

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3回説明会

令和元年9月8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

I 前回のご意見に対するお答え

II 第2段階 課題の共有と必要性について

- 安曇野市の松本糸魚川連絡道路による
まちづくり（課題と必要性の確認）
- 道路計画の目標

I 前回のご意見に対するお答え

- ① 住環境
- ② 農地
- ③ 景観
- ④ 地下水
- ⑤ 災害（地震、洪水）

● 道路の構造のイメージを再度確認します

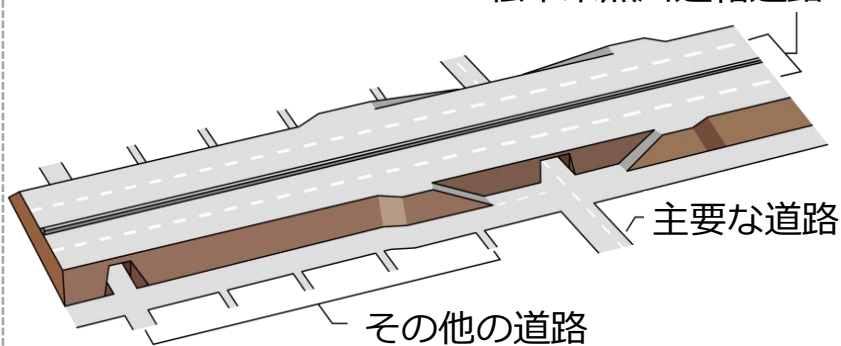
道路の構造について

■ 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

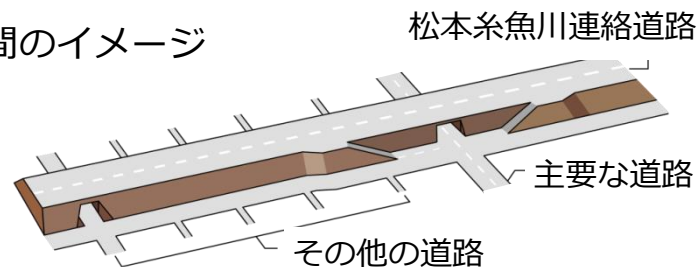


- 原則立体交差
- 沿道アクセス 禁止、制限
- 歩行者・自転車 進入禁止

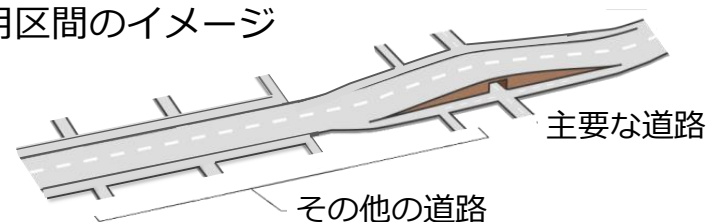
見直し後

- 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

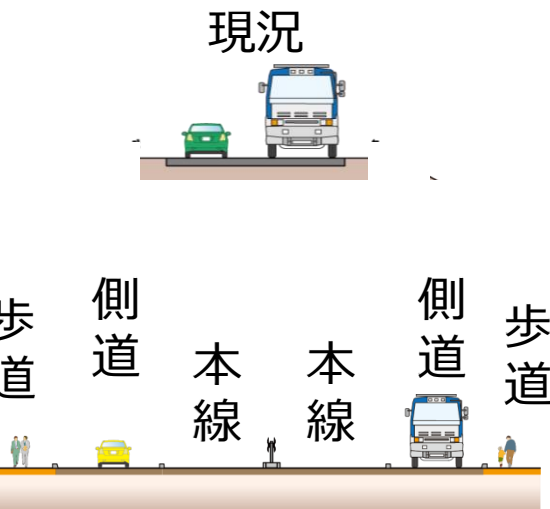
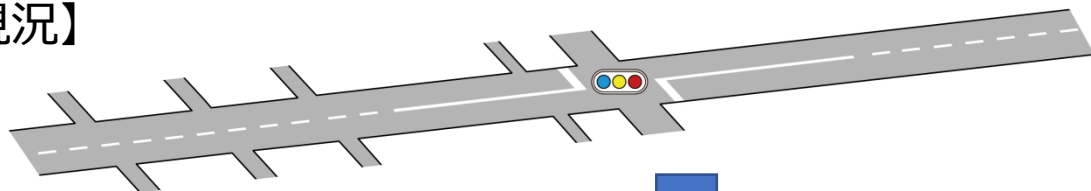


- 平面交差も可能※
- 沿道アクセス アクセス制限不要※
- 歩行者・自転車 分離により設置可
(※サービス速度概ね60km/h確保可能の場合)

