

幅の細いルート帯の設定

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

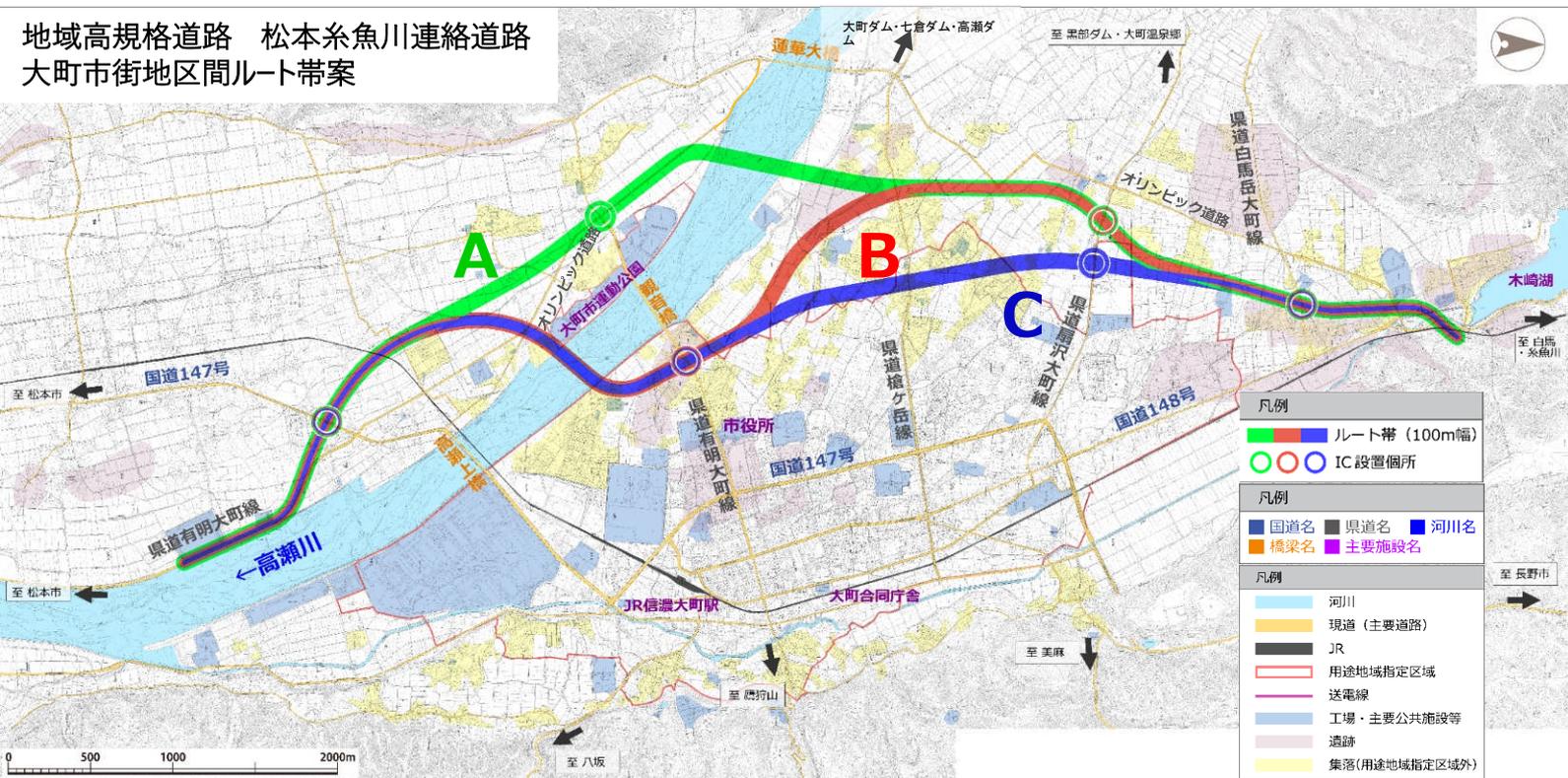
いずれのルートも、起点は堤防道路から分かれる付近とし、終点は木崎湖トンネル入口部までとしています。

