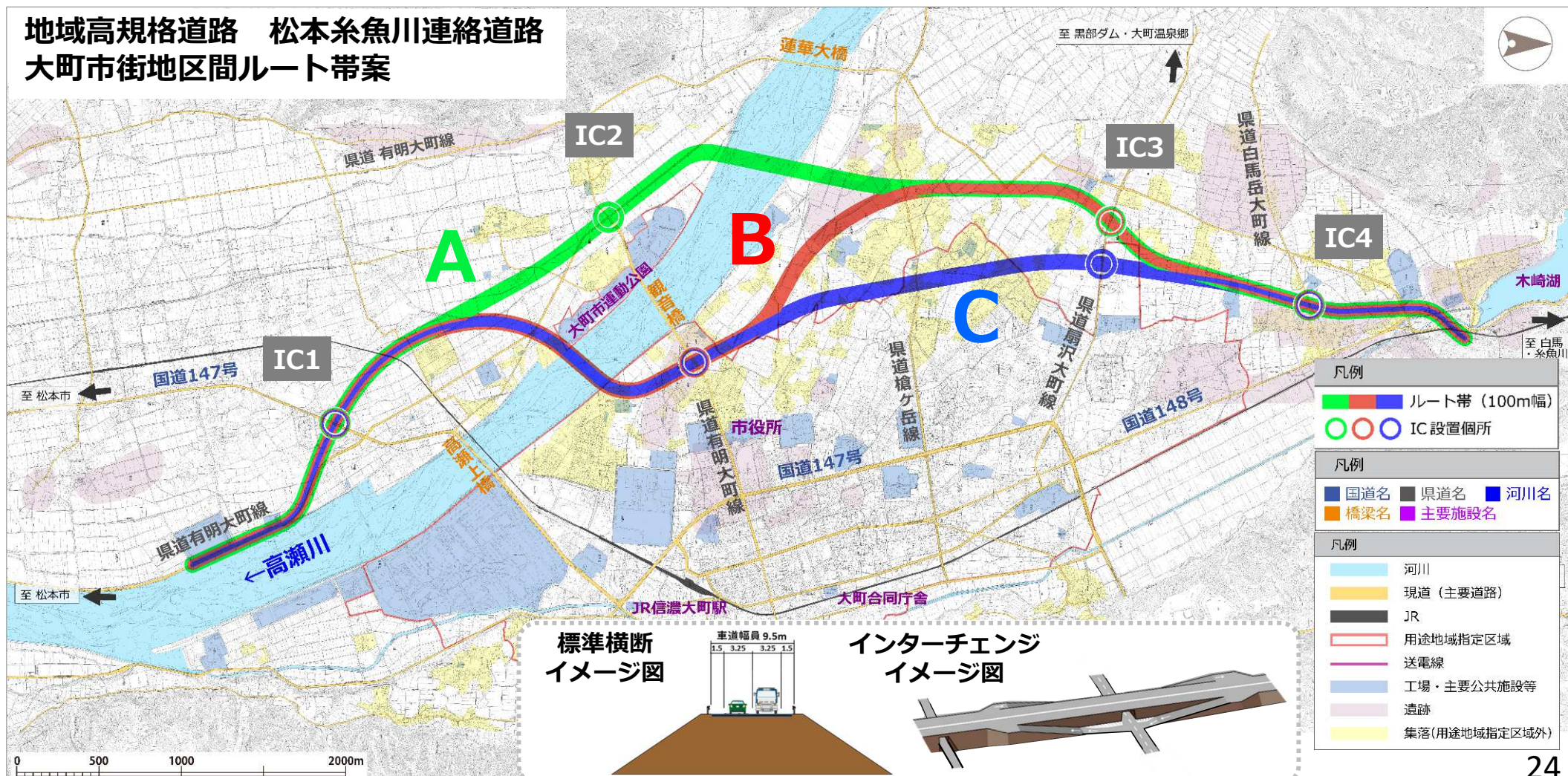


4 各ルート帯の比較結果

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

- これらの検討結果や道路計画の目標、コントロールポイント等を総合的に考慮し、新設道路としてA, B, Cの3つのルート帯案を設定

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間ルート帯案



4 各ルート帯の比較結果

■ 比較評価にあたって

- 皆様のご意見を全て満足できるルート帯案はありません
- そのため、これまでの説明会等でお示しした5つの分野、13の多岐にわたる項目により総合的に判断します
- 評価項目に重み付けや点数化をすることは、恣意的になるおそれがあるため行いません
- 可能な限り客観的な指標を用いて比較します
- 今回は評価項目の比較結果から、各ルート帯の特徴や違いをご理解いただくものです

4 各ルート帯の比較結果

■ 幅の細い3つのルート帯案の比較評価項目（分野・項目）

- 各ルート帯の特徴を比較する項目を設定し優位性を判断
- そのため、5つの分野、13の項目を比較評価項目として設定

分野	I 交通	II 環境	III 土地利用・市街地整備	IV 社会・地域経済	V 事業性
項目	①交通の円滑化 ②災害に強い道路 ③防災拠点とのアクセス性	④環境の保全 ⑤景観・文化財の保全	⑥土地利用への影響 ⑦安全な暮らしの確保	⑧まちづくりとの連携性 ⑨市民の利便性 ⑩地域の活性化	⑪経済性 ⑫施工性 ⑬効果の早期発現

4 各ルート帯の比較結果

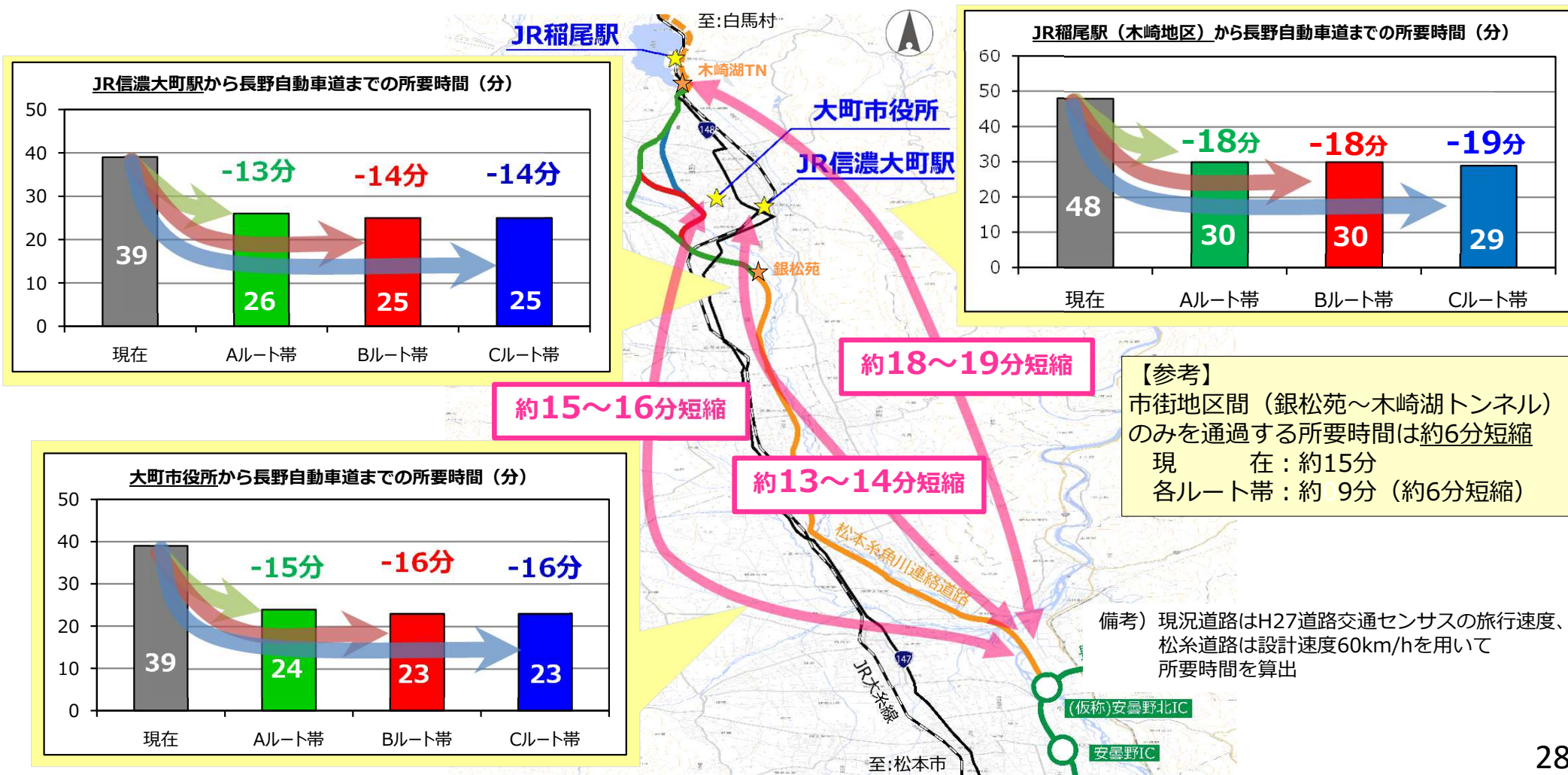
I 交通

評価項目	評価の視点
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・ 交通環境の改善・ 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
③防災拠点とのアクセス性	<ul style="list-style-type: none">・ 災害時の防災拠点とのアクセス性

4 各ルート帯の比較結果

①交通の円滑化（地域高規格道路としての機能）

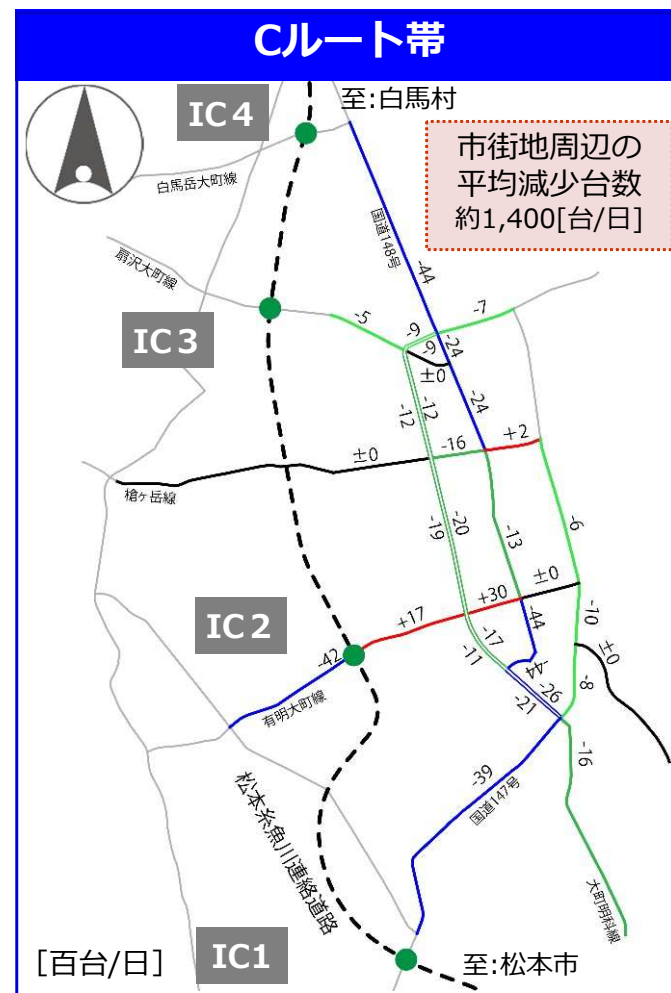
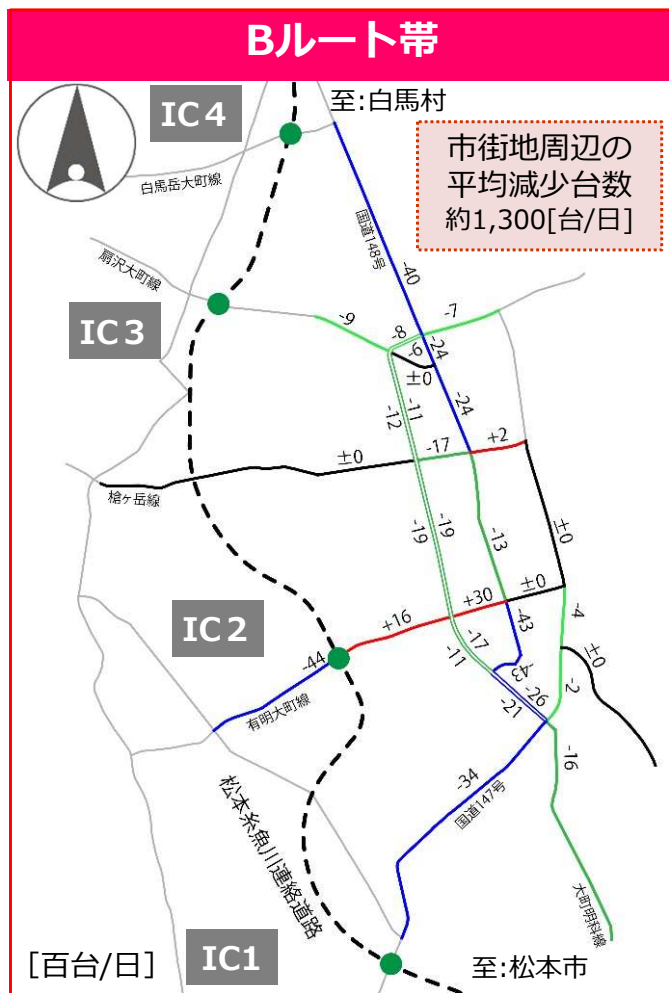
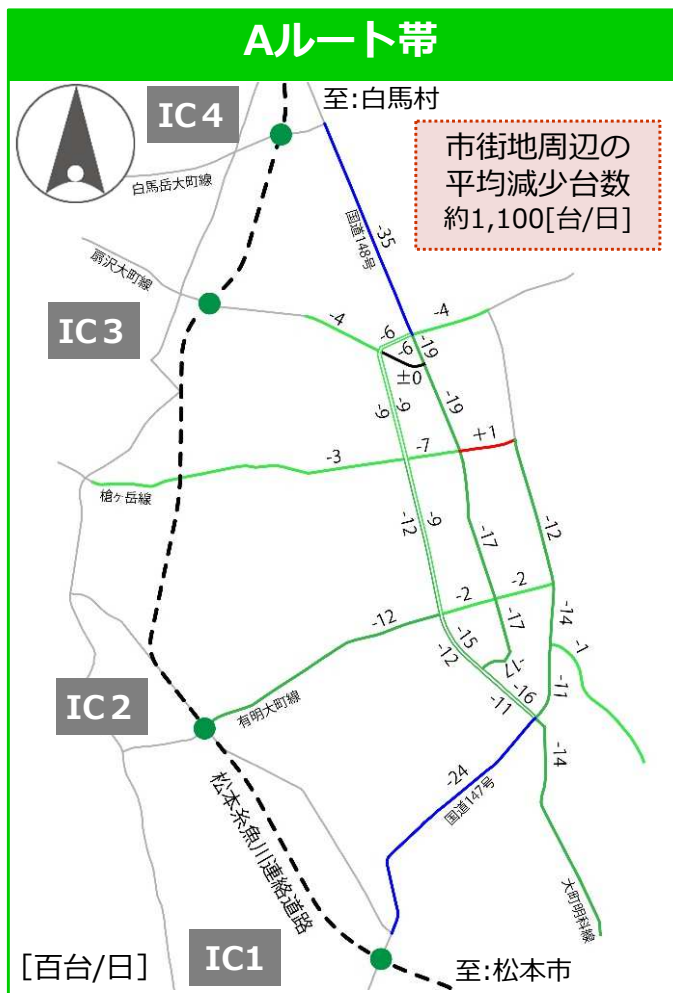
大町市の主要拠点～長野自動車道までの所要時間を比較



