

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間

第2段階 3 回目 ～幅の細いルート帯案と評価項目～

令和4年10月22日（土）
長野県大町建設事務所
大町市

地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」大町市街地区間 第2段階3回目 ～幅の細いルート帯の設定と評価項目の設定～

1 これまでの説明経緯

2 R4. 3月以降の主な意見について

3 ルート帯案について

4 道路イメージについて

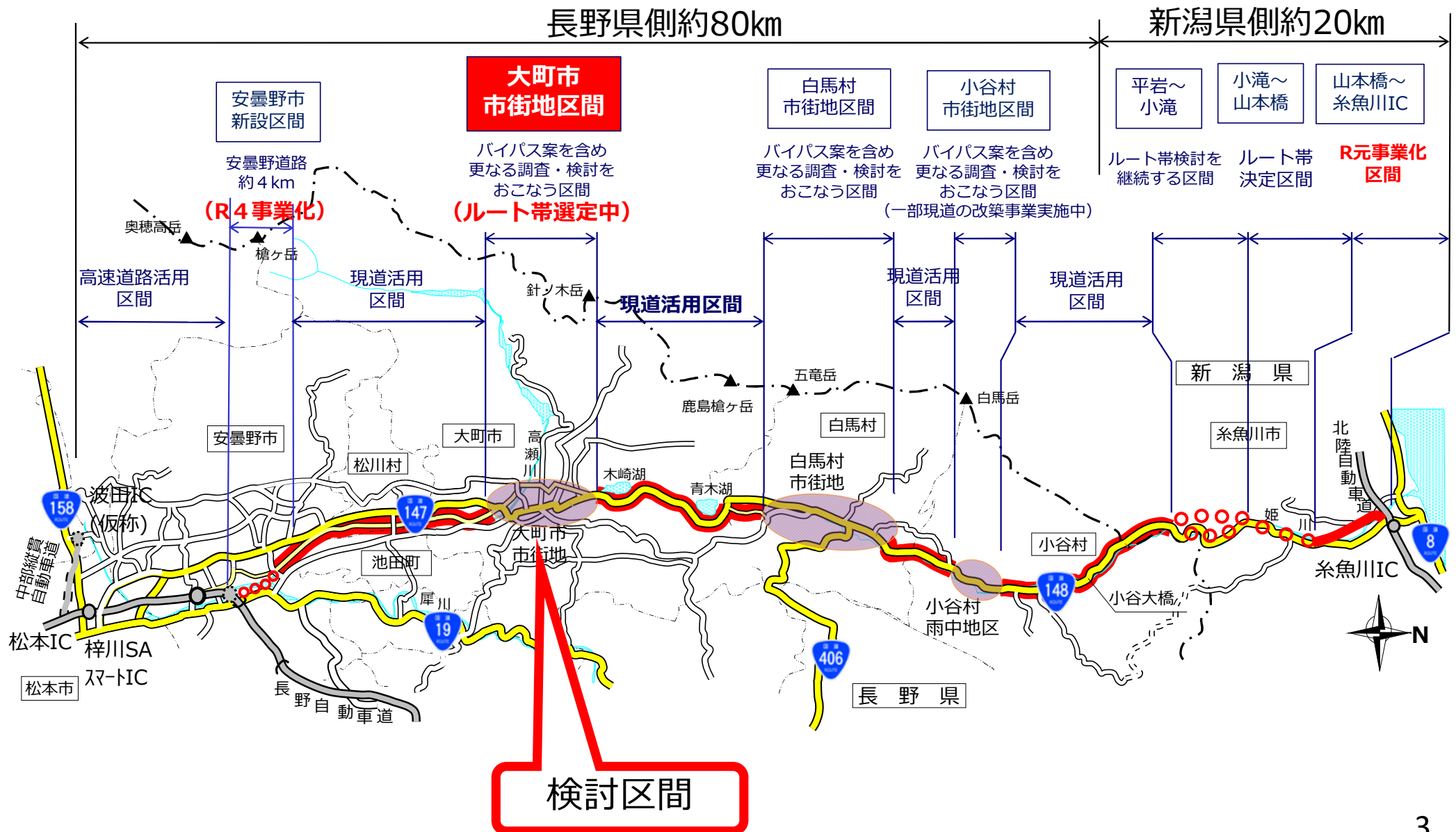
5 大町市のまちづくりについて

6 評価項目案の設定

7 これからの予定

1 これまでの説明経緯

■全体整備方針



1 これまでの説明経緯

■ 計画検討手順

幅の広いルート帯の選定

H30.2月～R2.8月

コミュニケーションプロセスを経て、
最適ルート帯を「西ルート帯」に決定（R2.8月）



幅の細いルート帯の検討

R3.9月～^{現在この段階}



ルート（線）の検討

1 これまでの説明経緯

■ 幅の細いルート帯設定の範囲

西ルート帯
(幅の細いルート帯の検討範囲)

県道有明大町線の堤防道路から分かれる
付近を起点とし、終点側は木崎湖トンネル
入口部までの範囲



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

1 これまでの説明経緯

■ 幅の細いルート帯（100m）選定の流れ

【第1段階】 幅の細い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

第2段階① 令和3年9月22日～12月4日（計6回、延べ246人）

- 西ルート帯に決まった経緯
- 幅の細いルート帯3案の提示
- 評価項目案（例）の提示

第2段階② 令和4年3月21日～6月17日（計10回、延べ246人）

- 幅の細いルート帯3案、評価項目案について
- 令和3年9月以降に寄せられた意見について
- 頂いたご意見を踏まえ、期待される整備効果、景観イメージ、環境配慮制度などを説明

第2段階③ 令和4年10月22日（今回）

- ルート帯案について
- 道路イメージについて
- 評価項目案について

【第3段階】 複数案の比較評価

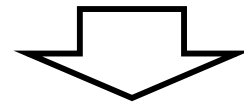
【第4段階】 最適ルート帯の選定

コミュニケーションプロセス

1 これまでの説明経緯

■ 幅の細いルート帯とは

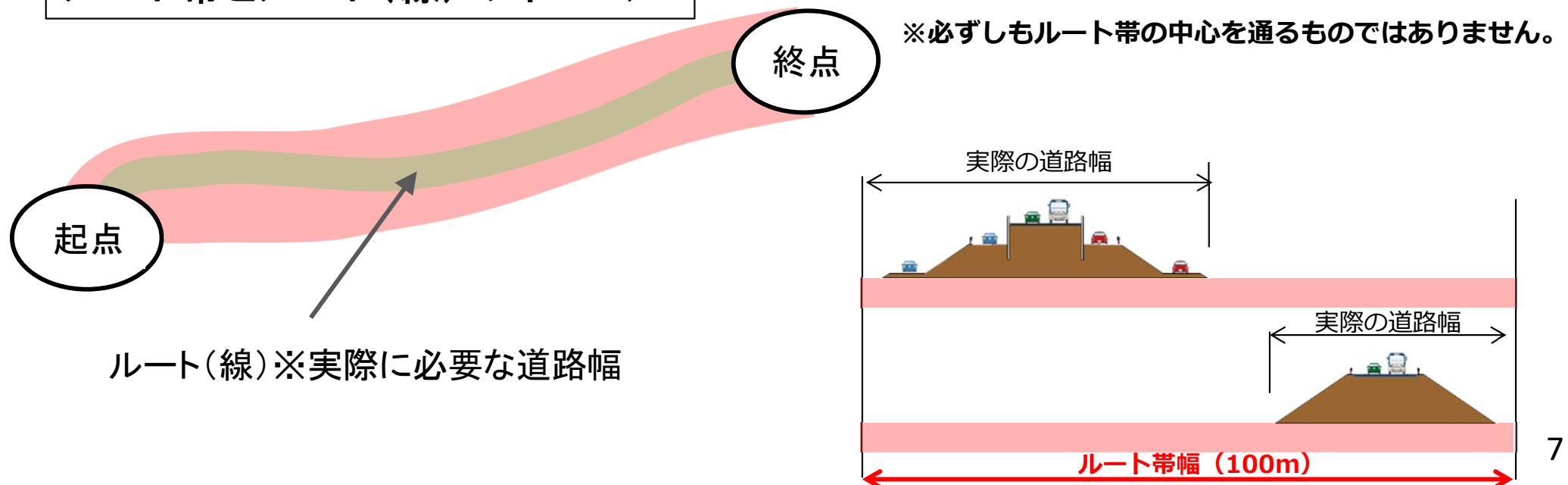
- ルート帯とは、今後具体的にルート（線）を計画する範囲のこと



提示するルート帯の幅は100mで設定

- 決定されたルート帯の100m幅を基本として、具体的な道路の設計を行い、ルート（線）を決定

ルート帯とルート（線）のイメージ



1 これまでの説明経緯

■ルート帯設定の考え方

地域の現状と課題

「災害」「交通」「事故」「観光」「物流」「医療」「環境」
の観点で大町市街地の現状と課題の整理を行った。

道路計画の目標

- 災害に強い道路 : 信頼性が高いルートの確保
- 交通の円滑化 : 交通混雑の緩和、サービス速度を確保
- 地域活性化（産業・観光等） : 高速道路ICまでの走行時間短縮と定時性の向上、交流促進、地域活性化の支援
- 安全な暮らしの確保 : 高次救急医療機関への速達性向上
- 環境・景観の保全 : 環境への配慮と良好な景観形成

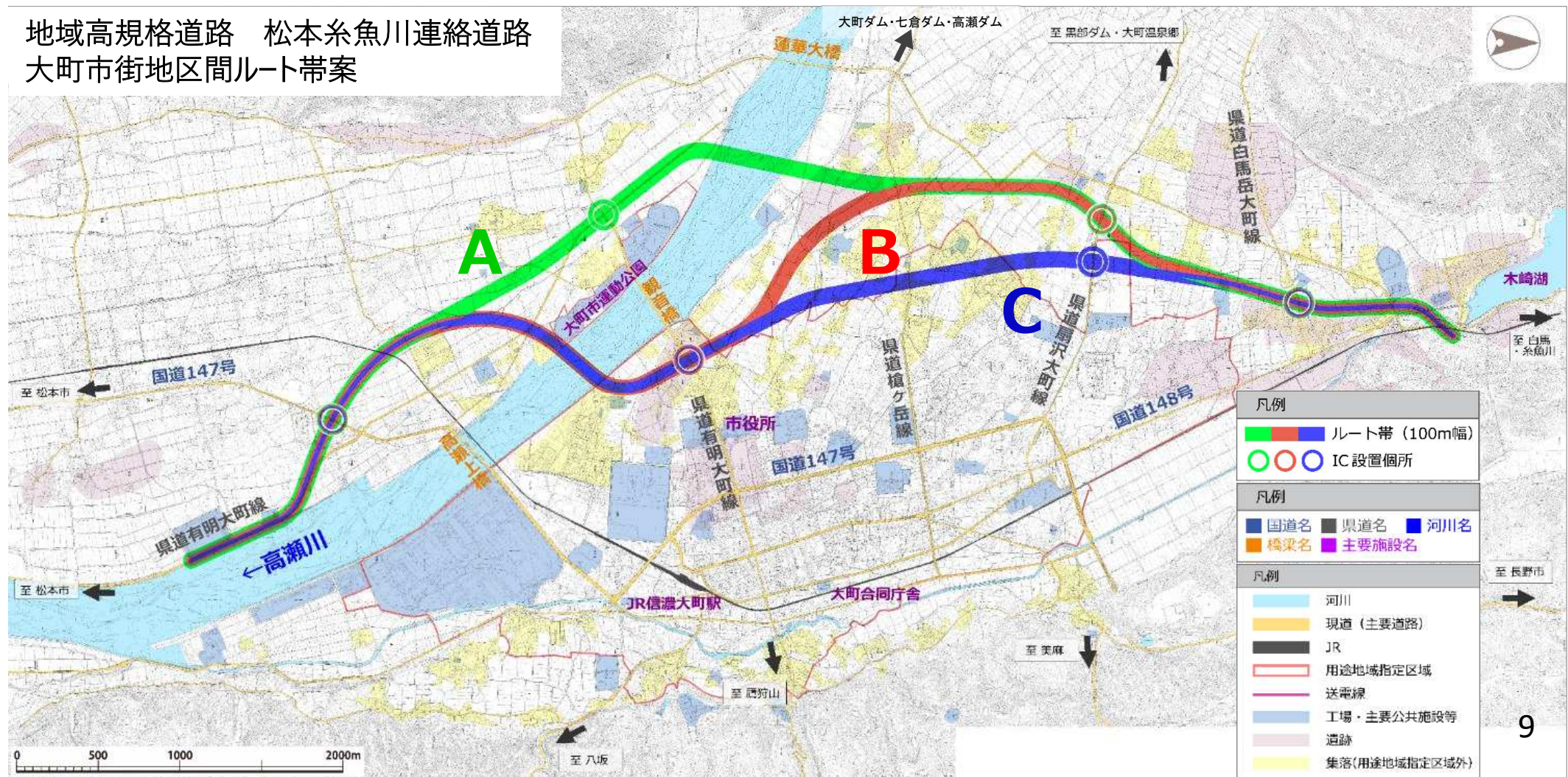
道路計画の目標は、幅の広いルート帯の検討時に設定しています

1 これまでの説明経緯

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

- ①Aルート帯 : 延長 約 8.9 km : 観光地へのアクセス性を向上させるルート
- ②Bルート帯 : 延長 約 9.1 km : 市街地の利便性を考慮したルート
- ③Cルート帯 : 延長 約 8.6 km : 市街地の利便性を重視したルート

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路
大町市街地区間ルート帯案



2 R4. 3月以降の主な意見について

■意見募集に寄せられた主なご意見

項目	主なご意見
ルート帯案	・ 現道（オリンピック道路）を改良すれば良いのでは。 ・ 3案以外の住民意見のルートを追加して評価してほしい。 ・ 起点部は1本しか検討していないのか。
道路構造	・ 計画ルート位置が分かりにくい。 ・ 景観イメージ図をもっとわかりやすく。 ・ 地域がどう分断されるか、動画等により具体的なイメージを示してほしい。
比較評価	・ 評価の具体的な方法を示してほしい。
木崎湖以北	・ 木崎以北も併せて検討しないと市街地ルート選択できないのではないのか。 ・ 市街地区間と木崎湖以北は同時検討を望む。



説明会等でいただいたご意見を踏まえ、
地域の皆様にご理解いただけるよう説明します

3 ルート帯案について

■ 新設道路（バイパス）整備とする理由



⇒ 現在のオリンピック道路のままでは地域高規格道路としての目的を達成できない 11

3 ルート帯案について

■新設道路（バイパス）整備とする理由

現道（オリンピック道路）を概ね60km/hで走行するためには以下の改良が必要

- 道路規格の変更
設計速度 40km/h $\Rightarrow$ 60km/h
- 平面線形の変更
曲線半径 150m以上
- 道路幅員の変更
 $W = 7.0\text{m} \Rightarrow 9.5\text{m}$
- 主な交差点の立体化
平面交差 $\Rightarrow$ 立体交差
- 沿道から直接出入りできない構造
- 側道設置による沿道の機能補償
- J R アンダーパスの解消（浸水への対応）
盛土、高架橋等により高さを確保

