

辰野町道路網計画

令和 3年 月

辰野町

目次

第1章 計画策定の基本的な考え方.....	1
1.1 背景・目的.....	1
1.2 計画の位置付け.....	2
第2章 町の現況.....	3
2.1 沿革.....	3
2.2 地勢.....	4
2.3 人口.....	5
(1)人口の推移及び将来推計.....	5
(2)通勤・通学移動.....	6
(3)産業別人口.....	7
(4)事業所数・従業者数.....	8
2.4 都市交通施設.....	10
(1)主要な幹線の断面交通量・混雑度・旅行速度.....	10
(2)自動車保有台数.....	17
(3)都市計画道路.....	18
(4)土砂災害等による道路交通の途絶.....	20
2.5 鉄道・バス等の公共交通.....	25
(1)鉄道.....	25
(2)バス.....	26
2.6 住民意向.....	27
(1)住民意識調査.....	27
(2)住民ワークショップ.....	29
(3)各種委員会での道路網の検討状況.....	31
第3章 辰野町が抱える道路の課題.....	33
3.1 辰野町が抱える道路の課題.....	33
3.2 辰野町が抱える道路の課題の詳細及び解決するために必要な道路の設定.....	34
(1)渋滞解消に資する道路網.....	34
(2)通過交通対策に資する道路網.....	36
(3)災害対応に資する道路網.....	38
(4)その他の道路網.....	40
第4章 道路網計画の策定.....	42

第1章 計画策定の基本的な考え方

1.1 背景・目的

上伊那では伊那バイパス、伊南バイパスの整備が進み、道路交通体系は大きく変化しています。

辰野町は伊那・諏訪・塩尻の3方向につながる地域性から、通勤通学、生活道路においてさまざまなニーズがあります。そのため、少子高齢化や人口減少による社会構造の変化や、工業・商業事業者の経済活動に深く関わりあう道路体系について、長期的視点に基づく将来道路網は重要な意味を持ちます。

しかし、町にはこのような視点で策定された道路網計画は無く、辰野町第6次総合計画では、道路網計画に基づいた重点テーマとして、『「道路網計画」に基づき、幹線道路・生活道路の維持・管理に取り組む』としていることから、町全体を俯瞰した、幹線道路網に係る道路網計画の策定が必要です。

そこで、辰野町が抱える道路交通に関する多くの課題を解決し、住む人、辰野町に関係する人がともに豊かな生活を送ることのできる持続可能なまちづくりを進めるため、多くの住民の皆様の協力を得て、住民意識調査、17区におけるワークショップ、辰野町道路網計画検討委員会での検討等を実施し、将来の道路交通網のあり方について実現可能な道路網計画を策定しました。

今後は、この道路網計画を実現するために、関係機関と連携して取り組みます。

1.2 計画の位置付け

辰野町道路網計画は、町の最上位の計画である辰野町第6次総合計画に即した各種計画と連携するとともに、長野県が策定した各種計画に即します。

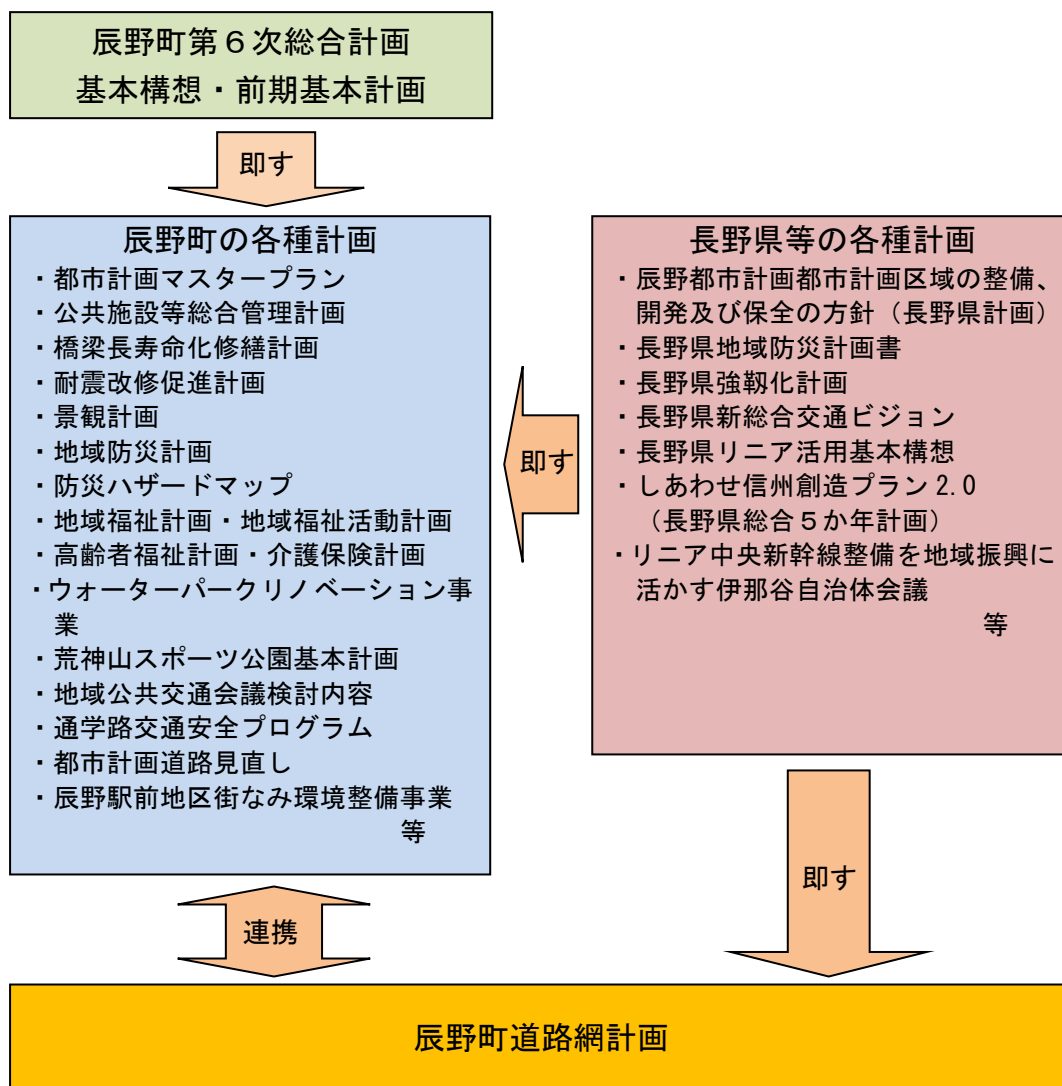


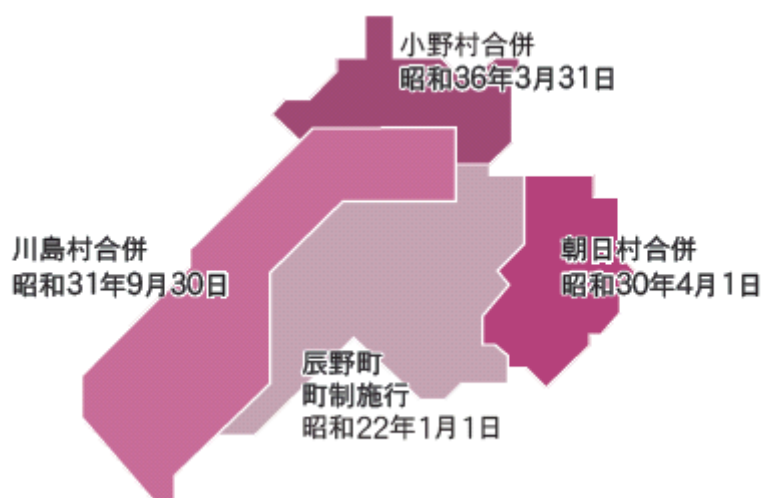
図1 計画の位置付け

第2章 町の現況

2.1 沿革

当町は、古くから東山道・初期中山道・伊那街道といった街道が通る交通の要衝でした。また、遺跡の発掘調査では、縄文時代早期（およそ1万年前）からの人々の暮らしが確認されています。古代には朝廷直轄の御牧が平出・宮所・辰野・小野に設けられ、毎年都へ貢馬が送られていました。平安時代末期になると諏訪上下社の社領となり、国の重要文化財に指定されている上島の十一面観音立像造立の大檀那である宮所氏のように、諏訪社にゆかりの氏族の支配するところとなりました。また、戦国時代になると、小野七騎や、上伊那十三騎とよばれる地侍集団が形成され、町内の各所に館を構えて支配しました。また、天正19年（1591年）には、伊那郡の毛利氏と筑摩郡の石川氏の領地争いの裁きによって、小野郷が伊那と筑摩の2郡に分割されました。

江戸時代は、雨沢の大沢川を境に、北は幕府領千村氏預り地の小野村、南は高遠領の上伊那郷となり、幕末まで続きました。この間、高遠領主は保科・鳥居・内藤と交代しました。明治8年には、それまで19か村だった村が、伊那富・朝日・三里・小野の4ヵ村となり、明治22年の町村制施行に伴って伊那富村・朝日村・川島村・小野村となり、さらに、昭和22年の町制施行によって伊那富村が辰野町となり、30年朝日村、31年川島村、36年小野村との合併によって今日の辰野町となりました。



（出典：2021年 町政要覧）

図2 町の合併の変遷

2.2 地勢

当町は伊那盆地の最北端に位置し、東経 138 度、北緯 36 度の線が交わる日本列島のほぼ中心に当たります。面積は、170.41km²で、このうちの約 85%が山林原野を占め、南部を除く三方を山に囲まれています。

一方、諏訪湖を源流とする天竜川が、大城山南麓で横川川と Y 字形に合流し、町域の中央部を南流し、この河川の両岸に平地が存在します。また、これらの河川に流れ込む小河川などによって V 字谷や、小さな盆地が形成されています。

このような地形により、市街地は天竜川と横川川等によって形成された平地に発達しました。特に、両河川に沿うように引かれた鉄道により、辰野駅から南西部に市街地が広がっています。また、谷間にも山麓部にも集落が形成されています。

耕地は、北の小野川、西の横川川および天竜川の沿岸に水田があり、丘陵地帯は果樹園のほか、普通畑に利用されています。

町内には、前述のとおり、J R 中央線が町の北部を東から北に通り、辰野駅・信濃川島駅・小野駅があります。辰野駅からは、J R 飯田線が南下し、宮木駅・伊那新町駅・羽場駅が設置されています。

主要な道路は町の西部に国道 153 号（塩尻～名古屋）が、東部には主要地方道伊那・辰野（停）線が並行して走っており、また、中央自動車道西宮線が町を縦断し、南部に伊北インターチェンジがあります。

さらに、主要道路から谷間に向かって多くの県道・町道が広がっています。

2.3 人口

(1)人口の推移及び将来推計

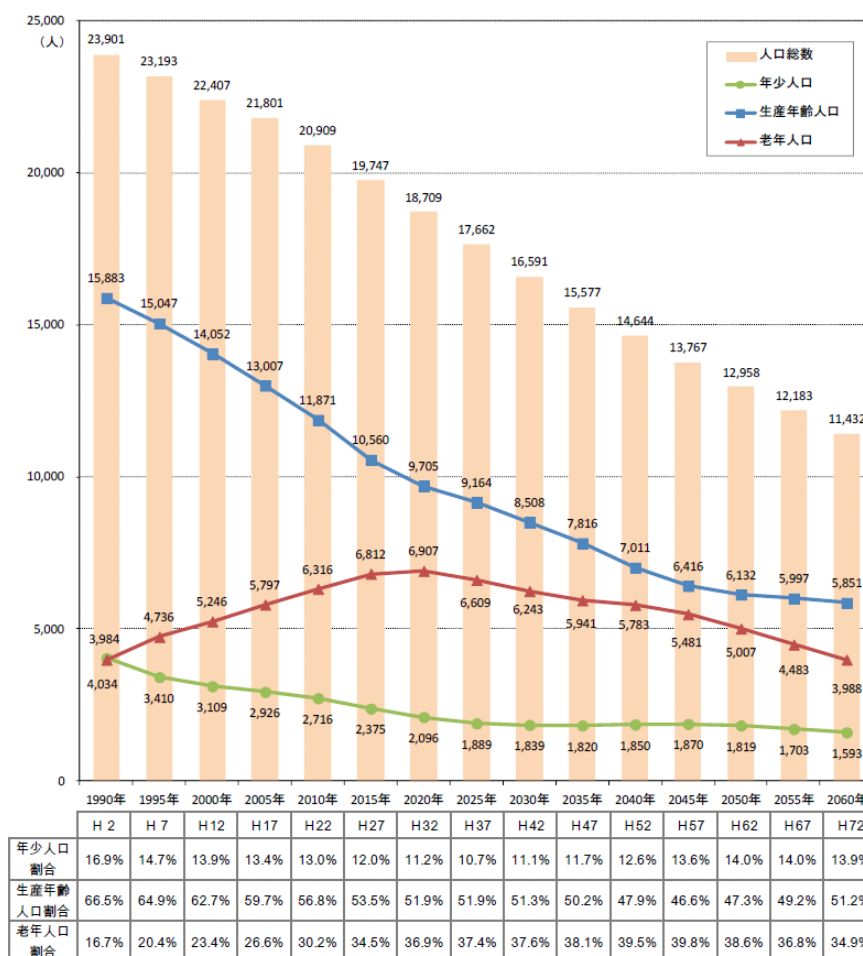
当町の行政区域の人口推移は、平成2年以降減少が続いており、平成27年には19,747人となっています。平成2年（23,901人）から平成27年までの25年間の増減は4,154人減、17.4%の減少となっています。特に町の中心部である用途地域内の人口減少が顕著であることから、中心部の空洞化が進んでおり、また、郊外における住宅等の開発が進んでいるものと考えられます。

さらに、平成29年3月に改定された辰野町人口ビジョンでは、平成27年の国勢調査の結果を受けて、辰野町展望人口の再推計を行いました。

展望人口の算出に際して、様々な施策を講じ人口の減少を抑制することで、移動率、合計特殊出生率等の諸条件の仮定は、辰野町人口ビジョン初版（平成27年3月）の将来展望人口算出時と同様とし、平成27年国勢調査結果の男女別年齢別人口を採用（年齢不詳人口は含まない）、基準年を平成27年として算出しました。

その結果、人口は平成27年の19,747人から20年後の令和17年（平成47年）には15,577人、40年後の令和37年（平成67年）には12,183人へと減少幅を縮小することとしました。

