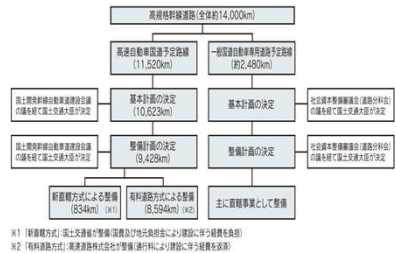


長野県内における高規格道路の整備状況

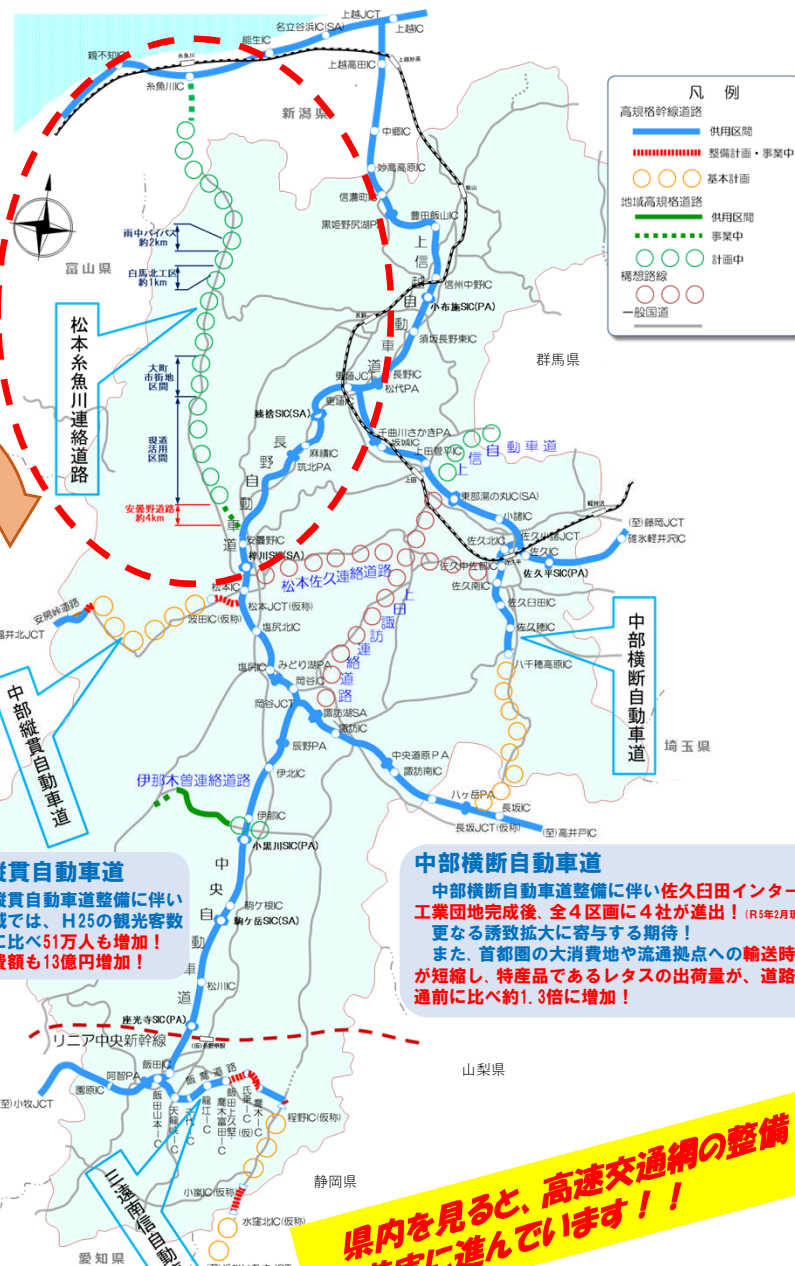
■高規格幹線道路網の整備体系

高規格幹線道路は、国土の骨格となる基幹的な高速地上交通網を形成するもので、高速自動車国道と一般国道の自動車専用道路で構成されています。



令和4年3月31日現在			
高規格幹線道路			
	総延長(km)	供用長(km)	供用率(%)
全国	11,520	10,079	(89)
長野県内	2,480	1,971	(79)
高規格幹線道路	14,000	12,189	(87)
高速自動車国道	11,520	10,079	(89)
一般国道自動車専用道路	2,480	1,971	(79)
中央自動車道	1,221	1,221	100
長野自動車道	75.8	75.8	100
高速自動車国道	11,114	11,114	100
上信越自動車道	45	22.4	50
中部横断自動車道	35	2.3	7
合計	354	331.7	94
一般国道自動車専用道路	50	19.4	39
三湾信自動車道	85	21.7	26
合計	439	353.4	81

