

信州みちビジョン(素案)

平成 29 年 12 月
長野県建設部

もくじ

1	はじめに	2
2	将来像	3
3	道路を取り巻く現状と課題	4
4	基本目標	9
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	10
	「まもる」災害や事故から県民等の命や暮らしをまもる	11
	「いかす」道路の多面的な機能等を地域づくりへいかす	12
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	13
	Ⅱ 県土の強靱化を担うみちづくり	17
	Ⅲ 観光や産業の振興を進めるみちづくり	19
7	まとめ	23

【参考】

・	事業時の進め方について	24
・	アンケート 調査結果の概要	25
・	意見交換会 実施結果の概要	27
・	県民意見公募（パブリックコメント）実施結果の概要	28
・	これからの長野県（簡易年表）	29
・	長野県の交通ネットワーク図	30
・	信州みちビジョン検討委員会 委員等	31

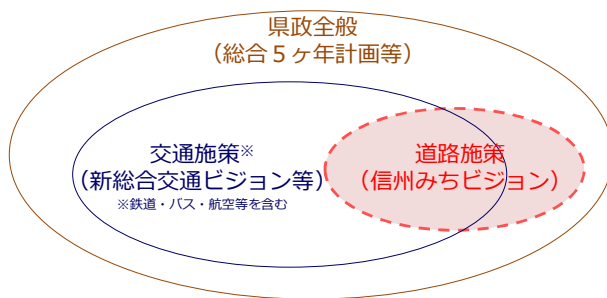
1 はじめに

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」を策定するものです。



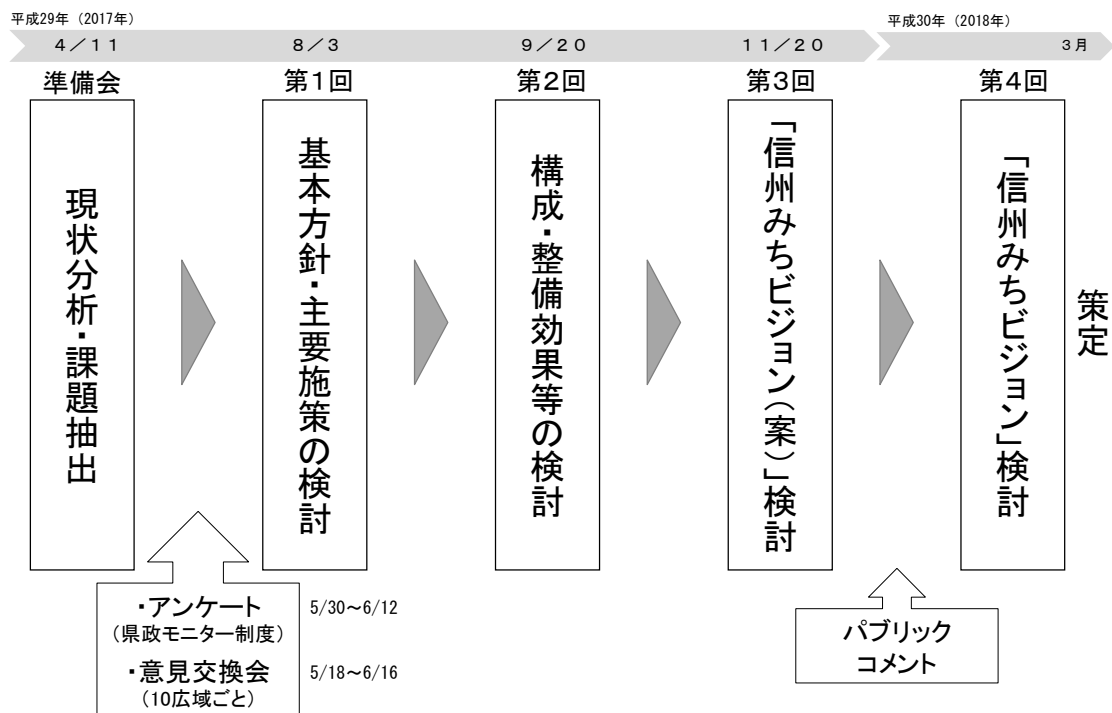
本ビジョンの位置づけ

期間	2017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		→	→

本ビジョンの期間

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の姿を目指していることから、本ビジョンにおいては総合5か年計画と将来像を共有することとします。

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、将来像に向けた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。

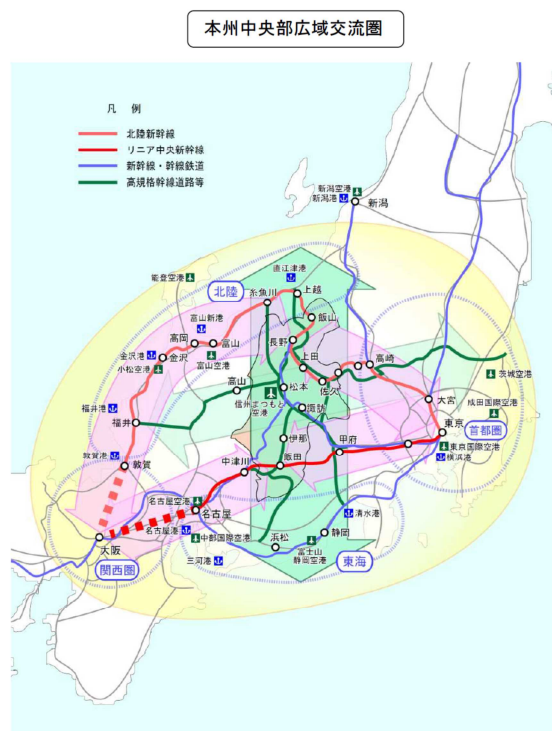
- ・子供から大人まで全ての県民が主体的に学び個々の持つ能力を社会の中で発揮している。
- ・多様な主体が協働しながら、地域の課題解決に取り組み、県全体の魅力を高めている。

(参考) 新総合交通ビジョンにおける将来像

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平成25年3月に策定したもので、目標年次は平成39年（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～



