

# 4 各ルート帯の比較結果

## Ⅲ 土地利用・市街地整備

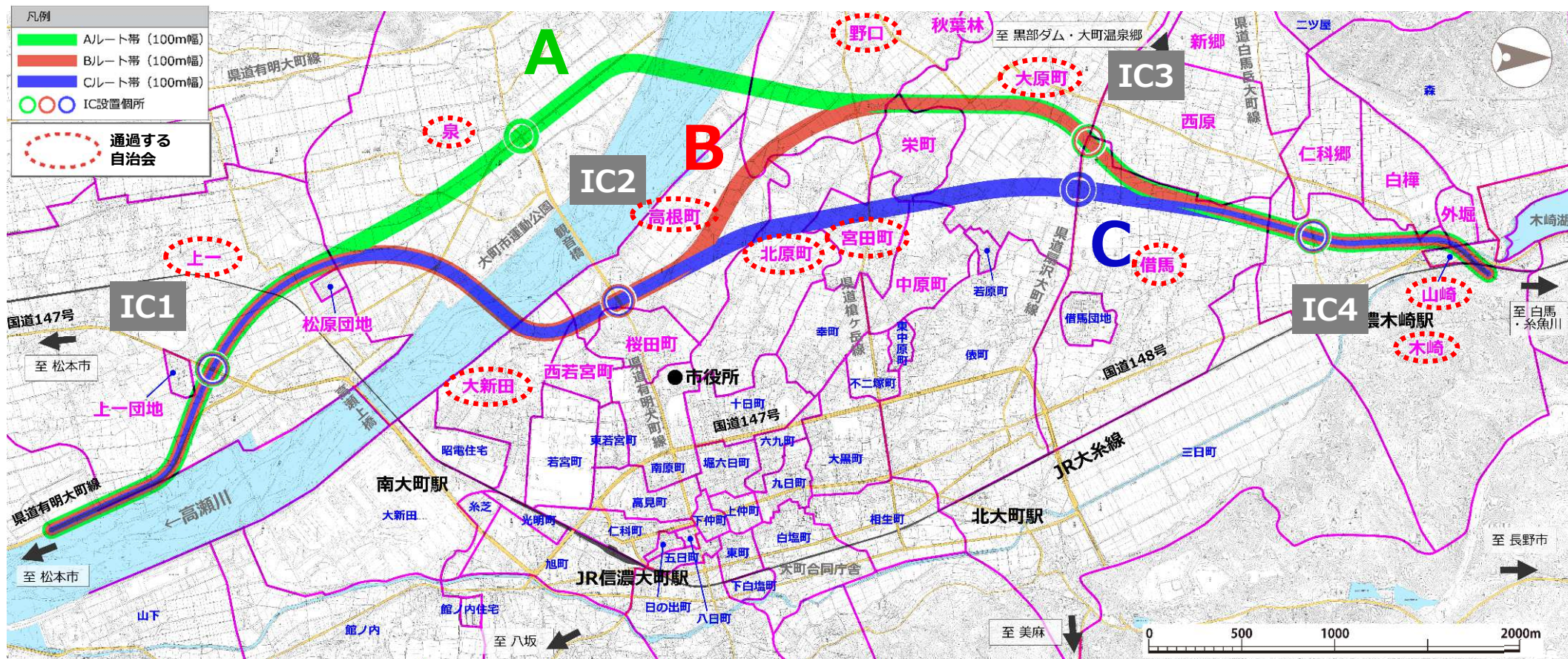
評価項目	評価の視点
⑥土地利用への影響	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 地域への影響</li><li>・ 土地利用（住宅地・商業地・工業地）への影響</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 土地利用（農地）への影響</li></ul>
⑦安全な暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 交通環境の改善</li><li>・ 高次救急医療機関への速達性</li></ul>

# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑥土地利用への影響（地域への影響）

各ルート帯が通過する自治会の箇所数を比較

	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
通過する自治会の箇所数	7箇所	9箇所	10箇所



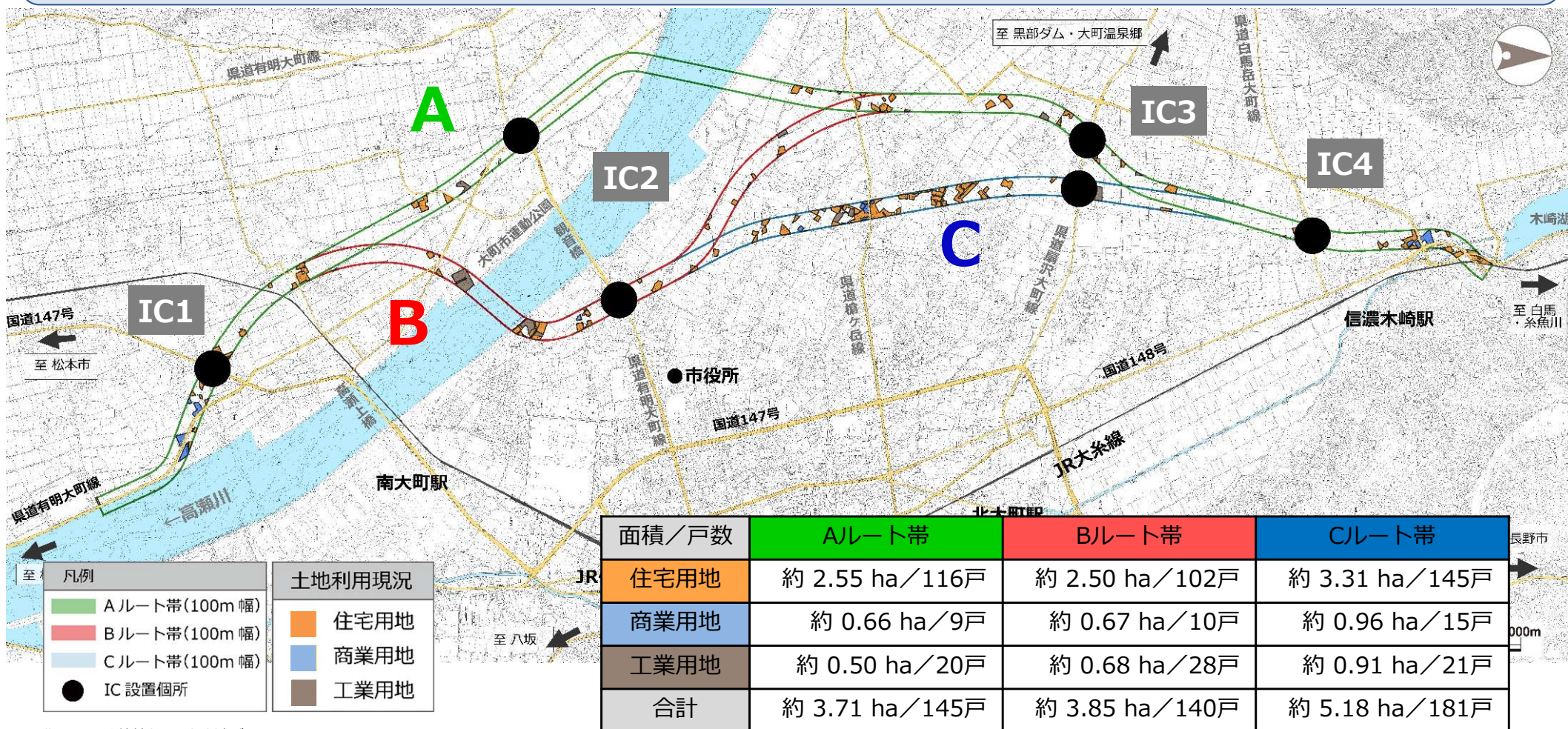


# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑥土地利用への影響（住宅地・商業地・工業地への影響）

各ルート帯に占める住宅地・商業地・工業地の面積および戸数で土地利用への影響を比較

※ルート帯は約100m幅であり、実際に必要な道路幅は100mよりも狭くなるため、影響する面積、戸数はこの比較結果より少なくなる



出典：国土数値情報 用途地域データ  
令和元年度都市計画基礎調査（大町市）土地利用現況

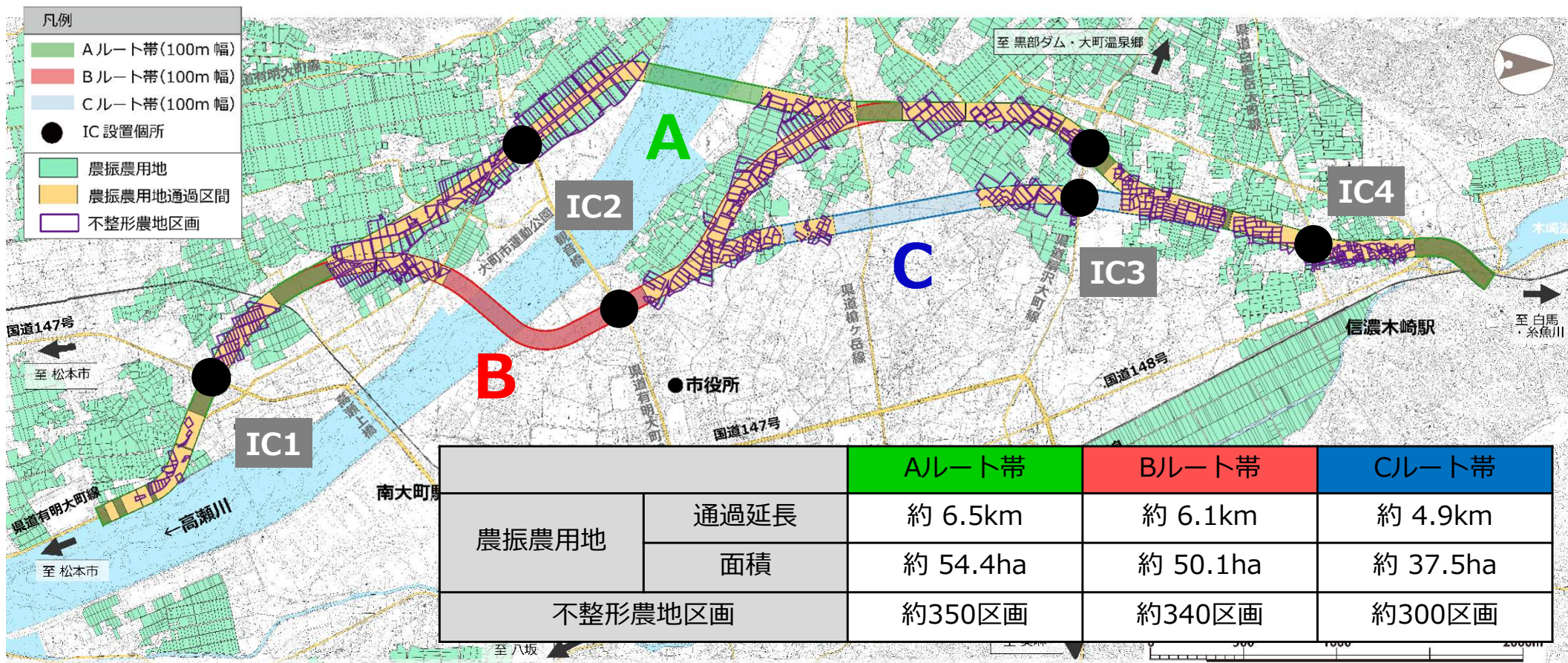


# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑥ 土地利用への影響（農地への影響）

各ルート帯が農振農用地を通過する延長と面積を比較  
 不整形となる可能性のある農振農用地の区画数を比較

※ルート帯は約100m幅であり、実際に必要な道路幅は100mよりも狭くなるため、影響する面積、区画数はこの比較結果より少なくなる



注) 農振農用地：農業の振興を図るため優良農地として守る必要がある農地として指定された農地  
 不整形農地区画：松糸道路整備の影響で、農地の形状が変形し、生産性が低下する可能性のある農振農用地の区画



# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑥ 土地利用への影響

疑問や不安の一例として

道路の高さや構造を  
どうして示さないの？

現段階では決まっていないためお示しできません。  
ルート帯の決定後に測量、設計を行い、実際の道路ルート、構造を  
検討します。  
検討する際は、地域の皆様と意見交換を行い、景観への配慮や、住  
環境、農地への影響、道路の使いやすさなども考慮していきます。

道路に必要な用地はどこまで？

実際の道路ルート、構造を検討する段階で概ねの用地範囲が分かり  
ます。  
詳細な用地範囲については、用地測量を行い、境界立会を実施した  
うえで個々の面積を確定します。

建物の補償額は？

全国共通の補償基準に基づいて補償額を算定し、地権者に提示しま  
す。

残地が不整形な農地だと使いにくい  
ので代替地を希望したい

大町市などの協力を得て調査し、継続営農の意向や代替地提供の  
有無を確認し、調整します。

道路ができることによって  
日陰になったら？

工事の施工が原因で発生した日陰による損害（日陰時間が増えて  
負担となる暖房、照明等に要する費用など）は状況に応じて補償  
できます。



皆様が抱える疑問や不安に対しては、  
段階ごとに説明会等を実施し、意見交換を  
行うなど丁寧に対応し、できる限り不安を  
低減できるよう進めていきます

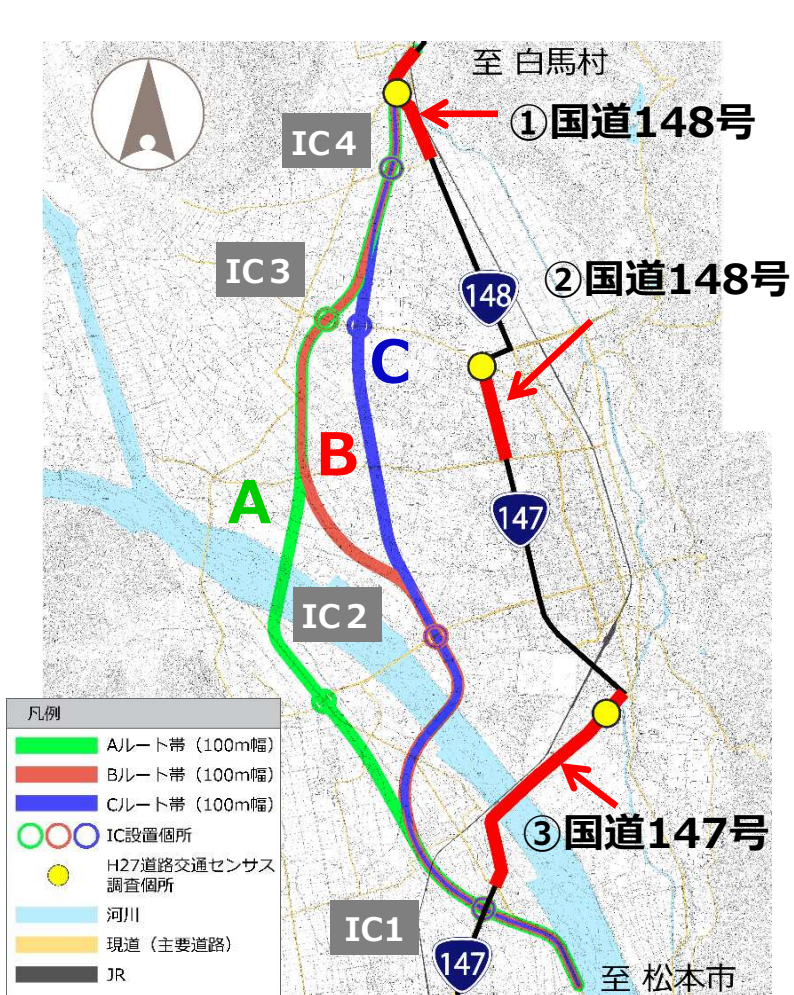




# 4 各ルート帯の比較結果

## 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】

現況と将来（各ルート帯が整備された場合）の事故件数の増減数を比較



事故 [件/5年]

事故件数 (増減数)	現況 (H25~H29)	将来		
		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
①国道148号 木崎湖トンネル口 ～ 白馬岳大町線交差点	12件	6件	6件	6件
		(-6)	(-6)	(-6)
②国道148号 俵町一丁目交差点 ～ 一中東交差点	19件	5件	4件	3件
		(-14)	(-15)	(-16)
③国道147号 旭町交差点 ～ 上一北交差点	57件	48件	43件	41件
		(-9)	(-14)	(-16)
合計値	88件	59件	53件	50件
		(-29)	(-35)	(-38)

注) 増減数：現況交通量と将来推計値の交通量比率に事故件数を乗じて算出  
カッコ書きは増減数

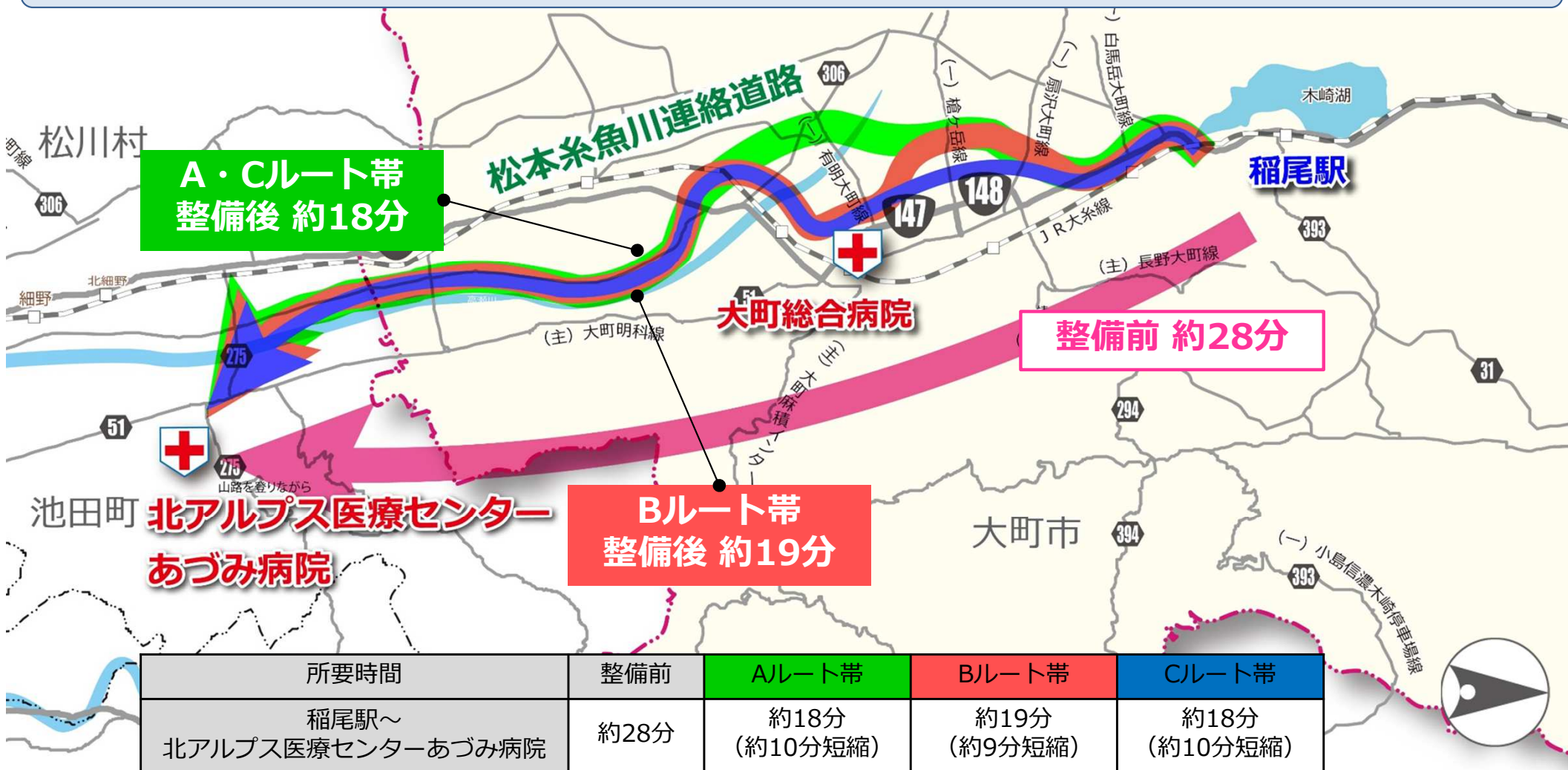
出典：平成27年度道路交通センサス、ITARDAデータ (H25~H29)



# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑦安全な暮らしの確保（高次救急医療機関への速達性）

救急医療機関へのアクセス性を比較（稲尾駅～北アルプス医療センターあづみ病院）



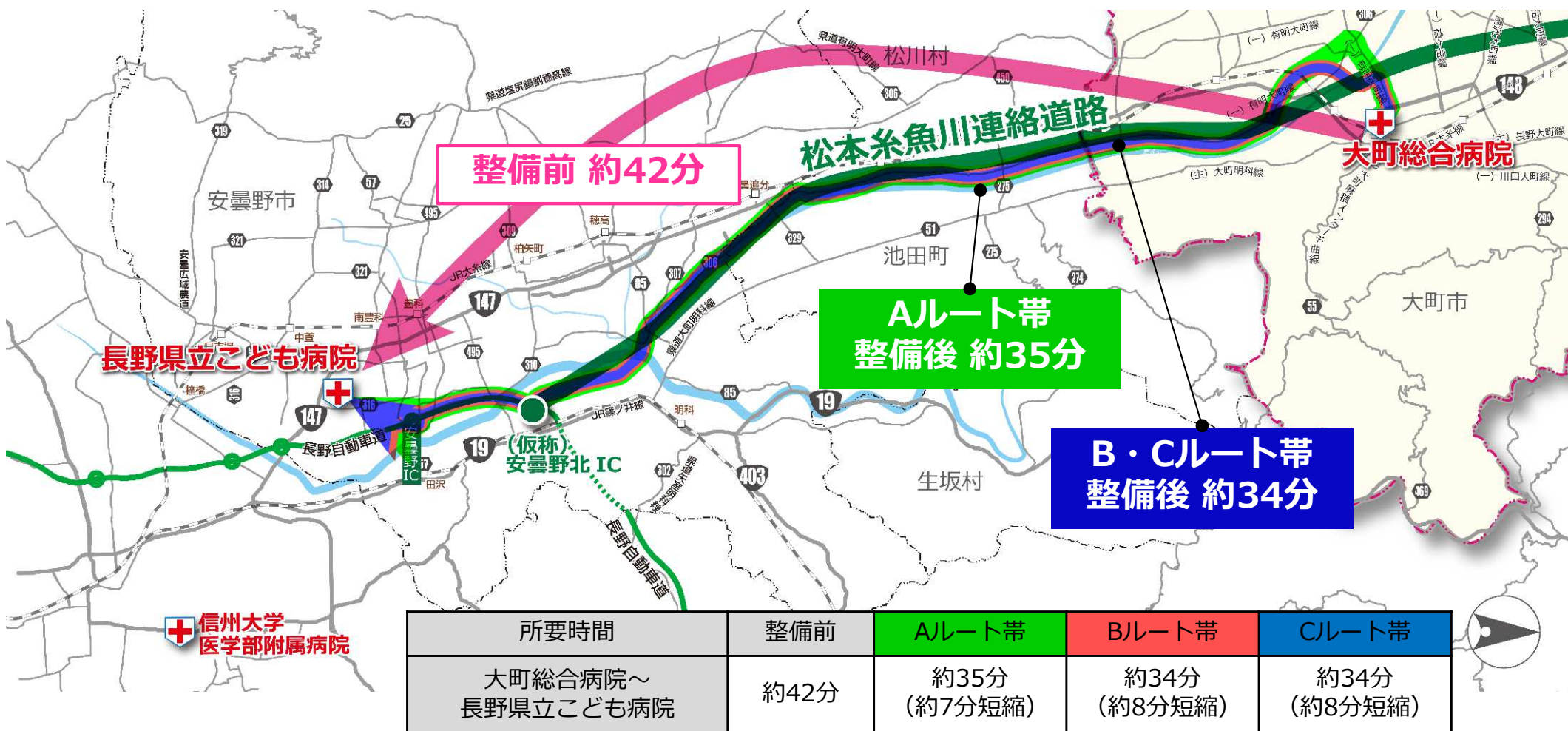
備考) 現況道路はH27道路交通センサスの旅行速度、松糸道路は設計速度60km/hを用いて所要時間を算出



# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑦安全な暮らしの確保（高次救急医療機関への速達性）

救急医療機関へのアクセス性を比較（大町総合病院～県立こども病院間）



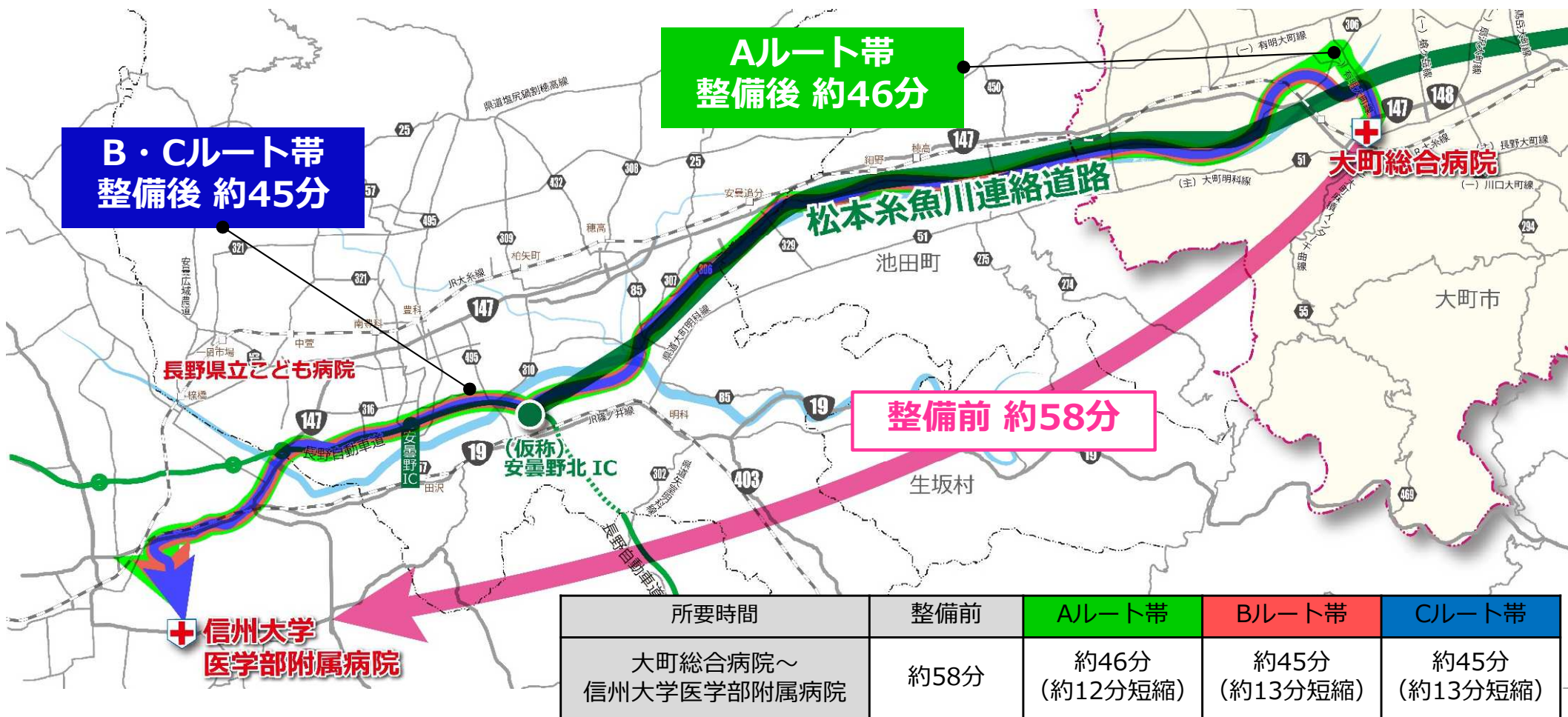
備考) 現況道路はH27道路交通センサスの旅行速度、松糸道路は設計速度60km/hを用いて所要時間を算出



# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑦安全な暮らしの確保（高次救急医療機関への速達性）

救急医療機関へのアクセス性を比較（大町総合病院～信州大学医学部附属病院間）



備考) 現況道路はH27道路交通センサスの旅行速度、松糸道路は設計速度60km/hを用いて所要時間を算出



# 4 各ルート帯の比較結果

## IV 社会・地域経済

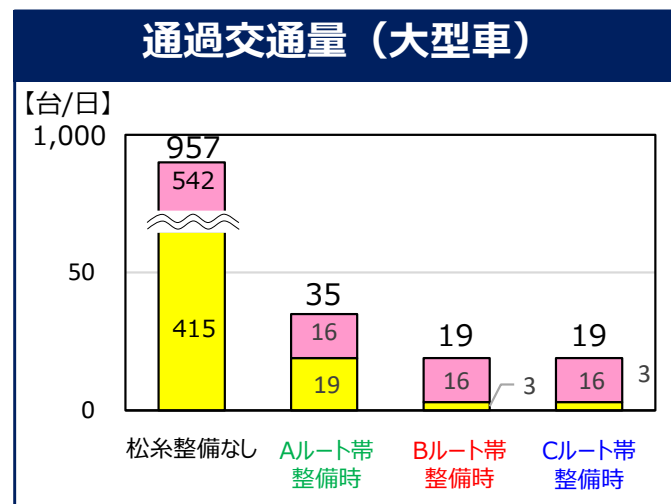
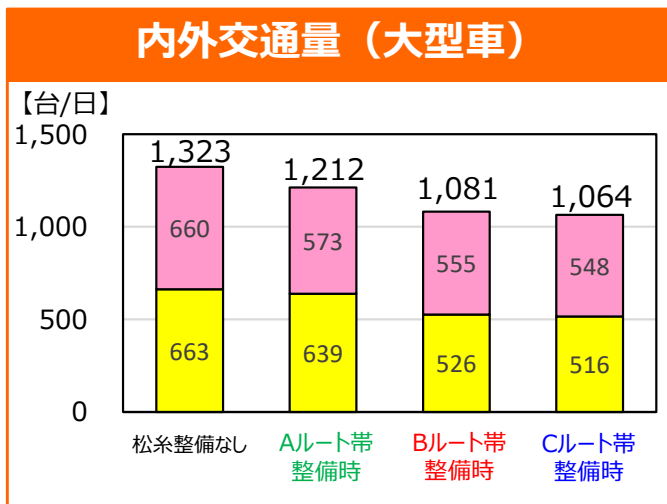
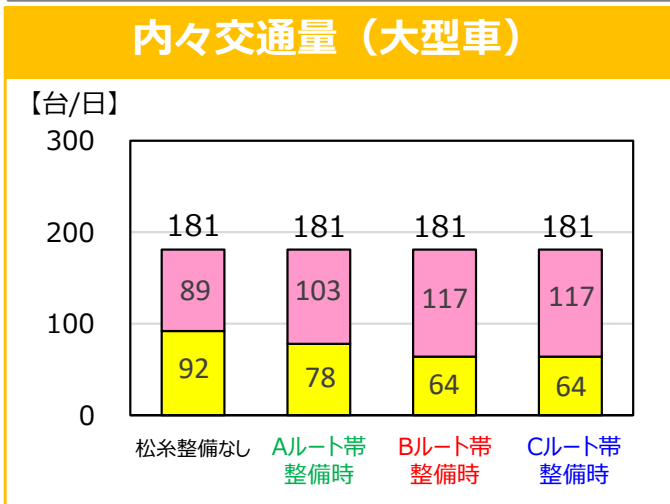
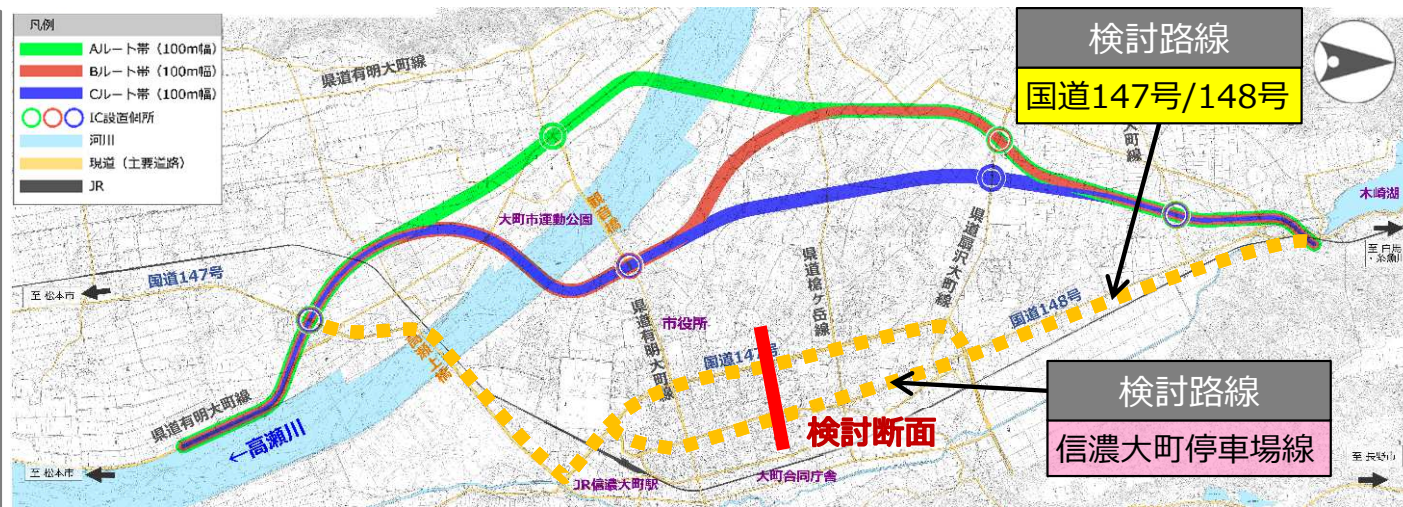
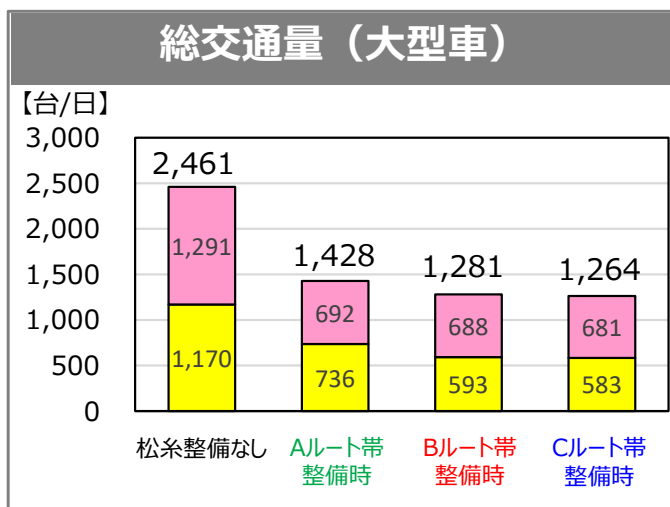
評価項目	評価の視点
⑧まちづくりとの連携性	<ul style="list-style-type: none"><li>・市街地環境への影響</li><li>・大町市のまちづくり施策との連携・適合性</li></ul>
⑨市民の利便性	<ul style="list-style-type: none"><li>・東部地域とのアクセス性</li><li>・市民のアクセス性</li></ul>
⑩地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"><li>・物流の効率化</li><li>・観光拠点とのアクセス性</li></ul>



# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑧まちづくりとの連携性（市街地環境への影響）

各ルート帯の整備の有無による市街地路線の大型車交通量の変化を比較



※内々交通・内外交通：大町市街地に用のあるクルマ  
 通過交通：大町市街地に用のないクルマ  
 総交通：内々交通・内外交通・通過交通の合計値

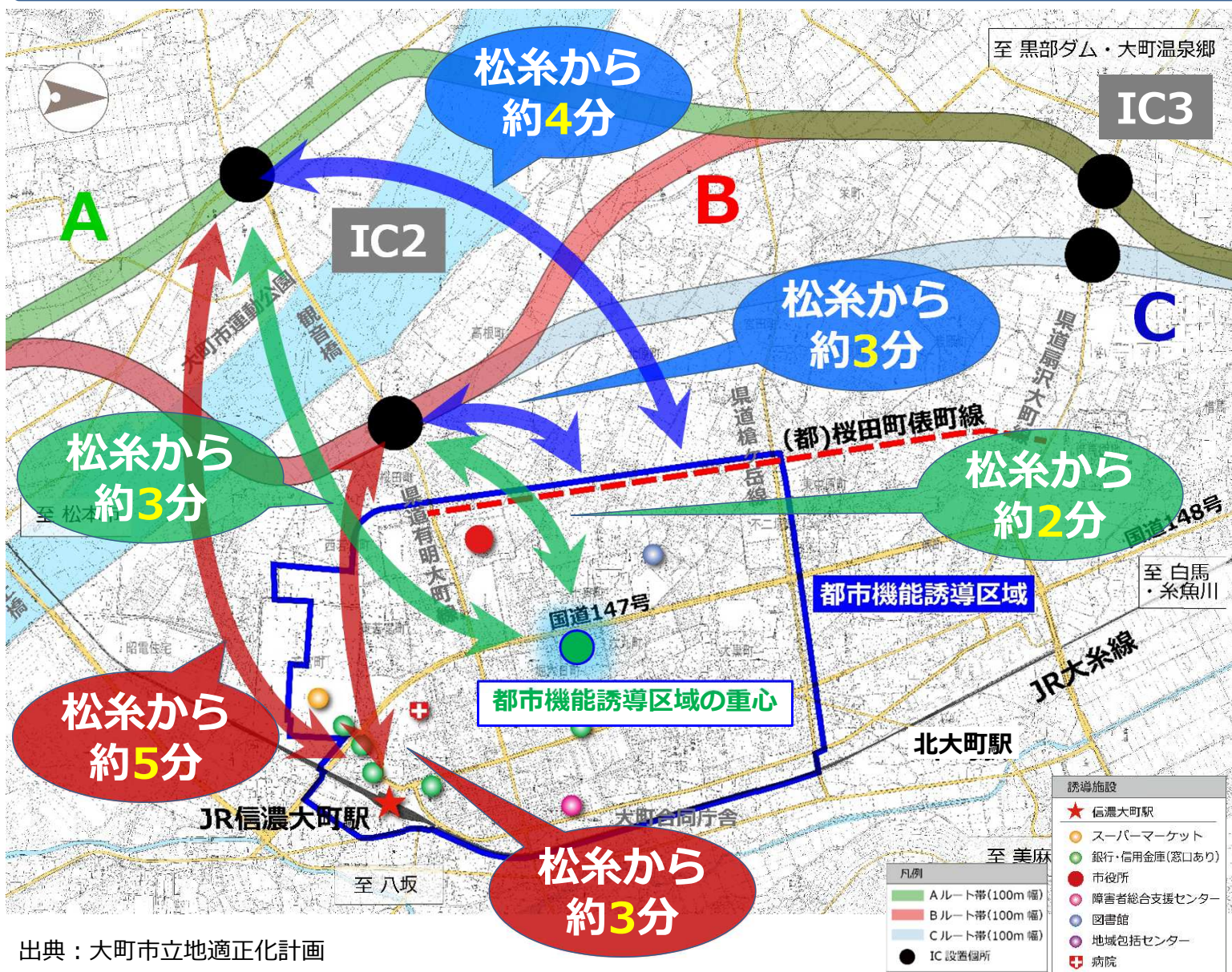
※大町市街地：大字大町、大字平の一部（木崎、外堀、借馬付近）  
 注）H22道路交通センサスペースの将来（R12）OD表をもとに分析



# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑧まちづくりとの連携性（まちづくり施策との連携・適合性）

都市機能誘導区域とのアクセス性を比較



所要時間	A	B	C
信濃大町駅	約5分 (IC2)	約3分 (IC2)	
誘導施設 平均値	約4分 (IC2)	約3分 (IC2)	
都市機能誘導区域 の重心	約3分 (IC2)	約2分 (IC2)	

備考) 誘導施設

- スーパーマーケット
  - ・デリシア 大町店
- 銀行・信用金庫
  - ・長野銀行 大町支店
  - ・八十二銀行 大町支店
  - ・松本信用金庫 大町支店
  - ・長野県信用組合 大町支店
  - ・長野県労働金庫 大町支店
- 大町市役所
- 大北圏域障害者総合支援センター
- 大町図書館
- 大町総合病院



# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑧まちづくりとの連携性（まちづくり施策との連携・適合性）

### 居住誘導区域とのアクセス性を比較

所要時間	A	B	C
北大町駅	約5分 (IC3)		約4分(IC3)
南大町駅		約3分 (IC1)	
誘導施設 平均値	約4分 (IC2)		約3分 (IC2)
居住誘導区域 の重心			

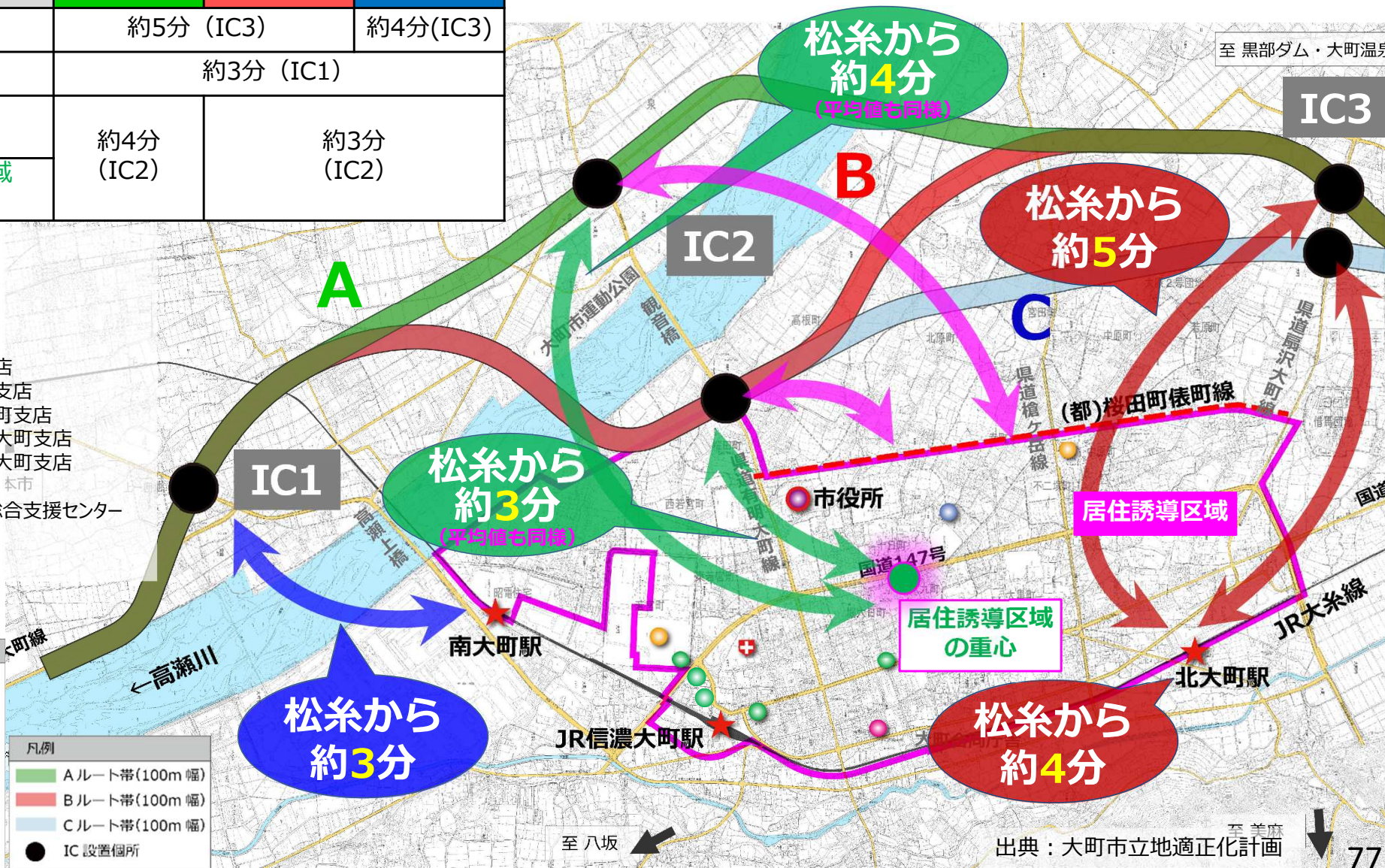
- 備考) 誘導施設
- スーパーマーケット
    - ・デリシア 大町店
    - ・西友大町店
  - 銀行・信用金庫
    - ・長野銀行 大町支店
    - ・八十二銀行 大町支店
    - ・松本信用金庫 大町支店
    - ・長野県信用組合 大町支店
    - ・長野県労働金庫 大町支店
  - 大町市役所
  - 大北圏域障害者総合支援センター
  - 大町図書館
  - 大町総合病院

誘導施設

- ★ 信濃大町駅、北大町駅、南大町駅
- スーパーマーケット
- 銀行・信用金庫(窓口あり)
- 市役所
- 障害者総合支援センター
- 図書館
- 地域包括センター
- 病院

