

「(仮称)十日町道路」の「ルート帯」を決定しました

地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部である「(仮称)十日町道路」について、地元や外部有識者の意見を踏まえ、県として、以下のとおり「ルート帯」(※)を決定しました。

※ ルート帯とは、300 ～500mの幅で示す概略ルートのことです。

1 決定ルート帯について（別紙1参照）

提案した3案（別紙2参照）のうち、最も南側を通るルート帯である「土砂災害等危険箇所を極力避けたルート帯」（＝Cルート帯）に決定しました。

2 決定ルート帯の特徴

- ・トンネル区間が多いため、冬期の安全性・走行性に優れ、降雨等による土砂災害のリスクが低く、代替路線としての機能性が高いルート帯である。
- ・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過するため開発への支援が可能。
- ・影響する集落数が他案に比べ最も少ない。

3 今後の取組について

今後必要な調査を行い、地域の理解を得ながら、早期事業化に向けて取り組んでいきます。

4 【参考】決定までの経緯について

- ① H29. 9. 25～11. 24：住民や企業等に対しルート帯選定に関する意見聴取を実施。
- ② H29. 11 月～12 月：意見聴取結果を踏まえて、県の対応方針（案）を作成。
- ③ H29. 12. 15：対応方針（案）について、検討委員会に諮り了承される。
- ④ H29. 12. 18：地元市町に対し対応方針（案）について意見照会を実施。
- ⑤ H30. 1. 10：これらの結果を踏まえ、県の対応方針として、ルート帯を決定。

