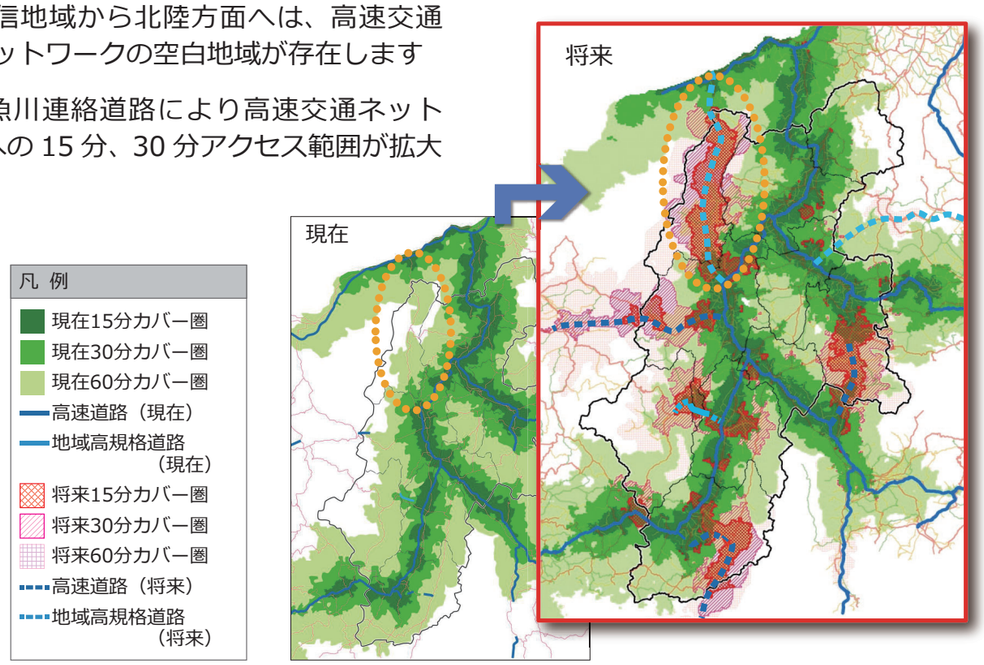
■ 松本糸魚川連絡道路の現状（課題）と必要性について

交通

▶ 高速交通ネットワークの空白地域の解消

現状と課題 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が存在します

効 果 松本糸魚川連絡道路により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します

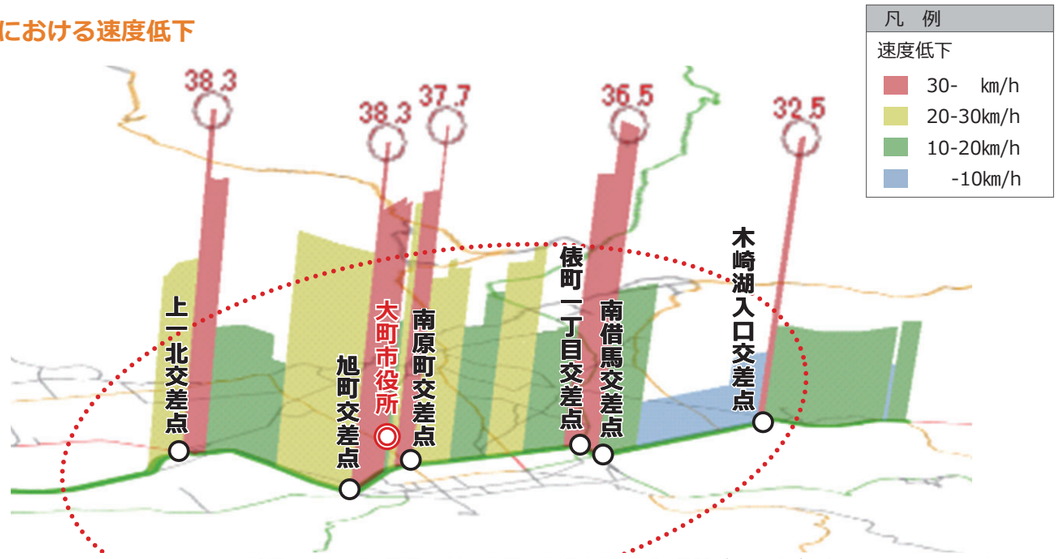


▶ 速度低下の改善

現状と課題 大町市街地内の国道 147 号・148 号は速度低下が発生しています。特に交差点部の速度低下が顕著です

効 果 大町市街地部を通過するだけの交通が転換されることにより、速度低下の改善が期待できます

◆現道における速度低下



※速度低下：60km/h（目標速度）－年平均旅行速度 km/h（民間プローブデータ、H28.4 ～ H29.3）

▶ 移動時間短縮と定時性の確保

