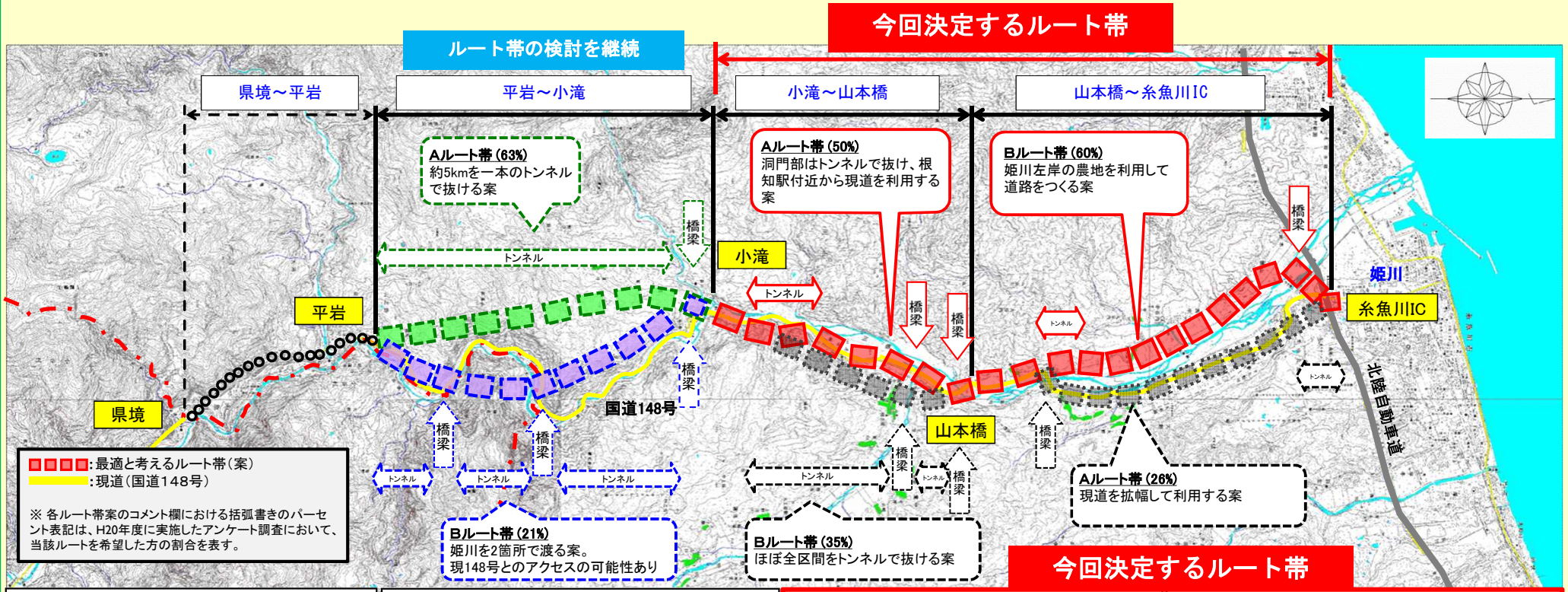
# 松本糸魚川連絡道路のルート帯決定について

別紙

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、及び各ルート帯の構造（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するもの。




## 県境～平岩（L=約3km）

**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及び整備水準が、確保されている。）

## 平岩～小滝（L=約6km）

**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4km）

**主に現道を活用するルート帯**

【理由】
・Aルート帯は現道利用区間が多く、Bルート帯に比べ、事業効果が早期に発現できる。

・Bルート帯はほぼ全区間トンネルであり、災害時等に安全であるが、A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。

・Bルート帯はトンネル延長が長く、Aルート帯に比べて、事業費が高価である。

・H20アンケート結果では、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別紙のとおりである。

## 山本橋～糸魚川IC（L=約7km）

**市街地を回避する姫川左岸ルート帯**

【理由】
・Bルート帯は市街地を回避するルート帯であるため、A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。

・Bルート帯は家屋・店舗などの移転が少ないため、Aルート帯に比べて事業費が安価である。

・H20アンケート結果では、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別紙のとおりである。