

長野県広域道路交通計画

令和3年（2021年）3月

はじめに

第1部 広域道路交通ビジョン

1	現状と将来像	
(1)	長野県の現状	1
(2)	長野県の将来像	2
(3)	長野県が目指す交通の将来像	4
2	広域的な交通の課題と取組	
(1)	長野県の課題	6
①	人口減少・高齢化の進行	6
②	持続可能な社会への移行	6
③	事故・災害・老朽化等に対する安全性の確保	7
④	社会の広域化・国際化	7
⑤	高度情報化社会の進展	8
⑥	限られた予算	8
(2)	長野県の取組の方向性	9
3	広域道路交通計画の基本方針	
(1)	広域道路のネットワーク整備	11
(2)	交通拠点・防災拠点	15
(3)	ICT 交通マネジメント	17
(4)	その他主要な施策	19

第2部 広域道路交通計画

4	広域道路交通計画の基本的な考え方	20
5	広域道路交通計画	
(1)	広域道路ネットワーク計画	22
(2)	交通・防災拠点計画	24
(3)	ICT 交通マネジメント計画	26

はじめに

（１）計画策定の背景

2018年3月30日に成立、同月31日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

また、2020年12月「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定され、新たに重点的に取り組むべき対策として「高規格道路のミッシングリンクの解消等の道路ネットワークの機能強化」が位置づけられました。

こうした中、国では、中長期的な観点による、広域的な道路交通計画の策定が進められています。この計画では地域の実情を反映するために、国から各都道府県に対し、都道府県単位の計画を策定・報告することを求めています。

そこで、長野県では、道路ネットワークの重要性という共通認識のもと、2018年に策定した「信州みちビジョン」等に基づき、計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる「長野県新広域道路交通計画」を策定することとしました。

（２）計画策定の趣旨

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。

さらに、令和元年（2019年）12月に発生した新型コロナウイルスによる影響により、生活スタイルにも変化が見られ、人、モノの流れも変容し始めています。

また、本県は令和元年東日本台風及び令和2年7月豪雨により多大な被害を受け、現在も復旧・復興に取り組んでいるところですが、近年の激甚化・頻発化する災害に対応するため、災害に強い道路ネットワークの構築が必要となっています。

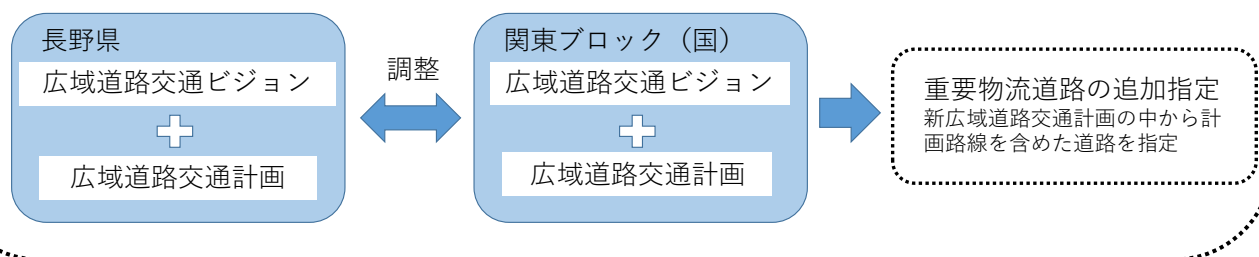
本計画は、現在の長野県を取り巻くこれらの社会経済の情勢等を踏まえ、今後の広域的な道路整備の方向性を取りまとめたものです。

（３）計画の構成と位置づけ

本計画は地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定めた「広域道路交通ビジョン」とビジョンに基づき具体的な広域道路ネットワーク計画等を定めた「広域道路交通計画」の２部構成となっています。なお、上位計画である「しあわせ信州創造プラン 2.0」、「長野県新総合交通ビジョン」及び、既に策定されている「信州みちビジョン」の現状認識と将来像を踏襲し、計画を策定します。

○国の地方ブロック版広域道路交通計画と県計画の関係

現在、国では、事業中・計画中路線等の「重要物流道路」の追加指定に向けた検討を進めています。その候補路線は、関東ブロック版「新広域道路交通計画」に位置づけられた路線から選定されます。国は地域の意見を反映するため、都道府県などに対し、各都道府県版の「新広域道路交通計画」の策定を求めています。



（４）計画期間等

2021 年度を初年度とし、概ね 20～30 年間の中長期的視点で検討したものです。

なお、社会情勢の変動や各種の中長期計画等の策定状況を踏まえるとともに、適切なフォローアップにより計画の実施状況を評価し、必要に応じて計画の見直しを行います。

第1部 広域道路交通ビジョン

1 現状と将来像

※長野県総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン2.0」より抜粋

(1) 長野県の現状※

① 豊かな自然環境

本県は、県土の8割を森林が占め、清浄な水や空気に恵まれているとともに、南北に長く、急峻な地形で標高差が大きい県土のため、気候や自然環境、生態系が多様性に富んでいます。また、太平洋、日本海に流れ込むいくつもの川の水源を有する上流県でもあります。

一方で、神城断層地震や御嶽山噴火、近年多発する大雨等による各地での土砂災害など、自然災害が続いており、今後も発生することが危惧されます。

② 大都市圏からのアクセスの良さ

県内の多くの地域が、首都圏と中京圏の両方から200km圏内と、比較的近い距離に位置している上、高速道路や新幹線、信州まつもと空港など広域交通網の整備により、国内外から訪れやすい基盤が整いつつあります。

移住したい都道府県ランキングで12年連続1位^{*1}となるなど移住先として高く評価される一方、長野県での暮らしや仕事の魅力・情報が十分に伝わっているか懸念されています。

③ 多様な個性を持つ地域

山々に囲まれた広大な県土の中に、盆地や谷ごと、都市部と山間部が近接して地域が形成されており、それぞれに独自の文化が育まれています。

一方、過疎化の進展などにより、医療や交通など生活を支える基盤を維持することが危ぶまれている地域も存在します。

④ 全国トップレベルの健康長寿

国内で上位の長寿県^{*2}であるとともに、高齢者の就業率も全国1位^{*3}となっています。全国トップレベルの健康長寿県となっているのは、多くの県民が減塩や野菜の多い食生活の重要性を認識し、それを実践してきたこと等によるものと考えられています。

一方、昨今においては、若い世代を中心に食生活の乱れや健康への意識の低さなどが指摘されており、将来に向けて、健康長寿県の維持が危ぶまれています。

⑤ 自主自立の県民性

公民館数や博物館数が全国一多く、人口10万人当たりの図書館数も全国有数^{*4}であるなど、すべての世代が学べる環境が整っています。

また、経済・社会の変化に対応し、業態を変化させつつ技術を高めてきた中小製造業が集積するとともに、国内シェア上位で、高品質な、多くの農林畜産物が生産されています。

さらに、地域の強い絆が、全国トップレベルの消防団員数や、「白馬の奇跡」^{*5}に見られた災害時の助け合いなどにつながっています。

*1 田舎暮らしの本（2018年2月 宝島社）

*2 平成27年度都道府県別生命表では女性が全国1位、男性が全国2位（厚生労働省）

*3 平成27年国勢調査就業状態等基本集計結果（総務省）

*4 平成27年度社会教育調査（文部科学省）博物館数は、博物館法による登録博物館、博物館相当施設、博物館類似施設の合計。人口当たりの図書館数は全国4位。

*5 平成26年11月に発生した神城断層地震（最大震度6弱）において、多くの家屋が倒壊した中において、住民らによる迅速な対応により、1人の犠牲者も出なかったことが評価された表現。

(2) 長野県の将来像※

長野県を取り巻く状況や長野県の特性を踏まえた上で、これからの県づくりに県民の皆様とともに取り組むための基本目標を、次のとおり掲げます。

基本目標 「確かな暮らしが営まれる美しい信州」

まためざす姿を次のとおりとします。

① 学びの県づくり

学びは人々がやりがいや生きがい、ひいては幸せを感じることにもつながり得るものと考えます。生涯にわたり学び続けることは、人生100年時代を充実したものとする上で、更に重要性を増してきます。

また、学びによって一人ひとりが能力を高め、それを最大限に発揮することは、人口減少下において経済・社会の活力を維持・向上していくために不可欠なものです。急激に変化する社会に対応できる資質を修得できるように教育のあり方を変革していくことも求められています。

このため、子どもから大人まですべ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、「学びの県」をめざし、政策を推進していきます。

② 産業の生産性が高い県づくり

第4次産業革命^{*1}とも呼ばれる技術革新や経済・社会のグローバル化が、これまでにないスピードとインパクトを伴って進展し、産業のみならず、働き方や暮らし方を大きく変えることが予想されます。こうした変化や国のSociety 5.0^{*2}をめぐる動きを生産性向上や新しいビジネス創出の好機として活かすことは、安定的な雇用の確保、地域の活力向上、人口の定着を図る上で不可欠です。

このため、時代や環境の変化に柔軟に対応する足腰の強い産業が持続的に発展し、地域の活力を生み出し、県民の生活を支えている、「産業の生産性が高い県」をめざし、政策を推進していきます。

③ 人をひきつける快適な県づくり

価値観が多様化し、自分らしい生き方を追求する意識が高まる中、人を呼び込み定着を促進するためには、豊かな自然や文化が身近にあり様々なライフスタイルが選択できる地域として、長野県で暮らすことの価値を高め、その魅力を県内外に発信することがますます重要になっています。

また、新幹線や高速道路、信州まつもと空港などの広域交通ネットワークが整備され、大都市圏と近接する恵まれた条件を最大限に活かすことで、人や物の大きな流れを生み出し、国内外と更に活発に交流することが可能となります。

このため、豊かな自然・文化と利便性を併せ持つ質の高い生活を送り、国内外と活発に交流しながら人生を楽しむことができる、「人をひきつける快適な県」をめざし、政策を推進していきます。

④ いのちを守り育む県づくり

平均寿命が延伸し人生100年時代が到来すると言われる中、生涯を通じ健康を維持することの重要性がこれまで以上に高まっています。とりわけ、全国トップレベルの健康長寿県である本県には、先導的役割を果たすことが求められています。

