

地域高規格道路 「松本糸魚川連絡道路」 大町市街地区間

地区説明会

令和6年3月

長野県大町建設事務所

大町市

本日の説明内容

- ルート帯決定について
- 今後の予定
- 現地の測量について

地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」の概要

- 長野自動車道と北陸自動車道を連結し、高速交通ネットワークの空白地域を解消
- 松本市と新潟県糸魚川市を結ぶ全長約100km（県内約80km）の規格の高い道路
- 松本～大町～糸魚川の生活圈を連絡し、広域的な交流、連携に資する道路
- 高速性、定時性、安全性等の確保を目的とした道路

概ね60km/hの旅行速度を確保できる「規格の高い道路」を整備

高規格幹線道路 80～100km/h



地域高規格道路（松糸道路） 概ね60km/h



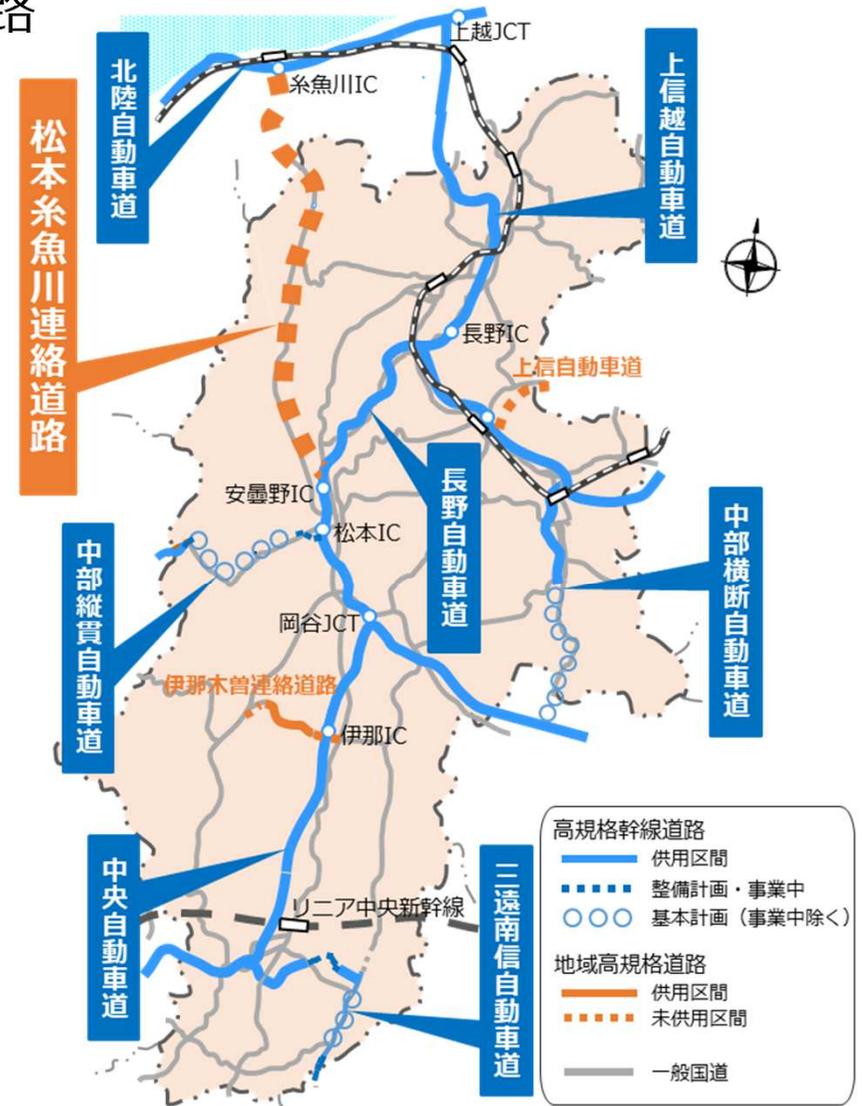
国道147号(松本市～大町市) 約36km/h※



※H27全国道路・街路交通情勢調査（旅行速度調査）より

期待される主な効果

- 交通** 高速道路へのアクセス性の向上、松本地域・北陸地方への移動時間短縮と定時性の確保
- 医療** 救急医療施設への搬送時間が短縮されることによる、医療環境の充実
- 防災** 災害時の広域的な連携の強化、代替路の確保による迅速かつ円滑な救援、復旧・復興活動
- 産業** 松本地域・北陸地方との高速ネットワークの構築による新たな産業の創出、地域産業の振興と雇用の創出
- 観光** 北陸方面などからのアクセス性向上による観光客の増加、周遊性の向上による観光地の魅力向上

