

I 交通 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

I 交通 ③安全・安心な生活の確保（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

【救急医療施設への搬送の向上】

- 各ルート帯とも救急医療施設への搬送時間が短縮する

【交通事故の減少】

- A、B、Cルート帯は交通が分散するため、安曇野IC周辺の交通事故の減少が期待できる
- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は交通が集中するため、安曇野IC周辺の交通事故が増加するおそれがある

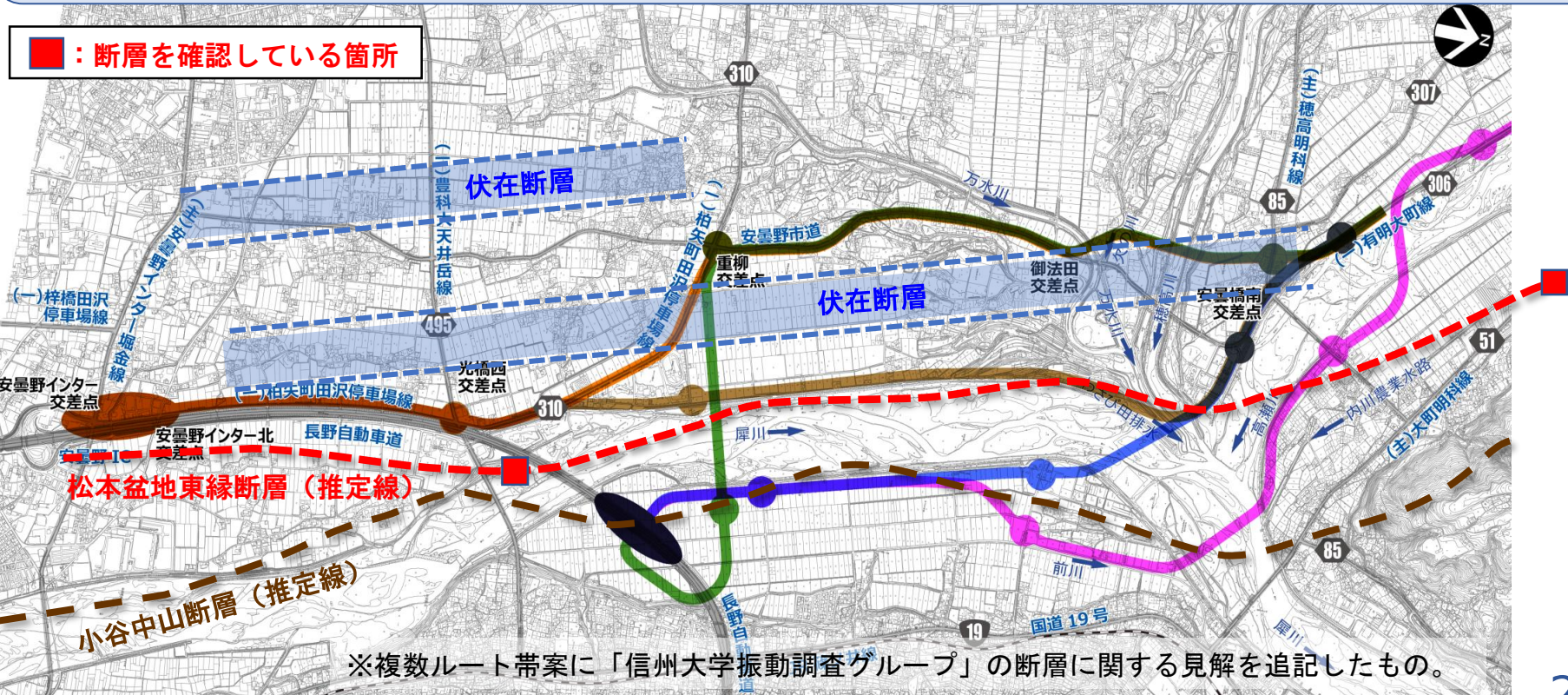


救急医療施設への搬送が向上するとともに、交通の分散により安曇野インター周辺の交通事故減少が期待できる「A、B、Cルート帯」の優位性が高い

Ⅱ 防災 ④災害に強い道路（地震に対する影響）

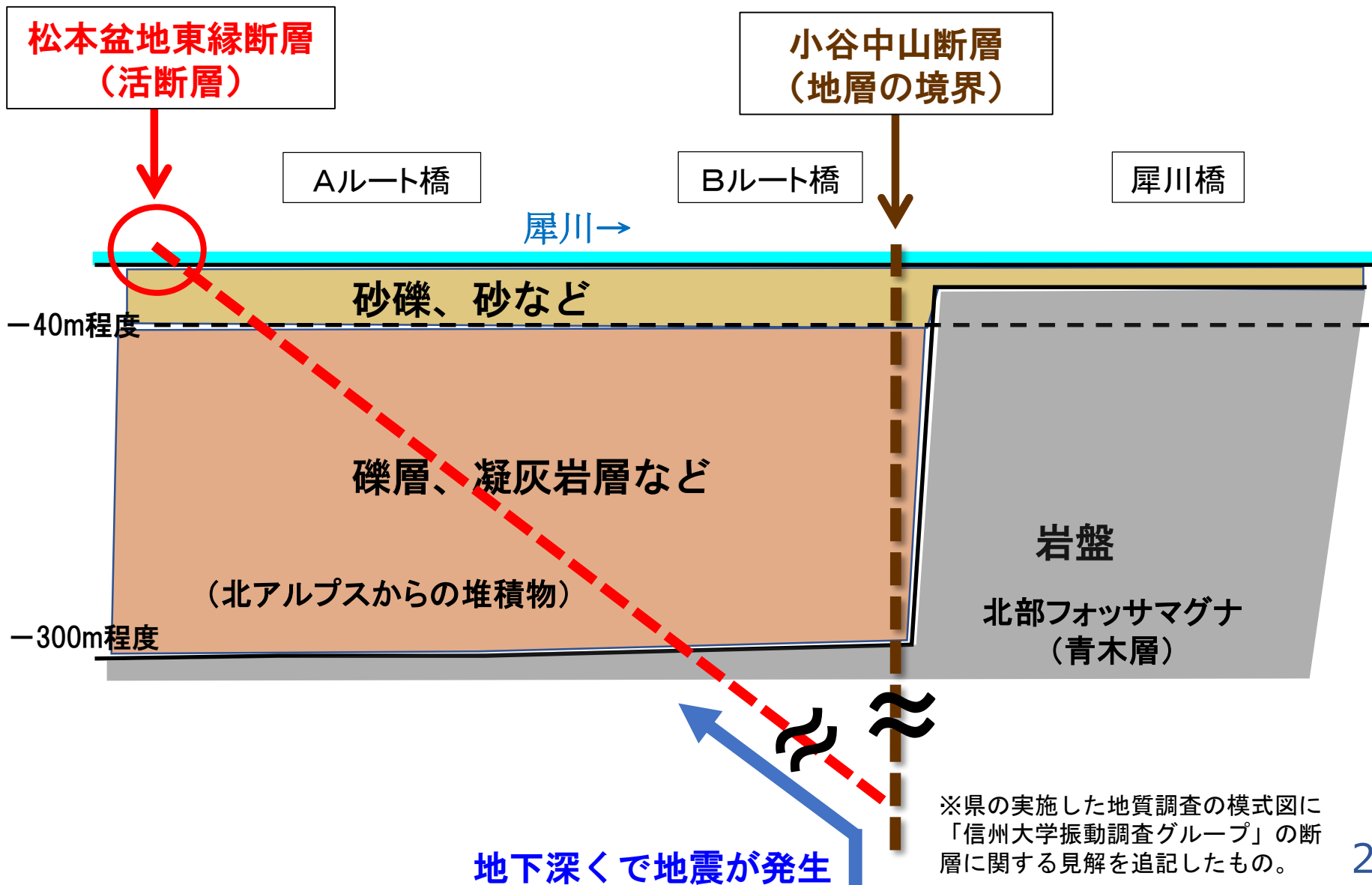
（今回追加）信州大学震動調査グループによる調査結果

- A, B, Cルート帯は、1箇所です松本盆地東縁断層を通過する可能性がある
- 犀川左岸ルート帯は、松本盆地東縁断層上に長く沿う可能性がある
- 安曇野IC起点ルート帯は、松本盆地東縁断層を通過しないものの、新たに示された「伏在断層」を2箇所です通過する可能性がある



