
地域高規格道路

松本系魚川連絡道路

安曇野市新設区間 説明会

令和元年6月9日(日)
長野県安曇野建設事務所
安曇野市

本日の説明内容

- 1 地域高規格道路 松本系魚川連絡道路とは
 - 2 これまでの経過について
 - 3 計画検討範囲について
 - 4 今後の進め方について
 - 5 道路構造のイメージについて
 - 6 地域の課題について（次回説明会に向けて）
- （参考）他事例の紹介

1 地域高規格道路とは

高規格幹線道路(高速道路)を補完する役割

概ね60km/hのサービス速度 を確保

道路の種類とサービス速度

高規格幹線道路(高速道路) 80~100km/h

地域高規格道路 概ね60km/h

国道147号(松本市~大町市) 約36km/h

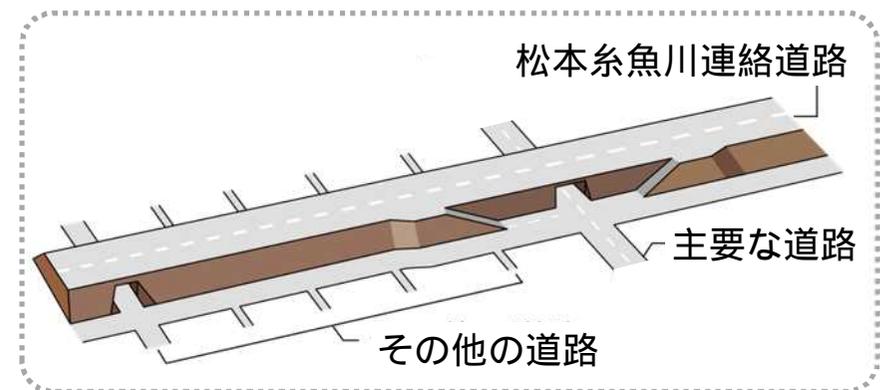
サービス速度

: 信号停止や渋滞等も含めた実際の平均走行速度

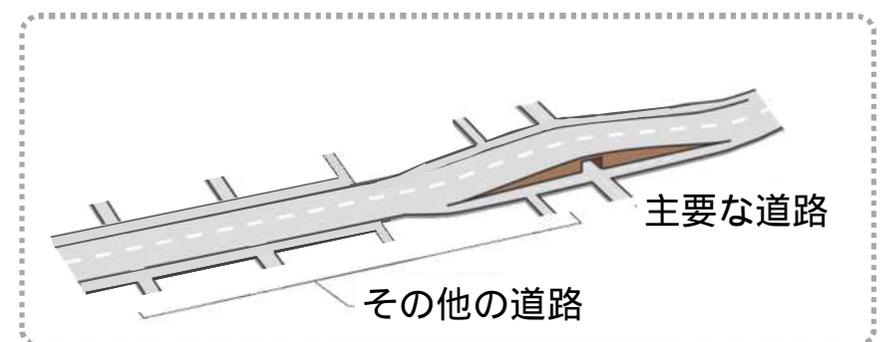
H27全国道路・街路交通情勢調査(旅行速度調査)より

地域高規格道路のイメージ例

例1) 全て立体交差



例2) 主要な交差点を立体化



(参考) 地域高規格道路の事例

全て立体交差 (郊外等)



上信自動車道 (国道145号等) 群馬県HPより

主要交差点のみ立体交差

アクセス集約

全て立体交差 (市街地等)



新山梨環状道路 (山梨県道等) 山梨県HPより

山間部のためアクセス制限不要



候補路線: 長野環状道路 (国道19号等)



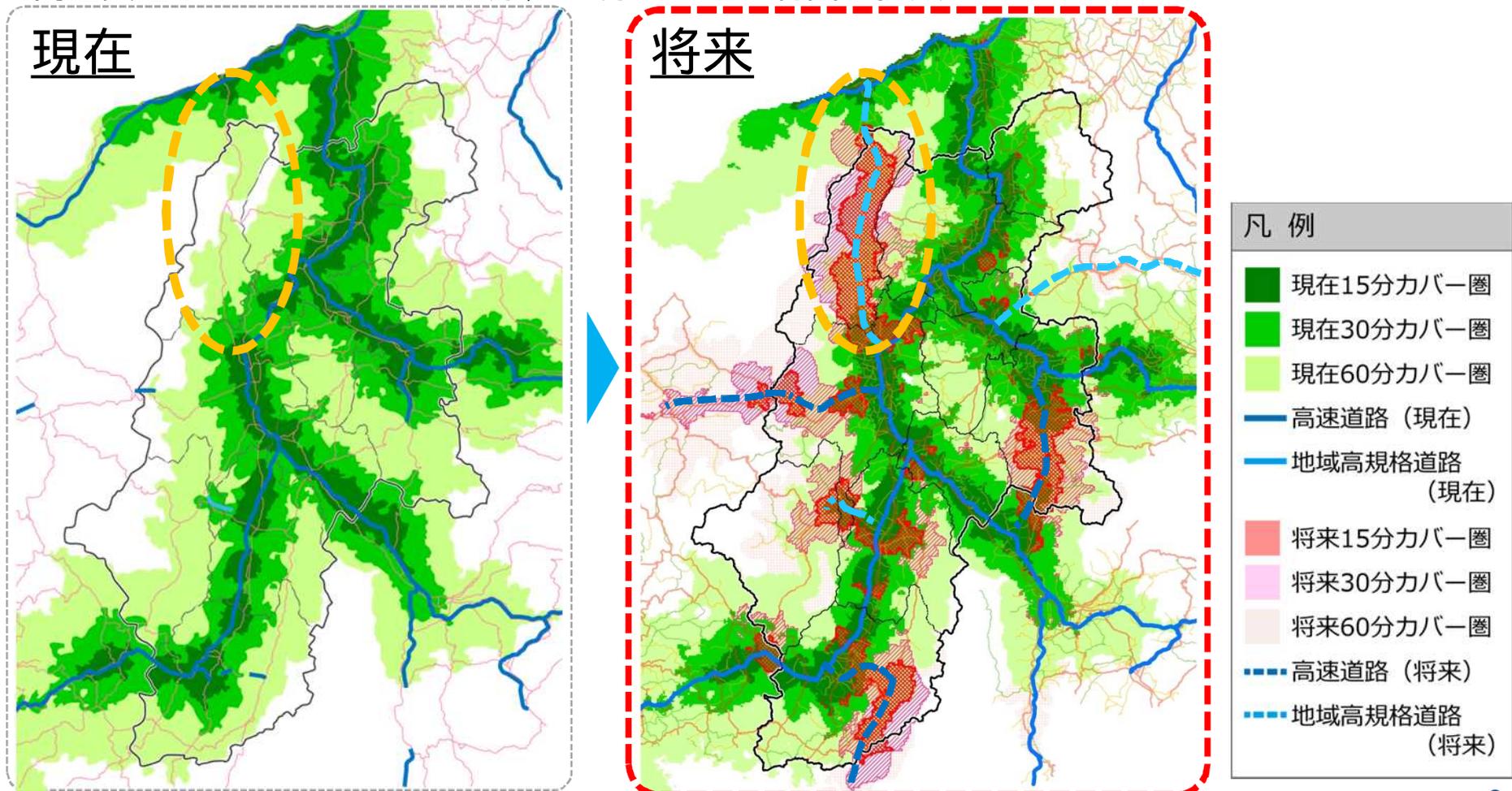
伊那木曾連絡道路 (国道361号)

