

地域高規格道路とは

高速道路網と一体となって高速交通体系を築き、地域相互の交流促進・連携強化を図る**規格の高い道路**のことで、サービス速度（信号停止等も含めた実際の平均走行速度）は路線全体として概ね60km/hを確保するものです。

■ 規格の高い道路とは

一般道路と比較して、高速性、定時性、安全性が高い「高速交通ネットワークを形成する道路」を意味し、主に高規格幹線道路と地域高規格道路を指します。

◆ 道路の種類とサービス速度

高規格幹線道路 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※



※H27全国道路・街路交通情勢調査（旅行速度調査）より

○ 高規格幹線道路（高速道路）

全国的な自動車高速交通網を形成する自動車専用道路のこと。高速自動車国道、本州四国連絡道路、一般国道の自動車専用道路などからなります。

○ 地域高規格道路

高規格幹線道路と一体となって高速交通網を形成する道路のことです。

■ 地域高規格道路の事例

すべて立体交差（郊外等）



上信自動車道（国道145号等）
群馬県HPより

すべて立体交差（市街地等）



新山梨環状道路（山梨県道等）
山梨県HPより

主要交差点のみ立体交差



長野環状道路（国道19号等）

山間部のためアクセス制限不要

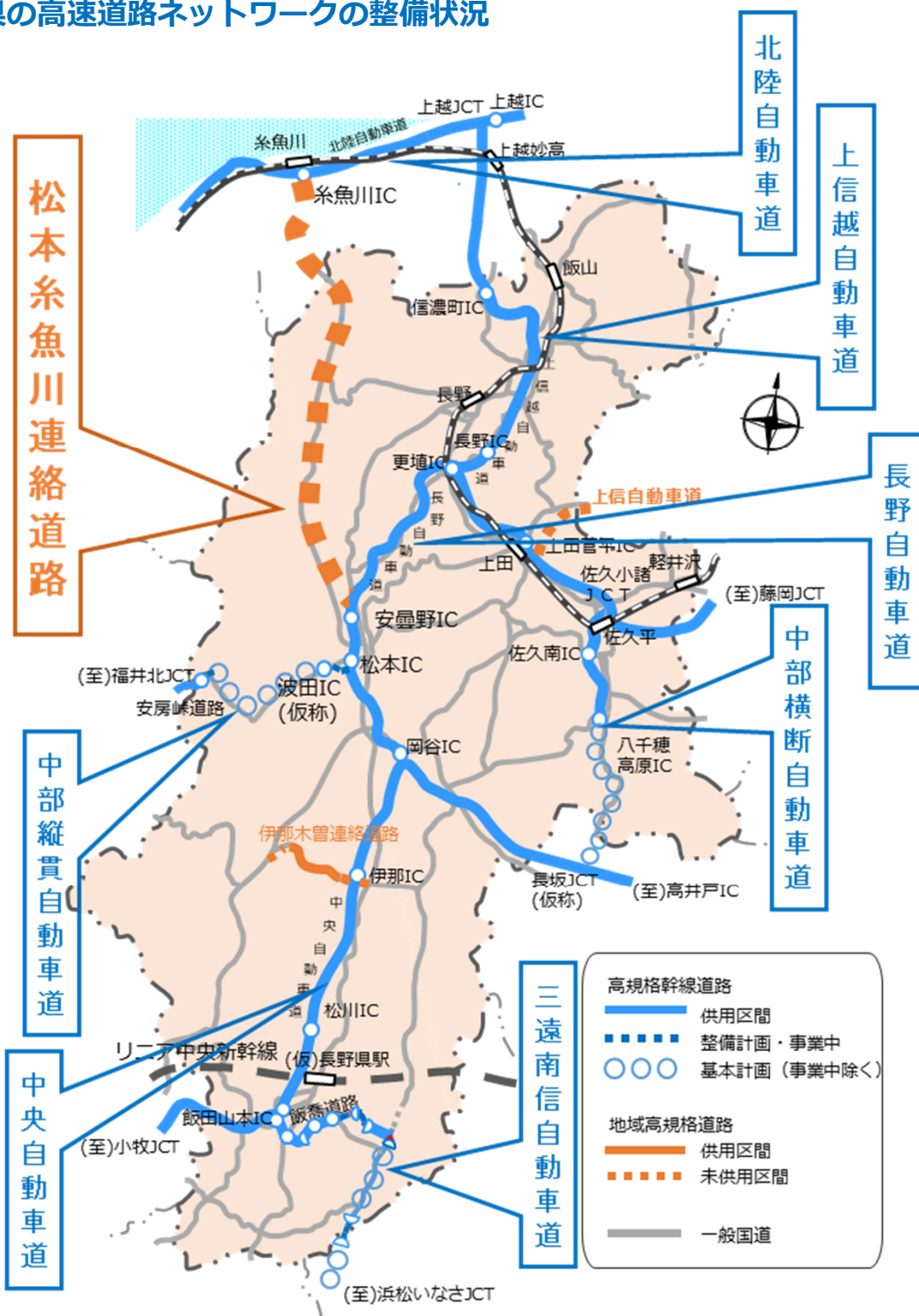


伊那木曾連絡道路（国道361号）

地域高規格道路『松本糸魚川連絡道路』とは

- 長野自動車道と北陸自動車道を連結し、高速交通ネットワークの空白地域を解消
