

# 第1回 信州みちビジョン検討委員会



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8月3日(木)

# 目次

1. 策定の概要
2. 準備会（4月11日開催）
3. 補足資料
4. 意見交換会
5. アンケート調査
6. 基本方針案
7. 主要施策案
8. 今後に向けて

# (1) 背景・目的等

## □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等

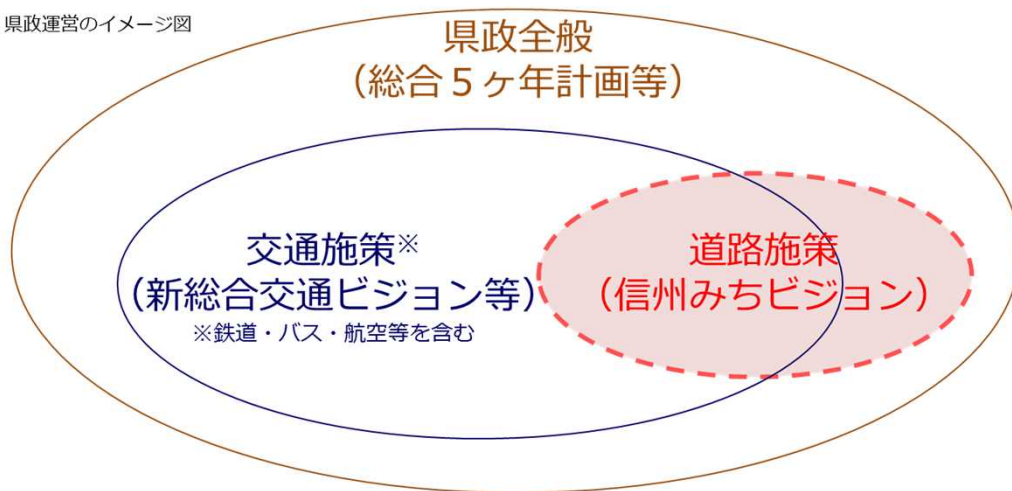
### (2) 道路をとりまく状況の変化

○道路予算の減少、人口減少、橋梁の老朽化等

## □策定の目的

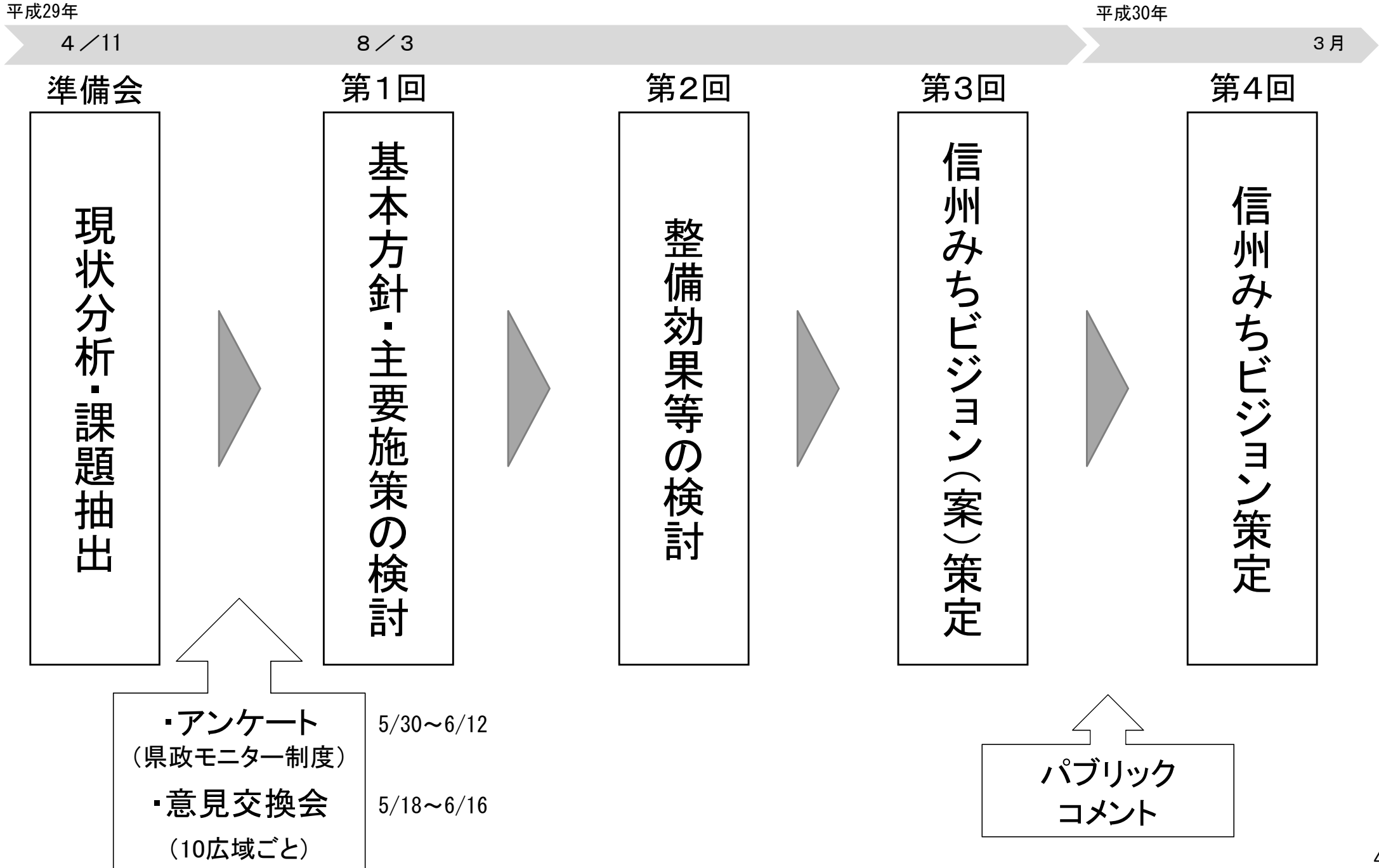
- ▶ 時代の要請に応じた道路の整備や活用などの今後の方向性を示す
- ▶ 県の次期総合5か年計画の内容充実に活かす

県政運営のイメージ図



期間	2017年	2027年	
	H25-29	H30-34	H35-39
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		▶	

# (2) 策定スケジュール (予定)



# (3) ビジョンの構成案

## 信州みちビジョン

基本目標

.....

注) 基本目標は今後の議論等をふまえ、検討していくこととしたい

主要施策

整備効果

(数値目標等)

現状や課題

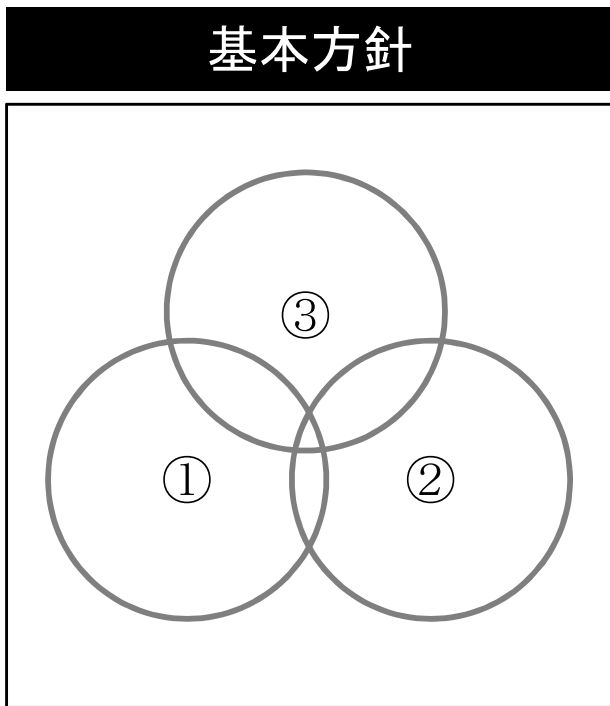
基本方針

準備会

意見交換会

アンケート

社会状況等



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	...

