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

本日の説明内容

■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

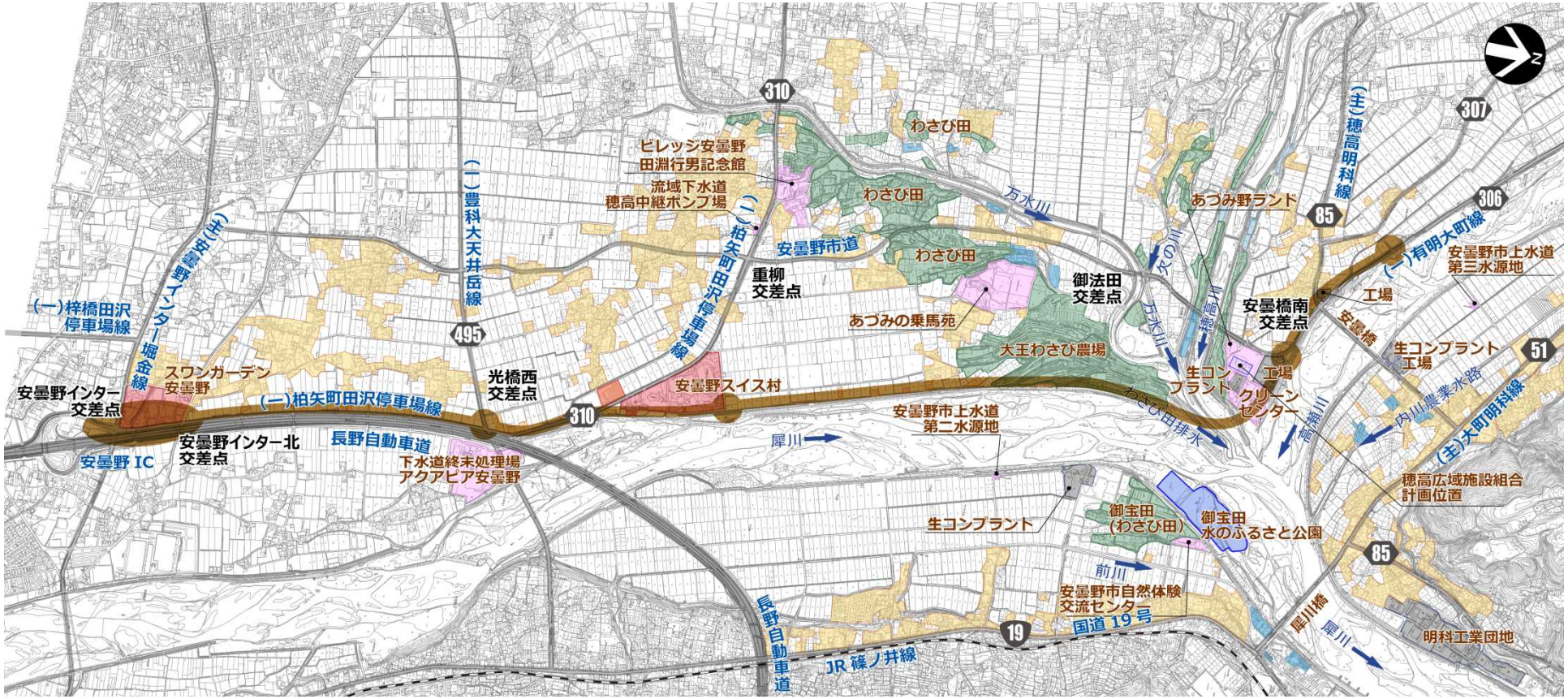
2　前回説明会のご意見に対するお答え

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。
防災の観点を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。