- 松本市と新潟県糸魚川市を結ぶ全長約100km（県内約80km）の規格の高い道路
- 松本～大町～糸魚川の生活圏を連絡し、広域的な交流、連携に資する道路
- 高速性、定時性、安全性等の確保

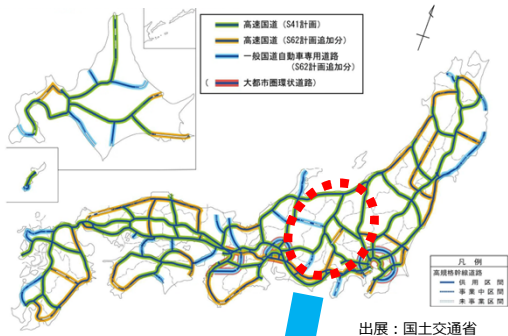
◆ 長野県の高規格道路ネットワークの整備状況



地域高規格道路『松本糸魚川連絡道路』計画の経緯

高速交通ネットワークの構想～現在までの経緯

昭和41年、昭和62年に決定された高速道路網に大北地域は計画がされず、**高速交通ネットワークの空白地域**となっています。



出展：国土交通省



高速交通ネットワークの空白地域

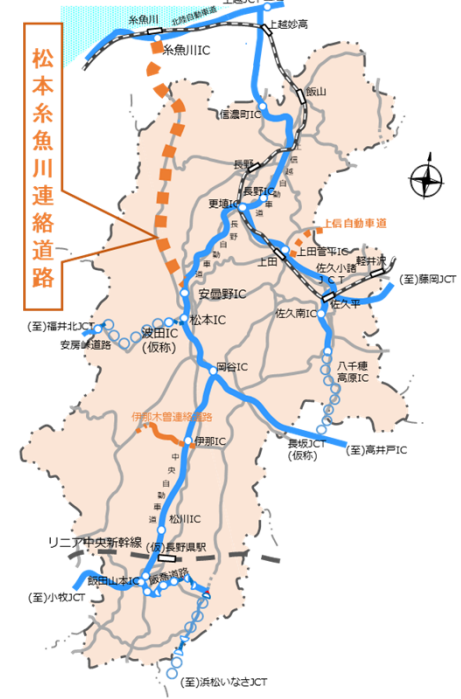
年度	国等の動き
S41	国土開発幹線自動車道建設法制定 約7,600kmの高速交通網構築 (大北地域には計画なし)
S62	第4次全国総合開発計画策定 約14,000kmの高規格幹線道路計画策定 (大北地域には計画なし)
S63	長野自動車道 豊科IC供用
H5	広域道路整備計画の策定 (H5.12) 地域高規格道路約7,000kmを候補路線に指定
H10	広域道路整備計画の見直し (H10.6)
H15	地域高規格道路の新たな構要件が示される ・サービス速度は路線全体で概ね60km/h ・車線数は2車線以上 ・現道活用可能※ など ※サービス速度概ね60km/h確保可能な場合
R3	「長野県広域道路交通計画」策定 (R3.3長野県) 「新広域道路交通計画」策定 (R3.7関東地方整備局)

