

第 1 1 回

長野県移動性・安全性向上検討委員会

日 時 平成 25 年 6 月 19 日(水)

13:30～

場 所 長野国道事務所 会議室

議 事 次 第

◇ 開 会

1 開催あいさつ

2 委員紹介

3 議 事

1. 主要渋滞箇所への対応方針の考え方について

(1) これまでの検討経緯

(2) 対応方針について

(3) 今後の渋滞対策の検討 (案)

(4) 今後の予定

2. その他

◇ 閉 会

第11回 長野県移動性・安全性向上検討委員会 出席者名簿

	氏名	所属・役職名	出欠
委員長	高瀬 達夫	信州大学工学部土木工学科 准教授	出席
委員	木藤 暢夫	(一社) 長野県商工会議所連合会 常務理事	欠席
委員	井口 恒雄	諏訪市観光協会 会長	欠席
委員	宮入 賢一郎	特定非営利活動法人 CO ₂ バンク推進機構 理事長	出席
委員	川口 進	(一財) 長野県交通安全協会 総務課長・安全課長	出席
委員	倉島 義和	(公社) 長野県バス協会 専務理事	欠席
委員	番場 千秋	(公社) 長野県トラック協会 専務理事	欠席
委員	小根山 克雄	信越放送(株) 代表取締役社長	欠席
委員	藤澤 茂	長野県警察本部 交通規制課長	出席
委員	小林 康成	長野県建設部 建設技監兼道路建設課長	出席
委員	安藤 嘉夫	長野県建設部 道路管理課長	出席
委員	水間 武樹	長野県建設部 都市計画課長	出席
委員	原田 秀一	東日本高速道路(株) 関東支社 長野管理事務所長	出席
委員代理	武内 淳	中日本高速道路(株) 八王子支社 松本保全・サービスセンター 総務企画担当課長	出席
委員代理	青木 一郎	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 首席運輸企画専門官	出席
委員	花木 道治	国土交通省中部地方整備局 飯田国道事務所長	欠席
委員代理	設楽 隆久	国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所 副所長	出席
オブザーバ	斎郷 範明	東日本高速道路(株) 新潟支社 信越工事事務所長	出席
オブザーバ		国土交通省関東地方整備局 道路部	出席

主要渋滞箇所への対応方針の考え方

2013年6月19日

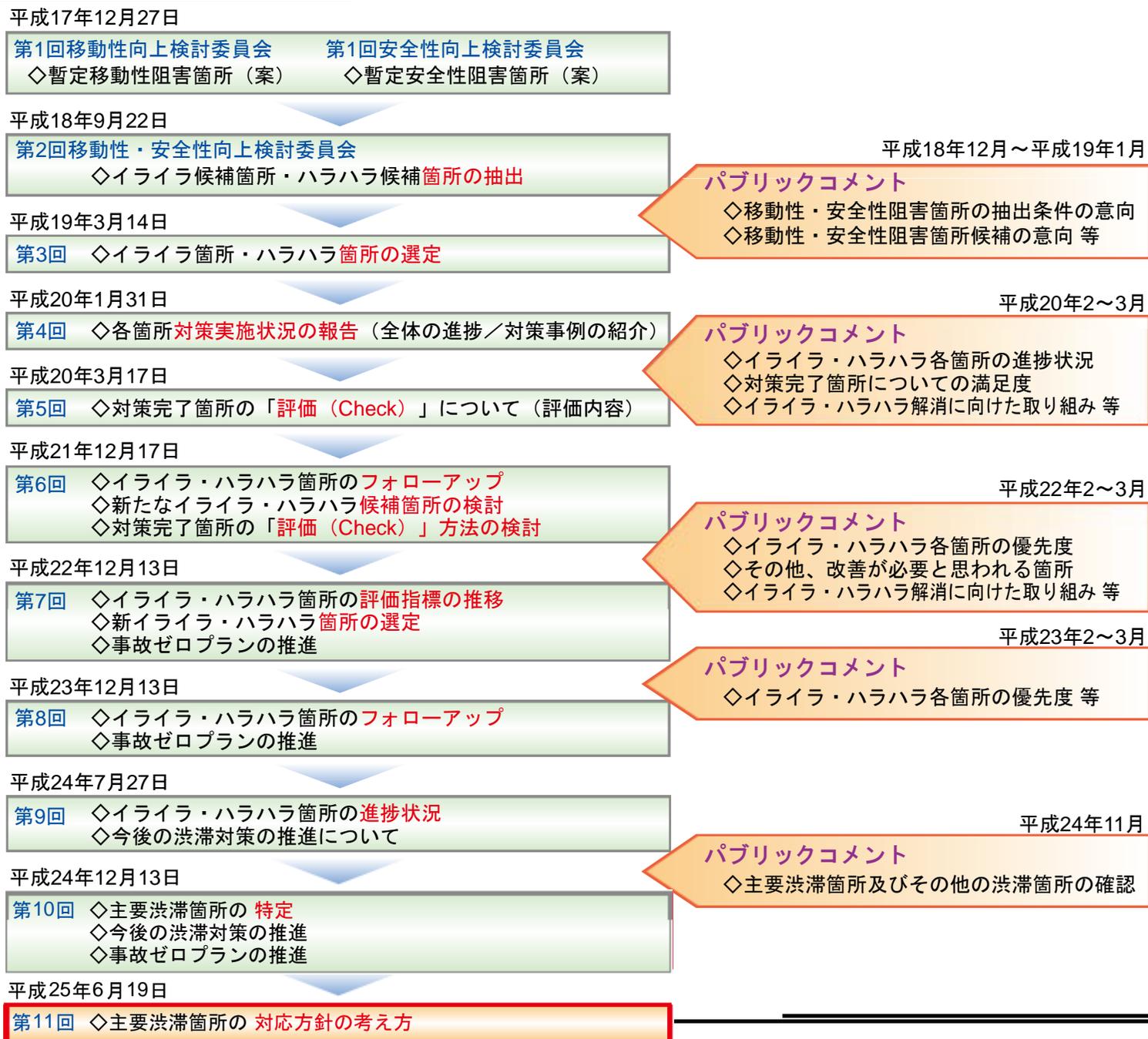
目次

1. これまでの検討経緯	2
2. 対応方針について	5
3. 今後の渋滞対策の検討（案）	16
4. 今後の予定	23

1. これまでの検討経緯

1.委員会の経緯

- 平成17年度以降、10回の委員会と5回のパブリックコメントを実施して取組み推進



1.これまでの検討経緯

渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

渋滞対策検討の経緯

	平成 24 年				平成 25 年			
	7月	8~10月	11月	12月	1月	2~5月	6~7月	
長野県移動性・安全性向上検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ○主要渋滞箇所候補の選定の考え方 ○主要渋滞箇所候補パブリックコメントの実施(案) <p>第9回長野県移動性・安全性向上検討委員会 (7月27日開催)</p>		<p>11月9日~11月18日実施</p> <p>パブリックコメント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○パブコメ等の結果を踏まえた箇所提示 <p>第10回長野県移動性・安全性向上検討委員会 (12月13日開催)</p>	<p>主要渋滞箇所の公表(1月24日)</p>		<ul style="list-style-type: none"> ○主要渋滞箇所の対応方針の考え方 <p>第11回長野県移動性・安全性向上検討委員会 (6月19日開催)</p>	<p>対応方針の公表</p>
	→		→		→		→	

2.対応方針について

- 2-1. 長野県全体における対応方針について（案）
- 2-2. 長野県全体における対応方針について ～現在の対策等の例～(案)
- 2-3. 長野県長野市周辺における対応方針について（案）
- 2-4. 長野県松本市周辺における対応方針について（案）
- 2-5. 長野県上田地域における対応方針について（案）
- 2-6. 長野県諏訪地域における対応方針について（案）
- 2-7. 長野県飯田地域における対応方針について（案）

2.対応方針について

◆対応方針の位置付け及び立案の流れ(案)

- 「対応方針」は、長野県移動性・安全性向上検討委員会にて各種データやパブコメにより整理し、議論を経て公表した主要渋滞箇所について、渋滞対策の大きな方向性を示すものです。
- 対応方針の立案にあたっては、県全体、県内の地域を階層的に整理する。
- 地域特性、交通特性を整理し、必要な対策の方向性を検討していく。

県全体の対応方針

長野県全体における対応方針

- 「1. 長野県の概況」
地勢、社会経済、道路交通データ等より県全体の概況を把握
- 「2. 方向性」
県全体の概況より、渋滞への「総合対策」、
「道路整備」の方向性を立案

