

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間 ～複数案の比較評価～

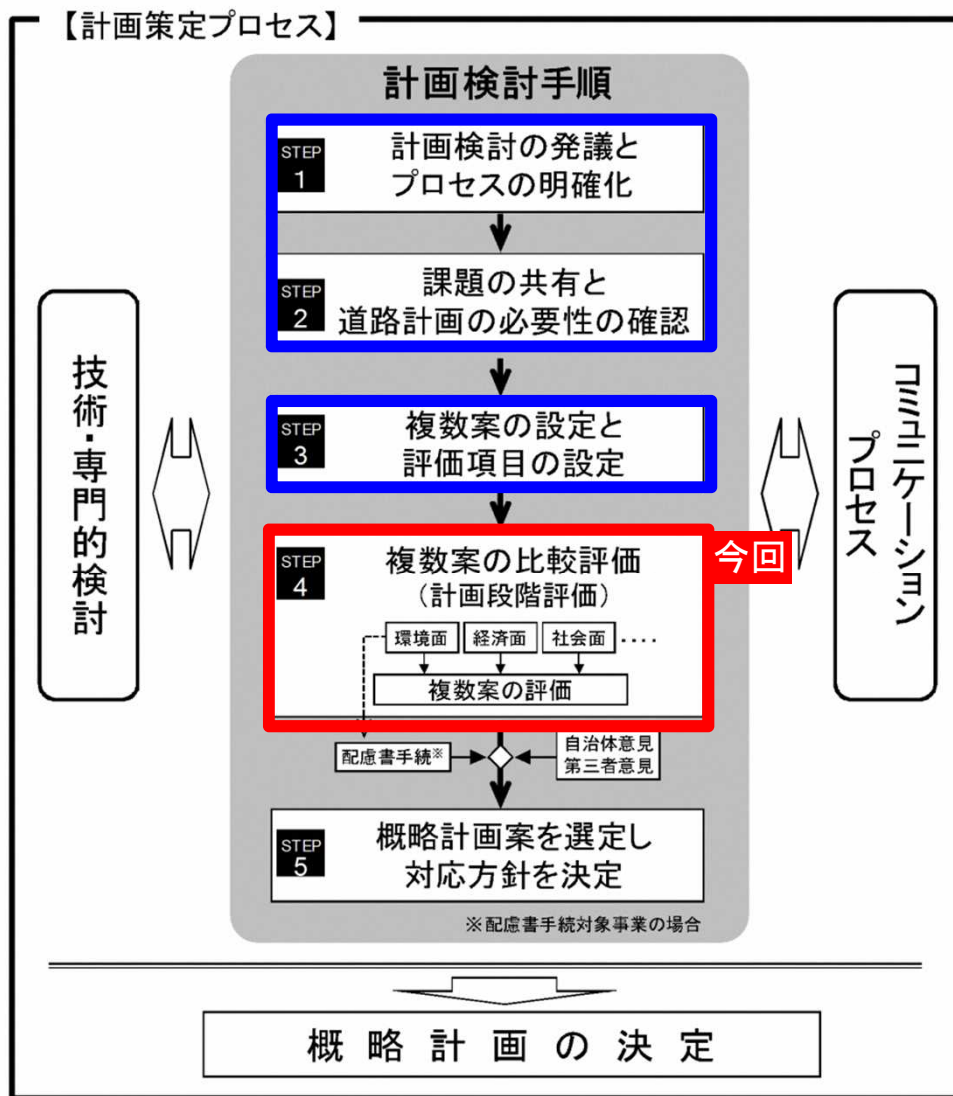
令和元年11月
大町建設事務所

地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」大町市街地区間
～複数案の比較評価～

も く じ

- 1 概略計画の進め方について
- 2 設定した3つのルート帯案と評価項目案
 - 2-1 設定した3つのルート帯案
 - 2-2 評価項目案
- 3 意見交換会でいただいたご意見
- 4 各ルート帯のイメージ
- 5 各ルート帯の比較評価
- 6 今後の予定

