

地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」 に関する説明会

- 1 地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」とは
- 2 これまでの経過
- 3 平成23年度以降の検討状況
- 4 計画案の内容
安曇野北IC(仮称)～大町市街地南
- 5 整備によって期待される効果
- 6 今後の予定

平成28年1月29日(金)

長野県 安曇野建設事務所 大町建設事務所

1 地域高規格道路 「松本系魚川連絡道路」とは

1 地域高規格道路について

- 高規格幹線道路を補完する役割
- **概ね60km/h**以上のサービス速度※を確保

◆道路の種類とサービス速度※

高規格幹線道路（高速道路） 80～100km/h



地域高規格道路 概ね60km/h以上



国道147号(松本市～大町市) 約34km/h



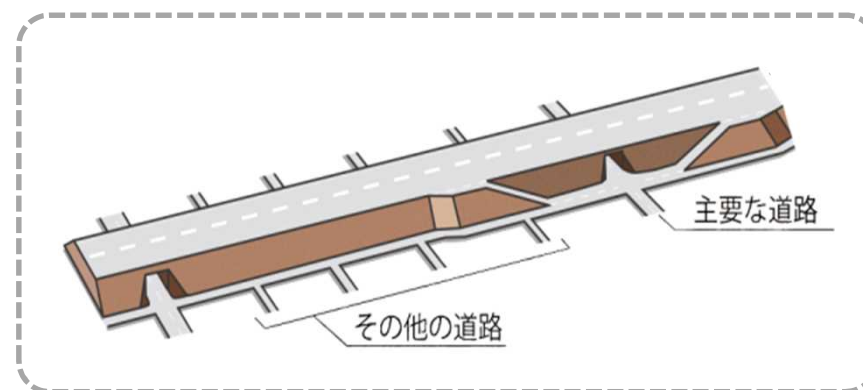
(参考) 国県道における現況のサービス速度※

- ・ 柏矢町田沢(停)線 約32km/h
- ・ 有明大町線（高瀬川右岸道路） 約49km/h

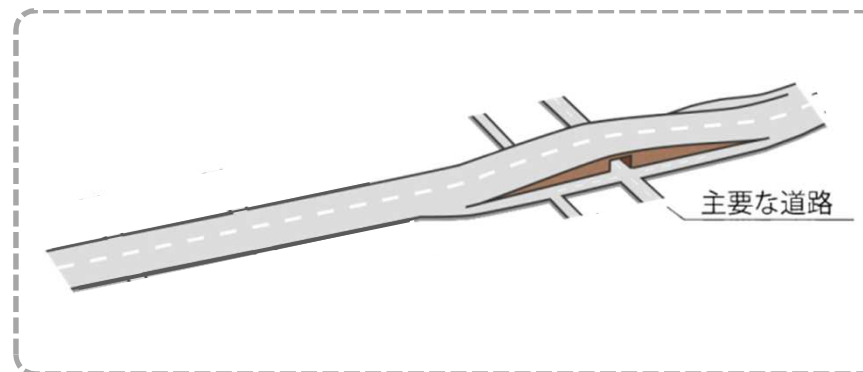
※サービス速度：信号停止等も含めた実際の平均走行速度
(国県道におけるサービス速度は、H22道路交通センサスによる)

