

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間 ～幅の細いレート帯の設定 と評価項目の設定～

令和3年9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
～幅の細いレート帯の設定と評価項目の設定～

も く じ

- 1 松本糸魚川連絡道路について
- 2 これまでの説明経緯
- 3 これからの予定
- 4 幅の細いレート帯案とは
- 5 幅の細いレート帯案設定の考え方
- 6 複数の幅の細いレート案の設定
- 7 評価項目案の設定
- 8 今後の予定

1 松本糸魚川連絡道路について

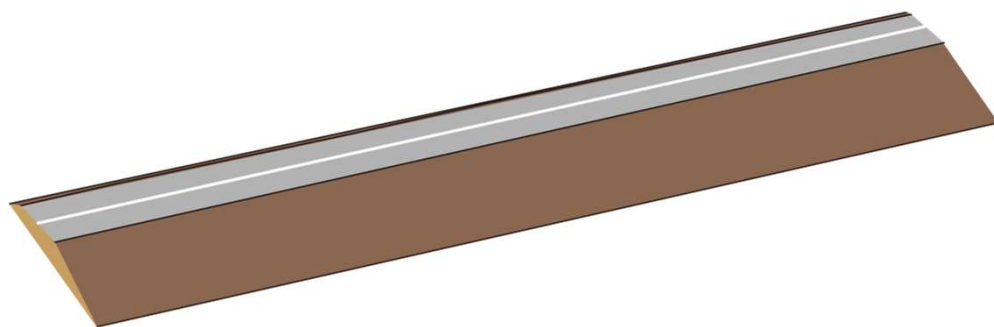
■ 全体整備方針



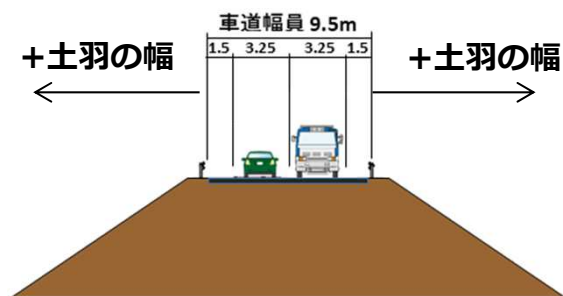
1 松本糸魚川連絡道路について

■ 地域高規格道路のイメージ

イメージ図



イメージ図（横断）



※ 高さ等によっては小段が付くことがあります。

【盛土部イメージ】



【横断部イメージ】



【I C (乗入箇所) イメージ】



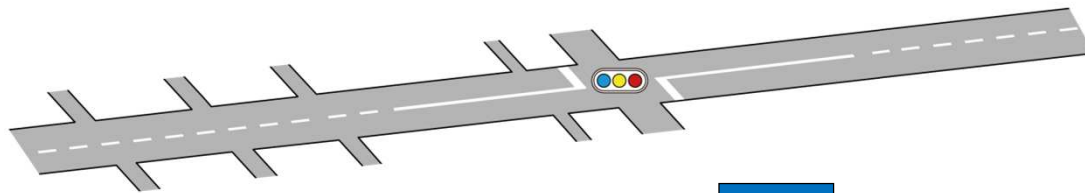
1 松本糸魚川連絡道路について

■各ルート帯のイメージ

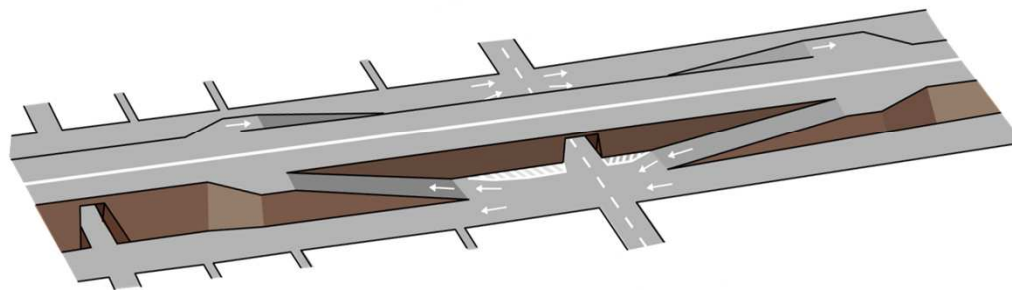
- 概ね60km/hのサービス速度を確保
- 主要な交差点は立体、その他の交差道路は出入りを制限し、必要な区間は側道を設置

(現道を改良する場合)

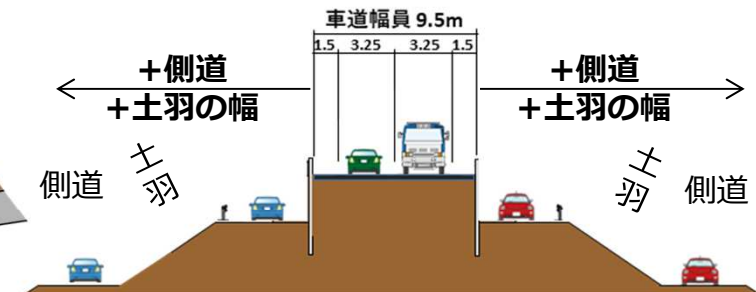
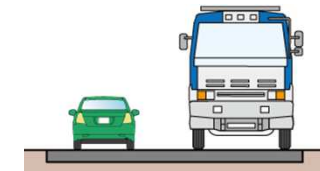
【現況】



【改良例：主要な交差点立体化】（側道あり）



現況



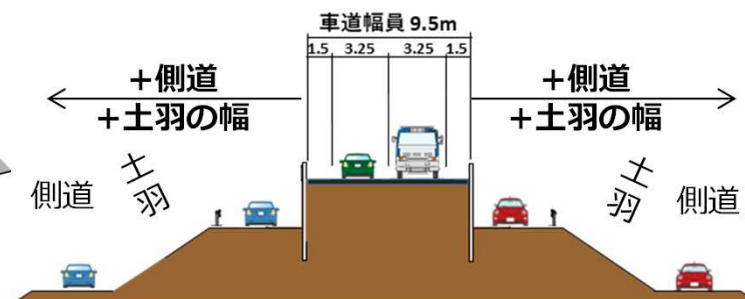
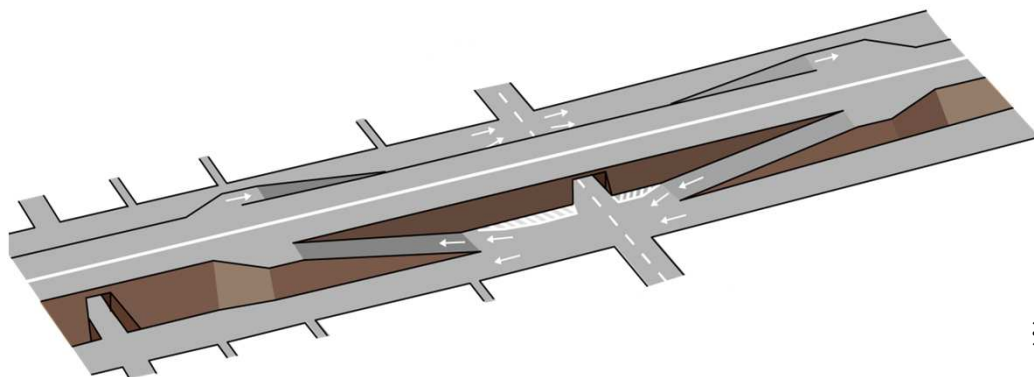
※ 側道は必要な区間にのみ設置します。

1 松本糸魚川連絡道路について

■各ルート帯のイメージ

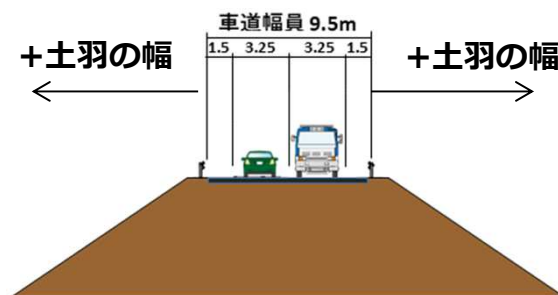
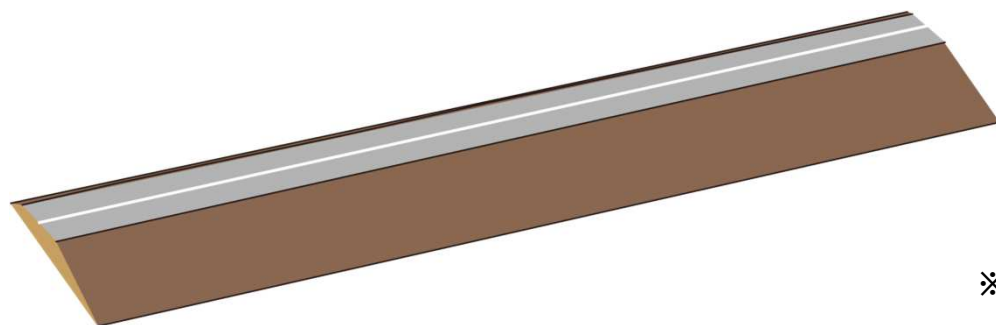
(道路を新設する場合)

【盛土構造（出入箇所（IC）・側道あり）】



※ 側道は必要な区間에만設置します。

【盛土構造（標準区間）】



※ 高さ等によっては小段が付くことがあります。

1 松本糸魚川連絡道路について

■イメージパース図

【上空から望む】



【IC(乗入部)】



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

2 これまでの説明経緯（1）

■これまでの計画検討手順【幅の広いルート帯】

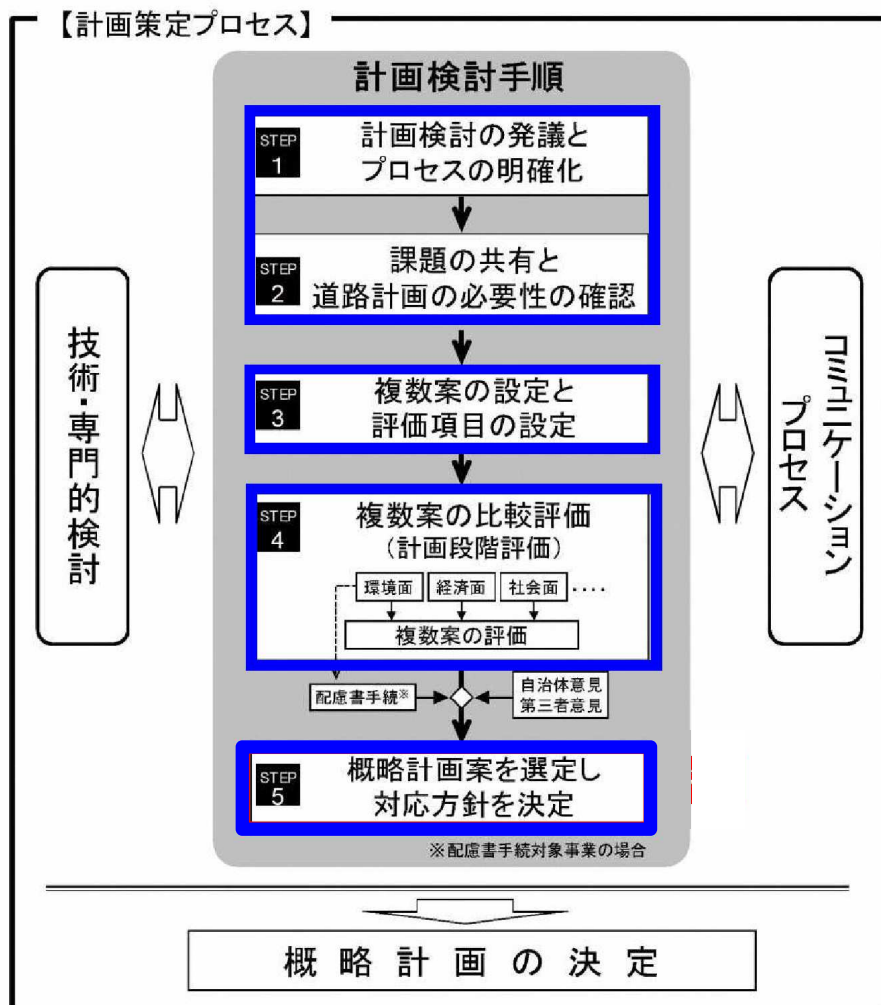


図 計画検討手順の流れ

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)