今回委員会での検討部分

地域の対応方針

各地域における対応方針

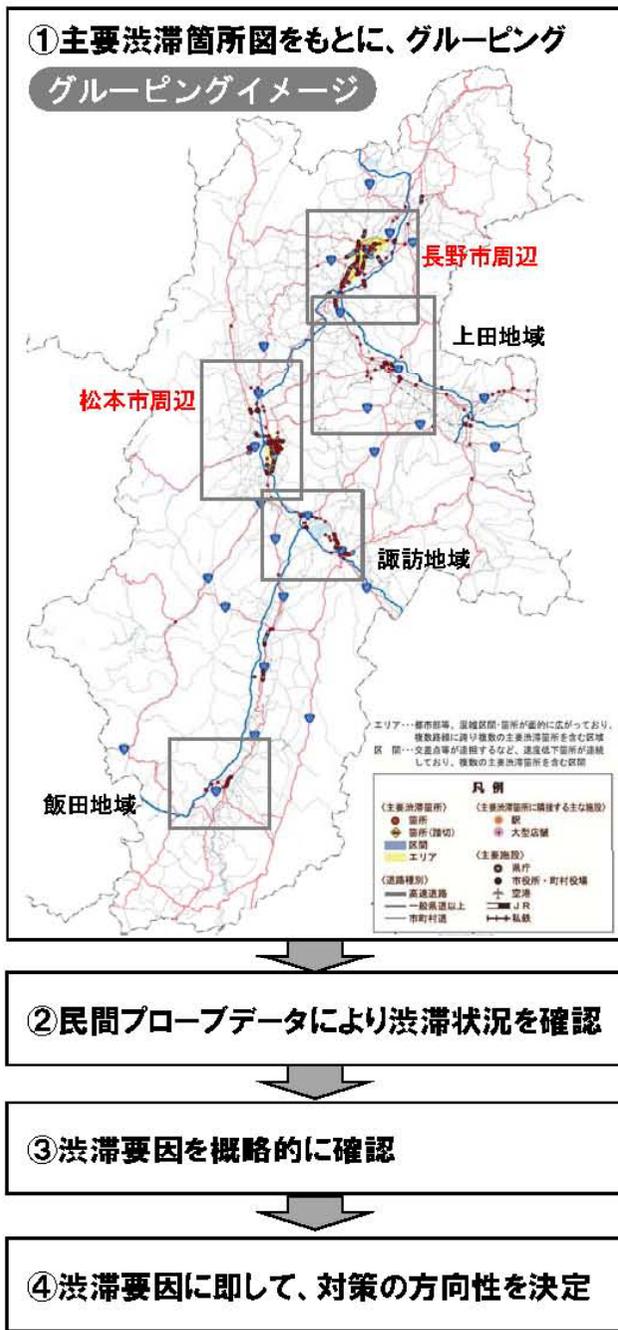
- 「1. 各地域の概況」
地勢、社会経済、道路交通データ等より地域の概況を把握
- 「2. 現在の対策等」
地域の概況より、渋滞への対応方針（道路整備、ソフト対策）を立案

※網羅的ではなく代表エリアを選定
長野県は長野市周辺、松本市周辺、上田地域、諏訪地域、飯田地域

地域の主要渋滞箇所等の対策の方針
次回委員会で検討

2.対応方針について

■ 検討フロー



・地形、地勢的な状況
・ネットワークの状況

・周辺の施設の状況（観光地・工場等）
・道路管理者の経験

■ 各地域の状況分析

長野市周辺

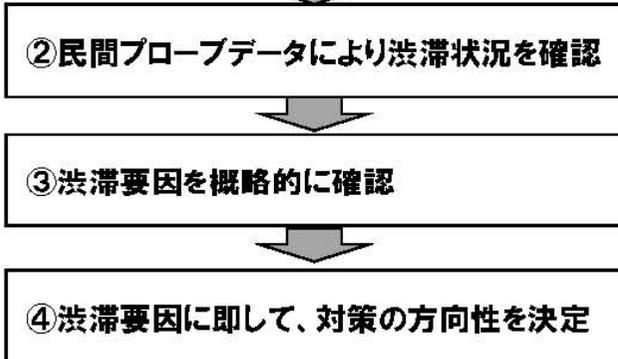
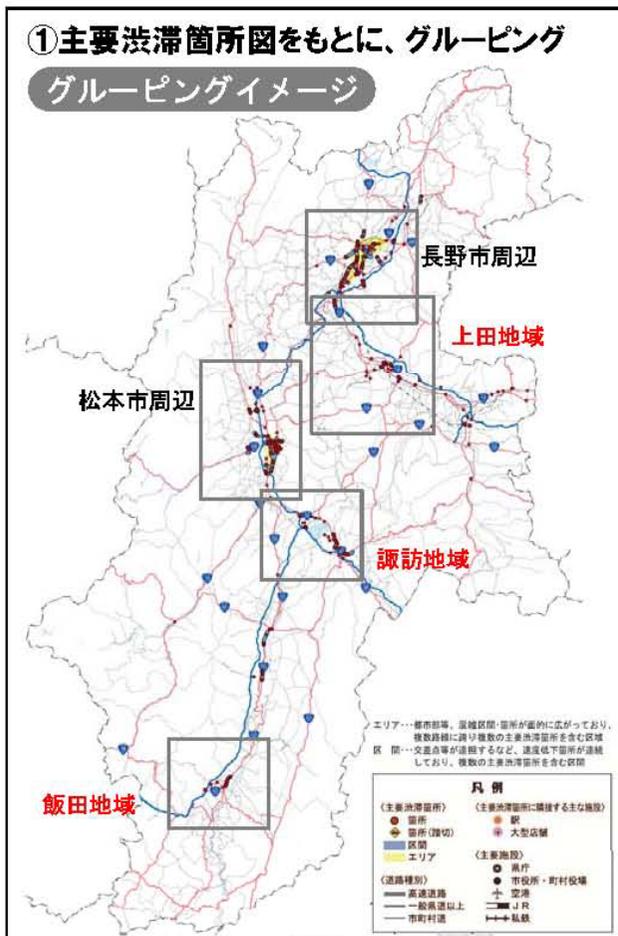
- 地域の状況
- 国道18号、国道19号、国道117号、(主)長野上田線など、主要な幹線道路が市街地を通過している。
 - 東西に流れる犀川が南北に流れる千曲川に合流しており、市街地を結ぶ橋梁が限られている。
 - 善光寺、戸隠神社といった観光施設があり、年間約1,000万人の観光客が訪れる県内でも有数の観光エリアとなっている。(出典：平成23年観光客利用者統計調査結果)
- 渋滞要因
- 民間プローブデータより平日昼間や平日朝夕および休日における速度低下が見られる箇所を多数確認
 - 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認
 - ・ 主要な幹線道路が長野市の市街地を通過しているため、通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、国道18号の南俣交差点、上高田北交差点、東和田交差点などに渋滞が発生
 - ・ 長野市周辺に広がる住宅地域からの通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、西側では中御所交差点、荒木交差点、南側では古戦場入口交差点、篠ノ井駅入口交差点、東側では上千田交差点、西尾張部交差点、東和田西交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生
 - ・ 千曲川を挟んだ地域からの通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、打沢交差点、杭瀬下交差点、栗佐交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生

松本市周辺

- 地域の状況
- 松本市は、南北軸として国道19号、国道143号、東西軸として国道158号、(主)松本環状高家線などが市街地を通過している。
 - 松本市には、主要な観光施設として松本城や西部の山岳地域に広がる中部山岳国立公園には上高地、乗鞍高原などあり、年間約550万人の観光客が訪れている。(出典：平成23年観光地利用者統計調査結果)
- 渋滞要因
- 民間プローブデータより平日昼間や平日朝夕および休日における速度低下が見られる箇所を多数確認
 - 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認
 - ・ 主要な幹線道路が松本市街地を通過しているため、市街地に用事のない通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、国道19号の村井下町北交差点、鎌田交差点、白板交差点などに渋滞が発生
 - ・ 松本市周辺の通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、西側では国道19号渚1丁目交差点、南側では村井交差点、北側では新橋交差点、東側では城東二交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生
 - ・ 松本市は、松本城のもと発達した城下町であり、道路が狭隘なため、一方通行など通行が限られている状況
 - ・ 松本市周辺には、主要な観光施設として松本城、上高地、乗鞍高原などがあり、長野自動車道の松本ICからのアクセス道路となっている国道158号の新村交差点などにおいては、休日や観光シーズンにおいて交通の集中による渋滞が発生。また、幹線道路沿いには、大型店舗や商業施設が並び、出入り交通による混雑が発生

2.対応方針について

■ 検討フロー



・地形、地勢的な状況
・ネットワークの状況

・周辺の施設の状況(観光地・工場等)
・道路管理者の経験

■ 各地域の状況分析

上田地域

■ 地域の状況

- 国道18号、(主)長野上田線など、主要な幹線道路が市街地を通過している。
- 高原野菜などの鮮果農産物や、自然と文化を生かした観光リゾート関連産業、電気機械、輸送用機械を中心とする製造業などの産業が発展している。(出典:長野県地域別・市町村別 100の指標)
- 上田城跡や多くの古社寺、別所温泉、菅平高原といった観光施設があり、年間約460万人の観光客が訪れる県内でも有数の観光エリアとなっている。(出典:平成23年観光客利用者統計調査結果)

■ 渋滞要因

- 民間プローブデータより平日朝夕および休日における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認
 - ・ 主要な幹線道路が上田地域の市街地を通過しているため、通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、国道18号の中央東交差点、中央五丁目交差点、中央北交差点などに渋滞が発生
 - ・ 市街地への流入部が限られていることから、北側では田町交差点、坂城-インタ 入口交差点、西側では赤坂交差点、南側では大屋交差点、国分一丁目交差点、東側では住吉南交差点、住吉交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生

諏訪地域

■ 地域の状況

- 諏訪地域は、中央部の諏訪湖と北部の山地との狭い地域に市街地が広がり、南北方向に国道20号や(主)岡谷茅野線などが、市街地を通過している。また、信州屈指の工業地域であり、先端技術による産業が集積している。
- 諏訪地域には、諏訪湖、諏訪大社、上諏訪温泉といった観光施設があり、年間約1,300万人の観光客が訪れている。(出典:平成23年観光地利用者統計調査結果)

■ 渋滞要因

- 民間プローブデータより平日朝夕および休日における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認
 - ・ 主要な幹線道路が諏訪地域の市街地を通過しているため、市街地に用事のない通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、国道20号の大社通り交差点、長地交差点、元町交差点、四賀武津交差点などに渋滞が発生
 - ・ 諏訪地域の通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、北側では西大路口交差点、長地交差点、20号バイパス入口交差点、南側では中河原交差点、四賀武津交差点、元町交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生
 - ・ 諏訪地域には、主要な観光施設として諏訪湖、諏訪大社などがあり、中央自動車道の諏訪ICや岡谷ICからのアクセス道路となっている国道20号の飯島交差点や大社通り交差点などで、休日や観光シーズンにおいて交通の集中による渋滞が発生

飯田地域

■ 地域の状況

- 飯田地域は、南北軸として国道151号、国道153号、国道256号、(主)飯島飯田線、東西軸として国道151号、国道153号などが市街地を通過している。また、下伊那地域の中心生活圏として都市機能が集積している。
- 飯田地域には主要な観光地として名勝天龍峡、元善光寺や遠山郷などがあり、年間約95万人の観光客が訪れている。(出典:平成23年観光地利用者統計調査結果)

