

地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」安曇野北IC(仮称)～大町市街地南の計画案
ご意見募集結果【ご意見と県の考え方(全文)】

平成28年6月
長野県

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
1	松本市	安曇野の自然環境を後世に残し既存する道路の併用活用していく事が大切な事ではないかと思います。今後、景観を損ねる道路建設計画には断固反対致します。	自然環境、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
2	松本市	安曇野から大町への道路は西に1本、中央に1本、東に1本あります。この上、もう1本、自然を破壊してまで大金をかけて作る意味はどこにあるのでしょうか。税金の無駄使いはやめて下さい。この道路には絶対反対します。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 自然環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
3	松本市	むだな道路を作るのはぜったい反対！！ほかにお金を使つてね！	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
4	松本市	平成28年1月29日付けで県から公表された、「地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 安曇野北IC(仮称)～大町市街地南の計画案」(以降、「計画案」と記す。)について、同年1月29日～2月15日の間に安曇野市内において計11回の説明会が行われました。この説明会では、これまでの経過、平成23年度以降の検討状況、整備によって期待される効果等にもふれて、計画案の内容(安曇野北IC～大町市街地南)が示されました。この計画案では、「起点を安曇野北IC(仮称)とし、平成23年度公表のBルートを修正」とする整備方針が示されました。これに対し、説明会に参加された方からは様々な意見が出される中で、新設区間のルート帯に係る住民の方から、「白紙撤回」や「Bルート以外の検討を望む」意見とそれに賛同する拍手が何度も起きていました。これら公に知り得る事実に対して意見を申し上げます。今後、県がこの道路計画を「Bルート」のみで進めていくことは、反対意見のある地区住民との関係を硬直化し、県民の意見に耳を傾けていないという不信感を募らせ、県行政への信用失墜につながることを懸念します。説明会や意見公募で出される意見に向き合った道路計画の検討を望みます。 他県の事案を引き合いにするのは不本意ですが、「軋の浦(とものうら)」のように道路計画の是非が司法判断に委ねられることは、県行政・県民ともに望まれないと思います。	今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
5	安曇野市	安曇野市明科下押野地区の住民です。 ルートがA案とB案、どちらになるのか？と思っていましたが、2月8日の地区の説明会で聞いたのは、思いもなかったBルート修正案でした。 Bルートに反対の人の意見・要望を聞いての修正案だとは思いますが、もし、このまま修正案に決まりならば、おかしくないですか？ Bルートの概要が決まったとき、声を上げたのはBルートに反対する人たちで、Bルートに賛成の人たちは声を上げておりません。反対の人の意見・要望を地元の総意だと捉えないで頂きたい。反対の人は自分の意見・要望を主張しますが、賛成の人はその時点で敢えて意見を言うことはありませんので！ Bルートにせよ、Bルート修正案にせよ、賛成・反対の意見は必ずあります。100人中100人すべてが納得するルートなど無いのですから…。 大事なのは、Bルート修正案がいいのか、それともBルートのままでいいのか、それを地元住民が協議することだと思います。 Bルートに反対の人の意見・要望は受け入れたのに修正案に反対の人の意見・要望が受け入れられないのであれば、今後、この地区にしこりを残すことになります。そうならないように、地元住民が協議する場を設けて頂きたい。何の話し合いもしないまま、このままBルート修正案に決まりということにならないように強く要望致します。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
6	安曇野市	・道路建設に反対するものではありませんが、糸魚川静岡構造線をまたぐ道路の、建設コスト算定を明確にして欲しいと思います。 ・時間短縮の根拠は制限速度をもとに出されていると思いますが、実態とはかけ離れた数値であると思います。実際には夏と冬のハイシーズンの短縮効果は大きいと思いますが、これは重柳交差点から安曇野IC間の信号と施設による渋滞が大きいです。 そして、繁忙期以外は流れが滞る事は少ないです。このことをよく考えて、なるべく無駄のない道路とするべきです。 ・計画される安曇野北ICは、犀川にかかる長野道の橋と長峰山直下の明科のトンネルとの距離がとても短い場所に設置されることになります。 長野方面からは緩い下り坂でスピードの出やすい場所であり、トンネル内の事故が懸念されます。 インターチェンジの場所は一般道との接続部をなるべく長くとってもらいたいと思います。 ・安全性を考慮すると大きなJCT建設になるかもしれません。もし建設コストが上昇するようであれば、こまめに情報を提供していただきたいと思います。 今回の説明会まで何も情報が与えられず、不満に思っています。	安曇野IC～安曇野北IC(仮称)間の距離は約3kmあり、道路を造る技術基準等に準拠しています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、建設コストや時間短縮効果も含めた道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
7	安曇野市	前回のパブリックコメントにおいても松本盆地東縁断層についての意見が有ったが、これに対しては県から明確な回答が示されていないと思われます。地域高規格道路の災害時の緊急輸送路としての機能は最も重要な要素で有り、路線選定に於いては活断層の位置は重要な要素と思います。 今回提示されたルートのわさび畑の東側は、縦断方向に松本盆地東縁断層に沿うルートであり、松本盆地東縁断層は、この地域に於いて今後、地震の発生確率が最も高いと評価されています。したがって、松本盆地東縁断層について、明瞭な回答が必要と思います。	松本盆地東縁断層を推定した複数の文献からは、三川合流部付近における詳細な位置等を把握するのが困難な状況です。今回の計画案は、岩盤が浅い地点周辺で犀川を渡るルート帯を提案しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
8	安曇野市	当地域は、糸魚川静岡構造線に沿って位置し、大地震の恐れもあり、災害時の代替道路は絶対に必要です。 早期着工をお願い致します。	一昨年の神城断層地震の経験もふまえ、災害に強い道路網を構築していくことは大変重要だと考えております。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
9	安曇野市	・現在、右岸道路は生活・物資輸送道路、観光道路として大いに利用されている。同連絡道路を整備中の供用状態がどうなるか(一部通行止、全止めなど)を知りたい。通行止となると国道147号等の渋滞が懸念される。(左岸ルートを再考されたい。安全面も含めて) ・地域高規格道路上には自転車等の通行も予想される。レーン分け等がないと車道を通行することとなり、サービス速度の確保、事故等の安全面を考慮する必要がある。	自転車交通のあり方につきましては、今後の調整事項と考えています。 施工中の現況交通への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
10	安曇野市	明科下押野地区のルートについて 下押野在住です。 私はBルート案に賛成だったので、いきなりBルート修正案が出たことに、正直、驚きました。 修正案について、なぜ県は地元住民にも説明会の時まで黙っていたのでしょうか？ ”Bルート案ですが、地区を分断するなどの意見が寄せられたので、修正案を作成しました。 つきましては、地元の皆さん、旧Bルート案とBルート修正案、どちらが良いか話し合ってください” と、このような流れになるのが、話しの筋だと思います。それが、地元で話し合いもせず、いきなり、”Bルート修正案になりました”では、納得しかねます。 地元住民及び当事者が話し合える場を作って、そこで議論し、地元住民及びは当事者が納得する形で結論を出すことを心から望みます。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
11	安曇野市	生活の高速化が更に加速しています。 ITによるサービスの高速化は、すべての生活・産業へと波及し、物流業界では翌日配送が当然のような流れとなっています。 これにより、人々は「待てない・待たない」生活が当たり前となり、各業界も人口減少の中、このような流れに対応するビジネスモデルを次々に生み出し競争が激化していますし、これからも更なる激化が予想されます。 これらは、当然都市部から発達・波及するものですが、市場規模が大きければそれに伴い 市民・産業界等要望も大きななる訳で、費用対効果も踏まえ 国・県等もインフラ整備に予算をかけることとなるのでしょうか。しかし、地方はどうでしょうか。人口の減少に加え、産業の大きな活性もなく将来の大変革も見込めない。だから投資は控え、インフラ整備より福祉のためにお金を使いましょうというのが大部分の考え方でしょう。これでは、我々の地域は疲弊してしまいます。 確かに、高齢化が進むことを考えればそれも当然です。しかし、高速道路網の整備はわれわれの地域にとって、人々が都市部と変わらない物流等の「生活のサービス」また医療等の「生命のサービス」などを享受するための最低限の生命線であり「人権」であります。 現在、関東中心とした、正確には東京のみを中心とした経済構造となっています。しかし、議論となっている「道州制」が導入される可能性もあるのです。我々の地域は、高速道路網を持つことで、近隣・近県の中心に踊りでることも不可能ではないと考えます。 アクセスの不便さは、市民生活向上の放棄 市民の生命財産維持放棄 経済発展の放棄 を公言したということなのです。	今回の計画案が実現することで、産業面・医療面等に大きく寄与するものと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
12	安曇野市	明科下押野地区のルートですが、私は反対です。その理由は 1. 現在の高瀬川左岸堤防の何メートルか上を道路が通るとのことですが、もし、それが現実になれば、せっかくの安曇野の景色が台無しになってしまいます。高架の道路が貫く風景が安曇野の田園風景にマッチするのでしょうか？今の美しい安曇野の風景をこれからも未来永劫残して欲しいです。 2. 今回示されたルートでは、10件弱の家が周りから見れば“孤立”状態となってしまいます。安曇野市の「地域の分断を最小限に…」との要望を受けての結果かとは思いますが、あまりにも気の毒な気がします。これならば、当初の内川の北側を通るルートの方が良かったと思います。 以下は個人的な考えです。 現在の犀川左岸及び高瀬川左岸の堤防道路を高さは変えず拡張して、その下に生活道路を新たに造るという案はいかがでしょう？ 具体的には 犀川橋の南に新たに造る橋は、下押野地区には入らずに左にカーブして犀川左岸堤防へ⇒内川橋⇒高瀬川左岸堤防⇒県道穂高明科線とは立体交差⇒新しい橋からオリンピック道路へ… これならば、道路は高架にならず、地区が分断されることもありません。ご検討、よろしくお願い致します。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、農地、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
13	安曇野市	日頃仕事で高速道路に乗ることが多く、北から乗るのに時間がかかることが気になっていました。なので、堤防道路の整備等で時間が短縮できるのは魅力だと思います。 並びに安曇野市内の運転も渋滞により時間がかかる事が多いので、ぜひ実現して欲しい。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮や渋滞緩和等に寄与すると考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
14	安曇野市	・松本地域から日本海側に抜ける道が出来ることは災害時にとっても心強いと思います。 ・現在、安曇野市に住んでいて大北地域や日本海に向かう車が多く、市内が混雑してしまうのが大変だと感じているので解消されれば嬉しいです。 ・高規格道路ができることでICができる安曇野市明科地区や大北地域が発展することを願います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
15	安曇野市	過日、地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」に関する説明会に出席しました。 結論から申し上げます、新道路建設には 反対 です。その理由は以下のとおりです。 ■ 松本～大町間の移動時間短縮11分とありますが、11分の為に約980億円の財政出動が必要なのか、非常に疑問で納得できません。 ■ もし、緊急搬送が必要で大北地域から松本市内へ短時間搬送しなければいけない事象が発生した場合の対処としては、計画金額を活用しドクターヘリの運用・充実を図れば、十分対応可能であると考えます。 ■ 現計画では、豊科北(仮称)インターから犀川右岸を経由して、下押野区の住宅の上部通過して、高瀬川右岸に接続されることになっておりますが、先ず、犀川右岸につきましては、優良農地が道路建設により相当の面積が失われますし、道路により農地が分断され、作業が非効率になります。また、押野地区では道路家屋上に建設されることによる、粉塵・騒音被害が十分想定されます。 ■ 安曇野市は人口減少防止対策として、Iターンの受け入れ施策に取り組んでおります。売りの一つが安曇野の景観の良さと田園風景の美しさです。現在、安曇野市東部から眺める常念岳をはじめ北アルプスの景観を遮るものはなく、素晴らしい景観であり、写真愛好家も多数来訪しております。この景観を壊す必要はありません。 ■ この、地域高規格道路は、松本市波田地区を起点と案で始まり、その後安曇野IC梓川スマートIC等の紆余曲折を経て現ルート案になっていますが、これだけの年月を経ても着工されない道路がなぜ必要なのか、全く理解できません。特に私の居住地では、利用は殆どなく単に通過車両の為に作る道路かと思い、全く必要性を感じません。 ■ 説明会では安曇野市の観光にも寄与するとの説明で有りましたが、現在は大北への観光バスは、オリンピック道路を利用して、名水百選とか大王わさび農場を観光しておりますが、本道路が出来れば安曇野市を通過してしまう可能性があり、観光収入は減ってしまうのではないかと危惧しております。 ■ 最後に、そもそも論でありますが、単に松本～大北間の時間短縮であれば、大町から麻績IC接続ルートを考えては如何でしょうか。道路新設により、美麻・筑北等過疎地の活性化に貢献できると思います。 さらに、安曇野市内では反対意見があります。安曇野市起点ルートは急がず、松本～糸魚川高規格道路ですから、糸魚川から長野県への工事を優先し、その間松本～大町間のルート選定をじっくり考えた方が良いと思います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 また、地域高規格道路の整備効果を発現させるためには、高速道路との接続が不可欠であり、安曇野市の新設区間が最優先と考えています。 なお、今回計画案における建設費は250～270億円(想定)ですが、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、それ以上の効果があると考えます。 生活環境、農地、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
16 -1	安曇野市	仮称インター～大町間 ルート 白紙撤回 現状のままとせよ 特に仮称インター～高瀬橋間 A～Bルート案を白紙撤回せよ 平成28年1月29日 明科公民館 73名 説明、安曇野建設事務所職員(記者多数) 注文意見多し 2月3日 光区(北村) 約60名 高速バス停廃止とは何ごとぞ 絶対反対の意見 2月4日 宮中区(宮本) 約35名 H23年の説明会の結論 犀川左岸への意見 絶対反対の意見 2月5日 町区(町) 約40名 住居 住宅 高架 わさび 田悪影響 絶対反対の意見 2月8日 下押野 約70名 集落2分 高架 住居上道路 絶対反対の意見 2月9日 上押野 約20名 雪降りの為出席者なし 絶対反対の意見 2月13日 明科公民館 約30名 6名の質問者全員絶対反対 絶対反対の意見 3月3日 安曇合庁 約54名 商工会、観光協会主管説明会 注文意見多し 絶対反対 地元、地権者が絶対反対している所へなぜ道を持ってくるのか 平成23年における結論は、「現ルートを延伸犀川左岸へつけれ」の意見は何も検討されていない ◎概略ルート検討の説明の中で なぜ高瀬川左岸が検討されているのか そこがわからない ◎60k/hの道路においてなぜ追越車線を設けるのか? 現状70k/hで 自動車は走っているのを確認して下さい。	安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 なお、高瀬川左岸の検討については、平成23年度の説明会およびパブリックコメントにおいて、大町市街地までのより広範囲でのルート検討をすべきとのご意見もふまえて検討を行いました。 追越車線の設置につきましては、低速車が走行している際に、走行速度を保てるように計画したものです。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
16-2	安曇野市	仮称インター～高瀬橋西 Bルート案 絶対反対 白紙撤回を要める！ (代案)安曇野IC直結、犀川左岸⇒御宝町⇒橋⇒現オリンピック道路 現ABルート案 全長6kmの内 5kmは80%優良農地を全てつぶしての案 ◎こんな案が誰が考えられますか？ 安曇野市の米の収量 10a＝634kg 新道路幅×延長 仮称インター幅 乗降道取付幅＝○a×634kg＝無収穫量○ 60kg 玄米＝13, 000円総減収量○ 計算してみてください そんな農地をつぶさない為にも このルート案は白紙撤回を要めます 代案として犀川左岸へ 起点 新村案 撤廃 優良農地がつぶれる理由多し H6年 島内案 撤廃 優良農地がつぶれる理由と道路事情が変わった あれから22年 この道を必要とする人は誰が？ 地方事務所県職員のみではないだろうか 大町建設事務所⇔安曇野建設事務所を30分で結ぶ道をつくれとの証言ある	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最も重要なものの一つと考えています。 また、安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 農地への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
16-3	安曇野市	仮称インター～高瀬橋西 Bルート案 絶対反対 白紙撤回を要む 説明資料、ルート帯の中に安曇野市上水道第二水源地上押野区の安曇野市上水道第三水源がある。明科地区住民約9, 600人(やや少ないかも)の命の水瓶の真上を通過するとは何ごとぞ！ものすごく憤りと、怒りを感じる。白紙撤回をせよ。(2月5日町区の説明会時その旨を質した その時の説明者、安曇野建設事務所職員その場所の位置さえ知らなかった。后部の席にいた、別の職員にその位置を聞いていた。) 明科地区の上水道はこの位置での地下水の集水量(70%)を法音寺貯水池へポンプアップ不足分を(第1)第3水源地上押野地区の地下水を補充して明科地区全戸へ給水している 余った水は生坂村へ補充(売っている)している 明科上水道の(うまい)のは地下水のためであり消毒薬の塩素の使用量がもっとも少ないとも聞く 上記の理由をもって絶対反対。県が必要な道とするならば犀川左岸へ持っていけ！ そんな水瓶の上を通過する道を認めるわけにはいかない 凍結防止剤エンカルの毒性はないとはいふものの 生命ある者の水を守るために 白紙撤回を要む	水源への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
16-4	安曇野市	居住区周辺の地権者全員が絶対反対 2月13日 明科公民館説明会後 地権者に個々に面談した結果を通知致します。 ルート帯、中央○乗降口予定地点 市道に接続 立体交差 絶対反対 白紙撤回を要めている理由 ・優良農地が大幅につぶれる ・水源(地下水集水地)の真上を通過する ・区画整備した圃場が分断される ・市道、農道、用水路、排水路、1級河川、前川がある ・その上に高架橋を造ること反対 ・さらに乗降口を造ること反対 ・回りの圃場に悪影響勘大 以上をもって絶対反対 白紙撤回を要む この場所だけでの地権者全員がはっきりと否定しているのを県としてどう判断するのか。安曇野市としてはBルート案を修正しながら県と協議すると市は言っている。協議する余地は全くなし 県側から市へその旨提言してほしい	農地への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
16-5	安曇野市	明科を通り犀川を橋で渡る松本系魚川連絡道路の現案には反対します 政治力でこんな考えをしているのか！ 安曇野ICより犀川左を通り高瀬川右岸堤防道路を通過して大町市街を抜けるのが一番の安上がりだと常識的に考えます。	安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
16 -6	安曇野市	平成28年3月19日(土) 高瀬橋南信号機から大町方面へ向かつての現道路に乗り降りできる 道路の数、現道路、高瀬橋南信号機から高瀬川右岸道路を高瀬橋西信号機まで 午前11時と午後4時の2度 走ってみました。天気快晴 土曜日 車の流れ良好 走行平均75km 現状で何の支障もない、それを北方向へ の追越車線を計画しているとは常人では考えられない計画である。よって白紙撤回を求める 現道路への乗降口数 大型工場6社 生コン会社 従業員の通勤道路 10道路 これ全て地域住民の生活道路 へ密着している。これを封鎖するとは生活権の侵害に値する。よってこの松糸道路案の白紙撤回を求める道 路に面して レストラン、スタンド店がある。この住民への対応は又以北の『松川道の駅』の対処、対応はいかが するのか その点の説明をも求める。よってこの計画案の白紙撤回を求める。	平成22年度に実施した道路交通センサスによると、高瀬 川右岸道路における平均走行速度は49km/hであり、低 速車や信号停止等も考慮すると60km/hに達していない状 況です。そのため、低速車が走行している際に走行速度 を保てるよう、追越車線設置を計画しました。また、高瀬橋 西の交差点立体化も計画することで、走行速度の向上も 見込んでいます。 本線からの乗降箇所や沿道からの出入り箇所について は、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意 見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計 画を検討してまいります。
16 -7	安曇野市	平成28年3月20日 現案 絶対反対 白紙撤回 各地域での計画案の発表についての反論 ◎高速バス停がなくなる。このことは説明がなかった 質問があつて 答えていた。 ◎道路でつぶれる圃場の面積と米の収量減については、計画線 ルート帯が広いので回答できないとのこと。 ◎地下水 湧水調査をした わさび田 養鱒 対した配慮をした計画案の点線○円内、どこを掘っても1mで地下 水は出る ◎ボーリング調査をした、5mで岩板に当たる所と50mでも岩板に当たらないところがあるから 橋は2カ所となっ た、と。何も理由になっていない。証言、三川合流のこの場所は特別地域 絶対一本橋はかけてはまかりなら ぬ。とのこと？ ◎仮設ICをつくる。安曇野ICより3km以上離れた所へ、この場所が光区の圃場にかかる。2K500mだと犀川左岸 の地点からそのまま犀川左岸を 現高瀬川道路へ直結せよ 証言、犀川左岸 コンクリート護岸工事がされていないから道路にはできないとのこと。だったら10年かけて護岸工 事をやればいいではないでしょうか。	安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討 を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果 等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 景観、農地や自然環境への影響につきましては、できる 限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さら に具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してま いります。
16 -8	安曇野市	平成28年3月21日 居住区周辺周辺の地権者 個々に面談 全員が絶対反対、白紙撤回を要めている。 ・優良農地が大幅につぶれる ・市道が5本交差している その上を高架にすると絶対許しがたい ・住居の目の前を立体交差上とは絶対許せない ・堤防道路上 8mの高さの橋とは ・堤防橋上までの取付高架道を考えても景観上許すわけにはいかない ・アルプスの山々を売り物としている日本一美味な店の死活問題である 犀川左岸道路、コンクリート護岸工事がされていないからだめ ダメなら護岸工事をやればいいじゃないか！10年 かけて	景観、農地や生活環境への影響につきましては、できる 限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さら に具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してま いります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