いずれのルートもインターチェンジを国道147号、有明大町線、扇沢大町線、白馬岳大町線の各交差点に計画しています。

ルート帯の設定にあたっては、公共施設、大規模工場、商業施設、神社仏閣などを考慮した上で、住宅地や農地などをなるべく避けるように設定しました。

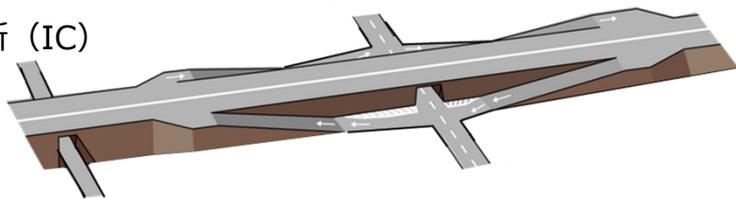
- ①Aルート帯 : 延長 約 8.9 km : 観光地へのアクセス性を向上させるルート
- ②Bルート帯 : 延長 約 9.1 km : 市街地の利便性を考慮したルート
- ③Cルート帯 : 延長 約 8.6 km : 市街地の利便性を重視したルート

地域高規格道路 松本系魚川連絡道路
大町市街地区間ルート帯案

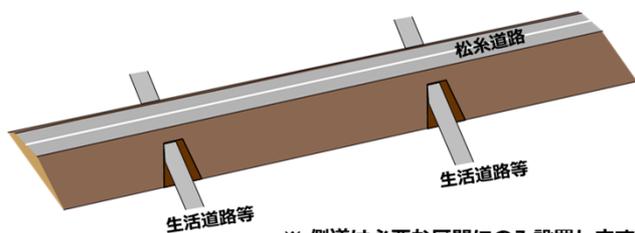


大町市街地区間の標準的な道路構造イメージ】

出入箇所 (IC)



標準区間



※ 側道は必要な区間のみ設置します



■ 現道（オリンピック道路）活用の検討



⇒ 現在のオリンピック道路のままでは地域高規格道路としての目的を達成できない
オリンピック道路の大幅な改良 or 新設道路が必要

現道のオリンピック道路を概ね60km/hで走行するためには以下の改良が必要となります。

- 道路規格の変更
 設計速度 40km/h ⇒ 60km/h
- 平面線形の変更
 曲線半径 150m以上
- 道路幅員の変更
 W= 7.0m ⇒ 9.5m
- 主な交差点の立体化
 平面交差 ⇒ 立体交差
- 沿道から直接出入りできない構造
- 側道設置による沿道の機能補償
- JR アンダーパスの解消 (浸水への対応)
 盛土、高架橋等により高さを確保