■ 渋滞要因

- 民間プローブデータより平日朝夕における速度低下が見られる箇所を多数確認
- 周辺の状況を踏まえ、以下のとおり渋滞要因を概略的に確認
 - ・ 飯田地域の通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、南側では飯田インター西交差点、北側では高屋交差点、座光寺交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生
 - ・ 休日においては、飯田市北部の国道153号沿道店舗への利用の交通や、飯田地区の主要観光地への交通が増加し、その周辺にて交通集中による渋滞が発生

2-1.長野県全体における対応方針について（案）

検討経緯

・長野県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「長野県移動性・安全性向上検討委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。

・このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「長野県移動性・安全性向上検討委員会」の構成員

- 学識経験者
- 長野県建設部
- (財)長野県交通安全協会
- 国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局
- 諏訪市観光協会
- (社)長野県バス協会
- 特定非営利法人002バンク推進機構
- 国土交通省長野国道事務所
- 信越放送(株)
- (社)長野県トラック協会
- 東日本高速道路(株)長野管理事務所
- 国土交通省飯田国道事務所
- 長野県警察本部
- (社)長野県商工会議所連合会
- 中日本高速道路(株)松本保全・サービスセンター

H24.7 第9回委員会

H24.12 第10回委員会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

1. 長野県の概況

	概要
長野県の状況	<ul style="list-style-type: none"> 長野県は、本州のほぼ中央に位置し、その境は8県に接し、全国第4位の広い県土を有し、四方を3,000m級の山々に囲まれており、長野盆地、松本盆地などの平地部を中心に人口や商業、産業などが集中しています。 県内は、長野、松本、上小、諏訪、飯伊などの10地域に分けることができ、それぞれが、独特の歴史、文化、経済をもっており、これを連絡する道路ネットワークが重要となっています。 人口千人当たりの自動車保有台数が、856台/千人と全国第2位、交通機関分担率は、自動車94.3%、鉄道4.8%となっており、人や物の移動は自動車の利用が中心となり、生活の足として重要な役割を担っています。 また、善光寺、松本城、上田城址、諏訪大社などの文化遺産や上高地、中央アルプスなどの自然、温泉やスキー場といった観光地が多数存在し、休日や観光シーズンは大勢の観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 各地域の平地部に人と商業、産業が集中しているため、主要な幹線道路で渋滞が発生しており、特に人口が集中している、長野市、松本市などでは、市街地を通過する国道18号、国道19号において、慢性的な渋滞が発生しています。 また、上田地域、諏訪地域や飯田地域などの幹線道路においても朝夕ピーク時に通勤等における渋滞が発生しています。 観光地周辺のアクセス道路やインターチェンジ付近において、休日や観光シーズンに利用者が集中するため、渋滞が発生しています。

2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 長野県においては、朝夕の通勤時に集中する交通による渋滞、休日や観光シーズンの渋滞、都市間を結ぶ道路ネットワークの強化について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> 朝夕の通勤時に集中する交通による渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と主要都市間交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、都市内移動の交通と市街地を通過する交通の分散を図ります。 →バイパスの整備(長野東バイパス、上田バイパス、諏訪バイパス、(都)羽場大瀬木線 等) 都市内における交通容量の拡大 交通需要に対して交通容量が不足する区間や交差点について、交通容量の拡大や交差点改良などの円滑化を図ります。 →拡幅による車線増等(松本拡幅 等) 都市部では、ソフト施策の検討も併せて行い、総合的な交通円滑化対策を進めます。 休日等における観光交通に起因する渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> アクセス道路の渋滞対策 主要な観光地へのアクセス道路の渋滞について、交通容量の拡大やネットワークの整備による広域交通の分散導入を図ります。 →アクセス道路の整備(下諏訪岡谷バイパス、諏訪バイパス 等) 都市間を結ぶ道路ネットワークの強化について <ul style="list-style-type: none"> 主要な幹線道路の整備により、南北交通軸や東西交通軸の強化を図り、交通容量の拡大を図ります。 →幹線道路網の整備(中部横断自動車道、中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道、松本糸魚川連絡道路 等)

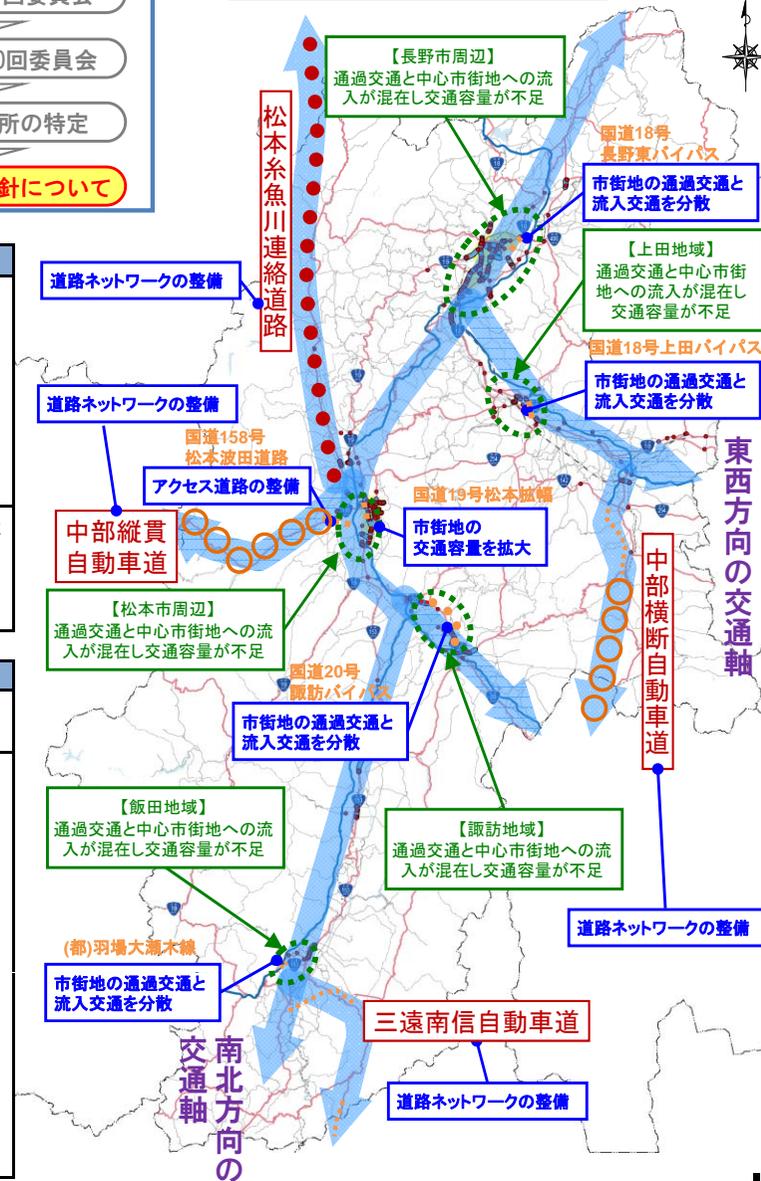
今後の対応方針

・各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行ってまいります。

→朝夕の通勤時に集中する交通による渋滞の対策、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策、都市間を結ぶ道路ネットワークの強化を進めて参ります。

・今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、長野県移動性・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)

3. 長野県全体の交通ネットワークイメージ



2-3.長野県長野市周辺における対応方針について（案）

検討経緯

- 長野県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「長野県移動性・安全性向上検討委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「長野県移動性・安全性向上検討委員会」の構成員

- | | | | |
|----------|-----------------|--------------------------|---------------------|
| ○学識経験者 | ○長野県建設部 | ○(財)長野県交通安全協会 | ○国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 |
| ○諏訪市観光協会 | ○(社)長野県バス協会 | ○特定非営利法人CO2バンク推進機構 | ○国土交通省長野国道事務所 |
| ○信越放送(株) | ○(社)長野県トラック協会 | ○東日本高速道路(株)長野管理事務所 | ○国土交通省飯田国道事務所 |
| ○長野県警察本部 | ○(社)長野県商工会議所連合会 | ○中日本高速道路(株)松本保全・サービスセンター | |

H24.7 第9回委員会

H24.12 第10回委員会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

1. 長野県長野市周辺の概況

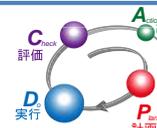
	概要
長野県長野市周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> 長野県長野市周辺は、国道18号、国道19号、国道117号、(主)長野上田線など、主要な幹線道路が市街地を通過しており、都市内交通と都市間交通が混在している状況となっています。 長野盆地内において、東西に流れる犀川が南北に流れる千曲川に合流しており、市街地を結ぶ橋梁が限られている状況です。 長野市には、善光寺、戸隠神社といった観光施設があり、年間約1,000万人の観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 都市間交通を担う主要な幹線道路は南北軸としての国道18号、国道117号、(主)長野上田線、(主)長野真田線などがあり、東西軸として国道19号、国道406号、(主)須坂長野インター線、(主)三才大豆島中御所線などがありますが、長野市の市街地を通過しているため、市街地に用事のない通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、国道18号の南俣交差点、上高田北交差点、東和田交差点などに渋滞が発生しています。 長野市周辺に広がる住宅地域からの通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、西側では中御所交差点、荒木交差点、南側では古戦場入口交差点、篠ノ井駅入口交差点、東側では上千田交差点、西尾張部交差点、東和田西交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生しています。 また、千曲川を挟んだ地域からの通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、打沢交差点、杭瀬下交差点、粟佐交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生しています。 長野市には、善光寺があり、上信越自動車道の長野ICからのアクセス道路となっている(主)長野真田線の長野インター交差点や古戦場入口交差点などにおいては、休日や観光シーズンにおいて交通の集中による渋滞が発生しています。

