

地域高規格道路

松本糸魚川連絡道路

安曇野市新設区間 第5回説明会

令和2年2月2日（日）

午後2時から

安曇野市役所 4階 大会議室

長野県安曇野建設事務所

安曇野市

■ 第4段階 複数案の比較評価について

- 1 これまでの説明経過と今回以降の進め方
- 2 前回説明会のご意見に対するお答え
- 3 各ルート帯の比較

1 これまでの説明経過と今回以降の進め方

技術・専門的検討
(市など関係機関調整含む)

計画検討手順

第1段階 今後の進め方

第2段階 課題共有、必要性確認

第3段階 複数案、評価項目設定

今回

第4段階 複数案の比較評価

第5段階 ルート帯及び対応方針決定

意見交換
(住民・関係者等)

1 これまでの説明経過と今回以降の進め方

第1段階 今後の進め方（令和元年6月9日：第1回説明会）

- ルート帯検討範囲の提示
- 全体スケジュールの提示
- 地域の皆様と意見交換等を行いながら、計画を決定してく手法の提示

第2段階 課題の共有、必要性確認

第2段階①（令和元年7月28日：第2回説明会）

- 広域的な観点からの課題を示し、松本糸魚川連絡道路の必要性を確認
- 県土・中信地域から見た課題、必要性
（物流、人流、交通、産業、観光、医療、防災）

第2段階②（令和元年9月8日：第3回説明会）

- 安曇野市における課題と必要性を確認
- 道路計画の目標を設定

1 これまでの説明経過と今回以降の進め方

第3段階 複数案、評価項目設定（令和元年12月1日：第4回説明会）

- 複数ルート帯案、案のイメージができるものを提示
- ルート帯選定の判断材料となる評価項目を提示

第4段階 複数案の比較評価（今回を含め複数回実施予定）

- 第3段階で設定した評価項目により、複数ルート帯案を比較
- 評価項目ごとの比較を行い、各ルート帯案の優位性を評価

第5段階 ルート帯及び対応方針決定

- 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

2 前回説明会のご意見に対するお答え

ご意見の概要	回 答
スイス村から犀川左岸堤防沿いのルートを検討してほしい。	皆様からご提案のあったルート帯も追加して評価します。
防災の観点の評価項目の大項目として設定してほしい。	防災を大項目（分野）として設定します。



わさび田

大王わさび農場

万水川

種高川

クリーンセンター

犀川

高瀬川

安曇橋

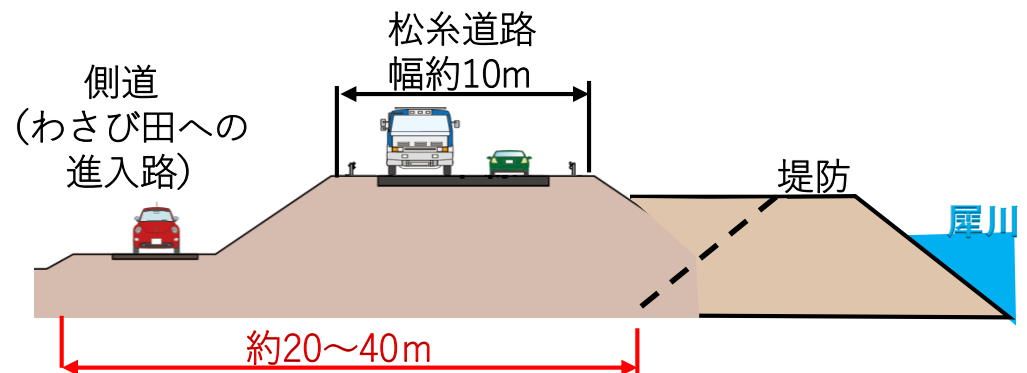
犀川左岸ルート帯イメージ図（大王わさび農場付近）
※この図は、あくまでもルート帯案のイメージです。
用地買収の位置などを確定するものではありません。

2-1 ルート帯案の追加

■ 犀川左岸ルート帯



犀川堤防沿いのイメージ図



2-2 新設ICの位置

■ 高速道路ICの設置位置

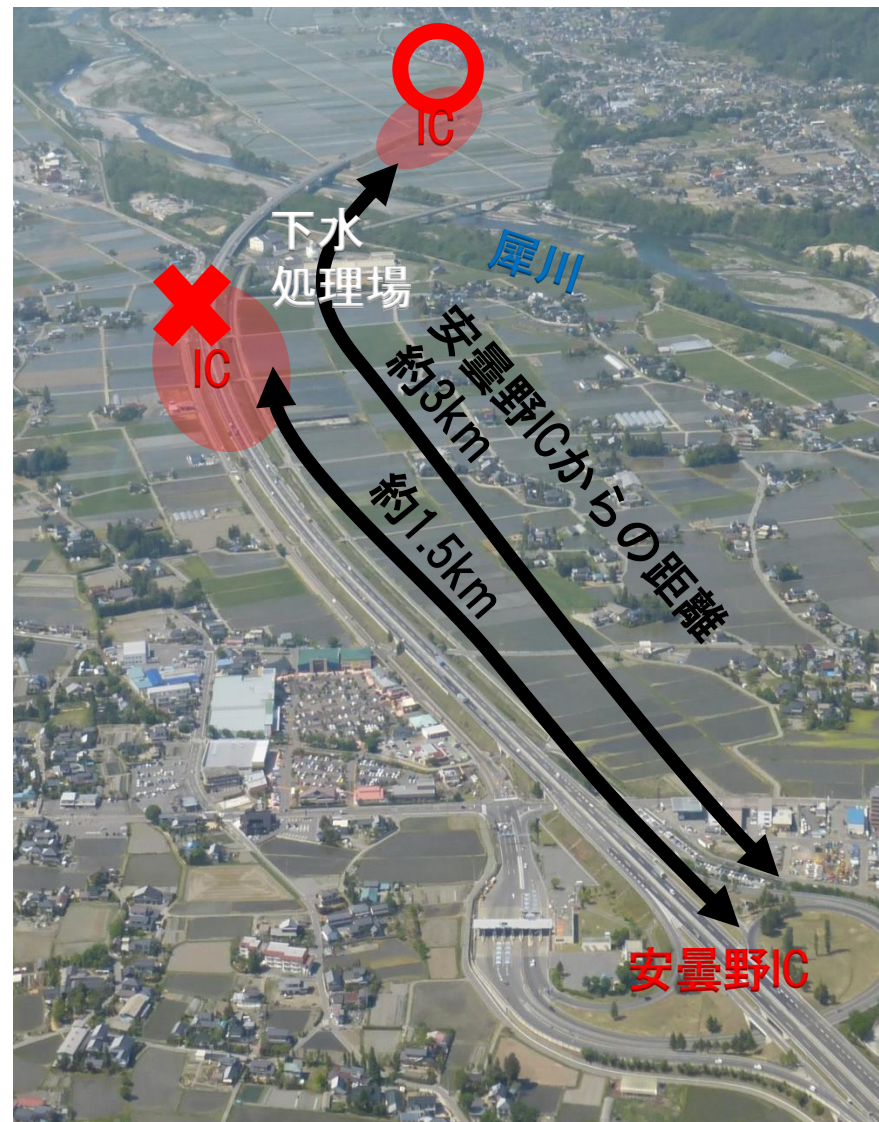
- 隣接ICの間隔は最小 3 km
(ICの中心間距離)
 - ・ 高速道路への出入り、標識の設置等交通運用上必要な距離
(出典：東日本高速道路株式会社設計要領)