STEP 1・2 検討の進め方と課題の共有等

H30.2～12 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

H31.2～7 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

STEP4 複数のルート帯案の比較評価

R元.11～12 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

STEP5 最適ルート帯を選定 R2.2.20

2 これまでの説明経緯（2）

■これまでに提示した幅の広い3つのルート帯案（STEP3）



2 これまでの説明経緯（3）

■ これまでの評価項目（STEP3～4）

分野	評価項目	評価の視点
Ⅰ．交通	①交通の円滑化	・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
	②災害に強い道路	・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
Ⅱ．環境	③環境・景観の保全	・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
Ⅲ．土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	・土地利用（用途地域・農振農用地）への影響 ・地域の分断
Ⅳ．社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	・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
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 ・工事用車両等の影響 ・IC設置の容易性
	⑧効果の早期発現	・段階的な供用の実現性

2 これまでの説明経緯（４）

■ 幅の広い3つのルート帯案の比較評価結果概要（STEP 5）

分野	評価項目	評価の概要	優位性		
			東	中央	西
Ⅰ 交通	①交通の円滑化	・地域高規格道路としての機能は、どのルート帯も確保可 ・交通環境の改善は、東・西ルート帯の改善が期待できる ・推計交通量は、西ルート帯が9千から1万台超と最も多い	○		○
	②災害に強い道路	・地震、土砂災害、浸水等の影響は東ルート帯が大きく、他ルート帯は小さい ・災害時の代替機能は、東・西ルート帯は確保可、中央ルート帯は機能しない ・道路の被災時の復旧は、中央ルート帯に比べ東・西ルート帯は比較的容易 ・高次救急医療機関への速達性は、どのルート帯も向上			○
Ⅱ 環境	③環境・景観の保全	・景観については、中央ルート帯は影響が大きい、文化財等はどのルート帯も回避・低減が可、騒音・振動については、どのルート帯も影響があり、大気質は西ルート帯が最も改善、自然環境への影響については、どのルート帯も新たな影響は小さい ・道路からの眺望については、防音壁の設置がなければどのルート帯も眺望可能	○		○
Ⅲ 土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	・土地利用への影響は、中央ルート帯が市街地を通るため最も影響が小さい ・地域分断は東・西ルート帯では住宅地を通過するため影響が生じるが、中央ルート帯は帯が既存道路を高架構造で利用するため最も影響が小さい		○	
Ⅳ 社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	・中心市街地や東部地域からのアクセス距離は、東ルート帯が最も短い ・市民のアクセス性、物流の効率化は、東ルート帯は最寄りICから狭い市道と踏切を通過するため劣る、国道や東西県道を利用できる中央・西ルート帯は優れる ・道の駅設置の容易性については、広い複数の土地がある西ルート帯がやや優れる	○	○	○
Ⅴ 事業性	⑥ 経済性	・事業費は、東ルート帯310～410億円、中央ルート帯450～500億円、西ルート帯220～270億円であり、西ルート帯が最も安い ・維持管理費については、西ルート帯が最も安い			○
	⑦ 施工性	・国道、JR、河川への影響については、東ルート帯は大規模なJR跨線橋、中央ルート帯では国道での連続高架橋があり、西ルート帯が最も影響が小さい ・用地確保の実現性は中央ルート帯の面積が最も少ないが市街地での用地確保が必要 ・工事用車両等の影響は、東・中央ルート帯が大きく、西ルート帯は比較的小さい ・IC設置の容易性については、東ルート帯は鉄道、河川、傾斜地形の状況から、中央ルート帯は市街地のため難易度が高く、西ルート帯は比較的容易			○
	⑧ 効果の早期発現	・段階的な供用は、中央ルート帯は効果が期待できず、東ルート帯は市道の混雑と歩行者の安全確保に、西ルート帯は県道の混雑に懸念がある ・西ルート帯は事業費が最も小さいことから、全区間の供用時期が最も早い			○
総 合 評 価					○

2 これまでの説明経緯（5）

■これまでの検討手順を踏まえた総合判断（1 / 2）

県は、地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間の**最適ルート帯として「西ルート帯」を選定**しました。

ルート帯の選定にあたっては、「ガイドライン」に準じて、まちづくりなどの波及的効果に加え、事業の実施に必要な事業効率や実施環境などの多様な観点によりルート帯の比較評価を行いました。

また、計画プロセスでは、透明性・客観性・合理性・公正性に基づいたデータの提示と、地域の皆様とのコミュニケーションプロセスを重視し、2年間で23回422名の参加による意見交換会等を開催いたしました。

県（事業主体）の総合的な判断としましては、ここまで地域の皆様と積み重ねてきた意見交換等のプロセスや、その結果として出されたルート帯の比較評価（結果）の重み等を勘案して、「西ルート帯」を最適ルート帯として選定いたしました。

今後は、大町市と調整のうえ連携を図り、次の「**幅の細いルート帯**」の選定に進んでまいりたいと考えています。

2 これまでの説明経緯（5）

■これまでの検討手順を踏まえた総合判断（2/2）

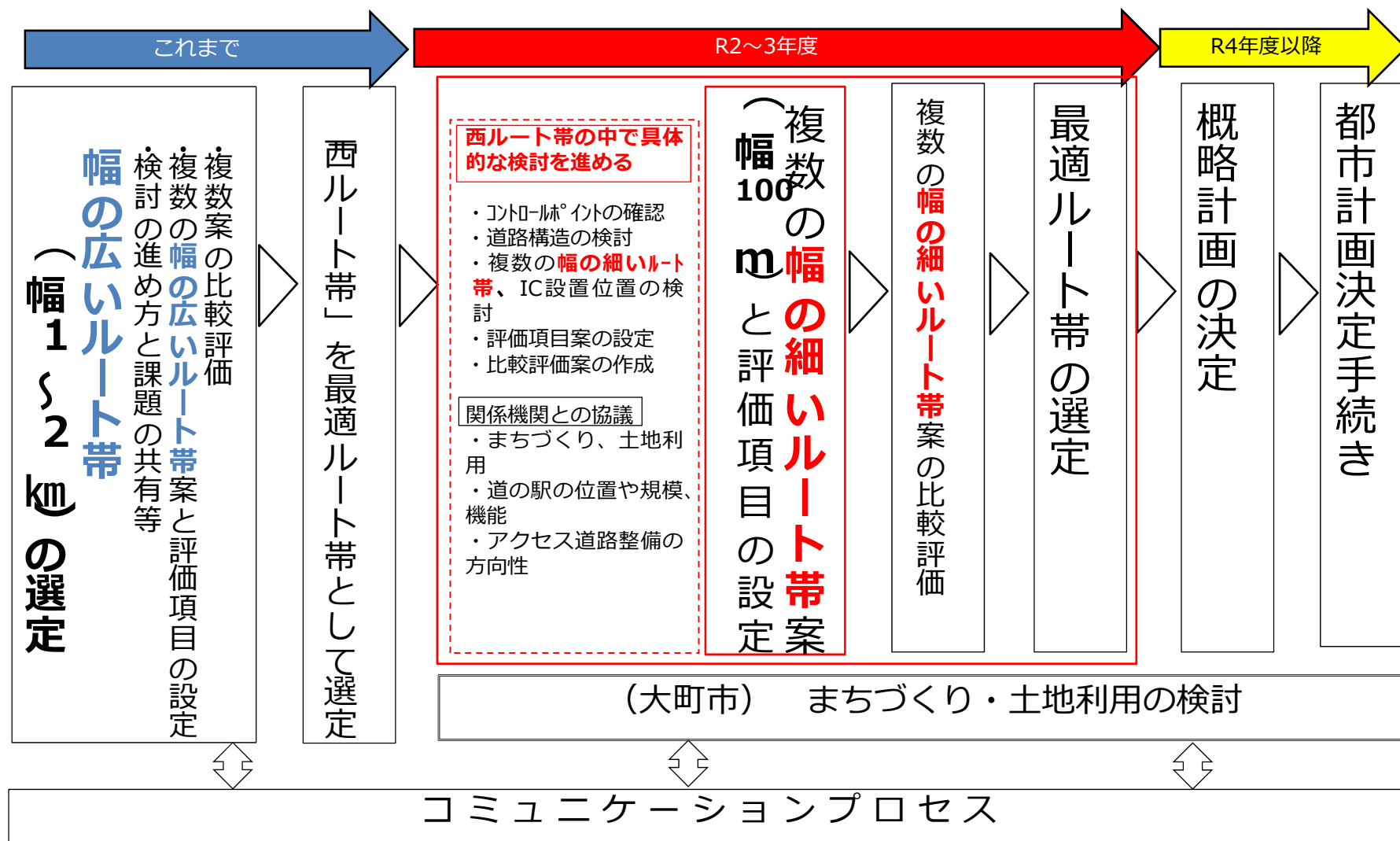


西ルート帯：高瀬上橋より北側で高瀬川を横断し、市街地の西側を通過するルート

3 これからの予定（１）

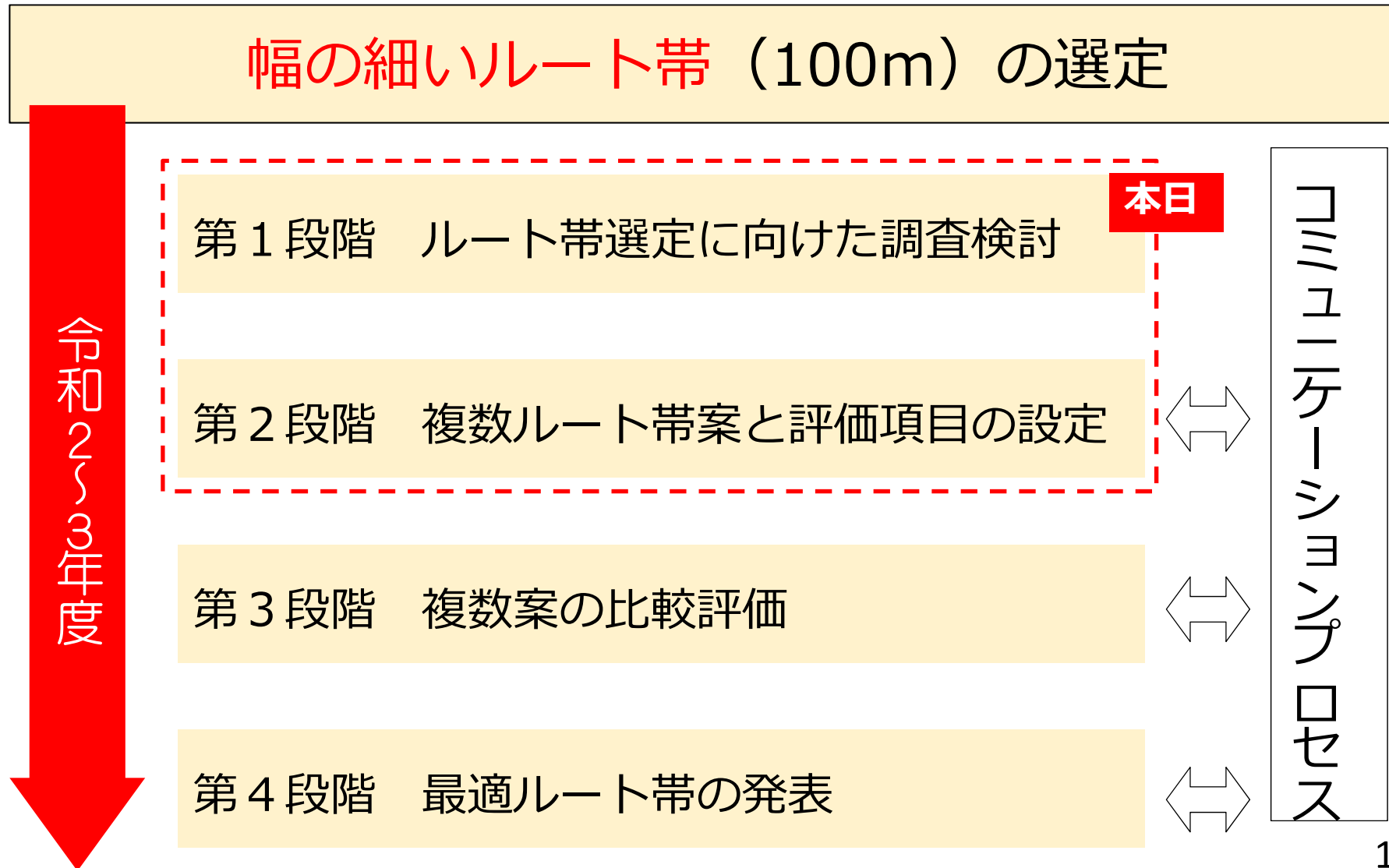
■これまでとこれから（令和２～令和４年度以降）

今後、**幅の細いルート帯**の検討に入る予定ですが、これまでと同様「ガイドライン」に準じ、地域とのコミュニケーションプロセスに重きをおいて進めます。また、大町市と調整のうえ連携を図り、具体的な検討を進めてまいります。



