

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間

「西ルート帯を選定した経緯」と 「今後の予定」について

令和2年8月
大町建設事務所

も く じ

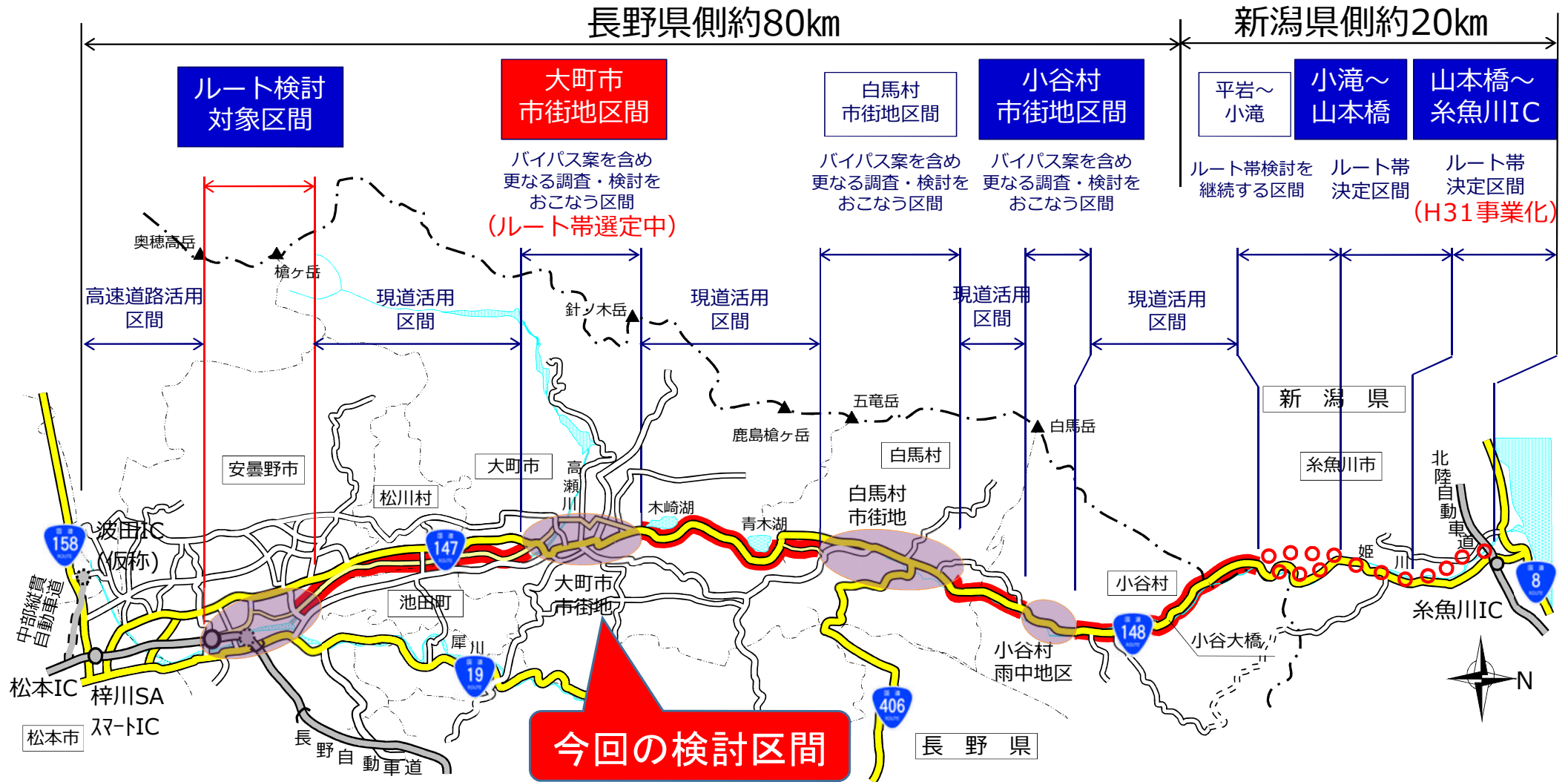
1 西ルート帯を選定した経緯

- 1-1 松本糸魚川連絡道路について
- 1-2 計画検討手順
- 1-3 3つのルート帯案
- 1-4 評価項目
- 1-5 各ルート帯の比較評価（案）
- 1-6 いただいた主な意見と県の見解
- 1-7 比較評価結果
- 1-8 総合判断

