

(仮称) 信州みちビジョン検討委員会 準備会



世界級リゾートへ、
ようこそ。山の信州
信州デスティネーションキャンペーン
2017.7.1-9.30

長野県建設部

平成29年4月11日(火)

目次

1. 策定の概要
2. 道路を取り巻く環境（関連計画と予算等）
3. 現状分析と課題抽出（現総合5か年計画の施策分類による）
 - (1)社会基盤
 - (2)安全
 - (3)地域づくり
 - (4)健康福祉
 - (5)教育子育て
 - (6)産業・雇用
 - (7)環境
4. 県民ニーズ
5. 事業の進め方

(1) 背景と目的

□策定の背景

(1) 近年は道路に求められる役割が多様化している

- ・ 交通の円滑性・安全性向上
- ・ 維持管理・防災・景観等の質的向上
- ・ 観光振興・まちづくりへの寄与 など

(2) 道路をとりまく状況の変化

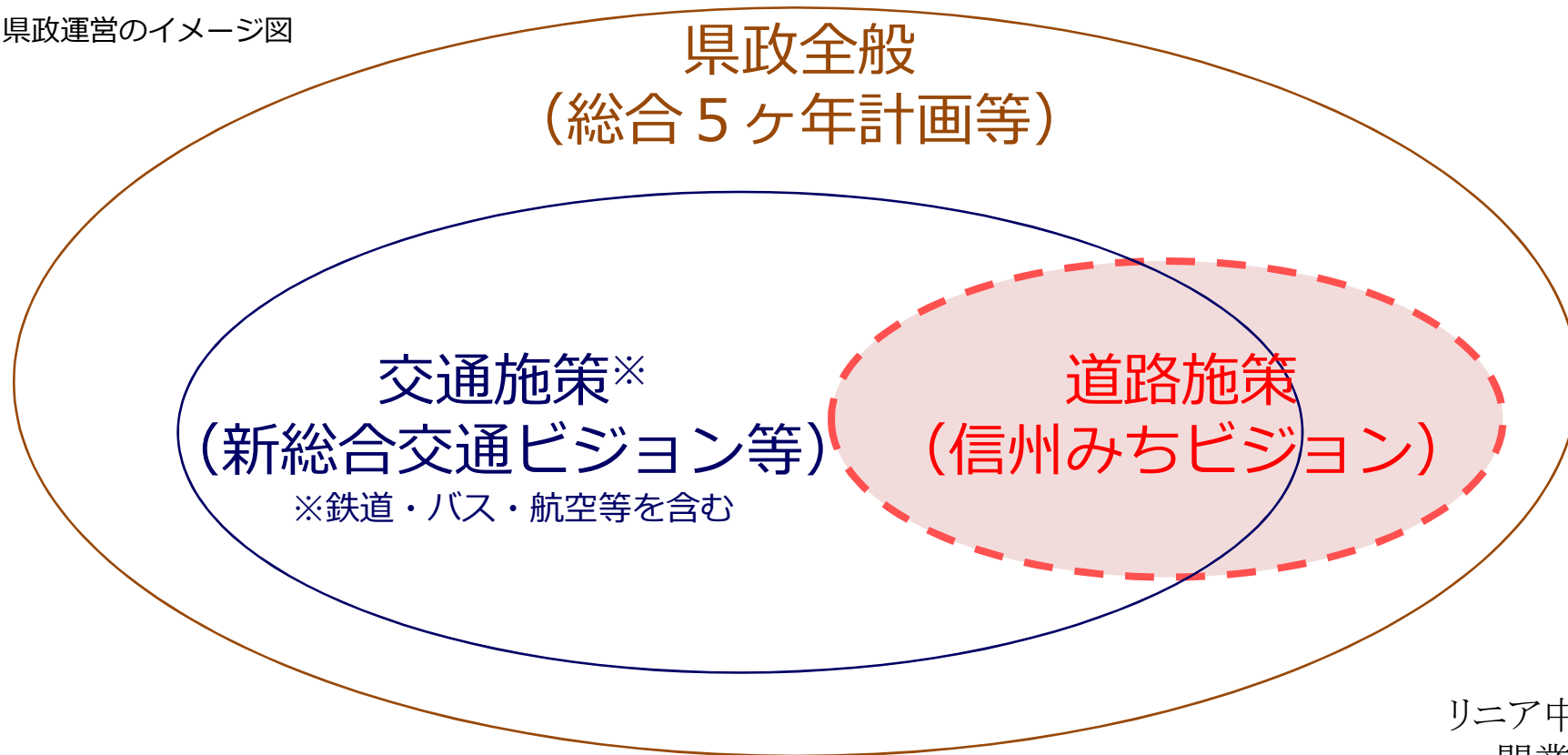
- ・ 道路予算の減少、人口減少、橋梁の老朽化 など

□策定の目的

- ▶ 時代の要請に応じた道路の整備や活用などの今後の方向性を示す
- ▶ 県の次期総合5か年計画の内容充実に活かす

(2) 位置づけ

県政運営のイメージ図



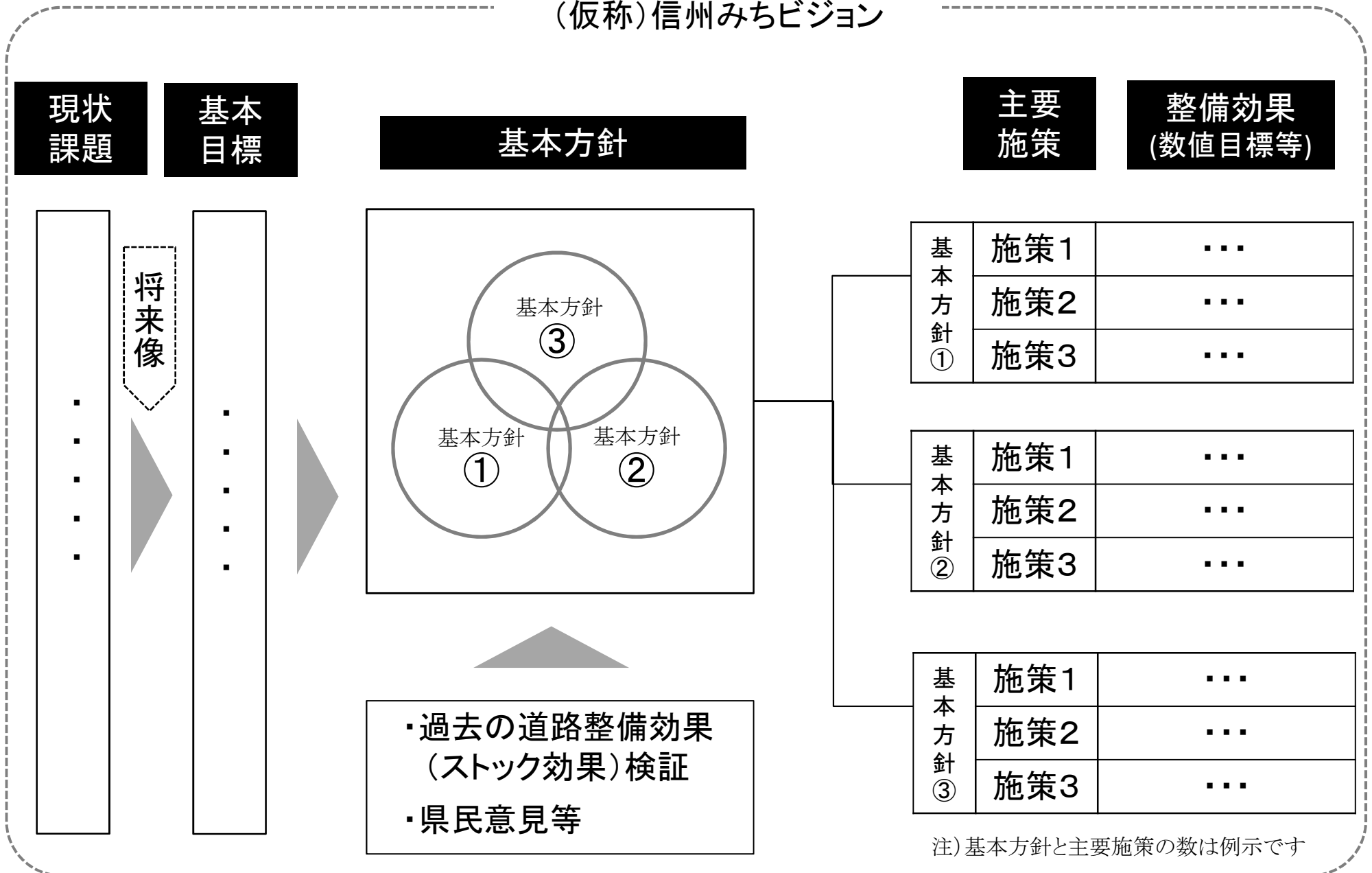
リニア中央新幹線
開業(予定)



期間	H25-29	H30-34	H35-39
総合5か年計画	▶	▶	▶ (想定)
新総合交通ビジョン	▶	▶	▶
(仮称)信州みちビジョン		▶	▶

(3) ビジョンの構成案

(仮称)信州みちビジョン



現状課題

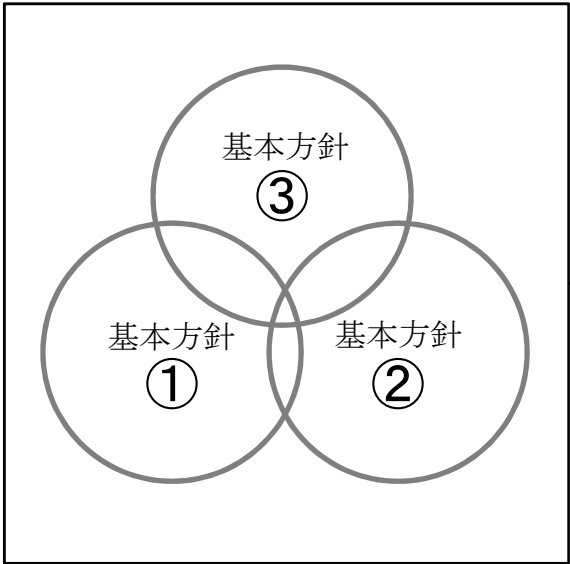
基本目標

基本方針

主要施策

整備効果
(数値目標等)

将来像



- ・過去の道路整備効果(ストック効果)検証
- ・県民意見等

基本方針①	施策1	...
	施策2	...
	施策3	...

基本方針②	施策1	...
	施策2	...
	施策3	...

基本方針③	施策1	...
	施策2	...
	施策3	...

注) 基本方針と主要施策の数は例示です

(4) 策定スケジュール (予定)

平成29年 4月

平成30年 3月

準備会

現状分析・課題抽出

第1回

基本目標・基本方針の検討

第2回

主要施策・整備効果の検討

第3回

信州みちビジョン(案)策定

第4回

信州みちビジョン策定

- ・県政モニター
(アンケート)
- ・意見交換会

パブリック
コメント

(1) 総合5か年計画 (H25~29)

❗ 県政の総合計画 (最上位計画) であり、道路の施策も記載

【基本目標】 確かな暮らしが 営まれる 美しい信州	地域づくり	魅力ある地域の創造と発信
	社会基盤	交通ネットワークの充実
		快適で暮らしやすいまちづくり
	安全	地域防災力の向上
		県民生活の安全確保

(道路関連の主な施策のみ記載)

- ❑ 個別整備箇所を記載 (事業着手、整備推進、完成供用など)
- ❑ 具体的な目標値を設定 (改良率、高規格幹線道供用延長)

▶ 今後5年間の県づくりの方策を明らかにする
(県として計画的に実施すべきもののまとめ)

(1) 次期総合5か年計画 (H30~34)

1 計画の位置づけ

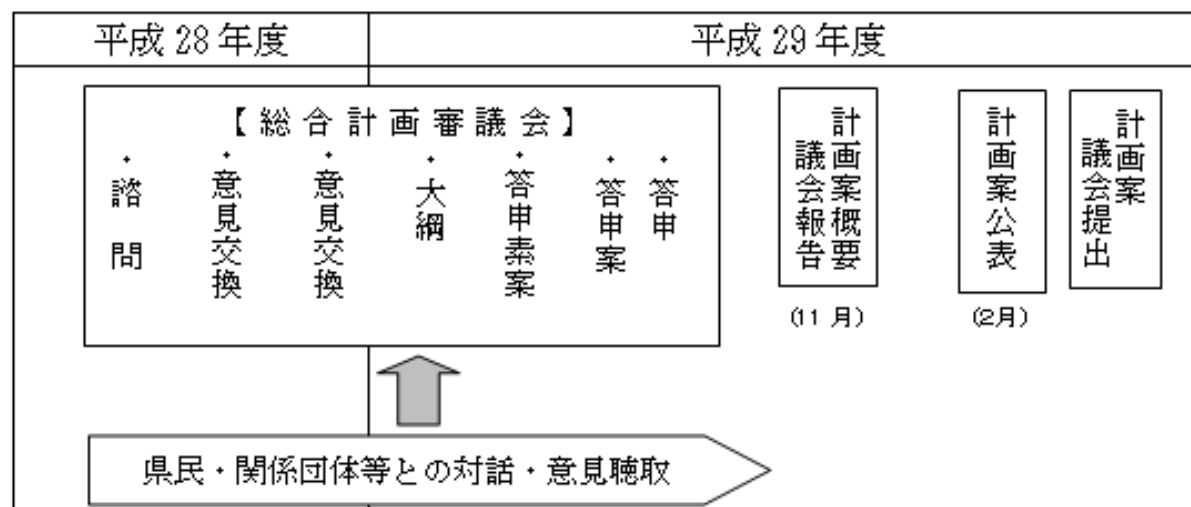
今後の県づくりの方向性を共有するため、県民とともに策定する総合計画

- ・しあわせ信州創造プラン（現行の総合5か年計画）策定後の社会・経済情勢の変化や新たな課題に的確に対応
- ・しあわせ信州創造プランの成果を反映
- ・人口定着・確かな暮らし実現総合戦略（信州創生戦略）を統合

2 計画期間

平成30年度から平成34年度までの5か年間

3 策定日程(予定)



総合計画審議会の開催状況

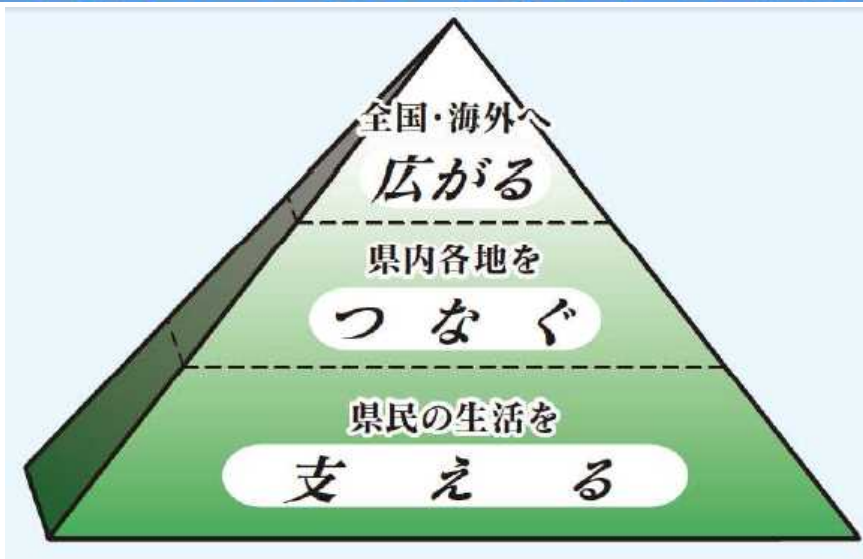
- 第1回 H28.11.2
- 第2回 H29.2.3
- 第3回 H29.4.13

(2) 新総合交通ビジョン (H25~H39)

- 長野県の交通(鉄道・航空等含む)の望ましい将来像を示す
- 県が果たす役割や施策の方向性を明らかにする

- ▶関係者が連携・協働した取組を実施するための指針
(詳細な個別整備箇所は記載なし)

長野県が目指す交通の将来像



- ▶高速交通網を最大限に活かした交流拡大の実現
(本州中央部広域交流圏の構築)
- ▶県内を円滑に移動できるネットワークの実現
- ▶安全・安心で持続可能な交通サービスの実現

