

THE 30th ANNIVERSARY
NAGANO EXPRESSWAY



長野自動車道

(岡谷JCT～更埴JCT)

全線開通30周年



撮影地：姨捨SA（上り線）を望む

あなたに、ベスト・ウェイ。



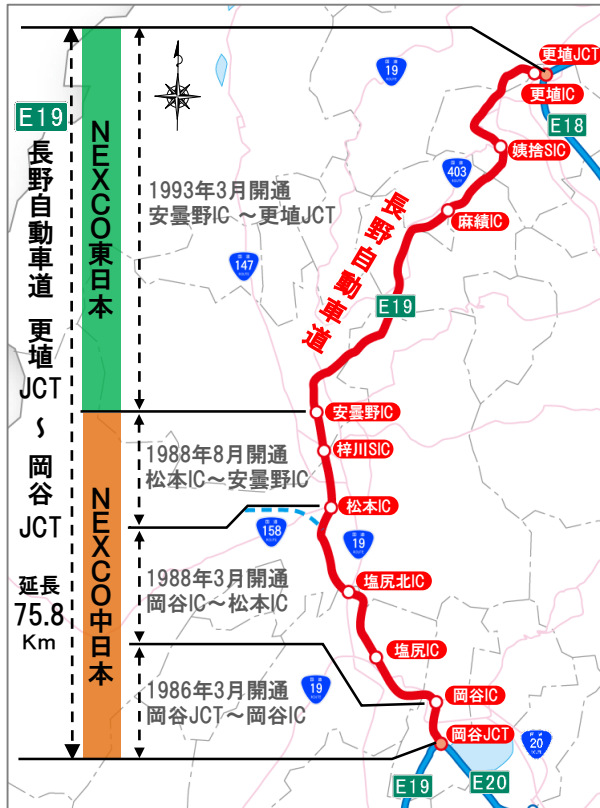
もっと安全に、もっとスムーズに



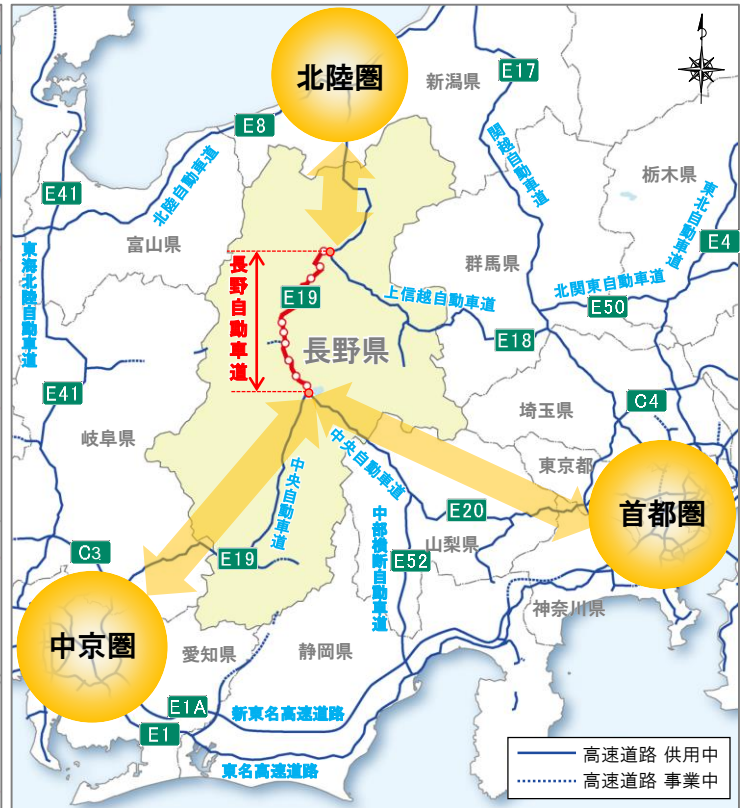
長野自動車道全線開通30年のあゆみ

- 1986年の初開通後、延伸を重ねて**1993年全線開通**
- 生活・観光・ビジネスなど、さまざまなシーンでご利用いただき、1日あたりの平均通行台数は**約4.6万台**、初開通からの累計通行台数は**約4.6億台**

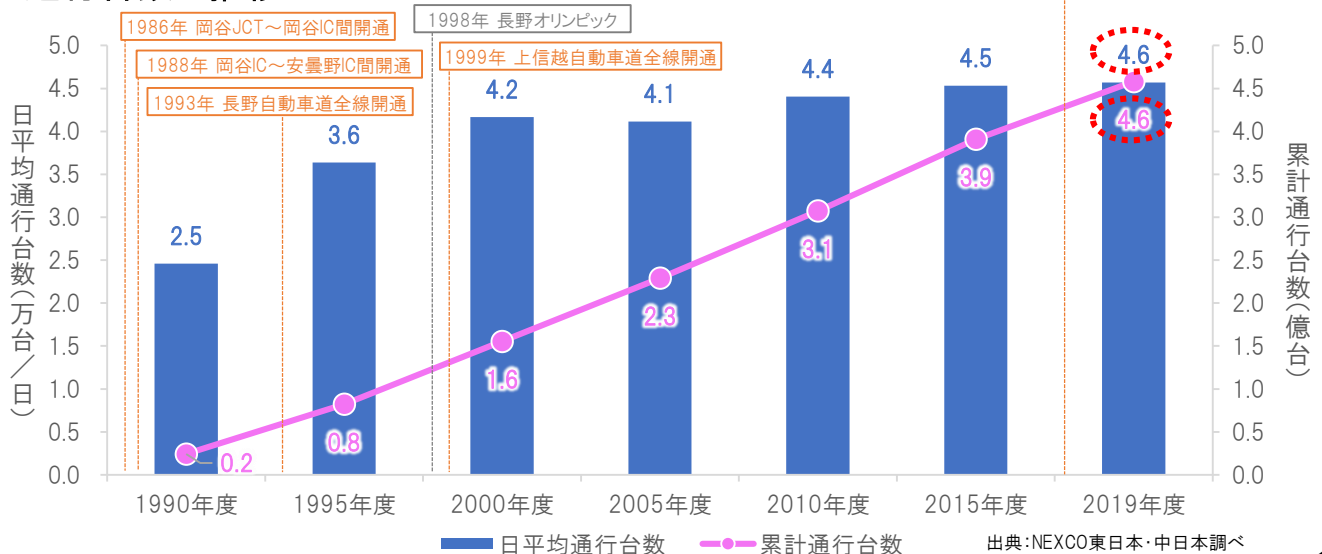
位置図



地域間をつなぐ高速道路ネットワークの形成



通行台数の推移



長野自動車道と沿線地域のあゆみ

長野県を縦断する屋台骨として、沿線地域の発展を支える

長野自動車道のあゆみ 周辺交通ネットワークのあゆみ	西暦	沿線市町村の出来事 世の中の出来事
中央自動車道 全線開通	1982年	
	1984年	長野県西部地震(木曾郡王滝村震源)
	1985年	長野市地附山地すべり災害
岡谷JCT～岡谷IC開通	1986年	
岡谷IC～松本IC開通 松本IC～豊科IC(現:安曇野IC)開通	1988年	
	1989年	消費税3%導入
	1991年	バブル景気崩壊
	1992年	サイトウ・キネン・フェスティバル松本(現セイジ・オザワ 松本フェスティバル)初開催
豊科IC(現:安曇野IC)～更埴JCT開通 (長野自動車道全線開通) 上信越自動車道 更埴JCT～須坂長野東IC間開通 藤岡IC～佐久IC間開通	1993年	信州博覧会開催
	1994年	松本空港ジェット化開港(※1) 松本サリン事件
上信越自動車道 佐久IC～小諸IC間開通 須坂長野東IC～信州中野IC間開通	1995年	阪神・淡路大震災
上信越自動車道 小諸IC～更埴JCT間開通	1996年	
上信越自動車道 信州中野IC～中郷IC間開通	1997年	北陸新幹線 高崎駅～長野駅間開業 (当該区間の開通時は長野新幹線と呼称)
	1998年	第18回長野オリンピック冬季大会開催 長野パラリンピック開催
上信越自動車道 全線開通	1999年	
	2003年	平成の大合併
姨捨スマートIC供用開始	2006年	長野県内北部「平成十八年豪雪」
梓川スマートIC供用開始	2010年	
	2011年	東日本大震災 栄村で震度6強の大地震(長野県北部地震)
豊科ICから安曇野ICに名称変更	2012年	
	2014年	長野県神城断層地震 御嶽山噴火 松本山雅FCがJ1昇格
	2015年	北陸新幹線の開業区間が東京～金沢区間に延伸
	2016年	NHK大河ドラマ「真田丸」放送 新海誠監督(小海町出身)の「君の名は。」大ヒット
姨捨スマートICの24時間運用開始	2018年	小平奈緒(茅野市出身)が日本女子スピードスケート史上初のオリンピック金メダル獲得 御嶽海(上松町出身)が長野県出身力士として初の幕内最高優勝
上信越自動車道 全線4車線化	2019年	令和元年東日本台風 台風第19号の影響により千曲川の堤防決壊
長野自動車道全線開通30周年	2023年	

※1: 松本空港ジェット化開港: 滑走路を2,000mに拡張し、小型ジェット機が就航できる空港として開港



長野自動車道全線開通 (1993年)

提供: NEXCO東日本



北陸新幹線 高崎駅～長野間開業 (1997年)

出典: 長野県公式ホームページ



第18回長野オリンピック冬季大会開催
長野パラリンピック開催 (1998年)

出典: 日本道路公団東京第三管理局
「長野オリンピック・パラリンピック対策業務記念誌」



姨捨スマートIC供用開始 (2006年)

提供: NEXCO東日本



梓川スマートIC供用開始 (2010年)

出典: 長野県 信州の歴史 主なできごと、長野県 長野県における自然災害
内閣府 12月16日からの大雪による被害状況等について
長野経済研究所 消費動向調査(2018年 年末調査) 「長野県内において印象の強かった平成の出来事」

提供: NEXCO中日本

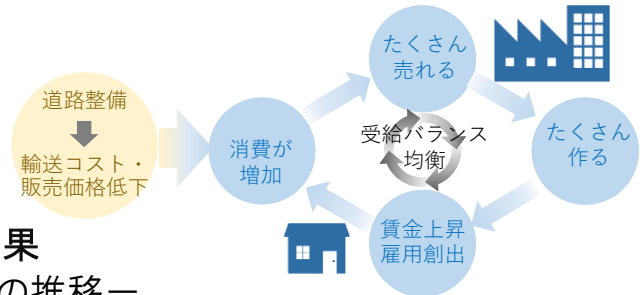
長野自動車道整備による経済波及効果

- 長野自動車道が整備されたことによる経済波及効果(生産額変化額)は1993年の全線開通から30年間で**約3.3兆円**
- 全線開通前と比べて県内総生産は約1.6倍に増加しており、利用台数の増加とともに地域経済が発展