また、自然災害が相次ぎ、不慮の事故が後を絶たない中、暮らしの安全・安心を守ることは行政にとって基本的な使命です。公的機関による公助に加え、県民一人ひとりの自助、地域の絆を活かした共助により、災害に強い県土づくりや事故の未然防止を進めることが重要です。

さらに、自然環境を守り活かしながら次世代に継承することは、現代を生きる世代に課せられた責務であり、長野県のみならず国際的な共通認識となっています。

このため、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、「いのちを守り育む県」をめざし、政策を推進していきます。

⑤ 誰にでも居場所と出番がある県づくり

支え合いの精神が息づく長野県でこそ、性別や障がいの有無、世代や国籍の違いなどにかかわらず、多様な価値観が認められ、それぞれの個性や能力を活かすことができる社会を構築することが望まれます。

それは、国際社会共通の目標であるSDGs^{*3}（持続可能な開発目標）の理念で示されている「誰一人取り残さない」社会であり、多様性を尊重し活かすことは、複雑化する社会的課題を解決する上でも、ますますその重要性を増しています。

このため、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、「誰にでも居場所と出番がある県」をめざし、政策を推進していきます。

⑥ 自治の力みなぎる県づくり

地勢の違いなどから多様な個性を有する各地域が、それぞれの特色を発揮し、また連携することは、県全体の活力や魅力を向上させる上で不可欠です。

また、本県に根差す強固な地域の絆を活かし、住民、企業、行政など様々な主体が一体となって、直面する課題に向き合うことが求められています。

このため、多様な主体が協働しながら地域の課題解決に自ら取り組み、県全体の魅力を高めている、「自治の力みなぎる県」をめざし、政策を推進していきます。

*1 AIやIoTを活用し、新しい付加価値を生み出す技術革新。なお、第1次から第3次までの産業革命はそれぞれ、蒸気機関による機械化、内燃機関や電力による大量生産、コンピュータやロボットによる自動化・効率化を実現した

*2 国の第5期科学技術基本計画に掲げられている「狩猟社会」、「農耕社会」、「工業社会」、「情報社会」に続く、「超スマート社会」の実現に向けた一連の取組

*3 2015年9月に国連持続可能な開発サミットで採択された「持続可能な開発のための2030年アジェンダ」に盛り込まれた17の目標と169のターゲット。エス・ディー・ジーズ

(3) 長野県が目指す交通の将来像※

※長野県新総合交通ビジョンより抜粋

① 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を実現する]

長野県が誇る全国トップレベルの健康長寿は、県民が長年にわたり築き上げてきた財産と言えます。高齢化と人口減少が本格化する中において、安全・安心に移動できる持続可能な交通サービスの実現を目指します。

- ・自動車を利用すれば、ほとんどの県民が、地域の中心的な医療機関へ概ね30分以内に到達できる交通環境を目指します。
- ・自家用車を利用できなくても、大きな不便を感じずに、通院、通学、買い物などの日常生活をおくることができる地域交通の確保を目指します。

② 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成

[県内各地を円滑に移動できる交通ネットワークを実現します]

本県は、山脈や高原等により居住する地域が隔てられているため、従来から、地域間の円滑な移動の確保と交流の拡大を目指して来ました。今後とも、本県の多様な地域資源を活かした機能分担と連携による県づくりを進めるため、県内各地を結ぶ交通ネットワーク機能の更なる強化を目指します。

- ・多くの県民が、高速道路等の高速交通網に概ね30分以内にアクセスし、概ね1時間以内には新幹線を利用できる交通環境を目指します。

③ 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

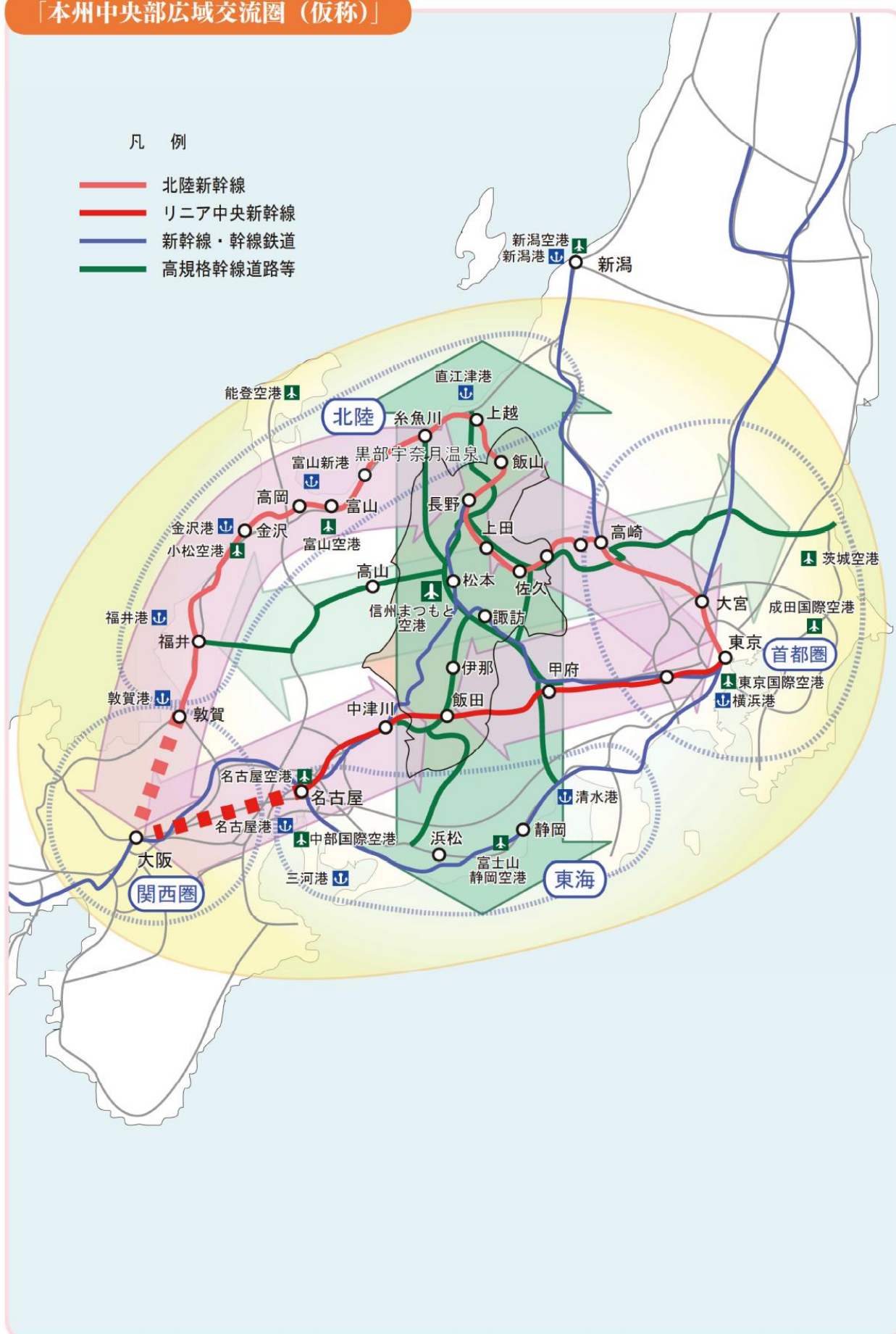
[高速交通網を最大限に活かした交流の拡大を実現します]

本州の中央部、日本海側と太平洋側との中間に位置する本県は、古くから多くの人や物が交流する交通の要衝として発展して来ました。人口減少社会が到来する中において、高速交通ネットワークの整備効果を活用することで、移住の促進や交流人口の拡大を目指します。

- ・二つの新幹線による東日本と西日本とを結ぶ周回型ネットワークが形成されます。
- ・本県を要として、道路による太平洋と日本海とを結ぶ多重的ネットワークが形成され、県内と太平洋側や日本海側との移動が活発化することになります。
- ・県境を越えた大きな流動を創出し、東日本と西日本、太平洋と日本海とを結ぶ大規模な「本州中央部広域交流圏」の構築を目指します。

○本州中央部広域交流圏（仮称）

「本州中央部広域交流圏（仮称）」



2 広域的な交通の課題と取組※

※「信州みちビジョン」でまとめた課題と取組を記載

(1) 長野県の課題

① 人口減少・高齢化の進行

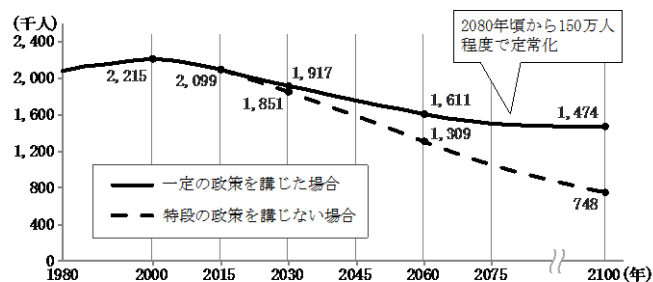
人口減少が全国に比べて早いペースで進行しており、2030年の県人口は185～192万人程度と想定されます。

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。

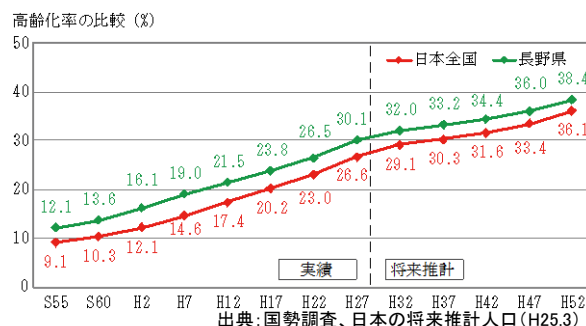
長野県人口の将来展望



注) 2015年までは国勢調査、2020年以降は長野県企画振興部推計
「一定の政策を講じた場合」は、国、都道府県、市町村が人口減少に歯止めをかける政策を講じた場合の推計
「特段の政策を講じない場合」は、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25年3月)」を基に現状の継続を前提として推計

