

# 地域高規格道路 「松本糸魚川連絡道路」 大町市街地区間

## 第3段階 ～幅の細いルート帯案の比較評価～

令和5年 7月30日（日）

8月 1日（火）

長野県大町建設事務所

大町市

# 地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」大町市街地区間

## 第3段階

～幅の細いルート帯案の比較評価～

### 本日の説明内容

- 1 これまでの説明経緯
- 2 今回の説明内容について
- 3 疑問等の意見に対する追加説明
- 4 各ルート帯の比較結果
- 5 今後の予定

# 1 これまでの説明経緯

## ■ 計画検討手順

**幅の広いルート帯の選定** H30.2月～R2.8月

コミュニケーションプロセスを経て、  
最適ルート帯を「西ルート帯」に決定（R2.8月）

**幅の細かいルート帯の検討** R3.9月～

- ・ 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  
計3回の説明会と、オープンハウスを開催（R5.2月）
- ・ 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

**ルート（線）の検討**

# 1 これまでの説明経緯

## ■オープンハウスを開催（R5.2）

- オープンハウスを開催し、これまでの説明内容についてパネル展示、VR動画等にて説明

■場所：大町市役所

■日付：R5.2.10～2.13（4日間）

■参加人数：計532人

### ・VR動画の一例



### ・オープンハウスの様子



# 1 これまでの説明経緯

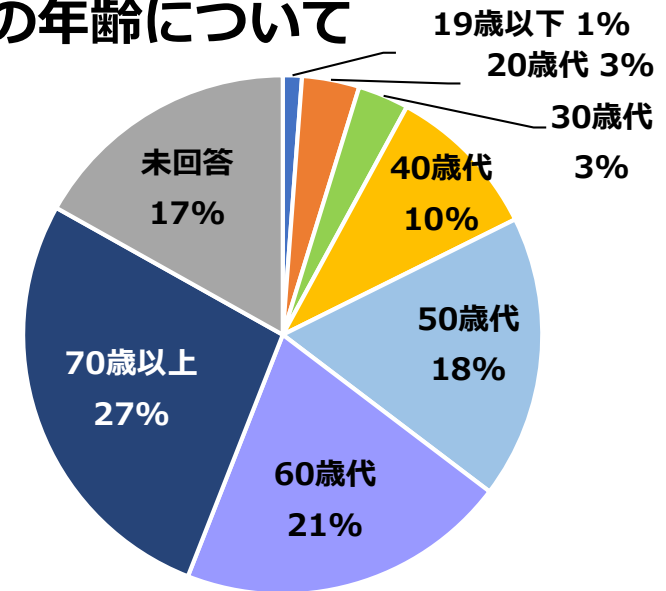
## ■ オープンハウスのアンケート結果

### ・ 集計結果

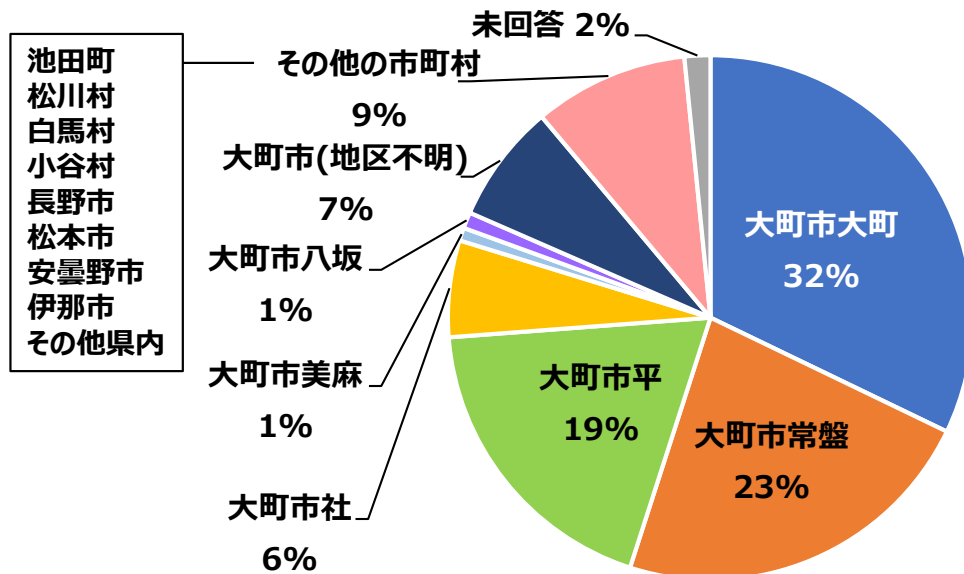
オープンハウス開催日時	参加者数	アンケート提出数
令和5年2月10日(金) 13:00~19:00	84 人	80 人
令和5年2月11日(土) 10:00~19:00	142 人	135 人
令和5年2月12日(日) 10:00~17:00	124 人	120 人
令和5年2月13日(月) 10:00~17:00	182 人	169 人
合計	532 人	504 人

