

課題解決のための政策目標を定めました

諏訪地域の課題として、自然災害、代替路の確保、渋滞、踏切、交通事故、観光・製造業への影響、医療、沿道環境について、整理を行いました。その地域の課題から政策目標の案を設定し、第1回地域の意見聴取において、地域の皆さまからご意見をいただき、課題を解決するための政策目標を以下のとおり定めました。

自然災害による被害

平成18年7月の豪雨では、浸水被害により、国道20号の2箇所約37時間に渡り、全面通行止めが発生しました。



平成18年7月豪雨の被災状況(国道20号 承知川屯所前)

リダンダンシーの確保(代替路の確保)

首都圏と中京圏を結ぶ第一次緊急輸送道路である国道20号や中央自動車道が断絶した場合、大規模な迂回が必要になります。



諏訪湖周辺の道路網断絶時における迂回状況

交通の集中による渋滞の発生

諏訪湖周辺では、南北に移動する道路が限られており、主要幹線道路である国道20号に交通が集中し、渋滞が発生しています。



国道20号の交通渋滞の状況(下諏訪町菅野町)

踏切遮断による交通渋滞の発生

諏訪市内の国道20号には、踏切が2箇所あり、一旦停止による走行環境の妨げや踏切の遮断による渋滞が発生しています。



赤羽根踏切の状況(諏訪市赤羽根)

交通事故が多発

国道20号は、沿道に出入りする車両や渋滞で並んでいる車両などへの追突事故が多発しています。



沿道出入りによる混雑の状況(下諏訪町上馬場)

