

地域高規格道路

松本糸魚川連絡道路

安曇野市新設区間 第2回説明会

令和元年7月28日（日）

午後2時から

安曇野市役所 4階 大会議室

長野県安曇野建設事務所

安曇野市

1 前回のご意見に対するお答え

2 第2段階 課題の共有と必要性について

前回説明会（6月9日）のご意見に対するお答えについて

ご意見の概要	回 答	回答時期
●何故、起点が安曇野IC周辺となったのか。	・本日説明します。	今回
●優位性は感じたが必要性は感じない。	・本日説明します。	今回
●松糸道路で、国道147号の渋滞が解消するのか。	・ルート帯によって効果が異なるため、ルート帯の評価時に説明します。	第3,4段階
●交通事故が多発しているのか。	・国道147号の成相～上一北間の事故率は県全域事故率の39件/億台キロより多い、64件/億台キロです。 ※交通事故発生システム(H25～H28)	今回
●高瀬川右岸道路の平均速度はどのくらいか。	・安曇橋南～上一北間では、約45～60km/h（7時～19時）です。 ※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査による信号停止を含めた平均速度	今回
●ルート選定の進め方について（Bルートの扱い、住民意見尊重、農政等含む市と調整、災害に強いルート選定）	・皆さんとの意見交換や市と十分な調整協議を行い各段階で説明します。	第3,4段階
●安曇野ICからのルートで現道を改良すればよいのではないか。	・複数ルート帯の一つとして検討します。	第3,4段階

1 平成20年公表の4ルート比較について

■ 地域高規格道路指定の経緯

高規格幹線道路（高速道路）

S41 約7,600kmの高速交通網構築

S62 約14,000kmの高規格幹線道路網計画策定

S63 長野自動車道豊科IC供用

地域高規格道路（松糸道路）

S46 松本市・大町市・糸魚川市の商工会議所からなる『塩の道経済懇談会』で新しい道路建設要望

S51 北陸自動車道と長野自動車道を連絡する道路の建設を要望

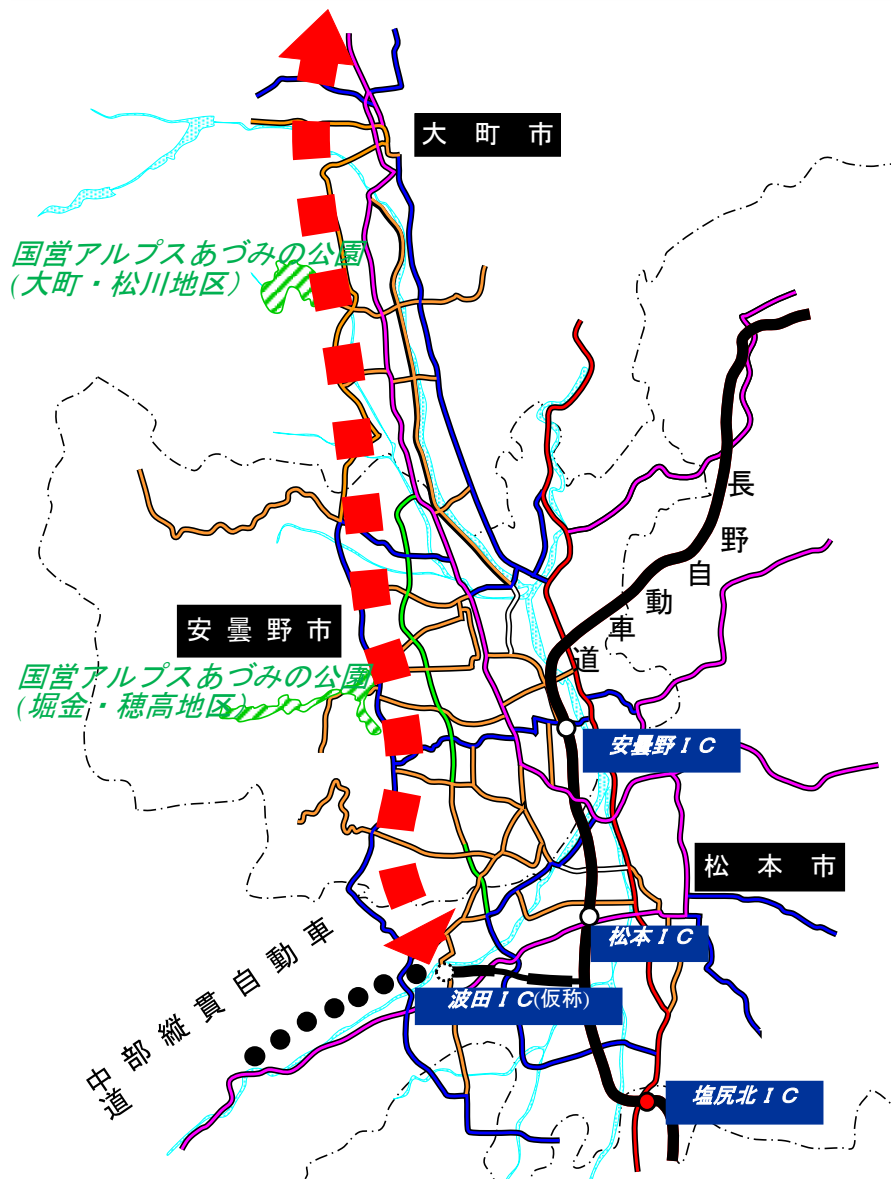
S59 『豊科糸魚川高速自動車道建設促進期成同盟会』設立

H 6 広域道路整備計画策定
地域高規格道路約7,000kmの候補路線に指定

H 7 『地域高規格道路松本糸魚川連絡道路整備促進期成同盟会』設立

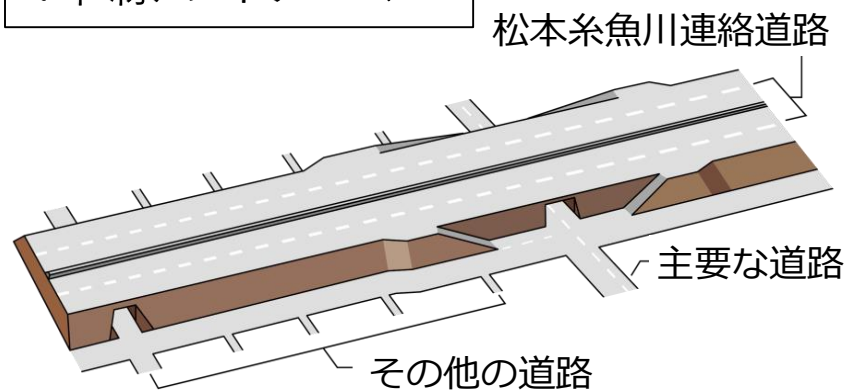
1 平成20年公表の4ルート比較について

■ 地域高規格道路指定当時の計画構想



- 平成6年当時は、中部縦貫自動車道から分岐し、山麓線沿いに通る案
- 4車線・設計速度80km/hの道路

4車線のイメージ



1 平成20年公表の4ルート比較について

■ 地域高規格道路に指定～4ルート比較までの経過

H10「計画路線」、H11「調査区間」に指定

H12・13 住民説明会、意見交換会を開催

H15 地域高規格道路の新たな構造要件が示される

- ・ サービス速度は路線全体で概ね60km/h
- ・ 車線数は2車線以上、現道活用可能 など
- ・ 起点を当時の豊科IC付近に変更

H20 県内全線の整備方針を公表

- ・ 既存の道路をできる限り活用することを基本
- ・ 「豊科北」ルートが一番有利な案と評価

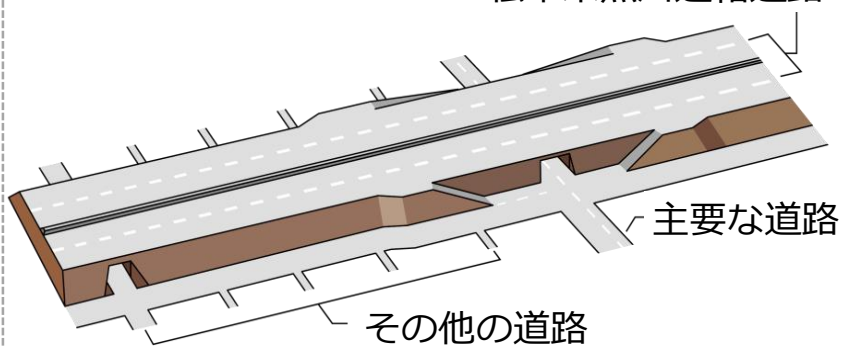
1 平成20年公表の4ルート比較について

■ 地域高規格道路の構造の見直し（平成15年度）

見直し前

- サービス速度 60~80km/h以上
- 車線数 4車線以上
- 現道活用 要件なし

■ H15以前のイメージ 松本糸魚川連絡道路

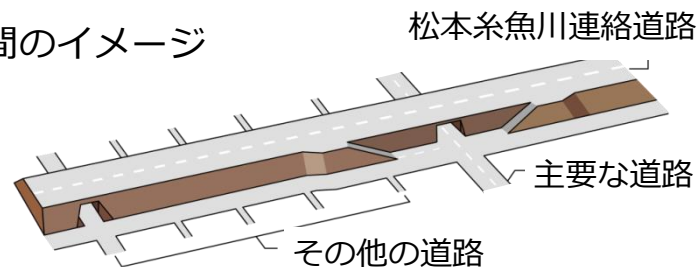


- 原則立体交差
- 沿道アクセス 禁止、制限
- 歩行者・自転車道 進入禁止

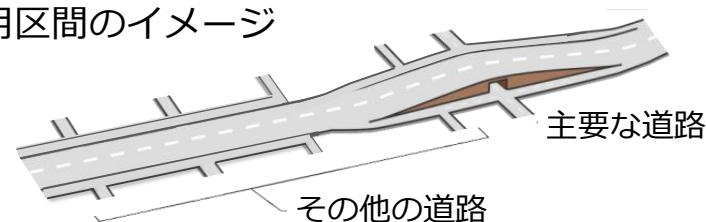
見直し後

- サービス速度 概ね60km/h
- 車線数 2車線以上
- 現道活用可能※

■ 新設区間のイメージ



■ 現道活用区間のイメージ



- 平面交差も可能※
- 沿道アクセス アクセス制限不要※
- 歩行者・自転車道 分離により設置可
(※サービス速度概ね60km/h確保可能の場合)

1 平成20年公表の4ルート比較について

■ 既存の道路をできる限り活用した計画へ

- 平成5年度長野自動車道 豊科IC以北開通
- 平成8年度高瀬川右岸道路 完成

長野自動車道

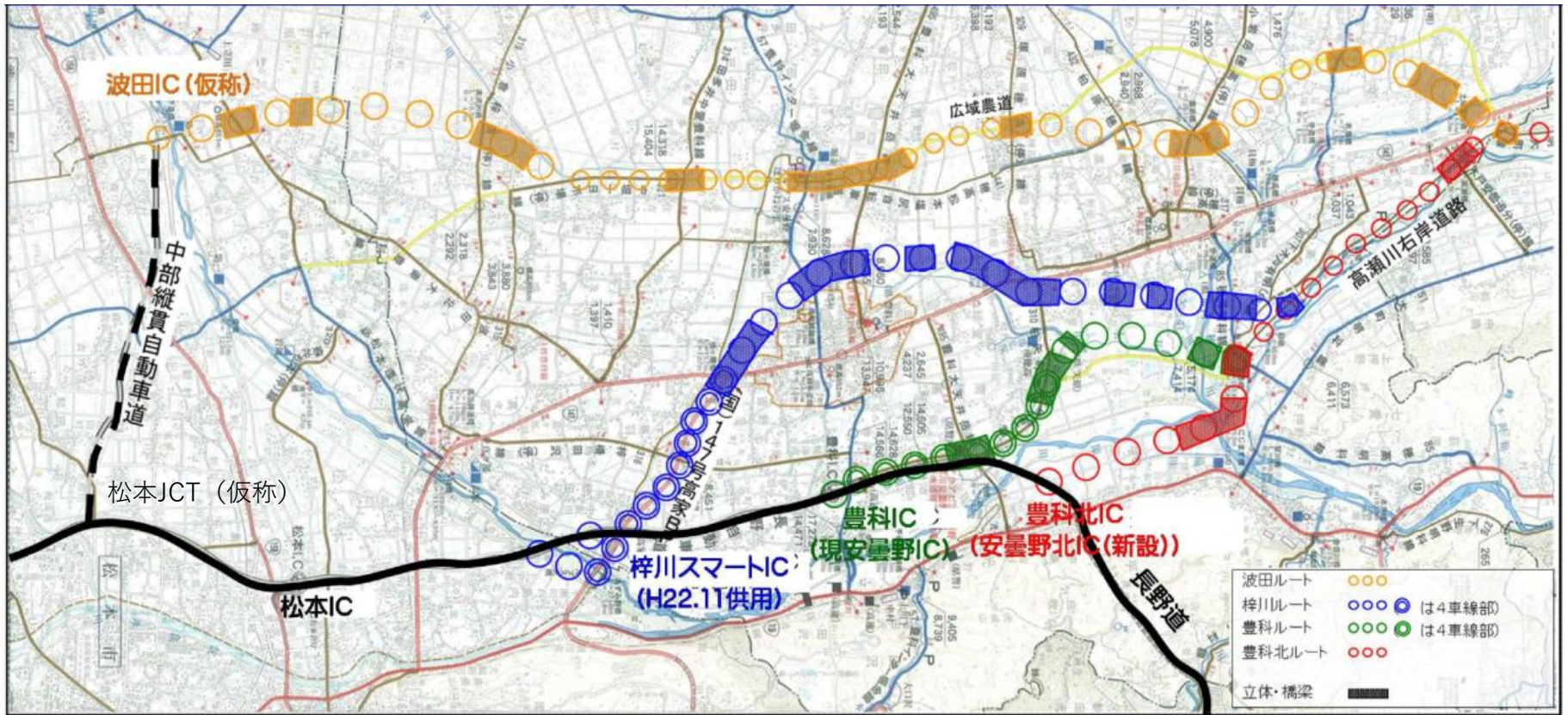


高瀬川右岸道路



1 平成20年公表の4ルート比較について

■平成20年度に4ルート比較評価を公表



(H20公表資料)