1 概略計画の進め方について



STEP1・2 検討の進め方と課題の共有等

H30.5~12 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様と意見交換会を実施

STEP3 複数のルート帯案と評価項目の設定

H31.3~7 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様と意見交換会を実施

(今回の予定)

STEP4 複数のルート帯案の比較評価

R元.11~ 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様への説明会を開催

- ・STEP3で設定した複数のルート帯案と評価項目に対して比較評価を行う

図 計画検討手順の流れ

資料: 構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン
(平成25年7月国土交通省道路局)

2-1 設定した3つのルート帯案



西ルート帯：高瀬上橋より北側で高瀬川を横断し、市街地の西側を通過するルート

中央ルート帯：現国道 147 号の 4 車線区間を活用するルート

東ルート帯：市街地南側に位置する工業地帯より南側で高瀬川を横断し、市街地の東側を通過するルート

2-2 評価項目案

■評価項目案

評価項目案		評価の視点
道路計画の目標	災害に強い道路	土石流、地すべり危険箇所の回避、地震時の影響、浸水想定区域の回避、道路が被災した際の復旧のしやすさ、災害時の代替機能
	交通の円滑化	交通容量の増加、現道の交通混雑の緩和、国道の旅行速度の向上、交通事故の減少、走行性の向上
	地域の活性化 (産業・観光)	高速道路 I C までのアクセス性、定時制、市街地、集落の分断 中心市街地、観光地へのアクセス性、道の駅設置の容易性、物流の効率化
	安全な暮らしの確保	高次救急医療機関への速達性、住環境への影響（騒音・振動等）
	環境・景観の保全	土地利用（市街地、農振農用地）、景観への影響、道路からの眺望 文化財、自然環境（動物、植物、生態系）への影響
事業の評価	経済性	事業費、維持管理費
	施工性	国道、J R、河川への影響、用地確保の実現性
	効果の早期発現	部分供用の実現性

3 意見交換会での主なご意見

5月21日～7月22日【市内6地区、花見地区（自治会）、平公民館（有志）、合庁（追加）2回】

分類	主なご意見
<ul style="list-style-type: none"> ・評価項目について 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者にとってのメリットと地元にとってのメリットが混在しているので、整理すべき。 ・北アルプスを眺める景観を大切にしてほしい。 ・農具川には住民が愛護活動を行っている場所があるので配慮してほしい。 ・事業が環境に与える悪影響を示すべき。 ・大町は排ガスが霧の影響で一定高さに滞留することがあるため、その影響を受けない場所に建設するよう配慮する必要があるのではないか。 ・断層を避けた位置にルートを選定するのがよい。 ・費用対効果でルートを決めるのがよい。 ・工事中に通行止めが多くなる等の「周囲への影響」も加味した方がよい。 ・「農地への影響」という評価項目は、負の要素だけではなく、農地整備が進むというメリットもあるのではないか。 ・地域の分断は避けてほしい。 ・各地区の誘致の熱心さも評価項目に入れてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> ・道路計画の必要性について 	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい道路を作るのではなく既設の道路の修繕を優先すべき。 ・道路より少子化対策、病院建設に予算を使うべき。 ・道路により自然環境が変わってしまったら、観光客が減り大町のためにはならない。 ・車が走る道ではなく自転車のための道を整備すべき。 ・「早く走れることがよいことだ」ということが理解できない。 ・わずかな時間短縮のために何億円ものお金を投資する意味はない。 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ・高速交通網がない大町にはどうしても必要な道路。 ・自分のことを優先して事業に反対するのではなく、多くの人の利益を考えて事業に協力していきたい。 ・災害時には既存の幹線道路が被災したことに備え、もう一本安心して走れる道路が必要。 ・災害時に迅速に駆けつけられるような道路が必要である。 ・休日になると高瀬上橋やガスト周辺が渋滞しているので、改善になるのであれば事業を実施していただきたい。 ・三陸沿岸道路が全線開通したことは非常に嬉しいニュース。非常に心強い。道路はネットワークであり、点と点をつなげなければ意味がない。大町が通過地点になってしまうというのはおかしい考え。個々のまちの努力の問題。

