
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4回説明会

令和元年12月 1日（日）

午後2時から

安曇野市役所 4階 大会議室

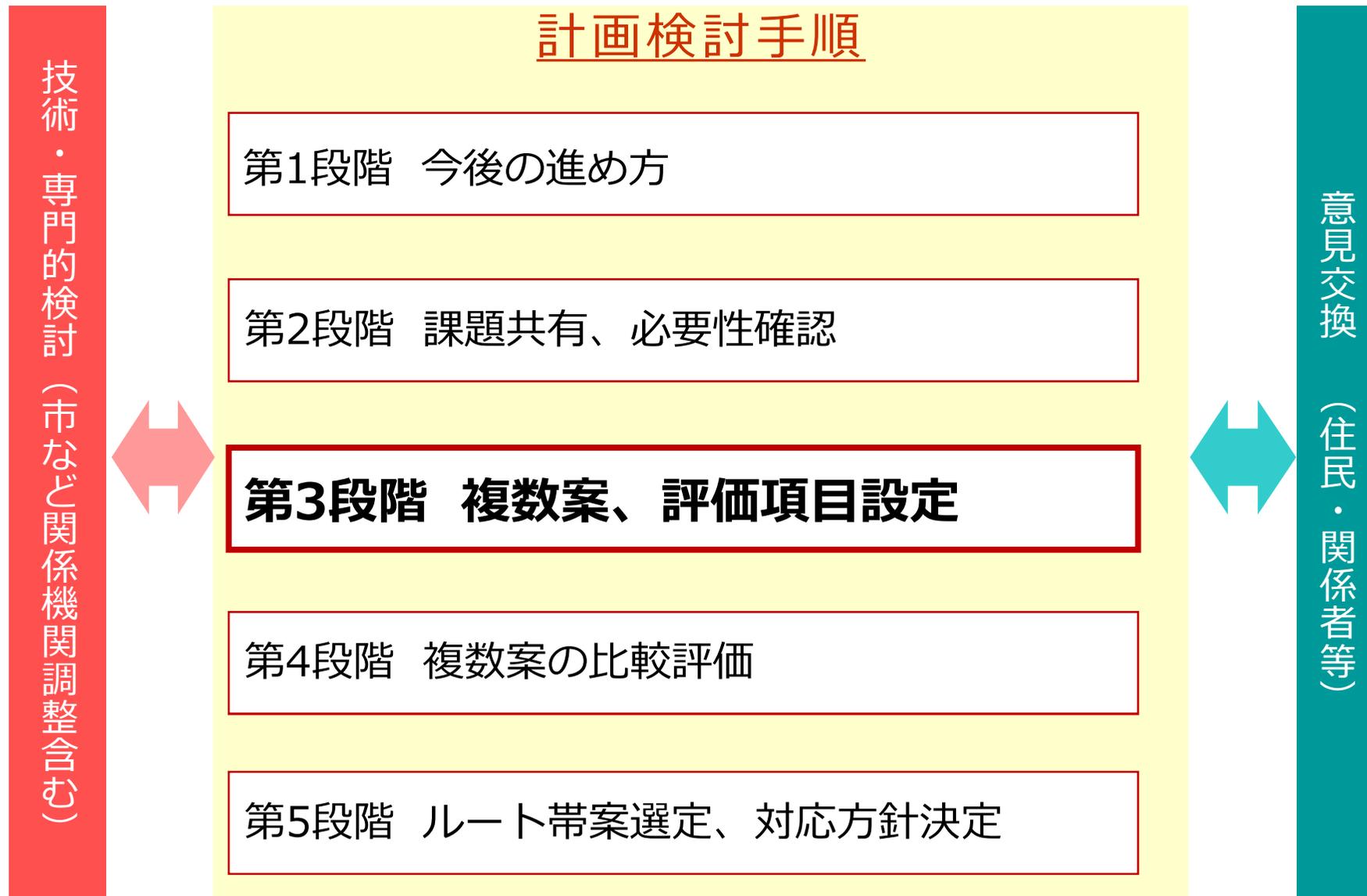
長野県安曇野建設事務所

安曇野市

■ 第3段階 複数案、評価項目設定について

- 1 これまでの説明経過
- 2 ルート帯とは
- 3 ルート帯案設定の考え方
- 4 複数ルート帯案の設定
- 5 評価項目案の設定
- 6 今後の予定

1 これまでの説明経過



1 これまでの説明経過

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）