◆地域高規格道路のイメージ図

①全て立体交差

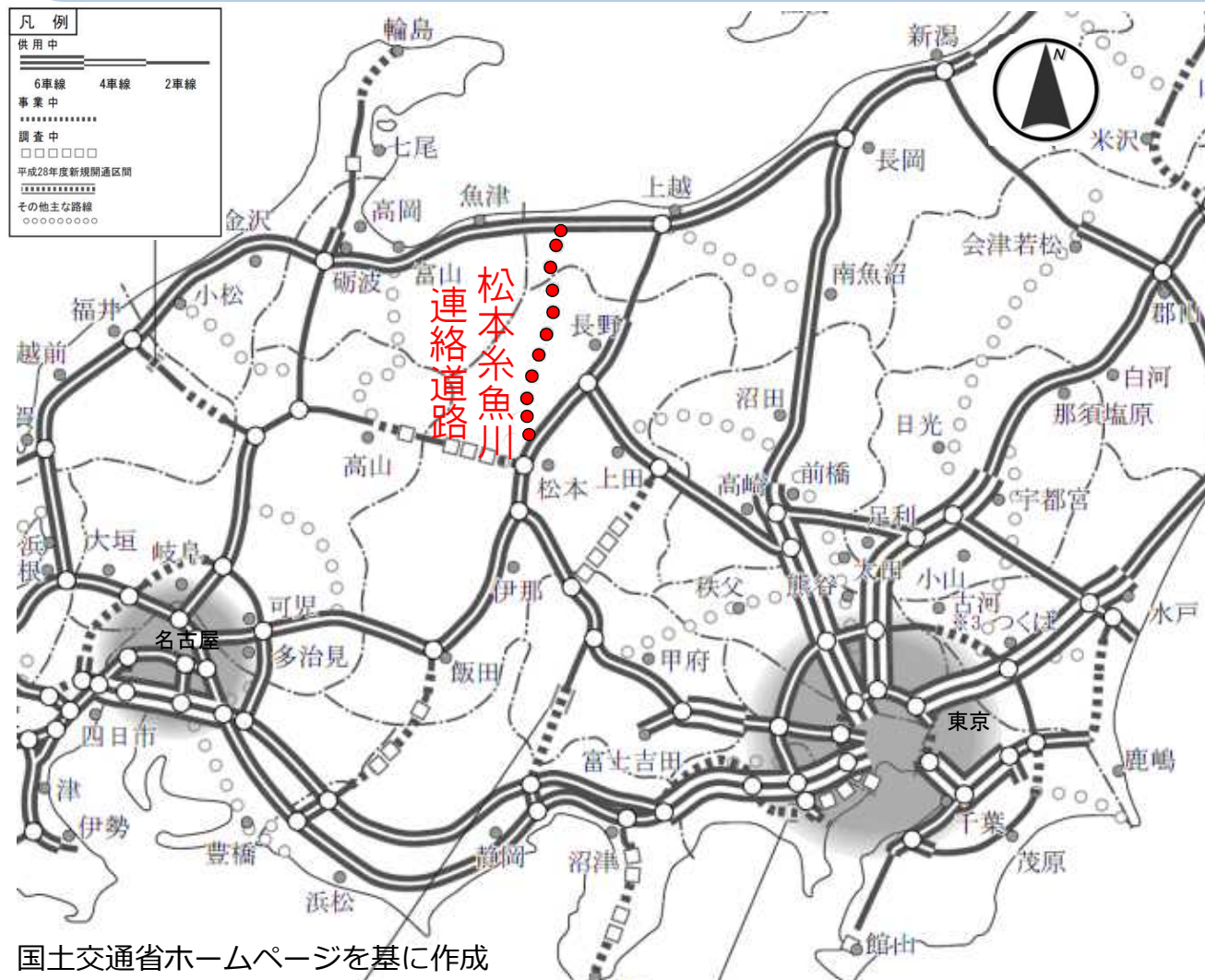


②主要な交差点を立体化

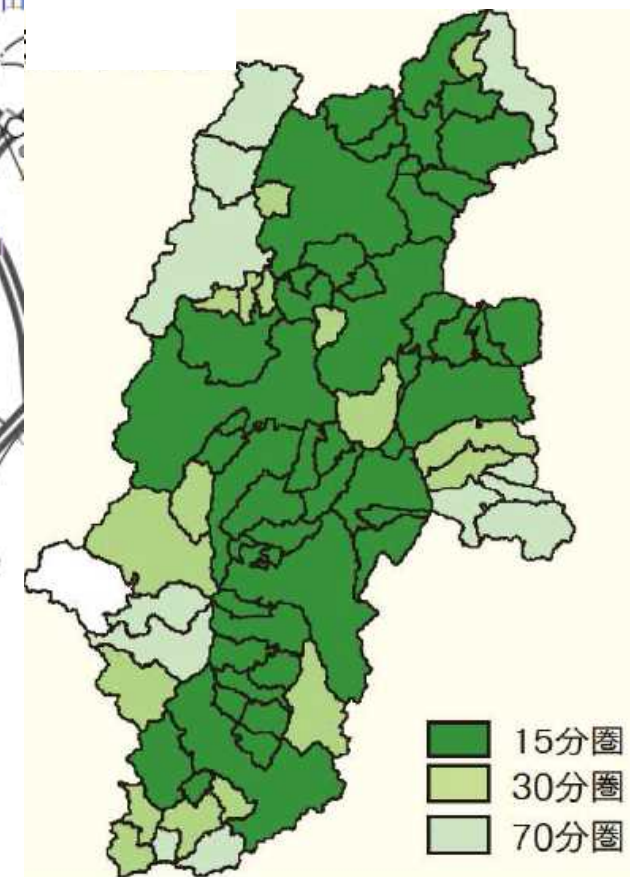


2 松本系魚川連絡道路について

- ・長野自動車道と北陸自動車道を連絡し、高規格幹線道路(高速道路)を補完します。
- ・高規格幹線道路(高速道路)の空白地域に、より高い走行サービスを提供します。



◆高速交通網への所要時間（現況）



3 長野県新総合交通ビジョン(平成25年3月策定)

■「本州中央部広域交流圏」の構築

- ・南北を結ぶ道路ネットワークに位置付けています。



2 これまでの経過

1 平成17年度まで

H6 「候補路線」に指定 (波田町(現松本市)～糸魚川市 約100km)



H10 「計画路線」に指定 (波田町(現松本市)～糸魚川市 約100km)



H11 「調査区間」に指定 (堀金村(現安曇野市)～大町市 約15km)



H12・13 住民説明会、意見交換会を開催 (波田町(現松本市)、南・北安曇郡(当時)の13市町村)



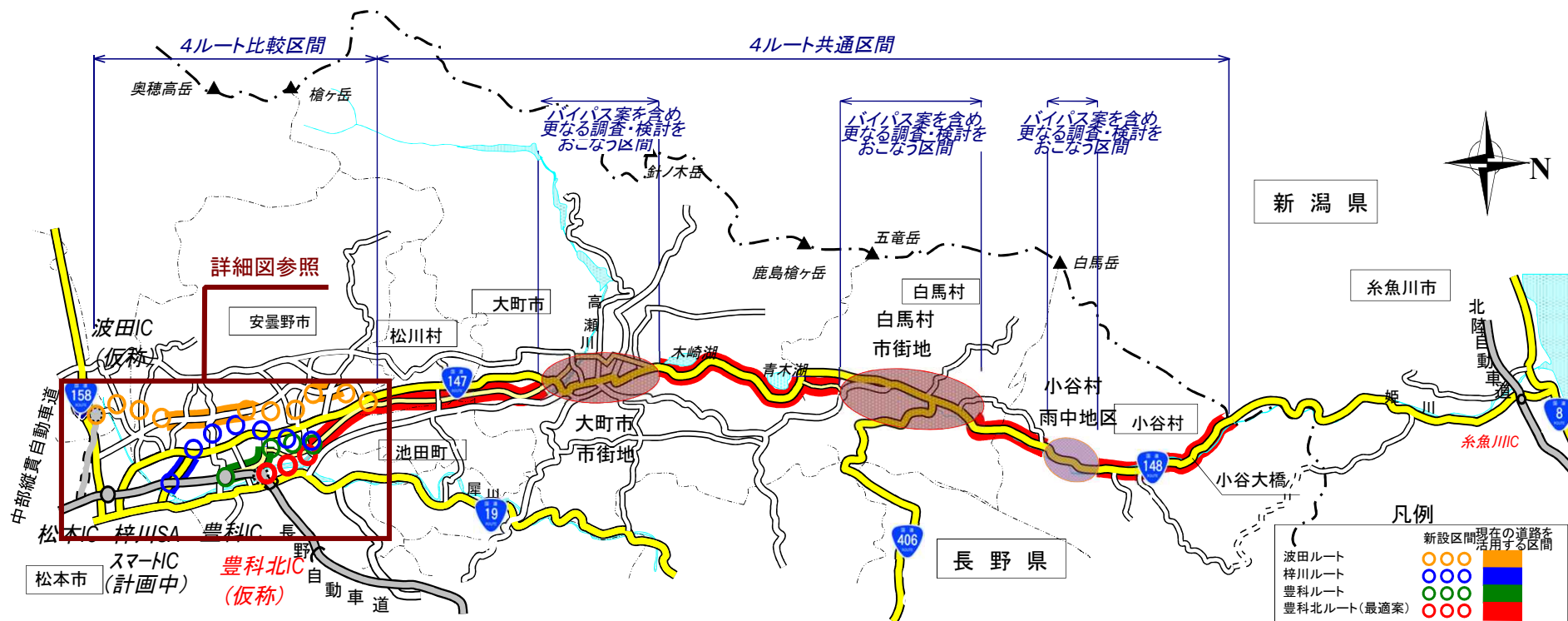
H15 国が地域高規格道路の構造要件を見直す (現道活用も可能になる)
県が現道活用ルート及び起点の変更 (波田町から豊科IC付近) を表明



H17 「調査区間」に指定 (小谷村 約4km)



2 平成20年度 公表 ルート(県内全線)



