

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路

ルート帯決定について

小滝～糸魚川IC

『松本糸魚川連絡道路』のルート帯決定について

地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」については、平成20年度に2つのルート帯※(案)を提示し、その後必要な調査等を実施してきました。平成29年度には、新潟県が最適と考えるルート帯(案)について地区説明会やパブリックコメントを実施し、皆様からご意見をいただいたところです。

今回、そのご意見を参考に、一部区間においてルート帯を決定しましたのでお知らせします。

※ルート帯とは、300～500mの幅で示す概略ルートのことです。

地域高規格道路『松本糸魚川連絡道路』とは

地域高規格道路とは、高速道路と連携して広範囲な地域を結び、地域相互の交流や空港・港湾への連絡等を強化する道路のことです。

松本糸魚川連絡道路は、長野県松本市から新潟県糸魚川市に至る延長約100kmの交流促進型道路であり、松本～大町～糸魚川の生活圏を連絡し、広域的な交流・連携が期待される道路です。

また、多くの課題を抱える国道148号の代替道路として整備を行うものです。



国道148号の課題について

❁ 災害、異常気象等による通行規制

連続雨量 150mm で通行止めになってしまいます。

❁ 道路の線形不良

急カーブ、急勾配、狭い幅員等により安全な通行に支障をきたしています。

❁ 大型車両の通行による沿道環境悪化

特に市街地などにおいて、大型車両の通行による騒音や振動など沿道環境の悪化が懸念されています。



洞門内部



市街地部の交通状況

新潟県糸魚川地域振興局地域整備部

糸魚川市街から長野方面を望む

地区説明会とパブリックコメントについて

地区説明会とパブリックコメントの目的

平成20年度に提案した複数のルート帯(案)からルート帯を決定するにあたり、過去のアンケート結果等から新潟県が最適と考えるルート帯(案)について地元の皆様へご説明し、ご意見をいただくため地区説明会を開催しました。

その後、県の提案に対して広く意見募集するためパブリックコメントを実施しました。

県が提案したルート帯(案)について

「平岩～糸魚川IC」を3区間に分割し、「小滝～山本橋」、「山本橋～糸魚川IC」の2区間については、最適と思われるルート帯(案)を提案しました。また、「平岩～小滝」については、引き続きルート帯の検討を継続したいと説明しました。

地区説明会

平成29年7月から10月にかけて全11会場で開催し、181名の方から参加をいただきました。説明会では、県が提案するルート帯(案)に対して地域の皆様から様々な意見や質問がありました。主な意見については、次のページのとおりです。

対象	参加者	開催日
今井地区	36名	7月25日
大網地区(長野県)	10名	7月25日
上刈地区	20名	7月31日
根知地区	21名	8月1日
大野地区	9名	8月2日
小滝地区	14名	8月3日
糸魚川市議会	16名	8月23日
事業所(関係団体)	28名	8月29日
各地区区長会(3会場)	27名	10月4日、24日、25日
合計	181名	

地区説明会の様子[大野地区]



地区説明会の様子[小滝地区]



パブリックコメント

県が提案したルート帯(案)について広く意見をいただくために、平成29年8月10日から9月30日までの間、パブリックコメントによる意見募集を行いました。(意見: 27名)

主な意見については、次のとおりです。

地区説明会及びパブリックコメントでの主な意見と回答について

県境～平岩 [現道利用区間]

大所トンネル等で事故が多いので道路改良を行ってほしい。
⇒ 安全施設を充実させるなど、事故防止に努めます。

平岩～小滝 [検討継続区間]

ルート帯の選定にどのくらいの期間を要するのか。
⇒ 非常に急峻な山間部で他の区間に比べて費用がかかるため、慎重に検討を行い、なるべく早くルート帯を示したいと考えます。

松糸道路ができるまでの間、洞門等の補修・修繕を滞りなく行ってほしい。
⇒ 今までどおり、道路の維持管理を行います。

小滝～山本橋 [Aルート帯を提案]

Aルート帯に賛成ですが、現道を利用する場合は、安全に通行できるように改良してほしい。
⇒ 必要に応じて拡幅・線形改良等を行います。

建設費用を安く抑えられるし、民家の影響も少ないためAルート帯に賛成する。
⇒ 県もそのように考えます。

Bルート帯では工事費がかさむ上、工期が長期化するため、Aルート帯を支持します。根知へのアクセスを確保してほしい。
⇒ ルート帯については、県でもそのように考えます。各地区へのアクセスについては、今後検討します。

トンネルでの整備の方が用地買収が少なく思われるので、Bルート帯を支持する。
⇒ 県では事業費が安価で事業効果が早期に発現できるためAルート帯とします。なお、今後、なるべく用地買収が少なくなるように道路計画を検討します。

山本橋～糸魚川IC [Bルート帯を提案]

