

地域高規格道路

松本糸魚川連絡道路 建設促進フォーラム

開催録

「つながる みんなのねがい」 ～松本糸魚川連絡道路の早期建設を～

とき・ところ 2016年8月27日(土) 13:00～16:00 糸魚川市民会館 来場者数：800人

第1部 13:00

1 開会

2 来賓祝辞

新潟県知事 泉田 裕彦 様
長野県知事 阿部 守一 様
(代理 長野県建設部 部長 奥村 康博 様)
衆議院議員 高鳥 修一 様
衆議院議員 務台 俊介 様
新潟県議会議員 中村 康司 様

3 報告

新潟県土木部道路建設課 課長 鈴木 潤 様
長野県建設部道路建設課 課長 臼田 敦 様

4 基調講演

「地域高規格道路の役割」 大川 秀雄 様

第2部 15:00

5 届けよう私のメッセージ

- ・沿線小学生のビデオメッセージ
- ・一般社団法人 糸魚川青年会議所
- ・姫川港利用者協議会
- ・世界ジオパーク塩の道を歩く会
- ・なりわいネットワーク
- ・メッセージカードを届けよう

6 フォーラム宣言

地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の早期建設と利用促進を進める会 会長
糸魚川商工会議所 会頭
猪又 史博

主 催 地域高規格道路松本糸魚川連絡道路新潟県ルート建設促進協議会

共 催 地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の早期建設と利用促進を進める会
後 援 新潟県糸魚川地域振興局、地域高規格道路松本糸魚川連絡道路建設促進期成同盟会、
地域高規格道路松本糸魚川連絡道路長野県側ルート建設促進協議会



地域高規格道路松本糸魚川連絡道路新潟県ルート建設促進協議会 会長
糸魚川市長 米田 徹

本日は、多くの皆さまから松本糸魚川連絡道路建設促進フォーラムにご参集いただき、また、多くのご来賓の皆さまからお忙しい中ご出席賜り、心よりお礼申し上げます。

松本糸魚川連絡道路は、昭和51年に糸魚川松本間の商工会議所の皆さま方が、塩の道経済懇談会を開催し、要望決議をされて以来、今年で40年が経過いたしました。その間、地域の皆さま方が同盟会を作り、地域フォーラムや住民への説明会を行うなどして建設に向けた取り組みを進めてきました。

糸魚川市では昨年、北陸新幹線が開業いたしました。また、国道8号糸魚川東バイパスの一部が供用されておりますし、中央大通り線も完成いたしました。それぞれ昭和40年代・50年代に計画され、進めて来た事業でございます。松本糸魚川連絡道路も、昭和51年から進めていますが、遅々として進んで来なかったというのは、非常に残念であります。我々は、今まで

進めてきた計画を利用しながら地域の振興を推し進めて行くわけですが、やはり、松本糸魚川連絡道路がしっかりと整備されることによって、その熟度が高まっています。

松本糸魚川連絡道路は、決して物流だけの道ではありません。現在、県境付近においては、国道148号が1本です。地域の生活、そして、地域の医療・生命にも繋がる大事な道ですが、事故や災害によって通行止めになり、地域経済にも生活にも大きく影響します。やはり、松本糸魚川連絡道路が絶対になくてはならない必要インフラだと捉えています。

本日は、長野県の方からも大勢の皆さまからお越しいただいております。本当に心から感謝申し上げます。このフォーラムが建設に少しでも近づくよう、ご参集の皆さま方のお力を賜ることをお願い申し上げ、あいさつとさせていただきます。

新潟県知事祝辞



新潟県知事
泉田 裕彦 様

糸魚川地域の悲願である、松本糸魚川連絡道路の建設を促進するための松本糸魚川連絡道路建設促進フォーラムを米田市長はじめ関係者のご尽力で開催されますこと、本当に機運が盛り上がりつつあると実感しています。

地方創生が叫ばれる中で、糸魚川地域は日本海側の大変重要なポイントになって来ています。しかし、その動脈とも言える国道148号は、大型車が通行する時にミラーとミラーがぶつかってしまう。やはり、時代に合わないトンネルや道路は改良していかなければいけない。これは糸魚川のためだけでなく、日本の物流全体を強化していくためにも極めて重要だと思っています。同時に、救急車も安全に走ることができる。まさに命の道ということになると思います。

松本糸魚川連絡道路によって、これまで以上に長野との交流促進の可能性が広がると確信しています。新潟・長野・山梨・静岡の4県は、フォッサマグ

ナが通っているという共通項があります。フォッサマグナが通っているということは、地形が急峻ですが、逆に言うと風光明媚であるということです。安心安全な道路で観光ができれば、海の幸、山の幸、温泉、そして風光明媚な景色を見に一大スポットになる可能性があります。

またインバウンドの面からも、糸魚川は世界ジオパーク、大陸と大陸の間をまたぐことのできる場所があります。都市で働く大勢の人が、仕事の疲れを癒やすためにやって来る。そんな地域になるためにも重要な道路だと思っています。