Ⅱ 防災 ④ 災害に強い道路（地震に対する影響）

三川合流部の犀川縦断方向の地質構造（模式図）



Ⅱ 防災 ④ 災害に強い道路（地震に対する影響）

- 安曇野市防災マップ（国土地理院公表の都市圏活断層図）及び信州大学震動調査グループの調査結果の両方の面からの評価とする

安曇野市防災マップによる評価

	安曇野IC起点 ルート帯	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	犀川左岸 ルート帯
松本盆地 東縁断層	通過しない	通過しない	通過しない	通過する可能性 がある	通過しない
揺れやすさ	最大震度 6強	最大震度 6強	最大震度 6強	最大震度 6強	最大震度 6強

（今回追加）信州大学震動調査グループ調査結果による評価

	安曇野IC起点 ルート帯	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	犀川左岸 ルート帯
松本盆地 東縁断層 及び 伏在断層	通過しない ※ 2箇所では伏在 断層を通過する 可能性がある	通過する可能性 がある ※ 1箇所では伏在 断層を通過する 可能性がある	通過する可能性 がある	通過する可能性 がある ※ 2箇所では伏在 断層を通過する 可能性がある	活断層上に長く 沿う可能性がある ※ 1箇所では伏在 断層を通過する 可能性がある

Ⅱ 防災 ④ 災害に強い道路（浸水に対する影響）

- 各ルート帯ともに、浸水深 2 m以上の浸水想定区域内を通過する
- 犀川左岸ルート帯は、浸水想定区域を長く通過し、浸水深5m以上の区域を最も長く通過する
- 犀川沿いのルート帯は、堤防の強化に繋がる構造検討が可能

(単位：m)

浸水の深さ	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	
■ 5.0m以上の区域	—	約110	—	—	約700
■ 2.0～5.0m未満の区域	約1,150	約380	約530	約1,150	約450
合計	約1,150	約490	約530	約1,150	約1,150

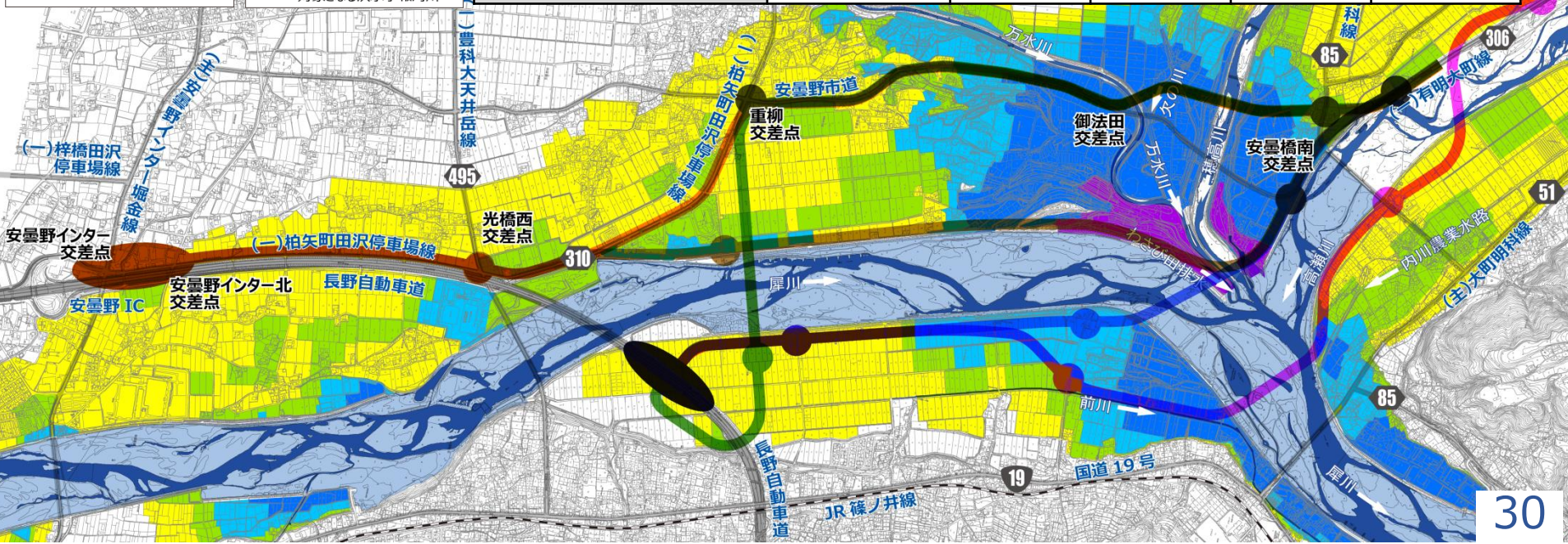
凡例

- 安曇野 IC 起点ルート帯案 (50m の幅)
- Aルート帯案 (50m の幅)
- Bルート帯案 (50m の幅)
- Cルート帯案 (50m の幅)
- 犀川左岸ルート帯案 (50m の幅)
- 出入口