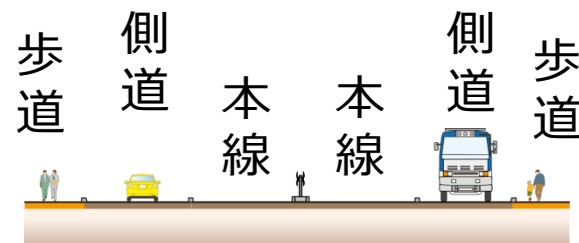
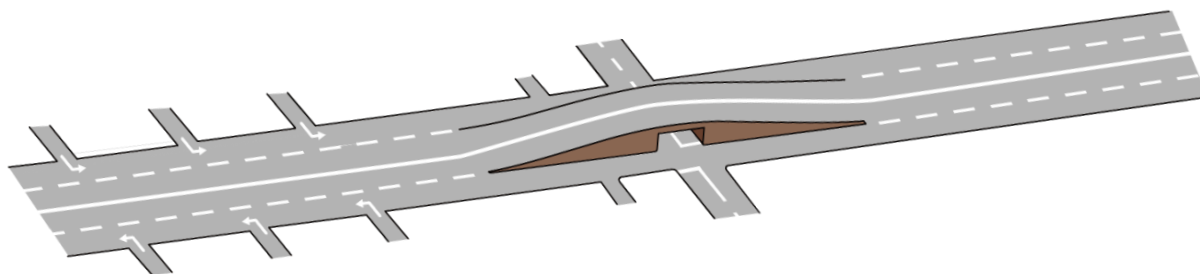
道路の構造について（現道を改良する場合）

- 概ね60km/hのサービス速度を確保
- 信号交差点は立体、その他の交差道路は出入りを制限し、側道を設置

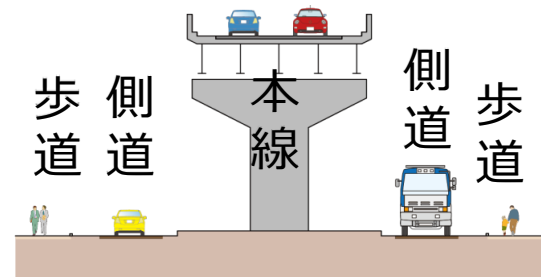
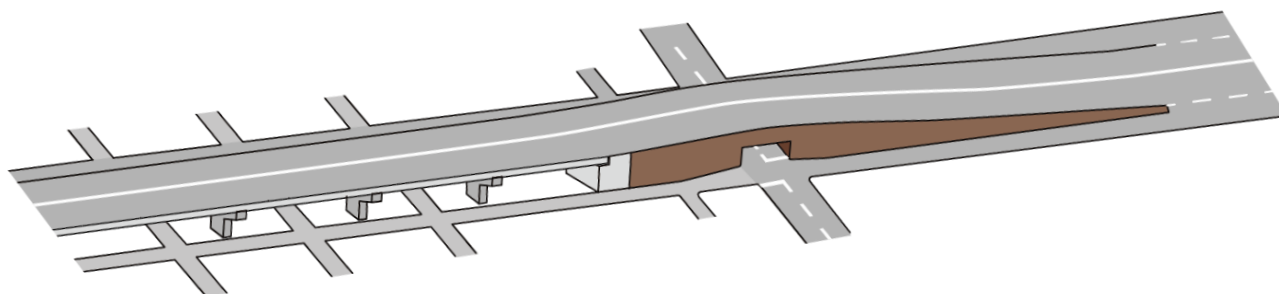
【現況】



【改良例：主要な交差点立体化】



【改良例：主要な交差点立体化+連続立体化】



道路の構造について（現道を改良する場合）

● 信号交差点を立体化した事例



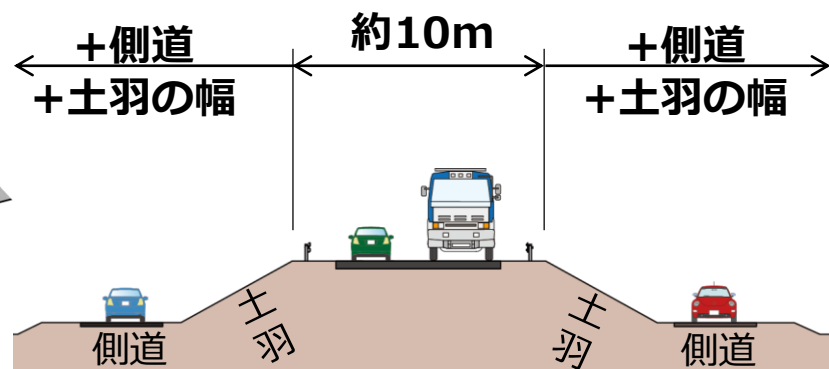
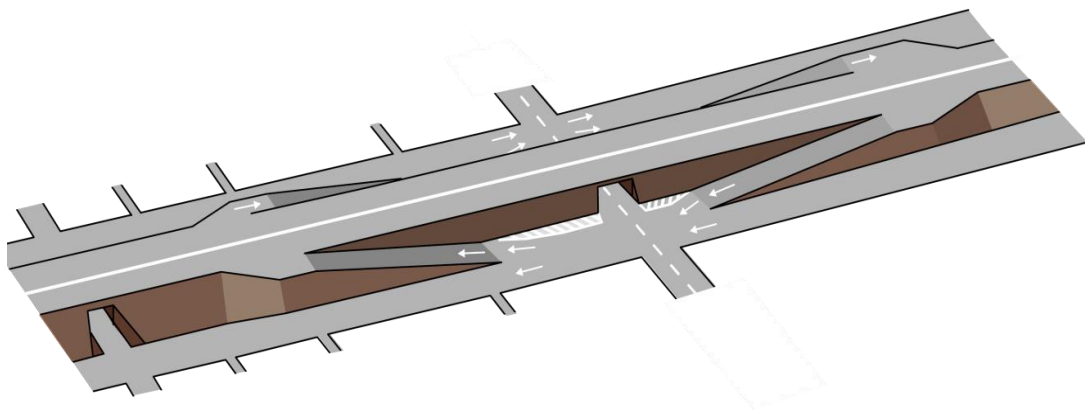
国道18号 長野市 上千田交差点



