

4 松糸道路により期待される整備効果

■ 事業効果事例 2

◆ 農産物の出荷額の増加

長野県 中部横断自動車道路

出典:国土交通省ホームページ



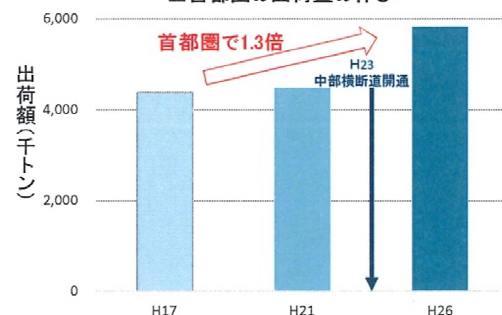
中部横断自動車道の整備により、首都圏の大消費地や流通拠点へ**輸送時間短縮**

短縮時間を、傷みの早いレタスの鮮度を長く保つための予冷処理に充てた結果、**出荷エリアが拡大**

特に川上村は「**全国一の高原レタスの産地**」として地域ブランドが定着。台湾、香港への海外販路も実現

レタス出荷額が増加

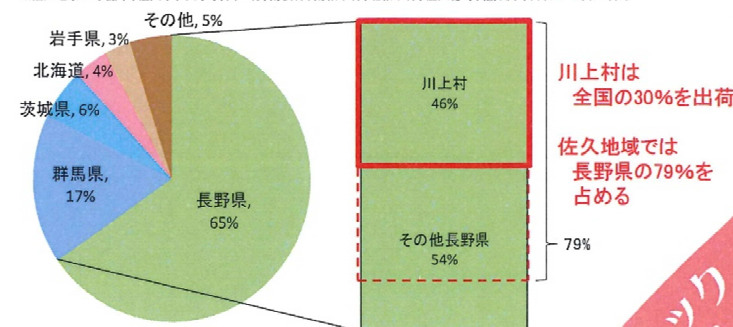
○首都圏で出荷額が約1.3倍に増加
■首都圏の出荷量の伸び



資料:JA長野ハセ岳 年度別出荷数量推移
首都圏:東京/神奈川/静岡、京阪神:京都/大阪/神戸/奈良

佐久地域のレタス生産量

※佐久地域: 小諸市、佐久市、小海町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、佐久穂町、軽井沢町、御代田町、立科町



出典: H25野菜生産出荷統計(夏秋レタス)

ストック効果

4 松糸道路により期待される整備効果

■ 事業効果事例 3

◆ 救急医療機関への所要時間の短縮

宮城県 地域高規格道路 みやぎ県北高速幹線道路

◆ 石巻赤十字病院への救急搬送の支援



<算定条件>
 ○「道路時刻表（国土交通省）」により算定
 ○整備後は、「県北Ⅱ期（中田工区）完成」まで
 ○「みやぎ県北高速幹線道路：60km/h」にて試算

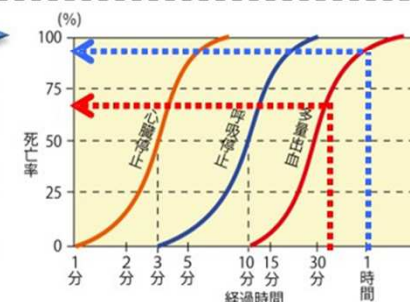
◆ 登米市役所から石巻赤十字病院への救急搬送時間

60分(死亡率95%) ⇒ 43分(死亡率70%)

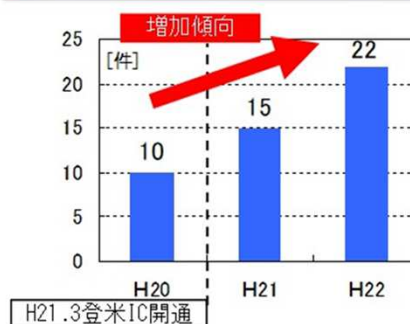
17分の時間短縮により、死亡率が25%低下

目標とする救急搬送時間の目安

- ・カーラーの救命曲線によると、多量出血患者は受傷から60分以内に適切な処置を受けることを目標目安としている。
- ・救急車両の行程を踏まえると、搬送時間に避ける時間は40分程度である。
- ・以上より、40分以内の搬送を目標値として設定する。