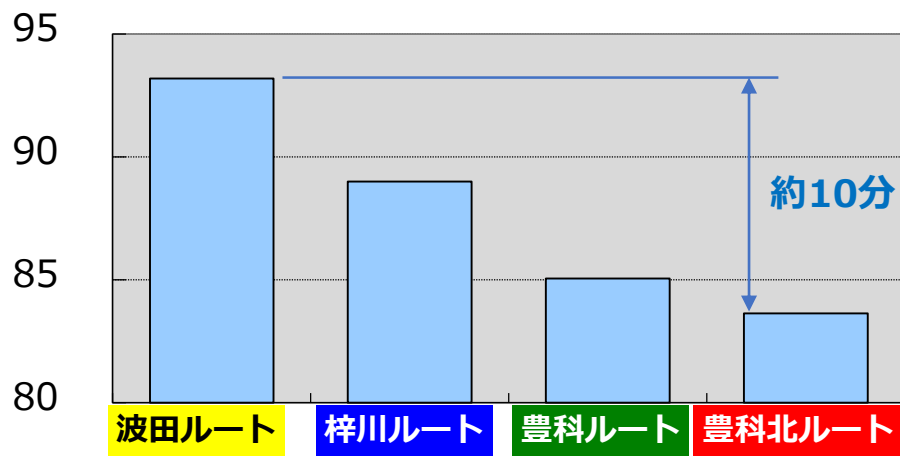
1 平成20年公表の4ルート比較について

■ 4ルートの比較評価結果

- 波田ルートは所要時間が最もかかり、距離が長いいため概算事業費も一番高い
- 梓川ルートは、市街地に交通を誘導するおそれがあり、地域への影響が極めて大きい
- 豊科ルートは、安曇野IC付近に交通を誘導するため、更なる交通集中を招く
- 豊科北ルートは、高速道路と最短距離でアクセスし、より高速性が確保される
- 豊科北ルートを最も有利な案と評価

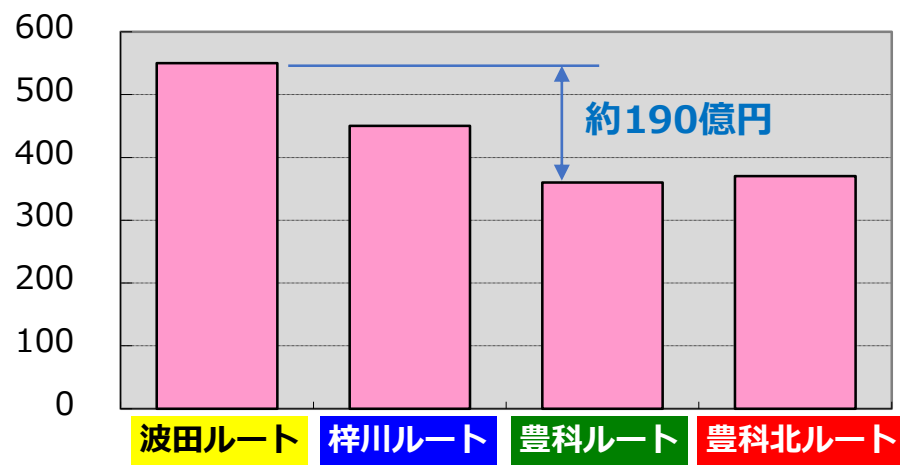
【所要時間(分)】

松本JCTから県境まで最大で約10分の差



【概算事業費(億円)】

概算事業費の差額は、最大で約190億円



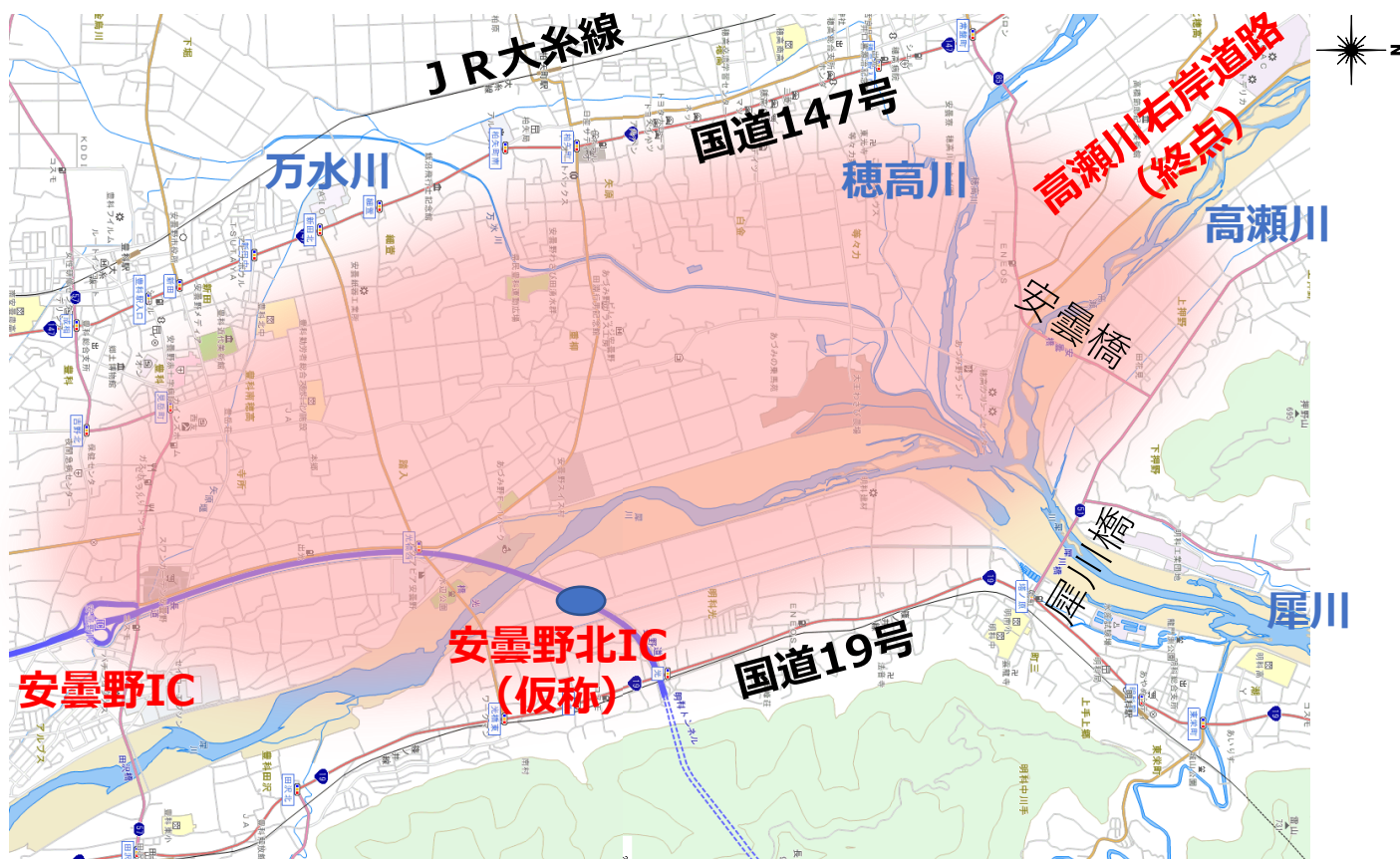
注) 豊科ルートは、豊科IC(現安曇野IC)は現状のままで接続

(H20公表資料)

1 平成20年公表の4ルート比較について

■ルート検討範囲

- 長野自動車道と高瀬川右岸道路をできる限り活用することを基本
- 「安曇野北IC(仮称)」を新設し接続する案のほか、「安曇野IC」に接続するルート帯を含め、検討範囲を犀川の左右岸に広げ、高瀬川右岸道路へ接続するルート帯を複数案検討



2 第2段階 課題の共有と必要性について

計画検討手順

第1段階 今後の進め方

第2段階 課題共有、必要性確認

第3段階 複数案、評価項目設定

第4段階 複数案の比較評価

第5段階 ルート案選定、対応方針決定

技術・専門的検討
(市など関係機関調整含む)

意見交換
(住民・関係者等)

2 第2段階 課題の共有と必要性について

第1段階 今後の進め方

令和元年6月9日 実施

- 全体スケジュールの提示
- 地域の皆様と意見交換等を行いながら、計画を決定してく手法の提示
- 計画検討範囲の提示

第2段階 課題共有、必要性確認

令和元年7月28日 開催

今回

- 広域的な観点からの課題を示し、松本糸魚川連絡道路の必要性を確認
 - 県土・中信地域から見た課題、必要性
(物と人の流れ、交通、産業、観光、医療、防災)

次回

- 安曇野市における課題と必要性を確認
- 道路計画の目標を設定 (交通の円滑化、災害に強い道路、地域活性化など)

第3段階 複数案、評価項目設定

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■長野県が目指す交通の将来像

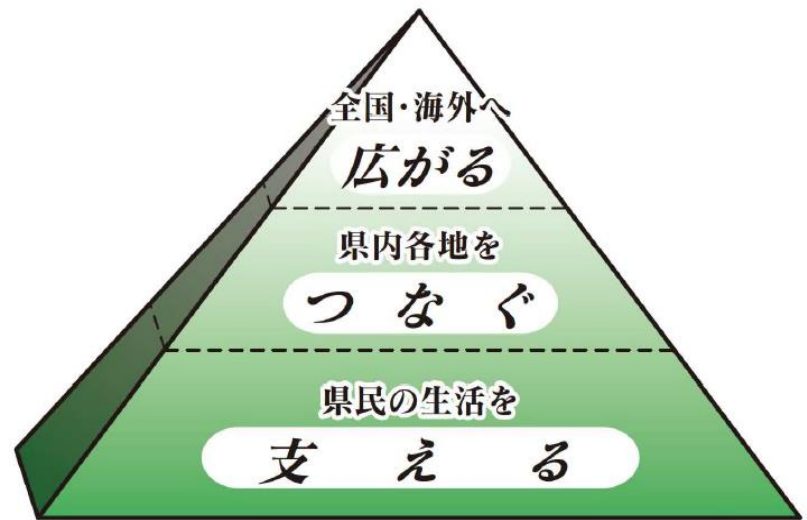
◆長野県新総合交通ビジョン

将来像

将来像3：東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと**広がる**
「本州中央部広域交流圏」の構築

