

3 各ルート帯の比較評価

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">・ 地域への影響・ 土地利用（住宅地・商業地・工業地）への影響
	<ul style="list-style-type: none">・ 土地利用（農地）への影響
⑦安全な暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none">・ 交通環境の改善（交通事故件数の変化）・ 高次救急医療機関への速達性

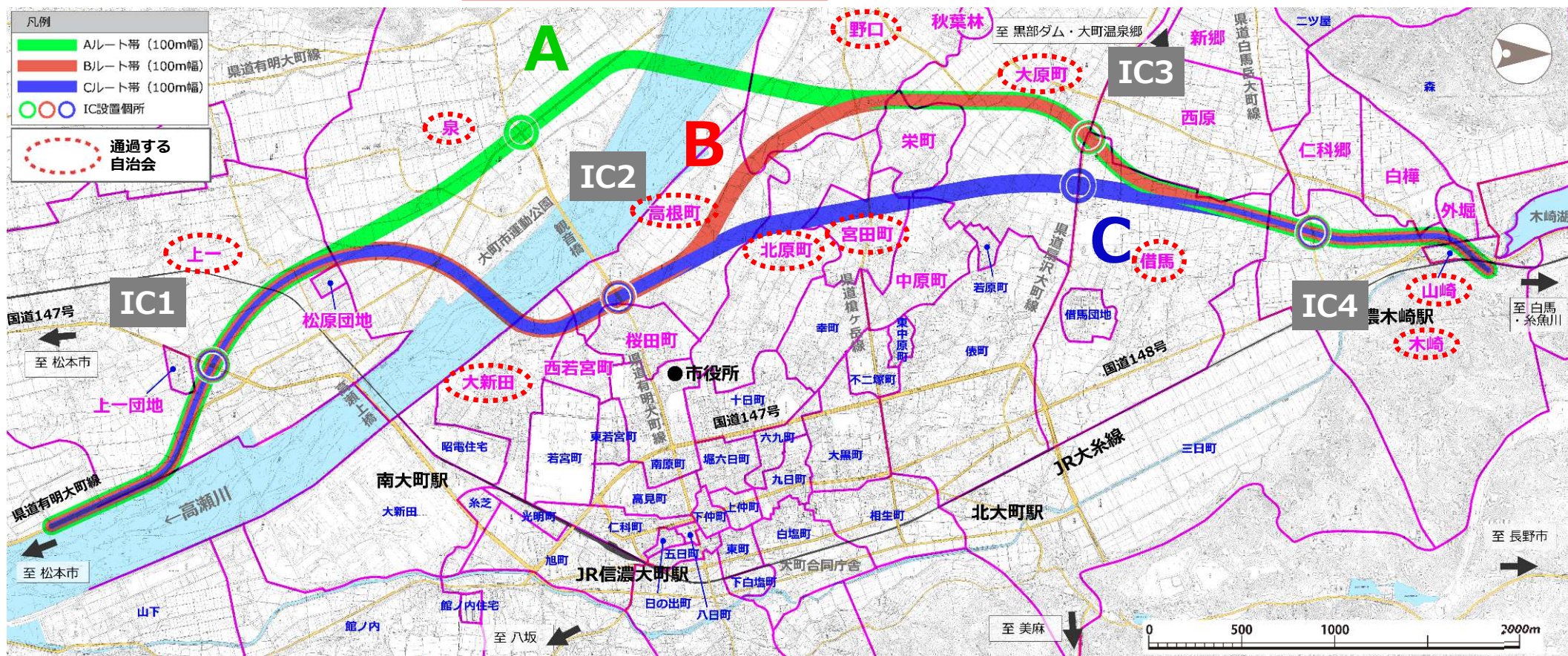
※ ⑥土地利用への影響 は、住宅地・商業地・工業地と農地といった相反する土地利用への影響を比較評価している項目であるため、「地域および住宅地・商業地・工業地」、「農地」それぞれの視点において評価を行う

3 各ルート帯の比較評価

⑥土地利用への影響（地域への影響）

- Aルート帯は、通過する自治会数が最も少ない
- Cルート帯は、通過する自治会数が最も多い

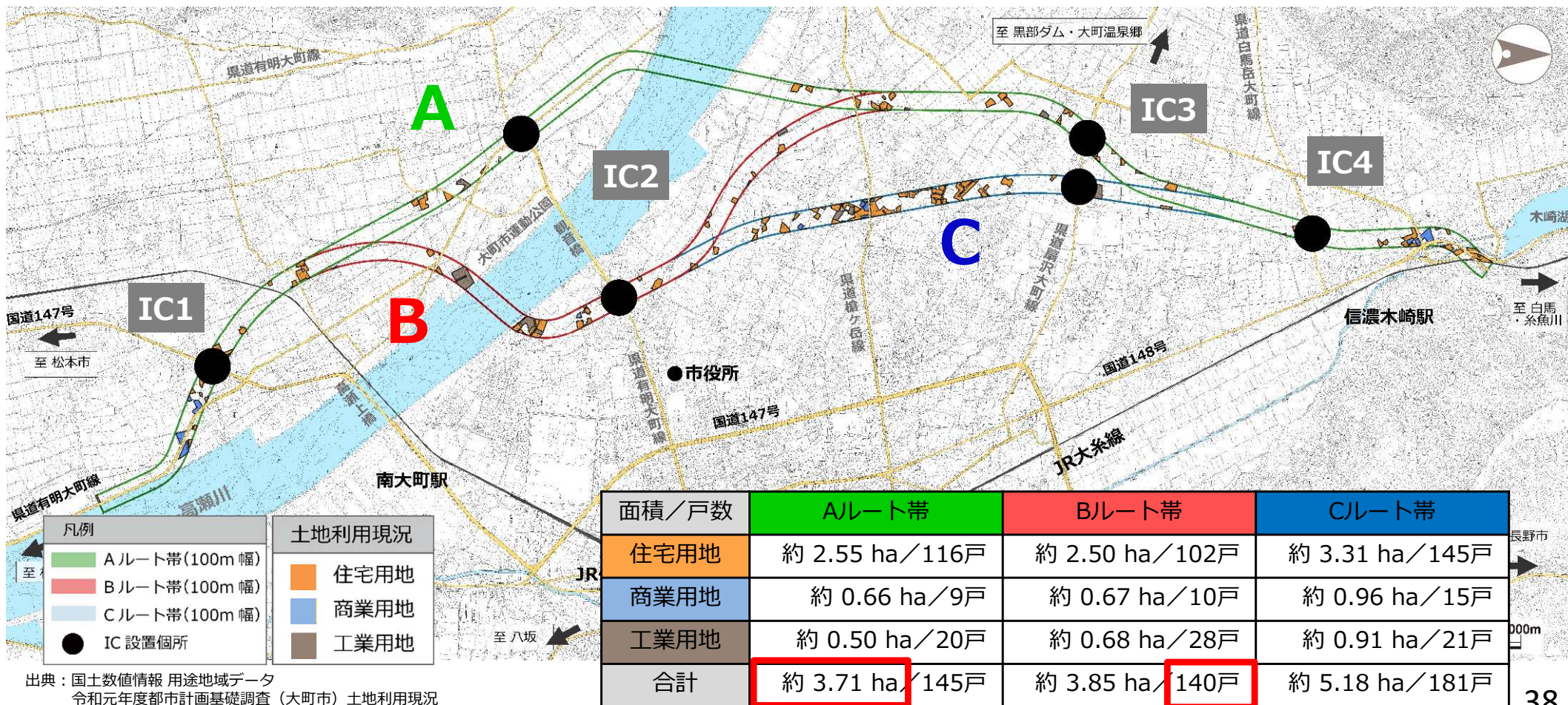
	Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
通過する自治会の箇所数	7箇所	9箇所	10箇所



3 各ルート帯の比較評価

⑥土地利用への影響（住宅地・商業地・工業地への影響）

- Aルート帯は、住宅地・商業地・工業地を通過する面積が最も小さい
- Bルート帯は、住宅地・商業地・工業地の戸数が最も少ない
- Cルート帯は、面積、戸数ともに最も多い



3 各ルート帯の比較評価

Ⅲ. 土地利用・市街地整備

評価結果

⑥土地利用（地域および住宅地・商業地・工業地）への影響

【地域への影響】

- Aルート帯は、ルート帯が通過する自治会数が最も少なく、地域への影響が最も小さい

【住宅地・商業地・工業地への影響】

- Aルート帯は、住宅地・商業地・工業地を通過する面積が最も小さい
- Bルート帯は、住宅地・商業地・工業地の戸数が最も少ない
- A・Bルート帯は、Cルート帯と比べ住宅地等への影響が小さい

