

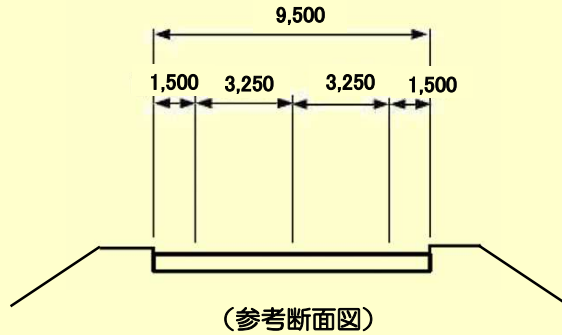
平成29年度 地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」 説明資料

【目的】
H20年に提示した複数のルート帯(案)から、アンケート結果等を参考に、県が最適と考えるルート帯(案)を今回提示するもの。

1. 構造の要件

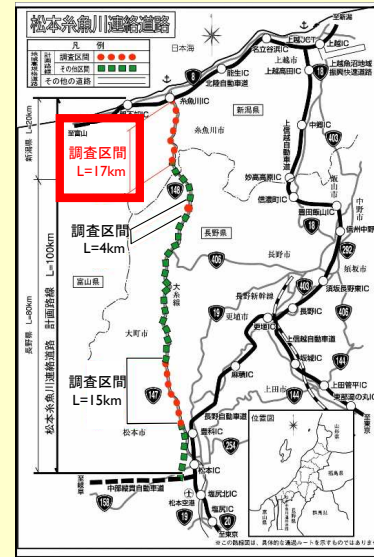
- ◆ サービス速度：概ね60km/h
- ◆ 車線数：2車線
- ◆ 交差方法：基本的に立体交差
(※現道利用部は平面交差の場合があります。)

2. 道路幅員の構成

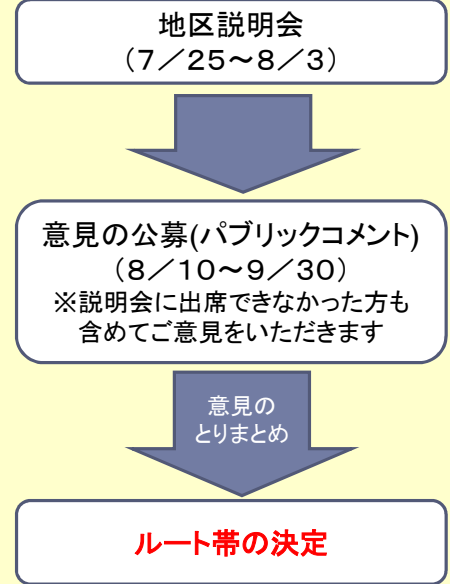


3. これまでの経緯

- H 6 候補路線に指定
- H10 計画路線に指定
(波田～糸魚川 L=100km、うち県内区間 L=20km)
- H11 調査区間指定
(平岩～小滝 L=8km)
- H17 調査区間指定
(小滝～糸魚川IC L=9km)
- H17 糸魚川・地域づくりフォーラム開催
- H18 沿線地区懇談会開催
(小滝、大野、根知、今井)
- H19 糸魚川・地域づくりフォーラム2007開催
- H20～21 地区懇談会(11会場)開催
(2本のルート帯(案)を示す)
- H21 市民アンケート実施、結果の公表
- H28 松本糸魚川連絡道路建設促進フォーラム開催



4. 今年度の予定



5. 国道148号の現状と課題

- ◆ 災害、異常気象等による通行規制
(連続雨量150mmで通行止め)
- ◆ 線形不良
(急カーブ、急勾配、幅員狭隘等)
- ◆ 大型車両の通行による沿道環境悪化
(市街地部)



