

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（2回目） ～幅の細かいレート帯案の比較評価～

令和5年 11月19日（日）
11月21日（火）

長野県大町建設事務所

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（2回目）

～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 アンケート等でいただいたご意見について
- 3 各ルート帯の比較評価
- 4 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（説明会：18回 オープンハウス：4日間）
- ・ **第3段階：複数案の比較評価**
 - 前回：評価項目の比較結果を説明（説明会：7/30、8/1）
（オープンハウス：8/10、8/11）
 - 今回：評価項目ごとに各ルート帯を評価**
- ・ 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

■ 前回説明会・オープンハウスのアンケート結果

説明会

開催日	出席者	アンケート回答者数	アンケート回収率
R5. 7.30 (日)	65名	53名	81.5%
R5. 8. 1 (火)	51名	39名	76.5%
計	116名	92名	79.3%

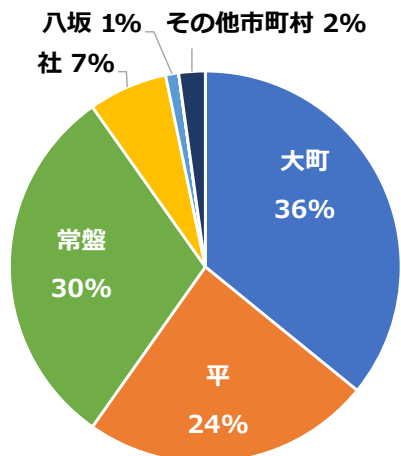
オープンハウス

開催日	出席者	アンケート回答者数	アンケート回収率
R5. 8.10 (木)	176名	169名	96.0%
R5. 8.11 (金・祝)	102名	96名	94.1%
計	278名	265名	95.3%

