

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
1	松本・安曇野地域	<p>現行の豊科ICの北側にJCT(もしくはIC)が出来る事は利便性が向上し、嬉しいことですが、三川合流のあたりは、野鳥の生息地として自然豊かな場所でもあります。</p> <p>安曇野市内については現行道路(豊科IC～スイス村前、パノラマ道路)の拡幅、交差点のJCT化(景観の問題から立体交差が困難なら平面でロータリー式)でも利便性の向上は可能と思います。</p> <p>また、道路周辺の土地も現状は建造物等少なく、土地所有者との交渉も新道路建設よりは理解が得やすいと思います。</p> <p>渋滞のネックは場所も時間も限られていることから、狭い場所のみ改善することで対応可能のため新道路建設は不要と考えます。</p> <p>むしろ自転車道等を整備して公共交通機関の利用促進等をはかるべきです。</p>	<p>自然環境について、また既存の豊科インターチェンジや現道を活用することへのご提案をいただきました。</p> <p>三川合流部付近が自然豊かな場所であることは十分認識しており、今後、湧水・地下水や野鳥などの事前調査を十分おこなうとともに、環境への負荷がより少ない工法を検討してまいります。</p> <p>現在の豊科インターチェンジを活用する案については、公表した豊科ルートとして検討していますが、商業地域への影響が大きいと予想されることや、渋滞が問題となっている豊科インターチェンジ付近に交通を誘導し更なる交通集中を招く懸念などの課題が多いことから、豊科北ルート案を一番有利と考えています。</p> <p>ご指摘の公共交通機関の利用促進等については各種の施策に取り組んでおり、利便性等の理由から非常に難しい課題がありますが、今後も利用促進に努めていきたいと考えています。</p>
2	松本・安曇野地域	<p>白馬五竜スキー場掲示板で、 2006年11月末頃に話題になっていた、渋滞問題を保存してあったので、以下へコピーしておきます。</p> <p>*****</p> <p>白馬へのアクセスの改善</p> <p>&gt; 毎年五竜に行ってますが、3回に1回は148号の渋滞にハマりますね…。だいたい佐野坂のトンネルあたりから、私も、降雪が無い帰りですと同様な状況でした。降雪があった時は、佐野坂スキー場あたりの坂の手前から大渋滞に何度もハマりました。</p> <p>&gt; 土日でも午後の早い時間ならあまり渋滞はないと思うけど日曜日の15時を過ぎたあたりからはかなり危険です。以前、青木湖・木崎湖まで1時間かかったことがあります。連休の最終日の16時位だったと思います。普段なら5分もかからないですよ(笑)過去の私の経験と似ています。大雪時の帰り、五竜スキー場を14時頃出発して、豊科インター入口で、17時頃だったことがあります。大雪の為、山道の迂回道路避けて国道148号を使ったのが、災いした。また、土日、連休の場合で、交通量が多いのが原因でしょうか。</p> <p>&gt;&gt;車で白馬へ向かう場合、最寄りのインターチェンジが遠過ぎる。例えば、豊科インターから白馬までが遠過ぎ(時間がかなり過ぎる様に思います。特に気になるのは、帰り時間。大町地域のスキー場利用車が、幹線道路(国道148号?)へ流入する辺りの交差点が、渋滞の要因でしょうか?流入する地点の信号機に頻繁に引っかかる為、白馬からの車の流れが滞り、そこを起点に大渋滞が毎回、毎年発生している様に思います。</p> <p>&gt; ほんと、あの交差点の信号だけは改善してほしいですねー。やはり長野IC経由のほうが良いのでしょうか?同感かな。</p> <p>皆様へ:こんにちは。関東から上信越自動車道、長野インター経由で白馬へ向かうルートは、いつも渋滞が無いのでしょうか? [白馬五竜までの交通のご案内]HP内の情報中の、目安の所要時間は、誤差が少ないのでしょうか? 関東、東海から中央道豊科インター経由で、白馬へ向かう時、冬場の場合、豊科インターから白馬五竜スキー場まで少なくとも、1時間30分ぐらいかかりました。</p> <p>土日、連休の場合で、交通量が多いのが原因でしょうか。</p> <p>積雪時は、流れが遅くスタッドレス使用で直行しても、休日の為かいつも2時間以上かかりました。</p> <p>豊科インターから白馬五竜スキー場までの目安の所要時間ですが、夏場の早朝、深夜など交通量の少ない時間帯なら、可能な時間だろうと思います。</p> <p>国道148号の青木湖バイパスのルートで、謎なこと。</p> <p>1つめ: なぜサンアルピナ(鹿島槍)スキー場から合流する交差点を立体交差にして、その交差点と大町市内手前、旧国道合流地点(ゆーぶる木崎湖がある交差点)までを片側2車線にしなかったのでしょうか?白馬から大町方向だけでも片側2車線なら、渋滞が緩和されたと思います。</p> <p>2つめ: 大町市市街直前の国道148号旧道と、青木湖バイパス合流交差点(帰り時バイパス最後のトンネル(木崎湖トンネル)直後交差点、(ゆーぶる木崎湖・温泉施設がある交差点))を、なぜ立体交差にしなかったのでしょうか?バイパス片側2車線で合流の場合、その1車線内側を大町市市街を迂回する道路の蓮華大橋ルートへストレートに流れたら、渋滞が緩和されたと思います。</p> <p>3つめ: 大町市市街地直前の高瀬川堤防道路(北アルプスパノラマロード)と国道147号が交差する交差点を"立体"交差にしなかったのでしょうか?交差点の建設当時は周囲に十分な空き土地があったと思います。立体交差だったら、渋滞が緩和されていたと思います。冬季オリンピック用に新設された道路があまりにも、交通効率の悪い設計な様に感じられてなりません。早く、松本系魚川連絡道路(予定制限速度60~80km/h、全線4車線で計画中の地域高規格道路(自動車専用))ができることを期待しています。(私がスキー仲間へ、白馬を提案すると、いつも「時間がかかる」、「遠過ぎる」)</p> <p>*****</p> <p>松本系魚川連絡道路を観光用道路として、機能(渋滞解消/時短)を高めていただくのに、対策を必要とする案件として、ご検討いただき、もしご参考にさせていただけたら、幸いです。宜しく御願い申し上げます。</p> <p>以上</p>	<p>渋滞に対する具体的なご意見をいただきました。</p> <p>白馬へのアクセス向上については、長野自動車道と最短距離で連絡できる豊科北ルート案が最も効果的であると考えています。</p> <p>今回お示したルート案につきましては、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討するなかで、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北につきましては現在の道路を利用するとしています。</p> <p>渋滞対策としては、主要な交差点の立体化やゆずり車線の設置を検討したいと考えています。既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきますと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
3	松本・安曇野地域	<p>以前にも本件提言させて頂きましたが、7年前に県主催による意見交換会で集約された時と、今回の長野県の方針について、ほぼ同じ方向性であり結論には賛成申し上げます。 安曇野を縦断する様な新規の高規格道路を作っては決していけません。 現実的な方針として高く評価したいと思います。 また、優先順位として、小谷地区を優先するのが妥当と思います。 小谷地区は、高い高速道路料金を避けるため、大型トラックが昼夜問わず行き交って、お年寄りなどが国道を渡ることも大変と聞いております。 ここ安曇野は既に南北には十分道路が整備されておりますので、是非小谷地区を優先して頂ければ幸いです。 以上どうぞ宜しくお願い致します。</p>	<p>豊科北ルート案支持と小谷村の優先整備へのご意見をいただきました。 雨中地区の課題については十分認識しているところであり、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。 また、安曇野地域の道路整備についてのご提案ですが、地域高規格道路として高速性の確保が求められる「松本糸魚川連絡道路」のみによってそれぞれの地域の課題を同時に解決する事は、その性格上困難であり、個別の視点から今後対策を検討する必要があると考えています。 特に、波田・安曇野地域を含む松本圏域の幹線道路網については、現在実施している「松本都市圏総合都市交通体系調査」の中で位置付けていきたいと考えています。 また、まちづくりに対するご提案については、別の視点からの検討が適切であると考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
4	松本・安曇野地域	<p>今回の案には賛成です。 基本的に安曇野を分断する道路の新設は反対であったが、大北地域の高速道路とのアクセスが非常に遠く不便であることと、冬場のスキー客による安曇野市の混雑解消としては必要性を感じます。 ルートとしては高瀬川右岸道路を使うということが利にかなっていると思ってました。 その道路は、オリンピックで松本ー白馬間を短時間で結ぶ道路として整備されたものであり、川沿いの為、交錯する道路は橋の架かっているところのみで、立体交差の必要箇所が少なく現在でも流れが非常に良い道路と思います。 豊科北にインターを設け、最短で結ぶことも、道路財政の厳しい中、田園をつぶすのを最小限にできれば良いと思います。 提言として豊科北にインターは安曇野北インターという名称がいいとおもいます。 広域農道と西側地域とのアクセスの改善、安曇野の西側道路の整備を望みます。(山ろく線等歩道設置、直線化) 広域農道の通行量はここ数年飛躍的に増加している気がします。(拡幅、歩道整備) 何年か前安曇野建設事務所の地域将来像で、自転車ですこせな町づくりをめざすという構想がありました。実際地域づくり、道路整備がそうできたら特に燃料費高騰の現在はそう思います。 今後よろしく願います。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見をいただきました。 ご提案の新設インターの名称については、関係機関等と決め方などを相談できればと考えています。 また、安曇野地域の道路整備についてのご提案ですが、地域高規格道路として高速性の確保が求められる「松本糸魚川連絡道路」のみによってそれぞれの地域の課題を同時に解決する事は、その性格上困難であり、個別の視点から今後対策を検討する必要があると考えています。 特に、波田・安曇野地域を含む松本圏域の幹線道路網については、現在実施している「松本都市圏総合都市交通体系調査」の中で位置付けていきたいと考えています。 また、まちづくりに対するご提案については、別の視点からの検討が適切であると考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
5	松本・安曇野地域	<p>今回の豊科北インターを起点とする案は建設距離や用地買収などのコスト、安曇野の景観保護、住民の反対運動等々あらゆる面から最善の選択であると思います。是非是非早期に事業を進めていただきたい。その中でいくつかご提案があります。</p> <p>1 豊科北から大町にかけて 高瀬川右岸道路を改良し使用とのことだが、この間はできる限り自動車専用道路として整備して欲しい。沿道からのアクセスをできる限り制限し高規格に整備をお願いしたい。実際に使用すると60km-70km走行中に小さな側道への右左折などにて流れが滞る事、側道からの急な進入にて急停止、急ブレーキなどの経験が多々ある。また時折自転車や歩行者の進入などもある。今後この道路が全線完成すると北陸方面から首都圏への最短ルートとなり、交通量の増加、大型車の増加も予想される。安曇橋、高瀬橋に立体交差を考えているようなので沿道からのアクセスはこれら安曇橋、高瀬橋、高瀬川大橋、宮本橋との立体交差部のみにて化してはどうか。 また基本的に2車線道路とのことだが、理想をいえば高速性、安全性を考えると大町まではできるならば往復4車線整備が良いと思う。不可能であれば中央分離帯付きの往復3車線道路や中央分離帯付きの完成2車線道路に適宜追い越し車線をおいたりしていただきたい。実際低速度で走行する農耕車や低速度車のため流れが滞る事も多々あり、無理な追い越しにて事故も聞く。線形がよく見通しがよい道路であるため現在でも実際の走行速度は70-80km近く出ていることもある。中央分離帯の有無は安全面で非常に向上が期待できる。まずは優先的に豊科北インターから安曇橋立体交差部までを整備していただき、順に北上するように整備をお願いしたい。建設コストなどから豊科北から大町までの間は有料化としても良いと思う。豊科北インター料金所に併設もしくは安曇橋までの間に料金所を設けても良いのでは。</p> <p>2 大町以北について 大町以北は山岳地帯に入り建設コストもかさむため現在の148号をできるかぎり使用することは致し方ないと思う。しかし、小谷の雨中地区の騒音問題以外で白馬村、小谷村からの要望が強いのはやはり大町、安曇野、松本への滞りのない確実なルート確保であり、冬場などの渋滞を考えると大町白馬間は148以外にもう1ルート必要ではないか。白馬方面から来るとやはり青木湖から木崎湖周辺にかけての渋滞が多いと感じる。148号の改良のみで対処できるか難しい気がする。コストはかかるが長期的には木崎湖西側ルートやオリンピックにて整備された県道大町長野線から白馬美麻線を使うルートなど検討してはどうだろうか。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見をいただきました。 今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 しかし、現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。 また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えていますが、ゆずり車線の設置についても、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。 今後、整備については、松本糸魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。 また、大町白馬間にはもう1つ道路が必要である、とのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
6	松本・安曇野地域	<p>数十年前に、江原啓様のおっしゃる所の、予知夢かもしれませんが、豊科北ルート(赤色ルート)、で建設される夢を見ています。夢を見た当時、数十年前ですから、私自身、松本糸魚川連絡道路の事等全く知りませんでした。その夢の中で、見せられたことは、</p> <p>「長野道との接続部分、つまりジャンクションの設計に、当初の計画案で建設してしまうと、交通事故多発地帯となってしまいます。当初、建設費をケチる、節約が優先で、土地の買収が小スペースで、ルートも合流がスムーズに出来ない、運転し難いルートで難所？、霧や、簡易ジャンクションが、錯覚を起こして交通事故を招き易いとか、発生したり。事故多発の対策の為、後から、対策する為に無駄な出費が発生するので、費用面や、ジャンクションの回転半径など、担当者は悩むことになると思います。また、明科地域にインターチェンジ(入り口)が欲しいとかも出て来るかもしれません。事故多発地帯になる理由は、霧発生地帯であること、視界不良で、なおかつ、トンネル出口近くということで。トンネル出口近くということであれば、岡谷インターがありますが、あちらはたぶん、霧が発生しないのではないかと思います。」</p> <p>夢とは、別で、豊科北ルート(赤色ルート)だと、安曇野市の夏の花火大会の打ち上げ会場として問題ないのでしょうか？安曇野市市民としては、豊科ルート(緑色ルート)の、豊科ICから柏矢町の区間が、4車線道路になることを期待しています。私の夢では、豊科IC出口から接続交差点を左折し、西側へ向かい、県立こども病院へ通じるT字の交差点付近から、高架で高瀬川まで道路を造る様な案もプランとして、出て来ていました。その案で建設すると、渋滞問題の解決に、二次的な追加工事が必要になりそうな夢でした。渋滞区間は、豊科IC出口から接続交差点を左折し、西側へ向かい、県立こども病院へ通じるT字の交差点付近まで、つまり糸魚川連絡道路入り口になるまでの区間です。この区間を立体交差で、豊科ICと、糸魚川連絡道路まで信号無しで、建設出来れば、つまり静岡県袋井市、磐田市の国道1号バイパスの様な高架橋で造れば良いのですが、夢では、この渋滞区間を建設するのに、なぜか、問題が解決出来ず苦勞する様な感じでした。高瀬川堤防道路から、県立こども病院まで、欲を言えば国道147号バイパスまで、高架で4車線道路ができると、安曇野市民としてはうれしいです。大町市、池田町、から松本方面へ通勤する方も助かるのではないのでしょうか？また、豊科ICを使えない時、梓川SAのスマートICから接続出来ます。ご参考になれば、何よりですが、夢事も多数含まれていますので、もしかしたら、悪戯とかと誤解され、ご理解いただけない情報かも、しれないと心配もしています。</p> <p>以上</p> <p>(2と同じ方)</p>	<p>インターチェンジの設置位置や形状等についてのご意見をいただきました。今後、具体的に国土交通省や東日本高速道路株式会社等と協議する中で、安全性等も含め検討をしていきたいと考えています。</p> <p>また、夏の花火大会の打ち上げ会場については、主催側と相談等しながら進めていきたいと考えています。</p> <p>豊科インターチェンジから柏矢町間の4車線化については、商業地域への影響が大きいと予想されることや、渋滞が問題となっている豊科インターチェンジ付近に交通を誘導し更なる交通集中を招く懸念などの課題が多いことから、また安曇野市街地への高架の道路については、景観面・土地利用等の観点から地域への影響が大きく困難であると考えています。</p>
7	松本・安曇野地域	<p>今回の豊科北インター案については、非常に賛成です。</p> <p>外部からの、観光客その他の呼び込みを増強するという観点より特に東京から、白馬へ、また黒部へというのがメジャーポイントです。</p> <p>現在は東京から現在の豊科インターで降りると白馬まで、シーズンは非常に混み合う状況です。</p> <p>観光県として、外部へのサービスを優先に考えると、今回の豊科北起点は円滑なアクセスを作るためベストの選択です。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
8	松本・安曇野地域	<p>松本系魚川連絡道路＝絶対反対 この道路は一体、"誰の要望でいつ生じたのか"、さっぱりわかりません。県の建設事務所に問い合わせたところ、(略)私「この道路は住民の要望があって生じた計画なのですか。」 担当者「はい、それもあったと思います。」 私「あったと思うのですか？あと"それも"とは、他に何かあったのですか？」 担当者「詳しい事は良く分からないんですよ。」 松本～白馬間を挙げても、パブル期から1995年頃迄はスキーシーズンの連休などは車で5時間かかる事もあり、美麻村や木崎湖東岸などの抜け道も渋滞するほどの混雑ぶりでした。しかしオリンピック以降スキーブームも去ってからはシーズン連休でも2時間を切る程まで交通量は減少しているのです。しかも都会の若年層で「車離れ」が現に表れているように、今後一層の「車離れ」が進行する事は明らかです。これは地球温暖化防止の観点から、後押しするべきと言えます。 いいですか、これらの道路(公共工事)は自民党の道路推進派によって「地域の陳情」と、全国に向け表現されてしまっているんです。しかし、その地方で実際に「誰の陳情」であるのか明らかでない、という事なのです。 これらの無駄な工事は次にあげる他、数限りない程の問題を生み出しています。 200兆円の全国地方債の中から造られる道路は、1,100兆円を超えとも言われ尚も歯止めの効かなくなった国の借金の大きな原因の1つとなっているのは事実である。近い将来、国を破綻させてでも必要な道路なのか？</p> <p>今年度の県の歳入140億円減により、来年度の公共事業10%減とTV報道された。一方、既に財政破綻した王滝村をはじめ早期健全化団体とされる平谷村、根羽村を抱える長野県。また大阪では命に関わるサービスすら危うくなっており、現に県内でも病院の経営難が深刻化している最中、それでも新道路建設に税金を注ぎ込むのか？ 現在食料自給率40%以下。外国産食材の不安や世界の人口爆発、途上国の経済発展による食料不足に対応するため、政府が平成17年に発表した目標「平成27年までに45%にまで回復」もほとんど絶望的な中、それでも田畑をつぶしてまで必要な道路なのか？ 益々進行する少子高齢化社会。それは将来、クルマを運転できない高齢者が増加する事を意味する。高齢者の通院や地域住民の唯一の足となり得る公共交通網にテコ入れし充実を図るのではなく、マイカー社会を助長する“道路”をそれでも造る必要があるのか？ (県の公共交通不振には当然の理由があります。が今回は触れません。) 地球温暖化が深刻化する中、京都議定書の目標値からは程遠い、どころか逆に増やしてしまった日本。その中にあって1人あたりのCO2排出量が首都圏の2倍以上と高い長野県民。それはマイカー依存度が圧倒的に高いことが主原因となっている。スイスではマイカーの長距離移動にマイカーごと列車積載、あるいは自転車ごと乗車できる。韓国やアジア先進国の中ではナンバープレートの番号で運転できない日設けるなど、マイカー利用への規制・制限・公共交通の促進を図っている。それらの国々よりもCO2排出量の多い日本で、それでもマイカーを助長する“道路”をなぜ造ろうとするのか？ 既存のオリンピック道路でさえ普段はガラガラに空いている。1995年頃までは松本～白馬のスキー場間を車で5時間かかる程の渋滞もあった。本件はこのあたりの時代の要望かと思われる。しかしその後スキーブームも去った現在ではシーズン中の連休ですら2時間を切るまでになった。また都会では若年層の“クルマ離れ”が進行している。これは温暖化防止には後押しするべきであり、さらに少子高齢化を相まって今後益々クルマは減少する事が見込まれる。一方、長野道の開通や移動の高速化は日帰り旅行を可能にし、地域の宿泊地に壊滅的な打撃を与えた。それでも必要な道路とは何か？</p> <p>建設費の試算が発表されたようだが、特に小谷～姫川区間の難所により試算値を大幅に上回る可能性が高い。北海道のある道路のように、試算値の3倍以上かかって見通しが立たなくなり途中で断念、となりかねない。 道路、橋も老朽化する。新道路建設はさらに補修、維持費が増える事に直結する。「造り続ける事」が「維持・継続」可能であると、県はそうお考えなのか。 無駄道路建設を一掃し森林整備に当てれば、森林税など必要ない。 本件以外でも現在すでに、特に松本市はハコモリ、道路建設、ゼネコン無法地帯であると言える。安曇野市でも休耕田や稼働中の田畑でさえつぶし、あちこちに道路が開通、拡幅、拡張が行われている。近所に住んでいながら、借金をし“食”を削ってまでなぜここに道路が必要なのか、さっぱり分かりません。税金を「あるから使う」から「維持・管理や災害復旧のみ」へ、変えませんか？一方、新幹線についても同様です。住民が毎日利用する在来線が危うい状態でなぜ新幹線なのか。経済効果にしても、外から入ってくる分、中から出ていく事に気づいて下さい。旧国鉄が作り上げた東海道・東北新幹線。その国鉄は28兆円の負債で事実上破綻したのです。 今、この文章を読んでいるあなたに伺います。あなたには子供がいますか？自分の子供・孫が社会へ出る時の為に、我々大人は財政破綻した日本、食糧自給率2?%で崩壊した第一次産業、地球温暖化の歯止めが効かなくなった社会、ガラガラでだらだら道路を残すのか、それとも“人が生きてゆく為に本当に必要なのは何か”をもう一度考え直し、農林水産産業を復活させ、クルマが無くとも不便さを感じない、また借金を完済した健全な社会を明け渡すのか、お考え下さい。 戦後の復興から高度成長期にかけて、「必要な道路」を造って来たと思います。しかしそれらほとんど完成の域に達した現在もお、そのゼネコン体質のみが残ってしまっているのです。人間に例えるなら、自己破産寸前の買い物依存症患者(ゼネコン依存症患者)であることを認識して下さい。目を覚ましてください。のん気に道路など造っている場合ではありません。問題は山積しているのですよ。</p> <p>私は子供たちや、私が死んだ後の、この日本社会の持続・継続の為に、松本系魚川連絡道路、中部縦貫道の建設を絶対に許しません。</p>	<p>道路建設反対のお立場のご意見をいただきました。 県内各地の道路利用者の皆様からは、渋滞対策や生活道路の安全確保など、様々な課題や多岐にわたるご要望が寄せられており、県内の道路整備はまだまだ必要であると認識をしています。 ご指摘のとおり、大変厳しい財政状況の中ではありますが、必要な道路整備については「選択と集中」によって、より効率的、効果的に進めていきたいと考えています。 松本系魚川連絡道路については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 ご理解をお願いします。</p>
9	松本・安曇野地域	<p>松系道路の早期実現に向け、先ごろ県知事の声明による豊科起点とするルート案に賛成いたします。以前行われた、高規格道路建設意見交換会に出席して意見を述べた際も、安曇野の住民感情から波田起点ではなく、豊科案を提案させていただきました。 波田起点では、安曇野の山麓観光や景観破壊につながる恐れがあることなどから、環境影響評価などの調査などをやっていたら、何時になっても前進せず、小谷村などの北部地域の住民の救済、北陸路への早急なアクセスロードの開設が遅れます。村井知事様は現地調査など地域事情を把握されておられることと思います。このルートの重要性を強く認識をされておられると思います。不景気な時代ではありますが、必要なものですから、早期に計画し、早期に着工することを強く望むものであります。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
10	松本・安曇野地域	県が推奨している今回のルート(豊科北IC)図面上に当社が近接しており最終決定ではないものの懸念しております。今後の計画を含め影響度合の可能性につき、情報開示して頂きたい。	公表案は、現時点での概ねのルートについての検討結果であり、具体的な計画内容等の検討については今後行う予定です。その過程で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。
11	松本・安曇野地域	・豊科北ルート案は建設費用は最も少なくて済み、財政難の折最適の案である。 ・世界的に食糧難が迫っている時、優良農地の犠牲となる面積も少なくてよい。 ・安曇野の豊かな自然環境を損ない、分断する波田起点の案は絶対反対です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