(基本方針と主要施策の数は例示です)

## ▶ 現状や課題についての主なご意見

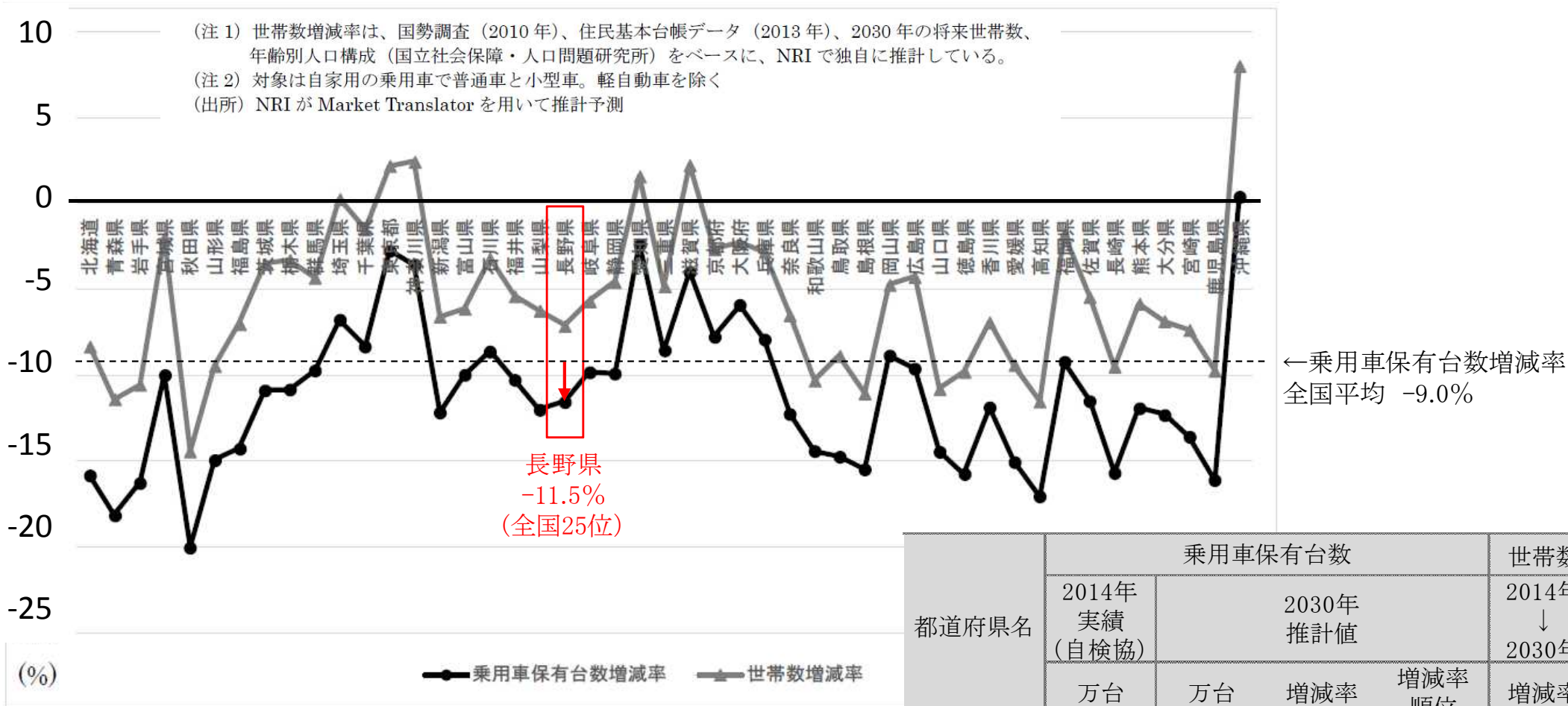
- 交通の円滑性や安全性・防災性向上に加え、観光振興や景観性向上等への意見
- 高齢化社会を考えると、高齢者の安全対策や公共交通との連携等が重要となる
- 産業や観光面において、道路整備によりサポートする役割が考えられる

## ▶ 進め方や考え方等についての主なご意見

- 県民及び観光利用者等のニーズを把握することが必要
- 高度情報化等、社会情勢の変化に対応したビジョンを持つことが必要
- 県で考える将来像をふまえたビジョンの策定が必要

# (1) 自動車保有台数の予測

都道府県別にみた乗用車保有台数および世帯数の増減率の比較 (2014年→2030年)



都道府県名	乗用車保有台数				世帯数
	2014年実績 (自検協)	2030年推計値		増減率 増減率順位	2014年 ↓ 2030年 増減率
	万台	万台	増減率		
沖縄県	32.7	32.9	0.4%	1	8.0%
長野県	81.9	72.5	-11.5%	25	-7.1%
秋田県	35.7	28.6	-20.0%	47	-14.4%
全国合計	3,952.7	3,597.0	-9.0%	-	-2.8%

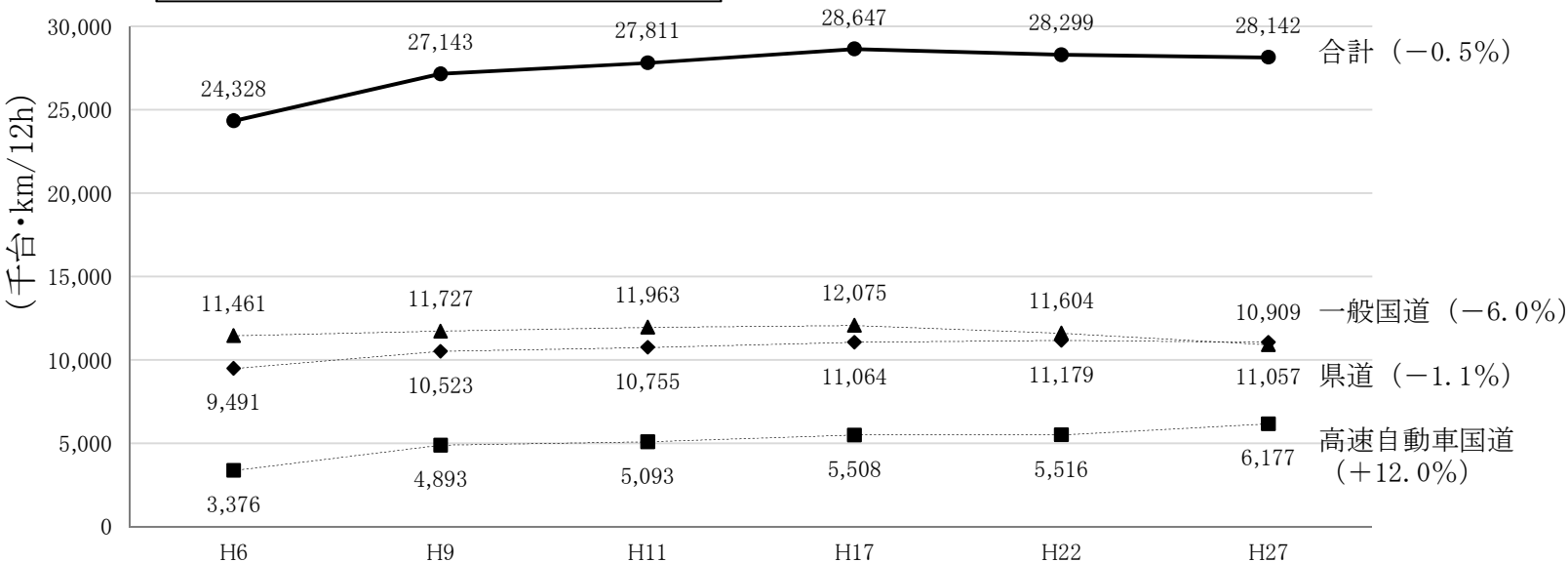
▶ 全国平均よりも減少率が多い

(ただし県内の軽自動車は近年増加傾向)