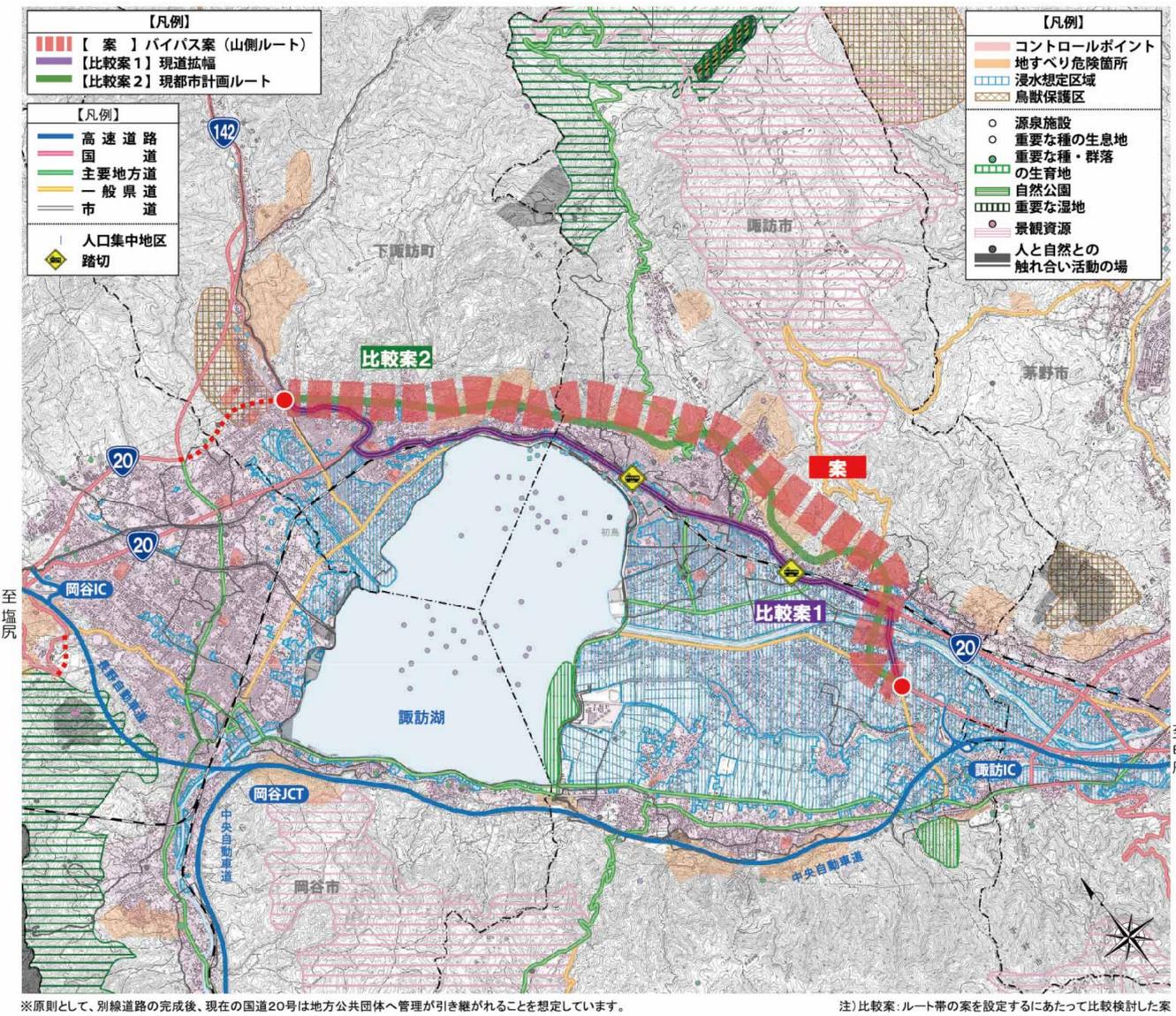
目標 災害に強い代替路の確保

目標 交通の円滑化

目標 交通安全の確保

ルート帯の案を作成しました

諏訪地域における政策目標を達成するための機能を有する道路として、ルート帯の案(500m帯)を作成しました。また、「現道拡幅」「現都市計画ルート」についても、比較評価を行いました。



観光業・製造業への影響

高速道路I Cまでのアクセスが悪い場合、高速道路I Cから諏訪湖や諏訪大社など、観光地までの移動に時間がかかり、観光業への影響が考えられます。また、工業団地への移動においても、入出荷に時間がかかるため、製造業への影響が考えられます。

観光業

諏訪IC～諏訪大社下社秋宮の所要時間(休日)(国道20号利用)

状況	所要時間(分)
平常時	19
混雑時	38

混雑時 19分増加 (朝夕ピーク時)

製造業

諏訪市・下諏訪町境～岡谷IC間 諏訪市・下諏訪町境～諏訪IC間(国道20号利用)

状況	所要時間(平日)(分)
平常時	15
混雑時	23

混雑時 8分増加 (朝夕ピーク時)

観光業

諏訪市・下諏訪町境～諏訪IC間

状況	所要時間(平日)(分)
平常時	12
混雑時	18

混雑時 6分増加 (朝夕ピーク時)

製造業

諏訪市・下諏訪町境～諏訪IC間

状況	所要時間(平日)(分)
平常時	12
混雑時	18

混雑時 6分増加 (朝夕ピーク時)

目標 地域産業の活性化

救急搬送活動への支障

交通の集中による渋滞や、踏切や幅員の狭い道路などの速達性が悪く、救急搬送活動に影響があります。



救急車両による搬送のイメージ

沿道環境の改善

夜間でも大型車が多く走行しており、騒音などの沿道環境の問題が発生しています。



大型車走行の状況(諏訪市元町)

