

# 幅の広いルート帯の選定について

地域の課題等を踏まえ、どのような目的や機能を持った道路として計画していくのか、道路計画の目標を設定しました。

## 道路計画の目標

- 災害に強い道路 : 信頼性が高いルートの確保
- 交通の円滑化 : 交通混雑の緩和、サービス速度を確保
- 地域活性化（産業・観光等） : 高速道路ICまでの走行時間短縮と定時性の向上、交流促進、地域活性化の支援
- 安全な暮らしの確保 : 高次救急医療機関への速達性向上
- 環境・景観の保全 : 環境への配慮と良好な景観形成

## ■ ルート帯選定のポイント

道路計画の目標が実現するルートを、以下のポイントを考慮して設定しました。

### 災害に強い道路

### 交通の円滑化

### 地域の活性化 (産業・観光)

### 安全な暮らし の確保

### 環境・景観の 保全

### ルート帯選定のポイント

- ・土石流危険箇所を回避できるか
- ・地すべり危険箇所を回避できるか
- ・地震時の影響は小さいか
- ・浸水想定区域を回避できるか
- ・道路が被災した際の復旧のしやすさ
- ・災害時の代替機能となるか（リダンダンシーの確保）

- ・交通容量を増加できるか
- ・交通の集中を分散できるか
- ・交通の分散により市街地の旅行速度が向上するか
- ・交通の分散により混雑を回避し事故を低減できるか
- ・走行性が向上するか

- ・高速道路ICまでのアクセス性や定時制が向上できるか(主要幹線軸の機能強化)
- ・市街地、集落が分断されないか
- ・大町市街地や観光地等へのアクセス性がよいか
- ・道の駅の設置が行いやすいか
- ・物流の効率化が図られるか

- ・高次救急医療機関への速達性が向上できるか
- ・住環境への影響は小さいか（騒音・振動等）

- ・土地利用（市街地、農振農用地）への影響は小さいか
- ・景観への影響は小さいか
- ・道路からの眺望はよいか
- ・文化財への影響は小さいか
- ・自然環境（動物、植物、生態系）への影響は小さいか