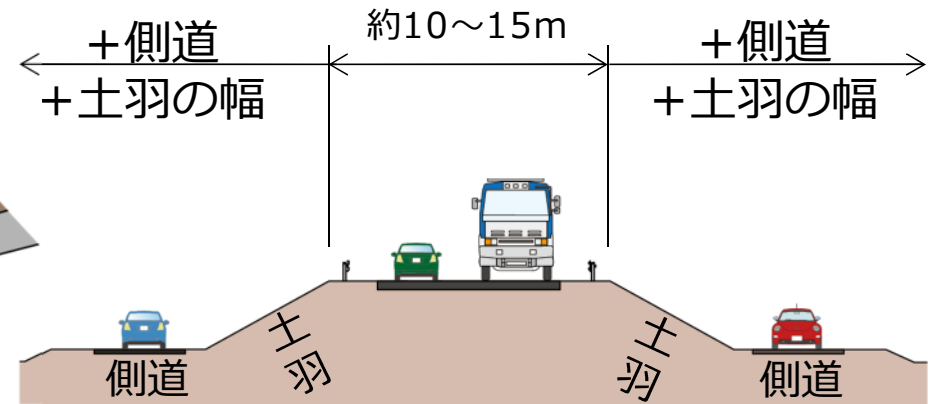
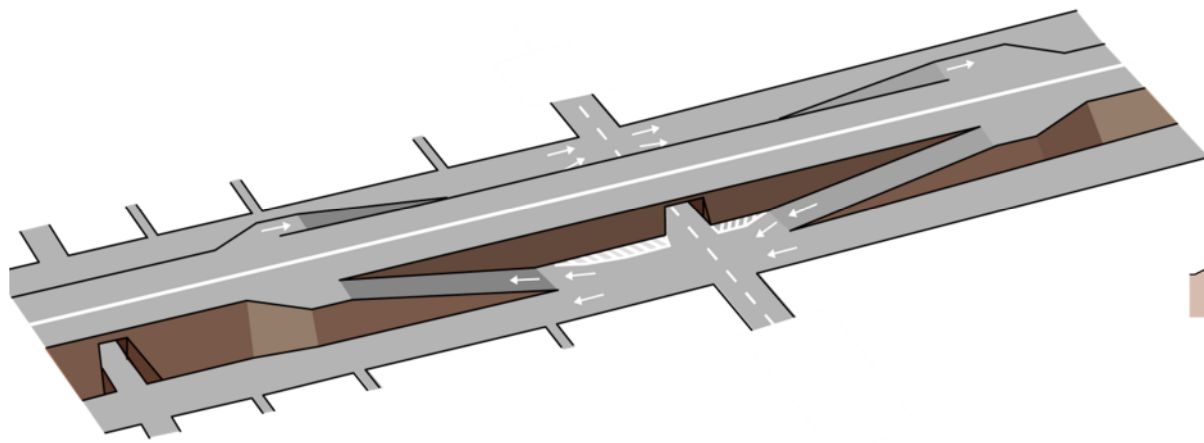
2 今後の予定

1 西ルート帯を選定した経緯

1-1 松本糸魚川連絡道路について (全体の整備方針)



1-1 松本糸魚川連絡道路について (地域高規格道路のイメージ)