【参考】石巻赤十字病院への救急搬送件数の推移



出典：宮城県ホームページ

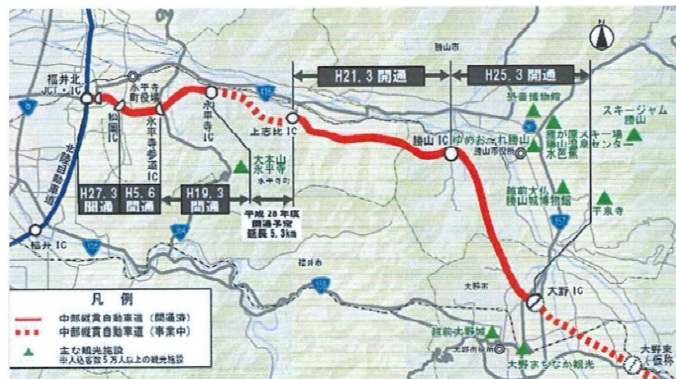
4 松糸道路により期待される整備効果

■ 事業効果事例 4

◆ 観光客の増加

福井県 中部縦貫自動車道路

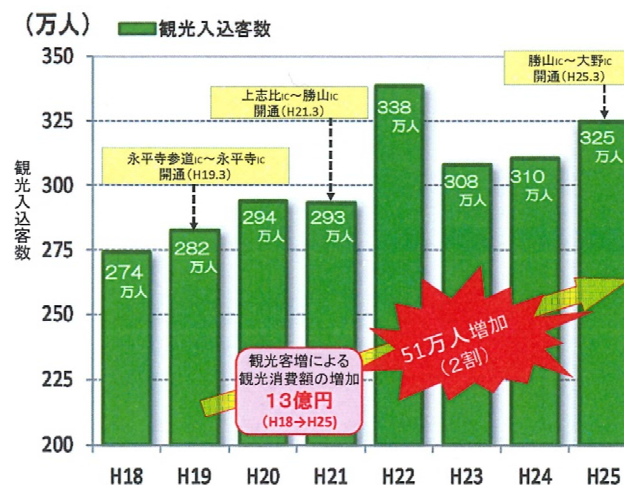
出典: 国土交通省ホームページ



奥越地域(勝山市・大野市)では、中部縦貫自動車道の整備に伴い、観光客数がH18に比べ51万人(約2割)増加、観光消費額も13億円増加

H27.3に北陸自動車道と直結し、広域的なアクセスが向上

奥越の観光客数が51万人増加



※奥越地域: 勝山市・大野市
資料: 福井県観光客入込数

主な観光施設



ストック効果

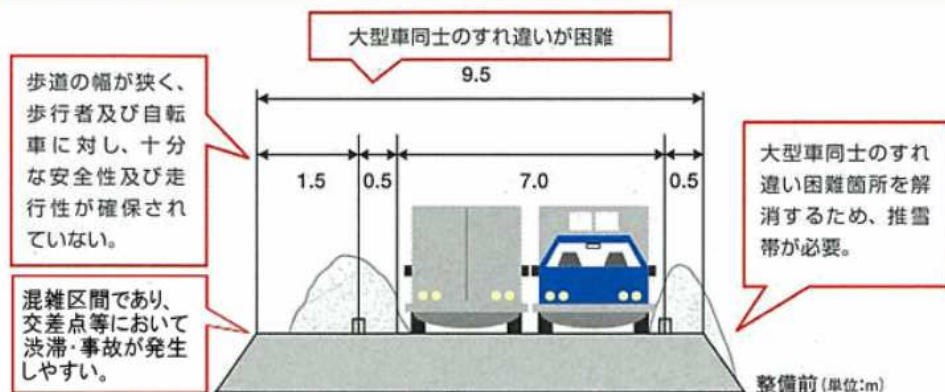
4 松糸道路により期待される整備効果

■ 事業効果事例 5

◆ 積雪期の車両通行幅の確保

福島県 国道49号 猪苗代拡幅

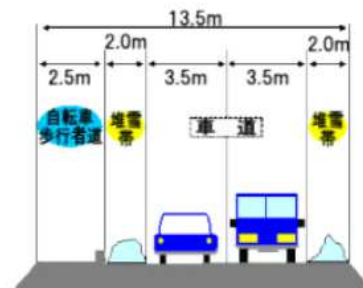
■ 開通前の道路状況



このような走行環境を改善するため
拡幅工事を行いました！！

■ 開通後の道路状況

■ 単路部



▲ 幅の広い自転車・歩行者道と除雪後の雪をためる「堆雪帯」が設置されました！

大町市内の現況写真

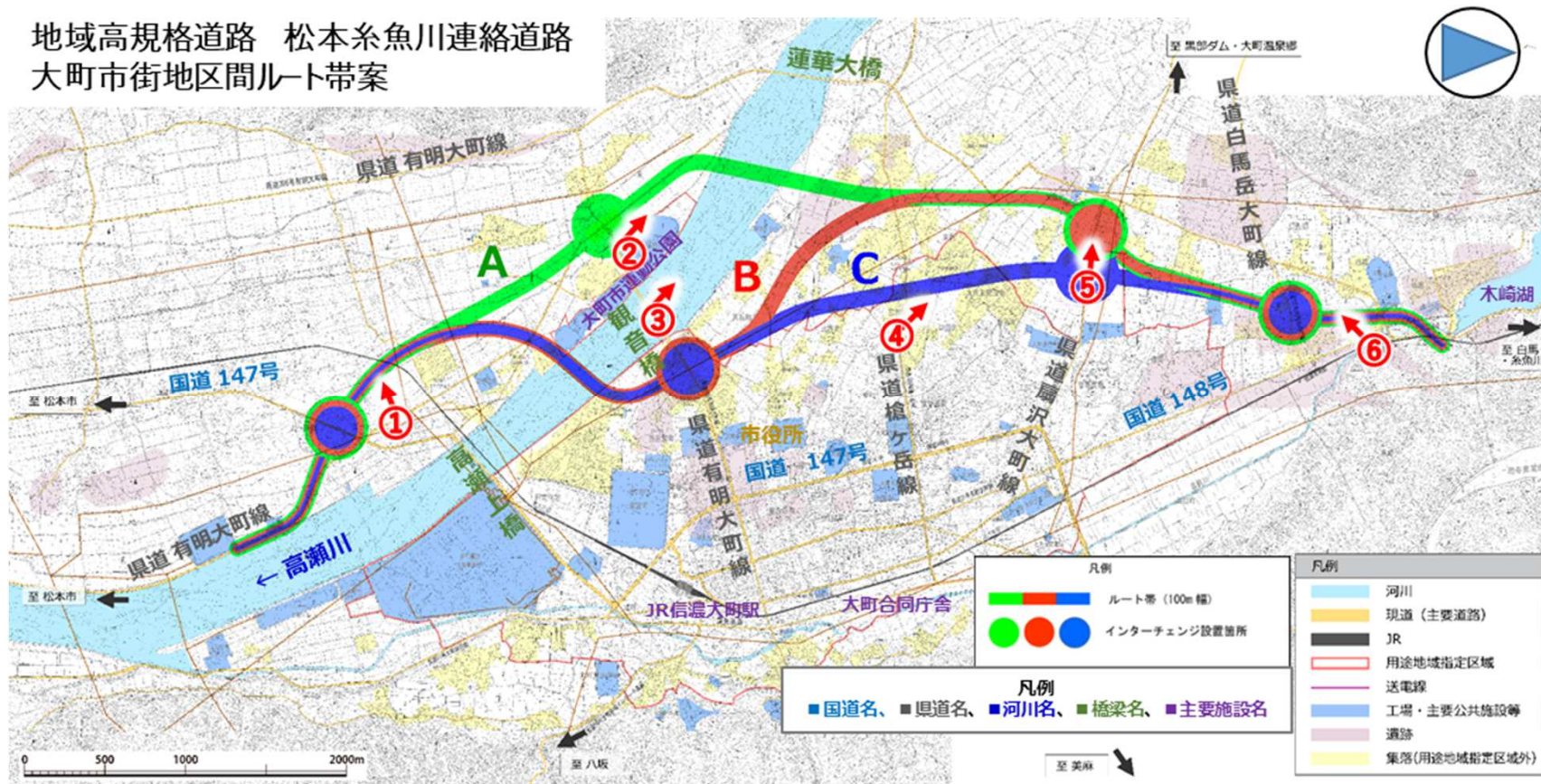


出典: 国土交通省 北陸地方整備局 郡山国道事務所
喜多方出張所ホームページ

5 景観イメージ等について

■ 景観イメージの位置および方向

地域高規格道路 松本系魚川連絡道路
大町市街地区間ルート帯案



※視点は、概ね目線の高さとしています

※画角は『ルート帯+アルプス方面の山』を基本としています

※イメージ図には建物や樹木を反映していません(ルート帯と山のみ立体化)

