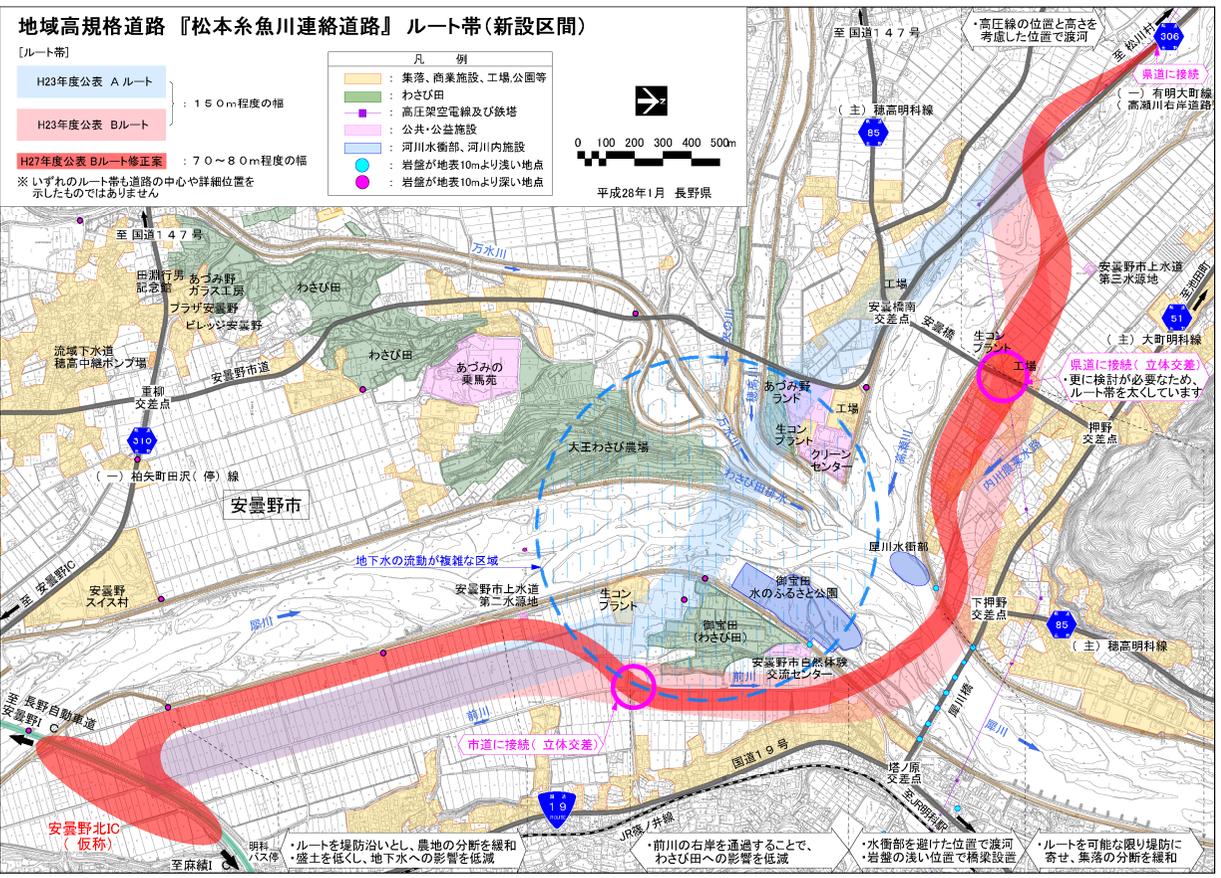
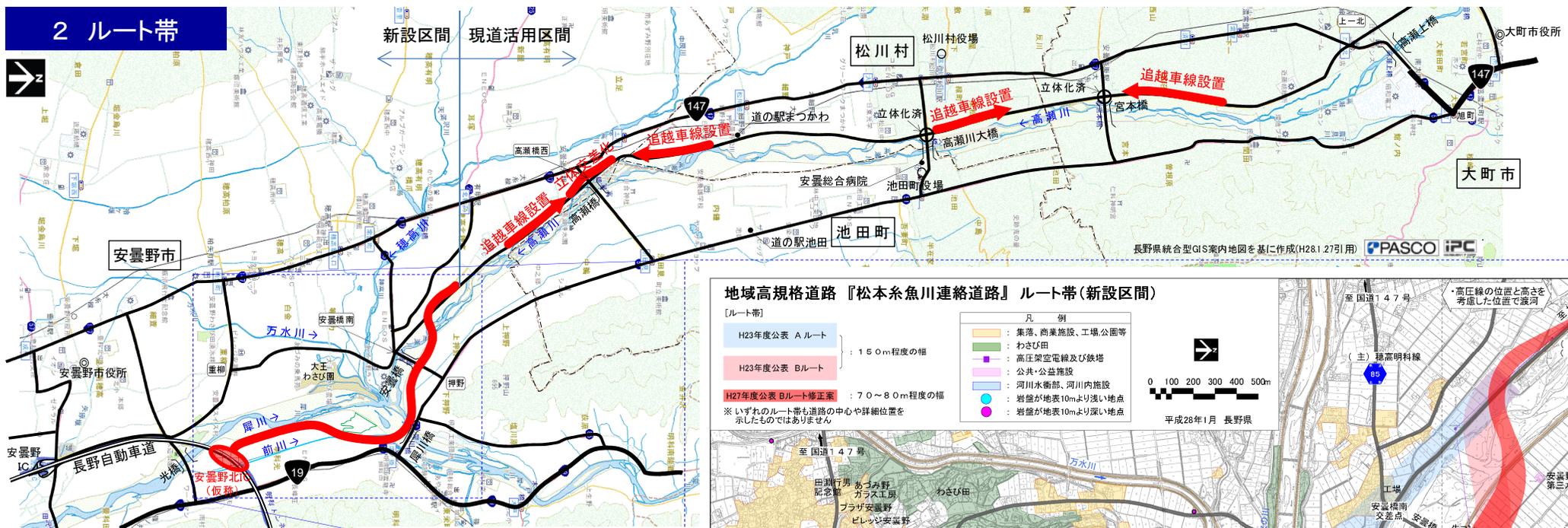