目標 安心・快適な暮らしづくり

➡ 以上のような政策目標を達成するための機能を有する道路となるよう検討を進めます。

比較案	【案】 バイパス案(山側ルート)	【比較案1】 現道拡幅	【比較案2】 現都市計画ルート
ルート概要	現都市計画ルートより、バイパスを山側に通す案	現道2車線を拡幅(車線数増加)	現都市計画ルートを基にバイパス整備
政策目標	<ul style="list-style-type: none"> 災害に強い代替路の確保(浸水被害、土砂災害) <ul style="list-style-type: none"> 浸水対策はバイパスにより高台に回避。 土砂災害の危険性は山側に回避することで、【比較案2】よりも効果が大い。 新たな代替路を確保。 交通の円滑化(渋滞、踏切) <ul style="list-style-type: none"> バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通混雑が解消。 交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通事故が減少。 地域産業の活性化 <ul style="list-style-type: none"> 国道20号の連続する信号交差点や踏切を回避し、高速ICまでのアクセシビリティや定時性が向上。 安心・快適な暮らしづくり(医療、騒音) <ul style="list-style-type: none"> 高次救急医療機関への到達性が向上。 バイパスに交通が転換することにより、国道20号の沿道環境が改善。 	<ul style="list-style-type: none"> 災害に強い代替路の確保(浸水被害、土砂災害) <ul style="list-style-type: none"> 浸水対策は、路面の嵩上げにより対応するもの、効果は【バイパス案】より小さい。 土砂災害の危険性は現道拡幅のため、現状と同じ。 交通の円滑化(渋滞、踏切) <ul style="list-style-type: none"> 交通容量(車線数)を確保し、現道の交通混雑を緩和、踏切は立体交差するもの、効果は【バイパス案】より小さい。 交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> 安全施設の設置により、交通事故が減少するもの、効果は【バイパス案】より小さい。 地域産業の活性化 <ul style="list-style-type: none"> 国道20号の連続する信号交差点を通過するため、高速ICまでのアクセシビリティや定時性はあまり向上しない。 安心・快適な暮らしづくり(医療、騒音) <ul style="list-style-type: none"> 車線数増加により、救急車両優先の車線を確保でき、高次救急医療機関への到達性が向上。 市街地を通過するため、国道20号の沿道環境の改善は見込めない。 	<ul style="list-style-type: none"> 災害に強い代替路の確保(浸水被害、土砂災害) <ul style="list-style-type: none"> 浸水対策はバイパスにより高台に回避。 土砂災害の危険性は一部山側に回避。 新たな代替路を確保。 交通の円滑化(渋滞、踏切) <ul style="list-style-type: none"> バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通混雑が解消。 交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通事故が減少。 地域産業の活性化 <ul style="list-style-type: none"> 国道20号の連続する信号交差点や踏切を回避し、高速ICまでのアクセシビリティや定時性が向上。 安心・快適な暮らしづくり(医療、騒音) <ul style="list-style-type: none"> 高次救急医療機関への到達性が向上。 バイパスに交通が転換することにより、国道20号の沿道環境が改善。
生活環境	<ul style="list-style-type: none"> 大気環境は、集落・市街地等を概ね回避しており、影響を与える可能性が【比較案1】より小さい。 水環境は、源泉施設を概ね回避しているが、ルートの位置・構造によっては、影響を与える可能性あり。 	<ul style="list-style-type: none"> 大気環境は、集落・市街地等を通過しており、影響を与える可能性あり。 水環境は、源泉施設を回避しているが、ルートの位置・構造によっては、影響を与える可能性あり。 	<ul style="list-style-type: none"> 大気環境は、集落・市街地等を概ね回避しており、影響を与える可能性が【比較案1】より小さい。 水環境は、源泉施設を概ね回避しているが、ルートの位置・構造によっては、影響を与える可能性あり。
自然環境	<ul style="list-style-type: none"> 動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を概ね回避しており、影響を与える可能性小。 	<ul style="list-style-type: none"> 動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を概ね回避しており、影響を与える可能性小。 	<ul style="list-style-type: none"> 動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を概ね回避しており、影響を与える可能性小。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 景観は、景観資源を概ね回避しており、影響を与える可能性小。 人と自然との触れ合い活動の場は、活動の場を概ね回避しており、影響を与える可能性小。 	<ul style="list-style-type: none"> 景観は、景観資源を回避しており、影響を与える可能性小。 人と自然との触れ合い活動の場は、活動の場を通過しており、影響を与える可能性あり。 	<ul style="list-style-type: none"> 景観は、景観資源を概ね回避しており、影響を与える可能性小。 人と自然との触れ合い活動の場は、活動の場を概ね回避しており、影響を与える可能性小。
沿道施設へ出入り	沿道施設への出入りは想定していない。	浸水対策による嵩上げにより、沿道施設への出入りは困難。	沿道施設への出入りは想定していない。
地域分断	一部市街地や集落を山側に回避することで、地域分断は、ほぼ生じない。	車線数が増加し、沿道出入りや横断が困難となり、地域分断が生じる。	一部市街地や集落を通過するため、【バイパス案】より地域分断が生じる。
影響する家屋数等	約210棟 (宅地面積:約4万m ² 【比較案1】の約1/4)	約930棟 (宅地面積:約19万m ²)	約320棟 (宅地面積:約6万m ²)
事業費	約700~740億円	約760~800億円	約810~850億円

※自動車道の走行や道路の存在に伴い影響を及ぼす可能性のある事項を整理。

参考文献:「長野県統合型地理情報システム」(長野県企画情報統括課)、「平成18年7月豪雨 被害発生地域平面図」(平成18年 長野県建設事務所)、「長野県鳥獣保護区等位置図」(平成24年度長野県森林づくり推進課)、「第2回自然環境保全基礎調査 動物分布図 長野県」(昭和56年 環境庁)、「支部報 いわずすめ No.96 (2004年5-6月号)」(平成16年 日本野鳥の会諏訪支部)、「ふるさといきもの里100選」(平成元年 環境庁自然保護局)、「第3回自然環境保全基礎調査 自然環境情報図 長野県」(平成元年 環境庁)、「第5回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査報告書」(平成12年 環境庁)、「信州の文化財」(平成24年9月 財団法人八十二文化財団)、「第4回自然環境保全基礎調査 自然環境情報図 長野県」(平成7年 環境庁)、「自然公園等指定状況一覧」(平成19年4月 長野県自然環境保護課)、「日本の重要湿地500」(平成24年9月 環境庁 インターネット自然研究所)、「日本の都市公園100選」(平成元年 日本公園緑地協会)、「新日本夜景100選」(平成16年 新日本三大夜景・夜景 100選事務局)、「日本の社・百選」(平成8年 国土交通省)、「温泉源泉の名称及び住所の一覧」(平成25年10月 諏訪保健福祉事務所 食品・生活衛生課生活衛生係)、「全国観光情報データベース」(平成25年10月 社団法人日本観光振興協会)、「各市町観光パンフレット」(平成25年10月 岡谷市・下諏訪町・諏訪市・茅野市)、「諏訪湖一周ジョギングロード」(平成24年9月 長野県健康福祉部健康長寿課)、「長野県統合型地理情報システム しんしゅうくらしのマップ」(長野県企画情報統括政策課)、「浸水想定区域」(平成24年度 国土数値情報)