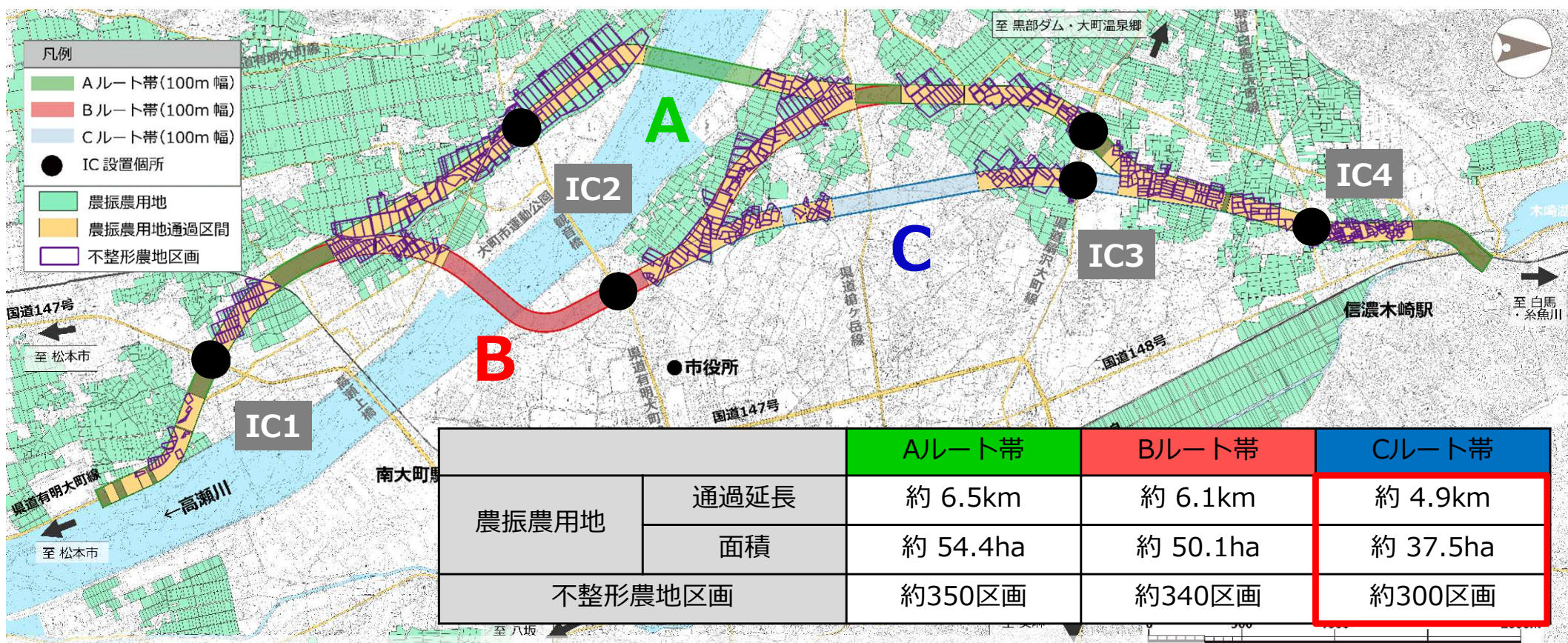


通過する自治会数が最も少なく、住宅地等への影響が小さい
「Aルート帯」の優位性が高い

3 各ルート帯の比較評価

⑥土地利用への影響（農地への影響）

- Cルート帯は、農振農用地の通過延長、面積、不整形区画数が最も少ない
- Aルート帯は、農振農用地の通過延長、面積、不整形区画数が最も多い



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

3 各ルート帯の比較評価

Ⅲ. 土地利用・市街地整備

評価結果

⑥土地利用（農地）への影響

【農地への影響】

- Cルート帯は、農振農用地を通過する延長、面積および不整形となる可能性のある農振農用地の区画数が最も少なく、農地への影響が小さい

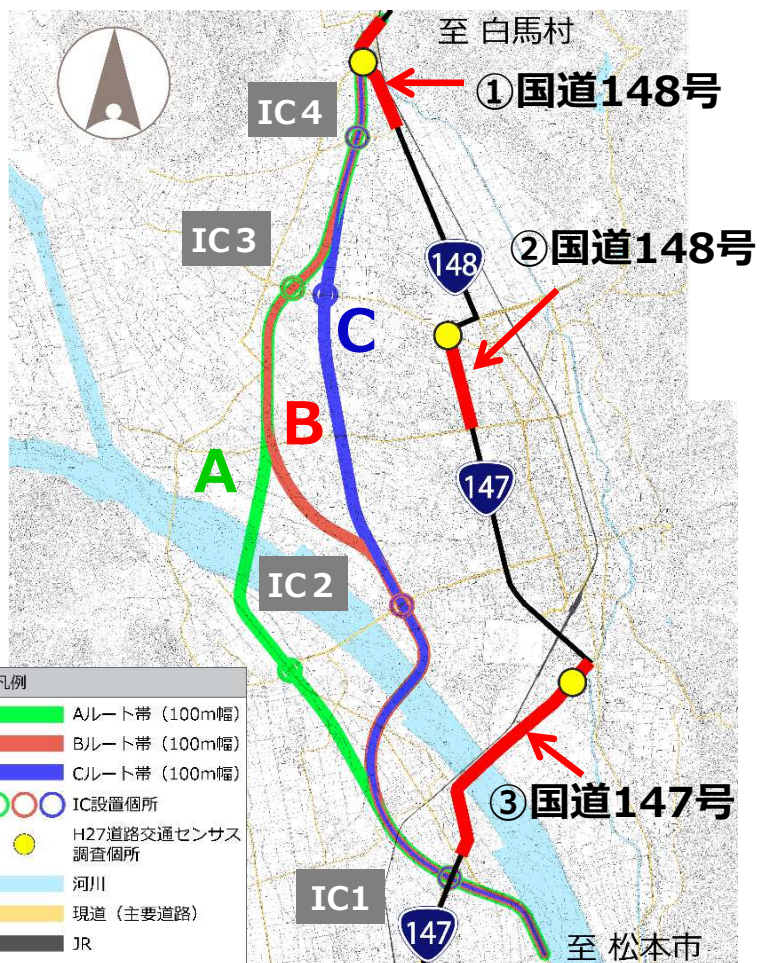


農振農用地を通過する延長、面積および不整形となる可能性のある農振農用地の区画数が最も少ない「Cルート帯」の優位性が高い

3 各ルート帯の比較評価

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】

- 松糸道路へ交通量が転換することで、国道147号・国道148号の交通事故の減少が期待できる
- Cルート帯は交通事故件数の減少が最も期待できる



事故件数 (増減数)	現況 (H25~H29)	将来 事故 [件/5年]		
		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

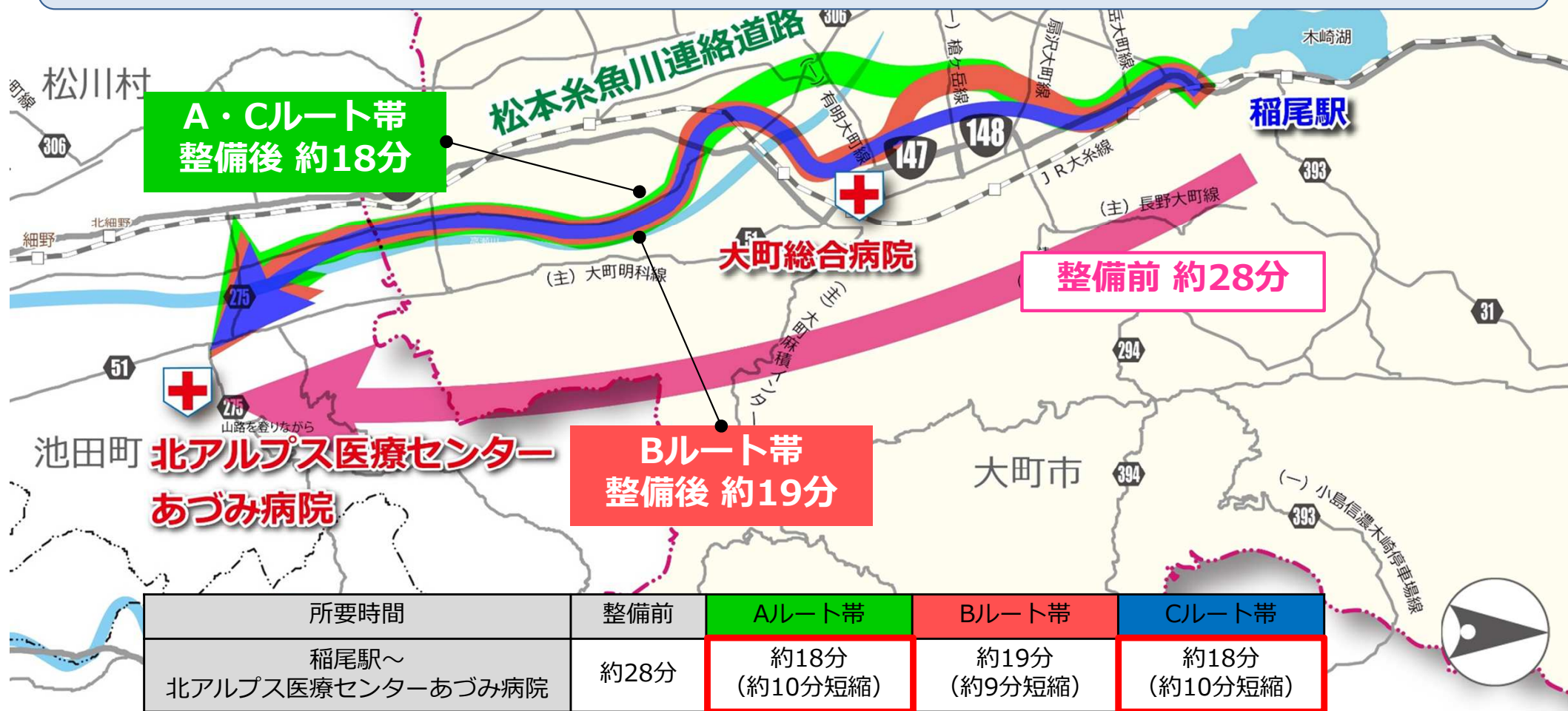
出典：平成27年度道路交通センサス、ITARDAデータ (H25~H29)