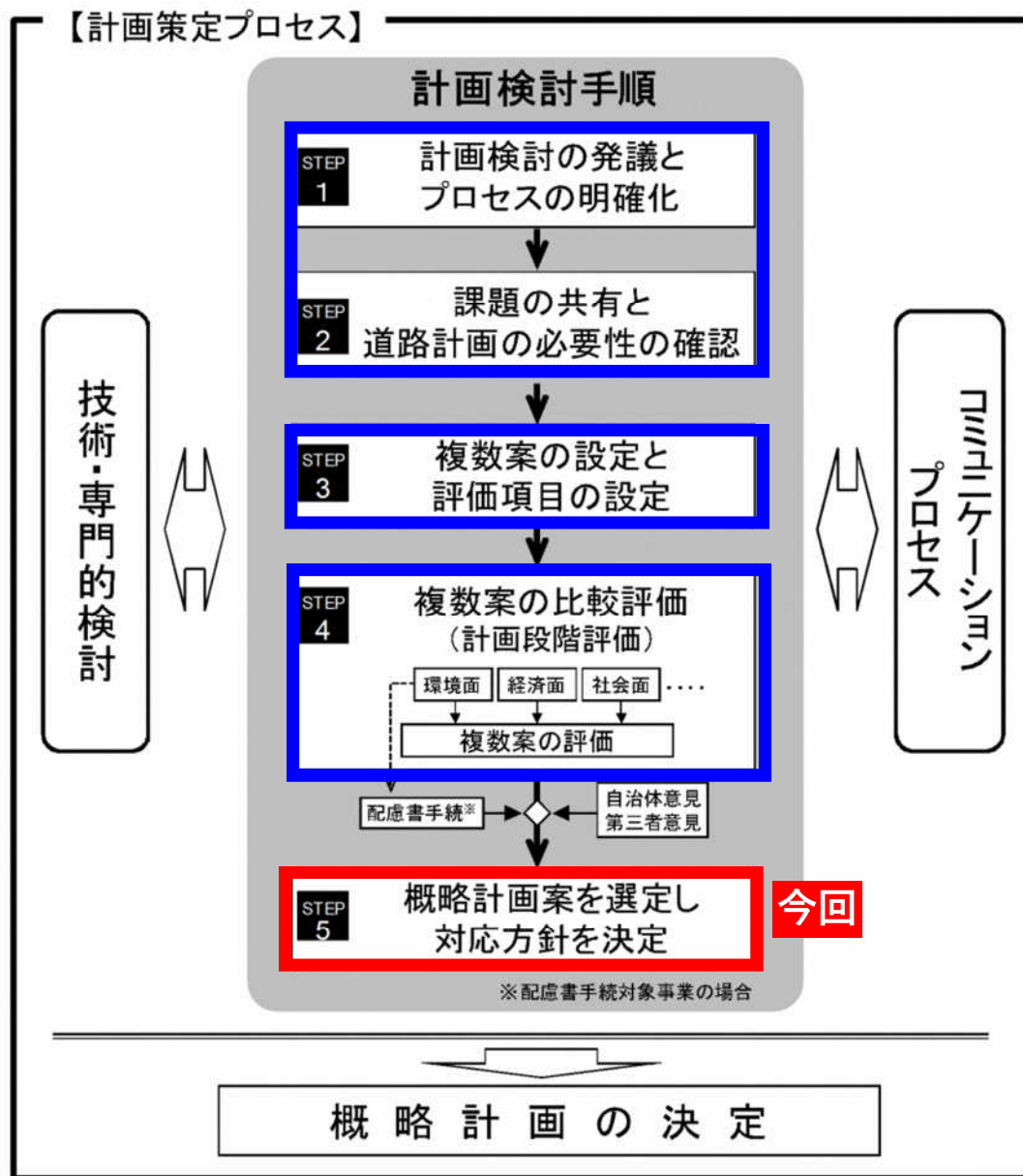
【盛土部イメージ】

【横断部イメージ】

【IC (乗入箇所) イメージ】



1-2 計画検討手順



STEP 1・2 検討の進め方と課題の共有等

H30.2～12 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様と意見交換会を実施

STEP3 複数のルート帯案と評価項目の設定