(2) 本州中央部広域交流圏の構築

▶ 東西軸で東日本と西日本、南北軸で太平洋と日本海を結ぶ



東西軸

- 北陸新幹線
- リニア中央新幹線
(中部縦貫自動車道)
など



南北軸

- 中部横断自動車道
- 三遠南信自動車道
- 松本糸魚川連絡道路
など



交流人口拡大や
移住促進を目指す

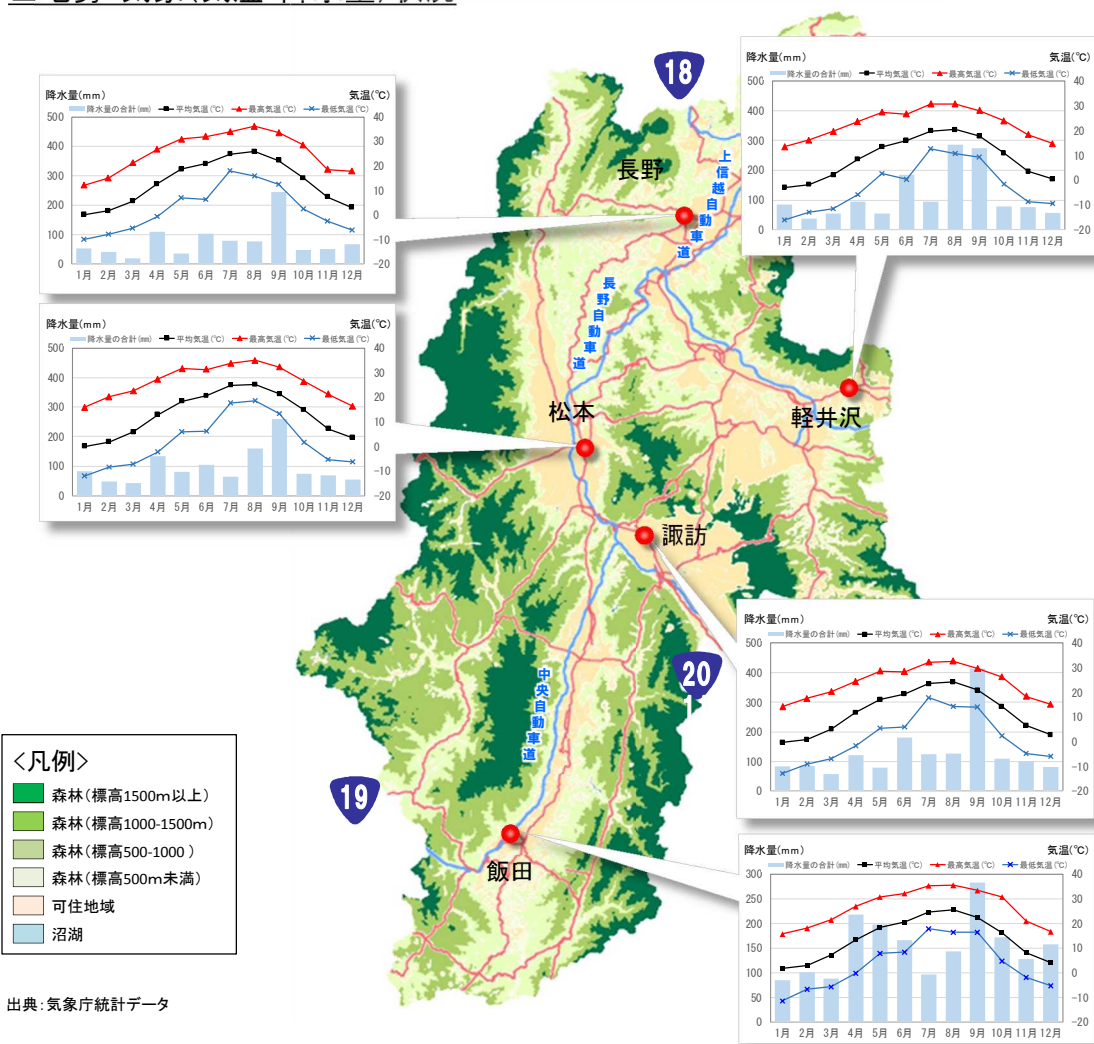
(3) 県内道路の概要



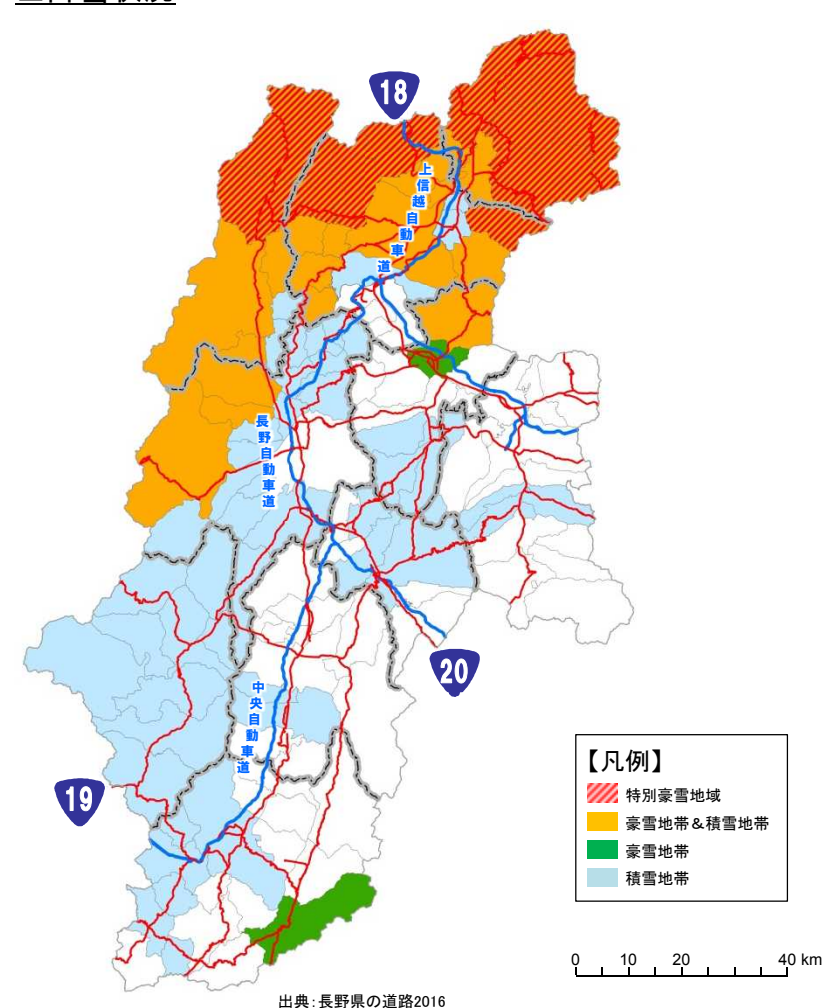
道路種別	(例)	整備主体
高規格幹線道路 (高速道路)	上信越自動車道 中部横断自動車道 三遠南信自動車道等	NEXCO 国
一般国道(指定区間)	国道18号など	国
一般国道(指定区間外)	国道117号など	県
県道	主要地方道〇〇線 一般県道〇〇線	県
県道路公社管理の 有料道路	三才山トンネル有料 道路等7区間(国県道)	長野県 道路公社
市町村道	市道〇〇線など	市*

*: 過疎地域等では一部県が整備

■地勢・気象(気温・降水量)状況



■降雪状況



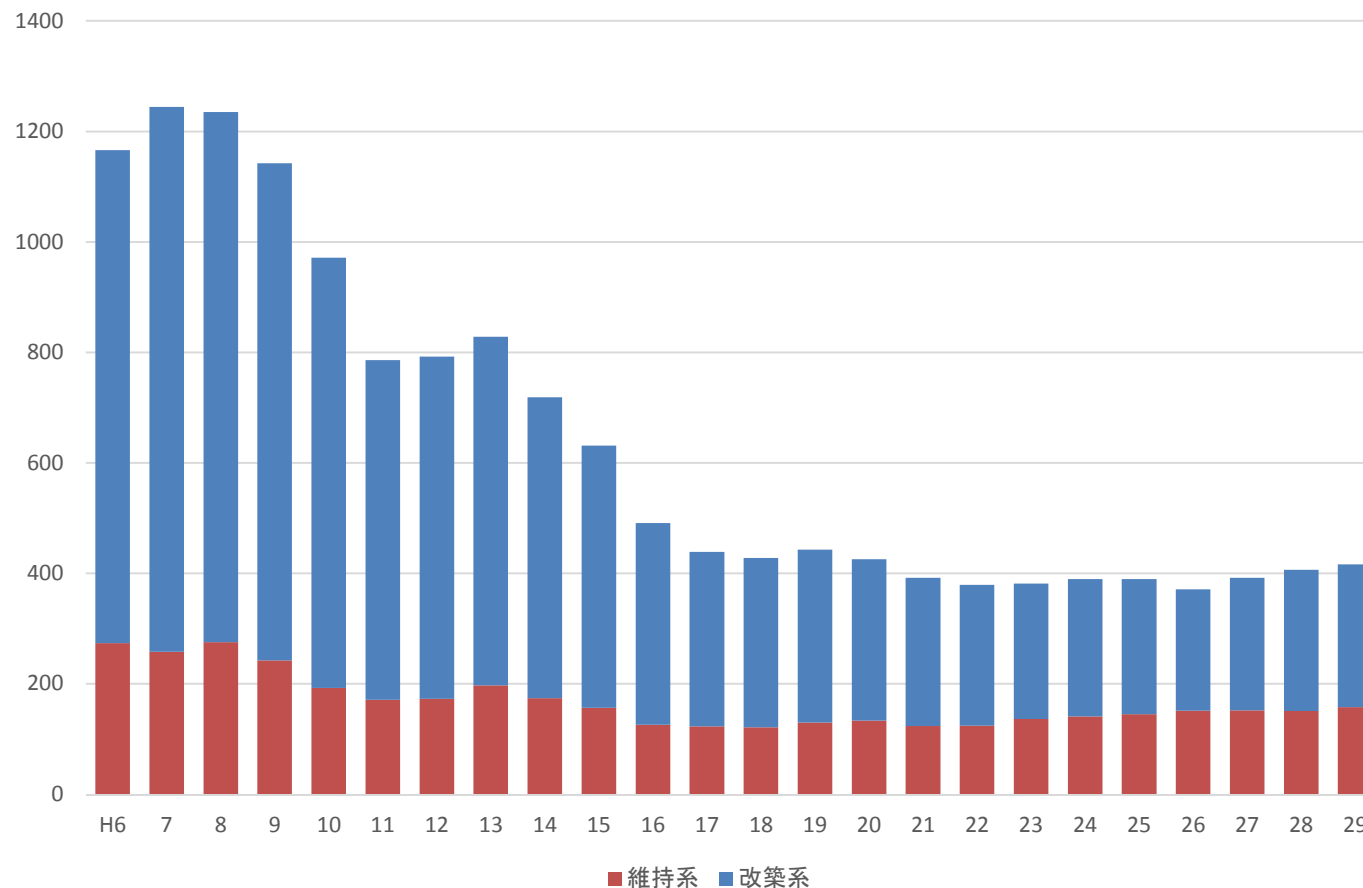
- ▶ 山間部が多く、整備に費用を要す
- ▶ 年間平均気温が低い (全国 5 位)

- ▶ 年間雪日数が多く (全国 6 位)
- ▶ 除融雪に費用を要す

(5) 道路関係予算の推移

当初予算額
(億円)

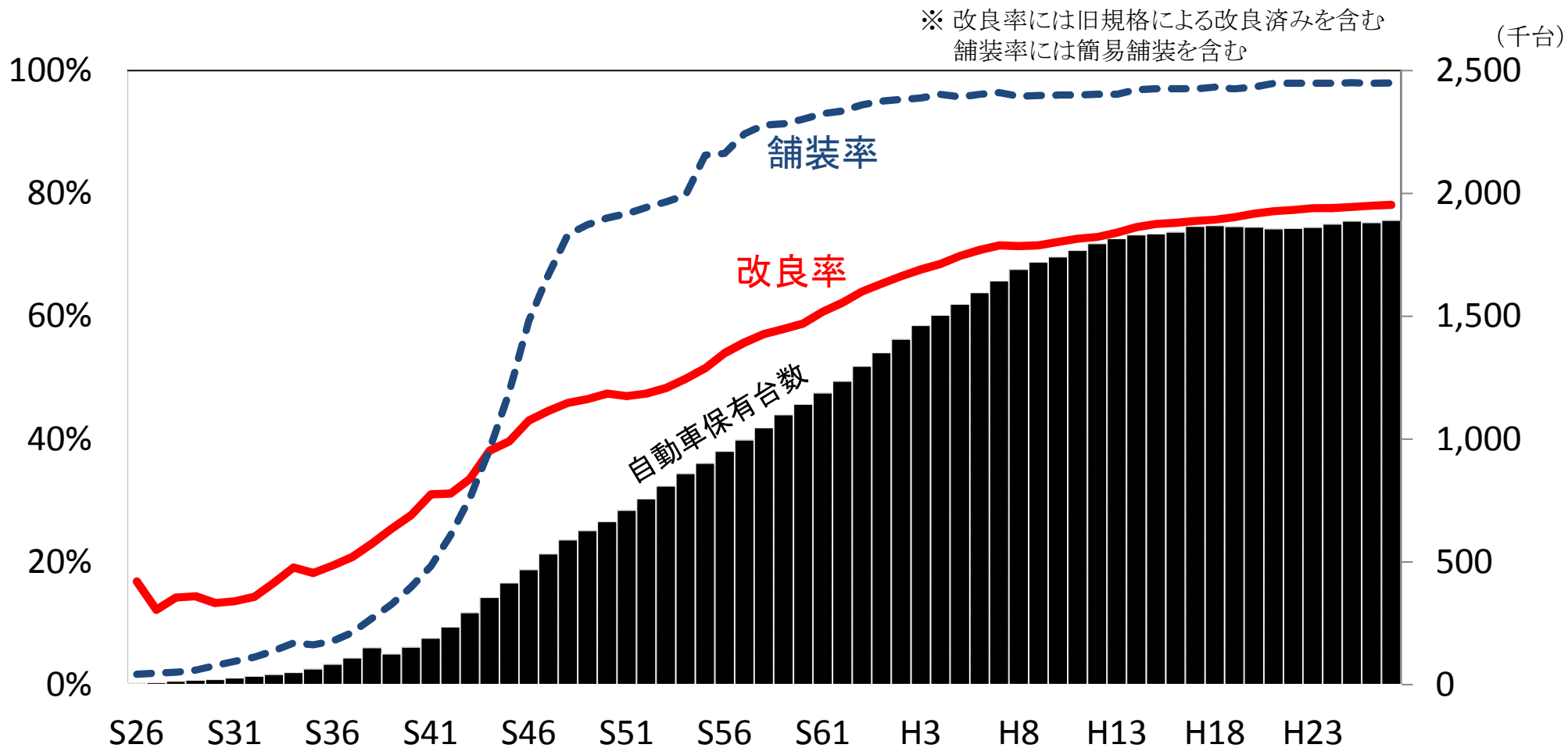
道路系当初予算の推移



- ▶ H29予算はピーク時の1/3以下で、整備に時間を要する
- ▶ 施設の老朽化が進んでいるが、維持系予算は横ばい

(1) 社会基盤 | 改良率

舗装率と改良率の推移(県管理道路)



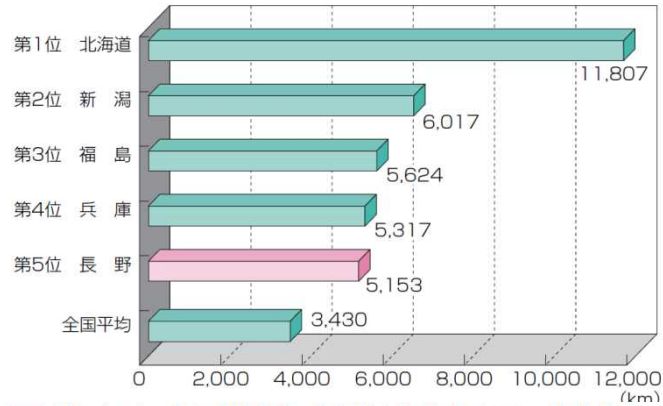
▶自動車保有台数の増加とともに、改良率と舗装率を向上させてきた¹⁴

(1) 社会基盤 | 改良率

道路延長

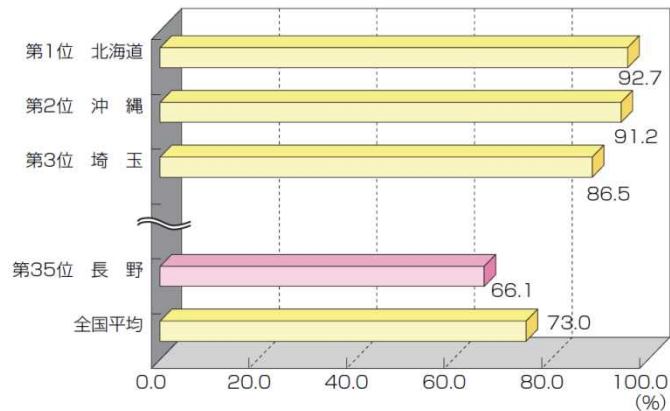
資料：道路統計年報 2015(平成 26年4月1日現在)

国・県道(指定区間除く)(km)



改良率全国順位(車道幅員5.5m以上)

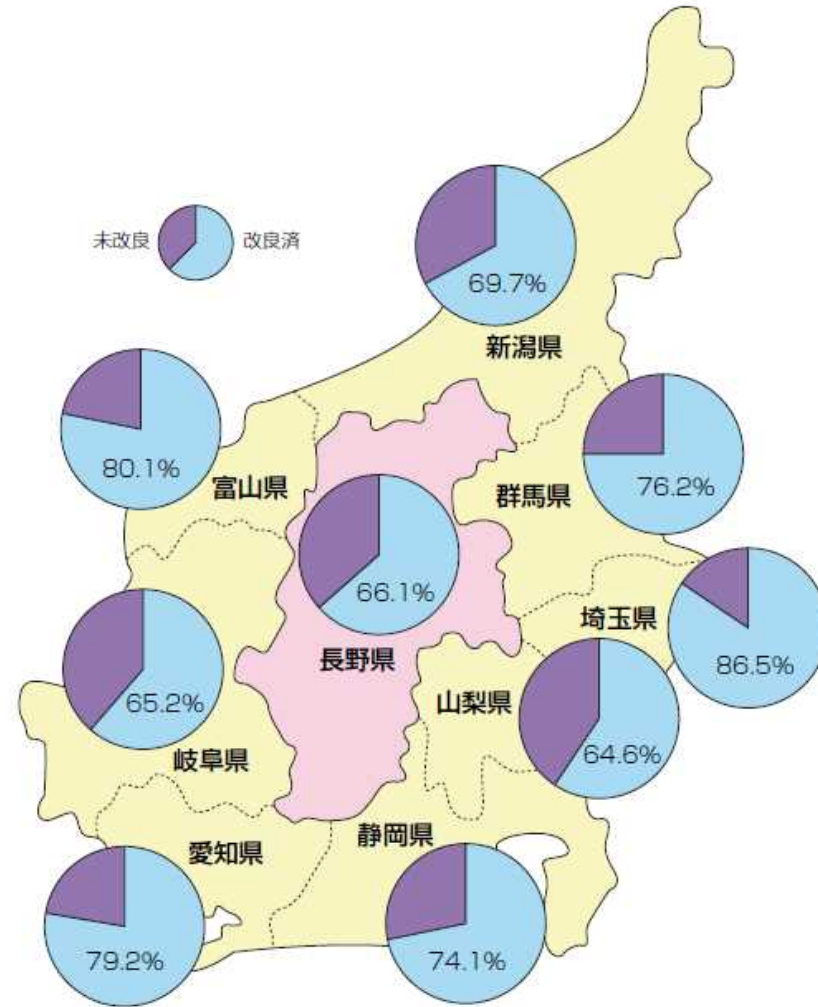
国・県道(指定区間除く)(%)



隣接県との改良率の比較

国・県道(指定区間除く)