3 各ルート帯の比較評価

⑦安全な暮らしの確保（高次救急医療機関への速達性）

- 各ルート帯ともに、稲尾駅から北アルプス医療センターあづみ病院までの所要時間が短縮する

※ 大町市街地区間の全線を比較するために一つの事例として稲尾駅を設定

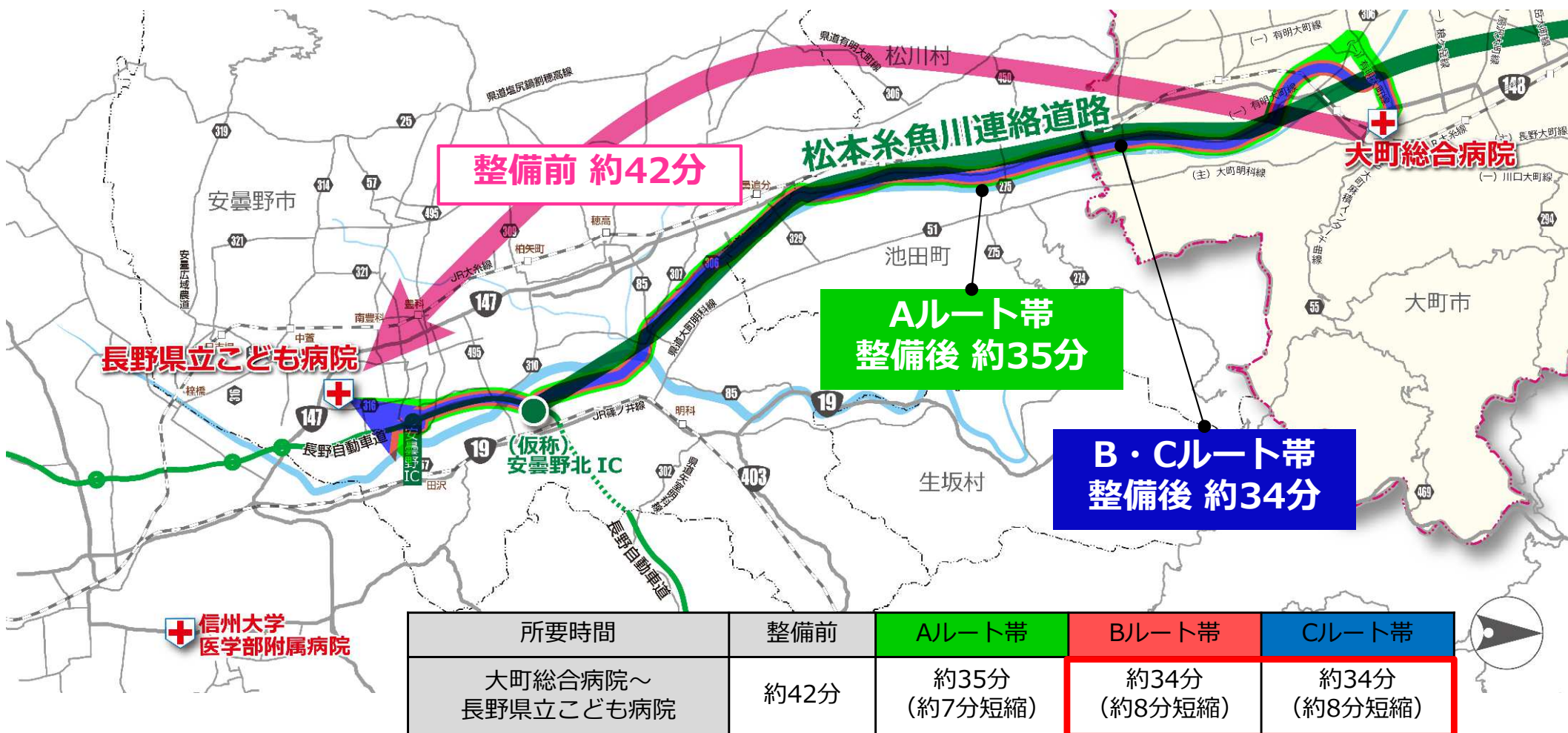


備考) 現況道路はH27道路交通センサスの旅行速度、松糸道路は設計速度60km/hを用いて所要時間を算出

3 各ルート帯の比較評価

⑦安全な暮らしの確保（高次救急医療機関への速達性）

- 各ルート帯ともに、大町総合病院から県立こども病院までの所要時間が短縮する

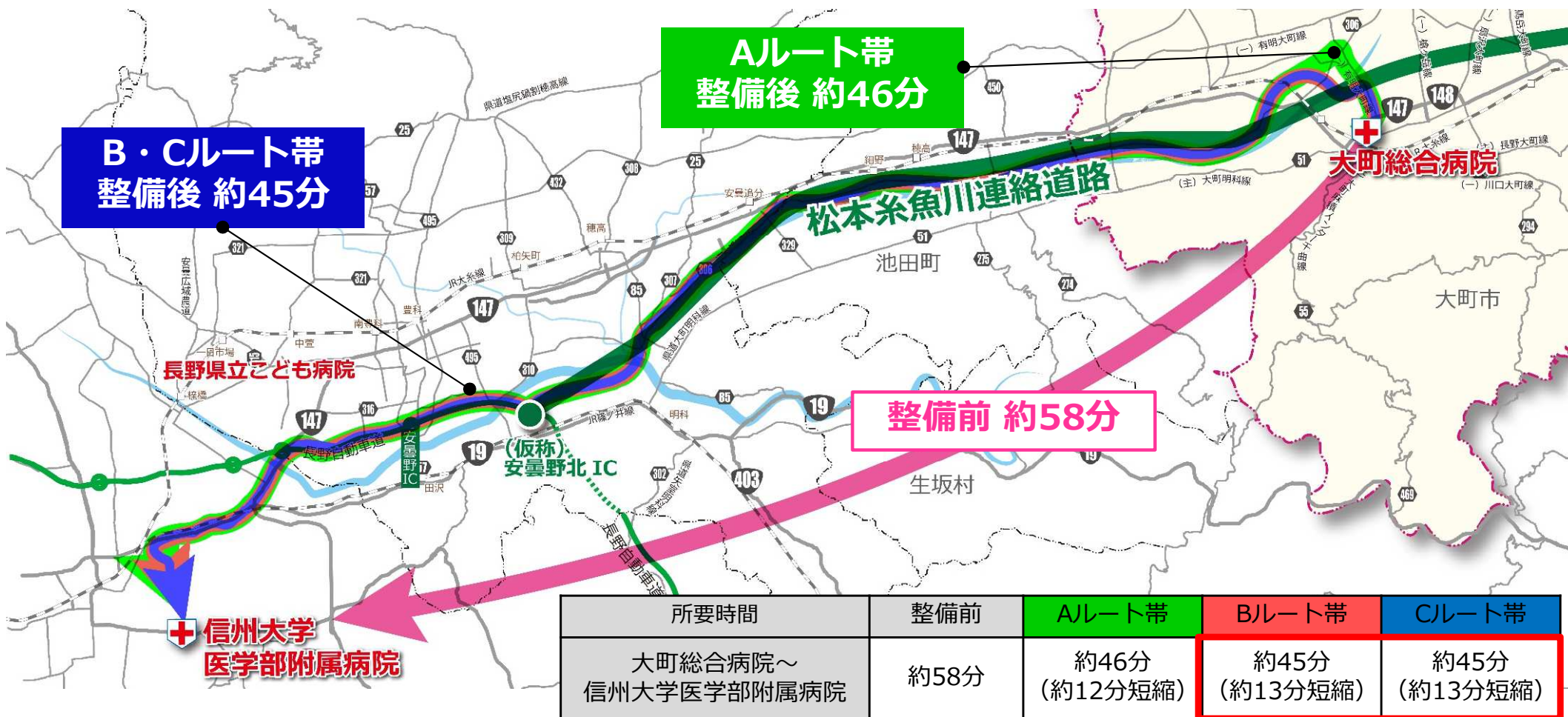


備考) 現況道路はH27道路交通センサスの旅行速度、松糸道路は設計速度60km/hを用いて所要時間を算出

3 各ルート帯の比較評価

⑦安全な暮らしの確保（高次救急医療機関への速達性）

- 各ルート帯ともに、大町総合病院から信州大学医学部附属病院までの所要時間が短縮する



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

3 各ルート帯の比較評価

Ⅲ. 土地利用・市街地整備 ⑦安全な暮らしの確保 評価結果

【交通環境の改善（交通事故件数の変化）】

- 市街地道路の交通量が松糸道路に転換されるため、市街地での交通事故件数の減少が期待できる
- Cルート帯は最も減少幅が大きいいため交通事故の減少が最も期待できる

【高次救急医療機関への速達性】

- 各ルート帯ともに、市街地より北に位置するJR稲尾駅から北アルプス医療センターあづみ病院、大町総合病院から県立こども病院および信州大学医学部附属病院までの所要時間が短縮される
- Cルート帯は、市街地より北から高次救急医療機関へのアクセス性、市街地から松本・安曇野方面の高次救急医療機関へのアクセス性がともに向上する
- 救急医療では1分1秒の時間短縮が生死を分ける可能性があるため、救急搬送は一刻も早い対応が重要となる