現状と課題 大町市街地部から高速道路（長野道）までの移動に時間が掛かっています

効 果 全体の計画が完成すると安曇野北 IC（仮）までの移動時間が短縮します。これにより各方面への移動時間短縮と定時性の確保が期待できます

◆高速道路からの30分圏域の拡大

整備前：H27 交通センサス混雑期の平均旅行速度で算出
整備後：旅行速度 60km/ｈで算出

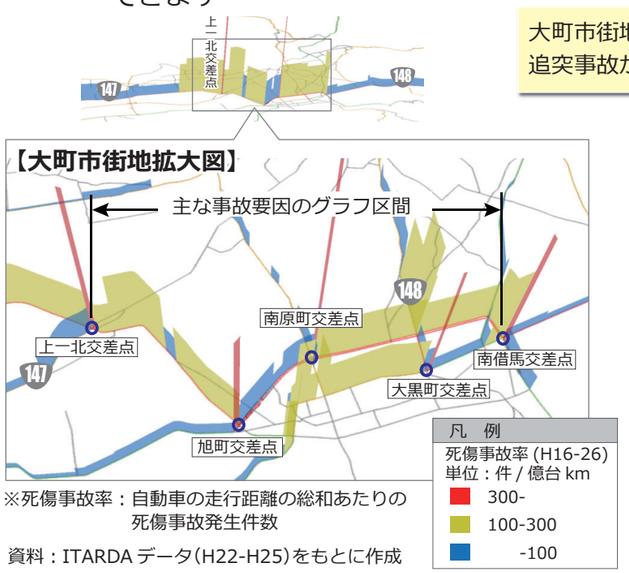
※人口増減：H27 国勢調査

▶ 交通環境の改善

現状と課題 大町市街地内の国道 147 号・148 号で交差点の死傷事故率が高くなっています

効 果 大町市街地部を通過するだけの交通が転換されることにより、交通事故の減少が期待できます

大町市街地では、特に交差点の死傷事故率が高く、追突事故が主な事故原因を占めています

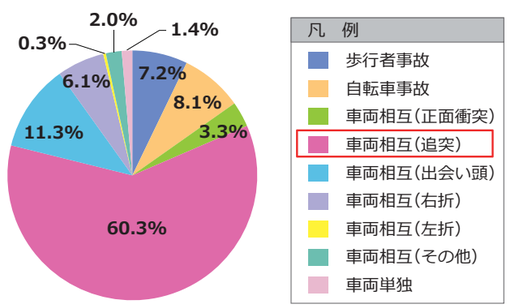


※死傷事故率：自動車の走行距離の総和あたりの死傷事故発生件数

資料：ITARDA データ（H22-H25）をもとに作成

◆国道の主な事故要因