5 景観イメージ等について

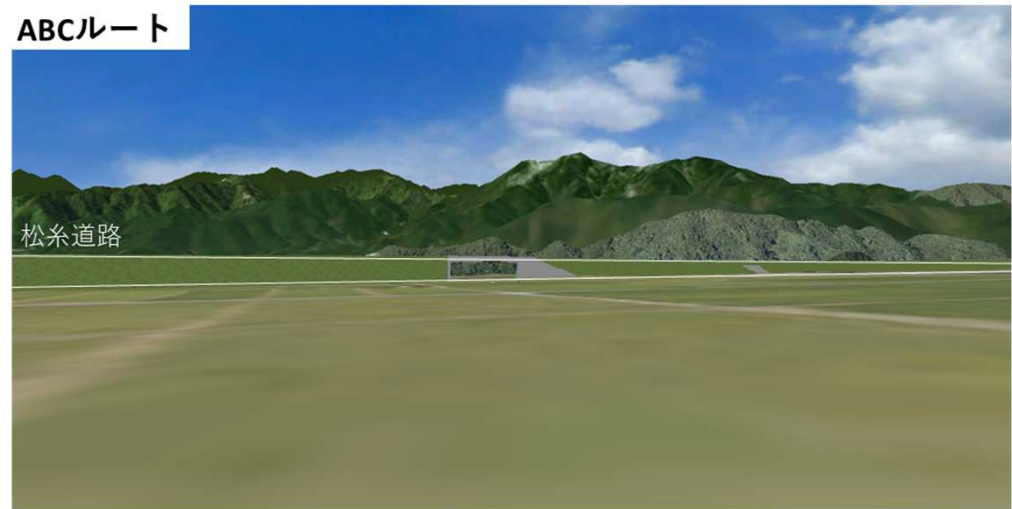
■ 景観イメージ①

■ 現地写真



■ イメージ図 ルートまで概ね200m

ABCルート



※イメージ図は、ルートの位置を示したものではありません

※イメージには建物や樹木を反映していません(ルート帯と山のみ立体化)

※法面などの道路の構造は今後変更となる場合があります

5 景観イメージ等について

■景観イメージ②

■現地写真



■イメージ図 ルートまで概ね200m



※イメージ図は、ルートの位置を示したものではありません

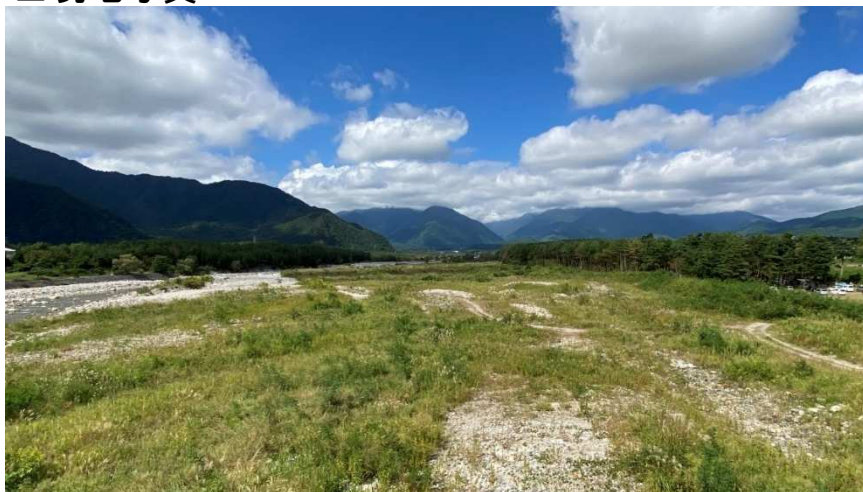
※イメージには建物や樹木を反映していません(ルート帯と山のみ立体化)

※法面などの道路の構造は今後変更となる場合があります

5 景観イメージ等について

■ 景観イメージ③

■ 現地写真



■ イメージ図 ルートまで概ね1000m
A ルート



※イメージ図は、ルートの位置を示したものではありません

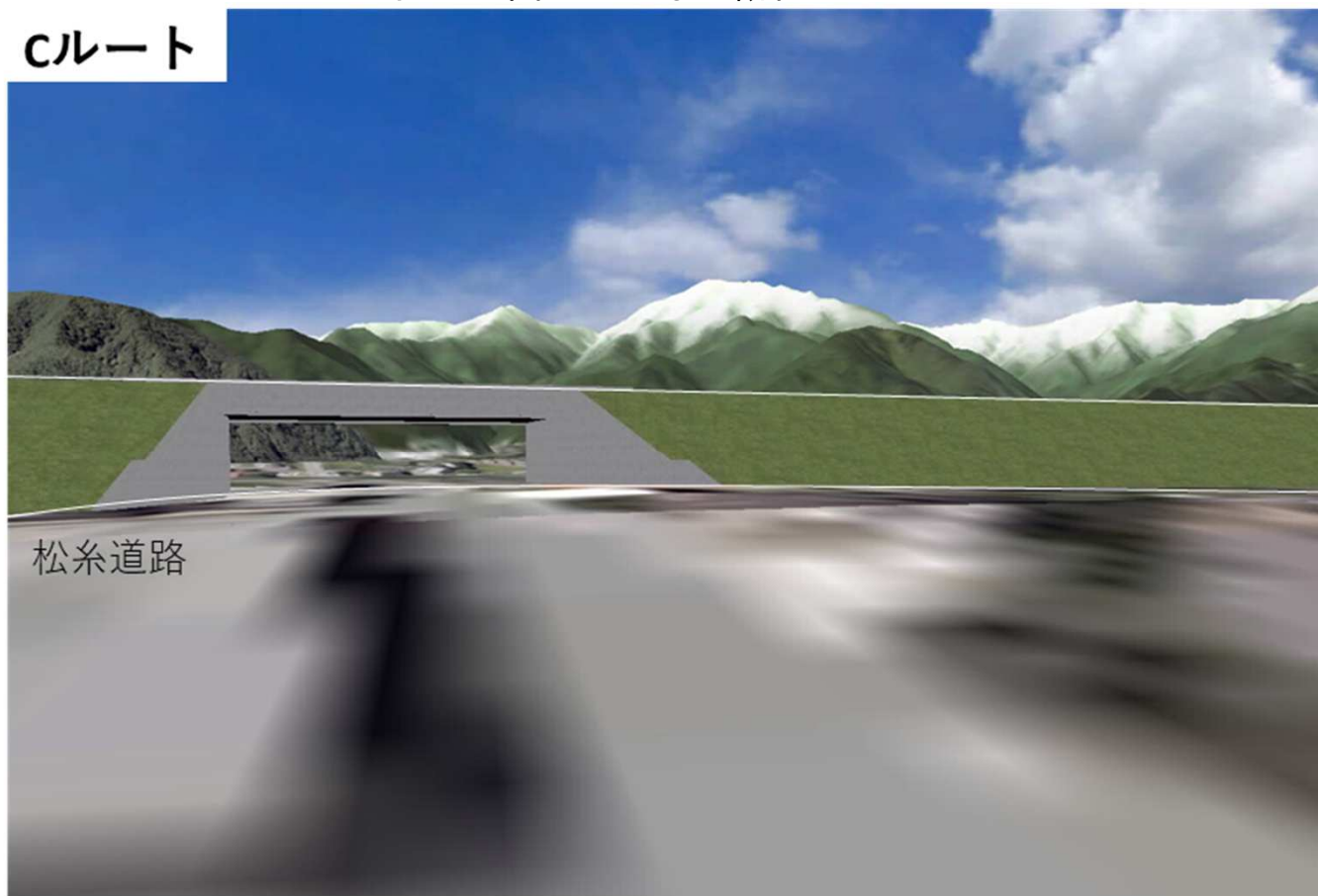
※イメージには建物や樹木を反映していません(ルート帯と山のみ立体化)