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

3 各ルート帯の比較評価

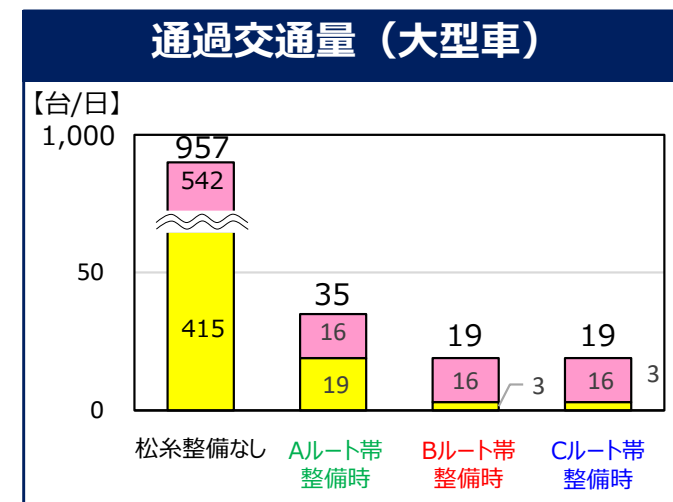
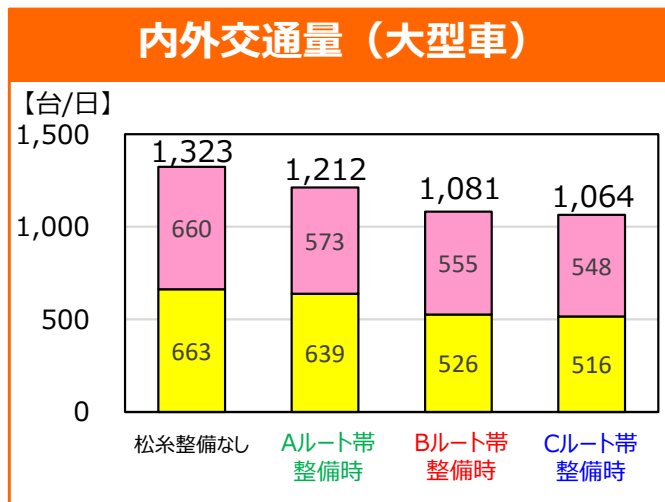
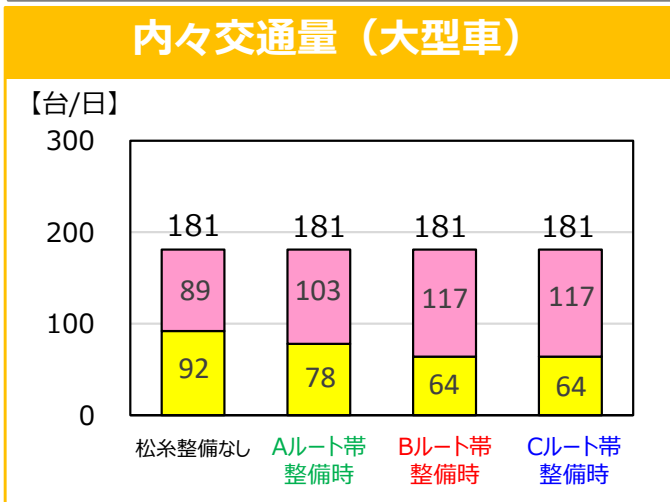
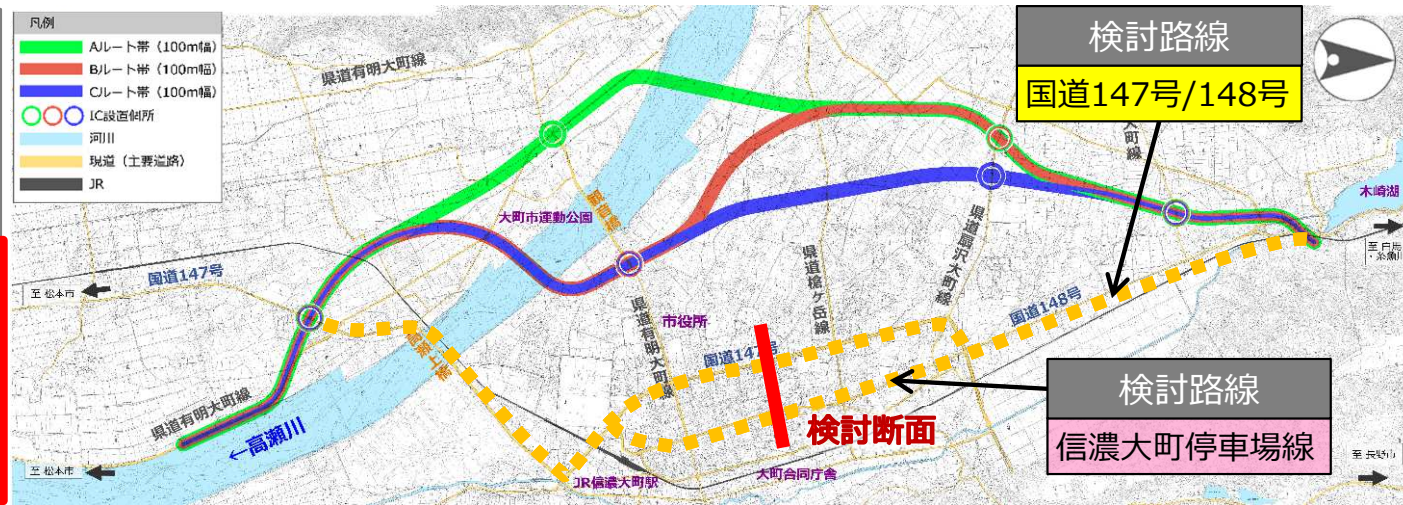
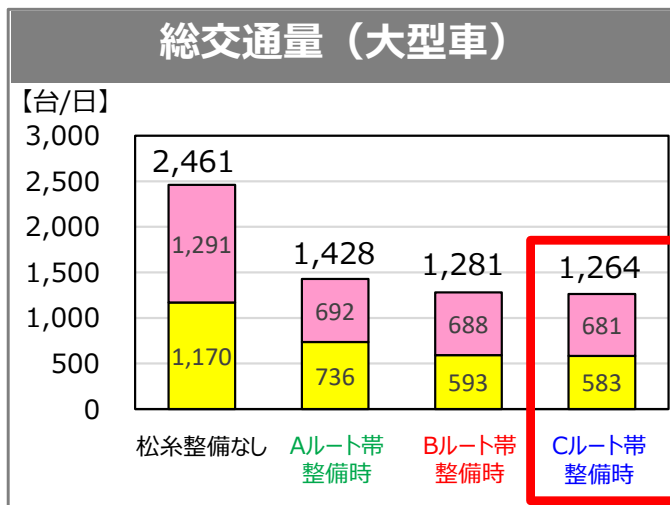
IV 社会・地域経済

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

3 各ルート帯の比較評価

⑧まちづくりとの連携性（市街地環境への影響）

- 各ルート帯ともに、中心市街地に流入する大型車交通量が減少する
- Cルート帯で、大型車の減少が最も大きい



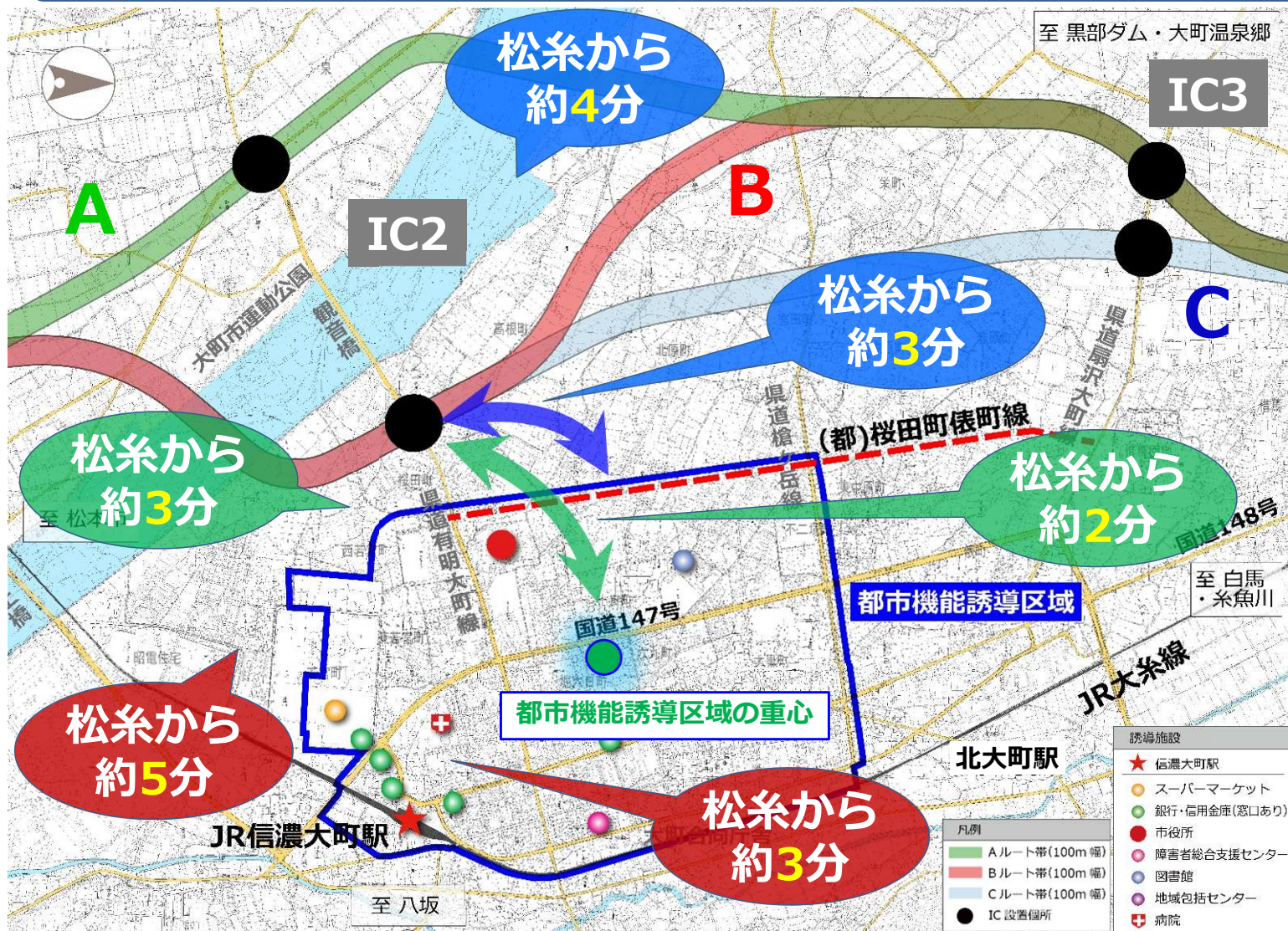
※内々交通・内外交通：大町市街地に用のあるクルマ
 通過交通：大町市街地に用のないクルマ
 総交通：内々交通・内外交通・通過交通の合計値

※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

3 各ルート帯の比較評価

⑧まちづくりとの連携性（大町市のまちづくり施策との連携・適合性）

- B・Cルート帯は、最寄りIC～都市機能誘導区域のアクセス性に優れる



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

3 各ルート帯の比較評価

⑧まちづくりとの連携性（大町市のまちづくり施策との連携・適合性）

- B・Cルート帯は、最寄りIC～居住誘導区域のアクセス性に優れる

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	約4分(IC2)	約3分 (IC2)	