2. 現在の対策等

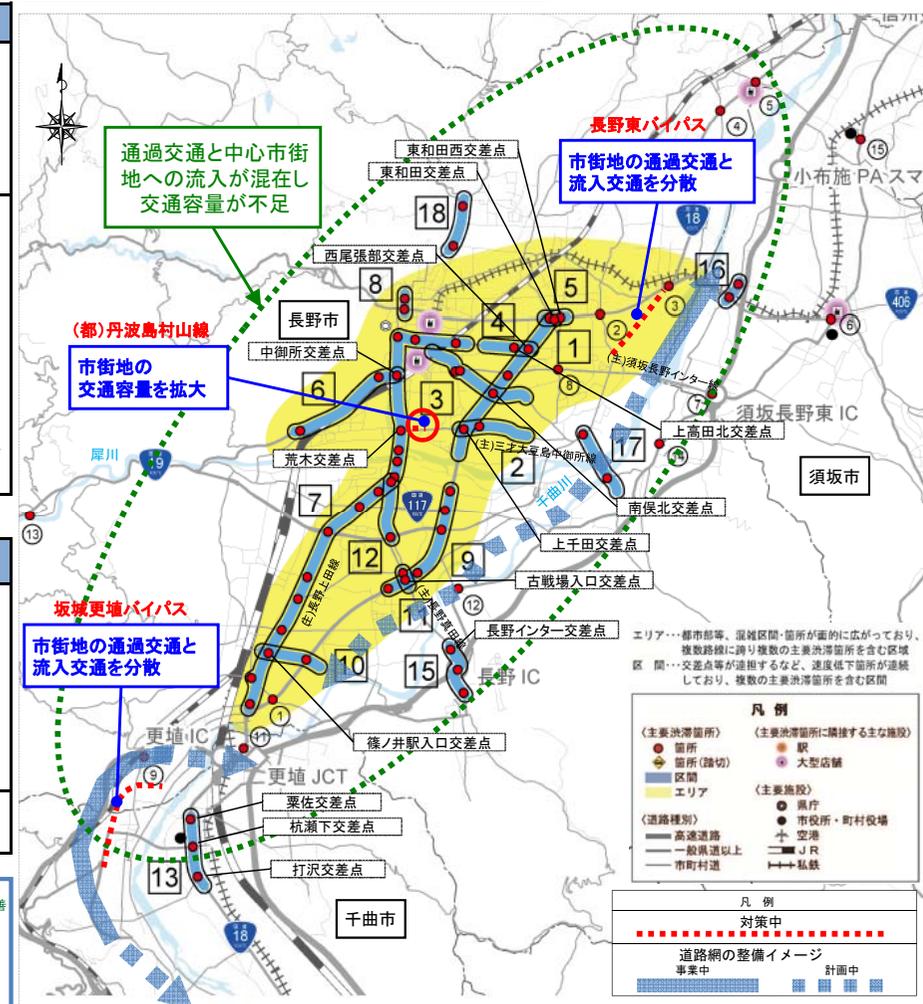
	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> 都市内内交通と通過交通の分離 市内を通過する交通と市街地に流入する交通の分散する道路の整備を図ります。 →バイパスの整備(長野東バイパス、坂城更埴バイパス 等) 交通容量の不足する区間や交差点の対策 交通需要に対して交通容量の不足する区間や交差点について、拡幅による車線の増加や交差点改良等を実施して参ります。 →拡幅による車線増((都)丹波島村山線 若里 等)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズン時における工事抑制、道路交通情報の提供の充実や信号現示の調整等にて交通を整流化を図ります。

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行っていきます。
→都市内交通と通過交通の分離、交通容量の不足する区間や交差点の対策、休日や観光シーズンにおける渋滞対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、長野県移動性・安全性向上検討委員会主要渋滞箇所やその対応方針について 見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



3. 長野県長野市周辺の主要渋滞箇所と現在の対策等



エリア…都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域。区間…交差点等が連続するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

凡例

● (主要渋滞箇所)	(主要渋滞箇所)に隣接する主な施設
○ 箇所(諸切)	● 駅
■ 区間	● 大型店舗
■ エリア	(主要施設)
(道路種別)	● 県庁
— 高速道路	● 市役所・町村役場
— 一般国道以上	✈ 空港
— 市町村道	— JR
	— 私鉄

凡例
対策中
道路網の整備イメージ
事業中 計画

2-4.長野県松本市周辺における対応方針について（案）

検討経緯

- 長野県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「長野県移動性・安全性向上検討委員会」※（以下「委員会」）において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「長野県移動性・安全性向上検討委員会」の構成員

- 学識経験者 ○長野県建設部 ○(財)長野県交通安全協会 ○国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局
- 諏訪市観光協会 ○(社)長野県バス協会 ○特定非営利法人CO2バンク推進機構 ○国土交通省長野国道事務所
- 信越放送(株) ○(社)長野県トラック協会 ○東日本高速道路(株)長野管理事務所 ○国土交通省飯田国道事務所
- 長野県警察本部 ○(社)長野県商工会議所連合会 ○中日本高速道路(株)松本保全・サービスセンター

H24.7 第9回委員会

H24.12 第10回委員会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

1. 長野県松本市周辺の概況

	概要
長野県松本市周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> 長野県松本市は、市街地に人口及び商業、企業が集中しています。また、主要幹線道路は南北軸として国道19号、国道143号、東西軸として国道158号、(主)松本環状高家線などがありますが、市街地を通過しており、都市内交通と通過交通が混在、集中している状況となっています。 松本市には、主要な観光施設として松本城や西部の山岳地域に広がる中部山岳国立公園には自然豊かな上高地、乗鞍高原などあり、年間約550万人の観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 都市間交通を担う主要な幹線道路は南北軸としての国道19号、国道143号、(一)平田新橋線などがあり、東西軸として国道158号、(主)松本環状高家線、(主)松本和田線などがありますが、松本市の市街地を通過しているため、市街地に用事のない通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、国道19号の村井下町北交差点、鎌田交差点、白板交差点などに渋滞が発生しています。 松本市周辺に広がる住宅地域からの通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、西側では国道19号と国道158号が交差する渚1丁目交差点、南側では村井交差点、北側では新橋交差点東側では惣社交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生しています。 松本市は、古くは信濃国府が置かれ、名城・松本城のもと発達した城下町であり、道路が狭隘なため、一方通行など通行が限られている状況となっています。 松本市周辺には、主要な観光施設として松本城、自然豊かな上高地、乗鞍高原などがあり、長野自動車道の松本ICからのアクセス道路となっている国道158号の新村交差点などにおいては、休日や観光シーズンにおいて交通の集中による渋滞が発生しています。 松本市内の幹線道路沿いには、大型店舗や商業施設が並び、出入り交通による混雑が発生しています。

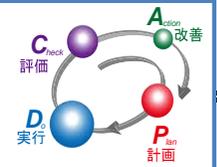
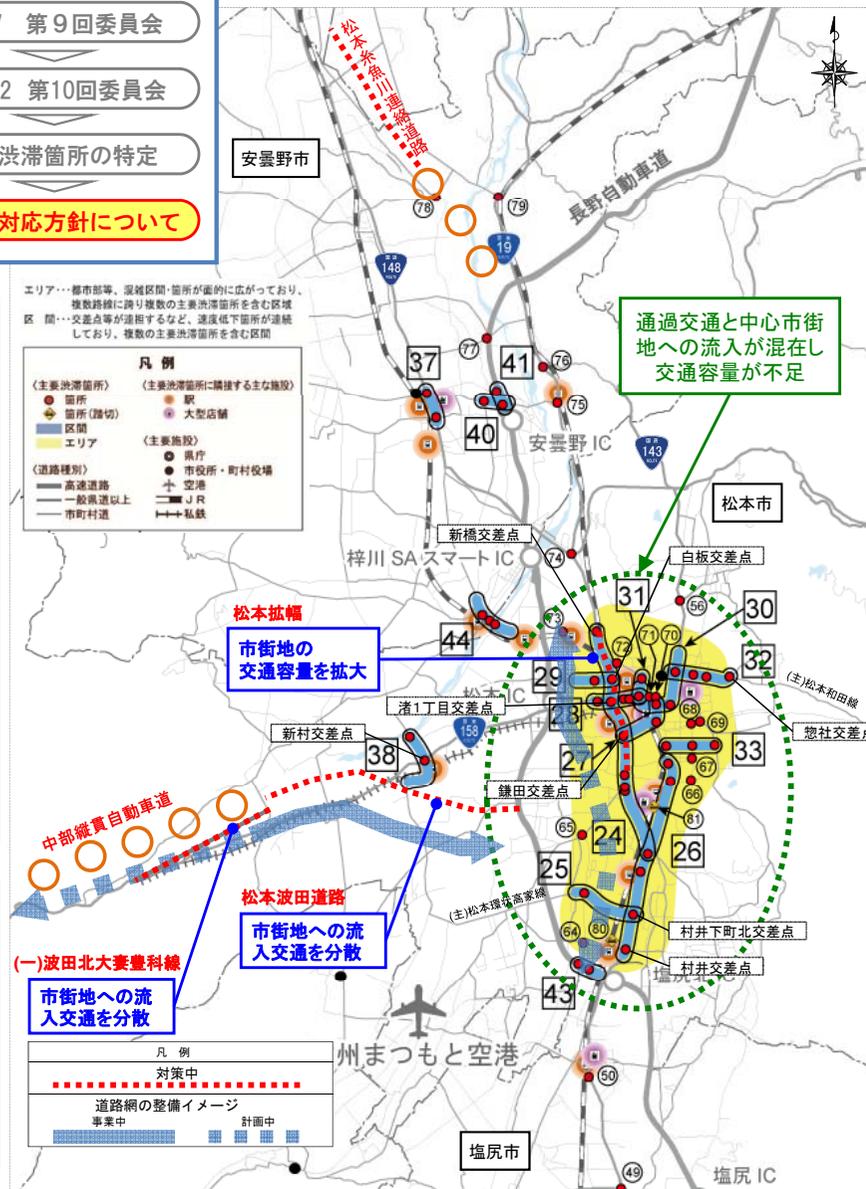
2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> 都市内内交通と通過交通の分離 市街地に流入する交通の分散する道路の整備を図ります。 →バイパスの整備(松本波田道路、(一)波田北大妻豊科線 等) 交通容量の不足に対する渋滞対策 拡幅による車線の増加や交差点改良等を実施して参ります。 →拡幅による車線増等(松本拡幅 等)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズン時における工事抑制、道路交通情報の提供の充実や信号現示の調整等にて交通を整流化を図ります。