- ・ 安曇野ICから3km離れた場所
にのみ新設ICの設置が可能

犀川左岸側には設置できない

(新設ICの場所は犀川右岸側のみ可能)



2-3 評価するルート帯について

①安曇野IC起点ルート帯

: 延長約6.4km

②Aルート帯

: 延長約3.6km

③Bルート帯

(仮称)安曇野北ICを起点とした案

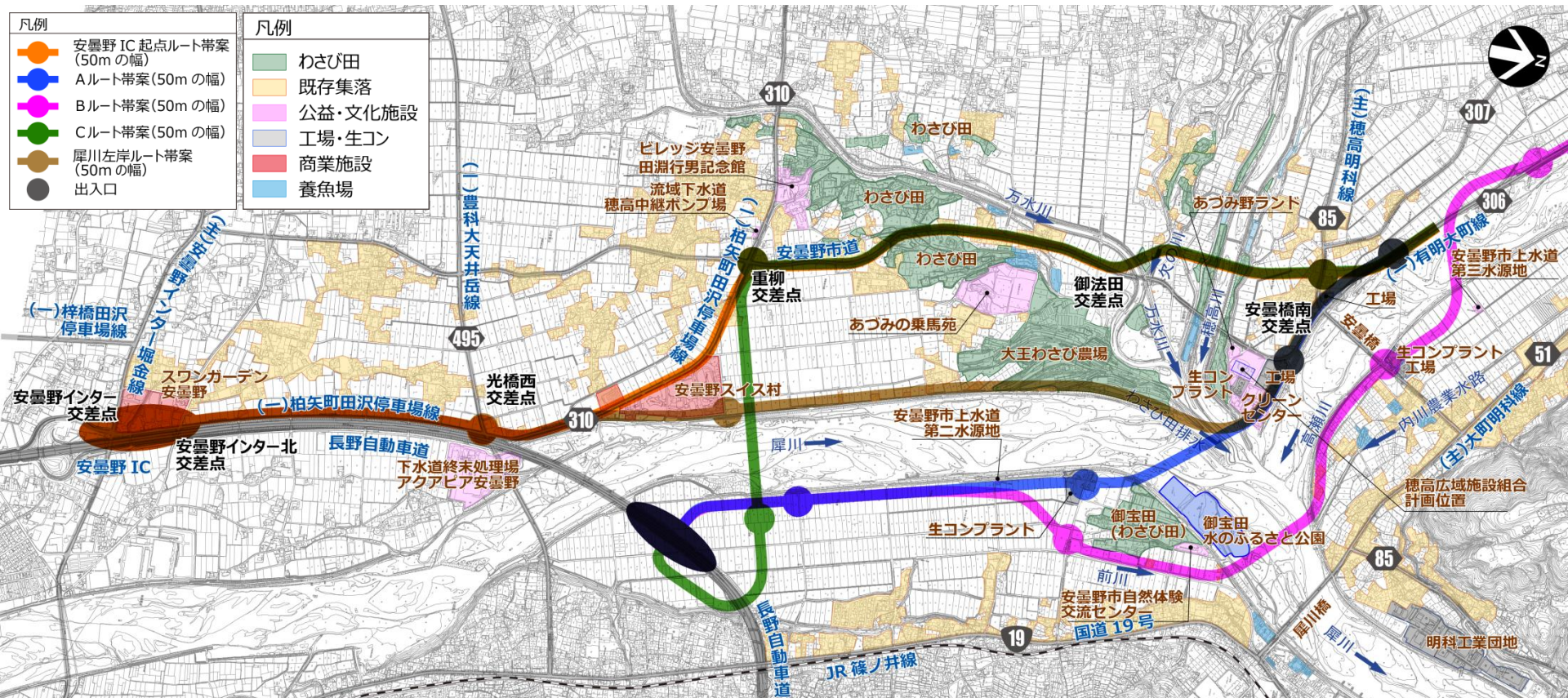
: 延長約5.1km

④Cルート帯

: 延長約4.9km

今回追加 犀川左岸ルート帯

: 延長約6.5km



2-4 評価項目の確認

■ 評価項目案の見直し

前回提示した評価項目案		見直した評価項目案		
分野	評価項目	分野	評価項目	評価の視点
I 交通	①高速交通ネットワークの構築	I 交通	①高速交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路としての機能 ・高速交通ネットワーク空白地域の解消 ・長野道自動車道へのアクセス性 ・走行性の向上
	②市内交通の円滑化		②市内交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ・通過車両の分離 ・渋滞の緩和 ・通行の容易性
	③安全・安心な生活の確保		③安全・安心な生活の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・救急医療施設への搬送の向上 ・交通事故の減少
II 環境	④景観、環境への配慮	II 防災	④災害に強い道路	<ul style="list-style-type: none"> ・地震、浸水、土砂災害に対する影響 ・災害時の代替機能
III 生活	⑤地域住民への影響	III 環境	⑤景観、環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・景観、自然環境への影響 ・地下水への影響 ・生態系への影響
	⑥農業への影響	IV 生活	⑥地域住民への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・地域分断の影響 ・住宅地への影響 ・日照、振動、大気、騒音の影響
	⑦商工業への影響		⑦農業への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・農地への影響 ・生産性への影響
IV 地域経済	⑧交流促進・地域活性化		⑧商工業への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・商業、工業地域への影響
V 事業性	⑨経済性	V 地域経済	⑨交流促進・地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の利用しやすさ ・松糸道路から市街地、工業団地、観光地等へのアクセス性 ・安曇野花火への影響
	⑩施工性	VI 事業性	⑩経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費、維持管理費
	⑪効果の早期発現		⑪施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・施工の容易性
			⑫効果の早期発現	<ul style="list-style-type: none"> ・段階的な供用の可能性

2-5 比較評価の進め方

■ 比較評価にあたって

- どのルート帯でも、皆様のご意見を全て満足できる案はありません
- そのため、6つの分野、12の多岐にわたる項目を設定し、総合的に判断するものです
- 評価項目に重み付けや点数化をすることは、恣意的になるおそれがあるため行いません
- 可能な限り客観的な指標を用いて比較します。
- 今回は、その評価項目の内容から、各ルート帯の特徴や違いをご理解いただくものです

3 各ルート帯の比較

I 交通

評価項目	評価の視点
①高速交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none">・ 地域高規格道路としての機能・ 高速交通ネットワーク空白地域の解消・ 長野自動車道へのアクセス性・ 走行性の向上
②市内交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none">・ 通過車両の分離・ 渋滞の緩和・ 通行の容易性
③安全・安心な生活の確保	<ul style="list-style-type: none">・ 救急医療施設への搬送の向上・ 交通事故の減少