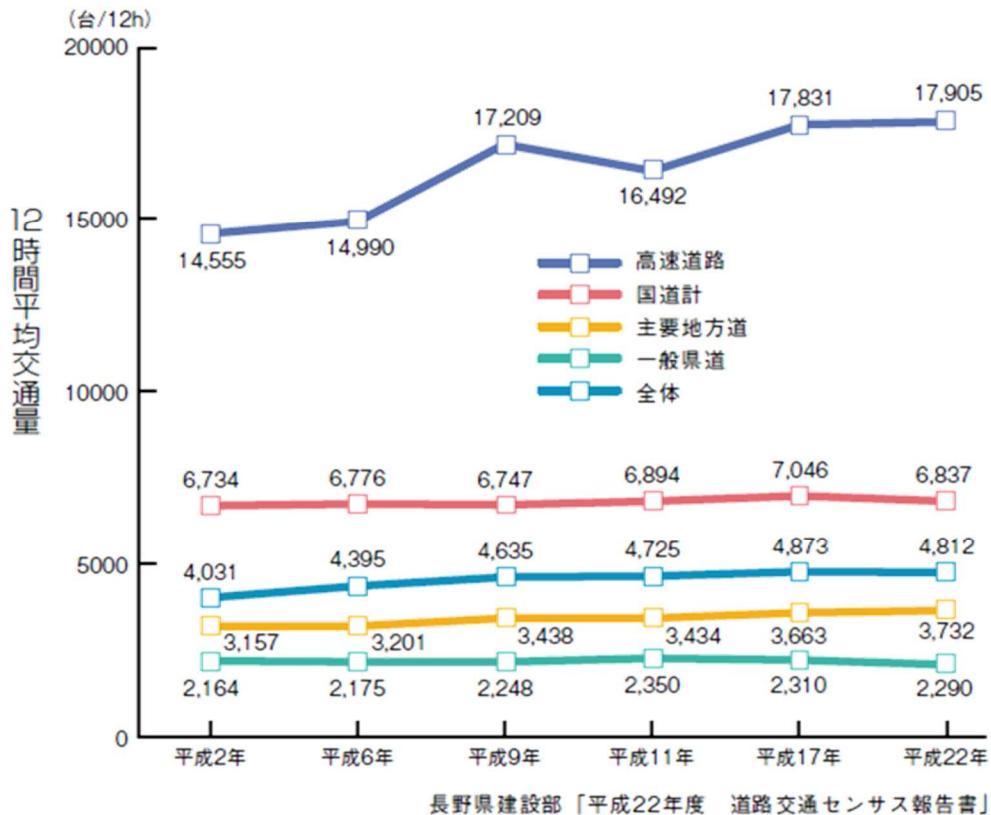
(注)道路統計年報の数値は、有料道路を含み、独立専用歩道は含みません。



【参考】長野県内の市町村道改良率：全国42位

▶ 県管理の道路延長は全国5位だが、改良率は全国35位と低い状況

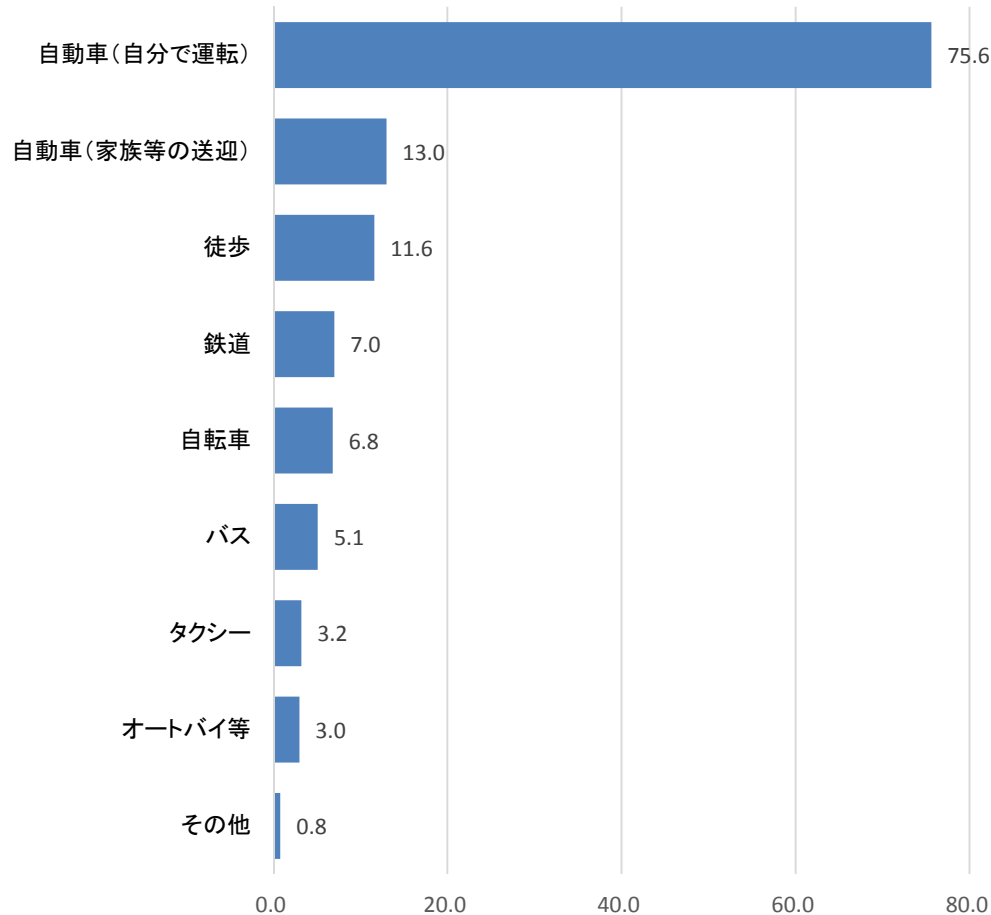
長野県の平均交通量の推移



人口あたりの自動車保有台数は
全国第2位（880台/1,000人）

出典：長野県保有自動車実勢表（H27.3末現在）

外出する際に利用する交通手段



(複数回答 n=4,138)

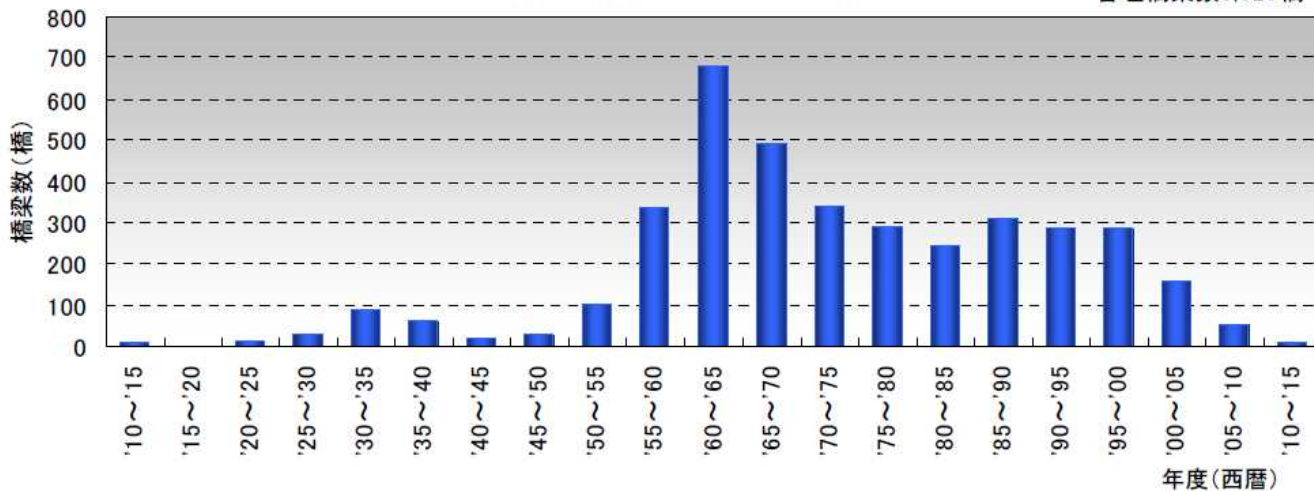
長野県新総合交通ビジョンより

- ▶近年、交通量は横ばいの状況
- ▶全国的に見て、自動車への依存度が高い状況

(1) 社会基盤 | 維持修繕

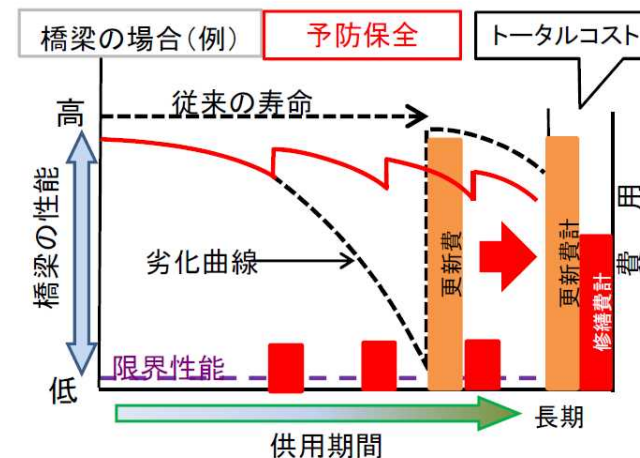
架設年次別橋梁現況 (平成24年4月1現在)

管理橋梁数3,829橋



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数			
		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%

ライフサイクルコスト削減のイメージ



老朽化の割合は
ほぼ全国と同ペースで進行

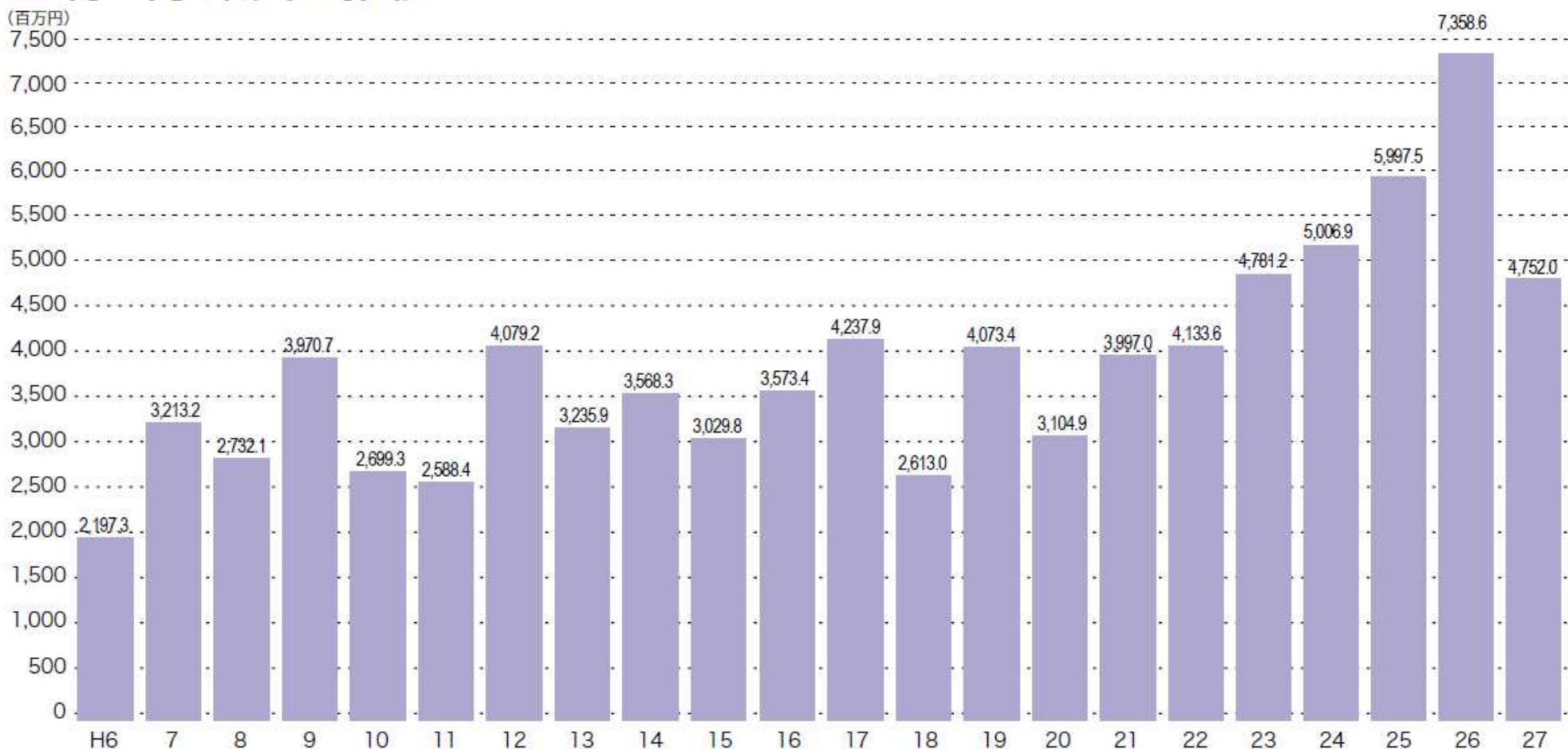
長野県 道路の長寿命化計画より

▶ 今後、橋梁の老朽化が一段と進むため、計画的な維持修繕が不可欠

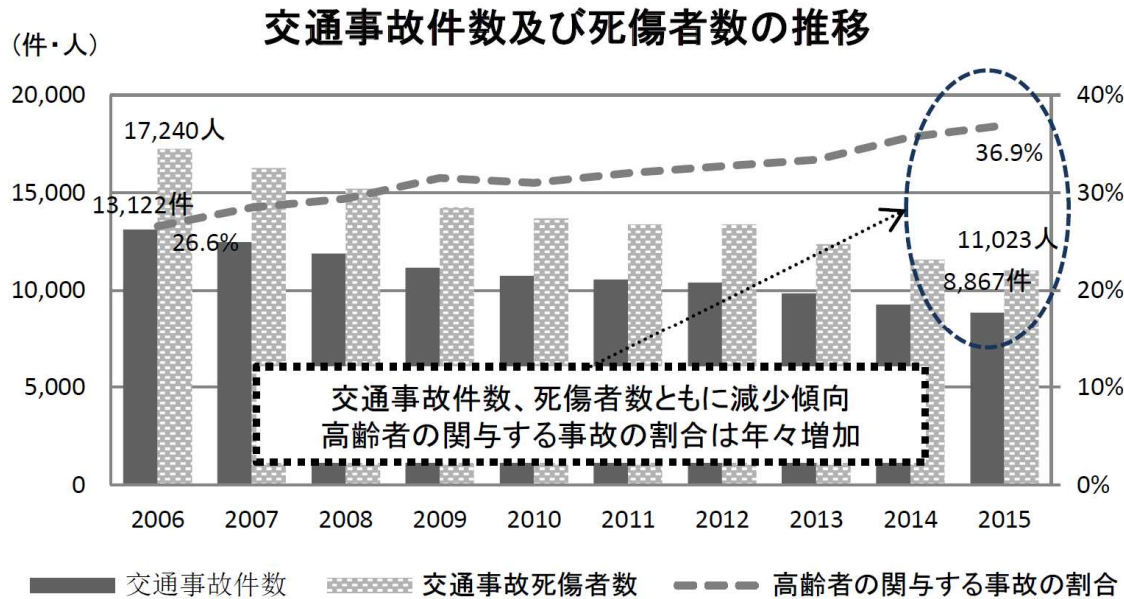
(1) 社会基盤 | 道路除雪

除雪事業費の推移

除雪費用は北海道に次ぐ全国上位のレベル

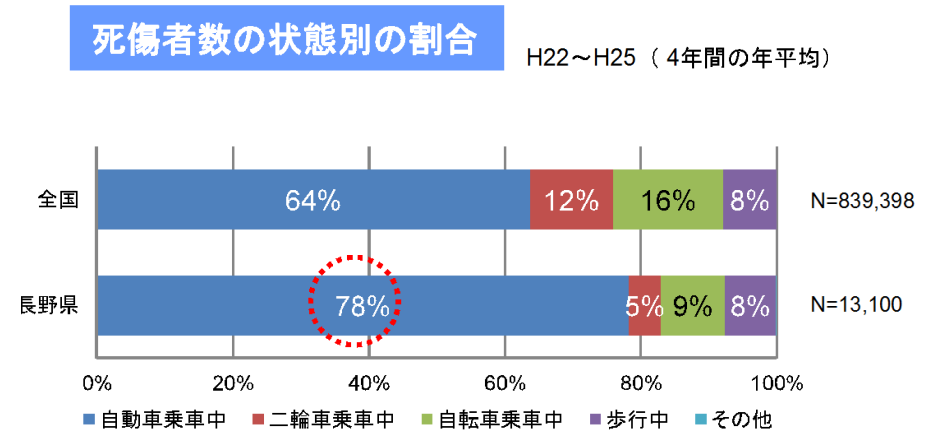


▶積雪地域が広く、降雪量も多いため、除雪費用が膨大にかかる



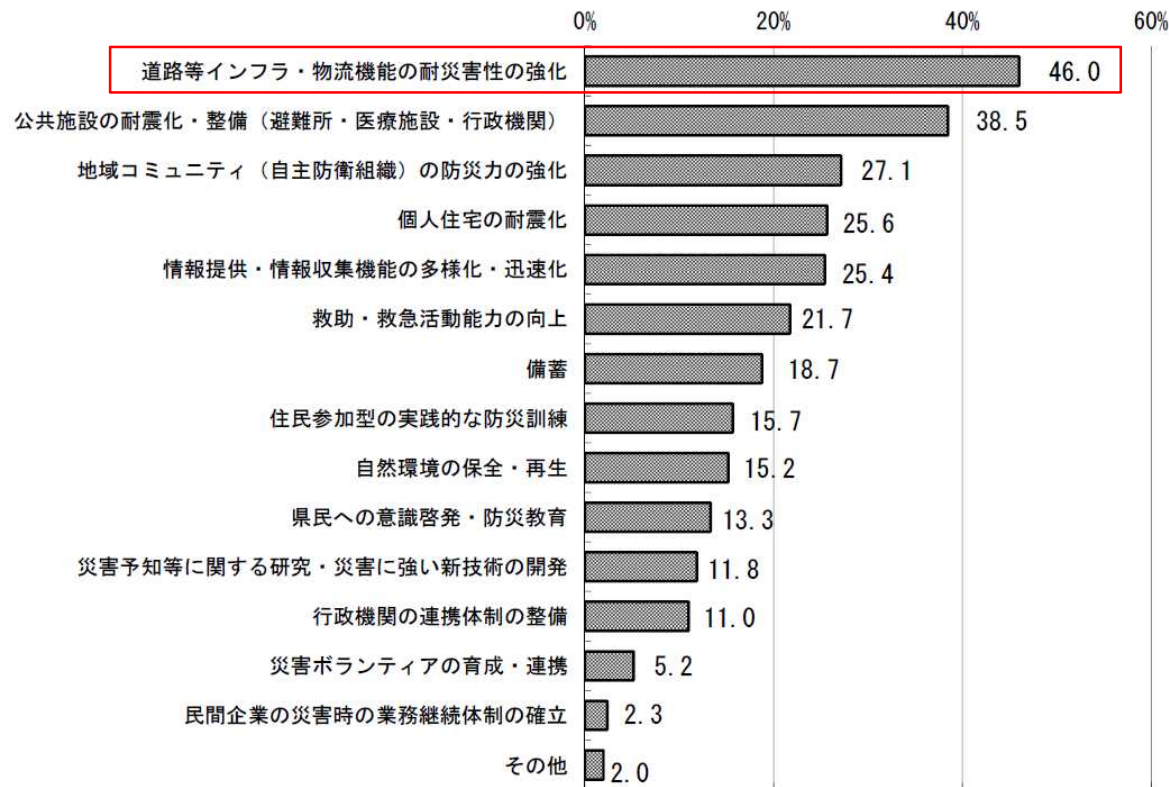
長野県警察本部「平成27年交通統計」

長野県総合計画審議会 資料より



- ▶ 事故件数は減少傾向だが、高齢者の関与する事故割合は年々増加
- ▶ 自動車乗車中に死傷する割合が、全国平均に比べ高い

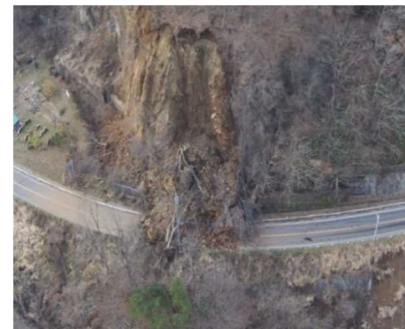
【県民ニーズ】 防災対策として優先度が高いもの



H26.12県政モニター調査結果より

近年、災害等で幹線道路が通行止めになる事象が多発

- ・ H23. 3 長野県北部地震 (国道117号等)
- ・ H26. 2 大雪 (高速道路・国道等)
- ・ H26. 7 南木曾町土石流災害 (国道19号)
- ・ H26. 9 御嶽山噴火災害 (緊急輸送路)
- ・ H26. 11 神城断層地震 (国道148号)
- ・ H29. 1 法面崩壊 (国道361号) など