高速道路整備による地域経済への効果

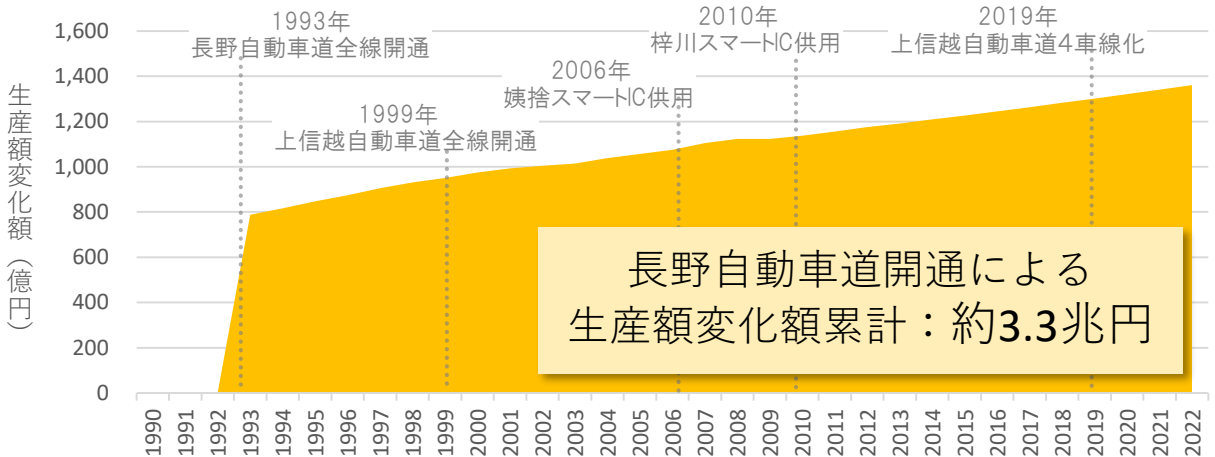
道路整備と経済活動のイメージ図

高速道路の整備により
地域間の移動時間が短くなることで
人口交流・物流が活発になり、
企業の生産活動が活性化します。



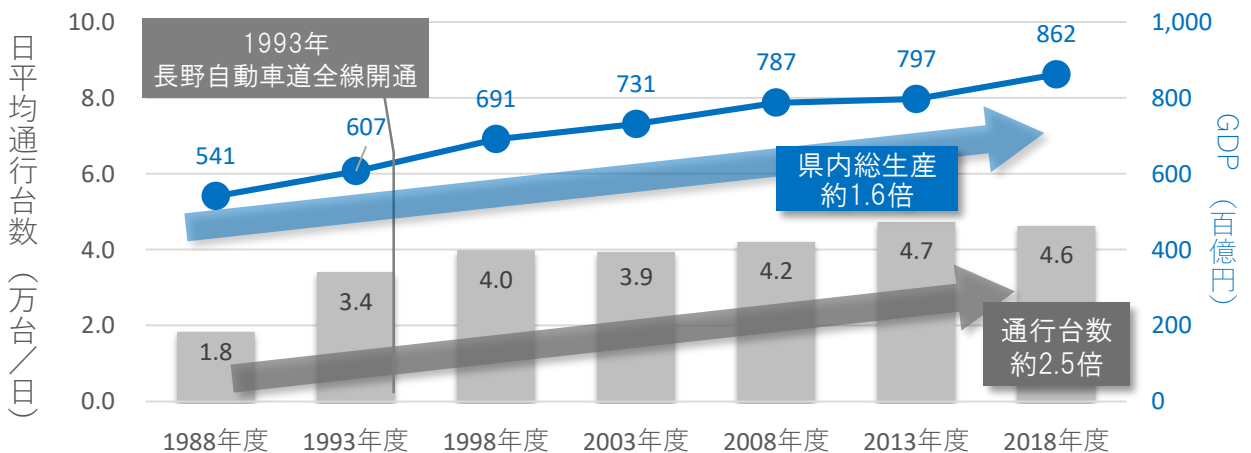
長野自動車道整備による経済波及効果

—全線開通後30年間の生産額変化額の推移—



※道路整備による地域間の所要時間の短縮などによる企業の生産性向上などの経済活動の関係をモデル化し、道路整備ありなしの場合の差を算出したもの。
 ※山梨大学大学院武藤慎一教授監修のもと、空間的応用一般均衡(Spatial Computable General Equilibrium)モデルと呼ばれる地域間の道路整備が交易を活性化させることで生じるマクロ経済的な効果を計測することを目的に開発されたモデルを使用し算出した。
 ※民間企業資本ストックのH27年比を乗じることで30年間の生産額を算出
 ※地域間交易パラメータは、「国土交通省全国貨物純流動調査」の調査票情報より設定

長野自動車道の通行台数と長野県の県内総生産(実質GDP)の推移



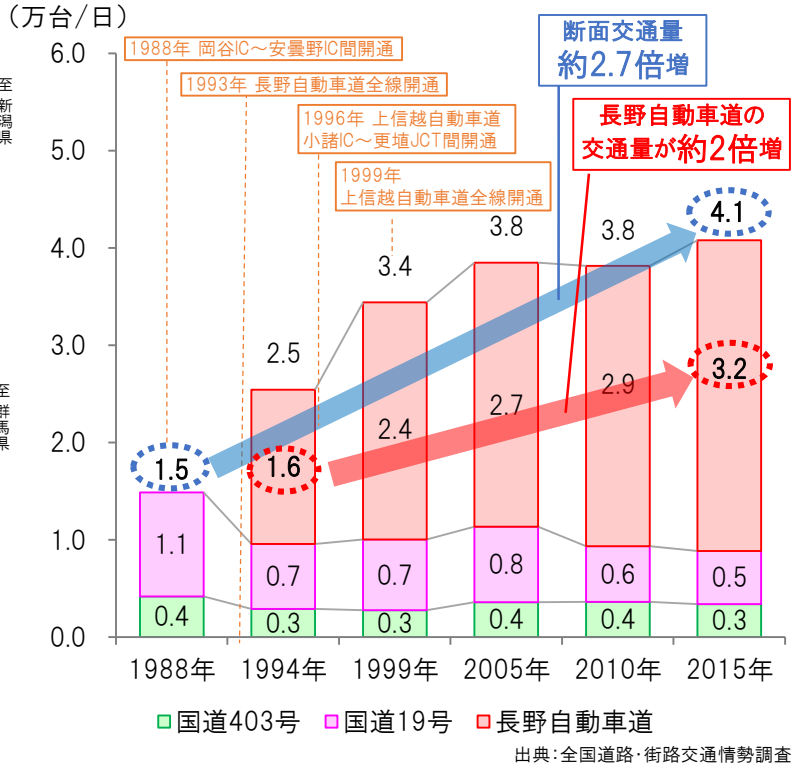
地域間の交通活性化と一般道との機能分担

- 松本市と長野市を繋ぐ道路の**一日平均交通量が約2.7倍増加**
- **大型車の約9割が長野自動車道を利用**するなど並行する一般道との機能分担が図られ一般道が安心して走行できる環境に

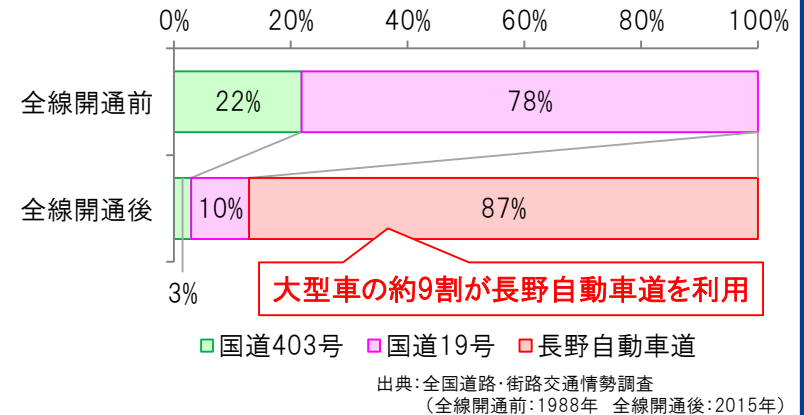
交通量観測断面 位置図



断面交通量の推移(安曇野IC～麻績IC)



大型車の断面分担率の変化(安曇野IC～麻績IC)



利用者の声

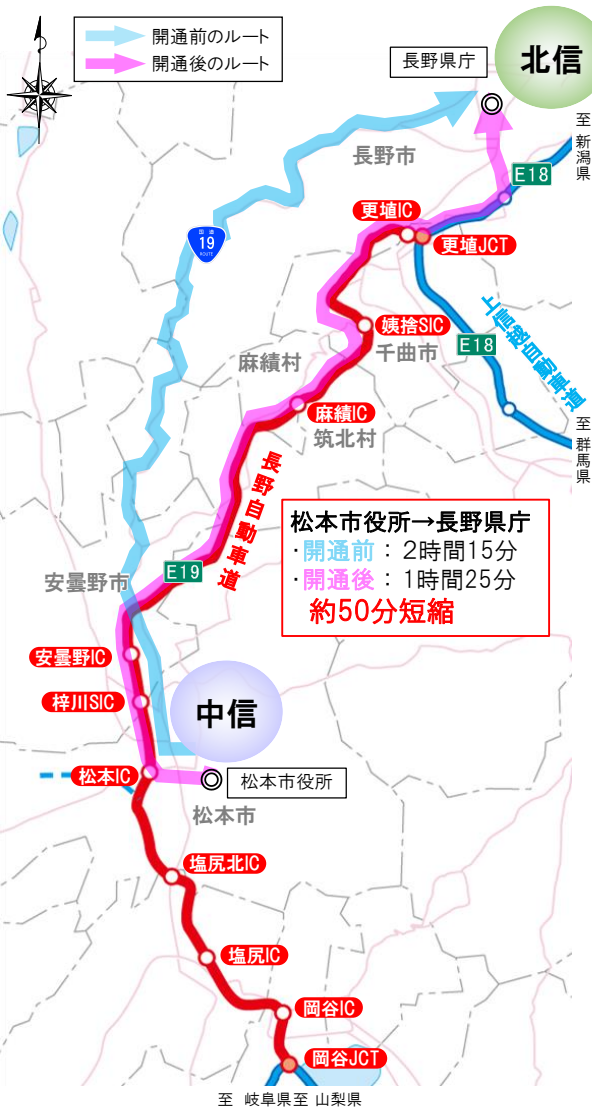
長野自動車道が開通して、麻績村を通る県道403号でも大型車が少なくなりました。大型車が多いと、運転していても緊張するものなので、安心して運転できるようになったと感じています。(麻績村在住男性)