出典: 長野県総合計画審議会資料

長野県の高齢化率の推移(全国比較)



出典: 国勢調査、日本の将来推計人口(H25.3)

(国立社会保障・人口問題研究所)

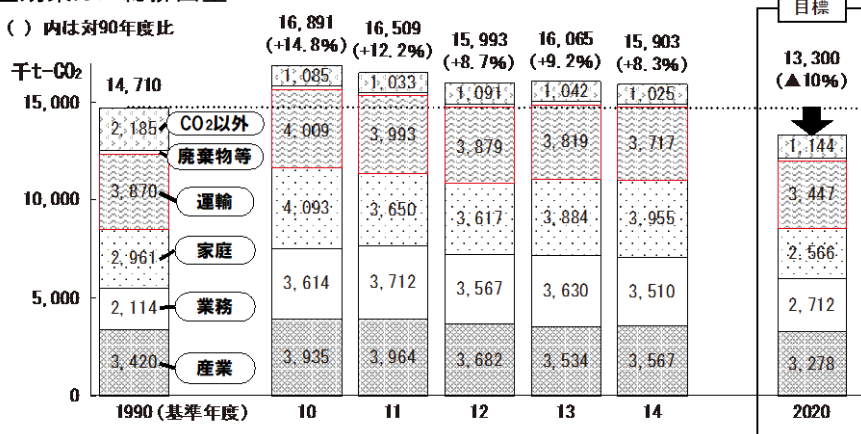
② 持続可能な社会への移行

温室効果ガスは減少傾向ですが、2020年(令和2年)に1990年(平成2年)比10%減を目指しており、全体の約1/4を占める運輸部門は、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

() 内は対90年度比



出典: 長野県環境エネルギー戦略 2016(平成28)年度 進捗と成果報告書

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るが、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。

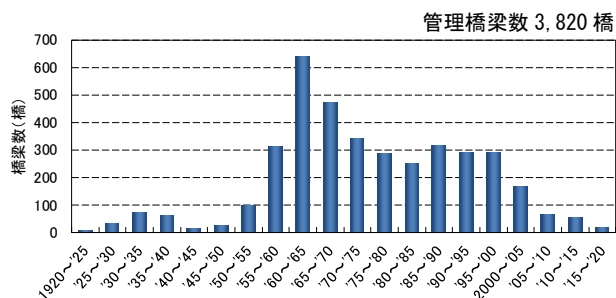
災害

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行しており、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。

長野県の架設年次別橋梁現況(2019年4月1日現在)

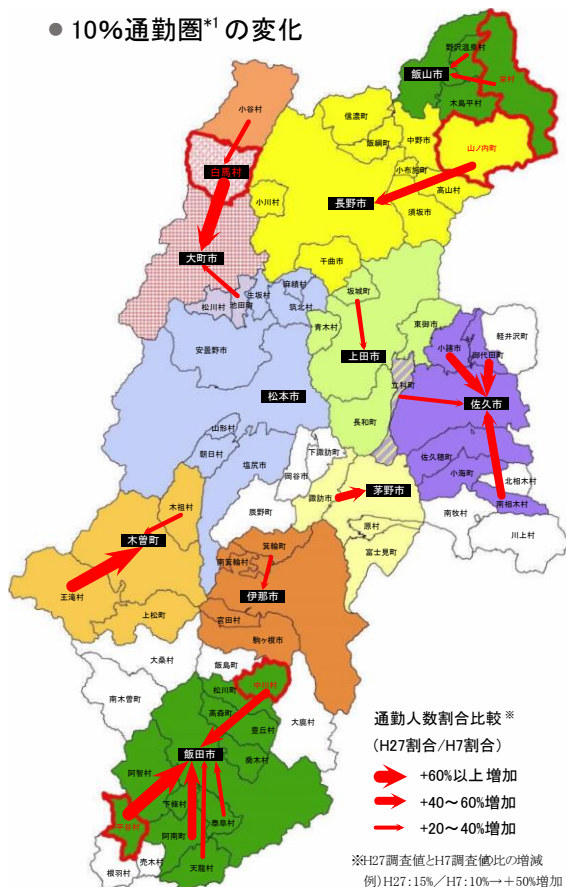


管理施設	管理数 2019.4.1現在	建設後50年経過した高齢化施設数			
		2019.4.1現在		2029.4.1(見込)	
		数	率	数	率
橋梁	3,820橋	1,721橋	45%	2,347橋	61%
舗装	5,050km	—	—	—	—
トンネル	198本	59本	30%	76本	38%
シェッド	125箇所	2箇所	2%	20箇所	16%

出典：長野県「長野県道路の長寿命化修繕計画」

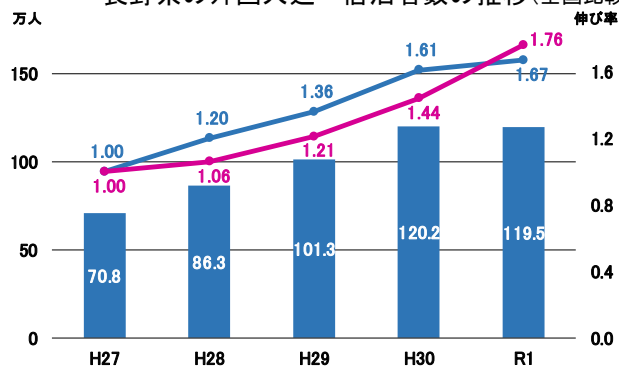
④ 社会の広域化・国際化

● 10%通勤圏*1 の変化



通勤圏などの生活圏域の拡大(左図)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。

● 長野県の外国人延べ宿泊者数の推移(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

*1: (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

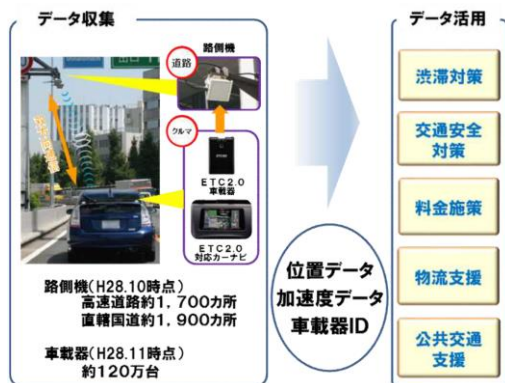
(市町村名) は、H7調査とH27調査を比較した結果、新たに10%通勤圏に含まれた市町村

⑤ 高度情報化社会の進展

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*1など）の収集技術が発達し、道路計画の更なる効率化において活用していく必要が生じています。

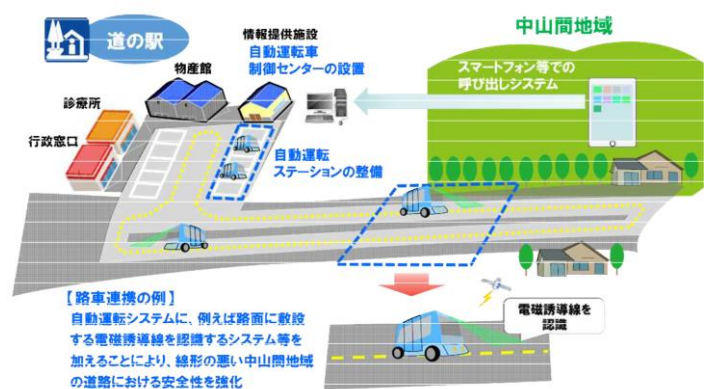
また、インターネットを利用した道路情報カメラやSNS等、県民への情報提供環境が発達してきているほか、自動運転やAI（人工知能）技術が急速に進展しており、今後、道路の諸課題解決に活用が見込まれます。

● ETC2.0の概要



出典:国土交通省 HP

● 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



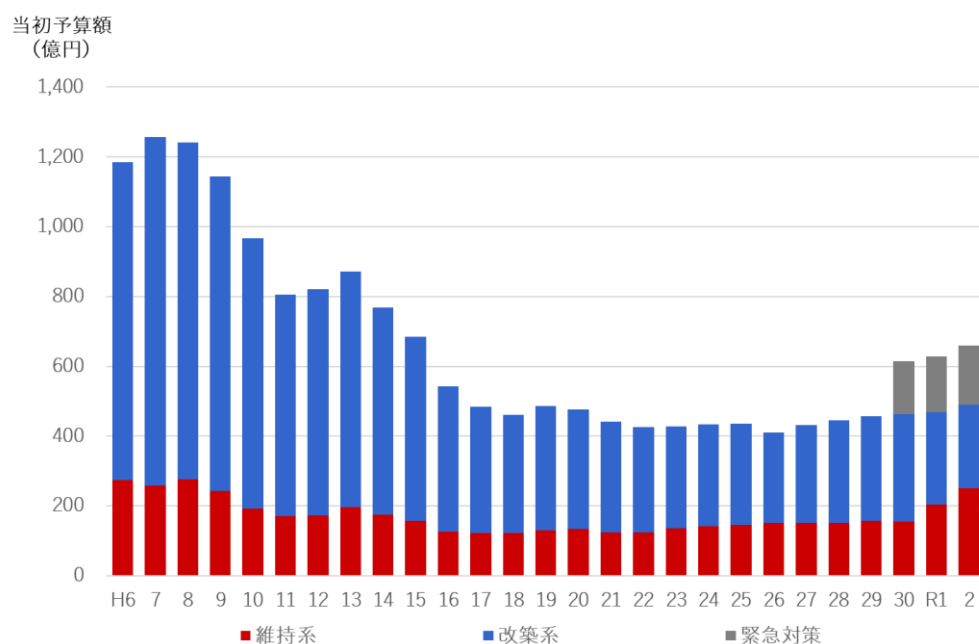
出典:国土交通省 HP

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。ソフト事業や情報技術等を活用した更なる効率化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。