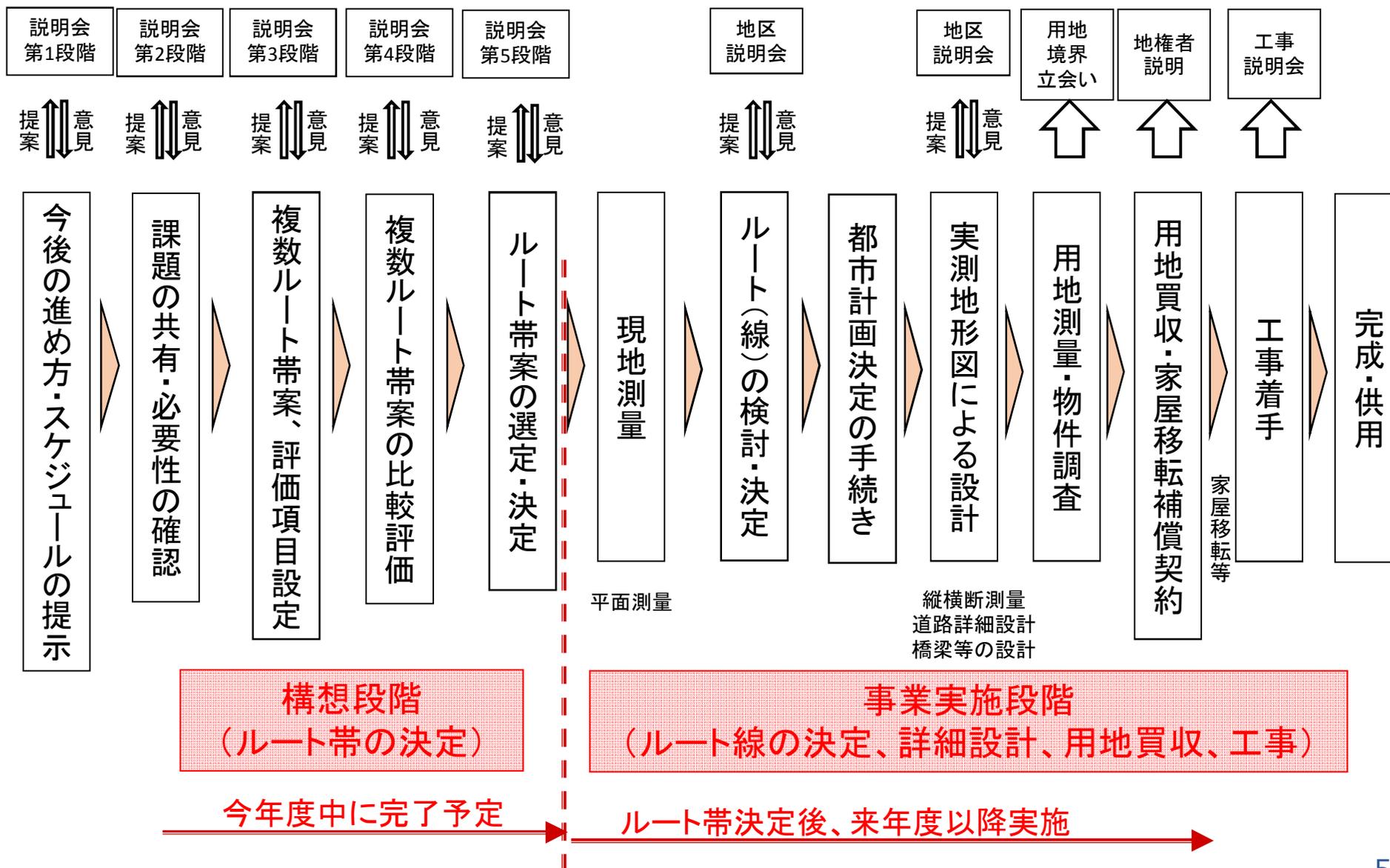
- 安曇野市における課題と必要性を確認
- 道路計画の目標を設定

第3段階 複数案、評価項目設定（今回）

- 複数ルート帯の案、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

2 ルート帯とは

■ルート帯決定から完成までの流れ



2 ルート帯とは

■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
- ルート（線）は、ルート帯決定後に現地測量により、地形状況などを把握し、詳細な道路の位置や構造などを検討し、地域や地権者のご理解を得て決定