年度	松本糸魚川連絡道路の動き
S46	松本市・大町市・糸魚川市の商工会議所からなる『塩の道経済懇談会』で 新しい道路の建設を要望
S51	北陸自動車道と長野自動車道を連絡する道路の建設を要望
S59	『豊科糸魚川高速自動車道建設促進期成同盟会』設立
H6	地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路が「候補路線」に指定 波田町 (現松本市) ～糸魚川市 約100km
H7	『地域高規格道路松本糸魚川連絡道路整備促進期成同盟会』設立
H10	「計画路線」に指定 波田町 (現松本市) ～糸魚川市 約100km
H11	「調査区間」に指定 堀金村 (現安曇野市) ～大町市 約15km
H12～13	住民説明会、意見交換会を開催
H15	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
H27	安曇野北IC (仮称) ～大町市街地南のルート帯を公表
H30	大町市街地区間 幅の広いルート帯検討を開始
H31	松糸・今井道路 (山本橋～糸魚川IC) 事業化
R2	大町市街地区間 幅の広い最適ルート帯決定
R3	大町市街地区間 幅の細いルート帯としてルート帯3案を提示 (R3.9)
R4	安曇野道路事業化

⇒ 松糸道路の構想の始まり

⇒ 規格の高い道路の建設を要望する活動の始まり

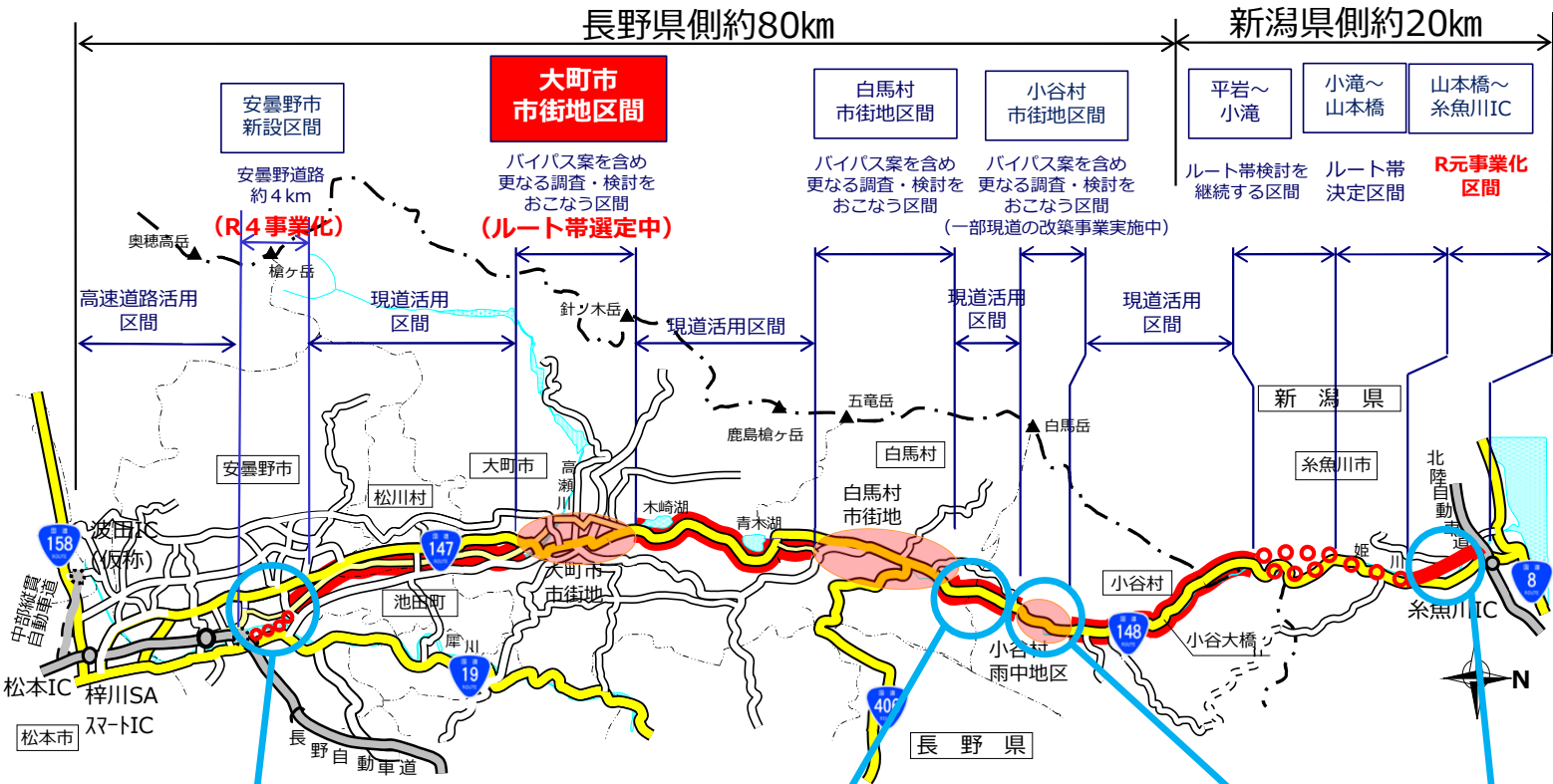
⇒ 昭和46年から続く各団体等からの要望活動や地域の後押しにより地域高規格道路の候補路線に位置付けられる



