

信州みちビジョン改定（案）

令和5年6月

目次

1	はじめに	1
2	道路を取り巻く現状と課題	3
3	基本目標・基本方針	9
4	重点分野と施策の展開	11
	重点分野Ⅰ 県土の強靱性	13
	重点分野Ⅱ 持続可能で快適な暮らし	19
	重点分野Ⅲ 観光や産業の振興	27
5	施策の目標	33
6	重点施策	35
7	主な事業箇所	45
	参 考	65
	用語集 (本文中の「※」のついた用語解説)	67

1 はじめに

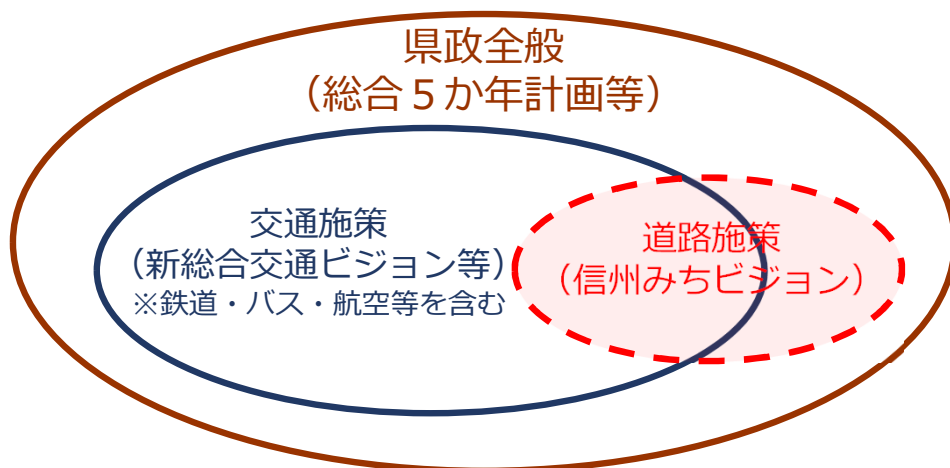
◆改定の背景と目的

長野県では、2018年3月に道路の整備・活用などについて10年間（2018年度～2027年度）の方向性を示す「信州みちビジョン」を策定しました。

策定から5年間において、自然災害の激甚化・頻発化や脱炭素社会の取組み、急速なIT技術の進展など、社会情勢は大きく変化しています。これに伴い、道路整備を取り巻く新しい課題が発生し、道路の整備や活用の在り方にも新たな取組みが見られるようになりました。

このことから、計画期間の中間年をむかえ、本ビジョンの目標達成状況を確認するとともに、現状の課題や対策の見直しを踏まえて、本県の今後の道路事業の方向性を改めて県民の皆さまに示すことを目的とします。

- 本ビジョンの位置付け



- 本ビジョンの期間

期間	2018年		2027年
	2013～2017年	2018～2022年	2023～2027年
総合5か年計画	▶	▶	▶
新総合交通ビジョン	▶		
信州みちビジョン		▶	▶

今回改定

◆総合5か年計画と信州みちビジョンの関係性

県では2035年の長野県の将来像を展望し、これを実現するための今後5年間の行動計画として、長野県総合5か年計画【しあわせ信州創造プラン3.0】を策定しました。

その中で掲げられた長野県の将来像から、道路分野に関わる内容を整理し、本ビジョンのめざす姿として共有いたします。

長野県総合5か年計画 しあわせ信州創造プラン3.0

基本目標

確かな暮らしを守り、信州からゆたかな社会を創る



道路分野に関する施策とめざす姿

1 持続可能で安定した暮らしを守る

○持続可能な脱炭素社会の創出

・2050ゼロカーボンの達成に向けて、徹底的な省エネルギーの推進と再生可能エネルギーの普及拡大の取組により、温室効果ガス排出量の削減が着実に進んでいます。

○災害に強い県づくりの推進

・過去の災害の教訓を踏まえたインフラ整備の推進や地域防災力の強化により、激甚化・頻発化する自然災害から、県民の生命と財産が守られています。

○社会的なインフラの維持・発展

・施設の統廃合や共有、管理の共同化などにより、持続可能なインフラ管理体制が構築され、人口減少下においても県民の安全・安心な生活が維持されています。

○県民生活の安全確保

・社会情勢の変化に伴い複雑化・多様化する犯罪や、交通事故、食品・医薬品等の安全など、日々の生活に影響を及ぼす様々なリスクが最小化され、県民の安全・安心な生活が維持されています。

2 快適でゆとりのある社会生活を創造する

○地域の特徴と自然の恵みを生かした快適で魅力ある空間づくりの推進

・自然とのふれあいや森林の多面的な利活用、農ある暮らし[※]、都市緑化などにより、県民が快適でうるおいのある暮らしを送っています。

○本州中央部広域交流圏[※]の形成

・高速交通網等が整備され、地域間交流や観光の促進、県内産業のさらなる発展につながっています。

○世界水準の山岳高原観光地域づくりの推進

・コロナ禍で停滞した観光交流が回復し、観光産業の活性化や地域課題の解決が図られ、暮らす人も訪れる人も長野県を楽しんでいます。

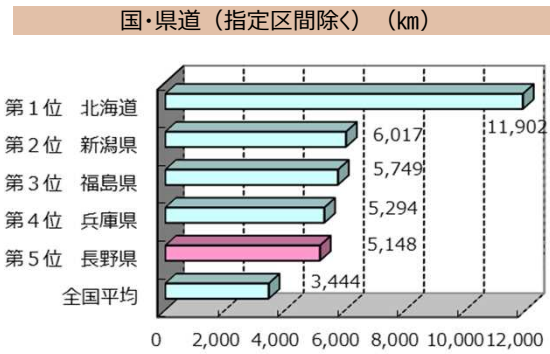
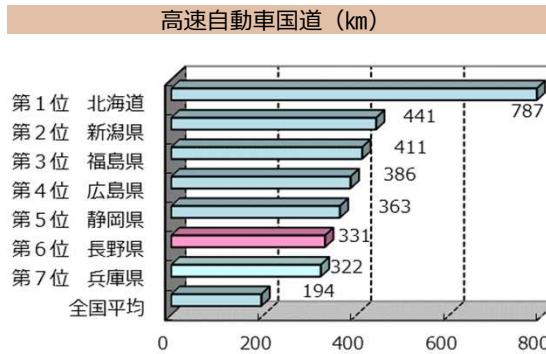
2 道路を取り巻く現状と課題

◆長野県の道路の現状

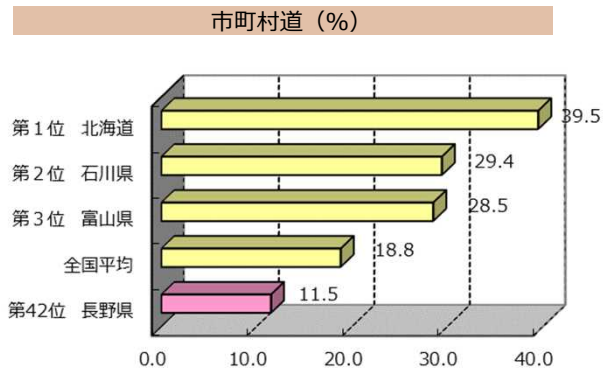
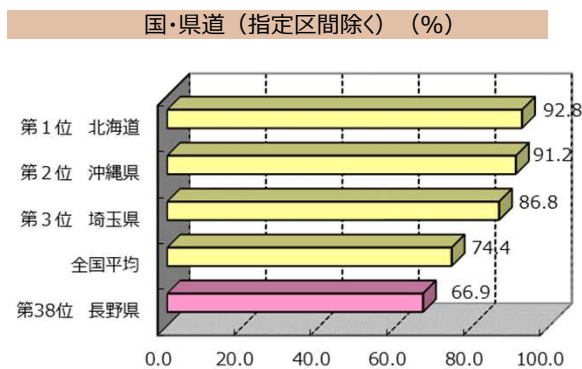
本県の道路は、高速自動車国道では全国6位、国・県道では全国5位の道路延長となっておりますが、道路の改良率は66.8%で全国38位となっており、隣県に比べても低い整備状況となっております。

また、人口千人当たりの自動車保有台数が全国第2位で本県での生活は自動車に依存していることが表れています。

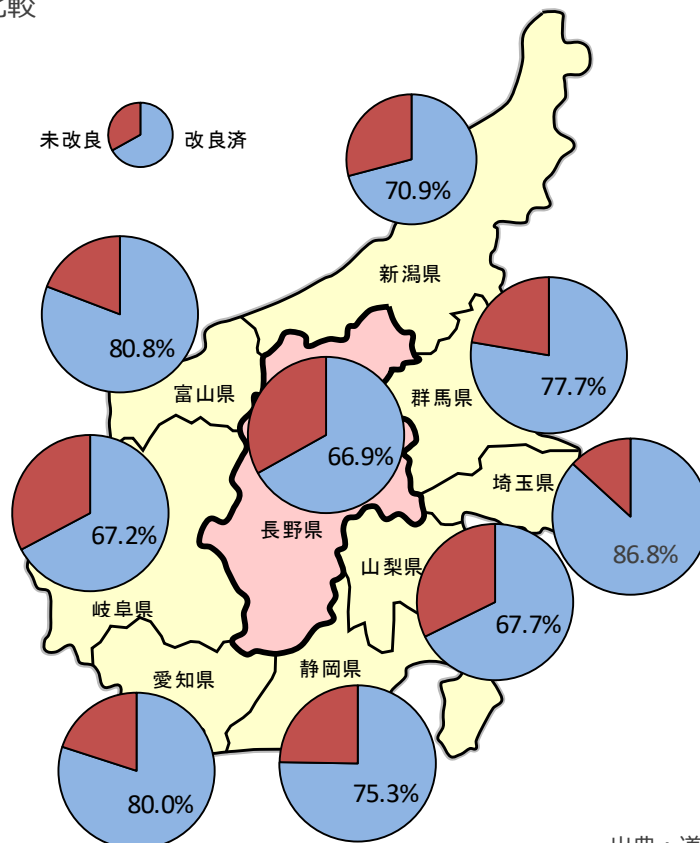
● 道路延長



● 改良率全国順位 (車道幅員 5.5 m以上)