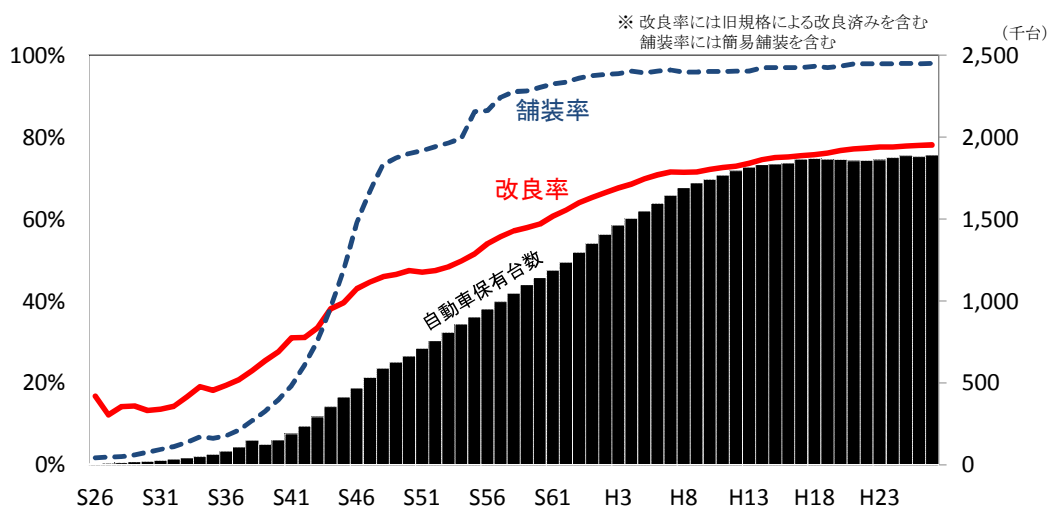
※「長野県新総合交通ビジョン」（平成25年3月）から抜粋

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）

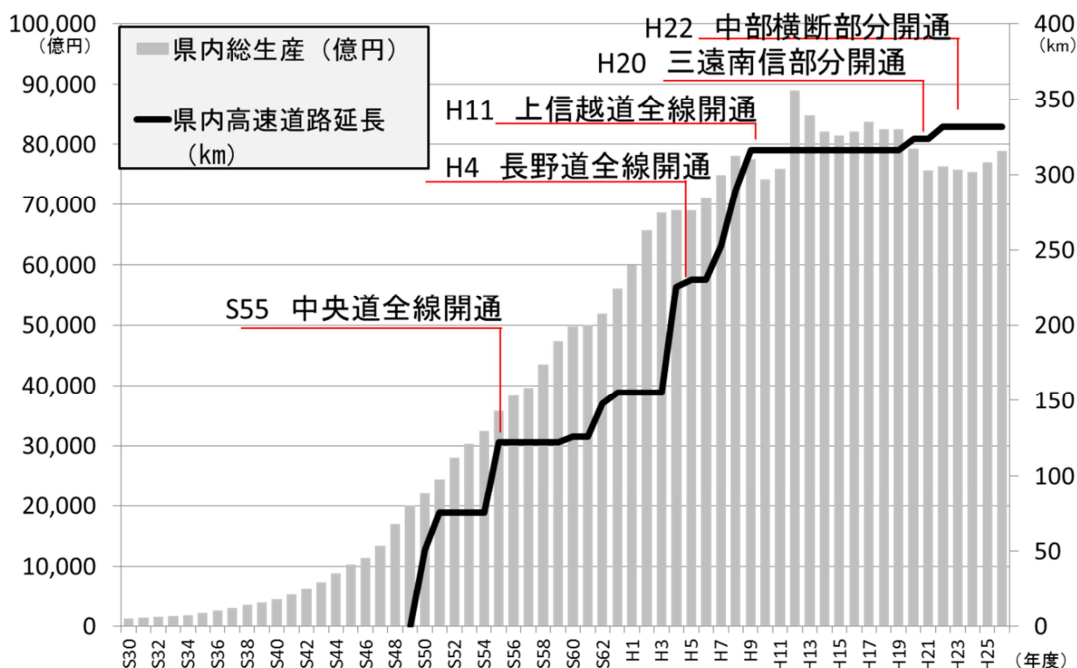
自動車保有台数の増加とともに、改良率と舗装率を向上させてきましたが、全国平均と比べると低い整備状況（全国35位）となっています。

なお、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。



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、人口減少時代において渋滞解消等による生産性の向上が求められています。

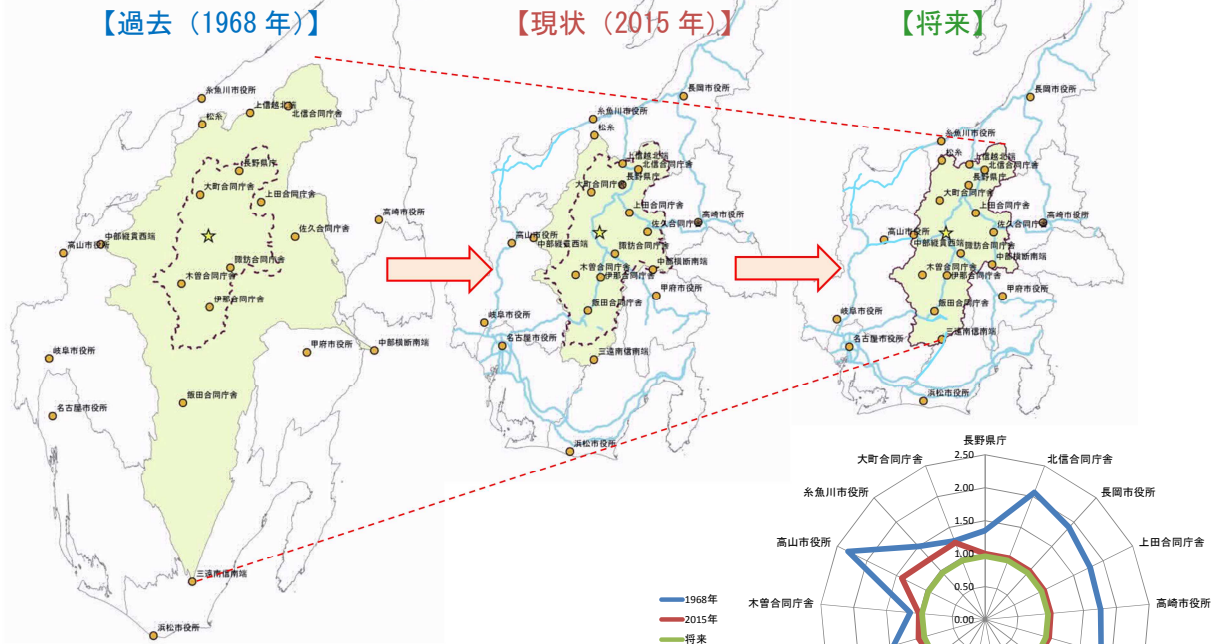


現状（3）時間距離の変遷

高速道路整備等の進展に伴い、自動車交通の時間距離は飛躍的に縮まってきましたが、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交流拡大の可能性が期待されています。

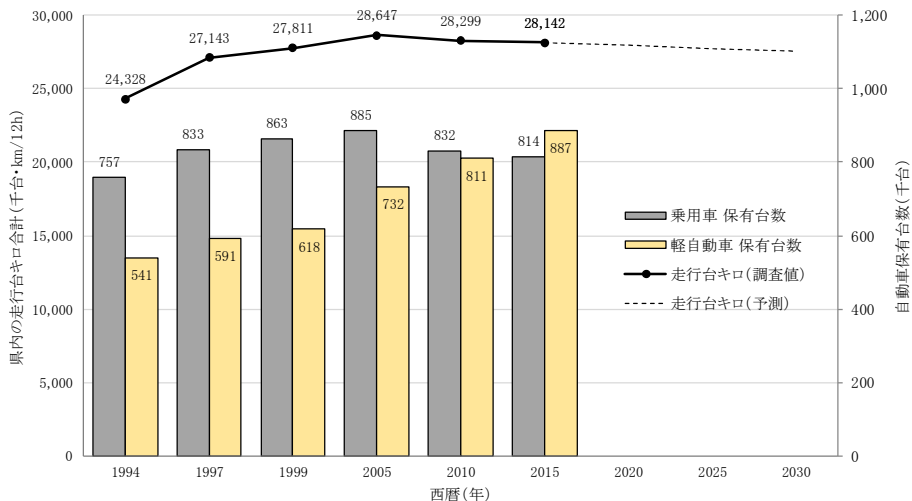
■時間距離図

※将来道路網の松本合同庁舎と各都市間の時間距離を基準に、過去と現状の比を図化
(今後、「現状」を基準にした図へ修正を予定)



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、乗用車の台数も減少していくものと考えられる一方で、軽自動車は近年増加傾向にあります。



「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

課題（１）人口減少・高齢化の進行

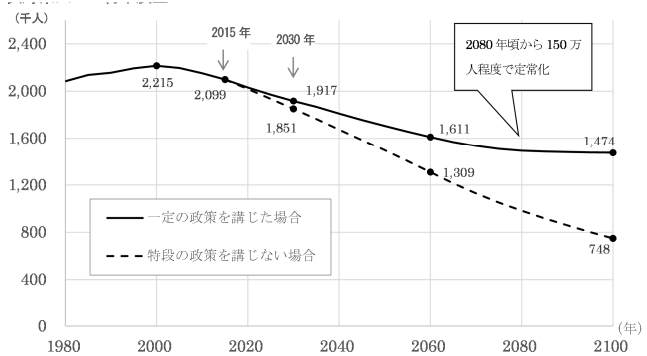
人口減少が全国に比べて早いペースで進行しており、2030年の県人口は185万～192万人程度と想定されます。

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。

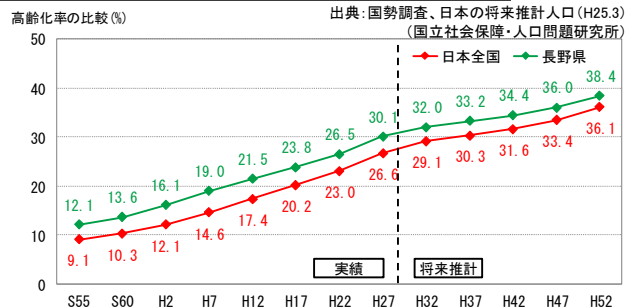
今後、車を運転できない高齢者等の増加が見込まれ、歩道の整備や、公共交通機関関連の道路整備へのニーズが高まっていくと考えられます。

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（長野県総合計画審議会資料より）



■長野県の高齢化率の推移(全国比較)