【現況】

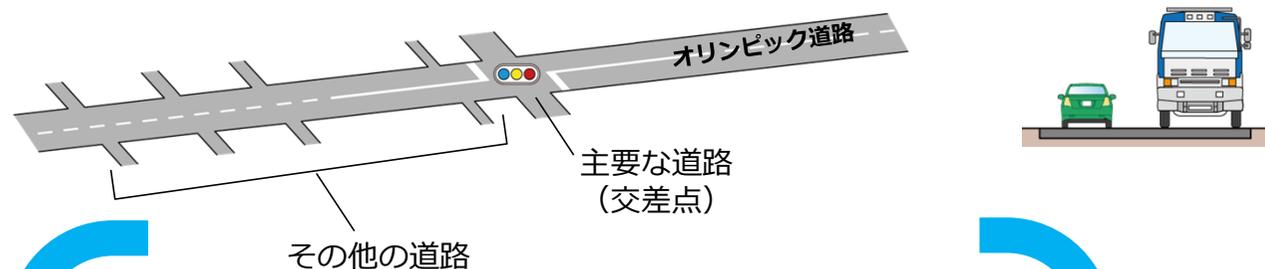


【改良例】



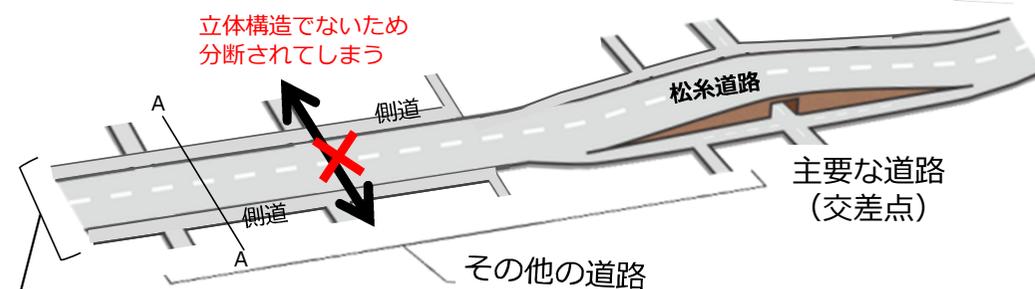
■現道（オリンピック道路）を改良する場合

【現況】



【改良例：信号交差点のみを立体化】

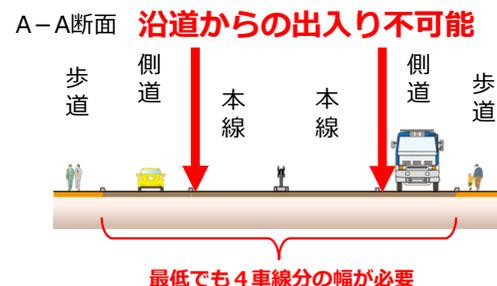
主要な交差点は立体、その他の交差道路は出入りを制限し、側道を設置



4車線相当の幅が必要

現道の機能を確保するための側道が必要となる

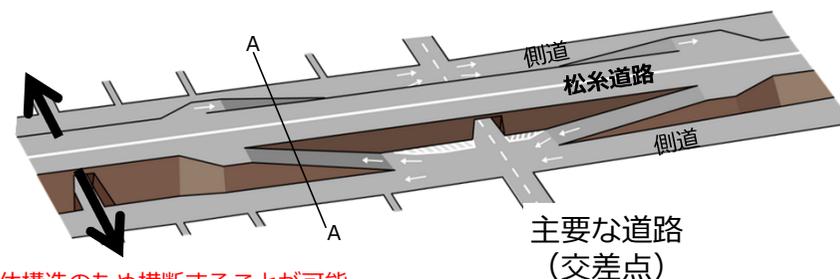
立体構造でなくても沿道からの出入りが不可能となる



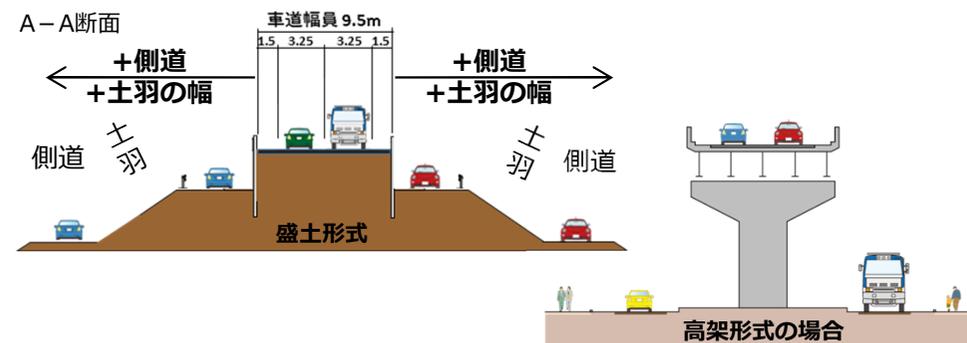
- ・現道の機能を確保するために側道が必要
- ・沿道や農地への出入りが悪化し、現在の道路機能は確保できない
- ・立体構造の箇所以外は浸水への対応ができない