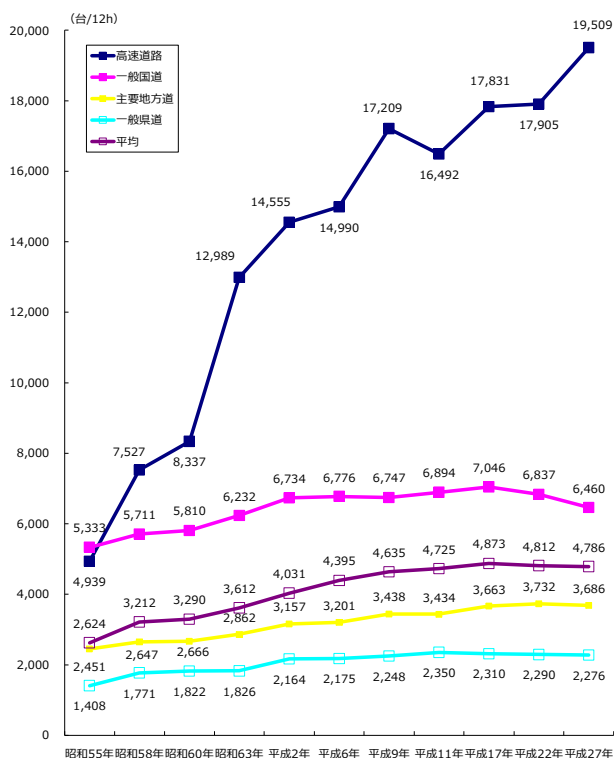


● 隣接県との改良率の比較



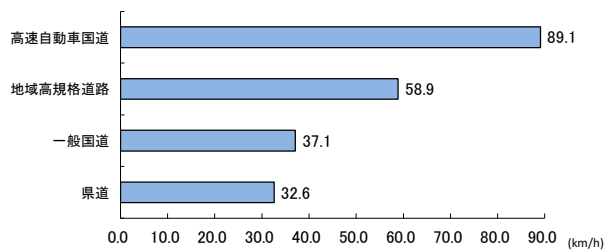
出典：道路統計年報2022

● 長野県の平均交通量の推移

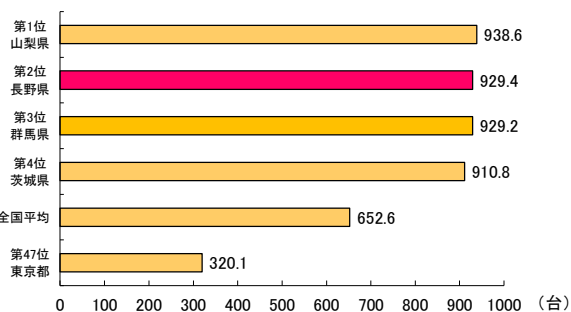


出典：長野県建設部「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査報告書」

● 道路種別毎の昼間非混雑時旅行速度

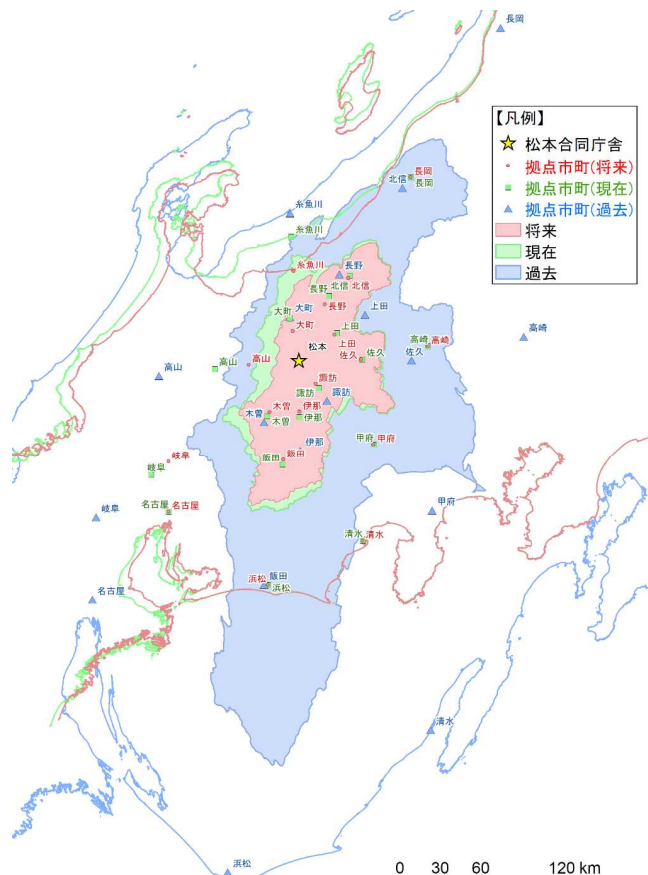


● 人口千人当たりの自動車保有台数 (令和3年3月末時点)

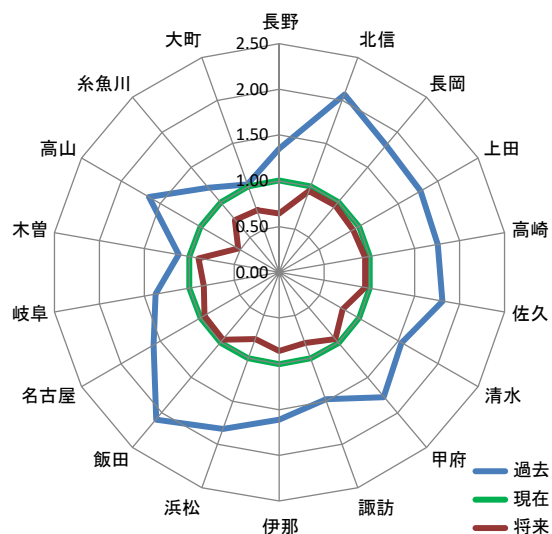


出典：一般財団法人長野県自動車標板協会「長野県保有自動車実勢表」

● 時間距離 現在道路網による松本合同庁舎から所要時間を標準とし、過去と将来の所要時間を比率で図示



注) 県内の地点名は、建設事務所名を表示し、位置は合同庁舎所在地とした。
県外の主な地点は、市名を表示し、位置は市役所等の所在地とした。



出典：全国道路・街路交通情勢調査をもとに算出

過去：1968年（県内は高速道路なし）
将来：事業中・調査中の路線や箇所等が完成した時点

◆社会情勢の変化と今後強化していくべき課題

信州みちビジョン策定後(2018年3月以降)における長野県を取り巻く社会情勢の変化や最新の県民ニーズを踏まえ、今後の道路施策で強化していくべき課題を次のとおりとします。

社会情勢の変化

- ① 令和元年東日本台風などによる県内の被災
- ② 集団登校中に発生した通学路での事故
- ③ 重要物流道路*の指定、「新広域道路交通計画」の策定
- ④ 「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」の施行、「長野県自転車活用推進計画」の策定
- ⑤ 「長野県ゼロカーボン戦略」の策定
- ⑥ 新型コロナウイルス感染症に伴う急速なライフスタイルの変化
- ⑦ 歩行者利便増進道路制度(ほこみち制度)の創設

県民ニーズの把握(R3県政モニター)

H29県政モニターから変化せずニーズの高い項目

- ・生活道路や幹線道路の整備
- ・こまめな道路の維持管理
- ・歩道や自転車道の整備

H29県政モニターからニーズが増加した項目

- ・落石や土砂災害への対策

今後強化していくべき課題

- 自然災害の激甚化・頻発化に伴う災害に強い道づくり
- 身近な生活道路で発生する歩行者・自転車事故の軽減
- 道路インフラの省エネ化・グリーン化
- 人中心とした賑わいのある道路利用空間

◆社会情勢と課題の整理

今後強化していくべき課題を踏まえ、信州みちビジョン策定時に提示した課題を更新しました。

1 人口減少・高齢化の進行

- 高齢化の進展による歩道整備へのニーズの高まり
- 高齢者の救急出動件数の増加・日常における通院頻度の上昇への対応

2 持続可能な社会への移行

- 道路インフラの省エネ化、車依存や都市の郊外化からの脱却などによる温室効果ガスの削減
- 誰もが利用しやすい道路環境づくり
- コンパクトシティ化*
- まちなかにおけるグリーン化による自然環境や景観への配慮
- 人中心とした賑わいのある道路空間利用への対応

3 事故・災害・老朽化等に対する安全性の確保

- 事故割合が年々増加する高齢者事故の対策
- 身近な道路で発生する歩行者・自転車事故の対策
- 自然災害の激甚化・頻発化に伴う災害に強いみちづくり
- 道路施設の老朽化に伴う計画的な補修や更新

4 社会の広域化・国際化

- 通勤圏など生活圏域拡大への対応
- 大都市圏へのアクセス性の地域間格差解消
- リニア中央新幹線*開通効果の波及
- インバウンド拡大への対応

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の道路計画の更なる効率化
- 自動運転やAI* (人工知能) 技術の活用
- 発達した情報提供環境を活かした情報発信

6 限られた予算

- 選択と集中による効果的な事業進捗
- ソフト事業や情報技術等を活用した更なる事業の効率化
- 関係機関との連携による効果の最大化

アンダーラインの箇所は今回更新

1 人口減少・高齢化の進行

現状

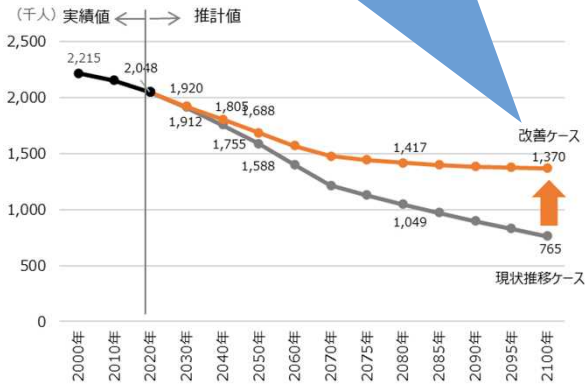
- ・長野県では、全国に比べて早いペースで人口減少、高齢化が進行
- ・今後、車を運転出来ない高齢者や、救急出動件数も増加

課題

- ・高齢化の進展による歩道整備へのニーズの高まりへの対応
- ・高齢者の救急出動件数の増加・日常における通院頻度の上昇への対応

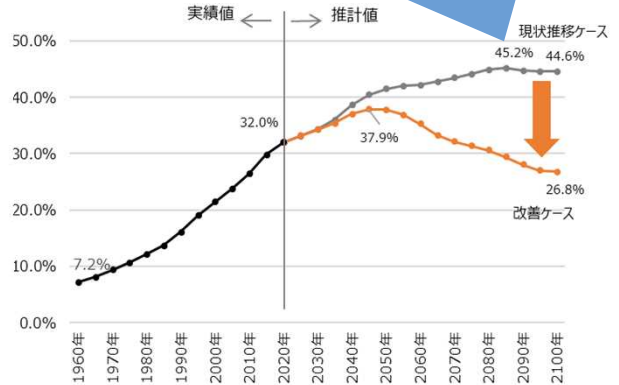
● 長野県人口の将来展望

人口減少が現状に比べ速いスピードで進行し、将来的に、現状の約4割以下となる見込み



● 長野県の高齢化率の推移

高齢化が早いペースで進行し、将来的に、県人口の4割以上が高齢者となる見込み



※2020年までは国勢調査結果、2025年以降は推計値

推計に当たっての仮定

現状推移ケース：合計特殊出生率や社会増減について現状の傾向が続くと仮定(社人研準拠)

