

地域高規格道路 松本系魚川連絡道路 大町市街地区間

「西ルート帯」を最適ルート帯として選定しました
今後の予定についてお知らせします ~長野県大町建設事務所~



長野県では、松本系魚川連絡道路大町市街地区間について平成30年2月より国の推奨する「構想段階における道路計画プロセスガイドライン」(以下「ガイドライン」)に準じて、段階的に検討を進めてきました。

この度、STEP5「最適ルート帯の発表」において「西ルート帯」を最適ルート帯として選定しました。

あわせて、幅の細いルート帯の選定に向けた、今後の予定についてお知らせします。

◆松本系魚川連絡道路の必要性

松本系魚川連絡道路は、長野県松本市から新潟県糸魚川市に至る延長約 100km の地域高規格道路であり、松本～大町～糸魚川の生活圏を連絡し、広域的な交流・連携が期待されている道路計画です。

現状では、大北地域は高速交通ネットワークの空白地域であり、高速道路へのアクセス性が低いことが、企業誘致や観光誘客、重篤患者の緊急搬送などの上で課題となっています。

緊急輸送路である国道147号や国道148号で事故や雪による交通障害が発生した場合、広範囲に影響が及ぶため、災害に強い道路環境の早期整備が必要です。

松本系魚川連絡道路の整備により、長野県内の圏域間及び県外からの交通や物流の円滑化と、南北の広域的な移動の幹線軸として質の高い道路による交通の強化を図り、災害時において、広域的な避難路や緊急輸送路として、地域の防災性を高める道路網が構築されます。

◆これまでの経緯

松本系魚川連絡道路の計画は次のような経緯で進めてまいりました。

平成 6年度 波田町(現松本市)～糸魚川市間 約100kmが国の「候補路線」に指定

平成15年度 起点を当時の豊科IC付近に変更

平成20年度 県内全線の整備方針を公表(下図のとおり)

平成27年度 大町市街地区間の調査着手を県が表明

平成29年度 大町市街地区間について、国のガイドラインに準じて地域とのコミュニケーションを行いながら段階的に検討を進めることを県が表明

◆全体の整備方針について



大町市街地区間の検討について

◆プロセスガイドラインに沿った検討の理由

松本系魚川連絡道路大町市街地区間については、これまで「ガイドライン」に準じて検討を進めてきました。その理由は、地域にとって重要な社会インフラの実現を考える時、より良い計画としていくためには地域の皆様のご理解とご協力が必要であり、地域の皆様とのコミュニケーションが重要なプロセスになると考えたからです。