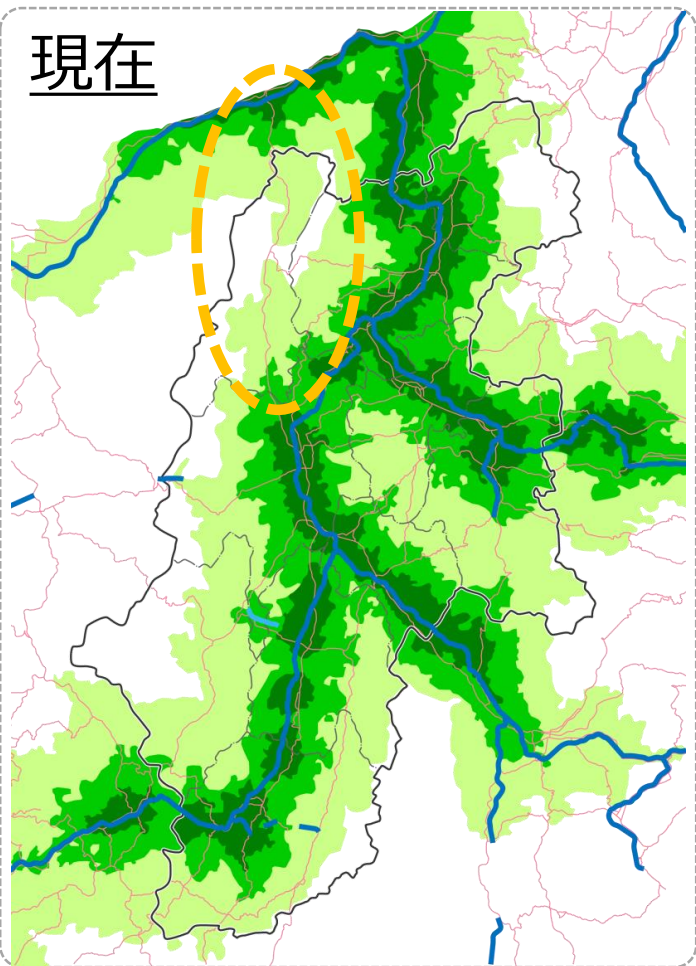
3 各ルート帯の比較

① 高速交通ネットワークの構築（高速交通ネットワーク空白地域の解消）

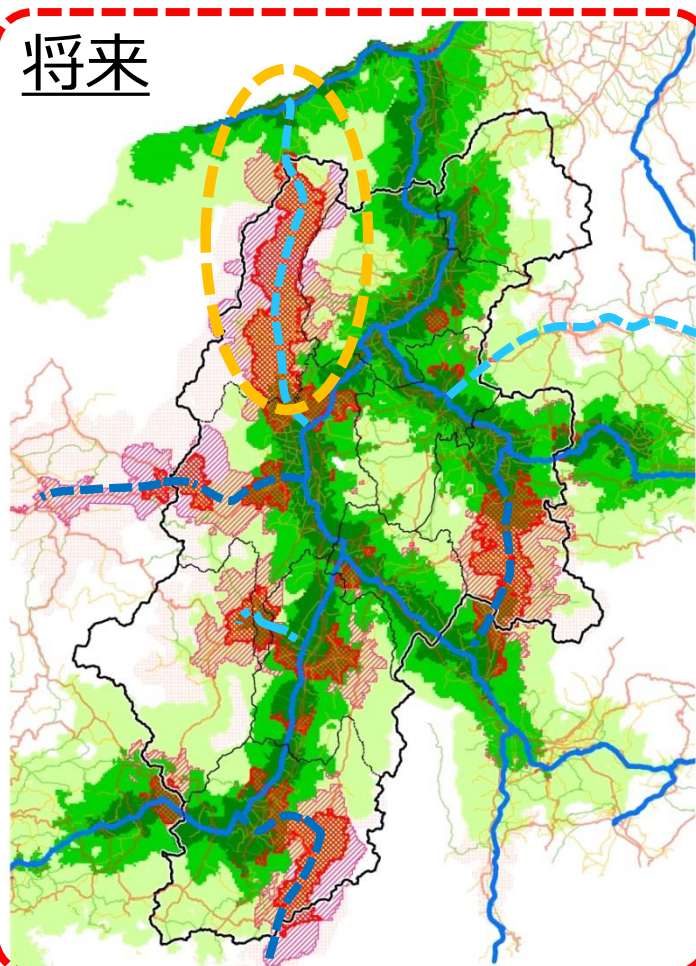
【各ルート帯共通】

- 高速交通ネットワークへの15分、30分アクセス範囲が拡大する

現在



将来



凡例

- 現在15分カバー圏
- 現在30分カバー圏
- 現在60分カバー圏
- 高速道路（現在）
- - 地域高規格道路（現在）
- 将来15分カバー圏
- 将来30分カバー圏
- 将来60分カバー圏
- - 高速道路（将来）
- - 地域高規格道路（将来）