H31.2～7 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様と意見交換会を実施

STEP4 複数のルート帯案の比較評価

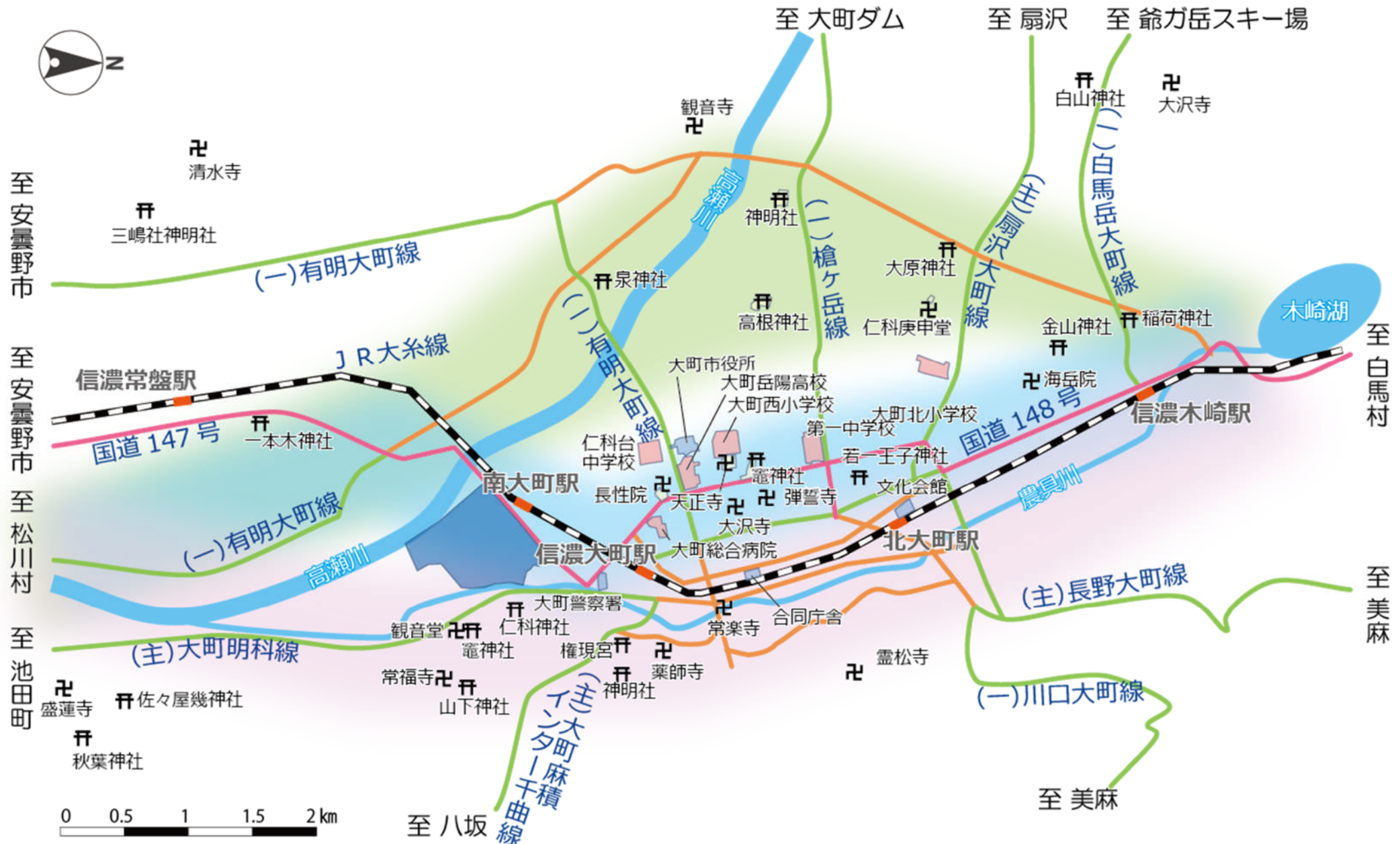
R元.11～12 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様への説明会を開催