将来像2：交通の結節点“信州”を快適に**つなぐ**移動環境の形成

将来像1：長寿社会の確かな暮らしを**支える**地域交通の確保



2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 「本州中央部広域交流圏」の構築

～高速交通ネットワークを最大限に活かした交流の拡大を実現～

東西軸（周回型ネットワーク）

- ・ 北陸新幹線
- ・ リニア中央新幹線など



南北軸（多重的ネットワーク）

- ・ 中部横断自動車道
- ・ 三遠南信自動車道
- ・ 松本糸魚川連絡道路など

県境を越えた人や物の
大きな流動を創出



2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 本州中央部広域交流圏の実現に向けて

供用済

- ・ 長野自動車道
- ・ 中央自動車道
- ・ 上信越自動車道

整備中

- ・ 中部横断自動車道
- ・ 三遠南信自動車道
- ・ 中部縦貫自動車道



松本糸魚川連絡道路

◆ 高速道路のネットワークを補完

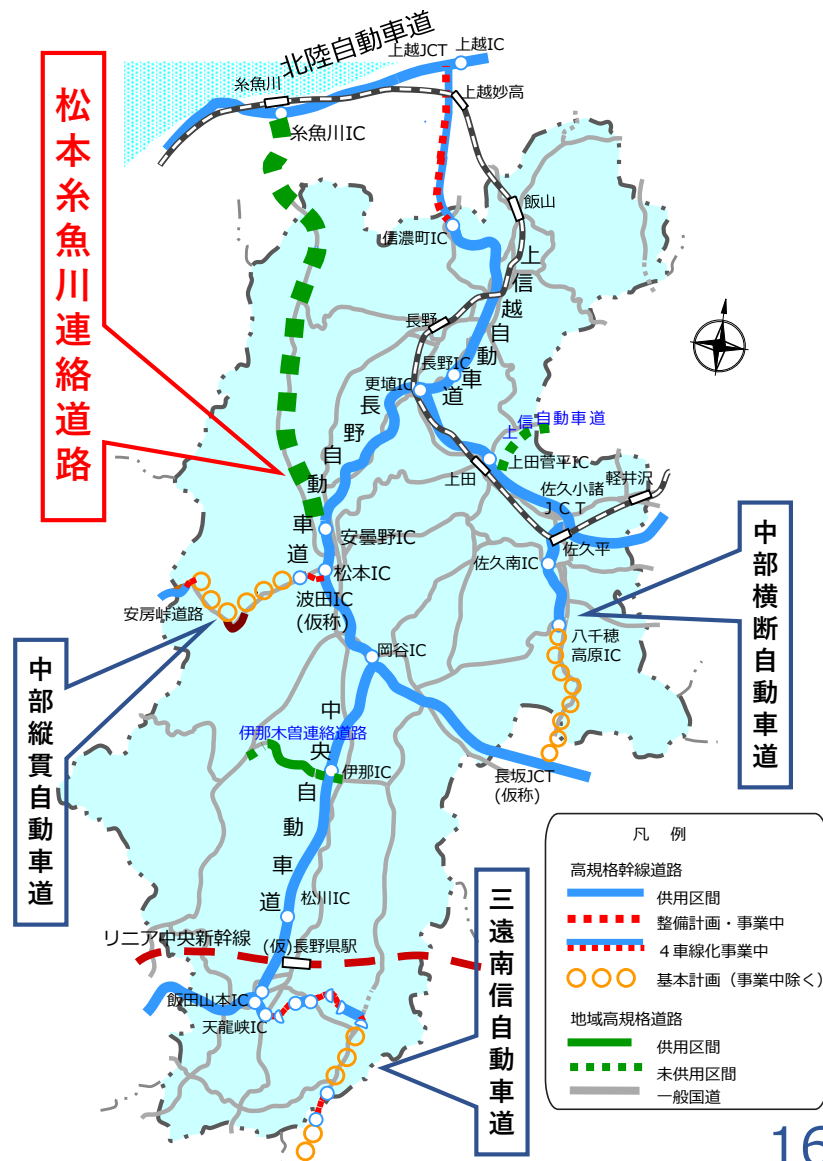
- ・ 長野自動車道と北陸自動車道を連結

◆ 地域間連結、物流、人流活性化

- ・ 松本市と糸魚川市を約40分短縮

～本州中央部広域交流圏の実現～

松本糸魚川連絡道路の整備が欠かせない



2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 路線全体の計画及び時間短縮

● 時間短縮効果	現在(現道利用)	整備後
松本IC～糸魚川IC	約2時間20分	→ 約1時間40分
安曇野IC～糸魚川IC	約2時間10分	→ 約1時間30分



2 第2段階 課題の共有と必要性について

■県としての必要性（物と人の流れ）

◆物と人の流れから、 県の施策にとっての必要性を確認

- 物の流れ

- ・・・物流の主となっているトラック輸送に着目

- 人の流れ

- ・・・旅客などの人の動きに着目



●北陸地域との交流が不足している

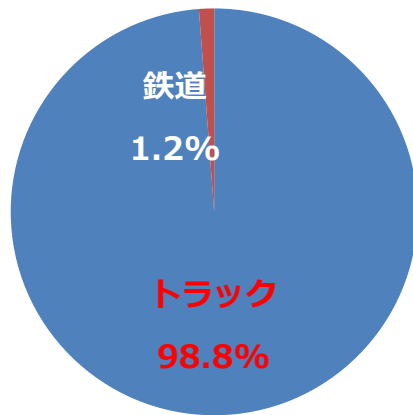
●松本系魚川連絡道路による交流の活性化が期待される

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■物の流れ(1/3)

【長野県発出の輸送方法】

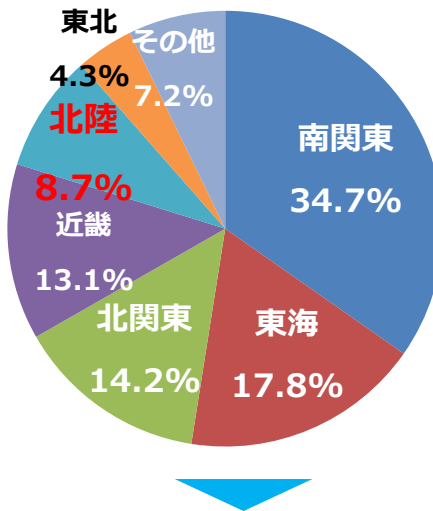
- 長野県から発出される98.8%がトラックによる輸送



ほぼ道路を利用し物を運んでいる

【トラック輸送地域別割合】

- 県外へのトラック輸送は、南関東、北関東、東海地域への輸送が多い
- 北陸地域への輸送は少ない



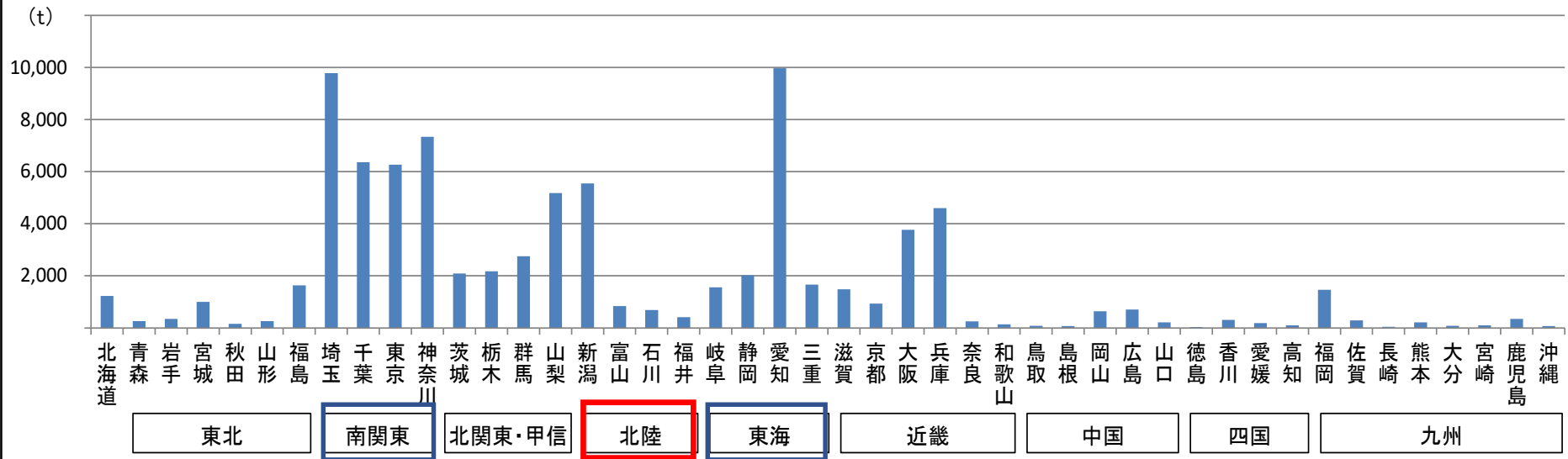
北陸地域への輸送が少ない

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■物の流れ(2/3)

【トラック輸送都道府県別割合】

- 北陸地域への輸送は、新潟県への輸送が圧倒的に多い
- 他の北陸3県（富山・石川・福井）への輸送は少ない。



富山、石川方面へ交通ネットワークが課題

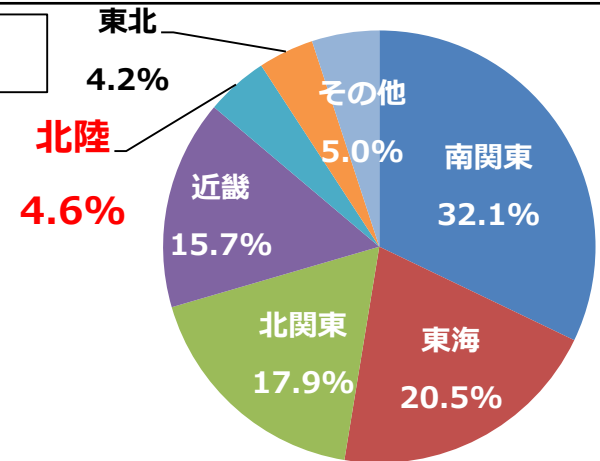
2 第2段階 課題の共有と必要性について

■物の流れ(3/3) (高速道路利用の有無)

- 県外へ発出するトラックのうち、高速道路を利用する割合は高い(全国10位)
- 高速道路が県内の物流を支えている

【高速道路を利用するトラック輸送地域別割合】

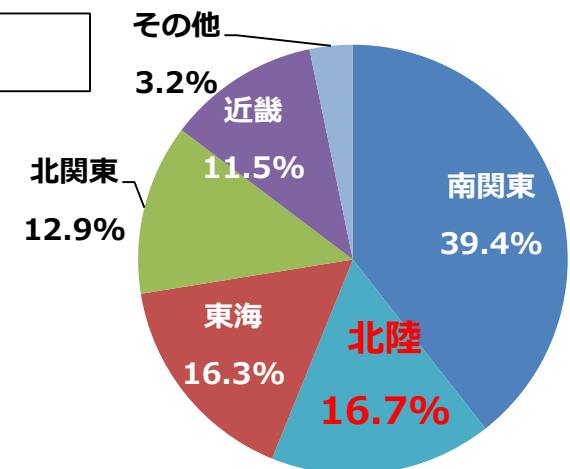
- 南関東と東海地域で52.6%を占める
- 比較的遠方の近畿地域でも15.7%
- 北陸地域は隣接しているが4.6%と少ない



北陸地域への高速交通ネットワークが不足

【高速道路を利用しないトラック輸送地域別割合】

- 最も多いのが南関東地域の39.4%
- 次いで北陸地域の16.7%



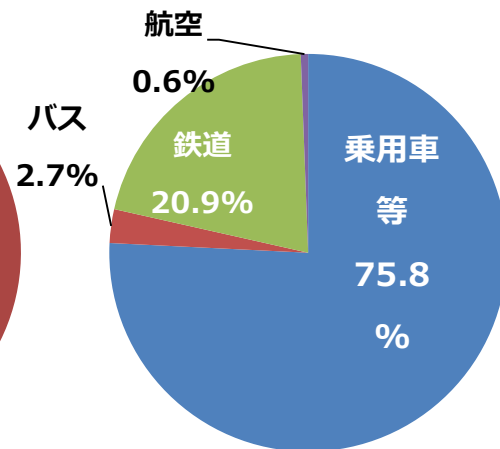
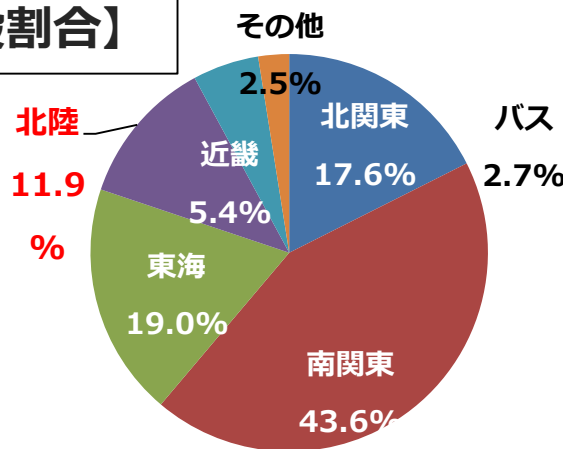
北陸地域への高速道路利用の潜在ニーズがある