今井橋は架け替えるのか。
⇒ 架け替える予定です。

糸魚川市の都市計画道路・港南線と接続するのか。
⇒ 姫川港へのアクセスが向上することから、松糸道路と港南線の接続を前提に検討を行います。

Aルート帯は家屋移転等で工事期間が長くなるため、Bルート帯を希望する。
⇒ 県もそのように考えます。

工事の進捗性が高いこと、及びこれから事業費がかさむことが予想されることから、少しでも事業費を抑えることができるBルート帯に賛成する。
⇒ 県もそのように考えます。

現国道148号は生活道路であり、今井橋は老朽化し新橋が必要なため、Bルート帯を支持します。
⇒ 県もそのように考えます。

全体

全線の完成までどのくらいの期間がかかるのか。
⇒ 現時点では、全線の完成時期は未定です。まずは早期の事業化を目指します。

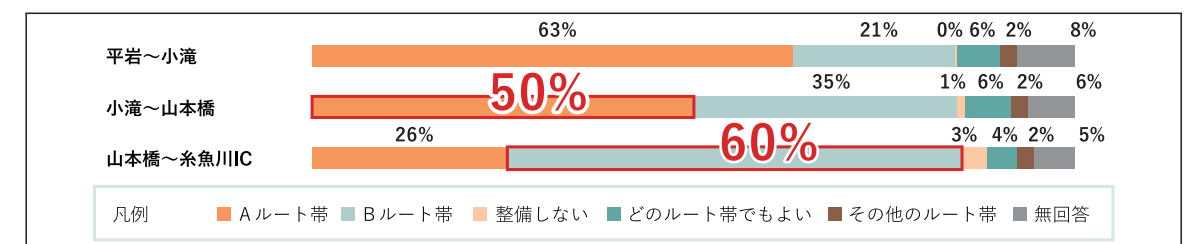
現道利用区間は、平面交差が多くなるが、サービス速度は確保できるのか。
⇒ サービス速度を確保するため、ゆずりあい車線の設置などを検討します。

小滝地区、根知地区、大野地区からの乗り入れはどうなるのか。
⇒ 各地区の道路の利用形態や利便性、及び地域の要望等を踏まえて、検討します。

自然災害に強い道路、安全性が高い道路の確保は地域の悲願であり早期実現をお願いしたい。
⇒ 地域の要望に応えるためにも、まずは早期事業化を目指します。

【参考】[平成20年度実施] 市民アンケート結果について

最適なルート帯を決定するために、複数のルート帯(案)を平成20年度の地区懇談会で提示し、皆様の意見をいただく目的で懇談会でのアンケート及び市民アンケートを実施。合計340件の回答をいただきました。



- ◆ アンケートの結果は、「平岩～小滝」はAルート帯、「小滝～山本橋」はAルート帯、「山本橋～糸魚川IC」はBルート帯が望ましいという結果でした。
- ◆ 「平岩～小滝」は、Aルート帯のトンネル1本の案が冬期間の交通安全等を確保出来る点などが評価されました。
- ◆ 「小滝～山本橋」は、Aルート帯が一部現道を利用して事業費を節約している点や、根知地域へのアクセス性が良い点などが評価されました。
- ◆ 「山本橋～糸魚川IC」は、Aルート帯では工事中の渋滞や振動騒音などの環境面に対する心配があること、Bルート帯の事業費がAルート帯よりも少ないことが評価されました。

