

3 各ルート帯の比較

Ⅳ 生活

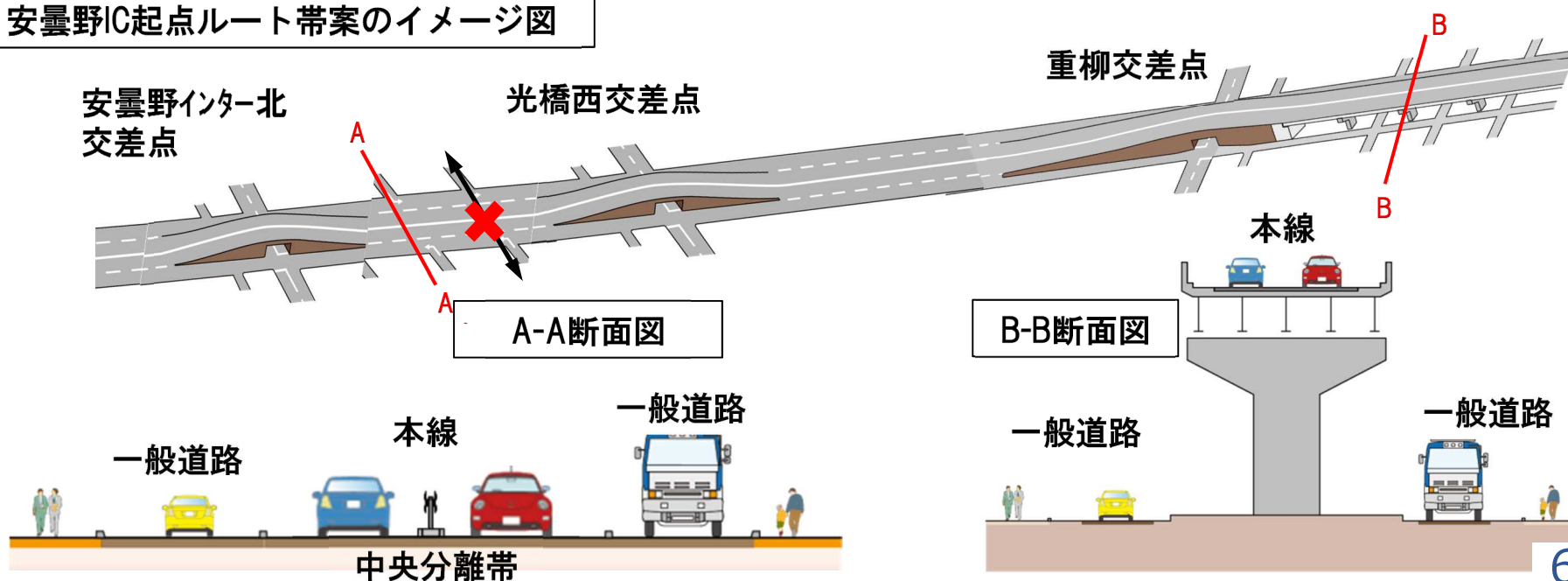
評価項目	評価の視点
⑥地域住民への影響	・地域分断の影響 ・住宅地への影響 ・日照、振動、大気、騒音の影響
⑦農業への影響	・農地への影響 ・生産性への影響
⑧商工業への影響	・商業、工業地域への影響