糸魚川地域が発展していくためにも、松本糸魚川連絡道路を進めるために新潟県としても全力を挙げて参りたいと思います。インフラの一日も早い整備によって、次世代の若者が夢を持って過ごせる地域になり、多くの人が糸魚川を目指し、そして大型トラックも問題なく通ることができ、産業に結びついていく。そういった環境を作ることができるように、このフォーラムが大きな力を発揮することを祈念してやみません。



長野県知事 阿部 守一様 代理
長野県建設部 部長
奥村 康博様

松本地域と糸魚川市を結ぶ路線は、いにしえより塩の道と呼ばれ、地域の経済、文化の交流に大きな役割を担ってきました。

昨今では、広域的な交通拠点を結ぶ松本糸魚川連絡道路の担う役割は、ますます高まっています。今後、長野県と新潟県を結ぶ広域ルートとしての役割を一層強化することで、産業、観光振興さらには防災面で大きな効果が期待されています。

長野県の事業状況は、本年1月に仮称安曇野北ICから大町市街地南までの計画案を発表しました。現在、小谷村雨中地区でのバイパス事業などを実施しており、国道148号の機能強化の観点から整備を進めています。

今後も新潟県、沿線市町村とも連携を取りながら、松本地域と糸魚川市を結ぶ高規格道路の安全性、円滑性の向上を図ってまいります。

このフォーラムを契機として松本糸魚川連絡道路建設促進に向けた沿線市町村の気運がますます高まることをご祈念申し上げます。



内閣府大臣政務官
兼復興大臣政務官
務台 俊介様

松本から糸魚川まで、上信越自動車道を経由して3時間かけて来ました。昭和51年に当時の4つの商工会議所が構想を打ち上げた道路ができていれば、1時間半ぐらいで来られるところが、建設がなかなか進まない。誠に残念です。

今、岩手県で整備されている沿岸道路も、本当は災害が起きる前に作っておかないと、亡くなる人を減らせないんです。もし大きな地震が糸魚川地域を襲った時に国道148号だけでは救出できません。しっかりした道路が1本あって亡くなる人が少なくなる。そういう意味でも命の道だと思います。

長期的に見れば、日本海沿岸はもっと素晴らしい地域になるはずです。糸魚川から松本方面に物流の大きなルートが、予め整備されていることは大変重要です。

現代の塩の道である松本糸魚川連絡道路沿線を、日本で最も発展する地域に押し上げていくために頑張ってまいります。



衆議院議員
高鳥 修一様

この松本糸魚川連絡道路は観光など交流人口の拡大、あるいは姫川港の利用促進、そして災害対策等、様々な面でどうしても私たちの地域に必要な道路です。

この道路は、調査区間に最初に指定されてから今年で17年目なんですね。その間に、誠に残念なことに目に見えた進展が図られていない。

今回の松本糸魚川連絡道路建設促進フォーラムを起爆剤にして、一気にこの道路の建設を促進したい、そういう強い思いをぜひご理解いただきたいと思います。

松本と糸魚川の間には、塩の道がありました。越後の武将・上杉謙信が敵の武田信玄に塩を送ったという美談があります。松本市内には、塩を運んだ牛をつないだ「牛つなぎの石」が残っているということです。

ぜひ、長野と新潟の新たな友情と繁栄の道路として、松本糸魚川連絡道路を築き上げて参りましょう。



新潟県議会議員
中村 康司様

松本糸魚川連絡道路は、多方面からその建設が期待されています。観光面では、糸魚川は広域観光圏として重要な役割が期待されています。そのためにも快適に通れる道路というのは絶対に必要です。

しかしながら現在の国道148号は安全性の高い道路ではありません。10数年前に洞門の高さが改良され、大型のウイング車が通行可能となり、通行量が一気に増えました。しかし、洞門の幅の狭さは相変わらずです。狭い洞門内で大型トラックのサイドミラー同士がぶつかるという軽微な物損事故は、後を絶ちません。また、冬の大雪、凍結の怖さは糸魚川の皆さまであれば、ご存知のことと思います。一刻も早く安全安心に通行できる道路が欲しいのです。

リスクの高い道路から快適な道路へ、松本糸魚川連絡道路の着工、完成に向けて、みなさんとともに運動をしていき、頑張っていこうではありませんか。



新潟県土木部道路建設課
課長 鈴木 潤 様

今日、高速道路で糸魚川にきましたが、途中の休憩の時に買った水が、長野県松川村産でした。「もう交流が始まっているんだな」と感じたところです。

糸魚川地域を観光・交流の観点から見てみますと、糸魚川ユネスコ世界ジオパークの

個性あふれた観光資源があります。物流の観点では、約500万トンの取扱量を誇る姫川港から、市内や長野県などへ、また県外から、リサイクル資材などを国道148号を利用して輸送しています。

国道148号は、山間地では連続雨量150mm、県境部では80mmでの通行規制が指定されています。豪雨時には、孤立集落が発生する可能性があります。平成7年7月の「7.11水害」や平成26年11月の「長野県神城断層地震」といった災害時だけでなく、最近の大雨でも半日近く通行止めになり、市民生活、地域経済、産業等に大きな支障が出てしまいました。災害に強い道路ネットワークが必要となります。