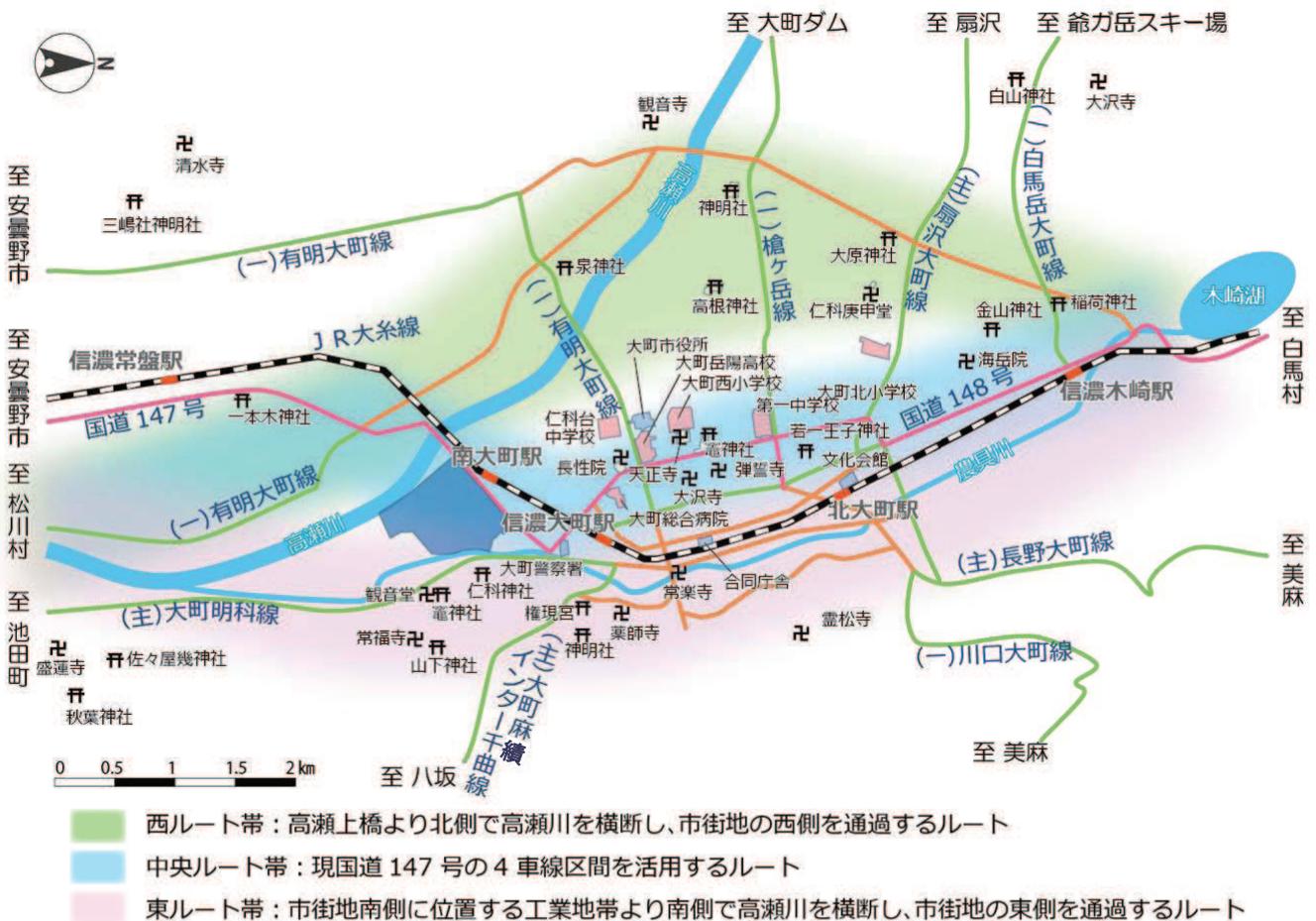
こうした認識のもと、計画策定プロセスを透明性、客観性、合理性、公正性を確保しながら、コミュニケーションプロセスにより、地域のより細かなニーズを把握したうえで、検討を進めていく必要があると考えて、「ガイドライン」に準じて段階的に検討を進めてまいりました。

◆これまでの検討状況

STEP1～5までの5段階について次のとおり検討を進めてまいりました。

- STEP1・2 「検討の進め方と課題の共有等」 (平成30年2月～平成30年12月)
 - ・意見交換会を6回開催 延66名参加
- STEP3 「複数ルート帯案と評価項目の設定」 (平成31年2月～令和元年7月)
 - ・意見交換会を10回開催 延216名参加
- STEP4 「複数案の比較評価」 (令和元年11月～令和元年12月)
 - ・説明会を7回開催 延140名参加 合計23回 422名参加
- STEP5 「最適ルート帯の発表」 (令和2年2月)

◆提示した3つのルート帯案



◆いただいた主なご意見と県の見解

STEP4の説明会で頂いたご意見は延 93 件(発言者 29 名)、その後メール等で 46 名の方からご意見をいただきました。詳細のご意見と県の見解については大町建設事務所のホームページに掲載しています。

主なご意見の内容	県の見解
東側ルート帯の広い幅の中では土砂災害を避けるルートも想定できるのではないかと。	・東ルート帯は、山際では土砂災害、農具川沿いでは浸水の影響が大きく、中央・西ルート帯と比較して災害に対するリスクの高いエリアであると評価しています。 ・そのため東ルート帯は優位性に劣ると判断しています。
東ルート帯でインターの位置をずらせば課題が減るのではないかと。	・現在想定している山岳博物館への市道周辺への I C 設置については、全体の配置やバランスを考慮し、中心市街地に最も近い場所を適地と考えて想定したものです。 ・インターを旭町交差点周辺に設けたらというご意見が複数ありましたが、市街地へのアクセス距離が遠くなること、旭町交差点の上を通過する必要があるなど、計画上の制約も多く、コストも高くなることからメリットは小さいと考えています。
まちづくりや地域活性化につながるのなら賛成。 まちづくりは他部局と調整しているのか。	・地域活性化等については、「アクセスの容易性・地域の活性化」の評価項目において、物流を含めたアクセスや道の駅設置の容易性などの視点で評価しています。 ・まちづくりについては、今後、市をはじめとする様々な関係の皆様とともに検討していくことが重要であると考えています。
市の考え方を示してほしい。	・今回の評価内容については、事業主体となる県が関係者や地域の皆様のご意見を参考とし客観性や公平性等を確保しつつ作成したものです。 ・今後も、市としっかりと連携を図りながら検討を進めていきたいと考えています。
大町市内にこの松糸道路は必要ない。 早く松糸道路を作してほしい。	・大北地域は高速交通ネットワークの空白地帯であり、松本糸魚川連絡道路の整備により広域的な輸送機能や移動手段が確保され、県土や地域の均衡ある発展が図られると考えています。県としましては引き続き、地域の皆様のご理解とご協力をいただきながら、実現に向けて取り組んでまいります。