● 道路系当初予算の推移



出典:長野県建設部調べ

*1:「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

(2) 長野県の実組の方向性

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。

基本方針

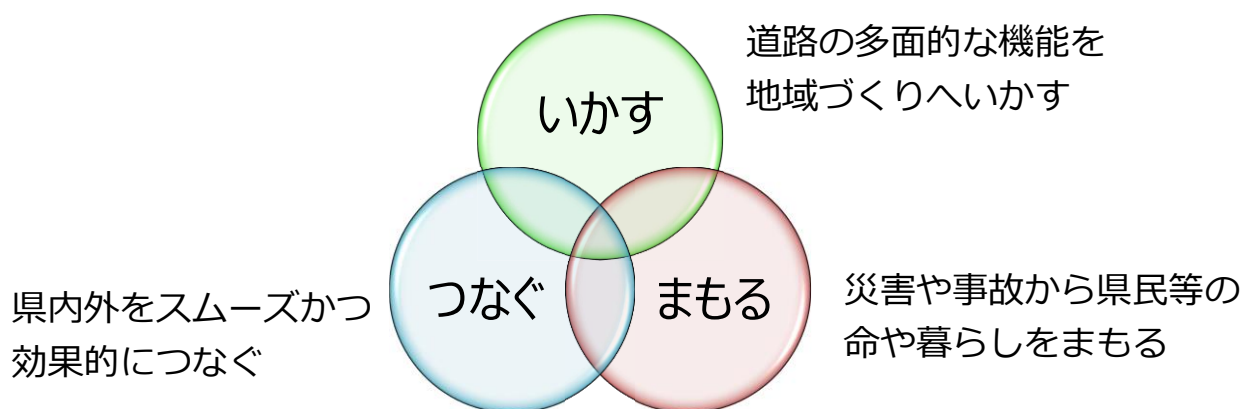
本ビジョンの基本方針は以下3つとし、重点分野等を進める際に、それぞれの方針を反映させるものとします。

3つの基本方針

「つなぐ」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いかす



重点分野

持続可能で快適な暮らし

県土の強靱性

観光や産業の振興

重点分野の抽出

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性等をふまえ、上記3点を重点分野として抽出しました。

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＋ネットワークの道路網」を構築するとともに、環境へ配慮したゼロカーボン（脱炭素社会）への移行や、高齢者等の交通弱者を含む誰もが安心して移動できる道路環境の形成を進めます
 - （１） コンパクト＋ネットワークに資する道路網の構築
 - （２） ゼロカーボン（脱炭素社会）を目指した道路整備
 - （３） 誰もが安心して移動できる道路環境整備

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
 - （１） 災害時の人や物資輸送の確保・早期復旧
 - （２） 災害対応の迅速化を目指した道路機能等の強化

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、県内の地域間を結ぶ道路や、隣県や大都市圏へとつながる県境をまたぐ道路など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
 - （１） 産業の生産性や観光の周遊性を高める道路整備
 - （２） 観光・産業交通をふまえた安全・安心な道路整備
 - （３） 移動を楽しめるみちづくり

3 広域道路交通計画の基本方針

前述の重点分野を具体化するため、「信州みちビジョン」における重点分野ごとの取組を、以下の基本方針ごとにとりまとめます

(1) 広域道路ネットワーク整備

○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

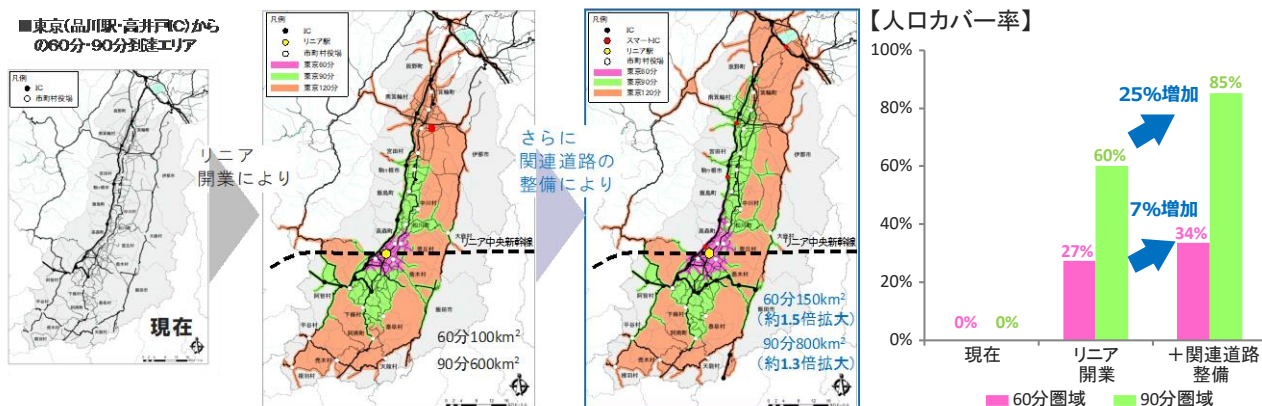
- ・高速交通網の整備促進や IC 等へのアクセス道路整備のほか、スマート IC 設置や複数路線による連続性確保等を進め、産業・観光拠点への交通の円滑性を高めます。

●リニア中央新幹線想定所要時間

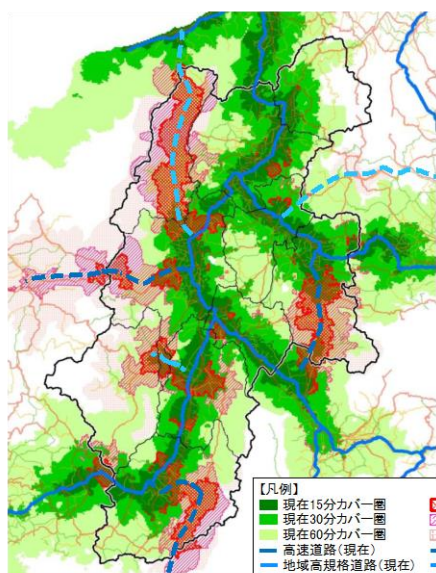


整備効果	現状	開業時	
		リニア開業	+関連道路整備
東京 90 分圏域 伊那谷人口カバー率(下図)	0%	約 60%	約 85%
名古屋 60 分圏域 伊那谷人口カバー率	0%	約 46%	約 59%

整備効果 東京からの伊那谷人口カバー圏



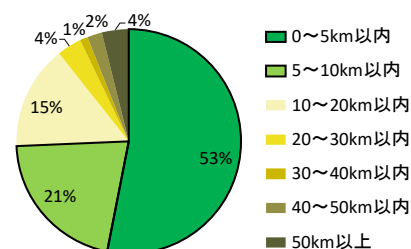
整備効果 高速道路・地域高規格道路 15 分アクセス圏域(人口カバー率)



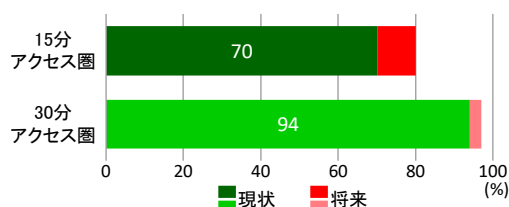
注)調査中路線等は概ねの位置を示したものであり、詳細位置を規定するものではない
注)地域高規格道路は長野県に関連するもののみを表示

(参考)県内工場と IC 距離

IC から 10km 以内が 74%と高い割合
▶利便性が高いエリアと考えられる

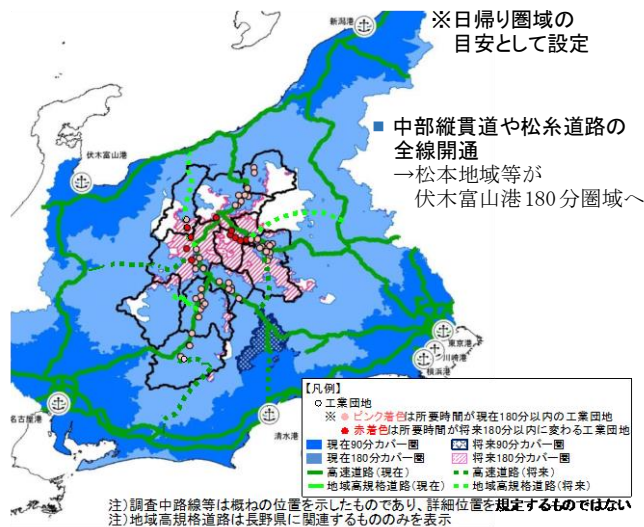


高速道路・地域高規格道路人口カバー率



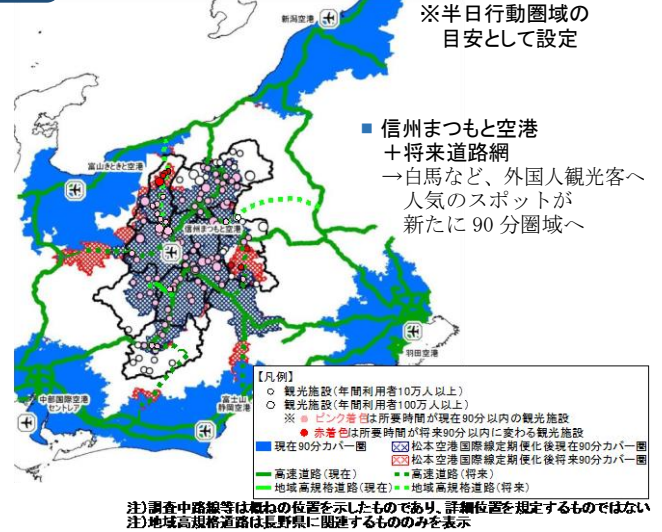
整備効果	現状	将来*1
高速道路・地域高規格道路 15 分アクセス圏人口カバー率	約 70%	約 80%

整備効果 国際港湾 180 分カバー圏※の主な工業団地数



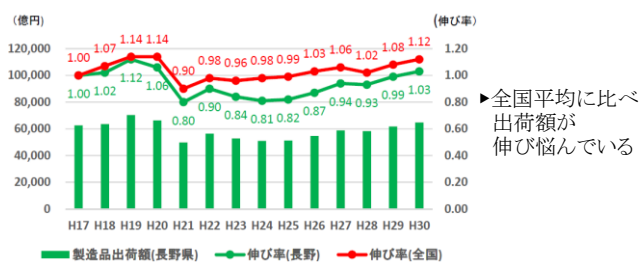
■中部横断道の全線開通
→上小地域等が清水港 180 分圏域へ
注)国際港湾:国際戦略港湾と国際拠点港湾とする