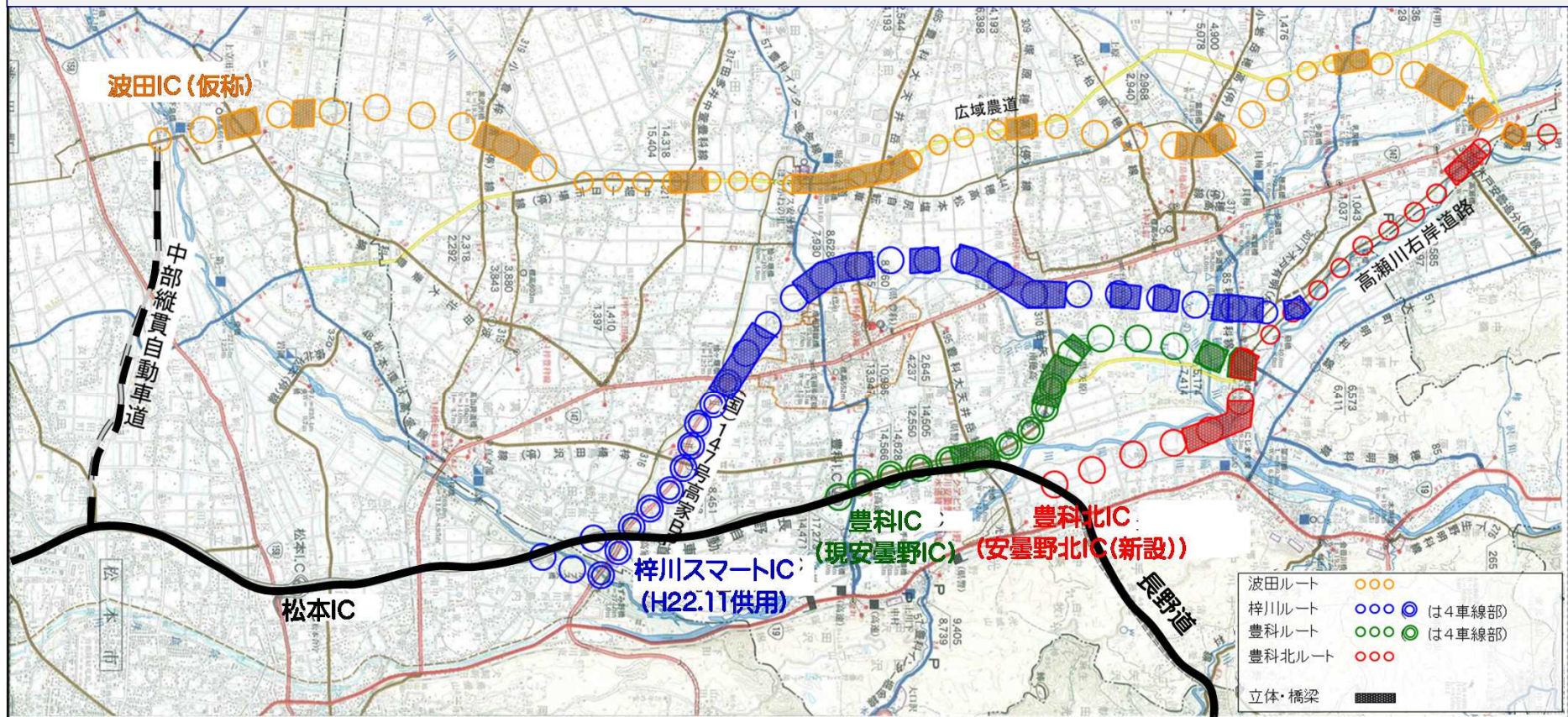
既存の道路をできる限り活用することを基本

- 道路の主な規格
 - ・ サービス速度は路線全体で概ね60km/hを目標
 - ・ 車線数は原則2車線とし、主要な道路との交差点では立体化を検討

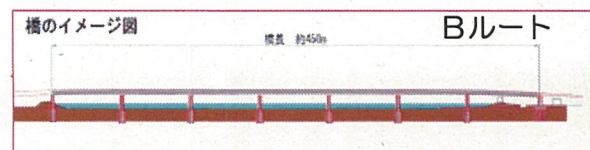
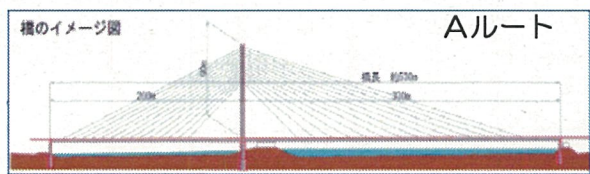
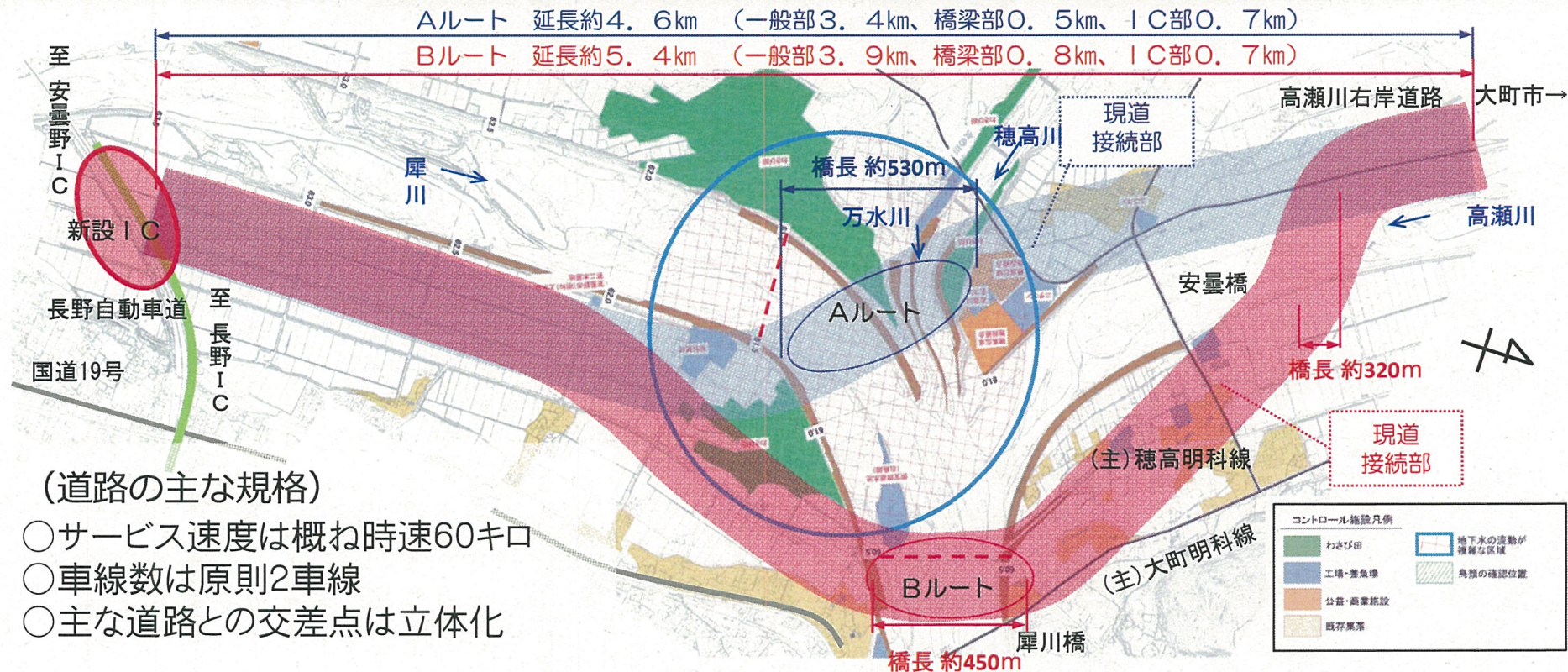
3 平成20年度 公表 ルート(起点部詳細図)

起点側についてルート検討を実施

- ルートの選定
次の4地点を起点とする4ルートについて評価を実施
波田IC(仮称)、梓川スマートIC、豊科IC、豊科北IC(仮称)
- 評価結果
県としては、「豊科北」ルートが一番有利な案と評価



4 平成23年度公表 概略ルート(起点部)



【概略ルートについて説明】

- 2つのルート帯を示し、Bルートが有利と説明。
- Bルートを基本に詳細な調査を進め、具体的なルートを決めていく旨を説明。

【地元説明会等でのご意見】

- 地域分断、農地分断などを含め、様々なご意見をいただく。

3 平成23年度以降の 検討状況

1 検討内容

検討項目

地域高規格道路として

- ・ 道路の規格
- ・ 事業の規模・期間
- ・ 費用対効果（B/C）
- ・ 整備効果 など

H23公表案へのご意見等

- ・ 地域の分断
- ・ 農地の分断
- ・ 高速道路との接続
- ・ 治水への影響
- ・ 地下水（わさび田）への影響
- ・ 地質の確認 など



検討内容

長野道～大町市街地南 概略ルート検討

- ・ ルート：高瀬川 左岸・右岸
 - ・ 設計速度：60km/h・80km/h
- ↓
- ・ 事業の規模・期間、B/C
を比較評価

いただいたご意見等を ふまえた検討

- ・ ルート等の見直し

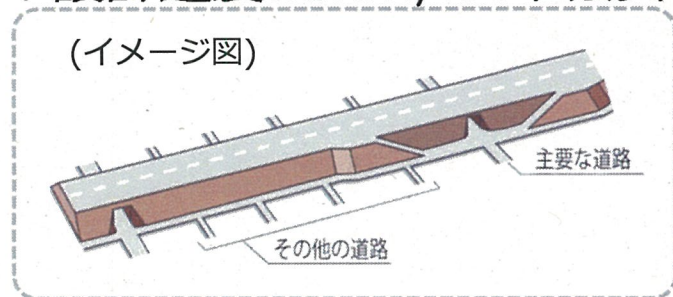
〔追加調査〕

- ・ 地下水の流れの解析
- ・ 地質データ等の収集

2 概略ルート検討(設計速度80km/h)