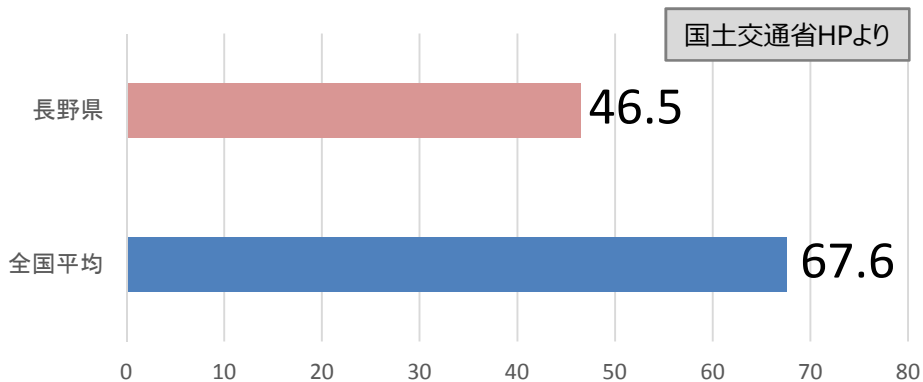
H26.11
神城断層地震
(国道148号)

【参考：長野県管理道路の規制状況等】 H28.4.1現在

- ・ 自動車交通不能区間 30路線 約69km
- ・ 異常気象時通行規制区間 48路線 約640km
- ・ 冬期通行止め区間 58路線 約481km

- ▶ 防災への事前対策として、道路の強靱化が望まれている
- ▶ 近年災害等により、幹線道路が通行止めになる事象が多発している

都市計画道路(用途地域内:幹線道路)整備率



コンパクト+ネットワークの意義・必要性

① 質の高いサービスを効率的に提供

- 人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためにはコンパクト化が不可欠
- しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小
- このため、ネットワーク化により都市機能に応じた圏域人口を確保

② 新たな価値創造

- 人・モノ・情報の高密度な交流が実現し、イノベーションを創出
→コンパクト+ネットワークにより、**国全体の「生産性」を高める国土構造**

国土交通省HPより
国土のグランドデザイン2050

図3-2 人口集中地区(DID地区)の状況(長野県)



長野県総合計画審議会 資料より

総務省統計局「国勢調査」

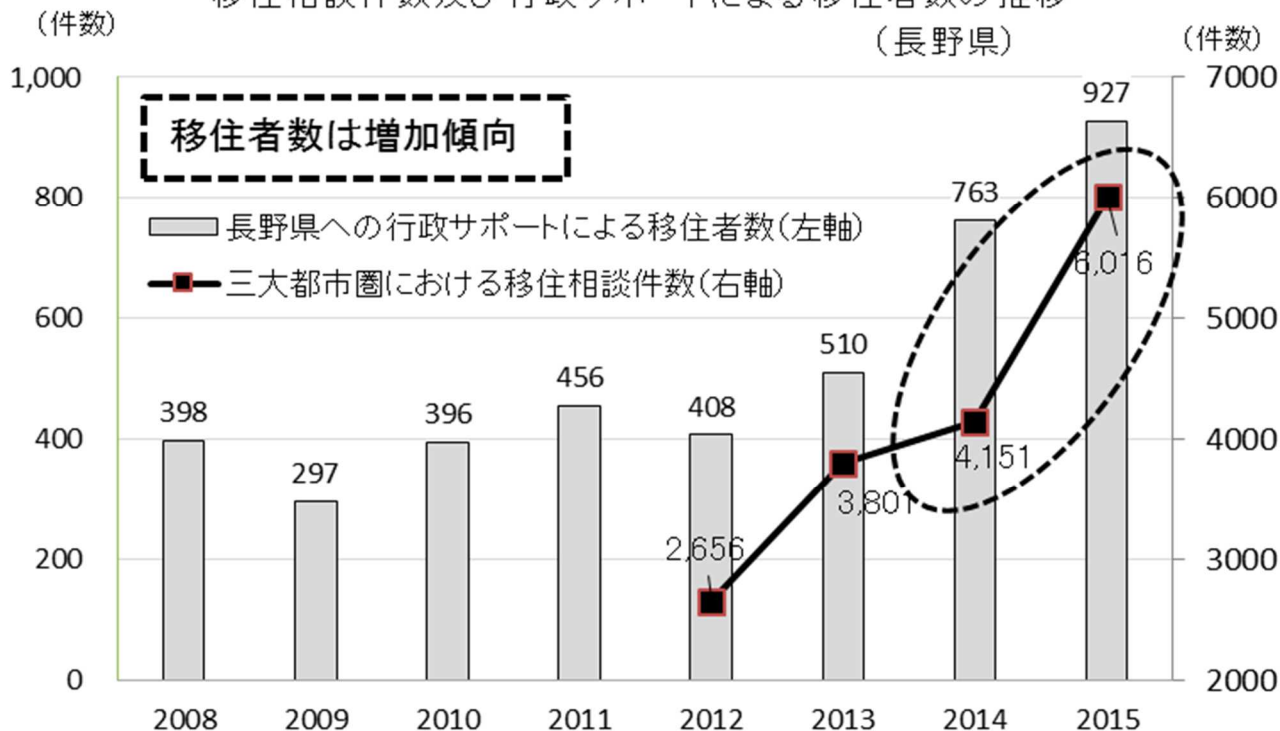
DID地区: 4,000人/km²以上の地区が隣接する人口5,000人以上の地区

現状傾向で推移すれば、既存市街地の人口密度が低下する



- ▶ 市街地の道路整備率は低く、整備による景観や快適性等の向上が必要
- ▶ 拠点と交通網等の整備による“コンパクト+ネットワーク”構築が必要

移住相談件数及び行政サポートによる移住者数の推移



長野県総合計画審議会 資料より

図2-5 東京都から移住したい(予定又は検討)と思っている人の割合

- 今後1年以内に移住する予定・検討したいと思っている
- 今後5年をめぐりに移住する予定・検討したいと思っている
- 今後10年をめぐりに移住する予定・検討したいと思っている
- 具体的な時期は決まっていないが、検討したいと思っている
- 検討したいと思わない

内閣官庁「東京都在住者の今後の移住に関する意向調査(平成26年)」

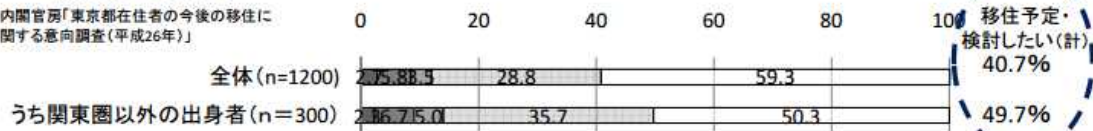


図2-7

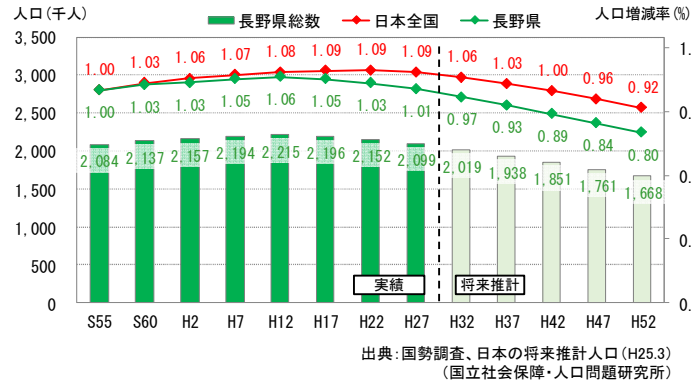
長野県への潜在的な移住ニーズは高い

図2-6 移住したい都道府県アンケート結果

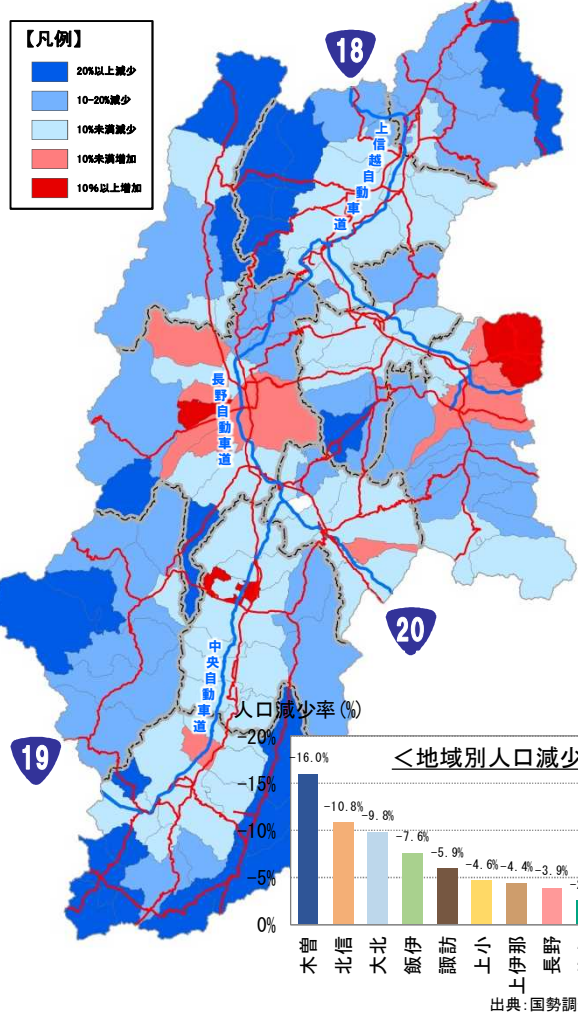
順位	移住したい都道府県 (2006年から9年連続1位)
1位	長野県
2位	静岡県
3位	千葉県
出典	田舎暮らしの本(宝島社) : 「移住したい都道府県アンケート2015」(2015.2)

- ▶ 移住者等の交流人口は増加傾向にあり、希望者は更に多い
- ▶ 道路整備により、大都市圏との近接性を更に高める必要がある

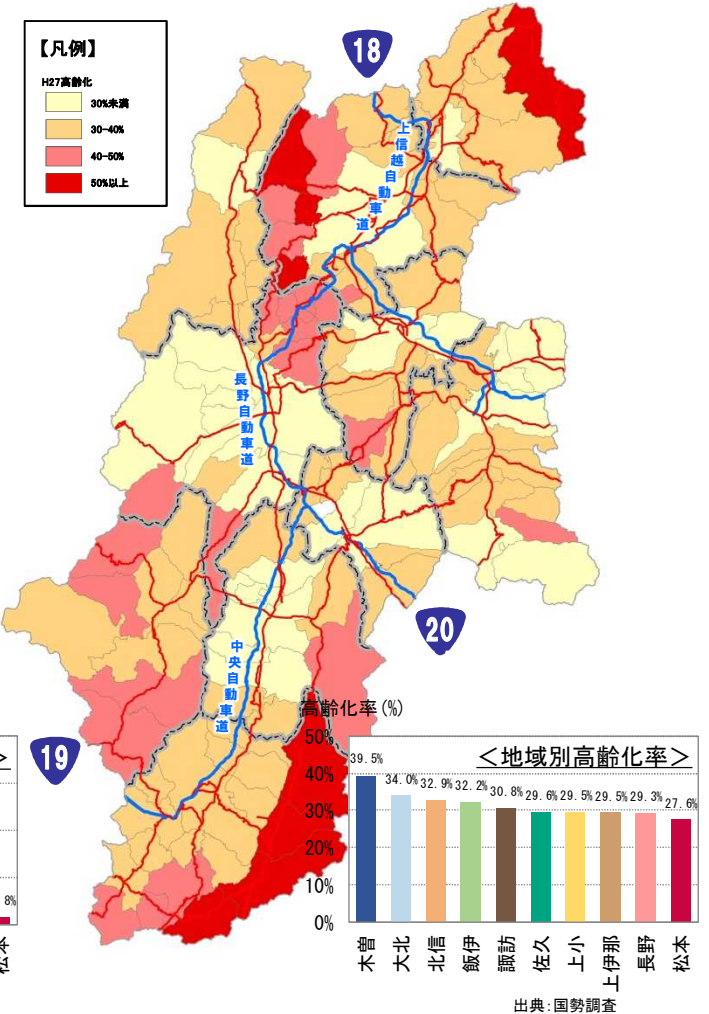
■長野県の人口推移(全国比較)



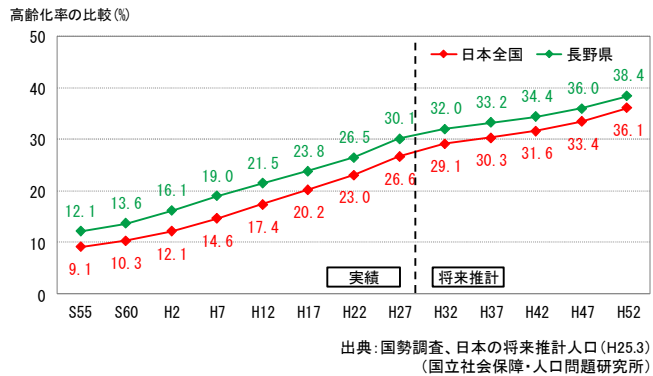
■市町村別に見た人口増減(H27/H17)



■市町村別に見た高齢化(H27)

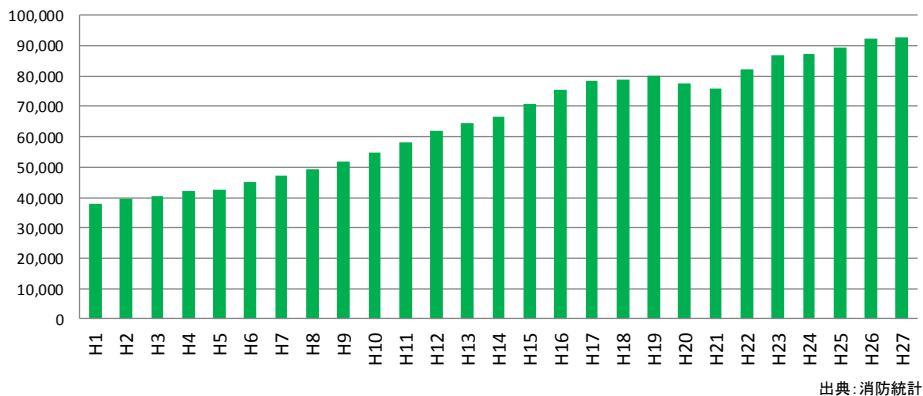


■長野県の高齢化率の推移(全国比較)

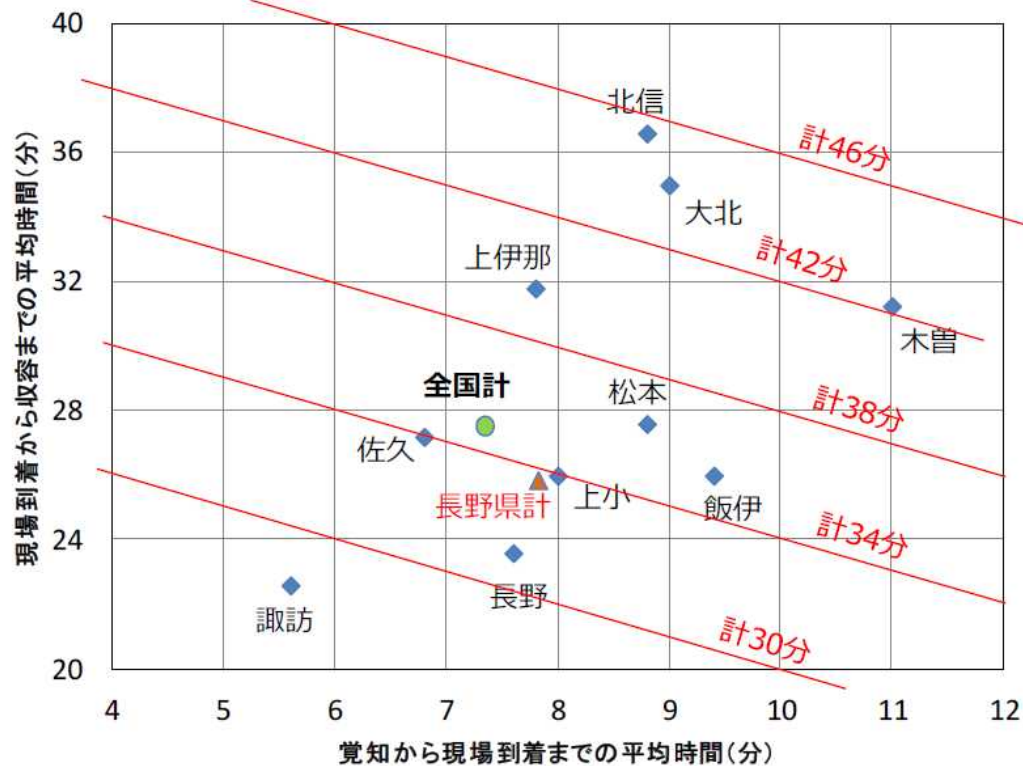


- ▶人口減少と高齢化の進行が、全国平均よりも顕著である
- ▶高規格幹線道路沿線は進行が遅く、交通環境の影響も考えられる

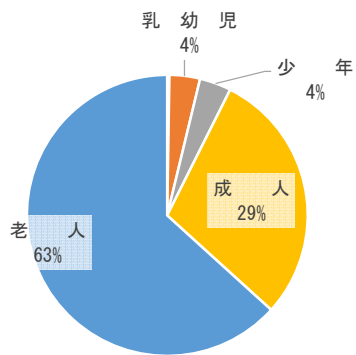
■長野県内の救急出動件数の推移



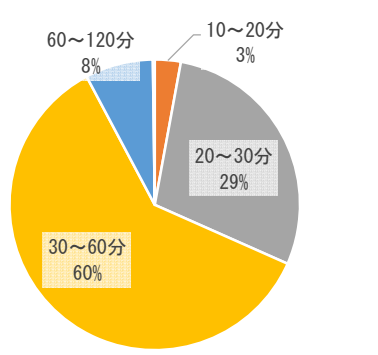
■長野県の二次医療圏別 救急搬送の平均時間 (2012年度)