国道148号の現状・課題



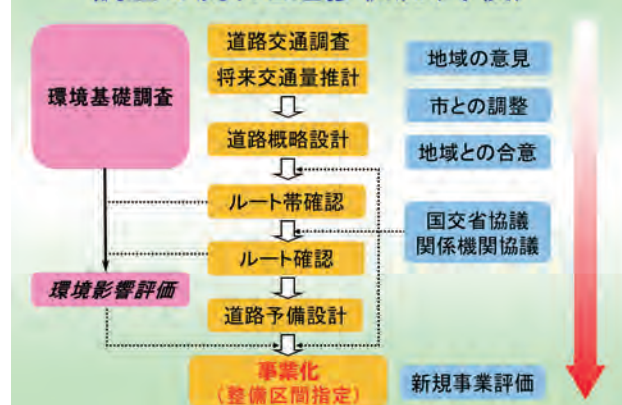
国道148号は、主要道路の中でも国道8号に次いで大型車混入率が高いと言われています。線形も厳しいので、大型車の交通事故による全面通行止めが毎年発生しています。

また、第三次医療施設である上越市の病院までの搬送時間は県境部で約72分で、患者への負担が大きいという状況です。交通事故の軽減や救急医療の観点からも道路整備が必要だということです。

松本糸魚川連絡道路は、長野県、新潟県あわせて100kmで、新潟県内は約20kmです。現在の

指定状況は、平成11年に8km、平成17年に9kmの計17kmが調査区間となっています。これまで、交通量の推計や環境基礎調査、道路の概略のルート検討などを行ってきました。今後は、環境影響評価や一部区間のルート帯を決定し、関係機関との調整を行い、事業化を目指します。

調査の流れと進捗状況(今後)



松本糸魚川連絡道路は、概ね60km/hのサービス速度を確保する2車線道路と考えております。既存道路とは基本的に立体交差とし、速達性あるいは定時性を確保するということを優先に考えています。

ルート帯(案)

地区懇談会と市民アンケートを実施



糸魚川地域の更なる活性化に、松本糸魚川連絡道路の整備は不可欠だと思っています。道路を作る。それは、ものの流れを変えて人の流れを変えていきます。安全性、利便性は、まちに新しい価値を産み出します。新潟県では、事業化に向けた一部区間のルート帯決定に向けて今後取り組んでいきますので、ご支援とご協力をよろしくお願いいたします。



長野県建設部道路建設課
課長 白田 敦 様

長野県北部の人間にとって新潟県といいますとやはり、海水浴。私も小さい時から海水浴に利用させていただきまして、海のない長野県にとっては憧れの地です。

さて、長野県の大半の地域は高速交通網へ15分以内にアクセスできますが、大町市と北安曇郡からなる大北地域は高規格幹線道路の空白地域となっています。松本糸魚川連絡道路は高速道路を補完し、大北地域へより高い走行サービスが提供できると考えています。

長野県は地形が険しく、交通網の発達が十分でなく交流圏に広がりやを欠いています。そこで、新幹線で東日本と西日本を結び、また、松本糸魚川連絡道路などの道路網で太平洋と日本海を結ぶことで、糸魚川市を含む本州中央部に大きな交流圏をつくることを目指しています。この交流圏の実現のためにも、松本糸魚川連絡道路の整備は、県政の最重要課題のひとつと位置付けています。

「本州中央部広域交流圏」の構築

■東西軸で東日本と西日本、南北軸で太平洋と日本海を結びます。



長野県では、平成20年に県内全線のルート案を発表しました。既存の道路の活用を基本とし、道路の規格はサービス速度を概ね60km/h、原則2車線で主要な道路との交差点では立体化を検討することとしました。

また、整備効果を最大限発揮させるため、高速道路との接続が不可欠と考え、平成28年1月に仮称安曇野北IC～大町市街地南までの計画案を発表しました。

この区間約20kmは信号のない道路となり、約10分の時間短縮が見込まれる他、定時性が向上すると考えています。今回の計画案が実現

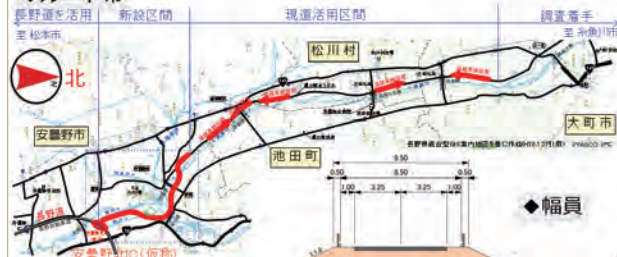
することで、松本市と糸魚川市間の所要時間は約10分の短縮、更に松本糸魚川連絡道路全線整備で約40分の短縮が見込まれます。

安曇野北IC(仮称)～大町市街地南の計画案(H28.1公表)

◆整備方針

- 設計速度60km/h(一般道路・2車線)
- 平成23年度公表の新設区間のルート帯を絞り込み(一部修正含む)
- 高瀬川右岸道路を部分改良して活用(道越車線4箇所、立体交差1箇所)