【現況】



【改良例】

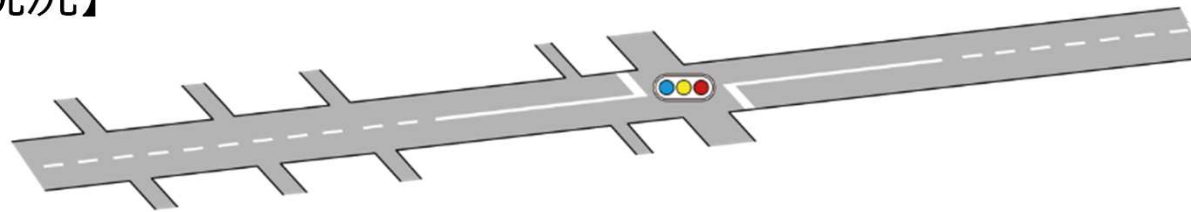


3 ルート帯案について

■ 新設道路（バイパス）整備とする理由

◆ 現道を改良する場合（信号交差点のみを立体化）

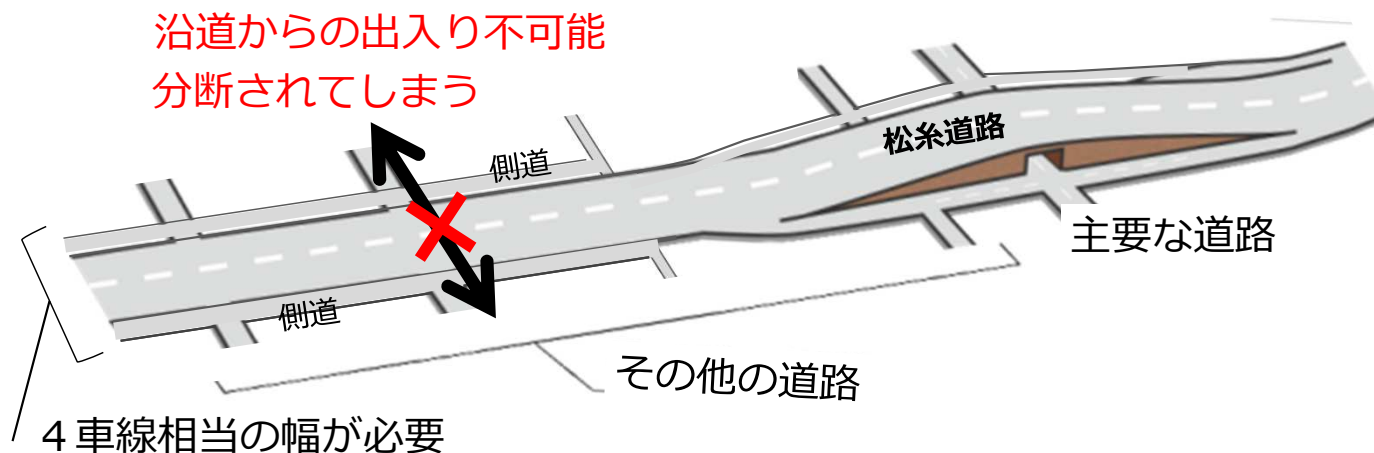
【現況】



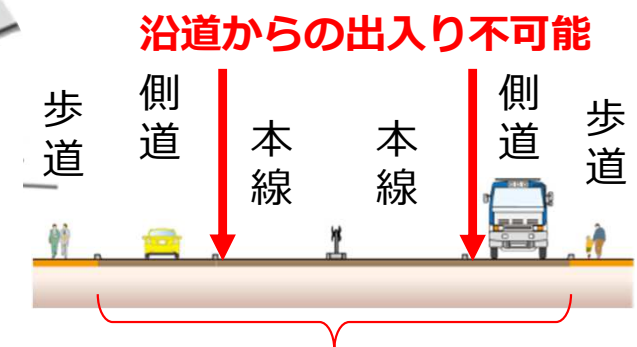
現況



【改良例：信号交差点立体化】主要な交差点は立体、その他の交差道路は出入りを制限し、側道を設置



改良例



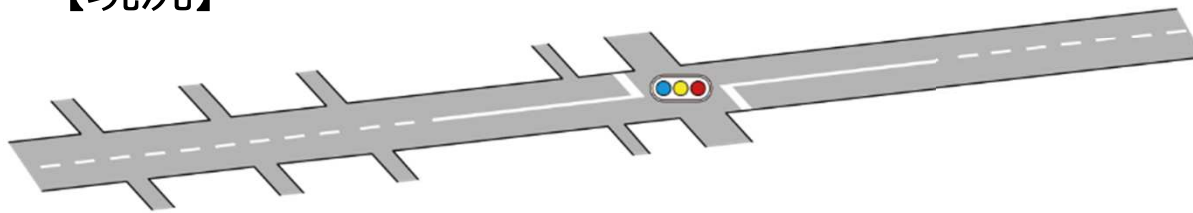
- ・ 現道の機能を確保するために側道が必要
- ・ 沿道や農地への出入りが悪化し、現在の道路機能は確保できない
- ・ 浸水への対応ができない

3 ルート帯案について

■ 新設道路（バイパス）整備とする理由

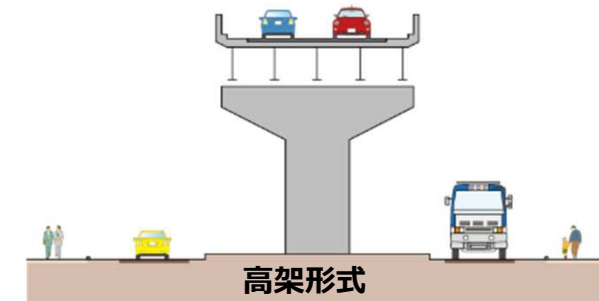
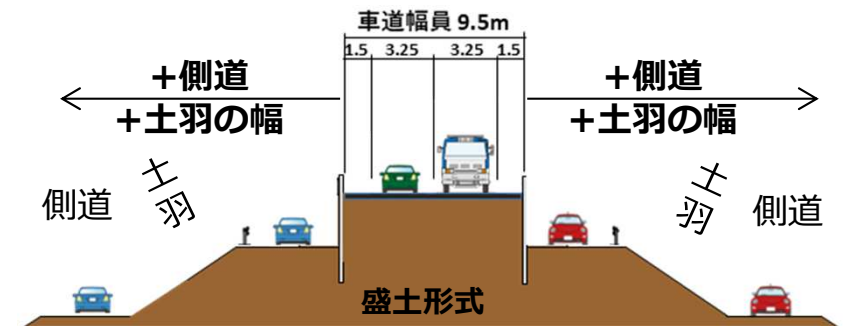
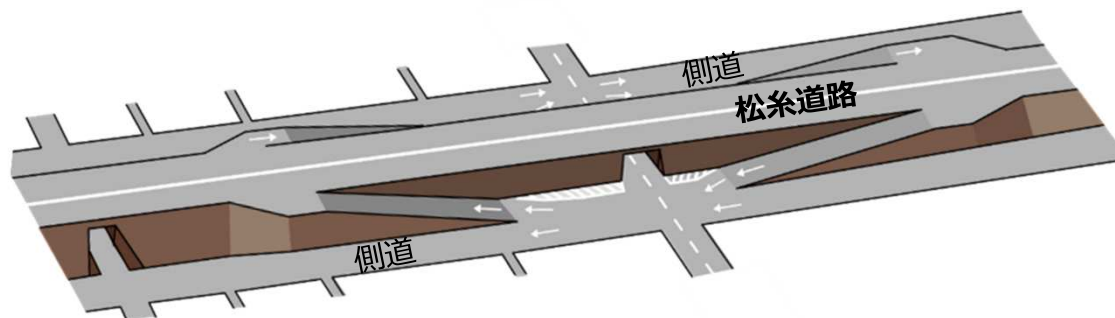
◆ 現道を改良する場合（交差点を立体化）

【現況】



【改良例：交差点立体化】

交差点は立体化し、側道を設置



- ・ 現道の機能を確保するために側道が必要
- ・ 沿道や農地への出入りが悪化

3 ルート帯案について

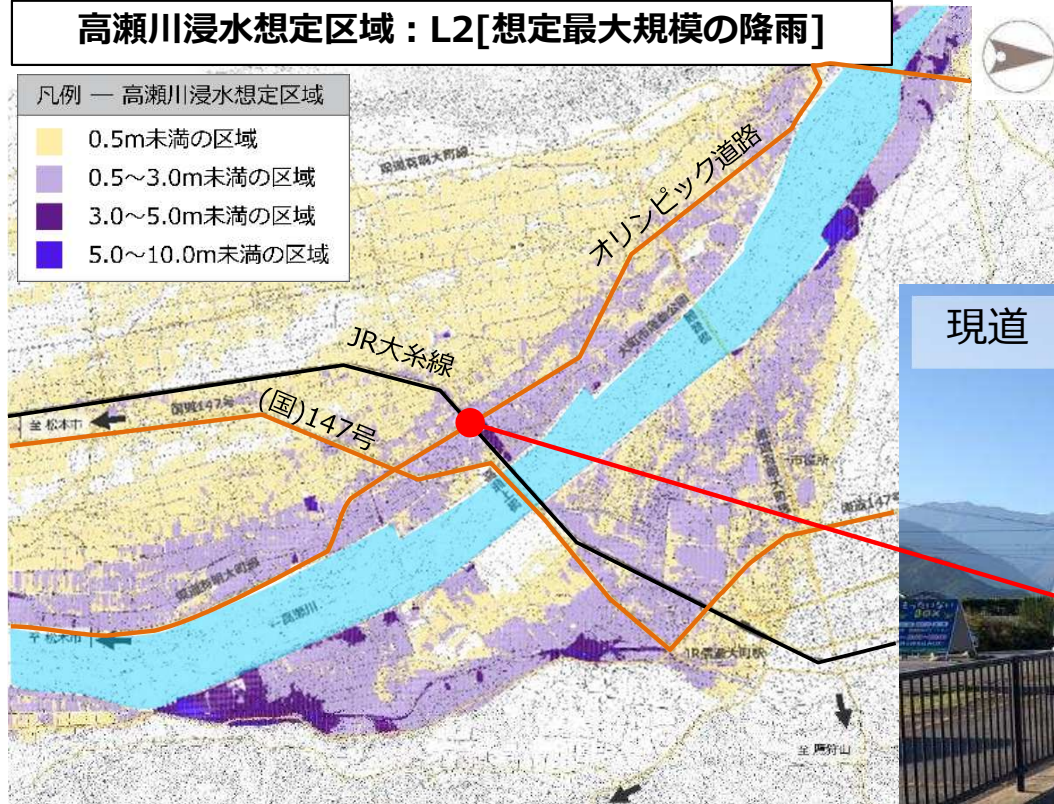
■ 新設道路（バイパス）整備とする理由

◆ 浸水への対応

高瀬川浸水想定区域：L2[想定最大規模の降雨]

凡例 — 高瀬川浸水想定区域

- 0.5m未満の区域
- 0.5～3.0m未満の区域
- 3.0～5.0m未満の区域
- 5.0～10.0m未満の区域



出典：信濃川水系高瀬川 浸水想定区域図（想定最大規模降雨）

現道（オリンピック道路）のJR交差部



浸水への対応のため、JRとの交差をアンダーパスからオーバーパスに構造を変更する必要がある

3 ルート帯案について

■ 新設道路（バイパス）整備とする理由

現道（オリンピック道路）を
松糸道路に利用するには
大幅に改良する必要がある

- 道路規格の変更
- 平面線形の変更
- 道路幅員の変更
- 主な交差点の立体化
- 沿道から直接出入りできない構造
- 側道設置による沿道の機能補償
- J R アンダーパスの解消（浸水への対応）
- 現道の交通機能を確保しながらの拡幅工事