国道 147 号 ,148 号：大町市街地区間
（南借馬交差点～上一北交差点



■ 松本糸魚川連絡道路の現状（課題）と必要性について

産業

▶ 産業の活性化（工業団地の誘致）

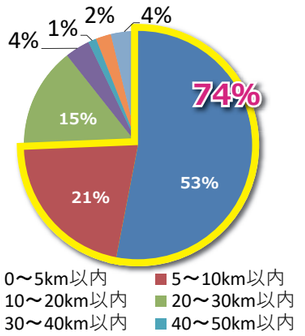
現状と課題 大北地域及び安曇野 IC 北側の工業団地の立地が少ない状況です

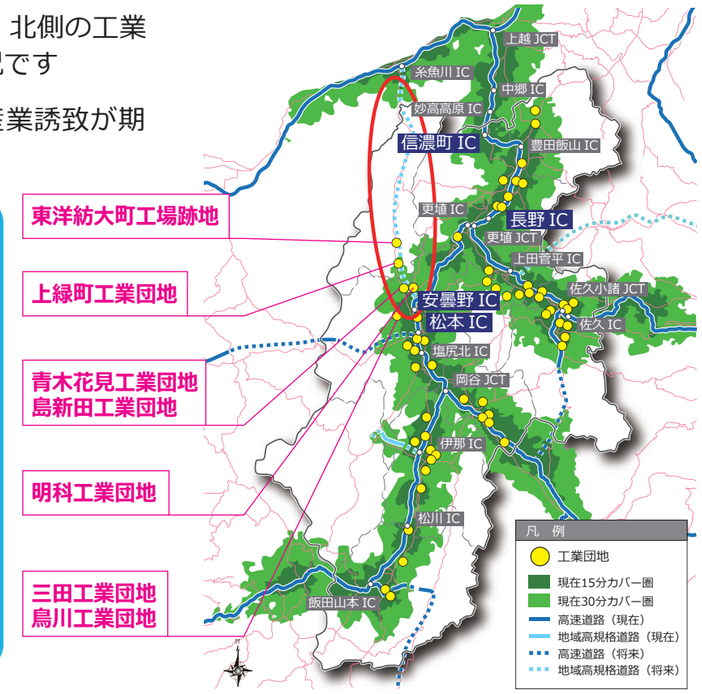
効 果 松本糸魚川連絡道路沿線の産業誘致が期待されます

ポイント

工場立地とICの関係

多くの工業団地は、ICから概ね15分でアクセス可能な10㎞以内に立地しています。ICに隣接していることは、産業発展に重要な条件です





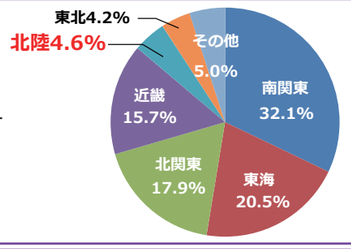
■長野県のモノの流れから見た現状と課題

- ●長野県から発出される 98.8%がトラックによる輸送です
- ●県外へ発出するトラックのうち、高速道路を利用する割合は高い（全国 10 位）です
- ●高速道路が県内の物流を支えています