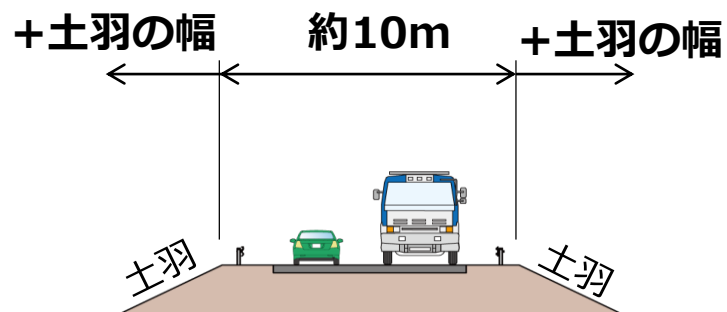
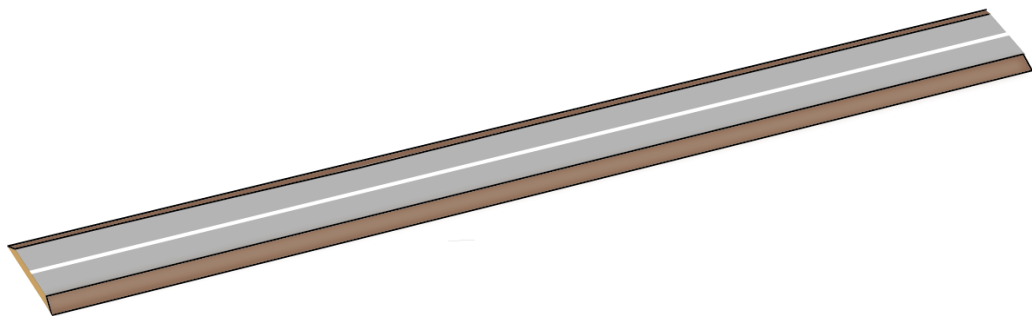
国道19号 長野市 稲里西交差点

道路の構造について（道路を新設する場合）

【盛土構造（出入箇所（IC）・側道あり）】



【盛土構造（出入箇所（IC）・側道なし）】



道路の構造について（道路を新設する場合）

● 盛土構造の事例



県道中野豊野線（志賀中野有料道路）



西中バイパス（松糸道路の一部） 糸魚川市 工事中の事例

- ルート帯ごとに道路の位置や高さなどを説明し、集落の分断や騒音、振動、日照などの住環境を「評価項目」に設定（第3段階）
- 「評価項目」により、複数ルート帯を比較評価（第4段階）
- ルート帯決定後、具体的な道路の設計において、更に「住環境」への影響を低減する工夫

- ルート帯ごとに道路の位置や構造などを説明し、農地への影響を「評価項目」に設定（第3段階）
- 「評価項目」により、複数ルート帯を比較評価（第4段階）
- ルート帯決定後、具体的な道路の設計において、更に「農地」への影響を低減する工夫
- 地権者への丁寧な対応
- 継続営農の意向や代替地提供の有無を確認し調整

景観について

- ルート帯ごとに代表的な視点場からの完成予想図などを作成し、完成後のイメージを提示
- 道路の高さ、構造物、デザインの工夫



完成予想図の例
国道148号 小谷村 雨中バイパス



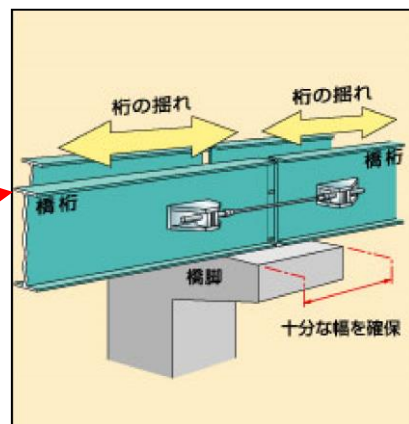
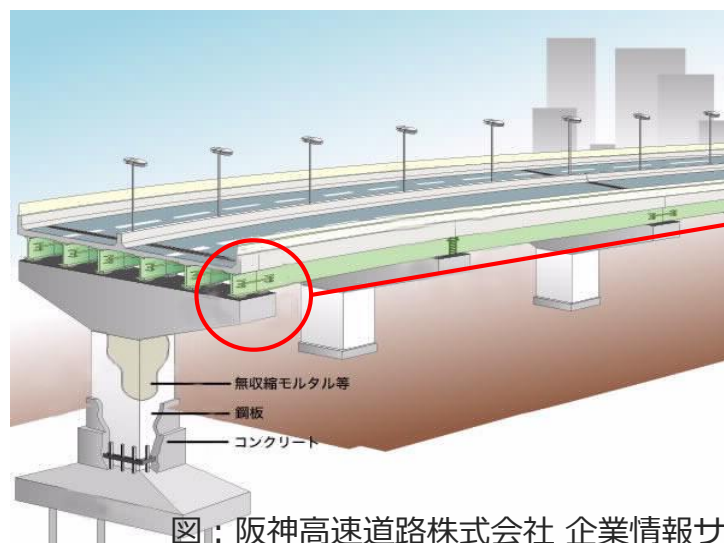
完成予想図の例
国道153号 伊那市 伊駒アルプスロード