改善ケース：合計特殊出生率について2027年に1.61(県民希望出生率)、2040年に2.07(人口置換水準)に上昇し、2025年に社会増減が均衡すると仮定

2 持続可能な社会への移行

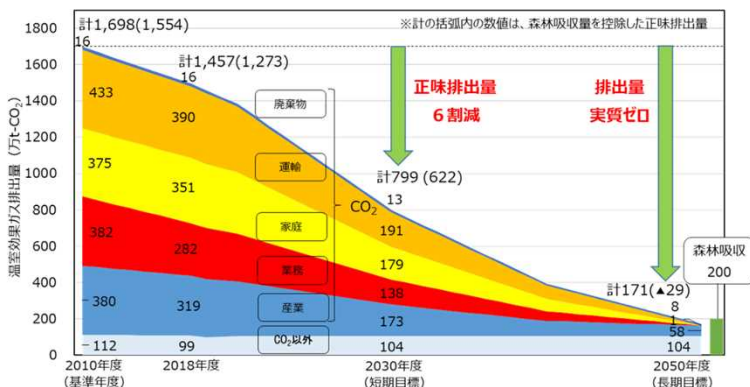
現状

- ・過度な車依存と都市の郊外化の進行
- ・本県では2050年度までに二酸化炭素排出量実質ゼロを決意表明(長野県ゼロカーボン戦略)
- ・人中心とした道路空間の利用に関するニーズの高まり

課題

- ・道路インフラの省エネ化、車依存や都市の郊外化からの脱却などによる温室効果ガスの削減
- ・誰もが利用しやすい道路環境づくり
- ・コンパクトシティ化※
- ・まちなかにおけるグリーン化により自然環境や景観への配慮
- ・人中心とした賑わいのある道路空間利用への対応

● 温室効果ガス正味排出量の削減目標



出典：長野県環境部

● 人中心とした賑わいのある道路空間利用



下諏訪町 下諏訪駅前

3 事故・災害・老朽化等に対する安全性の確保

現状

- ・長野県では、事故件数が年々減少傾向にあるが、高齢者事故は増加傾向
- ・近年、通学路など身近な道路での大きな事故が発生
- ・令和元年東日本台風など激甚化する災害により、長野県にも大きな被害が発生
- ・橋梁等の道路施設の老朽化が進行

課題

- ・事故割合が年々増加する高齢者事故の軽減
- ・通学路など身近な道路で発生する、児童をはじめとした歩行者・自転車事故の軽減
- ・自然災害の激甚化・頻発化に伴う災害に強いみちづくり
- ・道路施設の老朽化に伴う計画的な補修や更新



(主)丸子東部インター 東御市 田中橋
(令和元年東日本台風)



(国)418号 天龍村 早木戸
(令和2年1月)



(国)158号 松本市 前川渡
(令和2年7月)

4 社会の広域化・国際化

現状

- ・通勤圏などの生活圏域の拡大
- ・大都市圏へのアクセス性に地域間格差が存在
- ・リニア中央新幹線※が開業予定
- ・コロナ禍の入国制限の緩和によるインバウンドの回復

課題

- ・通勤圏など生活圏域拡大への対応
- ・大都市圏へのアクセス性の地域間格差解消
- ・リニア中央新幹線※開通効果の波及
- ・インバウンド拡大への対応

● 10%通勤圏の変化



● リニア中央新幹線※想定所要時間



(市町村名)で表示する市町村へ、住民の10%以上が通勤している市町村を同色で着色
(市町村名)は、H7調査とH27調査を比較した結果、新たに10%通勤圏に含まれた市町村

5 高度情報化社会の進展

現状

- ・DX※の進展による超スマート社会※への急速な変化
- ・インターネットを利用した道路情報カメラやSNS等の情報提供環境の発達

課題

- ・交通量等のビッグデータ※の道路計画への活用
- ・ICT ※等を通じた情報収集、自動運転やAI※（人工知能）技術の活用
- ・施工・管理における3次元データの効率的・効果的な活用



(国) 256号 飯田市下久堅バイパス(橋梁設計の3次元データ)

6 限られた予算

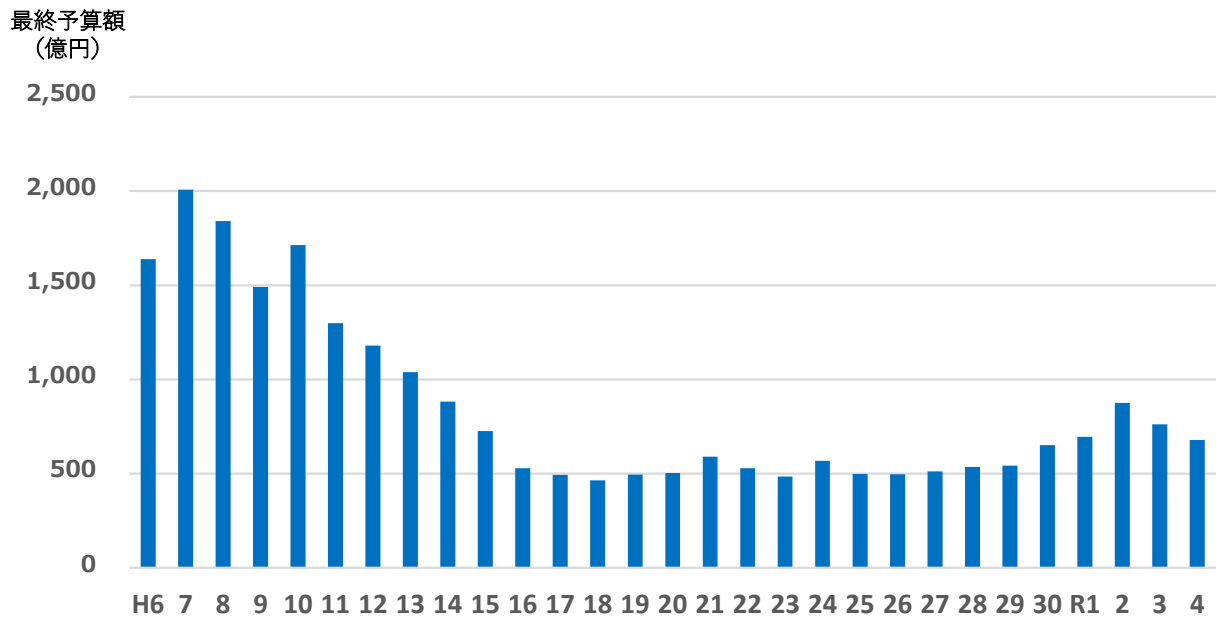
現状

- ・対策が必要な箇所が多くあるが予算制約下において十分な対応ができていない状況
- ・課題を解決するためハード及びソフト事業による一体的な対策を実施

課題

- ・選択と集中による効率的・効果的な事業進捗
- ・ソフト事業やICT等を活用した更なる事業の効率化
- ・関係機関との連携による効果の最大化

● 道路系予算(最終予算額)の推移



出典：長野県建設部調べ

3 基本目標・基本方針

◆基本目標

長野県総合5か年計画が示す将来像や道路関連の課題等を踏まえた上で、以下を基本目標とします。

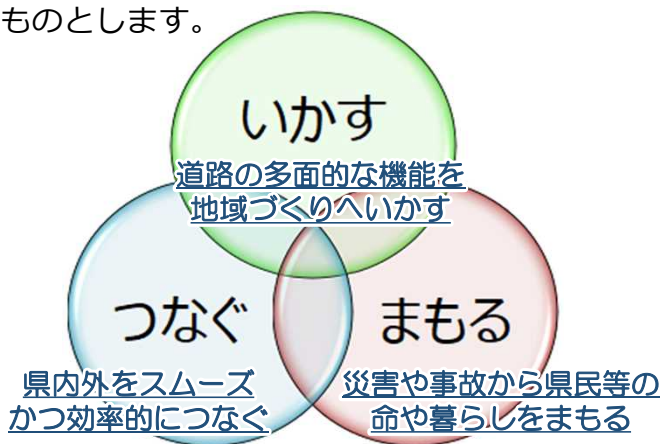
つなぐ・まもる・いかす 信州のみちづくり

人口減少・高齢化の進行、車に依存しない社会への移行、事故・災害・老朽化等に対する安全性の確保への対応など、限られた予算の中で解決するためには、道路を「つなぐ」ことに加え、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。

◆基本方針

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




◆基本方針のイメージ



めざす姿

本州中央部広域交流圏※が形成され、県外・海外からの観光のほか、県内への移住・多様なかかわりが活発に行われ、住む人も訪れる人も長野県を楽しんでいます。

イメージ図貼付予定




いかす

めざす姿

まちなかを中心に地域の特色を活かした道路整備により、ゆとりや賑わい、居心地がよい、歩きたくなる空間になっています。

イメージ図貼付予定



まもる

めざす姿

災害に強い県づくりが進み、激甚化・頻発化する自然災害から県民の生命・財産が守られ、社会的なインフラが維持されるとともに、交通事故の少ない社会で、誰もが安心して日常生活を送っています。

イメージ図貼付予定

4 重点分野と施策の展開










基本目標及び基本方針をふまえ、3点を重点分野とし、それぞれの分野ごとに施策を展開します。

重点分野Ⅰ 県土の強靱性

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めざします。

近年、激甚化・頻発化する大規模な災害に対応するため、重要物流道路※や緊急輸送道路※などの強化、災害時における関係機関との連携した体制づくりなどを進め、ハード・ソフト両面から災害に強いみちづくりを進めます。また、新たな技術を積極的に活用した効率的な点検や適正な維持管理の実施により、インフラの長寿命化をめざします。

SDGsへの貢献











施策(1) 災害に強い みちづくり			
施策(2) 災害対応の迅速化をめざした みちづくり			
施策(3) いつでも安心して移動できる みちづくり			

重点分野Ⅱ 持続可能で快適な暮らし

子どもからお年寄りまで、皆が快適に暮らせる、持続可能な地域をめざします。

人口減少への対応として道路の集約や連携を強化するとともに、環境にやさしい社会の実現のため、公共交通の利用促進や誰もが利用できる道路環境の創出を進めます。
また、道路空間の多様な活用により、歩きたくなるみちづくりをめざします。