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行っていきます。
→市街地への流入交通の分散、交通容量の不足する区間や交差点の対策、休日や観光シーズンにおける渋滞対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、長野県移動性・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)

3. 長野県松本市周辺の主要渋滞箇所と現在の対策等



2-5.長野県上田地域における対応方針について（案）

検討経緯

・長野県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「長野県移動性・安全性向上検討委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。

・このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「長野県移動性・安全性向上検討委員会」の構成員

- | | | | |
|----------|-----------------|--------------------------|---------------------|
| ○学識経験者 | ○長野県建設部 | ○(財)長野県交通安全協会 | ○国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 |
| ○諏訪市観光協会 | ○(社)長野県バス協会 | ○特定非営利法人CO2バンク推進機構 | ○国土交通省長野国道事務所 |
| ○信越放送(株) | ○(社)長野県トラック協会 | ○東日本高速道路(株)長野管理事務所 | ○国土交通省飯田国道事務所 |
| ○長野県警察本部 | ○(社)長野県商工会議所連合会 | ○中日本高速道路(株)松本保全・サービスセンター | |

H24.7 第9回委員会

H24.12 第10回委員会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

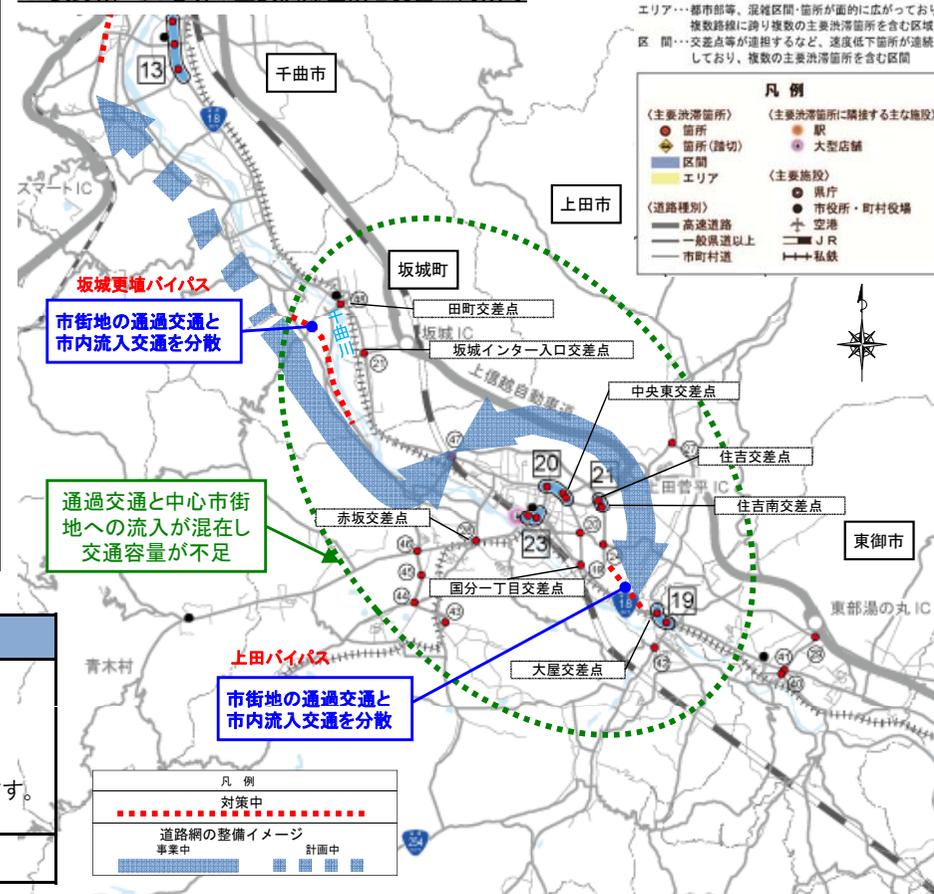
1. 長野県上田地域の概況

	概要
長野県上田地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・上田地域は周囲を山々に囲まれ、中央部に東西に流れる千曲川があり、千曲川沿いに広がる平坦地や丘陵地帯に市街地や集落が形成されている状況となっています。 ・長野県上田地域は、主要幹線道路が国道18号、(主)長野上田線などに限られ、また市街地を通過しており、都市内交通と都市間交通が混在している状況となっています。 ・上田地域は、古くは養蚕と製糸が盛んな地域で1910年に上田蚕糸専門学校(現信州大学繊維学部)が設立、戦後は電気機械、輸送用機械を中心とする製造業、高原野菜などの生鮮農産物や、自然と文化を生かした観光リゾート関連産業などがバランスよく発展しています。 ・上田地域には、上田城跡や多くの古社寺があり、「信州の鎌倉」と呼ばれています。また、別所温泉、菅平高原といった観光施設があり、年間約550万人の観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・都市間交通を担う主要な幹線道路が上田地域の市街地を通過しているため、市街地に用事のない通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、国道18号の中央東交差点、中央五丁目交差点、中央北交差点などに渋滞が発生しています。 ・上田地域に広がる住宅地域からの通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、北側では田町交差点、坂城インター入口交差点、西側では赤坂交差点、南側では大屋交差点、国分一丁目交差点、東側では住吉南交差点、住吉交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生しています。 ・上田地域には、主要な観光施設として上田城跡、別所温泉などがあり、上信越自動車道の坂城ICからのアクセス道路となっている国道18号の坂城インター入口交差点などにおいては、休日や観光シーズンにおいて交通の集中による渋滞が発生しています。

2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> ①都市内交通と通過交通の分離 市内を通過する交通と市街地に流入する交通の分散する道路の整備を図ります。 →バイパスの整備(上田バイパス、坂城更埴バイパス等) ②観光交通の集中による主要観光地へのアクセス道路の渋滞対策 主要な観光地へのアクセス道路の主要渋滞箇所においては、交通容量の拡大やアクセス道路の整備を実施して参ります。 →アクセス道路の整備(上田バイパス、坂城更埴バイパス等)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> ・観光シーズンにおける工事抑制、道路交通情報の提供の充実や信号現示の調整等にて交通を整流化を図ります。

3. 長野県上田地域の主要渋滞箇所と現在の対策等

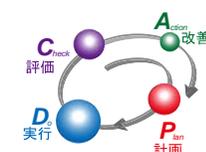


今後の対応方針

・各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行っていきます。

→都市内交通と通過交通の分離、観光交通の集中による主要観光地へのアクセス道路の渋滞対策を進めて参ります。

・今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、長野県移動性・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



2-6.長野県諏訪地域における対応方針について（案）

検討経緯

長野県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「長野県移動性・安全性向上検討委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。

このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「長野県移動性・安全性向上検討委員会」の構成員

- | | | | |
|----------|-----------------|--------------------------|---------------------|
| ○学識経験者 | ○長野県建設部 | ○(財)長野県交通安全協会 | ○国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 |
| ○諏訪市観光協会 | ○(社)長野県バス協会 | ○特定非営利法人CO2バンク推進機構 | ○国土交通省長野国道事務所 |
| ○信越放送(株) | ○(社)長野県トラック協会 | ○東日本高速道路(株)長野管理事務所 | ○国土交通省飯田国道事務所 |
| ○長野県警察本部 | ○(社)長野県商工会議所連合会 | ○中日本高速道路(株)松本保全・サービスセンター | |

