

「松本糸魚川連絡道路」大町市街地区間 幅の細いルート帯 各ルート帯の比較評価結果一覧

令和5年11月 大町建設事務所

□:優位性が高いと判断している評価項目 赤字:優位性が高い部分

分野	評価項目	評価の視点	評価結果			評価の考察
			Aルート帯 約 8.9 km	Bルート帯 約 9.1 km	Cルート帯 約 8.6 km	
I. 交通	①交通の円滑化	・地域高規格道路としての機能	・長野自動車道へのアクセス性が向上し、高速交通ネットワークの空白地域が解消する ・長野自動車道までの所要時間が短縮する (大町市役所～長野自動車道 -15分) (JR信濃大町駅～長野自動車道 -13分) (JR稲尾駅～長野自動車道 -18分)	・長野自動車道へのアクセス性が向上し、高速交通ネットワークの空白地域が解消する ・長野自動車道までの所要時間が短縮する (大町市役所～長野自動車道 -16分) (JR信濃大町駅～長野自動車道 -14分) (JR稲尾駅～長野自動車道 -18分)	・長野自動車道へのアクセス性が向上し、高速交通ネットワークの空白地域が解消する ・長野自動車道までの所要時間が短縮する (大町市役所～長野自動車道 -16分) (JR信濃大町駅～長野自動車道 -14分) (JR稲尾駅～長野自動車道 -19分)	大北地域から長野自動車道へのアクセス性が向上し、地域高規格道路としての機能が確保されるとともに、松糸道路を利用する交通も多く、市街地の交通緩和が最も期待できる「Cルート帯」の優位性が高い
		・交通環境の改善 (市街地道路の交通量の変化)	・通過交通は松糸道路に転換されるため、市街地道路の交通緩和が期待できる (市街地周辺の平均減少台数 約1,100台/日)	・通過交通は糸道路に転換されるため、市街地道路の交通緩和が期待できる (市街地周辺の平均減少台数 約1,300台/日)	・通過交通は松糸道路に転換されるため、市街地道路の交通緩和が最も期待できる (市街地周辺の平均減少台数 約1,400台/日)	
		・推計交通量	・松糸道路を利用する交通量は一定量見込める (約9,600～13,300台/日)	・松糸道路を利用する交通量は一定量見込める (約9,000～14,400台/日)	・松糸道路を利用する交通量は最も多い (約10,100～15,000台/日)	
	②災害に強い道路	・地震、土砂災害、浸水等の影響	・震度6強が想定される区間を一部通過するが地震の影響は他のルート帯と概ね同等である ・木崎湖トンネル坑口付近で土砂災害が懸念される区域を通過するが、橋梁形式で通過することを想定しており、道路面は影響しない ・浸水想定区域を通過する延長は他のルート帯と同等であるが、浸水しない路面高を確保する	・震度6強が想定される区間を一部通過するが地震の影響は他のルート帯と概ね同等である ・木崎湖トンネル坑口付近で土砂災害が懸念される区域を通過するが、橋梁形式で通過することを想定しており、道路面は影響しない ・浸水想定区域を通過する延長は他のルート帯と同等であるが、浸水しない路面高を確保する	・地震による揺れやすさは他のルート帯と概ね同等である ・木崎湖トンネル坑口付近で土砂災害が懸念される区域を通過するが、橋梁形式で通過することを想定しており、道路面は影響しない ・浸水想定区域を通過する延長は他のルート帯と同等であるが、浸水しない路面高を確保する	各ルート帯ともに、地震、土砂災害、浸水による影響はあるが、道路構造物の設計にあたっては、これらを考慮して設計を実施する また、災害時の道路ネットワークとしての機能が強化されるため、優位性は「同等」である