12	松本・安曇野地域	・安曇野は北アルプスの大自然の景観全体を含めて大切な観光地であると思います。そこを高速でビューッと通り過ぎても感激半分となってしまいうでしょう。 ・優良農地がつぶされてしまいます。(世界的に食糧不足が危惧されている時代に逆行します。) ・安曇野にはすでに何本もの道路が通っています。松糸高規格道の話が表面化した当時(2000年頃)で全長100km、5,000億円と言われていました。これだけの血税は今通っている道路(生活道)の改善にまわして欲しいと感じました。 ・豊科IC付近は特に冬場の混雑はひどいのでどうしても道路をつくるなら、この混雑解消の為、豊科IC近くを起点としたものを...と望んでいました。  今度県より示された豊科北ルートは、私の考えに近く、是非実現して欲しいと思いました。実現に当たっては、現地の方々の意向も充分聞いた上で実現の方向を望みます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。また、今後整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。
13	松本・安曇野地域	県の新第4案を豊科北IC(新設)を支持し提案します。 理由 距離が短く建設経費が安い。 既に高瀬川右岸道路はルートが付いているので工事が容易である。 高瀬川の護岸が整備され一石二鳥である。 安曇野日赤・こども病院・信大病等松本市内の各種専門病院に輸送が便利である。 長野高速・中央道に連結され、安曇野への誘客ができる。 新設部分、豊科北ICのみなので景観を損なわない。 糸魚川に続く北安、大町、筑北の人の危険が多い。 北アルプス安曇野の景観を見渡せる。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
14	松本・安曇野地域	ルート(案)については納得しています。名称、自然景観、地権者の意見等充分考慮していただきたい。今、都市計画策定に関わっておりますので、土地の有効利用を50年、100年後に想いをよせています。又、色々とお話を伺いたいと思います。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。また、今後整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。
15	松本・安曇野地域	松本糸魚川高規格道路は豊科インターチェンジ案を推し進めていただきたいと思います。波田案は優良農地をつぶし、多額の建設費用がかかります。現在使用されている道路を最大限利用することが重要です。	豊科ルート案支持のご意見としていただきました。今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とし、高速性の確保を図るとともに、地域への影響に配慮し、より実現性の高いルートを選定させていただきました。現在の豊科インターチェンジを活用する案については、公表した豊科ルートとして検討していますが、商業地域への影響が大きいと予想されることや、渋滞が問題となっている豊科インターチェンジ付近に交通を誘導し更なる交通集中を招く懸念などの課題が多いことから、豊科北ルート案を一番有利と考えています。
16	松本・安曇野地域	豊科北ルート案について、経済性、穂高住民に対する配慮等考えると、妥当な判断かと思いますが、危機管理の点から問題点を指摘しておきたいと思います。中信平は、糸魚川静岡構造線が南北に走り、これに平行に松本平東縁断層や中山断層等大系線から東側に活断層が集中している。高速道路は災害時の輸送ルートの役割を担っているが、長野道及び豊科北ルートは、上記活断層を横断しており地震時には寸断されることが、ほぼ確実であろう。それ故、寸断されることを前提にして、代替えルート(山麓線の整備)や山麓線と豊科北ルート、長野道とをつなぐ東西道路の整備が必要と考えます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。松本平については東西南北に既存の道路が何本もあり、地震時等の代替機能はほぼ確保できると考えていますが、今後さらに必要な幹線道路網については、現在実施している「松本都市圏総合都市交通体系調査」の中で位置付けていきたいと考えています。
17	松本・安曇野地域	県の示した豊科北ルート案は、四案の中で最良のルートだと思えます。(思えば9年前高規格道路の計画を知り、その多額の費用とともに、田んぼをつぶされる、地域がつぶされる...と地域ぐるみでずーっと反対をしてきた今までの経過を考えると感無量です。) 波田地区で反論されている中部縦貫道とのアクセスも - 松本IC - 豊科IC - 豊科北ICと高速道で結ぶことができるので、それほど大きな問題ではないと思えます。 最後に、計画予定地区の住民との話し合いを徹底されるようお願い申し上げます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。また、今後整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。
18	松本・安曇野地域	豊科北ルート案はいろいろな条件を考えても一番良いルートだと思えます。道路を切望している県北部の事も考えると、費用、所要時間、医療機関への距離、そして東部にも道をとの声を多く聞くにつけ、発表されたルートはベストで、早期実現の可能性が高いと思えます。波田起点だとこども病院や特に信大病院へは遠回りとなります。この道ができれば豊科インター付近の渋滞もかなり緩和されるものと思えます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
19	松本・安曇野地域	<p>新たに、ICを作る場所は、バス停と犀川の橋との距離が近すぎることや、過去に大きな事故が起きた場所である点などを総合的に考慮すると、現在の豊科IC接続が望ましいと思われる。</p> <p>その際、料金所からすぐ北の交差点を立体にし、そのまま長野道に沿って高架ですすみ、スイス村の裏から大王農場の裏を通り、オリンピック道路へつなげると、従来の交通網に負担もかからずよいかと思われます。長野道の西を走る県道には拡幅用に用地を買収してあるので、そこを高架用の橋げたの建設場所として活用すれば良いと思います。</p> <p>料金所を出てすぐ高架に分岐することは技術的に可能だと思いますが、あるいは、料金所を南へ5～10m移動する必要があるかも知れません。</p>	<p>豊科ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とし、高速性の確保を図るとともに、地域への影響に配慮し、より実現性の高いルートを選定させていただきました。</p> <p>現在の豊科インターチェンジを活用する案については、公表した豊科ルートとして検討していますが、商業地域への影響が大きいと予想されることや、渋滞が問題となっている豊科インターチェンジ付近に交通を誘導し更なる交通集中を招く懸念などの課題が多いことから、豊科北ルート案を一番有利と考えています。</p> <p>また、インターチェンジの安全性の確保等については、国土交通省や東日本高速道路株式会社などと十分検討したいと考えています。</p>
20	松本・安曇野地域	<p>東京では教習所がつぶれているんです。クルマが確実に減っていくんです。又、大町以北では維持費として除雪費がある。降雪量は年々減っていながら、白馬村の除雪費が逆に増えている。そんな状態で高規格道路の除雪・融雪が維持できるのか？あるいはその分、生活道路が犠牲になるのがオチである。</p> <p>計画自体、県民が認めたわけではないのに、起点がどこなど、勝手に話を進めないで下さい。直ちに白紙に戻して下さい。(以下 8.と同じ)</p> <p>(8と同じ方)</p>	<p>道路建設反対のお立場のご意見をいただきました。</p> <p>県内各地の道路利用者の皆様からは、渋滞対策や生活道路の安全確保など、様々な課題や多岐にわたるご要望が寄せられており、県内の道路整備はまだ必要であると認識をしています。</p> <p>ご指摘のとおり、大変厳しい財政状況の中ではありますが、必要な道路整備については「選択と集中」によって、より効率的、効果的に進めていきたいと考えています。</p> <p>松本糸魚川連絡道路については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>ご理解をお願いします。</p>
21	松本・安曇野地域	<p>財政面、安全面、環境面から考慮して「豊科北」案について賛成します。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
22	松本・安曇野地域	<p>県ご提案の豊科北インター案が良いと思います。よろしくお願いします。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
23	松本・安曇野地域	<p>県の出した豊科北インタールート案に賛成します。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
24	松本・安曇野地域	<p>県の出した豊科北インタールート案に賛成します。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
25	松本・安曇野地域	<p>豊科北ルート案に賛成です。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
26	松本・安曇野地域	<p>通称「松本糸魚川連絡道路」の計画につきまして、「安曇野横断」を免れたことに安心していますが、「豊科IC北側起点」案によりその地区の人々への影響を考えると心が痛みます。この地区及び小谷、雨中の住民の方々との十分な協議を希望します。以前、安曇野案の説明会に出席いたしましたが、詳しいルートや工事内容についての十分な説明は無く、「初めに実施ありき」という感がしました。</p>	<p>松本糸魚川連絡道路の沿線の皆さんへの影響をご心配されているかと思います。</p> <p>今後、整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして、住環境への影響も含め必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいります。ご理解をお願いします。</p>
27	松本・安曇野地域	<p>基本的には松本糸魚川連絡道路に関するルートとして豊科北ICルートが最適と考えます。</p> <p>理由として高速道長野道との接続により高瀬川右岸道路(旧オリンピック道路)を北として一番難所とされる小谷村雨中地籍の道路拡幅が実行されれば糸魚川市までの高速道として道路行政の費用対効果は大きなものがあり財政的投資から言っても重点的な道路改良がはかられると考え提案いたします。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区の課題については十分認識しているところであり、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。</p> <p>整備については、松本糸魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
28	松本・安曇野地域	<p>県の出した豊科北ICルート以外は考えられません。</p> <p>安曇野を横切るような、また優良農地を潰して横切るようなルートは、景観を壊してしまいます。距離的にも一番コストも低くおさえられるのではないのでしょうか。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
29	松本・安曇野地域	<p>県担当部署の方々にはご尽力ご苦労様です。本計画につきましては第一に該当地域の住民の意向と、第二には他県より四季訪れる方々の利便性も考慮され、血税を有効に活用くださるよう提案いたします。</p>	<p>ご指摘のとおり、今後、整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいります。</p> <p>また、他県から訪れる人々にとっても利用しやすい道路であるよう、案内標識の設置などについても配慮していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
30	松本・安曇野地域	<p>国土交通省が公表した新たな交通需要の推計によりますと、増加するとしていた全国の交通量の予測を、2030年には2005年と比べて2.6%減少すると下方修正しました。 上記のように、今後交通量は減少してゆく可能性が極めて高い。</p> <p>大町以北については、新潟に繋がる道路が少なく(国道が使えなくなった場合の事を考えると、もう一本道路が開通する事が望ましいとは思いますが(高速でなくても)大町から豊科間は多くの道路が通じており、これ以上道路を造る必要があるとは思えません。</p> <p>豊科から大町区間は近くの道路を使用する事により、豊科ICに移動し高速で大町に向かう時間とほぼ変わりはないと思われ、少なくとも波田起点となると首都圏からの車が松本で波田に回り込み新潟に向かう事となり、せっかく作った高速道の価値が著しく減少してしまう。</p> <p>大町以北の道路と地域道路を整備する事が、地域中小土建業の活性化にもなると感じます。</p>	<p>大町以北にはもう一本道路が必要である、とのご意見をいただきました。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。</p>
31	松本・安曇野地域	<p>比較4ルートの内、「豊科北ルート」に賛成する立場から、以下5点について意見・提案させていただきます。 1 他の3ルートは、高瀬川右岸道路に至るまでの区間が長く、農地の転用や既存道路との交差点での立体化、譲り車線の設置、副道の設置等に相当の経費が予想される。今後の高齢化、人口減少化による交通量の減少傾向を考えると、30年後を見据えて、なるべく少ない経費で、最低限必要と思われる道路整備を考えるべきである。この点から考えると、波田ルートは、案として出されること自体理解に苦しむものである。 2 他の3ルートは、農地の転用や既存道路との交差点での立体化、譲り車線の設置により、高架化も予想され、安曇野の景観を壊すことになると考える。この点で、とりわけ波田ルートは非常に問題であり、後世のためにも絶対に建設してほしくない。 豊科北ルートも、既に高架化しているところから分岐させることになると思われるが、できるだけ、既存の道路より高くならず、遠くからも目立たない設計をしてほしい。 3 長野自動車道からの安曇野市や松本市、波田町への乗り降り地点として、松本ICと豊科北IC(予定)の間には、外に梓川SAスマートIC(予定)、豊科ICがあり、計4か所となる。他の3ルートを造らずとも安曇野市、松本市、波田町へは容易に出入りすることができるという点でも、他の3ルートは必要ないと思われる。とりわけ波田ルートは、波田町から松本ICや梓川SAスマートICへ20分以内でアクセスできるので、必要ないと考えられる。 4 豊科北ルートが建設されれば、現在大町方面との行き来に使われている豊科IC北側の高瀬川右岸道路に至る区間の渋滞は大幅に解消される。 5 豊科北IC以北のルートの既存の道路との交差点においては、渋滞緩和のためにできるだけ立体化を図るとともに、生活道路をより整備して欲しい。</p> <p>以上 よろしくお願いたします。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今回の公表につきましては、現時点で県が最適と評価するルートを、ルート選定、評価の理由を皆さんにわかりやすく説明するために、他の比較案と併せてお示したものです。 既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
32	松本・安曇野地域	豊科北インターチェンジルートに賛成です。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
33	松本・安曇野地域	豊科北インターチェンジルートに賛成です。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
34	松本・安曇野地域	豊科北ICに賛成です。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
35	松本・安曇野地域	豊科北ルートに賛成する。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
36	松本・安曇野地域	豊科北ルートに賛成する。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
37	松本・安曇野地域	豊科北ルートに賛成する。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
38	松本・安曇野地域	豊科北ルートに賛成する。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
39	松本・安曇野地域	豊科北ルート案に賛成する。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
40	松本・安曇野地域	豊科北IC案に賛成です。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
41	松本・安曇野地域	豊科北ルート案に賛成する。	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
42	松本・安曇野地域	豊科北IC案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
43	松本・安曇野地域	豊科北ルート案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
44	松本・安曇野地域	県ご提案の豊科北インター案に賛成します。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
45	松本・安曇野地域	このルートを支持いたします。(豊科北IC。)この方が交通の便が良さそうです。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
46	松本・安曇野地域	県のルート案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
47	松本・安曇野地域	県のルート案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
48	松本・安曇野地域	豊科北IC案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
49	松本・安曇野地域	豊科北IC案に賛成する。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
50	松本・安曇野地域	豊科北IC案に賛成する。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
51	松本・安曇野地域	県のルート案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
52	松本・安曇野地域	県のルート案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
53	松本・安曇野地域	県のルート案に賛成です！	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
54	松本・安曇野地域	豊科北IC案を支持します。 優良農地をつぶさなくて良いし費用も節約できて良いと思います。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
55	松本・安曇野地域	豊科北インターチェンジの案に賛成です。費用が安く良いです。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
56	松本・安曇野地域	豊科インター北ICの案はとてもいいと思います。現実的だと思います。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
57	松本・安曇野地域	豊科北ルートの案が良くお願いしたい。安曇野という日本の中心的な田園(故郷)に大きな道路は必要なく、リンゴ、田、畑、山と自然を壊さないようにしてほしい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
58	松本・安曇野地域	豊科北ルート案がいいと思います。 安曇野の美しい農地をあまり壊さないようにしてほしいと思う。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
59	松本・安曇野地域	<p>県の長期的視野に立ち、地域の活力を進める交通基盤の推進に、私の意見とその想いを述べさせていただきます。国内外の人的交流の促進、他府県との産業の競争力強化、また、県を訪れる観光客(交流文化産業)の利便性の向上を図るためにも、道路網整備は、我が県の経済に将来にとって大きな基盤となることでしょう。これは誰にも計り知れない、いろいろな角度で波及することになるでしょう。未知の世界がスタートすることになるはずです。松糸道路は単なる地域高規格道路ではありません。当地域にとっては中部縦貫自動車道と国道158号渋滞対策道路との3点が交差して、その経済効果が期待できるものです。魅力ある地域づくりと各自治体が向かわなくてはならない地方分権の為に、これを整備することにより産業振興の核となるものです。現在、中农信地区の道路網の核となっている、中央道松本インターと松糸道路をいかに融合させるかは、正にその時が来たのです。</p> <p>県道路建設課より今後の方針の中に 地域の皆さんの意見を 計画を実現するに際しての調査 関係する機関との協議を進める 上記の考え方が示されていますが、実際にどれだけの機関との協議を数多く持つのが、今後のポイントと思われます。過去の例をみても言葉で言われても、現実はどうだったのでしょうか。</p> <p>直接、県の行政に関係はないかもしれませんが、行政が決定して着工、完成するまでのスピード、そして出来上がったものが時代の要求したものとズレ、タイムラグ等により、思ったより経済波及効果が出ていません。例えば、塩尻市の駅前の道路整備と商店街の思惑のはずれ、松本市本町の商店街の人の流れ、買い物は市郊外への流出の等々</p> <p>この松糸道路ルート案、波田ルートは、都会人にとって心の安らぎを取り戻せる、オアシスの地です。松本、安曇野平の持つ景観と自然の持つ力を調和させる道路になるはず。ひとつの新しい道路を作ることは、正に100年の計と申します。審議会で決定される前には、関係市町村の住民の方に「あなたはこの地に住み、この道路にどのような形で協力してくれますか」と問うてみてもよいと思います。いかに活用し利用できることに喜びを持ってください。と、コメントして下さい。具体的な事柄について申し上げます。</p> <p>「長期的な視野に立ち、広域的な隣接県から、物流、交流文化産業(観光)のプロの立場の意見を取り入れ、いかに活用し利用できるかが求められるのではないかと思います。私も道路審議会の一人と思い、私なりの方向で調べてみました。物流輸送に、どれだけの荷物、イコール、お金が動いているか、中信トラック協働組合に意見を求めてみました。当方の質問に、トラック協同組合として、中信地区にどの程度の物流があるかは、「各社の集計はないので、正式な数字は無いと思います。」との事。協会も直接、輸送業者に行かれてはどうか、との意見により</p> <p>ある運送会社の長に面談しました。中信地区の物流の量はどれ程かの問いに対して、「これは各社の機密事項でもあり、察して下さい。」との事。中信地区の道路網(松糸道路)について問ってみました。当地の物流業者として、私的な意見との前置きより、中央道松本インターが出来た時に、これは国の管轄と、とらわれないで、松本市はなぜ、インター西側の地区に企業誘致を積極的に行われなかったのでしょうか。われわれの業界も企業と共に物流システムを立ち上げていった事だと思います。今では各社各様な想いで事業展開しているのが現実です。とのこと。物流が自治体と共に行動をとるならば、これはどのように対処していくかは、こちら側の問題になりますね。と言うコメントがありました。</p> <p>また、こんな話もありました。松糸道路が整備できれば、北陸3県と、岐阜県高山地区(一部東海北陸道)の物流と合わせて、どのような体系になるのかは、その時にしか答えは出ないけれど、我々としては、安心、安全の道路網が構築出来るならば、大変ありがたい事と話も出ました。</p> <p>物流イコール荷物イコールお金とみたら、国道158号と松糸道路の関わりは、色々な経済効果がある。...当然のことです。</p> <p>ある運送会社に訪問 物流の量と松糸道路の整備にどのような意見を持っていますか。の質問に対して、当社としては、量は何百トン(日量)と運送していますが、公式の数量は公表していませんのでご了解ください。とのこと。国道158号道路整備ができれば、東海北陸ルートの物流と路線等の方向、移転については、本社事業部の管轄となるので答えることはできません。とのこと。この会社は商業用物品等が多くあり、その金額はいかばかりと思われる。</p>	<p>波田ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>ご提案の、波田ルートの道路整備による地域経済への波及効果や活性化については理解できますが、今回、松本糸魚川連絡道路については、平成11年の調査区間指定に伴う住民説明会や沿線市町村における意見交換会などを通じ、いただいた地域の皆さんから賛否様々な意見や、平成15年に示されました国土交通省による地域高規格道路の構造要件の見直しを踏まえ、長野自動車道などの高規格道路と一体となり、広域的なネットワークの形成と県外との交流拡大や地域の連携を担う地域高規格道路として検討する中で、既存の道路をできる限り活用することを基本として考え、道路構造や地域の課題への影響、建設コスト、ネットワーク機能など総合的に判断し、より実現性の高い豊科北ルート案を一番有利と評価させていただきました。</p> <p>ご理解をお願いします。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