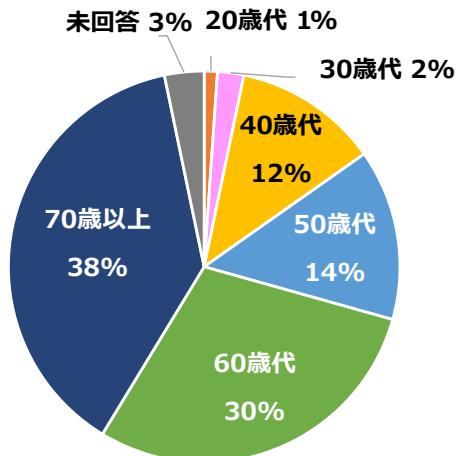
■ 回答者の住所・年齢

説明会

【住所】

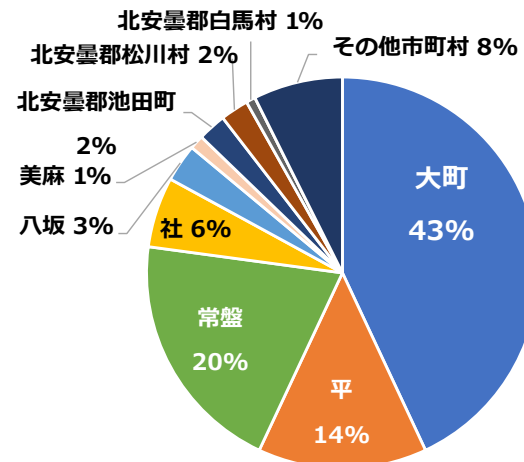


【年齢】

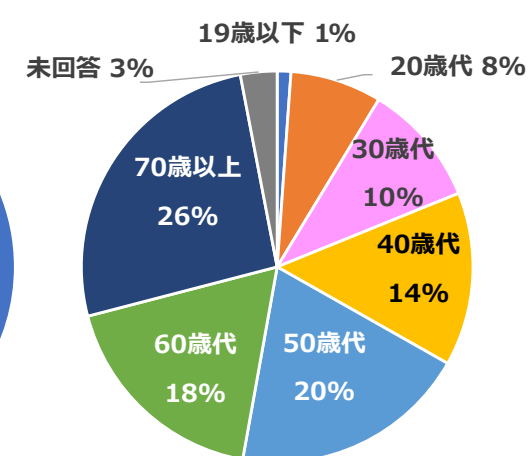


オープンハウス

【住所】



【年齢】

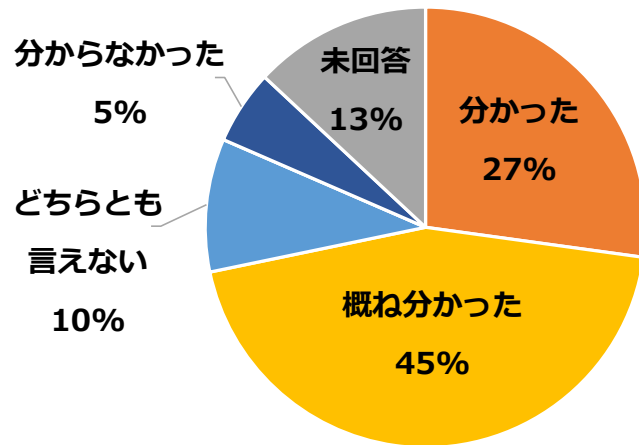


1 これまでの説明経緯

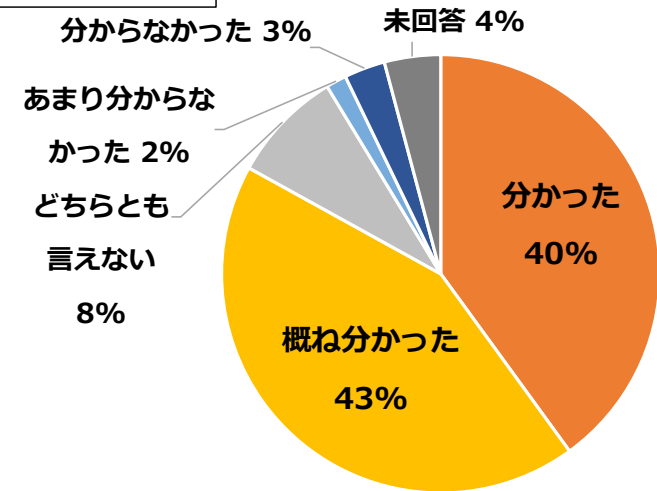
■ 前回説明会・オープンハウスのアンケート結果

■ 道路構造やルート帯設定の考え方について

説明会

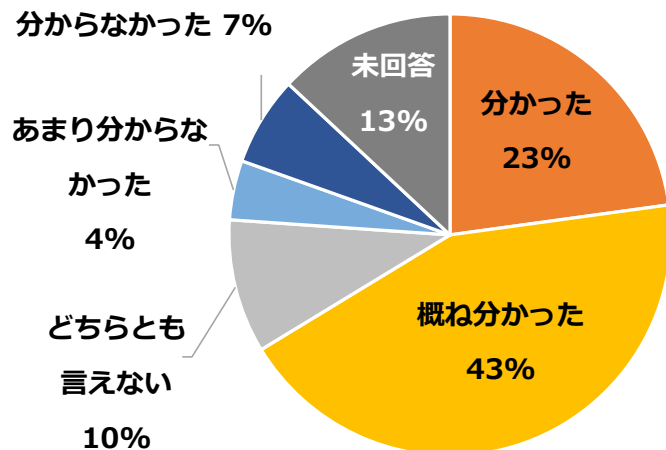


オープンハウス

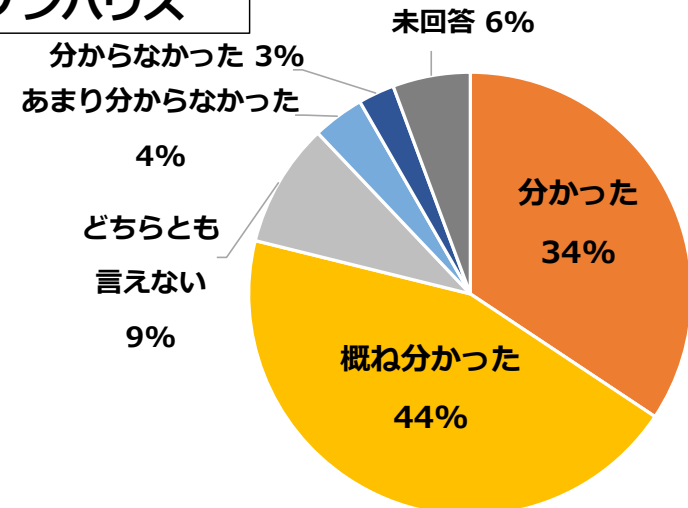


■ A、B、C各ルート帯の比較結果について

説明会



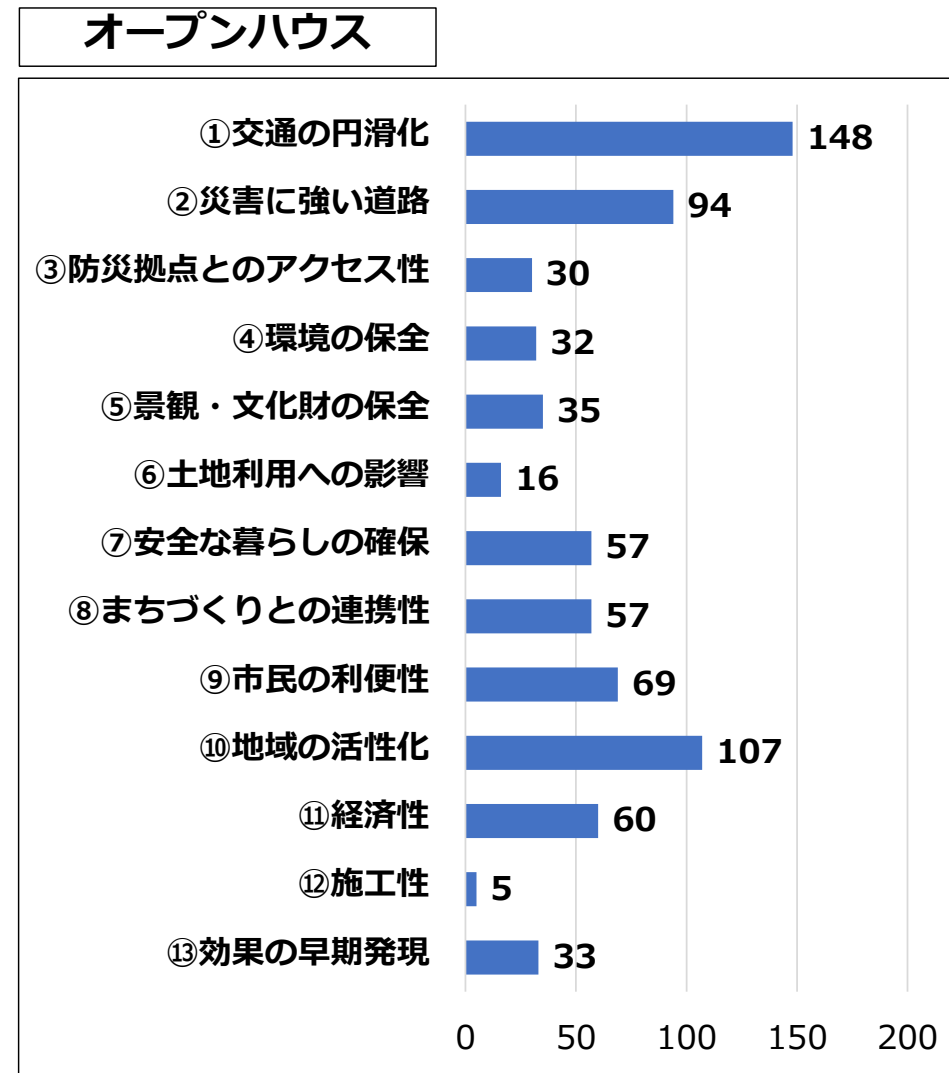
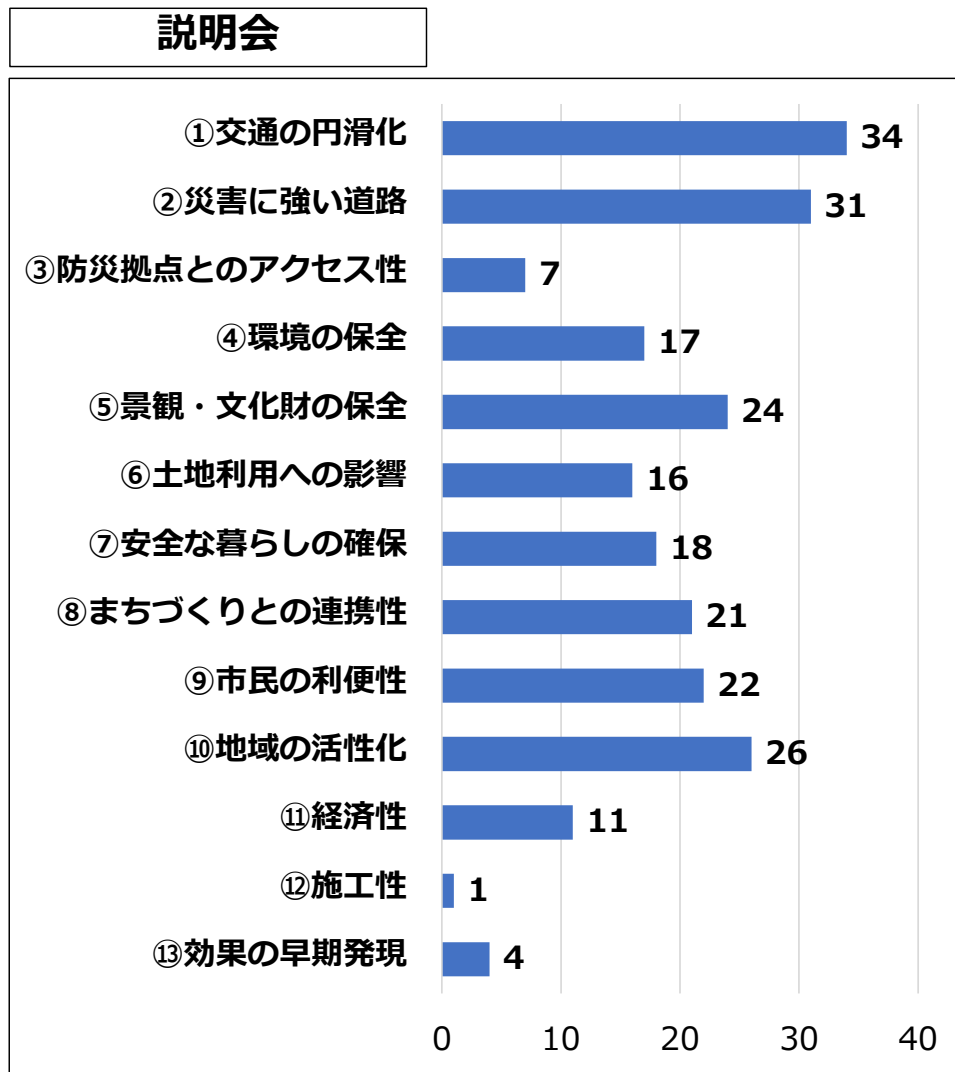
オープンハウス



1 これまでの説明経緯

■ 前回説明会・オープンハウスのアンケート結果

■ 13の評価項目の中で大事だと思う分野（3つ以内で回答）



2 アンケート等でいただいたご意見について

■ 主な賛成意見

ご意見の概要（抜粋）

各ルート帯案の比較は5分野13項目にわたって検討されており、A・B・C3案の相違が鮮明に理解できた。現道活用案（オリンピック道路の活用）は現実的でないということが鮮明だった。

前回よりわかりやすい資料で、よく理解できた。
長く待ち望まれた道路であるという重みを受けとめるべき。
道路はその土地の人だけのためではなく、公益性の高いものであることを忘れてはいけない。

人が来ないと大町の景観の魅力が伝わらないので、この道路が必要だと思った。

この地域が生き残る為には高速交通網は絶対に必要。
道路があっても豊かな自然は守っていける。命を守る、地域を守る為に必要な道路の早期着工を願う。

大町には若い人達の仕事の場所が少ない。
松糸道路が整備されると企業誘致により地域経済の活性化に繋がる。

大町は高速道路や新幹線といった交通網から離れているため、企業誘致の面で遅れをとってしまっている。
安曇野ICの東側にどんどん企業が進出しているのを見ると、あまりの格差に悲しくなる。
企業が進出してくれれば人口流出も少しは抑制できると思う。

将来、子ども達が生まれ育った街に帰ってきて、就職～子育て～老後まで、安全安心に暮らすことができるように早期の完成を望む。

2 アンケート等でいただいたご意見について

■ 反対や疑問等のご意見についてお答えします

項目	ご意見の概要	回答
木崎湖以北 について	<ul style="list-style-type: none">・ 木崎湖以北の計画も示してほしい	<p>道路事業は、整備効果を早期に発現できるよう段階的に区間を設定し事業を進めております。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てまいります。</p> <p>木崎湖以北については、現道活用区間とすることを整備方針としており、地域高規格道路として活用する上での課題や必要な整備内容等を検討するための調査を行っているところです。</p> <p>今後、各種調査結果により、現状を把握し、改善策などの整備方針ができた段階で、地域の皆様に説明してまいります。</p>
現道活用 について	<ul style="list-style-type: none">・ 現道の問題のある部分を直せば十分利用できるのではないか・ 現道活用は盛土での利用を希望していない	<p>今回整備する道路は規格の高い道路として一般道路よりも高いサービス速度を確保することを目的としています。</p> <p>大町市街地区間の現道は、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があります。現道を活用するためには、立体化など大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響も大きく、部分的な改良のみでは目的を達することはできないと考えております。</p>
高瀬川右岸 沿いのルート について	<ul style="list-style-type: none">・ 高瀬川右岸沿いのルート案を再検討すべき	<p>高瀬川沿いのルートは、起点側には国道とJRのほか霞堤が2箇所あることにより、1 km以上の連続した高架橋になるほか、国道との交差角度が鋭角であるため、地域住民の利便性を高めるインターチェンジの設置が大規模なものとなることから、高瀬川沿いの計画は困難であると判断しております。</p>

2 アンケート等でいただいたご意見について

■ 反対や疑問等のご意見についてお答えします

項目	ご意見の概要	回答
<p>景観 について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 盛土で景観を壊すことは反対 ・ 大町のかげがえのない景観を変えてしまう 	<p>景観は、人それぞれ感じ方や捉え方が違うため、定量的な評価は困難と考えております。</p> <p>いずれのルート帯でも景観に対する影響は少なからず生じます。道路の構造は立体構造が必要と考えており、盛土構造を提案していますが、事業実施にあたっては、皆様と意見交換しながら道路の構造を決定し、できる限り道路の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など、景観への影響を少しでも低減できるよう検討してまいります。</p>
<p>地域への説明 について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域・地区ごとの説明会や懇談会等を行うべきではないか 	<p>現在はルート帯を選定している段階であるため、計画について多くの市民の皆様にご理解、ご意見をいただく段階と考えており、全体での説明会やオープンハウス等により対応させていただいています。</p> <p>最適ルート帯の決定後、決定経過等を各地区へ説明させていただきます。</p>
<p>住宅地・農地 等への影響 について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊かな暮らしを大きく損なう ・ 多くの住宅地を潰すことは反対 ・ 優良な農地を潰すことは反対 	<p>各ルート帯における農地や住宅地の影響について比較した結果をお示ししました。</p> <p>いずれのルート帯も農地や住宅地などへの影響は生じますが、できる限り影響が小さくなるよう道路構造等を検討してまいります。</p>
<p>具体的な スケジュール について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の予定をもっと細かくわかりやすく示してほしい 	<p>現在はルート帯を選定している段階であり、具体的な予定の時期はお示しできません。最適ルート帯決定後、詳細な測量を実施した上で、実際の道路の線形や構造を決定してまいります。できる限り早く予定等をお示しできるよう努めてまいります。</p>

2 アンケート等でいただいたご意見について

■ 反対や疑問等のご意見についてお答えします

項目	ご意見の概要	回答
評価項目 について	<ul style="list-style-type: none">分野、評価項目について「重みづけをしない」としているが、評価項目の数が多い分野に評価結果が引きずられるのではないか	評価項目ごとに評価するため、他の評価項目に影響するものとは考えておりません。
	<ul style="list-style-type: none">最適ルート帯を決定するにあたり最も重要とする項目は何か	評価項目ごとに各ルート帯を比較評価した結果に対する皆様からのご意見及び大町市の考え方などを総合的に判断したうえで最適ルート帯を決定します。
まちづくり について	<ul style="list-style-type: none">松糸道路ができることにより、多くの観光客が素通りして人口減少、観光客減少が著明な大町がさらに衰退することになるのではないか市として、もっと危機感を持ってまちづくり、地域の活性化に努めてほしい	<p>松糸道路の建設により、長野自動車道や北陸自動車道からの移動時間の短縮と円滑な移動が確保されることから、当地域への往来に要する時間の短縮が図られ、滞在時間の延長が可能となり、今後の観光振興や地域経済への大きな波及効果が期待され、交流人口や関係人口の増加にも寄与するものと考えております。</p> <p>市としましても、観光業や関係機関と一体となり、この道路を起爆剤に、将来「魅力あるまち」となりますよう、取組んでまいります。</p>