■年齢区分別搬送人員数(県内)



■収容所要時間別搬送人員数(県内)



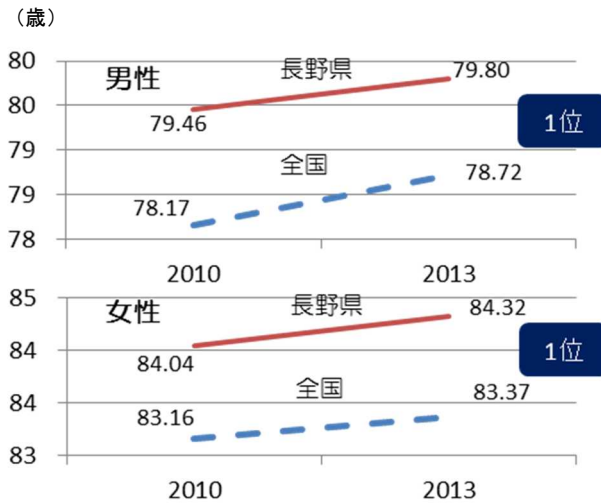
長野県地域医療構想より

- ▶近年、救急出動件数は増加傾向にある（老人の割合が63%）
- ▶救急搬送の平均時間は全国平均並みだが、地域差が大きい

(4) 健康福祉 | 健康づくり

【県民ニーズ】健康づくりを進める上で必要な環境づくり

■健康寿命の推移(全国比較)

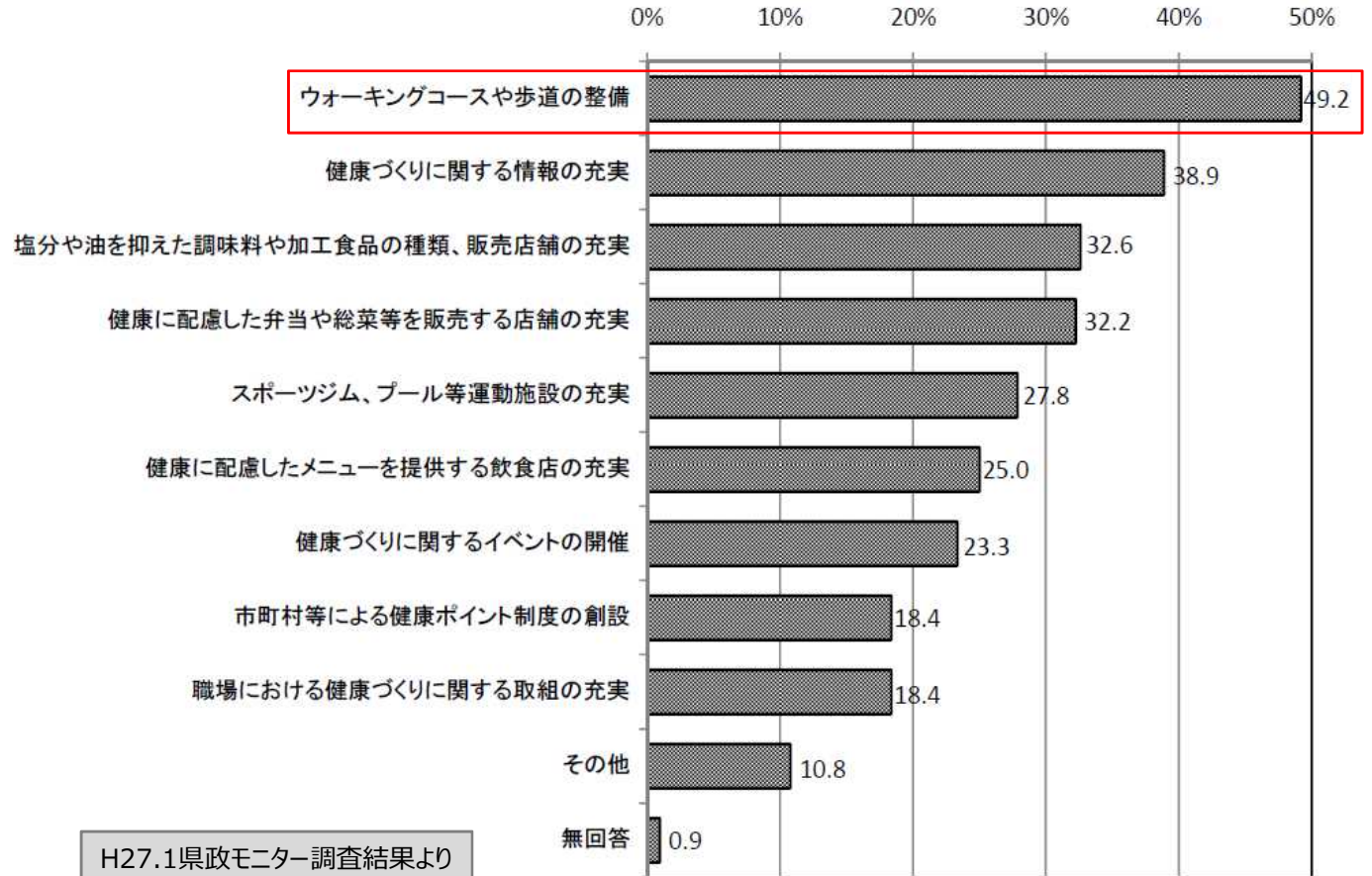


平均寿命、健康寿命ともに延伸し、
男女ともに全国1位

厚生労働省科学研究班

日常生活動作が自立している期間の平均
年数を介護保険の要介護度から算出

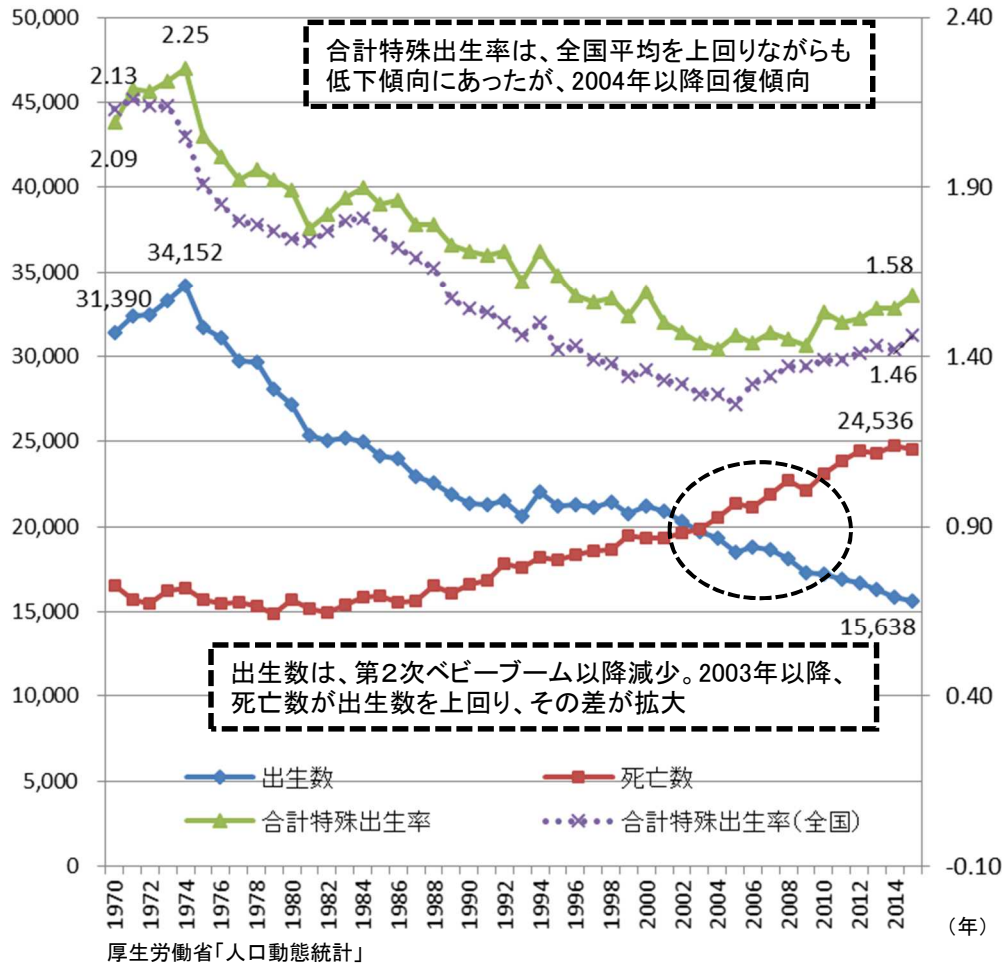
長野県総合計画審議会 資料より



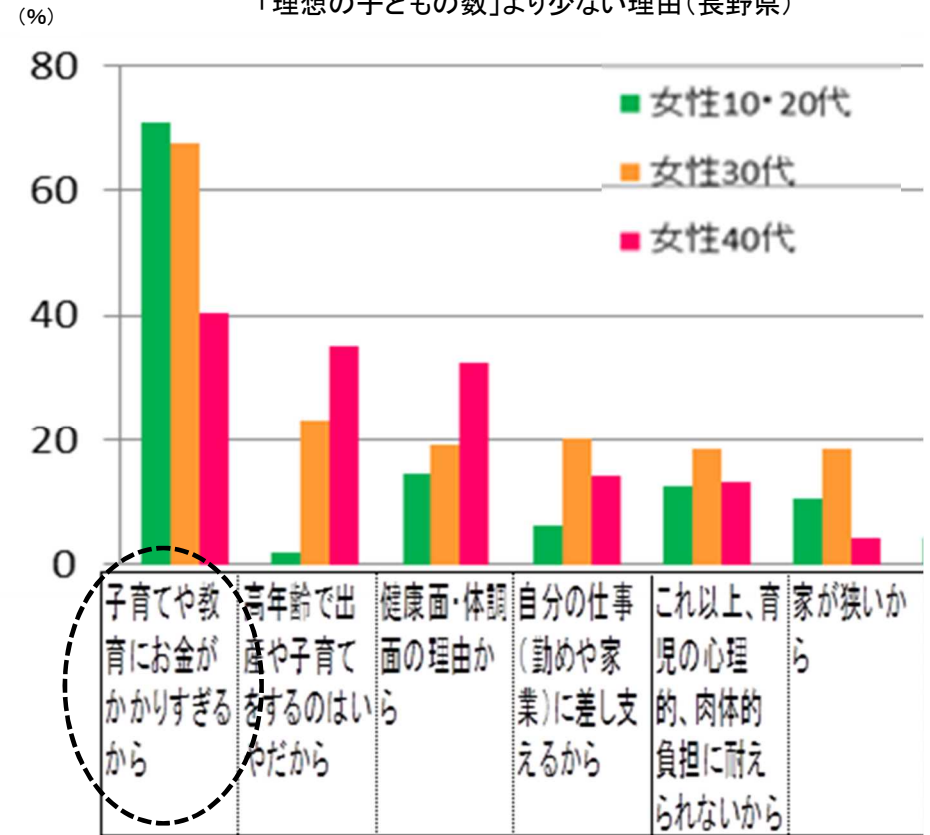
H27.1県政モニター調査結果より

- ▶健康寿命は全国1位であり、県も健康づくりに力を入れている
- ▶健康づくりの環境整備として、歩道等の整備が望まれている

合計特殊出生率・出生数・死亡数の推移



妻の年代別にみた、「予定の子ども数」が「理想の子ども数」より少ない理由(長野県)



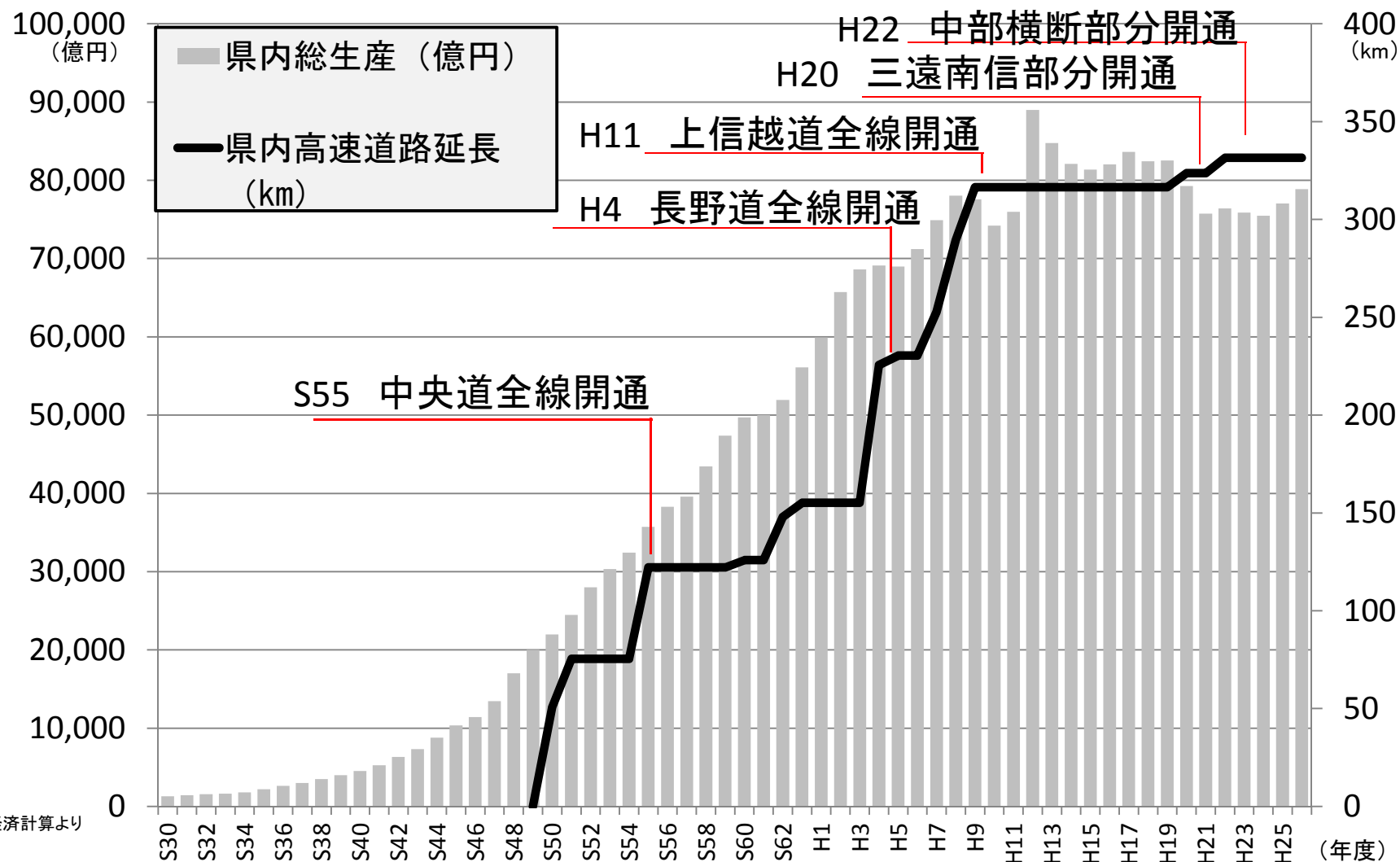
長野県「長野県民の結婚・出産・子育てに関する調査(H28)」

厚生労働省「人口動態統計」

長野県総合計画審議会 資料より

- ▶ 合計特殊出生率は全国平均を上回り、2004年以降は回復傾向
- ▶ 理想の子ども数をもたない理由は「お金がかかる」が最も多い。

(6) 産業・雇用 | 産業全般

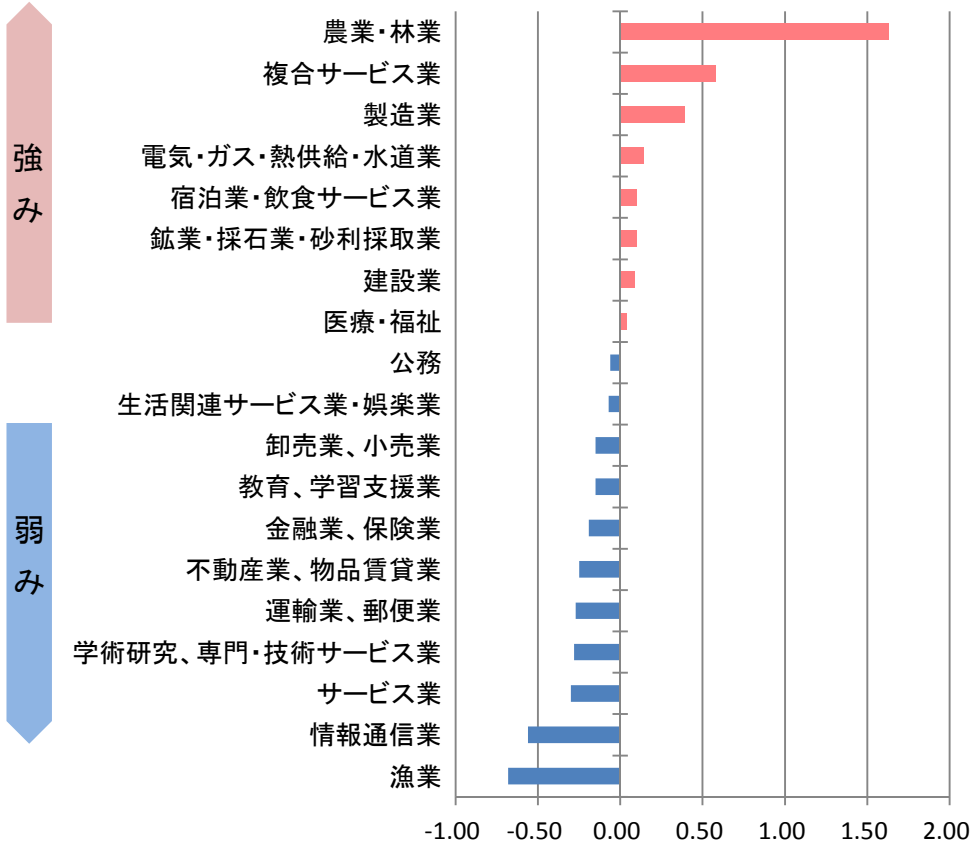


長野県：県民経済計算より

- ▶ 高速道路延長・県内総生産共に増加してきたが、近年は横ばい
- ▶ 人口減少時代において、渋滞解消等による生産性向上が求められる²⁷

(6) 産業・雇用 | 産業全般

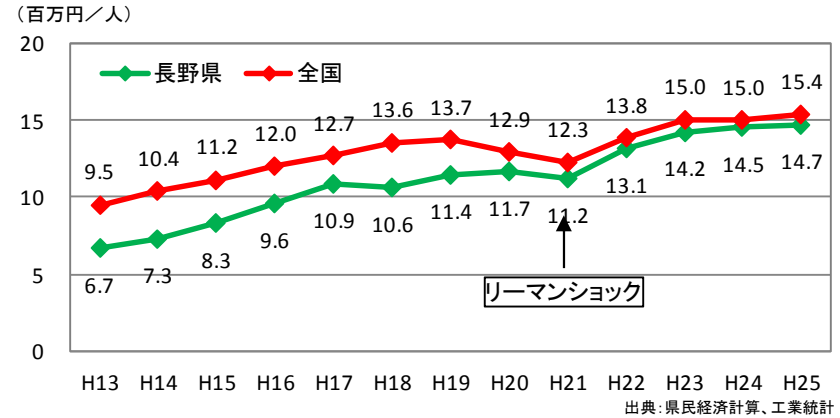
■特化係数(長野県の強み・弱み)