STEP 5 最適ルート帯を選定 R2.2.20

図 計画検討手順の流れ

資料：構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン
(平成25年7月国土交通省道路局)

1-3 提示した3つのルート帯案 (STEP3)



- 西ルート帯：高瀬上橋より北側で高瀬川を横断し、市街地の西側を通過するルート
- 中央ルート帯：現国道 147 号の 4 車線区間を活用するルート
- 東ルート帯：市街地南側に位置する工業地帯より南側で高瀬川を横断し、市街地の東側を通過するルート

1 - 4 評価項目 (STEP3~4)

| 分野 | 評価項目 | 評価の視点 |
|-----------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. 交通 | ①交通の円滑化 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路としての機能(高速ICまでのアクセス性、定時制、走行性の向上) ・交通環境の改善(交通容量・交通混雑・交通事故減少) ・推計交通量 |
| | ②災害に強い道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・地震、土砂災害、浸水等の影響 ・災害時の代替機能、道路被災時の復旧のしやすさ ・高次救急医療機関への速達性 |
| II. 環境 | ③環境・景観の保全 | <ul style="list-style-type: none"> ・景観、文化財等、住環境(騒音・振動・大気質)への影響 ・自然環境への影響 ・道路からの眺望 |
| III. 土地利用・市街地整備 | ④安全な暮らしの確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用(用途地域・農振農用地)への影響 ・地域の分断 |
| IV. 社会・地域経済 | ⑤アクセスの容易性・地域の活性化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ICと中心市街地、東部地域、観光地とのアクセス距離 ・市民のアクセス性(利便性)、物流の効率化 ・道の駅設置の容易性 |
| V. 事業性 | ⑥経済性 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 |
| | ⑦施工性 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道、JR、河川への影響 ・用地確保の実現性 ・工事用車両等の影響 ・IC設置の容易性 |
| | ⑧効果の早期発現 | <ul style="list-style-type: none"> ・段階的な供用の実現性 |

1-5 各ルート帯の比較評価 (案) (STEP4)

