

# 松本系魚川連絡道路 安曇野市新設区間 各ルート帯の比較評価(案)

アンダーライン: 優位性が高い部分

令和2年7月26日  
安曇野建設事務所

分野	評価項目	評価の視点	(仮称)安曇野北ICを起点とする案				
			安曇野IC起点ルート帯 (延長約6.4km)	Aルート帯 (延長約3.6km)	Bルート帯 (延長約5.1km)	Cルート帯 (延長約4.9km)	犀川左岸ルート帯 (延長約6.5km)
I 交通	① 高速交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能</li> <li>高速交通ネットワーク空白地域の解消</li> <li>長野自動車道へのアクセス性</li> <li>走行性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能が確保され、高速交通ネットワーク空白地域の解消に繋がる</li> <li>長野自動車道へのアクセス性が向上する</li> <li>概ね時速60kmの走行は確保できるが、カーブが最も急でカーブ数も最も多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能が確保され、高速交通ネットワーク空白地域の解消に繋がる</li> <li>長野自動車道へのアクセス性が向上し、<b>特に穂高及び明科地域における効果が大きく、市全体の均衡ある発展が期待できる</b></li> <li>概ね時速60kmの走行が確保できるとともに、<b>カーブが最も緩く、カーブ数も最も少ないため、最も走行性に優れる</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能が確保され、高速交通ネットワーク空白地域の解消に繋がる</li> <li>長野自動車道へのアクセス性が向上し、<b>特に穂高及び明科地域における効果が大きく、市全体の均衡ある発展が期待できる</b></li> <li>概ね時速60kmの走行が確保できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能が確保され、高速交通ネットワーク空白地域の解消に繋がる</li> <li>長野自動車道へのアクセス性が向上し、<b>特に穂高及び明科地域における効果が大きく、市全体の均衡ある発展が期待できる</b></li> <li>概ね時速60kmの走行が確保できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能が確保され、高速交通ネットワーク空白地域の解消に繋がる</li> <li>長野自動車道へのアクセス性が向上する</li> <li>概ね時速60kmの走行が確保できる</li> </ul>
	② 市内交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過車両の分離</li> <li>渋滞の緩和</li> <li>通行の容易性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4車線区間で通過車両が混在するとともに、安曇野IC周辺に交通が集中する</li> <li>安曇野ICの出入りが複雑となり、利用者は混乱する恐れがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>通過車両を分離出来るため、安曇野IC周辺の交通が緩和する</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>通過車両を分離出来るため、安曇野IC周辺の交通が緩和する</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>通過車両を分離出来るため、安曇野IC周辺の交通が緩和する</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4車線区間で通過車両が混在するとともに、安曇野IC周辺に交通が集中する</li> <li>安曇野ICの出入りが複雑となり、利用者は混乱する恐れがある</li> </ul>
	③ 安全・安心な生活の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療施設への搬送の向上</li> <li>交通事故の減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療施設への搬送時間が向上する</li> <li>交通が集中するため、安曇野IC周辺の交通事故が増加する恐れがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療施設への搬送時間が向上する</li> <li><b>交通が分散するため、安曇野IC周辺の交通事故の減少が期待できる</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療施設への搬送時間が向上する</li> <li><b>交通が分散するため、安曇野IC周辺の交通事故の減少が期待できる</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療施設への搬送時間が向上する</li> <li><b>交通が分散するため、安曇野IC周辺の交通事故の減少が期待できる</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療施設への搬送時間が向上する</li> <li>交通が集中するため、安曇野IC周辺の交通事故が増加する恐れがある</li> </ul>
II 防災	④ 災害に強い道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震に対する影響</li> <li>浸水に対する影響</li> <li>土砂災害に対する影響</li> <li>災害時の代替機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2箇所です伏在断層を通過する可能性がある</li> <li>浸水深2m以上の区間を長く通過する</li> <li>犀川左岸側地域は、複数の幹線道路があるため、災害時の代替性は低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1箇所です活断層を通過し、1箇所です伏在断層をする可能性がある</li> <li><b>浸水深2m以上の区間は最も短い</b>が、浸水深5m以上の区間を一部通過する。犀川堤防に沿うため<b>堤防強化に繋がる構造検討が可能</b></li> <li><b>犀川右岸側地域は、国道19号が唯一の幹線道路であるため、災害時の代替性が高い</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1箇所です活断層を通過する可能性がある</li> <li>浸水深2m以上の区間は2番目に短い。犀川堤防に沿うため<b>堤防強化に繋がる構造検討が可能</b></li> <li><b>犀川右岸側地域は、国道19号が唯一の幹線道路であるため、災害時の代替性が高い</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1箇所です活断層を通過し、2箇所です伏在断層を通過する可能性がある</li> <li>浸水深2m以上の区間を長く通過する</li> <li>犀川右岸側地域は、国道19号が唯一の幹線道路であるため、新設ICが災害時の代替路として一部機能する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>活断層上に長く沿う可能性があることから他ルート帯に劣る</li> <li>浸水深2m以上の区間を長く通過し、浸水深5m以上の区間が最も長い。犀川堤防に沿うため<b>堤防強化に繋がる構造検討が可能</b></li> <li>犀川左岸側地域は、複数の幹線道路があるため、災害時の代替性は低い</li> </ul>
			⑤ 景観・環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>景観、自然環境への影響</li> <li>地下水への影響</li> <li>生態系への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>立体交差や高架橋の区間が長い他ルート帯と比べ景観への影響が大きいと考える</li> <li>高架橋部では地下水に配慮した設計・施工が必要である</li> <li>生態系への配慮が必要である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>犀川堤防沿いは低盛土の区間のため他ルート帯と比べ景観への影響は小さいと考える</li> <li>橋梁、高架橋部は地下水に配慮した設計・施工が必要である</li> <li>生態系への配慮が必要である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>犀川堤防沿いは低盛土の区間のため他ルート帯と比べ景観への影響は小さいと考える</li> <li>橋梁、高架橋部は地下水に配慮した設計・施工が必要である</li> <li>生態系への配慮が必要である</li> </ul>