3 各ルート帯の比較

① 高速交通ネットワークの構築（長野自動車道へのアクセス性）

【各ルート帯共通】

- 安曇野市内から長野自動車道へのアクセスが向上する

長野自動車道10分圏域人口カバー率

◆現状

市全体：約42%

穂高：約9%

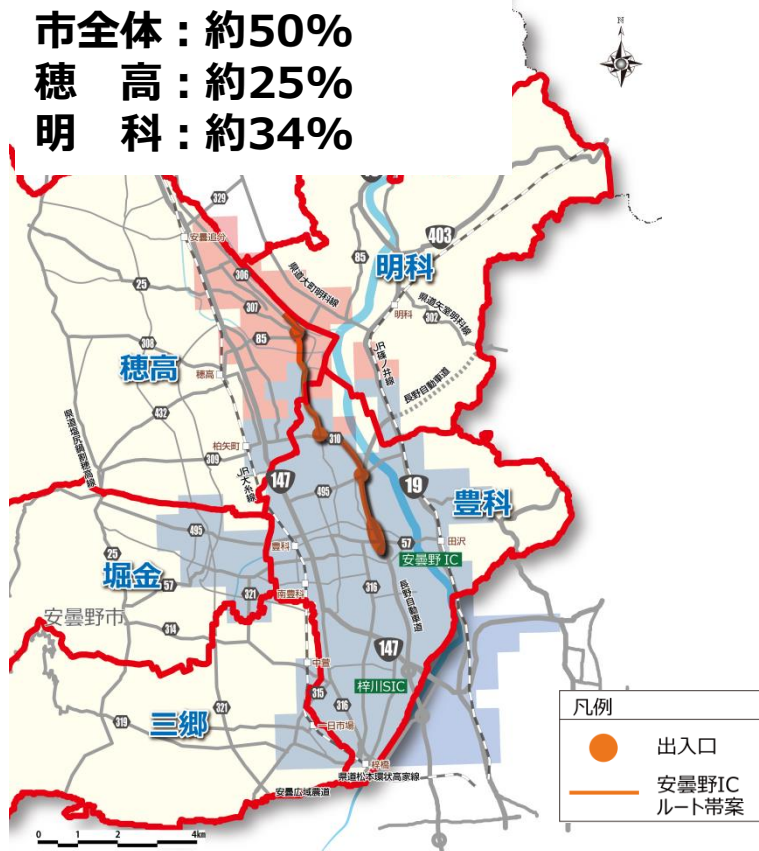
明科：約13%

安曇野IC起点ルート帯

市全体：約50%

穂高：約25%

明科：約34%

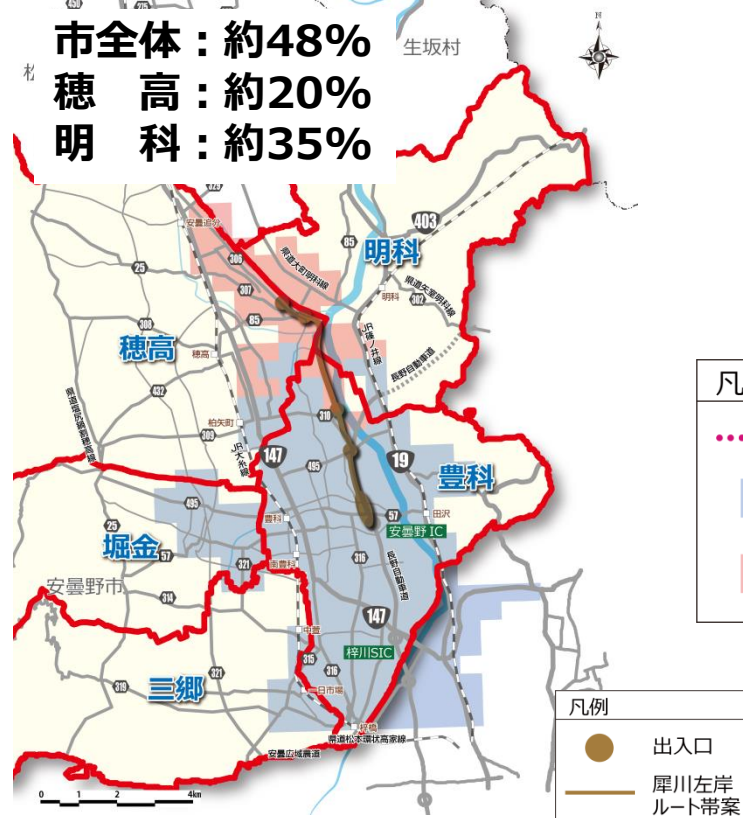


犀川左岸ルート帯

市全体：約48%

穂高：約20%

明科：約35%



凡例

旧町村域界

10分圏域
(整備前)

拡大10分圏域
(整備後)

3 各ルート帯の比較

① 高速交通ネットワークの構築（長野自動車道へのアクセス性）

【各ルート帯共通】

- 安曇野市内から長野自動車道へのアクセスが向上する

長野自動車道10分圏域人口カバー率

◆現状

市全体：約42%

穂高：約9%

明科：約13%

Aルート帯

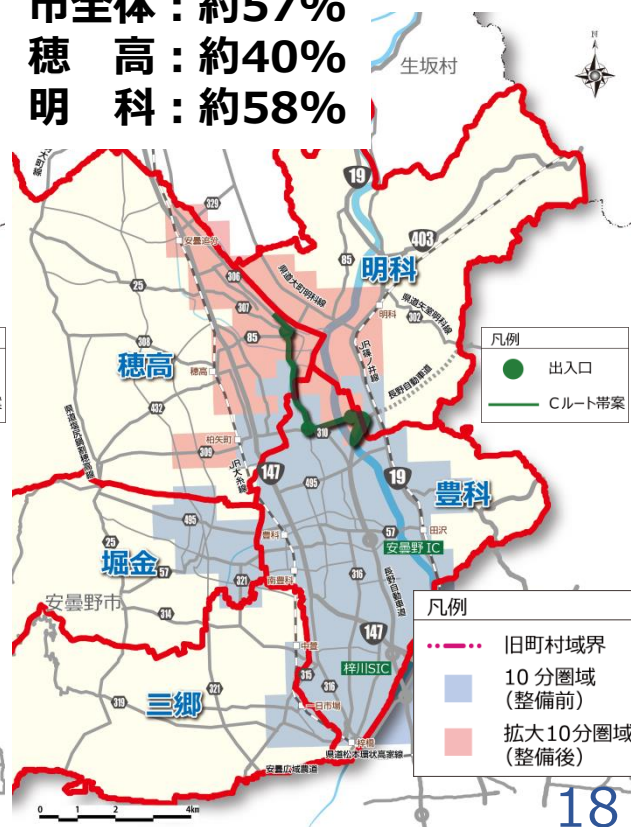
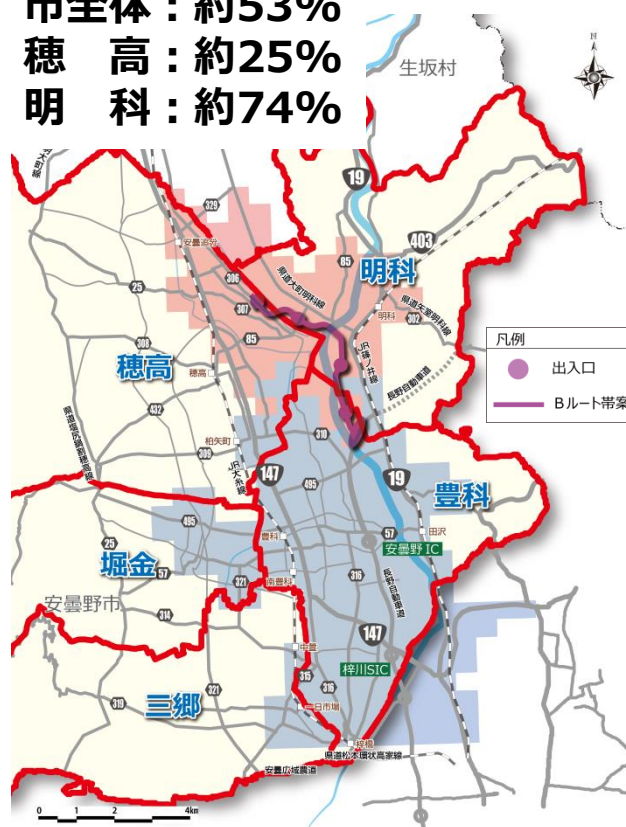
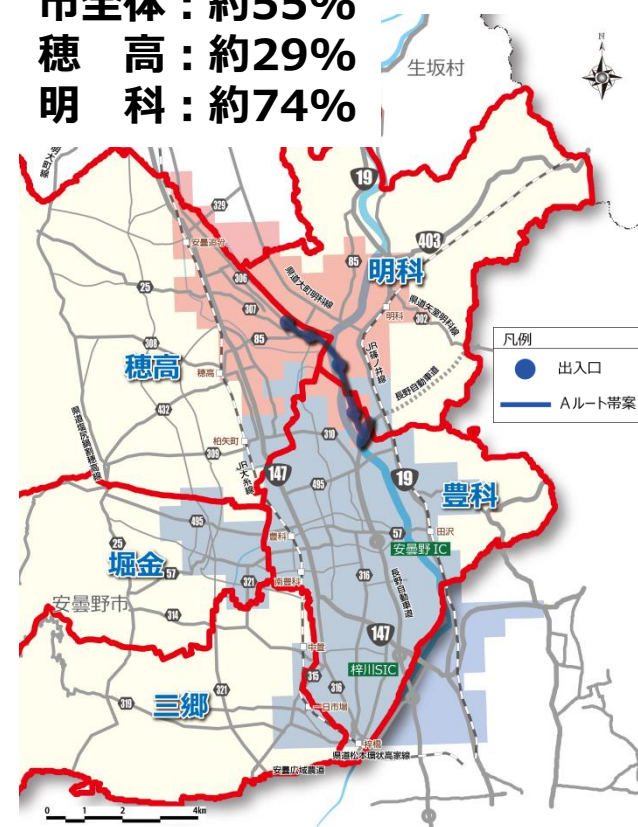
市全体：約55%
穂高：約29%
明科：約74%