２－１　ルート帯案の追加

■ 犀川左岸ルート帯

- 安曇野IC～県道柏矢町田沢(停)線～犀川左岸堤防沿い～高瀬川右岸道路
- 12月1日に示した複数ルート帯案と併せて比較評価する



犀川左岸ルート帯

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。

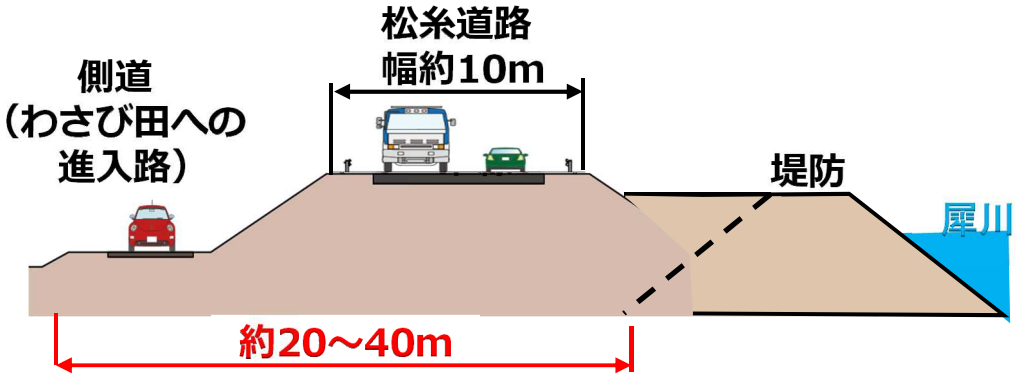
２－１　ルート帯案の追加

■犀川左岸ルート帯

現　在

整備後

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３km
（ICの中心間距離）

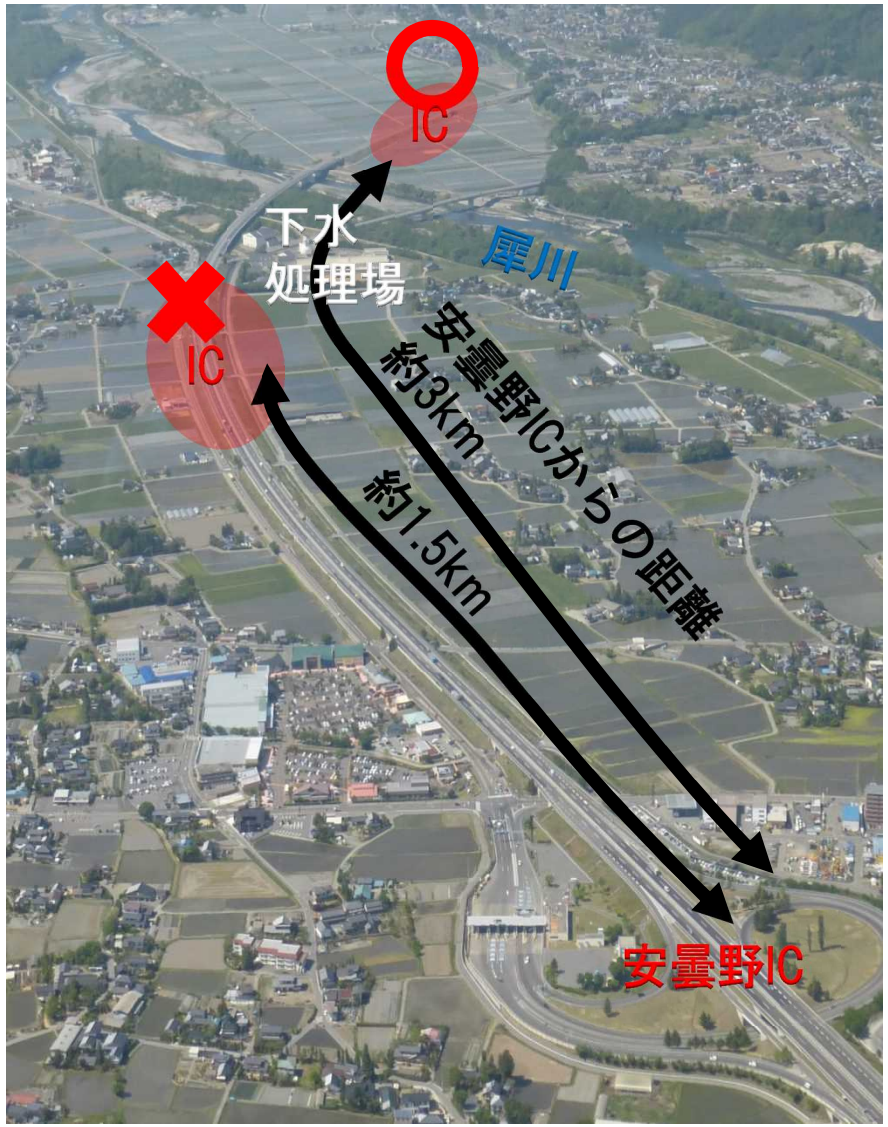
・高速道路への出入り、標識の設置等交通運用上必要な距離

（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

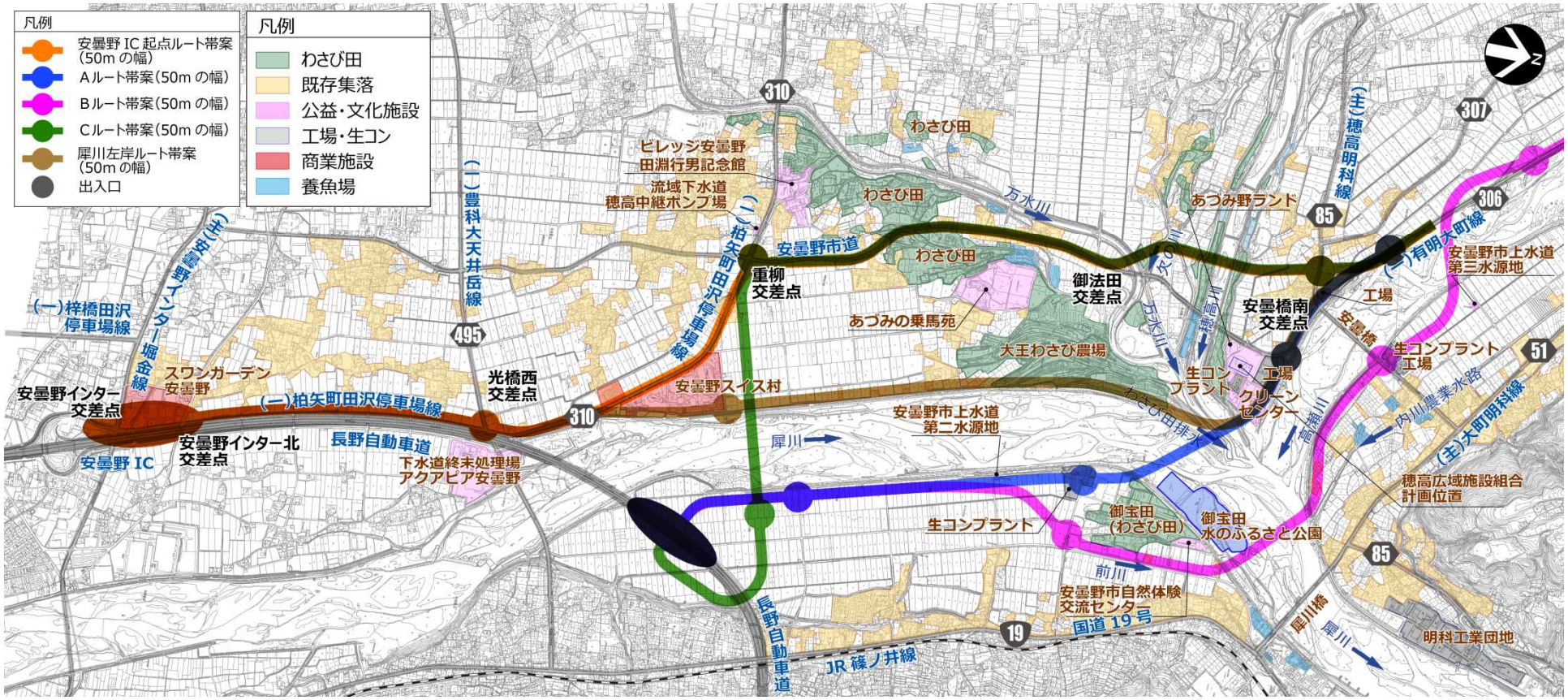
②Aルート帯　：延長約3.6km

③Bルート帯　：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

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

分野	評価項目
Ⅰ交通	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
Ⅱ環境	④景観、環境への配慮
Ⅲ生活	⑤地域住民への影響
	⑥農業への影響
	⑦商工業への影響
Ⅳ地域経済	⑧交流促進・地域活性化
Ⅴ事業性	⑨経済性
	⑩施工性
	⑪効果の早期発現

見直した評価項目案

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	・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	・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	・救急医療施設への搬送の向上 ・交通事故の減少
Ⅱ防災	④災害に強い道路	・地震、浸水、土砂災害に対する影響 ・災害時の代替機能
Ⅲ環境	⑤景観、環境への配慮	・景観、自然環境への影響 ・地下水への影響 ・生態系への影響
Ⅳ生活	⑥地域住民への影響	・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農業への影響	・農地への影響 ・生産性への影響
	⑧商工業への影響	・商業、工業地域への影響
Ⅴ地域経済	⑨交流促進・地域活性化	・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
Ⅵ事業性	⑩経済性	・事業費、維持管理費
	⑪施工性	・施工の容易性
	⑫効果の早期発現	・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