# (2) 交通量(走行台キロ)の予測

H29.6.6国土交通省公表「H27全国道路・街路交通情勢調査」より

長野県の全走行台キロの推移



## 近年の実績

▶ ほぼ横ばい

高速道路は増加傾向

一般道路は減少傾向

## 今後の予測

▶ やや減少

長野県内	2010→2015	2014→2030	
	実績	予測	(備考)
①乗用車台数	-2.2%	-11.5%	野村総合研究所の予測値
②走行台キロ	-0.5%	-2.0%	関東内陸ブロック(長野県含む)全車種計の予測
②/①	0.23	0.17	(参考)



# (3) 維持管理費の予測

H25長野県「道路の長寿命化計画」より

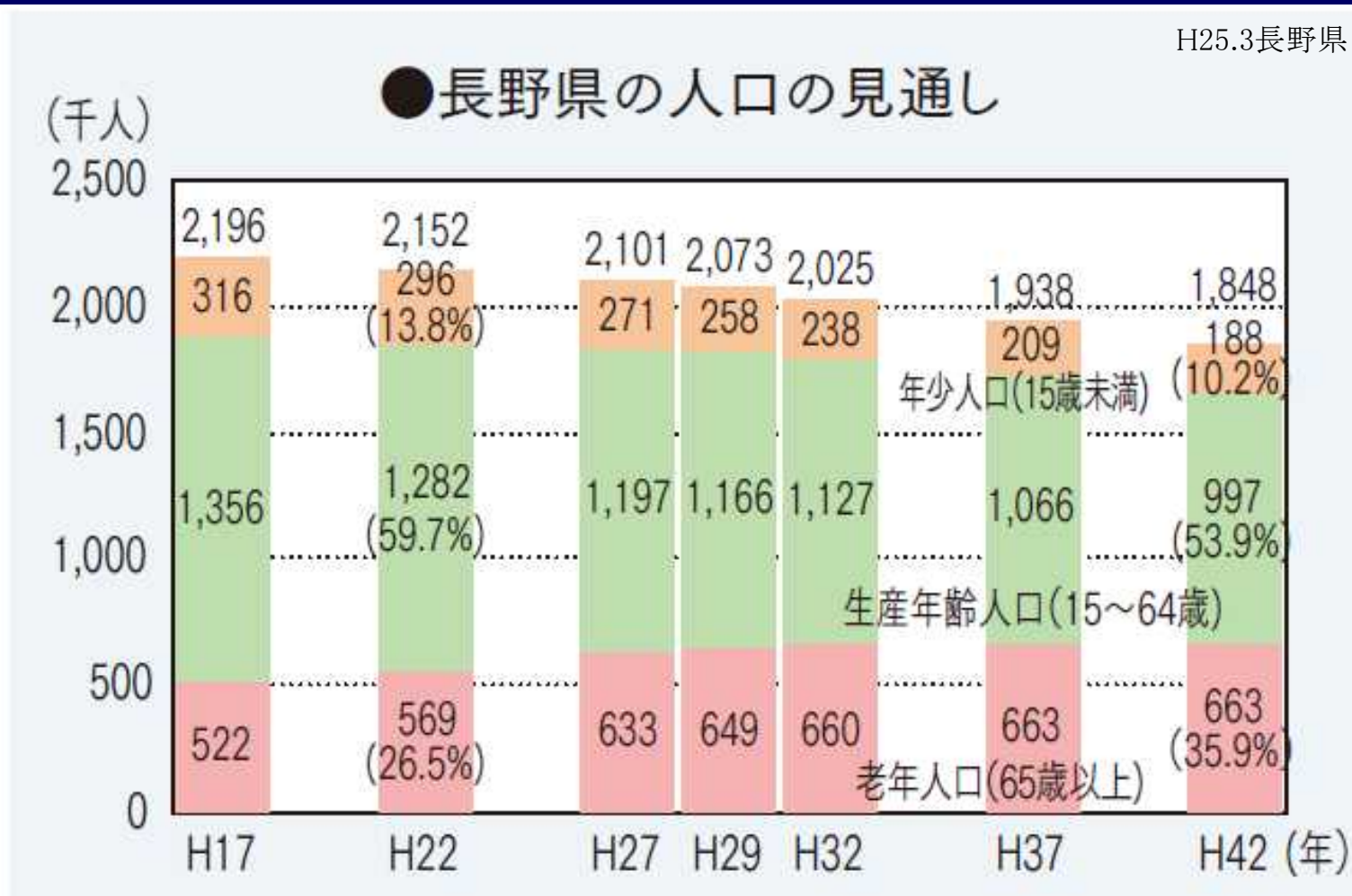
単位:億円

管理施設	今後の必要額(試算)				①-② 縮減額 (2013~2063)	
	①従来 (対症療法型)		②長寿命化修繕計画 (予防保全・予防管理)		今後 50年間 (年平均)	
	今後 50年間	(年平均)	今後 50年間	(年平均)	今後 50年間	(年平均)
橋梁	1,850	(37.0)	1,000	(20.0)	850	(17.0)
舗装	2,425	(48.5)	2,325	(46.5)	100	(2.0)
トンネル	110	(2.2)	90	(1.8)	20	(0.4)
ロックシェッド・スノーシェッド	15	(0.3)	10	(0.2)	5	(0.1)
緊急輸送路の吹付法面	75	(1.5)	55	(1.1)	20	(0.4)
合計	4,475	(89.5)	3,480	(69.6)	995	(19.9)

- ▶ 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

## (4) 人口の見通し

H25.3長野県「新総合交通ビジョン」より



- ▶ 人口減少：H22(2010)~H42(2030)年の20年間で約30万人減少
- ▶ 高齢化：H22(2010)年の26.5%が、(約4人に1人)  
H42(2030)年には35.9%へ(約3人に1人)

## ▶ 長野県を取り巻く状況

### 1 世界規模の動き

- 世界の結びつきの緊密化
- 技術革新の急速な進展
- 経済・社会・環境の持続可能性への気運の高まり

### 2 日本国内の動き

- 急激な人口減少と東京圏への人口流出
- 低成長経済の長期化
- 貧困・格差の拡大
- 人生100年時代へ
- 広域交通ネットワークの整備
- 東京オリンピック・パラリンピックの開催