3 各ルート帯の比較

⑥地域住民への影響（地域分断の影響）

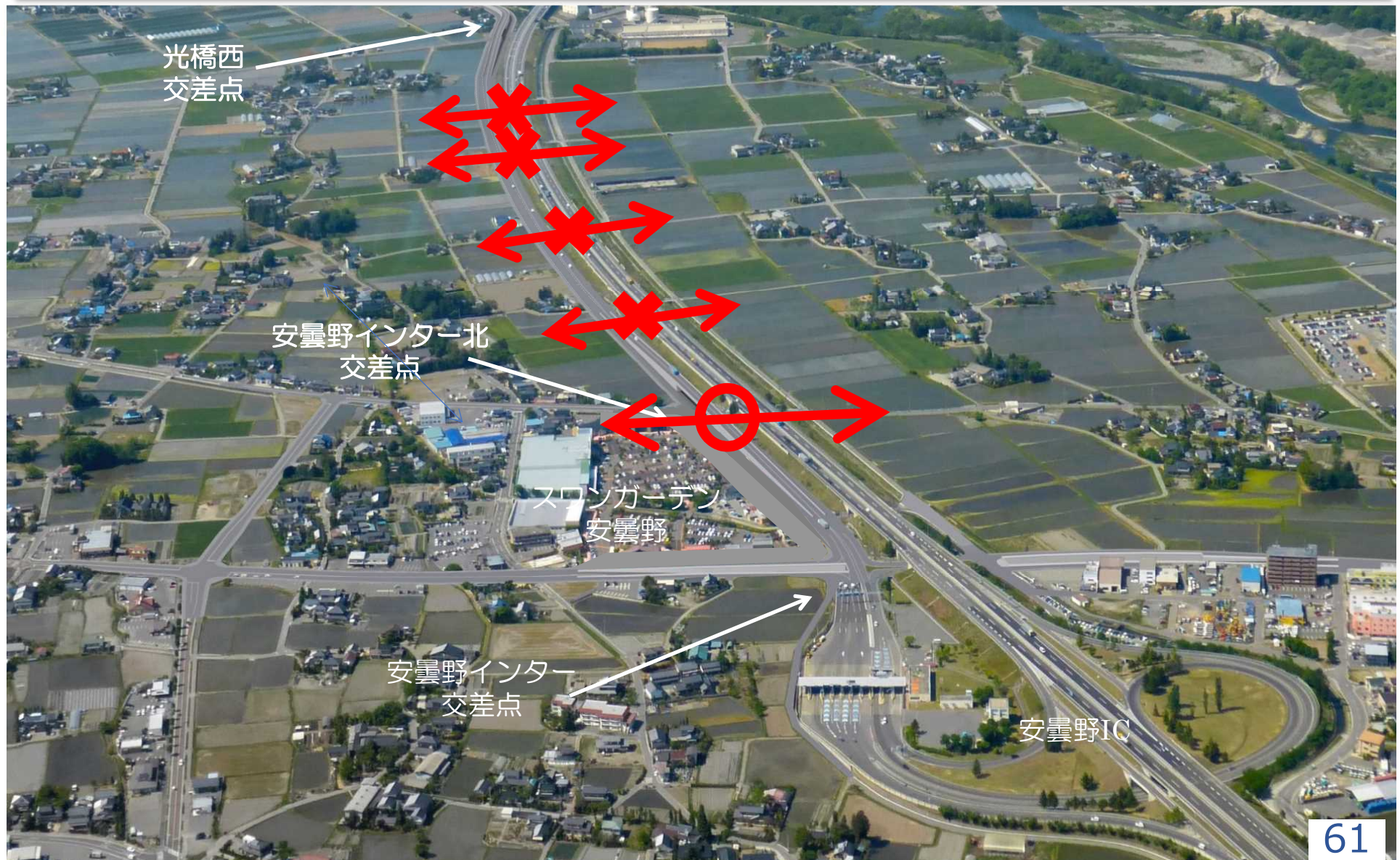


安曇野IC起点ルート帯案のイメージ図



3 各ルート帯の比較

⑥地域住民への影響（地域分断の影響）



3 各ルート帯の比較

⑥地域住民への影響（地域分断の影響）

- 現道を4車線化する区間の道路構造
 - ・ 車線中央部に中央分離帯を設置
 - ・ 主な信号交差点は立体化するため、本線に信号機はなくなる
 - ・ その他の十字路交差点は中央分離帯で仕切られるため、通り抜けはできない
- 新設道路の盛土区間の道路構造
 - ・ 盛土区間は、盛土高が低く、横断ボックスが設置できない場合は通り抜けはできない

3 各ルート帯の比較

⑥地域住民への影響（地域分断の影響）

- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、現道を改良する区間で分断する箇所がある
- 新設IC部で分断する箇所がある
- 安曇野IC起点、Cルート帯は狐島地区において分断する箇所がある
- Bルート帯は宮中、町、下押野地区において分断する箇所がある

安曇野IC起点ルート帯

通過不能箇所：27箇所



犀川左岸ルート帯

通過不能箇所：13箇所



Aルート帯

通過不能箇所：4箇所



Bルート帯

通過不能箇所：14箇所



Cルート帯

通過不能箇所：16箇所



3 各ルート帯の比較

⑥地域住民への影響（日照、振動、大気、騒音の影響）

- 現道を改良する区間は、人家等が密集している地域であり、交通が集中し交通量が増加するため、振動、大気、騒音への影響が考えられる
- 新設区間は、交通が分散されるが、新たな道路を造ることによる影響が考えられる
- ルート帯決定後、日照、振動、大気、騒音などの環境調査を実施し、環境基準に照らし合わせながら必要に応じて適切な対応を行う