SDGsへの貢献








施策(1) 誰もが安全に移動できる みちづくり			
施策(2) 脱炭素社会の実現に向けた みちづくり			
施策(3) 歩きたくなる みちづくり			
施策(4) 快適な暮らしを支える みちづくり			

重点分野Ⅲ 観光や産業の振興

観光や産業の振興を通して、成熟した豊かな地域をめざします。

自然を生かした観光や各地域の強みである産業等の支援をさらに進めるため、県内の地域間の周遊性や県内外へのアクセス性の向上をめざします。
また、道路環境整備により、信州を訪れる人が快適で誰もが観光を楽しめるみちづくりをめざします。

SDGsへの貢献

施策(1) 人・モノ・サービスが行き交う みちづくり			
施策(2) ストレスなく快適に移動できる みちづくり			
施策(3) 観光を満喫できる みちづくり			

◆ 県総合5か年計画の将来像と主要施策との関連づけ

長野県総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン3.0」で示された将来像と当ビジョンにおける主要な施策との関連は以下のようになっています。

当ビジョンにおける基本目標	重点分野	該当する施策	「しあわせ信州創造プラン3.0」が示す将来像					
			持続可能で安定した暮らしを守る			快適でゆとりのある社会生活を創造する		
			持続可能な脱炭素社会の創出	災害に強い県づくりの推進	持続可能なインフラ管理体制の構築	県民生活の安全確保	地域の特徴と自然の恵みを生かした地域デザインの推進	本州中央部広域交流圏※の形成
つなぐ・まもる・いかす 信州のみちづくり	Ⅰ 県土の強靱性	(1) 災害に強い みちづくり		○				
		(2) 災害対応の迅速化をめざした みちづくり		○				
		(3) いつでも安心して利用できる みちづくり			○			
	Ⅱ 持続可能で快適な暮らし	(1) 誰もが安全に移動できる みちづくり		○		○		○
		(2) 脱炭素社会の実現に向けた みちづくり	○			○		
		(3) 歩きたくなる みちづくり				○		
		(4) 快適な暮らしを支える みちづくり					○	
	Ⅲ 観光や産業の振興	(1) 人・モノ・サービスが行き交う みちづくり					○	
		(2) ストレスなく快適に移動できる みちづくり						○
		(3) 観光を満喫できる みちづくり						○

🍎 重点分野 I 県土の強靱性

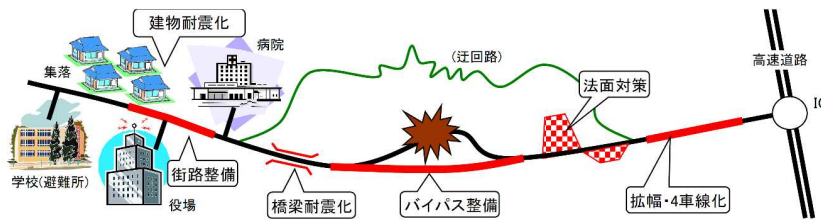
(1) 災害に強い みちづくり

災害による影響を最小限に抑える代替・補完路※や幹線道路の機能の強化、土砂崩れや豪雪への対策により、災害に強いみちづくりをめざします。

施策の展開

- ① 重要物流道路※や代替・補完路※の整備
- ② 緊急輸送道路※の強靱化
- ③ 災害時における輸送・避難空間の確保（無電柱化※など）
- ④ 落石や土砂崩落への対策
- ⑤ 防雪・消雪対策や効果的・効率的な除融雪
- ⑥ ラウンドアバウト※の整備

● 緊急輸送道路※の整備イメージ



● 道路区域外から落石等危険の恐れがある道路法面の調査イメージ



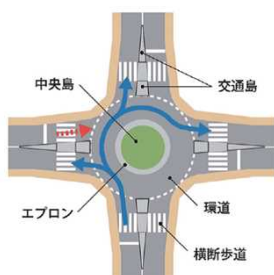
(国)151号阿南町落合

● 緊急輸送道路※の整備例

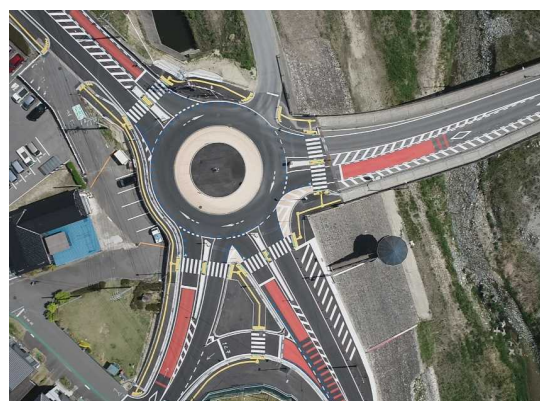


(国)158号 長野県松本市狸平

● ラウンドアバウト※の整備例



概念図



高森町 下市田

取組事例① 一般国道403号 筑北村～安曇野市 矢越防災

線形不良、幅員狭小であるとともに土砂崩落等による通行止めがたびたび発生していましたが、バイパスの整備により安全・安心な交通を確保し、代替・補完路※の機能を強化しました。

■ 重要物流道路※や代替・補完路※の整備

● 整備前



● 整備後



取組事例② 一般国道151号 阿南町 落合

土砂崩落による通行止めが多発していた一般国道151号(過去5年3回、最大2日間通行止め)において、道路法面の対策による法面の安定化を図り、緊急輸送道路の防災対策を進めました。

■ 緊急輸送道路※の強靱化

● 整備前



● 整備後



令和5年6月2～3日豪雨
連続234mm、時間最大29mm(阿南観測所(気))
県内21路線28箇所まで全面通行止め発生

一般国道151号
被害なし・通行止めなし

🍎 重点分野 I 県土の強靱性

(2) 災害対応の迅速化をめざした みちづくり

道路の機能等を強化し、災害時の対応を迅速に行えるみちづくりをめざします。

施策の展開

- ① 災害時における道路の迂回機能の強化
- ② 災害拠点としての道の駅の整備（非常用発電設備等の整備）
- ③ 速やかな道路情報提供の体制づくり（通行止め、迂回路の情報提供など）
- ④ 災害時における速やかな道路啓開^{*}の体制づくり（タイムライン作成など）
- ⑤ UAV ^{*}を活用した災害情報の収集
- ⑥ カメラ画像等を活用したAI ^{*}による交通障害の自動検知技術の導入

● 道の駅の防災機能強化例



● ICT ^{*}を活用した道路管理・道路情報提供例 (ライブカメラによる道路状況の確認イメージ)

主要地方道長野須坂インター線
北長池
長野市北長池
2023年5月10日 09:51現在
2023/05/10 09:30:53


● UAV活用イメージ



モバイルながのけん
道路交通情報
QRコード

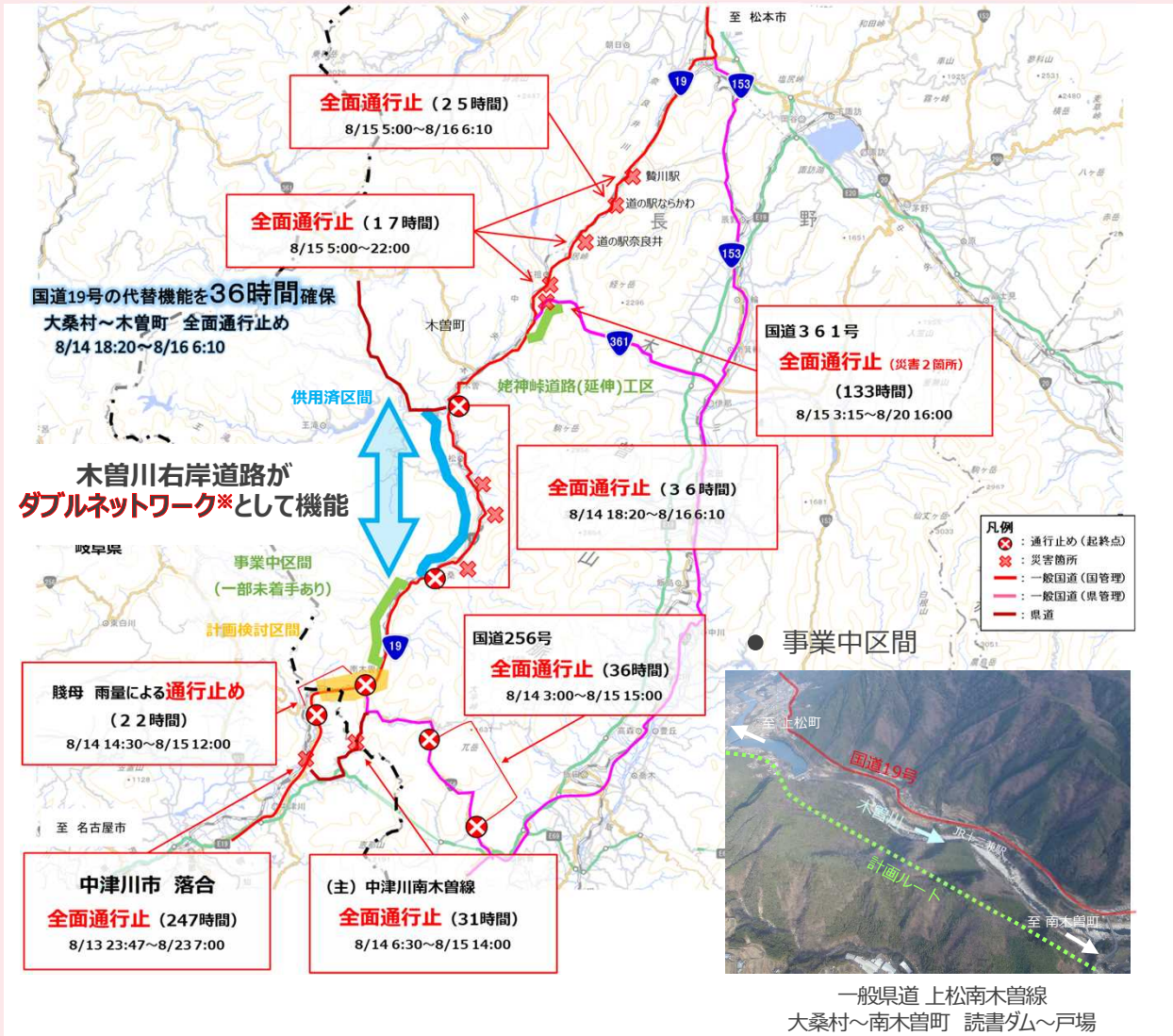


取組事例

一般県道 上松南木曾線(木曾川右岸道路 南部ルート)