		<p>ある運送会社を訪問する。 国道158号を含む会社のある地区の道路網と移転の考え方について聞いてみました。今、本社の考え方はわかりませんが、松本インター、塩尻北インター、中部縦貫道波田インター等を見越して、その中間点に基地があり、又、県内の各営業所、北信、東信、中南信のデリバリーセンターとしての物流もあり、かなりの、特に小荷物の数量が目立つ。日量の取り扱量は200～250/日トン程度あります。とのこと。このトン数をお金に換算できたならば、どんな金額、数字になるのか。その経済効果はどんな数字になるのでしょうか！以上3社の各々の意見であるが、この荷物がお金になるとしたら、いかに大きな金額が物流となって我々の地域を毎日動いているのである。</p> <p>中信地区のトラック運送業者の協会に入っている名簿の一覧を協会からいただきました。現在158社の運送業登録があり、メンバーとのこと。(木曾、松本、安曇野、大町) (社名例示) 上記以外100社以上の業者がある。その物流の総数は...金額と思うと、如何に道路網の整備と、新しい道路により運送路線が出来、その経済波及効果が生まれるのである。これはこの業界にとって大変な事である。(新しい路線) 交流文化産業(観光)よりの経済効果は、いろいろな面から、日本全国の数字と長野県の数字を今一度、再認識し、松系道路にその効果を上げる可能性は大と思われまます。 (資料提示) 我が国における2004年の旅行総消費額は29.8兆円(前年比約5%増)で、その内訳は、国内旅行16.6兆円、国内日帰り旅行4.5兆円、海外旅行7.0兆円、訪日外国人旅行1.6兆円である。日本国民だけの旅行消費額は28.2兆円である。この総消費額は、国家予算の3分の1にあたる数字である。 我が国2005年の旅行総消費額29.5兆円(前年比約1%減)。その内訳は、国内宿泊旅行16.4兆円、国内日帰り旅行4.7兆円、海外旅行6.8兆円、訪日外国人旅行1.6兆円で、国内だけの消費額は27.8兆円である。</p> <p>平成18年、19年は国内宿泊旅行消費額の内訳明細が手元にその資料が無いので、旅行人数(総延べ人数)と旅行消費額にて一覧とします。 (資料提示) 平成17年度版ではあるけれど、旅行消費が我が国にもたらす経済波及効果について 旅行消費額24.4兆円(国内産業への直接効果)23.7兆円 付加価値12.3%(GDPの2.4%)、雇用229万人(全雇用の3.6%)、税収2.0兆円 波及効果 生産波及効果55.3兆円(日本経済への貢献度5.8%)、付加価値効果29.7兆円(5.9%)、雇用効果469万人(7.4%)、税収効果5.0兆円(5.8%) 上記は、日本の国内旅行日でもたらす経済波及効果であるが、これを長野県版にしてみたら、どんな数字になることでしょうか。道路整備からくる、その観光消費額はもっと効果の出るルートに設定し、税収を上げるべき。確信していますのでご考慮くださいませ。</p> <p>日本国民1億2,755万人は、国内旅行(宿泊、日帰り)平成16年は、消費額21兆円を超える金額を消費する。17,18,19年とも同程度の金額を消費しながら推移している。 本年度はアメリカ経済のダウンにより、日本全体も同じ道を歩いて行くであろう。旅行業に使用金額は約6～7%がダウンすると予想されている。そんな中において、我が長野県も同じ落ち込みが予想されるが、全県民は行政と一緒に観光県であることを再認識をすべきである。又、付随する人々も多い。ただ黙って流れに従っていかずに、今こそ新しい観光の姿(交流文化産業)とはどんなものかを理解され、立ち向かうときである。 信州の持っている景観と、この地の生産できる食材でもてなす観光では長続きしません。 交流文化とは、人と人の、心、情、人情、で接する。この心を持って観光産業に向かうべきである...それが次年度につながり、交流産業となって進んでいく。訪れた人に、観光プラス人情で接する。...これが長野県の税収に貢献し、つながっていくと確信しています。</p> <p>県の観光部、観光企画課よりの、平成19年度における観光地利用者統計調査があります。その中より (資料提示) 19年度は、NHK大河ドラマ(風林火山)や各種キャンペーンの実施などがあり、4年ぶりに前年を上回りました。中央道松本インター、諏訪インターよりの入り込みが、19年度は大きく目立っている。3地方事務所(木曾、松本、安曇野)の観光消費額とその延べ人数の合計を記載しました。 (資料提示) 地方事務所(木曾、松本、安曇野)松系道路に係してくる3か所の観光消費額は約900億円以上の数字になる。これは、10か所の地方事務所の集計の約27%になる。この数字が妥当かどうかは今後の問題となる。 長野県西部地区(木曾、安曇平、大町、北安曇)の、もっと道路網の整備が出来れば、何度も言いますが、その経済波及効果が出せる資質の土地です。県が示した豊科北ルート案と、波田ルート案では、概算事業費で約180億円の差があるとの事。これは、日本の景気経済が安定していけば、この差は数年で取り返せるはずですが。 中央道松本インターとからませ、中部縦貫道の早期工事開始と松系道路「波田ルート起点案」...これが東西、南北を結び交通の要所となり、その経済波及効果が出せる所です。 県として勇気ある判断を出されることを強く要望いたします。</p>	
60	松本・安曇野地域	<p>今回出された県の方針「豊科北」案は大歓迎です。 最初の案では私の住んでいる所の西側に高速道路ができることでした。これはたいへんだと思い、運動に加わりました。道路問題は住民の生活と密着しています。住民との「合意」が鍵！です。県方針の案を地域住民とよく話し合い納得を得て進めて下さい。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。 また、今後整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。</p>
61	松本・安曇野地域	<p>豊科北ルート案に賛成です。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
62	松本・安曇野地域	<p>豊科北ルート案に賛成です。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
63	松本・安曇野地域	豊科北ルート案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
64	松本・安曇野地域	豊科北ルート案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
65	松本・安曇野地域	豊科北インタールートが良いと思います。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
66	松本・安曇野地域	県の案に賛成です。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
67	松本・安曇野地域	今回の松本系魚川道路の豊科北IC起点の案を発表資料より拝見しましたが、大王わさび農場裏より三川合流部を通り高瀬川右岸につなぐルートですが、安曇野の貴重な湧水地の河畔林と河川の自然環境や景観を損なう可能性が大きいのではないのでしょうか。明科の長峰山から安曇野を見渡すとき高規格道路であります松本系魚川道路が本来保全すべき河畔林のすぐ脇を通過することが一望できます。これは道路建設による環境破壊と言われても仕方がないのでしょうか。結果、残したい自然や静けさなどの環境を破壊するのではないのでしょうか。道路開発に地域のゾーニングの考えがもっと必要ではないのでしょうか。全国より多数の観光客が訪れるのも安曇野の豊かな自然が魅力であり、自然豊かな安曇野には安曇野市のホームページにもあります“残したい自然と静けさ”が重要であると考えます。 私としては長野高速道明科トンネルの東出口より松本系魚川道路を基点にし、明科ICを設け、明科高校の川を挟んだ地点を通り犀川に橋をかけ押野山にトンネルを通し池田町と安曇野市の境で新道を設置し高瀬川に橋を架け、高瀬川右岸道路に接続するのが、将来の安曇野の自然環境に望ましいと思います。 この案以外にも豊科北ICより北に直進しせせらぎの施設の東側の水田を通り、明科橋を乗り越え、明科工業団地の東より押野山にトンネルを通し池田町と安曇野市の境近くから、高瀬川に橋を架け、高瀬川右岸道路に接続するルートが三川合流部の豊かな自然を守ることにつながると思います。一度決定した公共事業はなかなか変更できません。ルート再検討の御高配よろしくお願いたします。	豊かな環境への配慮へのご意見をいただきました。 今回、松本系魚川連絡道路については、長野自動車道などの高規格道路と一体となり、広域的なネットワークの形成と県外との交流拡大や地域の連携を担う地域高規格道路として検討する中で、既存の道路をできる限り活用することを基本として考え、道路構造や地域の課題への影響、建設コスト、ネットワーク機能など総合的に判断し、地域への影響に配慮し、技術的な観点からもより実現性の高いルートを選定させていただきました。 三川合流部付近が自然豊かな場所であることは十分認識しており、今後、湧水・地下水や野鳥などの事前調査を十分行うとともに、環境への負荷がより少ない工法を検討していきます。 また、今後、整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。
68	松本・安曇野地域	私は豊科北ルートがいいと思います。 すでにある道路を利用して出来る限りお金の出費がないようにしてほしい。 波田からと言いたいが、観光客が来る7、8月に渋滞する国道のために迂回路がある。畑道に広い道路を作っているのはもったいないことだと思うので反対。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今回、松本系魚川連絡道路については、長野自動車道などの高規格道路と一体となり、広域的なネットワークの形成と県外との交流拡大や地域の連携を担う地域高規格道路として検討する中で、既存の道路をできる限り活用することを基本として考え、道路構造や地域の課題への影響、建設コスト、ネットワーク機能など総合的に判断し、豊科北ルート案を一番有利と評価しています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
69	松本・安曇野地域	豊科北ルートは諸条件を勘案しても一番最良の方法だと思います。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
70	松本・安曇野地域	県提案による豊科北ルートを支持します。 理由として費用対効果が最も優れているし、他道路へのアクセスが良いと思われれます。 計画予定地区の住民との話し合いを切望します。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。 また、今後整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。
71	松本・安曇野地域	県の示した豊科北ルート案に賛成です。距離も短く費用も安い。 波田起点では村井知事が懸念している豊科IC付近の混雑は緩和されないと思います。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
72	松本・安曇野地域	地域高規格道路松本系魚川連絡道路について、先日県が示した4ルートの中で豊科北ルート案を支持します。 「安曇野の自然環境を愛する会」では高規格道路の提示されたときより「安曇野の自然を破壊し、莫大な税金を使って無駄な大型道路はいらない」と主張してきました。この9年間何回もの実施調査、学習会、県との話し合いに参加してきました。今回の県の「既存の道路を出来る限り活用することを基本として、ルートの検討を行いました。」という説明は同感します。 安曇野市は松本インター、豊科インターへ30分以内へ行ける場所にあり、山麓線、大型農道、東へいけば国道147号があり、この新しい大型道路は必要ありません。それより歩道の整備など、身近な生活道路の充実を望みます。	豊科北ルート案支持及び生活道路の充実についてのご意見としていただきました。 今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とし、高速性の確保を図るとともに、地域への影響に配慮し、より実現性の高いルートを選定させていただきました。 既存の道路の改良については、今後調査を進める中で、必要なものを検討していきたいと考えています。 松本系魚川連絡道路については、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、整備を着実に推進していきたいと考えています。
73	松本・安曇野地域	便利さのみを追求し安曇野の景観を著しく壊すようなルートには反対します。 どうしても作るのであれば豊科インターあたりの混雑の緩和を目的に豊科北ルートをとるのが良いように思います。	今回、松本系魚川連絡道路については、長野自動車道などの高規格道路と一体となり、広域的なネットワークの形成と県外との交流拡大や地域の連携を担う地域高規格道路として検討する中で、既存の道路をできる限り活用することを基本として考え、道路構造や地域の課題への影響、建設コスト、ネットワーク機能など総合的に判断し、豊科北ルート案を一番有利と評価しています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、整備を着実に推進していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
74	松本・安曇野地域	県の発表した豊科北ルート案を歓迎します。 1. お金がかからないことが一番良い。 2. 東部地区に道ができてうれしい。 3. 特に冬場、豊科IC～オリンピック道路の渋滞が解消されたいへん助かる。 4. 安曇橋の信号が事故が多いしこわい。この交差点の改良に期待します。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。また、道路構造のご提案をいただきました。既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
75	松本・安曇野地域	安曇野の景観を守る為に、優良農地を守る為に、これ以上安曇野に道路はいりません。税金の無駄使いをしない為、県提案の豊科北ルート案に賛成です。是非これをお願いします。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
76	松本・安曇野地域	・豊科北ルート案に賛成します。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
77	松本・安曇野地域	・豊科北ルート案に賛成します。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
78	松本・安曇野地域	国・県・市の財政難の中に松本系魚川連絡道路(地域高規格道路)のルートは豊科北IC(仮称)は、色々の面から考え望ましいです。中部縦貫自動車道(波田)への連絡は、安曇野平が道路だらけになり優良農地のつぶれ地も多くなると考えます。世界的不況・人口減少・車社会から公共交通機関へと変わる時でもあると考えます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
79	松本・安曇野地域	大町市民にとっては松本系魚川連絡道路の実現は、30年来の念願でありました。今回県から示された豊科北ルートについて、賛成いたします。 当初の規格から変更となったことは残念ですが、県内のうち高速道路や新幹線等の整備から取り残された唯一の地域であり、長い間の懸案でありました。 地域経済として重要な観光産業や関連する商業・農業の振興のために、松本系魚川間の連絡道路整備が課題です。また少子高齢化の進む当地域で若者が定住するために欠かすことの出来ない企業誘致についても、特に松本系魚川連絡道路の実現は急務であります。高速道路から15分圏内と言う点でも豊科北ルートはベストだと思います。 今後、一日も早くルートの決定をしていただき、当地域にふさわしい道路整備を実現していただくようお願いいたします。  (40名連名)	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
80	松本・安曇野地域	波田ルートには、反対します。 安曇野のすばらしい景観に悪影響が懸念されます。	波田ルート案への反対のご意見としていただきました。今回、松本系魚川連絡道路については、長野自動車道などの高規格道路と一体となり、広域的なネットワークの形成と県外との交流拡大や地域の連携を担う地域高規格道路として検討する中で、既存の道路をできる限り活用することを基本として考え、道路構造や地域の課題への影響、建設コスト、ネットワーク機能、景観、自然環境への負荷など総合的に判断し、豊科北ルート案を一番有利と評価しています。今後、皆さんのご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、整備を着実に推進してまいりたいと考えています。
81	松本・安曇野地域	波田起点の連絡道路のメリットは、現在のところほとんど無いと思われます。松本以南からの利用者は、長野道を利用した場合豊科ICで下り、既存の道路を利用した、松本市からの利用者も既存のルートで糸魚川まで行くと思われます。県で出された案、豊科北ICを起点とする案が、一番妥当ではないかと思われます。また、HPを何人かの人と話をしながら見たところ、やはり同様に豊科北ICを起点にした道路が利用率が高いのではないかという意見が一番多かった。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
82	松本・安曇野地域	・長野県の案に賛成します。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
83	松本・安曇野地域	・県の案に賛成。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。
84	松本・安曇野地域	高規格道路に対しての質問事項。 三川合流地には、カワセミ、ヤマセミなどの貴重な鳥類が生息していますが、調査は行っているのでしょうか？安曇野でも生息できる環境が壊され続けています。これ以上の環境破壊による、生息地の減少は避けていただきたい。 オリンピック道路が高規格化された場合、時速60kmを維持するためには、現在途中からオリンピック道路に入れる場所がこちらにあります。全て閉鎖されるのでしょうか？また、マレットゴルフ場など川側へ降りる場所も閉鎖されるのでしょうか？  高規格道路に対しての疑問点。 安曇野から大町には、 1、国道147号線 2、オリンピック道路 3、山麓線 4、広域農道 5、県道51号線 と十分な道路があると思っています。 大町から北へは、新たな道路整備が必要かもしれませんが、安曇野には必要ないのではないのでしょうか？豊科インターの北側を起点と考えていますが、まずは、大町から北側の道路整備を優先した方がいいのではないのでしょうか？	豊かな環境への配慮へのご意見をいただきました。また、大町から北側の道路を優先整備するご提案をいただきました。三川合流部付近が自然豊かな場所であることは十分認識しており、今後、湧水・地下水や野鳥などの事前調査を十分おこなうとともに、環境への負荷がより少ない工法を検討してまいります。 また、既存の出入り口や交差道路が閉鎖されるのか、とのご質問ですが、今後調査を進める中で、検討していききたいと考えています。整備については今後、松本系魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していききたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していききたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
1	大北地域	<p>ようやく建設のメドがたったことは喜ばしいことだと思います。豊科北ICは最も現実的であると思います。高速交通網のない大北地域では一刻も早い完成を望んでいます。観光・企業誘致等で地域間競争が激しくなる中、高速交通網から取り残された当地域においては、競争の土俵にも立てない状況であり不公平感があることは否めないと思います。同じ高速料金・税金・自動車関連税を払っているのに、その恩恵に享受できないのはどうもおかしいと思います。今後はスピード感をもって、建設を進めていっていただきたいと思います。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
2	大北地域	<p>「松本系魚川連絡道路」につきまして私は賛成です。大北地域は長野市や松本市など中核都市部から離れ過疎化や少子化そして路線区の大規模な下落が続いており生活するなかで不自由な事が多々あります。(以前まで松本在住)電車・バスの交通手段が極めて悪く自動車に頼らずにはられない状況です。この交通機関が確保できれば松本地域への通勤、また、災害時・緊急時の緊急搬送、会社誘致、そして何とんでもなく集客効果が得られる為サービス業界で働く自分にとってはとても魅力のある公共工事と考えております。早期実現に向け心より応援致しております。</p> <p>ルート選定について</p> <p>私も豊科北IC案に賛成です。早期実現、環境保全、物件移動等総合的に見てこの案が一番だと思います。今後の改善すべき点等について 大田市R148木崎湖～白馬佐野坂までの国道148号線は大変多くの痛ましい交通死亡事故が起きております。急カーブや坂道が多く冬場は凍結スリップ事故が多発しております。その為、今後は“事故が起きにくい道路”の対策をして頂きたいと思っております。この辺は148号線の中で一番雪が多く降る豪雪地域です(小谷より積ります)道が良くなったのに事故が多いと観光面で悪いイメージになりかねない為、“なるべく直線で道幅広く”ご検討願います。今後の大北地域の発展に期待しています。そして“大北地域に住んでいて良かった”と胸を張って言えるそんな町になる事を祈っております。“頑張れ大北！！”</p>	<p>豊科北ルート案支持及び木崎湖から白馬佐野坂間の具体的な安全対策へのご意見としていただきました。今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とし、高速性の確保を図るとともに、地域への影響に配慮し、より実現性の高いルートを選定させていただきました。既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
3	大北地域	<p>今回、仮称豊科北ICと高瀬川右岸道路を結ぶ案が発表されましたが、総合的に考えても、それ自体には異論はございません。長野県さんのご担当者の方も、深く検討されたことが想像できます。安曇野市の方の中には、「安曇野が通過点になる。」というご意見もあるようですが、「安曇野ブランド」は強固なものなので、全く心配はないと思います。</p> <p>そこで、本題ですが、仮称豊科北IC増設と高瀬川右岸道路を使用する場合、以下の事項を希望します。</p> <p>1. 現在の高瀬川右岸道路は高速性があると言われておりますが、使用している者から言わせていただくと、全く高速性がありません。原因は以下のとおりです。せっかく高速と結ぶのですから、高速性を追求していただきたいと思っております。</p> <p>信号:大田市常盤(ガスト)・安曇橋(穂高のゴミ処理場)・高瀬橋(穂高追分)の信号はネックです。特に安曇橋の渋滞は著しい。それに比して、松川村の橋の交差点は、高瀬川右岸道路がアンダーパスをしているので、渋滞はまったくない。安曇橋も高瀬橋も、アンダーパス等を駆使して、簡易なインターチェンジに変更して欲しいと思っております。</p> <p>T字交差点:高瀬川右岸道路は随所にT字の交差点があり、高瀬川右岸道路に乗り降りする車で、後続車は必然的にブレーキを踏むなど、減速してしまいます。この交差点が事故の原因でもあります。もっと交差点の数を減らすべきだと考えます。しかし、高瀬川右岸道路で事故が起きたときのことを考えると、いくつか降りられる交差点が必要と思っております。</p> <p>追い越し車線:高瀬川右岸道路は追い越し禁止区域が多いです。時速40km程度で走行する大型トラックがいた場合、すぐに渋滞が起こります。大型トラックが悪いわけではないと考えます。高瀬川右岸道路のいくつかの場所に、車線を増設し、追い越しできる場所があれば良いと思っております。</p> <p>2. そもそも、既存の高瀬川右岸道路をそのままの形で利用されるのでしょうか。それとも、自動車専用道路のように有料になるのでしょうか。既存の右岸道路は生活道路として確立していますので、無料でよいと思っております。そのイメージはやはり上記1の のような、インターチェンジのある無料の道路です。他県でよく見かけます。</p> <p>3. 松系道路の名前が世間に登場してから、だいぶ時間が経っているように感じます。実際、時間をロスされたのではないのでしょうか。早期実現をお願いします。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。ご提案の既存の道路の改良については、今後調査を進める中で、必要なものを検討していきたいと考えています。また、今回、高速性確保の観点から、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、地域高規格道路としての機能を満たすことが可能であるため、高瀬川右岸道路についても、既存の道路を活用することを考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
4	大北地域	<p>テレビで今日(10月21日)のニュース、新聞で県建設部は地域高規格道路の松本系魚川連絡道路のルート案を公表されました。ルートの案の内、4番目の案を最優先として見積もっているとのこと。この案ですと、高瀬川右岸を通ることを計画の中に盛り込まれています。</p> <p>オリンピックが開催されることにあわせ高瀬川右岸道路に要望された防音壁は、予算の都合上として、家のない所にはつくっていただけませんでした。</p> <p>実際問題としてオリンピックの期間中は、白馬の駐車場の確保が難しく、一般車両の乗り入れは規制され、シャトルバスの運行に変わり、せっかくの要望も入れられずに造られた道路はその期間中静かこの上もなかったのです。</p> <p>オリンピックが終わったと同時に一般の生活道路に変わり、豊科インターから利用する車がふくれあがり、尚インターからの続きと思われる速度をもって、大型車、普通車共に大幅に速度違反で走っています。沿線に住んでいる人は、テレビの音も聞きとれない騒音に悩まされ、難聴に10年くらい前より悩まされている方が大勢います。今の計画が実際問題として浮上する前に、沿線に住する住民を招集しまして、意見・要望を取り入れていただきたく切にお願いいたします。オリンピックの二の舞で後の祭りは是非避けていただきたいと思っております。県建設課、県議、副知事の皆様、ぜひともお願いいたします。</p> <p>一人歩きの計画は私共住民をおさざりにするも同然だと思っております。日本一のアルプスの景観は私達住民の誇りです。防音壁を設置するに当たって景観が損なわれると思われずならば、コンクリートの壁を3段くらいにしまして、強化プラスチックの透明の防音壁を上につけ、アルプスを眺めるようにしたらいかがいと思っております。全部とは申しませんが、せめて住んでいます住民の所を、と要望しています。予算の中に入れていただきたく、切なる要望です。歯抜きの防音壁はそこから集中して音が入ってきます。370億円との見積もりのことですが、このような住民の最低の要望を考慮されての予算でしょうか。</p> <p>まだこれから未来を担う小さな子ども達も大勢いるのです。その子ども達のためにも是非、1回、2回、3回なりとも意見を聞く場を持ってください。切なるお願いです。</p>	<p>高瀬川右岸道路における、沿線の騒音についてご意見をいただきました。今後、騒音問題も含め、整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
