



駒ヶ根市道路整備プログラム【概要版】



～ 安心・安全、そして活力ある住みたいまちへ ～

1 道路整備プログラムと改訂の目的



1 道路整備プログラムとは

道路整備プログラムとは、市内幹線道路における機能の明確化と「未整備の幹線道路の整備着手時期を明らかにする」もので、道路整備に対する透明性を高めるとともに、限られた財源の中で、計画的で効率的な道路整備を推進するために作成します。

※当市では、『駒ヶ根市道路整備プログラム』を平成23年度に策定し、整備箇所の重点化を図りながら、計画的に整備を進めてきました。

2 道路整備プログラム改訂の背景と目的

当初計画の策定以降、伊南バイパス線の全線開通や伊駒アルプスロードの新規事業化、2027年予定のリニア中央新幹線の開業などにより、駒ヶ根市を含む周辺市町村では社会情勢や土地利用の大きな変動への対応、さらには、南海トラフ地震などの大規模自然災害発生への危惧と国土強靱化への取り組みの必要性、少子高齢化の進展及び人口減少など、緊急性が高まった課題への対応を迫られています。

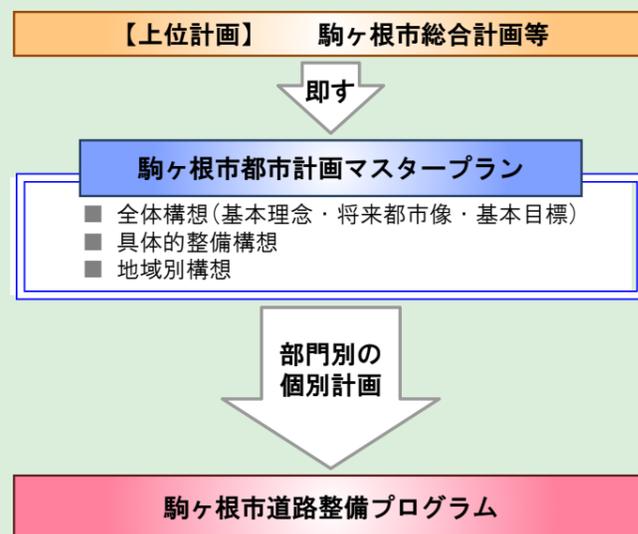
また、新型コロナウイルス感染症は、本市の経済活動にも甚大な影響を与えており、ポストコロナの社会情勢の変革も見据えながら、道路整備を進める必要があります。

これらのことから、厳しい財政状況の中、公共事業の選択と集中による効果的・効率的な執行がより一層求められてきており、事業の透明性や客観性を確保しつつ推進していく必要があります。

そのため、感染拡大や自然災害に対する「安心・安全」を支える都市基盤である道路整備を着実に推進していくため、客観的な指標を用いて優先的に整備すべき箇所を選定した道路整備プログラムを改訂します。

3 本計画の位置づけ

道路整備プログラムは、駒ヶ根市総合計画等の上位計画に即して定めた「駒ヶ根市都市計画マスタープラン」に掲げられている、将来像や具体的な都市づくりの実現に向けた、道路事業に関する個別計画にあたるものです。



2 当初計画の取組み結果



(都)中割経塚線 <完了>

(国道153号～(市)上穂本線の区間)

○東西軸のひとつが形成され、市の中央部における東西間交通の円滑化が図られました。



【整備前】



【整備後】

(市)本曾倉線 <一部完了>

(本曾倉線の未整備区間)

○道路幅の拡大など、地域における生活道路の改善が図られました。



【整備前】



【整備後】

(市)中割縦線 <完了>

(市)新春日街道線～(市)上穂本線の区間

○東西間交通の円滑化、歩行者の安全確保、工業等の経済活動へ貢献しています。



【整備前】



【整備後】

(市)馬見塚線 <完了>

大徳原～福岡大原の区間

○歩行者の安全確保や東西間交通の円滑化、駒ヶ岳SICへのアクセス強化など、多くの課題が解消されました。



【整備前】



【整備後】

3 道路を取り巻く現況と課題

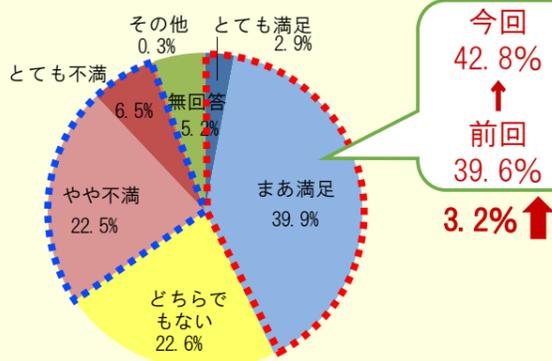


1 市民アンケート結果（抜粋）

18歳以上の駒ヶ根市民2,000人を対象に、道路整備に関する市民アンケート調査を実施しました。920人の回答をいただき、回収率は46.0%、信頼度は99.7%となりました。

