

地域高規格道路 「松本糸魚川連絡道路」 大町市街地区間

第4段階 ～最適ルート帯の発表～

令和6年 1月13日（土）

長野県大町建設事務所
大町市

本日の説明内容

- 1 これまでの説明経緯
- 2 最適ルート帯について
- 3 今後の予定

1 これまでの説明経緯

■ 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**
- サービス速度（信号停止等も含めた実際の平均走行速度）は路線全体として概ね 60km/h を確保

◆ 規格の高い道路とは

一般道路と比較して、高速性・定時性・安全性が高い「高速交通ネットワークを形成する道路」を意味し、主に高規格幹線道路と**地域高規格道路**を指します

高規格幹線道路 80~100km/h



高規格幹線道路（高速道路）

全国的な自動車高速交通網を形成する自動車専用道路

（高速自動車国道、本州四国連絡道路、一般国道の自動車専用道路等）

地域高規格道路 概ね60km/h



地域高規格道路

高規格幹線道路と一体となって高速交通網を形成する道路

国道147号(松本市~大町市) 約36km/h*



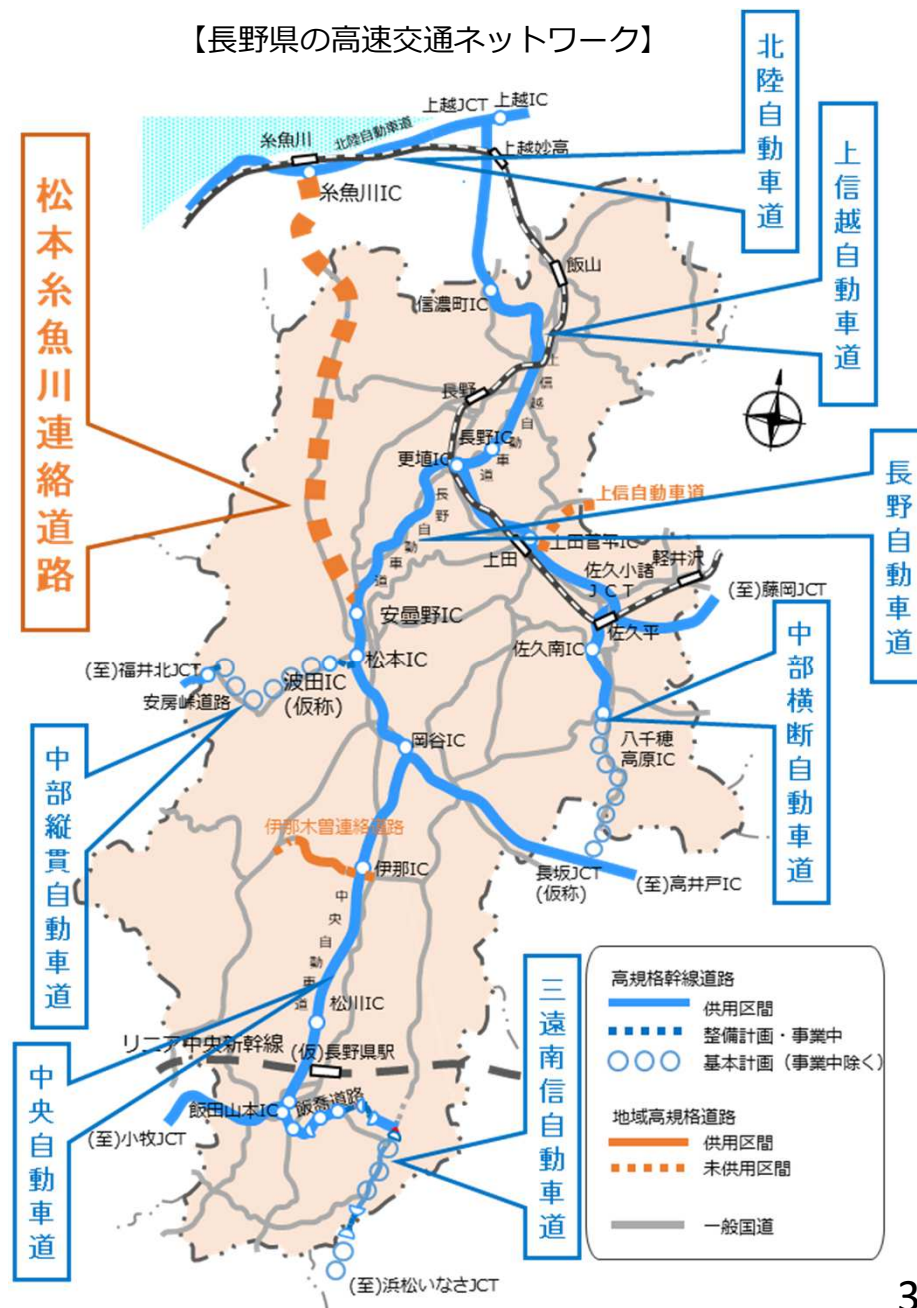
※H27全国道路・街路交通情勢調査（旅行速度調査）より

1 これまでの説明経緯

■ 松本糸魚川連絡道路の概要 (1/3)

■ 松本糸魚川連絡道路 とは

- 松本市と新潟県糸魚川市を結ぶ全長約100km（県内約80km）の地域高規格道路
- 長野自動車道と北陸自動車道を連結し、高速交通ネットワークの空白地域を解消する道路
- 松本～大町～糸魚川の生活圏を連絡し、広域的な交流・連携に資する道路
- 高速性、定時性、安全性等を確保する道路