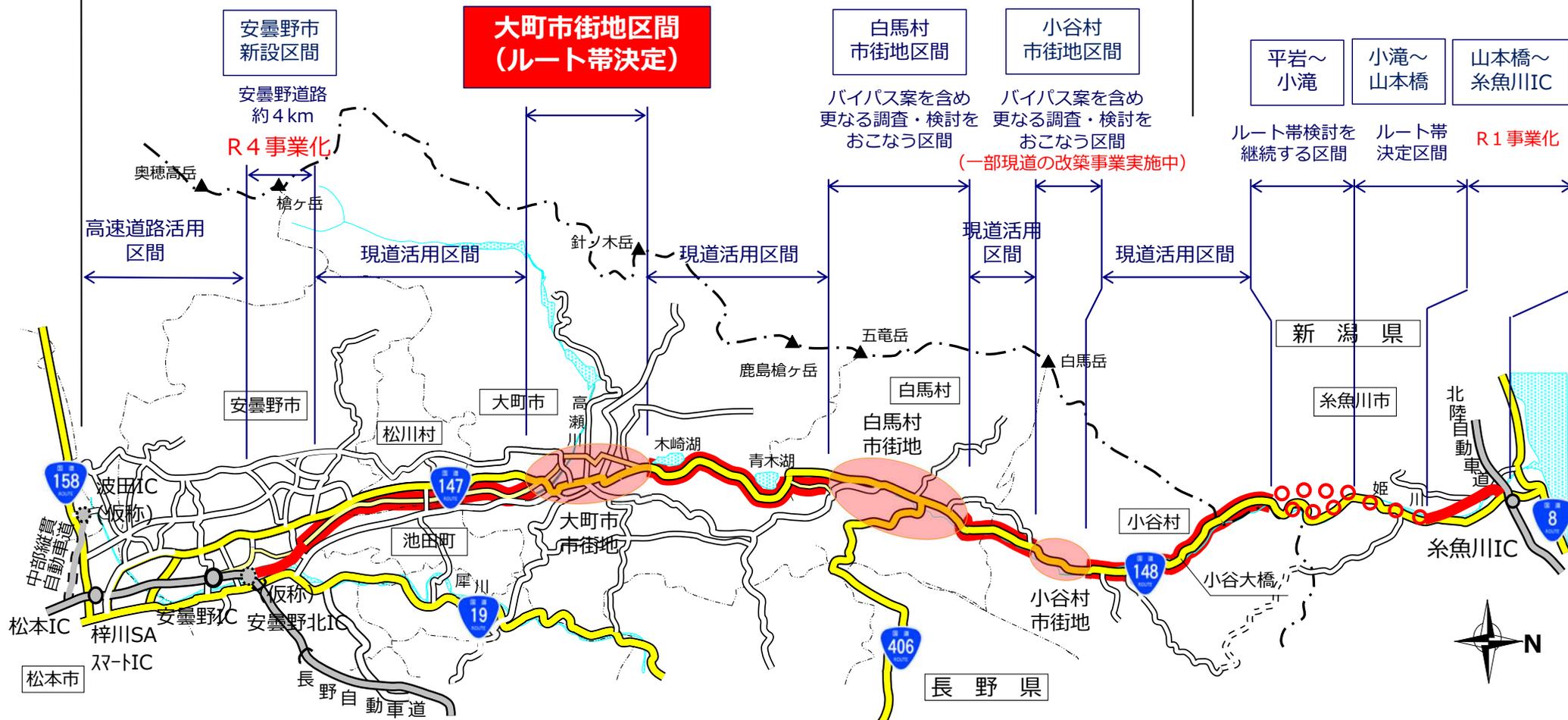


「松本糸魚川連絡道路」の整備状況

- 安曇野市新設区間『安曇野道路』は令和4年度に事業化し、現在は工事に向けた調査設計等を実施中
- 新潟県側でも事業実施中

長野県側 約80km

新潟県側 約20km

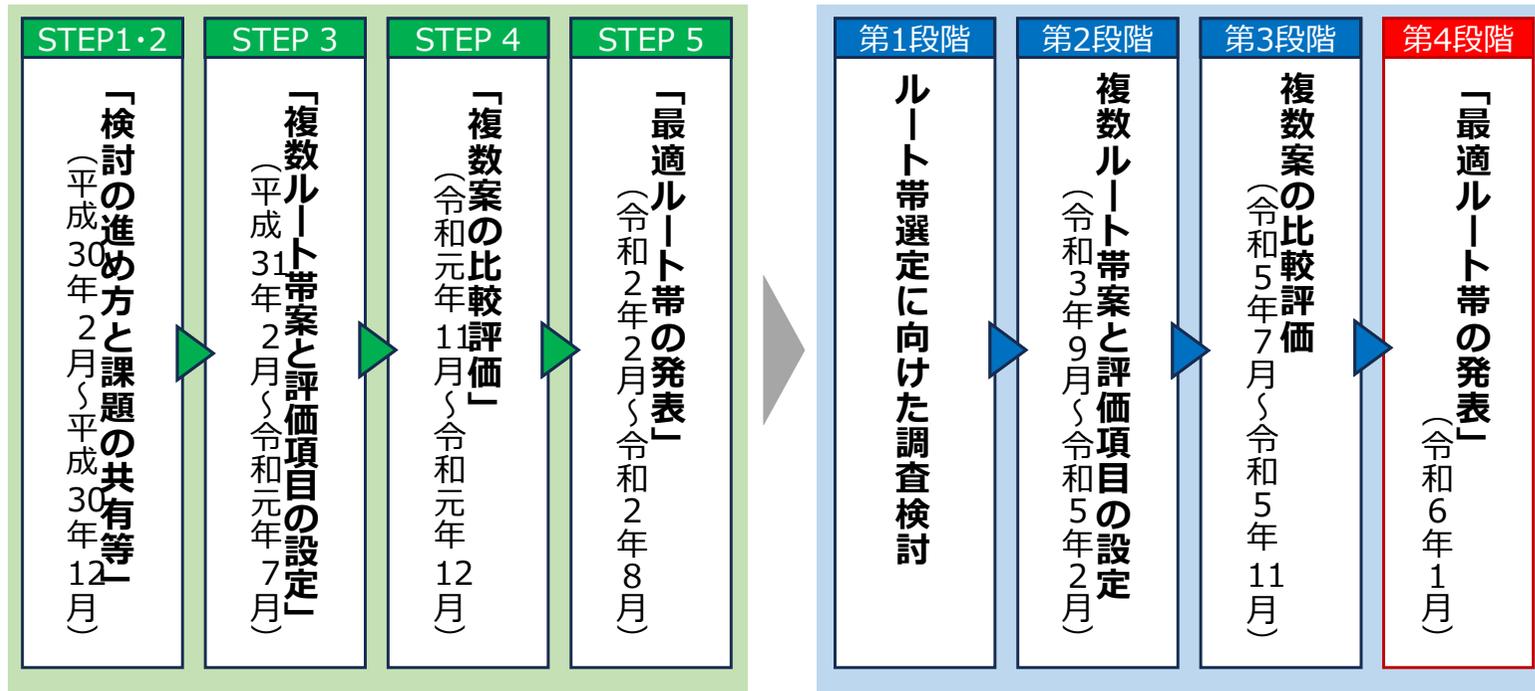


ルート帯決定までの経過

- 国の「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」に準じて、平成30年から各段階で地域の皆様と意見交換を行いながら実施
- 「幅の広いルート帯（約1km～2km幅）の検討」でルート帯を決定（西ルート帯）し、その範囲から「幅の細いルート帯の検討」で100m幅のルート帯を決定
- 長野県では初の取組となる「オープンハウス」も開催するほか、フォトモンタージュやVR動画によってイメージをお示しする等の工夫をしながら実施