会議などで長野市や松本市へ移動する機会は多くあります。長野県は南北に長いので、長野自動車道を利用することで南信からの移動がたいへん便利になりました。(伊那市勤務男性)

北信と中信がぐっと近くに 通勤圏も拡大

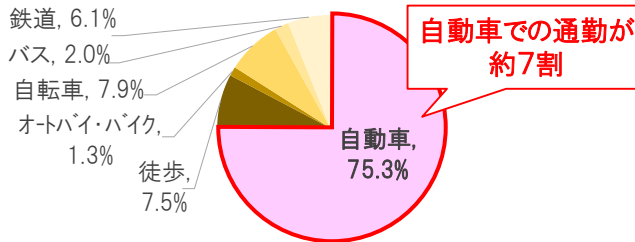
- 長野市、松本市間の**所要時間が約50分短縮**
- 北信と中信の**アクセス性向上により、通勤可能な地域が拡大**

■ 所要時間の変化(松本市役所～長野県庁)



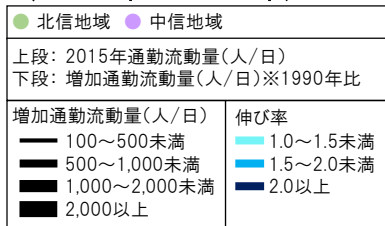
出典：全国道路・街路交通情勢調査
(開通前：1988年、開通後：2015年)

■ 通勤における交通手段

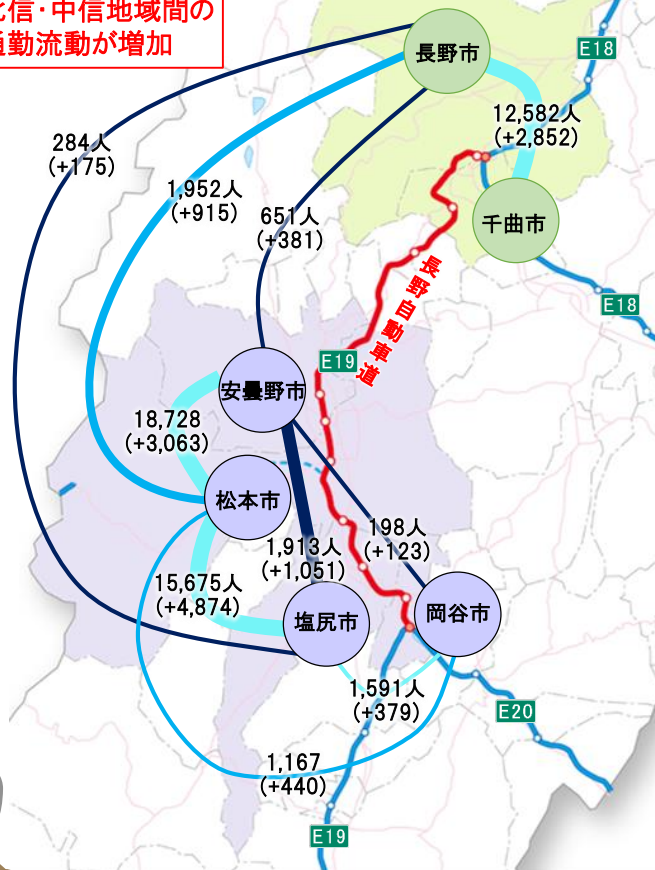


出典：2016年 第3回長野都市圏パーソントリップ調査

■ 増加した沿線市町村間の通勤流動量 (1990年⇒2015年)



北信・中信地域間の通勤流動量が増加



出典：国勢調査
(全線開通前：1990年、全線開通後：2015年)

■ 利用者の声

一般道だと信号待ちや渋滞が発生して、移動に時間がかかるため、もっぱら長野自動車道を利用して通勤しています。移動時間が計算しやすくなったので、仕事のスケジュールが立てやすくなり、とても助かっています。これからも長野自動車道にはお世話になると思います。(飯田市在住 60代男性)

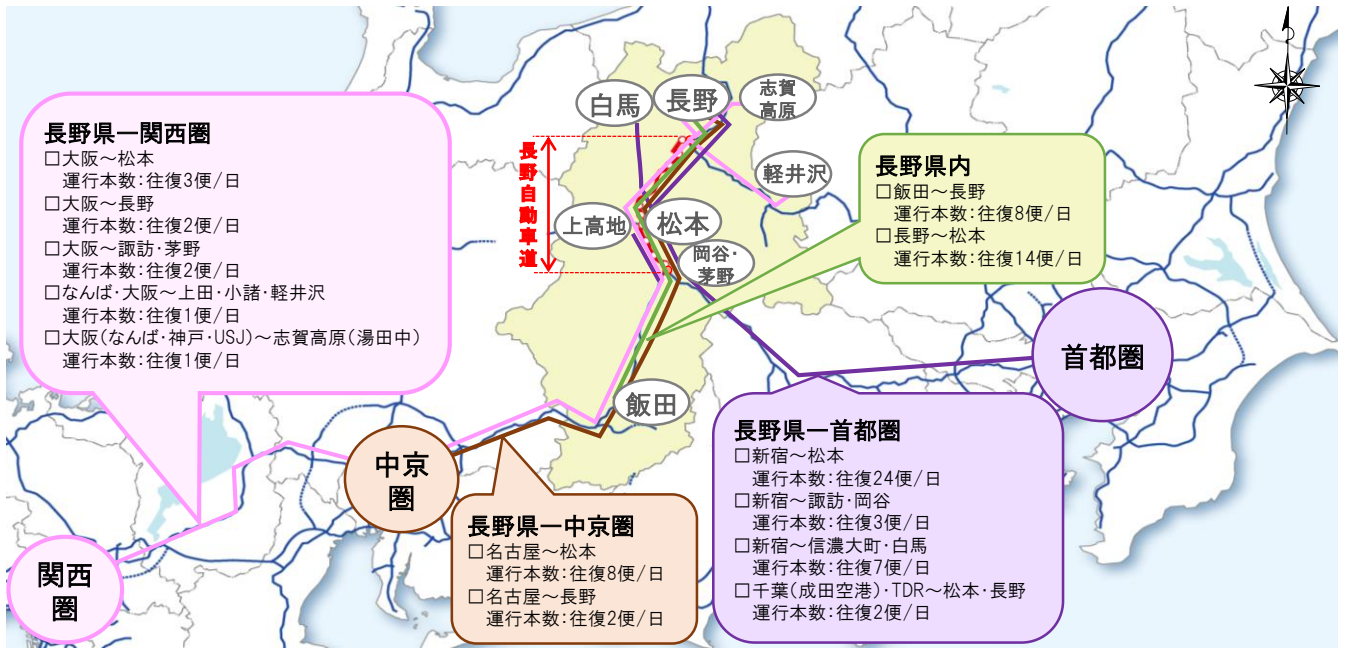


出典：アンケート調査(2022年6月)

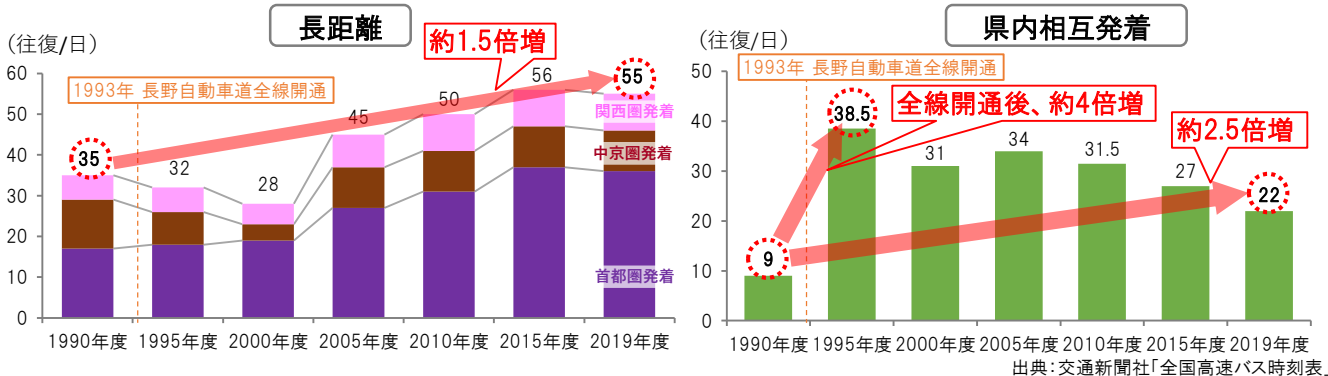
高速バスの運行拡大に寄与

- **長距離高速バスの運行本数が約1.5倍増加し、長野県と首都圏・中京圏・関西圏間の移動が便利に**
- **県内相互発着の高速バスの運行本数が約2.5倍増加し、長野県内の地域間移動の利便性が向上**

長野自動車道を利用する長野県発着高速バス路線(2019年度)



長野自動車道を利用する高速バス運行本数(往復)の推移



高速バス会社の声

長野自動車道は大阪線を運行する上で欠かせない高速道路です。長野自動車道が開通していなければ運行時間が延びてしまい運行はできませんでした。

長野市と松本市・飯田市を結ぶバスは、長野自動車道がなければ成り立たないシステムであり、鉄道を補完する存在として価値があるものと考えています。鉄道が災害などにより不通となった際、県都と松本を結ぶ移動手段としての役割を果たすことができました。

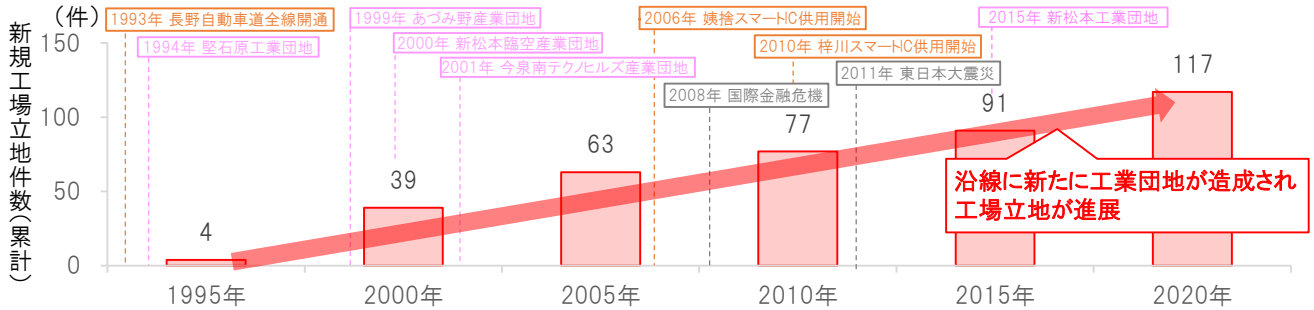
利用者の声

飯田市の実家まで高速バスで年に数回帰省しています。高速道路の運転が苦手ですし、電車だと乗り継ぎが不便なので、高速バスはありがたいです。(長野市在住50代女性)

