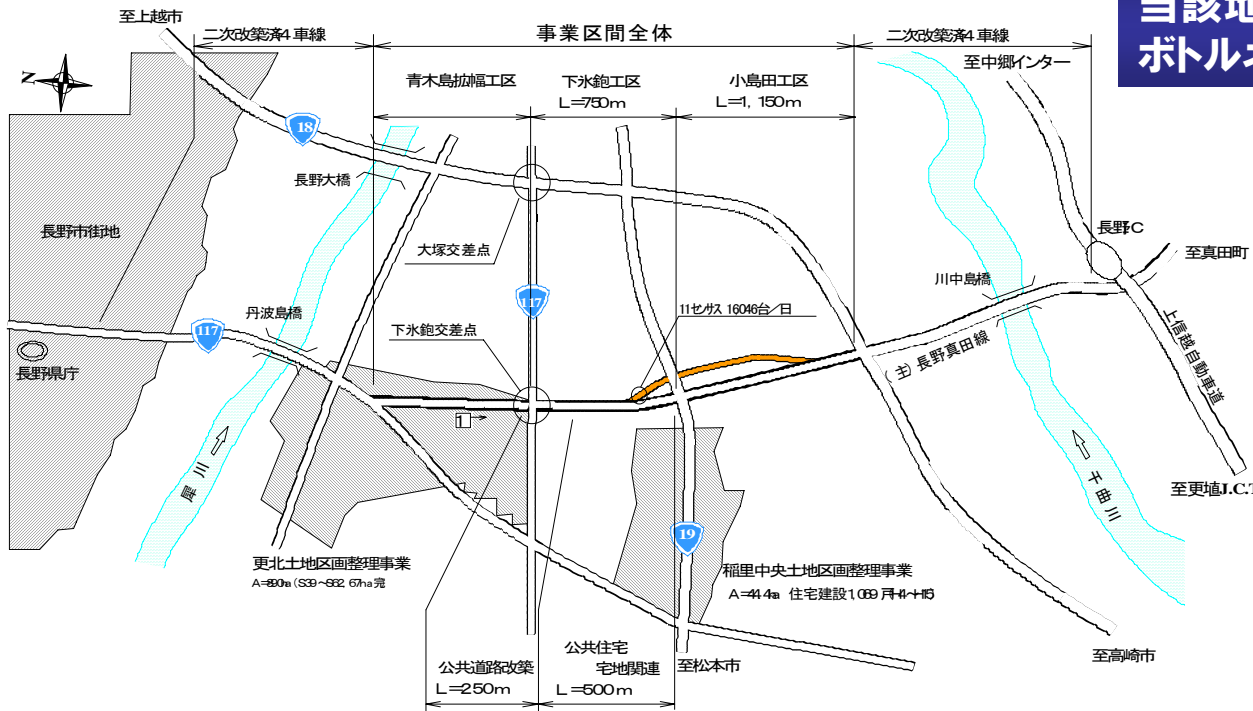
道路整備によって交通容量が拡大し、パーク＆ライドのソフト対策と連携することにより観光客等の移動性向上及びCO2削減に寄与し、国際親善文化観光都市「軽井沢」の環境保全に繋がる。

環境との共生 ～CO2削減に寄与～

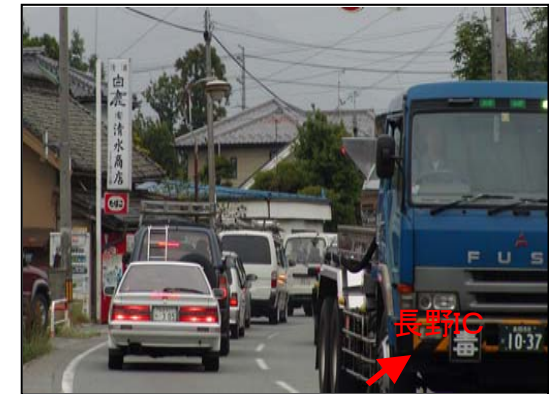
長野県

(主)長野真田線 長野市 小島田

- ・(主)長野真田線は、長野市街地と長野IC、国道18号及び国道19号を結ぶ幹線道路で、**第一次緊急輸送路**にもなっており、交通量が非常に多い。
- ・長野ICから善光寺までは概ね4車線が確保されているが、**当該地区は2車線のままでボトルネックとなり、朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生している。**
- ・**第3次主要渋滞ポイントである国道18号大塚交差点の対策事業にも位置付けられており、安全で円滑な交通確保が望まれている。**