3 各ルート帯の比較

⑦農業への影響（農地への影響）

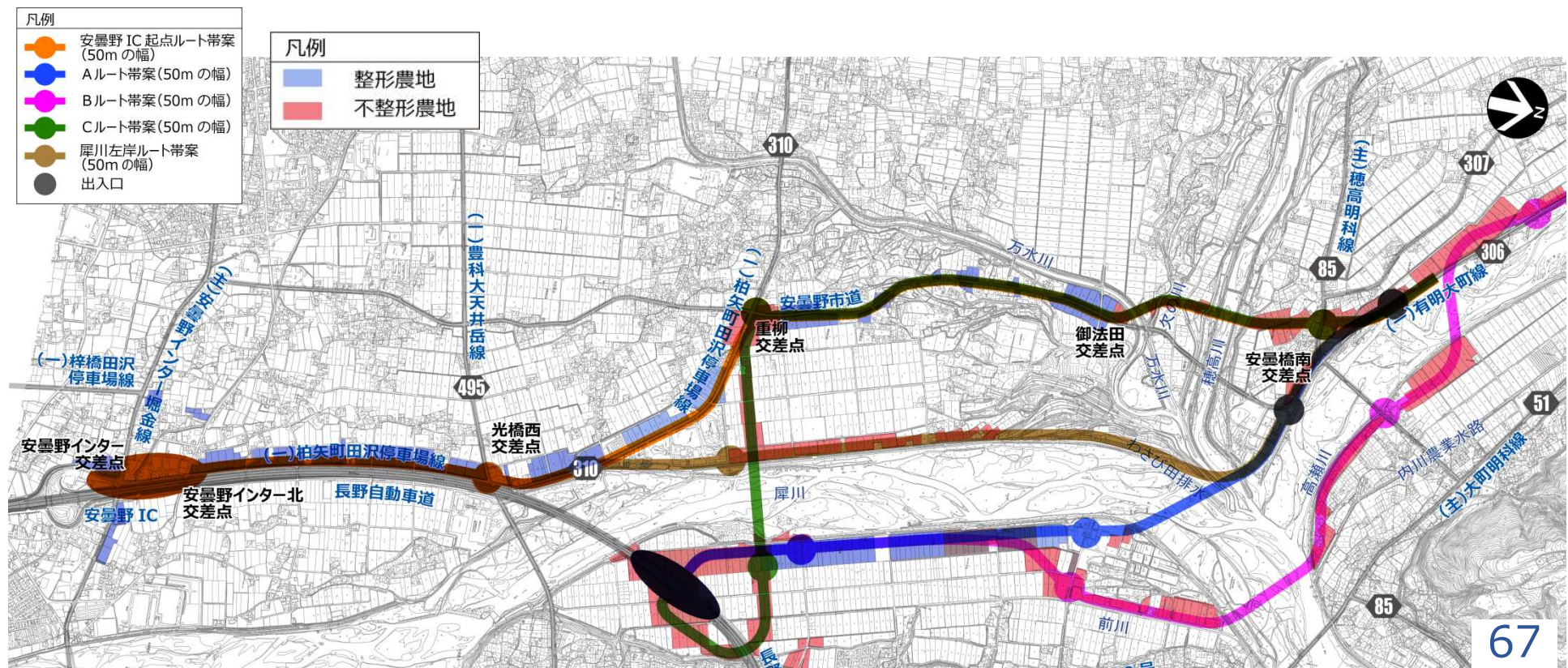
	安曇野IC起点 ルート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
田畑 買収面積(ha)	約6.9	約5.9	約11.7	約5.4	約6.3
わさび田 買収面積(ha)	約0.4	ほぼなし	ほぼなし	約0.4	約2.3
合 計	約7.3	約5.9	約11.7	約5.8	約8.6



3 各ルート帯の比較

⑦農業への影響（生産性への影響）

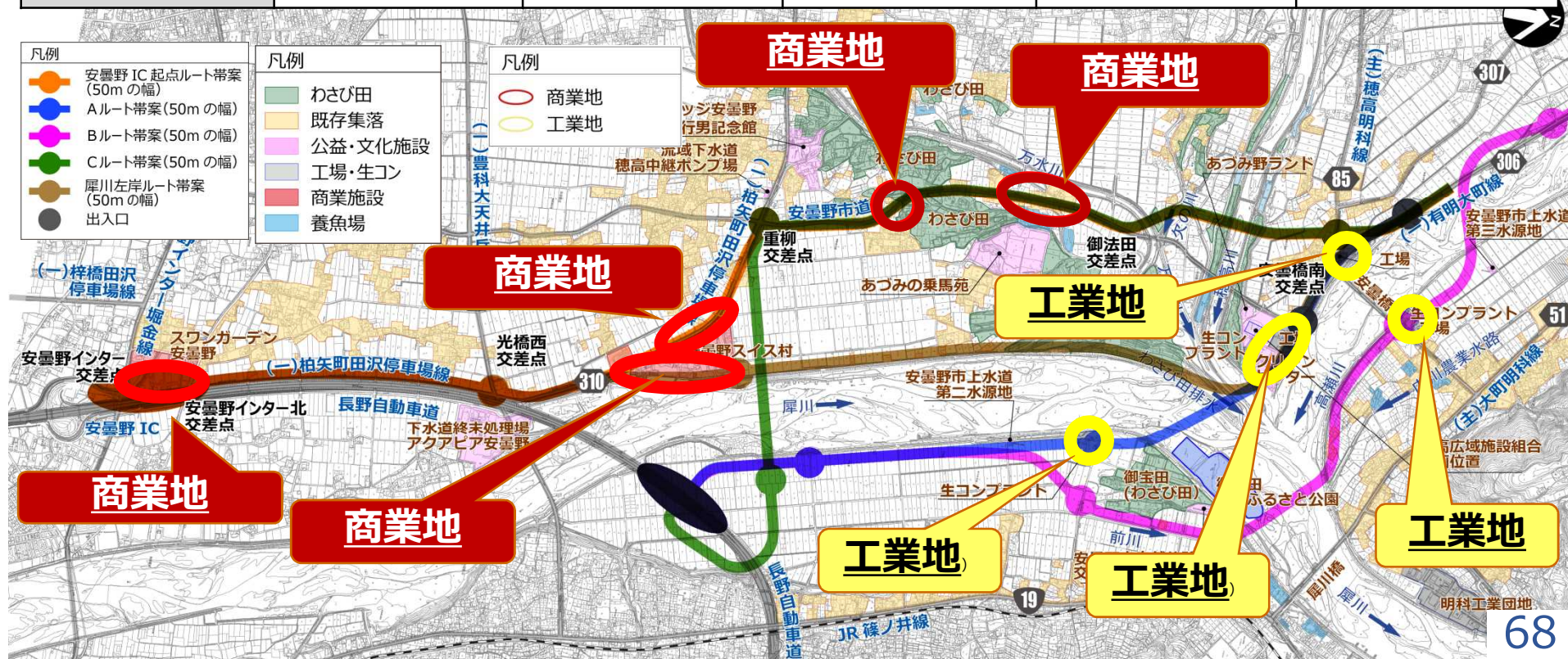
	安曇野IC起点 ルート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
農地買収区画数	183	109	200	175	121
うち不整形農地区画数	50	54	168	136	49
割合	約27%	約50%	約84%	約78%	約40%