16 -9	安曇野市	平成28年3月25日 下押野地区 集落2分割、住宅内高架とは何ごとだ！ 安曇野市、1月29日の説明会の後日、1月30日の新聞コメント『市は、市内ルートについて農地や集落の分断を避けるよう県に求めてきた。安曇野市は取材に「誠意を持って応えてくれた」と県の修正案を評価』との新聞記事。 前回Aルート案、今回のBルート案 何も知らずにコメント 無知にはあきれて何も言えない。ものすごく不信感をいだいた。A、Bルート案とも優良農地のつぶれる面積は同じ 全ルートの80%は同じである。ただ堤防よりへよせただけ これだけの修正作業をするのに県は4年もかけたのかと思うと必要ない道だと思う こんなことは幼児、子供でも出来ること。集落の分断 何もされていない。ただ堤防側へルート帯(予定線)をよせたのみ 何が県は誠意を持って応えてくれたというのか。誠意とは、白紙撤回のみ。	生活環境への影響につきましては、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
16 -10	安曇野市	平成28年3月24日 表記計画案について絶対反対 白紙撤回を求めます。 ・優良農地が80%つぶれる ・明科地域住民全ての水道水源地の上部を通過する ・わさび田の湧水への不安 ・地区住民の住居への悪影響(高架等) ・いちじるしく景観をそこなう 等々考えられる。 よって以上をもって絶対反対 白紙撤回を要求する。	農地、自然環境や生活環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
16 -11	安曇野市	平成28年1月29日、明科公民館での説明会后、1月30日の新聞の記事、道路建設課のコメント、「地元の了解から2～3年かかる」とコメントしている。現時点では地元の了解は0である。市では協力会の名称で地元の意見を聞いたようだが、区を代表する意見の発言を求める。「設計に入るまでには2～3年かかる」ではなくて「2～3年手がつけられない」ではないのか、圃場構造改善昭和60年より初まり竣工が平成2年 30年間手がつけられない法があるため平成30年以降であるのが本意ではないのか？それ以前に地権者全員が反対しているのだからこのルート案 白紙撤回あるのみ	今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
16 -12	安曇野市	明科光地区、及び塔ノ原(宮中区、町区)内、圃場を通るルート帯に対する、水利利用権に関して絶対反対、白紙撤回を求めます。平成23年Aルート案説明後、平成24年6月15日 用水組合にてAルート帯については絶対反対、白紙撤回を決議しております。『区内の圃場の用水は中部電力犀川発電所の導水路よりの分水でありその取扱ゲートは、1～11号までを組合長の責任のもと配給水をしている。よってこの圃場内を走る用水路及び水の巡り回る圃場に対して一切の加護を加えることはまかりならぬ、』と言う決議がされております。以上を申し上げ絶対反対 白紙撤回を求めます。	農地への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
16 -13	安曇野市	多面的機能支援事業 この事業を立ち上げて3年 構成員60名、区の全ての圃場 水路両岸の除草、整備 水路漏水コーキング 水路U字不リーム付設換工事 水路法面崩落防護壁工事 生態系 ホタル生息地の整備等を行って来た 構成員全員が、優良農地をつぶれることに怒りを感じている 来る4月3日の総会の席をもって絶対反対、白紙撤回の決議を採択する運びとなっている、ことを通知する。	農地への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
16 -14	安曇野市	現ルート案 B 絶対反対 白紙撤回を求める。 その理由は13通の意見書に記述してあるとおり その意見書 全てコピー済 代案として県が求める道路とするならば現高瀬川右岸そのまま直進 堤防先端より犀川左岸の終端へ橋をかけそのまま上流部へ現高速へ結ぶべきものなり。 それができなければ松糸道路は廃案とすべし 平成6年とり「すったもんだ？」した道路 県関係者の勇気ある廃案 撤回を希望します。	安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
17	安曇野市	地域住民の理解が得られますよう十分な調査を行うなど、最前の努力をお願いいたします。	今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
18	安曇野市	反対します。 女性の立場で意見したいと思います。 ①長峰山の頂上から風景を役人さんに見て頂きたいと思います。お願いします。 ②お金を沢山使っても少数の方が良いだけで多数の方は必要ないと思います。 ③私の家の田んぼも変な形になってしまうと思います。苦勞して大きな田んぼにしました。	今回の計画案が実現することによる、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、投資費用以上の効果があると考えます。 景観や農地への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
19	安曇野市	1、そもそも何の必要性があるのですか？ 先ず第一に、22年前に構想された道路ということですが、この22年間松本と大町間の人や物の流れに何の不自由があったのですか？22年前といえば高度経済成長が終焉しバブル経済が始まった頃の計画と思いますが、当時どんな人たちが何故その道路が必要と考え計画されたのでしょうか？その後バブルがはじけ低成長時代に入り、経済のグローバル化が深化する一方で循環的な地域経済による成熟型社会の維持再生が語られる時代になり、更に今日では今後の超高齢化少子化時代を見越した政策が各方面で本格的に検討される社会経済状況を迎えています。22年前の状況とは大きく変化している中で、何故こんな過去の構想だけがいつまでも一人歩きしているのですか？ 第二に、そもそもこの構想は波田地域から堀金・穂高を通して北へ向かう道路整備が構想されていたようですが、その必要性はどうなったのですか？更に、次々と計画ルートが変わってきていますが、変更された理由について説明がありません。 i) 波田から堀金―穂高―松川の道は何故必要でなくなったのですか？ ii) 松本の島内―豊科―穂高の道は何故必要でなくなったのですか？ これら先に示されたルートの必要性がどのようなものであったのですか？それが必要でなくなった理由は何ですか？誰にでも理解できる説明をして下さい。 2、日本海に向かう南北軸を長野～上越間に加え、中信地域から糸魚川ルートを整備する必要は理解できます。しかし少し検討が要ると思います。 第一に、このルートのネックは小谷以北の道路整備です。急カーブのトンネルが続く道路の整備は喫緊の課題ではないですか？事故がおきても避難する設備や排気や緊急連絡機能を持たないトンネル群の整備に優先して予算を回すべきと思いますが、長野圏域と合わせて新潟県側の計画はどうなっているのか教えてください。いくら安曇野と大町を高規格道路にしても糸魚川に繋がる連絡道路にはなりません。 第二に、南北軸で高速道路なり高規格道路を必要としているのは長野と松本間では山間地域である筑北地域ではありませんか？優先すべきその地域の道路計画はどうなっているのですか？高速長野道の四賀地域、筑北、麻績方面から生坂・池田を経由し大町に至る、あるいは美麻地域を経由するルート、そうした山間部に暮らす方々の便にとって優先される交通手段や道路整備はどうなっているのか教えてください。安曇野と大町の間に高規格道路を通す必要性が私には全く理解できません。今回の計画案は、白紙に戻して考え直すしかないと思います。 更に加えて、道路新設に優先して今最も求められている公共工事は、1960～70年代に作られた道路・橋梁・トンネルなどで耐用年数を迎えている建造物の改修・維持管理、最新設備への改善ではありませんか？税金をより効率的に投入すべきはこうした安全を第一に確保する事業ではないかと思います。 3、道路整備計画だけでなく鉄道も含めた交通体系の全体像を示してください。 第一に長野県から日本海に向かう南北方向だけでなく、岐阜県～長野県、長野県～群馬県、特に長野県域内の東西軸の交通をどのように整備していくのか？上田～松本、佐久～松本・中信、松本～高山、松本～木曾・・・道路(高速道路を含む)や鉄道網(複線化も含む)の全体計画を示した上で今回提案されている「安曇野―大町間」の高規格道路がその中でどのように位置付けられているのか、前記必要性の補足として明らかにしてください。 第二には、車のための道路整備だけでなく、鉄道や路面電車更に自転車などの21世紀に求められる地域交通体系を示し、その中で道路がどのような役割を果たしていくのか、限界のある石油資源に替わる脱車社会をも展望した将来像を示し、その中で「安曇野―大町間」の高規格道路が果たす歴史的役割も説明して下さい。人・物・文化を結びつける歴史的な道は全て街道から始まったはずですが、今回提案される高規格道路の歴史的意味は一体何なのですか？ 4、5年前と今回示された案についての意見と質問 まず初めに、5年前に示された計画案とほとんど変わらない今回の案を平然と説明される行政の姿勢についてはほんとに失望の限りです。 「住民の意見を真摯にお聞きします。」「検討して説明をして参ります。」・・・そんな小役人の手垢の付いた言い分の繰り返しはモウたくさんです。5年前に出された『住民の声』はどこに反映されているのでしょうか？住民の役に立つことが使命である公務員の皆さんでありながら、そこに暮らす人々の要望や声を真剣に受け止め・学び、そして長い将来のことも十分に考え抜いておられるとは到底思われません。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 これまで平成6年の候補路線指定、平成10年の計画路線指定、平成11年と17年の調査区間指定など、段階的に事業の熟度を高めてまいりました。平成20年に4つの起点ルート比較をお示しし、平成23年に安曇野地域の概略ルート案A、Bについて説明会を開催しました。 また、平成25年には長野県新総合交通ビジョンを策定し、道路だけでなく鉄道を含めた交通体系として、松本糸魚川連絡道路の必要性を位置付けております。 平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 なお、安曇野IC～安曇野北IC(仮称)間の距離は約3kmあり、道路を造る技術基準等に準拠しています。 生活環境、農地、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
(19)		説明会も終わらないうちに「対策委員会」なるものを打ち出す安曇野市役所の姿勢は一体いかなものかと思えます。時代背景や今後の社会経済のあり方から、今一度立ち止まってゼロから考え直す発想は公務員の人たちには無いのですか？道路行政に携わる方々は、単に上層が何処かで決まったことに従って何年かの任期を過ごすことしか念頭にないのですか？（満蒙開拓団送り込み運動に狂奔した昔の小役人たちの姿がダブって見えてきます。）自らの使命を自覚し、職を賭してでもそこに暮らす人々の立場で考える力を失くしてしまったのですか？・・・といわざるを得ません。 さて、今回（5年前も同様）の提案について ①高速長野道の安曇野インターからわずか2キロ余りの地点に新たにインターを設けることの是非について、どのように検討されたのか？明科トンネルの近くで、ゆるい坂道の且つカーブする地点にインターを設けても安全なのか疑問です。 ②安曇橋、犀川橋から百メートルか数十メートルの地点に隣接並行して新たに2本の橋を設けるのは、誰が考えても不経済ではないですか？ ③大町方面から、高瀬川を渡り更に犀川を渡る。農地を潰し集落を分断して更にその道を犀川右岸に持つていく。左へ右へと急カーブが連続する。そんな不自然なルートで交通の安全は確保されるのですか？また唯一の目的とされる速度は確保できるのですか？ ④重要で心配なこと。明科にとって命の綱である2箇所の上水道水源がそのルート上にありますが水量や水質に何の影響も無いのですか？ ⑤何よりも、次の3点から今回及び5年前の説明案には絶対反対です。 1) 集落を分断する。 2) 優良農地を潰し分断する。 3) 田園地帯から北アルプスの景観を台なしにする。これらの行為は歴史的な犯罪行為に等しいと思います。 1970年5月 ノーベル賞作家など（川端康成・井上靖・東山魁夷）が穂高の別荘地開発に関して意見を聞きたい信州に呼ばれた際に、長嶺山から安曇野平を眺めて『残したい静けさ、美しさ』『安曇野は何と美しかったことか』〜と語ったと伝えられている。安曇野を讃えるその碑は今も長嶺山山頂や明科高校の校庭ほかに残っています。この景観は何万年のも自然の営みと江戸時代以前からの人々の営為が育んだ賜物であり、歴史と文化と自然が織り成す風土であり、誰も破壊してはならない日本の原風景を代表する遺産の一つです。ここに8メートルもの土塁を築くなどというのは、後世の笑い種や恥となるくらいでは済まない、取り返しの付かない過ちになることに思いを巡らせていただきたい。安曇野一大町間が現状よりわずか5〜10分足らず早く移動できる（現状で安曇野一大町間の交通に何の不自由もありません。・・）、そんなものはこの景観を壊すことの代償になるものではありません。安曇野の景観を破壊する行為は歴史的犯罪といっても過言ではないと思います。 ⑥安曇野は大町や白馬への単なる通過点ですか？ 農業や工業などの産業だけでなく観光も安曇野の立派な社会資源です。豊かな自然と歴史・文化を求めて多くの観光客がいらっしゃいます。「道祖神」を巡り、多くの美術館を巡ね、縄文時代の遺跡や中世からの寺社を訪れ、わさび田や湧水の郷をサイクリングで巡ったり、農作業体験やりんご他果樹の摘み取り・・・加えて計画道路周辺には国内でも数少ない「白鳥の飛来地」があります。夏には花火大会の会場にもなり、蛍が飛び交う水辺や、自然の宝庫「三角島」もあります。また長嶺山から飛び立ち道路計画地辺りを着地点とするハングライダーの大会など、そのメッカとして全国からファンの方々が集まって来ています。 安曇野地域では、計画されている高規格道路よりそうした観光資源を回遊できる小道や人が渡れる小橋などの整備こそ求められています。この道路計画はこうしたかけがえのない地域の立派な観光資源の価値を低めてしまします。 5、説明会の資料にあった幾つかの「効果」なるものについて ①道路の安全について 高速で走ってきた運転手のスピード感でそのまま市街地に入ることほど危険なことはありません。安全を言うなら逆にスピードを抑える道路構造を検討してください。明科駅前では長年放置されてきた歩道整備がやっと検討されはじまりましたが、安全のためにはガードレールや、歩道の整備こそ優先されるべきではありませんか。子供やお年寄りが安心して通れる道の整備こそが課題です。「質の高い道路！？」と説明されましたが高規格道路は事故を呼び寄せる危険道路というほかありません。	

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
(19)		②渋滞解消について 根本は車社会のありようを変えること。これからの超高齢化社会では買い物弱者、通院も文化行事への参加もままならない人が増える。求められるのは質の高い公共交通の抜本的拡充です。マイカーの市街地への進入規制それに変わるシャトルバスや、松本を中心に網の目のように走る路面電車が安曇野や波田、山形・朝日、洗馬や塩尻方面にも延びる、更に自転車道の整備や駅前などに大駐車場を設置するなど、安全と環境保全を第一とした高齢者や障がい者にも優しい交通体系の整備です。(渋滞に対する対処療法として右折や左折レーンの整備のほか高速道路の両側に幅広側道を整備し幹線につなぐなどの方法も考えられますが……) 6、どうしても高速長野道安曇野インターから高瀬川右岸のオリンピック道路を高速で繋ぎたいというなら…… 安曇野インター他の改造を伴いますが、光橋西からインター交差点までの高速道路東側(現状は1車線の農道)にも2車線の側道を設ける。光橋西交差点から犀川左岸の堤防沿いに大王わさび田を避けて河畔林内を通る道路を走らせ、焼却場の横を通して堤防沿いに安曇橋まで繋ぐルートしかないのでは？？？(湧水群を跨ぐ橋は技術的に可能と思われますが。)又、高瀬川堤防沿いのオリンピック道路に追い越し車線は不要です。今でも殆どの車が時速80キロでスイスイ走っています。…松川村の優良農地の保全のためにも、安全を確保した運転者のスピード感覚を正常に保つためにも、穂高や松川の住民がオリンピック道路を安全に利用するためにも追い越し車線は全く不要と思います。 環境破壊の「松糸道路」絶対反対!!景観を守れ!「松糸道路」絶対反対農地を守れ!「松糸道路」絶対反対!!集落分断の「松糸道路」絶対反対!!玄関の前に8メートルの土塁はいらん!!危険を呼ぶ「松糸道路」絶対反対!明科の水源を守れ!迷惑道路絶対反対!!これが住民の声です。 押野地域を始め明科地域の多くの人が反対しています。農家など地権者だけでなく店などの商売をされている方、先祖代々昔からお住まいの方、他地域から移住してきた方、老若男女を問わず広く皆さんが反対されています。最後に一言。この計画は実現することは絶対にありません。何故なら、この計画は『自然と人の理』に適っていないからです。	
20	安曇野市	何ぜ生活道路へ松糸道路を持ってくるのか！！ 橋を左岸へかければ影響が少なくなるはず お金がかかるのであれば やめれば良い！！ 私はずーと明科でくらししていました。とても良い所です。もし皆さんが家の前を24時間車がとおる様になったらきつと反対すると思います。 わが家は店を始めて3年目に成りようやくお客様もアルプス環境が良いので多くの方が来て下さいます。もし生活ができなくなったら、考えて見て下さい！！一部の言う事ばかり聞くのはおかしい。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 他のルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 景観や生活環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
21	安曇野市	田より12メートル上がるとどてが8メートルになる 高い橋がかかる。 高い堤防道路を作ってもらったらこまる。(小谷へもう一本あれば良いと思う) アルプスが見えなくなる 毎年楽しみにしている花火が見れなくなる！！(300人の方が楽しみにくる) 環境、騒音、日照がわるくなる アルプス白鳥空気がきれい、商売をしているのでこまる。一部の言う事ばかり聞くのはおかしい！！	景観や生活環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
22	安曇野市	糸魚川までの道路が以前に比べ、格段に良くなった今、新たに松糸道路を造る意図が無いと思われる中、下押野区の中を高架橋で道路を通すという、まったく地元だけに弊害を及ぼすBルート案は、話し合う余地はまったくない計画案である。このBルート案では、ハッキリ反対の意見を言う地区は、下押野以外はないと思うが、それだけ、下押野地区にはデメリットしかない道路計画であると思う。もっと、この道路の必要性和これだけ悪影響を心配して反対する者の立場をもっと真剣に考え、白紙に戻す以外に道はない！！景観条例まで作って、自然環境を保全しようとしている安曇野市は下押野地区は例外だと言うのか！！Bルート案を押し進めようとしている者は、下押野にきて、高架橋道路がかかる様子を想像して、西にそびえる北アルプスの方向を見ているがいいと思う。我々がどんな気持ちでいるか解るはずである！！	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 また、今回の計画案が実現することで、アクセス性向上等、明科地域へのメリットも多いものと考えています。 景観や自然環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
23 -1	安曇野市	「松糸道路」の取り組み計画当初(国か県なのか、どうでもいいですが…)強い考えが有ったのか？少々応いに課題が有ったと思います。「強さ」を感じません。(当初計画より2転3転している事よりそんな思いを致します。) 防災、災害対策の今の流れとは思いますが予算と計画道路はどうでしょう？ 対価 自然環境(水、景観、文化等々)を大切にすることを私は個人的にも今まで何年も多くの方々と守って来ています。今までの年月を無駄にしたくない将来にも安曇野の源風景をしっかり伝える。今後も活動したいと思います。 基本的に現在の計画の説明では反対です。(乱文、乱筆ごめんなさい)	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 景観や自然環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
23 -2	安曇野市	上記「松糸道路」について出席したものとして下記の通り素直な思いをお話し申し上げたいと思います。(乱文乱筆ですが、失礼とも考えましたが勇気を持って書きます。) 「松糸道路」現在のご説明では必要とは思えませんので反対です。「経過報告」からしても、行政者の方々の強い必要性が感じられないのです。長引いている事はどうしてでしょうか？ 同じ県民の方の不安、防災、災害等の対策で有る。この点では応いに賛成です。しかしこんなに高額な税金で、この程度の計画はとても賛成が出来ないのです。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
23 -3	安曇野市	「松糸道路」現在のご説明、行政の強い取り組みを感じられませんので、反対です。 この予算が有るのならば、発想を大きく転換して、端から考え直して頂けないでしょうか？ 同じ県民として大町の方々、必要性も感じられていません。多くの方が防災等の対策は大事なことでありと思っているのですが、この計画はどうなんでしょうか。 「経過報告」H6年以前からの計画であったのでしょうか。それから考えも技術も思考も様々が変化しています。住民の価値観も変化しています。長期の流れも考え、広く観ての計画を考えてください。(まとまらなくてすみません。) 「現在の説明では反対」です。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今回の計画案の実現による、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、投資費用以上の効果があると考えます。 今後、皆さまのご意見をふまえ、道路の必要性をご理解いただけるよう努めてまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
24	安曇野市	私は反対です。 おそらく、写真のあたりに道が通るのだと思うのですが、まさに安曇野の原風景が広がるあたりです。 私は大学時代、社会学研究室に所属し、安曇野の観光調査を行いました。 安曇野を訪れる観光客の方にアンケート調査を行った結果、安曇野に観光地として感じる魅力として最も上位であったのが、「景観」でした。山や田圃など、地元住民からしたら「あって当たり前」「わざわざ見に来てても何もやることないのに？」と思うようなもので、実際地元住民・観光業者のアンケート調査内での意識との間にズレが生じていたことが印象的でした。 安曇野の住民が「あって当たり前」「道路が通っても構わない」と思っているなんでもない景観こそ、まさにチルチルミチルの青い鳥、近くにあるから大切なものに気づかないという種類のもので、それは地元民の愛着という感情面の財産であるというだけでなく、安曇野の貴重な観光資源であり、どのように維持していくか考えこそすれ、壊すなど愚かなことだと思います。 夏の花火大会も年々盛り上がりを見せているように思います。そういった、せっかく市として人を呼べる、盛り上がるイベントにここで水をさすことも非常に残念であるように思います(全くこれまでと同じように、むしろ進化するレベルで行えるなら良いですが)。 以上のような理由から、私はこの計画には反対です。 この計画を知ってから、悲しい気持ちでいっぱいです。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、農地、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。 なお、花火大会への影響については、十分配慮してまいります。
25	安曇野市	高規格道路 絶対反対 理由 ・環境が必常に悪くなる ・騒音、ほこり、風景が悪くなる ・地元になにも理用かちがない	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 また、今回の計画案が実現することで、アクセス性向上等、明科地域へのメリットも多く発生すると考えています。 景観や生活環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
26	安曇野市	絶対反対 景観が悪くなり 安曇野花火大会が見れなくなり 楽しみにしていた遠くの方が来れなくなる。この道路は必要(？)か 一部の言う事を一方的に聞くのですか？	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 景観への影響につきましては、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の方考え方