当該地区のみ2車線となっており、
ボトルネックとなっている



道路整備によって慢性的な交通渋滞が解消され、CO2削減に寄与するとともに、安全で円滑な交通が確保される。

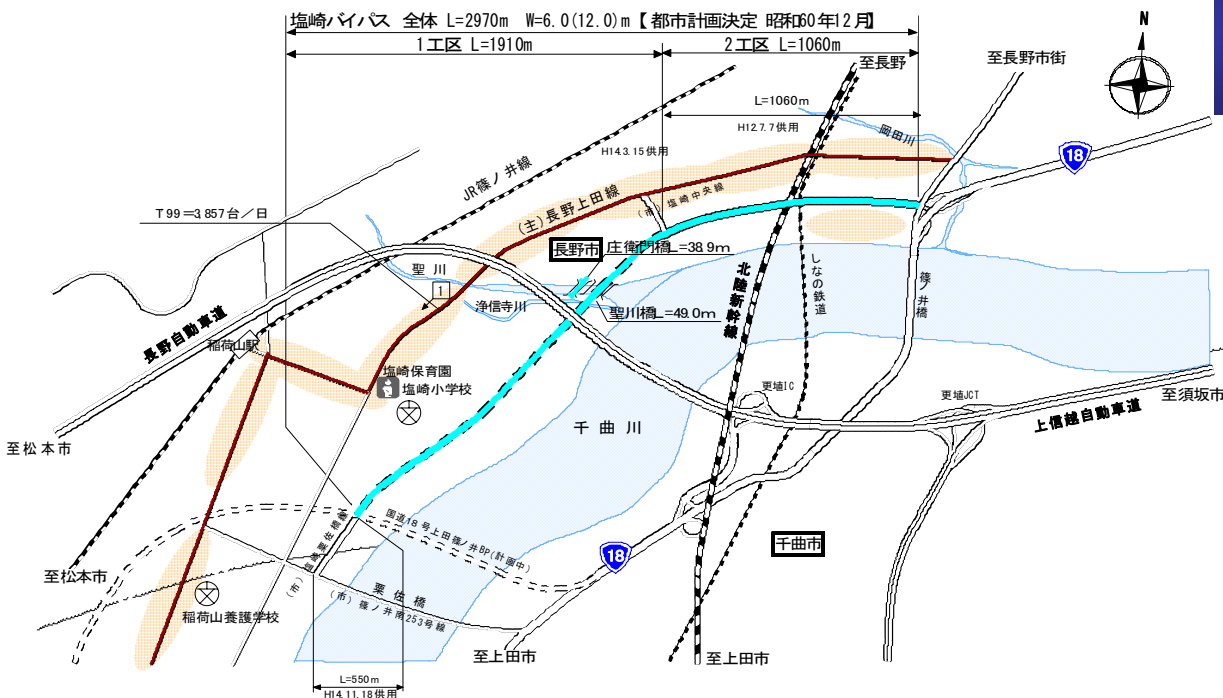
環境との共生 ～バイパス整備で住民の安全を確保～

長野県

(主)長野上田線 長野市 塩崎

- 塩崎地区はクランクが2箇所、鉄道との平面交差踏切が1箇所あり、幅員が狭小(最小幅員4.3(5.3)m)であるため、車両の円滑な通行に支障をきたしている。
- 沿線にはJR稲荷山駅、塩崎小学校、塩崎保育園等があり、通学路指定されているが歩道が未整備であり、歩行者の安全が確保されていない。
- 交通事故の発生件数は、H10～17で76件、うち62件の約8割は通過車両が関係した事故。