幅の広いルート帯（幅約1km～2km）検討
H30.2月～R2.8月

幅の細いルート帯（幅100m）検討
R3.9月～R6.1月



オープンハウスの様子 (R5.8月)



説明会の様子 (R6.1月)

構想段階 (ルート帯の決定)

ルート帯の評価項目および比較評価結果

令和5年11月に提示

分野	評価項目	評価の視点	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
I 交通	① 交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路としての機能 ・交通環境の改善（市街地道路の交通量の変化） ・推計交通量 			○
	② 災害に強い道路	<ul style="list-style-type: none"> ・地震、土砂災害、浸水等の影響 ・災害時の代替機能 			
	③ 防災拠点とのアクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の防災拠点とのアクセス性 		○	○
II 環境	④ 環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ・住環境（大気・騒音・振動）への影響 ・自然環境（植生自然度・鳥獣保護区・天然記念物）への影響 	○		
	⑤ 景観・文化財の保全	<ul style="list-style-type: none"> ・景観（人目線からの眺望等）への影響 ・指定文化財等への影響 			
III 土地利用 ・市街地整備	⑥ 土地利用への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・地域への影響 ・土地利用（住宅地・商業地・工業地）への影響 ・土地利用（農地）への影響 	○		○
	⑦ 安全な暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・交通環境の改善（交通事故件数の変化） ・高次救急医療機関への速達性 			○
IV 社会 ・地域経済	⑧ まちづくりとの連携性	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地環境への影響 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・東部地域とのアクセス性 ・市民のアクセス性 			
	⑩ 地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の効率化 ・観光拠点とのアクセス性 			
V 事業性	⑪ 経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	○		
	⑫ 施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・現道への影響 ・JR・河川に対する橋梁 			
	⑬ 効果の早期発現	<ul style="list-style-type: none"> ・段階的な供用の実現性 			

最適ルート帯の発表 令和6年1月13日

「比較評価結果」、「皆様からのご意見」、「大町市の考え方」等を踏まえ総合的に判断

■ 判断に至った主な理由

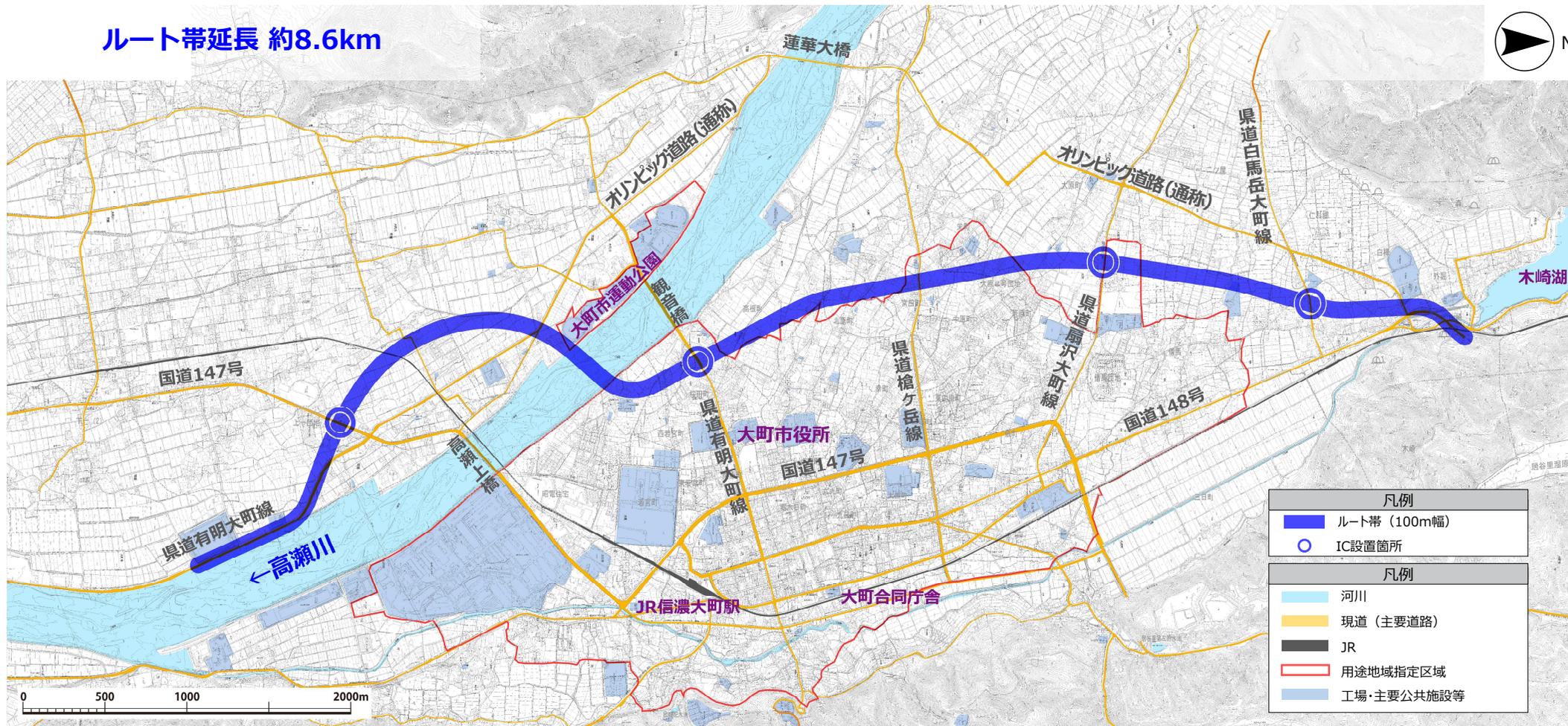
- ① 市街地内を通過する車両が分離され、交通緩和、交通事故減少が期待できるとともに、安全で歩きやすいまちづくりが期待できる
- ② 救急医療機関への速達性、防災拠点とのアクセス性が高く、災害時のネットワーク機能が強化される
- ③ 優良農地を通過する延長、面積及び不整形となる区画数が少ないため、農地や田園景観に対する影響が比較的小さい
- ④ 道路網が中心市街地と一体となったコンパクトな市街地の骨格を形成し、中心市街地へのアクセス性も高いため、大町市が目指す集約型都市構造に寄与する
- ⑤ 市街地に近いため、中心市街地活性化等のまちづくり施策と連携し、中心市街地への誘客を検討し推進していくことで市の発展に繋げることが期待できる
- ⑥ 市街地に近いため、住宅地への影響は比較的大きいが、公共施設跡地や空き家の有効活用等、市街地再生の検討とともに対応できる

