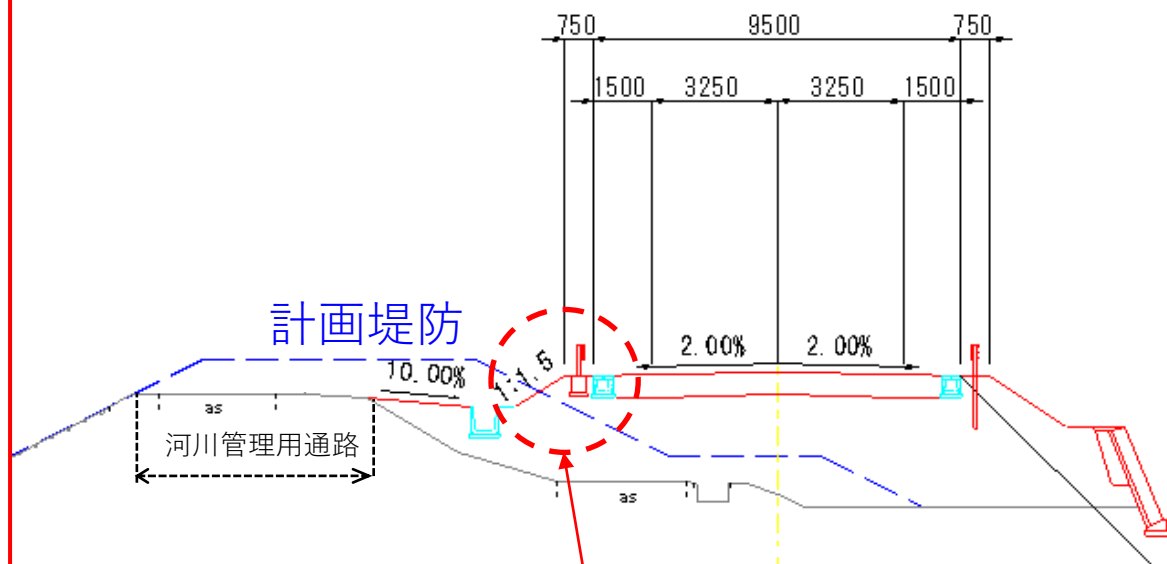


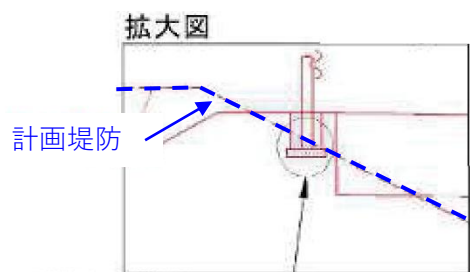
主要な変更内容②

河川堤防との整合を図った区域の変更・追加

○標準横断図(犀川との並走区間)