課題が多いため
新設道路（バイパス）が有利



【現況】

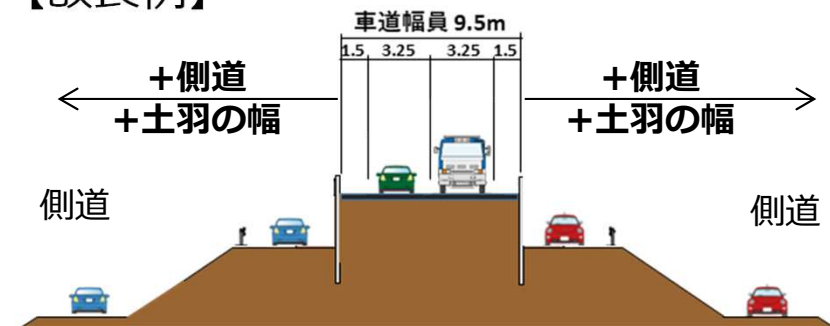


【改良例】

【現況】

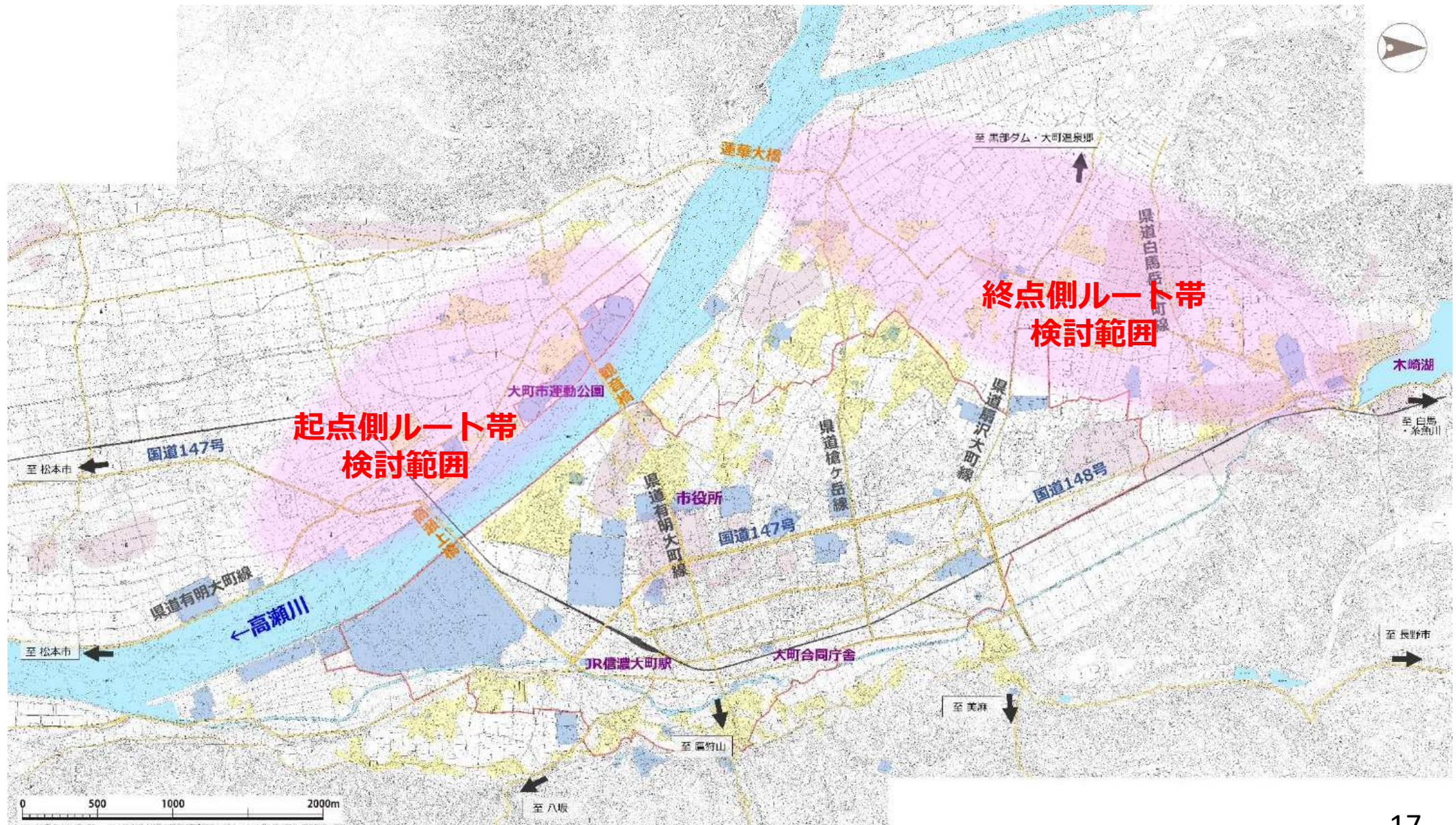


【改良例】



3 ルート帯案について

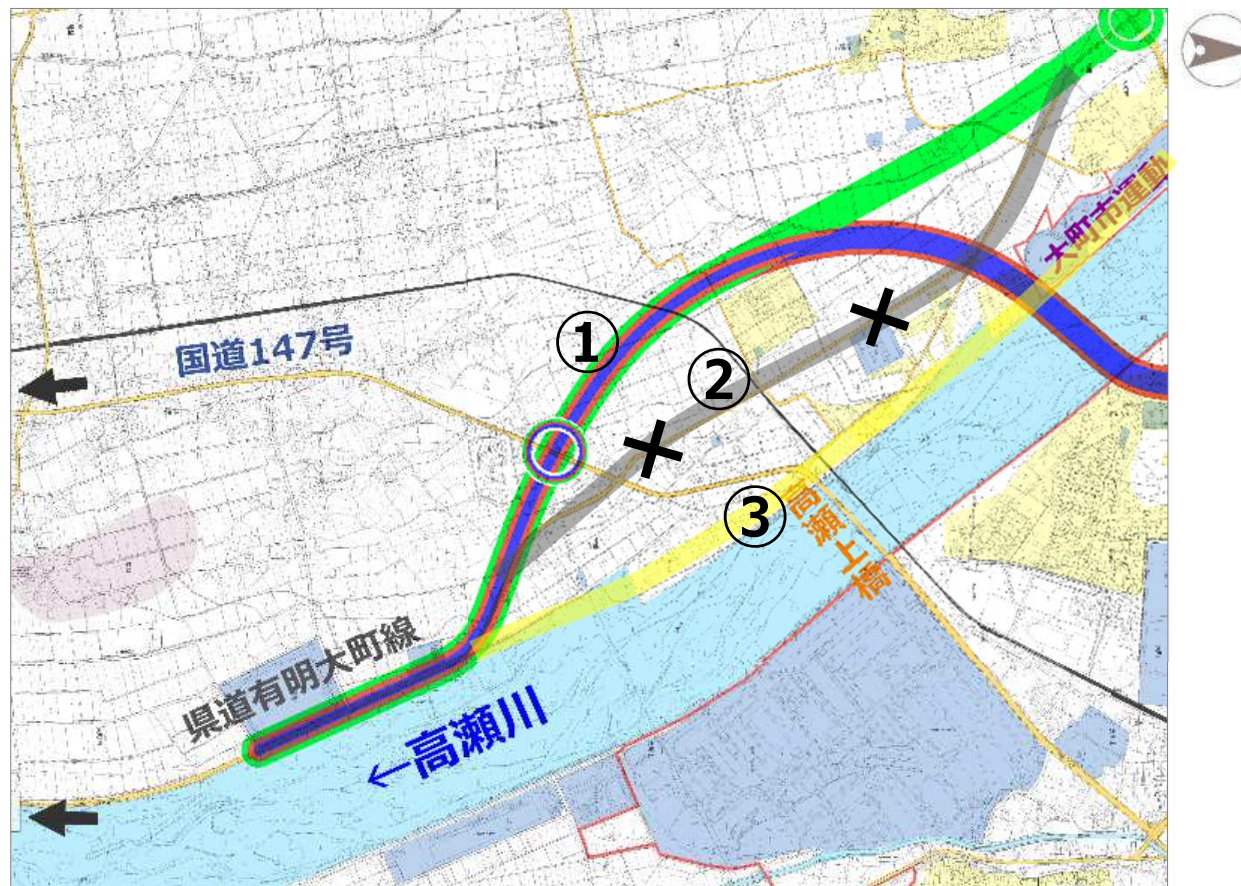
■起終点側ルート帯の考え方



3 ルート帯案について

■ 起点側ルート帯案設定の考え方

● 起点側

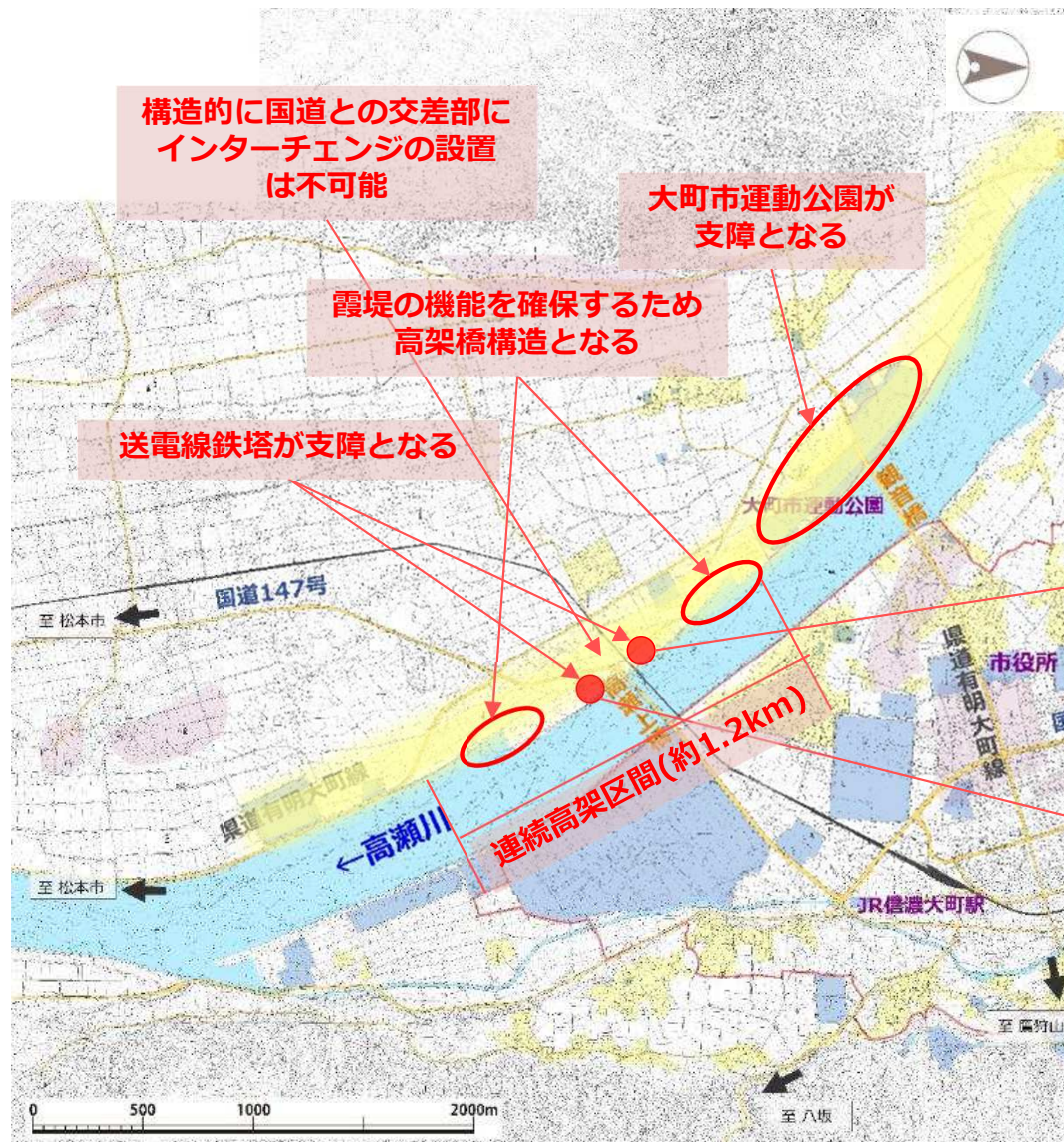


- ① 提案ルート帯
- ② 現道（オリンピック道路）ルート帯
- ③ 高瀬川沿いルート帯

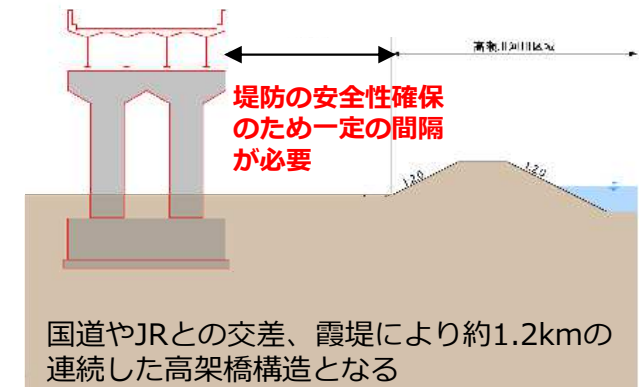
3 ルート帯案について

■ 起点側ルート帯案設定の考え方

◆ 高瀬川沿いルート帯の検討



標準横断イメージ図



送電線鉄塔（北側）



送電線鉄塔（南側）



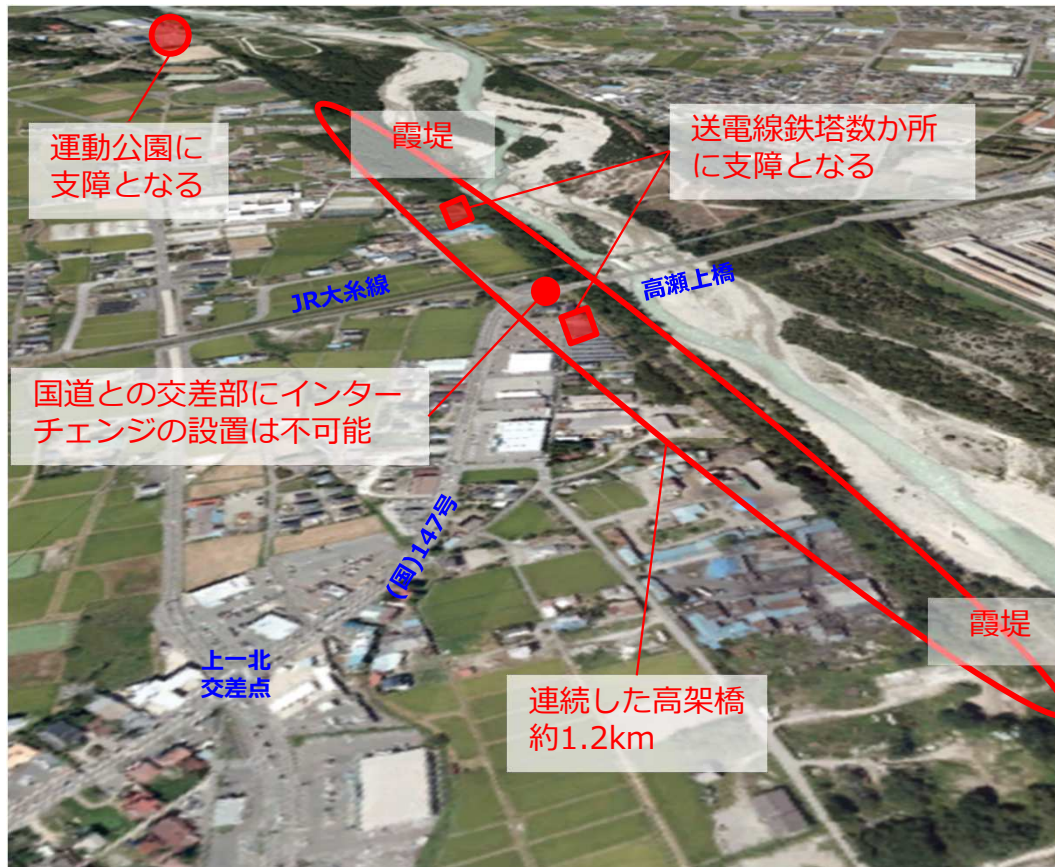
高瀬川沿いルートでは、送電線鉄塔が支障になる。

鉄塔の移設に加え、送電線路の移設も必要となり、移設工事は極めて困難

3 ルート帯案について

■ 起点側ルート帯案設定の考え方

◆ 高瀬川沿いルート帯の検討