◆ルート帯



小谷道路は県境における約5.7kmの道路であり、権限代行事業として国土交通省に整備していただきました。道路線形が改善され、走行性や安全性が格段に向上しました。また、豪雪による通行止めも課題でしたが、全線開通前と比べ、通行止め時間が10分の1に激減しました。

長野県では小谷村雨中地区でバイパス事業を実施しています。小谷村役場を含む雨中地区は交通事故が多く、騒音・振動が著しいことが課題です。そこで、延長約2km、幅員8mのバイパス事業を計画し、平成26年度に着工しました。

雨中バイパスの概要



平成26年11月の「長野県神城断層地震」では、白馬村で国道148号が全面通行止めとなりました。この経験で災害に強い道路網の構築は大変重要であることを改めて認識しました。今後とも新潟県、そして沿線市町村と連携をとりながら、松本地域と糸魚川市を結ぶ骨格道路の安全性・円滑性の向上を図っていきます。



放送大学 新潟学習センター
所長 大川 秀雄 様

プロフィール

東京工業大学工学部土木工学科 卒業、
同大学院理工学研究科修士課程 修了
新潟大学工学部教授、新潟大学工学部
部長などを歴任
平成27年4月から現職
平成23年度から北陸地方整備局事業評価
監視委員会 委員長

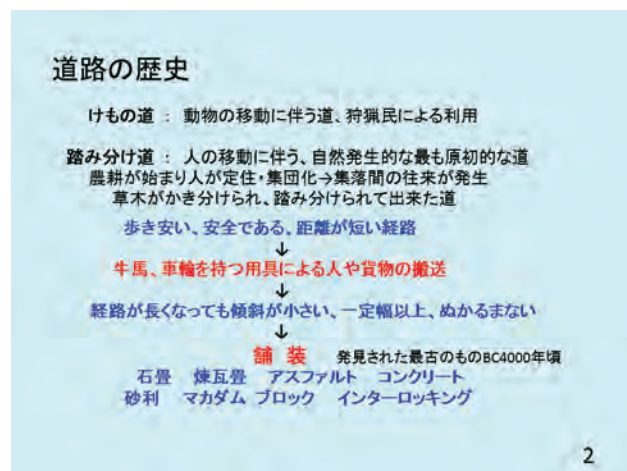
今日のテーマ地域高規格道路とはどういうものなのか、それから松本糸魚川連絡道路の役割ということです。

●道路の歴史

道路というのは一体どういうものなのか。最初は、けもの道から始まり、そこに人がどんどん通るようになって、いわゆる「踏み分け道」ができる。

そのうち、人間の生活が高度化するにつれ、歩きやすく安全である、できれば近い距離をうまく繋ぎたい。そこに牛馬がでてきて、さらに車輪をつけたものが出てくる。頻繁に馬車が通るようになり、人や物を運ぶ時にある程度の幅が必要になる。急な坂があっては困るとか、でこぼこしていると困るとか、そうしたことを徐々に克服しながら現代の道路に至っているわけです。

そして、傷んでは困るということで、舗装という概念がでてきたんですね。また、為政者がいて国を統轄するには、道が必ず大事になるわけです。



●高速道路の原型 アウトバーン

ローマ時代にアスファルトの舗装ができ、20世紀にはコンクリート舗装が出てきますが、いちばん有名なものが、ドイツのアウトバーンで

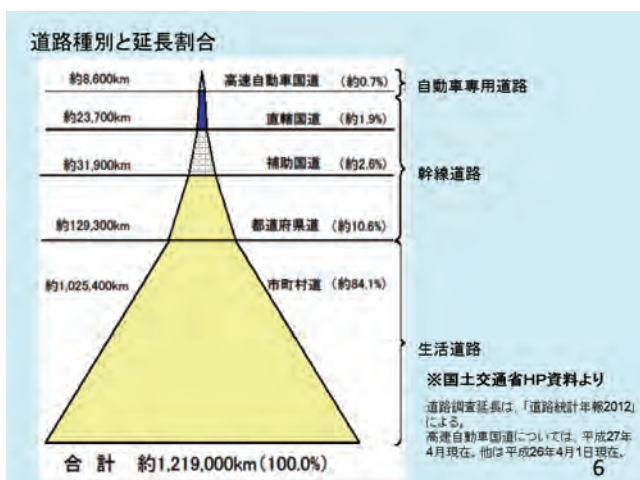
す。自動車で速く走れるということが非常に大きなテーマで、高速で走るために道幅を広く取る、急勾配はなくす、カーブも緩くする。アウトバーンはこのような条件を満足しています。

こうした道路の構造的なこととあわせて、アウトバーンにはパーキングエリアを必ず置きました。現在、世界に高速道路がたくさんありますが、その原型がアウトバーンだと言われています。

●日本の道路の現状

日本には約121万9,000kmの道路があります。道路法第3条に定義があって4つに識別されています。高速自動車国道。これは全体の約0.7%。次に、一般国道。そのうち、国土交通省の管理する直轄国道が1.9%、都道府県が管理する補助国道が2.6%。それから、都道府県道が10.6%。市町村道が84.1%です。全部あわせた面積は、宮崎県の面積より少し広いくらいです。直轄国道、補助国道、都道府県道は「幹線道路」と言われる位置づけ、市町村道は毎日の生活に直接関わっているという意味合いで「生活道路」という言い方をしています。

