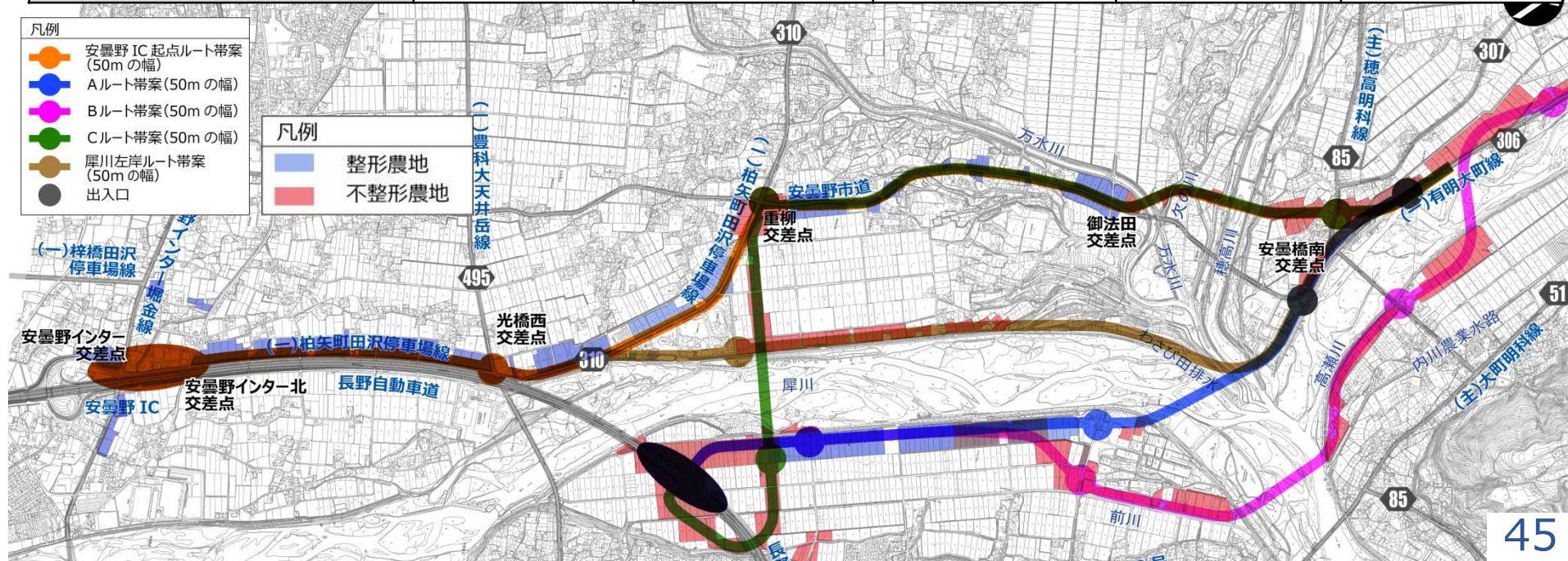




## IV生活 ⑦農業への影響（生産性への影響）

- B、Cルート帯は不整形となる農地の区画が多い
- 安曇野IC起点、犀川左岸、Aルート帯は不整形となる農地の区画が少ない

	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	
農地買収区画数	183	109	200	175	121
うち不整形農地区画数	50	54	168	136	49
割合	約27%	約50%	約84%	約78%	約40%



【農地への影響】

- Bルート帯は農地の買収面積が最も大きい。
- A、Cルート帯は農地の買収面積が小さく、Bルート帯の半分程度

【生産性への影響】

- Bルート帯は不整形となる農地の区画数が最も多い。
- Cルート帯は買収面積が少ないものの不整形となる区画数が多い
- 安曇野IC起点、A、犀川左岸ルート帯は不整形となる農地の区画数が少なく、Bルート帯の3分の1程度



農地の買収面積が少なく、かつ、不整形となる農地の区画数も少ない「Aルート帯」の優位性が高い

# IV生活 ⑧商工業への影響（商業、工業地域への影響）

- B、Cルート帯は商工業地の買収面積が少ない

買収面積	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	
商業地	約0.7ha	なし	なし	約0.3ha	約0.5ha
工業地	なし	約0.9ha	約0.1ha	なし	約0.6ha
合計	約0.7ha	約0.9ha	約0.1ha	約0.3ha	約1.1ha