4 各ルート帯の比較結果

①交通の円滑化（交通環境の改善）【市街地道路の交通量の変化】

大町市街地道路の交通量※の減少数を比較



凡例

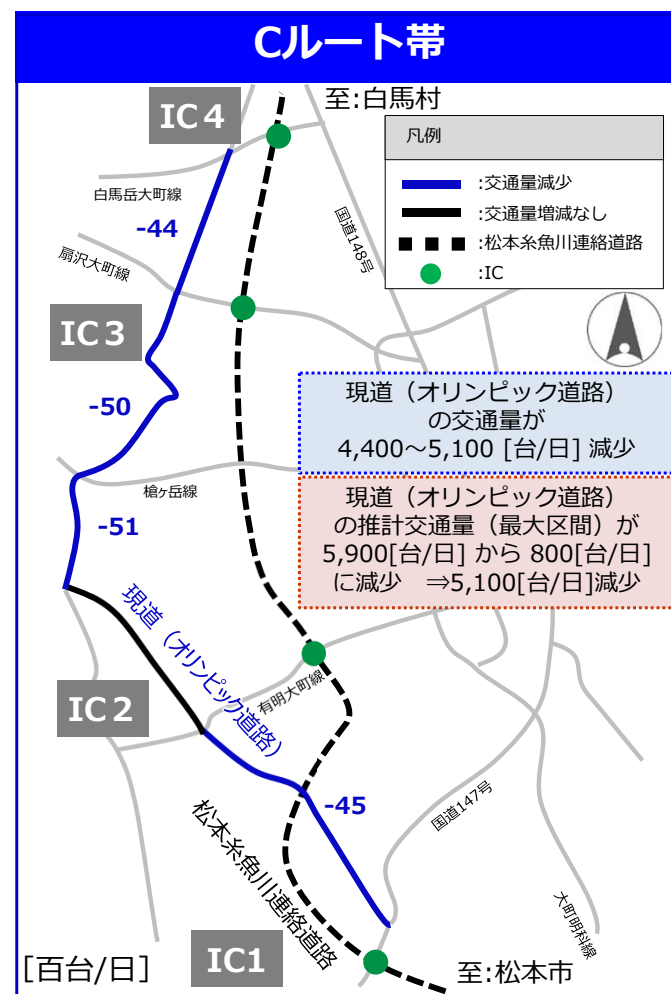
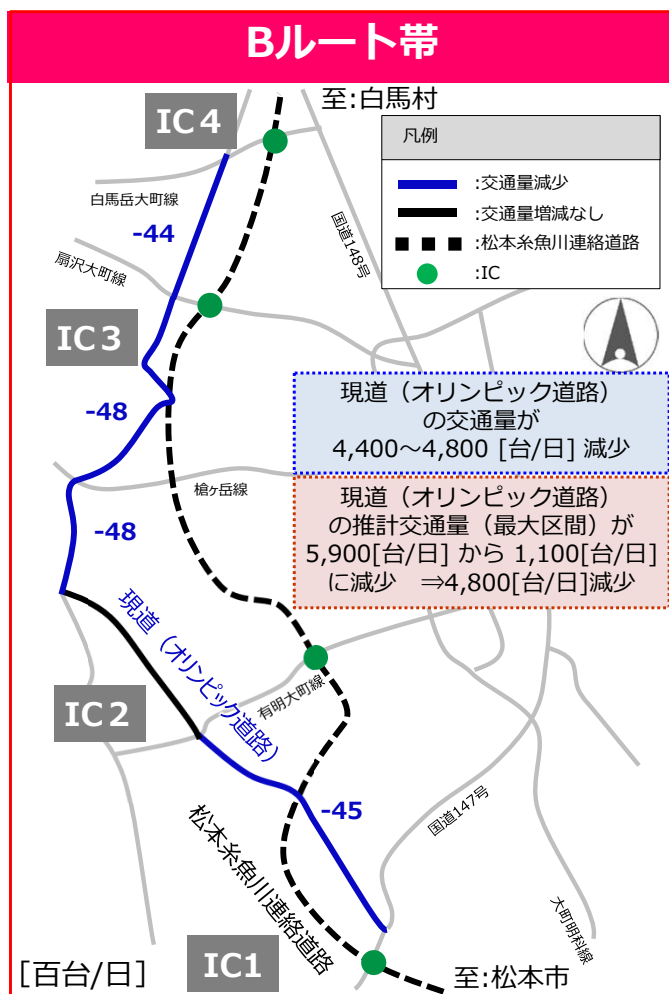
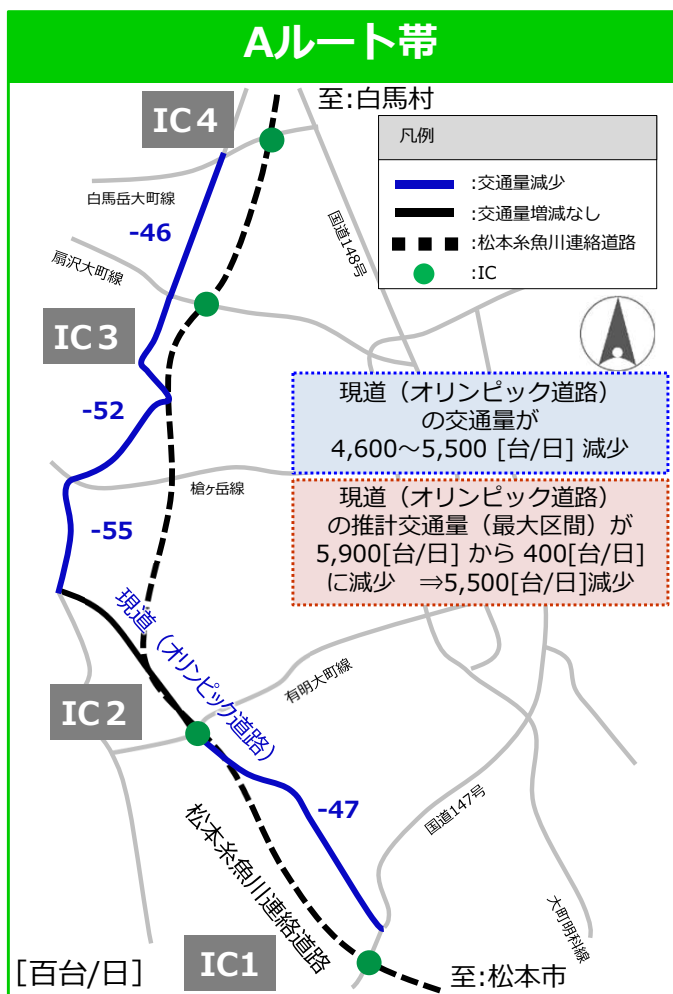
■ (Blue)	:交通量減少 (21百台以上~)	■ (Red)	:交通量増加	■ (Dashed)	:松本糸魚川連絡道路
■ (Green)	:交通量減少 (11百台以上~20百台以下)	■ (Black)	:交通量増減なし	● (Green)	:IC
■ (Light Green)	:交通量減少 (1百台以上~10百台以下)				

※交通量は概ね10年後の交通量の伸び率を考慮した推計値
 推計交通量の差分は、松糸道路が整備されない場合の将来交通量から、各ルート帯が整備された場合の将来交通量を差引いた交通量