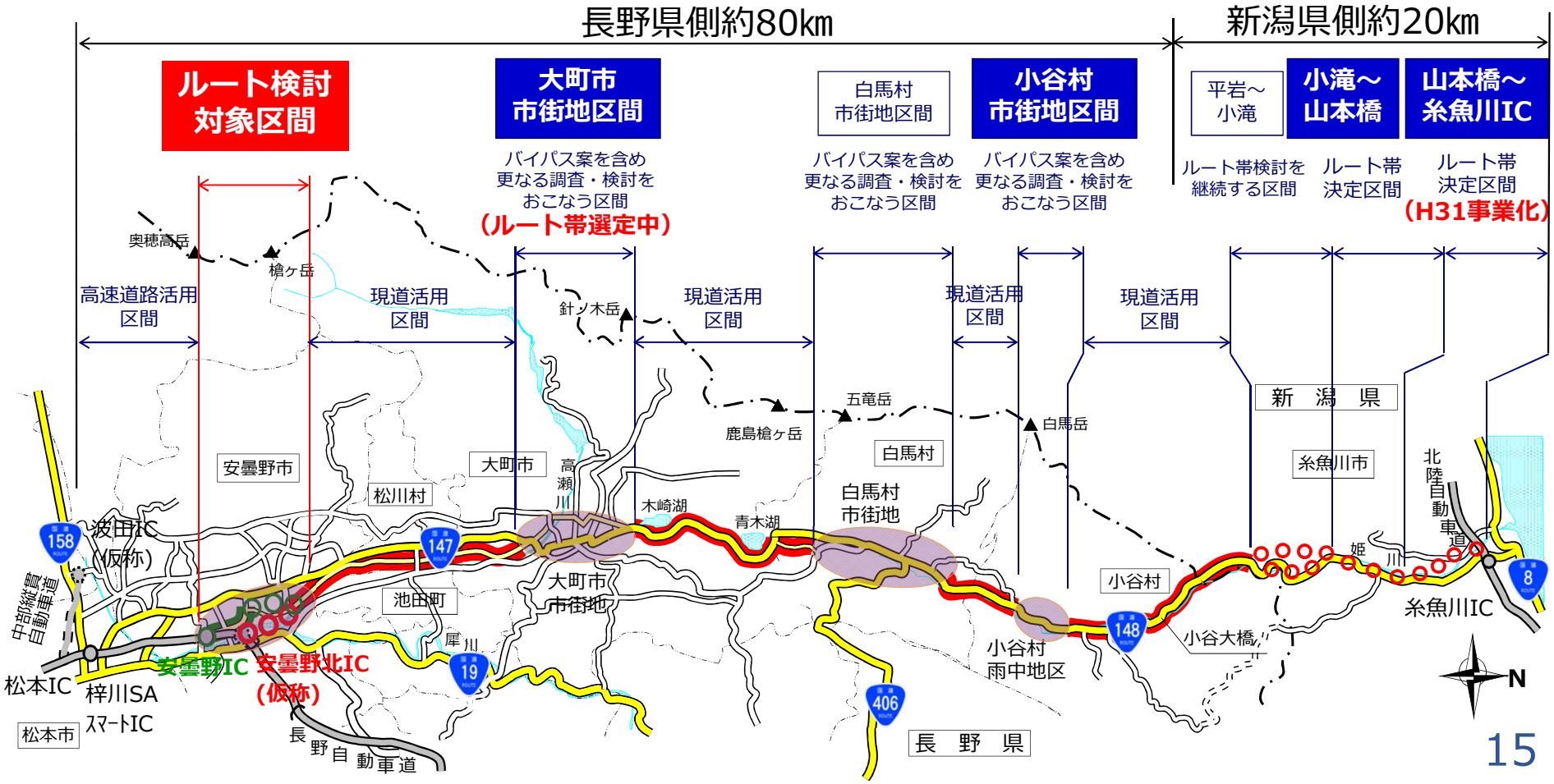
Ⅰ　交通

評価項目	評価の視点
①高速交通ネットワークの構築	・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	・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	・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（地域高規格道路としての機能）

【各ルート帯共通】	現在(現道利用)		整備後
松本IC～糸魚川IC	約2時間20分	→	約1時間40分
安曇野IC～糸魚川IC	約2時間10分	→	約1時間30分