※法面などの道路の構造は今後変更となる場合があります

5 景観イメージ等について

■ 景観イメージ④

■ イメージ図 ルートまで概ね50m



※イメージ図は、ルートの位置を示したものではありません

※イメージには建物や樹木を反映していません(ルート帯と山のみ立体化)

※法面などの道路の構造は今後変更となる場合があります

5 景観イメージ等について

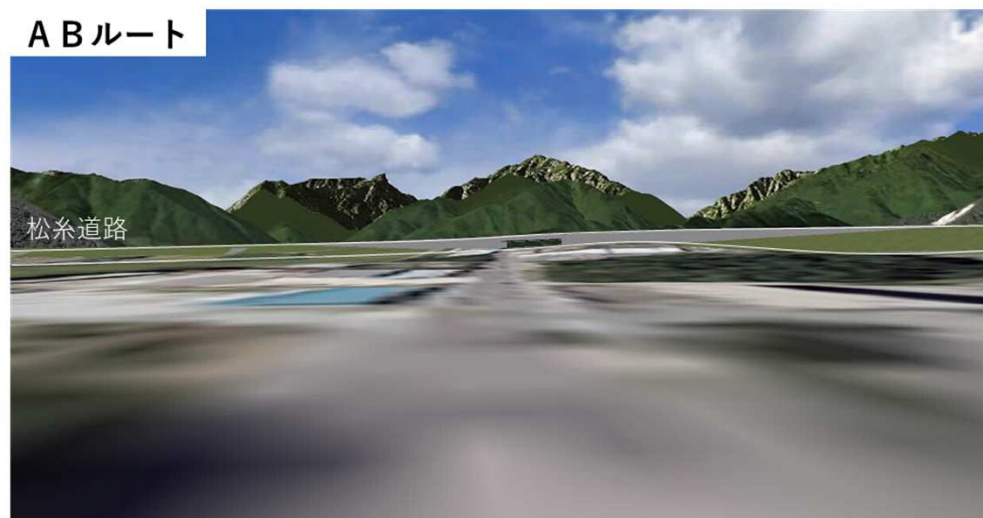
■景観イメージ⑤

■現地写真



■イメージ図 ルートまで概ね300m

A Bルート



※イメージ図は、ルートの位置を示したものではありません

※イメージには建物や樹木を反映していません(ルート帯と山のみ立体化)

※法面などの道路の構造は今後変更となる場合があります

5 景観イメージ等について

■ 景観イメージ⑥

■ 現地写真



■ イメージ図 ルートまで概ね200m

ABCルート



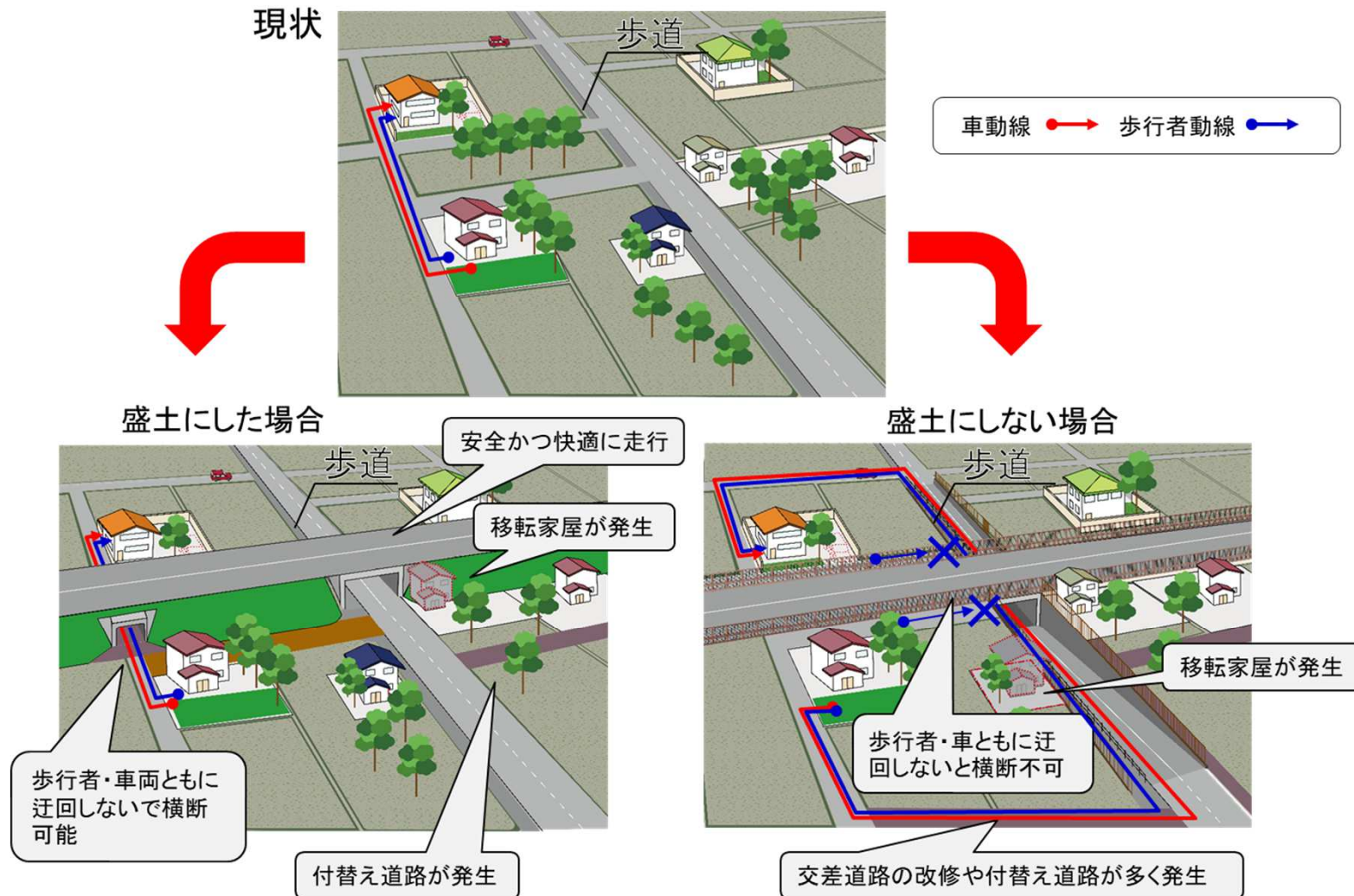
※イメージ図は、ルートの位置を示したものではありません

※イメージには建物や樹木を反映していません(ルート帯と山のみ立体化)