令和3年8月豪雨により国道19号が全面通行止めとなった際、本事業区間を含む木曾川右岸道路がダブルネットワーク※としての機能を発揮しました。

■ 令和3年8月豪雨時の通行止め区間と木曾川右岸道路の整備効果



● 国道19号被災状況



上松町 下河原交差点 (R3.8月)

● 迂回状況



(国)19号須原交差点

重点分野 I 県土の強靱性

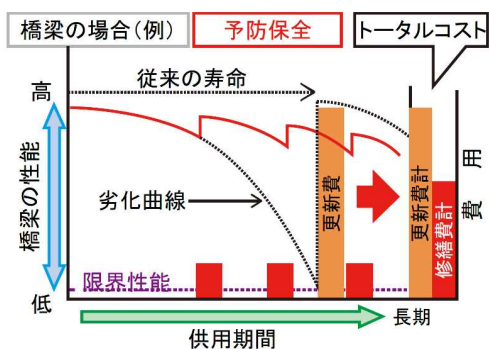
(3)いつでも安心して移動できる みちづくり

新たな技術を導入した道路の定期点検やインフラメンテナンスの強化により、いつでも安心して移動できるみちづくりをめざします。

施策の展開

- ①長寿命化修繕計画※の策定・更新や定期点検の実施
- ②予防保全型のインフラメンテナンスへの転換の推進
- ③新技術を活用したインフラの点検・診断・解析の推進
- ④CIM※データの蓄積による管理システムの効率化・高度化
- ⑤除雪業務の効率化のため除雪機械へのGPS搭載や運転支援システムの導入

● ライフサイクルコストの削減イメージ



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

● 長寿命化修繕計画※に基づいたインフラの適正管理例



橋脚コンクリート剥離・鉄筋露出



断面修復工

(国)148号 北安曇郡白馬村 松川橋

● 除雪機械へのGPS搭載イメージ



GPS端末を除雪車両に設置

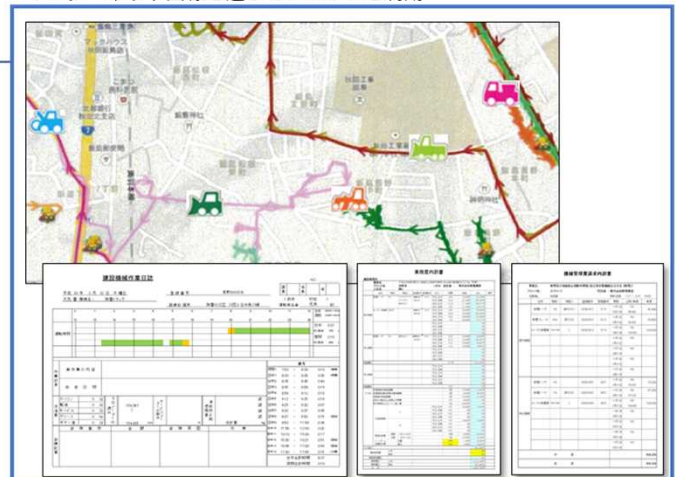


クラウド型システム
データセンター

除雪作業データ

日時
位置情報
速度
作業種別 等

インターネット回線を通じてシステムを利用



取組事例① 主要地方道 塩尻鍋割穂高線 松本市 今村橋

今村橋は、昭和6年の建設で老朽化が著しかったため、架け替え工事を行い、通行の安全性を確保しました。

■ 橋梁の整備状況

● 整備前



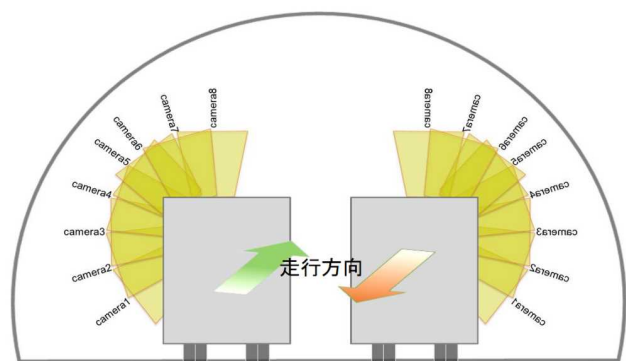
● 整備後



取組事例②

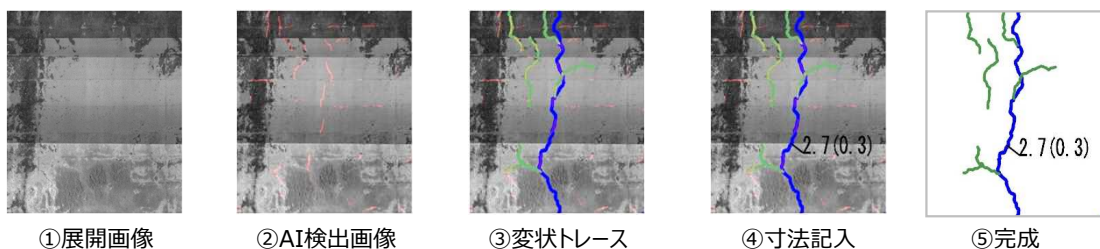
トンネルに計測車両を走らせて取得したカメラ画像から、AI※によりひび割れや漏水等を抽出し、トンネル内の点検を行っています。新しい技術の活用により、人手による点検に比べ、効率的な点検・維持管理を行っています。

● 計測車両を走らせたトンネルの点検業務



上り/下りのそれぞれの左側カメラの画像を組み合わせる関連画像を作成する。

● トンネル変形展開図作成イメージ



🍏 重点分野Ⅱ 持続可能で快適な暮らし

(1) 誰もが安全に移動できる みちづくり

歩行者や自転車利用者の安全確保に向けた取組み、高齢者や障がい者などに配慮した道路のユニバーサルデザイン※化により、誰もが安全に移動できるみちづくりをめざします。

施策の展開

- ①歩道や自転車通行空間の整備
- ②生活道路および通学路の交通安全対策
- ③踏切道の安全対策
- ④歩道のユニバーサルデザイン※化の推進

● 通学路の点検作業の様子

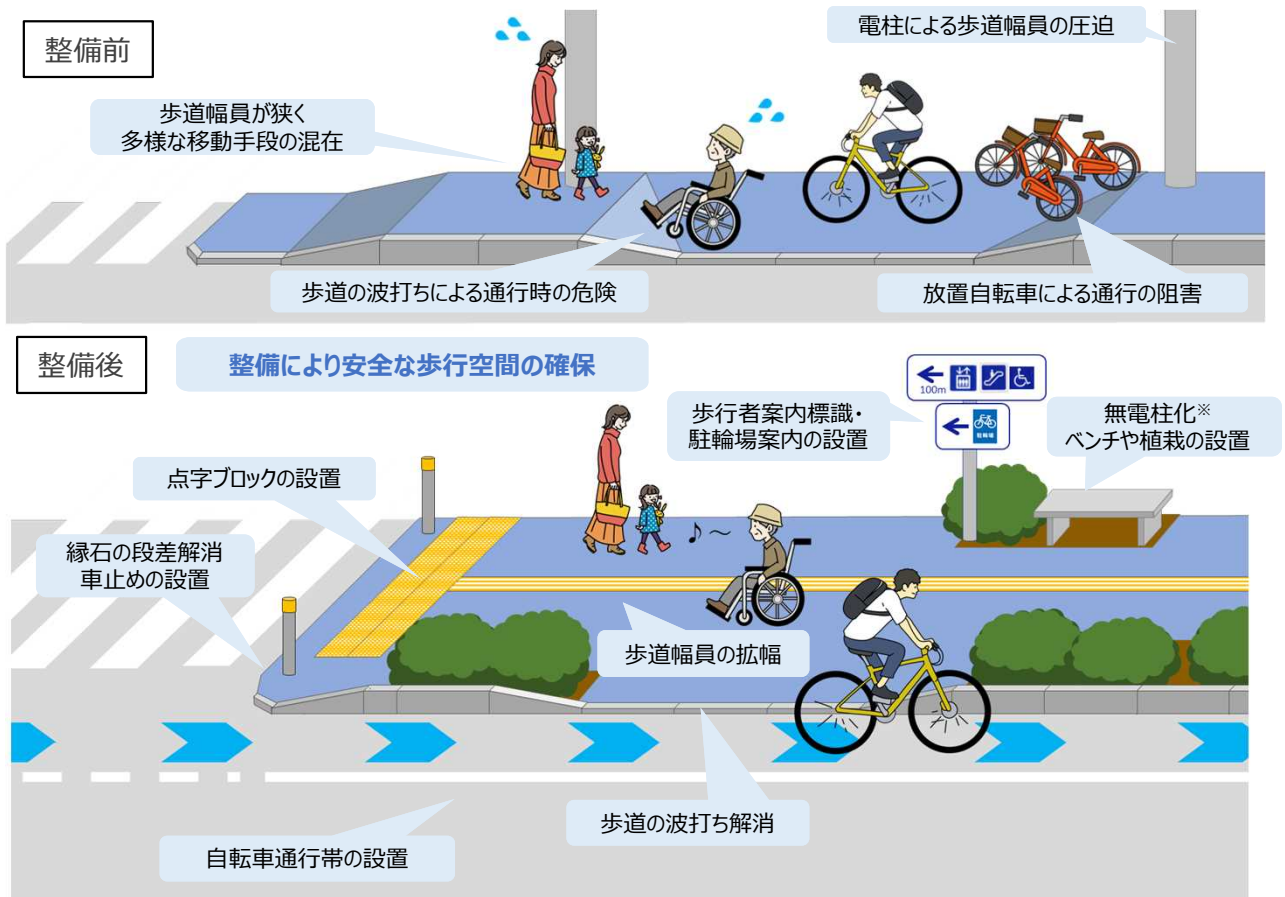


● ゾーン30プラス※の事例



塩尻市広丘高出

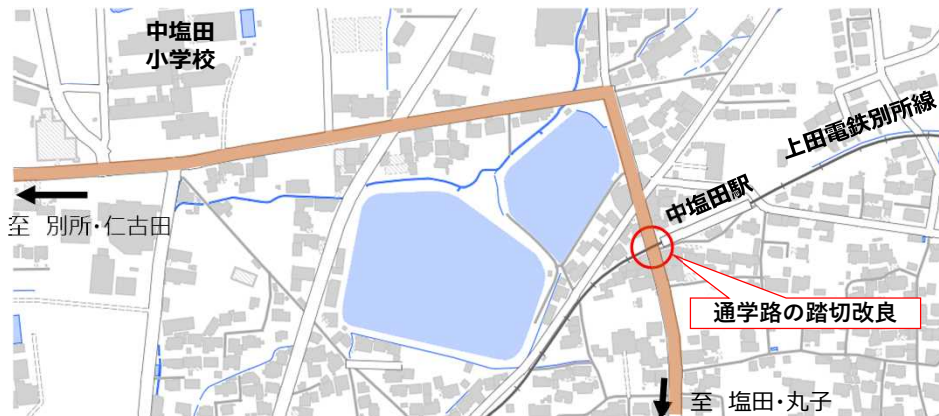
● 歩道の整備例(イメージ)