<将来展望人口：合計特殊出生率が上昇し、かつ子育て世帯の人口移動が均衡した場合>



※平成22年（2010年）までは国勢調査結果であり、人口総数に年齢不詳を含む。

※平成27年（2015年）の人口は平成27年国勢調査結果（男女別年齢別人口）であり、年齢不詳は含まない。

（出典：辰野町人口ビジョン（平成29年3月改定））

図3 辰野町の将来人口展望

(2) 通勤・通学移動

平成27年の辰野町内に居住（夜間人口ベース）する就業・通学者数は10,496人であり、この内5,133人（48.9%）が町外に就業・通学しています。また、町外からの流入を含めた、辰野町内の就業・通学者数は9,611人となっています。この結果、流出率は48.9%、流入率は44.1%となっており、流出が流入をやや上回っています。

流出、流入している通勤・通学者は、箕輪町、岡谷市、伊那市への流出が、また、箕輪町、伊那市からの流入が多くなっています。

表1 流出・流入別人口推移

	常住地による 就業・ 通学者数	流 出		従業・通学地 による就業・ 通学者数	流 入		従/常 就業・ 通学者比率
		就業・ 通学者数	流出率		就業・ 通学者数	流入率	
	人	人	%	人	人	%	%
平成7年	14,195	5,776	40.7	12,154	3,735	30.7	85.6
平成12年	13,131	5,763	43.9	11,131	3,763	33.8	84.8
平成17年	12,196	5,555	45.5	10,336	3,695	35.7	84.7
平成22年	10,911	5,292	48.5	9,572	3,902	40.8	87.7
平成27年	10,496	5,133	48.9	9,611	4,241	44.1	91.6

注1) 常住地による就業・通学者数とは、当該都市に常住する（夜間人口ベース）就業・通学者を言う

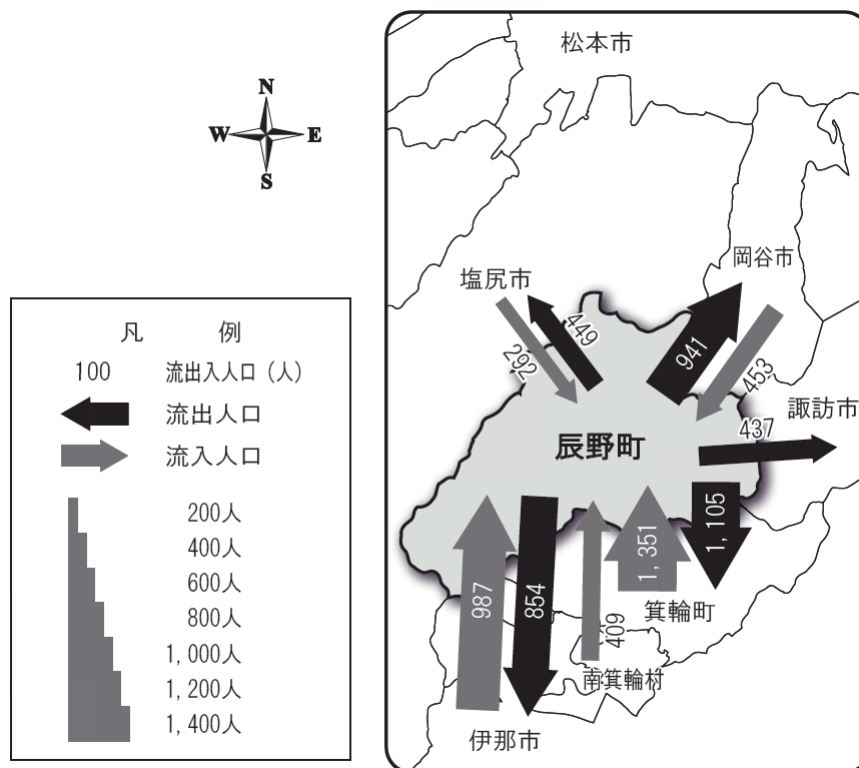
従業・通学地による就業・通学者数とは当該都市に従業・通学する（昼間人口ベース）就業・通学者を言う

注2) 流出率＝流出就業・通学者数／常住地による就業・通学者数×100

流入率＝流入就業・通学者数／従業・通学地による就業・通学者数×100

注3) (従/常) 就業・通学者比率＝従業・通学地による就業・通学者数／常住地による就業・通学者数×100

(出典：平成30年度都市計画基礎調査)

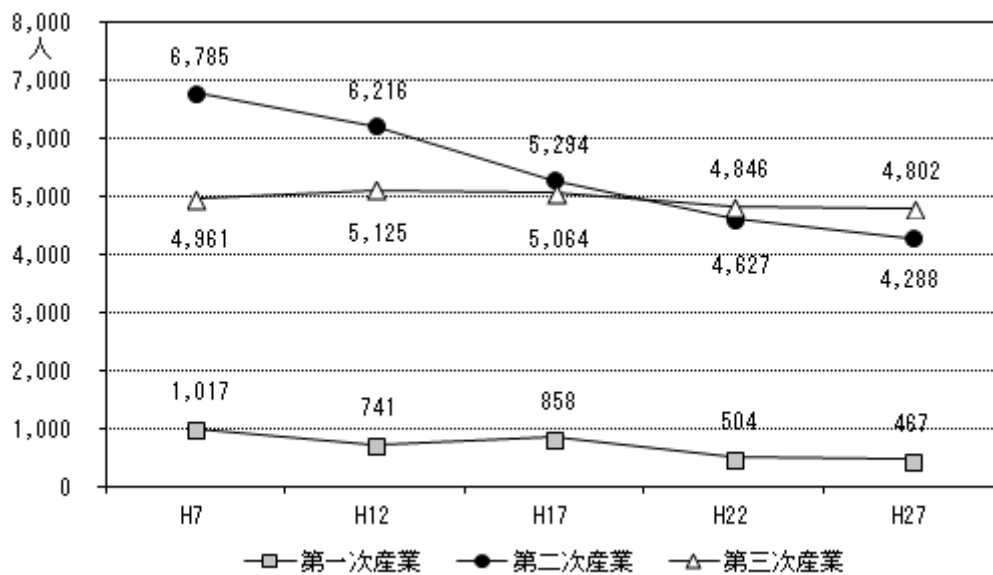


(出典：平成30年度都市計画基礎調査)

図4 流出・流入人口

(3) 産業別人口

当町の産業大分類別就業者数の推移をみると、第一次産業人口と第二次産業人口は減少傾向にある一方、第三次産業人口は横ばい傾向にあります。その結果、平成 22 年には第三次産業人口が第二次産業人口を上回りました。



(出典：平成 30 年度都市計画基礎調査)

図 5 常住地による産業 3 区分別人口推移

(4) 事業所数・従業者数

平成28年における事業所数は863事業所であり、そのうち製造業が189事業所(21.9%)、卸売業、小売業が179事業所(20.7%)、建設業が106事業所(12.3%)となっています。従業者数については製造業が3,872人(50.7%)と突出して多く、次いで卸売業、小売業が956人(12.5%)となっています。

平成8年から平成26年までの事業所数と従業者数の推移をみると、事業所数は減少傾向にあり、従業者数は平成13年以降横ばい傾向にあります。また、平成8年に比べ事業所数は339事業所減(25.8%減)、従業者数は1,109人減(11.0%減)となっています。

表2 産業分類別事業所数・従業者数の推移(民営事業所)

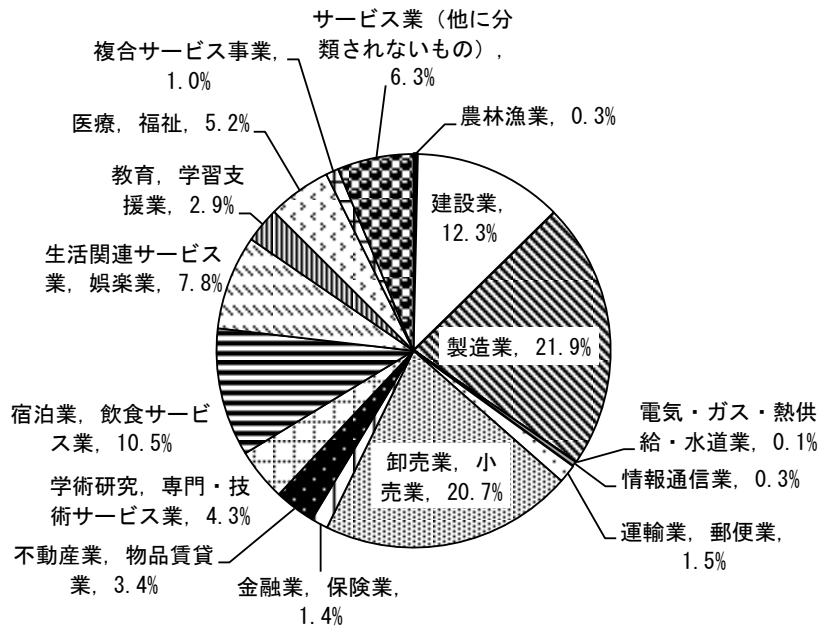
産業大分類	平成23年			平成26年			平成28年		
	事業所数	従業者数 (人)	売上金額 (百万円)	事業所数	従業者数 (人)	売上金額 (百万円)	事業所数	従業者数 (人)	売上金額 (百万円)
A. B. 農林漁業	5	31	243	5	21	157	3	18	153
C. 鉱業、採石業、砂利採取業	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D. 建設業	117	699	6,719	112	497	6,139	106	443	6,809
E. 製造業	216	4,241	81,420	209	4,019	94,206	189	3,872	89,528
F. 電気・ガス・熱供給・水道業	1	1	312	2	22	X	1	-	X
G. 情報通信業	7	30	378	5	11	85	3	8	X
H. 運輸業、郵便業	14	167	1,235	13	194	711	13	109	1,152
I. 卸売業、小売業	207	1,093	26,316	198	1,110	28,865	179	956	32,928
J. 金融業、保険業	13	82	2,599	14	100	2,738	12	88	4,017
K. 不動産業、物品賃貸業	33	53	181	29	48	147	29	45	150
L. 学術研究、専門・技術サービス業	43	147	853	41	145	843	37	127	844
M. 宿泊業、飲食サービス業	94	446	1,482	97	530	1,416	91	390	1,521
N. 生活関連サービス業、娯楽業	77	233	2,963	71	195	1,660	67	209	2,434
O. 教育、学習支援業	31	143	698	38	401	670	25	126	768
P. 医療、福祉	45	467	2,116	61	855	2,711	45	611	3,453
Q. 複合サービス事業	8	84	569	9	86	X	9	103	811
R. サービス業(他に分類されないもの)	63	444	1,167	61	575	2,165	54	535	2,334
S. 公務(他に分類されるものを除く)				8	209				
合計	974	8,361	129,251	973	9,018	144,069	863	7,640	147,564

資料：事業所・企業統計調査、経済センサス

注1) 平成23年、平成28年については、民営事業所のみを集計となっている

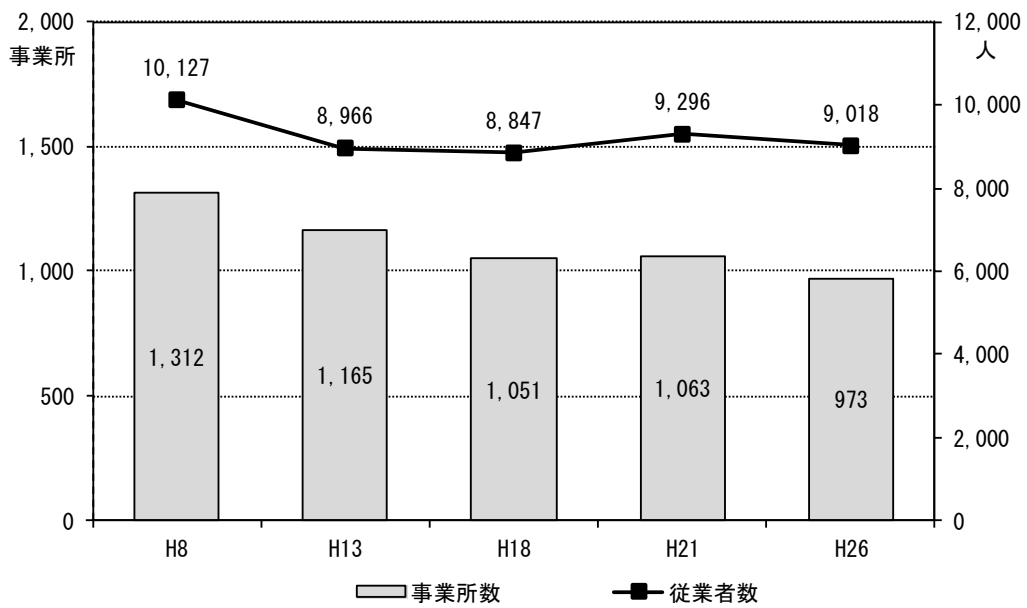
注2) 売上金額は外国の会社及び法人でない団体を除く民営事業所のみを集計で、「D. 建設業」、「F. 電気・ガス・熱供給・水道業」、「G. 情報通信業」、「H. 運輸業、郵便業」、「J. 金融業、保険業」、「O. 教育、学習支援業」、「Q. 複合サービス事業」、「R. サービス業(他に分類されないもの)」、「合計」は試算値を記載

注3) 「-」は該当数値なし、「X」は統計法により公表を控えたもの



(出典：平成 30 年度都市計画基礎調査)

図 6 産業大分類別事業所数構成比（平成 28 年、民営事業所）



(出典：平成 30 年度都市計画基礎調査)

図 7 事業所数・従業者数推移

2.4 都市交通施設

(1) 主要な幹線の断面交通量・混雑度・旅行速度

主要道路における自動車交通量は、中央自動車道西宮線は、昭和 51 年に伊北インターチェンジより南が開通、昭和 56 年に小淵沢インターチェンジまでの開通、昭和 57 年に勝沼インターチェンジ～甲府昭和インターチェンジ間が開通し全線が開通しました。

このため、中央自動車道西宮線の交通量は、昭和 60 年の調査以降、大幅な伸びを示しており、近年では概ね 25,000 台/12h 前後で推移しています。

一方、これ以外の国道 153 号、主要地方道、一般県道における自動車交通量は、昭和 60 年から昭和 63 年に掛けて一時的な減少が見られましたが、その後は大きな変動もなく概ね一定で推移しています。

混雑時平均旅行速度については 20.0km/h 未満の路線は無いものの、一般国道 153 号の一部、主要地方道下諏訪辰野線の一部、主要地方道伊那辰野停車場線の一部で 20km/h 台前半の値を示しています。