## IV生活 ⑧商工業への影響（商業、工業地域への影響）

- 現道を4車線とする安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、沿線にある既存の商業施設（スワンガーデンやスイス村など）への出入りが制限される



道路横断方向のイメージ図

中央分離帯



### 【商業、工業地域への影響】

- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、既存商業施設の買収面積が多い
- 現道を4車線化する区間は商業地からの出入りが制限される
- Aルート帯は工業地の買収面積が多い
- Bルート帯は、商工業地の買収面積が最も少ない
- A、Bルート帯は既存商業施設への出入りに影響しない



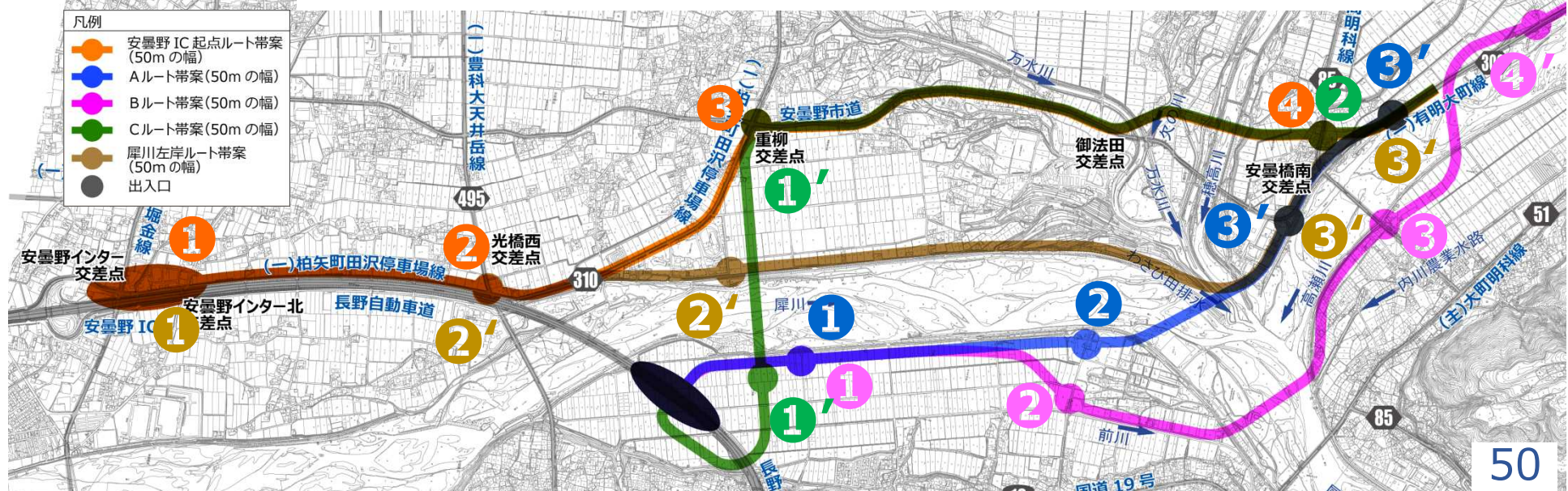
商工業地の買収面積が最も少なく、既存商業施設への出入りに影響しない「Bルート帯」の優位性が高い

## 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）

- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯：出入口はすべて犀川左岸側に設置される
- A、B、Cルート帯：犀川の左右岸に出入口が設置される

出入口（IC） 箇所数	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	
犀川左岸側	豊科3,穂高1	穂高1	穂高0.5,明科1	豊科0.5,穂高1	豊科2,穂高1
犀川右岸側	—	豊科1,明科1	豊科1,明科1	豊科0.5	—
合計（箇所）	4	3	3.5	2	3