27	安曇野市	大反対であります。 1 下押野地区をなぜ分断させ、紛糾を再び、させるのですか、前回A.Bを示されたとき、B案については、下押野地区の地域を高規格道路が、下押野地区を分断するために、下押野地区住民が道路建設に大反対した。そのために、長野県は、地区を分断する地域住民の反対の要望を受けいれて予定ルートを変更し今回B案変更B案を示された。今回、県が示されたB案は下押野地区住民が地区を分断しない要望をまったく無視されたものであり、下押野地区住民の意思をまったく無視をされたB案では、ありませんか、今回示されたB案は下押野地区8世帯を分断されています。 最初にB案が地区住民の反対で、あったのに、ほぼB案と同じB案を再び示した。最初B案を示された地主等の住民がいます。それが地区住民の大反対にあい再び、下押野地区を通過するB案、地域住民を再び巻き込んだB案になります。 長野県の行政は、下押野地域を再び、紛争に巻き込んだものです。こんな長野県の地方行政のあり方は、許せません。B案については、長野県としては、再び下押野地区を巻き込むようなことは、しないでいただきたい。下押野地区住民は、平穏な、下押野という地域生活を望んでおります。 過去に、下押野地区は、押野山ゴルフ場建設・保育園建設等地域住民を巻き込み、地域が、紛糾をした問題があり、今でも、そのしこりは残っております。再び長野県で同じようなことで、地域をまきこまないでいただきたい。 2 高規格道路の最高速度を60キロとされているが、建設を予定されている道路は、60キロで走行される。運転者は時速80キロ以上で走行する。その対策を示されたい。今回、提案をされたものは、交通事故防止対策等不十分であります。 3 暴走族・ローリング族等の走行道路となる。道路形態からして、暴走族等の走りやすい道路環境の道路である。騒音対策、暴走族等交通事故や騒音、交通規制対策はどうするのか、 4 下押野地区を予定の道路には、反対住民・耕作者の所有する土が含まれています。その住民に対してどう対応を考えているのか、公共事業の建設地として、その対象となります用地を法により強制収容をするのか、各地区において、住民説明会を開催されておりますが、その考えをしめしていない。もし、あるならば、その住民(土地所有者)に対し土地売買の希望を速やかに聞いてもらいたい。ほとんどの土地所有者は、高規格道路には反対しております。 5 A案通過予定の三川合流を通過する県の説明では、ボーリング調査では、地下岩盤に達成するには、数十メートルと説明した。ボーリング調査をされた資料、その地点、実施月日を示されたい。A案は、建設上高架橋の建設は、難しいと県はいつておられますが、大手建設会社はその技術はあるとお聞きしたら、言っております。 6 Aルート案ならば、高速道路からほぼ直線に穂高狐島地区において大町市に向かう道路に接続できるし、時間短縮になり、将来予定されている焼却場建設等から、最適と考えます。河川を渡る橋は1つですむ。 8 地域住民の景観を害する高架橋・防護壁は、必要最小限とされたい。 9 このように地域住民は、高規格道路建設は、大反対であります。反対する地域住民の要望しない道路建設を地域住民の税金を使ってまで高規格道路建設をするのか・・・納得する説明をされたい。100歩ゆずったとしても、絶対に、譲ることはできません。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 また、平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 ボーリング調査は、過年度にルート帯図内でお示した地点において、調査を行ったものです。Aルート周辺は地下水の流れが複雑かつ岩盤が相当に深く、建設費が非常に高くなると想定しています。 安全性、生活環境や景観等への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
28	安曇野市	絶対反対 景観が悪くなり 名物安曇野花火大会が出来ずなぜこの道を通さなければいけないのか。 静かに暮らしていた今迄が本当に必要ならば小谷へ作ったらどうでしょうか？	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 また、大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 景観や生活環境への影響につきましては、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
29	安曇野市	絶対反対 こんなにすばらしい景観をどうしてくださるんですか！ 一部の言う事を一方的に聞くのですか？本当に必要ならば小谷へ作ったらどうでしょう。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 また、大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 景観への影響につきましては、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
30	安曇野市	現在計画の安曇野北インターから明科地区優良農地の経由案には絶対反対である。 1. 優良な田畑が無くなるという事は、農家に取って悲しい事である。 2. 美しい安曇野の風景が損なわれる。 3. 60km走行道路であるならば、現在の道路改良で充分であると思われる。 4. 現在の安曇野ICを降りて大町方面に向かう車の渋滞が慢性的に起きている。 5. 第2案である、安曇野ICより犀川西土手を通り、高瀬川右側に繋げる事により、渋滞解消と建設費の減少が図られる事と思われる。以上	平成22年度に実施した道路交通センサスによると、信号停止等も考慮した当該区間の平均走行速度は60km/hに達していない状況です。そのため、現道を活用し改良する計画案を提案いたしました。 また、安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました（説明会スライド資料参照）、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 景観や農地への影響につきましては、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
31 -1	安曇野市	松糸連絡道路について地元で丁寧な説明をすると言う事で、1月29日の明科公民館と2月8日の下押野集会センターで聞きました。しかしながら、結論はBルート有りきの説明で、Aルートは工法的に難しくBルートより150億円もの経費が余分に掛かるとの説明でした。それより、なぜ4年半も前にこの話があり、同じような反対が有ったのにBルート案の修正だけで理解を求めるのか？それでは、到底住民に受入れられないと思うし、かえって住民の感情を悪くするだけです。だから、地元の説明会で反対の声も多かったのは当然です。それから、現在利用している高瀬川右岸道路、通称オリンピック道路が有るのにも関わらず、大町市から10分早くなるだけで、200億円もの経費をかけ道路を作る必要が有るのでしょうか？もし必要な道路で有るならば、150億円余分に掛けて、それで350億円になろうとAルート案を推進すべきではないでしょうか？しかも、現在の高瀬川右岸道路の渋滞を解消するのであれば、そこを拡張すれば予算の削減にもなります。何故迂回してまで明科のBルート案にこだわるのでしょうか？このルートは糸魚川・静岡の活断層が通っており、非常に危険な地帯で有るとの事なので、もし阪神大震災の時の様な想定外な大きな地震で高架橋が倒れたらと不安です。その時の光景を今も鮮明に覚えており、同じような災害を未然に防ぐ為にもBルート案計画の変更を願うばかりです。それから今回の案は、3川合流部を迂回し2本の橋をかけて高瀬川右岸に接続するとなって居ますが、犀川橋の上流に大きな橋が1本架かると100mも無い近くに2本にもなり、その上現状の道路はそのままで立体交差とし、高架橋は堤防より5mも高くその上構造物の3m含めると8mになるとの事なので、余計不安が増します。ただでさえ私達の住居は堤防よりも2mも低い所に有り、風光明媚で日照条件も非常に良く住みやすい所なのに高架橋が出来る事により、景観は愚か日照条件も悪くなり、最悪の道路で有ると言わざるを得ません。まして農地や集落の分断は例え少数で有っても絶対反対であり、騒音や道路の粉塵に冬期の塩化カルシウムの影響等、環境破壊を起こす事業は、絶対避けなければならないと思います。したがって、地元でメリットのないBルート案建設促進は中止し、別のルート案を望みます。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 なお、Aルート周辺につきましては、地下水の流れが複雑かつ岩盤が相当に深く、建設費が非常に高くなると想定しています。 生活環境、農地、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
31 -2	安曇野市	松系連絡道路建設は絶対反対 1. 農地や集落を分断する道路は絶対反対である。 2. 景観や日照条件の悪くなる最悪の道路である。明科の財産である景観や日照条件の良さを壊すな！ 3. 国の予算がついたからと言って、住民の声を無視してまで建設しなければ成らない道路なのか？ 4. 回りの市町村が賛成だからと言って、真綿で首を絞めるような事をして、押野地区や明科を悪者にするのか？ 5. いかなる方法で有っても、今回のBルート案は反対で有る。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、農地、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
32	安曇野市	地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」について 明科在住の一市民です。去る2月13日の説明会に参加し、あらためてこの計画の意味の無さ、無責任さに驚き怒りを覚えました。建設絶対反対、白紙撤回を求める立場から以下の質問、要望を提出します。 1. 「整備によって期待される効果」について一質問等 ①「時間短縮」・・・大町から高速道に37分が27分になることにどれほどの意味がありますか？ たった10分のために約500億円もの税金を使うのですか？ ②「渋滞緩和」・・・公共交通がないため、やむを得ず車を運転していますが安曇野で渋滞に困ったことはほとんどありません。安曇野インター近くで朝のごく一部の時間帯のみ渋滞することがありますが道路整備に課題があると考えます。ましてやオリンピック道路で追越車線の必要性など感じたこともありません。 ③「安全性向上」・・・死傷事故率が高く、とくに追突事故が多い、とありますがその原因はなんですか？ スピード、道路の形状、当該者の年齢層などきちんと分析がされているのですか？ 交通量の減少が即安全性の向上につながるといえますか。 ④「医療サービスの向上」・・・救急搬送は重要なことですが、これまでに重大な不都合があったのでしょうか？ 明科から信大病院へは自家用車でも20分ほどで到着しますし、搬送先が多いとされる松本市周辺の病院は松本市内の交通事情のほうが問題ではないですか。 ⑤「物流の利便性向上」・・・県北部の道路整備なくては全く効果はありません。 ⑥「観光地の周遊性向上」・・・意味がわかりません。10分早く安曇野に着いたことで周遊時間が増加？？ 本気ですか？ ⑦「ルートの代替性確保」・・・具体的にどんな災害のどんな避難や回避ルートを想定しているのですか。地震、風水害、大雪・・・近年の大災害を教訓に真剣に分析されているのですか？ 2. H23公表案への意見への対応について H23年案の説明に対し、多くの意見や疑問が出されました。 今回の資料の中に「H23年公表案への意見等」として 地域の分断/農地の分断/高速道路との接続/治水への影響/地質の確認 などと記載されています。これらの意見等についてこの5年間にどのように「真摯に受け止め、前向きに検討」されたのでしょうか？ 残念ながら今回の計画案ではこれらの意見等についてどれひとつまともに検討されたとはとても思いません。 また、前回案に対し、安曇野の景観や自然環境を破壊することに厳しい意見がありました、なぜそれが「ご意見等」のなかに入っていないのですか？ 隠すのですか？ それとも受け止めていないのですか？	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今回の計画案における建設費は250～270億円と考えておりますが、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、それ以上の効果があると考えています。 追越車線については、低速車が走行している際に、走行速度を保てるよう計画したものです。 一般的に、混雑度が高くなるほど交通事故率は高くなる傾向があり、交通量が減ること等で、安全性の向上が期待されます。 救急搬送において、所要時間短縮を必要とする事例はあり、松本市内においても、別途渋滞対策事業を進めているところです。 大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 観光面においては、安曇野北IC(仮称)等が出来ることで、周遊する際の経路の選択肢が増えると考えています。 災害時のルートの代替性としては、長野道と国道19号が通行止めとなった際の、松本糸魚川連絡道路経由ルートの利用が考えられ、今後はさらに災害に強い道路を目指すべく考えています。 これまで平成6年の候補路線指定、平成10年の計画路線指定、平成11年と17年の調査区間指定など、段階的に事業の熟度を高めてきた次第です。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
(32)		3. ルート案の度重なる変更について 平成6年に羽田一糸魚川市が候補路線に指定されてから何度も計画の見直し、路線の変更が繰り返されてきました。その経緯と理由を説明してください。またすでに20年以上も経過していますが、これまで本当に必要な地域や路線の検討がまともになされてきたのでしょうか？ 加えて、今回計画案の不自然なルート、高速インターからたった2～3kmの出口や曲線道路の危険性、既存の橋と並行してまた橋を作るという不経済性、など正常な判断とは信じられません。 あらためて道路行政の姿勢を問います。 4. なにより地域への影響について 説明会で最も感じたことは、「整備によって期待される効果」という大義名分のために、地域は黙って我慢せよ、ただかたか数百人の住人の生活など取るに足らない、まず「道路ありき！」という行政の姿勢でした。住民からの質問にまともに答えることなく「真摯に受け止め」「検討してまいります」、そして大義名分の繰り返し。 説明会である参加者からの発言「あなたたちは数年仕事に携わっては移っていく。だが私たちはこれからもずっとここで暮らしていく。」その通りです。その思いを受け止めてはいただけないのでしょうか。 5. 計画検討のための要望 きっちり検討していただくため再度、次のことを要望します。 ①地域の分断、農地の分断について、はっきり分かるよう図示して説明してください。優良農地がどれくらい潰されるかも数値で示してください。 ②ルート案では明科の水源二カ所を通ると聞きました。まさに「命の水」に影響は無いのでしょうか？地下水の水脈、またわさび田に必要な湧き水の流れについても厳密な調査をして説明してください。 ③安曇野の景観と豊かな自然環境は日本でも稀にみる素晴らしい財産です。説明会で何人もの質問者がありましたが「できるだけ影響のないよう検討してまいります」との答えでした。検討のため高さ8m～10mの土塁が蛇のように横たわる景観イメージ図を作ってください。コンピューターなら簡単に作製できると思います。長峰山頂からの景色と、集落の住宅からの目線、またハングライダーの空からの風景もお願いします。 ④周知のように御宝田遊水地の白鳥はまさに安曇野の宝です。観光資源としてはもとより、自然の豊かさを象徴するものでもあります。道路が通ることによる影響は本当に無いといえるのですか？専門家の意見をお願いします。 ⑤安曇野市にお聞きします。ここ数年安曇野花火が多く観光客で賑わうようになりました。地域住民にとっても帰省する家族とともに楽しむ大切な機会になっています。もし道路ができれば花火はどうなるのですか？また県外からハングライダーに訪れる人も沢山います。ハングライダーが道路に墜落するようなことがあれば大惨事になりかねませんが市は無関係でいられるのですか。 どうせ10年以上も先のこと、と無責任に思わずに安曇野の将来像を真摯に考えてください。 最後に、安曇野のなかでもとりわけ明科は”何もない良さ”が残された所と言われています。それゆえにこそ白鳥が飛来し、観光地でないわさび田が水をたたえ、無数の蛍が光を放し、厳しい環境の中で農地を守り続ける人々の努力で見事な田園風景が広がっています。 どうぞ、この大切な安曇野を無意味な道路で壊さないでください。美しい自然と住民の暮らしを守ってください。よろしくお願いします。	また、平成23年度公表案へのご意見については、景観や自然環境への意見も含め検討を行い、今回の計画案においてはルート帯を修正する形をとりました。 景観、農地や生活環境への影響につきましては、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 なお、花火大会やハングライダーへの影響については、十分配慮してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
33	安曇野市	先般(2月8日)、下押野集会センターにおいて、「松本糸魚川連絡道路」に関する説明会があった。1時間足らずの質疑応答ではなかなか理解得難いところが多く、消化不良のまま終了した実感である。何回かこのような機会を設けていただきたい。その際に明快に答えていただきたい項目を掲げますのでよろしく願います。 1. 計画路線(波田→堀金→安曇野)の変遷過程とその理由を説明ください。 2. Bルートが「費用対効果」からの理由で有利の案となっている。下記内訳項目の数値を示してほしい(建設費250億～270億・効果2～3倍)。費用の内訳(橋梁・土地の買収・高架橋を始め道路補修等の費用)。効果の内訳(時間短縮・渋滞緩和・安全性向上・医療サービス・物流・観光地の周遊向上・ルートの代替性確保)。 3. 安曇野市のメリットを分かりやすく説明してほしい。 4. なぜ、高瀬川右岸からの橋の建設を考えなかったのか、もっと解りやすく説明ください。 5. 安曇野市の景観条例から問題はないのか。 6. 押野地区の騒音・排気ガス・エンカルによる公害・部落の分断・農地の分断・犀川増水時の災害・水道水への影響についての影響度合いについて説明下さい。 7. 建設費の負担はどのようになっているのか？(国・県・安曇野市)。公共の福祉の名のもとに住民の理解のないままに実行することは、許されないと考える。ましてや、ガス抜きのため意見を聴取したことで終わりにさせないでほしい。再度説明会を開催し上記質問に丁寧にご回答下さい。	平成20年に波田ルートを含む4つの起点ルート比較をお示しし、その中で現在進めている豊科北ルート(安曇野北ICで分岐)を一番有利と評価したところ。 安曇野ICを起点とし高瀬川右岸へ向かうルート等につきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。なお、費用対効果につきましては、国土交通省のマニュアルに基づき、建設費、維持管理費を費用とし、走行時間短縮、走行費用減少、交通事故減少を便益として算出しております。また、安曇野市においては高速道路へのアクセス性向上をはじめ、整備効果事例で示したメリット等があると考えています。 生活環境、農地、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
34	安曇野市	地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」の通行安全・安心について意見を申しあげます。 この種類の道路設計は、道路示方書・道路構造令により設計され幅員構成に対面交通ですが中央分離帯が設置されません。追い越し車線部のみポール分離帯が設計されています。 一般道路は設計速度60km/hですがカーブ区間・信号機があり、車の速度が出せない道路構造になっています。 しかし、地域高規格道路は、高速道路のようにクロソイド曲線でなく単曲線であり、信号機がなく交差道路と立体交差でありますとなれば、高速で走行する車両が増えることが予測できます。居眠り運転、北アルプスを望むわき見運転等による交通事故発生危険がひそんでいます。事故当事者はもちろん対向車線走行の車両の安全を確保しなければなりません。そのため、地域高規格道路通行の安全・安心対策を提案します。 1. 高瀬川右岸・左岸に上下線を分けセパレート通行とする。 2. 全区間ガードレール付の中央分離帯を設置する。 3. 追越車線部の幅員構成に設計されている幅1m部を全道路区間に設置し、両面翌付土中埋め込み(引き抜き抵抗増強のため、埋め込み長2倍以上)溶融亜鉛メッキを施したガードレールを設置する。 以上提案しましたが、3案が経済的によろしいと思います。事例として、国道20号線塩尻峠のカーブ部分に設置されています。 道路示方書・道路構造令を超えた安心・安全の「松本糸魚川連絡道路」を国民の立場になって建設して下さい。 過去にあった、青木湖バス転落・国道19号線大安寺橋バス転落・国道18号軽井沢バス転落、これらの事故で多くの死傷者が発生しました。観光地には大型車交通車両が訪れます。尊い命を守るための道路建設工事は高くなくても国民は無駄遣いとは決して思いません。	安全性の確保は重要であり、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
35	安曇野市	松系連絡道路建設は絶対反対 200億円も掛けて道路を作る必要があるのでしょうか。今、有る道路の拡幅を考えると上手に利用できる方法はあると思います。ただ机上での理想ばかり並べてないで、住民の事も考えて下さい。人口減少、高齢化が進む中、道路ばかり作ってどうするのですか？これから若人達に借金を背負わせるのですか？よく考えて下さい。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
36	安曇野市	・地域高規格道路は廃止する 1. 安曇野の景観に相応しくない道路だと市民は反対している。 2. 自動車の公害で安曇野市の上空は汚染される。人体にも有害な物質が含まれている。 3. 下押野区を通すB案は、反対する区や区民に負担をかけるだけ。立体交差や高架橋道路で遮断され安曇野は見えず、景観もなくなる。 「地域高規格道路への意見書」 安曇野の景観は、西に3,000米級の北アルプス連峰が蝶ヶ岳から白馬岳まで屏風を建てた様に連なり、麓には温泉郷や別荘地がある。平坦地は、田園地帯、東端部は湧水地帯で特産の山葵の栽培や養鱒業が行われている。これまでになるには、幾多の苦難の変遷があったものと先人に感謝する。この素晴らしい景観も四季により変化して新しい姿が眼に映って来る春の田植の頃は、水が張られた水田に残雪が残ったアルプス連峰が鏡に写した様に映る光景は素晴らしい。夏は、田園地帯が緑一色の中に屋敷林や神社、仏閣の森が点在する。秋は、アルプスの峰は雪で真白、その下はナナカマド等で紅葉、その下は緑一色の三段紅葉が見られる。平坦部は、稲穂が稔り黄金の波、冬の雪景色は水墨画を見るようである。このように、季節毎に変化するので、安曇野は何時来ても新鮮な感じがすると言って、多くの観光客が訪れる。この景観を継承して行けば、景観遺産安曇野として登録される可能性もある。以上のことから、高規格道路は廃止すべきである。 ・公害について 高架橋や土盛りをした道路は安曇野は通過型道路であり、騒音、排気ガス、砂塵、塩カル等の公害物の外、人体にも直接影響する汚染された物質が飛散し、安曇野市上空に漂い、夏は戸障子を開けた家の中まで入ってくる。安曇野の新鮮な空気はなくなってしまう。 ・下押野区を通るB案 下押野区内の水田は此処にしかなく、耕作面積も少ない。松糸道路で耕作地が少なくなる人達は、年間雇用で働かなければ日常生活が出来なくなる。高齢となる人達を雇用してくれる企業はない。耕作地を分断された人達は、松糸道路を横断して耕作は出来ない。横断できる通路を遠回りして耕作しなければいけない。回覧板を廻すにも、地域の人達が交流にこの道路を通らなければ行けない不便さがある。地域の人達を苦しめるばかりである。自治区、行政区でもある区を分断することは避けるべきである。区内の絆が薄れる。安曇橋の所は、立体交差で高さ8m位と新聞に出ていたが、丸茂生コンや東側の水田から見ると20m以上の高さになる可能性がある。高架橋で土盛りをした道路で安曇野は遮断され、安曇野は見えなくなるばかりでなく安曇野の景観が無くなってしまう。 ・総合的に 安曇野は、日本全国何処にもないすばらしい景観地。観光客の言葉にも安曇野はすばらしい景観ですね、この景観は大事に守って次世代に継いで下さい。この景観は、此処に住む人達の共有財産です、大事にして下さいと言っている。この景観を残すには、高架橋や土盛りをした道路は景観を破壊するので廃止する。高瀬川右岸道路を拡幅改良して、道路交差する所は地下道で通せばよい。日本の景観遺産安曇野を実現させる為にもこれが良い。松糸道路の計画を契機に地下水の調査をすべきである。南穂高の犀川左岸の堤防の改修や、安曇野インター東側の工場用地の計画地を含めて、地下水の流れの調査専門家を混えてすることが必要ではないか。以上。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、自然環境、農地、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
37	安曇野市	高規格道路絶対反対 ・アクセス時間の10～11分短縮が、生活、物流等の為に本当に必要でしょうか。 ・莫大な費用、維持管理にも莫大な費用が必要かと推定しますが、その点はどう考えておりますか。 ・安全性、医療サービス、物流鮮度等は、時間10分前後の短縮より、今後それぞれの分野で技術等開発・発展して行くことと思います。 ・観光へのデメリットとして、安曇野インター周辺及び安曇野市へ足を止める観光客は減少にならないでしょうか。 ・安曇野のシンボルの風景を損ねることになるのではないかと。 ・高架橋からの塩カル粉の粉じんが、農作物や人体(呼吸器)への悪影響、騒音、振動が与える精神的、身体的ストレスについてはどのように考えていただけるのでしょうか。 ・本当に必要な道路建設であれば、費用が莫大になるかいかんに関係なく、検討の見直しをして、安曇野市が犠牲にならないような計画で、是非、市民の声に応えて頂きたく切によりしくお願い致します。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 なお、費用対効果につきましては、国土交通省のマニュアルに基づき、建設費、維持管理費を費用とし、走行時間短縮、走行費用減少、交通事故減少を便益として算出しておりますが、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、投資費用以上の効果があると考えます。 生活環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
