

**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6回説明会**

**令和2年7月26日（日）**

**午後2時から**

**豊科公民館 大ホール**

**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（2回目）

- 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 各ルート帯の比較評価

# 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

**第4段階 複数案の比較評価**

前回(2月2日) : 評価項目の内容説明

今回(7月26日) : 評価項目ごとに各ルート帯の優位性を説明

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)

## 2 前回説明会のご意見に対するお答え

### ご意見の概要

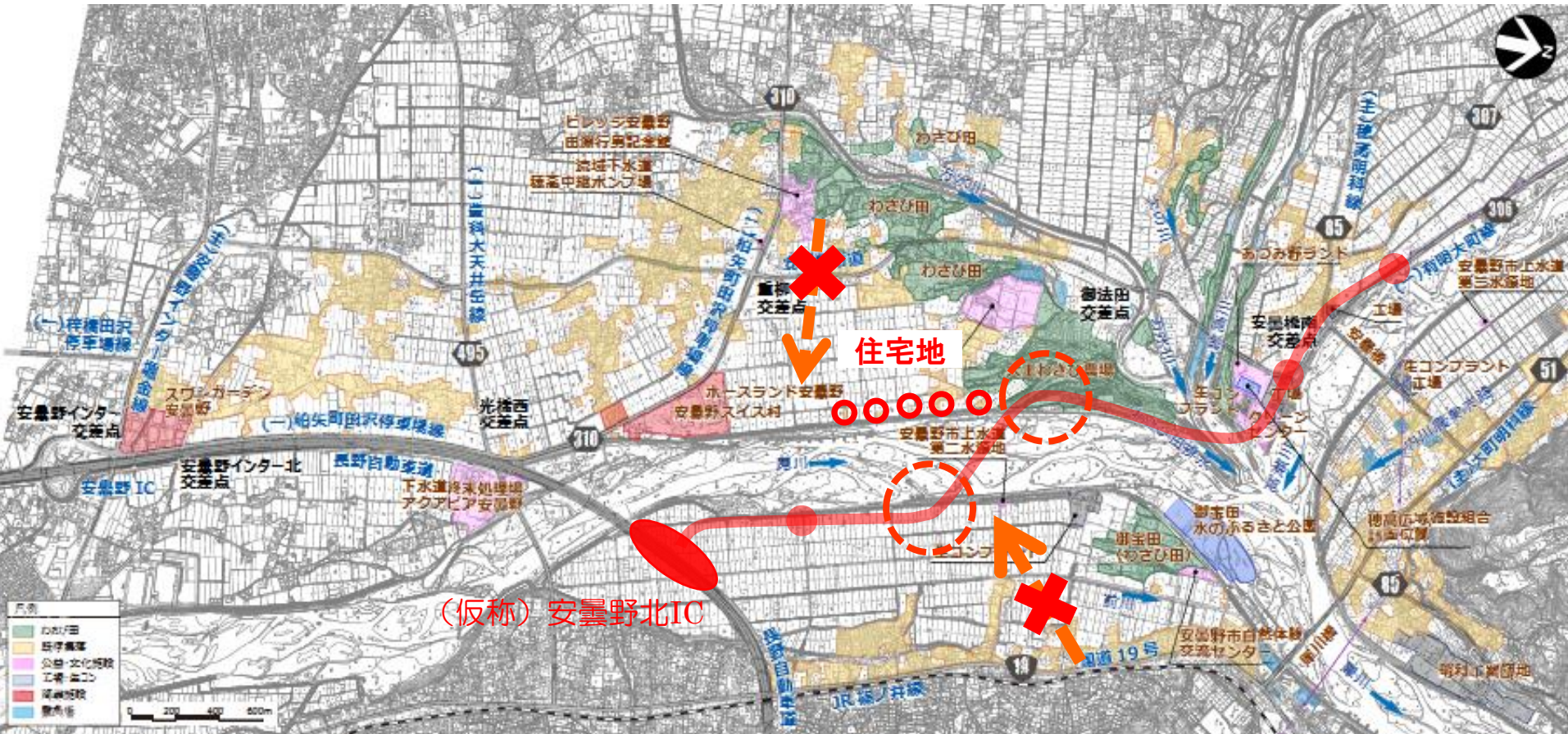
(仮称)安曇野北ICから犀川を渡河し、犀川左岸堤防沿いを通るルート帯を検討してほしい。