※()内は高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路で外資。



中部縦貫自動車道
中部縦貫自動車道整備に伴い奥越地域では、H25の観光客数がH18に比べ51万人も増加！観光消費額も13億円増加！

中部横断自動車道
中部横断自動車道整備に伴い佐久田田インター工業団地完成後、全4区画に4社が進出！（R5年2月現在）更なる誘致拡大に寄与する期待！また、首都圏の大消費地や流通拠点への輸送時間が短縮し、特産品であるレタスの出荷量が、道路開通前に比べ約1.3倍に増加！

県内を見ると、高速交通網の整備が着実に進んでいます！！



一刻を争う命！！
重篤患者の救急医療機関への輸送時間短縮！

生活道路に大型車の流入が減り安心・安全な交通環境が見込まれる。
交通事故減少！
大型車減少で、通学路も安全・安心に！

急ぐ車は松糸道路へ高齢者も安心して生活道路を走行したい。
偏り運転減少！？

松糸道路周辺に「道の駅」ができれば…
大町市の特産品も販売できるね！
観光客も喜んでくれるといいなあ～

通勤時の、高瀬上橋、上一交差点の渋滞緩和！
イライラ運転解消！

ママ～大町にも、ショッピングモールできるかなあ～？
大型店舗ができるかも！？
人材雇用にも期待！

海水浴場に遠く着くようになったからババ、まだ海つかないの～？
何時につくの～？
もうつく～？
子供からあまひ言われなくなつて良かった～
帰りが速く帰れるから、新鮮な海鮮買って帰りますかあ～！

松本系魚川連絡道路に対する期待！！

- 命を繋ぐ**
災害等非常時における信頼性の高い緊急輸送路を確保し、高次救急医療機関への速達性が向上する！
- 産業や観光の振興**
事業展開や雇用の増大、観光客の増加が期待できる！
- 暮らしやすく魅力的なまちづくり**
市の活性化を図り、人口減少の時代にあっても移住・定住の促進が期待できる！

松糸道路は、産業振興や観光振興を支え、将来のまちづくりに寄与する市の骨格を担う道路と考えています。

都市計画マスタープランにおける将来の都市構造



都市構造を構成する要素の考え方

土地の区分	都市構造を構成する要素の考え方		
		市街地エリア	用途指定により行政や商業等の都市機能が集積するエリア
		田園エリア	優良農地の保全、田園と調和した集落を形成するエリア
		環境保全エリア	森林・山岳、河川など環境保全を図るエリア
都市活動拠点		中心的拠点	人・もの・情報が行き交う都市活動の中心
		生活拠点	地域の中心として日常生活に必要な機能を確保
		歴史・文化拠点	維持・保全とともに観光活用等を図る施設
		自然・観光拠点	自然環境の保全とともに観光に資する場
		交流拠点	自然とのふれあいやレクリエーションを通じ、市民生活に憩いと安らぎを与える場
骨格軸		広域都市連携軸	周辺都市との広域的な交流・連携等を担う
		地域連携軸	地域間、拠点間を結び、交流・連携を担う
		自然観光交流軸	中心的拠点と自然・観光拠点の交流・連携を担う

松本・安曇野

図1 将来都市構造図

※上図は、平成26年3月に改定した都市計画マスタープランで示した松本糸魚川連絡道路の市街地を通過するルートであり、当時、同計画において大町市が考える最適なルートとして想定したものです。

大町市が目指す都市構造の基本的な考え方

本市が目指す都市構造は、中心市街地や既存集落は活かしつつ、幹線道路や公共交通の周辺にまとまりをもって居住するコンパクトな集約型都市構造です。

具体的には、信濃大町駅周辺を中心的拠点、そのほか各地区の既存集落を中心とした地域を生活拠点として位置付け、これら地域の幹線道路や公共交通沿いに人口誘導を図ることにより、コンパクトな居住環境を形成します。