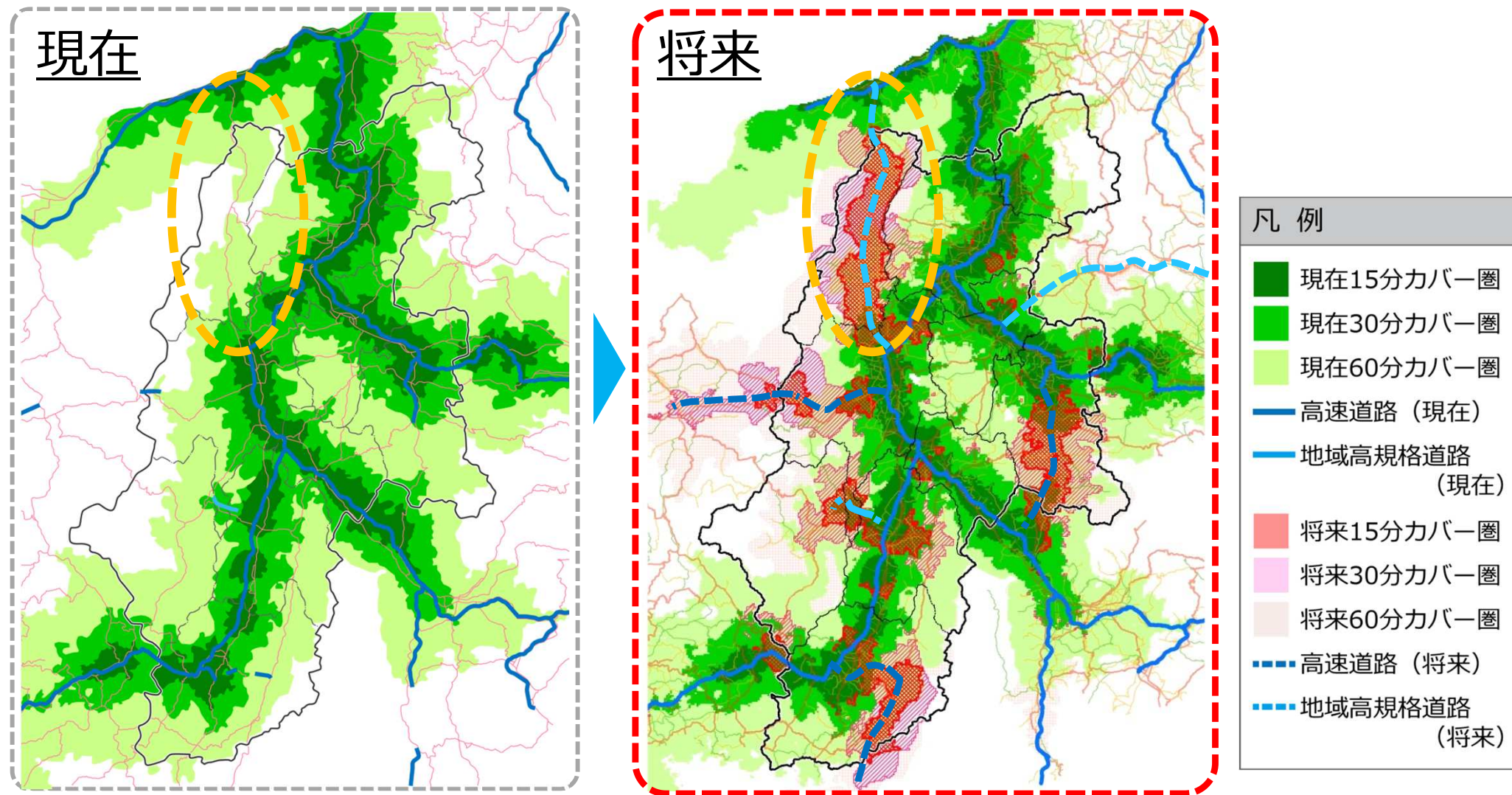


1 これまでの説明経緯

■ 松本糸魚川連絡道路の概要 (2/3)