備考) 誘導施設

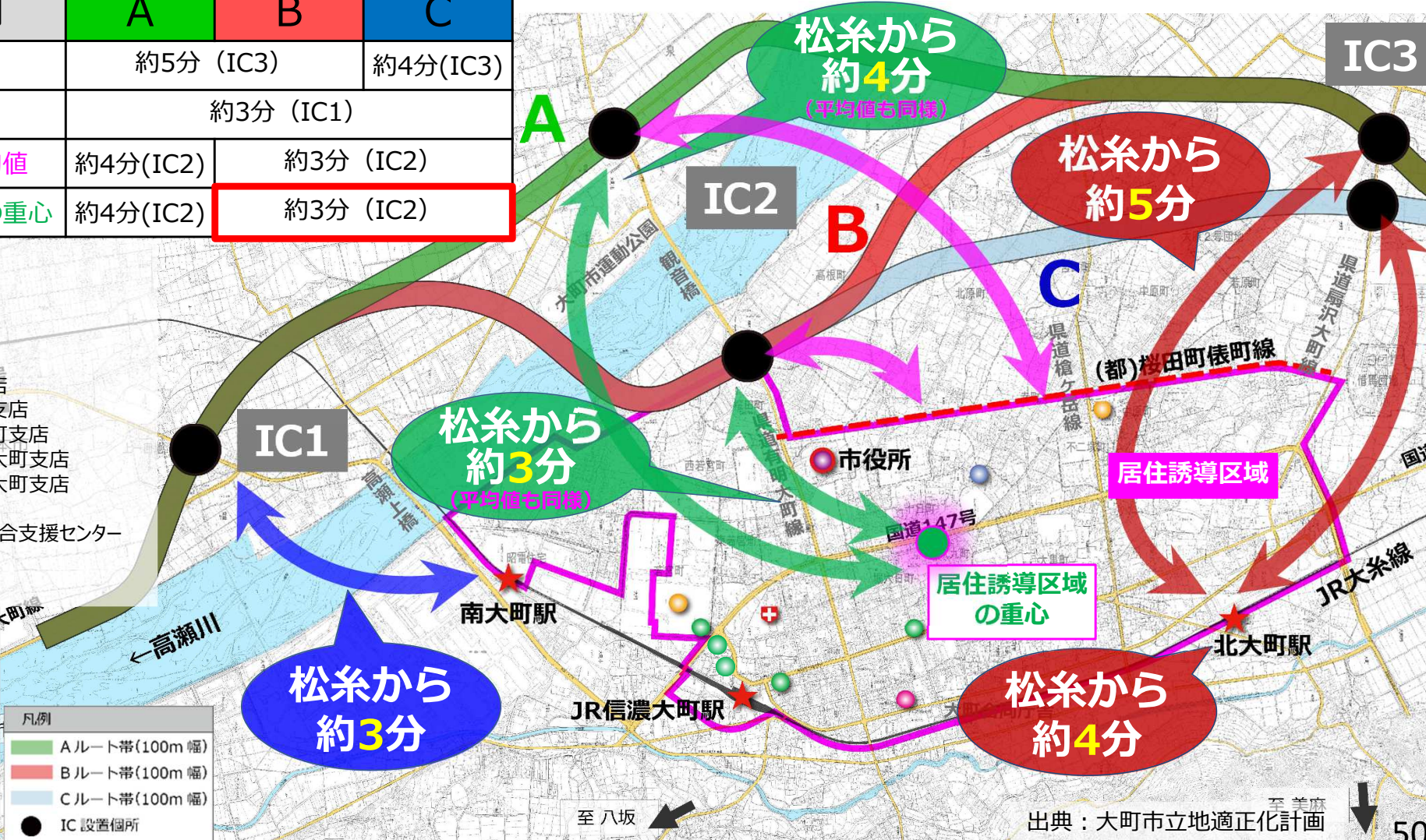
- スーパーマーケット
 - ・デリシア 大町店
 - ・西友大町店
- 銀行・信用金庫
 - ・長野銀行 大町支店
 - ・八十二銀行 大町支店
 - ・松本信用金庫 大町支店
 - ・長野県信用組合 大町支店
 - ・長野県労働金庫 大町支店
- 大町市役所
- 大北圏域障害者総合支援センター
- 大町図書館
- 大町総合病院

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



3 各ルート帯の比較評価

IV. 社会・地域経済 ⑧まちづくりとの連携性

評価結果

【市街地環境への影響】

- 各ルート帯ともに、市街地内の大型車の通過交通が減少する
- Cルート帯は、市街地に流入する大型車の交通量が最も減少する
- 市街地の大型車等の交通量が減少するため、安全で歩きやすいまちづくりに繋がる

【大町市のまちづくり施策との連携・適合性】

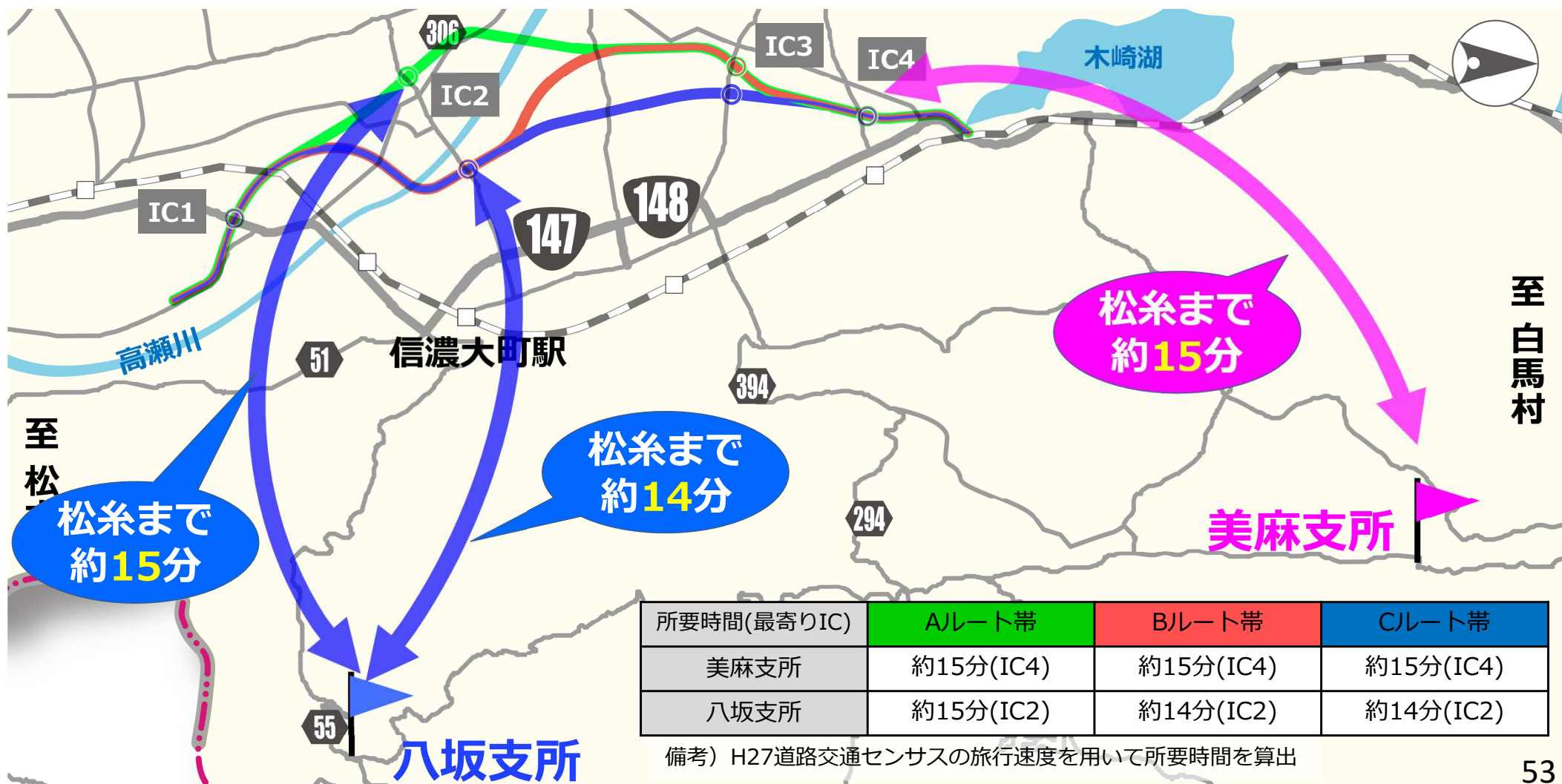
- B・Cルート帯は、最寄りICから都市機能誘導区域および居住誘導区域までのアクセス性に優れる
- Cルート帯は、道路網が最もコンパクトなラダー構造によって市街地の骨格を形成する