3 意見交換会での主なご意見

5月21日～7月22日【市内6地区、花見地区（自治会）、平公民館（有志）、合庁（追加）2回】

分類	主なご意見
・検討の進め方について	<ul style="list-style-type: none">・スピード感をもって進めていることに感謝する。・あまりにも検討の進め方が遅い。・多くの市民が早く建設して欲しいと思っているのに全く進まない理由はなにか。・松系の計画に時間が経ちすぎてしまって市民の気運が下がった。目に見える形になっていないと関心が薄れてしまう。・道路の必要性をどう確認したのかももっと丁寧に説明してほしい。・どんな道路になるのかももっと具体的に示してほしい。・ほ場整備等、他の計画にも関わるので早くルートを決定してほしい。・地域高規格道路とは何なのか、という点をもう一度市民へ説明する必要がある。・意見交換会では発言しづらい。アンケートを取るべき。・20代や高校生等、若い人を対象にした意見交換会を開催してほしい。・意見交換会の出席者が少ないので、自治会を通して意見を集約したらどうか。・自治会を通じて要望書を提出したい。

延216名の方にご出席いただきました。

3 意見交換会での主なご意見(質問)

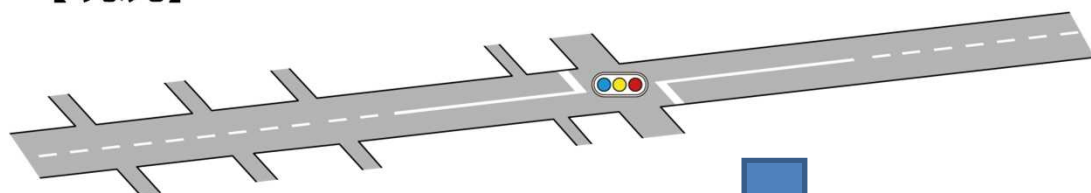
質 問	回 答
Q1: 起点側(安曇野市)にこだわらず大町市街地を先行して事業を進めたらよいのではないか。	A1: 地域高規格道路は高速交通網のネットワーク化を図るために整備するものなので、起点からの整備を原則としている。
Q2: 既存の道をどの程度利用するのか。	A2: 安曇野市～大町市街地の南までは堤防道路を利用しよう考えているが、大町市街地は概ね60km/h以上のサービス速度を確保するため交差点部を立体化するなど、新設する区間が多くなると考えている。
Q3: 木崎湖から北の計画は？	A3: 既存の道路をできる限り活用することを基本としているが、具体的な検討は今後行っていく予定。
Q4: 自動車の数は増えているのか、減っているのか。	A4: 県内の自動車保有台数は増加傾向にある。また、平均交通量は概ね横ばい傾向で推移しているが、高速道路の交通量は増加している。
Q5: 松糸道路はいつできるのか。	A5: 現時点で具体的な予定は決まっていないが、出来るだけ早期に事業に着手できるよう努めていく。
Q6: 最適ルート帯案の最終判断は誰が行うのか。	A6: 最終判断を行うのは、事業主体である県が行うことになる。
Q7: 糸魚川経由で白馬まで来たトラックが長野へ行く台数と大町へ来る台数の比率は？	A7: 平成27年交通量調査から推計すると、長野方面へ約44%、大町方面へ約56%。
Q8: 新しく道路を作った場合、不要になった道路は閉鎖するのか。	A8: 一般的には不要になった旧道は閉鎖(廃道)するが、人家等があり閉鎖できない箇所もある。