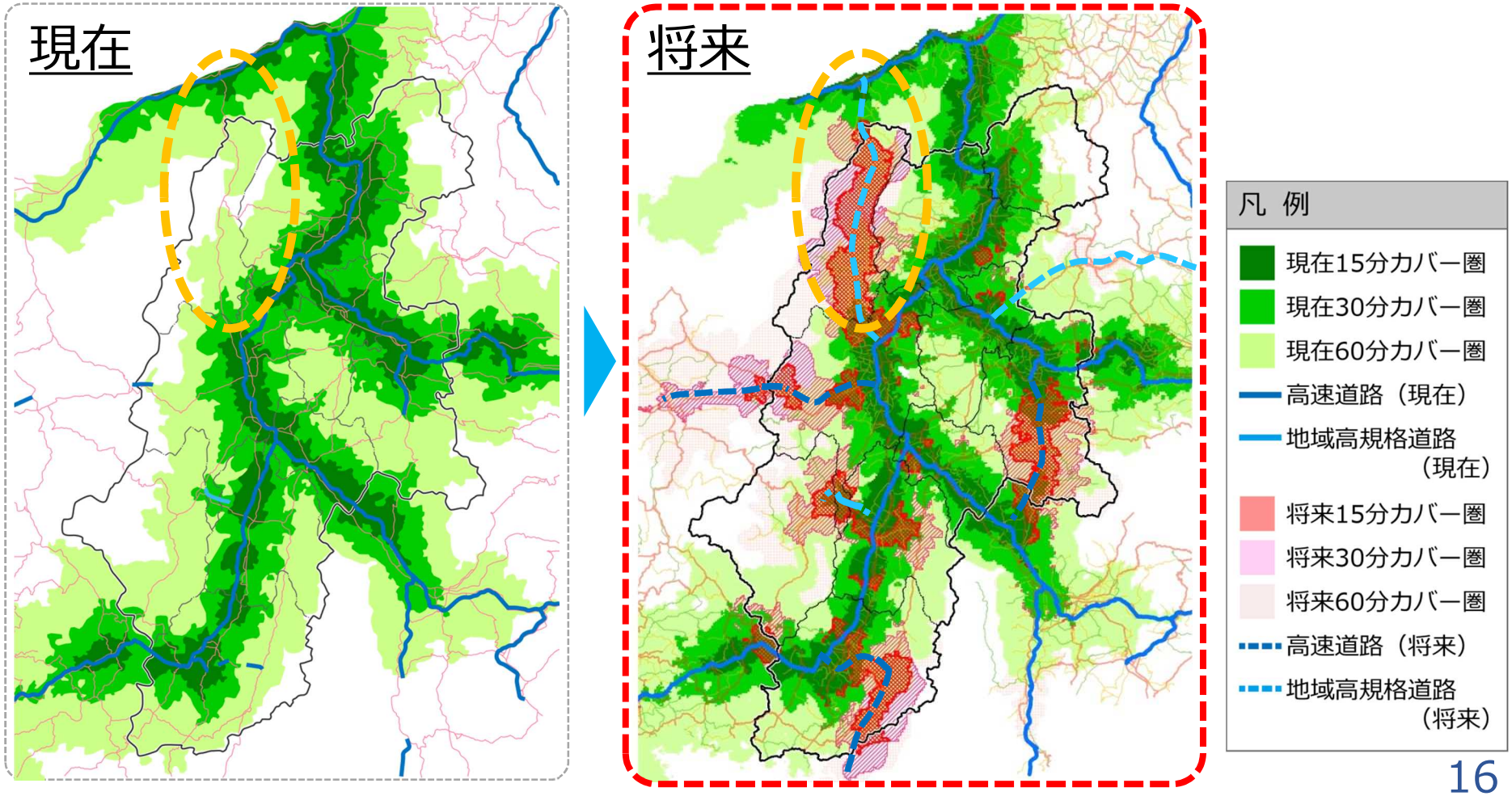


3　各ルート帯の比較

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



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】

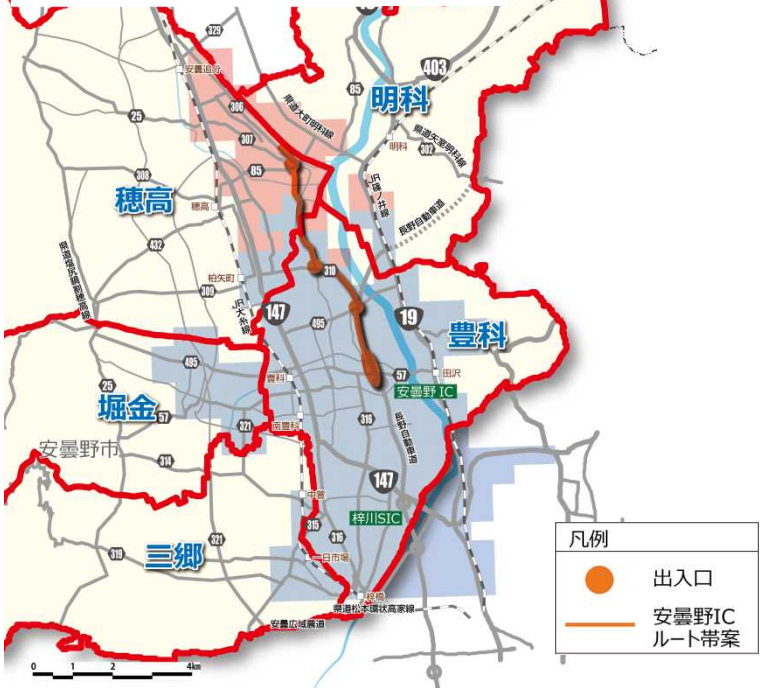
- 安曇野市内から長野自動車道へのアクセスが向上する

◆現状
市全体：約42%
穂　高：約9%
明　科：約13%

長野自動車道10分圏域人口カバー率

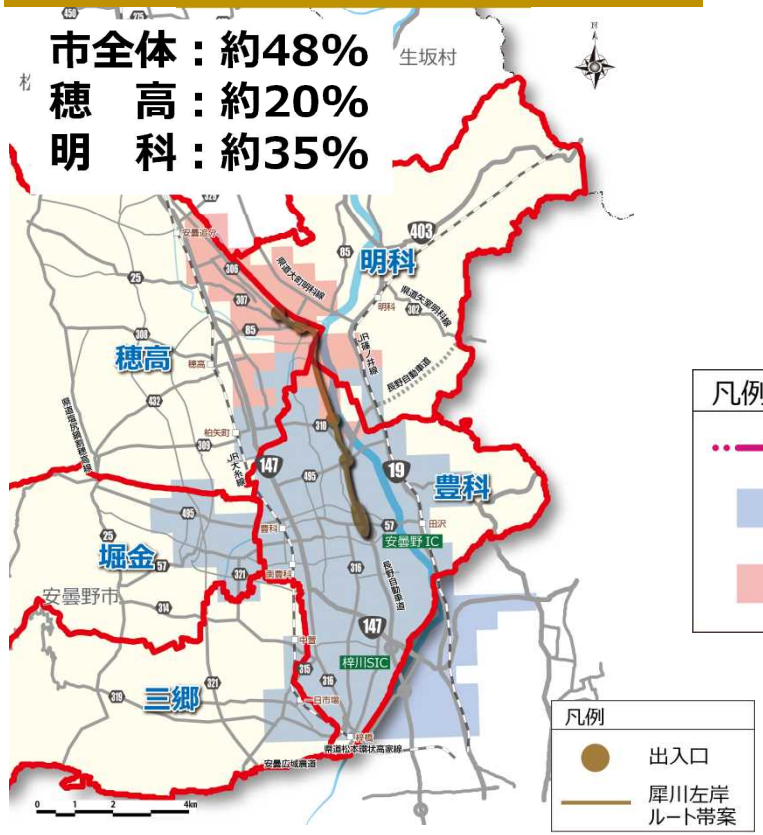
安曇野IC起点ルート帯

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）