4 各ルート帯の比較結果

①交通の円滑化（交通環境の改善）【オリンピック道路の交通量の変化】

【参考】 現道（オリンピック道路）の交通量※が減少するため、日常の移動性や安全性の向上、農作業等がしやすくなることが期待される



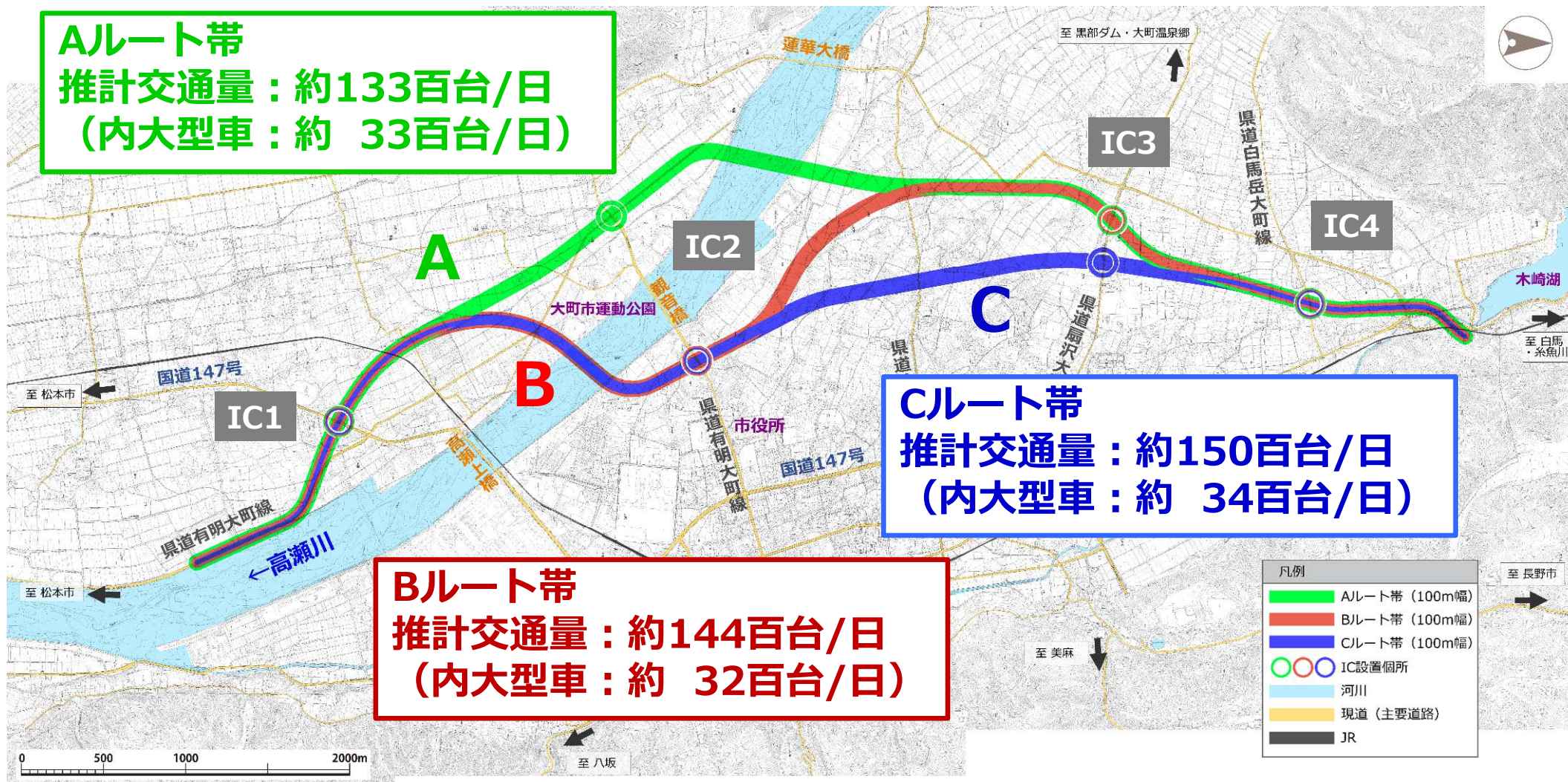
※交通量は概ね10年後の交通量の伸び率を考慮した推計値

推計交通量の差分は、松糸道路が整備されない場合の将来交通量から、各ルート帯が整備された場合の将来交通量を差引いた交通量

4 各ルート帯の比較結果

①交通の円滑化（推計交通量）

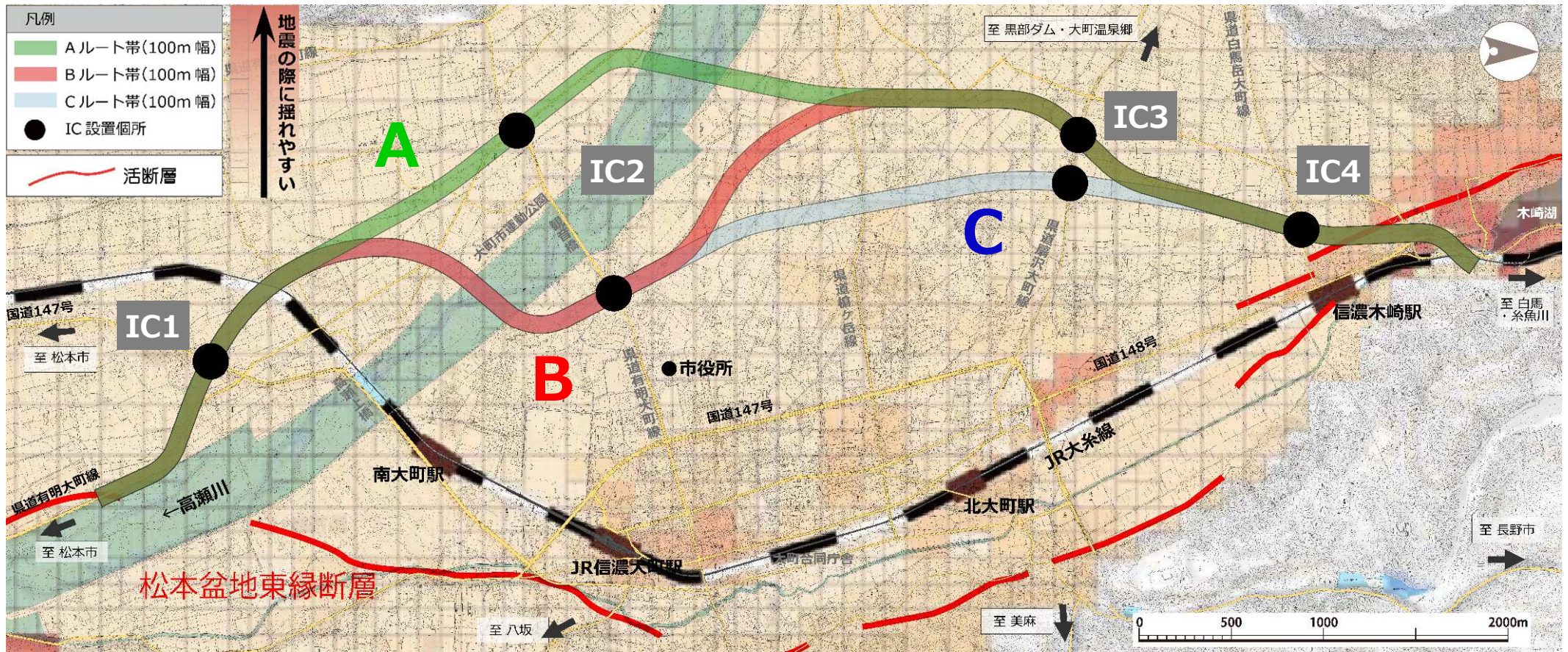
各ルート帯の推計交通量※（最大区間交通量）を比較



4 各ルート帯の比較結果

②災害に強い道路（地震の影響）～大町市揺れやすさマップ～

地震で揺れやすい地域を通過するかどうかを比較



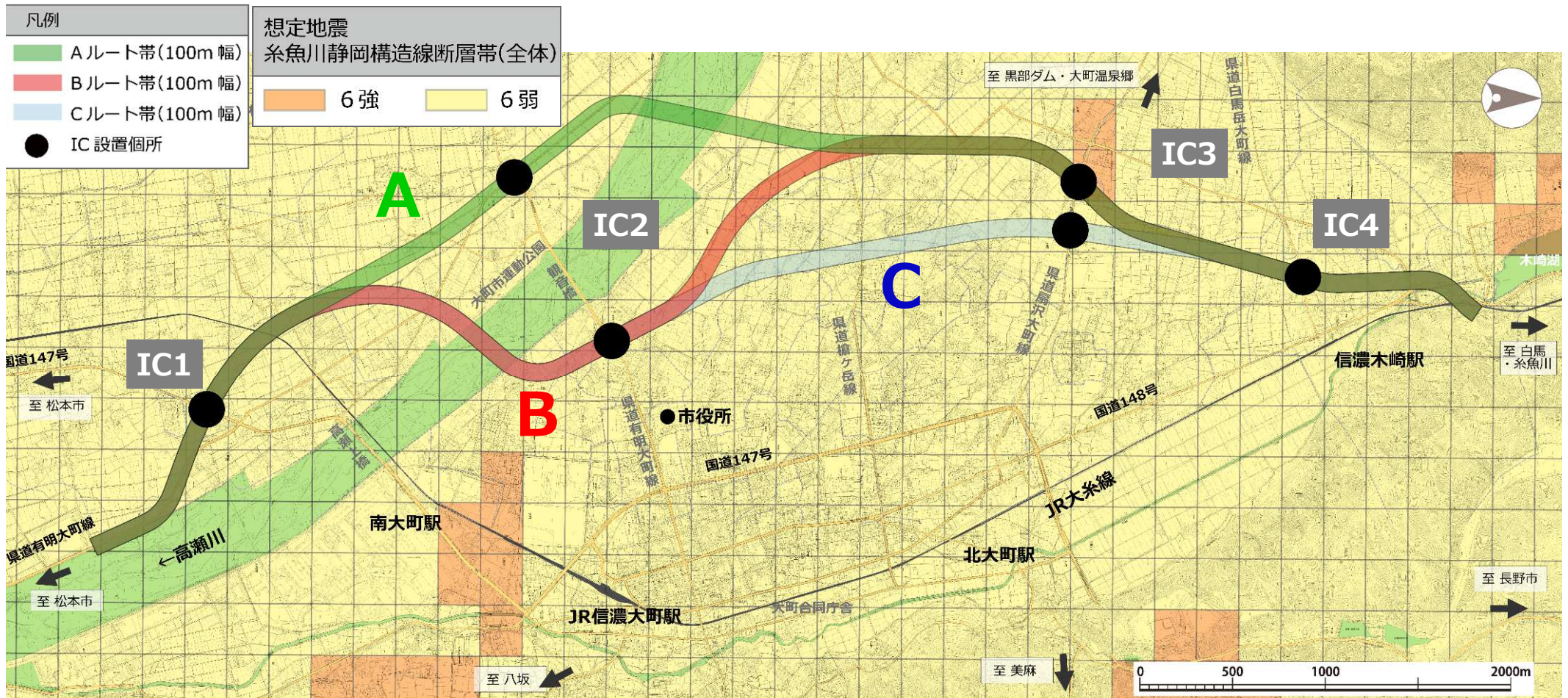
出典：大町市の揺れやすさマップ（保存版）