4 各ルート帯のイメージ

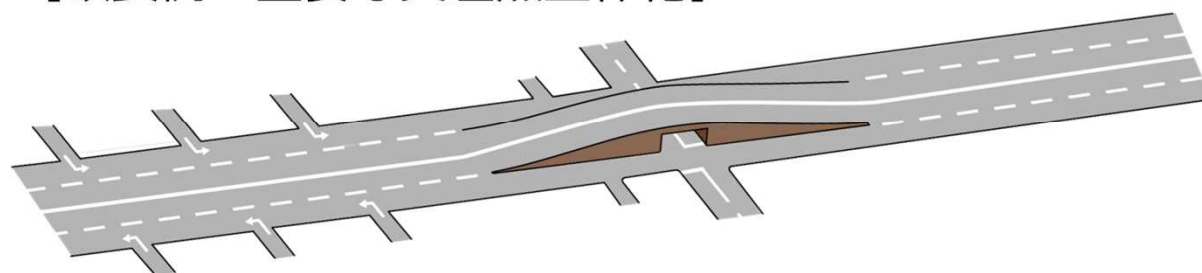
- 概ね60km/hのサービス速度を確保
- 信号交差点は立体、その他の交差道路は出入りを制限し、側道を設置

(現道を改良する場合)

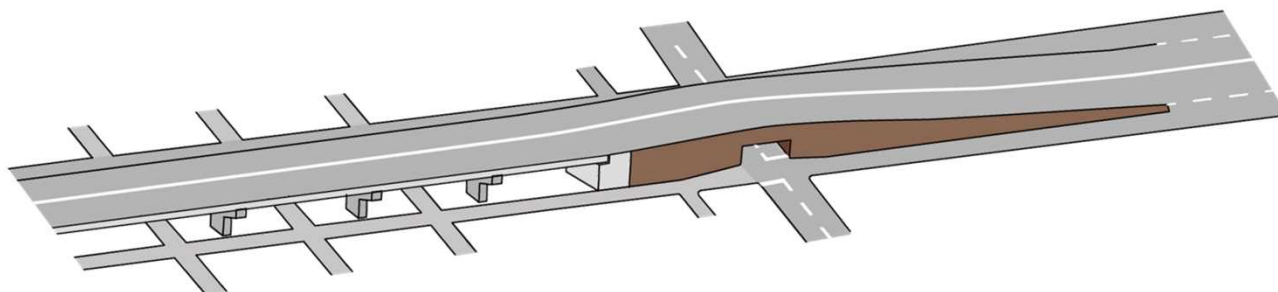
【現況】



【改良例：主要な交差点立体化】



【改良例：主要な交差点立体化+連続立体化】



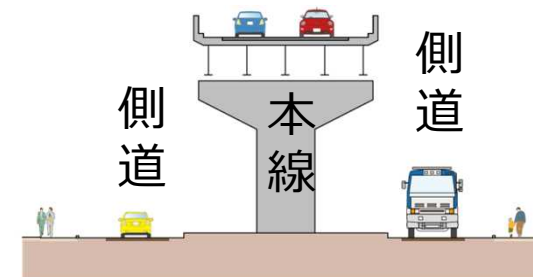