【運転者側からの道路整備の満足度】

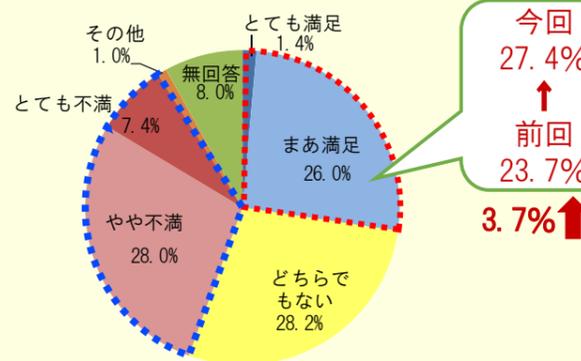
▼「とても満足」「まあ満足」の合計は42.8%と前回より3.2%上昇したものの、29.0%の人が「やや不満」「とても不満」と回答しています。



今回 42.8%
↑
前回 39.6%
3.2% ↑

【歩行者側からの道路整備の満足度】

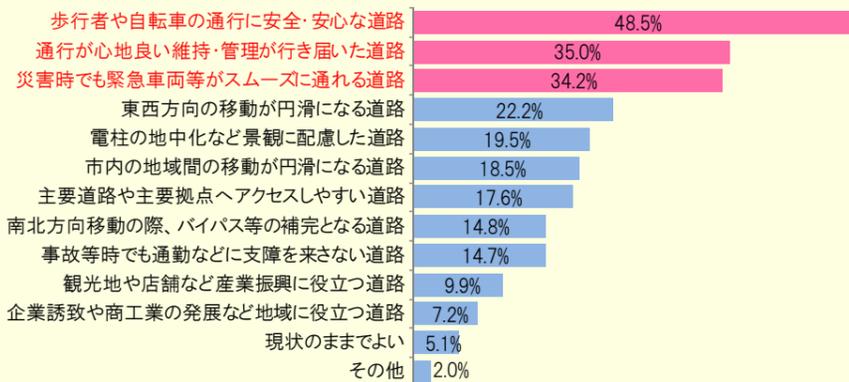
▼「とても満足」「まあ満足」の合計は27.4%と前回より3.7%上昇したものの、35.4%の人が「やや不満」「とても不満」と回答しています。



今回 27.4%
↑
前回 23.7%
3.7% ↑

【市道に不足している機能や役割】

▼48.5%の人が「歩行者や自転車の通行に安全・安心な道路」を選択しています。



2 課題

■交通の円滑化の推進

運転手側からの道路整備の満足度について、「まあ満足している」との回答が多く、「便利になった」などの意見もある反面、「狭い道路がある」「運転しにくい」など「不満」の声も3割程度に及んでいます。また、道路施策における東西交通軸の形成や渋滞の緩和・環状線の形成については、前回調査と比較すると住民満足度の改善は見られるものの、「東西軸の不足」「道路整備の推進」など、さらなる改善を求められていることから、引き続き交通の円滑化を推進していく必要があります。

■安全・安心な歩行空間の形成

歩行者側からの道路整備の満足度を見ると、近年に幹線道路における歩道整備を実施した地区は満足度が高くなっているものの、全体で見ると「やや不満である」が最も多くなっています。不満の理由に多いのは「歩道の未設置」「歩行中が危険」「歩道の狭さ」などの指摘もあることから、安全・安心な歩行空間の形成が必要です。また、「通学路の安全確保」を求める若者の意見も多いことから、歩行者の多い箇所から優先的に整備していく必要があります。

■防災機能の強化

市道に不足している機能や役割について、「災害時でも緊急車両等がスムーズに通れる道路」と回答した人が多く増えており、災害に対応したまちづくりが求められています。緊急輸送路や避難施設までの道路の確保、路線の複線化などにより、防災機能を強化していく必要があります。