※法面などの道路の構造は今後変更となる場合があります

5 景観イメージ等について

■ 松糸道路と現道の交差形状の検討



※イメージであり、実際のスケールを示したものではありません。

5 景観イメージ等について

■ 事例（主）長野大町線 大町市三日町のアンダーパス



5 景観イメージ等について

■ 盛土事例 住宅地付近の景観



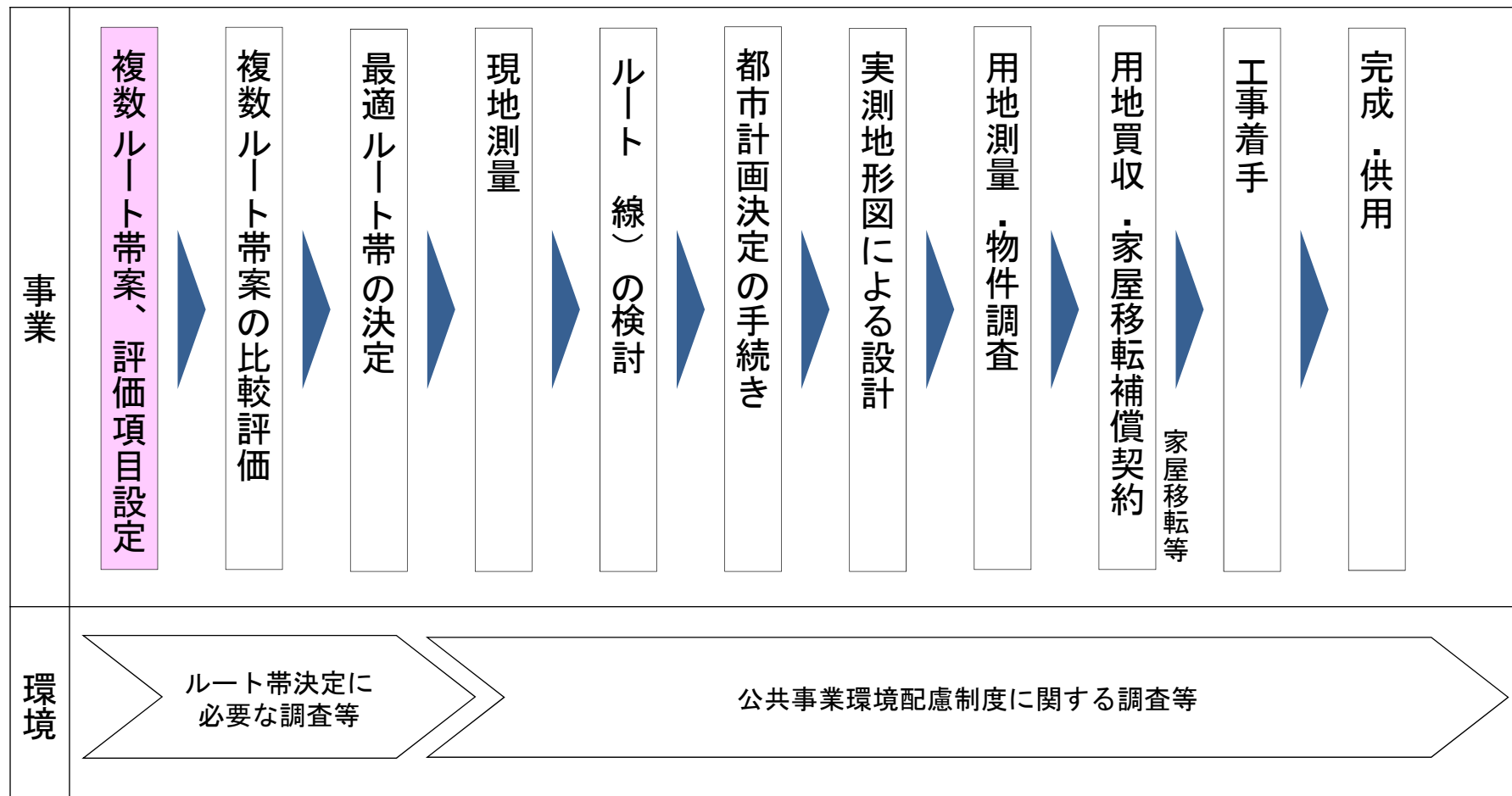
長野自動車道

6 公共事業環境配慮制度について

■ 大町市街地区間の環境調査について

大町市街地区間は、環境アセスメント制度の対象にはありませんが、環境への影響をできるだけ小さくするため公共事業等環境配慮制度を予定しています。

配慮制度を踏まえ、最適ルート帯の決定以降、環境調査を実施してまいります。



6 公共事業環境配慮制度について

■ 環境配慮制度の概要

大町市街地区間の環境調査と公共事業等環境配慮制度について

幅の細いルート帯案は、2車線道路で延長が約9kmを設定しています。

環境影響評価条例では、「4車線以上かつ長さ7.5km」、「2車線以上かつ森林の区域等の長さ10km以上」を対象としています。

ルート帯案には、森林の区域等（森林区域や河川区域、公園等）が一部しかなく、条例の要件を満たさないため公共事業環境配慮制度の適用を予定しています。

長野県公共事業等環境配慮制度対象事業の種類・規模一覧表（条例との比較）

【環境配慮制度】

対象事業の種類		規 模
道路の建設	自動車専用道路	（条例対象へ）
	県道、林道 農道等	長さ 1km以上

【環境影響評価条例】

対象事業の種類		規 模	
		第 1 種事業	第 2 種事業
道路の建設	自動車専用道路	新設 全て 改築 1km以上	—
	県道、林道 農道等	4 車線以上かつ 長さ 10km以上	4 車線以上かつ 長さ 7.5km以上 森林の区域等 2 車線以上かつ 長さ 10km以上

6 公共事業環境配慮制度について

■ 環境配慮制度の概要

長野県公共事業等環境配慮制度の概要

1 長野県公共事業等環境配慮制度とは

環境への負荷の少ない経済・社会の仕組みを構築するため、環境アセスメント制度対象としない県事業において、環境への影響をできるだけ小さくすることを目的とした制度

2 環境配慮制度の特徴

- ① 工事着手前の早い段階での情報公開と市町村や住民からの意見募集(環境配慮書(案))
- ② 市町村や住民の意見を踏まえた環境保全対策の公表と実施(環境配慮書)
- ③ 工事完了後の環境保全対策の実施状況の公表(実施状況報告書)

6 公共事業環境配慮制度について

■ 環境配慮制度の概要

3 環境アセスメント制度と環境配慮制度との関係

両方とも環境への適正な配慮を行うための制度ですが、次の2点が主な相違点です。

① 対象事業と規模

【環境アセスメント制度】

- ▶ 「道路の建設」や「廃棄物最終処分場の建設」などの大規模事業を対象としています。

【環境配慮制度】

- ▶ 法や条例の適用を受けない次のようなものです。
 - ・ 「道路の建設」などアセス制度対象事業で、規模が対象未満の事業（中規模事業）
 - ・ 「土地改良事業」や「建築物の建築」など、アセス制度対象外事業（事業種要件を満たさない中規模以上の事業）