## ▶ 長野県の特徴

- 1 豊かな自然環境
- 2 大都市圏へのアクセスの良さ
- 3 多様な個性を持つ地域
- 4 トップレベルの健康長寿
- 5 自主自立の県民性

## ▶ 10年後、20年後を見据え、重点的に取り組む政策の方向性

- 1 産業の生産性向上、世界とのつながり（稼ぐ観光地域づくり等）
- 2 新たなライフスタイルの実現（高速交通ネットワークの充実等）
- 3 誰にでも居場所と出番がある
- 4 人と自然の「いのち」を守る（災害への対応力強化等）
- 5 学びの県
- 6 地域の個性が輝く

## (1) 意見交換会 | 概要

## ▶ 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 (全意見は資料4に掲載)

- 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

&lt;佐久地域での開催状況&gt;



# (1) アンケート調査 | 方法・対象

## ▶ 調査方法

(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%）

### 回答者の内訳

#### 【男女別と年代別】

	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	-
	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	-
	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、総数(n=922)に対する割合

#### 【地域別】

	総数	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	992	94	109	103	64	53	6	200	26	288	42	7
	100.0%	9.5%	11.0%	10.4%	6.5%	5.3%	0.6%	20.2%	2.6%	29.0%	4.2%	0.7%

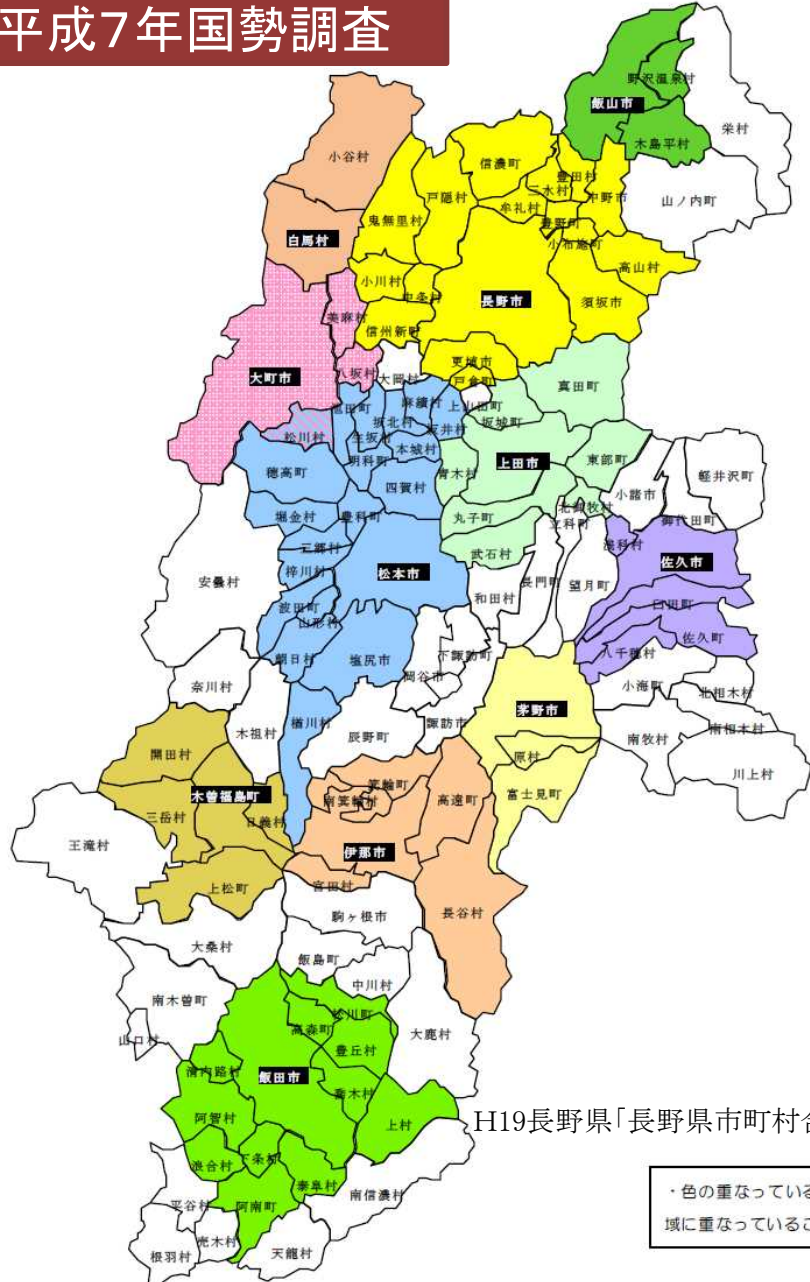


- ▶ 県の道路整備の方向性(総合5か年計画に記載)に対する認知度は1割超
  - ・ 年齢別では30歳台を中心に低く、県民への浸透が十分でない。
  
- ▶ 道路整備に対する満足度は4割前後で、半数に満たない
  - ・ 道路整備の方向性に対する認知度が高い人は満足度が高い傾向
  - ・ 災害による道路網分断の不安感が強い人は満足度が低い傾向
  