凡例一 浸水想定区域

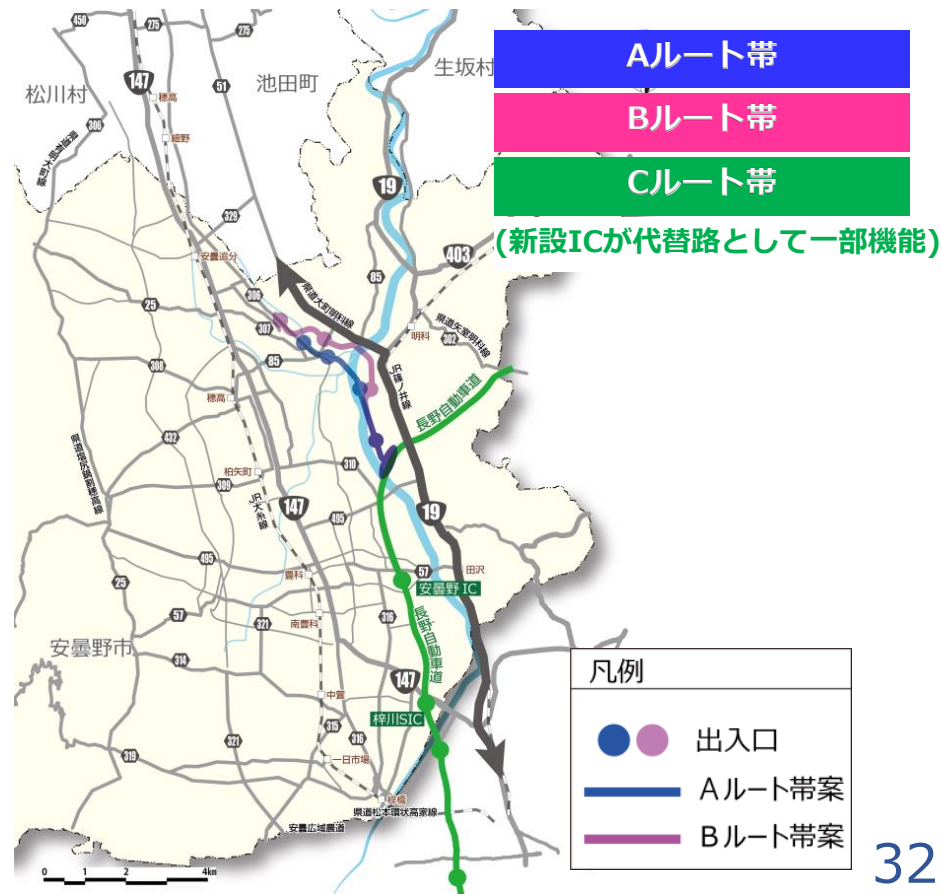
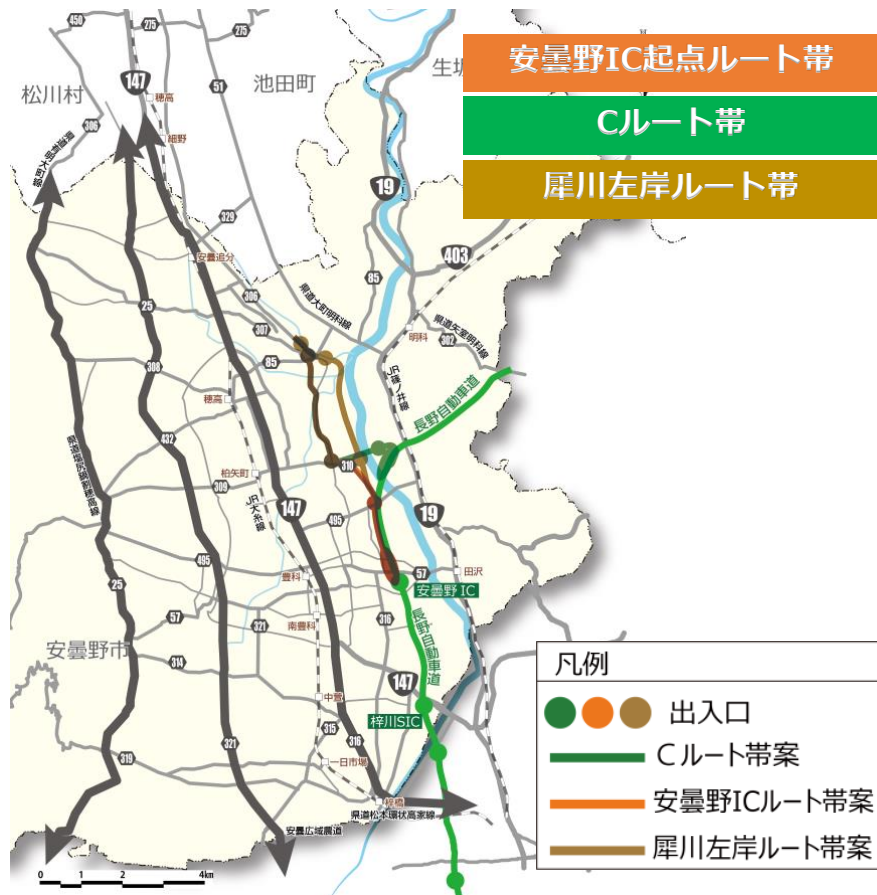
浸水した場合に想定される水深 (ランク別)