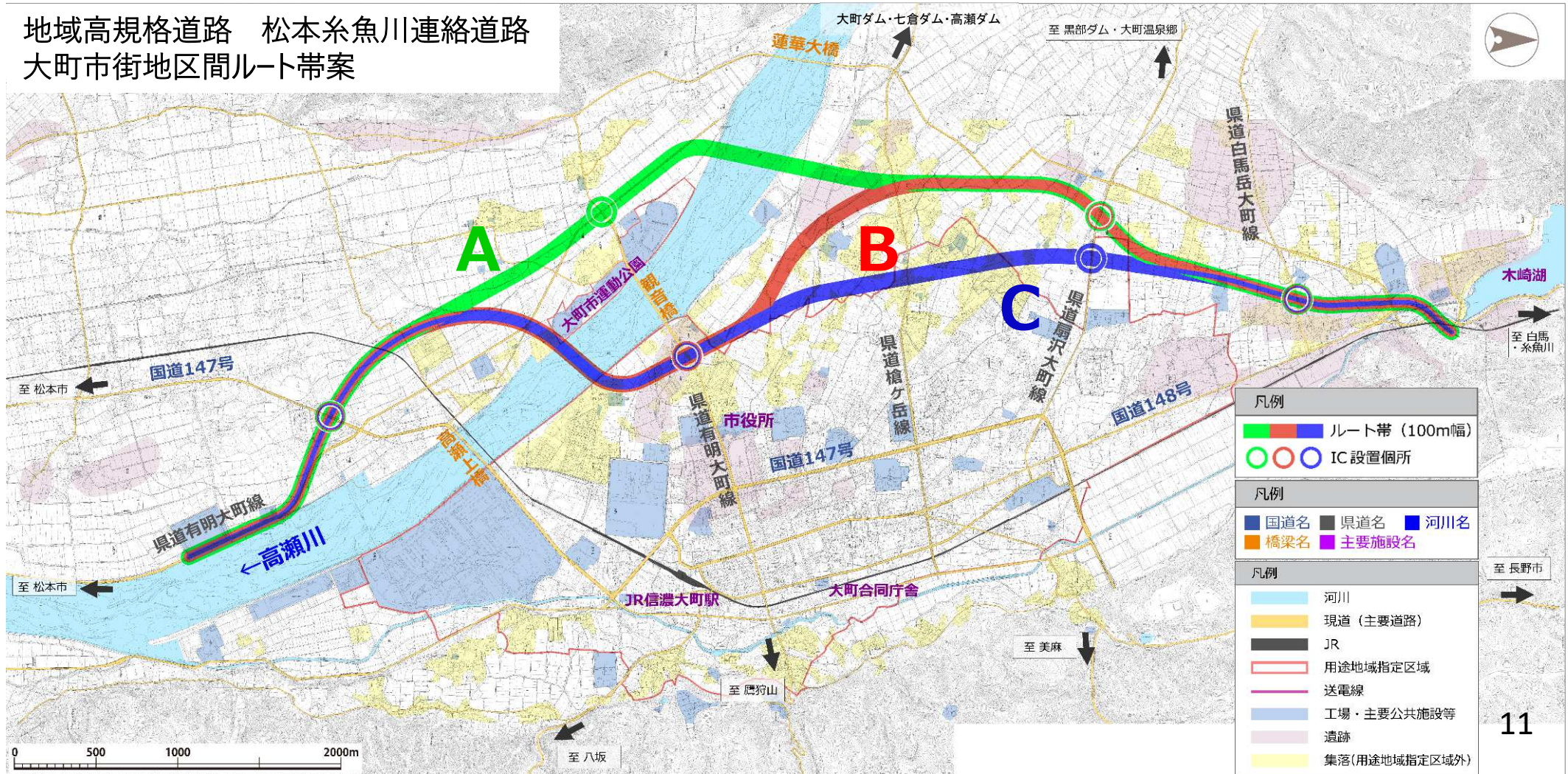
各ルート帯の比較評価

3 各ルート帯の比較評価

■ 幅の細い3つのルート帯案

- ① **Aルート帯** : 延長約 8.9 km
- ② **Bルート帯** : 延長約 9.1 km
- ③ **Cルート帯** : 延長約 8.6 km

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



3 各ルート帯の比較評価

■ 幅の細い3つのルート帯案の比較評価（分野・評価項目）

分野	評価項目
I 交通	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
II 環境	④ 環境の保全
	⑤ 景観・文化財の保全
III 土地利用・市街地整備	⑥ 土地利用への影響
	⑦ 安全な暮らしの確保
IV 社会・地域経済	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
V 事業性	⑪ 経済性
	⑫ 施工性
	⑬ 効果の早期発現

3 各ルート帯の比較評価

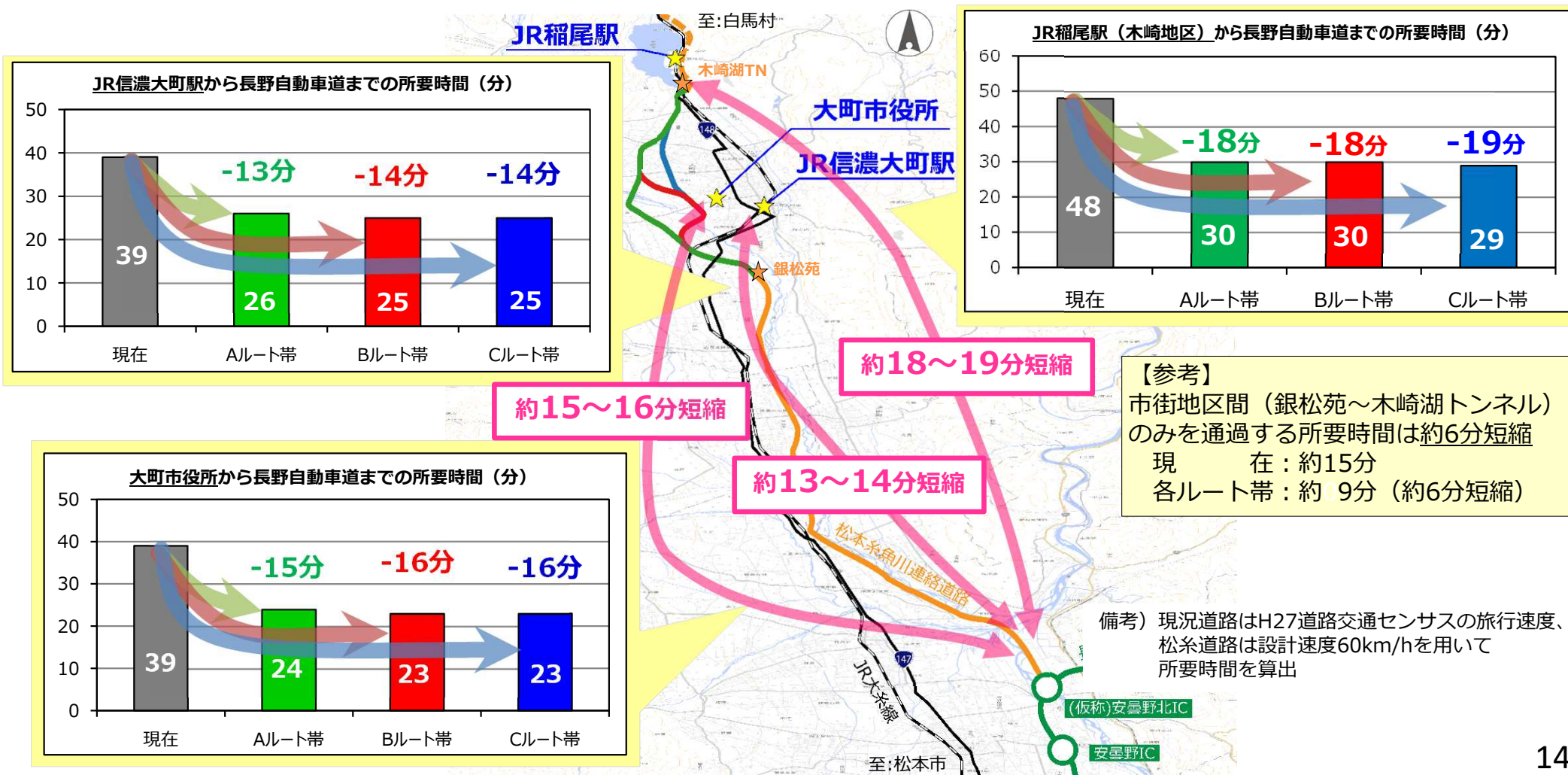
I 交通

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（市街地道路の交通量の変化）・ 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

3 各ルート帯の比較評価

①交通の円滑化（地域高規格道路としての機能）

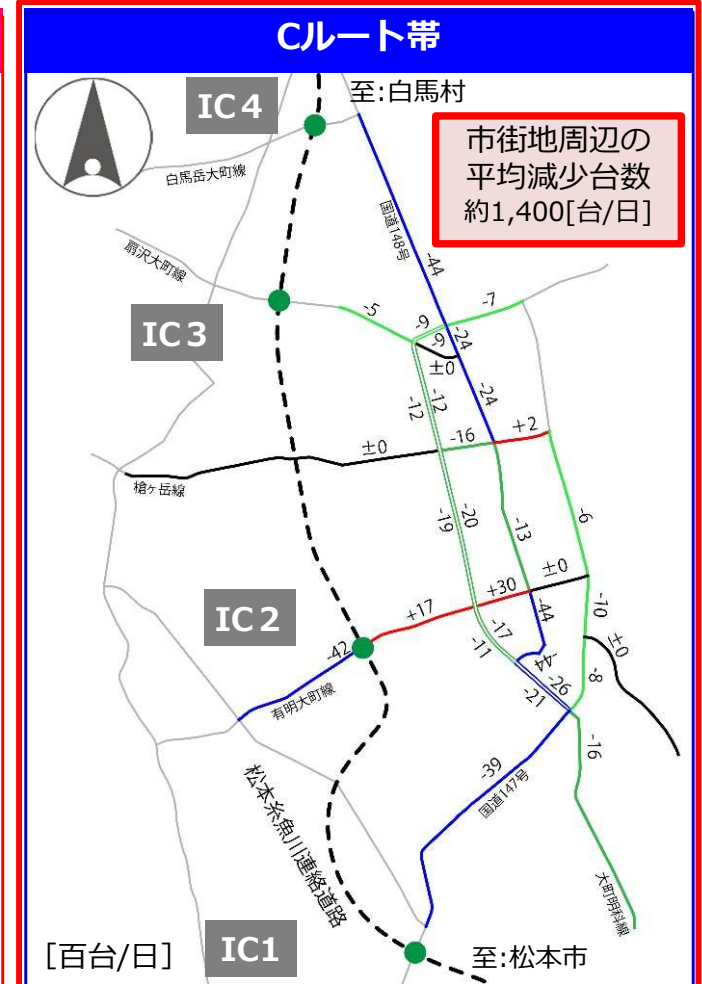
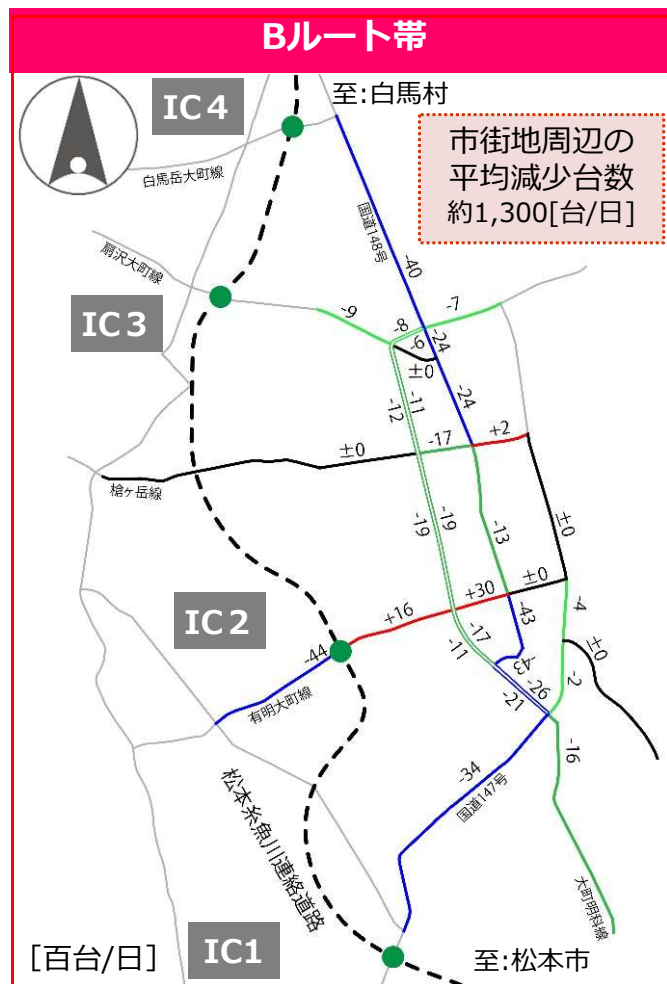
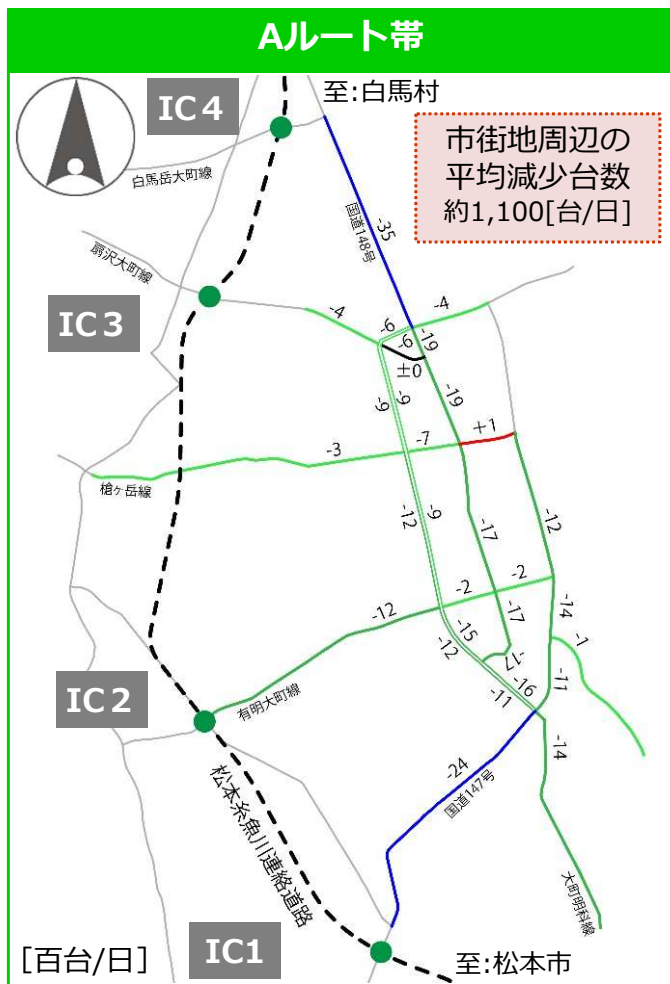
- 各ルート帯ともに、長野自動車道へのアクセス性が向上し、高速交通ネットワークの空白地域が解消する