凡例

- Aルート帯(100m幅)
- Bルート帯(100m幅)
- Cルート帯(100m幅)
- IC設置箇所





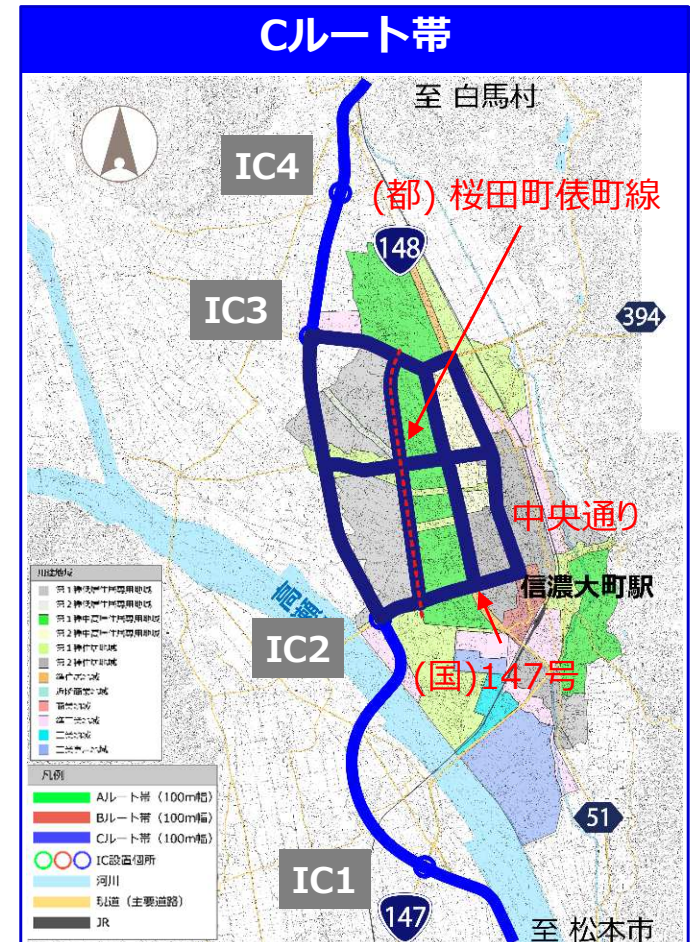
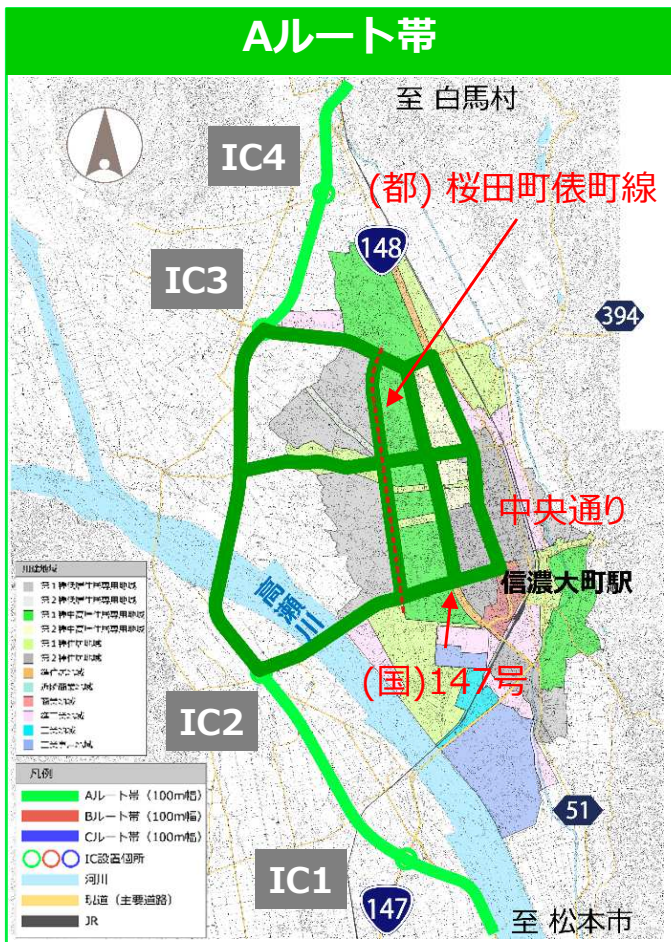
# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑧まちづくりとの連携性（まちづくり施策との連携・適合性）

都市構造としての一体性（ラダー構造）を比較

松糸道路がラダー構造の外郭を形成することで、まちづくり・地域活性化への寄与に期待

※ラダー構造…南北方向、東西方向に道路網を形成するはしご状の都市構造。はしご状の都市構造を形成することにより、生活道路への通過交通車両の流入抑制や、地域一体的なまちづくりに期待ができる。