【高速道路を利用するトラック輸送地域別割合】

- ●南関東と東海地域で 52.6%を占めています
- ●比較的遠方の近畿地域でも 15.7%
- ●北陸地域は隣接しているが 4.6%と少ないです

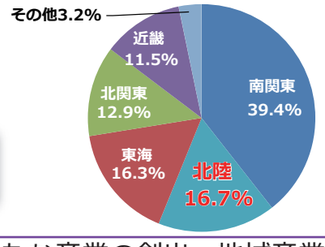
北陸地域への高速交通ネットワークが不足



【高速道路を利用しないトラック輸送地域別割合】

- ●最も多いのが南関東地域の 39.4%です
- ●次いで北陸地域の 16.7%です

北陸地域への高速道路利用の潜在ニーズがある



⇒北陸地方との連携・高速ネットワークの構築により新たな産業の創出、地域産業の振興と雇用の創出が期待できます

（H27物流センサスをもとに作成）

観光

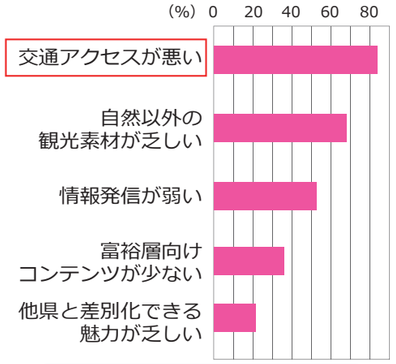
▶ 広域的な周遊ルートの確保

現状と課題 観光地の課題として交通アクセスに関する意見を挙げる旅行会社が多い

効 果 松本糸魚川連絡道路により、観光の周遊性やアクセスの向上などが図られ、県全体の観光地の魅力向上が期待されます

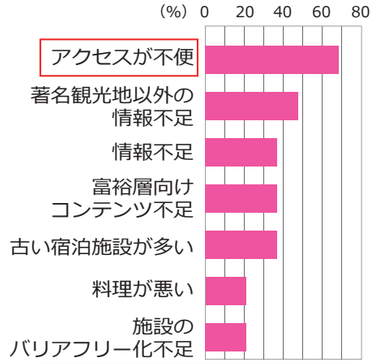
■県全体の観光地に対する課題（旅行業者アンケート）

●旅行先に選択されない理由



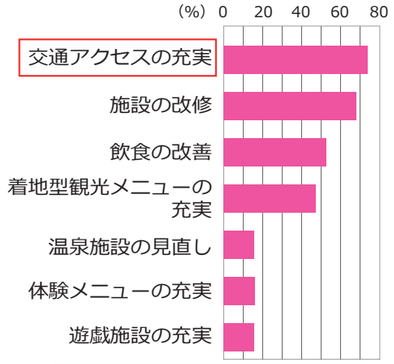
「交通アクセスの悪さ」、「自然以外の観光素材の欠如」、「情報発信の弱さ」を挙げる旅行会社が多い

●観光地としての課題



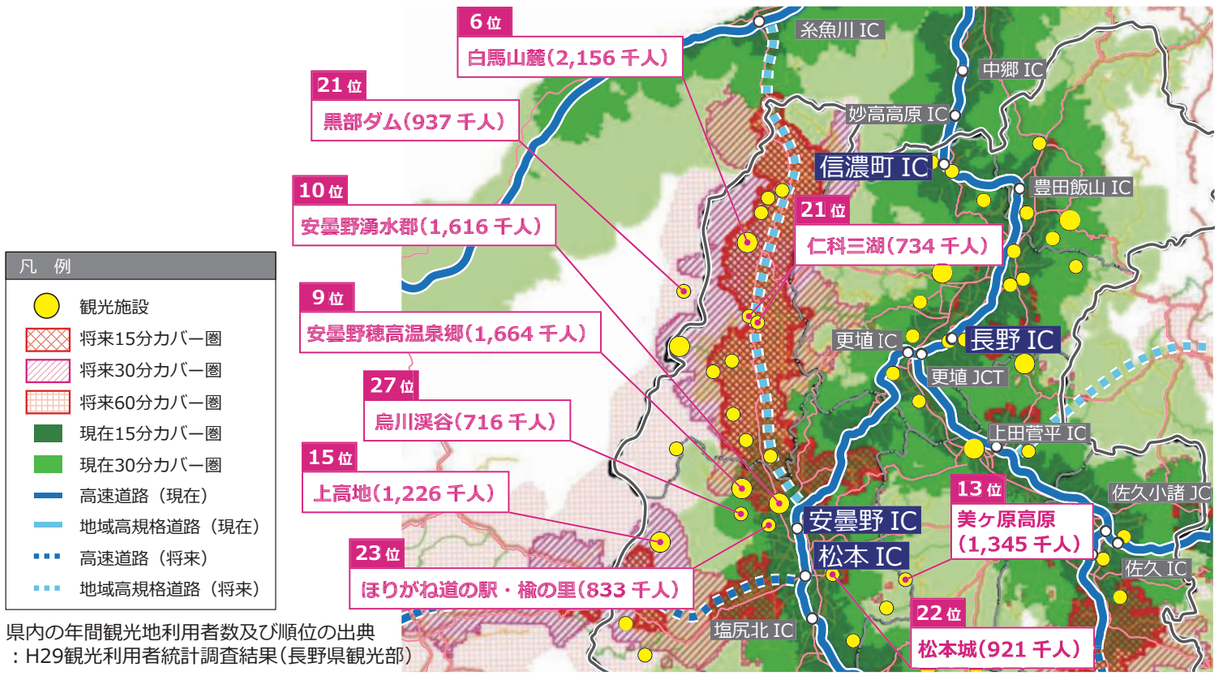
「交通アクセスの不便さ」、「著名観光地以外の情報不足」を課題に挙げる旅行会社が多い