これを走行台kmという「1台の車がどれだけの距離を走ったか」ということを全部足し算した指標でみると、高速道路は10%を超えます。直轄国道は18%くらい。補助国道が12～13%くらいです。都道府県道だと、約30%の比率になります。84%の延長距離がある市町村道は、25～26%くらいの割合になるんですね。何が言えるかということ、いわゆる高規格道路ほど、長い距離を多くの車が通っている、ということになります。



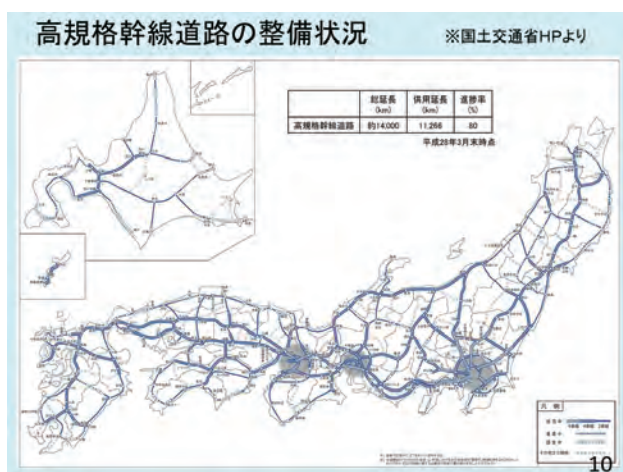
●災害に強い高規格道路

高規格幹線道路は、全体構想で14,000km。

その中で、高速自動車国道と一般国道自動車専用道路があり、高速自動車国道の中には、お金を払わなくても通れる新直轄方式区間と、有料道路方式区間があります。

「高規格」というのは、高速道路のように道路の車線幅が広くて、カーブが緩やかで、勾配が緩やかになっているというような道路です。ただそれは、見た目の高規格です。実は、作り方の丁寧さが違うという意味もあります。

高速道路は橋梁にしる、トンネルにしる、何か災害が起きた時になるべくダメージが発生しないような作りになっています。例えば、平野部でも6m程度と高く作ってあって、水害などの時に洪水の被害にあいにくい。それから、大雨でも斜面が崩れない。国道でも8号とか18号という一桁、二桁道路と言われる国道は日頃の手入れが非常に行き届いていて、災害などで大きく崩れたりということがないように配慮されています。



●中越地震の教訓

中越地震で中越地方に大きな被害がありましたが、関越自動車道と北陸自動車道が高規格で整備されていたことで、非常に役立ちました。



もちろん関越自動車道も被害を受けました。地震があったのは土曜日の夕方ですが、翌日の昼すぎにはとにかく通れるようになりました。その後の救援活動、復旧活動にいかに関に立ったかという教訓です。高規格道路が近くにあるというのは、安心安全のためにとても重要なことです。

●地域高規格道路

今日のテーマの松本糸魚川連絡道路は「地域高規格道路」と呼ばれています。「高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路」と定義され、概ね60～80km/hの走行サービスを提供できるようにする。高速道路に準じているという道路です。

高速道路並みに整備しようということですが、作るためのコストが高くなりすぎます。従って、カーブがきついか、崖が崩れそうな所は、別途整備し直すけれど、現状でこの部分は大丈夫だろう、というところはそのまま使いながらうまく接続していきましょう、という考え方をしています。



●松本糸魚川連絡道路特有の課題

松本糸魚川連絡道路の新潟県側は、調査区間の指定が一部始まっています。調査と言ってもいろいろ調べなければならないことがたくさんありますので、そう簡単には話が進みません。

現在の国道148号は、災害、異常気象時に通行規制があって困る。急カーブ、急こう配、幅が狭いという問題。大型車両が増えてきたことによる振動や排気ガスなどの環境問題と言った課題が挙げられます。また、積雪寒冷地であるということも頭に入れながら道路を造らなければならない。スリップ防止や斜面の雪崩対策も必要です。

それから、フォッサマグナの西の縁である糸

魚川静岡構造線があるという地形条件、地質条件が複雑に入り組んでいる地域であるということです。

ですから、きちんと調査しないと進めることができません。そのような課題や条件があるわけで、それに対応する設備にコストがかかるわけです。

国道148号の現状・課題

- ・事故、災害、異常気象時の通行規制
- ・線形不良(急カーブ、急勾配、狭い道幅など)
- ・大型車両の通行による沿道環境の悪化
以上、新潟県作成より
- ・積雪寒冷地としての対応
- ・フォッサマグナ(西縁の糸魚川静岡構造線)に位置

16

●何かあった時に役に立つ大きな財産

そうした多額の費用がかかる道路事業を考える時に3便益で評価をします。走行時間が短縮する、走行経費が減少する、交通事故が減少する。それによってこれだけの利益、メリットが出ますという計算をします。簡単に言ってしまうとその利益によって、道路事業を進める判定をします。