1 松本系魚川連絡道路とは

長野県の高速交通ネットワーク整備

◆ 高速交通ネットワークの空白地域の解消

- 松本系魚川連絡道路の整備を始め、高速交通ネットワーク整備により県土の均衡ある発展を実現
- 高速交通ネットワークへの15分、30分アクセス範囲が拡大



出典：信州みちビジョン（平成30年3月）

1 松本系魚川連絡道路とは

長野県における位置づけ

- ◆ 「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（多重的网络）

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

県境を越えた大きな流動を創出



1 松本系魚川連絡道路とは

安曇野市における位置づけ

◆ 広域的な高速交通ネットワークの構築と南北幹線軸の強化



【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～安曇橋南間等の周辺道路の渋滞緩和

産業の振興や観光など、
交流促進に資する都市間の移動円滑化

2 これまでの経過について

路線全体の整備方針公表まで

H6「候補路線」、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

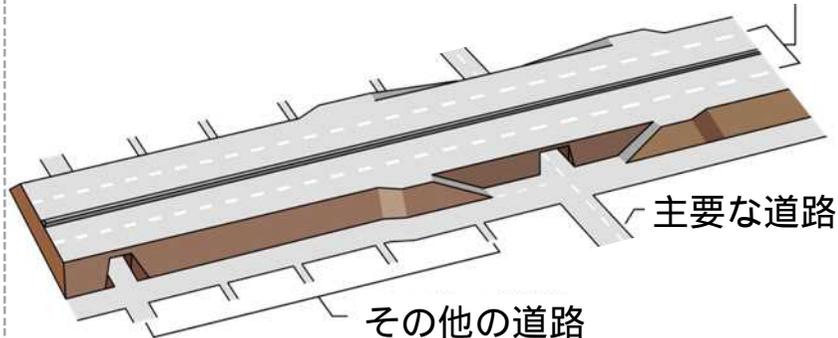
2 これまでの経過について

地域高規格道路の新たな構造要件（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 松本系魚川連絡道路



原則立体交差

沿道アクセス 禁止、制限

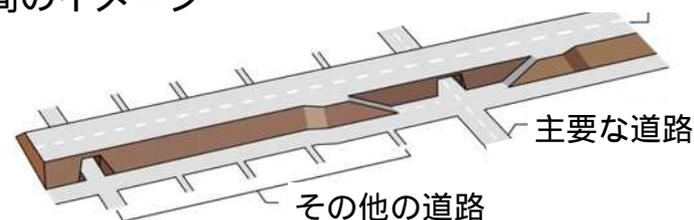
歩行者・自転車道 進入禁止

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

松本系魚川連絡道路



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 ）

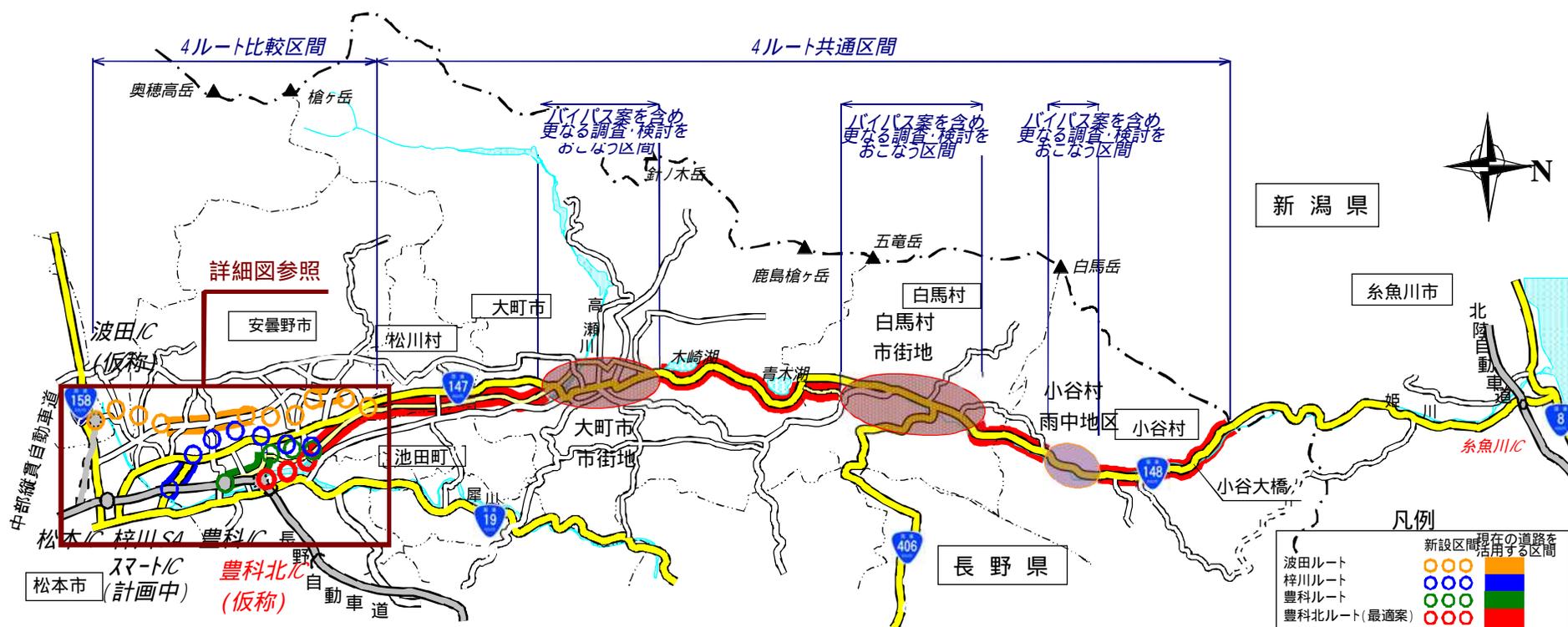
2 これまでの経過について

平成20年度公表ルート（案）

既存の道路をできる限り活用することを基本

サービス速度は路線全体で概ね60km/hを目標

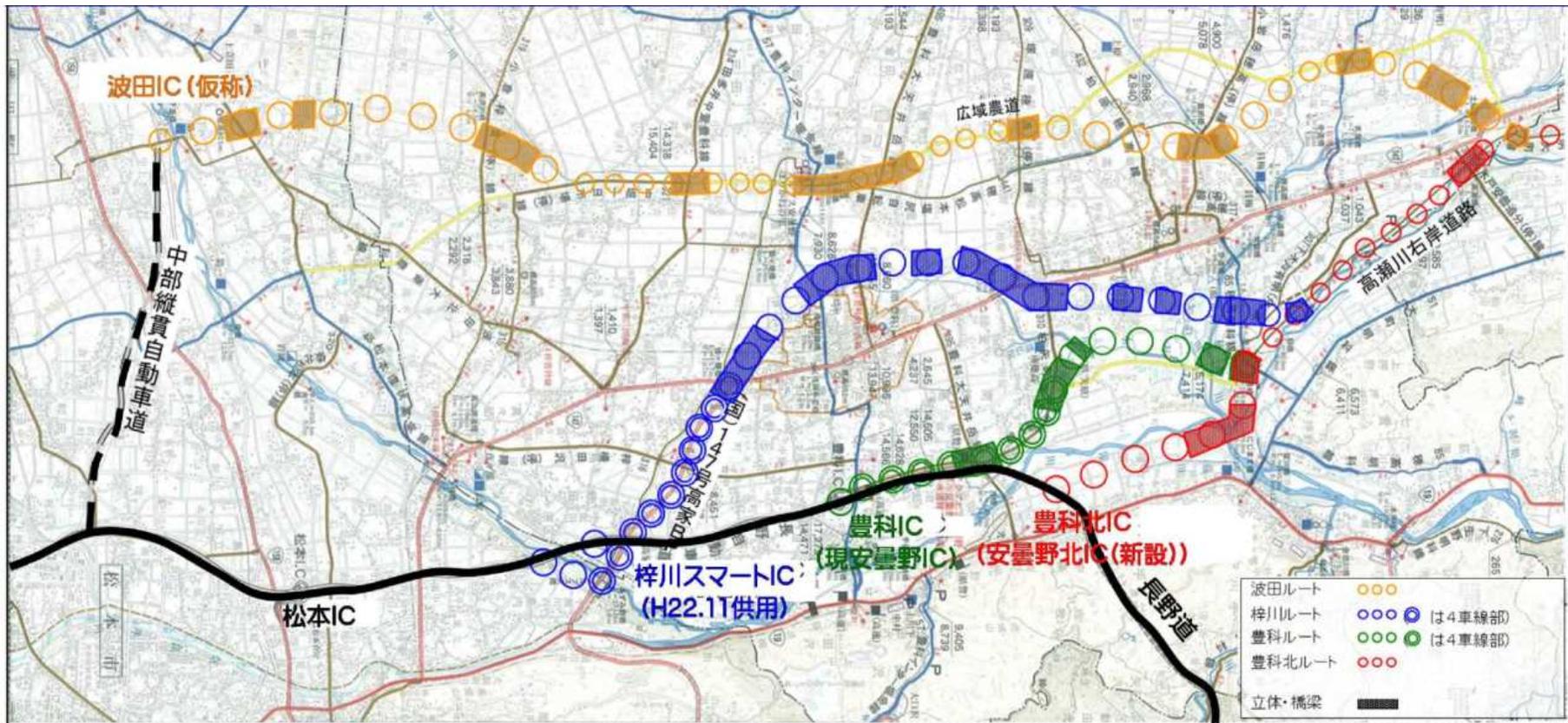
車線数は原則2車線とし、主要な道路との交差点では立体化を検討



2 これまでの経過について

平成20年度 比較ルート案の公表

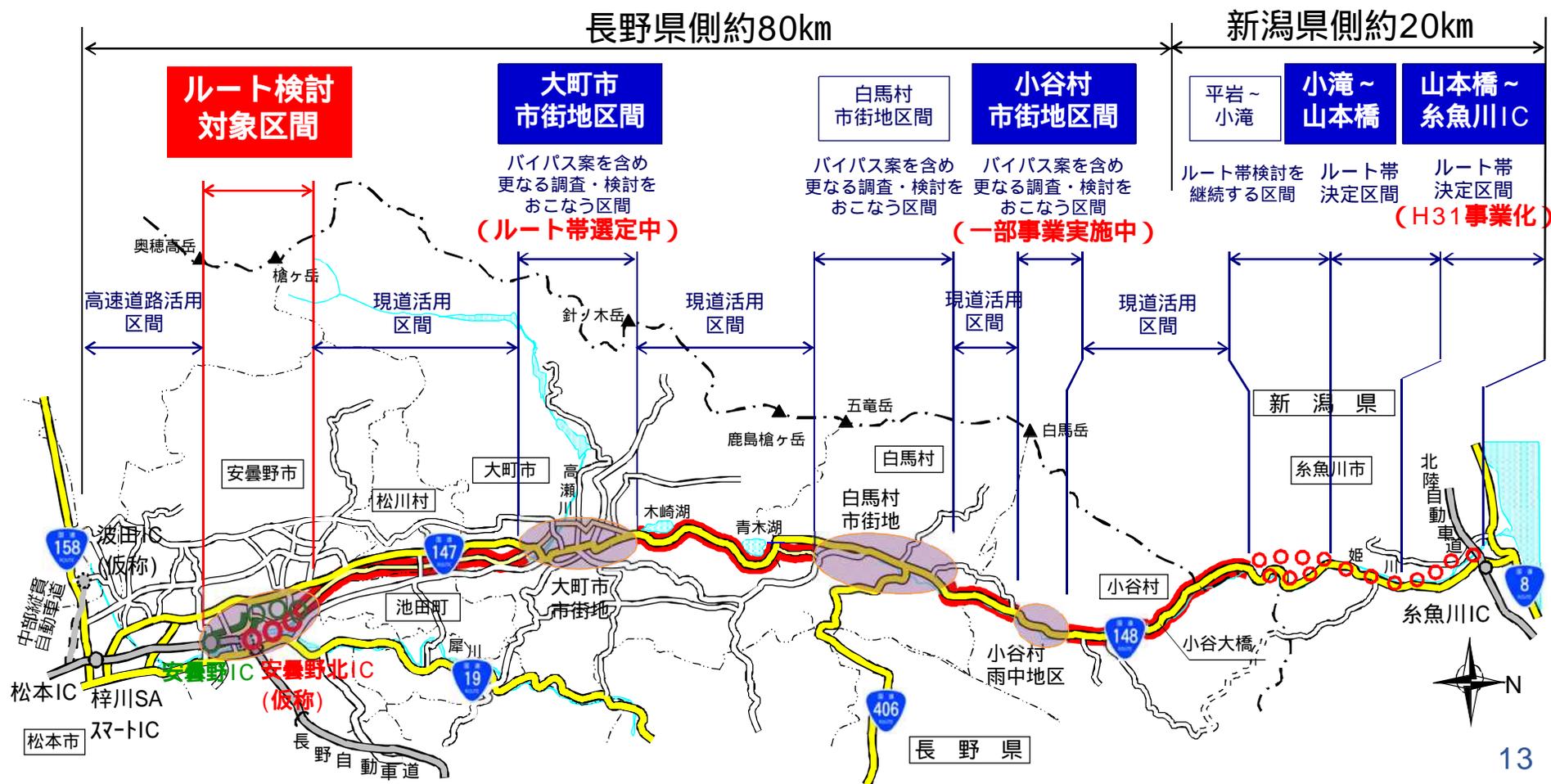