■ 高速交通ネットワークの空白地域の解消

- 松本糸魚川連絡道路を含め、高速交通ネットワークの整備により県土の均衡ある発展を実現
- 高速交通ネットワークへの15分、30分アクセス範囲が拡大



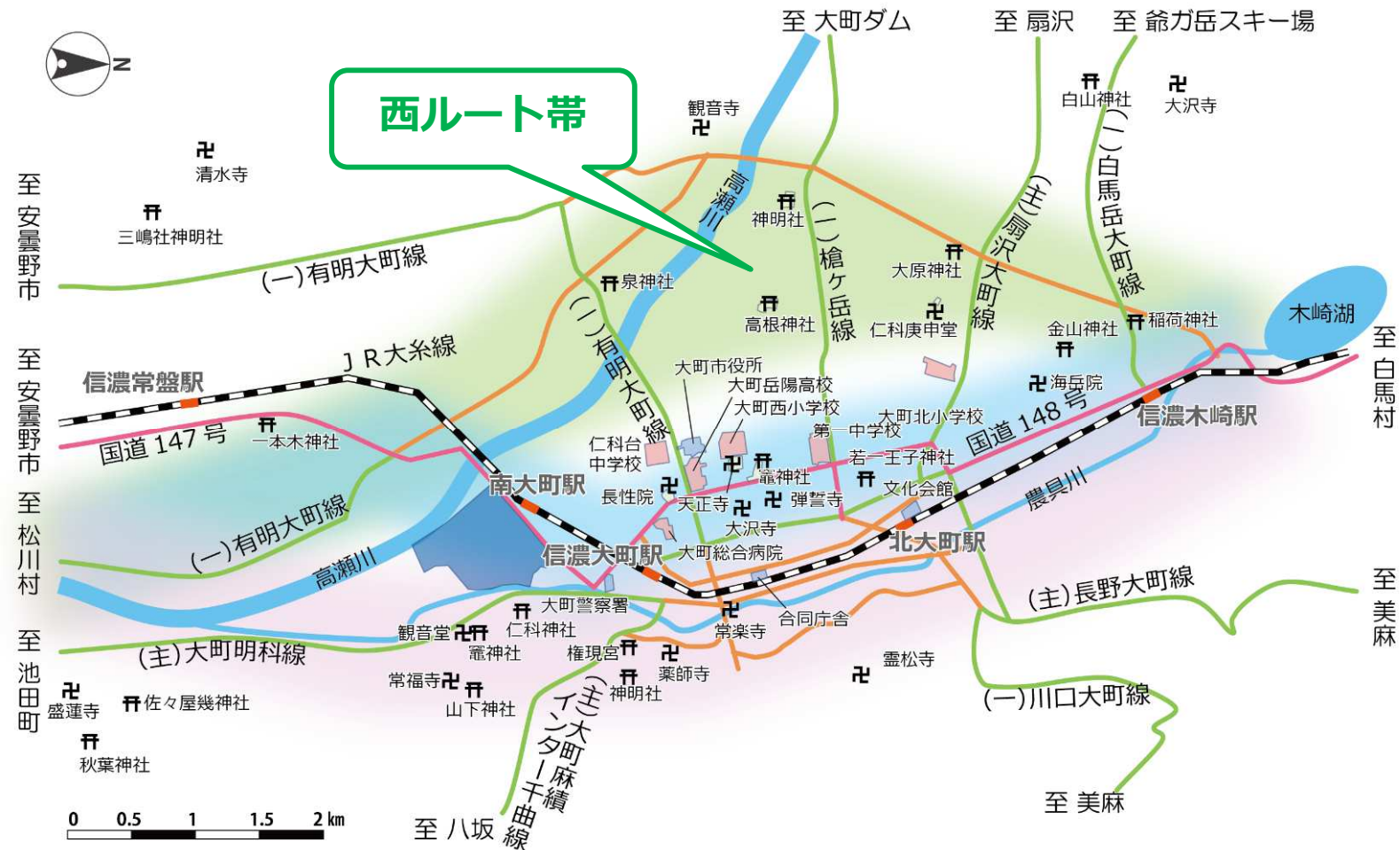
出典：信州みちビジョン（平成30年3月）

1 これまでの説明経緯

■ 計画検討手順 (1/2)

幅の広いルート帯の選定 H30.2月~R2.8月

令和2年8月に最適ルート帯を「西ルート帯」に決定



西ルート帯：高瀬上橋より北側で高瀬川を横断し、市街地の西側を通過するルート

中央ルート帯：現国道 147 号の 4 車線区間を活用するルート

東ルート帯：市街地南側に位置する工業地帯より南側で高瀬川を横断し、市街地の東側を通過するルート

1 これまでの説明経緯

■ 計画検討手順 (2/2)

幅の広いルート帯の選定 H30.2月~R2.8月



幅の細いルート帯の検討 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：R3.9月~R4.10月 計18回)
(オープンハウス：R5.2月 計4日間)
現道活用、他のルート帯等の説明
フォトモンタージュ、VR動画による道路イメージ
- ・ 第3段階：複数案の比較評価
 - 1回目：評価項目の比較結果を説明 (説明会：R5.7/30、8/1)
(オープンハウス：R5.8/10、8/11)
 - 2回目：評価項目ごとに各ルート帯を評価 (説明会：R5.11/19、11/21)
(オープンハウス：R5.11/26、11/27)
- ・ **第4段階：最適ルート帯の発表【本日】**