最適ルート帯は「**Cルート帯**」

最適ルート帯の発表 令和6年1月13日

地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」大町市街地区間 決定ルート帯（Cルート帯）

ルート帯延長 約8.6km



ルート帯の詳細な図面は大町建設事務所ホームページに掲載しています
これまでの説明会の資料等も掲載していますのでご覧ください

<https://www.pref.nagano.lg.jp/omachiken/shisaku/matuito1.html>



大町建設事務所HP



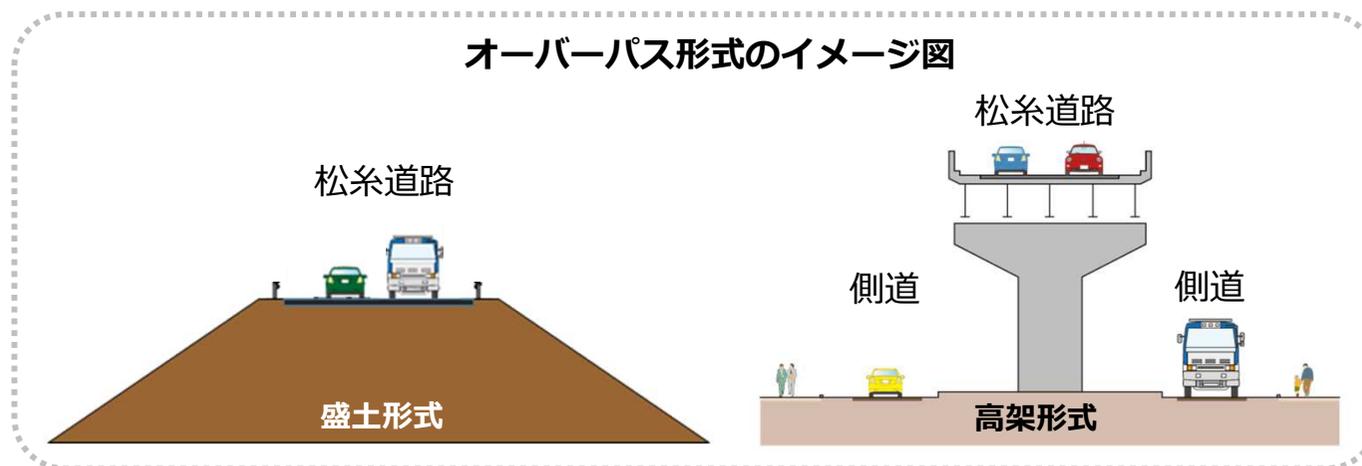
大町市街地区間の道路構造

一定の速度で通行可能とすることで、長野自動車道とのアクセス性が向上し、
高速交通ネットワーク空白地域の解消に繋がる



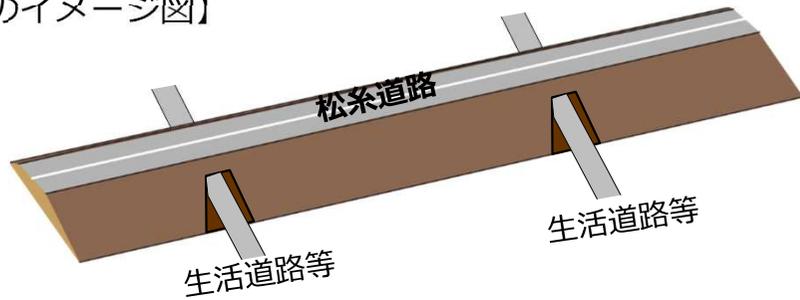
オーバース形式の構造（盛土、高架橋等）を基本とした新設道路を整備

- サービス速度概ね60km/hを確保（停止せず一定の速度で走行できる道路）
 - ・ 主要道路、JRとの立体化
 - ・ 60km/h以上で走行可能な道路線形、道路幅
- 交差する生活道路等との分離（アクセスコントロール）
 - ・ 立体構造による道路交差
- 災害に強い道路
 - ・ 道路面が洪水により浸水しない構造

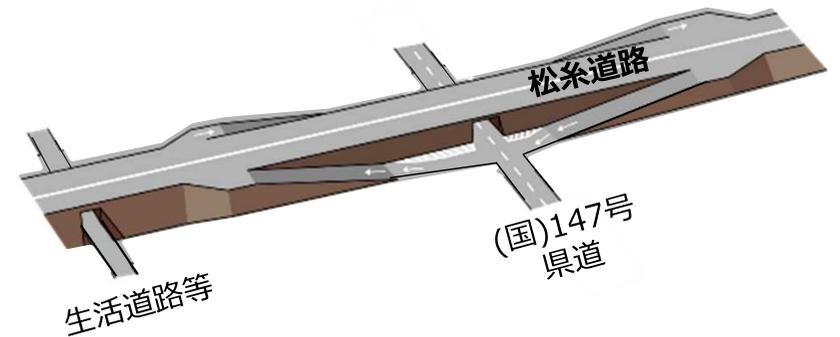


道路構造イメージ (盛土の場合)

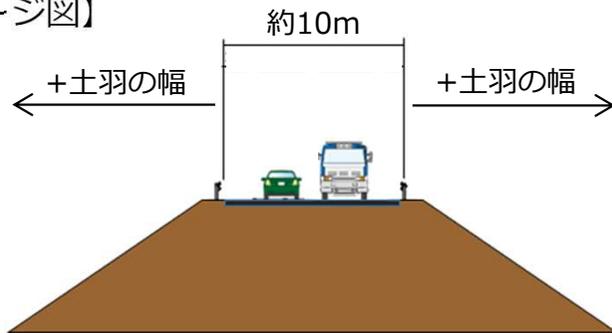
【盛土部のイメージ図】



【インターチェンジのイメージ図】



【盛土部の横断イメージ図】



【盛土部イメージ】

【横断部イメージ】

【IC (乗入箇所) イメージ】



事業実施に向けて配慮する主なご意見

- 決定ルート帯は、皆様のご意見を全て満足できるものではありませんが、不安や疑問の声に対しては、今後の設計等で配慮していきます

■ 皆様からのご意見（抜粋、要約）

- ・ 災害に強い道路にしてほしい
- ・ 道路はなるべく住宅から離してほしい
- ・ 騒音等で地域住民が困らないようにしてほしい
- ・ 盛土道路は景観を悪くしてしまう。北アルプスの景観が無くなる
- ・ 大町の景観に魅力を感じて移住してきた人たちの想いを裏切らないようにしてほしい
- ・ 立ち退かなければいけない場合、土地や家の補償はどうなるのか知りたい
今後の予定もあるので早く決めてほしい
- ・ 市の活性化のために松糸道路をどう利用していくのか考えてほしい
- ・ 松糸道路をきっかけに地域で活性化を考えていく良い機会
- ・ 観光客が立ち寄り、雄大な北アルプスを眺めながら駐車できる道の駅を作してほしい