現況



側道 本線 本線 側道



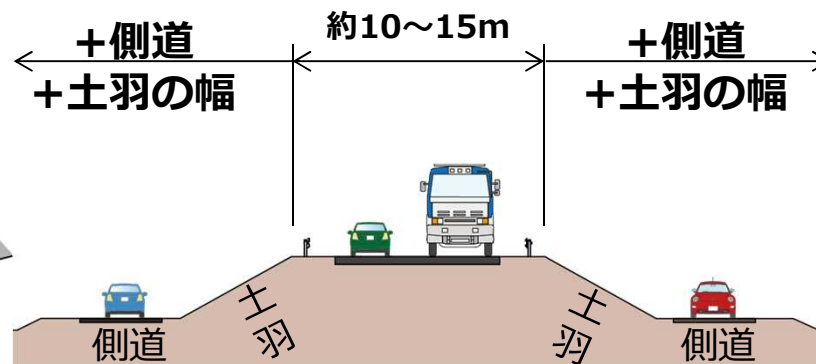
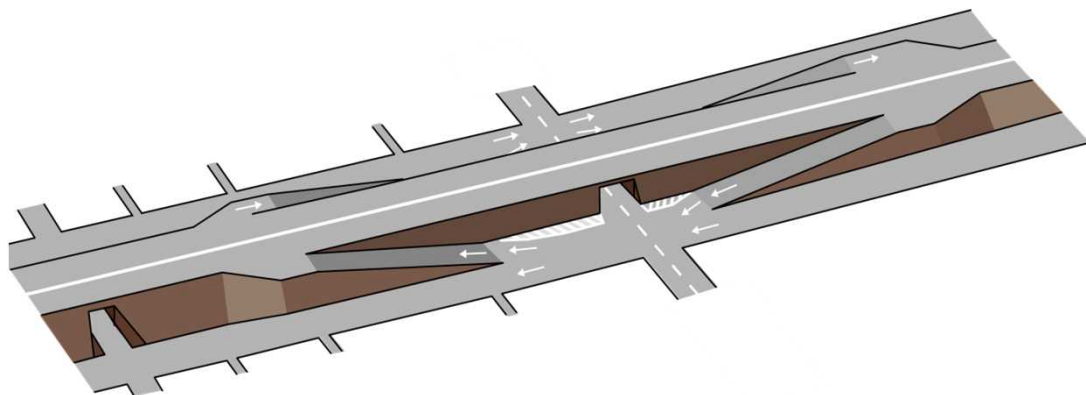
側道 本線 側道



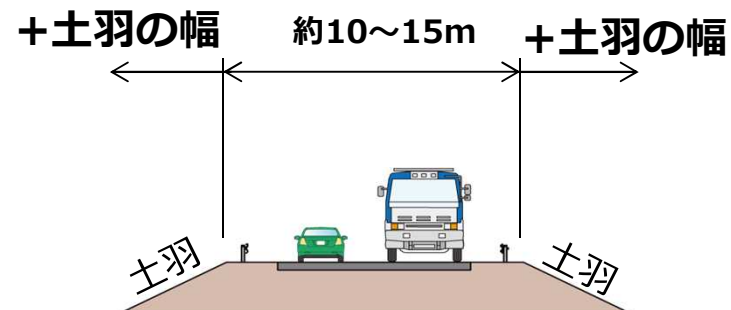
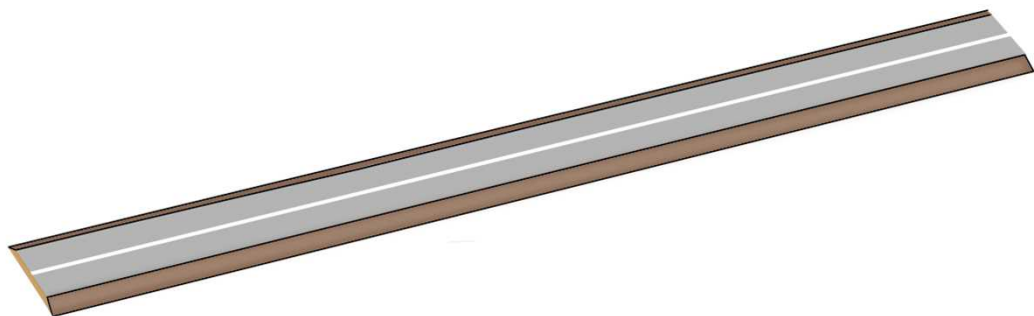
4 各ルート帯のイメージ

(道路を新設する場合)