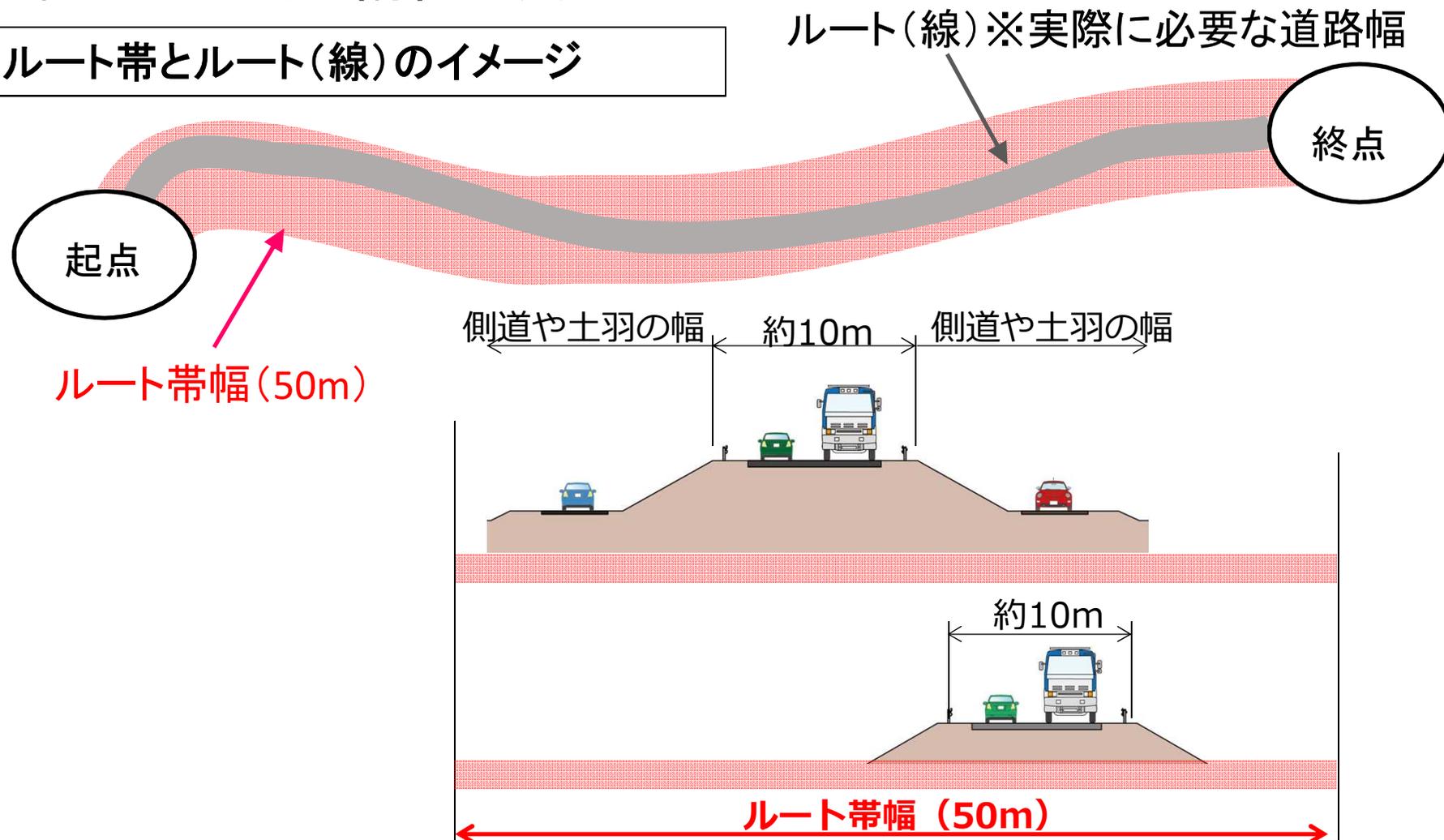
今回提示するルート帯の幅は50mで設定

2 ルート帯とは

■ルート帯を設定する理由

- 決定されたルート帯の50m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



3 ルート帯案設定の考え方

- 「安曇野IC」または「（仮称）安曇野北IC」を起点とし、犀川の左右岸に広げ、安曇橋の上流付近で高瀬川右岸道路へ接続する範囲とする



3 ルート帯案設定の考え方

● 「道路計画の目標」を実現する

現状、課題及び必要性

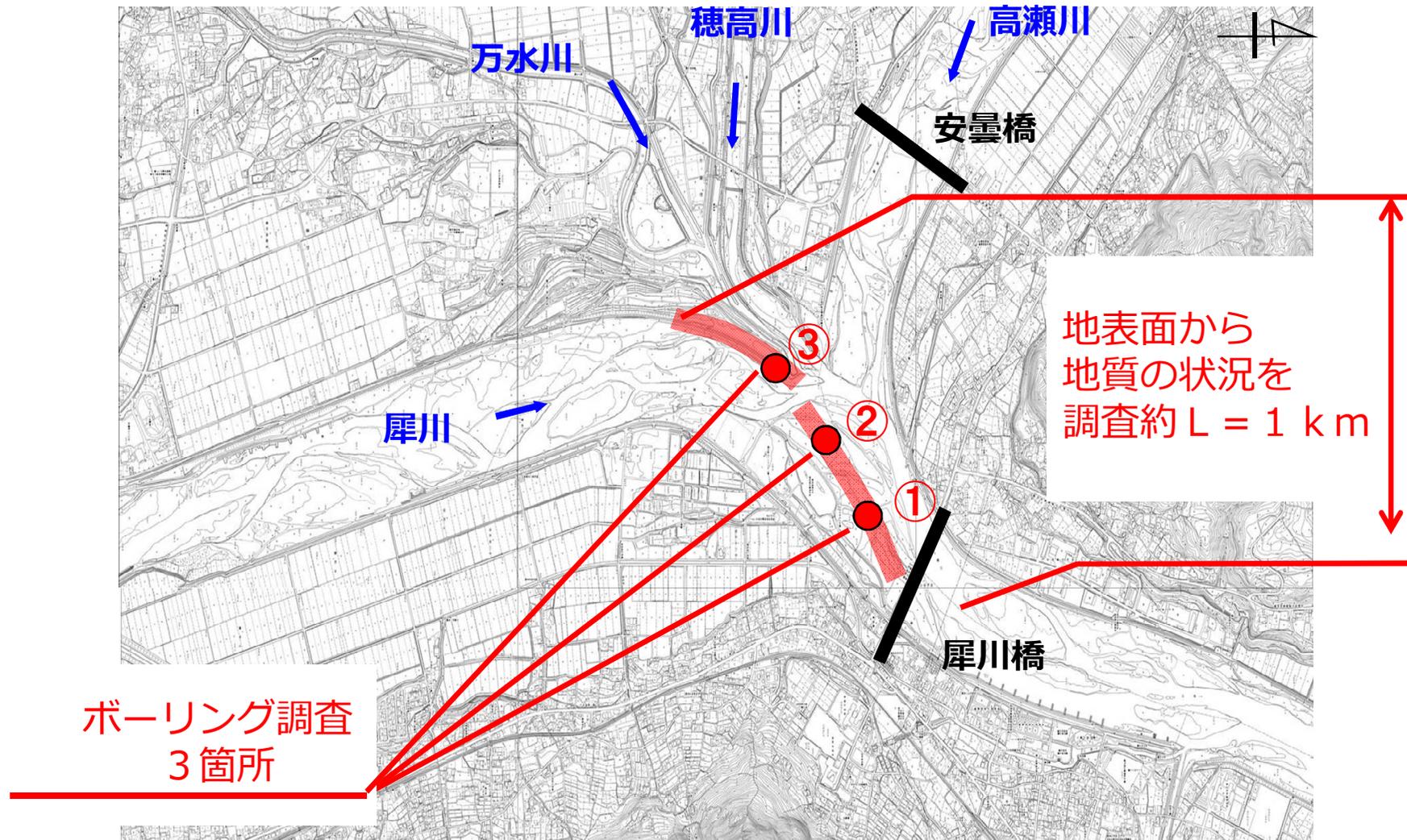
「物流」「人流」「交通」「産業」「観光」「医療」「防災」の観点から地域の現状と課題を整理し、松糸道路の必要性を確認