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 旅客などの人の動き(1/2)

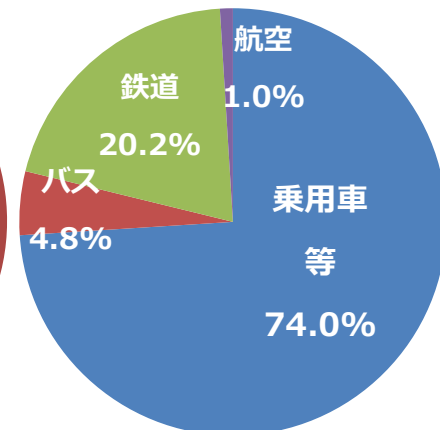
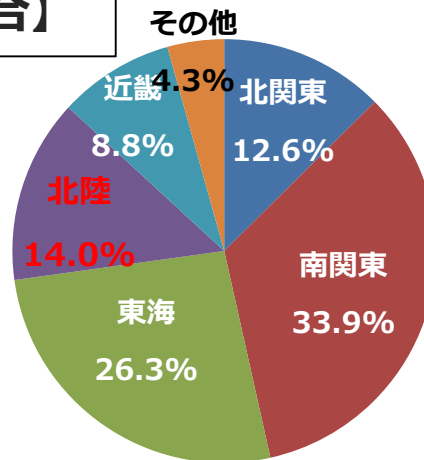
【長野県への地域別来訪者、交通手段割合】

- 南関東地域から43.6%と最も多い
- 北陸地域からは11.9%
- 交通手段は乗用車、バス等が多い(約8割)



【中信地域への地域別来訪者、交通手段割合】

- 南関東地域から33.9%と最も多い
- 北陸地域からは14.0%
- 交通手段は乗用車、バス等が多い(約8割)
- 北陸は東海、近畿に比べ、県全体の来訪者割合からの伸びが鈍化(近畿1.63倍、東海1.38倍、北陸1.18倍)



北陸地域からのアクセスが課題

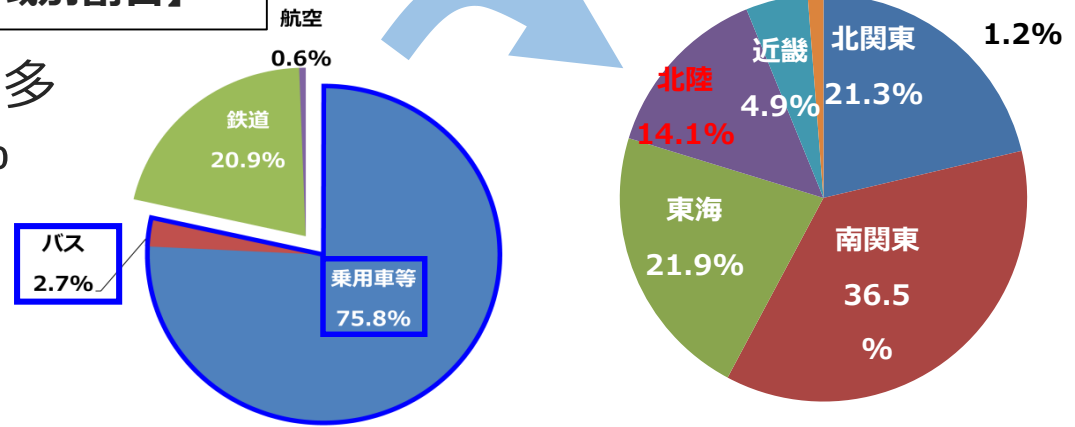
出典：第6回（2015年）全国幹線旅客純流動調査

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 旅客などの人の動き(2/2)

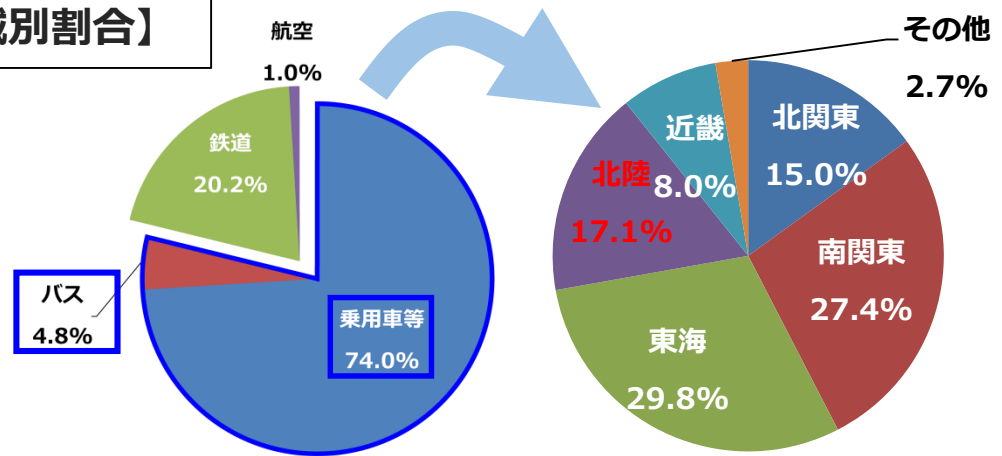
【長野県への乗用車等での来訪者の地域別割合】

- 南関東地域から36.5%と最も多く、次いで東海地域の21.9%
- 北陸地域からは14.1%



【中信地域への乗用車等での来訪者の地域別割合】

- 東海地域から29.8%と最も多く、次いで南関東地域の27.4%
- 北陸地域からは17.1%
- 北陸地域から乗用車等による来訪者が多い



出典：第6回（2015年）全国幹線旅客純流動調査

北陸地域から中信地域へは乗用車等による来訪が多い

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 広域的な観点からの現状と課題の確認

◆ 5つの分野について、 広域的な現状と課題を確認

- ① 交通
- ② 産業
- ③ 観光
- ④ 医療
- ⑤ 防災

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 交通に関する現状、課題及び必要性

松本系魚川連絡道路の整備により期待される効果

- 高速交通ネットワークの空白地域の解消
- 中信地域と北陸地方との交流、連携の強化
- 大北地域、北陸地方への移動時間短縮と定時性の確保
- 高速道路アクセス性の向上
- 安曇野IC周辺の道路の渋滞緩和

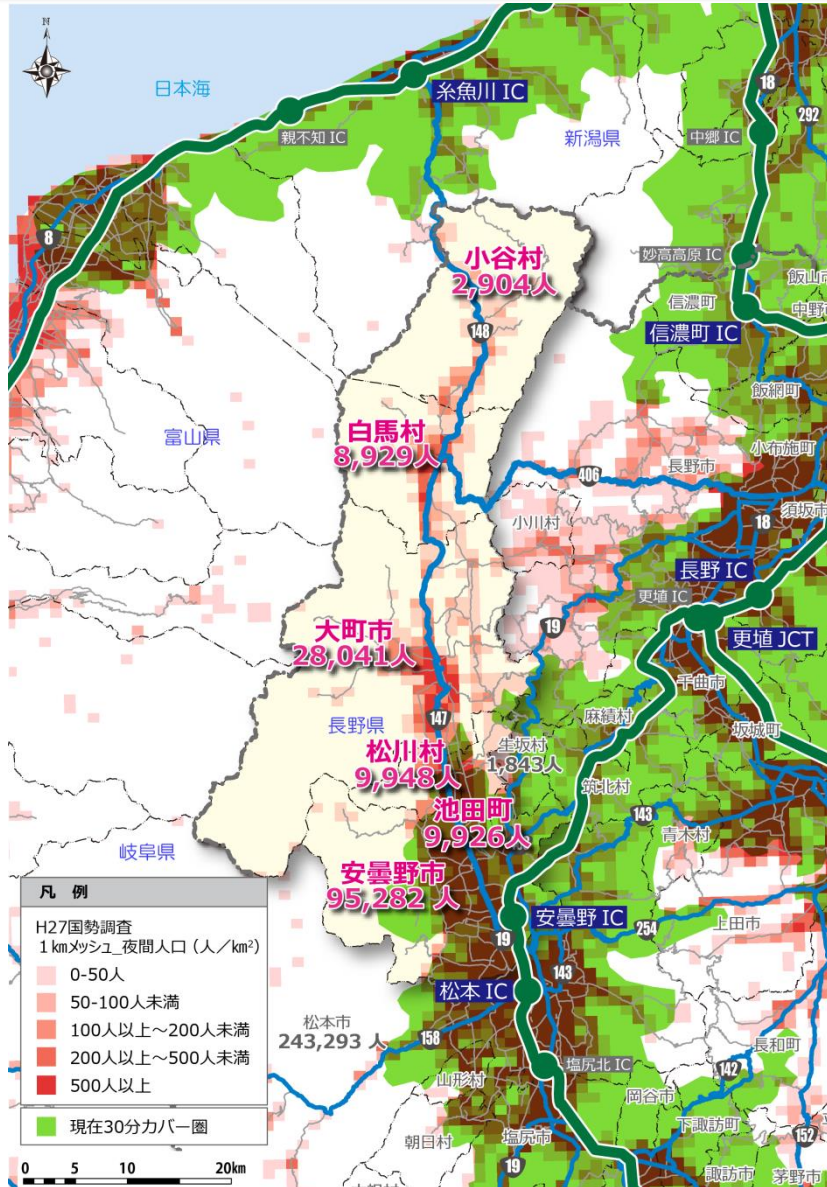
県の上位計画の位置付け
(新総合交通ビジョン)

○つなぐ

- 県内各地を円滑に移動できる交通ネットワークを実現

2 第2段階 課題の共有と必要性の確認

■ 高速交通ネットワークの空白地域の存在

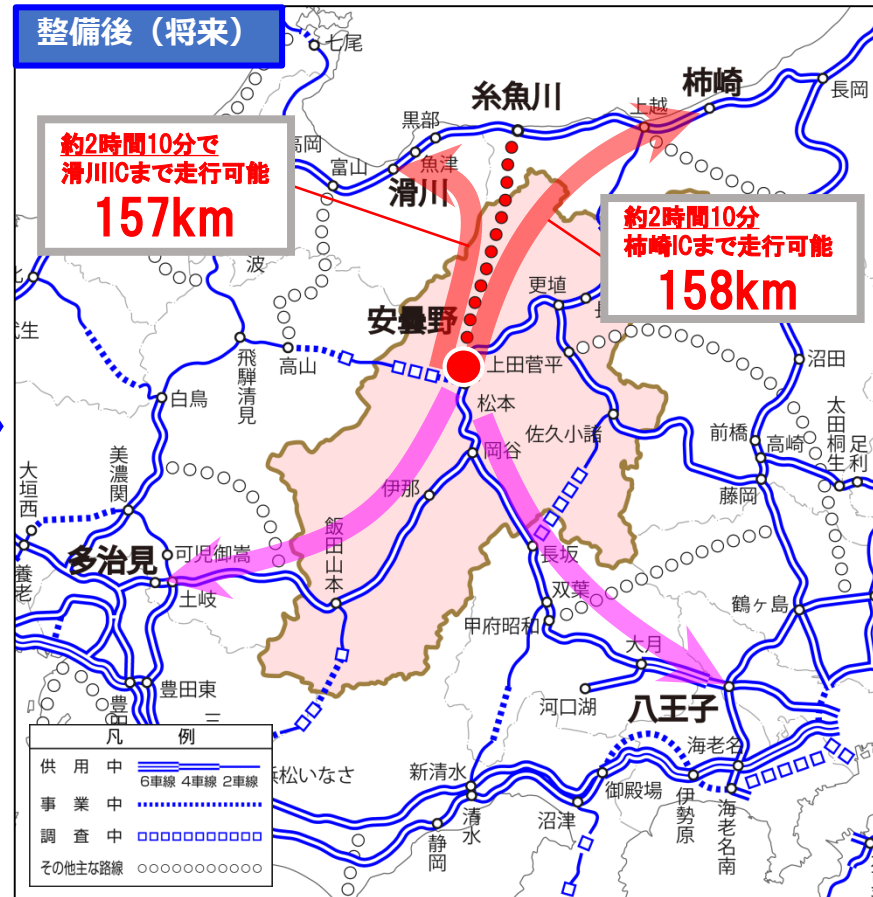
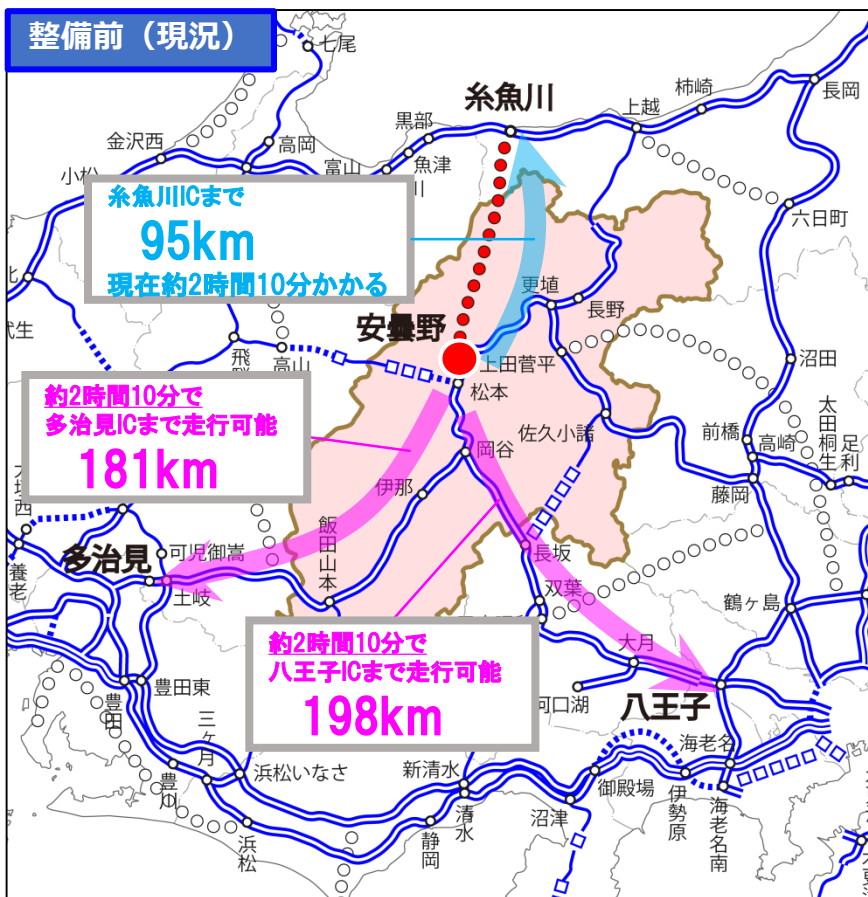