※丸数字に「'」付きはハーフIC：片方向からの入口と出口のみの構造（ハーフは0.5箇所の扱い）



## 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）



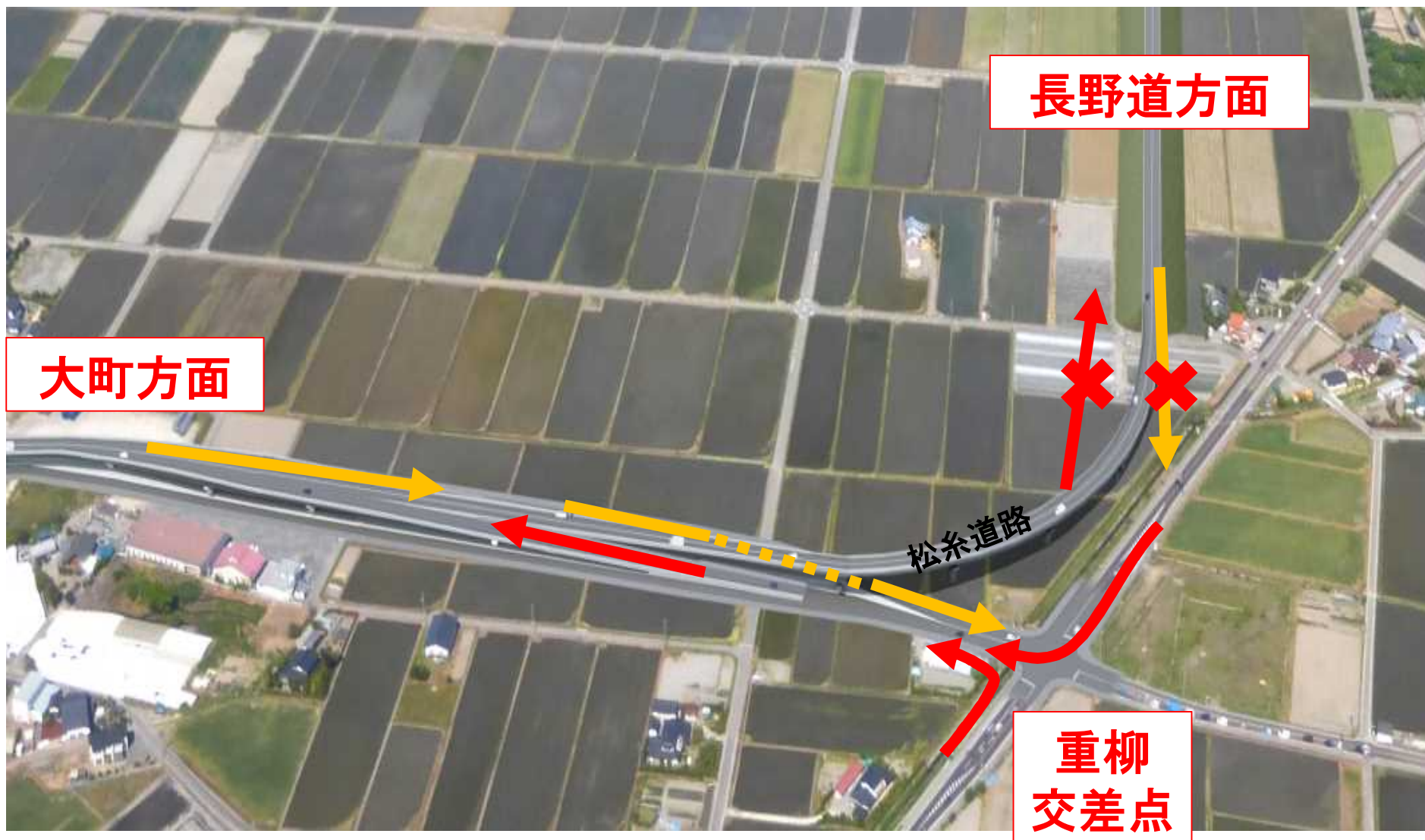


# V 地域経済 ⑨ 交流促進・地域活性化（地域住民の利用しやすさ）



## 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）

出入口がハーフICの例：Cルート帯の豊科（重柳）



## V 地域経済 ⑨ 交流促進・地域活性化（松糸道路からのアクセス性）

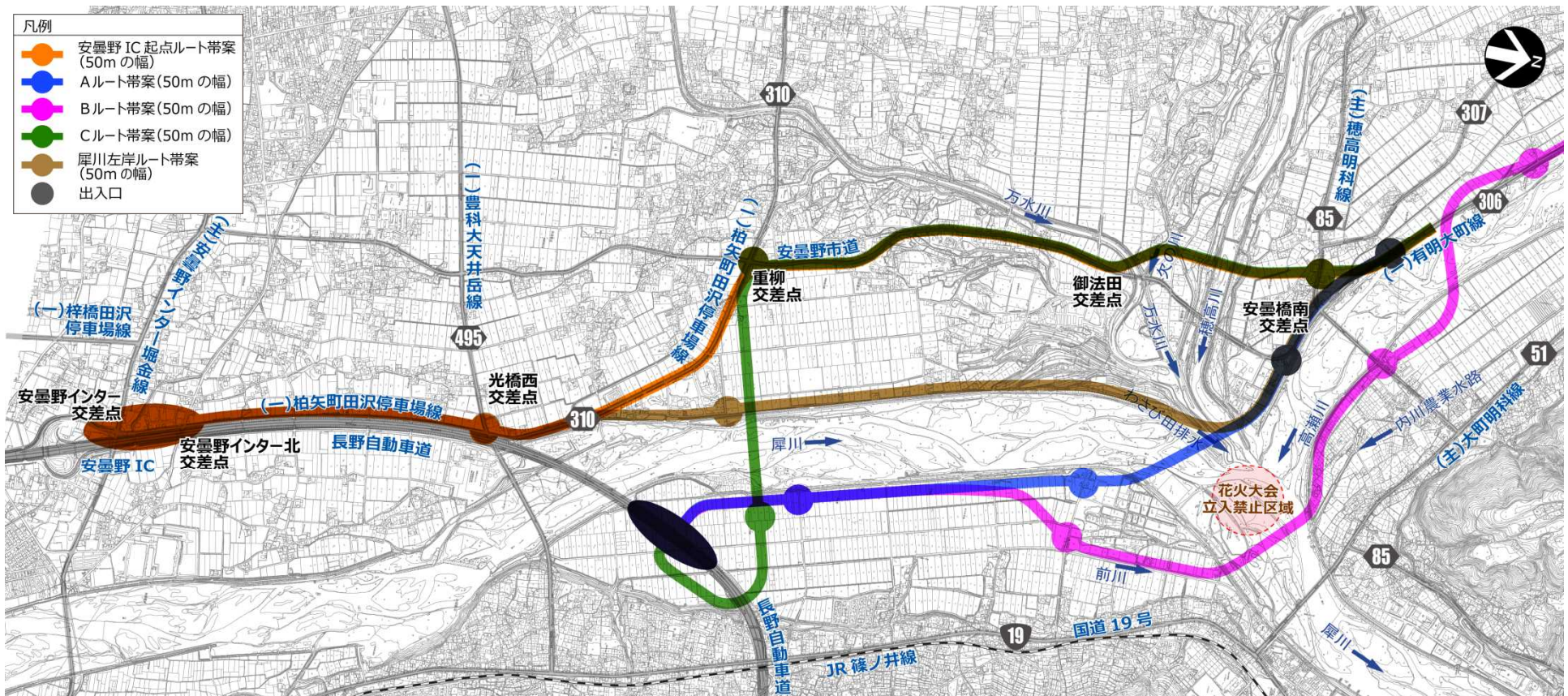
- 各ルート帯ともに、高速交通ネットワークと市街地、工業団地、観光地とのアクセスが向上する

		現況	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		
市街地	10分圏域 人口 カバー率 (%)	穂高	約9	約78 (69%増)	約63 (54%増)	約62 (53%増)	約78 (69%増)	
			明科	約13	約80 (67%増)	約91 (78%増)	約93 (80%増)	約80 (67%増)
工業団地	所要 時間 (分)	島新田 産業団地	約18	約5 (13分短縮)	約4 (14分短縮)	約4 (14分短縮)	約5 (13分短縮)	約4 (14分短縮)