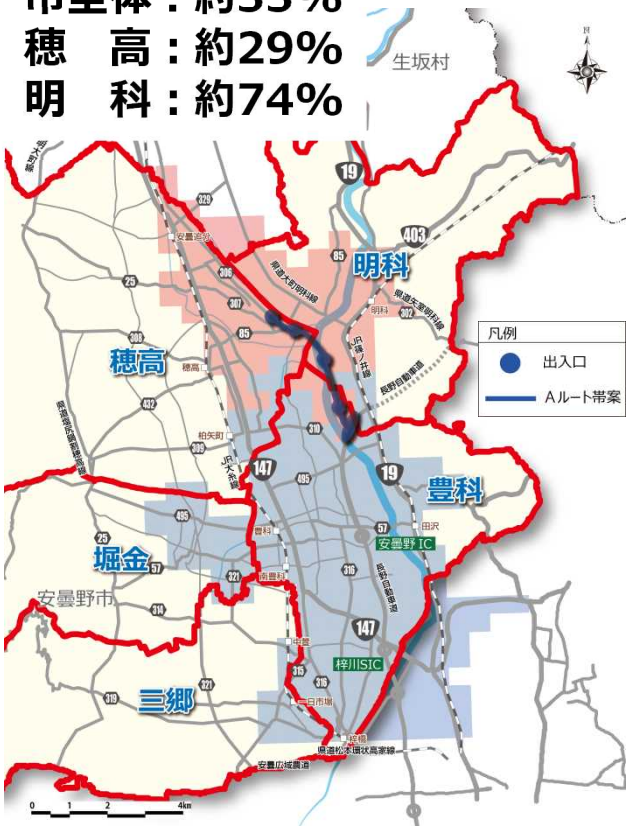
【各ルート帯共通】

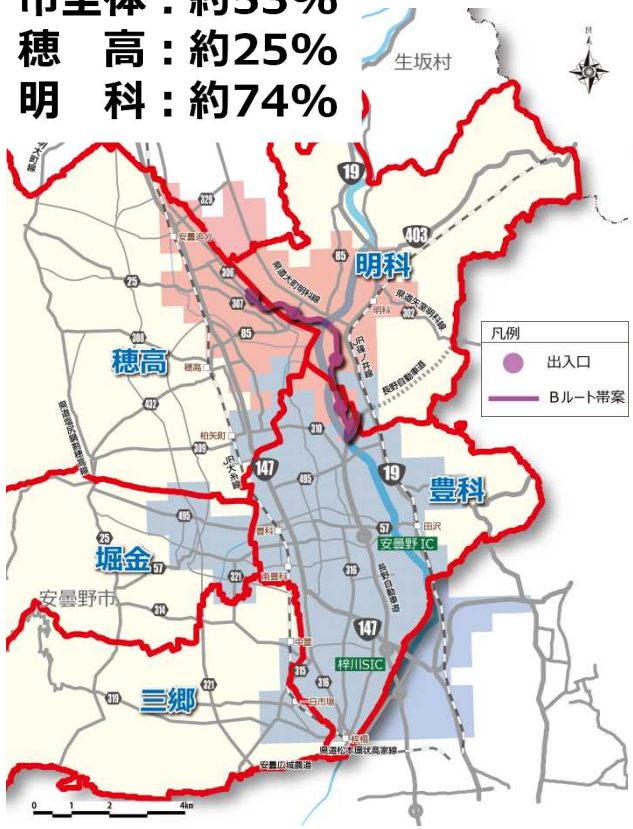
- 安曇野市内から長野自動車道へのアクセスが向上する

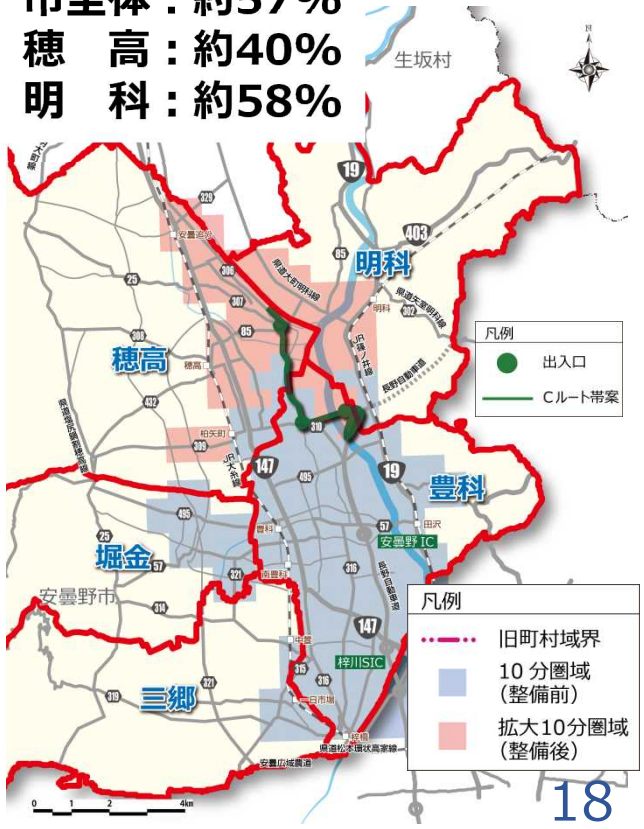
◆現状
市全体：約42%
穂　高：約9%
明　科：約13%

長野自動車道10分圏域人口カバー率

Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
市全体：約55% 穂　高：約29% 明　科：約74%	市全体：約53% 穂　高：約25% 明　科：約74%	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