5	大北地域	<p>起点及びルートについて提示案に賛成です。            実施計画策定に当たり、以下のとおり要望します。            (1) 既設道路を利用する場合、走行安全性確保のため接続道路部は全てランプ方式に改良してください。            (2) 可能な区間は80km/hr走行にしてください。            (3) 可能な限り側道を設置し、地域内交通の利便性を確保してください。            (4) 段階的整備により、「全線供用」をまず優先してください。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。また、道路構造のご提案をいただきありがとうございます。            既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。            今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。            現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。            また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。            なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。            整備については今後、松本系魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。            今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
6	大北地域	<p>豊科北インター起点は、とてもいいと思います。大町までは高瀬川右岸道路を拡幅改良すれば良いですが、大町以北が現道改良では意味がないです。白馬大町間の、特に冬期の渋滞解消にはつながりません。最悪の場合、現道をトラックが今よりスピードを出して通ることを考えると事故が多発するでしょう。住民の安全を考えると生活道路と産業道路は区別するべきです。自分の子供が事故にあったらうれしいですか？中核病院への1時間以内のアクセスを考えるとやはり、高規格道路が必要です。2車線道路ならば追い越し区間の設定等が必要と考えます。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。            大町以北にもう1つ道路が必要である、とのご提案です。            大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまで強く求められている課題です。            今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。            代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。            また高規格道路が必要とのご意見についてですが、現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。            また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。なお、ゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。            今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
7	大北地域	<p>1. 今回県より示された、仮称豊科北インター起点案について大賛成です。            * 松本～仮称豊科北インター間の既存の長野道を重用することにより、国、県の財源負担が軽減できます。            * 用地買収の、節減及び難易度が軽減される。            * 安曇野市周辺の反対者の同意を得ることは困難で、同意を待っているとも未来永劫に道路は実現しない。また彼らの主張は合理性があり納得が行く。(現実に豊科ICがあり機能的に間に合っており今以上の道路は必要性に乏しい)            * 大町市木崎以北、系魚川までの国道148号一本しか幹線道路の無い交通僻地に早急に緊急医療道路の確保を最優先しなくてはなりません。            2. 波田より国営公園連絡道路は、高速を要求される緊急医療道路や産業道路でなく、ゆっくりと自然を満喫しながら、安全に走れる観光道路が望まれます。            * 近年家族連れや、中高年観光客の、増加傾向を考えると、高規格道路は、この安曇野市地域には不向きです。            * 景観、騒音など自然環境問題を考えると、道路わきに、食事をするところがあったり、地域の特産の店があったり、楽しめる夢のある道路を観光客は求めます。            * 現存する人気ある、美術館、博物館、わさび園などと高規格道路とは結びつきません。            3. 波田ICは中部縦貫道で北陸、岐阜と長野県を結ぶ重要な交通の要です。            * 中部縦貫道の波田ICまでの早期開通を促進し、県下最大の観光地「上高地」を長野県側に取戻さねばなりません。            * 波田ICと、松本空港及び長野道を結ぶ高速道路の早期実現を促進していただきたい。</p> <p>4. 松本系魚川連絡道路は、あくまでも見直し前の規格で、建設していただきたい。            * 大町市木崎以北、白馬、小谷村の住民に安全な生活道路を確保し、北陸と首都圏をつなぐ動脈、産業道路を分離する道です。            県案では、仮称豊科北インター以北は基本的に現道を利用としているが、緊急医療道路及び産業道路としての利用を考慮すると、平面交差、農耕車併走、原則2車線などでは、目的機能が著しく損失されます。            * 4車線が無理なら、追い越し車線を随所に確保し、極力立体交差にしていただきたい。            * 出来れば自動車専用道路にしていれば最良です。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。            波田から国営公園間の連絡道路についてのご提案ですが、地域高規格道路として高速性の確保が求められる「松本系魚川連絡道路」のみによってそれぞれの地域の課題を同時に解決する事は、その性格上困難であり、個別の視点から今後対策を検討する必要があると考えています。            特に、波田・安曇野地域を含む松本圏域の幹線道路網については、現在実施している「松本都市圏総合都市交通体系調査」の中で位置付けていきたいと考えています。            今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。            現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。            また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。            なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。            今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
8	大北地域	<p>松系道路の早期着工、完成を願っています。豊科北IC案は最良と感じます。出来る事ならば高瀬川左岸堤防を改良し活用すればルートも増し理想的な案になると思っています。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とする中で、整備済みの高瀬川右岸道路を活用することとしています。現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
9	大北地域	<p>豊科北ルートが最適と思います。小谷村には国道が1本しかありません。この道路が不通になった時は、南北どこへも移動が出来ません。せめて糸魚川～白馬間だけは全域バイパス化を検討して下さい。糸魚川～白馬間の全域バイパスが無理な場合は現道の改良をお願いします。1日も早い着工を期待しています。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。また、糸魚川～白馬間にもう1つ道路が必要である、とのご提案です。大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまで強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。また、早期整備についてのご意見です。現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
10	大北地域	<p>私の子供は来春大学を卒業し、社会人の仲間入りを果たす年齢なのですが、親の希望する市内就職(自宅通勤が出来れば近隣市町村でもよい)がはっきり言って不可能の状態です。本人は自分が学んだことを生かしたいという理由から、ある程度の規模の会社の専門職を希望しているのですが、いかんせん近隣にはそのような会社がなく、親の意向をくみ取って就職するには全然畑違いの就職をしなければならないという状況です。</p> <p>このようなときに考えるのは、大町市に高速道路(もしくは新幹線)が走っていれば良かったのということです。大町市は観光面もさることながら、企業城下町として栄えてきたという生い立ちを持っていますが、今やその筆頭たる昭和電工も縮小し東洋紡は撤退しています。これではいけないという思いから、先人たちが早い段階から町をあげて企業誘致に努めてきたのですが、交通アクセスの関係で全くといっていいほど誘致に成功していません。</p> <p>今回大町市にとって、県が推奨する豊科北ルートは、インターを降りて20分以内という誘致に当たって企業が真っ先に口にする条件を満たしているただ1つのルートです。</p> <p>私の子供には間に合いませんでしたが、私の子供たちがまた親と同様に悔しい思いをしてほしくないという切実な思いから、今回の県の推奨ルート案を強く希望するとともに、それに伴ういち早い連絡道路の実現をお願いいたします。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
11	大北地域	<p>1. 豊科北IC(仮称)起点が最適です 1. 豊科北ルートは時間短く予算軽減 1. 雨中地区はバイパス化最優先に 1. 現道利用箇所は立体化に 1. 1.5車線でもカーブ大きく、スリップしない安心で走れる道を 1. 1本しかない国道で出来るだけバイパス化を</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。また、国道のバイパス化のご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまで強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。また、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
12	大北地域	<p>・観光誘客、諸産業の活性の視点からも所要時間の最も短い豊科北ルート案が評価できます。 ・雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。ぜひバイパス化して下さい。 ・既存道路の活用を基本とした場合、ゆずり車線(1.5車線)を全線対象に検討して下さい。 ・既存道路の活用を基本とした場合、冬期降雪で、頻繁に大渋滞や交通が止まる北小谷、塩水、白馬村通の道路勾配を緩和する改良を検討して下さい。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。また、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
13	大北地域	<p>豊科北ICより最短距離の案に賛同致します。1日も早い着工をお願いします。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
14	大北地域	松本系魚川連絡道路長野県側ルートについて 選定していただいた4ルートの中で長野道豊科北ICより最短距離L=70km長野県が現調査時点において一番有利と評価している案に賛同致します。 「命を育む松系道路、早期完成小谷村村民大会」も村民参加で盛況でした。 小谷村は国道148号一本しかありません。事故で、又雪道で渋滞生活道路が産業道路化して大変危険な毎日です。一日も早い豊科北ICを起点とするルートの着工、そして完成を望みます。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
15	大北地域	現道改良でよろしく。	既存の道路を活用することとしてご意見をいただきました。 今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とし、高速性の確保を図るとともに、地域への影響に配慮し、より実現性の高いルートを選定させていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
16	大北地域	豊科北IC起点が現実的。 高度医療を受けるためにも豊科北ルートが一番。 雨中地区は大変キケン。全域バイパス化を。 小谷村は全域バイパス化を。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
17	大北地域	・豊科北IC案に賛成です。早期建設に向けて取組をお願いします。 ・雨中地区の交通量の緩和のためにバイパスを是非設けて欲しい。 ・計画では現道を利用となっているが冬期間のスリップ等の対策はどうするのか、検討して下さい。 ・白馬村以北は国道1本のみ。災害に強い道がもう一本建設してほしい。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 また、冬期の対応です。道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 白馬以北はもう一つ道路が必要である、とのご提案です。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
18	大北地域	白馬以北については姫川(JRを含む)より東側のルートを希望します。 小谷管内 黒川地区～中土の長崎地区 北小谷の深原地区阿原を通過して大網地区から糸魚川市根知の山口～上根知を通過して西海地区通過を希望し提案します。  理由 現R148号は姫川に添って造られており曲線とこう配の連続で事故と災害に弱いため 今回、別線ルートとし表・裏太平洋と日本海を結ぶ最短幹線ルートとして考えて下さい。	ルートのご提案をいただきありがとうございます。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 また、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
19	大北地域	・松系道路の少しでも早い実現・完成の為に豊科北IC起点ルートをおし進めてもらいたい。 ・高度医療、観光客誘致、企業誘致など諸々の為にも所要時間の最も短い豊科北ルート案が合理的である。 ・小谷村は現国道1本しかなく、生活道路が産業道路化して大変危険であり、騒音もひどい状態ですからバイパス化して下さい。 ・イギリスなどの道路でうらやましいのは、B級道路でもゆずり車線がある事で、既存道路の活用を基本にするならぜひ全線をお願いしたい。 ・新潟県、長野県、愛知県等、広い経済の円環ができる事を願っています。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 小谷村はバイパス化が必要である、とのご提案です。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、ご提案いただいたゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
20	大北地域	豊科北IC(仮称)起点とするルート案が、今後の早期建設に向けて現実的で評価できます。高度医療を受けるためにも、所要時間の最も短い豊科北ルート案が一番評価できます。企業誘致・雇用確保の観点からも、所要時間の最も短い豊科北ルート案が評価できます。観光誘客・諸産業の活性の観点からも、所要時間の最も短い豊科北ルート案が評価できます。雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。ぜひバイパス化してください。小谷村は現国道1本しかありません。できるだけ全域バイパス化を検討してください。既存道路の活用を基本とした場合、ゆずり車線(1.5車線)を全線対象に検討してください。既存道路の活用を基本とした場合、冬期降雪で、頻繁に大渋滞や交通が止まる北小谷・塩水・白馬村通の道路勾配を緩和する改良を検討してください。既存道路の活用を基本とした場合、冬期降雪や寒冷時にスリップ等の危険のある橋梁部分の対策や改良を検討してください。既存道路の活用を基本とした場合、一般ドライバーが冬期でも安心して走行できるように、ロードヒーティングの新設充実やスノーシェード等の更なる対策を検討してください。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。小谷村は全域バイパス化が必要である、とのご提案です。大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。また、ご提案いただいたゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
21	大北地域	豊科北IC(仮称)起点とするルート案が現実的で小谷に住む者としてうれしいです。雨中地区は、本当に困っています。1日も早く全域バイパス化を進めて下さい。冬季降雪で頻繁に大渋滞や交通が止まってしまう北小谷、塩水、白馬村通地積の改良も検討してください。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。また、冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
22	大北地域	松系道路ルート発表有難うございました。大北地区より救急車で緊急病院に行くのに、豊科北ルートが最短距離であり、できれば今後の地域発展の為に、高瀬川左岸道路を切に希望します。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とする中で、整備済みの高瀬川右岸道路を活用することとしています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
23	大北地域	豊科北IC起点は、早期建設が可能であり、救急医療のうえでも時間が短く賛成です。雨中地区のバイパスルートを早期にお願いします。小谷村は国道が1本しかありません。バイパス化をお願いします。現道の活用の場合、冬期交通で、大渋滞や交通が止まる、北小谷、塩水、白馬村通の道路勾配を改良するよう検討してください。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。小谷村はバイパス化が必要である、とのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。また、冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
24	大北地域	小谷村は幹線道路が南北に走る国道148号が1本だけです。ぜひ、現道148号と別に道路を通してください。	小谷村は現道とは別の道路が必要である、とのご提案をいただきました。雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
25	大北地域	長い間待ち続けた松本系魚川ルート案が公表されたいへんうれしく思います。この148号線の南小谷まで約5kmは小学校、中学校の歩いて通った通学路でした。今は車が多く一本しかないこの道は車道専用です。車社会とはいえ、まだこの道を歩く生活が残っている小谷村です。緊急医療を求め走り続けたが44才で命をなくした人。実家が大阪で父親の最後にも会えることができず悲しい思いをした人。豊科北ルート案と松系ルートの完成を願ってます。全線バイパス化を検討してください。毎年のように大きな事故、悲しい思いは絶えません。観光客も、地域住民も、大型ドライバーも安心して走行できるよう、松本系魚川連絡道路ルートにご意見申し上げます。今後どうぞ、よろしくお願いします。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。全線のバイパス化が必要である、とのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
26	大北地域	(1)雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。ぜひバイパス化して下さい。 (2)小谷村は現国道1本しかありません。できるだけ全域バイパス化を検討して下さい。 (3)既存道路の活用を基本とした場合、冬期降雪で頻繁に大渋滞や交通が止まる北小谷、塩水、白馬村通の道路勾配を緩和する改良を検討して下さい。	雨中地区、小谷村のバイパス化と冬期間の走行性の確保についてご意見をいただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 小谷村はバイパス化が必要である、とのことご提案です。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、冬期の対応についてですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
27	大北地域	豊科北を起点とする国道148号線を最大限に活用するルート案に期待しています。そして雨中の保育園の所からはいる高速道路にしてほしいです。コンクリの橋桁で塩水まで行けたらいいと思います。この頃四国の方へ行ってきました。高知県上勝町の方へ行ってきました。その時崖のような所をコンクリートの橋桁で高速道がどこ迄もつづいていました。	豊科北ルート案支持のご意見とルートのご提案をいただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
28	大北地域	現在、国の道路特定財源の状況や、県の財政状況を踏まえた中で、既存の道路を出来る限り活用する「豊科北」ルート案が一番有利な案と評価します。 又、大北地域以北については、災害時等の代替路線の確保が、現実になるよう強く求めます。 波田地域においても、渋滞対策等の改善が図られるよう求めます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、波田地域の渋滞への対策についてですが、地域高規格道路として高速性の確保が求められる「松本系魚川連絡道路」のみによってそれぞれの地域の課題を同時に解決する事は、その性格上困難であり、個別の視点から今後対策を検討する必要があると考えています。 特に、波田・安曇野地域を含む松本圏域の幹線道路網については、現在実施している「松本都市圏総合都市交通体系調査」の中で位置付けていきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
29	大北地域	今回、県より提示されました「豊科北ルート」に賛成いたします。 大町市民、大北地域に住む一人として、長年この「松本系魚川連絡道路」整備の実現を切望しておりました。 高速道路や新幹線整備からも取り残されたこの地域を、魅力ある活性化された地域にするためには、なくてはならない道路であると考えています。 高速道路網を鑑みると、豊科北ルートが最もベストであるように思いますし、道路整備を早く実現していただくためにも、早期のルート決定が望まれます。 何卒、宜しく願いいたします。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
30	大北地域	松本系魚川連絡道路は、県内19市の中で唯一高速交通網から取り残された大町市民にとり悲願の道路です。日常生活の中での移動の道路として、観光といった産業振興の役割を果たす道路とした、また、急速に進む高齢化のなかで医療がスムーズに行われるためにも、大北地域悲願の松本系魚川連絡道路は是非とも建設して下さい。ルートは工期短縮、コストの面からも県発表のルートが一番良いと思います。一日も早い着工、完成をお願い致します。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
31	大北地域	災害時、緊急時等の事を考えれば、先人が言い伝えた街道、西側と東側に幹線道路があることが望ましいと考えますが、現状ではまったく希望が持てない状況で、最終的には松系道路に期待するしかありません。経済面から考え、梅池、乗鞍から下り瀬に繋がる路線と考えますが、現在の雨中地区の現状を考えると、早急の対応が必要になる中宮本から柳瀬を通過し、旧小学校のグラウンド下をトンネルで塩水に抜けるルートを東地区に居住する者として希望致します。住宅移転の補償も少なく、一部トンネルにすれば冬期間の工事も可能で期間の短縮、交通の煩雑の解消も可能と考えます。	雨中地区のルートのご提案をいただきありがとうございます。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
32	大北地域	<p>1 小谷村は診療所医師1人の状態で高齢者が多く緊急患者、重体患者の輸送の救急車で2時間以上必要な場所に在り、救急高度医療を受けるためにも所要時間の短い豊科北ルート案が、1番と考えられます。</p> <p>2 小谷村は国道1本で、高速道路豊科ICまで遠く、冬季渋滞等も発生し、企業への就職も自宅から不可能で、若者の村外流出による過疎現象が続いています。早期に高規格道路が着工され、自宅通勤ができることを要望し、現道利用が主と聞いていますが、高速道路の目的が果たされる道路建設として、難所の雨中道路はバイパス国直轄事業で早期の建設が図られるよう、早い着工を希望します。</p> <p>通勤・通学等からも、豊科北ルート案を支持します。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。</p> <p>同時に、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。</p> <p>今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。</p> <p>また、国直轄事業とのご提案ですが、基本的には県事業で考えています。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