4 各ルート帯の比較結果

②災害に強い道路（地震の影響）～糸魚川-静岡構造線断層帯～

糸魚川-静岡構造線断層帯による想定震度の影響を比較

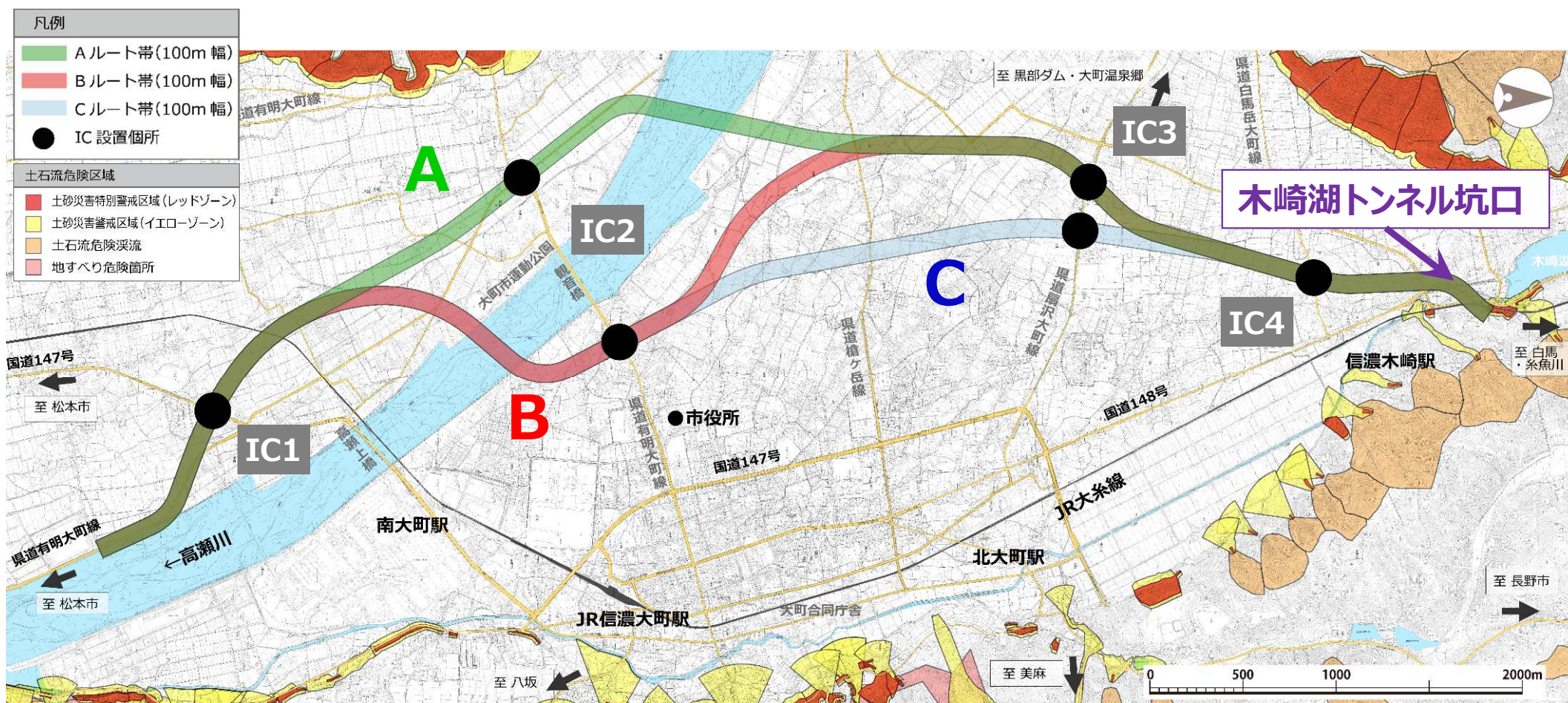
※道路構造物の設計にあたっては、想定規模の地震動を考慮した設計を実施



4 各ルート帯の比較結果

②災害に強い道路（土砂災害の影響）

土砂災害の恐れがある区間を通過する延長を比較

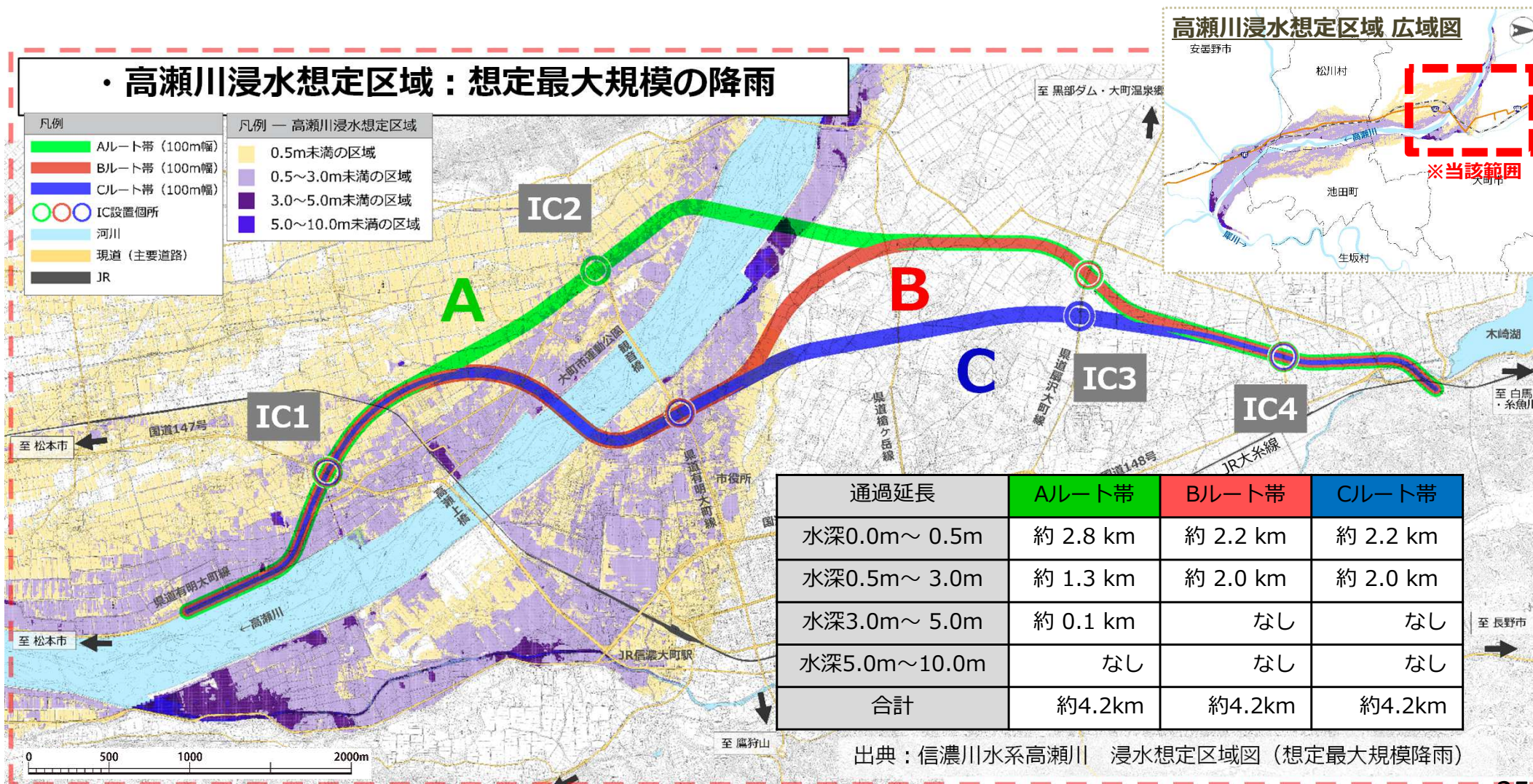


出典：信州くらしのマップ 土砂災害警戒区域、土石流危険渓流、地すべり危険箇所

4 各ルート帯の比較結果

②災害に強い道路（浸水の影響）

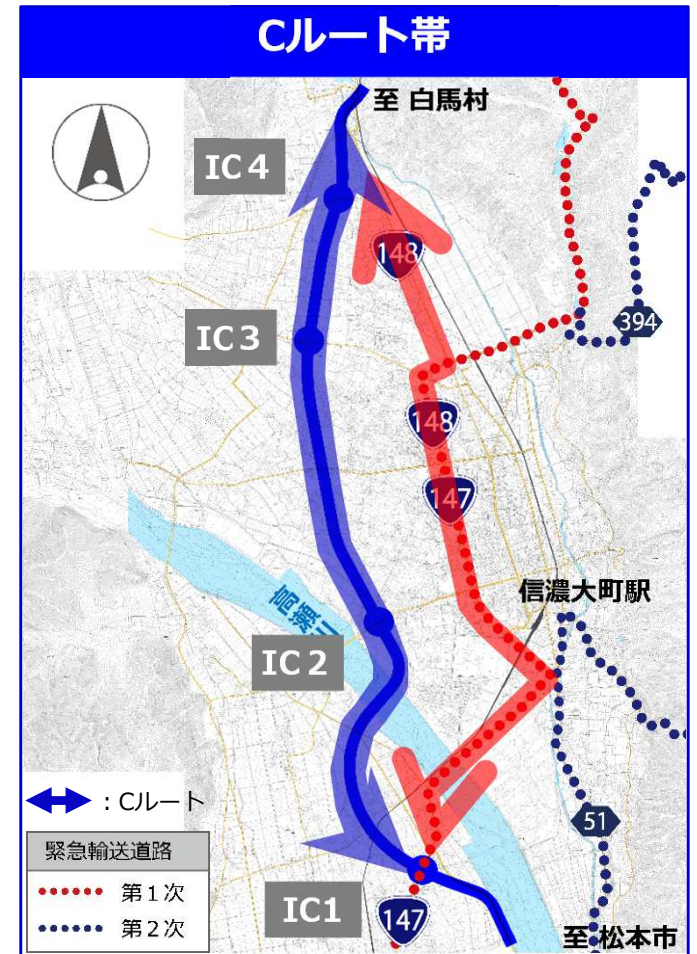
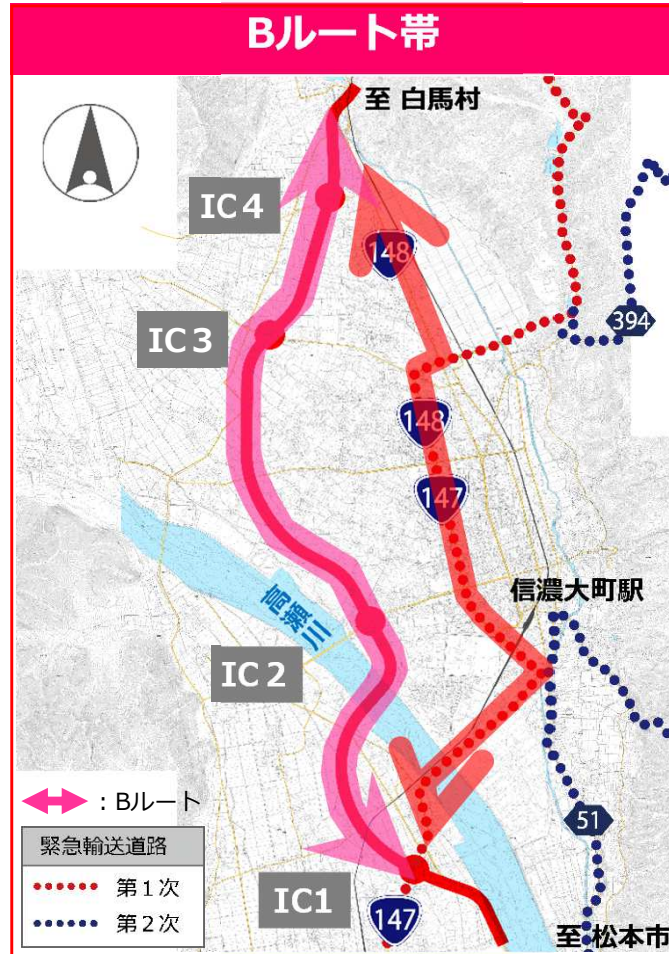
浸水の可能性のある区域（浸水想定区域）を通過する延長を比較
 ※河川が氾濫した場合でも浸水しない路面高を確保した設計を実施