- ・ 送電線の鉄塔に支障
- ・ 約1.2kmの連続した高架橋
- ・ 国道にインターチェンジ設置不可能
- ・ 大町市運動公園に支障

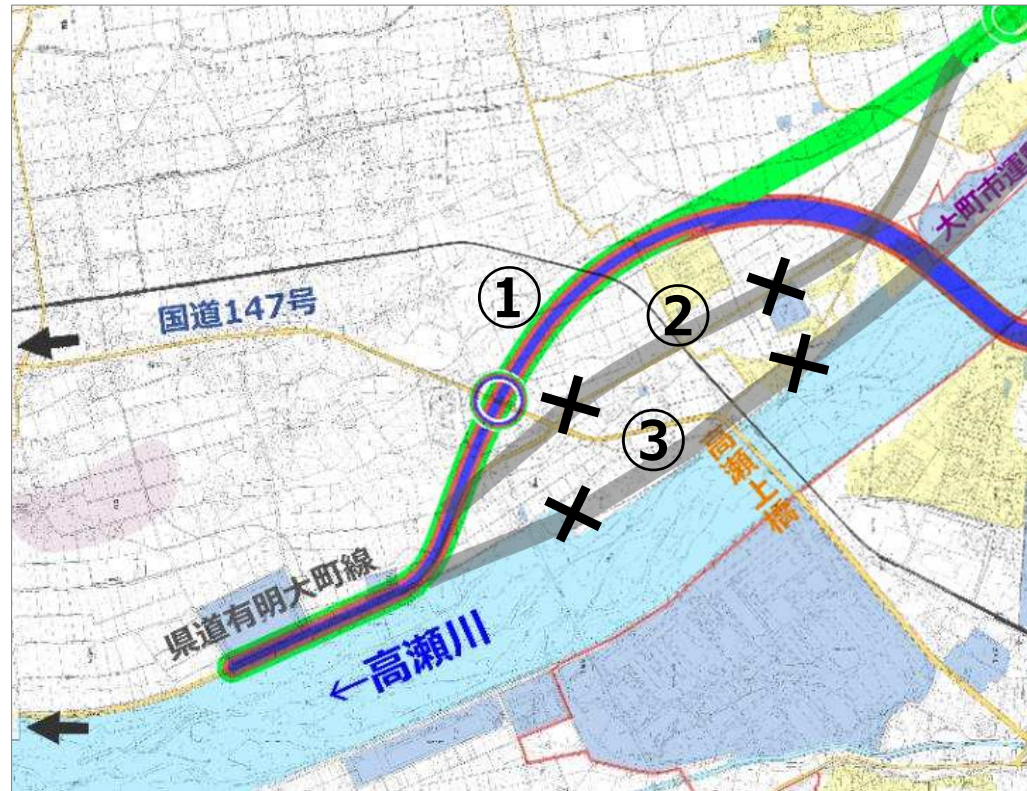


地形、土地利用、社会的影響等を
考慮すると
高瀬川沿いルート帯の設定は困難

3 ルート帯案について

■ 起点側ルート帯案設定の考え方

● 起点側



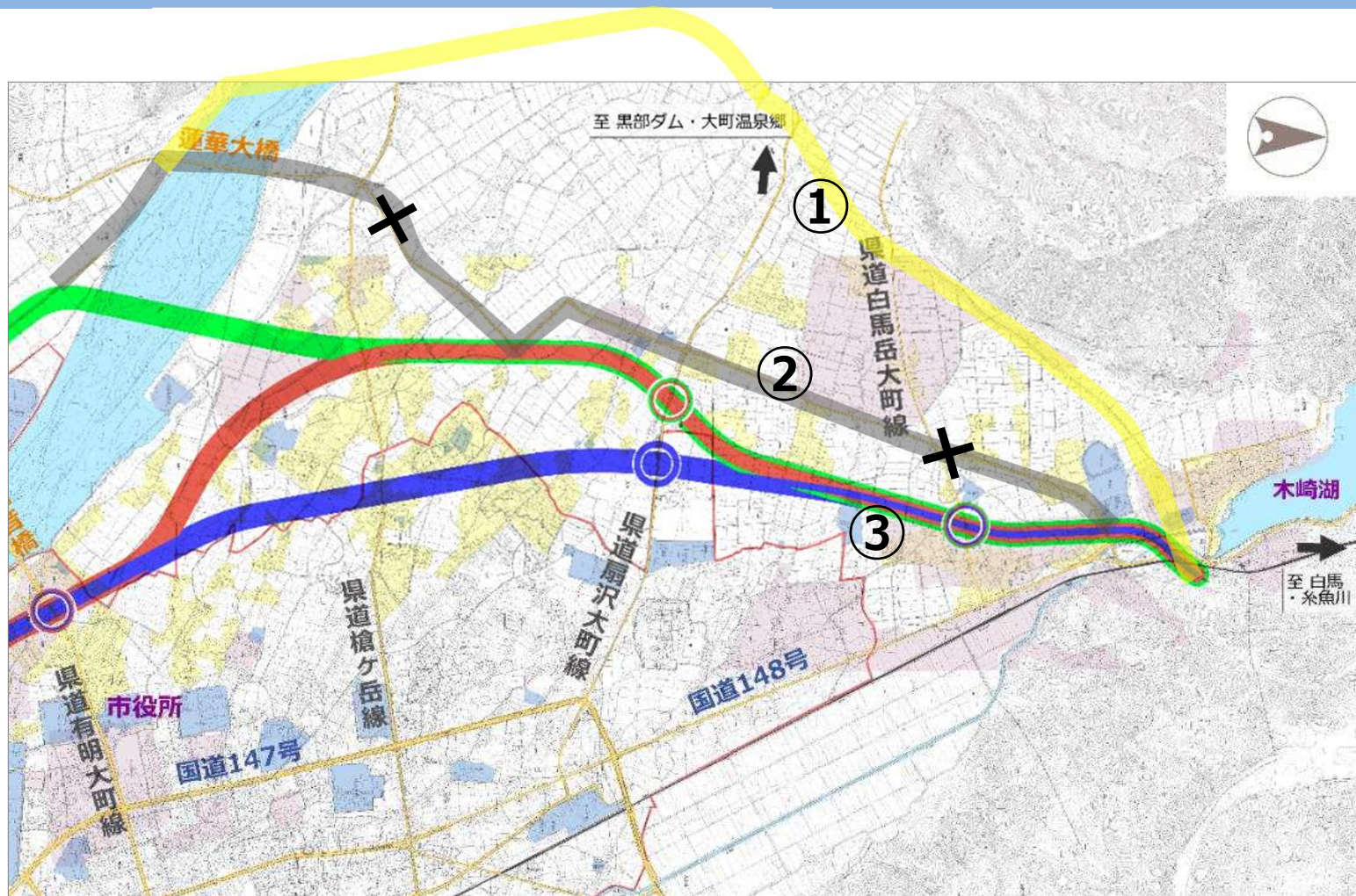
国道との交差は、なるべく直角交差とし、隣接する信号機（上一北）と一定の距離を離す必要がある【信号機設置の必要条件】

起点側ルート帯案を ①提案ルート帯 に設定

3 ルート帯案について

■ 終点側ルート帯案設定の考え方

● 終点側



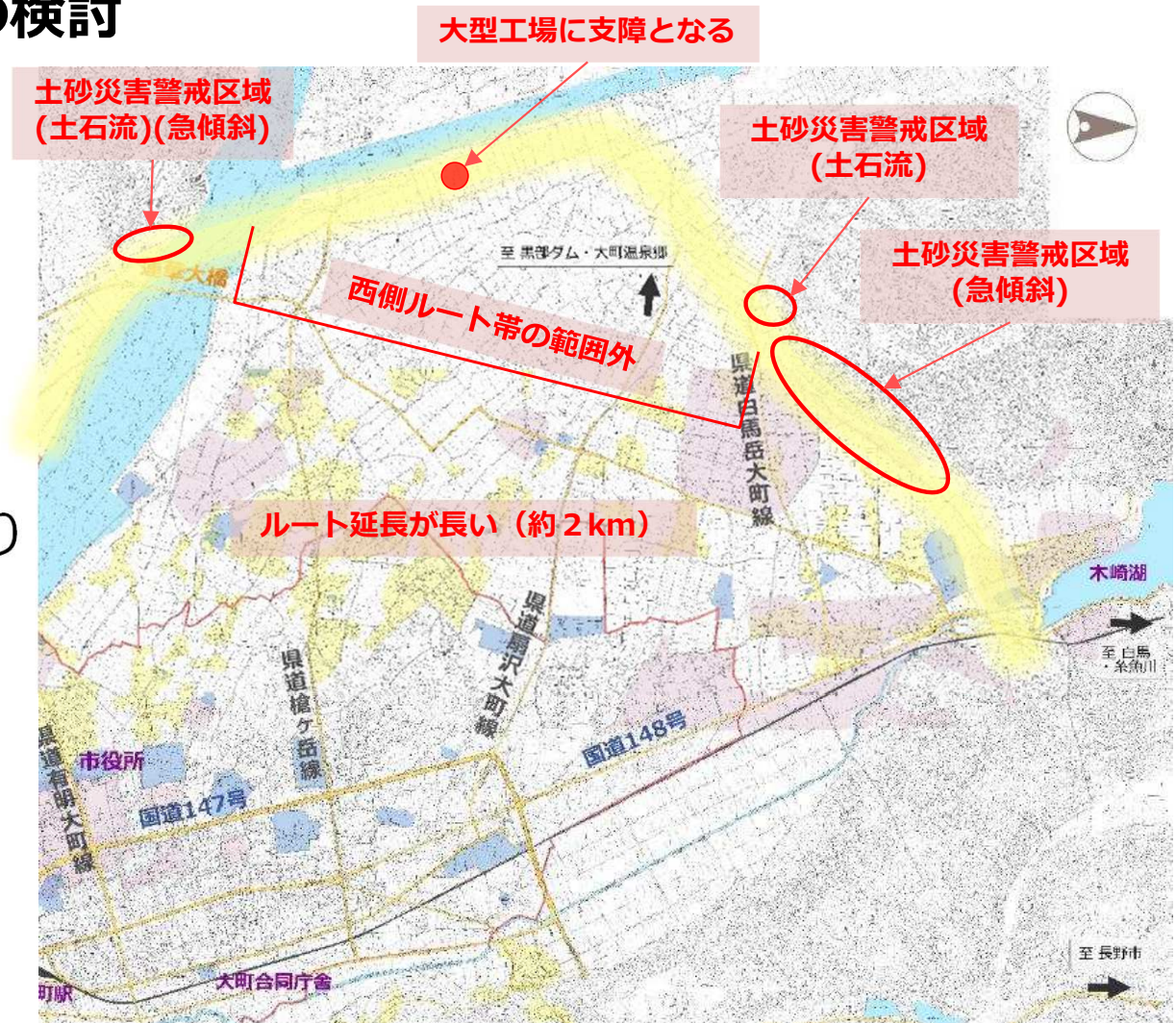
- ①大きく西側をまわるルート帯
- ②現道（オリンピック道路）ルート帯
- ③提案ルート帯

3 ルート帯案について

■ 終点側ルート帯案設定の考え方

◆ 大きく西側をまわるルート帯の検討

- 土砂災害警戒区域を通過
- 中心市街地から遠い
⇒ 市民の利便性が低い
- 西ルート帯検討の範囲外であり延長が長い
⇒ 他のルート帯と比べ、延長が約2 km長く、通過に時間がかかり時間短縮効果が低い