■既存道路の質を高める維持・管理の徹底

道路の凸凹や舗装の悪さ等について多くの不満の声が出されており、また、市道に不足している機能として「自動車や歩行者の通行が心地よい維持・管理が行き届いた道路」を求める意見が多く出ています。景観面からみても、既存道路における維持・管理を進め、道路の質を高める必要があります。

4 駒ヶ根市道路整備プログラムの改訂

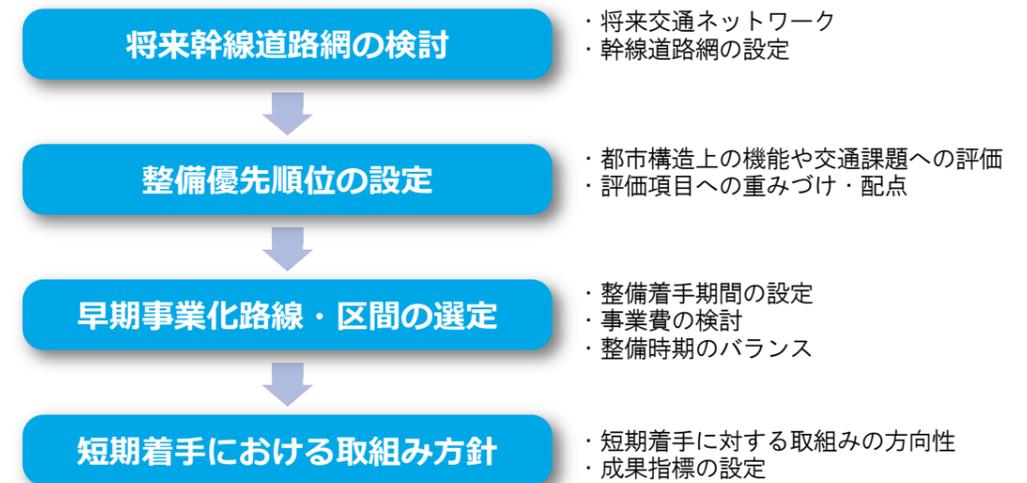


1 整備着手期間

- 【短期】 2030年度（令和12年度）までに着手する路線・区間
- 【長期】 2031年度（令和13年度）以降に着手する路線・区間

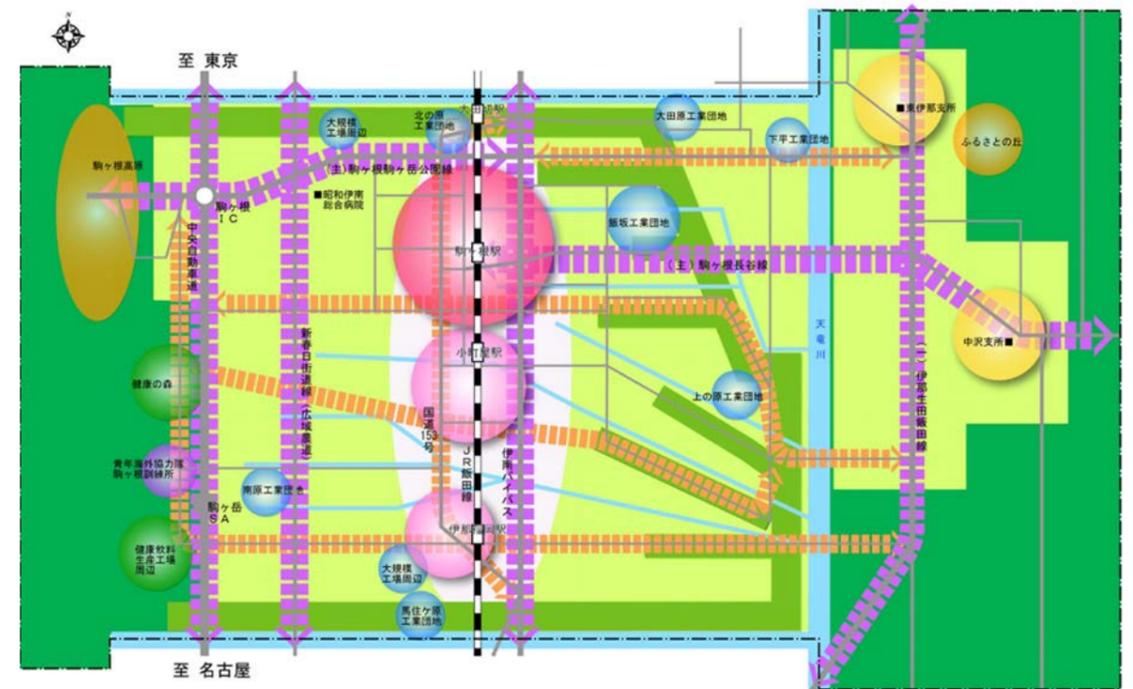
市道整備の着手期間の設定は、本市を取り巻く情勢や財政状況を勘案し、短期を令和12年度までの10年間、長期を令和13年度以降に設定します。なお、整備進捗状況や社会情勢の変化に対応するため、毎年度の検証とともに、中間年に見直しを行っていくこととします。