3 各ルート帯の比較評価

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】

- 主に通過交通は、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
- 各区間の交通量の増減はあるが、Cルート帯は市街地周辺の交通量が最も減少する



※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

凡例

- : 交通量減少 (21百台以上~)
- : 交通量増加
- : 交通量減少 (11百台以上~20百台以下)
- : 交通量増減なし
- : 交通量減少 (1百台以上~10百台以下)
- : 松糸糸魚川連絡道路
- : IC

3 各ルート帯の比較評価

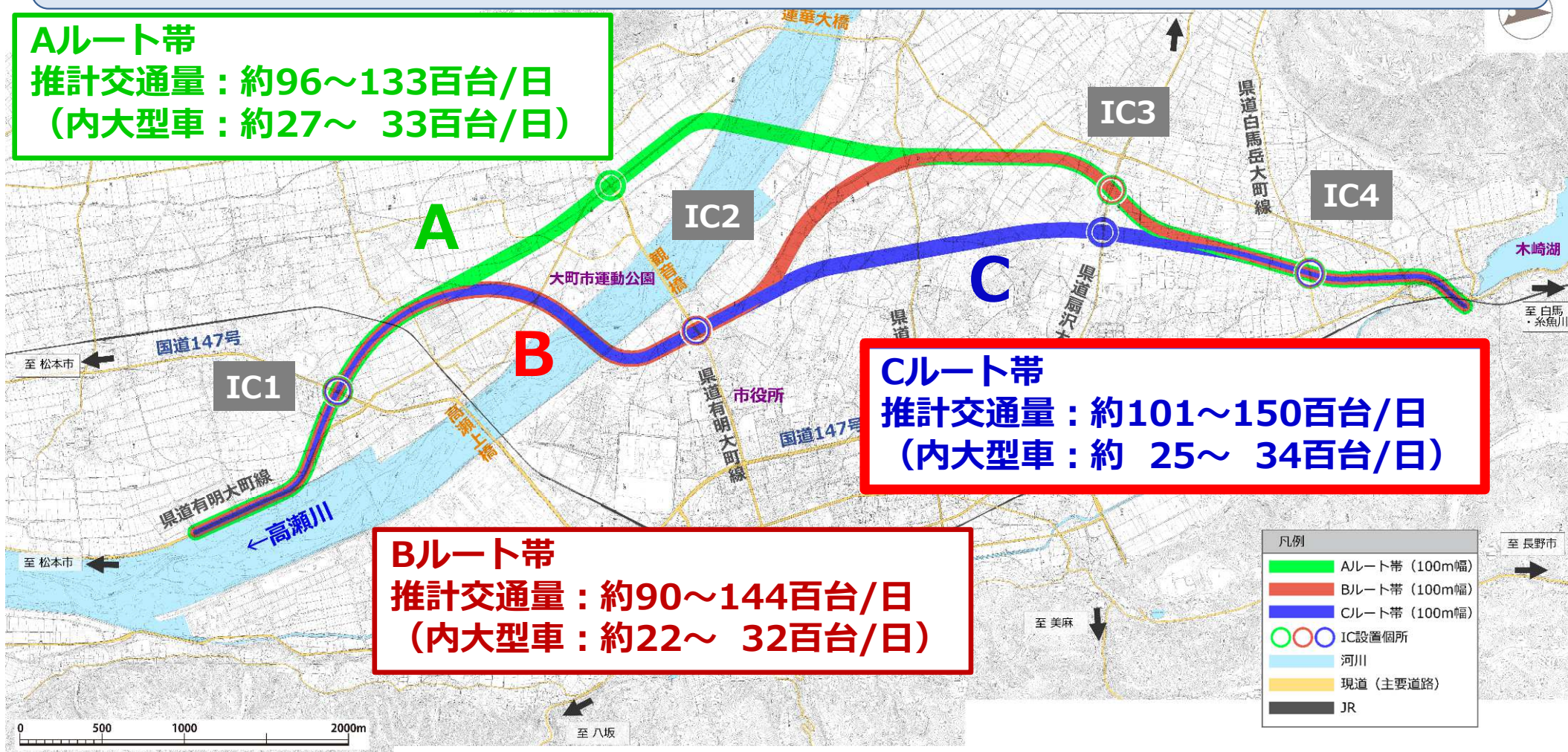
①交通の円滑化（推計交通量）

- 各ルート帯ともに、一定の速度で通行が可能のため、松糸道路を利用する交通量は一定量見込める
- Cルート帯が約101~150百台/日で最も多い

Aルート帯
推計交通量：約96~133百台/日
(内大型車：約27~ 33百台/日)

Bルート帯
推計交通量：約90~144百台/日
(内大型車：約22~ 32百台/日)

Cルート帯
推計交通量：約101~150百台/日
(内大型車：約 25~ 34百台/日)



※A・B・Cルート帯が整備された場合の将来の推計交通量（概ね10年後の交通量の伸び率を考慮した推計値）

3 各ルート帯の比較評価

I. 交通 ①交通の円滑化

評価結果

【地域高規格道路としての機能】

- 各ルート帯ともに、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

【交通環境の改善（市街地道路の交通量の変化）】

- 各ルート帯ともに、主に通過交通が松糸道路に転換され、市街地道路の交通緩和が期待できる
- Cルート帯は市街地周辺の交通量が最も減少する

【推計交通量】

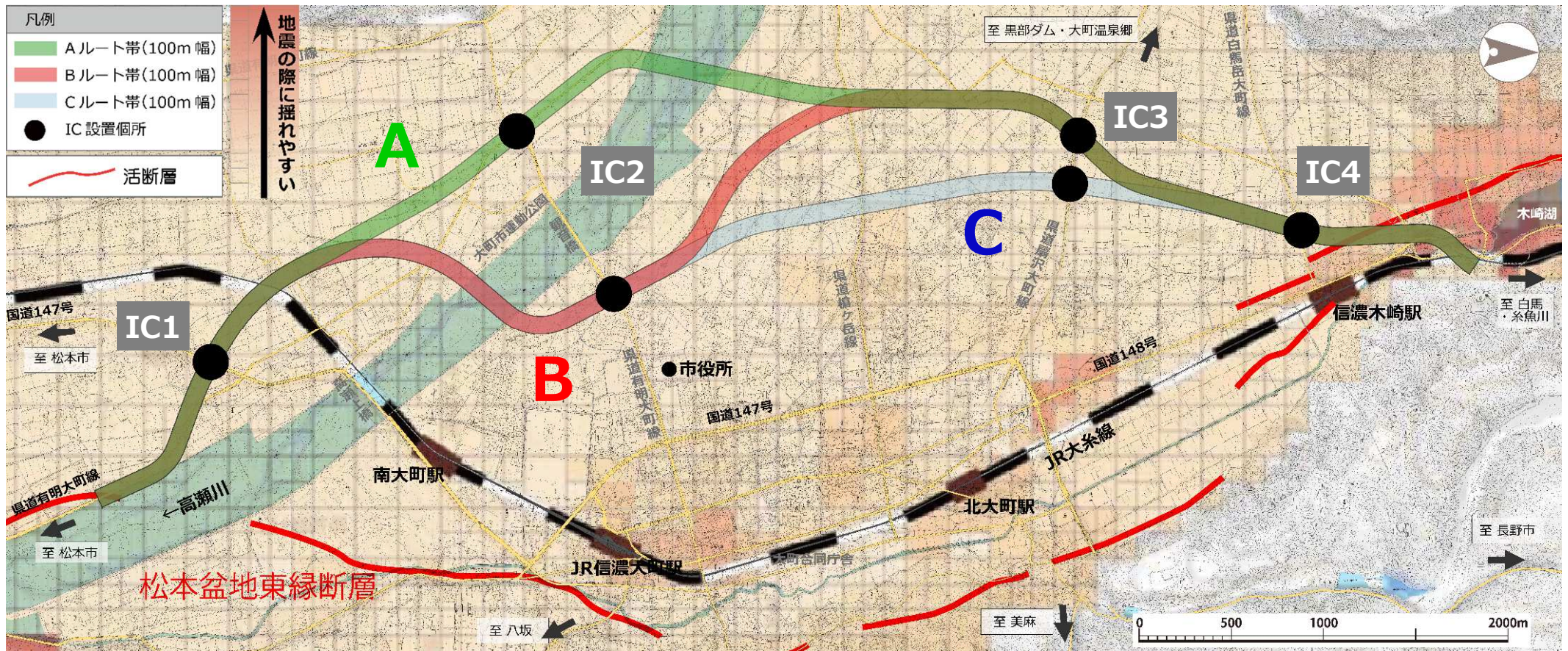
- 各ルート帯ともに、松糸道路を利用する交通量は一定量見込める
- Cルート帯を利用する交通量が最も多い

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が多く、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