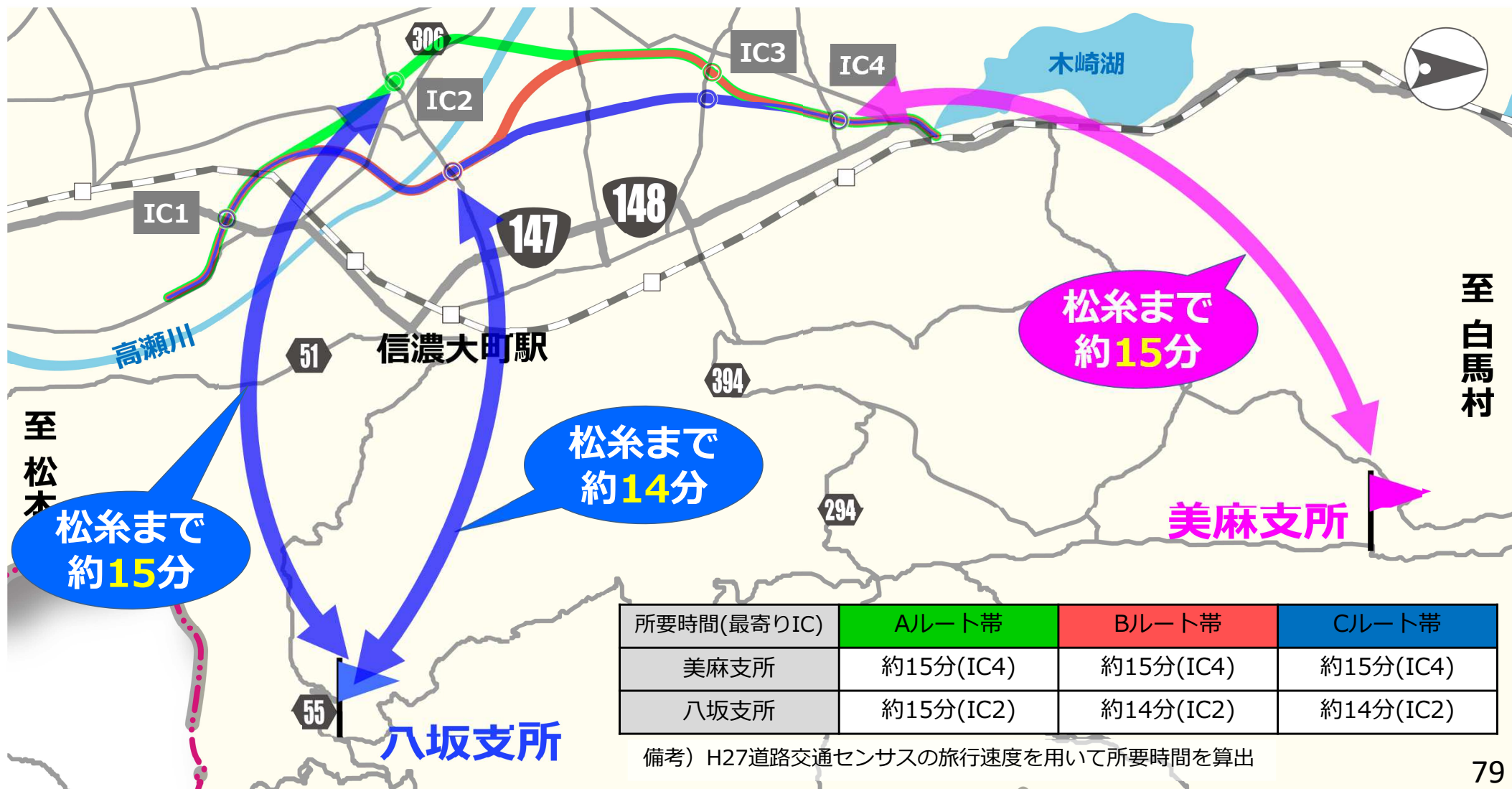




# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑨市民の利便性（東部地域とのアクセス性）

東部地域の代表地点として、美麻支所、八坂支所とのアクセス性を所要時間で比較

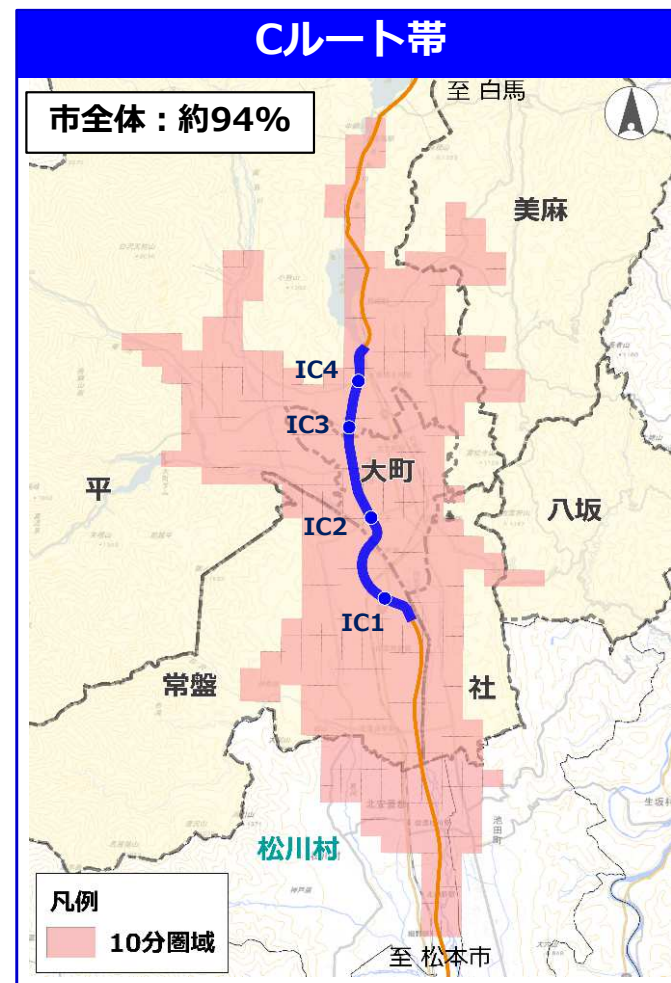
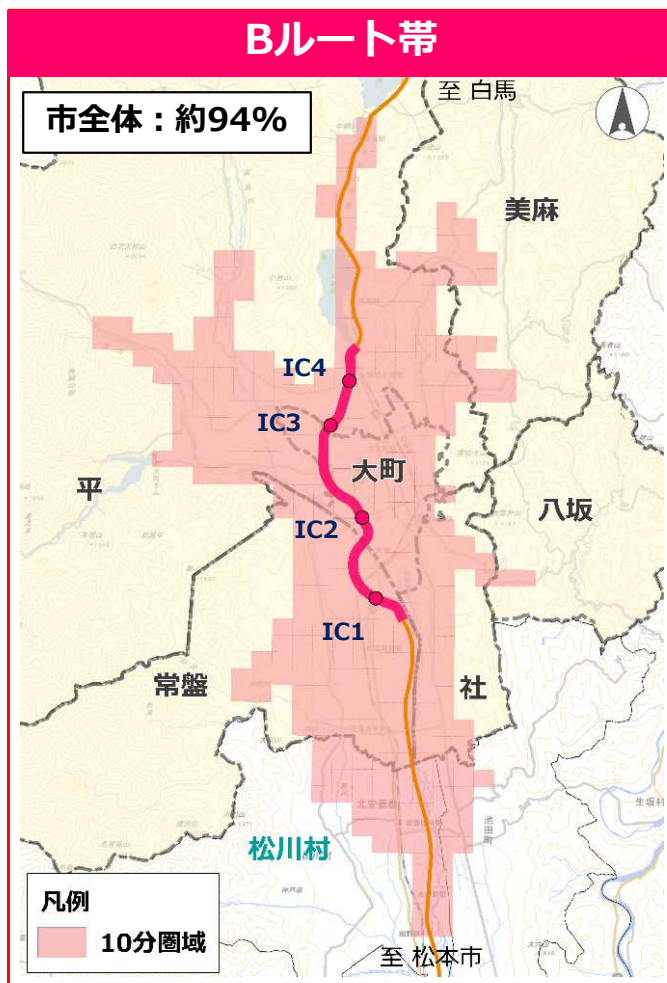
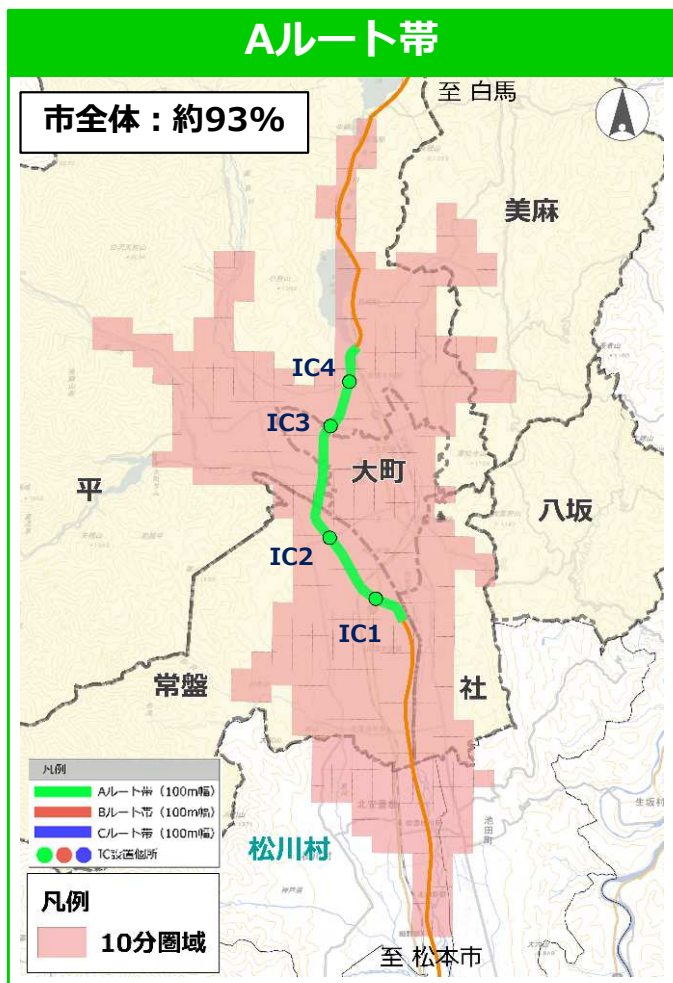


# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑨市民の利便性（市民のアクセス性）

大町市から高速交通網へのアクセス性の向上を10分圏域人口カバー率で比較

### 松本糸魚川連絡道路 10分圏域人口カバー率

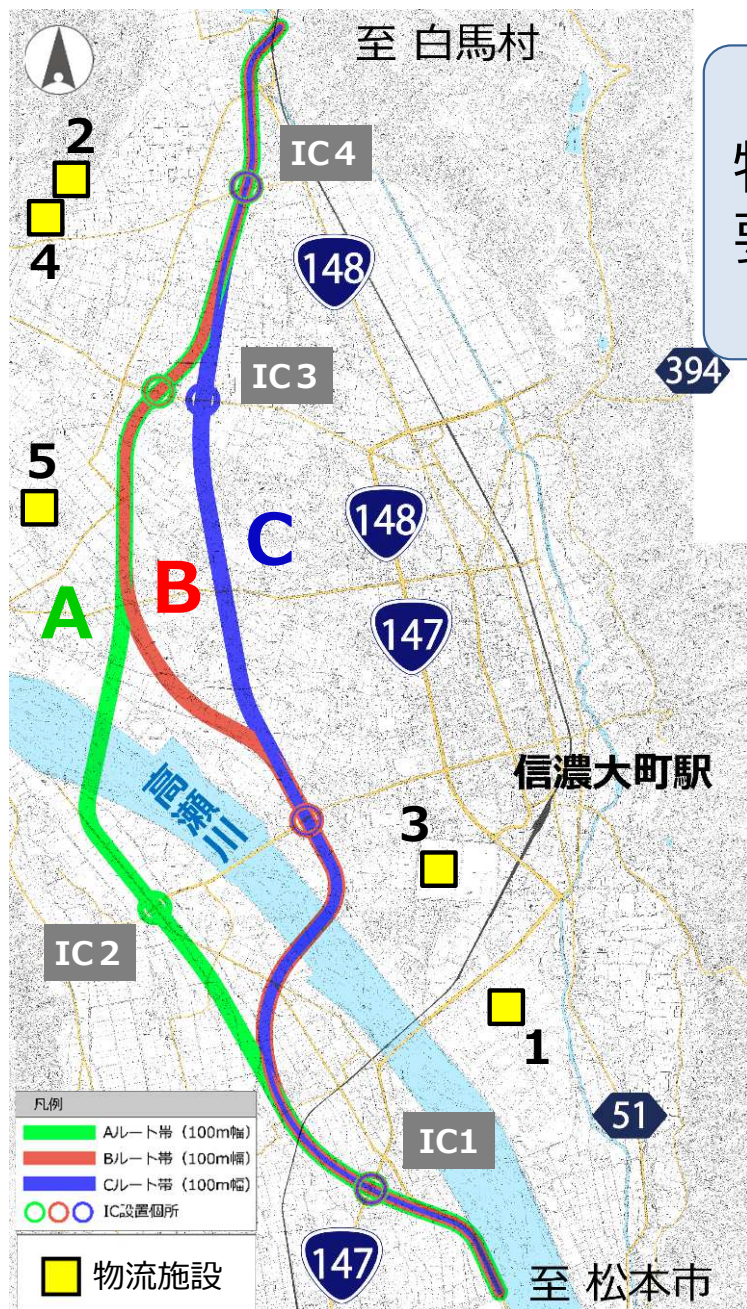




# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑩地域の活性化（物流の効率化）

物流施設までのアクセス性を最寄りのICからの所要時間で比較



所要時間 (最寄りIC)		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
1	びっナック・グラフィット・ジャパン (旧昭和電工大町工場)	約3分 (IC3)	約3分 (IC3)	約3分 (IC3)
2	アルプスウォーター 大町工場	約5分 (IC4)	約5分 (IC4)	約5分 (IC4)
3	ホクト 大町きのこセンター	約3分 (IC2)	約2分 (IC2)	約2分 (IC2)
4	信越電装 リビルト工場	約4分 (IC4)	約4分 (IC4)	約4分 (IC4)
5	劇団四季 記念館	約6分 (IC3)	約6分 (IC3)	約7分 (IC3)

備考) H27道路交通センサスの旅行速度を用いて所要時間を算出

# 4 各ルート帯の比較結果

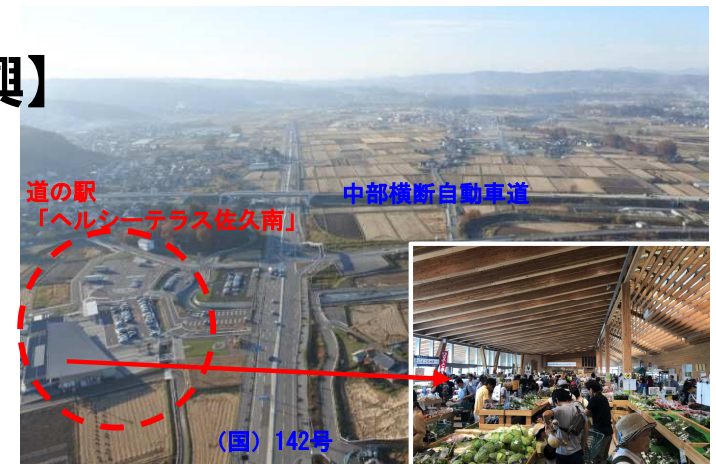
## ⑩地域の活性化

### 佐久市の事例

#### 【高速交通ネットワークの整備に合わせた地域振興】

中部横断自動車道の佐久南ICの近くに  
まちづくり、地域振興の拠点となる道の駅を整備

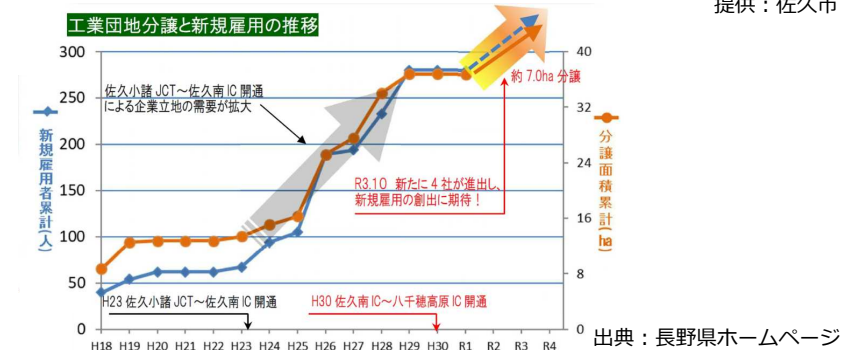
- まちづくりの拠点：人・モノの交流、地域の魅力発信
- 地域振興の拠点：産業や暮らしとしての農業を支援