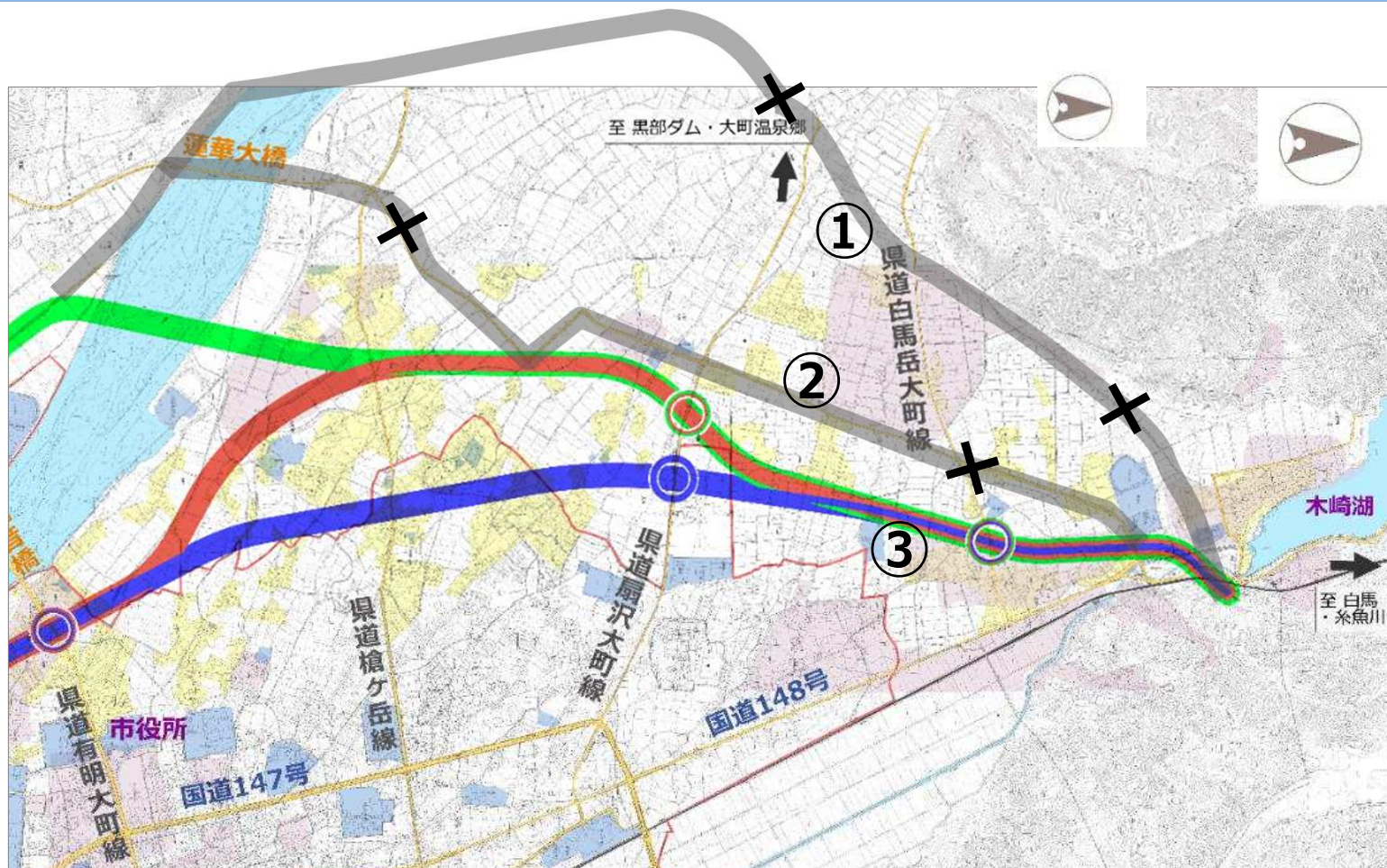
地形、土地利用、効果等を考慮すると

大きく西側をまわるルート帯は他ルート帯よりも不利

3 ルート帯案について

■ 終点側ルート帯案設定の考え方

● 終点側



なるべく短いルートで、神社や公共施設への影響を極力避ける

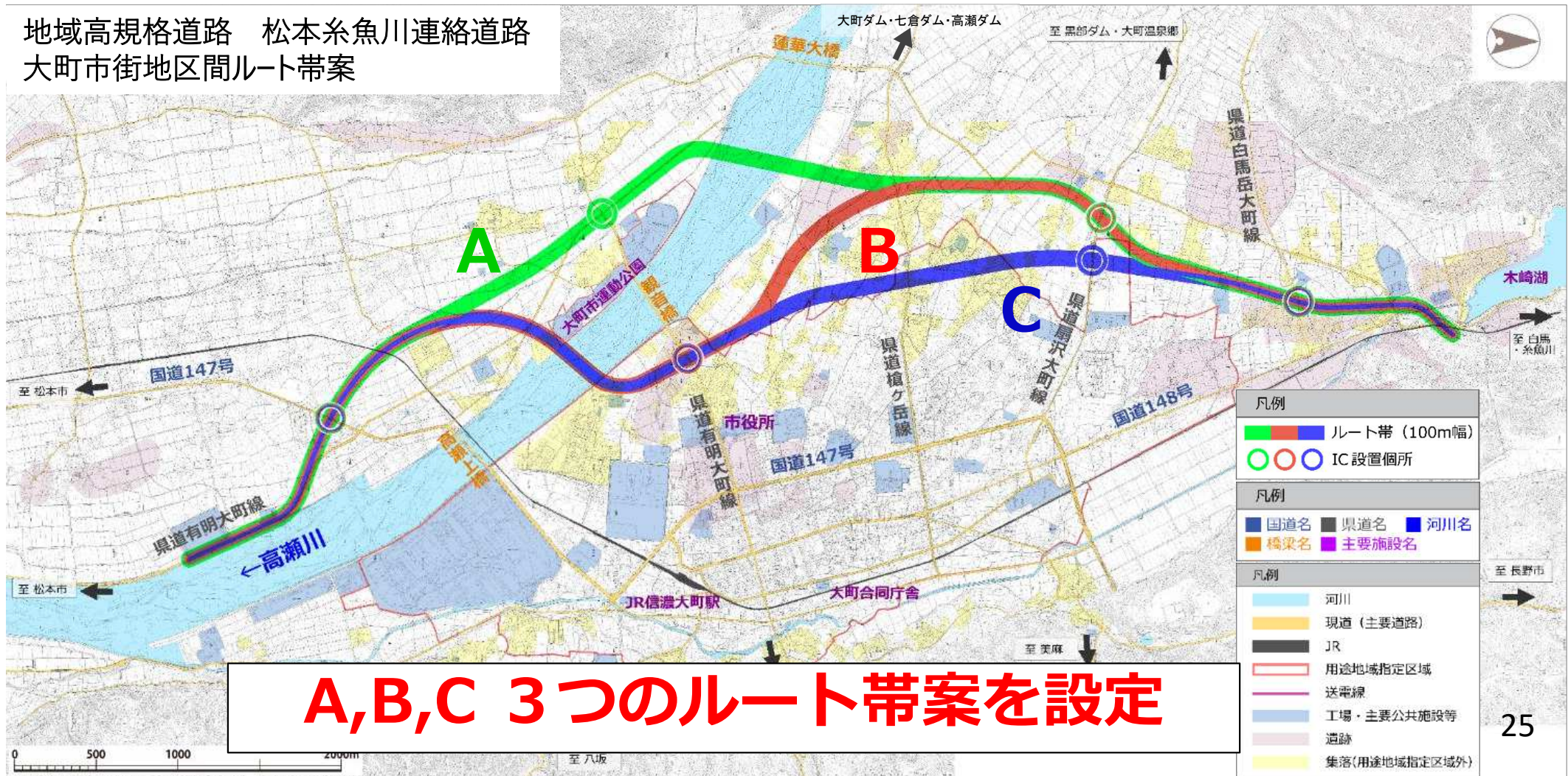
終点側ルート帯案を ③提案ルート帯 に設定

3 ルート帯案について

■ 幅の細い3つのルート帯案

- ①Aルート帯 : 延長 約 8.9 km : 観光地へのアクセス性を向上させるルート
- ②Bルート帯 : 延長 約 9.1 km : 市街地の利便性を考慮したルート
- ③Cルート帯 : 延長 約 8.6 km : 市街地の利便性を重視したルート

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路
大町市街地区間ルート帯案



3 ルート帯案について

■なぜ盛土を提案しているのか

- 地域を分断しないように、交差する生活道路等の機能を確保
(盛土構造 or 高架橋 or 地下構造)



- 地下構造は浸水を考慮して採用しない
⇒ 松糸道路は浸水時にも水没しないように浸水想定よりも高い位置にすることが必要
(盛土構造 or 高架橋 ~~or 地下構造~~)



- 盛土で道路を造るほうが一般的に高架橋よりコストを抑えられる
- 盛土構造は維持管理が容易
(盛土構造 ~~or 高架橋 or 地下構造~~)



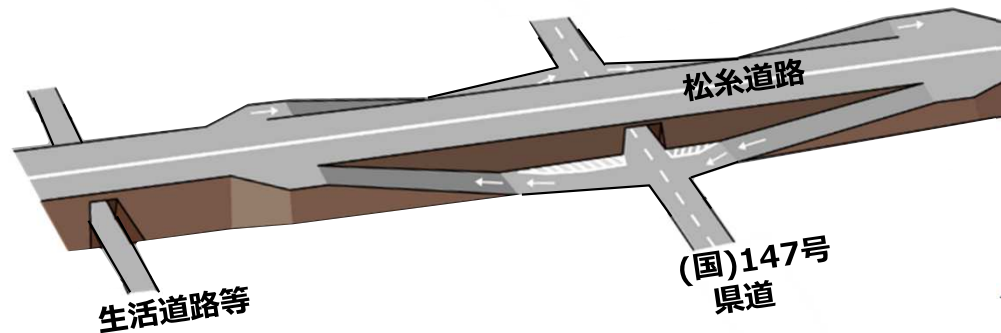
盛土構造として提案



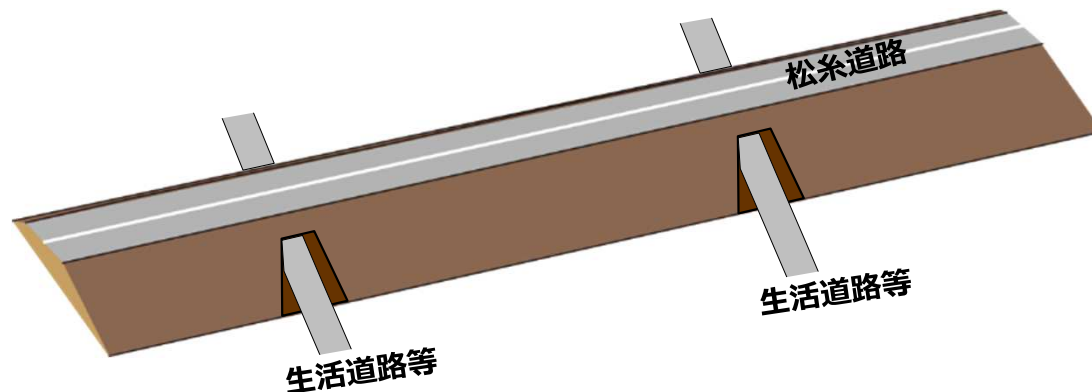
3 ルート帯案について

■ 新設道路（盛土構造部）のイメージ

【盛土構造（出入箇所(インターチェンジ)）】



【盛土構造（標準区間）】



※ 側道は必要な区間にのみ設置します。

3 ルート帯案について

■ 現道との交差部の事例（1）

一般的な建築限界の事例



3 ルート帯案について

■ 現道との交差部の事例（2）

建築限界の高さを縮小して盛土高を抑えている事例



上信越自動車道

3 ルート帯案について

■ 現道との交差部の事例（3）

半地下構造として盛土高を抑えている事例



中部横断自動車道

3 ルート帯案について

■ 盛土構造の事例

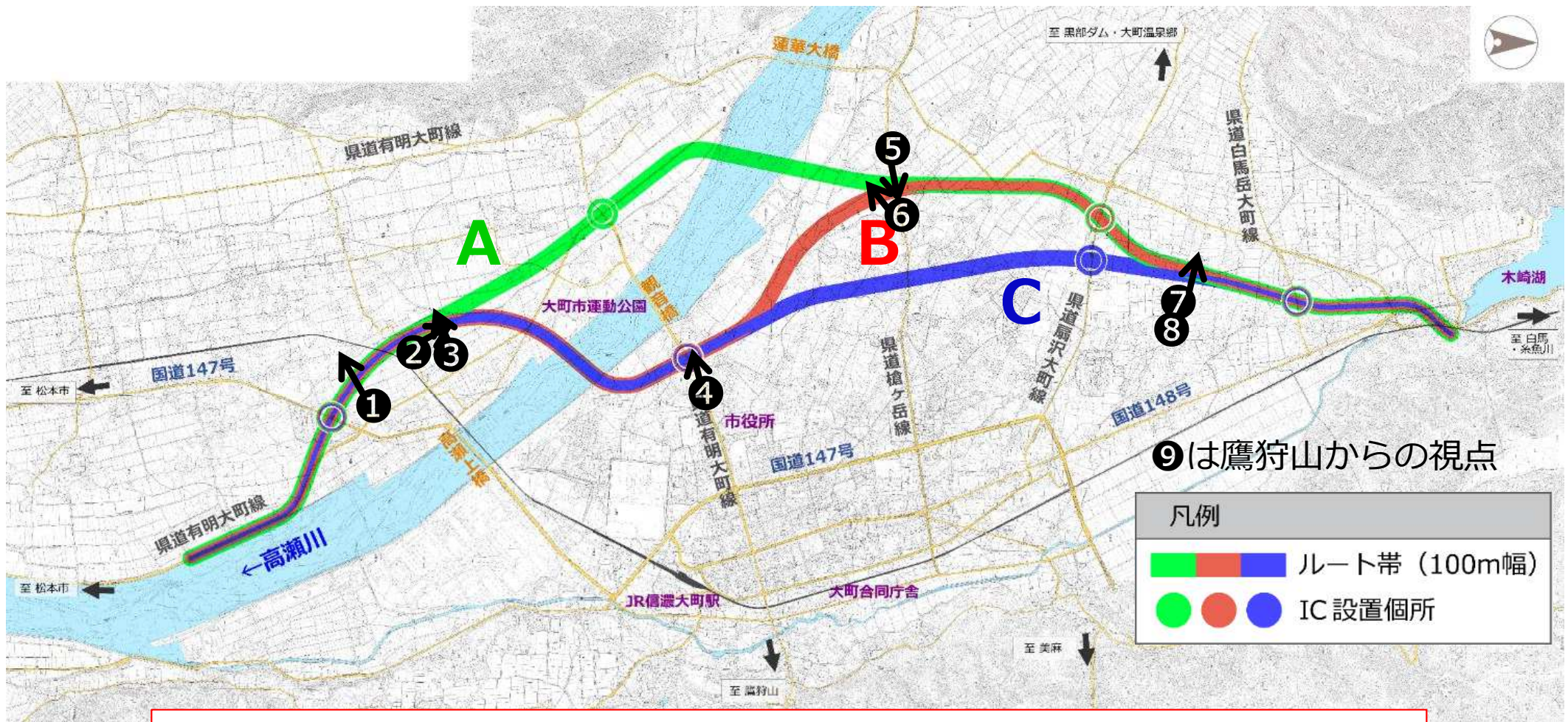
ブロック積擁壁等による用地幅の縮減



4 道路イメージ等について

■フォトモンタージュ

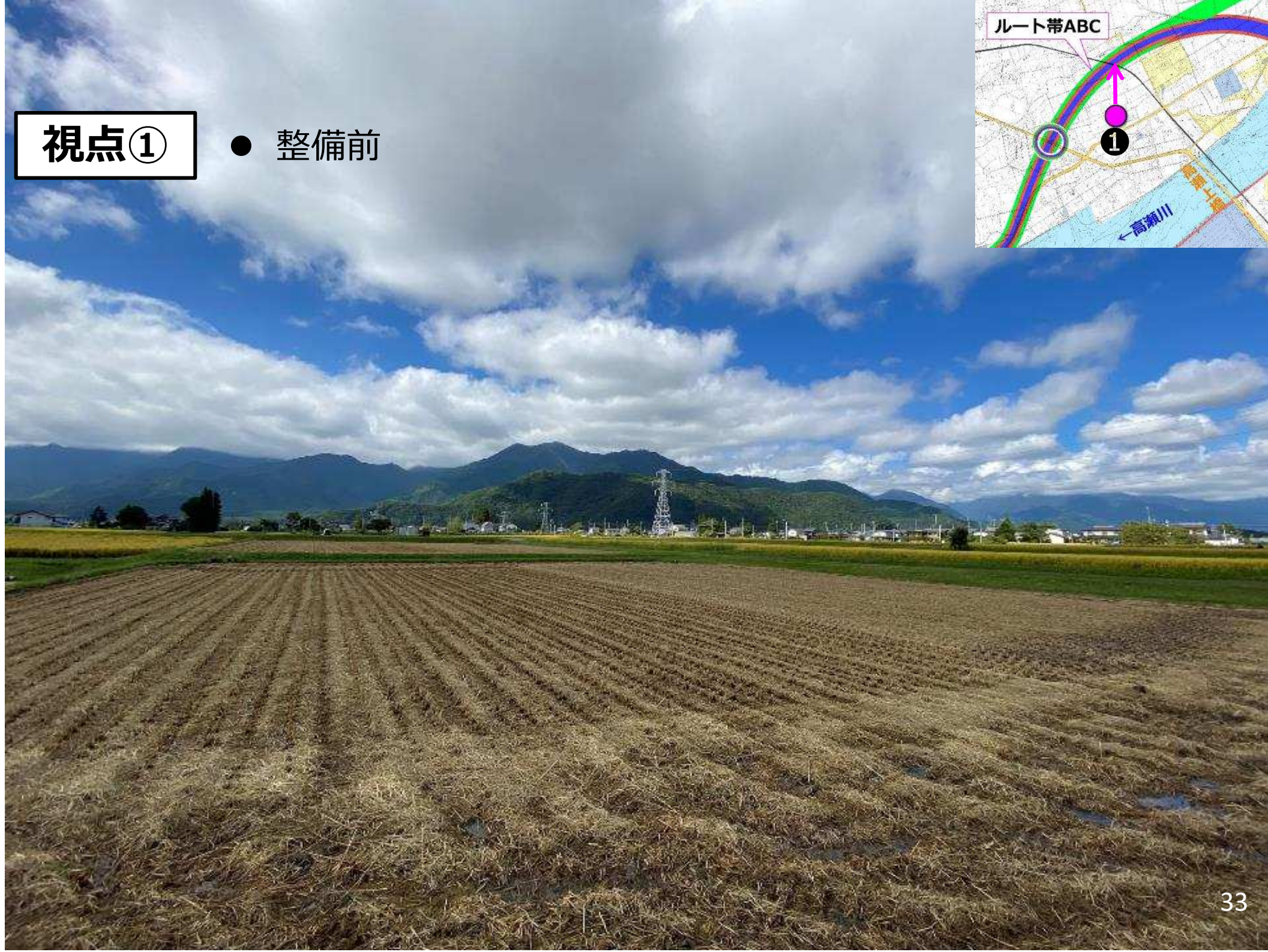
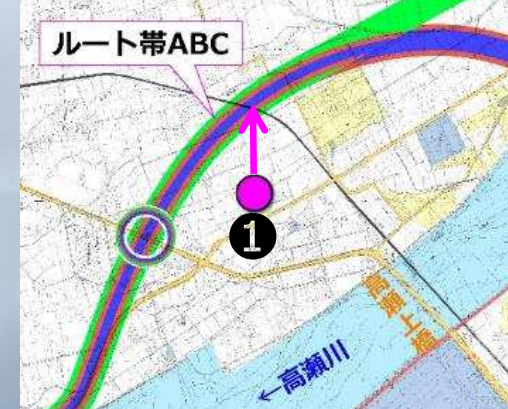
写真に完成予想図を当てはめ、道路の見え方等をイメージしたもの