- わさび田や養鱒場などを十分把握した上で、道路の位置や構造、施工方法を工夫
- 工事前、工事中、完成後における地下水調査を実施

災害について（地震、洪水）

●地震

- 阪神淡路大震災を考慮し、平成8年以降順次、橋梁の耐震設計を見直し、同規模の地震動を考慮した耐震設計
- 損傷が限定的で機能回復が速やかに行いうる性能を確保



例：落橋を防止する構造

図：阪神高速道路株式会社 企業情報サイト

●洪水

- 犀川、高瀬川等の防災マップ（浸水想定区域）を考慮
- 仮に河川が氾濫しても通行できるよう設計
- 橋梁の設置により、洪水時に堤防へ影響しない設計

Ⅱ 第2段階② 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：第1回説明会）

- 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 課題の共有、必要性確認

第2段階①（令和元年7月28日：第2回説明会）

- 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（物流、人流、交通、産業、観光、医療、防災）

第2段階②（令和元年9月8日：第3回説明会）

- 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

第3段階 複数案、評価項目設定

1 安曇野市まちづくりの将来像

安曇野市道路整備推進計画

【計画の趣旨】

道路は、市民の暮らしの向上や観光を含め産業の発展を支える必要不可欠な都市施設であります。

安全性の確保や渋滞解消など、道路・交通の様々な課題解決を図りながら、社会的ニーズに応じ、利便性や快適性の向上、災害対応の強化、さらには地域のまちづくり等にも資する道路整備を進めます。

【計画目標】

合理的かつ効果的な道路整備によるより有効に機能する道路網の構築

【整備方針】

方針1：安全・安心な道路整備

方針2：円滑な交通・交流を促す道路整備

方針3：まちの魅力を高める道路整備

Ⅱ 第2段階② 課題の共有と必要性について

1 安曇野市まちづくりの将来像

安曇野市道路整備推進計画



【計画道路ネットワーク
(目標とする道路網) 路線A~F】

路線A：松糸道路の期待される効果

- 中信と北陸地方との交流・連携の強化促進
- 地域産業の発展、広域観光の振興
- 大北地域、北陸地方への移動時間短縮、生活利便性の向上
- 安曇野IC～安曇野橋南間等の周辺道路の渋滞緩和

注) 新規路線でルートが未確定の区間については、幅の広い矢印で表示しています。

2 安曇野市にとっての必要性

松糸道路は、産業振興や観光振興を支え、将来のまちづくりに寄与する道路です。

また、北陸方面とのつながりが良くなることで新たな事業展開や雇用の拡大、観光客の増加が期待できます。

交通の利便性や快適性が向上し、暮らしやすく魅力的なまちをつくることができれば、市内が活性化するとともに、人口減少の時代にあって移住・定住の促進も期待できます。

2 安曇野市にとっての必要性

(1) 道路交通網

市内の現状

- ・ 通過交通が市内に流入。
- ・ 安曇野インター周辺で渋滞が発生。
- ・ 交通事故が国道147号で多い。

(H25～28 276件,安曇野IC周辺から上一北区間) (事故件数は交通事故発生システムによる)