3 これからの予定（2）

■ 幅の細いルート帯（100m）の選定の流れ



3 これからの予定（3）

■ 本日のご説明内容（第1段・第2段）

第1段階 ルート帯選定に向けた調査検討

- ・コントロールポイント
- ・道路構造
- ・ICの想定位置



第2段階 複数ルート帯案と評価項目の設定

- ・複数の幅の細いルート帯案
- ・評価項目案
（分野、評価項目、評価の視点）

4 幅の細いルート帯案とは

■ 幅の細いルート帯を設定する理由

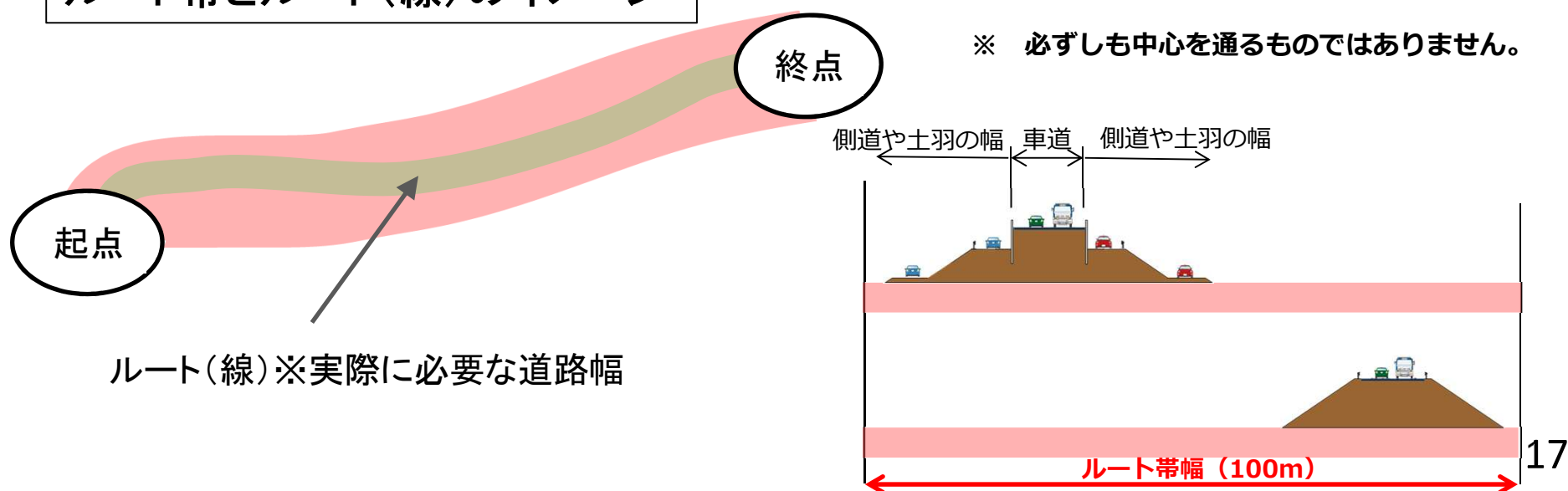
- ルート帯とは、今後具体的にルート（線）を計画する範囲のこと



今回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



5 幅の細いルート帯案設定の考え方

■ 道路計画の目標

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

- 1 災害に強い道路 : 信頼性が高いルートの確保
- 2 交通の円滑化 : 交通混雑の緩和、サービス速度を確保
- 3 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
- 4 安全な暮らしの確保 : 高次救急医療機関への速達性向上
- 5 環境・景観の保全 : 環境への配慮と良好な景観形成

⇒ 幅の細いルート帯で具体化の促進。目標の精緻な達成をめざす ¹⁸

5 幅の細いルート帯案設定の考え方

■コントロールポイント

ルート帯案設定の考え方

- ・ まちづくりとの連携性を考慮
- ・ 安全な市街地形成を考慮
- ・ 住環境への影響を考慮
- ・ 農地の影響を考慮
- ・ 地域や観光地などへのアクセス性を考慮
- ・ 洪水による浸水時にも通行可能なルート

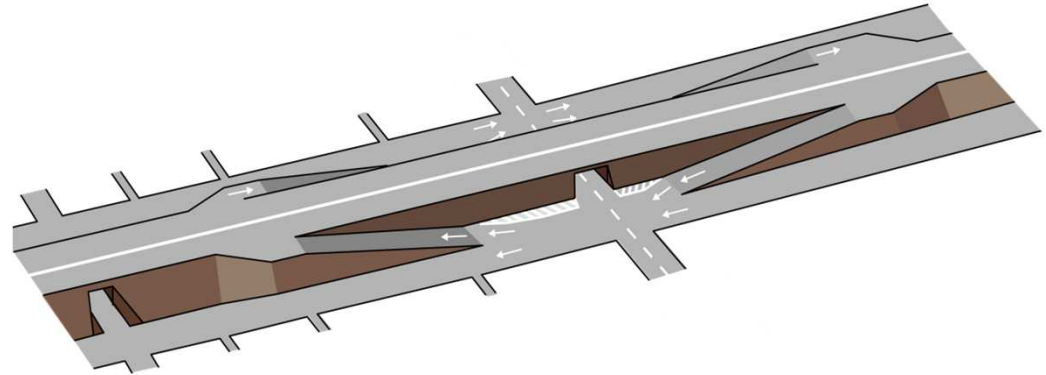
※この他、ご意見を参考に評価項目を設定します。

5 幅の細いルート帯案設定の考え方

■ 構造の確保

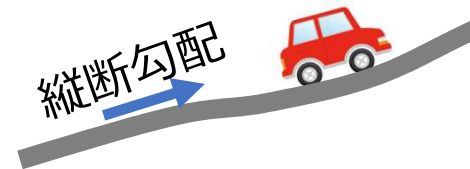
● 以下の構造を確保する

- ・ 主要な交差点は立体化

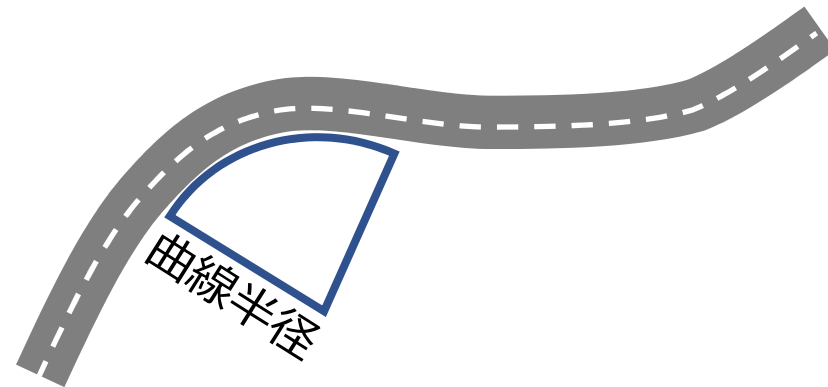


- ・ 設計速度60km/h

- ・ 縦断勾配 5%以下



- ・ 曲線半径 150m以上



■想定しているICの位置

-
- The map illustrates the geographical and administrative layout of Ohtama City. It highlights the city's position relative to neighboring municipalities: Anamachi to the west, Maibara to the east, and Maibara to the south. The map also shows the city's proximity to the city of Maibara. Key features include the JR Great Tokai Line, National Route 147, and National Route 148. The map also shows the city's proximity to the city of Maibara. Key features include the JR Great Tokai Line, National Route 147, and National Route 148. The map also shows the city's proximity to the city of Maibara. Key features include the JR Great Tokai Line, National Route 147, and National Route 148.

21

5 幅の細いルート帯案設定の考え方

■ 住民説明会での主なご意見

着眼点	主なご意見	回答
交通の円滑化	・ 交通量推計の考え方や方法を教えてほしい。	■ 考え方：交通量調査等から将来の交通量等を推計し、既存の道路を通過していた交通が松糸道路へどう変化するかを推計して算出します。 ■ 方法：松糸道路を含めた道路網において、出発地から目的地へ最も早く行くことができるルートを段階的に選定し、足し上げたものが交通量となります。

5 幅の細いレート帯案設定の考え方

■ 住民説明会での主なご意見

着眼点	主なご意見	回答
景観・環境の保全	・環境アセスメントを実施する予定はあるのか？	■環境影響評価法、長野県環境影響評価条例の対象事業ではありませんが、公共事業環境配慮制度の対象事業ですので、必要な環境調査と環境に与える影響を少なくする配慮等を行っていきます。
	・盛土構造にすれば、外部景観に対する影響が小さくなる理由を説明して欲しい。	■コンクリートで固めた構造と比較して、盛土構造の方が法面の緑化により、周辺の景観に溶け込みやすいと評価しています。
	・CGで見れば地域住民もイメージが沸き、評価しやすくなると思う。	■景観について、CG活用のご意見をいただきましたので、CGを取り入れながら評価をしていきたいと考えております。
	・景観評価の方法は、どんな方法があるのか？	■景観は、フォトモンタージュ写真などを使って道路の見え方などを今後お示し、皆様からのご意見をいただきたいと思います。
	・仁科三湖等の大町市街以北の良好な景観を評価する予定はあるのか？	■大町以北については、現在何も決まっていないので未定です。

5 幅の細いルート帯案設定の考え方

■ 住民説明会での主なご意見

着眼点	主なご意見	回答
地域の活性化	・道があることで企業誘致が可能となり、若者達の雇用も増えるのではないかと？	■安曇野から糸魚川へネットワークで繋がっていくと時間的な短縮効果が生まれて、様々な効用も生まれ、地域が活性化するものと考えています。
経済性	・西ルート帯の事業費が200億とあるが、大町市街地区間だけの事業費という理解で良いかと？	■幅の広いルート帯検討時では大町市街地区間だけで220～270億円の事業費になります。
	・ルート全体では事業費は如何ほど掛かりますかと？	■ルート全体の事業費は、検討できていない状況です。
施工性	・現道活用区間の整備を先行して進め、早期供用は可能かと？	■現道活用区間も含め計画を進めていますが、各区間の整備時期等については現在のところ未定です。
効果の早期発現	・どのくらいの工期をイメージしているかと？	■現在は構想の段階であり、どのような道路ができるか、どこのルートを通るのかというのは、これからみなさまと考えていく段階であり、工期をお示しする状況ではありません。