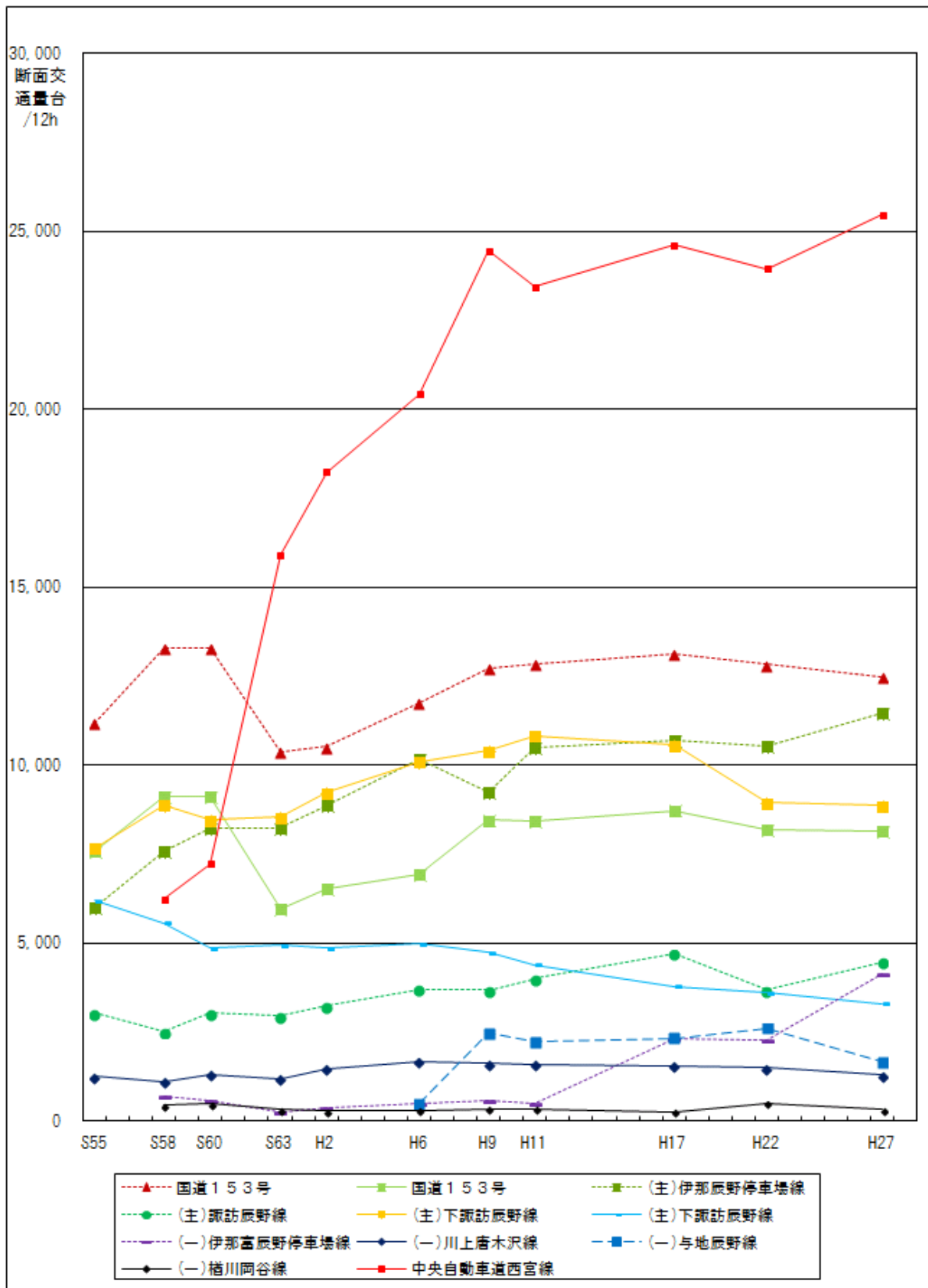
また、国道 153 号の中央自動車道伊北インター周辺、主要地方道伊那辰野停車場線は、町道 12 号線入口交差点付近等で朝夕の通勤時間帯に平均旅行速度が遅い区間が見られるとともに、中心市街地では 1 日を通して平均旅行速度が 20.0km/h 未満の区間が見られます。

表 3 主要道路における断面交通量（12h）の推移

交通量単位：台/12h

路線名	観測地点名	S55	S58	S60	S63	H2	H6	H9	H11	H17	H22	H27
中央自動車道西宮線	岡谷JCT～伊北		6,241	7,229	15,924	18,237	20,425	24,446	23,451	24,618	23,947	25,460
国道 153 号	羽場	11,182	13,278	13,278	10,379	10,523	11,766	12,729	12,858	13,117	12,828	12,475
国道 153 号	小野	7,570	9,123	9,123	5,958	6,518	6,925	8,455	8,443	8,733	8,199	8,143
(主)伊那辰野停車場線	樋口	5,985	7,561	8,209	8,234	8,868	10,165	9,222	10,498	10,677	10,527	11,461
(主)諏訪辰野線	上野	3,038	2,509	3,030	2,953	3,231	3,710	3,678	4,007	4,703	3,689	4,479
(主)下諏訪辰野線	上平出	7,677	8,875	8,451	8,541	9,230	10,105	10,404	10,835	10,562	8,939	8,855
(主)下諏訪辰野線	下辰野	6,201	5,569	4,872	4,935	4,848	4,986	4,745	4,397	3,791	3,604	3,304
(一)伊那富辰野停車場線	上辰野		705	594	248	379	500	563	511	2,333	2,295	4,149
(一)川上唐木沢線	渡戸	1,253	1,112	1,313	1,201	1,486	1,661	1,613	1,583	1,563	1,491	1,289
(一)与地辰野線	羽場						500	2,466	2,229	2,333	2,605	1,655
(一)楡川岡谷線	牛首峠		443	485	325	280	297	331	353	259	487	319

(出典：S55～H22 道路交通センサス報告書)
(出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査)



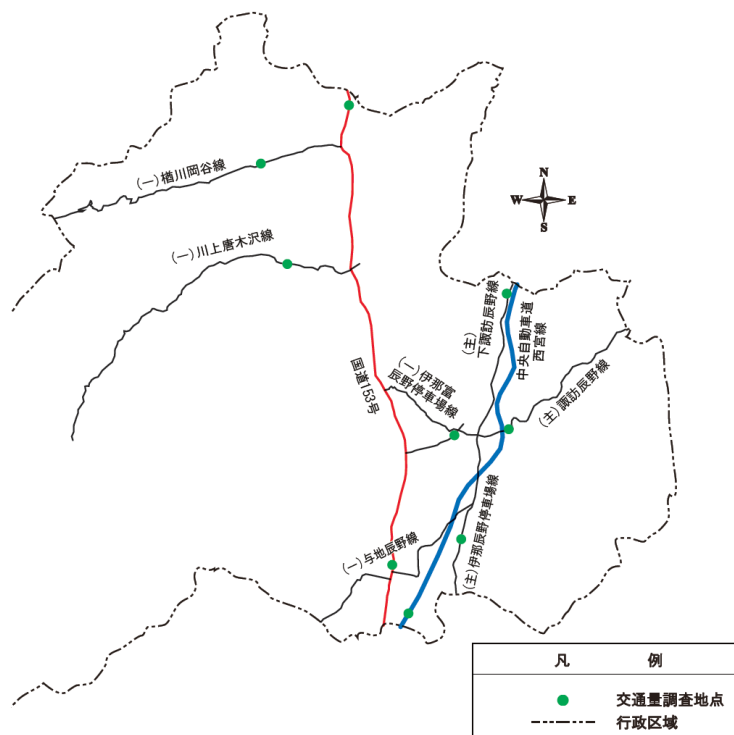
(出典：S55～H22 道路交通センサ報告書)
 (出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 8 主要道路における断面交通量 (12h) の推移

表4 平成27年度主要道路断面交通量・混雑度・旅行速度

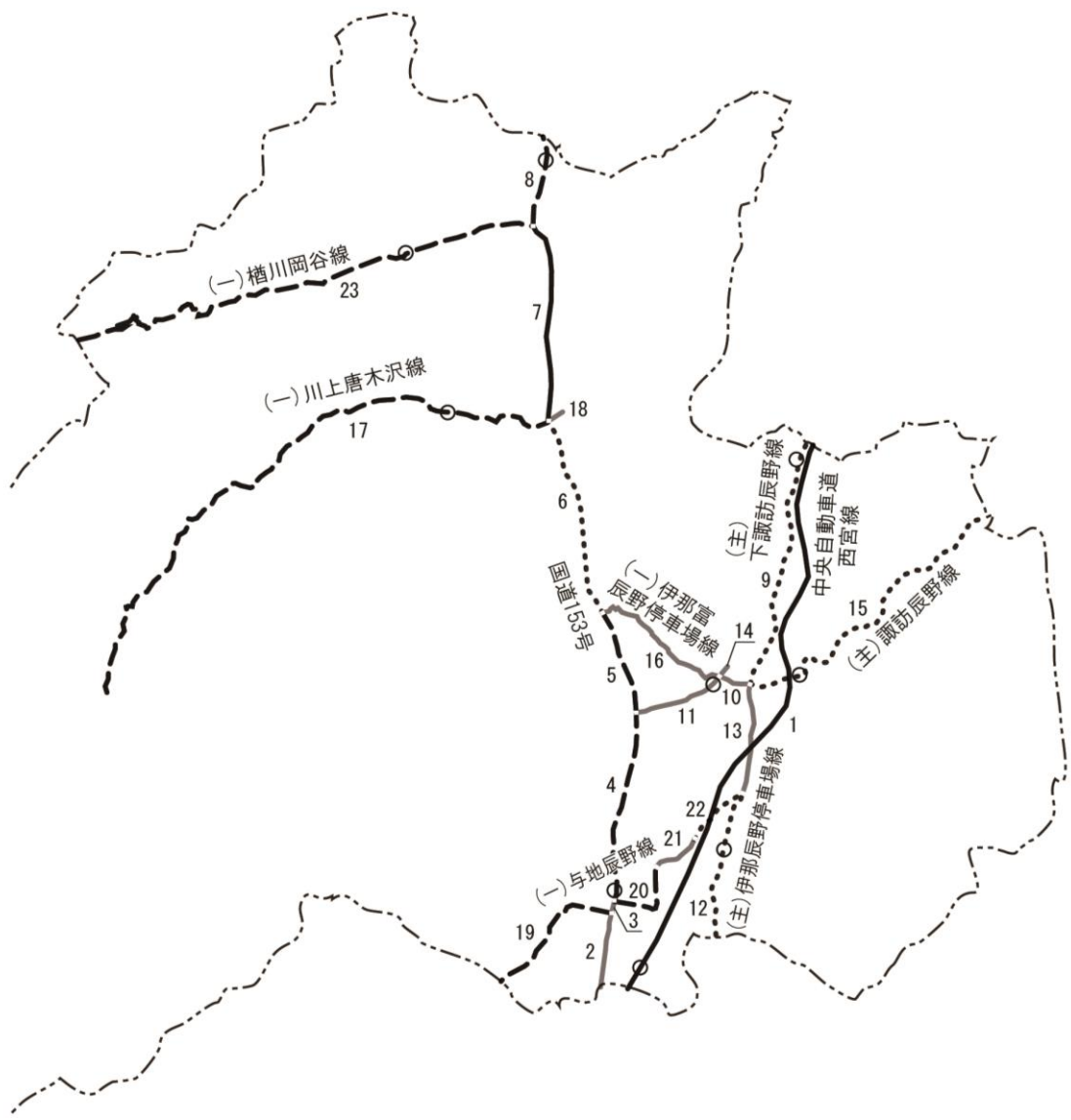
路線名	観測地点名	平日 12時間 交通量	平日 24時間 交通量	大型車 混入率	混雑度	混雑時平均 旅行速度	位置図 対応 番号
中央自動車道西宮線	中央自動車道西宮線～ 中央自動車道西宮線	25,460	39,201	24.9	0.55	77.8	1
一般国道153号	上伊那郡辰野町伊那富7800	12,475	16,717	11.1	1.37	20.2	2
		12,475	16,717	11.1	1.37	28.2	3
		12,475	16,717	11.1	1.37	33.5	4
	上伊那郡辰野町小野1288	8,143	10,648	13.9	1.04	34.9	5
		8,143	10,648	13.9	1.04	49.5	6
		8,143	10,648	13.9	1.04	50.7	7
		8,143	10,648	13.9	1.04	33.8	8
主要地方道 下諏訪辰野線	上伊那郡辰野町平出	8,855	11,458	8.4	1.47	41.3	9
	上伊那郡辰野町辰野1617	3,304	4,130	5.6	0.37	22.6	10
3,304		4,130	5.6	0.37	23.6	11	
主要地方道 伊那辰野停車場線	上伊那郡辰野町樋口931-1	11,461	15,129	8.6	1.25	40.8	12
		11,461	15,129	8.6	1.25	25.2	13
	上伊那郡辰野町辰野1617	3,426	4,283	3.0	0.36	22.5	14
主要地方道諏訪辰野線	上伊那郡辰野町平出2770	4,479	5,685	7.1	0.83	47.4	15
一般県道 伊那富辰野停車場線	上伊那郡辰野町辰野1617	4,149	5,020	6.5	0.47	29.0	16
一般県道川上唐木沢線	上伊那郡辰野町上島448-1	1,289	1,534	5.4	0.15	34.5	17
		1,289	1,534	5.4	0.15	28.1	18
一般県道与地辰野線	上伊那郡箕輪町中箕輪15493	1,549	1,843	5.8	1.31	32.8	19
		1,655	2,036	4.0	0.26	35.4	20
	上伊那郡辰野町伊那富7800	1,655	2,036	4.0	0.26	29.8	21
		1,655	2,036	4.0	0.26	40.8	22
一般県道榑川岡谷線	上伊那郡辰野町小野3785	319	431	3.8	0.94	34.3	23

(出典：平成30年度都市計画基礎調査)



(参考：平成30年度都市計画基礎調査)

図9 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査位置図(辰野町内)



凡 例	
混雑時平均旅行速度（平日、km/h）	
.....	20.0 未満
————	20.0 ～ 29.9
-----	30.0 ～ 39.9
- · - · - ·	40.0 ～ 49.9
————	50.0 以上
○	観測地点
———	起終点
1	調書番号
- - - - -	行政区画



(出典：平成30年度都市計画基礎調査)