1 これまでの説明経緯

■ 道路の構造について

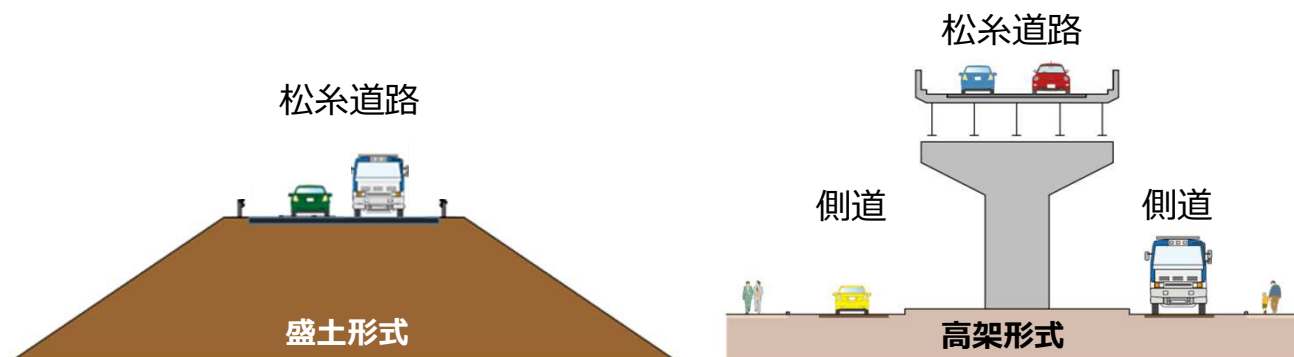
■ 大町市街地区間の道路構造

一定の速度で通行可能とすることで、
長野自動車道とのアクセス性が向上し、
高速交通ネットワーク空白地域の解消に繋がる

オーバーパス形式の構造
(盛土、高架橋等)を
基本とした新設道路を整備

- 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

オーバーパス形式のイメージ図



1 これまでの説明経緯

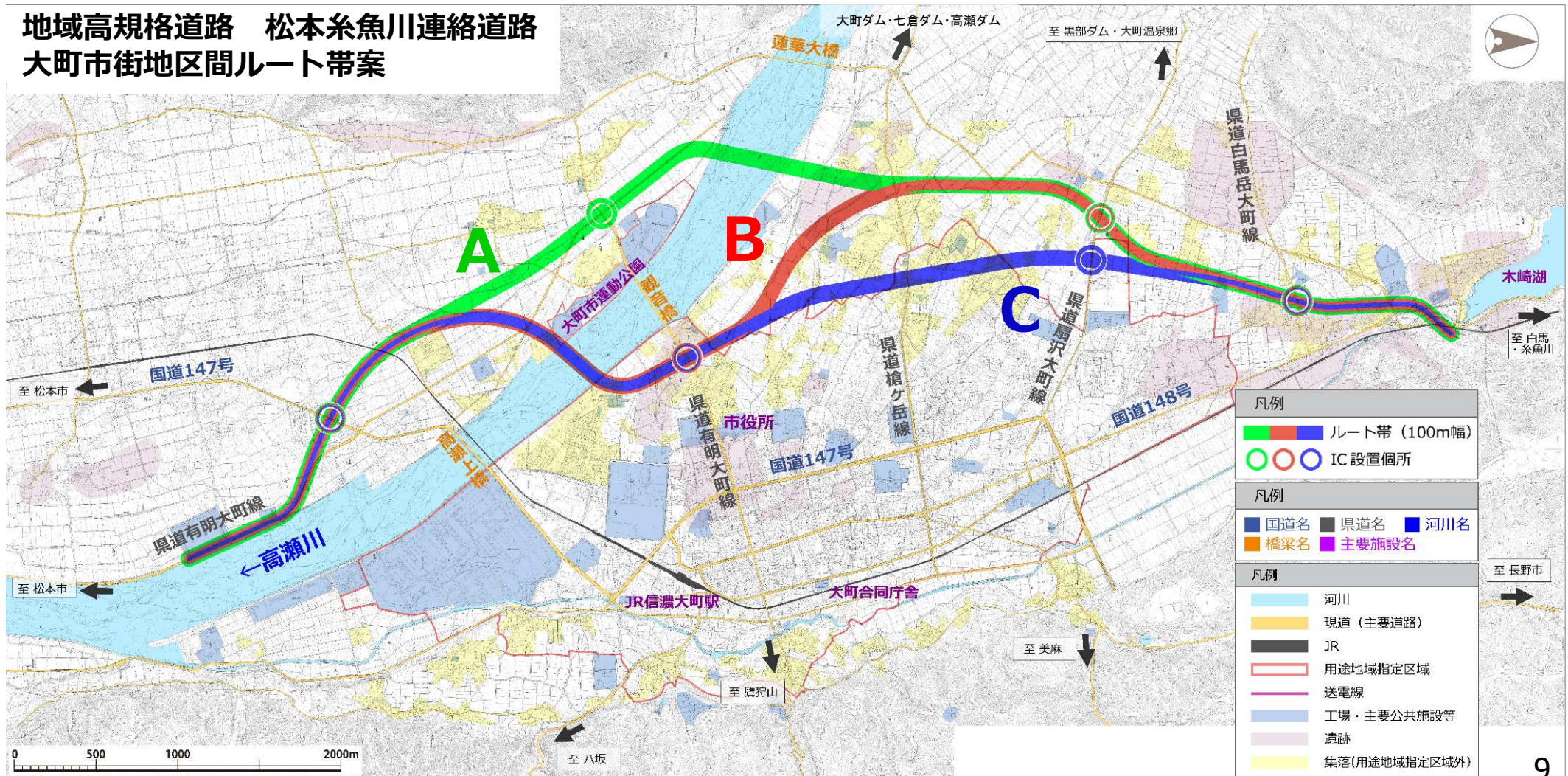
■ 幅の細い3つのルート帯案

Aルート帯：延長約8.9 km（観光地へのアクセス性を向上させるルート）

Bルート帯：延長約9.1 km（市街地の利便性を考慮したルート）

Cルート帯：延長約8.6 km（市街地の利便性を重視したルート）

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



1 これまでの説明経緯

■ 評価項目

分野	評価項目	評価の視点
I 交通	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
II 環境	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
III 土地利用 ・ 市街地整備	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 ・ 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
IV 社会・地域経済	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
V 事業性	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