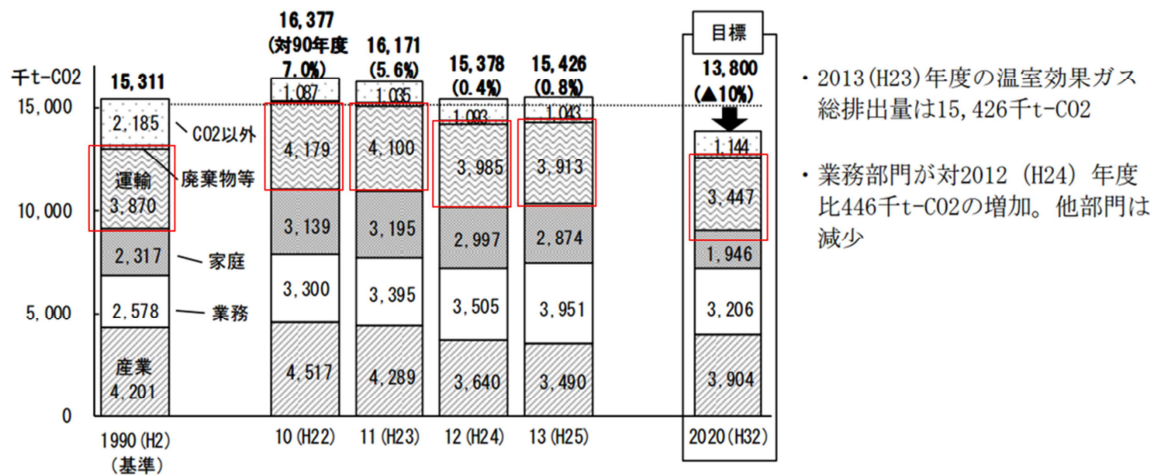


課題（２）持続可能な社会への移行

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%減を目指している中で、運輸部門は約1/4を占めており、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



第三次長野県地球温暖化防止県民計画より

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】

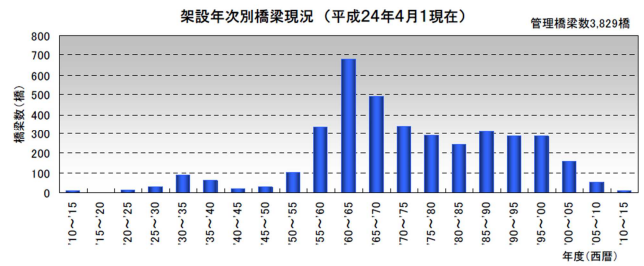
本県における事故件数は年々減少傾向にあります。高齢者の事故割合が年々増加し、対策が求められています。

【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展しており、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。



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 数	H34.4.1(見込) 数
橋梁	3,829橋	1,088橋	2,069橋
舗装	5,050km	—	—
トンネル	189本	25本	67本
ロックシェッド	51箇所	0箇所	7箇所
スノーシェッド	67箇所	2箇所	4箇所
緊急輸送路吹付法面	719箇所	19箇所	209箇所

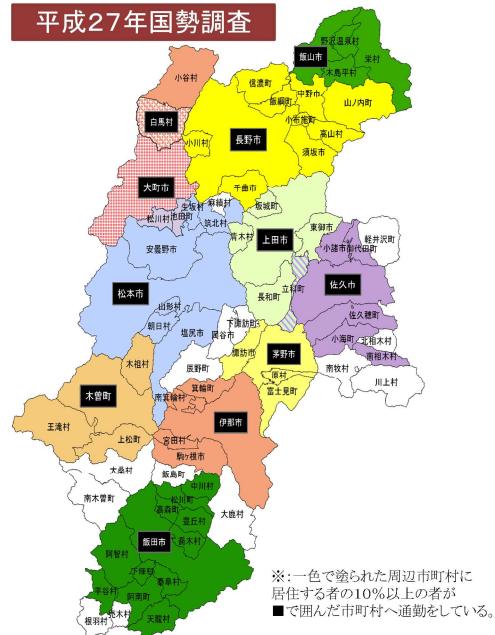
課題（4）社会の広域化・国際化

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。

平成7年国勢調査



平成27年国勢調査



図：通勤圏の変化

課題（5）高度情報化社会の進展

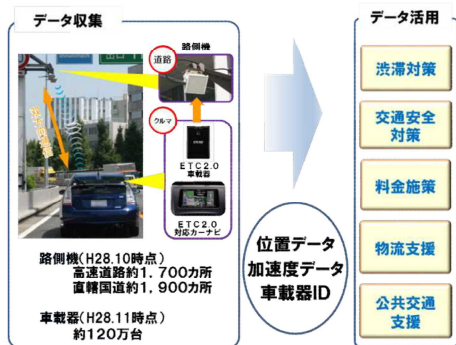
高度情報化社会が進展する中で、交通量等のビッグデータ（ETC2.0等のプローブデータ*など）の収集技術が発達し、道路計画の効率化において活用していく必要が生じています。

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ます。

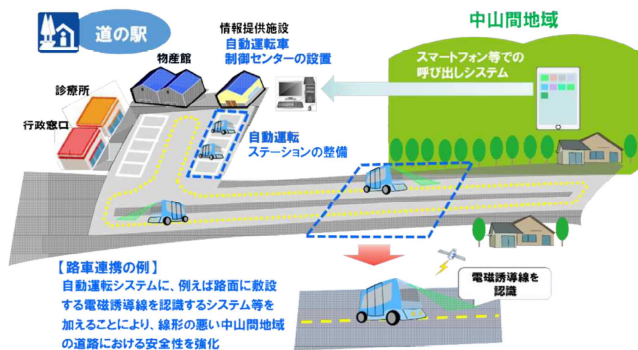
更に、自動運転やAI（人工知能）技術が急速に進展しており、今後、道路の諸課題解決に活用が見込まれているところです。

国土交通省 HP より

● ETC2.0の概要



● 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

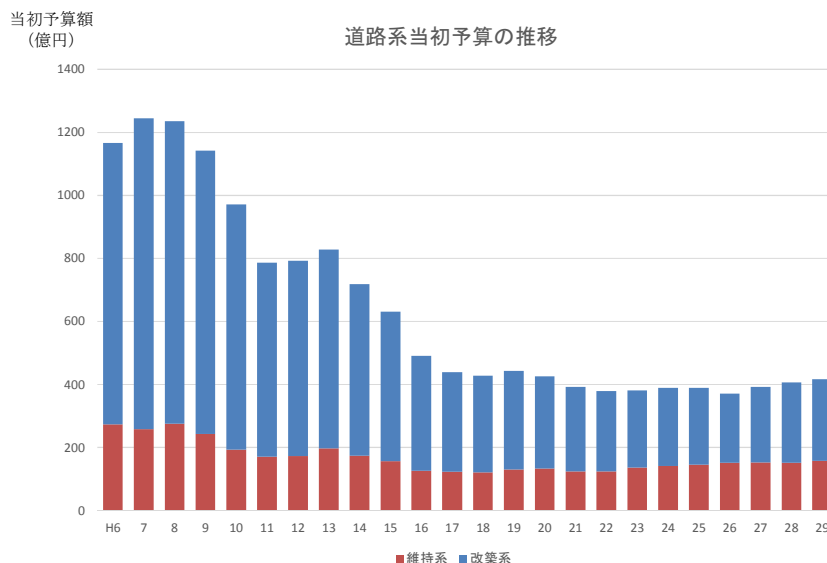


* 「プローブデータ」 GPS等を搭載した自動車から得られる移動情報（速度・経路・急ブレーキ情報等）のこと

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的な事業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。



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

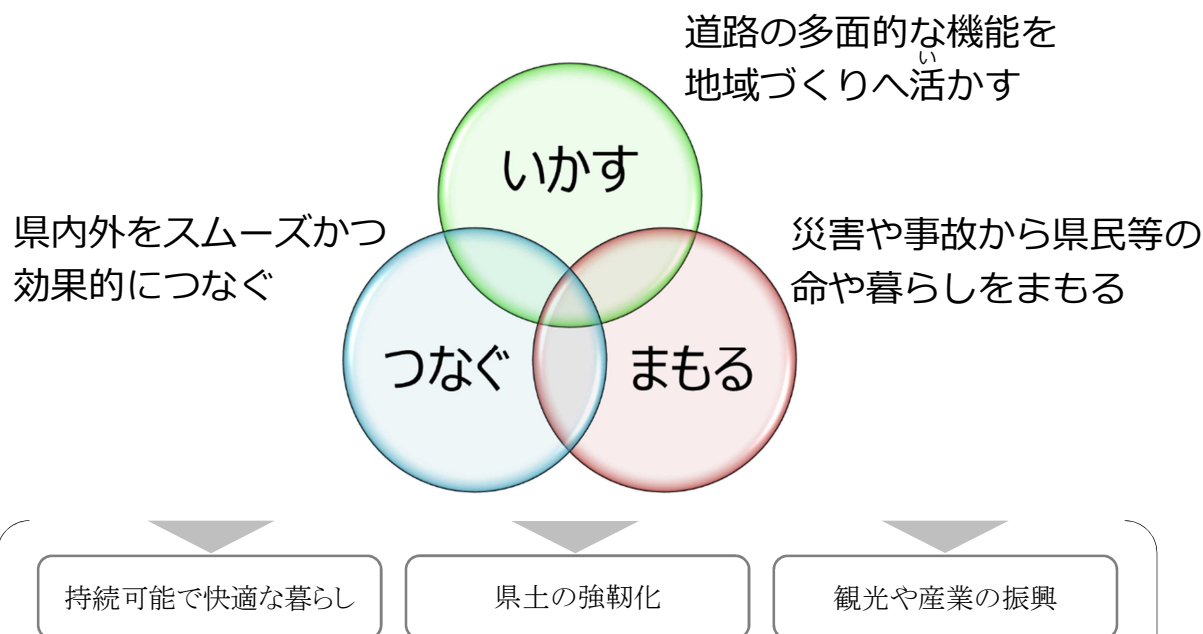
本ビジョンの基本方針は以下3つとし、重点分野等を進める際に、それぞれの方針を反映させるものとします。