アンケート回収率 94.7 %

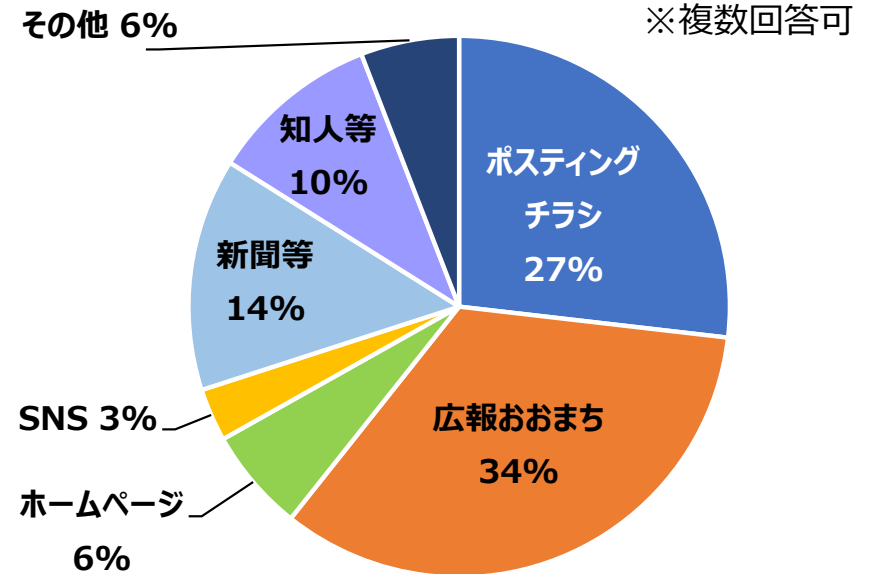
### ・ 回答者の年齢について



### ・ 回答者のお住まいについて



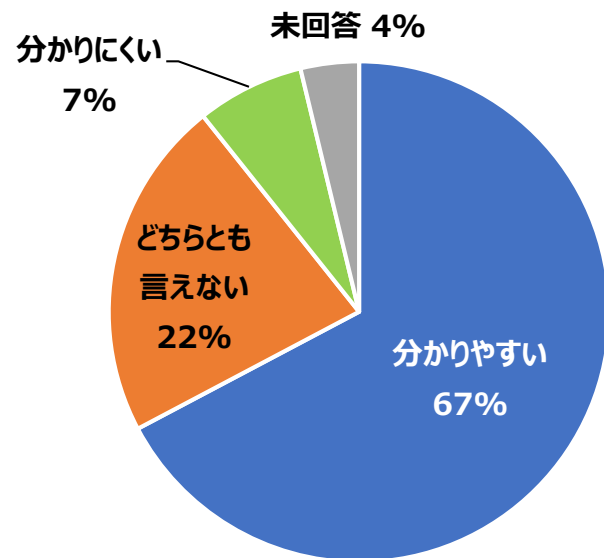
### ・ オープンハウスの認知経路について



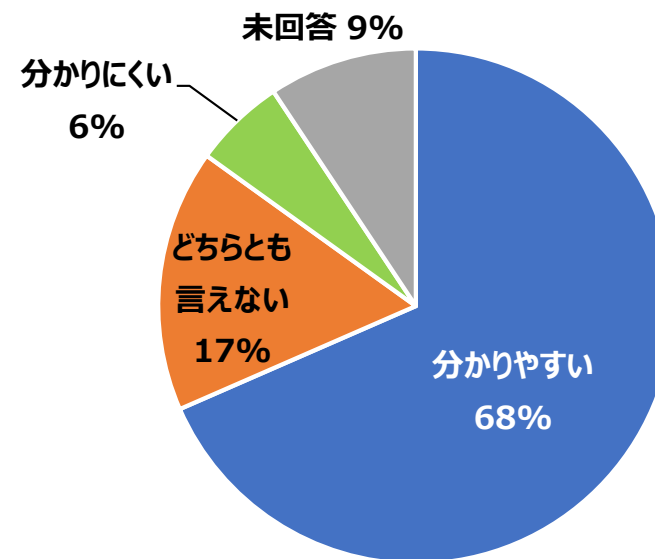
# 1 これまでの説明経緯

## ■ オープンハウスのアンケート結果

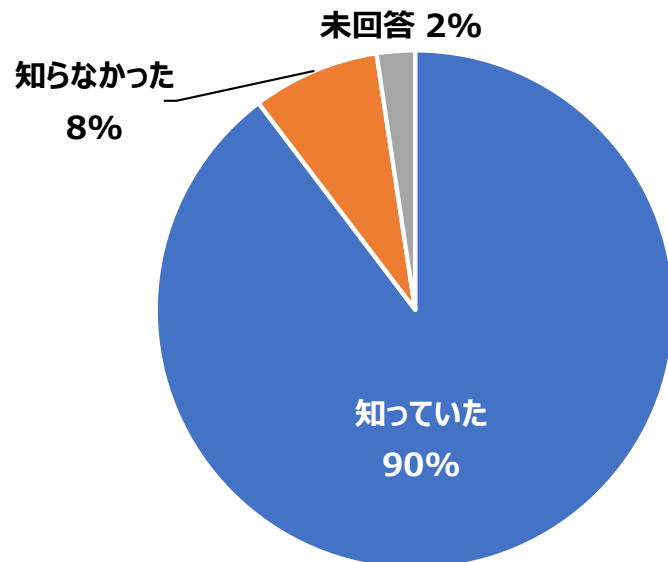
### ・ パネルや図面の展示について



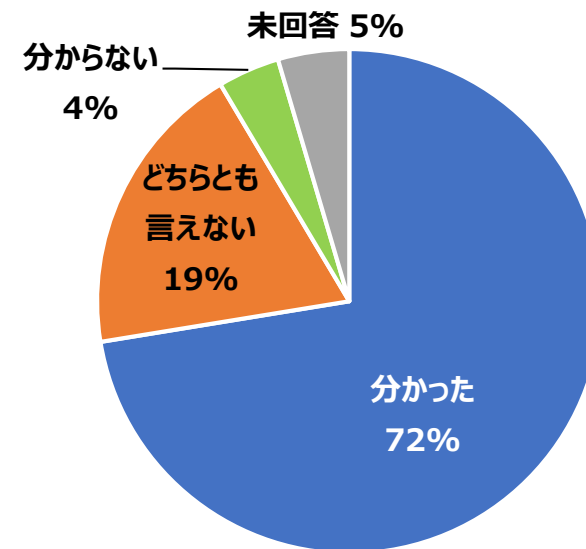
### ・ VR動画や道路イメージについて



### ・ 大町市街地区間の計画について



### ・ 説明内容や計画の進め方について



## 2 今回の説明内容について

### ■ オープンハウスの結果を踏まえた対応について

#### オープンハウスの主な意見

好意的な意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 早期建設を望む。</li><li>・ 大変かと思うが早く進めてほしい。</li><li>・ この地域の発展のためには絶対に必要な道路である。</li></ul>
反対・疑問の意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 盛土は反対。景観への影響大きい。盛土はやめてほしい。</li><li>・ 現道を使えば良い。</li><li>・ 大町の特徴を壊さないルートを望む。</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 市のまちづくりの視点から考えられるよう話し合いをお願いしたい。</li><li>・ オープンハウスの取り組み、このような機会大変よい。</li></ul>

- 賛成や好意的な意見が多数ですが、その一方、盛土構造による景観への影響や地域分断が心配、現道活用でよい、農地や宅地への影響が心配、市民の声をもっと聞いてほしい、といった意見も頂いています。



これらの意見に対する疑問や不安にお答えし、より理解を深めていただくには、多岐にわたる項目による比較結果を示し、説明することが必要であるため、

- ・ **疑問等の意見に対する追加説明**
- ・ **第3段階の各ルート帯案の比較評価** について説明します

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ オープンハウスでの主なご意見に対するお答えについて

- オープンハウスのアンケートでいただいた以下の主なご意見についてお答えします

項目	意見の概要	回答
盛土構造について	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 盛土によって住宅街を分断して市街地を通す意味があるのか。</li><li>・ 地域を分断するような盛土構造は反対。</li><li>・ 盛土は景観を損ねる。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 盛土構造を含む立体化の理由について追加してお答えします。</li></ul>
現道活用について	<ul style="list-style-type: none"><li>・ オリンピック道路を改良して使用すればよい。</li><li>・ 現道改良がよい。</li><li>・ クランク部を直せば現道で十分だ。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 現道活用とした場合の考え方について追加してお答えします。</li></ul>
他のルートについて	<ul style="list-style-type: none"><li>・ なぜ堤防沿いができないか。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 他のルートを選択していない考え方について追加してお答えします。</li></ul>
宅地、農地などの影響について	<ul style="list-style-type: none"><li>・ ルート帯に家があるので不安。</li><li>・ 家がかかりそうなので反対。</li><li>・ 現ルート案は優良農地を分断する。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 比較評価項目の「住環境への影響」「住宅地への影響」「農地への影響」などの視点による比較結果によりお答えします。</li></ul>
市民の意見について	<ul style="list-style-type: none"><li>・ もっと市民の意見を聞いてほしい。</li><li>・ 大町市がまちづくりの視点から関わるべき。身近な意見が言える場を設定して合意形成を図って欲しい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 今回説明会の他、オープンハウスによりご意見をお聞きします。</li></ul>
木崎湖以北について	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 木崎以北を具体的に決めてからにしてほしい。</li><li>・ 市街地ルートより先に木崎湖以北を考えるべき。</li><li>・ 大町以北の進行状況の説明がほしい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 現在の状況をお答えします。</li></ul>