図10 混雑時平均旅行速度分布図

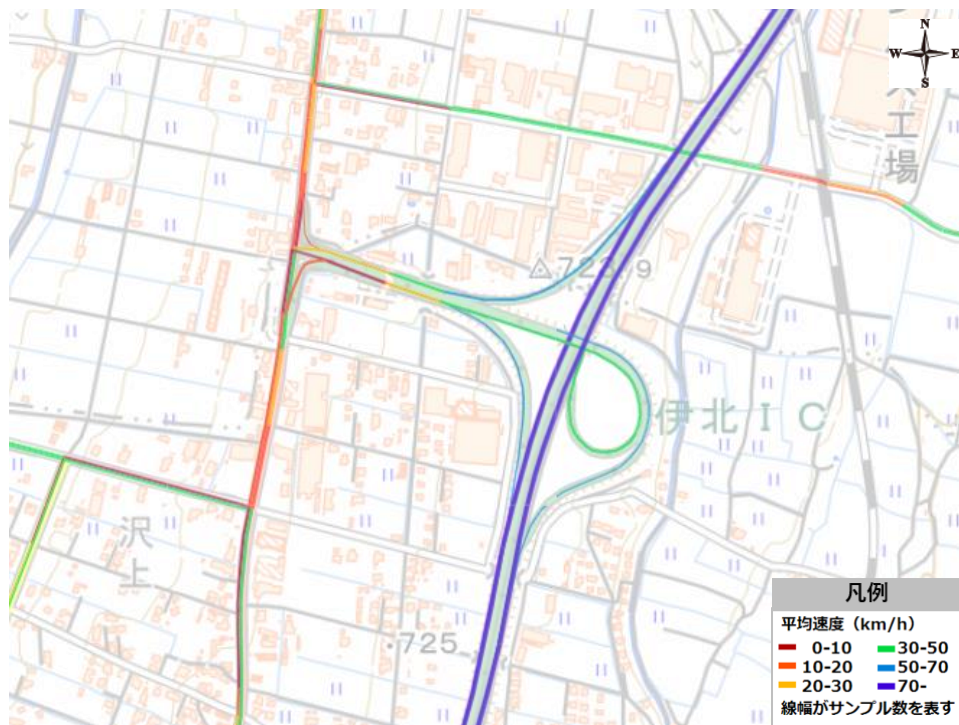


図 11 ビックデータによる伊北インターチェンジ周辺の平均旅行速度
(2020年8月1日～10月31日までの平日7時～8時)

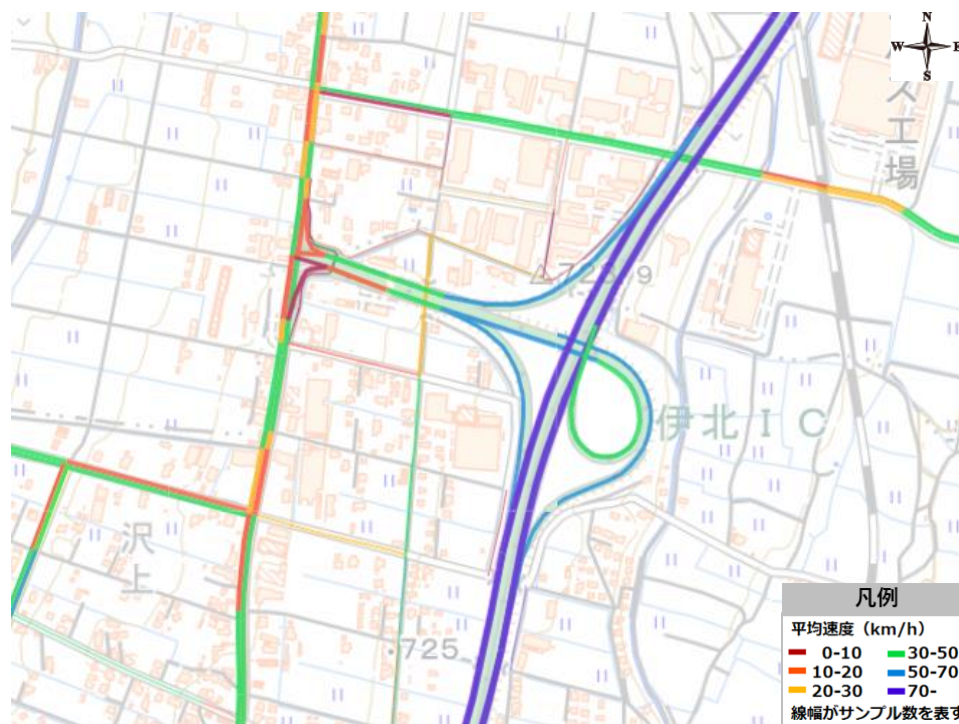


図 12 ビックデータによる伊北インターチェンジ周辺の平均旅行速度
(2020年8月1日～10月31日までの平日7時～19時)

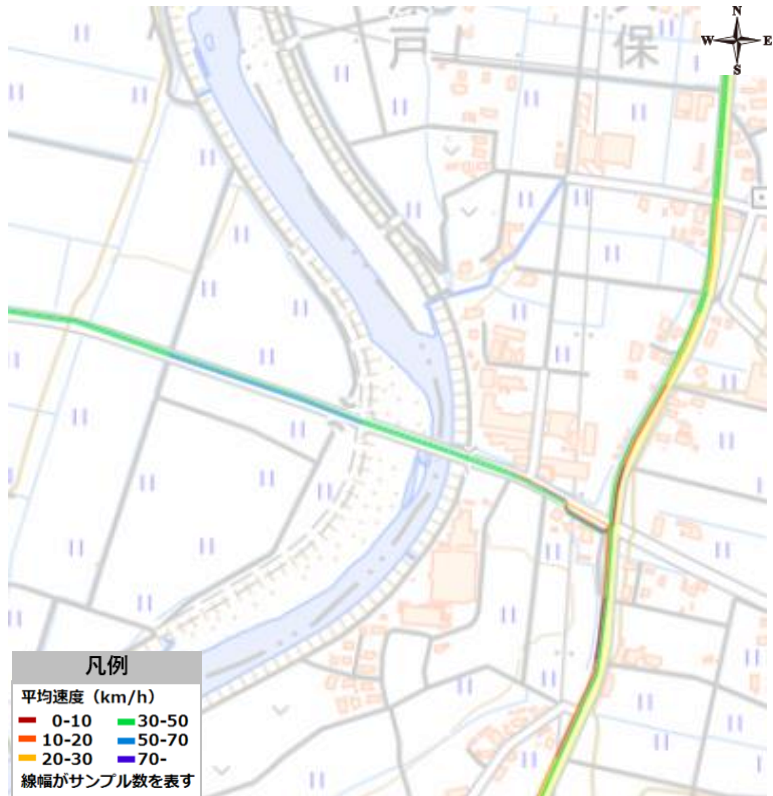


図 13 ビックデータによる東西線入口交差点付近の平均旅行速度
(2020年8月1日～10月31日までの平日7時～8時)

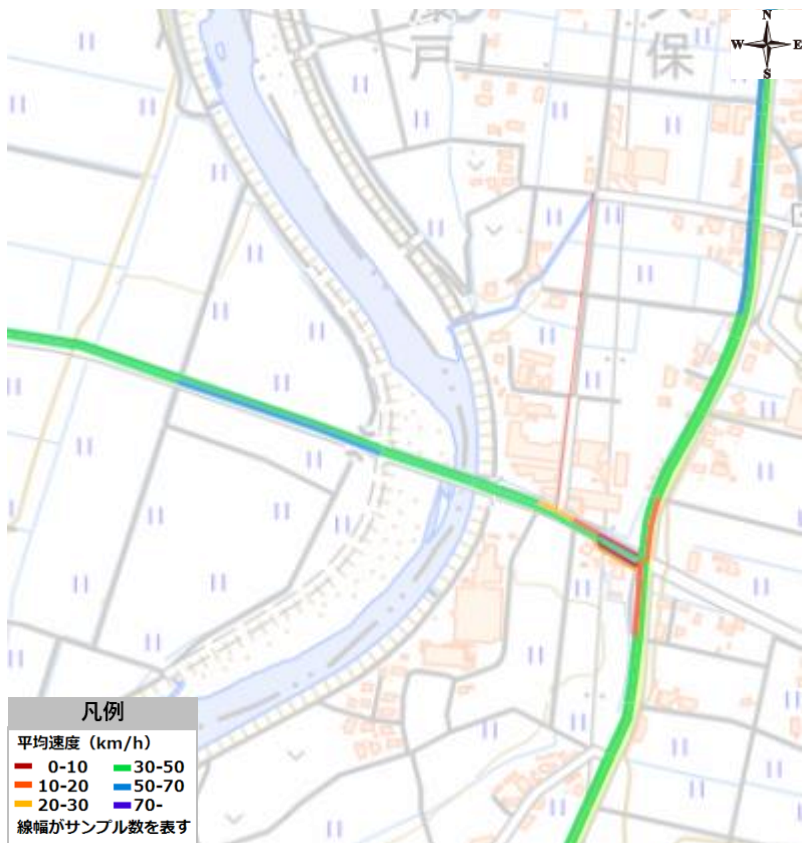


図 14 ビックデータによる東西線入口交差点付近の平均旅行速度

(2020年8月1日～10月31日までの平日7時～19時)

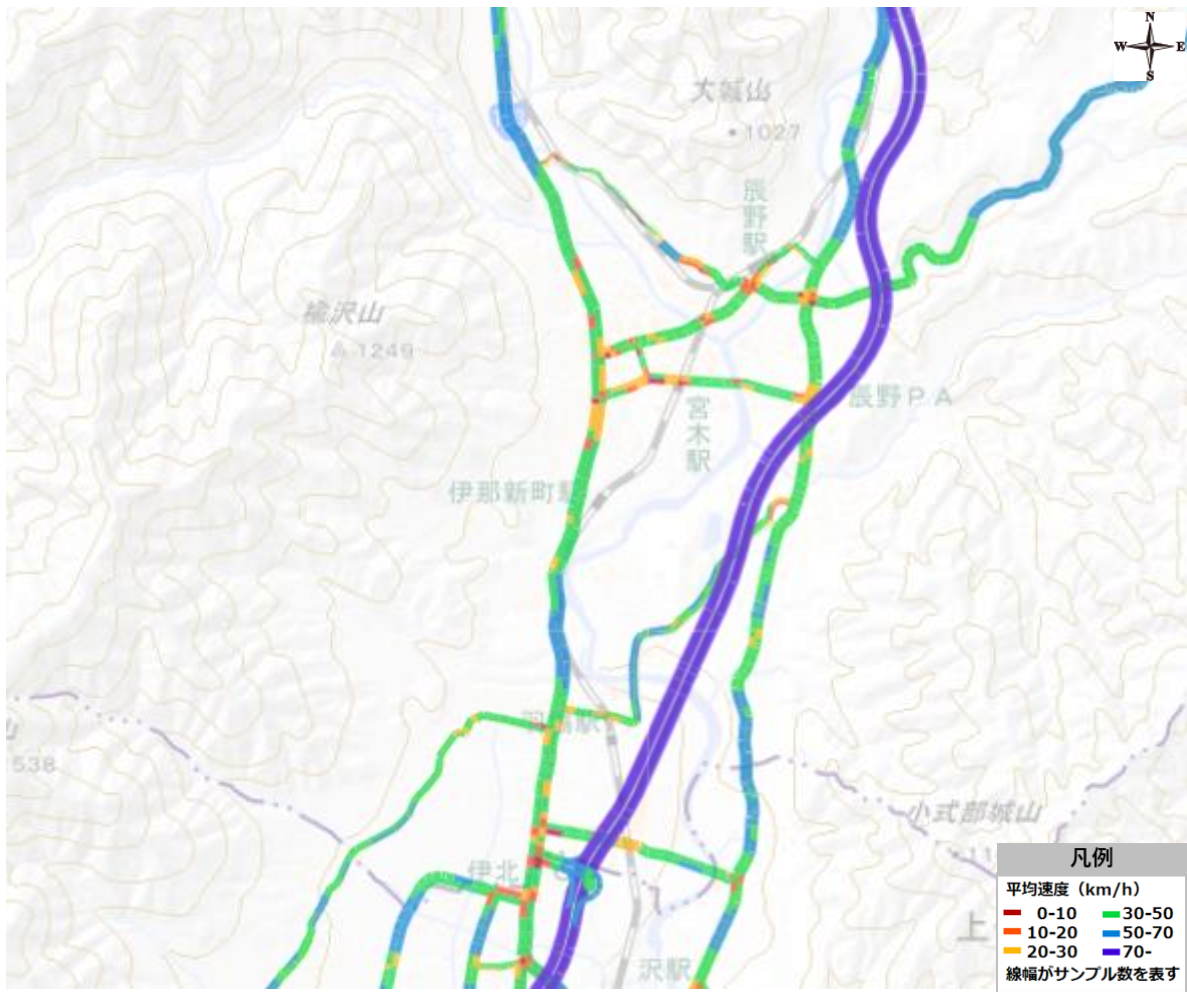


図 15 ビックデータによる辰野町中心部の平均旅行速度
(2020年8月1日～10月31日までの全日7時～19時)

(2) 自動車保有台数

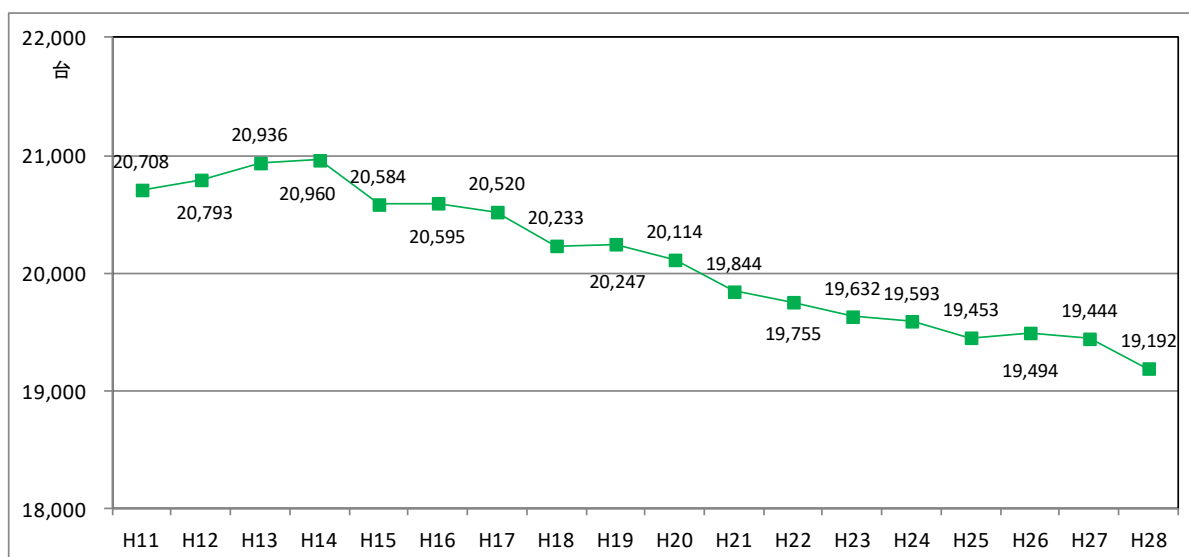
辰野町内における自動車保有台数は、平成11年に20,708台でしたが、その後、平成14年の20,960台をピークに減少に転じ、平成28年には19,192台となっています。

これは、人口の減少による影響が大きいと思われます。

表5 辰野町内における自動車保有台数の推移

		(台)								
		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
自動車保有台数		20,708	20,793	20,936	20,960	20,584	20,595	20,520	20,233	20,247
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
		20,114	19,844	19,755	19,632	19,593	19,453	19,494	19,444	19,192

(出典：辰野町町政要覧)