② 制度に係る所要期間

【環境アセスメント制度】

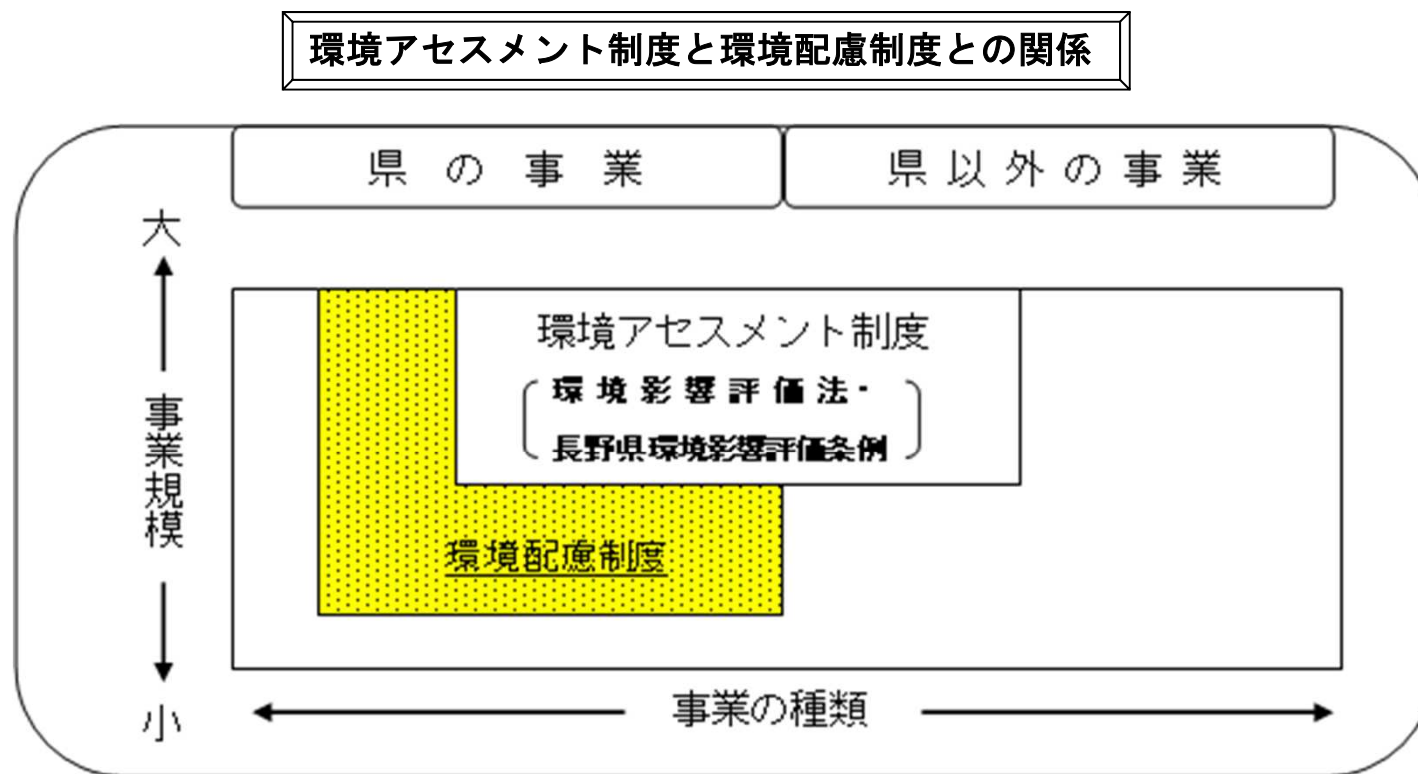
- ▶ 現地調査や専門家による審査手続があり、事業着手までの所要期間は2～3年程度です。

【環境配慮制度】

- ▶ 市町村や住民の皆様からの情報提供が中心であり、専門家による審査手続は必須ではなく、事業着手までの所要期間は1年未満を想定しています。

6 公共事業環境配慮制度について

■ 環境配慮制度の概要



- 環境アセスメント制度…県が実施する事業と県以外の者が実施する事業を対象。
- 環境配慮制度…県（企業局を含む）が実施する事業のみ対象。

※H26. 5要綱改正により、県が管理する道路等の施設において、県以外の者が実施主体として行う道路工事等の事業が要綱に規定する事業規模に該当する場合は、県が実施する公共事業に準じるものとして対象事業となる。