| 分野 | 評価項目 | 評価の視点 | 東ルート帯 (約L=10km) | 中央ルート帯 (約L=10km) | 西ルート帯 (約L=10km) |
|-----------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. 交通 | ①交通の円滑化 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路としての機能(高速ICまでのアクセス性、定時制、走行性の向上) ・交通環境の改善(交通容量・交通混雑・交通事故減少) ・推計交通量 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路としての機能(アクセス性、定時制、走行性)は確保できる ・新たなバイパスとなるため、交通環境の改善が期待できる ・推計交通量は6~7千台となり、2番目に多い | <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路としての機能(アクセス性、定時制、走行性)は確保できる ・既存国道の活用を想定しているため、交通環境の改善はあまり期待できない ・推計交通量は5千台程度となり、最も少ない | <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路としての機能(アクセス性、定時制、走行性)は確保できる ・新たなバイパスとなるため、交通環境の改善が期待できる ・推計交通量は9千~1万台超となり、最も多い |
| | ②災害に強い道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・地震、土砂災害、浸水等の影響 ・災害時の代替機能、道路被災時の復旧のしやすさ ・高次救急医療機関への到達性 | <ul style="list-style-type: none"> ・地震時に揺れやすく、土砂災害や浸水が想定される区域を最も長く通過するため、災害に対する影響が大きい ・国道の被災時に代替道路として機能し、復旧は中央ルート帯に比べ比較的容易 ・高次救急医療機関(信大付属病院等)への到達性は向上する | <ul style="list-style-type: none"> ・地震時に揺れやすく、土砂災害や浸水の想定される区域を一部通過するが、災害に対する影響は小さい ・国道の被災時はアクセスが困難となり代替道路として機能せず、道路被災時の復旧には時間を要する ・高次救急医療機関(信大付属病院等)への到達性は向上する | <ul style="list-style-type: none"> ・地震時に揺れやすく、土砂災害や浸水の想定される区域を一部通過するが、災害に対する影響は小さい ・国道の被災時に代替道路として機能し、復旧は中央ルート帯に比べ比較的容易 ・高次救急医療機関(信大付属病院等)への到達性は向上する |
| II. 環境 | ③環境・景観の保全 | <ul style="list-style-type: none"> ・景観、文化財等、住環境(騒音・振動・大気質)への影響 ・自然環境への影響 ・道路からの眺望 | <ul style="list-style-type: none"> ・盛土構造のため外部景観への影響は小さく、文化財等への影響は回避・低減が可能。また、自動車の走行により騒音・振動の影響は生じるが、大気質(CO2・Nox)は改善する ・ルートは人為的に変化した土地を通過するため自然環境への新たな影響は小さい ・道路から山岳景観や田園風景の眺望が可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・連続高架構造のため外部景観への影響は大きい。文化財等への影響は回避・低減が可能。また、自動車の走行により騒音・振動の影響は生じるが、大気質(CO2・Nox)は改善する ・ルートは人為的に変化した土地を通過するため自然環境への新たな影響は小さい ・防音壁等の設置がなければ、道路から山岳景観や田園風景の眺望が可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・盛土構造のため外部景観への影響は小さく、文化財等への影響は回避・低減が可能。また、自動車の走行により騒音・振動の影響は生じるが、大気質(CO2・Nox)は最も改善する ・ルートは人為的に変化した土地を通過するため自然環境への新たな影響は小さい ・道路から山岳景観や田園風景の眺望が可能 |
| III. 土地利用・市街地整備 | ④安全な暮らしの確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用(用途地域・農振農用地)への影響 ・地域の分断 | <ul style="list-style-type: none"> ・一部用途地域や農振農用地を通過するため、土地利用への影響は中央ルート帯より大きい ・住宅地を通過するため、地域分断の影響が生じる | <ul style="list-style-type: none"> ・市街地の道路区域を通過するため、土地利用への影響は最も小さい ・既存道路を利用するため、新たな地域分断の影響は他案より小さい | <ul style="list-style-type: none"> ・一部用途地域や農振農用地を通過するため、土地利用への影響は中央ルート帯より大きい ・住宅地を通過するため、地域分断の影響が生じる |