3 各ルート帯の比較

⑧ 商工業への影響（商業、工業地域への影響）

	安曇野IC起点 ルート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
商業地 買収面積(ha)	約0.7	なし	なし	約0.3	約0.5
工業地 買収面積(ha)	なし	約0.9	約0.1	なし	約0.6



3 各ルート帯の比較

⑧ 商工業への影響（商業地買収範囲のイメージ）



4車線化の場合に
影響があると考えられる範囲

3 各ルート帯の比較

⑧ 商工業への影響（商業への影響）

- 現道を改良し4車線化する区間では、商業地からの出入りが制限される



3 各ルート帯の比較

⑧ 商工業への影響（商業への影響）

- 現道を改良し4車線化する区間では、商業地からの出入りが制限される



3 各ルート帯の比較

買収面積の集計一覧

- 安曇野IC起点ルート帯の全体買収面積は約9.0ha
- Aルート帯の全体買収面積は約7.1ha
- Bルート帯の全体買収面積は約12.7ha
- Cルート帯の全体買収面積は約6.5ha
- 犀川左岸ルート帯の全体買収面積は約11.9ha

買収面積 (ha)	安曇野IC起点 ルート帯	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	犀川左岸 ルート帯
住宅地	約1.0	約0.3	約0.9	約0.4	約2.2
農地	約7.3	約5.9	約11.7	約5.8	約8.6
商工業地	約0.7	約0.9	約0.1	約0.3	約1.1
合計	約9.0	約7.1	約12.7	約6.5	約11.9