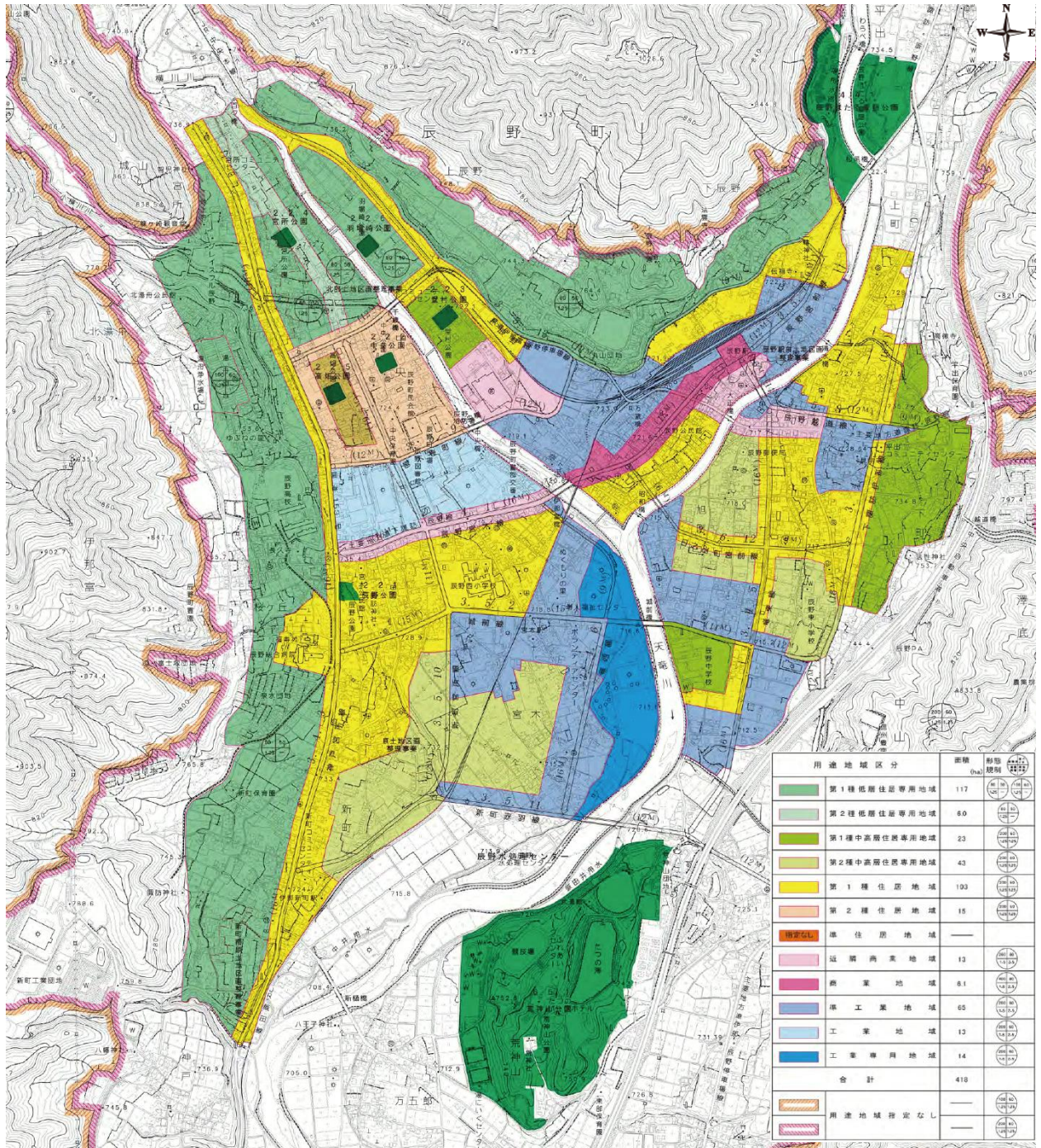


(出典：辰野町町政要覧)

図16 辰野町内における自動車保有台数の推移

(3) 都市計画道路

当町では、13路線の都市計画道路が決定されています。この都市計画道路の総延長は19,110mであり、整備率は37.0%となっています。



(出典：都市計画図)

図 17 都市計画道路の状況

表6 都市計画道路一覧表

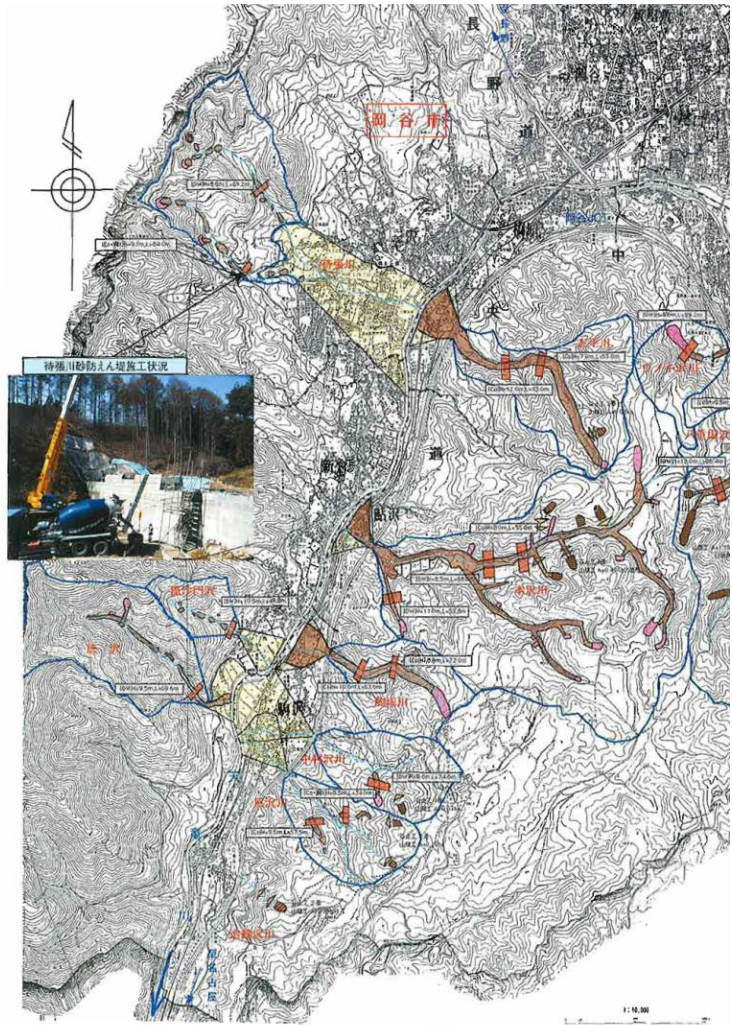
決定年月日	都市施設名称	都市計画決定事項			事業期間	備考
	【都市計画道路】	幅員(m)	延長(m)	変更内容		
S31. 5. 30	3・4・1辰野宮木線	11	955	(伊那富橋線)	S40~H5	改良済延長 1,270m
S47. 12. 11		16	1,430	駅前交通広場(4,600㎡)の追加 名称、幅員等変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S31. 5. 30	3・5・2城前線	15	1,706	駅前交通広場(2,000㎡)	S31~S53	改良済延長 1,450m
S33. 11. 24			1,660	線形等変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S62. 10. 5		1,580	線形等変更			
S31. 5. 30	3・4・3神戸宮所線	11	1,750	(新町高畑線)		
S47. 12. 11		16	3,090	区間、名称等変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S31. 5. 30	3・4・4下諏訪伊那線	11	2,210		S57~	改良済延長 860m
S47. 12. 11		16	2,280	名称等変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S62. 10. 5		16	2,290	区間変更		
S31. 5. 30	3・4・5竜東線	8	2,170			
S34. 3. 31			2,190	線形等変更		
S40. 8. 16			1,440	区間変更		
S47. 12. 11		16	1,410	区間、名称等変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S31. 5. 30	3・4・6竜西線	8	770			
S47. 12. 11		16	1,110	区間等変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S31. 5. 30	3・5・7辰野宮前線	11	460			
S40. 8. 16				区間、一部幅員変更		
S47. 12. 11		12	470	区間、幅員変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S31. 5. 30	3・5・8辰野越道線	11	740			
S40. 8. 16				一部幅員変更		
S47. 12. 11		12	730	区間、幅員変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S47. 12. 11	3・5・9宮木桜町線	12	930		S47~S53 (北部土地区画整理事業) S57~H5	改良済延長 940m
S54. 12. 10				名称変更		
S61. 6. 20		12	940	区間変更		
S31. 5. 30	3・5・10新町宮所線	11	2,420	(赤羽宮所線)	S31~S51 S47~S53 (北部土地区画整理事業)	改良済延長 920m
S47. 12. 11		12	2,010	区間、名称変更		
S49. 11. 20				一部幅員変更		
S54. 12. 10		名称変更				
S47. 12. 12	3・5・11新町赤羽線	12	1,220			
S54. 12. 10				名称変更		
S31. 5. 30	3・6・12日之出町宮前線	8,6	800			
S47. 12. 12		9	810	区間等変更		
S54. 12. 10				名称変更		
S31. 5. 30	3・5・13上辰野線	8,11	2,080		S47~S53 (北部土地区画整理事業) S50~S62	改良済延長 1,630m
S47. 12. 12		9	2,010	区間等変更		
S49. 11. 20				12		
S54. 12. 10				名称変更		

(出典：平成30年度都市計画基礎調査)

(4) 土砂災害等による道路交通の途絶

平成 18 年に長野県南部を中心に発生した土砂災害において、辰野町の平出地籍では中央自動車道に土砂が流入し、岡谷市川岸東地区の本沢川では橋梁の下を土石流が通過、志平沢では中央自動車道のボックスカルバートを通り、JR の線路まで土砂が達した。これ以外にも、中央自動車道や主要地方道周辺まで流出しないまでも、多くの溪流で土砂の流出がみられました。

また、辰野町宮所地籍の徳本水付近で国道 153 号が流出し、数日間の通行止めとなりました。このため、川島地区や小野地区の住民は、塩尻から岡谷を経由しないと、町役場や病院等に行くことができませんでした。



(出典：平成 18 年 7 月豪雨 長野県の土砂災害の記録)

図 18 辰野町北部から岡谷市までの災害発生状況



岡谷市志平川の被災状況

(出典：平成 18 年 7 月豪雨 災害復興誌)



辰野町徳本水付近の被災状況

(出典：広報たつの 2014 年 9 月号)

図 19 土砂災害等の状況

また、辰野町のハザードマップを見ても、平出地区北部では、中央自動車道、J R、主要地方道下諏訪辰野線の3路線が近接しており、土砂災害が発生した際には、交通が途絶する可能性がある箇所がみられます。さらに、川島北部地区、小野地区においても、国道153号が途絶する危険性があります。



(出典：辰野町防災マップ)

図 20 国道 153 号 新田地区



(出典：辰野町防災マップ)

図 21 国道 153 号 小野地区



(出典：辰野町防災マップ)

図 22 国道 153 号 神戸地区



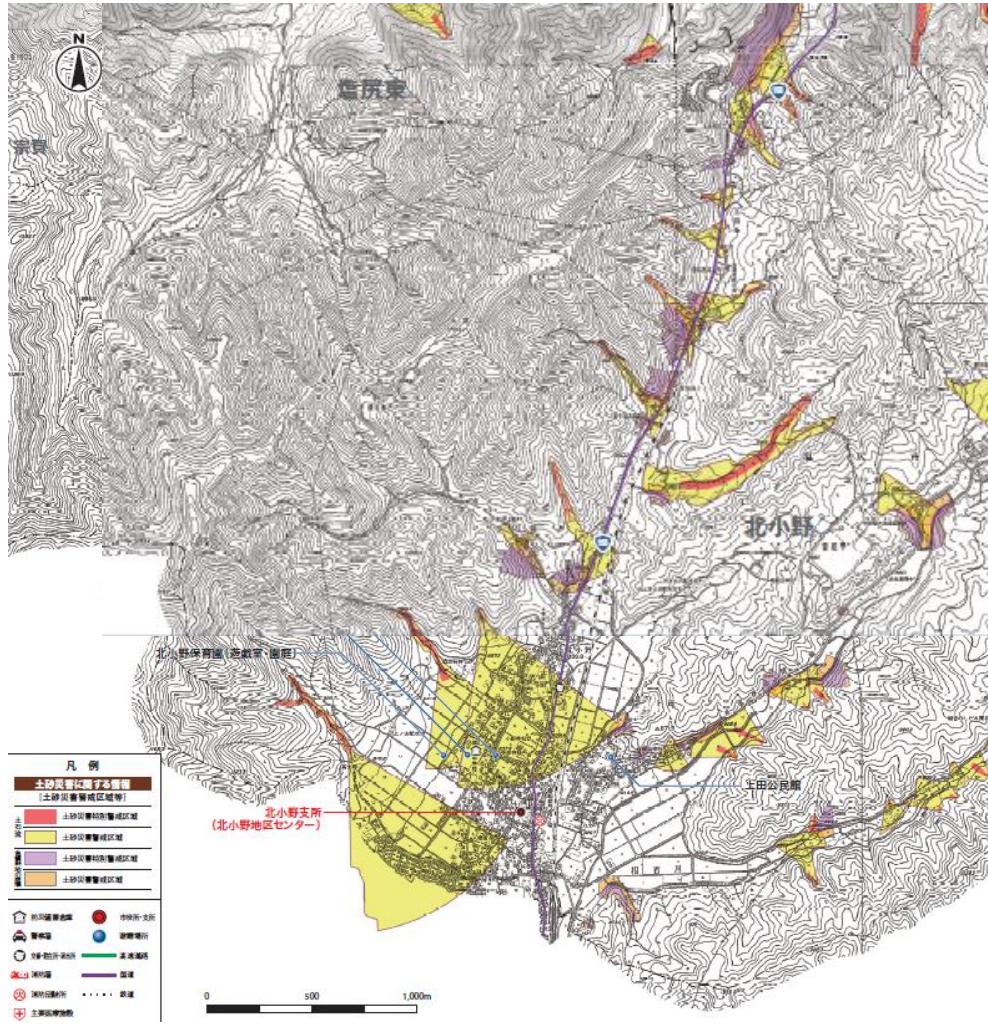
(出典：辰野町防災マップ)

図 23 主要地方道諏訪辰野線 平出地区



(出典：辰野町防災マップ)

図 24 一般県道伊那富辰野停車場線 上辰野地区



(出典：塩尻市ハザードマップ)

図 25 塩尻市北小野地区の土砂災害危険箇所の状況

2.5 鉄道・バス等の公共交通

(1) 鉄道

辰野町内のＪＲ駅は辰野駅をはじめ６駅が位置しています。一日平均乗降人員の推移をみると、辰野駅では平成１６年頃までは減少が続いていましたが、その後は１，２００人前後と横ばい状態が続いています。また、宮木駅では平成１５年以降１，０００人以上を維持しており、平成２５年から平成２７年にかけては辰野駅よりわずかに上回っています。小野駅、信濃川島駅、羽場駅、伊那新町駅については、いずれも１，０００人以下で、減少あるいは横ばい傾向にあります。