道路事業評価について

- 道路は、中長期にわたって多様な**ストック効果**を発現
- しかし、事業の投資効果の評価としては、**3便益**による直接効果が中心

道路が有する様々な効果

- 便益
 - ・走行時間短縮
 - ・走行経費減少
 - ・交通事故減少

19

でも、それだけではなく、その他に大事なことも山ほどあります。生活機会・交流機会の拡大、地域産業の促進、公共サービスの向上。

それから、防災面の効果。今ほど大きく言われていることはありません。仮に道路を造る投資をして災害が起きなかったとします。それはその投資が無駄になったわけではなく、とても

ラッキーだったと考えるべきです。何かあった時に役に立つ大きな財産という位置づけがとても大事です。

また、景観を壊すからやらない、という意見もありましたが、景観にあわせてきっちり整備するという考え方で、より良いものにしましょうという対応が必要なのだと思います。

道路が有する様々な効果 (続き)

○便益換算手法が確立していない効果

- 防災面の効果
 - ・代替道路確保
 - ・住民の安全、安心
 - ・経済活動停止回避等
- 生活機会・交流機会の拡大
 - ・観光産業の促進
 - ・地域間交流・都市間交流の活性化
- 地域産業の促進
 - ・新規立地に伴う生産増加
 - ・雇用・所得増大
- 公共サービスの向上
 - ・高次医療施設へのアクセス向上
- その他の効果

20

●今から取り組めること

糸魚川には全国でも珍しい4世代の道が見られる、親不知という名所があります。こうしたすばらしい場所を今からもっとPRしておいて、松本糸魚川連絡道路ができた時にたくさんの人に見に来ていただきたいものです。

住民の人たちがもっともっと声を大にして、行政の皆さんにも頑張ってもらうことで少しでも早く立派な道路になってくれることを祈るばかりです。

親不知コミュニティロードより 四世代の道を一望



21

松本糸魚川連絡道路建設促進フォーラムの開催にあたり、将来この道路を利用する世代となる沿線の小学生に、松本糸魚川連絡道路の出前授業を行いました。
フォーラム当日は、出前授業の感想をもとに元気なビデオメッセージを届けてくれました。

糸魚川市立大野小学校 3年生



みんなのメッセージ

みんなの力をあわせて21世紀の塩の道を作っていきましょう！



糸魚川市大野地区にある大野小学校は、地域に「塩の道」が通っています。

3年生は地域学習「大野のお宝 塩の道」に取り組み、地域の伝統や文化を学んでいます。7月の親子活動の時間に、塩の道の国の史跡に指定されている区間を歩きました。

体験学習の後、塩の道と関わりの深い松本糸魚川連絡道路について学びました。沿線自治体の位置を地図で確認し線で結んで、塩の道と松本糸魚川連絡道路のルートが重なること、地域のつながりが強いことを学びました。

糸魚川市立根知小学校 5・6年生



みんなのメッセージ

松糸道路ができれば、災害があった時などに役に立つと思います。また、命をつなぐ道なのでいろんな人が助かると思います。安全安心な道路ができて、私たちの住む根知がもっともっと住みやすくなるよう、よろしくお願いします。

糸魚川市根知地区にある根知小学校は、学区内にジオパークの地質資源が多く、防災教育とジオパーク、地域を関連づけた活動に取り組み、防災教育コンクールの全国大会で数々の賞を受賞しています。

5・6年生が防災や地域の安全・安心の観点から松本糸魚川連絡道路について学びました。



一般社団法人 糸魚川青年会議所 片山 良博さん



糸魚川青年会議所では、今年の1月から2月にかけて、白馬村を訪れた外国人観光客からバスで糸魚川に来ていただき、海

の幸を堪能する「糸魚川シーフードシャトルバス」という企画を実施しました。ただバスを走らせるだけではなく、山のある白馬と海のある糸魚川が連携して、お互いにあるものを補い合おう、という背景がありました。

今回は12回の実施で約100名の参加があり、多くの「来て良かった」という声をいただきました。そして、この冬の実施に向けて動き出しているところです。

私のメッセージ

シャトルバスの安全な運行ができ、降雪時に中止にならない道路整備が重要なカギになります。

姫川港利用者協議会 事務局長 原 豊さん



姫川港利用者協議会は、姫川港を利用する20社が加入している団体です。

会員の中には大町市に工場を持つ事業所があり、年間6,000～7,000トンの原材料を姫川港から運んでいます。また、小谷村の事業所からは港湾工事に使う割石を搬入しています。いずれも国道148号を利用して大型車で輸送しています。姫川港と国道148号は切っても切れない関係です。

しかし、ひとたび国道148号が通行止めになると、大きく迂回することになります。また、道路が狭くミラーの接触が起こるなど、常に危険と隣り合わせの状況です。

私のメッセージ

大型車のドライバーが安心して走行できるよう、松本糸魚川連絡道路の一日も早い整備をお願いします。

世界ジオパーク塩の道を歩く会 会長 山岸 寛幸さん



私たちは、塩の道を歩くイベントや昔ながらの塩づくりを通じて、小谷村をはじめ沿線地域の住民と交流活動を行うとともに

に、国の史跡に指定されている区間の保存や、塩の道を案内するためのガイド養成にも取り組んでいます。

塩の道は、糸魚川市街地を起点に景色の良い山間地を通ります。昔は塩をはじめとする物資や人の交流も盛んでした。塩の道の子孫にあたる松本糸魚川連絡道路を使って、塩の道の景色をもっと多くの人に楽しんでもらいたいと思います。