| IV. 社会・地域経済 | ⑤アクセスの容易性・地域の活性化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ICと中心市街地、東部地域、観光地とのアクセス距離 ・市民のアクセス性(利便性)、物流の効率化 ・道の駅設置の容易性 | <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地や東部地域へのアクセス距離は最も短い ・西側観光地へのアクセス距離は最も長い ・市民やバス・物流トラック等の最寄り(南)IC利用は幅員が狭い市道の通行や鉄道(踏切)を横断する必要があり、アクセス性等は劣る ・道の駅が設置可能なやや広い土地が複数ある | <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地、東部地域、西側観光地ともにアクセス距離は2番目に短い ・市民やバス・物流トラック等のIC利用は国道を利用できるため、アクセス性等は優れている ・道の駅が設置可能なやや広い土地がある | <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地や東部地域へのアクセス距離は東ルート帯より長い ・西側観光地へのアクセス距離は最も短い ・市民やバス・物流トラック等のIC利用は東西の県道を利用できるため、アクセス性等は優れている ・道の駅が設置可能な広い土地が複数ある |
| V. 事業性 | ⑥経済性 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 | <ul style="list-style-type: none"> ・概算事業費は310億円~410億円が見込まれ2番目に高い ・橋梁など構造物区間が中央ルート帯に次いで長い ・ため、維持管理費は2番目に高い | <ul style="list-style-type: none"> ・概算事業費は450億円~500億円が見込まれ最も高い ・連続高架構造など構造物区間が最も長い ・ため、維持管理費は最も高い | <ul style="list-style-type: none"> ・概算事業費は220億円~270億円が見込まれ最も安い ・橋梁など構造物区間が最も短い ・ため、維持管理費は最も安い |
| | ⑦施工性 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道、JR、河川への影響 ・用地確保の実現性 ・工事用車両等の影響 ・IC設置の容易性 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道との交差2箇所、JR交差2箇所(内1箇所は大規模な橋梁構造)、河川渡河部3箇所(高瀬川・農具川)が想定され、影響は2番目に大きい ・宅地、農地ともに多くの用地の確保が必要 ・工事のためのアクセス道路に限られ、工事用車両等の影響は大きい ・鉄道、河川、傾斜地形の状況等から、ICの設置の難易度が高い | <ul style="list-style-type: none"> ・国道内は連続高架橋、JR交差2箇所(近接施工あり)、河川渡河部は1箇所(高瀬川)が想定され、影響は最も大きい ・宅地、農地の用地は最も少ないが、市街地での用地の確保が必要 ・幹線道路からのアクセスは可能であるが、市街地の工事のため、工事用車両等の影響は大きい ・市街地へのICの設置は難易度が高いが、その他の区域では比較的容易 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道との交差2箇所、JR交差2箇所、河川渡河部1箇所(高瀬川)が想定され、影響は最も小さい ・宅地、農地ともに多くの用地の確保が必要 ・幹線道路からのアクセスが可能 ・ため工事用車両等の影響は比較的小さい ・道路や地形の状況等から、ICの設置は比較的容易 |
| | ⑧効果の早期発現 | <ul style="list-style-type: none"> ・段階的な供用の実現性 | <ul style="list-style-type: none"> ・段階的な供用は可能だが、ICアクセス市道の混雑や歩行者の安全確保が懸念される ・事業費は2番目に大きい ・ため、全区間の供用時期は2番目に早い | <ul style="list-style-type: none"> ・現道と重複した路線のため、段階的な供用による効果は期待できない ・事業費が最も大きいことから、全区間の供用時期は最も遅い | <ul style="list-style-type: none"> ・段階的な供用は可能だが、ICアクセス県道の混雑が懸念される ・事業費が最も小さいことから、全区間の供用時期は最も早い |