5 幅の細いルート帯案設定の考え方

■ 住民説明会での主なご意見

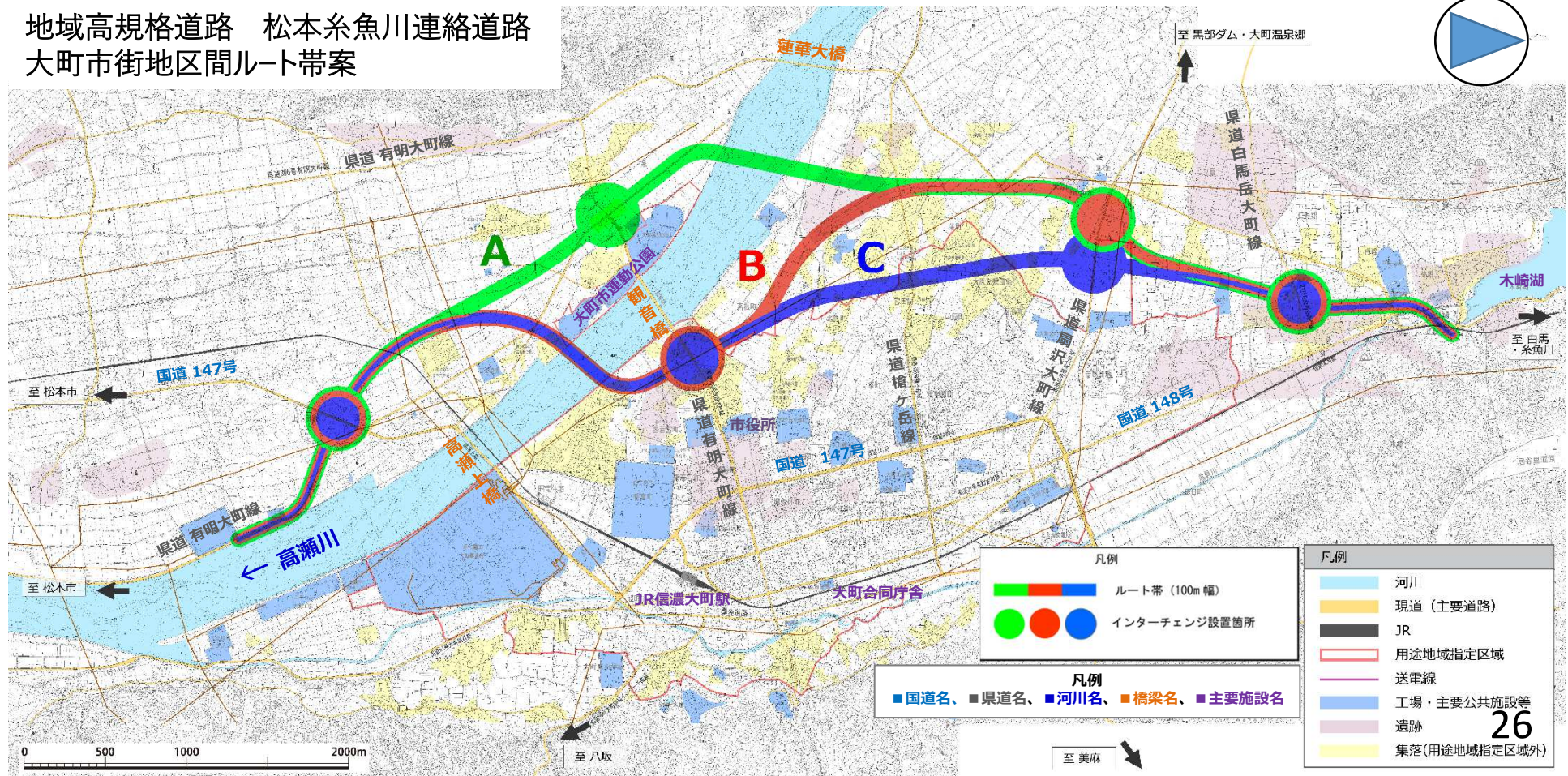
その他の ご意見	ご意見の概要	回答
ルート帯について	・「幅の広いルート帯」「幅の細いルート帯」とは何か？	■ ルート帯というのは、松本糸魚川連絡道路が通ろうとしている道筋のことを表しています。 ■ 昨年まで検討して参りましたのが「幅の広いルート帯（1kmから2km程度）となります。 ■ 今回は幅の広い西側のルート帯の幅の中で具体的なルートがイメージできる「100m程度の幅の細いルート帯」をお示しするものです。
	・幅の広い西側のルート帯の中に現道区間があるが、現道を利用するということか？	■ 広いルート帯を起点側の現道活用を想定している区間まで長めに表示していますが、大町市街地区間は全て新設道路を考えております。
説明会にて	・道路のイメージがわからないので、CG等を使ってビジュアル的に見たい	■ 今後CG等でお示したいと考えております。