8年間で交通事故が76件(8割は通過車両が関係した事故)も発生



バイパス整備によって通過交通が排除されることにより、子供たちが安心して通学する事ができ、交通事故を大幅に削減することができる。

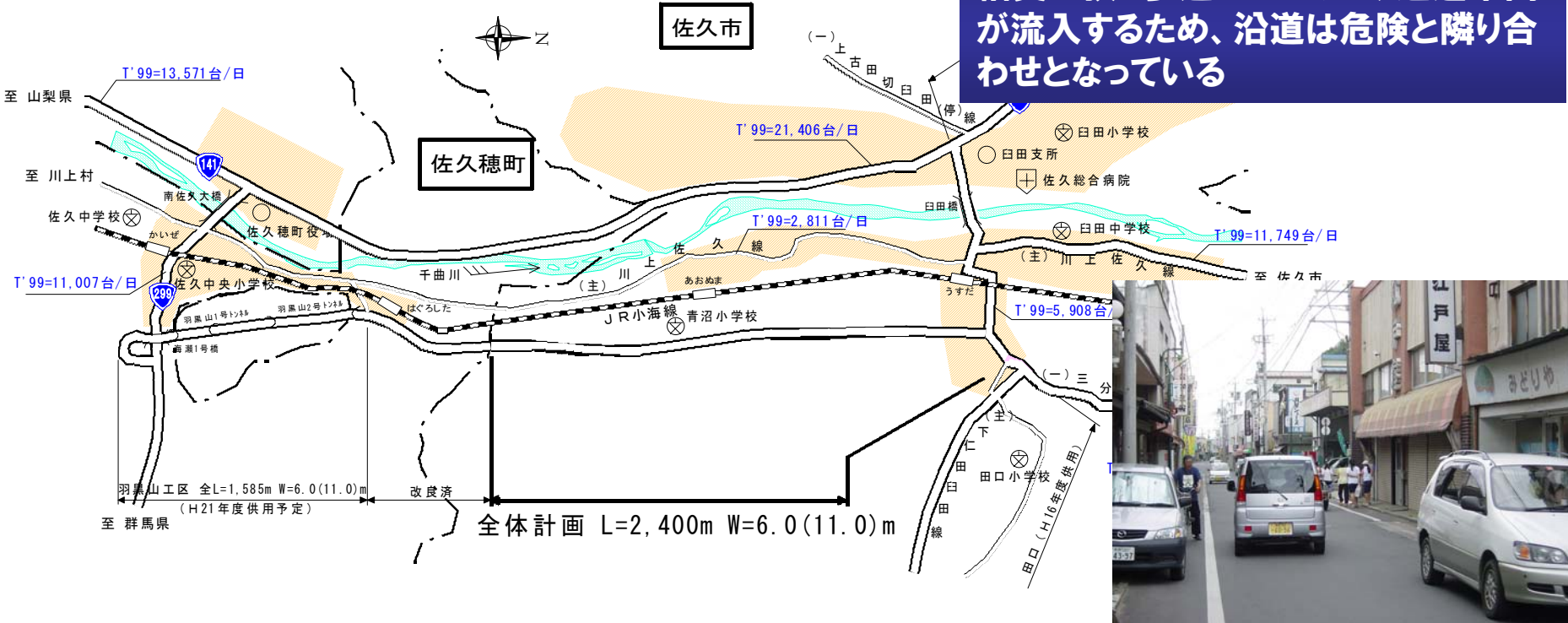
環境との共生 ～バイパス整備で住民の安全を確保～

長野県

(主)川上佐久線 佐久市 入沢～三分

- ・(主)川上佐久線は 国道141号とともに高原野菜の産地である川上村と佐久市を結び、地域の交流・連携を強化する重要な路線であるが、幅員がW=5mで狭く、車両の円滑な通行に支障をきたしている。
- ・現道は人家が連担し、幅員が狭く歩道がないため、通過車両により沿線住民や歩行者が危険にさらされている。