そして、これら拠点内では居住や交流等の各種機能を集積し、歩いて暮らせるような環境づくりにより快適な生活環境を実現し、これら拠点間は幹線道路や公共交通により連携を図り、中心的拠点と周辺の生活拠点が、ともに活性化しバランスのとれた都市構造を目指します。

また、この都市構造の実現により、田園風景や自然環境の保全とともに、環境負荷の小さな都市を目指します。

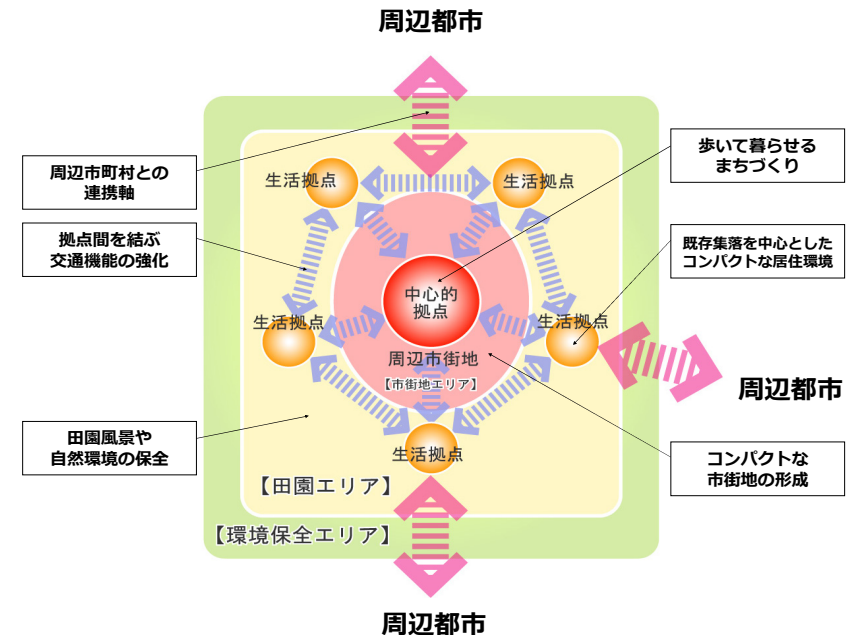
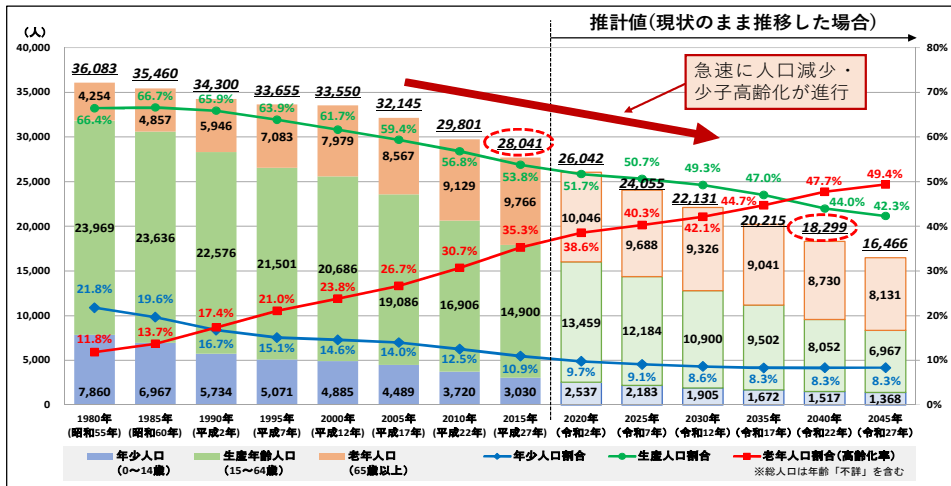


図2 大町市における都市構造のイメージ

大町市の現状と課題

大町市の総人口・年齢3区分別人口の動向



出典：下記の資料を基に作成
 [1980~2015年] 総務省統計局「国勢調査」
 [2020~2045年] 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