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

3 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）

- 各ルート帯ともに、東部地域（美麻支所・八坂支所）からのアクセス性は同等である

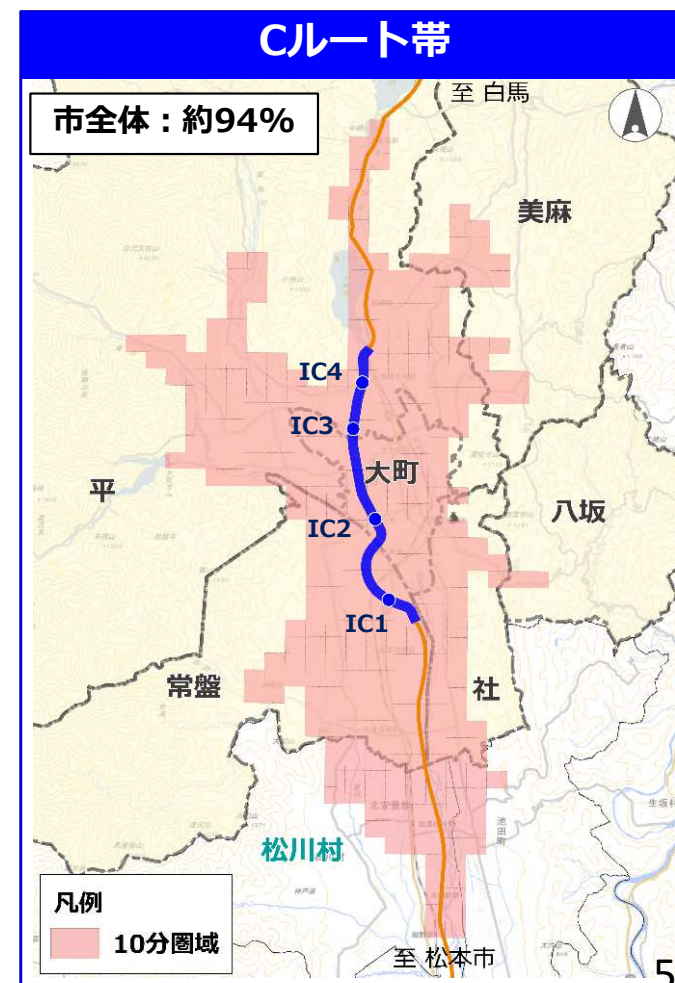
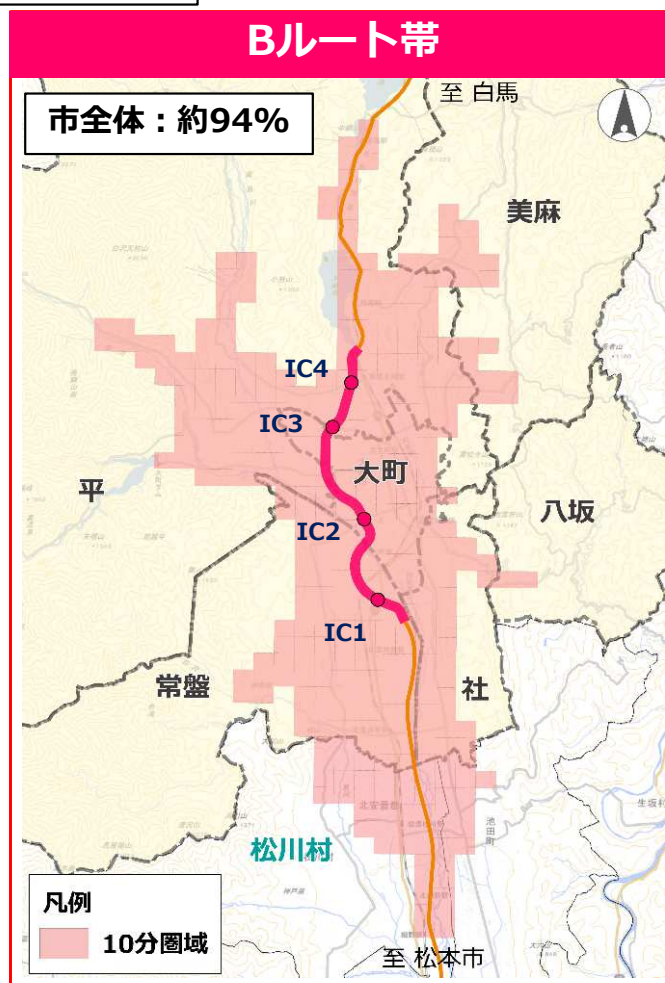
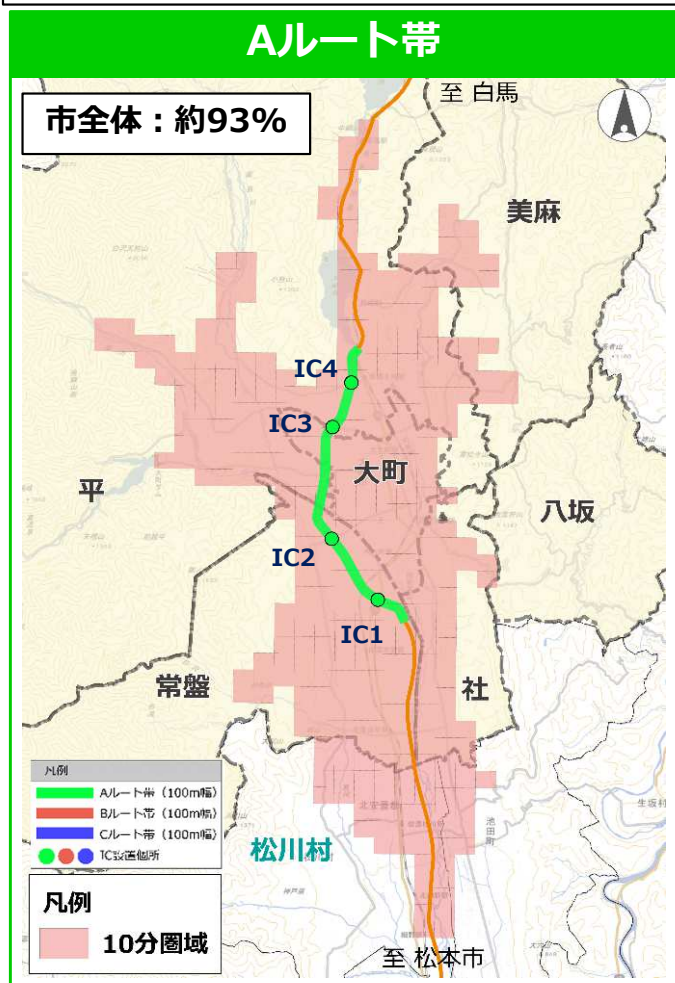


3 各ルート帯の比較評価

⑨市民の利便性（市民のアクセス性）

- 各ルート帯ともに、多くの市民が短時間で松糸道路にアクセスできるようになる

松本糸魚川連絡道路 10分圏域人口カバー率



3 各ルート帯の比較評価

IV. 社会・地域経済 ⑨市民の利便性

評価結果

【東部地域とのアクセス性】

- 各ルート帯ともに、東部地域（美麻支所・八坂支所）から最寄りICまでのアクセス性は概ね同等である

【市民のアクセス性】

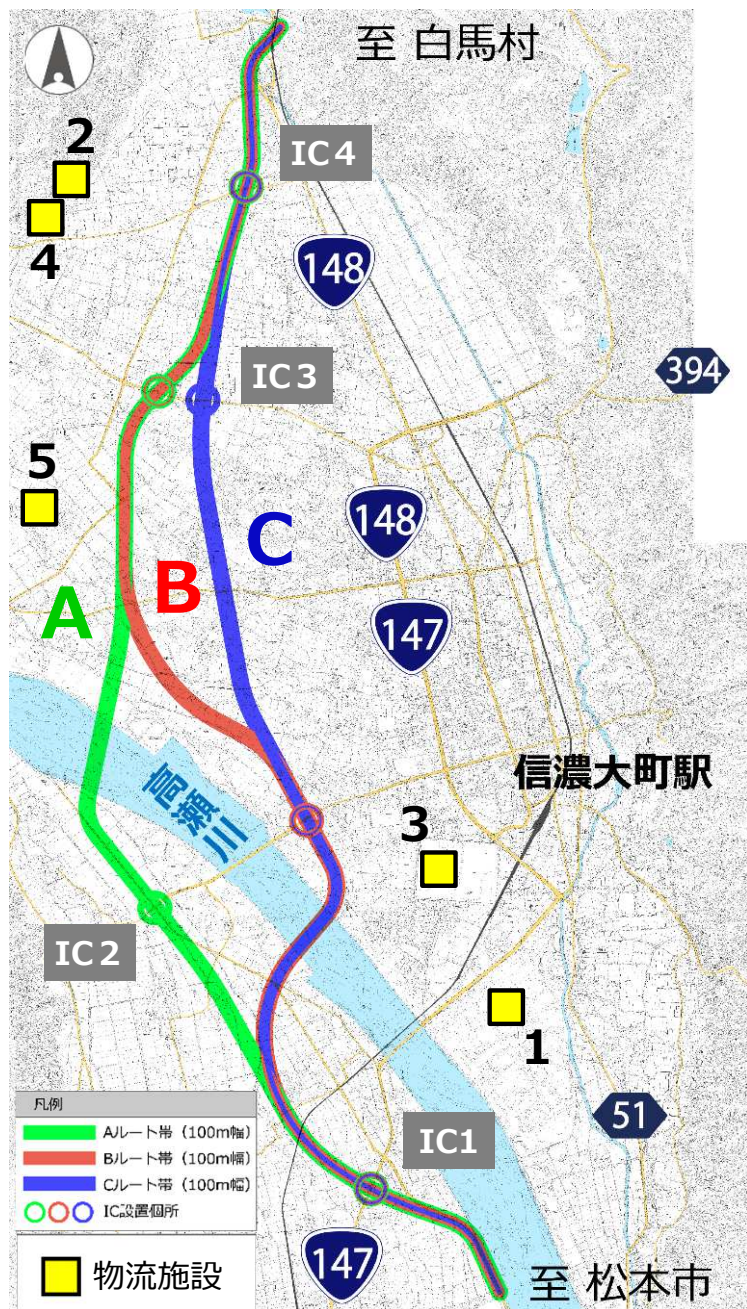
- 各ルート帯ともに、松糸道路まで10分圏域の人口カバー率が9割以上と高く、多くの市民が高速交通網に短時間でアクセスできる



各ルート帯ともに、美麻・八坂地域からのアクセス性は同等であり、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ため、優位性は「同等」である

3 各ルート帯の比較評価

⑩地域の活性化（物流の効率化）



- 各ルート帯ともに、最寄りICから物流施設までのアクセス性は概ね同等である

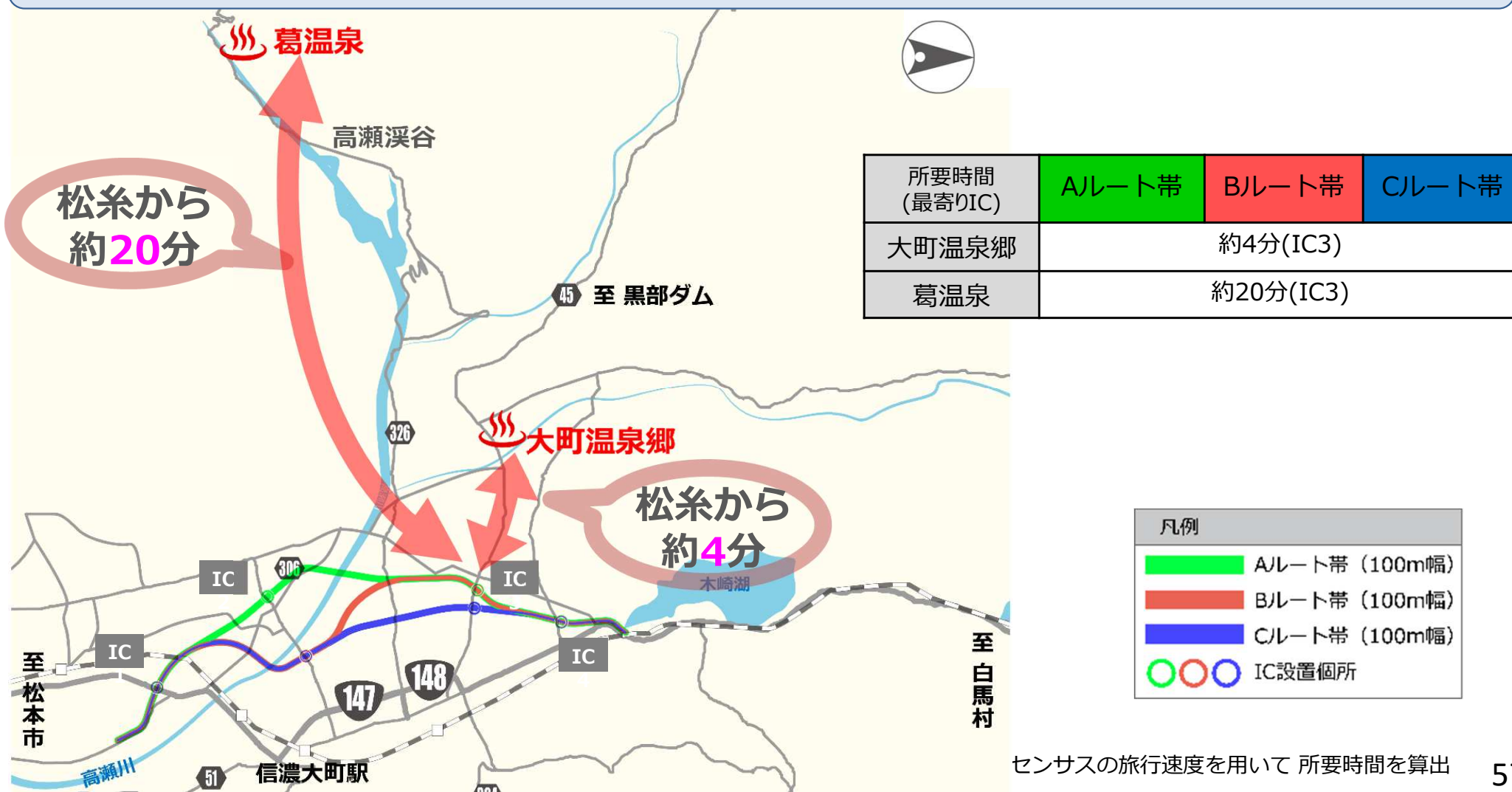
所要時間 (最寄りIC)		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
1	リゾナック・グラフィット・ジャパン (旧昭和電工大町工場)	約3分 (IC1)	約3分 (IC1)	約3分 (IC1)
2	アルプスウォーター 大町工場	約5分 (IC4)	約5分 (IC4)	約5分 (IC4)
3	ホクト 大町きのこセンター	約3分 (IC2)	約2分 (IC2)	約2分 (IC2)
4	信越電装 リビルト工場	約4分 (IC4)	約4分 (IC4)	約4分 (IC4)
5	劇団四季 記念館	約6分 (IC3)	約6分 (IC3)	約7分 (IC3)