松糸道路による安曇野市内の時間短縮はどのくらいか。

白鳥への影響について検討してほしい。

新規事業評価のスケジュールはいつか。

## 2 前回説明会のご意見に対するお答え（ルート帯）



### ①農地への影響

橋梁部で堤内地側に膨らむため、Aルート帯、犀川左岸ルート帯に比べ農地への影響が大きい

### ②地域住民の利用しやすさ（アクセス性）

松糸道路への出入り口（明科：A、Bルート帯、重柳：犀川左岸ルート帯）が無くなるため、A、Bルート帯、犀川左岸ルート帯、どちらにも劣る

### ③走行性（線形）

カーブが多く、Aルート帯、犀川左岸ルート帯、どちらにも劣る

## 2 前回説明会のご意見に対するお答え（ルート帯）

（注意）Aルート帯のイメージ図に提案のルート帯を表示しています

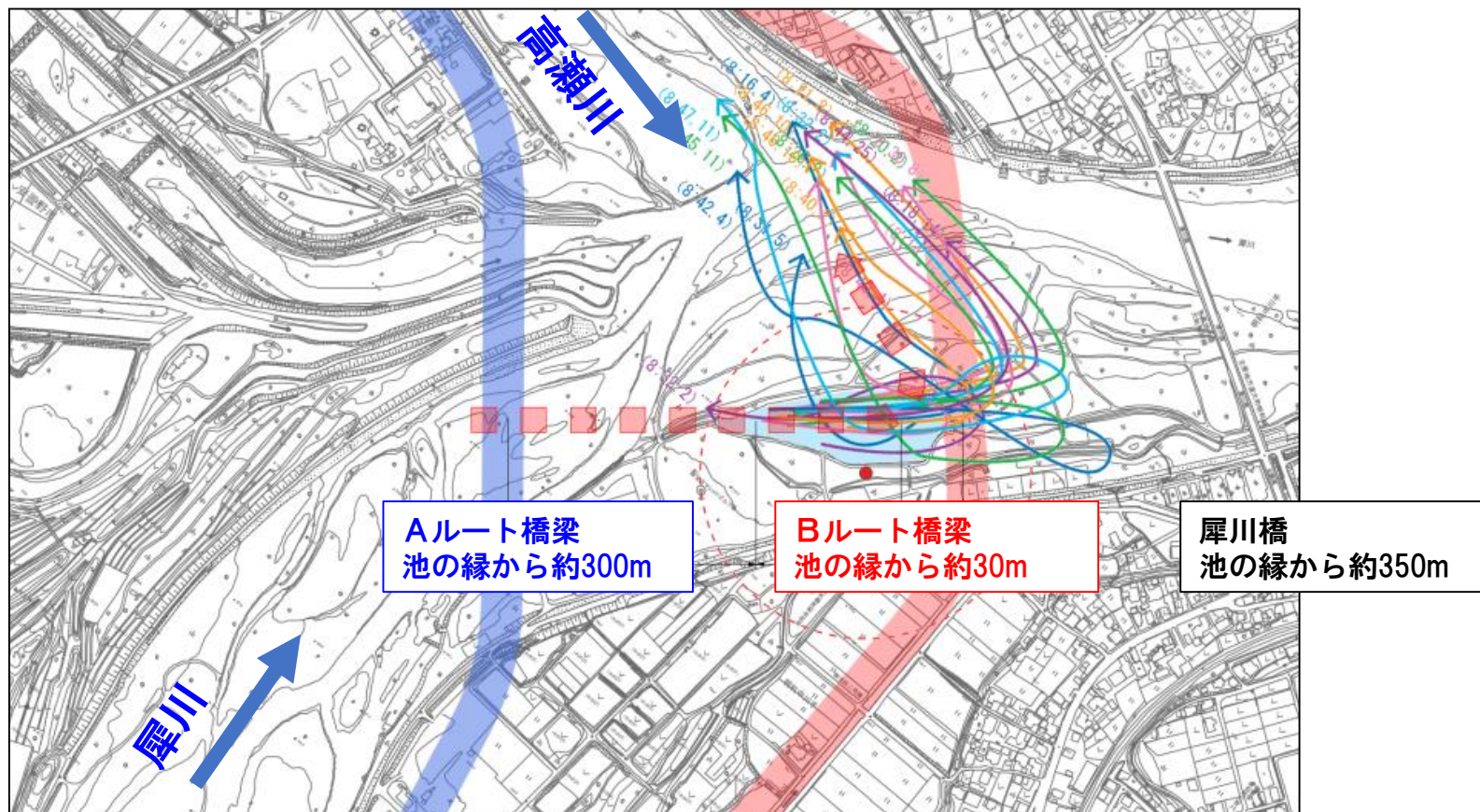