H24.7 第9回委員会

H24.12 第10回委員会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

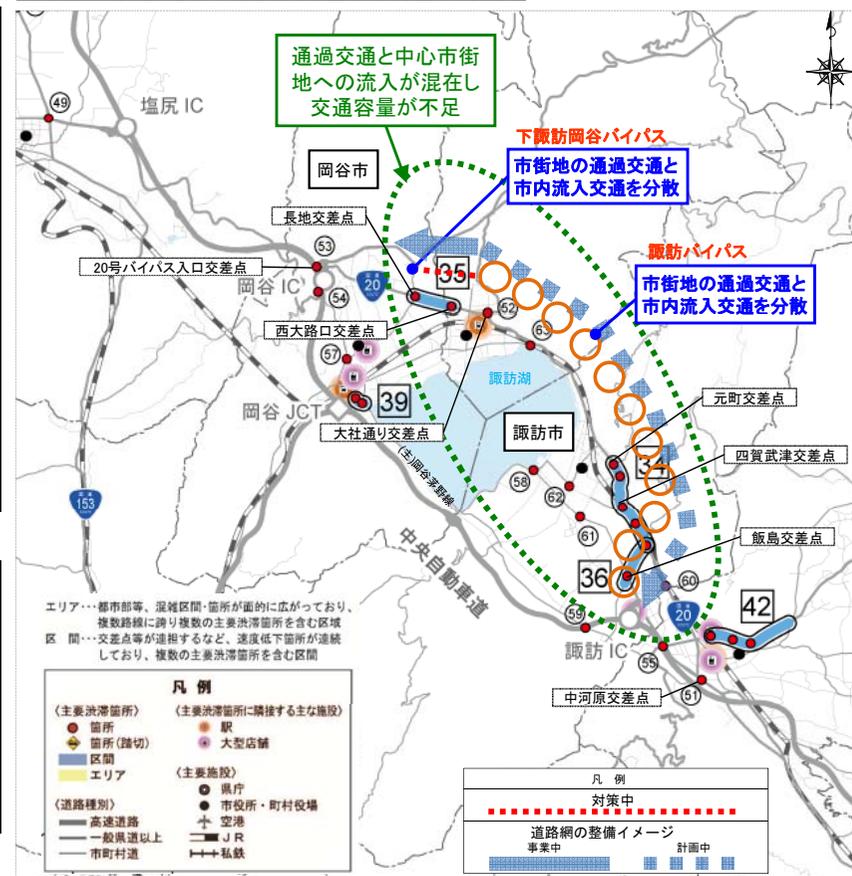
1. 長野県諏訪地域の概況

	概要
長野県諏訪地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 長野県諏訪地域は、中央部に諏訪湖があり、諏訪湖と北部の山地との狭い地域に市街地が広がり、南北方向に国道20号や(主)岡谷茅野線などの主要幹線道路が市街地を通過しており、都市内交通と通過交通が混在、集中している状況となっています。 諏訪地域は信州屈指の工業地域であり、豊富な水と澄んだ空気は精密機械に適しており、「東洋のスイス」といわれ岡谷市、諏訪市、茅野市など全域に電気機械、一般機械などの先端技術による産業が集積しています。 諏訪地域には、諏訪湖、諏訪大社、上諏訪温泉といった観光施設があり、年間約1,700万人の観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 都市間交通を担う主要な幹線道路が諏訪地域の市街地を通過しているため、市街地に用事のない通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、国道20号の大社通り交差点、長地交差点、元町交差点、四賀武津交差点などに渋滞が発生しています。 諏訪地域に広がる住宅地域からの通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、北側では西大路口交差点、長地交差点、20号バイパス入口交差点、南側では中河原交差点、四賀武津交差点、元町交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生しています。 諏訪地域には、主要な観光施設として諏訪湖、諏訪大社などがあり、中央自動車道の諏訪ICからのアクセス道路となっている国道20号の飯島交差点や岡谷ICからのアクセス道路となっている大社通り交差点などにおいては、休日や観光シーズンにおいて交通の集中による渋滞が発生しています。

2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<ol style="list-style-type: none"> 都市内交通と通過交通の分離 市内を通過する交通と市街地に流入する交通の分散する道路の整備を図ります。 →バイパスの整備(下諏訪岡谷バイパス、諏訪バイパス 等) 観光交通の集中による主要観光地へのアクセス道路の渋滞対策 主要な観光地へのアクセス道路の主要渋滞箇所においては、交通容量の拡大やアクセス道路の整備を実施して参ります。 →アクセス道路の整備(下諏訪岡谷バイパス、諏訪バイパス 等)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズンにおける工事抑制、道路交通情報の提供の充実や信号現示の調整等にて交通を整流化を図ります。

3. 長野県諏訪地域の主要渋滞箇所と現在の対策等

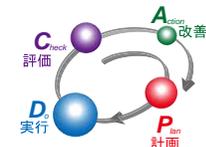


今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行ってまいります。

→都市内交通と通過交通の分離、観光交通の集中による主要観光地へのアクセス道路の渋滞対策を進めて参ります。

今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、長野県移動性・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



2-7.長野県飯田地域における対応方針について（案）

検討経緯

・長野県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「長野県移動性・安全性向上検討委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。

・このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「長野県移動性・安全性向上検討委員会」の構成員

- | | | | |
|----------|-----------------|--------------------------|---------------------|
| ○学識経験者 | ○長野県建設部 | ○(財)長野県交通安全協会 | ○国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 |
| ○諏訪市観光協会 | ○(社)長野県バス協会 | ○特定非営利法人CO2バンク推進機構 | ○国土交通省長野国道事務所 |
| ○信越放送(株) | ○(社)長野県トラック協会 | ○東日本高速道路(株)長野管理事務所 | ○国土交通省飯田国道事務所 |
| ○長野県警察本部 | ○(社)長野県商工会議所連合会 | ○中日本高速道路(株)松本保全・サービスセンター | |

H24.7 第9回委員会

H24.12 第10回委員会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

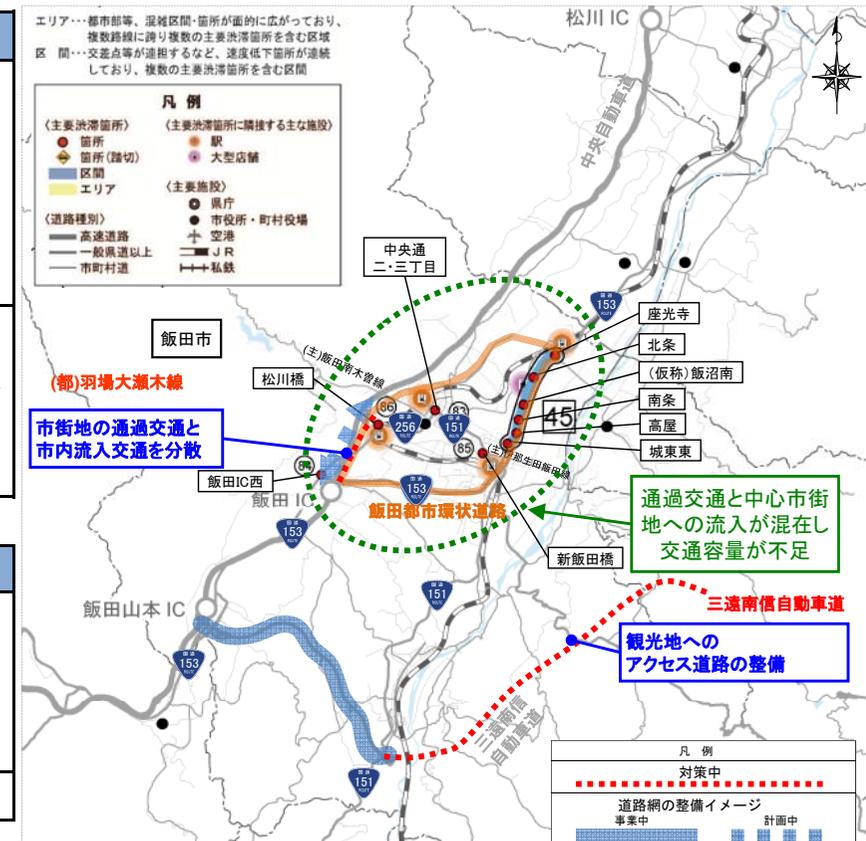
1. 長野県飯田地域の概況

	概要
長野県飯田地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・長野県飯田地域は、下伊那地域の中心生活圏として都市機能が集積しています。また、主要幹線道路は南北軸として国道151号、国道153号、国道256号、(主)飯島飯田線、東西軸として国道151号、国道153号、などがありますが、市街地を通過しており、都市内交通と通過交通が混在、集中している状況となっています。 ・飯田・下伊那地方は、鉄道やバスなどの公共交通機関が限定されているため、郊外の住宅地や周辺市町村から飯田市内への通勤、買い物時に自動車を利用する割合が高くなっています。 ・市街地は、伊那山脈と天竜川に挟まれた河岸段丘にあり市街地へのアクセス道路は限定されています。 ・飯田地域北部には、将来的にリニア中央新幹線中間駅の建設が予定されています。 ・飯田地域にはは主要な観光地として名勝天龍峡、元善光寺や遠山郷などがあり、年間約95万人の観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・飯田地域の住宅地や町村からの通勤交通は、市街地への流入部が限られていることから、南側では飯田インター西交差点、北側では高屋交差点、座光寺交差点に集中し、朝夕の通勤時に渋滞が発生しています。 ・平日では、飯田市周辺町村から飯田市街地へ向かう交通が集中し、幹線道路にて渋滞が発生しています(座光寺交差点～城東東交差点、中央通二・三丁目、飯田IC西、新飯田橋、松川橋交差点)。 ・休日においては、飯田市北部の国道153号沿道店舗への利用の交通や、飯田地区の主要観光地への交通が増加し、その周辺にて交通集中による渋滞が発生しています。

2. 現在の対策等

	概要
道路整備	<p>①都市内交通と通過交通の分離 市内を通過する交通と市街地に流入する交通の分散する道路の整備を図ります。 →環状道路の整備(飯田都市環状)等 →バイパスの整備((都)羽場大瀬木線)等</p> <p>②観光交通の集中による主要観光地へのアクセス道路の渋滞対策 →アクセス道路の整備(三遠南信自動車道)</p>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> ・観光シーズンにおける工事抑制、道路交通情報の提供の充実や信号現示の調整等にて交通を整流化を図ります。

3. 長野県飯田地域の主要渋滞箇所と現在の対策等

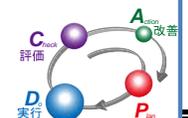


今後の対応方針

・各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行っていきます。

→都市内交通と通過交通の分離、観光交通の集中による主要観光地へのアクセス道路の渋滞対策を進めて参ります。

・今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、長野県移動性・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