Bルート帯

市全体：約53%
穂高：約25%
明科：約74%

Cルート帯

市全体：約57%
穂高：約40%
明科：約58%



3 各ルート帯の比較

① 高速交通ネットワークの構築（走行性の向上）

【各ルート帯共通】

- ルートの線形に違いはあるが、概ね時速60kmの走行が確保できる

安曇野IC起点ルート帯

最小曲線半径：160m
曲線数：13箇所



犀川左岸ルート帯

最小曲線半径：200m
曲線数：6箇所



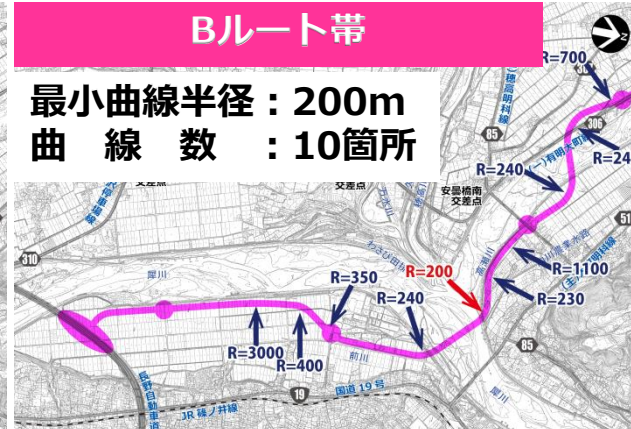
Aルート帯

最小曲線半径：300m
曲線数：4箇所



Bルート帯

最小曲線半径：200m
曲線数：10箇所



Cルート帯

最小曲線半径：160m
曲線数：11箇所



3 各ルート帯の比較

②市内交通の円滑化（通過車両の分離）

- A、B、Cルート帯は、通過車両が分離できる
- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、県道柏矢町田沢(停)線で通過車両が混在する

安曇野IC起点ルート帯：
推計交通量17～31千台

犀川左岸ルート帯：
推計交通量18～31千台

Bルート帯：
推計交通量6～16千台

Cルート帯：
推計交通量5～20千台

Aルート帯：
推計交通量6～17千台

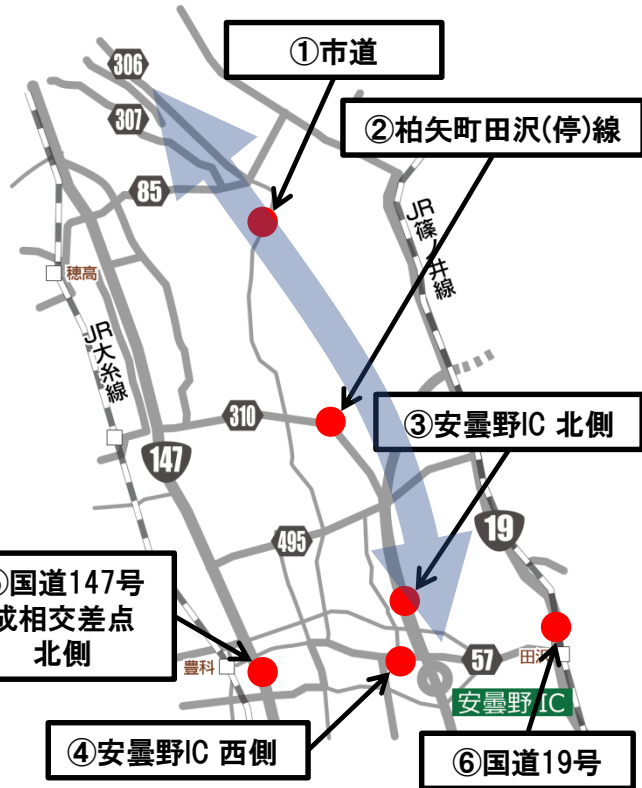
※推計交通量は概ね10年後の交通量の伸び率を考慮して求めた推計値です。

3 各ルート帯の比較

②市内交通の円滑化（渋滞の緩和）

- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、国道19号、147号の交通量は減少するも、安曇野IC周辺に交通が集中する
- A、B、Cルート帯は、市街地の交通が分散する