※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。

視点①

● 整備前



■ Aルート帯

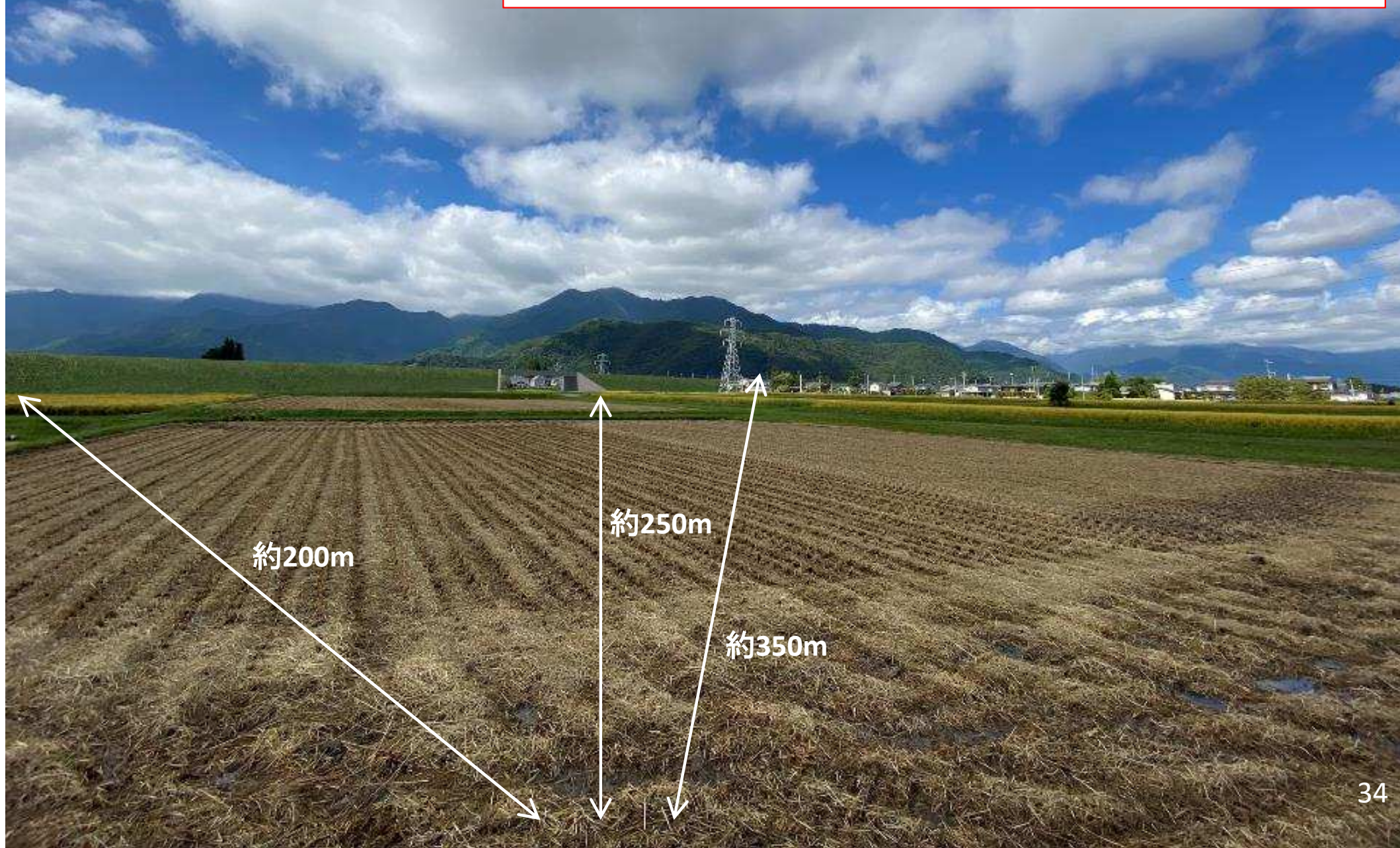
■ Bルート帯

■ Cルート帯

視点①

● 整備後

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点②

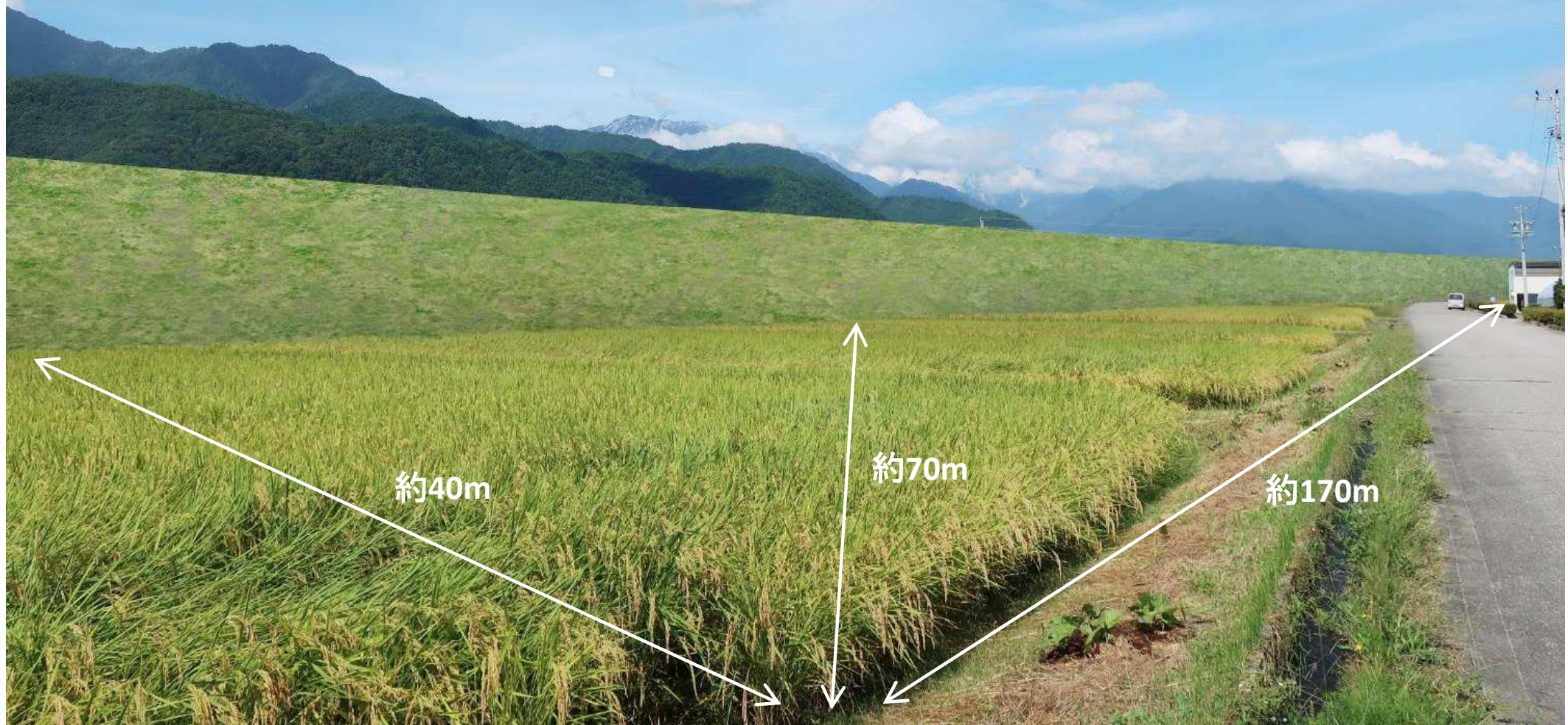
● 整備前



視点②

● 整備後

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点③

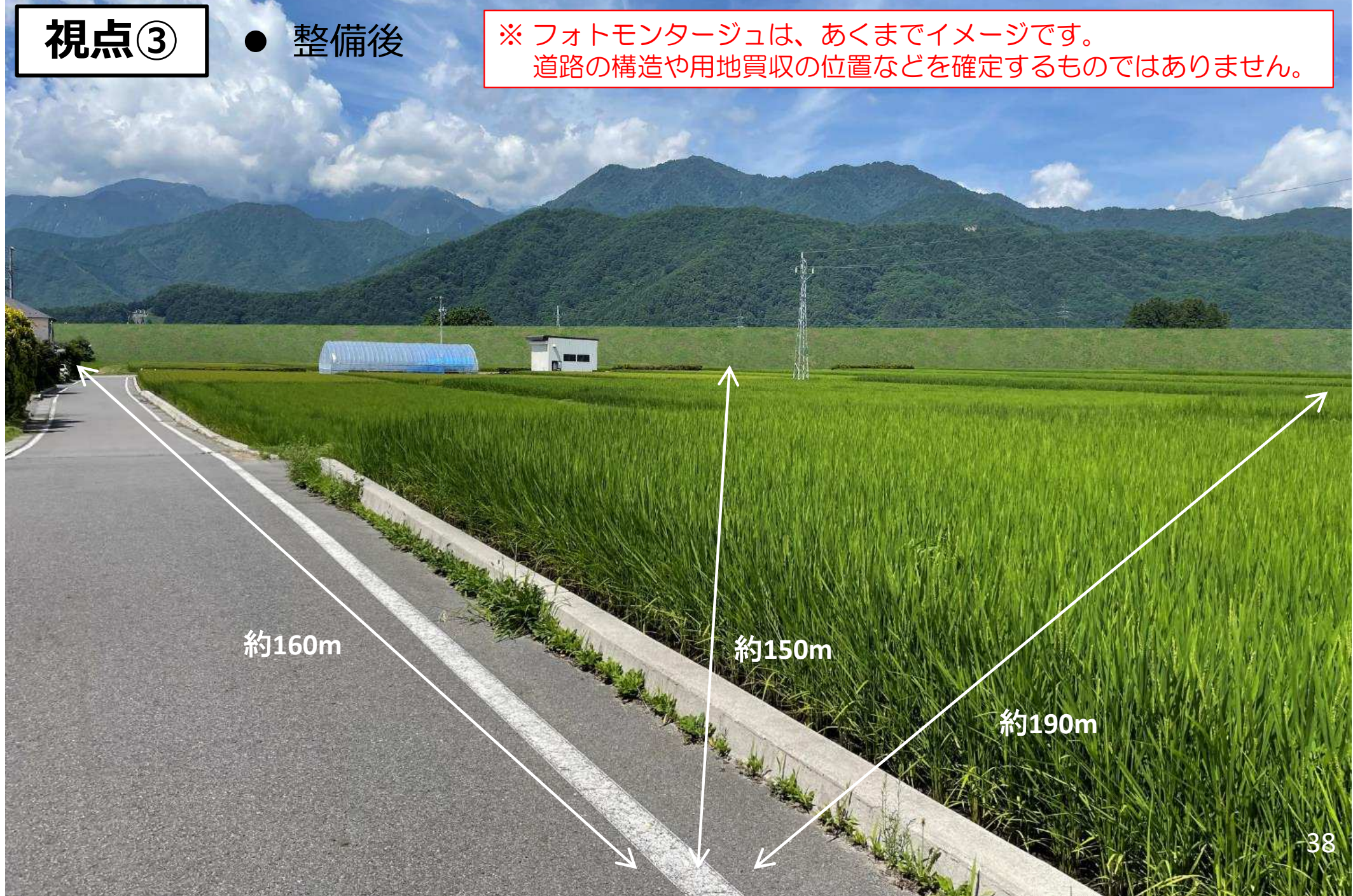
● 整備前



視点③

● 整備後

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点④

● 整備前



視点④

● 整備後

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。

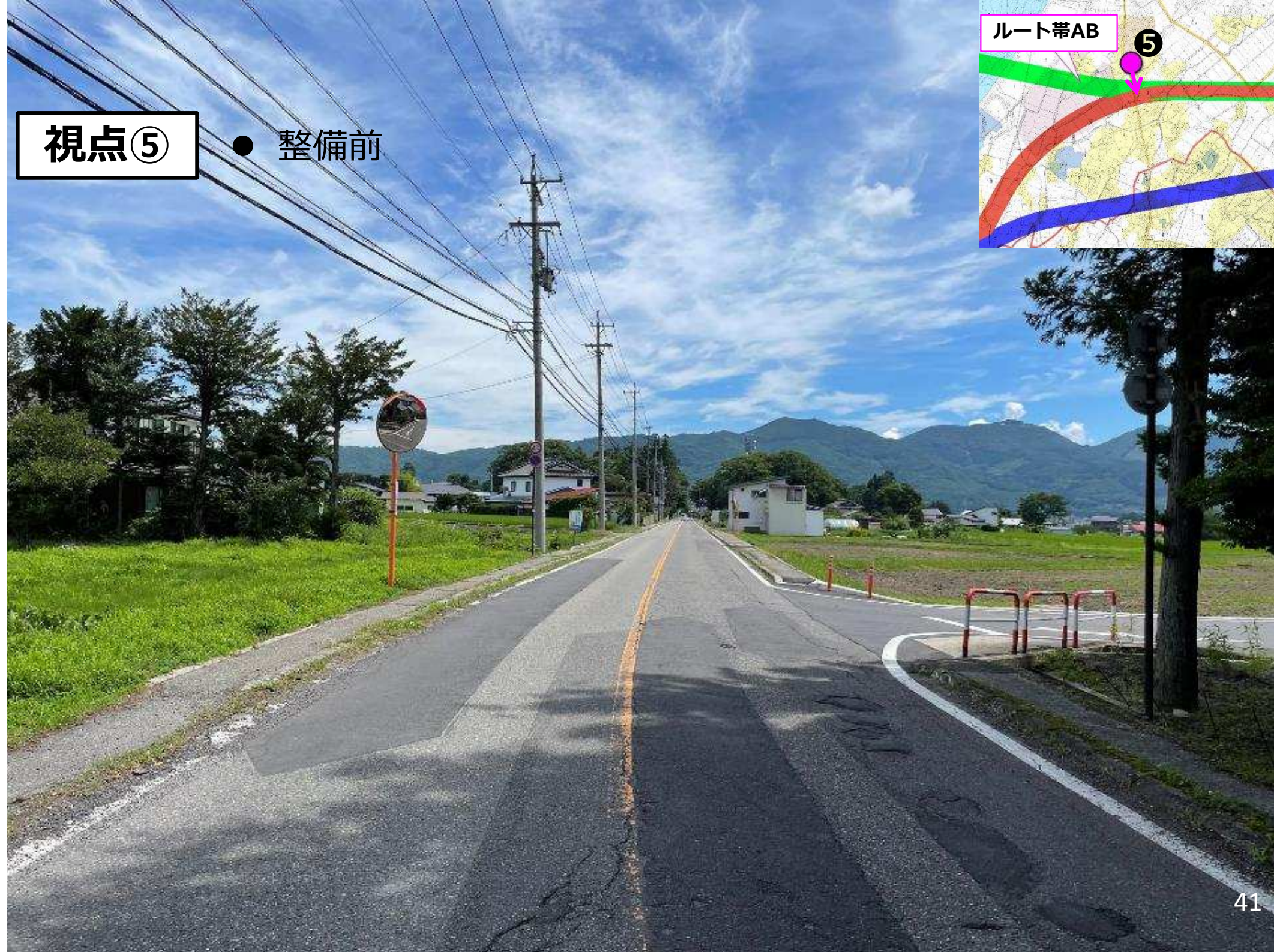


視点⑤

● 整備前

ルート帯AB

⑤



■ Aルート帯

■ Bルート帯

■ Cルート帯

視点⑤

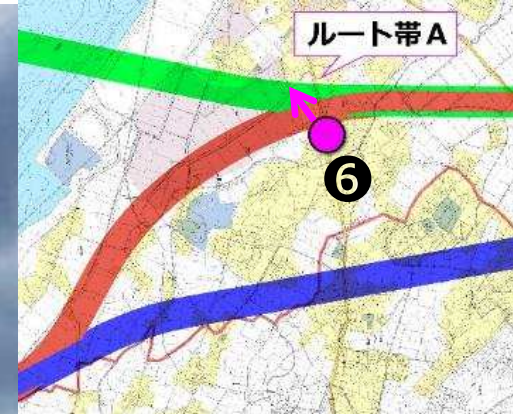
● 整備後

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点⑥

● 整備前



■ Aルート帯

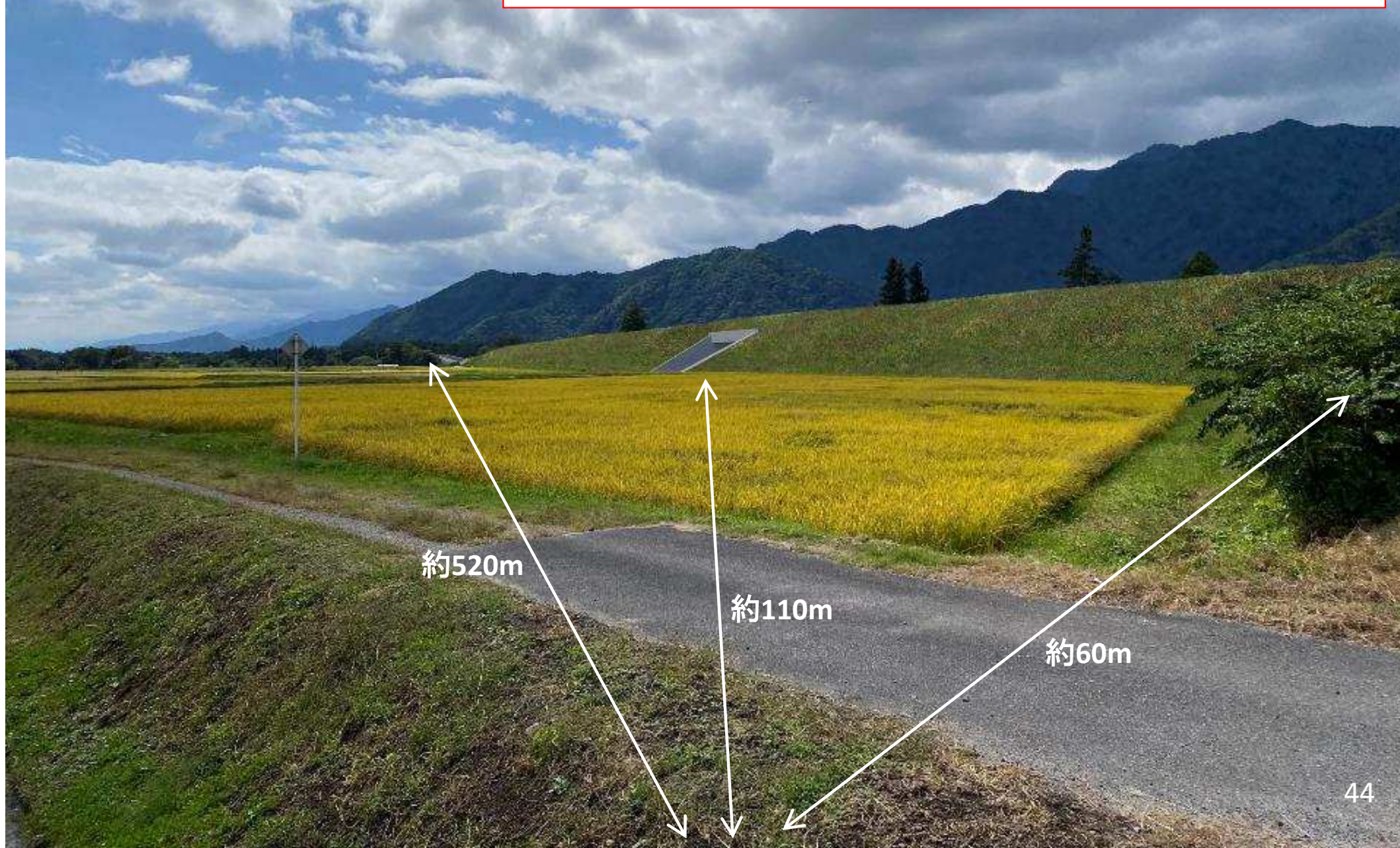
■ Bルート帯