		明科工業団地	約16	約6 (10分短縮)	約6 (10分短縮)	約4 (12分短縮)	約6 (10分短縮)	約6 (10分短縮)
観光地		穂高温泉郷	約20	約13 (7分短縮)	約13 (7分短縮)	約13 (7分短縮)	約13 (7分短縮)	約13 (7分短縮)
		碌山美術館	約15	約5 (10分短縮)	約7 (8分短縮)	約7 (8分短縮)	約5 (10分短縮)	約7 (8分短縮)
		龍門淵公園	約14	約8 (6分短縮)	約5 (9分短縮)	約4 (10分短縮)	約8 (6分短縮)	約7 (7分短縮)

※現況：安曇野ICにアクセスするカバー率、到達時間  
各ルート帯の算出数値：各ルート帯の最寄の出入口までのカバー率、到達時間

# V 地域経済 ⑨ 交流促進・地域活性化（安曇野花火への影響）

- 各ルート帯ともに、安曇野花火の範囲に影響しない



【地域住民の利用しやすさ】

- A、Bルート帯は、犀川の両岸に松糸道路の出入口が設置でき、穂高、明科の両地域からアクセスしやすく、地域住民の利便性が高い
- Cルート帯は、犀川の両岸に松糸道路の出入口が設置できるが、ハーフ構造のため、地域住民の利便性が低い
- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、出入口がすべて犀川左岸に設置されるため、明科地域からの利便性が低い