沿線地域で進む工場立地

- 地域の開発が促進され**新規工場立地が進展**
- 沿線の安曇野市・松本市・塩尻市では、**固定資産税の税収が最大で1.8倍増加**

沿線地域(松本地域※)の新規工場立地件数(累計)



※松本地域:松本市、塩尻市、安曇野市、麻績村、筑北村、生坂村、山形村、朝日村

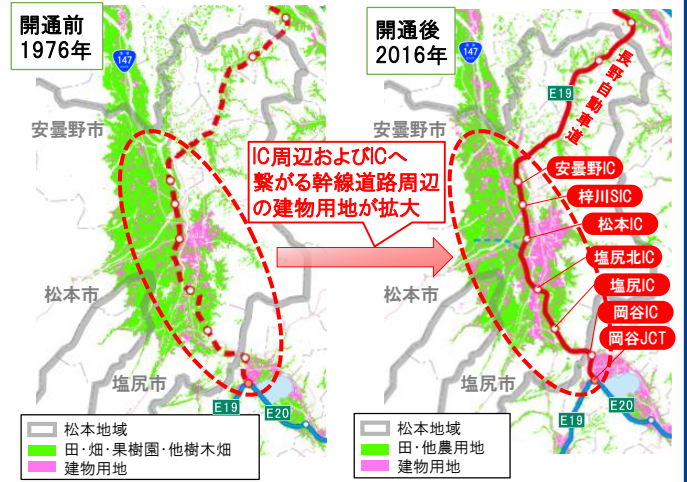
出典:長野県 工場立地動向調査

沿線に新たに工業団地が造成され工場立地が進展

沿線地域(松本地域)の工業団地の立地

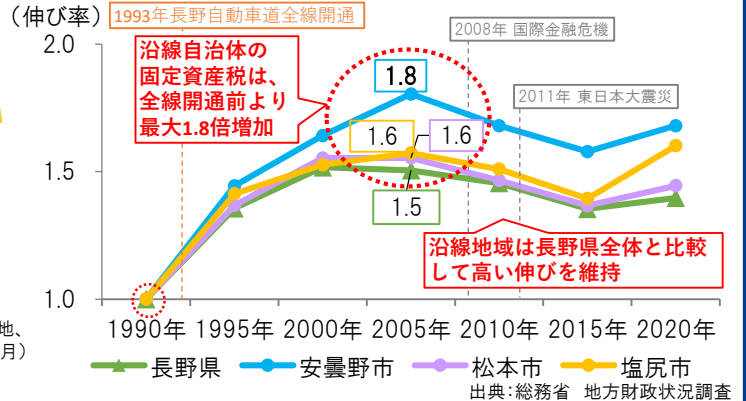


沿線地域(松本地域)の土地利用の変化



出典:国土数値情報「土地利用細分メッシュデータ」

沿線自治体の固定資産税の伸び(1990年=1)



沿線自治体の声



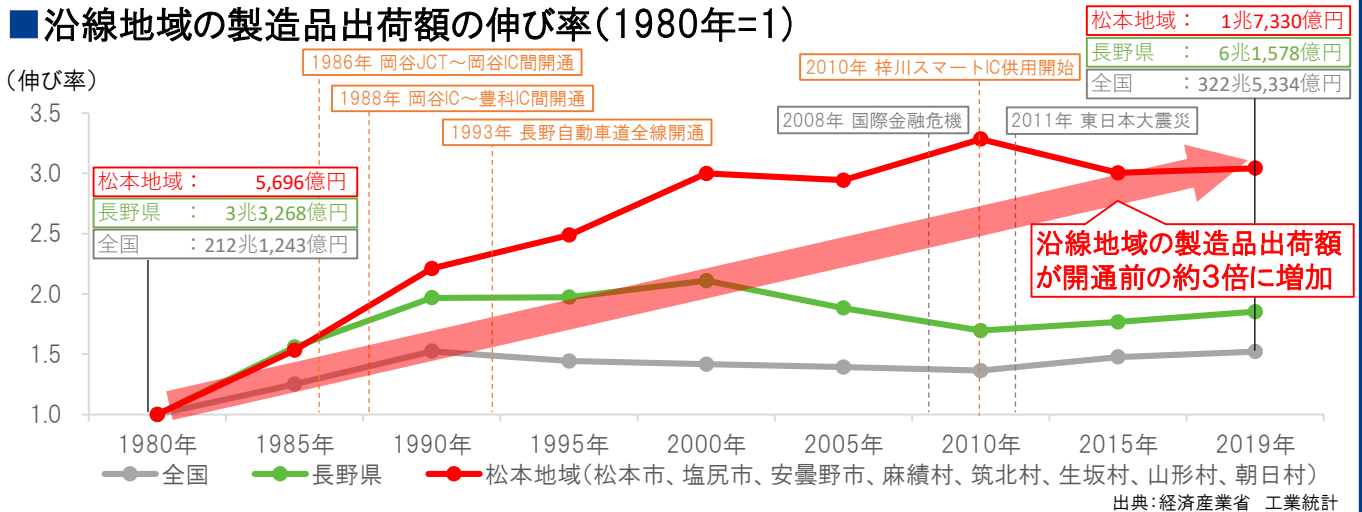
ICを起点とした幹線道路整備が短期間で計画的に進められました。長野自動車道の沿線は農地がほとんどでしたが、工場・ショッピングセンターや住宅・物流施設等が建つようになりました。固定資産税の税収の伸びにもつながっていると思います。進出した企業からは、「長野自動車道が整備され、物流が容易となり、全国どこへでもアクセス可能」という立地のよさに関する声を頂いています。

出典:ヒアリング調査(2022年7月)

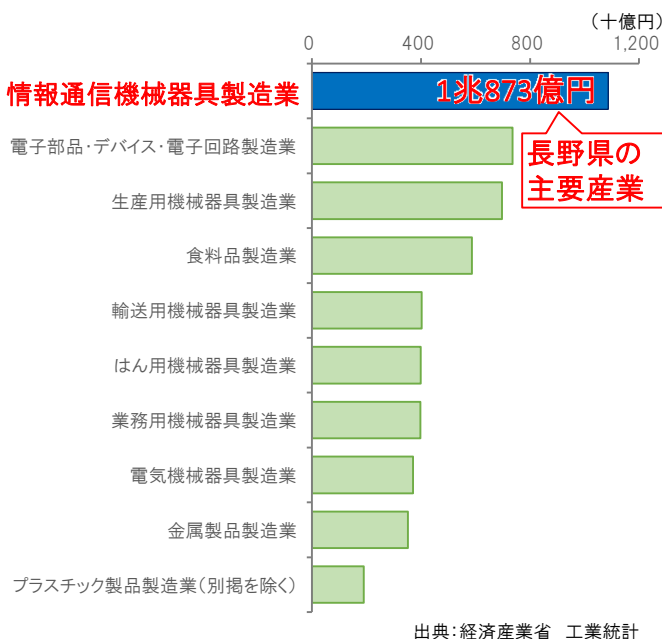
情報通信機械器具製造業が沿線地域で発展

- 松本地域の製造品出荷額が開通前の約3倍に増加
- 長野県が全国1位を誇る『情報通信機械器具製造業』の約8割を松本地域で担い、長野県の製造業の発展に寄与

沿線地域の製造品出荷額の伸び率(1980年=1)



長野県の産業別製造品出荷額 (2019年・上位10産業)



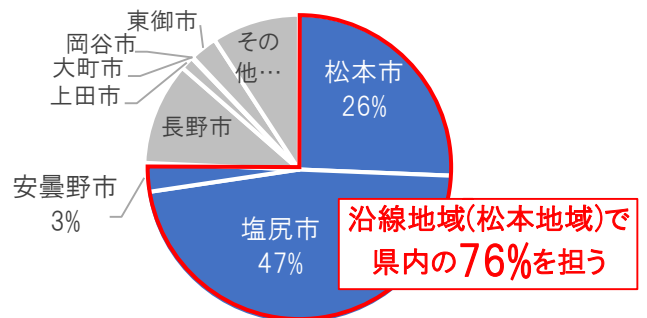
情報通信機械器具製造業の都道府県別ランキング (2019年・製造品出荷額ベース)

順位	都道府県	製造品出荷額
1	長野県	1兆873億円
2	神奈川県	7,047億円
3	福島県	5,212億円
4	東京都	4,777億円
5	兵庫県	4,552億円

長野県が全国1位

出典: 経済産業省 工業統計

情報通信機械器具製造業の市町村別県内シェア (2019年・製造品出荷額ベース)



沿線自治体の声



情報通信機械器具製造業が出荷額全国1位を保ち続けている要因として、古からのこの産業の土壌があったことに加えて、中央自動車道や長野自動車道開通により、首都圏や中京圏への輸送時間が短縮され、大消費地への輸送コストや輸送時間の点で他よりも有利な状況であることが考えられます。

貨物輸送の効率化による生産額の増加

- 長野県内の主要な工業活動拠点の一つである**松本臨空工業団地**から**東京港**への所要時間が約30分短縮
- 効率的な貨物輸送が可能となり、**長野県から関東地方への貨物輸送の増加に貢献**

■主要工業活動拠点からの所要時間変化



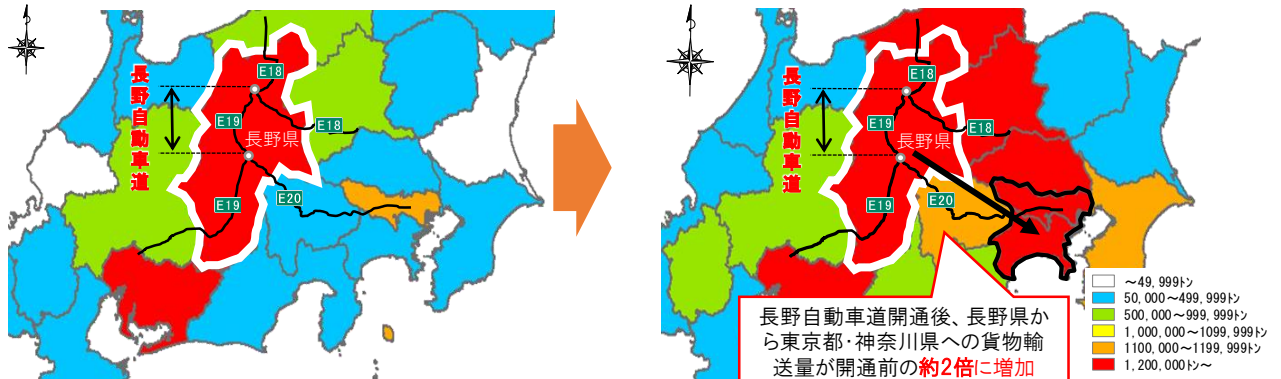
出典:ETC2.0プローブデータ2021.10平日(左記のデータをベースに、長野自動車道 利用あり/利用なし の2ケースの所要時間を算定)