◆設計速度80km/h：自動車専用道路

(イメージ図)

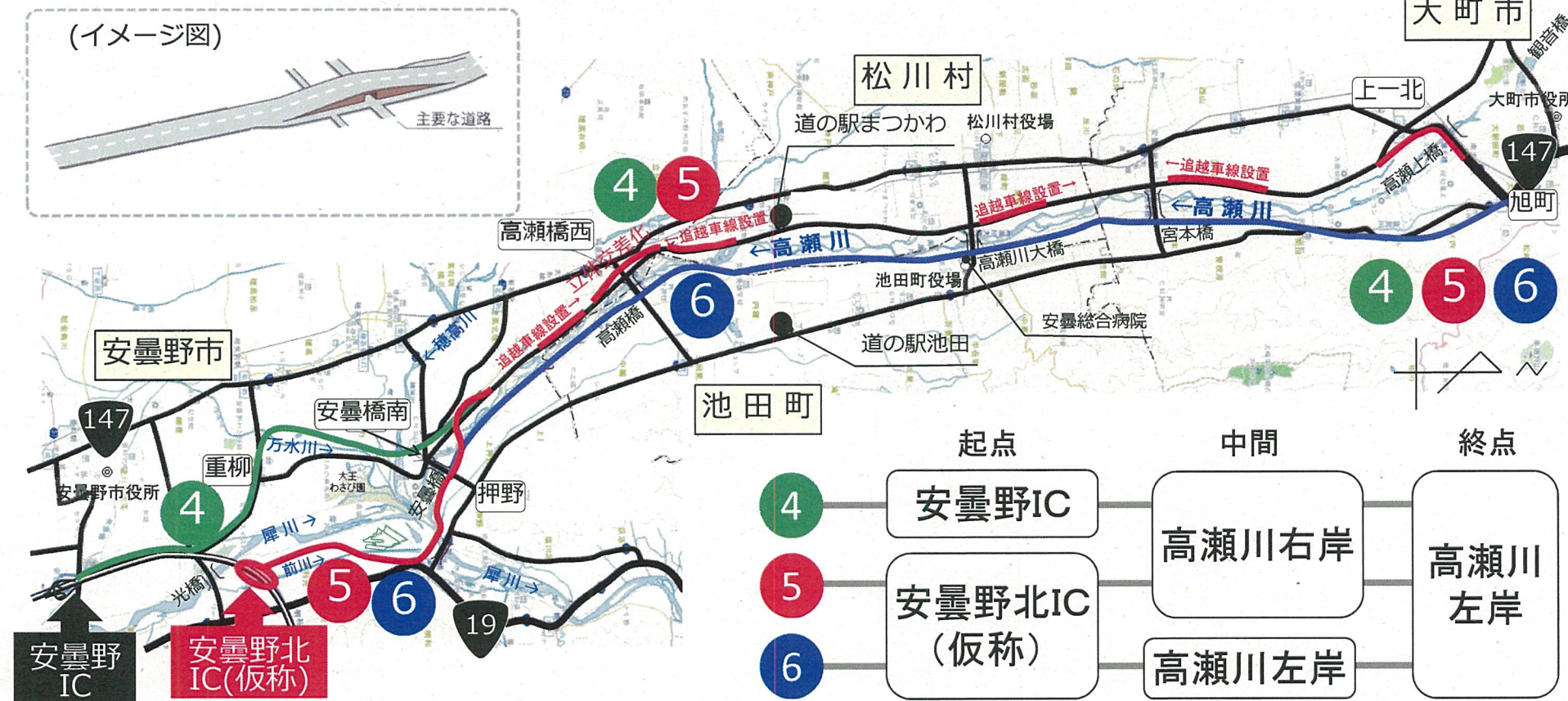


- 設計速度80km/hのルートは、いずれも建設費が大きく整備が長期に及ぶため、費用対効果(B/C)が1を下回る。

(参考) 短縮時間：13分～14分、 建設費：540億円～980億円

2 概略ルート検討(設計速度60km/h)

◆設計速度60km/h：一般道路



- ・設計速度60km/hのルートは、いずれも費用対効果(B/C)が1を上回る。
- ・このうち、⑤安曇野北IC(仮称)～高瀬川右岸道路のルートが、建設費、費用対効果、整備期間ともに最も有利な案となる。

(参考) 短縮時間：10分～11分、 建設費：310億円～480億円

4 計画案の内容

安曇野北IC(仮称)～大町市街地南

1 整備方針とルート帯

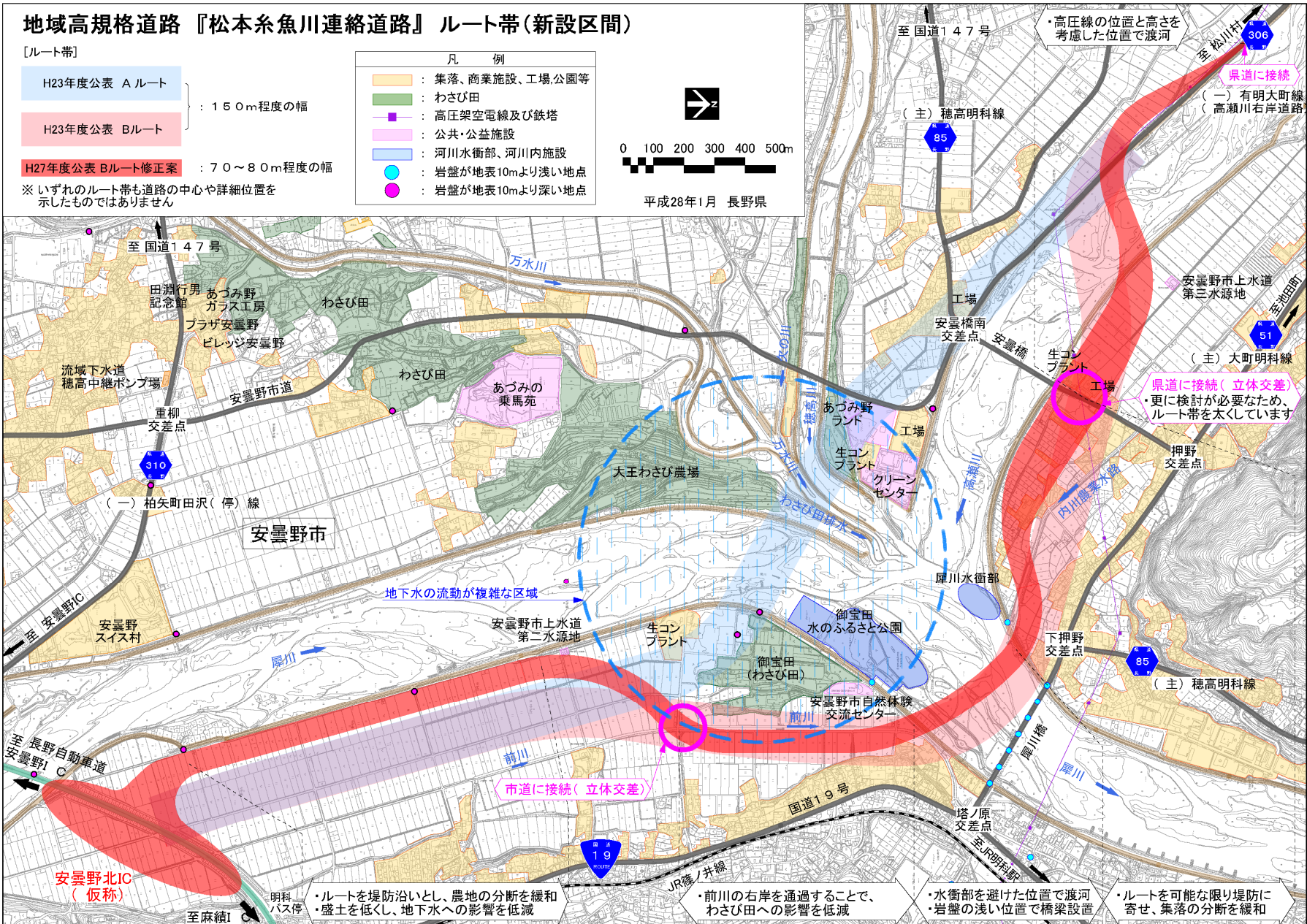
◆整備方針

- 設計速度 60 km/h（一般道路・2車線）
- 起点を安曇野北IC(仮称)とし、平成23年度公表のBルートを修正
- 高瀬川右岸道路を部分的に改良して活用
(追越車線 4箇所、立体交差 1箇所)