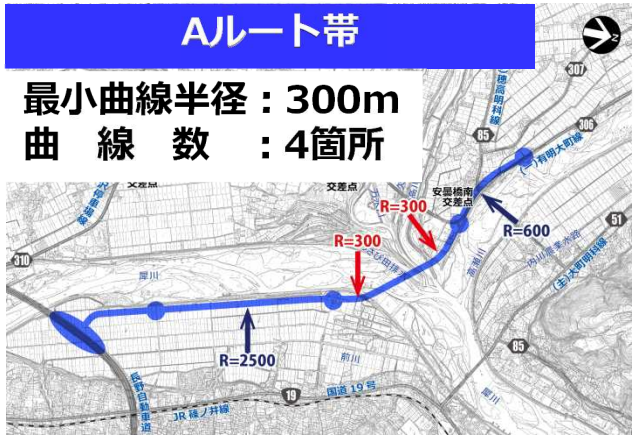
最小曲線半径：160m
曲　線　数　：13箇所

犀川左岸ルート帯

最小曲線半径：200m
曲　線　数　：6箇所

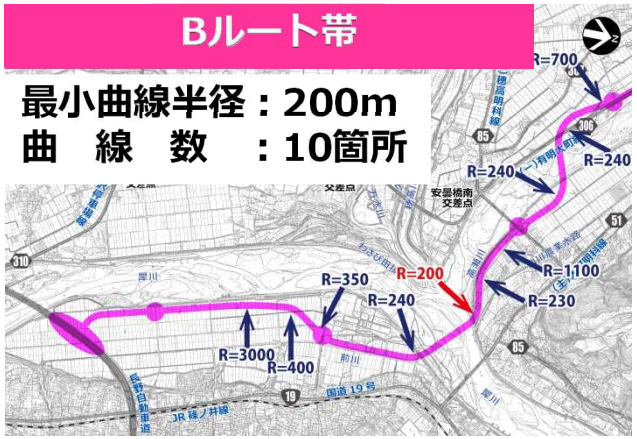
Aルート帯

最小曲線半径：300m
曲　線　数　：4箇所



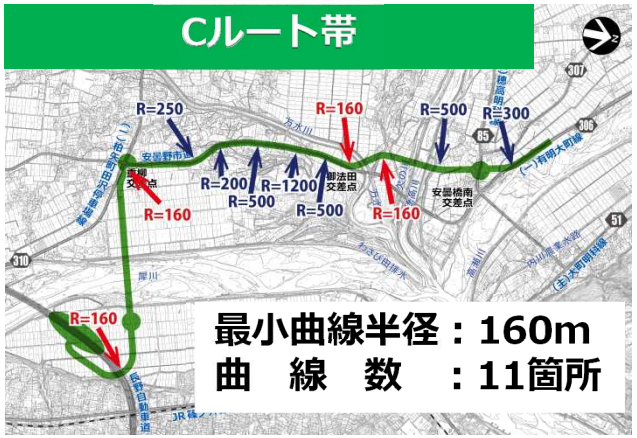
Bルート帯

最小曲線半径：200m
曲　線　数　：10箇所



Cルート帯

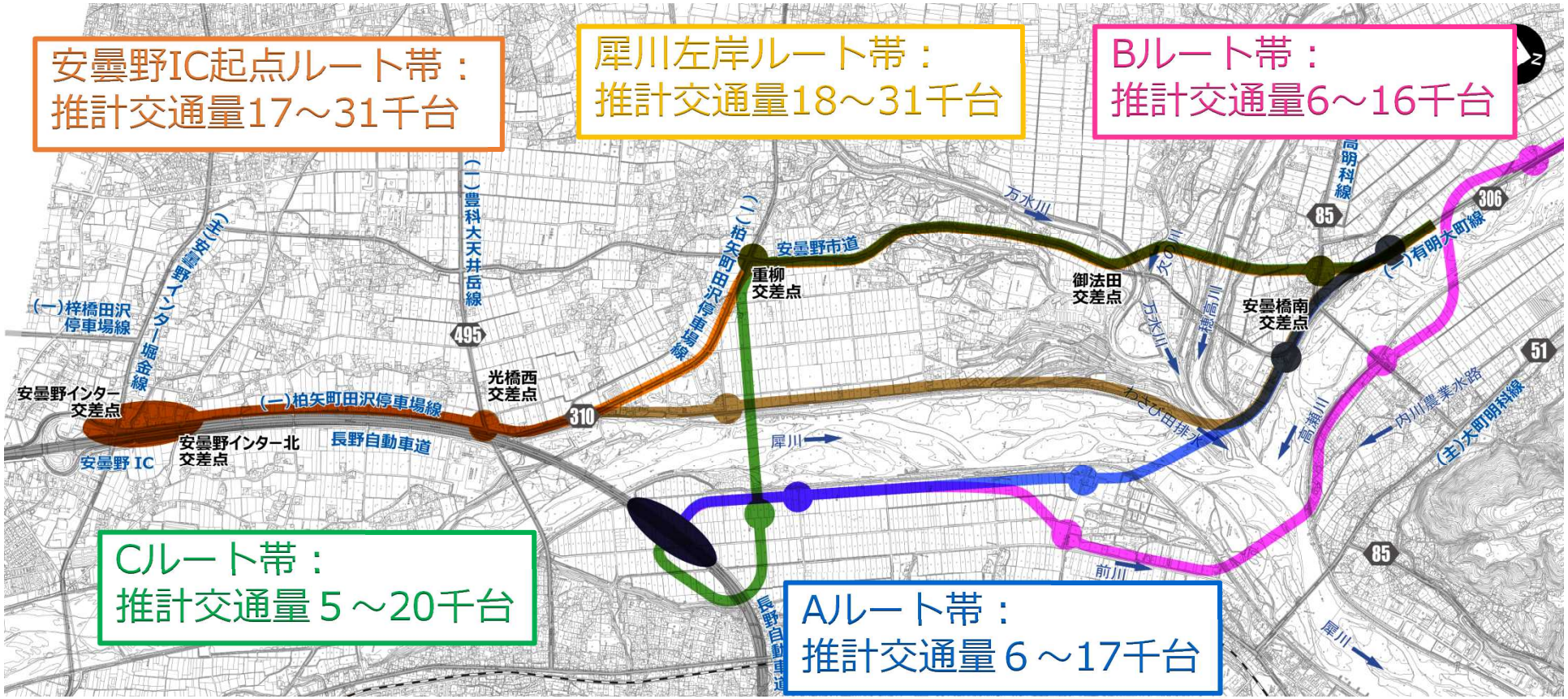
最小曲線半径：160m
曲　線　数　：11箇所



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



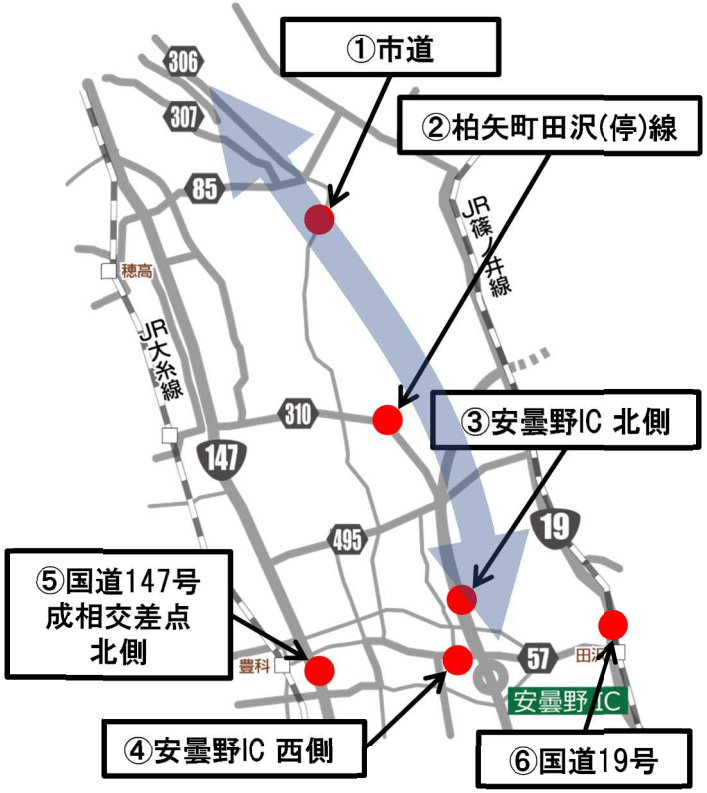
※推計交通量は概ね10年後の交通量の伸び率を考慮して求めた推計値です。

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



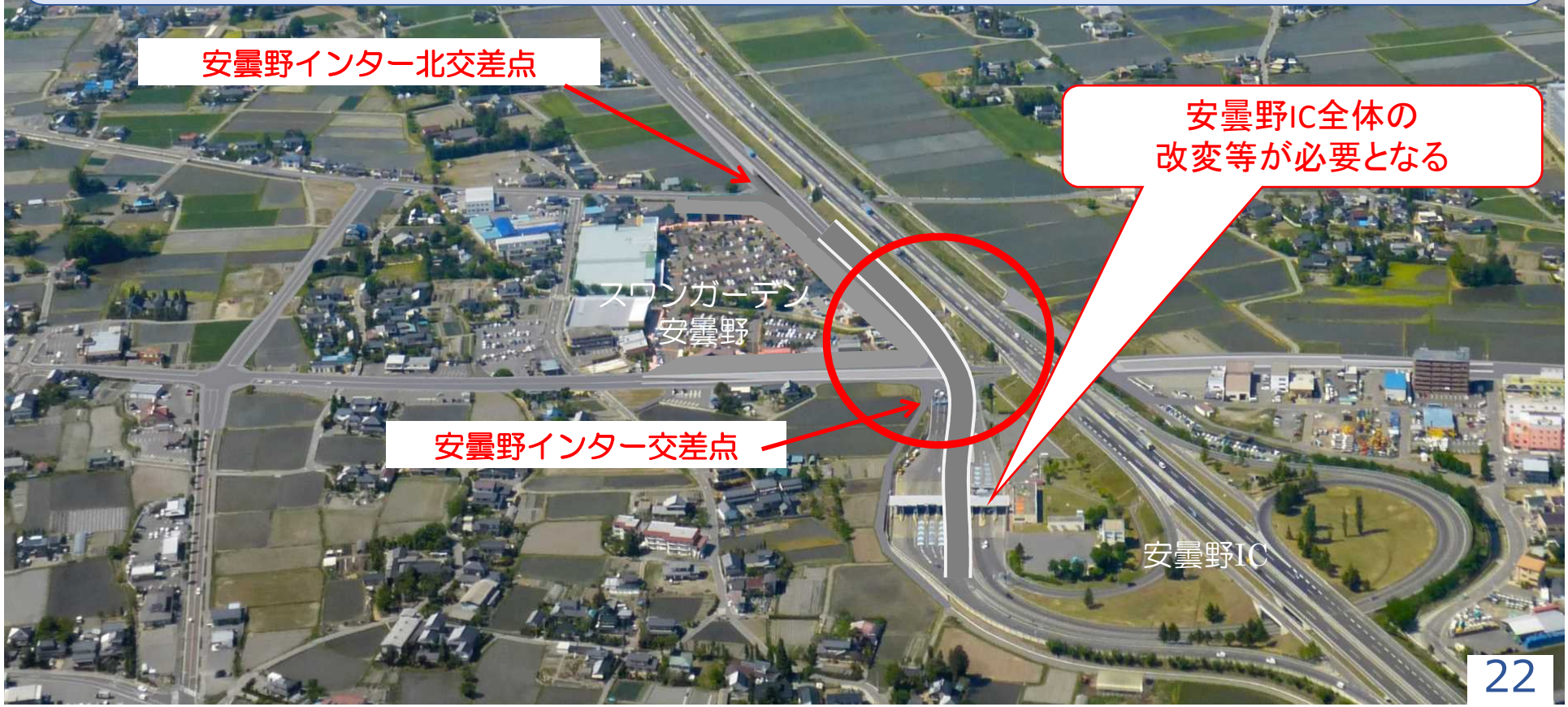
	整備なし	安曇野IC起点ルート帯	(仮称)安曇野北IC起点とする案			犀川左岸ルート帯
			Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯	
①市道	10,100	11,400	10,400	10,100	5,700	9,700
		(1.13)	(1.03)	(増減なし)	(0.56)	(0.96)
②柏矢町田沢(停)線	9,100	27,400	8,000	8,100	12,600	10,600
		(3.01)	(0.88)	(0.89)	(1.38)	(1.16)
③安曇野IC北側	13,600	30,700	12,100	12,300	12,100	30,900
		(2.26)	(0.89)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