※発着拠点は、物流センサデータより長野道沿線市町村で東京・神奈川方面への輸送量が最も多い松本市を選定し、東京・神奈川のうち松本市からの輸送量が最も多い東京都江東区の各代表地点とした。

■長野県からの着地別の自動車貨物輸送量の変化

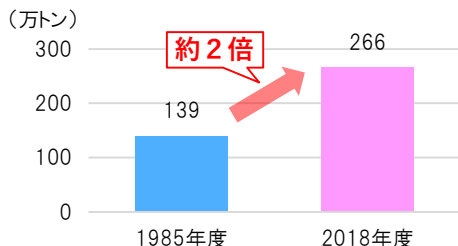
1985年度(昭和60年度) ~長野自動車道 開通前~

2018年度(平成30年度) ~現在~



出典:貨物地域流動調査

長野県から東京都・神奈川県への自動車貨物輸送量の変化



■利用者の声

長野県の中南信エリアの荷物は、長野自動車道経由で全国各地へ配送を行っています。また、近年のEC関連荷物増加に伴い、東京・名古屋・大阪方面からの到着便が増えており、宅急便のサービスレベル維持のためにも中央自動車道・長野自動車道は欠かせません。



出典:ヒアリング調査(2022年6月)

長野県産農産物のシェア拡大に貢献

- 農産物の出荷の速達性、定時性が向上し、中京圏・関西圏へ鮮度のよい農産物の安定供給が可能になり、長野県産農産物の**シェアが拡大**

長野自動車道を利用した長野県産農産物の出荷ルート



出典：ヒアリング調査（自治体・農業関係者）（2022年）

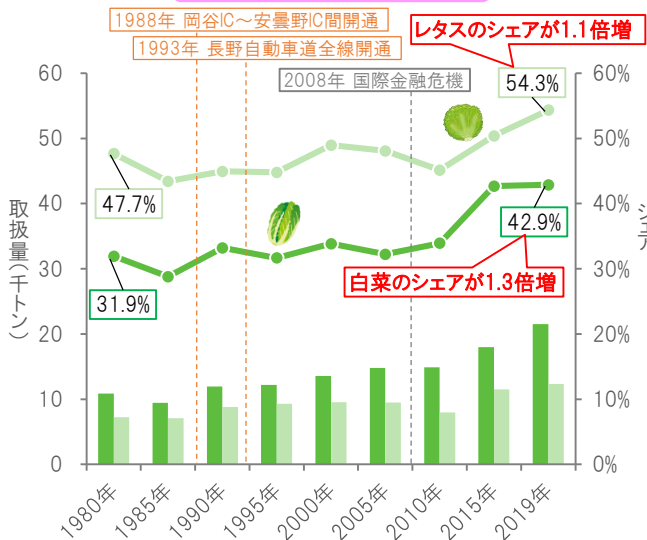
長野県の主な農産物

品目	生産量(t)	全国順位
ぶなしめじ	50,572	1位
えのきだけ	78,111	1位
はくさい	232,500	1位
レタス	197,800	1位
セルリー	13,400	1位
わさび	789	1位
りんご	127,600	2位
ぶどう	31,700	2位
もも	12,000	3位

出典：長野県 2021年長野県の園芸畜産

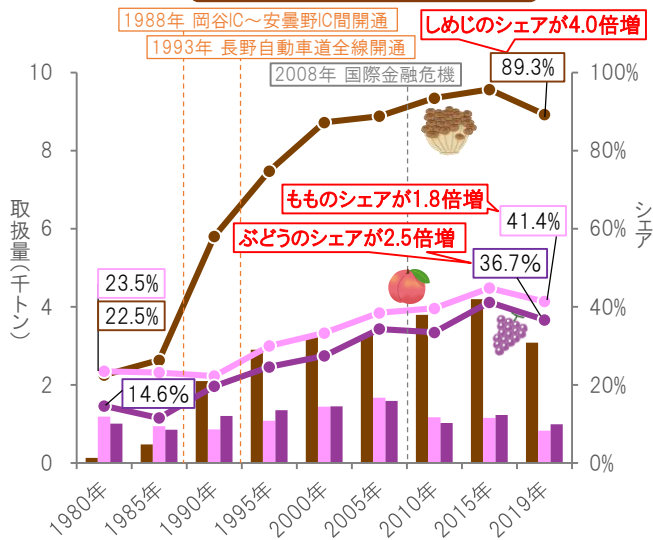
卸売市場における長野県産農産物の取扱量とシェアの変化

大阪市中央卸売市場



出典：大阪市中央卸売市場統計

名古屋市中央卸売市場



出典：名古屋市中央卸売市場統計

農業関係者の声(大阪)

高速道路の拡張により、市場への到着時間が改善され、農産物の鮮度維持に繋がっています。また時間が読めるようになり、顧客納品先への時間指定にも対応できるようになりました。

農業関係者の声(名古屋)

高速道路の発達により、市場への到着時間が改善され、納品先からの時間指定等の課題に対応できるようになりました。農産物の一層の鮮度維持により市場価値を高めることにも繋がっています。

運送会社の声

長野自動車道の開通により、定時性が向上し、納品先からのタイトな時間の指定にも、余裕をもって輸送が可能になりました。

出典：ヒアリング調査(2022年7月)

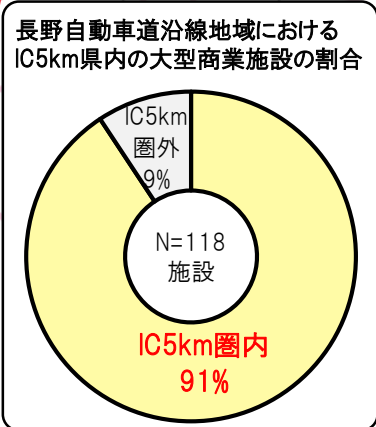
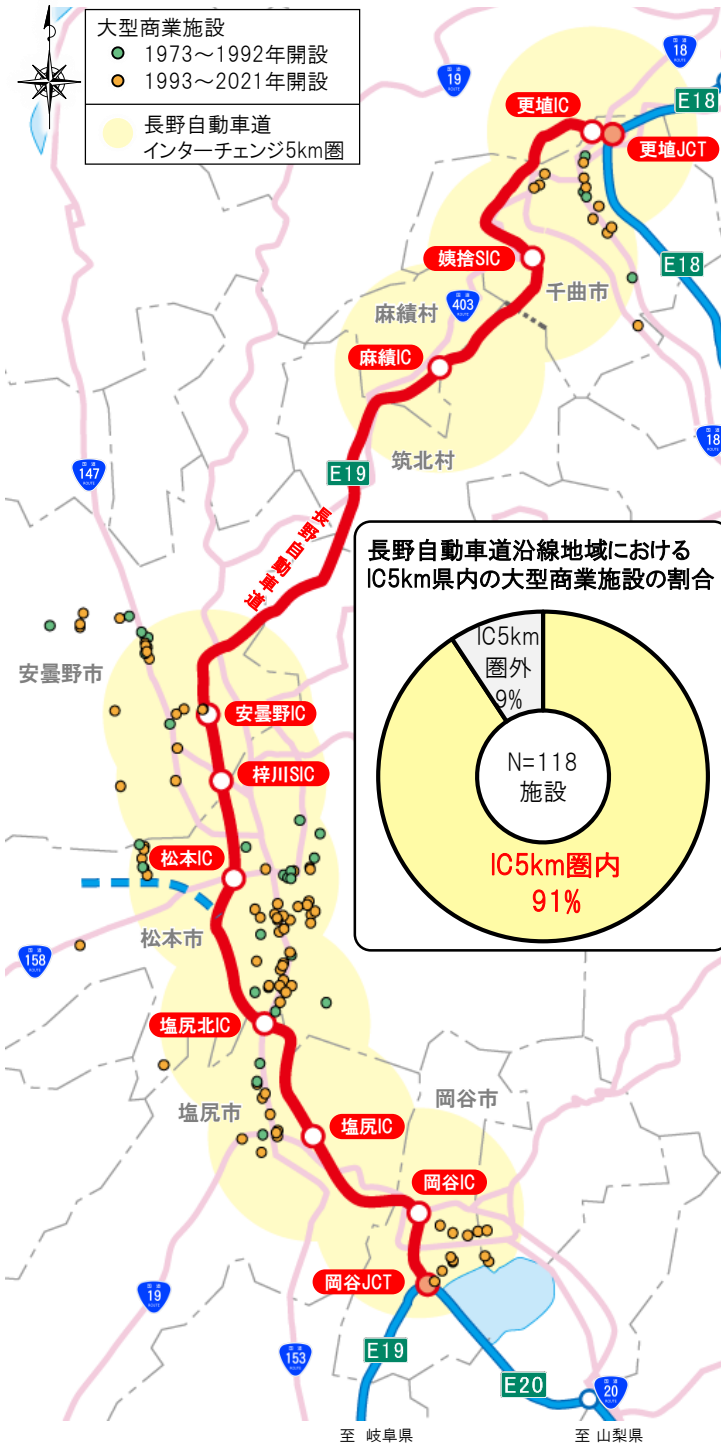
出典：ヒアリング調査(2022年7月)

出典：ヒアリング調査(2022年6月)

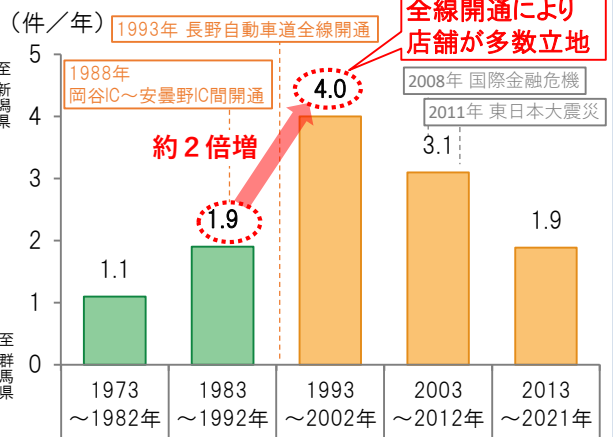
大型商業施設の進展で生活利便性が向上

- 沿線地域の大型商業施設の立地件数が**約2倍増加**
- 立地した大型商業施設の**9割がIC5km圏内に立地し**、沿線地域の方々の生活利便性が向上

沿線の大型商業施設と立地時期



大型商業施設の年平均立地件数



出典: 全国大型小売店舗総覧2022(東洋経済新報社)
 大型商業施設: 店舗面積1,000㎡以上の商業施設
 対象: 長野自動車道沿線市町村
 (松本市、岡谷市、塩尻市、千曲市、安曇野市、麻績村、筑北村)