- 大北地域は高速交通との接続が脆弱で高速ネットワークの空白地域
- 大北地域には約6万人が生活しているが、高速交通ネットワークへのアクセスが30分以上かかる住民が多い。
- 松本糸魚川連絡道路が整備されないと、大北地域は高速交通ネットワークから取り残されたまま

2 第2段階 課題の共有と必要性の確認

■所要時間比較（安曇野IC起点とした比較）

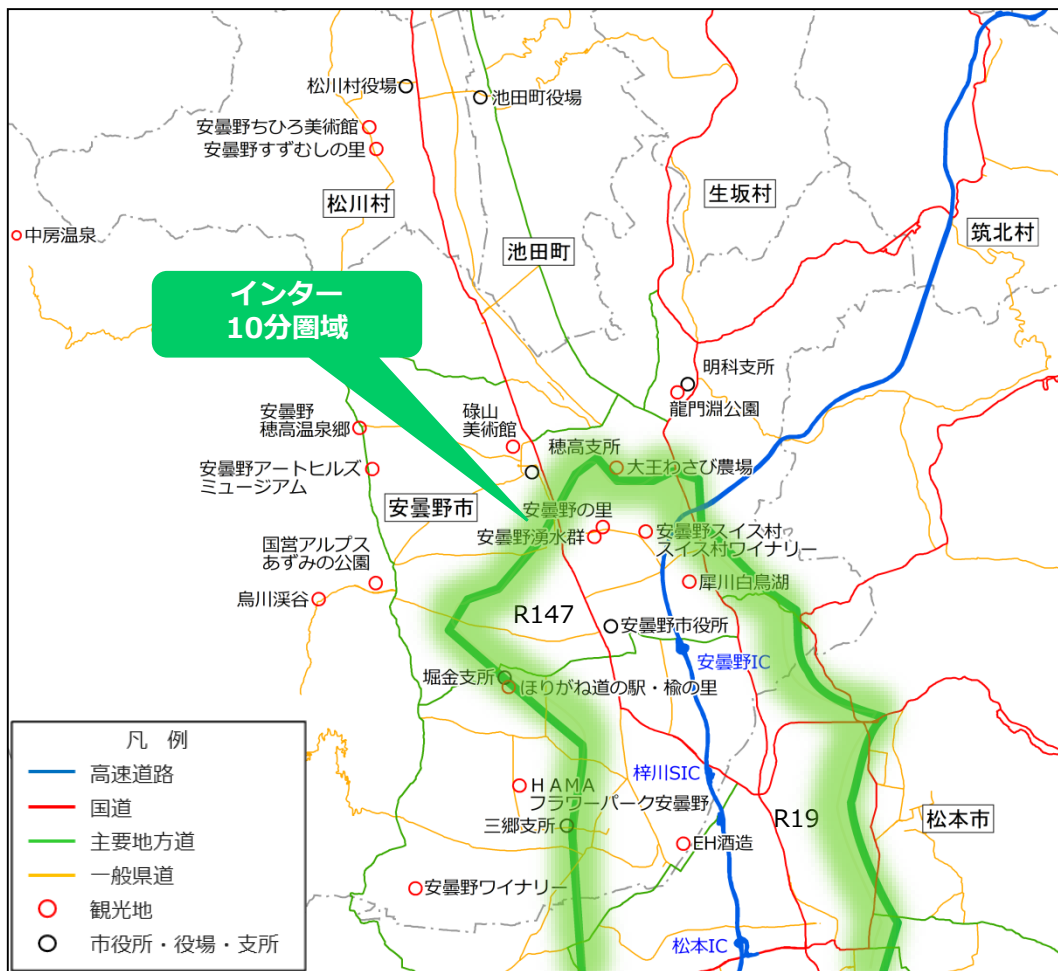
- 安曇野IC～糸魚川IC間の現在の所要時間は約2時間10分
- 約2時間10分で、安曇野ICから西は多治見ICまで、東は八王子ICまで走行可能
- 松本糸魚川連絡道路整備後、金沢方面は約2時間10分で滑川ICまで、新潟方面は柿崎ICまで走行可能



2 第2段階 課題の共有と必要性について

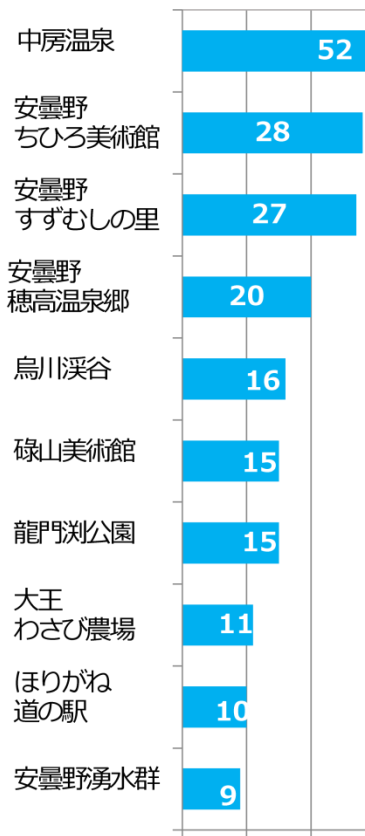
■長野自動車道へのアクセス状況

- 市の南側はアクセス性が向上（梓川スマートICの整備）
- 市の北側はアクセスが弱い

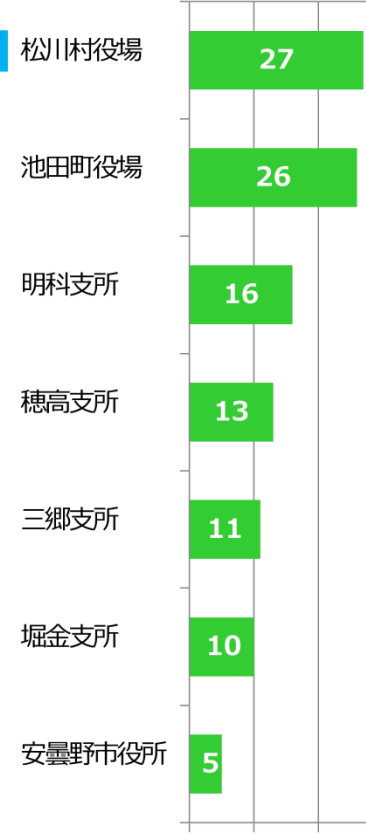


長野自動車道までの所要時間（分）

●主な観光地



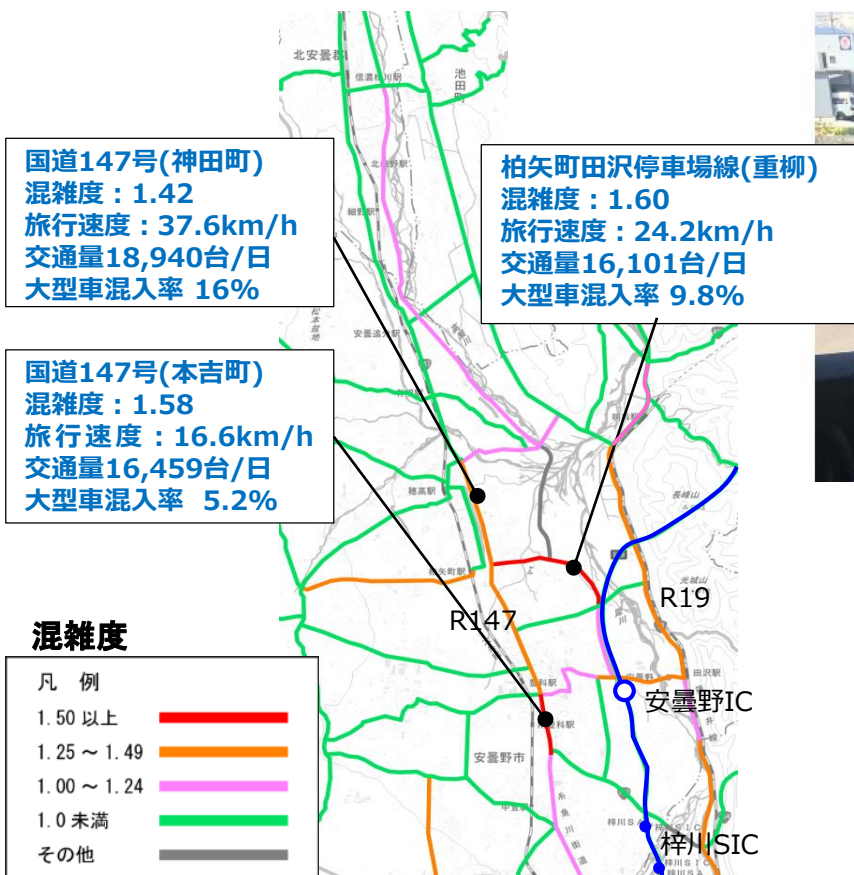
●市役所・役場・支所



2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 市街地や安曇野IC周辺の渋滞の状況

- 市内を通過するだけの大型車が多い
- 国道19号、147号は主に通勤通学時の混雑度が高い
- 安曇野ICは大北地域の玄関口でもあり、休日を中心にIC周辺で渋滞が発生



連休中の渋滞状況
(ツイッターより)

大王わさび渋滞！😓全く動きません！ #長野 #大王わさび
♥ 103 likes
Thursday, 02 May 2019, 12:26:47 +0900
📍 Nagano Prefecture, Japan

大王わさび渋滞！😓全く動きません！ #長野 #大王わさび



2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 産業に関する現状、課題及び必要性

松本系魚川連絡道路の整備により期待される効果

- 北陸地方への物流の円滑化
- 地域産業の振興と雇用の創出
- 新たな産業の創出



県の上位計画の位置付け
(新総合交通ビジョン)

- つなぐ
- 産業と物流を支える交通ネットワークの充実

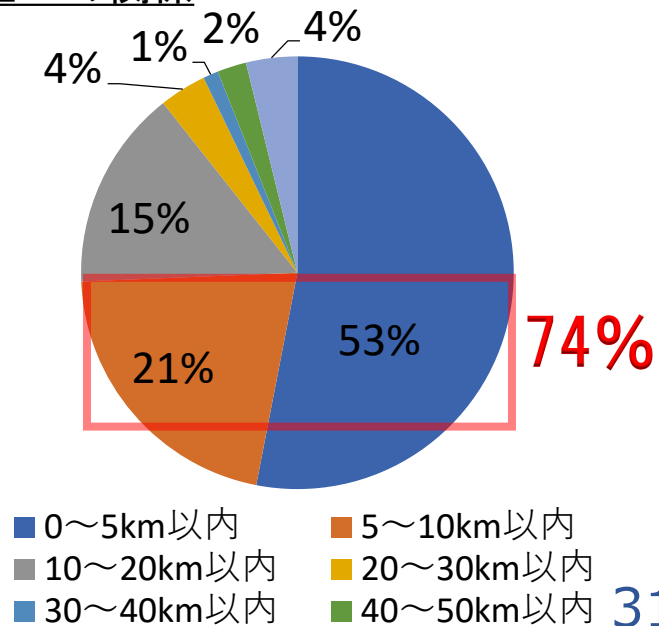
2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 工業団地の立地状況（インターアクセスカバー圏）