【改良例：交差点を立体化】

交差点は立体化し、側道を設置



立体構造のため横断することが可能



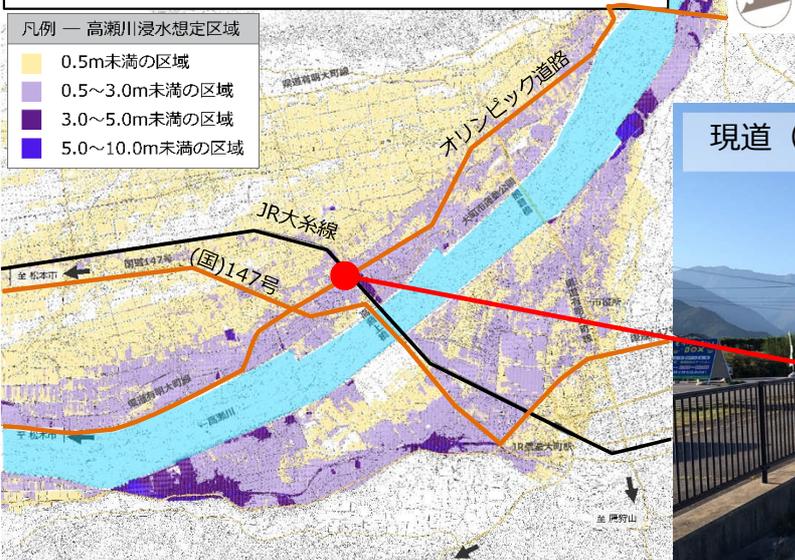
- ・現道の機能を確保するために側道が必要
- ・沿道や農地への出入りが悪化

オリンピック道路を改良して活用するには大幅に改良する必要があります

■ 現道（オリンピック道路）活用の検討

浸水に対して対応できるよう、アンダーパスとなっているJRとの交差構造を変更する必要があります。

高瀬川浸水想定区域：L2[想定最大規模の降雨]



出典：信濃川水系高瀬川 浸水想定区域図（想定最大規模降雨）



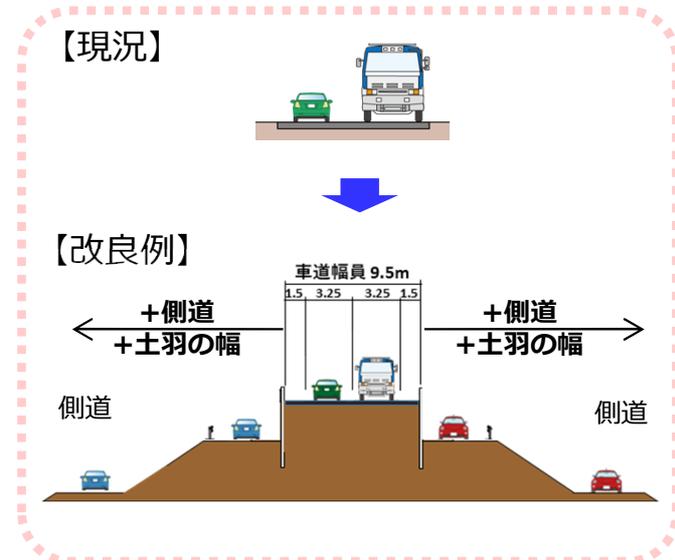
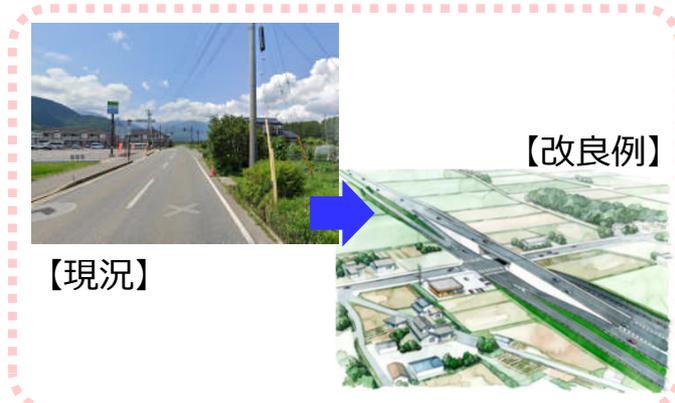
■ 新設道路整備とする理由