整備効果 国際線定期便空港 90 分カバー圏※の主要観光地数

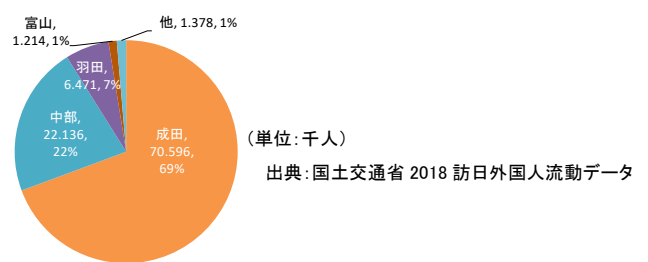


注)信州まつもとと空港:現状、国際線定期便はないが、今後定期便化を目指している

●長野県の製造品出荷額の推移



●長野県への外国人観光客(自動車系利用者)の使用空港



整備効果	現状	将来*1
国際港湾 180 分カバー圏の主な工業団地数	53 か所	63 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	108 か所

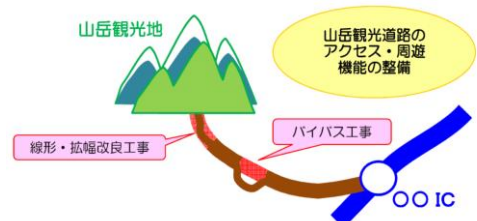
○観光・産業道路の安全性や快適性の向上

- 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を行います。
- (工業団地へのアクセス道路整備、観光地へのアクセス道路整備や観光地間を結ぶ道路整備)

●工業団地アクセス道路のイメージ



●観光地アクセス道路のイメージ

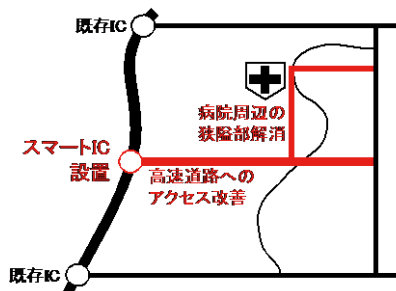


出典:国土交通省 HP

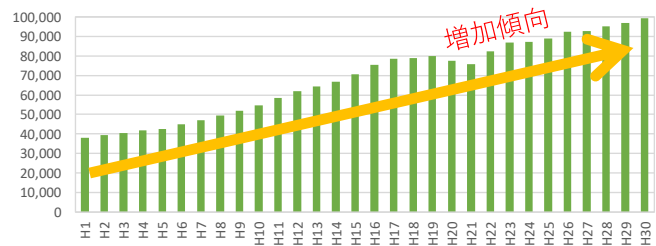
○拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備

- ・ 県内の産業拠点と大都市圏や近隣県とを結ぶ道路の整備や高速道路網へのアクセス道路の整備を進めます。 ※長野県新総合交通ビジョン（p34）より抜粋
 - ・ 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施設へのアクセス性（救急搬送や通院等）を向上する道路整備について、医療施策との連携も含め推進します。
- （拠点とは、中心市街地等の都市機能の拠点や、国が進める小さな拠点（地域の生活サービス機能等の集約の場）、医療拠点や交通結節点等を幅広く指す）

● 医療施設へのアクセス向上のイメージ



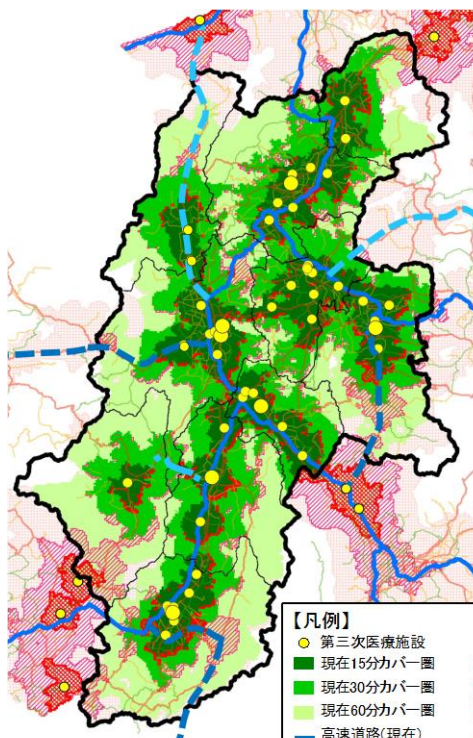
● 長野県内の救急出動件数の推移



出典：消防統計

	整備効果	現状	将来*1(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3万人増)

整備効果 医療施設からの到達時間カバー圏(自動車移動)



【現在】現在道路網

【将来*1】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

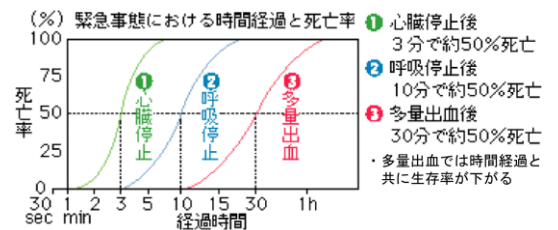
■ 県境地域
⇒ 県外医療施設と連携することで更に広がる

【凡例】

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

注) 調査中路線等は概ねの位置を示したものであり、詳細位置を規定するものではない
注) 地域高規格道路は長野県に隣接するもののみを表示

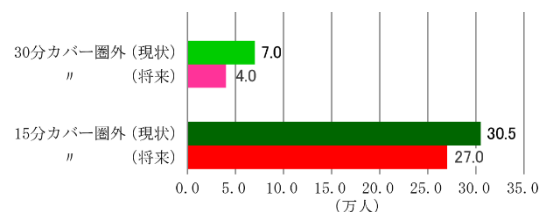
(参考)カーラーの救命曲線



出典：国土交通省 HP

主要医療施設 15分・30分カバー圏外の人口

(現状人口による試算値とする)



*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)

○コンパクトな拠点^{*2}形成を支援する道路整備

- ・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。

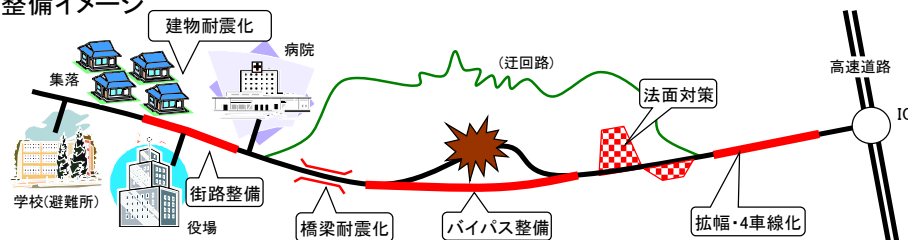
●コンパクト+ネットワーク^{*1}に資する道路整備のイメージ



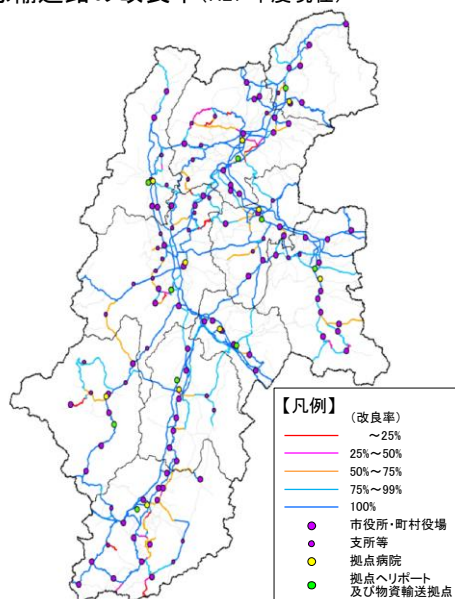
○災害による影響を最小限に抑える道路整備・維持管理

- ・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）及び代替路のない緊急輸送路の安全性強化を進めます。

●緊急輸送路の整備イメージ



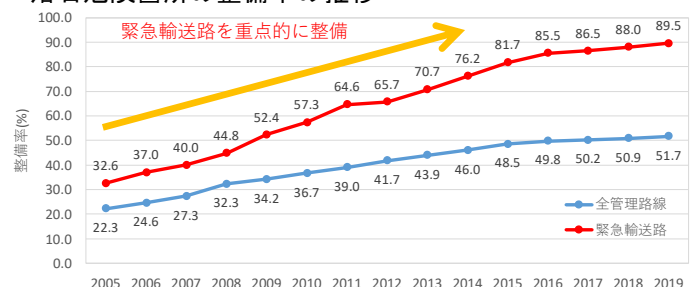
●緊急輸送路の改良率(H27年度現在)



●橋梁耐震補強や落橋防止装置設置の例



●落石危険箇所の整備率の推移



*1:「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

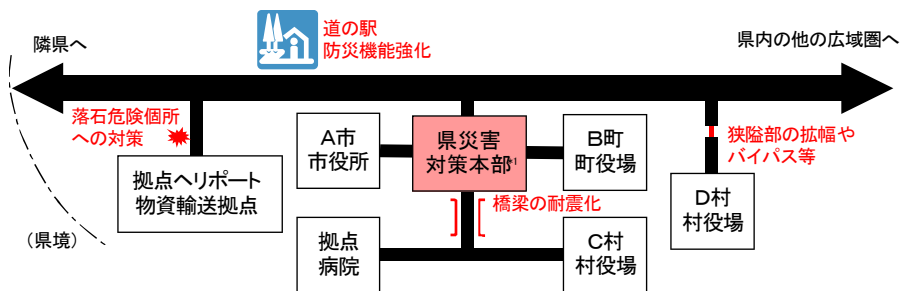
*2:「コンパクトな拠点」拠点とは、中心市街地等の都市機能の拠点や、国が進める小さな拠点（地域の生活サービス機能等の集約の場）、医療拠点や交通結節点等を幅広く指すものとする