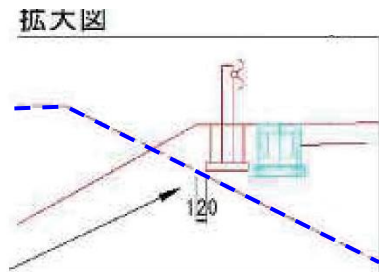


NG例：計画堤防内に道路構造が入る



河川側に道路計画を寄せすぎると計画堤防内に道路構造が入る

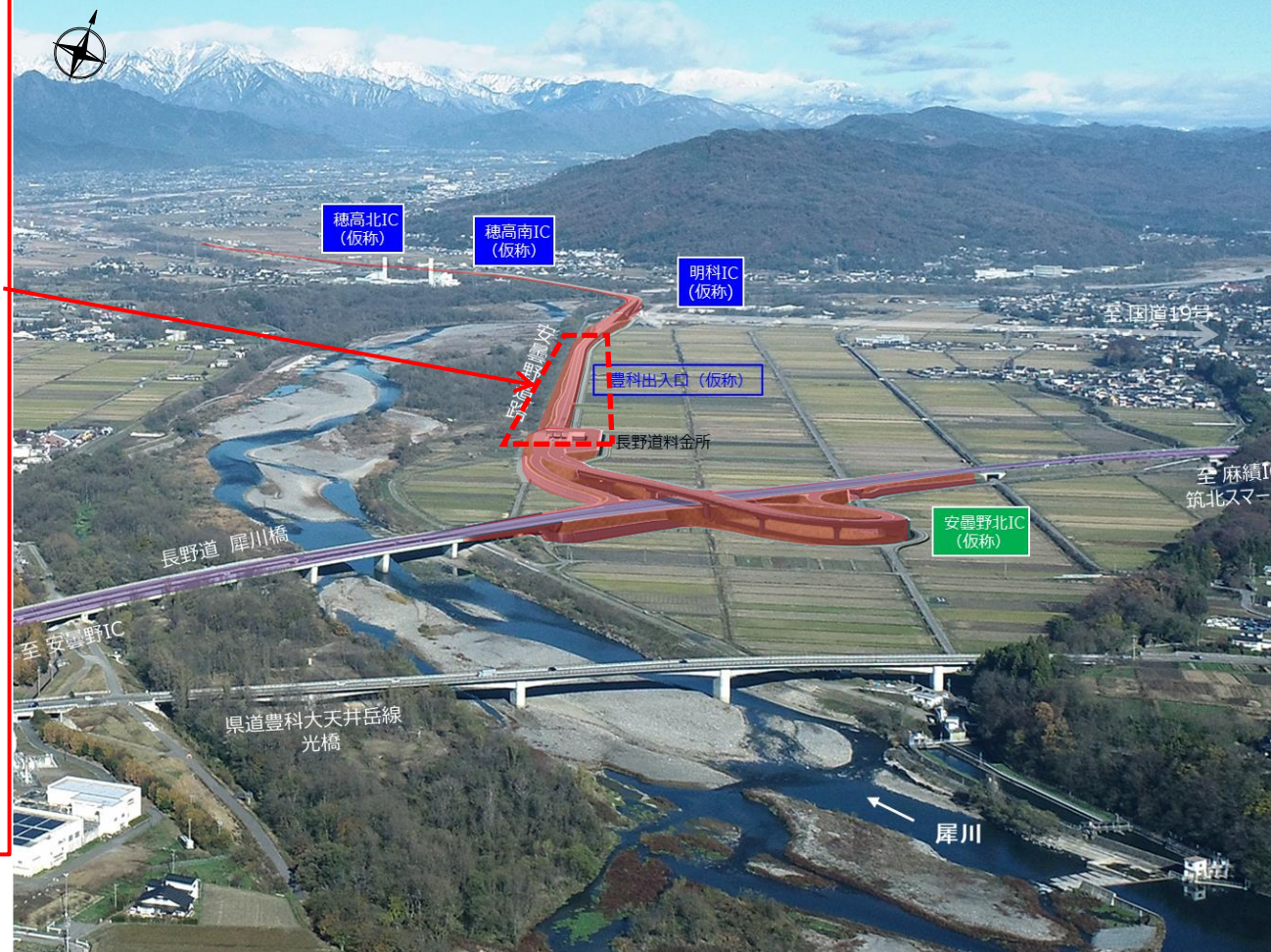
OK例：計画堤防内に道路構造が入らない



極力河川側に寄せつつ、計画堤防内に道路構造が入らないよう計画

(2) 犀川右岸(安曇野北IC～明科IC)イメージ図

現段階のイメージ図をお示ししています。今後の検討状況により変更の可能性があります。



<工作物設置許可基準 (H6.9、最終改定H14.7) >
 ・道路付属物の基礎は計画堤防内に設置しないことを基本とするものとする。

【変更内容】

<当初決定>

- ・周辺農地への影響を最小限とするため、犀川の計画堤防位置を考慮した上で、犀川右岸堤防に極力寄せた計画

<今回変更>

- ・事業者において、詳細な現地測量成果をもとに計画堤防位置を確認し、河川管理者と協議した結果、計画堤防内に道路構造が入らない位置へ線形の変更が必要となり、当該線形に合わせた道路法面の区域を追加

<変更の妥当性>

- ・犀川の計画堤防に影響しない形で、犀川右岸堤防に極力寄せた計画となっている
- ・上記を踏まえた道路構造について、河川管理者の了解を得ている

} 妥当と判断

主要な変更内容③-1
ICの接続構造に係る区域の追加

(3) 犀川右岸（明科IC付近）イメージ図

現段階のイメージ図をお示ししています。
今後の検討状況により変更の可能性があります。

※ランプ：道路相互を連結する道路



【変更内容】

<当初決定>

- ・道路の本線部の幅員分の区域のみ決定（沿線の各地域と本道路とのアクセス確保のため、参考で計画を提示）

<今回変更>

- ・詳細な設計のもと、道路構造の詳細が定まったため、一般道への接続施設の整備に必要な区域を追加

<変更の妥当性>

- ・安曇野IC周辺や国道147号における慢性的な交通渋滞の解消に寄与する
- ・道路構造令に基づき適切に設計された交差点形状により、公安委員会の了解も得られている
- ・接続先の一般道（県道、市道）は2車線で整備済み又は整備することが確実であり、広域交通を処理するうえで適切な交通容量を備えている