事業実施に向けて配慮する主要内容と対応方針

道路構造	災害に強い道路	想定される規模の地震動にも耐えうる道路構造を検討 (損傷が限定的で機能回復を速やかに行える性能を確保)
		仮に河川が氾濫しても通行が確保される道路構造を検討
	住環境	騒音や振動等の環境調査を実施し、必要に応じて適切な対策を検討
	景観	景観への影響をできる限り低減する道路構造を検討
用地補償	地権者の皆様を対象とした相談会等を実施	
	宅地や農地等の代替地の調整	
まちづくり・地域活性化	空き家対策や公共施設跡地利用等との連携	
	道の駅の設置を検討	



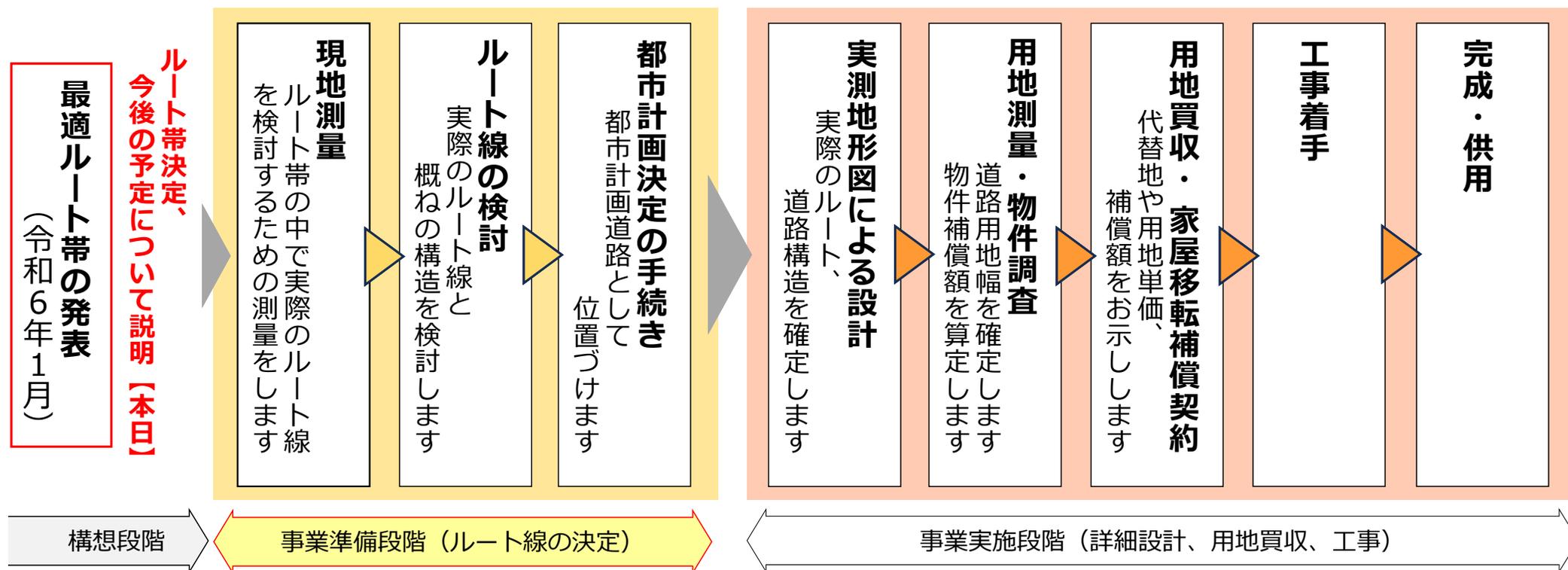
大町市キャラクター おおまびょん



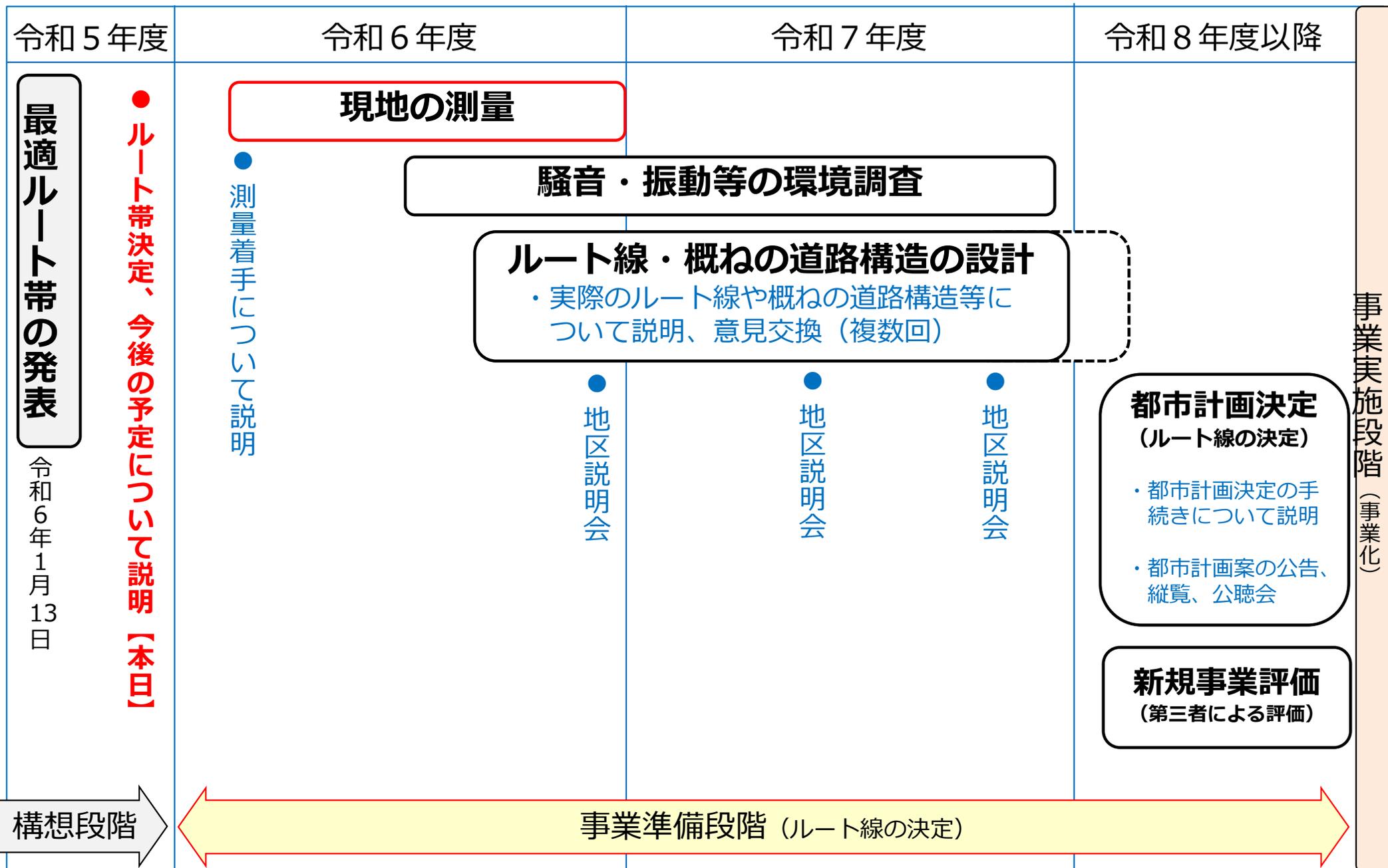
長野県PRキャラクター アルクマ