3 各ルート帯の比較

V 地域経済

評価項目	評価の視点
⑨交流促進・地域活性化	・地域住民の利用のしやすさ ・松糸道路から市街地、工業団地、観光地等へのアクセス性 ・安曇野花火への影響

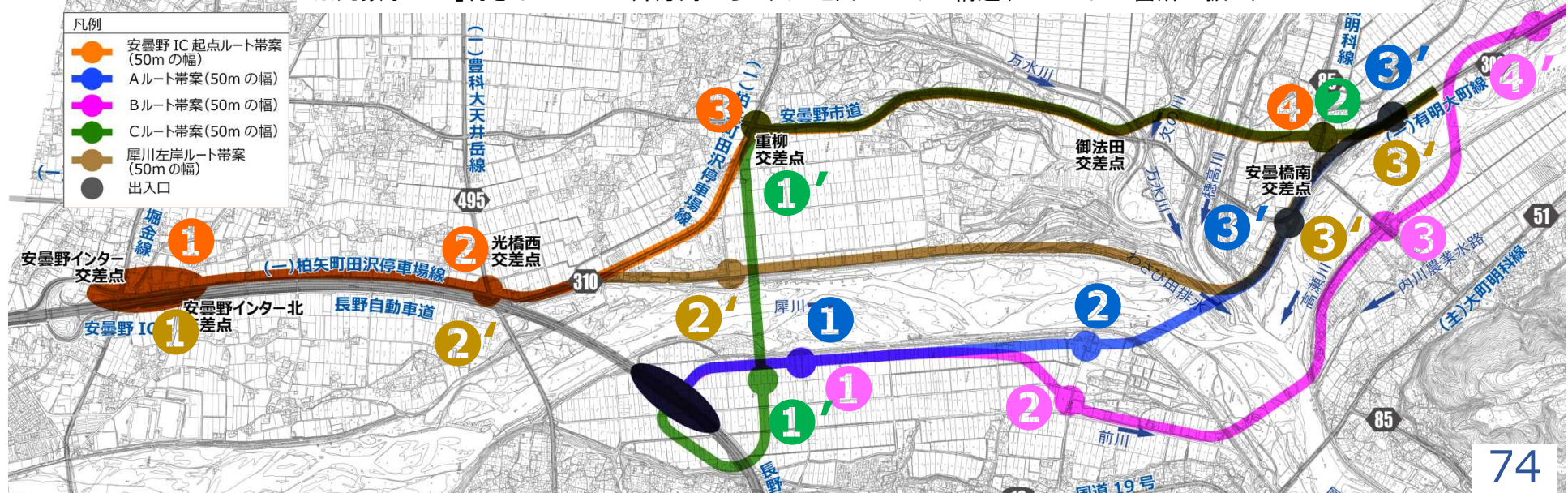
3 各ルート帯の比較

⑨ 交流促進・地域活性化（地域住民の利用のしやすさ）

- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯：出入口はすべて犀川左岸側に設置される
- A、B、Cルート帯：犀川の左右岸側に出入口が設置される

出入口箇所 (IC)	安曇野IC起点 ルート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
犀川左岸側	豊科3,穂高1	穂高1	穂高0.5,明科1	豊科0.5,穂高1	豊科2,穂高1
犀川右岸側	—	豊科1,明科1	豊科1,明科1	豊科0.5	—
合計(箇所)	4	3	3.5	2	3

※丸数字に「'」付きはハーフIC: 片方向からの入口と出口のみの構造(ハーフは0.5箇所の扱い)