【3つの基本方針】

「つなぐ」道路の基本的機能として、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活かす



【上記3つの重点分野の抽出について】

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長等をふまえ、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）



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、ICT*施工などにより事業実施の効率化を図ります。

- ▷道路の役割に応じたネットワークの構築（写真1）
- ▷自動車中心の道路網から多様な利用者重視の道路網へ（写真2）
- ▷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（図・写真3）



中部横断自動車道



「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」より

写真1: 県土の骨格となる高規格幹線道路の例

写真2: 多様な利用者が通る道路の例

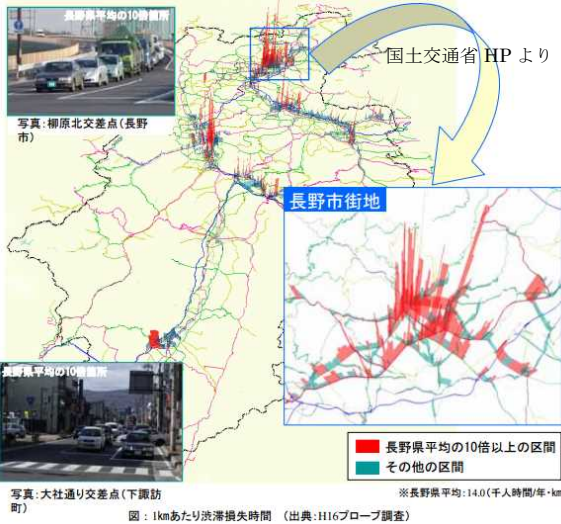


図: 情報技術を活用した渋滞状況の把握例



写真3: ICT 活用工事の例
(マシンガイダンス掘削工事)

*「ICT」情報や通信に関する技術の総称



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 (図 1)
- ▷交通弱者や災害時要援護者 (高齢者等) 増加への配慮強化 (図 2)
- ▷想定以上の事象も考慮した被害を低減する方策の検討 (図 3)

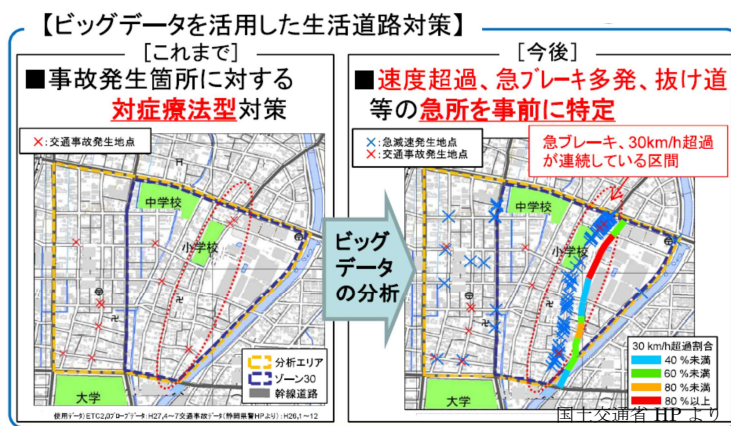


図 1:ビッグデータを活用した生活道路対策のイメージ

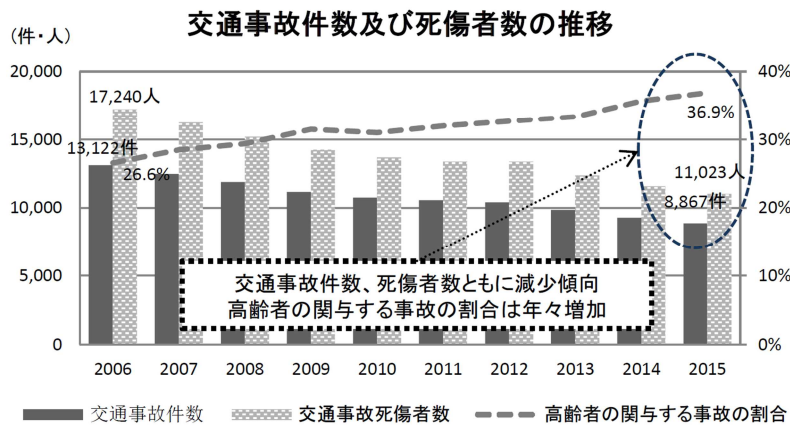
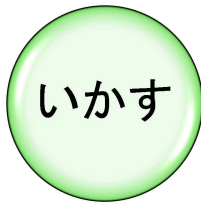


図 2:高齢者関与の事故割合の状況



図 3: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)



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、たまり機能などの多面的機能も重視（図1）
- ▷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（図2）
- ▷県民の声や県民の力の道路行政への反映を推進（図3）



図1:道路でのイベント事例
(一般県道 清野篠ノ井(停)線)
長野市篠ノ井駅前通りにおける歩行者天国による軽トラ市開催



図2:自然環境に配慮した事業事例
(国道292号 山ノ内町)
オリンピック道路 志賀ルート



図3:アダプトシステム*の事例
(国道403号 須坂市 春木町)

*: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、植樹帯等の美化活動を行う制度

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」(図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、誰もが安心して移動できる道路環境の形成を進めます。

I-(1)コンパクト+ネットワークに資する道路網の構築

①コンパクトな拠点を形成する道路整備

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します。

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について、医療施策との連携も推進しつつ、医療施設へのアクセス性を向上する道路整備を進めます(図3・4)。また、交通量の少ない区間等では1.5車線の道路整備(図2)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

歩道のユニバーサルデザイン化(写真1)や無電柱化等により、歩くことに支障のないみちづくりを進めます。

沿道景観に配慮した道路整備(写真2)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。

図1: コンパクト+ネットワーク*のイメージ

*「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



図2: 1.5車線の道路整備のイメージ

国土交通省 HP より

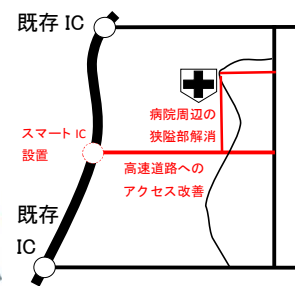


図3: 医療施設へのアクセス向上のイメージ

写真1：歩道のユニバーサルデザイン化

写真2：電柱による景観阻害事例



波打ち歩道の改善事例
(国道403号須坂市幸高)