*3:「1.5車線の道路整備」交通量など地域の実情に応じ、1車線改良・歩道整備・局部改良及び待避所設置を組み合わせる道路整備

○関係機関との連携強化

- ・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。

●緊急輸送路の整備による県災害対策本部*1と防災拠点のつながりのイメージ



●緊急輸送路の整備例



整備効果(緊急輸送路ネットワークについて)	現状	当面の目標※
緊急輸送路整備*2により県災害対策本部*1とつながる*3 防災拠点*4 の割合	約 74%	約 83%
緊急輸送路整備*2により県災害対策本部*1とつながる*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	R1 から 法定点検開始	5 年毎に 100%実施

*1：「県災害対策本部」 災害対策本部地方部（10 の合同庁舎）含む

*2：「整備」 幅員（5.5m以上）改良・橋梁耐震化・法面対策が完了した路線

*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：「防災拠点」 市町村役場（主な支所含む）、災害時拠点病院、拠点ヘリポート、物資輸送拠点

*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

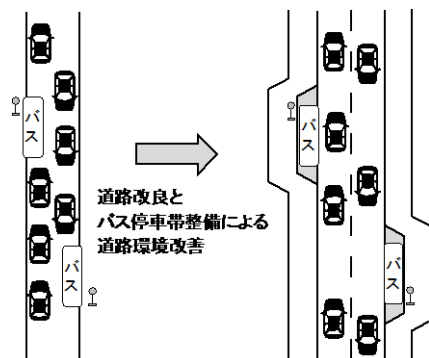
※ 当面の目標値は、「信州みちビジョン」に記載の目標値としており、ビジョン更新ごとに見直すものです。

（2）交通拠点・防災拠点

○バスや鉄道等の利用を促す環境整備

- ・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）に加え、他の交通施策の連携等により公共交通の利用を促進します。

●道路改良とバス停車帯整備のイメージ



●交通結節機能強化のイメージ図



○自動車以外の観光客移動の利便性向上

- ・広域交通拠点（新幹線駅・空港・高速バス停等）における交通結節機能強化や、観光地へのバス路線の環境改善等を進めます。

○コンパクトな拠点形成を支援（再掲）

- ・道の駅を地域振興や交通・福祉等の拠点として活用するほか、集落生活圏維持のための「小さな拠点」形成の支援を進めます。

○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雪対策も行うことで、防災機能強化を進めます。

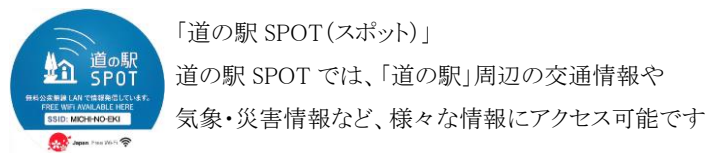
● 道の駅の防災機能強化例



○観光・産業道路の安全性や快適性の向上

- ・移動中の休憩地点となる「道の駅」への公衆無線 LAN 設置支援やトイレの快適化等、更なる快適性向上を目指します。

● 公衆無線 LAN の設置表示例



● 快適なトイレの例



整備効果	現状	当面の目標※
公衆無線 LAN の道の駅への設置率	75%	100%を目指した設置支援*1 実施
道の駅(県管理)のトイレ洋式化率	64%	概ね 100% + 快適性向上

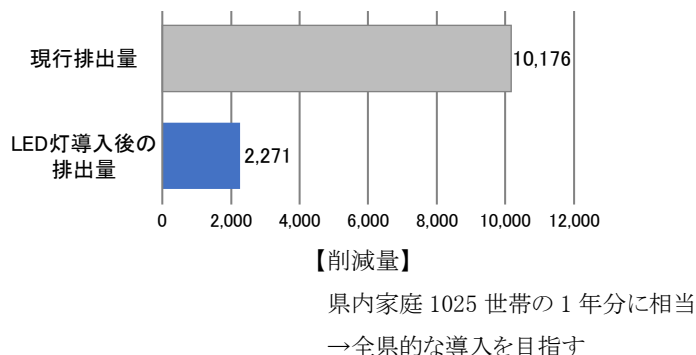
*1：設置者が市町村や民間事業者が中心のため、設置支援とする

※ 当面の目標値は、「信州みちビジョン」に記載の目標値としており、ビジョン更新ごとに見直すものです。

(3) ICT 交通マネジメント

- ・TDM(交通需要マネジメント)やMM(モビリティマネジメント)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。

● CO2 削減効果の試算(t-CO2/Kwh/年間)



●「道の駅」に設置された EV 充電設備例



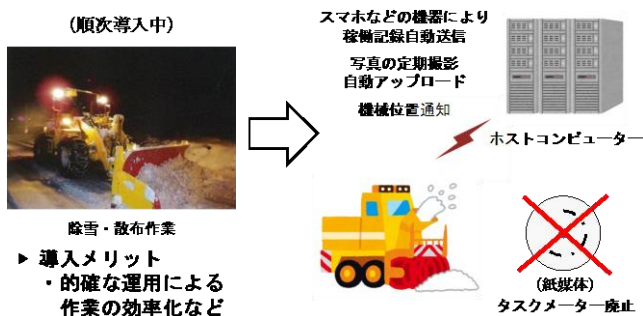
整備効果	現状	当面の目標※
照明 LED 化による CO ₂ 排出量削減	10,176t-CO ₂ /Kwh	2,271t-CO ₂ /Kwh (約 8 割削減)
道の駅への EV 充電設備 設置率	63%	100%を目指した 設置支援*1 実施

*1：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

※ 当面の目標値は、「信州みちビジョン」に記載の目標値としており、ビジョン更新ごとに見直すものです。

- ・ ICT 技術導入による道路管理の効率化を進めます。

● GPS(全世界的衛星測位システム)機器を用いた 除雪車輛管理システム



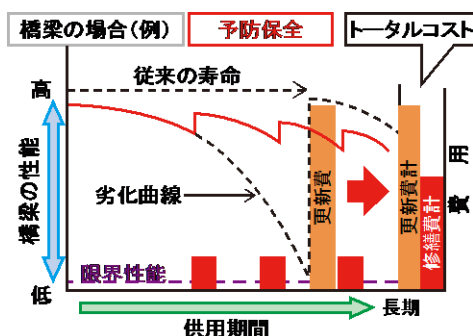
● ICT を活用した道路管理・道路情報提供例 (ライブカメラによる降雪状況の確認イメージ)



<http://www.pref.nagano.lg.jp/michikanri/infra/doro/joho/hiroba/index.html>



● 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

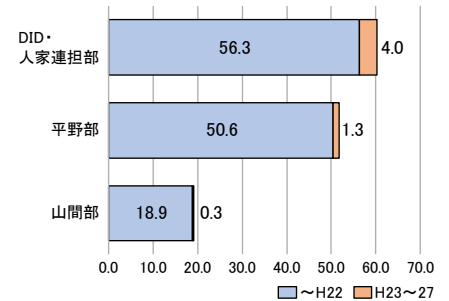
- ・事故・ブレーキ情報等のビッグデータを活用し、危険性の高い箇所の歩道や自転車道の整備、通学路対策、ゾーン 30 への整備協力、踏切道改良に加え、他の交通安全施策との連携等を進めます

● 歩道や自転車道の要整備箇所例



出典：国土交通省 HP

● 沿道状況別 歩道設置率



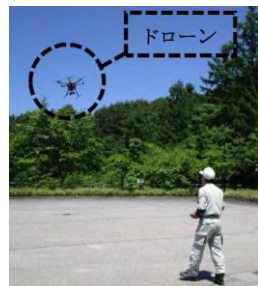
整備効果	現状	当面の目標※
H24 点検 通学路安全対策箇所整備率*1	90%	100% + 必要箇所への対策

*1：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

※ 当面の目標値は、「信州みちビジョン」に記載の目標値としており、ビジョン更新ごとに見直すものです。

- ・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。
- ・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。

● UAV 活用イメージ



(4) その他主要な施策

- 大規模自然災害の事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策
 - ・ 災害からの迅速な復旧・復興を果たすため、被災後速やかに機能する強靱な道路ネットワークの新たな考え方を導入し、高規格幹線道路等と防災課題箇所がない一般道路等によるダブルネットワークの強化等を推進します

[中部横断自動車道・国道 141 号の事例]
(令和元年東日本台風)



<佐久穂高原 ICー佐久白田 IC 間の大型車通行止め日数>

国道141号	約9日間
中部横断自動車道	0日間

10/13 10/21

代替路で交通の確保

- 多様なニーズに応える空間の利活用
 - ・ 賑わいをはじめ、道路に求められる多様なニーズに対応するため、地域内の各道路での機能分担、場所や時間に応じた柔軟な道路の使い分けによって、地域の魅力向上、活性化を推進します
- 無電柱化の推進
 - ・ 道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から、新たな無電柱化推進計画を策定し、無電柱化を推進します
- 踏切対策の推進
 - ・ 課題のある踏切を機動的に指定し、災害時に長時間遮断が生じないよう優先解放する等の措置を確実に実施する取組を推進します
- 道路システムのDX
 - ・ 激甚化・頻発化する災害や将来的な人口減少等を想定し、デジタル化により道路の利用に係る手続きや、維持管理に係る作業等を徹底的に変革することで、安全・安心な道路機能の維持をめざします。
(例 人手による交通量観測を原則廃止、人が行っている比較的単純な作業に対し、自動制御技術やAI技術等を導入することにより、省人化・自動化を実施)
 - ・ 道路関係データについて、民間開発者が自由にアクセスできる環境の整備をめざします。

第2部 広域道路交通計画

4 広域道路交通計画の基本的な考え方

本県の新たな広域道路交通計画においては、広域道路交通ビジョンに基づき、県内における各拠点（以下に記載）の連携が図れるよう、各広域の中心都市を拠点として位置づけるとともに、それぞれの地域を相互に連絡し、交流・連携が促進できるよう、以下のとおり道路ネットワークの策定を行います。