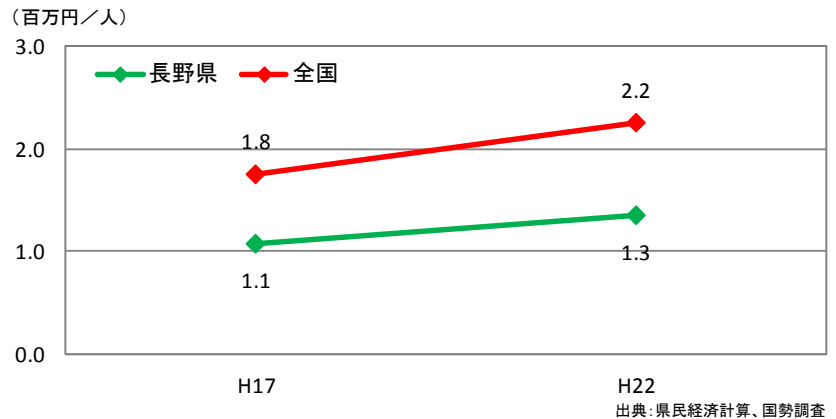
※産業構造が全国平均と比較してどの程度の偏りを持つかを表す指標
(国の比率を1とした場合の長野県の比率) - 1より算出

出典: H26経済センサス

■労働生産性(製造業)



■労働生産性(農業)

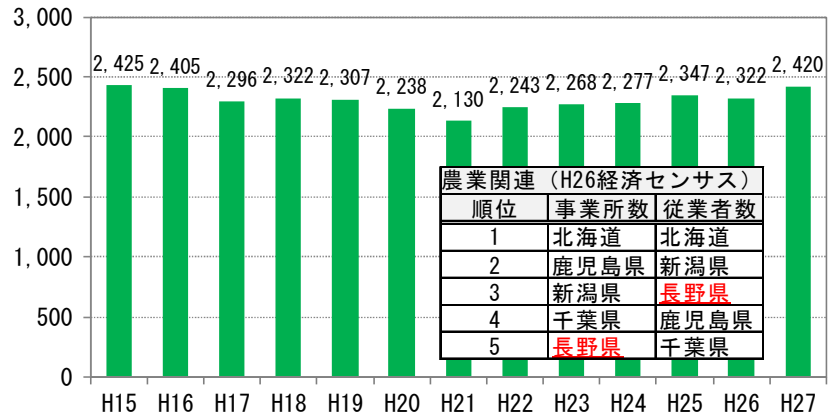


※労働生産性 = 県内総生産(実質) / 従業者数or就業者数

- ▶長野県の強みは「農業・林業」「複合サービス業」「製造業」
- ▶労働生産性は、上昇傾向ではあるが、全国と比べて低い。

■農業実態(県内農業産出額の動向)

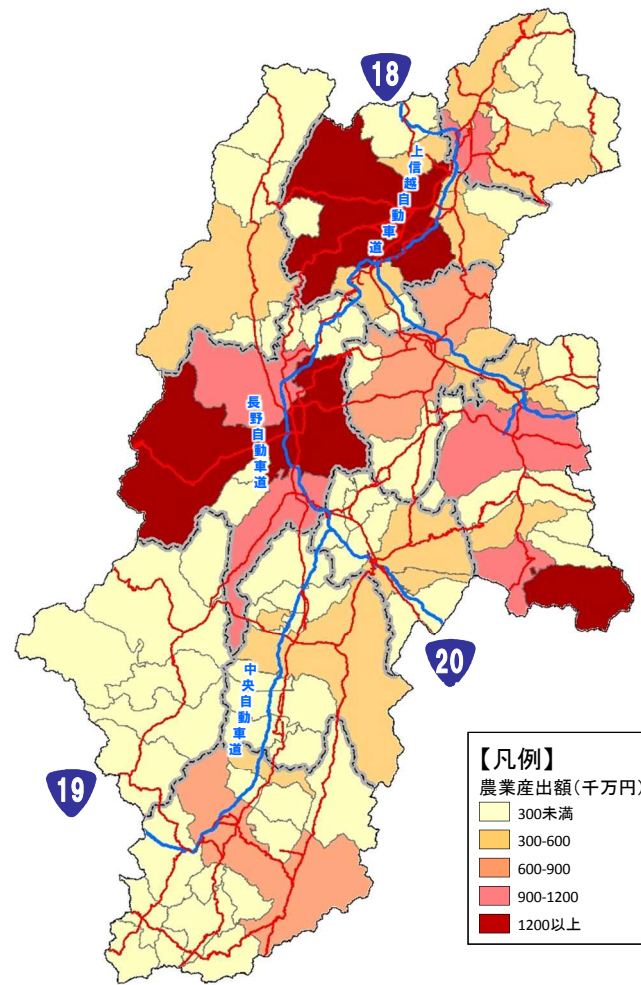
農業産出額(億円)



農業関連 (H26経済センサス)

順位	事業所数	従業者数
1	北海道	北海道
2	鹿児島県	新潟県
3	新潟県	長野県
4	千葉県	鹿児島県
5	長野県	千葉県

出典：生産農業所得統計



【凡例】
農業産出額(千万円)

- 300未満
- 300-600
- 600-900
- 900-1200
- 1200以上

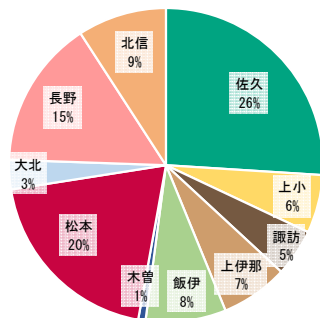
出典：生産農業所得統計

■長野県の主要な農産物

	農産物出荷量		
	1位	2位	3位
レタス	長野県	茨城県	兵庫県
はくさい	茨城県	長野県	愛知県
りんご	青森県	長野県	山形県
ぶどう	山梨県	長野県	山形県
日本なし	茨城県	鳥取県	長野県
西洋なし	山形県	長野県	新潟県
桃	山梨県	福島県	長野県

出典：作物統計

＜H26農業産出額の地域別割合＞

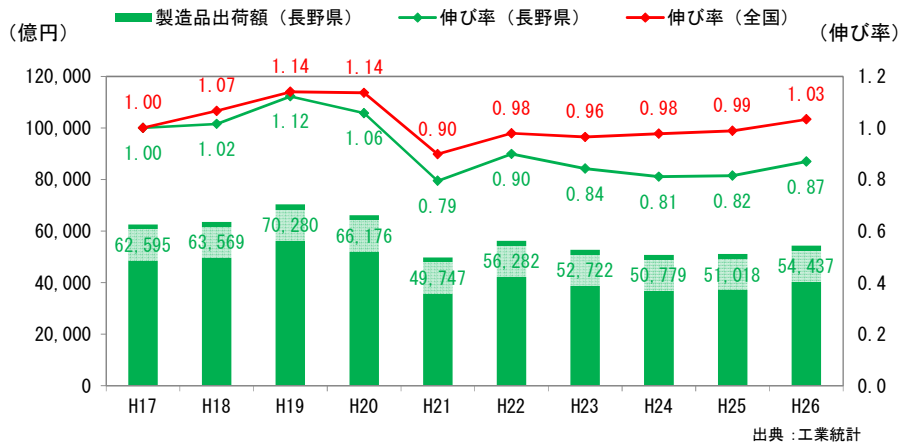


▶ 幹線道路等の整備により、農業の生産性向上が必要

3. 現状分析 と課題抽出

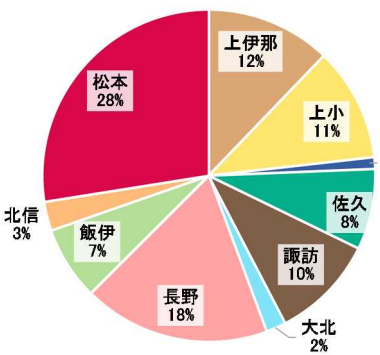
(6) 産業・雇用 | 製造業

■長野県の製造品出荷額の推移

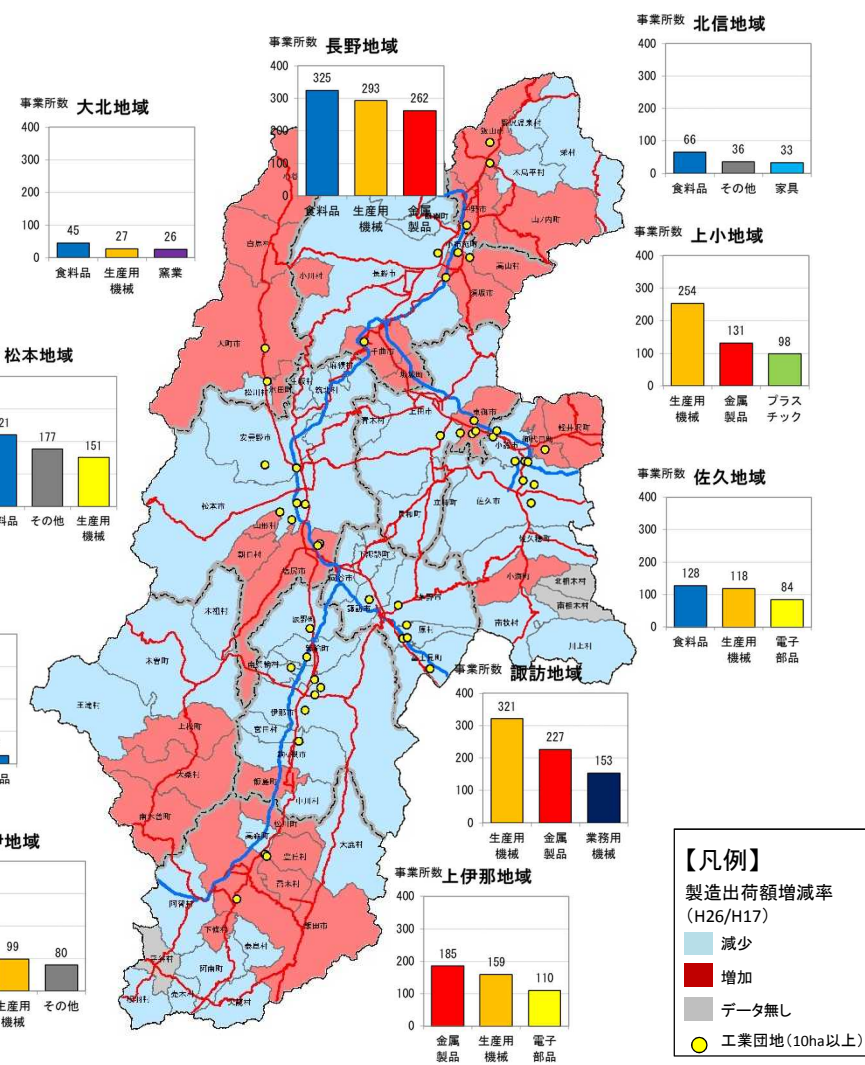
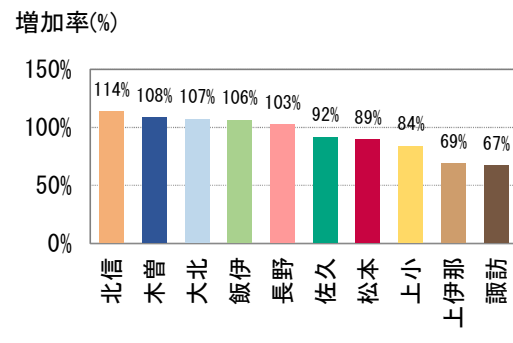


■製造品出荷額の地域別の特徴

<H26製造品出荷額の地域別割合>



<地域別の製造品出荷額増加率(H26 / H17)>

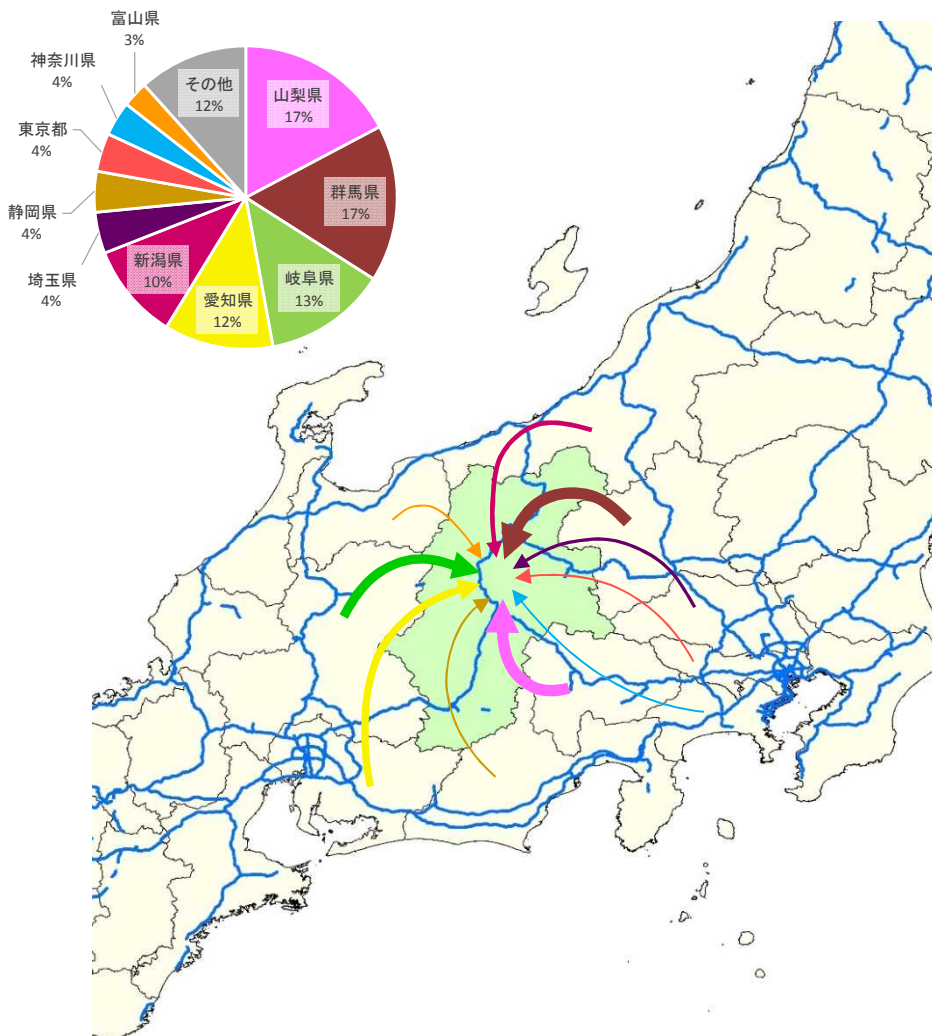


出典：工業統計、H26経済センサス、(一財)日本立地センター「工場団地一覧」・産業用地ガイド等

- ▶長野県全体では、近年の製造品出荷額は減少傾向
- ▶県内間や県外との道路網強化により、産業連携が必要

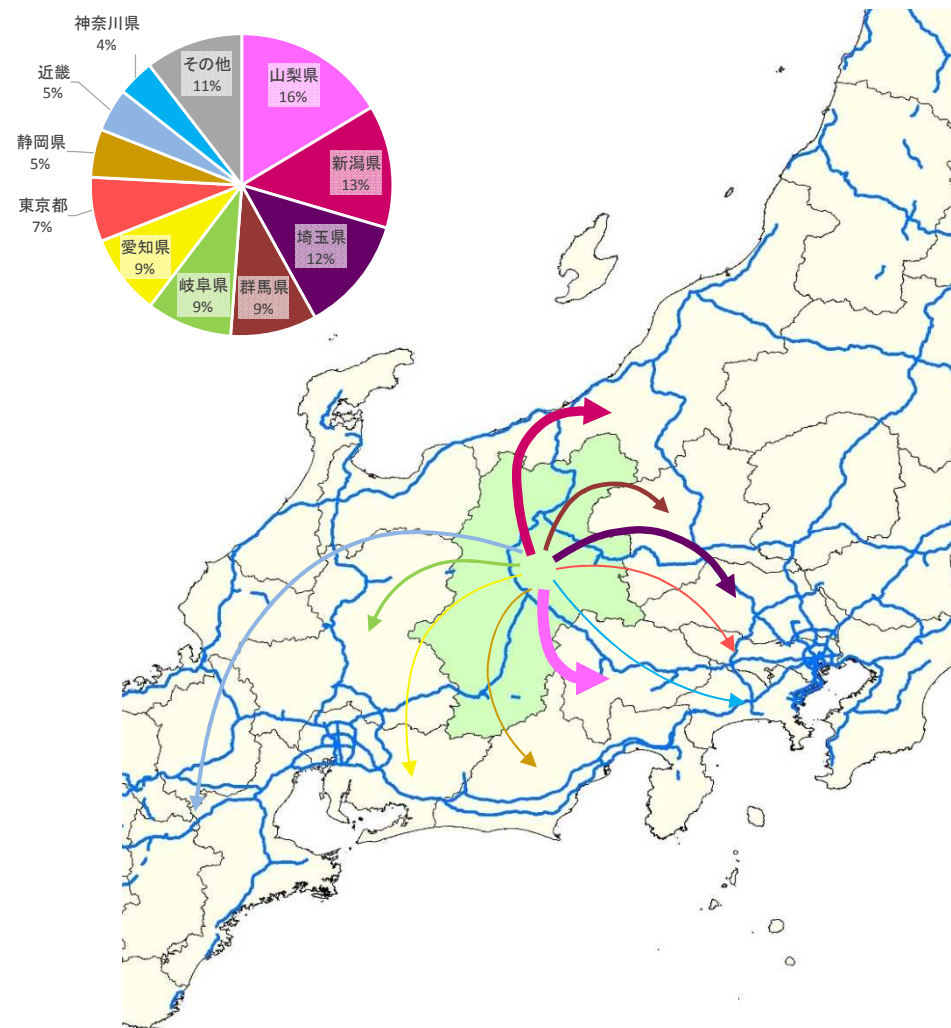
■ 県外→長野県内(H17センサスOD(平日))