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

3 各ルート帯の比較評価

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）

- 各ルート帯ともに、最寄りICから大町温泉郷・葛温泉までのアクセス性は同等である



3 各ルート帯の比較評価

IV. 社会・地域経済 ⑩地域の活性化

評価結果

【物流の効率化】

- 各ルート帯ともに、最寄りICから物流施設までのアクセス性は同等である

【観光拠点とのアクセス性】

- 各ルート帯ともに、最寄りICから観光拠点までのアクセス性は同等である



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

3 各ルート帯の比較評価

V 事業性

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

3 各ルート帯の比較評価

⑪ 経済性（事業費、維持管理費）

- 工事費はCルート帯が約170億円で最も安い
- 用地補償費はAルート帯が約85億円で最も安い
- 事業費合計はAルート帯が約260億円で最も安い
- 維持管理費（年）はCルート帯が約0.83億円で最も安い

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。

3 各ルート帯の比較評価

V. 事業性 ⑪経済性

評価結果

【事業費】

- Aルート帯は、工事費と用地補償費を合わせた事業費が最も安い
- B・Cルート帯は、事業費は同等である

【維持管理費】

- Cルート帯は、全体延長、橋梁延長が短く、年間の維持管理費が安い

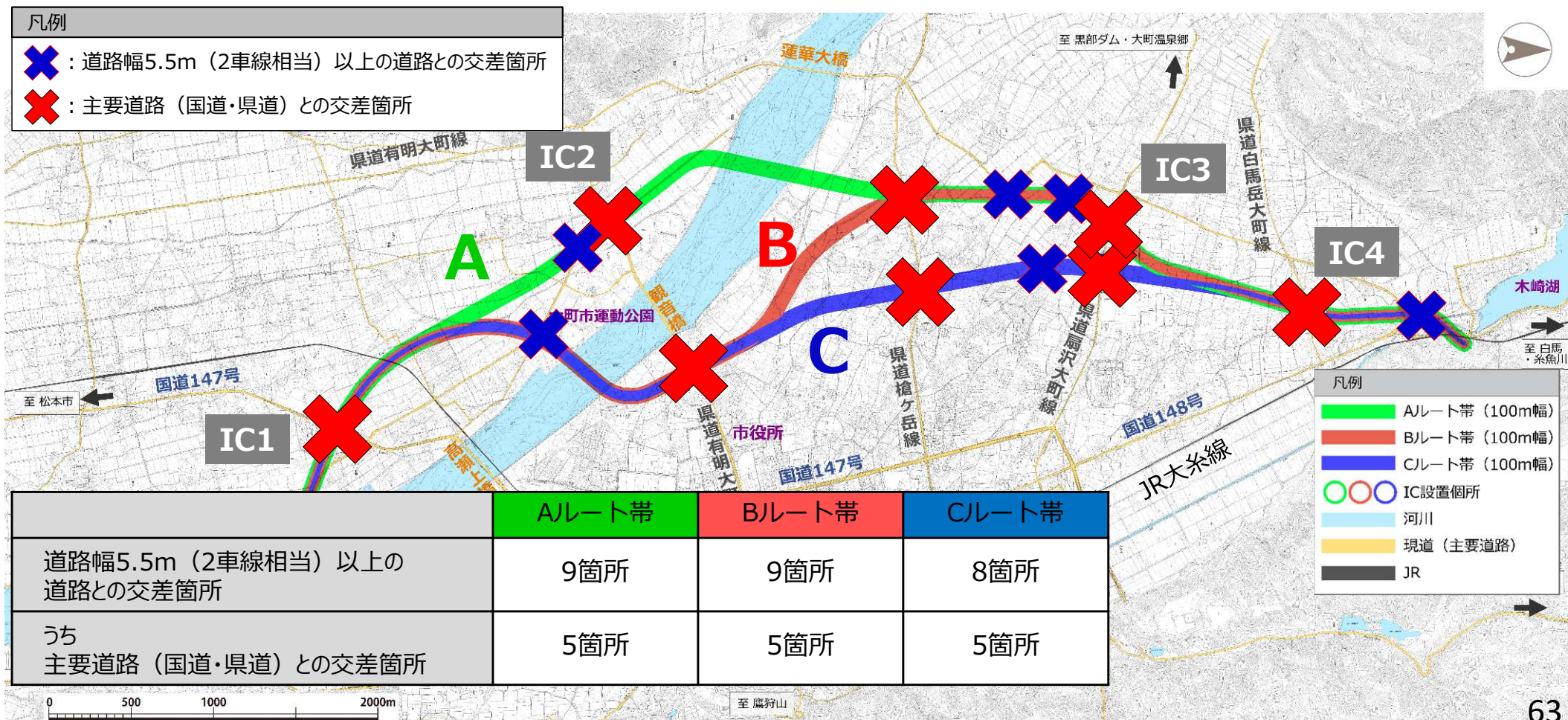


年間維持管理費ではCルート帯が安いですが、建設に係る事業費の差は、維持管理費の差と比較すると非常に大きいため、事業費、維持管理費を含めたコストが最も安い「Aルート帯」の優位性が高い

3 各ルート帯の比較評価

⑫ 施工性（現道への影響）

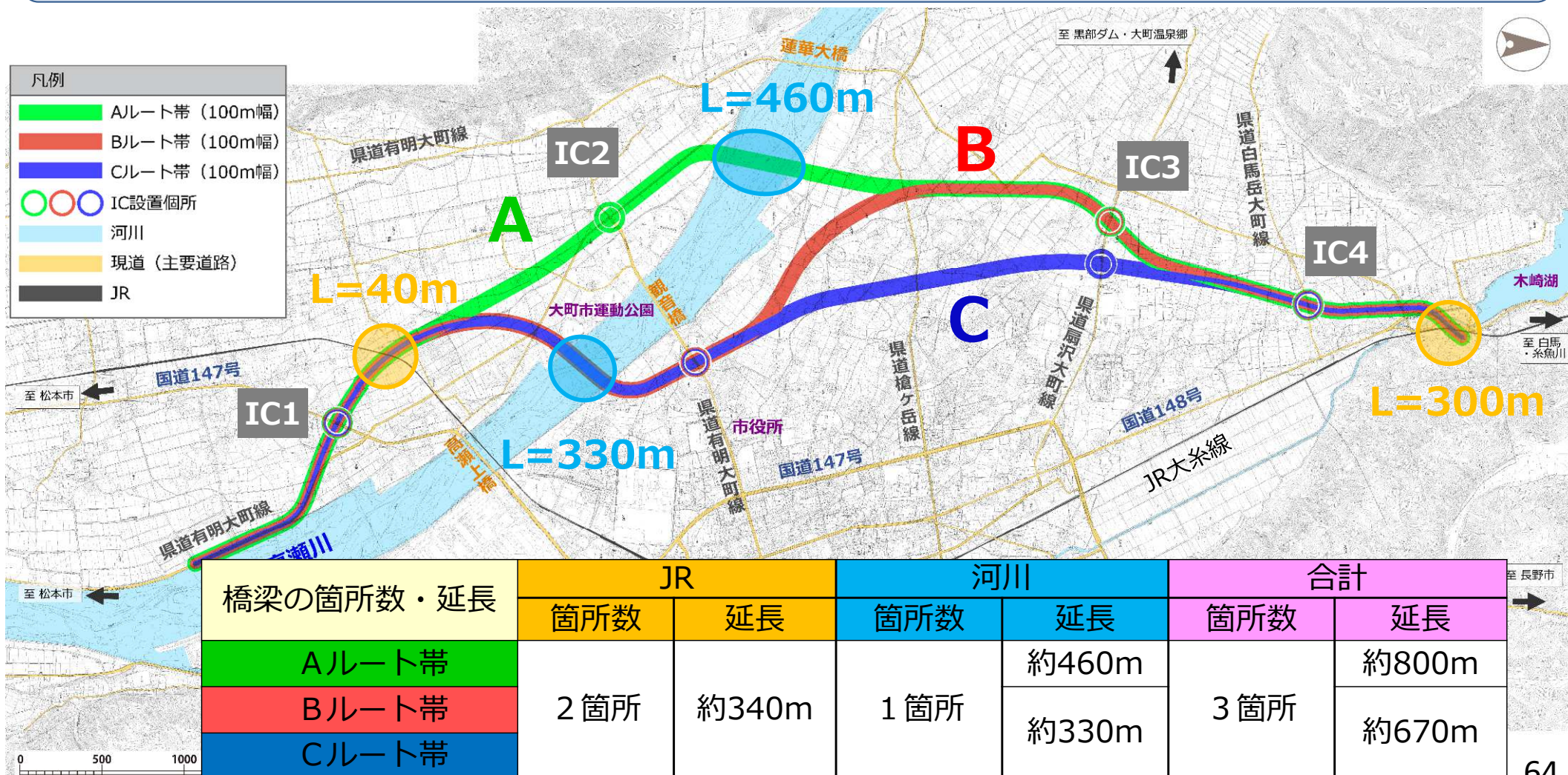
- Cルート帯は、通行規制の影響が大きいと考えられる道路幅5.5m（2車線相当）以上の道路との交差箇所が最も少ない
- 主要道路との交差箇所は5箇所で同等である