妥当と判断

(4)高瀬川右岸 (穂高南IC～穂高北IC) イメージ図

現段階のイメージ図をお示ししています。
今後の検討状況により変更の可能性があります。



※ランプ：道路相互を連結する道路



【変更内容】

<当初決定>

- ・道路の本線部の幅員分の区域のみ決定 (沿線の各地域と本道路とのアクセス確保のため、参考で計画を提示)

<今回変更>

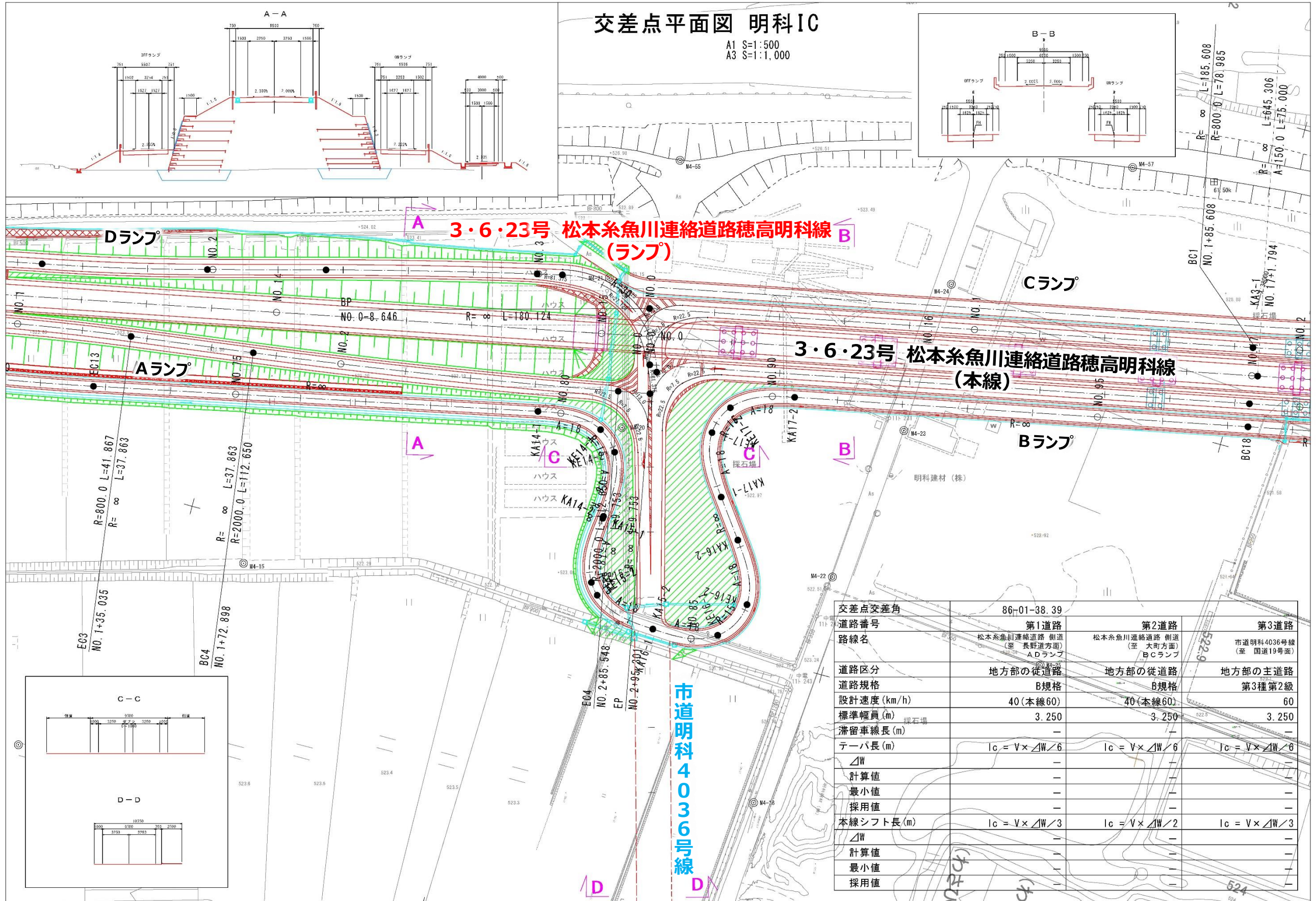
- ・詳細な設計のもと、道路構造の詳細が定まったため、一般道への接続施設の整備に必要な区域を追加