2 改訂のフロー



3 将来交通ネットワーク

上位計画にあたる「駒ヶ根市都市計画マスタープラン」に示されている、将来都市構造図に基づく「将来交通ネットワーク」とします。



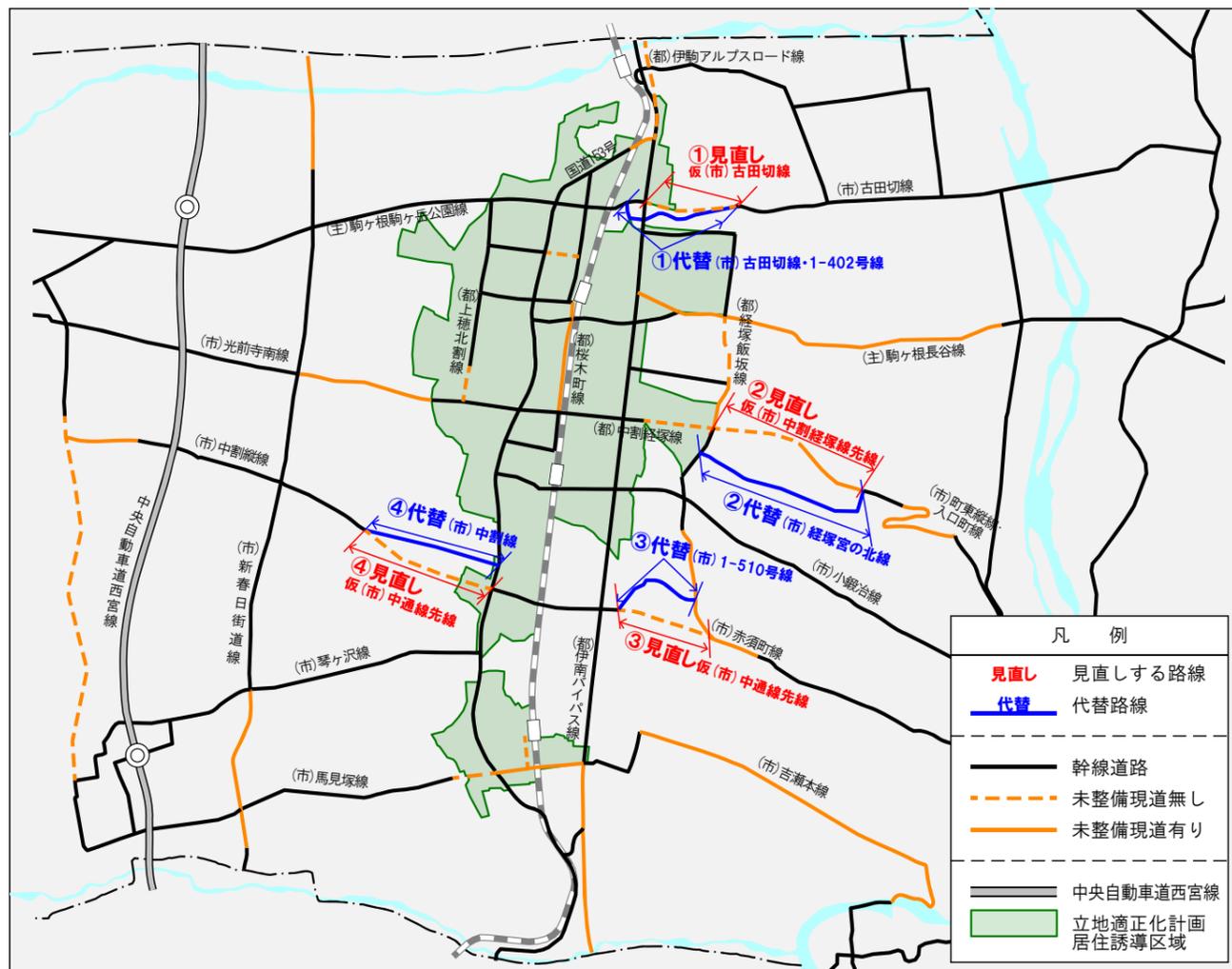
将来都市構造図（出典：駒ヶ根市都市計画マスタープラン）

4 駒ヶ根市道路整備プログラムの改訂



4 将来幹線道路網

将来交通ネットワークに基づく将来幹線道路網を、可能な限り既存ストックを活用し、代替対応をする見直しを行いました。



見直しを行った将来幹線道路網を当初計画延長と比較すると、全体の延長は120.3kmから121.6kmに増加したものの、未整備延長は16.0kmから13.1kmに減少しました。

既存ストックの活用により、未整備延長が2.9km減少したことで、事業費を約30億円削減することができました。

当初計画	未整備	整備済	合計	うち市道未整備
主要幹線道路	2.6 km	19.6 km	22.2 km	
幹線道路	5.0 km	39.3 km	44.3 km	
補助幹線道路	13.6 km	40.2 km	53.8 km	
合計	21.2 km	99.1 km	120.3 km	



見直し後	未整備	整備済	合計	うち市道未整備
主要幹線道路	1.7 km	20.5 km	22.2 km	
幹線道路	4.0 km	40.9 km	44.9 km	
補助幹線道路	11.4 km	42.9 km	54.5 km	
合計	17.1 km	104.5 km	121.6 km	



5 整備優先順位の設定方針

- 方針 1** 都市の骨格構造上から、機能・役割が高い道路(国土交通省「都市計画道路整備プログラムマニュアル」による)
 - 都市における道路の多様な機能を大別すると、以下の3つになります。
 - ①都市における円滑な移動を確保するための交通機能
 - ②都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成する機能
 - ③都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能
 これらの機能について「都市の骨格構造を形成している道路」として抽出します。