私のメッセージ

人も物も安全安心に交流する「21世紀の塩の道」として、松本糸魚川連絡道路の整備を進めて欲しいと思います。

なりわいネットワーク 渋谷 一正さん・伊井 浩太さん



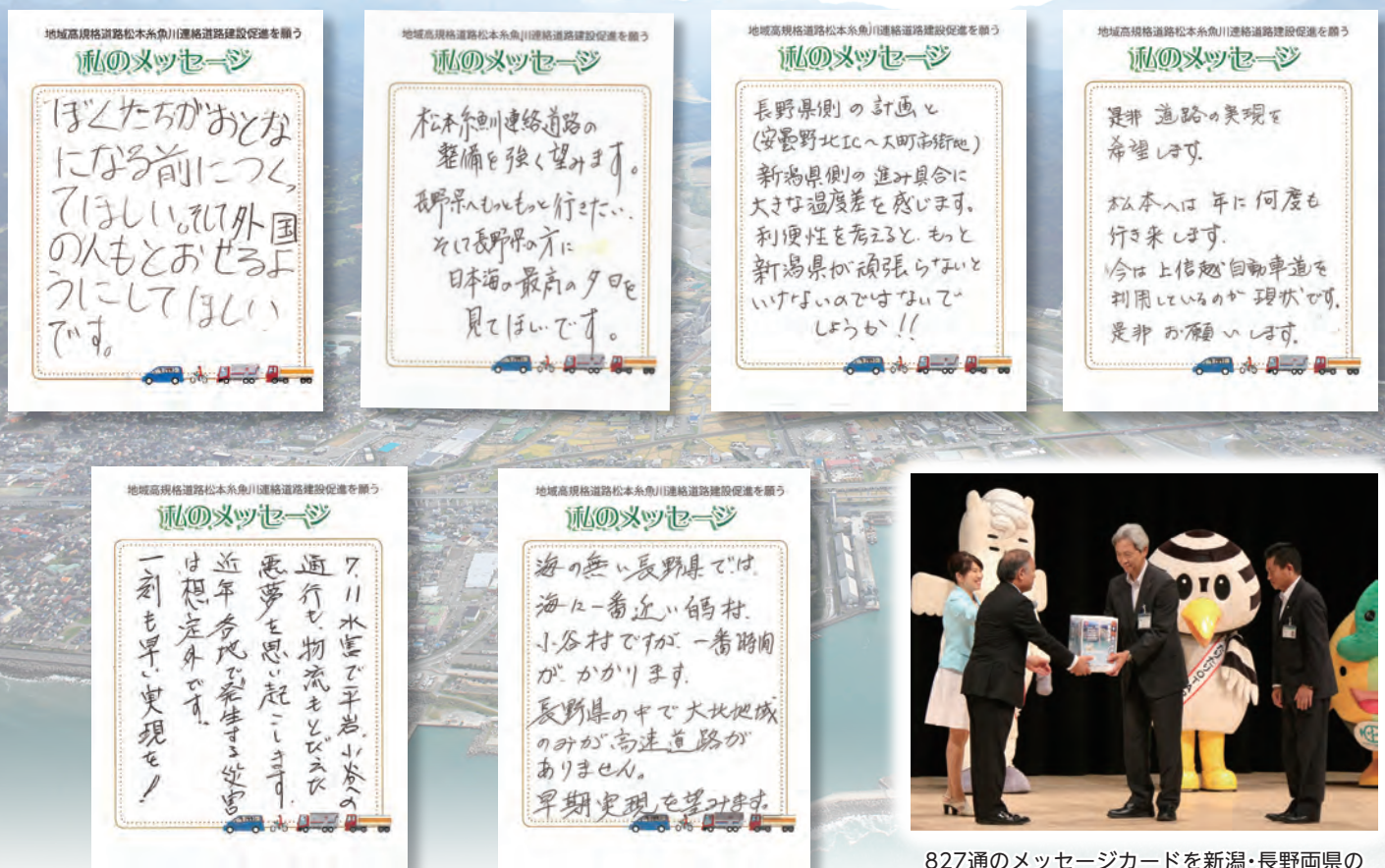
糸魚川なりわいネットワークは、市内の様々な業種57事業者が集う団体で、平成24年から活動しています。

異業種間ネットワークを生かし、販路拡大や地域ブランドを創出する活動を行っています。販路拡大の活動として、特産品の販売イベントなどを行っています。糸魚川産食材の品質の高さから、たくさんのお客様にお越しいただいています。