### 3 疑問等の意見に対する追加説明

#### ■ 道路の構造について

#### ■ 大北地域は高速交通ネットワークの空白地域

医療や物流などの課題に対応するため  
地域から北陸道と長野道を結ぶ  
規格の高い道路整備が要望される



地域高規格道路として整備が位置づけられる

**松本糸魚川連絡道路は  
地域高規格道路として整備するもの**

地域高規格道路とは

高速道路網と一体となって高速交通体系を築き、地域相互の交流促進・連携強化を図る規格の高い道路（高速性、定時性、安全性の高い道路）で、**高速交通ネットワークを形成**するもの。

**一般の道路より規格の高い道路**

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■道路の構造について

大町市街地区間で

松本糸魚川連絡道路（地域高規格道路）を整備するには

●サービス速度概ね60km/hを確保  
（停止せず一定の速度で走行できる道路）

- ・主要道路、JRとの立体化
- ・60km/h以上で走行可能な道路線形、道路幅

●災害に強い道路

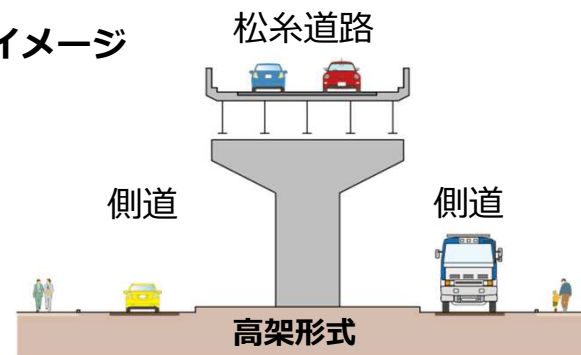
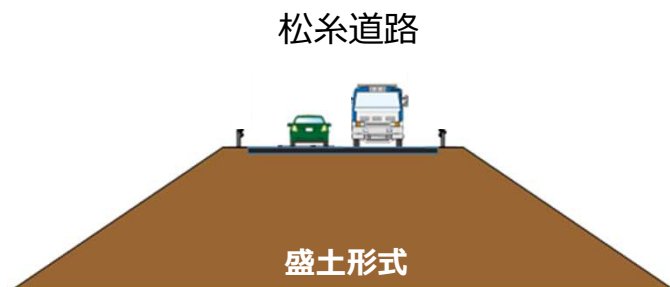
- ・道路面が洪水により浸水しない構造