3 各ルート帯の比較評価

②災害に強い道路（地震の影響）～大町市揺れやすさマップ～

- 各ルート帯ともに、地震による揺れやすさは同等である

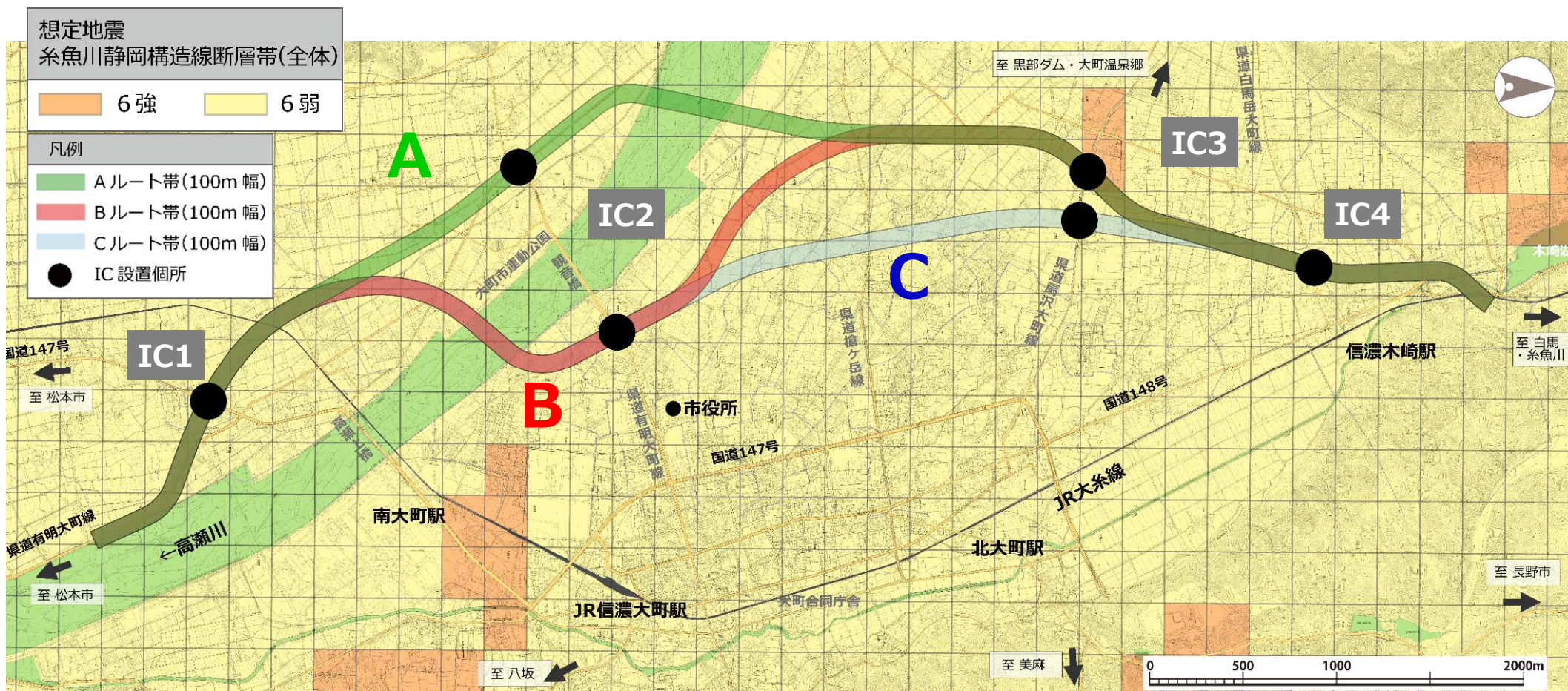


出典：大町市の揺れやすさマップ（保存版）

3 各ルート帯の比較評価

②災害に強い道路（地震の影響）～糸魚川-静岡構造線断層帯～

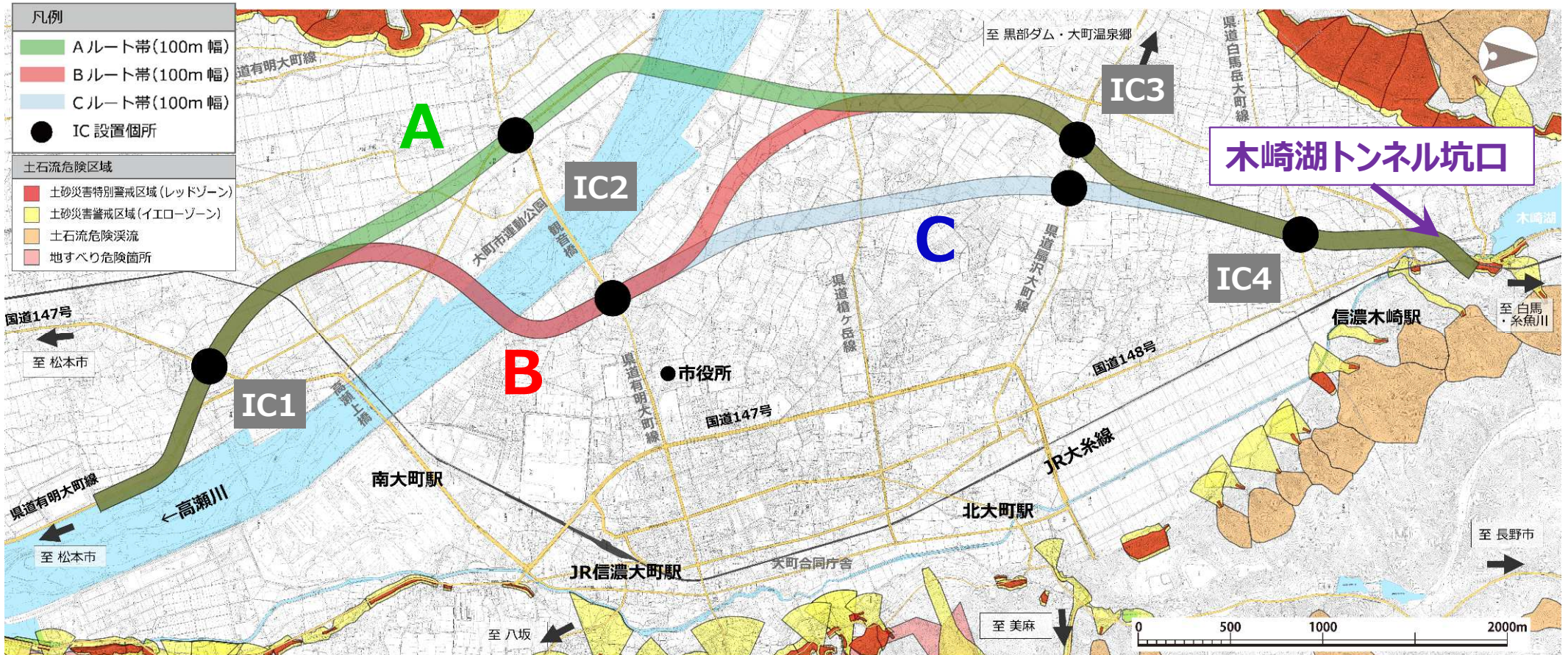
- A・Bルート帯は震度6強が想定される区間を一部通過するが、地震の影響は概ね同等である