- ご提案のルート帯は、農地への影響、地域住民の利便性、走行性の点で他のルート帯に劣るため、評価案に加えない



## 2 前回説明会のご意見に対するお答え（白鳥への影響）

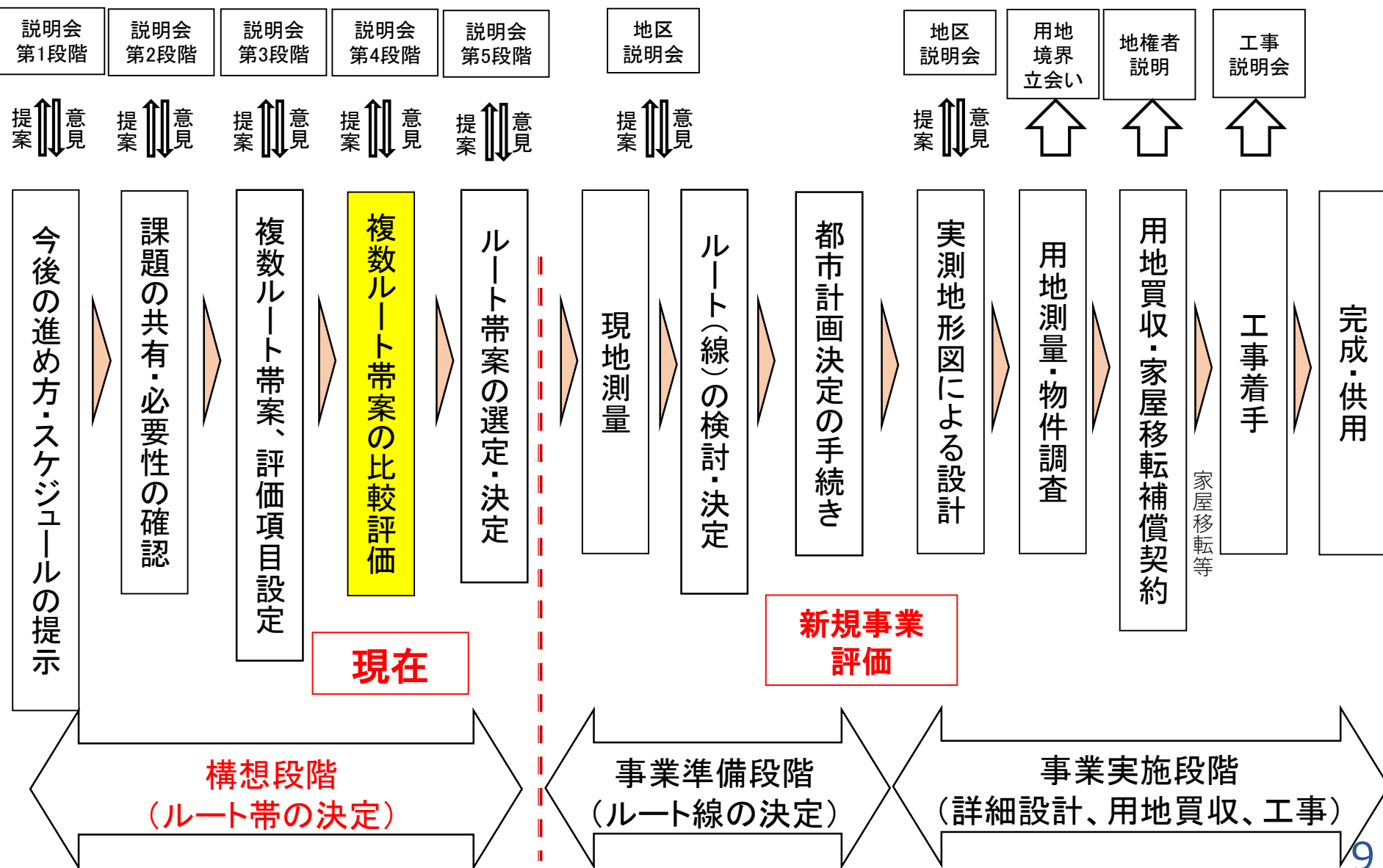
コハクチョウの飛翔ルートとルート帯の重ね合わせ



- 白鳥の飛翔ルートは、御宝田遊水池から犀川下流に向かって飛び立ち、高瀬川上流方面へ旋回するルートが多く確認されている
- Bルート帯は、御宝田遊水池の縁から約30m下流に橋梁が位置し、白鳥の飛び立つルートの範囲に含まれるため影響があると考え



## 2 前回説明会のご意見に対するお答え（スケジュール）



# 各ルート帯の比較評価



### 3 各ルート帯の比較評価

#### ■ 評価項目

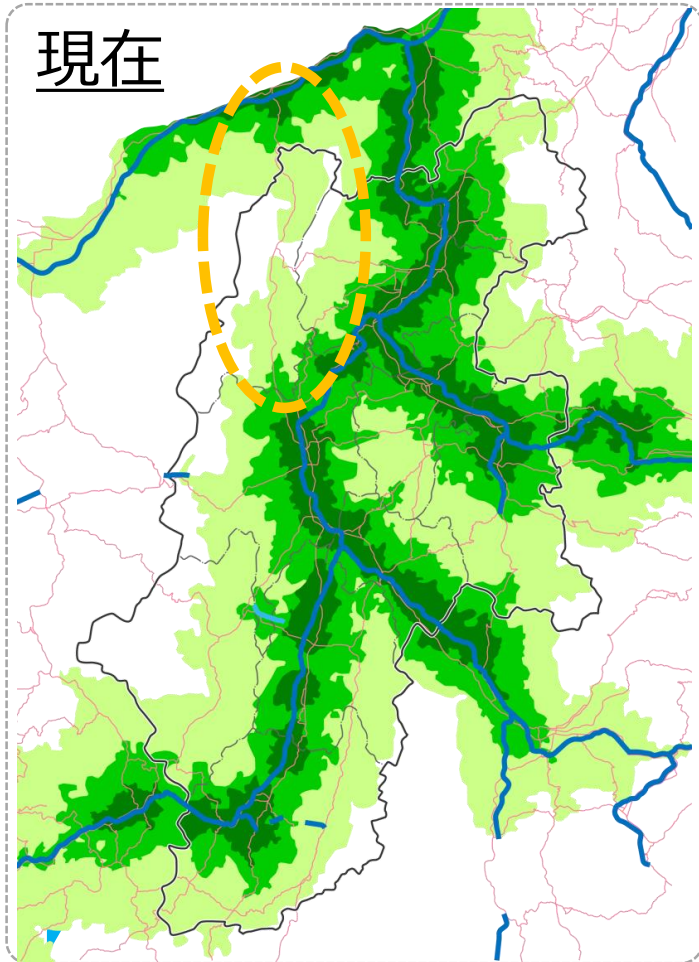
分野	評価項目	評価の視点
I 交通	①高速交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路としての機能</li> <li>・高速交通ネットワーク空白地域の解消</li> <li>・長野自動車道へのアクセス性</li> <li>・走行性の向上</li> </ul>
	②市内交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通過車両の分離</li> <li>・渋滞の緩和</li> <li>・通行の容易性</li> </ul>
	③安全・安心な生活の確保	<ul style="list-style-type: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