●交差する生活道路等との分離  
（アクセスコントロール）

- ・立体構造による道路交差

オーバーパス形式  
（盛土、高架橋など）を  
基本とした構造が必要

オーバーパス形式のイメージ

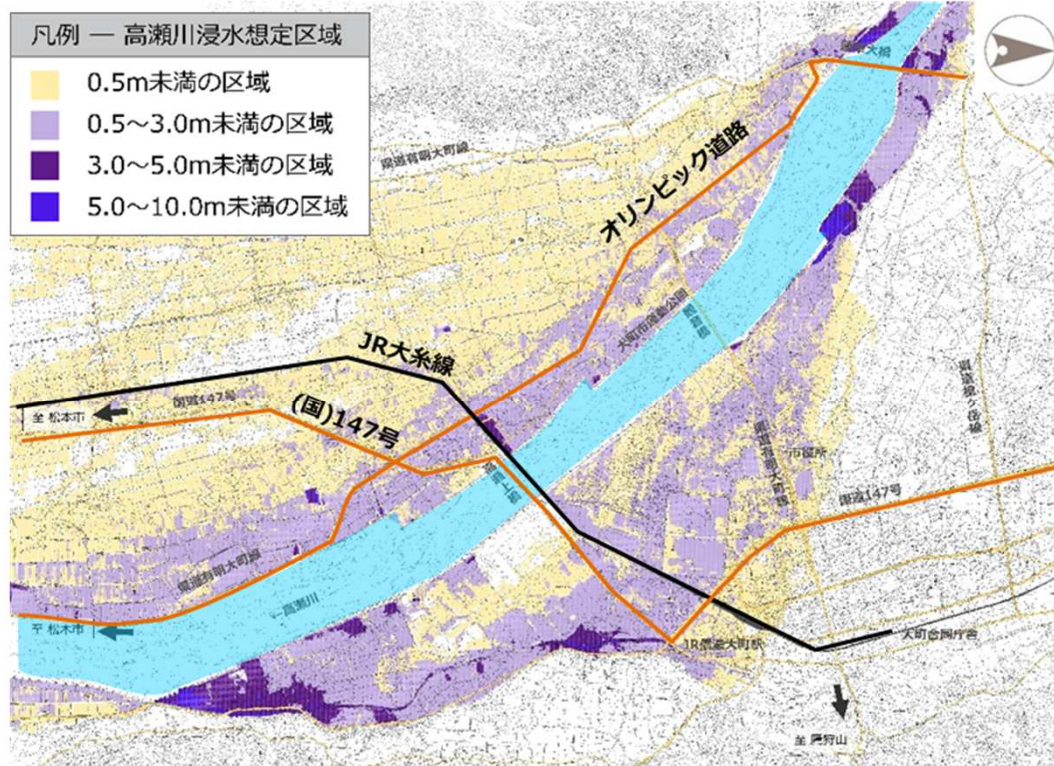


# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 道路の構造について（災害に強い道路）

- 高瀬川周辺では広い範囲で浸水想定区域が設定されている
- オーバーパス形式（盛土、高架橋など）にすることにより浸水時にも通行可能となる

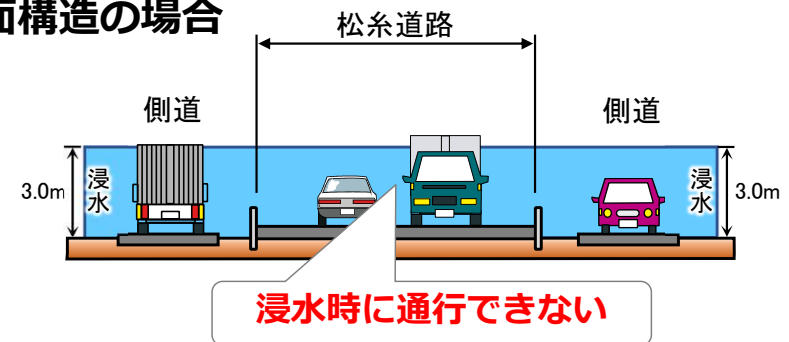
高瀬川浸水想定区域：想定最大規模の降雨※



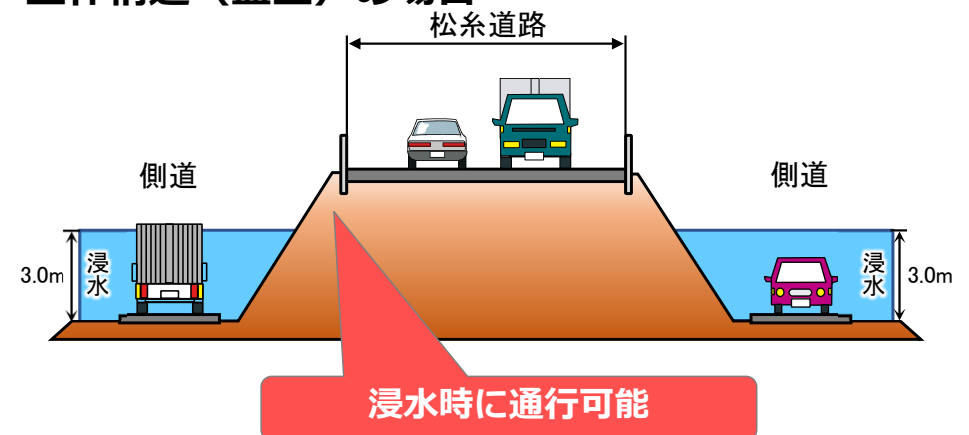
出典：信濃川水系高瀬川 浸水想定区域図（想定最大規模降雨）

※現在の流域（河川）の状況で、過去にその地域で実際に振った降雨から想定される最大規模の降雨

平面構造の場合



立体構造（盛土）の場合



# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 道路の構造について（生活道路の機能確保）

- オーバーパス形式（盛土、高架橋など）の場合は、現在の生活道路の機能が確保されるため、地域分断の影響が低減できる

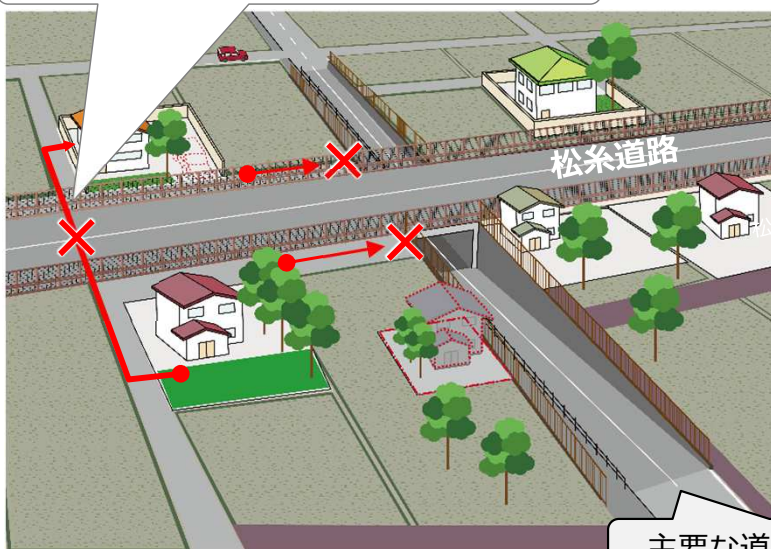
現状



動線 

オーバーパスにしない場合

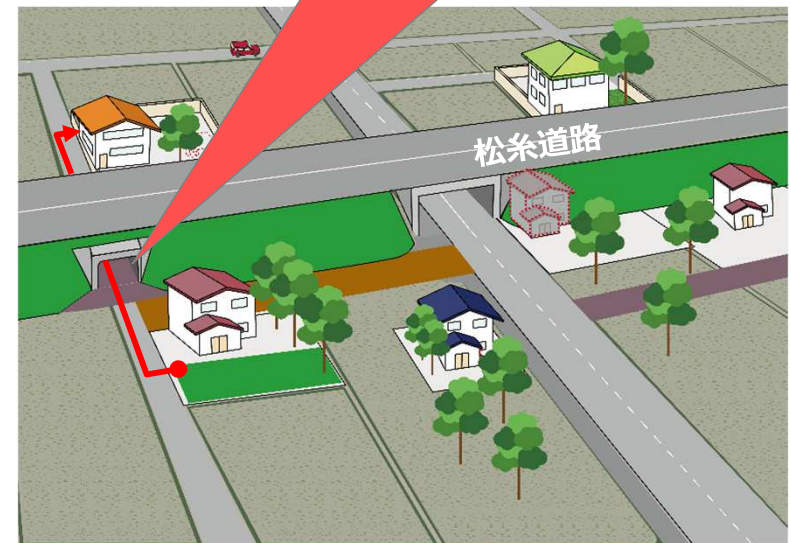
現状どおりの通行ができない



主要な道路は立体交差

オーバーパスの場合

現状と変わらない通行が可能



※イメージであり、実際のスケールを示したものではありません。

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 道路の構造について

- ルート帯決定後、詳細なルート（線）を検討する段階では地域の皆様と意見交換をし、地域の実状などを踏まえて構造（盛土・高架等）を検討
- 景観への配慮のため、交差する道路を少し下げたり、建築限界を縮小する等、できる限り高さを抑えた構造も検討
- 住環境や農地への影響を低減する工夫も検討