視覚障害者誘導用
ブロックの不適切事例

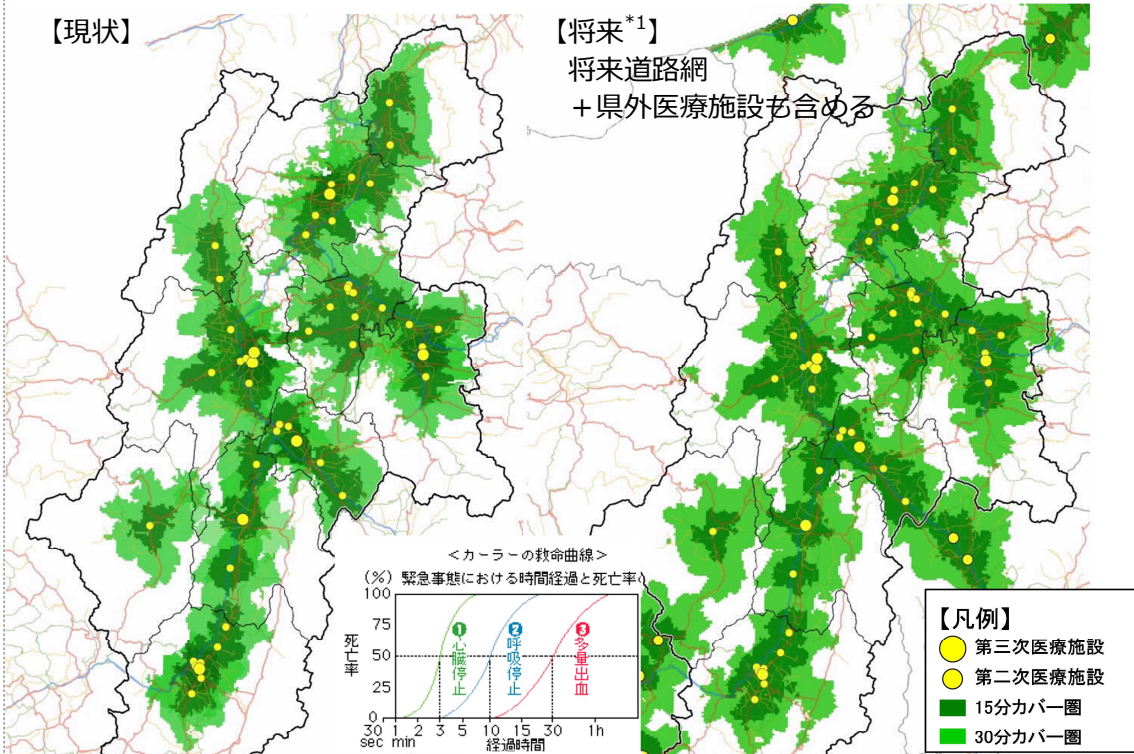


図4：医療施設からの到達時間カバー圏(自動車移動)

【現状】

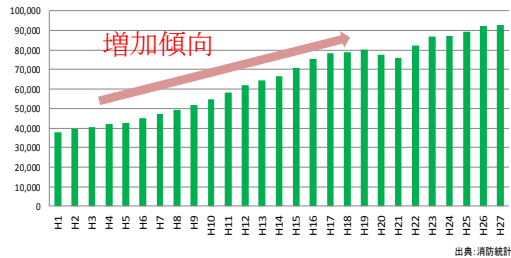
【将来*1】

将来道路網
+ 県外医療施設も含める

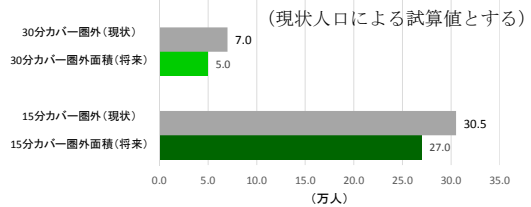


※人口：H27年国勢調査
ベースによる試算

■長野県内の救急出動件数の推移



主要医療施設15分・30分カバー圏外の人口



整備効果	現状	将来(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2万人増)

*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)

I-(2) 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）により、公共交通の利用を促進します。（図1・図2）

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（図3）やカーシェア・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（写真1）等により、低炭素社会への推進を図ります。

*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

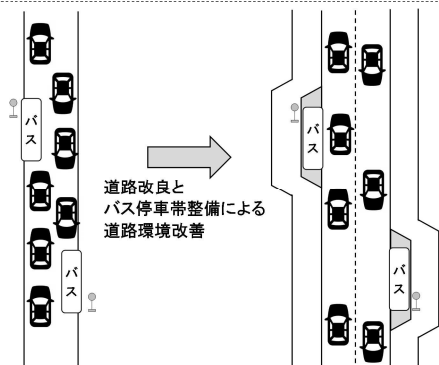


図1:道路改良とバス停車帯整備のイメージ



図2:交通結節機能強化のイメージ図

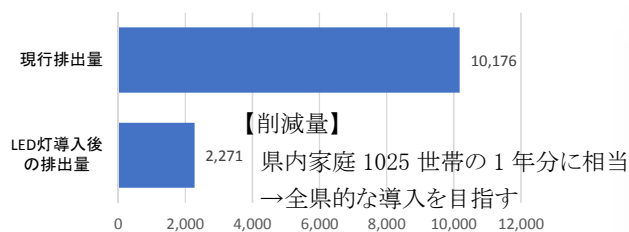


図3: CO₂削減効果の試算 (t-CO₂/Kwh/年間)

写真1:「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*実施

*: 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

I-(3) 誰もが安心して移動できる道路環境整備

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(写真1・図1)、通学路対策、ゾーン30への整備協力、踏切道改良等を進めます。

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(図2)、ライフサイクルコストを考慮した工法選定や施設更新(図3)等を進めます。

写真1: 歩道や自転車道の要整備箇所



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*	82%	100% +必要箇所への対策

*: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

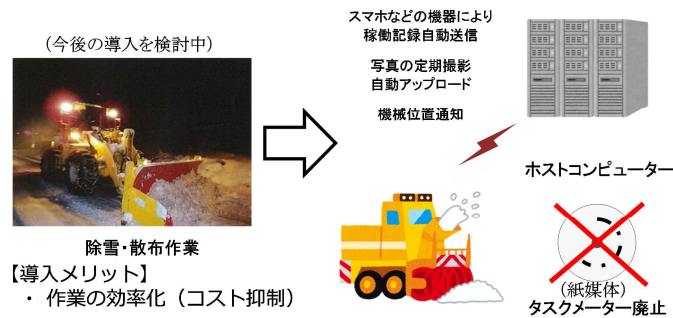
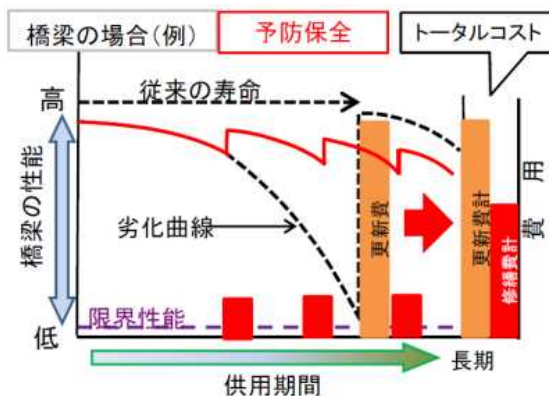


図2: GPS(全世界的衛星測位システム)機器を用いた除雪車両管理システム



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

図3: ライフサイクルコストの削減イメージ

6 重点分野Ⅱ『県土の強靱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。

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（図 1）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。

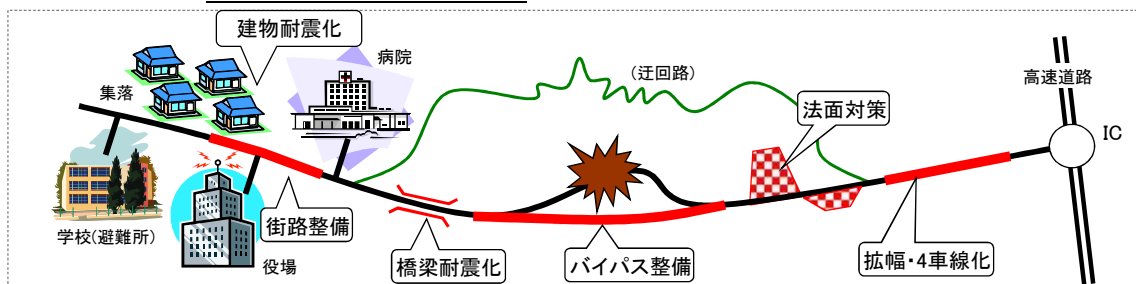


図 1: 緊急輸送路の整備イメージ

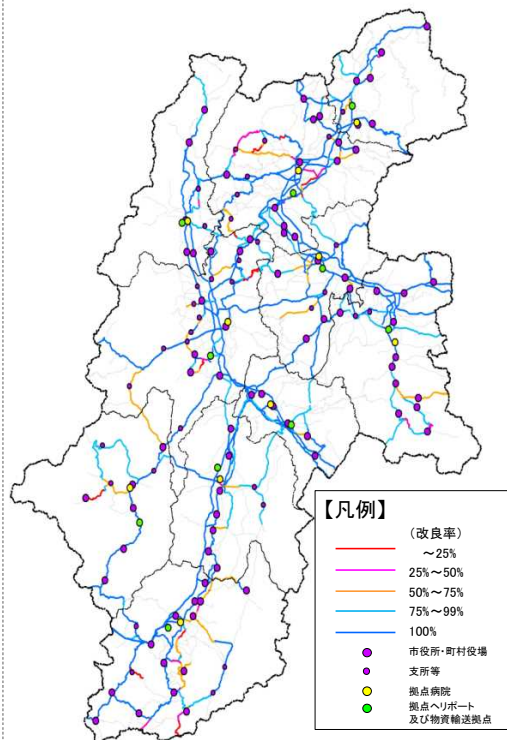


図 2: 緊急輸送路の整備状況(H27 年度現在)