◆ルート帯

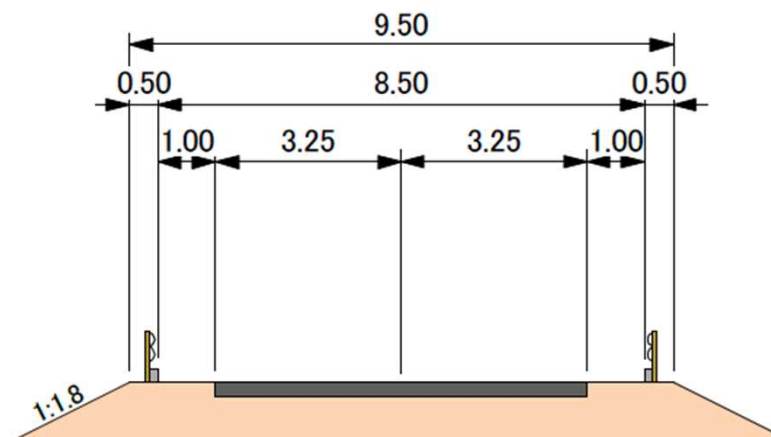


2 ルート帯(新設区間)

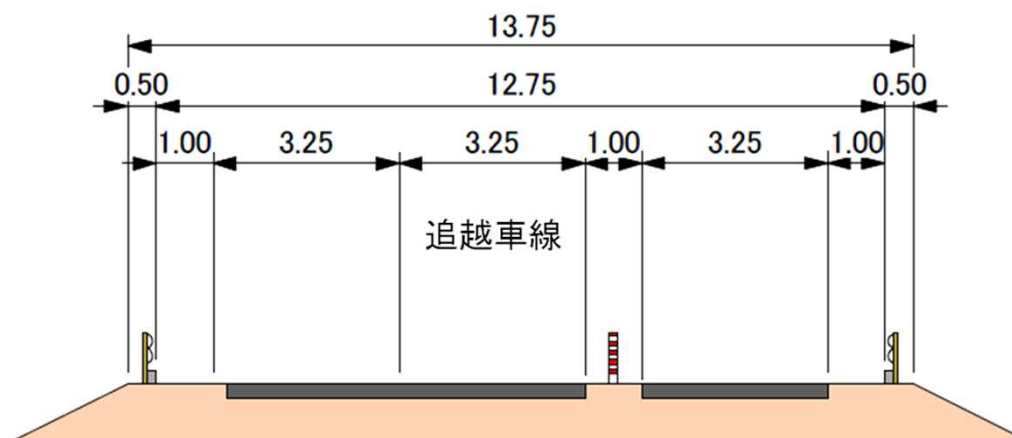


3 幅員

一般部



追越車線部



いずれも標準的な幅員(単位:m)です

4 ルート帯のイメージ (安曇野北IC(仮称)～高瀬川渡河)

(写真上に概ねの位置を示したものです)