松糸道路の整備有無による推計交通量の比較



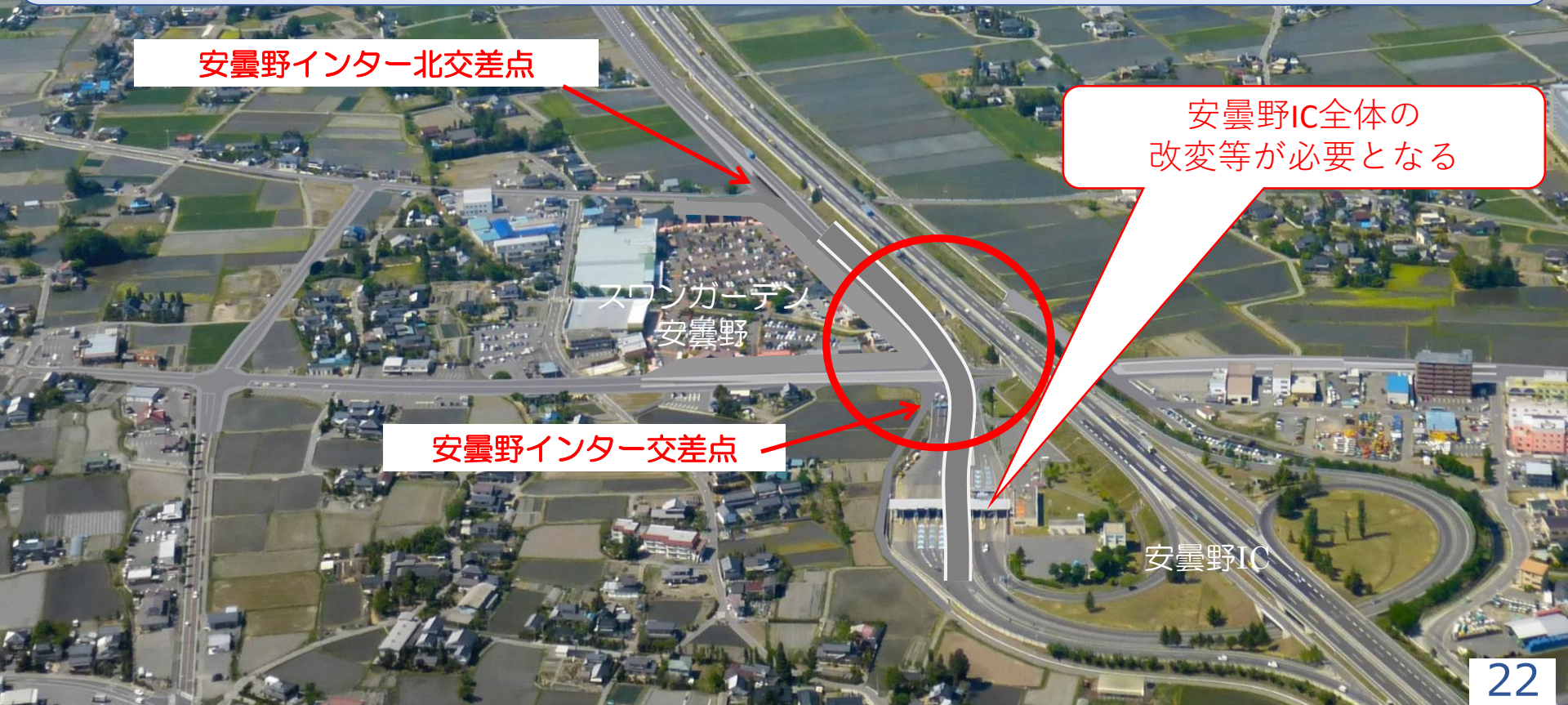
	整備なし	安曇野IC 起点ル ート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
			Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
①市道	10,100	11,400 (1.13)	10,400 (1.03)	10,100 (増減なし)	5,700 (0.56)	9,700 (0.96)
②柏矢町 田沢(停)線	9,100	27,400 (3.01)	8,000 (0.88)	8,100 (0.89)	12,600 (1.38)	10,600 (1.16)
③安曇野IC 北側	13,600	30,700 (2.26)	12,100 (0.89)	12,300 (0.90)	12,100 (0.89)	30,900 (2.27)
④安曇野IC 西側	18,100	23,100 (1.28)	16,700 (0.92)	16,900 (0.93)	17,100 (0.94)	25,200 (1.39)
⑤国道147号 成相交差点 北側	14,000	9,400 (0.67)	13,100 (0.94)	12,600 (0.90)	13,300 (0.95)	9,500 (0.68)
⑥国道19号	19,000	14,600 (0.77)	18,800 (0.99)	18,800 (0.99)	18,000 (0.95)	15,600 (0.82)

青：減少、赤：増加、カッコ書きは増減度 交通量 [台/日] 21

3 各ルート帯の比較

②市内交通の円滑化（通行の容易性）

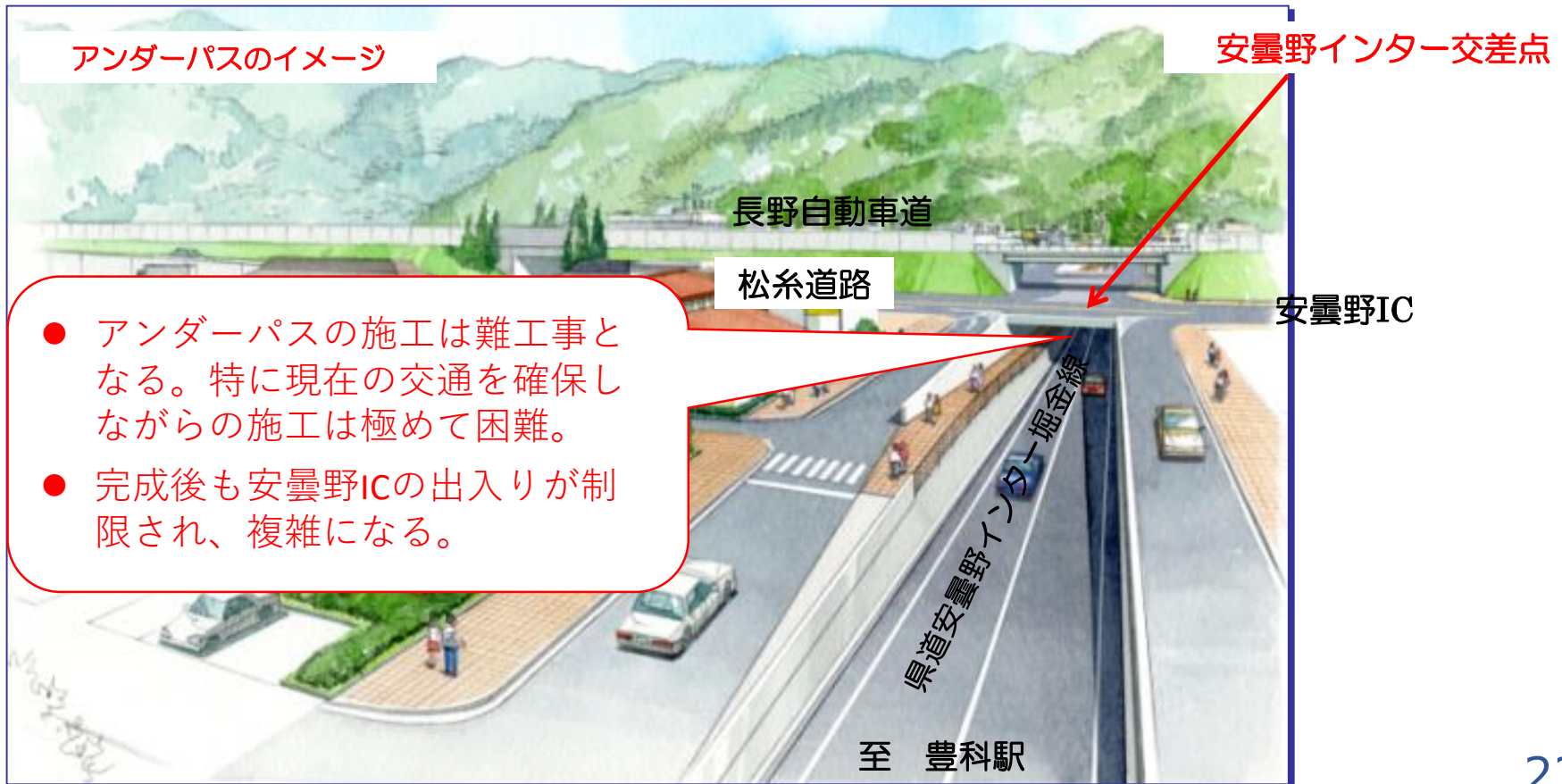
- 安曇野ICを起点とする場合は、安曇野インター交差点の信号処理をなくす必要がある
- 松糸道路を安曇野インター交差点の上空に設置させた場合は、ICと交差点の距離が短く、高速道路料金所にまで影響するため、施工はできない



