

松本系魚川連絡道路 安曇野市新設区間 分野別取りまとめ一覧表

令和2年2月 安曇野建設事務所

分野	評価項目	評価の視点	安曇野IC起点ルート帯案	(仮称)安曇野北ICを起点とする案			犀川左岸ルート帯案
				Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案	
交通	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	・糸魚川ICまでの移動時間が約40分短縮する ・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 ・10分圏域人口カバー率：市全体約50%、穂高約25%、明科約34% ・最小曲線半径160m、曲線数13箇所	・糸魚川ICまでの移動時間が約40分短縮する ・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 ・10分圏域人口カバー率：市全体約55%、穂高約29%、明科約74% ・最小曲線半径300m、曲線数4箇所	・糸魚川ICまでの移動時間が約40分短縮する ・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 ・10分圏域人口カバー率：市全体約53%、穂高約25%、明科約74% ・最小曲線半径200m、曲線数10箇所	・糸魚川ICまでの移動時間が約40分短縮する ・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 ・10分圏域人口カバー率：市全体約57%、穂高約40%、明科約58% ・最小曲線半径160m、曲線数11箇所	・糸魚川ICまでの移動時間が約40分短縮する ・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 ・10分圏域人口カバー率：市全体約48%、穂高約20%、明科約35% ・最小曲線半径200m、曲線数6箇所
	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	・県道柏矢町田沢(停)線で通過車両が混在する ・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 (交通量：安曇野IC交差点北側：2.26倍、成相交差点北側0.67倍) ・安曇野ICの出入りが制限され複雑になる	・通過車両が分離できる ・市街地の交通が分散する (交通量：安曇野IC交差点北側：0.89倍、成相交差点北側0.94倍)	・通過車両が分離できる ・市街地の交通が分散する (交通量：安曇野IC交差点北側：0.9倍、成相交差点北側0.9倍)	・通過車両が分離できる ・市街地の交通が分散する (交通量：安曇野IC交差点北側：0.89倍、成相交差点北側0.95倍)	・県道柏矢町田沢(停)線で通過車両が混在する ・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 (交通量：安曇野IC交差点北側：2.27倍、成相交差点北側0.68倍) ・安曇野ICの出入りが制限され複雑になる
	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	・大町市(大町総合病院)から救急医療施設(信大付属病院)への所要時間が約8分短縮する ・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	・大町市(大町総合病院)から救急医療施設(信大付属病院)への所要時間が約8分短縮する ・国道19号、147号、安曇野IC周辺で交通事故の減少が期待できる	・大町市(大町総合病院)から救急医療施設(信大付属病院)への所要時間が約8分短縮する ・国道19号、147号、安曇野IC周辺で交通事故の減少が期待できる	・大町市(大町総合病院)から救急医療施設(信大付属病院)への所要時間が約8分短縮する ・国道19号、147号、安曇野IC周辺で交通事故の減少が期待できる	・大町市(大町総合病院)から救急医療施設(信大付属病院)への所要時間が約8分短縮する ・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
防災	災害に強い道路	・地震に対する影響 ・浸水に対する影響 ・土砂災害に対する影響 ・災害時の代替機能	・地震による最大震度は6強であるが耐震設計を行い必要な性能を確保する ・松本盆地東縁断層を通過しない ・浸水想定区域を通過するが浸水しない路面高を確保する ・土砂災害警戒区域を通過しない ・犀川左岸側の災害時に代替路として機能するも、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ある	・地震による最大震度は6強であるが耐震設計を行い必要な性能を確保する ・松本盆地東縁断層を通過しない ・浸水想定区域を通過するが浸水しない路面高を確保する ・土砂災害警戒区域を通過しない ・犀川右岸側唯一の幹線道路である国道19号の代替路となる	・地震による最大震度は6強であるが耐震設計を行い必要な性能を確保する ・松本盆地東縁断層を通過しない ・浸水想定区域を通過するが浸水しない路面高を確保する ・土砂災害警戒区域を通過しない ・犀川左岸側唯一の幹線道路である国道19号の代替路となる	・地震による最大震度は6強であるが耐震設計を行い必要な性能を確保する ・松本盆地東縁断層を通過する可能性がある ・浸水想定区域を通過するが浸水しない路面高を確保する ・土砂災害警戒区域を通過しない ・犀川左岸側の災害時に代替路として機能するも、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ある	