- 0.5m未満の区域
- 0.5～1.0m未満の区域
- 1.0～2.0m未満の区域
- 2.0～5.0m未満の区域
- 5.0m以上の区域
- 河川等範囲
- 浸水想定区域の指定の対象となる洪水予報河川



Ⅱ 防災 ④ 災害に強い道路（災害時の代替機能）

- 犀川左岸側を通過する安曇野IC起点、C、犀川左岸ルート帯は、左岸側の災害時代替路として機能するも、他に国道147号、山麓線、広域農道など代替路となる複数の路線が存在
- 犀川右岸側を通過するA、Bルート帯は、右岸側唯一の幹線道路である国道19号の代替路として機能する



【地震に対する影響】

- 各ルート帯とも松本盆地東縁断層、または、伏在断層を通過する可能性がある。信州大学の調査結果によると犀川左岸ルート帯は、活断層上に長く沿う可能性があることから他のルート帯に劣る
- 橋梁等の重要構造物は、最新の基準に基づく耐震設計を行い必要な性能を確保する。また、ルート帯決定後、更なる地質調査を進め対策を検討する

【浸水に対する影響】

- 各ルート帯とも浸水想定区域を通過するが、仮に河川が氾濫（計画規模の雨量）しても浸水しない路面高を確保している。犀川沿いのルート帯は堤防の強化に繋がる構造検討が可能

【土砂災害に対する影響】

- 各ルート帯とも土砂災害の影響を受けない

【災害時の代替機能】

- A、Bルート帯は、犀川右岸側地域で唯一の幹線道路である国道19号の代替路となり、災害時の代替路として効果が高い

地震に対しては活断層を通過する可能性があるものの、活断層に沿わず、また、水害に対しては堤防の強化に繋がる構造検討が可能であり、災害時には代替路としての効果が高い「A、Bルート帯」の優位性が高い

Ⅲ環境 ⑤景観・環境への配慮（景観・自然環境への影響）

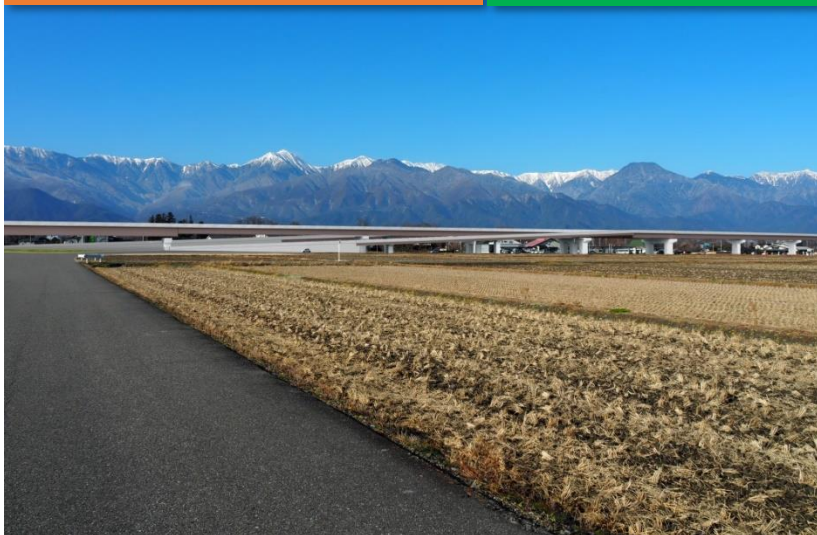
- 安曇野IC起点、Cルート帯は、立体交差や高架橋の区間が多いため他のルート帯と比べ景観への影響が大きいと考える
- A、Bルート帯は、犀川堤防沿いは低盛土の区間のため他のルートと比べ景観への影響は小さいと考える
- 犀川左岸ルート帯は、犀川堤防沿いは低盛土の区間となるが、わさび田の減少など環境への影響は大きいと考える