- ▶ 望む道路整備等の種類について、要望が多様化している
  - ・ 居住地域等の違いによる差が大きく、地域毎の課題を反映している。

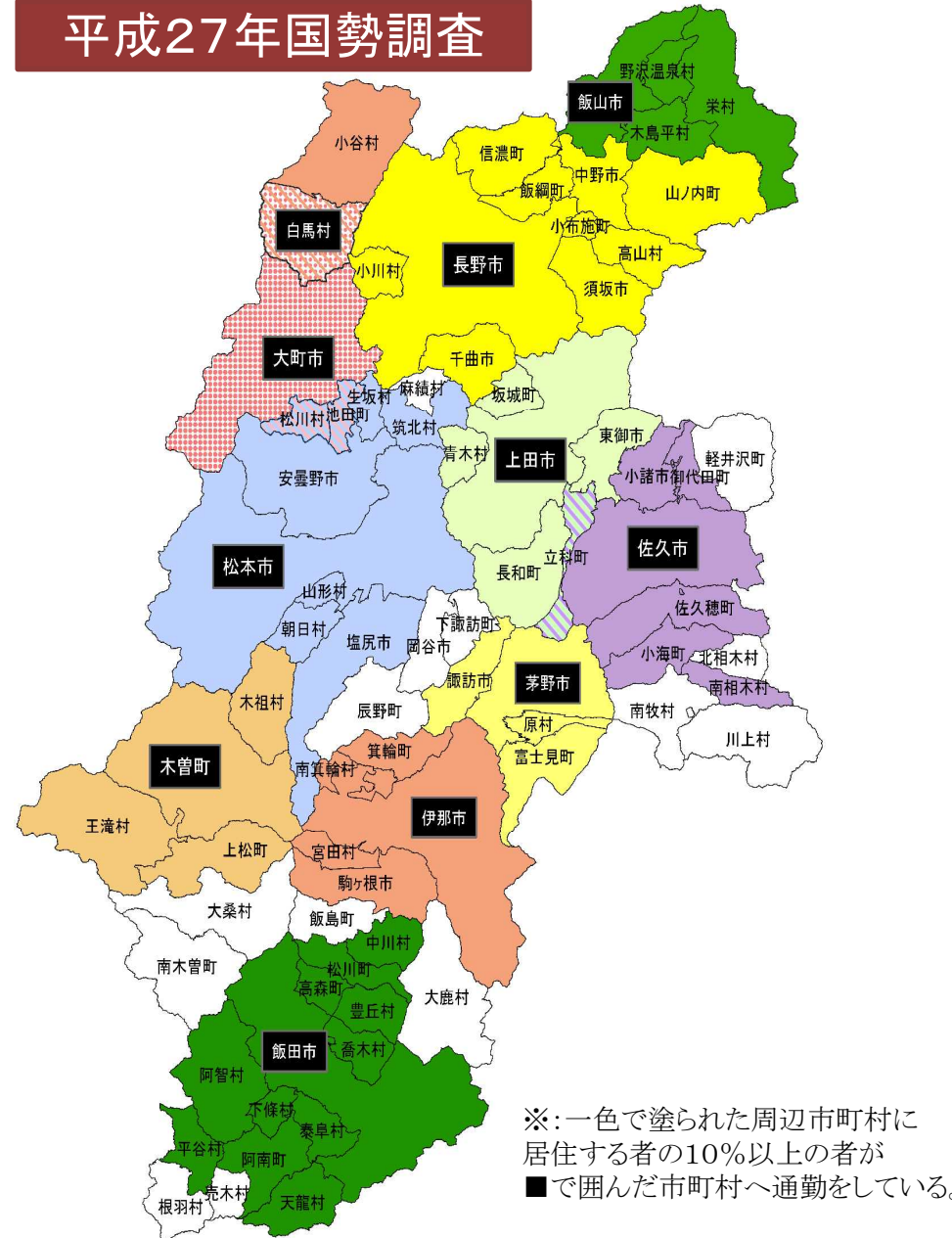


# 5. アンケート調査 (3) 参考 | 通勤圏 (10%以上)※の範囲

平成7年国勢調査



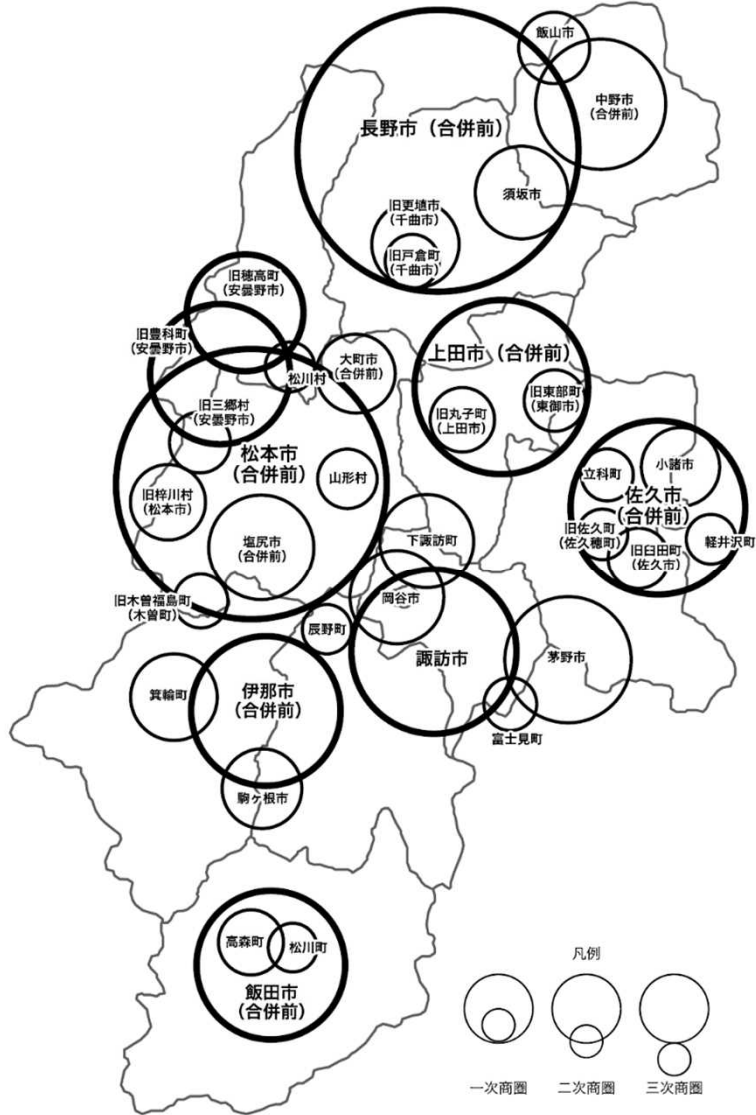
平成27年国勢調査



▶ 通勤圏が拡大しており、生活圏域の広域化が読み取れる

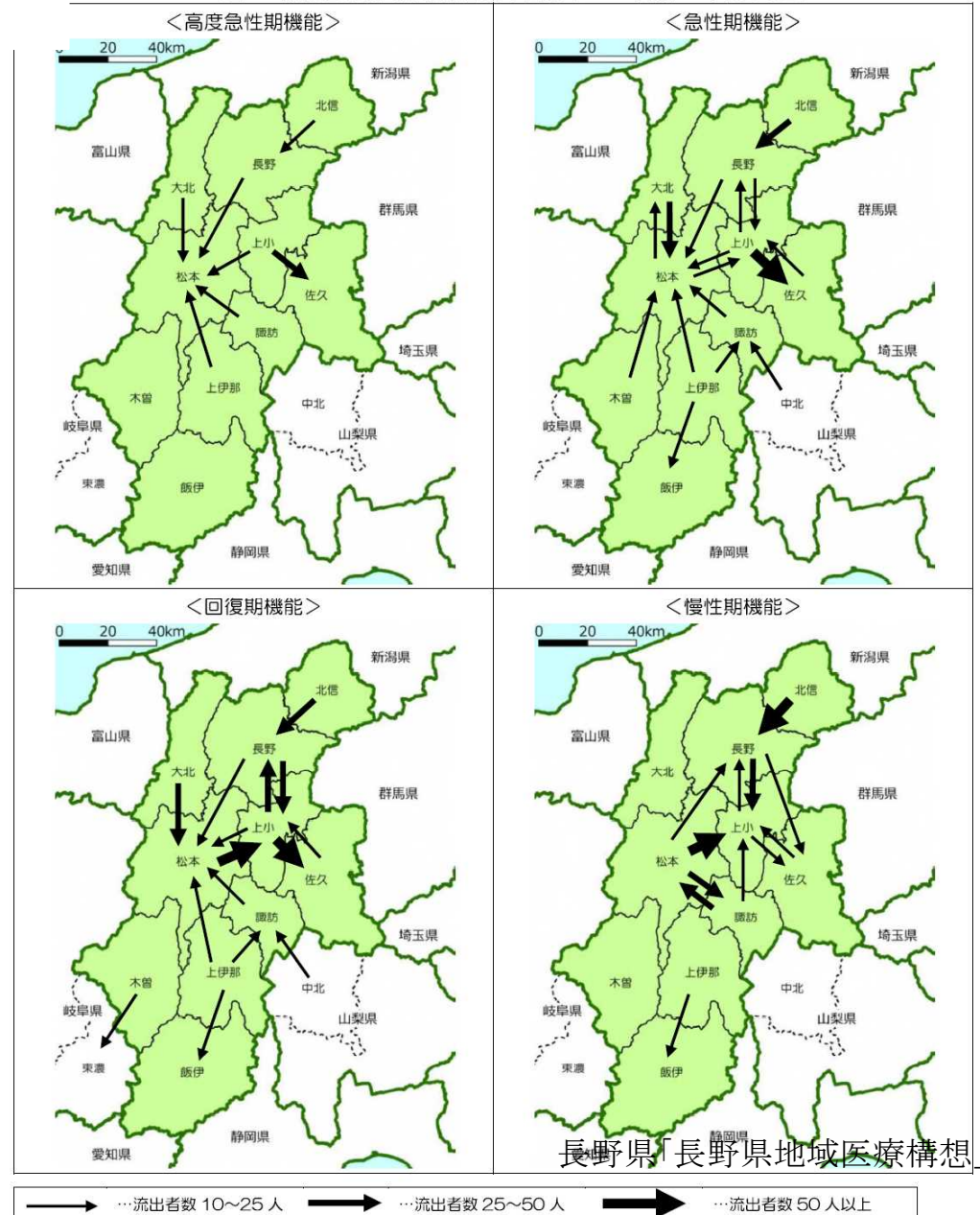
長野県「H27商圈調査報告書」より

図1 長野県の商圈構造（概念図）



(注) 円の大きさは商圈の規模を表す。17市と商圈人口上位20町村を記載。太字は、商圈人口15万人以上の商圈を表す。

図4 機能区分別の患者流出入の状況（2013年度、10人/日以上）



長野県「長野県地域医療構想」より

▶ 商圈構造は概ね広域圏規模に存在

▶ 2次医療は広域圏をまたぐ流出入も目立つ

## ○準備会

- ・道路の円滑性や安全性に加え、観光や公共交通との連携などの多様な意見
- ・長野県の将来をイメージした上で、ビジョンを考えるべき（以下で確認）

## ○総合計画審議会（次期5か年計画の策定に関して）

- ・人口減少・高齢化や持続可能性、技術革新などの大きな時代の潮流を確認
- ・「生産性向上」や「地域の個性」など、今後重視すべき方向性を確認

## ○意見交換会

- ・地域特性の強いご意見や、普段道路を利用する際のご意見など、幅広い対象者から多様で具体的にご意見をいただく