- 起点側について4ルートと比較評価を実施
- 所要時間、概算事業費、高速性確保、既存ICへの交通集中などの影響の観点から豊科北ルートをもっとも有利な案と評価



2 これまでの経過について

路線全体の進捗状況

- 計画路線全体約100kmのうち、現道活用区間は約6割
- 大町市、小谷村、糸魚川市でも事業が進んでおり、特に糸魚川市の区間では今年度事業化が決定



2 これまでの経過について

小谷村の状況

小谷村雨中 地域高規格道路と同等の構造規格でトンネルや橋梁を整備中
国道の機能強化を促進

トンネル

施工状況写真



完成予想図



橋梁



2 これまでの経過について

新潟県（糸魚川市）の状況

平成29年度 約11kmについてルート帯を決定

平成31年度 「松系・今井道路」約5 kmを事業化



←西中バイパス→＊河川区域→

2 これまでの経過について

安曇野市内における検討経過

H23 安曇野北IC（仮称）を起点とした概略ルート帯案を公表し、
Bルートを基本とした説明



H27 計画案（安曇野北IC（仮称）～大町市街地南）を公表
起点を安曇野北IC（仮称）としBルート帯修正案と高瀬川右岸
道路の整備内容（追越車線4箇所、立体交差1箇所）を公表

2 これまでの経過について

◆平成30年 9月11日 意見集約会開催（安曇野市主体）

以下の7項目に意見集約

項目	意見の概要
(1) 住環境	住環境への影響に配慮したルート等を検討願いたい。
(2) 農地	優良農地であることを十分認識した上で、農地への影響をできる限り低減する計画とされたい。
(3) 景観	残したい美しさと言われた場所であり、住民・関係者と十分協議した上での計画が望ましい。
(4) ルート	Bルートありきではなく、Aルートを含め幅広く調査・検討し、地域の利便性向上や観光振興に寄与する計画が望ましい。
(5) 現道活用区間	現道活用区間の立体化、追越車線については、周辺のアクセス性、利便性を十分に調査・検討した設計が望ましい。
(6) 道路の必要性	必要性和整備効果について、地域へのメリット・デメリットを含め丁寧に説明されたい。
(7) 事業の進め方	イメージパース図を使うなど住民がイメージしやすい説明をされたい。今後の進め方の手法、スケジュールを明確にされたい。

2 これまでの経過について

◆平成30年11月22日

地域高規格道路「松本系魚川連絡道路」建設事業に関する要望書を安曇野市長、市議会議長連名により県建設部長へ提出

要望文

「Aルートの実現性を含め、地域の理解が得られるルート」の詳細な調査、再検討を要望



県建設部長回答

“重く受け止め、真摯に対応します”