※上位10都府県を表示



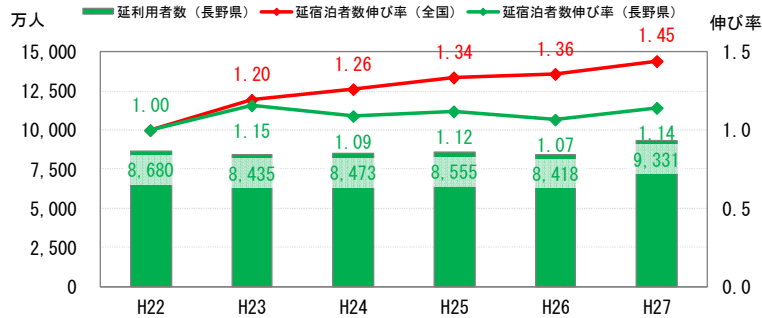
■ 長野県内→県外(H17センサスOD(平日))

※上位10都府県を表示

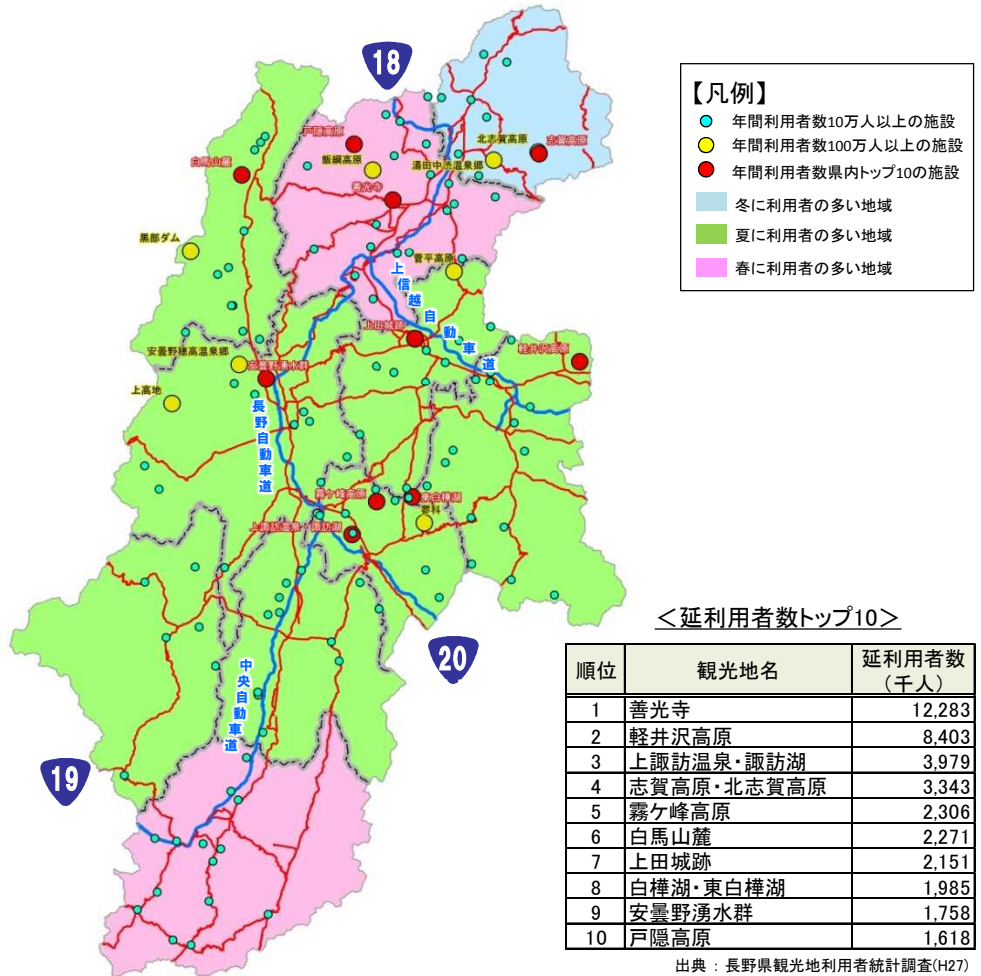


- ▶ 隣接県が多いが、道路環境等の理由により物流量には差がある
- ▶ 幹線道路を整備することで、更なる物流の拡大が必要

■長野県の延利用者数・宿泊者数の推移(全国比較)

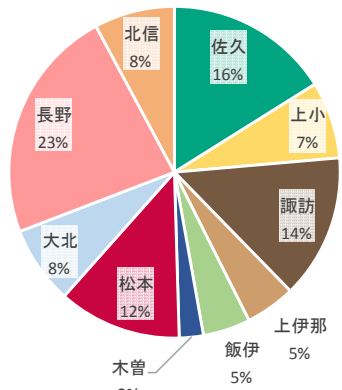


出典: 折れ線グラフ_観光庁宿泊旅行統計調査
棒グラフ_長野県観光地利用者統計調査



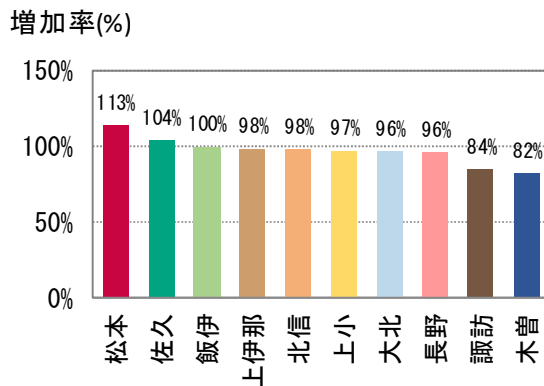
■長野県の延利用者数の地域別の特徴

＜H27延利用者数数の地域別割合＞



出典: 長野県観光地利用者統計調査(H27)

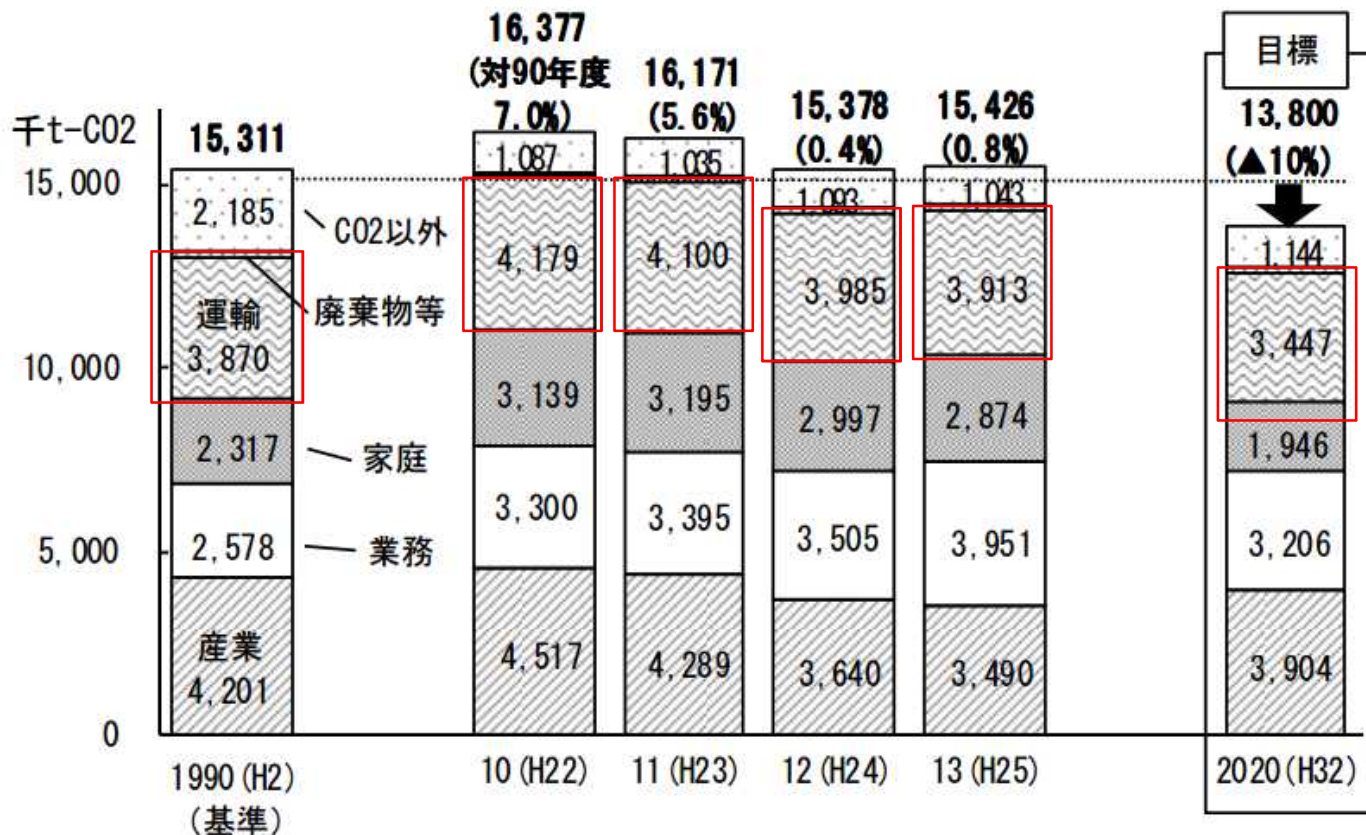
＜地域別の延利用者数の増加率(H27 / H22)＞



出典: 長野県観光地利用者統計調査(H22、H27)

- ▶ 延宿泊者数は全国7位であるが、伸び率は全国と比べて低い
- ▶ 観光地が広く分散しており、周遊ネットワーク整備の必要性が高い

県内温室効果ガス総排出量



- 2013 (H23) 年度の温室効果ガス総排出量は15,426千t-CO2
- 業務部門が対2012 (H24) 年度比446千t-CO2の増加。他部門は減少

第三次長野県地球温暖化防止県民計画より

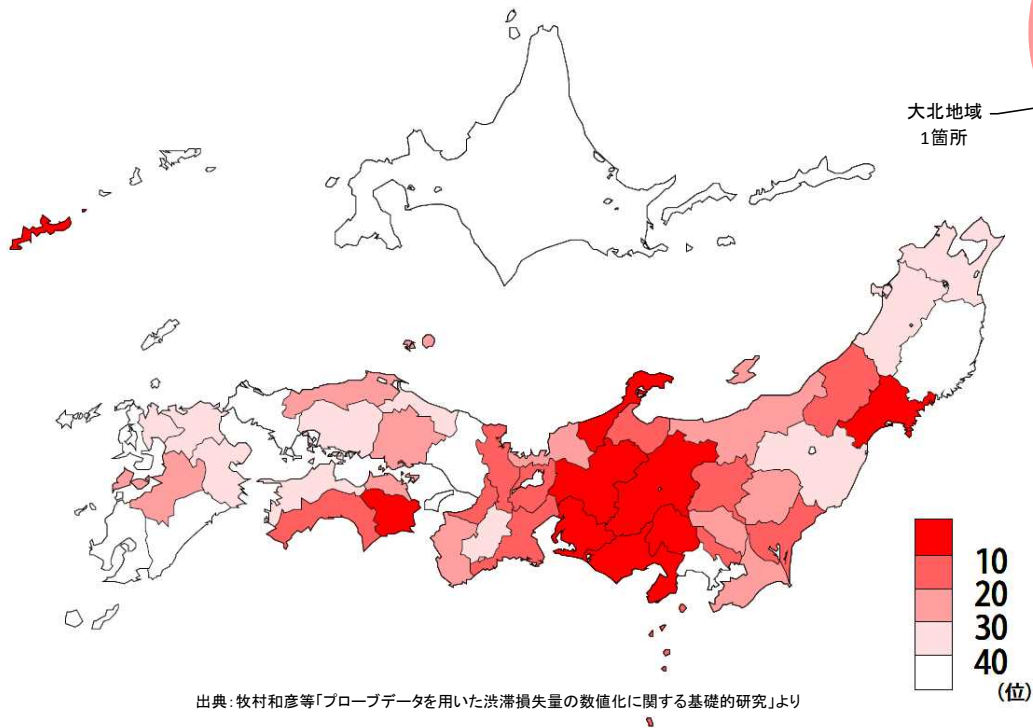
- ▶ 温室効果ガスは減少傾向だが、H32年にH2比10%減を目指している
- ▶ 運輸部門は約1/4を占めており、更なる削減が求められている

■ 渋滞損失時間(県民一人あたり)

43.4時間/年・人

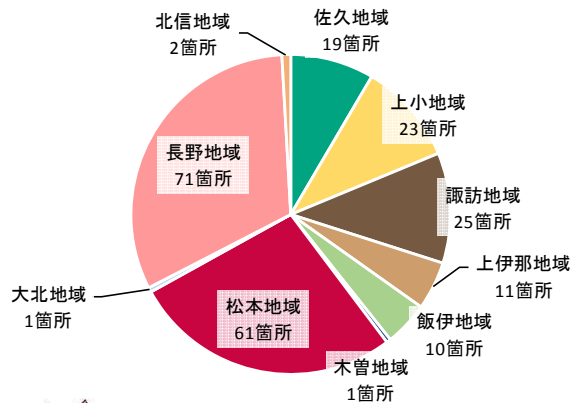
H27国県道における調査値より

■ 渋滞損失時間(人口当たりの全国順位)



■ 長野県の主要渋滞(イライラ)箇所位置図

<地域別のイライラ箇所数(計224箇所)>

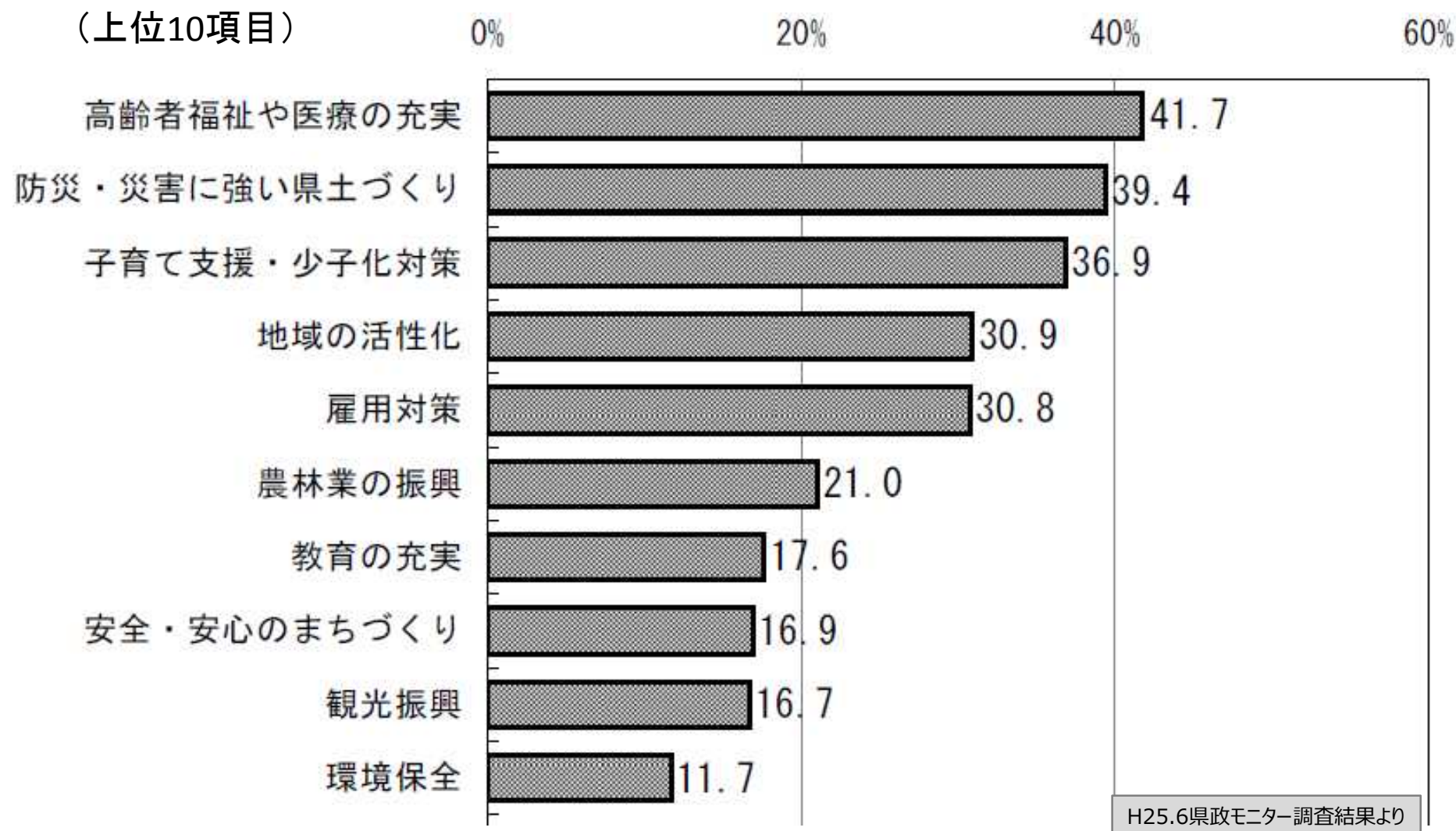


<イライラ箇所数位置図>



▶ 人口あたり渋滞損失時間が多く、同時に二酸化炭素も排出している
(県内224箇所の主要渋滞箇所について、渋滞対策などを実施中)