市の課題

- ・ 長距離移動の通過交通車両を一般道から分離できない。
- ・ 東西を結ぶ幹線道路が少なく、移動に時間を要する。
- ・ 交通の利便性と安全性の確保。

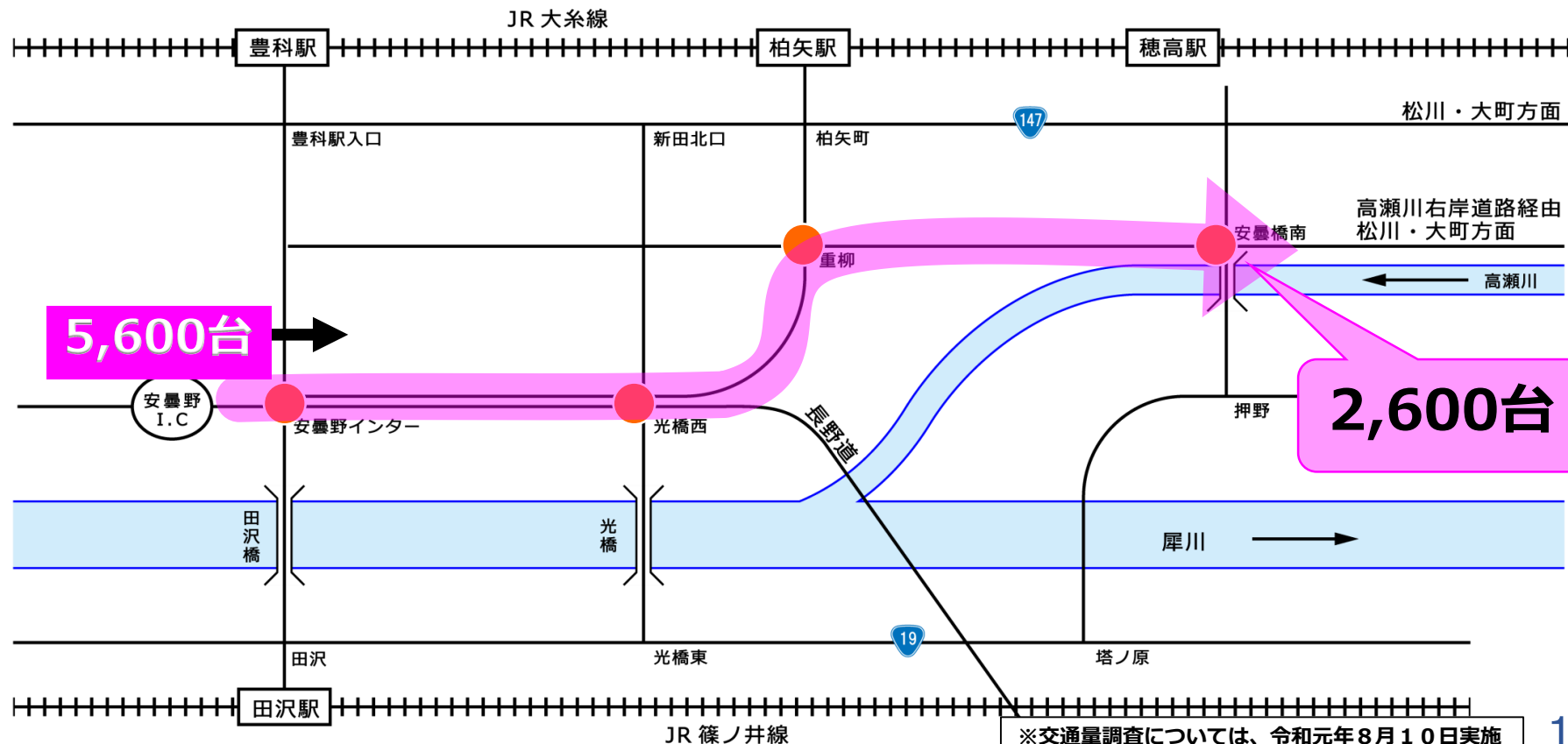
松糸道路による具体的な効果

- ・ 通過交通の車両が松糸道路に流れることにより交通量が分散し、渋滞緩和や交通事故の減少が期待できる。
- ・ 松糸道路を骨格とした東西の道路整備を行うことで、交通の利便性が向上し、主要ポイントへの連携強化も期待できる。
- ・ 災害時の代替えや緊急輸送を行える道路が確保できる。

2 安曇野市にとっての必要性

(1) 道路交通網

- 8月10日に交通量調査を実施（7時～19時の12時間観測）
 - 安曇野ICを出て直進する交通量は約5,600台
 - そのうち約2,600台は大町方面へ向かう通過車両
- 安曇野ICを出て直進する車両の約46%は通過交通