33	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊科北IC起点とするルート案が早期建設実現にも評価されると思います。</li> <li>高齢化に向け医療を受けるにも所要時間の短縮化にも最適。</li> <li>企業誘致、雇用問題、観光諸産業の活性化からも所要時間の短縮化で評価される。</li> <li>雨中地区の生活道路が大変危険な状況で、ぜひバイパス化を願いたい。</li> <li>既存道路の活用を基本とした場合</li> <li>(イ)ゆずり車線を全線対象に</li> <li>(ロ)冬期降雪で頻繁に大渋滞や交通が止まる、北小谷、塩水、白馬村通の道路勾配の改良を検討すること。</li> <li>(ハ)ロードヒーティングの新設充実やスノーシェード等の更なる対策を検討等の各項目の検討をお願いしたいと思います。</li> </ul>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。</p> <p>また、ご提案いただいたゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
34	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊科北IC(仮称)起点とするルート案が今後の早期建設に向けて現実的で評価できます。</li> <li>雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。ぜひバイパス化してください。</li> </ul>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
35	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊科北IC(仮称)起点とするルート案が一番評価できます。</li> <li>雨中地区へは東側へトンネルでバイパス化して下さい。</li> <li>外沢トンネルは拡幅又は別トンネルをあけて下さい。</li> <li>既存道の活用を基本とした場合、カーブを緩やかにし一部トンネルも検討して下さい。</li> <li>また、ロードヒーティングの活用とスノーシェードを設置も取り入れた改良も考えて下さい。</li> <li>決まれば早期着工、早期完成を願いたい。</li> </ul>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。ルートのご提案をありがとうございました。</p> <p>カーブ改良や外沢トンネルの整備など既存の道路の改良については、今後調査を進める中で、必要なものを検討していきたいと考えています。</p> <p>また、冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
36	大北地域	<p>1) 県発表の豊科北IC起点ルートに大賛成いたします。</p> <p>豊科・梓川・波田案については、慢性渋滞対策の一環と感じます、ルート外になっても早急代替対策をおねがいたします。</p> <p>長野県内19市及び大北地域は唯一高速交通網から外れている現状は住民サービス格差を著しく感じるものであります。安心、安全、安定した生活環境創設の為に地域高規格道路の2年後の確実着工を要望いたします。</p> <p>2) 起点と大町以北の同時着工を望みます(雨中地区)、迂回路の無い状況での生活環境と、高度医療施設時間短縮など危機管理に対応する為。</p> <p>3) 積雪地における道路幅員確保(滞雪帯)と無散水路肩融雪装置の開発。高速性確保の交差点研究(IT活用)取り付け道路規制。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>豊科・梓川・波田のそれぞれのルート案に係る部分の渋滞対策についてですが、地域高規格道路として高速性の確保が求められる「松本糸魚川連絡道路」のみによってそれぞれの地域の課題を同時に解決する事は、その性格上困難であり、個別の視点から今後対策を検討する必要があると考えています。</p> <p>特に、波田・安曇野地域を含む松本圏域の幹線道路網については、現在実施している「松本都市圏総合都市交通体系調査」の中で位置付けていきたいと考えています。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p> <p>起点と雨中地区の同時着手についてのご意見です。</p> <p>雨中地区の課題については十分認識しているところであり、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。</p> <p>今後、整備については、松本糸魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。</p> <p>また、冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>なお、高速性の確保については、路線全体でサービス速度が概ね60km/hを確保できることを考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
37	大北地域	<p>この大北地域は県内で唯一高速道路や新幹線などの整備から取り残された地域であり、その為、地域経済は伸び悩み、過疎化にも拍車が掛かる等、長い間不況に苦しんでいます。私達大町市民にとっても、この松系連絡道路のルート決定は、経済の立て直しや過疎化を防ぐためだけでなく、将来を担う子供達の未来をも左右する重大な決断を迫られていると考えています。そこで私は、今回県から示されました4ルートの内、豊科北ルートについて賛成意見を述べさせていただきますと思います。</p> <p>先ず、第一点目として、本ルートは大町市内から既存の高速道路へアクセスするに最短・最適なルートであり、地域産業の活性化に欠かせない15分圏内を実現可能にするルートであると思います。第二点目として、今春私の友人の母親が脳溢血にかかり、救急車で松本市内の病院へ搬送中に、車内で亡くなってしまったという痛ましい事例がありました。高齢者が大半を占めるこの地域にとって、最も早く病院へ搬送できる本ルートは、まさに救える命を救うことができるルートであると確信しています。</p> <p>以上、豊科北ルートの賛成意見を述べさせていただきますが、早期実現に向けて心からお願い申し上げます。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
38	大北地域	<p>意見を述べさせて頂きたいと思います。</p> <p>第一に、県が提案する「豊科北ルート」に大賛成です。</p> <p>大町市や白馬村などは、高速道路網から取り残され、インターチェンジからの距離や所要時間等の点から工場誘致などにも苦戦しております。また、高規格道路整備によって時間が読めることが可能となり、観光客の増加などにも寄与すると考えられます。大町以北は、主要道が1本のみで災害時の代替道路的な要素も必要と思われます。</p> <p>将来に向け、今の子供たちが、“陸の孤島化した地域だな”等という悲壮感を持つことなく、明るい希望のある地域にするために今こそ松本系魚川連絡道路の実現を推進すべきだと思います。</p> <p>今後の調査・計画・検討の中で、以下の点にご配慮頂ければ幸いです。</p> <p>80km/h走行可能区間と4車線区間を長くして頂きたい。</p> <p>松川村/大町市境～木崎湖へかけては、一度高瀬川を横断し、高瀬川左岸道路や県道51大町明科線を一部通り、東側の農免道路を利用し、三日町交差点から田園地帯を直進し木崎湖トンネルへつなぐルートもご検討いただきたい。</p> <p>現在小谷村外沢地区では、国直轄の小谷道路建設が推進されています。また、最近では中部縦貫自動車道の奈川渡ダム付近も国直轄でということが示されました。是非、松本系魚川連絡道路も国直轄区間を増やす陳情をし、整備のスピード化と県の財源圧縮を図って頂きたいと思います。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見とルートのご提案をいただきました。</p> <p>大町以北の災害時等の代替路線の確保、また大町から木崎湖までのルートについてのご提案です。</p> <p>大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。</p> <p>今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。</p> <p>また、今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしていますが、今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。</p> <p>ご提案の道路規格についてですが、現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の理解を得ることは難しいと考えています。</p> <p>車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。</p> <p>また、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>整備スピードや財政上の観点から国での施工を要望・陳情していくべきとのご提案ですが、基本的には県事業で考えています。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
39	大北地域	<p>県から示された豊科北ルートについては、賛成いたします。大北地域は県内でも新幹線や高速道路の整備から取り残された唯一の地域であり、近年は特に若者の流出による高齢化の加速や、相次ぐ工場の閉鎖など地域経済の衰退にも拍車がかかる一方です。</p> <p>今後重要な課題となる企業誘致や、観光産業の発展の為に松本系魚川連絡道路の実現は急務であります。</p> <p>車線については当初の計画にありました4車線を要望いたしますが、全線は無理であっても、よりスムーズな交通の為に、部分的な4車線は必要と考えます。</p> <p>また、大町以北は全国でも有数のスキー産業の地域でもありましたが、冬季の度重なる渋滞やスキー人口の減少により、来客数はピークの半分以上にまで落ち込んでおり、今年は県内最古の大町スキー場の閉鎖など、非常に深刻な事態でもあります。冬の観光の復活や、白馬・小谷地区へのアクセス向上の為に、1日でも早いルートの決定と道路整備の実現をしていただくようお願いいたします。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>4車線化についてのご提案です。車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。</p> <p>なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
40	大北地域	<p>ルート案</p> <p>高度医療を受けるためにも、所要時間の最も短い豊科北ルート案が一番評価できます。</p> <p>雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。ぜひバイパス化してください。</p> <p>既存道路の活用を基本とした場合、一般ドライバーが冬期でも安心して走行できるように、ロードヒーティングの新設充実やスノーシェード等の対策を検討してください、特に北小谷、塩水、白馬村通地積。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討しております。</p> <p>また、冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
41	大北地域 (18と同じ方)	<p>豊科北IC、仮称 起点案には大賛成です。目的の全長距離が短い事、建設費が大きく安い事、小谷村は、148号線一本で緊急時の対応に不安を抱え又大型車両の往来が多く、常に日常生活で脅かされている日本海と中信平を結ぶ産業道路として今一番長野県として必要であり将来大事な道であります。</p> <p>小谷村として常に県にお願いしてる事は、生活道路と、産業道路を区別出来る道を要請してきました</p> <p>既存道路の活用が基本なら譲り路線を全線対象に、冬季雪対応(ロードヒーティングやスノーシェード)等の対策を頂き一般ドライバーが安心して走行出来る緊急時の車両が対応出来る様配慮願いたい。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討しております。</p> <p>小谷村は全域バイパス化が必要である、とのご提案です。</p> <p>大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。</p> <p>今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。</p> <p>また、ご提案いただいたゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
42	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨中地区のバイパス化を1日も早くして下さい。</li> <li>・小谷地区は国道148号1本しかなく大渋滞や交通が止まる事があり、北から工事の着工をしていただきたいと思ひます。</li> <li>・高度医療を受けるにも豊科ルート案が良いと思ひます。</li> <li>・観光誘客にも豊科ルート案が評価されます。</li> </ul>	<p>豊科ルート案支持のご意見と、北側からの整備についてのご提案をいただきました。</p> <p>雨中地区の課題については十分認識しているところであり、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。</p> <p>整備については今後、松本糸魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
43	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊科北IC起点ルート案が希望で評価します。</li> <li>・高度医療面からも豊科北ルートが良いと考える。</li> <li>・観光誘客にも大きな期待が持てます。</li> <li>・雨中地区のバイパス化をお願いします。</li> <li>・小谷地区は148号1本しかなく北から手をつけていただきたいと思ひます。</li> <li>・一般ドライバーが冬期でも安心して走行できる様にロードヒーティングを検討して下さい。</li> </ul>	<p>豊科北ルート案支持のご意見と、北側からの整備についてのご提案をいただきました。</p> <p>雨中地区の課題については十分認識しているところであり、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。</p> <p>今後、整備については、松本糸魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。</p> <p>冬期に安心して走行できるように、とのご意見ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
44	大北地域	<p>近年、交通死亡事故の発生率が増加し、国道147号線が通る松川村も例外ではありません。そこで、事故の起りにくい道路を作り、例えば</p> <p>今ある既存の道路を利用し事故多発地区を立体的な道路にする。</p> <p>トラックなどの大型自動車が高頻に通る様な道については、幅員拡大や防音壁の設置などをするなどの改善を求めていきたいと思ひます。</p> <p>また、小谷方面は村内に国道を設けていますが、細い道をトラックなど大型車、自動車が通り、村内高齢者が多く住む人は危険にさらされているのではないのでしょうか。また、騒音や排気ガスによる健康被害も心配されることです。</p>	<p>事故の起りにくい道路の整備や沿道の住環境についてのご意見をいただきました。</p> <p>松本糸魚川連絡道路については、今後、更なる調査・検討をすすめる中で、安全性や生活環境などにも配慮してまいりたいと考えています。</p> <p>また、小谷村雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。</p>
45	大北地域	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 豊科北ICを起点とするルート案が、今後の早期建設に向けて現実的で評価できます。</li> <li>2) 高度医療を受けるためにも、所要時間が最も短い豊科北ルート案が一番評価できます。</li> <li>3) 観光誘客、諸産業の活性化にとっても、所要時間の最も短い豊科北ルート案が評価できます。</li> <li>4) 小谷村は現国道148号1本しかありません。できるだけ全域バイパス化を検討して下さい。</li> </ol> <p>雨中地区の状況等にかんがみ早期着工できるよう希望いたします。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。</p> <p>大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。</p> <p>今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
46	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長い間検討されたが、ようやく決まったことは大変良いことです。</li> <li>・地域住民との意見も聞きながら、豊科北ルートでお願いしたい。</li> </ul>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
47	大北地域	<p>豊科北インター新設にしてオリンピック道路(堤防道路)を現道改良で実現して下さい。早期実現を切に求めます。救急、通勤、産業にとっても重要な動脈の役割を果たす道路です。しっかり受けとめて下さい！！</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
48	大北地域	<p>いろいろ議論の末、このルートが出されました。豊科北が本来の姿であると思ひます。なるべく、自然や住民に負担のない道路にして下さい。子、孫のためにもなるべく財政負担がないよう、充分研究して下さい。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
49	大北地域	<p>ルート内寒冷地の為、日当たりのよい道。</p> <p>明科インター池田、雪の少ない美麻白馬ルート開設はどうか。</p> <p>姫川ぞい、雨中バイパス、月岡より姫川左岸ピア柱で川原へ。(役場入口2ヵ所)</p> <p>石原トンネル白岩、湯原、大綱下旧道、塩の道糸魚川。日当たりのよいルート。</p>	<p>具体的なルートのご提案をいただきました。</p> <p>今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路である国道147号、148号を利用するとしています。</p> <p>大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するしていますが、今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。</p> <p>また、雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
50	大北地域	諸産業の振興と通勤圏拡大のため、所要時間の短い豊科北ルート案が適切と思います 小谷村は現国道1本しかありません。できるだけバイパス化を検討して下さい。豪雪対策にご配慮願います	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 小谷村のバイパス化についてですが、雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 また、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、豪雪対策についてですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
51	大北地域	本道路の起点を豊科北IC(仮称)とするルート案については、当初の中部縦貫道波田IC等の計画が進行しない中で、今後の早期建設に向け一番現実的であり、かつ大北地域が中核都市松本に高度医療を求めるには最も短時間で経済的にもすぐれ一番評価できます。 大町以北・白馬・小谷村から県境にかけては現国道1本のみであり、当初念願の複数路線確保のためにも、全域でバイパス化を検討して下さい。なお財政的には既存道路の活用が必要なことは承知できますので、ゆずり車線(1.5車線)の確保、特に北小谷～県境、外沢附近、塩水、通地区等にあつては冬期の雪対策には十分な配慮をした改良(勾配の緩和、登坂線、スノーシェード、ロードヒーティング)等を検討して下さい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 大町以北から、県境までの全域バイパス化が必要である、とのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、ご提案いただいたゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。 冬期の雪対策についてですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
52	大北地域	豊科北IC(仮称)起点とするルート案が、今後の早期建設に向けて現実的で評価できます。 雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。ぜひバイパス化して下さい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
53	大北地域	産業の面医療の面につきましても時間の短い豊科北ルート案が出来る事をお願いします。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
54	大北地域	1. 豊科北インター(仮称)起点案に賛成です。 2. 観光誘客、地域産業の活性化にも、最も適したルート案だと思います。 3. 安眠する為にも、雨中バイパスの早期取りくみを望みます。(東山ルート案が良いと思います。) 4. 冬期間、安心して走れる、道路構造を願います。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 また、冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
55	大北地域	1. 豊科北ルート案に賛成。ただし道路の改良を優先に地域住民との協議を十分にして頂きたい。 2. 小谷村雨中地区をまず、ルートを決定し(住民の合意を得て)早急着手して欲しい。 調査区間を整備区間に。 3. 現道活用を基本とするとあるのでは非この立場で進めて欲しい。 4. 波田ルートでなくてほっとしている。景観の上からも環境の点からも、こんどのルートが適切。財政面からもよい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解とご協力をお願いします。 また、雨中地区の課題については十分認識しているところであり、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。 なお、整備については今後、松本糸魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
56	大北地域	<p>まずは、松糸道路として色々と検討された結果の高瀬川右岸道路の活用について、異論はございません。私は、高瀬川右岸道路が2車線になる以前から、今日まで同道路を毎日利用しています。よって、同道路の長所や短所を把握していると自負しております。その立場から、高瀬川右岸道路を活用する場合の希望を、申し上げたいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同道路の利用者を拝見していると、安曇橋と豊科重柳の交差点を起点とした、松本方面(国道19号)と豊科ICと豊科市街地との利用割合が大きいに感じます。よって、豊科北IC(仮名)が設置されるのであれば、高速道路とのアクセスだけでなく、松本方面(国道19号)と豊科市街地との出入りがスムーズになるような設計にしていきたいと思います。</li> <li>・既に計画にあるようですが、同道路の交差点は立体化に是非していただきたいと思います。北部と南部を結ぶことが主目的だと思いますので、南北の交通を妨げる信号機は不要に思います。</li> <li>・交差点を立体化した場合、スムーズに合流出来るような道路の設計にしていきたいです。立体化した交差点の周辺は、出来れば車線が多くあれば良いと思います。</li> <li>・交差点だけでなく、要所要所に、追い越し車線を設置していただきたいと思います。計画では、2車線なのですが、2車線のままでは、「おおむね時速60<sup>km</sup>」で走るのは難しく感じます。</li> <li>・大町市の宮本橋北から大町市の近藤紡績までが良い例ですが、急な上り坂が存在します。大型車など、速度が急に落ちます。追い越し車線と合わせて、登坂車線のようなものもあれば嬉しく思います。</li> <li>・高瀬橋の南に、同道路にガソリンスタンドが面しています。高瀬橋の北には、砕石工場が面しています。また、大町市上橋付近も店舗が道路に接しています。現状でも、店舗への出入りの車両で、高速性のある交通が出来ません。貴所がこの管轄かどうか存じませんが、出来ることなら、道路に面した店舗の新規建設を制限していただきたいと思います。</li> </ul> <p>・同道路を走行していると(例えば北から南へ)、右折車線が設けてあるにもかかわらず、まったく利用されていないT字路と、右折車線が無いものの、多くの車両が利用するT字路があります(無論、右折が出来ないと渋滞が起こります)。その要因は、R147や穂高の農道とのアクセスが関係ありますが、多く利用されているT字路を調査していただき、必要な場所には右折車線、北へ向かう車両用に、左折車線を増設していただきたいと思います。また、利用頻度の低いT字路に関しては、封鎖してしまった方が、良いと思います。極端に言えば、T字の交差点を全て廃止し、立体化の交差点だけでもよいかもしれません。</p> <p>以上、色々と勝手に申し上げ、大変申し訳なく思います。ご検討いただければ嬉しく思います。</p>	<p>豊科北ルート支持のご意見としていただきました。</p> <p>ご提案の松本方面等へのアクセス性の確保ならびに店舗等への出入りによる高速性の低下、左右折レーンの増設についてです。今後、整備に向け調査・検討を進める中で、道路や土地の利用形態などについても含め、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいります。</p> <p>また、既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。あわせてサービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