<変更の妥当性>

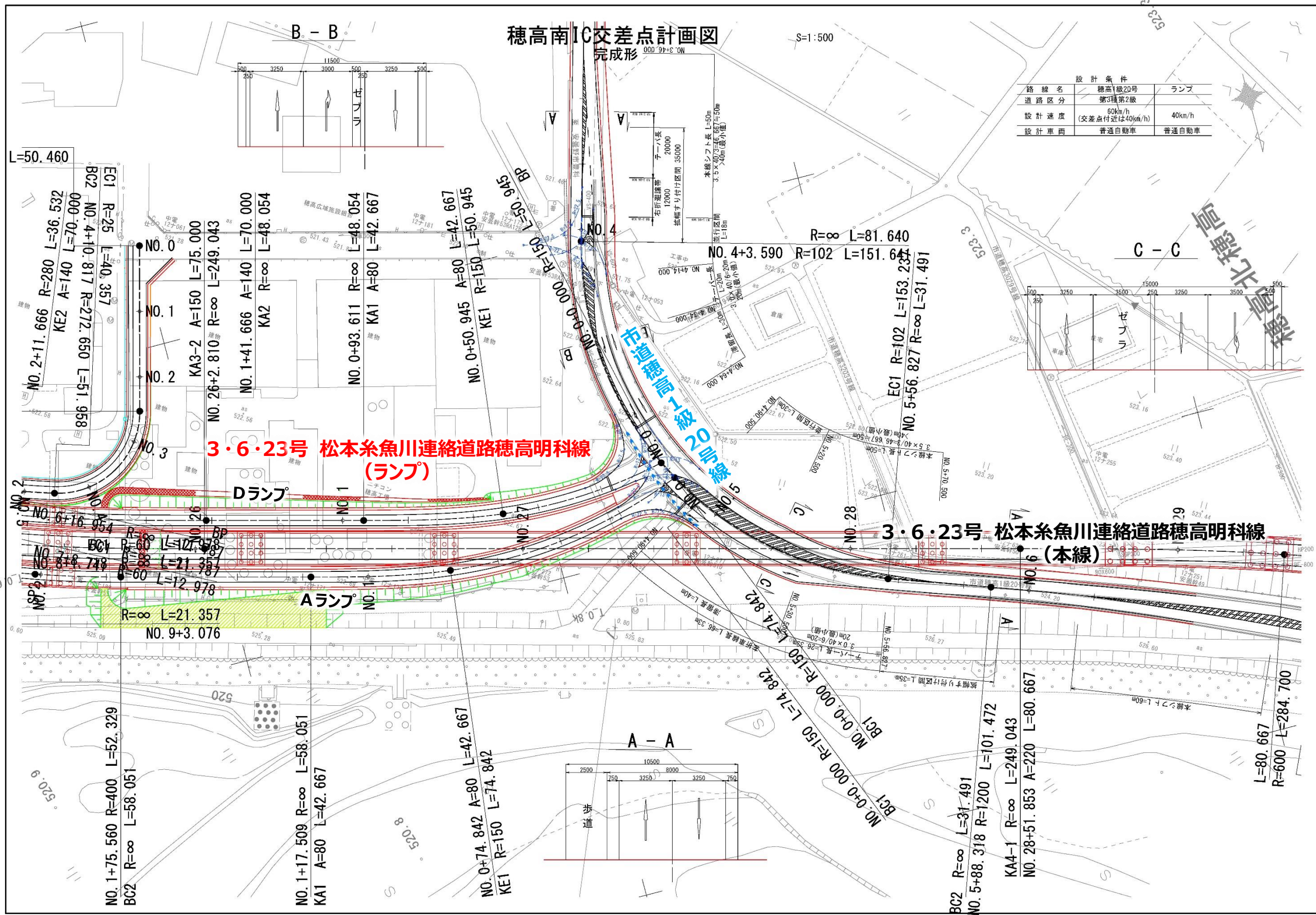
- ・安曇野IC周辺や国道147号における慢性的な交通渋滞の解消に寄与する
- ・道路構造令に基づき適切に設計された交差点形状により、公安委員会の了解も得られている
- ・接続先の一般道 (県道、市道) は2車線で整備済み又は整備することが確実であり、広域交通を処理するうえで適切な交通容量を備えている

妥当と判断

至 大町方面



主要な変更内容③-2
ICの接続構造に係る区域の追加



主要な変更内容③-3
ICの接続構造に係る区域の追加

構造規格	第3種2線	交通量	観測 2018年 11,535台/24h
計画標準	一般部	W=2.50+0.75+3.25 +3.25+0.75+2.50+13.00m	計画 2038年 10,335台/24h
	交差点部	W=2.50+0.75+3.25+5.00 +3.25+0.75+2.50+10.00m	
設計速度	40 km/h	工種	道路改築工事
最小半径	100 m	縦断勾配	最急4.3% 最緩0.1%
勾配	横断 2.0 縦断 0.26~4.32 %	幅員	標準部 0.50+5.50+0.50+5.50m 交差点部 0.50+4.70+0.50+7.70m
地質	礫混じり砂	況	路面 アスファルト

安曇橋南交差点平面図
S=1:500