- 方針 2** 駒ヶ根市が抱える交通の重要課題へ対応する道路
 - 駒ヶ根市が抱える交通の重要課題は、市民アンケートや上位計画などから、以下の4つになります。
 - ①防災機能の強化
 - ②人にやさしい安全、安心な通行への対策
 - ③集約型都市構造の確立
 - ④東西間交通アクセスの円滑化
 これらの課題について、道路整備により課題が解消される道路を「駒ヶ根市が抱える交通の重要課題へ対応する道路」として抽出します。
- 方針 3** 住民からの要望が高い道路
 - 市民アンケート調査より、道路整備の要望が高い道路について、「住民から要望が高い道路」として抽出します。
- 方針 4** 上位・関連計画に基づく施策に関する道路
 - 駒ヶ根市都市計画マスタープランにおける市街地環状網の形成、駒ヶ根市国土強靱化計画における「市民の財産・財産・暮らしを守りぬぎ、活力ある地域を持続する」を目標として掲げている道路施策について、「上位・関連計画に基づく施策に関する道路」として抽出します。



6 評価項目

都市の骨格構造上の観点、交通課題や住民意向など、前述に示した4つの方針に基づいて設定した評価項目を客観的に評価し、プログラムを改訂します。

評価項目		評価項目	
都市骨格構造	都市内交通機能	幹線分類	消防活動を支援する道路
		交通処理から見た機能	そのうち幅員が基準を満たさない道路
	空間機能・市街地形成機能	都市外拠点と市街地を連絡する道路	緊急輸送活動を支援する道路
		都市内拠点を連絡する道路	歩行者交通量が比較的多い道路
		地区間交流を支援する道路	そのうち歩道が設置されていない道路
		商業振興を支援する道路	渋滞が緩和する道路
		観光拠点を連絡する道路	交通事故が発生した道路
		工業振興を支援する道路	誘導施設形成を支援する道路
		歴史・景観資源のある道路	集約型都市構造の構築を支援する道路
		新規開発を支援する道路	東西間アクセス
道路整備の連続性を図る道路	東西軸を形成する道路		
高速ICとのアクセスを支援する道路	住民要望	住民要望が高い道路	
延焼遮断機能を持つ道路	上位・関連計画等	上位・関連計画を支援する道路	
	既存ストック活用	概ね機能が充足している道路	