38	安曇野市	絶対反対理由 1. 環境をこわしてもらいたくない 安曇野の豊かな自然をこわしてまで作るべきですか。未来にまで残す遺産と考えていますホテルに湧き水、白鳥ワサビ田 三川合流 2. 重柳ルート支持 皆が使える。 安曇野インター基点 インターが問題、立体交差が問題 それはわかっていますが、県、町村など長、議員など国交省にかけあっていますか。明らかにして下さい。 費用対策効果であれば既存の道路を活用するのがベスト。国庫補助の割合などありますが「高規格」にとらわれていたら松系はいつまでもできません 一般道整備で小さな工事を繰り返し地元の業者も仕事がもらえ県民もうるおう。大工事は大手が入って人手まで県外から入ってしまう。通り過ぎる道路よりより多くの人が使えるものであってほしい 安曇野市も通過点になってしまう 3. 湧き水は大丈夫か。下押野でも地下水が利用されています。北から流れているとは思いますが、枯渇したら責任とれますか。 4. 県がメディアへのアピール優先で住民は後回し、向きあっていない 5. 買収には応じません 近所も絶対反対だそうです お金をかけず早く中止して下さい 新聞は記者が来て住民の声を聞いたようですが県は地主の声もきかず進めては退き何年も放たらかして無責任極まりない 怠慢！ 今の我家の周り 景観 ごみ焼却場の煙突が良くない。たまにだがすっぱい臭いまでくる、が我家のごみも焼いてもらってるのでがまんしている。ここに高い高架なり土手までくるとなると景観は最悪。 朝の安曇橋周辺の渋滞 せまい裏道にカーチェイス並みで通勤の車が高速で近道として突っ込んでくるので危険だと対策が話しあわれている。松系にのる車方で集まったらどうなるか。 明科保育園 南保育園が下押野に移転という話があったのに松系のルート上になるからと(旧案)明科地区に決まってしまった 新築だと関係ないのに明るい話題が減りました。期待してましたのに。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 また、費用対効果につきましては、国土交通省のマニュアルに基づき、建設費、維持管理費を費用とし、走行時間短縮、走行費用減少、交通事故減少を便益として算出しておりますが、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、投資費用以上の効果があると考えます。 なお、安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 自然環境や生活環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 なお、既存道路の安全対策についても重要であると考えています。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
(38)		情報弱者に配慮を ・この松糸道路への意見募集を一体どのくらいの人が知っているか。 ・説明会の際「今日来ていない方からも一人一人御意見を伺います」 アンケート用紙でも配るのかと思ったらインターネットからダウンロードとのこと。県のホームページをどのくらいの人が見て、 いえ見られる状態がわかっていてやっていますか、パソコンなしケイタイなし・FAXなし 未だ黒電話の家だってあります。一部の人しか知らなくて、それで集めた情報で「何割の人が賛成」なんて、松糸を作るべく情報を誘導しても反発を招きます。この用紙も何も来ないで3月末だけだと思っていたら近所でこの用紙を持っている方がいるとのことと分けてもらいました。説明会は意見がいっぱいあるのに時間だからと打ち切れ、是非住民の声は大事にして下さい 秋の節約どころか県の「ずく」のなさ「冷たさ」を感じます。 希望・要望 ・せっかく巨額の予算を使うならある程度の方が喜ぶ道路にしてほしい ・H. 6から今まで〇ルート〇ルートであつちもダメこっちもダメ どの位お金がかかったのか明らかにしてほしい。他ルートが「安曇野の景観にそぐわない」という意見が多かったようだが明科なら良いというのか。降ってわいた〇〇 ・大町以北の方の願い せめて大町市民病院、あづみ病院までは最速でこれよう進めてほしい。下押野でさえ、救急ヘリが命綱です。今は ・説明会 同じ人が長々と意見を述べて(訳のわからない) 司会者は最初は1人3分とかにして残ったら再度振りあてる 多くの人の意見を聞くようにしてほしい。多少時間を延ばしてもです。 県の説明について ・白鳥についてふれなかった点はいくらか前進か。「人間が大事か 白鳥が大事か」とまで言われましたので、前回は。 ・なぜ重柳ルートがダメなのか。つり橋を渡る案は？はっきり御宝田やその他反対があったと言えば良いと思います。あいまいにするから説明が長引いた。湧き水の賠償ができないことも。 ・リスク面の説明なし 「丁寧」と言いつつリスク面説明なし 騒音、日照時間、塩カル素人だって考えてます。よその交通事故が減る話しなど、それこそ松糸以前の話しで早急に対策して下さい それとも松糸で通行 量が減るのを待つとしたら酷なことです。高速ができたことによる被害それこそインターネットにのってるそうですが。見たい知りたいです 何故松糸道路に反対が多いか ・コロコロ変わる県の道路行政 何で今頃になって明科を通らなければならないの 〇〇を通るのでは・・・ 長期の道路計画が県の見通しとは違った。甘かった。 ・このルートは明科が希望したものでない 住んでもいない方々が最終案とまで称して一方的に押しつけたかた リスク面が高い どうしても必要と思えない ・高速にのるのに困っていない(10分位でインターまで行ける) 通りすぎるだけの道路ではあまりに失うものばかりである ・大町までも行こうとすれば何本も道がある ・何分かの短縮のために巨額のお金を使わなくてははいけないの。お金(予算の使い方)納得できない人が多い ・せっかくの人間関係をこわしたくない ・引越したくない ・景観	

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
39	安曇野市	〃表題道路であるが、当初案の波田起点北アルプス山ろくを通り、大町市への道が少しずつ北へ向い、安曇野市犀川右岸起点となったのか。当初案が北へ、北へ、と動いたその理由。説明を求めても、何の納得出来る答弁がないのは何故なのか。お上のやる事に文句をつけるなどという事か。これでは日本も中国と何ら変わらない。税金で生活をしている方はそんなに偉いのか。県民を見下すのもいい加減にしろといいたい。大町市一市の為に何故安曇野市が莫大な犠牲を払わなければならないのか。安曇野市には何のメリットもない。 犀川右岸の貴重な優良農地をつぶし、長峰山からの眺望の見事さ川端康成、井上靖、東山カイトの三巨頭が、これは後生に残すべき遺産とまで絶賛した景観の真中を無機質なコンクリートの構造物が何故必要なのか。大町以北、新潟では要らないといっている。5～10分短縮のために巨額な税金を投入するのか、県民の生活にまわすべきと考える。 安曇野起点なのに何故松糸道路なのか。この名称からしておかしい。安曇野の人はだれもわざわざ遠回りしてまで、利用しない。光橋からの取付道があれば別だ。 犀川右岸のウクライナといわれた農地は守りたい。景観の維持にも。 犀川をはさんで東西にインター設置は高速道会社がOKをしない。もし出来てもETC専用となる。それではますます利用がされない。 どうしても県として、無駄金となると思うが(ドブに捨てるような)つくるといふなら犀川左岸に堤防を築くか、現在安曇野I・Cから堤防道路(高瀬川右岸)の現道路を改修すれば済む話だ。 地域を分断する事もない。誰が考えても、小学生でもわかる事である。何はともあれ、県の説明責任がなされているとは思えない。一旦白紙に戻し、原点に戻るべき。 大町市が何故安曇野市に迷惑をかけようとしているのか、理解に苦しむ。緊急の場合というのが、大町病院や厚生連安曇病院の充実が先決であろう。何でもかんでも松本市の病院でなく。大町市自身でちゃんと自助努力をすべきと思う。県もそのくらいの協力すべきではなかろうか。〃	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 平成20年に波田ルートを含む4つの起点ルート比較をお示しし、その中で現在進めている豊科北ルート(安曇野北ICで分岐)を一番有利と評価したところです。 なお、名称につきましては、松本地域(安曇野市含む)と糸魚川地域を結ぶことから、松本糸魚川連絡道路と称しております。 今回の計画案が実現することで、明科地域からのアクセス性向上をはじめ、広い地域に整備効果をもたらすことが期待されます。 また、安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
40	安曇野市	連絡道路計画反対 「道路を作るな」と言っているではありません、場所を検討してください(平地に)。大都会ならともかく、安曇野の風景を破壊するつもりでしょうか。三川合流やアルプスの景観を台無しにしてまで、たった5、6分の時間短縮をしたいのでしょうか。市街地の交通量が多く事故もあると話がありましたが、事故は運転者の責任であって、新しく危険な(速度60km/h制限と聞いています)道路を作れば事故が防げるものではないと思います。かえって、スピードを出しすぎるようになります。 計画したB案は、現堤防の上8mの高さに作るということですが、防塵防音の為に壁を設置する事になると思いますが、縮尺模型を造って下さい。新聞の紙面で「早くつくってほしい」という意見があったようですが、計画に携わっている人達に申し上げたい。皆さんの家の前後左右のいずれかの場所で8mもの(それより高い所もある)上空に道路ができるとしたら、早くつくってなどとは言えないはずです。この安曇野の景色がよくて家を建てて移って来た人もあります。1時間も短縮できるというならともかく、反対です！冬期、塩カルを使うと思いますが、飛散して田畑の作物に人体も含めて無害だと保証できますか。日照権はどうなりますか。年に一度の花火大会や白鳥の飛来はどう考えますか。B案、考え直して下さい。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
41	安曇野市	私達は、安曇野市明科地域で農業を生業とする認定農業者であります。今回発表されました高規格道路建設ルートは、明科地域唯一の優良農地を通過し、特に稲作と施設栽培農家にとって甚大な影響があり、死活問題でもあります。このルート案がこのまま検討される事は不安でもあり、懸念事項でもあります。高規格道路建設そのものを否定するものではありませんが、優良農地を通過するこのルート案には全く同意できません。どうか英断をもって、農地を避けた他ルートをご検討され、私達認定農業者が安心して農業に従事することができる様に、切に願うものであります。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 農地への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
42	安曇野市	以下の点で心配なことが多く、費用対効果は先日の説明会での説明では説得力がなく、基本的には計画の道路は必要ないと思います。 ■インターから降りてくる車について (仮称)安曇野北インターから既存の高瀬川右岸へ繋げる道路は緩やかな下りで100km/hから60km/hへと速度を落とすことになると思いますが、果たして今の計画で利用者が速度を落とせるのかどうか疑問です。 ■安曇橋東側の立体交差化 今の安曇橋とインターから降りてくる車とはどのように合流するのか、地域住民には使いにくいものになるのではないのでしょうか。インターから降りてくる車の体感速度と生活道路で利用している地元住民とでは時速60キロの感覚が違うことで生じる大事故につながらないか心配です。合流地点の安全は確保されているのでしょうか。どのように合流するようにお考えなのか聞かせていただきたい。 ■冬の心配 冬には地元住民はスタッドレスタイヤを履いていますが、インターから降りた車は果たして冬用のタイヤを履いてくるのでしょうか。冬用タイヤを履いていなければ、思ったような時短にはならないのではないのでしょうか。川を横断するようですが、橋の上は普通の道より滑りやすくなりませんか。また、積雪時の除雪計画はどうでしょう。インターへのアクセス道路が増えるとその対策に予算が割増でかかると思います。 ■追越車線は必要か 追越車線を作らなくても、今でも時速60キロで走行していると追い越していく車があります。追越車線を何キロで走行するのでしょうか。むやみに短い距離で追越車線を作るとイライラした車が前方の車両の合間をぬって追い越しをかけることも予想されます。猛スピードの車が車道を逸れて川もしくは西側の民家に車が落ちるのではないかとヒヤヒヤします。今までも2台の車が我家の近くに落ちました。トラックでも大型バスでも平坦な道なので極端に速度の遅い車はありません。現状でも追い越しのできる幅員があり、わざわざ作る必要はないと思います。また、何カ所かの追越車線を作ればその前後で渋滞が起きるのではないのでしょうか。 ■高瀬川を渡る橋 橋桁にゴミが引っかかるのではないかと。また、上流からの土砂の堆積についての対策はできているのでしょうか。 ■高瀬川について 高瀬川は2つのダムで水量をコントロールできていると聞きました。前回の説明会での説明では安全を考えると川側に道幅を出せないと言っていました、県管轄の河川ではありませんか。その点、疑問を感じました。 ■高瀬橋西の立体交差化 既存の高瀬川右岸道路は通勤者が使用しています。今の高瀬大橋のような立体交差化にするのは反対です。高瀬橋西付近には接続道路がいくつもあります。それが使用できなくなるのは地域住民として不便です。スキー客のために大町方面への直通の道路で時短を考えるのなら、左岸を活用するという案を再検討するのも、長い目で見たら有効ではないかと思います。 ■新潟県との交渉はどこまで進んでいるのか 糸魚川側がどれだけ長野県とつながるルートに積極的なのかを教えてください。 ■安曇野市への観光について アクセスとしてならば今の接続道路を活用して行かれるようにした方がニーズが多様化している観光客には好都合ではないのでしょうか。安曇野の魅力は車窓から眺めるアルプスの山々、田園風景だと思います。そこをただ早く通り過ぎることはせっかくの観光資源を無駄にしているのではないのでしょうか。 ■騒音・粉じん 今でも騒音には悩まされています。窓を閉め切った部屋でも走行音はします。トラック、大型バスの走行音は昼夜を問わず大変なものです。深夜、早朝は特に気になります。また、粉じんも気になります。健康被害も心配です。先日の説明会で初めてBルート案で構想されていると聞いて心外でした。これからも計画の進捗状況を提示していただき、地元住民の意見を反映させていただきたいと思います。	安全性については、道路を造る基準となる道路構造令に準拠させるとともに、交通管理者との連携にも努めてまいります。また、立体交差による乗降箇所や沿道からのや出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 平成22年度に実施した道路交通センサスによると、高瀬川右岸道路における平均走行速度は49km/hであり、低速車や信号停止等も考慮すると60km/hに達していない状況です。そのため、低速車が走行している際に走行速度を保てるよう、追越車線設置を計画しました。また、高瀬橋西の交差点立体化も計画することで、走行速度の向上も見込んでいます。 生活環境、農地、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。 なお、新潟県側につきましては、平成11年に糸魚川市平岩周辺から根知周辺までの8km、平成17年に根知周辺から糸魚川ICまでの9kmの合計17kmが調査区間に指定され、現在は事業化を目指した環境調査等を実施している段階です。 「新潟県としましても、広域交通ネットワークを形成し、糸魚川地域と松本地域の交流・連携を図るために必要な道路であるとともに、平成7年の7.11水害をはじめとした災害の経験から、信頼性の高い道路を確保し県民の暮らしと命を守るという点からも必要な道路である」と聞いております。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
43	安曇野市	大糸線沿いの高速交通網の整備を望んでいる住民です。 まず、 ついに計画が一步前に進んだことを喜びたい。安曇野北IC付近の地元との調整を進め、新規建設道路の整備を早急に整備していただければ、穂高地域にもメリットはあります。 高瀬川右岸は一部だけの整備なのが残念ですが、高速化には期待したい。 4車線化が実現すれば理想的ですが、せめて将来的には追い越し車線のの拡張などを計画を望みます。 私事ですが、出身は小谷村。家族の通勤の事情などを考えて安曇野市に移住し。 松本市などへのアクセスを利用する中で、ふるさとの高速交通網の不充分さを痛感しました。 高速交通網さえあれば、ふるさとを離れずに済んだ人もいるでしょう。 大北地域の定住促進、雇用確保のために欠かせない計画と思います。 現計画の早急な整備と、大町以北の白馬～小谷～糸魚川間の一日も早い着手を望みます。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
44	安曇野市	・実家の周辺を計画では道路が通ることになっています。前回の計画から土盛りを高架に変更したと聞きましたが(違っていたら申し訳ありません)、排気ガス、日当たり、騒音、落下物、冬場の塩害等の予想されるデメリットはどちらにしろ変わりありません。今も県道を走るトラックの振動で家が揺れるような環境で、さらに高架上を車が走るなど、想像もしたくないです。 ・何百億と建設費をかけて、結局短縮されるのが10分程度とは費用対効果が本当にいいのでしょうか。豊科の重柳から大町に向かうオリンピック道路も最近舗装も継ぎはぎだらけで、よく道路に穴があいています。今ある道路の管理もきちんとできていないのに、さらに新しい道路を作ってきたらちゃんと管理していけるのでしょうか。作って終わりではなく、ずっとメンテナンスなどで費用が掛かります。明科付近は高架や橋を多用した道路計画になっていますが、今後の管理費用はどう考えておられるのでしょうか。 ・そもそも当初、波田から通るはずだった道路が次々反対にあい、最後に安曇野の隅を通せば景観も支障がないだろうといわんばかりの計画案に納得がいくはずがありません。大北地域のアクセス向上が必要ということもわかりますが、現状の計画では建設予定地付近に住むものにとって迷惑施設以外の何物でもありません。今ある道路を改善するとか、ドクターヘリを活用するとか、もう少しほかのことを検討していただきたいです。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今回計画案における建設費は250～270億円(想定)ですが、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、維持管理費用を考慮してもそれ以上の効果があると考えます。 生活環境、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
45	安曇野市	今回提案されたB案には絶対反対です、犀川を経て高瀬川左岸の押野地区から大町市にかけての県道51号線沿は 糸魚川静岡構造線の活断層の存在が確認され、過去に大きな被害が発生しているにも関わらず、大きな橋を二つも掛け更に既存の道路を横断する為に高架橋を設置すること、莫大な費用を掛けて優良な農地を潰し安曇野の 景観を潰してまでも、此のルートを通行を強行に押し通そうとする理由が理解出来ません。 東日本大震災の教訓からも、このような危険な地域での高架橋道路は必要ありません。 また、社会福祉も不満足な状況の中で莫大な借金をこれ以上増やさないような施策の見直しが最優先です。 地区住民から見ると、A、Bルートの二者択一のみで他ルート選択の余地が全く排除されています誠に不可解です、どうしても必要ならば安曇野インターから安曇橋までの間を片道二車線化の方が依り現実的と思います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 松本盆地東縁断層を推定した複数の文献からは、三川合流部付近における詳細な位置等を把握するのが困難な状況です。今回の計画案は、岩盤が浅い地点周辺で犀川を渡るルート帯を提案しました。 なお、安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
46	安曇野市	■資料の内容についての質問事項と意見 1、費用対効果について 建設費については書かれていますが、効果について細かく金額を教えてください。 2、整備効果(時間短縮) 工業団地が10分圏内となっていますが、現在はオリンピック道路に工業団地から近いところに入ることができますが、高規格化された場合、入る場所が制限されることによって、利便性が低下するのではないのでしょうか？実際に車で走った場合10分圏内となるのでしょうか？ 3、整備効果(渋滞緩和) 新田成相の渋滞が緩和するとありますが、どうしてそうなるのかが分かりません。 具体的にデータ等で示していただけないのでしょうか？ 4、整備効果(安全性向上) 1)交通量の減少等により安全性が向上するとありますが、車の流れが変わって、別の場所での交通事故が増えるのではないのでしょうか、どのように考えていますか？ 例えば、県道に接続する立体交差点、押野交差点、安曇橋南交差点。 2)そもそも危険な道路を安曇野市、県は何もせずに放置しているのでしょうか？ 放置しているのであれば怠慢だと思います。 個々の事故の分析を行ってそれに対処すべく道路を改良するなど行って行くべきだと思います。高規格道路に安全性向上をゆだねるのは間違っています。 3)高規格道路化された場合、道路への入り口が制限され、現状より利便性が低下し、R147の交通量が増えるのではないのでしょうか？また、そのような検証は行っているのでしょうか？ 5、整備効果(医療サービスの向上) 同じ費用をかけるのであれば、地域医療に費用をかけて、医療サービスの向上をはかったほうがいいのではないのでしょうか？ 高齢化社会です、今後将来を見据えた、地域医療に費用をかけた方がよいと思っています。 6、整備効果(物流の利便性向上) 1)物出荷の利便性 10分の短縮で、「高い鮮度の保持」が変わるとは思えません。 大北地域の県外への出荷に余力はあるのでしょうか？その調査は行ったのでしょうか？ 道路を作ったが送る物がない状態であれば意味がありません。 2)日本海側への物流ルート 全線開通した場合の効果であり、大町安曇野間が開通しただけでは効果がありません。 今回のこの資料からは削除すべき内容と考えます。 整備された場合、通るトラックの数が増えるということでしょうか？ どれだけ増える想定でしょうか？ 時間帯は夜間でしょうか、早朝でしょうか、日中でしょうか？ 7、整備効果(観光地の周遊性向上) 実際にこの地で生活している物から見れば、周遊性が向上するとは思えません。 東西に延びる道路が整備されるわけではないので、効果ないと思います。 8、整備による効果(ルートの代替性確保) 現状でも大町市から安曇野市までは、オリンピック道路、山麓線、国道147線、県道51号線、一方通行となりますが、高瀬川沿いの池田町側のルートがあります。 代替ルートが増えるわけではないと思います。 豪雨災害の場合、安曇野市のハザードマップでは三川合流は2～5mの浸水地域となっています。 このときこの高規格道路は使えるのでしょうか？	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 なお、費用対効果につきましては、国土交通省のマニュアルに基づき、建設費、維持管理費を費用とし、走行時間短縮、走行費用減少、交通事故減少を便益として算出しておりますが、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、投資費用以上の効果があると考えます。 整備効果につきましては、今回の計画案が実現した際を想定して一例をお示したところですが、県管理道路における必要な安全対策も併せて実施してまいります。 また、河川の浸水や長峰山のパラグライダーへの影響については、十分配慮してまいります。 なお、安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、安曇野市とも調整を図った上で、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
(46)		■その他質問事項と意見 1、安曇野市は、安曇野の景観をまもる、景観づくり協定をインターの予定地となっている豊科光地区と結んでいますが、安曇野市は高規格道路の建設に対してどのような考えをお持ちでしょうか？ 2、安曇野市の職員の方達はこの道路に対してどのような意見があるのか、思いがあるのか、安曇野を未来へどのような形で残していくと考えているのか皆さんに聞いてみたい。出来ないでしょうか？ 3、説明会では道路の高さが、高いところで8～9mとの事でしたが、防音壁も含めた高さでしょうか？ 4、長峰山には、パラグライダー、ハンググライダーの飛び出し台がありますが、道路ができたことで使えなくなるのでしょうか？ 5、今回建設候補地となっている、区間は、良く景色を撮影に出かける場所です。安曇野の中でも、建造物がなく、田畑と北アルプスが見れる良い景観の場所です。春は田植えと北アルプス。夏は緑の田畑と、秋ははげかけの景色と、冬は白鳥達と。道路が建設されたら、同じ景色が見れなくなることを非常に残念に思っています。土を捨て、コンクリート化するのを止められないでしょうか。 ■代替案について 案1) 高規格道路を長野自動車道と接続は行わず、現在のオリンピック道路を高規格化するだけにとどめる 案2) 安曇野ICからオリンピック道路までの区間を整備し、4車線化し、現在のオリンピック道路を高規格化することにとどめる。	