3 各ルート帯の比較

② 市内交通の円滑化（通行の容易性）

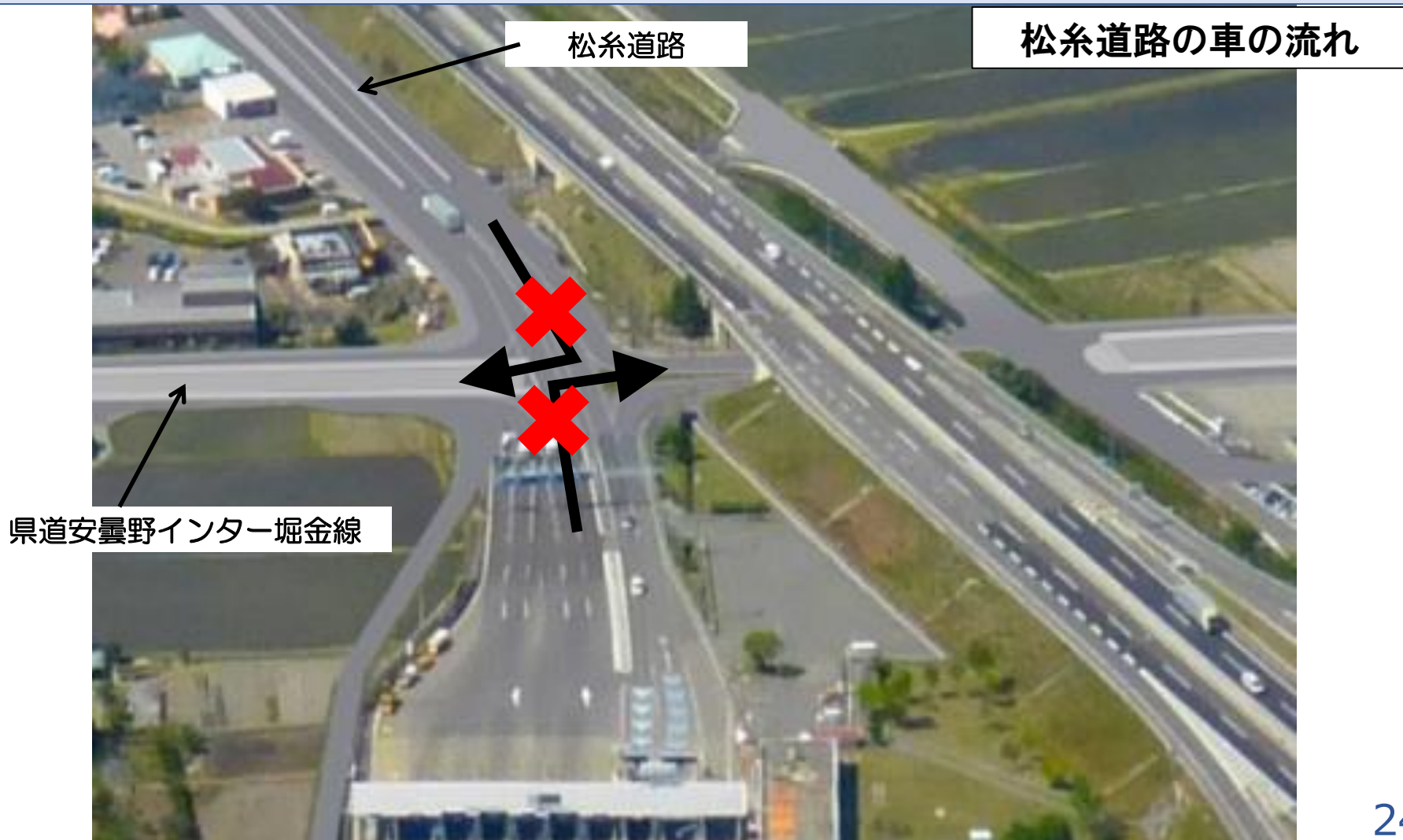
- 安曇野インター交差点の東西方向の県道を、交差点の地下に設置させた場合は、高速道路の橋梁の下も通すことになり難工事となる。特に現在の交通を確保しながらの施工は極めて困難。
- さらに、工事中は安曇野IC周辺の通行が大きく制限される。
- 完成後も安曇野ICの出入りが制限され、複雑になる。