【県内の拠点について】

本県は広い県土を有し、山脈で分断された地形で隔てられた10広域ごとに、経済・生活圏が構築されています。

（10広域：佐久、上小、諏訪、上伊那、飯伊、木曽、松本、大北、長野、北信）

各広域では、独自の文化が育まれ、一団の地域経済圏が形成されており、それぞれの特徴を活かしながら、近隣の広域と連携しつつ地域の活性化を図っています。

このうち、長野市（長野広域）及び松本市（松本広域）は中枢中核都市、上田市（上小広域）・飯田市（飯伊広域）・伊那市（上伊那広域）・中野市・飯山市（北信広域）・佐久市（佐久広域）は定住自立圏の中心市となっています。諏訪市（諏訪広域）は中心市宣言していませんが、定住自立圏中心市の要件を満たすとともに、諏訪広域連合の連合長として中心都市の役割を担っています。その他、木曽地域は合併を選択しなかった小規模な町村から成り立っており、定住自立圏や連携中枢都市圏の要件には該当していませんが、定住自立圏に準ずる広域圏として、近隣の地方公共団体と連携協約を結び「木曽広域自立圏」を構成しています。このうち木曽町は、長野県木曽郡の6町村（上松町、南木曽町、木曽町、木祖村、王滝村、大桑村）で構成される「木曽広域自立圏」の中心都市であり、「定住自立圏」に準ずる都市拠点として位置づけられています。また、大町市（大北広域）も近隣の4町村（池田町、松川村、白馬村、小谷村）と連携協約を結び、「北アルプス連携自立圏」の中心都市として「定住自立圏」に準ずる都市拠点として位置づけられています。

【道路ネットワークの考え方】

- 広域道路整備基本計画（平成10年策定）を基本にネットワークの見直しを行います。
- 路線の区分は、国の定義する「高規格道路」、「一般広域道路」及び「構想路線」に加え、「その他主要な道路」として県内の広域的な道路網を補完する道路の4階層とします。
- 隣接県をつなぐ道路網整備構想について、県境を越えて連携する取組を推進します。

○ 道路の区分

（ア）高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する道路です。

また、地域の実情や将来像に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路です。

（イ）一般広域道路

高規格道路以外の道路で、広域交通の拠点となる都市などを連絡する道路であり、サービス速度が概ね40km/h以上の道路です。

（ウ）構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、現段階では起終点が決まっていないが、今後、必要な検討を進めていく道路です。

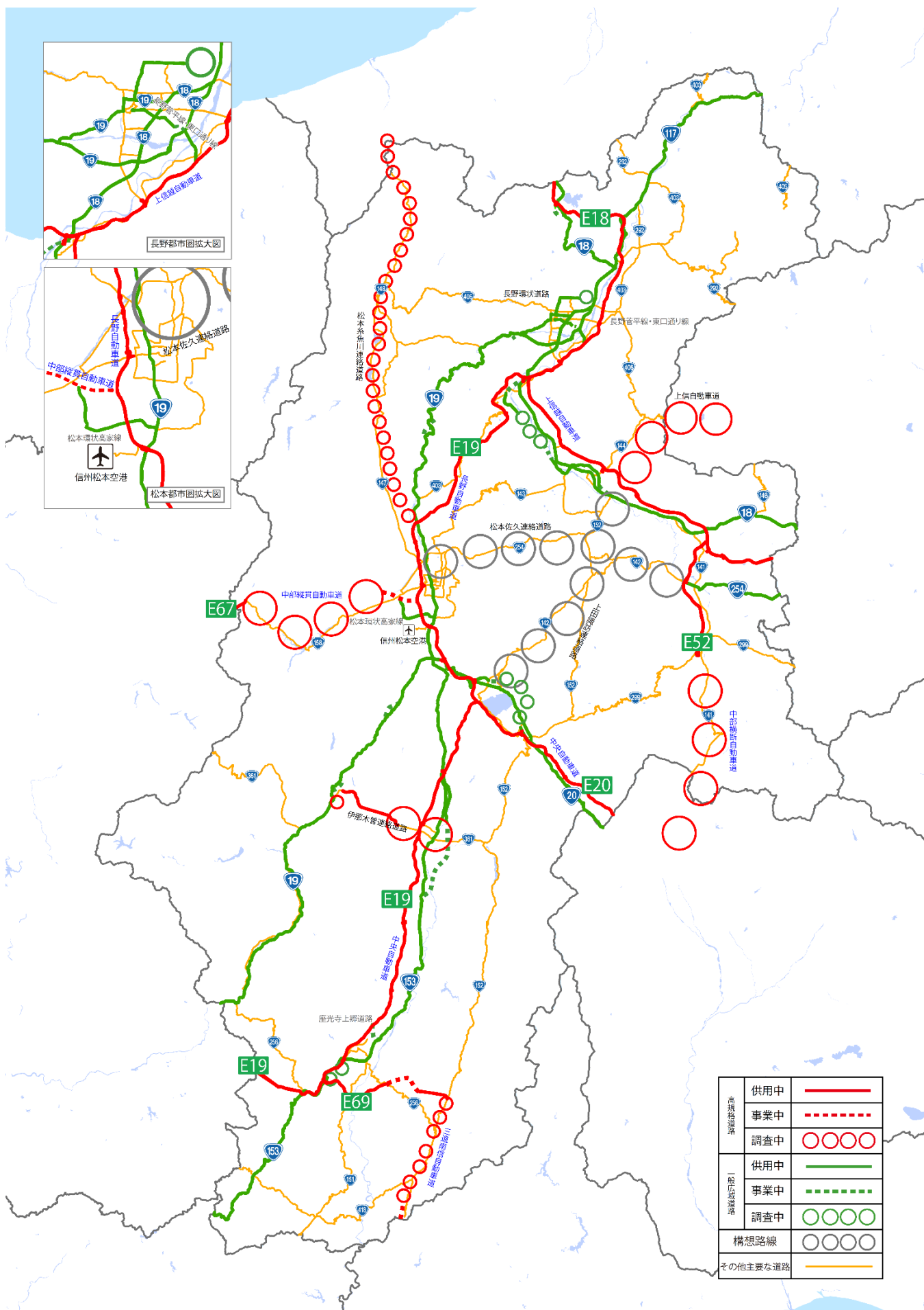
（エ）その他主要な道路

上記（ア）（イ）（ウ）以外の道路で、全ての補助国道と主な県道等のうち、広域道路整備基本計画の広域道路（交流促進型・地域形成型）、主要な交通拠点及び高速道路 I C に直結する主な道路です。

また、災害に強い道路として、防災課題を解消するためのバイパスを計画・実施する道路も含みます。

5 広域道路交通計画

(1) 広域道路ネットワーク計画



広域道路ネットワークの路線一覧表

	路線名	高規格 道路	一般広域 道路	構想路線	その他 主要な 道路	区間
高規格幹線道路	中央自動車道	●				全区間
	長野自動車道	●				全区間
	上信越自動車道	●				全区間
	中部横断自動車道	●				全区間
	中部縦貫自動車道	●				全区間
	三遠南信自動車道	●				全区間
直轄国道	(国)18号(指定区間)		●			全区間
	(国)19号		●			全区間
	(国)20号		●			全区間
	(国)153号(指定区間)		●			全区間
地域高規格道路等※ ¹	松本系魚川連絡道路	●				全区間
	上信自動車道	●				全区間
	伊那木曽連絡道路	●				全区間
	長野環状道路		●			全区間
	松本佐久連絡道路			●		全区間
	上田諏訪連絡道路			●		全区間
補助国道	(国)117号		●		長野市 浅野交差点 (国道18号交点) ～ 栄村 (新潟県境)	
	(国)141号			●	長野市 中御所交差点 (国道19号交点) ～ 長野市 大塚交差点 (国道18号交点)	
	(国)142号			●	南牧村 (山梨県境) ～ 上田市 中央北交差点 (国道18号交点)	
	(国)143号			●	軽井沢町 中軽井沢交差点 (国道146号交点) ～ 下諏訪町 大社通り交差点 (国道20号交点)	
	(国)144号			●	松本市 渚1丁目交差点 (国道19号交点) ～ 上田市 下之条北交差点 (国道18号交点)	
	(国)146号			●	上田市 (群馬県境) ～ 上田市 中央東交差点 (国道18号交点)	
	(国)147号			●	軽井沢町 (群馬県境) ～ 軽井沢町 中軽井沢交差点 (国道18号交点)	
	(国)148号			●	大町市 大黒町交差点 (国道148号交点) ～ 松本市 平瀬口交差点 (国道19号交点)	
	(国)148号			●	大町市 一中東交差点 (国道147号交点) ～ 小谷村 (新潟県境)	
	(国)151号			●	飯田市 中央通り三四丁目交差点 ～ 阿南町 (愛知県境)	
	(国)152号			●	上田市 大屋交差点 (国道18号交点) ～ 飯田市 (静岡県境)	
	(国)153号(指定区間外)		●		飯田市 鼎東側 ～ 塩尻市 高出交差点 (国道20号交点)	
	(国)158号			●	松本市 (岐阜県境) ～ 松本市 渚1丁目交差点 (国道19号交点)	
	(国)254号		●		佐久市 (群馬県境) ～ 佐久市 佐久南IC	
	(国)256号			●	佐久市 佐久南IC 松本市 平瀬口交差点 (国道19号交点)	
	(国)292号			●	南木曽町 南木曽町妻籠交差点 (国道19号交点) ～ 飯田市 上村 (国道152号交点)	
	(国)299号			●	山ノ内町 (群馬県境) ～ 飯山市 (新潟県境)	
	(国)361号			●	茅野市 湖東新井交差点 (国道152号交点) ～ 佐久穂町 (群馬県境)	
	(国)403号			●	木曽町 (岐阜県境) ～ 伊那市 高遠公園下交差点 (国道152号交点)	
	(国)405号			●	飯山市 (新潟県境) ～ 安曇野市 木戸交差点 (国道19号交点)	
	(国)405号			●	栄村 切明 (交通不能区間まで) ～ 栄村 (新潟県境)	
	(国)406号			●	白馬村 北城 (国道148号交点) ～ 上田市 菅平口交差点 (国道144号交点)	
	(国)418号			●	平谷村 (岐阜県境) ～ 飯田市 南信濃 (国道152号交点)	
	(国)462号(299号と同じ)					
県道・市町村道等	座光寺上郷道路		●		飯田市 座光寺SIC ～ 飯田市 (仮称)リニア長野県駅	
	木曽川右岸道路			●	木曽町 黒田 ～ 南木曽町 田立	
	(主)長野大町線			●	長野市 白馬長野有料道路 (国道19号交点) ～ 大町市 南信馬交差点 (国道148号交点)	
	(主)長野菅平線 (市)東口通り線		●		長野市 (仮称)若穂SIC ～ 長野市 長野駅	
	(主)長野真田線			●	長野市 下水鉋交差点 (国道117号交点) ～ 長野市 長野IC	
	(主)長野荒瀬原線			●	長野市 平林交差点 (国道406号交点) ～ 長野市 稲田1丁目交差点 (北部幹線交点)	
	(主)長野須坂インター線			●	須坂市 須坂長野東IC ～ 長野市 七瀬南部東交差点	
	(主)坂城インター線			●	坂城町 坂城IC ～ 坂城町 網掛 (国道18号坂城更埴BP交点)	
	(主)松本環状高家線		●		松本市 村井下町北交差点 (国道19号交点) ～ 松本市 新村 (中部縦貫自動車道IC)	
	(主)白馬美麻線			●	大町市 青具交差点 ～ 白馬村 神城 (国道148号交点)	
	(主)松本空港塩尻北インター線			●	塩尻市 塩尻北IC ～ 松本市 信州まつもと空港	
	(主)伊那インター線			●	南箕輪村 伊那IC ～ 伊那市 上の原 (国道153号伊那BP交点)	
	(主)諏訪辰野線			●	岡谷市 小坂 ～ 諏訪市 有賀	
	(主)中野豊野線			●	長野市 豊野 (国道117号交点) ～ 中野市 七瀬 (国道292号交点)	
	(一)長野豊野線			●	長野市 県庁前交差点 (国道19号交点) ～ 長野市 信大前交差点 (国道406号交点)	
	(一)奥志賀公園線			●	山ノ内町 蓮池交差点 (国道292号交点) ～ 山ノ内町 (志賀高原)	
	上田 環状道路			●	上田環状道路	
	諏訪 環状道路			●	諏訪環状道路	
	飯田 環状道路			●	飯田都市環状道路	
	長野市 内環状線			●	長野市内環状道路(長野駅周回及び交通セル周回道路)	
	長野市 放射中環状線			●	長野市放射・中環状道路	
	松本市 内環状線			●	松本内環状道路	
	松本市 中環状線			●	松本中環状道路	
	松本市 外環状線			●	松本外環状道路	