●泊まりたくなる宿泊地を増やす方策



半数以上の旅行会社が、「交通のアクセスの充実」、「施設の改修」、「飲食の改善」が必要と捉えている

長野県観光戦略2018（長野県観光戦略推進本部）（長野県観光部HPより）



県内の年間観光地利用者数及び順位の出典
：H29観光利用者統計調査結果（長野県観光部）

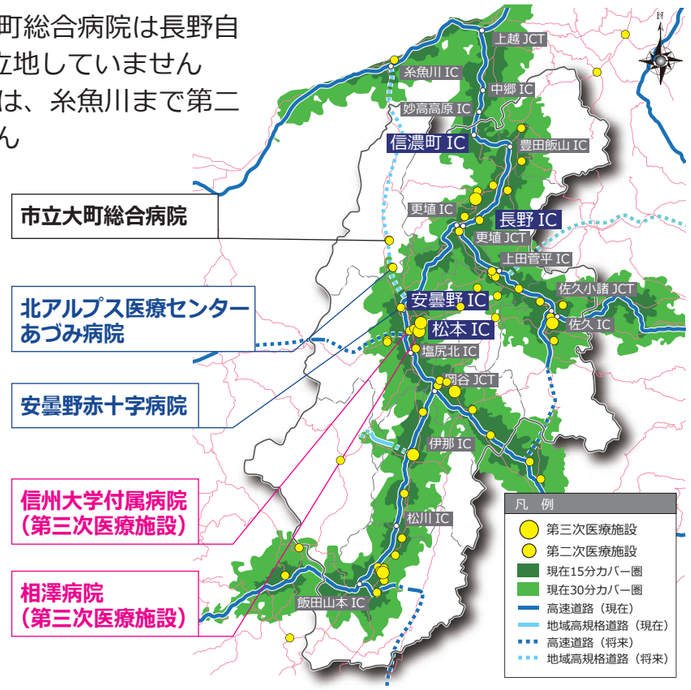
■ 松本糸魚川連絡道路の現状（課題）と必要性について

医療

▶ 医療施設へのアクセス性の向上

現状と課題　安曇野 IC 以北の市立大町総合病院は長野自動車道から 30 分圏内に立地していません
市立大町総合病院以北には、糸魚川まで第二次医療施設が存在しません
大北地域の医療環境の充実が望まれています