【盛土構造 (出入箇所 (IC)・側道 あり)】

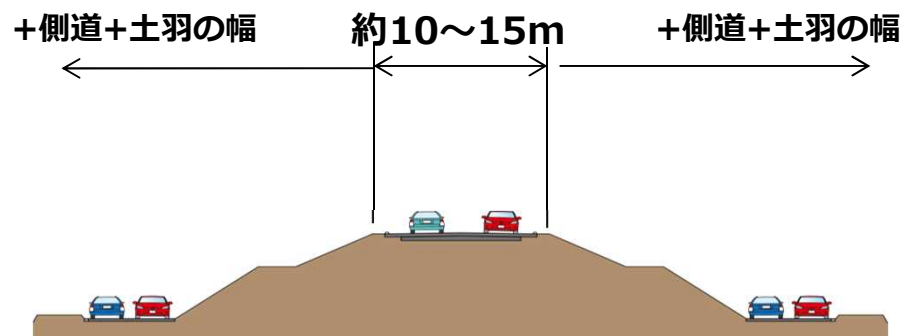


【盛土構造 (出入箇所 (IC)・側道 なし)】

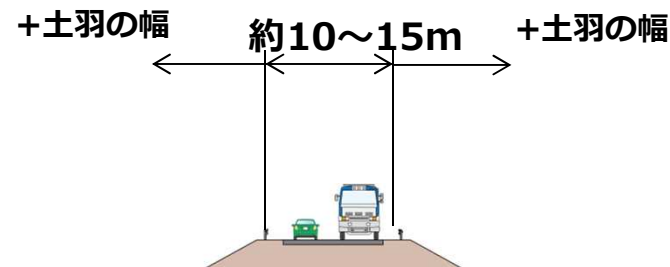


4 各ルート帯のイメージ (東ルート帯・西ルート帯)

◆土工 (盛土) 構造



盛土構造のイメージ
(側道がある場合)



盛土構造のイメージ

【盛土部イメージ】



【横断部イメージ】

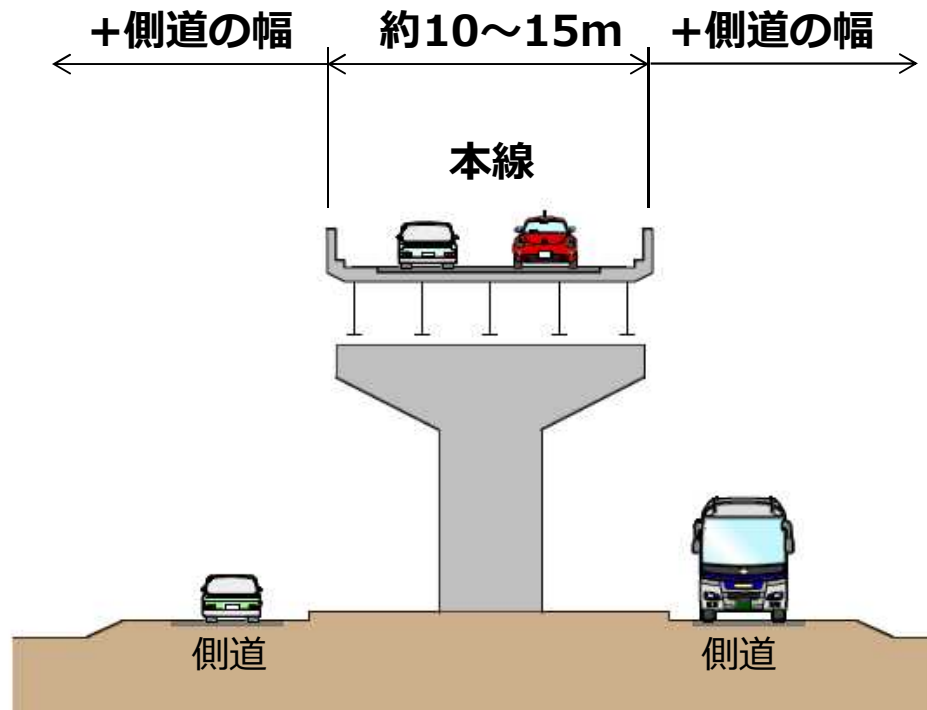


【IC (乗入箇所) イメージ】



4 各ルート帯のイメージ（中央ルート帯）

◆高架構造



高架構造のイメージ



4 各ルート帯のイメージ

イメージパース図

【西ルート帯】



上空から望む

【中央ルート帯】



直近から望む

【東ルート帯】



東山裾から望む

【IC(乗入部)】



【IC(乗入部)】



※ 道路のイメージを示した
ものあり、ルート及び構造を
特定するものではありません

4 各ルート帯のイメージ

想定しているIC（インターチェンジ）の位置

【西ルート帯】



【中央ルート帯】



【東ルート帯】



終点IC

北IC

南IC

起点IC

● : IC設置位置(案)