※¹ 地域高規格道路及び地域高規格道路と同等の機能をめざす路線

※ 重複区間は上位路線とする

(2) 交通・防災拠点計画

広域道路と交通・防災拠点（資料編：交通・防災拠点一覧）とのアクセス性を確保するとともに、拠点機能の活用及び強化することにより、都市や地域の利便性向上と災害対応の強化を推進します。

○ 交通拠点の整備を推進

- 1) 地域の核となる拠点を形成するとともに、周辺地域の各拠点等へアクセスできるネットワークを形成し、物流等の効率化を目指します。
- 2) 交通事業者や行政等の関係者が連携して多様な交通モード間の接続等を強化し、公共交通の利便性向上を目指します。
- 3) 新たな賑わい空間の創出や環境に配慮した緑豊かでやすらぎのある空間等の創出により、まちの魅力向上に貢献するとともに、地域の活性化を目指します

施策事例 リニア駅を拠点とした「トランジットハブ」の形成

【目指す姿】

大都市と緑豊かな環境が結びつく新しいライフスタイルの提供、伝統技術と先端技術の融合など、リニア中央新幹線を介した広域的な繋がりにより、「過去と未来」、「高速移動とスローライフ」など、この地だからできる信州・伊那谷の風景・暮らしをつなぐ、やわらかな結び目としての広場＝「結いの広場」を目指します。

【設計方針】

- ◆ アクセスやバリアフリーに優れた駅前空間
- ◆ 住民や来訪者の居場所となる駅前空間
- ◆ 伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間
- ◆ 人のつながりと伊那谷全域へといざなう駅前空間
- ◆ 時代を先取りし、変化に対応できる駅前空間

【整備イメージ】



出典 飯田市 「飯田・リニア駅前空間デザインノート」

- 1) 地域の賑わいの場を創出するため、民間企業や行政等が連携し、地域ごと個性豊かな情報の発信やイベントなどの開催により、利用者の満足度及び利便性の向上を目指します。
- 2) 災害時における防災拠点として、地域防災計画に位置付けられた道の駅の防災施設の整備及び機能強化（ハード対策）や、災害に備えた体制づくり（ソフト対策）を行い、災害への対応力向上を目指します。
- 3) 緊急交通路沿いの道の駅は、応急復旧の活動拠点や立ち往生車両等の移動先として活用できるよう、道の駅管理者と調整を図ります。
- 4) 広域的防災拠点である道の駅「小坂田公園（塩尻市）」などについて、活動スペースや貯水タンクなどの施設を整備し、防災機能の向上を図ります。

(3) ICT 交通マネジメント計画

本県では、Society 5.0時代を見据えて、県内のあらゆる分野においてデジタルトランスフォーメーション※注（DX）を行うことで、県民や地場産業に加えて、県外の方や企業にとっても長野県を魅力的な地域にするため、「長野県DX戦略～Society 5.0時代の新たな信州の道しるべ～」を令和2年（2020年）7月に策定しました。

本戦略の目的を実現するため、行政事務や教育、医療、地域交通、インフラなどのDXを「スマートハイランド推進プログラム」として行政が自ら実施することに加えて、県内の全ての産業のDXを「信州ITバレー構想」で後押しすることとしています。

このうち「スマートハイランド推進プログラム」には7つの重点プロジェクトの1つとして、「地域交通最適化PJ」が示されています。

このPJは、「自家用車に頼らなくても公共交通を使って行きたいときに行きたいところへ行くことができる」、「まちづくりと交通が連携し、移動に伴うサービスが生活や観光など地域に合った最適な形で提供され、公共交通があらゆる人の豊かな暮らしを支えるインフラとして存在している」を「目指すべき姿」としています。

これらを踏まえ、道路整備においてもICTの活用や自動運転技術等に対応した道路交通マネジメントをはじめとした様々な検討や取り組みを推進します。

長野県DX戦略の目的

「Society 5.0」時代を見据えて、長野県全域のDXを行うことで、5Gなどのインフラ整備を促進し長野県を、県民や地場企業に加えて、県外の人や企業にとっても魅力的な地域にする

DXとは： デジタルトランスフォーメーションの略。「デジタル技術」と「データ」を活用して、既存の業務プロセス等の改変を行い新たな価値を創出して新たな社会の仕組みに変革すること

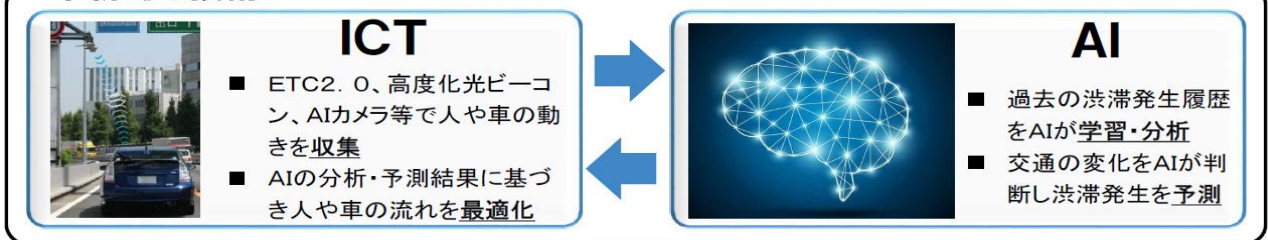


出典 長野県 HP

○ ICT・AIを用いた観光渋滞対策

観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消し、回遊性が高く、円滑な移動が可能な魅力ある観光地を想像するため、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、警察や観光部局等とも連携しながら、エリア観光渋滞対策に取り組みます

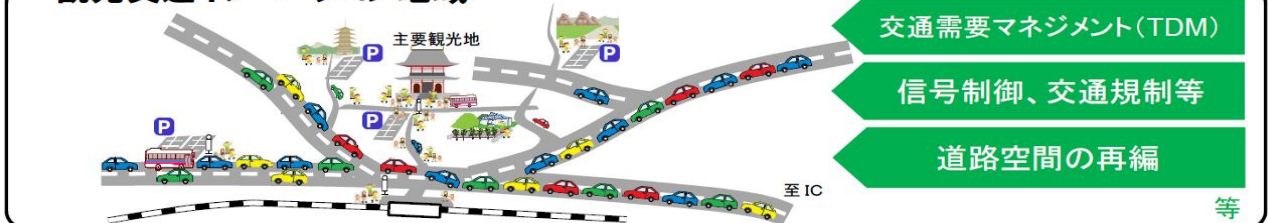
革新的な技術



ビッグデータ(観光客・車・公共交通等)

エリアマネジメント

観光交通イノベーション地域



施策事例 ICT・AIを活用した観光渋滞対策の取組み

○軽井沢町の課題

■地域や観光特性

- ・軽井沢町は国内有数のリゾート地として、年間約840万人の観光客が訪れる
- ・当町への車両による流入ルートは、上信越自動車道、国道18号、国道146号が中心となっており、夏期や連休など休日を中心に町内の各所で慢性的に交通渋滞が発生し、住民生活に影響



■観光渋滞特性

- ・観光ポイントに流入車両が集中するため、町内の各所で流入または流出による渋滞が発生



○今後の取り組み方針

町内循環バス等へカメラを搭載することによる、リアルタイムの道路状況の把握と併せ、ETC2.0、AIカメラ、高度化光ビーコンなど最新のICT利活用による抜本的な渋滞対策の見直しや検討を進めます