半地下構造として盛土高を抑えている事例



中部横断自動車道

建築限界の高さを縮小して盛土高を抑えている事例



上信越自動車道

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 現道活用について

- ④ 現道機能の確保
- ⑤ 信号交差点8箇所



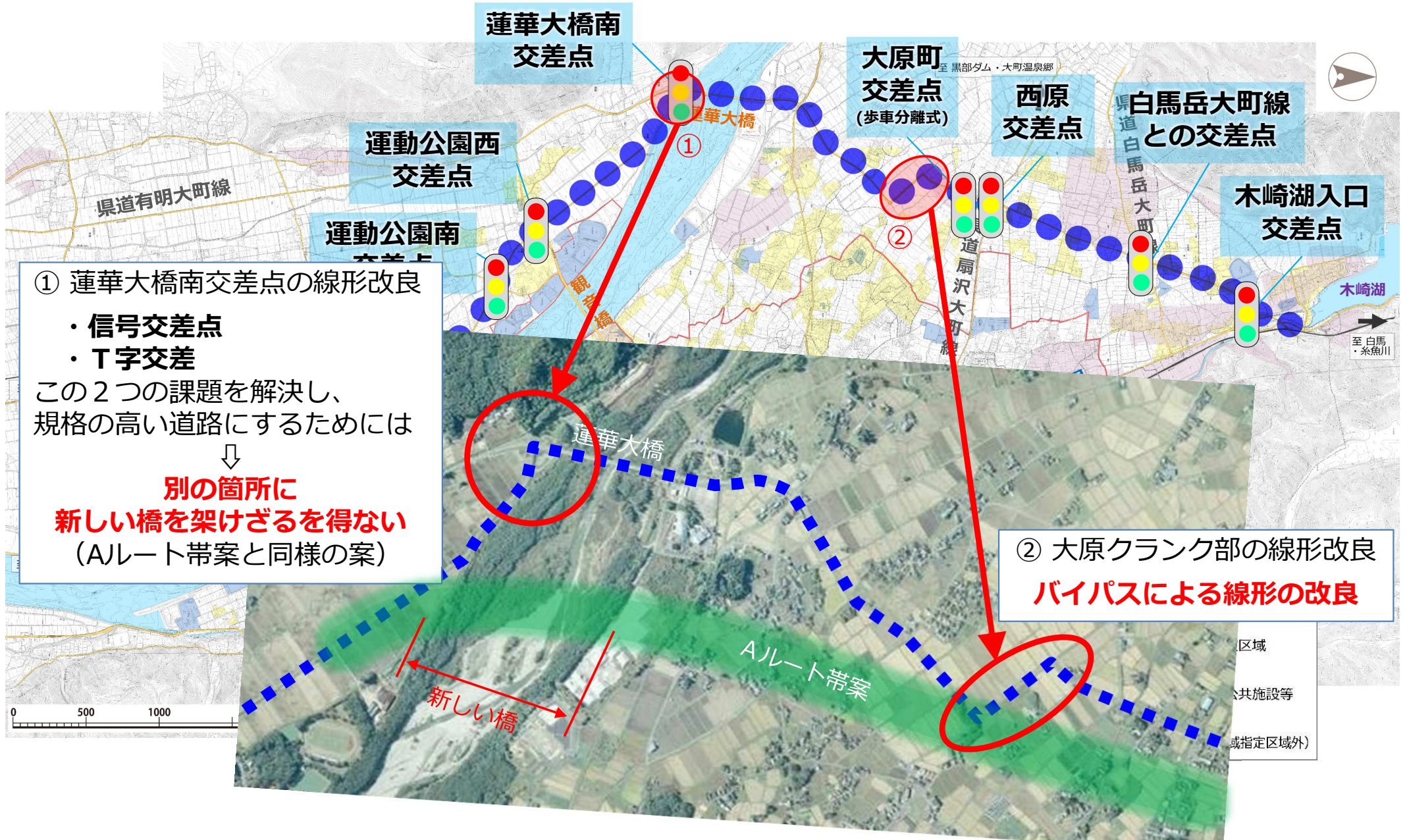
できる限り現道を活用するためには、  
最低限、以下の課題を解決する必要がある

- ① 蓮華大橋南交差点の線形改良
- ② 大原クランク部の線形改良
- ③ J R アンダーパスの改良
- ④ 現道機能の確保
- ⑤ 信号交差点の立体化

現道をおのまま活用したり、拡幅するのみでは  
規格の高い道路とならない

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 現道活用について



# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 現道活用について



③ JRアンダーパスの改良

- ・ 浸水対応
- ・ 60km/h以上で走行可能な道路線形

この2つの課題を解決し、規格の高い道路にするためには

↓

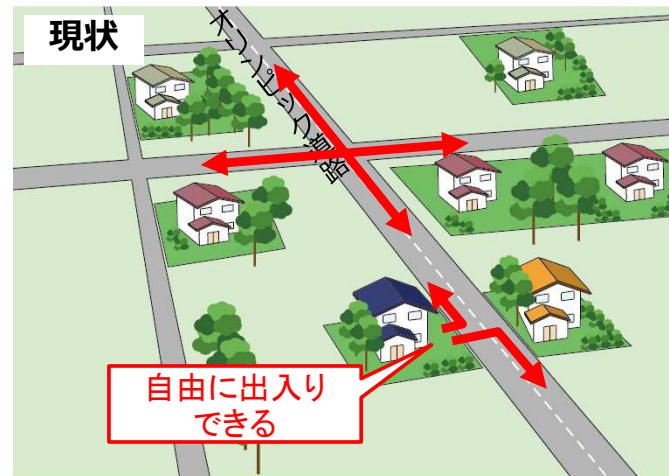
**オーバーパス形式に改良**



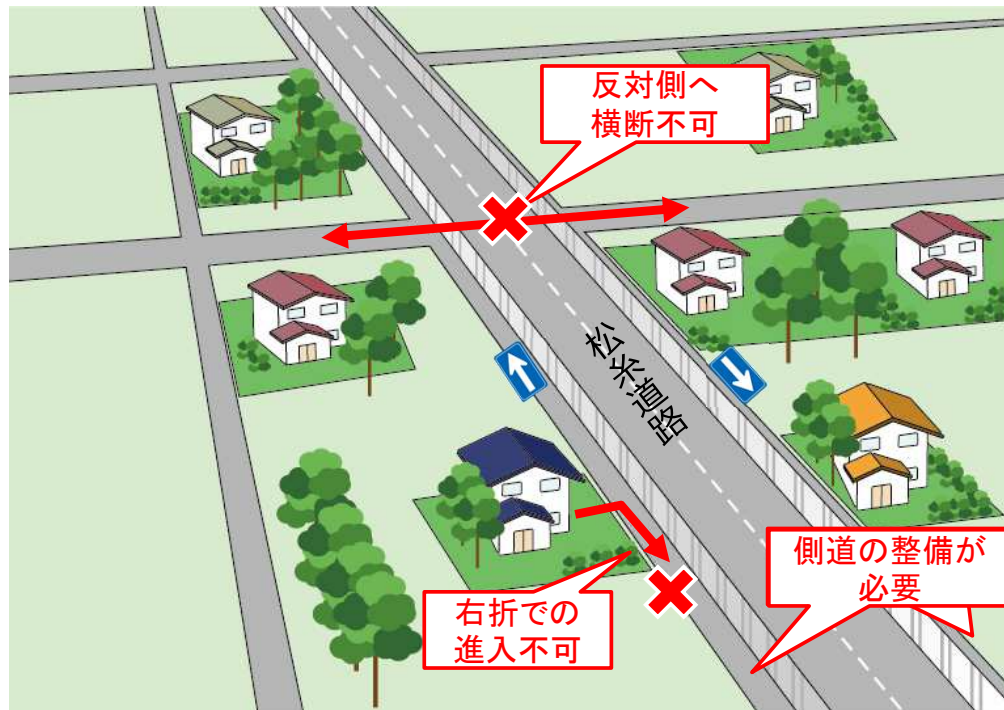
# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 現道活用について