道路計画の目標

- | | |
|------------------------|--|
| <u>1 高速交通ネットワークの構築</u> | : 高速交通ネットワークの空白地域の解消など |
| <u>2 市内交通の円滑化</u> | : 交通渋滞の緩和、通過車両の分離、
安全性の確保など |
| <u>3 交流促進・地域活性化</u> | : インターチェンジ、市街地、工業団地、
観光地等へのアクセス性や定時性の向上など |
| <u>4 安全・安心な生活の確保</u> | : 災害に強い道路ネットワークの構築、
救急医療施設への搬送の向上など |

3 ルート帯案設定の考え方

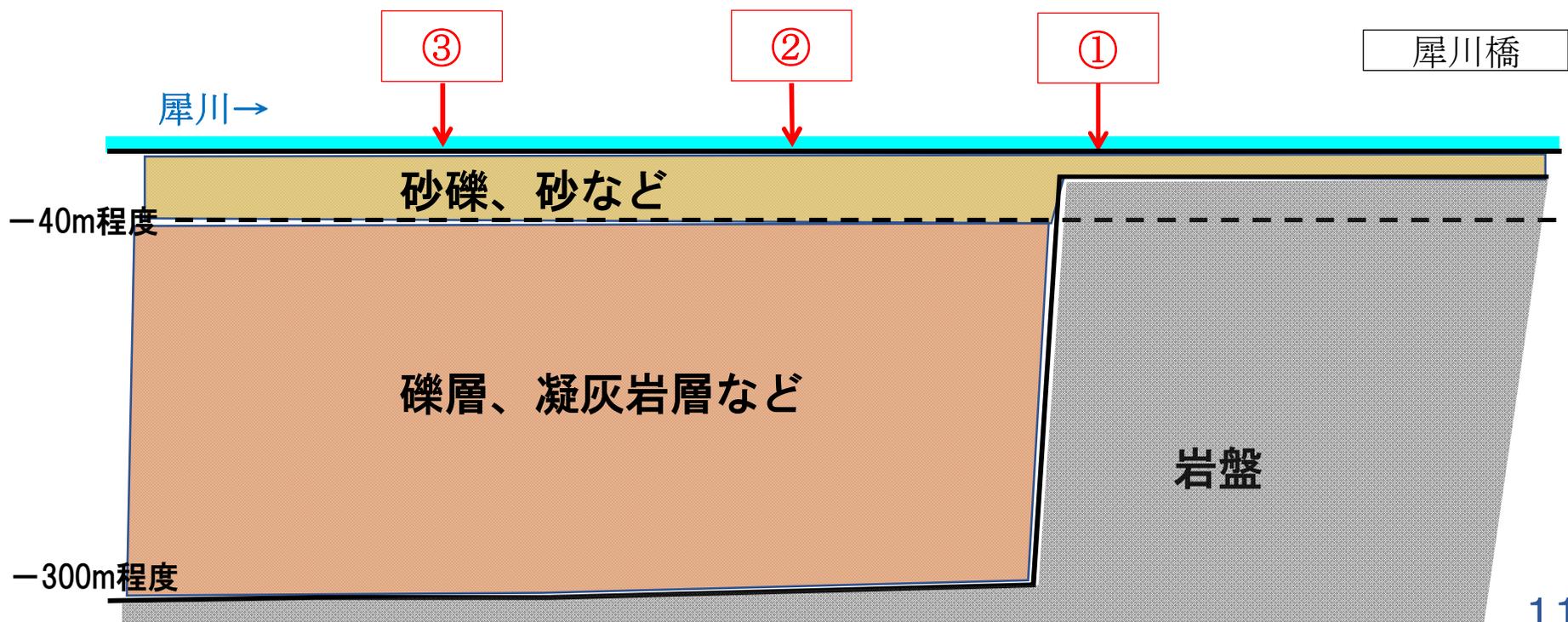
- 三川合流部の地質の状況を確認する



3 ルート帯案設定の考え方

- Br① (10m掘進) . . . 深度5mで岩盤
 - Br② (10m掘進) . . . 砂礫層、深度5m～締まった砂礫層
 - Br③ (15m掘進) . . . 砂礫層、深度5m～締まった砂礫層
- 橋脚設置が可能な地耐力（地盤の耐力）を確認
- Br①付近までは浅い位置に岩盤が存在
 - 上流に向け岩盤は深いが、十分な地耐力を有している

模式図(犀川縦断図)