今後の予定

- 今後は、ルート線（実際に必要となる道路幅）を決定するため「事業準備段階」に移行
- 現地の測量や各種調査等を進め、ルート帯の幅の範囲からルート線を決定
- 現地測量にあたっては、事前に地区や地権者の皆様に説明したうえで着手
- ルート線について都市計画決定の手続きを経たのち、県の第三者委員会による「新規事業評価」を受けたうえで「事業実施段階」へ移行



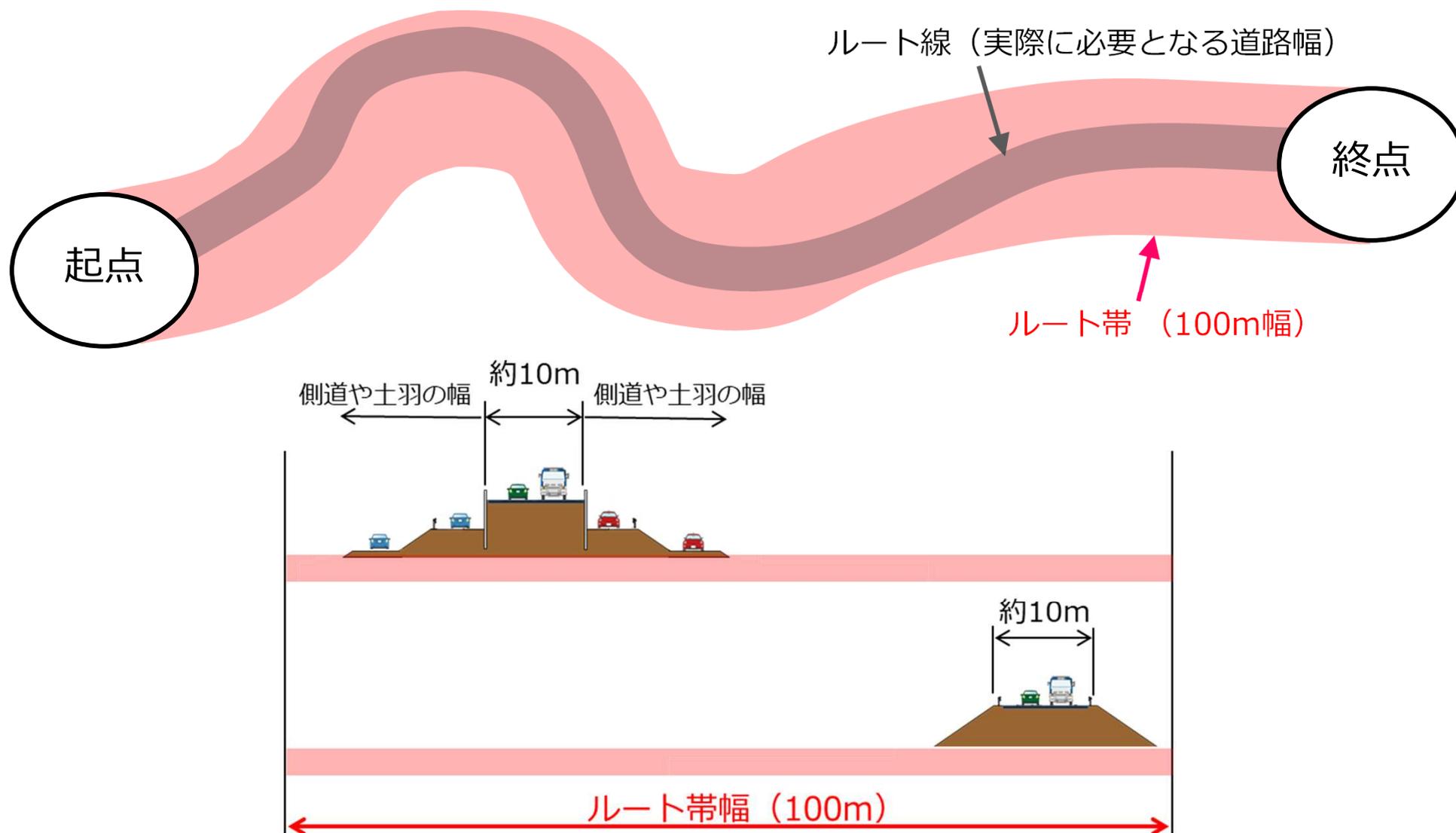
今後（事業準備段階）の予定



※ スケジュールは現時点での想定ですので変更となる可能性があります。

ルート帯とルート線のイメージ

- 決定したルート帯（100m幅）を基本として、ルート帯の幅の範囲から具体的な道路設計を行いルート線を決定
- 具体的な道路設計を行うため、まずは現地の詳細な測量を実施