写真: 橋梁耐震補強や落橋防止装置設置の事例

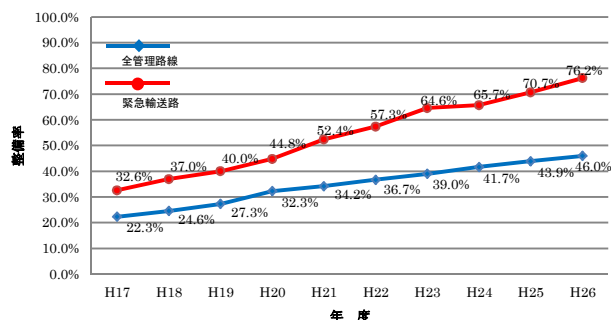


図 3: 落石危険箇所の整備率の推移

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除雪・融雪対策も行うことで、防災機能強化を進めます(写真1)。

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。(写真2)

写真1: 道の駅の防災機能強化



写真2: UAV活用

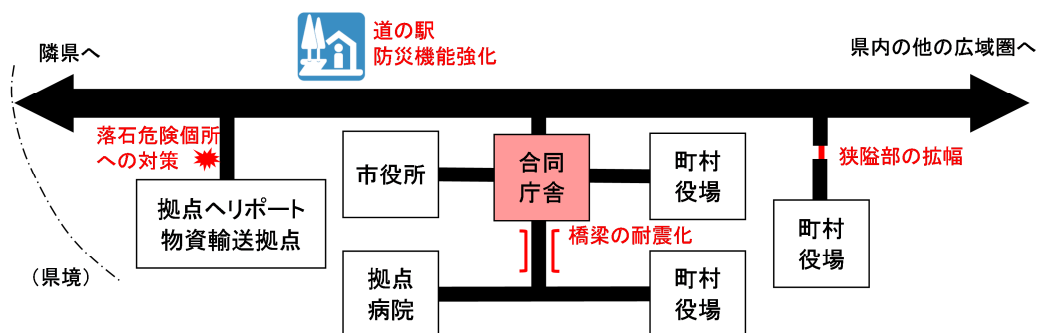
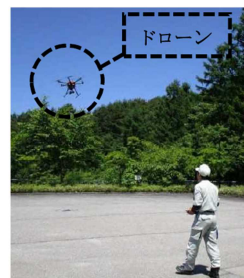


図: 緊急輸送路の整備効果(県合同庁舎とのつながりのイメージ)

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
県合同庁舎*1と整備済み*2路線でつながる*3市町村役場等*4の割合	約74%	約83%
県合同庁舎*1と整備済み*2路線でつながる*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

*1「県合同庁舎」 県災害対策本部地方部(10広域に各1か所)

*2「整備済み」 幅員(5.5m以上)改良・橋梁耐震化・法面对策が完了した路線

*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「市町村役場等」 市役所、町村役場、主要な支所、拠点ヘリポート及び物資輸送拠点、災害時拠点病院とする

*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、道路交通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。

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と 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ます。(図 2~6)

②自動車以外の観光客移動の利便性向上

バス路線の環境改善や主要駅アクセス道路整備等を進めます。

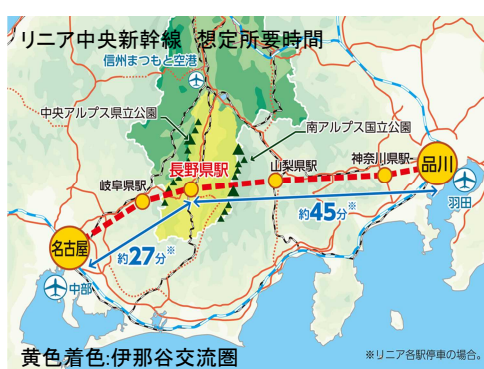
③誰もが分かり易い道路案内表示の整備

標識への観光地名表示、多言語表示(図1)、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。



図 1:多言語表示

図 2 : リニア関連道路の整備効果



■人口カバー率

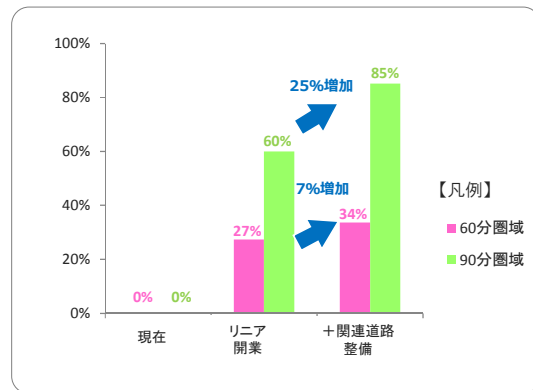
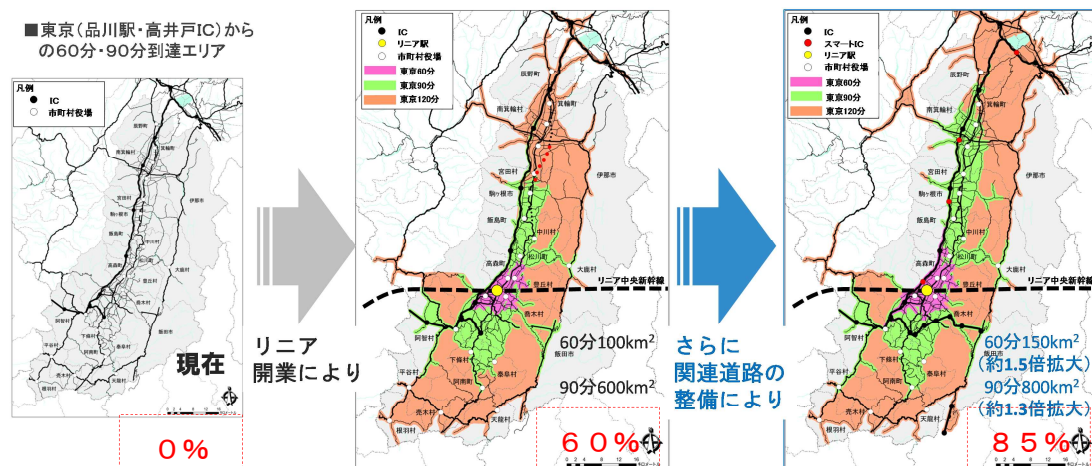