・災害時の代替機能		・緊急輸送道路(国道147号・148号)と並走するため、災害時のネットワーク機能が強化される	・緊急輸送道路(国道147号・148号)と並走するため、災害時のネットワーク機能が強化される	・緊急輸送道路(国道147号・148号)と並走するため、災害時のネットワーク機能が強化される		
	③防災拠点とのアクセス性	・災害時の防災拠点とのアクセス性	・最寄りICから地域の防災拠点までの所要時間は他のルート帯より劣る(平均約2.8分)	・最寄りICから地域の防災拠点までの所要時間が短い(平均約1.5分)	・最寄りICから地域の防災拠点までの所要時間が短い(平均約1.5分)	所要時間の差は約1～2分であるが、急を要する災害時には少しでも早い対応が必要であり、防災拠点までの平均所要時間が短い「Bルート帯」「Cルート帯」の優位性が高い
II. 環境	④環境の保全	・住環境(大気、騒音、振動)への影響	・一定の速度で走行できる交通量が増加するため、市街地のCO2・NOxは減少する ・騒音、振動の基準が定められている地域の通過延長が最も短い (延長 約41m)	・一定の速度で走行できる交通量が増加するため、市街地のCO2・NOxは減少する ・騒音、振動の基準が定められている地域の通過延長は2番目に短い (延長 約784m)	・一定の速度で走行できる交通量が増加するため、市街地のCO2・NOxは減少する ・騒音、振動の基準が定められている地域の通過延長が最も長い (延長 約1,666m)	住環境への影響は、住宅地から離れており、騒音・振動への影響が最も小さいAルート帯の優位性が高い 各ルート帯ともに、自然環境への影響は小さいと考えられるが、自然環境への影響を低減させる取り組みは必要である 自然環境への影響が小さく、住環境への影響も小さい「Aルート帯」の優位性が高い
		・自然環境(植生自然度、鳥獣保護区、天然記念物)への影響	・植生自然度が高い区域を通過するが、概ね人為的に改変された土地を通過するため新たな影響は小さい(延長 約602m) ・鳥獣保護区、特定猟具使用禁止区域(銃猟)及び指定天然記念物に影響しない	・植生自然度が高い区域を通過するが、概ね人為的に改変された土地を通過するため新たな影響は小さい(延長 約521m) ・鳥獣保護区、特定猟具使用禁止区域(銃猟)及び指定天然記念物に影響しない	・植生自然度が高い区域を通過するが、概ね人為的に改変された土地を通過するため新たな影響は小さい(延長 約521m) ・鳥獣保護区、特定猟具使用禁止区域(銃猟)及び指定天然記念物に影響しない	
	⑤景観・文化財の保全	・景観(人目線からの眺望等)への影響	・全線にわたり立体構造となるため、少なからず影響は生じる ・眺望点により差はあるが、景観への影響は同等である	・全線にわたり立体構造となるため、少なからず影響は生じる ・眺望点により差はあるが、景観への影響は同等である	・全線にわたり立体構造となるため、少なからず影響は生じる ・眺望点により差はあるが、景観への影響は同等である	各ルート帯ともに、景観への影響は少なからず生じるが、景観への影響は同等であり、埋蔵文化財包蔵地への影響は小さいため、優位性は「同等」である
		・指定文化財等への影響	・埋蔵文化財包蔵地を通過する面積は他のルート帯と同等である(約0.24ha)	・埋蔵文化財包蔵地を通過する面積は他のルート帯と同等である(約0.24ha)	・埋蔵文化財包蔵地を通過する面積は他のルート帯と同等である(約0.24ha)	事業実施にあたっては、できる限り道路高さを抑えた道路構造や、周辺と調和したデザインとする等、景観への影響を低減するように配慮した設計を実施する