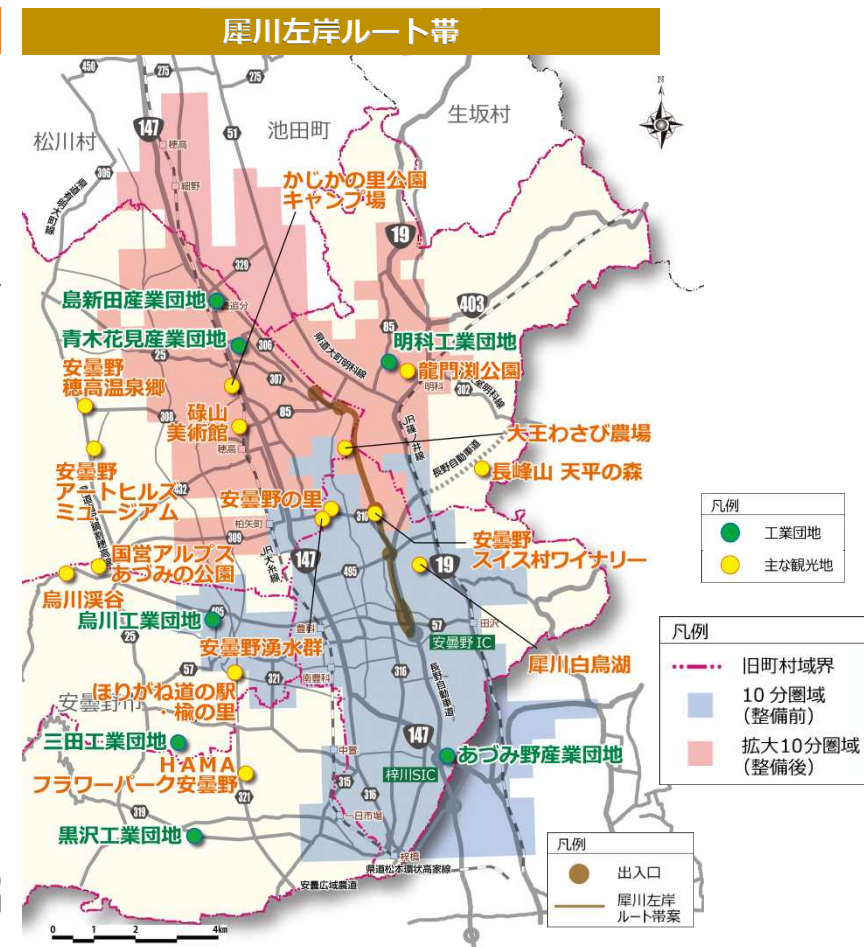


3 各ルート帯の比較

⑨ 交流促進・地域活性化（市街地、工業団地、観光地へのアクセス性）

- 各ルートともに、高速交通ネットワークと市街地、工業団地、観光地とのアクセスが向上する

松糸道路からの10分圏域カバー率

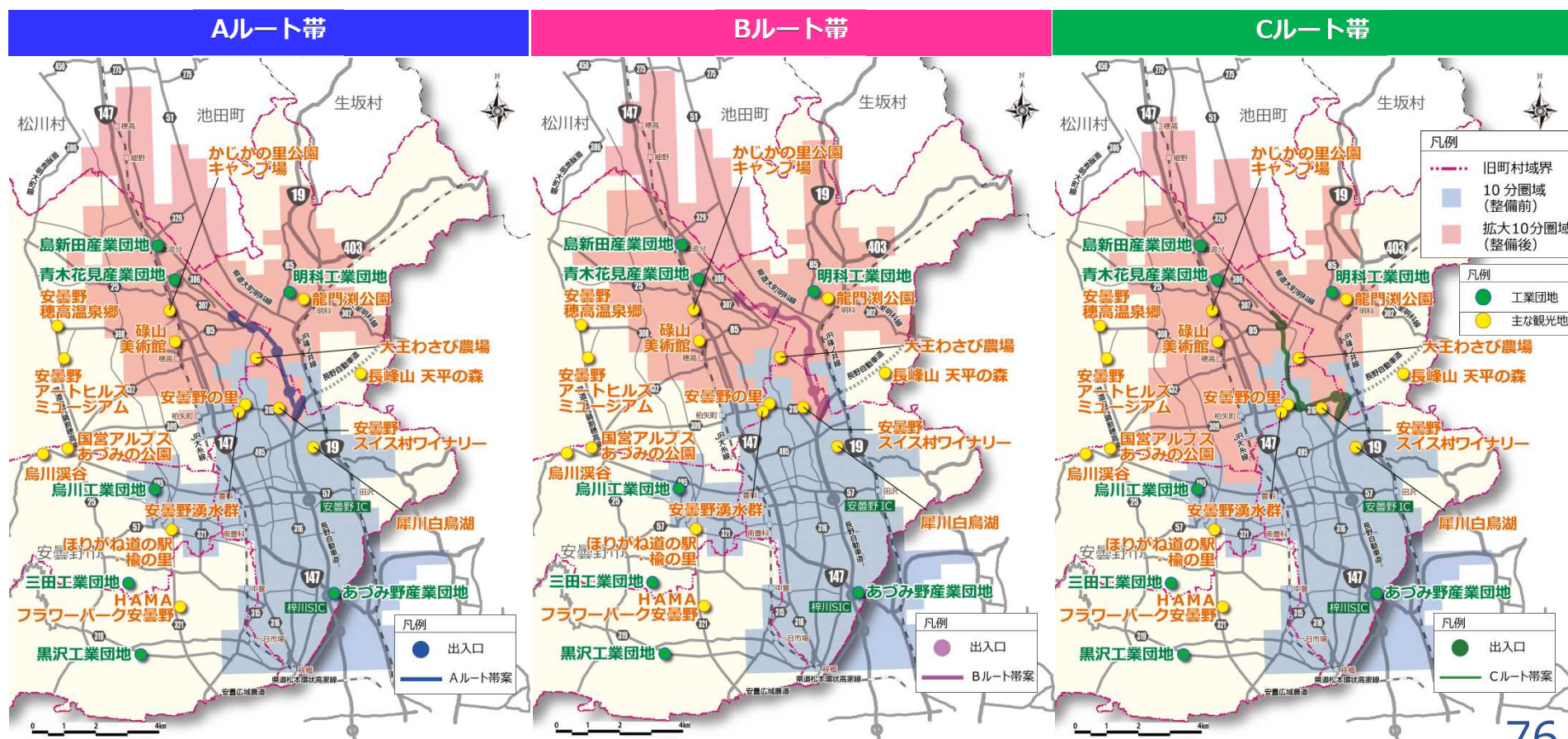


3 各ルート帯の比較

⑨交流促進・地域活性化（市街地、工業団地、観光地へのアクセス性）

- 各ルートともに、高速交通ネットワークと市街地、工業団地、観光地とのアクセスが向上する

松糸道路からの10分圏域カバー率



3 各ルート帯の比較

⑨交流促進・地域活性化（市街地、工業団地、観光地へのアクセス性）

- 各ルートともに、高速交通ネットワークと市街地、工業団地、観光地とのアクセスが向上する

			現況	安曇野IC起点 ルート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
					Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
市街地	10分圏域 人口 カバー率 (%)	穂高	約9	約78	約63	約62	約78	約78
				(69%増)	(54%増)	(53%増)	(69%増)	(69%増)
		明科	約13	約80	約91	約93	約80	約80
				(67%増)	(78%増)	(80%増)	(67%増)	(67%増)
工業団地	所要 時間 (分)	島新田 産業団地	約18	約5	約4	約4	約5	約4
				(13分短縮)	(14分短縮)	(14分短縮)	(13分短縮)	(14分短縮)
明科工業団地		約16	約6	約6	約4	約6	約6	
			(10分短縮)	(10分短縮)	(12分短縮)	(10分短縮)	(10分短縮)	
観光地		穂高温泉郷	約20	約13	約13	約13	約13	約13
				(7分短縮)	(7分短縮)	(7分短縮)	(7分短縮)	(7分短縮)
	碌山美術館			約15	約5	約7	約7	約5
(10分短縮)		(8分短縮)	(8分短縮)		(10分短縮)	(8分短縮)		
	龍門淵公園	約14	約8	約5	約4	約8	約7	
(6分短縮)			(9分短縮)	(10分短縮)	(6分短縮)	(7分短縮)		