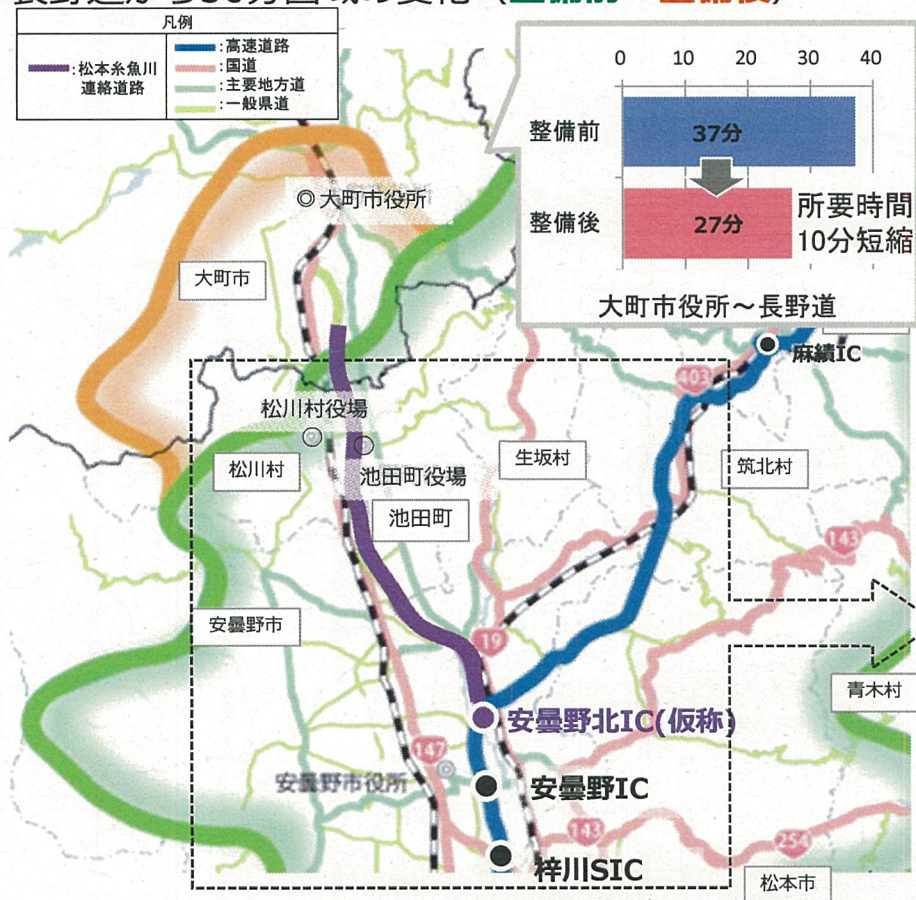
5 整備によって期待される効果

1 整備効果（時間短縮）

■ 高速道路にアクセスしやすくなります

大町市街地が高速道30分圏域に入ります
（池田町・松川村役場が概ね15分圏域に入ります）

◆ 長野道から30分圏域の変化（整備前→整備後）



安曇野市内の3つの工業団地が
高速道10分圏域に入ります

◆ 長野道から10分圏域の変化（整備前→整備後）



2 整備効果（渋滞緩和）

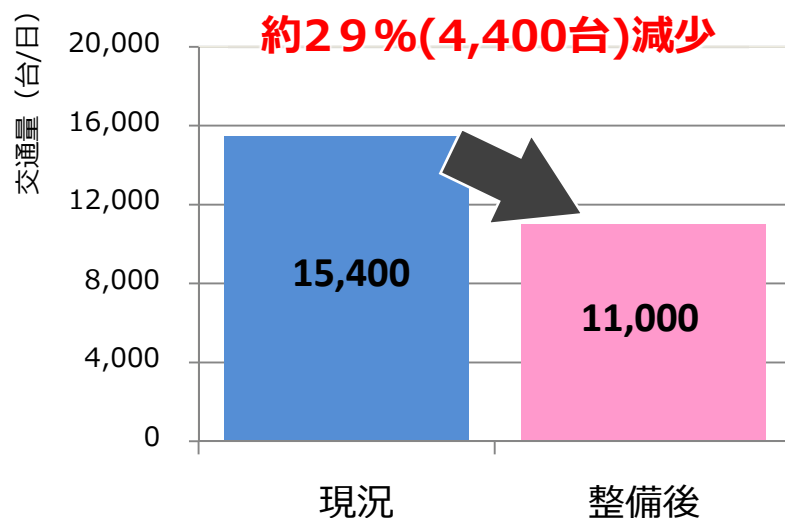
■ 渋滞が緩和されます

市街地部や安曇野IC周辺で渋滞が発生

交通量の減少により、**渋滞が緩和**

◆ 交通量の変化（将来交通量推計の結果）

【柏矢町田沢停車場線】

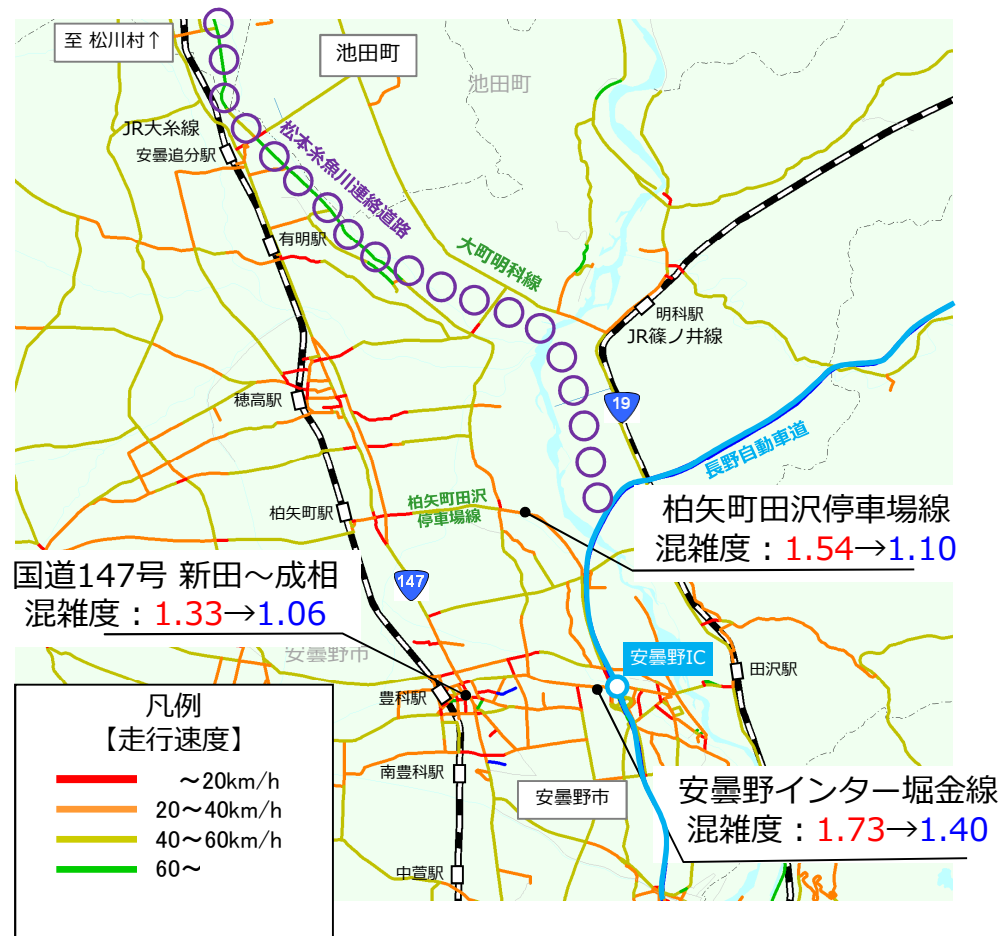


※現況：H22道路交通センサス交通量
整備後：将来交通量推計値

◆ 現在の安曇野市内の交通状況（走行速度、混雑度）

（混雑度：現況→整備後）

混雑度：道路の混み具合を示す指標



- ・走行速度は、カーナビの旅行時間データ(H23.9～H24.8)をもとに算出（本田技研工業(株)インターナビフローティングカー統計データを使用）
- ・混雑度は、H22道路交通センサスと将来交通量推計値に基づく