効 果　松本糸魚川連絡道路により、大北地域の医療施設へのアクセス性の向上が期待されます



《第二次医療施設》
入院を要する救急医療を担う医療機関（第三次医療施設以外）

《第三次医療施設》
救命救急医療機関

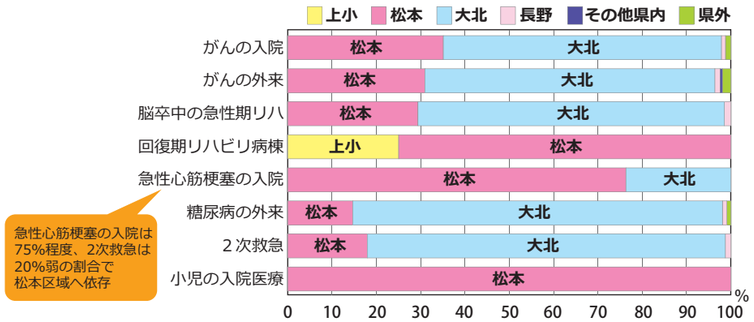
▶ 救急医療機関への搬送時間の向上

◆大北地域周辺の高次医療機関の分布

◆患者の流出入の状況（2013 年度診療分、国保と後期高齢のレセプトによる分析）

＜区域内居住者の受診先の所在地＞

・多くの診療分野について、隣接する松本区域へと流出する傾向にあります。特に回復期・小児の入院の流出割合が非常に高い状況です。



◆ヒアリング調査結果

＜搬送に国道１４７号・１４８号を利用＞

・救急搬送の場合、搬送先は信州大学医学部付属病院や慈泉会相澤病院が多い。
・国道 148 号や国道 147 号を利用して松本市まで搬送する。

資料：H25.1.北アルプス広域消防本部へのヒアリング調査

＜救命率の向上に期待＞

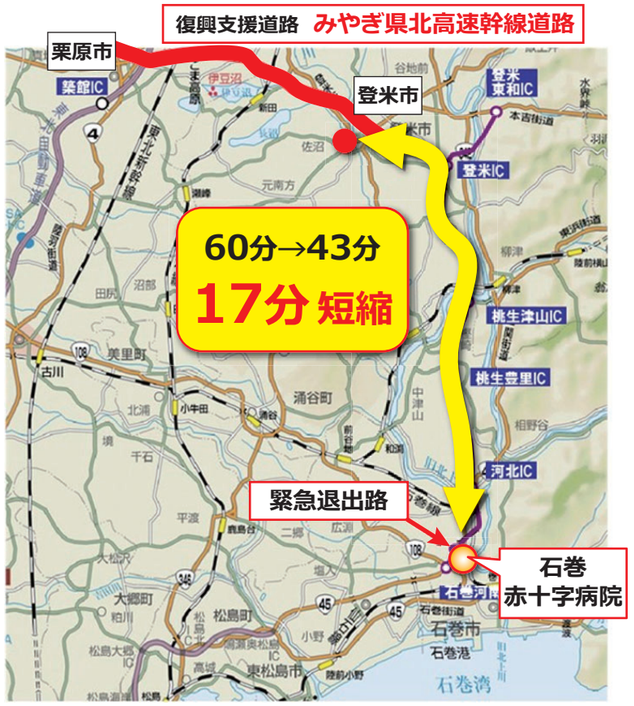
・県立こども病院は、県内唯一の周産期母子医療センターであり、周産期搬送は一般の救急搬送よりも危険度が高く、道路整備と救命率向上の関係性は大きい。
・ドクターヘリは天候に左右されやすく、常時使えるわけではないため、高規格道路の整備によって道路の凸凹が減ることで、搬送中の治療が安定し、救命率の向上が期待できる。