青：減少、赤：増加、カッコ書きは増減度　　交通量［台/日］

3　各ルート帯の比較

②市内交通の円滑化（通行の容易性）

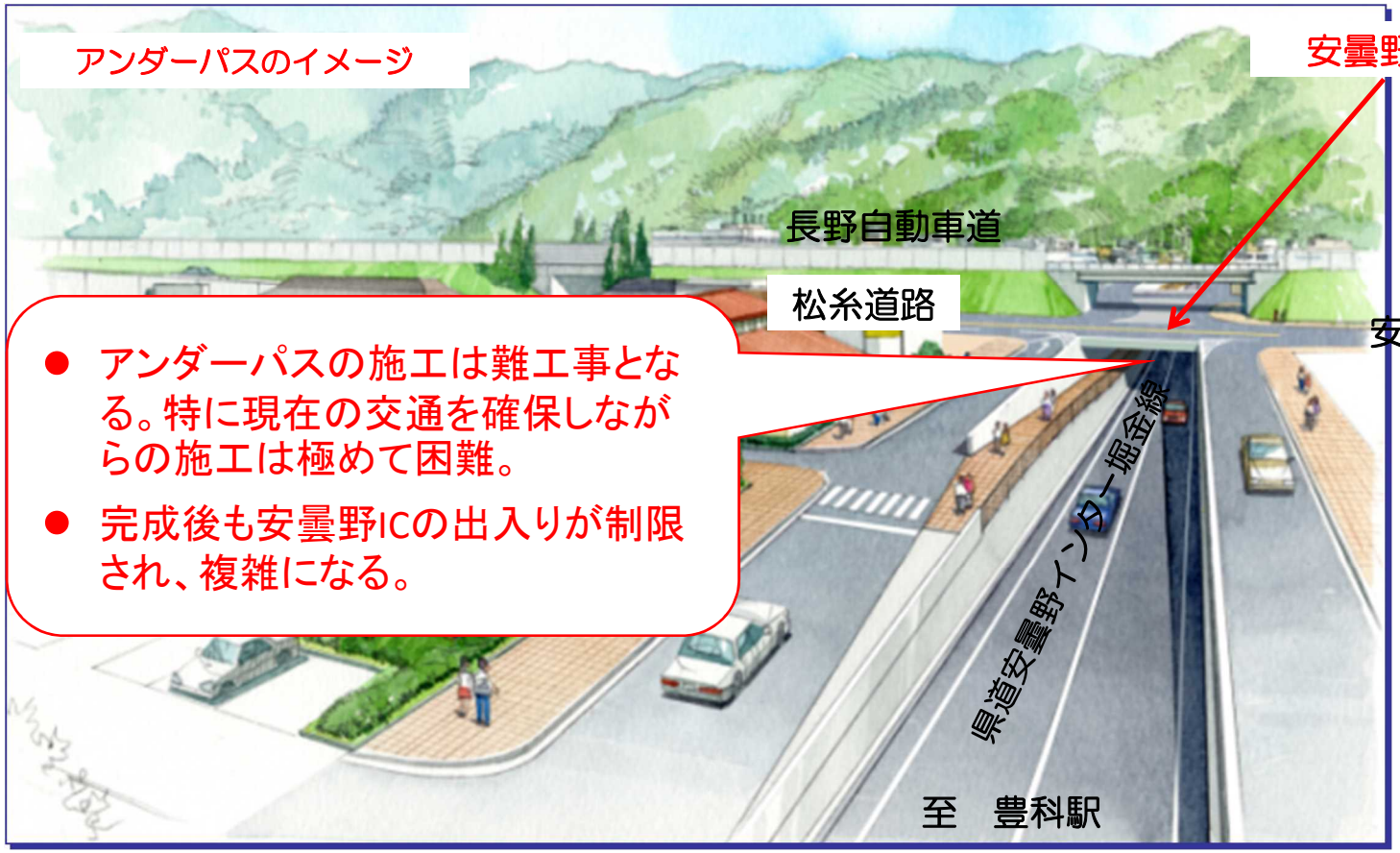
- 安曇野ICを起点とする場合は、安曇野インター交差点の信号処理をなくす必要がある
- 松糸道路を安曇野インター交差点の上空に設置させた場合は、ICと交差点の距離が短く、高速道路料金所にまで影響するため、施工はできない