完成後のフォトモンタージュ

第5回説明資料より一部抜粋

■ 安曇野IC起点ルート帯

■ Cルート帯

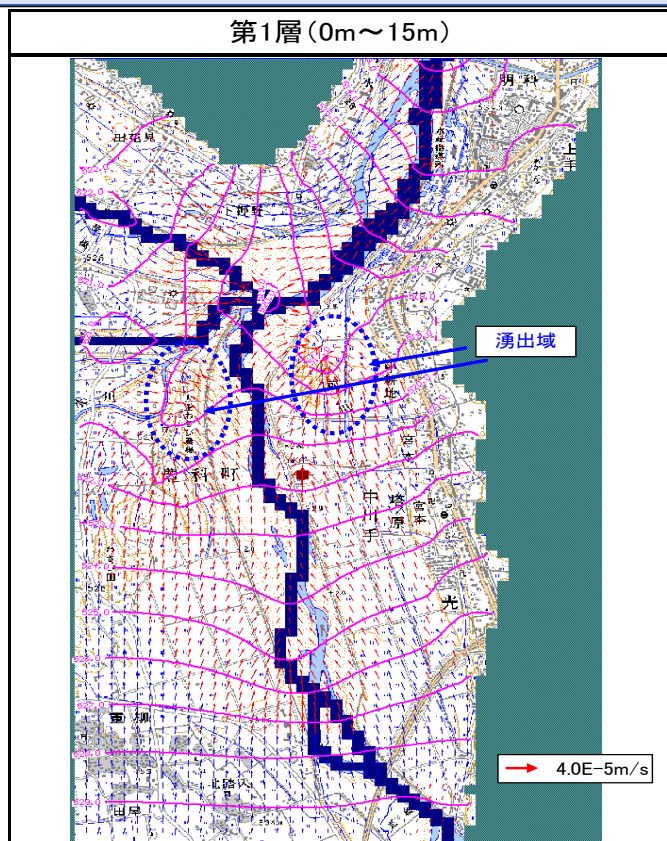


■ Aルート帯



Ⅲ環境 ⑤景観・環境への配慮（地下水への影響）

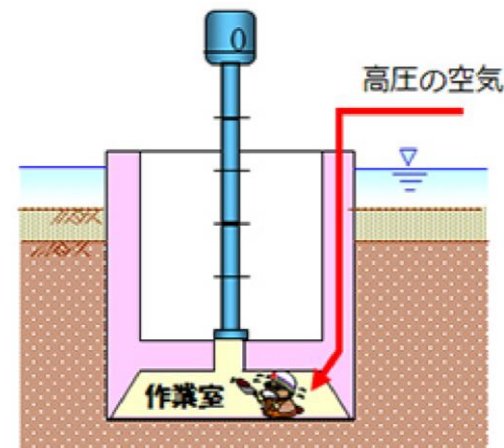
- 安曇野IC起点、Cルート帯は、重柳～白金付近の高架橋部で基礎が地下水の流れを遮断し、下流のわさび田へ影響する可能性がある
- A、B、犀川左岸ルート帯は、犀川、穂高川などに橋脚を設置するため、河床低下を防ぐ対策が必要となる
- 各ルート帯とも地下水に配慮した工法を採用する必要がある