6 公共事業環境配慮制度について

■ 環境配慮制度の概要

公共事業等環境配慮制度運用フロー

【ステップ1】「公共事業環境配慮書（案）の作成・公表」

- ・ 公共事業環境配慮書（案）を作成し、環境部に提出（事業部局）
- ・ 事業部局で作成した公共事業環境配慮書（案）を公表（環境部）

- ・ 公表（環境保全上の住民意見募集：30日間）
- ・ 関係機関及び市町村長へ意見照会（環境部）

住民意見書

関係機関及び
市町村長からの意見

必要に応じて
専門家の意見

環境部長の意見書（公共事業環境配慮書（案）の提出から60日以内）

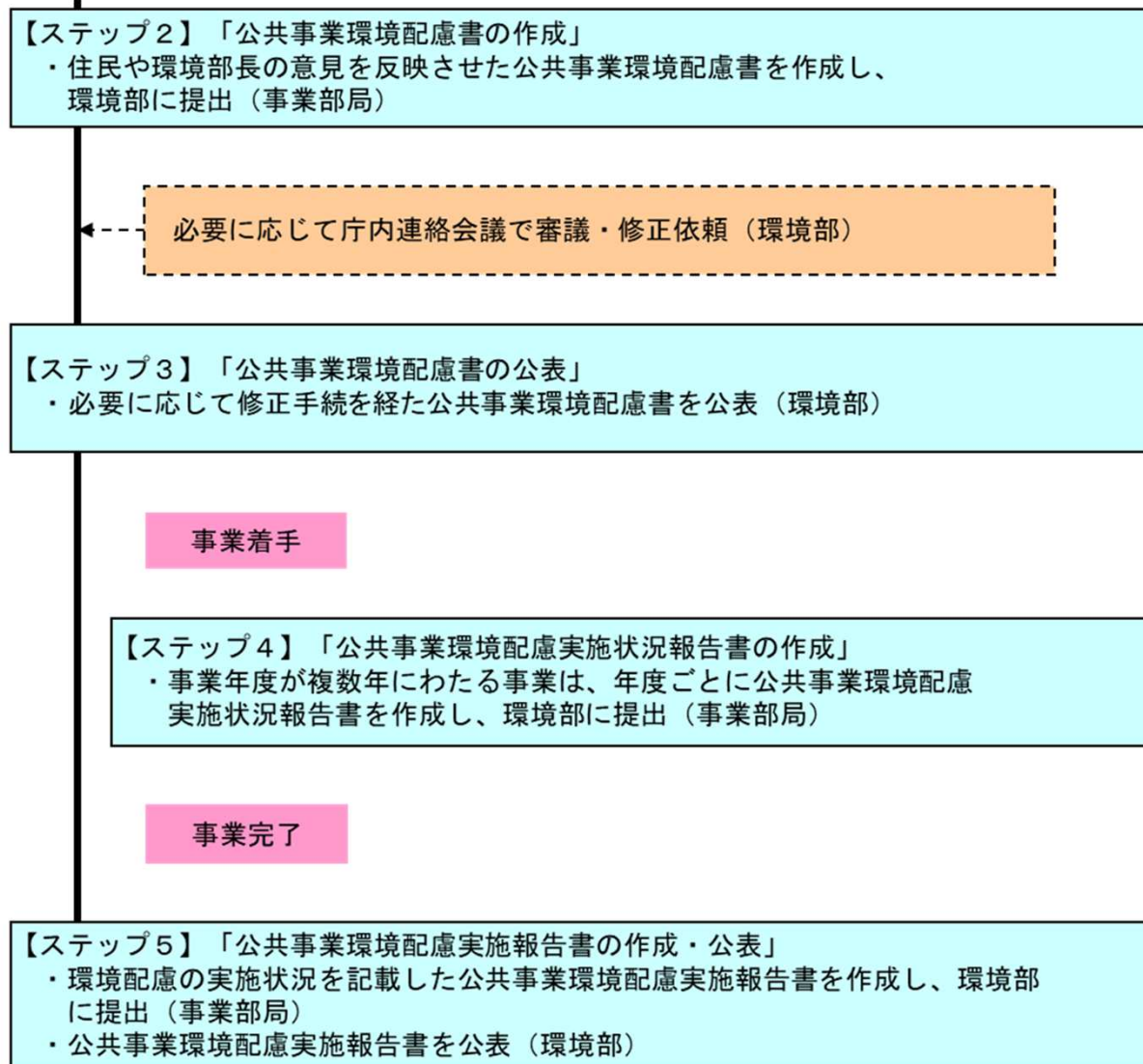
必要に応じて意見書の計画への反映（事業部局）

庁内連絡会議の
技術的支援

必要に応じて環境配慮案の住民説明（事業部局）

6 公共事業環境配慮制度について

■ 環境配慮制度の概要



7 木崎湖以北の現道活用区間について

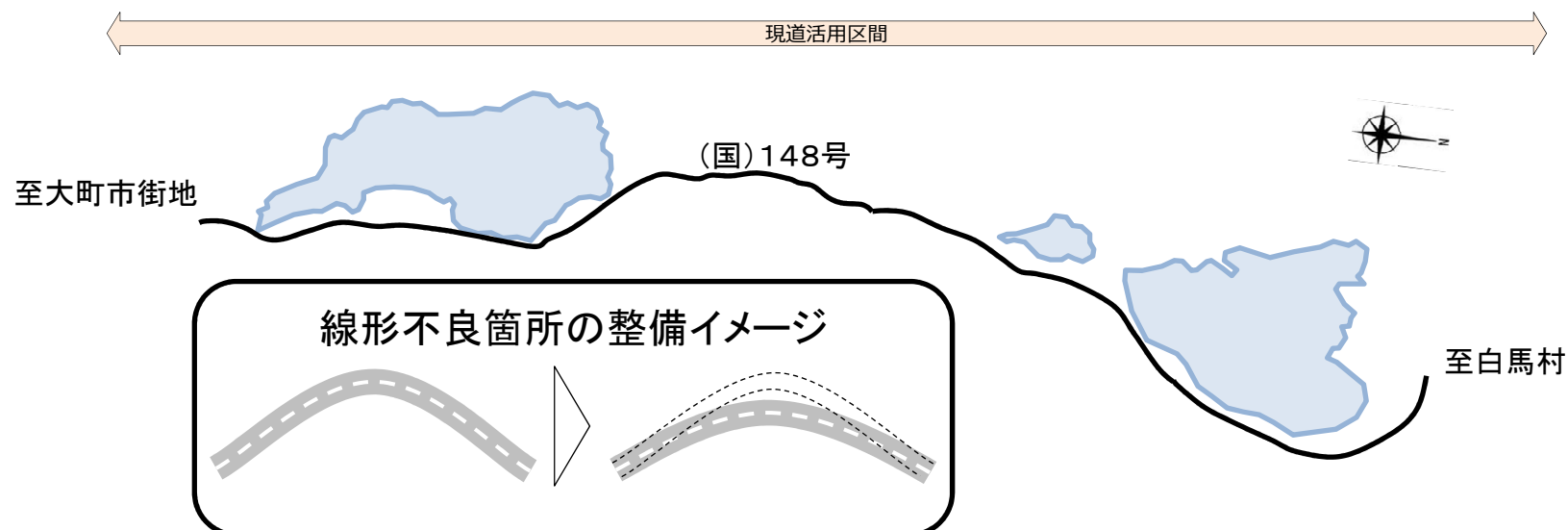
松本系魚川連絡道路は、地域高規格道路としての機能を踏まえつつ、既存ストックを効率的に活用できることを基本として、バイパス案を含め更なる調査・検討をおこなう区間と現道活用を基本として検討を進める区間に分けて計画しています。

木崎湖以北の現道活用区間は、現道を活用しつつ必要な整備を実施し、路線全体でサービス速度概ね60km/hを確保するよう調査・検討を行ってまいります。

■ 検討内容(例)※

- ・ 設計速度60km/h以上の道路構造を満たさない線形不良箇所・縦断勾配の急な箇所・幅員狭小箇所の整備 など
- ・ 本線交通へ影響がある主要な交差点や沿道アクセス箇所の整備 など

※今後調査を行い、地域住民の意見を聞きながら必要な整備を検討



8 評価項目案の設定

■ 評価項目案（分野・項目）

- 各ルート帯の特徴を評価する項目を設定し優位性を判断します
- そのため、5つの分野、13の項目を評価項目案として設定します

分野	I 交通	II 環境	III 土地利用・市街地整備	IV 社会・地域経済	V 事業性
項目	①交通の円滑化 ②災害に強い道路 ③防災拠点とのアクセス性	④環境の保全 ⑤景観・文化財	⑥土地利用への影響 ⑦安全な暮らしの確保	⑧まちづくりとの連携性 ⑨市民の利便性 ⑩地域の活性化	⑪経済性 ⑫施工性 ⑬効果の早期発見

8 評価項目案の設定

■ 評価項目の視点

幅の細いルート帯の比較評価項目案について

分野	評価項目(案)	評価の視点(案) ____住民意見を反映
Ⅰ. 交通	①交通の円滑化	(例)・地域高規格道路としての機能(長野道等へのアクセス性) ・交通環境の改善 ・推計交通量
	②災害に強い道路	(例)・地震、土砂災害、浸水等の影響 ・災害時の代替機能、大規模被災時の復旧のしやすさ ・高次救急医療機関への速達性
	③防災拠点とのアクセス性	(例)災害時の防災拠点とのアクセス性
Ⅱ. 環境	④環境の保全	(例)・住環境への影響(大気・騒音・振動等) ・自然環境への影響(植生・公園等)
	⑤景観・文化財の保全	(例)・景観、文化財等への影響 ・道路からの眺望
Ⅲ. 土地利用・市街地整備	⑥土地利用への影響	(例)・土地利用(用途地域、農振農用地等)への影響
	⑦安全な暮らしの確保	(例)・市街地の防災性向上 ・地域分断への影響
Ⅳ. 社会・地域経済	⑧まちづくりとの連携	(例)・ICと都市機能(商業施設等・観光拠点(黒部ダム、大町温泉郷等))とのアクセス性 ・大町市のまちづくり施策との連携・適合性
	⑨市民の利便性	(例)・東部地域(美麻支所・八坂支所)とのアクセス性 ・市民のアクセス性
	⑩地域の活性化	(例)・道の駅設置の容易性 ・物流の効率化
Ⅴ. 事業性	⑪経済性	(例)・事業費 ・維持管理費
	⑫施工性	(例)・現道、JR、河川への影響
	⑬効果の早期発現	(例)・段階的な供用の実現性