3 ルート帯案設定の考え方

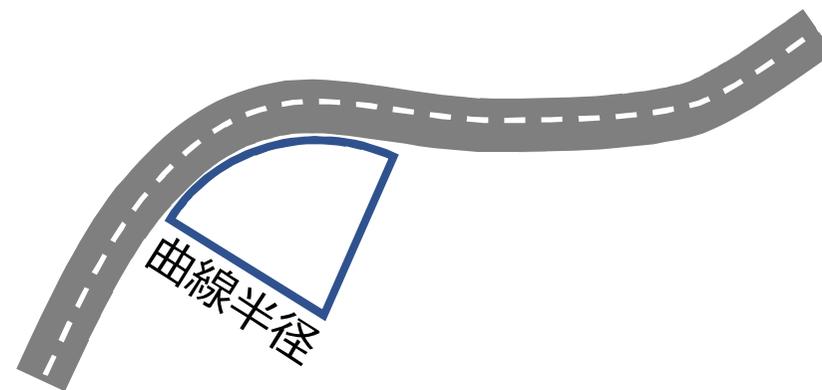
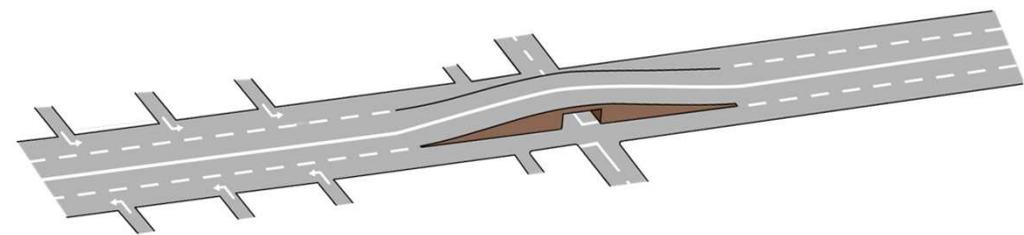
- 以下の構造を確保する

- ・ 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



3 ルート帯案設定の考え方

- これまでの説明会等でいただいたご意見をルート帯や評価項目設定の参考とする

分野	分類	主なご意見
交通	交通	<ul style="list-style-type: none">・ 渋滞で通勤が大変。・ 国道147号の渋滞は解消できるのか。・ 観光で渋滞しているだけ、現道を拡幅すればよい。・ 救命救急とか1分1秒争う道路整備は必要。・ 時間が読める道路が必要。
	災害	<ul style="list-style-type: none">・ この地域に災害時に使える道路、大丈夫な橋がない。立派な道路、橋を造ってほしい。・ 橋や高架橋により地震、洪水による災害が危惧される。・ 災害時に被害が軽減されるようなルートとしてほしい。
環境	景観、地下水	<ul style="list-style-type: none">・ 景観への影響が懸念される。・ 道路により豊かになることで文化が育ち景観などを守っていくことにつながる。・ 三川合流部は残すべき景観、地域の遺産であり、地下水などの資源もある。

3 ルート帯案設定の考え方

分野	分類	主なご意見
生活	住環境、農地	<ul style="list-style-type: none"> 安曇野北ICを造って農地を潰し、集落を分断し、並行して橋を造る、無駄である。 生活権を侵害してまで造る必要はない。 耕作者がいなければ優良農地とは言わない。それも含めてルートを検討してほしい。 明科の優良農地を保全してほしい。
地域経済、地域活性化		<ul style="list-style-type: none"> 安曇野北ICの設置をお願いしたい。 道の駅などにより経済効果の要因にもなる。 北陸地域に近くなるのは利便性が大きい。 新幹線、リニアも来ない。長野道も時間かかる。糸魚川へ早く行ける道路が必要。 移住を進め、人口減少対応のためにも必要。農地、景観を守ることに繋がる。 明科の活性化のため、農作物や魚、工業製品をすぐ出せるICが必要。
事業性		<ul style="list-style-type: none"> 早く開通させてほしい。
その他		<ul style="list-style-type: none"> 安曇野ICから現道を活用して4車線化してほしい。 住民の意見を最大限尊重してルートを決めてほしい。 田園産業都市の特性を考慮し、市と十分に調整してほしい。

3 ルート帯案設定の考え方

●ルート帯案設定の考え方

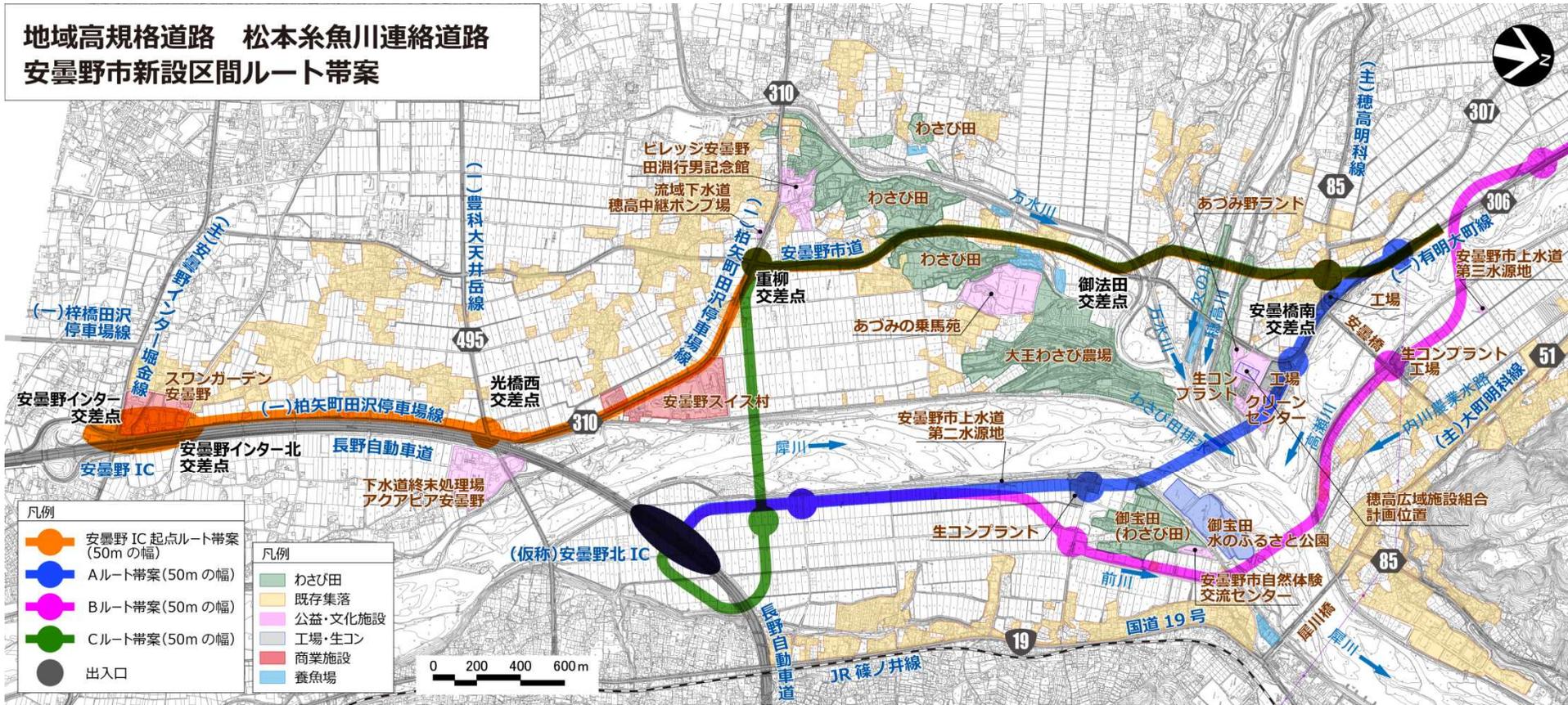
- ・住環境への影響を考慮
- ・農地の影響を考慮
- ・湧水群への影響を考慮
- ・地域や観光地などへのアクセス性を考慮
- ・洪水による浸水時にも通行可能なルート