57	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊科北IC起点とするルート案が今後の早期建設現実的で現道利用が評価できます。</li> <li>・ゆずり車線1.5車線を全線対象にする事。</li> <li>・冬期降雪で大渋滞や交通が止まる道路勾配を緩和する改良をする事。</li> <li>・冬期間の勾配地についてロードヒーティングやスノーシェードの対策を検討すること。</li> </ul>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>ご提案いただいたゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>冬期間の交通確保についてですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
58	大北地域	<p>雨中地区はまったくの回り道もなく産業道路そのものです。雨中内で追い越しをかけた後、毎朝駅前には居ると信号無視の車も時々です。大変危険です。早急にバイパス化を願います。</p> <p>冬期の降雪やスリップにそなえて、なるべくトンネルやヒーティングを活用して下さい。</p> <p>既存道路活用の時は、ゆずり車線をたくさん作り、大型車が充分に入れる待避所を作って下さい。</p> <p>一刻も早く雨中地区が安全、静かに成る！！</p>	<p>雨中地区の整備についてご意見をいただきました。</p> <p>雨中地区の課題については十分認識しているところであり、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。</p> <p>今後、整備については、松本系魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。</p> <p>また、冬期の交通の確保についてですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>なお、ご提案いただいたゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
59	大北地域	<p>既存道路の活用を基本とした場合、冬期降雪で頻繁に大渋滞や交通が止まる北小谷、塩水、白馬村通の道路勾配を緩和する改良を検討して下さい。</p>	<p>冬期間の安全対策や走行性の確保についてのご意見です。</p> <p>道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。</p>

(注意事項) ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
60	大北地域	<p>・白馬村内の通過について県では3通りのルート案が示されましたが、環境または工法の状況を考慮致しますと大系線を境に東側ルート案が最も最善の方法と思われます。</p> <p>・平川姫川の南側合流点付近にインターを設けて、国道148号、406号、県道31号線に数分で接続できることが望ましいと思います。</p> <p>・神城地区より大町市木崎湖間は現道を改良によつての通行との案を示されましたが、大町地区での医療機関が改善されない限り、白馬小谷の救急患者は松本市の医療機関に搬送され、時間の浪費から緊急患者の命が失われている現在、地域住民の切なる願いは早期着工と少なくとも80km/hでの走行が可能な道路にして欲しいものです。</p> <p>・白馬村もご多聞に漏れず、観光の低迷、若い働き盛りの方々の雇用の場はなく村外への雇用を求めて流出していくばかりです。近い将来白馬村も高齢化の波が押し寄せて参り限界集落になり人ごととは思われません。自分の家から通え親子共々生活が出来て地域の住民が安心して生活できますよう一刻も早く実現して欲しいと思います。この先希望を持って生活できますようお願いいたします。</p> <p>・長野冬季オリンピック開催時は村民挙つて惜しみなく協力して参りました。招致活動時の知事が替わり当時の約束事がことごとく破棄され感動と成功時に終わったオリンピックも記憶も遠くなりかけております当時の大会の施設の費用は白馬村民のツケとなっております。村民にとって県政に対する不審が今も存在しております。村井知事になられてから明るい光が見えて参りましたのは確かかと思われまふ。是非とも村井知事任期中に実現を計っていただきたく思います。</p>	<p>ルートのご提案をいただきました。</p> <p>今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしていますが、今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。</p> <p>また、既存の道路の改良については、今後調査を進める中で、必要なものを検討していきたいと考えています。</p> <p>ご提案の80km/h走行についてです。今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
61	大北地域	<p>・公表された起点は大変良いと思いますが、平均時速80kmを実現してもらいたいと思っています。</p> <p>・病人にとっては1秒でも早く病院に着きたいと思っています。交差点のないスムーズに走れる道路を望みます。</p> <p>・都市集中型でなく、通勤時間の短縮により若者の1ターン増が期待できます。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>ご提案の道路規格についてですが、今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。</p> <p>また、既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
62	大北地域	<p>正直、説明を聞いてガッカリした。想像した道路とはあまりにも懸け離れているからだ。しかし、やっと一歩前進した、高規格道路である。まずは豊科北IC起点になったことは大変ありがたいことである。</p> <p>1. 白馬村は観光立村である。観光客は、キョロキョロのんびり運転である。そこへ多くのトラックが入ってきている。非常に危険な状態である。安心して生活するにも、観光客にも生活道路、産業道路の住み分けが必要である。</p> <p>2. 現道利用ではなく、まったく新しい車専用道路にしてほしい。</p> <p>現道利用だと、稲尾駅付近以北は事実上1本の道路しかない。事故等何かあると、交通が寸断される。フォーク状に来た道が大町で1本になる。これが渋滞の原因である。まったく新たな道路を新設してほしい。命の道路、病院までの短縮にもぜひ複数の道路、専用道路が必要である。</p> <p>3. 事故のない道路には、追い越し車線のある道路が必要である。</p> <p>のろのろ運転の車を追い越す場所がない。もみじマークをつけた高齢者の運転が多くなり、超低速運転、通勤、仕事で使っている者にとって、ストレスのたまる運転になってしまう。勢い追い越し禁止区間でも追い越してしまうのが現状である。そのためにも、追い越し車線(4車線)か、せめて譲り合い車線が必要である。</p> <p>4. 信号なしの立体交差道路にしてほしい。</p> <p>無理な進入、赤信号直前の進入、ある程度のスピードで走っていると遭遇することがある。雪道は「ハッ」と思ってもすでに遅い。高規格道路での信号、平面交差は今まで以上の事故を招いてしまう。</p> <p>5. 出来るところから着工してほしい。</p> <p>一番の懸案箇所(白馬、小谷)から、早期着工をお願いしたい。</p> <p>6. 予算も大事だが、住民の生活が最優先である。</p> <p>予算がないからといって、既存の道路を改良しても、なんの解決策にはならない。再度、高規格道路の概念(地域型高規格道路ではなく)で実施してほしい。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしていますが、今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。</p> <p>また、ご提案いただいたゆずり車線の設置については、サービス速度の確保のため、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>あわせて既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。</p> <p>また、白馬村、小谷村からの整備についてのご意見をいただきました。</p> <p>雨中地区の課題については十分認識しているところであり、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。</p> <p>今後、整備については、松本糸魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。</p> <p>また、今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。</p> <p>また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
63	大北地域	<p>当初計画どおりの高規格道路建設が必要である。平均時速80km以上、4車線化。            中核病院に1分でも早く到達できる道路が必要である。            大町市築場や海ノ口の4車線化またはバイパス化の必要性。            公表された起点は地域として大変評価できる計画であること。            全路線とも譲り車線が必要となること。            小さい交差点を閉鎖する場合の側道の必要性。            大きな交差点の立体交差化。            市街地地域のバイパスルート(白馬村市街地については姫川沿いに市街地を迂回する)。            市街地以外の道路についても、148号と別のルートが必要である。又、追い越しや安全面を考えると中央分離帯を設け4車線化を望む。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。            ご提案の道路規格についてです。            今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。            現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。            また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。            なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。            今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしていますが、今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。            また、市街地以外のバイパス化についてのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。            代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。            今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
64	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路とは別に高規格道路建設が必要。</li> <li>・4車線化が望ましいが3車線とし2km毎に追い越し車線を設ける。</li> <li>・公表された起点は大変評価できる。</li> <li>・公表された、国道と併用する案は難しい。なぜなら農耕車が通行する。</li> <li>・白馬村内は白馬駅東側を通るのが望ましい。なぜなら空間が多いからであり、建設工事費が安いと考えられる。</li> </ul>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。            生活道路とは別の高規格道路建設が必要である、とのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。            今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。            代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。            また、今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしていますが、今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。            なお、路線全体でサービス速度が概ね60km/hを確保できることを考えており、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。            今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
65	大北地域	<p>起点の場所は適当である。            高規格道路が必要である。            交差点はなるべく立体化して交通の流れを良くする。            大町市の海ノ口周辺は4車線化が望ましい(特に冬季の混み具合がひどい)。            早期実現に向けてお願いします。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。            高規格道路が必要であるのご提案、また、新設による整備についてのご意見もあわせていただきました。            今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。            現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。            なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。            また既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。            現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
66	大北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公表された豊科インター北起点の案が最良であるので、早く決定し早期に着工すべきと考えます。</li> <li>・当初の計画通り、平均時速80km以上、4車線の道路が必要であるので、再検討願いたい。</li> </ul>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。            今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。            現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。            また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。            なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。            現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
67	大北地域	今、国道148号線は生活道路と産業道路が一体で村民が大変危険な状況の中で日常生活を送っております。特に夜間には定期便大型車両の通行が多く危険で、子供、老人が外出も出来ません。又、安眠妨害を起こして不眠症に悩まされている人も居ります。この地方は陸の孤島とも言われており、産業・医療・教育に於いても都会から取り残されているのが現状であります。地域高規格道路松本系魚川連絡道路 早期ルート決定、早期実現に向け進捗してほしいとお願いする次第で御座います。概算事業費を見ても豊科北ルートを起点にするのが最適だと思います。既存道路を出来る限り活用するとの案ですが、活用できる場所は活用し、出来れば4車線、自動車専用道路として時速80kmを目標に検討していただきたいと思ひます。信号なしで乗り降り側道入線方式を採用していただければ幸いに存じます。白馬村内は佐野坂オリンピック道路を利用し東側バイパス観光パノラマ道路として利用するのが最適と思ひます。また、村内に1箇所オアシス、北アルプス連山の展望所、道の駅の設置もお考えいただきたいと思ひます。地元農産物、地元工芸品、ブルーベリー等お土産品の売り場、また地元産そば粉利用のそば処おやき等の飲食店コーナー、温泉浴場、地元の人たちが力を合わせ白馬の観光資源利用と雇用確保を保ち平地観光の発信場所にと考えております。早期実現に向けて一日でも早い決定とご協力をお願い申し上げます。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の理解を得ることは難しいと考えています。また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。白馬村内についてのルートのご提案です。今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしています。今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。ご提案の展望所や道の駅等については、今後調査を進める中で、必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
68	大北地域	既存の道路をできるだけ活用することは良いことであり、公表された豊科北ルート案には賛成である。路線全体で概ね60km/hを目標ではなく、当初計画の80km/hを目標にさせていただきたい。立体交差、閉鎖地点の早期の公表、また対策を具体的に提供して頂きたい。勾配等にも配慮してスリップ事故を防ぐよう十分に配慮して貰いたい。築場、海ノ口の4車線化、出来るだけ譲り路線を設けて頂きたい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の理解を得ることは難しいと考えています。また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。また、今後、整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますのでご理解をお願いします。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
69	大北地域	・豊科北IC(仮称)起点とするルート案が、今後の早期建設に向けて現実的で評価できます。 ・高度医療を受けるためにも、所要時間の最も短い豊科北ルート案が一番評価できます。 ・雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。ぜひバイパス化して下さい。 ・小谷村は、現国道1本しかありません、できるだけ全域バイパス化を検討して下さい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
70	大北地域	・豊科北IC起点とするルート案が最適です。早期実現を望みます。 ・冬期間渋滞しない道路建設を検討して下さい。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。冬期間渋滞しない道路とのご意見ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
71	大北地域	・高度医療を受けるためにも豊科北ルート案が一番評価できます。 ・小谷村内には、現国道が一本しかなく降雪時事故等により常時渋滞になります。ぜひバイパス化にしてください。 ・既存道路の活用を基本の場合でも小谷村は勿論、白馬村・大町市内のバイパス化を図ってください。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。小谷村のバイパス化についてです。大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。なお、雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。白馬地区、大町地区市内のバイパス化についてのご提案です。今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしています。今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
72	大北地域	「今この時に整備しとかななくていつ整備するんですか」という考えです。他地域も、もちろん必要としている所も有ると思います。が、豊科北インターから広域な道路で糸魚川に抜けて行くことが出来るということは長年の希望です。高速道路から取り残された、この大町・大北地域は、今やらなかったら生涯どころか、幾世代も又、悩む問題です。数十年前高速道路は不要と時の当時大町市長がとった決断は「大町市スルー化による経済の衰退化」を考えたと思いますが現実、大町は過疎化まっしぐらです。「あの時に作っておけば」という思いで一杯であります。 企業誘致しなかったら今若年は皆、松本に安曇野市へと職を求め、消費を求めしております。企業が誘致されるに条件的にも不可欠なものは流通に用いる時間が問われることはいうまでもありません。確かに白馬地域での民宿施設等は衰退の一途です。道路がよくなってその問題は解消される事は無いと思います。しかし、手をこまねいていても何も解決されません。 「今やらなくていつやるのか」早期にルートの決定そして整備の実現に尽力下さいますようお願い致します。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
73	大北地域	私は、県から示された豊科北ルートについて、賛成いたします。 大町は、高速道路や新幹線の整備から取り残され、少子高齢化は進む一方です。 若者を呼びもどす為の企業誘致についても、松本糸魚川連絡道路が必要です。 早期にルートの決定をしていただき、当地域にふさわしい道路整備をお願いいたします。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
74	大北地域	1. 豊科北ICを起点とするルート案が現実的で良いと思います。 2. 観光誘客、産業活性の点からも所要時間の短い豊科北ルート案が評価できます。 3. 雨中地区は、生活道路が産業道路化して大変危険です。早期のバイパス建設をお願いします。 4. 小谷村は国道1本しかありません。村内のバイパス化も検討して下さい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討しております。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
75	大北地域	私達は、今回県から示された豊科北ルートについて、賛成します。 豊科北ルートは大北地区住民にとって要望していたルートです。地域経済や観光産業や商業、農業の振興にとって高速道路に準じた道路が必要不可欠です。首都圏との流通に時間の掛かる生活からの脱皮が大北地区の住民の悲願であったので県から示されたルートが早期に着手されることを願望します。  私達は、県内のうち高速道路、新幹線等の整備から取り残された唯一の地域であり、高速道路につながる最短な路線が望ましく、糸魚川・大町間の生活道路と物流道路の共存できる道路がのぞまれます。  いずれにしても早期にルートが決定され、大北地域にふさわしい道路整備を実現していただけるようおねがいします。  (5名 連名)	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
76	大北地域	大町市民にとっては松本糸魚川連絡道路の実現は、30年来の念願でありました。今回県から示された豊科北ルートについて、賛成いたします。  当初の規格から変更となったことは残念ですが、県内のうち高速道路や新幹線等の整備から取り残された唯一の地域であり、長い間の懸案でありました。  地域経済として重要な観光産業や関連する商業・農業の振興のために、松本糸魚川間の連絡道路整備が課題です。また少子高齢化の進む当地域で若者が定住するために欠かすことの出来ない企業誘致についても、特に松本糸魚川連絡道路の実現は急務であります。高速道路から15分圏内と言う点でも豊科北ルートはベストだと思います。  今後、一日も早くルートの決定をしていただき、当地域にふさわしい道路整備を実現していただくようお願いいたします。  (304名連名)	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
77	大北地域	県から示された豊科北ルートについて、ベストな案だと思います。私たち大町市の市民にとっては松本糸魚川連絡道路の実現が長きにわたる念願でありました。県内のうち高速道路や新幹線等の整備から取り残された唯一の地域であります。  地域経済、とりわけ観光産業や関連する商業・農業の振興のために、松本糸魚川間の連絡道路整備が重要な課題でした。また少子高齢化の進む当地域で若者が定住するために欠かすことの出来ない企業誘致についても、特に松本糸魚川連絡道路の実現が念願でありました。この点においても豊科北ルートはベストだと思います。  今後、早期にルートの決定をしていただき、当地域にふさわしい道路整備をしていただき、過疎化と不況に苦しむ当地域の経済活性に向けた取り組みを切にお願いいたします。  (199名 連名)	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
78	大北地域	<p>県から示された豊科北ルートについて、賛成いたします。県内のうち高速道路や新幹線等の整備から取り残された唯一の地域であります大町市民にとっては松本系魚川連絡道路の実現が長きにわたる念願でありました。</p> <p>地域経済として重要な観光産業や関連する商業・農業の振興のために、松本系魚川間の連絡道路整備が課題です。また少子高齢化の進む当地域で若者が定住するために欠かすことの出来ない企業誘致についても、松本系魚川連絡道路の実現は念願でありました。この点においても豊科北ルートはベストだと思います。願わくば当初からの計画にありましたように、4車線化を要望したいと思います。</p> <p>いずれにしましても早期にルートの決定をしていただき、当地域にふさわしい道路整備を実現していただくようお願いいたします。</p> <p>(645名 連名)</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。</p> <p>また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。</p> <p>なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