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。

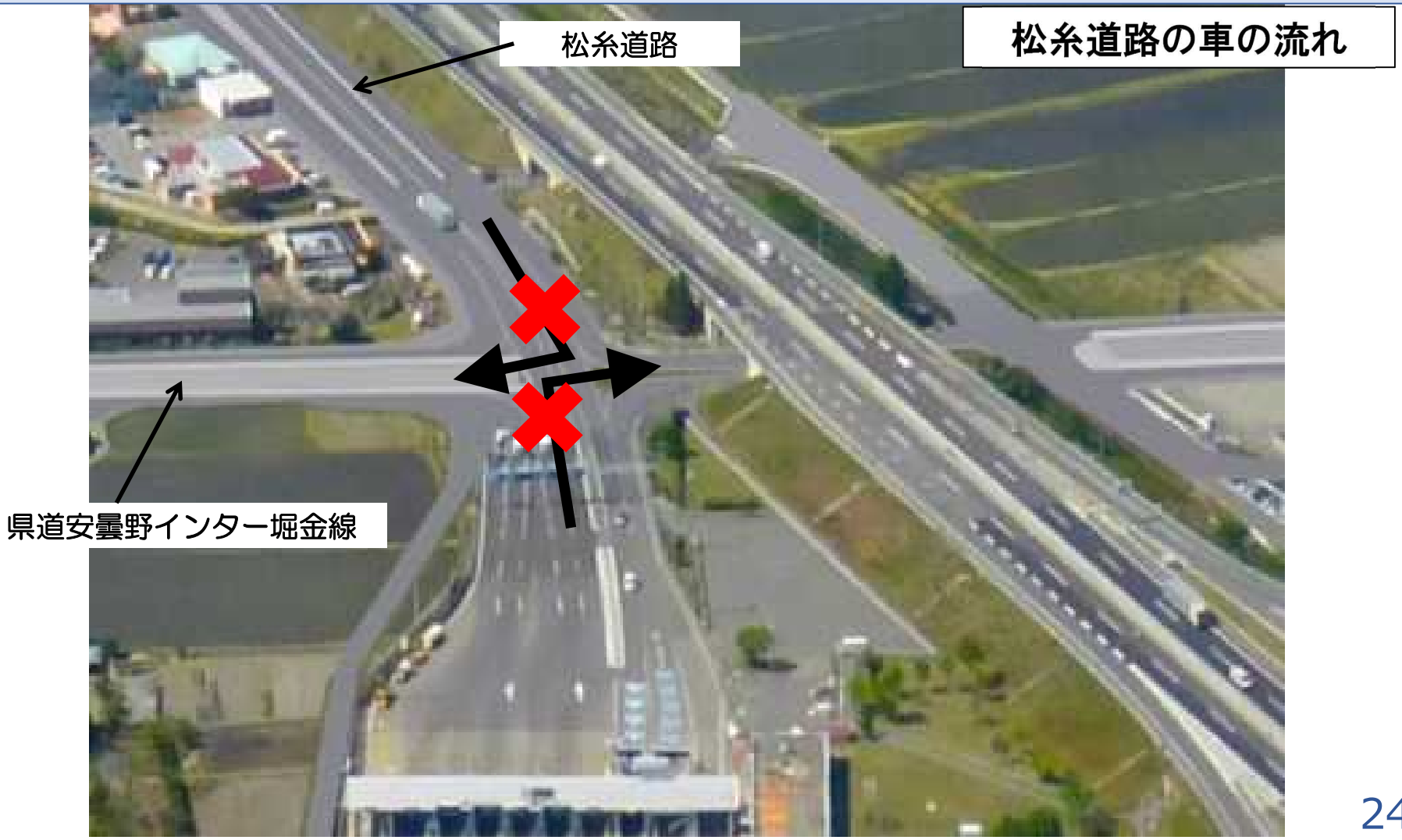


- アンダーパスの施工は難工事となる。特に現在の交通を確保しながらの施工は極めて困難。
- 完成後も安曇野ICの出入りが制限され、複雑になる。

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

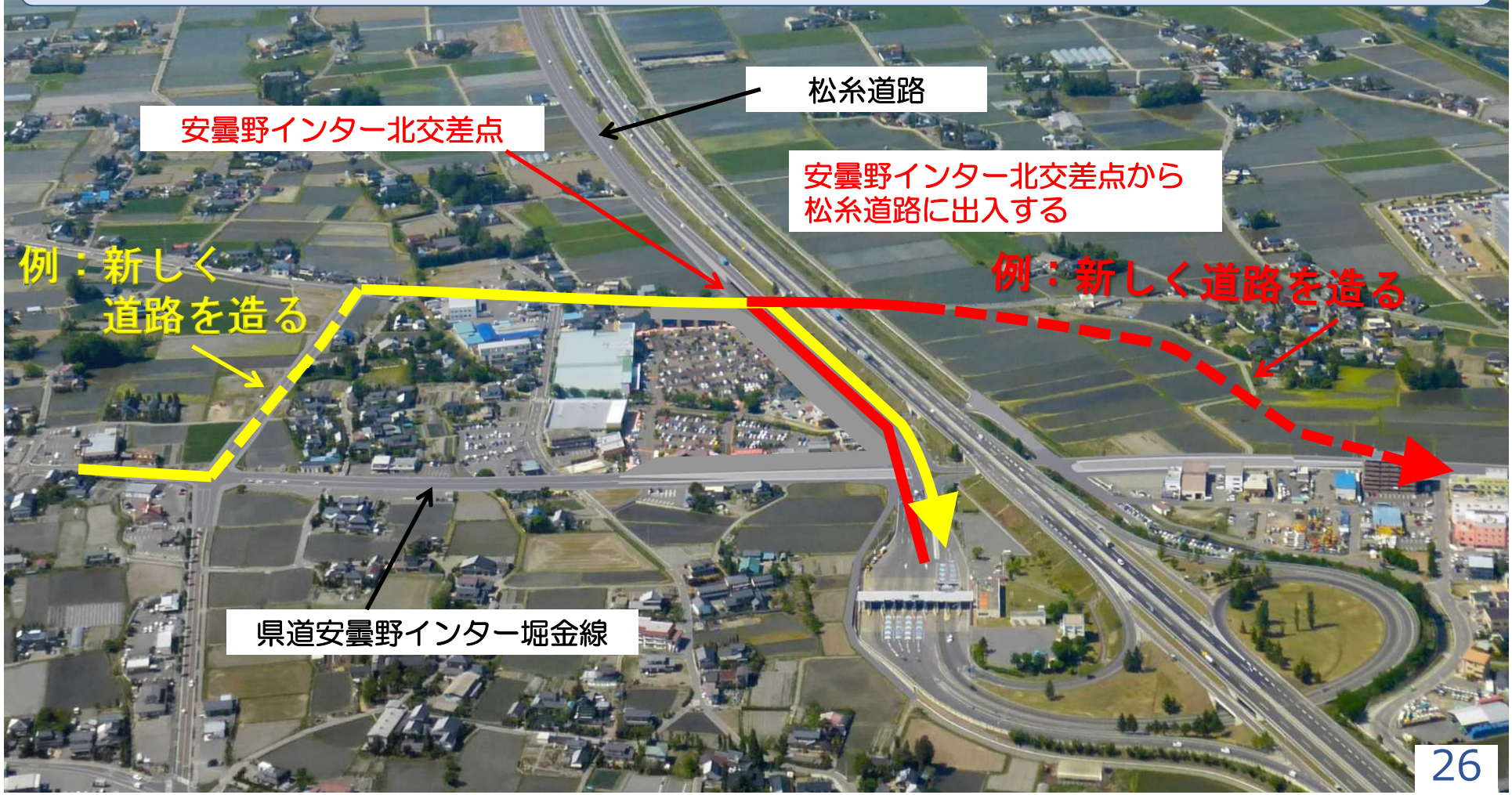
②市内交通の円滑化（通行の容易性）

- 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）

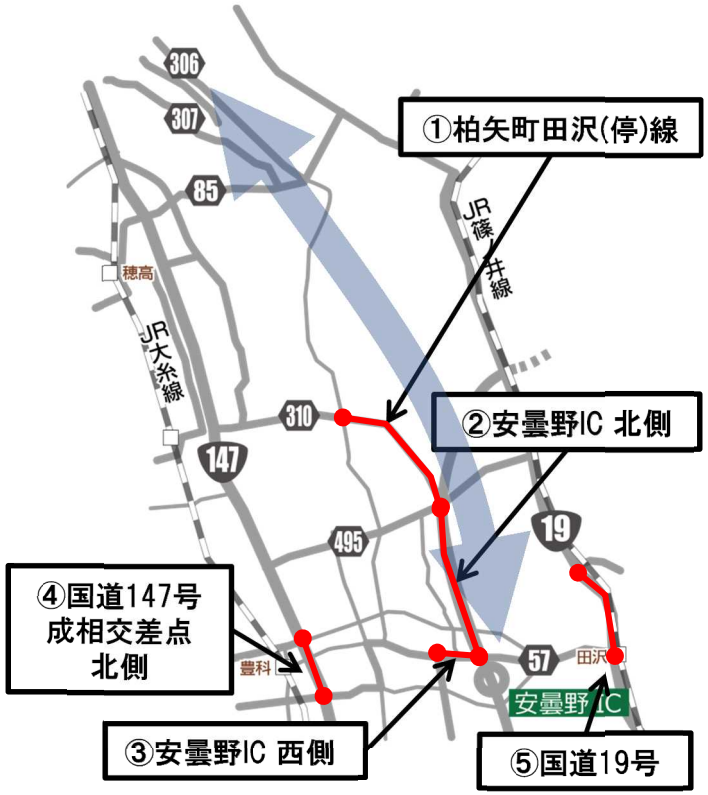
- 各ルート帯ともに、大町総合病院～信州大学医学部付属病院間の所要時間は約８分短縮
- 大町総合病院～県立こども病院間の所要時間は約11分短縮
- 救急医療では、分単位の時間短縮が生死を分ける可能性がある

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	21	21	33	28
		(+29)	(-21)	(-21)	(-9)	(-14)
②安曇野IC北側	24	52	-21	21	21	52
		(+28)	(-3)	(-3)	(-3)	(+28)
③安曇野IC西側	16	19	14	14	14	21
		(+3)	(-2)	(-2)	(-2)	(+5)
④国道147号成相交差点北側	37	23	32	31	32	23
		(-14)	(-5)	(-6)	(-5)	(-14)
⑤国道19号	12	8	10	10	9	8
		(-4)	(-2)	(-2)	(-3)	(-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