3 計画検討範囲について

◆ルート帯検討範囲

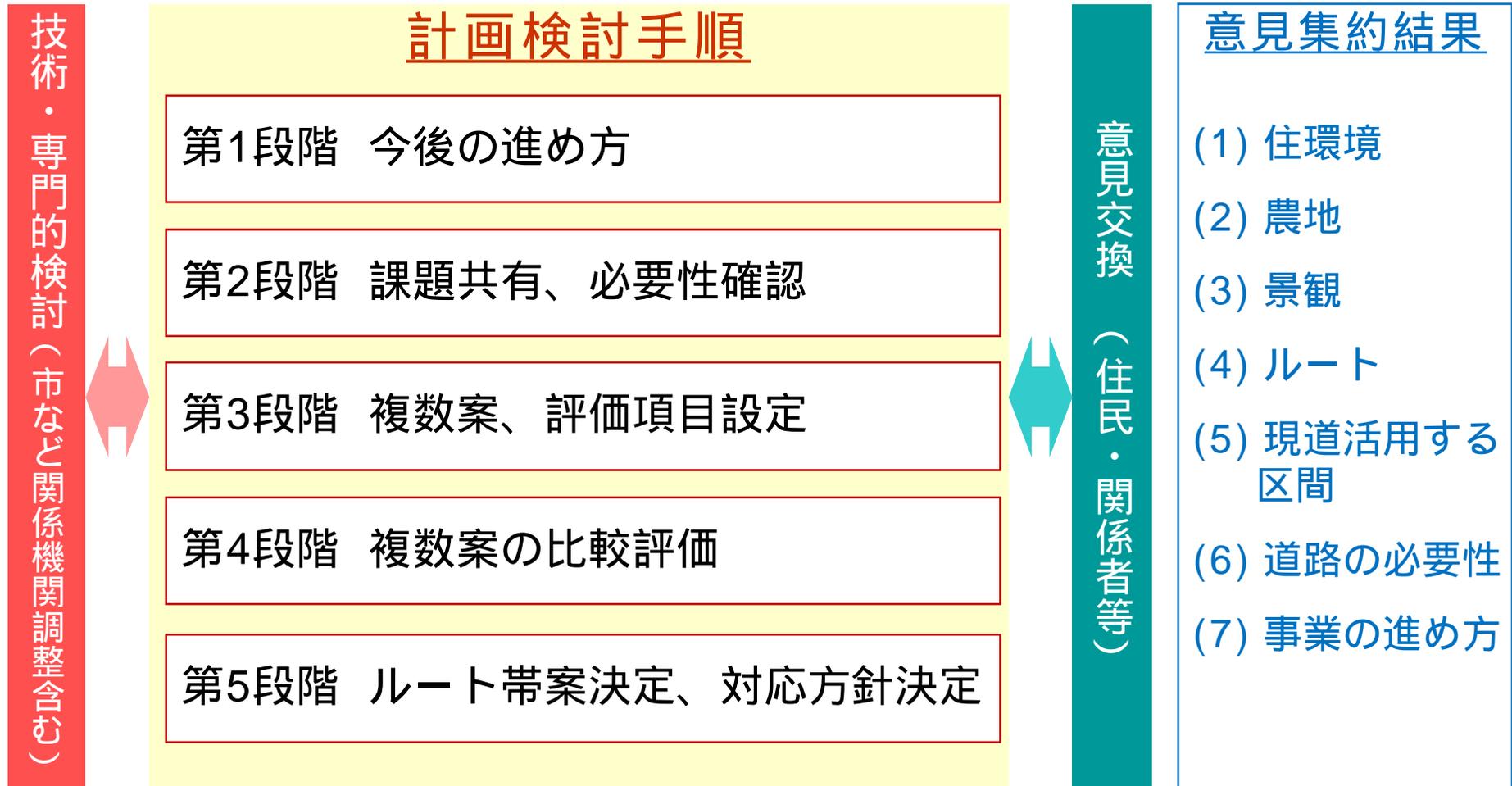
「安曇野北IC(仮称)」を新設し接続する案のほか、「安曇野IC」に接続するルート帯を含め、検討範囲を犀川の左右岸に広げ、高瀬川右岸道路へ接続するルート帯を複数案検討

ルート帯案を検討する過程から地域の皆様と意見交換を行い、ルート帯を決定



4 今後の進め方について

- ◆ ルート帯案を検討するにあたり、5つの段階を踏んで、地域の皆様と意見交換を行いながら進めます。



4 今後の進め方について

◆ スケジュール

第1段階 今後の進め方

令和元年6月9日 開催

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

第2段階 課題共有、必要性確認

令和元年7月28日
開催予定

社会情勢の変化を踏まえ、解決すべき課題を具体化し、
道路計画の目標を設定
地域へのメリット、デメリットを含めた道路計画の必要性を確認

4 今後の進め方について

◆ スケジュール

第3段階 複数案、評価項目設定

複数案の設定

複数ルート帯案の提示

パース図など、計画道路のイメージができるものを提示

評価項目の設定

ルート帯案選定時の判断材料となる評価項目を提示し設定

評価項目の例

交 通・・・時間短縮、渋滞解消、交通事故減少、救急搬送時間、
広域ネットワーク形成など

環 境・・・大気汚染、騒音、景観、地域住民への影響など

土 地 利 用・・・農業的土地利用への影響、沿道商業施設への影響など

地域活性化・・・観光振興、地域振興など

事 業 性・・・概算事業費、施工時の影響、事業期間、用地取得のリスク、
部分供用の可否など

そ の 他・・・災害リスクなど（地域の状況や計画の目的に応じて追加）

4 今後の進め方について

◆スケジュール

第4段階 複数案の比較評価

- 第3段階で設定した評価項目により、複数ルート帯案を比較評価
- 項目ごとに○×等により評価し、ルート帯案の優位性を判断

比較評価表の記入様式例

分野	評価項目	道路整備			対策をしない案 (ベースライン)
		1案	2案	3案	
交通	渋滞解消	渋滞が解消される	混雑が緩和される	朝夕を除き混雑が緩和される	渋滞が解消されない ×
環境					
土地利用・市街地整備					
社会・地域経済					
事業性					
その他					

■ : 標準的に評価する分野

第5段階 ルート帯案決定、対応方針決定

- 評価結果を踏まえ総合的に判断し、最適ルート帯案を決定
- 今後の設計で配慮する対応策（景観や環境等の保全、アクセス道路などの関連道路事業等）を決定

今年度内に第5段階までを目標に進めます

4 今後の進め方について

◆ 意見に対する方針、回答時期

意見項目	方針	回答時期
(1) 住環境	・ 住環境（騒音、日照、生活道路等）の影響にできる限り配慮したルート帯を検討。評価項目に反映。	第3、4段階
(2) 農地	・ 農地への影響をできる限り低減するルート帯を検討。影響する農地面積等、評価項目に反映。	第3、4段階
(3) 景観	・ イメージパース図などにより、様々な視点からの眺望や、道路構造、道路計画高等を提示。評価項目に反映。	第3、4段階
(4) ルート	・ 複数ルート帯検討範囲、進め方提示。	第1段階
	・ 複数ルート帯、評価項目提示。	第3、4段階