取組事例① 一般県道 塩田仁古田線 上田市 五加

通学路に指定されている当該箇所において、歩行者の安全・安心な通行を確保するため、既定の幅員で車道と歩道を整備するとともに、踏切の改良も行いました。

■ 整備箇所



■ 通学路の踏切改良

● 整備前



● 整備後



取組事例② 主要地方道 安曇野インター堀金線 安曇野市 田尻

通学時において、通行車両が児童に接近する危険な状態を解消するため、新たに歩道を設置しました。

■ 通学路の歩道整備

● 整備前



● 整備後



🍏 重点分野Ⅱ 持続可能で快適な暮らし

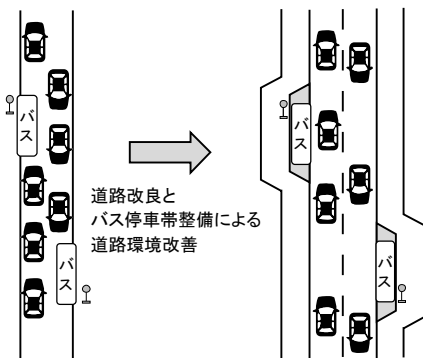
(2) 脱炭素社会実現に向けた みちづくり

自転車や公共交通機関を利用促進するための道路環境整備※などにより、自家用車に頼らず移動ができ、脱炭素社会の実現に貢献するみちづくりをめざします。

施策の展開

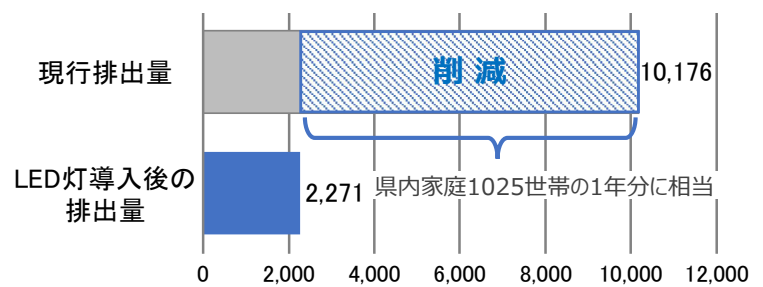
- ① 都市部における自転車通行空間の整備
- ② バス路線の道路環境整備※
- ③ ビッグデータ※など情報技術を活用した渋滞状況の把握と対策の推進
- ④ GX※の推進（道路照明のLED化など）
- ⑤ EVや自動運転サービスに対応した道路環境整備

- 道路改良とバス停車帯整備のイメージ



- CO2削減効果（照明LED化）

CO2削減効果の試算（t-CO2/Kwh/年間）



- 自動運転サービスの例



出典：塩尻市

取組事例① 一般国道403号 須坂市 幸高～井上

上信越自動車道「須坂長野東IC」と直結している当該箇所において、交通ボトルネックの4車線化整備により交通な交通を確保しました。

■ 車線拡幅による渋滞対策の実施

● 整備前



● 整備後



取組事例② 都市計画道路 中常田新町線 上田市 常田

沿道に学校、病院、大型商業施設等が存在していることから、自転車の利用促進を図り、安全・安心な通行ができるように、自転車通行空間の整備を行いました。

■ 自転車通行空間の整備

● 整備前



● 整備後



🍏 重点分野Ⅱ 持続可能で快適な暮らし

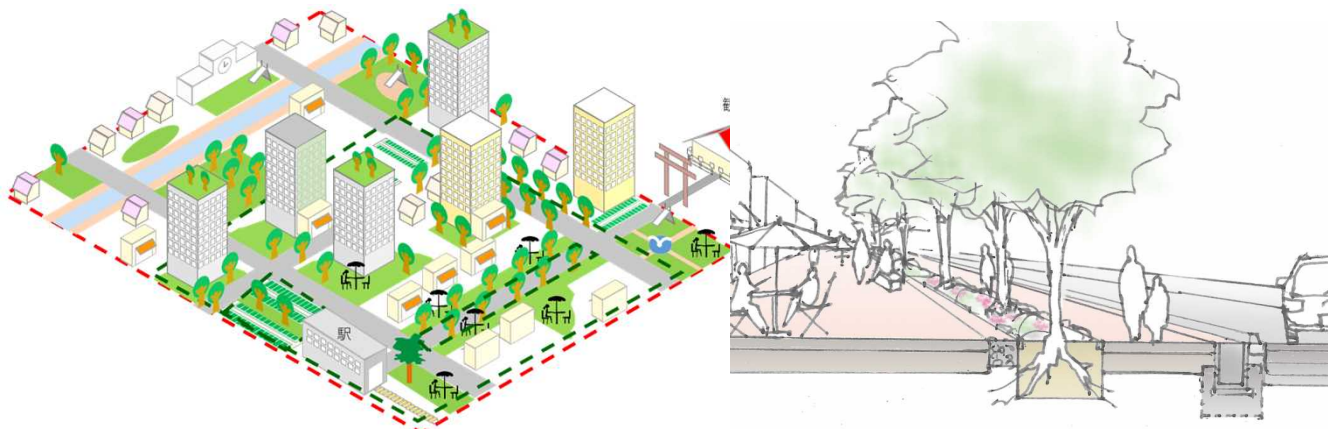
(3) 歩きたくなる みちづくり

道路空間の柔軟な活用や環境整備や良好な景観形成の推進などにより、歩きたくなるみちづくりをめざします。

施策の展開

- ① 信州まち・あい空間による快適で魅力あるれるまちの創出
- ② 道路空間の柔軟な活用によるオープン化（ほこみち制度の活用など）
- ③ 観光客をひきつける景観の形成・保全の推進（無電柱化※など）

- グリーンインフラ※と連携したウォークブルなまちづくり※のイメージ



信州“まち・あい”空間

～まちなかが、あるきたくなる、いこちの良い空間～

～まちを愛し、まちなかで出会いの空間～

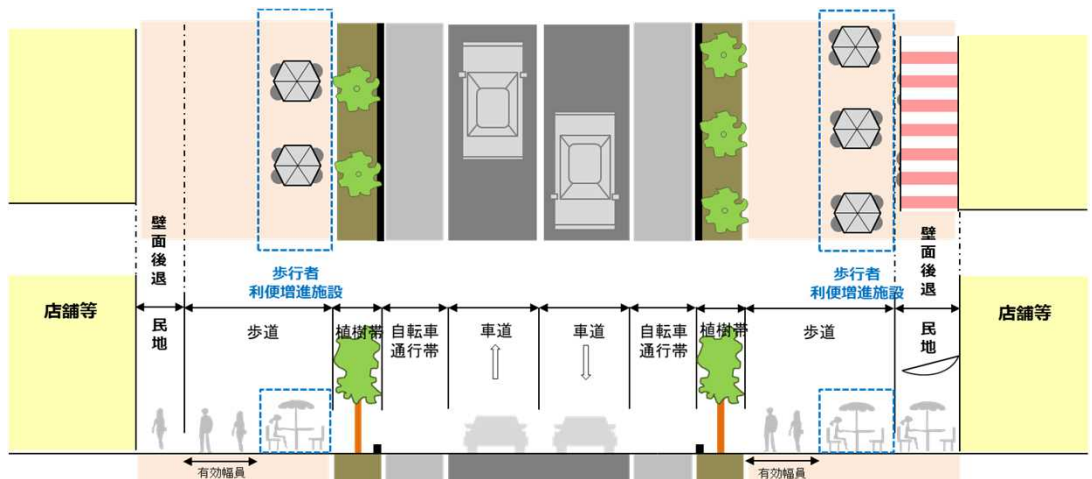


グリーンインフラ



ウォークブル

- 道路空間の柔軟な活用によるオープン化のイメージ



取組事例①

道路幅員の再構築による快適で居心地の良い街路空間を創出するため、社会実験による新しい街路空間の活用可能性を探りました。

■ 道路空間の柔軟な活用によるオープン化

- 実施例 屋代駅前



- 実施例 信濃大町駅前



取組事例②

一般県道 旧軽井沢軽井沢(停)線 軽井沢町 新軽井沢

観光地の無電柱化※により、観光客をひきつける景観の形成を進めています。

■ 無電柱化※による景観に配慮した道路整備

- 整備前



- 整備後



重点分野Ⅱ 持続可能で快適な暮らし

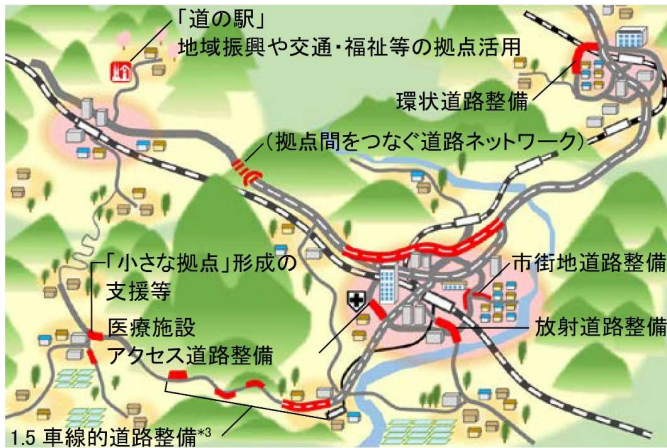
(4) 快適な暮らしを支える みちづくり

地域の拠点を結ぶ道路ネットワークの強化など地域の実情に応じた道路整備を進めることで、快適な暮らしを支えるみちづくりをめざします。

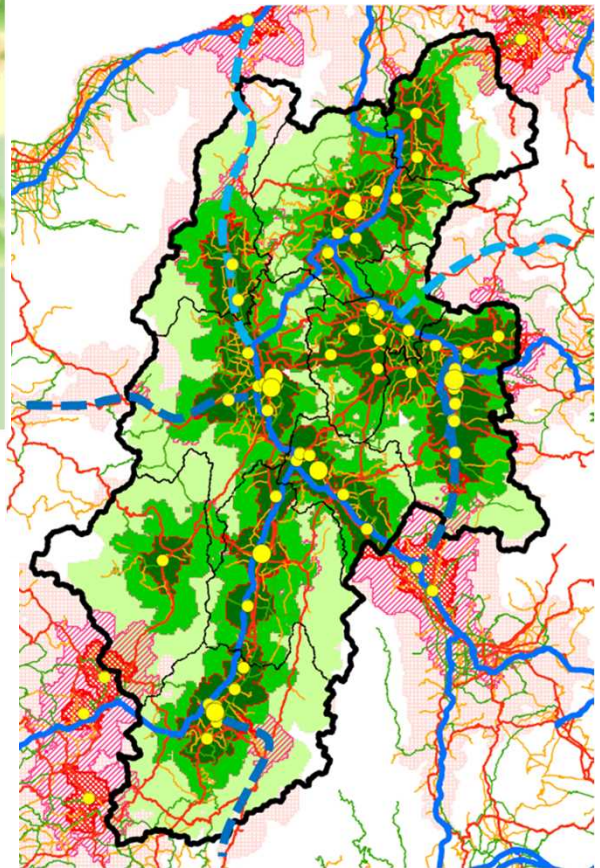
施策の展開

- ① 都市を形成する市街地道路の整備
- ② 都市部や地域の拠点などを結ぶ道路ネットワークの整備
- ③ 地域の生活を支える道路網の整備
- ④ 中山間地における1.5車線の道路整備※