沿線自治体の声

長野自動車道の沿線は、農地がほとんどでしたが、ショッピングセンターや住宅等が建つようになりました。以前は都会へ行かなければ買えなかったものが、身近なところで買えるようになり便利になりました。(安曇野市在住)

出典: ヒアリング調査(2022年7月)

地域住民の声

複合施設は買い物はもとより一日楽しめるので、家族連れで出かけています。長野市や上田市方面へ買い物に行く際は、一般道だと山道を越えなければならないため、長野自動車道を利用することが多いです。(麻績村在住)

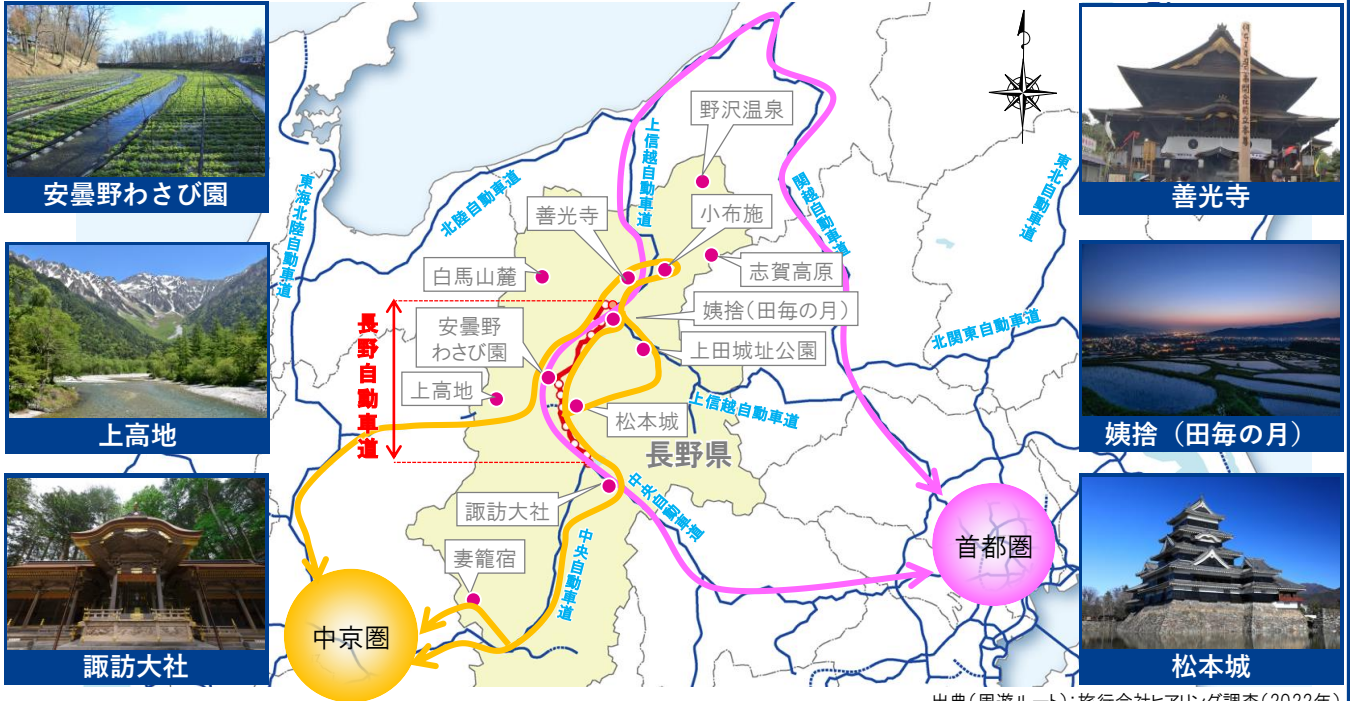
出典: ヒアリング調査(2022年9月)

松本市に大型店ができ、何でも揃うため出かけます。千曲市から松本へ行くとき、麻績までの道が一番困難なため、長野自動車道で行けるとかなり時間短縮になっています。(千曲市在住)

長野県をぐるっと周遊 観光振興に貢献

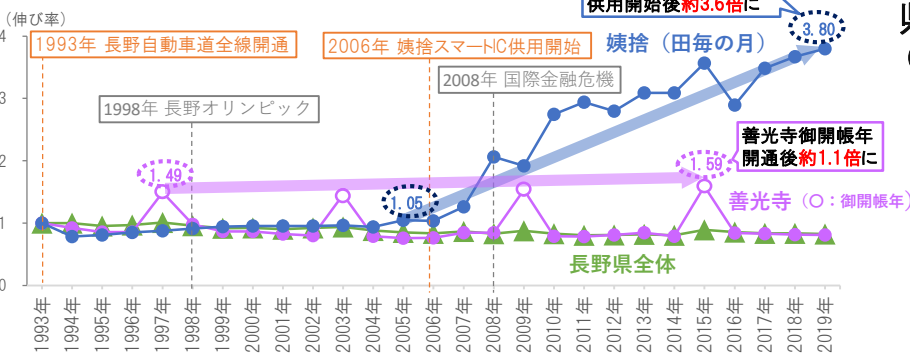
- 長野自動車道が主要観光地をつなぎ、中京圏・首都圏からの周遊観光ルートの形成が可能に
- 白馬や野沢温泉・志賀高原など世界屈指のスキー場も身近に

長野自動車道を利用した周遊観光ルート



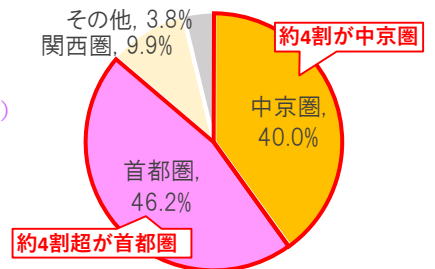
出典(周遊ルート):旅行会社ヒアリング調査(2022年)

観光入込客数の推移(1993年=1)



出典:長野県 観光地利用者統計調査

姨捨スマートICで降りた 県外からの車の方面別割合 (2019年)



出典:NEXCO東日本調べ

旅行会社の声

一筆書きの周遊コースを造成出来るようになり、信州周遊コースのバリエーションが格段に増えました。途中サービスエリアでの休憩も可能なため、乗務員の連続運転時間の軽減、定時運行により安全運行につながっています。

出典:ヒアリング調査(2022年7月)

利用者の声

長野自動車道開通直後にスキーをしに柵池高原まで行きました。それまで一般道しかなく、交通の便が大変不便だったのが一気に楽になり感動した思い出があります。(愛知県在住・60代女性)

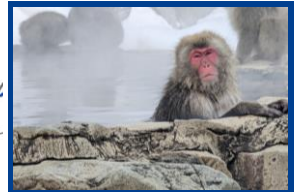
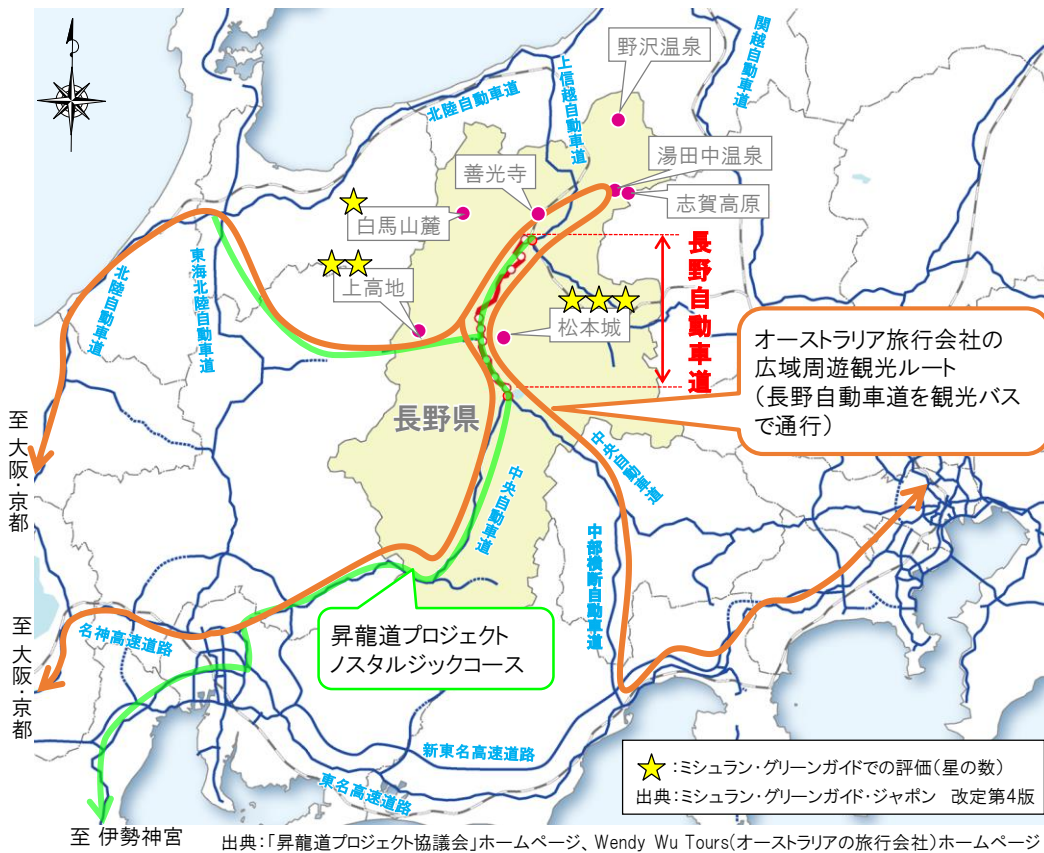
姨捨SAからの景色を見たくて、長野自動車道を利用しました。戸隠連峰や黒姫山や斑尾山が見えて、山の景色が素晴らしいです。(東京都在住・60代男性)

出典:アンケート調査(2022年6月)

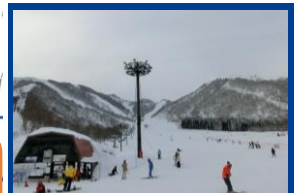
長野県のインバウンド観光の振興に貢献

- 外国人観光客に人気の観光地間のアクセス性が向上し、**広域周遊観光ルートの形成に寄与**
- 善光寺と伊勢神宮を結ぶ「ノスタルジックコース」の一旦を担い、**周辺観光地の外国人宿泊者数が最大約24倍増加**