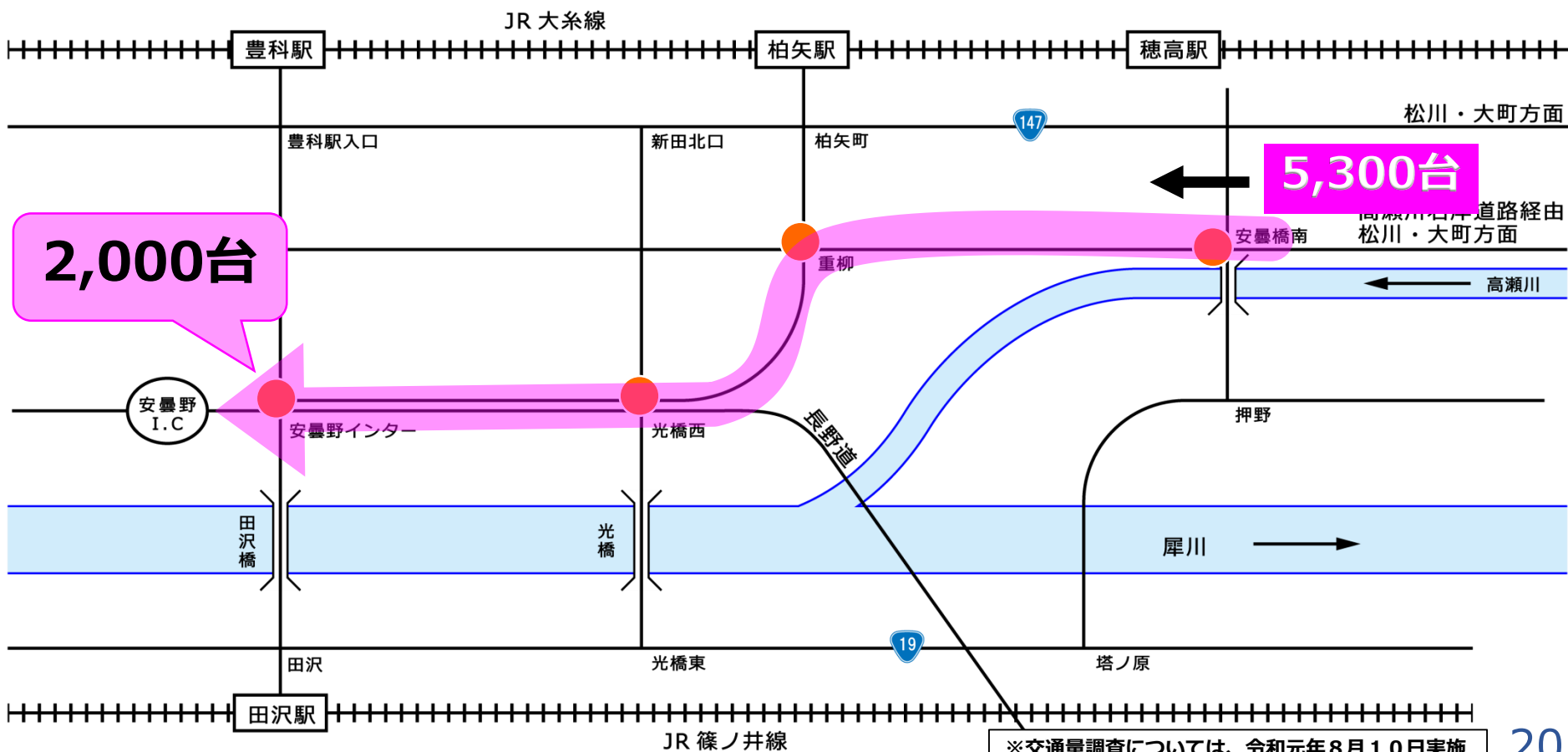


Ⅱ 第2段階② 課題の共有と必要性について

2 安曇野市にとっての必要性

(1) 道路交通網

- 安曇橋南交差点を通過し安曇野IC方面へ直進する交通量は約5,300台
- そのうち約2,000台は安曇野ICへ進入する通過車両
→高瀬川右岸道路から安曇野IC方面へ直進する車両の約38%は通過交通



※交通量調査については、令和元年8月10日実施

Ⅱ 第2段階② 課題の共有と必要性について

● 渋滞状況



重柳交差点付近



重柳交差点付近



重柳交差点～大王わさび農場



スワンガーデン前

2 安曇野市にとっての必要性

(2) 産業振興

市内の現状

- ・ 商工業系の出荷販売額を比較すると製造品出荷額等の合計が約7割以上を占める。
- ・ 製造業の主要な受注先は県外を挙げる企業が多い。
- ・ 企業からは、用地確保や交通の利便性向上に対する要望が多い。

市の課題

- ・ 新産業及び新規事業分野への進出支援。
- ・ 新たな用地が不足している。
- ・ 働き手不足による企業経営が困難な企業がある。
- ・ 経済変動等に耐えうる経済強化への支援。

松糸道路に期待できる効果

- ・ 新たな進出企業の獲得に向けたインフラの一因として期待できる。
- ・ 人手不足などを広域的に補うことが期待できる。
- ・ 交通アクセスが向上することで、県外等の遠距離取引のコストダウンが期待できる。輸送コストや時間が削減されることで生鮮食品や市内農産物等の流通拡大が期待できる。

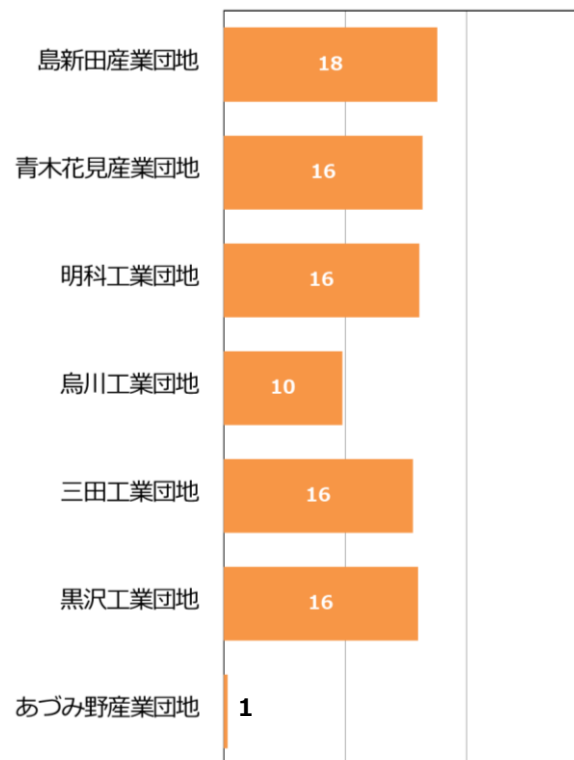
2 安曇野市にとっての必要性

(2) 産業振興

- 工業団地が比較的多い安曇野IC以北は長野自動車道へのアクセスが弱い
⇒ 産業競争力の向上が課題

長野自動車道の最寄りのICまでの
所要時間 (分)