## ○アンケート調査

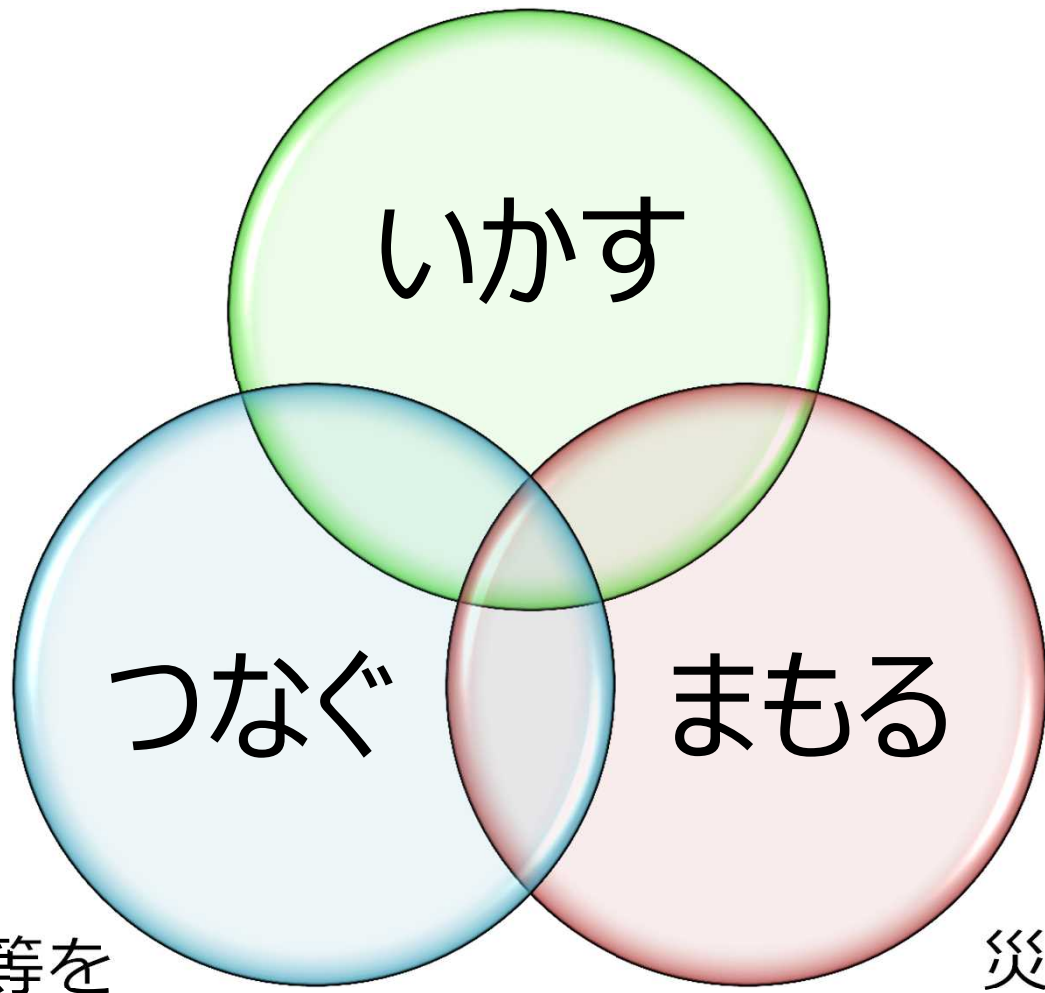
- ・ご意見等の傾向を数値として把握（居住地など属性による傾向も含む）
- ・関連して、生活圏域が拡大し、広域的になってきていることも確認



# 提案 | 3つの基本方針

資料6参照

道路の多面的な機能を  
活かした地域づくり



コンパクトな拠点等を  
ネットワークでつなぐ

災害や事故等から  
県民の命をまもる

## (1) つなぐ



持続可能で賑いある地域づくりを目指し、  
コンパクトな拠点等をネットワークでつなぎます

## 【ポイント】

- ▶ 人口減少が全国と比べ、早いペースで進んでおり、  
今までの拡散型地域構造では、各種サービスの低下が免れない
- 集約・連携型の「コンパクト+ネットワーク」への転換により、  
拠点機能のコンパクト化と圏域人口を確保するネットワーク化を  
促進し、持続可能かつ賑いある地域づくりを目指す

「コンパクト+ネットワーク」のイメージ

国土交通省HP「まち・ひと・しごとの創生」より

高次都市機能を維持するためには、一定の圏域人口が必要

人口約30万人で成立する高次サービス施設の例：救命救急センター、大学、百貨店

→ 拠点機能のコンパクト化と、圏域人口を確保するためのネットワーク化が必要

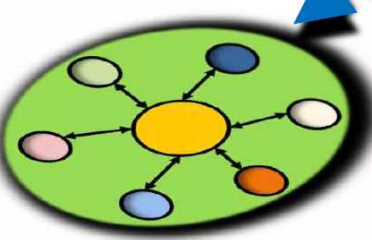
「小さな拠点」の形成

商店、診療所など日常生活に不可欠な施設や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、周辺集落とネットワークでつないだ「小さな拠点」を形成。