47	安曇野市	高規格が災害等の時、その他の場合にもとても大切な道路、と言う事は理解できるのですが今回のルートは納得できません 数年かけて、お金をかけてせっかく農地の改良をし作りやすくし国も、県も、町も多額のお金を使って”田”を県の職員がまたこわす計画を立てるなど考えられません この地区は昔から大きな堤防があり大町まで改良すればいくらでも使えるのにおどしにのるなど行政のすることではありません 水道は大学の先生達と良く相談してみてください必ず大きなさわりなく橋をかけられると思います。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 農地への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
48	安曇野市	・Bルートは絶対反対 ・住宅の玄関の前を通るような道路はいらない ・構造改革に全をかけて来た、間を潰す事は反対 ・我々の区では全員が反対である ・県の説明は一方的で納得がいかない ・この道路を白紙に戻し、現在ある道路を改善したらどうか！ ・我々にとってはメリットのない 道路である	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
49	安曇野市	下押野地区を通るB案の高規格道路は絶対反対 新設の高瀬橋から下押野集落を分断し、縫うように走り、計画の犀川橋までの短い区間を生活道路を含め5カ所の高架(高サ8m)の立体交差で走る高規格道路は下押野区(215戸)全体で反対している 下押野地区を通るB案は、前回(23年7月)の説明では集落分断大反対であったが、今回は白紙撤回で望む。 今回の説明では、堤防ぞいに計画変更したので、更に悪い状態となり、住宅地に入り込み集落を分断し縫うように走り一部住宅は、新設予定の高規格道路(高サ8m)と現在ある高瀬川は極めて悪い環境となる。 又県道(穂高～明科線)を立体交差化すると附近の数軒の住宅は移転を伴う。このように住宅を孤立化させたり移転を伴う高規格道路政策は断固反対して行く。 集落の分断・生活道路の分断・優良農地の分断 又 高い所を走る、高架(8m位)のため近隣への住宅被害 1. 景観が悪化 2. 日照権問題が生ずる(特に孤立化住宅) 3. 自動車の騒音(一般騒音に他に暴走車が走る可能性がある) 4. 粉じんが舞い降る 冬期の融雪剤公害 5. 地震地帯(静岡～糸魚川)であるので高架の倒壊の心配 以上集落分断の他に色々な公害が予想され市民生活に与える環境は極めて悪化する。このためB案は白紙撤回し別記A案を推進する。 下押野地区は区全体で反対の立場をとっているので工事用の要地確保は極めて困難となる。 ○Aルート案を採用して対応する Aルート案は住宅も無く、優良農地もなく、又地域に被害を及ぼす事もなく、川をまたぐのみで、最も工事のやり安い地帯である。 現在ある、オリンピック道路は高瀬橋南交差点以北は道幅も広くとっており、現状は60キロ～80キロの速度でスムーズに走っている。よって追い越し車線等は必要ないと思われる。高瀬橋南交差点信号から、目の前に見えるニチコン～あづみランドの間を抜ければ穂高川・万水川(川幅せきい)大王わさび農場排水路を通り抜け、そのまま右岸堤防ぞい(重柳側)にそって、スイス村方面へ進み、馬術場附近手前で、犀川へ橋をかけると目の前は豊科北インターとなる 穂高川・万水川は川幅も狭く、川をまたぐ工事のみで最良の案と思われるが、工事関係者は岩盤が地下深くにあるため、工事費がかかるとの話があるが少々お金がかかっても再調査して対応してほしい。(平成6年に発足し22年の経過のある道路行政である) ○2案 御法田交差点附近から大王わさび農場側にそって老人福祉施設豊科孝明館の横をへて、重柳集落ごと一部を超えて犀川右岸堤防へ進み、堤防にそってスイス村方面へ進み、馬術場附近手前から犀川へ橋をかけると豊科北インターとなる 以上2案を検討のうえ推進して欲しい。B案白紙撤回の代案と致します	Aルート周辺は地下水の流れが複雑かつ岩盤が相当に深く、建設費が非常に高くなると想定しています。 他のルートにつきましては、比較検討を行いました。 費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 また、平成22年度に実施した道路交通センサスによると、高瀬川右岸道路における平均走行速度は49km/hであり、低速車や信号停止等も考慮すると60km/hに達していない状況です。 そのため、低速車が走行している際に走行速度を保てるよう、追越車線設置を計画しました。 また、高瀬橋西の交差点立体化も計画することで、走行速度の向上も見込んでいます。 生活環境への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
50	安曇野市	高規格道路が、わが家の田んぼを通り、住居のすぐそばを通る事になり、大変びっくりすると共に腹立たしい思いです。先祖からいただいた土地を切りきざまれ、生活環境をつぶされ耐えられない思いです。だから、大地主として優良農地は絶対売り渡しません。地形的に、長峰山と鉄道そして国道、農業用水、農道と複雑に重なる立地条件の場所に、高規格道路を通す事など絶対に無理です。どうかもっと広い場所に持って行って下さい、お願いします。これでは、犀川もアルプスも見えなくなって、農地も大々的につぶされてしまい、生活していく事は出来ません。何卒、道路は持って来ないで下さい。お願い致します。 「とことん反対します。もっと他のコースを選んで下さい。後世の人に笑われない様な良い案を考えて下さい。お願いします。」	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、農地、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
51	安曇野市	下押野地区を通るB案の高規格道路は絶対反対。 新設の高瀬橋から下押野集落を分断し、縫うように走り、計画の犀川橋までの短い区間を生活道路を含め5箇所の高架(高さ8m)の立体交差で走る高規格道路は、下押野区(215戸)全体で反対している。 下押野地区を通るB案は、前回(平成23年7月)の説明では集落分断大反対であったが、今回は白紙撤回で望む。今回の説明では、堤防沿いに計画変更したので更に悪い状態となり、住宅地に入り込み集落を分断し縫うように走り、一部住宅は、新設予定の高規格道路(高さ8m)と現在ある高瀬川堤防にはさまれ完全に孤立化状態となり、生活に与える影響は極めて悪い環境となる。又、県道(穂高～明科線)を立体交差化すると、付近の数軒の住宅は移転を伴う。このように住宅を孤立化させたり、移転を伴う高規格道路政策は、断固反対して行く。 集落の分断、生活道路の分断、優良農地の分断、又、高い所を走る、高架(8m位)のため近隣への住宅被害 1. 景観が悪化 2. 日照権問題が生ずる(特に、孤立化住宅) 3. 自動車の騒音(一般騒音の他に、暴走族が走る可能性がある。) 4. 粉じんが舞い降る、冬期の融雪剤公害 5. 地震地帯(静岡～糸魚川)であるので、高架の倒壊の心配 以上、集落分断の他に、色々な公害が予想され、市民生活に与える影響は極めて悪化する。このため、B案は白紙撤回し、別記A案を推進する。下押野地区は、区全体で反対の立場をとっているため、工事用の用地確保は極めて困難となる。 ○Aルート案を採用して対応する。Aルート案は、住宅もなく、優良農地もなく、又、地域に被害を及ぼす事もなく、川をまたぐのみで最も工事のやりやすい地帯である。現在あるオリンピック道路は、高瀬橋南交差点以北は道幅も広くとっており、現状は60km/hから80km/hの速度でスムーズに走っている。よって、追越車線等は必要ないと思われる。高瀬橋南交差点信号から、目の前に見えるニチコン～あづみのランドの間を抜ければ、穂高川、万水川、大王わさび農場排水路を通り抜け、そのまま右岸道路沿い(重柳側)に沿ってスイス村方面へ進み、馬術場付近手前で犀川へ橋をかけると目の前は豊科北インターとなる。穂高川、万水川は、川幅も狭く、川をまたぐ工事にみで最良の案と思われるが、工事関係者は岩盤が地下深くにあるため工事費がかかるとの話であるが、少々お金がかかっても、再調査して対応してほしい。(平成6年に発足し、22年の経過のある道路行政である。) ○2案、御法田交差点付近から、大王わさび農場側に沿って、老人福祉施設豊科孝明館の横を経て、重柳集落ごく一部を越えて犀川右岸堤防へ進み、堤防に沿ってスイス村方面へ進み、馬術場付近手前から犀川に橋をかけると豊科北インターとなる。 以上、2案を検討のうえ推進して欲しい。B案白紙撤回の代案と致します。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 なお、Aルート周辺につきましては、地下水の流れが複雑かつ岩盤が相当に深く、建設費が非常に高くなると想定しています。また、安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 生活環境、農地、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
52	安曇野市	町公民館での説明会に出席して、高規格道路反対の意見を聴き、私と同じ考えの方が多くいると感じました。 安曇野建設事務所整備課の方は、特にこの場所が将来まで残しておく景観である事がわかっていると思います。 今の計画に沿って道路を作って、後のちまで子供たちに胸をはって説明できますか！ 今ある高速道路を使って、流通がスムーズに行われる様に考えて下さい。(税金収入が少なくなる中、今の生活が維持できる様にして下さい。)	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
53	安曇野市	1. 長野県は景観条例を策定し、住民の景観を愛する心を涵養しようとしているが、この松本糸魚川連絡道路建設はその意に反している。民家に隣接するB案では、地元住民が最も誇りとする常念岳を中心とする北アルプスの景観。静寂な環境・清浄な大気環境を破壊するものであり、到底受け入れ難い。 2. 救急患者を松本の大病院に搬送するのに、建設が不可欠という表現がみられるが、高速に早く乗ることが即、早い到着を意味しない。最も確実に実績のあるドクターヘリを利用する方法はなぜ早急に実現されない。1機数億、ヘリポートを数箇所設置しても、5億もあれば道路の渋滞に関係なく救急救命が可能である。まず緊喫の問題から着手すれば、約500億の道路建設が不可欠という結論にはならないのではないか。 3. 高度成長期の終焉、大型公共事業が道路・建設業界のみを潤し、国民全体に波及せず国の負債を増大させたことは明白である。どのような理由をあげても納得できず、建設ありきのこの計画は中止すべきである。 4. 高瀬川右岸から左岸、また左岸から右岸へ渡る橋を2本架けることは、真に静岡・糸魚川中央構造体上に橋脚を作ることであり、阪神大震災の高速道路の橋脚の倒壊の経験を軽視しており、大変危険である。また、新しい橋が流木をせき止め、ダムのように働き、洪水の発生源となる危険性も高い、計画を中止にすべきである。 5. 松本糸魚川連絡道路に接する工業団地が高速道路を利用することで更なる発展をするというが、たった10分高速に乗る時間が短縮されることが不可欠の条件だろうか？この松本糸魚川連絡道路が最初に発表されたのは田中知事の時代であったが、それから今までこの道路建設の切望感が高まるような大きなできごとがあったであろうか。忘れたところに改めての提案に唐突な感じは否めない。 6. 交通渋滞解消も建設目的にあげられているが、長野県の交通管制システムは本質的な欠点を持っている。それは、赤信号が異常に長く、結果、信号と信号の間に車が数珠繋ぎになる。青信号の時間も長くはなっているが、前の信号が青になっても前の前の信号まで数珠繋ぎとなっているため発進が遅れ、それがドライバー心理に影響して追突事故が多発している。147号線の車が穂高の市内を通過したら柏矢町や新田北の信号から左折してオリンピック道路へ合流させれば事故多発地点を避けられる。 7. 結論:松本糸魚川連絡道路の建設に反対である。建設が前提で事が進んでいるが、地元住民の生活環境を破壊するものである。対費用効果云々というが、地域住民への心理的影響はどのように測定・評価するのか大いに疑問である。建設前提の説明会そのものに誠意が感じられない。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今回計画案における建設費は250～270億円(想定)ですが、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、それ以上の効果があると考えます。 橋梁の耐震・洪水対策につきましては、阪神大震災への対応もふまえた国の技術基準等に基づき、安全な設計を実施してまいります。 また、生活環境、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
54	安曇野市	今回発表されたBルート修正案は、それが計画されている地域に住む我々にとって到底受け入れられるものではなく、道路の新設そのものに反対である。 新たな道路の建設によって引き起こされる景観や環境の喪失および地域の分断は、説明にある整備効果と引き換えるには、地域住民への影響が大きすぎる。道路は一度作ってしまえば、どれほど生活や環境に変化があっても無くすることができない。生まれたばかりの我が子を含む後に続く世代は、地域の努力で維持されてきたこの恵まれた環境を受け継ぐことなく、道路の新設と共にその後一生途絶えることなく続く騒音や振動や排気ガスに煩わされながら暮らしていかなくてはならない。 Bルート周辺は、安曇野市の中でも特に豊かな環境に恵まれた地域のひとつである。手入れの行きとどいた田園が広がり、川があり、その向こうには山々がそびえ、湧水があり、林があり、ホタルや白鳥が舞い、そして何よりも、静かな澄んだ空気の中でそれらに親しむことができる。景観は写真や映像のように目に見えるものだけではなく、音やにおいといった五感すべてに感じるものと一体である。大規模な道路が通ることで、我々は人にとって本当に心地よい稀有な環境を失ってしまう。 今後、何もせずとも自然環境が良くなっていくとは思えない。我々は、いまある環境資産を如何にして残していくかを考えなくてはならない。しばしば言われるように、現在我々が恩恵を受けているこの豊かな環境は、先祖から受け継いだものではなく、将来の世代から借り受けているものである。ひとから借りたものは大切に使用してもらい、使ったあとは綺麗にして返すことが世の道理ではないか。大きくなった子供たちに、「むかしこのあたりはとても静かで空気もきれいで川にはホタルがたくさんいて」などと話をすれば、「なぜいまは違うのか？」と問われるだろう。彼ら彼女たちがなぜそれを自分たちの元に戻してもらえなかったのか、我々いまの大人は、この道路計画が誇らし気に語る整備効果を、その理由として子供たちに自信を持って説明することができるのか。私は我が子を含む多くの子どもたちにこの恵まれた環境をそのままの姿で、出来ることならより良い姿で返したい。それを妨げようとする道路新設には絶対反対である。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、農地、景観への影響について、数値化による評価が難しい面はございますが、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、安曇野市とも調整を図った上で、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
(54)		以下、質問させて頂く。 [住民生活や景観への影響はどんな指標で評価されるのか？] 数値化できるメリットのおかげで費用対効果の分子は増えているが、その分子側に、住民の生活や景観への影響はどう盛り込まれるのか？マイナス要因になるはずの我々住民の生活環境への影響は、そこに入っているのか？それとも、数値化できないものは評価に入らないのか？ [住民生活や景観への影響に関する情報はなぜ少ないのか？] 説明によると、Bルートは、我が家の目の前を、高さ8mの盛り土で通るという。この道路によって、生活環境はどう変わるのか？最初のBルート公表から4年たっても、そうした道路新設に伴う影響に関する情報が我々住民の手に入らないのはなぜか？特に考えずに進めています、という姿勢の現れではないのか。 高速道路に繋がる直前の区間であり、通行量やその速度は普通の生活道路の比ではないだろう。物流や観光を盛んにしようという道路でもあるから、トラックやバスが多いことは容易に想像できる。更に、犀川堤防に近いので、新たに掛かる橋に向けて上りのスロープとなり、アクセルの踏み込みもより深くなる。騒音や振動や排ガスはどんなレベルなのか？防音壁を立てたとして、それは高さ8mの盛り土の上にある道路から更にどれほどの高さになるのか？それは我々からどんな風に見えるのか？そこまでしてどの程度の効果があるのか？ 道路を作る側は平面的に地図を見ながら、正に上から目線でうまく宅地を避けてルートを引いたつもりかもしれないが、我々の目の前にはそれが立体的にそびえ立つのである。しかもただ立っているだけではなく、騒音があり、振動も伝わり、においも撒き散らされる。公表された地図からはそれが分からない。全国にこれだけ道路があるのだから、類似の環境で生活への影響は事前に予測できるのではないか。住民目線で、Bルートのある景観がどうなるかを予想するCG図などを作り、騒音や振動や排気ガスの影響やその範囲も示すべきである。 説明会に出席しても、内容が4年前とほとんど変わっておらず、こうしたパブリックコメントで意見表明しようにも、情報が少なすぎる。同じような反対意見しか書けず、結果、県や市からも同じように「丁寧にご説明させていただきます」的な回答しか来ないだろう。まったく議論が進まない。公平な議論のためにも、取って付けたようなメリットだけではなく、住民への影響に関するもっと踏み込んだ情報も併せて提供されるべきである。 [安曇野市はこのBルート変更案についてどのような立場なのか？] 上記のような、住民への影響に関する情報は、安曇野市が率先してこれを要求し入手すべきではないか？ そもそも安曇野市はこのBルート変更案をどう考えているのか？「みんなで環境を考えよう」と呼びかける『安曇野市環境基本計画』や、ルートの一部も対象となる『安曇野市景観づくり住民協定』との整合性をどう取り繕うつもりか？ 説明会での安曇野市の発言を聞いていると、これら自発的な環境保全の取り組みを脇に置いた、「私たちは道路実現のための調整役でございます」的な、住民の側に立とうとしない腰の引けた態度が感じられ、非常に不愉快であり、不信感が募る。ルート沿いには、アルプスの山々を背にした瑞々しい田園風景、わさび田付近の湧水や林、多くの鳥が観られる河川敷、豊かな水量をもって流れる川など、安曇野市が誇るべき水や緑があふれている。ガイドブックに載るような観光スポットは確かにないかもしれないが、こうした風景もまた安曇野のイメージそのものである。その中を突っ切る高規格道路を車で走るのはさぞ気持ちのよいことだろう。しかし、その道路のために我々は貴重な景観を失い、周辺の住民は水辺や緑地から遠ざけられ、安曇野に暮らして本当によかったと感じるこの生活環境を奪われてしまう。安曇野市として守るべき観光資源や生活環境とは何か？洒落たカフェや美術館や美観地区的な撮影スポットだけのテーマパーク的な観光都市を目指せばよいのか？地域の努力で保たれてきたこの明科の環境が、安曇野市にとって守るべきものと認められず、自分の庭を素通りする道路の敷地としか見られていない現状に激しく憤りを覚える。 調整役を気取る安曇野市は、この計画にどんな落としどころがあると考えているのか？ 最後にもう一点。 パブリックコメント公表時には、前回同様、それぞれのコメントに対し何かしらの意見を付けて頂けるのだろうが、更にそれに対してコメントする機会を設けて頂きたい。丁寧な意見が添えられてはいるが、一方的に理解を求める内容であり、それを以てこちらが納得したと思われたくない。	

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
55	安曇野市	高規格道路建設そのものに反対の立場での意見 説明会資料について（説明会に参加できないので資料を見ての意見） ・説明会資料2について これまで波田ルート、梓川ルート、豊科ルートにおいて地域住民の反対にあったために頓挫した結果豊科北ルートに予先が向いたという不都合な経緯を説明しないのはなぜか。当初の波田ルート案と豊科北ルート案が同じ目的をはたせるものだと到底思えず計画そのものに不信があるし、また人口が減少していく現在や未来において20年も前の計画が必要なものであるとは思えない。 ・説明会資料4について Aルート、BルートのどちらもH23年時点で地域住民が反対していたはず。このルート周辺の明科の住民の反対はなぜ軽視されるのか？ また、人口10万人に満たない規模の市が、市内の交通整理もかなわず現存ICの目と鼻の先に新しいICをつくって新しい道路をつなぐことしか策がない、などそもそも全国に向けて無能を示すようなものだ。 ・説明会資料5－1について、たった十数分の移動時間短縮が費用を何百億円もかけるほど本当に必要性があることなのか。また、資料5－2にある柏矢町田沢停車場線など特に、渋滞や混雑があるのは観光シーズンのほんの一時期であるし、観光地であるなら当たり前のことで、それを莫大な税金を使うことでしか解決できないとする案など浅はかと思えない。“観光地”が聞いてあきれ。 ・説明会資料5－3について、国道147号の事故率が交通量によるものとされているが、「交通量の減少=安全性の向上」とは安易すぎる。147号の事故は147号の道路事情を解決すべき。高規格道路では事故は起きないとでも言うのか。 ・説明会資料5－4について、医療施設への搬送に期待、とあるが、松本市内の病院への搬送に安曇野市内からわざわざ長野道を経由する事例がどれほどあるのか示してほしい。長野道を経由したとしても、搬送に障害があるのは松本ICから各病院までの松本市内の渋滞であらうし、今はドクターヘリが活躍している。 ・説明会資料5－5についても、物流のたった十数分の時間短縮に何の意味があるのか。 ・説明会資料5－6について、観光地の周遊性向上とあるが、安曇野市内を高速で通り過ぎることを目的とする道路に、安曇野市内の観光を期待するなど矛盾している。また、道路計画地には「おひさま」のロケ地「せせらぎ」や、御宝田白鳥湖などのスポットが含まれている。観光に関わる景観や自然環境を壊そうとしているではないか。 ・説明会資料5－7について、災害時の代替えルートとなる、とあるが、豊科北ルートが示されている場所は、つい先日（H28年2月）に配布されたハザードマップの水害や土砂災害が予想される地域にあてはまるし、また地震の活断層が示される線にもぴったり沿っている。このような場所に道路を通して災害時に役に立つとは考えられない。 ・資料では周辺住民への騒音や排気ガスの影響、景観の変化など、不都合なことには一言も触れられていない。他、 ・広報あづみのH28年2月27日版には、「景観づくり住民協定」がとりあげられ、道路計画地にあてはまる光地区も紹介されている。地域住民による景観を守る運動を称えながら、同じ場所に道路建設を計画するとは行政は何をちぐはぐなことをやろうとしているのか。 ・「田園都市」をうたっている安曇野市が、明科唯一の優良農地を壊してよいのか。明科の農地は安曇野が誇るべき“田園”そのもののはずだ。 ・周辺住民として、自宅の目と鼻の先、窓よりも高い位置をバスやトラックが高速で行きかう道路計画など、容認できるはずがない。排気ガスや騒音についてはどう対応するつもりなのか。周辺住民が利用することもない道路に、静かな日常生活が一生、また次の世代、未来の世代にわたって犠牲になる環境など住民は望んでいない。 ・新設道路にお金をつぎ込むよりも、今ある国道19号の歩道を整備すべき。交通量も多くトラックも行きかう中、子供が歩道のない狭い路肩を歩いている様子（明科駅周辺）には恐怖を感じる。 説明会資料を見る限り、道路建設ありきで理由を後付けしたようにしか思えないほど、どれも整備効果に説得力がない。本当にこんな理由で莫大な税金を使い、誇るべき豊かな自然環境を壊し、水源をおびやかし、周辺住民を苦しめようとしているのか。 建設予定ルート周辺は、手入れの行き届いた田園が広がり、アルプスの山並みが望め、水が湧き、川が流れ、白鳥が飛来する、安曇野市の中でも特に自然が豊かな“安曇野らしい”土地のひとつである。住民はただ静かに暮らしている。住民が努力し守っている田園には一年を通して息づかいが感じられ、河川地域や周辺の自然は季節ごとに豊かに表情をかえていく。安曇野が守り、未来の世代に引き継がなければならないのは、それらを破壊する建造物ではない。環境と「道路」と安曇野に大切なのは一体どちらなのか！と言いたい。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 整備効果につきましては、今回の計画案が実現した際を想定して一例をお示したところですが、県管理道における必要な安全対策も併せて実施してまいります。 また、平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、農地、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
56	安曇野市	安曇野市の環境宣言、基本計画には「環境をより良くする」という基本理念と、経済効率優先の社会から多少の不便さを良しとする社会への価値観の転換を意味します、と記載しているにも関わらず、本事業は整合性が無く、反しています。我が家の庭先にこの道路が出来れば、昼夜の高速走行により、騒音や振動で夜ぐっすりと眠ることができず、休めません。家の2階建ての屋根より高い構造物が、御宝田から犀川橋、高瀬橋に向かって作られる日照と、素晴らしい景観、環境が台無しです。①>②>③でして下さい。 ①ルートの変更 新ICから、スイス村へ橋を渡し、そのまま犀川左岸を大王ワサビ田の西側まで抜け、ゴミ焼却場へ向かって橋をかけ、つなぐ。 メリット ・部落を断絶するルートでは無いので、地域コミュニティーの破壊が全く無い。 ・景観へのインパクトが小さい。 ・土地買収が少ないので、早期着工可能。 ・スイス村へ観光客を集客可能。 ・A案の橋計画に比べ、橋を2つに分けているので技術的課題は低い。近隣に既に橋が存在している。 ②B案の場合、近隣住民全員に立ち退き保障の選択権を与える事。自宅近くに屋根より高い巨大構造物が作られると、生活環境が悪化します。資産価値が半減します。 ③B案、H23年度の内川水路側の案を要望。高規格道路ではなく日常生活道路とし、近隣住民がこの道路を日常で使えるよう出入りを養鱈場近くに設けて下さい。でないと、近隣住民に対し、この事業は全くメリットがありません。既存堤防道路との関係により、橋の高さが高すぎて、景観が悪すぎます。既存の橋と同じ高さになるよう、既存堤防道路の改造をして下さい。 この事業に対し、反対です。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 生活環境、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
