

詳細図

県が『豊科北』ルートが一番有利な案と評価したのは、主に次の理由からです。

- 道路構造 — 「立体化やバイパス化に伴う地域課題の面から豊科北ルートが有利」
 高速性を確保するためには、構造上、立体化やバイパス化が必要となるが、特に安曇野地域については次の理由から困難
 - ・盛土構造：盛土構造による道路の築造は、観光資源としての価値や評価の高い田園風景の広がる安曇野地域の景観阻害、地域の分断、土地利用等の面から地域への影響が極めて大きい
 - ・堀割構造：わさび栽培が盛んな安曇野地域においては、工事に伴うわさび田に必要な湧水等地下水への影響、地域の分断、土地利用等の面から掘削による道路の築造は困難
 - ・高架構造：現在の道路を活用する区間における交差点等の高架（橋梁）化は、景観阻害、さらに多くの物件移転等、沿道住民への影響が極めて大きい
 - ・バイパス化：集落が形成されている地域では特に、地域を分断してしまう懸念や、多くの物件移転が必要となるなど、地域への影響が極めて大きい
 - 地域の課題への影響 — 「豊科ルート、梓川ルートは交通の誘導により新たな交通集中を招くなど、実現にあたって課題が大きい」
 - ・豊科ルートは、渋滞が問題となっている豊科IC付近に交通を誘導するため、更なる交通集中を招くおそれがあり、安曇野市街地への影響も含め懸念が大きい
 - ・梓川ルートは、安曇野市街地の中に交通を誘導するおそれがあり、地域への影響が極めて大きい
 - 建設コスト — 「経済性では豊科ルート、豊科北ルートが有利」
 - ・整備延長が短く、生活道路等の交差点部の立体化の必要が少ない豊科ルート、豊科北ルートは、建設コストの面から有利
 - ネットワーク機能 — 「道路のネットワーク上、広域的な高速交通網の機能は確保される」
 - ・すでに長野自動車道が整備されている松本・安曇野地域においては、これを活用することで高速交通ネットワークとしての機能を満たすことが可能
- ↓
- 地域高規格道路としての意義 — 「豊科北ルートが有利」
 - ・地域高規格道路本来の意義である高速性確保の観点から、既存の高速道路網と最短距離でアクセスし、また景観・自然環境への負荷や地域への影響が最も少ない豊科北ルートが有利



凡例

波田ルート	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ (は4車線部)
梓川ルート	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ (は4車線部)
豊科ルート	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ (は4車線部)
豊科北ルート	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ (は4車線部)
立体・橋梁	■	

この図はルートの比較のためにおおむねのルートを示したものであり、詳細な位置等を規定するものではありません。
 また、各ルートとも高瀬川右岸道路での合流以北は豊科北ルート(赤色)にて示しています。