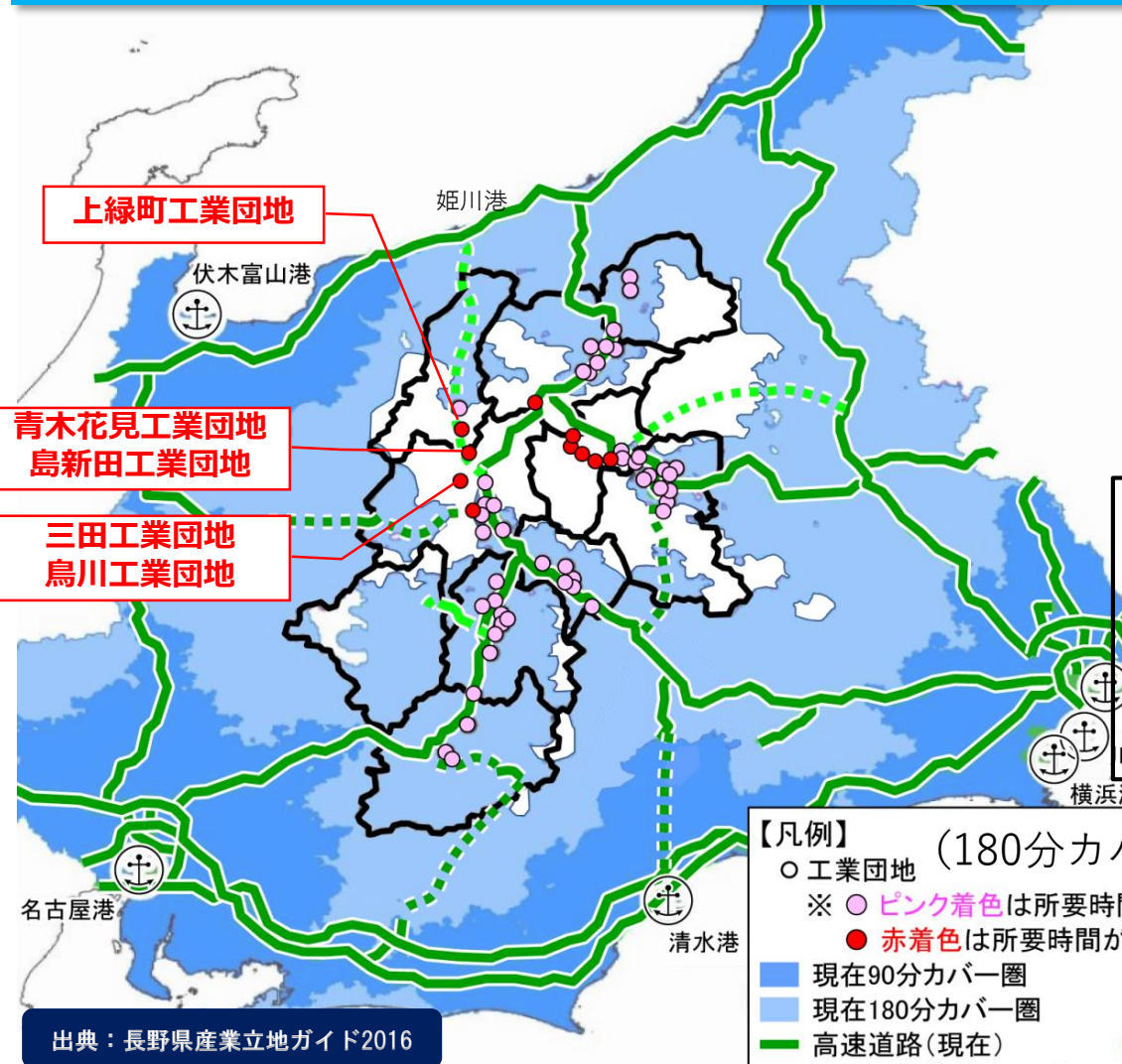
- 多くの工業団地は、ICから概ね15分アクセス圏内に立地
 - 工業団地にとってICに隣接していることは重要な条件
- ⇒ 松本糸魚川連絡道路沿線の産業誘致が期待される

■ 工場立地とICの関係



2 第2段階 課題の共有と必要性について

■工業団地の主要港湾アクセス（整備効果）



- 当地域の工業団地は、主要港湾から180分カバー圏外
- 松本糸魚川連絡道路などの整備により、国際港湾である伏木富山港が180分圏域



- 産業廃棄物物流の拠点である姫川港へのアクセス向上
- 新たな輸送路や企業誘致の促進が期待される

出典：長野県産業立地ガイド2016

注) 調査中路線等は概ねの位置を示したものであり、詳細位置を規定するものではない
注) 地域高規格道路は長野県に関連するもののみを表示

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 観光に関する現状、課題及び必要性

松本糸魚川連絡道路の整備
により期待される効果

- 観光の周遊性の向上
- 観光地へのアクセス向上



県の上位計画の位置付け
(新総合交通ビジョン)

- つなぐ
- 観光地の魅力を活かす交通ネットワークの構築

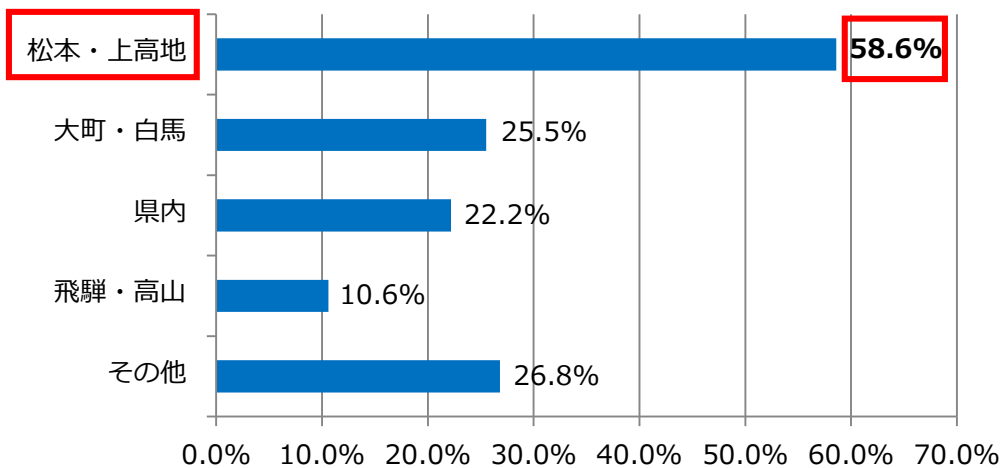
2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 観光における安曇野市への来訪状況



主な観光ルートと流動量イメージ
(安曇野市観光振興ビジョンより)

- 安曇野市に立ち寄る来訪者は、安曇野市のみを目的とするのではなく、首都圏方面・中部方面から「松本・上高地」「黒部・立山方面」「高山市方面」と組み合わせ来訪している
- 特に「松本・上高地」との組み合わせが多い

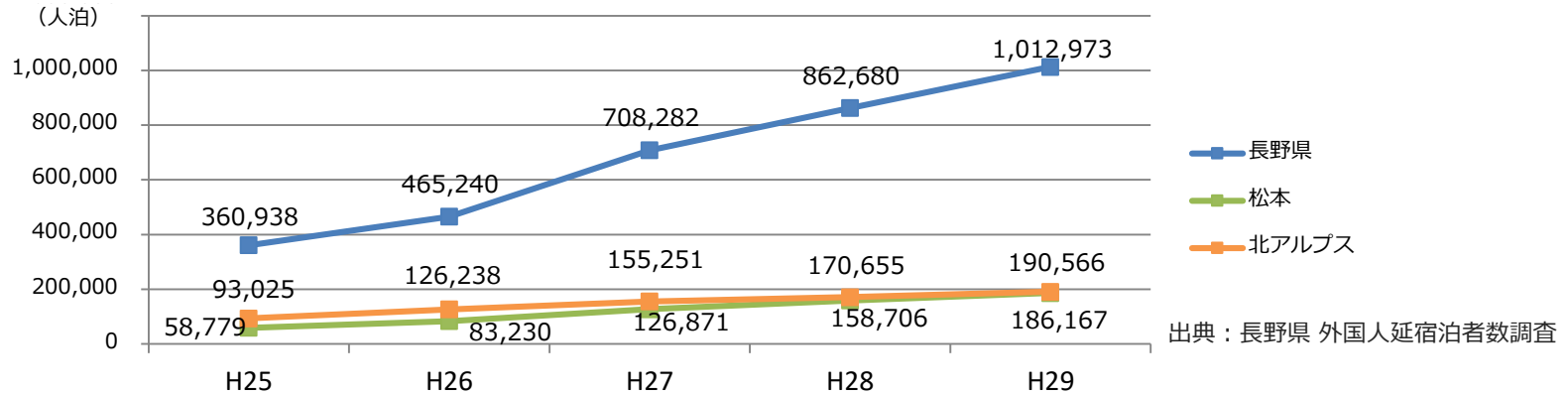


周辺の立ち寄り地域
(安曇野市観光振興ビジョンより)

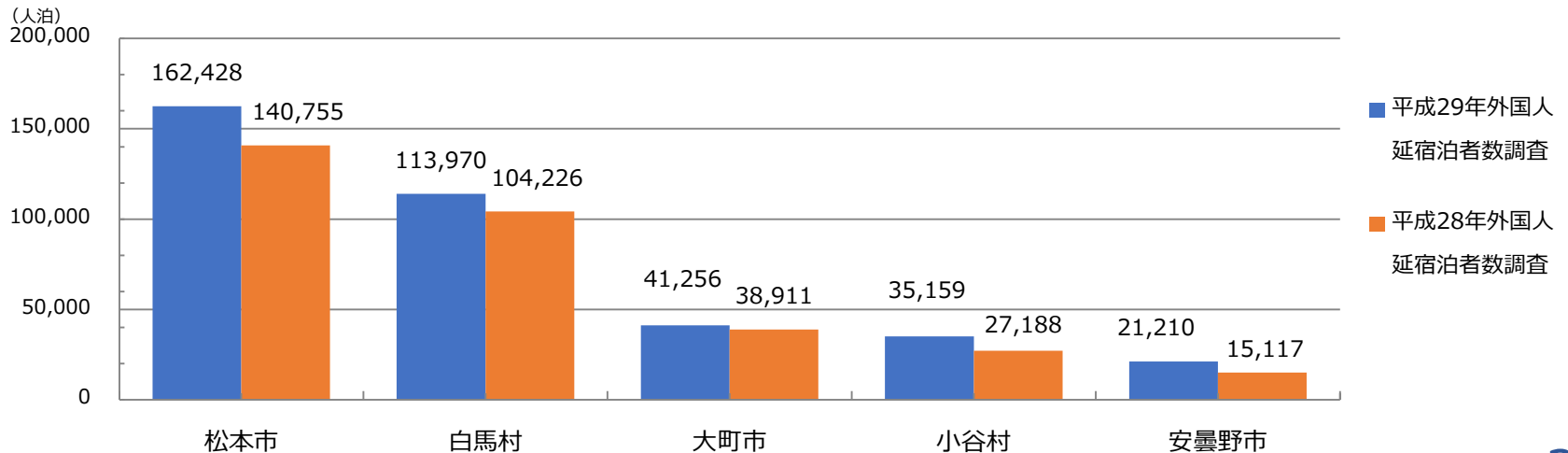
2 第2段階 課題の共有と必要性について

■外国人観光客の状況

- 平成29年の長野県の外国人延宿泊者数は平成25年比で約2.8倍、松本地域では約3.2倍、大北地域では約2.0倍となっている
- 松本・大北地域で県全体の約4割を占めており、県内で多い地域である