本件についてのお問い合わせ先

土木部 道路建設課 高規格道路推進室長 中川
(直通) 025-280-5847 (内線) 3241

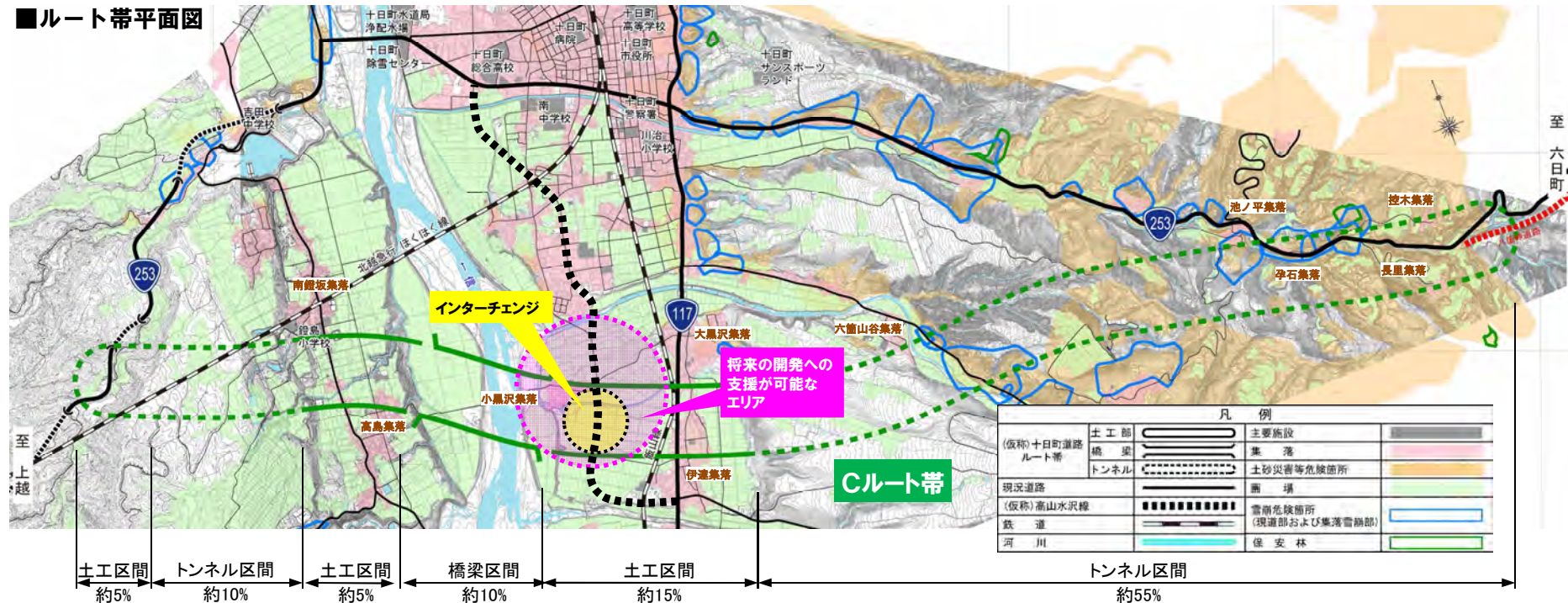
「(仮称)十日町道路」の決定ルート帯について

別紙 1

対応方針

- ▶ 住民および企業がルート帯選定で特に重視するポイントは、「安全性・走行性向上」、「災害時等の代替路線としての機能性」、「産業振興を支援する災害に強い物流経路の確保」であり、冬期の安全性・走行性に優れ、降雨等による土砂災害のリスクが最も低い【Cルート帯】が優位となる。
- ▶ 新潟県としても、当地域の道路整備において冬期の安全性や災害に強い道路という観点を重視しており、また、インターチェンジの設置により十日町市の将来の開発への支援が可能となり、影響する集落数が最も少ないという利点もある。
- ▶ 検討委員会での意見及び地元市町の意見も参考として検討した結果、県の対応方針として、(仮称)十日町道路のルート帯を【Cルート帯】で決定する。