4 今後の進め方について

◆ 意見に対する方針、回答時期

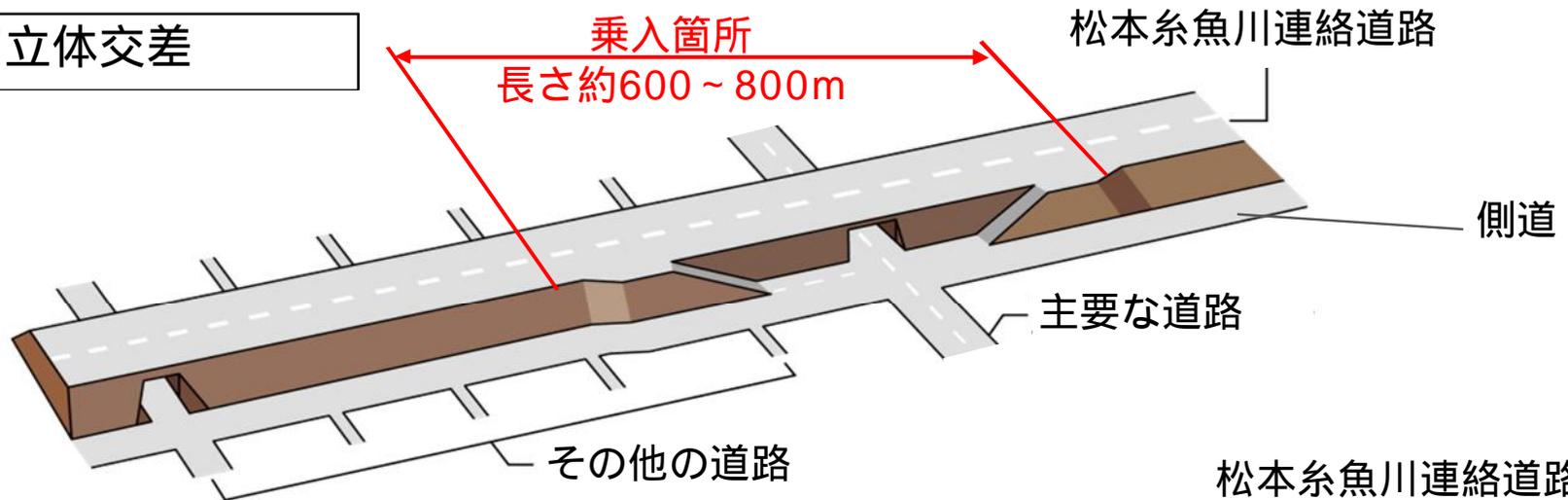
意見項目	方針	回答時期
(5) 現道活用区間	・ 新設区間のルート帯検討に合わせて、現道活用区間の調査結果、計画案を説明	第4、5段階
(6) 道路の必要性	・ 広域的な観点や道路網からの必要性の説明	第1、2段階
	・ 地域の課題、道路計画の目標、整備効果、市のまちづくりとの関係などについて説明	第2段階
(7) 事業の進め方	・ 今後の進め方、スケジュールについて説明	第1段階
	・ イメージパース図などによる、わかりやすい説明	各段階

5 道路構造のイメージについて

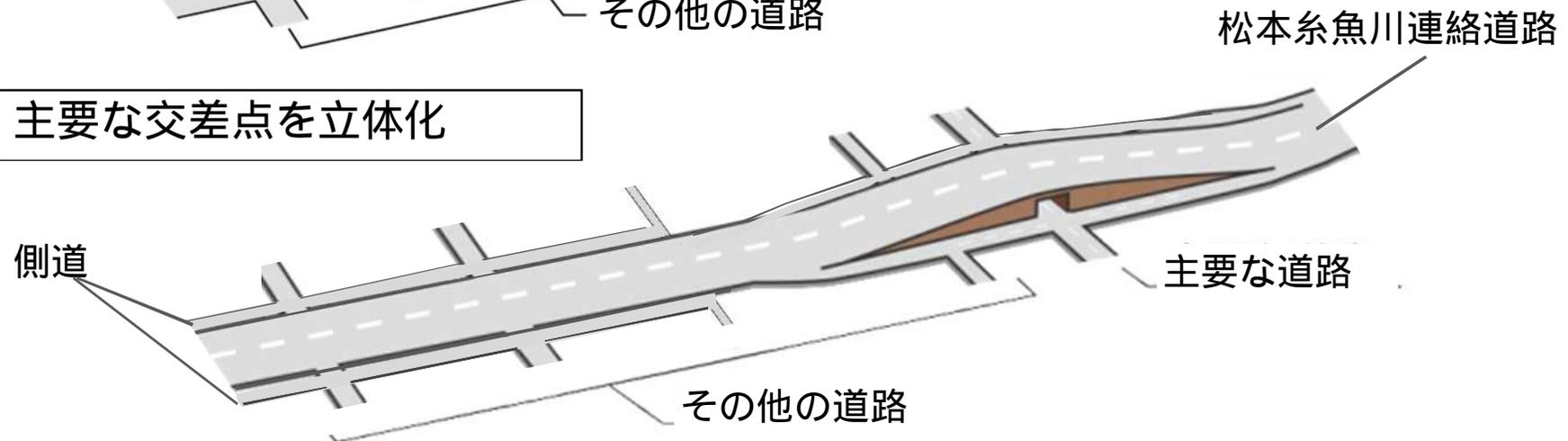
新設区間の道路構造

- 概ね60km/hのサービス速度を確保するため沿道からの乗り入れを制限
- 乗入箇所は約600～800mの長さが必要

全て立体交差

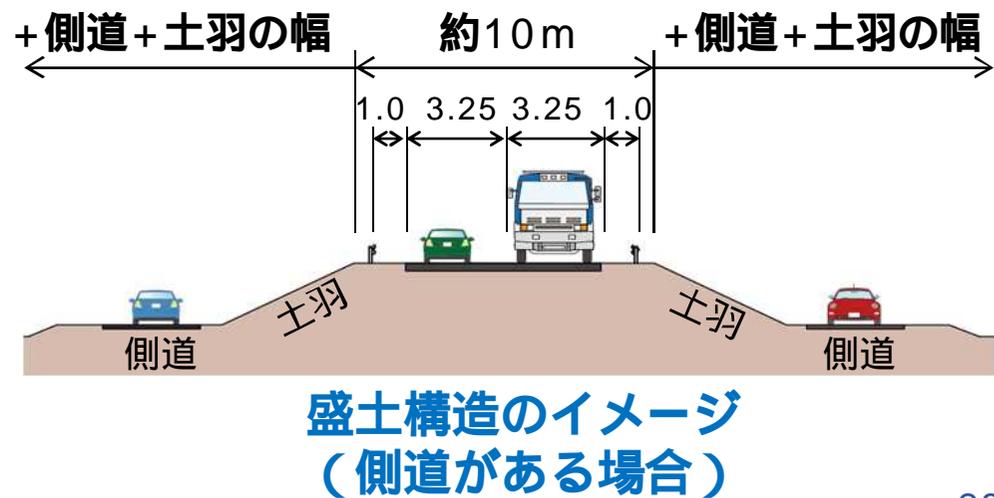
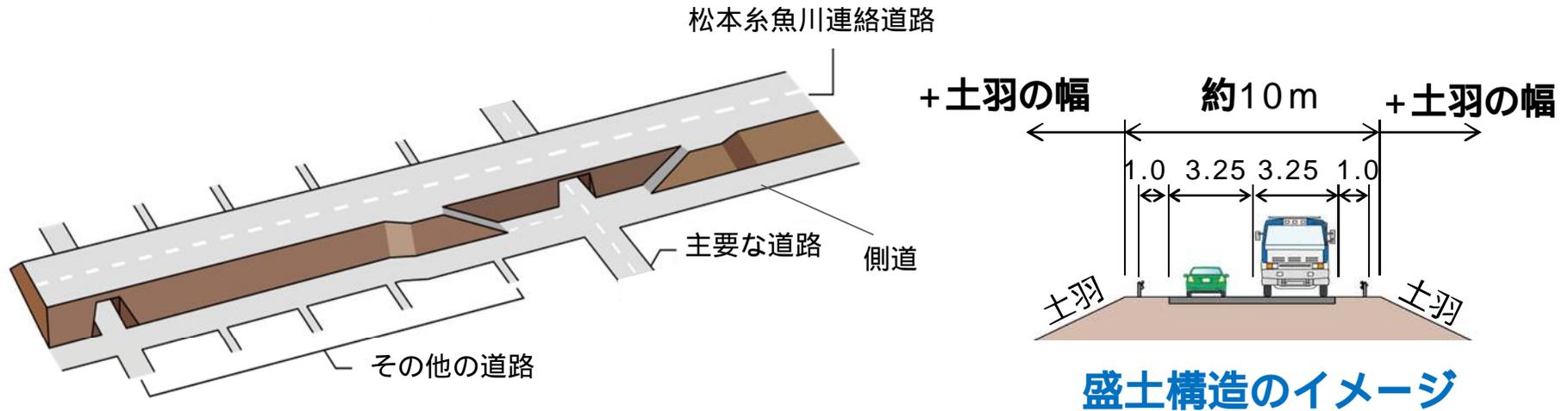