8 評価項目案の設定

■ 評価方法の一例について

評価方法の一例について

評価項目(案) (評価の視点(案))	評価方法の一例
①交通の円滑化 (地域高規格道路としての機能)【アクセス性】	長野自動車道までの所要時間で評価
②災害に強い道路 (高次救急医療機関への速達性)	高次救急医療機関までの短縮時間で評価
③災害時の防災拠点とのアクセス性	大町市の防災拠点への所要時間で評価
④環境の保全 (住環境(大気・騒音・振動等)への影響)	ルート帯端から影響を受ける範囲で評価
④環境の保全 (自然環境への影響)～植生自然度～	植生自然度が高い区間を通過する延長で評価
⑤景観・文化財の保全 (指定文化財等への影響)	埋蔵文化財包蔵地等を通過する面積で評価
⑥土地利用への影響 (用途地域への影響)	用途地域を通過する延長で評価
⑥土地利用への影響 (農振農用地への影響)	農振農用地を通過する延長と農地の買収面積で評価
⑦安全な暮らしの確保 (地域分断への影響)	地域への影響で評価
⑧まちづくりとの連携 (商業施設等・観光拠点(黒部ダム、大町温泉郷等)との アクセス性	最寄りICからの所要時間(平均値)で評価
⑨市民の利便性 (市民のアクセス性)	各ICからの圏域人口で評価

※他の視点と方法については、現在検討中

9 これからの予定（1）

■ 幅の細いルート帯（100m）の選定の流れ

幅の細いルート帯（100m）の選定

第1段階 ルート帯選定に向けた調査検討

第2段階 複数ルート帯案と評価項目の設定

本日

第3段階 複数案の比較評価

第4段階 最適ルート帯の発表

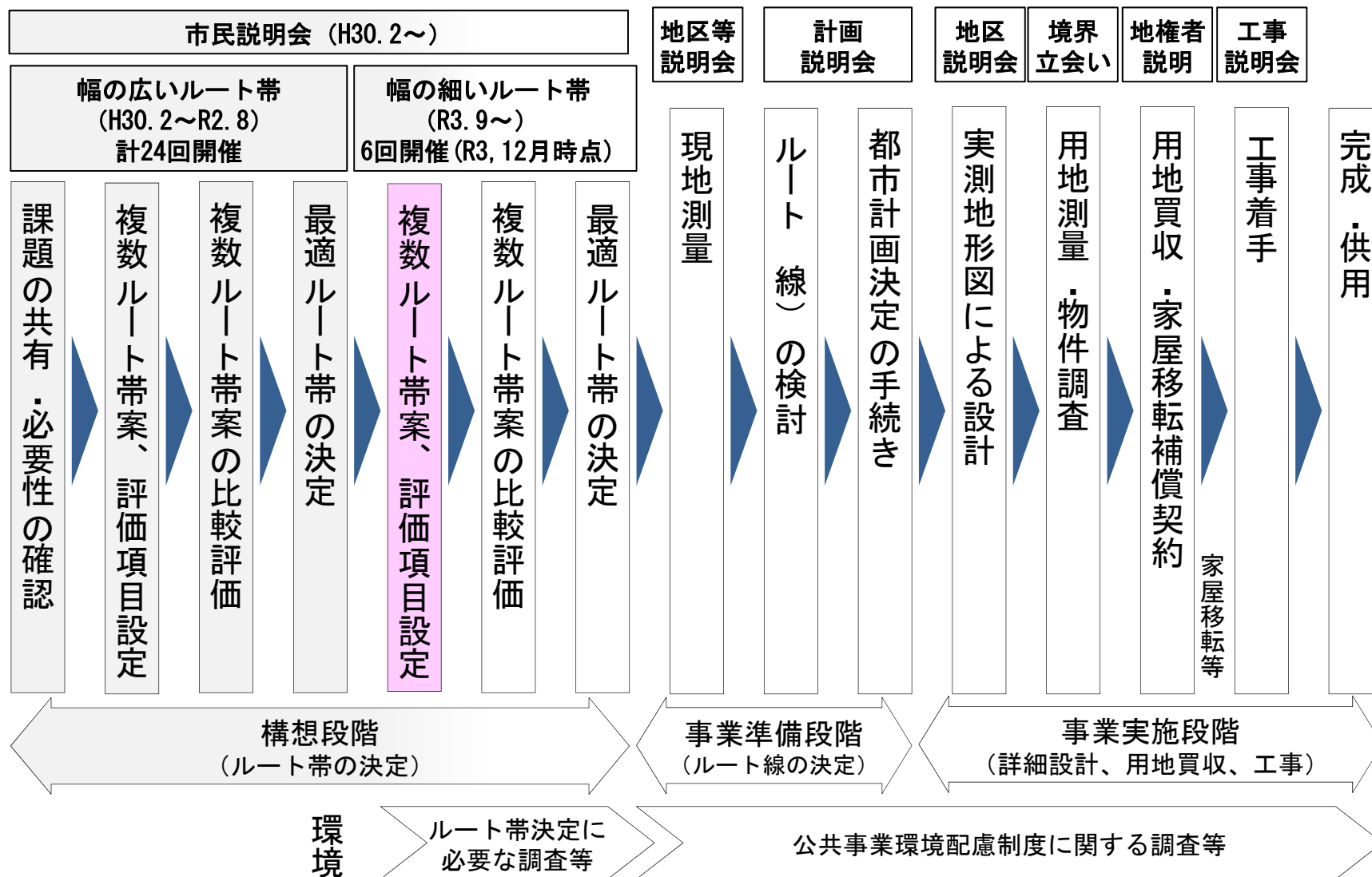
令和2年度

コミュニケーションプロセス

9 これからの予定（2）

■これまでとこれから

幅の細いルート帯の決定に向け、ご意見をいただきながら検討を進めます。ルート帯決定後、ルート(線)の決定に向け、検討を進めます。あわせて、関連する道路等の計画も、県及び市で連携しながら進めていきます。



問い合わせ先

長野県大町建設事務所 整備・建築課 計画調査係

電話 : 0261-23-6534 (直通)

FAX : 0261-23-6532

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

大町市建設水道部 建設課 計画係

電話 : 0261-22-0420 (内線 697)

FAX : 0261-23-5188

E-mail : kensetsu@city.omachi.lg.jp