【松糸道路から市街地、工業団地、観光地等へのアクセス性】

- 各ルート帯とも安曇野市北部の工業団地、観光地へのアクセス性が向上する

【安曇野花火への影響】

- 各ルート帯とも花火に影響しない

安曇野市北部の工業団地、観光地へのアクセス性が向上し、犀川の両岸に出入口が設置でき、地域住民の利便性が高い「A、Bルート帯」の優位性が高い

## VI事業性 ⑩経済性（建設費、維持管理費）

概算事業費			建設費合計 (億円)	維持管理費 (億円/年)
	工事費 (億円)	用地補償費 (億円)		
安曇野IC起点ルート帯	約240	約50	約290	約1.27
Aルート帯	約180	約30	約210	約0.56
Bルート帯	約140	約40	約180	約0.40
Cルート帯	約240	約30	約270	約0.93
犀川左岸ルート帯	約220	約60	約280	約0.73

注：概算額であり、あくまで現時点での想定です。  
わさびの営業補償費など算出できないものは、含まれていません。

【建設費】

- Bルート帯は、延長が長く三川合流部付近に橋梁が2橋必要となるが、盛土構造の区間が多いため建設費が最も安くなる

【維持管理費】

- Bルート帯は、延長が長いですが、高架橋などの区間が短く、盛土構造の区間が長いいため維持管理費が最も安くなる



建設費、維持管理費ともに最も安い「Bルート帯」の優位性が高い

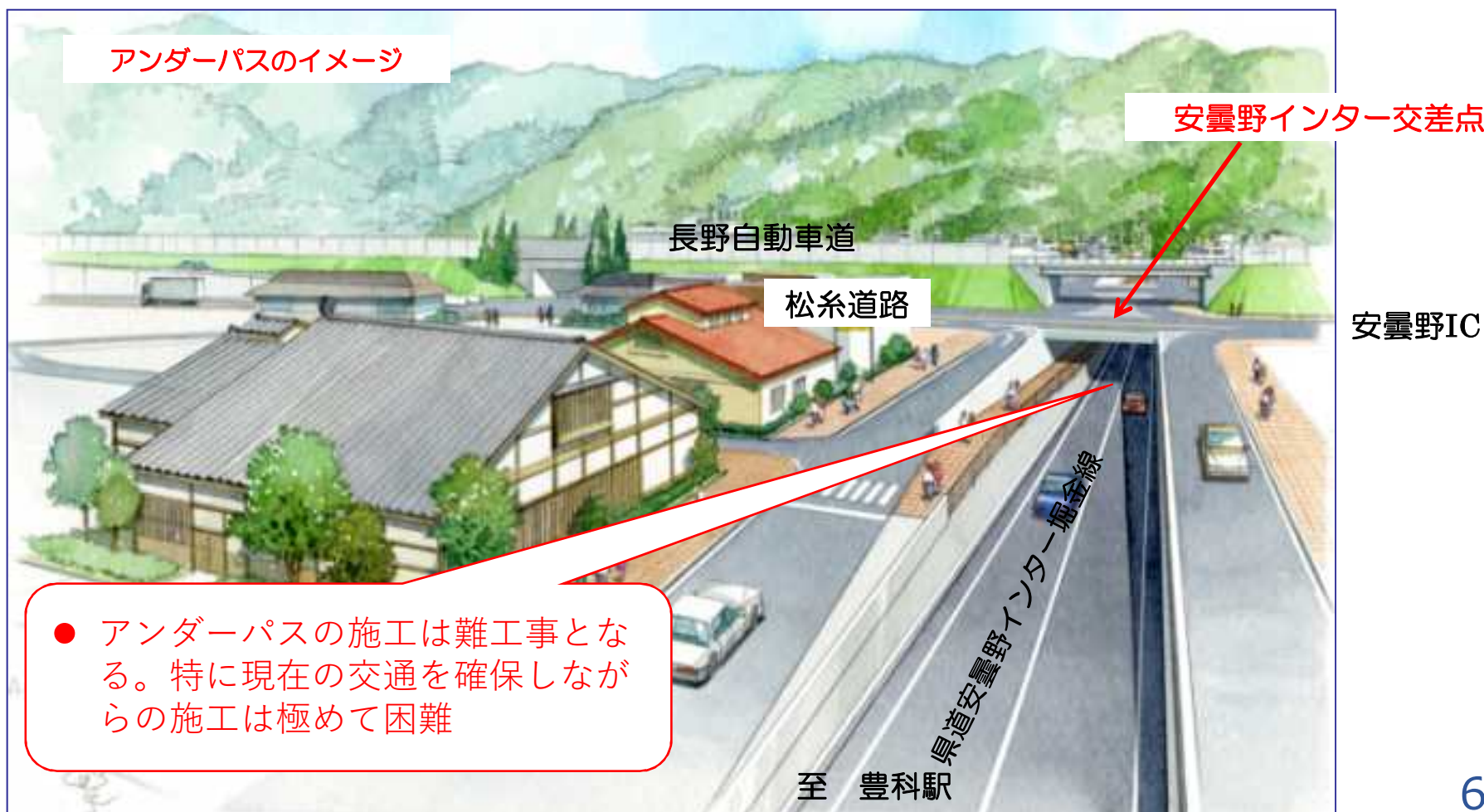
## Ⅵ事業性 ⑪施工性（施工の容易性）

視点	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	
施工の容易性	<ul style="list-style-type: none"> <li>安曇野ICから御法田交差点付近までは現道の通行規制が長期間必要</li> <li>安曇野IC前は難工事</li> <li>流域下水道本管の移設が必要</li> <li>高架橋工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道の通行規制の影響は小さい</li> <li>橋梁工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道の通行規制の影響は小さい</li> <li>橋梁工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重柳交差点から御法田交差点付近までは、現道の通行規制が長期間必要</li> <li>流域下水道本管の移設が必要</li> <li>高架橋工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安曇野ICから光橋西交差点付近までは現道の通行規制が長期間必要</li> <li>安曇野IC前は難工事</li> <li>流域下水道本管の移設が必要</li> <li>橋梁工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要</li> </ul>