主要な交差点を立体化



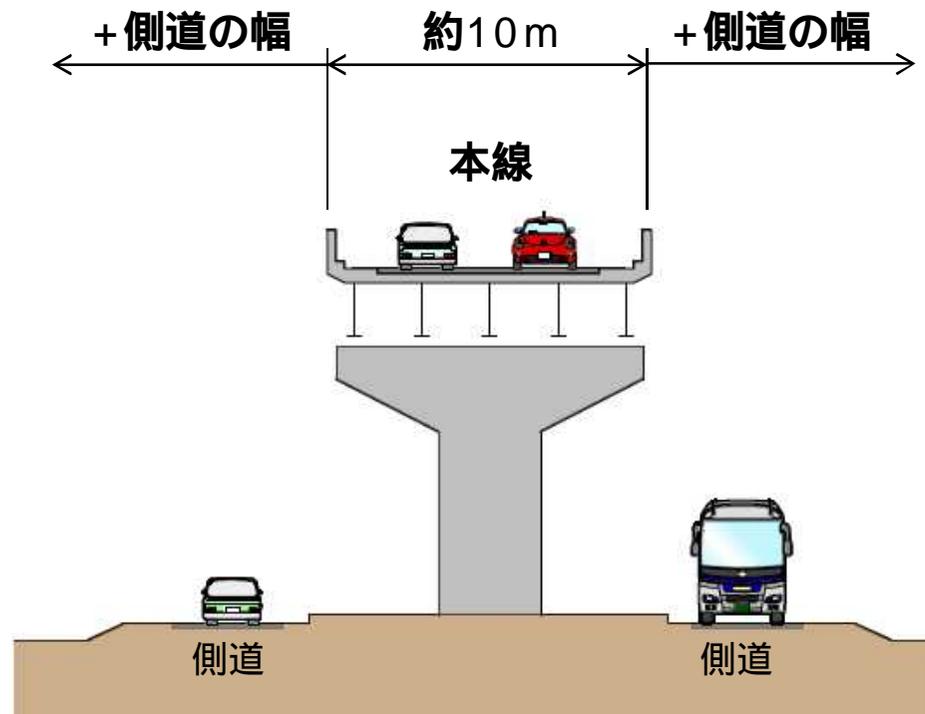
5 道路構造のイメージについて

新設区間の道路構造（盛土構造のイメージ）



5 道路構造のイメージについて

新設区間の道路構造（高架構造のイメージ）

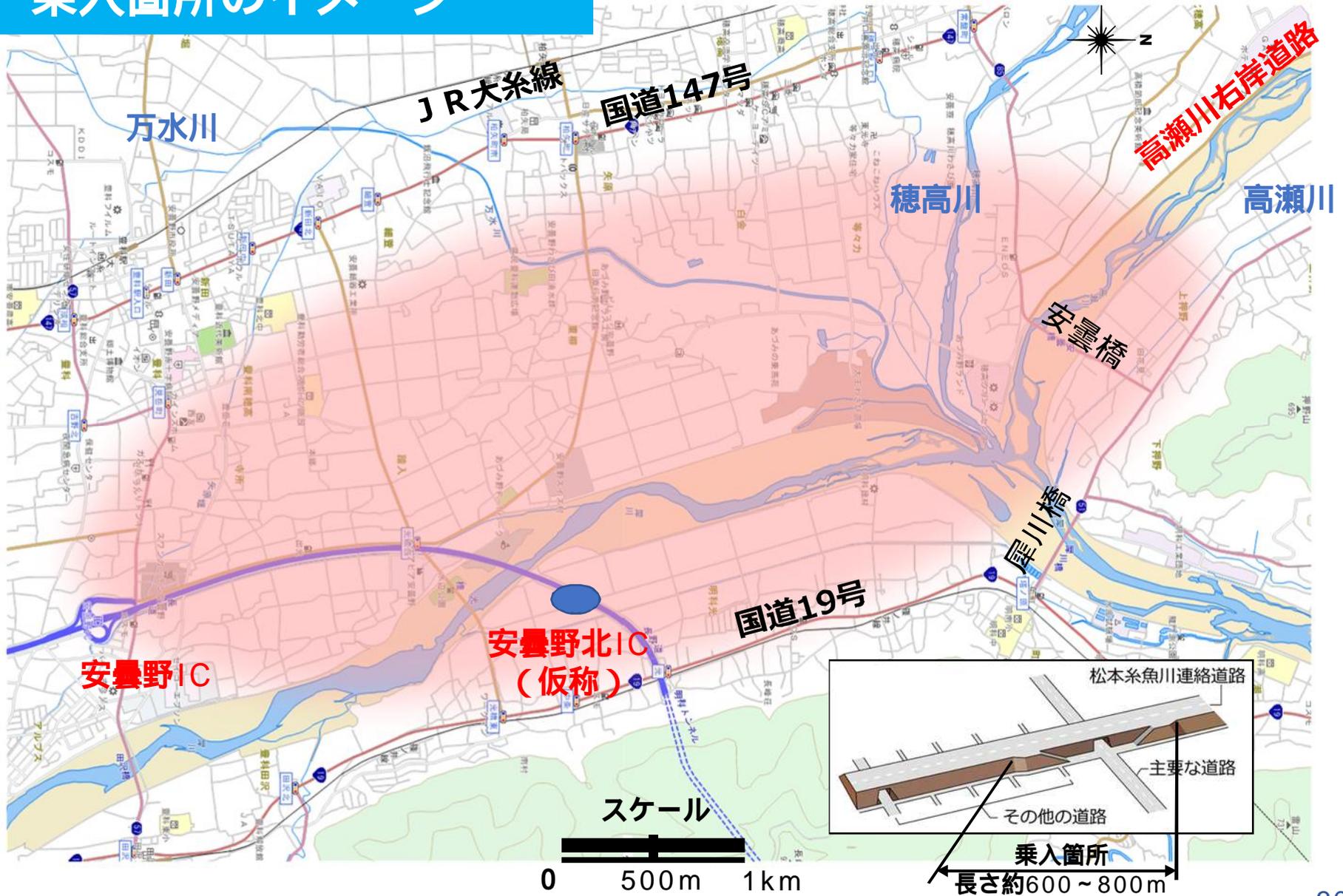


高架構造のイメージ



5 道路構造のイメージについて

乗入箇所イメージ



5 道路構造のイメージについて

松本系魚川連絡道路の安曇野市新設区間に設置する
乗り入れ箇所（IC）のイメージ（仮称）安曇野北ICは除く

国道148号 青木湖付近



5 道路構造のイメージについて

松本系魚川連絡道路の安曇野市新設区間に設置する
乗り入れ箇所（IC）のイメージ（仮称）安曇野北ICは除く

国道292号 志賀ルート



本線からの出口付近の構造