幅員が狭く歩道がないうえ、通過車両が流入するため、沿道は危険と隣り合わせとなっている



道路整備によって通過交通が排除され、旧道の沿道環境が改善され、歩行者の安全が確保されます。

環境との共生

～豪雪地帯の雪を溶かして円滑な交通を確保～

長野県

(国)148号 白馬村

- ・県内は全域で雪寒地域の指定を受け、県土の約半分は積雪地域
- ・**県土の約3割は豪雪地域**
- ・**生活基盤を確保するための冬期交通の確保が重要**



無散水消雪施設の施工により路面の凍結を防止

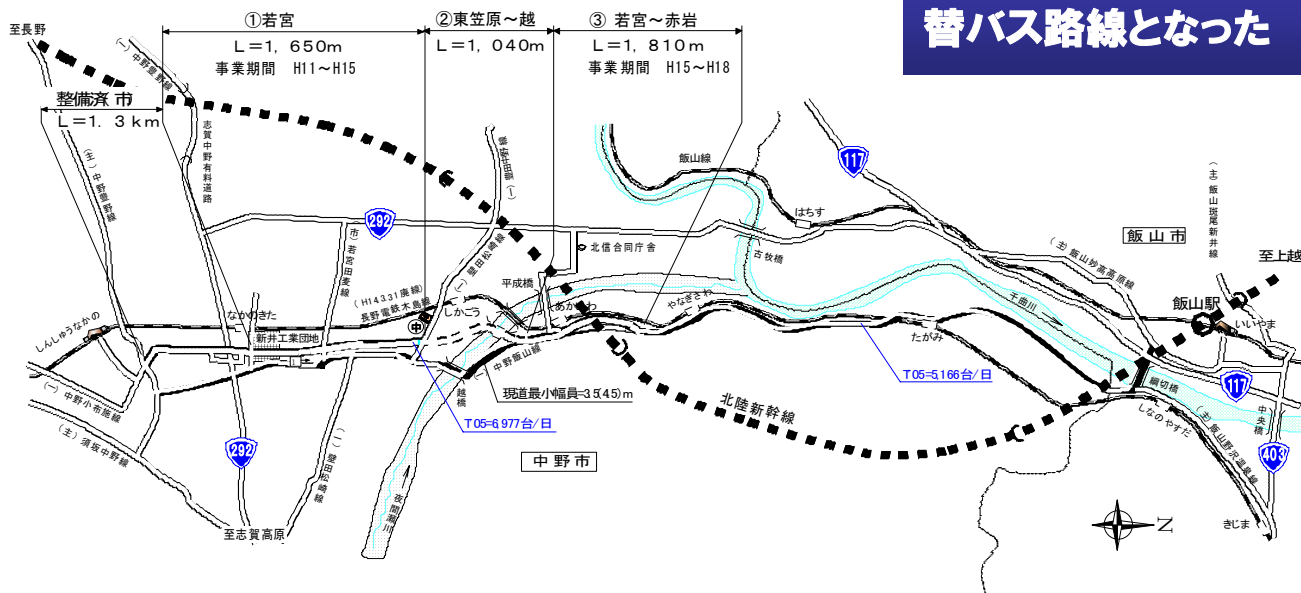
除雪作業により通行の支障となる積雪を防止

県土の約半分の積雪地域を抱える長野県では生活基盤を確保するための冬期交通の確保が重要

(一)中野飯山線 中野市 東笠原～越

- ・現道は人家連担で幅員が狭く、車のすれ違いが困難であり、特に**冬場は交通のネック**となっている。
- ・**高社中学校の通学路**であるが歩道がなく、**危険な状況**となっている。
- ・**H14.3に長電木島線が廃線となり、当路線が代替バス路線**となったことから、早期改良を住民は望んでいる。
- ・当箇所の前後は改良済みであり、**当該箇所がボトルネック**となっている。

H14.3に長電木島線が廃線となり、当路線が代替バス路線となった



バイパス整備によって前後の改良済み箇所と一体となり、廃線となった長野電鉄の代替えとなるバス路線としての機能が向上する。

環境との共生 ～信州の自然を楽しむドライブ みちのえき～

長野県

雷電くるみのさと

- ・県内38箇所の道の駅(平成20年4月現在)
- ・休憩・情報交流・地域連携の機能をもった地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場