『松本糸魚川連絡道路』の整備効果について

観光・交流・物流

地域経済の活性化

- 観光など交流人口の増加
- 観光拠点の魅力向上
- 周遊観光ネットワークが構築され、長野北アルプス地域との連携強化
- 姫川港との連携による物流機能の強化

能生海水浴場



小滝川ヒスイ峡学習護岸



事故の軽減・救急医療

事故の減少

- 事故件数の軽減、通行止めの回避
道路の線形が良くなるため、事故の減少が期待できます
H18年～H27年 事故 227件（死亡者10名）
通行止め 35回

救急搬送時間の短縮

- 県境部から第三次医療施設（上越市）までの搬送時間の短縮
→ 14分短縮（現状72分→58分）※
- 道路の線形が良くなるため、患者の負担が大幅に軽減

（※平成21年度の試算）

災害に強い道路ネットワーク

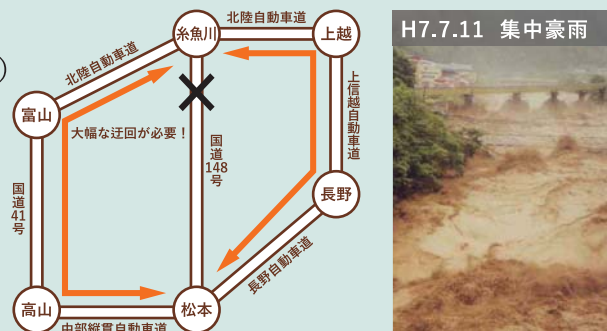
災害時の孤立集落を防ぐ代替道路の形成（リダンダンシーの確保）

- 災害による通行止めに備えて、ネットワークの多重化、代替道路の形成が必要と考えるもの

※リダンダンシー：あらかじめ予備の手段（代替道路）が用意されていること。

防災拠点を結ぶネットワークの構築

- 大規模災害等が発生した際に、防災拠点（被災地において救援・救護などの活動の拠点となる施設）を結ぶ道路が必要となるもの



『松本糸魚川連絡道路』の構造について

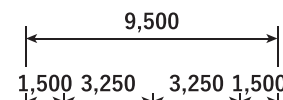
サービス速度：概ね60km/h

車線数：片側1車線 合計2車線

交差方法：基本的に立体交差

（現道利用の箇所などは、平面交差の場合があります。）

道路幅員の構成



〔参考断面図〕

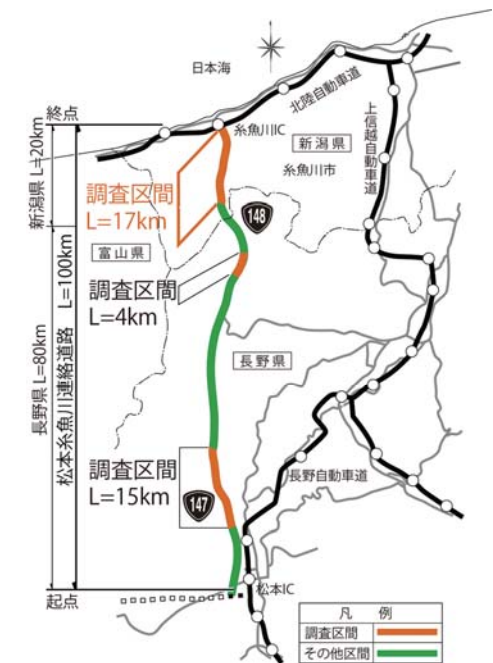
今後の取組みについて（松本糸魚川連絡道路の事業化）

今回ルート帯を決定した「小滝～糸魚川 IC」間について、今後必要な調査を行いながらルート決定を行い、早期事業化に向けて取り組んでいきます。また、ルート帯（案）の検討を継続するとして「平岩～小滝」間については、今後も必要な調査・検討を行いながら、早期にルート帯が決定できるように取り組んでいきます。



【参考】これまでの経緯

- H 6 候補路線に指定
- H 1 0 計画路線に指定（波田～糸魚川 L=100km、うち県内区間 L=20km）
- H 1 1 調査区間指定（平岩～根知 L=8km）
- H 1 7 調査区間指定（根知～糸魚川IC L=9km）
- H 1 7 糸魚川・地域づくりフォーラム開催
- H 1 8 沿線地区懇談会開催（小滝、大野、根知、今井）
- H 1 9 糸魚川・地域づくりフォーラム2007開催
- H 2 0～2 1 地区懇談会（11会場）開催
合計238名の参加者に対して、複数のルート帯（案）を提示しました。
- H 2 1 市民アンケート実施、結果の公表
- H 2 8 松本糸魚川連絡道路建設促進フォーラム開催
- H 2 9 地区説明会の開催、パブリックコメント実施



《松本糸魚川連絡道路建設促進フォーラム》

平成28年8月27日糸魚川市に800人もの方が集まり、827通のメッセージカードが寄せられるなど盛大に開催され、建設促進に向けて機運が高まりました。

建設促進フォーラムの様子



建設促進フォーラムの様子



お問合せ先



新潟県糸魚川地域振興局地域整備部計画調整課

〒941-0052 新潟県糸魚川市南押上1-15-1
TEL: 025-553-1969 FAX: 025-552-9674
E-mail: ng112050@pref.niigata.lg.jp