5 整備優先順位

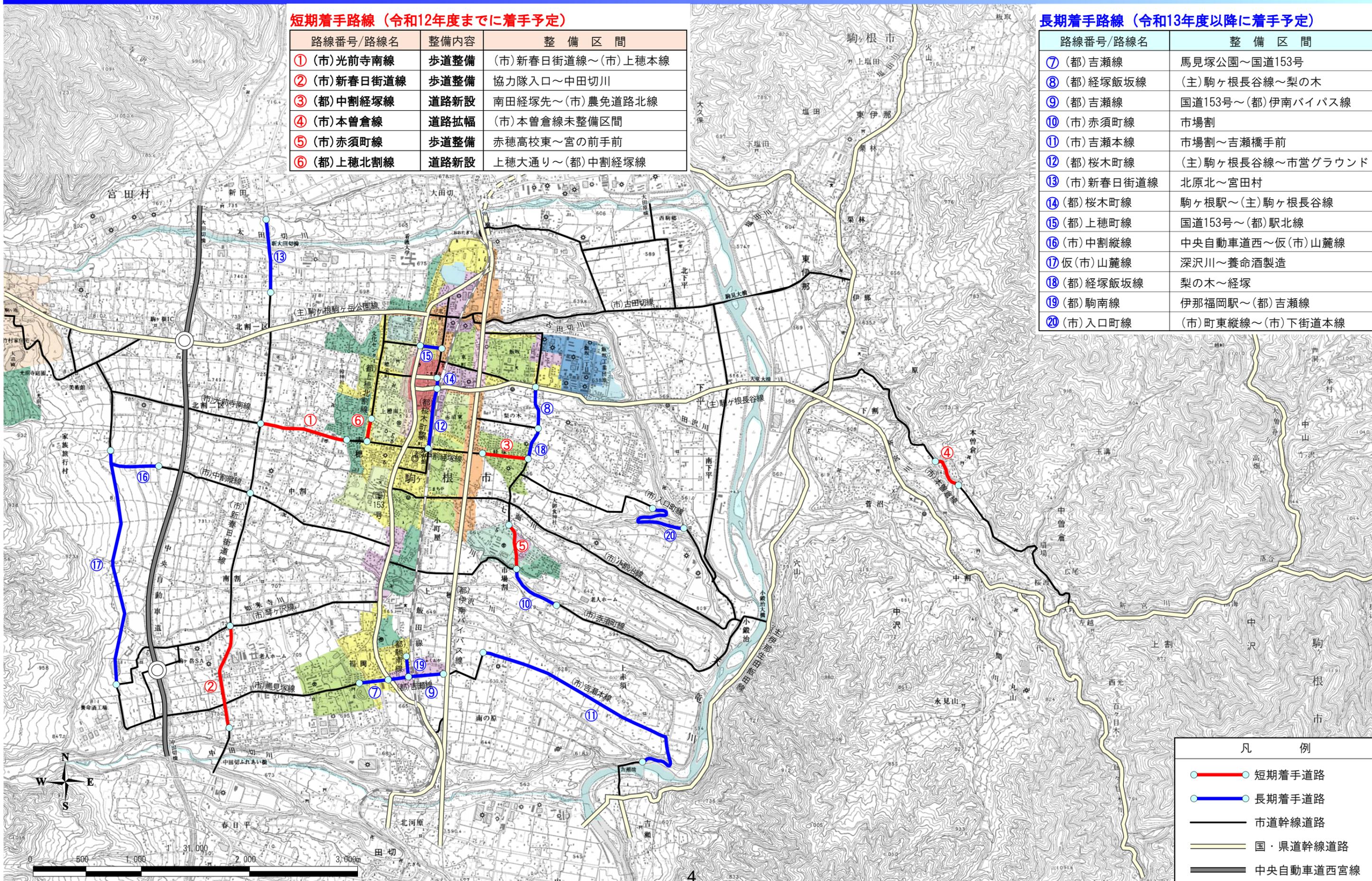


短期着手路線（令和12年度までに着手予定）

路線番号/路線名	整備内容	整備区間
① (市)光前寺南線	歩道整備	(市)新春日街道線～(市)上穂本線
② (市)新春日街道線	歩道整備	協力隊入口～中田切川
③ (都)中割経塚線	道路新設	南田経塚先～(市)農免道路北線
④ (市)本曾倉線	道路拡幅	(市)本曾倉線未整備区間
⑤ (市)赤須町線	歩道整備	赤穂高校東～宮の前手前
⑥ (都)上穂北割線	道路新設	上穂大通り～(都)中割経塚線