現道（オリンピック道路）を松糸道路として活用するためには
大幅に改良する必要がある

- 道路規格の変更
- 平面線形の変更
- 道路幅員の変更
- 主な交差点の立体化
- 沿道から直接出入りできない構造
- 側道設置による沿道の機能補償
- JRアンダーパスの解消（浸水への対応）
- 現道の交通機能を確保しながらの拡幅工事

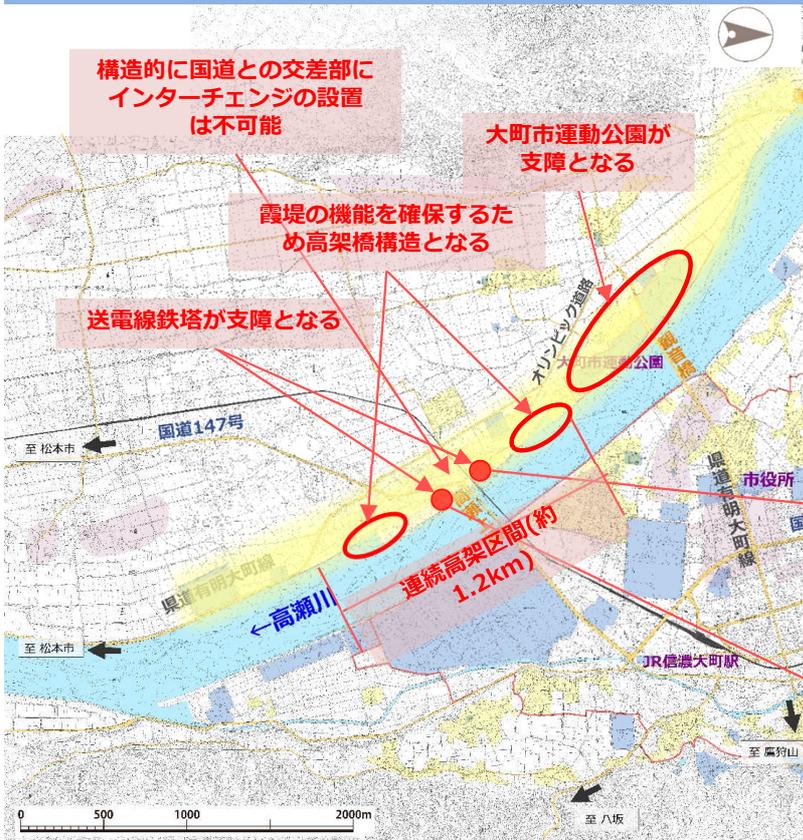


課題が多いため **新設道路が有利**

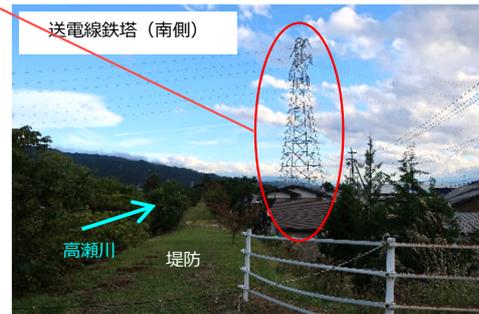
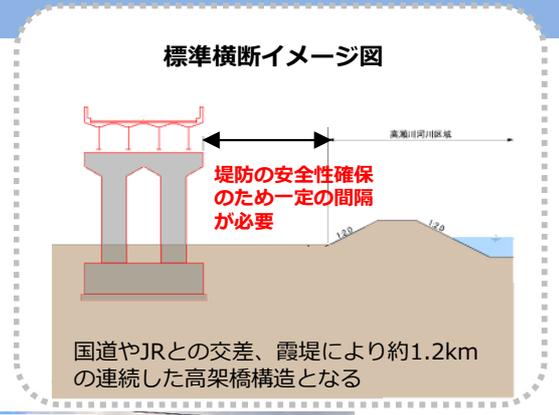


その他のルート帯の検討

■高瀬川右岸沿いルート帯の検討