◆比較評価結果の概要

分野	評価項目	評価の概要	優位性		
			東	中央	西
I 交通	①交通の円滑化	・ 地域高規格道路としての機能 は、どのルート帯も確保可 ・ 交通環境の改善 は、東・西ルート帯の改善が期待できる ・ 推計交通量 は、西ルート帯が9千から1万台超と最も多い	○		○
	②災害に強い道路	・ 地震、土砂災害、浸水等の影響 は東ルート帯が大きく、他ルート帯は小さい ・ 災害時の代替機能 は、東・西ルート帯は確保可、中央ルート帯は機能しない ・ 道路の被災時の復旧 は、中央ルート帯に比べ東・西ルート帯は比較的容易 ・ 高次救急医療機関への速達性 は、どのルート帯も向上			○
II 環境	③環境・景観の保全	・ 景観 については、中央ルート帯は影響が大きい、 文化財等 はどのルート帯も回避・低減が可、 騒音・振動 については、どのルート帯も影響があり、 大気質 は西ルート帯が最も改善、 自然環境への影響 については、どのルート帯も新たな影響は小さい ・ 道路からの眺望 については、防音壁の設置がなければどのルート帯も眺望可能	○		○
III 土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	・ 土地利用への影響 は、中央ルート帯が市街地を通るため最も影響が小さい ・ 地域分断 は東・西ルート帯では住宅地を通過するため影響が生じるが、中央ルート帯は既存道路を高架構造で利用するため最も影響が小さい		○	
IV 社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	・ 中心市街地や東部地域からのアクセス距離 は、東ルート帯が最も短い ・ 市民のアクセス性、物流の効率化 は、東ルート帯は最寄 I C から狭い市道と踏切を通過するため劣る、国道や東西県道を利用できる中央・西ルート帯は優れる ・ 道の駅設置の容易性 については、広い複数の土地がある西ルート帯がやや優れる	○	○	○
V 事業性	⑥ 経済性	・ 事業費 は、東ルート帯 310～410 億円、中央ルート帯 450～500 億円、西ルート帯 220～270 億円であり、西ルート帯が最も安い ・ 維持管理費 については、西ルート帯が最も安い			○
	⑦ 施工性	・ 国道、JR、河川への影響 については、東ルート帯は大規模な JR 跨線橋、中央ルート帯では国道での連続高架橋があり、西ルート帯が最も影響が小さい ・ 用地確保の実現性 は中央ルート帯の面積が最も少ないが市街地での用地確保が必要 ・ 工車用車両等の影響 は、東・中央ルート帯が大きく、西ルート帯は比較的小さい ・ IC 設置の容易性 については、東ルート帯は鉄道、河川、傾斜地形の状況から、中央ルート帯は市街地のため難易度が高く、西ルート帯は比較的容易			○
	⑧ 効果の早期発現	・ 段階的な供用 は、中央ルート帯は効果が期待できず、東ルート帯は市道の混雑と歩行者の安全確保に、西ルート帯は県道の混雑に懸念がある ・西ルート帯は事業費が最も小さいことから、全区間の 供用時期 が最も早い			○
総合評価					○

◆総合判断

県では、地域高規格道路松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間の最適ルート帯として「西ルート帯」を選定しました。

ルート帯の選定にあたっては、「ガイドライン」に準じて、まちづくりなどの波及的効果に加え、事業の実施に必要な事業効率や実施環境などの多様な観点によりルート帯の比較評価を行いました。

また、計画プロセスでは、透明性・客観性・合理性・公正性に基づいたデータの提示と、地域の皆様とのコミュニケーションプロセスを重視し、2年間で23回422名の参加による意見交換会等を開催いたしました。