### 経済性

### 施工性

### 効果の早期発現

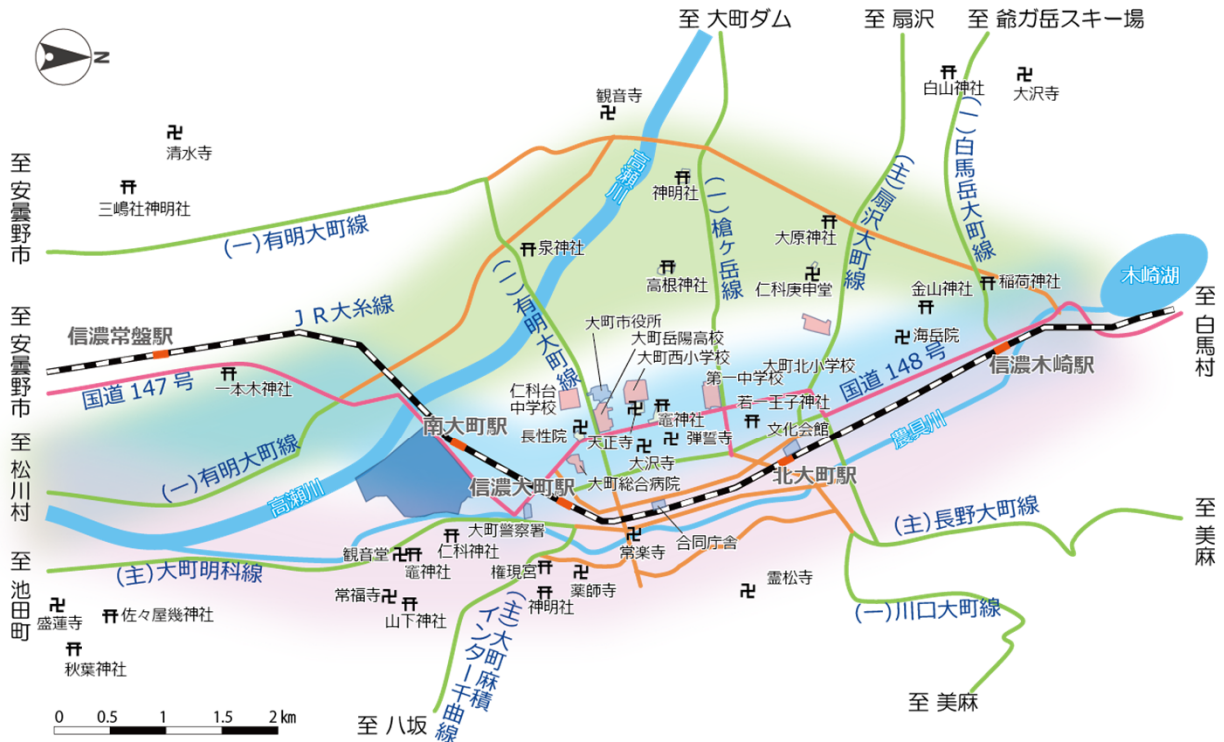
### ルート帯選定のポイント

- ・事業費
- ・維持管理費

- ・国道への影響
- ・JRへの影響
- ・河川への影響
- ・用地確保の実現性
- ・IC設置の容易性

- ・部分供用の実現性

# 幅の広いルート帯 (提示した3つのルート帯案)



- 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

## 幅の広いルート帯の評価項目

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"> <li>・地域高規格道路としての機能(高速ICまでのアクセス性、定時制、走行性の向上)</li> <li>・交通環境の改善(交通容量・交通混雑・交通事故減少)</li> <li>・推計交通量</li> </ul>
	②災害に強い道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震、土砂災害、浸水等の影響</li> <li>・災害時の代替機能、道路被災時の復旧のしやすさ</li> <li>・高次救急医療機関への速達性</li> </ul>
II. 環境	③環境・景観の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観、文化財等、住環境(騒音・振動・大気質)への影響</li> <li>・自然環境への影響</li> <li>・道路からの眺望</li> </ul>
III. 土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用(用途地域・農振農用地)への影響</li> <li>・地域の分断</li> </ul>
IV. 社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICと中心市街地、東部地域、観光地とのアクセス距離</li> <li>・市民のアクセス性(利便性)、物流の効率化</li> <li>・道の駅設置の容易性</li> </ul>
V. 事業性	⑥経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>
	⑦施工性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道、JR、河川への影響</li> <li>・用地確保の実現性</li> <li>・工事用車両等の影響</li> <li>・IC設置の容易性</li> </ul>
	⑧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>

# 幅の広いルート帯の比較評価結果の概要

分野	評価項目	評価の概要	優位性		
			東	中央	西
I 交通	①交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路としての機能は、どのルート帯も確保可</li> <li>・交通環境の改善は、東・西ルート帯の改善が期待できる</li> <li>・推計交通量は、西ルート帯が9千から1万台超と最も多い</li> </ul>	○		○
	②災害に強い道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震、土砂災害、浸水等の影響は東ルート帯が大きく、他ルート帯は小さい</li> <li>・災害時の代替機能は、東・西ルート帯は確保可、中央ルート帯は機能しない</li> <li>・道路の被災時の復旧は、中央ルート帯に比べ東・西ルート帯は比較的容易</li> <li>・高次救急医療機関への速達性は、どのルート帯も向上</li> </ul>			○
II 環境	③環境・景観の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観については、中央ルート帯は影響が大きい、文化財等ほどのルート帯も回避・低減が可、騒音・振動については、どのルート帯も影響があり、大気質は西ルート帯が最も改善、自然環境への影響については、どのルート帯も新たな影響は小さい</li> <li>・道路からの眺望については、防音壁の設置がなければどのルート帯も眺望可能</li> </ul>	○		○
III 土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用への影響は、中央ルート帯が市街地を通るため最も影響が小さい</li> <li>・地域分断は東・西ルート帯では住宅地を通過するため影響が生じるが、中央ルート帯は帯が既存道路を高架構造で利用するため最も影響が小さい</li> </ul>		○	
IV 社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地や東部地域からのアクセス距離は、東ルート帯が最も短い</li> <li>・市民のアクセス性、物流の効率化は、東ルート帯は最寄りICから狭い市道と踏切を通過するため劣る、国道や東西県道を利用できる中央・西ルート帯は優れる</li> <li>・道の駅設置の容易性については、広い複数の土地がある西ルート帯がやや優れる</li> </ul>	○	○	○
V 事業性	⑥経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費は、東ルート帯310~410億円、中央ルート帯450~500億円、西ルート帯220~270億円であり、西ルート帯が最も安い</li> <li>・維持管理費については、西ルート帯が最も安い</li> </ul>			○
	⑦施工性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道、JR、河川への影響については、東ルート帯は大規模なJR跨線橋、中央ルート帯では国道での連続高架橋があり、西ルート帯が最も影響が小さい</li> <li>・用地確保の実現性は中央ルート帯の面積が最も少ないが市街地での用地確保が必要</li> <li>・工事用車両等の影響は、東・中央ルート帯が大きく、西ルート帯は比較的小さい</li> <li>・IC設置の容易性については、東ルート帯は鉄道、河川、傾斜地形の状況から、中央ルート帯は市街地のため難易度が高く、西ルート帯は比較的容易</li> </ul>			○
	⑧効果の早期発現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・段階的な供用は、中央ルート帯は効果が期待できず、東ルート帯は市道の混雑と歩行者の安全確保に、西ルート帯は県道の混雑に懸念がある</li> <li>・西ルート帯は事業費が最も小さいことから、全区間の供用時期が最も早い</li> </ul>			○
<b>総合評価</b>					○

## 幅の広いルート帯 総合判断

地域の皆様と積み重ねてきた意見交換等のプロセスや、その結果として出されたルート帯の比較評価（結果）の重みなどを勘案して「西ルート帯」を最適ルート帯として選定しました。