表７ 駅乗降人員（一日平均）

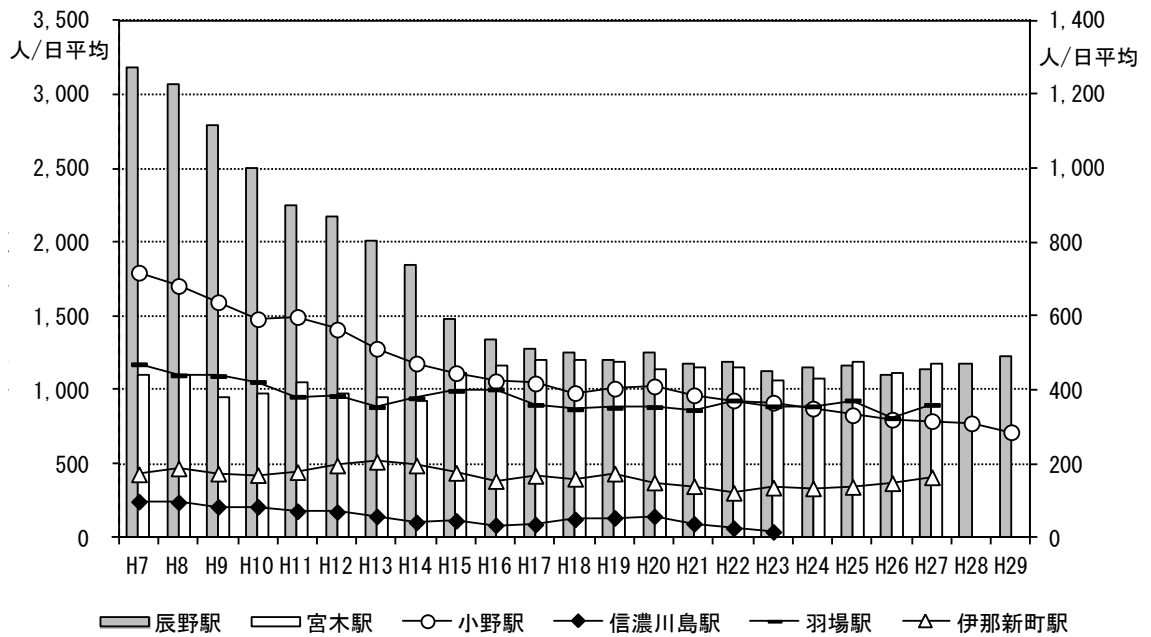
年次	辰野駅	小野駅	信濃川島駅	羽場駅	伊那新町駅	宮木駅
平成７年	3,176人	718人	98人	470人	172人	1,100人
平成８年	3,064	682	96	440	188	1,100
平成９年	2,788	638	84	438	174	948
平成10年	2,504	592	84	422	170	972
平成11年	2,246	598	72	382	178	1,044
平成12年	2,178	564	70	384	196	980
平成13年	2,004	512	58	354	206	952
平成14年	1,846	472	42	378	196	922
平成15年	1,478	446	46	398	176	1,110
平成16年	1,346	424	34	402	154	1,166
平成17年	1,272	418	36	360	168	1,196
平成18年	1,246	392	50	348	160	1,198
平成19年	1,198	404	54	352	174	1,186
平成20年	1,252	410	58	354	150	1,144
平成21年	1,172	386	38	346	140	1,156
平成22年	1,192	372	26	372	122	1,152
平成23年	1,124	366	16	356	136	1,068
平成24年	1,146	350	-	356	134	1,072
平成25年	1,162	332	-	372	138	1,184
平成26年	1,102	320	-	324	148	1,110
平成27年	1,138	316	-	360	164	1,170
平成28年	1,180	310				
平成29年	1,222	286				

（出典：平成３０年度都市計画基礎調査）

注１）一日平均乗降人員は、一日平均乗車人員を２倍して求めた

注２）平成２７年以前の値は長野県統計書によるが、平成２４年以降信濃川島駅の値は公表されていないため「-」で示した

注３）平成２８年以降の辰野駅、小野駅の値はＪＲ東日本による公表値



*左目盛りは、辰野駅、宮木駅の一日平均乗降客数
 *右目盛りは、小野駅、信濃川島駅、羽場駅、伊那新町駅の一日平均乗降客数

図 26 駅乗降人員（一日平均）推移

(2) バス

バスの状況は、町営バスが町中心部と川島地区を結ぶ川島線と小野地区と川島地区を結ぶ飯沼線の2路線があります。また、塩尻市の地域振興バスすてっぷくん北小野線が塩尻駅から小野駅まで運行しています。これらのバス路線は、高齢者をはじめ町民の足として欠かせない存在になっています。

2.6 住民意向

(1) 住民意識調査

住民意識調査では、辰野町が抱える道路についても問題点や将来を見据えて、どのような道路の整備が必要か確認しました。

①道路が抱える問題

道路全般の問題として、「道幅が狭く、車のすれ違い等が難しい道路がある」が56.8%で最も多く、次に「舗装が傷んでいる箇所がある」が46.5%となっています。

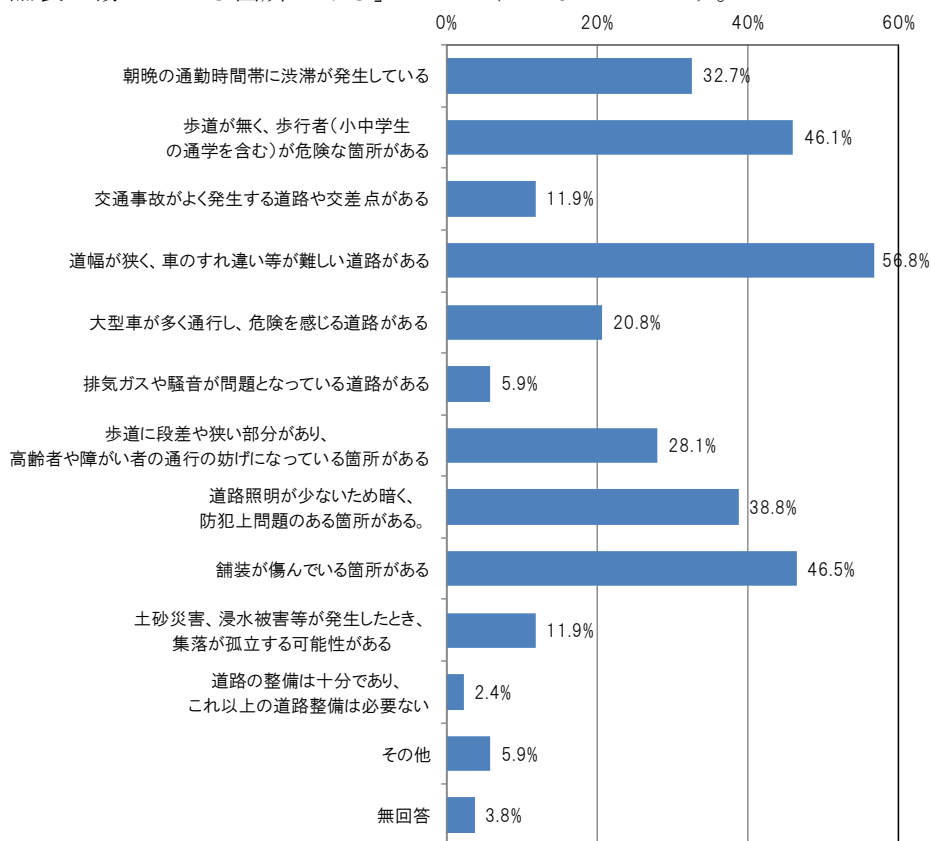


図 27 道路全般の問題

②道路整備の満足度

道路整備の満足度は、「やや不満である」と「とても不満である」を合わせた不満度が43.4%で、「とても満足している」「まあ満足している」を上回っています。

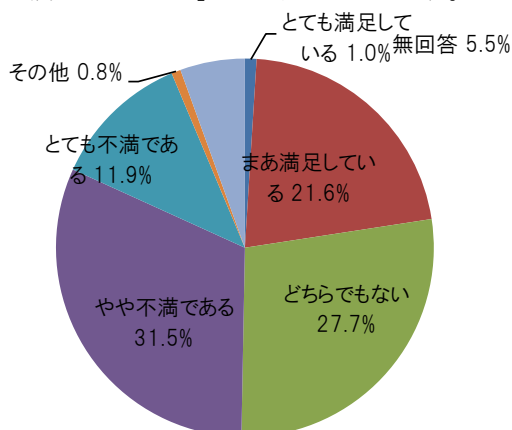


図 28 道路整備の満足度

③将来優先すべき道路整備

将来優先すべき道路整備は、「歩行者や自転車が安全に通行できるように、安全を確保する必要がある道路」が47.1%で最も多く、次に「交通渋滞を緩和させる道路」が38.0%となっています。