地下水に配慮した工法の例

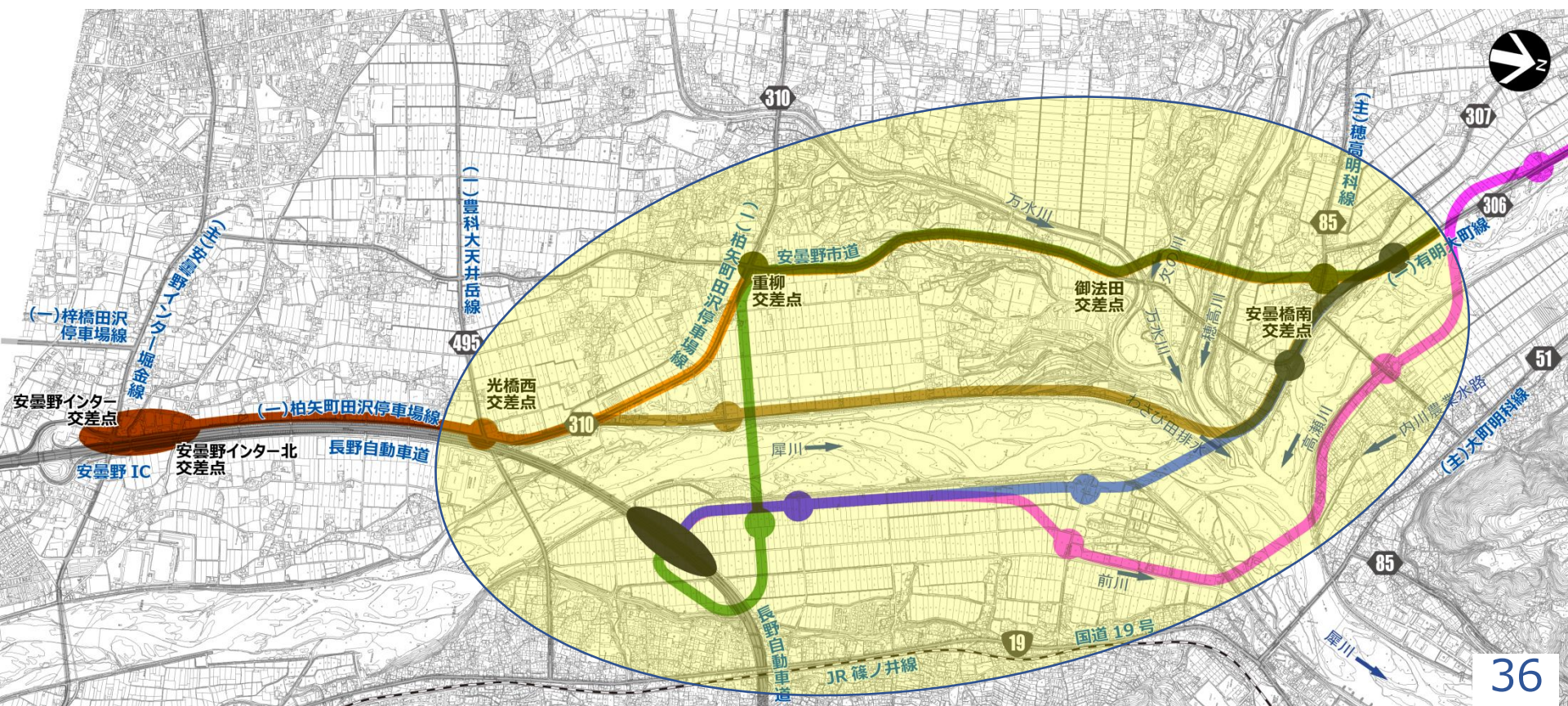
■ニューマチックケーソン工法

函(躯体)の最下部に作業室と称する密閉された部屋に高圧の空気を送り、地下水の侵入を防ぎ地上と同じような状態で掘削を行い函(躯体)を沈設する工法



Ⅲ環境 ⑤景観・環境への配慮（生態系への影響）

- 文献等の調査から当該地域には、希少な動植物が生息しており、どのルート帯であっても、生態系への配慮が必要である
- ルート帯決定後、詳細な調査を進め、影響を低減させる保全措置を検討する



【景観、自然環境への影響】

- 安曇野IC起点、Cルート帯は、立体交差や高架橋の区間が長いいため、他のルート帯に比べ、景観への影響が大きいと考える

【地下水への影響】

- 各ルート帯とも地下水に配慮した設計、施工が必要となる

【生態系への影響】

- 各ルート帯とも生態系への配慮が必要となる

どのルート帯とも、少なからず環境への影響が考えられ、その影響を低減させる取り組みが必要であることから、優劣は付けない