※この他、ご意見を参考に評価項目を設定します

4 複数ルート帯案の設定

■ 4つのルート帯案設定

- 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 : 延長約5.1km
 - ④Cルート帯 : 延長約4.9km
- (仮称)安曇野北ICを起点とした案

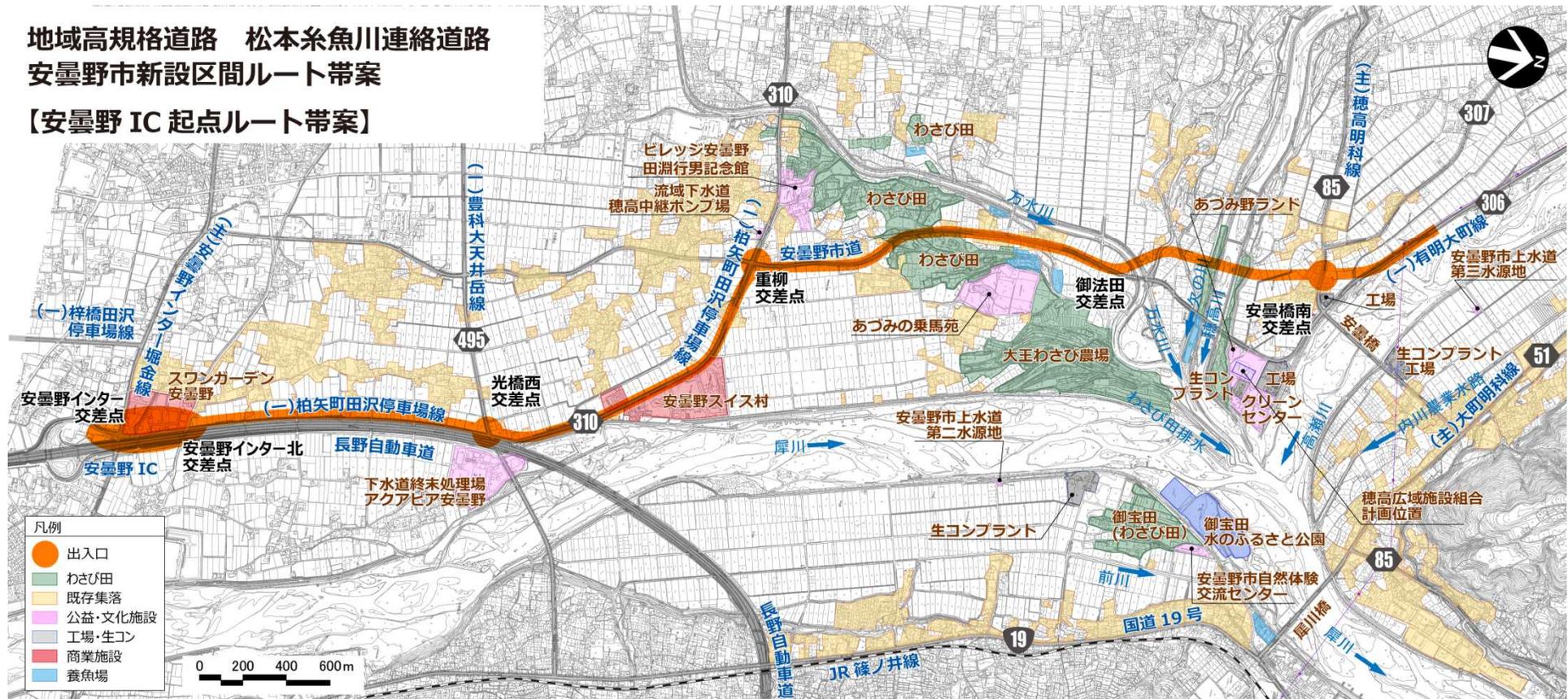


4 複数ルート帯案の設定

■ ① 安曇野IC起点ルート帯

- 安曇野IC～県道柏矢町田沢(停)線・市道～高瀬川右岸道路
- 安曇野インター・安曇野インター北・光橋西・重柳交差点の主要交差点は立体化

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路
安曇野市新設区間ルート帯案
【安曇野 IC 起点ルート帯案】