生産者の顔が見える、安心と真心のこもった食材や商品をひとりでも多くのお客様に提供することで糸魚川の経済を活性化していきたいと思います。

私のメッセージ

糸魚川の海の幸・山の幸・風土を、松本糸魚川連絡道路を使って長野県そして全国に発信したいと思います。



827通のメッセージカードを新潟・長野両県の道路建設課長に手渡しました。

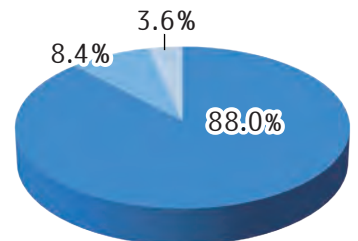
来場者アンケート

(回収数：250)



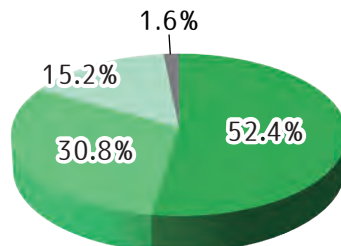
問 1 このフォーラムに参加するまで松本系魚川連絡道路についてご存知でしたか。

- 知っていた
- 聞いたことがある程度
- 知らなかった



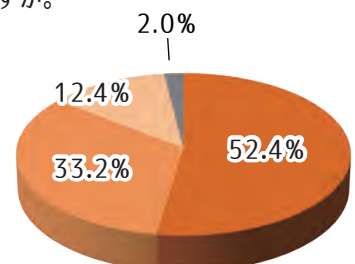
問 2 松本系魚川連絡道路の現状など情報提供についてどう感じですか。

- 不満
- どちらともいえない
- 満足している
- その他



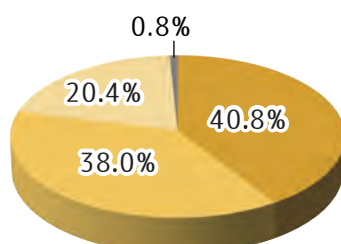
問 3 現在の国道 148 号で一番不安や問題に感じること何ですか。

- 災害や事故発生時に代わりになる道路がない
- カーブやトンネル・洞門が多くて運転しづらい
- 大型車の交通量が多くて運転しづらい
- その他



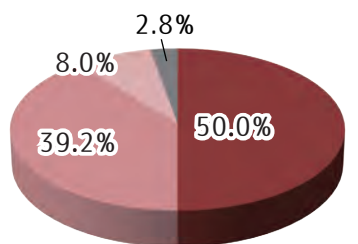
問 4 松本系魚川連絡道路に一番期待することは何ですか？

- 物流の高速化、円滑化による地域経済の発展
- 災害や事故、急病時における迅速な救命・救急活動
- 観光・文化をはじめとする沿線地域の交流人口拡大
- その他



問 5 今回のフォーラムに参加してどのように感じましたか。

- 早期建設に向けて少し期待が持てた
- 早期建設に向けて大きな期待が持てた
- 今までとあまり変わらないだろうと感じた
- その他



フォーラム宣言



地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の早期建設と利用促進を進める会 会長
糸魚川商工会議所 会頭 猪又 史博

松本糸魚川連絡道路の整備への願いは、昭和51年の「塩の道経済懇談会」で要望決議されて以来、今年で40年を迎えた。

この間、沿線地域においては、人口減少と少子・高齢化が進み、地域活力の原動力となる若者たちの減少が続いている。

国の経済においては、グローバル化の荒波にもまれ、いわゆるデフレ不況・低成長時代からの脱却への道筋は未だ見通すことはできず、道路事業を取り巻く環境は、年々厳しさを増している。

一方、近年多発する自然災害への安全性はもとより、ヒトとモノの流れが生み出す地域経済と観光の振興、「塩の道」を通じた経済・歴史・文化の交流促進など、松本糸魚川連絡道路が有する多様な整備効果に対する期待は益々高まっている。

このような状況の中、道路整備がもたらすこれらの効果が持続的に発揮されることは、雇用の創出や若者の定着など我々の地域が抱える諸課題の解決に向けた未来への投資につながるものであり、真の地方創生を実現するものである。

本フォーラムの開催に際し、次の共通認識のもと、一日も早い整備実現に向け、新たな一歩を踏み出すことを本日ここに宣言する。

- 一 我々沿線住民は、松本糸魚川連絡道路が、防災対策や救急医療、経済や観光などの側面において、沿線地域に欠くことのできない必須の社会資本であるとともに、日本海国土軸と太平洋国土軸をつなぎ日本の国土強じん化にも資する重要な路線であることを改めて認識する。
- 一 我々沿線住民は、松本糸魚川連絡道路の早期実現に向けて、新潟・長野両県の県域を越えた地域共同体としてお互いの絆を深めるとともに、広域的な連携のもと、地域の存続にかかわるという危機感をもって、整備促進に取り組む。
- 一 我々沿線住民は、古くから受け継いできた「塩の道」がつくりあげてきた人と人とのつながりと、北アルプスから日本海にいたる類まれな自然景観を生かし、松本糸魚川連絡道路の沿線地域の交流を促進して、新たなつながりを育み未来につなげていく。

平成28年8月27日

地域高規格道路松本糸魚川連絡道路新潟県ルート建設促進協議会
地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の早期建設と利用促進を進める会