4 各ルート帯の比較結果

②災害に強い道路（災害時の代替機能）

災害時のネットワーク機能を比較

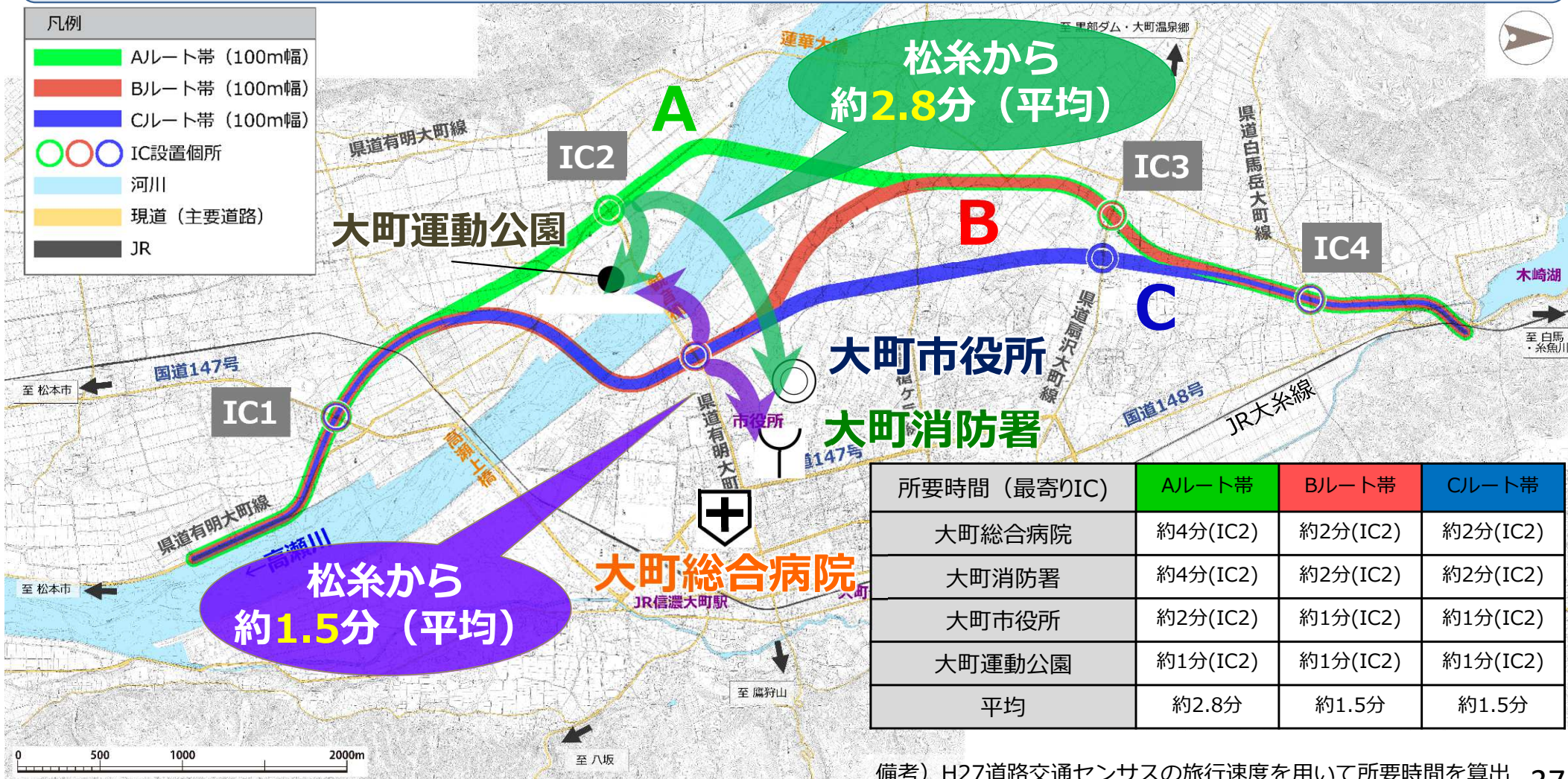


出典：国土数値情報 緊急輸送道路データ

4 各ルート帯の比較結果

③防災拠点とのアクセス性

防災拠点（大町総合病院、大町消防署、大町市役所、大町運動公園）への所要時間を比較



4 各ルート帯の比較結果

Ⅱ 環境

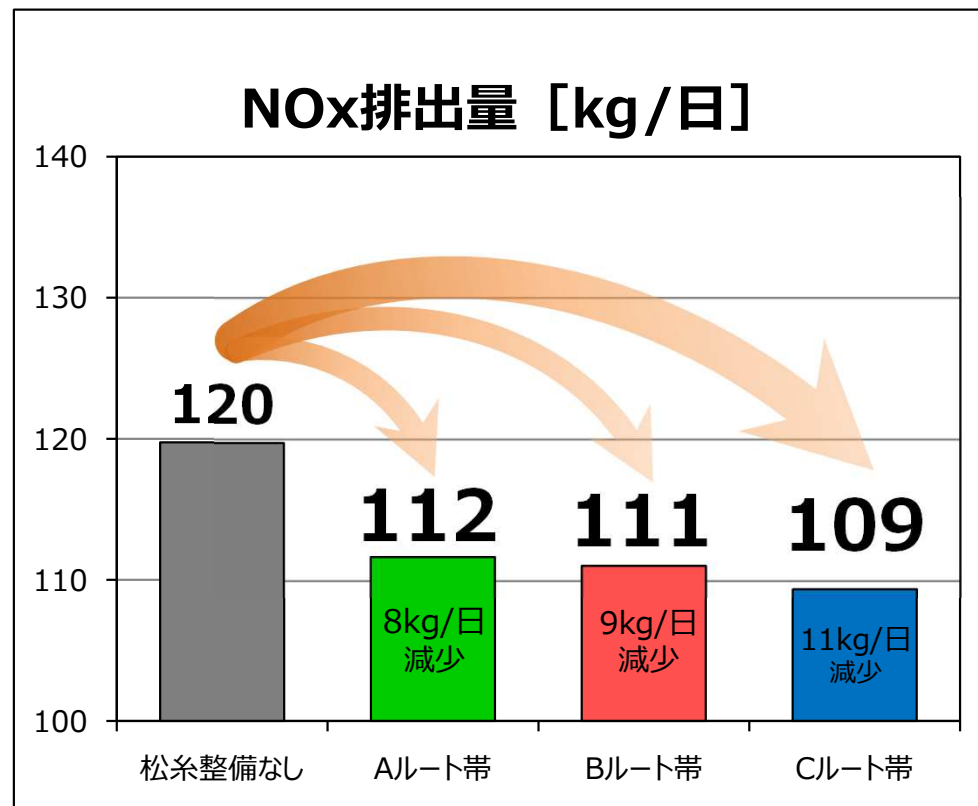
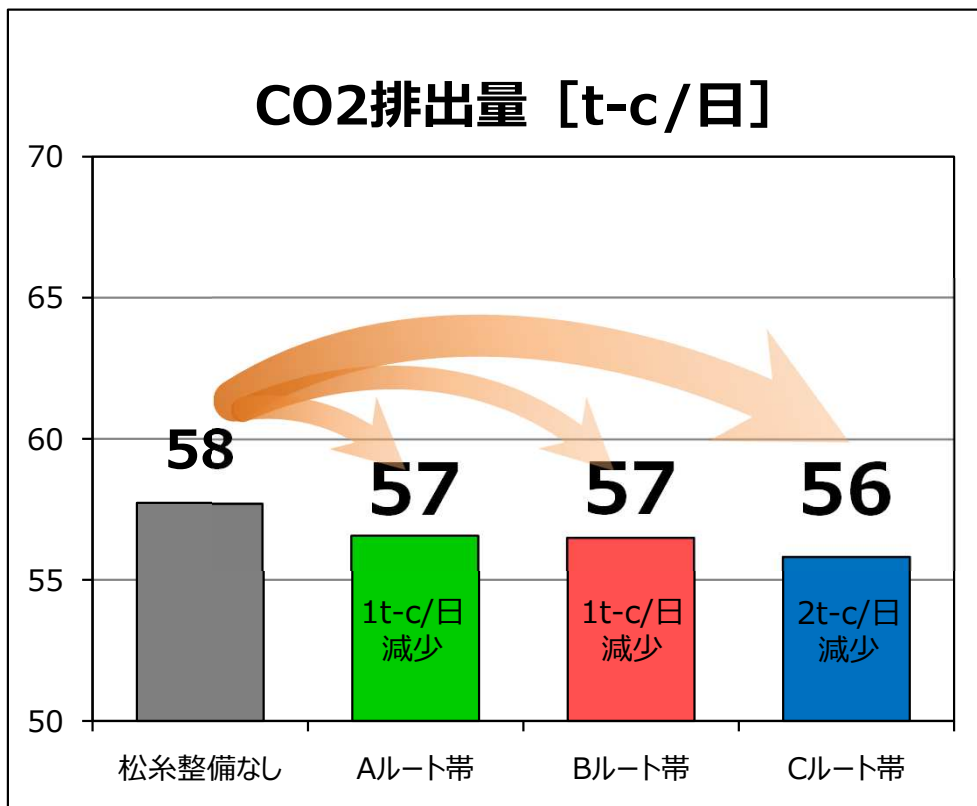
評価項目	評価の視点
④環境の保全	<ul style="list-style-type: none">・ 住環境（大気・騒音・振動）への影響・ 自然環境（植生自然度・鳥獣保護区・天然記念物）への影響
⑤景観・文化財の保全	<ul style="list-style-type: none">・ 景観（人目線からの眺望等）への影響・ 指定文化財等への影響

4 各ルート帯の比較結果

④環境の保全（住環境（大気）への影響）

CO₂排出量の削減幅、NO_x排出量の削減幅を比較

大町市街地を走行する車両から排出されるCO₂（二酸化炭素）・No_x（窒素酸化物）の排出量



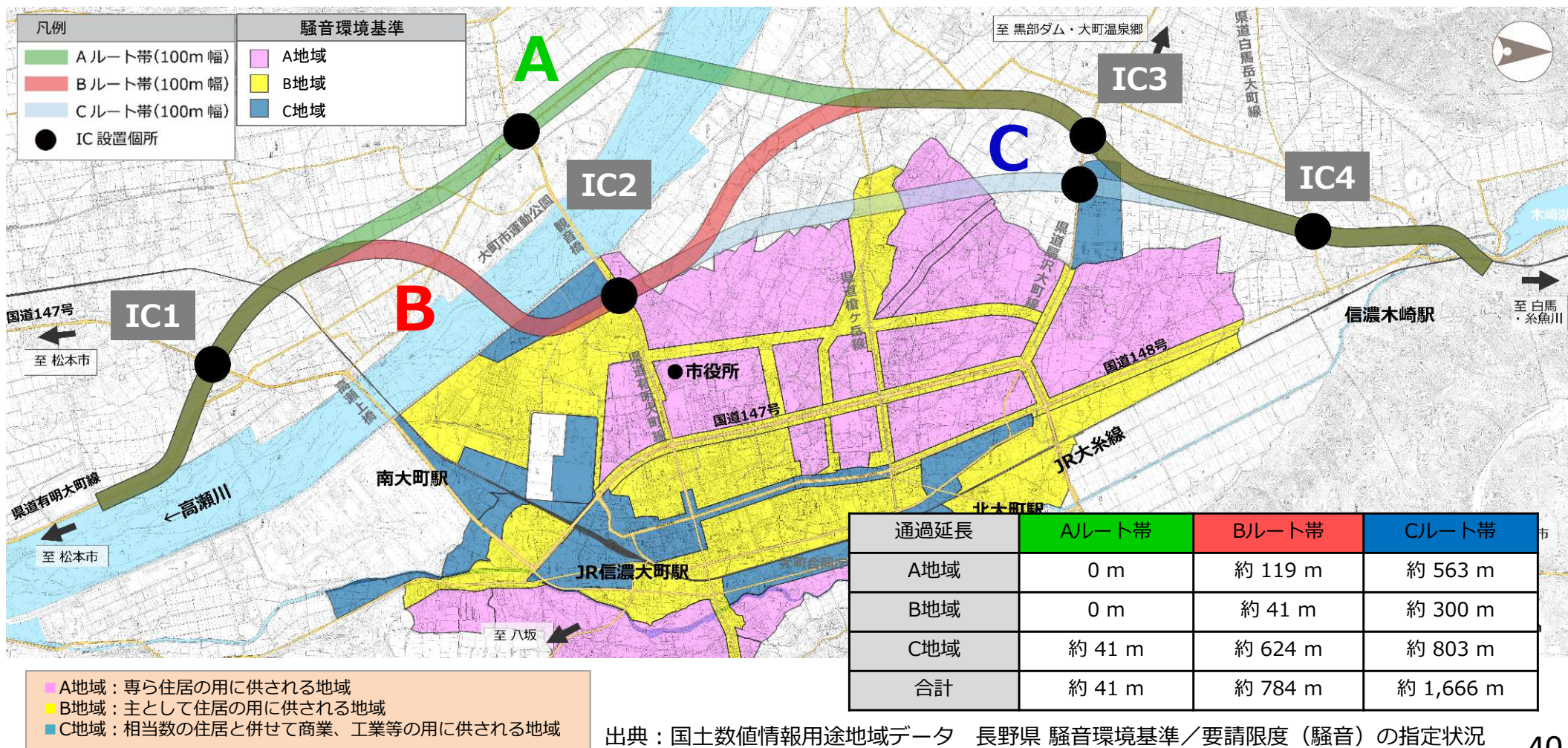
注1) 「道路投資の評価に関する指針（案）」を用いて試算
注2) 大町市市街地内を対象