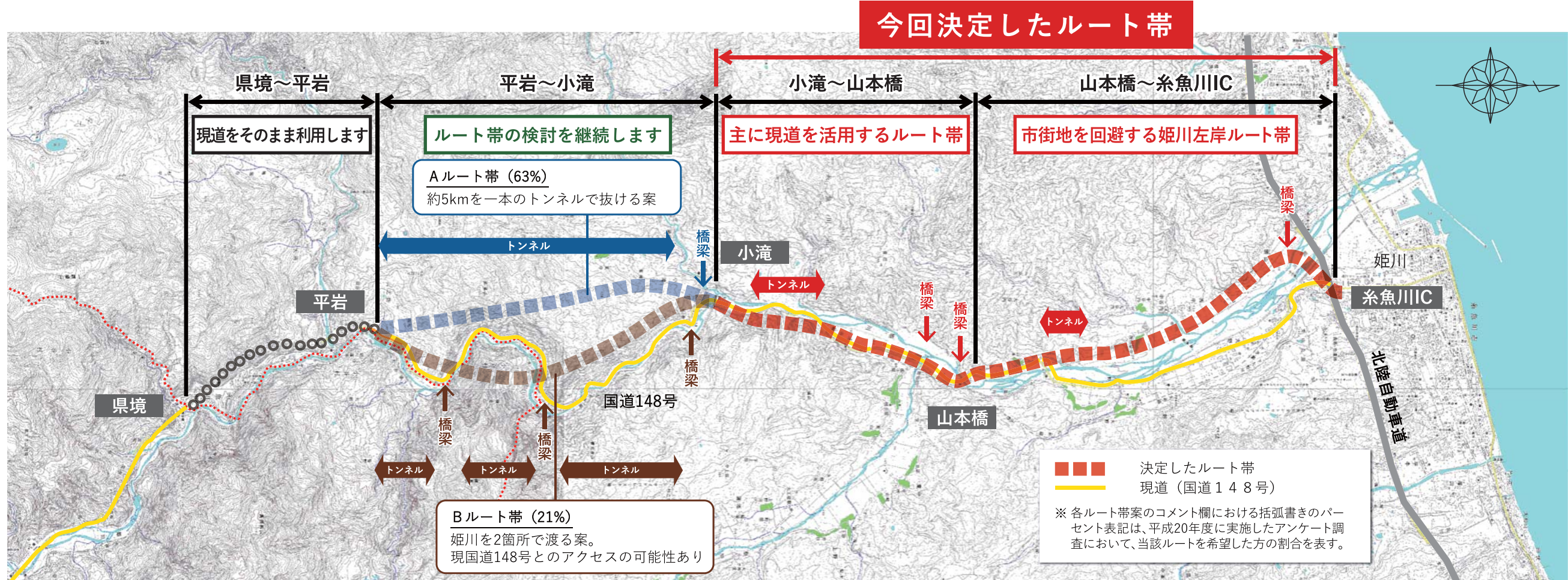


糸魚川市 産業部建設課

〒941-8501 新潟県糸魚川市一の宮1-2-5
TEL: 025-552-1511 FAX: 025-552-8477
E-mail: kensetsu@city.itoigawa.lg.jp

今回決定したルート帯について

これまで行った市民アンケート、地区説明会、パブリックコメント等の意見、及びルート帯の構造（トンネル、橋梁、切土・盛土等）、事業費、建設に伴う沿道環境の改善度等を総合的に判断し、一部区間においてルート帯を決定しました。



県境 ～ 平岩 [L=約3 km]

現道をそのまま利用します

[理由]

- ・現道が地域高規格道路の構造要件を満足している(サービス速度60km/h及び整備水準が確保されている)。



平岩 ～ 小滝 [L=約6 km]

ルート帯の検討を継続します

[理由]

- ・Aルート帯は、ほぼ全区間トンネルであるため、災害時や冬期間でも安全な通行が可能。しかしトンネル延長が5km以上となる場合、危険物積載車両の通行に制限がかかってしまう。
- ・Bルート帯は、トンネル区間毎に部分的な供用が可能であることから、Aルート帯に比べ事業効果が早期に発現できる。しかし、Aルート帯の方を希望するアンケート結果が多い。
- ・両ルート帯とも急峻な山間部での計画であり、更なる調査が必要である。また、事業費も他区間に比べ高額となるため、慎重にルート帯の検討を行う必要がある。

小滝 ～ 山本橋 [L=約4 km]

主に現道を活用するルート帯
(事前提案におけるAルート帯)

[理由]

- ・決定ルート帯は現道利用区間が多く、別ルート帯に比べ事業効果が早期に発現できる。
- ・別ルート帯はほぼ全区間トンネルであり、災害時等にも安全であるが、決定ルート帯の現道利用区間も平坦部であり、災害発生の危険性が少ない。
- ・別ルート帯はトンネル延長が長く、決定ルート帯に比べて事業費が高価である。
- ・平成20年度実施のアンケート結果では、今回決定したAルート帯を希望する意見が多い。
- ・地区説明会やパブリックコメントにおける主な意見は前ページのとおりである。

山本橋 ～ 糸魚川IC [L=約7 km]

市街地を回避する姫川左岸ルート帯
(事前提案におけるBルート帯)

[理由]

- ・決定ルート帯は市街地を回避するルート帯であるため、別ルート帯に比べ、大型車通行に伴う沿線住民への騒音振動の影響が少ない。
- ・決定ルート帯は家屋・店舗などの移転が少ないため、別ルート帯に比べて事業費が安価である。
- ・平成20年度実施のアンケート結果では、今回決定したBルート帯を希望する意見が多い。
- ・地区説明会やパブリックコメントにおける主な意見は左ページのとおりである。