1 - 6 いただいた主なご意見と県の見解 (STEP4)

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IC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市民の皆様のご意見を参考とし客観性や公正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。 |
| 大町市内にこの松系道路は必要ない。早く松系道路を作ってほしい。 | ・大北地域は高速交通ネットワークの空白地帯であり、松本系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、市民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。 |

1-7 各ルート帯の比較評価結果の概要 (STEP5)

| 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・景観については、中央ルート帯は影響が大きい、文化財等ほ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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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、中央ルート帯は帯が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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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IC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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・工事用車両等の影響は、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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | | | | | ○ |

1 - 8 総合判断

県は、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。

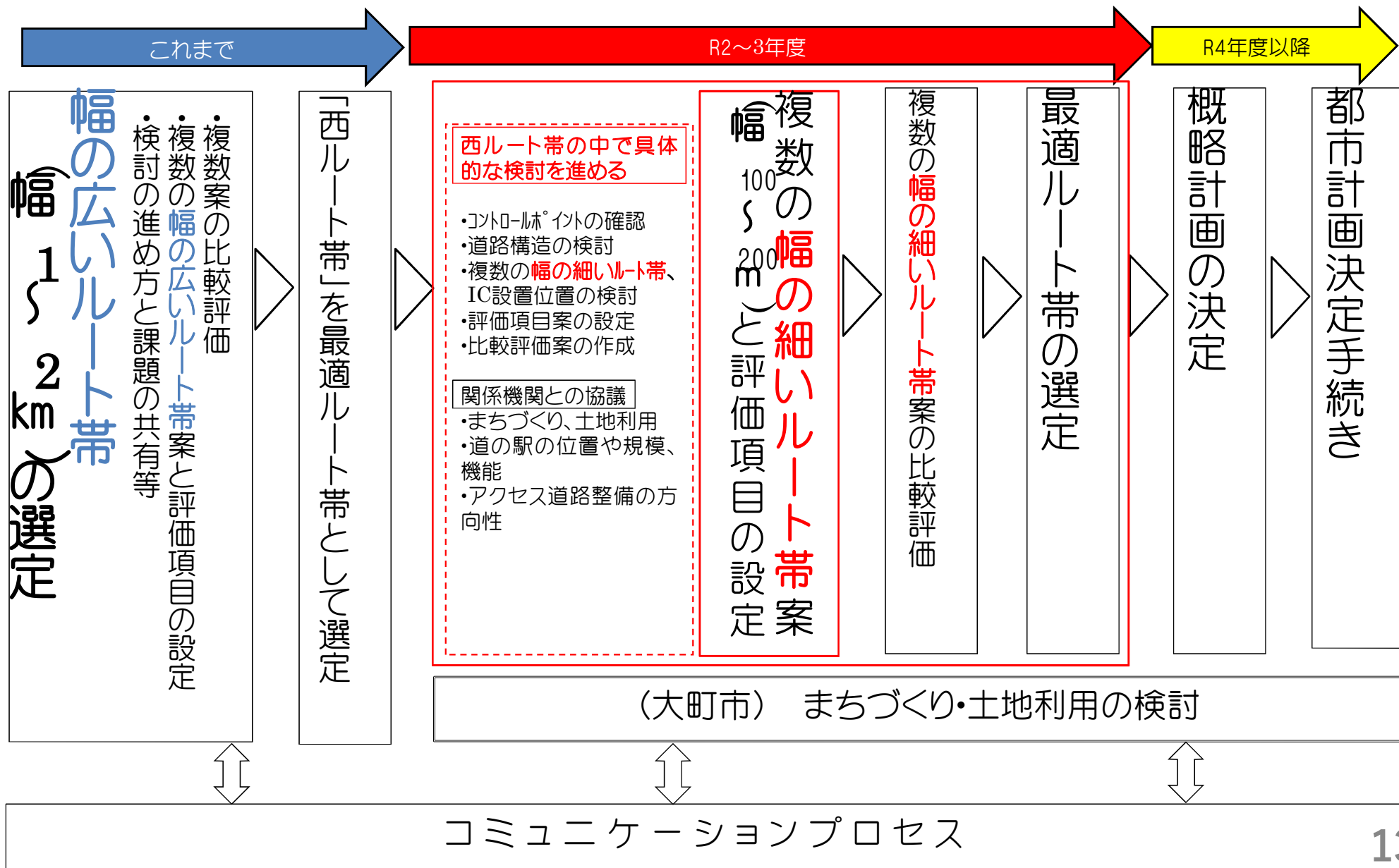
1 - 8 総合判断



2 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、大田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。



幅の細いルート帯 (100~200m) の選定

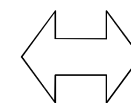
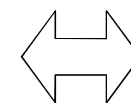
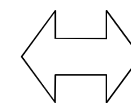
令和2~3年

第1段階 ルート帯選定に向けた調査検討

第2段階 複数ルート帯案と評価項目の設定

第3段階 複数案の比較評価

第4段階 最適ルート帯の発表



コミュニケーションプロセス

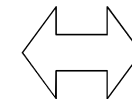
第1段階 ルート帯選定に向けた調査検討

- ・コントロールポイント
- ・道路構造
- ・ICの想定位置



第2段階 複数ルート帯案と評価項目の設定

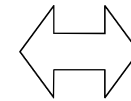
- ・複数の幅の細いルート帯案
- ・評価項目(案)
(分野、評価項目、評価の視点)



コミュニケーションプロセス

第3段階 複数ルート帯案の比較評価

- 比較評価案の提示
- ・ 比較評価の内容



コミュニケーションプロセス



第4段階 最適ルート帯の発表

- ・ 最適ルート帯の提示
- ・ 今後の予定