# I 交通 ①高速交通ネットワークの構築（高速交通ネットワークの空白地域の解消）

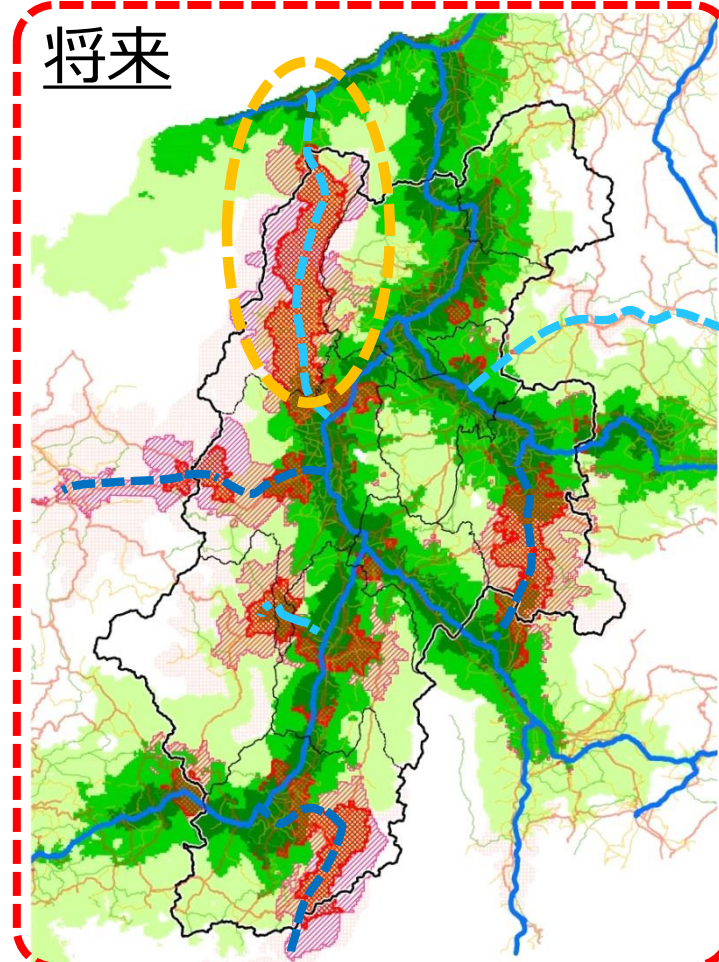
## 【各ルート帯共通】

- 安曇野市新設区間を含む松本糸魚川連絡道路が整備されることで、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）