3 整備効果（安全性向上）

■安全性が向上します

国道147号などで死傷事故率の高い区間が点在

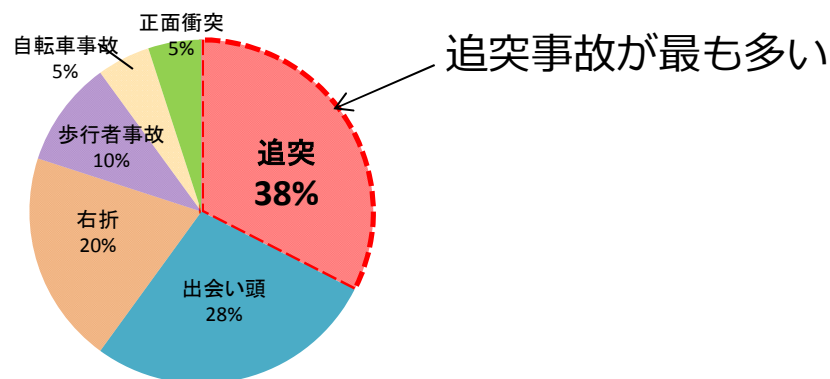
交通量の減少等により、**安全性が向上**

◆交通事故の状況（国道147号 成相～島新田交差点）

死傷事故率が県平均の約8倍

※成相～島新田：392件/億台km
長野県平均：48件/億台km

【主な事故要因】



◆国道147号などの交通事故の状況（死傷事故率）



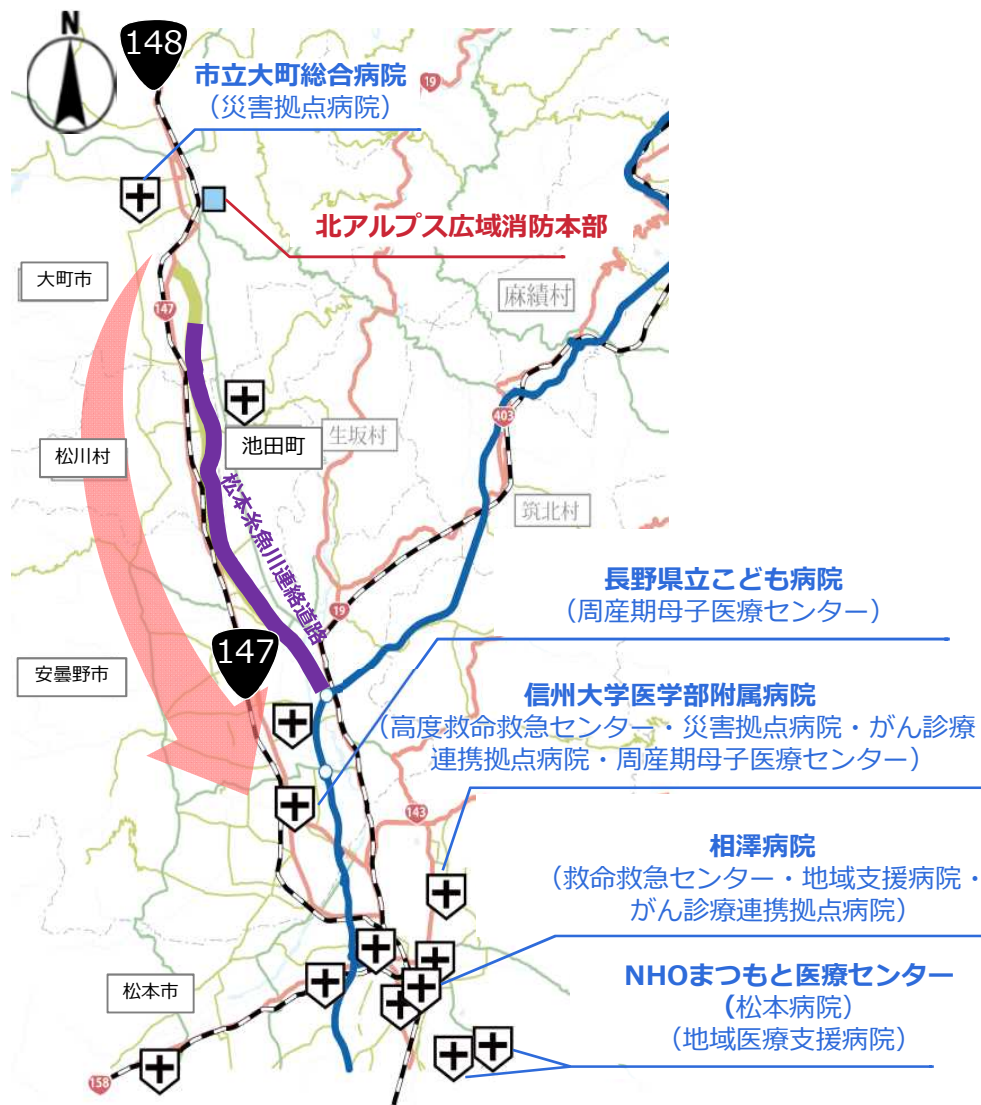
死傷事故率：自動車の走行距離あたりの死傷事故率発生件数

資料：ITARDAデータ（H22-H25）をもとに作成

4 整備効果（医療サービスの向上）

■ 安定した医療施設への搬送が期待されます

◆ 救急医療施設及び立地状況



＜救急搬送に国道147号・148号を利用＞

救急搬送先は、松本市周辺が多く、
国道147号等が利用されている

混雑する区間をさけることで、搬送
時間が短縮し、**医療サービスが向上**

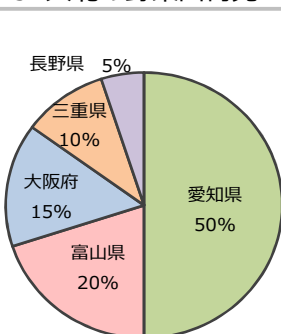
5 整備効果（物流の利便性向上）

■ 農産物出荷の利便性

◆ 大北地域の農産物出荷ルート



JA大北の野菜出荷先



資料：H22 国勢調査

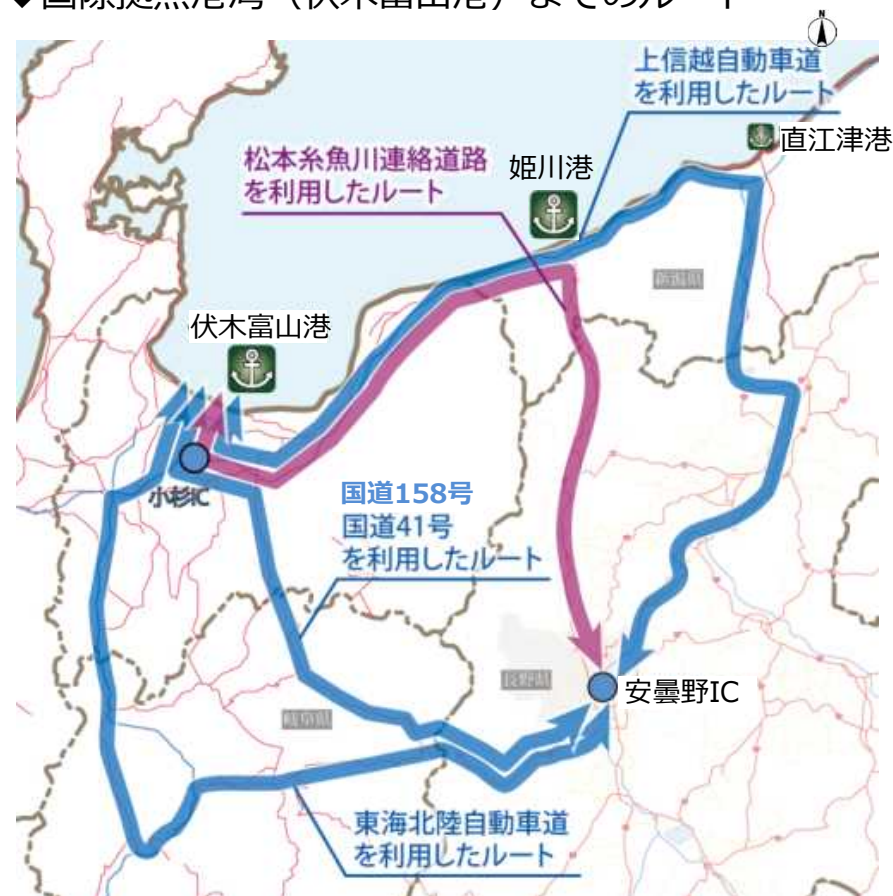
大北地域の農産物出荷先は9割以上が県外

- ・ **輸送時間の短縮**により、高い鮮度を保持
- ・ **円滑な**走行により、荷痛みを軽減

農産物の安定した出荷が期待

■ 日本海側への物流ルート

◆ 国際拠点港湾（伏木富山港）までのルート



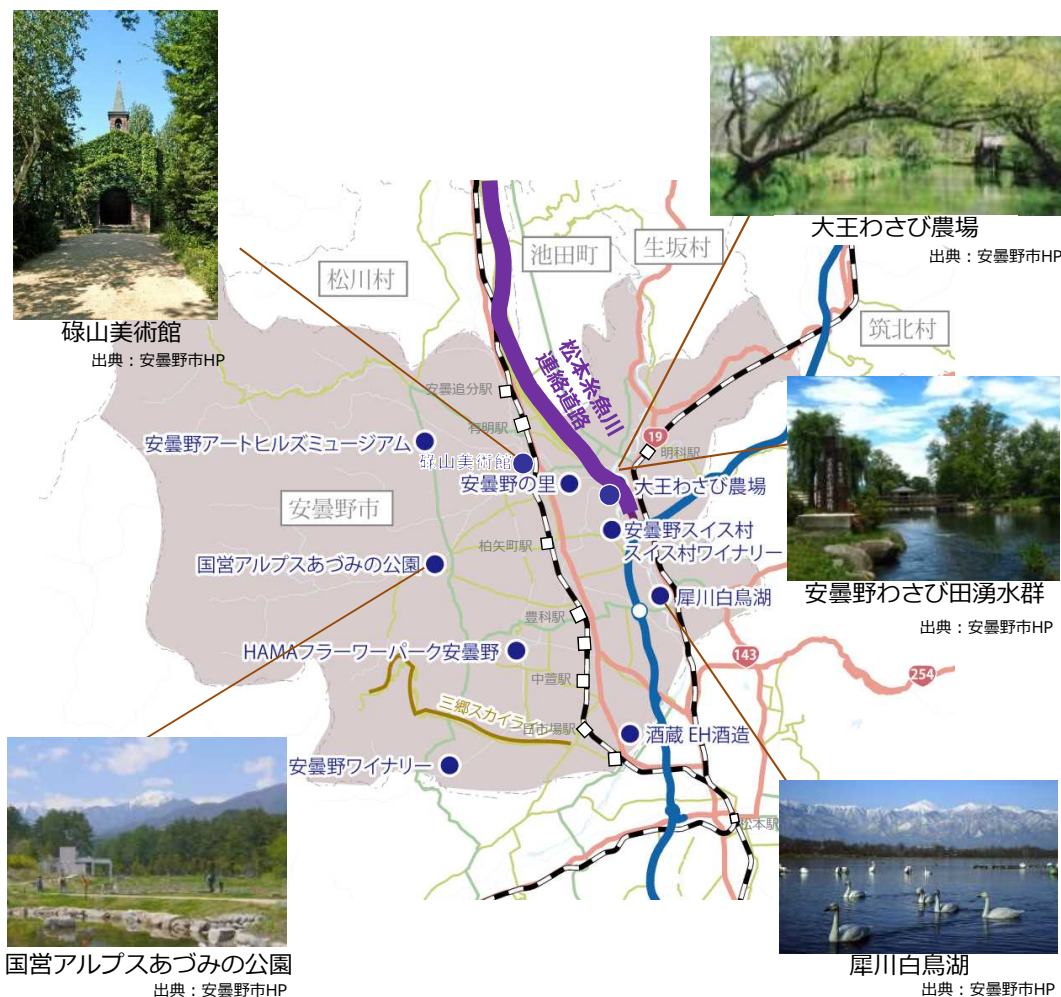
短距離で安定したルート選択が期待

※国際拠点港湾：国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾(H23年指定)