● 工業団地



2 安曇野市にとっての必要性

(3) 観光振興

市内の現状

- ・市内へは、安曇野I.Cを中心に関東、中京方面からの観光客が主に来訪。
- ・日帰り観光が主体（約75%）。
- ・観光客の78%が自家用車で来訪し、自家用車で移動。

市の課題

- ・北陸方面からの観光客誘客。
- ・観光客が増加することによる週末の交通渋滞。
- ・市北部の観光地へのアクセスおよび回遊性の向上。
- ・通過型観光から滞在型観光へ。

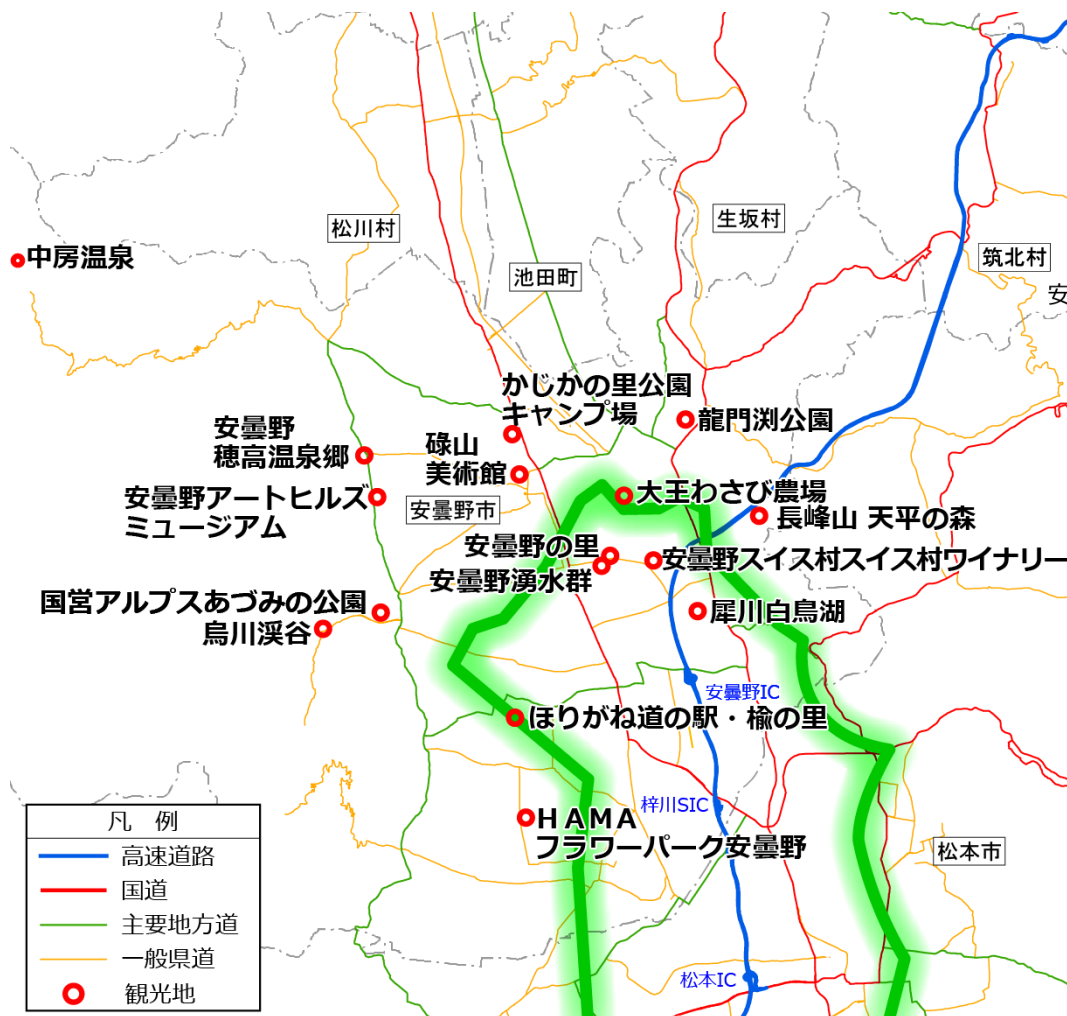
松糸道路に期待できる効果

- ・北陸方面とのアクセスが向上し、観光客の増加が期待できる。
- ・市北部へのアクセスが良くなることで市内の観光客が分散し、渋滞緩和や回遊性の向上が期待でき、観光の満足度が増す。
- ・首都圏、中京圏、北陸圏の中心となり、安曇野市を中心とした滞在型観光への変化が期待できる。

2 安曇野市にとっての必要性

(3) 観光振興

● 主な観光地の多くが10分以上



長野自動車道の最寄りのICまでの所要時間(分)

● 主な観光地

中房温泉	52
安曇野穂高温泉郷	20
安曇野アートヒルズミュージアム	19
長峰山天平の森	18
かじかの里公園キャンプ場	17
国営アルプスあづみの公園	16
龍門淵公園	15
碌山美術館	15
大王わさび農場	11
安曇野湧水群	9