2015年 総人口28,041人

約25年後

2040年 推計人口18,299人

人口が減って人口密度が下がると・・・

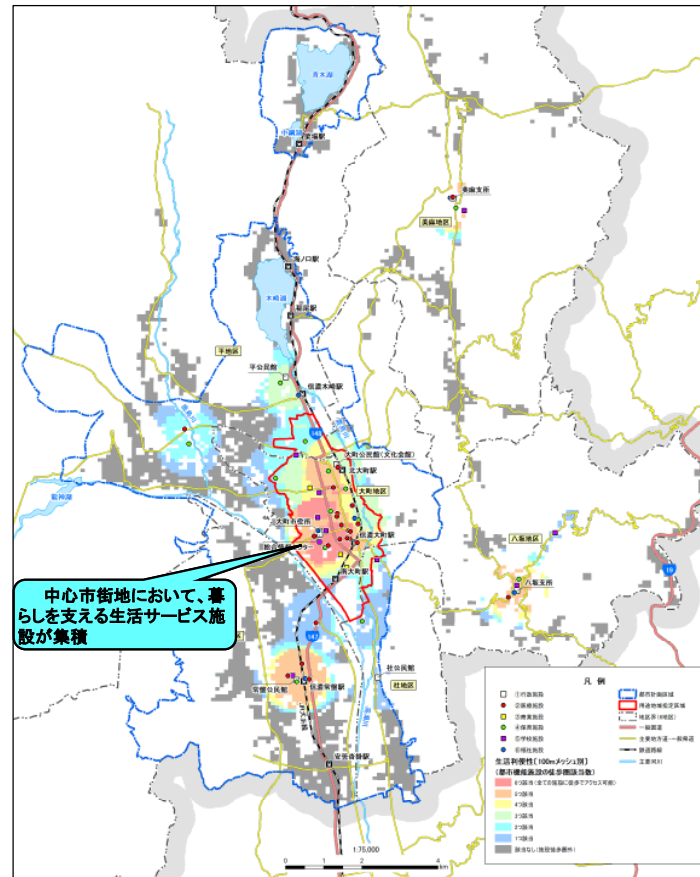
生活サービス施設(行政施設、医療施設、商業施設、保育施設、学校施設、福祉施設)が減少

例えば…大型商店、コンビニエンスストアの撤退
 ガソリンスタンドの廃止
 医療機関の閉鎖・・・など

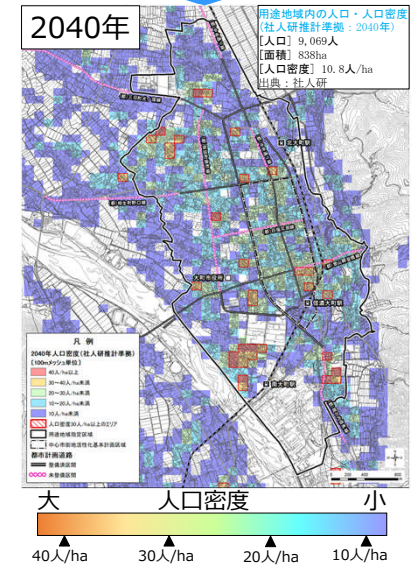
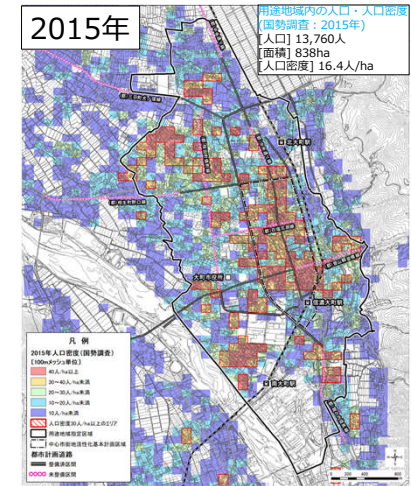
=生活サービス水準が低下するおそれ

生活サービス施設配置状況

暮らしを支える生活サービス施設(行政施設、医療施設、商業施設、保育施設、学校施設、福祉施設)の徒歩圏の重なり具合により生活利便性を可視化した、生活サービス施設徒歩圏図を以下に示します。



中心市街地における人口密度分布



現在と同等の生活サービス水準を維持するためには・・・

- ◎人口密度の維持⇒転出に歯止めをかけ、移住、定住を促進
- ◎生活サービス施設の維持 ⇒物流のための円滑な交通の確保と利用者数の維持

高規格道路整備と交通網の整理の必要性