# I 交通 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）

- 各ルート帯とも安曇野市内から長野自動車道へのアクセス性が向上する

## 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)

#### 凡例

- 出入口
- 安曇野ICルート帯案

#### 凡例

- 出入口
- 犀川左岸ルート帯案

# I 交通 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）

- A、B、Cルート帯は穂高、明科地域における効果が大きい

## 長野自動車道10分圏域人口カバー率

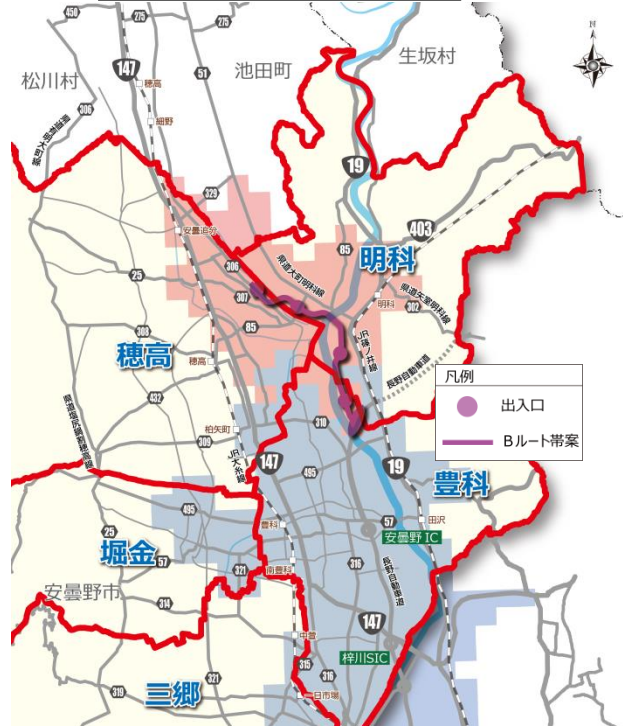
### Aルート帯

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%



# I 交通 ① 高速交通ネットワークの構築（走行性の向上）

- 各ルート帯とも概ね時速60kmの走行が確保できる
- Aルート帯はカーブが最も緩く、カーブ数も最も少ないため、最も走行性に優れる

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



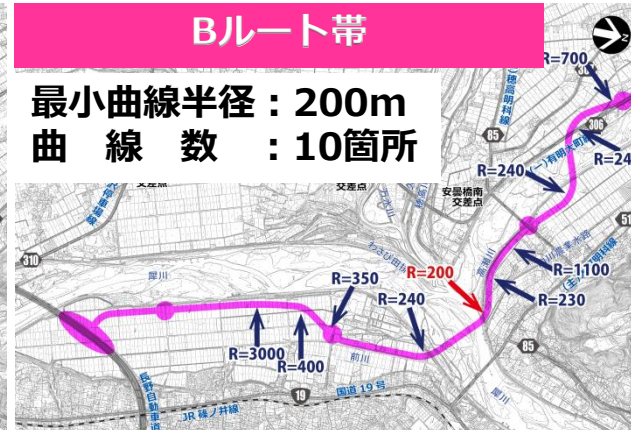
Aルート帯

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





### 【地域高規格道路の機能、高速交通ネットワークの空白地域の解消】

- 各ルート帯とも、地域高規格道路としての機能が確保され、高速交通ネットワークの空白地域が解消する

### 【長野自動車道へのアクセス性】

- 各ルート帯ともアクセス性が向上する
- A、B、Cルート帯は穂高及び明科地域における効果が大きく、安曇野市の均衡ある発展が期待できる

### 【走行性の向上】

- 各ルート帯とも概ね時速60kmの走行が確保できる
- Aルート帯は、カーブが最も緩く、カーブ数も最も少ないため走行性に優れる

地域高規格の機能を確保し、穂高、明科地域から長野自動車道へのアクセス性が大きく向上することで安曇野市の均衡ある発展が期待できるとともに、走行性にも優れる「Aルート帯」の優位性が高い