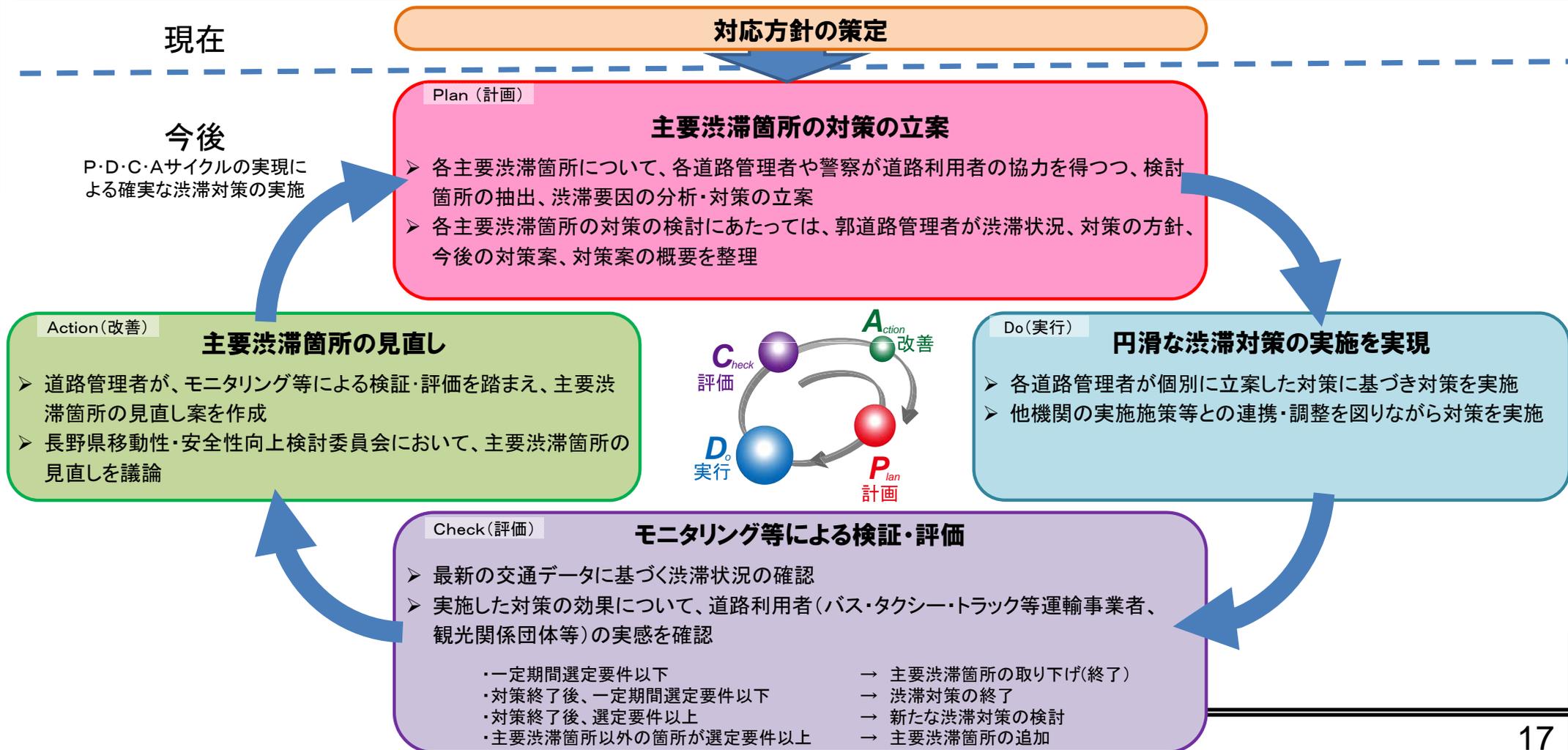
3. 今後の渋滞対策の検討（案）

- 3-1. 今後の長野県における渋滞対策検討マネジメントサイクル
- 3-2. 今後の委員会の運営方針
- 3-3. 主要渋滞箇所での渋滞対策の整理（案）

3-1. 今後の長野県における渋滞対策検討マネジメントサイクル

◆今後の対応方針

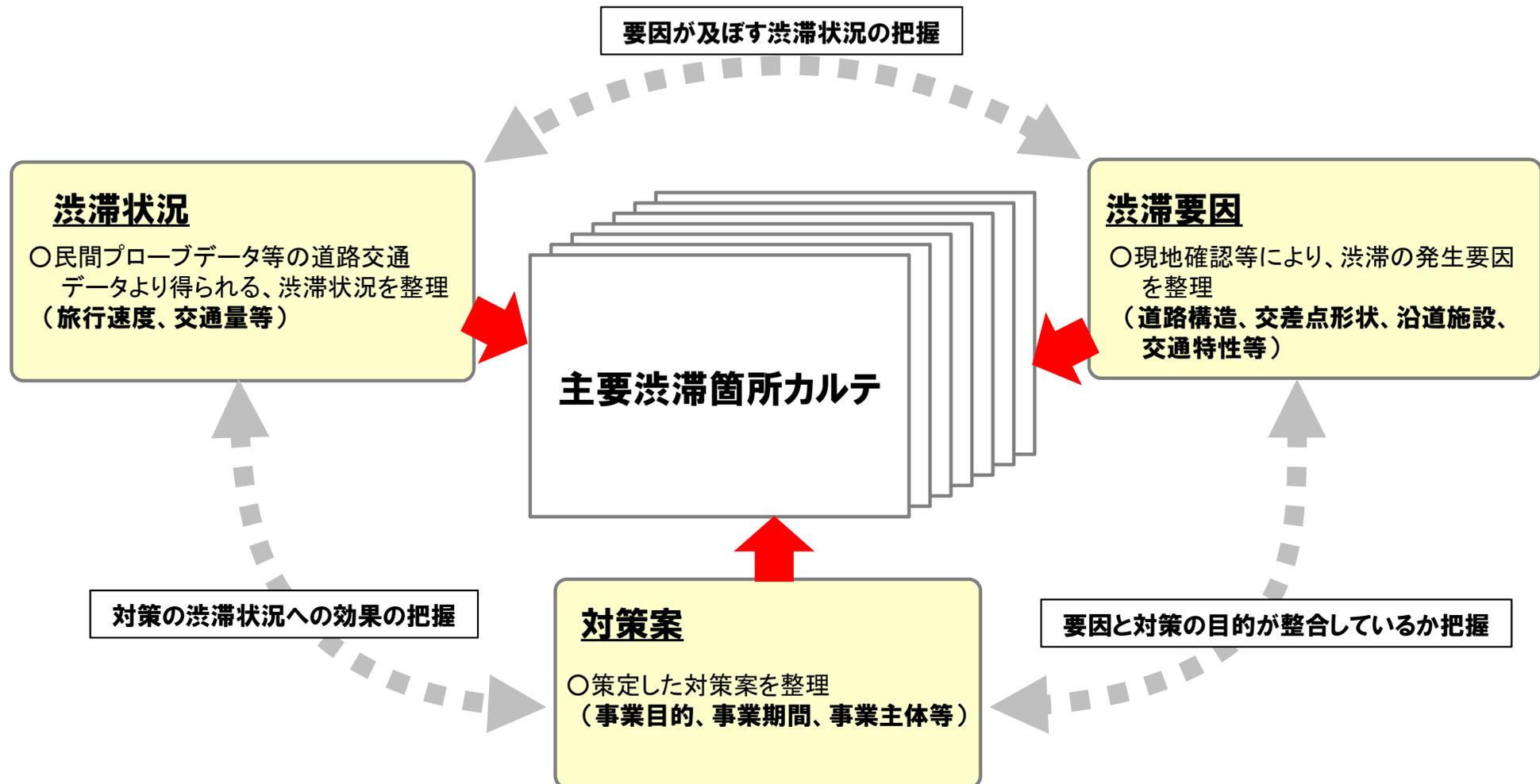
- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行っていきます。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、長野県移動性・安全性向上検討委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。



3-2.主要渋滞箇所の渋滞対策の整理（案）

○主要渋滞箇所の渋滞状況、渋滞要因、対策案を1枚のカルテ形式で取りまとめ、それぞれの関連が一覧できるように整理する。

※各道路管理者が適切な方法により整理する。



■西尾張部交差点のカルテ（仮称）の作成イメージ（交通状況）

主要渋滞箇所カルテ【交通状況】

箇所概要	No	21	箇所名	国道18号 西尾張部(にしおわりべ)	所在地	長野市西尾張部	エリア	長野市	区間	1、4	単独	—	対策PDCAサイクルレベル																												
	路線	国道18号、国道19号、市道									Do(長野東バイパス)																														
	基準	平日12h旅行速度20km/h以下									Plan	Do	Check	Action																											
	バブコメ	—									検討中	計画済	準備中	実施中	実施済	評価済	評価済	再検討	完了																						
位置図 拡大図	位置図		拡大図																																						
		沿道状況		国道18号は長野市街地を通過。沿道は飲食店などが立地。												阻害状況に対するコメント																									
		道路構造		国道18号と国道19号、市道が斜めに交差												国道18号と国道19号が交差する交通の要衝で交通集中により容量超過しているため渋滞発生。																									
		道路交通状況		国道18号と国道19号の交差する交通の要衝												バックデータ																									
				年次		損失時間		混雑多発		その他																															
				H16		920.3																																			
				H17		568.5																																			
				H18		279.9																																			
				H19		354.1																																			
				H20		281.7		5																																	
				H21																																					
				H22																																					
				H23																																					
				H24																																					
				H25																																					
						平日12h旅行速度		休日12h旅行速度																																	
H23年度		DRM2203		12h旅行速度		朝夕ピーク時		7時		8時		9時		10時		11時		12時		13時		14時		15時		16時		17時		18時		年次		上り		下り		上り		下り	
平日		A		5438710021400208		11.7		10.7		13.1		12.0		11.7		11.8		12.0		14.9		12.7		9.8		9.6		12.2		11.5		10.7		H16							
平日		B		5438710076800208		19.5		14.5		20.2		22.8		23.3		21.0		22.8		22.9		22.6		20.7		18.5		16.5		14.5		15.1		H17							
平日		C		5438710086700208		19.3		19.2		26.6		19.7		18.3		17.8		20.7		21.1		16.7		16.9		16.3		22.2		21.1		19.2		H18							
平日		D		市道		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		H19							
休日		A		5438710021400208		10.6		9.1		22.7		20.0		16.3		13.4		12.3		10.6		9.5		7.7		6.5		7.1		9.1		11.1		H20							
休日		B		5438710076800208		21.0		19.0		27.8		26.5		24.9		22.5		20.7		21.7		19.7		18.8		18.8		16.5		19.0		22.5		H21							
休日		C		5438710086700208		21.9		19.1		29.6		29.2		27.1		23.9		20.8		18.9		18.7		20.9		20.4		20.5		19.1		20.6		H22							
休日		D		市道		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		H23							
行行箇所		No		4		箇所名		長野市上千田～長野市柳原北				路線名		一般国道18号																											
箇所		阻害要因		渋滞		基準		渋滞損失時間が県平均の10倍以上の区間				管轄		長野国道事務所																											