※ 主要な道路との交差点にICを設置することを想定しています。
現時点での想定であり、位置を特定するものではありません。

5 各ルート帯の比較評価

評価項目の見直し、再整理

■評価項目(案)との対比

○前回評価項目(案)

評価目	評価の視点	
道路計画の目標	災害に強い道路	土石流、地すべり危険箇所の回避、地震時の影響、浸水想定箇所の回避、道路が被災した際の復旧のしやすさ、災害時の代替機能
	交通の円滑化	交通容量の増加、現道の交通混雑の緩和、国道の旅行速度の向上、交通事故の減少、走行性の向上
	地域の活性化(産業・観光)	高速ICまでのアクセス性、定時制、市街地、集落の分断、中心市街地、観光地へのアクセス性、道の駅設置の容易性、物流の効率化
	安全な暮らしの確保	高次救急医療機関への速達性、住環境への影響(騒音・振動等)
	環境・景観の保全	土地利用(市街地・農振農用地)、景観への影響、道路からの眺望、文化財、自然環境(動物、植物、生態系)への影響
事業の評価	経済性	事業費、維持管理費
	施工性	国道、JR、河川への影響、用地確保の実現性
	効果の早期発現	部分供用の実現性

○今回評価項目(案)

分野	評価項目	評価の視点(一次案)
I. 交通	①交通の円滑化	・交通容量の増加、現道の交通混雑の緩和、国道の旅行速度の向上、交通事故の減少、走行性の向上 ・高速ICまでのアクセス性、定時制
	②災害に強い道路	・土石流、地すべり危険箇所の回避、地震時の影響、浸水想定箇所の回避、道路が被災した際の復旧のしやすさ、災害時の代替機能 ・高次救急医療機関への速達性
II. 環境	③環境・景観の保全	・景観への影響、道路からの眺望、文化財、自然環境への影響、住環境への影響(騒音・振動等)
III. 土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	・土地利用(市街地・農振農用地)への影響、市街地、集落の分断
IV. 社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	・中心市街地、観光地へのアクセス性 ・市民のアクセス性(利便性) ・道の駅設置の容易性、物流の効率化
V. 事業性	⑥経済性	事業費、維持管理費
	⑦施工性	国道、JR、河川への影響、用地確保の実現性
	⑧効果の早期発現	部分供用の実現性

○評価の視点を再整理

評価の視点(案)
・地域高規格道路としての機能(高速ICまでのアクセス性、定時制、走行性の向上) ・交通環境の改善(交通容量・交通混雑・交通事故減少) ・推計交通量
・地震、土砂災害、浸水等の影響 ・災害時の代替機能、道路被災時の復旧のしやすさ ・高次救急医療機関への速達性
・景観、文化財等、住環境(騒音・振動・大気質)への影響 ・自然環境への影響 ・道路からの眺望
・土地利用(用途地域・農振農用地)への影響 ・地域の分断
・ICと中心市街地、東部地域、観光地とのアクセス距離 ・市民のアクセス性(利便性)、物流の効率化 ・道の駅設置の容易性
・事業費 ・維持管理費
・国道、JR、河川への影響 ・用地確保の実現性 ・工事車両等の影響 ・IC設置の容易性
・段階的な供用の実現性

6 今後の予定

STEP 1・2 「検討の進め方と課題の共有等」

H30.2~12



STEP3 「複数のルート帯案と評価項目の設定」

H31.2~R元.7



STEP4 「複数案の比較評価」

今回

11/27 大町市議会全員協議会、大町市都市計画審議会へ説明
12/2 大町市都市計画マスタープラン策定委員会の構成団体へ説明
12/8~ 住民説明会



STEP5 「最適ルート帯案の発表」

R2.2(予定)



最適ルート帯内で細かいルート帯に絞る



概略計画の決定