79	大北地域	<p>私は、今回県から示された豊科北ルートについて、賛成いたします。県内のうち高速道路や新幹線等の整備から取り残された唯一の地域であり、大町市民にとっては松本系魚川連絡道路の実現が長きにわたる念願でありました。</p> <p>地域経済として重要な観光産業や関連する商業・農業の振興のために、松本系魚川間の連絡道路整備が課題です。また少子高齢化の進む当地域で若者が定住するために欠かすことの出来ない企業誘致についても、松本系魚川連絡道路の実現は念願でありました。この点においても豊科北ルートはベストだと思います。また当初からの計画にありましたように、高速道路並みの整備や、安全対策を要望したいと思います。</p> <p>いずれにしましても早期にルートの決定をしていただき、当地域にふさわしい道路整備を実現していただくようお願いいたします。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。</p> <p>また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。</p> <p>なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
80	大北地域	<p>実現性の高い豊科北ルート案を評価します。豊科北を起点にすると所要時間が短縮され、最初のICが大町になり産業雇用、観光、医療など様々な分野のアクセスで大変便利になるものと思います。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
81	大北地域	<p>実現性の高い豊科北ルート案を評価します。豊科北を起点にすると、最初のICが大町付近になり、高度医療が受けられる松本の相沢病院までの所要時間が短縮されるため、何かあったときも安心して大町で暮らすことが出来ます。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
82	大北地域	<p>長期検討の末、県としても北ルートを決められたこと、私も正直ホッとしたのですが、新たに他のルート案が出たとの由耳に、今更何をと疑念感じている次第です。早急に北ルート工事着工されますよう心よりお願いいたします。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
83	大北地域	<p>1. 早期建設が現実的な「豊科IC北起点」案が最適と思われます。 2. 雨中地区のバイパス化の早期実現を切望します。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
84	大北地域	<p>今回の豊科インター北を起点に変更する案は私たち小谷村民にとって最善の案だと思っています。</p> <p>現道を利用することについても経済性と早期完成を目指す上ではやむを得ないことかと思いますが、心配な点はそれにより一般道並みの速度制限(60km以内)がされるようであれば我々が望む道とは異なるものになってしまうのではないかと不安です。県財政も厳しい中で当初夢に描いた4車線道路までは望めない状況だとは思っていますが、私たちが十年來望んできた松本系魚川連絡道路は都市部とこの地域を短時間で結ぶことのできる高規格道路です。</p> <p>その道こそがこの地域にとって夢と命を運ぶ道になるものと確信しておりますし、この地域の将来を左右する重要な条件だと思っています。</p> <p>また小谷村においては幹線道路が一本しかない状況なのでルート決定の際には雨中バイパスも含め新たなもう一本の道としての計画をしていただきたいと思います。ぜひ一刻も早い着工～完成を、切にお願いいたします。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。</p> <p>今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。</p> <p>また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。</p> <p>なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>また、小谷村、雨中地区に新たなもう1本の道が必要、とのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。</p> <p>代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。</p> <p>雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。</p> <p>現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
85	大北地域	現在、国の道路特定財源の状況や、県の財政状況を踏まえた中で、既存の道路を出来る限り活用する「豊科北」ルート案が一番有利な案と評価します。 又、大北地域以北については、災害時等の代替路線の確保が、現実になるよう強く求めます。 波田地域においても、渋滞対策等の改善が図られるよう求めます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、波田地域の渋滞への対策についてですが、地域高規格道路として高速性の確保が求められる「松本糸魚川連絡道路」のみによってそれぞれの地域の課題を同時に解決する事は、その性格上困難であり、個別の視点から今後対策を検討する必要があると考えています。 特に、波田・安曇野地域を含む松本圏域の幹線道路網については、現在実施している「松本都市圏総合都市交通体系調査」の中で位置付けていきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
86	大北地域	1. 豊科北IC(仮称)起点とするルート案が今後の早期建設に向けて現実的である。 2. 高度医療等緊急医療を受けるためにも所要時間の最も短い豊科北ルートが一番と思う。 3. 観光誘客、産業の活性の観点からも豊科北ルート案が評価出来ると考える。 4. 雨中地区は生活道路が産業道路化して大変に危険な状況です。是非バイパス化を急いでください。 5. 小谷村は現国道1本しかありません。出来るだけバイパス化を早急にして下さい。仮に既存道路の活用を基本とした場合、冬季は特に降雪で頻繁に大渋滞し交通が止まることが多々発生する。場所によって勾配を緩和する改良を是非検討して下さい。 6. 又一般ドライバーが冬季でも安心して走行できる様、スノーシェード等対策を検討して下さい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 小谷村は全域バイパス化が必要である、とのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、冬季の交通の確保についてですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬季交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬季の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
87	大北地域	所要時間の最も短い豊科北ルート案が評価できます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
88	大北地域	小谷村は国道が未だに1本しかありません。生活道路が産業道路化しています。住民はたいへん危険な状態です。(以前に尊い命が事故により失われています。)病院へ行くにも遠く大変です。(高度医療が受けられない。)その他問題点が色々あります。今後の早期建設や所要時間の点からみても、ぜひ豊科北ルート案を決定していただきたいと思ひます。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 なお、雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
89	大北地域	・現実的に判断しても、経済的・総合的に考えても、豊科北ルート案が最良と思ひます。 ・又、現在の148号線の北小谷地区は、冬期に大型車のスリップや、事故委より長時間にわたり通行不能となる事が多いので、新道は、そういう事に対する対策を施した道路にしてほしいです。 ・なるべく車線数、巾を太く計画し、信号機のない計画をお願いします。 (夜間、大型トラックの信号無視が多くてこわい思ひを何度もした)	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 冬期の交通の確保についてですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬季交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬季の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 また、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。 既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきます。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
90	大北地域	豊科北ルートに概ね賛成です。特に現豊科IC以北の大北地域は、高速道に見放された陸の孤島であり、例えば企業誘致を目指しても手を挙げる企業がないのが実情である。  1. 最適案の豊科北ルートで評価したい部分 (1)豊科北IC(仮称)の新設 (2)さい川越えの橋梁(原案) (3)安曇橋、高瀬橋の立体化  2. 提案部分(希望) 現在立体化されてはいるものの、安全面から改良を希望する箇所 上生坂～信濃松川(停)線と有明大町線の立体交差地点で、南、北両方面への入線箇所は危険が高いため、30m位の助走路を作ってもらいたい。(北部方面への入線箇所から南部方面に入る車をたまに見かける)	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。また、道路構造のご提案をいただきありがとうございます。 既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきます。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
91	大北地域	完成まで後何年かかるかわからないより、R148外沢下より小谷大橋まで、冬期、大型車が、ノウ、チェーンで道路が渋滞し、2時間以上かかります。年4～6回あり。普通わずか5～6分の時間。地域住民は迷惑、若者たちが住めなくなった理由の一つ。国にある。 今現在の事を考え姫川沿いに冬期の道路を急ぎ願う。仮に連絡道路(案)など出しても、小谷住民は、何の得もないと思います。今直ぐ出来ること、国の金が無いなら、それなりの対策が必要ではないだろうか。	姫川に沿った、冬期間の走行性が確保された道路の整備のご提案としていただきました。 冬期の交通の確保については、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 また、現在小谷道路については直轄権限代行事業として国土交通省による整備がすすめられています。
92	大北地域	平成19年6月25日、外沢トンネル内で80才の男性が死亡する事故が起きたとき、国道が通行止めになっていたのが、長蛇の列ができてしまいました。 トンネルの中から出て来た時も交通整理してくれる人にトラックの運転手さん達がいつになったら通れるか？早く何とかしてくれときびしい口調で聞いていました。皆、時間におわれて生活しているのに何時間も足止めさせられ、いらいらしていた事でしょう。 川沿いの道や山越えの道も地元の人なら知っていますがトラックなどは無理な所もあるし、こんな時にもう一本迂回の下道があってほしいとつくづく思いました。	もう1本の迂回路がほしいのご提案です。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。
93	大北地域	・豊科北IC起点ルート案大賛成です。 ・雨中地区のバイパス化についても是非お願いしたいです。ストレスの無い生活、子供達が外に安心して出られる環境を望みます。 ・現国道の1本のバイパス化 産業道路化している今、緊急時に対応できないのでは不安です。	豊科北ルート案支持へのご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 また、現在の国道はバイパス化が必要である、とのご提案ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
94	大北地域	素人提案ですがお聞き下さい。 豊科北IC 河岸道を進み大町 大町は常盤からまだ河岸を進み国鉄沿線沿いに木崎まで木崎から佐野坂 - (オリンピック道路を進み岩岳裏を楠川を渡り梅池松沢を渡り西山山岳道 来馬へ) 無理がありませんか 道の駅手前より148R (雨中地区は高速道とは別にもう一本災害時にも廻り道として使用出来るよう対岸に通して頂ければ良いと考えます。高速道の完成よりも、この地区は是非早く実現よろしく願います。)	ルートのご提案をいただきありがとうございます。 既存の道路の改良については、今後調査を進める中で、必要なものを検討していきたいと考えています。 また、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしています。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
95	大北地域	<p>疑問点                      ・この道路は新設道路なのか?それとも既存の国道・県道の改良なのか?                      ・既存の改良済み区間を利用する場合、人車の分離や平面交差または合流道路の扱い、農耕車や原付など速度差のある車両の走行、歩道などをどのようにするのか?                      ・現在改良中の区間は高規格道路になりえるのか?また、高規格でない区間を利用するのか?                      ・新潟県側と道路の規格は合うのか?                      要望                      この道路の整備は既存の改良区間を最大限に利用して整備を。                      景気停滞期の折、何十年後かに開通する道路は知らない。現状で所々高規格になった道路が原因で交通量が激増し、居住地や学校、通学路近辺を通過する区間が大変危険な状況になっている。居住エリアや学校周辺の迂回ルートなどを最優先として早急に整備し、急カーブや急登坂区間などを緩和し、塩坂や青木湖バイパスなど長野五輪後に整備された国道や県道の高規格改良済み区間の間を埋めてゆけばいずれ全線で流れのスムーズなルートになると思う。同時に交通量の激増した白馬～長野間の残された低規格区間も同様に整備してほしい。ただ、一般道の利用ならば歩行者等の安全対策も十分に盛り込むべきと考える。</p> <p>道路の交差は立体または極力発進停止をしない構造の交差で。                      松本 - 糸魚川を結ぶための道路なので、法律で最高速度が決まっている以上、60km/hに近い巡航速度の維持が時間短縮のカギとなり、当然流れは速くないといけない。燃料消費や温暖化対策等近年の社会情勢を考えると、工事期間を経て十数年後に利用される道路が交差点での発進・停止、登坂やカーブなど、アクセルとブレーキを頻繁に繰り返す構造では許されないのではないが、自然景勝地を通過する道路なのでなおさら。同じ高規格道路の長野環状道路(長野南バイパス)は交差点が多用されているが、市街地移動とは目的が違う。以前、フランスで極力停止・発進・減速をしないでどの方向からも通過できるロータリー式の交差点を見た。温暖化対策で増やしていると聞いたことがある。設置面積の問題はあるが立体とどちらが安いか検討の余地はあると思う。</p> <p>大町以北の未整備区間は極力トンネルで。                      特に白馬以北は谷あいでも狭い。高速道路や高規格道路を造れる幅が確保できるような土地があるのだろうか。また、狭い所にいる既存の道の拡幅など活用は考えてほしくない。特に駅と集落が道路で分離されている海ノ口や木崎湖区間などのように居住地の通り抜けはいいかなものかとも思う。高速で流れる高規格な道路を横断する歩行者や農耕車の走行は人の命の問題だ。新規の整備はなるべくトンネルで。大町以北で近年整備された区間にはほとんど旧道が並行する。バイパス間を新規に整備すれば2本の道になる。1本の道にあれこれ詰め込むのではなく、利用目的を明確に分けて、松系道路は自動車専用で遠距離の移動用、並行する既存の道は地域内の移動と事故・災害用の代替路として割り切り、同時に整備を。最近整備された区間の旧道は荒廃が目立つ。並行道路がある区間ならば高規格道路は自動車専用と割り切ってもよいと思う。</p> <p>平岩 根知間はトンネルで。できれば同時に鉄道の整備も。                      先人の苦労がしのばれるが、平岩から根知までの区間は他区間の高規格化が進めば進むほど危険。711豪雨の記憶もまだ新しい。平岩-小滝-根知の区間は3～4本くらいのトンネルで直線化が望ましい。ただし、長大トンネルは事故不通のとき致命傷になるので、現道の整備も含める必要があると思う。余談ではあるが、並行する大系線の利用が低迷している原因はJR化で会社が分断された上、南北で規格が異なり、さらに全線で低規格のため距離の割に時間がかかるから。拠点間の高速且つ大量輸送が使命の鉄道が化石燃料を使い法定速度に縛られ走る車より遅いのは当然。海外では同一シールドトンネル内に鉄道・自動車を共用しているトンネルもある。線路容量は単線でもよい。北陸新幹線完成後に大系線が残れば、恩恵を受けるのは長野県側で、特に高速鉄道網から外れている東西中央線分岐点の松本エリアの活性化が見込めると思う。</p> <p>特に迂回ルート等整備が急務と思われる区間(北から)                      下里瀬～雨中～千国(市街地の迂回・下里瀬にも保育園あり)・小谷小中学校付近(横断歩道で渡れるのか疑問)、松川橋北詰～飯森立体(市街地の迂回を)、築場～木崎湖トンネル北口(居住地の迂回または歩道のない現国道の改良または別線迂回を)、大町市内の迂回(松系間スルーの優先)。</p> <p>改良によって時間短縮効果が考えられる区間の想定(北から)                      糸魚川・西中付近(糸魚川インター～姫川駅付近)、大野付近の急カーブ、中山橋・山本橋前後の急カーブの緩和(R100)、根知～小滝のトンネル直線化(2.1km・できれば大系線と一体で)、小滝～山の坊のトンネル直結化(2.5kmと1kmの2本または3.4km1本できれば大系線一体と1.8km1本大系線別線)、大所トンネル北口から高架橋改良による山の坊北側からの新トンネル南口への直結(山の坊トンネルの低規格な急カーブ・急坂の解消、北からのトンネルとセットで)、小谷大橋南詰と小谷温泉口の直結(小谷温泉口から外沢トンネル側へ登りとなり、坑口が西を向く平倉トンネルを使わない3km1本化。浦川側を通るのはリスクが大きい)、中土トンネル南口から高架橋改良による下里瀬～雨中～千国新ルートへの直結(下里瀬トンネルの低規格な急カーブ・急坂の解消、南へのトンネルとセットで、高架橋上で既存ルートとの分岐は可能か?)、下里瀬～雨中～千国新ルート(トンネルで直結すれば3.8km)、千国集落直下急カーブ～白馬大池駅前後急カーブまでの解消(駅前集落を避けるなら姫川西側をトンネルで)、楠川大橋北側の急カーブの緩和(大橋北側から高架?)白馬村内のオリンピック関連道路の利用、築場～海ノ口～木崎間の改良(前述)、木崎湖トンネル南口高架橋の改良による大原方面との直結、大原南のクランクの解消、蓮華大橋南詰から上一南方面へのスルー化と急カーブの改良、安曇橋から犀川東岸への整備と長野道犀川橋付近での合流。</p>	<p>今回お示した松本糸魚川連絡道路のルートについては、仮称豊科北ICから安曇橋までを新設、安曇橋より北側については既存の道路をできる限り活用することとし、基本的には県事業による一般道での整備を考えています。                      また、新潟県とは調整を行っています。                      具体的な構造については、今後調査を進める中で検討していきたいと考えています。                      ご要望のルートや道路構造については、                      今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。                      現在利用している道路を自動車専用道路や制限速度を80km/hにすることは、従来の沿道施設や住宅へのアクセス性、利便性を損なうこととなるため、地域の方々の了解を得ることは難しいと考えています。                      既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。                      さらに、整備については、今後松本糸魚川連絡道路全体を見据える中で、調査結果や地域の合意形成等も踏まえ判断していきたいと考えています。                      今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
		<p>奇想天外ルート 長い登坂になるが、下里瀬から柵池高原ヘトンネルで登ってしまい、柵池～岩岳～八方を經由してオリンピック道路に一気に直結してしまう。土合橋南の交差点を立体等で長野・松本方面を分離すればスルーになる。三日市場付近から勾配緩和の新ルート、新佐野坂トンネル南側で青木湖バイパスと直結。観光需要も見込める。</p> <p>最後に ルートは妥協なしの一発で決めてほしい。額も決して安くはないので、かかる投資も一発で。妥協は将来の悲劇になり、過大投資や二重開発で無駄に金と住む者の土地を失うだけだと思う。不具合の解消や道路の維持管理もばかにならない。建設時の安値妥協は将来の過大な追加再投資を引き起こす元になる。ただし、日本初の高速道路が開通してから今まで、道路の法定速度は変わっていない。車の性能は上がっても運転する人の性能は上がらないので、急坂や急カーブの緩和、発進停車を繰り返す平面交差の解消等、今現在最善と思える道路整備で十分。将来改良を繰り返すような道路の建設なら必要ない。</p> <p>かかる金額等は全く考慮していません。 独走のかつ一方的な意見です。 あまり資料等を参考にしていません。</p>	
96	大北地域	<p>念願でありました松系連絡道路のルート(案)が発表され、豊科北を起点とする案をたいへん評価するものであります。早期実現に向けて次の事項を改めて要望致します。 ・小谷村雨中地区のバイパス化を早期に計画して下さい。 ・小谷村は現国道1本しかありませんので既存道路の活用を基本に冬期間でも安心して走行できるよう、北小谷光明白馬村通地籍の道路勾配改良等検討して下さい。 ・災害時等の代替道路、二次医療機関への早期対応のできる松系連絡道路の早期着工に期待します。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしております。 小谷村には現国道1本しかない、とのご意見ですが、大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、冬期の対応ですが、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
97	大北地域	<p>陸の孤島と言われる大北地方にとって、高速道路のアクセスとして一番近い豊科北ルート(案)について、賛成いたします。国道148号線がトラック輸送等の交通手段として増加の一途をたどっており、特に夜の便による騒音等が著しい昨今であります。 豊科 - 大町間は、20分以内で高速道路にアクセスできるルートとして、高瀬川両岸を利用する4車線化により、企業等の誘致が可能になると思われるので20分以内の設計をお願いしたい。 大町 - 小谷間は、日本海港湾を中心とする中国、ロシアとの交易が益々盛んになってきており、148号線が重要なルートになっております。また、北陸新幹線の開通も間近に迫っており、関西方面からの観光客の増加、富山空港等を利用した海外からのより多くの誘客に結びつけるためには、糸魚川からのアクセスをいかに短時間で結べるかに係ってきます。富山～岐阜ルート間が充実されることによる観光客の流れを食い止めるためにも堆雪帯を設けた道路新設と、無信号化を是非お願いしたい。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 高瀬川両岸を利用する4車線化についてですが、車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。 なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。 また、大町から小谷間の堆雪帯を設けた新設道路と無信号化についてです。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
98	大北地域	<p>・起点を豊科IC北に設けるようにした事は大変良い事であり所要時間の短い点で評価できる。 ・雨中地区は生活道路であり、産業道路化した交通量を考えてと危険である。バイパス化を考えて欲しい。 ・早く連絡道路が実現する為に既存道路を活用し、改良を加え早期の実現を期待しています。</p>	<p>豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
99	大北地域	<p>産業道路化により、騒音と排気ガス等、又、毎年何らかの事故など発生しており、住民が安心して生活が出来ないので、是非、バイパス化をお願いします。</p>	<p>バイパス化が必要である、とのご提案です。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。 また、今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしていますが、今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
100	大北地域	<p>豊科北ルートが良い。 現在、オリンピック道路は事故も多く通行するのに、とても恐ろしい思いをすることがあります。特に大雨の日、霧の日、雪の日などは通りません。至急道路の改良をしていただきたいと思ひます。 新しい道路をつくるより、現道を改良していただきたいと思ひます。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