<高知県黒潮町の事例>

- ・廃校舎を特産品販売、防災活動拠点として活用
- ・高齢者の移動手段確保のため、エリアデマンドバス運行



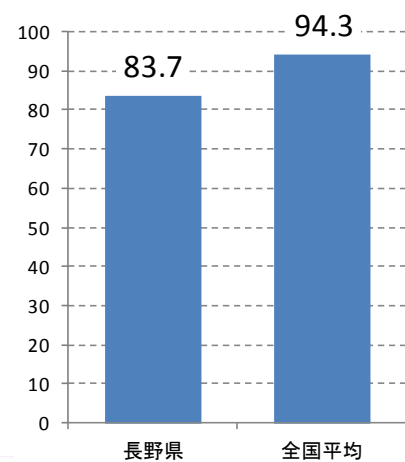
▶ 圏域間ネットワーク強化が重要

▶ 県内のDID内\*の道路整備水準は低い

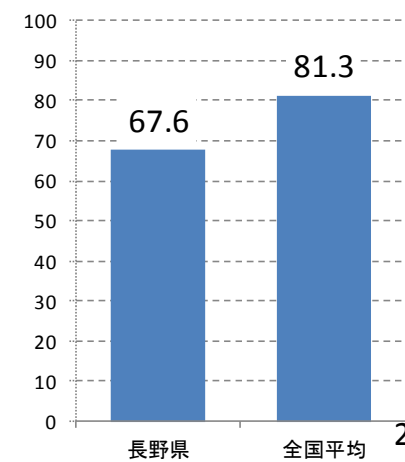
\*：人口集中地区  
(人口密度4,000人/km<sup>2</sup>以上)

「H27全国道路・街路交通情勢調査」より

DID内の改良率



DID内の歩道設置率



大都市・他の圏域

## (2) まもる



安心して過ごせる地域づくりを目指し、  
災害や事故から県民等の命をまもります

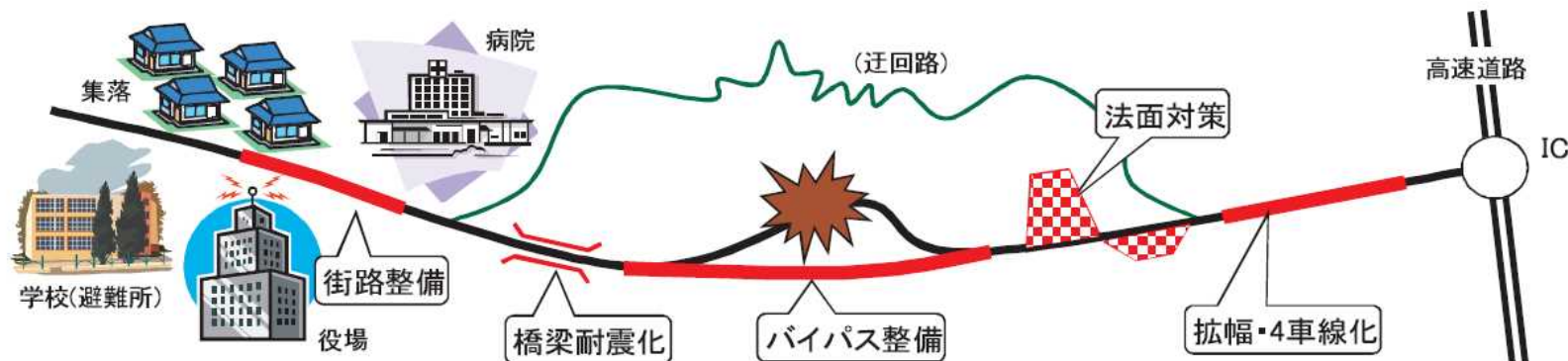
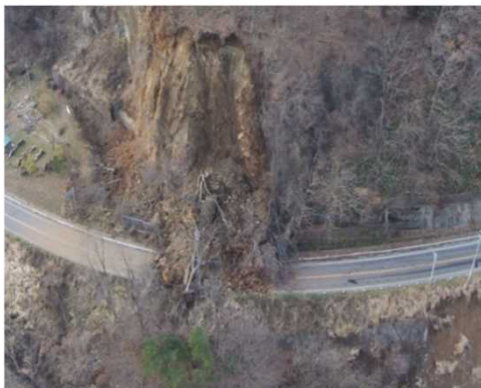
### 【ポイント】

- ▶ 多様な災害が発生しやすい地勢上の特徴に加え、  
高齢化進展による交通弱者の増加、道路施設の老朽化など、  
今まで以上に県民等の命を守ることが求められている
- 関係機関との連携強化やICT利用等により効率的・効果的な  
道路の整備や維持管理等を行い、安心して過ごせる地域を目指す



## 緊急輸送路の防災対策強化事業

H26.11神城断層地震(国道148号)



## GPS 機器を用いた除雪車輛管理システム

(今後の導入を検討中)



除雪・散布作業

スマホなどの機器により  
稼働記録自動送信

写真の定期撮影  
自動アップロード

機械位置通知



ホストコンピューター

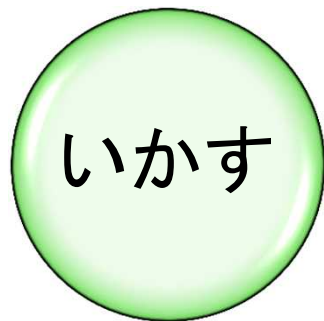


~~(紙媒体)  
タスクメーター廃止~~

▶導入メリット  
・作業の効率化  
(コスト抑制)



## (3) いかす



成熟した豊かな地域づくりを目指し、  
道路の持つ多面的な機能<sup>い</sup>を活かします

## 【ポイント】

- ▶ 従前は交通の円滑性・安全性に対するニーズが高かったが、近年は、交流人口増加に向けた道路空間の魅力向上や、高齢化に伴う多様な交通環境の充実等へのニーズも高まっている
- 道路の持つ多面的な機能を活かした量的・質的な改善等を行い、成熟した豊かな地域を目指す

# 6. 基本方針案

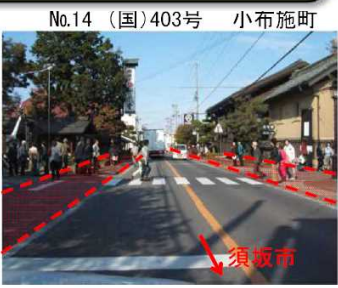
# (3) いかす | 参考

## 観光地歩道グレードアッププラン

**事業内容**

- ◆歩道の新設(歩道の拡幅)・・・歩道の新設や拡幅を行い、観光客の安全性の向上を図る。
- ◆歩道の段差解消・・・波打ち歩道の改善により段差を解消し、観光客が歩きやすい歩行空間を創出する。
- ◆歩道の高機能化・・・カラー舗装、ゴム・樹脂舗装等により、観光地の地域特性に応じた整備を行う。

※整備や利活用は、地域との協働を積極的に図る。



歩道の拡幅



歩道の高機能化



歩道の段差解消



歩道の新設



歩道の新設

## 諏訪湖周サイクリングロード



長野県「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」より

## 街路空間を活用したイベント開催状況



一般県道 清野篠ノ井(停)線(長野市篠ノ井駅前通り)

基本 目標	基本 方針	主要施策 ( )内は主な目的	
（ 今 後 検 討 ）	つ な ぐ	①コンパクトな拠点の形成支援	(持続可能な地域づくり)
		②拠点をつなぐ道路ネットワーク整備	(多様な個性の地域をつなぐ)
		③地域振興を支える道路ネットワーク整備	(地域特性に応じたネットワーク形成)
	ま も る	④災害に強い道路網整備	(災害時に人や物資を輸送する)
		⑤安全・安心な道路整備	(事故なく健康で暮らすため)
		⑥効率的な維持管理	(道路の老朽化や長寿命化への対応)
	い か す	⑦道路を活かした観光地域づくり	(交流人口の増加)
		⑧多様な交通環境整備	(誰もが移動しやすい地域づくり)
		⑨快適なまちなか空間整備	(歩きたくなるまちづくり)