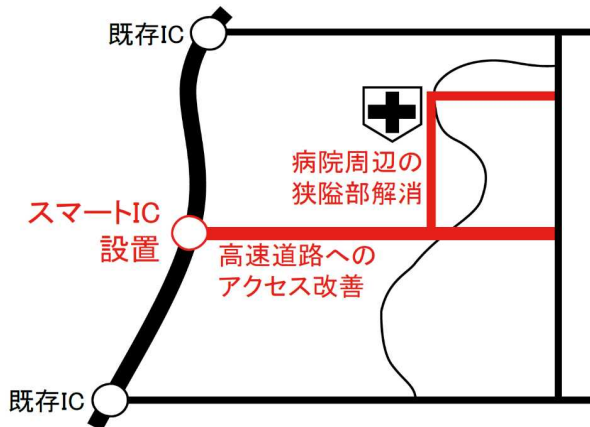
● 道路整備のイメージ



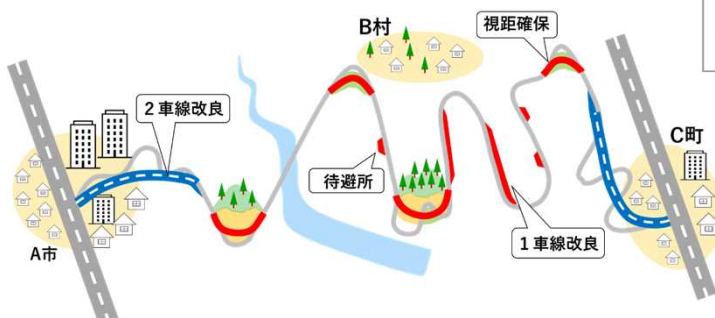
● 医療施設からの到達時間カバー圏域 (自動車移動)



● 地域の生活を支える道路網の形成 (医療施設のアクセス向上のイメージ)



● 1.5車線の道路整備※のイメージ



【凡例】

- | | |
|---------------|---------------|
| ● 第三次医療施設 | ● 第二次医療施設 |
| ■ 現在15分カバー圏 | ■ 現在15分カバー圏 |
| ■ 現在30分カバー圏 | ■ 現在30分カバー圏 |
| ■ 現在60分カバー圏 | ■ 現在60分カバー圏 |
| — 高速道路(現在) | — 高速道路(将来) |
| — 地域高規格道路(現在) | — 地域高規格道路(将来) |

【現在】現在道路網

【将来】将来道路網+県外医療施設も含める

高速道路等の延伸 ⇒ 沿線で30分圏域が広がる
 県境地域 ⇒ 県外医療施設と連携することでさらに広がる

取組事例① 主要地方道 飯島飯田線 飯田市 切石～北方

慢性的な渋滞が発生している区間のバイパス整備によって、中心市街地へ流入する通過車両の交通転換が図られ、都市環状道路として円滑で安全な交通を確保しました。

■ 都市を形成する市街地道路の整備

● 整備前



(国) 256号の渋滞状況

● 整備後



取組事例② 主要地方道 長野真田線 長野市 松代

歴史的街並みが残る松代地区の中心市街地区間のバイパス整備により、通過車両の市街地進入が抑制され、地区内の環境改善が図られました。

■ 地域の生活を支える道路網の整備

● 整備前



● 整備後



重点分野Ⅲ 観光や産業の振興

(1) 人・モノ・サービスが行き交うみちづくり

地域間交流や観光の促進、県内産業の更なる発展のため、高速道路等の高速交通網を軸とした交通の円滑化や道路のネットワークの強化により、人・モノ・サービスが行き交うみちづくりをめざします。

施策の展開

- ① 本州中央部広域交流圏※を形成する幹線道路の整備
- ② リニア中央新幹線※の整備効果を広く県内に波及させるための関連道路の整備
- ③ 産業・観光および交通拠点へのアクセス性の向上

● 本州中央部広域交流圏※のイメージ

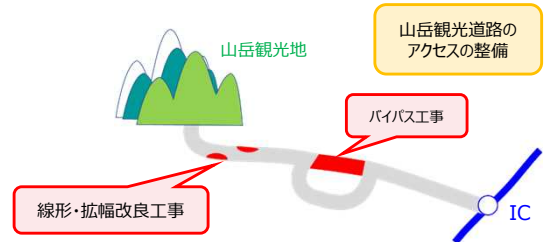


● 県土の骨格となる高規格道路の例

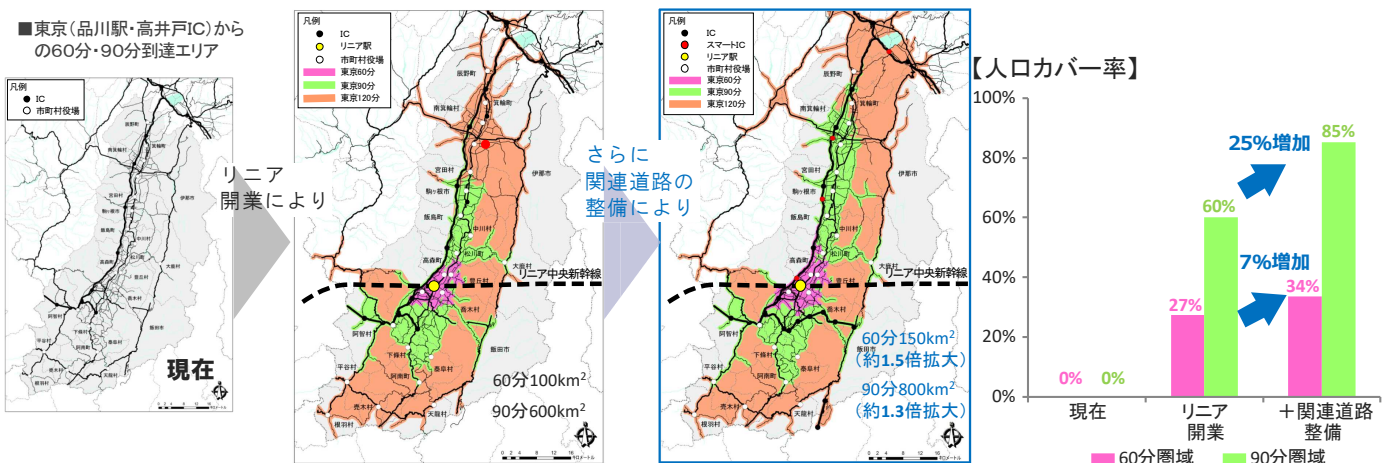


中部横断自動車道
出典：長野県「長野県新総合交通ビジョン」

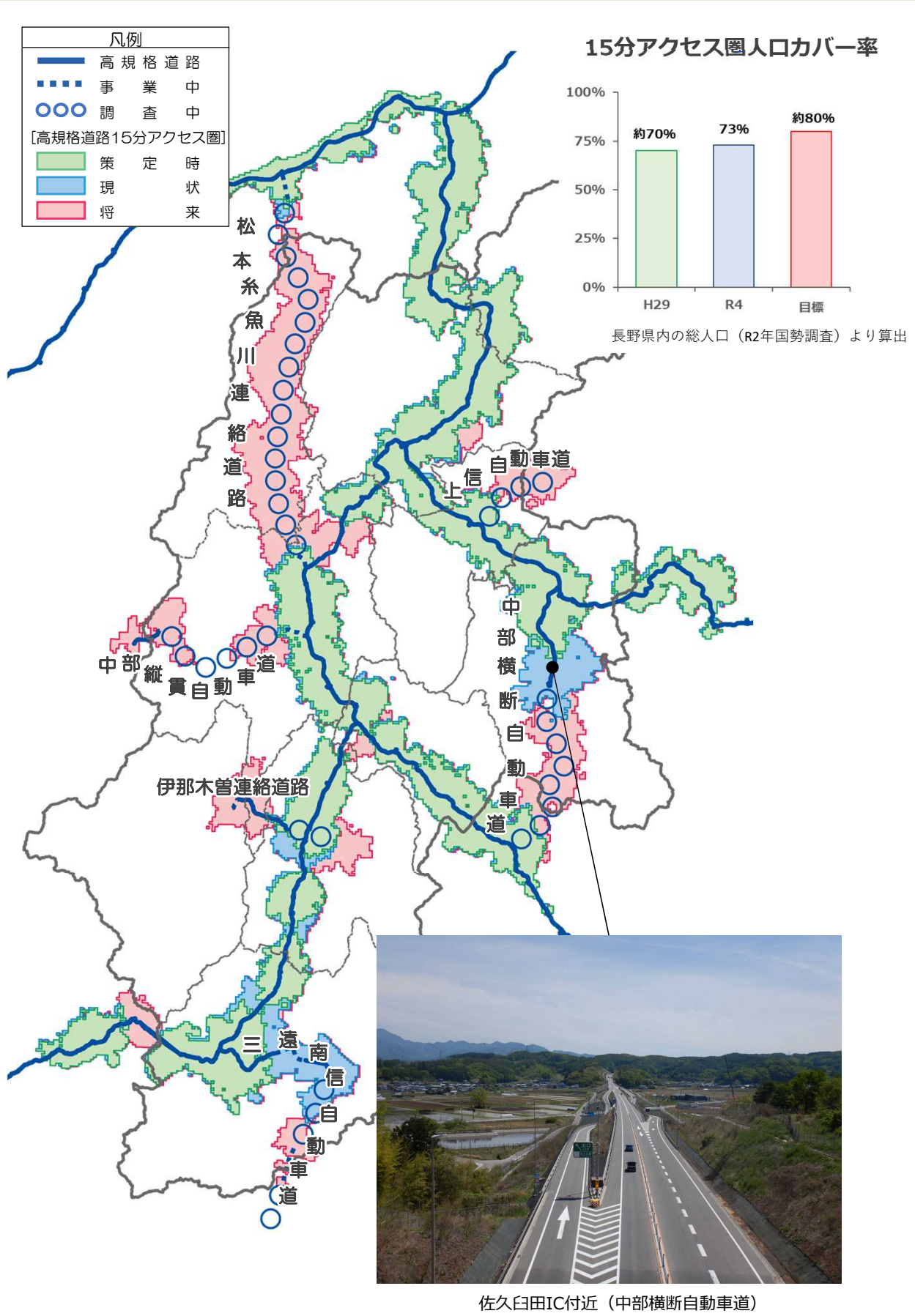
● 観光地アクセス道路のイメージ



● 東京からの伊那谷人口カバー圏



本州中央部広域交流圏※を形成する高規格道路の整備推進 (中間評価から見る策定後の成果)