101	大北地域	豊科北ルートに賛同します。 高速道路やそれに準じる高規格道路には基本的には反対。しかし生活道路の改良、改善は、住民の要求にもとずいて早急に行うべきです。 高瀬川右岸は現在よく使われているが、道路がせまく、とりつけ道路との合流点での事故が多発している。4車線にすることや、進入道路の改善が望まれる。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
102	大北地域	雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。 ぜひバイパス化して下さい。	雨中地区のバイパス化についてご意見をいただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
103	大北地域	雨中地区のバイパス化を早期に着工をおねがいします。(10年も20年も待てません)	雨中地区のバイパス化と、早期整備へのご意見をいただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討をしています。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
104	大北地域	「地域高規格道路の見直し」は良い事と思います。私の思いを記します。 ・道路はその地域の住民が安全に便利になる事が大切だと考えます。しかし自然がその事でこわされる事はさけるべきで、車社会で道路に対する考え方が変化していますが、道路は車のための道路だけではなく歩行する道も合わせて考えるべきです。 ・大町からは、松本、長野への道があれば、一定の役目をはたすと思います。 ・なにより、その住民が暮らして行くための道路になることを望みます。 ・これからもよろしく願いたします。	道路整備へのご意見をいただきました。 自然環境との共存や、歩行者への配慮、生活に密着した道路などの必要性等、いただいたご意見につきましては、今後調査を進める中で参考とさせていただきたいと考えています。
105	大北地域	過疎化の進む小谷村の課題は、観光事業の復興(誘客等)、若年層の定住(雇用機会の拡大、企業誘致等)、安心して住める地域造り(高度医療受診への時間短縮等)等であり、課題解決への大きなキーワードは、目的地への所要時間をいかに短時間にするか、また、いかなる条件下でも安定的にこれらのことがかなえられるかにあります。この意味からも、高規格道路は課題解決への大きな基盤となり、大変うれしいことであり、小谷村の現状を見ると明日にも思いが強く、早期に実現されますことを強く望みます。 お示しいただいたルート4案から、課題解決に向かい所要時間、早期実現という点から、豊科北IC(仮称)案を望みます。 既存道路活用につきましては、ご承知のとおり、災害多発地域の小谷村におきましては、現国道が一本の現状から、安定的なインフラ確保には、もう一本の道路が絶対必要であります。この高規格道路建設を機に全域バイパス化をはかってください。とりわけ生活地の真ん中を走る雨中地域はぜひバイパス化してください。 以上、お願い申し上げます。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討しております。 早期整備についてのご意見です。現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
106	大北地域	・雨中地区は生活道路が産業道路化して大変危険な状況です。ぜひバイパス化して下さい。 ・小谷村は現国道1本しかありません。できるだけ全域バイパス化を検討して下さい。 ・既存道路の活用を基本とした場合、冬期降雪や寒冷時にスリップ等の危険のある橋梁部分の対策や改良を検討して下さい。 ・既存道路の活用を基本とした場合、一般ドライバーが冬期でも安心して走行できるように、ロードヒーティングの新設充実やスノーシェード等の更なる対策を検討して下さい。	雨中地区、小谷村のバイパス化と冬期間の走行性の確保についてご意見をいただきました。 雨中地区については、バイパス化を含め現在調査・検討しております。 小谷村はバイパス化が必要である、とのご提案です。 大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。 今回お示したルート案については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、目標である概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 代替路線の確保については地域の課題として残されており、今後検討していく必要があると考えています。 また、冬期の対応については、道路の除排雪や融雪剤の散布を適確に行うとともに、特に冬期交通のネック箇所等については、今後対策の検討を行い、冬期の安全な交通の確保に努めていきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
107	大北地域	豊科北ルートで早期実現をしてほしい。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
108	大北地域	・豊科北IC～70km 長野自動車道連結	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
109	大北地域	豊科北ルートに賛成します。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
110	大北地域	<p>意見</p> <p>1. 松本系魚川連絡道路起点案について 「豊科北ルート」が最適と考えます。 「理由」 県西北部の交通的に弱い市町村が高速交通網に近づき、建設費用も安く、環境・景観への負荷も低い。立ち退き住宅等も極めて少なく、沿線住民に高度医療の受診機会も増える。国営アルプス安曇野公園大町松川地区へのアクセスも良い。</p> <p>2. 立体交差について (1)高瀬橋(安曇追分)西交差点・安曇橋南交差点は、ルート案で立体交差になっています。勿論大歓迎ですが、松糸道路に進入する際、安全に又分かり易く入れるよう設計して下さい。 高瀬川右岸道路の宮本橋西立体交差点・高瀬川大橋(松川村)西立体交差点から、上り車線に入る場合、追突される危険を感じます。又、高瀬川大橋西交差点の「上り車線入口」が分からず、「下り車線入口」から「上り車線」に入る車を見かけた事もあります。 (2)梓川右岸道路と豊科北ルートの交差点は立体になるのでしょうか？平面交差でしたら、騒音等で「御法田の白鳥」に影響が出ないように立体にして下さい。(尚、豊科地区の梓川右岸堤防の東側には道路用地が確保されています。)</p> <p>提案</p> <p>1. 大町市市街地ルートについて 「市街地東側ルート」を提案します。 市街地西北部は地形的理由から水田は南東方向に開け、道は地域社会形成過程で北西から南東方向に付けられています。かかる地域に南北方向の幹線道路を造ることは難しいと思います。 次に既存バイパスですが、交差点が多すぎ速度に優れた道路建設は不可能と思います。 以上より松糸連絡道路は、市街地東側を通らざるを得ないと考えます。活断層を避けながら、高瀬上橋(国道147号)へ出るが県道大町明科線・社地区の河岸段丘(塩の道)・高瀬川左岸堤防道路を組み合わせると宮本橋経由で高瀬川右岸道路に出るルートが考えられます。経費的に許されれば「宮本橋ルート(仮称)」が理想的に思います。 上記松糸道路によって八坂・美麻地区の便宜も図られ、国道148号線(注1)のバイパスとしてオリンピック道路(美麻経由)はより有効になるでしょう。又、市街地から宮本橋間(147号線・高瀬川右岸利用)の渋滞緩和が図られ、市街地中心部から豊科北インター(仮称)間の所要時間は西・既存バイパス・東ルートに優るとも劣らないものになると思います。 (注1 木崎湖北端～中綱湖南端の国道148号線は活断層と重なっています。)</p> <p>2. 雨中ルートについて 雨中地区南部に「泥崎」(姫川左岸)と言う場所が有ります。かつて山腹から土砂が押し出した場所だと思えます。老婆心ながら「参考にして」ルートを選定して下さい。</p>	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。また、道路構造・ルートのご提案をいただきました。 既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
111	大北地域	<p>長野県が一番有利な案と評価された「豊科北」ルートが最適であると判断します。ただし、次の各項に配慮されますようお願いいたします。</p> <p>1 早期建設、早期供用開始に努められたい。</p> <p>2 地域高規格道路としての特性である高速性と安全性を充分確保されたい。</p> <p>(1) 既存道路との平面交差部分を極力排除</p> <p>(2) でき得る限り4車線区間の設置</p> <p>(3) 高瀬川右岸道路(有明大町線)は、正面衝突等事故多発道路とされている現状に鑑み、中央分離施設を設置</p> <p>3 市街地区間においては、郊外を迂回するルートとされたい。</p> <p>4 通過地域の分断を最大限回避されたい。</p> <p>(1) 既存道路との交差点の立体化</p> <p>(2) 側道の設置等で、既存道路の利便性の継続確保</p> <p>(20名連名)</p>	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 車線数については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。 なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。 また、既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。 今回お示した大町市街地、白馬村中心部のルート案については、ひとつの案として、主要な交差点の立体化等により、現在の道路を利用するとしていますが、今後バイパス化を含め検討していきたいと考えています。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。

(注意事項) ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
112	大北地域	<p>地域高規格道路 松本系魚川連絡道路(以下、松糸道路)の一部、安曇野市堀金～大町市約15km、糸魚川市約8kmが調査区間に指定された平成11年12月当時、全長約100kmの総事業費は約6000億円と見積もられていた。すなわち、1kmあたり60億円の道路計画であった。現在松本市～波田町5.3kmに都市計画決定されている中部縦貫道の事業費260億円が、1kmあたり約50億円であることと比べてみれば、まさに松糸道路は世間が高速道路と呼んだ通りの高規格自動車専用道路であった。</p> <p>その後、平成15年に至り、国は「地域高規格道路の構造要件の見直し」を発表した。国も地方も財政が逼迫するなかで、いつまでも従来の高規格に固執していたのでは、ますます実現の可能性が遠のくとの認識から、高規格の定義をレベルダウンさせて着しやすくする狙いがあったものと考えられる。松糸道路については、原則4車線、時速80km、沿線市町村各1ヶ所にインター設置という全線自動車専用道路新設計画から、2車線、平均時速60km、自転車も歩行者も排除しない現道併用化へ、つまり現在の道路を改良したものを含めて高規格道路と呼ぶことにしたものである。</p> <p>私はこの「構造要件の見直し」が現道改良を原則にするという考えを基本に据えたものならば、おおいに賛成したい。しかし報道されるところから推察するかぎりでは、どうやら行政当局の意図するところは、あいかわらず旧来の高規格道路建設にあるらしい。現道改良という、誰も反対できない諷い文句を掲げながら、本音は単価数十億円の高規格道路新規建設が可能な場所はないかと物色しているようにみえるのである。それが、今回公表された長野道豊科北インター(仮称)起点の構想である。そこには巨額の税金を投入するに値する緊急性も優先性もない。したがって必要性がないのである。</p> <p>私は、「地域高規格道路」なかんづく「高規格道路」という看板そのものを下ろせと言いたい。そのような、今や実態が朦朧とした「高規格」などというヘッドギアを外して、冷静に根本から考え直してみることを提唱したい。そもそも、この計画地域内において、いま困窮している場所はどこであろうか？ 積雪期には頻繁に渋滞し、スリップ事故が多発して生命が脅かされている危険箇所はどこであろうか？ 日常この地域で国道147号148号を利用している人ならば、それは小谷道路であるという意見に異論を挟むことは考えにくいのではあるまいか。それほどに小谷道路の「どげんかせんといかん」度合いは傑出しているのである。</p> <p>ここでいう小谷道路とは、道の駅小谷を南下し、小谷大橋(353m)を渡ったところから外沢トンネル(1360m)へと登るくねくねした狭い坂道(約1.3km)のことである。正確には小谷道路とは新潟県糸魚川市大所の大所トンネル南口から長野県側へ5700m区間のことで、県境部1100mは長野国道事務所の担当である。現在、国土交通省北陸地方整備局の高田河川国道事務所が直轄権限代行事業として道路改良を担当し、すでに一昨年11月にはとっつき箇所の新光明沢橋が完成して、もはや、その速やかな進捗を期待する以外の選択肢はないようにみえる。しかし、ほんとうに現道改良以外の方策は閉ざされているのであろうか？ 本来、ここは中途半端な現道改良ではなく、小谷大橋を北西から南東へ通り抜けたまま、まっすぐにトンネルを開け、外沢トンネルに繋ぐ計画が具体的に進められていたのである。</p> <p>実際に高田河川工事事務所はトンネル案の積算をおこない、のちに、国と長野県の事務レベルの会合において、長野県は「つくってもらえるものだと思っていた」と恨み節とも泣き言ともとれる記録(公文書)をのこしている。</p> <p>もともとの計画では2008年現在までに供用の運びになっていたはずの外沢トンネル延長事業がなぜ空中分解したのか？ 前知事(田中康夫)が登場した時点で、すでに現在の改良案へと変更されていたのだが、当時の高田河川工事事務所の見解では、改良事業に要する時間は9年、トンネル事業ならば6年、とのことであった。いずれにしても関係者が真摯に対応していれば、事業は現時点で完了しないしは終局に近づいていたはずなのである。国土交通省の立場を推量するならば、高額で早く終わってしまうトンネル工事より、低額で長く仕事のできる改良工事のほうが得策であろう。その格好の口実に利用されたのが松糸道路だった。県外車、いわゆる通過車両のために別途に新設道路がほしいと言うのなら、高価なトンネルと両方というわけにはいきませんよ、現国道のトンネル化は諦めて改良で我慢してもらいましょう、という理屈である。それでも関係地域の為政者達は、高速道路の実現を本気で信じたのであろう、敢えてトンネルこそ必要という考えを口にする者はいなくなっていたのである。さてその後のなりゆきはどうなったか、今更説明するまでもあるまい。二兎を追うものは一兎をも得ず、まさに格言どおりに事態は進行しつつある。</p> <p>そこで、私は以下のことを提案する：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 小谷道路の小谷大橋南東口からまっすぐ山腹にトンネルを開ける計画を再検討すること。</li> <li>2 そのために、過去のいきさつを検証すること。</li> <li>3 豊科北インター(仮称)に連なる事業費と上記計画の軽重を比較するなど、地域高規格道路という名目にとらわれることなく、限られた国民県民のお金を何に使うのが良いかという視点で考えること。</li> </ol> <p>以上</p>	<p>小谷大橋からのトンネル案のご提案をいただきました。</p> <p>今回お示したルート案は、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、主要な交差点の立体化等により、目標である、概ね時速60km/hのサービス速度の確保が可能であることから、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。</p> <p>しかしながら大町以北、特に小谷村以北の災害時等の代替路線の確保はこれまでも強く求められている課題です。</p> <p>ご提案の趣旨については、代替路線の確保という地域の課題として、今後検討していく必要があると考えています。</p>
113	大北地域	<p>豊科北ICルート案に賛成です。</p> <p>「波田ルート」は、安曇野の景観を損ねるし地下水系にも悪い影響が心配ですので、賛成できません。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
114	大北地域	<p>「豊科北ICルート案」を評価する。</p> <p>松川のパノラマロード沿線を考えると、騒音対策や進入路の危険箇所を早急に改良するなど切に願うものです。</p>	<p>豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。</p> <p>今後、騒音問題も含め、整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいります。</p> <p>また、既存の道路に対するご提案については、今後調査を進める中で、改良の必要なものを検討する際の参考とさせていただきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
115	大北地域	住民の意見を尊重すること。	ご指摘のとおり、今後、整備に向け調査・検討を進める中で、各段階におきまして必要に応じて地域の皆さんへの説明を行い、ご意見を伺ってまいりますので、ご理解をお願いします。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
116	大北地域	豊科北ルート	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
117	大北地域	豊科北IC[起点]一番良い。 理由:高瀬川右岸道路を使い距離がもっとも短いので建設費が小さくなる。環境や景観への悪影響が小さい。生活道路の改良にお金を使って下さい。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とし、高速性の確保を図るとともに、地域への影響に配慮し、より実現性の高いルートを選定させていただきました。 既存の道路の改良については、今後調査を進める中で、必要なものを検討していきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
118	大北地域	4つのルート案のうち、豊科北IC(起点)がもっとも望ましい。 理由: 既存の高瀬川右岸道路を使い、計画距離がもっとも短く財政負担が小さい。 環境への負荷、景観への影響ももっとも小さいものと思われる。 既存の生活道路改良に財政を投入すべきである。	豊科北ルート案支持のご意見としていただきました。 今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とし、高速性の確保を図るとともに、地域への影響に配慮し、より実現性の高いルートを選定させていただきました。 既存の道路の改良については、今後調査を進める中で、必要なものを検討していきたいと考えています。 今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
119	大北地域	県の方から提示された豊科北ルートは、現時点ではベストなルートだと思います。大町市民としては雇用確保のための企業誘致(IC~20分以内)、一刻を争う脳外科等の専門病院までの時間短縮、主要産業の一つである観光の活性化のためのアクセス改善、等が期待される道路の早期実現をお願いいたします。 また、本当に道を必要としている大町以北、特に小谷における道路の早期実現のため、できるだけ早い時期に起点を豊科北IC(仮称)に決定していただき、計画を推進して頂きたいと思います。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。
120	大北地域	公表されたルート(案)の内、現時点において一番有利な案として評価している。「豊科北」ルートに賛成です。 早期決定し1日も早い着工と供用開始を希望します。期成同盟会の意向に注目をします。  特に大北地域は高速交通網の恩恵は希薄な地域となっています。産業の発展と物流や情報の高速化はもとより、特に高齢化社会にあって安全な早期医療の実施のために是非必要と考えます。  池田町には交通網が少ないため左岸道路の交互交通化も課題と思います。波及効果を期待する者として大町地域の議論に目配りし協力したいと思っています。	豊科北ルート案支持と早期整備へのご意見としていただきました。 現段階では事業化の時期は決まっていますが、皆様から早期整備に向けてご要望をいただいておりますので、今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。 また、今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とする中で、整備済みの高瀬川右岸道路を活用することとしています。
121	大北地域	・大北地域の住民としては豊科北ルートが第一の選択となりませんが、 ・財政事情から生活道路の改良工事などちがひ、此の様な大型公共事業は30年後の人口の激減を考えれば急を要するのは、 社会保障、医療など福祉に財政の力を重点化しなければならないと思う。	県内各地の道路利用者の皆様からは、渋滞対策や生活道路の安全確保など、様々な課題や多岐にわたるご要望が寄せられており、県内の道路整備はまだまだ必要であると認識をしています。 大変厳しい財政状況の中ではありますが、必要な道路整備については「選択と集中」によって、より効率的、効果的に進めていきたいと考えています。 松本糸魚川連絡道路については、既存の道路をできる限り活用することを基本として検討する中で、高瀬川右岸道路以北について現在の道路を利用するとしています。 ご理解をお願いします。

(注意事項)ご意見・ご提案の内容は個人情報の保護を目的とし、趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っている場合があります。

番号	住居区分	ご意見・ご提案 概要	お受けしたご意見等への回答
1	その他	<p>今回の案にて、高速道路でないのは、時代背景、地域背景で仕方ないとの思いがいたします。しかしながら、60KM走行を目指しているとなると、片側2車線は絶対必要条件となると思います。</p> <p>今後さらに高齢化、核家族化が進み、40KM程度でしか走らせられないお年寄りが増えてきますと、信号があるから、平均速度40KMで、所要時間を予想していました、しかし 予定道路に立体交差が多くあったとしても、片側1車線では 60KM走行が出来ず、現況の所要時間と大差ないと予想できます。</p> <p>所々に追い越し車線を設けたとしても、お年寄りの車 大型車が繋がっている状態では、抜くに抜かれず、60KM/Hのはずが40KM/Hで走行しなければならない ストレスのたまった運転に陥ると思います。</p> <p>ルートは豊科北ルート案でいいと思いますが 是非とも、片側2車線で設定していただきたいと思います。</p>	<p>豊科北ルート案支持へのご意見としていただきました。</p> <p>4車線化については、交通量の多い市街地などの一部区間を除き、原則2車線での対応を考えています。</p> <p>なお、サービス速度の確保のため、ゆずり車線の設置について、その必要性や可能性も含め検討していきたいと考えています。</p> <p>今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、地域の合意形成などを総合的に踏まえる中で、事業化に向けて努力していきたいと考えています。</p>
2	その他	<p>豊科北案は工事費などは、少なく済むと思いますが、安曇野市の観光・地域に対してはどれほどのメリットがあるのかが疑問です。</p> <p>結局、白馬や糸魚川に、観光客が持っていかれ、白馬は長野県だからいいとしても、安曇野市にとっては地域の商店・サービス業などにはかなりマイナスな部分があると思います。</p> <p>昔、オリンピック道路により、周辺の商店街は大打撃になったと思います。周辺商店街、特に池田町、松川村などは、商店街は元気がありません。オリンピック道路の経験を生かして、少しは庶民のために、県外からの観光客のお金を、地元で落とすように道路が望ましいと思います。</p>	<p>ご提案の、道路整備による地域経済への波及効果や活性化については理解できます。</p> <p>松本系魚川連絡道路については、平成11年の調査区間指定に伴う住民説明会や沿線市町村における意見交換会などを通じ、地域の皆さんから賛否様々な意見をいただくほか、平成15年に示されました国土交通省による地域高規格道路の構造要件の見直しを踏まえるなどする中で、今回、松本系魚川連絡道路については、長野自動車道などの高規格道路と一体となり、広域的なネットワークの形成と県外との交流拡大や地域の連携を担う地域高規格道路として検討する中で、既存の道路をできる限り活用することを基本として考え、道路構造や地域の課題への影響、建設コスト、ネットワーク機能など総合的に判断し、より実現性の高い豊科北ルート案を一番有利と評価させていただきました。</p> <p>ご理解をお願いします。</p>
3	その他	<p>少子高齢化が進む中、大型道路より現道を整備すべき。年寄りが高速走りますか？病院行くために下道使うでしょ。誰の為の道路ですか？いい加減、大昔の計画の見直しぐらいしたら良いんじゃないですか。こんなことしていたら長野県潰れますよ。</p>	<p>今回、松本系魚川連絡道路については、長野自動車道などの高規格道路と一体となり、広域的なネットワークの形成と県外との交流拡大や地域の連携を担う地域高規格道路として検討する中で、既存の道路をできる限り活用することを基本として考え、道路構造や地域の課題への影響、建設コスト、ネットワーク機能など総合的に判断し、豊科北ルート案を一番有利と評価しています。</p> <p>ご理解をお願いします。</p>
4	その他	<p>スキーで冬、白馬に行くのですが、週末の帰りには重柳の交差点や豊科インターの渋滞にはまってしまう。</p> <p>地図を見ながら今回の案のあたりから高速が北アルプスパノラマロードに直結する道路があればもっと便利なのにと考えていました。高瀬橋の交差点の立体交差化とあわせてまずやって欲しいです。期待しています。</p>	<p>豊科北ルート案支持へのご意見としていただきました。</p> <p>今回のルート案は既存の道路をできる限り活用することを基本とし、高速性の確保を図るとともに、地域への影響に配慮し、より実現性の高いルートを選定させていただきました。</p> <p>既存の道路の改良については、今後調査を進める中で、必要なものを検討していきたいと考えています。</p>