6 複数の幅の細いルート帯案の設定

■ 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

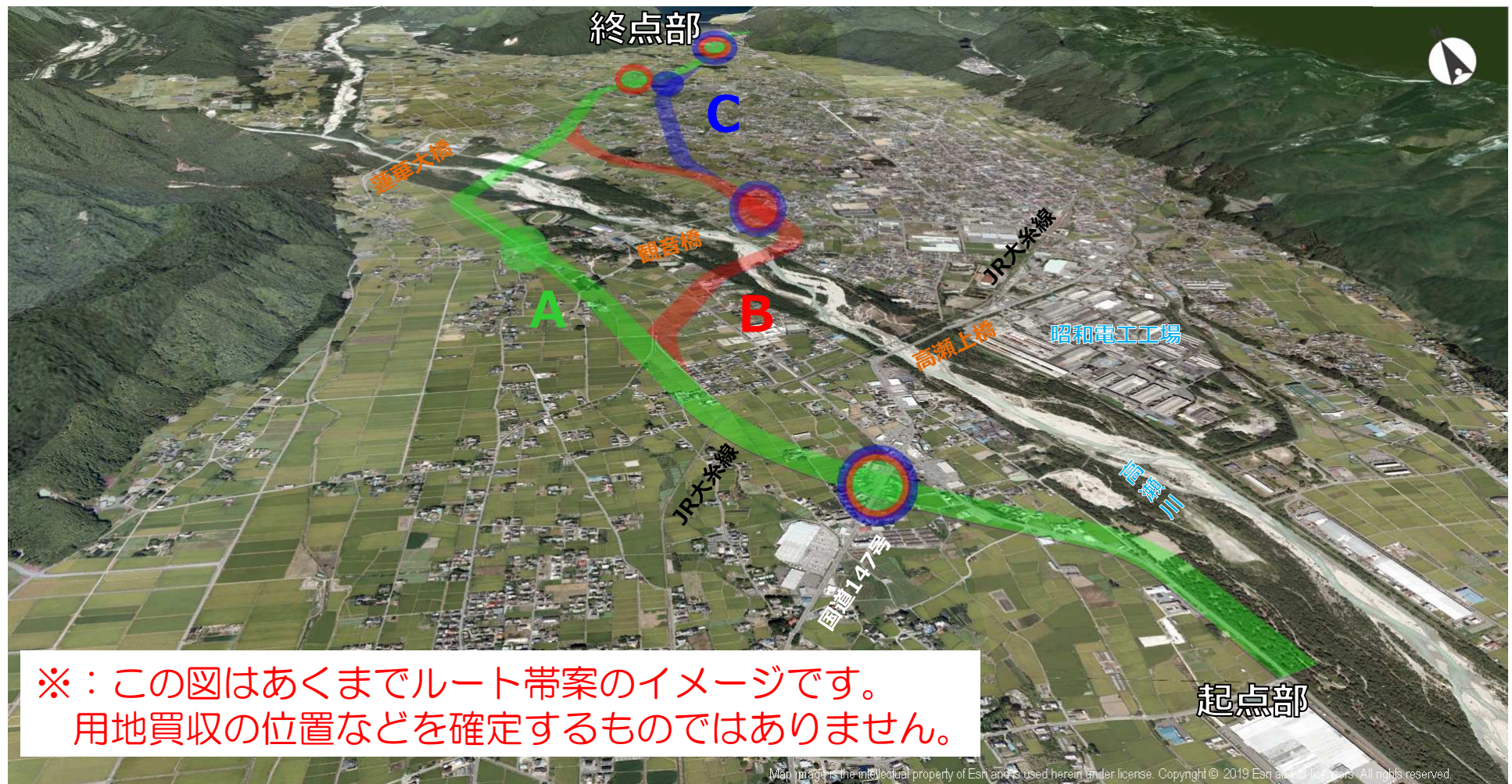
地域高規格道路 松本系魚川連絡道路
大町市街地区間ルート帯案



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

■ 3ルート帯のイメージ（起点部）

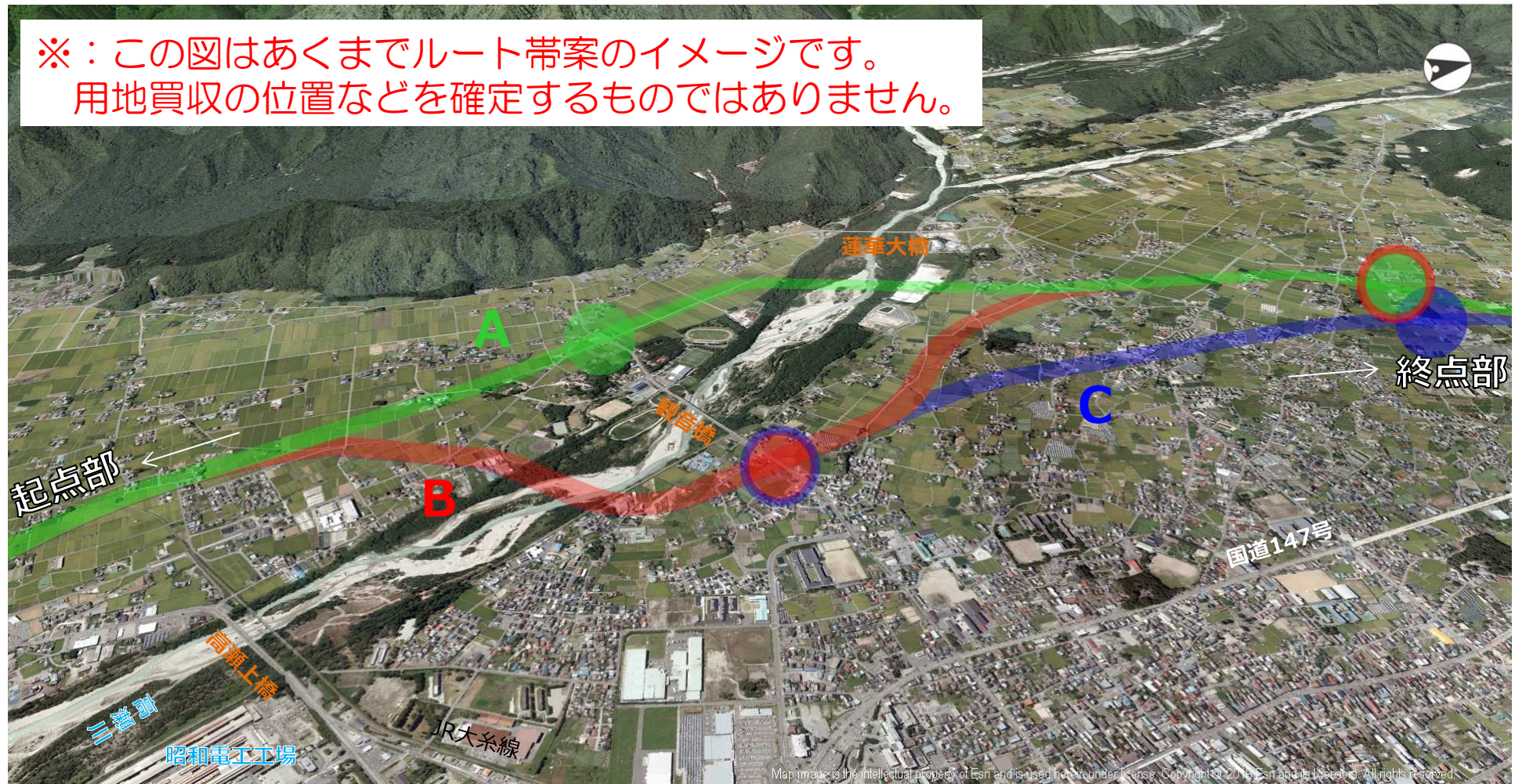


6 複数の幅の細いルート帯案設定

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

■ 3ルート帯のイメージ（渡河部）

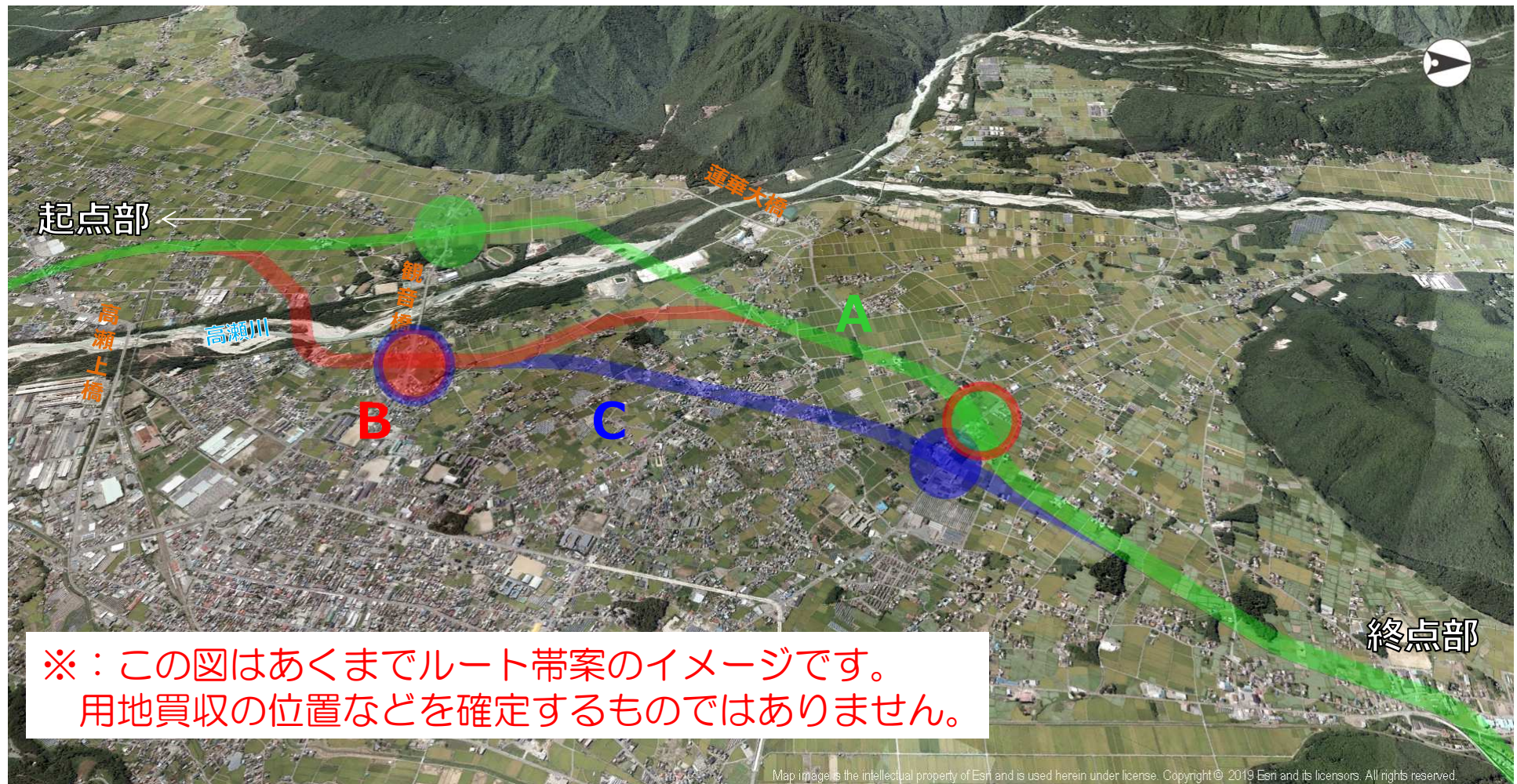
※：この図はあくまでルート帯案のイメージです。
用地買収の位置などを確定するものではありません。