1 これまでの説明経緯

■各ルート帯の比較評価結果

○: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				

2 最適ルート帯について

■最適ルート帯の選定にあたって

「比較評価結果」

「皆様からのご意見」

「大町市の考え方」等を踏まえ

総合的に判断し、最適ルート帯を選定します

2 最適ルート帯について

■ 各ルート帯の比較評価結果

■ 優位性が高い評価項目

【Aルート帯】 … 3 項目

- ④ 環境の保全
- ⑥ 土地利用（住宅等）への影響
- ⑪ 経済性

【Bルート帯】 … 1 項目

- ③ 防災拠点とのアクセス性

【Cルート帯】 … 5 項目

- ① 交通の円滑化
- ③ 防災拠点とのアクセス性
- ⑥ 土地利用（農地）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

2 最適ルート帯について

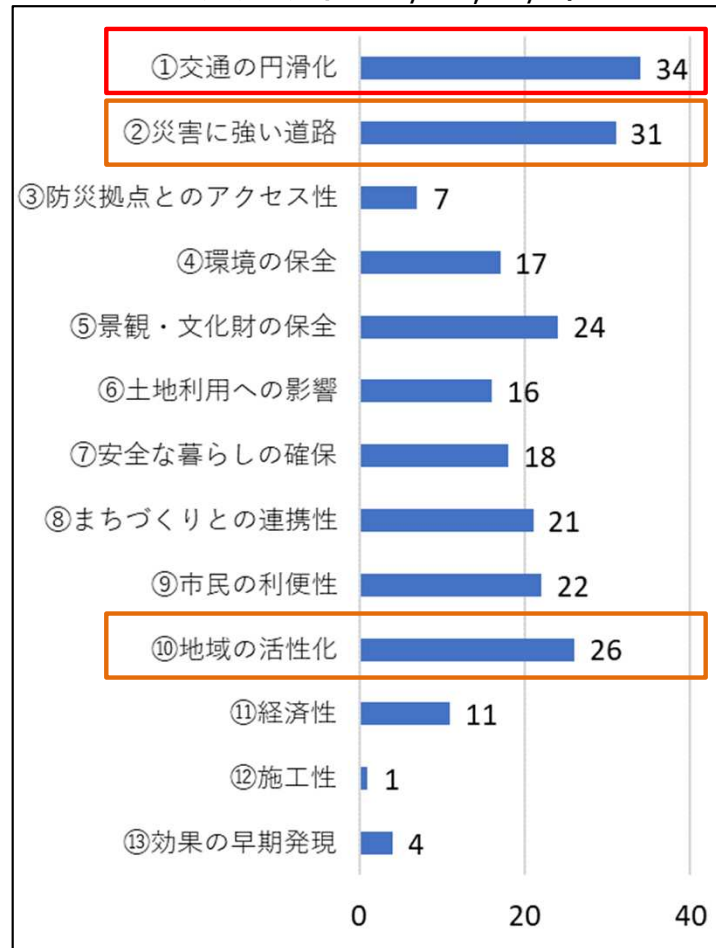
■ 地域住民の皆様からのご意見（1/2）

■ 13の評価項目の中で大事だと思う項目

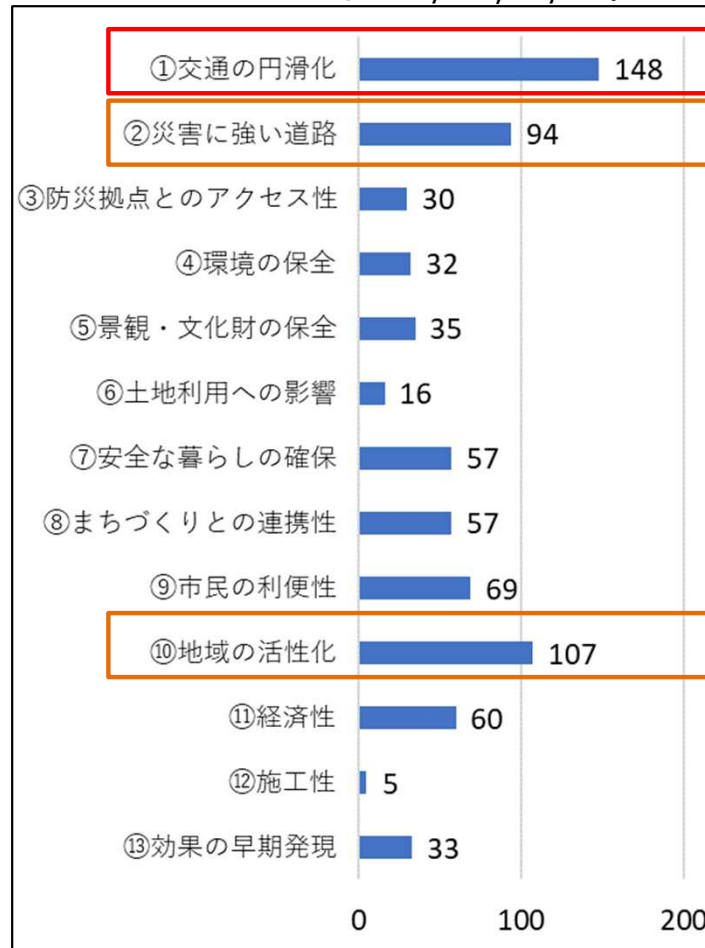
【① 交通の円滑化】、【② 災害に強い道路】、【⑩ 地域の活性化】

第3段階（1回目）アンケート（R5.7~8月）の上位3項目

説明会（R5.7/30, 8/1）



オープンハウス（R5.8/10, 8/11）



2 最適ルート帯について

■ 地域住民の皆様からのご意見（2/2）

■ ご意見（抜粋、要約）

- ・ 将来人口減少に向かう中、人口密集地域とのアクセスの良さが大切になる
- ・ 市街地に住む者にとって利用しやすいルートがよい
- ・ 安全な暮らしを守るため、高次救急医療機関への速達性は重要なことである
- ・ 災害に強い道路にしてほしい
- ・ 優良な農地を潰すことは反対
- ・ 盛土の景観に対する影響を考えてほしい
- ・ 大町市の発展に最も効果を及ぼすルート帯にしてほしい
- ・ 住民の意見も大切だが、まず市はどうしたいのか明示する必要がある
- ・ 騒音や振動が心配であり、住んでいる人をないがしろにしてはいけない
- ・ 人口流出や補償等を考えると、市街地を避け費用を抑えるAルートがよい
- ・ 市街地に誘客し活性化するにはCルートがよい
- ・ 大町市民が最も活用できるのはCルートと思う
- ・ BとCルートは比較評価結果ほどの差はほとんどないと思う

2 最適ルート帯について

■ 商工業・観光・農業等の団体からのご意見

■ ご意見（抜粋、要約）

- ・街中の大型車が少なくなるルートがよい