▶ 準備会や意見交換会、アンケート調査結果等をもとにまとめ



# 「長野県らしさ」の強化

- ▶ 長野県の特徴（強み・弱み）もふまえた上で、基本方針や主要施策等に「長野県らしさ」を加えていきたい。

## 【参考】長野県の特徴

H29.6.12長野県総合計画審議会資料より

### 1 豊かな自然環境

- ・ 県土の8割を占める森林、清浄な水や空気
- ・ 南北に長く、地域ごとに多様な気候

### 2 大都市圏へのアクセスの良さ

- ・ 首都圏と中京圏の両方から200km圏内
- ・ 高速交通網の整備による時間距離短縮
- ・ 移住したい県ナンバーワン

### 3 多様な個性を持つ地域

- ・ 多極分散した都市と周囲の農山村が近接
- ・ 盆地や谷ごとに独自の文化を継承

### 4 トップレベルの健康長寿

- ・ 国内でも最高水準の長寿県
- ・ 健康で、年齢を重ねても活躍している

### 5 自主自立の県民性

- ・ 公民館など身近に学びの環境がある
- ・ 技術力のある中小製造業の集積、付加価値の高い農作物への転換
- ・ 地域の誇りや絆と自助共助

## しあわせ信州創造プランにおける達成目標(道路関係)

指標名	現状	目標 (平成29年度)	備考
震災対策緊急輸送路にある橋梁の耐震補強の整備率	83 % (H23年度)	100 %	県管理の震災対策緊急輸送路(第一次、第二次)で耐震補強が必要な橋梁のうち、対策工事を実施した橋梁の割合 [全ての橋梁の対策完了を目標に設定]
県内高規格幹線道路の供用延長	331 km (H23年度)	338 km	県内の高規格幹線道路の供用延長 [国の事業計画に基づき設定]
国・県道の改良率	65.6 % (H22年度)	67.5 %	指定区間を除く国道・県道を2車線以上に改良した割合 [過去の実績をもとに設定]
通学路安全対策着手率	46.0 % (H25年1月末)	100 %	H24年度に実施した緊急合同点検で確認した要対策箇所(546箇所)のうち、安全対策に着手した割合 [全ての要対策箇所の着手を目標に設定]
道路整備 主要か所		79か所	計画・整備 2か所、事業着手 17か所 整備推進 26か所、整備促進 5か所 部分供用 1か所、完成供用 28か所

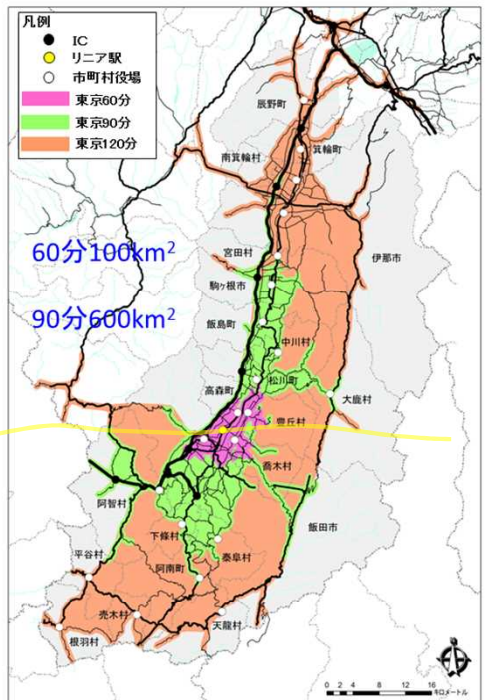
この他に、「事業化に向けての調査の実施等を検討する道路の主なか所」35か所 を付記

# 参考 | 整備効果事例(伊那谷交流圏の拡大)

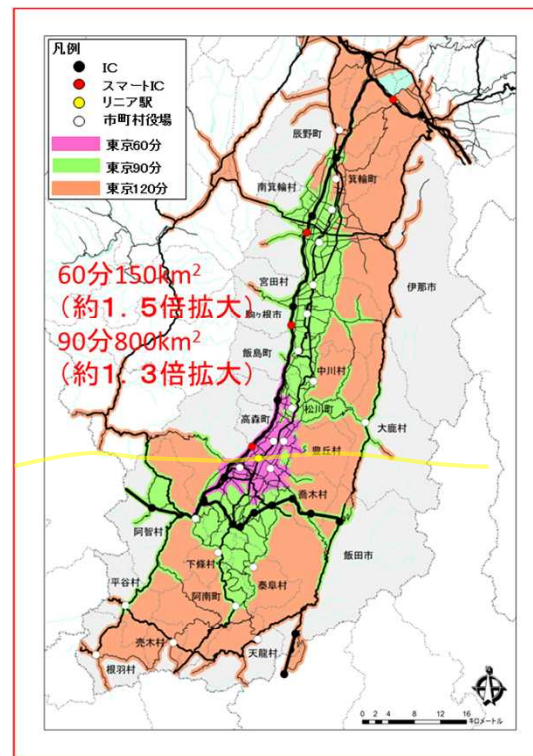
■東京(品川駅・高井戸IC)からの60分・90分到達エリア



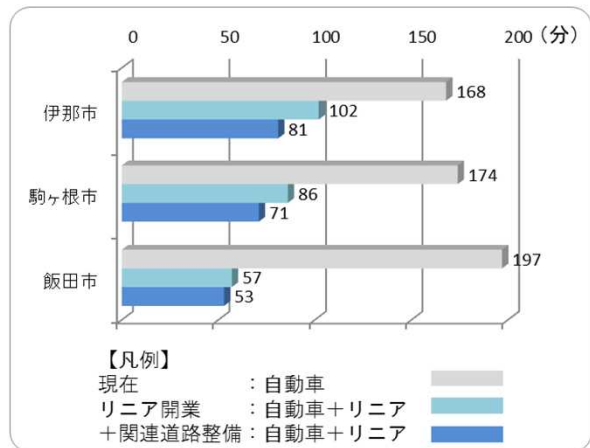
リニア  
開業により



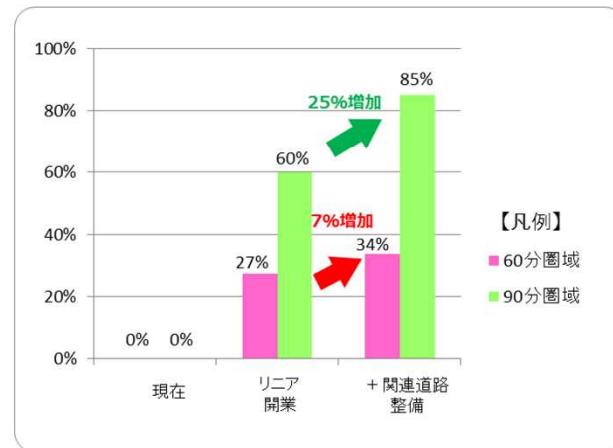
さらに  
関連道路の  
整備により



■東京からの所要時間(分)



■人口カバー率



		人口	人口カバー率
	伊那谷	361千人	—
現在	現況60分 90分	0千人 0千人	0% 0%
リニア開業	現況60分 90分	99千人 216千人	27% 60%
+関連道路整備	将来60分 90分	121千人 307千人	34% 85%

(H22国勢調査 500mメッシュを利用)

整備効果

東京90分圏域：伊那谷の人口カバー率 現在0% → 約85%