# I 交通 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

通過車両の混在により  
約3万台

Cルート帯：  
推計交通量5～20千台

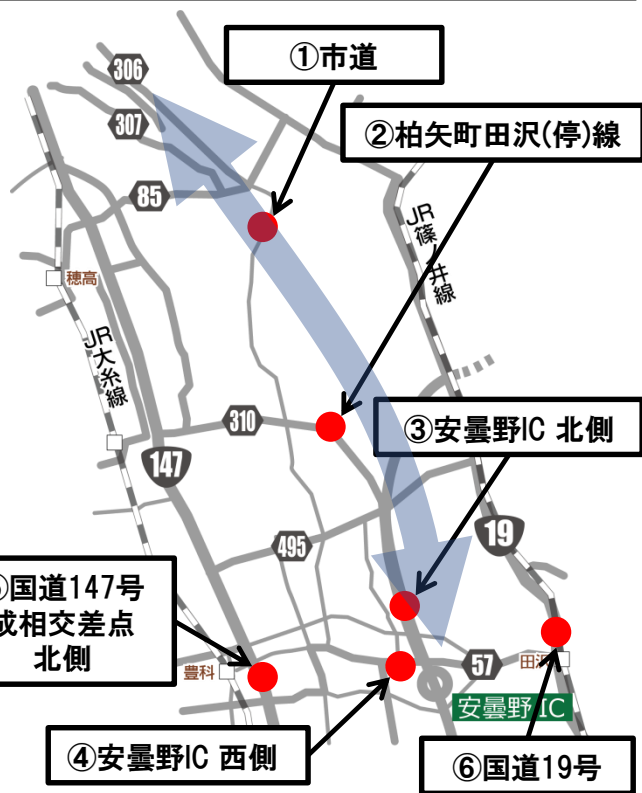
Aルート帯：  
推計交通量6～17千台

※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。

# I 交通 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

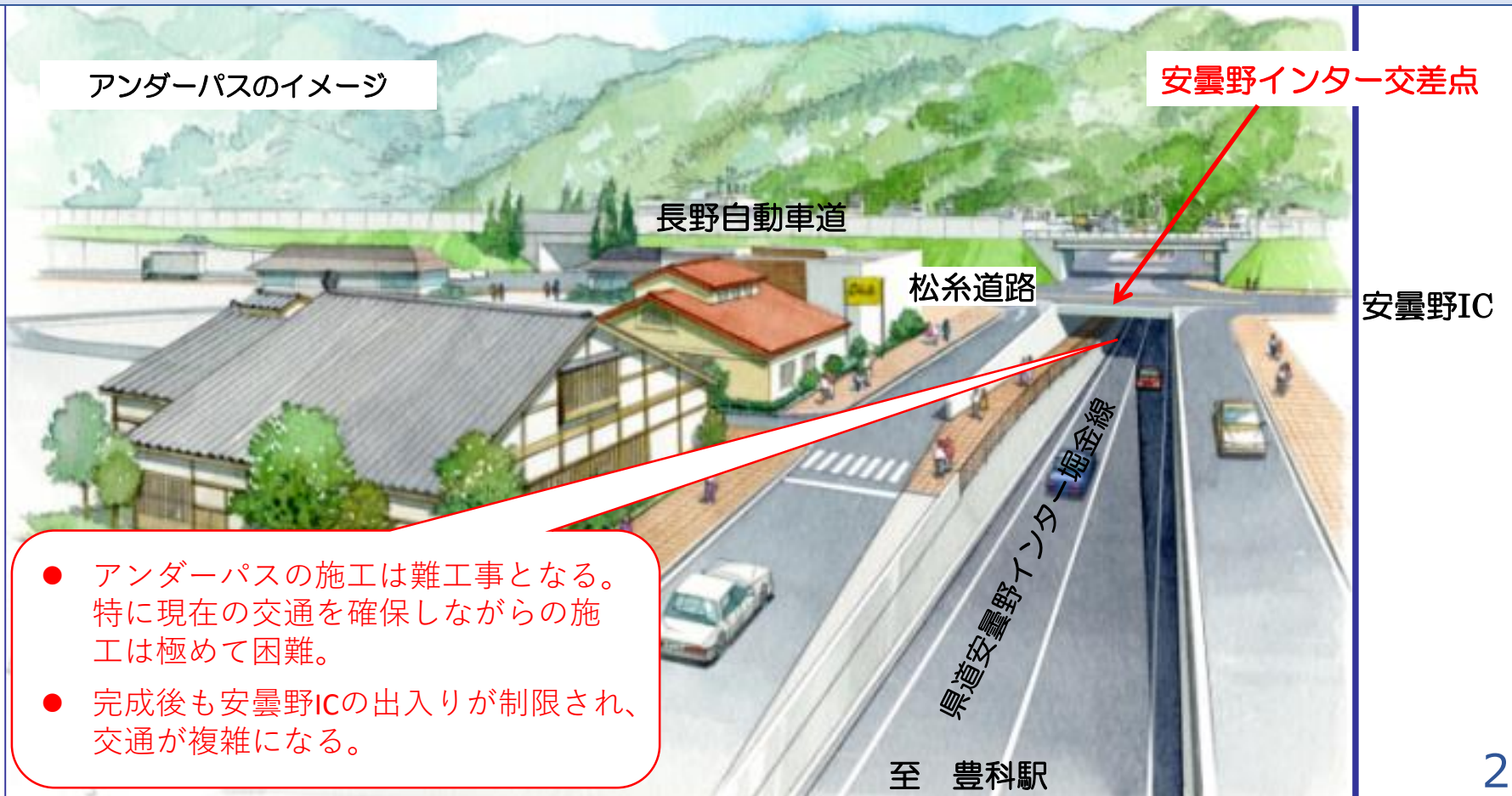


	整備なし	安曇野IC 起点ル ート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸 ルート帯
			Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
①市道	10,100	11,400 (1.13)	10,400 (1.03)	10,100 (増減なし)	5,700 (0.56)	9,700 (0.96)
②柏矢町 田沢(停)線	9,100	27,400 (3.01)	8,000 (0.88)	8,100 (0.89)	12,600 (1.38)	10,600 (1.16)
③安曇野IC 北側	13,600	30,700 (2.26)	12,100 (0.89)	12,300 (0.90)	12,100 (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] 19

# I 交通 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で、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、交通が複雑になる



# I 交通 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



### 【通過車両の分離】

- A、B、Cルート帯は、通過車両は分離されるため、安曇野IC周辺の交通は分散する
- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、4車線区間で通過車両が混在し、安曇野IC周辺に交通が集中する

### 【渋滞の緩和】

- 安曇野ICを起点とするルート帯は、インター周辺の交通量が2倍近く増えることで更なる渋滞を招く恐れがある

### 【通行の容易性】

- 安曇野ICを起点とするルート帯は、インター前の交差点の立体化により出入りが複雑となり、利用者の混乱を招く恐れがある

通過交通を分離でき、市内交通を円滑にすることで渋滞を緩和するとともに、利用者の通行が容易な「A、B、Cルート帯」の優位性が高い