長野自動車道を通行するインバウンド向け広域周遊観光ルート



湯田中温泉



白馬山麓

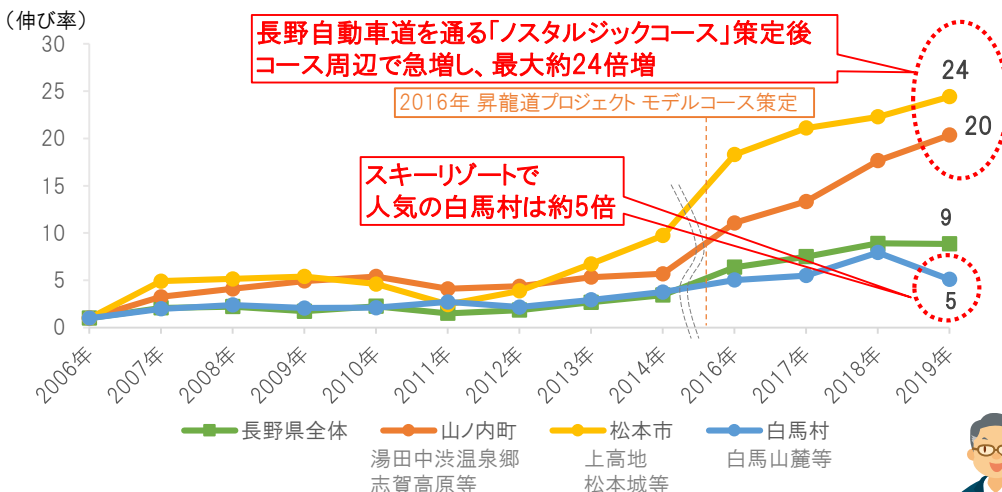


上高地



松本城

長野県 外国人延宿泊者数の伸び率(2006年=1)



観光関係者の声

長野自動車道があることで、昇龍道・ノスタルジックコースが長野市までつながったと言えると思います。また、白马、志賀等のスキー場関係者と共同でオーストラリアにPRを行い、スキー客を誘致し、中部国際空港からもスキー場へのシャトルバスを運行してもらいました。



出典：ヒアリング調査(2022年8月)

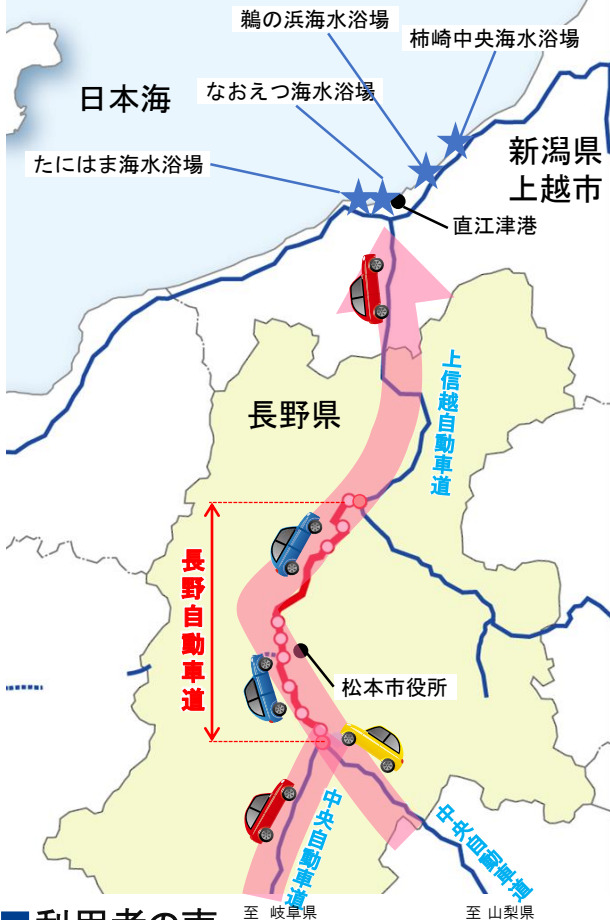
長野県からも日本海が身近に

- 松本市から日本海への所要時間が**約2時間短縮**
- 内陸県・長野県からも海のレジャーが気軽に楽しめるように

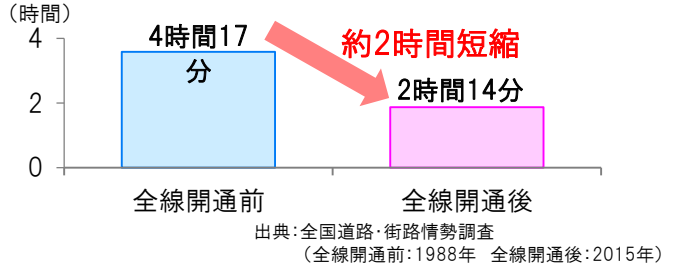


たにはま海水浴場

「信州の海」と呼ばれ
長野県民にも親しまれている新潟県の海

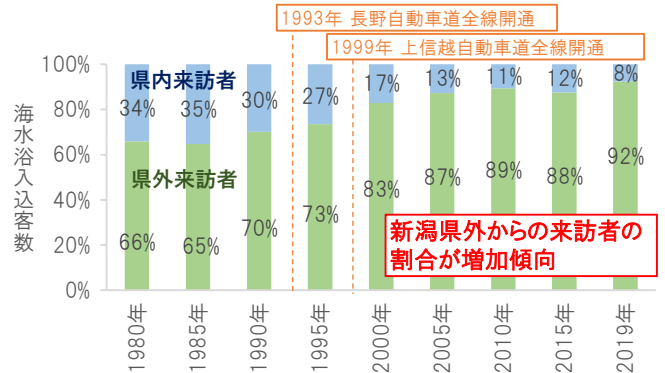


■ 長野県から日本海への所要時間の変化 (松本市役所～直江津港)

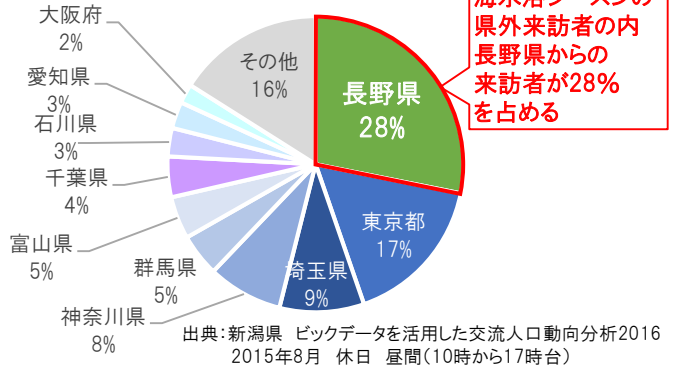


■ 新潟県上越市の海水浴場(※)の県外来訪者の伸び

※たにはま、なおえつ、鵜の浜、柿崎中央



■ 新潟県上越市への県外からの来訪者 (2015年8月 休日昼間)



■ 利用者の声

糸魚川へ海水浴に行くのに長野自動車道を利用しています。一般道より早く着くので、その分遊ぶ時間に費やせることを考えるととてもありがたいです。(上伊那郡箕輪町在住 50代男性)

開通直後には、新潟県の直江津の海へ海水浴に行った思い出があります。(茅野市在住・70代男性)

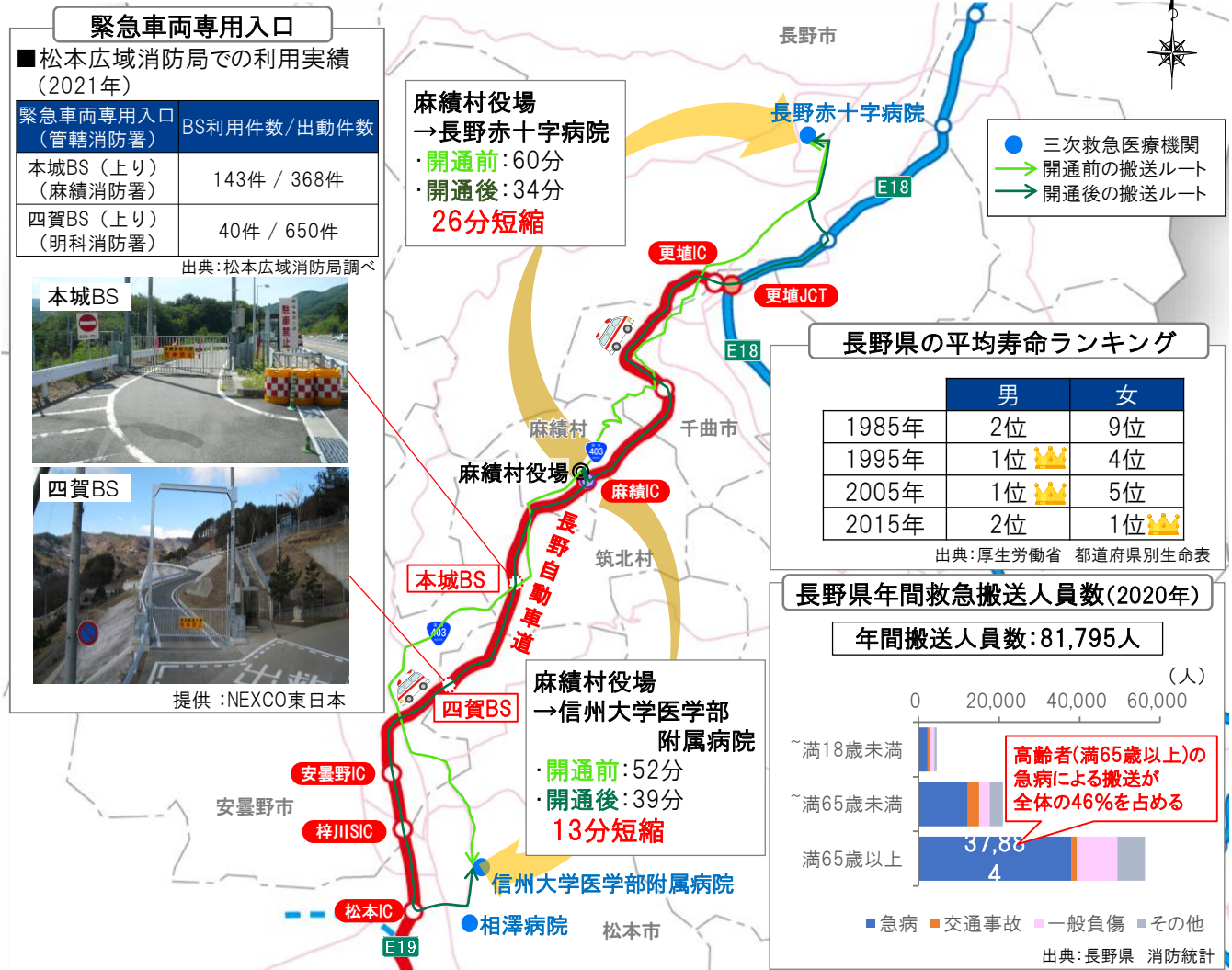
子供を連れて新潟の海へ釣りをしに、40年近く行っています。長野自動車道が開通して、1時間以上の時間短縮になり、子供も喜びました。(富士見町在住・70代男性)