資料：H25.1.県立こども病院へのヒアリング調査

▶ 救急医療機関への所要時間の短縮事例

◆宮城県　地域高規格道路　みやぎ県北高速幹線道路

〈石巻赤十字病院への救急搬送の支援〉



〈算定条件〉
●「道路時刻表（国土交通省）」により算定
●整備後とは、「県北Ⅱ期（中田工区）完成」まで
●「みやぎ県北高速幹線道路：60 km / h」にて試算

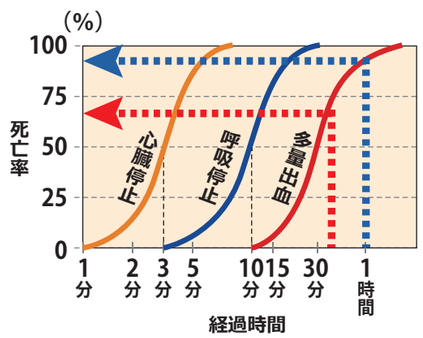
〈登米市役所から石巻赤十字病院への救急搬送時間〉

60分（死亡率95%）⇒ 43分（死亡率70%）

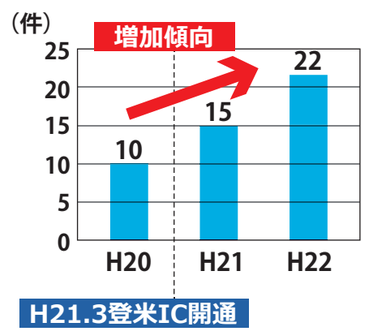
17分の時間短縮により、死亡率が25%低下

【目標とする救急搬送時間の目安】

●カーラーの救命曲線によると、多量出血患者は受傷から 60 分以内に適切な処置を受けることを目標目安としている。
●救急車両の工程を踏まえると、搬送時間に避ける時間は 40 分程度である。
●以上より、40 分以内の搬送を目標値として設定する。



【参考】石巻赤十字病院への救急搬送件数の推移



出典：宮城県ホームページ

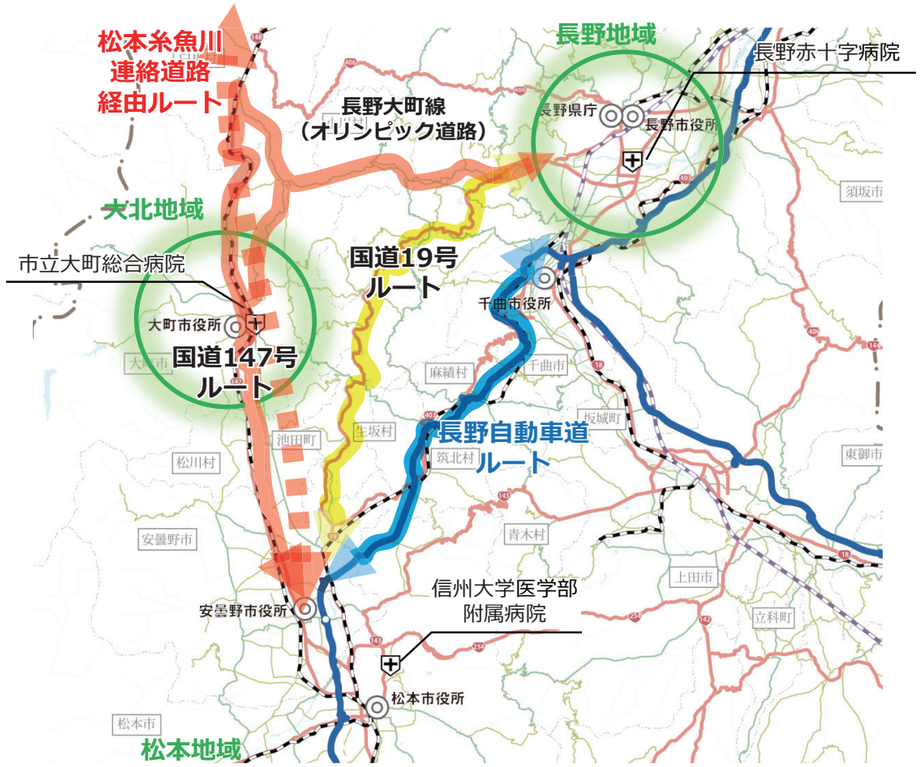
■ 松本糸魚川連絡道路の現状（課題）と必要性について

防災

▶ 災害時の代替路確保

現状と課題 距離、所要時間、道路構造の信頼性の観点から、災害時の代替ルートは不十分です
事故や大雪時など、長野自動車道の安曇野 IC ～更埴 IC 間が通行止めとなることもあり、安曇野 IC 周辺が渋滞することがあります