- ・送電線の鉄塔に支障
- ・約1.2kmの連続した高架橋
- ・国道にインターチェンジ設置不可能
- ・大町市運動公園に支障



高瀬川沿いルートでは、送電線鉄塔が支障になる。鉄塔の移設に加え、送電線路の移設も必要となり、移設工事は極めて困難

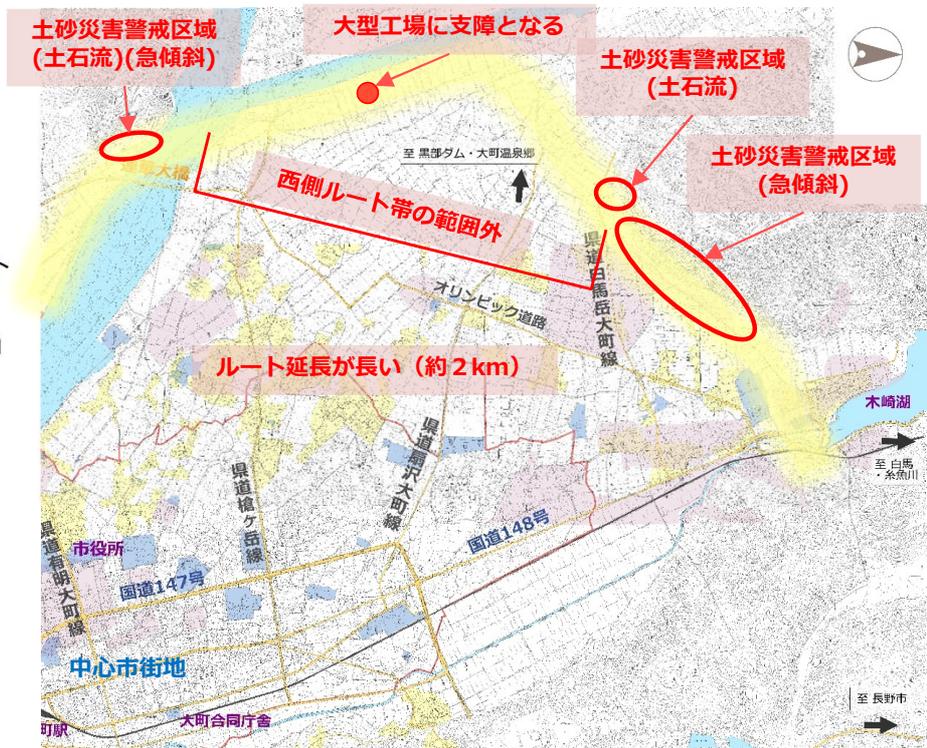
地形、土地利用等を考慮すると高瀬川沿いルート帯の設定は困難

■大きく西側をまわるルート帯の検討

- ・土砂災害警戒区域を通過
⇒ 災害リスク大
- ・中心市街地から遠い
⇒ 市民の利便性が低い
- ・幅の広いルート帯で決定された西ルート帯の範囲外であり延長が長い
⇒ 他のルート帯と比べ、延長が約2km長く、通過に時間がかかり時間短縮効果が低い(通過に約2分の増)