- ・農地に影響がある場合、営農者への対応をきちんとしてほしい
- ・道路から見える北アルプスの眺望は大町の魅力を伝えていくうえで必要な要素と考えられる
- ・場所によっては盛土ではなく高架形式も考えてほしい
- ・市の中心部に人が入ってきやすいルートがよい
- ・将来のまちづくりの展望を示していく必要がある
- ・道路整備で人や物が流れるようになる。市の発展、活性化のためには民間の声を大きくしていく必要があり、若い人も含めた民間のネットワークの輪を広げていく必要がある
- ・道の駅の計画を考えていくことが必要
- ・北小学校の跡地利用をどのように考えていくか、開発を含めて最大限活かしていく必要がある

2 最適ルート帯について

■ 大町市の考え方

■ 大町市が期待する観点

1. 中心市街地や市の東部方面とのアクセス性の良さが確保されること
2. 救急医療機関への搬送時間短縮による災害時の迅速な対応が可能なこと
3. 農振農用地への影響を抑え、農業の維持、振興の効果が図られること
4. 市が取り組んでいるコンパクトな集約型都市構造の構築に向け、郊外に無秩序に拡大することを抑制する、市街地の骨格形成に寄与すること

■ 大町市立地適正化計画との連携性を考慮したまちづくりの観点

5. 市街地に近いインターチェンジ設置により、新たな交流人口、関係人口を市街地に呼び込み、街の賑わい創出に繋げることができること

■ 住民から要望が出されている観点

6. 北アルプスの眺望と麓に広がる田園風景が最大限に保全されること

2 最適ルート帯について

■ 最適ルート帯の選定

「比較評価結果」、「皆様からのご意見」、「大町市の考え方」等を踏まえ総合的に判断

■ 判断に至った主な理由

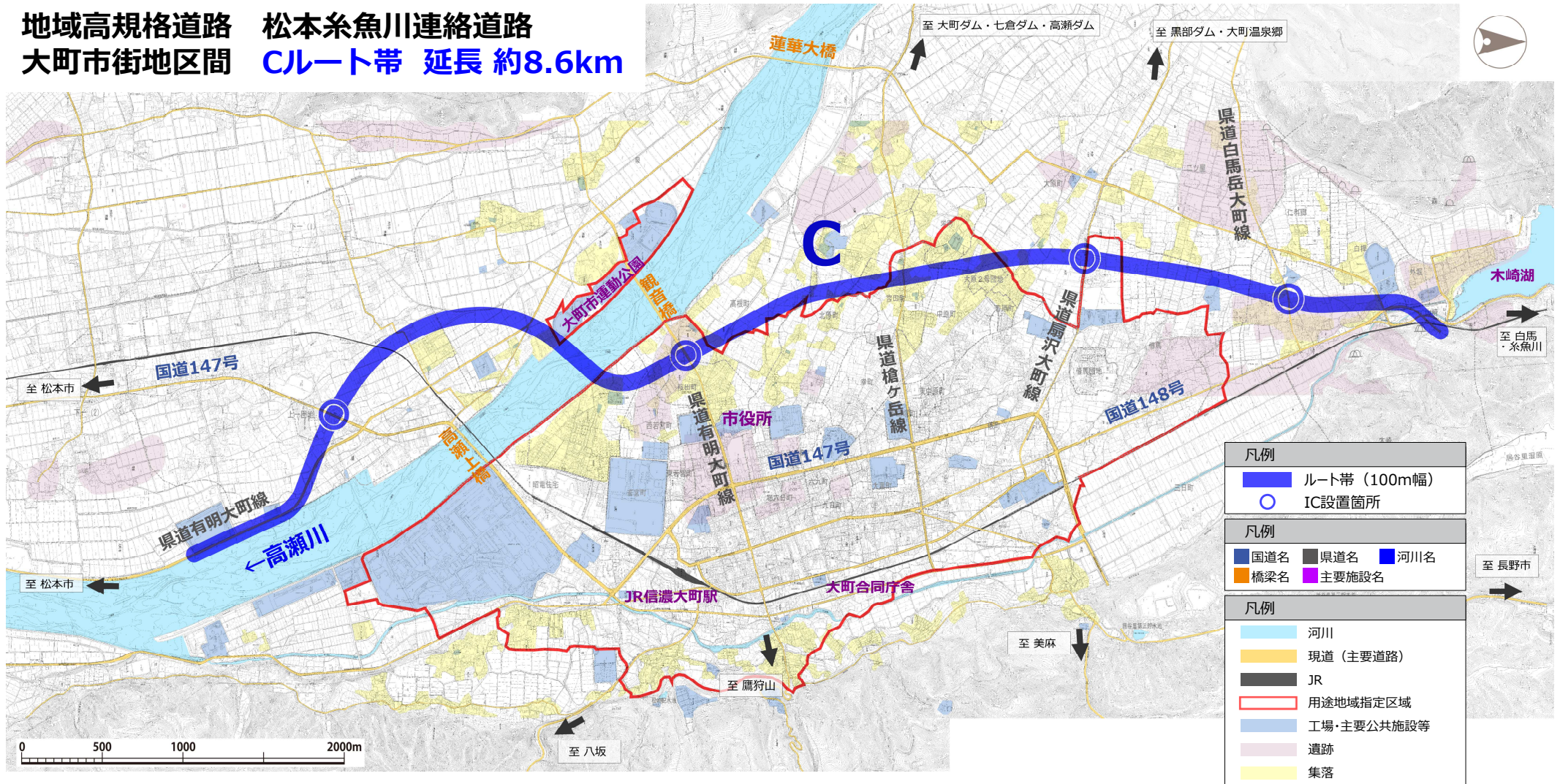
- ① 市街地内を通過する車両が分離され、交通緩和、交通事故減少が期待できるとともに、安全で歩きやすいまちづくりが期待できる
- ② 救急医療機関への速達性、防災拠点とのアクセス性が高く、災害時のネットワーク機能が強化される
- ③ 優良農地を通過する延長、面積及び不整形となる区画数が少ないため、農地や田園景観に対する影響が比較的小さい
- ④ 道路網が中心市街地と一体となったコンパクトな市街地の骨格を形成し、中心市街地へのアクセス性も高いため、大町市が目指す集約型都市構造に寄与する
- ⑤ 市街地に近いため、中心市街地活性化等のまちづくり施策と連携し、中心市街地への誘客を検討し推進していくことで市の発展に繋げることが期待できる
- ⑥ 市街地に近いため、住宅地への影響は比較的大きいが、公共施設跡地や空き家の有効活用等、市街地再生の検討とともに対応できる