4 各ルート帯の比較結果

④環境の保全（住環境（騒音）への影響）

騒音の基準が定められている地域の通過延長の合計で、住環境の騒音を比較

※ルート帯の決定後、騒音等の環境調査を実施し、環境基準に照らし合わせ、必要に応じて適切な対策を行う

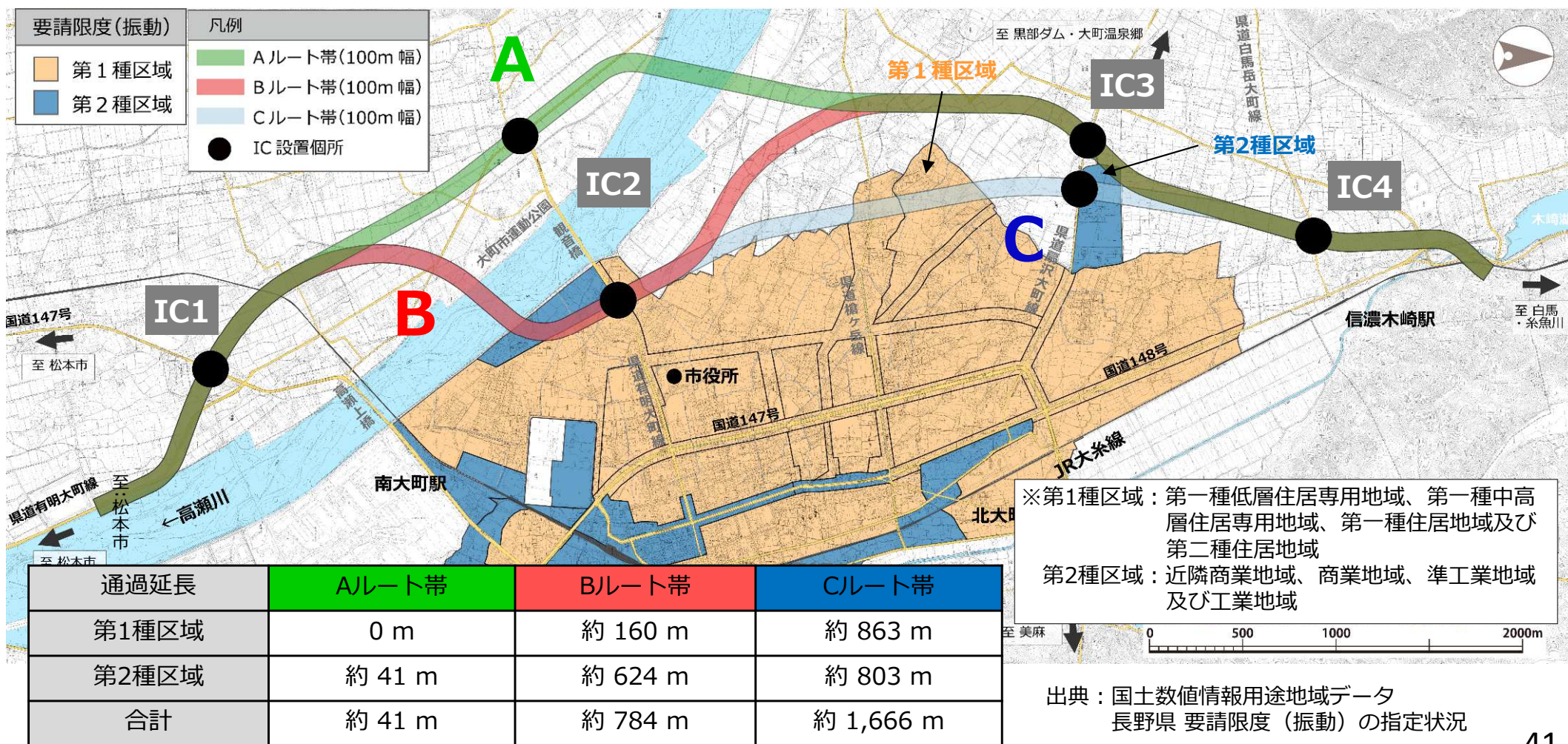


4 各ルート帯の比較結果

④環境の保全（住環境（振動）への影響）

振動の基準が定められている区域の通過延長の合計で、住環境の振動を比較

※ルート帯の決定後、振動等の環境調査を実施し、環境基準に照らし合わせ、必要に応じて適切な対策を行う



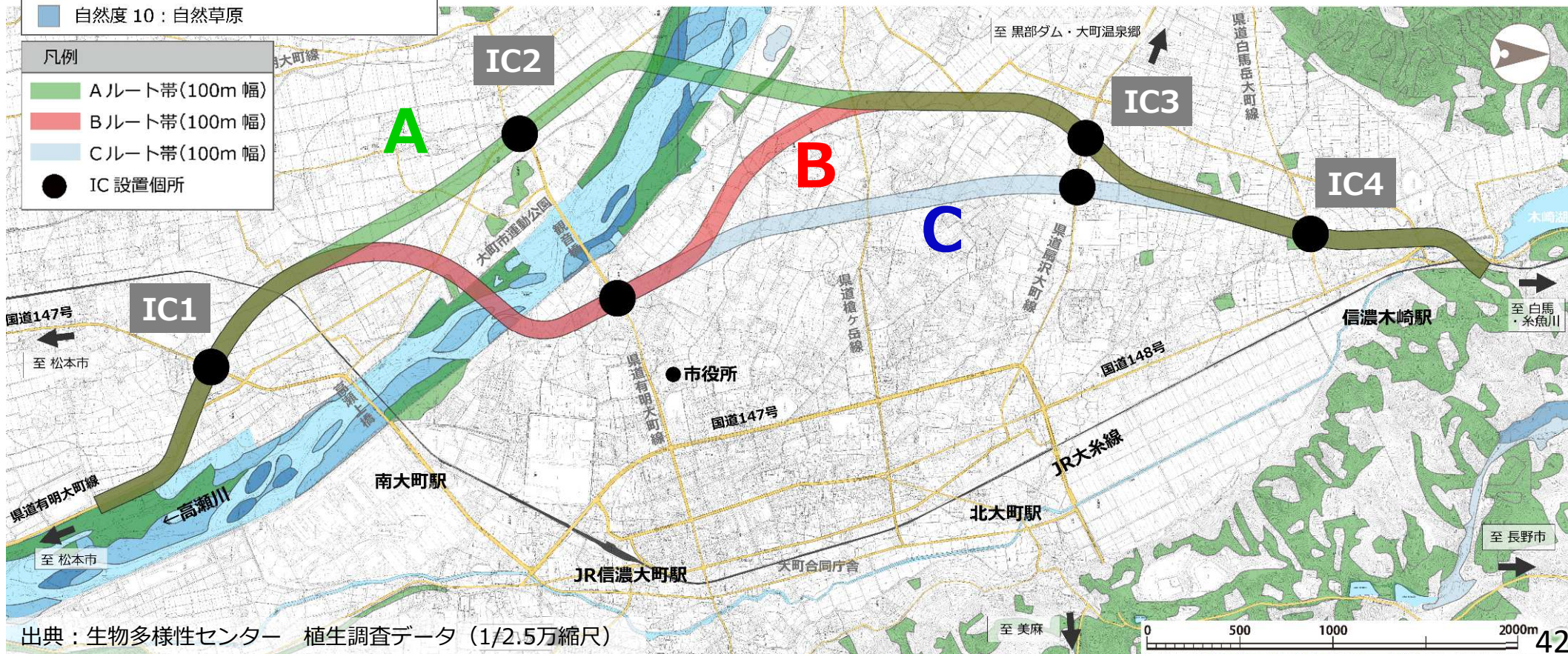
4 各ルート帯の比較結果

④環境の保全（自然環境への影響） 【植生自然度】

植生自然度が高い区域（7以上）を通過する延長で比較

※概ね人為的に改変された土地を通過するため、新たな影響は少ないと考えられるが、事業実施にあたっては環境調査を実施し、必要に応じて適切な対策を行う

自然度(7以上)	通過延長	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
<ul style="list-style-type: none"> ■ 自然度 7：代償植生(一般に二次林と言われるもの) ■ 自然度 8：代償植生(特に自然植生に近いもの) ■ 自然度 9：自然林 ■ 自然度 10：自然草原 	植生自然度7以上	約 602 m	約 521 m	約 521 m

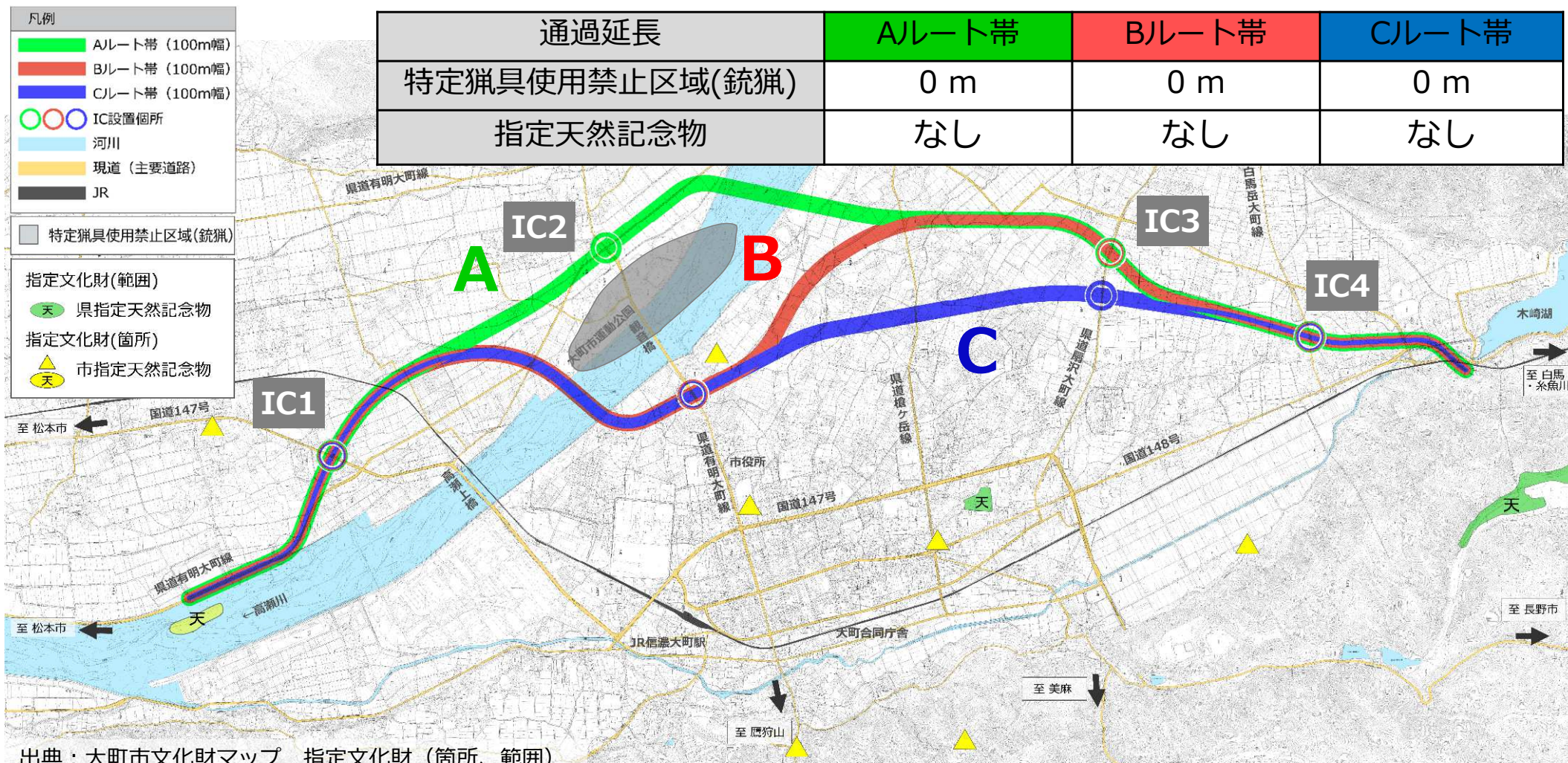


4 各ルート帯の比較結果

④環境の保全（自然環境への影響）【鳥獣保護区・天然記念物】

特定猟具使用禁止区域（銃猟）を通過する延長で比較
 指定天然記念物を通過する箇所数で比較

通過延長	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
特定猟具使用禁止区域(銃猟)	0 m	0 m	0 m
指定天然記念物	なし	なし	なし