安曇野IC起点ルート帯



安曇野IC起点ルート帯イメージ図（起点部）
※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。

安曇野IC起点ルート帯イメージ図（スイス村付近）
※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。



安曇野IC起点ルート帯イメージ図（重柳付近）
※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。



安曇野IC起点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。



安曇野IC起点ルート帯イメージ図（終点部）
※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。



Aルート帯イメージ図（起点部）
※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。



(仮称) 安曇野北IC

わさび田

大王わさび農場

万水川

穂高川

クリーンセンター

犀川

高瀬川

安曇橋

Aルート帯イメージ図（三川合流部）

※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。

Aルート帯イメージ図（終点部）

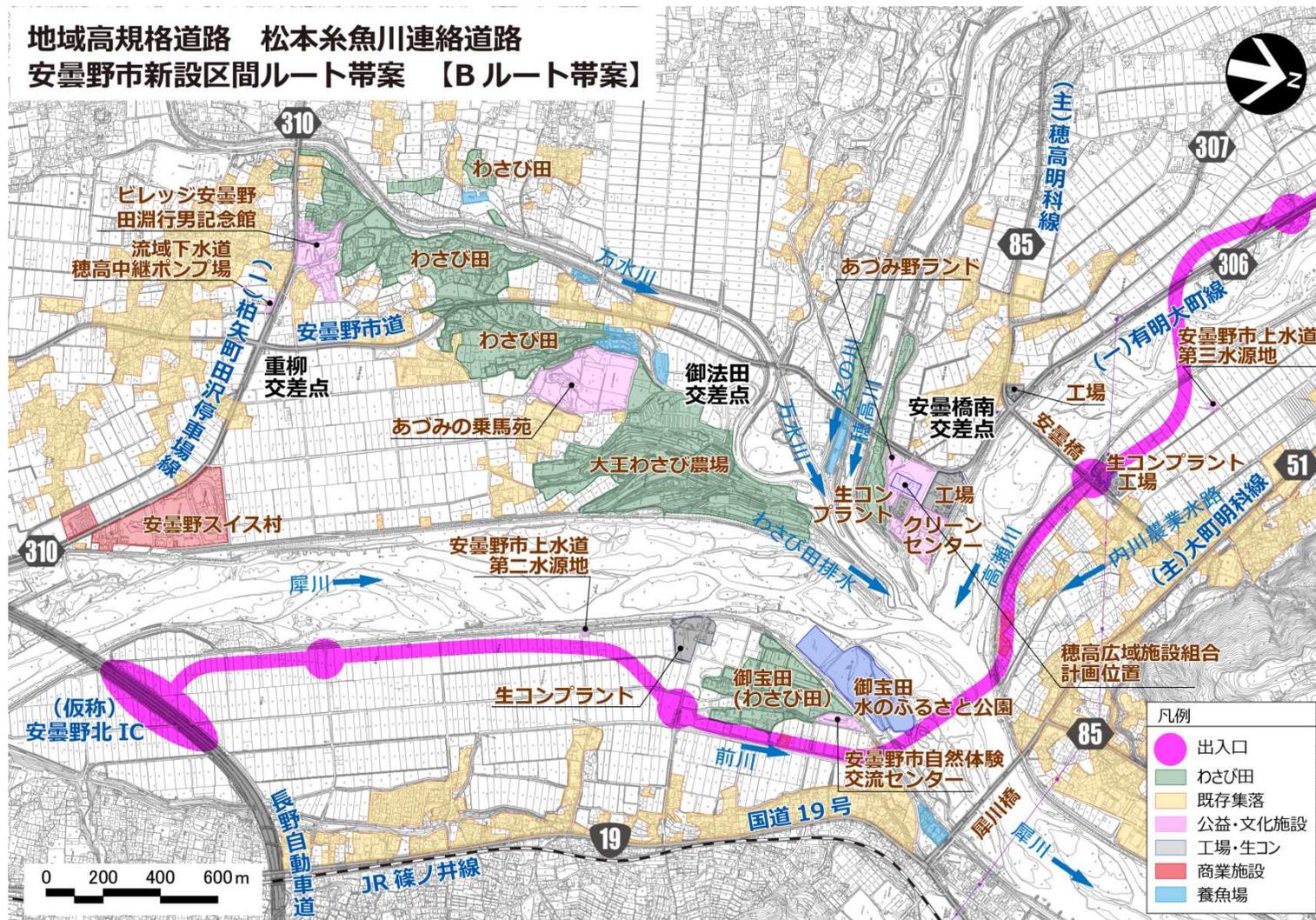
※この図は、あくまでもルート帯案のイメージです。
用地買収の位置などを確定するものではありません。