分野	評価項目	評価の視点	評価結果			評価の考察
			Aルート帯 約 8.9 km	Bルート帯 約 9.1 km	Cルート帯 約 8.6 km	
Ⅲ. 土地利用・市街地整備	⑥土地利用への影響	・地域への影響	・通過する自治会数は最も少ない(7箇所)	・通過する自治会は2番目に多い(9箇所)	・通過する自治会は最も多い(10箇所)	通過する自治会数が最も少なく、住宅地等への影響が小さい「Aルート帯」の優位性が高い
		・土地利用(住宅地・商業地・工業地)への影響	・住宅地、商業地、工業地を通過する面積が最も小さい(約3.71ha) ・住宅地、商業地、工業地の戸数は2番目に多い(約145戸)	・住宅地、商業地、工業地を通過する面積が2番目に大きい(約3.85ha) ・住宅地、商業地、工業地の戸数は最も少ない(約140戸)	・住宅地、商業地、工業地を通過する面積が最も大きい(約5.18ha) ・住宅地、商業地、工業地の戸数は最も多い(約181戸)	
		・土地利用(農地)への影響	・農振農用地を通過する延長、面積及び不整形区画数が最も多い(約6.5km、約54.4ha、約350区画)	・農振農用地を通過する延長、面積及び不整形区画数は2番目に多い(約6.1km、約50.1ha、約340区画)	・農振農用地を通過する延長、面積及び不整形区画数が最も少ない(約4.9km、約37.5ha、約300区画)	
	⑦安全な暮らしの確保	・交通環境の改善(交通事故件数の変化)	・交通事故件数の減少が期待できる(-29件)	・交通事故件数の減少が期待できる(-35件)	・交通事故件数の減少が最も期待できる(-38件)	交通事故の減少が最も期待でき、高次救急医療機関への速達性が高い「Cルート帯」の優位性が高い
・高次救急医療機関への速達性	・救急医療機関への搬送時間が短縮される(稲尾駅～あづみ病院 -10分) (大町総合病院～こども病院 -7分) (大町総合病院～信大附属病院 -12分)	・救急医療機関への搬送時間が短縮される(稲尾駅～あづみ病院 -9分) (大町総合病院～こども病院 -8分) (大町総合病院～信大附属病院 -13分)	・救急医療機関への搬送時間が短縮される(稲尾駅～あづみ病院 -10分) (大町総合病院～こども病院 -8分) (大町総合病院～信大附属病院 -13分)			
Ⅳ. 社会・地域経済	⑧まちづくりとの連携性	・市街地環境への影響	・市街地に流入する大型車が減少する(大型車交通量 1,428台/日)	・市街地に流入する大型車が2番目に減少する(大型車交通量 1,281台/日)	・市街地に流入する大型車が最も減少する(大型車交通量 1,264台/日)	市街地に流入する大型車の交通量が最も減少し、都市機能誘導区域や居住誘導区域へのアクセス性に優れるとともに、コンパクトな市街地の骨格が形成されることから、集約型都市構造の形成に最も寄与する「Cルート帯」の優位性が高い
		・大町市のまちづくり施策との連携・適合性	・最寄りICから都市機能誘導区域までのアクセス性が良い ・最寄りICから居住誘導区域までのアクセス性が良い ・道路網がラダー構造によって市街地の骨格を形成する	・最寄りICから都市機能誘導区域までのアクセス性に優れる ・最寄りICから居住誘導区域までのアクセス性に優れる ・道路網がラダー構造によって市街地の骨格を形成する	・最寄りICから都市機能誘導区域までのアクセス性に優れる ・最寄りICから居住誘導区域までのアクセス性に優れる ・道路網が最もコンパクトなラダー構造によって市街地の骨格を形成する	
		⑨市民の利便性	・東部地域とのアクセス性	・市の東部地域からICまでのアクセス性は他のルート帯と同等である	・市の東部地域からICまでのアクセス性は他のルート帯と同等である	
	・市民のアクセス性	・多くの市民が高速交通網に短時間でアクセスできるようになる(10分圏域人口カバー率 93%)	・多くの市民が高速交通網に短時間でアクセスできるようになる(10分圏域人口カバー率 94%)	・多くの市民が高速交通網に短時間でアクセスできるようになる(10分圏域人口カバー率 94%)		
⑩地域の活性化	・物流の効率化	・最寄りICから物流施設までのアクセス性は他のルート帯と概ね同等である	・最寄りICから物流施設までのアクセス性は他のルート帯と概ね同等である	・最寄りICから物流施設までのアクセス性は他のルート帯と概ね同等である	各ルート帯ともに、物流施設や観光拠点までのアクセス性は同等であるため、優位性は「同等」である	
・観光拠点とのアクセス性	・最寄りICから観光拠点までのアクセス性は他のルート帯と同等である	・最寄りICから観光拠点までのアクセス性は他のルート帯と同等である	・最寄りICから観光拠点までのアクセス性は他のルート帯と同等である			
Ⅴ. 事業性	⑪経済性	・事業費 ・維持管理費	・概算事業費は最も安い(約260億円) ・維持管理費は2番目に高い(約8,600万円/年) ・事業費、維持管理費を含めたコストは最も安い	・概算事業費はCルート帯と同程度でAルート帯より高い(約270億円) ・維持管理費は最も高い(約8,700万円/年)	・概算事業費はBルート帯と同程度でAルート帯より高い(約270億円) ・維持管理費は最も安い(約8,300万円/年)	年間維持管理費ではCルート帯が安い、建設に係る事業費の差は、維持管理費の差と比較すると非常に大きい、事業費、維持管理費を含めたコストが最も安い「Aルート帯」の優位性が高い
	⑫施工性	・現道への影響	・2車線相当以上の幅の現道と交差する箇所はCルート帯より多い(9箇所) ・主要道路との交差箇所は他のルート帯と同等である	・2車線相当以上の幅の現道と交差する箇所はCルート帯より多い(9箇所) ・主要道路との交差箇所は他のルート帯と同等である	・2車線相当以上の幅の現道と交差する箇所は最も少ない(8箇所) ・主要道路との交差箇所は他のルート帯と同等である	各ルート帯ともに、交通量が比較的多い主要道路と交差する箇所は同等で、通行規制等の影響に差はない。また、橋梁の箇所数も同等であるため、優位性は「同等」である
		・JR・河川に対する橋梁	・JR、河川を跨ぐ橋梁の箇所数は他のルート帯と同等であるが、延長は最も長い(3箇所、約800m)	・JR、河川を跨ぐ橋梁の箇所数は他のルート帯と同等であり、延長は短い(3箇所、約670m)	・JR、河川を跨ぐ橋梁の箇所数は他のルート帯と同等であり、延長は短い(3箇所、約670m)	
	⑬効果の早期発現	・段階的な供用の実現性	・他のルート帯と同様に段階的な供用が可能である	・他のルート帯と同様に段階的な供用が可能である	・他のルート帯と同様に段階的な供用が可能である	各ルート帯ともに、段階的な供用が可能であるため、優位性は「同等」である