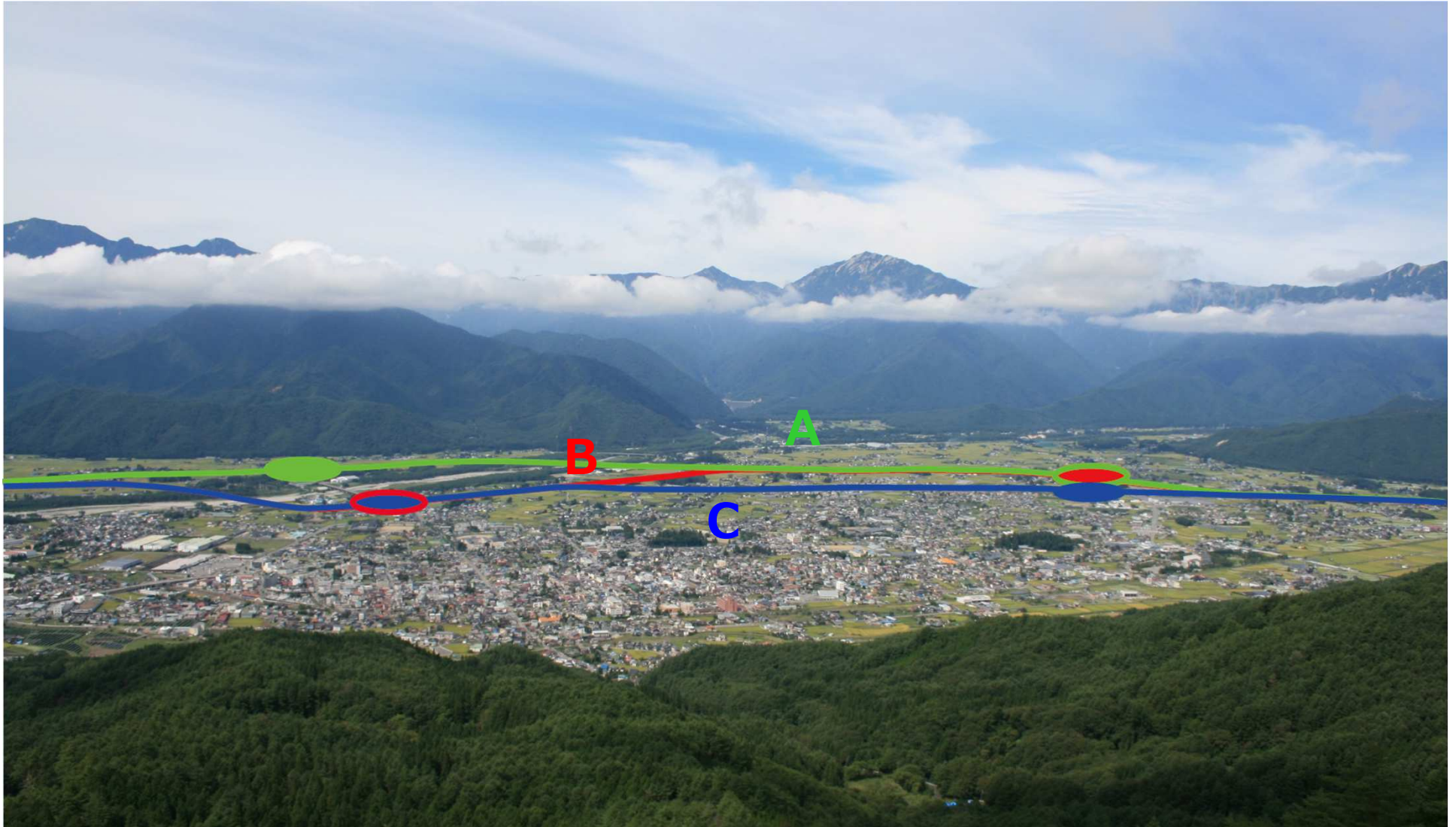
6 複数の幅の細いルート帯案設定

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

■ 3ルート帯のイメージ（終点部）



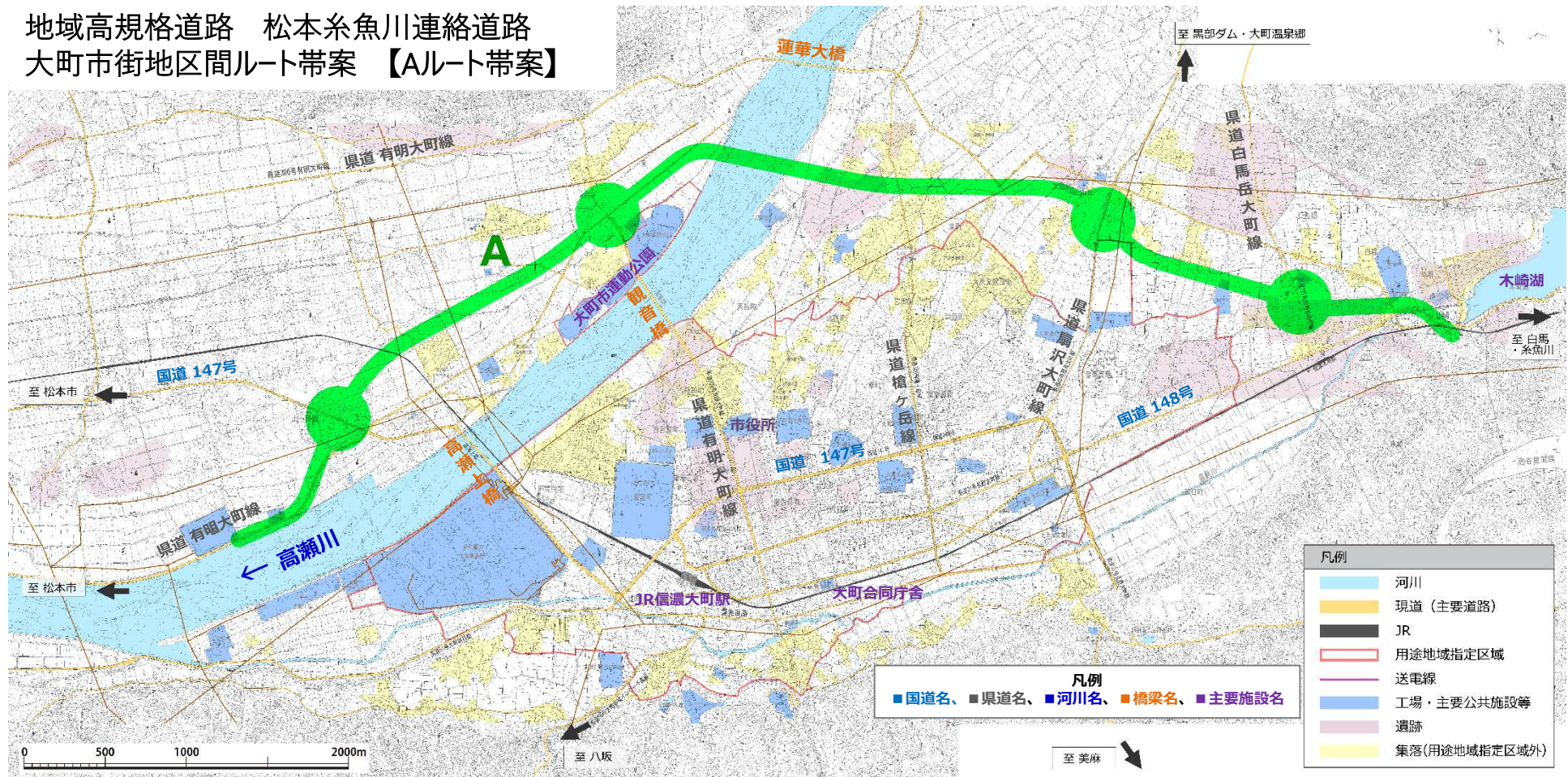
鷹狩り山展望公園からの眺望



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■Aルート帯案

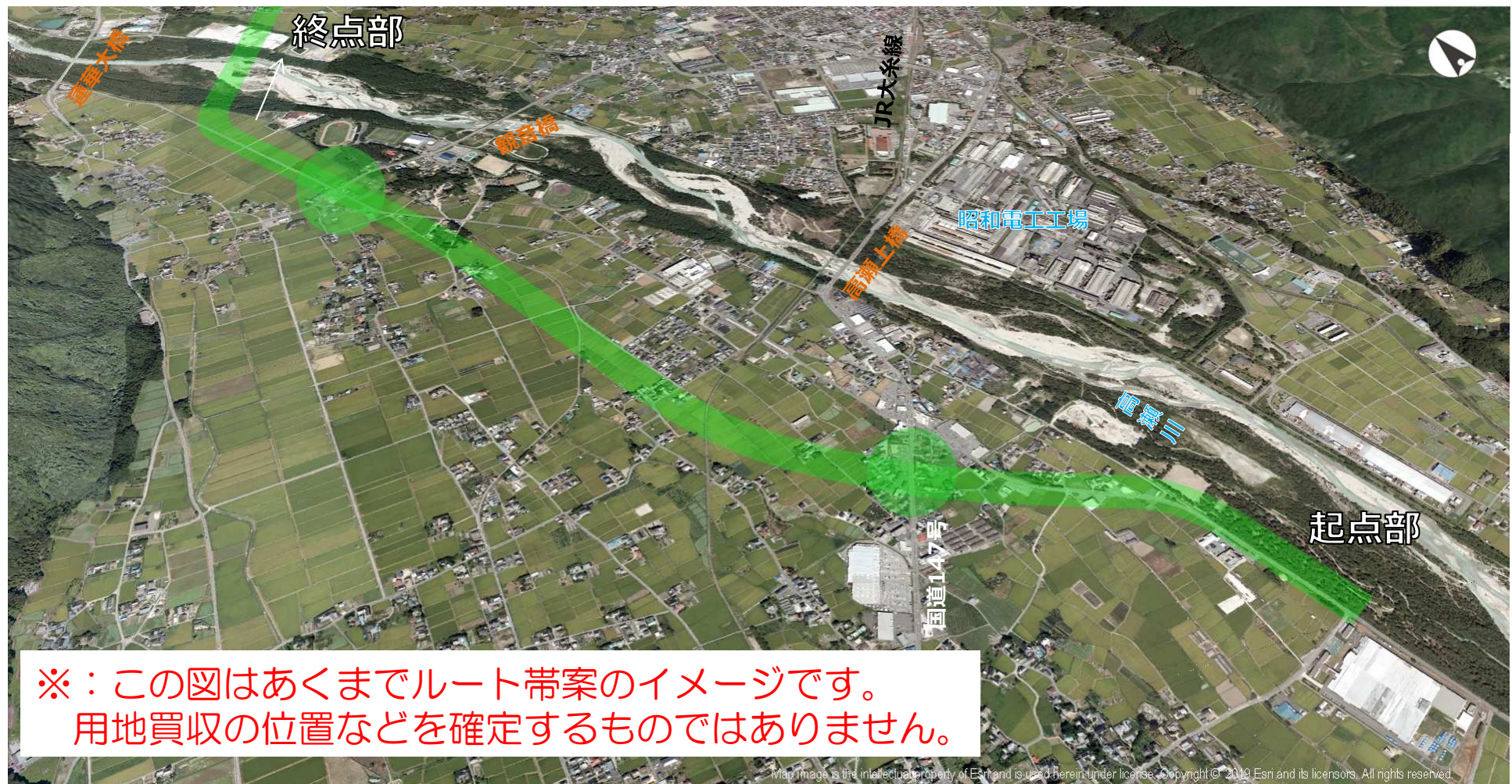
地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路
大町市街地区間ルート帯案 【Aルート帯案】