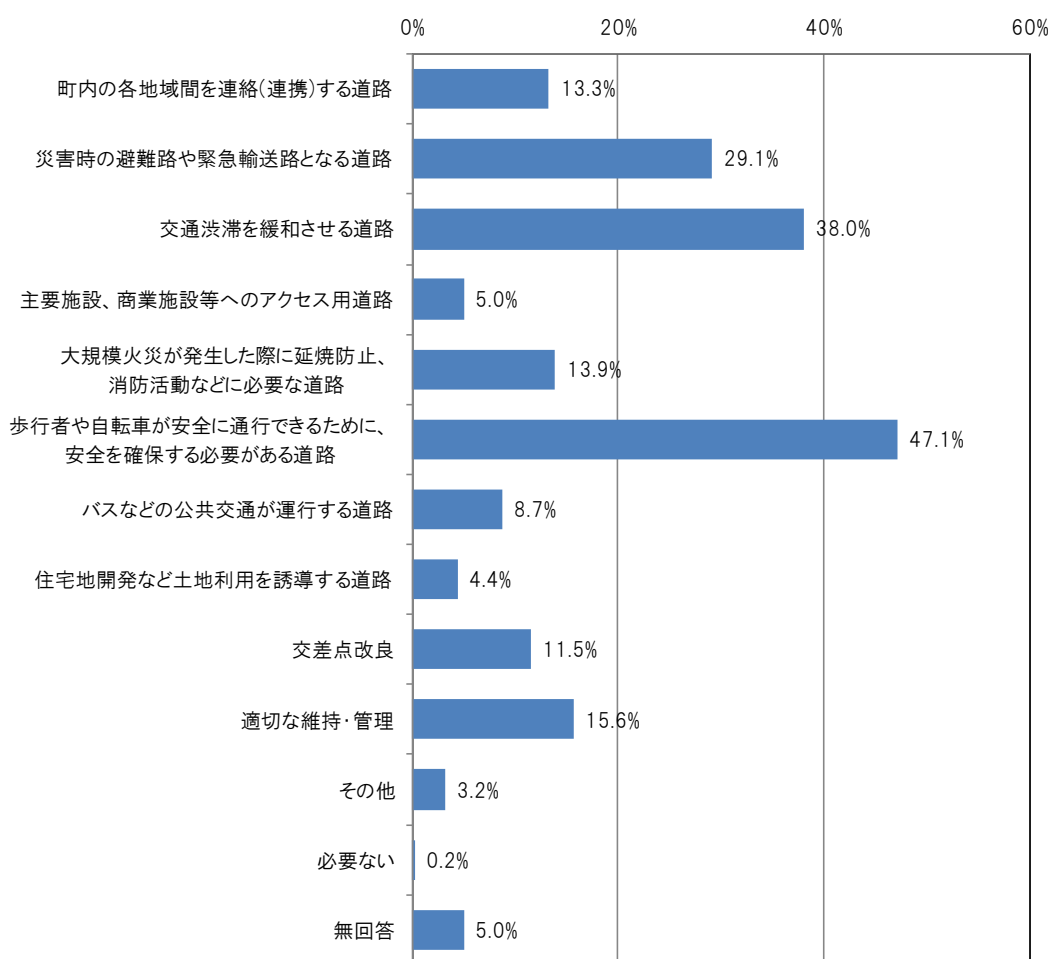


図 29 将来優先すべき道路整備

(2) 住民ワークショップ

町内 17 区で住民ワークショップを開催し、延べ 355 人の町民にご参加頂き、道路に関する課題や道路整備への意向を確認しました。



図 30 ワークショップの開催状況

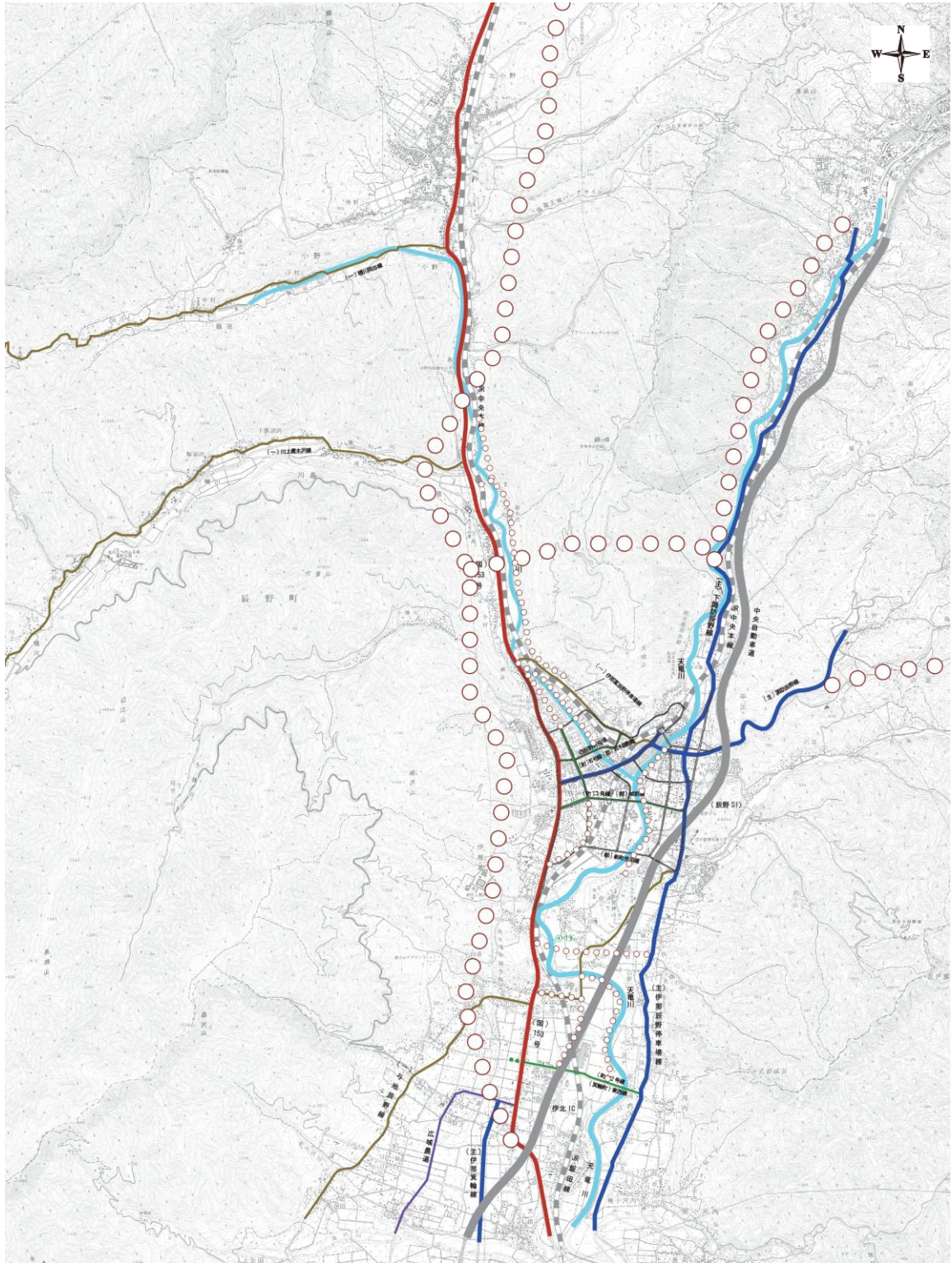


図 31 ワークショップで整備要望が多かった主要な道路

(3) 各種委員会での道路網の検討状況

町内で、道路に関する検討委員会等が設置され、様々な検討を行ってきました。

表 8 各道路委員会等の概要

番号	道路委員会等の名称	委員会等の概要
1	羽北地区道路懇談会	平成 20 年 4 月 北大出区に道路問題研究会が発足。 平成 20 年 5 月 羽場区に国道 153 号羽場地区道路改良委員会発足。 平成 20 年 7 月 羽場・北大出に合同組織としての羽北道路改良委員会が発足。 平成 21 年 3 月 羽北道路改良委員会が春日街道先線の開設など渋滞緩和策構想を集約。 平成 21 年 8 月 長野県が交差点改良について説明。
2	辰野町国道 153 号整備促進協議会	国道 153 号を中心に辰野町の『道路のあり方を考える』ワークショップ（平成 23 年 10 月 21 日から平成 24 年 2 月 21 日まで 5 回）を開催した。
3	各小中学校 P T A	平成 27 年に通学路安全推進会議が設置され、通学路の安全確保に向けた取り組みを行うために、平成 28 年 3 月に「辰野町通学路交通安全プログラム」を策定した。この計画では、小中学校ごとに児童・生徒の通学の安全を確保するための要望が示されている。
4	両小野地区振興会	辰野町小野地区と塩尻市北小野地区が合同で地域の振興に取り組む組織である。事務局は、辰野町小野支所、塩尻市北小野支所に設置されている。 平成 25 年 2 月には、両小野地区傘下の専門委員会である国道バイパス専門委員会から両小野地区振興会に対して国道 153 号バイパスに関する意見書を提出している。
5	両小野バイパス建設期成同盟会	両小野地区振興会内部の組織。平成 26 年 8 月には、パークラインを活用した東側ルートの早期事業化を要望した。 また、伊那建設事務所には両小野バイパスの早期事業化を、一般国道 153 号改良期成同盟会会長の白鳥孝伊那市長には国道 153 号の早期実現に向けたリーダーシップの発揮を申し入れた。
6	長野県伊那建設事務所	長野県の組織。上伊那管内の道路、河川、砂防、建築等の業務を行っている。 本計画と関わりが深い事項は、国道 153 号、主要地方道、一般県道である。
7	辰野町	町の行政組織。主に建設水道課において町道の維持、管理、新設等を行う。
8	辰野町議会総務産業常任委員会	辰野町議会内の組織。町内道路問題の調査研究はこの組織で行っている。

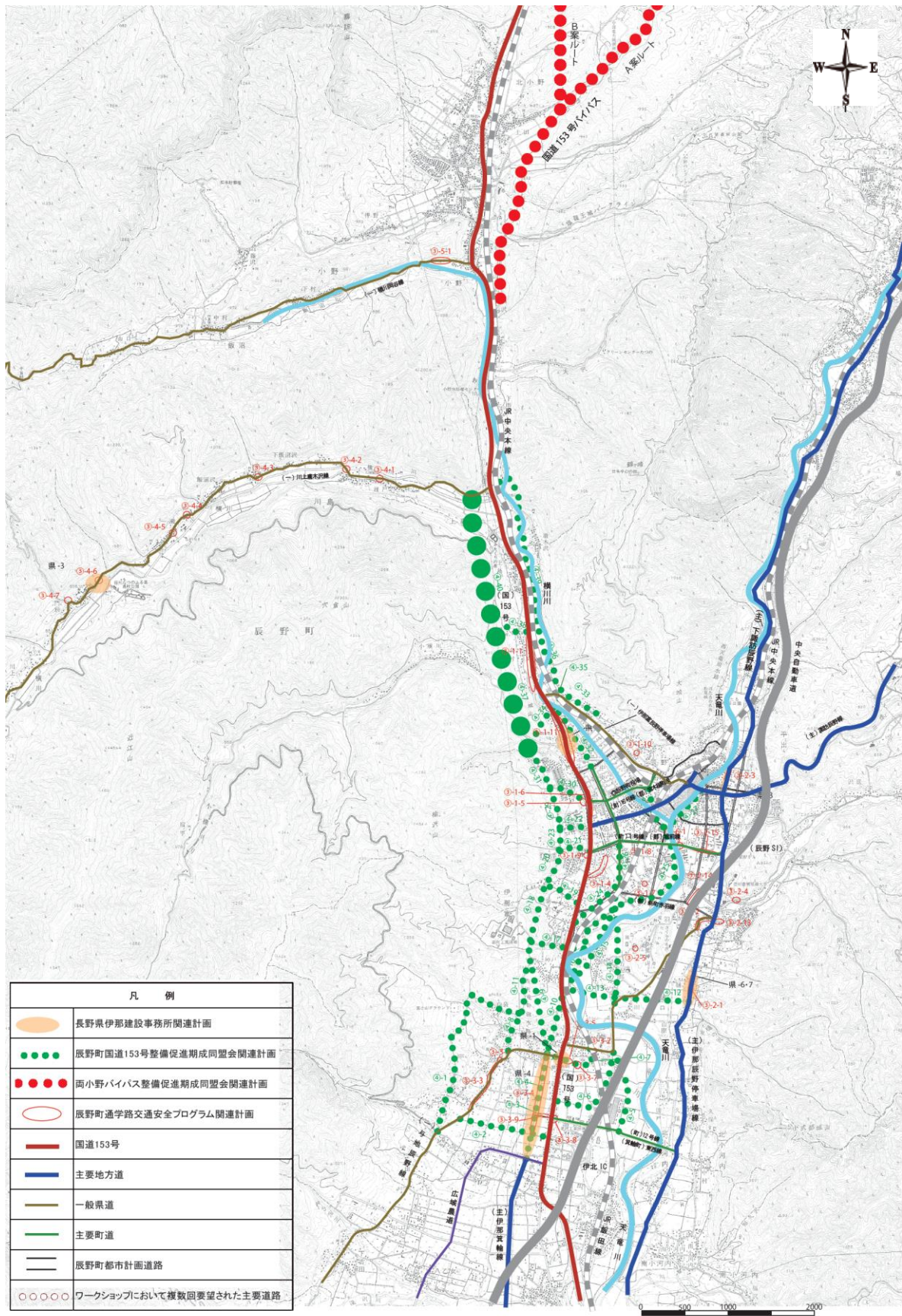


図 32 町内の道路関係委員会等での検討結果

第3章 辰野町が抱える道路の課題

3.1 辰野町が抱える道路の課題

町の現況や住民意向調査、ワークショップの結果から、本町には道路交通に関する課題が9つ有ることが分かりました。

そこで、辰野町道路網計画検討委員会の検討では、この9つの課題を解決する道路網について検討し、さらに、以下に示す4つの課題に集約して、道路網計画の検討を行いました。

- ①渋滞解消に資する道路網
- ②通過交通対策に資する道路網
- ③災害対応に資する道路網
- ④その他の道路網

3.2 辰野町が抱える道路の課題の詳細及び解決するために必要な道路の設定

それぞれの課題とそれを解決するための道路を明確化し、取りまとめた結果を示します。

道路の整備が、複数の課題解決に貢献する路線や、ひとつの課題を解決するためには、多くの道路の整備が必要な場合などがあります。

(1) 渋滞解消に資する道路網

当町の道路網において、最も重要な課題と位置付けられるのは、中央自動車道伊北インターチェンジ周辺及び主要地方道伊那辰野停車場線の東西線入口交差点付近の渋滞です。

これらの渋滞を緩和するために必要な道路等は、以下に示す道路となります。

- ①主要地方道与地辰野線の先線の新たな道路の設置
- ②県道与地辰野線の国道 153 号から主要地方道伊那辰野停車場線までの区間の改良
- ③国道 153 号の今村付近まで並行する路線の整備
- ④主要地方道伊那辰野停車場線の外環状としての位置付け
- ⑤主要地方道下諏訪辰野線の天竜川右岸における並行する道路の整備
- ⑥町道 12 号線の外環状としての位置付け
- ⑦大城山付近での新たな東西交通路の確保
- ⑧町道 12 号線の国道 153 号から今村付近まで並行する道路までの区間の整備

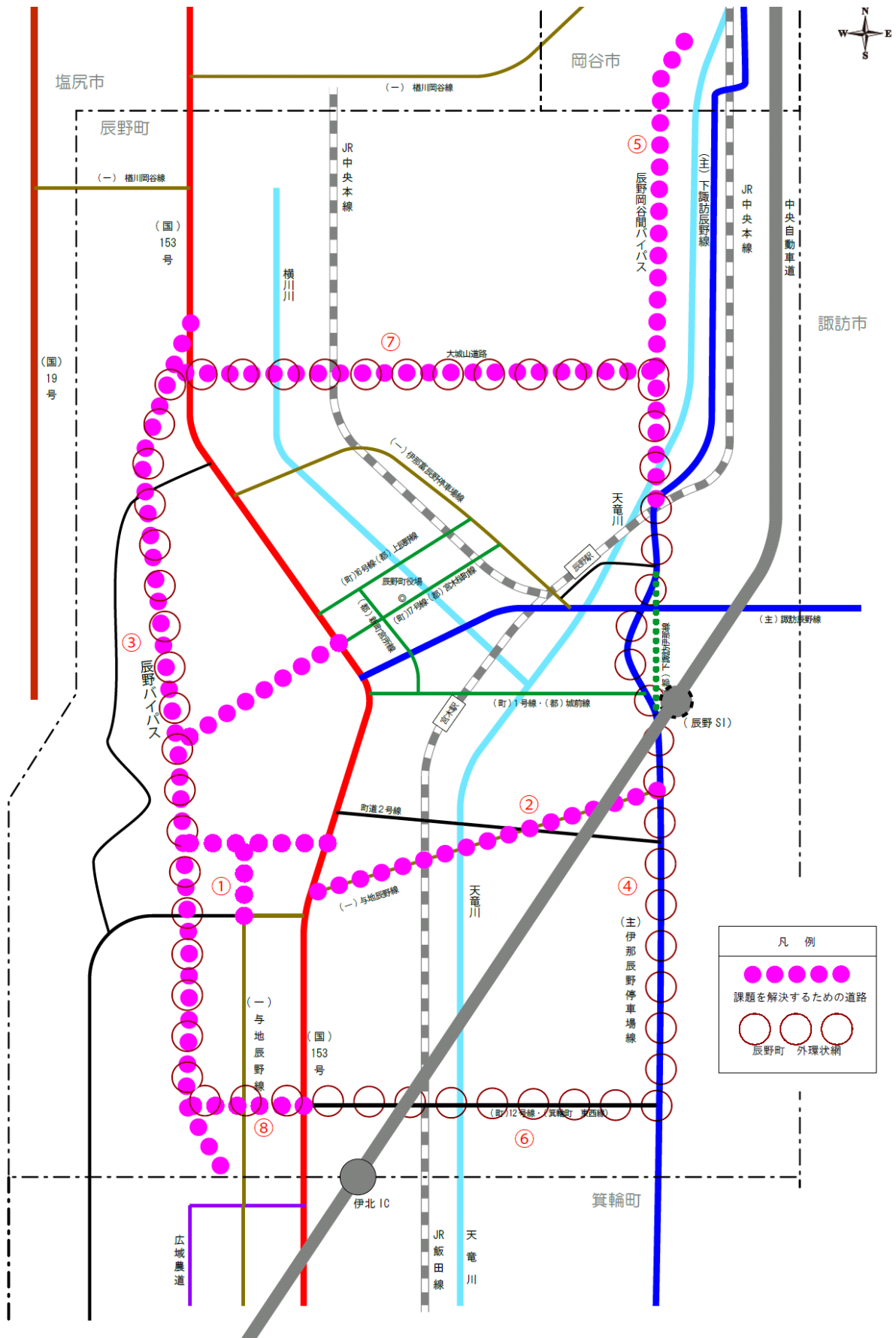


図 33 渋滞解消に資する道路網

(2) 通過交通対策に資する道路網

当町は、交通の要衝に位置することから、伊那市・箕輪町方面、塩尻市方面、岡谷市方面、諏訪市方面を相互に行き来する自動車交通が見られます。このため、伊北インターチェンジ周辺を始めとして、町内の各所で通過交通によるものと思われる混雑が見られます。

これらの通過交通について、町中心部への流入を防止し、円滑化を図るために必要な道路等は、以下に示す道路となります。

- ① 主要地方道下諏訪辰野線の天竜川右岸における並行する道路の整備
- ② 国道 153 号の小野地区で並行する路線の整備
- ③ 大城山付近での新たな東西交通路の確保
- ④ 国道 153 号の今村付近まで並行する路線の整備
- ⑤ 県道伊那富辰野停車場線の内環状としての位置づけと機能維持
- ⑥ 都市計画道路上辰野線の内環状としての位置づけと機能維持
- ⑦ 都市計画道路新町宮所線の内環状としての位置付けと機能維持
- ⑧ 町道 1 号線（都市計画道路城前線）の内環状としての位置づけと機能維持
- ⑨ 主要地方道下諏訪辰野線の外環状、内環状としての位置付けと機能維持
- ⑩ 主要地方道伊那辰野停車場線の外環状、内環状としての位置づけと機能維持
- ⑪ 町道 12 号線の外環状としての位置付けと機能維持
- ⑫ 町道 12 号線の国道 153 号から今村付近まで並行する道路までの区間の整備