- 松本・大北地域の外国人延宿泊者数は、圧倒的に松本市が多く県内2位である



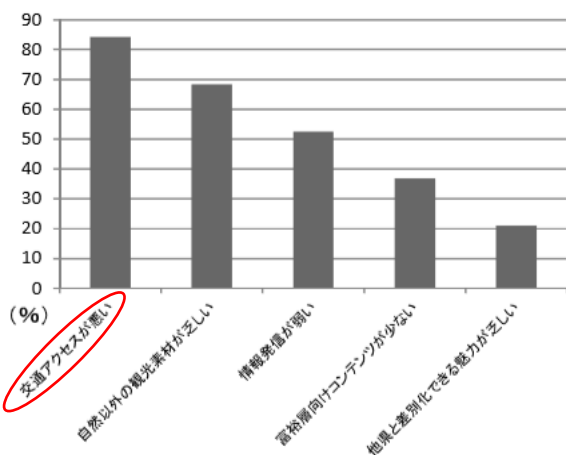
2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 県全体の観光地に対する課題（旅行業者アンケート）

- 長野県が旅行先に選択されない理由と観光地としての課題の両方とも、交通アクセスが悪い、交通が不便など、交通の課題に関する意見が多い
- 泊まりたくなる宿泊地を増やす方策も交通アクセスの充実の意見が多い
- 交通アクセスに関する意見が概ね7割以上を占めている

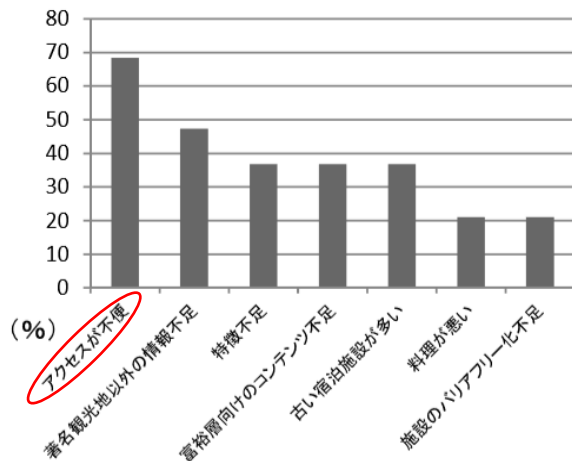
旅行業者向けアンケート（平成29年長野県観光部）

● 旅行先に選択されない理由



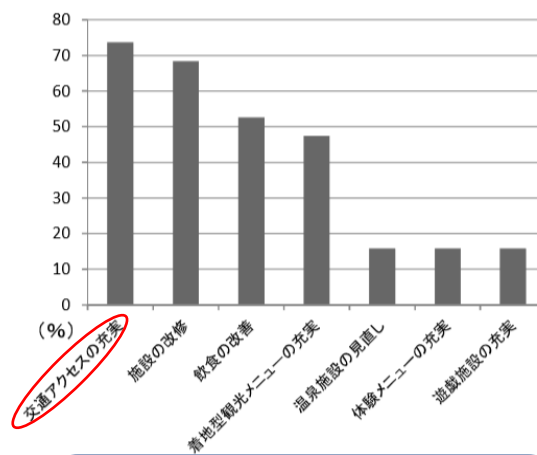
「**交通アクセスの悪さ**」、「自然以外の観光素材の欠如」、「情報発信の弱さ」を挙げる旅行会社が多い。

● 観光地としての課題



「**アクセスの不便さ**」、「著名観光地以外の情報不足」を課題に挙げる旅行会社が多い。

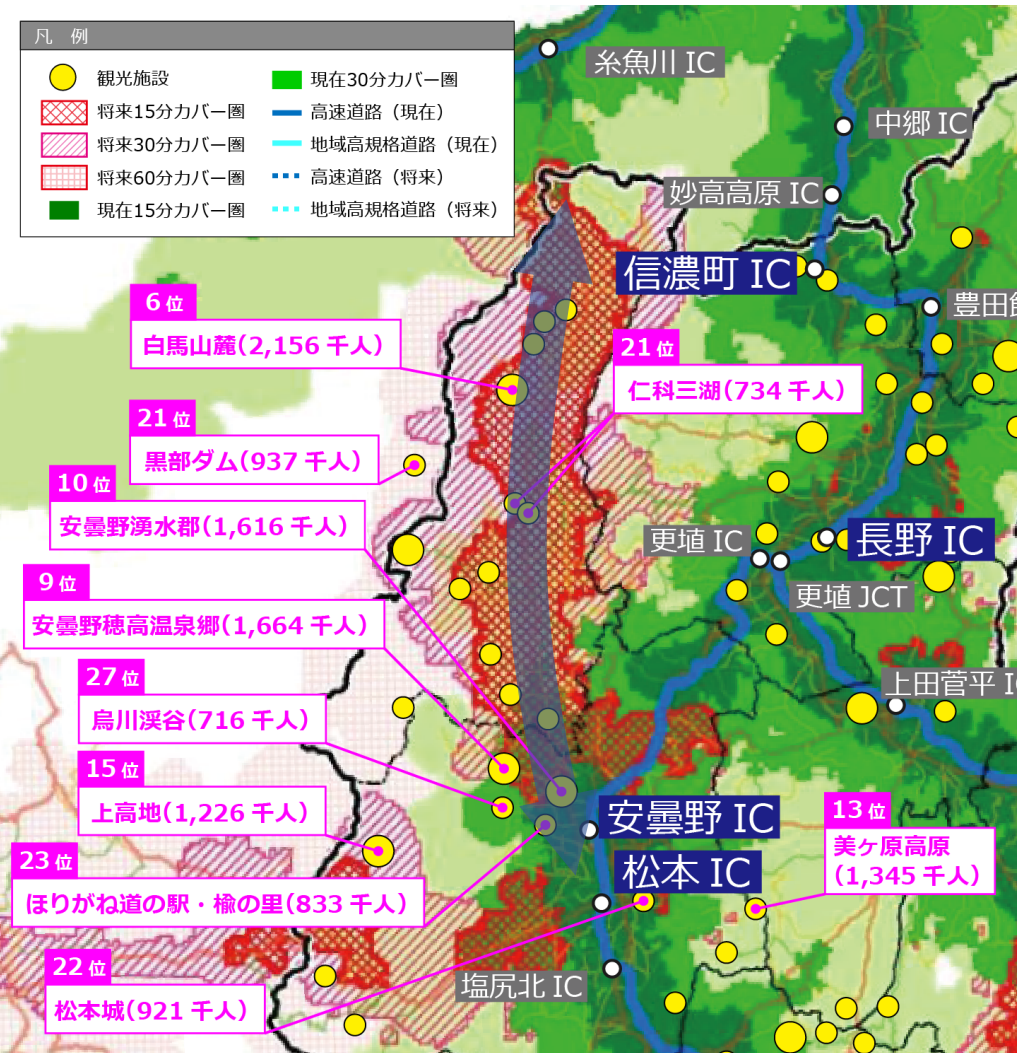
● 泊まりたくなる宿泊地を増やす方策



半数以上の旅行会社が、「**交通のアクセスの充実**」、「施設の改修」、「飲食の改善」が必要と捉えている。

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 松本・大北地域の観光地の連携（整備効果）



- 安曇野市
 - 安曇野穂高温泉郷：1,664千人(9位)
 - 安曇野湧水群：1,616千人(10位)
 - ほりがね道の駅：833千人(23位)
 - 烏川渓谷：716千人(27位)
- 大北地域
 - 白馬山麓：2,156千人(6位)など
- 松本市
 - 松本城：921千人(22位)
 - 上高地：1,226千人(15位)など

● 松本糸魚川連絡道路の整備により、多くの観光施設が高速交通アクセス15分圏内となり、観光の周遊性が高まる

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 医療に関する現状、課題及び必要性

松本系魚川連絡道路の整備
により期待される効果

- 救急搬送の円滑化



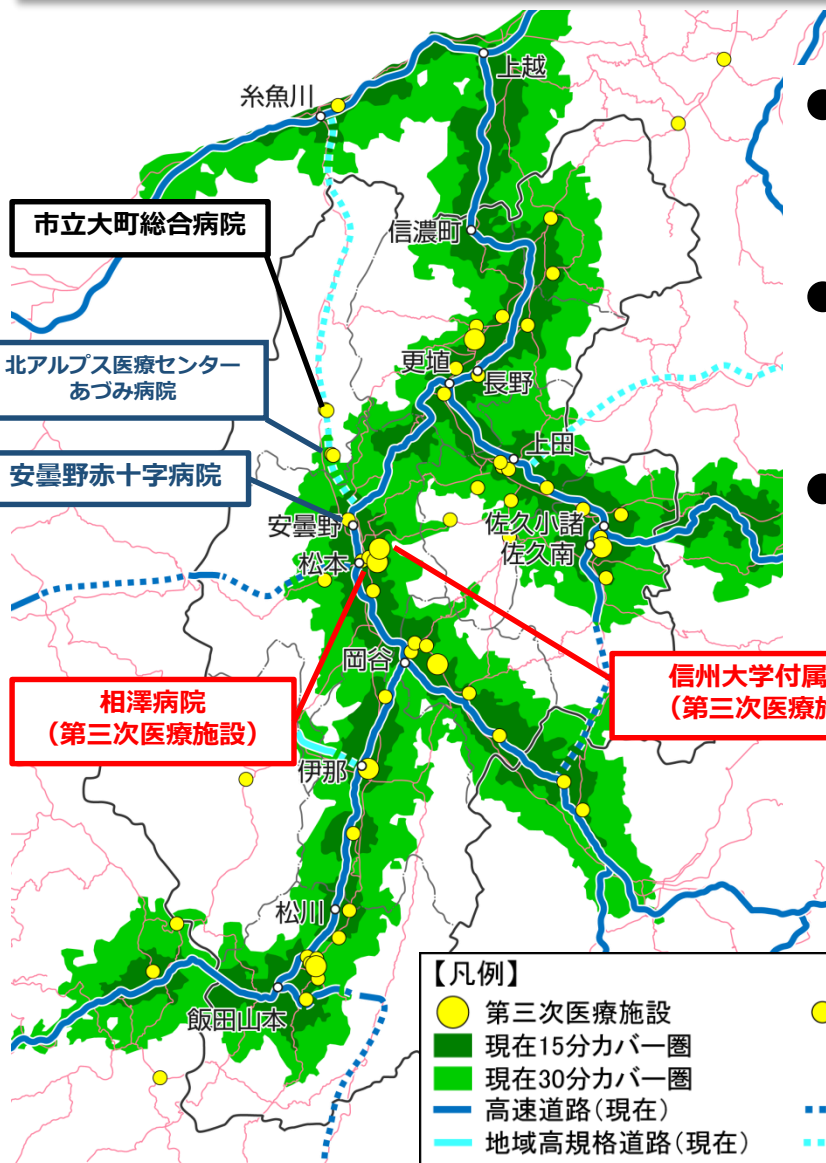
県の上位計画の位置付け
(新総合交通ビジョン)