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■ Aルート帯案

■ Aルート帯のイメージ（起点部）



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■Aルート帯案

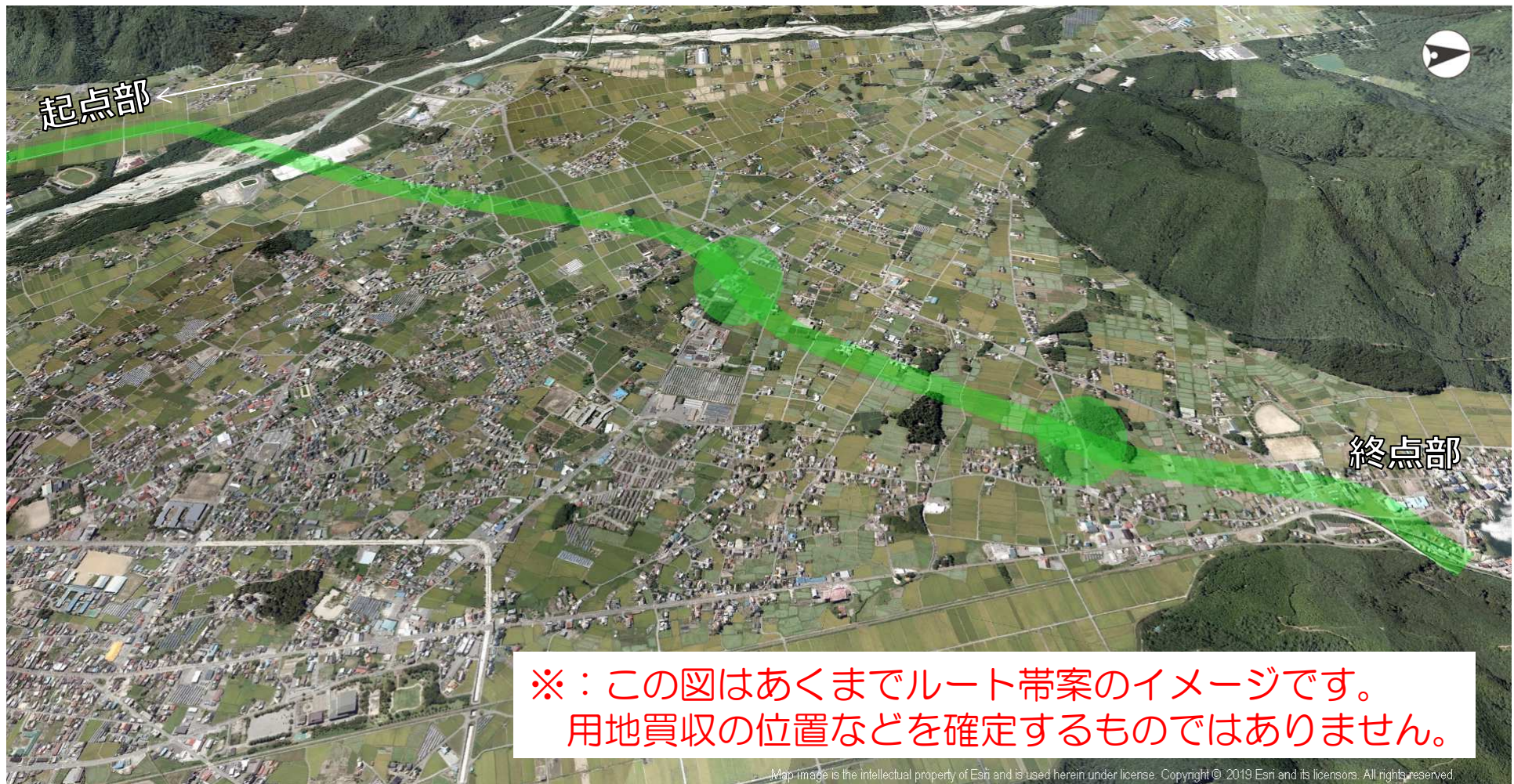
■ Aルート帯のイメージ（渡河部）



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■ Aルート帯案

■ Aルート帯のイメージ（終点部）



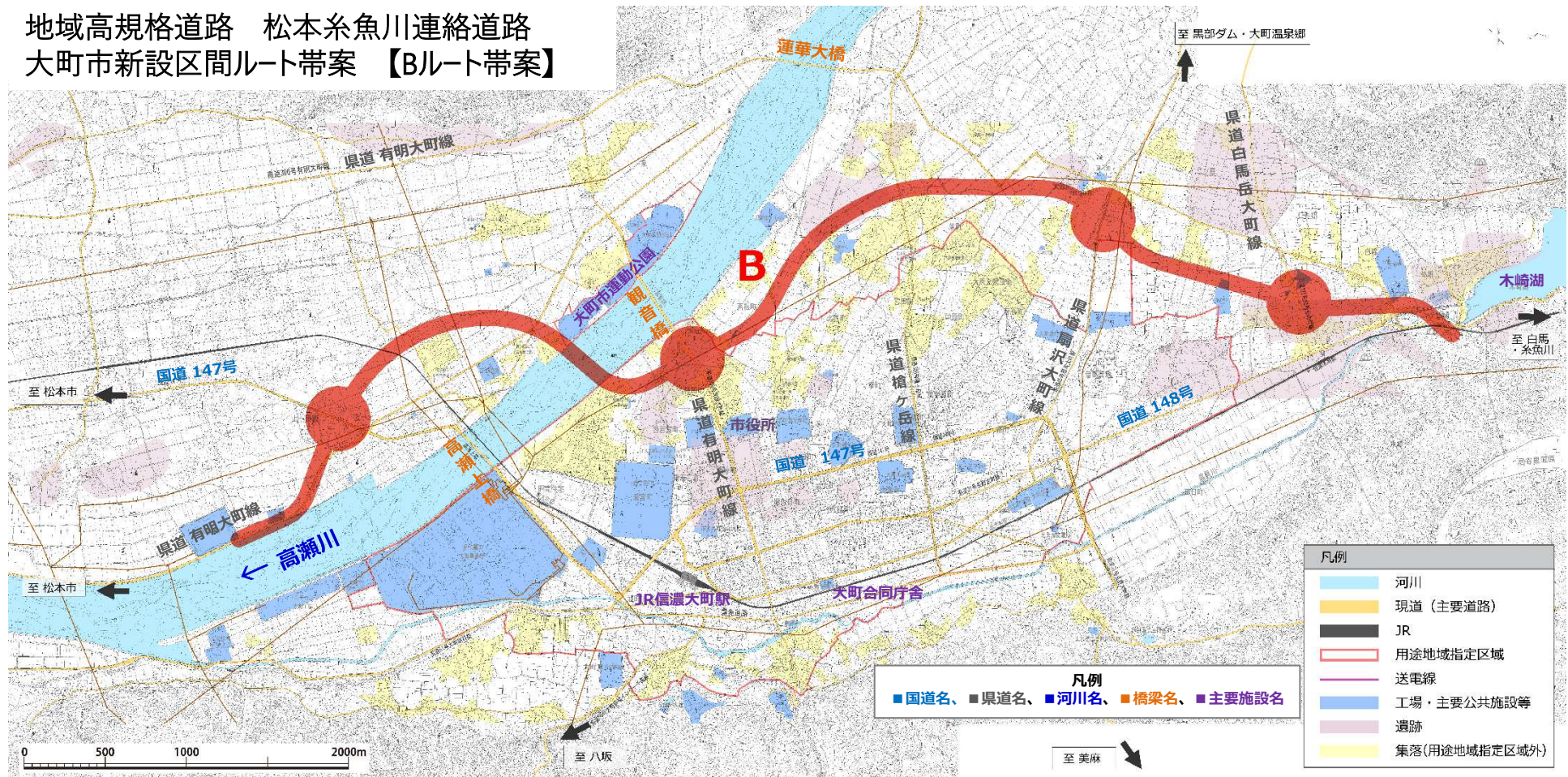
鷹狩り山展望公園からの眺望



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■Bルート帯案

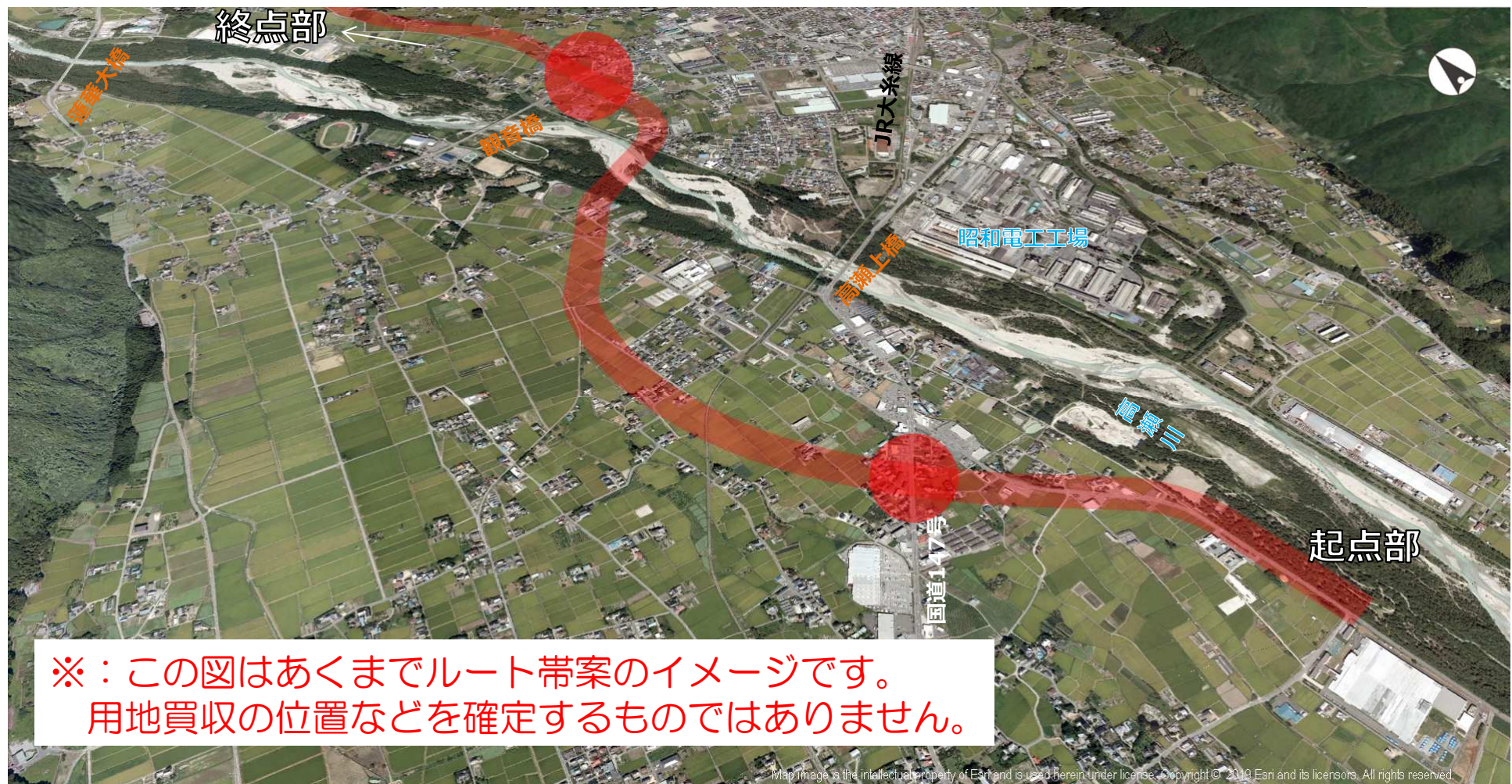
地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路
大町市新設区間ルート帯案 【Bルート帯案】