3 各ルート帯の比較

②市内交通の円滑化（通行の容易性）

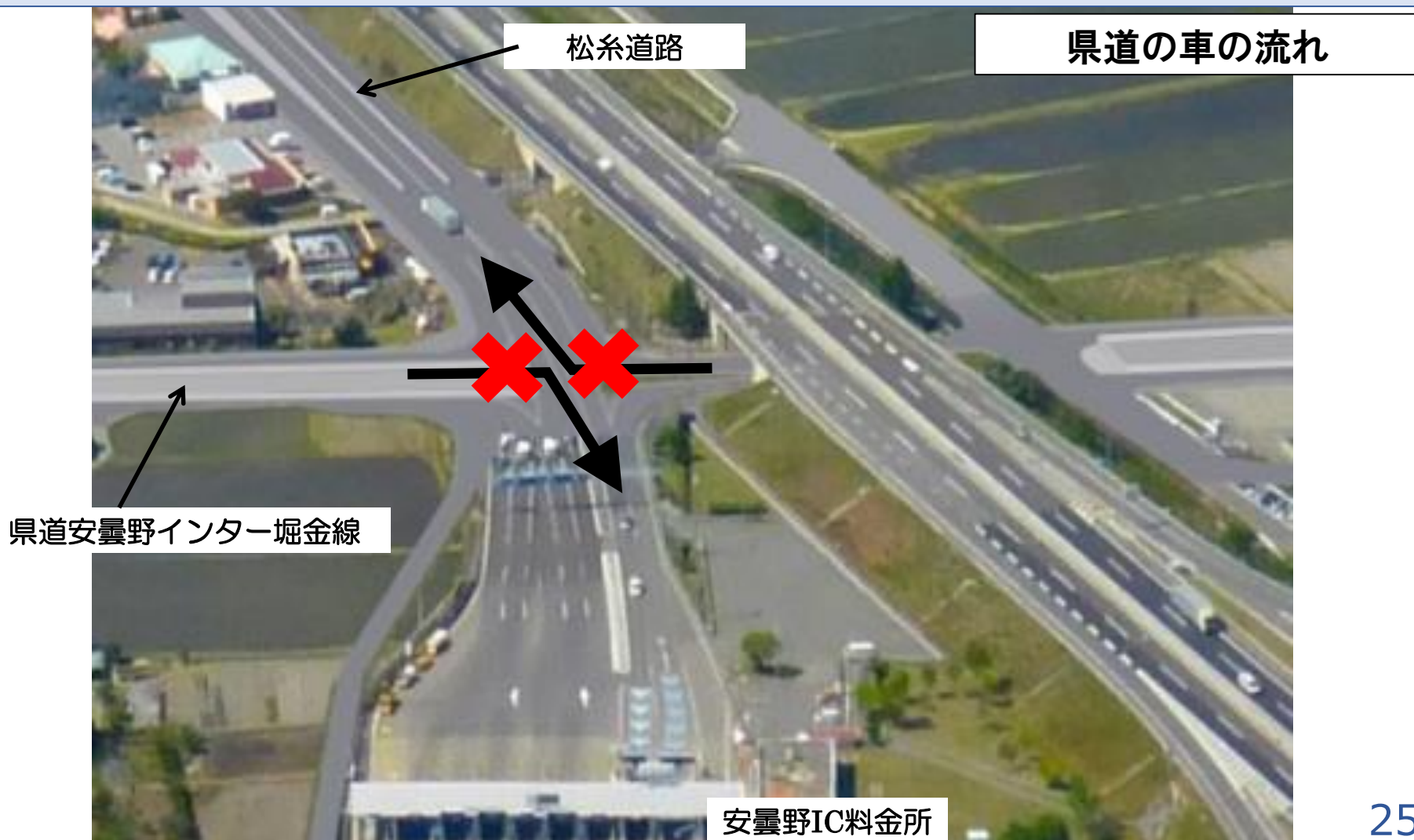
- 交差点部では松糸道路から右折はできない



3 各ルート帯の比較

②市内交通の円滑化（通行の容易性）

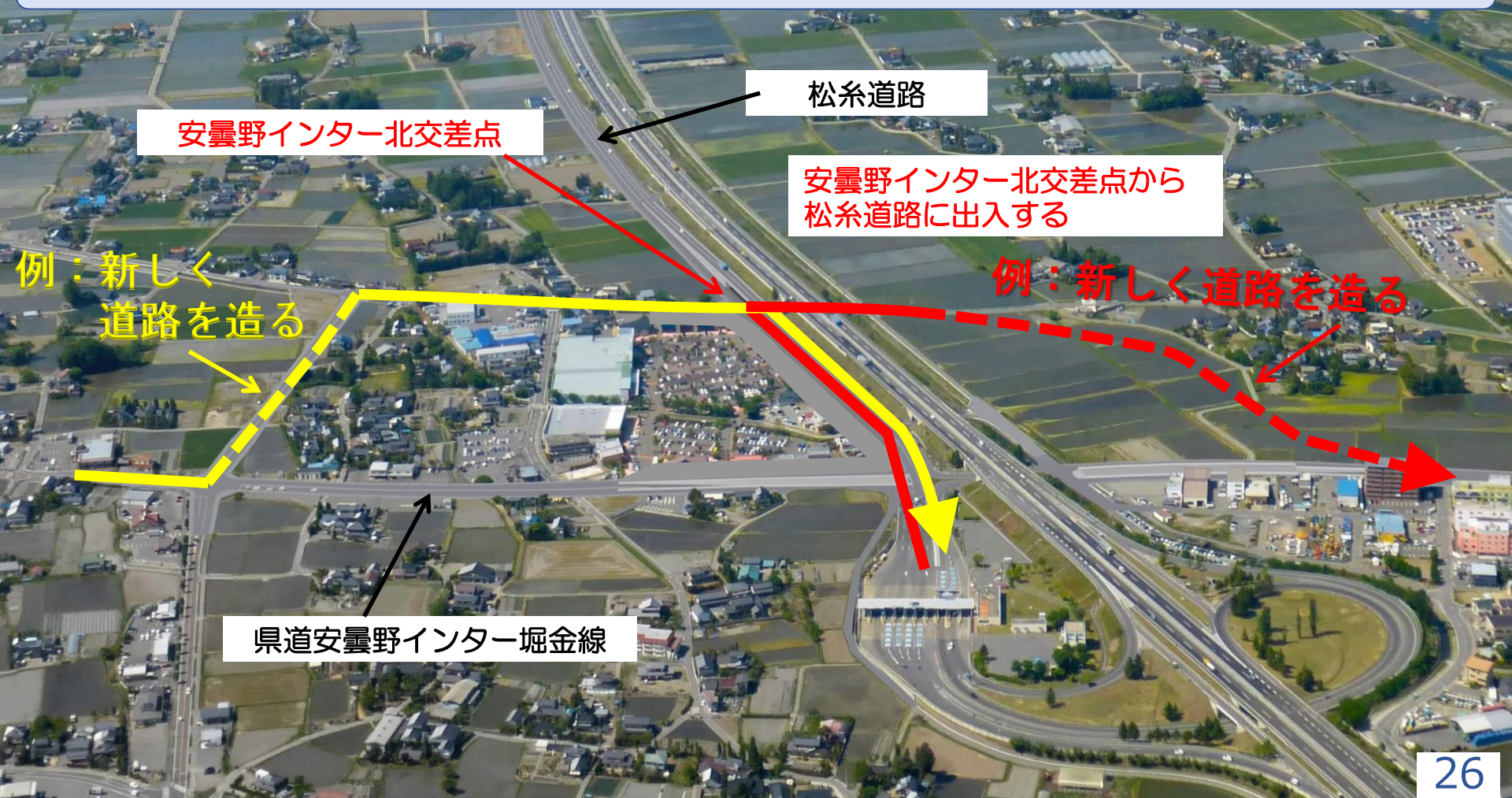
- 県道は交差点の地下を通すことになるため、右折はできない



3 各ルート帯の比較

② 市内交通の円滑化（通行の容易性）

- 安曇野インター交差点は立体化となり、右折ができないため、安曇野インター北交差点へ誘導する新設道路が必要となり、交通誘導が複雑となる



3 各ルート帯の比較

③安全・安心な生活の確保（救急医療施設への搬送の向上）



- 各ルート帯ともに、大町総合病院～信州大学医学部附属病院間の所要時間は約8分短縮
- 大町総合病院～県立こども病院間の所要時間は約11分短縮
- 救急医療では、分単位の時間短縮が生死を分ける可能性がある

3 各ルート帯の比較

②市内交通の円滑化（交通事故の減少）

- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、国道19号、147号で交通事故の減少が期待できるも、安曇野IC周辺で事故が増加するおそれがある
- A、B、Cルート帯は、国道19号、147号及び安曇野IC周辺で交通事故の減少が期待できる

将来における死傷事故の増減



	現況 (H25～ H28)	安曇野IC 起点ルート 帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
			Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
①柏矢町 田沢(停)線	42	71 (+29)	21 (-21)	21 (-21)	33 (-9)	28 (-14)
②安曇野IC 北側	24	52 (+28)	-21 (-3)	21 (-3)	21 (-3)	52 (+28)
③安曇野IC 西側	16	19 (+3)	14 (-2)	14 (-2)	14 (-2)	21 (+5)
④国道147号 成相交差点 北側	37	23 (-14)	32 (-5)	31 (-6)	32 (-5)	23 (-14)
⑤国道19号	12	8 (-4)	10 (-2)	10 (-2)	9 (-3)	8 (-4)

死傷事故 [件/4年]

注) 増減数：現況交通量と将来推計値の交通量比率に事故件数を乗じて算出
青：減少、赤：増加、カッコ書きは増減数