○支える

- 地域の中心的な医療施設への
道路環境整備

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 医療施設の立地状況（インターアクセスカバー圏）



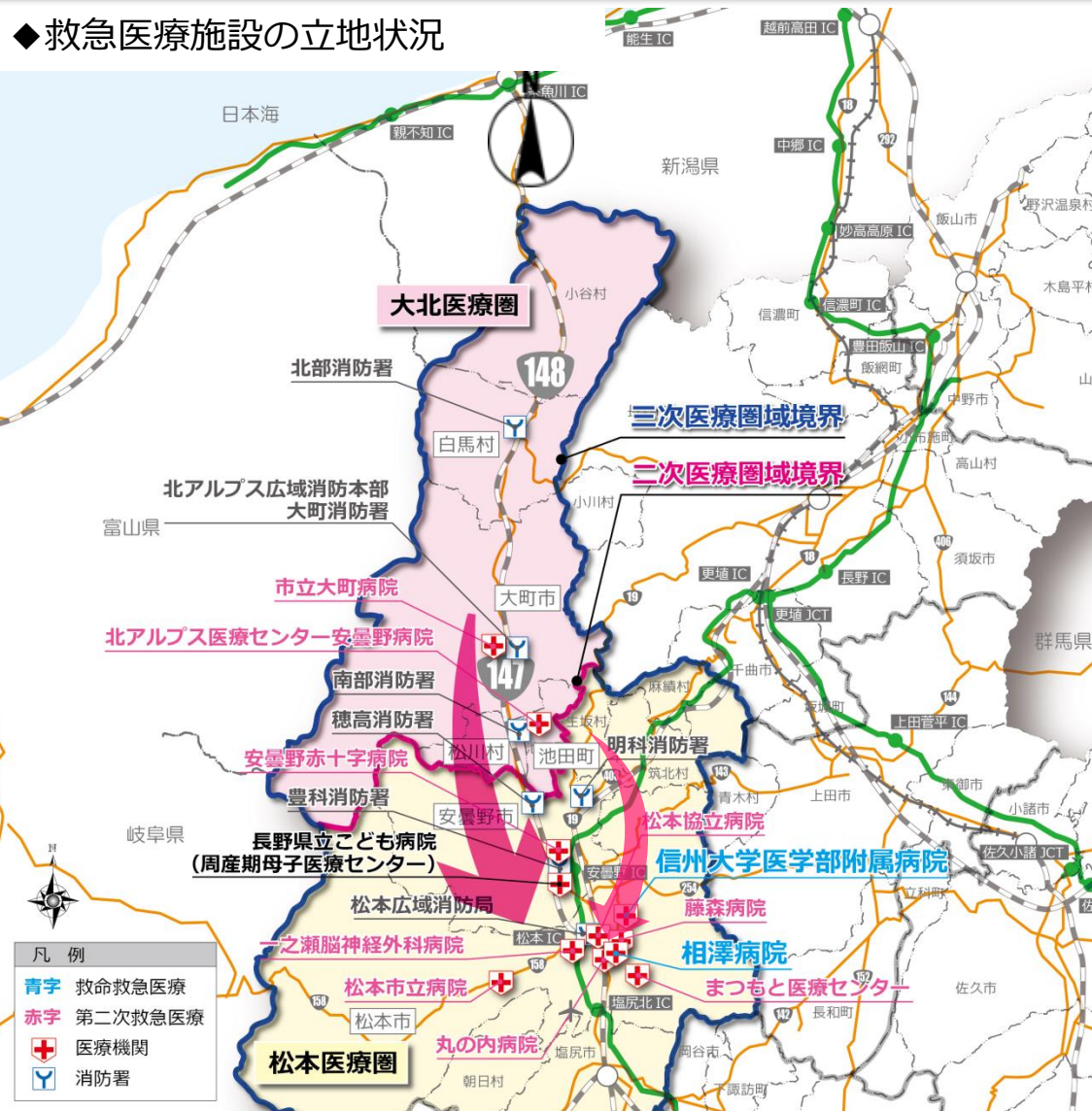
- 県内の多くの第二次、三次医療施設は、ICから概ね30分アクセス圏内に立地
- 安曇野IC以北の市立大町総合病院は長野道からの30分圏内に立地していない。
- 市立大町総合病院以北には、糸魚川まで第二次医療施設が存在しない。

⇒ 大北地域の医療環境の充実が課題

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 医療施設への救急搬送（整備効果）

◆ 救急医療施設の立地状況



- 大北地域や安曇野市北部から第3次医療施設への救急搬送先は、松本市周辺が多く、国道147号等が利用されている

緊急時の
搬送時間が短縮

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 防災に関する現状、課題及び必要性

松本系魚川連絡道路の整備
により期待される効果

- 災害時の他県への相互方向支援
- 災害時の複数ルート確保
- ルートの信頼性向上

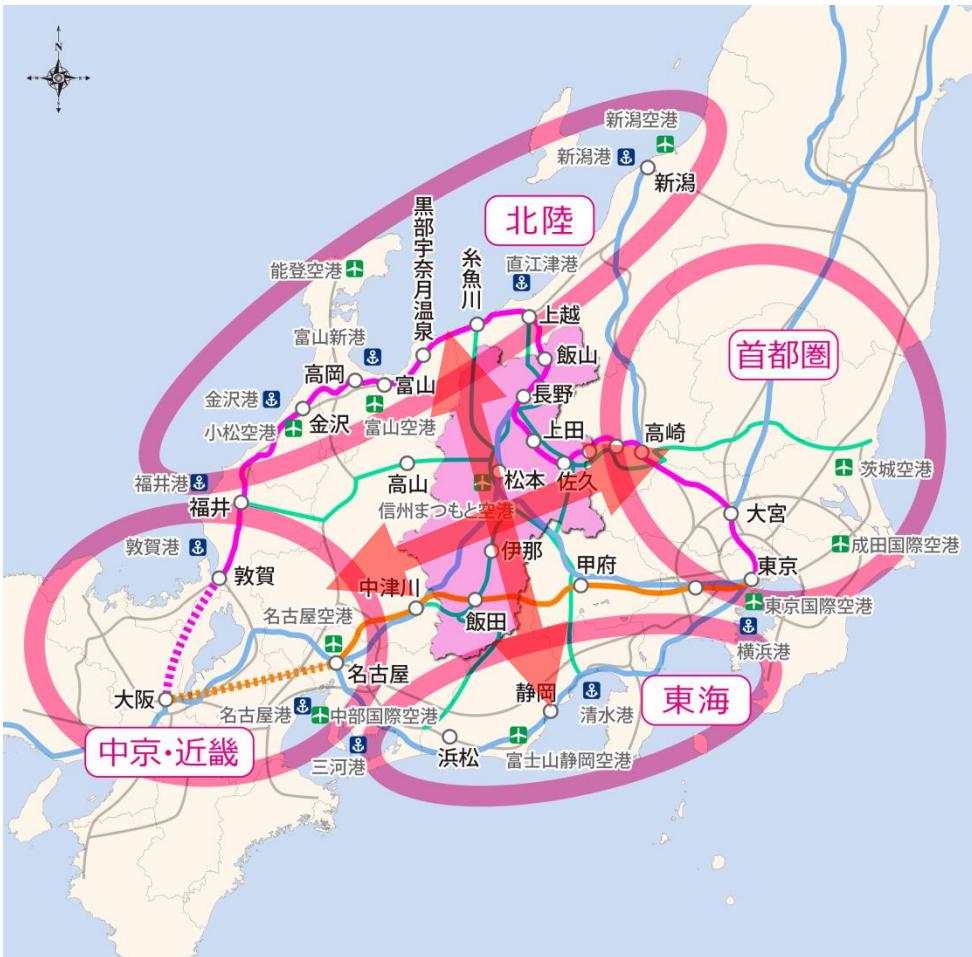


県の上位計画の位置付け
(新総合交通ビジョン)

- 支える
- 災害、緊急時における輸送の確保

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 防災における広域連携で果たす役割



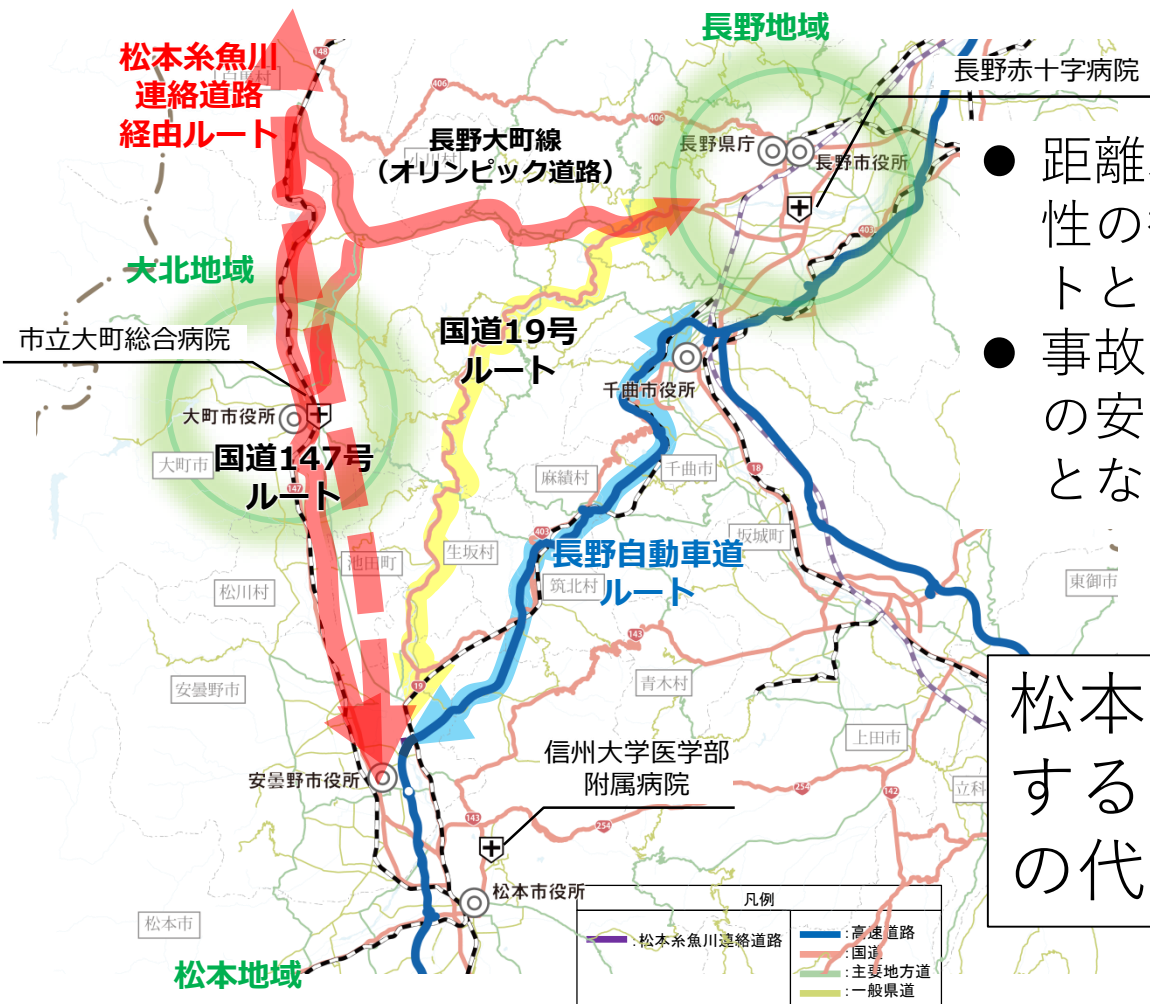
- 長野県は、首都圏、中京等、北陸、東海地方に隣接
- 南海トラフ地震、首都直下地震等の災害発生時は、内陸の長野県から後方支援が可能
- 長野県で地震災害発生時は、逆に首都圏、中京、北陸、東海地方などから救助・救急や物資の支援を受けることが可能
- 津波により甚大な被害を受ける地域の交通の代替機能を確保し、東日本、西日本の物流確保を図る結節点の役割

広域的な複数経路の確保

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 災害時の代替路確保（整備効果）

◆ 松本地域～長野地域間の主なルート



- 距離、所要時間、道路構造の信頼性の観点から、災害時の代替ルートとしては不十分
- 事故や大雪時など、長野自動車道の安曇野IC～更埴IC間が通行止めとなった場合、安曇野市内が渋滞

松本糸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

2 第2段階 課題の共有と必要性について

■ 広域的な課題と必要性（まとめ）

分野	現状と課題 (解決したいこと)	必要性 (松本糸魚川連絡道路整備により 期待される効果)	県の上位計画の位置付け (県新総合交通ビジョン)
交通	<ul style="list-style-type: none"> 大北地域は高速交通との接続が脆弱で空白地域となっている 松本地域から日本海への所要時間が長い 安曇野市北部から長野道へのアクセスが弱い 安曇野IC～安曇橋南間等の周辺道路が渋滞している 	<ul style="list-style-type: none"> 高速交通ネットワークの空白地域の解消 中信地域と北陸地方との交流、連携の強化 大北地域、北陸地方への移動時間短縮と定時性の確保 高速道路アクセス性の向上 安曇野IC周辺の道路の渋滞緩和 	<p>○つなぐ</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内各地を円滑に移動できる交通ネットワークを実現
産業	<ul style="list-style-type: none"> 物流の円滑化への対応が必要である 	<ul style="list-style-type: none"> 地域産業の振興と雇用の創出 北陸地方との連携による新たな産業の創出 	<p>○つなぐ</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業と物流を支える交通ネットワークの充実
観光	<ul style="list-style-type: none"> 松本地域と大北地域との広域的な周遊観光が必要である 外国人旅行客が多いが、地域で差が生じている 交通アクセスが不便である 	<ul style="list-style-type: none"> 観光の周遊性の向上 観光地へのアクセス向上 	<p>○つなぐ</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地の魅力を活かす交通ネットワークの構築
医療	<ul style="list-style-type: none"> 大北地域には地域の中心的な医療施設が少ない 大北地域から第3次医療施設救急搬送時間が長い 	<ul style="list-style-type: none"> 救急搬送の円滑化 	<p>○支える</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の中心的な医療施設への道路環境整備
災害	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時には他県との広域連携が必要である 災害時における代替路、緊急輸送路の確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の他県への相互方向支援 災害時の複数ルート確保 ルートの信頼性向上 	<p>○支える</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害、緊急時における輸送の確保

他の高速交通ネットワークや幹線道路整備など

○広がる

本州中央部広域交流圏の構築