4 複数ルート帯案の設定

■ Bルート帯：（仮称）安曇野北IC起点

- （仮称）安曇野北IC～犀川右岸～前川左岸～犀川渡河～高瀬川左岸～高瀬川渡河～高瀬川右岸道路
- H27公表Bルートを修正し、集落や農地などへの影響を低減



Bルート帯イメージ図（起点部）

※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。



(仮称) 安曇野北IC

Bルート帯

大王わさび農場

万水川

穂高川

わさび田

クリーンセンター

高瀬川

安曇橋

犀川橋

犀川

Bルート帯イメージ図（三川合流部）

※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。

Bルート帯イメージ図（終点部）

※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。



Cルート帯イメージ図（起点部）

※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。



Cルート帯イメージ図（重柳付近）

※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。

（仮称）安曇野北IC

犀川

安曇野スイス村

重柳交差点



C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。



Cルート帯イメージ図（終点部）

※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。



5 評価項目案の設定

■ 評価項目案

- ルート帯案は、ご意見を全て満足できるものではない
- 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する
- そのため、5つの分野、11の項目を評価項目案として設定したい

分野	I 交通	II 環境	III 生活	IV 地域経済	V 事業性
項目	①高速交通ネットワークの構築 ②市内交通の円滑化 ③安全・安心な生活の確保	④景観、環境への配慮	⑤地域住民への影響 ⑥農業への影響 ⑦商工業への影響	⑧交流促進、地域活性化	⑨経済性 ⑩施工性 ⑪効果の早期発現

5 評価項目案の設定

■ 評価項目の視点①

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"> ・高速交通ネットワーク空白地域の解消 →広域的な時間短縮効果、走行性により評価 ・長野自動車道へのアクセス性 →新たにインター10分圏域内に含まれる人口により評価
	②市内交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ・通過車両の分離 →道路整備の有無による推計交通量により評価 ・渋滞の緩和 →混雑度により評価 ・地域住民の利用しやすさ →各地域からの松糸道路へのアクセスのしやすさにより評価
	③安全・安心な生活の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・災害に強い道路ネットワークの構築 →活断層からの離隔距離により評価 ・救急医療施設への搬送の向上 →各地域から第三次医療機関への所要時間により評価 ・交通事故の減少 →現況事故件数×(推計交通量/現況交通量)により評価

5 評価項目案の設定

■ 評価項目の視点②

分野	評価項目	評価の視点
II 環境	④景観、環境への配慮	<ul style="list-style-type: none">・景観、自然環境への影響 →代表的な視点場からのフォトモンタージュ等により評価・地下水への影響 →地下水の影響により評価・わさび田への影響 →わさび田の潰れ地面積により評価・生態系への影響 →動植物の生息・生育場所の影響により評価

5 評価項目案の設定

■ 評価項目の視点

分野	評価項目	評価の視点
Ⅲ 生活	⑤地域住民への影響	<ul style="list-style-type: none">・住環境への影響 →地域分断の有無により評価・住宅地の買収面積 →住宅地の潰れ地面積により評価・日照、振動、大気、騒音への影響 →影響の大きさにより評価
	⑥農業への影響	<ul style="list-style-type: none">・生産性への影響 →不整形な農地の面積により評価・農地減少の影響 →農地の潰れ地面積により評価
	⑦商工業への影響	<ul style="list-style-type: none">・商業、工業地域への影響 →商業、工業地域の潰れ地面積により評価

5 評価項目案の設定

■ 評価項目の視点

分野	評価項目	評価の視点
IV 地域経済	⑧交流促進・ 地域活性化	・長野自動車道から市街地、工業団地、観光地等へのアクセス性 →新たにインター10分圏域内に含まれる人口、工業団地数、観光地数等 により評価

5 評価項目案の設定

■ 評価項目の視点

分野	評価項目	評価の視点
V 事業性	⑨経済性	<ul style="list-style-type: none">・事業費 →用地補償費、工事費により評価・維持管理費 →維持管理費により評価
	⑩施工性	<ul style="list-style-type: none">・施工の容易性 →工期、工法の難易度、交通規制の状況、支障物件の移設、施工ヤードの確保等により評価
	⑪効果の早期発現	<ul style="list-style-type: none">・段階的な供用の可能性 →段階的な供用の可否と効果発現までの期間等により評価

5 評価項目案の設定

■ 評価項目案まとめ

分野	評価項目	評価の視点	安曇野IC起点 ルート帯	(仮称) 安曇野北IC起点ルート帯		
				Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
I 交通	①高速交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ・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 				
	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 ・地域住民の利用しやすさ 				
	③安全・安心な生活の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・災害に強い道路ネットワークの構築 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・景観、自然環境への影響 ・地下水への影響 ・わさび田への影響 ・生態系への影響 				
III 生活	⑤地域住民への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・住環境への影響 ・日照、振動、大気、騒音への影響 				
	⑥農業への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・農地の分断、生産性への影響 ・農地減少の影響 				
	⑦商工業への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・商業、工業地域への影響 				
IV 地域 経済	⑧交流促進・地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・松糸道路から市街地、工業団地、観光地等へのアクセス性 ・産業（工業、農業、観光等）振興への寄与 				
V 事業性	⑨経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費、維持管理費 				
	⑩施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・施工の容易性 				
	⑪効果の早期発現	<ul style="list-style-type: none"> ・段階的な供用の可能性 				
今回第3段階において提示			次回第4段階において提示			

6 今後の予定

第4段階 複数案の比較評価

- 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
- 項目ごとに評価し、ルート帯案の優位性を判断

第5段階 ルート帯案決定、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

ルート線(実際に必要な道路計画)の検討へ

○長野県安曇野建設事務所 整備課 計画調査係

電話 : 0263-72-8308 (直通)

FAX : 0263-72-8882

E-mail : azumiken-matsuito@pref.nagano.lg.jp

○安曇野市 都市建設部 監理課

電話 : 0263-71-2332 (直通)

FAX : 0263-72-3569

E-mail : kanri@city.azumino.nagano.jp