『みちのえき』の整備により、**地域の情報を得、連携を図り、信州の自然を楽しむことができる**

機能的でうるおいある都市環境の創出 ~放射・環状道路の整備~

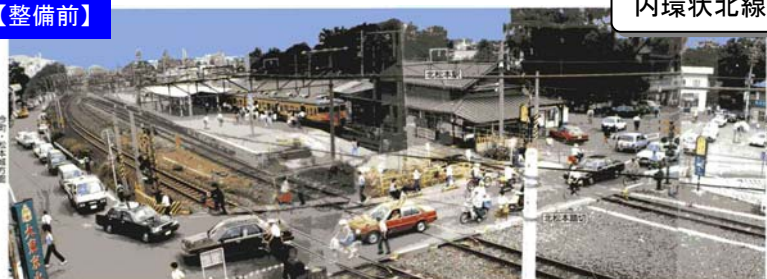
長野県

松本市 内環状道路

- ・松本都心部への一極集中傾向の強い道路形態が要因となり、駅周辺では日常的に道路渋滞が発生。
- ・中心市街地への交通集中を分散し、安全で円滑な都市内交通を確保するため、環状道路の整備が必要。

■ 都市内道路の現状

【整備前】



【整備後】



4車線で整備が完了した内環状北線

円滑な交通の確保!!

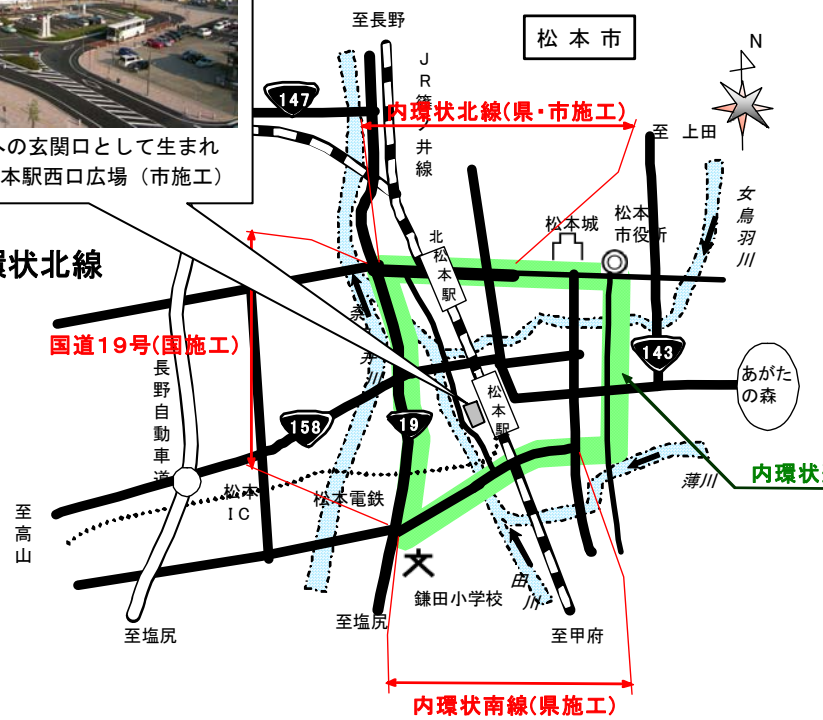
内環状南線



国道19号



国・県・市が連携して進める
都市基盤整備!!



少子高齢社会を迎え、安全で円滑な都市内交通を確保し、誰もが快適で暮らしやすいまちづくりを実現

機能的でうるおいある都市環境の創出 ~放射・環状道路の整備~

長野県

長野市 丹波島村山線・高田若槻線

- ・長野都心部では、骨格となる幹線街路の不足が要因となり、恒常的な道路渋滞が発生。
- ・中心市街地へ流入する交通の円滑化を図るため、都市の骨格を形成する、放射環状道路の整備が必要。

■ 都市内道路の現状

【整備前】

高田若槻線(起点)



▲渋滞状況

高田若槻線(終点)