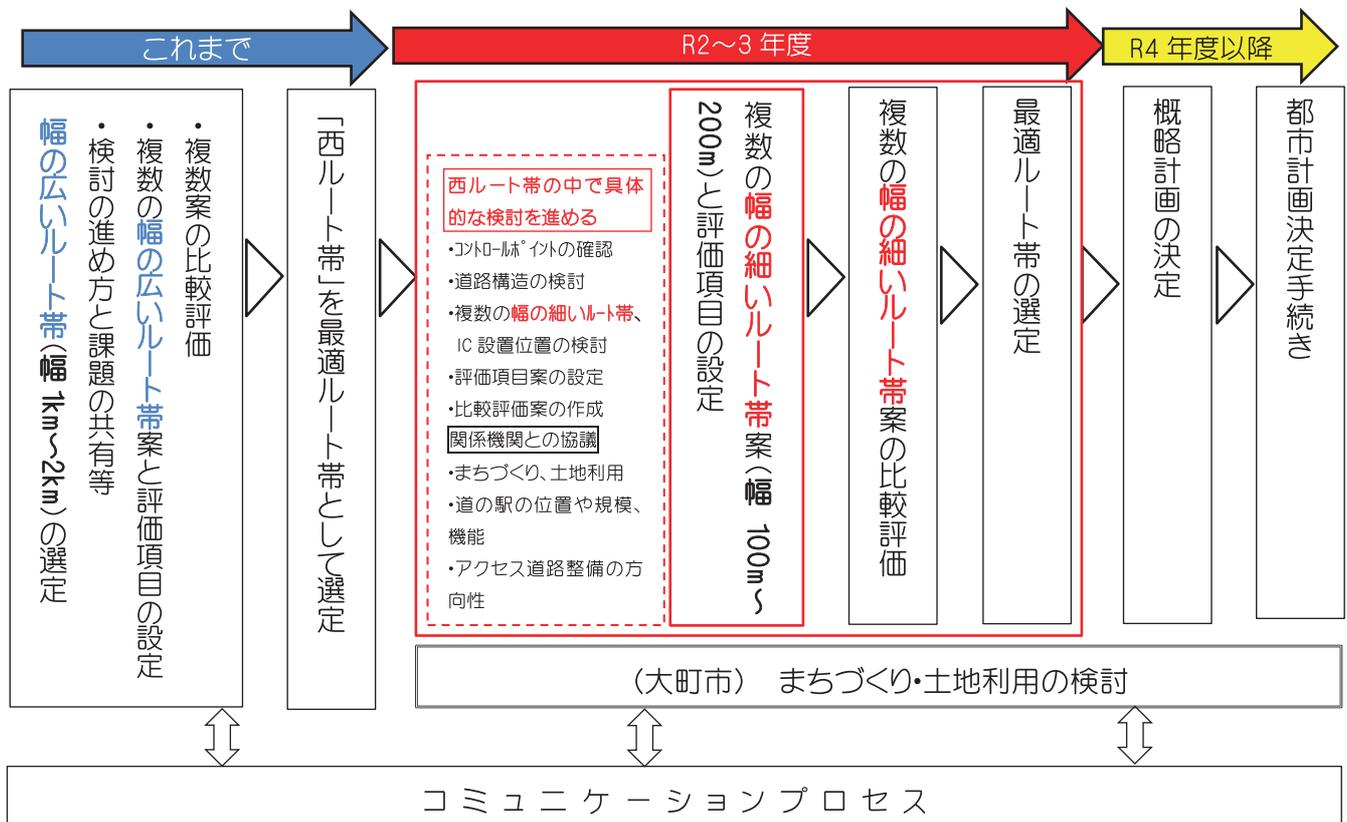
県(事業主体)の総合的な判断としましては、ここまで地域の皆様と積み重ねてきた意見交換等のプロセスや、その結果として出されたルート帯の比較評価(結果)の重み等を勘案して、「西ルート帯」を最適ルート帯として選定いたしました。

今後は、大町市と調整のうえ連携を図り、次の「幅の細いルート帯」の選定に進んでまいりたいと考えています。

◆今後の予定

今後、幅の細いルート帯の検討に入る予定ですが、これまでと同様「ガイドライン」に準じ、地域とのコミュニケーションプロセスに重きをおいて進めます。

また、大町市と調整のうえ連携を図り、具体的な検討を進めてまいります。



◆お問い合わせ先

これまでの意見交換会、説明会等の資料は大町建設事務所ホームページへ掲載しています。

大町建 松本糸魚川連絡道路

長野県大町建設事務所

整備・建築課 計画調査係

〒398-8602 大町市大町1058-2 大町合同庁舎

TEL 0261(23)6534 FAX 0261(23)6532

メール omachiken-matsuito@pref.nagano.lg.jp