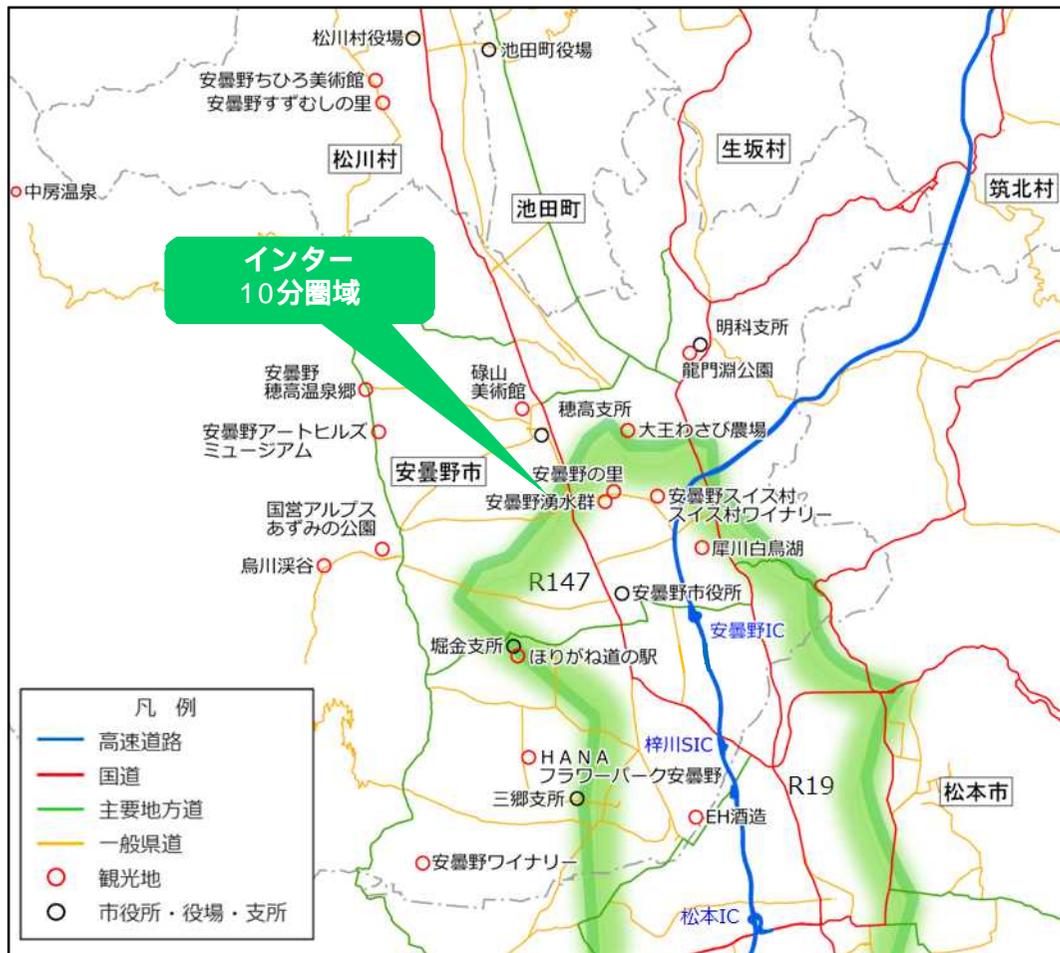


本線からの出口（戸狩湯田中IC）

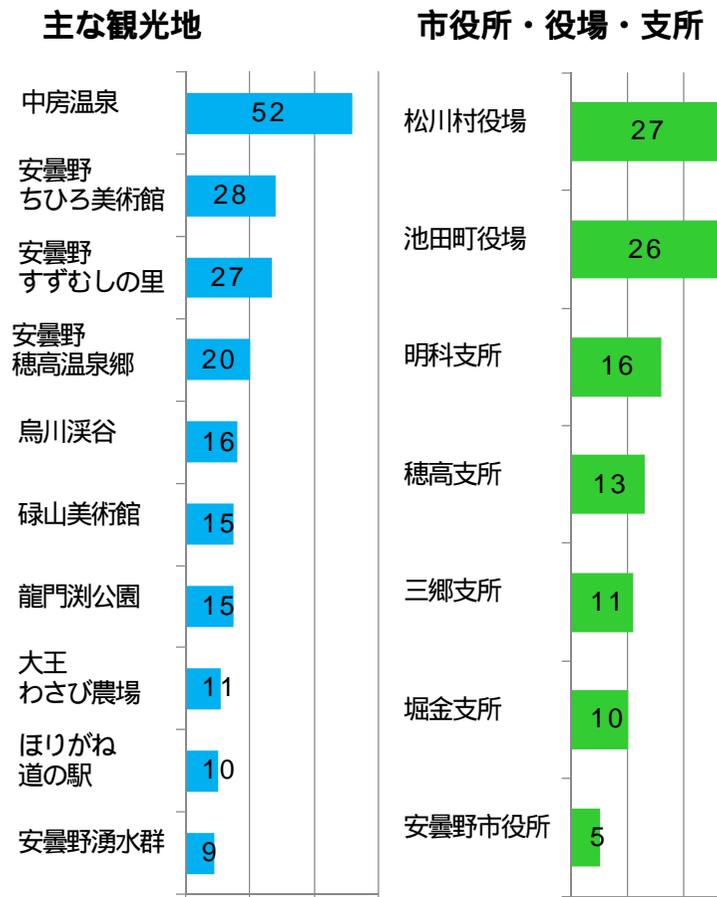
6 地域の課題について

地域の課題（長野自動車道へのアクセス）

市の南側は梓川SICの整備により長野道へのアクセス性が向上
 市の北側は長野道へのアクセスが弱い



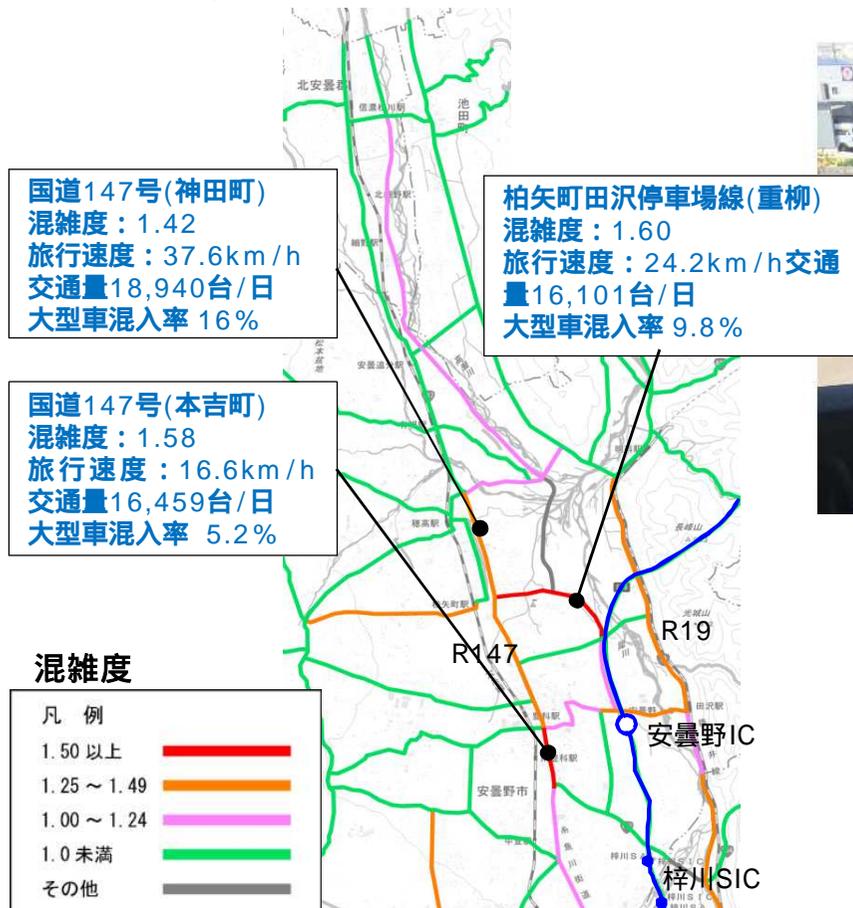
長野自動車道までの所要時間（分）



6 地域の課題について

地域の課題（市街地や安曇野IC周辺の渋滞）

- 市内を通過する大型車も多く、国道147号は混雑度が高い
- 安曇野ICは大北地域の玄関口でもあるため、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)