57	安曇野市	結論:大反対 理由: 1. 明科地区通過ルート帯(下押野、塔の原、光地区)の設定が極めて不適切である。 ①地域の分断②貴重な農地の破壊③自然環境破壊(自然景観に対する畏敬の念の欠落)④新地質調査不測⑤道路建設新技術開発の検討と怠慢⑥地元住民への合理的説明不足 2. 多額の税金を特に必要でもない高規格道路に投資するという無分別な施策。貴重な県民の税金を目的不明な高規格道路(たいそうな大義名分的名称)建設に使うのではなく、地域経済の活性化、若い人材確保のための産業創出、義務教育費の無料化、社会の格差是正など未来ある社会建設のために、緊急に取り組むべき課題に使うべき。 3. 投資と地元経済効果について全く触れておらず、ある特定地域から中央へのパイプ作りのための生贄提案である。当計画案は、前時代的かつ後進国的な発想が強く、地域活性化のために中央に頼るとの典型的な思考停止の色彩が強い。すなわち、明科地域地元への経済的還元、活性化は全く関係なく、道路の単なる通過点に過ぎない。大町地区～中央自動車道安曇野インターへの所要時間がわずかに10分短縮する目的だけのために、明科地区がこの様な大きな犠牲を払うような破廉恥な設計図をたいへん疑問に思う。以下の提案も踏まえて、改めて地域経済の活性化手法を比較検討し直すべきである。先を急ぐ理由は何もない。 ①現在の安曇野市道を2車線にする。あるいは、現高速道の側道を整備し、安曇野インターに連結する。 ②犀川西河岸堤防を最大限開発し、有効活用すべき。建設コストもかなり安く済む。ご宝殿わさび園の付加価値が上がる。 今回ご提示の松糸道路計画案は、特定の地域の独断的提案を優先した浅はかな提案を具現化することであり、それを漫然と提示する地域自治体の存在価値や役割に大きな疑問を抱くとともに、次世代へ禍根を残す事業計画として大変恥ずかしく思う。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 ご提案いただいた安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 生活環境、農地、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
58	安曇野市	結論:大反対 理由: 1. 明科地区通過ルート帯(下押野、塔の原、光地区)の設定が極めて不適切である。 ①地域の分断②貴重な農地の破壊③自然環境破壊(自然景観に対する畏敬の念の欠落)④新地質調査不測⑤道路建設新技術開発の検討と怠慢⑥地元住民への合理的説明不足 2. 多額の税金を特に必要でもない高規格道路に投資するという無分別な施策。貴重な県民の税金を目的不明な高規格道路(たいそうな大義名分的名称)建設に使うのではなく、地経済の活性化、若い人材確保のための産業創出、義務教育費の無料化、社会の格差是正など未来ある社会建設のために、緊急に取り組むべき課題に使うべき。 3. 投資と地元経済効果について全く触れておらず、ある特定地域から中央へのパイプ作りのための生贄提案である。当計画案は、前時代的かつ後進国的な発想が強く、地域活性化のために中央に頼るとの典型的な思考停止の色彩が強い。すなわち、明科地域地元への経済的還元、活性化は全く関係なく、道路の単なる通過点に過ぎない。大町地区～中央自動車道安曇野インターへの所要時間がわずか10分短縮する目的だけのために、明科地区がこの様な大きな犠牲を払うような破廉恥な設計図をたいへん疑問に思う。以下の提案も踏まえて、改めて地域経済の活性化手法を比較検討し直すべきである。先を急ぐ理由は何もない。 ①現在の安曇野市道を2車線にする。あるいは、現高速道の側道を整備し、安曇野インターに連結する。 ②犀川西河岸堤防を最大限開発し、有効活用すべき。建設コストもかなり安く済む。ご宝田わさび園の付加価値が上がる。 今回ご提示の松糸道路計画案は、特定の地域の独断の提案を優先した浅はかな提案を具現化することであり、それを漫然と提示する地域自治体の存在価値や役割に大きな疑問を抱くとともに、次世代へ禍根を残す事業計画として大変恥ずかしく思う。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 ご提案いただいた安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 生活環境、農地、景観への影響について、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
59	安曇野市	勇気を持って、現在検討ルート計画を中止して下さい。 この計画が始まったH6年以降、世の中は価値観が変わりました。東日本大震災、リーマンショック、東北地方の水害、少子化、若者の車ばなれetc. たった、10～15分短縮のために500億ちかく、もしかしたらオリンピック前後で更にあらゆる費用の高騰で、これでは納まらなかった等の費用の出費は止めて下さい。 現在の安曇野インターからの道路を、一部、松本渚交差点方式をとり入れて、拡幅するだけで充分。それにかかる費用は、基準より少し上乗せして保障等考えてみる事も必要。安曇橋南の数100m北で、2～3年前も堤防決壊寸前で、東北の水害同様になりそうな事もあり、まして断層の川の上をわざわざ橋をかける事はやめ、堤防のかさ上げ強化にお金を使い、その上に今のルートで作って下さい。原発さえ止める時代です、考え直して下さい。古くなった橋のメンテ、福祉に残りのお金を使う事を考える事が必要です。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今回計画案における建設費は250～270億円(想定)ですが、全利用者の走行時間短縮等をふまえると、それ以上の効果があると考えます。 ご提案いただいた安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
60	大町市	私の住んでいるところは、大町市です。 また、住居は国道148号線のすぐ横にあります。 今後、松糸道路が木崎湖トンネルより北(白馬方面)に伸びてきた場合 今の住居から国道(148号線)を横断することができるか、 また、トラクターや田植え機等で国道(148号線)を横断後、JR大糸線の西の田畑に行けるのが心配です。 完成が10数年後とのことですが、高齢者や子供が国道(148号線)を安全に横断できる環境をぜひ造って頂きたいと思います。	大町市街地以北は今回の計画案に含まれておりませんが、安全な道路の横断方法について、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
61	大町市	現道の高瀬堤防道路はなくなり、有料となるのですか。 その場合は、普段通行している人が国道に集中して渋滞となる可能性が高いですが、すべて新設という訳には、ならないでしょうか？ あるいは、新設となる安曇野北ICまでを有料として、そこから大町までを現状のまま利用してでも十分対処できると考えます。	高瀬川右岸道路については、現道活用区間とし、現状どおり無料で通行できることを考えており、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
62	大町市	地域高規格道路(松本糸魚川連絡道路)は、私達、大北に住む住人にとってどうしても必要な道路です。私自身、平成13年6月12日に「塩の道ハイウェイ 地域住民 対話集会」が大町文化会館で開催され、地域高規格道路 松本・糸魚川連絡道路を考える集会を、賛成派・反対派で意見を交わしなせよ必要か、なぜ要らないのかを討論した経緯があります。 当時のルート案は、起点が波田ルート案もあり、多くの反対意見は、自然破壊、税金の無駄、静かな自然がこの地域の良さなどありました。しかしそれから15年が経過し、当時のある反対していた60歳の方は、75歳になり病気で松本市内の病院に入院していましたが、あれだけ反対していたのに、大町のご家族が遠いため、なかなか付添にも来られないと寂しがっていたとお聞きました。今となれば、交通網の整備で時間短縮がどれだけ出来ていれば良かったのか身にしみて感じるでしょう。 当時の反対派の意見は、個人的主観が多く、逆に賛成派は、高速道路、医療機関への時間的障害等、客観的な意見が多いことに気がつきました。今回のパブリックコメントも自分中心の道路が必要ない反対意見が多いと思います。なぜ道路が必要なのか、誰が必要か、10年後、20年後を良く考えてほしいと思います。自分が病気になった時、妻、子供、孫、親戚、友人、隣人が病気になった時、緊急を有する程こども病院や信州大学付属病院への迅速な移動が必要です。中には、ドクターヘリコプターがあるじゃないかなどという人もありますが、気候や季節によりフライトできません。たった10分、これで救える命はたくさんあります。病院の近く、アクセス道路がある人には、この事はわかってもらえません。 連絡道路は、私としても生命を守る道・人との繋がりを造る道と思っています。インターネットで物の購入や意見をどこにでも発信できる時代だからこそ今だけの感情や個人的意見で反対をしている人もこの地域(大北地域)に住んでいれば必ずわかります。どこに行くにも遠い地域、(高度医療病院、高速道路、日本海側)おのずと必要な理由がわかるはずです。 最後になりますが、安曇野北インターは道路が不便、必要な方々の終着地です。終着地の意見は一生懸命ゴールを目指して走ったマラソンでゴール地点に到着したら誰もいなかったとならないことをお願いします。スタートを切るのには本当に必要な地域、人々です。ゴールで待つ人には私達をスタートさせて下さい。 何卒、県の関係各位の方々、よろしくお願いします。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
63	大町市	安曇野北IC(仮称)～大町市街地南の計画案について、現道を利用して大町まで至るルートとしては、現在考えられる中では最善のルートだと思います。 今のルートでは朝晩の通勤時間帯や連休などの際は上り下りとも、インターから安曇橋付近までがどうしても渋滞してしまうため、その区間を迂回するルートが新たにもう一本できることにより、渋滞が緩和されると思います。 以前、朝出勤してきた当社の事務員が、玄関先で気分が悪いと言って座り込んでしまい、救急車を呼んだところ、脳こうそくの疑いがあるので松本インターの近くの一之瀬脳神経外科に運ぶとのことで同乗して行っただが、ちょうど通勤時間帯であり、安曇橋からインターまでだいぶ時間がかかってしまい、貴重な時間をロスしてしまったと思う。結果は対応が早かったのが大事に至らずに済んだが、もう少し遅ければ後遺症が残ったかも知れないとのことでした。このような緊急の場合では10分の違いが生死を分けることも十分考えられます。 すでに近くにインターがあって高速交通網の恩恵を受けている地域では、新たな道を造るのは迷惑になるかも知れませんが、大町から以北は待ち望んでいた計画であることから、安全安心を確保する道としての「松本糸魚川連絡道路」の早期の着工、完成を要望します。	今回の計画案が実現することで、渋滞緩和・医療面等に大きく寄与するものと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
64	大町市	平日・土・日・祝日に関係なく、ほぼ毎日「高瀬川右岸堤防道路」を利用する立場で意見を出します。現況道路と比較して、次の点を改善いただき、より安全でスムーズな道路になってくれることを願います。 1) 大量輸送・自然災害に強い道路。 ・幅員の大きな大型トレーラーも充分安全に通行できる道路。 ・災害時、小型飛行機の滑走路にできるよう、架空線を排除するなどの工夫をこらす。 ・路面に轍(わだち)がでにくい、路面強度設計の道路(維持費の削減)。 ・冬の凍結、積雪に強い道路。 ・路肩駐車が安全にできる幅員をとる。(路肩で携帯電話をする車両が多く危険を感じる) ・大型車が数台止まれる待避所を一定間隔で設け、「居眠りパーキング」をつくる。 ・急に減速するようなカーブを極力排除した、安全運転のできる設計。 2) アルプスの景観を最大限に印象付ける道路を望みます。 ・観光目的の車両(乗用車・観光バス)にも、信州の自然を目で感じて頂けるように設計。 ・サービス施設(道の駅や小売店)に隣接し、趣味の場所(写真、絵画スポット)を整備する。 3) 現況、市町村道路からの流出入箇所が多く減速を余儀なくされ大変危険を感じる。 ・運転手の立場になり、減速箇所が少ない道路にして欲しい。 ・直接流入箇所を無くす(大町市常盤、宮本橋南方の流入部は極端に危険)。 ・松川村立体交差部分、南行のアンダーパスを過ぎた直後、右折流出する地元の車両・乗合バスや、逆に右折流入する車両もあとを絶たないため、立体交差の設計を再考する。 ・松川「道の駅」付近では極端に速度が落ちるため、流出入箇所の拡幅と延長を希望する。 ・信号交差点の立体交差化に伴い、既存の立体交差も4車線化とする。 4) 道路の建設・維持費用は、地元の負担が大きい。安全で流れの良い道路になると、移動時間も短縮できるので都市部への通勤圏も広がり、大北地域からの人口流出に歯止めがかかる期待も膨らむ。それゆえ高規格道路は、観光面以外でも地元で寄与する部分が多い道路であると信じる。なお、地元の商業施設や店舗は消費者の流出を心配する声が多いが、地域から支えられる店作りに取り組むことで、地域外からのお客さま誘致も行いやすくなったと逆転発想し、地域を発信することが必要不可欠である。	今回の計画案が実現することで、防災・観光面等に大きく寄与するものと考えています。 また、安全性の確保は重要であり、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
65	大町市	・雪に弱い(排雪場所のない)大町以南の道路内で、計画巾員に堆雪帯を配慮すべきだと思います。 ・透水性As舗装等による交通事故減をお願いします。	冬期交通の安全性も含め、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
66	大町市	現在示されているルートは、交通施策上非常に重要なルートであり、今後の安曇平から日本海へ至る地域の振興を担うという意味でもぜひとも実現して欲しいと思う。と同時に自分が趣味で自転車に乗っている、という観点から要望を一つ述べたい。 本州の尾道と四国の今治を結ぶ西瀬戸有料道路は前線高速道路であるが、全長60kmのうち橋梁部分には全て自転車道が併設されている。私も実際に自転車で走行したことがあるが、瀬戸内の美しい多島美と空中を駆けるような気分を味わえるすばらしい自転車道路となっている。 「しまるみ海道」の愛称で親しまれ、自転車を趣味とする者はもとより、世界中に有名な道路として海外から多くの観光客を迎えて一年中賑わっているのが現状である。 そこで提案であるが、北アルプスを望みながら走行できるこの道路の横に自転車が走る専用道路を作ってもらえないだろうか。地元の間はこの素晴らしい景観を望める環境のありがたみを知らない人があまりにも多すぎると思う。せっかく新しい道路を作るのであるから、ぜひとも自転車道を併設して、広島県や愛媛県が行っているようなPRを長野県から世界に発信することで、第二の「しまるみ海道」が実現することを願ってやみません。	現道活用区間における自転車交通のあり方につきましては、今後の調整事項と考えており、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
67	大町市	・自宅から長野自動車道への時間短縮アクセスとして、早急な計画実施をお願いします。 ・地域高規格道路走行時、右折する場合、田舎の人々、高齢者は特に右折レーンにハンドルを切る傾向があるので、左レーンからの右折(立体構造)は好ましくないと考えます。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮・観光振興等に大きく寄与するものと考えています。 立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
68	大町市	大北地域は高速道路、新幹線も無い地域です。高規格道路は是非必要な道路であり、一日も早い工事着工、完成を望みます。 また近年、大北地域の衰退に伴い若年層は職を求め、安曇野、松本方面にも通勤している現状を考慮すると命の道路とも思えます。整備は必要です。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
69	大町市	・立体交差及び追越車線について 「立体交差化」を計画されている高瀬橋西周辺は通行車両が多く、現在も混雑している箇所である。この箇所の計画図を見ると「立体交差化」部上下線ともに「追越車線」設置区域が近づき、計画されているため、「立体交差化」部上も3車線とし、直進車両は基より、市道へのアクセスもスムーズになるよう、今後の課題に併せ検討して頂きたい。 ・早期実現について まだまだ多くの課題があり、大変だと思いますが、それぞれ掲げられた整備効果の実現のため、早期着工早期実現に向け、頑張って頂きたい。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
70	大町市	松本連絡道路の一部ルート計画案の決定は歓迎したい。一部地域にはなお慎重意見があると聞くが、広域的な観点から、また日本海と長野県、首都圏等を結ぶ道、人やもの、観光振興、災害時対応を考慮すると早急な実現が求められる。当地には高速交通網もなく、松糸連絡道路整備は昭和51年から40年越しの悲願でもあります。 近隣市町村は歩調を合わせて、地域住民、各種団体などを含めた、新たな運動を展開すべきです。 また、大町市では市街地ルートについて、農具側左岸ルートの選定を要望していることから、費用対効果の観点もあると思いますが、県と市の連携をお願いしたい。大町市以北のルート決定も、できる限り早期に決定してほしいと思います。	今回の計画案が実現することで、物流面・観光振興・防災面等に大きく寄与するものと考えています。 大町市街地区間を含め、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
71	大町市	私は大町市で生活をする一人として計画が一日でも早く着工開通出来ます事願っています。 ＊近隣住民、関係各所の意向が反映されての計画発表に行政関係各位に敬意と感謝を表しますと共に、早期の合意形成に向け更なるご努力、ご奮闘に期待いたします。 ＊安曇ICから北100km近くは細長く渋滞多い幹線交通網です、高度医療施設も過疎であり安曇野平以北の一住民としてはドクターヘリの飛行不能、夜間、天候不良時の急患医療に大変不安な状況にあります。 ＊リニア新幹線は自然条件でのトンネル難工事が予想されるなか起工しましたが、安曇野北ルートでの最大の難航は住民合意と聞きますが地域エゴを捨て、未来志向子孫のためご理解願いたい。 ＊安全安心の地域造り、高瀬川上流では洪水調整ダム施設、護岸施設の充実に努め洪水による下流域の安全安心に寄与しております通過点認識でなく共助共通の立場で合意されたい。 人も車も川も目的地に安全に快適に至りたい	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
72	大町市	◎私たち大北地域には、メインとなる道路は国道・県道が主であり信号も多く、高速の安曇野インターからも時間がかかり訪れる人には不便な状況であり、今回の高規格道路の計画は是非早急な開通を願う所であります。また、当地域の活性化にも大きな役割を果たす計画と考えます。 ◎今回の計画の大町寄りには、直売所が開設され、農家所得の向上に貢献しておりますが、計画では追い越し車線区域であり、上り線の方は中央分離帯で遮断され利用が不便となります。 また、取り付け道路も現在より相当少なくなり地域の連携が損なわれる可能性があり、交通量も多く事故を事前に防ぐ意味からも上り車線から各地区に直接進入できる方式の取り付け道路になるような計画としていただきますよう要望致します。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 本線からの乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
73	大町市	松本糸魚川連絡道路には賛成です。 計画には、賛成の方・賛成の方・賛成の地域・反対の地域それぞれご意見があると思います。 計画の中で、もし自分の家・土地が道路の範囲に入ってしまうと、非常に悩む内容ではないかと思っています。自分は三世代同居で子供が二人います。その時、子供達の将来生活していく地域を良くしたい気持ちがあります。地域に長く生活している方の意見はもちろん大切ですが、将来計画の可能性を話して進めるのがいいのでは、と感じています。 交通アクセスをよくすることにより観光・工場等を増やし、働ける場所を増やし、地域の人口を増やし、税収も増やし、本当のいのちの道路になることを期待しています。 病院までのアクセスも良くなることを期待しますし、将来住みやすく活気ある地域へと繋がればと思います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、今回の計画案が実現することで、所要時間短縮・地域振興等により大北地域へ大きく寄与するものと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
74	大町市	前略、去る1月29日の説明会、大変お疲れ様でした。また、ありがとうございました。 発注機関の皆様のご努力に、深く感謝を申し上げます。草々 まず、結論的な意見を記します。「発表されました計画案に、賛同・賛成 致します！」 今後もスピード感を持って、推進して頂きたいと強く希望致します。 都会へ出ず、地元に残って働く大町市民として、高速交通網に取り残され、将来の子供たちが、観光や救急医療などに大きな影響があると危機感を抱いております。北は、糸魚川が北陸新幹線開通で活性化し、南はこれからリニア新幹線の開通で活性化が明確となっています。高速道路も既に何十年も前に開通しています。数年前までは同じレベルの過疎地であった飯山には高速道路と新幹線が通りました。このままでは、大町のみならず安曇野市や松本市も含め陸の孤島化が危惧されます。反対が多い安曇野市の方々にも自分の住んでいる家や土地、環境や景観のことはかり考えず、広域や広義で判断するよう切に願っております。 計画案に対し、更に要望するとすれば、以下の通りです。 ① 1日も早く着工・完成を目指し、安曇野北ICへの新設バイパス区間は、是非、国の直轄事業で進めて頂きたい。(県内他地区は高速交通網を国土交通省やNEXCOが進めており、大北だけ県のみでは厳しい) ② 追い越し車線は、高く評価できますが、直線部が多いので、一部区間だけでも良いので、設計速度:70kmあるいは80kmの区間を設置して頂きたい。 ③ 大町市街地南～大町・白馬境ルートも、早く発表していただきたい。商工会等が推奨している東側ルート(近藤紡付近からニチコン付近へ高瀬川を横断する)が望ましいと考えます。大町市を見ても、右岸道路のおかげで常盤地区(上一)の発展は目覚ましいです。東側から見る北アルプスは最高の眺望で観光資源です。東側の社地区・神栄町～三日町の農具川沿いも発展させたいです。 以上、ご検討の程、何卒、宜しく願い申し上げます。地元の合意形成には、行政へ協力していく姿勢です。お力になれることがありましたら、遠慮なくお声掛け願います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 なお、当該地域には国管理の路線はなく、事業主体は長野県を想定しています。 また、設計速度については、短い区間で違いがあると、走行上の安全性を保てないことから、全て60km/hと考えています。 大町市街地以北の区間を含め、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
75	大町市	大北地域は高速交通網から取り残されているので、地域を活性化するために一日でも早く実現できるようにして欲しい。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
76	大町市	できるだけ、早い完成を願っています。 増設予定のICは、現在のICと近すぎませんか？	安曇野IC～安曇野北IC(仮称)間の距離は約3kmあり、道路を造る技術基準等に準拠しています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
77	大町市	計画案に賛同！！ 1日も早く着工及び完成をお願いします。	今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
78	大町市	宮本橋手前追越車線設置地区に直売所が3月にオープンしました。大北地区の農業者が個々に出荷物を搬入するので、中央分離帯を作られると大町方面より来て右折出来ません。 大町方面より右折して直売所に入れる様に道路整備をお願い致します。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態が必要となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
79	大町市	今のオリンピック道路で、母が北から南に向かっていて右折をしようと停車していたところ、後方から後続車に突っ込まれました。 松川の安曇病院のところは右折するのに一度左に抜けるところがあります。そのようなところを数カ所設けてもらいたいです。常盤のゴルフの打ちっぱなしのところは死亡事故もあり、見通しが悪いです。特にお願いしたいです。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態が必要となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