■西尾張部交差点のカルテ（仮称）の作成イメージ（対策方針）

現地の状況		滞滞原因No	問題となる道路交通状況	主要滞滞箇所カルテ【対策方針】	
				滞滞対策の種類	実施
		1	国道18号の通過交通や地域内の交通が集中しているため、日中を通じ滞滞が発生。	国道18号の通過交通の分散	○
		2	同上	同上	同上
		3			
		4			
		5			
		6			
		7			
<p>現地写真</p> <p>① A方向上越方向を望む</p> <p>② B方向で善光寺方向を望む</p> <p>③ C方向で上田方向を望む</p> <p>④ D方向で千曲川方向を望む</p> <p>⑤</p> <p>⑥</p>		<p>滞滞対策の概要</p> <p>事業名 長野東バイパス</p> <p>事業計画 H12年度 ~ H35年度</p> <p>対策内容と背景 国道18号は、長野市の中心市街地の外縁を通過しているため交通量が多く、東和田交差点などで慢性的な交通滞滞が発生。長野市北長池～長野市柳原(L=2.8km)において長野東バイパスを整備。 ・H3年度に東外環状線として都市計画決定、H9年度に大塚南～五輪大橋のL=7.1kmが開通。 ・H12年度にL=2.8km区間を長野東バイパスとして事業化した。H22年度は道路設計、用地取得を実施するとともに、一部区間において工事用道路設置等に着手予定。</p>			
<p>滞滞原因の種類・滞滞区間の連続性【現地調査の結果】</p> <p>1 交差点における交通容量超過</p> <p>2 隣接する交差点をボトルネックとした滞滞が発生</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p>		<p>対策効果</p> <p>※長野東バイパスパンフレット 引用</p>			

■ 鎌田交差点のカルテ（仮称）の作成イメージ（交通状況）

主要渋滞箇所カルテ【交通状況】

箇所概要	No	38	箇所名	国道19号 鎌田(かまだ)	所在地	松本市鎌田	エリア	松本市	区間	24、27	単独	—	対策PDCAサイクルレベル																																						
	路線	国道19号、兎川寺鎌田線、市道						管轄	長野国道事務所	Do(兎川寺鎌田線の車線拡幅)																																									
	基準	平日12h旅行速度20km/h以下						Plan		Do		Check		Action																																					
	バブコメ	—						検討中		計画済		準備中		実施中		実施済		評価済		再検討		完了																													
位置図 拡大図	位置図		拡大図																																																
		沿道状況		国道19号は松本市街地を通過。沿道は商業施設や工場などが立地。																																															
		道路構造		国道19号と従道路が食い違いで交差																																															
		道路交通状況		国道19号の通過交通や松本市街地内の地域内交通が混在する交差点																																															
		阻害状況に対するコメント		国道19号の通過交通や松本市街地内の地域内交通が混在し、交通集中により容量超過しているため渋滞発生。																																															
		バックデータ		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>損失時間</th> <th>混雑多発</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H16</td><td>970.9</td><td rowspan="5">4</td><td></td></tr> <tr><td>H17</td><td>695.0</td></tr> <tr><td>H18</td><td>596.0</td></tr> <tr><td>H19</td><td>707.6</td></tr> <tr><td>H20</td><td>563.5</td></tr> <tr><td>H21</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>H22</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>H23</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>H24</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>H25</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>												年次	損失時間	混雑多発	その他	H16	970.9	4		H17	695.0	H18	596.0	H19	707.6	H20	563.5	H21				H22				H23				H24				H25			
年次	損失時間	混雑多発	その他																																																
H16	970.9	4																																																	
H17	695.0																																																		
H18	596.0																																																		
H19	707.6																																																		
H20	563.5																																																		
H21																																																			
H22																																																			
H23																																																			
H24																																																			
H25																																																			
H22	路線名	センサス 区間番号	日交通量			うち大型車			混雑時旅行速度			混雑度																																							
センサス	A	一般国道19号	20300190430	20,950	21,506	27,200	3,650	3,894	3,190	21.6	16.3	12.5	1.54	1.45	1.98																																				
	B	市道	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
	C	一般国道19号	20300190420	20,950	21,506	27,200	3,650	3,894	3,190	21.6	16.3	10.8	1.54	1.45	1.98																																				
	D	兎川寺鎌田線	20602970050	16680	15507	14066	650	467	357	14.2	14.6	11.0	1.44	1.35	1.20																																				
H23年度	DRM2203	12h旅行速度	朝タビーク時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	年次	上り	下り	上り	下り																															
平日 旅行 速度	A	5437270019700181	17.9	18.4	18.4	23.0	22.9	19.4	13.2	15.6	16.5	12.2	18.2	20.9	24.3	19.8	H16																																		
	B	市道	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H17																																		
	C	5437270036700375	20.4	15.4	16.9	17.0	22.2	23.1	23.0	25.2	23.8	23.1	21.6	21.4	18.2	15.4	H18																																		
	D	5437270037900181	11.2	8.5	11.5	8.8	14.3	12.6	12.9	13.3	14.1	12.9	11.3	10.1	8.5	8.7	H19																																		
休日 旅行 速度	A	5437270019700181	12.0	10.2	32.8	25.9	32.4	24.0	16.1	8.8	7.5	8.4	7.4	8.3	10.2	12.7	H20																																		
	B	市道	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H21																																		
	C	5437270036700375	25.9	23.0	33.2	30.1	28.7	26.9	26.6	24.9	25.0	24.9	25.8	22.8	23.0	23.1	H22																																		
	D	5437270037900181	14.3	13.2	17.4	15.7	18.0	14.4	13.4	14.3	14.6	14.3	11.9	11.9	13.2	15.7	H23																																		
行行 箇所	No	6	箇所名	松本市芳野～松本市白板			路線名			一般国道19号			: 20km/h以下				H24																																		
	阻害要因	渋滞	基準	渋滞損失時間が県平均の10倍以上の区間			管轄			長野国道事務所							H25																																		

■ 鎌田交差点のカルテ（仮称）の作成イメージ（対策方針）

現地の状況		渋滞原因No	問題となる道路交通状況	主要渋滞箇所カルテ【対策方針】															
現地写真		渋滞対策の概要																	
<p>至長野 (A方向)</p> <p>交通量: 19,542台/12h 大型車交通量: 2,012台/12h</p> <p>旅行速度: 平日12h平均: 15.9km/h 平日混雑時: 17.6km/h 平日非混雑時: 15.2km/h 平日混雑度: 1.98</p> <p>至松本 (D方向)</p> <p>交通量: 10,967台/12h 大型車交通量: 276台/12h</p> <p>至塩尻 (C方向)</p> <p>交通量: 19,542台/12h 大型車交通量: 2,012台/12h</p> <p>旅行速度: 平日12h平均: 13.3km/h 平日混雑時: 10.8km/h 平日非混雑時: 15.2km/h 平日混雑度: 1.20</p> <p>至波田 (B方向)</p> <p>交通量: 19,542台/12h 大型車交通量: 2,012台/12h</p> <p>旅行速度: 平日12h平均: 17.5km/h 平日混雑時: 13.5km/h 平日非混雑時: 20.4km/h 平日混雑度: 1.98</p>		1	国道19号の通過交通や地域内の交通が集中しているため、日中を通じ渋滞が発生。	国道19号の車線拡幅	検討中														
<p>① A方向長野方向を望む</p> <p>② B方向で波田方向を望む</p> <p>③ C方向で塩尻方向を望む</p> <p>④ D方向で松本駅方向を望む</p> <p>⑤</p> <p>⑥</p>		2	松本市街地からの交通が集中し、日中を通じ渋滞が発生	兎川寺鎌田線の車線拡幅	○														
		3																	
		4																	
		5																	
		6																	
		7																	
<p>事業名 街路事業(3・2・43号内環状南線 松本市 中条)</p> <p>事業計画 H11年度 ~ H27年度</p> <p>対策内容と背景 本路線は、松本市街地の内環状線の南側の一部を形成する道路に位置付けられており、国道19号線と松本市街地を結び、市南部から中心地へのアクセスを担う幹線道路である。しかしながら、現状の2車線では、交通渋滞が恒常的に発生しており、小学校が隣接しているにもかかわらず、歩道がないため、通行には危険が伴う。当該事業により、4車線化及び歩道設置を整備し、市街地内の円滑な交通、歩行者の安全確保を図り、快適な都市空間を形成する。</p> <p>対策図</p>		<p>鎌田</p> <p>※県の資料引用</p>																	
<p>渋滞原因の種類・渋滞区間の連続性【現地調査の結果】</p> <table border="1"> <tr><td>1</td><td>交差点における交通容量超過</td></tr> <tr><td>2</td><td>隣接する交差点をボトルネックとした渋滞が発生</td></tr> <tr><td>3</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td></td></tr> </table>						1	交差点における交通容量超過	2	隣接する交差点をボトルネックとした渋滞が発生	3		4		5		6		7	
1	交差点における交通容量超過																		
2	隣接する交差点をボトルネックとした渋滞が発生																		
3																			
4																			
5																			
6																			
7																			
<p>対策効果</p>																			

4. 今後の予定

4.今後の予定

	平成 24 年				平成 25 年		
	7月	8~10月	11月	12月	1月	6~7月	8月~年度内
長野県移動性・安全性向上検討委員会	<p>第9回長野県移動性・安全性向上検討委員会 (7月27日開催)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○主要渋滞箇所候補 ○パブリックコメントの実施(案) 		<p>11月9日~11月18日実施 パブコメ</p>	<p>第10回長野県移動性・安全性向上検討委員会 (12月13日開催)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○パブコメ等の結果を踏まえた箇所の提示 	<p>主要渋滞箇所の公表(1月24日)</p>	<p>第11回長野県移動性・安全性向上検討委員会 (6月19日開催)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○主要渋滞箇所の対応方針の考え方 <p>対応方針の公表</p>	<p>第12回長野県移動性・安全性向上検討委員会</p> <ul style="list-style-type: none"> ○各種主要渋滞箇所の対策案 ○最新データによるモニタリング結果等の報告 <p>・最新データによるモニタリング結果に対する意見 ・現地調査の実施</p>