④ 現道機能の確保  
現道機能を確保するため、  
拡幅のみの場合でも  
**側道が必要**となる

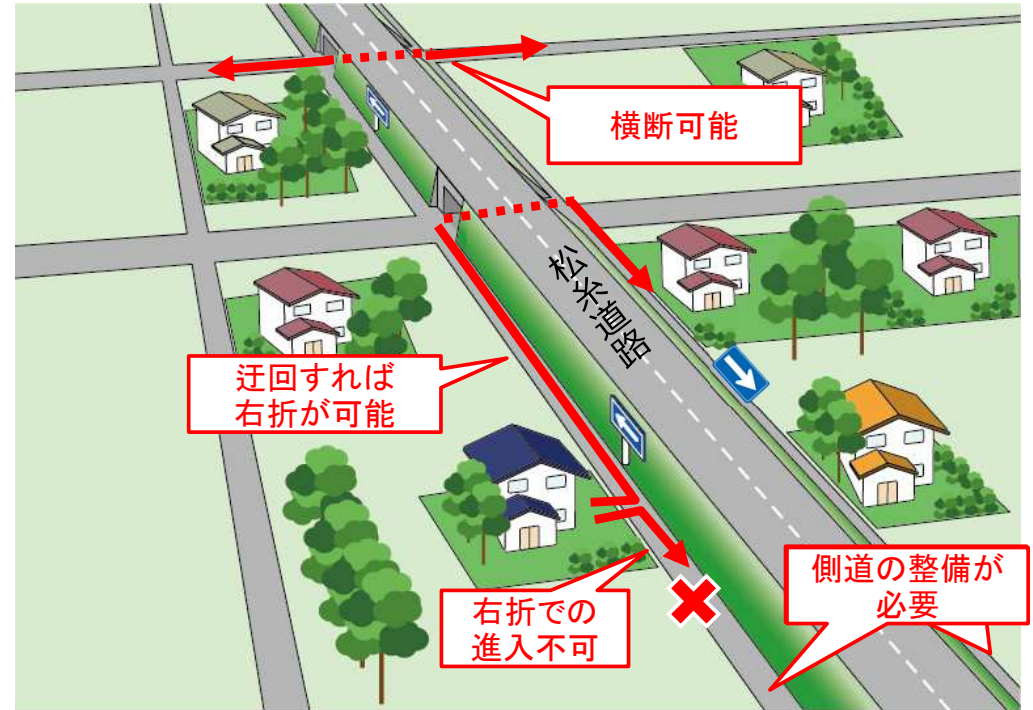


現道拡幅のみとした場合



側道設置のみでは交差点の往来ができない

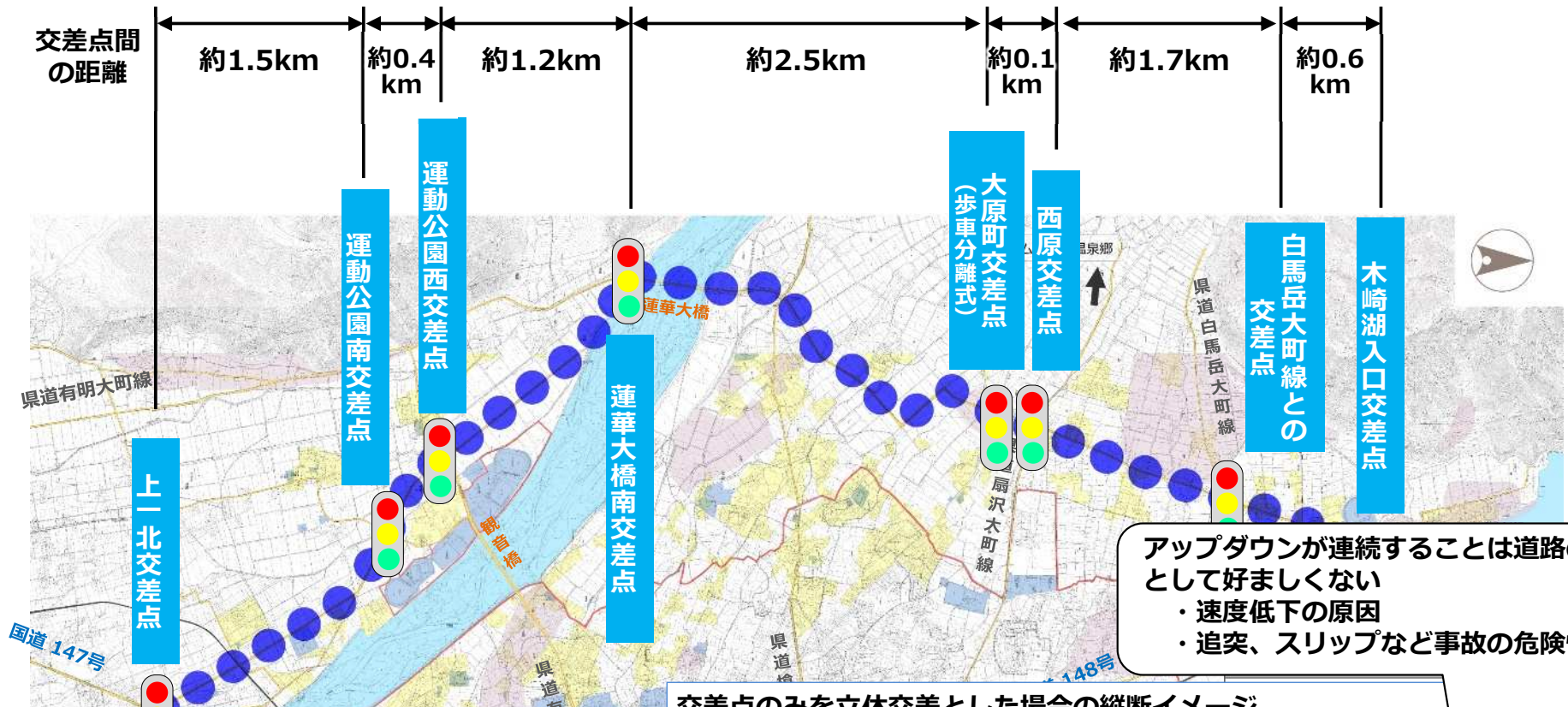
現道改良してオーバースタッドとした場合



オーバースタッド形式でも現道の利便性低下が懸念される

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 現道活用について



アップダウンが連続することは道路の構造として好ましくない

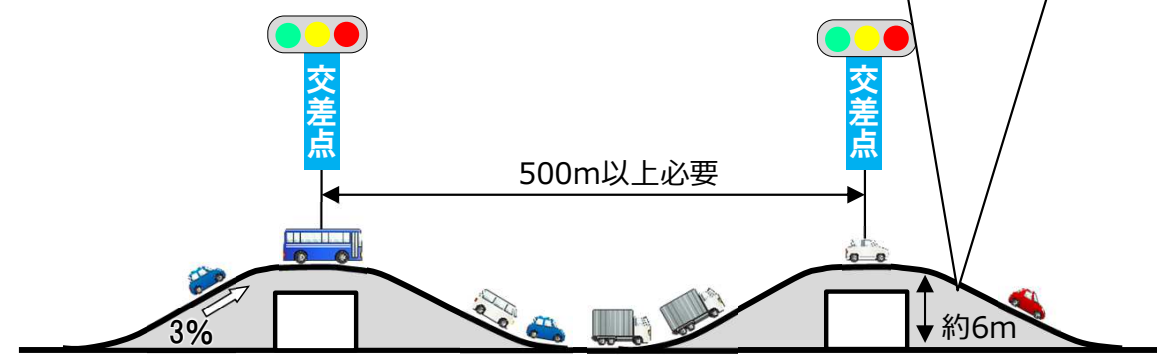
- ・速度低下の原因
- ・追突、スリップなど事故の危険性大

### ⑤ 信号交差点の立体化

- 一定速度で走行するには**交差点の立体化が必要**
- 交差点のみ立体化ではアップダウンが多くなり走行性が著しく低下  
(速度低下、事故につながる要因)
  - 交差箇所が多く、交差点間の距離が短いため、交差点のみ立体化は構造的に課題が多い