図 3 : 東京 90 分圏域 伊那谷人口カバー圏



整備効果		現状	概ね 10 年後
東京 90 分圏域	伊那谷人口カバー率 (図 3)	0%	85%
名古屋 60 分圏域	伊那谷人口カバー率	0%	60%

図4：高速道路・地域高規格道路15分アクセス圏域（人口カバー率）

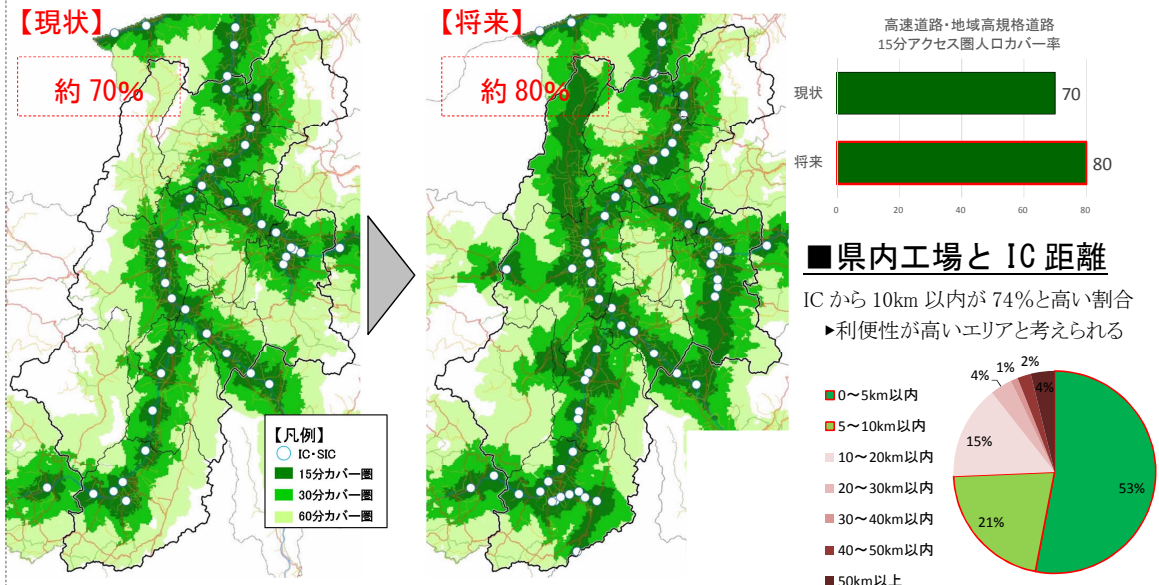


図5：国際港湾180分カバー圏の主な工業団地数

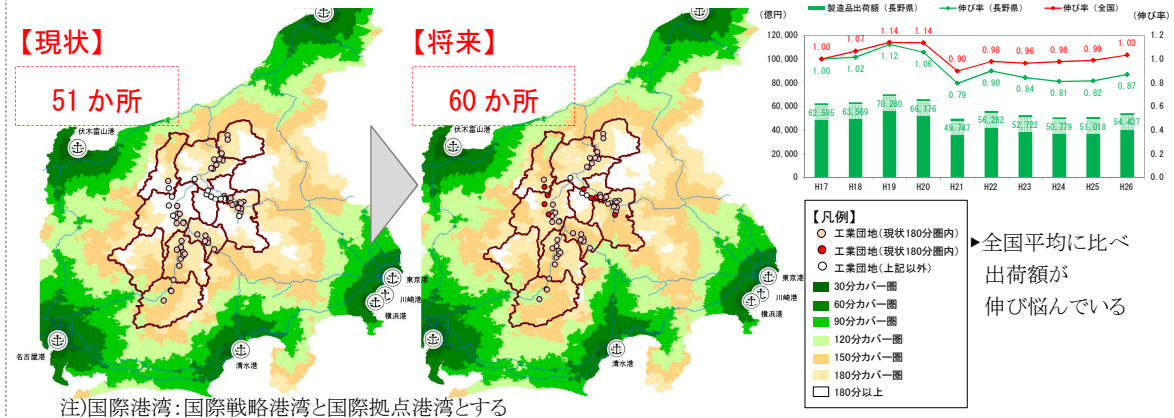
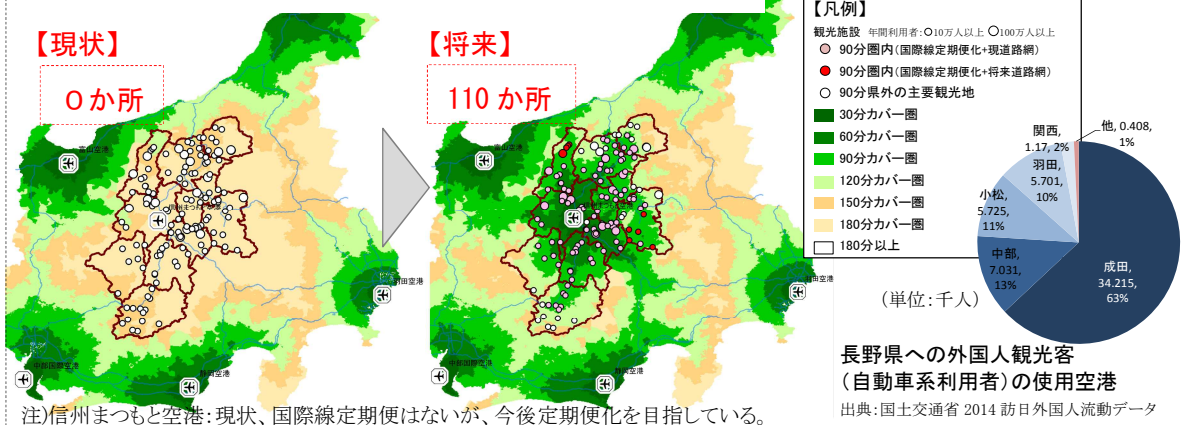


図6：国際線定期便空港90分カバー圏の主要観光地数



整備効果	現状	将来*
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%
国際港湾180分カバー圏の主な工業団地数	51か所	60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	110か所

*「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。

Ⅲ-(2) 観光・産業交通をふまえた安全・安心な道路整備

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（図1）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（図2）やトイレの快適化（写真1）等、更なる快適性向上を実施します。

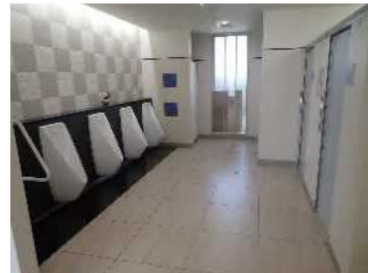
②観光地を安心して歩ける道路環境整備

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（写真2）することで、観光客の安全性を向上させます。



図1：工業団地アクセス道路のイメージ

写真1：快適なトイレの事例



「道の駅SPOT(スポット)」

道の駅SPOTでは、「道の駅」周辺の「交通情報」「気象・災害情報」など様々な情報にアクセス可能です

図2：公衆無線LANの設置表示例

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*実施
道の駅(県管理)のトイレ洋式化率	60%	100% +快適性向上

*：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

写真2：観光地歩道のグレードアップ

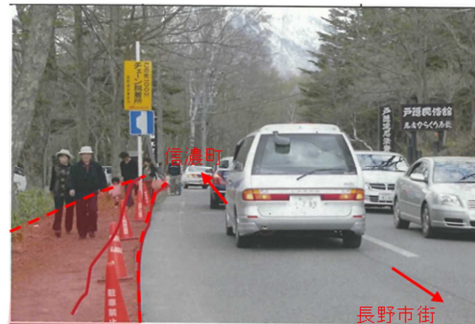
(一)御馬越塩尻(停)線 塩尻市 ワインロード



歩道の新設

周辺部は、ぶどう園が広がり、ぶどう狩りやワイナリー巡りをする観光客が多いため、歩道を新設します。

(主)信濃信州新線 長野市 戸隠神社



歩道の新設

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します。

Ⅲ-(3) 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(図1)、眺望スポット整備や情報発信、沿道美化等を進めます。(写真1)



図1: 路線愛称の活用

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(写真2)や道の駅へのサイクルステーション整備(写真3)、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」(写真4)や長野県観光・交通案内アプリ「信州ナビ」等による情報発信、見学会の充実(写真5: 工事中や完成後)を進めます。

写真1: 雑木伐採による眺望景観整備シミュレーション
「木曽路の眺望景観整備基本方針」より

【現況写真】(南木曾町三留野)
国道19号から木曾川右岸方向の眺望。道路と河川の間の樹木が邪魔になり、木曾川の渓谷と対岸が見通せない。



【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】
道路と河川の間の樹木を伐採すれば木曾川の渓谷及び対岸が見通せる。