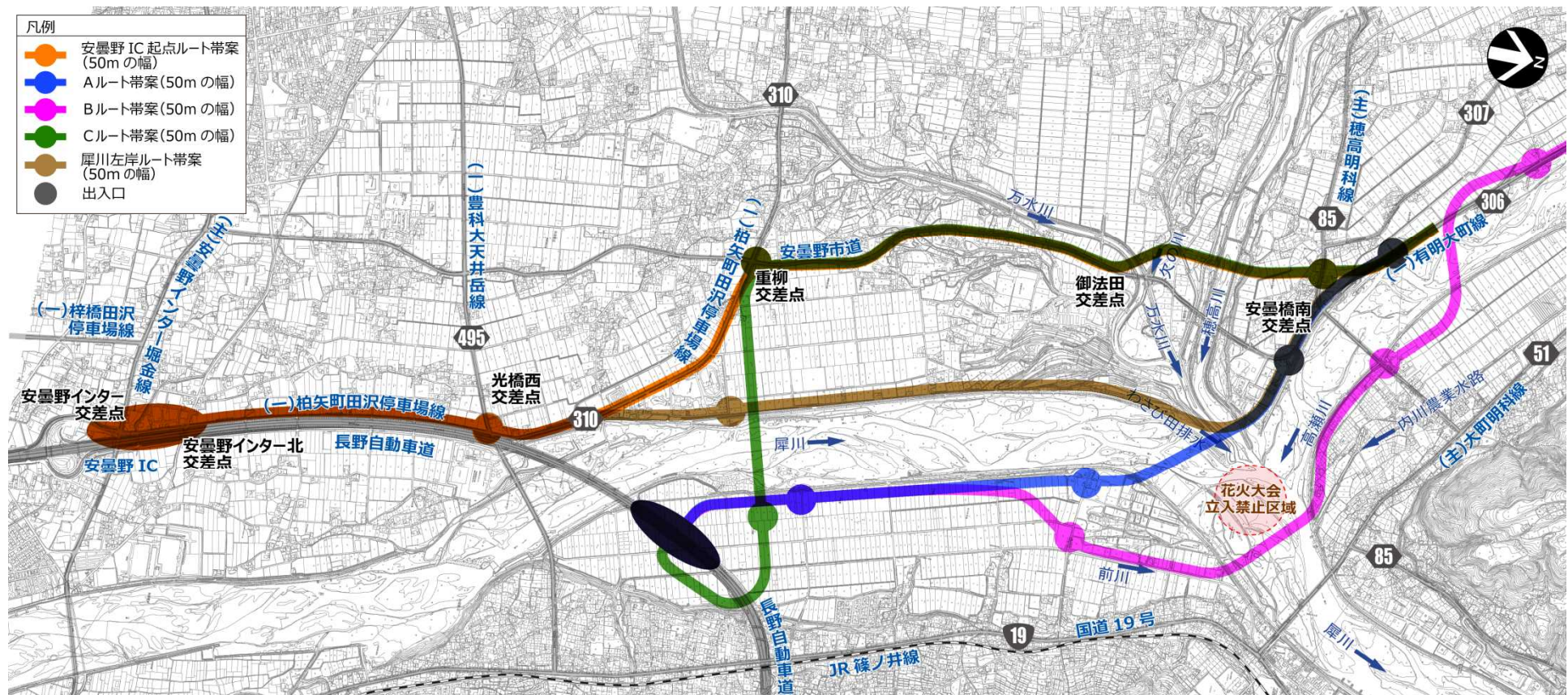
※現況：安曇野ICにアクセスするカバー率、到達時間

各ルート帯の算出数値：各ルート帯の最寄の出入口までのカバー率、到達時間

3 各ルート帯の比較

⑨ 交流促進・地域活性化（安曇野花火への影響）

- 各ルート帯ともに、安曇野花火の範囲に影響しない



3 各ルート帯の比較

VI 事業性

評価項目	評価の視点
⑩経済性	・事業費 ・維持管理費
⑪施工性	・施工の容易性
⑫効果の早期発現	・段階的な供用の可能性

3 各ルート帯の比較

⑩経済性（事業費、維持管理費）

概算事業費	工事費 (億円)	用地補償費 (億円)	事業費合計 (億円)	維持管理費 (億円/年)
安曇野IC起点ルート帯	約240	約50	約290	約1.27
Aルート帯	約180	約30	約210	約0.56
Bルート帯	約140	約40	約180	約0.40
Cルート帯	約240	約30	約270	約0.93
犀川左岸ルート帯	約220	約60	約280	約0.73