3 各ルート帯の比較評価

②災害に強い道路（土砂災害の影響）

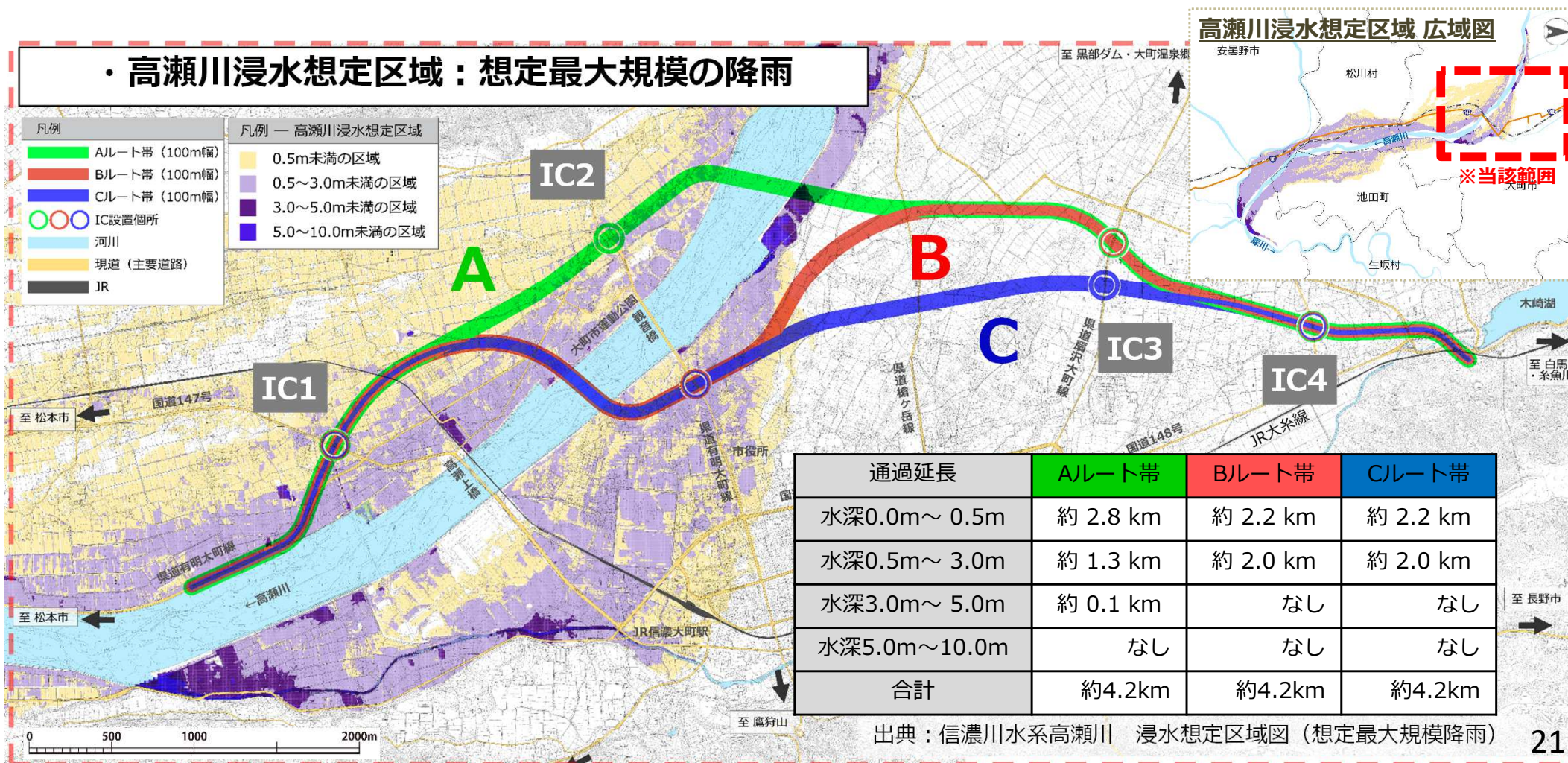
- 各ルート帯ともに、土砂災害の影響は同等である



3 各ルート帯の比較評価

②災害に強い道路（浸水の影響）

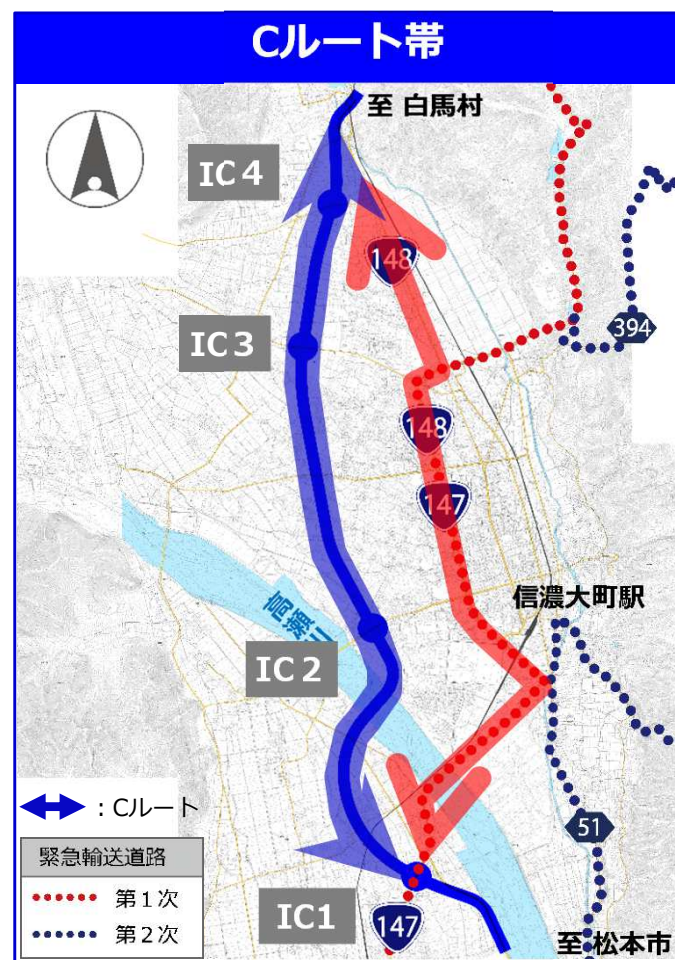
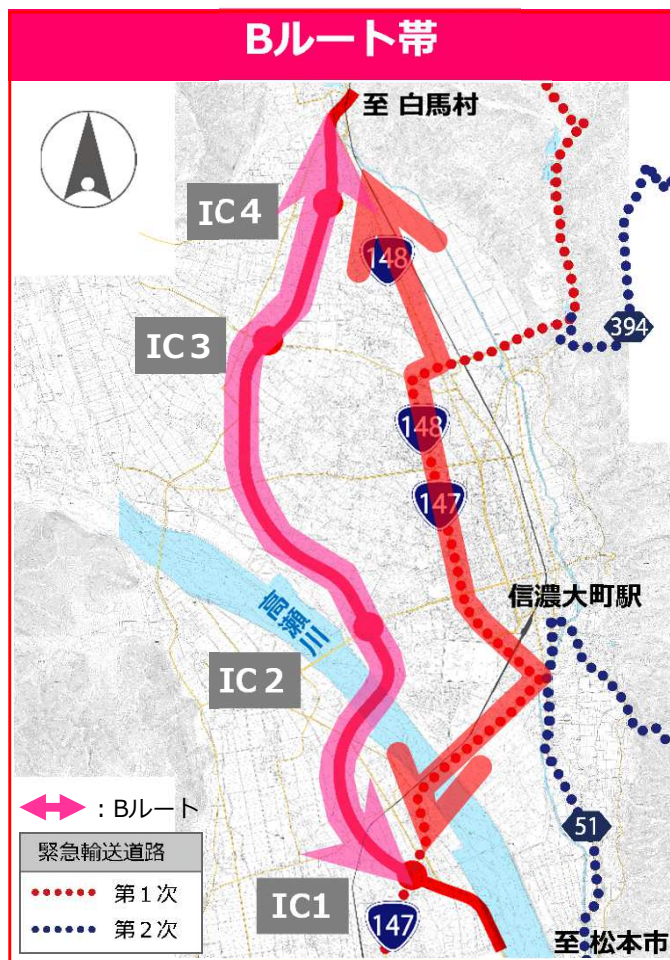
- 各ルート帯ともに、浸水想定区域を通過する延長は約4.2kmで浸水の影響は同等である



3 各ルート帯の比較評価

②災害に強い道路（災害時の代替機能）

- 各ルート帯ともに、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 各ルート帯の比較評価

I. 交通 ②災害に強い道路

評価結果

【地震、土砂災害、浸水等の影響】

- A・Bルート帯は震度6強が想定される区域を一部通過するが、地震の影響は概ね同等である
- 各ルート帯ともに、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
- 各ルート帯ともに、浸水想定区域を通過する延長は同等であるが、立体構造を想定しており、浸水しない路面高を確保する

【災害時の代替機能】

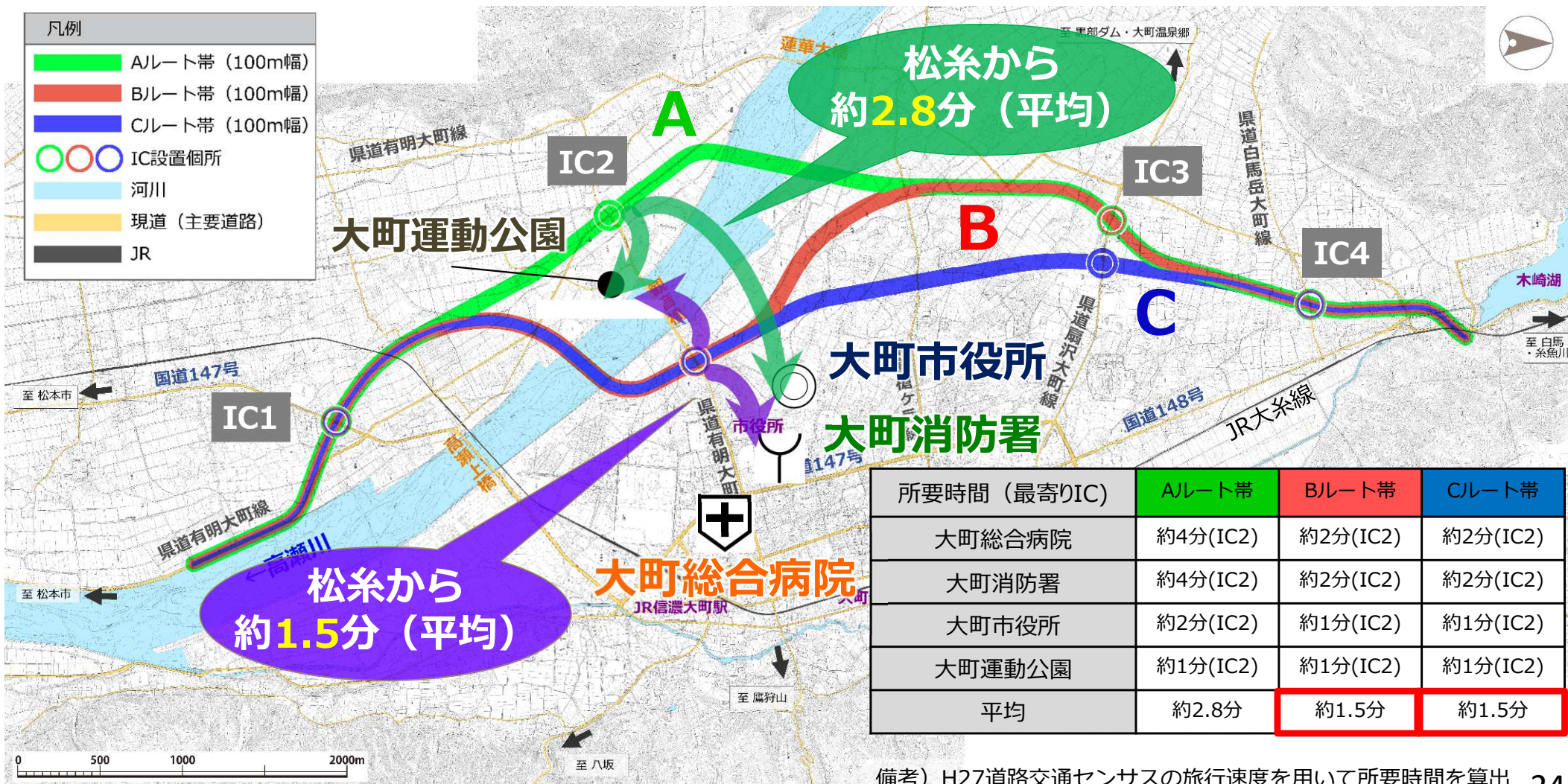
- 各ルート帯ともに、緊急輸送道路（国道147号・148号）と並走するため、災害時のネットワーク機能が強化される

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

3 各ルート帯の比較評価

③防災拠点とのアクセス性

- 最寄りICから防災拠点までの平均所要時間はB・Cルート帯が短い



3 各ルート帯の比較評価

I. 交通 ③防災拠点とのアクセス性

評価結果

【災害時の防災拠点とのアクセス性】

- 最寄りICから防災拠点までの平均所要時間が短いため、B・Cルート帯で防災拠点までのアクセス性が高い



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

3 各ルート帯の比較評価

II 環境

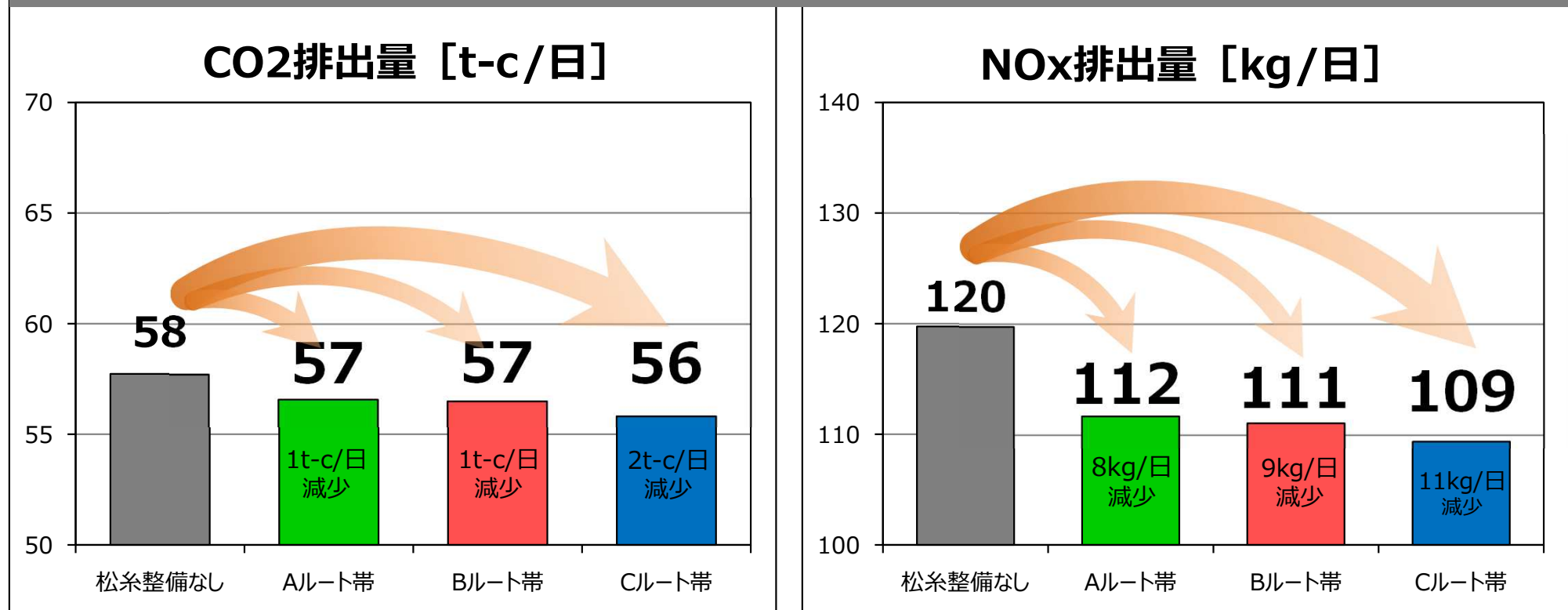
評価項目	評価の視点
④環境の保全	<ul style="list-style-type: none">・ 住環境（大気・騒音・振動）への影響・ 自然環境（植生自然度・鳥獣保護区・天然記念物）への影響
⑤景観・文化財の保全	<ul style="list-style-type: none">・ 景観（人目線からの眺望等）への影響・ 指定文化財等への影響