大町市キャラクター おおまびょん

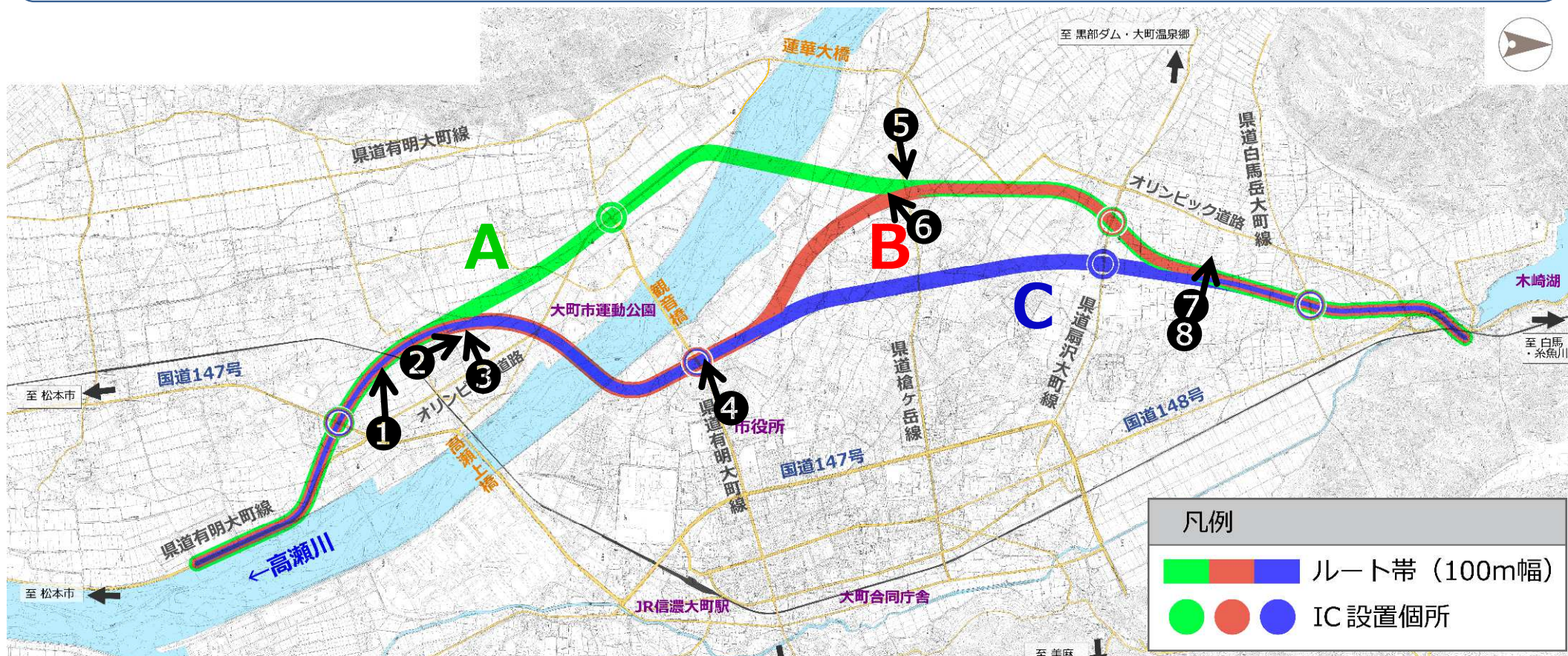


長野県PRキャラクター アルクマ

4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

各ルート帯における主要な箇所からの写真に完成予想図を当てはめ、道路の見え方を比較（フォトモンタージュ）

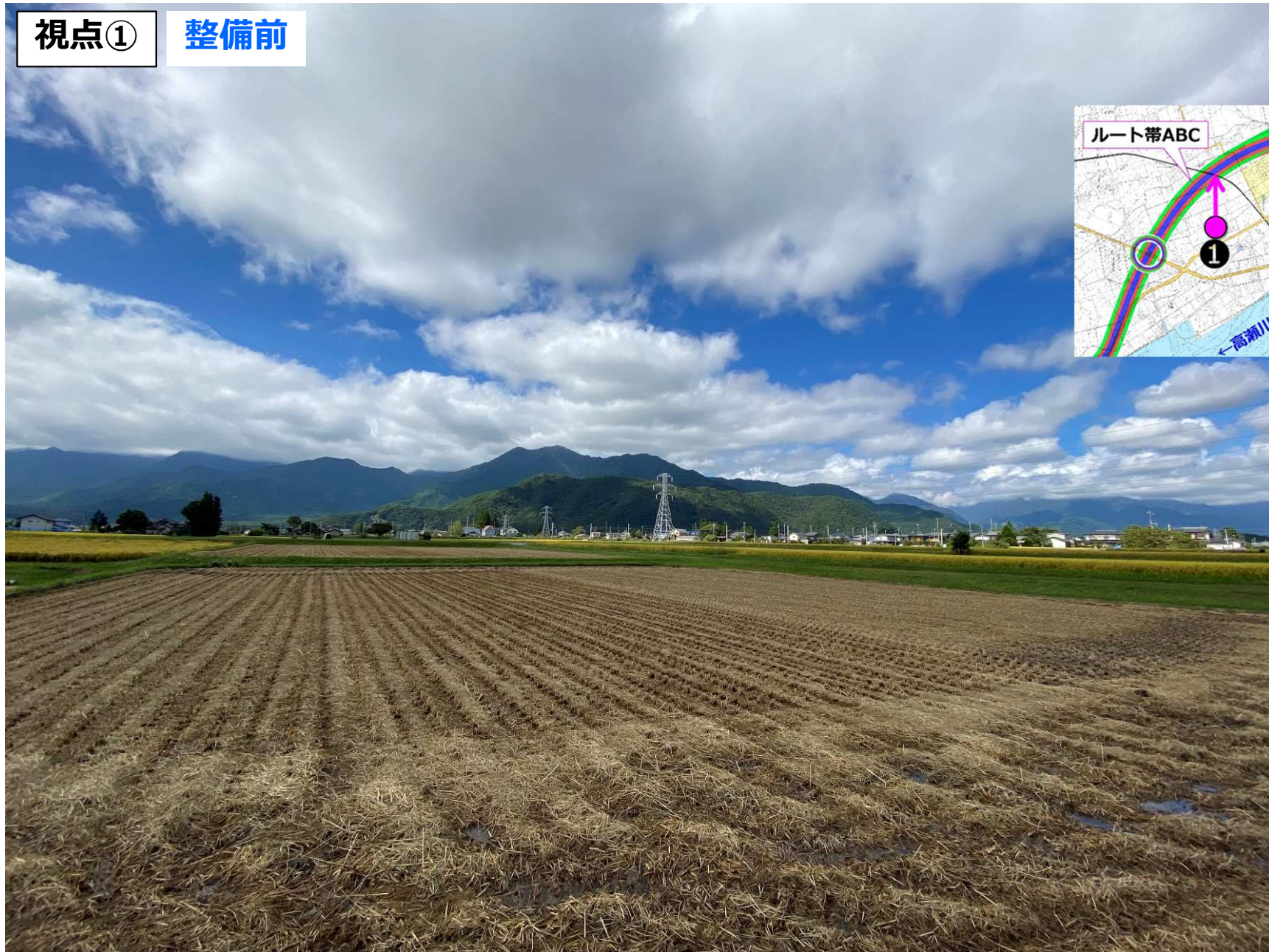


※ フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。

4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点① 整備前



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

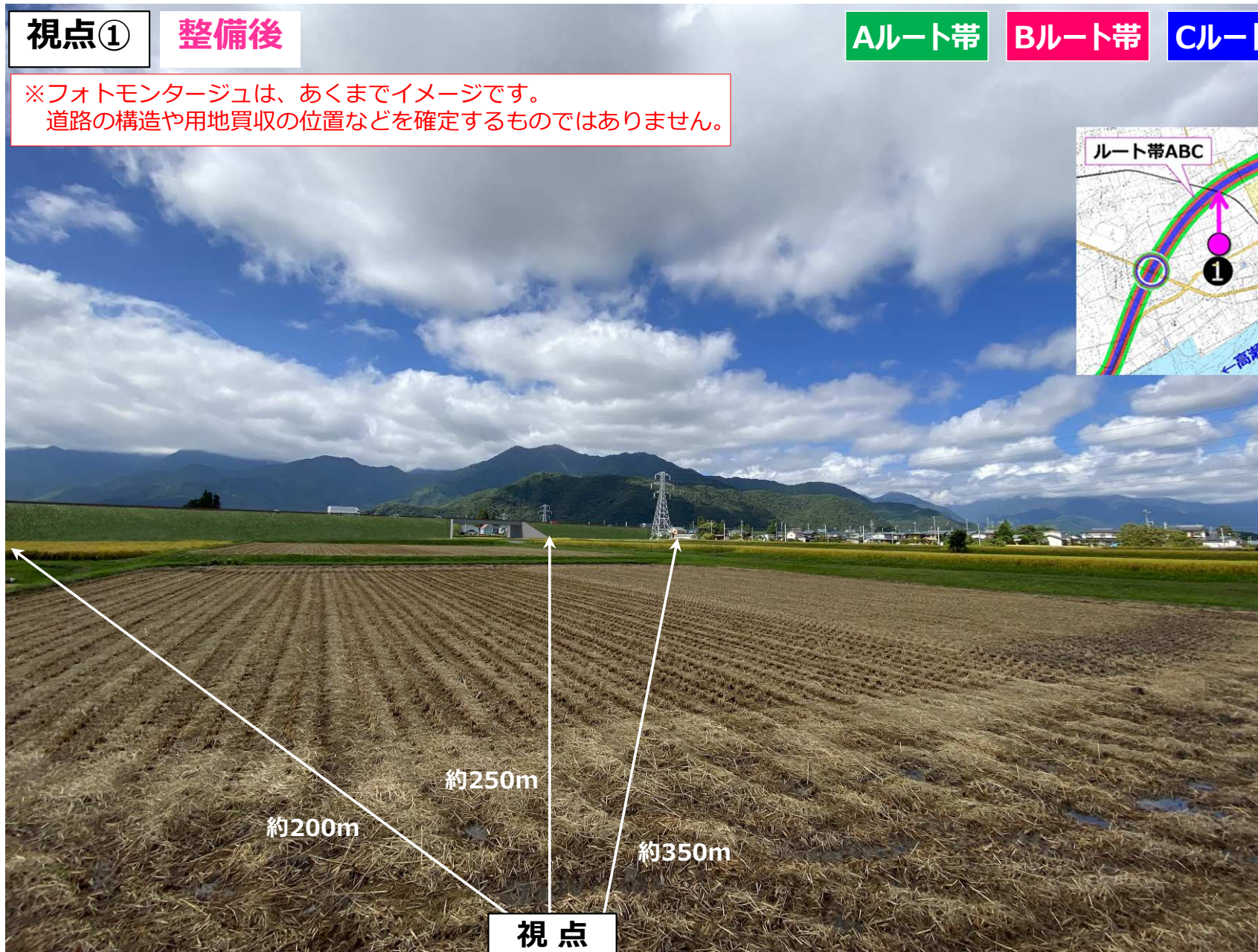
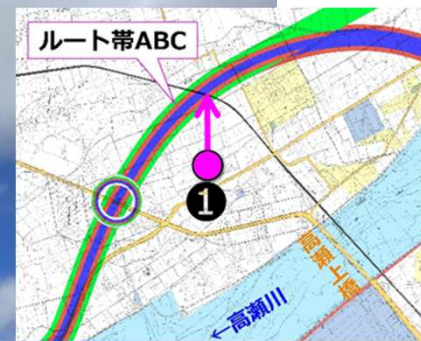
視点① 整備後

Aルート帯

Bルート帯

Cルート帯

※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点②

整備前



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点②

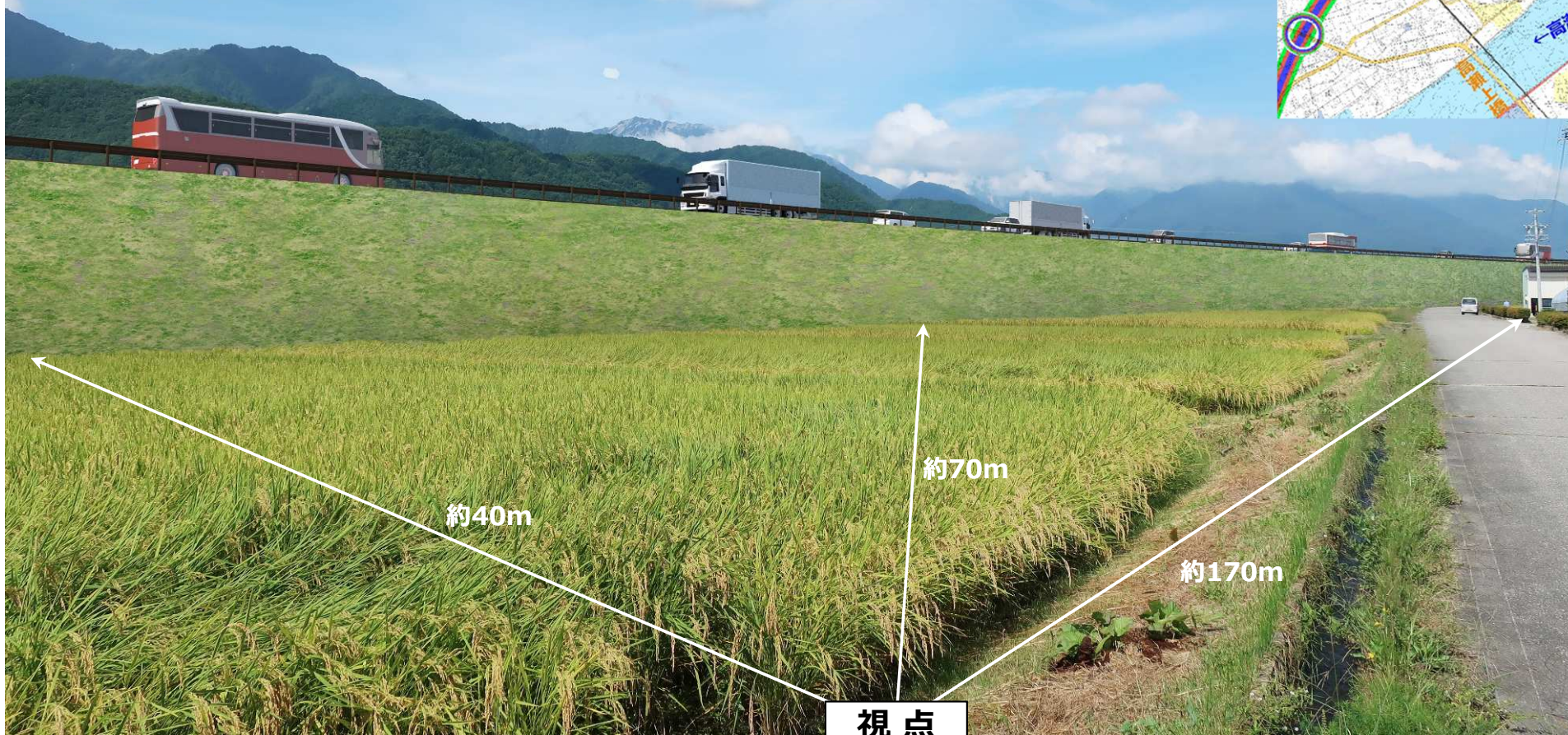
整備後

Aルート帯

Bルート帯

Cルート帯

※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点②

整備後

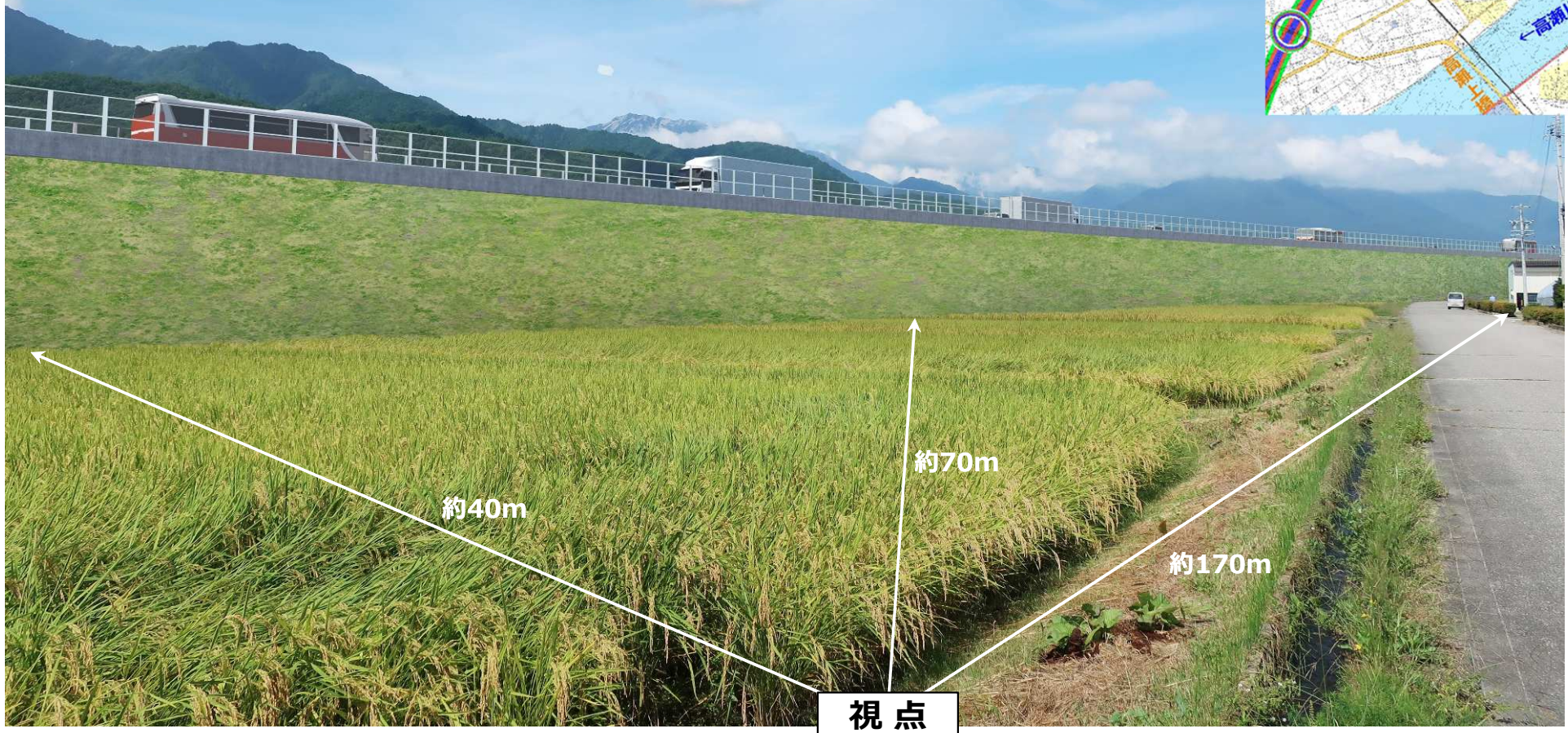
(参考) 遮音壁設置の場合

Aルート帯

Bルート帯

Cルート帯

※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。
※遮音壁設置の必要性が生じた場合のイメージです。
遮音壁の設置を確定するものではありません。