Ⅱ 第2段階② 課題の共有と必要性について

3 安曇野市の現状と課題及び必要性の確認（まとめ）

道路整備方針	現状と課題 (解決したいこと)	必 要 性 (松本糸魚川連絡道路により期待される効果)
道路交通網	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通が市内に流入。 ・安曇野インター周辺で渋滞が発生。 ・交通事故が国道147号で多い。 ・長距離移動の通過交通車両を一般道から分離できない。 ・東西線を結ぶ幹線道路が少なく、移動に時間を要する。 ・交通の利便性と安全性の確保。 	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の車両が松糸道路に流れることにより交通量が分散し、渋滞緩和や交通事故の減少が期待できる。 ・松糸道路を骨格とした東西の道路整備を行うことで、交通の利便性が向上し、主要ポイントへの連携強化も期待できる。 ・災害時の代替えや緊急輸送を行える道路が確保できる。
産業振興	<ul style="list-style-type: none"> ・企業からは、用地の確保や交通の利便性向上に対する要望が多い。 ・新たな用地が不足している。 ・新産業及び新規事業分野への進出支援。 ・働き手不足による企業経営が困難な企業がある。 ・経済変動等に耐えうる経済強化への支援。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな進出企業の獲得に向けたインフラの一因として期待できる。 ・人手不足などを広域的に補うことが期待できる。 ・交通アクセスが向上することで、県外等の遠距離取引のコストダウンが期待できる。輸送コストや時間が削減されることで生鮮食品や市内農産物等の流通拡大が期待できる。
観光振興	<ul style="list-style-type: none"> ・関東、中京方面からの観光客が主に来訪。日帰り観光が主体（約75%）。 ・北陸方面からの観光客誘客。 ・観光客が増加することによる週末の交通渋滞 ・市北部の観光地へのアクセスおよび回遊性の向上。 ・通過型観光から滞在型観光へ。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北陸方面とのアクセスが向上し、観光客の増加が期待できる。 ・市内北部へのアクセスが良くなることで観光客が分散し、渋滞緩和や回遊性の向上が期待でき、観光客の満足度が増す。 ・首都圏、中京圏、北陸圏の中心となり、安曇野市を中心とした滞在型観光への変化が期待できる。

4 松糸道路の広域的な必要性について

広域ネットワークの構築の整備効果

～災害時～

緊急輸送道路としての効果

- ・ 災害時のルートの代替性の向上・避難路の確保
- ・ 道路を複数確保することにより、代替道路の確保や集落孤立の解消に貢献
- ・ 救急救命活動の円滑化・迅速化
- ・ 支援部隊や支援物資を円滑・迅速に輸送する輸送経路の確保
- ・ 近隣地域への災害支援道路としての活用
- ・ 災害時の道路の早期復旧による日常生活の確保

4 松糸道路の広域的な必要性について

災害復旧にかかわる事例 1

地震名	発生日	最大震度	高速道路の被害状況	地震発生から復旧までの日数
北海道胆振 東部地震	H30.9.6	7	4路線 6区間 414.7km通行止め	当日全線開通
熊本地震	H28.4.14 ～16	7	7路線 599Km通行止め	23日間 5/9 全線開通
東日本大震災	H23.3.11	7	東北道、常磐道 965Km通行止め	13～21日間 3/24 東北道開通 4/1 常磐道開通

- 高速道路は被害が小さく、復旧が早い
- 復旧・復興への足がかりとなる

Ⅱ 第2段階② 課題の共有と必要性について

4 松糸道路の広域的な必要性について

災害復旧にかかわる事例 2



緊急車両走行のために開放された太田桐生IC付近（東日本大震災時）



円滑・迅速な救急輸送（東日本大震災時）

※NEXCO東日本2016冬号ニュースレターより

被災直後



東日本大震災による盛土崩壊（2011.03.11）

応急復旧後



応急復旧後の様子（2011.03.17）

※NEXCO東日本HPより

5 安曇野市にとっての必要性（結論）

松本糸魚川連絡道路は長野自動車道と北陸自動車道を連結し、高速交通ネットワークの空白地帯に、より高い走行サービスを提供する規格の高い無料の道路であり、近隣地域の課題解決につながる道路を整備することは、広域連携の一翼を担う安曇野市の責務と認識しています。

また、交通の利便性や快適性が向上するだけでなく、産業振興や観光振興など、松糸道路は、安曇野市の将来のまちづくりに寄与する道路であるため、市は積極的に整備計画を推進したいと考えます。

Ⅱ 第2段階② 課題の共有と必要性について

6 道路計画の目標

1 高速交通ネットワークの構築

高速交通ネットワークの空白地域の解消など

2 市内交通の円滑化

交通渋滞の緩和、通過車両の分離、安全性の確保など

3 交流促進・地域活性化

インターチェンジ、市街地、工業団地、観光地などへのアクセス性や定時性の向上など

4 安全・安心な生活の確保

災害に強い道路ネットワークの構築、救急医療施設への搬送の向上など