最適ルート帯は「**C**ルート帯」

2 最適ルート帯について

■最適ルート帯の選定

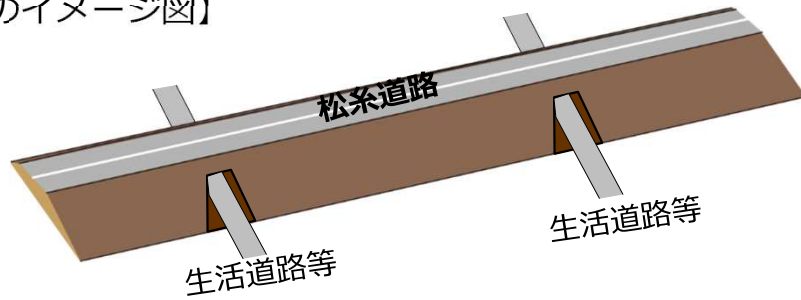
地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路
大町市街地区間 Cルート帯 延長 約8.6km



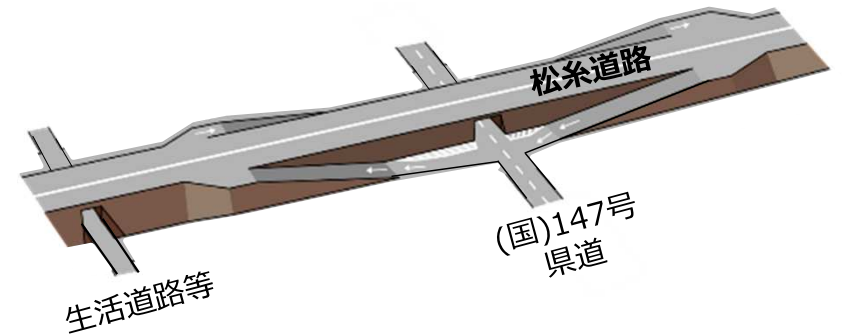
2 最適ルート帯について

■ 松糸道路（大町市街地区間）の構造イメージ

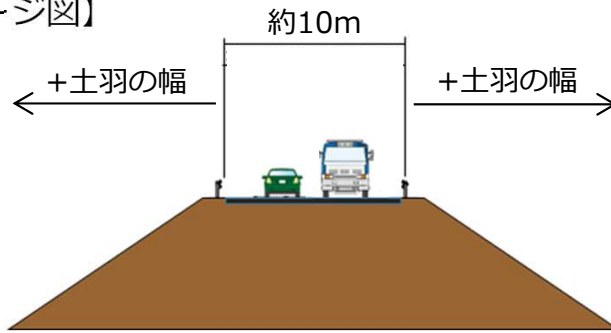
【盛土部のイメージ図】



【インターチェンジのイメージ図】



【盛土部の横断イメージ図】



【盛土部イメージ】

【横断部イメージ】

【IC（乗入箇所）イメージ】



2 最適ルート帯について

■ 事業実施に向けて配慮する主なご意見

- 最適ルート帯は、皆様のご意見を全て満足できるものではありませんが、不安や疑問の声に対しては、今後の設計等で配慮していきます

■ 皆様からのご意見（抜粋、要約）

- ・ 災害に強い道路にしてほしい
- ・ 道路はなるべく住宅から離してほしい
- ・ 騒音等で地域住民が困らないようにしてほしい
- ・ 盛土道路は景観を悪くしてしまう。北アルプスの景観が無くなる