6. 松本糸魚川連絡道路の役割と必要性

【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、長野県北アルプス地域との連携強化



【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)
- ◆ 防災拠点を結ぶネットワークの構築



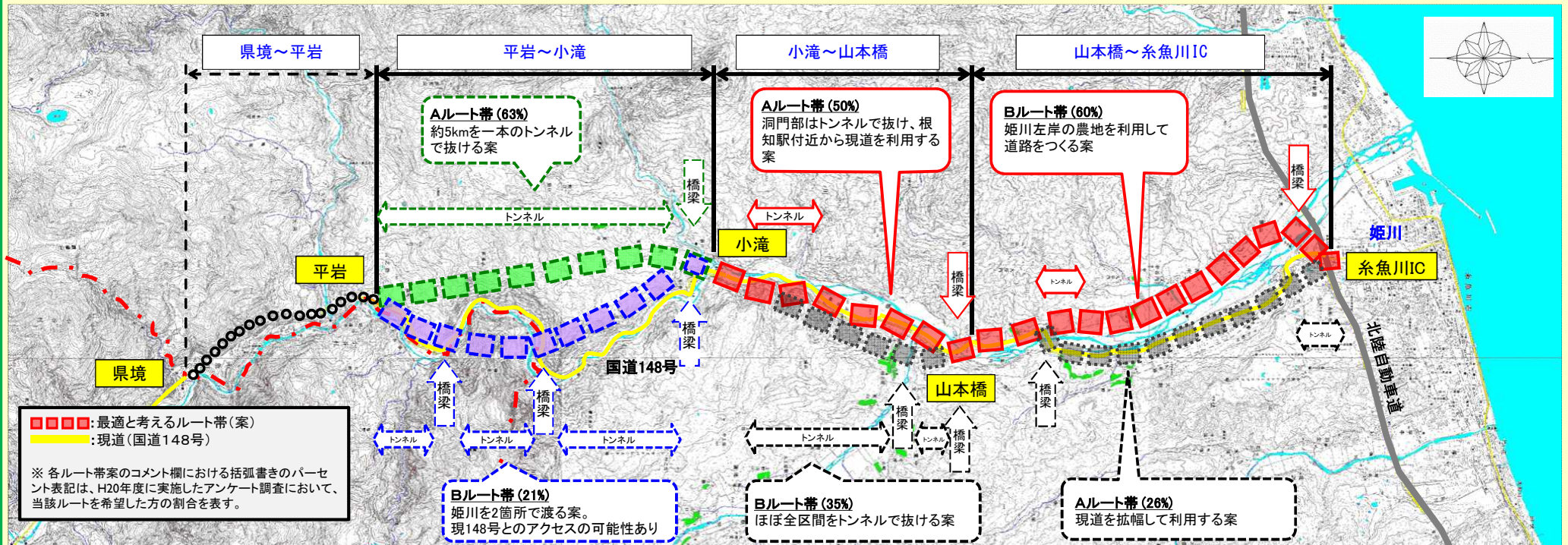
【事故の軽減・救急医療】

- ◆ 事故の減少
 - ・事故件数の軽減
 - ・通行止めの回避
【現状】 H18年～H27年で事故227件(死亡者10人) 通行止め 35回
- ◆ 搬送時間の短縮、患者の負担軽減
 - ・県境部から第三次医療施設(上越市)までの搬送時間
⇒ 14分短縮(72分→58分)
 - ・患者の負担大幅に軽減

7. 「最適と考えるルート帯(案)」の提案

※ルート帯とは、300~500mの幅で示す概略ルートです。

- ◆小滝～山本橋 : 主に現道を活用するルート帯 (H20年提示Aルート帯)
- ◆山本橋～糸魚川IC : 市街地を回避する姫川左岸ルート帯 (H20年提示Bルート帯)



県境～平岩

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

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

【最適と考える案】
 ・主に現道を活用するルート帯 (H20年提示:A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。

山本橋～糸魚川IC

【最適と考える案】
 ・市街地を回避する姫川左岸ルート帯 (H20年提示:B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。