↓  
**連続した立体構造が必要**

交差点のみを立体交差とした場合の縦断イメージ

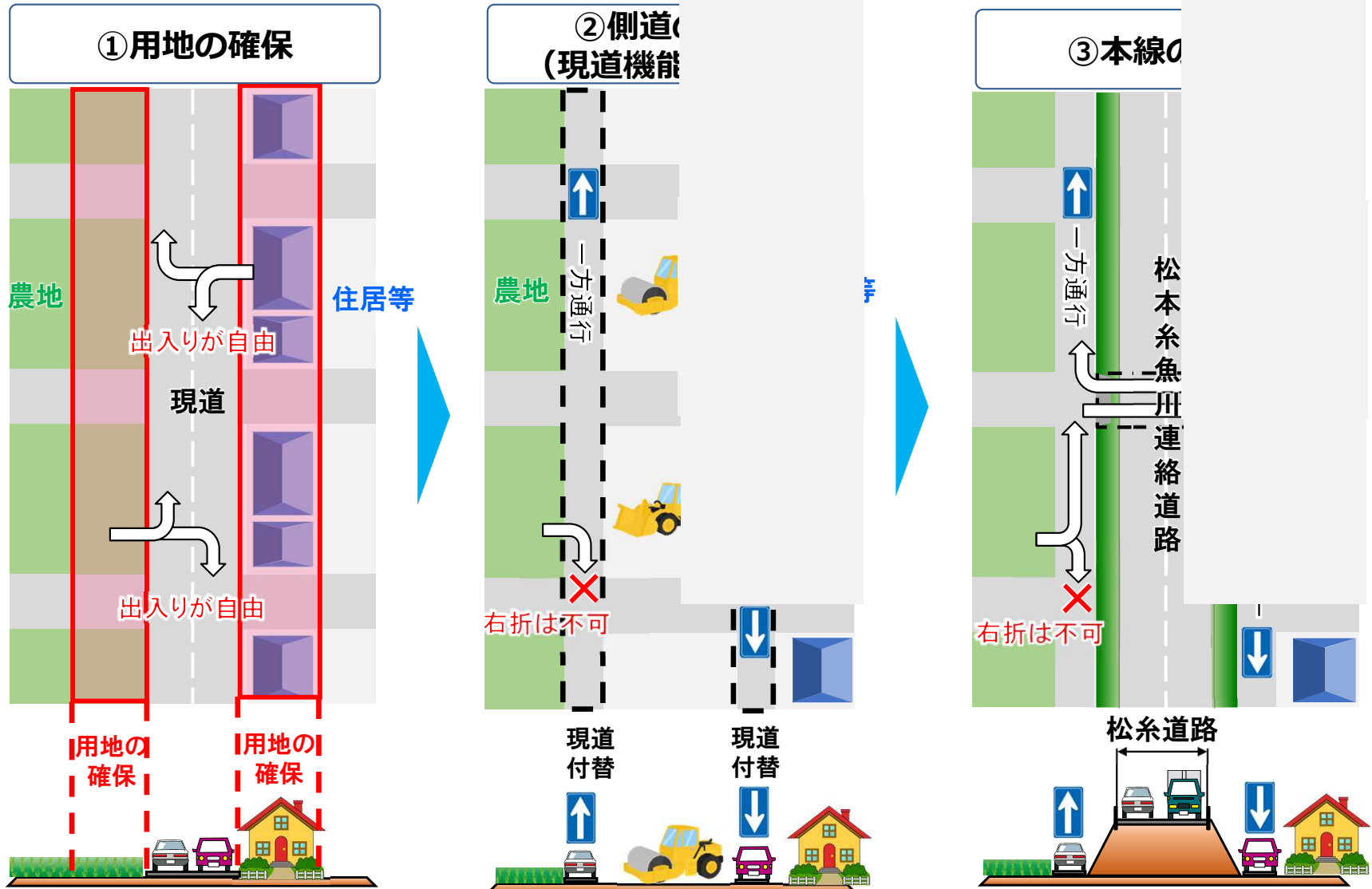


仮に、交差部の道路高を6m、縦断勾配を3%とした場合、交差点のみを立体化する場合、交差点間隔は最低でも500m以上が必要

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 現道活用について

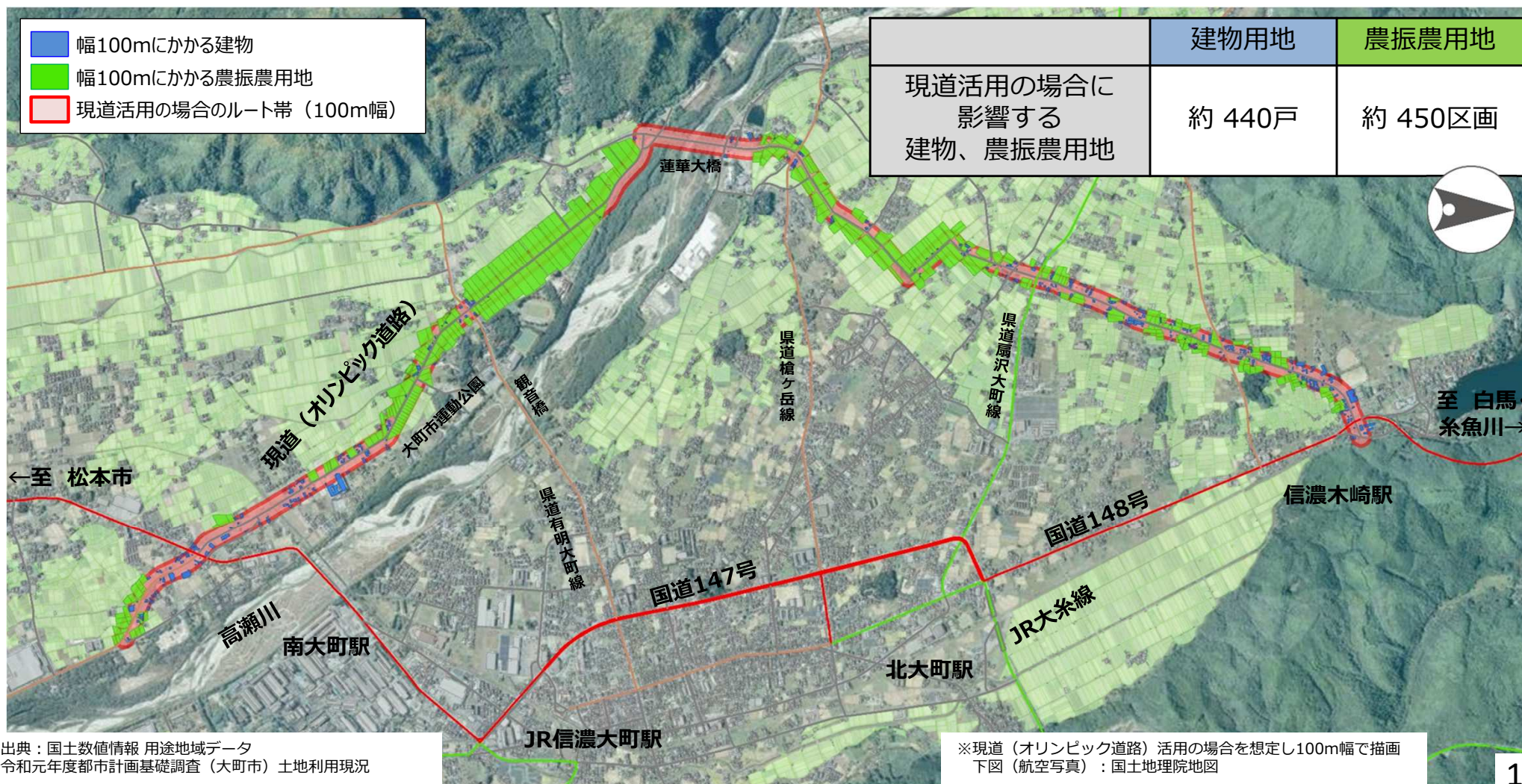
現道活用の場合、事前に現道の機能を確保する側道を設置した後に本線の整備となるため、バイパス化より工事期間の長期化が懸念される



# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 現道活用について

**【参考】** 現道（オリンピック道路）を活用する場合、  
建物 約440戸、農振農用地の 約450区画が影響する  
※現道のセンターラインを中心とした約100m幅で算出



# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 現道活用について

大町市街地区間では、

**現道拡幅のみでは地域高規格道路の機能を満たせない**

- |                 |   |              |
|-----------------|---|--------------|
| ① 蓮華大橋南交差点の線形改良 | ⇒ | 別の箇所新しい橋を架ける |
| ② 大原クランク部の線形改良  | ⇒ | バイパスによる線形の改良 |
| ③ J R アンダーパスの改良 | ⇒ | オーバース形式に改良   |
| ④ 現道機能の確保       | ⇒ | 側道の設置        |
| ⑤ 信号交差点の立体化     | ⇒ | 連続した立体構造に改良  |
| ・ 側道設置後に本線の整備   | ⇒ | 工事期間の長期化     |