重点分野Ⅲ 観光や産業の振興

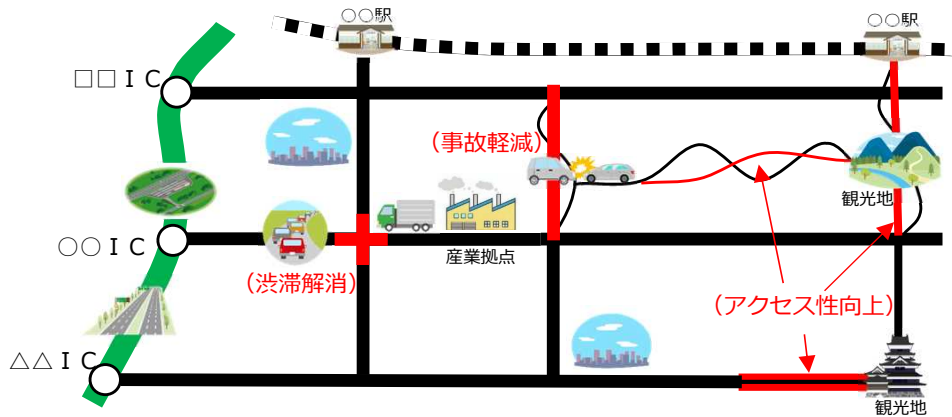
(2) ストレスなく快適に移動できる みちづくり

道の駅の施設環境や観光地周辺の案内表示の充実により、長野県に訪れる人がストレスなく移動できる快適なみちづくりをめざします。

施策の展開

- ① 産業の生産性や観光の周遊性を高める道路整備
- ② 道の駅への公衆無線LAN※設置支援やトイレの快適化
- ③ 観光地内を快適に移動できる歩行者空間の整備
- ④ 観光客が快適に過ごすことのできる環境整備(多言語表記の拡充など)

- 産業の生産性や観光の周遊性を高める道路整備の例



- 観光地内の歩道設置例



(一) 御馬越塩尻(停)線 塩尻市 ワインロード
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

- 快適なトイレの例



- 標識の多言語表示例



- 県道富士見台公園線蓄光石を用いた歩道整備



昼間の様子



夜間の様子

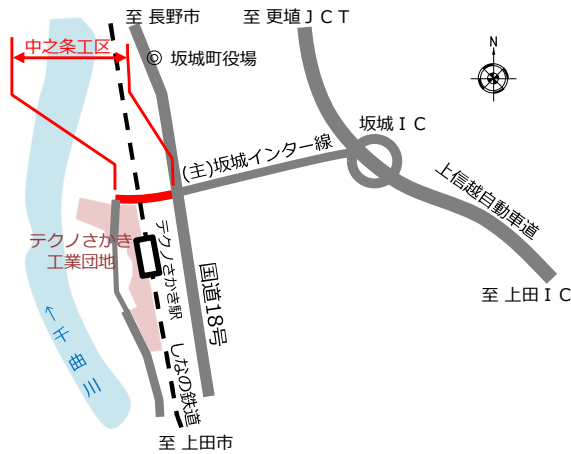
取組事例①

主要地方道 坂城インター線 坂城町 中之条

工業団地から坂城インターへのアクセス道路※を整備し、交通混雑しているテクノさかき工業団地やテクノさかき駅周辺の安全で円滑な道路交通をめざします。

■ 産業の生産性を高める道路整備

● 事業箇所図(坂城インター線)



● 整備状況



取組事例②

一般国道152号 伊那市 栗田～四日市場

観光地である「高遠のさくら」へのアクセス道路※であり、バイパス整備によって、交通の円滑化が図られ観光の周遊性が向上しました。

■ 渋滞解消による観光の周遊性の向上

● 整備前



● 整備後



(3)観光を満喫できる みちづくり

沿道の美化活動等により、長野県を訪れた人が、移動中の景観や観光を満喫できるみちづくりをめざします。

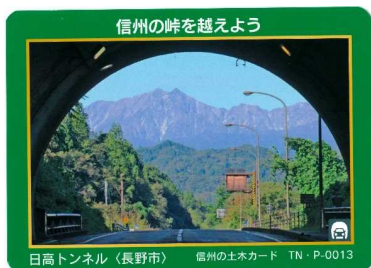
施策の展開

- ①自転車通行空間の整備などによるサイクルツーリズムの推進
- ②インフラの観光資源としての活用(トンネル・峠カード※、信州ナビ※等の利用)
- ③道路美化活動の取組(日本風景街道※の活用、アダプト※団体等への支援)
- ④歩いて楽しめる道路利用空間の創出

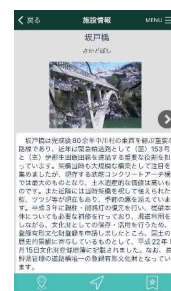
● 諏訪湖周サイクリングロード



● トンネル・峠カード



● 信州ナビ※



iPhone 用
QR コード



Android 用
QR コード



● アダプト※団体等の沿道美化活動の様子



● 楽しく歩ける道路利用空間の創出の例



取組事例

Japan Alps Cycling Road 整備事業

サイクルツーリズム推進のための自転車走行空間を整備し、暮らす人も訪れる人も誰もが楽しめる観光地をめざし、「JapanAlps CyclingRoad」に選定されたルートについて順次、矢羽根や案内標識の整備を進めます。

重点分野Ⅲ 観光や産業の振興

千曲川サイクリングロード



長野県一周サイクリングJapan Alps Cycling Road

北アルプス地域
サイクリングモデルコース



矢羽根の設置



案内看板設置



5 施策の目標

重点分野	キーワード	該当する施策
I 県土の強靱性	防災・減災 重要物流道路※ 緊急輸送道路※ 定期点検 長寿命化修繕計画 新技術活用	(1)災害に強い みちづくり (2)災害対応の迅速化をめざしたみちづくり (3)いつでも安心して移動できるみちづくり
II 持続可能で 快適な暮らし	歩行者・自転車 脱炭素・GX※ 信州まち・あい空間 無電柱化※ 道路ネットワーク	(1)誰もが安全に移動できるみちづくり (2)脱炭素社会の実現に向けたみちづくり (3)歩きたくなる みちづくり (4)快適な暮らしを支える みちづくり
III 観光や産業の振興	本州中央部広域交流圏※ 産業の生産性 観光の周遊性 道の駅 サイクルツーリズム	(1)人・モノ・サービスが行き交うみちづくり (2)ストレスなく快適に移動できるみちづくり (3)観光を満喫できる みちづくり

目 標

施策	整備効果	策定時現状 【2017年度末】	中間評価時点 【2022年度末】	目標 【2027年度末】	将来目標
I-(1)	重要物流道路※等における対策必要箇所の整備	—	0箇所	9箇所 (50%)	18箇所 (100%) 【2035年度末】
	緊急輸送道路※における危険箇所の整備	—	0箇所	57箇所 (62%)	92箇所 (100%) 【2035年度末】
I-(2)	迂回路における大型車の通行に支障をきたす区間の整備	—	0箇所	11箇所 (69%)	16箇所 (100%) 【2035年度末】
I-(3)	緊急又は早期に対策が必要な橋梁・トンネルにおける修繕等の措置完了率	—	橋梁 23% トンネル 75% 【2021年度末】	100%	—

施策	整備効果	策定時現状 【2017年度末】	中間評価時点 【2022年度末】	目標 【2027年度末】	将来目標
II-(1)	H24点検 通学路安全対策箇所整備率	83%	100% (達成)	100%	—
	R3通学路合同点検要対策箇所の完了	—	477箇所	647箇所	—
II-(2)	照明LED化によるCO2排出量削減 (トンネル照明除く)	10,176 t-CO2/Kwh	2,271 t-CO2/Kwh (達成)	2,271 t-CO2/Kwh	—
	道の駅(県管理)へのEV充電設備 設置率	65% (13/20箇所)	71% (15/21箇所)	100%をめざした 設置支援実施	—
II-(3)	「信州まち・あい空間」を創出する地区数	—	0地区	10地区	—
II-(4)	主要医療施設 15分人口カバー率	約85%	87% (達成)	87%	—
	主要医療施設 30分人口カバー率	約97%	98% (達成)	98%	—

施策	整備効果	策定時現状 【2017年度末】	中間評価時点 【2022年度末】	目標 【2027年度末】	将来目標
III-(1)	高規格道路 15分アクセス圏人口カバー率	約70%	73%	—	約80%
	東京90分圏域 伊那谷人口カバー率	0%	0%	—	リニア開業 約60% + 関連道路 約85%
	名古屋60分圏域 伊那谷人口カバー率	0%	0%	—	リニア開業 約46% + 関連道路 約59%
III-(2)	道の駅(県管理)への公衆無線LAN※の設置率	40% (8/20箇所)	67% (14/21箇所)	100%をめざした 設置支援実施	—
	道の駅(県管理)のトイレ洋式化率	53% (洋式トイレ数105/ 総トイレ数197)	91% (洋式トイレ数189/ 総トイレ数208)	概ね100% + 快適性向上	—
III-(3)	JapanAlps CyclingRoad整備延長	—	約180km	約878km 【2025年度末 概成】	—