■ Cルート帯

視点⑥

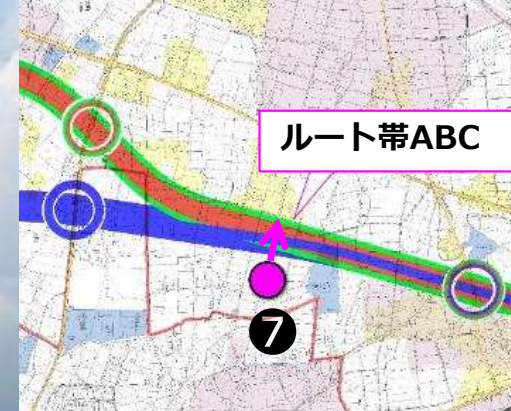
● 整備後

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点⑦

● 整備前



■ Aルート帯

■ Bルート帯

■ Cルート帯

視点⑦

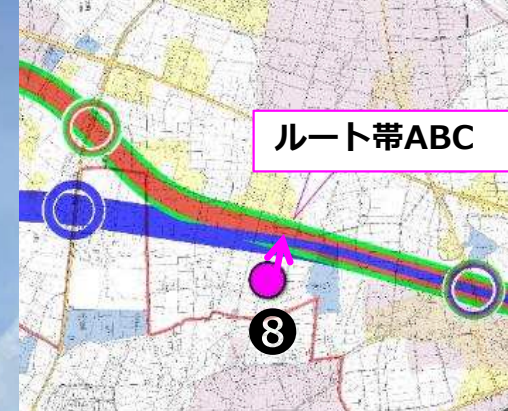
● 整備後

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点⑧

● 整備前



■ Aルート帯

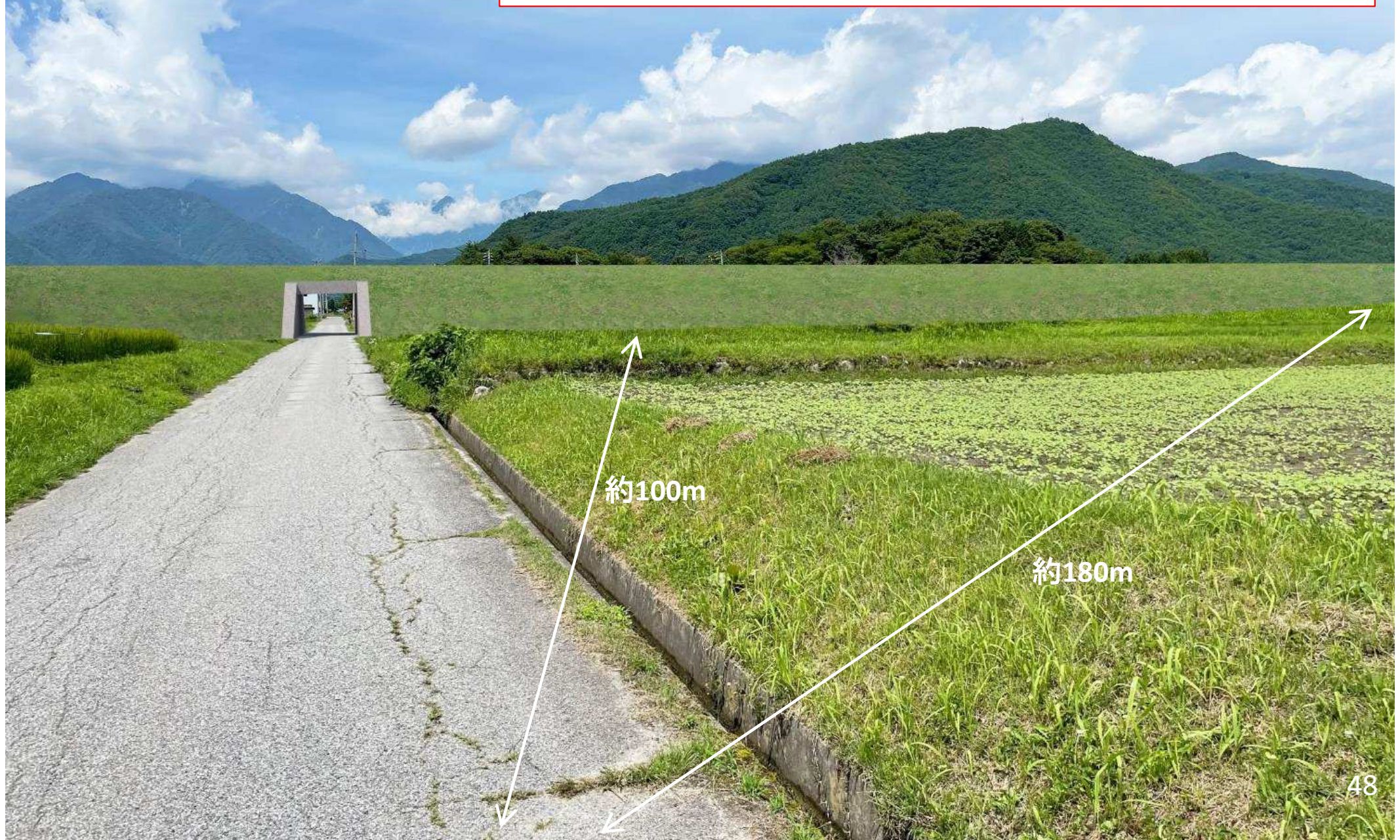
■ Bルート帯

■ Cルート帯

視点⑧

● 整備後

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点⑨

● 整備前

鷹狩山



視点⑨

● 整備後

鷹狩山

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点⑨

● 整備後

鷹狩山

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点⑨

● 整備後

鷹狩山

※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



4 道路イメージ等について

■ 他事例



長野自動車道(長野市篠ノ井)

4 道路イメージ等について

■ 他事例



中部横断自動車道
(佐久市)

4 道路イメージ等について

■ 他事例



長野自動車道
(安曇野市豊科)

4 道路イメージ等について

■ 他事例



上信越自動車道
(長野市若穂)