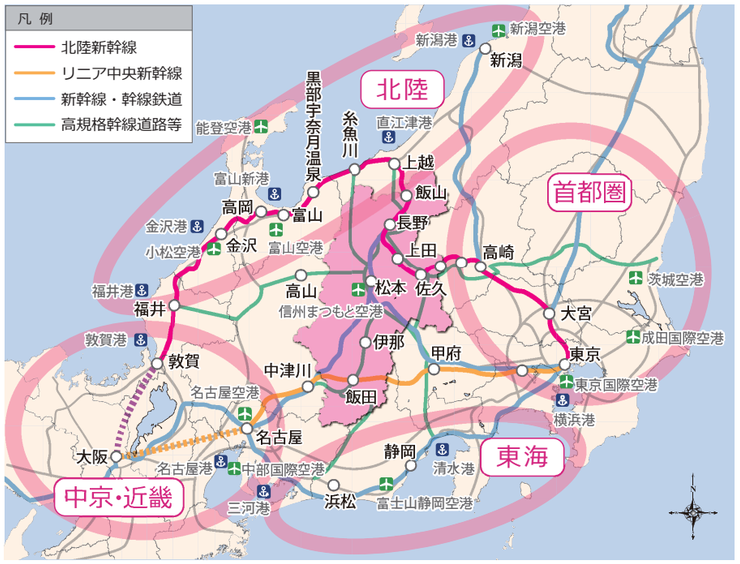
効 果 松本糸魚川連絡道路を経由するルートが、災害時などの代替ルートとなります



凡 例
- ：松本糸魚川連絡道路
- ：高速道路
- ：国道
- ：主要地方道
- ：一般県道

■広域交通ネットワークの構築による整備効果

松本糸魚川連絡道路により、災害時の広域的な連携が強化されます。



効 果
- 災害時の広域的なルートの代替性向上が期待されます
- 救急救命活動の迅速化が期待されます
- 支援部隊や支援物資を円滑・迅速に輸送する経路の確保が期待されます
- 首都圏・東海地方など、近隣地域への災害支援道路としての活用が期待されます

【災害復旧にかかわる事例】

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）

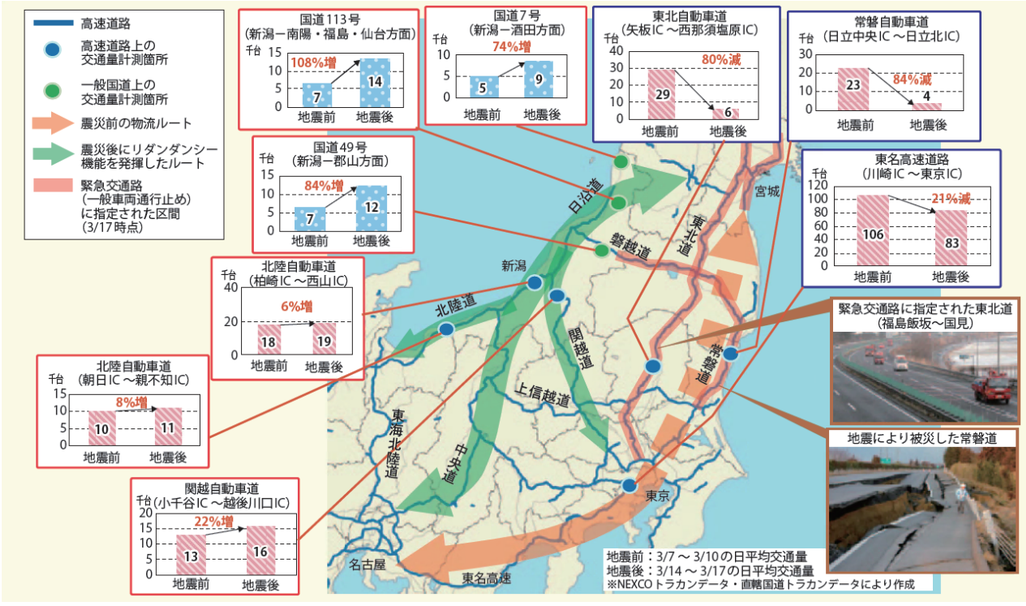
※NEXCO 東日本 2016 冬号ニュースレターより

【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、日本海側や長野県内の高速道路が物資の輸送ルートとして機能



出典：H22 国土交通白書