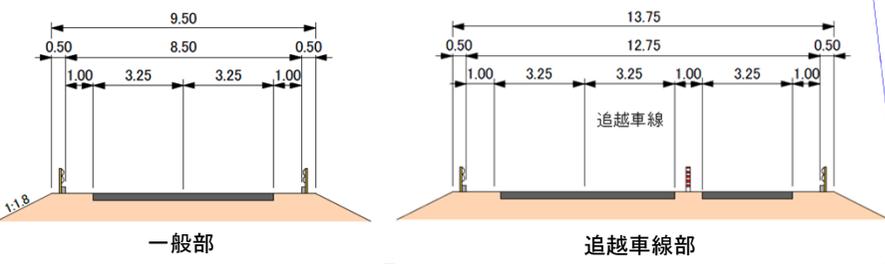
1 整備方針

- ・ 設計速度60km/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)

2 ルート帯



3 幅員



いずれも標準的な幅員(単位:m)です

・ルートを堤防沿いとし、農地の分断を緩和
・盛土を低くし、地下水への影響を低減
・前川の右岸を通過することで、わさび田への影響を低減
・水衝部を避けた位置で渡河
・岩盤の浅い位置で橋梁設置
・ルートを可能な限り堤防に寄せ、集落の分断を緩和

4-1 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)



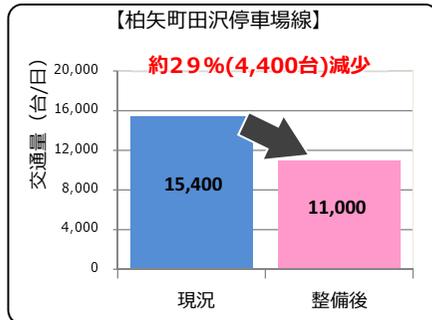
4-2 整備効果(渋滞緩和)

■ 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)



※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)



・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に基づく

4-3 整備効果(安全性向上)

■ 安全性が向上します

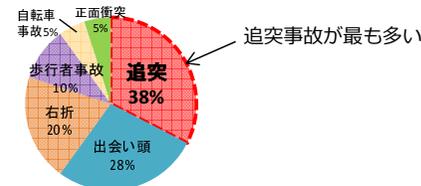
国道147号などで死傷事故率の高い区間が点在

交通量の減少等により、**安全性が向上**

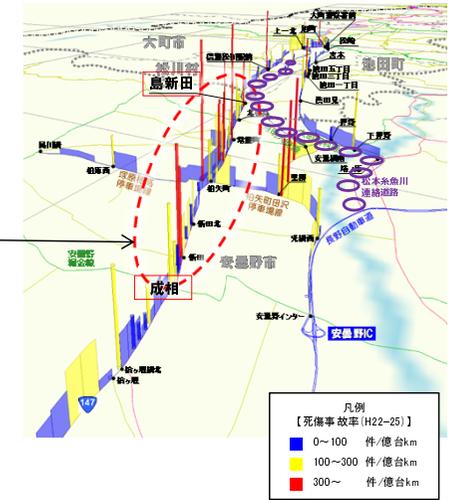
◆ 交通事故の状況 (国道147号 成相～島新田交差点)

死傷事故率が県平均の約8倍
※島新田～成相：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発生件数

資料：ITARDAデータ (H22-H25) をもとに作成

5 経過

- H6 「候補路線」に指定 (波田～糸魚川 約100km)
- H10 「計画路線」に指定 (波田～糸魚川 約100km)
- H11 「調査区間」に指定 (約15km)
堀金村～大町市
- H12・13 住民説明会、意見交換会開催
波田町、南・北安曇郡の13市町村
- H15 地域高規格道路の構造要件の見直し
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)
- H20 県内全線のルートの公表
・4案のうち、豊科北ICを起点とした
- H23 起点部約5kmの概略ルートを公表
・ルート帯(A, B)のうち、B案が有利と説明

6 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
(SNS/リリックコメント)
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