現道を改良（オーバース形式）して松糸道路を整備しても  
**現道の利便性が低下する**

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 起点部のルート

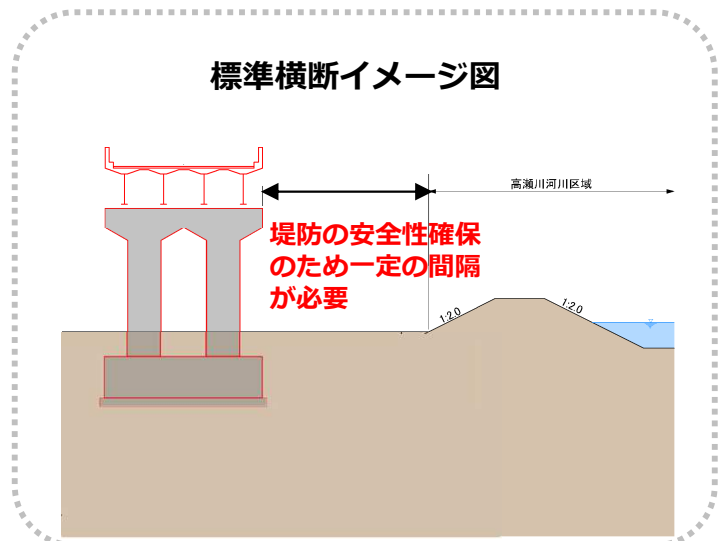
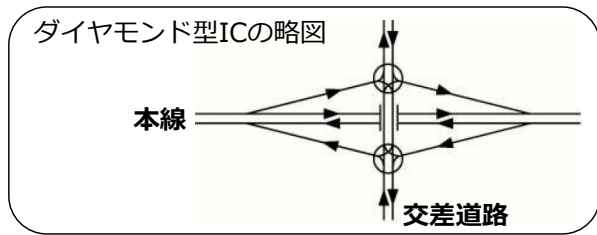
### 高瀬川右岸沿いにルート設定を考えた場合

- ・ 国道147号とJR線路を立体化
- ・ 霞堤の機能を確保するため堤防を塞ぐことができない



**1km以上の連続した高架橋構造が必要**

- ・ 堤防から一定の間隔を離す必要がある
- ・ 国道147号との交差角が鋭角となるため、国道にICが設置できない
- ・ 比較的小規模な形式のダイヤモンド型ICが設置できない



航空写真：  
国土地理院地図

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■ 起点部のルート

- 国道にICができないことは地域の利便性が悪い  
仮にICを設置しようとしてもこの例のようになる

中部横断自動車道（佐久中佐都IC）の事例



- ・ 接続道路が必要
  - ・ ICの改変面積が大きく、事業所、住宅等への影響大
- 費用対効果が小さくなり、  
県で実施する公共事業として現実的でない

# 3 疑問等の意見に対する追加説明

## ■木崎湖以北の現道活用区間について

- まずは走行の定時性確保に課題のある**大町市街地区間を優先**して進めます。
- これまでに、道路の現況調査や旅行速度調査、信号周期の調査などを実施しました。
- その他の調査（騒音、振動など）も今後実施し、課題を整理する予定です。
- 各種調査の結果により、現状をしっかりと把握し、改善策などの整備の方針ができた段階で地域の皆様にご説明します。

## ■松本糸魚川連絡道路 木崎湖以北