3 各ルート帯の比較評価

④環境の保全（住環境（大気）への影響）

- 各ルート帯ともに、一定の速度で走行できる交通量が増加するため、大町市街地内のCO₂・NOxは減少する

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）・NOx（窒素酸化物）の排出量



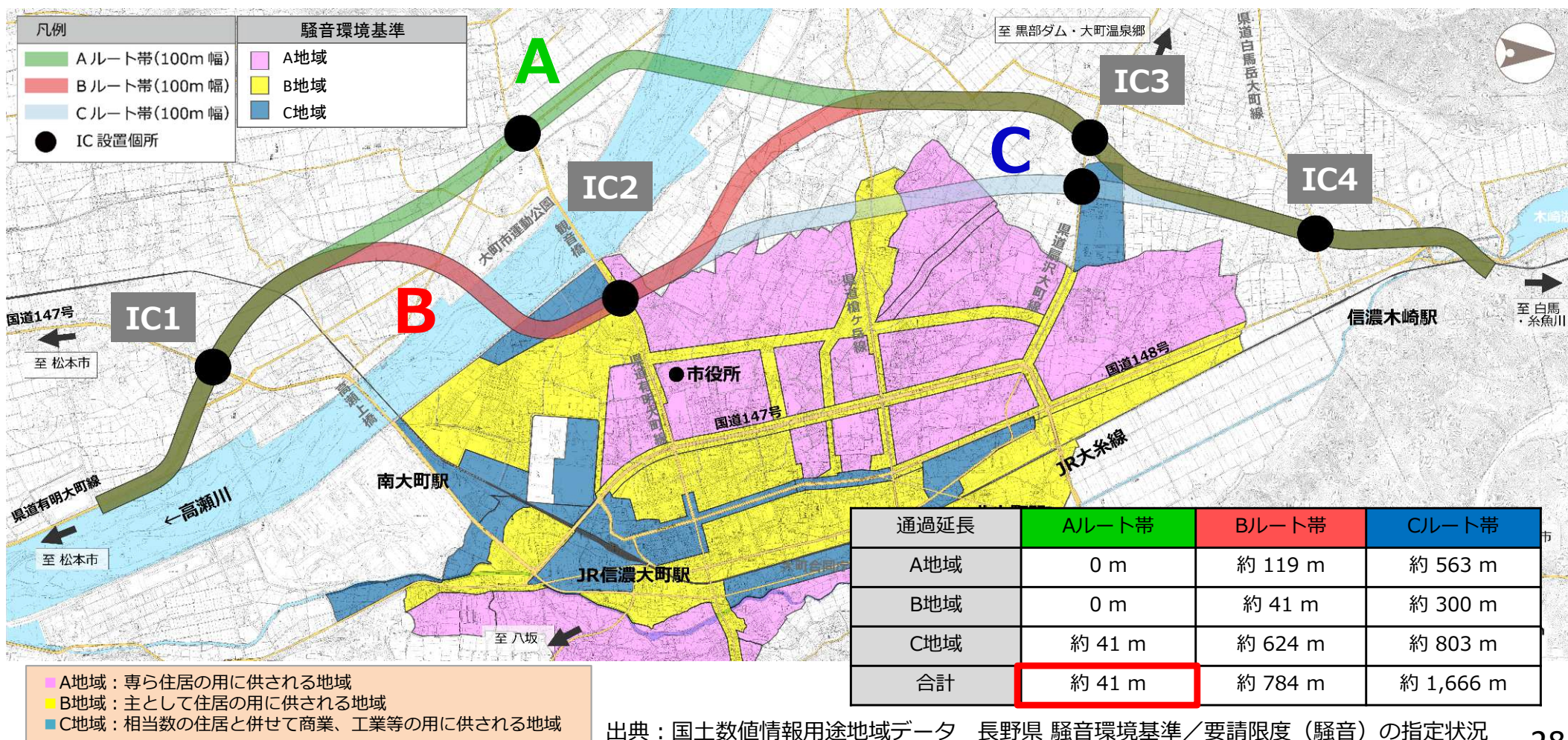
注1) 「道路投資の評価に関する指針（案）」を用いて試算
注2) 大町市市街地内を対象

注3) 将来推計値の交通量を基にCO₂、NOxの排出量を算出

3 各ルート帯の比較評価

④環境の保全（住環境（騒音）への影響）

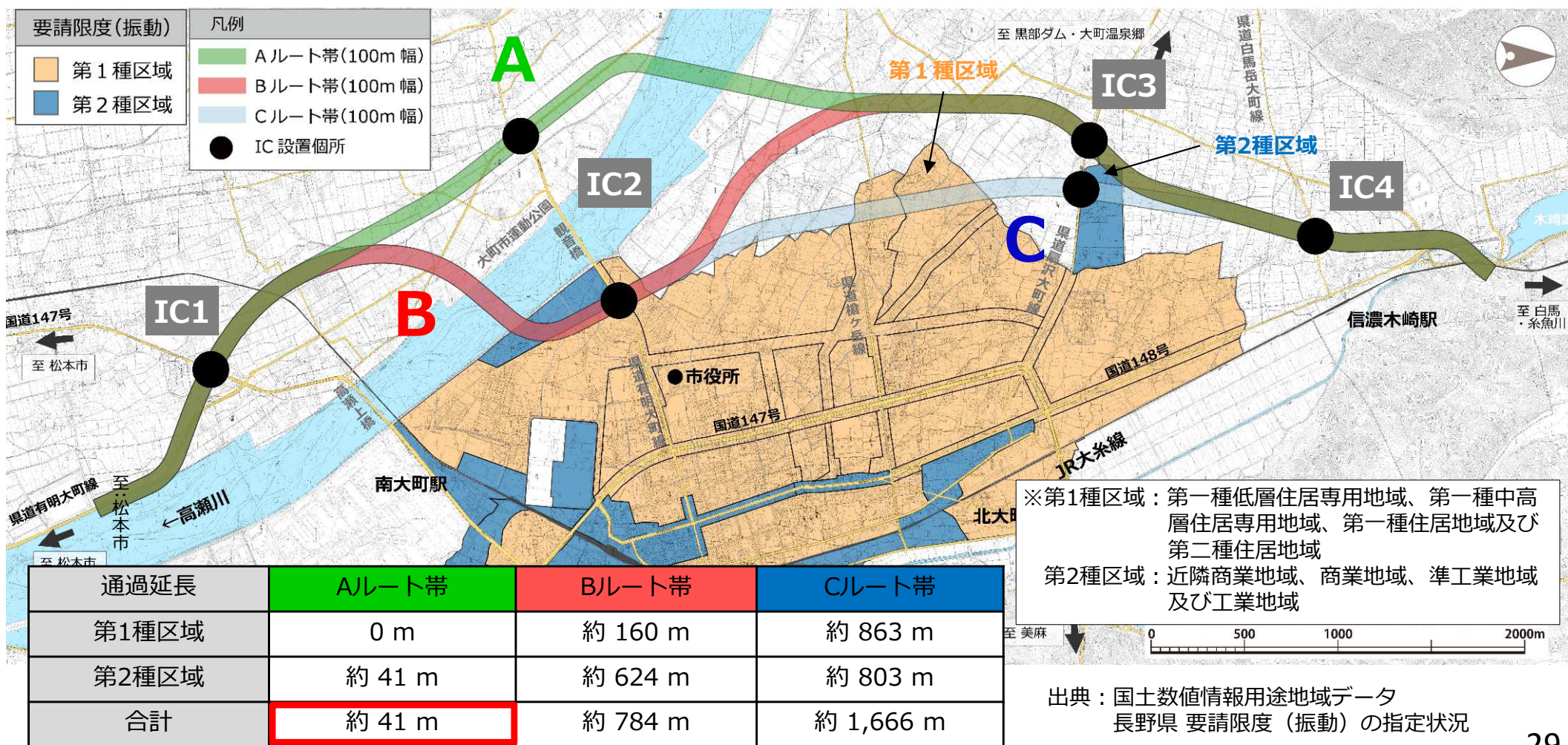
- Aルート帯は、住居の用に供される地域の通過延長が最も短い
- Cルート帯は、住居の用に供される地域の通過延長が最も長い



3 各ルート帯の比較評価

④環境の保全（住環境（振動）への影響）

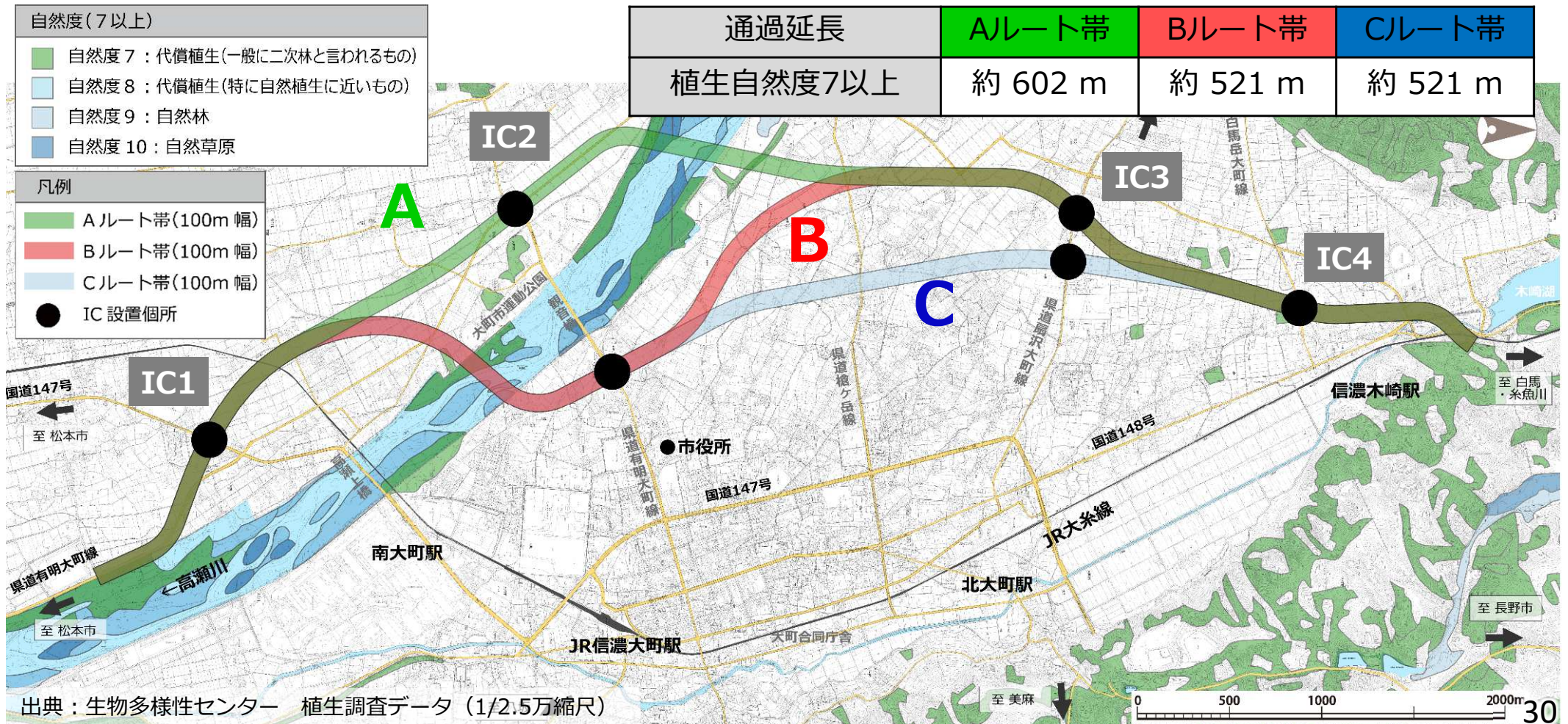
- Aルート帯は、第1種区域（住居地域）の通過延長が最も短い
- Cルート帯は、第1種区域（住居地域）の通過延長が最も長い