提供：佐久市

#### 【企業進出による新規雇用の創出】

中部横断自動車道  
佐久小諸JCT～八千穂高原ICの開通は  
佐久市の広い範囲で企業誘致の誘因となり、  
新規雇用の創出に大きく寄与



### 安曇野市の事例

#### 【新たな産業団地の整備】

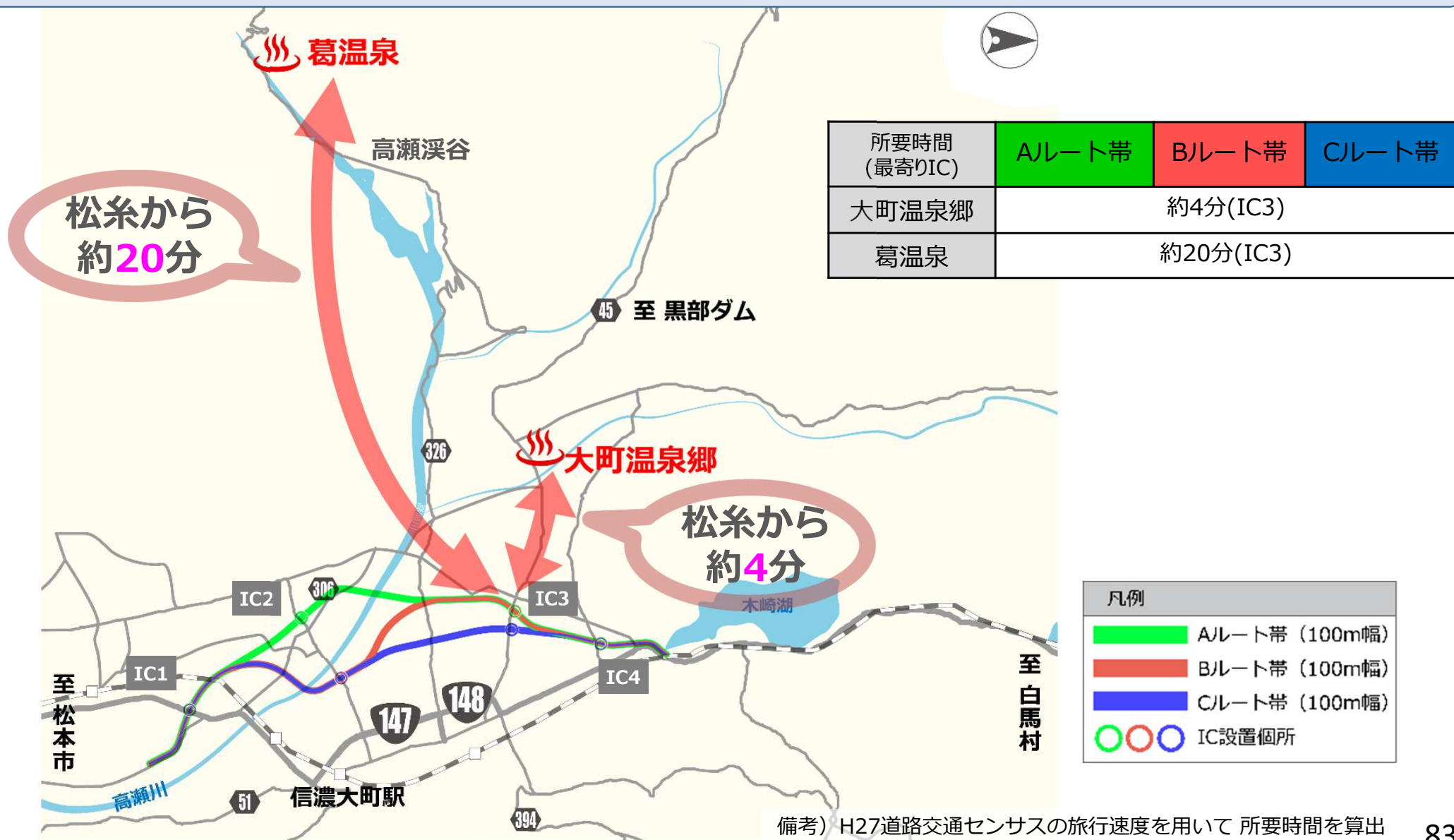
将来的に松本糸魚川連絡道路が整備され長野自動車道へのアクセスが  
10分圏域となることから、新たな産業団地の開発への取組が開始



# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑩地域の活性化（観光拠点（大町温泉郷、葛温泉）とのアクセス性）

観光拠点へのアクセス性を最寄りICからの所要時間で比較

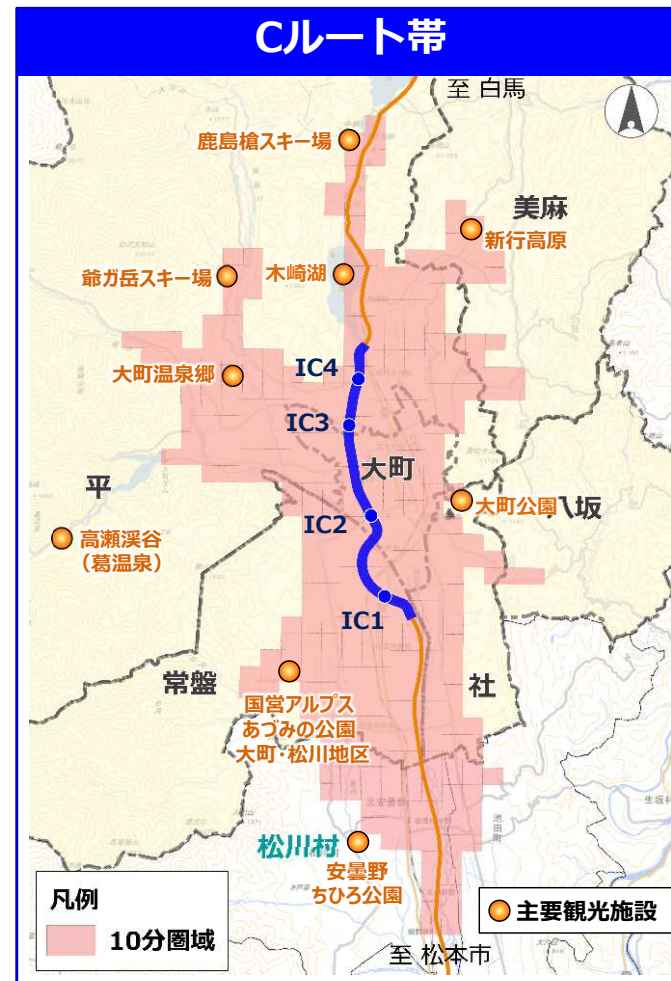
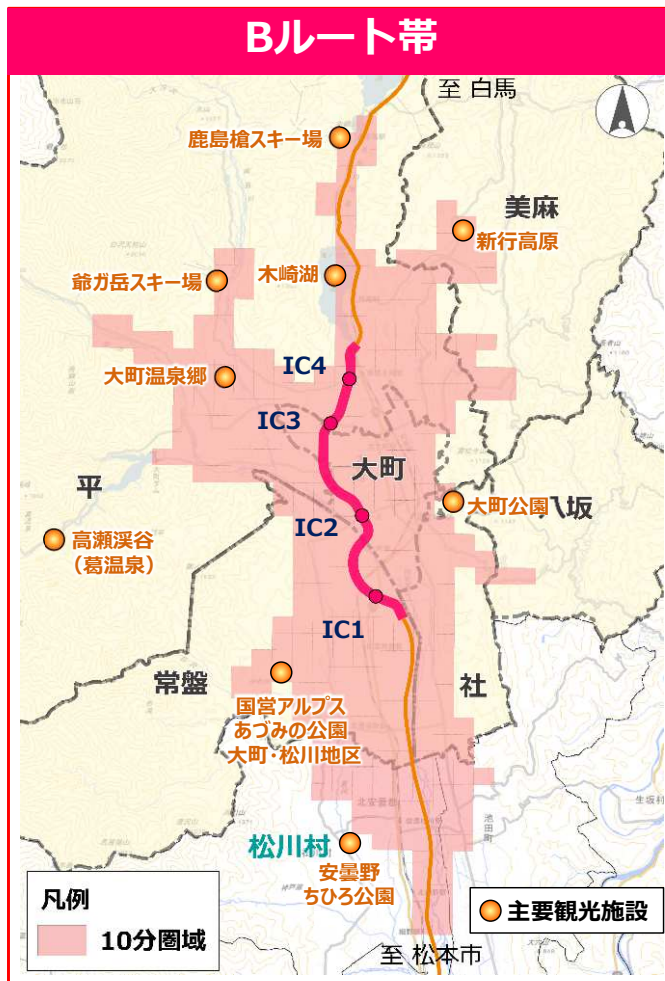
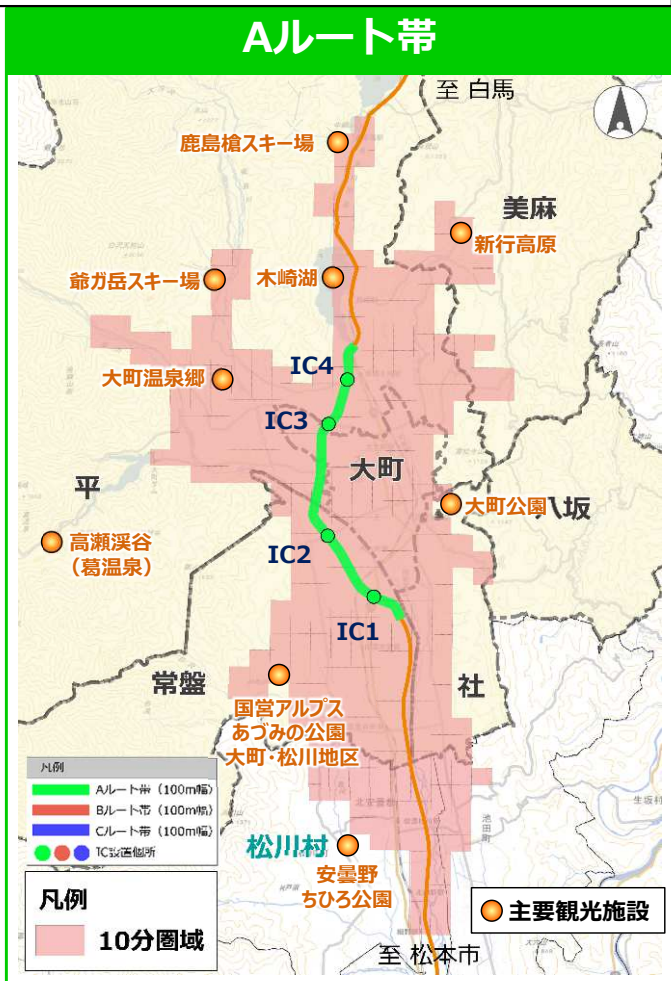


# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑩地域の活性化（観光拠点とのアクセス性）

【参考】 松本糸魚川連絡道路の整備により、多くの観光施設が高速交通アクセスの10分圏となり、観光の周遊性などが高まる

松本糸魚川連絡道路への10分圏域





# 4 各ルート帯の比較結果

## V 事業性

評価項目	評価の視点
⑪経済性	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 事業費</li><li>・ 維持管理費</li></ul>
⑫施工性	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 現道への影響</li><li>・ JR・河川に対する橋梁</li></ul>
⑬効果の早期発現	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 段階的な供用の実現性</li></ul>

# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑪ 経済性（事業費、維持管理費）

概算事業費（工事費・用地補償費・事業費合計・維持管理費）を比較

概算事業費	工事費 (億円)	用地補償費 (億円)	事業費合計 (億円)	維持管理費 (億円/年)
Aルート帯	約175	約85	約260	約0.86
Bルート帯	約180	約90	約270	約0.87
Cルート帯	約170	約100	約270	約0.83