松本糸魚川連絡道路は沿線の皆様の要望を受けて造る道路です。

松本糸魚川連絡道路 全体の整備方針、進捗状況

平成15年度に地域高規格道路の構造要件が見直され、全国一律の構造から地域の状況に応じた構造を適用できるよう選択の幅が広がりました。
 この基準により、既存の道路をできる限り活用することを基本に見直しを行い、長野県全体の整備方針をまとめ、平成20年度に公表しました。



安曇野市の区間は今年度事業化となり、新潟県側でも事業が進んでいます。

長野県における位置づけ

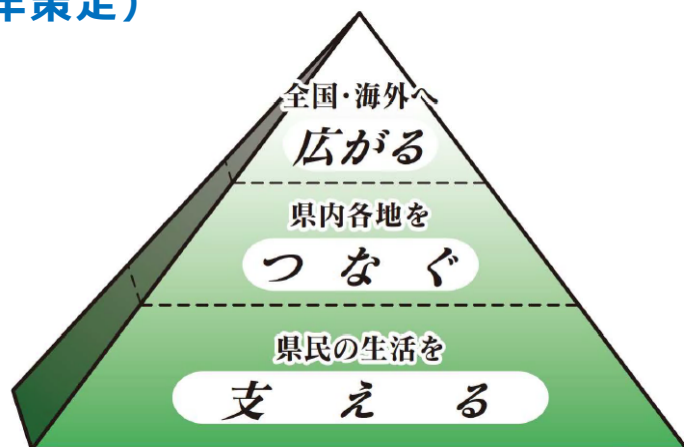
■長野県が目指す交通の将来像

◆長野県新総合交通ビジョン（平成25年策定）

将来像3：東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと**広がる**「本州中央部広域交流圏」の構築

将来像2：交通の結節点“信州”を快適に**つなぐ**移動環境の形成

将来像1：長寿社会の豊かな暮らしを支える**支える**地域交通の確保



■「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（多重的ネットワーク）

- ・長野自動車道
- ・中央自動車道
- ・上信越自動車道
- ・中部横断自動車道
- ・三遠南信自動車道
- ・中部縦貫自動車道
- ・松本糸魚川連絡道路 など

県境を越えた人や物の大きな流動の創出が期待されます



本州中央部広域交流圏の実現には
松本糸魚川連絡道路の整備が欠かせない

高速交通ネットワークの空白地域解消のため、中信地域で接続する松糸道路の整備が不可欠です。県土全体、国土全体の発展につながるものと考えています。