長期着手路線（令和13年度以降に着手予定）

路線番号/路線名	整備区間
⑦ (都)吉瀬線	馬見塚公園～国道153号
⑧ (都)経塚飯坂線	(主)駒ヶ根長谷線～梨の木
⑨ (都)吉瀬線	国道153号～(都)伊南バイパス線
⑩ (市)赤須町線	市場割
⑪ (市)吉瀬本線	市場割～吉瀬橋手前
⑫ (都)桜木町線	(主)駒ヶ根長谷線～市営グラウンド
⑬ (市)新春日街道線	北原北～宮田村
⑭ (都)桜木町線	駒ヶ根駅～(主)駒ヶ根長谷線
⑮ (都)上穂町線	国道153号～(都)駅北線
⑯ (市)中割縦線	中央自動車道西～仮(市)山麓線
⑰ 仮(市)山麓線	深沢川～養命酒製造
⑱ (都)経塚飯坂線	梨の木～経塚
⑲ (都)駒南線	伊那福岡駅～(都)吉瀬線
⑳ (市)入口町線	(市)町東縦線～(市)下街道本線



凡 例	
—●—	短期着手道路
—●—	長期着手道路
	市道幹線道路
	国・県道幹線道路
	中央自動車道西宮線

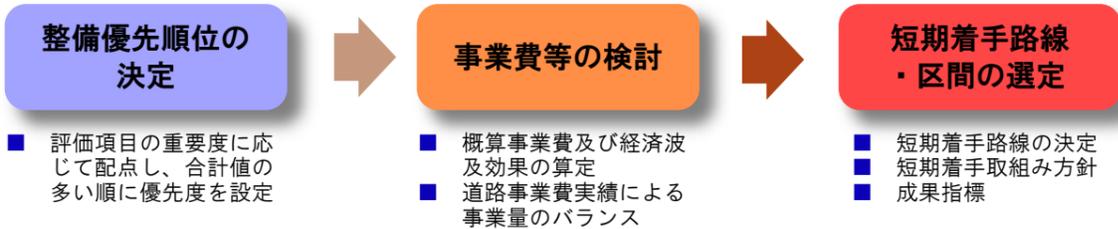
6 事業費等の検討



1 短期着手路線・区間の選定の手順

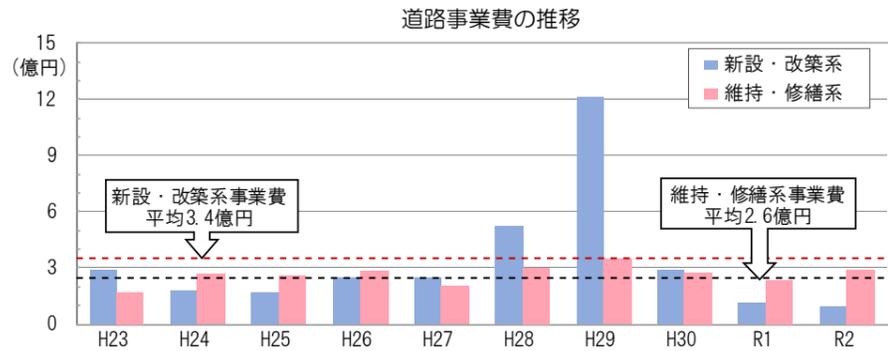
整備優先順位について、道路事業費の実績や概算事業費、経済波及効果の検討を行った上で、短期事業可能量を想定し、短期に着手する路線・区間の選定を行います。