(3) 災害対応に資する道路網

辰野町では川島地区、小野地区へアプローチするための主要な道路は、国道 153 号に限られ、このルートが途絶すると川島地区、小野地区から役場等が位置する辰野町の中心市街地へのアプローチが難しくなります。また、災害等が発生した非常時には、それぞれの地区への救援ルートも途絶することとなります。

そこで、広域被災が生じた場合の救援物資輸送路の確保のために、緊急輸送路の複線化、高機能化を図ることで、災害時に途絶しない緊急輸送路を確保できる道路網の形成を目指すこととします。

さらに、様々な緊急輸送路を想定した場合、町内を東西に通過する緊急輸送も想定されます。その場合には、既に整備が終了しており第 2 次緊急輸送路に指定されており、町道 1 号線（都市計画道路城前線）及び町道 12 号線（東西線）の機能を維持することで対応することとします。

①国道 153 号の小野地区で並行する路線の整備

②国道 153 号の今村付近まで並行する道路の整備

③主要地方道下諏訪辰野線の天竜川右岸における並行する道路の整備

④県道与地辰野線の国道 153 号から主要地方道伊那辰野停車場線までの区間の改良

⑤町道 1 号線（都市計画道路城前線）の東西を結ぶ緊急輸送路としての機能維持

⑥町道 12 号線（東西線）の東西を結ぶ緊急輸送路としての機能維持

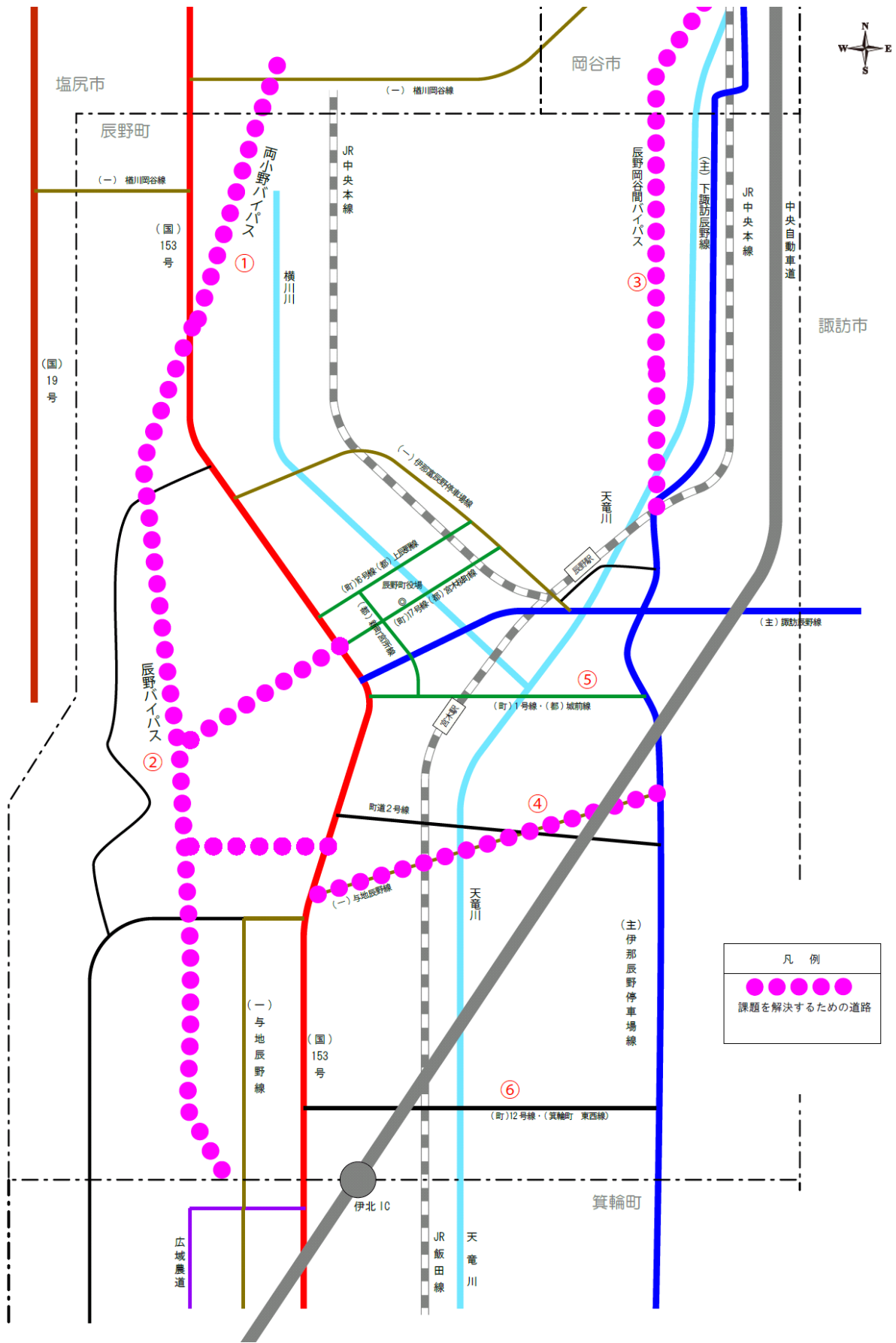


図 35 災害対応に資する道路網

(4) その他の道路網

町内には用途地域が設定されており、建物用途の混在を防止するために、適切な誘導による住環境の向上を目指しています。

一方、人口減少時代の到来により、持続可能なまちづくりを進めるために、コンパクトなまちづくりが求められており、町でも都市計画マスタープランの改訂、立地適正化計画の策定が検討されています。

土地利用を誘導するためには、用途地域等による建物の誘導と、それに付随した都市計画道路等の位置づけが高く、活用しやすく、魅力ある土地を創出するためには、適正な道路配置の検討が必要です。

また、町の都市計画道路は、1956年(昭和31年)から1972年(昭和47年)にかけて13路線、19,110mが計画決定されており、改良済延長は7,070m、進捗率は37.0%となっています。この都市計画道路は、当初決定から相当の期間が経過しており、時代の変化の中でその必要性等を再検討することが求められており、都市計画道路の見直しを見据えた道路網の検討が必要です。

一方、都市計画道路は、都市計画法に基づき都市計画決定された「都市施設」として位置付けられます。また、辰野駅周辺に指定されている「地区計画」も都市計画法に基づき都市計画決定された区域です。

この、「地区計画」では、「①地区計画等の種類」「②名称」「③位置及び区域」等を定めることとしており、さらに、「建築物の整備並びに土地の利用に関する計画(地区整備計画)」を都市計画に定めることとされています。現在策定中の辰野駅前の地区整備計画には、道路などの公共施設の位置等を定めることとしています。

このため、都市計画道路の見直しの時期は、2つの法的拘束力のある都市計画決定に不整合が生じないことが必要であり、したがって、辰野駅前の地区整備計画の決定と同時期に取り組むことが必要となります。

①都市計画道路全線

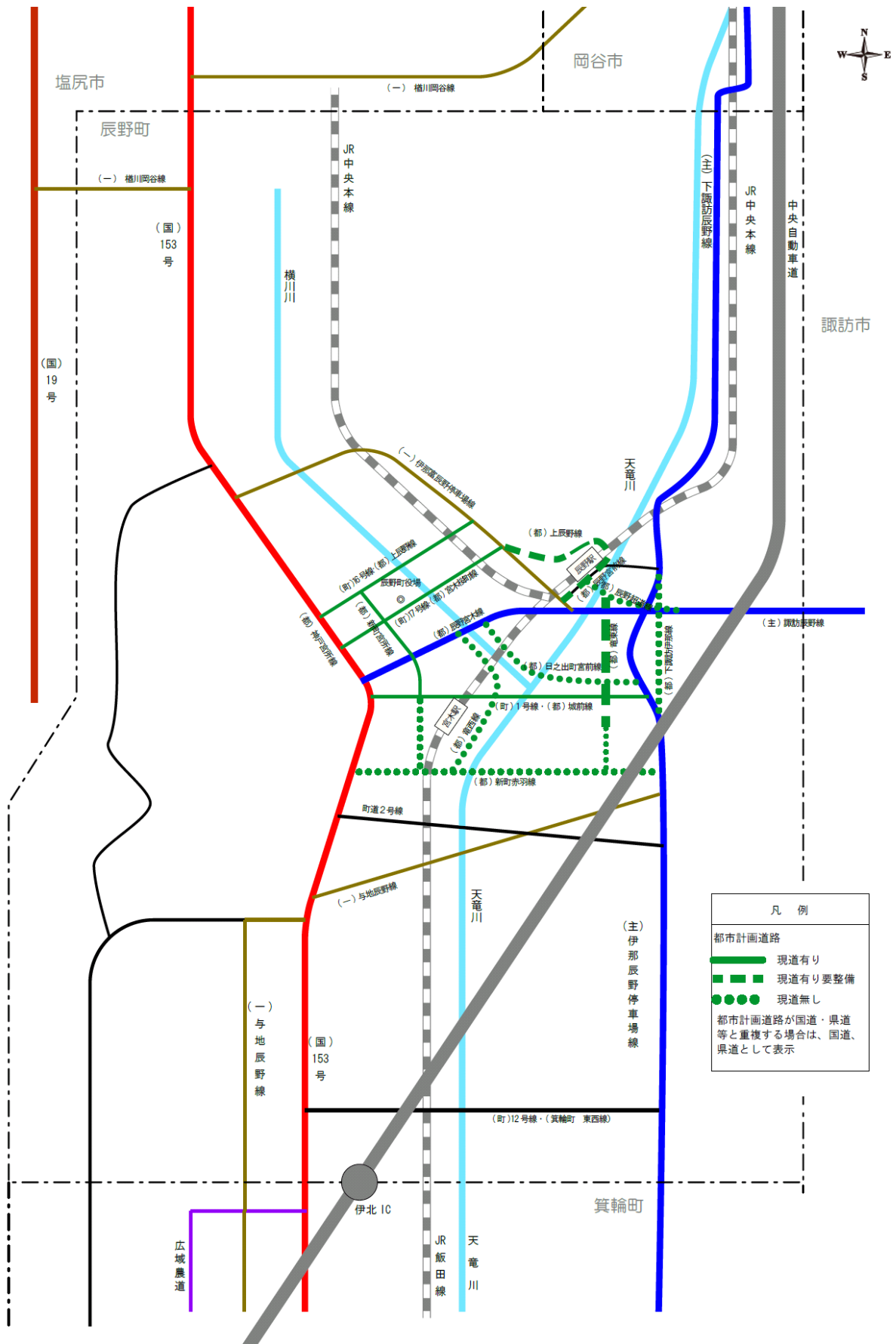


図 36 その他の道路網

第4章 道路網計画の策定

当町の道路網計画を図37に示すように定めます。

これら道路については、課題を解決するための重要度、上位計画での位置付け、住民要望、道路の幹線性、事業化の目途等を参考に検討した結果、「小野地区で国道153号と並行する道路（小野バイパス）」「一般県道与地辰野線の国道153号から主要地方道伊那辰野停車場線までの区間」「今村付近まで国道153号に並行する道路（辰野バイパス）」の3路線の重要性が高く、順次、事業化に取り組む必要があります。

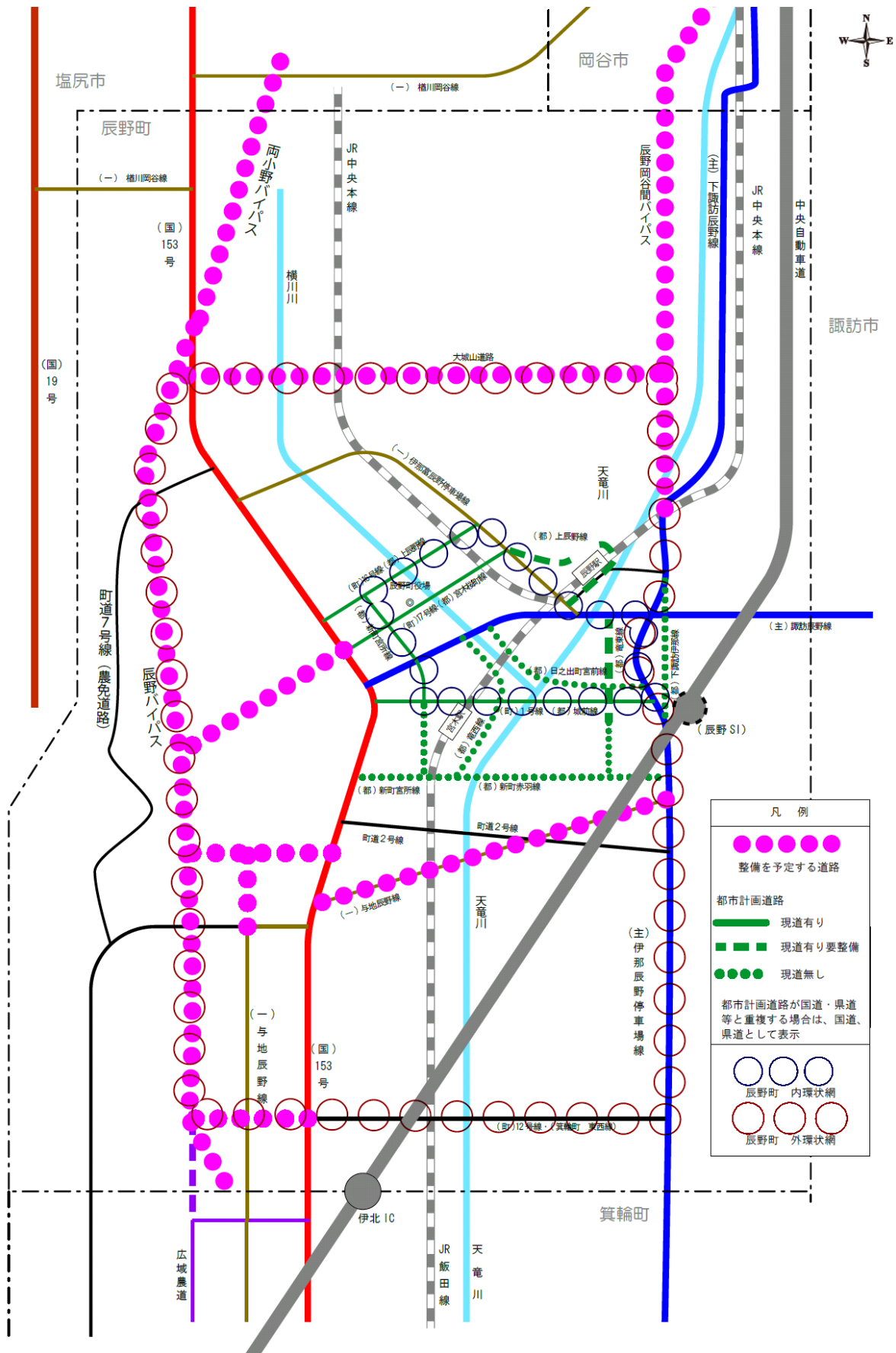


図 37 辰野町道路網計画図