IV 生活	⑥ 地域住民への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域分断の影響</li> <li>住宅地への影響</li> <li>日照、振動、大気、騒音の影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過不能となる箇所が最も多く、安曇野ICから重柳交差点区間、狐島区において地域の分断が大きい</li> <li>住宅地の買収面積は2番目に多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>通過不能となる箇所が最も少なく、地域の分断が最も小さい</b></li> <li><b>住宅地の買収面積は最も少ない</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過不能となる箇所が中位。新設IC部、宮中、町及び下押野区において地域の分断が大きい</li> <li>住宅地の買収面積は中位</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過不能となる箇所が2番目に多く、新設IC部、狐島区において地域の分断が大きい</li> <li>住宅地の買収面積は2番目に少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過不能となる箇所が2番目に少ないが、安曇野ICから光橋西交差点付近までの間において地域の分断が大きい</li> <li>住宅地の買収面積は最も多い</li> </ul>
	⑦ 農業への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>農地への影響</li> <li>生産性への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>農地買収面積は中位。<b>不整形となる農地は最も多いルート帯の3分の1程度</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>農地買収面積は2番目に少なく、不整形となる農地は最も多いルート帯の3分の1程度</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>農地買収面積は最も多く、不整形となる農地が最も多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>農地買収面積は最も少ない</b>が、不整形となる農地が2番目に多いうえ、農地の分断が大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>農地買収面積は2番目に多く、特にわさび田の買収面積が多く占める。<b>不整形となる農地は最も多いルート帯の3分の1程度</b></li> </ul>
	⑧ 商工業への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業、工業地域への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商工業地の買収面積は中位。既存商業施設(スワンガーデンやスイス村など)からの道路への出入りが制限される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商工業地の買収面積は2番目に多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>商工業地の買収面積は最も少ない</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商工業地の買収面積は2番目に少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商工業地の買収面積は最も多い。既存商業施設(スワンガーデンやスイス村など)からの道路への出入りが制限される</li> </ul>
V 地域経済	⑨ 交流促進・地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の利用しやすさ</li> <li>松系道路から市街地、工業団地、観光地等へのアクセス性</li> <li>安曇野花火への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出入口はすべて犀川左岸側に設置されるため、明科地域から利用しづらい</li> <li>穂高地域、市北部の工業団地及び観光地等と高速交通ネットワークとのアクセス性が向上する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>出入口は犀川の左右岸側に設置され、穂高及び明科地域から利用しやす</b></li> <li><b>穂高及び明科地域、豊科光区、また、市北部の工業団地及び観光地等と高速交通ネットワークとのアクセス性が向上する</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>出入口は犀川の左右岸側に設置され、穂高及び明科地域から利用しやす</b></li> <li><b>穂高及び明科地域、豊科光区、また、市北部の工業団地及び観光地等と高速交通ネットワークとのアクセス性が向上する</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出入口は犀川左右岸側に設置されるが、数が一番少なく、ハーフ構造のため利用しづらい</li> <li>穂高地域、市北部の工業団地及び観光地等と高速交通ネットワークとのアクセス性が向上する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出入口はすべて犀川左岸側に設置されるため、明科地域から利用しづらい</li> <li>穂高地域、また、市北部の工業団地及び観光地等と高速交通ネットワークとのアクセス性が向上する</li> </ul>
			⑩ 経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設費</li> <li>維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安曇野インター交差点立体化、高架橋など構造物が多く、建設費、維持管理費ともに最も高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>三川合流部付近は橋梁や高架橋となるが、犀川右岸堤防沿いは盛土構造であるため、建設費、維持管理費ともに2番目に安い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>三川合流部付近は橋梁が2橋となるが、盛土構造が多く、<b>建設費、維持管理費ともに最も安い</b></li> </ul>
VI 事業性	⑪ 施工性	<ul style="list-style-type: none"> <li>施工の容易性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良区間は、流域下水道の移設もあり、長期間の通行規制が必要であるうえ、安曇野インター交差点の立体化は難工事となる</li> <li>わさび田付近の高架橋等は地下水に十分配慮した施工が必要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>現道の通行規制の影響は小さい</b></li> <li>犀川渡河部の橋梁等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>現道の通行規制の影響は小さい</b></li> <li>犀川渡河部の橋梁等は、地下水に十分配慮した施工が必要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良区間は、流域下水道の移設もあり、長期間の通行規制が必要となる</li> <li>わさび田付近の高架橋等は地下水に十分配慮した施工が必要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良区間は、流域下水道の移設もあり、長期間の通行規制が必要であるうえ、安曇野インター交差点の立体化は難工事となる</li> <li>わさび田付近の高架橋等は地下水に十分配慮した施工が必要となる</li> </ul>
			⑫ 効果の早期発現	<ul style="list-style-type: none"> <li>段階的な供用の可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>段階的な供用が可能であり、<b>新設ICを含む起点側が供用されると、早期に明科地域、豊科光区から高速道路へのアクセス向上が期待できる</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>段階的な供用が可能であり、<b>新設ICを含む起点側が供用されると、早期に明科地域、豊科光区から高速道路へのアクセス向上が期待できる</b></li> </ul>