また、短期着手期間における取組み方針、成果指標を設定することにより、事業の進捗確認や検証を行っていくこととします。



2 事業費等の検討

過去10年における道路事業費の平均は、新設・改築系が3.4億円/年、維持・修繕系は2.6億円/年であり、それらの合計は6.0億円/年となっています。



3 短期着手路線・区間の選定

各整備時期にどれだけの整備が可能であるか、過去の整備実績等を勘案して、短期10年間でどの整備が可能と見られる事業量を検討しました。

その結果、短期着手路線を6路線選定しました。

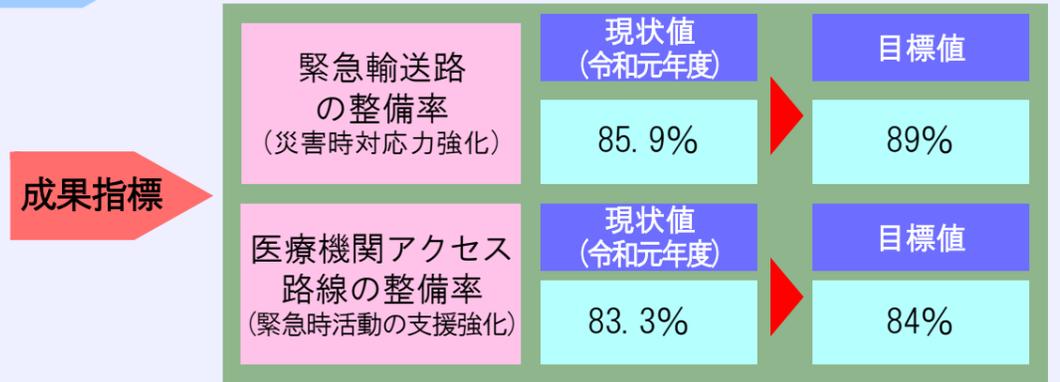
ただし、得点が多いほど整備の優先度が高いことになるものの、優先度を捉えやすくするためにこの手法を取り入れており、番号順・得点順に着手していくわけではありません。

ランク	整備着手時期	区間番号/路線名	事業主体	区間長 (m)	概算事業費 (億円)	経済波及効果 生産誘発額 (億円)	配点 合計	時期別事業費 (億円)	
								短期	長期
1	短期	86 (市) 光前寺南線	市	820	5.0	7.7	20	5.0	
2		53 (市) 新春日街道線	市	970	7.2	10.7	15	7.2	
3		76 (都) 中割経塚線	市	420	12.9	17.2	14	12.9	
4		118 (市) 本曾倉線	市	350	2.0	3.1	13	2.0	
5		89 (市) 赤須町線	市	410	2.1	3.1	13	2.1	
6		70 (都) 上穂北割線	市	220	4.6	6.2	13	4.6	
7	長期	107 (都) 吉瀬線	市	270	4.0	5.7	12		5.7
8		72 (都) 経塚飯坂線	市	410	5.7	6.9	11		6.9
9		108 (都) 吉瀬線	市	520	2.5	3.1	10		3.1
10		102 (市) 赤須町線	市	540	1.4	1.7	10		1.7
11		115 (市) 吉瀬本線	市	2,410	5.2	6.4	10		6.4
12		60 (都) 桜木町線	市	560	6.1	8.5	9		8.5
12		48 (市) 新春日街道線	市	680	3.7	6.0	9		6.0
14		59 (都) 桜木町線	市	100	0.7	0.9	8		0.9
15		73 (都) 上穂町線	市	210	5.8	8.0	8		8.0
16		97 (市) 中割縦線	市	610	1.3	1.6	8		1.6
17		112 仮(市) 山麓線	市	2,210	12.8	15.5	8		15.5
18		74 (都) 経塚飯坂線	市	280	1.2	1.2	7		1.2
19		123 (都) 駒南線	市	200	3.4	4.7	7		4.7
20		91 (市) 入口町線	市	870	1.9	2.3	6		2.3
計				13.1km	89.4	120.5		33.7	56.5

7 短期着手の取組み方針と成果指標



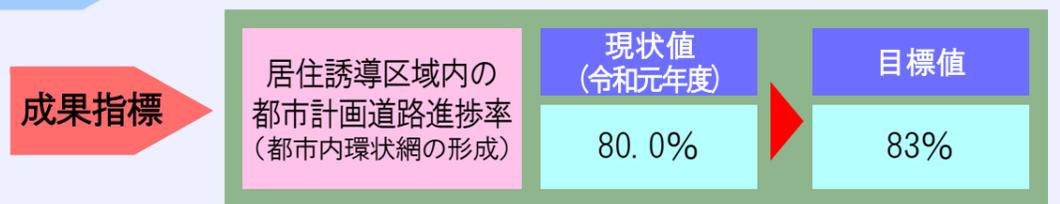
取組方針 災害における対応力の強化を図ります。



取組方針 人にやさしい安心・安全の向上を図ります。



取組方針 コンパクトなまちづくりを推進します。



取組方針 東西間交通の円滑化を図ります。