3 各ルート帯の比較評価

④環境の保全（自然環境への影響）【植生自然度】

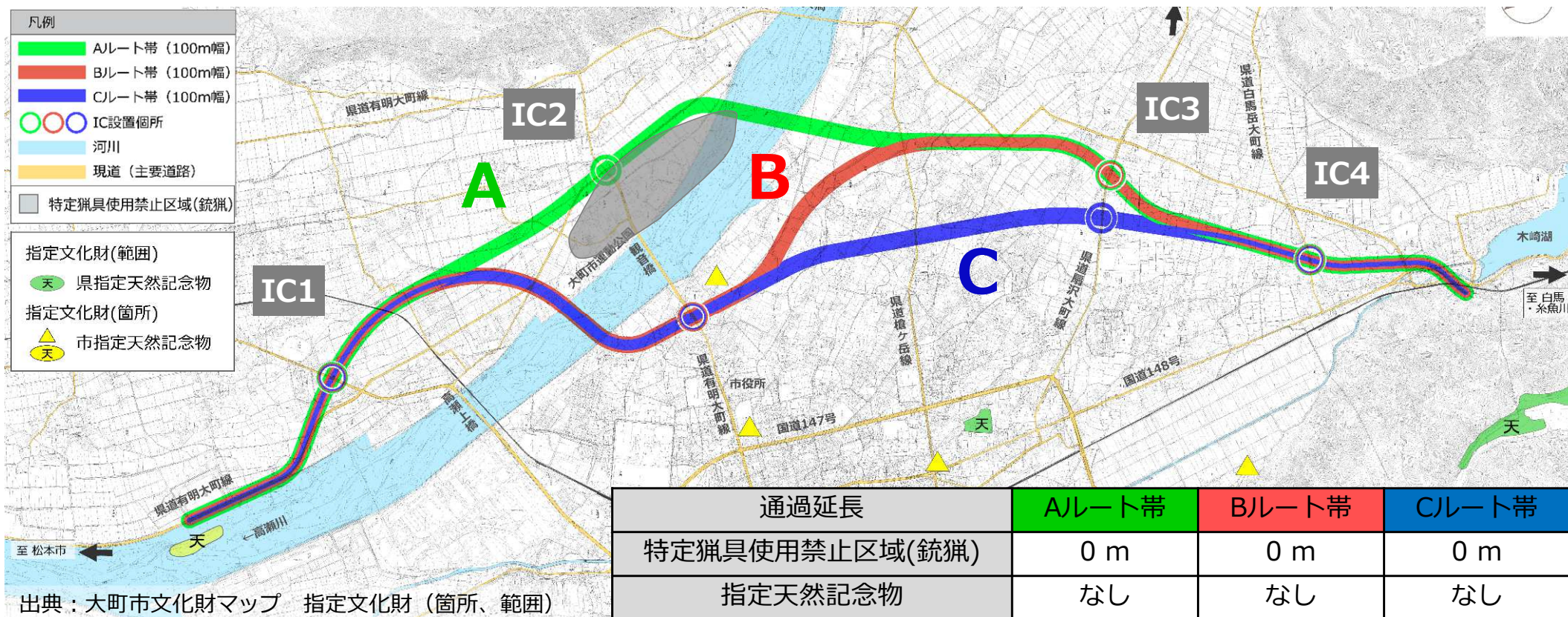
- B・Cルート帯は、植生自然度が高い区域（7以上）を通過する延長が短い
- 各ルート帯ともに、概ね人為的に改変された土地を通過するため新たな影響は小さい



3 各ルート帯の比較評価

④環境の保全（自然環境への影響）【鳥獣保護区・天然記念物】

- 各ルート帯ともに、鳥獣保護区、特定猟具使用禁止区域（銃猟）および指定天然記念物に影響しない



出典：大町市文化財マップ 指定文化財（箇所、範囲）

出典：国土数値情報 鳥獣保護区データ 長野県鳥獣保護区等位置図

3 各ルート帯の比較評価

II. 環境 ④環境の保全

評価結果

【住環境（大気、騒音、振動）への影響】

- 各ルート帯ともに、一定の速度で走行できる交通量が増加するため、市街地の大気質は改善する
- Aルート帯は、騒音・振動の基準が定められている地域を通過する延長が最も短いため、騒音・振動に対する影響が小さい

【自然環境（植生自然度、鳥獣保護区、天然記念物）への影響】

- 各ルート帯ともに、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、自然環境への新たな影響は小さい
- 各ルート帯ともに、鳥獣保護区、特定猟具使用禁止区域（猟銃）及び指定天然記念物への影響はない

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

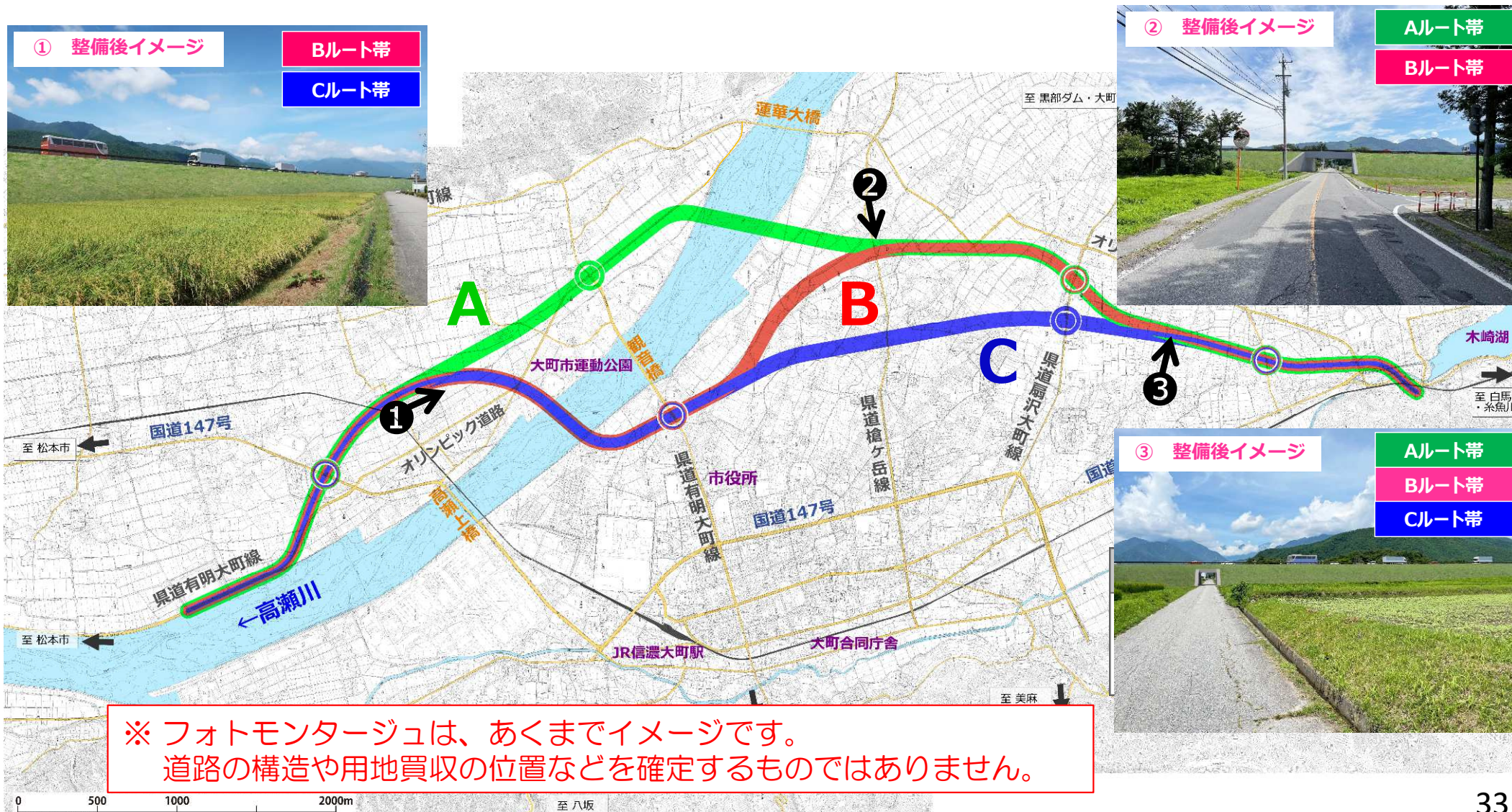
各ルート帯ともに、自然環境への影響は小さいと考えられるが、自然環境への影響を低減させる取り組みは必要である

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

3 各ルート帯の比較評価

⑤ 景観・文化財の保全（人目線からの眺望）

- 各ルート帯ともに、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

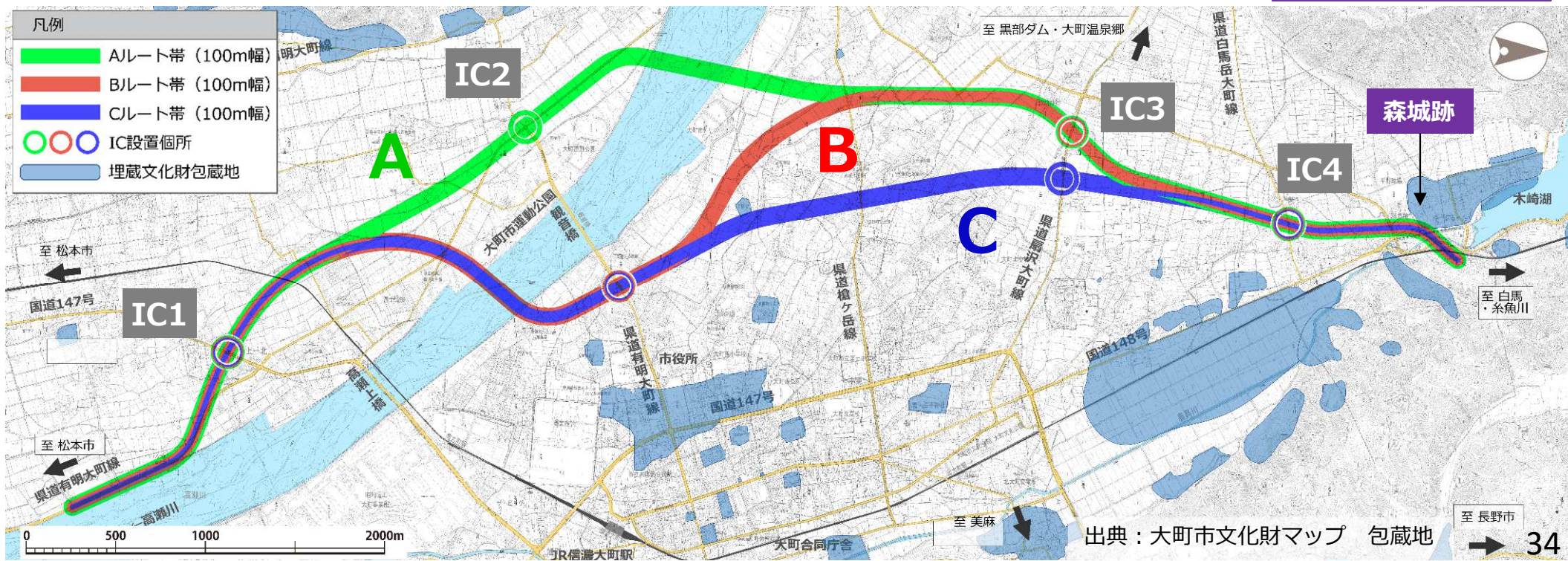


3 各ルート帯の比較評価

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】

- 各ルート帯ともに、埋蔵文化財包蔵地を通過する面積は同等である

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



3 各ルート帯の比較評価

Ⅱ. 環境 ⑤景観・文化財の保全

評価結果

【景観（人目線からの眺望等）への影響】

- 各ルート帯ともに、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

【指定文化財等への影響】

- 各ルート帯ともに、埋蔵文化財包蔵地を通過する面積は同等で影響は小さい



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

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