長寿県・長野の救急医療を支える

- 長野県の救急搬送人員数の46%が高齢者の急病によるもの
- 山間部(麻績村)から三次救急医療機関※への救急搬送時間が**最大約26分短縮し、救命率向上に寄与**

※重篤な救急患者を24時間体制で受け入れる体制と高度な診療機能をもつ医療機関

山間部を通行する救急搬送の輸送時間短縮



消防本部の声

長野自動車道を使用することで、現場到着時間及び病院収容時間の大幅な短縮が図られ、救命率の向上に繋がっています。特に梓川スマートIC、四賀BS及び本城BSでの緊急車両入口は病院収容時間の短縮などに、相乗効果を生み出しています。

病院到着までの時間が短縮しました。開通前は山間部を走行しなければなりませんでした。長野自動車道を利用することにより山間部の走行がなくなり、傷病者の傾斜や振動による負担及び機関員(運転手)の心身の負担が軽減し、また、冬季の積雪時においても安定した走行が可能となりました。

災害時の代替路として機能

- 並行する国道19号が土砂災害や大雨などにより通行止めとなった際に、**代替路として機能**

2021年7月 犬戻トンネル上方地すべりによる国道19号通行止め



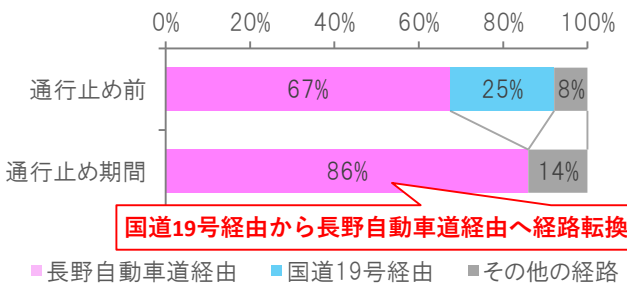
提供：関東地方整備局長野国道事務所

2021年7月 6日(火) 14:20～	通行止め
2021年7月14日(水) 6:00～	片側交互通行規制
2022年2月 1日(火) 6:00～	通行止め解除

出典：日経クロステック「長野の国道19号でまた地滑り、トンネル上方で200m四方が崩れる」、長野国道事務所「国道19号長野市篠井小松原地先の災害」

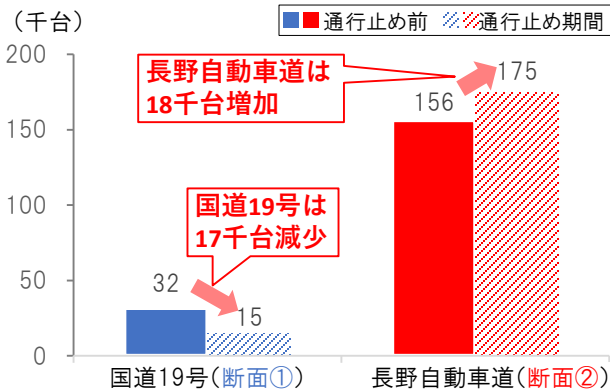


通行止め前後の経路の変化(長野市⇄安曇野市)



出典：ETC2.0プローブデータ(※長野市と安曇野市間を通行した車両台数の割合)
 ・通行止め前：2021年6月22日(火)～2021年6月29日(火)
 ・通行止め期間：2021年7月6日(火)～2021年7月13日(火)

通行止め前後の断面交通量の比較



出典：国土交通省、NEXCO東日本 トラフィックカウンターデータ
 ・通行止め前：2021年6月23日(水)～2021年6月29日(火)の累計交通量
 ・通行止め期間：2021年7月7日(水)～2021年7月13日(火)の累計交通量

利用者の声



地すべりにより、国道19号が通行止めとなりましたが、長野自動車道があることで、安曇野市から長野市方面への行き来への影響を軽減することができました。

出典：ヒアリング調査(2022年7月)



国道19号が土砂崩れで通行止めになったため、長野自動車道を利用して長野市に向かいました。

出典：ヒアリング調査(2022年6月)

国道19号は山道であることもあり通行止めになることが多いですが、長野自動車道が迂回路として使えるのはありがたく感じています。

出典：ヒアリング調査(2022年9月)



災害時の迅速な救援活動を支援

- 令和元年東日本台風の豪雨では、千曲川流域の被災地への支援ルートとして利用され、**迅速な救援活動、復旧活動を支援**

令和元年東日本台風の豪雨災害 長野自動車道を利用した支援ルート



出典：国土交通省北陸地方整備局「令和元年東日本台風 北陸地方整備局管内の被害記録」、長野市「災害記録誌 令和元年東日本台風」ヒアリング調査・国土交通省北陸地方整備局(2022年9月)、ヒアリング調査・陸上自衛隊松本駐屯地(2022年9月)

自衛隊の声



災害廃棄物の撤去など復旧作業のために自衛隊車両を派遣しました。松本駐屯地は松本ICまでのアクセスがよく、長野自動車道を通して被災地まで迅速に派遣することができました。また、松本駐屯地と被災地の行き来がスムーズにでき、交代要員の派遣にも長野自動車道が役に立ちました。

更に安全・安心・快適・便利に

- 新たな**インターチェンジ**や**ジャンクション**の**整備を推進し**、**高速道路の機能強化を進めていきます。**
- 長野自動車道では、老朽化した**高速道路のリニューアル工事**を実施し、**安全・安心な道路を次世代につなげていきます。**

■ 高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・修繕事業)

長野自動車道は、開通から30年が経過します。大型車交通量増加や凍結防止剤の影響により、橋やトンネル等の道路構造物の劣化が進行し、迅速な更新工事・修繕工事が必要となります。工事の実施による、お客さまの影響を最小限に留めるために、渋滞対策・安全対策に努めて参ります。



橋梁リニューアル工事(例)



トンネルリニューアル工事(例)

■ 現在実施中の工事等

【トンネルリニューアル工事】
一本松(いっぽんまつ)トンネル

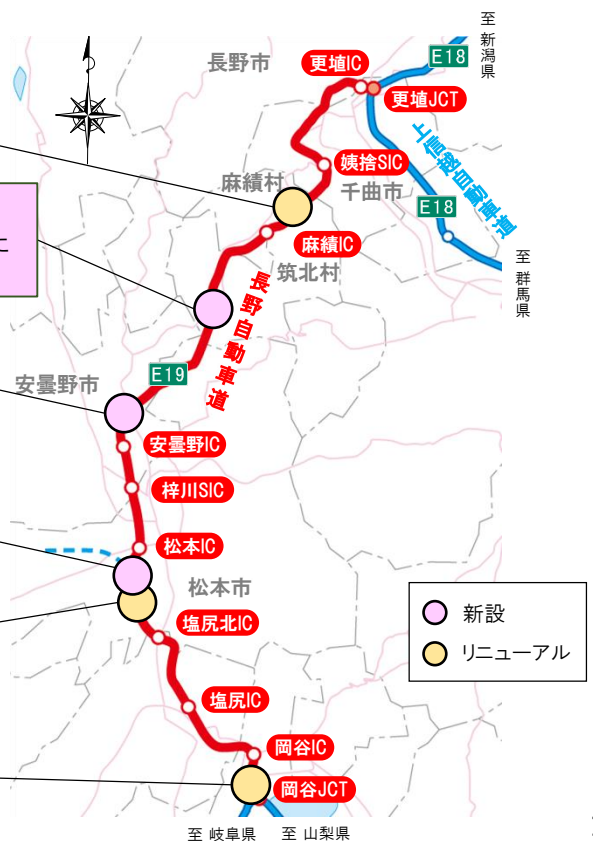
【筑北スマートインターチェンジ事業】
地域生活の充実、地域経済の活性化等を推進するためにETC専用のインターチェンジを整備する事業

【安曇野北インターチェンジ(仮称)事業】
長野自動車道と松本糸魚川連絡道路が接続するインターチェンジを整備する事業

【松本ジャンクション(仮称)事業】
長野自動車道と中部縦貫自動車道が接続するジャンクションを整備する事業

【橋梁リニューアル工事】
鎖川(くさりがわ)橋

【橋梁リニューアル工事】
岡谷(おかや)高架橋



長野自動車道沿線で整備効果を実感



安曇野市長(元長野県副知事)
太田 寛氏

当時は、中央自動車道が先行的に全線開通され、北の地にも一刻も早く高速道路が開通しないものかと、一県職員として長野の発展を祈るように期待していた記憶が蘇りました。

現在は、安曇野市都市計画マスタープランのとおり、長野自動車道は都市機能を集積する拠点市街の有機的な連携を図るために必要不可欠な交通基幹軸としての役割を担っています。また、安曇野ICに加え、全線開通後の梓川スマートICの供用については、東西方向への交通の円滑化を進める上で重要な拠点となっており、市民の暮らしを下支えしています。広域交通との間に二つの玄関口(IC)を持つ当市の交通網は、生活基盤、産業・観光、農業、災害面等あらゆる面で非常に強みとなっています。

将来的には長野自動車道と接続する松本糸魚川連絡道路等の整備を県と一体となって推進し、更なる産業の振興や観光等による交流の促進等に資する都市間の移動円滑化に向けて、広域交通のネットワーク機能の強化を図って参ります。

安曇野市に限定せず、長野県にもたらず整備効果の期待という意味で、現在計画を進められている安曇野北IC(仮称)や筑北スマートIC、松本JCT(仮称)の整備効果に今後期待したいと思います。



長野商工会議所会頭
水野 雅義氏

当時、岡谷JCT～岡谷ICまで先行開通され、更埴JCTまでの全線開通となるまで約7年の歳月を経ており、この7年は長野商工会議所ひいては長野地域にとって非常に長く感じられました。

待ち望んだ全線開通後には、第18回長野オリンピック・長野パラリンピックが開催され世界から多くの人が長野を訪れたほか、新規の工場用地や大型商業施設の進展等、沿線地域の開発が次々と行われていく光景を実際に見て、長野地域の発展を実感することができました。また、観光面においても、長野自動車道は観光施設との接続拠点となっており、全線開通をきっかけに、特に外国人観光客の集客が増大する等、インバウンド観光の振興にも貢献されているものと思います。

長野地域の商工業にとって長野自動車道は切っても切り離せない重要な道路であることから、NEXCO東日本およびNEXCO中日本で現在進められている長野自動車道のリニューアル工事については、安全・安心な道路を次世代につなげる重要な取り組みであるため、全面的に支持すると同時に、更なる地域活性化への貢献に寄与していくことを期待しております。