地形、土地利用、効果等を考慮すると大きく西側をまわるルート帯は他ルート帯よりも不利

以上からA,B,C3つのルート帯案を提案



なぜ盛土を提案しているのか

- 地域を分断しないように、交差する生活道路等の機能を確保
(盛土構造 or 高架橋 or 地下構造)

- 地下構造は浸水を考慮して採用しない
⇒ 松糸道路は浸水時にも水没しないように浸水想定よりも高い位置に
することが必要
(盛土構造 or 高架橋 or ~~地下構造~~)

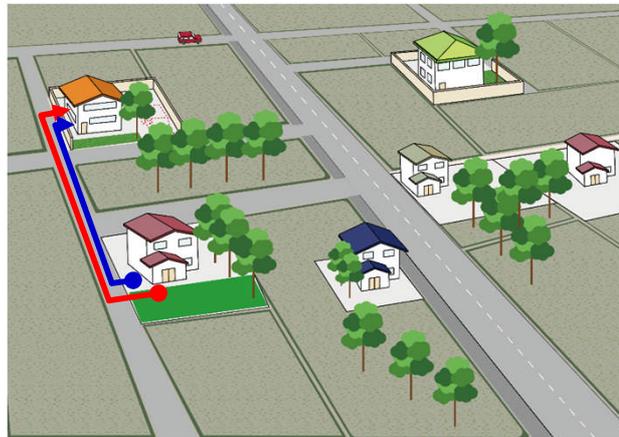
- 盛土で道路を造るほうが一般的に高架橋よりコストを抑えられる
- 盛土構造は維持管理が容易
(盛土構造 or ~~高架橋~~ or ~~地下構造~~)



盛土構造として提案

■ 現道との交差形状の検討

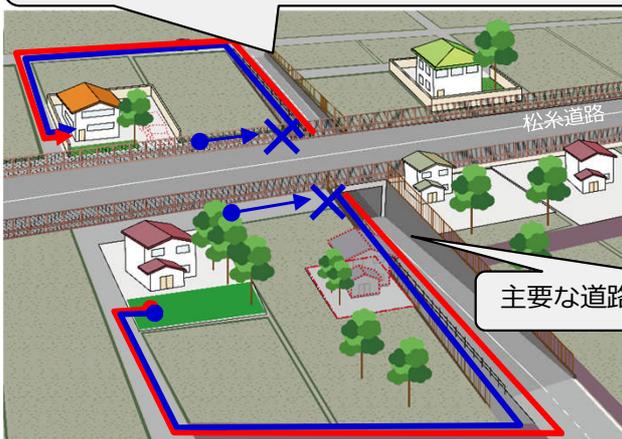
現状



- 車両動線 
- 歩行者動線 

盛土にしない場合

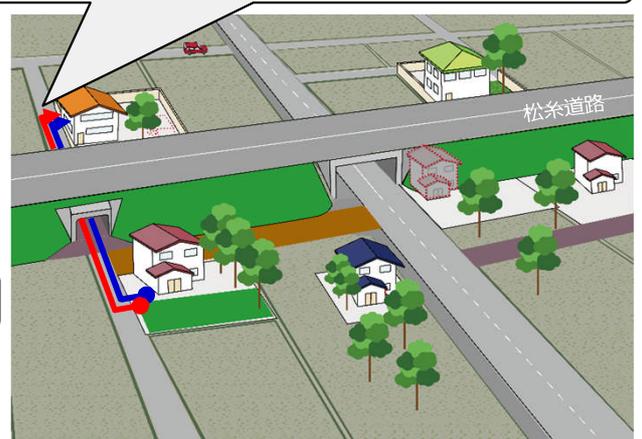
歩行者・車両ともに大きく迂回する可能性が高く、
分断される



主要な道路は立体交差となる

盛土にした場合

歩行者・車両ともに現状と変わらない通行が可能



※イメージであり、実際のスケールを示したものではありません。