6 整備効果（観光地の周遊性向上）

■ 安曇野市内の観光地を周遊する経路の選択肢が広がります

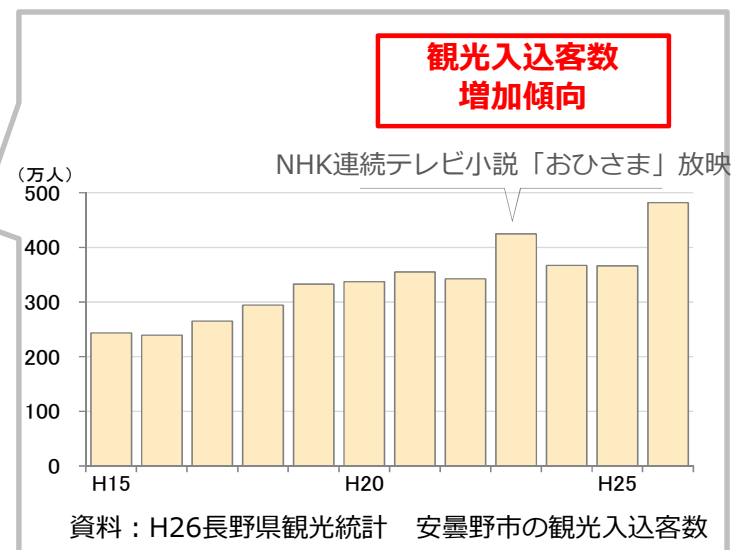
◆ 安曇野市の人気観光スポット



安曇野周辺は観光スポットが多く存在

観光地までの所要時間が短縮
→ **観光地の周遊時間が増加**

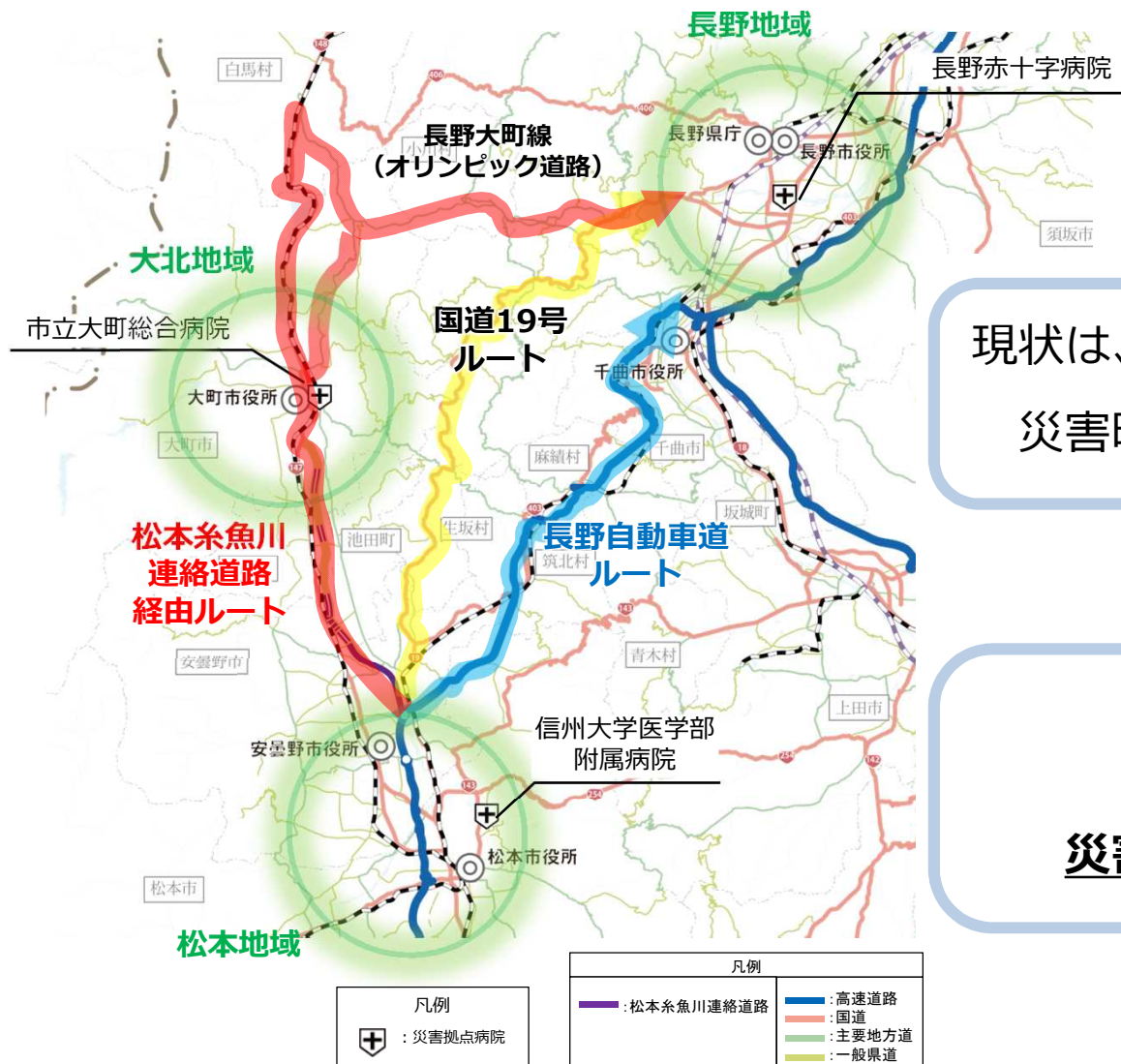
◆ 増加傾向にある安曇野市の観光入込客数



7 整備による効果（ルートへの代替性確保）

■ 災害や通行止めの場合にもルートへの代替性が向上します

◆ 松本地域～長野地域間の主なルート



現状は、所要時間や定時性の観点から、
災害時の代替ルートとしては不十分

松本系魚川連絡道路を
経由するルートが、
災害時などの代替ルートとなる

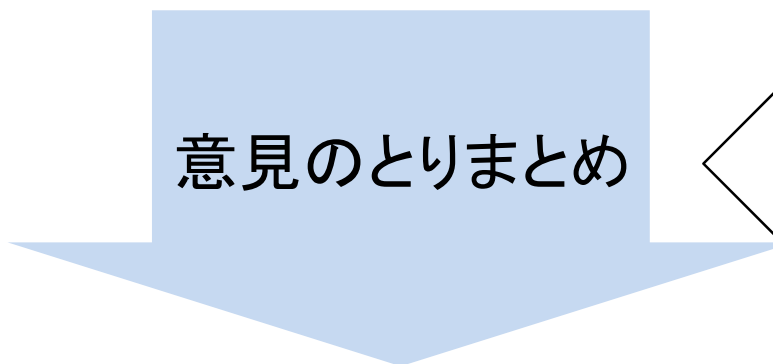
6 今後の予定

今後の予定

1月29日 全体説明会(3会場)



2月2日～ 地区説明会



意見のとりまとめ

2月16日～意見の公募(パブリックコメント)
説明会に出席できなかった方も含めて、
ご意見をいただきます

次回説明会など