▲渋滞状況

【整備後】

丹波島村山線



4車線で整備が完了した丹波島村山線東側



円滑な交通の確保

都市の活力の向上

都市の骨格を支える道路ネットワークの整備により、都市の活力の向上を実現

機能的でうるおいのある都市環境の創出

～中心市街地の再生と都市機能の充実～

長野県

仲町通線 茅野市 永明

- ・茅野駅周辺は都市基盤の整備が遅れており、中心市街地の活力が低下している。
- ・駅周辺市街地の活性化を図るため、都市機能の再生が必要。

基盤整備が遅れている駅西口



基盤整備が進む茅野駅東口



茅野駅周辺の区画整理と合わせた一体的なまちづくりの推進

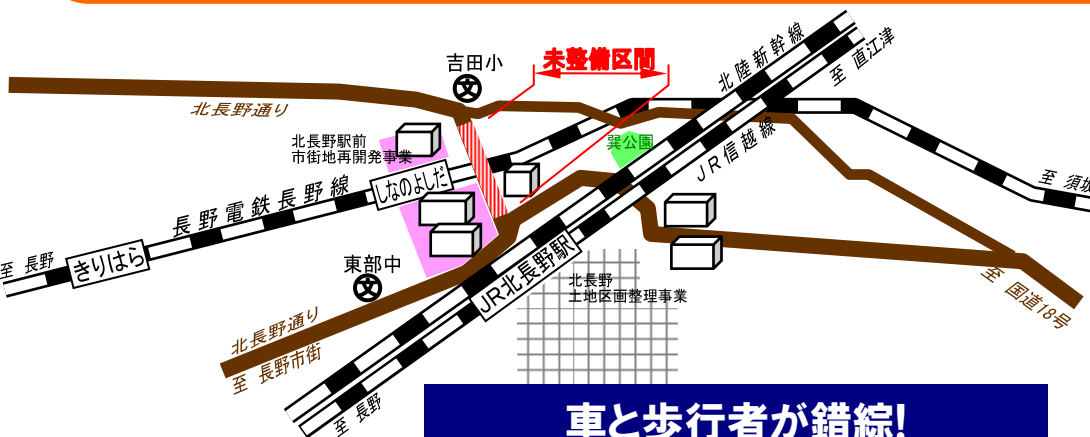
魅力的なまちなか空間の創出と都市景観の向上

機能的でうるおいある都市環境の創出 ～危険な踏切の解消～

長野県

北長野通り 長野市 吉田

- ・ 吉田地区は、北長野駅を中心に都市機能が集積した長野市東部地域の拠点であり、商業施設・公共公益施設の立地が促進され、また、土地区画整理事業や市街地再開発事業等により居住環境の整備も進んでいる。
- ・ 北長野通りの当該区間は、通学路になっているにもかかわらず歩道が未整備であり、さらに、長野電鉄と交差する踏切部はさらに幅員が狭隘なため、通学児童をはじめとする歩行者は常に危険にさらされている。



車と歩行者が錯綜!
安全な歩行空間がほしい!!



狭隘な踏切部は
都市内交通のネックに!!

少子高齢社会を迎え、都市内の安全な歩行空間を確保し、誰もが快適で暮らしやすいまちづくりを実現

機能的でうるおいのある都市環境の創出 ～都市内交通ネットワークの再構築～

長野県

松本都市圏総合都市交通体系調査

- ・都市の拡大と中心市街地の低密度化や松本市街地における幹線道路の恒常的な渋滞。
- ・土地利用を見据え、松本平の特性を反映した都市交通計画の策定が必要。

松本都市圏における交通課題

- 都市の拡大と中心市街地の低密度化
- 都市計画道路決定時との社会情勢の変化
- 自動車への高い依存度と市街地の渋滞
- 災害等緊急時におけるモビリティ確保

総合都市交通体系調査の実施

- ①パーソントリップ調査
- ②将来交通需要予測
- ③都市交通マスタープラン策定

再構築に向けた視点

- 道路と公共交通を一体的に捉えた交通ネットワークの構築
- 観光資源活用のための道路ネットワークの構築

総合都市交通計画

- ◆施設計画
 - ・都市内道路ネットワークの強化
 - ・都市計画道路の見直しと戦略的整備
 - ・交通結節点の整備と公共交通機関利用促進のための駐車場整備
- ◆ソフト施策
 - ・過度の自動車依存を改善（TDM、モビリティ・マネジメント施策）
 - ・鉄道、バスと自動車、自転車との連携
 - ・高齢者に配慮したモビリティ確保の施策
- ◆土地利用と都市交通の一体化
 - ・集約型都市構造への転換
 - ・土地利用を見据えた都市交通計画
 - ・中心市街地活性化に資する交通計画
- ◆松本平の特性を反映した交通計画
 - ・観光資源活用のための交通ネットワーク
 - ・災害時・冬期の円滑な交通の確保
- ◆自転車の交通環境の構築
 - ・自転車ネットワーク計画の策定
 - ・道路空間の再構築