80	大町市	高規格道路は大北地方にとって、高速道なし、新幹線なしの現状を考えると必要不可欠な道路であると思います。 但し、今回の計画案を拝見すると追越車線設置場所が店舗に影響のある場所と見受けられるため、そのようなところは避け、計画願いたいと思います。 営業店としては死活問題であり、特に観光客が立ち寄れる施設周辺については特段の配慮をする必要があると考えますので、よろしくお願いいたします。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態が必要となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
81	大町市	大町市街地南部は、交通事故が多いので、松糸道路が整備されれば交通量等の減少により事故発生率が低くなると考えられる。また、147号周辺の交通渋滞が緩和されれば生活道路の確保がなされ、安全性が向上すると予測されるので、早期の実施整備をお願いしたい。	今回の計画案が実現することで、安全性向上・渋滞緩和等に大きく寄与するものと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
82	大町市	大北地方の長年の夢であった、松本系魚川連絡道路。20年余年前からの懸案であり、実現に向けて色々な方面からお願いをしてきた事がやっと実現性を帯びてきました。 長野県の市の中で唯一、高速道路網と縁のない大町市がやっとスタートラインにつける気がします。一日も早い完成を待ち望んでいます。 松本から新潟県に抜ける最短路線は、この道他なりません。塩の道であったこの路線は地域経済の重要路線でもあり、長野県にとっても重要な路線であると思います。 今白馬地域を中心にインバウンドで外国の観光客も増えています。観光の面からも重要な路線であります。 地方創生元年のこの年に、大北地域が良いスタートを切れるようにまた早期に実現できるように最善の努力をお願いします。 高速道路から分岐する明科地域の住民の皆さんには、ご迷惑をお掛けしますが、道路は全てつながっています。 大北地域のために少しのご配慮をお願いします。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
83	大町市	大町市以北に住む人にとって、松本系魚川連絡道路は、悲願の道路です。 道路の話が持ち上がって、すでに20年以上もたってしまいました。なかなか計画が進まず、どうなってしまうか、とても心配でした。でも、今回の計画を知り、とても現実的だと思います。 既存の道路は、重柳の交差点から、休日になると、インターチェンジからの車で渋滞が頻繁に起こっています。 高速道路からの車の流れが変わると交通利便性がとても良くなり、流通の車両ですが、大町・白馬・小谷・新潟から連絡道路を通り高速道路へと、とてもスムーズにようになります。立体交差による通行は、交通事故が大幅に減ると思います。大町・白馬・小谷から安曇赤十字病院の緊急外来・信州大学病院への緊急車両の時間も大幅に短くなり、期待できると思います。ぜひ、早期の実現を、期待します。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
84	大町市	大町市内に在申している者ですが、よくオリンピック道路を利用していまして、最近出来ました、ええっこの里の付近に右折レーンが出来れば、交通がより便利になると思いました。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態が必要となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
85	大町市	大町市(大町以北)から東京方面へ車で向かう時、高速道路へ乗るまでが大変不便を感じていました。又、観光シーズンの穂高付近の交通渋滞も何とかして欲しいと感じていました。 大町から高速道路までのアクセス向上のため、一日でも早い道路整備を望みます。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮・渋滞緩和等に大きく寄与するものと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
86	大町市	長年の懸案であった「松系道路」が動き出したことに驚いています。今後、この道が若者たちの起業のキッカケになるようPRし、早く全線が開通する希望します。 大町市内から安曇野ICまでの所要時間が30分以内となり、交通渋滞緩和を始め、観光面や物流の利便性向上等経済効果が期待されますが、毎年、色々な人が松系道路の早期着工と謳いながら、何の目途も立たず、約40年の歳月が流れてきました。今の若者達に聞いても何もわからず、今更新しい道路は要らないという人もいます。また何故、追越車線等河川数側にできないのでしょうか？大町ダム七倉ダムも出来て、大きな洪水も無いように思います。西側に追越車線ができると、優良農地が減少し、農家の収入も減少します。冬場の塩カルによる水質汚染による養殖場、田畑への影響、地下水脈への影響、景観、自然環境への影響、冬場に飛来する白鳥達への影響、井戸水への影響等さまざま心配があります。 色々な課題が山積みしていますが、早期着工をお願いします。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 現道活用区間の河川側への拡幅については、高瀬川の河川計画や過去の被災状況等をふまえ、困難と考えております。 自然環境、農地、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
87	大町市	大町市常盤のJA大北農産物直売所”ええっこの里”に農産物を出荷しようと思っています。これから農業所得を増やそうと思っておりますが、高規格道路の建設に伴い直売所への出入口が重要となると思います。ぜひ多くの方が寄って頂き農産物を買っていただく為にも道路から直売所への進入口の設置をいただけたらと願います。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態が必要となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
88	大町市	1/29の大町合庁での説明会にも出させていただきますが、今回の松糸道路延伸計画のルート案は、安曇野市内の川手、押野両地区で、今迄のルート提示における問題点を最大限削り落とした現時点では最良のルート案と思いました。あえて自分自身がその周辺に住んだ場合や、その周辺を散歩等した場合に違和感を覚えるとしたら、それは押野地区南側での高架化という一点のみに思われました。高架化については、さらに英知をしばっていただき、それに替る方策を考えていただいた方が、周辺の皆さんとの摩擦も避けられるものと思われまます。その後、実際にルート案が示された川手の圃場整備された水田地帯も押野地区の南側(高瀬川沿い)も歩いて見ましたが、道路の高さが持つ、ややもすれば威圧感的なものを除けば、問題ないものと素人的には思いました。また川手では下段の水田地帯のすぐ高規格道路沿いならいざ知らず、一段上の国道19号線沿いの集落からは、何も問題はないと思いました。押野地区南部においては、実際に歩いてみて周辺の地元道路が全く未整備状態に近く、大雪の際や災害の際にとっても大変なことになるだろうなあと思いました。乗用車でちょっと大きな車両は思うように走れないように感じました。高規格道路設置に合わせ、ぜひ緊急車両も楽々通行できる地域道路の整備もお願いしたいと思えます。反対される方も居られますでしょうが、現に安曇市内も豊科地区ですすでに何十年も前に長野自動車道ができて盛り土工法で万里長城のように縦断している訳で、周辺の皆さんを含め誰一人、反対を唱えてむしろ旗をかかげている方など居られないでしょう。高速道路や高規格ルートのネットワーク化は、当然のことです。道路網というぐらいで網目のごとく広がらない道路など意味はありません。大町北安曇地区の住民だけが享受する松糸道路ではありません!!もう後戻りや停滞は許されません。地元への丁寧な説明とともに必要な対策等を粛々と進めていただきたく思います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 生活環境、景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
89	大町市	1点、ご意見申し上げます。 大町市と松川村境の急カーブになっている部分(宮本橋南方)(Sカーブ)があります。以前パノラマ道路開通当初に、凍結した所でスリップして十数台がからむ事故が発生した事がありました。又、数年前にはしょう突事故で車外に飛び出し、数人が死傷する事故も同じ所で起こっています。 これはカーブがきついため、減速が遅れたためとも考えられます。どうか、このきついS字カーブの解消を、この機会にお願い致します。	安全性の確保は重要であり、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
90	池田町	・安曇野ICは残してほしいです。大王わさび園の利用客、高速道路利用者、一般車両があるので交通緩和を目指して頂きたいです。 ・高瀬橋西の立体交差部ですが、その辺りは民家が多いため、あまり高いものを造ると西側の景観を損なう恐れがあるので、騒音とも配慮して検討して下さい。 ・県北部への緊急車両等重要な路線だと思うので、実現するよう目指してください。	今回の計画案が実現することで、渋滞緩和や防災面等に大きく寄与するものと考えています。 生活環境や景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
91	池田町	現道活用区間について どこかに一カ所先行して工事を進め、試験走行をしてみて良否の判断、改善することがあればその後の工事に取り入れる等の検討が必要かと思われます。 ①利用される人の慣れの時間を確保でき、事故の発生が防げる。 ②一般部と追越車線部の利用性の習得(変状箇所の習得)運転技術 ③利便度の広報にもなると思います。(工事の早期完成に対する地権者の理解度の向上)	現道活用区間においては、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の方
92	池田町	高規格道路計画が一般道路計画になった点は予算面、ルート面で仕方なしと思うが、意見、要望ばかり聞いているときりがないので、見切り発車(今更)すべきではないか。聞くところによると、南部方面は反対意見も出ているとか。高瀬川沿線だけでも先行して着工の運びとされたい。 尚、大町市街地ルートは用地確保が非常に困難だと思われる。現道路でネックになっている2カ所を改善(変更)すれば早期に完成すると思う。(蓮華大橋と、野口のクランク部) 市街ルート東側案は実現不可ではないか。むしろ現道から市内へのアクセスは運動公園通りの整備ができていることから経済的にも早期完成になると思う。	地域高規格道路の整備効果を発現させるためには、高速道路との接続が不可欠であり、安曇野市の新設区間が最優先と考えています。 また、今年度から検討を始めた大町市街地のルート選定にあたりましては、交通の円滑化や防災面等の道路整備効果、自然条件への配慮、土地利用との整合性、地域社会・経済活動への波及効果等様々な観点から比較検討することが必要と考えております。
93	池田町	複線区間の増設が必要と思われる。(高速化を目指す) (仮)細野橋の新設 近接の圃場整備事業内の非農用地計画において、農産物の直売など地元生産物の流通に寄与出来る。 現況の高瀬川大橋と堤防道路の交差点は、全てにおいて狭隘なため、大型車の交通に支障をきたしている。 これを合わせて解消されたい。 現在、高速バスの停留所は、松川の道の駅となっているが、高瀬川大橋周辺にバス停の追加が出来るよう考慮されたい。	現道活用区間については、今回の計画案の追越車線4箇所・立体交差1箇所が基本と考えていますが、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
94	池田町	この道路により、中央道へも糸魚川へも今までよりも短時間で行くことができるようになるということです。大変ありがたいことですが、交通事故が起こってしまうようでは残念なことです。危険が予想されることは、徹底して排除していただくよう、町の方でも検討し、具体的に県の方に伝えてください。 高瀬橋近くに住むものとして、次のことが気になります。 一、「松本糸魚川連絡道路」に、追越車線部以外に中央分離帯がないということです。是非とも、中央分離帯の設置をすること。 二、JR安曇追分駅へ歩いていたり、自転車で行くこともあります。歩道や交通信号機等の設置により、安全の確保を徹底すること。 以上 よろしくをお願いします。 平成28年3月16日(水)	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮等に大きく寄与するものと考えますが、同時に安全性の確保も重要と考えています。 なお、中央帯については、設計速度等を踏まえ、追越車線部のみの簡易分離を想定しています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
95	池田町	大町市常盤地籍の高瀬川堤防道路沿いに、大北農協が「農産物直売所」を建設中です。 この直売所は「国営アルプス安曇野公園」にも近く、人口減少が続く大北地域において、人的交流が活発になるのではないかと期待しております。 ただ懸念する点は、現在でも多い交通量がさらに増えた場合、道路沿いの施設であることから、追突事故の頻発が予想されるところであります。 つきましては、交通安全上「農産物直売所」への取り付け道路の新設、または左右折専用レーンの設置を要望いたします。 このことにより、車の流れも阻害することなくスムーズかつ安全に走行することができるとともに、直売所に立ち寄る方も不安が取り除かれることとなります。大北地域活性化のため、ぜひよろしくお願いします。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
96	池田町	今回発表された計画案については、基本的に賛成です。できるだけ早期に道路が建設され、利用可能となれば産業、観光など地域の発展に期待できると思います。 今回の計画案について、検討をお願いしたいことがございまして、計画案では、高瀬川右岸を基本に計画されており、左岸側に位置する池田町の住民としては、高規格道路へのアクセスが制限されるように思います。高瀬川大橋と高瀬橋の中間(松川村細野付近)に高規格道路にアクセス可能な橋の建設をお願いします。 また、地域医療に重要となるあづみ病院が高瀬川大橋の左岸側にあることから、通院などの利便性確保のため、高規格道路の高瀬川大橋付近にバス停施設などの検討をお願いします。	今回の計画案が実現することで、産業面・観光面等に大きく寄与するものと考えています。 なお、アクセスについて、より活用しやすい道路となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の方考え方
97	松川村	計画案に賛同します。一日も早い工事着工、完成をお願いします。	今回の計画案の実現に向け、今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
98	松川村	私は北安曇郡松川村に居住していますが、今は高速道路へのアクセスが悪く、休日等には混雑しなかなか高速に乗るまでに時間がかかり、困っていましたが、この計画が軌道にのり早期着手し完成して頂きたいと願っていました。 今後の北安曇、大北地域の経済面、観光面にも大きくプラスになると信じております、 現在は息子夫婦と孫二人と同居していますが、孫・子がこの先地域の雇用等が少ない中、松本、塩尻、以南への就職範囲が広がり自宅からの通勤が可能になってきますので、家族が一緒に暮らせていけます 又松本地区の大型病院への時間の短縮がかないます、この計画が現実となり早期に開通すること 願っております。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
99	松川村	常盤地区オリンピック道路沿いにJAの直売所が新規オープンし、地元農産物の発信拠点として今後期待され、地域農家の所得向上も見込めます。その隣地にはりんご、アスパラ等の試験圃場もあり、農業体験施設としての活用により、安心、安全な農産物の地産、地消への理解と食育教育の推進の場としての活用に期待が持てます。今般の規格道路について、上記理由のとおり、直売所へのアクセスを損なうことのないよう、連結道路の設置について検討下さい。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態が必要となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
100	松川村	道路の中央でしきれないで、北にも南にも途中でおりれるようにしていただきたいと思います。農協の直売所をよく利用しておりますので、中央でしきれると不便なものですからお願いできればと思います。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態が必要となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
101	白馬村	「長野県は海無し県」です。松本近辺からもたくさんの人が「糸魚川の日本海」を利用しています。夏シーズンは国道148号、特に「JR白馬駅」付近は大渋滞になり、白馬村の村民はとても迷惑しています。 また南の人たちは海に行く時に時間短縮になるメリットがあると思います。夏だけでなく、冬シーズンの「スキー・スノーボード」を楽しむ人たちにもメリットはあります。 日本海から白馬村までは国道1本しかないため、「物流の安定確保」のためにも、早急に使うため、早期着工が必要だと思います。 「安曇野～大町」はオリンピック前には高瀬川の「左岸は南行」、「右岸は北行」みたいな感じがありましたけど、高規格道路もそんな感じで作ることは難しいのでしょうか？	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 現道活用区間における車線の分離は、現道との接続性や経済性の面から実現は困難であると考えますが、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
102	白馬村	ルート計画案を拝見するに、大町市宮本以北に追越車線が設置されるようだが、該当箇所には新設されたJA直売所があり、白馬方面から松本に向かう際にはこの直売所へ右折できず入れないと聞いている。私も白馬村から農産物を出荷しようと思っているが、これでは不便である。 また観光客も帰りに直売所へ寄る事ができない。以上から再考をお願いしたい。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
103	白馬村	大町までのルートを1月に発表いただきありがとうございました。さらに建設促進に向けお願いいたします。 又、できましたら早期着工に向けてのチームあるいは選任の職員の配置をいただければ更に希望と元気がでます。よろしくをお願いいたします。	今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
104	白馬村	安曇野北インター(仮称)～大町市街地南ルートは最善と思われます。上記以北ルートも早期に発表される事を期待します。 白馬にとって「松糸道路」は医療の道・雇用の道・産業再生の道(観光、物流)であり、早期着工を希望いたします。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
105	小谷村	前略 「松糸道路」大町以南のルート発表、ご苦労様でした。 この沿線の大町市常盤では、JAの大型直売所が完成して「地域の農業と観光」の拠点として期待されています。私は、この高規格道路の完成後の、この直売所への進入アクセスが大変心配です。 どうか、この直売所が、地域農家にも、また訪れる消費者にも喜ばれ、安心して利用できるよう、高規格道路からの進入路の整備を是非お願いします。	本線からの乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
106	小谷村	・高規格道路は生活上必要なものですので、早期完成をお願いしたい。 ・大北農協の直売所うえっこの里の上り車線から直売所へ入れるように地元農業振興のためをお願いしたい。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
107	小谷村	安曇野ICから高瀬川右岸の堤防道路の安曇橋付近までの間の渋滞が多いと思っています。 (特に週末や観光シーズン) 大王わさび農場への来場者の車や安曇野IC利用者の車、一般生活者の車が集中しての渋滞が原因だと思います。 今回の計画案が出来れば通過車両が分散され渋滞の緩和が出来ると思います。 大町から糸魚川も含めて、松本糸魚川連絡道路が早期に実現することを強く願います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
108	小谷村	松糸道路の建設の声を聞いて完成を期待している一人です。 今回は安曇野北ICのルートの計画案の意見を集めているようですが、南部の計画には賛成します。 私たちの住んでいる小谷村は国道148号線1本が唯一の生活道路です。白馬村迄出ると迂回路もありますので、糸魚川～小谷間の道路の建設を早くしていただきたいとお願いします。 北陸新幹線も開通し、北陸方面からの交流も多くなると思いますので早期の完成を期待しています。	地域高規格道路の整備効果を発現させるためには、高速道路との接続が不可欠であり、安曇野市の新設区間が最優先と考えています。 一方で、大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
109	小谷村	いつもオリンピック道路を利用している者ですが、北から南へ行く際に左折しやすい道路があれば良いと思います。最近できた大北農協の直売所もあるし、是非右折レーンを考えて欲しいと思います。	立体交差による乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
110	小谷村	・小谷村榑池高原でスキー宿をしています。宿泊客は関西、東海地区から来る方が多いため、安曇野インターで降り、堤防道路を通ってきます。松本糸魚川連絡道路が整備されることにより交通の便が良くなることは宿泊客のリピートにもつながります。是非とも小谷村、白馬村、大町市など大北地域の経済活性化のために松本糸魚川連絡道路を作っていただきたいと思います。 ・現在、堤防道路では追い越しできる区間が短く、なおかつ見通しの悪い部分が追い越し区間として設定されています。このためスピードの遅い車が走行していると、その後ろに渋滞ができてしまう事が度々見受けられます。トラックなどの大型車は容易に追い越しもできません。渋滞はドライバーにもストレスを与えることになり、無理な追い越しもするため非常に危険です。このような状況を改善するためにも道路整備は必要だと思います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
111	小谷村	松糸道路は私ども(地域)にとって、とても必要な道路です。観光業(特にスキー関係)の宿泊をしている私には、この道路の整備は不可欠です。長い時間を掛けて県で発表された計画は、とても理解しやすく、良いと思います。県としては是非実現させていただきたくお願い致します。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
112	小谷村	今回のこの発表は、合理的で大変良いと思います。特にスキー産業で食べている私達としてはこのルートは今後の生命線であり、唯一の未来の希望です。宜しくお願いします！	今回の計画案が実現することで、観光振興等に大きく寄与するものと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
113	小谷村	以前、消防におり、救急搬送では大北の県境から松本の病院までの距離の長いこと。4時間は当たり前でした。救急隊員ですら、長いと感じていますから、患者やその家族にしてみればなおさらと思います。そして時間が掛かれば掛かる程、次の救急出場のリスクは大きいのです。大北地域にとってはこの道路はただの道ではなく「命の道」と言っても過言ありません。この道路に関して現にすぐ行けば安曇野ICがあり、道路も複数あるので今回の計画案に反対の意見が多いと聞きますが、私たち大北の地域は南北に長く、しかも北は一本道しかありません。どうかこの北に希望の光を当てて頂きたく、信州人の固い絆を結んで頂きたく、次世代版塩の道の完成実現を切望します。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
114	小谷村	夜間起きると時折、トラックが列を作って通るのが見受けられる。この国道148号は北陸と関東を結ぶ経済道路である。日本発展にも一役買っている。一分一秒でも早く目的地に到着できれば日本の経済発展が向上する。見方を変えれば日本海の信州入口なのだ。この道路の早期完成を願っている。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
115	小谷村	沿線住民が期待しているルート案発表に感謝申し上げます。一日も早い住民合意と、着工にむけて、整備路線への格上げを望んでおります。国道148号1本の小谷方面のルート設計を早期にお願いします。新潟県側の調査区間の進捗も期待しております。沿線住民が団結して、道路整備が進むよう議論を深めてまいりたいと存じます。	大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。 なお、新潟県側につきましては、平成11年に糸魚川市平岩周辺から根知周辺までの8km、平成17年に根知周辺から糸魚川ICまでの9kmの合計17kmが調査区間に指定され、現在は事業化を目指した環境調査等を実施している段階です。
116	小谷村	息子夫婦が諏訪地域の山梨県境にいます。実家に戻る時は、高速道を使って安曇野まで早い、高速道の大半は道が悪く、しかも南北に長いので時間がかかる言っています。車の免許を返したので息子に頼るだけですので息子の疲労軽減にもなるこの道路の早期完成をお願いします。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮等に大きく寄与するものと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