混雑度=実際の交通量 / 通行可能最大交通量

6 地域の課題について

課題整理と期待される効果（次回第2段階へ向けて）

分野		松本系魚川連絡道路の 上位計画等の位置付け	現状と課題	道路整備により期待される効果
道路	交通 広域	<ul style="list-style-type: none"> 高規格道路と一体となった広域的な高速交通ネットワークの構築 本州中央部広域交流圏の構築 信州まつもと空港へのアクセス性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 中信地域から北陸方面へは高速交通ネットワークの空白地域 通過交通の混在 交通の集中による速度低下 	<ul style="list-style-type: none"> 中信地域と北陸地方との交流、連携の強化促進 大北地域、北陸地方への移動時間短縮と定時性の確保 高速交通ネットワークの空白地域の解消
	交通 地域	<ul style="list-style-type: none"> 市北部における南北幹線軸の機能強化 生活利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 安曇野IC～安曇橋南間等の周辺道路の渋滞 渋滞や通過車両の通行による日常生活への影響 生活道路への通過交通の流入 市北部から長野道へのアクセスが弱い 	<ul style="list-style-type: none"> 安曇野IC周辺の道路の渋滞緩和 通勤、通学等日常生活の利便性向上 高速道路アクセス性の向上
	事故	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故の防止 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地における交通事故の多発 	<ul style="list-style-type: none"> 交通量の転換による交通事故減少
地域	観光	<ul style="list-style-type: none"> 広域観光に資する道路整備 観光・産業に不可欠な社会基盤整備 	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズンにおける渋滞 広域的な周遊ルートの確保 	<ul style="list-style-type: none"> 広域観光の振興 新たな観光ルートの創出
	産業	<ul style="list-style-type: none"> 観光交流・物流機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 物流の円滑化への対応 	<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
	医療	<ul style="list-style-type: none"> 医療に不可欠な社会基盤 	<ul style="list-style-type: none"> 救急時の搬送時間 	<ul style="list-style-type: none"> 救急搬送の円滑化、迅速化
	環境	<ul style="list-style-type: none"> 良好な環境・景観への配慮・活用 	<ul style="list-style-type: none"> 住環境、優良農地、景観等の保全 	<ul style="list-style-type: none"> 今後のルート検討時に配慮
防災	災害	<ul style="list-style-type: none"> 防災に不可欠な社会基盤 災害時の代替路の確保 緊急輸送路の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時における輸送路の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 複数ルートの確保 ルートの信頼性向上

道路計画の目標

(参考) 道路整備による効果事例

高速交通ネットワークの整備による時間短縮

中部横断自動車道

通勤等の移動がスムーズに

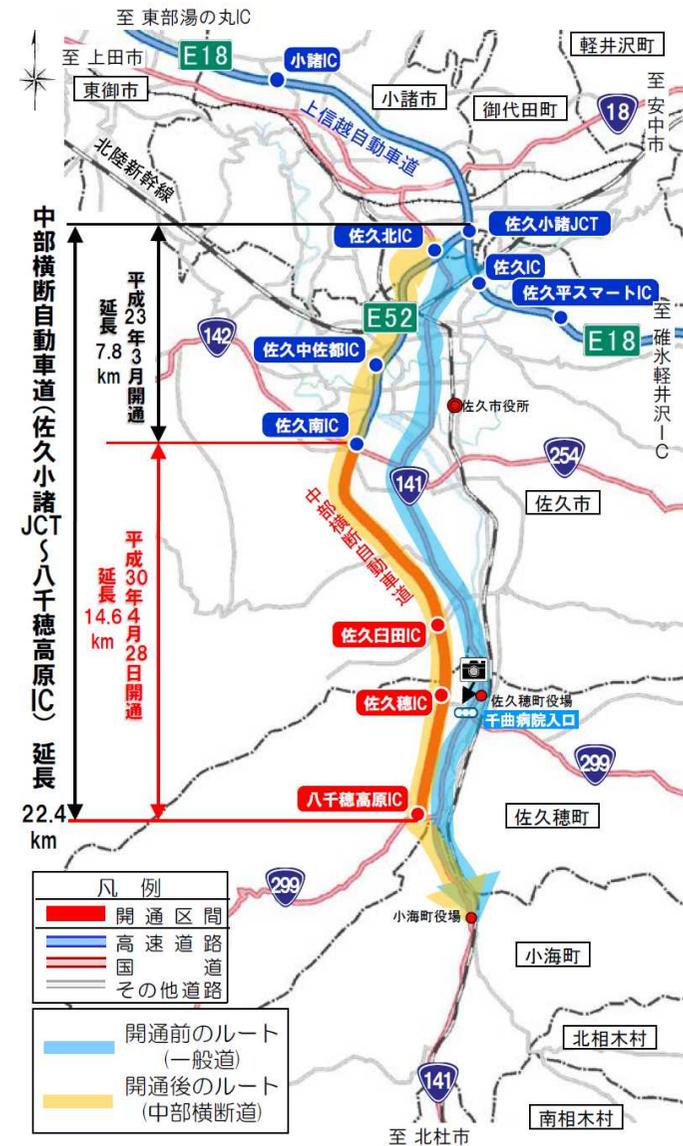
- 無料区間として整備
- 小海町役場～佐久北IC 所要時間が約16分短縮し、時間信頼性が向上したことで、通勤が便利でスムーズに。

中部横断自動車道利用者の声

- ・ 中部横断自動車道八千穂高原IC～佐久南ICの開通により、東御市から佐久穂町への通勤が便利になった。
- ・ 佐久市から小海町へ通勤しているが、10～15分ほど時間短縮し、時間が読めるようになった。

出典：平成30年6月ヒアリング調査

出典：中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の整備効果
（国土交通省関東地方整備局長野国道事務所）



(参考) 道路整備による効果事例

高速交通ネットワークの整備による周辺道路の環境改善

中部横断自動車道

開通区間周辺の交通状況

- 中部横断自動車道の開通によって、**並行する一般道の交通量が6～27%減少**。
 - 開通前後で、**国道141号における旅行速度が約4～10km/h向上**。
- 国道141号の交通状況(高野町交差点)

開通前



平成30年4月14日(土)14時台撮影

開通後



平成30年6月16日(土)14時台撮影

出典：中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)の整備効果
(国土交通省関東地方整備局長野国道事務所)



(参考) 道路整備による効果事例

高速交通ネットワークの整備に合わせた地域振興

中部横断自動車道（佐久南IC周辺）

地域振興・観光振興の事例

- まちづくりの拠点：人・モノの交流、地域の魅力発信
- 地域振興の拠点：産業としての農業、暮らしとしての農業を支援

H28.10 道の駅登録

H29. 7 道の駅「ヘルシーテラス佐久南」開業



提供：佐久市

(参考) 道路整備による効果事例

高速交通ネットワークの整備による代替路確保

◆ 東日本大震災前後における道路交通量の変化

- 日本海側の北陸道や関越道の交通量増加
- 被災後に通行が制限された太平洋側の高速道路の代替として、日本海側の高速道路が物資の輸送ルートとして機能



(参考) 道路整備による効果事例

高速交通ネットワークの整備による産業振興

東海北陸自動車道

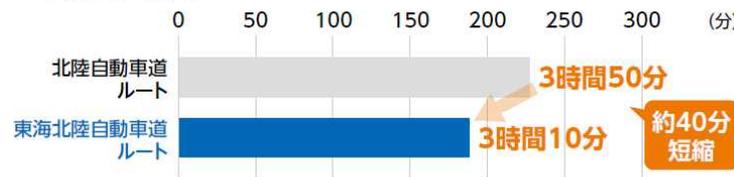
- 伏木富山港～名古屋市中央卸売市場の**所要時間が約40分短縮**
- 生鮮食品の品質確保に貢献

■ 北陸地方のブリ類・いか類の漁獲量ランキング(2016)



※漁獲量ランキングは、海面漁業生産統計調査結果に漁獲量が存在する39都道府県のランキング
出典：海面漁業生産統計調査

■ 伏木富山港～名古屋市中央卸売市場間の所要時間



出典：道路交通センサス(2015) 昼間12時間平均旅行速度

■ 北陸地方の海産物



出典：東海北陸自動車道全線開通10周年 (NEXCO中日本)