松本都市圏



観光資源の活用、公共交通の利用促進など、松本平の特性を反映した道路ネットワークの構築

未来を見据えた維持管理

～昭和2年に架けた橋を計画的に架替～

長野県

(一)塩田仁古田線 上田市 五加

- ・ (一)塩田仁古田線の**五加橋**は、**昭和2年に架設された老朽橋**であり、近年の**自動車の重量化**に対応できていないため、**損傷**が進行し**危険な状態**となりつつある。
- ・ **増大する老朽橋**に対応するため、適切なメンテナンスを行うとともに、維持が困難と見込まれている橋梁を**計画的に架替える**ことで、**安全な道路施設の維持が必要**となっている。
- ・ 当箇所は通学路に指定されているが、幅員が狭く歩道もないため、**橋梁の架替えに併せ、道路の拡幅が求められている**。

H11センサス
7,899台/日

老朽橋対策とともに通学児童の安全確保が急務となっている



現在の五加橋:昭和2年架設
 $L=22.5m, W=5.5m$

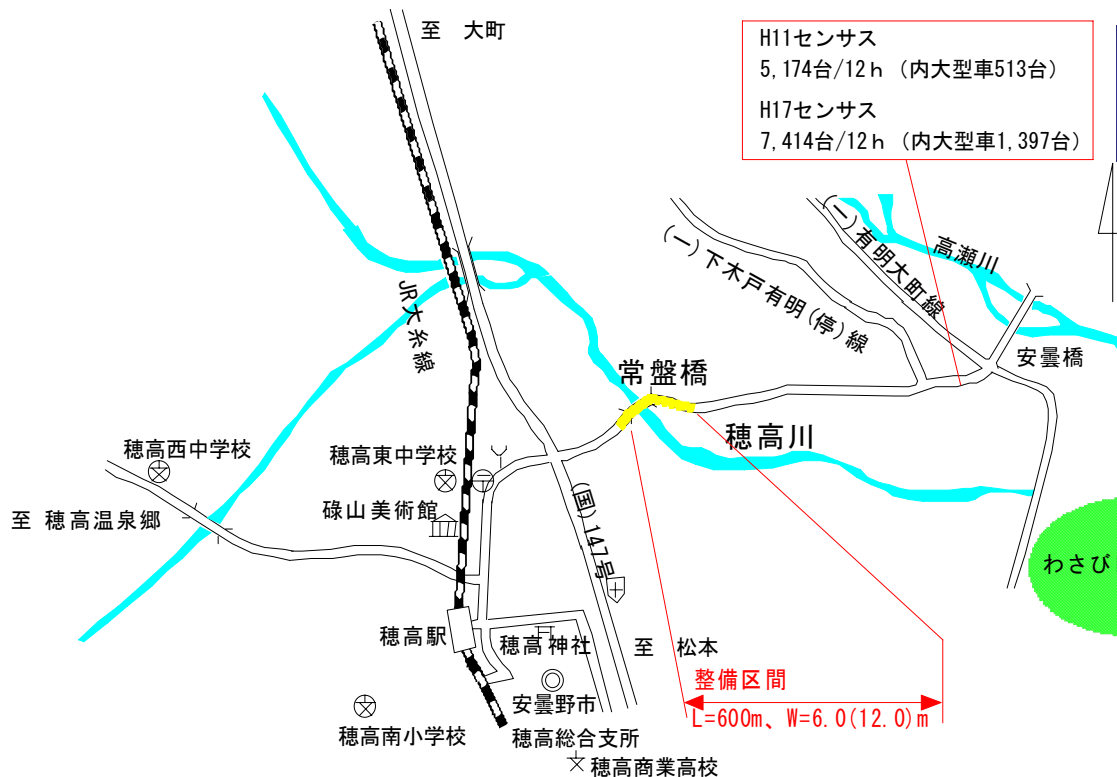
老朽橋を計画的に架け替えることによって橋梁の安全性が向上するとともに、通過交通の円滑化、歩行者の安全確保に寄与することができる。