117	小谷村	県で進めている地域高規格道路、松本糸魚川道路実現について、南部では用地のかくほ又はけいかん等をりゆうにルート決定にこまっている様だが、南部の様に道路がなんかしょある方をあとにして北部の道路が1本道路しかない小谷方面を1日も早く実現できる様大町～糸魚川地域規格道路で新潟県境小谷方面から実現してもらいたい。小谷は1本道ですのでぜひ希望します。南部でいろいろもめていればこまる。	地域高規格道路の整備効果を発現させるためには、高速道路との接続が不可欠であり、安曇野市の新設区間が最優先と考えています。 一方で、大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
118	小谷村	連れ合いが大北南部にある施設にお世話になっていますが鉄道は昔の国鉄に比べ民営化になっていますので現在は経営優先で本数も減りました。列車で会いに行くと一日がかりです。年をとると運転もおぼつかなくなります、せめて道路が良くなって時間短縮できればと思っています。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮等に大きく寄与するものと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
119	小谷村	時折、松本の病院に行くことがあるが一日がかりです。早い受付の時は、松川村にある次男の家で泊まることもあります。この道の早期完成を節に願っています。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮や医療面等に大きく寄与するものと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
120	小谷村	東京にいる息子はいつも帰省する時に都会の道路は年ごとに改良されて、松本までは早く来るんだが、松本以北は相変わらず時間がかかるなあ。早く帰れば田舎で過ごす時間が多くなるんだけどと嘆いている。親としても、早くこの道路が良くなることを切望します。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮等に大きく寄与するものと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
121	小谷村	大北地域は県内でも高速交通網から取り残されている地域のひとつです。また、国道148号線は、生活物流、観光道路として重要な役割を果たしていますがH26の大雪や大型車の事故により、国道の通行止めをよぎなくされ、住民生活に大きな影響を与えました。とくに小谷村では、迂回道路がないため、国道の他に大きな道が必要です。松糸道路が整備されることで、生活、教育、観光面はもちろんのこと、何といっても大きな医療機関への時間短縮につながります。是非、松糸道路起点側ルートの決定と早期着工を強く希望します。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 なお、大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
122	小谷村	小谷村住民です。今回の計画(案)は大賛成です。長野道を利用するため安曇野ICへ向うが、夏の行楽シーズン及び冬のスキーシーズンにおける安曇野IC付近の交通渋滞には大変苦慮しています。又、大町市より松本塩尻方面へ高瀬川護岸道路を利用しますが、安曇野IC付近を通過するとき、渋滞に遭遇すると予定時間に間に合わない場合があります。県外から長野道を利用して小谷村、白馬村へ訪れる観光客の皆さんからも、安曇野ICまではスムーズに来るが、ICをおりてからの安曇野IC付近の交通渋滞は解消できないかとの声が多く聞かれます。早急に本計画(案)の実施をお願いします。	今回の計画案が実現することで、渋滞緩和や観光振興等に大きく寄与するものと考えています。 また、長野道～大町市街地南までの間は、信号がないルートとなり、定時性の観点からも効果は大きいと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
123	小谷村	大町以北の工事(計画案)を早めをお願いしたい。	大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
124	小谷村	・今回の計画案大賛成です。早急に着工していただき早期の完成をお願いします。 ・大町以北の地域高規格道路について早期に計画、着工をお願いします。特に他に迂回道路の無い区間の早期着工をお願いします。	大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
125	小谷村	小谷村に住んで居る身としては、出来るだけ早く計画案から実際の道路建設に進んで欲しいと思います。	今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
126	長野市	私は長野市在住ですが、数年前大北地域に住み勤務しました。この時感じたことは、高速交通網から取り残された地域だなと。特に高速道路にアクセスしにくい。 計画案は、いつになったら完成するのではなく、現実性があり早期に完成できる最適案だと思います。 特に観光面で、スピードがでなくてもスムーズに運転できる道、安全快適に運転できる道が必要です。高速道路から円滑にアクセスし、高瀬川を見ながら北アルプスの景観も楽しめる道路は魅力があります。道路が良くないと、また遊びに行きたいと思いません。 安曇野、大北地域の発展のため、今回計画案を早期実現していただきたい。	今回の計画案が実現することで、観光面等に大きく寄与するものと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
127	東京都	・18歳まで明科で過ごし現在37歳です。 離れてみてこの景色のすばらしさを帰省の度に実感しております。田園、河川を壊してまで道路を作る理由は経済、お金のためでしょうか。松本と糸魚川をつなげたい連絡道路は。誰が何の為に作りたいのでしょうか。 景観を損なうことで安曇野の価値は下がります。大王わさび農場など観光スポットがあれば観光は衰退しないとしたら誰が責任を取るのか疑問です。 また高速道路でインターチェンジ(IC)をこの狭い区間に新設し、混乱を招き重大事故につながる多数案件も発生した場合など様々なリスクが想定され、地元と行政との信頼は損なわれ、未来へ向けての遺恨を残す事になります。誰のための一大事業ですか。 長野県のブランド価値を損なう計画であると強く反対します。(計画者にとっても場合によっては未来永劫汚点を残してしまわないかと心配します。)	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 なお、安曇野IC～安曇野北IC(仮称)間の距離は約3kmあり、道路を造る技術基準等に準拠しています。 景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
128	新潟県	今回の計画が実現すれば、現況路線での不満要素が随分改善されそうですので、是非とも早期の実現をお願いします。なにより松本糸魚川連絡道路の構想が立ち消えしそうな状況にあって、今回の計画案が実現することで、他区間の進捗が加速する期待が持てます。私自身は糸魚川市在住で、仕事の都合で国道148号線を多く利用していますが、毎年何回かは通行止めの憂き目にあっており、松本糸魚川連絡道路の早期実現は切実な願いです。このたびの安曇野～大町区間の整備が実現すれば、大町以北の脆弱さがさらに浮き彫りとなることでしょう。1日も早い工事着工をお願いします。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
129	(無記入)	一昨日、説明会を拝聴した者です。 20年位前の安曇野山麓案以来、久しぶりに近況を知ることができました。 まずはありがとうございます。 私は、伊那・駒ヶ根方面に出稼ぎに行っている者ですが、安曇野ICまで快適な運転ができ、10分といえども短縮できることは大変ありがたいと思っています。 同じ中信地区であるのに、松本から大町よりも、南信地区の伊那までの方が早いという事実直面して、大町市が県下一の「僻市」という事実を思い知らされている人も多かろうにと思っていました。 勿論、我々の世代が享受できる利便性ではないことは理解した上で出席しており、次世代に価値あるものを残すことができるか、 「道づくりは街づくり」という視点で参加させて頂いたわけです。 我々の世代は総論を尽くし、次の世代に各論を託したいという思いです。 その意味で、参加年配者にはがっかりさせられた面もありますが、説明を拝聴していて、B/C 予想が狭義過ぎるような気も致しました。 完成時には利便性を享受できるであろう(良識ある)世代ならば、このご説明では当然反対するだろうと推察する次第です。 なぜなら工事中の松本方面への通勤の不便さを、10年も我慢しなければならない現実があるからです。 R147や池田線だけでは通勤はできませんので、大町から離れて住む人も増えるかもしれません。 こうなれば街づくりとして本末転倒です。 としますと、安曇橋以北着工前に、高瀬川左岸道路を右岸に近似するような道にすることが必要な気がします。 これもB/C に考慮すべきではないでしょうか。 もう一つ加えて素人考えを申しますと、下一地区以北を調査して、もし東側ルートが適当という事態になった場合、もし左岸道路を整備するなら、それを松糸道路にした方が橋を掛けなくて済む分、総合的にB/C は上がるのではないかと思います。 としますとその調査後に以南のルートを決めた方が良いのではないかと。 とにかく、もう少し広義にB/C を見ていった方が良いのではないのでしょうか。 説明の方の弁から推察するに、まずは安曇野地区の自我的メリットの少なさからここを突破するのは大変なご苦労と時間を要するのだらう、と察するに余りあるところです。 個人的には是非推進して頂きたいと願っております。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮等に大きく寄与するものと考えています。 なお、費用対効果につきましては、国土交通省のマニュアルに基づき、建設費、維持管理費を費用とし、走行時間短縮、走行費用減少、交通事故減少を便益として算出しております。 また、経済波及効果等を加えると、更なる効果が期待されます。 また、高瀬川左岸ルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の方
130	(無記入)	私は白馬村在住ですが、近年スキー客や観光客の減少に歯止めがかからない状況が続いています。高速道路までの時間短縮は観光業にとって不可欠であると思われますので、ぜひ早期実現をお願いします。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮・観光振興等に大きく寄与するものと考えています。今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
131	(無記入)	周辺住民との意見交換を密に行ってもらい、安全交通が可能な様(特に交差点部分及び、夜間の照明関係)出来る限りの対策をとって頂きたい。 国道とのアクセスも良好な計画をお願いしたい。 白馬方面の追越車線設置区間における交差道路の左右折時の安全確認がしづらい部分があるので、同時に改良をお願いしたい。	安全性の確保は重要と考えており、特に沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元との協議については、丁寧に行うようにするとともに、地域の皆さまへ分かりやすい説明に取り組んでまいります。
132	(無記入)	私は長い間、県外に住んでいました。家族でせっかく大北地域に遊びに来てでも、連休は渋滞で行きたい目的地まで時間がかかり、せっかくの休日でも家族と楽しむことができませんでした。特に長野県内の道路は他県と比較すると貧弱です。 ルートも少なく、時間や予定が立てられません。皆さんも県境を過ぎると違いがわかるといいます。県外の人から見れば長野県の(特に安曇野から北側)道路は良くないと思います。せっかくの黒部ダム、白馬村ジャンプ台等はすばらしい観光の場所ですが、道路整備がされずに信号や渋滞がひどすぎます。 県外の視線から見れば、道路を早急に整備して欲しいと思います。観光客も物流も確実によくなります。 今後の人手不足解消(人口の減少)には道路が必要です。	今回の計画案が実現することで、所要時間短縮・観光振興等に大きく寄与するものと考えています。今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
133	(無記入)	安曇野の新設ルートは良いと思う。 この周辺は白鳥飛来地もあり、わさび田もあり、自然環境に留意して欲しい。 また安曇野地域は常念岳を中心とする北アルプス等の景観がよい所なので新道路建設時には景観に配慮したものとして欲しい。 松川村周辺の追越車線設置は1kmとかではなく、長めに(出来るだけ)して欲しい。	追越車線の設置延長は、道路を造る基準となる道路構造令に準拠しています。 自然環境や景観への影響については、できる限り低減できるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査を進める中で、道路計画を検討してまいります。
134	(無記入)	大北地域に住む人間として一番お願いしたいのは、地域住民の安全と安心の確保です。そのために一般交通の確保は何をおいても優先すべき最優先課題であります。現在のサービス速度49km/hでは助かる命も間に合わないということから助からないエリアが事実として存在しています。 一日も早くこの課題を解決できる状態にさせていただくために地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」の着工を望みます。是非一日も早い完成のためにも早期着工をお願いします。	本道路は、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築、安定した医療施設への搬送等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
135	(無記入)	大町より北についても早くルートを決定し、実施して欲しい。	地域高規格道路の整備効果を発現させるためには、高速道路との接続が不可欠であり、安曇野市の新設区間が最優先と考えています。 一方で、大町市以北の整備も重要と認識しており、平成26年度に権限代行による小谷道路が完了したほか、平成23年度には小谷村雨中バイパスに着手するなど、国道148号の機能強化の観点からも整備を進めてまいります。 今後、地域のご理解をいただきながら、松本糸魚川連絡道路の早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
136	(無記入)	大北地域は、松本市、長野市と違い都市部にはなっておらず生活する中で不自由な事が多く有ります。 電車、バスの交通手段では限られてくる不便さ、自動車に頼らずにはいられない状況です。交通確保が整えば、松本地域への通勤また、災害時、緊急時の移動、そして会社誘致、集客効果が考えられます。 今回示された、大町市街地が高速道30分圏域は、非常にありがたい事だと思います。 大町市まで高規格道路の整備が整えば、企業誘致も進み、新しい就職環境が生まれ、自宅通勤者も増え、大北地域の活性化につながると思います。	今回の計画案が実現することで、防災面・産業面等に大きく寄与するものと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
137	(無記入)	大北地域の現状(交通・安全・利便)を考えると、安曇野市に至る高速道圏内(至新潟・至長野方面)の交通性と比較すると、松本方面、新潟方面、長野方面、岐阜方面に至る全ての方向に不便なコトは明白である。 又、視野を広くした場合、北陸道・長野道の連絡道としての役割が重要であり、有事の際の緊急経路としての必要性もある。 起点側の反対意見もある様だが、真に必要としているコトは何かを訴え、理解を得るコトが大事である。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。 また、地元の皆様との丁寧な協議に配慮するとともに、分かりやすい説明に取り組んでまいります。
138	(無記入)	安曇野ICが整備され、安曇野地域は利便性はよくなったと思われますが、実際大北地域の利便性を考えると、松本系魚川連絡道路の整備は、大変必要な道路だと思われます。反対意見もあると聞きますが、多くは、すでに道路が整備された地域の人達の意見ではないでしょうか。大北地域に住む人達にとっては、必要な道路です。自分の子供・孫達の為にも実現してもらいたいです。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
139	(無記入)	大町以北は、交通の不便さから新規企業の誘致も思うように進まず産業・商業は衰退していく一方だと思います。 そのため人口は減少し、税収が落ち込むため公共サービスが低下し、また人が離れていくという負のスパイラル状態にあると思います。 高規格道路を整備し交通の利便性を図ることによって安価な土地を売りに企業を誘致し松本方面への通勤時間の短縮をアピールすれば人口の流出に歯止めが掛かり大北地域の活性化につながるのではないかと思います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
140	(無記入)	安曇野北インター新設計画 理解できない現在の安曇野インターをハイウェイオアシスのような多機能便利インターに進化させて アクセス道路を整備すれば計画案より時間短縮になるはず。経費もはるかに少ないし安曇野市のメリットもあり理解が得やすい。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 また、安曇野市においては高速道路へのアクセス性向上をはじめ、整備効果事例で示したメリット等があると考えています。 安曇野ICを起点とするルートにつきましては、比較検討を行いました(説明会スライド資料参照)、費用対効果等の面から、今回の計画案が最良と評価しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
141	(無記入)	新設ICの名称は『明科IC』としてほしい 松本糸魚川連絡道路の起点となるのは中央道長野線だと聞きました。 現在は「安曇野北IC(仮称)」とされていますが、自分達の感覚で言えば、インターチェンジがあれば、そこが出入口という感覚があります。松糸道路のためだけのICではなく、出入口としての使命もあるからですし、その性格の方が強いと思います。 現在発表されたルート案ですと、ICが構成される場所は豊科明科境ですが、最初に一般道とつながる場所は明科地積です。通常その場所がIC名称として相応しいと思います。IC名称は『明科IC』とすべきではないでしょうか。 大北地方からの利用者は松糸道路を利用するようになりますが、国道19号を使う明科～生坂～新町近辺の方はこの明科ICを利用するはずで。そこで目標となってくるのが「明科」という地名だと思いますので、是非ともこの辺を考慮いただき、新設ICの名称は『明科IC』としていただきたいと切に願います。	今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、新設ICの名称も含め、道路計画を検討してまいります。
142	(無記入)	「(仮称)細野橋」の建設について 以前より、お話しのありました(仮称)細野橋についてですが、池田町の、特に中間部にお住まいの方は強く望んでいます。高瀬川大橋と高瀬橋間は距離がありますので、中間に橋が欲しいと思うのも当然です。 今回、松本糸魚川連絡道路を計画するに当たり、是非とも考慮に入れていただきたい事案です。池田～松川を結ぶ細野橋の新設を考慮したうえで松糸道路とうまく結んで欲しいと思います。 松糸道路を利用した車両が細野橋を通過して池田町に入れば、地域企業の流通面でもプラスになるとと思いますし、観光面でも観光人口の増加が望めます。是非とも、この事業に関連して、細野橋を新設していただき、松糸道路と接続していただきたいと思います。	本線からの乗降箇所や沿道からの出入り箇所については、安全かつ円滑な形態となるよう、今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
143	(無記入)	明科下押野地区のルートが、高瀬川左岸堤防を通るルートに変更になった経緯を知りたいです。 地元では、ある実力者の意向を受けてルートが変更になったのではないかと噂もあります。 私個人としては、内川の北を通る元々のルートに賛成なので、新たなルートには納得出来ません。	平成23年度公表のBルートに対し、地域・農地の分断や環境への影響などのいただいたご意見等も踏まえ、今回の計画案では影響をできる限り低減した修正Bルートを提案いたしました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
144	(無記入)	生まれも育ちも大町市の2人の子を持つ一人の父親ですが、正直子供たちが将来この地で働き、暮らすことが出来るとは、今の現状を見れば到底思いません。長野県の中で高速交通網から外れ、企業も誘致しにくく、実際に大企業が撤退又は、規模縮小などの話ばかりです。この地で働ける環境を作ることこそが、この地を豊かにする第一歩だと思います。そのためにはインターチェンジからの距離時間の縮小が必要不可欠であります。一部の大北地域外の方が反対の話を聞いておりますが、自分のところだけでなく、長野県全体で、考えていただければ、相乗効果で皆が豊かになると私は思います。 何とか松本糸魚川連絡道路の早期の実現をよろしくお願いします。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。
145	(無記入)	この大北地域は人口減少の加速が進み、30年後には人口が半分近くになると聞いています。 その歯止めには流出人口減少、流入人口増加が合間見合って、人口の減少の食い止めができると思います。そのためにも高速で通行できる道路が必要です。物流の向上、高度医療病院への利便性、働ける環境の充実、どれをとっても道路が必要なのです。長野県下で唯一、高速道路から遅れているこの大北地域に何とか1本の開けてください。このままでは、大北地域は衰退の道を迎えることになってしまう。それだけは未来のこの地に住む子供たちに対して、責任を持って行動したいと思います。	本道路は、長野県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業・観光振興や災害に強い道路網の構築等の観点から、県内道路整備の最重要なものの一つと考えています。 今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。

No.	お住まい	ご意見	県の考え方
146	(無記入)	バス停設置のお願い。 松本糸魚川連絡道路は、一般部が2車線、追越車線が上り下りで2箇所ずつという、当初の計画より縮小されたものとなってしまいました。片側2車線が確保できれば、割合安心して走れる(追越してもらえる)のですが、一般部が片側1車線しかなく、法定速度の道路ということになると「たまり」となる部分がありません。途中、松川の道の駅がありますが、これも現在の出入方法では無理でしょう。他のランプも立体交差にする必要性があり、用地の確保等大変でしょうが、このランプ部分を利用して、バス停の設置をお願いします。せっかく道路が開いたとしても、バス停がなければバスは停まれません(特に、片側1車線であるため)立体交差化するランプの付近に、バス停を設置していただけるとありがたいです。 特に高瀬川大橋の西詰付近に設置すれば、あづみ病院への来院者や、観光客の方向けにも選択肢が広がるはずです。うまく余地ができればいいのですが、後から設置は不可能かと思われます。是非ともバス停設置を考慮した設計をお願いします。 追越車線の設置方法について これは松本糸魚川連絡道路のみに言えることではないので、テキストに聞いてください。 以前、近畿地方の国道を走っていたとき感心したことがあります。 国道の峠道を走っていると「追越車線」が始まりました。急ぎのクルマは右へ、ゆっくりなクルマはそのまま走行します。しばらく走ると「左側」の車線がなくなって右へ合流、ゆっくりなクルマ達はここで右側の車線へ。普通に走っていれば、スムーズに車両の入れ替えができます。峠がある度にこれの繰り返し。 運転がうまくない人でも、特に意識することなく車両の入れ替えができます。 県内だと追越車線の延長がとれないので、このメリットはあまり生かされないと思いますが、何かしらの場面で採用されればいいかなと思います。	今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
147	(無記入)	今回示された地域高規格道路計画案(B案)について意見を申し上げます。 B案に示された犀川右岸は糸魚川―静岡構造線断層帯の真上えにあるものと思われます。以前犀川河床低下による湧水調査のボーリングにより深さ90mの断層があることがわかりました。県の説明でも橋脚の場所が岩盤があるところとないところがあるとの話でしたので、そのことから証明できると思います。昨年の国の地震調査研究による糸静線の大地震発生予測からも、この地域は非常に発生確率の高いところであり、このような場所に高規格道路を計画するのはいかながなものかと思います。	松本盆地東縁断層を推定した複数の文献からは、三川合流部付近における詳細な位置等を把握するのが困難な状況です。今回の計画案は、岩盤が浅い地点周辺で犀川を渡るルート帯を提案しました。 今後、皆さまのご意見をふまえ、さらに具体的な調査等を進める中で、道路計画を検討してまいります。
148	(無記入)	県の示した計画案に賛成です。早急に着工、完成をお願いします。	今後、地域のご理解をいただきながら、早期整備に向け、積極的に取り組んでまいります。