- ・ 大町の景観に魅力を感じて移住してきた人たちの想いを裏切らないようにしてほしい
- ・ 立ち退かなければいけない場合、土地や家の補償はどうなるのか知りたい
今後の予定もあるので早く決めてほしい
- ・ 市の活性化のために松糸道路をどう利用していくのか考えてほしい
- ・ 松糸道路をきっかけに地域で活性化を考えていく良い機会
- ・ 観光客が立ち寄れ、雄大な北アルプスを眺めながら駐車できる道の駅を作してほしい

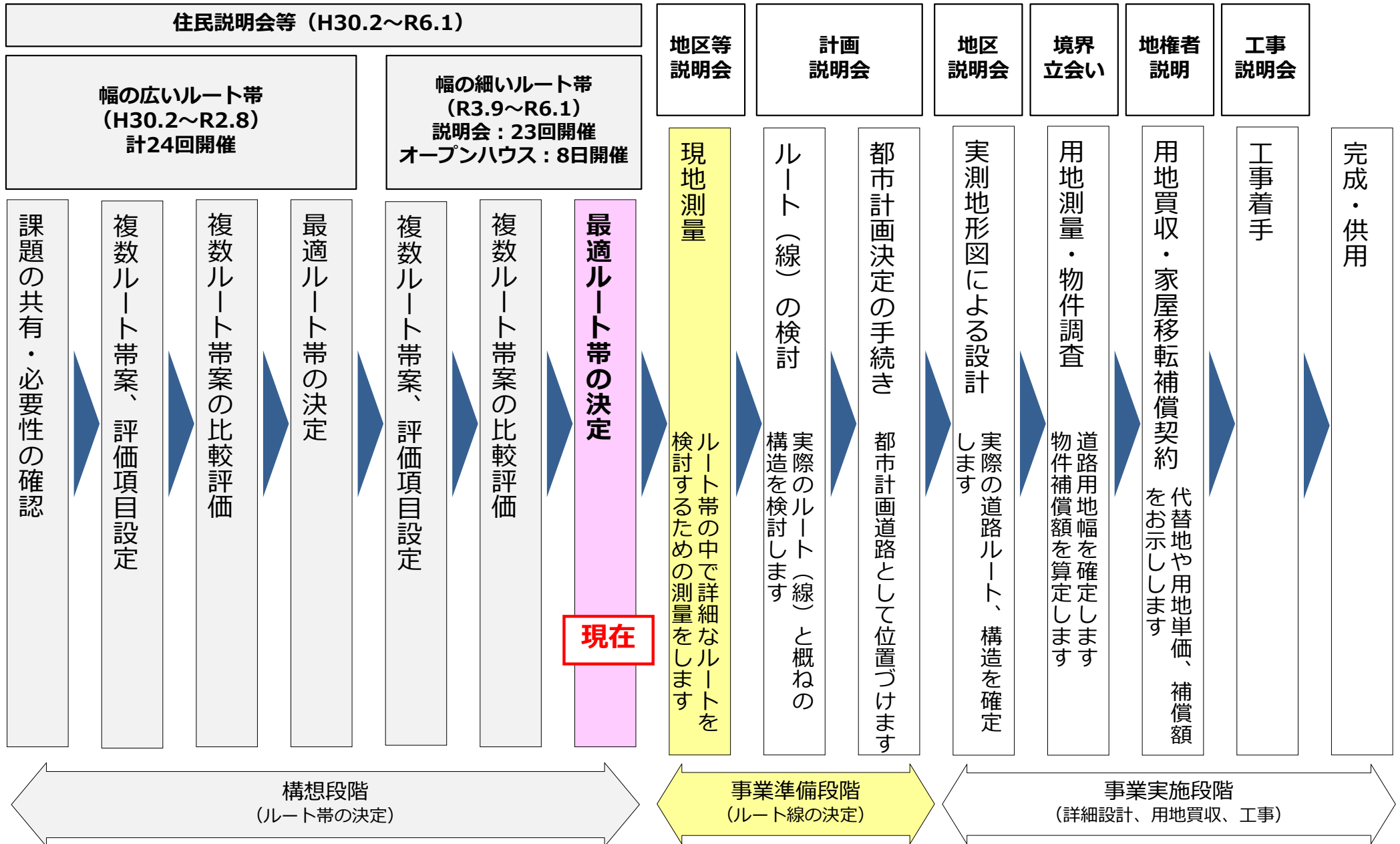
2 最適ルート帯について

■ 事業実施に向けて配慮する主要内容と対応方針

道路構造	災害に強い道路	想定される規模の地震動にも耐えうる道路構造を検討 (損傷が限定的で機能回復を速やかに行える性能を確保)
		仮に河川が氾濫しても通行が確保される道路構造を検討
	住環境	騒音や振動等の環境調査を実施し、必要に応じて適切な対策を検討
	景観	景観への影響をできる限り低減する道路構造を検討
用地補償	地権者の皆様を対象とした相談会等を実施	
	宅地や農地等の代替地の調整	
まちづくり・地域活性化	空き家対策や公共施設跡地利用等との連携	
	道の駅の設置を検討	

3 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