未来を見据えた維持管理 ～損傷した老朽橋の架替え～

長野県

(主)穂高明科線 安曇野市 常盤橋

- ・ (主)穂高明科線は、平成17年10月に合併して誕生した安曇野市の穂高地区と明科地区を結ぶ路線で、常盤橋は穂高川を渡河する昭和36年に架設された橋梁である。
- ・ 損傷が進み、過去にも補修を繰り返しているが、橋梁点検によると早急に対策が必要となっている。
- ・ また市町村合併により、穂高地区と明科地区の地域間交流の促進により交通量は伸びているが、幅員が狭いため、交流・連携の支障となっている。



橋梁の損傷が進み、過去にも補修を繰り返している状況



老朽橋を計画的に架け替えることによって橋梁の安全性が向上するとともに、交通の円滑化が図られ、地域間交流の促進、地域の一体化に寄与する。

橋梁長寿命化修繕計画に基づく橋梁補修 ～老朽化する橋梁の計画的な補修～

(国)153号 高森町 下平跨線橋

- ・ 下平跨線橋の橋台は、**ひび割れ**が進んでいます。
- ・ **放置すると損傷が拡大**し大規模な補修が必要になるとともに、落橋するおそれもあります。
- ・ 第一次緊急輸送道路にも位置付けされている主要幹線道路であり、落橋に至った場合物流に与える影響は甚大なものであります。
- ・ JR飯田線を跨ぐ橋梁であり、落橋した場合は**二次的被害**や**電車利用者への影響**も発生します。
- ・ **早急な修繕と劣化原因の除去**が求められています。

- ・ 下平跨線橋の橋台はひび割れが進行しています。伸縮装置から路面排水が侵水し、凍結融解を繰り返すことでひび割れは拡大していきます。
- ・ 伸縮装置を非排水化して水の侵水を防ぐとともに、橋台表面の断面修復を行いもとの状態に復元させます。



橋台のひびわれ状況

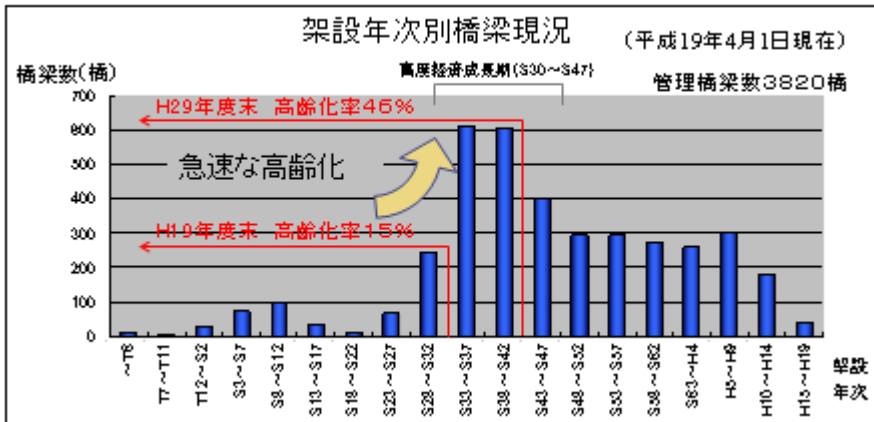


計画的な補修をすることで劣化を食い止め、落橋に至らずに済みます

橋梁長寿命化修繕計画に基づく橋梁補修 ～急峻な地形にたくさん架かる橋の寿命を延ばす～

- ・長野県が管理する橋梁の高齢化と劣化が進んでいます。
- ・建設後50年を経過する高齡化橋梁は現在15%を占め、10年後には46%に急増します。
- ・損傷がある橋梁は1029橋あり、全体の27%を占めます。
- ・計画的な維持管理が求められています。

- ・平成20年6月に「長野県橋梁長寿命化修繕計画」を策定
- ・損傷が確認された1029橋の修繕には318億円要する
- ・今後5箇年、10箇年、15箇年に修繕する橋梁に分類済
- ・この計画に従い修繕を進める



桁の損傷



床版の損傷



〔修繕例〕床版を補修し長寿命化を図ります



床版のひび割れが拡大しないように炭素繊維シートを張ります

- ・早期に対策することで**寿命がのびる**とともにコスト縮減が図られます。
- ・集中的に投資することで、**早期に大量の健全度が回復**します。