5 大町市のまちづくりについて

■ 都市計画マスタープランとは

大町市の将来のまちのあるべき姿やまちづくりの基本的方向性を示すもの
平成26年3月改定

- (県)長野県総合5か年計画
- (県)大町都市計画区域マスタープラン

- (市)大町市第4次総合計画
- (市)第3次大町市国土利用計画

【大町市都市計画マスタープラン（都市計画法第18条の2）】

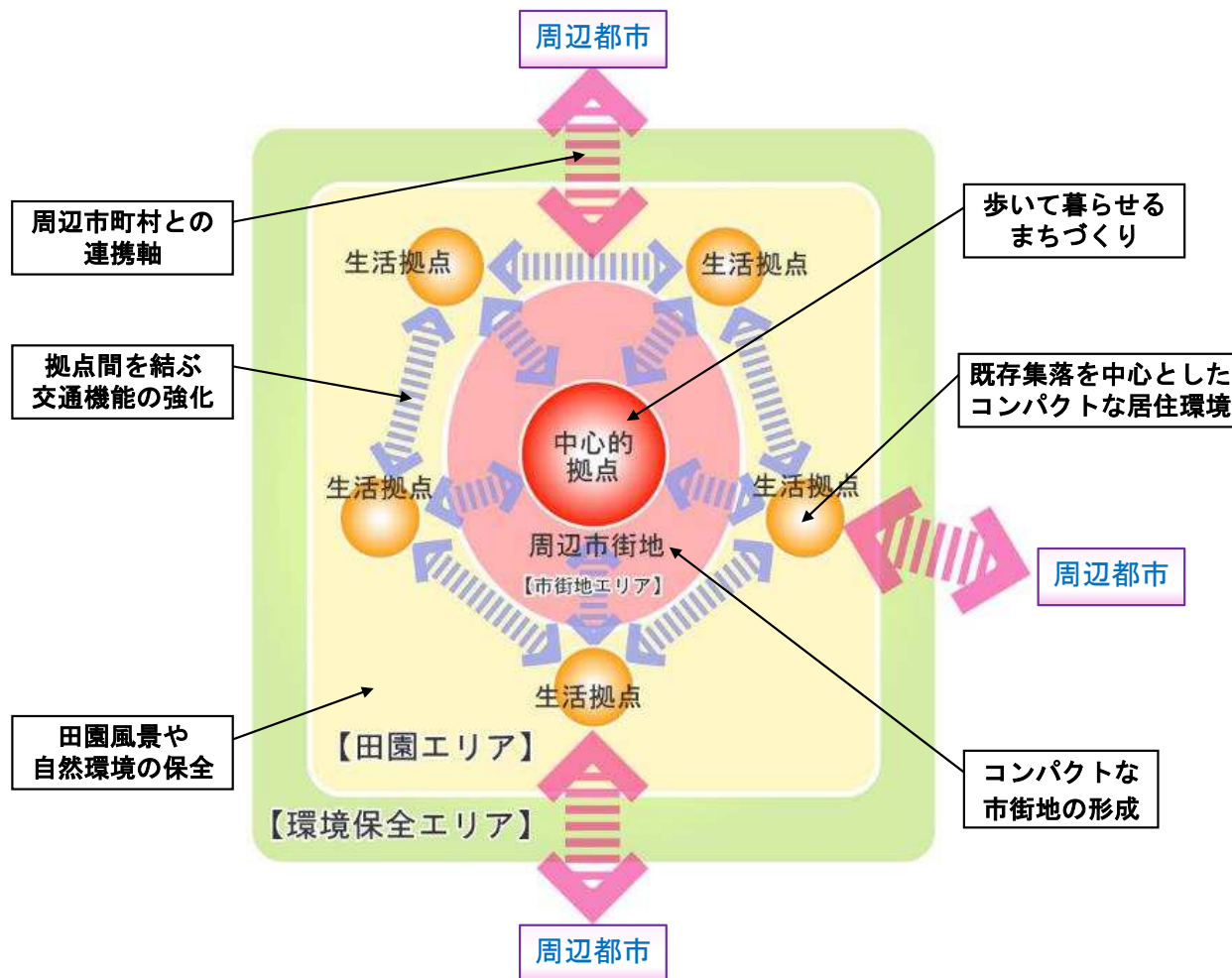
- ◆実現すべき具体的な都市の将来像
- ◆大町市の都市計画の決定・変更の方針

- 地域のまちづくり
- 都市計画道路、公園、個別施設整備などの推進
- 農業地域振興計画、防災計画等、行政計画への反映、整合

5 大町市のまちづくりについて

■大町市都市計画マスタープランの全体構想

【都市計画マスタープランに掲げる将来都市像】
美しく豊かな自然 文化の風薫る きらり輝くおおまち



●大町市が目指す都市構造

中心市街地や生活拠点を幹線道路や公共交通でつなぎ連携することで、住民がまとまりをもって居住することができるコンパクトな集約型の都市構造

◆松本糸魚川連絡道路の役割

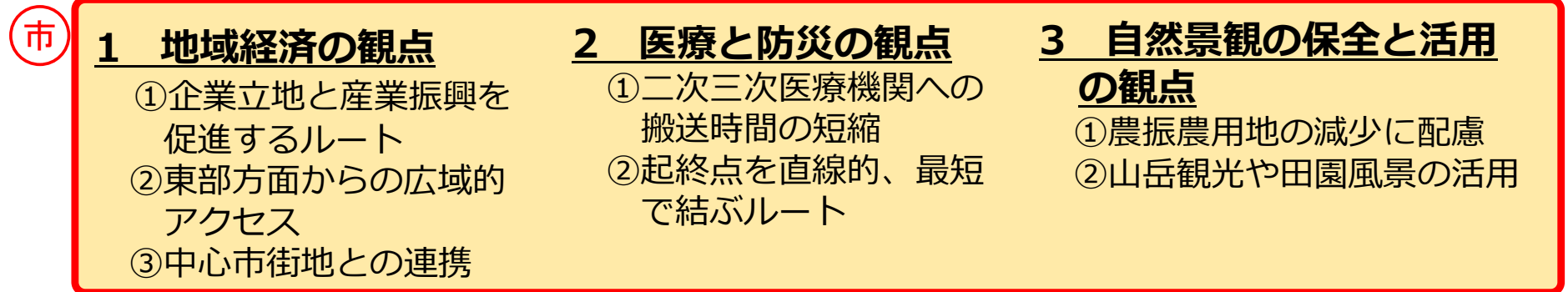
広域的な都市との連携や産業活動の支援、災害発生時の防災機能など様々な機能を有し、大町市のまちづくりにとって重要な都市の骨格となる道路

5 大町市のまちづくりについて

■ 松本糸魚川連絡道路における、まちづくりからの観点

◆平成25年度に松本糸魚川連絡道路の市街地ルートを選定にあたって、市民の意見を集約し**3つの観点**を整理した。

◆市のまちづくりにおけるルート帯選定の**3つの観点**



市 ◆平成26年3月 市は、幅の広いルート帯を独自に想定し、都市計画マスタープランに位置付けた。

県 ◆令和2年8月 県は、国のガイドラインに基づき、市で描いた**3つの観点**と、さらに**交通分析**や**事業性**の観点を取り入れた5分野8項目で再評価し、**西ルート帯**を選定

県 ◆令和3年9月～ 西ルート帯の中から幅の細いルート帯**3案**と評価項目案を公表、選定作業

3つの観点
◎評価項目へ
反映

6 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
- 5つの分野、13の項目を評価項目案として設定

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・文化財の保全	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効果の早期発現

6 評価項目案の設定

I 交通

評価項目（案）	評価の視点（案）、評価の方法（案）
①交通の円滑化	・ 地域高規格道路としての機能 ⇒長野自動車道までの短縮時間で評価 ・ 交通環境の改善 ⇒市街地道路の交通量減少で評価 ・ 推計交通量 ⇒各ルート帯の推計交通量で評価
②災害に強い道路	・ 地震、土砂災害、浸水の影響 ⇒地震、土砂災害、浸水の通過延長で評価 ・ 災害時の代替機能 ⇒緊急輸送路の代替路で評価 ・ 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防災拠点とのアクセス性	・ 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

6 評価項目案の設定

Ⅱ 環境

評価項目（案）	評価の視点（案）、評価の方法（案）
④環境の保全	・ 住環境への影響（大気・市街地環境・騒音・振動） ⇒CO2、NOX排出量の削減、市街地の大型車交通量の排除、要請限度区域を通過する延長で評価 ・ 自然環境への影響（植生・公園等） ⇒動植生自然度、鳥獣保護区、自然公園、天然記念物を通過する延長で評価
⑤景観・文化財の保全	・ 景観への影響 ⇒各ルート帯の主要箇所と眺望点からの見え方を人目線で評価 ・ 指定文化財への影響 ⇒埋蔵文化財包蔵地を通過する面積で評価

6 評価項目案の設定

Ⅲ 土地利用・市街地整備

評価項目（案）	評価の視点（案）、評価の方法（案）
⑥土地利用への影響	・土地利用（住宅地・商業地・工業地）への影響 ⇒住宅地・商業地・工業地を通過する面積で評価 ・地域への影響 ⇒自治会への影響で評価
	・土地利用（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、不整形農地の区画数で評価
⑦安全な暮らしの確保	・交通環境の改善 ⇒交通事故減少で評価

6 評価項目案の設定

IV 社会・地域経済

評価項目（案）	評価の視点（案）、評価の方法（案）
⑧まちづくりとの連携性	・ 大町市のまちづくり施策との連携・適合性 ⇒都市機能誘導区域、居住誘導区域との所要時間で評価
⑨市民の利便性	・ 東部地域（美麻支所・八坂支所）とのアクセス性 ⇒美麻支所・八坂支所との所要時間で評価 ・ 市民のアクセス性 ⇒各ICからの圏域人口カバー率で評価
⑩地域の活性化	・ 物流の効率化 ⇒物流施設への所要時間で評価 ・ 観光拠点（黒部ダム、大町温泉郷等）とのアクセス性 ⇒黒部ダム・大町温泉郷、葛温泉への所要時間で評価

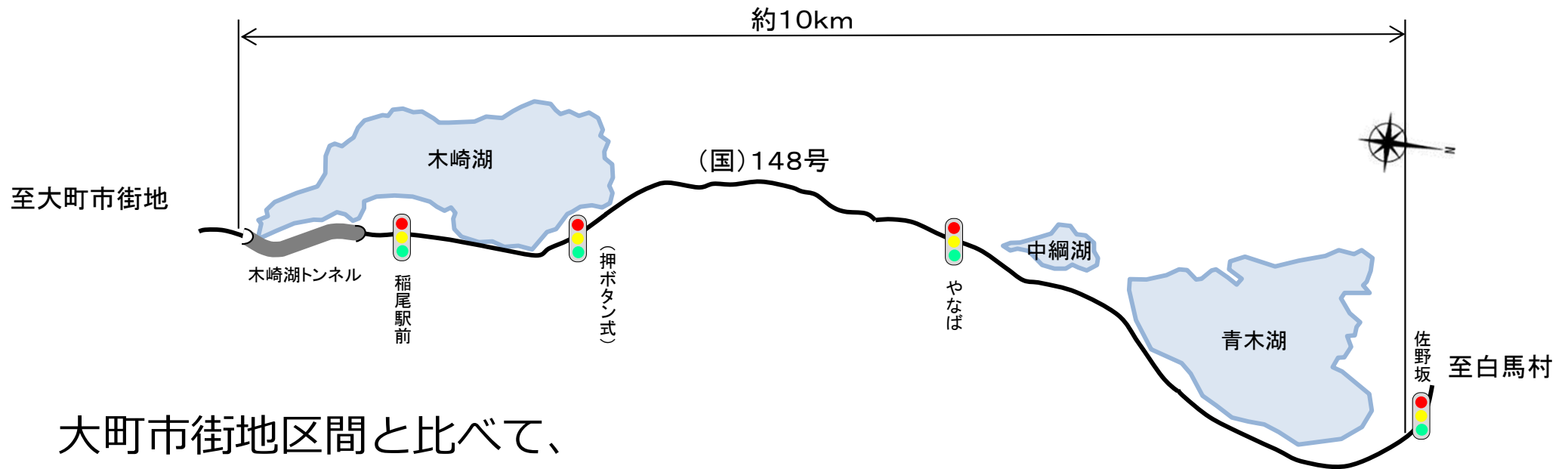
6 評価項目案の設定

V 事業性

評価項目（案）	評価の視点（案）、評価の方法（案）
⑪経済性	・ 事業費 ⇒事業費で評価 ・ 維持管理費 ⇒維持管理費で評価
⑫施工性	・ 現道、J R、河川への影響 ⇒現道、J R、河川への影響で評価
⑬効果の早期発現	・ 段階的な供用の実現性 ⇒段階的な供用の実現性で評価

7 これからの予定

■ 木崎湖以北の現道活用区間について



大町市街地区間と比べて、

- ・ 信号交差点が約10km間に3箇所と少ない (大町市街地区間は約8km間に8箇所)
- ・ 沿道からの出入りが少ない
- ・ 現在も概ね50~60km/hで走行できる

現在の道路を活用する現道活用区間



走行の定時性確保に課題のある
大町市街地区間を優先して進めていく

7 これからの予定

■ 幅の細いルート帯（100m）選定の流れ

幅の細いルート帯（100m）の選定

令和2年度

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2段階で設定した評価項目により、複数ルート帯案を比較評価
- 項目ごとに評価し、ルート帯案の優位性を判断

第4段階 最適ルート帯の発表

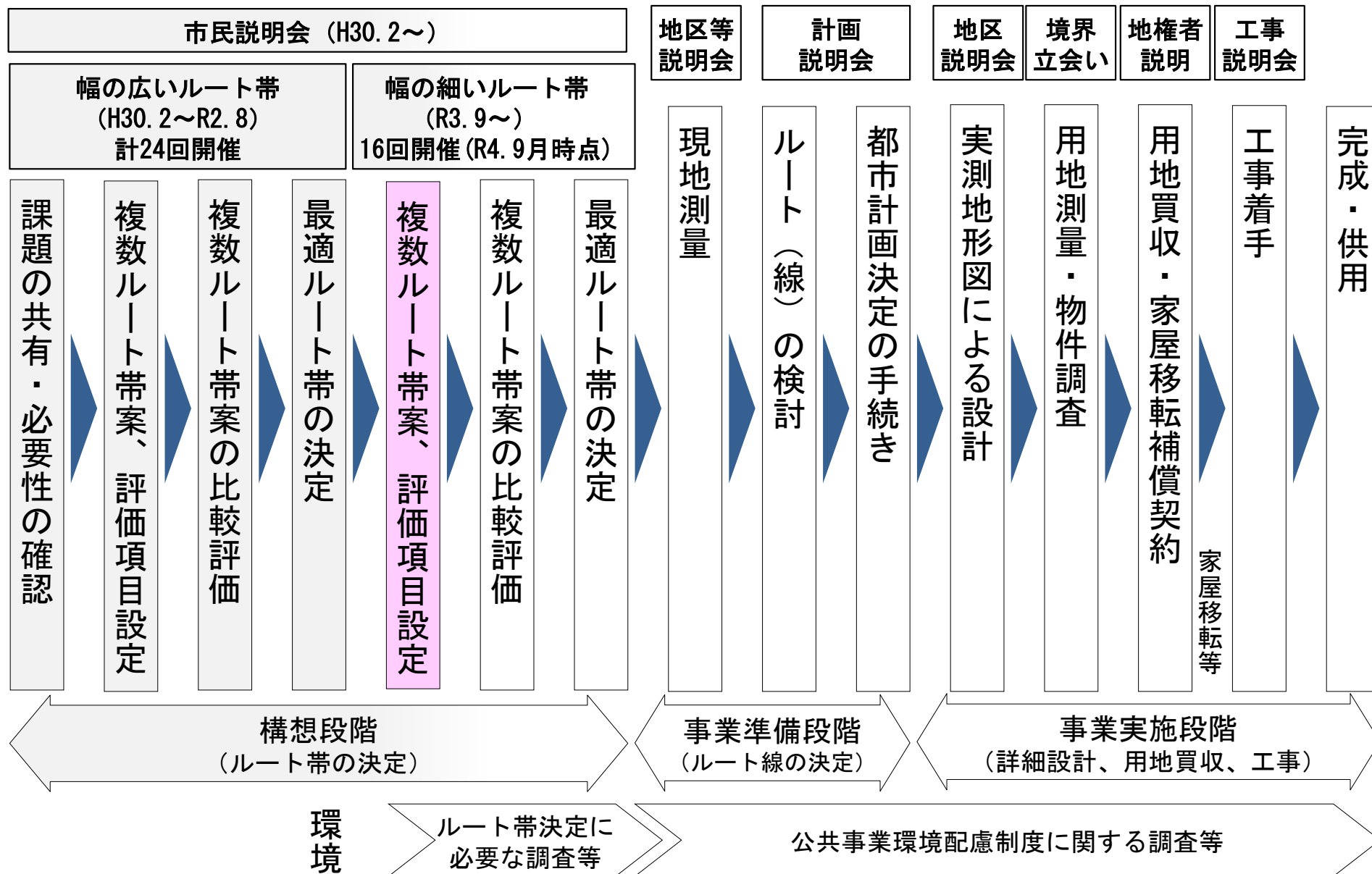
- 評価結果を踏まえ総合的に判断し、最適ルート帯を決定
- 今後の設計で配慮する対応策を決定

コミュニケーションプロセス

7 これからの予定

■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