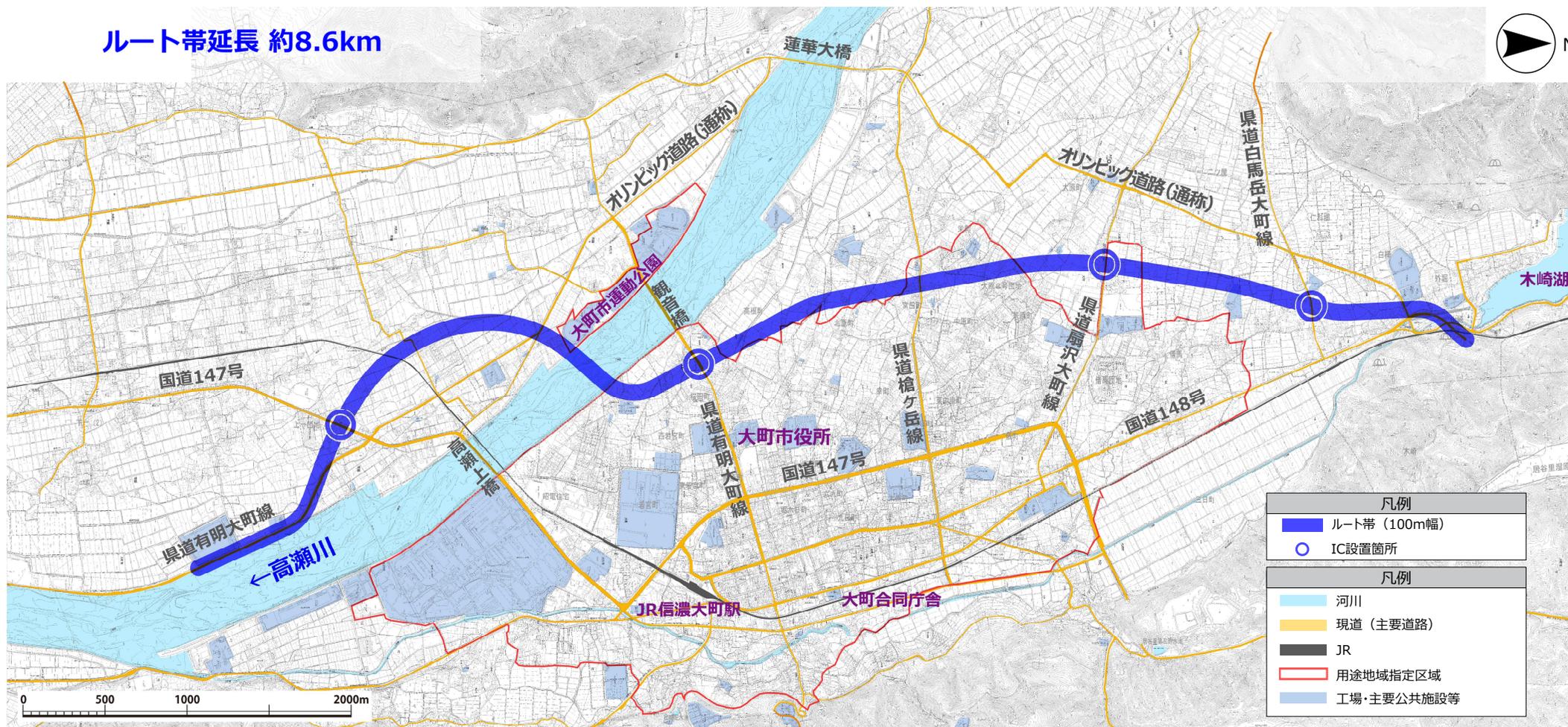


測量の範囲

- ルート帯の範囲を基本に測量を実施
- 測量はUAV※（ドローン）による上空からの測量を予定
- 実際の測量範囲は詳細が決まり次第、対象地区ごとに説明会等を開催予定

※ UAV : Unmanned Aerial Vehicle の略（通称 ドローン）

ルート帯延長 約8.6km



測量作業について

UAV（ドローン）による測量



UAVレーザ測量

ドローンに搭載したレーザ測量機により、上空からレーザを照射して地上を測量します。

地上から約100mの高度を飛行しながら測量します。



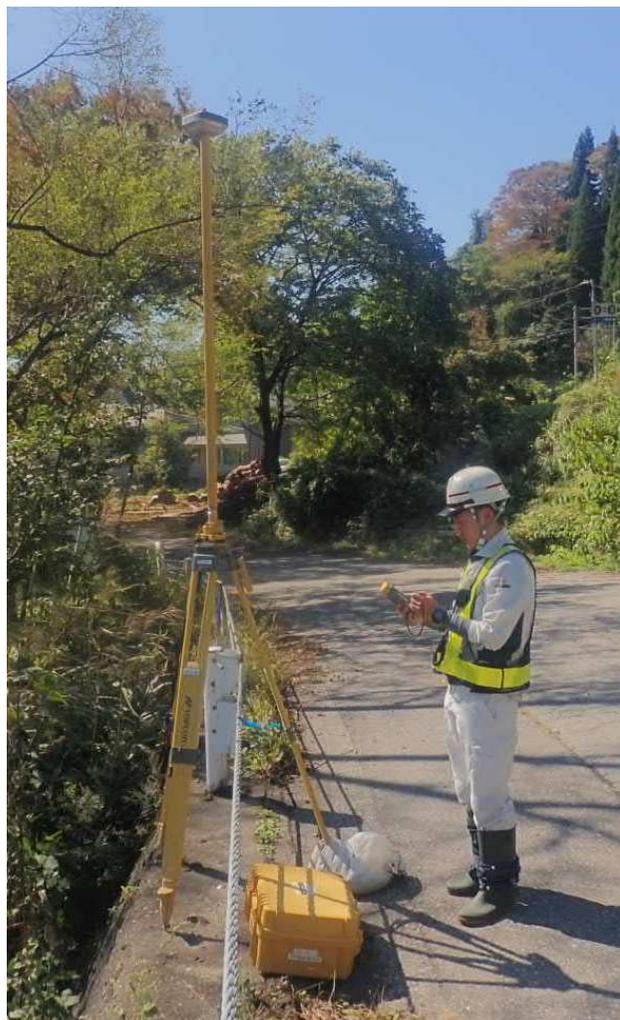
UAV測量では測量精度を確保するため、作業中は「調整点」や「検証点」と呼ばれる目標物を地上に設置し、公共測量の求める精度を満たしているか確認します。