■ルート帯平面図

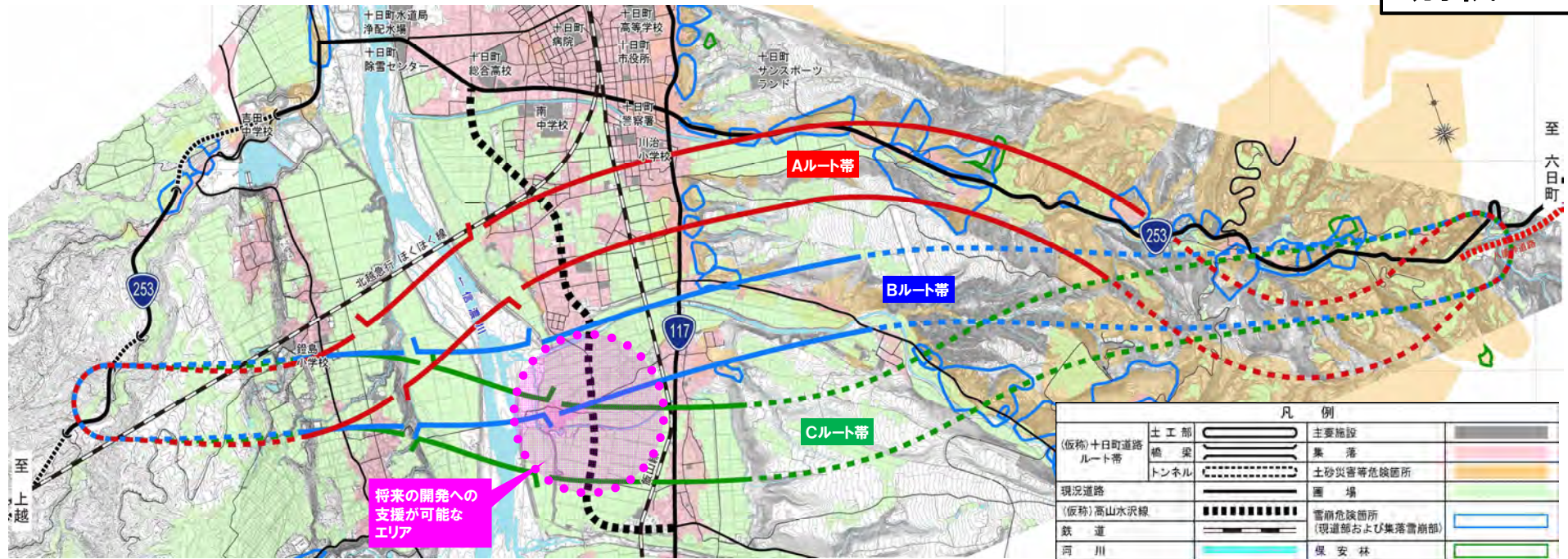


■ルート帯の概要

延長	約11.0km
設計速度	80km/h
車線数	2車線

■ルート帯の特徴

- ・トンネル区間が全体の約65%と他案より多いため、冬期の降積雪の影響は、全3案中、最も少ない。
- ・土工区間が全体の約25%であり、降雨等による土砂災害のリスクが最も低く、代替道路としての機能が最も高い。
- ・影響する集落数：10集落（全3案中、最も少ない。）
- ・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過するため開発への支援が可能。
- ・3次救急医療施設（魚沼基幹病院）へのアクセス性が向上し、カバー人口が増加する。



	Aルート帯 (L=約11.5km)	Bルート帯 (L=約10.5km)	Cルート帯 (L=約11.0km)	
ルート帯の概要	・十日町市街地へのアクセス性に配慮して、既成市街地へ可能な限り近接したルート帯。	・通過交通の速達性にも配慮して、起終点間を直線的に結節したルート帯。	・土砂災害等危険箇所を極力避けたルート帯。	
ルート帯選定ポイント	安全性・走行性向上	・急カーブや急勾配が解消し、走行性・安全性が向上する。 ・トンネル区間が全体の約40%となり、冬期の降積雪の影響が 最も多い 。	・急カーブや急勾配が解消し、走行性・安全性が向上する。 ・トンネル区間が全体の約60%となり、冬期の降積雪の影響が 2番目に多い 。	・急カーブや急勾配が解消し、走行性・安全性が向上する。 ・トンネル区間が全体の約65%となり、冬期の降積雪の影響が 最も少ない 。
	災害時等の代替路線としての機能性	・土工区間が全体の約50%となり、降雨等による土砂災害のリスクが最も高く、代替路線としての機能が、 最も低い 。	・土工区間が全体の約30%となり、降雨等による土砂災害のリスクが2番目に高く、代替路線としての機能が、 2番目に低い 。	・土工区間が全体の約25%となり、降雨等による土砂災害のリスクが最も低く、代替路線としての機能が、 最も高い 。
	産業振興を支援する災害に強い物流経路の確保	・起終点間の通過時間が 最も長い 。	・起終点間の通過時間が 最も短い 。	・起終点間の通過時間が 2番目に長い 。
	いのちをつなぐ道の機能強化	・3次救急医療施設(魚沼基幹病院)のアクセス性が向上しカバー人口が 増加する 。	・3次救急医療施設(魚沼基幹病院)のアクセス性が向上しカバー人口が 増加する 。	・3次救急医療施設(魚沼基幹病院)のアクセス性が向上しカバー人口が 増加する 。
	観光振興の促進	・十日町市中心市街地へのアクセス性に 優れ 、観光支援効果が 最も高い 。	・十日町市中心市街地へのアクセス性がやや劣り、観光支援効果が 2番目に低い 。	・十日町市中心市街地へのアクセス性が他案より劣り、観光支援効果が 最も低い 。
	自然環境・社会環境への影響に配慮	・圃場部を通過する区間が、ルート帯全体の約30%と最も少なく、自然環境への影響は 最も小さい 。 ・影響する集落数が12集落と最も多いため、社会環境への影響は 最も大きい 。	・圃場部を通過する区間が、ルート帯全体の約30%と最も少なく、自然環境への影響は 最も小さい 。 ・影響する集落は11集落と2番目に多く、社会環境への影響は 2番目に大きい 。	・圃場部を通過する区間が、ルート帯全体の約35%と他案より多く、自然環境への影響は 最も大きい 。 ・影響する集落は10集落と最も少ないため、社会環境への影響は 最も小さい 。
	将来道路網や土地利用計画など将来計画との整合に配慮	・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過しないため、開発への直接的な支援が 難しい 。	・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過するため、開発への支援が 可能 。	・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過するため、開発への支援が 可能 。
建設費(参考)	約620億円	約580億円	約550億円	