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■ Bルート帯案

■ Bルート帯のイメージ（起点部）



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■ Bルート帯案

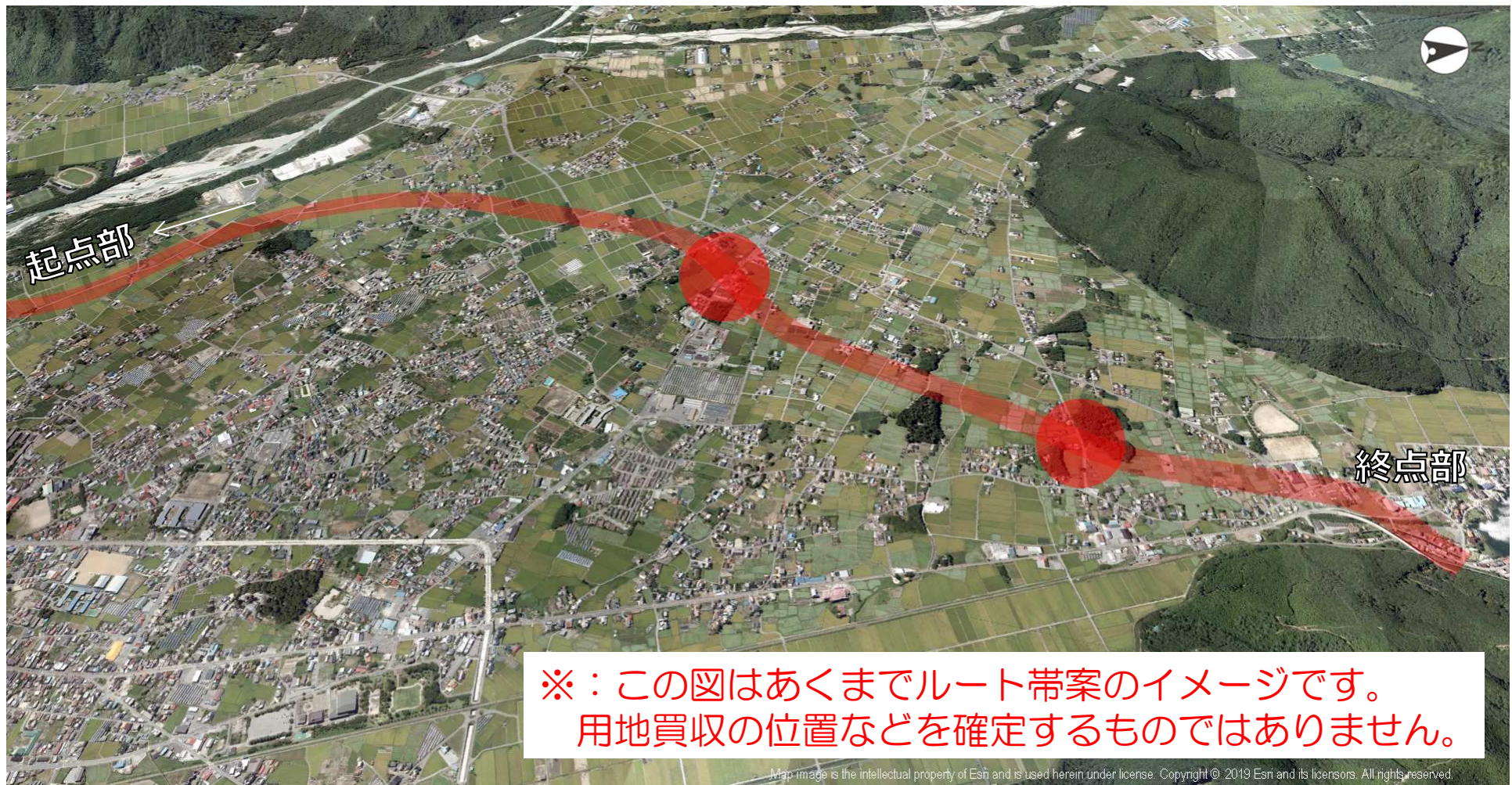
■ Bルート帯のイメージ（渡河部）



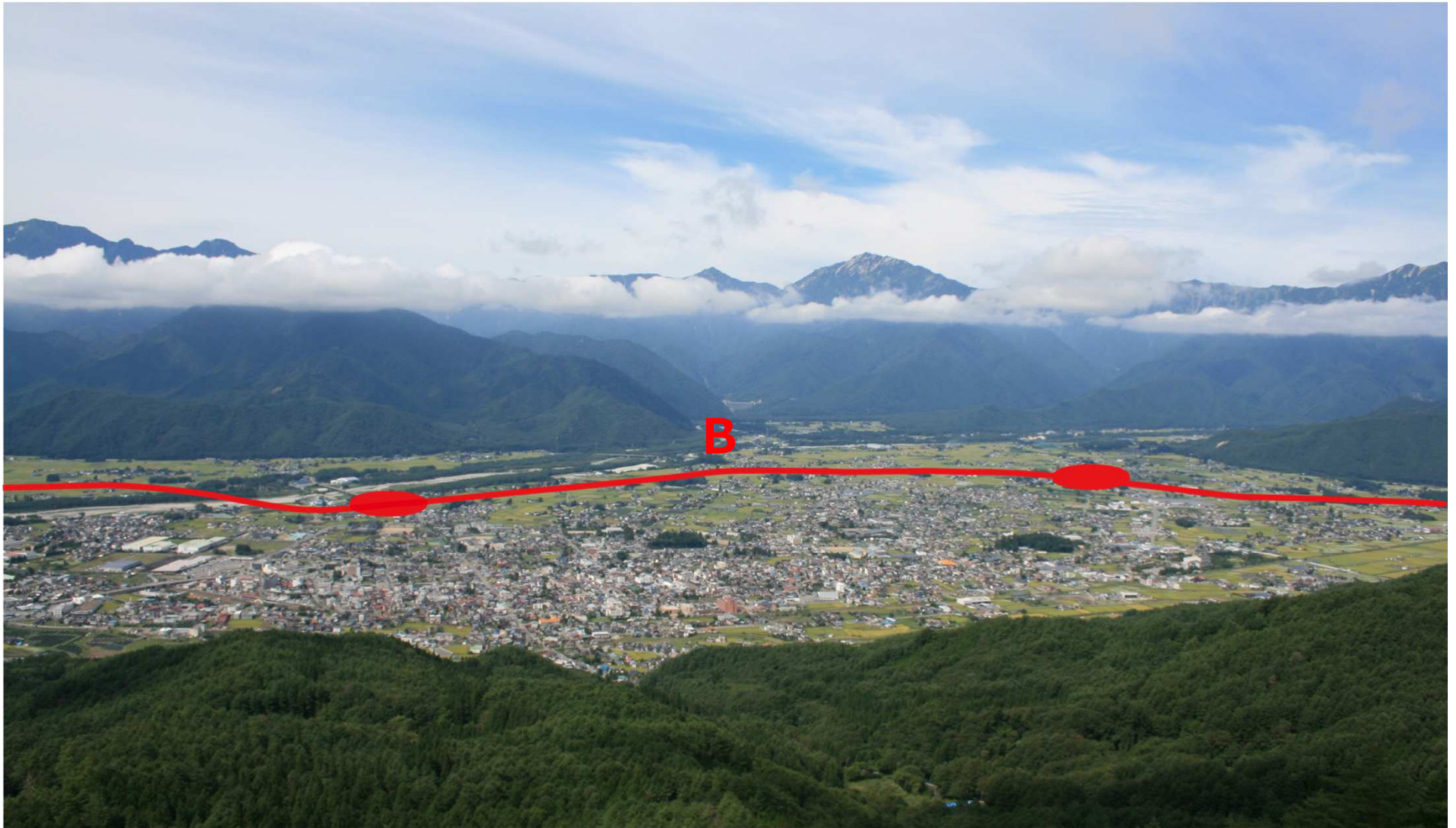
6 複数の幅の細いルート帯案設定

■ Bルート帯案

■ Bルート帯のイメージ（終点部）



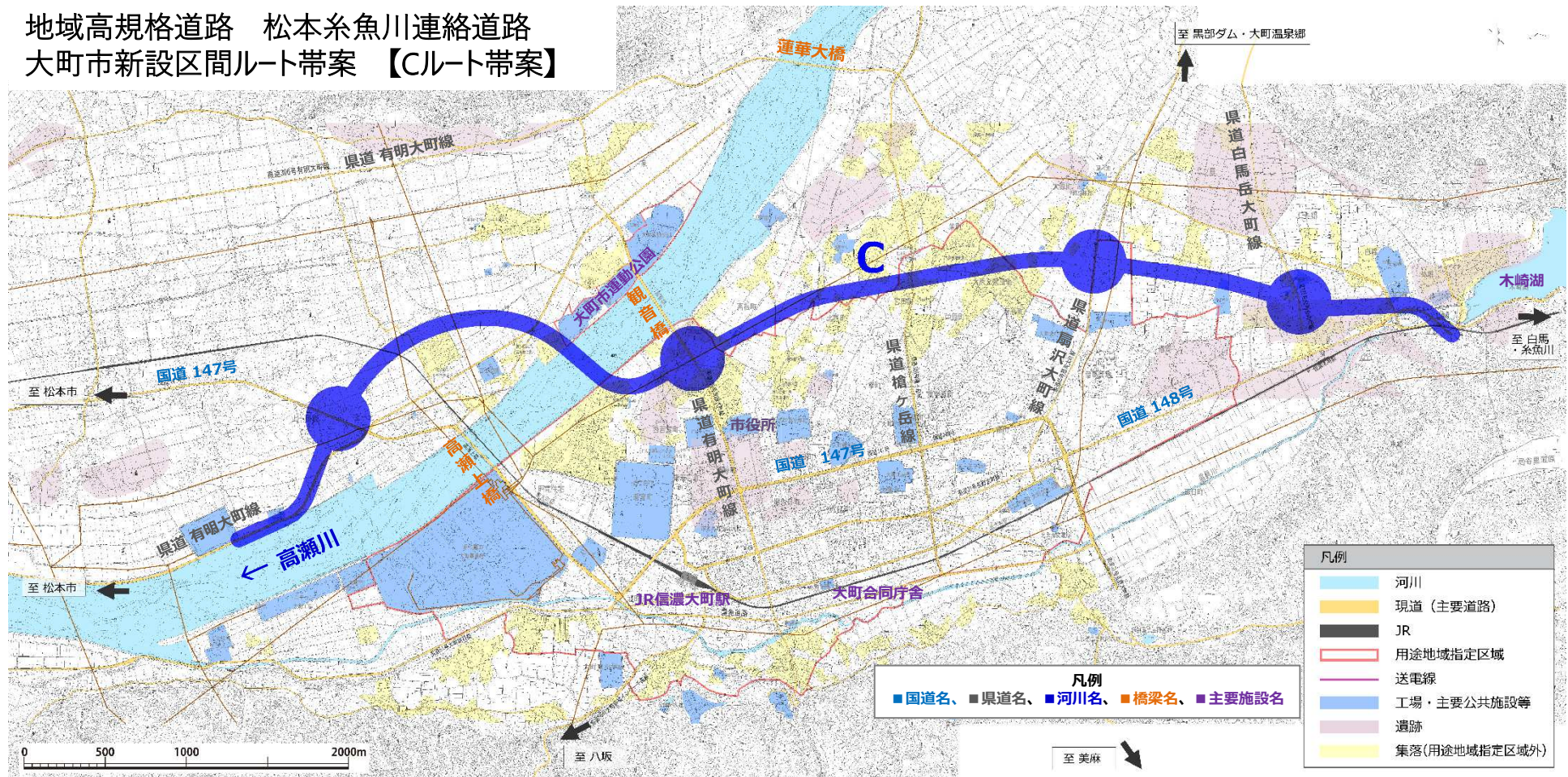
鷹狩り山展望公園からの眺望



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■Cルート帯案

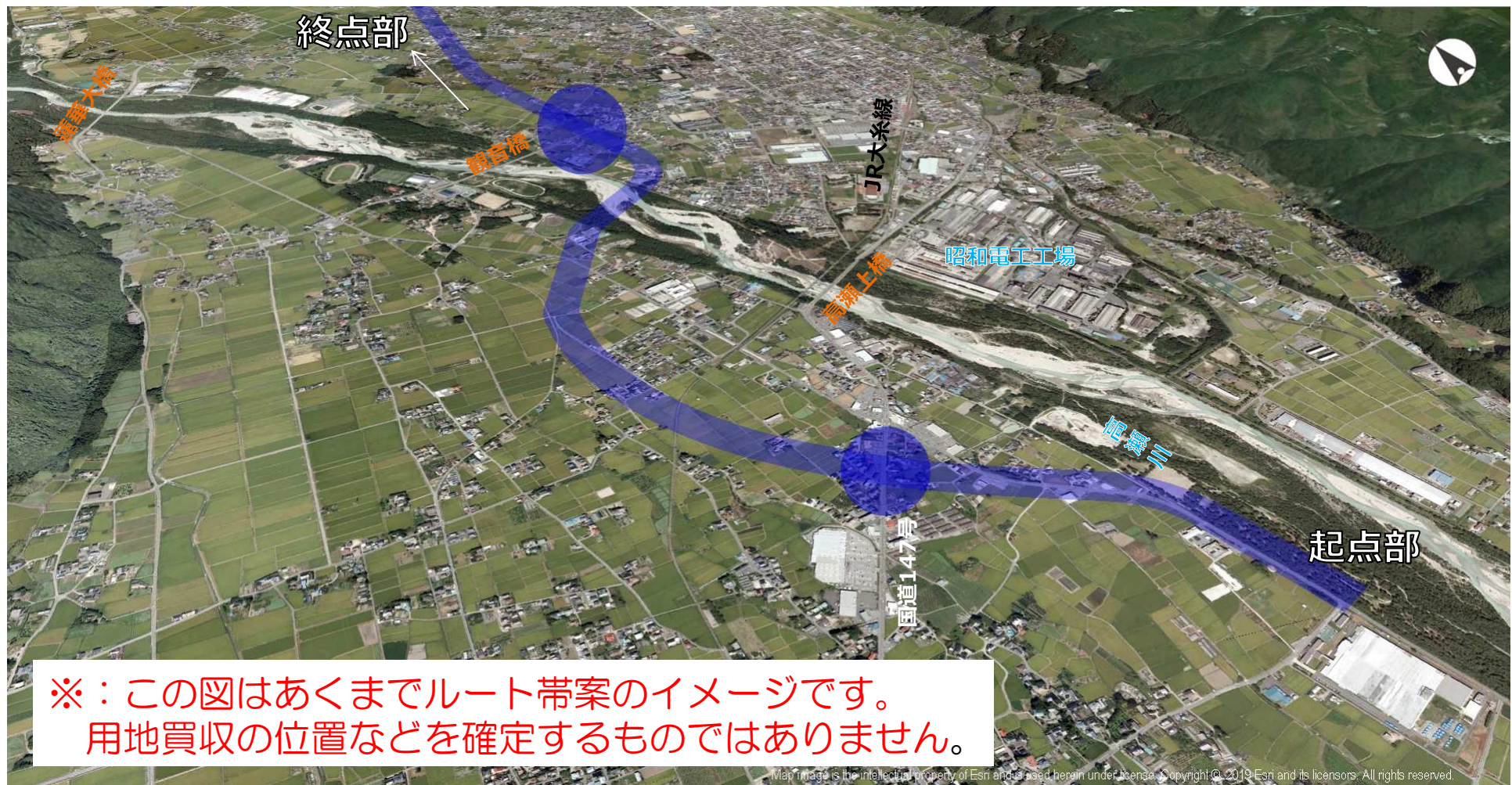
地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路
大町市新設区間ルート帯案 【Cルート帯案】



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■Cルート帯案

■ Cルート帯のイメージ（起点部）



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■Cルート帯案

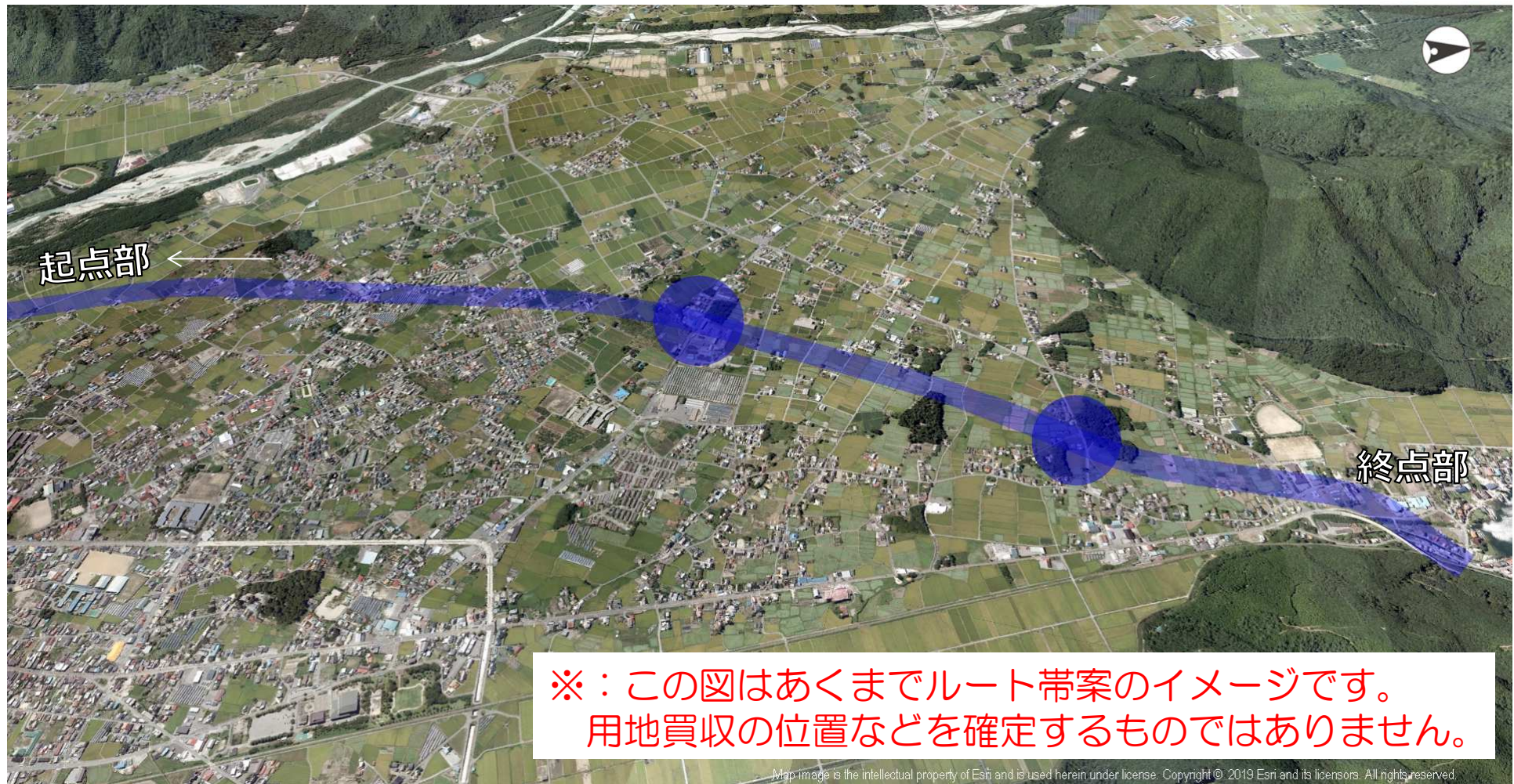
■ Cルート帯のイメージ（渡河部）



6 複数の幅の細いルート帯案設定

■Cルート帯案

■ Cルート帯のイメージ（終点部）



鷹狩り山展望公園からの眺望



7 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

7 評価項目案の設定

■ 評価項目の視点①

分野	評価項目(案)	評価の視点(案)
Ⅰ. 交通	①交通の円滑化	(例) ・地域高規格道路としての機能 ・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 ・自然環境への影響
	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と都市機能とのアクセス性 ・立地適正化計画との連携
	⑨市民の利便性	(例) ・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	(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 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」

R元.11～R元.12



STEP5「最適ルート帯案の発表」

R2.2～R2.8



幅の細いルート帯の選定

- 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
- 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

今回



概略計画の決定

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



長野県PRキャラクター
「アルクマ」[®] アルクマ