測量用ドローン（レーザ測量機を搭載）

測量作業について

地上での測量



基準点測量

測量基準点を設置するため、地上での測量も行います。

基準点は道路敷への設置を基本と考えていますが、民地に設置する必要が生じた場合には地権者さんのご了解を得たうえで設置させていただきます。

地上レーザ測量（補足測量）

橋梁や家屋等で遮蔽され、UAVによる測量ができない場所は地上で補足的な測量を行います。

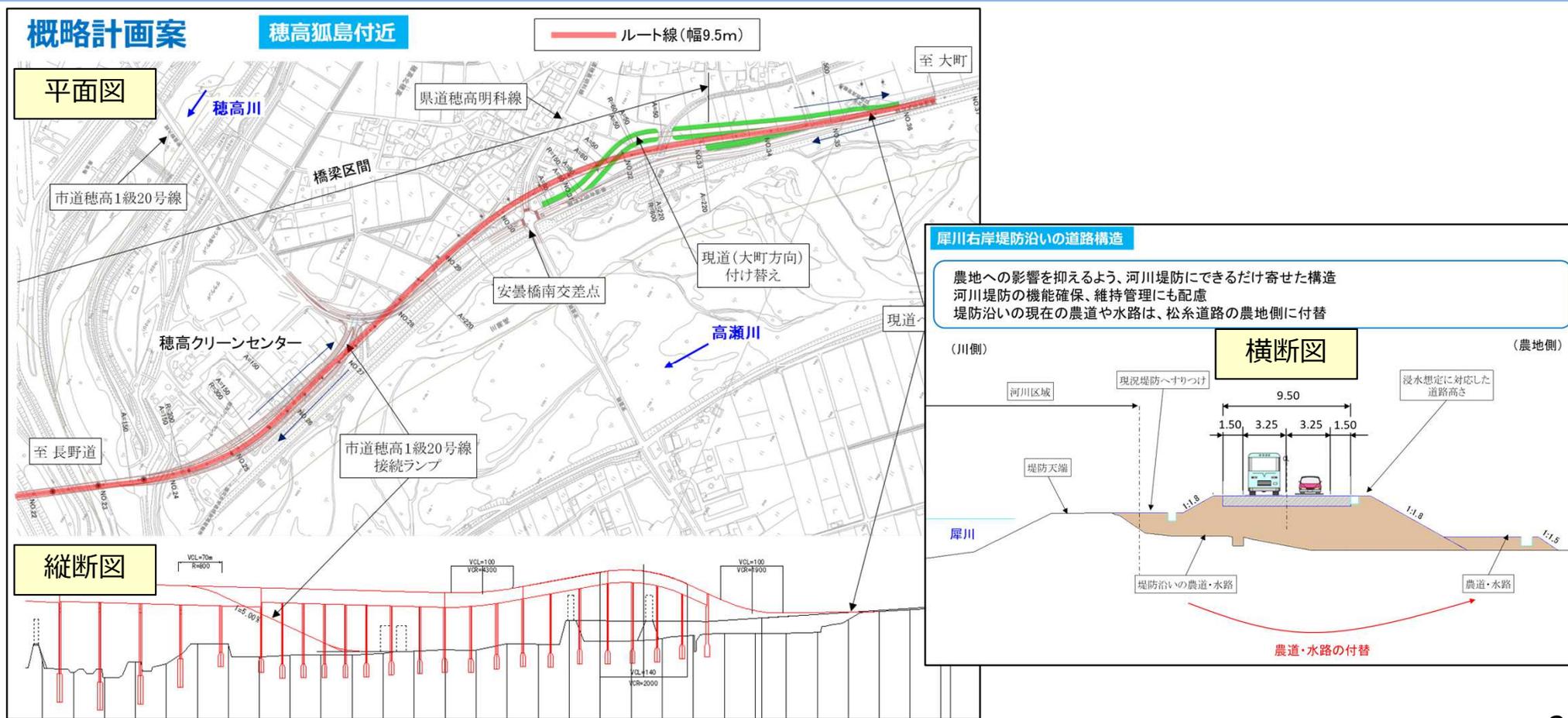


ドローンによるUAV測量をメインに考えていますが、地上での測量作業も生じます。ルート帯沿線では測量作業に伴い土地に立ち入りさせていただく可能性があります。ご理解、ご協力をお願いします。

実際の道路幅や概ねの道路構造の提示

- 測量を実施し、詳細な地形図を作成することで具体的な道路設計が可能となります。
- 設計をすることで、道路が実際にどの範囲まで影響するのか、ルート線をお示しすることが可能になります。

【参考例】安曇野道路 R3.6月 説明会資料



完成予想図の提示

- 測量成果を3次元データ化することで3次元モデルによる完成予想図の作成も可能となります。
- 実際の写真に道路の完成予想図を当てはめて作成するフォトモンタージュも、より完成イメージに即した図の作成が可能となります。

【参考例】安曇野道路 R5.11月 説明会資料

③ 三川合流部付近 イメージ図

現段階のイメージ図をお示しています。
今後の検討状況により変更の可能性があります。

3次元モデルによる完成予想図



R5.7月に提示のフォトモンタージュ



※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。

具体的な道路の位置や高さ、構造等を設計することで、これまでにお示したフォトモンタージュより精度の高い完成予想図の作成が可能

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.nagano.jp

松糸道路 大町市街地



大町建設事務所HP