## Ⅵ事業性 ⑪施工性（施工の容易性）

- 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



【施工の容易性】

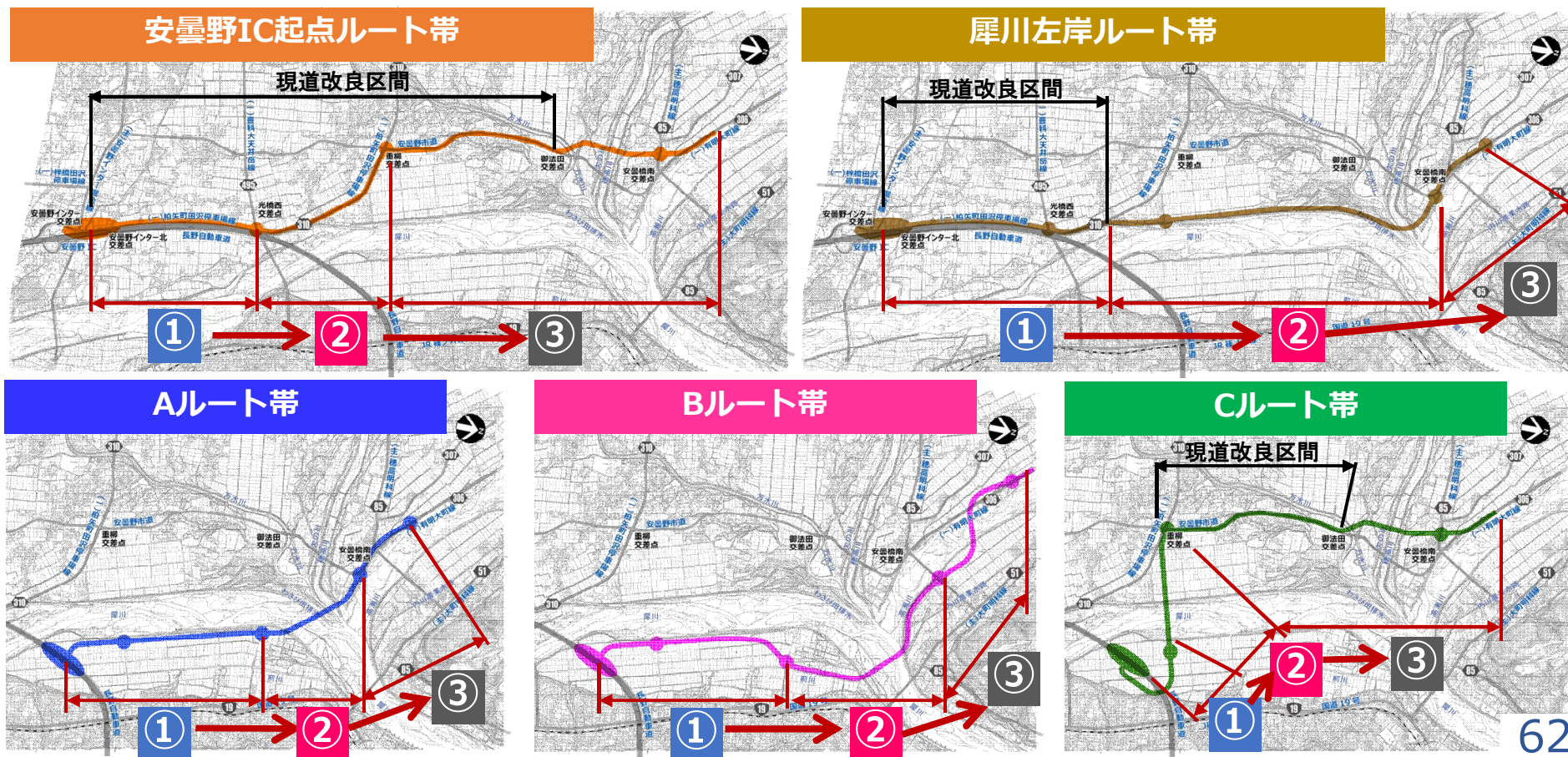
- 安曇野IC起点、犀川左岸ルート帯は、安曇野インター交差点の立体化が難工事となる。特に現在の交通を確保しながらの施工は極めて困難。また、4車線化は長期間の通行規制が必要となり現道の交通への影響が大きい
- A、Bルート帯は、新設道路のため現道の交通への影響は小さい
- 各ルート帯とも地下水に十分配慮した施工が必要



工事中における現道の交通への影響が小さい「A、Bルート帯」の優位性が高い

# VI事業性 ⑫効果の早期発現（段階的な供用の可能性）

- 各ルート帯ともに、段階的な供用は可能である
- 現道を改良する区間は、全線が4車線化されないと効果が期待できない
- A、B、Cルート帯は、①の区間が供用されると明科地域、豊科光地区から高速道路へのアクセス向上が期待できる



### 【段階的な供用の可能性】

- 各ルート帯とも段階的な供用は可能であるが、現道を改良する区間は、全線が4車線化されないと効果が期待できない
- （仮称）安曇野北ICを起点とするルート帯は、起点側が供用されると、早期に明科地域、豊科光地区から高速道路へのアクセスの向上が期待できる



新設インターを含む起点側が供用されることで、早期に長野自動車道へのアクセス向上が期待できる「A、Bルート帯」の優位性が高い

# 安曇野市新設区間 各ルート帯の比較評価（案）

分野	評価項目	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
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 防災	④災害に強い道路		○	○		
III 環境	⑤景観、環境への配慮					
IV 生活	⑥地域住民への影響		○			
	⑦農業への影響		○			
	⑧商工業への影響			○		
V 地域経済	⑨交流促進・地域活性化		○	○		
VI 事業性	⑩経済性			○		
	⑪施工性		○	○		
	⑫効果の早期発現		○	○		

## 説明会資料の掲載・説明内容のテレビ放送等について

□ 説明会で使用した資料は、安曇野建設事務所及び安曇野市のホームページに掲載するとともに、安曇野建設事務所、安曇野市役所本庁舎、明科支所、穂高支所の各庁舎に配置します。

□ 説明内容について、あづみ野テレビでの放送や安曇野建設事務所での放映も予定しております。

### 【第6回説明会の説明内容の放送・放映日程】

#### あづみ野テレビ（122ch）

7月27日（月）～8月2日（日） 14時～／19時～（1日2回）

#### 安曇野建設事務所 301 会議室

7月29日（水）～8月4日（火）（開庁日） 9時～16時（随時）

### ○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](mailto: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](mailto:kanri@city.azumino.nagano.jp)