環境	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	・フォトモニタージュを作成し確認 ・橋梁、高架橋部は地下水に配慮した設計・施工を行う ・生態系への配慮が考えられるため環境調査を実施し必要に応じて対策を行う	・フォトモニタージュを作成し確認 ・橋梁、高架橋部は地下水に配慮した設計・施工を行う ・生態系への配慮が考えられるため環境調査を実施し必要に応じて対策を行う	・フォトモニタージュを作成し確認 ・橋梁部は地下水に配慮した設計・施工を行う ・生態系への配慮が考えられるため環境調査を実施し必要に応じて対策を行う	・フォトモニタージュを作成し確認 ・橋梁、高架橋部は地下水に配慮した設計・施工を行う ・生態系への配慮が考えられるため環境調査を実施し必要に応じて対策を行う	
生活	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	・安曇野ICから重柳交差点の現道を改良する区間、狐島地区で分断する箇所がある (通過不能箇所27箇所) ・住宅地の買収面積約1.0ha ・環境調査を実施し必要に応じて対策を行う	・新設IC部で分断する箇所がある (通過不能箇所4箇所) ・住宅地の買収面積約0.3ha ・環境調査を実施し必要に応じて対策を行う	・新設IC部、宮中、町、下押野地区で分断する箇所がある (通過不能箇所14箇所) ・住宅地の買収面積約0.9ha ・環境調査を実施し必要に応じて対策を行う	・安曇野ICから光橋西交差点の現道を改良する区間、狐島地区で分断する箇所がある (通過不能箇所13箇所) ・住宅地の買収面積約2.2ha ・環境調査を実施し必要に応じて対策を行う	
	農業への影響	・農地への影響 ・生産性への影響	・農地買収面積約7.3ha ・不整形農地の割合約27% (農地買収区画数183区画、うち不整形農地50区画)	・農地買収面積約5.9ha ・不整形農地の割合約50% (農地買収区画数109区画、うち不整形農地54区画)	・農地買収面積約11.7ha ・不整形農地割合約84% (農地買収区画数200区画、うち不整形農地168区画)	・農地買収面積約5.8ha ・不整形農地割合約78% (農地買収区画数175区画、うち不整形農地136区画)	
	商工業への影響	・商業、工業地域への影響	・商業地の買収面積約0.7ha ・工場地の買収なし ・現道を改良し4車線化する区間は沿道商業地からの出入りが制限される	・商業地の買収なし ・工場地の買収面積約0.9ha	・商業地の買収なし ・工場地の買収面積約0.1ha	・商業地の買収面積約0.3ha ・工場地の買収なし	
地域経済	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 ・安曇野火花への影響	・出入口：豊科3箇所、穂高1箇所 ・10分圏域人口カバー率：穂高約78%、明科約80% 島新田産業団地から約5分 碌山美術館から約5分 ・安曇野火花に影響しない	・出入口：豊科1箇所、明科1箇所、穂高1箇所 ・10分圏域人口カバー率：穂高約63%、明科約91% 島新田産業団地から約4分 碌山美術館から約7分 ・安曇野火花に影響しない	・出入口：豊科1箇所、明科2箇所、穂高0.5箇所 ・10分圏域人口カバー率：穂高約62%、明科約93% 島新田産業団地から約4分 碌山美術館から約7分 ・安曇野火花に影響しない	・出入口：豊科1箇所、穂高1箇所 ・10分圏域人口カバー率：穂高約78%、明科約80% 島新田産業団地から約5分 碌山美術館から約7分 ・安曇野火花に影響しない	
事業性	経済性	・事業費 ・維持管理費	・概算事業費約290億円 ・維持管理費約1.27億円/年	・概算事業費約210億円 ・維持管理費約0.56億円/年	・概算事業費約180億円 ・維持管理費約0.40億円/年	・概算事業費約270億円 ・維持管理費約0.93億円/年	
	施工性	・施工の容易性	・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となる ・安曇野IC前のアンダーパスは難工事となる ・流域下水道本管の移設が必要となる ・高架橋工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる	・現道の通行規制の影響は小さい ・橋梁工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる	・現道の通行規制の影響は小さい ・橋梁工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる	・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となる ・流域下水道本管の移設が必要となる ・高架橋工事等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる	
	効果の早期発現	・段階的な供用の可能性	・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	・段階的な供用は可能である ・新設ICを含む起点側が供用されると、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	・段階的な供用は可能である ・新設ICを含む起点側が供用されると、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	・段階的な供用は可能である ・新設ICを含む起点側が供用されると、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	