写真4: 橋カードの作成



写真2: 自転車道の整備



サイクリングロードの整備

写真3: サイクルステーションの整備



写真5: 小学生を対象とした現場見学会



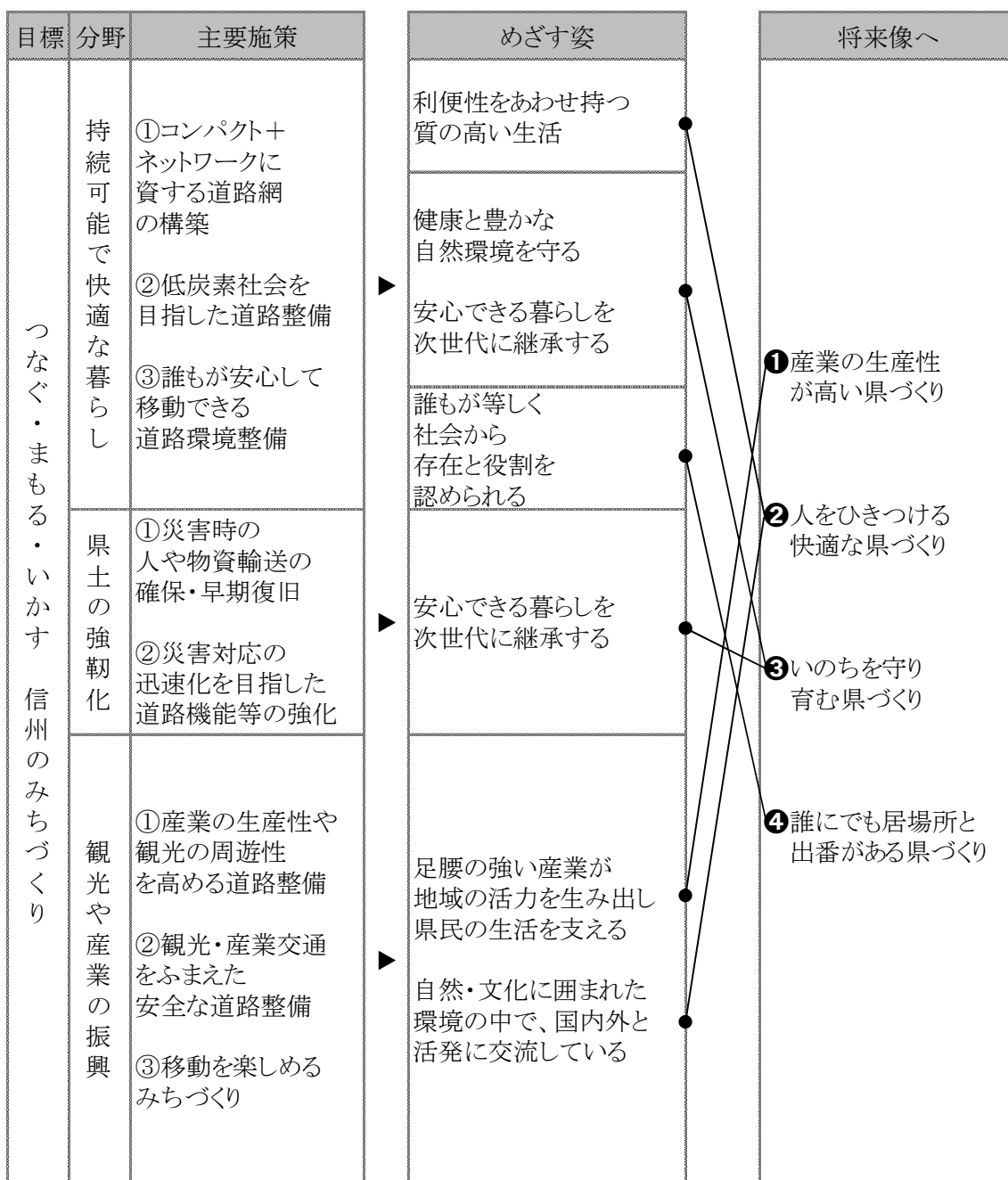
国土交通省 HP より

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や重点分野、主要施策等を実施することで、長野県のめざす姿へつながり、将来像を実現に向かうものと考えています。

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。

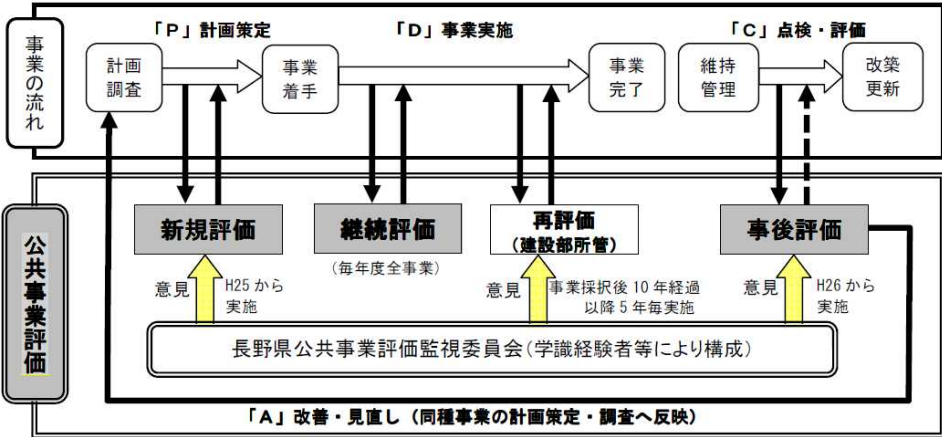


【参考】事業時の進め方について

事業を進めるにあたっては、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

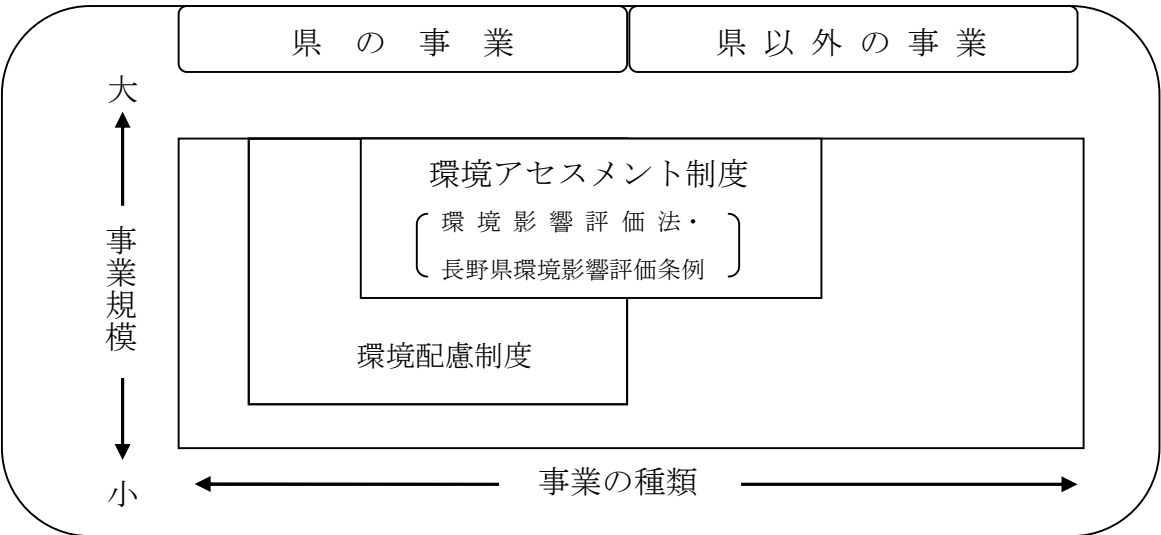
◇公共事業評価の概念図



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

環境アセスメント制度と環境配慮制度との関係



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。

【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%）

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%

現在の道路整備状況について満足していますか。(〇はそれぞれ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。(〇は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		
歩道の設置、拡幅、段差・傾きの解消	863	87.0%	(63.0%)	24.0pt
自転車と歩行者の通行空間の分離	618	62.3%	(54.8%)	7.5pt
高齢者や車いす使用者などが快適に移動できる バリアフリー経路の案内	446	45.0%	(38.5%)	6.5pt
ベンチを設置するなど休憩のできる歩道の整備	330	33.3%	(20.6%)	12.7pt
違法に設置された看板や放置自転車の撤去	262	26.4%	(25.0%)	1.4pt
電線類の地中化、電柱の撤去	247	24.9%	(25.9%)	-1.0pt
特にない	14	1.4%	(4.5%)	-3.1pt
わからない	7	0.7%	(0.8%)	-0.1pt
その他	32	3.2%	(1.8%)	1.4pt
無回答	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		
歩行者や自転車が気軽に散策を楽しめる道路の整備	507	51.1%	(38.9%)	12.2pt
周辺の市町村への通勤を容易にする幹線道路の整備	470	47.4%	(29.8%)	17.6pt
大きな病院や商業施設などへ行きやすくなる道路の整備	393	39.6%	(39.2%)	0.4pt
観光資源となるような美しい景観の道路の整備	303	30.5%	(19.0%)	11.5pt
バス同士やバスと鉄道などとの乗り換えがしやすい ターミナルや駅などの拠点の整備	257	25.9%	(26.0%)	-0.1pt
野菜や魚介類などの生産地から消費地への 迅速な輸送を可能にするための幹線道路の整備	226	22.8%	(18.2%)	4.6pt
高速道路のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)や 道の駅を活用した地域拠点の整備	204	20.6%	(12.6%)	8.0pt
観光地へ行きやすくなる道路の整備	188	19.0%	(17.2%)	1.8pt
工場建設などの民間の投資と連携した高速道路の インターチェンジ(IC)や空港などへのアクセス道路の整備	178	17.9%	(17.9%)	0.0pt
特にない	31	3.1%	(10.0%)	-6.9pt
わからない	10	1.0%	(3.3%)	-2.3pt
その他	58	5.8%	(0.6%)	5.2pt
無回答	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		
不安がある	294	29.6%	(26.1%)	3.5pt
やや不安がある	353	35.6%	(27.7%)	7.9pt
あまり不安はない	265	26.7%	(24.7%)	2.0pt
不安はない	59	5.9%	(20.8%)	-14.9pt
わからない	15	1.5%	(0.7%)	0.8pt
無回答	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

(今後記載予定)

【参考】長野県の交通ネットワーク図



「長野県新総合交通ビジョン」（平成 25 年 3 月）から抜粋

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

信州みちビジョン(素案)

平成 29 年 12 月

発行 長野県 建設部

〒380-8570 長野市大字南長野字幅下 692 番地 2

TEL 026(232)0111 (代表) FAX 026(235)7391

E-mail michiken@pref.nagano.lg.jp