注：概算事業費であり、あくまで現時点での想定です。
わさびの営業補償費など算出できないものは、含まれていません。

3 各ルート帯の比較

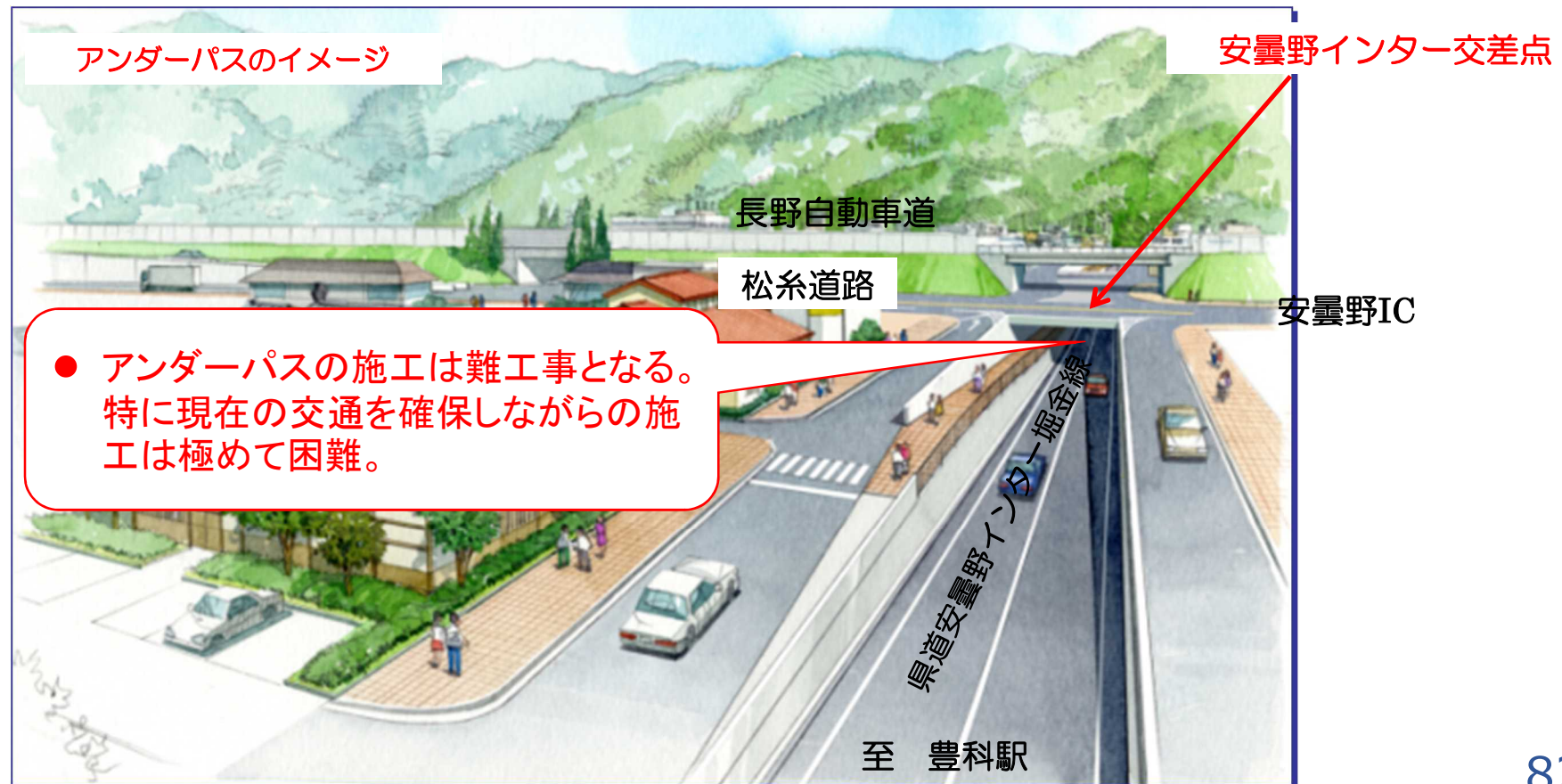
⑪施工性（施工の容易性）

視 点	安曇野IC起点 ルート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
施 工 の 容 易 性	・ 安曇野ICから御法田交差点付近までは現道の通行規制が長期間必要となる	・ 現道の通行規制の影響は小さい	・ 現道の通行規制の影響は小さい	・ 重柳交差点から御法田交差点付近までは、現道の通行規制が長期間必要となる	・ 安曇野ICから光橋西交差点付近までは現道の通行規制が長期間必要となる
	・ 安曇野IC前は難工事となる				・ 安曇野IC前は難工事となる
	・ 流域下水道本管の移設が必要となる			・ 流域下水道本管の移設が必要となる	・ 流域下水道本管の移設が必要となる
	・ 高架橋工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる	・ 橋梁工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる	・ 橋梁工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる	・ 高架橋工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる	・ 橋梁工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる

3 各ルート帯の比較

⑪施工性（施工の容易性）

- 安曇野インター交差点の東西方向の県道を、交差点の地下に設置させた場合は、高速道路の橋梁の下も通すことになり難工事となる。特に現在の交通を確保しながらの施工は極めて困難。
- さらに、工事中は安曇野IC周辺の通行が大きく制限される。



○長野県安曇野建設事務所 整備課 計画調査係

電話 : 0263-72-8308 (直通)

FAX : 0263-72-8882

E-mail : azumiken-matsuito@pref.nagano.lg.jp

○安曇野市 都市建設部 監理課

電話 : 0263-71-2332 (直通)

FAX : 0263-72-3569

E-mail : kanri@city.azumino.nagano.jp