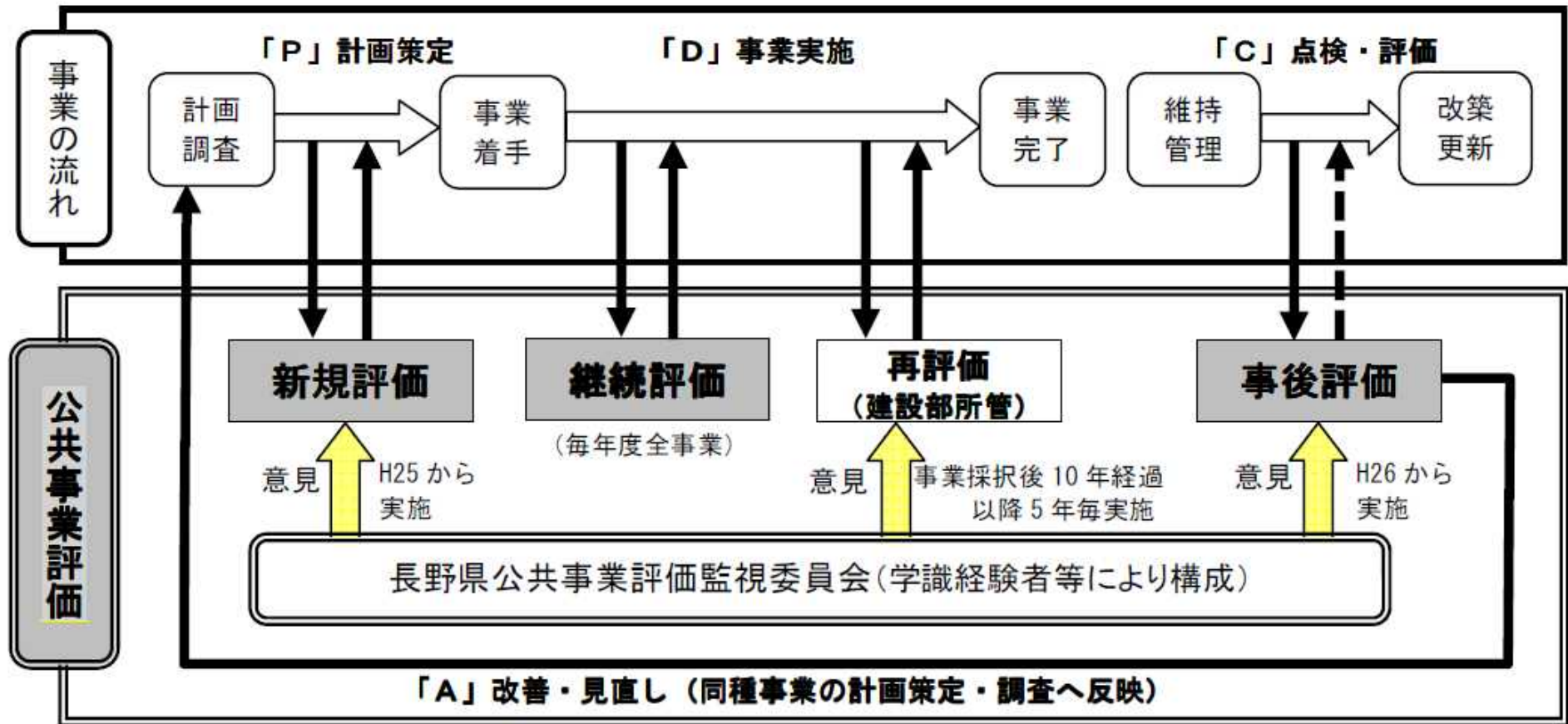
今後力を入れていくべき行政分野



- ▶ 県民の県政へのニーズは多様化している
- ▶ 多くの分野で、道路事業により改善できる面がある

(1) 公共事業評価制度

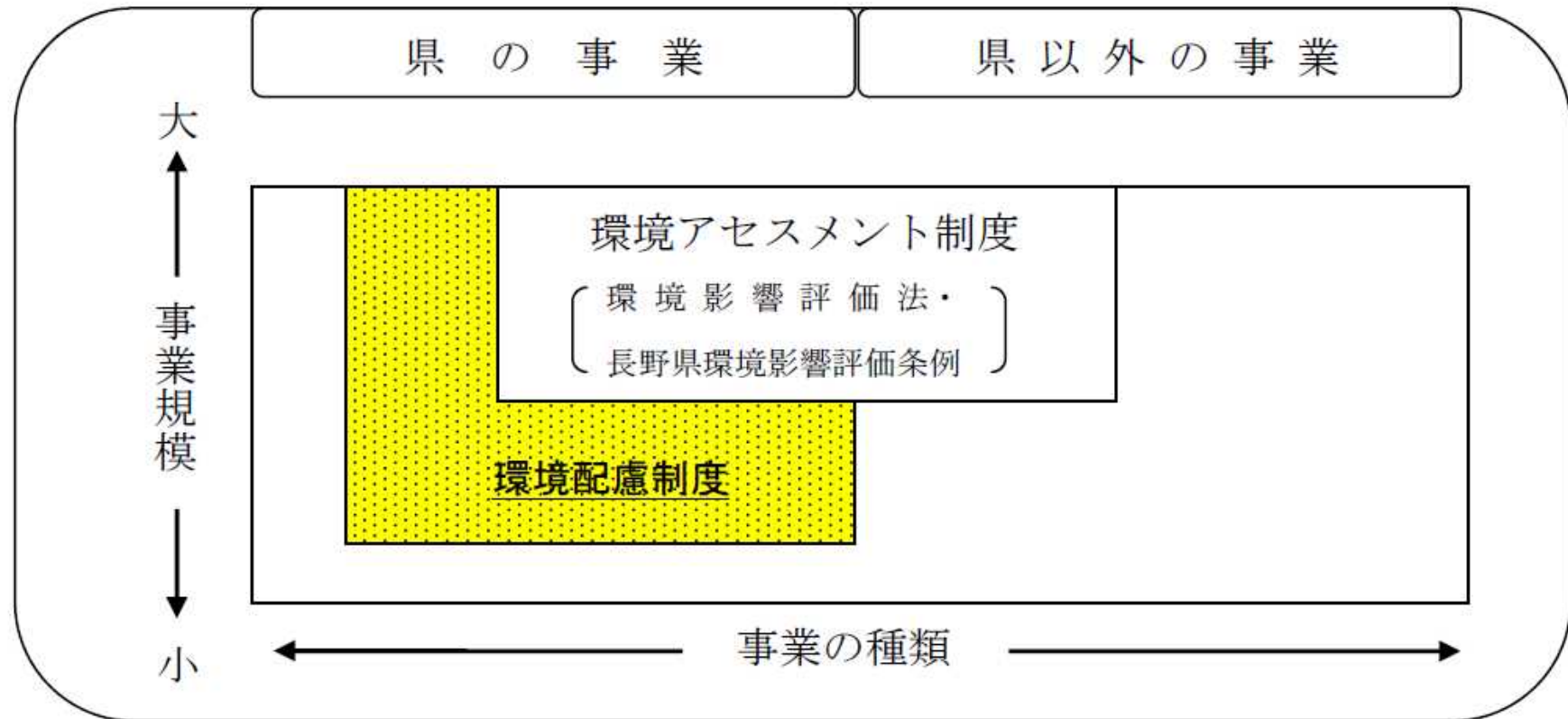
◇公共事業評価の概念図



本県では、公共事業（県単独事業を含む）の一層の効率化、重点化を図るとともに、その実施過程の透明性を向上させるために平成 15 年度から公共事業評価を実施しています。

▶公共事業の一層の効率化・重点化、及び透明化が求められている

環境アセスメント制度と環境配慮制度との関係



- 環境アセスメント制度…県が実施する事業と県以外の者が実施する事業を対象。
- 環境配慮制度…県（企業局を含む）が実施する事業のみ対象。

▶より環境に配慮した公共事業の実施が求められている

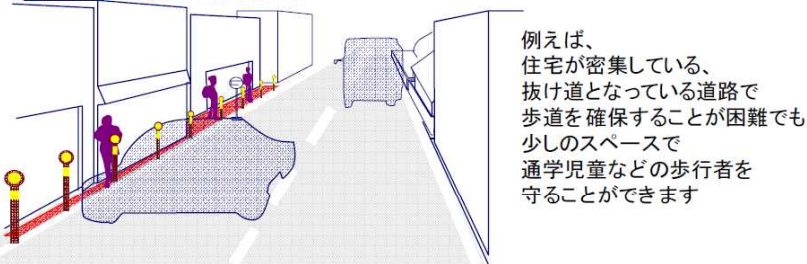
H24公布

自転車・歩行者の安全性の確保策の充実

- 歩道の最低幅（現行2m）を、設置環境を増やすため地形の状況や交通特性その他特別の理由がある場合には、歩行者が最低限すれ違える1.5mとすることを可能とする
(条例素案第十二条)



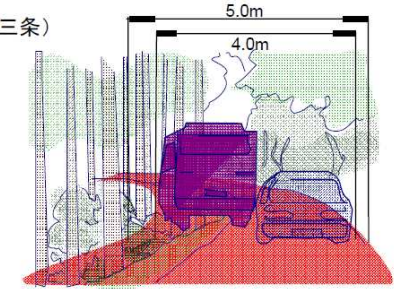
- 現実的に歩道が確保できないような区間・箇所でも、自動車等から歩行者の安全を確保する必要がある場合には、車道と分離された一時的な安全を確保する部分「安心歩行スペース」を設けることを可能とする
(条例素案第十三条)



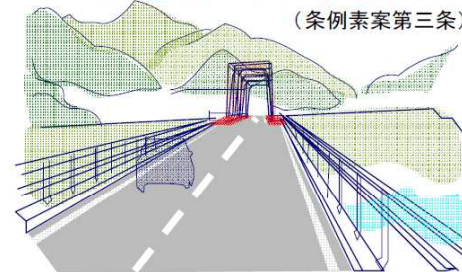
地域の通行需要に対応した柔軟な道路整備の促進

- 交通量の少ない山間地等の道路は、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合においては、2車線ではなく、1.5車線での道路整備ができることを明確に位置付ける
(条例素案第三条)

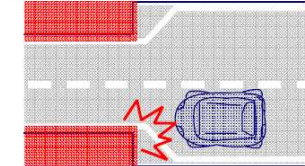
普通自動車と大型車が
最低限すれ違える5.0m幅の
道路整備ができることを
位置付けます



- 交通量で決まっていた車道の幅を、前後の区間と統一することで、利用者がより安全で使いやすい道路にできるよう、交通の状況その他必要がある場合においては、前後と幅員をあわせることを可能とする
(条例素案第三条)



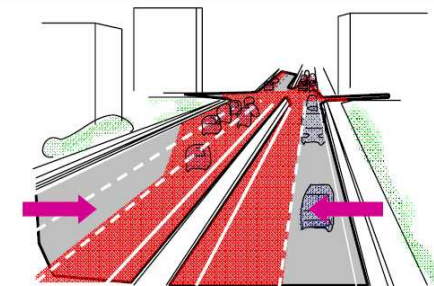
例えば、
昔の規格でつくられた幅の道路との
不整合を統一することで
急に狭くなる部分での衝突を防ぎ
安全性が高まります



交通渋滞等の地域課題への柔軟な対応

- 一日の計画交通量のみで決められていた車線数について交差点部でのピーク交通量など、地域それぞれの特性を勘案して車線数を定めることを可能とする
(条例素案第四条)

例えば、
沿道の利用が少なく
交差点部の整備で渋滞が解決できる特性であれば
全線を4車線にしなくてもよく
コスト縮減や早期の対策につながります



▶ 地域特性に柔軟に対応した道路整備が求められている



小学生を対象とした
現場見学会



整備効果発信スキル向上のための職員研修

信州土木のお宝を作成！「信州版インフラツーリズム」
信州の美しい自然と土木施設を見に行こう！

長野県建設部が管理する土木施設のうち、歴史的な価値などを有する代表的な施設「信州土木のお宝」を案内するページを作成しました。「信州土木のお宝」(70施設)を巡る「信州版インフラツーリズム」を信州の観光に加えてみませんか！

掲載内容

- 交通アクセス、駐車場・トイレの有無
- 施設の概要・特徴
- 施設周辺の観光地 など

URL

次のURLからご覧いただけます。

<http://www.pref.nagano.lg.jp/gijukan/kensei/koho/nagano-infratourism.html>



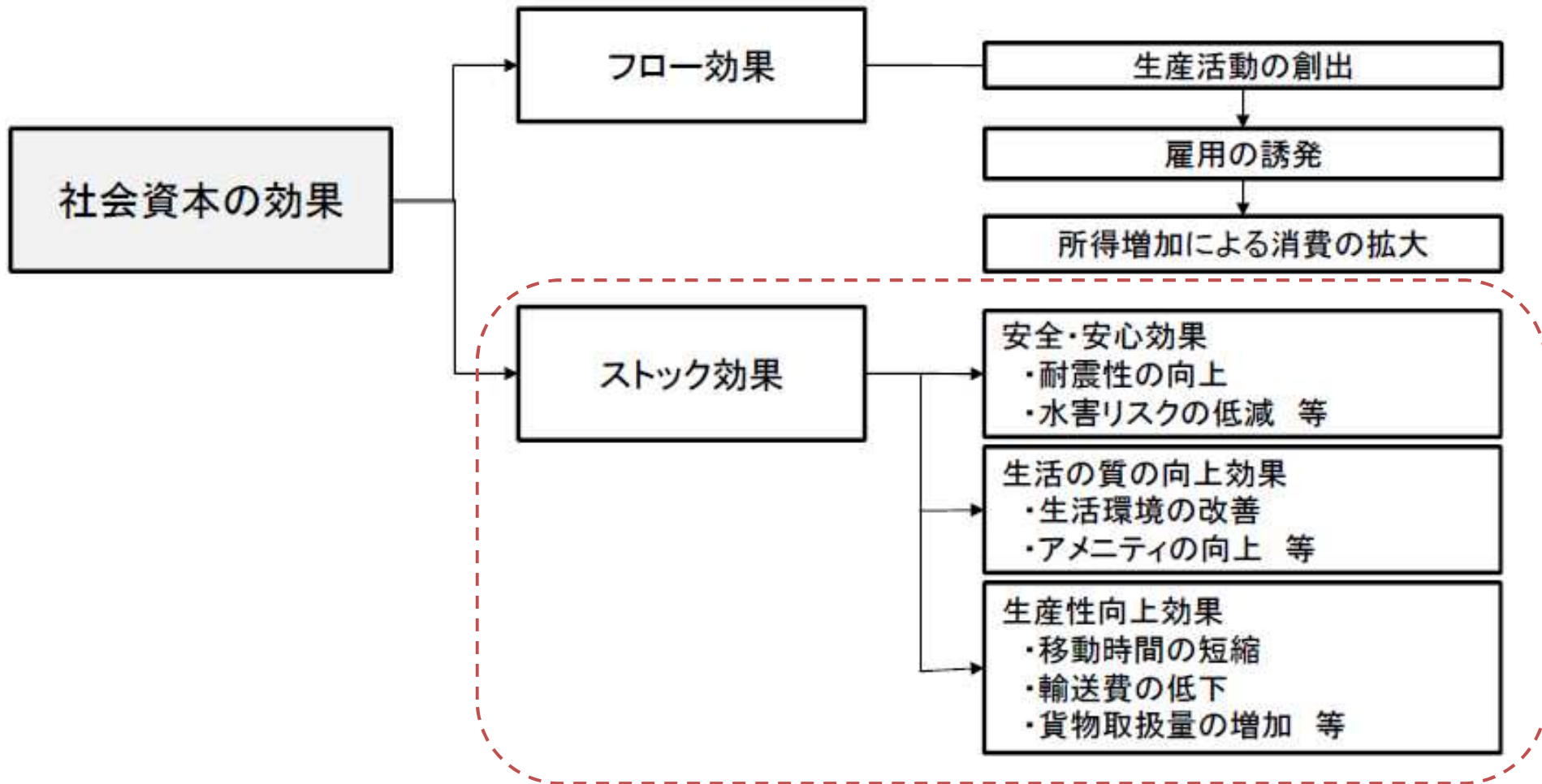
桜と坂戸橋(中川村)
長野県唯一の国指定登録有形文化財

土木のお宝	牛伏川階段工	松本市	信州「土木のお宝」とは…
<p>長野県中野市にある信州版インフラツーリズムの宝庫。歴史ある土木施設を巡る。整備効果の発信。整備効果の発信。整備効果の発信。</p>	<p>牛伏川階段工は、牛伏川に架かる石造りの階段橋。明治初期に建設された。牛伏川に架かる石造りの階段橋。明治初期に建設された。</p>	<p>松本市は、信州の中心地。信州の中心地。信州の中心地。信州の中心地。</p>	<p>長野県建設部の管理する「橋梁、ダム、砂防施設、トンネル」などの土木構造物のうち、</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 長期間経過して現存し活用しているもの ● 意匠や構造が特徴的なもの ● 独特の伝承を有するもの <p>などについて、所在地や建設年、歴史的・技術的・観光的評価等の情報を収集して、70施設(34橋梁、14砂防施設、10ダム、6トンネル、2峠、1堤防、1道標、1水門、1公園)のデータを整理したものです。(平成28年3月初版作成)</p>

インフラツーリズムの推進

▶より効果的な事業広報が求められている

国土交通省HPより



▶近年は、ストック効果を積極的にPRしている。