3 各ルート帯の比較評価

⑫施工性（JR・河川に対する橋梁）

- 各ルート帯ともに、JRを跨ぐ橋梁の箇所数は2箇所、延長は340mで同等である
- 各ルート帯ともに、河川を跨ぐ橋梁の箇所数は1箇所であるが、B・Cルート帯は延長が短い。



3 各ルート帯の比較評価

V. 事業性 ⑫施工性

評価結果

【現道への影響】

- Cルート帯は、2車線相当以上の幅の現道と交差する箇所数が最も少ない
- 主要道路との交差箇所は同等である

【JR・河川に対する影響】

- 各ルート帯ともに、JR、河川を跨ぐ橋梁の箇所数は同等である
- B・Cルート帯は、橋梁の延長が短いですが、各ルート帯で施工性に大きな差はない

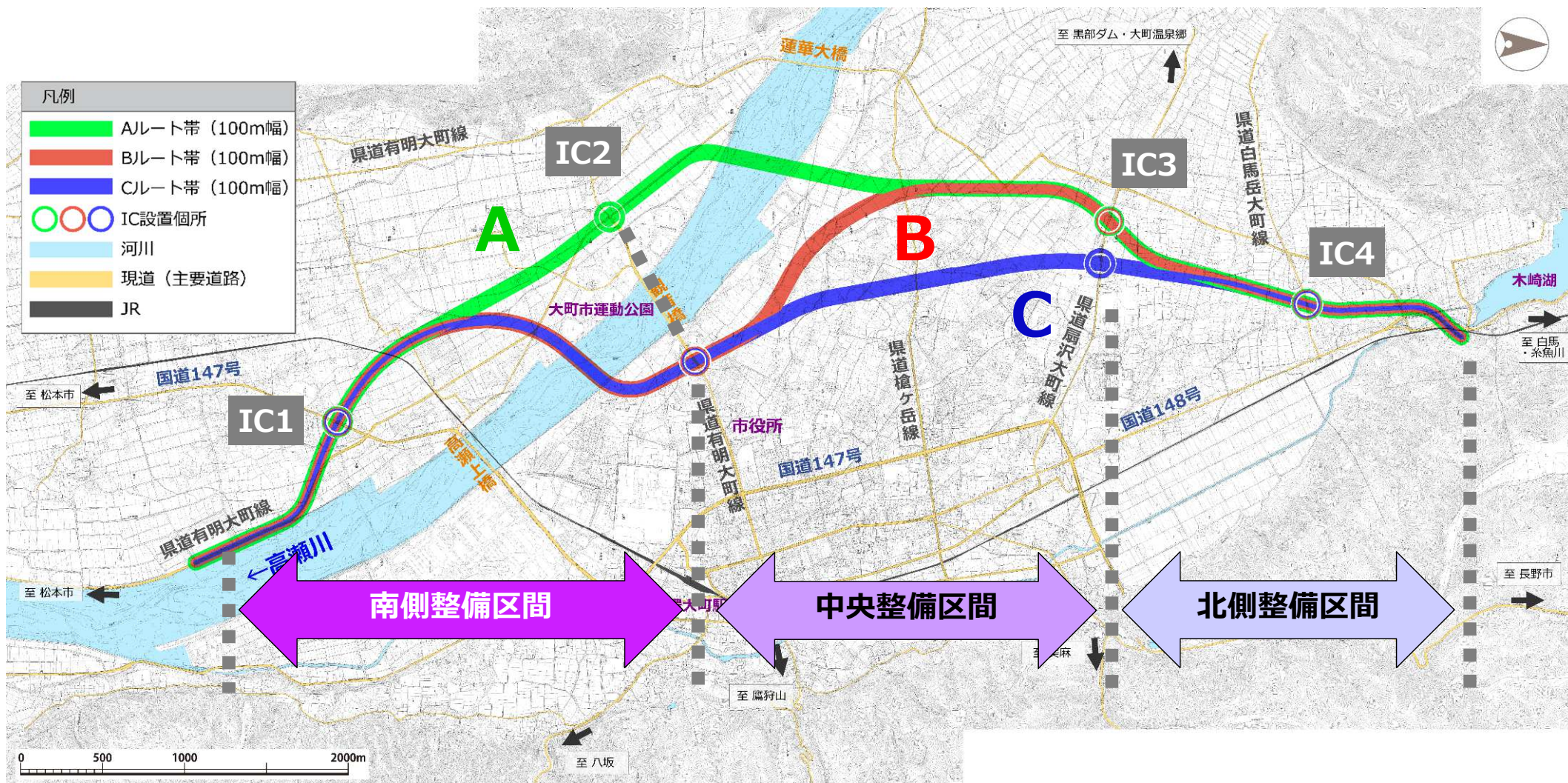


各ルート帯ともに、交通量が比較的多い主要道路と交差する箇所は同等で、通行規制等の影響に差はない。また、橋梁の箇所数も同等であるため、優位性は「同等」である

3 各ルート帯の比較評価

⑬効果の早期発現（段階的な供用の実現性）

- 各ルート帯ともに、3段階で整備が出来るため、段階的な供用が可能



3 各ルート帯の比較評価

V. 事業性 ⑬効果の早期発現

評価結果

【段階的な供用の実現性】

- 各ルート帯ともに、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

3 各ルート帯の比較評価

○:優位性が高い評価項目

分野	評価項目		Aルート帯	Bルート帯	Cルート帯
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	地域および住宅地・商業地・工業地	○		
		農地			○
	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

比較評価結果

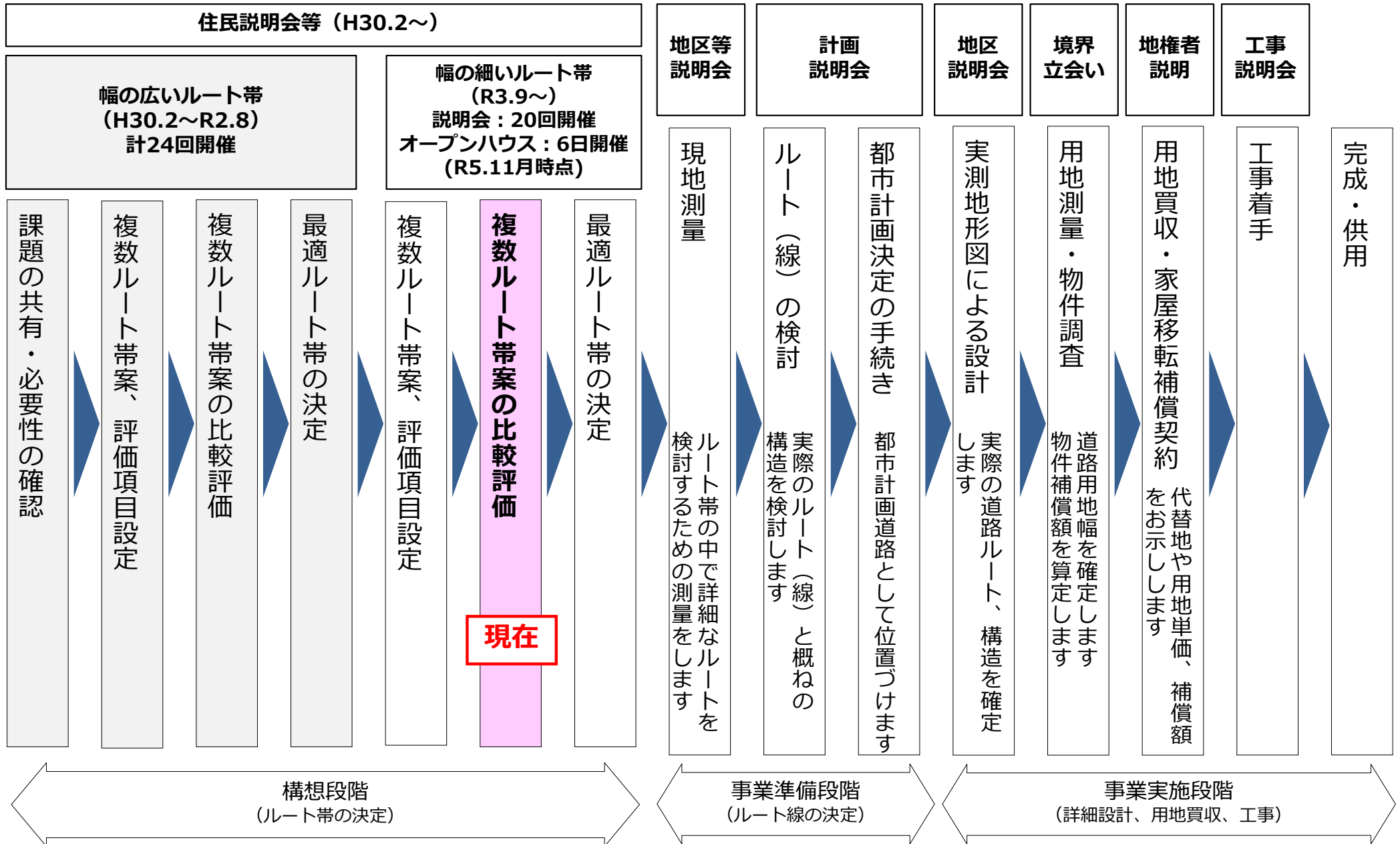
- 各ルート帯を評価項目ごとに比較評価した結果です
- 評価項目ごとに優位性が高いルート帯に○を付けています
- 比較評価が同等で差のない評価項目については、各ルート帯とも空欄としています
- 優位性の高い評価項目はCルート帯が多い結果となりました

最適ルート帯の決定に向けて

- 比較評価結果だけで最適ルート帯を決定するものではありません
- 比較評価結果に対する皆様からのご意見や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
- 比較評価結果をご確認いただき、最適ルート帯の決定に向けて皆様のご意見をお願いします

4 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

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