大町市キャラクター おおまびよん



長野県PRキャラクター アルクマ

4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点③

整備前



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点③

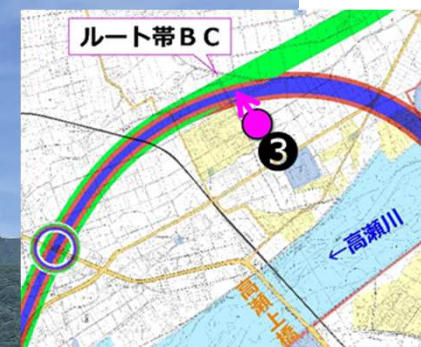
整備後

Aルート帯

Bルート帯

Cルート帯

※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



視点

4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点④

整備後

※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。

Aルート帯

Bルート帯

Cルート帯



約190m

視点

4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

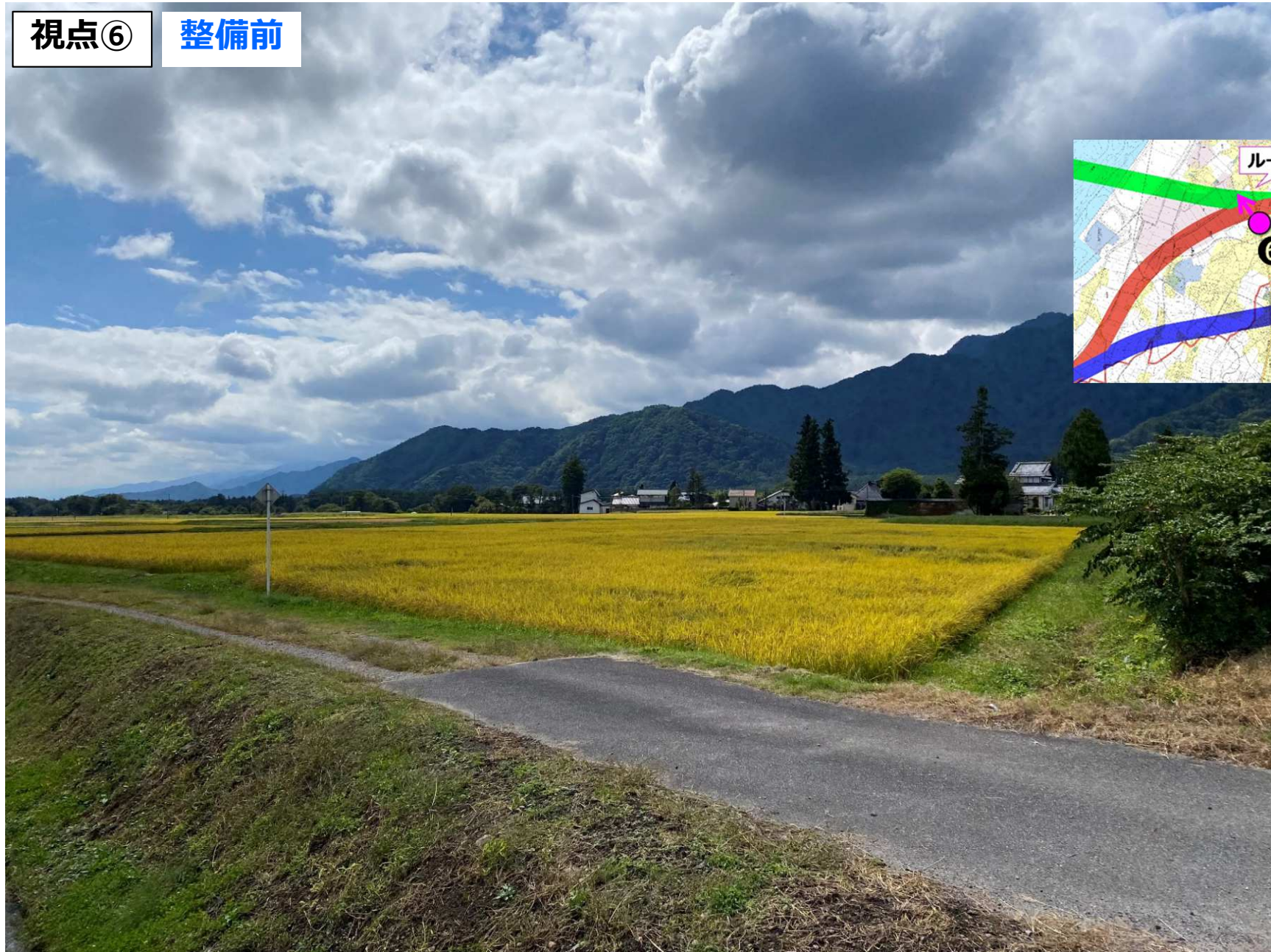


4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点⑥

整備前



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点⑥

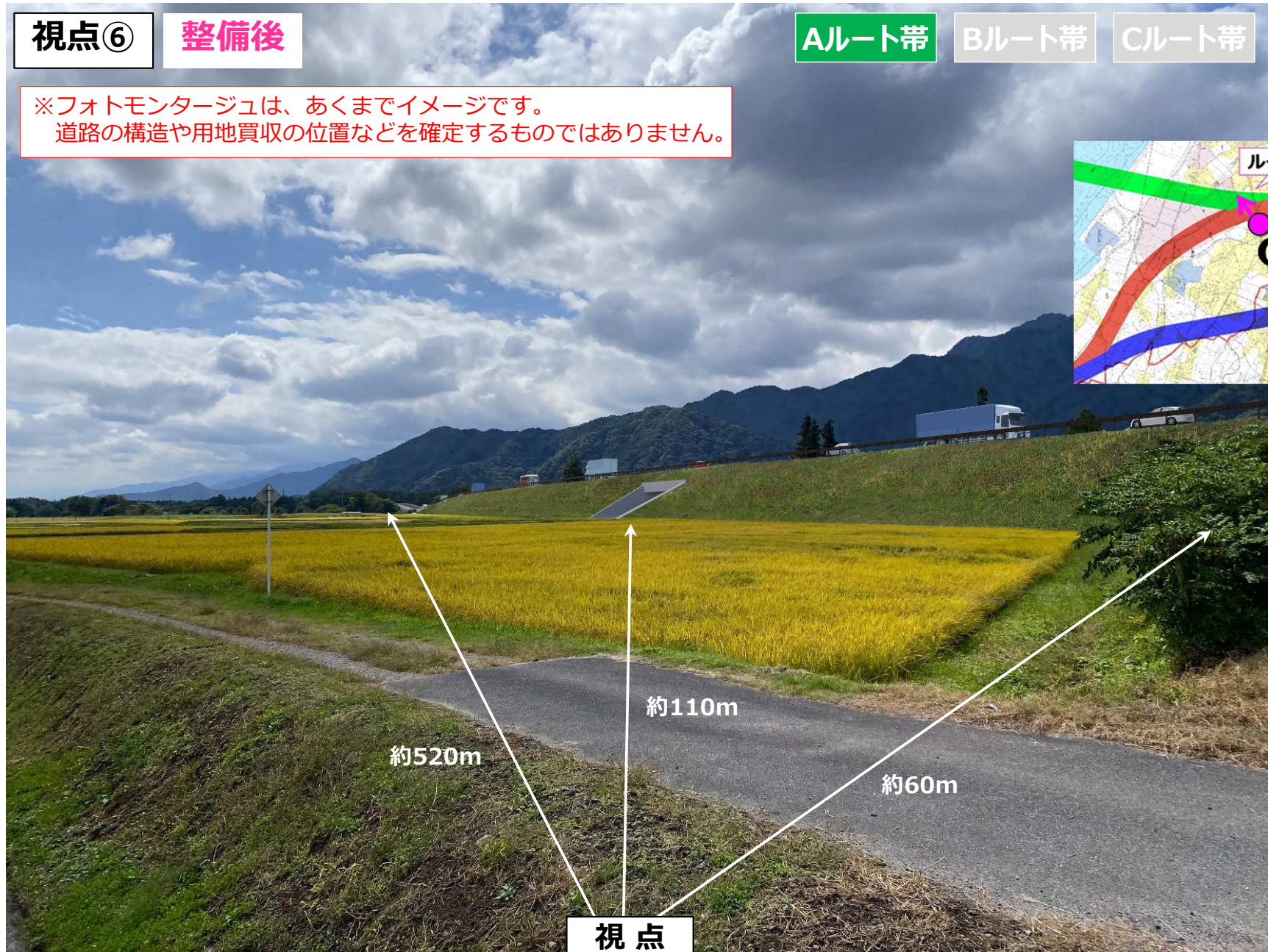
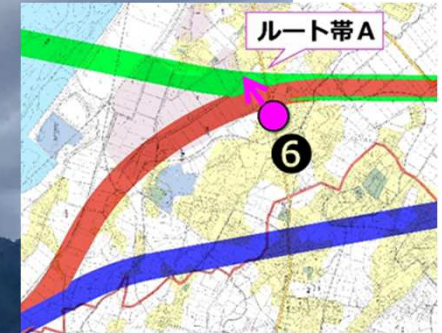
整備後

Aルート帯

Bルート帯

Cルート帯

※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点⑦ 整備前



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点⑦

整備後

Aルート帯

Bルート帯

Cルート帯

※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。

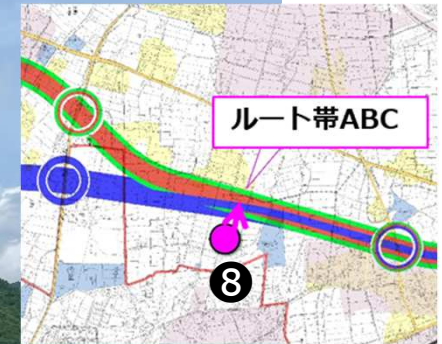


4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点⑧

整備前



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（景観（人目線からの眺望等）への影響）

視点⑧

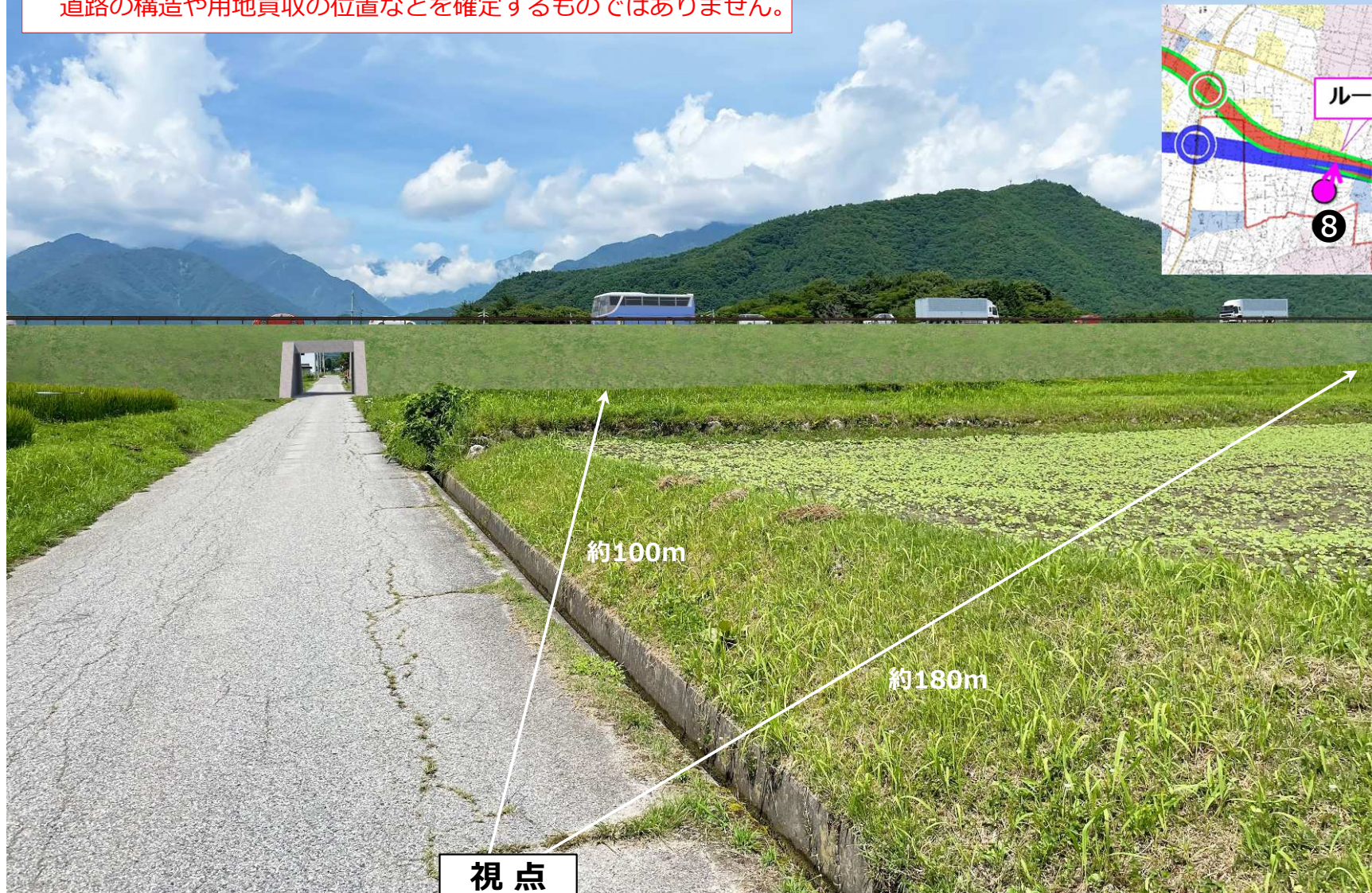
整備後

Aルート帯

Bルート帯

Cルート帯

※フォトモンタージュは、あくまでイメージです。
道路の構造や用地買収の位置などを確定するものではありません。



4 各ルート帯の比較結果

⑤ 景観・文化財の保全（指定文化財等への影響）【埋蔵文化財包蔵地】

埋蔵文化財包蔵地の通過面積を比較

※事業実施に当たっては、埋蔵文化財の調査を行ったうえで工事を実施。

通過面積	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
埋蔵文化財埋蔵地	約 0.24 ha	約 0.24ha	約 0.24ha