注：各ルート帯を相対的に比較するため、一律の条件で算出した概算費であり、あくまで現時点での想定です。



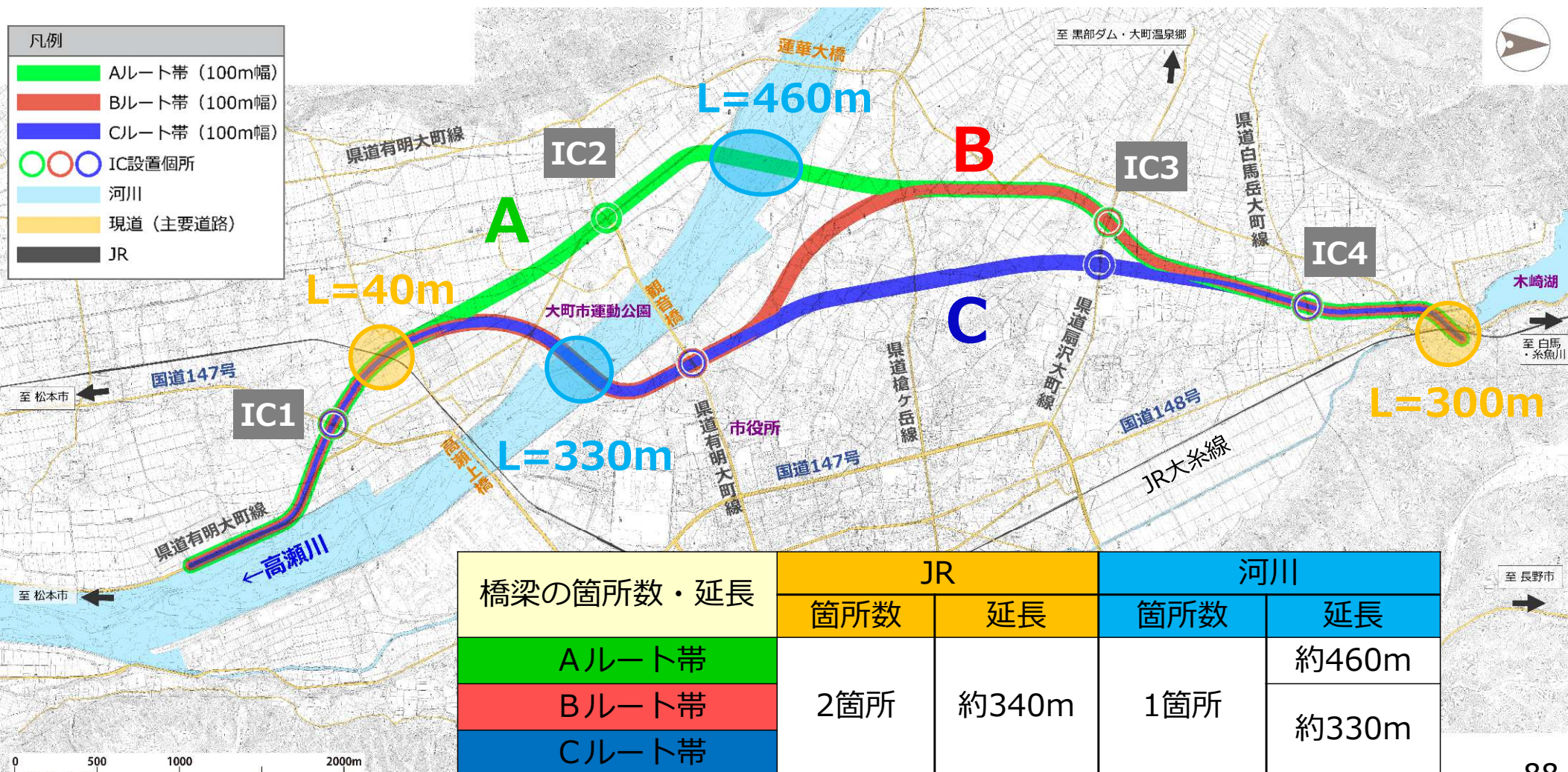




# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑫施工性（JR、河川に対する橋梁）

ルートの施工にあたって必要となる、JRおよび河川を跨ぐ橋梁の箇所数と延長を比較

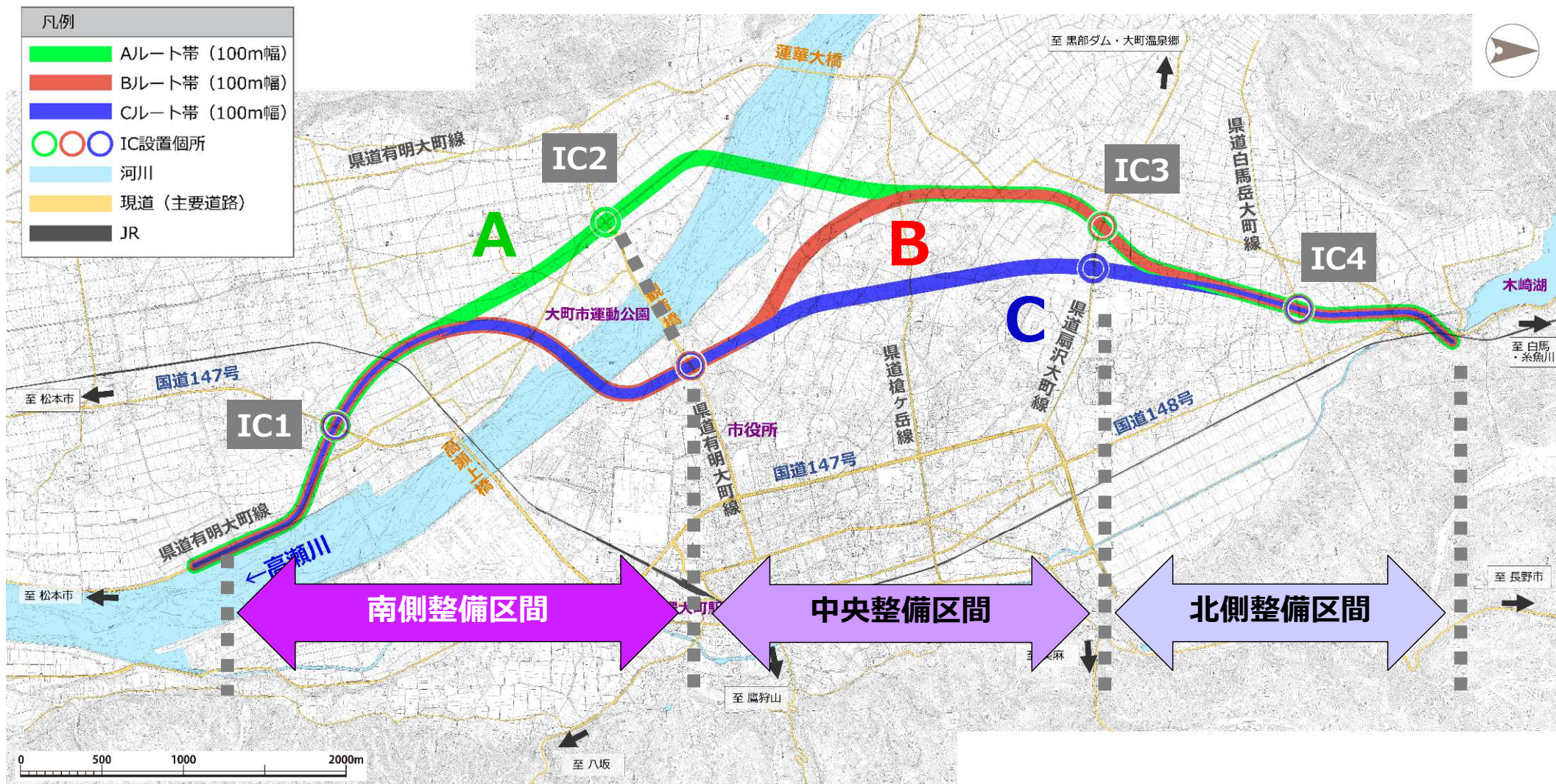




# 4 各ルート帯の比較結果

## ⑬ 効果の早期発現（段階的な供用の実現性）

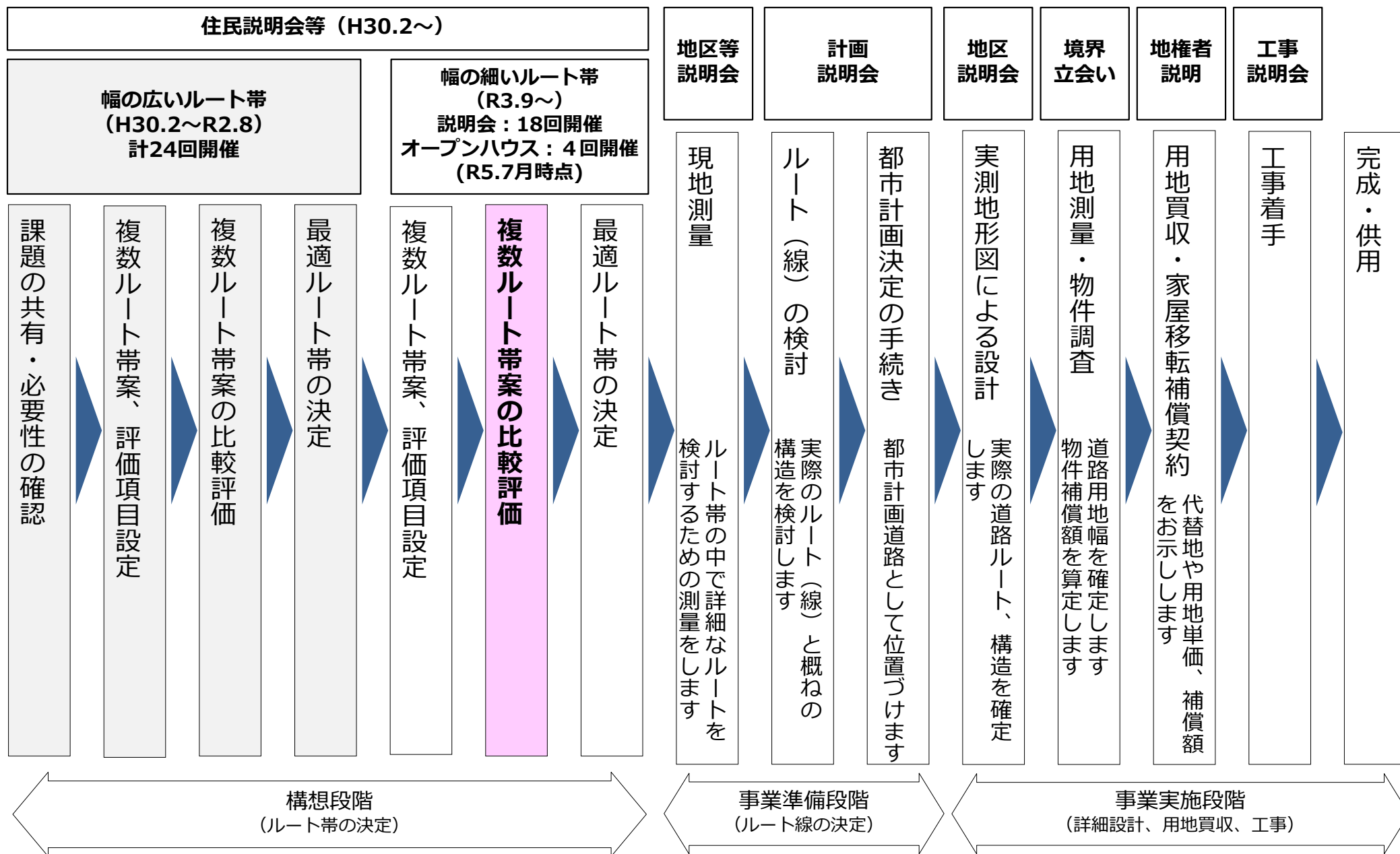
全てのルート帯で段階的な供用が可能





# 5 今後の予定

## ■これまでとこれから





## 問い合わせ先

### 長野県大町建設事務所 整備・建築課 計画調査係

電話 : 0261-23-6534 (直通)

FAX : 0261-23-6532

E-mail : [omachiken-matsuito@pref.nagano.lg.jp](mailto:omachiken-matsuito@pref.nagano.lg.jp)

### 大町市建設水道部 建設課 計画係

電話 : 0261-22-0420 (内線 697)

FAX : 0261-23-5188

E-mail : [kensetsu@city.omachi.nagano.jp](mailto:kensetsu@city.omachi.nagano.jp)

